

1 調査名称：名張市都市計画道路見直し検討業務

2 調査主体：名張市

3 調査圏域：名張市全域

4 調査期間：平成24年度

5 調査費： 4,515千円（当年度までの合計：0千円）  
（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

名張市の都市計画道路は、昭和38年の都市計画決定以降、その整備率は38%（概成済みを除く）にとどまっており、都市計画決定から40年以上経過した現在も、未着手の路線が残っている状況にある。このことは、道路機能が発揮されないばかりか、道路計画区域内における建築行為に対して私権制限を加え続けているという問題を抱えている。これら長期未着手の路線・区間については、今後の社会情勢の変化や目指すべき都市の将来像を見据えた中で、今後も計画を維持するのか、あるいは見直しを行うのかについて検討する必要がある。

平成23年度に策定した名張市総合都市交通マスタープランの将来幹線道路網案では、将来交通需要予測とその配分によって定量的検証を行い、将来幹線道路としての機能を有する路線・区間を抽出したことを受け、平成24年度では、道路の種別分類に応じた交通処理機能の確保を始め、総合的観点から整備優先順位等を明らかにし、市民の理解を得ながら、整備を図るものとする。一方、定量的な検証において将来幹線道路網を担わないと判断される路線・区間については、定量的な役割以外の観点で検証をすすめ、その結果に基づき、適切な見直しを行うものとする。

## I 調査概要

1 調査名：名張市都市計画道路見直し検討業務

### 2 報告書目次

1. 都市計画道路の見直しに関する基本的な方針
2. 都市計画道路の見直し検討
  - (1) 建築制限等の実態把握
    - 1) 都市計画道路の現状
    - 2) 上位・関連計画における都市計画道路の位置づけ
    - 3) 見直し対象路線・区間の抽出
    - 4) 見直し検討
  - (2) 住民説明会資料の作成
  - (3) 都市計画変更図書の作成
3. 道路整備優先順位の設定
  - 1) 検討対象路線・区間の抽出
  - 2) 整備優先順位の設定方針
  - 3) 整備優先順位の設定フロー
  - 4) 検討の枠組み
  - 5) 区間別評価得点
  - 6) 総合評価

