

# 都市計画道路の見直しガイドライン

平成19年2月

北海道 建設部

# 目 次

ガイドライン策定の目的と位置づけ	1
1 策定の目的	1
2 位置づけ	2
3 対象範囲	2
ガイドライン策定の背景	3
1 北海道の都市計画道路の現状と課題	3
(1) 都市計画道路の整備状況	
(2) 都市計画法第53条による建築制限の状況	
(3) 未着手都市計画道路の課題	
(4) 都市の形成過程と都市計画道路	
2 社会経済情勢の変化	8
(1) 財政状況の悪化	
(2) 人口減少と少子高齢化の進展	
(3) 地方分権の推進	
(4) 情報公開・住民参加	
都市計画道路の見直しの基本方針	10
1 これからの都市計画道路のあり方	10
(1) 本道の目指すべき都市の将来像	
(2) 交通計画のあり方	
2 見直しにおける基本的な考え方	11
(1) 見直しの考え方	
(2) 見直しにおける留意事項	
見直しの進め方	13
1 第1段階 見直し検討路線(区間)の抽出	14
(1) 見直し対象道路の考え方	
2 第2段階 必要性の検証	16
(1) 必要性の検証方法	
(2) 必要性検証の検討内容	
(3) 必要性を検証する項目の評価	
3 第3段階 実現性の検証	19
(1) 実現性を検証する項目の評価	
(2) 機能を代替する路線の有無	
4 第4段階 見直し方針の検討	21
(1) 見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性	
5 第5段階 見直し方針の策定	23
6 第6段階 道路網全体の検証	24
見直しにあたっての留意事項	26
1 課題への対応方針	26

( 1 ) 道路密度・代替路線について	
( 2 ) 道路構造令の適用の考え方について	
( 3 ) 将来交通需要推計について	
( 4 ) 都市計画道路の整備方針について	
( 5 ) 概成済区間について	
2 住民との合意形成	40
( 1 ) 住民との合意形成の必要性について	
( 2 ) 住民合意形成における課題	
( 3 ) 住民参加の基本的考え方	
ガイドラインの運用について	43

## 参考資料

## 用語集

### 都市計画道路とは

#### 都市計画道路の役割

都市計画道路は、都市の骨格を形成する都市施設であり、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための重要な施設として都市計画法に位置づけられるものです。

#### 都市計画道路を都市計画に定める意義

都市計画道路を都市計画に定める意義は大きく次の3点に要約できます。

計画段階において必要な施設の区域や内容を示すことができ、施設が予定される区域内には一定の建築制限が発生し、整備に支障をきたす建築物が建築されることを抑止することができる。

土地利用や他の都市施設の計画と調整し、都市計画としての総合性・一体性を確保することができる。

都市計画決定の手続を行うことにより、計画の必要性と計画内容が明示され、施設整備に向けた住民との合意が形成される。

## ガイドライン策定の目的と位置づけ

### 1 策定の目的

都市計画道路は、円滑な都市活動を支えるとともに、市街地の骨格を形成し都市の貴重な空間となる根幹的な都市施設であり、都市全域にまたがって道路網として定められています。

北海道においては、昭和4年に函館市他において初めて都市計画決定されて以降、平成17年3月末現在、延長約5,108kmの都市計画道路が決定され、街路事業や土地区画整理事業等により、整備への継続的な取り組みが進められてきており、このうち約3,740kmが改良済みで、改良率は約73%となっています。

都市計画道路は、新都市計画法施行（昭和44年）以降から高度経済成長期にその多くが定められ、人口の増加、経済の成長、交通量の増大、市街地の拡大等を前提に決定されてきましたが、近年の人口の減少、経済の低成長、市街地の収束等の社会経済の情勢の変化を踏まえると、その必要性に変化が生じつつある路線も潜在的に存在しているものと思われます。

都市計画施設の区域内には、将来の都市計画事業の円滑な執行を確保するために、都市計画法第53条による建築制限が課されていますが、長期未着手による地権者の生活や土地の有効利用への影響を考えると、都市計画担当部局においてはこれら未着手の道路について常に必要性を検証し、必要な場合は見直しを行っていくことが求められています。

近年、公共投資の抑制傾向が続く中で、都市計画道路の整備も長期化する傾向にあり、建築制限を課し続けることに対する行政の説明責任や公共事業の一層の効率化が求められています。

また、都市計画法の改正（平成13年）により、都市計画道路に関する市町村の都市計画決定権限が大幅に広がるなど、都市計画においても地方自治体がそれぞれの責任において、主体的に取り組むことができるようになりました。

さらに、行政と住民、企業、NPO等が協働し、地域独自のまちづくりや良好な都市環境の創造に向けた主体的な活動が活発に展開されることによって、豊かな都市環境を共に創っていくことが求められています。

このような状況を踏まえ、これからの北海道における都市計画道路のあり方について目指すべき方向性を示し、長期未着手の都市計画道路について、計画の必要性や事業の実現性等を総合的に点検・検証し、計画の変更・廃止を含めた見直しの基本的な考え方と手順について示すガイドラインを策定するものです。

北海道は広大な北の大地に都市が分散し、道内においても地域による気候・風土が異なることや様々な過程を経て都市が形成されてきたことなどにより、道内一律の進め方では課題の解決が図られないことが考えられることから、本ガイドラインは、このような道内の多様な地域特性を考慮し、市町の主体性を尊重した見直しが進められるよう取りまとめています。

## 2 位置づけ

本ガイドラインは、道内の長期未着手都市計画道路について、その原因を整理し社会情勢の変化を踏まえたうえで、将来の都市像に沿った計画となっているかを検証し、必要に応じて「廃止」、「変更」等の見直しを行う基本指針となるものです。

## 3 対象範囲

道内の都市計画道路を決定している市町（札幌市を除く）

本ガイドラインの対象範囲は、道内において都市計画道路が決定されている都市としますが、札幌市においては、既に都市計画道路の見直しに向けた検討を進めていることから、本ガイドラインの対象範囲から除くこととします。

しかし、道路網としての整合を図るため、札幌市域にまたがる路線については、十分な調整を図ることとします。

見直しは都市計画区域ごとに行うこととしますが、複数の市町でひとつの都市計画区域を構成し、同時に見直しを行うことが困難な場合、行政区域ごとに見直すことができるものとしします。

## ガイドライン策定の背景

### 1 北海道の都市計画道路の現状と課題

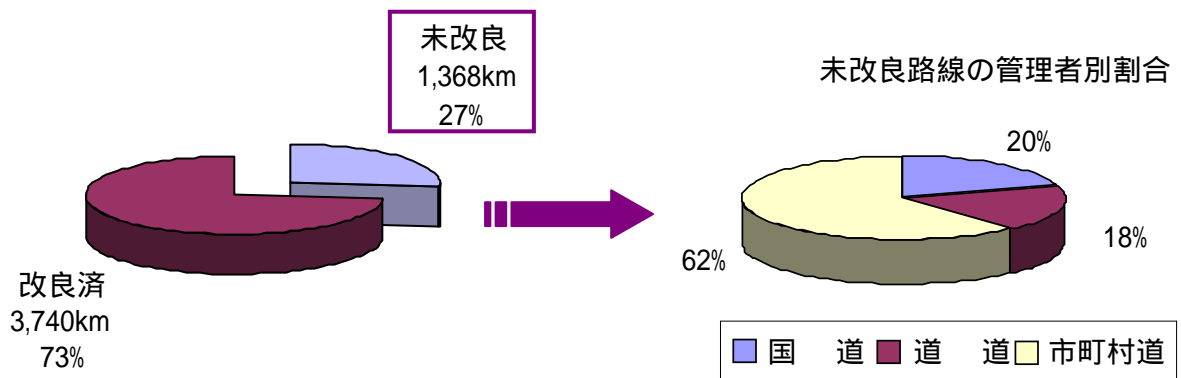
#### (1) 都市計画道路の整備状況

北海道の都市計画道路は約 5,108 km、（平成 17 年 3 月末現在）が計画決定され、改良済み延長は約 3,740 km で、改良率は約 73% となっており、全国平均の 55% を上回り、着実に整備されています。しかし、未改良延長も約 1,368 km であり、これは都道府県別に見ると、第 5 位となっており、この未改良延長のうち 73% にあたる約 1,000 km は用途地域内の道路となっています。

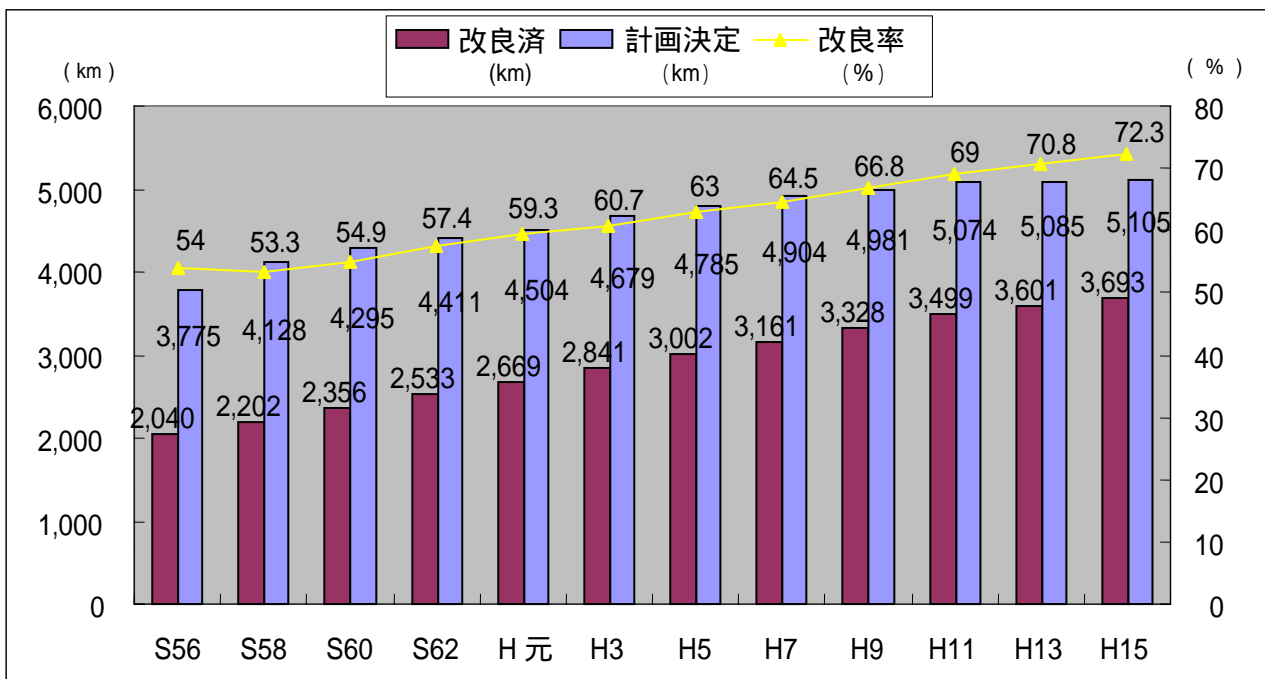
未改良道路延長の道路管理者別割合は、国道が約 20%、道道が約 18%、市町村道が約 62% となっており、市町村道が未改良延長の大部分を占めています。

#### 北海道の都市計画道路の整備状況（平成 17 年 3 月）

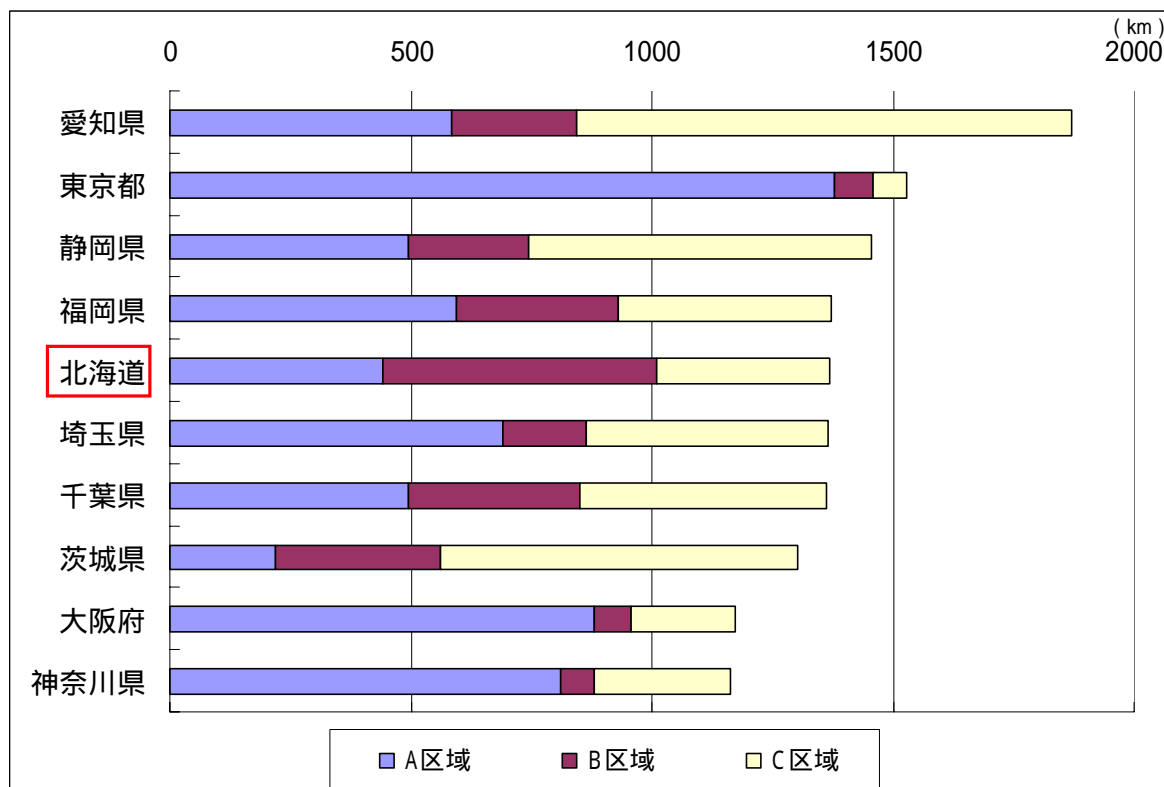
（出典：北海道建設部都市環境課「都市計画道路現況調査」）



#### 北海道の都市計画道路の整備状況の推移



都市計画道路の未整備延長（単位：km）の比較（平成17年3月末現在）



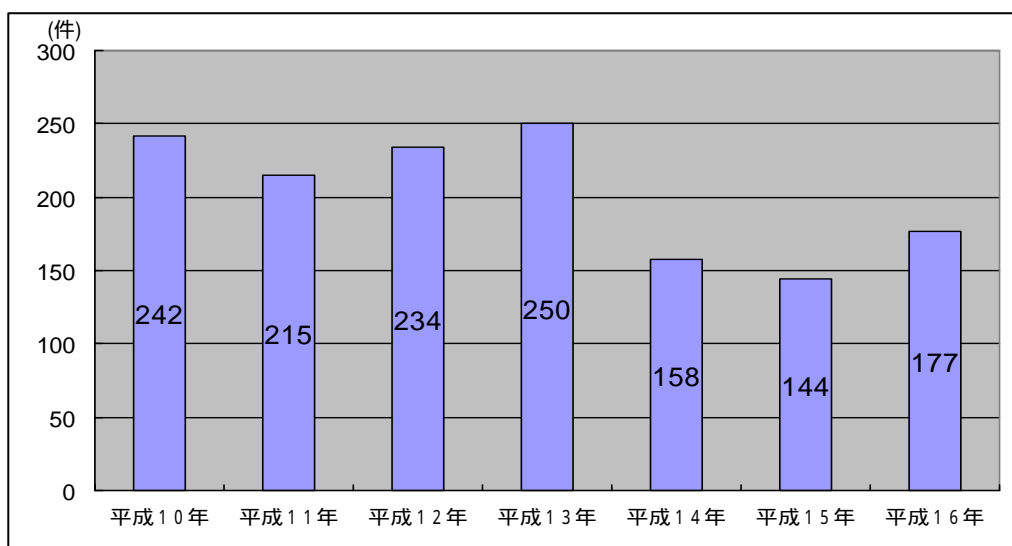
A区域：市街化区域又は用途地域制定区域内でDID区域内  
 B区域：市街化区域又は用途地域制定区域内でDID区域外  
 C区域：A、B以外の都市計画区域（線引きしてある都市計画区域では市街化調整区域）

（出典：都市計画年報）

（2）都市計画法第53条による建築制限の状況

許可件数は、減少傾向にあります、1年間で100件以上の許可件数があります。

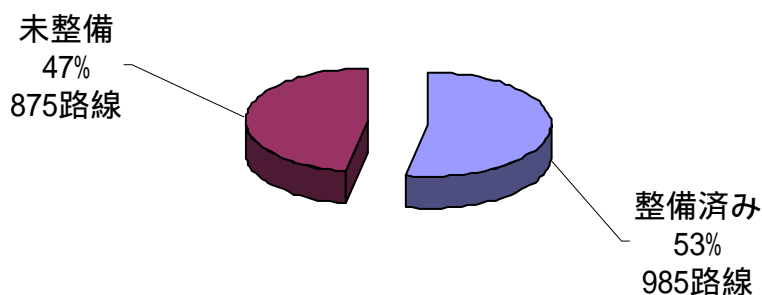
都市計画法第53条の許可件数（単位：件/年）の推移



### (3) 未着手都市計画道路の課題

平成16年度に北海道が道内の都市計画道路がある101市町(札幌市を除く)に対し行った「都市計画道路の見直しに関する調査」の結果をまとめると以下のとおりとなりました。

自動車専用道路や歩行者専用道路等を除いた幹線街路1,860路線のうち、未整備区間のある路線が875路線(約47%)ありました。

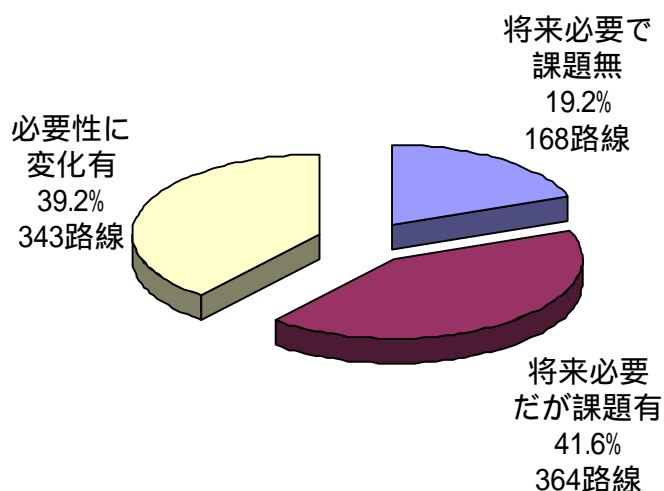


#### 「未整備区間のある路線」に対する考え方について

未整備区間のある路線(875路線)のうち、「将来必要で課題が無い」という路線が168路線(19.2%)あり、「将来必要だが、課題がある」という路線が364路線(41.6%)あり、「必要性に変化が有る」という路線が343路線(39.2%)あり、707路線が何らかの課題を抱えていることがわかりました。

なお、「今後、整備を計画している」と回答した路線が168路線(19.2%)あり、「将来必要であり課題が無い」という分類としました。

また、未整備区間のある路線のうち、全区間未整備の路線が358路線(約41%)で、一部未整備区間がある路線が517路線(約59%)となっています。



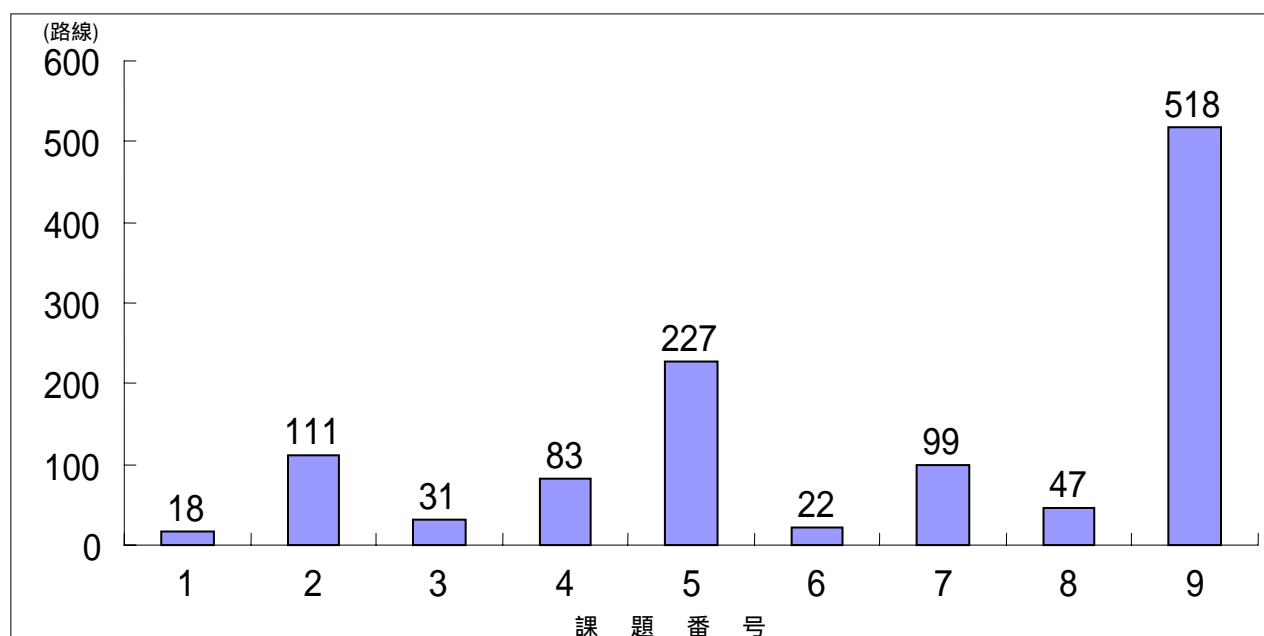


「未整備区間のある路線」の課題内容について

「何らかの課題を抱えている路線」707 路線の課題内容について、9項目に分類し、整理した結果を下表に示します。

「課題9 財政的な制約により着手していない」が最も多くなっていますが、この課題だけとしている路線はこのうち 208 路線で、複数回答している 310 路線のうち「課題5 計画幅員には満たないが概成済みであり整備が困難である」にも回答している路線が 150 路線、「課題2 予測交通量が変化しており見直しが必要」にも回答している路線が 85 路線あるなど、未整備の課題は複数の課題が組み合わさっており、限られた財源の中で、優先順位の高い路線から整備され、整備の優先度の低い路線が未整備となっていると考えられます。

未整備区間のある都市計画道路の課題の概要



未整備区間のある路線の課題について(複数回答)

1 当初予定していた区画整理事業等の面整備が着手出来なくなった	18 路線( 2.5%)
2 予測交通量が変化しており見直しが必要	111 路線( 15.7%)
3 道路構造令の改正等基準の改正に伴う見直しが必要	31 路線( 4.4%)
4 地形上等の問題があり都市計画の見直しが必要	83 路線( 11.7%)
5 計画幅員には満たないが概成済みであり整備が困難である	227 路線( 32.1%)
6 鉄道との立体交差があり、遮断交通量が採択基準に満たない	22 路線( 3.1%)
7 道路管理者等の関係機関との調整が整っていない	99 路線( 14.0%)
8 地権者等の事業に対する理解が得られない	47 路線( 6.6%)
9 財政的な制約により着手していない	518 路線( 73.3%)

