

1 調査名称：高岡市都市計画道路見直し業務委託

2 調査主体：高岡市

3 調査圏域：高岡市

4 調査期間：平成29年度

5 調査概要：

本市では、人口減少・高齢社会の進展等、社会経済情勢の変化に伴い、都市計画道路の必要性が変化していることから、長期未着手の都市計画道路の見直しを検討するため、平成21年度に高岡市都市計画道路検討委員会を設置し、平成24年3月に都市計画道路網の見直しに関する考え方（「高岡市都市計画道路網の再構築に関する検討」報告書）をとりまとめたところである。

本調査は、当該検討において、廃止や幅員の縮小等の変更が必要と位置付けられた路線のうち、市南部地区の路線を中心に、都市計画の変更資料を作成し、都市計画道路網の再構築を図ることを目的としたものである。

I 調査概要

1 調査名称：高岡市都市計画道路見直し業務委託

2 報告書目次

第1章 設計概要

- 1－1 業務の目的
- 1－2 業務内容
- 1－3 業務対象範囲
- 1－4 業務担当
- 1－5 設計業務フローチャート

第2章 道路概略検討

- 2－1 対象路線
- 2－2 横断構成の検討
- 2－3 現地調査

第3章 交差点予備検討

- 3－1 対象交差点
- 3－2 交差点解析
- 3－3 交差点詳細図作成

第4章 都市計画変更図書

- 4－1 総括図
- 4－2 計画図

第5章 地元説明用資料

- 5－1 配布資料
- 5－2 説明資料

3 調査体制

※ 本市では、長期未着手の都市計画道路の見直しを検討するため、平成21年度に高岡市都市計画道路検討委員会を設置し、平成24年3月に都市計画道路網の見直しに関する考え方（「高岡市都市計画道路網の再構築に関する検討」報告書）をとりまとめたところである。

本調査を行うに当たっては、当該検討において、廃止や幅員の縮小等の変更が必要と位置付けられた路線のうち、市南部地区の路線を中心に、都市計画の変更資料を作成したものであり、委員会等を設立していない。

4 委員会名簿等：

※ 本市では、長期未着手の都市計画道路の見直しを検討するため、平成21年度に高岡市都市計画道路検討委員会を設置し、平成24年3月に都市計画道路網の見直しに関する考え方（「高岡市都市計画道路網の再構築に関する検討」報告書）をとりまとめたところである。

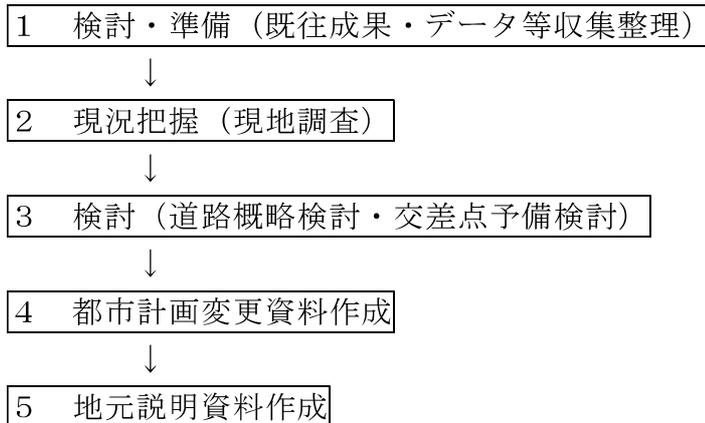
本調査を行うに当たっては、当該検討において、廃止や幅員の縮小等の変更が必要と位置付けられた路線のうち、市南部地区の路線を中心に、都市計画の変更資料を作成したものであり、委員会等を設立していない。

II 調査成果

1 調査目的

本調査は、人口減少・高齢社会の進展等、社会経済情勢の変化に伴い、都市計画道路の必要性が変化していることから、長期未着手の都市計画道路の見直しを検討するため、平成21年度に高岡市都市計画道路検討委員会を設置し、平成24年3月に整理した都市計画道路網の見直しに関する考え方（「高岡市都市計画道路網の再構築に関する検討」報告書）を踏まえ、廃止や幅員の縮小等の変更が必要と位置付けられた路線のうち、市南部地区の路線を中心に、都市計画の変更資料を作成し、都市計画道路網の再構築を図ることを目的としたものである。

