

都市施設の整備・見直し方針

【 道 路 編 】

令和 5 年 4 月 改定

大分県 土木建築部

目 次

1. 都市施設の整備・見直し方針【改訂】	
1-1. 背 景	1
1-2. 策定の目的	4
1-3. 現状と課題（道路編）	5
1-4. 道路の整備・見直しのあり方（基本的な考え方）	15
1-5. 道路の整備・見直しの観点	16
2. 道路の整備・見直しの進め方【改訂】	18
I. 整備・見直しの方向性検討	20
II. 住民との合意形成	24
III. 整備・見直し	24
参 考：整備・見直しのイメージ（道路）	25
●FAQ（道路）	36

1. 都市施設の整備・見直し方針【改訂】

1-1. 背景

我が国では、人口減少や少子高齢化の進行、モータリゼーションの進展、産業構造の転換、地球環境問題の高まり、頻発・激甚化する自然災害の発生、自治体の厳しい財政状況など、都市計画や都市整備を取り巻く状況・情勢は大きく変化している。「成長・拡大の都市整備」から「質の高い都市空間づくり」への転換、いわば「都市化の時代」から「安定・成熟した都市型社会」への移行という状況に対応することが求められています。

安定・成熟した都市型社会においては、都市の状況に応じて都市構造の再編に取り組む必要があるが、その取組においては他の都市との競争・協調という視点に立った個性的な都市づくりへの要請の高まりに添えていかなければならない。さらには、幅広く環境負荷の軽減、防災性の向上、バリアフリー化、良好な景観の保全・形成、歩いて暮らせるまちづくり等、都市が抱える各種課題にも対応していく必要性が高まっています。

このような中、県内の各地域においては、その地域固有の価値を活かしたより豊かな暮らしの実現を目指すことが求められています。また、昨今の自然災害の頻発・激甚化を踏まえ、災害リスクを勘案した安全なまちづくりについても更なる取組が必要となります。一方、近年では情報通信技術（ICT）や省エネ技術等の進歩に加え、新型コロナウイルス感染症拡大を受けて「新しい生活様式」が求められるなど、我々のライフスタイルも大きく変化しつつあります。こうした状況を踏まえ、令和3年3月に「大分県の都市計画の方針」を見直しました。また、国土交通省においても令和4年4月「都市計画運用指針（第12版）」を公表しています。こうした新たな指針や方針の改訂を踏まえ、本県の「都市施設の整備・見直し方針（平成17年4月）」についても改訂が必要となっています。

【都市施設の整備・見直しにかかる課題】……大分県の都市計画の方針より

■課題1：人口減少・少子高齢化への対応

本県は既に人口減少・超高齢社会を迎えており、人口減少のスピード緩和など、人口減少社会に適切に対応するとともに、生涯現役で活躍できる社会の構築が必要です。都市施設については、地域社会の構造や都市施設の使い方の変化をとらえるとともに、バリアフリーやユニバーサルデザインへの配慮、防犯および安全・安心の観点等から整備・見直しを検討することが必要です。

■課題2：市街地の拡散と都市のスポンジ化の抑制

人口減少社会下での市街地の拡大は、人口密度の低下・市街地の拡散を招き、土地利用や公共交通の非効率化・維持管理コスト増大など様々な問題を引き起こすため、市街地の無秩序な拡大の抑制と、市街地内の空き家・空き地がランダムに発生する都市のスポンジ化を解

消し、魅力的で回遊したくなる市街地の形成が必要です。都市施設については、コンパクト・プラス・ネットワークの観点から整備・見直しを検討することが必要です。

■課題3：交流連携を支えるネットワークと公共交通施策の展開

「九州の東の玄関口」にふさわしい広域的な交流・連携を支える道路・交通ネットワークを充実させるとともに、地域をつなぐネットワークを子どもや高齢者等、誰もが利用できるよう、生活に必要な交通手段としての公共交通の確保、維持が必要です。都市施設については、広域都市圏の連携の観点等から整備・見直しを検討することが必要です。

■課題4：防災性向上への対応

東日本大震災以降、本県では、平成24年7月九州北部豪雨、平成28年熊本地震など、近年大きな水害や土砂災害等の被害が発生していることから、都市づくりにおいても、防災機能の向上に加え、災害リスクを踏まえた土地利用の検討といった事前復興の対策が必要です。都市施設については、災害リスクや復興を支える施設整備の観点等から整備・見直しを検討することが必要です。

■課題5：地方創生への対応

「ひと」をつくり、「ひと」が「しごと」をつくり、「まち」をつくる好循環を支える地方創生により、「まち」に活力を取り戻し、人々が安心して生活し、子供を産み育てられる社会環境をつくり出すため、東九州自動車道などの広域ネットワークを活かし、強みである観光業や製造業の振興による地域活性化や、地域の特性を活かした都市づくりが必要です。都市施設については、その地域固有の価値を活かしたより豊かな暮らしの実現を目指す観点等から整備・見直しを検討することが必要です。

■課題6：広域化への対応

市町村単位のみならず、広域交通体系やモータリゼーションの進展等により生活圏が広域化しつつあるため、広域的な視点からの取組が必要です。都市施設については、自市町域だけでなく、広域都市圏におけるコンパクト・プラス・ネットワークの観点等から整備・見直しを検討することが必要です。

■課題7：都市と自然の調和への対応

本県は、緑豊かな山野、清らかな河川、変化に富んだ海岸線など豊かな自然が織りなす自然景観だけでなく、伝統的な建造物や観光地等における都市景観を有しており、この特徴的な景観を将来に継承できるよう、都市と自然が調和した自然共生社会づくりを進めることが必要です。都市施設については、グリーンインフラの観点等から整備・見直しを検討することが必要です。

■課題8：厳しい財政状況への対応

本県でも、少子化・人口減少社会の到来による社会構造の変化や社会保障関係費の増大等、今後の行財政運営は一層厳しさが増すことも懸念されているため、効率的・効果的な公共投資や公有財産の有効活用、民間との協働による取組みなどを進めることが必要です。都市施設については、整備の必要性、実現性、優先性に加えて、代替性の観点からも整備・見直しを検討することが必要です。

■課題9：価値観の多様化と地域力の向上

価値観の多様化に伴い、人々が魅力とを感じるライフスタイルも多様化しており、画一的な行政サービスで対応できないニーズに対応するため、柔軟性や機動性などを有する地域住民やNPO等が主体的に都市づくりに関わることのできる仕組みの構築が必要です。都市施設については、ウォークアブルなまちづくり・居心地の良いまちづくりの観点等から整備・見直しを検討することが必要です。

1-2. 策定の目的

これまで本県では、人口の増大や経済の発展、そして各種開発計画等に対応して、道路、公園をはじめとする都市施設の計画決定を行い、順次計画的に整備を行ってきました。しかし、県内の都市施設の中には、都市計画決定後何十年も整備が進まない都市施設があり、今後の整備にあたっては、都市計画法に基づく建築制限を長期間課せられている関係者を含めた地域社会との合意形成を図ることが、これまで以上に重要な課題となっています。

都市施設については、円滑な都市活動を支え、良好な都市環境を確保するために必要な施設を計画的に配置・整備すべきであり、需要の見通し、整備水準等を考慮しながら計画の内容を検討することが必要です。ただし、地域によっては、既存道路によって円滑に交通処理がなされている、既存の緑地・広場等によって防災・レクリエーション等の機能が満たされている、など、都市計画施設を配置しなくても支障がない場合があります。

平成 17 年 4 月に「都市施設の整備・見直し方針（以下、ガイドライン）」を策定し、県及び市町が都市施設の検証と見直しを進めた結果、県下の半数の市町がガイドラインを活用した見直しを行い、未整備の都市施設は、道路で 17%減（約 53%→36%）、公園で 24%減（約 64%→40%）となりました。今後もガイドラインを活用した検証・見直しを県下市町の半数以上が予定している状況において、前述の都市計画を取り巻く状況の変化を反映し、県下市町の地域特性や意向・意見も取り入れ、より活用しやすいガイドラインへ改訂することを目的とします。

1-3. 現状と課題

(1) 整備状況

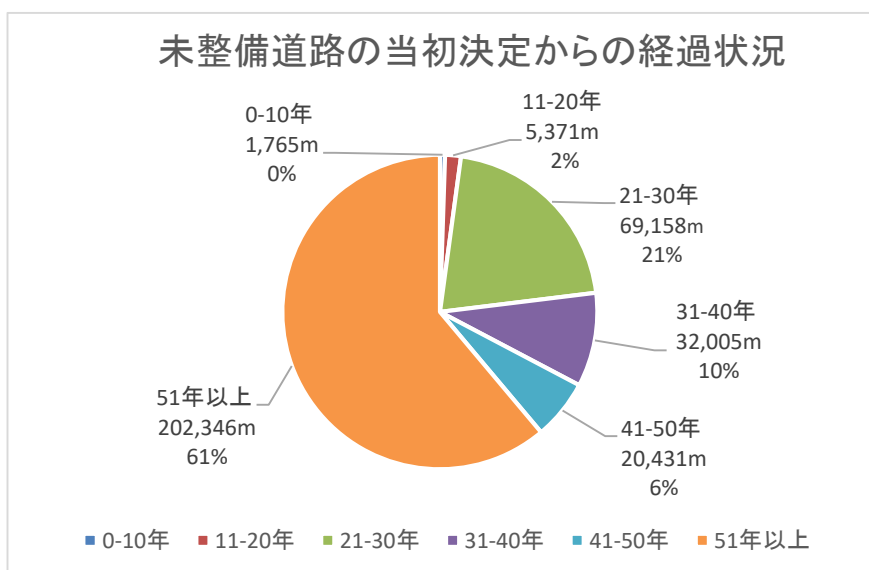
・ R 4 年度当初の状況に時点更新し、見直し状況と成果を示す。

大分県内では、令和 4 年 3 月 31 日現在、499 路線、923,883mの都市計画道路を計画決定しています。整備済みの都市計画道路は全体計画延長の約 64%、未整備の都市計画道路は、全体計画延長の約 36%です。

