

都市計画道路の見直しの手引き

(各論編)

～都市計画道路の必要性の点検に関する事例の整理～

平成 30 年 8 月

国土交通省都市局

都市計画課

目 次

I	はじめに.....	1
II	本論.....	8
1.	都市計画道路をめぐる最近の状況.....	8
(1)	都市計画を取り巻く背景.....	8
(2)	都市計画道路の必要性の点検への対応.....	8
(ア)	目指すべき都市構造への対応.....	9
1)	コンパクト・プラス・ネットワークへの取組.....	9
(イ)	公共事業の選択と集中への対応.....	10
1)	整備優先路線選定の取組.....	10
2)	財政資源と整備優先性による選択と集中への取組.....	11
2.	見直しの課題と対応策の取組事例.....	12
(1)	地方公共団体が抱える見直しの課題.....	12
(ア)	都道府県の見直し実施状況.....	12
(イ)	見直しの課題.....	13
(2)	見直し課題への対応策と取組事例.....	14
(ア)	課題と対応策の傾向.....	14
(イ)	「国・県・市等関係主体との協議・調整」への対応策と取組事例.....	15
1)	都道府県の積極的な関与.....	15
2)	定期的な会議や勉強会の実施.....	16
3)	見直し促進を図るための事務連絡等の文書の発出.....	19
(ウ)	「地元と変更・廃止の合意形成が難航」への対応策と取組事例.....	20
1)	自治会単位での説明会の開催.....	20
2)	必要性の検証内容や課題等の地元説明による対応.....	22
(エ)	「他の関連する計画・事業との関係」への対応策と取組事例.....	23
1)	地区計画の同時指定による対応.....	23
2)	土地区画整理事業の廃止に伴う代替案の検討による対応.....	26
3)	新たな防災計画の進捗と連動した見直し.....	27
4)	その他関連計画と連携した見直し.....	29
(オ)	「当初決定時の必要性の考え方の検証」への対応策と取組事例.....	30
1)	長期未着手路線への対応.....	30
2)	地域特性を考慮した評価項目を追加した事例.....	32
(カ)	「事業着手済み箇所との整合」への対応策と取組事例.....	35
1)	現状の道路機能を踏まえた幅員の変更.....	35
2)	都市計画道路以外の幹線道路のネットワーク上の評価.....	36

(キ) 「建築制限に関する調整」への対応策と取組事例.....	37
1) 建築制限と見直しの関係の考え方の明確化.....	37
(ク) 「変更による道路構造令との不適合」への対応策と取組事例	38
1) 現道幅員に応じた柔軟な変更による対応.....	38
2) 道路構造令への適用の考え方の明確化.....	40
(ケ) その他の課題への対応策と取組事例	41
1) コンサルタントへの委託による人員不足への対応.....	41
2) 複数の自治体にまたがる路線の見直しへの対応.....	42
(参考)	44
(1) 第2回都市施設ワーキンググループ配布資料	44
(2) 都市計画道路の現状	51
(ア) 都市計画道路の整備状況.....	51
(イ) 都市計画道路の見直しガイドライン策定状況.....	53
(3) 地方公共団体の見直しの加速に対するこれまでの取組	54

I はじめに

- 都市計画は、社会経済情勢の変化を踏まえ適時適切な見直しが行われることが望ましく、都市の骨格を定める都市計画道路についても、コンパクト・プラス・ネットワークなど都市の再構築の取組等を勘案しながら、目指すべき都市構造と対応したものであるか、再検証が求められる。
- 一方、平成 29 年 3 月末時点で、都市計画道路（幹線街路）の計画延長約 6.4 万 km のうち、整備に未着手である区間は約 2.0 万 km であり、割合にして 31.7%となっている。未着手区間の中には、当初の都市計画決定から長期間が経過しているものもあり、このような路線は特に、上記の趣旨等を勘案しながら、再検証に積極的に取り組むことが求められるものである。
- 社会経済情勢を踏まえた都市計画の適時適切な見直しという観点については、国土交通省としても、技術的助言である「都市計画運用指針」の改訂にあたり、過去 3 度（平成 12 年、18 年、23 年）、地方公共団体において都市計画道路の必要性について再検証を行い、その結果によっては、廃止や幅員変更などの都市計画変更を行うことを助言してきたところである。この「都市計画運用指針」への記載がなされた平成 12 年以後、全国の市区町村の約 8 割が都市計画道路の見直しを実施しており、一定程度取組が推進しているものの、その実施状況は都道府県単位で見ても地域ごとに差があるものとなっていることや、前述の都市の再構築を踏まえた都市計画の内容の精査という観点等をも鑑みれば、地方公共団体による更なる対応が望まれる。
- また、政府方針においても、『経済・財政再生アクションプログラム 2016（平成 28 年 12 月 21 日）』において「都市計画道路見直しについて、地域ごとの実情を把握した上で、推進方策の取りまとめを行う」との記載がなされたほか、『経済財政運営と改革の基本方針 2017（骨太方針：平成 29 年 6 月 9 日）』において「都市計画道路の見直しを加速する」との記載がなされるなど、取組が求められているところである。
- これらを背景に、平成 29 年 7 月に、本手引き（総論編）として、都道府県・政令市の見直しガイドラインの整理等についてとりまとめ、発出を行った。さらに、社会資本整備審議会の下部に位置付けられた都市計画基本問題小委員会においても都市計画道路の見直しを議題として取扱い、『社会経済情勢の変化に対応した都市施設の整備等について（平成 29 年 12 月 26 日）』としてとりまとめを行った。
- 上記の方針や、『経済財政運営と改革の基本方針 2018（骨太方針：平成 30 年 6 月 15 日）』における「都市計画道路を見直す際の課題や対応策を手引きにとりまとめ、横展開を図る」との記載などを踏まえ、本手引き（各論編）では、地方公共団体による都市計画道路の更なる見直しの推進に資するよう、未着手都市計画道路を有する地方公共団体が抱える見直しの課題を分析・整理するとともに、その対応策の事例を課題別にとりまとめたものである。

都市計画道路の見直しの手引き
総論編と各論編との関係

参照が期待される見直しの時系列

総論編
(進め方)

都道府県・政令市の見直しガイドラインの整理等

全国の都道府県・政令市が策定した見直しガイドラインについて、見直しの手順や観点等を整理し、都市計画道路の見直しの具体的な進め方を事例集としてとりまとめた手引き

- 見直しの手順
- 見直しの対象路線抽出の考え方
- 見直しの観点
 - － 必要性に関する評価
 - － 実現性に関する評価
 - － 総合評価等
 - － 変更・廃止の影響確認

各論編
(課題対応型)

都市計画道路の必要性の点検に関する事例の整理

地方公共団体が抱える見直しの課題を整理し、実際に都市計画道路の見直しを行った個別の事例に基づいた課題とその対応方策を事例集としてとりまとめた手引き

- 都市計画道路をめぐる最近の状況
- 見直しの課題と対応策の取組事例
 - － 地方公共団体が抱える見直しの課題
 - － 見直し課題への対応策と取組事例

※ 総論編については、平成 29 年 7 月の発出時は「第 1 版」としていたが、今般、各論編を発出するに当たり、名称を改める。

社会経済情勢の変化に対応した都市施設の整備等について とりまとめ 平成 29 年 12 月（抜粋）

II. 都市計画道路の必要性の点検

1. 都市計画道路をめぐる現状と課題

都市計画は、社会経済情勢の変化を踏まえ適時適切な見直しが行われることが望ましく、都市の骨格を定める都市計画道路についても、コンパクト・プラス・ネットワークなど都市の再構築の取組等を勘案しながら、目指すべき都市構造と対応したものであるか、再検証が求められる。

一方、平成 28 年 3 月時点で、都市計画道路（幹線街路）の計画延長約 6.4 万 kmのうち、整備に未着手である区間は約 2.1 万 km であり、割合にして 32.2%となっている。未着手区間の中には、当初の都市計画決定から長期間が経過しているものもあり、このような路線は特に、上記の趣旨等を勘案しながら、再検証に積極的に取り組むことが求められるものである。

社会経済情勢を踏まえた都市計画の適時適切な見直しという観点については、国土交通省としても、技術的助言である「都市計画運用指針」の改訂にあたり、過去 3 度（平成 12 年、18 年、23 年）、地方公共団体において都市計画道路の必要性について再検証を行い、その結果によっては、廃止や幅員変更などの都市計画変更を行うことを助言してきたところである。この「都市計画運用指針」への記載がなされた平成 12 年以後、全国の市区町村の約 8 割が都市計画道路の見直しを実施しており、一定程度取組が推進しているものの、その実施状況は都道府県単位で見ても地域ごとに差があるものとなっていることや、前述の都市の再構築を踏まえた都市計画の内容の精査という観点等をも鑑みれば、地方公共団体による更なる対応が望まれる。

なお、公共事業関係費が近年横ばいで推移していることを勘案すると、予算の面から考えても、必要性の高い路線・事業を選定し、予算を集中投資することが求められている。

2. 都市計画道路の見直しの更なる促進に向けた基本的な考え方

地方公共団体が都市計画道路の見直しを実施するにあたっては、主として国・県・市等の関係主体間での協議・調整や、地域住民との変更・廃止に係る合意形成等が課題となる場合が多い。また、これまで見直しを未実施である市町村は具体の進め方に関する情報が蓄積・共有されていないことや、人口規模の小さい市町村においては、公共事業全般を少人数の担当者で行っており見直しを行う体制の確保が難しい場合がある等の課題が存在する。こういった課題に対しては、他の地方公共団体における先行的な取組を共有することや、市町村に対し都道府県が指導・助言を行うなど、見直しに必要な視点・内容や、効率的に進める方法の共有が取組の加速化に重要であると考えられる。具体的な取組としては、都道府県・政令市の見直しガイドラインを収集・整理し、その具体的進め方を手引きとしてとりまとめた『都市計画道路の見直し

の手引き（第1版）』が平成29年7月に発出されているが、都市計画道路の見直しを行った個別の事例に基づいた課題とその対応方策など、実践的な内容についても共有を図っていくことが考えられる。

また、未着手の都市計画道路については、必要性の高い路線・事業への「選択と集中」が求められており、その判断のためにも、都市計画道路の適時適切な見直しが求められることから、その取組を促進する方策が必要と考えられる。

なお、長期に未着手となっている路線は、適切な見直しを図るべきであるが、必要と判断された路線でも、地方公共団体の裁量により、沿道周辺の土地利用状況や、円滑な事業の推進への影響等を総合的に勘案し、都市計画法第54条各号に掲げる建築物以外のもの（例えば3階建ての木造建築物等）についても許可する運用が図られている場合がある。

都市計画運用指針（抜粋）

Ⅲ. 都市計画制度の運用に当たっての基本的考え方

Ⅲ－２ 運用に当たっての基本的考え方

4. 適時適切な都市計画の見直し

都市計画は、法第21条に変更に関する規定があるとおおり、社会経済状況の変化に対応して変更が行われることが予定されている制度であり、法第6条第1項に規定する都市計画に関する基礎調査（以下「都市計画基礎調査」という。）の結果や社会経済状況の変化を踏まえて、変更の必要性が吟味されるべきものである。

しかし、一方で、都市計画施設の整備、市街地開発事業の実施、土地利用の規制・誘導を行って、目指すべき都市像を実現するためには、相当程度長期間を要することから、都市計画には一定の継続性、安定性も要請される。

したがって、都市計画の変更を検討するに当たっては、その都市計画の性格を十分に踏まえる必要があり、例えば、根幹的都市施設等継続性、安定性の要請が強いと考えられるものについては、その変更はより慎重に行われるべきである。これらの要請のバランスに留意しつつ、根幹的都市施設等継続性、安定性の要請が強いと考えられる都市計画についても、例えば、長期にわたり事業に着手されていない都市施設又は市街地開発事業に関する都市計画については、見直しのガイドラインを定めるとともに、これに基づき、都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する都市圏全体としての施設の配置や規模等の検討を行うことにより、その必要性の検証を行うことが望ましく、都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合等においては、変更の理由を明確にした上で見直しを行うことが望ましい。

なお、法第21条の2に基づく都市計画提案制度及び法第16条第3項の条例に基づく地区計画の申出制度に基づいて行われる民間主体等からの提案又は申出については、行政側においてもこれを都市計画の見直しの必要性を判断する機会と捉えて積極的に都市計画を見直す体制を整備することが望ましい。

5. マネジメント・サイクルを重視した都市計画

個別の都市計画についての適時適切な都市計画の見直しにとどまらず、更に発展的に、マネジメント・サイクルを重視し、客観的なデータやその分析・評価に基づく状況の変化や今後の見通しに照らして、都市計画総体としての適切さを不断に追求していくことが望ましい。

特に、立地適正化計画を作成した場合においては、おおむね5年ごとに施策の実施状況について調査、分析、評価を行うことが望ましく、その結果、必要があれば、立地適正化計画の変更に加えて、関連する都市計画の変更にも結び

つけていくことが重要である。

その際、都市計画基礎調査の結果等の活用を図ることが望ましい。

また、これら都市計画総体としての取組を実施する場合には、その一環として、長期にわたり事業に着手されていない都市施設又は市街地開発事業に関する都市計画等について、定期的に見直し候補を抽出するための検討を行うとともに、当該検討の結果を公表することが望ましい。

このような取組により、都市計画に対する信頼性を高め、都市計画事業等都市計画の実現手段の円滑性・実効性を増すこととなることが期待される。

IV-2-2 都市施設

1) 都市施設全般にわたる事項

2. 都市施設に関する都市計画の見直しの考え方

都市施設の計画については、都市計画基礎調査の結果等を踏まえ、地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、規模等の検証を行い、必要に応じて都市計画の変更を行うべきである。

この場合、目指すべき都市像を実現するために都市計画決定された都市施設については、その整備に相当程度長期間を要するものであり、その実現に向け一定の継続性が要請されるものであることから、変更は慎重に行われるべきものである。また、都市内においては個々の都市施設がそれぞれ個別に機能を果たすものではなく、各施設が相互に組み合わさって総体として機能が発揮されるものであることから、見直しに当たっては、そのような総合性、一体性の観点から施設の配置、規模等についての検討を行うことが必要である。

都市の将来像を実現するために都市計画決定されたが、その後長期にわたり事業が行われていない施設の問題については、その計画の変更は慎重に行われるべきものではあるが、これまでの運用においては一度都市計画決定した施設の都市計画の変更についてあまりにも慎重すぎたきらいもある。長期的にみれば都市の将来像も変わり得るものであり必要に応じ変更の検討を行うことが望ましい。

この場合、都市施設の都市計画は都市の将来の見通しの下、長期的視点からその必要性が位置づけられているものであり、単に長期にわたって事業に着手していないという理由のみで変更することは適切ではない。都市施設の配置の変更や規模の縮小、廃止は、個別の箇所や区間のみを対象とした検討を行うのではなく、都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する地域全体としての施設の配置や規模等の検討を行い、その必要性の変更理由を明らかにした上で行われるべきである。

IV-2-2 都市施設

II) 施設別の事項

A. 交通施設

A-2. 道路

2. 道路の都市計画の考え方

(8) 道路に関する都市計画の見直し

道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、また、地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、構造等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである。この場合、地域整備の在り方とあわせて、地域全体における都市計画道路の配置、構造等についての検討を行うべきであり、また、過去に整備された道路の再整備についても、必要に応じ検討を行うことが望ましい。また、都市計画道路の変更を行う場合には、その変更理由を明確にした上で行うべきである。

長期にわたり未整備の路線については、長期的視点からその必要性が従来位置づけられてきたものであり、単に長期未着手であるとの理由だけで路線や区間毎に見直しを行うことは望ましくないが、目指すべき都市構造を踏まえ必要と判断される場合は、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討するなど都市計画を見直し、必要に応じて都市計画を変更するべきである。これらの見直しを行う場合には、都市計画道路が整備されないために通過交通が生活道路に入り込んだり、歩行者と自動車が分離されないまま危険な状態であるなど対応すべき課題を明確にした上で検討を行う必要がある。

都市計画道路の廃止や幅員の縮小は、例えば都市の将来像の変更に伴い想定していた市街地の拡大が見直されるなどにより当該道路の必要性がなくなった場合や、都市計画道路の適切な代替路線を別途計画する場合等が考えられるが、変更を行う場合にはその変更理由を明らかにした上で行うべきである。また、代替路線を計画する場合は、新たな建築制限が課される関係者を含めた地域社会の合意形成の必要性も念頭において検討を行うことが必要であると考えられる。

Ⅱ 本論

1. 都市計画道路をめぐる最近の状況

(1) 都市計画を取り巻く背景

- 人口減少等の社会経済情勢の変化から、持続可能な社会を構築していくために、コンパクト・プラス・ネットワークの取組の重要性が高まっている。
- 各地方公共団体においても、立地適正化計画の策定が進むなど、都市の再構築に向けた取組を進めているところである。

都市計画道路は、高度経済成長期における都市の拡大を前提に決定されたものが多く、近年の人口減少、低成長等の社会経済情勢の変化を踏まえ適時適切な見直しが行われることが望ましく、コンパクト・プラス・ネットワークなど都市の再構築の取組等の重要性が高まっている。

各地方公共団体においても、平成26年8月1日に施行された都市再生特別措置法の改正により全国各地でコンパクト・プラス・ネットワークに向けた立地適正化計画の策定*が進んでおり、都市の再構築に向けた取組を進めているところである。

※平成30年3月31日現在407都市が立地適正化計画について具体的な取組を行っている。

このうち、161都市が平成30年5月1日までに計画を作成・公表済。

(国土交通省ホームページより)

(2) 都市計画道路の必要性の点検への対応

- 都市の骨格を定める都市計画道路について、目指すべき都市構造と対応したものであるか、必要な事業の選択と集中が図られているか、再検証が求められる。

都市計画は社会経済情勢の変化を踏まえ適時適切な見直しが行われることが望ましく、都市の骨格を定める都市計画道路についても、コンパクト・プラス・ネットワークなど都市の再構築の取組等を勘案しながら、目指すべき都市構造と対応したものであるか、適時適切に検証していくことに加え、実施する事業の選択と集中を行うことが求められている。

(ア) 目指すべき都市構造への対応

○都市計画は、社会経済情勢の変化を踏まえ適時適切な見直しが行われることが望ましく、都市の骨格を定める都市計画道路についても、コンパクト・プラス・ネットワークなど都市の再構築の取組等を勘案しながら、目指すべき都市構造と対応したものであるか、再検証が求められる。

1) コンパクト・プラス・ネットワークへの取組

コンパクト・プラス・ネットワークの取組と連動して都市計画道路の見直しを行っている事例として、五所川原市では、平成 28 年度に見直し検証を実施し、平成 30 年度の立地適正化計画策定を踏まえ、見直し対象路線の存否について総合的に判断する方針としている。

