

平成16年度

山形県都市計画道路見直しガイドライン

平成17年3月

山形県土木部

# 目 次

<b>1 . 長期未着手都市計画道路の見直しガイドラインについて</b> .....	1
1 ) はじめに .....	1
2 ) ガイドラインの利用について .....	1
3 ) ガイドラインの対象 .....	1
<b>2 . 山形県の都市計画道路の概況</b> .....	2
<b>3 . 都市計画道路の見直しの必要性</b> .....	3
<b>4 . 都市計画道路の見直しの基本方針</b> .....	4
1 ) 都市計画道路のあり方 .....	4
2 ) 都市計画道路の見直しに関する基本方針 .....	5
<b>5 . 長期未着手都市計画道路の見直しガイドライン</b> .....	6
1 ) 長期未着手都市計画道路の見直しの方針 .....	6
2 ) 長期未着手都市計画道路の見直しの流れと評価指標 .....	8
<b>6 . ガイドラインの運用について</b> .....	24

# 1. 長期未着手都市計画道路の見直しガイドラインについて

---

## 1) はじめに

山形県における都市計画道路は、昭和8年に山形市で都市計画決定されたのを始めとして、その後、時代のニーズに合わせて都市計画道路が計画・整備され、山形県は全国の中でも高い水準の道路空間が整備されている。

現在、山形県の都市計画道路は、平成16年3月31日現在、全体で504路線、1,290kmが計画決定されており、そのうち整備済み延長は610km(47.3%)、未着手区間延長は551km(42.7%)となっている。未着手都市計画道路の多くは旧都市計画法(大正8年)や高度成長期の市街地拡大などを前提に計画されたものが多く、近年の人口減少、少子高齢化の進行等社会情勢の変化に伴い計画決定時の路線の必要性が変化してきており、都市計画決定自体の見直しの必要性が高まっている。

これまでは、都市計画道路の見直しに慎重な対応が取られてきたが、都市計画法の改正や地方分権の推進など都市計画制度を取り巻く環境も変化してきており、こうした契機を捉え地域の実情に応じた都市計画道路の見直しを進めていくことが求められてきている。特に、社会情勢の変化は山形県全体に及ぶ共通の課題であることから、都市計画道路の見直しを円滑に進めるうえで、山形県が地域全体の共通の視点から見直しのガイドラインを定めるところである。

## 2) ガイドラインの利用について

本ガイドラインは都市計画決定後、長期間にわたり未着手のままとなっている都市計画道路について、都市計画道路の見直しを行う際の考え方や手順についてとりまとめたものである。

各市町村は本ガイドラインを参考に、地域の課題を反映し、地域の実情に応じた都市計画道路の見直しを進めるものとする。

なお、都市計画道路の見直しは市町村を越えた広域的調整が必要な場合もあるため、県と市町村が協力して進めることとする。

## 3) ガイドラインの対象

本ガイドラインは、長期未着手の都市計画道路に限定した見直しを行い、都市計画の変更を行うためのものである。

したがって、都市計画道路網全体の検討は本ガイドラインによらず、別途、総合都市交通体系調査などを実施して行うのが望ましい。

## 2. 山形県の都市計画道路の概況

- ・ 県内の都市計画道路は 504 路線、延長約 1,290km が計画決定されており、整備済みは 610km (47.3%)、事業中は 129km で未着手区間の延長は 551km (42.7%) となっている。
- ・ 都市計画決定年代別の都市計画道路の整備状況をみると、計画決定年次が古い道路ほど整備が遅れている状況が伺える。特に 30 年以上経過している未着手道路は全体の 7 割を占めるほどとなっている。
- ・ 幹線街路の幅員別では 22m ~ 16m 幅員の道路の未着手延長が長く、全体の約 6 割を占めている。
- ・ 市町別の都市計画道路の整備状況では、約半数の市町で整備済が 50% 以下の状況となっている。

表-1 山形県の都市計画道路の整備状況

(平成16年3月末現在) 単位: km

	計画	路線数	改良済	事業中	整備率	整備率 (事業中含む)	未着手	未着手率
自動車道路	157	11	36	54	22.9%	57.2%	67	42.8%
幹線道路	1,104	450	547	75	49.5%	56.3%	482	43.7%
区画街路	21	32	19	1	88.9%	94.1%	1	5.9%
特殊道路	8	11	8	0	100.0%	100.0%	0	0.0%
合計	1,290	504	610	129	47.3%	57.3%	551	42.7%

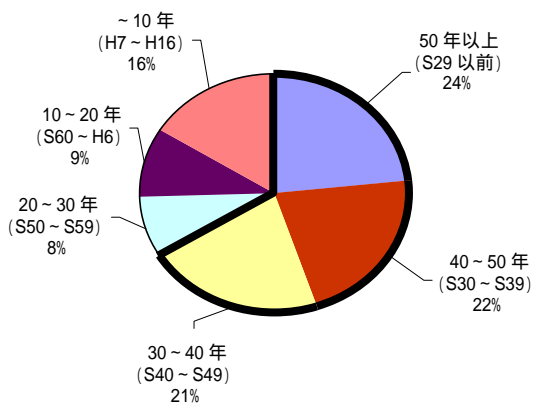


図-1 年代別都市計画道路未着手割合

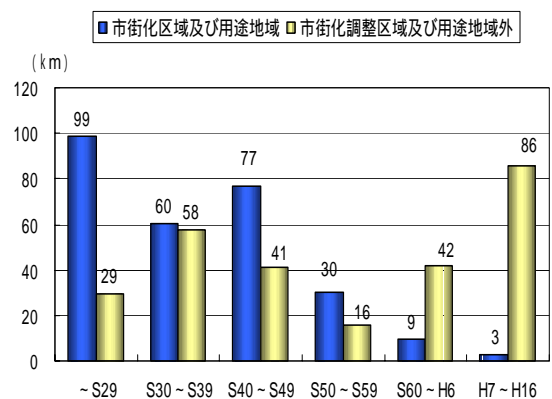


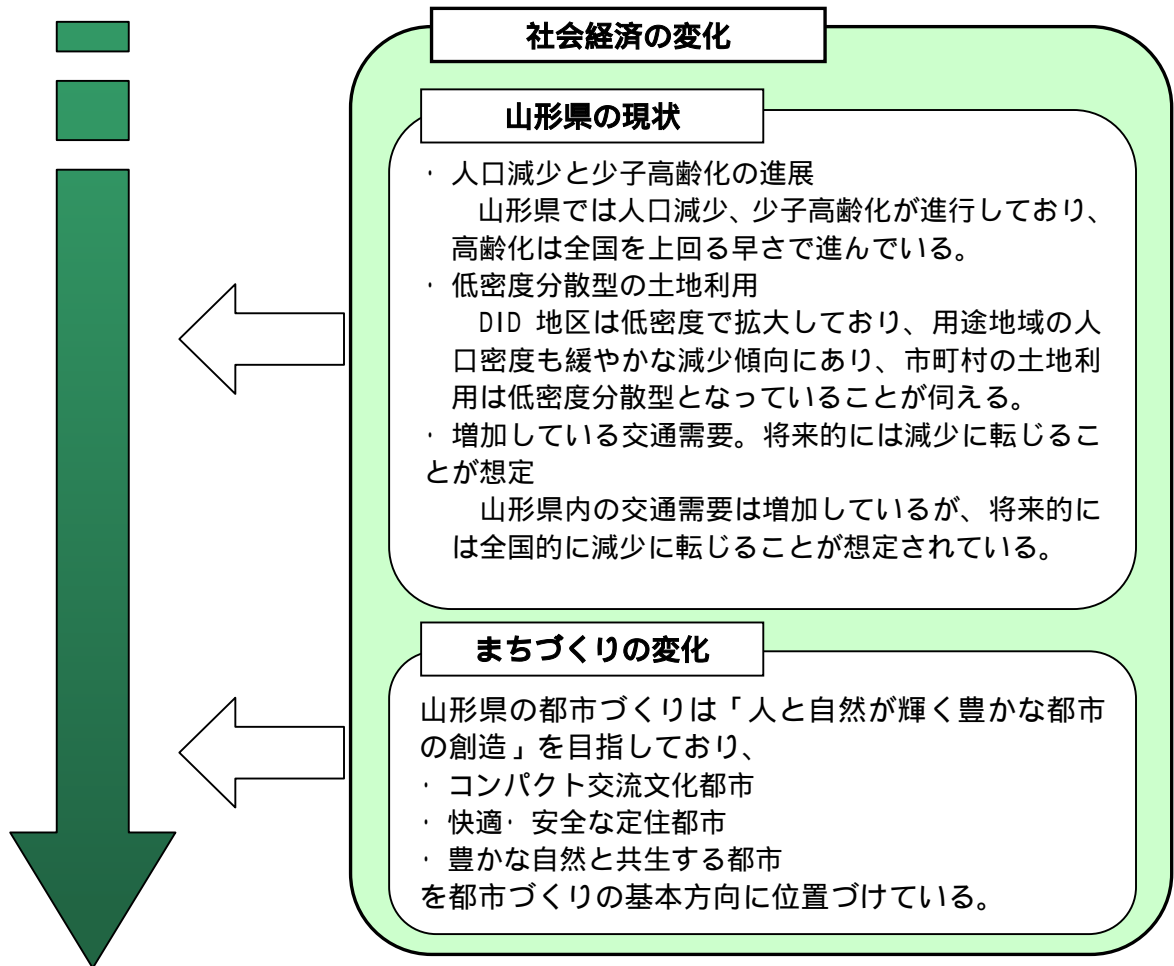
図-2 区域別年代別都市計画道路未着手延長

### 3. 都市計画道路の見直しの必要性

山形県の都市計画道路の現状を踏まえた都市計画道路の問題点と、山形県を取り巻く社会経済の変化から、山形県においては次のような都市計画道路の見直しの必要性が考えられる。