### 資料編

- (1) 都市計画道路見直し対象路線・区間の道路現況カルテ
- (2) 都市計画法53条の建築制限の緩和事例

3 調査体制

委員会等の設置なし

4 委員会名簿等：

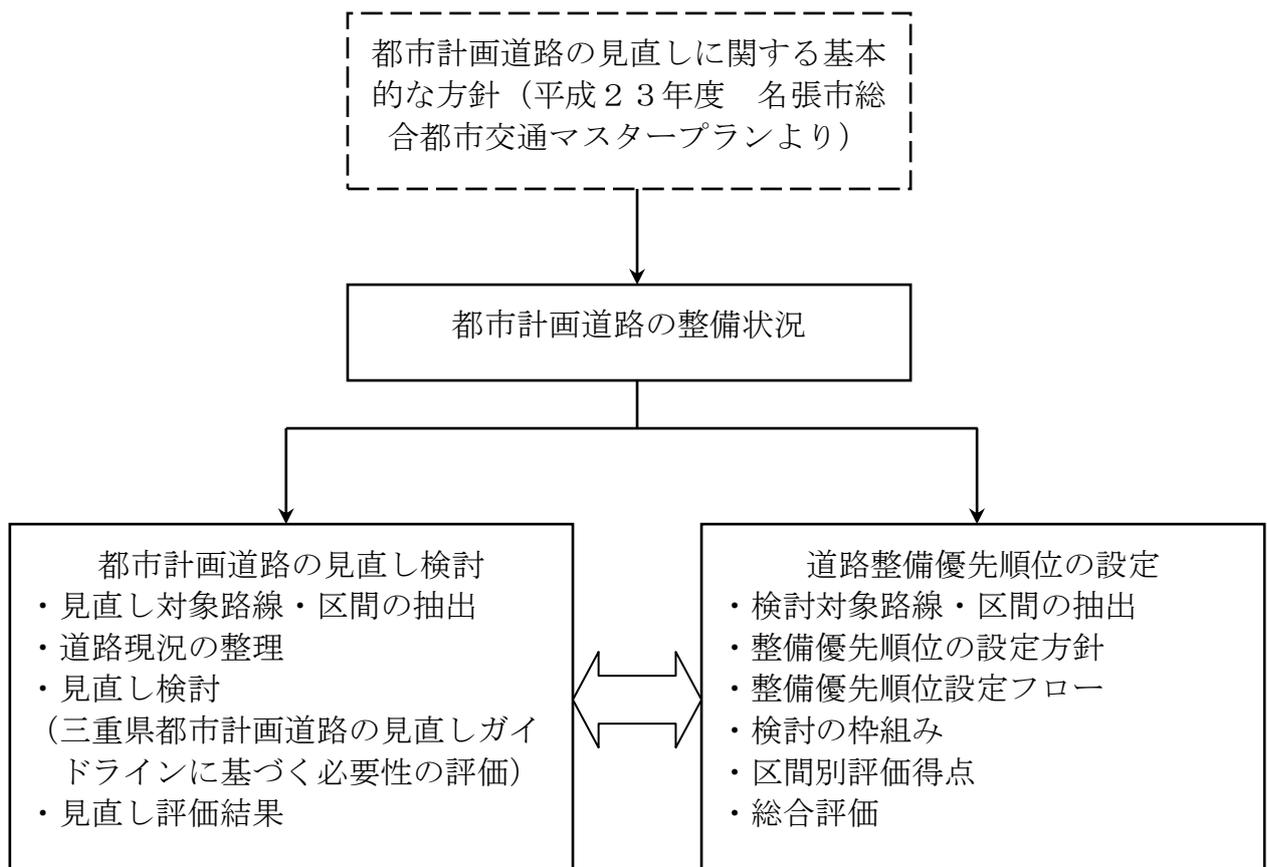
## II 調査成果

### 1 調査目的

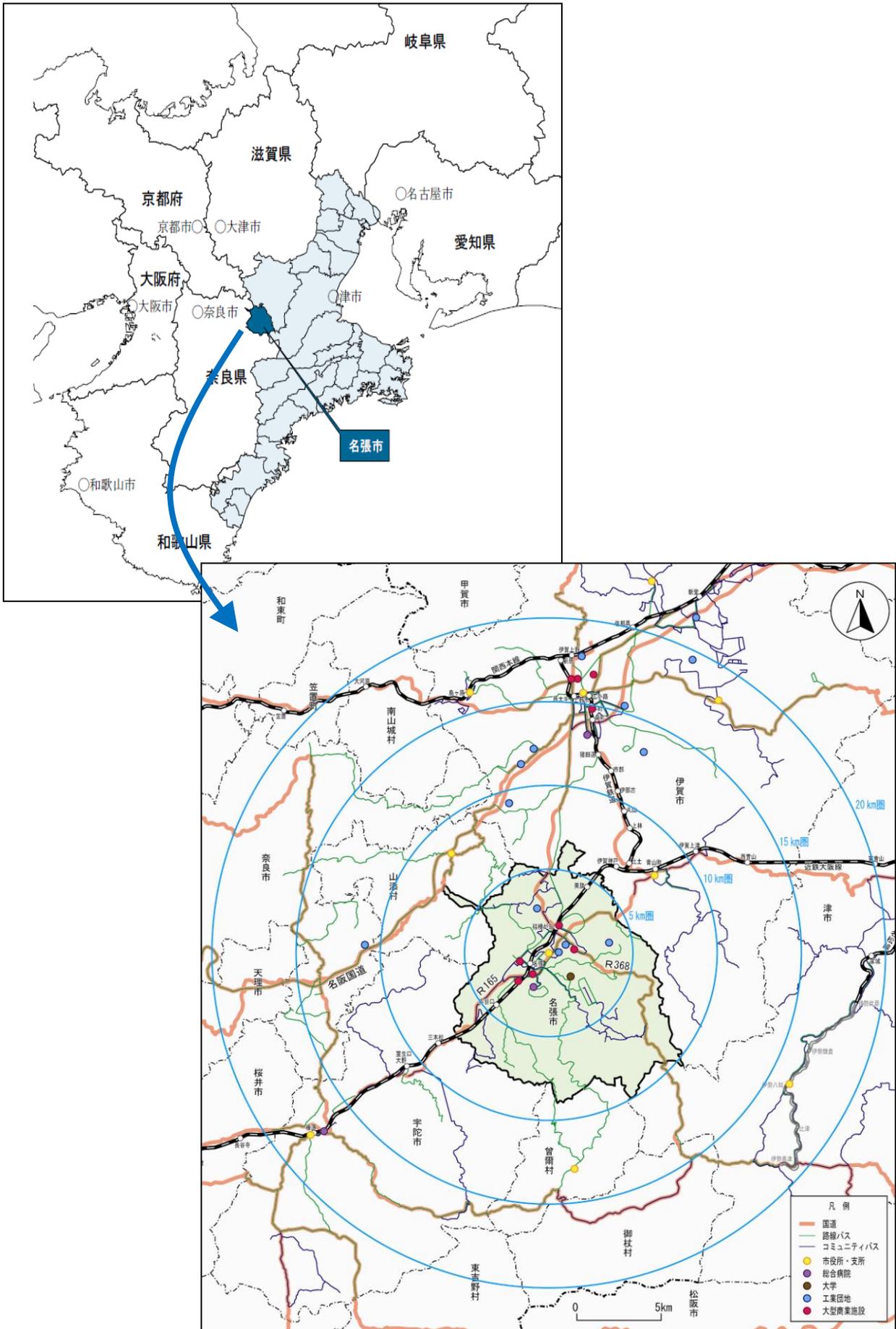
少子高齢化等による本格的な人口減少社会を迎え、社会経済情勢は大きく変化してきており、名張市では、平成21年度に「都市マスタープラン」を改定し、効率的に持続可能な集約連携型の都市構造を目指しているところである。

その実現に向けては、平成23年度策定の「名張市総合都市交通マスタープラン」に基づき、将来を見据えた幹線道路網の構築に向けて、既決の都市計画道路の改廃を含めた「新たな時代に対応した都市計画道路網の再編」を行うことを目的としている。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