特に未整備道路のうち、約 61%の道路が都市計画決定から 51 年以上経過しています。

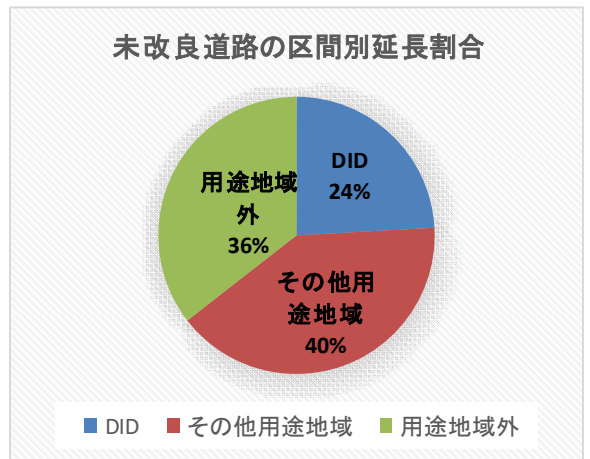
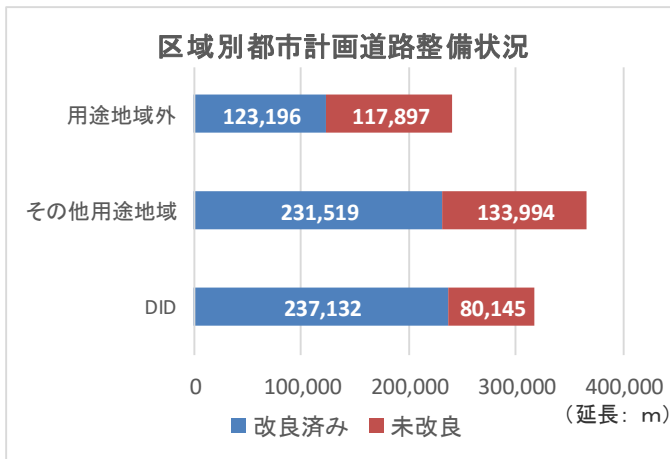
未整備都市計画道路の当初決定からの経過年数(令和4年3月31日現在)

都市名	計画路線数	計画延長(m)	整備済		未整備														
					合計			0-10年		11-20年		21-30年		31-40年		41-50年		51年以上	
			路線数	延長(m)	路線数	延長(m)	構成比	路線数	延長(m)	路線数	延長(m)	路線数	延長(m)	路線数	延長(m)	路線数	延長(m)	路線数	延長(m)
大分市	240	391,997	234	329,612	6	62,385	19%	0	0	3	235	1	873	2	10,954	9	6,977	33	43,346
別府市	25	68,751	22	42,427	3	26,324	8%	0	0	1	2,930	1	1,718	0	0	1	130	13	21,546
中津市	36	93,535	29	36,995	7	56,540	17%	0	0	1	1,870	4	17,345	1	51	1	2,971	15	34,303
日田市	22	56,870	21	34,363	1	22,507	7%	0	0	0	0	1	1,593	1	1,110	1	260	16	19,544
佐伯市	27	60,976	25	35,541	2	25,435	8%	0	0	0	0	3	9,490	1	3,400	0	0	16	12,545
臼杵市	20	24,280	11	13,764	9	10,516	3%	0	0	0	0	8	2,754	1	1,400	0	0	5	6,362
津久見市	18	32,788	17	23,444	1	9,344	3%	0	0	1	336	2	6,055	0	0	0	0	5	2,953
竹田市	8	9,120	7	8,047	1	1,073	0%	0	0	0	0	0	0	2	810	0	0	1	263
豊後高田市	8	15,740	6	8,085	2	7,655	2%	1	1,300	0	0	0	0	1	1,140	0	0	4	5,215
杵築市	25	20,421	19	8,121	6	12,300	4%	0	0	0	0	0	0	1	3,250	0	0	9	9,050
宇佐市	30	81,990	11	17,979	19	64,011	19%	0	0	0	0	11	28,210	2	6,230	2	1,481	13	28,090
国東市	3	6,270	2	4,910	1	1,360	0%	0	0	0	0	0	0	2	1,360	0	0	0	0
日出町	19	26,905	15	15,270	4	11,635	4%	1	85	0	0	0	0	1	2,300	1	2,680	6	6,570
由布市	6	7,610	1	40	5	7,570	2%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	7,570
豊後大野市	9	20,440	5	9,710	4	10,730	3%	1	380	0	0	1	1,120	0	0	2	5,450	3	3,780
玖珠町	3	6,190	3	4,499	0	1,691	1%	0	0	0	0	0	0	0	0	1	482	1	1,209
合計	499	923,883	428	592,807	71	331,076	100%	3	1,765	6	5,371	32	69,158	15	32,005	18	20,431	146	202,346
計画面積に対する割合				64.2%		35.8%													
構成比・面積比									0.5%		1.6%		20.9%		9.7%		6.2%		61.1%



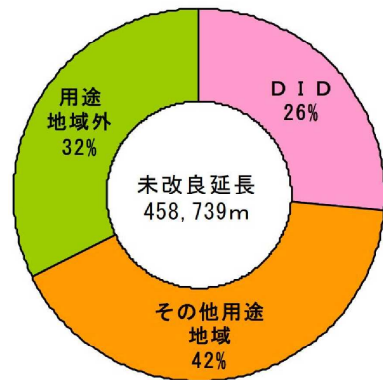
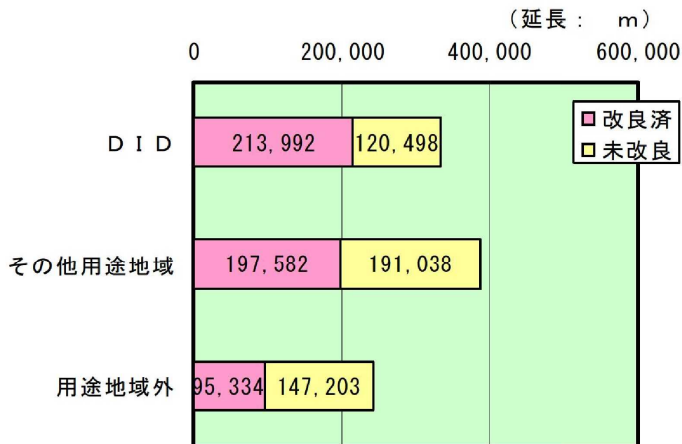
都市計画道路整備状況(令和4年3月31日現在)

区分	路線数	計画決定延長(m)	改良率(%)	区間別改良率			未改良延長(m)	未改良延長内訳		
				DID	その他用途地域	用途地域外		DID	その他用途地域	用途地域外
大分市	240	391,997	84%	83%	90%	77%	62,385	26,642	14,605	21,138
別府市	25	68,751	62%	64%	53%	62%	26,324	17,881	6,915	1,528
中津市	36	93,535	40%	69%	25%	32%	56,540	7,910	24,748	23,882
日田市	22	56,870	60%	63%	64%	50%	22,507	9,978	6,343	6,186
佐伯市	27	60,976	58%	77%	35%	32%	25,435	8,142	7,509	9,784
臼杵市	20	24,280	57%	44%	77%	48%	10,516	6,636	1,960	1,920
津久見市	18	32,788	72%	79%	86%	42%	9,344	2,956	1,353	5,035
竹田市	8	9,120	88%		87%	91%	1,073	0	813	260
豊後高田市	8	15,740	51%		50%	73%	7,655	0	7,455	200
杵築市	25	20,421	40%		39%	43%	12,300	0	9,050	3,250
宇佐市	30	81,990	22%		22%	20%	64,971	0	26,267	38,704
国東市	3	6,270	78%		78%		1,360	0	1,360	0
日出町	19	26,905	57%		63%	36%	11,635	0	7,785	3,850
由布市	6	7,610	1%		1%		7,570	0	7,570	0
豊後大野市	9	20,440	48%		43%	60%	10,730	0	8,570	2,160
玖珠町	3	6,190	73%		68%	100%	1,691	0	1,691	0
合計	499	923,883	64%	75%	63%	51%	332,036	80,145	133,994	117,897



都市計画道路整備状況（平成 15 年 3 月 31 日現在）

区分	路線数	計画決定 延長 (m)	改良率 (%)	区域別改良率			未改良延 長 (m)	未改良延長内訳		
				D I D	その他用 途地域	用途地域 外		D I D	その他用 途地域	用途地域 外
大分	233路線	376,079	78%	80%	80%	70%	84,374	29,337	27,907	27,130
別府	26路線	87,241	38%	42%	23%	44%	54,020	34,801	14,766	4,453
中津	38路線	96,510	21%	52%	12%	3%	76,412	14,166	28,746	33,500
日田	26路線	65,410	43%	48%	48%	30%	36,968	15,079	11,015	10,874
佐伯	27路線	62,181	47%	66%	35%	11%	32,771	12,284	7,792	12,695
臼杵	20路線	24,220	45%	34%	73%	18%	13,234	7,888	2,310	3,036
津久見	20路線	36,235	55%	63%	68%	30%	16,152	6,943	2,709	6,500
竹田	11路線	13,190	66%	—	65%	68%	4,488	0	3,193	1,295
豊後高田	9路線	21,790	30%	—	30%	24%	15,218	0	14,568	650
杵築	24路線	20,391	49%	—	29%	100%	10,463	0	10,463	0
宇佐	30路線	81,990	24%	—	20%	16%	62,710	0	26,800	35,910
国東	3路線	6,270	78%	—	78%	—	1,389	0	1,389	0
日出	16路線	26,400	53%	—	59%	32%	12,460	0	8,360	4,100
挾間	9路線	15,990	10%	—	11%	0%	14,350	0	12,850	1,500
湯布院	6路線	7,610	38%	—	38%	—	4,730	0	4,730	0
佐賀関	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
三重	11路線	22,620	25%	—	33%	4%	16,910	0	11,350	5,560
玖珠	3路線	6,190	66%	—	60%	100%	2,090	0	2,090	0
合計	512路線	970,317	53%	64%	51%	39%	458,739	120,498 (26%)	191,038 (42%)	147,203 (32%)