2 調査フロー



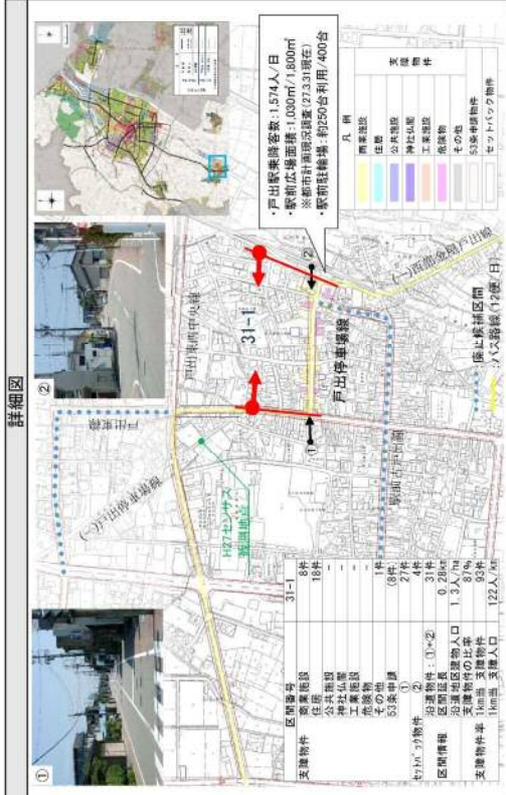
(様式－3 b 調査成果)

4 調査成果

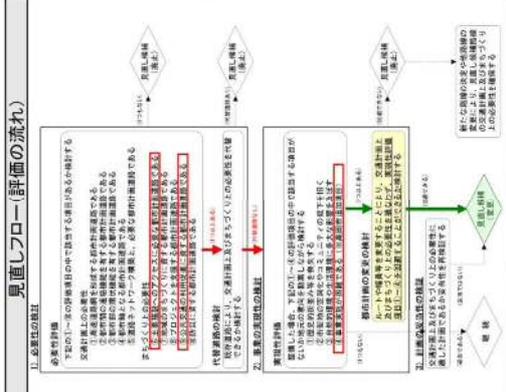
※次項参照

幅員変更の検討

基本条件	
区間番号	31-1
路線番号	34.420
路線名	戸出停車場線
区間	戸出字南川原～戸出町2丁目
区間延長	280m
計画幅員	16m
現道幅員	9.3～10.5m
交通状況 (平日)	自動車交通量 22台/12h (H17センサス) 自転車交通量 8人/12h (H17センサス) 歩行者交通量 0.08 旅行速度 22.0km/h
事故状況 将来推計 (再編後)	人身事故件数(H19～22) 3件/4年 想定幅員 7,000台/日 設定交通容量 35km/h 設定初速度 2,400台/日 推計交通量
道路の区分	都市部(市街化区域内) 一般県道 平地 2,400台/日 4種3級



31-1 戸出停車場線



見直し評価	1) 必要性的検討 必要性評価 代替道路の検討 実現性評価 都市計画変更の検討
評価理由	⑥主要施設へのアクセスに必要な都市計画道路である ⑨公共交通の利用促進に資する都市計画道路である ・既存道路により必要性を代替できない ④事業実施が困難である(※高岡市追加項目) ・変更あるいは現道活用により必要性を確保し実現性の評価を認める 注1)丸数字は評価項目の番号

比較案	①幅員縮小案1 14m
標準断面	4種3級 3.0m 0.5m(1.5m) 2.5m
事業性	支障物件 A 25件 6件 31件 81% 89件/km
1) 必要性	○: 戸出駅へのアクセス性が確保される ○: 自転車歩行者車道により、自転車の安全性が確保される ×: 治道における支障物件の比率が高い(80%以上) △: 1km当りの支障物件が多い(50件以上)
2) 実現性	○: 主要施設が困難 D ≥ 80%、E ≥ 100件/km
3) 妥当性	道路構造令 適合性
総括	1)～3)の総合評価