4 調査成果

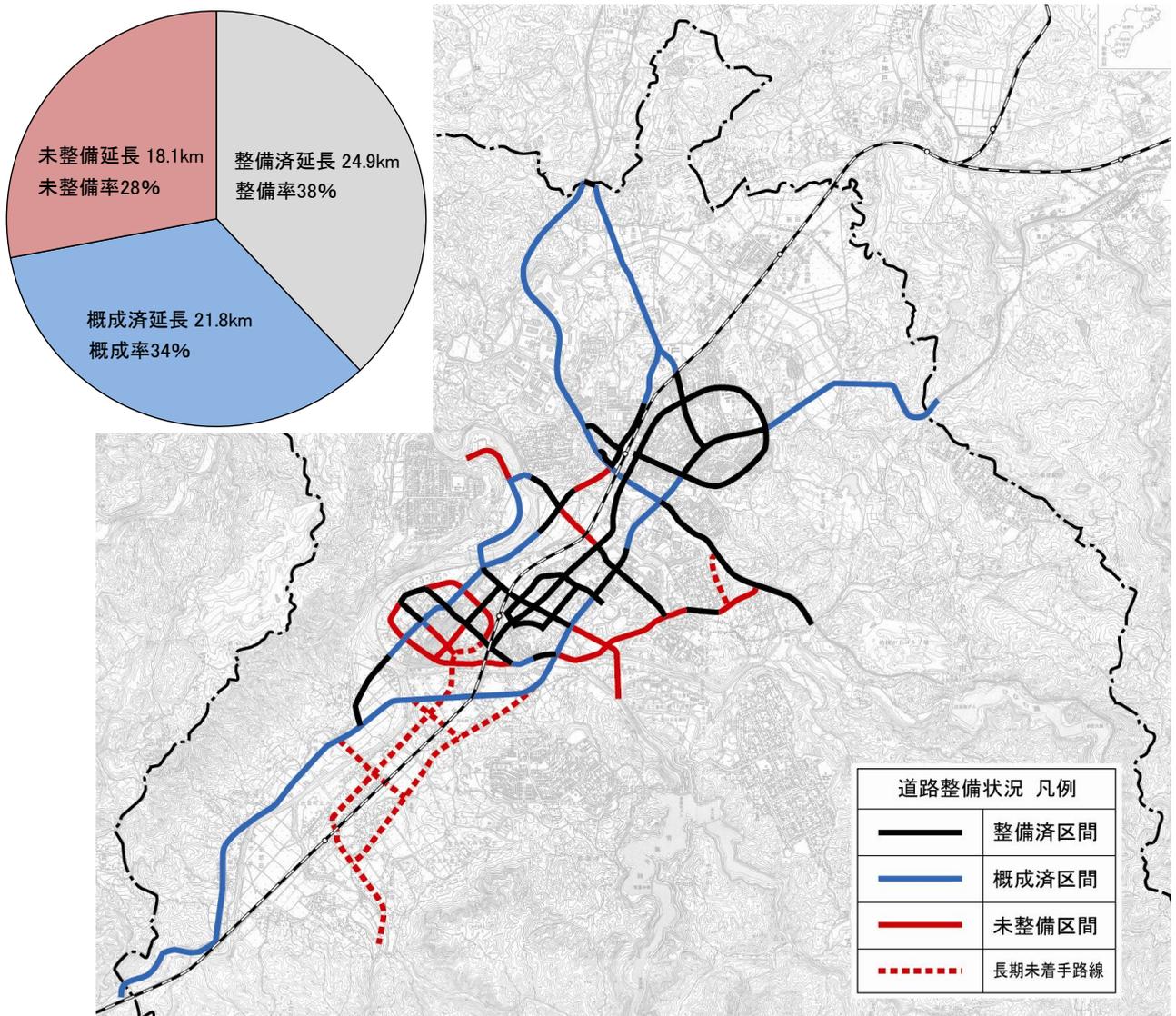
# 1. 都市計画道路の見直し検討

## 1. 名張市の都市計画道路の現状

都市計画道路は、都市で行われる様々な活動や生活を支える重要な都市施設として、都市計画決定された道路であり、名張市の将来像の実現に向けて都市の骨格を形成し、円滑な都市交通と良好な都市環境を支える役割を担っています。

名張市の都市計画道路は、昭和 38 年の都市計画決定以降、整備を進めてきましたが、平成 23 年 3 月末現在の整備率は 38%（概成済みを除く）にとどまっており、都市計画決定から 40 年以上経過した現在も、未着手の路線が残っています。

図 1 都市計画道路の整備状況 (H23.3.31 現在)



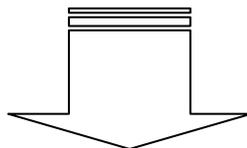
## 2. 都市計画道路の見直しの必要性

各都市計画道路が計画決定された時と比べ、人口や交通量などの見通しや、まちづくりの方針が変わり、現時点では整備の必要性が低下している道路もあります。

そこで今回、社会情勢の変化やまちの将来像の変化を踏まえ、各都市計画道路に求められる機能・役割を再整理し、それに照らして道路整備の必要性を検証することにより、見直しの方向性（存続・変更・廃止）を示すこととしました。

