

岐阜県都市計画道路の見直し方針

平成13年5月
(一部改正 平成20年7月)
(一部改正 令和2年1月)

岐阜県都市計画専門研究会
(岐阜県都市政策課)

目 次

都市計画道路の見直し方針

- 1 はじめに p. 1
- 2 現状と課題 p. 1
- 3 岐阜県方式の見直し p. 5
- 4 見直し路線の課題整理 p. 7
- 5 事業化の進め方 p. 8

<参考資料>見直し候補路線選定マニュアル p. 9

<参考資料>客観的・定量的な道路の評価手法（参考） p. 23

<参考資料>将来交通需要予測 p. 30

都市計画道路の見直し方針

1. はじめに

県内の都市計画道路の中には、都市計画決定後何十年も整備が進まない路線があり、都市計画道路の整備にあたり、建築制限を課せられている関係者を含めた地域社会の合意形成を得ることが重要な課題となっている。

また、今日の社会情勢を鑑みると、急速な少子高齢化の進行、情報化、モータリゼーションの進展及び環境問題などの都市をめぐる状況も大きく変化してきている。

都市計画道路は、将来の街づくりの根幹的施設として早期事業化が必要であるが、バブル崩壊に代表されるように社会経済が大きく変化し、これまでのような右肩上がりの経済成長が見込めなく経済が停滞する昨今においては、国、県、市町村とも財政的に厳しい状態であり、公共事業を取り巻く環境は厳しく、より透明性の高い効率的な事業の推進を図ることが必要となっている。

このような背景とともに都市計画道路の位置付けも変化しており、実態にそぐわない面があるため、都市計画道路の見直し方針について検討を行うものである。

2. 現状と課題

(1) 整備状況

岐阜県の都市計画道路は全体で 1,594km、用途地域内では 928km が計画決定されている。一方、改良済み延長は、全体で 791km、用途地域内で 573km に過ぎず、改良率は全体で約 50%（用途地域内では約 62%）にとどまっている。（平成 28 年 3 月 31 日現在）

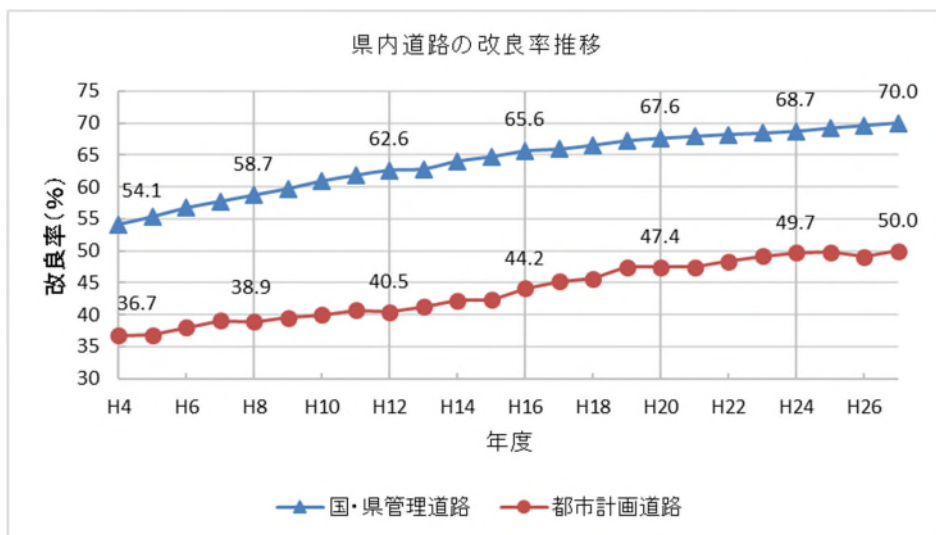
また、平成 4 年から 27 年までの道路の改良率の伸びは、国・県管理道路では 15.9 ポイント、都市計画道路では 13.3 ポイントとなり、少しずつではあるが、着実に整備が進められている。

→ 役割分担を明確にした上で、効率的な整備を推進し、同時に見直しを進めていくことが必要

都市計画道路整備状況（H28.3.31 現在）

	計画延長	改良済延長	改良率
都市計画道路全体	1594 km	791 km	50%
用途地域内	928 km	573 km	62%

出典：平成 28 年 都市計画年報



出典：道路建設事業概要 平成30年度版、都市計画年報

(2) 事業の長期化

計画決定後30年以上たっても改良が済んでいない路線が約560km(約35%)あり、さらに今後現状ペースで事業を進めた場合、改良済みまでの期間が想定し難く、地権者にとっては長期間にわたって規制だけがかけられた状態が続くこととなる。

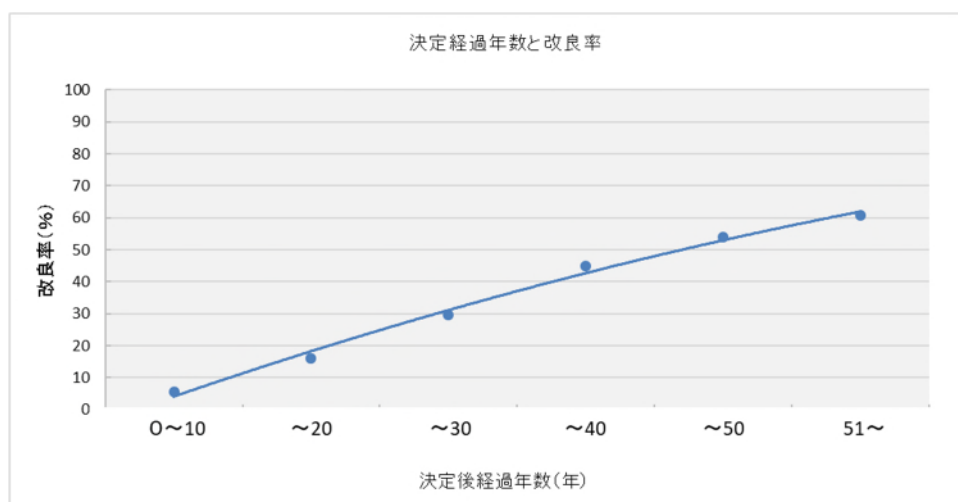
また、新たに都市計画決定された路線の整備が優先され、古くからある都市計画道路の整備が遅れる傾向にある。

- 都市計画道路の整備の必要性を再点検した上で、財産権の保護とのバランスを十分に吟味することが必要

都市計画道路の決定経過年数別延長 (H30.3.31 現在)

決定経過年数	計画延長		改良済延長		未改良延長	
	延長 (km)	割合 (%)	延長 (km)	割合 (%)	延長 (km)	割合 (%)
10年未満	10 km	1%	1 km	0% (6%)	9 km	1% (94%)
10～20	79 km	5%	13 km	1% (16%)	66 km	4% (84%)
20～30	208 km	13%	62 km	4% (30%)	146 km	9% (70%)
30～40	168 km	11%	76 km	5% (45%)	93 km	6% (55%)
40～50	362 km	23%	196 km	12% (54%)	167 km	10% (46%)
50年以上	767 km	48%	466 km	29% (61%)	301 km	19% (39%)
合計	1594 km	100%	812 km	51%	782 km	49%

※ () 決定経過年数別の割合 出典：岐阜県の都市計画 資料編 平成31年3月版



(3) 経済状況の変化

バブル崩壊後、経済社会が大きく変化し、財政状況も厳しくなる中で、市街化の進行により事業化が困難または長期間を要する路線や、投資効果が薄い路線、位置付けが曖昧となった路線等がある。

- 限られた財源の中で、効率的な投資による都市計画道路の整備を進めるためには、真に必要な路線を絞り込むことが必要

街路事業予算推移 (単位：百万円、H10 に対する比率)

		H10		H20		H28	
県	公共	10,171	100	2,930	29	3,349	33
	単独	3,925	100	532	14	1,625	41
市町	公共	7,684	100	2,012	26	3,382	44
合計		21,780	100	5,474	25	8,356	38

(4) 人口の減少と少子高齢化

日本の人口は 2008 年をピークとし今後も減少していく見通しであり、2060 年には約 2 人に 1 人が高齢者となる見込みとされる中で、現在の都市計画道路網が長期的に妥当か、疑問がある。

- 人口減少の進行、これに伴う経済活動の変化を前提とした交通量予測を行った上で、都市計画道路網を再構築することが必要

日本の将来人口推計 (単位：万人)

	2010 年	2030 年	2055 年	2060 年
人口	12,806	11,662	9,193	8,674
15 歳未満人口	13.1%	10.3%	9.4%	9.1%
65 歳以上人口	23.0%	31.6%	39.4%	49.9%

出典：平成 28 年版 厚生労働白書

(5) 地方分権・住民との協働

地方分権、住民参加、アカウンタビリティの向上など行政を取り巻く環境が変化する中で、従来型の画一的なまちづくり、道づくりは限界にきている。

→ 「上下・主従」から「対等・協力」へ。住民と協働して、地域の実情に応じた特色あるまちづくり、道づくりを進め、中心市街地の活性化や沿道市街地の一体的整備等を図ることが必要