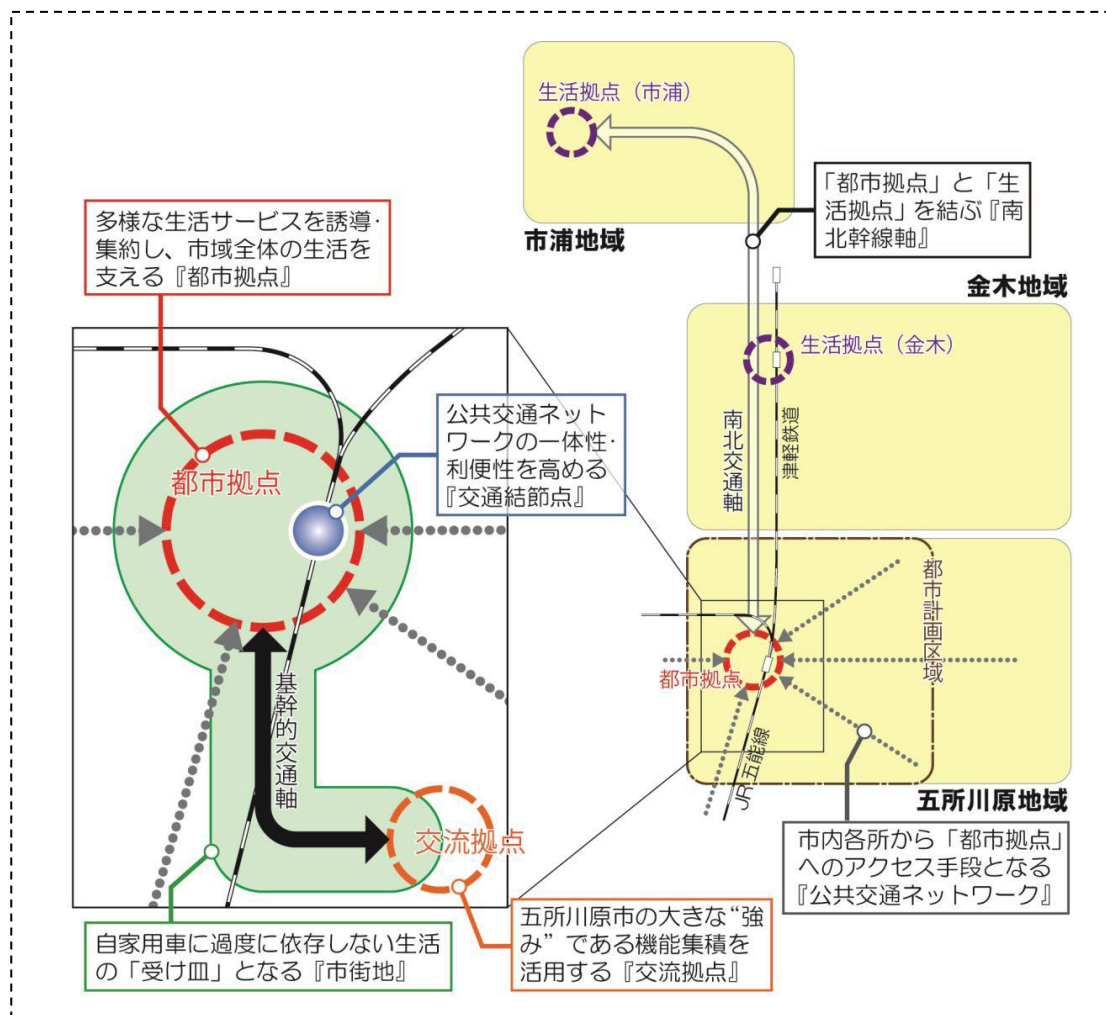


図 1 五所川原市立地適正化計画（案）における目指すべき都市の骨格構造
（五所川原市立地適正化計画〔基本的な考え方〕[案]平成 30 年（2018 年 2 月））

(イ) 公共事業の選択と集中への対応

○限られた財政資源の中、効率的に事業を執行していくためにも、必要性の高い路線・事業への「選択と集中」を図る必要があり、この観点からも、都市計画道路の適時適切な「見直し」が求められる。

1) 整備優先路線選定の取組

東京都においては、必要性が確認された都市計画道路の中から、今後 10 年間で優先的に整備する路線を「優先整備路線」として選定している。

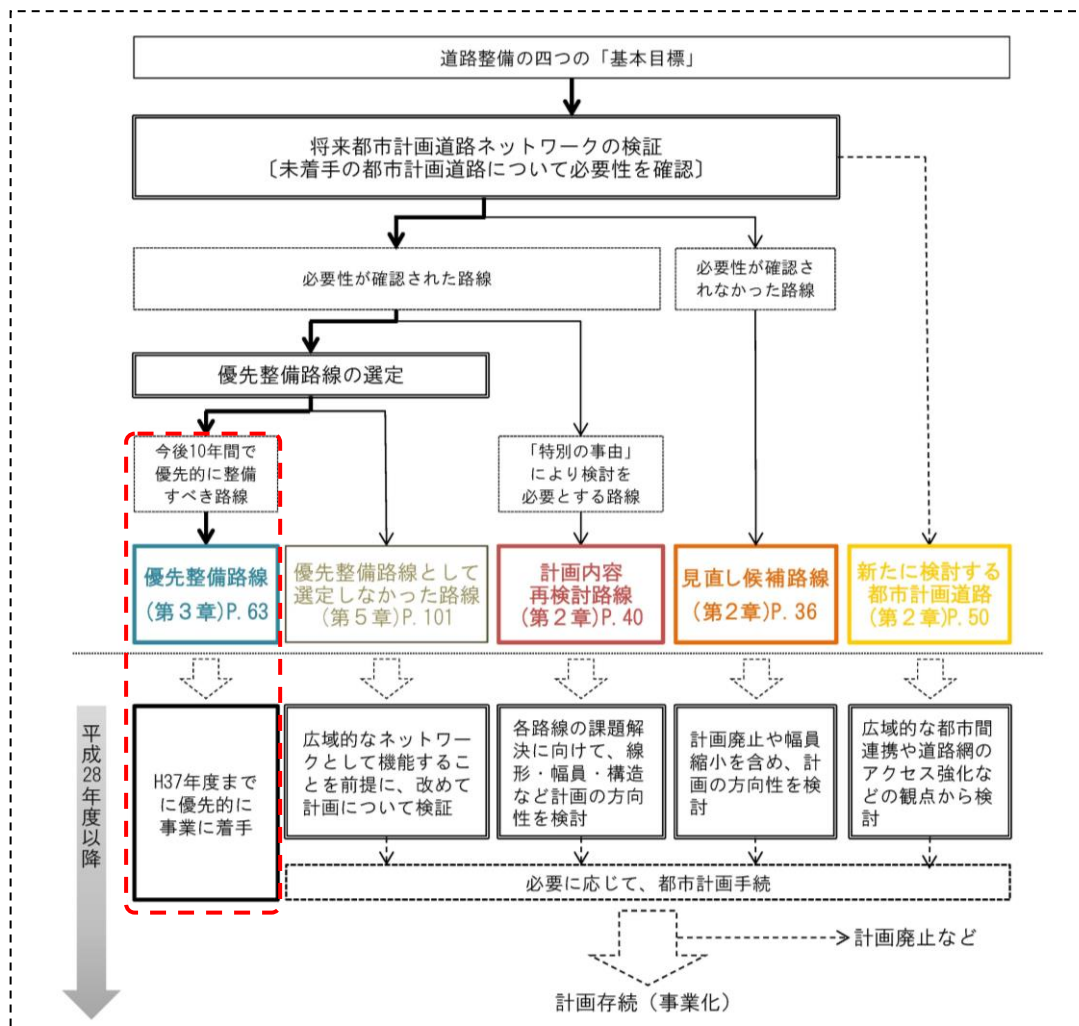


図2 東京都における都市計画道路の整備方針の検討の流れ
(東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）平成28年3月)

2) 財政資源と整備優先性による選択と集中への取組

大阪府においては、限られた公共投資可能額をできるだけ有効に活用し、効率的・効果的に都市計画道路を整備する必要があることから、対象路線の整備優先度と概算整備費用から現在の投資余力を前提として、概ね 30 年以内に整備に着手できるかどうかの目途について評価している。

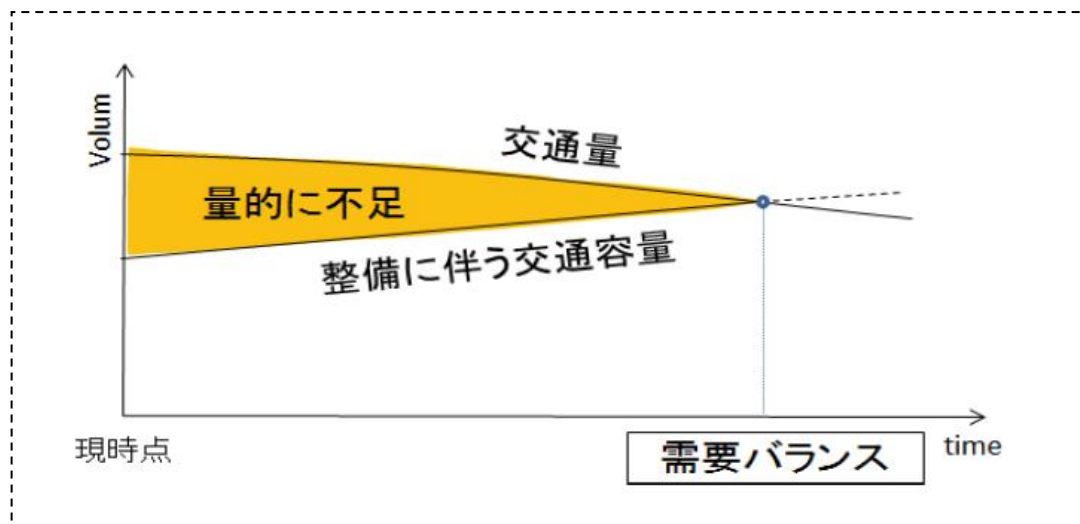


図3 実現性の期間の考え方

2. 見直しの課題と対応策の取組事例

(1) 地方公共団体が抱える見直しの課題

(ア) 都道府県の見直し実施状況

未着手路線を有する市区町村においては、都道府県道等の見直しを都道府県が自ら実施している地域は、市区町村の見直し実施の割合が高い傾向にある。

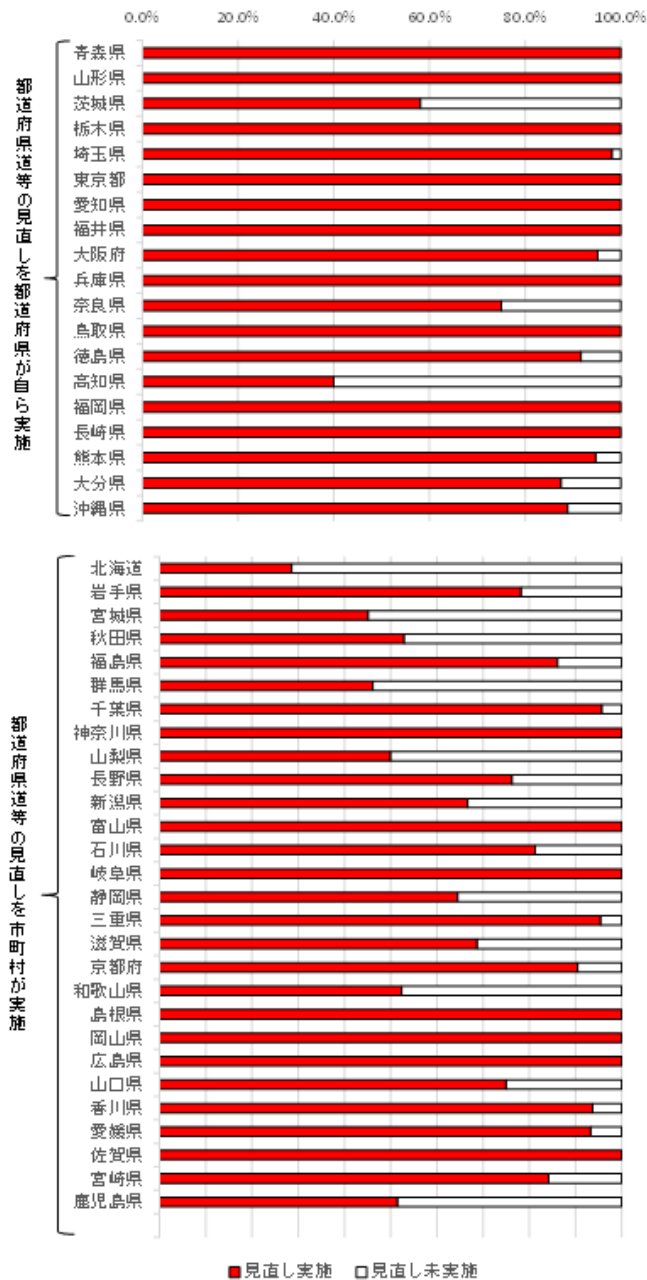


図4 未着手都市計画道路(幹線街路)を有する市区町村の見直し実施状況
(国土交通省調査：H29.3速報値)

(イ) 見直しの課題

- 都市計画道路の変更・廃止等の見直しを行う際の主な課題は、「関係主体との調整」や、「地元との合意形成」が多い。
- その他、特に人口規模の小さな市町村では、見直しの具体的な進め方の情報不足や、見直しのための人員の確保が課題となる場合がある。

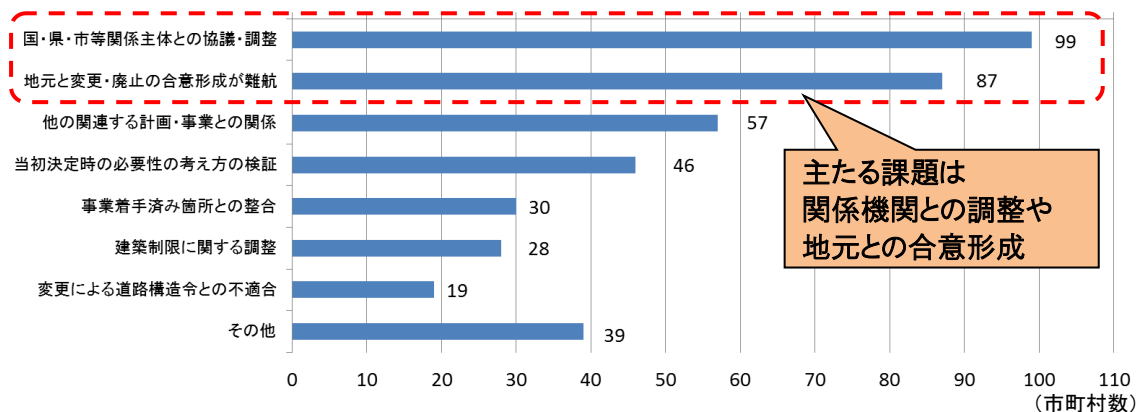


図5 地方公共団体が抱える見直しの課題 (H29 国土交通省調査)

その他については、これまで見直しを未実施である市町村は具体的な進め方に関する情報が蓄積・共有されていないことや、人口規模の小さい市町村においては、公共事業全般を少人数の担当者で行っており見直しを行う体制の確保が難しい場合がある等の課題が存在する。

(2) 見直し課題への対応策と取組事例

(ア) 課題と対応策の傾向

- 国・県・市等関係主体との協議・調整に関する課題に対しては、都道府県と市町村が共同で見直し作業を実施することや、定期的な情報交換を行って対応している事例が多い。
- 地元との変更・廃止の合意形成に関する課題に対しては、地元との意見交換や情報提供に資する場を積極的に開催して対応している事例が多い。
- 他の関連する計画・事業との関係に関する課題に対しては、様々な対応の方法が見られるが、見直しガイドラインの評価基準を参考に必要性の評価を行って対応したり、都道府県と市町村が共同で見直し作業を実施したりして対応している事例が見られる。
- 都市計画の当初決定時の必要性の考え方の検証を求められるといった課題には、見直しガイドラインの評価基準を参考に必要性の評価を行って対応している事例が多い。

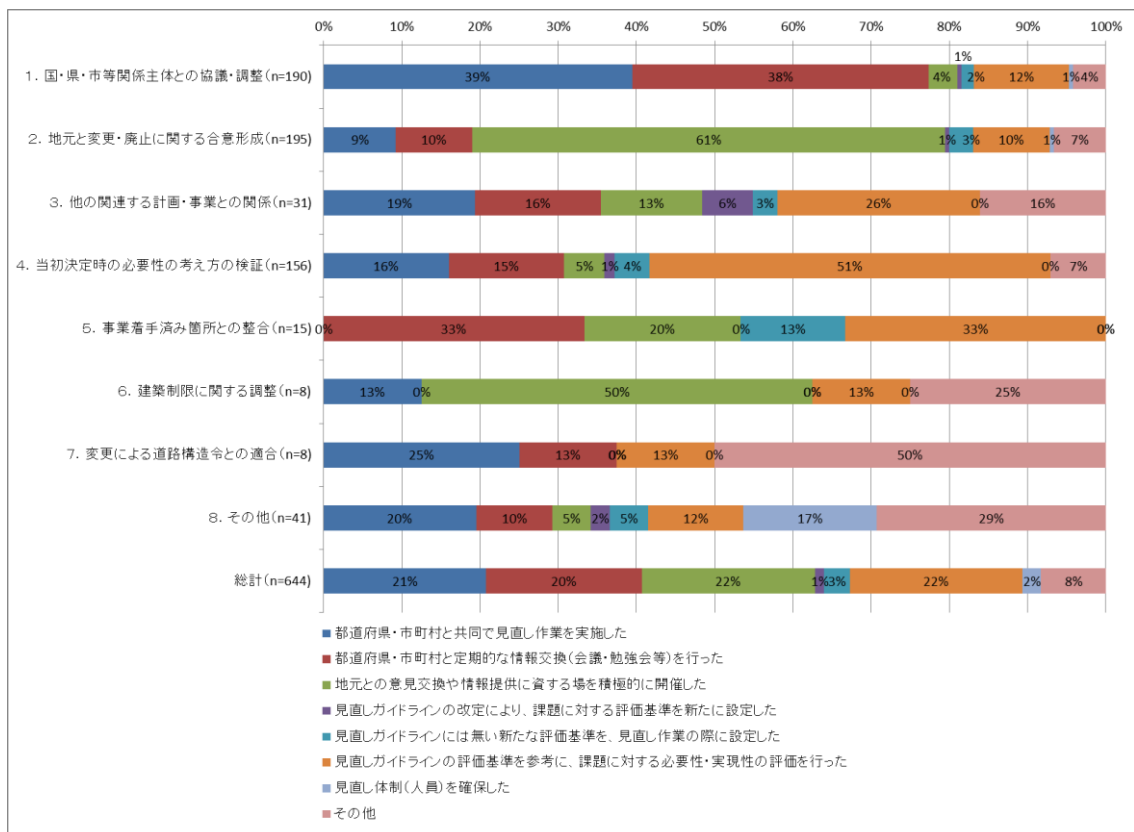


図6 見直しの課題と対応策の傾向 (H29 国土交通省調査)

(イ)「国・県・市等関係主体との協議・調整」への対応策と取組事例

○都道府県・市町村と共同で見直し作業を実施することのほか、市町村の主体的な取組を促進する取組として、市町村に対し都道府県が指導・助言を行うことや、他の地方公共団体における先行的な取組を共有することなど、見直しに必要な視点・内容や、効率的に進める方法の共有を行っている事例がある。

1) 都道府県の積極的な関与

青森県では、概ね10年で定期的に見直しを行うこととしているが、5年ごとに行われる基礎調査の結果等により適宜見直しを行うよう市町村に積極的に働きかけており、平成23年度までに全市町村で見直しが完了している。さらに現在、2回目の見直し実施中である。