### <都市計画道路の見直しの背景>

- ①人口減少と将来交通需要の変化
- ②市街地拡大の収束と土地利用方針の変化
- ③まちづくりの方針の変化
  - ・地域資源を活かしたまちづくり
  - ・安全・安心なまちづくり
  - ・コンパクトなまちづくり
- ④投資余力の減少と公共事業の効率化の必要性
- ⑤都市計画道路を取り巻く制度の改正
  - ・道路構造令、都市計画法の改正



社会経済情勢の変化や、名張市が目指すまちの将来像の変化などにより、都市計画道路の役割や必要性が変化しています。

一方で、地域の資源や現道などの既存ストックを活用した効率的かつ効果的な道路整備が求められています。

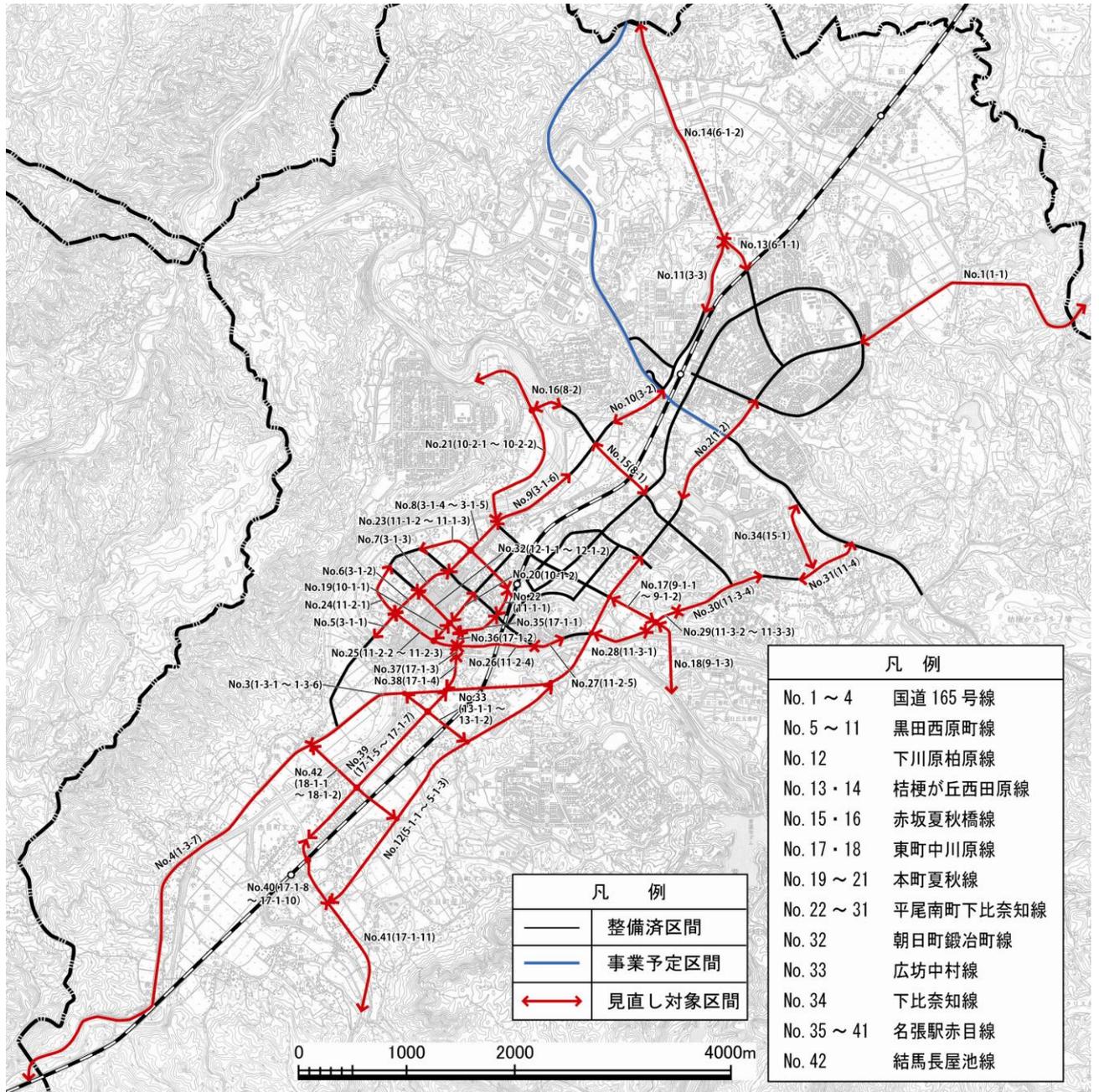
これらより、まちづくりと整合のとれた柔軟なみちづくりを進める必要があります。

### 3. 見直し対象路線・区間の抽出

見直し対象路線・区間は、「三重県都市計画道路の見直しガイドライン（H19.3）」に基づき、「未整備の幹線道路で具体的な整備計画のない区間」かつ「当初決定後 20 年以上経過した区間」より抽出します。