#### 山形県の都市計画道路の問題点

- ・都市計画道路の整備が遅れている市街地
- ・計画年次が古い路線ほど整備が遅れている
- ・比較的幅員の広い道路の整備が遅延
- ・土地利用の制約となっている長期未着手道路
- ・財政的な制約により進まない道路整備



#### 都市計画道路の見直しの必要性

- ・少子高齢化、人口減少などの社会情勢を受け、需要の変化に対応した都市計画道路の再編が必要である
- ・まちづくりと整合の取れた都市計画道路の整備が求められている
- ・土地利用のあった都市計画道路の整備が求められる
- ・地域が主体的にまちづくりを行っていくことが必要である
- ・都市計画道路の効率的・重点的な整備の促進が必要である

## 4. 都市計画道路の見直しの基本方針

### 1) 都市計画道路のあり方

都市計画道路は交通機能や市街地形成機能に基づき、計画的なまちづくりを行うため都市計画に位置づけられる道路であるが、山形県では上位計画に位置づける都市づくりの理念をもとに、次のとおり見直しにあたって配慮すべき事項が整理される。

#### 【都市計画道路の機能】

都市計画道路は、交通機能や空間機能などの多様な機能を有しているが、これまでの都市計画道路は自動車社会の進展や市街地の拡大を背景に自動車交通を主体とした交通機能の役割が強かったといえる。

交通機能：都市における円滑な移動を確保するための交通機能

空間機能：都市環境、都市防災などの面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設などの収容空間を確保するための空間機能

市街地形成機能：都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能

#### 【コンパクト交流文化都市構想】

山形県が目指す21世紀に適した都市づくりであり、目指すべき都市における主な道路交通の方向性は次のとおり

コンパクトな都市

・歩行者空間の整備など

交流の盛んな都市

・高齢者に対応した交通機関の導入等

文化や歴史を活かした都市

・歴史的な建造物・街並みの保全活用

・先導的な景観形成の取組みの推進

#### 【山形県都市計画】

山形県の都市計画は「人と自然が輝く豊かな都市の創造と継承」を目標として次のような都市の形成を目指している。

コンパクト交流文化都市

快適・安全な定住都市

豊かな自然と共生する都市

参加と連携によって育む都市

#### 【都市計画道路で配慮すべき事項】

これからの都市計画道路は、山形県が目指す新しいまちづくりを支える道路空間として以下の点に配慮した整備を進めるものとする。

既存道路網のストックを活用し、地域の特性に応じた道路ネットワークの構築

山形県が有する自然や歴史等の資源を活かし、地域の個性と魅力を創出する道路空間の形成

歩行者交通などに配慮した安全でゆとりのある交通空間の形成

多様な交流と連携を支える交通ネットワークの充実

## 2) 都市計画道路の見直しに関する基本方針

### 【見直しの基本方針】

昨今の社会情勢を背景に道路の役割や必要性が変化した長期間未着手となっている都市計画道路について、これからの都市計画との整合や事業性の観点等から総合的な検証を行い、都市の将来像の実現に向けた都市計画道路の見直しを行うものとする。

都市計画道路の見直しは、社会経済状況の変化を踏まえ、都市計画決定時から道路の役割や必要性などが変化している点などを考慮して、これからの都市計画への適合性を反映して見直すものとする。また、見直しにおいては、市街化の進展、歴史的な建築物保全の事業性などの観点も反映した見直しを行うものとする。

都市計画道路の見直しの基本的な考え方

必要性の低下した、なおかつ事業が困難な都市計画道路の見直し

都市計画道路の計画決定から長い時間が経過するなかで、市街地整備や道路網の整備が進み、都市計画道路としての必要性が低下した路線については、事業性などを踏まえて廃止を視野に入れた見直しを行うものとする。

街づくりと一体となった都市計画道路の適切な見直し

都市計画道路としての機能を有するものの、家屋が連たんする市街地や寺社仏閣上に計画決定され、事業の実施が困難な区間やこれからのまちづくりにあわせた見直しを行うことが望ましい区間が見られる。

こうした都市計画道路については、これからの都市計画道路の配慮すべき事項を踏まえ、街づくりに資する都市計画道路の整備に取り組むものとし、適切な見直しを行うものとする。

## 5. 長期未着手都市計画道路の見直しガイドライン

### 1) 長期未着手都市計画道路の見直しの方針

長期間未着手の都市計画道路の見直しは二つの段階的評価で行う。

#### 第一段階

都市計画道路が決定されてから長時間が経過している長期未着手区間について、都市計画道路の必要性や事業可能性等の客観的な指標に基づき見直しを検討することが望ましい対象区間を抽出する。

#### 第二段階

抽出された見直し検討対象区間について、地域課題及び見直しに伴う影響などを検証し見直しの計画を定める。

#### 【第一段階】山形県による広域的・客観的な視点での検証

第一段階は基本的に見直しを検討することが望ましいと考えられる区間について、山形県が客観的な指標から抽出する。

##### ステップ1：長期未着手区間の抽出

道路区分及び都市計画決定時からの経過年数により、「長期」未着手区間を抽出する。

##### ステップ2：必要性・事業可能性に基づく評価

ステップ1で抽出した各区間について、1)上位計画での位置づけ、2)道路機能の検証、3)事業実施の可能性といった点から評価し、「見直し検討対象区間」のカルテを作成する。