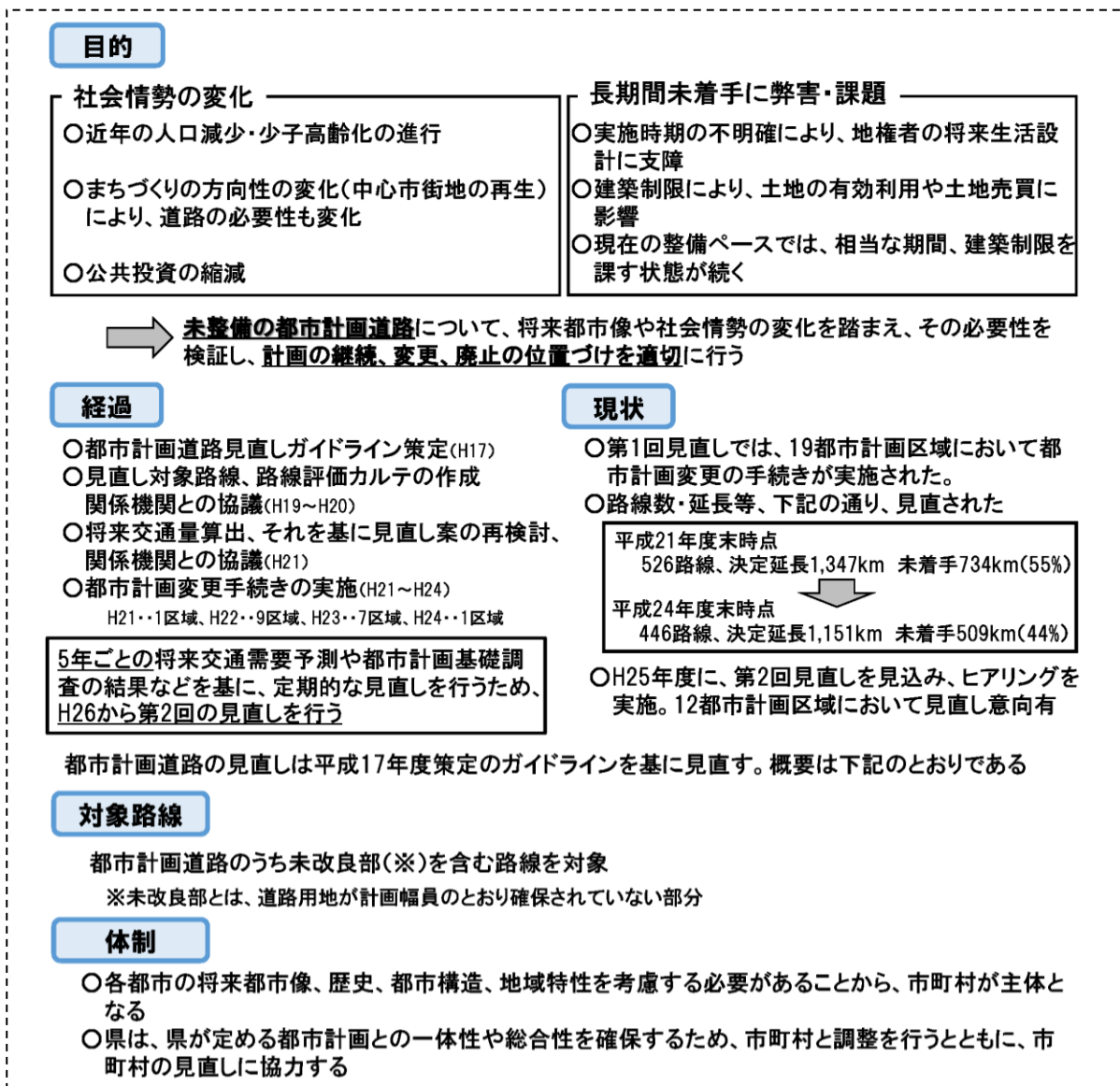


図7 都市計画道路見直しに係る資料作成参考資料

2) 定期的な会議や勉強会の実施

鳥取県では、毎年、都市計画担当者会議を開催し、市町村同士の進捗状況や課題の共有を図っている。

また、見直しガイドラインの策定に当たっては、市町村と勉強会を開催し、評価項目などについて意見交換を行い決定している。

平成29年度鳥取県市町村都市計画担当者会議 次第

日時：平成29年7月19日（水）

午後1時00分～午後3時00分

場所：中部総合事務所B棟2階第201会議室

1 開会

2 議事

1) 国・県の施策や取組状況等について《情報提供》

- ◆ 都市政策の最近の動きについて（技術企画課）
- ◆ 都市計画法等の改正について（技術企画課）
- ◆ 都市計画基礎調査の実施について [お知らせとお願い]（技術企画課）
- ◆ 特集！立地適正化計画（住まいまちづくり課）
 - ・ 立地適正化計画の目的・意義は？
 - ・ 立地適正化計画の作り方・事例
 - ・ 立地適正化計画を使う（補助事業の活用）

2) 提案議題に関する意見交換

- ◆ 都市計画道路の見直しに伴う後退土地への対応について（湯梨浜町）
- ◆ 都市計画道路見直しの進捗状況について（技術企画課）

3) フリートーク

3 閉会

図8 都市計画担当者会議次第

都市計画道路の見直しについて

○ 各市町村の都市計画道路の見直しの取組状況を教えてください。

【背景】

近年、急速に進む人口減少や少子高齢化、更にはこれに伴う市街地拡大の収束など都市計画道路をとりまく社会情勢は大きく変化してきており、また、このような中、全国では都市計画道路の計画決定に伴い、個人の所有地に一定の建築制限等が課せられることなどから長期未着手路線の都市計画決定（建築不許可を不服とするもの）に対する訴訟も起きている状況にある。

本県においても計画決定後、長期未着手のままとなっている都市計画道路は多数あり、各事業主体において都市計画道路の存続、廃止を踏まえた見直しが急務となっている。

【経過】

- ▶ 鳥取県都市計画道路見直しガイドラインの策定及び改訂

都市計画道路の見直しを行うにあたり、望ましい都市計画道路網を検討し、路線ごとの画の「必要性」「実現性」を総合的に判断して、見直し対象となる路線を抽出するためのガイドラインを策定（平成21年3月）し、平成27年3月には一部改訂を行った。

- ▶ 平成27年3月には、改めて各事務所及び市町村に対して都市計画道路の見直しを行っていただくよう通知。（ガイドラインに基づいて、機械的に評価した一覧表を併せて参考送付）

【見直し作業の状況】

平成26年度

<鳥取市> 1路線3箇所を廃止。1路線について存続の方針を決定。

平成27年度

<中部県土> 1路線の一部区間を廃止。

平成28年度

<米子市> 旧市内路線について、市独自評価を加えた存廃方針の整理 >順次地元説明整備に長期間を要する路線を定め建築制限を緩和する方針を決定

<琴浦町> 2路線を廃止。

<中部県土> 2路線の一部又は全部区間を廃止。

平成29年度（予定）

<西部県土> 2路線の一部区間の廃止予定。

都市計画道路の区域では将来の円滑な整備のため、一定の建築行為を制限

◆許可不要の行為

- ・ 2階建て以下で、地下部分のない木造建築物の改築又は移転
- ・ 非常災害のための応急措置 など

◆許可の条件（必ず許可）

建築物が簡易な構造で、かつ、容易に移転・除却が可能なもの。
（2階以下の木造建築物など）

◆必ず許可される条件に該当しない場合の許可の可否は、許可権者である市町村が判断

◆建築不許可に対する訴訟

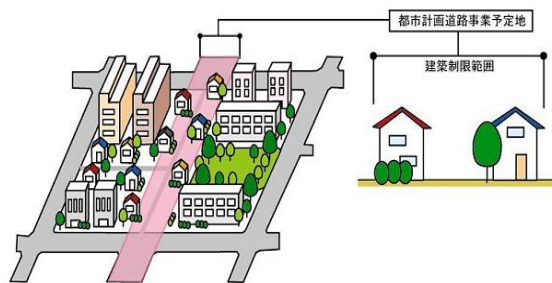


図9 都市計画担当者会議資料

神奈川県では、市町の主体性を尊重した見直しが円滑に進むよう、県と市町の連絡調整会議を開催し、先行事例を紹介しながら意見交換等を行った。

表 2 都市計画道路見直しに係る連絡調整会議の実施状況

年度	会議名称	議題
23	平成 23 年度都市計画道路見直しに係る連絡調整会議	(1) 県内の都市計画道路見直し状況 (2) 都市計画道路見直しに関する意見交換
24	平成 24 年度都市計画道路見直しに係る連絡調整会議	(1) 県内の都市計画道路見直し状況 (2) 都市計画道路見直しの結果公表に至るまでのスケジュール
25	平成 25 年度都市計画道路見直しに係る連絡調整会議	(1) 県内の都市計画道路見直し状況 (2) 都市計画道路見直しに関する意見交換

3) 見直し促進を図るための事務連絡等の文書の発出

埼玉県では、年に1回、県内市町に都市計画道路の整備状況や見直しの状況を調査している。

都 計 第 4 0 9 号
平成29年11月 8日

関係市町都市計画主管課長 様

埼玉県都市整備部都市計画課長
(公 印 省 略)

平成29年度都市計画現況調査に係る「道路基本調書」の作成について(依頼)

県の都市計画行政につきまして、日頃格別の御協力をいただき、厚くお礼申し上げます。
さて、「道路基本調書」の作成については、例年、都市計画現況調査の補足資料として作成をお願いしているところです。

本年は、都市計画現況調査に先立って依頼することとしましたので、お忙しいところ誠に恐縮ですが、下記及び別紙作成要領等のとおり回答していただきますようお願いいたします。

記

1 道路基本調書の作成

別添で昨年度版の道路基本調書(Excelデータファイル)と作成要領をお送りいたしますので、該当するシート内のデータを平成29年3月31日時点に更新し、提出してください。

※昨年データからの変更が無い場合でも、提出願います。

2 調査時点

調査時点は平成29年3月31日現在とします。

3 提出物

道路基本調書

※ファイル内の該当するシート名を電子メール本文に記載のうえ提出してください。

4 提出期限

平成29年11月30日(木)

5 提出先

都市計画課施設計画担当

※ 電子メールの件名および道路基本調書のファイル名は、『【市町村番号 ○○市(町)】道路基本調書』としてください。

図 10 都市計画現況調査依頼文書

(ウ) 「地元と変更・廃止の合意形成が難航」への対応策と取組事例

○地元との意見交換や情報提供に資する場を積極的に開催し、合意形成を図っている事例がある。

1) 自治会単位での説明会の開催

亀岡市では、廃止を検討していた都市計画道路の存在する自治会単位で説明を行い、地元との合意形成に努め、複数路線を廃止している。

平成25年3月1日発行

◆都市計画のお知らせ◆

—都市計画道路網の見直し(原案)について—

長期間未整備のままとなっている都市計画道路を対象に、計画の見直しに向けた「都市計画道路の変更(原案)説明会」を次のとおり開催します。多くの皆さまのご理解とご出席をお願いします。

平成25年 **3月22日(金) 19時30分～21時00分** **場所はいずれも**
3月23日(土) 10時00分～11時30分 **市役所1階市民ホール**
3月24日(日) 13時30分～15時00分

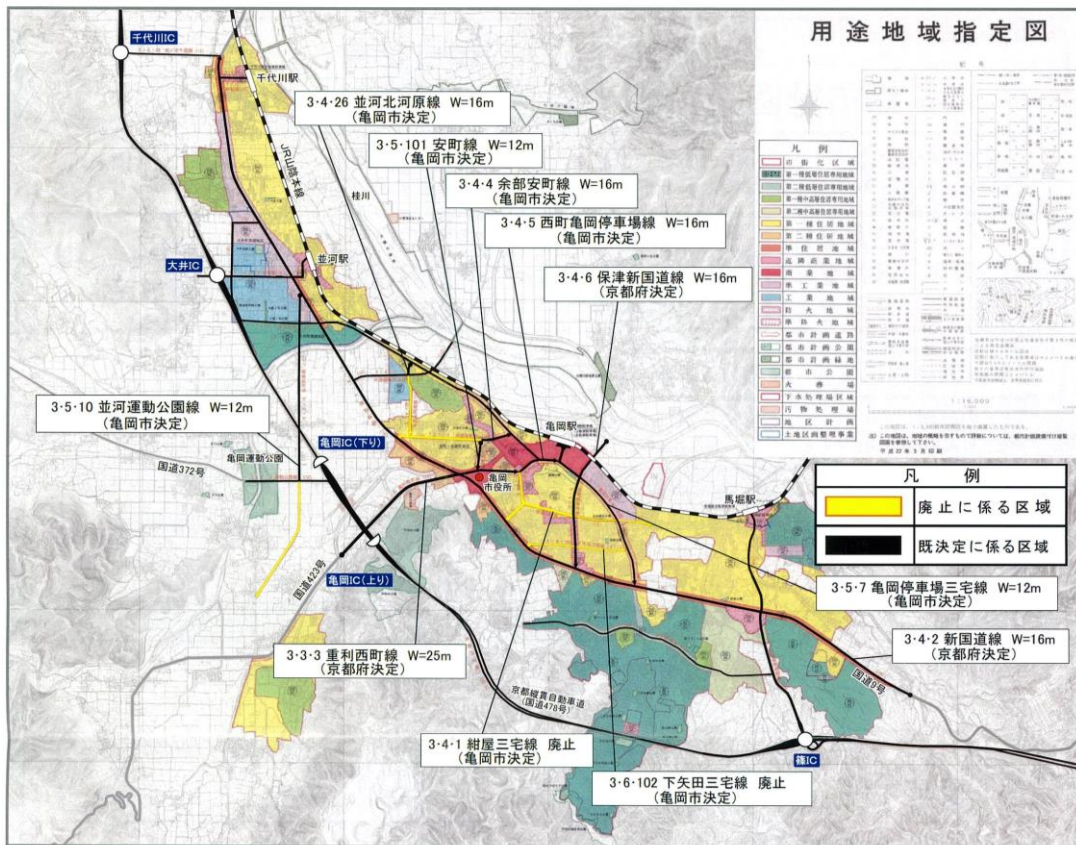
都市計画道路の変更(原案)の概要 位置については、裏面位置図をご覧ください。

以下の路線について、起点部や終点部の短縮等の変更や路線の廃止を行います。
※都市計画を変更・廃止するものであり、現在の道路はこれまで通り利用できます。(現道を廃止するものではありません。)

	路線名	延長(L)及び幅員(W)	変更概要
■路線の廃止			
廃止	3-4-1 紺屋三宅線	L=約1,520m W=16m	・全線廃止
廃止	3-6-102 下矢田三宅線	L=約1,000m W=8m	・全線廃止
■起点部または終点部の廃止(路線の短縮)			
変更案	3-4-4 余部安町線	L=約290m W=16m	・起点部(約820m)の廃止 (余部町天神又～安町中島)
現行	3-4-4 余部安町線	L=約1,110m W=16m	
変更案	3-4-5 西町亀岡停車場線	L=約430m W=16m	・起点部(約300m)の廃止 (紺屋町～西町) ・路線の名称変更
現行	3-4-5 紺屋亀岡停車場線	L=約730m W=16m	
変更案	3-5-10 並河運動公園線	L=約1,920m W=12m	・終点部(約1,260m)の廃止 (曾我部町穴太出井～曾我部町西条上千代) ・路線の名称変更
現行	3-5-10 並河西条線	L=約3,180m W=12m	
変更案	3-4-26 並河北河原線	L=約110m W=16m	・終点部(約600m)の廃止 (大井町並河坂井～余部町天神又) ・路線の名称変更
現行	3-4-26 余部北河原線	L=約710m W=16m	
■接続する路線の廃止に伴う隅切りの廃止			
変更案	3-3-3 重利西町線	L=約2,000m W=25m	・3-4-5紺屋亀岡停車場線の変更に伴う終点部の区域の変更(隅切りの廃止)
変更案	3-5-101 安町線	L=約280m W=12m	・3-4-4余部安町線の変更に伴う起点部の区域の変更(隅切りの廃止)
■交差箇所数の変更 <small>※都市計画上交差している上記の都市計画道路の廃止・変更に伴うもので、路線自体の変更はありません。</small>			
変更案	3-4-2 新国道線	L=約10,150m W=16m	・幹線街路との平面交差箇所の変更(3箇所減)
変更案	3-4-6 保津新国道線	L=約1,400m W=16m	・幹線街路との平面交差箇所の変更(2箇所減)
変更案	3-5-7 亀岡停車場三宅線	L=約1,630m W=12m	・幹線街路との平面交差箇所の変更(2箇所減)

問 い 合 わ せ 先 わかりにくい点、ご質問などについて、お気軽にお問い合わせください。
 亀岡市 まちづくり推進部 都市計画課 計画係 TEL (0771)-25-5040 (内線3312)

図 11 市民説明会資料(1/2)



都市計画道路見直しの背景

昨年11月に改定した「亀岡市都市計画マスタープラン」に基づき、長期間未整備となっている都市計画道路について、社会経済情勢の変化などを踏まえた見直しが必要

背景1：将来人口・交通量の見通しの変化

背景2：まちづくりへの価値観の変化

背景3：公共投資の重点化（財政的制約）

見直しの目的

社会経済情勢の変化等を踏まえ、都市計画道路網の構築と効率的な道路整備を推進するため、**長期間未整備となっている都市計画道路を見直します。**

都市計画変更の手続き

◆京都市決定◆

新国道路線・重利西町線・保津新国道路線

都市計画原案の作成・・・亀岡市が原案を作成します。

説明会・・・説明会を開き原案を説明し、皆さんの意見をお聞かせします。

都市計画公聴会・・・公聴会を開き、皆さんの意見をさらに反映させます。

亀岡市都市計画審議会・・・計画案と説明会・公聴会で出された意見の要旨が審議会で検討されます。

都市計画案の作成・・・市の都市計画審議会の審議内容や説明会で出された意見などを踏まえ、京都市知事が計画案を作成します。

案の縦覧・意見書の提出・・・練り上げられた案は、2週間皆さんに縦覧されます。この期間中、住民及び利害関係者は、京都市知事に意見書を提出することができます。

京都市都市計画審議会・・・都市計画案と意見書の要旨が審議会で検討されます。

国土交通大臣の同意・・・正式に決定する前に、国土交通大臣の同意が必要です。

都市計画決定告示・・・都市計画の変更内容は、正式に決定されます。

◆亀岡市決定◆

紺屋三宅線・下矢田三宅線・余部安町線 西町亀岡停車場線・並河運動公園線 並河北河原線・安町線・亀岡停車場三宅線

都市計画原案の作成・・・亀岡市が原案を作成します。

説明会・・・説明会を開き原案を説明し、皆さんの意見をお聞かせします。

都市計画公聴会・・・公聴会を開き、皆さんの意見をさらに反映させます。

都市計画案の作成・・・説明会で出された意見などを踏まえ、計画案を作成します。

案の縦覧・意見書の提出・・・練り上げられた案は、2週間皆さんに縦覧されます。この期間中、住民及び利害関係者は、亀岡市長に意見書を提出することができます。

亀岡市都市計画審議会・・・都市計画案と意見書の要旨が審議会で検討されます。

京都市知事と協議・・・正式に決定する前に、京都市知事との協議が必要です。

都市計画決定告示・・・都市計画の変更内容は、正式に決定されます。

《都市計画道路とは？》

まちを計画的に整備するために「まちの骨格となる道路」として将来整備する位置や区域をあらかじめ決めておく制度です。都市計画道路の予定区域には、都市計画法による建築制限が課されます。

図 12 市民説明会資料（2 / 2）

2) 必要性の検証内容や課題等の地元説明による対応

湖南省では、必要性低下の実態や、実現を困難にしている課題の有無について、地元へ説明して理解を求めた結果、複数路線を変更・廃止している。

1. 見直しの背景と目的

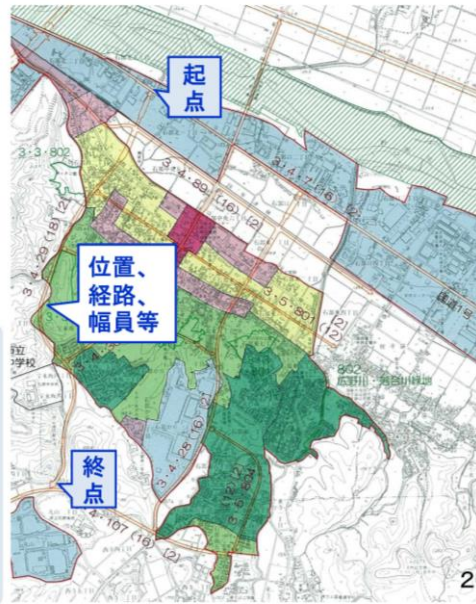
(1) 都市計画道路とは

- ・良好な都市環境と円滑な交通環境を実現するための骨格的な道路網
- ・都市計画法に基づき、あらかじめ位置、経路、幅員等を定める
- ・湖南省では23路線の都市計画道路を決定済