#### (4) 都市の形成過程と都市計画道路

本州等とは異なる都市の形成過程（「北海道都市計画マスタープラン」より）

本道が本格的に開拓されはじめたのは、明治2年に開拓使が設置されてからであり、それ以前は道南の箱館、松前、江差など、本州との交易の拠点として都市が形成されてきました。

本道の開拓を任じられた島判官は、札幌が開拓使本府の適地と考え、計画を練りました。これが、北海道及び札幌の都市計画の始まりといえます。

その後道内に多くの炭坑が開抗され、その石炭搬出のため鉄道が各地に敷設され、道内に鉄道要衝都市、炭坑工業都市などが形成されました。また道内の資源（石炭、水産物、木材等）を活かした産業の発展により、港湾を中心とした都市も形成されました。

本道の都市の形成に大きな影響があったものに、殖民地区画制度があります。明治29年に殖民地選定及び区画施設規程が定められ、本道の農村集落計画の基本となっており、道内各地で見られる都市形態や農村区画もこれに基づいています。

また、一部には土族などの移民により都市が形成した例も見られます。

本道の都市の形成過程から道内の都市を大きく分類すると、

- ・ 道都としての都市（札幌）
- ・ 殖民地区画割中心都市（旭川・帯広・北見・名寄・士別・富良野など）
- ・ 港湾、水産都市（函館・小樽・室蘭・苫小牧・釧路・根室・留萌・稚内・網走など）
- ・ 炭鉱、工業都市（夕張・三笠・赤平など）
- ・ 鉄道要衝都市（岩見沢・滝川・遠軽・長万部など）
- ・ 土族集団移転都市（伊達・当別など）

などに整理されます。

このように本道の都市の形態は、城下町や門前町などといった日本における都市の形態とは大きく異なります。

#### 殖民地区画制度と都市計画道路

殖民地区画の際、将来の市街地を予想して市街区画は300間（約550m）四方を基準として行い、道路幅員も基準で4～6間（約7.3～10.9m）とすると決められていました。

一方、住宅地における幹線街路の配置間隔は「良好な市街地の形成のための都市内道路の整備のあり方とその推進方策について」（都市計画中央審議会答申 昭和62年8月12日答申第16号）において、おおむね500～600m間隔で配置するのが望ましいとされており、人口増加に伴う住宅市街地の拡大においては理想的な配置間隔で幹線街路が決定されてきました。

## 2 社会経済情勢の変化

### (1) 財政状況の悪化

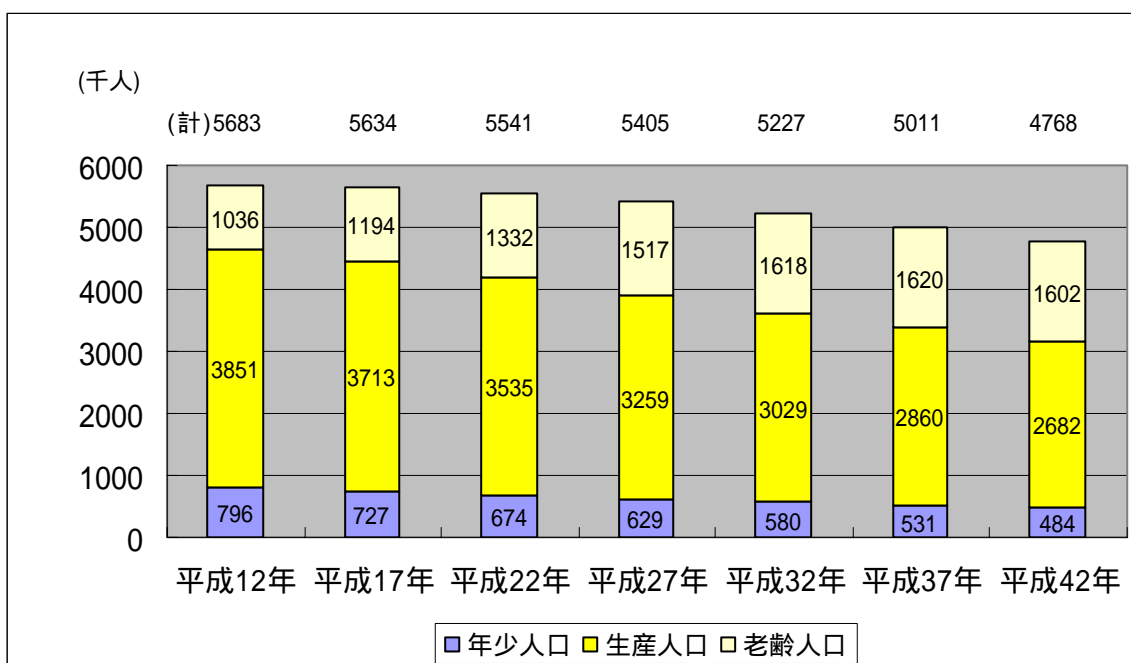
北海道や市町村では、長引く景気の低迷による税収入の減少、国の行財政改革による地方交付税の大幅な削減や経済・景気対策に伴い発行した債務の償還費の増加等により、財政は一段と厳しい状況に直面しています。このため、北海道においては、この危機的な財政状況や社会資本を巡る情勢が大きく変化する中、限られた財源で計画的な整備を進めるため、「北海道社会資本整備重点化プラン」に基づき、社会資本の効果的・重点的な整備を進めています。

このようなことから、道路整備においても、量的な整備から地域の実情を踏まえた、既存のストックを活用した効率的な道路整備を進めていくことが求められています。

### (2) 人口減少と少子高齢化の進展

北海道の将来人口は、第3次北海道長期総合計画における目標年次である平成19年には581万人程度になるものと見込まれています。しかし、この計画が策定された平成10年以降少子高齢化が進展し、国立社会保障・人口問題研究所における「都道府県の将来人口推計（平成14年3月推計）」として公表された北海道の将来人口は平成7年以降減少を続け、平成37年には現在から約50万人少ない、約501万人と推計されています。また、高齢者割合については、平成32年には30%を超えることが予想されています。こうしたことから、これまでの市街地の拡大を前提とした都市計画道路網について、再検証する必要とともに、バリアフリー化を踏まえた道路構造令の改正に対応した道路のあり方の検討を進める必要があります。

北海道の人口の将来予測



(出典：国立社会保障・人口問題研究所「都道府県の将来推計人口（平成14年3月推計）」)

### ( 3 ) 地方分権の推進

都市計画の決定について、地域の実情に的確に対応した市街地の整備の推進を図るため、国、都道府県及び市町村が適切に役割分担する必要があることから、都市計画の決定権限の見直しが行われ、平成 10 年建設省令第 37 号により、都道府県が決定する範囲を縮減し、市町村の都市計画権限を拡大することとし、都市計画道路については、「一般国道及び都道府県道以外の道路で、車線の数が多いものについては、都道府県がその都市計画を定める」こととされました。

北海道では、平成 17 年 3 月末現在で、39 市町（全 102 市町のうち）において、全ての幹線街路の車線の数決定されています。

### ( 4 ) 情報公開・住民参加

近年、行政一般に対して、行政手続きの透明性や情報公開、説明責任の遂行が求められてきており、都市計画のように国民の権利義務に直接影響を与えることとなる行政手続きについては、その要請が高まっています。

また、環境問題や少子・高齢化問題に対する関心が高まる中で、住民自らが暮らす街のあり方についてもこれまで以上に関心が高まっており、都市計画に対して住民自らが主体的に参画しようとする動きが広がっています。

このようなことから、平成 14 年の都市計画法の改正により、都市計画の決定又は変更を住民等が提案できる、いわゆる都市計画の提案制度が創設されています。

## 都市計画道路の見直しの基本方針

### 1 これからの都市計画道路のあり方

#### (1) 本道の目指すべき都市の将来像

平成14年に策定した「北海道都市計画マスタープラン」において、活力があり安全で誰もが安心して暮らせる社会の創出と、環境への十分な配慮のもとに、文化が息づき、安らぎやゆとりが感じられる快適環境を持続していくという視点が求められ、目指すべき将来の都市像として、次の3つの基本的な目標に取りまとめています。

豊かなコミュニティの中で地域文化が息づく活力ある都市  
行政と住民が協働し、共創する広域的に連携が図られた都市  
豊かな田園・自然環境と美しい景観のくにを実感できるコンパクトな都市

#### (2) 交通計画のあり方

本道の都市の将来像の実現へ向け、都市施設については、次のような基本的方向性を定めています。

都市施設については、量的な整備水準を重視するばかりではなく、四季を通じての快適性や利用者の利便性、良好な都市環境の保全等の観点により、土地利用との整合を図り、総合的・一体的に定めること

このような考えのもと、交通計画のあり方について次のような重点的な対応が必要であるとしています。

#### 交通体系の基本的な考え方

交通施設の都市計画は、安全性と環境との調和などを考慮するとともに、各交通手段が適切に役割分担し、土地利用のあり方と一体となるように総合的に検討します。

#### 交通計画の考え方

都市交通におけるニーズの高度化、多様化に対し、情報化社会に対応したマネージメントを含め、総合的な視点で交通施設の整備を検討します。

#### 都市計画道路の整備について

沿線の土地利用が当初の計画通りに進まず、今後もその見込みがなく整備が進まない都市計画道路については、廃止も含めて検討すべきです。

## 2 見直しにおける基本的な考え方

### (1) 見直しの考え方

都市計画道路の見直しは対象が一つの路線や区間であっても、都市計画道路網としての検討を行った上で、その必要性や変更理由を明らかにして行うことが重要である。

都市計画道路の諸機能、特に交通機能は都市計画道路網が適切に形成されることによって発揮されます。このため、見直しにあたっては対象が一つの路線・区間と想定される場合であっても、当該箇所だけの検討にとどまるのではなく、都市の将来像を踏まえ、原則として都市全体の道路ネットワークを対象とした検討を行い、その必要性や効果等を明らかにして見直しを行うことが適当であると考えます。

また、見直しの対象路線が広域的な交通を担うものではないと想定される路線にあっては、影響の及ぼす範囲が一部の市街地に限られることを確認した上で、その市街地を対象に検討を行うことが考えられます。

### (2) 見直しにおける留意事項

都市計画道路の見直しにあたっては、将来自動車交通需要量の推計、変更理由等の明確化、住民の合意形成に十分留意して行うことが必要である。

#### 将来自動車交通需要量の推計

見直しにあたっては、都市交通調査等に基づき、将来自動車交通需要量を推計し、当該見直しによって都市計画道路網全体として適切な交通処理に寄与することを示す必要があります。これは、変更を行う場合、その必要性や効果を定量的に住民に提示・説明して合意形成を図るためにも有効です。

見直し対象の路線が、広域的なネットワークを形成する幹線街路等である場合については、原則として都市レベルでの将来交通量の推計により、広域的な観点から見直しの必要性を検証する必要があります。また、見直しの対象路線が、広域的なネットワークを担わない補助幹線街路等であると想定される場合についても、幹線街路等の将来交通量の推計により、当該道路が広域的な交通機能を担わないことを確認することが望ましいと考えます。

#### 変更理由等の明確化

既決定の都市計画道路については、相当期間にわたる建築制限が課せられている場合があります。そうした都市計画道路を計画変更することは、それまで制限が課せられてきた関係権利者にはその制限がなくなり、一方では変更後の道路予定地内権利者等には新たに制限を課すこととなります。また、沿道地権者にあっても計画変更前は道路に面していた地権者がそうでなくなり、道路計画と関係ない地権者が道路に面することになるなど、多大な影響を与えることとなります。

このため、変更を行う場合は、その必要性、効果等を沿道住民に十分に提示し、説明することが必要です。そのためには、単に当該地域におけるまちづくりの観点にとどまらず、将来の都市のあり方や将来交通需要量等の広域的な観点からも、変更理由等を分かりやすく整理して提示することが望ましいと考えます。

#### 住民の合意形成

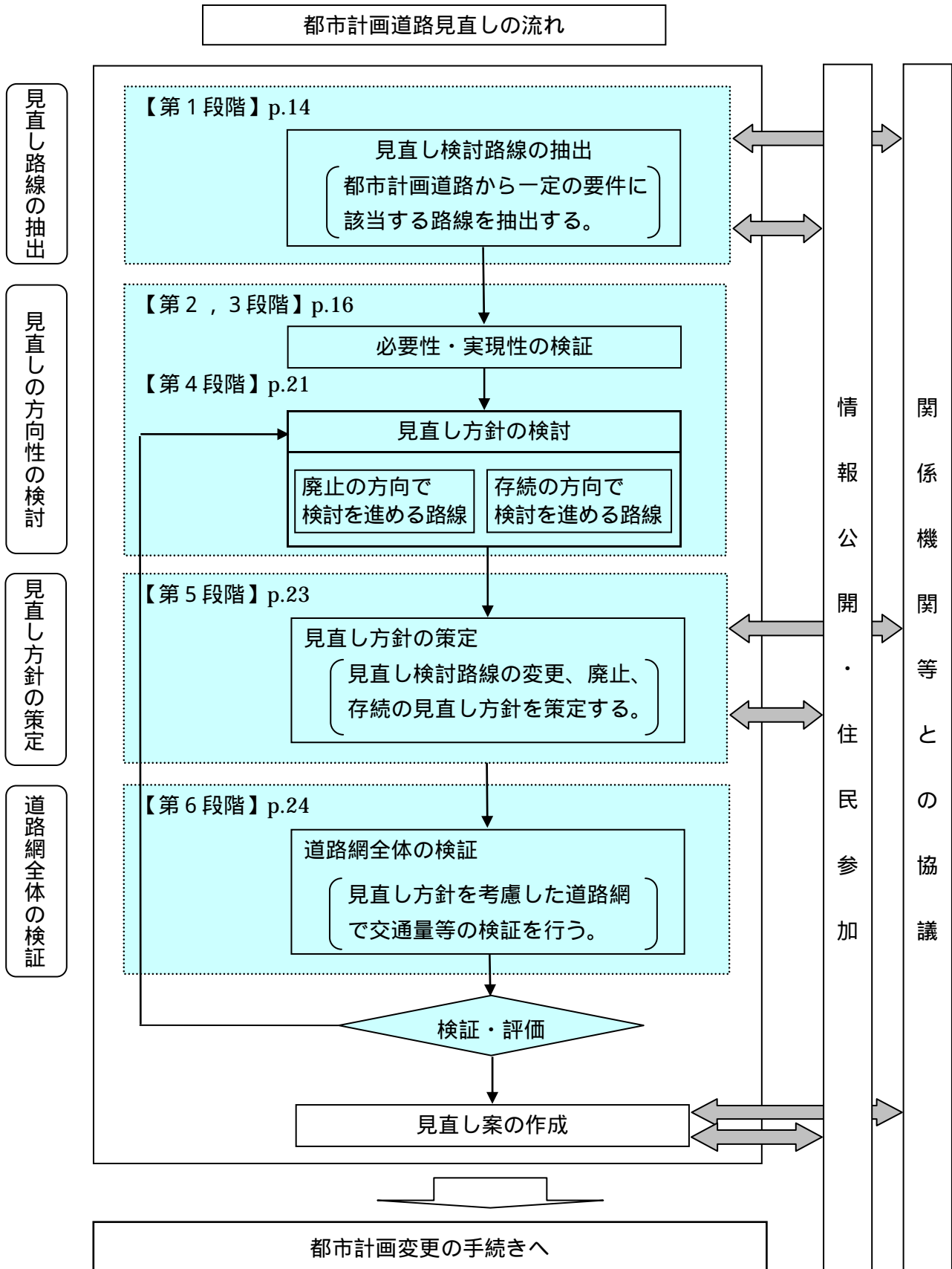
都市計画道路の見直しについては、広域的な観点（交通ネットワーク、防災上のネットワーク等）と地域の将来のまちづくりの観点からの必要性について十分な情報の提供を行うとともに、十分に住民の意見の把握を行うことが必要です。

特に、広域的な交通を担わない補助幹線街路等である場合については、地域のまちづくりの方針について地域住民の意向を踏まえることが重要となります。

都市計画道路の変更の必要性の検証を行った後、変更する必要がある都市計画道路については、説明会、公聴会等の開催により当該路線に関係する住民等の意見を反映させることが重要です。また、検証の結果存続することとなる路線についても、対象となる住民についてその必要性への理解を求めることは重要です。また、対象となる住民が広範囲にわたる場合は、広域的に広報を行っていくことが重要です。

## 見直しの進め方

都市計画道路の見直しにあたり、その過程を6段階に区分し、段階毎に検討を行い、見直し対象路線（区間）のあり方（存続・変更・廃止・追加）を定めます。





## 1 第1段階 見直し検討路線（区間）の抽出

### （1）見直し対象道路の考え方

下記の条件に該当する路線（区間）を、見直し検討路線（区間）として抽出します。

都市計画道路のうち幹線街路を対象とする。

計画決定後、30年以上未着手で、今後10年以内に事業着手する見込みの無い区間。

地形・地物との不整合を有するもの。

その他個別の課題を有するもの。

#### 道路種別による対象道路の考え方

都市間交通を主に対象とする自動車専用道路や、地区レベルでの検討が可能な区画街路や特殊街路は対象外とし、見直し対象道路は幹線街路とします。

#### 都市計画決定時からの経過年数の考え方

都市計画道路の区域内では建築制限が課せられており、木造建築物等は耐用年数が30年程度とされており、30年以上未着手の都市計画道路区域内においては、再度許可申請して建て替えが行われることとなり、地権者に多大な負担を強いることが考えられることから、都市計画決定後30年以上を経過している都市計画道路を対象とします。

また、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」においては、おおむね20年後の都市の姿を展望した上で、都市計画の基本的方向が定められ、都市施設については、優先的におおむね10年以内に整備するものを整備の目標として示されていることから、今後10年以内に整備の見込みのない路線を対象とします。

#### 長期未着手以外の対象道路の考え方

都市計画道路の計画線上に歴史的文化資産等がある場合や整備の際に地形上どうしても道路構造令を満足できない場合は、都市計画決定後の経過年数を問わず、見直し対象とします。

また、都市計画決定後の経過年数が30年未満の路線であっても、予定していた土地区画整理事業の見直し等、個別の課題のある路線についても見直しの対象とします。

(参 考) 都市計画道路の交通機能による分類

都市計画道路は交通機能から自動車専用道路、幹線街路（主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路）、区画街路、特殊街路に区分され、その内容は下表のとおりです。

自動車専用道路、主要幹線街路、都市幹線街路はトラフィック機能を重視する街路であり、補助幹線街路以下はアクセス機能を重視する街路です。

道路の区分	道路の機能等	該当する路線	
自動車専用道路	都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量でかつ高速に処理する。	札幌自動車道(札幌自動車道)等	
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。	月寒通(国道36号、札幌市) 羊ヶ丘通(札幌市、北広島市) 臨港線(小樽市)等
	都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。	駅前通(岩見沢市) 東2丁目通(上川町)等
	補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である。	東1線南5号通(砂川市) 虹ヶ丘中央通(北広島市)等
区画街路	街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。また街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路である。	稲田川西土地区画整理事業の各区画街路(帯広市)等	
特殊街路	自動車交通以外の特殊な交通の用に供する次の道路である。 ア. 専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路 イ. 専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 ウ. 主として路面電車の交通の用に供する道路	平和通(自転車歩行者専用道路、旭川市)等	

(出典:「都市計画運用指針」をもとに作成)

## 2 第2段階 必要性の検証

### (1) 必要性の検証方法

第1段階で抽出した「見直し検討路線(区間)」について、区間毎に以下の項目について整理し、その必要性を検証します。

なお、検証にあたっては、チェックシートを作成することが適切です。

#### 【整理項目】

現状の整理(上位計画における位置づけ、土地利用、建築規制等の状況)

計画決定時の位置付け

整備の課題

道路密度

道路の機能

道路の連続性・配置バランス

都市計画道路は広域的な交通ネットワークを形成するとともに、地域におけるまちづくりにも密接に関連します。このため、都市計画道路の必要性の検証は、都市の将来像や将来交通需要推計も踏まえ、「広域的な観点」と「地域のまちづくりの観点」の2つの観点から「見直し検討路線」の位置づけやその有する多様な機能等を勘案し、検証することが必要です。

### (2) 必要性検証の検討内容

現状の整理

#### a 上位計画等における位置づけ

都市計画道路の変更(廃止や幅員の縮小等)を行う場合には、都市計画区域マスタープラン等の上位計画と整合を図る必要があります。このため、「見直し検討路線(区間)」が、都市計画区域マスタープランや総合計画等の上位計画において、どのような位置づけにあるのかを確認します。

また、都市計画道路の整備方針(都市計画道路整備プログラム等)に位置づけされているかを確認します。

#### b 土地利用

道路は、アクセス機能のみならず間接効果として「土地利用誘導効果」という他の施設にはない機能を有しています。また、沿道の土地利用や規制等の状況により、道路に求められる機能が異なることもあります。このため、「見直し検討路線(区間)」周辺の土地利用の状況(区域区分、地域地区等)を確認します。

#### c 建築規制等

既決定の都市計画道路については、相当期間にわたる建築制限が課せられている場合があることから、沿道の建築物の状況等を確認します。

計画決定時における路線の位置づけ

現在の状況と比較するため、「見直し検討路線（区間）」が計画決定時にどのような考え方で決定されたかを確認します。

整備の課題

現在の都市計画どおりに整備する場合の課題及び社会情勢やまちづくりの方針の変化等を整理し、今回必要性を検証するに至った理由を明確にします。

### （３）必要性を検証する項目の評価

道路密度

「見直し検討路線（区間）」が含まれる地区の道路密度（都市計画道路以外の現道も含める）を算定し、その道路密度と将来像を踏まえた当該地区の実状に応じた望ましい道路密度とを比較します。

なお、都市計画道路の土地利用に応じた配置については、従来は、住宅地の道路網密度を  $4 \text{ km/km}^2$ 、商業を中心とする市街地の道路網密度を  $5 \sim 7 \text{ km/km}^2$ 、工業を中心とする市街地の道路網密度を  $1 \sim 2 \text{ km/km}^2$ 、用途地域の加重平均を都市全体で  $3.5 \text{ km/km}^2$  としていました。

しかし、「都市計画運用指針」や「新都市計画マニュアル【都市施設・公園緑地編】」において示された新しい考え方を踏まえ、道内の各市町の実状に応じた望ましい道路密度を設定することが必要です。

道路の機能

「見直し検討路線（区間）」の有する、「交通機能」、「都市環境機能」、「都市防災機能」、「収容空間機能」及び「市街地形成機能」について整理します。

#### - 1 交通機能

既定都市計画道路網をベースとした将来交通需要推計結果を基に、「見直し検討路線（区間）」の交通機能面での必要性を検証するとともに、現在決定している車線数が妥当であるか検証します。また、代替路線が整備されていると考えられる場合は、「見直し検討路線（区間）」を廃止した場合に、周辺道路網に対し問題がないかを整理します。

さらに、単に交通量による検証にとどまらず、「都市中心部」、「高規格幹線道路のインターチェンジや鉄道駅」、「市役所、公園等の公共施設」、「産業・物流拠点」、「観光スポット」、「医療・福祉施設」等へのアクセス機能にも着目し、整理します。