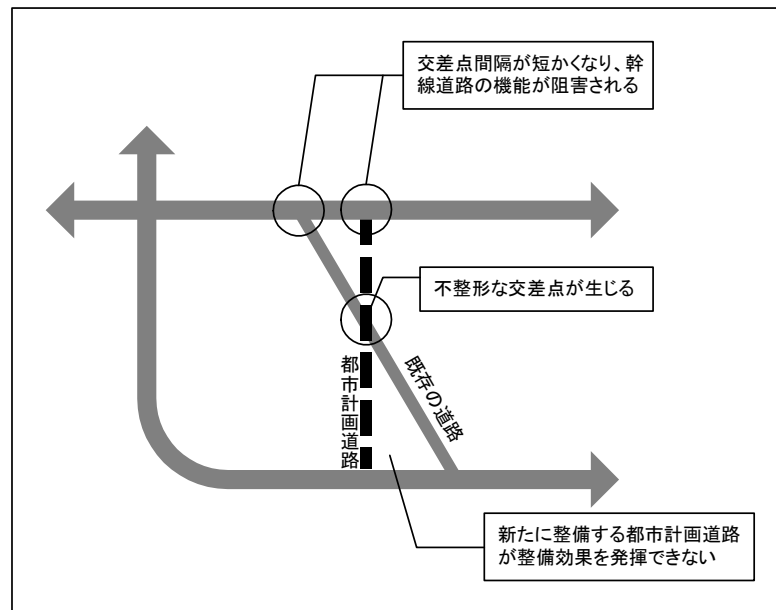
(2) 課題（道路編）

①整備することによる課題

都市計画決定から長期間経過した都市計画道路の場合、周辺の土地利用や道路網がその後大きく変化している可能性があります。例えば、周辺で代替機能を有する施設が整備されている場合又は地域のまちづくりの方向性が変化している場合、都市施設を整備することによって周辺に以下のようなマイナスの影響を与えることが考えられます。

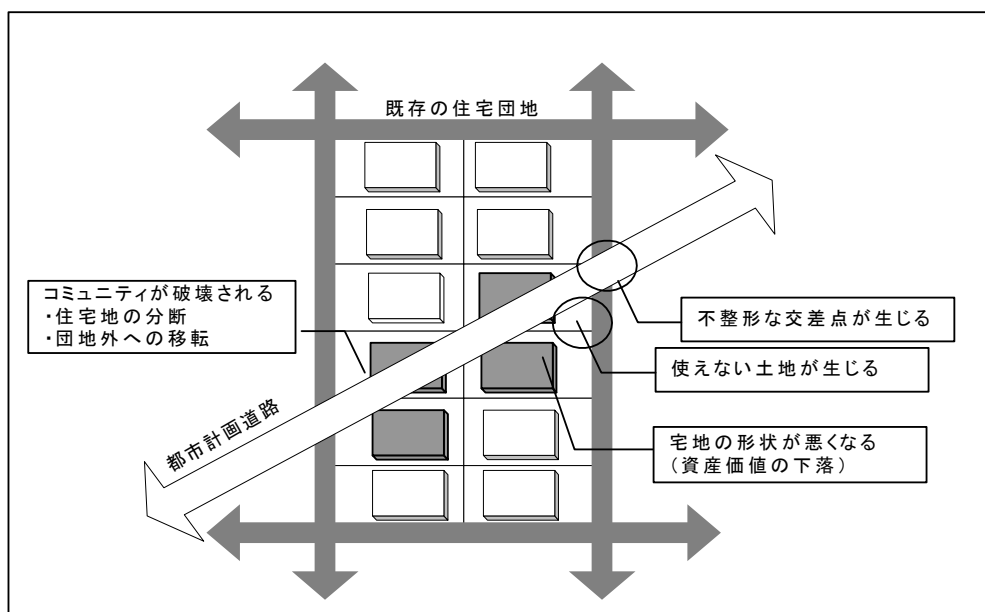
a) 既存の道路網との不整合が生じる

都市計画道路以外の道路が別事業によって整備されるなど、周辺の道路網が大きく変化している場合、当該道路の整備によって交差点間隔や交差点形状に混乱を生じさせる可能性があります。さらに、既存の道路で地域の交通処理等が十分に行われている場合、新たに整備する都市計画道路は投資に見合う整備効果を発揮できない可能性もあります。



b) 既存の土地利用との不整合が生じる

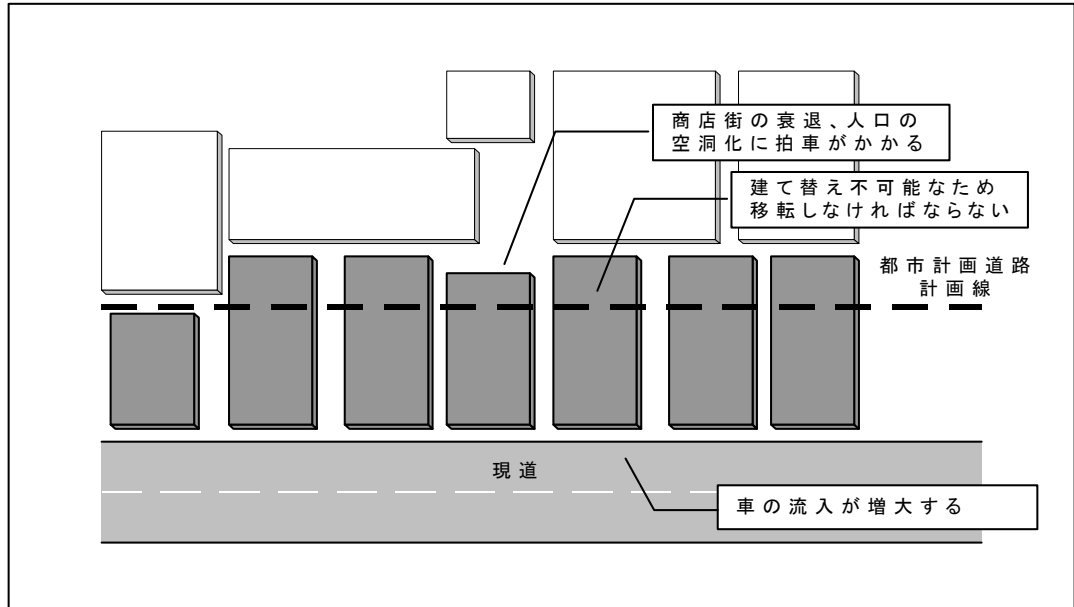
既に一団の住宅地を形成している中に都市計画道路が決定されている場合、当該道路の整備により、居住環境の悪化やコミュニティの分断を生じさせる可能性があります。また、宅地の形状が悪くなることによって、資産価値の低下や未利用地の発生を生む可能性があります。



c) 市街地の空洞化を招き、活性化の妨げとなる

密集した中心市街地に都市計画道路が決定されている場合、地区内での建替が困難であるために地区外への移転を余儀なくされるなど、結果として中心市街地の空洞化（人口の減少、商店の閉店など）を招くことがあります。

また、沿道の歴史的建造物が地域の魅力や個性となっている場合、都市計画道路の整備をすることによってこれらの歴史的な街並みが失われてしまう可能性があります。



d) 市街地の拡大に伴う中心市街地のスポンジ化を招く

成長・拡大の都市整備に対応した都市計画道路が決定されている場合（長期未整備期間の都市計画道路が多いと思われる）、今日の成熟した都市型社会が目指すコンパクトな都市整備ではなく、郊外への人口流出、郊外型店舗等の進出等に伴う中心市街地の活力低下が懸念されます。

ただし、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を担う、広域都市圏の連携軸を担うなど、道路網として重要な機能を担う場合もあり、現在目指している都市の将来像を踏まえた検証が必要です。

e) 人中心のまちづくりをはじめ地域固有の価値を活かしたまちづくりの妨げとなる

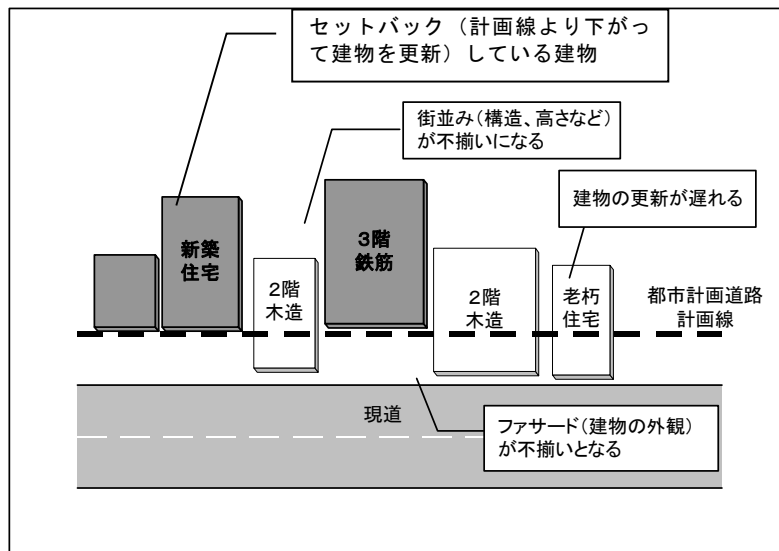
都市拠点に位置づけられる中心市街地、観光地の中心拠点、歴史的建造物など地域固有の価値による特徴的な街並みなどに位置づけられた都市計画道路の場合、モータリゼーション中心の社会において決定された道路も含まれていると考えられます。計画決定当初の幅員や規格での整備が、これら地域固有の価値や魅力を損なうことが考えられます。

② 存置することによる課題

都市計画道路を未整備のまま存置しておいた場合、道路整備の遅れに対して住民からの苦情が寄せられるだけでなく、都市計画法第53条に基づく建築規制に対して住民の不満や不信感が募ることが考えられます。また、地域の状況によっては、都市の骨格を成す道路が整備されないことによって、良好な市街地形成が遅れる可能性もあります。

a) 街並みの不統一を生む

都市計画道路計画線内であっても木造2階建て程度であれば建築可能であるため、通常の戸建住宅であればセットバックせずに建物更新を行っているのが一般的です。そのため、セットバックした建物とセットバックしていない建物とが混在し、結果として不揃いな街並みが生まれることとなり、都市の景観を阻害する可能性があります。