(2) 見直しの背景

～社会情勢の変化～

- 今後の道路整備における基本的な制約的背景
 - I 人口減少時代への突入
 - II 超高齢社会の到来
 - III 厳しい自然環境と自然災害の頻発
 - IV 地球温暖化への対応
 - V 公共投資への厳しい制約
- 新たな価値を創造する上で配慮すべき背景
 - VI 広域的な交流による地域活力の向上
 - VII 自動車依存型社会からの脱却
 - VIII 道路に対する価値観の多様化
 - IX 公共空間の質的向上



(3) 計画見直しの背景と目的

■今後の道路整備

- ・真に必要な道路整備を見極める
- ・「造る時代」から「造ってきたものを活かす時代」へ

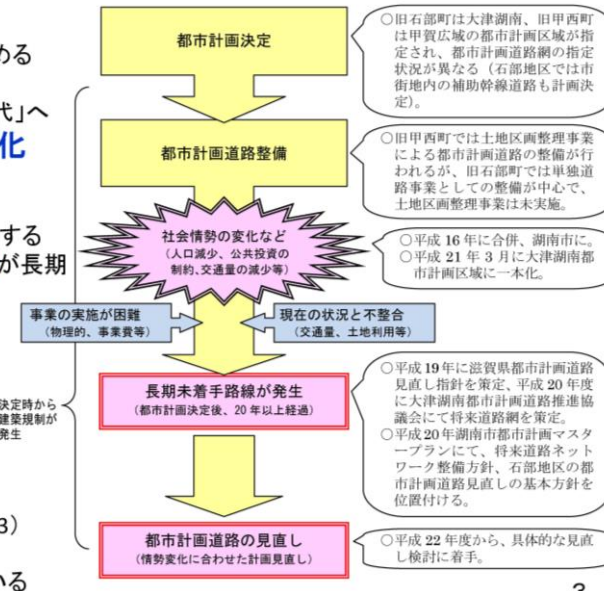
■計画決定時からの変化

- ・社会情勢の変化
- ・今後、整備する場合でも長期間を必要とする
- ・建築規制(都市計画法53条)が長期間に及ぶ

見直しが必要

■県内の状況

- ・「滋賀県都市計画道路見直し指針」を策定(H19.3)
- ・草津市、野洲市などで見直し作業が進められている



3

図 13 住民説明会資料 (抜粋)

(エ) 「他の関連する計画・事業との関係」への対応策と取組事例

○地区計画や土地区画整理事業、防災計画など、関連計画の変更・廃止に併せて都市計画道路の必要性や実現性を十分に精査している事例がある。

1) 地区計画の同時指定による対応

豊川市では、見直し対象としていた路線が市の観光拠点に位置していたことから、自動車交通量や歩行者動線といった観点からの必要性を検証するとともに、観光地としての道路のあり方の検討をして、景観に配慮した整備方針及び地区計画を同時指定し、沿道部（商店街）の活性化を目的とした景観整備等を位置付け、まちづくり交付金を活用した現道整備にシフトすることで地域の理解を得られた結果、当該路線を廃止と位置づけた。

▶ 都市計画道路の見直し(地区計画)

○都市計画道路の廃止と同時に沿道部の地区計画を決定

位置		豊川市門前町、西本町、旭町、豊川栄町及び豊川西町の各一部				
面積		約1.0ha				
区域の整備・開発及び保全の方針	地区計画の目標	本区域は、豊川市の中心市街地に位置し、市道稲荷通線（表参道）が東西に貫いており、また、豊川稲荷の門前町として栄えてきた観光商業地であることから、魅力ある商業環境や街並みを整え、来訪者や生活者のために歩行環境を整備することなどが課題となっている。 そこで、「商業地としての活気と表参道としての風格が感じられる和風の街並み形成」を目標とした土地利用や建築物の立地を誘導しながら、より良い商業観光地の形成を図るものとする。				
	土地利用の方針	門前町らしい活気ある商業空間を形成する土地利用を図る。				
	地区施設の方針	市道稲荷通線は、豊川稲荷参拝客の主要動線であるため、歩行者を優先し、バリアフリーに努め、かつ、表参道らしさに配慮した景観整備を行い、その維持・保全に努める。				
地区整備計画	建築物等の方針	門前町らしい和風の街並みを創出するため、建築物等の用途の制限及び建築物の高さの最高限度を定め、商業空間の形成とその維持・保全を図る。				
	地区施設及び規模	道路	名称	幅員	延長	配置
			稲荷通線	5～11m	約211m	計画図表示のとおり
建築物等に関する事項	建築物等の用途の制限	次に掲げる建築物は建築することができない。 1) 個室付浴場業に係る公衆浴場その他これに類するもの 2) 倉庫業を営む倉庫				
	建築物の高さの最高限度	建築物の高さの最高限度は12mとする。				

図14 地区計画と併せた都市計画道路の見直し事例（1/3）

▶ 都市計画道路の見直し後のまちづくりの状況

まちづくり交付金を活用した見直し後の現道整備 高質空間形成施設（市道稲荷通線）

○内容：交流人口を増加させるため、地区計画の方針である「表参道らしさに配慮した景観整備を行う」に従い、豊川稲荷の表参道となっている市道稲荷通線のカラー舗装化を行う。

- 規模：L=283m、W=6~10m
- 交付期間内事業期間：H19
- 交付対象事業費：27百万円
- 事業内容：カラー舗装工事等



従前の市道稲荷通線



整備後の市道稲荷通線

▶ 都市計画道路の見直し後のまちづくりの状況

見直し後の道路を活用したイベントの開催

○内容：都市計画道路の見直し後、景観整備された道路を活用し、イベントを定期開催。イベント時は車両通行止めの措置を取り、道路全体をイベント会場として活用。



図 15 地区計画と併せた都市計画道路の見直し事例（2 / 3）

▶ 都市計画道路の見直し後のまちづくりの状況

見直し後の道路を活用したイベントの開催



▶ 都市計画道路の見直し後のまちづくりの状況

見直し後の現道の沿線における景観整備事業

○内容：地区計画区域内におけるファサードの建築で、整備基準を満たし、かつ景観協議会の推薦を受けたものに補助金を交付。

- (補助率及び補助限度額)
- ・補助率=1/2以内
 - ・補助限度額=150万円



竣工



施工前



イメージ図



ワークショップ

図 16 地区計画と併せた都市計画道路の見直し事例 (3 / 3)

2) 土地区画整理事業の廃止に伴う代替案の検討による対応

徳之島町では、長期間未着手となっていた土地区画整理事業計画地内の都市計画道路の事業化が困難と判断し、代替案を検討した結果、土地区画整理事業の廃止と併せて1路線を廃止とした。

理 由 書

徳之島都市計画道路 3・5・3号山手通り線については、昭和46年9月1日、市街地の発展及び交通需要への対処を目的として、当初決定を行い、その後の変更を経て、現在、延長約L=1,350m区間を都市計画決定しているところである。

当該道路を含む亀津地区については、住宅の老朽化や過密化、生活道路等の基盤整備が未整備であるため、徳之島都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において、土地区画整理事業等の都市基盤整備を進め、「都市機能の向上と良好な住環境の改善」を図ることと位置づけられている。

このため、亀津第一土地区画整理事業に併せて、当該道路の整備を行うこととしていた。

しかしながら、昨今の少子高齢化、急激な社会情勢の変化や今後の見通しなどを踏まえ、施策の検証等を行った結果、今後、限られた財政状況の中で効率的・効果的に施策を展開するために、土地区画整理事業によるまちづくりから、生活道路の一部拡幅や歩道整備、公共用地を利用した公園整備など、既存ストックを有効活用したまちづくりに転換し、引き続きまちづくりの目標である「都市機能の向上と良好な住環境の改善」に取り組むこととしたところである。

なお、この取り組みについては、新たな「徳之島町都市計画マスタープラン」において位置づけられたところであり、今後も、まちづくりの目標を実現するため、地区計画の活用や建物の建替え等に合わせた公共用地の確保などの必要な方策について、引き続き検討していくこととしている。

このようなことから、徳之島都市計画道路3・5・3号山手通り線を廃止するものである。

変 更 対 照 表

分	種別	名称		位置		区域		構造			備考	
		番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員の数		地表式の区間における鉄道等との交差の構造
前	都市幹線道路	3・5・3	山手通り線	徳之島町大字亀津字混岸	徳之島町大字亀津字新里新町	徳之島町大字亀津字上当	1,350m	地表式		12m	幹線道路と平面交差3箇所	
後			廃止									

「区間については、計画図表示のとおり」

図 17 土地区画整理事業廃止に伴う都市計画道路の見直し事例

3) 新たな防災計画の進捗と連動した見直し

陸前高田市では、新たな防災計画の進捗による道路ネットワークの再検証により、一部区間の廃止及び延伸を決定した。

変更理由書（3・3・13号曲松中和野線）

陸前高田市の市街地は、平成23年3月11日の東日本大震災津波により壊滅的な被害を受けており、同市では陸前高田市震災復興計画に基づき、復興まちづくりに取り組んでいるところである。

陸前高田都市計画道路3・3・13号裏田中和野線は、津波等が発生した際に、円滑に高台への避難が可能となることを主な目的として整備するものであり、平成25年2月に都市計画決定したものである。

本路線は高田地区被災市街地復興土地区画整理事業のかさ上げ部を起点とし、高台の市道高畑相川線（農免道路）を終点とするものであったが、以下の2点について変更が必要となった。

まず、道路ネットワークの見直しの中で、西和野山苗代線から県道38号大船渡広田陸前高田線までつながる（仮称）高田米崎間道路を整備する方針が決まり、防災的に重要な高台間をむすぶ主要な動線は西和野山苗代線及び高田米崎間道路が担うこととなった。その結果、西和野山苗代線から市道高畑相川線の区間の平常時・非常時の予想交通量が見込めなくなったことから、当該区間の都市計画を廃止する。

また、震災後に再整備の検討が行われていた国道45号について、計画がかたまったことから、国道45号まで南側に延伸する。

以上の2点を踏まえ、区間にあわせて名称も変更し、陸前高田都市計画道路3・3・13号曲松中和野線とするものである。

図18 新たな防災計画の進捗と連動した見直し事例（1/2）

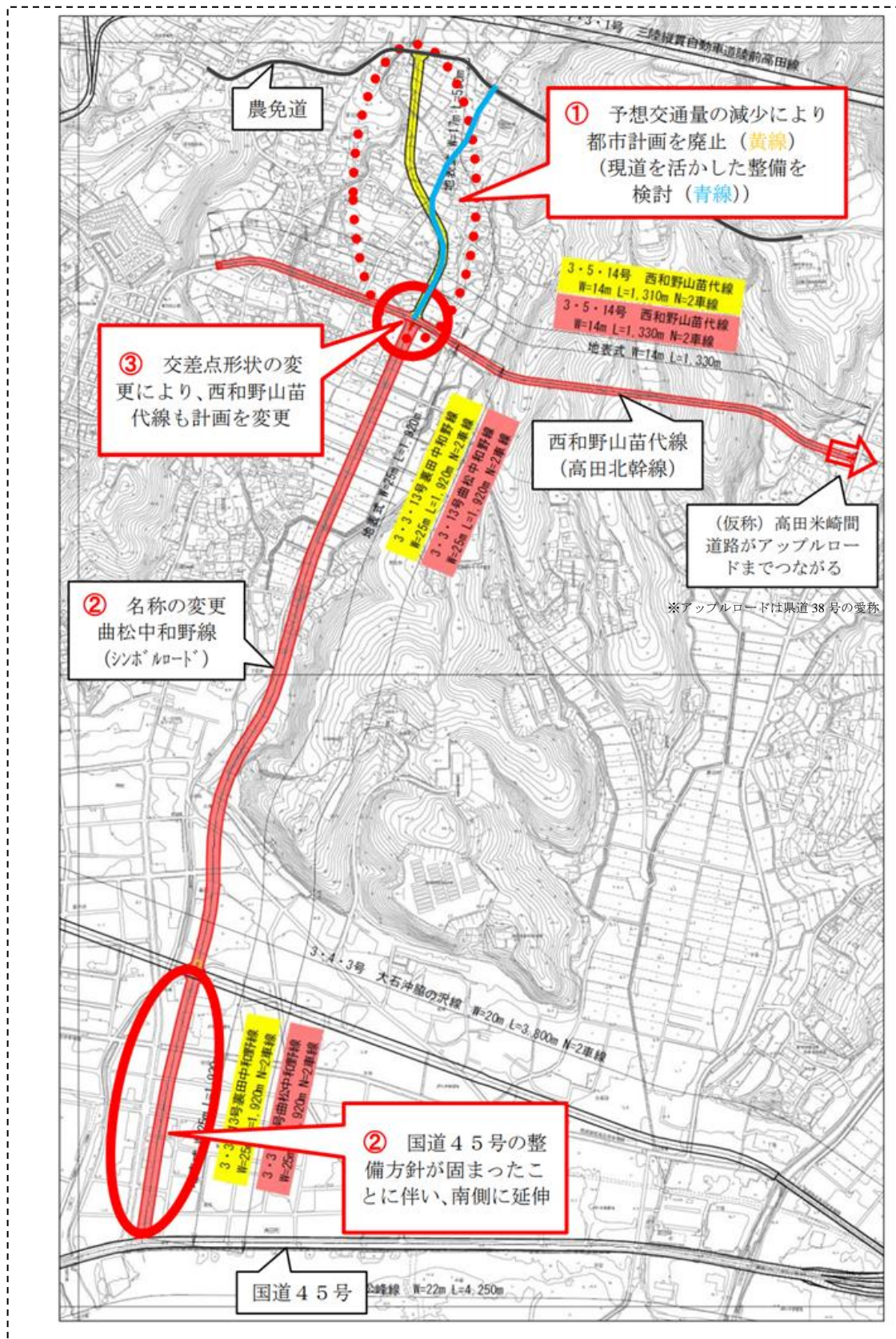


図 19 新たな防災計画の進捗と連動した見直し事例（2 / 2）

4) その他関連計画と連携した見直し

津久見市では、未着手となっている鉄道と立体交差する都市計画道路について、踏切付近の事故危険箇所を早期に解消する等の観点から、新たに幹線道路を計画するなど、ネットワークの見直しを図った。

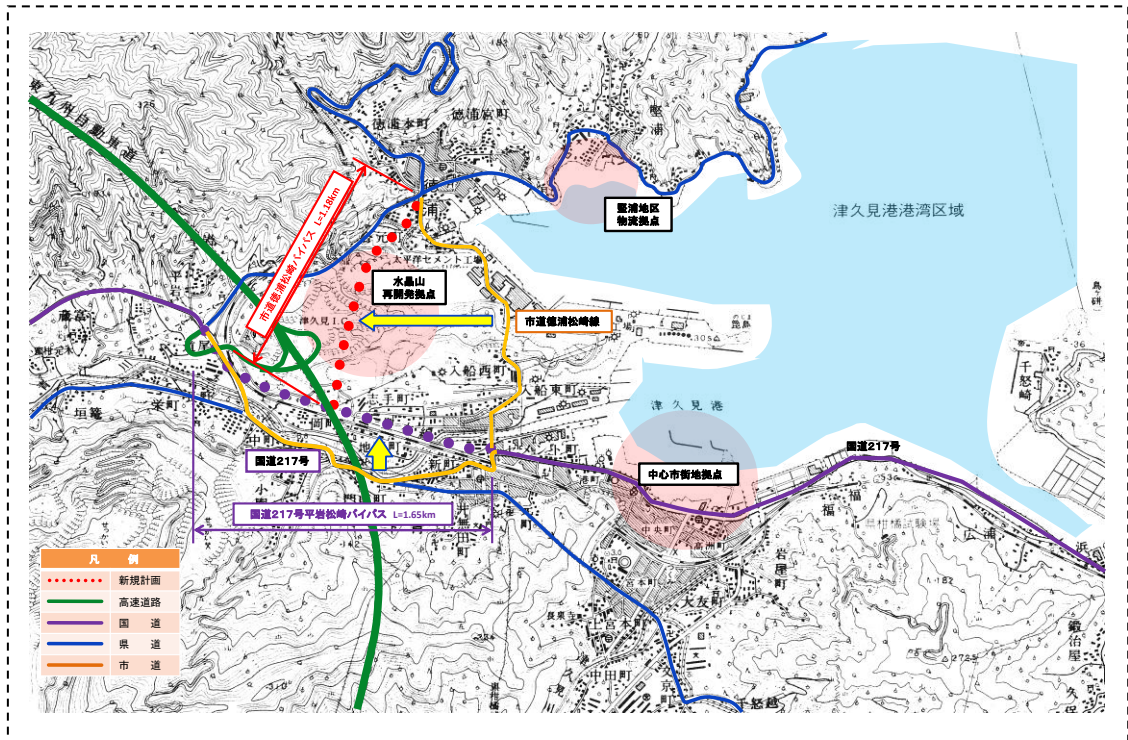


図 20 他の関連計画と連携した見直し事例

(オ) 「当初決定時の必要性の考え方の検証」への対応策と取組事例

○都市計画の当初決定から相当期間が経っている未整備路線については、都市計画決定時と現在の道路の機能を比較し、評価を行っている事例や、地域特性を考慮し評価項目を追加している事例がある。

1) 長期未着手路線への対応

富岡市では、計画決定から20年程度経過している路線について、交通量の低下など必要性の低下について課題の有無を検討し、平成24・25年度の見直し検討で全線廃止候補を1路線、廃止区間を含む変更候補を4路線、位置づけた。

3・4・3 小沢別保線			区間番号：③	道路種別：都市幹線街路	
番号	評価項目 (道路の機能)	重み	都市計画決定時(S44)と現在の比較について	変化	ポイント
1	自動車の通行機能	1	都市計画決定時、現在とも混雑度が高く走行性が低い状況は変わらない。しかし通過交通率は、都市計画決定時は高かったが、現在はそれほど高くない状況となっている。また道路の役割も主要幹線街路から都市幹線街路に変化した。したがって、自動車の通行機能上の必要性は下がっている。	↓	-2
2	人、自転車の通行機能	2	都市計画決定時、現在ともほとんどの区間は用途地域外に位置しているが、一部区間は住居系用途地域内に位置している。また一部区間が通学路に指定されており、通学者の安全性に配慮が求められる。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が高い状況は変わらない。	→	0
3	沿道利用機能	1	都市計画決定時、現在とも沿道には集客施設の立地はなく、用途地域外に位置している。したがって、沿道利用機能上の必要性が低い状況は変わらない。	→	0
4	アクセス・連携機能	2	都市計画決定時、現在とも主要地方道前橋安中富岡線を沿った計画路線であり、本市と安中市方面を連絡する役割を有している。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が高い状況は変わらない。	→	0
5	都市環境機能	1	都市計画決定時、現在ともまちづくり計画や景観計画上の位置付けはない。したがって、都市環境機能上の必要性が低い状況は変わらない。	→	0
6	避難・救援機能	2	都市計画決定時は緊急輸送道路の位置付けはなかったが、現在は地域防災計画で緊急輸送道路に位置付けられている。したがって、避難・救援機能上の必要性は上がっている。	↑	2
7	災害防止機能	1	都市計画決定時、現在とも計画幅員15m以上で災害防止機能を有しているが、用途地域外に位置している。したがって、災害防止機能上の必要性が低い状況は変わらない。	→	0
8	公共交通のための導入空間	1	都市計画決定時、現在ともバスルートとして指定されている。したがって、公共交通のための導入空間としての必要性が高い状況は変わらない。	→	0
9	供給処理・通信情報施設の空間	1	都市計画決定時には一部区間の幹線管渠の設置が想定されており、現在ではその一部区間で幹線管渠が設置されている。したがって、供給処理施設の空間としての必要性が高い状況は変わらない。	→	0
10	道路付属物のための空間	1	都市計画決定時、現在とも交差点密度が高いので標識等の道路付属物を収容する必要がある。しかしながら、サイン計画がないことや交通状況、沿道状況を考慮すると道路付属物の整備が期待されていない。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。	→	0
11	都市構造・土地利用の誘導形成	1	都市計画決定時は広域都市軸として位置付けられていたが、現在は都市機能軸に位置付けが変わった。したがって、都市構造・土地利用の誘導形成上の必要性は下がっている。	↓	-1
12	街区形成機能	1	都市計画決定時は主要幹線街路に位置付けられていたが、現在都市幹線街路として位置付けられている。したがって、街区形成機能上の必要性は上がった。	↑	1
13	生活空間	1	都市計画決定時、現在とも夏祭り等での道路使用はなく、求められてもいない。したがって、生活空間としての必要性が低い状況は変わらない。	→	0
				合計	0