比較案	②幅員縮小案2 12m
標準断面	4種3級 3.0m 0.5m(1.5m) 2.5m
事業性	支障物件 A 22件 9件 31件 71% 79件/km
1) 必要性	○: 戸出駅へのアクセス性が確保される ○: 自転車歩行者車道により、自転車の安全性が確保される ×: 通学路指定がなされており、カラー舗装により歩行者・自転車が通行すべき箇所を明示済みであるが、安全性は低い ○: 支障物件が生じない
2) 実現性	○: 主要施設が困難 D ≥ 80%、E ≥ 100件/km
3) 妥当性	道路構造令 適合性
総括	1)～3)の総合評価

変更案	幅員縮小(12m)
評価理由	・停車帯が少なく、また停車帯が無くても交通量が少なく交通に支障はないと考えられるため、路肩0.5mを確保する ・歩道の縮小(-2.5m): 自転車と歩行者の交通量が少なくなるが、通学路指定がなされているため、歩行空間2.0mに路上施設0.5mを加えた2.5mを確保する ・総幅員(16m→12m): 避難路として機能や消防活動等の面からも総幅員に支障はないため、4種3級として必要最小限の幅員を確保して事業の効率化を図る

比較案	③現道幅員 9.3～10.5m
標準断面	4種3級 3.0m 0.5m(1.5m) 2.5m
事業性	支障物件 A 0件 31件 31件 0% 0件/km
1) 必要性	○: 戸出駅へのアクセス性が確保される ○: 自転車歩行者車道により、自転車の安全性が確保される ×: 通学路指定がなされており、カラー舗装により歩行者・自転車が通行すべき箇所を明示済みであるが、安全性は低い ○: 支障物件が生じない
2) 実現性	○: 主要施設が困難 D ≥ 80%、E ≥ 100件/km
3) 妥当性	道路構造令 適合性
総括	1)～3)の総合評価