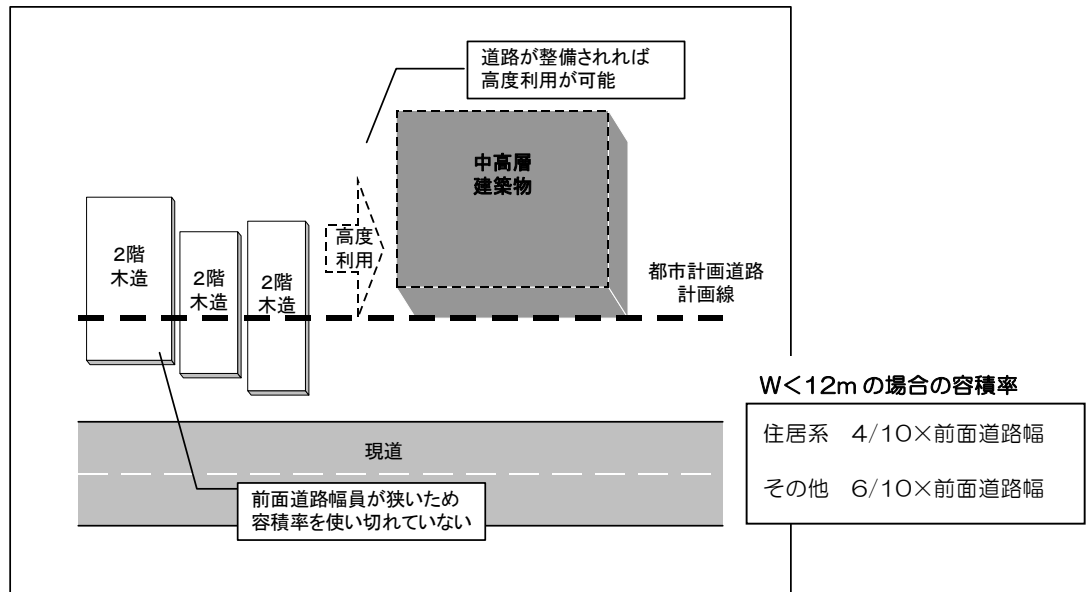
b) 住民の不満・不公平感を生む

事業実施時期が不透明であることによって、地権者にとっては生活設計が立てにくくなり、さらに、都市計画法第53条の建築規制のために土地を有効に活用できない状況に置かれることとなります。

また、セットバックした地権者については、いつまでも道路を整備しない行政や、セットバックせずに土地を利用している地権者に対して不満を募らせることも考えられます。

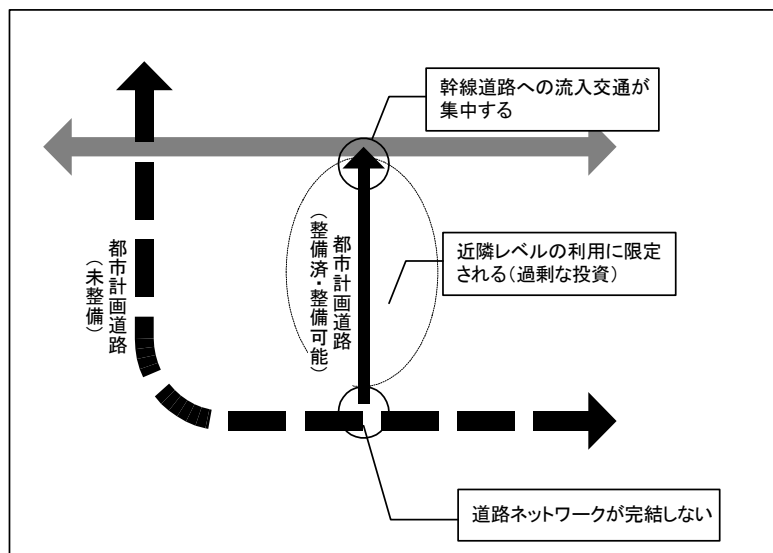
c) 高度利用が阻害される

中心市街地、特に商業系用途地域では、民間の開発意向があるにもかかわらず、現状の道路幅員が狭いため、容積率を有効に活用できないなど、土地の高度利用が阻害され、民間の資本投資を郊外へと流出させる可能性があります。



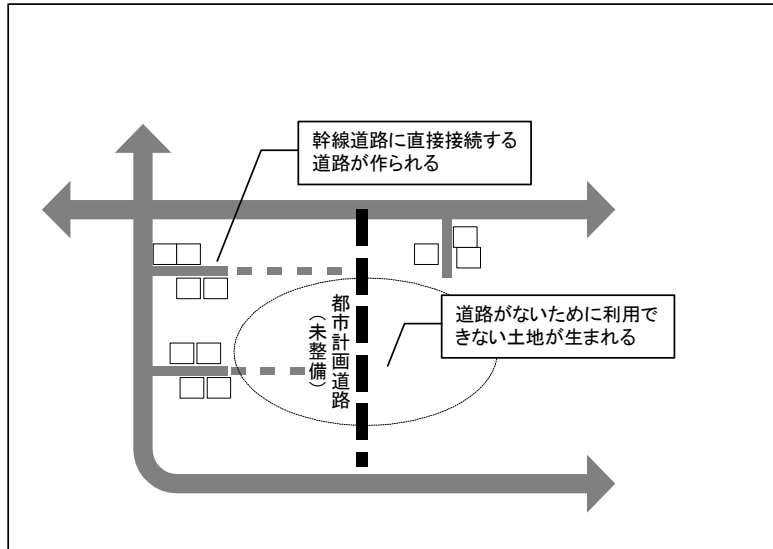
d) 非効率な道路網が形成される

都市計画道路を未整備のままにしておいた結果、当該路線に接続する道路（特に当該路線より下位の道路）がネットワーク（道路網）として完結しない場合、この道路は本来計画されていた交通処理機能を発揮することができないままとなります。また、整備した道路についても、近隣住民の利用に限定される道路となってしまいます。



e) 良好な市街地形成が阻害される

低未利用地の既存の道路網が脆弱な地域では、市街地形成を目的とする都市計画道路が未整備なため、大量の低未利用地を抱える市街地が形成されるか、小規模開発の連続で市街地が形成されるか、いずれかになります。



f) 災害リスクへの対応力不足、被災後の復興の遅れにつながる

激甚化する自然災害リスクへの対応が求められる中、避難行動や復旧・復興活動を支えるための都市施設の整備が重要です。とりわけ道路網が未整備の地域については、広域連携も含め、災害からの復旧・復興活動に大きな支障が出るのが想定されます。

1-4. 整備・見直しのあり方（基本的な考え方）

道路は、都市の骨格を成す基盤であり、市街地の形成・集積、人・ものの流動なども道路の整備によって大きく左右されます。そのため、都市計画道路の整備・見直しについても、将来にわたって健全で活力ある都市を維持・形成することを前提として、長期的な視点に立って進める必要があります。

一方、時代の変化に伴い目指すべき都市の姿も変化し、都市で生活する住民の生活スタイル、多様な働き方、人々のレクリエーションニーズの多様化、自然環境の保全や地球温暖化防止等環境問題への対応など、都市の基盤である都市施設を取り巻く状況も大きく変化しています。

そのため、都市計画道路及び都市計画公園についても、計画決定当時の役割等について検証するとともに都市計画の理念や今日の都市の将来像を踏まえて整備のあり方や計画の見直しを行う必要があります。

そこで、大分県では、都市計画道路については道路の整備状況や沿道周辺土地利用の変化などを考慮しながら、おおむね10年を目安として検証し、必要に応じて整備・見直しの方向性を検討することとします。

また、整備・見直しの方向性について、以下の観点に留意し検討するものとしますが、地域固有の特性や地域のまちづくりに精通する各市町が総合的な知見に基づく評価を加えることとします。

1-5. 道路の整備・見直しの観点（改訂案）

（1）都市の将来像実現に向けた整備・見直し

課題 1・2・8・9 への対応

都市計画区域マスタープランで掲げたおおむね 20 年後の都市の将来像に向けて道路の整備を進めていきます。そのため、具体の整備に当たっても、目指すべき都市の将来像を実現させるために必要な道路から重点的に整備することとします。

- * 現在計画決定された都市計画道路については、現在の都市構造及び都市の将来像からみて計画決定当初の役割や機能が適切であるかどうかを検証し、健全な市街地を形成するという都市計画本来の目的に沿って整備・見直しの方向性を検討することとします。
- * 都市防災やユニバーサルデザインへの配慮及び防犯等、安心・安全の観点、良好な景観の保全・形成、歩いて暮らせるまちづくり等からみて計画決定当初の役割や機能が適切であるかどうかについても検証し、必要に応じて整備・見直しの方向性を検討することとします。
- * 計画の見直しや廃止を行う場合は、変更・廃止による影響を鑑み、都市計画の継続性に対する信頼を損ねることのないよう、合理的であり将来の都市構造と整合のとれた場合に限って行うものとします。

（2）都市全体の道路網を考慮した整備・見直し

課題 3・6 への対応

広域都市圏及び地域内の円滑な交通確保に向け、都市全体の道路網が段階的・効率的に機能するよう道路の整備を進めていきます。都市計画道路についても、他部局の道路計画等とも十分に調整を図りながら整備を進めていきます。

- * 現在計画決定されている都市計画道路については、周辺の道路整備状況や沿道の土地利用の変化などを踏まえて各路線の役割・機能や必要性をあらためて検証し、効率的な道路網形成の観点に立って整備・見直しの方向性を検討することとします。
- * 既存道路により代替機能が確保されており、全体の道路網への影響もないと想定される場合、都市計画道路の機能変更や廃止など柔軟な見直しを行うものとします。なお、広域に影響を及ぼす幹線道路の整備・見直しについては、広域都市圏の各市町間で調整を行い、県に報告するものとします。

（3）防災・減災、事前防災、円滑な災害復興を見据えた整備・見直し

課題 4 への対応

平成 24 年 7 月九州北部豪雨、平成 28 年熊本地震など、近年大きな水害や土砂災害等の被害が発生していることから、災害に強い都市づくりを念頭に防災機能の向上に加え、災害リスクを踏まえた事前復興の観点をもって整備を進めていきます。