必要性が上がった機能が2件、下がった機能が2件だった。また変化がなかった機能のうち必要性が高い状況の機能が4件、低い状況の機能は5件であった。
よって、この路線(区間)の必要性は『変わらないものの、やや低い状況にある』と評価できる。

図 21 長期未着手都市計画道路の見直し事例(1/2)

【V. 総合評価(暫定見直し案)】

第Ⅲ段階での路線の必要性の検証、第Ⅳ段階での実現性検証を踏まえ、総合的な観点から暫定見直し案として以下のように判定した。

見直し内容: 廃止候補区間
理由 「路線の必要性」 上位計画の位置付け及び道路に求める機能による評価を行った結果、都市計画道路としての必要性は都市計画決定時と比較し、低くなっている。またこの区間について、代替路線として主要地方道前橋安中富岡線があるため、廃止した場合でも周辺に与える影響は極めて小さいものと予想できる。 路線の実現性 地形・地物との不整合等の制約の有無の検証を行った結果、制約は確認されなかった。

県・その他関係機関の意見
・代替路線の有無の検証において、人、自転車の通行機能の判断根拠を再整理する必要がある。(県) (⇒再整理した。(第Ⅲ段階 STEP3の「同等の機能等の整理」中の表現))

【VI. 道路ネットワークの検証】

路線又は区間の変更あるいは廃止により地域全体の道路網に影響を与えないかについて、都市計画道路の接続性と将来交通需要予測による交通処理能力を検証し、以下のように判断した。

将来道路網への影響	
都市計画道路の接続性	接続している都市計画道路への影響はほとんどない。
需要予測による影響	判断の方針 暫定見直し案: 廃止候補区間 変更等の内容: 市町村間の連絡道路 ⇒ <input checked="" type="checkbox"/> 影響あり <input type="checkbox"/> 影響軽微
	影響予測 H17 道路交通センサスを活用した H42 将来交通需要予測より、周辺道路網における混雑度は 1.0 程度であり、存続した場合とほとんど変わらない。
道路ネットワーク検証結果	当路線(区間)の廃止により、接続している都市計画道路への影響はほとんどなく、将来交通需要予測結果をみても、周辺道路網における混雑度は 1.0 程度であり、存続した場合とほとんど変わらない。このことから、将来道路ネットワークへの影響は軽微であり、廃止をしても問題ないものと判断した。

【VII. 最終見直し案】

第Ⅰ～Ⅵ段階で検討した結果を統合し、最終見直し案として総合的に以下のように判断した。

総合的判断	
<input type="checkbox"/> 存続路線・区間 <input type="checkbox"/> 変更路線・区間 <input checked="" type="checkbox"/> 廃止路線・区間	理由 上位計画の位置付け、道路機能の観点から必要性を検証した結果、その度合いは低く、交通量推計を行っても周辺道路に与える影響は軽微である。 特に対象路線(区間)は、西毛広域幹線道路富岡工区の開通で交通需要が低下しており、現在の都市計画決定どおりの整備を進める必要性は低い。 よって、当該路線(区間)は廃止する。

図 22 長期未着手都市計画道路の見直し事例 (2 / 2)

2) 地域特性を考慮した評価項目を追加した事例

唐津市では、評価項目に物流交通・観光名所へのアクセス等、市の地域特性を考慮した項目を追加設定し、地域の実情をより具体的に反映した評価を行っている。

3. 見直し検討の基本的な考え方

●長期未着手都市計画道路の「路線の持つ機能」に関しては、以下に示す評価項目および評価基準より検討していきます。

●評価項目には、**唐津市の地域特性を考慮した項目（物流交通・観光名所へのアクセス）も設定**しています。

▼ 評価項目および評価基準

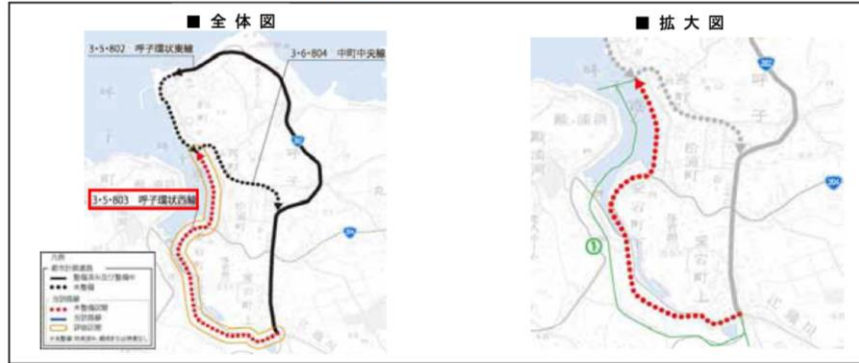
機能	項目（◆出典）	評価基準
交通機能	自動車交通	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路に位置付けられ、自動車交通から見た必要性が高い路線 ⇒唐津市都市計画マスタープランにおいて幹線道路として位置づけられる路線 ⇒H22 道路交通センサス、現況交通量推計結果における交通量が4千台/日以上 の路線 交通障害が生じている路線 ⇒H22 道路交通センサス、現況交通量推計結果などにおける現況の混雑度が1.0 以上の路線 ⇒将来交通量推計結果における将来の混雑度が1.0以上の路線 出典：H22 道路交通センサス等
	物流交通	<ul style="list-style-type: none"> 物流関連の交通が利用する路線 ⇒重さ指定道路、高さ指定道路に指定されている路線 ※重さ指定道路 道路管理者が道路構造の保全及び交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路であり、総重量の一般的制限値を車両の長さ及び軸重に応じて最大25tとする道路 ※高さ指定道路 道路管理者が道路の構造の保全および交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路であり、高さの一般的制限値を4.1メートルとする道路 出典：国土交通省HP「特車指定道路地図」
	歩行者 自転車交通	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者・自転車の安全な交通を重視する路線 ⇒小学校・中学校の通学路に指定されている路線 ⇒観光マップに散策路として設定されている路線 ⇒歩道が整備されていない路線 出典：一般社団法人 唐津観光協会等
	公共交通との連携	<ul style="list-style-type: none"> 駅、離島航路発着地等の公共交通拠点などへのアクセス路線 路線バスのルートとなっている路線 路線バスの平日の平均的な運行本数が60本以上の路線 出典：国土数値情報「バスルート」(H23)
都市形成機能	観光名所へのアクセス	<ul style="list-style-type: none"> 唐津市観光協会の観光コースにおいて観光施設のアクセス路となっている路線 出典：一般社団法人 唐津観光協会
	都市の生活空間としての機能	<ul style="list-style-type: none"> 街の賑わいに寄与する路線 ⇒都市の目抜き通りと考えられる路線 ⇒近隣商業地域、商業地域に指定されている路線 ⇒沿道に店舗や事務所等が集積している路線 出典：H20 唐津都市計画図
	公共・公益施設へのアクセス	<ul style="list-style-type: none"> 官公庁、病院、公益施設（国土数値情報ベース）などの公共公益施設へのアクセス道路として機能する路線 出典：国土数値情報「公共施設」(H18)、「市町村役場等及び公的集会施設」(H22)
	土地利用計画との連携	<ul style="list-style-type: none"> 区画整理事業や再開発事業などの土地利用計画と連携し、面的な発展に寄与する路線 出典：H20 唐津都市計画図等
都市空間機能	UD・バリアフリーへの配慮	<ul style="list-style-type: none"> あんしん歩行エリア内の路線 福祉施設が沿線にあり、交通弱者への配慮が必要な路線 沿線周辺の高齢化が高く、高齢者への配慮が必要な路線 出典：国土数値情報「福祉施設」(H23)、国勢調査「小地域データ」(H22)
	ライフラインの収容機能	<ul style="list-style-type: none"> 上水道の収容計画がある路線 下水道の収容計画がある路線 出典：唐津都市計画基礎調査 (H18) 等
	都市防災機能	<ul style="list-style-type: none"> 災害時に防災機能を有する路線 ⇒計画幅員が12m以上で災害時の延焼防止効果がある路線 ⇒計画幅員が15m以上で災害時に避難路としての機能を有する路線 緊急輸送道路として指定されている路線 原子力災害避難経路として指定されている路線 出典：唐津市資料
	都市環境機能	<ul style="list-style-type: none"> 景観計画における重点区域に含まれる路線 出典：唐津市景観計画 (H20)、唐津市の良好な景観の形成に関する基本方針 (H19)

※ 原則として上記の評価項目により、各路線の持つ機能を評価しているが、一部特徴的な路線については、別途評価項目を設けている（例えば、(都) 浜崎養母田線の都市環境機能では、当該路線の整備により、虹の松原内を通る(都) 東唐津浜崎線の交通量を転換させることができ、虹の松原の自然景観の保全に寄与する旨を記載）。

図 23 地域特性を考慮した評価項目を追加した事例（1 / 3）

4. 検討結果

(2) 3・5・803 呼子環状西線 (存続路線)



① 路線の概要

当該路線は（都）呼子環状東線の起点側との交差点（横竹）を起点とし、（都）呼子環状東線の終点側との交差点に至るまでの延長約 1,850m の路線です。

当初計画決定は昭和 44 年であり、都市人口の集中により、市街化が進むことや、さらには観光地としても今後ますます発展していくことを予想し、計画されてきた路線です。

現在、全区間が未整備（概成）となっています。

② 評価

○国鉄呼子線を見据えた当初の都市計画決定の目的は現在において既に希薄化しているものの、呼子港の土地の有効利用や国道 204 号の交差点の簡素化という当初の都市計画決定の目的は現在も存続しています。

○当該路線は都市計画マスタープランにおいて観光・交流軸や都市軸として位置付けられている上に、観光シーズンの対応を図るため、道路拡幅や補修などを推進する路線として位置付けられています。

○路線の持つ機能をみると、呼子支所や病院のような拠点や離島航路発着地へのアクセス道路としても機能し、呼子の目抜き通りとなっているため、交通機能、都市形成機能の面で必要性が高いです。

○一方で、区間②は支障家屋の密度が高いことから、事業実施の障害となる可能性があります。

③ 見直し検討の判断

以上の検討を踏まえ、区間①は存続することとします。

図 24 地域特性を考慮した評価項目を追加した事例（2／3）

(カ) 「事業着手済み箇所との整合」への対応策と取組事例

○見直しガイドラインにおいて、現状の道路機能を勘案し、現道に合わせた都市計画変更を行うことを位置付けている事例や、都市計画道路以外の整備済み幹線道路をネットワークの一部として評価している事例がある。

1) 現状の道路機能を踏まえた幅員の変更

大阪府では、平成 22 年度に策定した見直しガイドラインで、見直しのパターンとして現状の幅員で機能が十分に発揮できる路線等は、現道に合わせた幅員変更を行うように位置付けている。

■ 幅員の変更 (ii) (パターン⑦)

都市計画決定時の幅員までの必要性がなくなり、現状で機能が十分に発揮できる路線、又は、現道と歩道部分の幅員のみで足りる場合は、現道に合わせた幅員或いは現道と歩道に必要な幅員に変更する。

⑦変更 幅員を現道に整合するよう変更

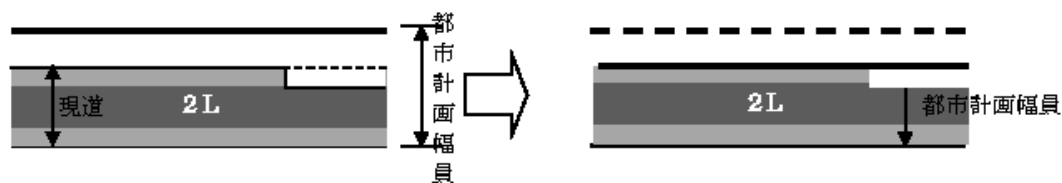


図 26 見直しのパターン

2) 都市計画道路以外の幹線道路のネットワーク上の評価

北九州市では、平成16年に策定した再編素案において、幹線道路ネットワークを考
える際には都市計画道路以外の幹線道路（国道、県道など）を加えて再構築を図ること
とし、都市計画道路のみによる道路ネットワークの構築という考え方を取らないことに
した。その結果、道路ネットワークの構成がより実態的なものになり、検討対象路線の
必要性の評価が明確になった。

□ 都市計画道路の廃止の考え方（その2）

◆ 都市計画道路以外の幹線的道路を加えた道路網の構築

- 但し、今回、都市計画道路を廃止しても、既存の都市計画道路網や13の強化箇所等の整備予定路線に、**都市計画道路以外の主要な国道や県道や地区の幹線的道路など(都市計画道路に準じる道路)を加える**ことで、幹線道路ネットワークを構築する。

→ 都市計画道路を廃止しても、本市の交通機能が低下するわけではない。

- 都市計画道路以外の主要な国道や県道などの例
 - ・ 国道322号(旧道:城野~徳力)
 - ・ 国道199号(旧道:日吉~二島)
 - ・ 県道曾根鞘ヶ谷線
 - ・ 臨港道路太刀浦白野江道路 など



曾根鞘ヶ谷線



太刀浦白野江線

図 27 都市計画道路以外の幹線道路をネットワークとして評価した事例

(キ) 「建築制限に関する調整」への対応策と取組事例

○建築制限と見直しの関係をガイドラインで明確化している事例がある。

1) 建築制限と見直しの関係の考え方の明確化

東大阪市では、都市計画法 53 条に係る建築制限について、必要性が高いと評価された路線（区間）のうち、沿道容積率が 200%以下であれば存続とし、200%を超えており概ね 30 年以内に整備着手が見込めない路線については、建築制限への影響が大きいため見直しを検討することをガイドラインに位置付けている。

(ク) 「変更による道路構造令との不適合」への対応策と取組事例

○現行の道路構造令に適合しない現道が存在する場合は、求められる機能等の必要性を検証し現道幅員への都市計画変更を行うことや、見直しガイドラインにおいて都市計画道路への適用の考え方を明記するといったことが考えられる。

1) 現道幅員に応じた柔軟な変更による対応

相模原市では、既決定の未着手都市計画道路の代替路線と考えていた現道は、自転車走行空間を設けようとする、現行道路構造令に適合しない状況であったが、既決定の都市計画道路の幅員と同規模以上であることから、自転車走行空間を設けなくとも求められる機能を有していると判断し、現道を代替路線として選定し現道幅員の範囲で都市計画変更を行った。

【当該箇所の都市計画道路の見直しの概要】

○都市計画道路 3・6・6号町田新磯線の一部区間の廃止（現道を代替路線として変更）

（勝坂交差点付近～新戸交差点付近の区間）

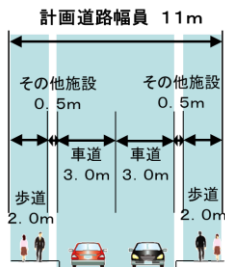
- ・町田新磯線は、昭和31年に町田市境から座間市境までの幹線道路として、都市計画決定されている。
- ・都市計画道路の見直しにより、当該路線の勝坂交差点付近から新戸交差点付近の未整備区間を廃止した。（H29.6.15告示）
- ・当該区間の廃止に併せ、整備済の市道磯部上出口（勝坂交差点付近から上磯部交差点までの区間）を都市計画道路の代替路線として都市計画を変更した。（H29.6.15告示）

【都市計画変更による道路構造令との適合について】

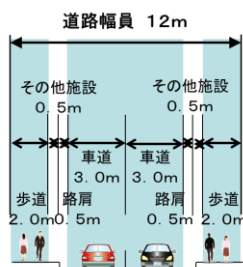
- ・代替路線として都市計画道路に定めた現道の市道磯部上出口は、自転車走行空間を確保していない幅員12mで整備されている。
- ・当該箇所に接続している町田新磯線の麻溝台八丁目交差点から勝坂交差点付近の区間は、新たなまちづくりに合わせ、自転車走行空間を確保した幅員20mで都市計画を変更している。（H26.5.30告示）
- ・道路構造令の主旨としては自転車道や自転車通行帯を設け自転車走行空間を創出し連続性を確保することが望ましいが、代替路線である現道は自転車走行空間を確保できておらず自転車ネットワークが形成されないという状況が生じたが、廃止した町田新磯線の幅員11mと同規模以上の幅員を確保できていることから、支障が無いと判断した。

【標準断面図】

3・6・6号町田新磯線
①廃止区間



市道磯部上出口
②現道（代替）区間



3・6・6号町田新磯線
③新たなまちづくりに合わせて都市計画変更している区間



図 28 現道幅員での変更に関する見直し資料（1 / 2）

【平面図】

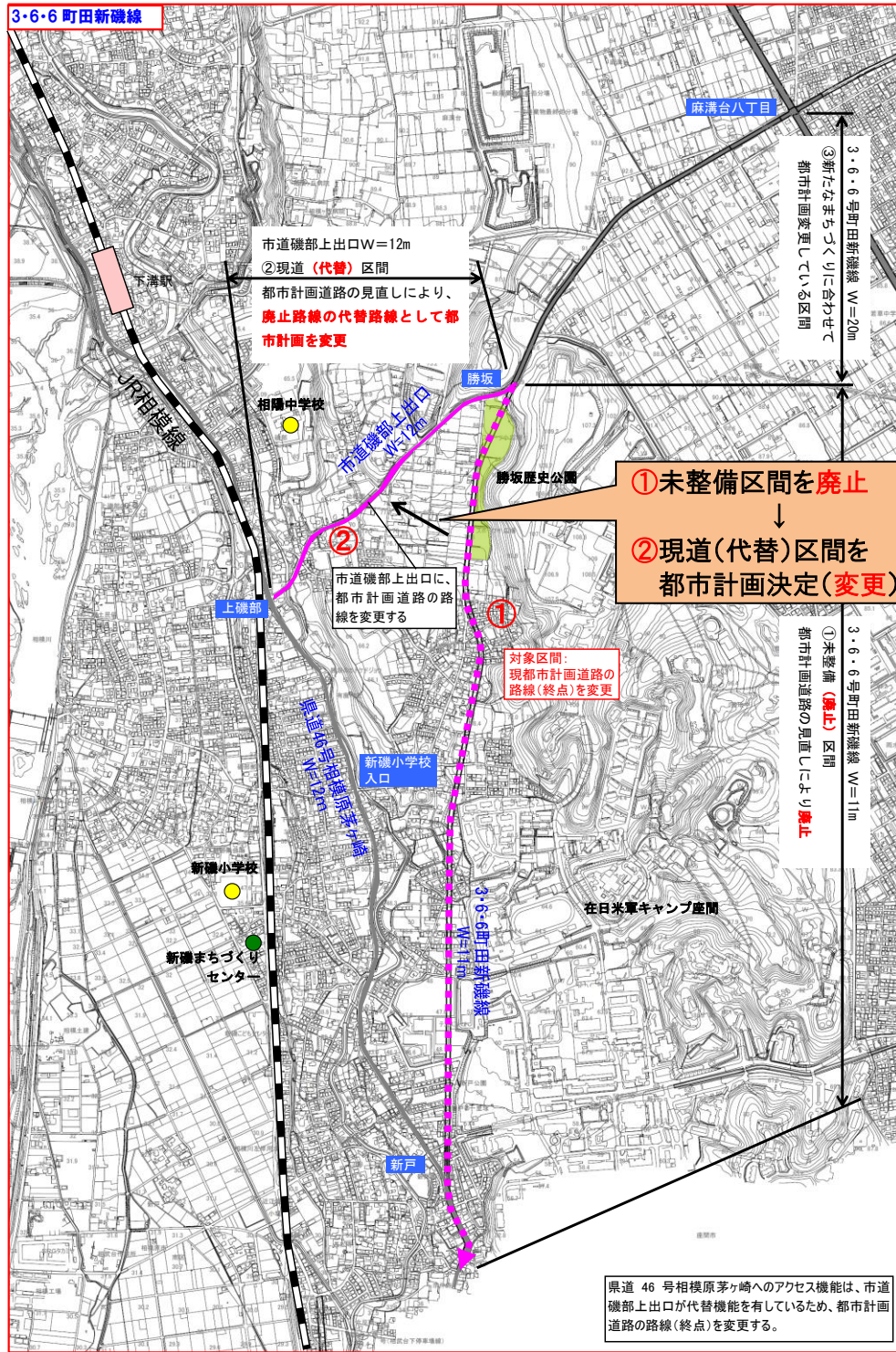


図 29 現道幅員での変更に関する資料 (2 / 2)