#### - 2 都市環境機能

「見直し検討路線（区間）」が、地区景観、日照の確保、道路交通騒音の低減、沿道緑化等の都市環境保全、改善に効果があるか否かを整理します。

- 3 都市防災機能

「見直し検討路線（区間）」が、緊急時における避難地や防災拠点へのアクセス路等の防災ネットワーク上、あるいは火災の延焼防止効果等の防災機能面において、どのような機能を担っているかを整理します。

- 4 収容空間機能

「見直し検討路線（区間）」が、景観形成や歩行者の安全確保を図る電線類の地中化計画・共同溝の整備計画等の導入計画があるか否かを整理します。

- 5 市街地形成機能

「見直し検討路線（区間）」が、都市構造の主軸や土地利用の方向を規定するもの、あるいは街区を形成するものであるか否かを整理します。

また、「見直し検討路線（区間）」が市街地再開発事業、土地区画整理事業地区（予定含む）の幹線道路となっており、これらの事業を支援するものであるか否かについて整理します。

（参 考）都市計画道路の機能

機能の区分		内 容	
交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
空間機能	都市環境機能	景観、日照、騒音等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災時の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間機能	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理及び通信情報施設のための空間
		道路付属物のための空間	電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

（出典：加藤 晃「都市計画概論」共立出版、その他を参考に作成）

#### 道路の連続性・配置バランス

対象道路の周辺地区における道路網のネットワーク状況(自動車だけではなく、歩行者・自転車についても)を整理します。

また、「見直し検討路線(区間)」が含まれる地区の道路間隔等の配置バランスについても整理します。

### 3 第3段階 実現性の検証

事業の実現性の評価は、抽出した「見直し検討路線(区間)」について、自然環境、道路構造等の物理的な項目や社会環境、市街地環境、財政環境等の社会・経済的な項目による事業への影響事項を整理し、事業の実現性について評価します。

#### (1) 実現性を検証する項目の評価

##### 自然環境

近年の公共事業に対しては、自然環境や生態系への配慮が求められていることから、主要な緑地、風致地区等を通過することによる良好な自然環境への影響の程度の内容を整理します。

##### 道路構造

鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁、トンネル、擁壁等の大規模構造物により、事業費の増加を招くことや、地形的に接道が困難になる場合など、道路の整備上検討を要する事項の内容を整理します。

##### 社会環境

総合計画や景観計画等により保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の内容を整理します。

##### 市街地環境

通過交通等によるコミュニティの分断の恐れや、建て替えの困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化の恐れ等の内容を整理します。

##### 財政環境

用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因の内容を整理します。

#### (2) 機能を代替する路線の有無

都市計画道路の見直し(廃止・変更)を行う場合、当該道路に求められる機能を代替する路線の存在の有無を整理します。

チェックシートは、基本的には地域事情に詳しく、まちづくりの主体である市町が将来交通需要推計など広域的な観点での判断が必要な事項については道の協力を得ながら作成することが適切であると考えます。

### 見直し検討路線（区間）チェックシート

#### 路線の概要

都市計画区域： 市町名：  
 路線番号・名称：

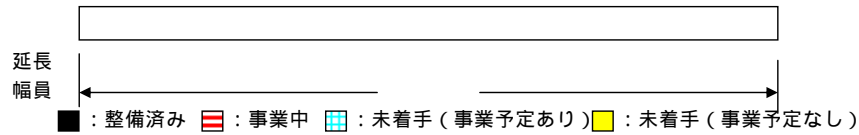
#### 計画決定の経緯

都市計画決定（当初）： 年 月 日（最終変更）年 月 日  
 （車線数の決定を除く）

#### 計画諸元

自： ~ 至：  
 延長： m 車線数： 車線 未決定  
 幅員： m（代表幅員）  
 機能分類：主要幹線・幹線・補助幹線

起点 終点



#### 見直し対象区間

自： ~ 至：  
 延長： m 車線数： 車線 未決定  
 計画幅員： m（幅員）  
 現況幅員： m

道路の区分： 種 級

現況交通量：自動車 台/日 歩行者 人/日

用途地域： 地域

横断面構成：（自歩道）（施設帯）（停車帯）（車道）（中央帯）（車道）（停車帯）（施設帯）（自歩道）  
 （計画）=

（現況）=

#### 現状

- ・都市計画区域マスタープラン等、上位計画における位置付け
- ・土地利用
- ・建築規制等

#### 計画決定時の位置付け

#### 現在の計画どおり整備する場合の課題等

#### 必要性に関する各項目の評価

道路密度	現況密度		望ましい密度		現況密度には、 現道も含める
	全体	km / km <sup>2</sup>	km / km <sup>2</sup>	km / km <sup>2</sup>	
	幹線系	km / km <sup>2</sup>		km / km <sup>2</sup>	

道路の機能（\* 将来交通量がない場合は、現況交通量とする）

1. 交通機能	* 将来交通量（台/日）
2. 都市環境機能	
3. 都市防災機能	
4. 収容空間機能	
5. 市街地形成機能	

道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）

#### 実現性に関する各項目の評価

項目	評価項目	内容
自然環境	主要な緑地、風致地区等を通過することによる、良好な自然的環境への影響の程度	
道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容や地形上の問題	
社会環境	総合計画等上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	
市街地環境	通過交通等によるコミュニティの分断の恐れや、建て替えの困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ等	
財政環境	用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因	

代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）

#### 検証結果（見直しの方向性）

「廃止に向けて検討する」、「存続の方向で検討する」の別と、そう判断した理由を記載。

#### 4 第4段階 見直し方針の検討

##### (1) 見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性(p.22 図-1 参照)

チェックシートの必要性検証指標である「道路密度・配置バランス」と「道路機能」は、道路の多様な機能等を定量的及び定性的に表す重要な指標であることから、これらをもとに見直し検討路線(区間)の「廃止」又は「存続」の方向性を判断する際の基準とすることが適当であると考えます。

第2段階の「必要性の検証」において、以下の要件のいずれかに該当する場合には、第3段階の「実現性の検証」に進むこととし、すべての要件に該当しない場合は、「廃止に向けて検討する路線(区間)」とします。

当該路線(区間)を廃止した場合、道路密度・配置バランスに問題が生じる。

将来交通需要推計結果から、交通機能(交通量面)の必要性が高く、当該路線(区間)を廃止した場合、周辺道路網に対し問題が生じる。

空間機能、市街地形成機能の必要性が高く、当該路線(区間)を廃止した場合、まちづくりに対し問題が生じる。

次に、第3段階の「実現性の検証」において、チェックシートの実現性評価項目のうち、「見直し検討路線(区間)」がどの項目に該当し、どのような内容であるかを整理した上で、例えば、歴史的街並みが一度喪失してしまうと再生は困難であることから、線形や幅員等の都市計画を変更することにより、その都市計画道路の交通計画上及びまちづくり上の必要性を損なわず整備することが可能か否かを検討します。

都市計画の変更により、実現性の課題に対応できると判断された場合は、「存続の方向で検討を進める」こととします。しかし、単に線形や幅員の変更のみではその問題が解決しない場合は、現在ある他の路線により、当該路線の機能を代替できるかを検討します。

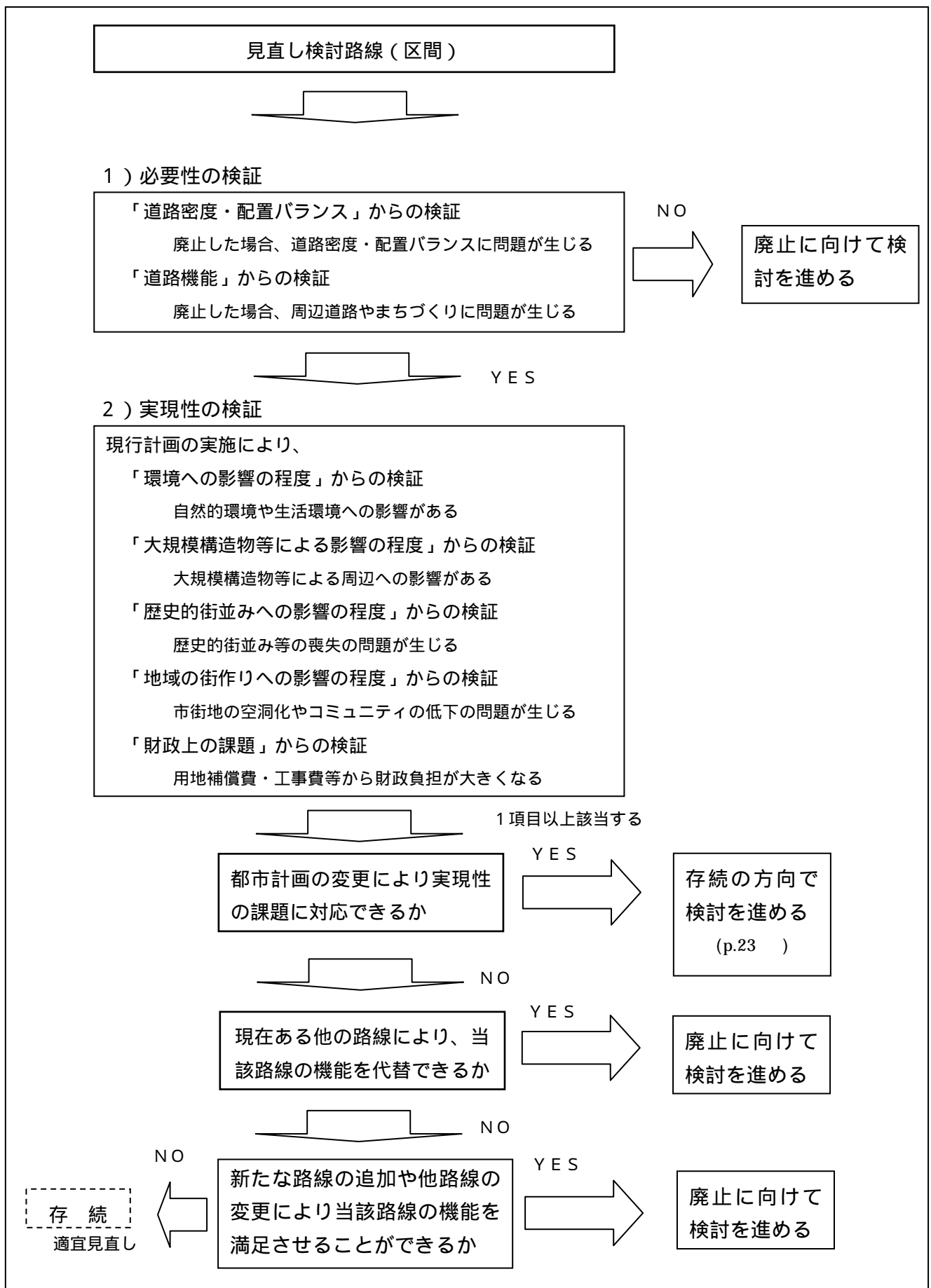
当該路線の機能を代替する路線がある場合は、「廃止に向けて検討を進める」こととしますが、代替する路線がない場合は、当該都市計画道路の必要性を新たな路線の決定や他路線の変更により当該路線の機能を満足させることを検討します。

新たな路線の決定や他路線の変更により当該路線の機能を満足することができる場合は、「廃止に向けて検討を進める」こととしますが、できない場合は、存続とします。

この存続とされた路線は、当該路線の必要性は高いと判断されたが、実現性の課題に対して、都市計画の変更や代替路線の検討、さらには新規路線の追加や他路線の変更も困難な場合であり、見直しの時点では「廃止に向けて検討を進める」ことが不適當であると考えられます。しかし、存続することにより地権者に対してこれからの建築制限を課すことになるため、社会情勢の変化に応じて、適宜見直しを行う必要があります。



図 - 1 見直し検討路線（区間）の廃止・存続の方向性を判断する流れ



## 5 第5段階 見直し方針の策定

見直しの方向性の整理において、「廃止に向けて検討する路線（区間）」と判断される路線（区間）については、廃止と判断した理由を整理した上で廃止する方針とし、「存続の方向で検討する路線（区間）」と判断される路線（区間）については、各路線（区間）の課題の解消に向けた見直し方針を策定します。

「存続の方向で検討する路線（区間）」の見直しの方向

「存続の方向で検討する路線（区間）」と判断される路線（区間）は、将来交通需要推計結果や沿道の土地利用状況などを踏まえ、以下に示す都市計画の変更の方向について検討します。

### a 車線数の変更

「将来交通需要推計結果による必要な車線数」と「現在計画決定している車線数」とを比較し、不整合な場合は、必要な車線数に変更（追加、削減）することを検討します。

### b 線形の変更

沿道状況や地形的制約等から、当該路線が良好な街並みの形成を阻害する場合などについては、線形を変更することが考えられます。

### c 道路機能の変更

都市幹線街路を、都市全体の交通を担わない地区レベルの街路に変更する場合には、地区レベルの街路にふさわしい横断面構成に変更することが望ましい。

この場合、地区の状況により、特に歩道部の充実を図ることが望ましい地区においては、道路の総幅員を縮小変更するのではなく、道路の総幅員はそのまま横断面構成の変更（車線数・車道幅員を縮小し、歩道部を拡大）によって対応させることも考えられます。

### d 幅員の変更

沿道土地利用などの地域特性や歩行者・自転車の通行空間のネットワーク特性等の当該道路の特性に応じた必要な道路の機能を検討し、現在の計画幅員が必要ない場合は、停車帯や歩道等の幅員を変更することなどが考えられます。

### e その他の対応

上記の a ~ d による見直しが困難な場合は、道路の構造や工法等を見直し、コスト縮減を図るなどの対応策が考えられます。

### f 路線（区間）を追加する場合

既に都市計画道路網が計画されていて、新規路線または延伸路線を追加する必要があるのは、以下のような場合が考えられます。

- ) 大規模開発、市街地整備等の土地利用の機能更新・高度化等に伴って必要となる場合。
- ) 既決定の都市計画道路のままでは将来交通需要等への対応が困難である場合であって、拡幅変更に代えて、新規路線を追加する場合。
- ) 隣接都市の都市計画道路計画等に対応して、当該都市の都市計画道路網が構成されていないために、新規の接続が必要となる場合。

## 6 第6段階 道路網全体の検証

第5段階で見直し方針が策定された未着手の都市計画道路を含めた、都市圏(都市)の都市計画道路網としての検証を行った上で、住民との合意形成を図り、見直し案を作成します。

なお、見直し方針の公表に際しては、都市計画道路の整備方針(都市計画道路整備プログラム等)についても併せて策定・公表することが考えられます。

### 将来交通需要推計の検証

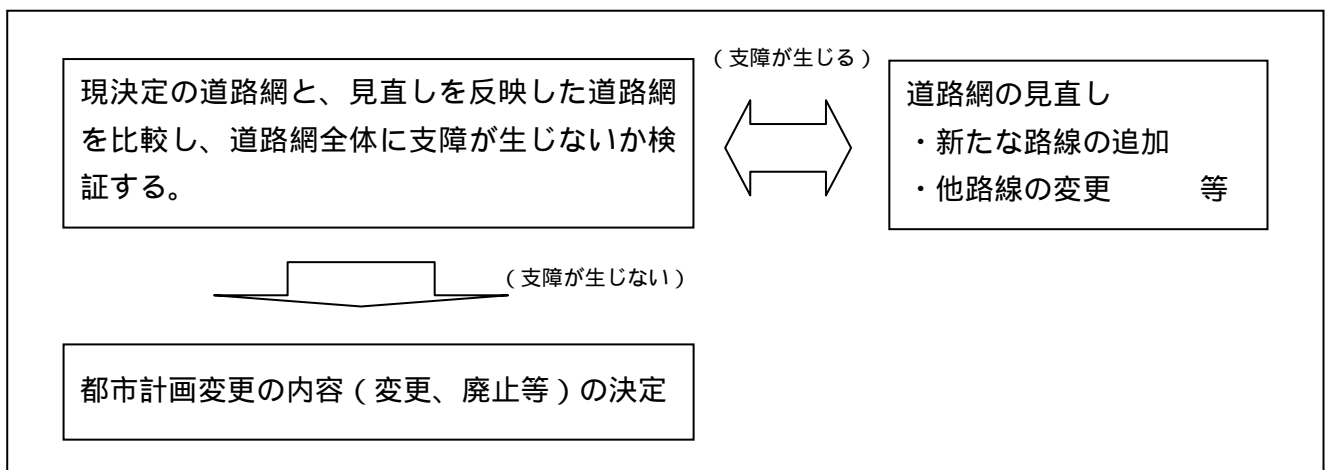
都市計画道路は、道路網として機能することから、第4段階で策定された見直し方針(存続、変更、廃止、追加等)を考慮した道路網により将来交通需要推計を行い、道路網全体で支障がないか検証します。

### 道路密度の検証

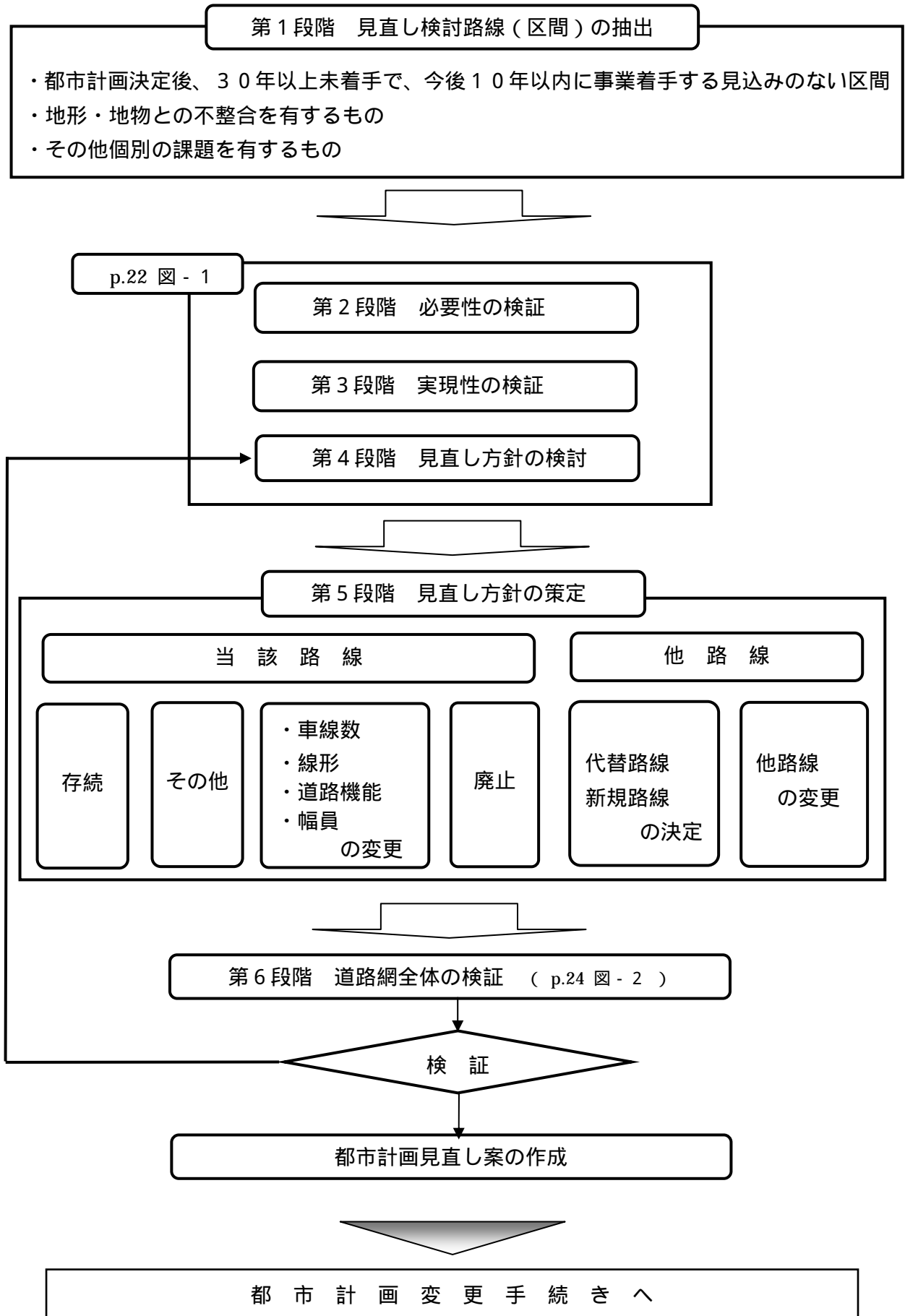
第4段階で策定された見直し方針を考慮した道路網により都市圏(都市)全体の道路密度(代替路線がある場合は、代替路線も含める)を算定し、その道路密度と将来像を踏まえたその都市圏(都市)の望ましい道路密度を比較し、道路網全体で支障がないか検証します。

これらの検証により、交通計画上支障があると判断された場合は、道路網全体に支障が生じないよう新たな路線の追加や他路線の変更などにより対応することが考えられます。

図 2 道路網全体の検証フローチャート



# 都市計画道路見直しのフローチャート

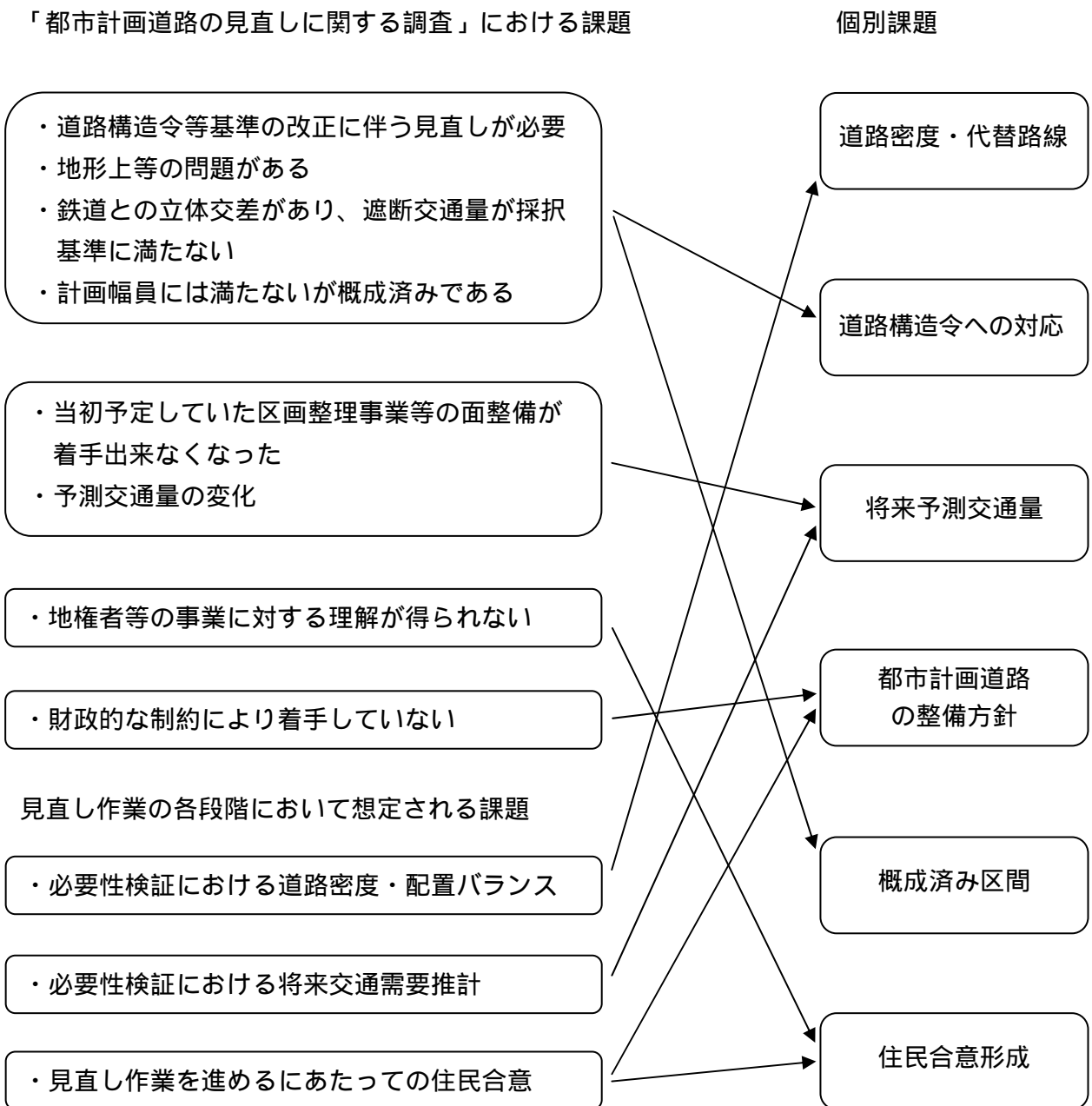


## 見直しにあたっての留意事項

### 1 課題への対応方針

ガイドライン作成にあたり、平成 16 年に北海道が実施した「都市計画道路の見直しに関する調査」結果や見直しの各段階において想定される課題を整理し、これらの課題への対応方針を作成し、次ページ以降に示します。