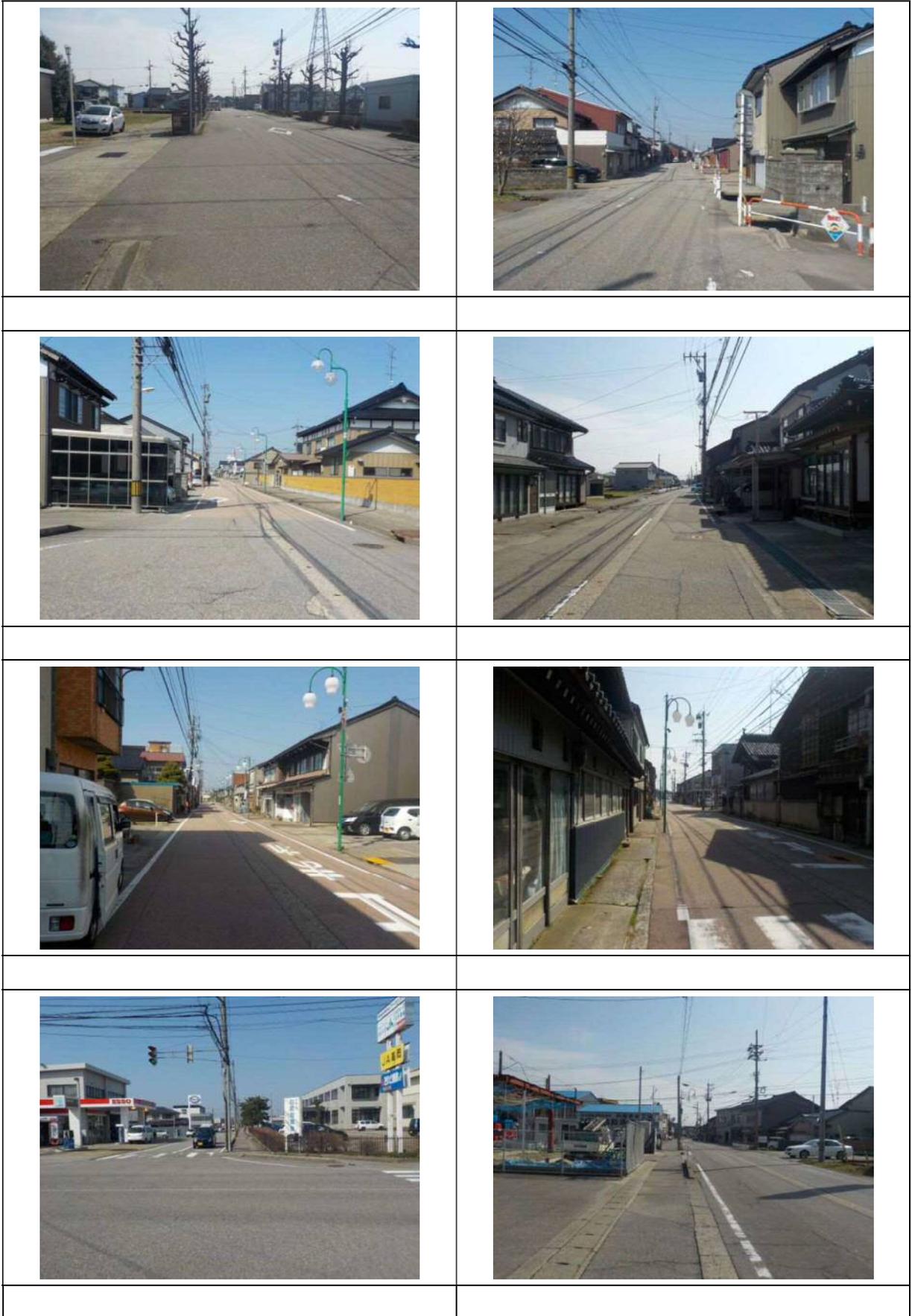
見直し評価	1) 必要性的検討 必要性評価 代替道路の検討 実現性評価 都市計画変更の検討
評価理由	⑥主要施設へのアクセスに必要な都市計画道路である ⑨公共交通の利用促進に資する都市計画道路である ・既存道路により必要性を代替できない ④事業実施が困難である(※高岡市追加項目) ・変更あるいは現道活用により必要性を確保し実現性の評価を認める 注1)丸数字は評価項目の番号

見直し評価	1) 必要性的検討 必要性評価 代替道路の検討 実現性評価 都市計画変更の検討
評価理由	⑥主要施設へのアクセスに必要な都市計画道路である ⑨公共交通の利用促進に資する都市計画道路である ・既存道路により必要性を代替できない ④事業実施が困難である(※高岡市追加項目) ・変更あるいは現道活用により必要性を確保し実現性の評価を認める 注1)丸数字は評価項目の番号

比較案	④幅員縮小案3 10m
標準断面	4種3級 3.0m 0.5m(1.5m) 2.5m
事業性	支障物件 A 15件 12件 31件 61% 58件/km
1) 必要性	○: 戸出駅へのアクセス性が確保される ○: 自転車歩行者車道により、自転車の安全性が確保される ×: 治道における支障物件の比率が高い(80%以上) △: 1km当りの支障物件が多い(50件以上)
2) 実現性	○: 主要施設が困難 D ≥ 80%、E ≥ 100件/km
3) 妥当性	道路構造令 適合性
総括	1)～3)の総合評価

見直し評価	1) 必要性的検討 必要性評価 代替道路の検討 実現性評価 都市計画変更の検討
評価理由	⑥主要施設へのアクセスに必要な都市計画道路である ⑨公共交通の利用促進に資する都市計画道路である ・既存道路により必要性を代替できない ④事業実施が困難である(※高岡市追加項目) ・変更あるいは現道活用により必要性を確保し実現性の評価を認める 注1)丸数字は評価項目の番号

<戸出東線>



平成30年 月
高岡市役所 都市計画課

都市計画道路の再構築について (校下)

《概要》

都市計画道路とは、都市の骨格となり、安全安心な暮らしや機能的な都市活動の確保などまちづくりを支える道路のことであり、法律(都市計画法)に基づいてルート・幅員などが決められています。