2) 道路構造令への適用の考え方の明確化

島根県では、平成17年3月に策定した「都市計画道路見直しの基本方針」において、道路構造令の適用の考え方を示している。

改正道路構造令の都市計画道路への適用の考え方は以下のとおりである。

①整備済みの道路

→改正構造令を適用する必要なし。

②今後新設・改築する道路

→原則として改正構造令に適合するよう、都市計画を変更する。(但し、改築時期が10年以上先で明確でない場合は、今後状況の変化やさらなる改正も予想されるため、当面改正構造令を適用した都市計画変更を行わなくてもよいものとする。(実施計画が明確になった時点で変更する。))

③今後新設・改築する道路で沿道に景観・環境上考慮すべき建築物あるいは堅固な建築物が立地している等により都市計画変更が困難な場合

→関連道路の設置変更等により、当該道路の自動車又は歩行者、自転車の交通量を見直し、道路規格の変更により原則改正構造令に適合させる。

④上記②、③において対応が不可能で、やむを得ない場合

→やむを得ず現計画の幅員を道路構造令上必要な幅員に変更できない場合、現計画の幅員で良いものとするが、自動車、歩行者、自転車の交通量を勘案し、幅員構成を再検討するものとする。その際、歩道もしくは自転車歩行者道の幅員確保のためやむを得ない場合は、想定される改築事業が道路構造令第38条の第1項および第2項の規定により道路構造令第5条の規定を緩和することが出来る場合に限り、道路種別に関わらず車道幅員を2.75mまで縮小することができるものとする。

〈④の対応例〉

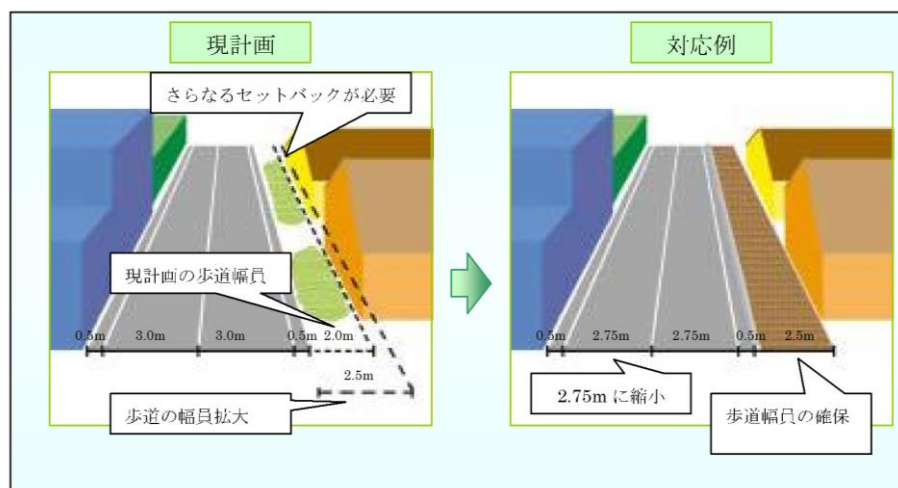


図30 道路構造令への適用の考え方に関する資料

(ケ) その他の課題への対応策と取組事例

○人材不足や見直し体制の確保に関する課題に対しては、コンサルタントへの委託を行うことや、複数の自治体をつなぐ複数路線の見直しについて国・県・市町村が連携して広域的な見直しを行うといった事例がある。

1) コンサルタントへの委託による人員不足への対応

雲南市では、国道の都市計画変更に合わせて県道・市道も変更を行うことになったが、それぞれが連携して作業を進める際に市としては人員が不足していたため、コンサルタントへ業務の委託を行うことでスムーズな見直しが可能となった。

2) 複数の自治体にまたがる路線の見直しへの対応

熊本県内では、3つの自治体をつなぐ複数路線について、各自治体間の調整が難航していたため、平成28年度に県が主体となり広域的な見直しを行い調整を図ることで、1路線を廃止と位置付けたほか、当初は廃止の方向で進めてきた1路線を存続路線として位置付けた。

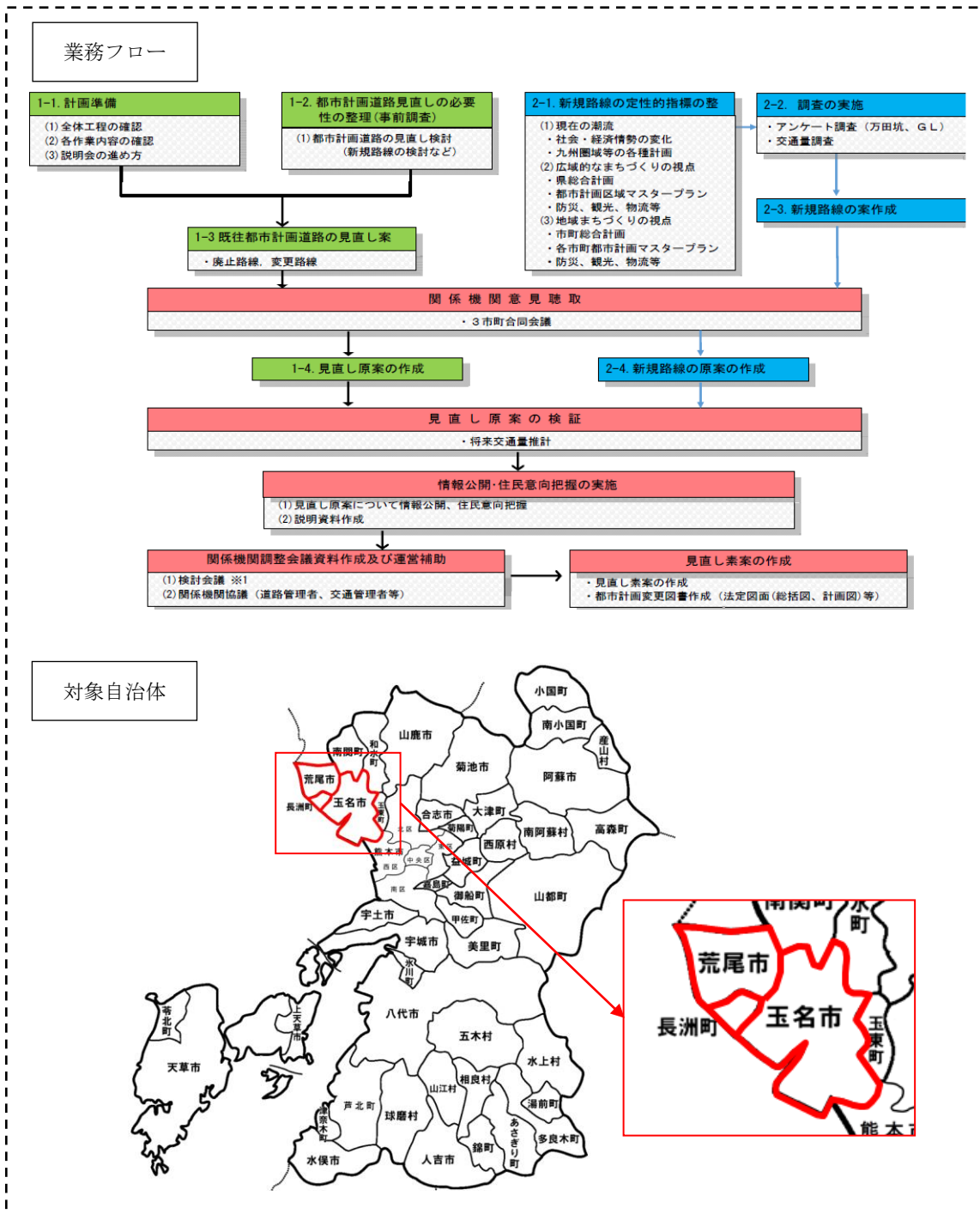
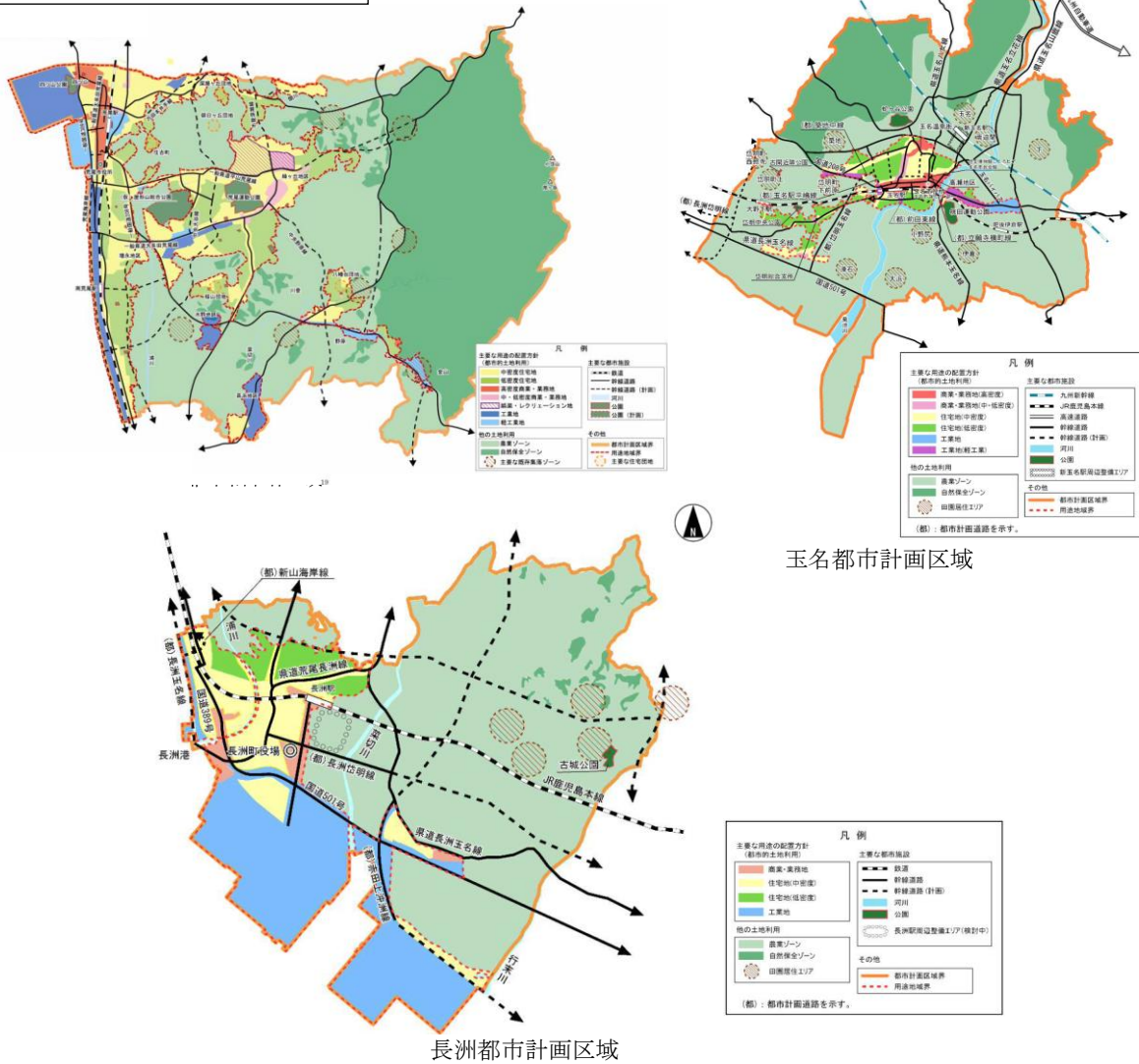


図31 複数の自治体にまたがる路線の見直し事例（1／2）

各自治体の都市計画区域



荒尾・玉名・長洲の各都市計画区域において、都市計画道路の計画がなされていたが、区域境整合が取れていない等の課題があった。

そのため、熊本県、荒尾市（都市計画課）、玉名市（建設課）及び長洲町（建設課）で合同会議を開催し、広域的な観点から都市計画道路の見直しの検討を行った。

図 32 複数の自治体にまたがる路線の見直し事例（2 / 2）

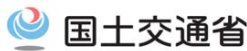
(参考)

(1) 第2回都市施設ワーキンググループ配布資料

資料3

都市計画道路の必要性の点検

平成29年10月20日
国土交通省都市局



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

都市計画道路をめぐる現状と課題



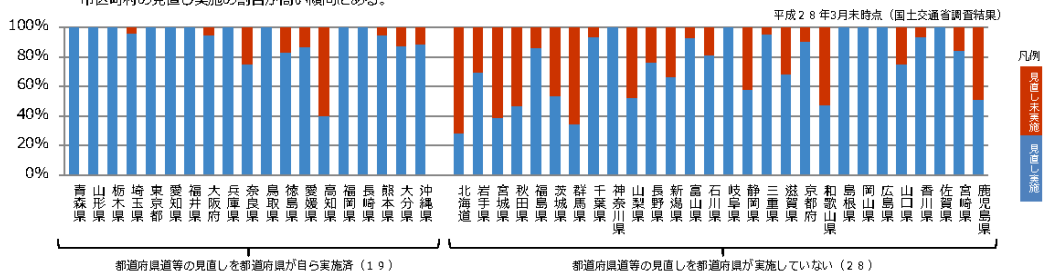
背景

- 人口減少等の社会経済情勢の変化から、持続可能な社会を構築していくために、コンパクト・プラス・ネットワークの取組の重要性が高まっている。
- 各地方公共団体においても、立地適正化計画の策定が進むなど、都市の再構築に向けた取組を進めているところ。
- 都市計画は社会経済情勢の変化を踏まえ適時適切な見直しが行われることが望ましく、都市の骨格を定める都市計画道路についても、目指すべき都市構造と対応したものであるか、必要な再検証が求められる。

現状と課題

- 都市計画道路（幹線街路）の計画延長約6.4万kmのうち、未着手区間は約2.1万km（32.2%）。
- 全国の約8割の地方公共団体が都市計画道路の見直しを実施済であるが、地域ごとに取組状況に差がある。

※見直し実施状況は地域によって差があり、都道府県道等の見直しを都道府県が自ら実施している地域は、市区町村の見直し実施の割合が高い傾向にある。



未着手都市計画道路を有する市区町村の見直し実施状況（都道府県別）

第1回基本問題小委員会で提示した課題

①地方公共団体によるさらなる適時適切な見直し等の推進

・これまで国では都市計画運用指針を発出するなど、都市計画決定主体である地方公共団体において都市計画道路の必要性について検証を行い、その結果を踏まえて、廃止や幅員変更等を行うよう、その取組を促してきたところだが、さらなる地方公共団体の対応が望まれる。

②建築制限の緩和

・長年にわたる建築制限への対応として、先進自治体による建築許可事例や建築・解体技術の進展等を踏まえ、地方公共団体の裁量による建築制限の緩和に係る運用についての検討が望まれる。

都市計画道路の見直しに関する課題

建築制限の緩和に関する課題

都市計画道路に関する訴訟

【盛岡裁判の例】

・長年にわたる建築制限に対し賠償等を求めた裁判
→ 最高裁により原告が敗訴（※補足意見あり）
「正当な理由がないにもかかわらず、都市計画事業自体が長期間全く進行していないとか、当該特定路線の必要性が見直されるべきであるのに、これが長期間放置されているとかという特別の事情がない限り、市町村の下した判断は、裁量権の範囲内のものとして違法になることはない」と解するのが相当である」

【最高裁の補足意見】

・60年にわたる建築制限に対し損失補償不要とする考え方は大いに疑問
・ただし、本地域は第1種住居地域であり従来高度な土地利用は行われておらず、補償を必要とするとは言えない

地方公共団体による自主的な見直しを促すにはどのような方策が有効か

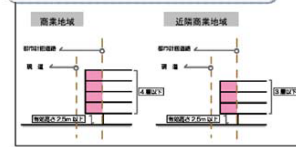
論点①

緩和に関する自治体の取組

地方公共団体の裁量により、都市計画施設区域内の建築規制は緩和が可能

【横浜市の例】1階以上+4階（3階）を許可する運用

【対象区域】
・現道幅員2.0m以上 - 拡幅部分を歩道として整備
・商業地域または近隣商業地域（指定容積率3.00%以上）



地方公共団体の裁量の範囲で建築制限を緩和することについてどのような運用が有効か

論点②

2

【 論点① 】

地方公共団体による自主的な見直しを促すには
どのような方策が有効か

3

地方公共団体の見直しの加速に対するこれまでの取組

- 過去3度（H12・H18・23）にわたり「都市計画運用指針」を発出し、地方公共団体において都市計画道路の必要性について再検証を行い、必要に応じて、廃止や幅員変更などの都市計画変更を行うことを助言。
- 平成29年7月に都市計画道路の見直しの手引きを発出。（全国の都道府県・政令市が策定した見直しガイドラインについて、見直しの手順や観点等を整理）

【都市計画運用指針】
（第8版：平成27年1月）

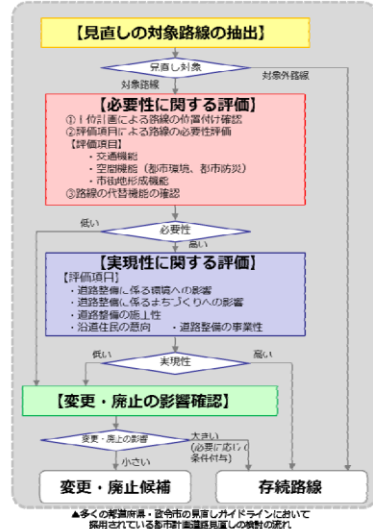
IV-2-2 都市施設 II 施設別の事項 A 交通施設 A-2. 道路
2. 道路の都市計画の考え方
(8) 道路に関する都市計画の見直し

道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、また、地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、構造等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである。この場合、地域整備の在り方とあわせて、地域全体における都市計画道路の配置、構造等についての検討を行うべきであり、また、過去に整備された道路の再整備についても、必要に応じ検討を行うことが望ましい。また、都市計画道路の変更を行う場合には、その変更理由を明確にした上で行うべきである。

長期にわたり未整備の路線については、長期的視点からその必要性が従来位置づけられてきたものであり、単に長期未着手であるとの理由だけで路線や区間毎に見直しを行うことは望ましくなく、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討する中で見直されるべきである。これらの見直しを行う場合には、都市計画道路が整備されないために通過交通が生活道路に入り込んだり、歩行者と自動車とが分離されないまま危険な状態であるなど対応すべき課題を明確にした上で検討を行う必要がある。