- * 現在計画決定されている都市計画道路については、災害ハザードの影響、地域防災計画の位置づけなどを踏まえて各路線の役割・機能や必要性をあらためて検証し、災害に強い、速やかな復旧復興を支える道路網形成の観点に立って整備・見直しの方向性を検討

することとします。

- *なお、都市計画道路の変更や廃止など柔軟な見直しを行うことにより、広域都市圏の連携に影響を及ぼす場合は、広域都市圏の各市町間で調整を行い、県に報告するものとします。

(4) 地域特性に応じた整備・見直し

課題 5・7・9 への対応

観光地の中心拠点や保全すべき歴史的資源、ウォークラブルなまちづくりの方向性などの地域の特性や交通需要等に応じて適切かつ柔軟な道路整備を行います。また、新たな道路を整備することによって周辺の道路網や土地利用に悪影響を及ぼすことのないよう、周辺地域も含めて総合的・一体的な整備を検討することとします。

- *現在計画決定された都市計画道路については、周辺の地形条件や市街地形成状況等から事業化の可能性や必要性をあらためて検証し、構造上や財政上の実現性の観点から整備・見直しの方向性を検討することとします。
- *街並み景観の保全意向、ウォークラブルなまちづくりの方向性、地域コミュニティの維持・活性化の必要性、移転困難施設の立地状況などといった地域固有の特性や課題がある地区においては、都市計画道路の機能変更や廃止など柔軟な見直しを行うものとします。
- *事業化までに長期間を要することが明らかな都市計画道路については、地域の建築の動向や需要等を考慮しながら、一定の条件を付した上で整備着手までの建築制限緩和を行うことも検討します。

(5) 住民の意向を踏まえた整備・見直し

課題 7・9 への対応

地域住民等の意向を踏まえ、地域のまちづくりと合致した道路の整備を進めていきます。特に、一部の地域の利用に限定されるような道路については、地域住民が主体となって道路整備のあり方を検討し、提案できるような仕組みを取り入れることとします。

- *現在計画決定されている都市計画道路については、パブリックコメント、ワークショップ、ホームページ、アンケート等幅広い住民参画を通じて整備・見直しの方向性を検討し、合意形成を図ることとします。
- *計画の見直しや廃止を行う場合は、地権者・住民等の合意形成が不可欠であるため、計画の見直しに至った経緯や見直しに伴う影響などについて、住民等に十分に周知を図りながら具体の検証や見直し作業を進めます。
- *今後、各路線の概ねの整備時期を明らかにすることによって、住民との円滑な合意形成を図るとともに、道路整備と住民等によるまちづくりが連動して行われるよう努めます。なお、現状計画のまま維持する道路については、整備もしくは廃止できない理由等を明確にします。

2. 道路の整備・見直しの進め方【改訂】

進め方フローに示すとおり、Ⅰ. 整備・見直しの方向性検討、Ⅱ. 住民との合意形成、Ⅲ. 整備・見直しの、3つのステップで進めます。

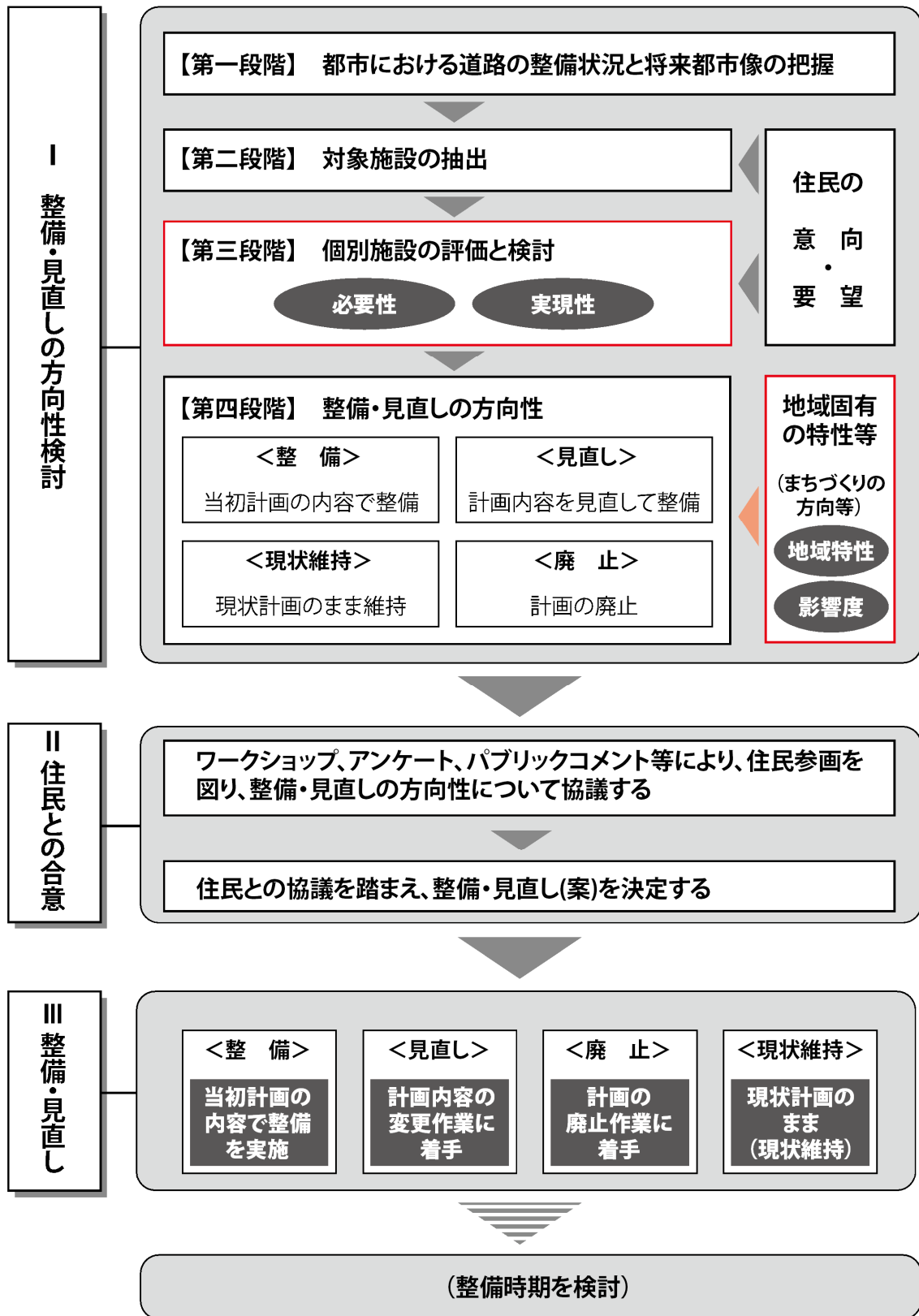
道路の「Ⅰ. 整備・見直しの方向性検討」は、全体の道路網の整備状況や将来都市像を把握した上で、住民の意向・要望を踏まえつつ、長期未着手路線等の対象施設を抽出します。

個々の施設について、「必要性」と「実現性」の観点から評価と検討を加え、整備・見直しの方向性を検討します。その際に、まちづくりの方向性など、地域固有の特性等にもとづく「地域特性」「見直し・廃止の影響」を加味しつつ、方向性を定め、「Ⅱ. 住民との合意形成」へ臨むこととします。住民参画のもと、十分協議検討を行った上で、「Ⅲ. 整備・見直し案」を定めることとします。

また、今後も整備すべき都市施設については、概ねの整備時期を明らかにするよう努めるものとします。

住民参画については、対象となる施設に関係する地権者はもとより周辺地区住民及び都市全体の住民の意向も広く聴取するよう努めるものとします。

『都市施設(道路)の整備・見直しの進め方』



I. 整備・見直しの方向性検討

3つのステップの「I. 整備・見直しの方向性検討」は、さらに第一段階～第四段階の4ステップで対象の都市施設について整備・見直しの方向性を検討します。

(1)【第一段階】都市における道路の整備状況と将来都市像の把握

ここでは、各市町の「将来都市像」「道路網の状況」「未整備都市計画道路の実態」を調査・把握し、必要に応じて道路カルテ等により未整備都市計画道路等の情報を整理します。昨今の都市計画の状況を踏まえ、各市町域にとどまらず、区域マスタープランなどを踏まえ、広域都市圏域の視野をもった情報整理が必要です。

①将来都市像の明確化

都市計画区域マスタープランや都市計画マスタープラン等の上位関連計画より、将来人口や市街化動向、都市施設整備計画等を把握するとともに、将来都市像の明確化を図ります。あわせて、広域都市圏における位置づけ等も把握し、都市間連携や調整の有無を確認します。

【調査関連資料】

都市計画区域マスタープラン、都市計画マスタープラン、道路整備プログラム、総合計画、地域防災計画等

②都市の道路網の状況把握

都市の道路網が充足、あるいは不足しているか等について、現況交通量や現在及び将来の土地利用配置等を踏まえて把握します。また、都市計画道路だけでなく、その他の道路のネットワーク及び整備状況についても把握します。

【主な調査内容】

道路網整備状況（ネットワーク形成、道路空白地域等）、現況交通量（交通センサスなど）、土地利用特性、都市計画道路以外の道路整備状況（国・県・市町村道、農道、スーパー林道）等

③未整備都市計画道路の実態把握

個別の未整備都市施設（道路）について、計画内容（種別、幅員、延長等）や当初計画の目的や背景、現在の整備状況をはじめ、計画区域内の土地利用や建物立地状況等について情報を把握します。

なお、今後、住民や関係機関との協議等において、これらの情報をより具体的に示す必要がある場合については、道路カルテ等の作成により未整備都市計画道路等の情報をより詳細に整理します。

【主な調査内容】

- ・計画内容（種別、幅員、延長等）
- ・当該道路計画の目的と背景
- ・計画決定からの経過年数と整備状況
- ・土地利用、建物立地状況、自然環境、歴史・文化資源等の分布状況
- ・当該道路整備に対する行政意向（上位計画による位置づけ等）、住民意向
- ・位置、現況写真 等