本市では大部分が昭和40年代に決定されていますが、近年の人口減少や少子高齢化の進展、地球環境問題など、都市計画道路を取り巻く社会情勢の変化に伴い、決定当時に比べその必要性も変化しています。このため、事業が未着手となっている都市計画道路について、計画の見直しを行いました。

本市では、平成24年3月に、事業が未着手となっている都市計画道路のうち17路線39区間を見直し候補とした「都市計画道路見直し計画」を策定しました。今後は、この計画に基づき、地域住民の皆様、関係機関等と合意形成を図った上で、都市計画の廃止・変更の手続きを進めていきます。

《「都市計画道路見直し計画」の策定》

平成21年11月に学識経験者等で構成する「高岡市都市計画道路検討委員会」を設置し、計6回の検討の結果を踏まえ、平成24年3月に「都市計画道路見直し計画」について取りまとめを行いました。

また、平成23年6月にはパブリックコメントを実施し、「都市計画道路見直し計画(素案)」について市民の皆様に意見を伺いました。

《「都市計画法による建築制限」の解除》

都市計画道路が定められている場所では、将来的に整備が円滑に進むよう、建築物の建築に際し許可が必要となっています。また、下記のような制限がかかっています(都市計画法第53条による建築制限)。

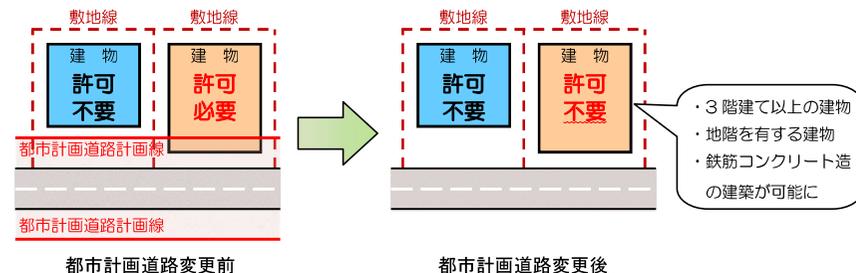
建築の許可基準

- ・2階建て以下で地階を有しないこと(3階建て以上、または地階を有するものは不可)
- ・構造が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造であること(鉄筋コンクリート構造は不可)

→ 個人の財産権の一部を制限している状態

今回の都市計画道路の廃止により、都市計画道路計画線が変更となります。これに伴い、

- ①都市計画道路計画線上に係る建築に際しての許可が不要となります。
- ②建築物の建築制限が解除になり、用途地域に基づいた建築が可能となります。



《都市計画道路見直し結果(関連分)》

都市計画道路名	路線の概要	検討結果
①戸出東線	戸出地区の東側の外郭を形成する路線で、大部分が未整備。 高岡戸出線(国道156号伊勢領交差点)より、戸出東西中央線、戸出停車場線、駅前古戸出線、寺町古戸出線を経て、高岡戸出線(国道156号古戸出交差点)に至る。	周辺の幹線道路(国道156号や富山戸出小矢部線)が代替道路として機能していることから、未着手区間については 廃止 が妥当。
②戸出西線	戸出地区の西側の外郭を形成する路線で、大部分が未着手。 高岡戸出線(国道156号古戸出交差点)より、寺町古戸出線、駅前古戸出線、戸出東西中央線、古中伊勢領線を経て、高岡戸出線(国道156号伊勢領交差点)に至る。	周辺に幹線道路(国道156号や富山戸出小矢部線)があり、かつ市道網が代替道路として機能していることから、未着手区間については 廃止 が妥当。 ただし、概ね整備済みの市街化区域の区間は除く。
③駅前古戸出線	戸出地区の商店街を形成する路線で、大部分が未着手。 戸出駅より、戸出東線、高岡戸出線(国道156号戸出町4丁目交差点)を経て、戸出西線に至る。	周辺に幹線道路(国道156号や富山戸出小矢部線)があり、かつ南側に並行する寺町古戸出線が代替道路として機能していることから、未着手区間については 廃止 が妥当。