#### 【第二段階】市町村による地域の実情に即した検証

第二段階は見直し検討対象区間について、各市町村が検討対象区間の抱える地域的な課題をふまえ、見直しの可否を判断する。

##### ステップ3：見直し方針の検討

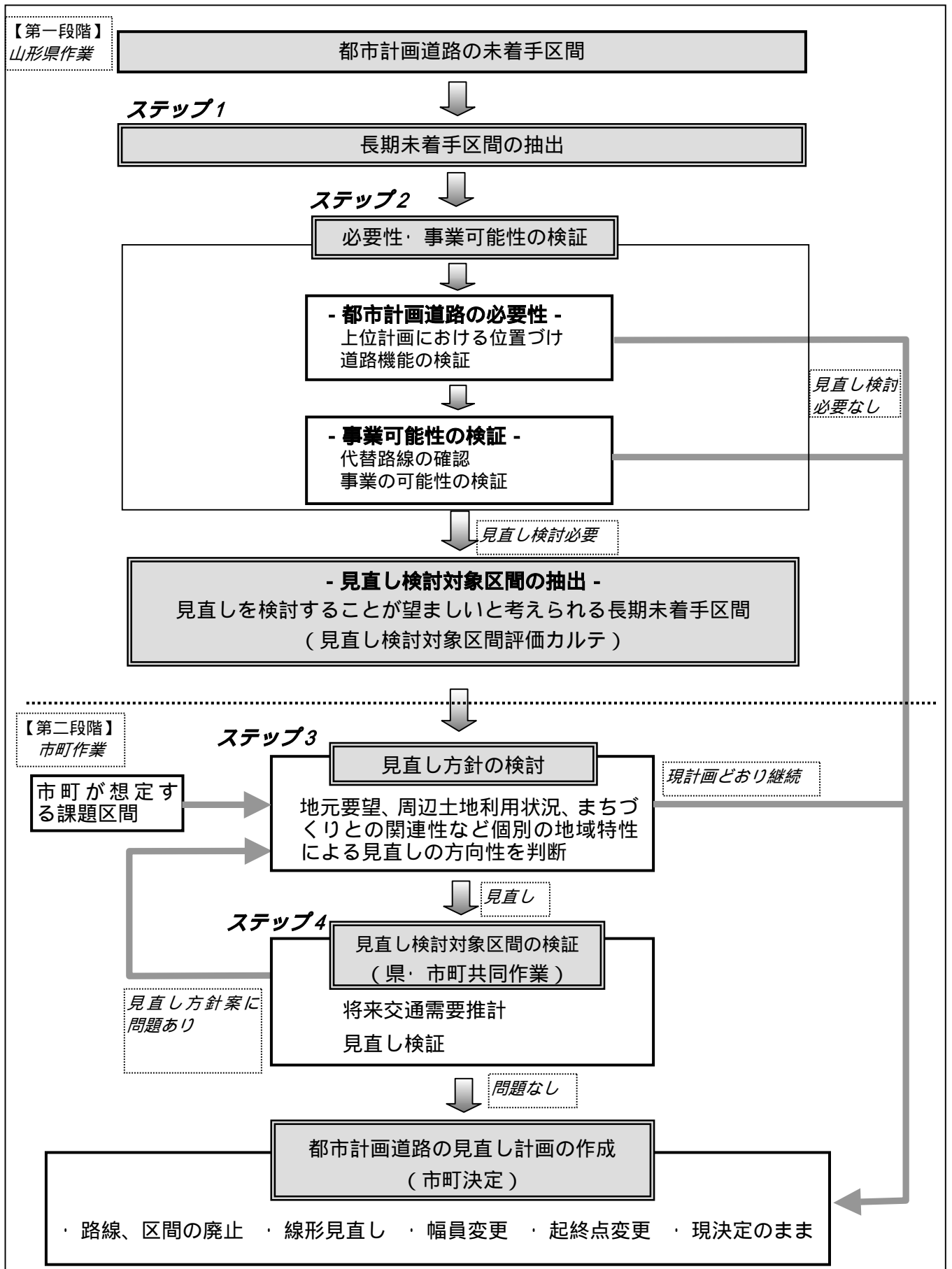
見直し検討対象区間について、住民要望や沿道建築物の立地状況等の地域的な課題を検証し、都市計画道路を見直すかどうかについて判断する。見直しが必要であるとされた区間については、「都市計画道路の見直し方針」(案)としてとりまとめる。

##### ステップ4：見直し検討対象区間の検証

ステップ3でまとめた見直し方針案に基づき長期未着手区間を変更した場合の都市計画道路網について、交通需要などの総合的な観点から見直し方針案の妥当性を検証し、「都市計画道路の見直し計画」とする。



## 【都市計画道路見直し計画の検討フロー】



## 2) 長期未着手都市計画道路の見直しの流れと評価指標

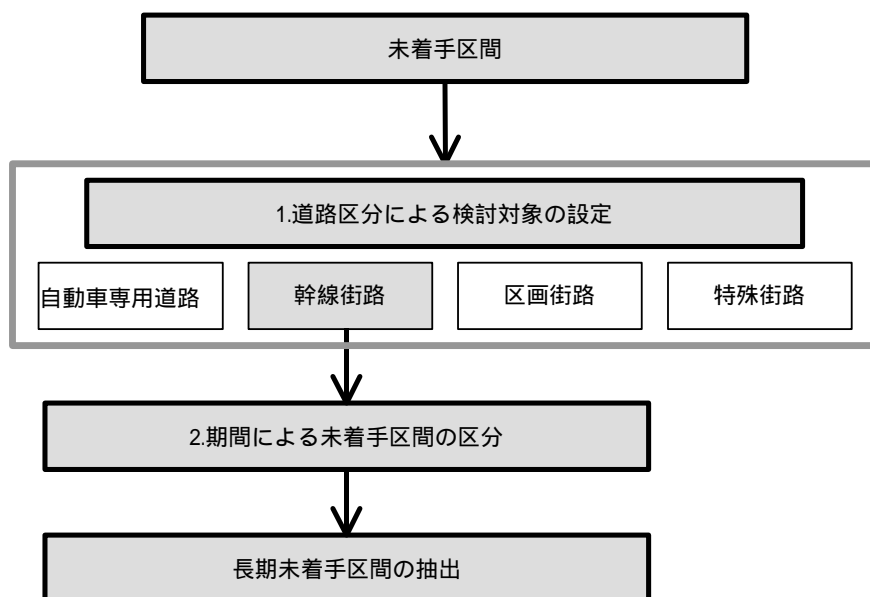
### (1) ステップ1 長期未着手区間の抽出

#### 【考え方】

都市計画道路の必要性や事業実施の可能性が変化していると思われる未着手区間として、都市計画決定後長い時間が経過している都市計画道路を抽出する。

#### (1) 作業手順

都市計画道路の未着手区間について、都市計画道路の道路区分、計画決定年次を踏まえ対象区間を抽出する。



#### (2) 見直し検討対象区間

##### 道路区分による検討対象の設定

自動車専用道路は、広域的なネットワークを形成するといった特定の機能を有することや、区画街路・特殊街路は大半が整備済みであることから、検討対象道路は幹線街路とする。

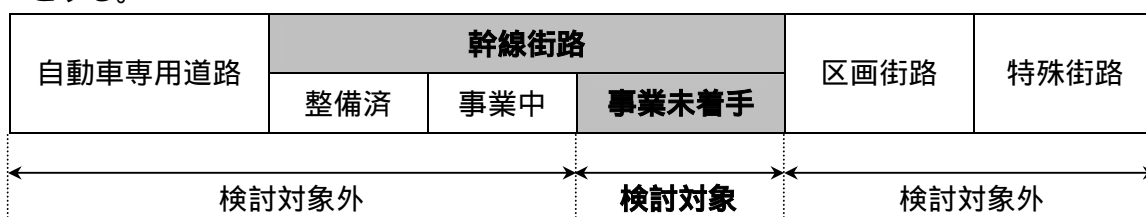


図 見直し検討対象道路の区分

##### 都市計画決定時からの経過年数による未着手区間の絞り込み

未着手となっている道路のうち、計画決定後30年以上を経過している道路が全体の75%を占めていること、また、住宅等の一般的な建築物の建替えが30年程度とされており30年を超える規制は地権者に多大な負担を強いること等をふまえ、都市計画決定後30年を経過している都市計画道路を検討対象とする。

## (2) ステップ2 都市計画道路の必要性・事業可能性の検証

### 【考え方】

長期未着手区間の見直しの必要性を判断するために、都市計画道路としての位置づけを明確にする。さらに、既存ストックの活用やまちづくりなどを考慮し、都市計画道路の必要性と事業実施可能性の点から各区間の評価を行い、見直し検討対象区間のカルテを作成する。

### (1) 作業手順

#### 都市計画道路の必要性の検証

都市計画道路は、都市の将来像実現のために必要な路線として決定されたが、時間の経過とともにその役割や必要性が変化していると考えられる。

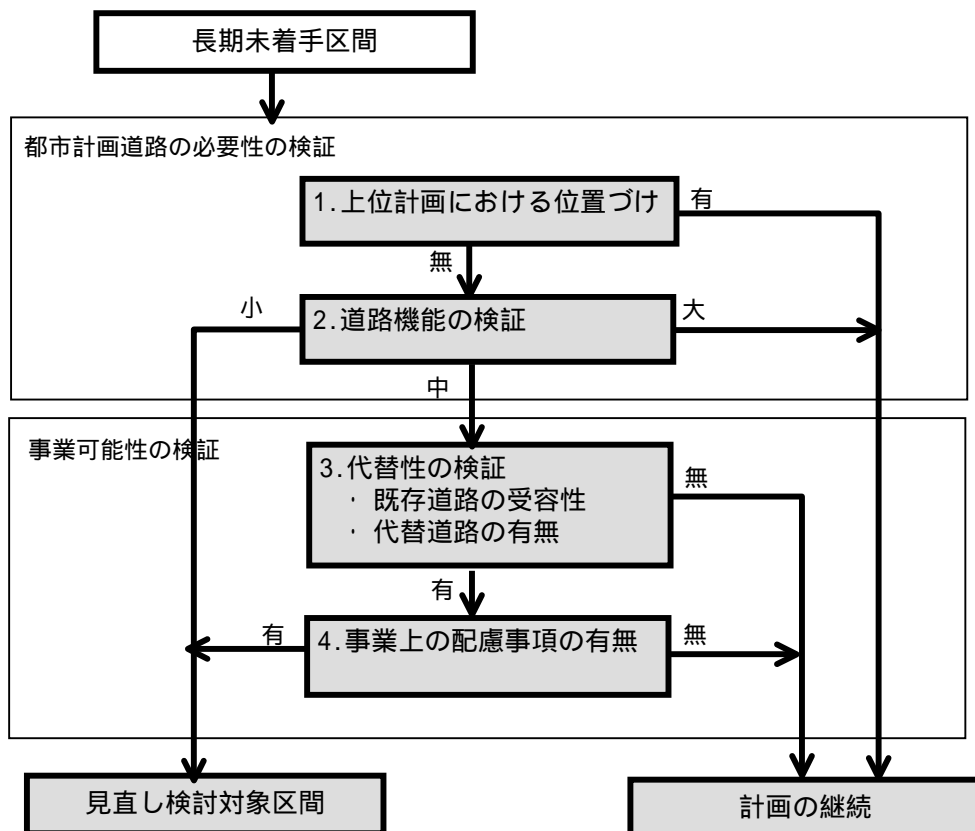
以下の方法により各都市計画道路の現在の必要性を確認する。

- 1) 都市計画区域マスタープラン（県決定）に位置づけられている路線は現決定のままとする。
- 2) 都市計画区域マスタープランに位置づけられていない路線は道路機能を検証する。