【都市計画の変遷】

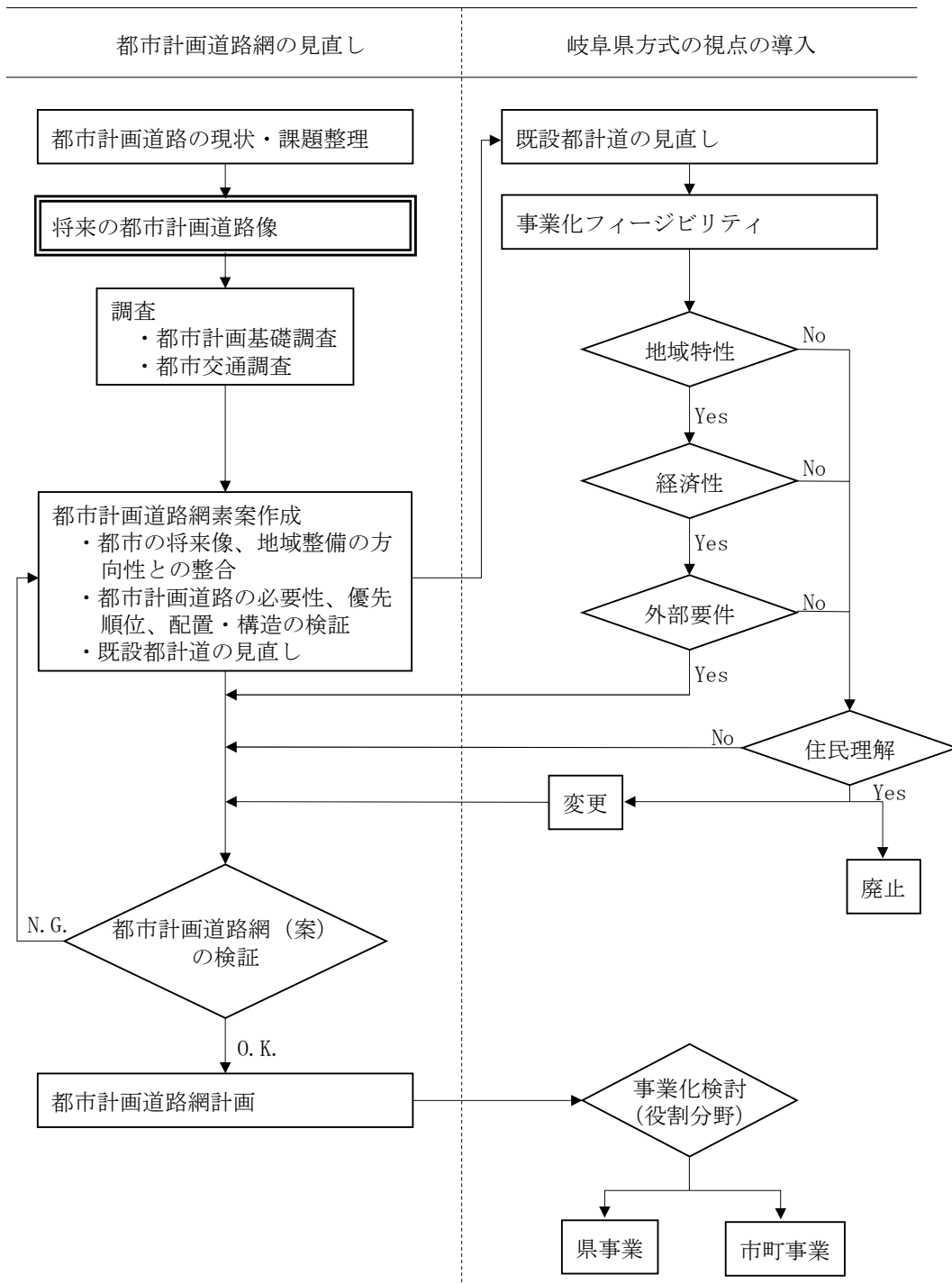
- H12 地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律による都市計画法の一部改正
- ・都市計画事務の自治事務化
 - ・大臣の認可、知事の承認をそれぞれ「同意を要する協議」へ変更
 - ・市町村都市計画審議会の法定化
- H13 都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律の概要
- ・都市計画区域マスタープラン策定の義務化
 - ・都市計画決定の透明化（理由書添付による説明責任）
 - ・住民参加の促進
- H15 建築基準法等の一部を改正する法律
- ・都市計画の提案制度の創設
 - ・地区計画制度の拡充
- H23 地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第1次一括法）による都市計画法の一部改正
- ・市の都市計画決定の際の知事協議について同意を不要
- H24 地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第2次一括法）による都市計画法の一部改正
- ・一部の都市計画決定を基礎自治体へ権限移譲

3. 岐阜県方式の見直し

都市計画道路網のあり方を検討する上で、各都市にふさわしい街づくりを実現するため、全国一律の考え方に加え、岐阜県方式の視点を導入して、都市計画道路の見直しを進める。

都市計画道路の見直しとは将来のまちづくりを踏まえた都市施設の検討であり、見直し案策定にあたっては「整備の工夫が凝らされた実効性のある計画で、県・市町の役割分担が明確になっており、住民との協働によって策定」されることが望ましいといえる。

本研究会では、次のような見直しフローを提案する。



①地域特性の観点における見直し

- (i)各市町がそれぞれの街にふさわしい整備のありかたを検討する。
 - ・各市町は歴史、都市構造、整備状況等それぞれ異なっており、整備のありかたについては、地域の実情に応じて地域が選択する。
- (ii)整備することによって、既存の街並み、歴史的な街並みや商店街、コミュニティなどを崩壊するなど、むしろ整備を行わない方がまちづくりにとって重要である道路については見直しを進める。
- (iii)地域の状況に配慮しつつ、経済性の観点から両側拡幅のみならず、片側拡幅についても検討する。
- (iv)地域で完結する道路は必ずしも都市計画道路である必要はなく、整備手法は地域の実情に応じて地域が決定する。

②地域・住民主体による見直し

- (i)まちづくりという観点から住民参画の手法を検討し、道路整備のあり方について十分な合意形成を図りながら進めていく。
- (ii)利用者であり受益者である地域住民が主体となり、行政との協働作業により進める
 - ・住民主体の視点
 - ・地域住民との協働
 - ・行政のアカウントビリティ
- (iii)経済社会状況の変化に応じて、定期的・弾力的に見直しを進める。
 - ・経済社会状況の変化に応じて、また地域の意見がまとまった段階で逐次都市計画の見直しを進める。

③経済性の観点における見直し

- (i)見直しについては、岐阜県独自の視点により、各都市にふさわしい効率的現実的な道路網計画とする。また、既存の都市計画道路の見直し（廃止・変更）とともに、効率的、現実的な整備を進めるための新規道路についても検討する

④外部要件の観点における見直し

- (i)道路の役割や機能に応じた都市計画道路の幅員の見直しや、既存の道路の活用によって、必ずしも都市計画道路を整備しなくても代替できる場合は、見直しを進める。
- (ii)既存の道路によって機能が代替できる場合は、その道路を有効に活用する。
- (iii)既存の道路が概成済みであり、幅員の見直し等により機能が代替できる場合は、都市計画の変更を検討する
- (iv)既存の道路ストックを最大限活用し、一方通行や歩道のための拡幅等についても検討する。
- (v)交通量配分については、既存道路ストックも考慮して検討する。

4. 見直し路線の課題整理

①地域住民との協働作業

廃止の決定及び見直し後の課題対応策の選択等についても、地域住民の意向を重視し合意形成のもと協働により進めてゆくことを基本とする。

- ・行政サイドは整備計画の公表と整備方針を説明し、住民の意見を集約する。
- ・廃止、変更を行う場合にも現道の整備（代替整備）等を検討提案して、住民の納得を得て、都市計画道路の見直しを進めていく。
- ・住民の理解が得られた路線から逐次都市計画決定の変更（廃止）の手続を進めていく。
- ・代替路線を検討する場合には代替路線地域と同時進行で合意を図っていく必要も考えられる。

②規制・税制の問題点

都市計画道路の見直しにおいては、地元住民の理解が必要不可欠であり、将来の土地利用、交通量の配分等の明確な理由を示して、理解を求めていくことが肝要である。廃止する場合は、建築規制のあり方や都市計画税などの税制上の優遇について検討することも必要であり、これまでに受けた許可申請や今後の整備計画等を勘案しながら、個別路線単位で詳細な検討を行う。

〈例〉

- ・都市計画法53条の建築規制
- ・都市計画税の減免、固定資産税の減免
- ・買い取り請求等に対する対応策の検討

③事後の整備方法

制限がかかっていた区域はセットバックされているか、もしくは建築物が2階建以下となっており、隣接区域と格差が生じている可能性があるため、良好な街並みづくりの誘導を図る必要があると考えられる。見直された都市計画道路（地域）の整備方法を検討する。

〈例〉

- ・セットバックした土地を買い取り、当面ポケットパークや駐車場として活用する整備案を検討。
- ・地区計画等を定め、新たな街づくりを誘導する。

5. 事業の進め方

① 県と市町の役割分担

- ◆ 県が主体的に事業を進める道路：主要幹線道路（都市間連絡道路や高速道路の I・C アクセス道路、都市の骨格となる放射・環状道路）
 - ・ 県においては、都市の骨格となる主要幹線道路を中心に整備を進める。

- ◆ 市町が主体的に事業を進める道路：幹線道路・補助幹線道路・区画街路等
（公共交通を支援する道路、渋滞・交通安全・環境・防災対策等に資する道路、市町がまちづくりにとって必要とする道路）
 - ・ 都市内の幹線道路、補助幹線道路については、市町が中心となって整備を進める。
 - ・ 残事業が非常に多く、都市計画の見直しを行い、整備すべき路線を厳選していく必要がある。
 - ・ 予算についても、今後市町事業へのシフトを行っていく必要がある。