「都市計画道路の見直しに関する調査」と見直し作業の各段階において想定される課題と当ガイドラインで個別課題とする事項の関係は下表のとおりです。



## (1) 道路密度・代替路線について

### 道路密度について

都市計画運用指針等を参考として、主要幹線街路、都市幹線街路の道路密度については、住宅地における近隣住区の形成や避難路としての防災機能等を考慮し、1 km間隔に配置することを標準としますが、その他の地域については、それぞれの都市の実情に応じて、各市町において適切な密度を設定するものとします。

なお、区域区分を設定している都市においては、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の「 . 主要な都市計画の決定の方針」の「2. 都市施設の整備に関する主要な都市計画の方針 (1) 交通施設 基本方針 b 整備水準の目標」に示している幹線道路網密度を見直しチェックシートの「望ましい道路密度」とすることも考えられます。

### 代替路線について

都市計画道路の見直しにおいて、当該路線を廃止した場合に、周辺道路に対して大きな影響を与えないことを検証する場合、当該路線の機能・役割を代替する路線が存在するかどうかを整理する必要があります。

また、今後の社会資本整備にあたっては、既存ストックの有効活用が一層求められてきており、長期未着手の都市計画道路の近くに同様の機能を有する道路が存在する場合は、その道路に機能を分担させることも検討すべきです。

見直しチェックシートにおいて、路線の機能を評価する項目のうち、「交通機能」、「都市防災機能」について、次の要件に該当する場合、代替路線が存在するとみなします。

#### 【路線の位置及び方向】

見直し検討路線から概ね 300m以内に、検討路線の起終点が近く、概ね同じ方向に連続した現道がある場合

#### 【路線が有する機能】

##### 交通機能

幹線街路を代替する交通機能として、車道は2車線が確保され、歩車分離された歩道が整備されていることにより、通行機能と沿道利用機能が確保されていること。

##### 都市防災機能

既成市街地等においては、都市計画道路の配置が地域の防災機能に大きく影響を及ぼすことから、防災機能（避難路、延焼防止機能等）が確保されていること。

## 【参 考】

幹線街路・補助幹線街路それぞれの交通機能・都市防災機能を考慮して、代替路線が確保すべき幅員について検討を行ったので、見直しにおける参考としてください。

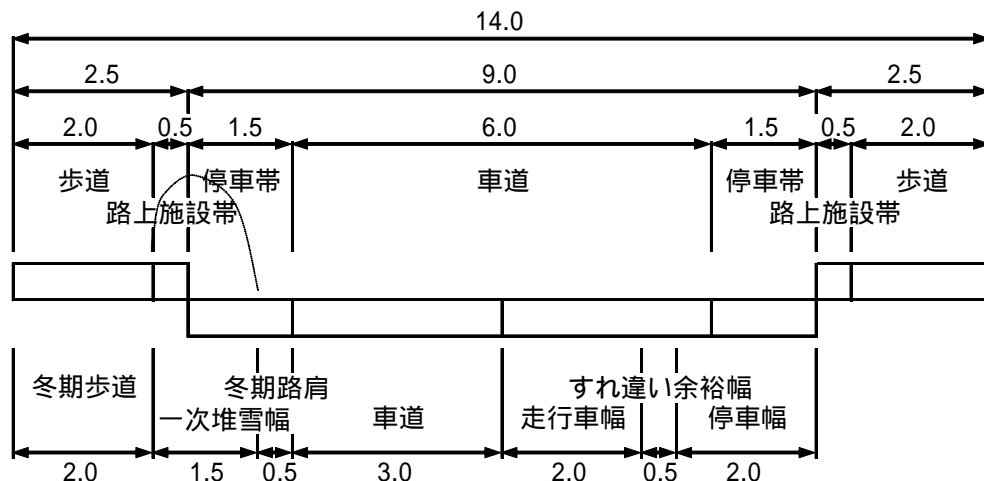
### 1) 幹線街路の場合

交通機能を考慮した幅員 (14m)

各構成要素の考え方

- ・車 道：3.0m
- ・停車帯：普通車のすれ違いを考慮 (2.0m【走行車幅】+0.5m【すれ違い余裕幅】+2.0m【停車幅】=3.0m【車道】+1.5m) し、縮小値の1.5mを確保する。
- ・歩 道：自転車歩行者道の歩行者の交通量が少ない場合の3.0mを確保することが望ましいが、交通状況や整備状況等により、歩道の2.0m以上を確保することとする。
- ・植樹帯：植樹帯は確保せず、路上施設帯の0.5mを確保する。

このような幅員構成により冬期における一次堆雪幅、冬期路肩、冬期歩道が確保されます。



都市防災機能を考慮した幅員 (参考資料 p.11 参照)

「都市防災実務ハンドブック」(建設省)によれば、「避難路は、複数の避難経路が確保できるよう網目状に構成するものとし、避難圏域内の各地点から避難路までの距離が概ね500m以内となるように配置するもの」とされている。

これは、近隣住区を囲むように配置されている幹線街路の配置の考え方を避難路の配置の考え方の根拠としていることによるものである。

したがって、幹線街路の代替路線については、避難路の必要幅員である15mを確保することを原則とする。

なお、当該路線の機能を幹線街路から補助幹線街路に変更する場合は、補助幹線街路の代替路線の考え方を適用するものとする。

以上、「交通機能」と「都市防災機能」から幹線街路の代替路線として必要な幅員の検討を行った結果をまとめると次のようになる。

幹線街路の代替路線の幅員は、15mが確保されていることを原則とするが、沿道状況や交通状況等により確保が困難な場合は、14m以上を確保する。

## 2) 補助幹線街路の場合

交通機能を考慮した幅員(14m)

各構成要素の考え方

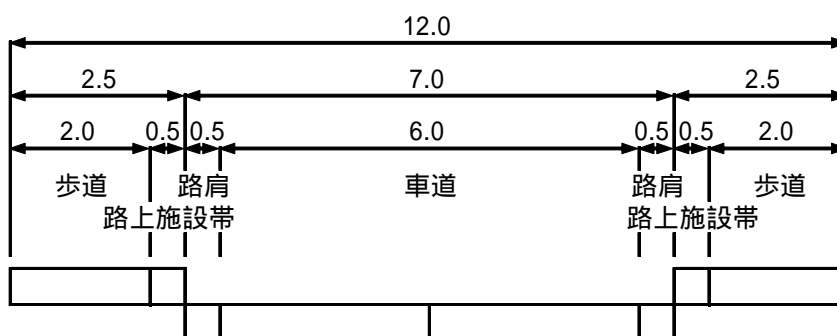
- ・車道：3.0m
- ・停車帯：縮小値の1.5mを標準とする。(交通状況や整備状況等により、0.5m以上の路肩を確保する。)
- ・歩道：歩道の歩行者の交通量が少ない場合の2.0mを確保する。
- ・植樹帯：植樹帯は確保せず、路上施設帯の0.5mを確保する。

都市防災機能を考慮した幅員

「都市防災実務ハンドブック」(建設省)によれば、阪神・淡路大震災での事例では、「道路幅員と建物倒壊に伴う通行可能性調査結果によると、幅員8m以上の道路についてはほぼ100%車輛通行可能であった。このことから、倒壊等を考慮した車両通行に必要な幅員(消防活動等に必要幅員+落下物等により閉塞される幅員)は8m程度と推定される。」となっている。

また、道路構造令によると兵庫県南部地震における神戸市長田区の例では、幅員12m以上の道路では延焼がなかったことが記載されている。

これらのことから、補助幹線街路の代替路線については、幅員12mを確保することを原則とする。



以上、「交通機能」と「都市防災機能」から補助幹線街路の代替路線として必要な幅員の検討を行った結果をまとめると次のようになる。

補助幹線街路の代替路線は、14mが確保されていることを原則とするが、沿道状況や交通状況等により確保が困難な場合は、12m以上を確保する。

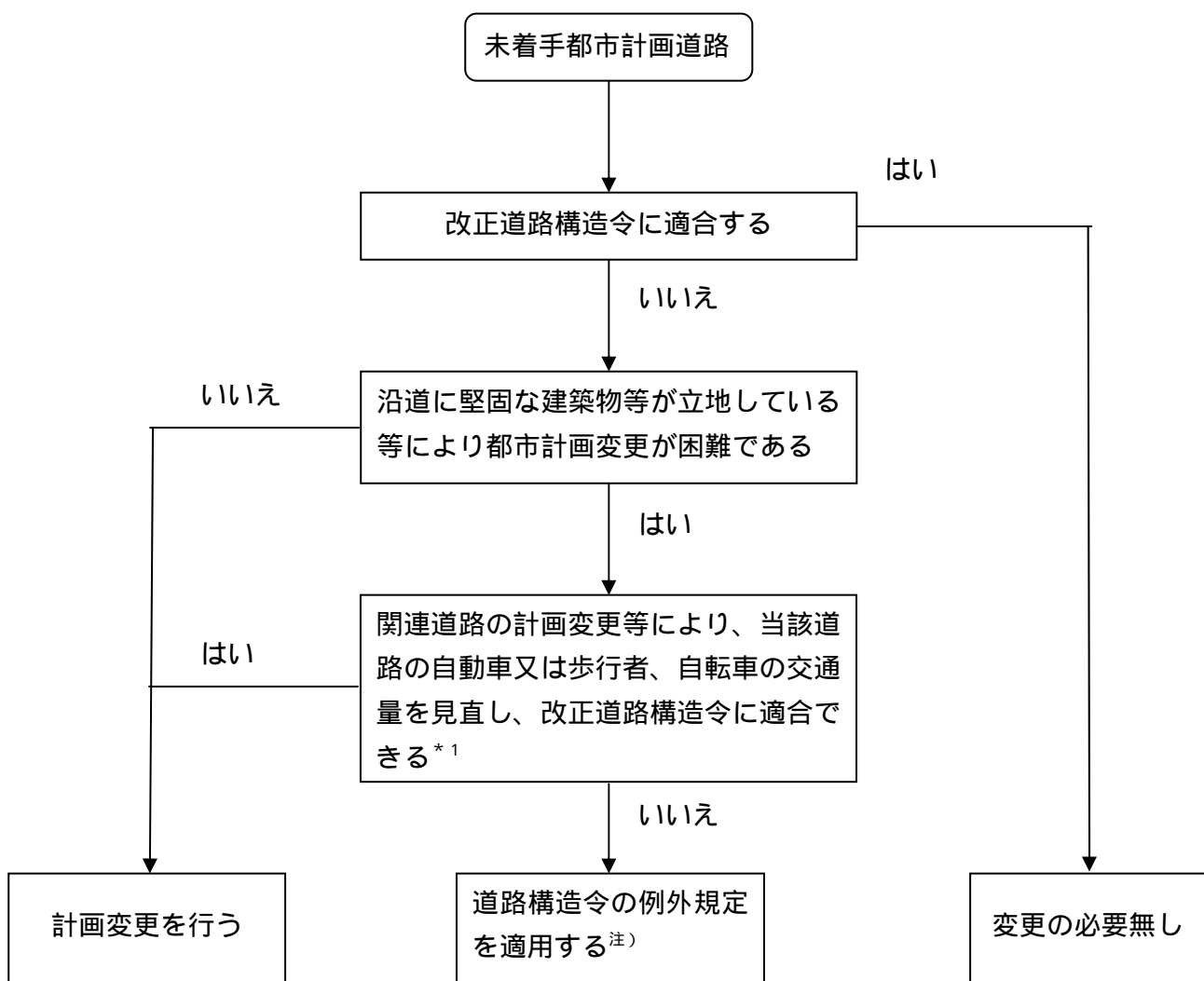


## (2) 道路構造令の適用の考え方について

### 総幅員・横断面構成の変更

#### 1. 基本的な考え方

既決定都市計画道路の総幅員・横断面構成は決定当時の道路構造令等に基づいて決定されています。一方で、道路構造令は社会・経済の変化に伴って改定され、過去に計画決定された都市計画道路は現時点における道路構造令に適合する幅員を満足しない場合があります。今後、道路整備を行う場合には、現行の道路構造令に適合する必要があるため、既決定の都市計画の拡幅変更が必要となる場合があります。改正道路構造令の都市計画道路への適用の考え方をまとめると、以下の図のようになります。



\* 1 ) 対応例 1 , 2 参照

注) 道路構造令の例外規定については、その適用が長大トンネルや長大橋、特定の交通状況における場合などに限定される規定(中央帯、路肩など)や安全性の観点から安易に用いるべきではない規定(曲線半径など)があることに留意して、各規定の趣旨を理解して適用しなければならない。

弾力的な運用の例について

( a ) 拡幅が困難な場合の対応例

例えば4車線、22mで都市計画決定された道路の場合は、次のような横断面構成の変更が考えられます。( P32 図参照 )

( ) 車線数を4から2に変更

当初決定の4車線整備を行えば歩道幅員が狭くなり、歩行者交通量が多くてそぐわない場合には、関連する他路線に自動車交通需要を分担させて、当該路線では2車線に縮小し、停車帯および右折車線を確保して一定の交通機能を確保します。その一方で、歩道部では自転車道、歩道、植樹帯等を設けて安全で快適な自転車と歩行者の通行空間を確保するとともに、良好な沿道環境の形成とコミュニティ空間を形成します。

( ) 歩道部幅員を縮小する

周辺の道路で自動車交通を代替することが困難で、当該道路でどうしても必要車線を確保する必要がある場合、当初計画通りに4車線で整備することとし、自転車や歩行者交通を周辺の街路で確保することによって歩道部の幅員を狭くします。このときには、周辺における歩行者、自転車ネットワークを見直し、歩行者、自転車交通が適切に処理されるように措置することが必要です。

( 出典：都市計画マニュアル )

( b ) 地域特性に応じた対応例

沿道土地利用などの地域特性に応じて、歩道等の必要な機能について検討を行い、幅員の変更を行うことが考えられます。

例えば、地域間を連絡する路線の歩道等については、市街地と同じ幅員で計画決定されている場合があります。今後も市街化の見込みがない市街化調整区域や白地地域における歩道部や停車帯の幅員及びそれらの要否については、当該路線の交通の状況を考慮して検討することとします。

停車帯については、大型車の停車需要が少ない場合は、縮小値1.5mとすること、沿道利用機能の必要性を考慮して停車帯を路肩とすることが考えられます。

歩道については、歩行者が少ない場合は、道路構造令の最低幅員2mとすること、両側設置の必要がなければ、歩道を片側だけとすること、また、歩行者の交通量が非常に少ない場合には、歩道を設置しないことが考えられます。

なお、この場合においても、歩行者や自転車のネットワークの連続性を十分考慮することが必要です。

【参 考】拡幅が困難な場合の対応例

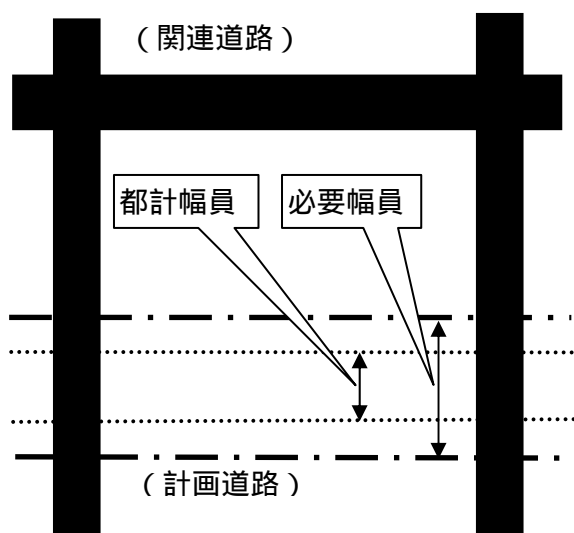
対応例 1

現都市計画幅員では改正構造令に基づく必要幅員が確保できない道路の場合、関連道路の拡幅により、当該道路の自動車交通量を変更させることにより、改正構造令へ適合させる。

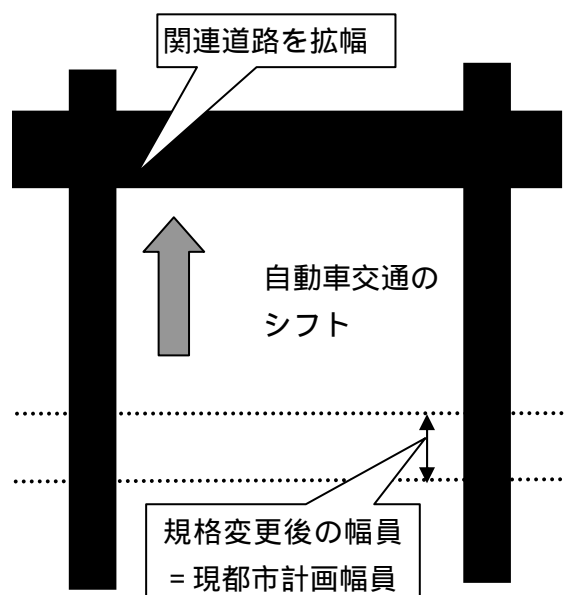
対応例 2

歩行者・自転車の周辺道路へ誘導策を講じる等、歩行者・自転車交通ネットワークを見直し、当該道路のこれらの交通量を減少させることにより、改正構造令へ適合させる。

現況  
改正構造令に適合していない



対応例 1



対応例 2

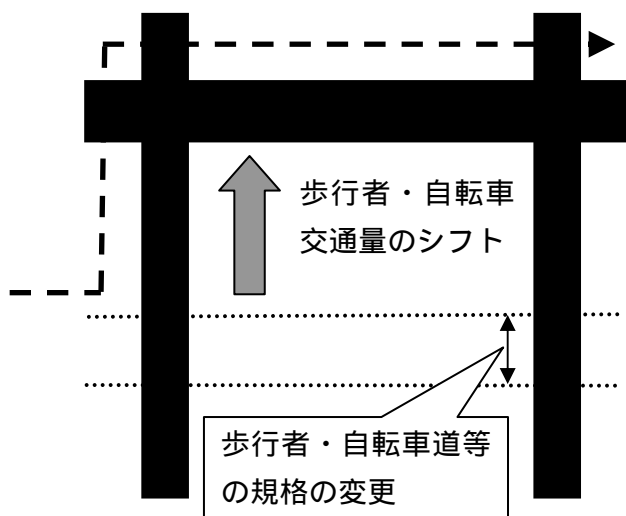
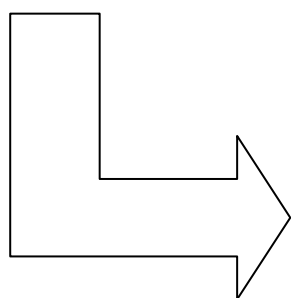


図 改正道路構造令の都市計画道路への適用の考え方  
[ 出典：国土交通省 ]

### 鉄道との立体交差について

道路構造令によると、「道路と鉄道との交差は、原則として、立体交差でなければならない。」とされており、都市計画道路と鉄道との交差において立体交差で計画決定されている場合が多くあります。しかし、整備にあたっては、事業の採択基準に満たない場合や採択基準を満たしても事業の効果が明確でない場合には、事業の目処が立たない場合があります。

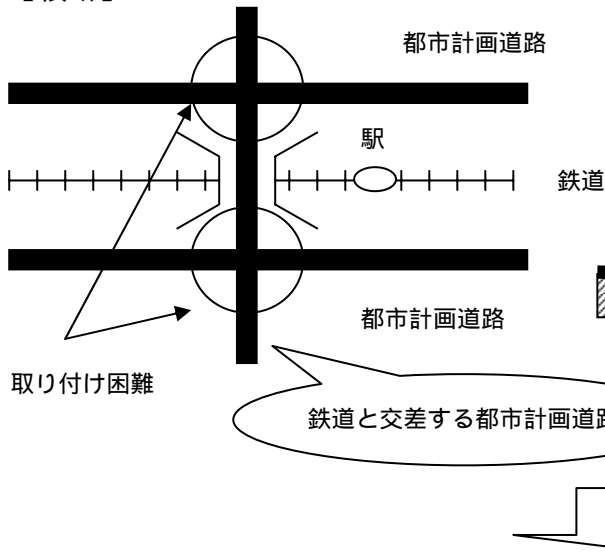
幹線道路として連続的なトラフィック機能を確保する必要がある道路の場合には、立体交差形式の道路構造とする必要はありますが、既成市街地内の補助幹線道路のように地区交通に対応することを求められる道路については、立体交差から駅アクセス機能に限定した道路に機能変更することも考えられます。

なお、交差構造を検討する際、歩道の連続性や副道の構造についてもそのあり方を十分検討する必要があります。

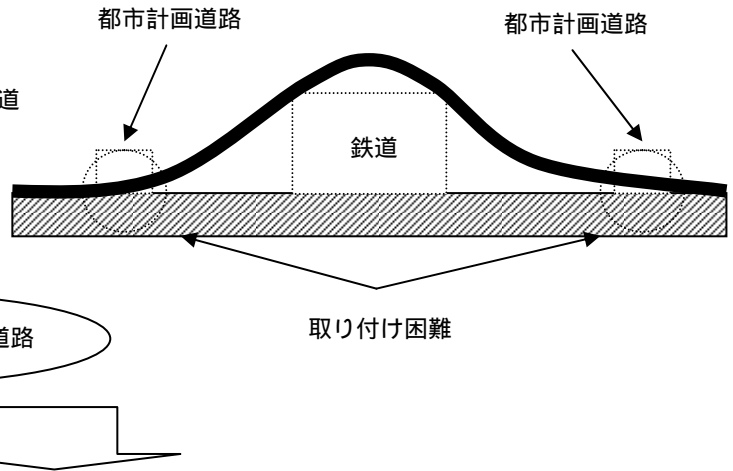
また、当該路線の交通量または当該鉄道の運転回数が少ない場合や、地形上やむを得ない場合等については、鉄道との平面交差への検討を行うことができることとします。なお、この検討にあたっては、安全確保を十分考慮のうえ、鉄道事業者や公安委員会等関係機関と十分協議を行う必要があります。