#### 事業実施の可能性の検証

事業実施の可能性については、当該未着手都市計画道路（区間）に取って代わる他の道路があるか否かを確認する。

また、事業実施上配慮すべき建築物などがある場合は、見直し検討対象区間として抽出する。



(2)評価指標

**都市計画道路の必要性**

**)上位計画における位置づけ**

項 目	内 容						
評価の考え方	都市計画区域マスタープランに位置づけられている都市計画道路は、当該都市の将来像を実現するうえで必要不可欠な路線と見なし、現決定のままとする。						
評価方法及び評価指標	都市計画区域マスタープランの道路の配置方針において位置づけがあるかどうかで判断。 <table border="1"><thead><tr><th>項 目</th><th>評 価 指 標</th><th>説 明</th></tr></thead><tbody><tr><td>上位計画の位置づけ</td><td>都市計画区域マスタープラン (県決定)</td><td>マスタープランにおける位置付けの有無 位置づけあるものは現決定のままとする</td></tr></tbody></table>	項 目	評 価 指 標	説 明	上位計画の位置づけ	都市計画区域マスタープラン (県決定)	マスタープランにおける位置付けの有無 位置づけあるものは現決定のままとする
項 目	評 価 指 標	説 明					
上位計画の位置づけ	都市計画区域マスタープラン (県決定)	マスタープランにおける位置付けの有無 位置づけあるものは現決定のままとする					

都市計画区域マスタープランに記載された路線を見直そうとする場合は、都市計画区域マスタープランの変更と併せて進めることとする。

### )道路機能の検証

項 目	内 容																																	
評価の考え方	都市計画道路として担う道路機能を基に、都市計画道路の必要性を検証する。都市計画道路は多様な機能を担っているため、山形県における都市計画道路の考え方を踏まえ、山形県のまちづくりを推進する視点から主要な機能について評価するものとする。																																	
評価方法及び評価指標	<p>都市計画道路の機能を点数化したうえで3段階に分類し、見直しの必要性を評価する。点数は交通機能などの各項目を1点として評価する。</p> <p>合計点数が高いものは多様な道路機能を有し道路整備の重要性が高いものと判断して現在の都市計画決定を継続する。また、合計点数が低いものは見直し検討対象とする。それ以外のものは事業実施可能性の評価に進む。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p><b>【評価区分】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路の機能が「大」: 7点以上</li> <li>・都市計画道路の機能が「中」: 3点~6点</li> <li>・都市計画道路の機能が「小」: 2点以下</li> </ul> <p style="text-align: right;">都市計画決定の継続 代替道路の有無等事業 可能性の検証を実施 見直し検討対象路線</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">項 目</th> <th style="width: 15%;">評価指標</th> <th style="width: 10%;">点数</th> <th style="width: 60%;">説 明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">市民生活機能</td> <td>歩行者・自転車交通</td> <td>1</td> <td>日常的な歩行空間として、児童の通学時の安全確保を担う通学路の位置付けのある道路</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1</td> <td>病院、文化施設、公益施設など多くの人が集まる公共施設に接するアクセス道路</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">空間機能</td> <td rowspan="2">防災機能</td> <td>1</td> <td>安全で安心な市街地を形成する基本的な項目として、災害時などの避難活動を担う道路</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>災害時などにおいて物資の輸送を担う緊急輸送路</td> </tr> <tr> <td>公共交通支援機能</td> <td>1</td> <td>地域住民の生活を支える公共交通の空間としてバス交通を担う道路</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">交通機能</td> <td>ネットワーク</td> <td>1</td> <td>市町村間を連絡するなど広域的なネットワークを形成する道路</td> </tr> <tr> <td>交通処理</td> <td>1</td> <td>都市内外を連絡して交通を処理する幹線的な道路や駅、工業団地、インターチェンジなどの拠点を連絡する道路</td> </tr> <tr> <td>土地利用支援</td> <td>1</td> <td>周辺とのアクセス機能を有し、土地利用を支援する</td> </tr> </tbody> </table>				項 目	評価指標	点数	説 明	市民生活機能	歩行者・自転車交通	1	日常的な歩行空間として、児童の通学時の安全確保を担う通学路の位置付けのある道路		1	病院、文化施設、公益施設など多くの人が集まる公共施設に接するアクセス道路	空間機能	防災機能	1	安全で安心な市街地を形成する基本的な項目として、災害時などの避難活動を担う道路	1	災害時などにおいて物資の輸送を担う緊急輸送路	公共交通支援機能	1	地域住民の生活を支える公共交通の空間としてバス交通を担う道路	交通機能	ネットワーク	1	市町村間を連絡するなど広域的なネットワークを形成する道路	交通処理	1	都市内外を連絡して交通を処理する幹線的な道路や駅、工業団地、インターチェンジなどの拠点を連絡する道路	土地利用支援	1	周辺とのアクセス機能を有し、土地利用を支援する
項 目	評価指標	点数	説 明																															
市民生活機能	歩行者・自転車交通	1	日常的な歩行空間として、児童の通学時の安全確保を担う通学路の位置付けのある道路																															
		1	病院、文化施設、公益施設など多くの人が集まる公共施設に接するアクセス道路																															
空間機能	防災機能	1	安全で安心な市街地を形成する基本的な項目として、災害時などの避難活動を担う道路																															
		1	災害時などにおいて物資の輸送を担う緊急輸送路																															
	公共交通支援機能	1	地域住民の生活を支える公共交通の空間としてバス交通を担う道路																															
交通機能	ネットワーク	1	市町村間を連絡するなど広域的なネットワークを形成する道路																															
	交通処理	1	都市内外を連絡して交通を処理する幹線的な道路や駅、工業団地、インターチェンジなどの拠点を連絡する道路																															
	土地利用支援	1	周辺とのアクセス機能を有し、土地利用を支援する																															

事業実施可能性の検証

)道路の代替性

項 目	内 容									
評価の考え方	<p>「 都市計画道路の必要性 )道路機能の検証」において都市計画道路の機能を「中」程度有しているとされた路線・区間について、当該路線・区間の道路機能が近傍にある他の道路で代替することが可能か否かを検証する。</p> <p>代替道路とみなせる既存道路がない場合は、原則として現決定のままとする。</p> <p>代替道路とみなせる既存道路がある場合は、当該都市計画道路を整備するとした場合に配慮すべき事項の有無を検証する。</p>									
評価方法及び評価指標	<p>当該路線・区間の代替道路となりうる道路は</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 当該路線・区間の近傍にある既存道路</li> <li>2) 既存道路上に都市計画道路が決定されている場合はその既存道路とし、その既存道路の幅員や歩道の状況等により代替性があるかどうかを判断する。</li> </ol> <table border="1" data-bbox="392 842 1437 1431"> <thead> <tr> <th data-bbox="392 842 647 880">項目</th> <th data-bbox="647 842 887 880">評価指標</th> <th data-bbox="887 842 1437 880">説明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="392 880 647 1122">現況道路の活用</td> <td data-bbox="647 880 887 1122">代替道路の有無</td> <td data-bbox="887 880 1437 1122"> <p>当該都市計画道路と同等の機能を有し、その近傍にある道路について代替性を評価する。 (代替道路としての条件)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 近傍道路の起終点が当該都市計画道路と同じ地区であること。</li> <li>2. 当該都市計画道路と同等の規格(幅員及び車線数)を有すること。</li> </ol> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="392 1122 647 1431"></td> <td data-bbox="647 1122 887 1431">現況道路の受容性</td> <td data-bbox="887 1122 1437 1431"> <p>既存の道路上に当該都市計画道路が決定されている場合、既存道路の活用の可能性(受容性)を評価する。 (受容性の考え方)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 既存道路において2車線が確保されていること。</li> <li>2. 既存道路において歩道が最低限片側で確保されており、その歩道幅員が2.0m以上あること。</li> </ol> </td> </tr> </tbody> </table>	項目	評価指標	説明	現況道路の活用	代替道路の有無	<p>当該都市計画道路と同等の機能を有し、その近傍にある道路について代替性を評価する。 (代替道路としての条件)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 近傍道路の起終点が当該都市計画道路と同じ地区であること。</li> <li>2. 当該都市計画道路と同等の規格(幅員及び車線数)を有すること。</li> </ol>		現況道路の受容性	<p>既存の道路上に当該都市計画道路が決定されている場合、既存道路の活用の可能性(受容性)を評価する。 (受容性の考え方)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 既存道路において2車線が確保されていること。</li> <li>2. 既存道路において歩道が最低限片側で確保されており、その歩道幅員が2.0m以上あること。</li> </ol>
項目	評価指標	説明								
現況道路の活用	代替道路の有無	<p>当該都市計画道路と同等の機能を有し、その近傍にある道路について代替性を評価する。 (代替道路としての条件)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 近傍道路の起終点が当該都市計画道路と同じ地区であること。</li> <li>2. 当該都市計画道路と同等の規格(幅員及び車線数)を有すること。</li> </ol>								
	現況道路の受容性	<p>既存の道路上に当該都市計画道路が決定されている場合、既存道路の活用の可能性(受容性)を評価する。 (受容性の考え方)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 既存道路において2車線が確保されていること。</li> <li>2. 既存道路において歩道が最低限片側で確保されており、その歩道幅員が2.0m以上あること。</li> </ol>								