② 事業化における留意事項

- ・ 徹底分離作戦に配慮して事業を進める
- ・ 住民主体の街路づくりを推進する
- ・ その他「県街路事業における基本ルール」にしたがって事業を推進する

見直し候補路線選定マニュアル

1. はじめに

岐阜県の都市計画道路は全体で1,594km、用途地域内では928kmが計画決定されている。一方、改良済み延長は、全体で791km、用途地域内で573kmに過ぎず、改良率は全体で約50%（用途地域内では約62%）にとどまっている。（平成28年3月31日現在）

県内の都市計画道路の中には、都市計画決定後何十年も整備が進まない路線があり、建築制限を課せられている関係者を含めた地域社会の合意形成を得ることが重要な課題となっている。

また、今日の社会情勢を鑑みると、急速な少子高齢化の進行、情報化、モータリゼーションの進展及び環境問題などの都市をめぐる状況も大きく変化してきている。

都市計画道路は、将来の街づくりの根幹的施設として早期事業化が必要であるが、社会経済が停滞する中、国、県、市町村とも財政的に厳しい状態であり、公共事業を取り巻く環境は厳しく、より透明性の高い効率的な事業の推進を図ることが必要となっている。

このような背景とともに都市計画道路の位置付けも変化しており、実態にそぐわない面があるため、都市計画道路の見直し候補を抽出するための作業マニュアルを検討したものである。

2. 全体フロー

まちづくりという観点から住民参画の手法を検討し、道路整備のあり方について十分な合意形成を図りながら進めていく。

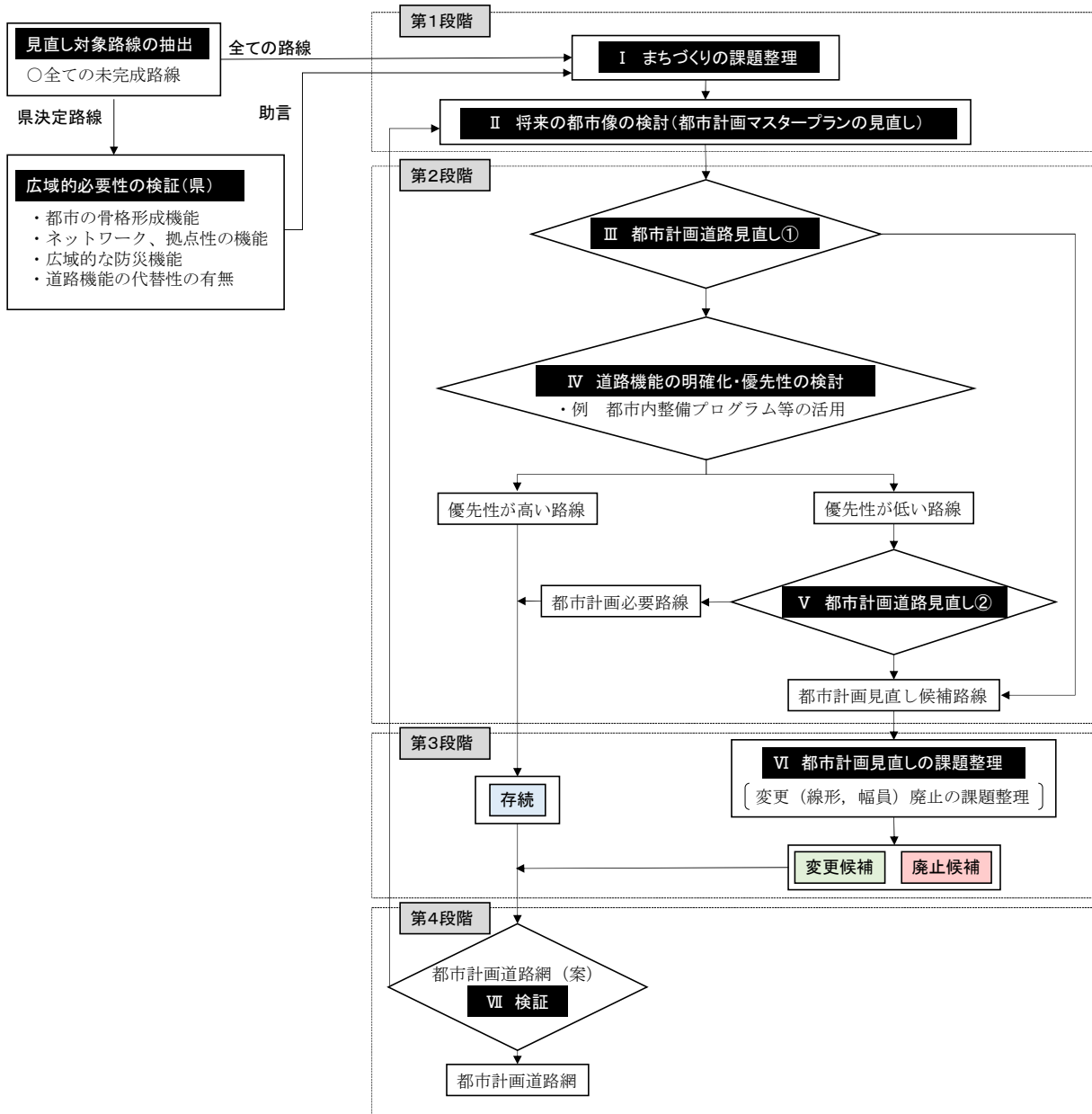
第1段階としてすべての未完成路線について、将来の都市全体の姿を想定し、マクロ的視点から必要性の検討を行う。この第1段階では、目指すべき都市構造、土地利用などの観点から道路網全体の必要性を再整理する。

第2段階として個別の路線や区間ごとに、ミクロ的視点から必要性の検討を行う。この第2段階では個別の路線や区間を「優先性」、「必要性」、「合理性」などから総合的に評価を行い都市計画見直し候補路線を抽出する。

第3段階として抽出された都市計画見直し候補路線の個別課題の整理をおこない、廃止の可能性、変更の可能性について検討を行う。

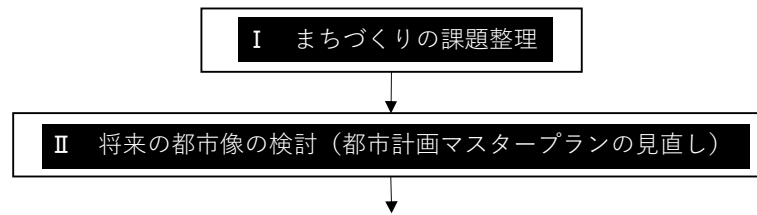
最終段階として将来の都市機能を満足しているかを見直した都市計画道路網において検証を行う。

全体フロー



3. 各段階の検討

第1段階



I まちづくりの課題整理

◆都市社会環境の変化

- ・急速な高齢化や少子化の進行、高度情報化、国際化の進展など社会経済情勢は大きく変化してきている。
- ・都市型社会への転換、中心市街地の活性化、コンパクトプラスネットワークのまちづくり、防災・減災や危機管理の強化など社会情勢の変化に対応が必要。

◆都市計画道路の位置づけの変化

- ・代替路の整備が進み、都市計画道路の位置づけも変化してきている。
- ・市街地形成をはじめとする情勢変化により具現性が乏しい路線、必要性を再検討すべき路線がある。
- ・バイパス道路の整備により、交通体系が変化したにも関わらず、市街地内に既決定都計道が残っている。

◆経済状況の停滞

- ・バブル崩壊後、社会経済状況の大きな変化に伴い、財政的にも右下がりとなってきている。
- ・財政などの問題から長期事業化が見込めない路線の対応に苦慮している。

◆都市計画道路の整備の実状

- ・決定されている道路密度がアンバランスである。
- ・密集市街地となっており整備困難。
- ・沿道家屋立地が進んでおり、投資効果に見合う事業効果が得られない。
- ・市街地の補助幹線道路の未着手が多い。
- ・補助幹線道路の整備が遅れている。
- ・整備順位の明確化が必要。
- ・道路構造令に適合しない路線がある。
- ・B/C偏重による弊害→早期整備対象路線と市民のニーズの乖離
- ・都計未決定の広域幹線道路計画の取り扱い。
- ・用途地域外の道路整備が遅れている。
- ・中心市街地の活性化や沿道市街地の一体的整備など、まちづくりと一体となった道路整備のあり方。

Ⅱ 将来の都市像の検討（都市計画マスタープランの見直し）

個々の都市計画道路は、市町村都市計画マスタープランや、今後、策定される予定の都市計画区域マスタープラン等の上位計画に整合したうえで、位置づけられているものであり、これらの上位計画との間で齟齬を来すものであってはならない。

これらのマスタープランには、長期的な安定性が求められるが、昨今のめまぐるしい社会情勢の変化を考慮すると、策定後の状況の変化を受けて、適切な政策判断が可能となるような弾力性が必要となると考えられる。