（２）【第二段階】対象施設の抽出

第一段階の整理を基に、整備・見直しの対象となる都市施設を抽出します。

具体的には、整備の完了していない都市施設のうち、長期間（20 年以上）事業進捗がみられない道路（未着手、未完了）を整備・見直しの対象路線とします。その他、整備・見直しに関して住民からの要望・提案がなされている道路、及び計画決定から 20 年未満であっても都市の状況、将来都市像のあり方等の変化により整備・見直しを検討すべきと判断する道路については対象施設に含めるものとします。対象から除外されたその他の道路については、当初計画内容で整備を継続します。

対象施設は、都市計画決定の路線単位ではなく、道路ネットワークや土地利用状況に応じて区間別に設定するものとします。

（３）【第三段階】個別施設の評価と検討

第二段階で抽出した道路について「必要性」「実現性」の視点から個別に評価を行います。前整備・見直し方針では「優先性」の視点がありましたが、必要性や実現性と重複する内容があること、住民の要望による優先性や市町の政策等に基づく優先性には地域差異があることから、地域固有の特性として第三段階から第四段階へ進む過程で加味する視点としました。

「必要性」の視点は、道路が持つ機能から区分し、〈交通機能〉、〈空間機能〉、〈市街地形成機能〉それぞれに評価項目を整理しました。

また、〈空間機能〉は（a）都市環境（b）都市防災の 2 分野に細区分しています。

視点	区分	分野	評価項目
必要性	交通機能		渋滞の緩和、主要施設へのアクセス、交通結節機能の強化など
	空間機能	都市環境	景観形成
		都市防災	消防活動困難区域解消、延焼等の防止
	市街地形成機能		将来都市構造、上位・関連計画への位置づけ、土地利用など
実現性			環境への影響、まちづくりへの影響、施工性、事業性
地域固有の特性			観光振興、文化資源の保全、住環境の改善、コミュニティなど

●評価項目(案)

視点	区分	分野	評価項目
必要性	交通機能		①渋滞の緩和 ②主要施設へのアクセス確保 ③交通結節機能の強化 ④歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援 ⑤交通処理機能の確保 ⑥都市間・拠点間の連絡道路の確保
	空間機能	都市環境	①景観形成
		都市防災	①消防活動困難区域の解消 ②延焼等の防止
	市街地形成機能		①将来都市構造への位置づけ ②上位・関連計画への位置づけ ③道路以外のインフラのための空間確保 ④土地利用の誘導・促進 ⑤市街地開発事業、土地区画整理事業との関連性
実現性			①自然環境への影響 ②まちづくりへの影響 ③施工性 ④事業性

(4)【第四段階】整備・見直しの方向性

【第三段階】の最終ステップとして、個別施設の評価結果に加えて地域固有の特性等（まちづくりの方向等）から、市町の総合的な勘案を加え、評価結果の見直し（位置づけの変更）を行った上で「【第四段階】整備・見直しの方向性」としてまとめます。総合的に勘案する事項は、地域固有の特性であることから、あくまで例として示します。

なお、「廃止」、「変更」とする場合は、交通量推計を行うなど、全体の道路網や交通処理からみて問題等がないか、土地利用への影響がないか、「影響度」を検証することとします。

視 点	総合的な勘案の例
地域特性	①観光振興、産業活動等の支援 ②歴史的まちなみの保全や文化資源の保全 ③住環境の改善 ④コミュニティ空間の確保 ⑤沿道住民の意向 ⑥地域活性化
影響度	①交通量推計（変更・廃止の場合） ②土地利用計画（変更・廃止の場合）

II. 住民との合意形成

都市施設の「整備・見直しの方向性」の是非については住民の合意を得ることを原則とし、最終的な決定（整備・見直し(案)のとりまとめ）を行うものとし、このうち、必要性が低い道路や実現化の目処の立たない都市計画道路でありながら現状計画のままとする道路については、整備もしくは廃止をできない理由等についても住民に対して示すこととします。

特に、計画内容の変更や廃止を進めることが望ましい都市施設については、計画地内の地権者・周辺地区住民等に対して、説明会や意見交換会を開催して見直しを検討するに至った背景や経緯を知らせるとともに、見直しをせずに計画を継続させた場合のデメリット等についても十分に理解されるよう努めることとします。なお、計画内容の変更や廃止に対して住民からの十分な合意が得られない場合は、継続して住民との合意形成に向けた取り組みを行うこととします。

住民参画については、都市全体の住民から広く意見を聴取する必要がある場合と、一部地域の住民から詳しく意見を聴取する必要がある場合とが考えられますが、住民参画の対象や段階に応じてワークショップ、アンケート、パブリックコメント、または公聴会等の参画手法を適切に選択することとします。

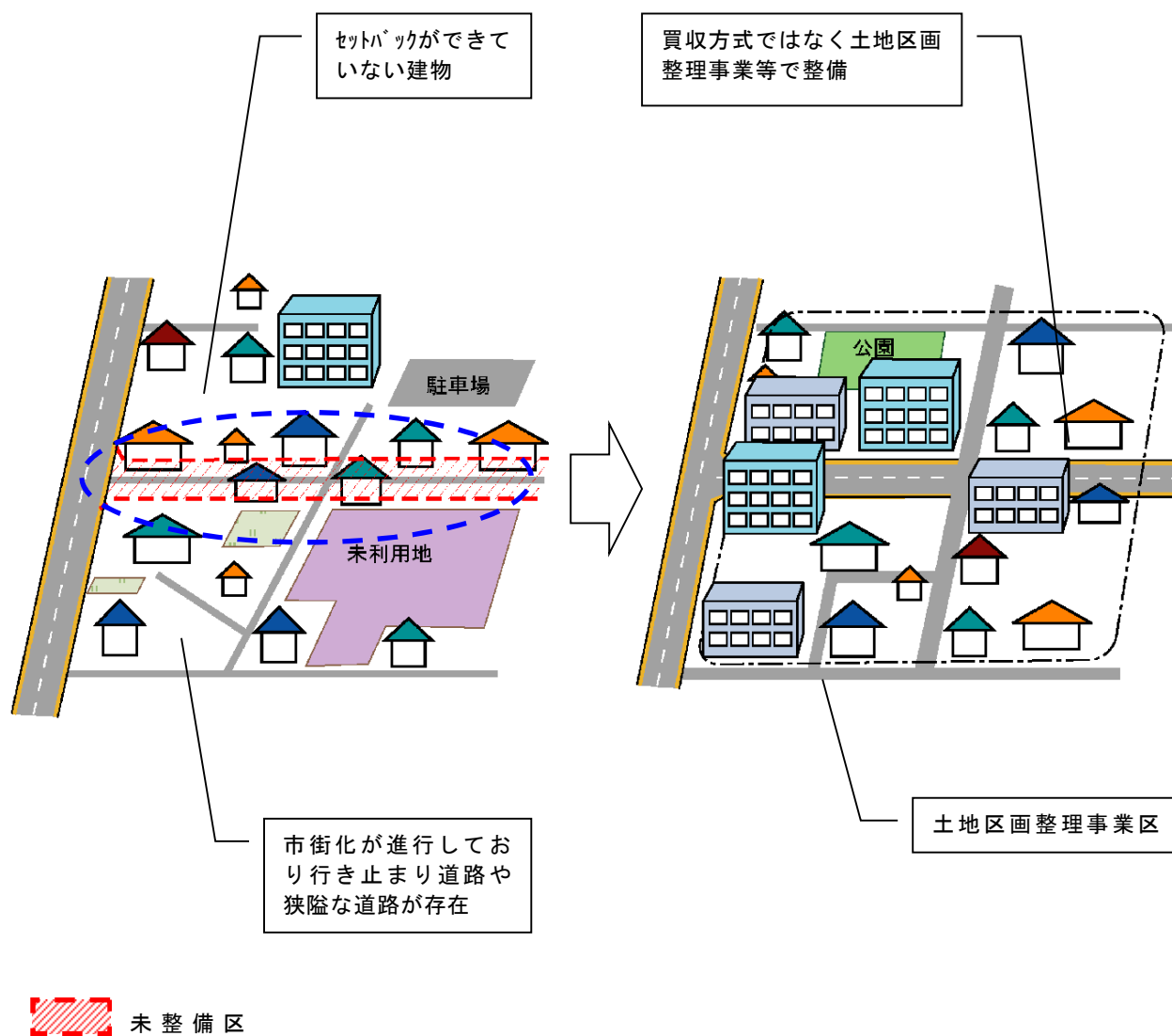
III. 整備・見直し

整備することが決定された都市施設については、事業費の確保等に努めながら積極的に整備を進めることとし、関連事業の動向等を勘案しながら、概ねの整備時期を明らかにするよう努めるものとし、

- ・ 土地区画整理事業等（土地区画整理事業、沿道区画整理型街路事業、沿道整備型街路事業等）による整備が可能な道路については、計画地及び周辺の住民との協議・調整等を進めながら具体的な事業化を目指すものとし、
- ・ 計画区間・位置・構造・種別の見直しや廃止となった道路については、計画変更又は計画廃止に向けて住民及び関係機関との協議・調整に着手するものとし、なお、計画の変更や廃止による影響を勘案し、除外された区域を含め、周辺地域についても、必要に応じて適切な対策を検討することも考えられます。
- ・ 事業化までに長期間を要することが明確であり、かつ、長期間整備しなくとも道路網の形成や地域のまちづくりに支障がないことが明らかとなった道路については、建築制限の一部緩和を行うことを検討します。