【参 考】鉄道との交差点における対応例

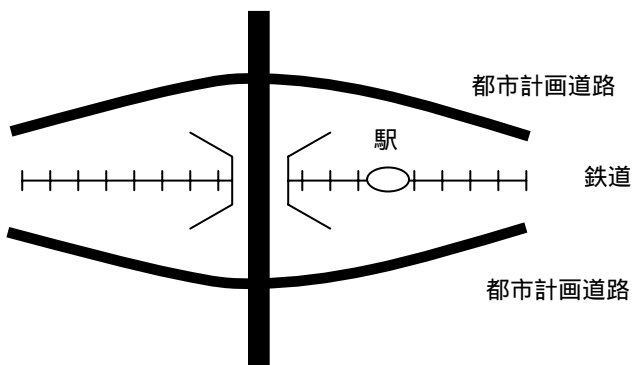
【横断】



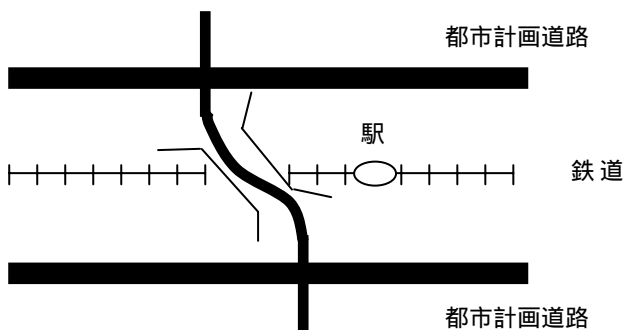
【縦断】



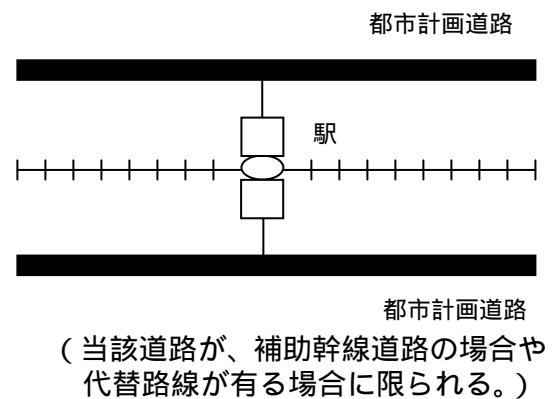
対応例 1 受けとなる道路の線形を変更する場合



対応例 2 道路の線形を変更する場合



対応例 3 駅アクセスに限定した道路計画



### (3) 将来交通需要推計について

#### 将来交通需要推計の必要性について

都市計画道路の見直しにあたっては、都市交通調査等に基づき、将来交通需要量を推計し、当該見直しが自動車交通及び歩行者、自転車の交通処理にどのような影響が及ぶかを検討する必要があります。これは、変更を行う場合、その必要性や効果を定量的に住民に提示・説明して合意形成を図るためにも有効です。

見直し対象の路線が、広域的なネットワークを形成する幹線街路等である場合については、原則として都市レベルでの将来交通量の推計により、広域的な観点から見直しの必要性を検証する必要があります。また、見直しの対象路線が、広域的なネットワークを担わない補助幹線街路等であると想定される場合についても、幹線街路等の将来交通量の推計により、当該道路が広域的な交通機能を担わないことを確認することが望ましいと考えます。

なお、都市交通調査等を実施していない小規模な都市の場合は、将来交通量の推計は必要に応じて行うこととします。

#### 将来交通需要推計における検討事項

検討する内容は、以下に示す内容を基本としますが、当該路線の機能等を勘案し検討を行う内容を追加・省略することも考えられます。

- 既定計画道路網における将来交通量
- 変更、廃止を考慮した場合の将来交通量
- 変更、廃止による周辺路線の混雑度
- 交差点解析
- 変更、廃止路線の代替路線の有無

#### 将来交通需要推計

将来交通需要推計についてはパーソントリップ調査や都市OD調査を基礎データとした総合都市交通体系調査により推計されるデータなどを用いるものとします。

なお、都市計画道路の見直しにあたって、総合都市交通体系調査を実施することが望ましいと考えますが、将来交通量が推計できる場合には、道路交通センサスにおけるOD調査などの既往の調査結果等を有効に活用し検討することができるものとします。

#### 見直し検討路線（区間）の検証

交通の量的な検証は、見直し検討対象路線（区間）の近傍にある道路を対象に、個別路線及び断面の混雑度など複数の評価指標を用いて、計画変更の評価を行います。

- ・混雑度 = 交通量 / 交通容量（個別路線を評価）
- ・断面混雑度 = 断面交通量 / 断面交通容量（一定の断面箇所を評価）

なお、「断面」として一体的に需給バランスを考える範囲は、検討路線の機能や大きな交通量の発生・集中源となる施設等との位置関係により、計画変更により交通量の影響が大きく及ぶと考えられる範囲が一律に想定できないことから、個別に設定するものとします。

計画変更により交通量の影響が大きく及ぶと考えられる範囲は、変更対象路線と並行する両側の路線を含むことを基本とします。

また、混雑度としての評価基準は、「道路の交通容量（（社）日本道路協会）」を参考として、市町の交通の状況により、設定するものとします。

表 1 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	飽和時間0、 $Q/C < 1.0$ 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0以上 ~1.25未満	飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下、 $Q/C$ はほとんどの区間で1.0以下、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間（ピーク時）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25以上 ~1.75未満	飽和時間は0~12、 $Q/C > 1$ の時間が10~15% ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	飽和時間0がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が50%を超える。 慢性的混雑状態を呈する。

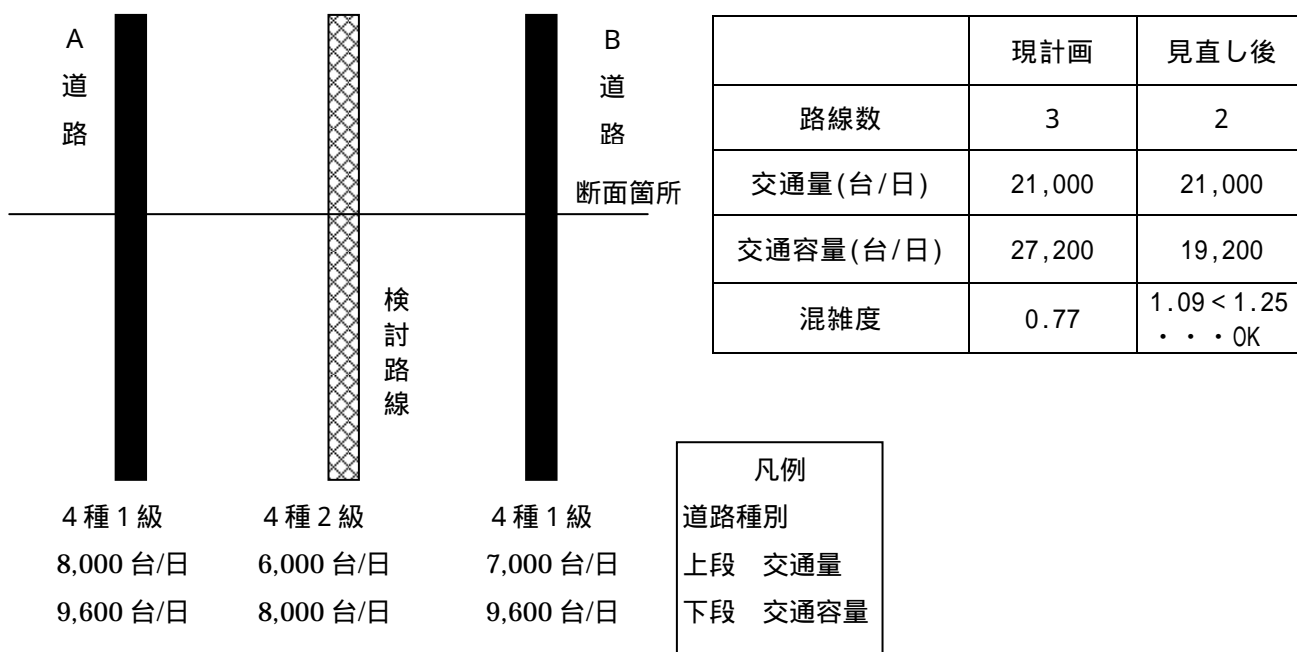
Q：交通量 C：交通容量

飽和時間数：時間毎の交通量 / 交通容量が1.0を超過する時間数

【参 考】断面混雑度の検証例

ある都市における混雑度としての評価基準を  $K = 1.25$  とする。つまり、見直し検討路線の計画変更を行っても、断面混雑度が 1.25 未満であれば、交通量的には計画変更を行っても良いと判断します。

下図のように見直し検討路線を含む 3 路線では、現計画では断面混雑度は交通量 21,000 台/日に対し、交通容量が 27,200 台/日であることから、0.77 となります。検討路線を廃止した場合の断面混雑度は、交通量は同じく 21,000 台/日に対し、交通容量が 19,200 台/日となることから、1.09 で、評価基準の 1.25 未満となり、廃止を行っても良いと判断されます。





#### (4) 都市計画道路の整備方針について 都市計画道路の整備方針の策定の必要性

都市計画道路の整備は、市民生活やまちづくりに大きな影響を与えることから、見直しにあたっては、各事業者及び予定道路管理者との調整を図り、道路網についての整備方針を明らかにした上で行うことが望ましい。

##### 行政の透明性、公平性等の確保

都市計画道路の整備方針の策定により、都市計画道路の事業化の必要性や効果、整備の時期が市民や関係権利者等に公表されることによって、都市計画道路行政の透明性や公平性が確保されることとなります。

また、都市計画道路の整備時期が明らかにされることによって、都市計画道路用地内の土地・建物の所有者や居住者・営業者にとっては、あらかじめ移転や建て替えの計画が立てやすくなり、将来の生活設計が可能となります。

##### 効率的なネットワークの形成

都市計画道路の事業主体は国、都道府県、市町村ですが、都市計画道路の整備方針の策定により、これらの事業者間の調整を図って、路線や区間の整備時期、プログラムが明示されます。これにより、整備効果の高い路線や区間への重点投資が行われ、効率的な幹線道路ネットワークの形成が可能となります。

##### 効率的な市街地整備

都市計画道路の整備優先順位、概ねの整備時期が明らかにされることによって、都市計画道路の整備と連動・連携した市街地開発事業や関連プロジェクトを計画的・総合的・一体的に行うことが可能となり、効率的な市街地整備に資することになります。

また、都市計画道路整備とともに、一体的・同時に行う共同ビル化、沿道一体整備、面的整備等を事前に検討・計画することが可能となります。

##### 都市計画道路の整備方針の策定方法

都市計画道路の整備方針は、市町村ごとに都道府県と市町村が協力して策定します。

都市計画道路の整備方針の策定にあたっては、「都市計画道路整備プログラム策定マニュアル(案)(建設省街路課、平成11年3月)を参照するとともに、各地方自治体の特性に応じて柔軟に対応することが望ましいと考えます。

( 5 ) 概成済区間について

本道の幹線街路の平成 17 年 3 月末現在の整備済み区間延長約 3,740 kmの中には、車線は確保されているものの、歩道幅員が不十分である「概成済区間(約 384 km)」が存在します。

都市計画道路の概成済区間については、既に一度事業を行った経緯がある場合が多く、個別に整備状況や沿道土地利用状況等を把握し、自動車交通だけではなく、歩行者・自転車交通のネットワークの確保の観点から、都市計画の「存続」及び「変更(縮小)」の対応方針を検討します。

縮小変更の検討を行う場合、「( 1 ) 道路密度・代替路線について」の「代替路線について」において設定した代替路線として確保すべき幅員が確保されていることを確認することも必要です。

概成済区間：路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道(概ね計画幅員の 2 / 3 以上又は 4 車線以上の幅員を要する道路)を有する区間

## 2 住民との合意形成

### (1) 住民との合意形成の必要性について

都市計画道路の見直しについては、広域的な観点（交通ネットワーク、防災上のネットワーク等）と地域の将来のまちづくりの観点からの必要性等について十分な情報の提供を行うとともに、十分に住民の意見の把握を行うことが必要です。

未着手の都市計画道路については、長期にわたり建築制限がかけ続けられてきたことや、沿線の土地利用がその整備を前提として行われてきた経緯もあるため、その見直しが地域の住民に及ぼす影響も大きいと考えられます。

このため、見直しを行うにあたっては、都市計画道路の見直しの必要性や見直しに至った社会情勢等の変化について十分説明を行い、住民の理解を得た上で進める必要があります。

### (2) 住民合意形成における課題

都市計画道路の見直し検討を行う際の課題とその対応方針を以下のとおり整理します。

#### 計画初期段階からの住民参加

都市計画決定の手続きには、公聴会の開催等、公告・縦覧といった住民の合意形成を図る手続きが規定されていますが、住民との協働により都市計画を進めていく上では、できるだけ初期の段階から住民が参加し、その意見を反映できる仕組みを作る必要があります。

#### 情報公開を原則とした見直し手続きの透明性の確保

行政が説明責任を果たしていく上では、積極的に情報を公開していく必要があります。見直し手続きの透明性を確保する上でも、見直し作業のプロセスを公開することが重要であり、公開された情報に対する住民の意向をタイムリーに反映できる仕組みづくりを検討していく必要があります。

### (3) 住民参加の基本的考え方

都市計画道路の見直しにあたっては、見直し検討の初期の段階から都市計画変更の手続きに至る流れの全ての段階で住民参加を行うことが望ましいと考えることから、都市計画道路見直しの流れに応じた情報公開・住民参加の基本的考え方を以下に示します。

#### 住民の範囲

都市計画道路見直しの検討段階に応じた住民参加の参集範囲の検討  
路線の特性や地域の実情に応じた柔軟な対応の検討

都市計画道路の見直しの初期の段階から住民参加を実施することが望ましいと考えられ、全都市計画道路網から「見直し検討路線（区間）」を抽出し、必要性・

実現性の検証を行い、見直しの方針の検討を行い、最終的に見直し検討路線（区間）の都市計画変更案を作成することとしていることから、検討段階によって参加の対象となる住民の範囲が異なることが予想されます。

また、見直し検討路線の特性や地域の実情によっても、対象となる住民の範囲が異なることも予想されることから、幅広く柔軟に対応していくことが必要であると考えます。

#### 情報公開と住民参加

住民へ適時・的確な情報提供を行い、見直しに対する意向把握及び反映

情報公開は、住民参加を進めていく上で必要不可欠なものであり、都市計画道路の見直しに住民の意向を的確に反映していくために、適切な情報を提供し、住民の意向を把握することが必要であると考えます。

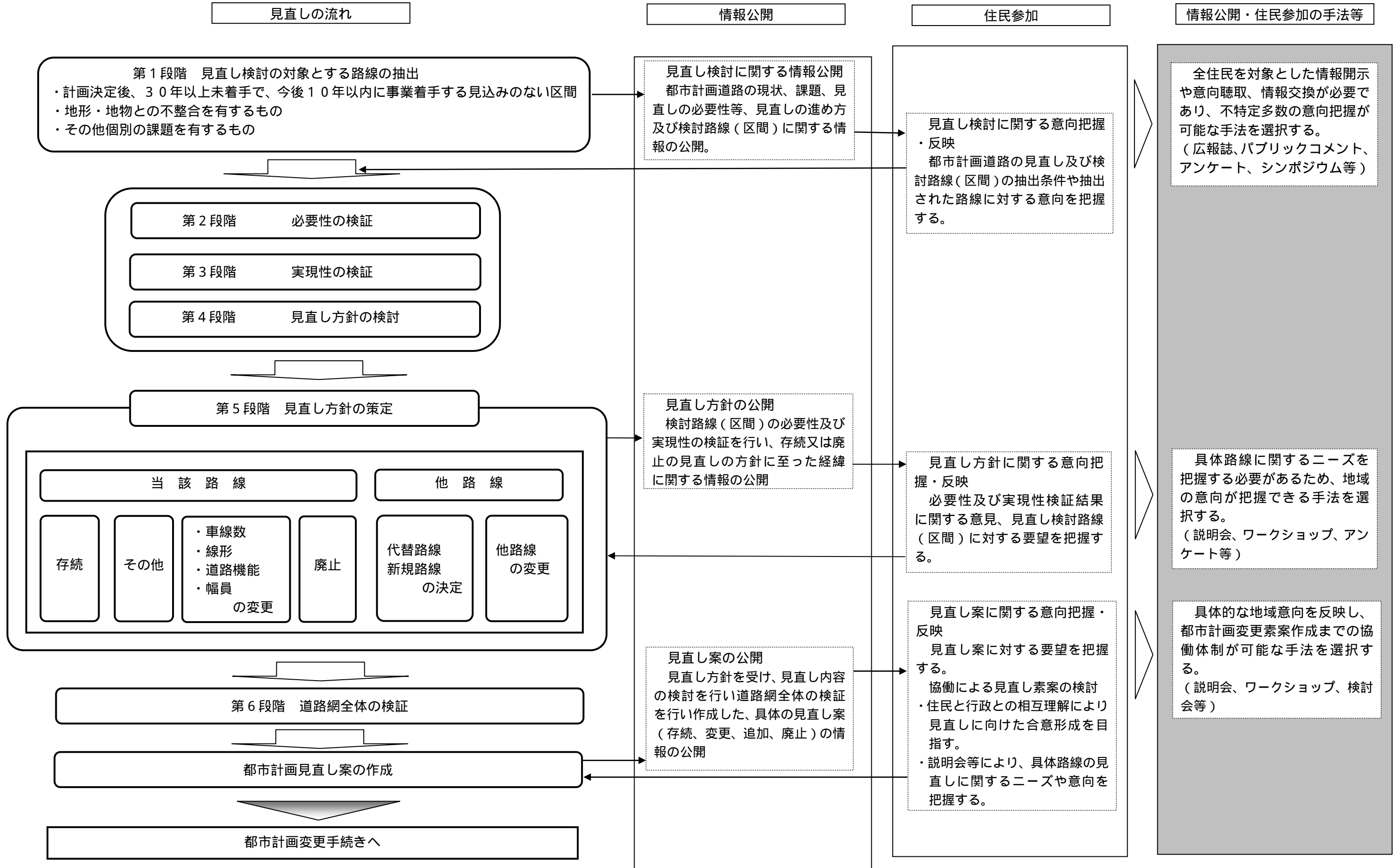
#### 住民参加の手法

見直しの検討段階・路線の特性・地域の実情に応じた住民参加手法の検討  
情報公開と連携した住民参加のタイミングの検討

都市計画道路の見直しにおいては、見直しの各検討段階や都市計画道路の特性、地域の実情に応じて適切な住民参加手法を検討する必要があると考えます。

また、見直し検討の段階に応じた適切な情報公開と連携した住民参加のタイミングについても十分な検討が必要であると考えます。

# 住民参加の基本的考え方



## ガイドラインの運用について

ガイドラインの運用にあたっての「国・道・市町の役割」「住民参加」「関係機関等との協議」「見直しの頻度」についての考え方を以下に示します。

### (1) 国・北海道・市町の役割

都市計画道路の見直しは、都市計画決定権者である道及び市町がそれぞれ役割を分担し、必要に応じて国の協力を得ながら進める。

### (2) 住民参加

都市計画道路の見直しは、住民と行政の協働を基本として進める。

### (3) 関係機関等との協議

都市計画道路の見直しは、関係機関等との連携を図りながら進める。

### (4) 見直しの頻度

都市計画道路の見直しは、社会経済情勢等の変化を踏まえ、概ね10年程度を目処に見直しを再度実施する。

### (1) 国・北海道・市町の役割

都市計画道路の決定権者は道及び市町であり、これらが組み合わさって道路網となっていることから、道と市町が協力して進めていくことが重要です。また、道路網を考える上では、それぞれの道路管理者間で十分調整を図ることも必要なことから、国の積極的な協力を得ながら進めることとします。

道は、ガイドラインの運用面の検証を重ねるとともに、関係市町の見直し作業への助言を行うこととします。

道は、市町間を連絡する都市計画道路について、車線数及び幅員の不整合が生じないように、調整を図ります。

道は、国が事業予定者または道路管理者である路線等についても、国及び関係市町の協力を得ながら、主体的に協議・調整を行います。

関係市町は、円滑な都市計画道路の見直しができるよう、道との調整を図りながら本ガイドラインを積極的に活用することを期待します。

### (2) 住民参加

都市計画道路の見直しにあたっては、広域的な観点と地域の将来のまちづくりの観点からの必要性等について十分な情報の提供を行うとともに、十分に住民の意見の把握を行うことが必要です。

主な手法として、PI（パブリックインボルブメント）、PC（パブリックコメント）やまちづくり協議会など、対象とする道路の性格に応じた住民参加の手法を用いることが望ましいと考えます。

関係市町が都市計画道路の見直しを進める場合には、住民と行政の協働を基本として進めることが必要であると考えます。

本ガイドラインで示している住民参加の方法は、あくまでも一つの方法であり、関係市町の住民とのコンセンサスの状況や関係市町の考える住民参加の方法によっ

て見直しを進めることも考えられます。

( 3 ) 関係機関等との協議

都市計画道路の見直しを行う際には、見直し作業の初期の段階から関係機関等との協議・調整を図るとともに、住民参加と同様に協働による見直しを進めることが望まれます。

見直し検討路線として抽出された路線（区間）について、事業予定者が決まっている場合には、各検討段階において、事業予定者と調整を行いながら進めていくことが望ましいと考えます。特に、事業実施時期の見込みについては、事業予定者と十分に調整を行う必要があると考えます。