将来人口、将来交通量、将来の土地利用、道路密度などを視野に入れて明確な目標設定を行う必要がある。

(1) 将来人口の検討

現在の都市計画は人口増加が前提に決定されている。昨今の人口推移は決定当初と大きく異なり、今後も人口が増え続ける見通しはなく、むしろ減少傾向にある。

人口が減少していく中で如何にまちづくりを進めていくか、想定人口の設定と想定年次が重要な要素となる。

(2) 将来交通量の検討

人口が減少していく中で、交通需要がどれだけ伸びていくかが未検討である。自動車免許保有率や自動車保有率等を検討して、将来交通量の設定が重要な要素である。

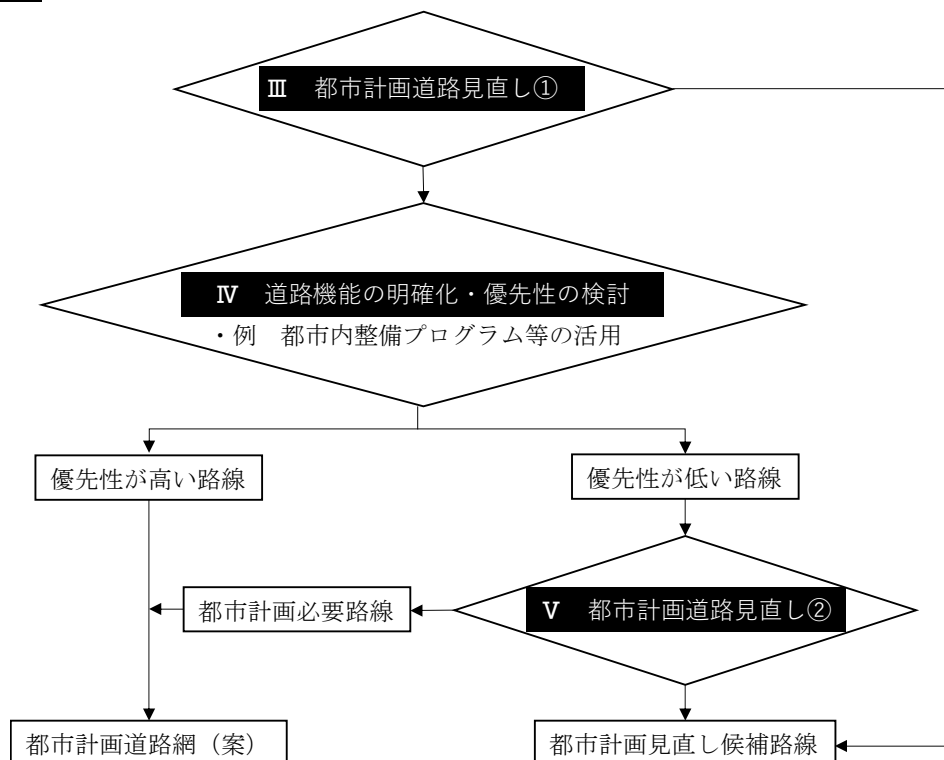
(3) 将来の土地利用

将来の人口フレームから必要とされる用途地域等を設定する。

(4) 将来の道路密度

将来人口や将来交通量に基づいて、市街化区域内にある都市計画施設を如何に配置していくかが重要な検討課題である。人口や交通量が減少する傾向にある場合、ピーク時を境にして施設が不要となる為、真に都市計画決定が必要か否かが問われることになる。一律3.5 km/k㎡とするのではなく、必要な道路密度はどれだけなのかも含めてまちの全体像を設定する。

第2段階



III 都市計画道路見直し①

全体の都市計画道路網について、都市の将来像と照らし合わせながら見直しの検討を行う必要がある。前段で整理された目標と照らし合わせ、その必要性について検討を加え、都市計画必要路線又は都市計画見直し候補路線に分類する。

IV 道路機能の明確化・優先性の検討（既存資料の再チェック）

都市計画施設である都市計画道路は、都市計画決定のみでは意味が無く、整備されて初めて都市計画道路としての効を成す。路線毎の位置づけや整備効果等を検証し、路線の整備順位を確定して、具体的な路線（区間）について都市計画見直し候補路線の抽出を行う。

既決定ありきの議論にとどめないためにも、II. 将来の都市像の検討で定めた明確な目標を見定めながら上記フローに取り組むことが重要となる。

県内の主要市町においては、都市内道路整備プログラムを作成しており、本整備プログラムを活用することで、事業化の観点から都市計画道路を見直すことができると思われる。

本整備プログラムを作成した当時は、都計道そのものの見直しは議論されておらず、見直しという選択しも視野に入れて、再度本プログラムに基づいて、個別路線の再検討を行うフローの例示を以下に示す。

① 概況調査

- ・都市の位置、沿革
- ・人口、人口流動
- ・土地利用状況、産業構造

- ・都市交通の現況
- ・交通量
- ・都市計画道路の整備状況
- ・公共交通機関（鉄道、バス）
- ・上位関連計画の整理



- ・問題点、課題の抽出

② 対象道路機能の明確化

- ・交通処理機能から見た機能分類

○主要幹線道路：広域の交通処理

- 高水準の規格を備え、高い交通容量を有する道路

○幹線道路：都市内交通の処理

- 都市の骨格を形成

○補助幹線道路：地区内交通の処理、住区へのアクセス

- 近隣住区と幹線道路とを連絡し、近隣住区での幹線となる道路

- ・都市構造上の位置づけ

○都市外拠点と市街地を連絡する道路（内外軸）

○都市内拠点を連絡する道路（内々軸）

○都市軸を形成する道路（都市軸）

○放射環状道路を形成する道路（放射環状軸）

○商業、業務地区の活動中心となる道路（商業、業務）

○住居地区の活動中心となる道路（住居中心）

○歴史景観資源のある道路

○高規格道路などの IC や鉄道駅へのアクセス道路

○歩行者・自転車ネットワークを形成する道路

- ・空間機能、環境保全機能からみた機能分類

○災害避難路となる道路（災害避難路）

○緊急輸送道路に位置付けられている道路

○延焼遮断（遅延）機能を持つ道路（延焼遮断機能）

○消防活動困難地域の解消を図る道路（消防困難地域の解消）

○都市の美観を保全する道路（美観保全）

○幹線バスが通過する道路（導入計画含む）

- ・市街地形成機能

○工業・商業開発の可能性のある区域へのアクセス道路

○地域核の形成に寄与する道路

③ 適正配置の検証

- ・道路網の検証（他の上位計画との整合）
- ・道路幅員の検証
- ・道路構造令変更に伴う幅員の再検証

④ 費用便益分析

費用便益分析は、一定期間における便益額（走行時間費用、走行経費、事故損失）と費用額（整備に必要な工事費、用地費、補償費、維持管理費）を換算し、さらに便益及び費用の値を現在価値に換算して算出する。