)事業上の配慮事項の指標

項 目	内 容															
評価の考え方	<p>当該路線・区間の沿道に寺社仏閣や歴史的な街並み等の地域資源が存在する場合や、当該路線・区間が密集市街地内を通過するような場合は、現決定どおりに都市計画道路を整備すると地域の魅力や活力の低下を招く恐れがある。</p> <p>また、当該路線・区間内で立体交差・橋梁等が計画されている場合、地形の起伏が大きい場合、並びに土地区画整理事業等の市街地整備事業の動向等は都市計画道路の整備に大きな影響を与える。</p> <p>よって、これらに該当する場合は現在の都市計画を変更する必要があるとみなし、見直し検討対象路線として扱う。</p>															
評価方法及び評価指標	<p>当該路線・区間において、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 歴史的まち並み等の有無</li> <li>2) 密集市街地の有無</li> <li>3) 都市計画道路整備の事業費を左右する構造物の有無、地形の状況</li> <li>4) 土地区画整理事業・住宅地開発等の面的整備事業の動向</li> </ol> <p>を把握し、該当する項目があった場合は見直し対象路線とする。</p> <table border="1" data-bbox="392 976 1426 1563"> <thead> <tr> <th data-bbox="392 976 603 1014">項 目</th> <th data-bbox="603 976 900 1014">評価指標</th> <th data-bbox="900 976 1426 1014">説 明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="392 1014 603 1133">まちづくり資源</td> <td data-bbox="603 1014 900 1133">寺社仏閣、歴史的建造物、史跡、文化財、公共施設（学校、病院等）</td> <td data-bbox="900 1014 1426 1133">まちづくりを進めるうえで配慮することが必要と考えられる建築物などが当該都市計画道路区域内に立地しているかどうかを確認する。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="392 1133 603 1256">沿道土地利用</td> <td data-bbox="603 1133 900 1256">密集市街地</td> <td data-bbox="900 1133 1426 1256">地域のコミュニティ維持や商店街の活性化など地域のまちづくりに配慮するため、当該都市計画道路が家屋の連たんしている地区内に決定されているかどうかを確認する。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="392 1256 603 1402">大規模構造物</td> <td data-bbox="603 1256 900 1402">立体交差、橋梁、地形の起伏が大きい箇所</td> <td data-bbox="900 1256 1426 1402">事業費の増加を招いたり地形的に接道が困難になる場合など、都市計画道路整備の点で配慮すべき要因があるかどうかを確認する。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="392 1402 603 1563">関連事業動向</td> <td data-bbox="603 1402 900 1563">市街地整備に関連する事業の変更・廃止の有無</td> <td data-bbox="900 1402 1426 1563">当該都市計画道路が土地区画整理事業や住宅地開発等の面的整備事業の区域内にある場合、当該事業の動向により道路自体の必要性、道路整備の手法が変化する。 当該事業の変更等の動向を確認する。</td> </tr> </tbody> </table>	項 目	評価指標	説 明	まちづくり資源	寺社仏閣、歴史的建造物、史跡、文化財、公共施設（学校、病院等）	まちづくりを進めるうえで配慮することが必要と考えられる建築物などが当該都市計画道路区域内に立地しているかどうかを確認する。	沿道土地利用	密集市街地	地域のコミュニティ維持や商店街の活性化など地域のまちづくりに配慮するため、当該都市計画道路が家屋の連たんしている地区内に決定されているかどうかを確認する。	大規模構造物	立体交差、橋梁、地形の起伏が大きい箇所	事業費の増加を招いたり地形的に接道が困難になる場合など、都市計画道路整備の点で配慮すべき要因があるかどうかを確認する。	関連事業動向	市街地整備に関連する事業の変更・廃止の有無	当該都市計画道路が土地区画整理事業や住宅地開発等の面的整備事業の区域内にある場合、当該事業の動向により道路自体の必要性、道路整備の手法が変化する。 当該事業の変更等の動向を確認する。
項 目	評価指標	説 明														
まちづくり資源	寺社仏閣、歴史的建造物、史跡、文化財、公共施設（学校、病院等）	まちづくりを進めるうえで配慮することが必要と考えられる建築物などが当該都市計画道路区域内に立地しているかどうかを確認する。														
沿道土地利用	密集市街地	地域のコミュニティ維持や商店街の活性化など地域のまちづくりに配慮するため、当該都市計画道路が家屋の連たんしている地区内に決定されているかどうかを確認する。														
大規模構造物	立体交差、橋梁、地形の起伏が大きい箇所	事業費の増加を招いたり地形的に接道が困難になる場合など、都市計画道路整備の点で配慮すべき要因があるかどうかを確認する。														
関連事業動向	市街地整備に関連する事業の変更・廃止の有無	当該都市計画道路が土地区画整理事業や住宅地開発等の面的整備事業の区域内にある場合、当該事業の動向により道路自体の必要性、道路整備の手法が変化する。 当該事業の変更等の動向を確認する。														

**(3) 見直し検討対象区間の抽出**

ステップ1からステップ2までの検討を踏まえ、見直し検討を行うことが望ましいと考えられる長期未着手区間を見直し検討対象区間として抽出する。見直し検討対象区間については、見直し検討対象区間カルテとして、その内容を取りまとめる。

**【見直し検討対象区間評価カルテ】**

評価 カルテ	市町 村名	山形市	NO 1	路線 番号	路線名	都市計画 決定権者	路線 区間	延 長	m	幅 員	m	広域・単 独の別	単 独	都市計画 決定年次	最終都市計 画変更年次
-----------	----------	-----	------	----------	-----	--------------	----------	--------	---	--------	---	-------------	--------	--------------	----------------

**長期未着手区間概要**

未着手区間	未着手期間	年	延長	m	幅員	m	車線数						
現道諸元(現道がある場合)	現道名	道路幅員	m	車線数	歩道	有・無	歩道幅員	m	管理区分	一般国道	主要地方道	一般県道	市町村道

**STEP2 必要性・事業可能性の検証**

都市計画道路の必要性検証		
項目	該当	内容を記入
上位計画の位置づけ		
道路機能		
市民生活機能	歩行者・自転車交通	通学路
		公共公益施設へのアクセス道路
空間機能	公共交通支援機能	バス交通
		防災機能
		避難路
		緊急輸送
交通機能		ネットワーク
		交通処理
		土地利用支援
道路機能		
都市計画道路の必要性	必要性の有無 必要性 大 必要性 中 必要性 小	[考え方]

事業可能性の検証		
項目	該当	内容
代替性		代替道路の有無
		現況道路の受容性
事業上の配慮事項		
まちづくり資源		寺社仏閣、歴史的建造物、史跡、文化財、公共施設(学校、病院)
沿道土地利用		密集市街地
大規模構造物		立体交差、橋梁、地形の起伏が大きい箇所
関連事業動向		関連事業の廃止の有無
事業可能性の検証	支障条件の有無 支障 有 支障 無	[事業可能性の考え方]