( 4 ) 見直しの頻度

都市計画道路の見直し後も、社会経済情勢の変化に対応したものとすることが望ましいことから、概ね10年後を目処に再度見直しを実施するものとします。

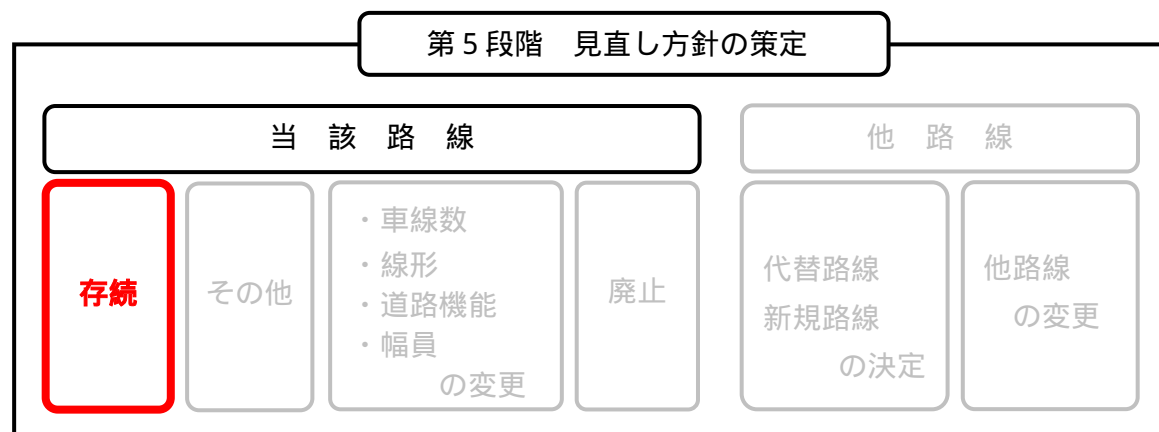
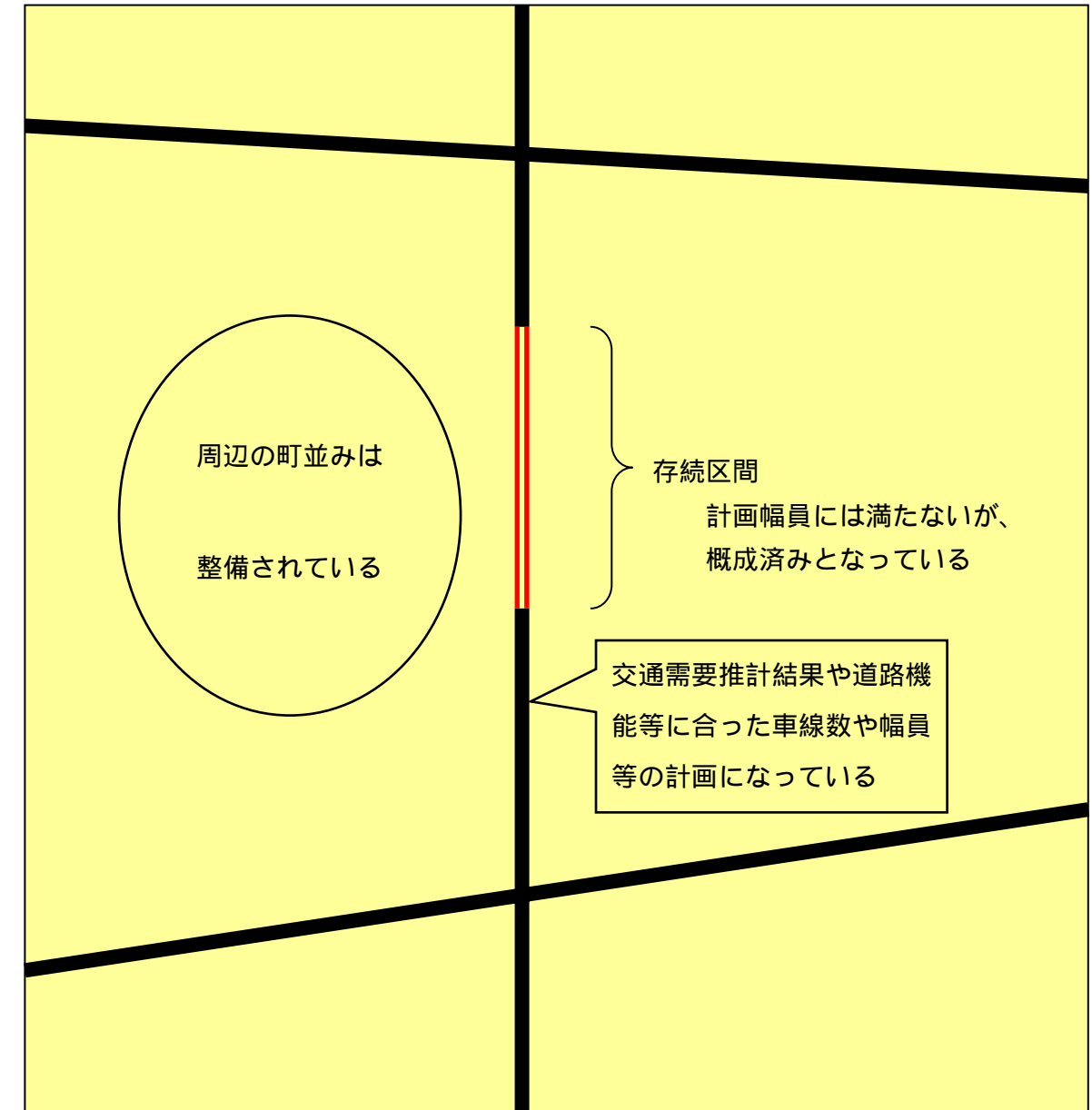
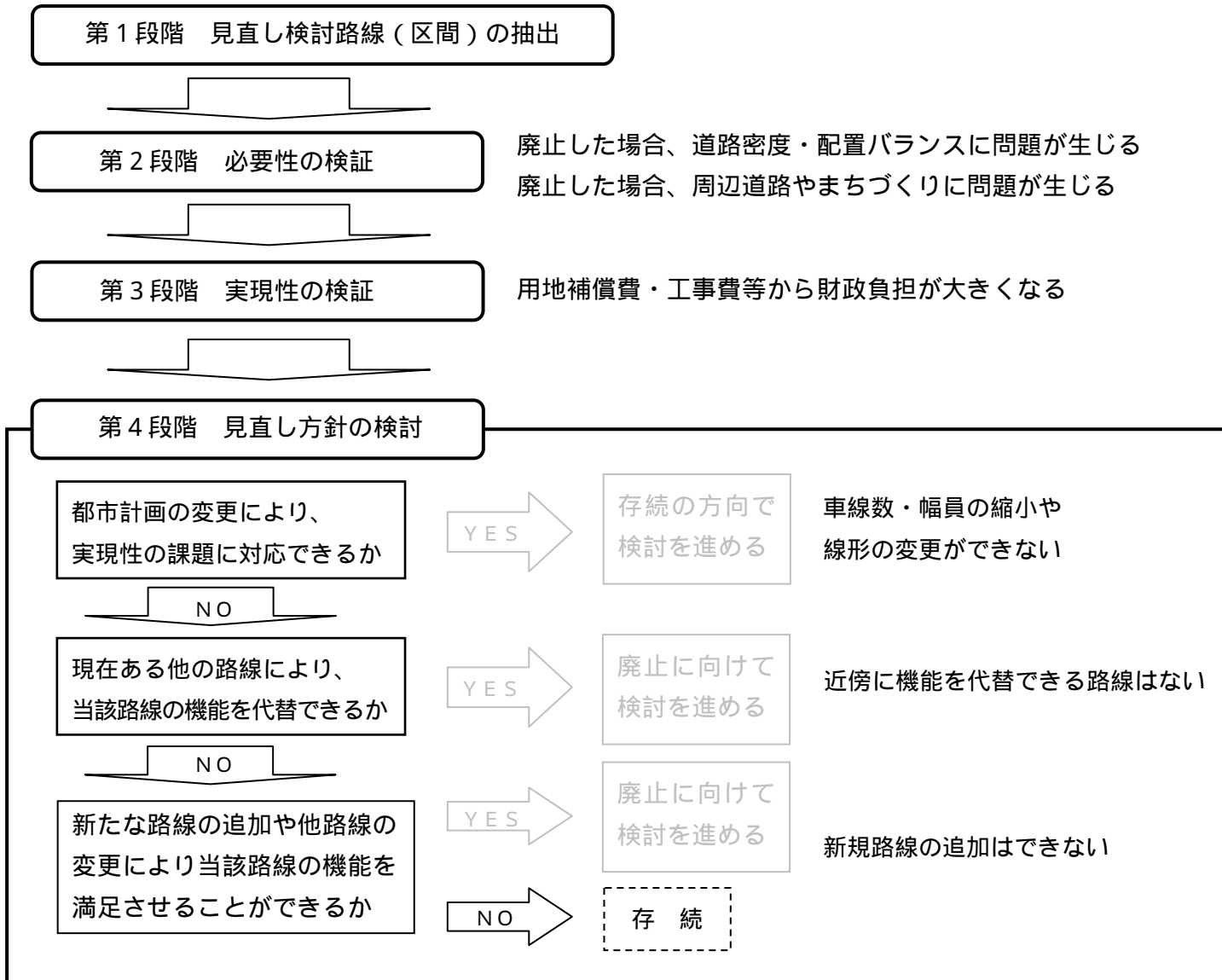
## 参 考 資 料

- 1 . 検討フローの例
- 2 . 都市計画道路に関する参考資料



存続路線

イメージ図

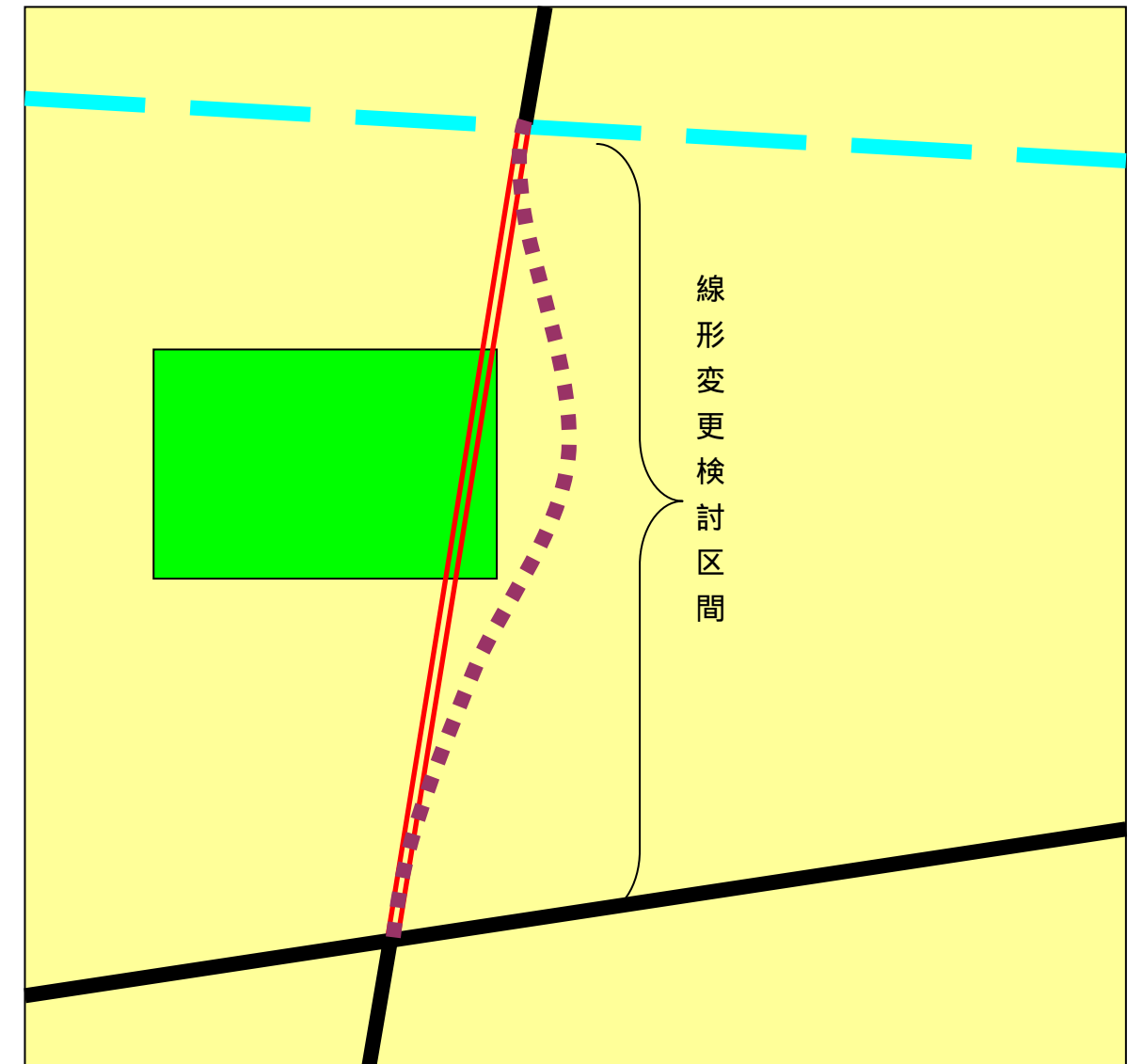
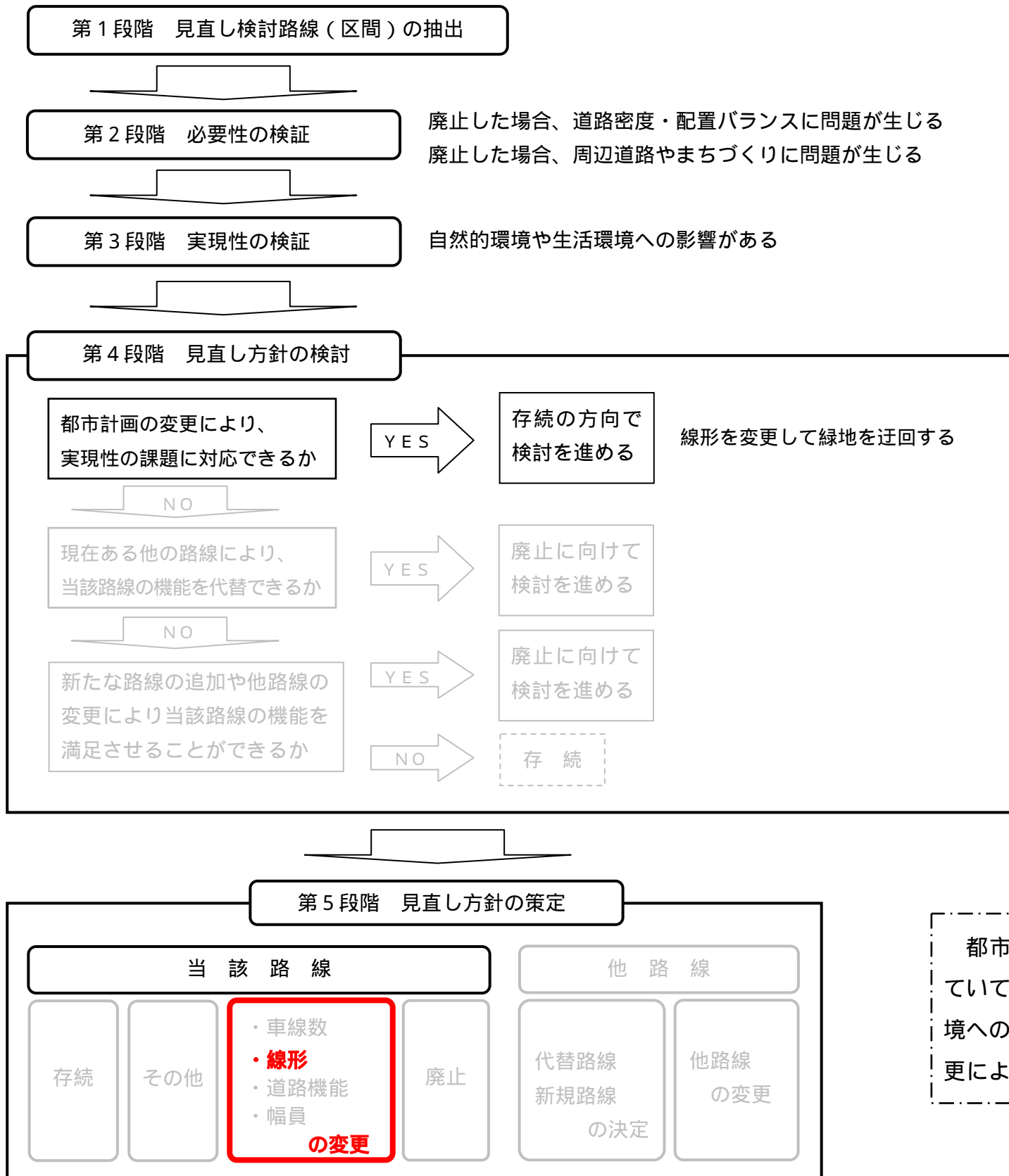


周辺の土地利用状況等から適切な位置に都市計画道路が配置されているが、計画に満たない幅員で概成済みのため優先順位が低く、整備が行われていない。しかし車線数や幅員等の計画は交通需要推計結果や道路機能・利用形態に適合しており、近傍に代替路線がなく、線形変更や新規路線の決定もできないため、現計画を存続し事業の進捗を図る。

- 市街化区域
- 当該都市計画道路
- 都市計画道路(整備済・事業中)

変更検討路線

イメージ図

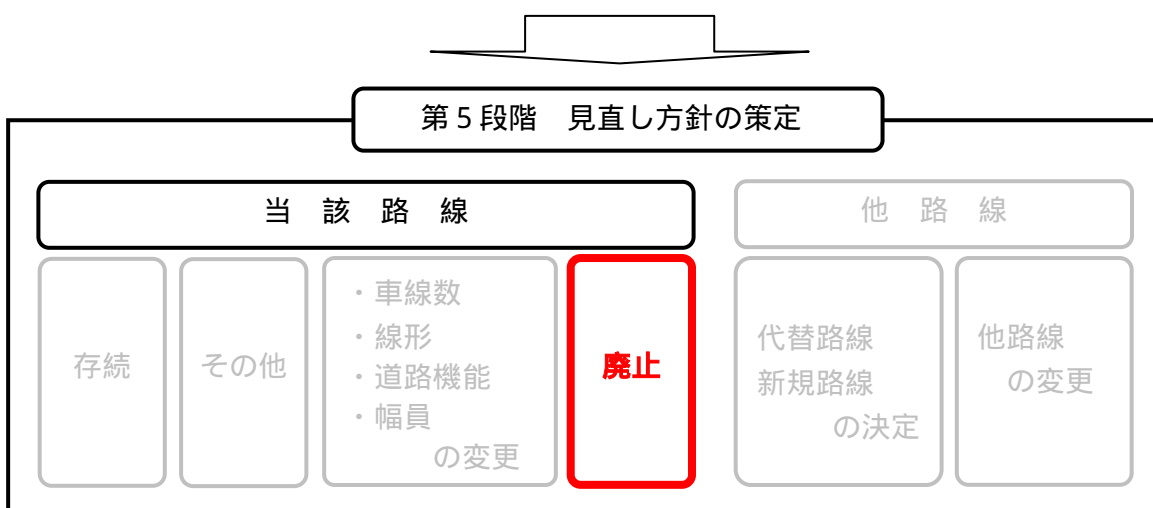
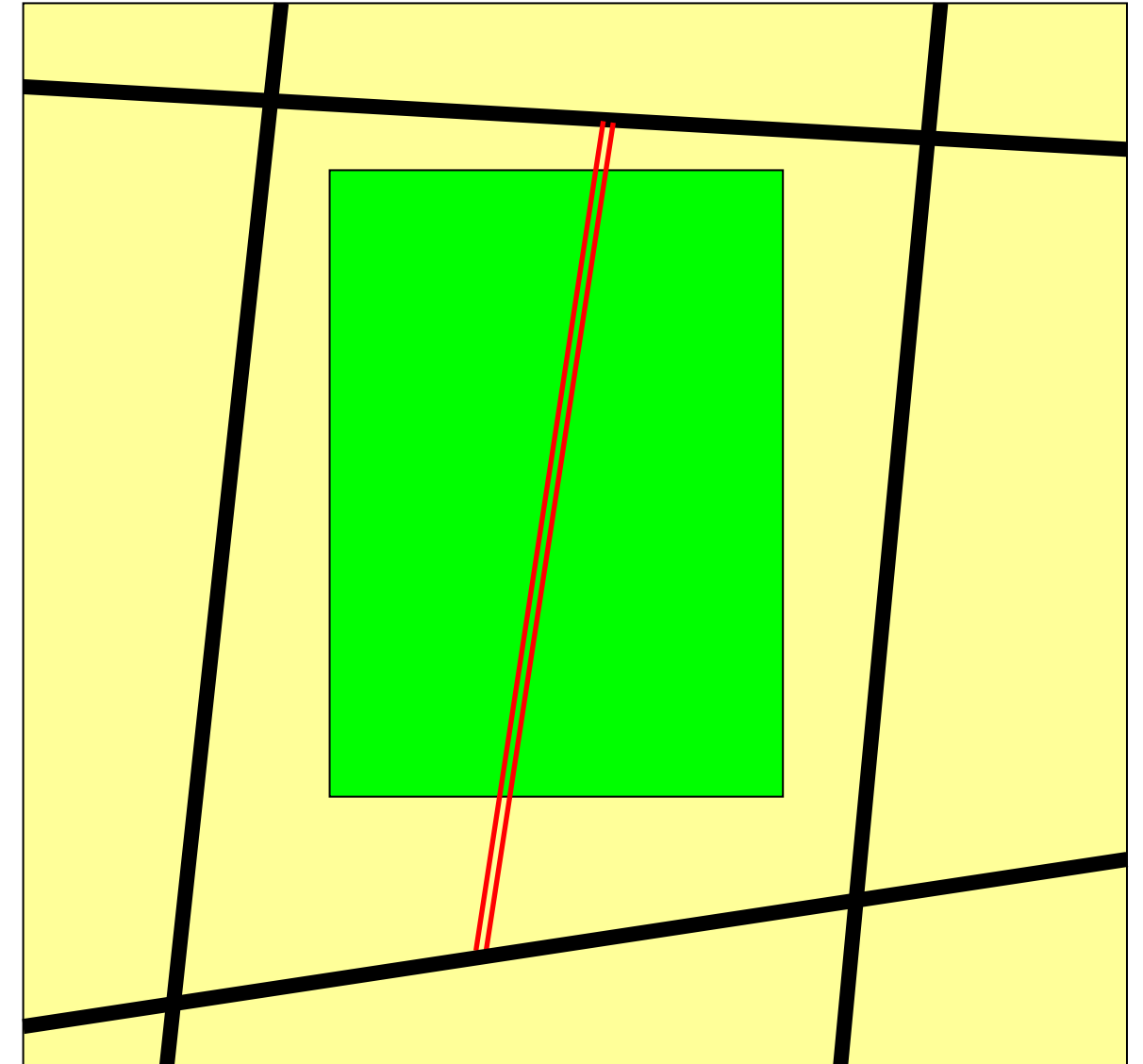
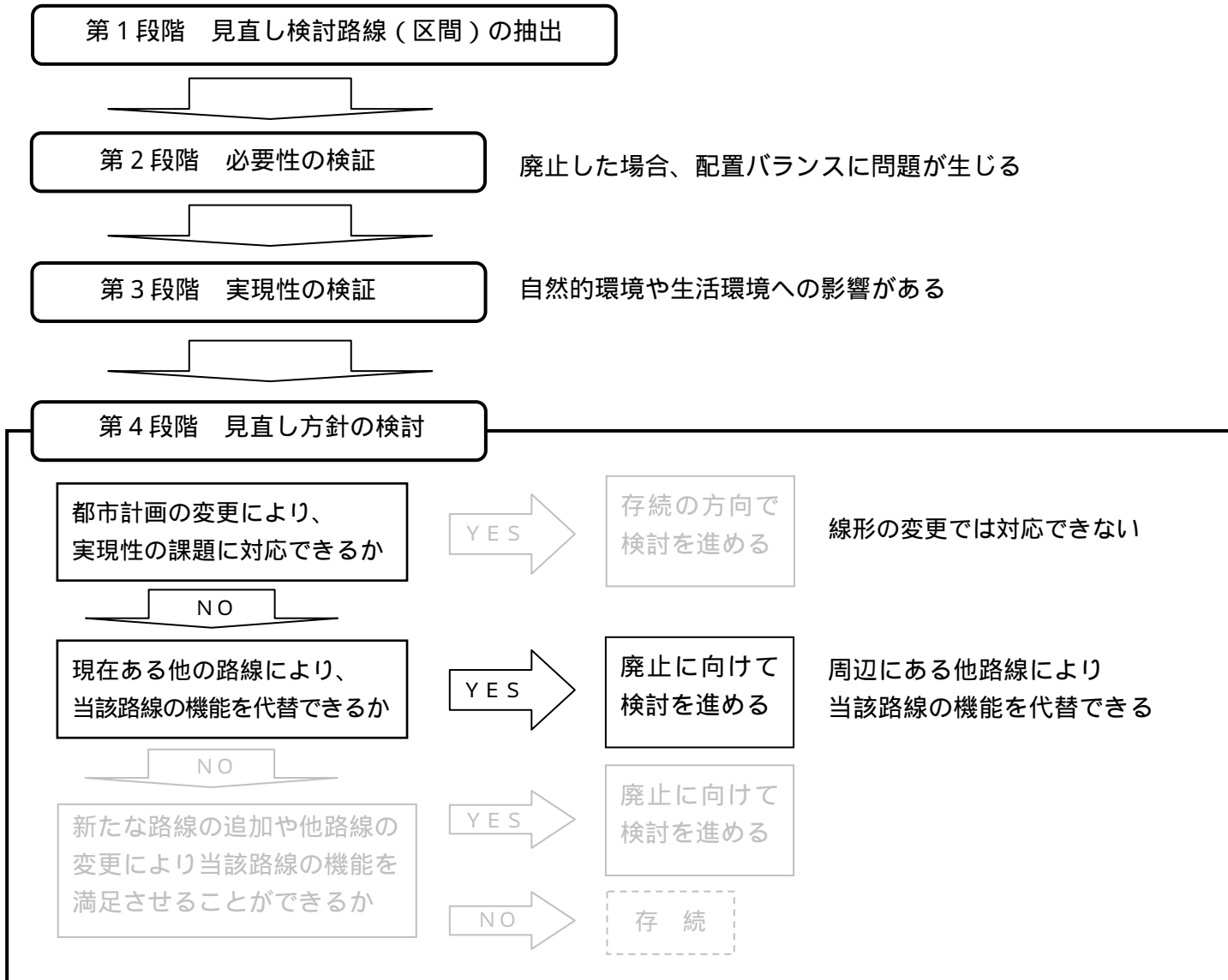