⑤ 都市計画道路の整備優先性の検討

Point1 事業中、事業化決定済み路線は短期整備とする。

Point2 他事業関連道路は整備時期の整合を図る。

Point3 補助幹線道路以外はB/Cを算出する。

Point4 費用便益比を足切りの基準として整備時期の判定を行う。

Point5 「優先性向上要因」により評価点の高い路線、区間を優先する。

○都市外拠点と市街地を連絡する道路（内外軸）

○都市内拠点を連絡する道路（内々軸）

○都市軸を形成する道路（都市軸）

○環状道路を形成する道路（環状軸）

○商業、業務地区の活動中心となる道路（商業、業務）

○住居地区の活動中心となる道路（住居中心）

○災害避難路となる道路（災害避難路）

○延焼遮断（遅延）機能を持つ道路（延焼遮断機能）

○消防活動困難地域の解消を図る道路（消防困難地域の解消）

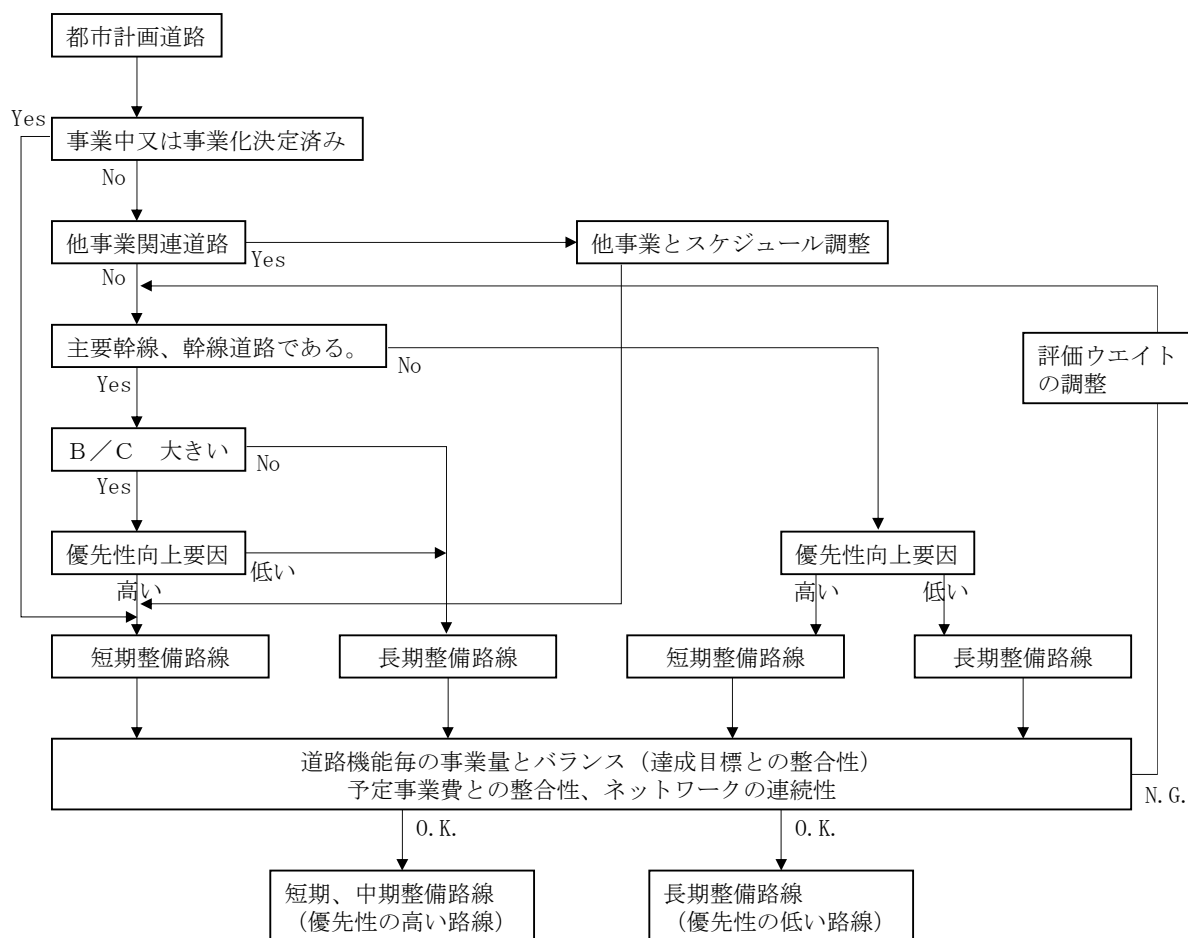
○都市の美観を保全する道路（美観保全）

○歴史景観資源のある道路（観光）

○歩行者自転車交通の多い道路（歩行者道）

○福祉道路、サービス向上機能を持つ道路

都市内道路プログラムを活用した例



⑥ 国、県、市の役割分担の検討

- ・ 県が主体的に進める事業
 - (1) 都市内の交通円滑化のための立体交差道路の整備
 - (2) 都市間を連携する道路（B P等）の整備
 - (3) 高速道路にアクセスする道路の整備
- ・ 市町が主体的に進める事業
 - (1) 公共交通を支援する道路の整備
 - (2) 渋滞、交通安全、環境、防災対策等
 - (3) 供給処理施設等収用空間
 - (4) 中心市街地活性化

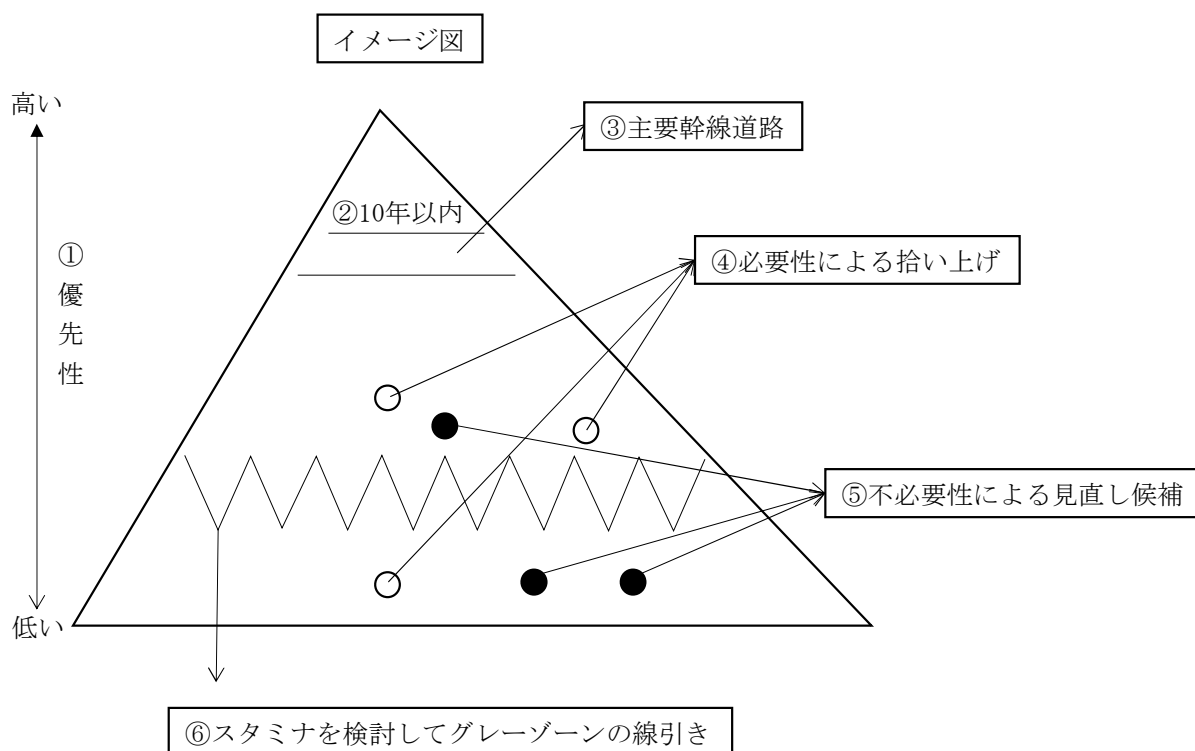
⑦ 短期、中期、長期整備路線の検証

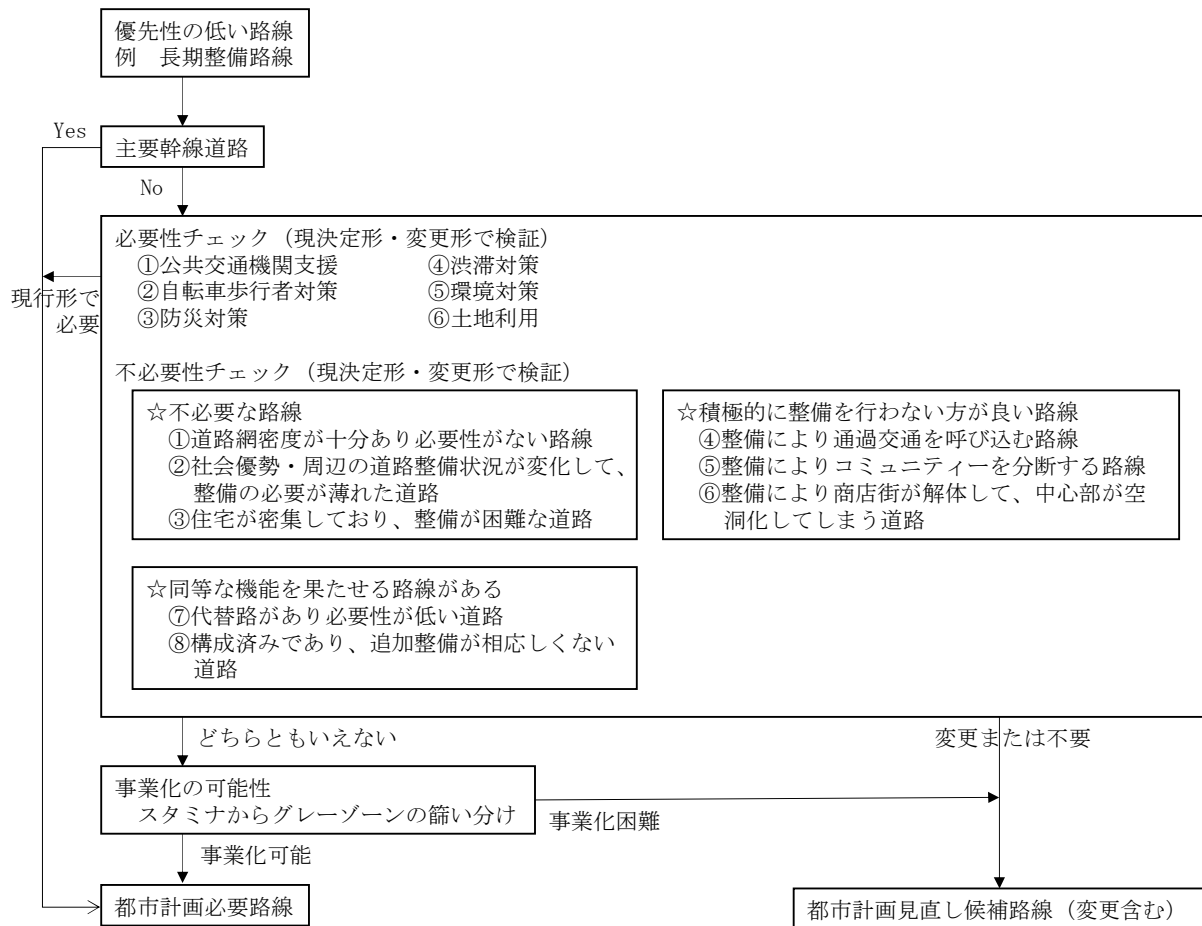
- ・ 利用可能資金の把握
- ・ 投資可能コストと事業化計画

V 都市計画道路見直し②

優先性が低いと位置づけられた路線は、本当に整備を進めなければいけない路線、整備はしばらく考えられないが都市計画上必要な路線、現在では必要性が考えられない路線等種々なものがある。これらの路線を詳細検討して「今後整備が必要と判断される路線」「都市計画の見直し(変更・廃止)を検討していく路線」に細分類する。都市内道路整備プログラム策定フローの中で評価ウエイトとして検討した「優先性向上要因」については、再検討時においても路線特有の事情に配慮するため、更に「必要性向上要因」として充分吟味する。その基準をどうするのか、具体的に路線を検証しながら今後検討して必要がある。