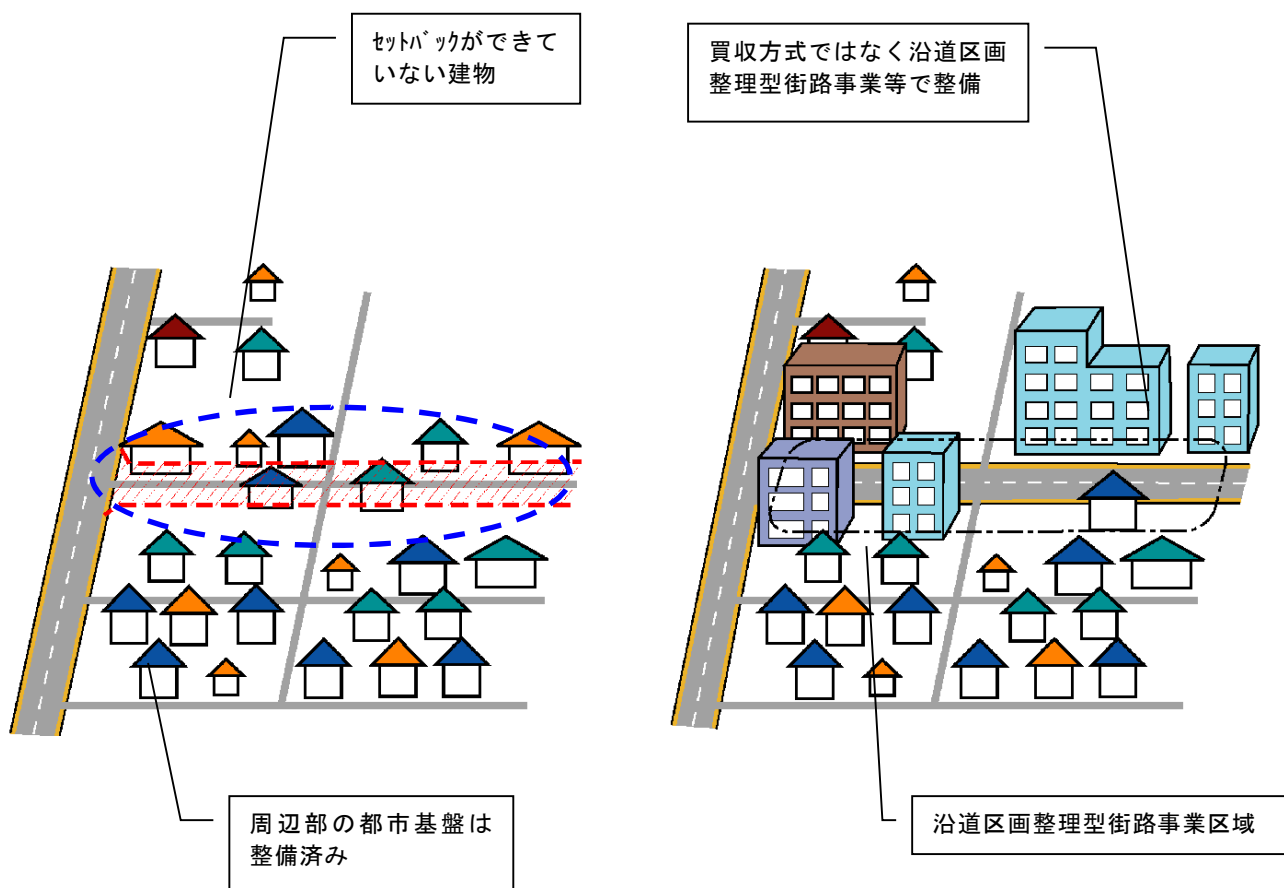
参 考：整備・見直しのイメージ（道路）

A-2：当初の計画内容（種別、位置、区間）で様々な事業手法により整備(1)



- ・ 道路計画区域内に住宅等建築物が多数立地しており、直接買収方式では地区外への移転により市街地の空洞化や活性化の妨げとなる場合（周辺市街地は、区画道路等の都市基盤が未整備なまま市街化が進行しつつある）、買収方式にこだわらず、土地区画整理事業等の事業手法により整備を進める例です。

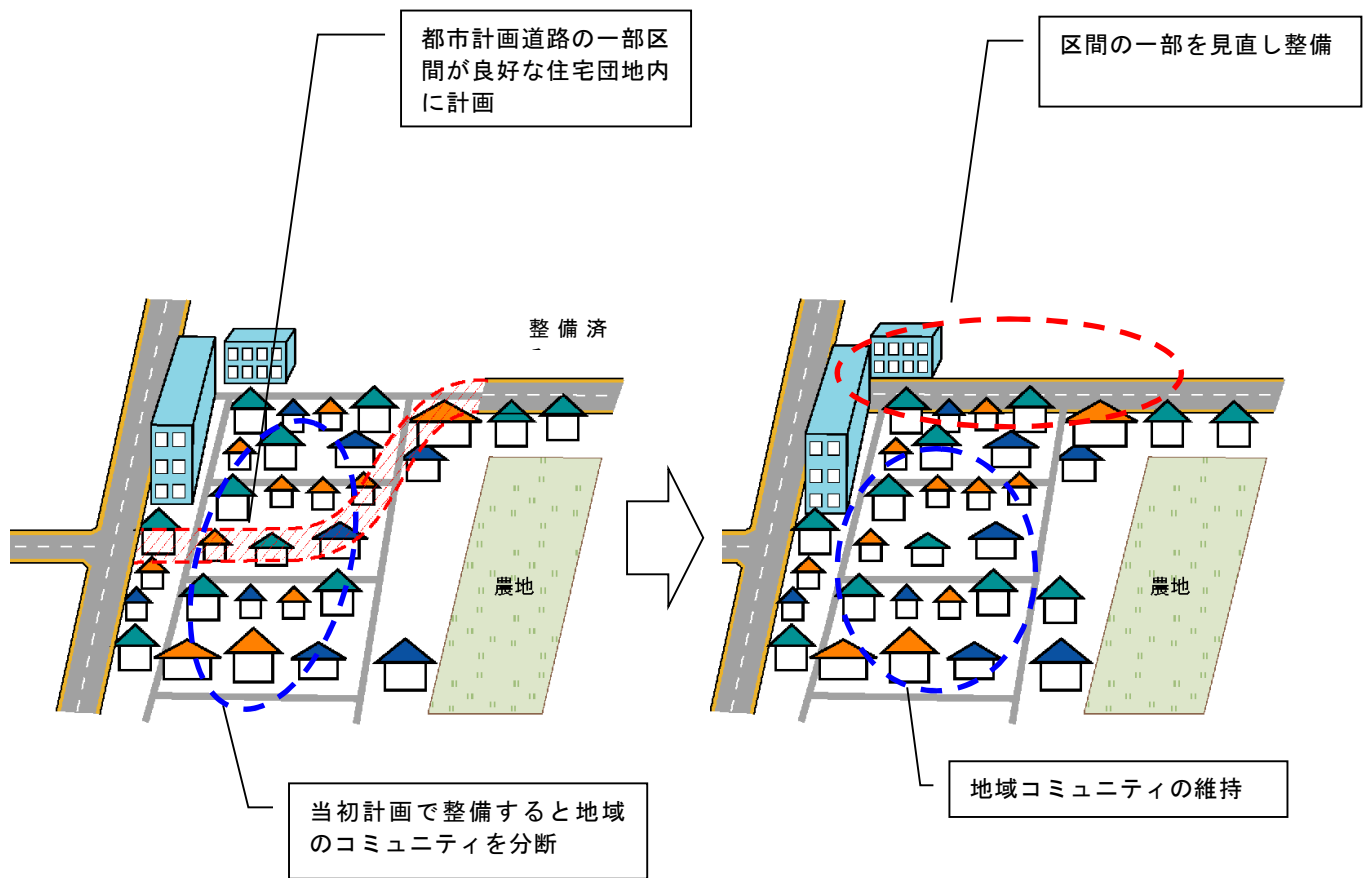
A-2：当初の計画内容（種別、位置、区間）で様々な事業手法により整備(2)



 未整備区

- ・ 道路計画区域内に住宅等建築物が多数立地しており、直接買収方式では地区外への移転により市街地の空洞化や活性化の妨げとなる場合（周辺市街地は区画道路等の都市基盤が整備済みとなっている）、買収方式にこだわらず、沿道区画整理型街路事業等の事業手法により整備を進める例です。

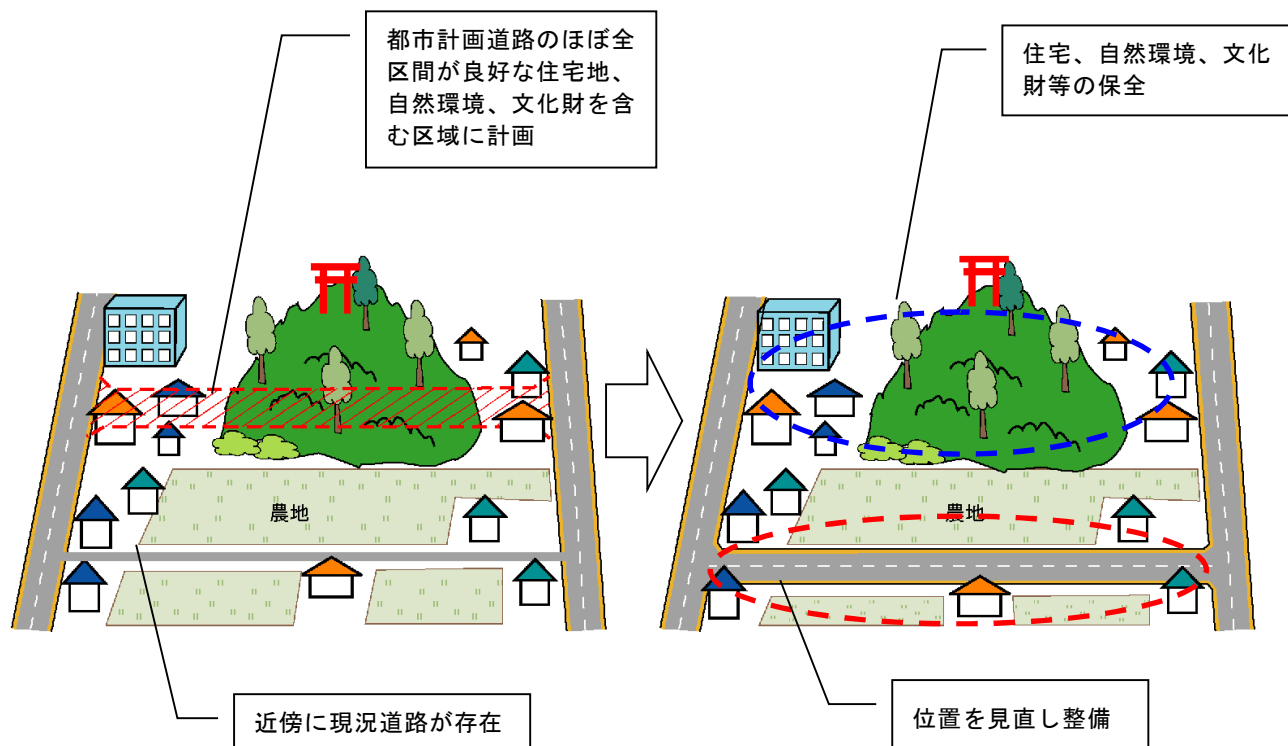
B-1：計画内容（区間の一部）を見直して整備



 未整備区

- 道路区間の一部が良好な住宅団地に計画され、現計画のまま整備を進めると地域コミュニティの分断、地域外への移転や不整形な敷地が出現する場合、既存の道路を利用し区間の一部を見直した例です。