都市計画道路が緑地の中に配置されていて、計画の通りに整備すると自然環境への影響が懸念されるため、線形の変更により緑地を迂回する。

- 市街化区域
- まとまりのある緑地等
- 当該都市計画道路
- 都市計画道路（未着手）
- 都市計画道路（整備済・事業中）
- 線形変更検討ルート

廃止検討路線

イメージ図

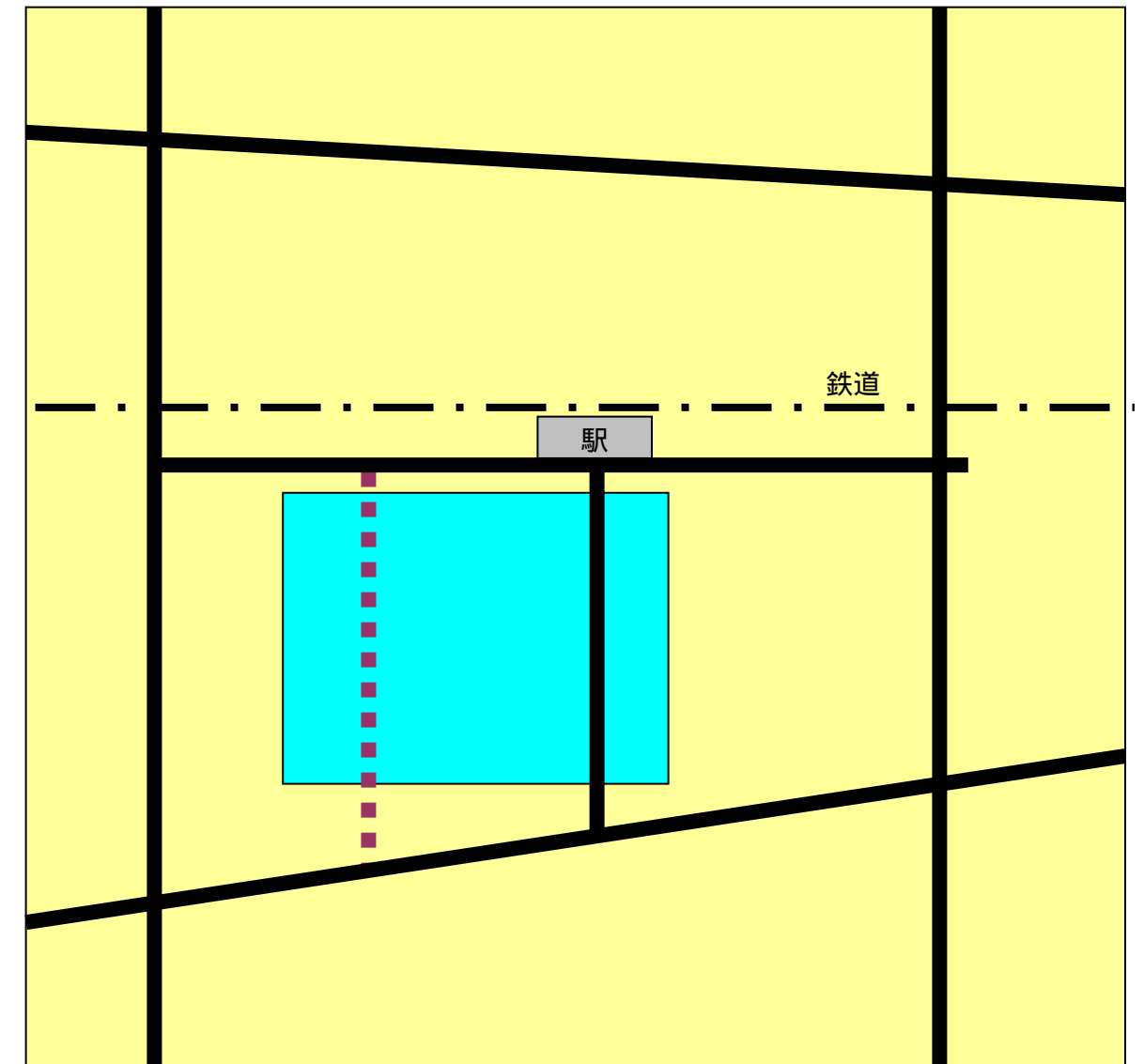
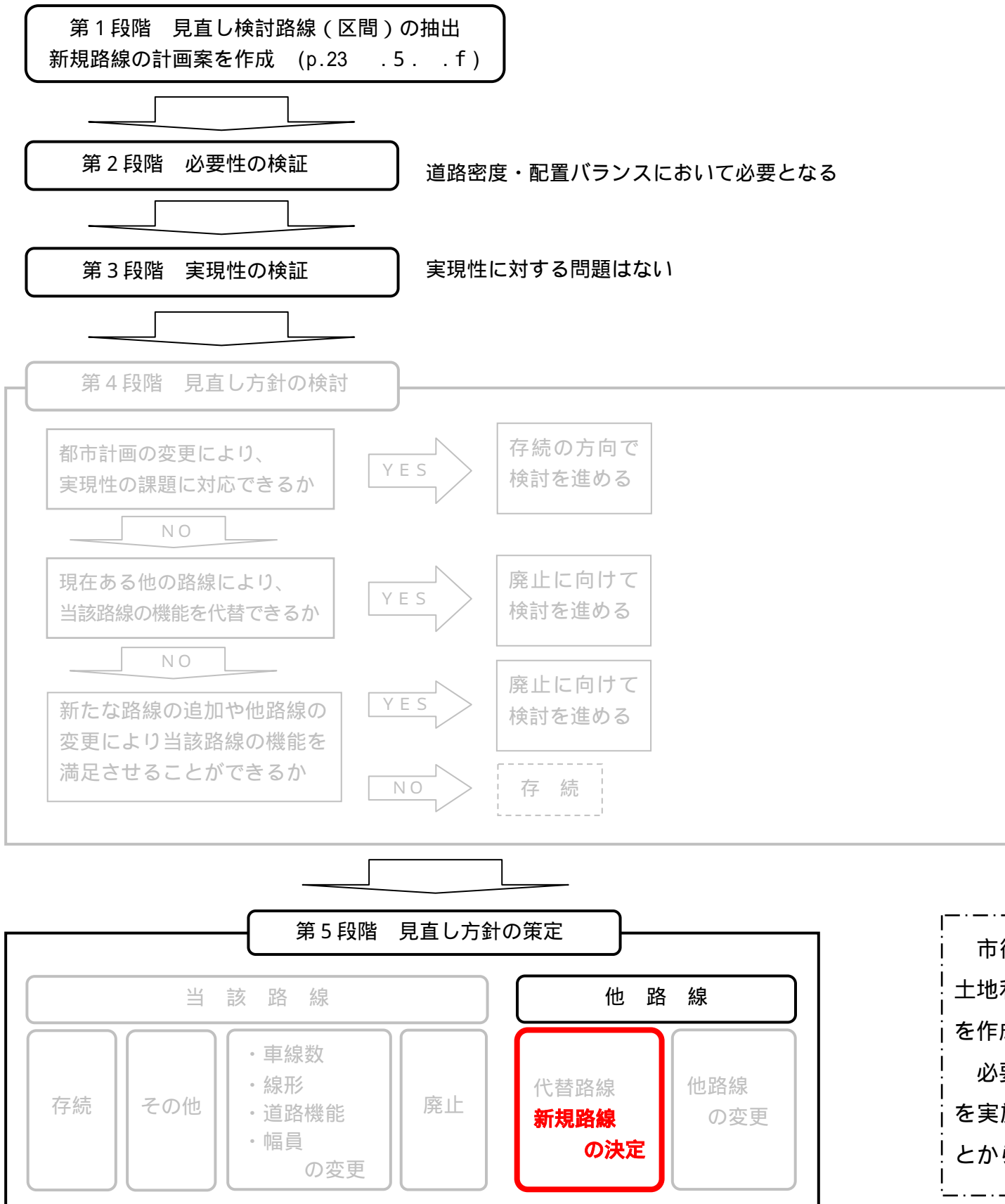


都市計画道路が緑地の中に配置されていて、計画の通りに整備すると自然環境への影響が懸念されるが、線形の変更により緑地を迂回することは困難となっている。そのため周辺にある既決定の都市計画道路に当該路線の機能を分担させることにより周辺道路に負荷がかからないことを確認し、当該路線は廃止する。

- 市街化区域
- まとまりのある緑地等
- 当該都市計画道路
- 都市計画道路（整備済・事業中）

追加検討路線

イメージ図



- 市街化区域
- 市街地整備等の土地利用の更新
- 追加検討路線
- 都市計画道路(整備済・事業中)

市街地整備により商業を中心とする土地利用の範囲が拡大したため、計画案を作成し路線の追加を検討する。  
必要性・実現性の検証を行い、計画案を実施するにあたっての問題がないことから、新規路線を決定する。

【交通量に関する参考資料】

(道路の区分)

道路の存する地域	地方部	都市部
	高速自動車国道及び 自動車専用道路又はその他の道路の別	
高速自動車国道及び自動車専用道路	第1種	第2種
その他の道路	第3種	第4種

(第3種の道路)

道路の種類	道路の存する地域の地形	計画交通量 (単位:1日につき台)				
		20,000以上	4,000以上 20,000未満	1,500以上 4,000未満	500以上 1,500未満	500未満
一般国道	平地部	第1級	第2級	第3級		
	山地部	第2級	第3級	第4級		
都道府県道	平地部	第2級		第3級		
	山地部	第3級		第4級		
市町村道	平地部	第2級		第3級	第4級	第5級
	山地部	第3級		第4級		第5級

(第4種の道路)

道路の種類	計画交通量 (単位:1日につき台)	10,000以上	4,000以上 10,000未満	500以上 4,000未満	500未満
一般国道		第1級		第2級	
都道府県道		第1級	第2級	第3級	
市町村道		第1級	第2級	第3級	第4級

地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、該当する級が第3種第5級又は第4種第4級である場合を除き、該当する級の1級下の級に区分することができる。

< 以上、出典：道路構造令 >

## (道路の種類と種級区分等との関係)

### 一般国道

地方部については、一般国道は全国的な道路網の骨格となる重要路線であるから、第3種の中でも高規格の級を適用することになっている。平地部では、4車線(特に交通量の少ない20,000台/日未満を除く)以上の道路は第3種第1級に区分し、比較的交通量の多い、2車線道路と交通量の少ない4車線道路は第3種第2級とし、また国道でも、交通量の少ない(4,000台/日未満)支線的な性格の道路については、第3種第3級としている。また、山地部では、それぞれ1級下の道路に区分することになっている。

都市部については、一般には第4種第1級としているが、計画交通量が4,000台/日未満のような場合には、国道といえども支線的な性格が強いと考え、地方部の場合と同様の主旨から第4種第2級としている。

### 都道府県道

都道府県道は、地方的な幹線道路網を形成するものであり、道路の機能分類からみれば一部主要幹線としての性格を有する道路があるものの、国道に比べて路線延長が短く広域的な幹線道路としての機能は弱いので、第3種第1級を用いる必要はないであろう。このような考え方から、平地部では、計画交通量が4,000台/日以上は第3種第2級とし、4,000台/日未満の場合には、一般国道と同様に、第3種第3級としている。山地部についてはそれぞれ1級下の規格としてそれぞれ第3種第3級または第4級としている。

都市部については、計画交通量が4,000台/日未満の場合は一般に補助幹線的な道路となるので国道よりも1級低い第4種第3級とし、また設計速度が60km/hの第1級は交通量の多い(10,000台/日以上)2車線以上の道路に適用することにし、その中間を第2級に区分している。

### 市町村道

市町村道は日常生活圏内の道路が大部分であって、幹線としての性格をもつ路線は少ないが計画交通量が4,000台/日以上の場合には、都道府県道と同じ区分にしている。計画交通量4,000台/日未満のうち交通量の特に少ない1,500台/日未満では平地部においても山地部と同じ第3種第4級を用いることにしている。また交通量がきわめて少ない(500台/日未満)場合には、待避所ですれ違ような1車線の道路でも交通処理上大した支障はないと考えられるので第3種第5級としている。また、都市部においては、計画交通量が500台/日以上の場合には都道府県道と同様であるが、このような交通量の少ない道路(500台/日未満)は一般に区画街路であり、第4種第4級に区分している。

<以上、出典:道路構造令の解説と運用(日本道路協会)>

【車道に関する参考資料】

(車線の幅員)

区分			車線の幅員(単位:メートル)
第3種	第1級	普通道路	3.5
		小型道路	3
	第2級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第3級	普通道路	3
		小型道路	2.75
	第4級		2.75
第4種	第1級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第2級 及び第3級	普通道路	3
		小型道路	2.75

第3種第5級又は第4種第4級の普通道路の車道の幅員は、4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量がきわめて少なく、かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合又は車道に狭窄部を設ける場合においては、3メートルとすることができる。

(路肩の幅員)

区分			車道の左側に設ける路肩の幅員 (単位:メートル)	
第3種	第1級	普通道路	1.25	0.75
		小型道路	0.75	
	第2級から 第4級まで	普通道路	0.75	0.5
		小型道路	0.5	
	第5級		0.5	
第4種			0.5	

長さ50メートル以上の橋若しくは高架の道路又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、上表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の右側に掲げる値まで縮小することができる。

< 以上、出典：道路構造令 >

【自転車歩行車道、歩道に関する参考資料】

(自転車歩行車道、歩道の設置の考え方)

自動車の交通量が多い第3種又は第4種の道路(自転車道を設ける道路を除く。)には、自転車歩行車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。

第4種(第4級を除く。)の道路(自転車歩行車道を設ける道路を除く。)、歩行者の交通量が多い第3種(第5級を除く。)の道路(自転車歩行車道を設ける道路を除く。)又は自転車道を設ける第3種若しくは第4種第4級の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。

自動車交通量の少ない、第3種第5級および第4種第4級道路のような生活道路では、一般に歩道等の設置の必要性は低い。しかし、当該道路が通学路等、安全に関して特別な配慮を要するような道路であれば、片側のみであっても歩道等を設置する方がよい。

(自転車歩行車道、歩道の幅員)

区分		幅員(単位:メートル)
自転車歩行車道	歩行者の交通量が多い道路	4
	その他の道路	3
歩道	歩行者の交通量が多い道路	3.5
	その他の道路	2

横断歩道橋等を設ける場合にあつては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては2メートル、並木を設ける場合にあつては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあつては1メートル、その他の場合にあつては0.5メートルを上表に掲げる幅員の値に加えるものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。

< 以上、出典:道路構造令 >



(多様な利用形態とその占有幅)

利用者	占有幅 (単位:メートル)	利用形態	占有幅 (単位:メートル)
歩行者	0.75	乳母車を押して歩く	0.75
自転車	1	傘を差して歩く	1
車いす	1	両手に荷物を持って歩く	1
		車いすを押して歩く	1
		視覚障害者が盲導犬と歩く	1.5

< 出典:道路構造令の解説と運用(日本道路協会) >

(歩道兼バス乗降場の幅員)

歩道兼バス乗降場の幅員は通行の用に供する歩道の有効幅員と滞留の用に供する幅員を確保するものとする。滞留の用に供する幅員は、歩行者の占有幅0.75m、必要に応じて車いすの占有幅1.00mを考慮するものとする。ただし、歩行者および乗降者が少ない場合で、やむを得ない場合は2.0mまで縮小することができる。

< 出典:道路構造令(日本道路協会) >

(これまでの幅員構成の変遷)

	主な内容・改正点																			
昭和33年8月 道路構造令 公布及び施行	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路を新設又は改築する場合の道路構造に関する技術基準(交通量別の車道幅員、歩道幅員、勾配等)を定める</li> <li>車道幅員:道路区分(1~5種)や交通量、地形条件に応じて、44分類に規定)</li> <li>歩道幅員:4種道路にのみ設置</li> </ul>	<table border="1"> <tr> <td>並木設置時</td> <td>3.25m</td> </tr> <tr> <td>並木設置せず</td> <td>2.25m</td> </tr> </table>	並木設置時	3.25m	並木設置せず	2.25m														
並木設置時	3.25m																			
並木設置せず	2.25m																			
昭和45年10月 改正及び施行	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車道(2m以上)、自転車歩行車道(2m以上)を新たに定義</li> <li>車道幅員:道路区分や交通量に応じて、13分類に規定</li> <li>歩道幅員:4種又は自転車道を設ける3種道路に設置</li> </ul>	<table border="1"> <tr> <td>3種</td> <td>1.5m(0.75m)</td> </tr> <tr> <td>4種1・2級</td> <td>3.0m(2.25m)</td> </tr> <tr> <td>4種3級</td> <td>1.5m(1.0m)</td> </tr> <tr> <td>4種4級</td> <td>1.0m</td> </tr> </table> <p>並木設置時は1.5mを追加 ( )は歩行者数が少ない等の特例値</p>	3種	1.5m(0.75m)	4種1・2級	3.0m(2.25m)	4種3級	1.5m(1.0m)	4種4級	1.0m										
3種	1.5m(0.75m)																			
4種1・2級	3.0m(2.25m)																			
4種3級	1.5m(1.0m)																			
4種4級	1.0m																			
昭和57年9月 改正及び施行	<ul style="list-style-type: none"> <li>4種1級には、植樹帯(1.5m)を設置</li> <li>自転車歩行車道・歩道幅員:</li> </ul>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>自転車歩行車道</th> <th>歩道</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3種</td> <td>2.0m(1.5m)</td> <td>1.5m(1.0m)</td> </tr> <tr> <td>4種1級</td> <td>3.5m(2.75m)</td> <td>3.0m(2.25m)</td> </tr> <tr> <td>4種2級</td> <td>3.5m(2.0m)</td> <td>3.0m(2.25m)</td> </tr> <tr> <td>4種3級</td> <td>2.0m(1.5m)</td> <td>1.5m(1.0m)</td> </tr> <tr> <td>4種4級</td> <td>2.0m(1.5m)</td> <td>1.5m(1.0m)</td> </tr> </tbody> </table> <p>植樹帯設置時は1.5mを追加 ( )は歩行者数が少ない等の特例値</p>		自転車歩行車道	歩道	3種	2.0m(1.5m)	1.5m(1.0m)	4種1級	3.5m(2.75m)	3.0m(2.25m)	4種2級	3.5m(2.0m)	3.0m(2.25m)	4種3級	2.0m(1.5m)	1.5m(1.0m)	4種4級	2.0m(1.5m)	1.5m(1.0m)
	自転車歩行車道	歩道																		
3種	2.0m(1.5m)	1.5m(1.0m)																		
4種1級	3.5m(2.75m)	3.0m(2.25m)																		
4種2級	3.5m(2.0m)	3.0m(2.25m)																		
4種3級	2.0m(1.5m)	1.5m(1.0m)																		
4種4級	2.0m(1.5m)	1.5m(1.0m)																		
平成5年11月 改正及び施行	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車歩行車道・歩道幅員:</li> </ul>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>自転車歩行車道</th> <th>歩道</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3種</td> <td>3.0m</td> <td>2.0m</td> </tr> <tr> <td>4種1級</td> <td>4.0m(3.0m)</td> <td>3.5m(2.75m)</td> </tr> <tr> <td>4種2級</td> <td>4.0m(3.0m)</td> <td>3.5m(2.0m)</td> </tr> <tr> <td>4種3級</td> <td>3.0m</td> <td>2.0m</td> </tr> <tr> <td>4種4級</td> <td>3.0m</td> <td>2.0m</td> </tr> </tbody> </table> <p>植樹帯設置時は1.5mを追加 ( )は歩行者数が少ない等の特例値</p>		自転車歩行車道	歩道	3種	3.0m	2.0m	4種1級	4.0m(3.0m)	3.5m(2.75m)	4種2級	4.0m(3.0m)	3.5m(2.0m)	4種3級	3.0m	2.0m	4種4級	3.0m	2.0m
	自転車歩行車道	歩道																		
3種	3.0m	2.0m																		
4種1級	4.0m(3.0m)	3.5m(2.75m)																		
4種2級	4.0m(3.0m)	3.5m(2.0m)																		
4種3級	3.0m	2.0m																		
4種4級	3.0m	2.0m																		
平成13年4月 改正7月施行	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車及び自転車の多い場合は、自転車道(2m)を設置</li> <li>自動車が多い場合(自転車道設置する道路除く)は、自転車歩行車道を設置</li> <li>自転車歩行車道を設ける以外の道路は、歩道を設置</li> <li>自動車が多い(1,000台/日)場合の歩行者空間</li> </ul>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>歩行者多い (600人/日以上)</th> <th>歩道者それ以外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自転車多い (600台/日以上)</td> <td>自転車道2m +歩道3.5m</td> <td>自転車道2m +歩道2m</td> </tr> <tr> <td>自転車それ以外</td> <td>自転車歩行車道4m</td> <td>自転車歩行者道3m</td> </tr> </tbody> </table>		歩行者多い (600人/日以上)	歩道者それ以外	自転車多い (600台/日以上)	自転車道2m +歩道3.5m	自転車道2m +歩道2m	自転車それ以外	自転車歩行車道4m	自転車歩行者道3m									
	歩行者多い (600人/日以上)	歩道者それ以外																		
自転車多い (600台/日以上)	自転車道2m +歩道3.5m	自転車道2m +歩道2m																		
自転車それ以外	自転車歩行車道4m	自転車歩行者道3m																		

【避難路に関する参考資料】

(避難路の配置)