その結果、名張市の都市計画道路の見直し対象路線・区間は、13 路線 42 区間となります。

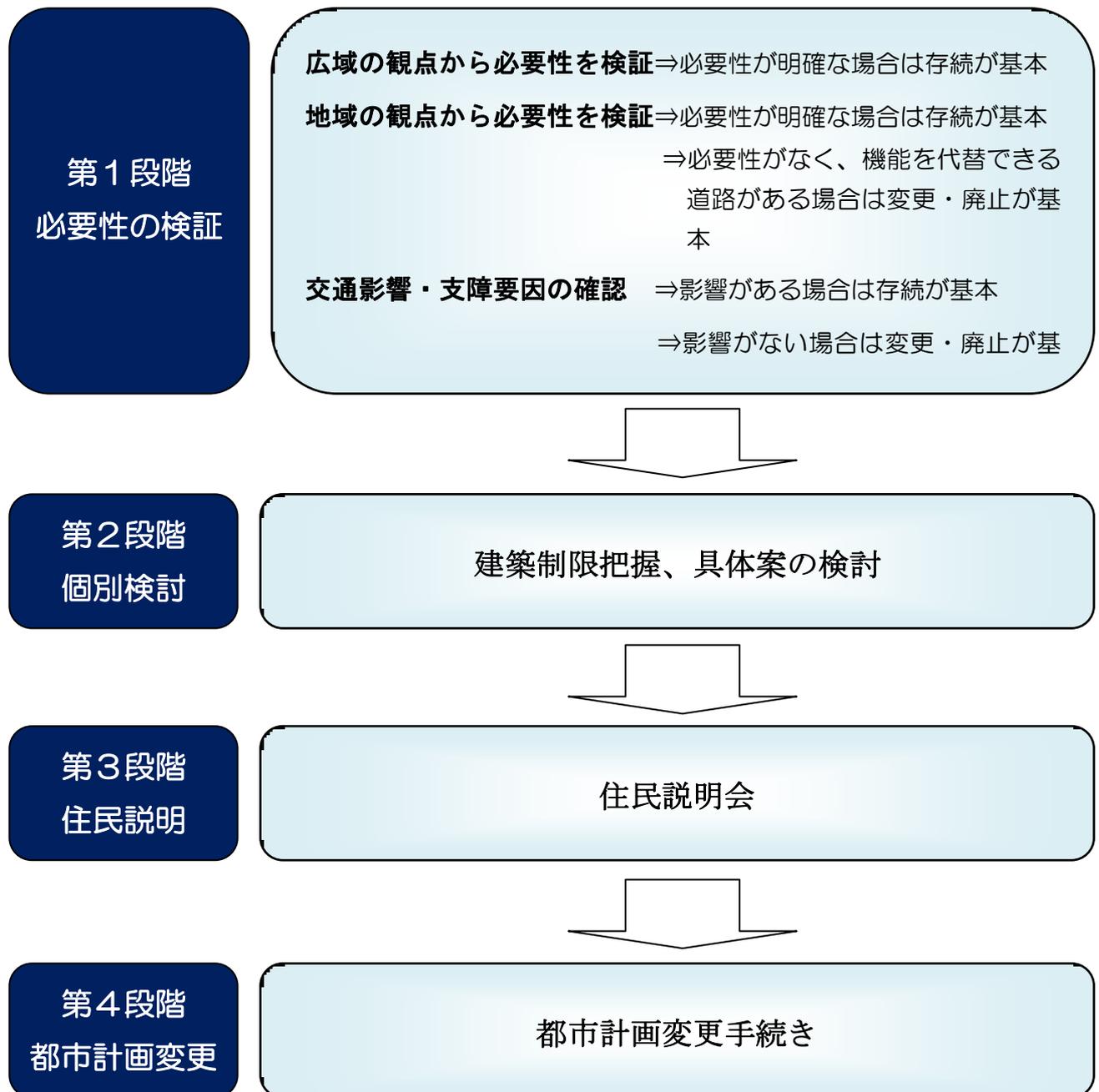
図 2 見直し対象路線・区間の抽出図



## 4. 見直しの進め方

見直しの方向性（存続・変更・廃止）を検討するために、都市計画道路の「必要性」の観点から懸賞を行います。その後、具体案の検討、住民説明会、都市計画法に基づく変更手続きを経て、変更・廃止は決定されます。