**見直し検討対象の評価**

見直し検討の必要性	必要性 有 必要性 無
-----------	----------------



評価 カルテ	市町 村名	山形市	NO	路線 番号	路線名	都市計画 決定権者	路線 区間	延 長	m	幅 員	m	広域・単 独 の別	都市計画 決定年次	最終都市計 画変更年次
-----------	----------	-----	----	----------	-----	--------------	----------	--------	---	--------	---	-----------------	--------------	----------------

見直し検討対象区間図
<p>検討対象区間 当該区間の課題に関する情報</p>

#### (4) ステップ3 見直し方針の検討

##### 【考え方】

都市計画道路の見直し検討対象区間について、周辺の土地利用などの地域特性を踏まえ、都市計画の廃止や地域に応じた事業の方向性について検討し、長期未着手区間の見直し方針を判断する。

##### (1) 作業手順

見直しを検討することが望ましいとして抽出された見直し検討対象区間については、対象区間の道路特性や地域特性といった点から検討を加え、「見直し方針」を作成する。

##### 市町が想定する課題区間の追加

見直し検討対象区間以外にも市町が見直しを想定する区間について、見直し検討対象区間として追加する。なお、追加にあたっては客観的な見直し理由を整理するものとする。

##### 地域動向

都市計画道路の見直し方針を検討するにあたり、道路特性や地域特性について検証する。

##### 1) 道路特性

当該地域における道路機能や道路の配置バランスを検討する。

##### 2) 地域特性

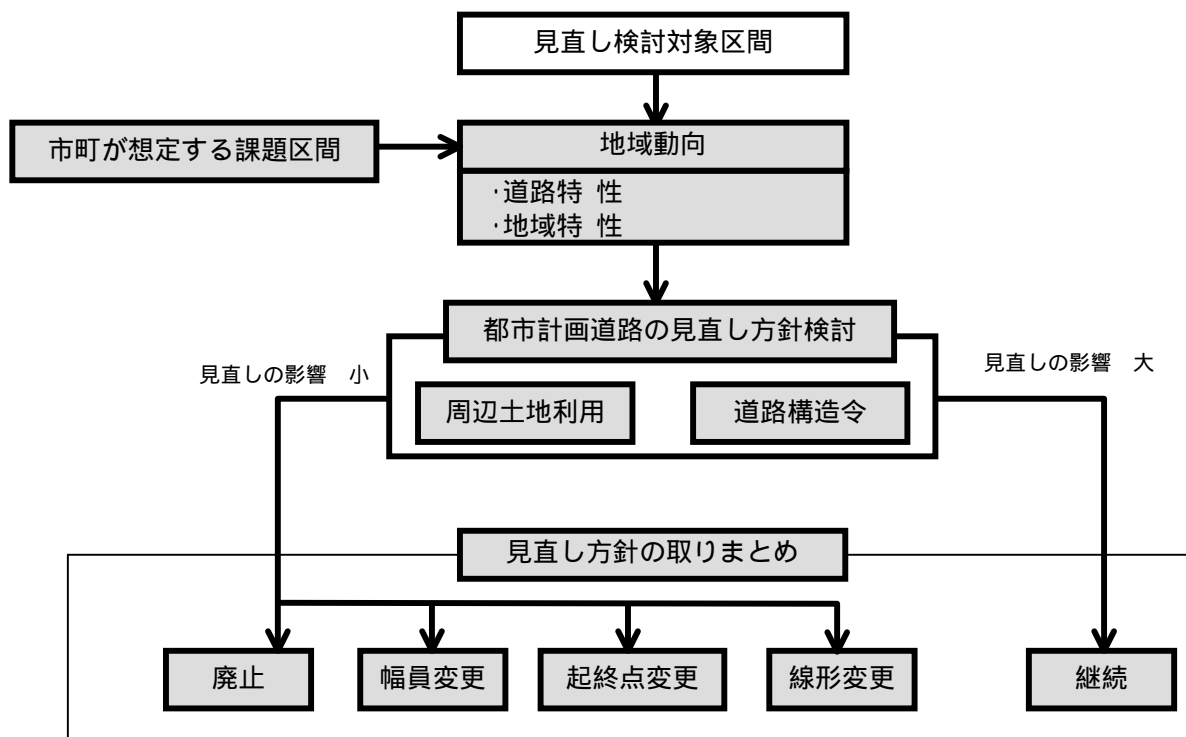
当該都市計画道路の沿道及びその周辺地区の土地利用状況(都市計画法第53条の許可状況等)、地域住民の要望等といった項目から検証する。

##### 都市計画道路の見直し方針検討

地域動向を踏まえ、道路機能や代替道路の有無などの都市計画道路の状況を勘案した見直し方針を検討する。なお、見直し方針の検討にあたっては、周辺土地利用状況や道路構造令等を考慮した検討を行うものとする。

##### 見直し方針のとりまとめ

それぞれの指標を総合的に勘案し、都市計画道路の見直し方針をとりまとめる。



(2) 評価指標

項目	内容																				
評価の考え方	都市計画道路の見直し方針に基づく都市計画の変更が地域に与える影響の大小を、道路の配置状況や権利関係、地域住民の動向により判断し、当該見直し方針が妥当か否かを確認する。																				
評価指標	<table border="1" data-bbox="395 600 1433 1370"> <thead> <tr> <th data-bbox="395 600 517 645">項目</th> <th data-bbox="517 600 708 645">評価指標</th> <th data-bbox="708 600 1433 645">説明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="395 645 517 1016">道路特性 当該地区における道路の機能</td> <td data-bbox="517 645 708 1016">歩行者動線の検証 上下水道などの収容空間としての必要性 地域の居住環境の保全という視点からの検証</td> <td data-bbox="708 645 1433 1016">見直し検討対象路線・区間が含まれる地域・地区において、当該路線を見直した場合の問題点等を検証する。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1016 517 1093">道路特性 当該地区における道路配置バランス</td> <td data-bbox="517 1016 708 1093">道路配置状況が適切かどうか</td> <td data-bbox="708 1016 1433 1093">長期未着手区間の見直しによる道路の配置バランスなどが適切に保たれるか、地域の実情に合わせ検証する。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1093 517 1370">地域特性 沿道利用状況</td> <td data-bbox="517 1093 708 1370">権利制限状況</td> <td data-bbox="708 1093 1433 1370">都市計画法第 53 条による建築許可件数の状況を踏まえ、見直しによる影響を検証する。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1370 517 1447">地域特性 地域住民の要望</td> <td data-bbox="517 1370 708 1447">道路整備（又は廃止）に対する住民要望</td> <td data-bbox="708 1370 1433 1447">道路整備には地域住民の理解が必要不可欠であることから、住民の事業への意思を踏まえるものとする。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1447 517 1523">地域特性 地域活性化</td> <td data-bbox="517 1447 708 1523">まちづくり活動</td> <td data-bbox="708 1447 1433 1523">地域住民によるまちづくりに関する活動などが進められている場合で、道路整備と一体的なまちづくりが可能であれば、まちづくりに合わせた道路計画に見直しを行う。</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="395 1370 1433 1402">都市計画法 53 条による建築制限</p> <p data-bbox="395 1402 1433 1536">この規制は、都市計画として決定され都市施設など計画区域において、将来の事業の円滑な施行を確保するために建物の階数や構造に関する建築制限を行うものであり、建物の建築計画が都市計画施設等の予定区域にある場合は、本条による許可が必要となる。</p>			項目	評価指標	説明	道路特性 当該地区における道路の機能	歩行者動線の検証 上下水道などの収容空間としての必要性 地域の居住環境の保全という視点からの検証	見直し検討対象路線・区間が含まれる地域・地区において、当該路線を見直した場合の問題点等を検証する。	道路特性 当該地区における道路配置バランス	道路配置状況が適切かどうか	長期未着手区間の見直しによる道路の配置バランスなどが適切に保たれるか、地域の実情に合わせ検証する。	地域特性 沿道利用状況	権利制限状況	都市計画法第 53 条による建築許可件数の状況を踏まえ、見直しによる影響を検証する。	地域特性 地域住民の要望	道路整備（又は廃止）に対する住民要望	道路整備には地域住民の理解が必要不可欠であることから、住民の事業への意思を踏まえるものとする。	地域特性 地域活性化	まちづくり活動	地域住民によるまちづくりに関する活動などが進められている場合で、道路整備と一体的なまちづくりが可能であれば、まちづくりに合わせた道路計画に見直しを行う。
項目	評価指標	説明																			
道路特性 当該地区における道路の機能	歩行者動線の検証 上下水道などの収容空間としての必要性 地域の居住環境の保全という視点からの検証	見直し検討対象路線・区間が含まれる地域・地区において、当該路線を見直した場合の問題点等を検証する。																			
道路特性 当該地区における道路配置バランス	道路配置状況が適切かどうか	長期未着手区間の見直しによる道路の配置バランスなどが適切に保たれるか、地域の実情に合わせ検証する。																			
地域特性 沿道利用状況	権利制限状況	都市計画法第 53 条による建築許可件数の状況を踏まえ、見直しによる影響を検証する。																			
地域特性 地域住民の要望	道路整備（又は廃止）に対する住民要望	道路整備には地域住民の理解が必要不可欠であることから、住民の事業への意思を踏まえるものとする。																			
地域特性 地域活性化	まちづくり活動	地域住民によるまちづくりに関する活動などが進められている場合で、道路整備と一体的なまちづくりが可能であれば、まちづくりに合わせた道路計画に見直しを行う。																			