例えば、今後30年間以降にしか整備ができないような路線が本項目によって「必要」とはじかれてしまわないようにするためには、本項目はどうあるべきかをケーススタディで検討していく。





必要性チェック（現決定形・変更形で検証）

都市計画道路の役割、機能の観点から、路線の重要性、必要性をチェックする。その為に必要な基準項目の設定をする。現在都市計画道路に決定されているため、ほとんどの路線において該当してしまうため、現在決められている計画が本当に必要であるのか、厳しく査定しなければ本項目が意味を成さない。

変更形で必要と判断された場合には、廃止は視野に入れないで、VI 都市計画見直しの課題整理にて規制との整合等を検討する。

①公共交通機関支援

- ・交通バリアフリー法の重点整備地区（駅前広場、駅前整備）
- ・バス路線や路面電車

②自転車歩行者対策

- ・交通バリアフリー法の重点整備地区（特定経路等）で、自歩道の整備が必要
- ・通勤通学路
- ・商店街で自転車歩行者の交通量が大

③防災対策

- ・幅員 6m以上の道路からホースの達しない（直線 140m）市街地において、新設又は改築される幅員 6m以上の道路。
- ・地震防災特別措置法の五ヶ年計画に位置づけられるか、位置づけられる見込みの道路

- ・緊急輸送路
- ・延焼遮断機能を有する道路（防火区域）

④渋滞対策

- ・交差点、踏切立体化
- ・バイパス整備
- ・交差点改良
- ・通行規制（一方通行）

⑤環境対策

- ・景観条例指定地区
- ・植樹帯の義務化

⑥土地利用

不必要性チェック

都市計画道路に相応しくない又は不必要であるか、都市計画の廃止の可能性をチェックする。現都市計画道路をプラス機能面から分析するのではなく、マイナス面の視点にたってチェックする為の項目である。

変更形についても検討を行い、変更して積極的に残すものについては、都計変更候補路線として取扱い、変更しても特別に必要性が見いだせない路線については「事業化の可能性」において篩い分けをおこない廃止の可能性も含めて今後検討していく。

☆不必要な路線

①道路網密度が充分あり必要性がない道路

- ・既存道路が周辺に多数あり、都計道そのものの機能が不要な道路
- ・道路が多すぎるため、計画を間引きした方がよい道路

②社会情勢が変化して、整備の必要が薄れた道路

- ・交通量減少
- ・渋滞解消済み
- ・土地利用形態の変化

③住宅が密集しており、整備が困難な道路

- ・恒久建築物
- ・費用便益比が小さい
- ・渋滞なし

☆積極的に整備を行わない方がよい路線

④整備により通過交通を呼び込む道路

- ・市街地商店街
- ・バイパス

⑤整備によりコミュニティーを分断する道路

- ・車線数、幅員

⑥整備により商店街が解体して、中心部が解体してしまう道路

☆同等な機能を果たせる路線がある

⑦代替路があり必要性が低い道路

- ・代替路構造
- ・現在の利用度
- ・代替路沿線の土地利用状況及び土地利用規制

⑧概成済みであり、追加整備が相応しくない道路

- ・2車線改良済み
- ・歩道有り

☆変更、廃止の定義

変更 . . . 都市計画を変更する路線（線形、幅員等）

(1) 変更を行って積極的に事業化を図っていく路線

廃止 . . . 都市計画道路を廃止する路線

(1) 都市計画道路として不要な路線

事業化の可能性

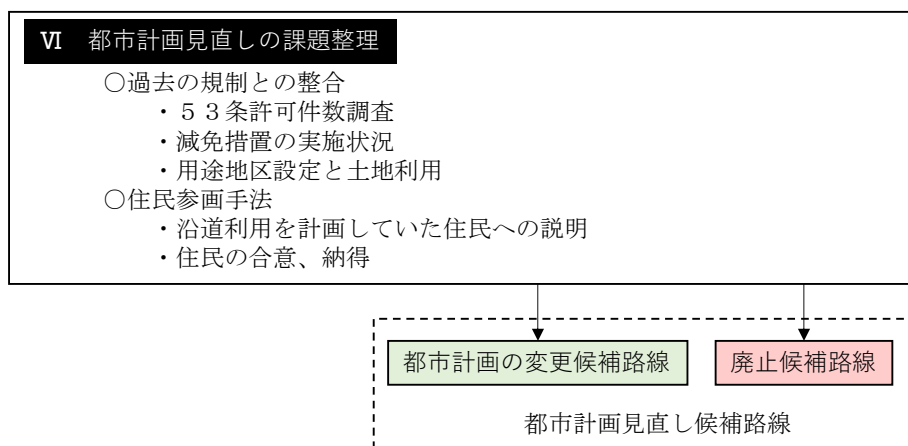
①10年以内に整備する路線

②主要幹線道路

③事業化の必要性が見いだされたもの

上記を優先的に事業化をすることを念頭に置き、さらに拾い上げられる路線を検討する。必要性の検討で描いた将来像を実現するまでの期間内（例えば30年後まで）に事業化ができるものを篩い分ける。

第3段階



VI 都市計画見直しの課題整理

第1段階と第2段階で都市計画見直し候補路線として位置づけられた路線について、これまでにかけられてきた規制との整合を住民の意見を取り入れながら、検討する。

検討結果を踏まえて、都市計画見直し候補路線を①都市計画の変更候補路線、②廃止候補路線に細別する。

廃止候補路線において、過去の規制との整合を検討する。予定されていた道路が廃止されることで、道路整備されるメリットを期待していた住民からは反発が予想される。

都市計画の変更、廃止を想定した場合に生じる規制の問題点と住民参画の手法を整理する。

● 共通検討事項

- ・53条許可件数調査
- ・減免措置の実施状況
- ・用途地域設定と土地利用
- ・資産価値の下落
- ・沿道利用を計画していた住民への説明
- ・住民の合意、納得

① 廃止する場合の課題整理

- (1) 代替路の整備計画
- (2) 代替路を都市計画道路として決定が必要か
- (3) 代替路沿線の土地利用状況と土地利用規制
- (4) 税金（固定資産税、都市計画税等の）緩和措置の見直し
 - ・都市計画制限等を受けている土地に対する減免措置
 - ・都市計画施設予定地に定められた宅地等の評価
- (5) 都市計画道路網として不要
 - ・他の利用方法の模索（ポケットパーク、駐車場等）
 - ・セットバック済み箇所の暫定整備（待避所等）
- (6) 土地利用計画の見直し

②住民参画による手法の検討

- (1) インターネットの活用
- (2) 現場検証会の開催
- (3) 変更計画策定レベルからの参画
- (4) ワークショップの開催
- (5) 全体合意と個別合意

最終段階

Ⅶ 検証

最終段階として再編後の都市計画道路網の検証と個別課題が解決しているか検証を行う。

①再編後のネットの検証

- ・ 廃止路線・・・・・・現況交通量程度の交通量を配分。
- ・ 防災区域・・・・・・消防活動が可能か否か。
- ・ 渋滞発生箇所・・・・・・渋滞緩和が図れているか。
- ・ バリアフリーのネットワーク。
- ・ 必要最低限の道路密度を満足するか。
- ・ 市街地への交通流入抑制
- ・ 想定交通量を満足しているか。

②個別課題の検証

- ・ 路線毎に抱えている対応課題を解決しているか。
 - (1) 自転車歩行者対策は十分か。
 - (2) 災害避難路足り得るか。
 - (3) 緊急輸送路足り得るか。
 - (4) 消防困難地区は解消しているか。
 - (5) 美観地区は保護しているか。
 - (6) 公共交通機関を支援しているか。
 - (7) 渋滞箇所は解決しているか。
 - (8) 内外軸はできあがっているか。
 - (9) 内々軸はできあがっているか。
 - (10) 環状軸はできあがっているか。
 - (11) 住居、商業、業務活動に支障はないか。

③事業整備計画の検証

- ・ 事業計画は成り立つか。
 - (1) 目標年次（例えば30年程度）で整備を進めることができるか。
 - (2) 事業バランスはいいか。

客観的・定量的な道路の評価手法（参考）

「見直し候補路線選定マニュアル（案）」における第2段階では、個別の路線や区間を「必要性」「合理性」などから総合的に評価を行い、都市計画見直し候補路線を抽出する必要がある。そこで、この総合的な評価において、客観的・定量的に評価するための手法を提示する。評価の流れは以下の通りである。

- ①評価指標の設定
- ②各評価指標の重みづけ（一対比較の実施）
 - (1) アンケート調査等の設計
 - (2) アンケート調査の実施
 - (3) 重みの算出
- ③評価基準の設定
- ④見直し候補路線の選定

評価指標の階層化や重みづけにおいて、階層分析法（AHP）を用いる。この階層分析法は、目的をいくつかの基準に階層別に分割し、2つの指標を相対的に比べ（一対比較）各指標の重みを求める方法であり、問題解法型的意思決定手法として様々な分野で利用されている。