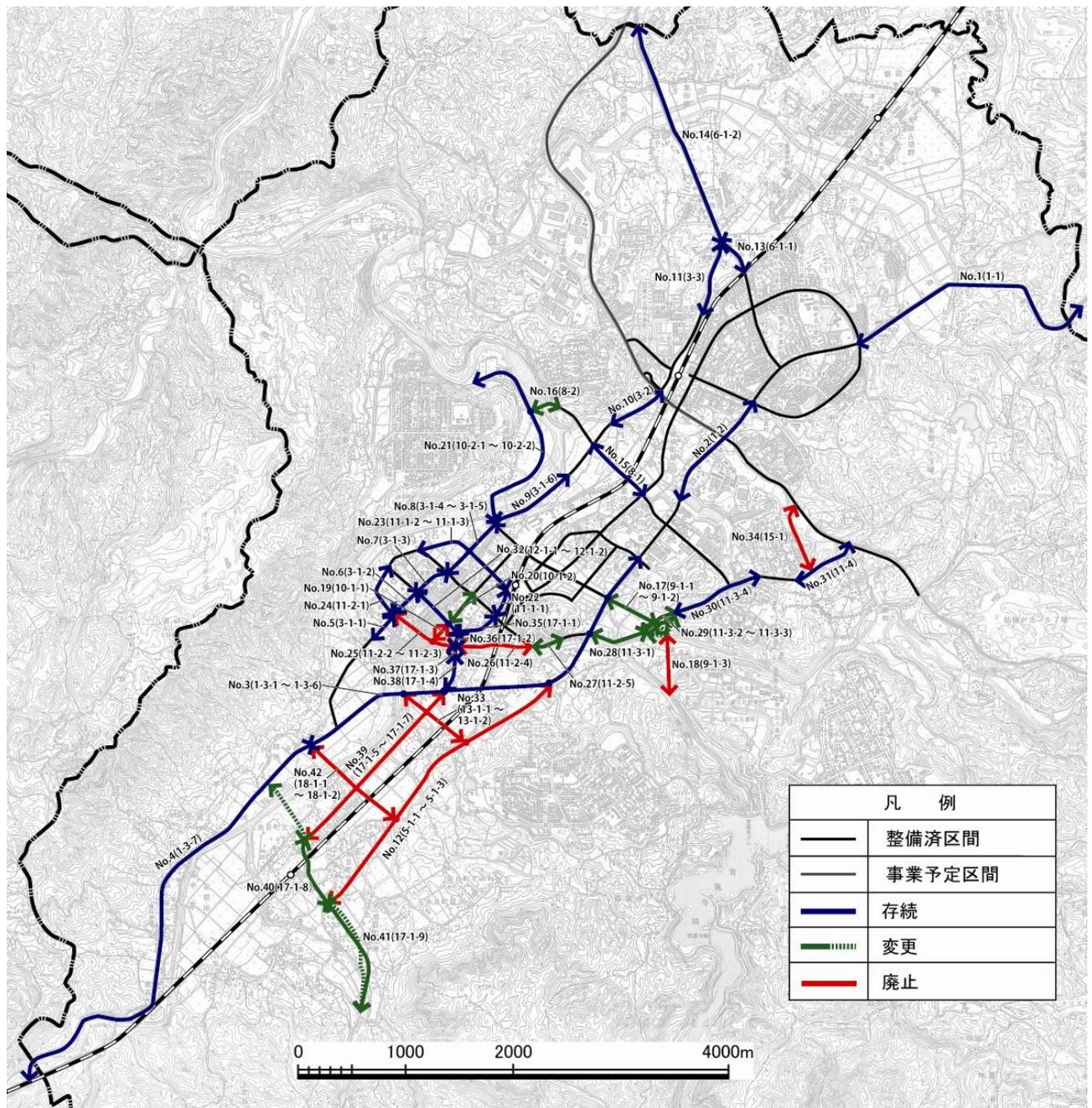
図3 見直しの進め方



## 5. 見直し評価結果

先の見直しの進め方に示した必要性の検証より、名張市では、13路線42区間の見直し対象路線・区間のうち、5路線8区間で変更、8路線9区間で廃止候補路線となります。

図4 見直し評価結果



※なお、ここで示す見直し（変更・廃止）案は素案であり、都市計画法に基づく変更手続きを経て廃止が決定されるものです。

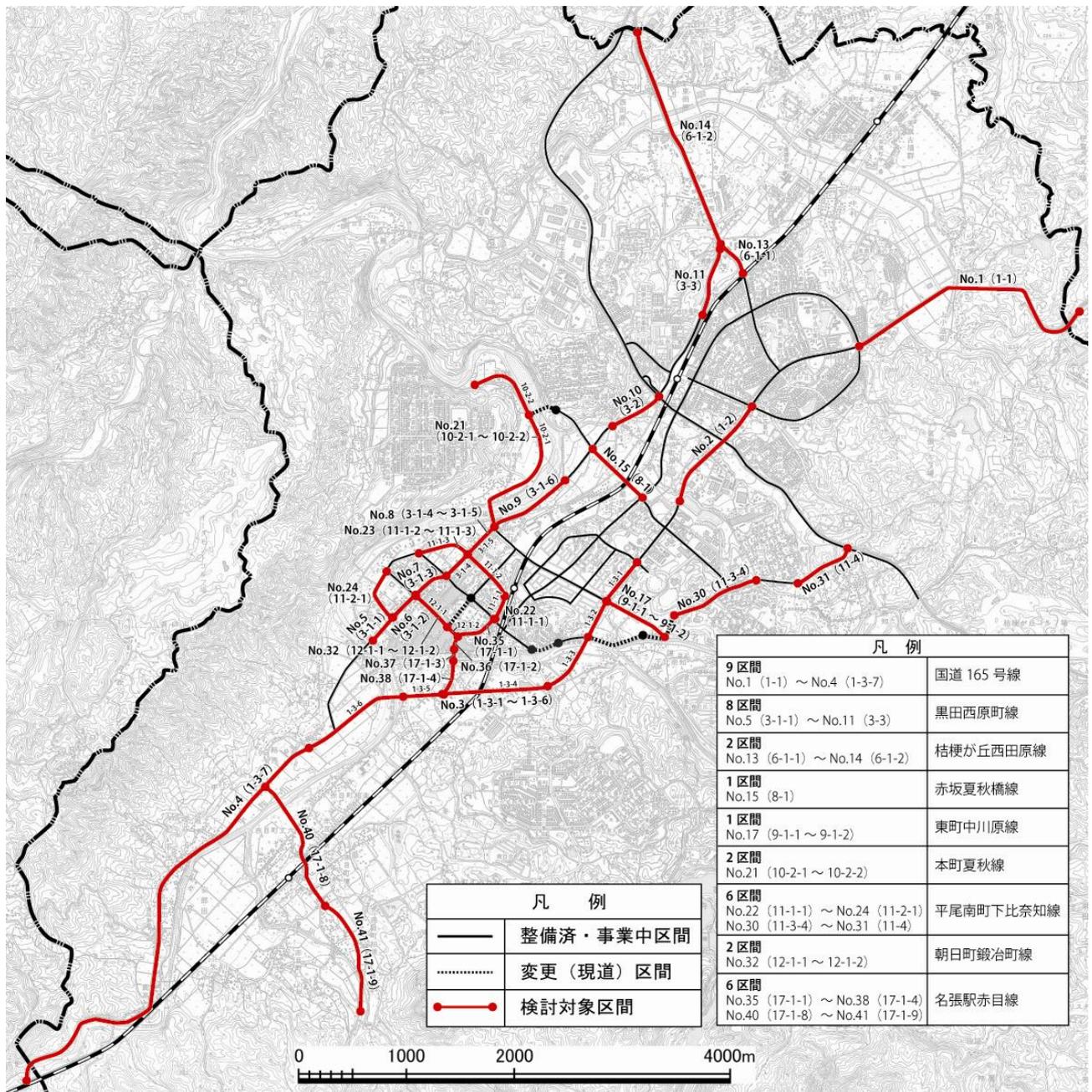
## 2. 道路整備優先順位の設定

### 1. 検討対象路線・区間の抽出