## (5) ステップ4 見直し検討対象区間の検証

### 【考え方】

長期未着手区間の見直しが周辺の道路に及ぼす影響について、交通量の観点から都市計画道路網の検証を行い、見直し方針の妥当性を判断する。

### (1)見直しの手順

ステップ3まで定性的な視点で検討してきたが、ステップ4では将来交通量推計を基に定量的な要因から見直し方針案の検証を行い、「見直し計画」を決定する。

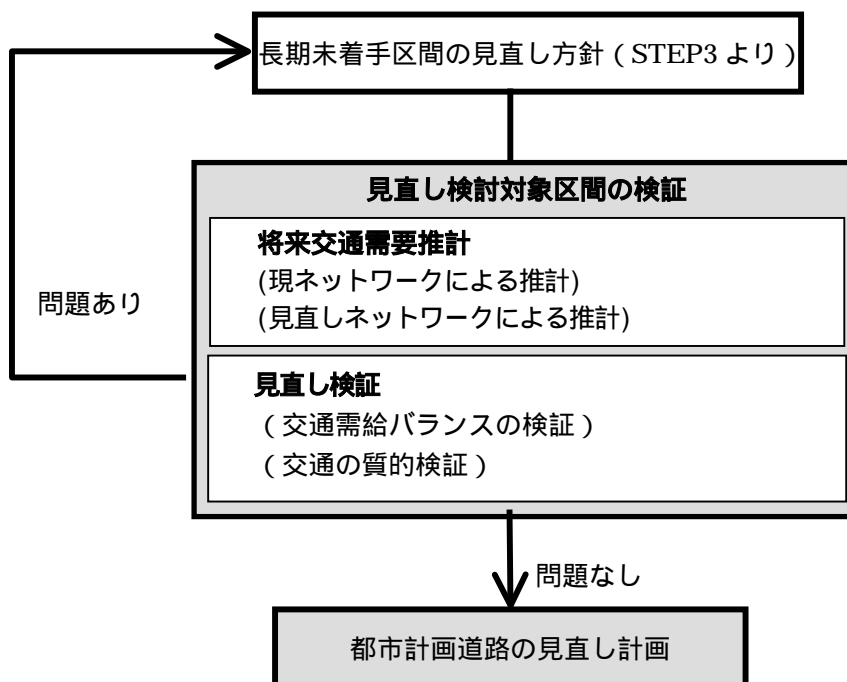
ここでは、道路の最も基本的な機能である「自動車交通量を適切に処理する」といった機能が都市計画道路の見直し後も発揮できるかどうかなどについて、以下の2点から検証する。

#### 交通需給バランスの検証

対象区間を見直し、都市計画を変更した場合に当該区間の交通需要を並行する近傍路線の交通容量内で吸収できるかどうかを道路の混雑度で検証する。

#### 交通の質的検証

対象区間を変更した場合、当該区間を通過していた広域交通が並行する細街路（補助幹線道路等）へ流れ込み、住環境等を悪化させないかなど、交通の質的特性から変更の影響を把握するものとし、「平均トリップ長」などの変化といった点から評価する。



## (2) 評価指標

### 将来交通需要推計

将来交通量は都市 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する。

なお、都市計画道路網の見直しでは総合都市交通体系調査を実施することが望ましいが、長期未着手都市計画道路の見直しは将来交通量が推計できれば十分であることから、道路交通センサスにおける OD 調査をベースとした将来交通量推計結果を活用することも可能とする。

### 見直し検討区間の検証

#### )交通需給バランス検証

交通の量的な検証は、見直し検討対象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う。

- ・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、計画変更による交通量的影響が大きく及ぶと想定される範囲とし、変更対象路線と並行する両側路線を含むことを基本とする。

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 ) を参考に、 $K = 1.25$  とする。つまり、見直し検討対象区間の計画変更を行っても混雑度が 1.25 未満であれば、交通量的には計画変更を許容するものとする。

表 2-6 混雑度の考え方

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の高い状態。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

(資料: 道路の交通容量)

A 道路	B 道路	表 混雑度の検証例		
		断面混雑度	現計画	見直し計画
		路線数	3	2
		交通量 (台/日)	18,000	18,000
		容量 (台/日)	24,000	16,000
		混雑度	0.75	1.1 < 1.25...OK
A 道路 混雑度		路線数	1	1
		交通量 (台/日)	8,000	10,000
		容量 (台/日)	8,000	8,000
		混雑度	1.00	1.25 = 1.25...NG
B 道路 混雑度		路線数	1	1
		交通量 (台/日)	7,000	8,000
		容量 (台/日)	8,000	8,000
		混雑度	0.89	1.0 < 1.25...OK

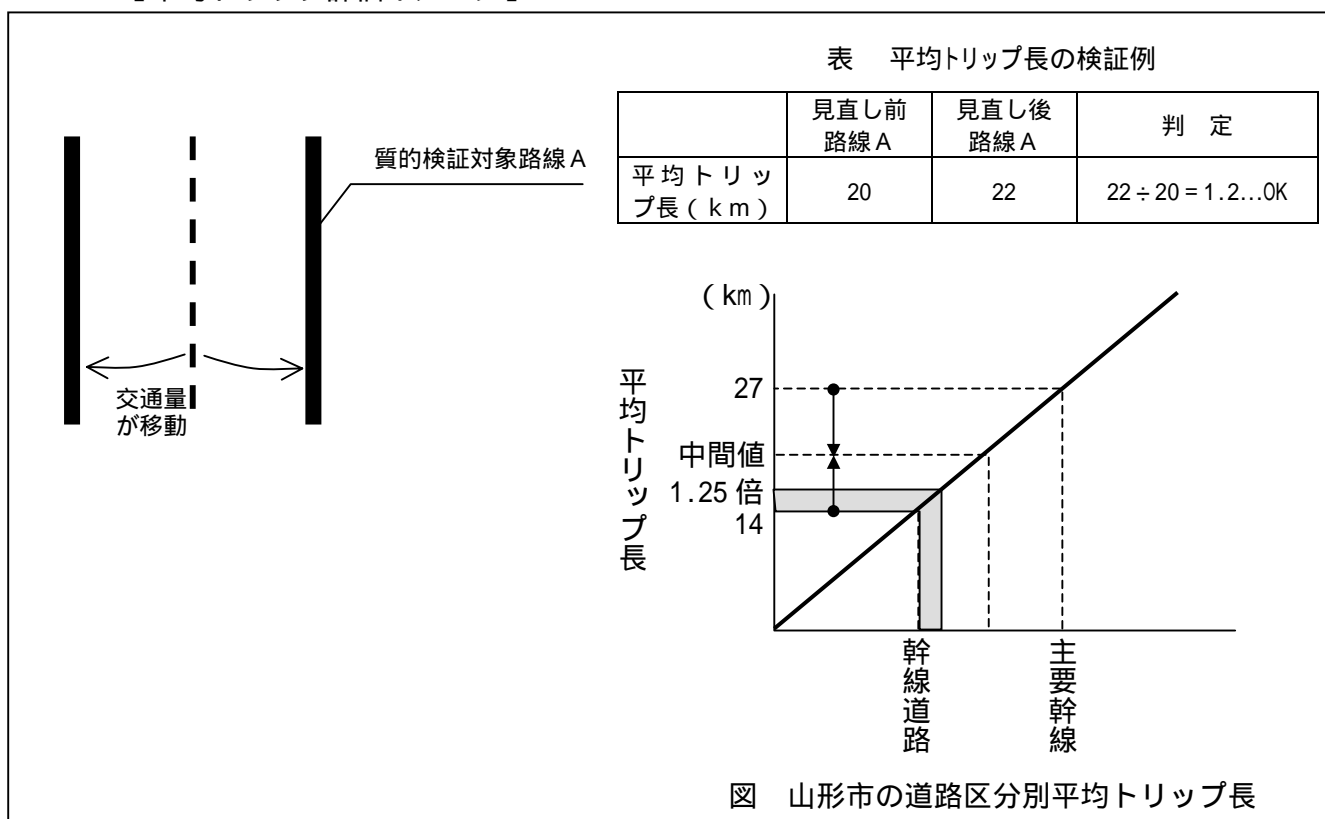
)交通の質的検証

検証断面に含まれる個別路線を対象に、平均トリップ長を指標として計画変更前後の比較から交通の質的な変化による住環境などへの影響を検証するものとする。

平均トリップ長は広域的な交通になるほど長くなる傾向にあることから、都市計画道路の見直し前後でトリップ長がどの程度長くなるかを検討する。なお、評価基準を理論的に設定することは困難であることから、個別区間ごとにトリップ長の変化を検証し判断するものとする。例えば山形市のケーススタディを参考にすると、平均トリップ長の25%程度の上昇は、交通の質的許容範囲と想定できる。