①評価指標の設定

評価指標は、各市町において目指すべき将来の都市像を踏まえた上で設定する。

「必要性」の評価指標は、道路整備により向上する機能面や、期待される交通渋滞・事故の解消、歩行者の安全等について評価できる指標を設定する。

「合理性」の評価指標は、交通特性や地域特性、事業化の予定、コスト面等、妥当性や実現性について評価できる指標を設定する。

なお、それぞれの評価指標は類似する指標をまとめてカテゴリー化し、以下のような階層構造にする。

「必要性」の評価指標（例）

		上位	中位	下位	
区分			評価の観点		
① 交通機能	① 通行機能	①ネットワーク機能	都市計画マスタープラン等における路線の位置付け (主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路など)		
		②交通需要	将来交通量		
		③交通処理機能	渋滞の状況		
		④交通結節機能	高規格道路などの IC や鉄道駅へのアクセス機能の有無		
		⑤歩行者自転車の通行機能	歩行者・自転車ネットワーク関連計画への位置付けの有無		
	②沿道利用機能	商業系、工業系で沿道利用が想定されるかどうか			
	③交通安全機能	自動車同士の交通事故や、歩行者・自転車の交通事故の状況			
② 空間機能	①都市環境機能	都市の美観の保全や景観まちづくりへの寄与度			
	②都市防災機能	①避難・救援機能	緊急輸送道路の指定状況や避難路としての役割		
		②防災機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間		
	③収容機能	①公共交通機関の導入空間	幹線バスの通過の有無（将来的な導入計画含む）		
②道路付属物のための空間		電線類の地中化計画・共同溝の整備計画への位置付けの有無			
③市街地形成機能		市街地形成への寄与度（工業・商業開発の可能性のある区域へのアクセス、地域核の形成など）			

「合理性」の評価指標（例）

		上位	中位	
区分		評価の観点		
①交通特性	①ネットワークの妥当性	地域の状況からみた幹線道路のネットワークとしての整備の妥当性		
	②規模の妥当性	将来交通量に対する路線の必要性や計画車線数の妥当性		
	③歩行者通行機能	現道における歩道の有無と歩行者・自転車交通量や通学路指定状況		
	④沿道利用機能	商業系、工業系で沿道利用が想定される地域において、都市計画道路の整備により停車帯等が確保できるかどうか		
	⑤代替機能	代替機能を有する並行道路の有無		
②地域特性	①土地利用	市街化区域内に位置し有効な土地利用に寄与するかどうか		
	②居住環境の保護	大規模な建物等の取り壊しを招くかどうか		
	③地域資源の保護	神社仏閣や重要文化財や自然遺産の有無		
	④地域住民との合意形成	事業化に対する地域住民の認識		
③事業の実現性	①経済性	投資効果があるかどうか		
	②整備着手の目途	整備計画があるかどうか		

②各評価指標の重みづけ（一対比較の実施）

各評価指標の重みづけを行う際には、客観性を高めることが必要となる。そのため、有識者や関連部局の担当者など、市町が目指すまちづくりの方向性や道路事業についての知識がある人を対象にしたアンケートにより、各評価指標の一対比較を実施し、重みを決定することが望ましい。

なお、アンケートが実施できない場合は、関係者の協議により各評価指標の重みを決定するなど、可能な限り客観性を確保する。

(1) アンケート調査等の設計

- ・評価項目の階層構造に従い、上位から中位、下位の順に質問する。
- ・回答者に階層構造と評価項目を示し、それらの構造と内容をもとに上位、中位、下位の評価項目のうち、どちらがより重要かを9段階で回答する方式とする。

アンケートの設問（例）

	重要 左側が非常に	重要 左側がかなり	左側が重要	要 左側がやや重	同じ程度	要 右側がやや重	右側が重要	重要 右側がかなり	重要 右側が非常に	
①交通機能		○								②空間機能
①交通機能			○							③市街地形成機能
②空間機能					○					③市街地形成機能

(2) アンケート調査の実施

- ・有識者や関連部局の担当者など、市町が目指すまちづくりの方向性や道路事業についての知識がある人を対象とする。

(3) 重みの算出

- ・アンケートの集計結果から一対比較値の平均値（または中央値）を算出する。
- ・各項目の一対比較値を幾何平均し、その値をもとに重要度を算出する。
- ・上位、中位、下位それぞれの評価指標の重要度をかけ合わせ、すべての項目の重みづけを行う。
- ・算出例を以下に示す。

■一対比較の結果から階層ごとに評価指標の重要度を算出

上位の階層

	①交通機能	②空間機能	③市街地形成機能	幾何平均	重要度
①交通機能	1	3	3	2.08	0.60
②空間機能	1/3	1	1	0.69	0.20
③市街地形成機能	1/3	1	1	0.69	0.20

中位の階層 (①交通機能)

	①通行機能	②沿道利用機能	③交通安全機能	幾何平均	重要度
①通行機能	1	5	3	2.47	0.64
②沿道利用機能	1/5	1	1/3	0.41	0.10
③交通安全機能	1/3	3	1	1.00	0.26

下位の階層 (①交通機能-①通行機能)

	①ネットワーク機能	②交通需要	③交通処理機能	④交通結節機能	⑤歩行者等の通行機能	幾何平均	重要度
①ネットワーク機能	1	1/3	1	3	5	1.38	0.21
②交通需要	3	1	3	5	7	3.16	0.47
③交通処理機能	1	1/3	1	3	3	1.25	0.19
④交通結節機能	1/3	1/5	1/3	1	3	0.58	0.09
⑤歩行者等の通行機能	1/5	1/7	1/3	1/3	1	0.32	0.05

※行と列の重要度が逆になる場合は、逆数を代入

※マトリックスで対応する欄（白枠）には逆数を代入

一対比較値

- 1：両方の項目が「同じくらい」重要
- 3：行項目に対して左の列項目が「やや重要」
- 5：行項目に対して左の列項目が「重要」
- 7：行項目に対して左の列項目が「かなり重要」
- 9：行項目に対して左の列項目が「絶対的に重要」

■それぞれの階層の重要度を掛け合わせて重みづけが完了

区分			重要度			上位×中位×下位 ×100	重み
			上位	中位	下位		
① 交通機能	①通行機能	①ネットワーク機能	0.60	0.64	0.21	$0.60 \times 0.64 \times 0.21 \times 100$	8
		②交通需要			0.46	$0.60 \times 0.64 \times 0.46 \times 100$	18
		③交通処理機能			0.19	$0.60 \times 0.64 \times 0.19 \times 100$	7
		④交通結節機能			0.09	$0.60 \times 0.64 \times 0.09 \times 100$	3
		⑤歩行者自転車の通行機能			0.05	$0.60 \times 0.64 \times 0.05 \times 100$	2
	②沿道利用機能			0.10	-	$0.60 \times 0.10 \times 100$	6
	③交通安全機能			0.26	-	$0.60 \times 0.26 \times 100$	16
② 空間機能	①都市環境機能		0.20	0.30	-	$0.20 \times 0.30 \times 100$	6
	②都市防災機能	①避難・救援機能			0.50	$0.20 \times 0.61 \times 0.50 \times 100$	6
		②防災機能		0.50	$0.20 \times 0.61 \times 0.50 \times 100$	6	
	③収容機能	①公共交通機関の導入空間		0.09	0.50	$0.20 \times 0.09 \times 0.50 \times 100$	1
		②道路付属物のための空間			0.50	$0.20 \times 0.09 \times 0.50 \times 100$	1
③市街地形成機能			0.20	-	-	0.20×100	20
合計							100

③評価基準の設定

各評価指標に、具体的な評価基準（配点）を設定する。

「必要性」の評価基準（例）

区分		重み	評価基準（10段階評価）
①交通機能	①通行機能	①ネットワーク機能	8 10：主要幹線道路 8：幹線道路 5：補助幹線道路のうち地域間を結ぶ道路 3：補助幹線道路のうち地域内で完結する道路
		②交通需要	18 10：将来交通量が△台以上の区間 5：将来交通量が□千台以上△台未満の区間 0：将来交通量が□千台未満の区間
		③交通処理機能	7 10：主要渋滞箇所を含む区間 10：混雑度が1.5以上の区間 5：混雑度が1.25以上の区間 0：上記に該当しない区間
		④交通結節機能	3 10：高規格道路などのICや鉄道駅に接続する道路 0：上記に該当しない道路
		⑤歩行者自転車の通行機能	2 10：通学路指定及び通学に利用される区間 10：歩行者・自転車交通量が多い区間 0：上記のいずれにも該当しない区間
	②沿道利用機能	16 10：用途が商業系または工業系であり沿道利用が想定される区間 0：上記に該当しない区間	
	③交通安全機能	6 10：事故多発箇所を含む区間（人身事故が発生した区間） 0：上記に該当しない区間	
②空間機能	①都市環境機能	6 10：都市の美観を保全する道路 10：景観まちづくりに資する道路 0：上記に該当しない区間	
	②都市防災機能	①避難・救援機能	6 10：岐阜県緊急輸送道路指定区間を含む区間 0：上記に該当しない区間
		②防災機能	6 10：現道が6m（消防活動困難区域の解消に役立つ区間）未満または現道がない区間 5：現道が12m（延焼遮断に役立つ区間）未満でかつ計画幅員12m未満の区間 0：上記に該当しない区間
	③収容機能	①公共交通機関の導入空間	1 10：幹線バスの通過する区間（将来的な導入計画含む） 0：上記に該当しない区間
②道路付属物のための空間		1 10：電線類の地中化計画・共同溝の整備計画に位置付けされている区間 0：上記に該当しない区間	
③市街地形成機能	20 10：開発道路（開発の可能性のある区域を通過する道路） 10：開発地へのアクセス道路（開発の可能性のある地域へアクセスするための道路） 5：地域核を形成する道路（または地域内または地域間を結び地域の核となる道路） 3：コミュニティ道路（区画街路等）		
合計	100		