避難路は、複数の避難経路が確保できるよう、網目状に構成するものとし、避難圏域内の各地点から避難路までの距離がおおむね500m以内となるように配置するものとする。

(避難路の配置計画)

避難路は原則として幹線道路、補助幹線道路などにより整備される。都市計画審議会都市交通市街地整備部会答申(昭和58年)によれば、近隣住区の形成等都市構造の観点、都市交通上の観点、都市防災上の観点等から、幹線道路については1km四方の区画(近隣住区に相当)の外郭道路として、補助幹線道路については1km四方に延長2km程度を格子状に配置することが望ましいとされており、本手法における避難路の配置計画の一つの根拠となっている。

(避難路の幅員)

避難に必要な幅員

広域避難地(200ha)の避難圏域の人口密度を150人/haと仮定すると、

(幅員) = (避難者数) / (避難人口密度) / (歩行速度) / (総避難時間)

$$= 30,000(\text{人}) / 1(\text{人} / \text{m}^2) / 2,000(\text{m} / \text{h}) / 2(\text{h})$$

$$= 7.5\text{mと算出される。}$$

消防活動等に要する幅員

消防車の車両幅、通行のためのスペース、ホースの積載を考慮して4m程度とする。

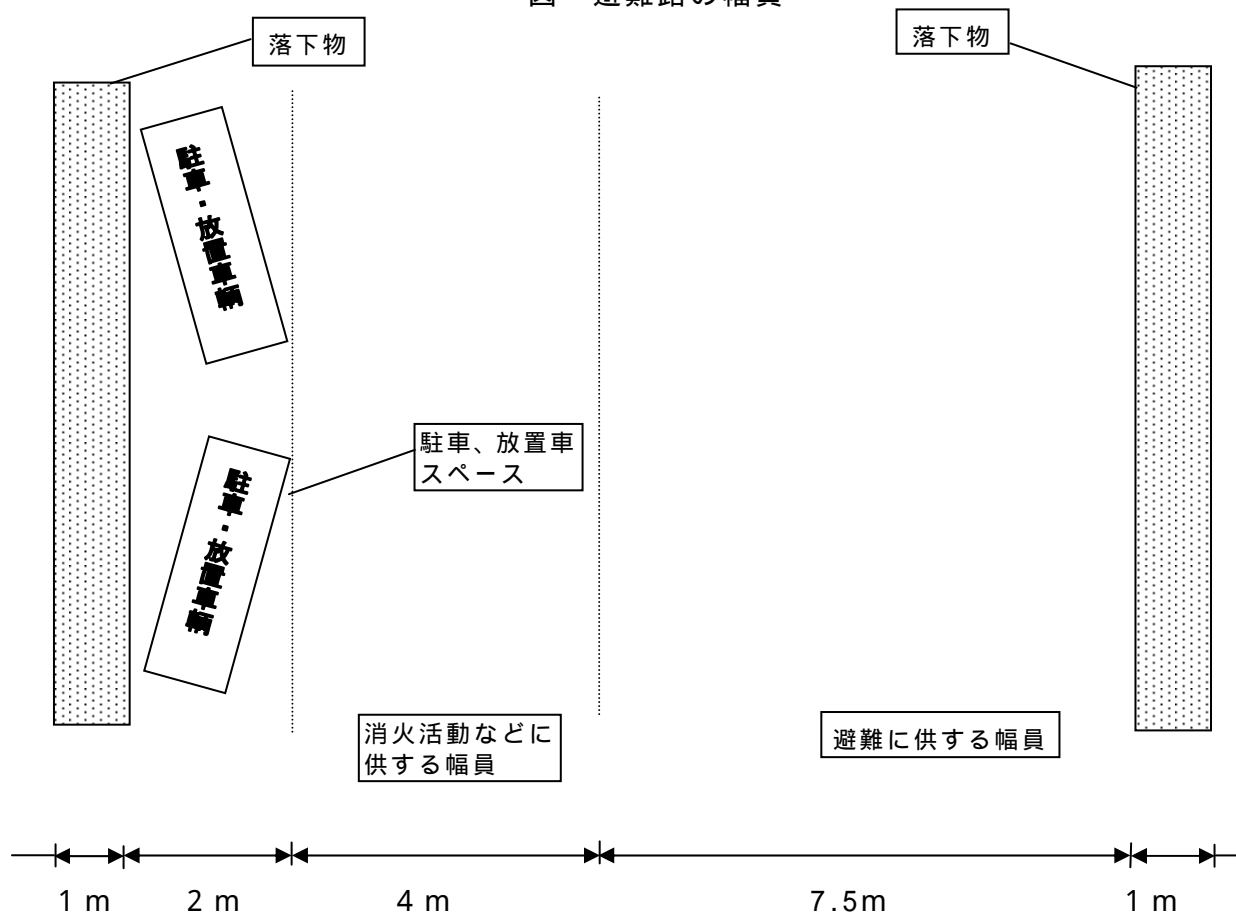
落下物等により閉塞される幅員

沿道の建築物の倒壊、落下などによる道路閉塞幅員を1mずつ、また通行車輛の放置、駐車中の車輛による道路閉塞幅員として中型車1台分(2m)とする。

以上の検討により、避難路(消防活動含む)の必要最小限の幅員は落下物幅、駐車スペース、消防活動必要幅、避難必要幅を合計して15m程度(2 + 2 + 4 + 7.5 = 15)と算定される。ただし、車輛の通行しない歩行者専用道路、自転車歩行者専用道路については落下物等による閉塞のみを考慮し、幅員10m程度以上(7.5 + 2 = 10)となる。

< 以上、出典：都市防災実務ハンドブック(建設省) >

図 避難路の幅員



【延焼に関する参考資料】

(延焼遮断帯の骨格となる道路幅員の考え方)

延焼遮断帯の骨格となる道路は、避難路の機能を持たせることが多いため、建設省の避難路設置の基準に基づき、必要幅員は15mとする。

(避難路の設置基準)

避難路設置箇所	避難地又はそれに相当する安全な場所へ通じる道路、緑地又は緑道
幅員	15m(緑道等の場合は10m)以上
避難路までの歩行距離	概ね500m以内

< 出典：都市防災実務ハンドブック(建設省) >

(道路幅員と延焼防止率の関係)

兵庫県南部地震(神戸市長田区の例)では、幅員12m以上の道路では延焼がなかったことが報告されている。

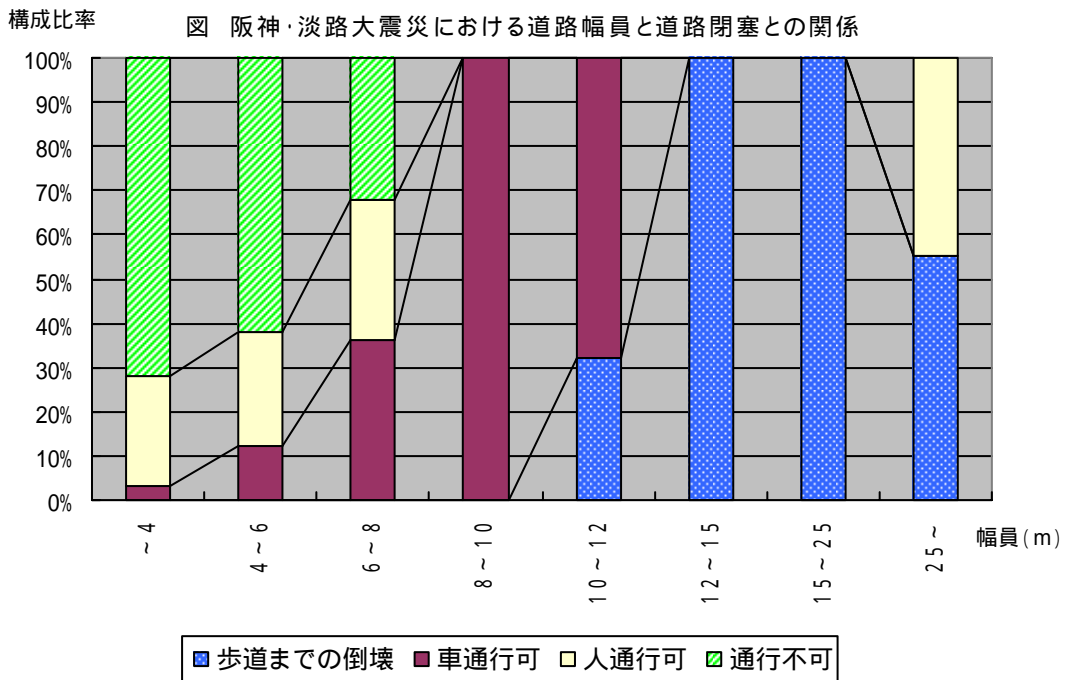
< 出典: 道路構造令 >

【消防活動に関する参考資料】

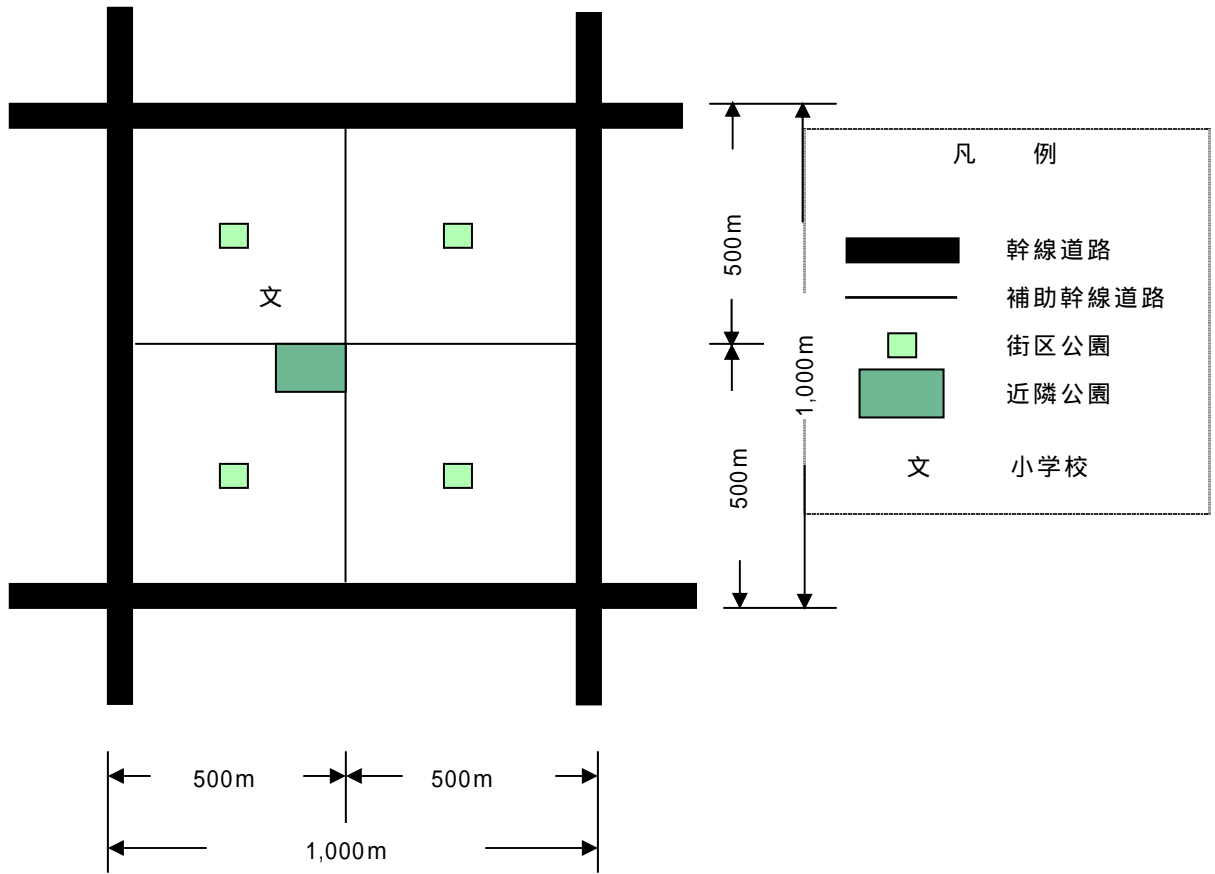
(阪神・淡路大震災での事例)

道路幅員と建物倒壊に伴う通行可能性についての調査結果によると、幅員8m以上の道路についてほぼ100%車輻通行可能であった。このことから、倒壊等を考慮した車輻通行に必要な幅員(消防活動に必要な幅員+落下物等により閉塞される幅員)は8m程度と推定される。

< 出典: 都市防災実務ハンドブック(建設省) >

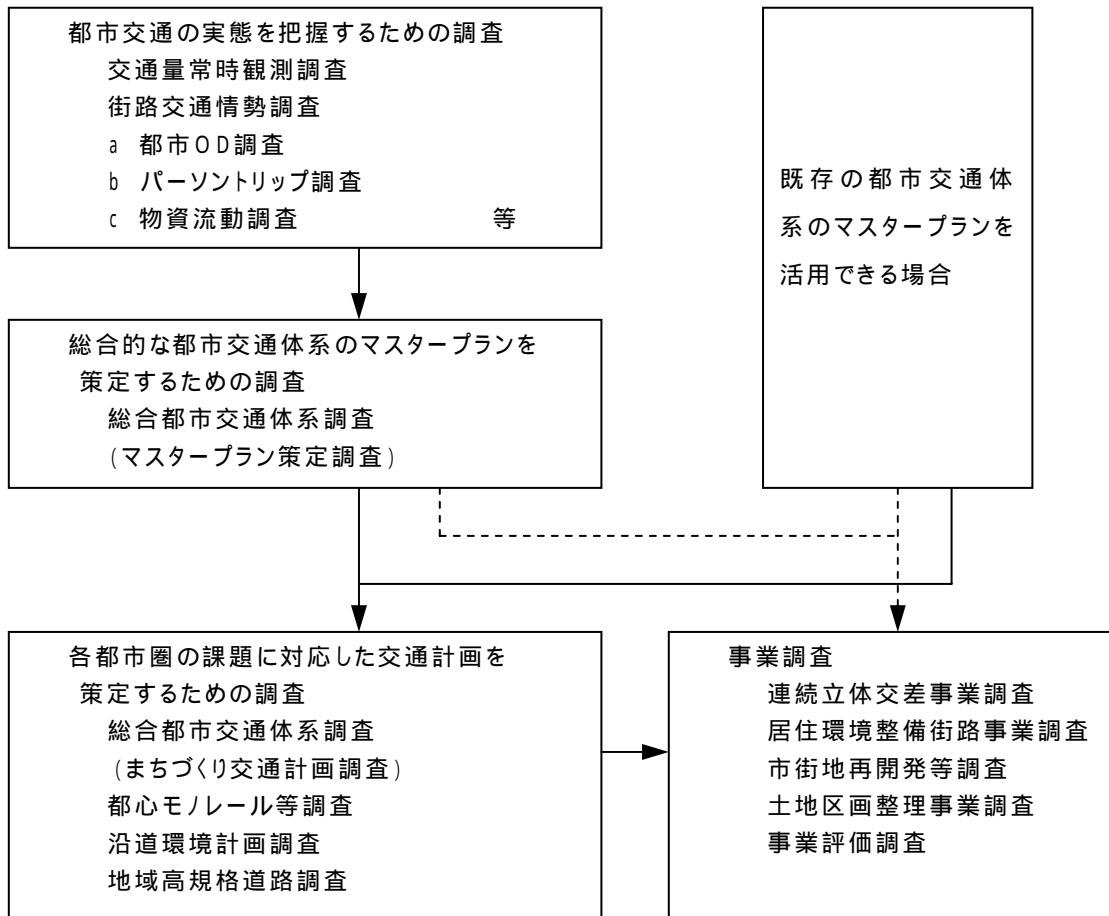


【住居地域における幹線道路及び補助幹線道路の配置イメージに関する参考資料】



< 出典：ゆとり社会と街づくり・道づくり(建設省都市局) >

【都市交通調査に関する参考資料】



## 【用語集】

### ア行

#### NPO

営利団体の反対概念で、民間非営利団体と一般的に訳される。営利を目的とせず、行政から独立して公益的な活動を行う民間団体のこと。非営利で共益活動を行う団体や、組織性のない個人的なボランティアとも区別される。なお、NPO 法人とは、特定非営利活動促進法により法人格を取得した NPO のことを指している。

### カ行

#### 建築制限

都市計画施設の区域または市街地開発事業の施行区域内において建築物の建築をする場合、都市計画法第53条に基づき知事の許可を受けることとされている。

#### 公告

ある事項を広く一般に知らせること。

都市計画の案の公告の場合、都市計画の種類、都市計画を定める土地の区域、都市計画の案の縦覧場所について、都道府県知事又は市町村の定める方法で行うこととなっている。

#### 公聴会

都道府県又は市町村が都市計画の案を作成しようとする場合において、広く住民の意見をきいて、なるべくこれを都市計画の案に反映させる必要があると認められるときに、開催されるもの。

公聴会では、事前の申し出により選ばれた公述人が、都市計画の案について意見を述べることができる。

### サ行

#### 市街地再開発事業

都市計画法における市街地開発事業のひとつ。

都市再開発法に基づき、低層の木造建築物等が密集する防災危険度の高い地区等において、土地を統合し、中高層化した共同建物を改築し、あわせて道路、公園などの公共施設の整備を行う事業。

#### 市街地開発事業

都市計画法第12条第1項に掲げる事業のことをいい、土地区画整理事業、工業団地造成事業、市街地再開発事業などが該当する。

公共施設や宅地などの整備を一体的に行い、面的な市街地整備を図ることを目的としている。

#### 縦覧

書類等を広く一般に公開する手続き。

都道府県が決定する都市計画については都道府県庁及び市町村役場、市町村が決定する都市計画については市町村役場において縦覧を行うのが一般的である。

#### シンポジウム

特定の分野の多数の専門家によって行われる会議のことをいい、特定の問題に関し、専門家による論説・論文の発表、討論等が行われる。

#### ストック

ある時点に存在する経済数量で、都市政策の観点では、既存の都市施設等(道路、公園、緑地、下水道等)のことをいう。

#### 総合計画

地方自治法第2条第4項に基づく基本構想の通称

市町村は、その事務を処理するに当たっては、議会の議決を経てその地域における総合的かつ計画的な行政の運営を図るための基本構想を定め、これに即して行うようにしなければならないとされている。

#### 総合都市交通体系調査

総合的な都市交通体系のマスタープランを策定するための調査。

### タ行

#### 代替

ある物を、種類や性質を同じくする物で代えること。



## 【用語集】

### 地域地区

都市計画法第8条第1項に掲げる地域、地区又は街区をいい、用途地域、風致地区等が該当する。

地域、地区又は街区を単位として、建築物等についてその利用目的によって必要な制限を課すことにより、一体的かつ合理的な土地利用を実現しようとするもの。

### 道路構造令

道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造(幅員、線形等)の一般的な技術基準を定めた政令。

都市計画道路かどうかに関わらず、改良する道路の構造は全て道路構造令に適合したものでなければならない。

### 道路交通センサス

概ね5年に一度の割合で道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等について全国的に実施する調査。

### 都市OD調査

主に車の移動に関する起点(Origin)及び終点(Destination)の調査。

### 都市計画

都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用(地域地区等)、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画。

### 都市計画区域

都市計画法その他関係法令の適用を受けるべき土地の区域で、市町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を勘案し、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要がある区域。

### 都市計画決定

都道府県知事又は市町村が都市計画を一定の手続き

により決定すること。

都市計画の案は、2週間公衆の縦覧に供され、住民及び利害関係人は意見書を提出することができる。その後、専門家などから構成される「都市計画審議会」で内容の是非について議論され、ここでの議を経たのち、市町村が定める都市計画の案は都道府県知事、都道府県が定める都市計画の案は国土交通大臣の同意を得て決定することとなる。(同意が不要な都市計画もある)

### 都市計画区域マスタープラン

都市計画法に基づき、都道府県が、都市の目標、区域区分の有無及び方針、主要な都市計画の決定の方針を都市計画区域毎に定めるもの。「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」という。

### 都市計画審議会

学識経験者、関係行政機関の職員等から構成され、都市計画に関する事項を調査審議し、関係行政機関に意見を申し出ることができる。

### 都市計画提案制度

都市計画法第21条の2～5に基づく都市計画の決定等の提案に関する一連の手続き。

一団の土地の区域について、当該土地の所有者、権利者、NPO法人等は、都市計画の素案、素案の対象となる土地の所有者等の2/3以上の同意を得たことを証明する書類をもって、都道府県又は市町村に都市計画の決定又は変更を提案することができる。都道府県又は市町村は、都市計画審議会に都市計画の素案を提出し、その意見を聴いた上で、都市計画の決定又は変更の必要があるかどうかを判断し、必要があると認めるときは、その案を作成しなければならないとされている。

### 都市計画法

都市計画の内容及びその決定手続き、都市計画制限、都市計画事業その他都市計画に関して必要な事項を定

## 【用語集】

めることにより、都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与することを目的とした法律。

### 都市交通調査

都市交通に関する実態調査等の総称。

### 都市施設

都市計画に位置づけることができる道路・公園・下水道・廃棄物処理施設等の施設。

### 土地区画整理事業

都市計画法における市街地開発事業のひとつ。

土地区画整理法に基づく、道路、公園等の公共施設の整備及び宅地の利用の増進を図るために行われる土地の区画形質の変更に関する事業。

ようというときに、その内容を事前に公表し、住民などからの意見を募集して、その政策や制度づくりに反映させる仕組み。

### 風致地区

都市計画で定める地域地区のひとつで、都市計画区域内にあって都市の自然風致(丘陵・樹林・水辺地等の自然豊かな土地、郷土的意義のある土地、緑豊かな住宅地等を含む良好な自然的環境)を維持するために指定された区域。

### 北海道都市計画マスタープラン

北海道の都市の現状と都市計画の抱える課題を踏まえ、今後の本道の都市の将来像や都市計画のあり方について目指すべき方向性を示し、「都市計画区域マスタープラン」を定めていく際の道筋を示すもの。

## ハ行

### パーソントリップ調査

人(Person)の動き(Trip)に主眼を置いた交通利用実態調査。

### バリアフリー

高齢者や障害を持つ人の生活や行動に不便な障害物を取り除くこと。段差の解消等。

### パブリックインボルブメント(PI)

直訳すると「公衆を巻き込むこと」。

施策の立案や事業の計画・実施等の課程で、関係する住民、利用者、その他都道府県民一般に情報を公開した上で、広く意見聴取・意見交換し、施策等に意見を反映すること。場合によっては、施策の実施過程において、住民が自ら運営・維持管理をすることもある。

### パブリックコメント(PC)

直訳すると「公衆の意見」。

行政機関が新しい政策を打ち出したり、制度を変更し

## マ行

### マネージメント

効率的な運用の手法。

## ヤ行

### ユニバーサルデザイン

障害者のための特別なデザインではなく、障害者を含めた全ての人に使いやすいデザインをいう。

### 用途地域

都市機能の維持増進、住環境の保護などを目的とした土地の合理的利用を図るため、都市計画法に基づき、建築物の用途・容積率・建ぺい率及び各種の高さについて制限を行う制度。おもに、住居系・商業系・工業系に分かれ、12種類の用途地域が設定されている。

## ワ行

### ワークショップ

体験型講座。住民参加による合意形成をはかる手法として、勉強会等が開催される。