都市計画道路の廃止や幅員の縮小は、例えば都市の将来像の変更に伴い想定していた市街地の拡大が見直されるなどにより当該道路の必要性がなくなった場合や、都市計画道路の適切な代替路線を別途計画する場合等が考えられるが、変更を行う場合にはその変更理由を明らかにした上で行うべきである。また、代替路線を計画する場合は、新たな建築制限が課される関係者を含めた地域社会の合意形成の必要性も念頭において検討を行うことが必要であると考えられる。

【都市計画道路の見直しの手引き】
（第1版：平成29年7月）



4

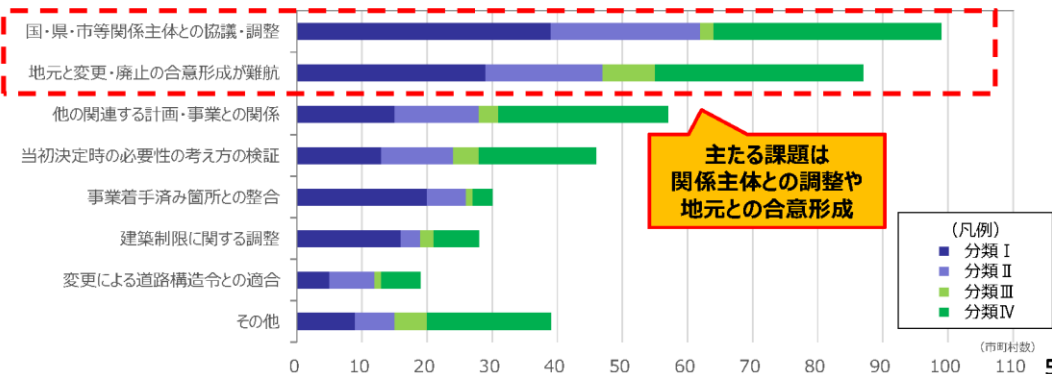
地方公共団体が抱える「見直し」の課題

- 見直しにあたって課題・障壁となる原因を整理するため、見直しに際しての課題認識を調査。
- 分析にあたり、地方公共団体をその取り組み状況に応じて類型化

- 以下の2つの観点で、地方公共団体を類型化
- ・ 都道府県道の見直しを、都道府県が自ら行っている = 都道府県 完了
自ら行っていない = 都道府県 未了
 - ・ 都道府県ごとに、管内の市町村が見直しを行っている割合が
90%以上 = 市町村 90%以上
90%未満 = 市町村 90%未満

	都道府県 完了	都道府県 未了
市町村 90%以上	【分類Ⅰ】 410	【分類Ⅱ】 251
市町村 90%未満	【分類Ⅲ】 103	【分類Ⅳ】 501

見直しに際して課題となった事項の整理 (n=260：見直しにあたって課題を有した市町村)



5

地方公共団体の取組に関する個別ヒアリング

分類Ⅰ(都道府県 完了/市町村 90%以上)

- 市町村に、路線ごとに状況を整理するカルテを作成させ、個別にヒアリングやフォローアップを行っている。さらに、5年ごとの見直しを行うよう働きかけている。【都道府県】
- 市町村の都市計画道路まで含めて、県で一括して交通量推計を行い、その結果を市町村へ提供している。【都道府県】
- 盛岡裁判の補足意見を踏まえ、見直すべきものは見直すよう意識している。【市町村】
- 県がガイドラインを策定したときに見直しの声掛けがあり、全体的な見直しを行った。その時から10年近くたち、周辺状況の変化を踏まえて、課題のある路線について再度見直しを行っている。【市町村】
- 県・市町村で定期的に担当者会議を行い、進捗や課題を共有している。【都道府県】【市町村】



- ・ 都道府県が率先して見直しの方針や指標を市町村へ提供している。
- ・ 都道府県、市町村ともに課題の把握が行われており、目的意識をもって見直しを進めている。
- ・ 都道府県と市町村の取組体制や役割分担が明確化されている。

分類Ⅱ(都道府県 未了/市町村 90%以上)

- 市町村に対し、見直し作業の更なる推進を求める通知を发出し、検証結果の提出を求めている。【都道府県】
- 県主催の、県・市町村の毎年の会議で県の方針や他の市町村の取組状況が示され、それにのっとり見直しを進めている。【市町村】
- 上位計画（地域高規格道路など）を補完する都市計画道路は、上位計画の方針が未定だと路線の位置づけが難しく見直しの支障となっている。【市町村】
- 都市計画道路の見直しはまちづくりとセットで行うものと考えており、市町村が主体となり見直すこととしている。【都道府県】



- ・ 都道府県自身は見直しを行っていないが、市町村の見直しが進むよう必要な助言や情報提供を行っている。
- ・ 上位の計画が示されないと、市町村の見直しの方針に影響を与える場合がある。

6

地方公共団体の取組に関する個別ヒアリング

分類Ⅲ(都道府県 完了/市町村 90%未満)

- 市町村が見直しにあまり抱える課題は、相談があれば対応するようにしているが、あまり相談もなく、県として市町村の課題を把握できていない状況。【都道府県】
- 地元との合意形成に苦慮している。数十年前に決定した都市計画を今このタイミングで廃止することに対し、住民説明の中で反対意見があり、都市計画変更を行えずにいる。【市町村】
- 都市計画の変更や廃止を行うにあたって、具体的に動き出した時点で、都市計画道路の存在自体を住民が初めて知る、ということがある。【市町村】
- 整備の見通し状況等を踏まえて、53条許可の緩和を行うことは望ましいことだと感じている。【都道府県】



- ・ 都道府県が、市町村の取組を十分にフォローできていない状況である。
- ・ 都市計画の内容が住民に浸透しておらず、変更・廃止にあたって合意形成に苦慮する場合がある。

分類Ⅳ(都道府県 未了/市町村 90%未満)

- 地権者の多い市街化した地域に比べ、中山間部や離島地域は見直しの必要性を自発的には感じにくく、取組が進んでいないのが実情。【都道府県】
- 予算と人員が大きな課題。予算については、整備費を確保することで精一杯であり、見直しに係る調査費を確保することが困難なのが正直なところである。人員については、特に小さな市町村では、公共事業全体を一人の担当者が行っている場合もあり、災害対応などもある中で、時間を確保できないという実情がある。【都道府県】
- 今後、都市計画道路の見直しに初めて着手する予定であるが、具体的な進め方などが分かる職員が内部におらず、必要となる調査や見直しの方法などの情報不足が課題となっている。【市町村】

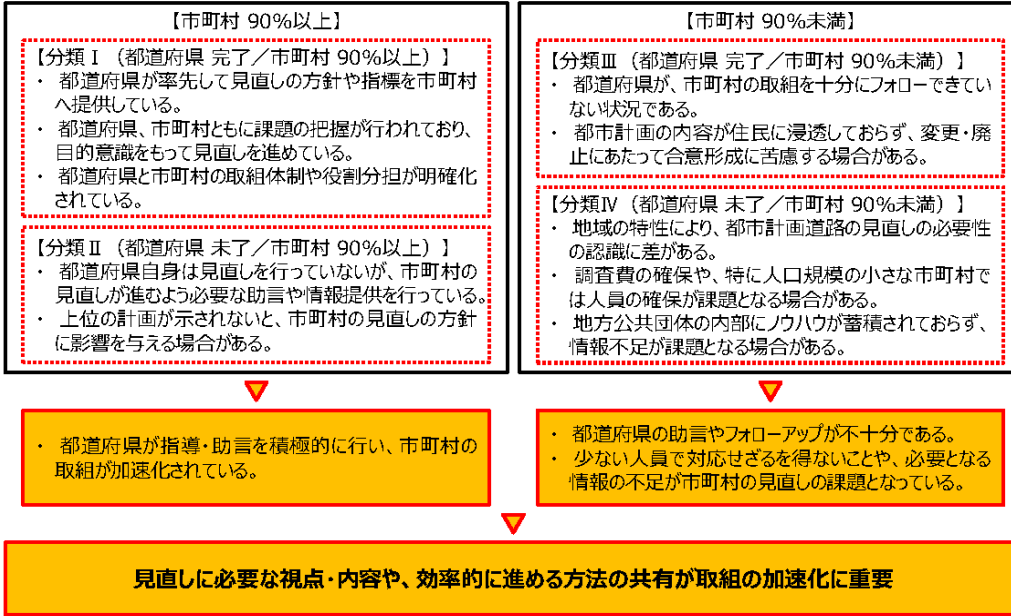


- ・ 地域の特性により、都市計画道路の見直しの必要性の認識に差がある。
- ・ 調査費の確保や、特に人口規模の小さな市町村では人員の確保が課題となる場合がある。
- ・ 地方公共団体の内部にノウハウが蓄積されておらず、情報不足が課題となる場合がある。

7

地方公共団体の取組に関する個別ヒアリング

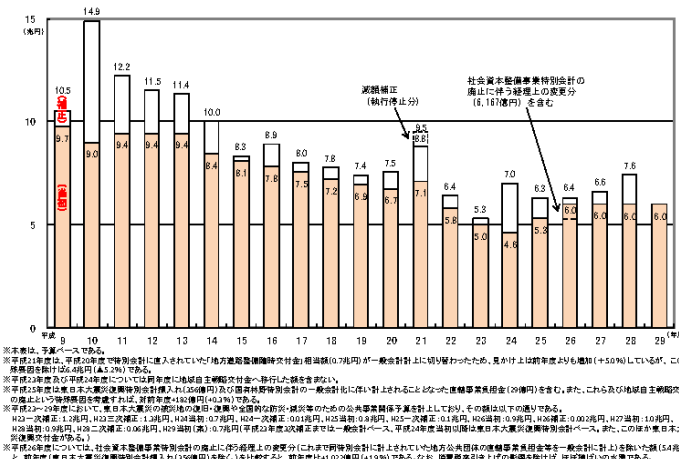
ヒアリング結果のまとめ



8

都市計画道路の整備方針と未着手道路の今後の考え方

- コンパクト・プラス・ネットワークの取組を踏まえ、都市の骨格を定める都市計画道路が目指すべき都市構造に対応したものであるかを適時適切に検証していくことが重要である。
- 一方で、限られた財政資源の中、効率的に事業を執行していくためにも、必要性の高い路線・事業への「選択と集中」を図る必要があり、この観点からも、都市計画道路の適時適切な「見直し」が求められる。



- 公共事業関係費は、近年横ばい。
- 都市計画道路整備に係る「選択と集中」の実行にあたっては、路線毎または事業毎に必要性を再検証した上で、必要性が認められた箇所については、重点的に事業推進することが求められる。
- また、上記検証にあたっては、ネットワーク全体の観点から検討する必要があることから、地方公共団体による「都市計画道路の見直し」の適時適切な実施が必要。

都市計画道路の「適時適切な見直し」の取組を促進することが必要

公共事業関係費(政府全体)の推移

9

【 論点② 】

地方公共団体の裁量の範囲で建築制限を
緩和することについてどのような運用が有効か

10

地方公共団体の裁量による建築制限の緩和に関する運用

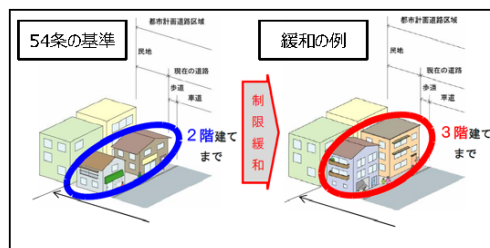
- 都市計画法第53条における建築の許可は、第54条に定める許可の基準を超えるものについても、都道府県知事等の裁量で許可・不許可を判断することができる。
- 長期に未着手となっている路線などは、適切な見直しを図るべきであるが、必要と判断された路線でも、予算等の制約から整備の見通しが明確にできないものについては、過度な権利制限を避ける目的から、当面の対応として、周辺の土地利用状況等を勘案しながら、地方公共団体の裁量により建築制限の緩和が行われている。
- このような取組について、全国の運用状況や考え方に、調査・整理を行った。

		54条の基準より緩和する基準・運用		
		ある	ない	計
54条の運用	市区町村の基準で運用	184 (14%)	590 (45%)	774 (59%)
	都道府県の基準で運用	74 (5%)	459 (30%)	533 (41%)
	計	258 (20%)	1,049 (80%)	1,307 (100%)

独自の設定根拠がある	107 (41%)
他自治体の基準を参考	136 (53%)
計 (35無回答15)	258

およそ2割の地方公共団体が緩和の運用
うち、およそ4割が独自の設定根拠を有する

【参考】東京都における建築許可の基準の緩和の例



【抜粋】 都市計画法
(建築の許可)
第五十三条 都市計画法施設の区域又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しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事等の許可を受けなければならない。
(許可の基準)
第五十四条 都道府県知事等は、前条第一項の規定による許可の申請があつた場合において、当該申請が次の各号のいずれかに該当するときは、その許可をしなければならない。
三、当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。
イ 階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと。
ロ 主要構造部（建築基準法第二条第五号に定める主要構造部をいう。）が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

11

地方公共団体の裁量による建築制限の緩和に関する運用

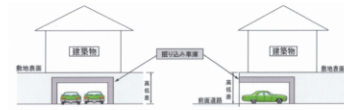
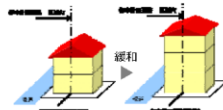
分類	階数	地階	主要構造部	緩和対象	主な都市
法54条 許可基準	2以下	有しない	木造、鉄骨造、コンクリートブロック造、その他これらに類する構造	都市計画施設内の区域	-
基本的な緩和例	3以下	同上	同上	同上	東京都、さいたま市、川崎市、盛岡市 等
(事例1) 整備優先度等の考慮	3以下	同上	同上	整備の優先度が低い場合は緩和対象	仙台市、名古屋市、神戸市、京都市 等
(事例2) 沿道用途の考慮	3以下	同上	同上	整備の優先度が高い場合でも商業系地域内なら緩和対象	仙台市
	4以下	同上	同上	商業地域で一定の条件を満たしている場合は緩和対象	横浜市
(事例3) 建物用途の考慮	3以下	同上	同上	住宅は許可	南魚沼市
(事例4) 地下車庫の緩和	3以下	車庫は許可	同上	都市計画施設内の区域	横須賀市、浜松市 等

【その他の事例】

- ・ 廃止区間は階数や構造の制限を設けていない（仙台市）
- ・ 個別に判断し3階以下まで許可することもある（福岡市）

【緩和を検討している自治体が考える課題】

- ・ 緩和対象とする路線の選定が困難
- ・ 対象施設を限定して緩和するか否かの判断に苦慮
- ・ 緩和は必要だと考えているが、他都市の動向をみて検討



地域ごとの実情や必要性を反映し、整備の優先度や沿道用途・建物用途等を踏まえ、階数等の緩和が行われている

12

対応の方向性

論点①：地方公共団体による自主的な見直しを促すための方策

【課題】

- 関係機関との調整や、変更・廃止にあたっての地元との合意形成等が見直しにあたっての主たる課題
- 取組が進んでいない地方公共団体は、見直しに必要な視点・内容や、効率的に進める方法の共有がなされていない傾向
- 限られた財政資源の中で、必要性の高い路線への「選択と集中」を図る必要

- ・ 見直しに必要な視点・内容や、効率的に進める方法の共有が取組の加速化に重要
- ・ 「選択と集中」も視野に入れた「適時適切な見直し」の取組を促進することが必要

論点②：地方公共団体の裁量の範囲で建築制限を緩和するための運用

【課題】

- 2割の地方公共団体が緩和を行っており、うち4割は独自の基準を有しているが、緩和対象路線の選定や、他都市との横並びを課題と感じる地方公共団体も存在

- ・ 地域ごとの実情や必要性を反映するために、地方公共団体の裁量により、整備の優先度や沿道用途・建物用途等を踏まえ、階数等の緩和を行うことが有効

13

(2) 都市計画道路の現状

- 平成29年3月末時点で、都市計画道路（幹線街路）の計画延長約6.4万kmのうち、未着手区間は約2.0万km（31.7%）となっている。
- 全国の約8割の地方公共団体が都市計画道路の見直しを実施済であるが、地域ごとに取組状況に差がある。

(ア) 都市計画道路の整備状況

都道府県・政令市への調査の結果、平成29年3月末速報値では、全国の幹線街路の計画延長約64千kmのうち、改良済延長は約41千km、事業中延長は約2.4千km、未着手区間延長は約20千kmであり、計画延長の約31.7%が未着手となっている。

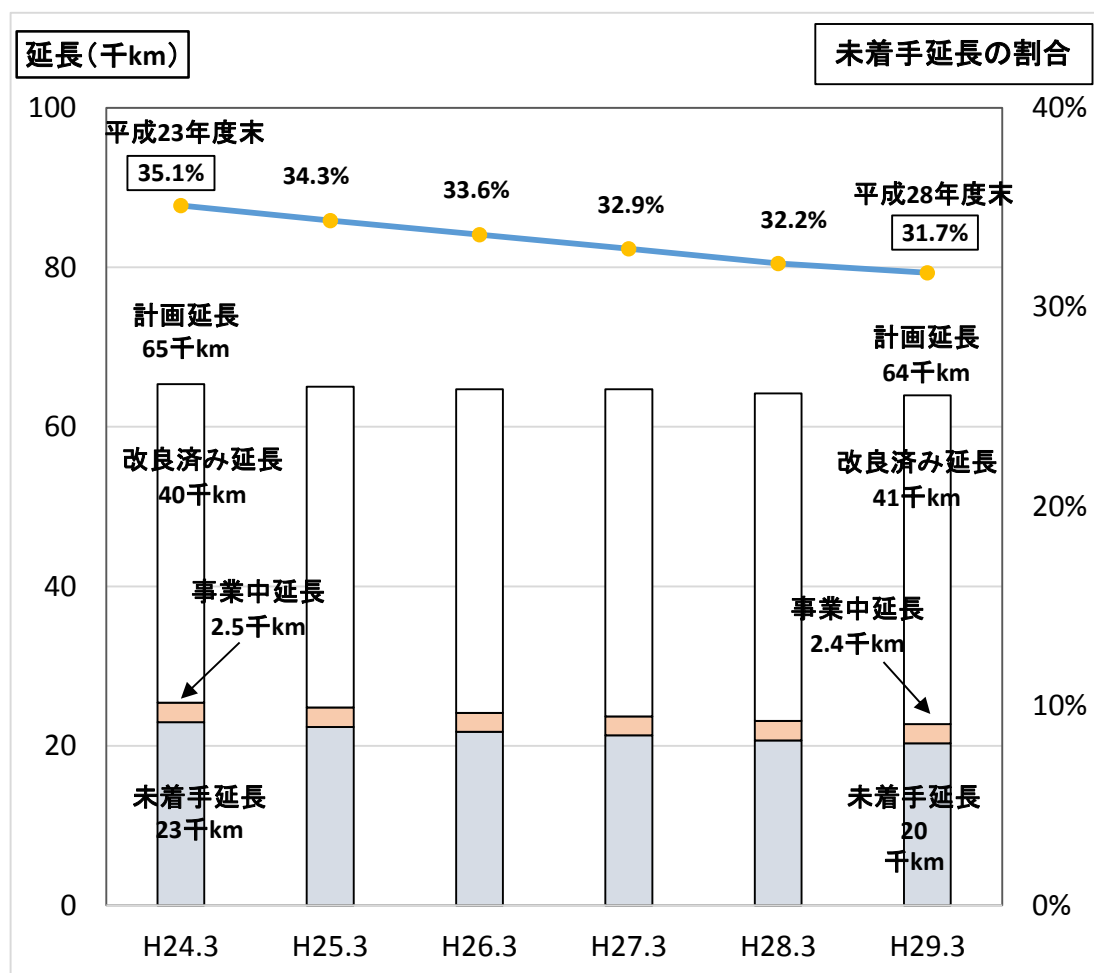


図 33 全国の都市計画道路（幹線街路）の整備状況
 (国土交通省調査：H29.3速報値)