「合理性」の評価基準（例）

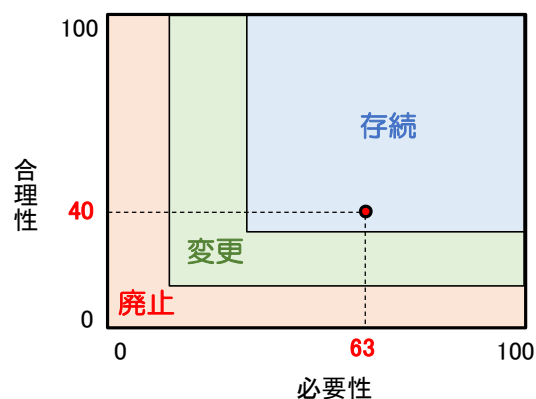
区分		重み	評価基準（10段階評価）
① 交通特性	①ネットワークの妥当性	8	10：地域の状況からみて幹線道路のネットワークとしての整備が妥当な区間 0：上記に該当しない区間
	②規模の妥当性	20	10：計画車線数が将来交通量に対して過剰な区間 0：上記に概要しない区間
	③歩行者通行機能	4	10：現道に歩道がなく、かつ通学路指定及び通学に利用されている区間 10：現道に歩道がなく、かつ歩行者・自転車交通量が多い区間 0：上記に該当しない区間
	④沿道利用機能	8	10：下記の条件にすべて該当する区間 ・用途が商業系または工業系であり沿道利用が想定される区間 ・計画4車線または計画2車線の区間のうち停車帯が確保できる区間（幅員16m以上） 0：上記に該当しない区間
	⑤代替機能	20	10：代替となる並行路線が存在しない区間 0：代替となる並行路線が存在する区間
② 地域特性	①土地利用	10	10：市街化区域内に位置し有効な土地利用に寄与する区間 0：上記に該当しない区間
	②居住環境の保護	4	10：大がかりな建物等の取り壊しを招かない区間 0：下記のような整備により大がかりな建物等の取り壊しを招く区間 ・車線増を伴う拡幅が計画されており沿道に住宅等が比較的密集している区間 ・現道がなく沿道に住宅等が比較的密集している区間
	③地域資源の保護	4	10：計画幅員内に神社仏閣や重要文化財、自然遺産が含まれている区間 0：上記に該当しない区間
	④地域住民との合意形成	2	10：地元住民との合意形成が得られている区間 0：上記に該当しない区間
③ 事業の実現性	①経済性	10	10：概算事業費<1.0百万円/mの区間 0：上記に該当しない区間
	②整備着手の目途	10	10：事業計画等で20年以内の事業化が位置づけられている区間（事業化予定を含む） 0：位置づけられていない区間
合計		100	

④見直し候補路線の選定

X軸を「必要性」、Y軸を「合理性」としたグラフに、各見直し候補路線の採点結果をプロットする。プロットしたポイントの分布状況を考慮して、グラフ上を「存続」「変更」「廃止」の3つに区分する。「変更」「廃止」に該当した路線が「都市計画見直し候補路線」となり、「見直し候補路線選定マニュアル（案）」のフローにおける第3段階へ進み、VI都市計画見直しの課題整理を行う。

採点結果のプロット例

（必要性の採点結果が63点
合理性の採点結果が40点の場合）



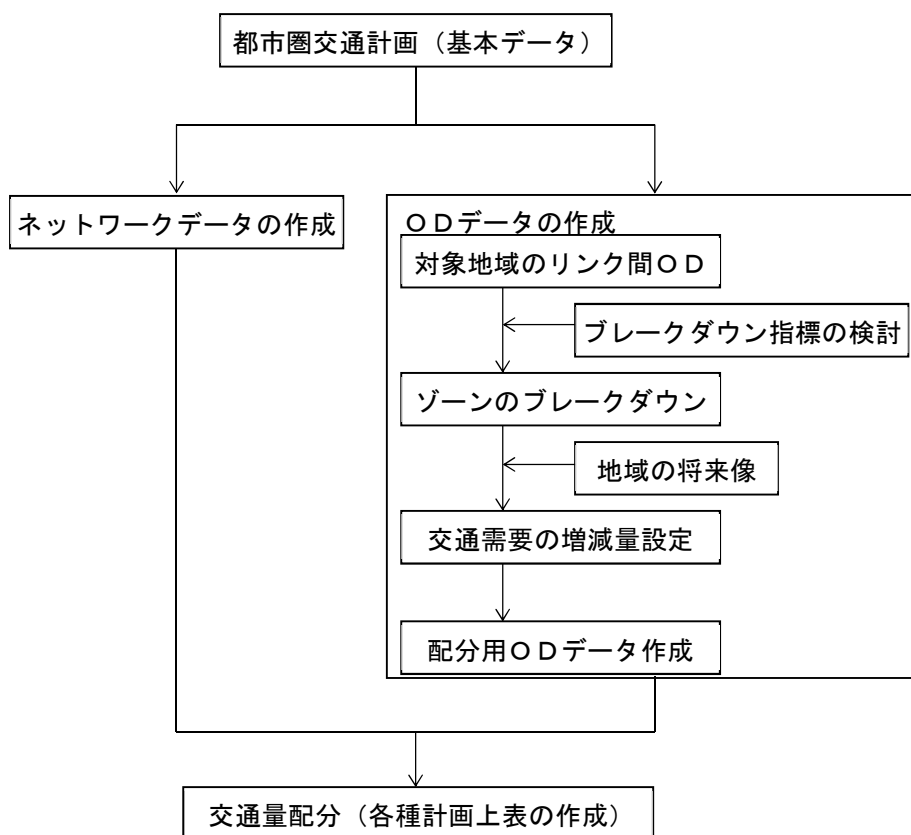
将来交通需要の予測

再編後の都市計画道路網について将来交通需要を推計し、量的および質的需給バランスについて検証する。

なお、作業における基本データは、中京都市圏パーソントリップ調査（以降、「PT調査」という。）による将来交通需要予測値（最新値）を用いるものとする。

作業項目は以下のとおりとする。

【作業フロー】



1. 基本データの手配

- ・基本データは発注者が手配し、受注者に貸与する。
- ・PT調査データが活用できない場合は、道路交通センサスデータを使用する。

①第5回 中京都市圏パーソントリップ調査「調査対象圏域」

岐阜市	大垣市	多治見市	関市	美濃市	瑞浪市	羽島市	恵那市
美濃加茂市	土岐市	各務原市	可児市	山県市	瑞穂市	本巣市	海津市
岐南町	笠松町	養老町	垂井町	関ヶ原町	神戸町	輪之内町	安八町
揖斐川町	大野町	池田町	北方町	坂祝町	富加町	川辺町	御嵩町

2. ODデータの作成

- ・基本データから対象地域についてのリンク間（自動車）ODデータを作成する。
- ・基本データにおけるゾーニングに対し、都市計画道路網の交通需要を推計するに適したゾーンの細分化を行う。
- ・設定された対象地域の将来像から、交通需要の増減量を設定し、分布交通量を推計する。

【留意事項】

- ・PT調査では、愛知県・岐阜県・三重県・名古屋市の3県1市を対象に調査を実施し、基本ゾーンとして約500ゾーン、小ゾーンとして約1000ゾーンを設定している。対象地域のゾーニングの細分化については、細分化作業に使用できるデータを考慮して決定する。
- ・小ゾーンは人口約1万人を目安とした集計分析の最小単位であり、必要に応じて人口分布や地形等を考慮してゾーンを細分化する。
- ・PT調査における小ゾーンレベルのODデータは、基本ゾーンレベルのODデータを昼間人口比で分割したものであるが、小ゾーンレベルのODデータの分割にあたっては地域の実情を加味し適切な指標で分割する。
- ・基本データにおける将来値は、3県1市のマクロ的な推移を考慮したものであり、各市町の詳細な推移までは考慮していない。各市町の将来像にあわせた交通需要の設定が必要であり、上乘せすべき地域開発施策等があれば考慮する。

3. ネットワークデータの作成

- ・再編後の都市計画道路網について、基本データ交通量推計用のネットワークデータを作成する。

【留意事項】

- ・基本データにおけるネットワークは、マクロ的ネットワークであり、各市町の全ての都市計画道路が考慮されているわけではないため、必要に応じて他の都市計画道路をネットワークに取り入れる。
- ・対象地域の都市計画道路は、交通需要に対応するネットワークの一部を構成するものであり、全体ネットワークの中での位置づけが重要となる。したがって、交通需要推計用のネットワークは、都市計画道路以外の道路についても取り入れることを検討する。（取り入れるべき都市計画道路以外の道路については、現況の交通状況を勘案し、決定する。）
- ・交通量の発生集中ノードは各ゾーン1箇所を基本とする。ゾーン内における交通量の発生状況を考慮し、的確な発生集中ノードとする。

4. 交通量配分

- ・再編後の都市計画道路網について、交通量配分を行い、再編後の都市計画道路網の検証に必要な将来交通需要等の計画情報を作成する。
- ・都市計画道路が廃止、変更された路線・区間周辺の交差点について、交差点構造の検討に必要な計画情報を出力する。

【留意事項】

- ・交通量配分の手法は、P T調査では均衡配分法が用いられている。(参考：道路交通センサスでは分割配分法)
- ・交通量、混雑度、大型車混入率等、各種計画情報を出力し、図化する。
- ・必要に応じ、都市計画道路の廃止、変更により影響を受けると予想される路線及び交差点について、方向別車種別交通量を出力する。