また、広域的な交通を担う大型車両の交通量の増加などもあわせて検討し、複合的な検証を行うものとする。

【平均トリップ評価イメージ】



## **(6) 都市計画道路の見直し計画の作成**

ステップ3からステップ4までの検討を踏まえて見直し計画を作成するに至った長期未着手区間について、「都市計画道路の見直し計画」を作成する。

検 証 カルテ	市町 村名	NO	路線 番号	路線名	都市計画 決定権者	路線 区間	延 長	m	幅 員	m	広域・単 独の別	単 独	都市計画 決定年次	最終都市計 画変更年次
------------	----------	----	----------	-----	--------------	----------	--------	---	--------	---	-------------	--------	--------------	----------------

STEP3 地域特性の検証		
大項目	項目	内容を記入
道路特性	道路の機能 〔 歩行者動線 収容空間 居住環境の保全 〕	
	道路配置バランス 〔 道路の配置状況 〕	
地域特性	沿道利用状況 〔 権利制限状況 土地・建 物状況 〕	
	地域住民の要望	
	地域活性化	
都市計画道 路の必要性	見直しの必要性 有 見直しの必要性 無	【考え方】


STEP4 見直し検討対象区間の検証								
道路名	将来交通量 (百台/日)	見直し交通量 (百台/日)	混雑度	大型車 交通量 (百台/日)	大型車 混入率 (%)	将来平均 トリップ長	見直し後 平均トリップ長	その他

都市計画道路の見直し方針	
見直しの計画 有 無	

土地利用現況の整理
53条の申請状況 周辺の土地・建物状況など



計画図	市町村名	NO	路線 番号	路線名	都市計画 決定権者	見直し区間	見直し 区間延長	m	見直し幅員	当初計画 幅員	m	見直し 幅員	m
-----	------	----	----------	-----	--------------	-------	-------------	---	-------	------------	---	-----------	---

見直し計画	幅員構成
<p>都市計画道路の見直しに関する案を記載 代替道路を活用する場合は、代替道路を明記</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>【見直し前幅員構成】</p> </div> <div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;">  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>【見直し後幅員構成】</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【代替路線の幅員構成】</p> </div>

## 6. ガイドラインの運用について

### 山形県・市町村の役割

都市計画道路の見直しは、県及び市町村がそれぞれ役割を分担しながら協力して進めることとする。

### 見直し手続きの進め方

市町村は本ガイドラインを踏まえ、関係機関と協議を行い、長期未着手区間の見直しを実施するものとする。特に、廃止候補区間については、地権者などの権利制限を速やかに解除するべく、都市計画の変更を早急に実施するものとする。

### 見直し頻度

長期未着手都市計画道路の見直しは、都市を取り巻く状況を反映するべく、概ね10年程度を目途に、その時点の社会状況を踏まえ再度実施するものとする。

### (1) 山形県・市町村の役割

都市計画道路の決定権者は県及び市町村であり、都市計画道路の見直しにおいては、県と当該市町村が協力して行うこととする。

なお、地域動向の把握や個別路線・区間の見直しに関する課題の整理などは市町村が中心となって進めるものとし、県は広域的な視点で市町村間の調整を図ることとする。

### (2) 都市計画変更の手続きの進め方

本ガイドラインにより作成された「都市計画道路見直し計画」に基づき、各市町村は「見直し計画」で示された個別の路線・区間ごとに都市計画の変更手続きを順次進めることとする。

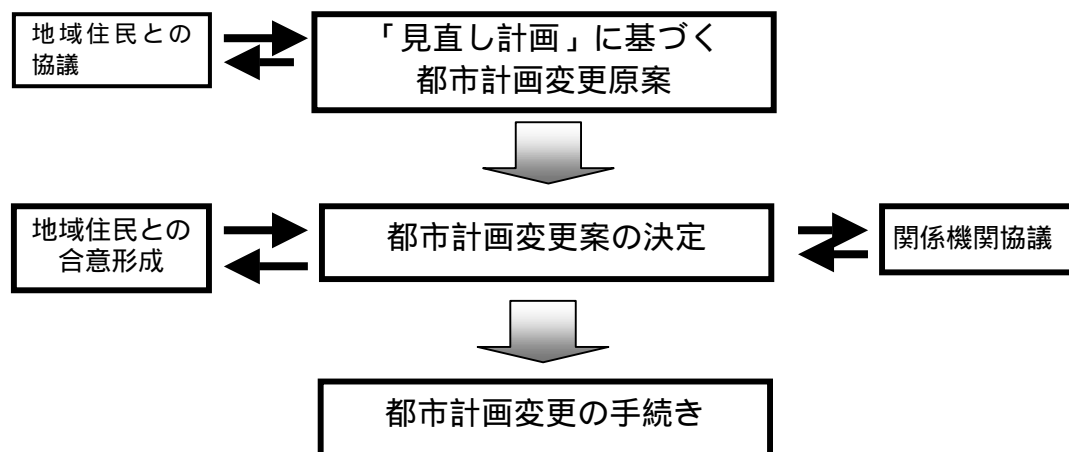
#### 都市計画変更の時期について

「都市計画道路見直し計画」にリストアップされた路線・区間については、すみやかに都市計画の変更に向けた作業に入ることが望ましい。

特に、都市計画道路の必要性が低下している区間については、できる限り早い段階で都市計画の変更を行うことにより、都市計画法に基づく権利制限などを解除していくことが必要である。

## 都市計画変更手続きの進め方

具体的な作業は以下の流れを参考として進めるものとする。



## 地域住民との合意形成に向けた取組み

「見直し計画」をもとに都市計画変更に向けた地域住民との合意形成に着手し、地域住民の理解を得ながら都市計画道路の長期未着手区間の円滑な見直しを進めるものとする。住民との合意形成にあたっては、住民の有する情報量や都市計画道路に対する認識のばらつきなどを考慮し、まちづくり協議会の設置をはじめとする多様な取り組みを進めることとする。

作業の手順	情報公開・参加の流れ	留意事項
都市計画の変更原案の取りまとめ	<b>(情報の発信)</b> 都市計画の変更に着手したることについて、以下の情報を提供し、見直しの土壌を作る。 ・見直しに向けた経緯 ・当該区間の都市計画の考え方、見直しの方針	都市計画変更原案を地権者などの地域住民に説明し、地域住民の意見を集約する。 住民から寄せられる意見・要望等の課題を整理し、都市計画変更案の材料とする。 都市計画変更に対する課題は道路交通のみならず、用途地域の変更など土地利用計画に関する課題も考えられることから、関係機関と調整し、都市計画変更案に対する課題への対応を検討するものとする。
都市計画の変更案の決定	<b>(合意形成)</b> 都市計画変更原案に対する地域住民などの合意を図る。 <b>(参加機会の確保)</b> 住民説明会や公聴会など、都市計画道路の変更に対する参加機会を十分確保する。	地域の実状にあった形で合意形成を進める。 特に、住民の参加機会を広く確保すると共に、地域の多様なニーズを把握できるようにアンケート、ワークショップ、説明会など様々な手法を活用するものとする。
都市計画変更の手続き		都市計画変更案に基づき、都市計画変更の手続きを行う。都市計画変更の手続きは、公聴会などを開催し、参加の機会を確保していくことが望まれる。

### **(3) 見直し頻度**

都市計画道路の整備は都市の将来像の実現に向けて、長期間に渡って進められるものである。

都市計画決定から事業まで長期間を要する場合、社会経済情勢の変化から、都市計画決定当初の必要性が変化し、必ずしも時代のニーズにそぐわないものが発生することが予想される。

都市計画道路網は、様々な社会経済情勢に対応したものとするのが望ましく、概ね10年程度を目安として実施するものとする。