表3 都市計画道路（幹線街路）の整備状況（都道府県別）

（平成29年3月末時点（速報値））

都道府県名	計画延長 (km)	改良済み延長 (km)	事業中延長 (km)	未着手区間延長 (km)	未着手延長の割合 (%)
北海道	4793.3	3746.6	60.1	986.5	20.6
青森県	1023.3	576.6	11.5	435.2	42.5
岩手県	1134.0	665.4	44.7	423.9	37.4
宮城県	1353.2	771.8	104.9	476.6	35.2
秋田県	830.8	473.4	15.0	342.4	41.2
山形県	1077.5	634.3	23.7	419.5	38.9
福島県	1392.2	873.2	112.9	406.1	29.2
茨城県	2495.2	1584.7	132.1	778.5	31.2
栃木県	1473.0	953.7	66.9	452.5	30.7
群馬県	1611.2	830.4	93.2	687.7	42.7
埼玉県	2587.5	1646.4	119.1	822.1	31.8
千葉県	2466.2	1366.5	114.0	985.7	40.0
東京都	2974.8	1852.1	265.9	856.8	28.8
神奈川県	2259.4	1382.5	73.3	803.6	35.6
山梨県	442.8	262.8	8.1	171.9	38.8
長野県	1524.1	690.0	25.9	808.2	53.0
新潟県	1693.3	1035.1	52.6	605.6	35.8
富山県	900.3	673.0	17.4	209.9	23.3
石川県	917.6	671.7	27.2	218.6	23.8
岐阜県	1446.1	770.4	38.8	636.9	44.0
静岡県	2157.1	1239.5	65.5	852.1	39.5
愛知県	4509.5	3209.8	129.9	1,169.9	25.9
三重県	1223.0	654.0	83.2	485.8	39.7
福井県	746.0	539.5	27.9	178.7	24.0
滋賀県	945.3	407.9	9.1	528.3	55.9
京都府	1079.4	698.6	26.7	354.1	32.8
大阪府	2171.9	1607.4	52.5	512.0	23.6
兵庫県	2343.1	1755.9	47.9	539.3	23.0
奈良県	779.3	406.2	35.8	337.2	43.3
和歌山県	486.1	271.7	30.3	184.1	37.9
鳥取県	460.5	330.0	7.5	123.1	26.7
島根県	407.6	302.2	6.7	98.7	24.2
岡山県	985.1	586.3	38.3	360.5	36.6
広島県	1206.7	797.7	76.8	332.2	27.5
山口県	990.7	604.0	42.2	344.5	34.8
徳島県	328.4	246.8	7.8	73.8	22.5
香川県	529.4	399.6	24.1	105.8	20.0
愛媛県	592.9	379.1	14.5	199.4	33.6
高知県	386.0	286.9	17.5	81.6	21.1
福岡県	2305.1	1464.0	108.1	733.0	31.8
佐賀県	494.5	354.3	7.3	132.8	26.9
長崎県	466.3	378.0	24.9	63.5	13.6
熊本県	638.4	422.7	8.6	207.2	32.4
大分県	832.9	508.6	15.6	308.7	37.1
宮崎県	981.1	709.6	15.8	255.7	26.1
鹿児島県	874.9	697.6	19.8	157.6	18.0
沖縄県	626.9	518.2	66.1	42.7	6.8
全国計	63944.0	41236.3	2417.6	20290.1	31.7

※ 国土交通省調査結果により作成。

※ 幹線街路とは、都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路。

(イ) 都市計画道路の見直しガイドライン策定状況

都道府県・政令市への調査の結果、平成29年12月1日時点（速報値）において、すべての都道府県（47 団体）でガイドラインが策定され、政令市（20 団体）についても、ガイドラインを策定したか、県のガイドラインに従って見直しが進められており、都道府県・政令市（67 団体）の全てで策定されている。さらに1回目策定済みの団体のうち、17 団体が2回目策定済み、2 団体が3回目作成済みとなっている。

またガイドラインをホームページ上で公表している団体は、55 団体となっている。

※団体数には、県のガイドラインに従っている政令市を含む。

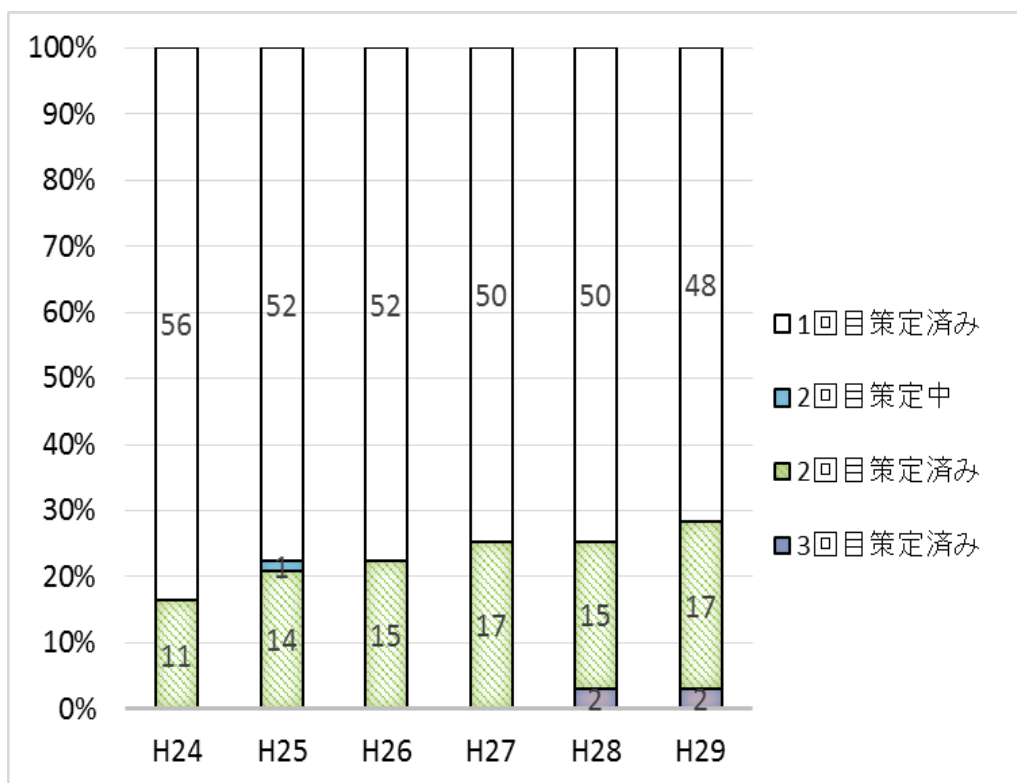


図 34 都市計画運用指針発出以降の都市計画道路見直しガイドライン策定状況
（国土交通省調査：H29.12.1 速報値）

(3) 地方公共団体の見直しの加速に対するこれまでの取組

- 過去3度（H12・H18・H23）にわたり「都市計画運用指針」を発出し、地方公共団体において都市計画道路の必要性について再検証を行い、必要に応じて、廃止や幅員変更などの都市計画変更を行うことを助言してきた。
- 平成29年7月に都市計画道路の見直しの手引きを発出し、全国の都道府県・政令市が策定した見直しガイドラインについて、見直しの手順や観点等を整理した。
- 都市計画決定主体である地方公共団体において都市計画道路の必要性について検証を行い、その結果を踏まえて、廃止や幅員変更等を行うよう、その取組を促してきたところだが、さらなる地方公共団体の対応が望まれる。

表4 都市計画運用指針（第9版：平成30年7月）

IV-2-2 都市施設 II) 施設別の事項 A. 交通施設 A-2. 道路 2. 道路の都市計画の考え方

(8) 道路に関する都市計画の見直し

道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、また、地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、構造等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである。この場合、地域整備の在り方とあわせて、地域全体における都市計画道路の配置、構造等についての検討を行うべきであり、また、過去に整備された道路の再整備についても、必要に応じ検討を行うことが望ましい。また、都市計画道路の変更を行う場合には、その変更理由を明確にした上で行うべきである。

長期にわたり未整備の路線については、長期的視点からその必要性が従来位置づけられてきたものであり、単に長期未着手であるとの理由だけで路線や区間毎に見直しを行うことは望ましくないが、目指すべき都市構造を踏まえ必要と判断される場合は、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討するなど都市計画を見直し、必要に応じて都市計画を変更するべきである。これらの見直しを行う場合には、都市計画道路が整備されないために通過交通が生活道路に入り込んだり、歩行者と自動車分離されないまま危険な状態であるなど対応すべき課題を明確にした上で検討を行う必要がある。

都市計画道路の廃止や幅員の縮小は、例えば都市の将来像の変更に伴い想定していた市街地の拡大が見直されるなどにより当該道路の必要性がなくなった場合や、都市計画道路の適切な代替路線を別途計画する場合等が考えられるが、変更を行う場合にはその変更理由を明らかにした上で行うべきである。また、代替路線を計画する場合は、新たな建築制限が課される関係者を含めた地域社会の合意形成の必要性も念頭において検討を行うことが必要であると考えられる。

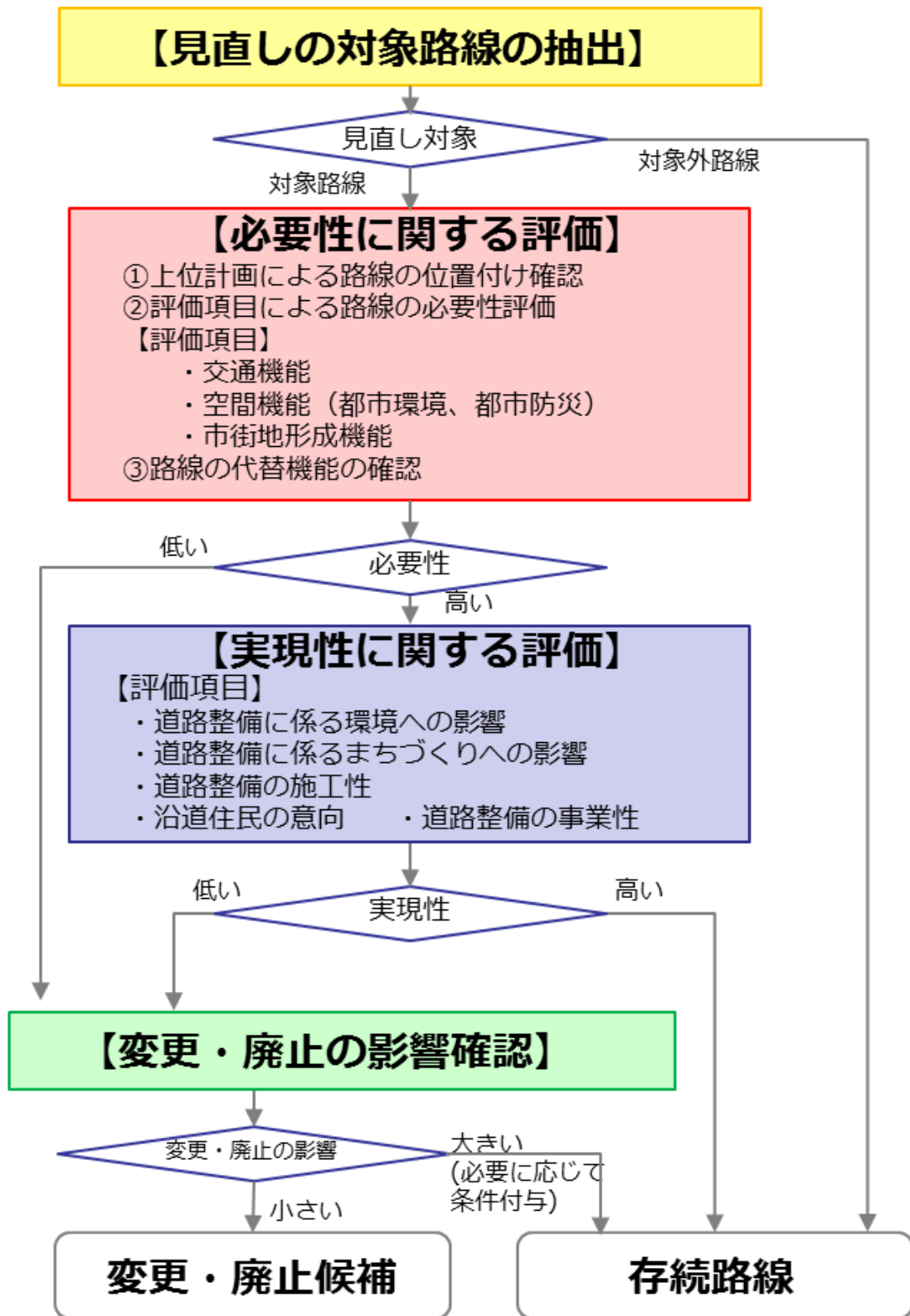


図 35 多くの都道府県・政令市の見直しガイドラインにおいて採用されている都市計画道路見直しの検討の流れ
 （都市計画道路の見直しの手引き（総論編）：平成 29 年 7 月）

都市計画運用指針発出（平成12年12月）から平成29年3月末速報値までに、全国で約2,500路線、約2,900kmの都市計画道路の廃止（一部廃止を含む）が行われている。

表5 都市計画道路（幹線街路）の変更・廃止状況
（国土交通省調査：H29.3速報値）

	都市計画決定権者			廃止		ルート変更		幅員変更	
	都道府県	政令市	市町村	路線数	延長(km)	路線数	延長(km)	路線数	延長(km)
北海道	1	1	14	55	48.9	20	8.1	29	32.4
東北	6	1	38	267	320.4	31	26.1	42	108.4
関東	9	5	55	276	322.1	58	46.4	57	61.3
北陸	3	1	24	169	158.0	22	17.7	51	63.2
中部	4	3	42	214	243.0	23	16.6	51	49.8
近畿	7	4	86	796	1009.9	43	25.4	82	86.0
中国	5	2	28	177	164.2	28	15.8	67	51.3
四国	4	0	31	172	158.9	11	5.5	30	24.7
九州	7	3	61	373	440.2	26	30.6	50	66.5
沖縄	1	0	1	2	3.0	0	0.0	0	0.0
合計	47	20	380	2501	2868.60	262	192.0	459	543.6

- ※1 ルート変更延長は変更した区間の変更前の延長である。
- ※2 ルートも幅員も変更している区間は重複して集計している。
- ※3 四捨五入の関係で各ブロックの値の合計と合計の欄の値が一致しない場合がある。

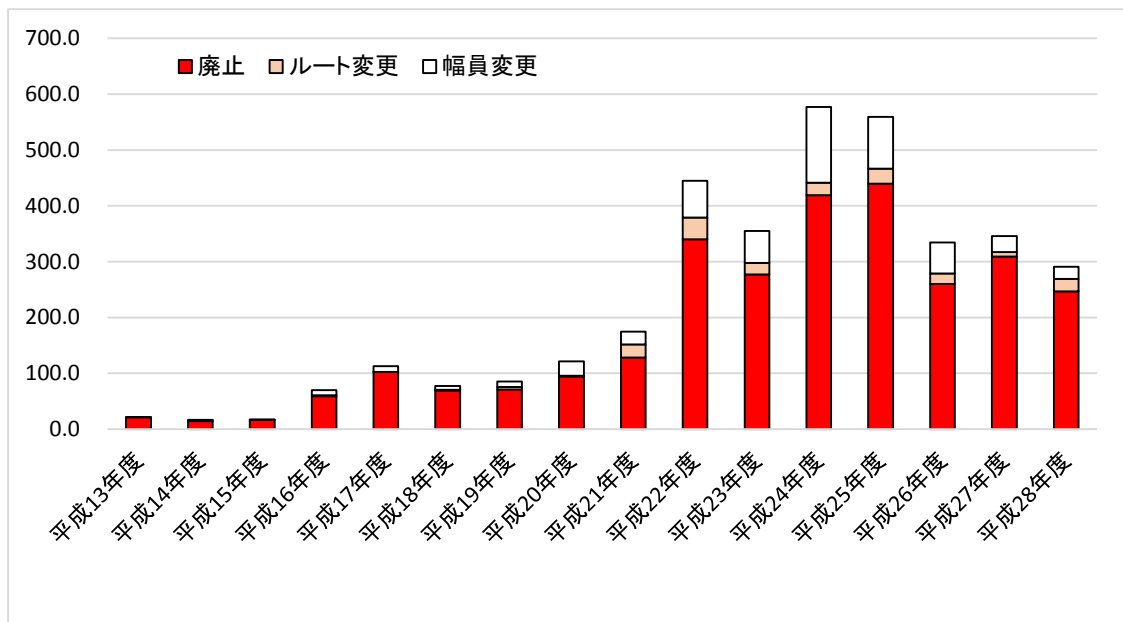


図36 年度ごとの都市計画道路（幹線街路）の変更・廃止状況
（国土交通省調査：H29.3速報値）

表6 都市計画運用指針発出（平成12年12月）以降の
都市計画道路（幹線街路）の変更・廃止状況

（平成29年3月末時点（速報値））

都道府県名	廃止		ルート変更		幅員変更	
	路線数	延長(km)	路線数	延長(km)	路線数	延長(km)
北海道	55	48.9	20	8.1	29	32.4
青森県	66	97.6	1	1.2	15	66.9
岩手県	40	38.7	9	9.4	8	15.4
宮城県	61	90.1	7	1.5	3	6.7
秋田県	45	45.2	4	1.6	2	0.8
山形県	27	27.7	0	0.0	4	3.7
福島県	28	21.1	10	12.4	10	15.0
茨城県	45	41.6	17	16.5	3	7.5
栃木県	14	17.1	9	8.0	13	12.2
群馬県	16	21.8	1	0.3	0	0.0
埼玉県	64	77.5	9	5.0	19	19.9
千葉県	28	31.0	4	5.4	7	8.4
東京都	2	1.8	0	0.0	1	2.8
神奈川県	41	45.1	8	5.2	6	3.3
山梨県	10	12.6	0	0.0	0	0.0
長野県	56	73.5	10	6.0	8	7.1
新潟県	29	25.7	2	0.1	2	2.9
富山県	43	43.4	5	2.0	8	13.0
石川県	97	88.9	15	15.7	41	47.4
岐阜県	51	67.4	5	2.1	20	18.0
静岡県	82	99.3	4	4.5	3	6.9
愛知県	43	35.9	8	4.4	21	16.7
三重県	38	40.5	6	5.6	7	8.3
福井県	11	10.8	0	0.0	1	0.6
滋賀県	41	50.8	10	5.9	5	4.8
京都府	133	137.7	10	5.3	4	1.6
大阪府	347	469.8	2	1.4	24	25.7
兵庫県	178	194.7	13	5.5	39	36.8
奈良県	35	57.5	3	1.5	6	13.1
和歌山県	51	88.5	5	5.8	3	3.5
鳥取県	3	1.9	0	0.0	0	0.0
島根県	36	23.2	9	4.7	36	29.0
岡山県	64	72.7	12	7.1	11	7.3
広島県	68	58.7	5	3.4	19	13.4
山口県	6	7.7	2	0.6	1	1.7
徳島県	26	23.4	0	0.0	5	2.9
香川県	82	88.2	5	3.4	20	16.2
愛媛県	45	30.9	6	2.1	4	4.4
高知県	19	16.5	0	0.0	1	1.2
福岡県	121	184.4	9	17.2	16	22.1
佐賀県	18	18.3	4	2.3	4	2.6
長崎県	94	92.0	2	4.0	4	5.7
熊本県	42	58.7	0	0.0	12	19.6
大分県	30	40.5	3	3.5	8	14.9
宮崎県	29	23.9	4	1.9	2	0.6
鹿児島県	39	22.5	4	1.7	4	1.0
沖縄県	2	3.0	0	0.0	0	0.0
合計	2,501	2,868.6	262	192.0	459	543.6

- ※ 国土交通省調査結果により作成。
- ※ ルート変更延長は変更した区間の変更前の延長である。
- ※ ルートも幅員も変更している区間は重複して集計している。
- ※ 四捨五入の関係で各都道府県の値の合計と合計の欄の値が一致しない場合がある。
- ※ 幹線街路とは、都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路。