道路整備優先順位の設定を行う検討対象路線・区間は、整備済・事業中区間及び、別途検討中の都市計画道路の見直し検討において評価結果が廃止または変更（現道）とした区間を除く都市計画道路の未整備路線・区間（評価結果が存続または変更（ルート））とします。

その結果、検討対象路線・区間は、9 路線 37 区間が抽出されます。

図5 道路整備優先順位検討対象路線・区間の抽出図



## 2. 整備優先順位の設定方針

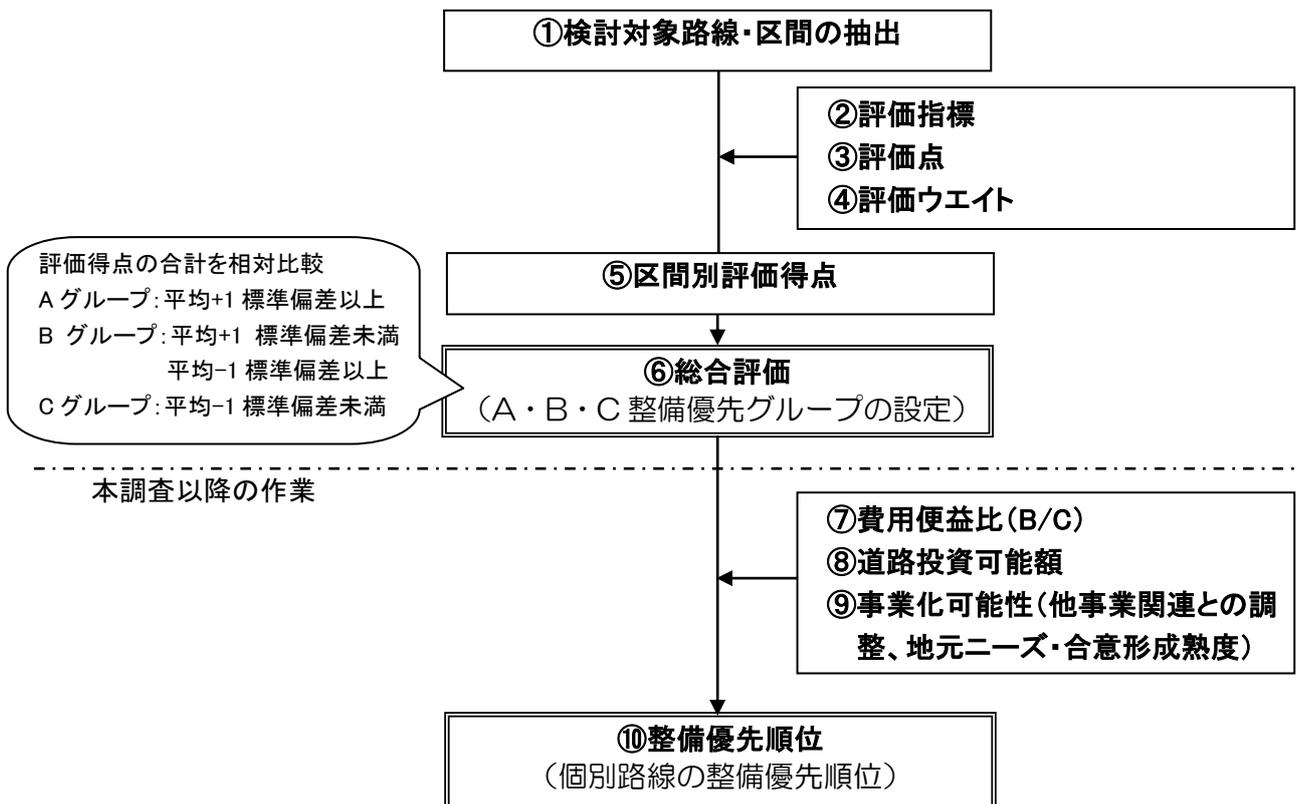
名張市総合都市交通マスタープランでは、集約連携型の都市を実現するために、道路交通のみならず公共交通、自転車・歩行者交通も含めた総合的な交通施策体系を位置づけています。これら総合都市交通マスタープランで位置づけた総合的な交通施体系の基本方針を踏まえ、都市計画道路の整備優先順位を設定するものとします。

- 都市交通マスタープランに基づく道路機能の評価
  - ・将来幹線道路網計画、公共交通体系計画、自転車・歩行者計画における施策の基本方針に対応した定性的指標に基づき評価を実施します
- 費用便益比分析の便益に係る定量的指標の評価
  - ・費用便益比（B/C）分析のうち、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の便益に係る定量的指標に基づき評価を実施します
- 総合評価
  - ・上記、定性的指標及び定量的指標に基づく総合評価より、区間別評価得点を相对比较することで整備優先順位を設定します

## 3. 整備優先順位の設定フロー

都市計画道路の整備優先順位設定フローに基づき、総合評価より整備優先度ランクのグルーピングを行うことを目的とし、個別路線の整備優先順位設定は、関連計画との整合性、ネットワークの連続性、道路投資可能額の検証、費用便益比（B/C）を考慮し、本調査策定以降に検討するものとします。

図6 整備優先順位設定フロー



## 4. 検討の枠組み

### ①検討対象路線・区間

- ・整備済・事業中区間及び、都市計画道路の見直し検討において評価結果が廃止または変更（現道）とした区間を除く都市計画道路の未整備路線・区間を検討対象路線・区間として抽出します。

### ②評価指標

- ・道路整備効果について、費用便益分析の便益に係る走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少を評価指標として設定します。
- ・総合都市交通マスタープランで位置づけた総合的な交通施策体系の基本方針に対応するため、将来幹線道路網計画、公共交通体系計画、自転車・歩行者計画より、道路整備優先順位設定に反映した評価指標を設定します。
- ・将来幹線道路網計画では、道路機能の位置づけや、将来交通量配分結果に基づく混雑度ランク、道路整備の効率性などの評価指標を設定します。
- ・公共交通体系計画では、道路整備がもたらす公共交通の利便性向上、利用環境の改善の視点から、鉄道駅アクセス路線や交通広場等計画の有無、バス路線の走行環境の改善などの評価指標を設定します。
- ・自転車・歩行者計画では、自転車・歩行者ネットワーク形成路線を評価指標として設定します。

### ③評価点

- ・各種便益や混雑度ランクといった定量的指標や、路線の位置づけの有無といった定性的指標を、0～3点で配点します。

### ④評価ウエイト

- ・評価指標間のウエイトは一律（特定の評価指標に重み付けをしない）とし、評価指標全体の評価ウエイトが 1.0 となるように評価指標別のウエイトを設定します。

### ⑤区間別評価得点、⑥総合評価

- ・検討対象区間別に、各評価指標の配点より評価得点（合計得点）を算定し、区間別の評価得点を相対比較することで整備優先性のグルーピングを行います。

### ⑦費用便益比（B/C）、⑧道路投資可能額、⑨事業化可能性

- ・整備優先性のグルーピング単位のなかで、どの路線・区間から整備行うかを選定するため、他事業との調整を始め、費用便益比（B/C）、ネットワークの形成状況、地元ニーズ・合意形成熟度などに配慮し、個別路線単位の整備優先順位案を作成します。

### ⑩整備優先順位

- ・個別路線単位の整備優先順位案より、各年度別の事業費を算出し、名張市の道路投資可能額と比較を行い、概ね 5 年以内に事業着手する短期路線、概ね 6～10 年以内に事業着手する中期路線、概ね 11 年以降に事業着手する長期路線に整備時期分類を行います。



## 6. 総合評価

区間別の評価得点を相対比較することで整備優先性のグルーピングを実施します。  
 また、総合評価は、道路管理者区分別にグループ分類（A、B、C）します。  
 グループ分類の定義は、以下のとおりです。

- グループ A：整備優先性が高位の路線・区間（平均+1 標準偏差以上）
- グループ B：整備優先性が中位の路線・区間（平均-1 標準偏差以上平均+1 標準偏差未満）
- グループ C：整備優先性が低位の路線・区間（平均-1 標準偏差以下）

図 8 総合評価結果及び整備優先グループの設定