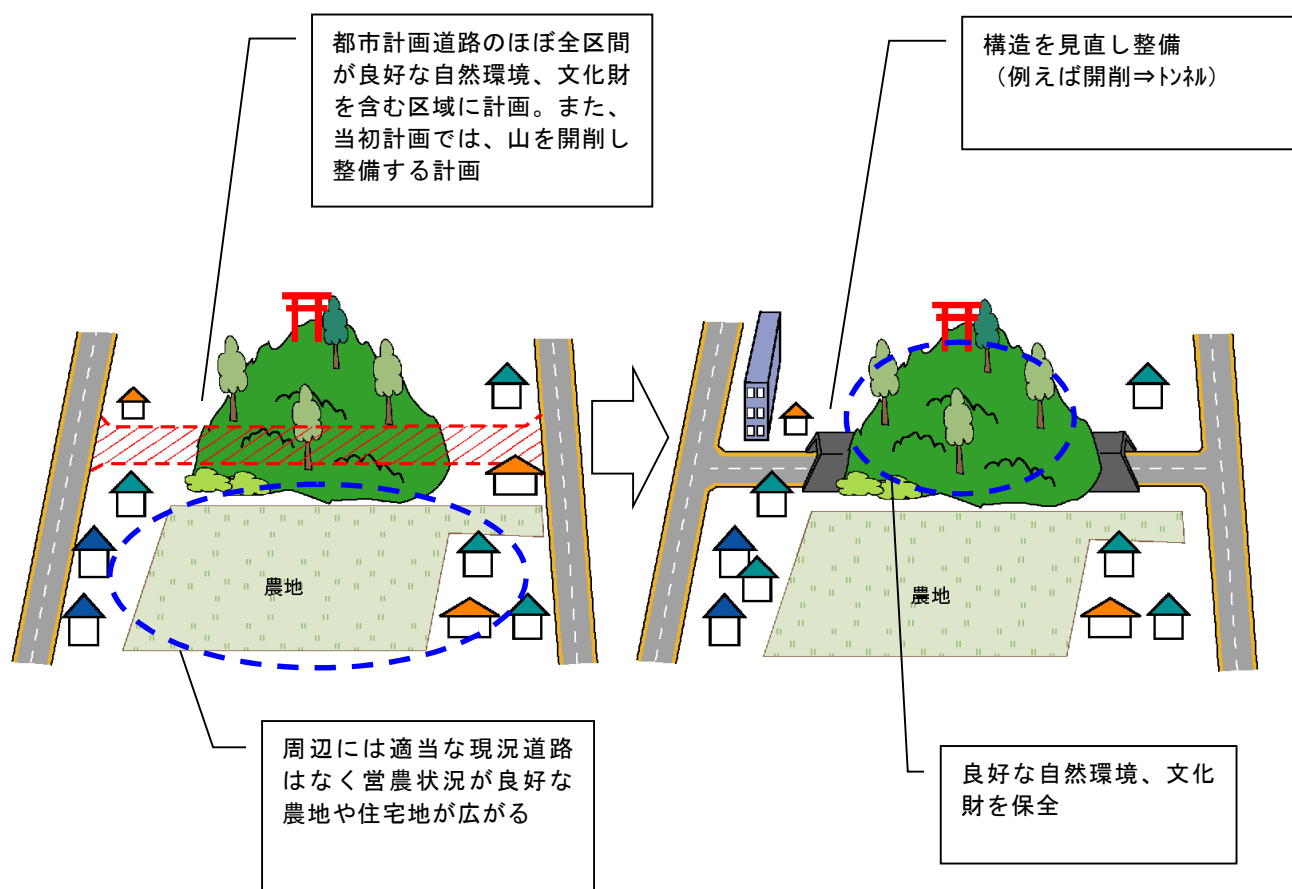
B-2：計画内容（位置、構造）を見直して整備（1）



 未整備区

- ・ 計画路線のほぼ全区間が良好な住宅地、自然環境、貴重な文化財等を含む区域に計画されており、現計画のまま整備を進めるとこれらの環境へ多大な影響を及ぼす可能性が高く、かつ計画路線の近傍にほぼ同様の機能を持つ現況道路が存在する場合、現況道路に位置を変更した例です。

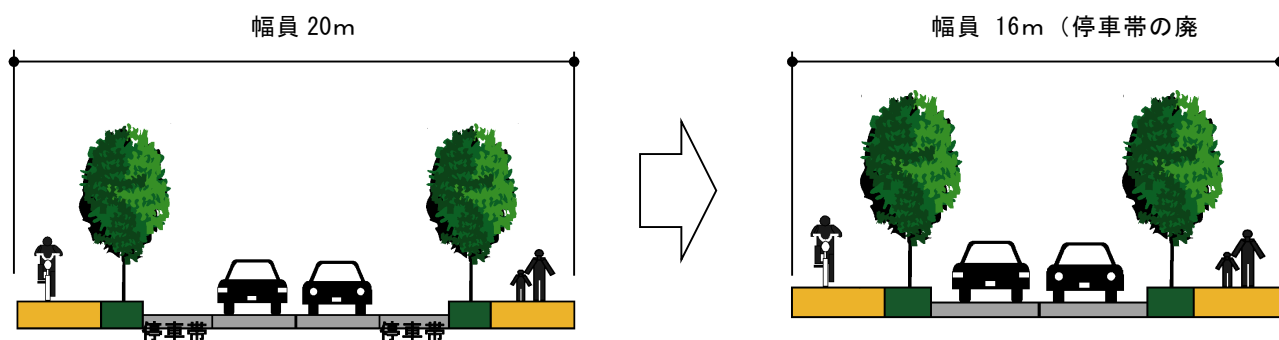
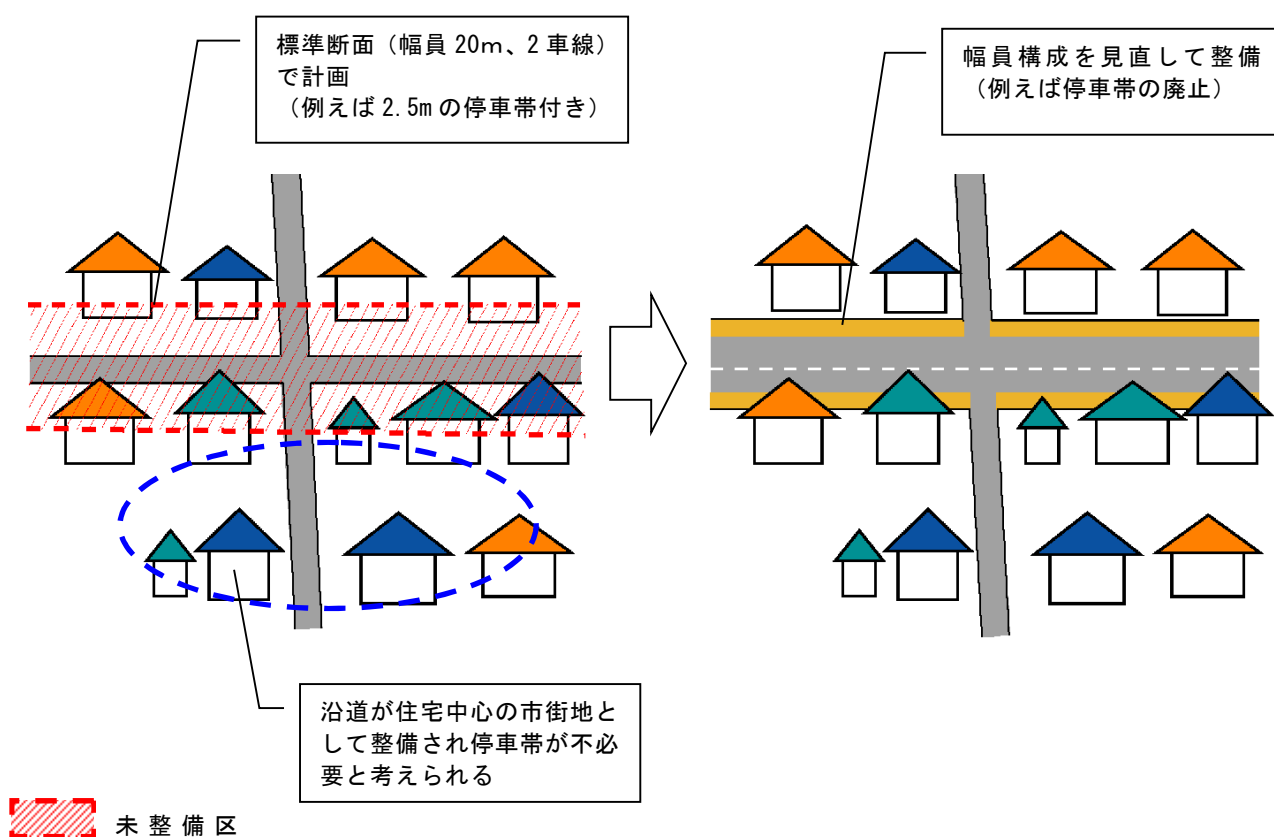
B-2：計画内容（位置、構造）を見直して整備（2）



 未整備区

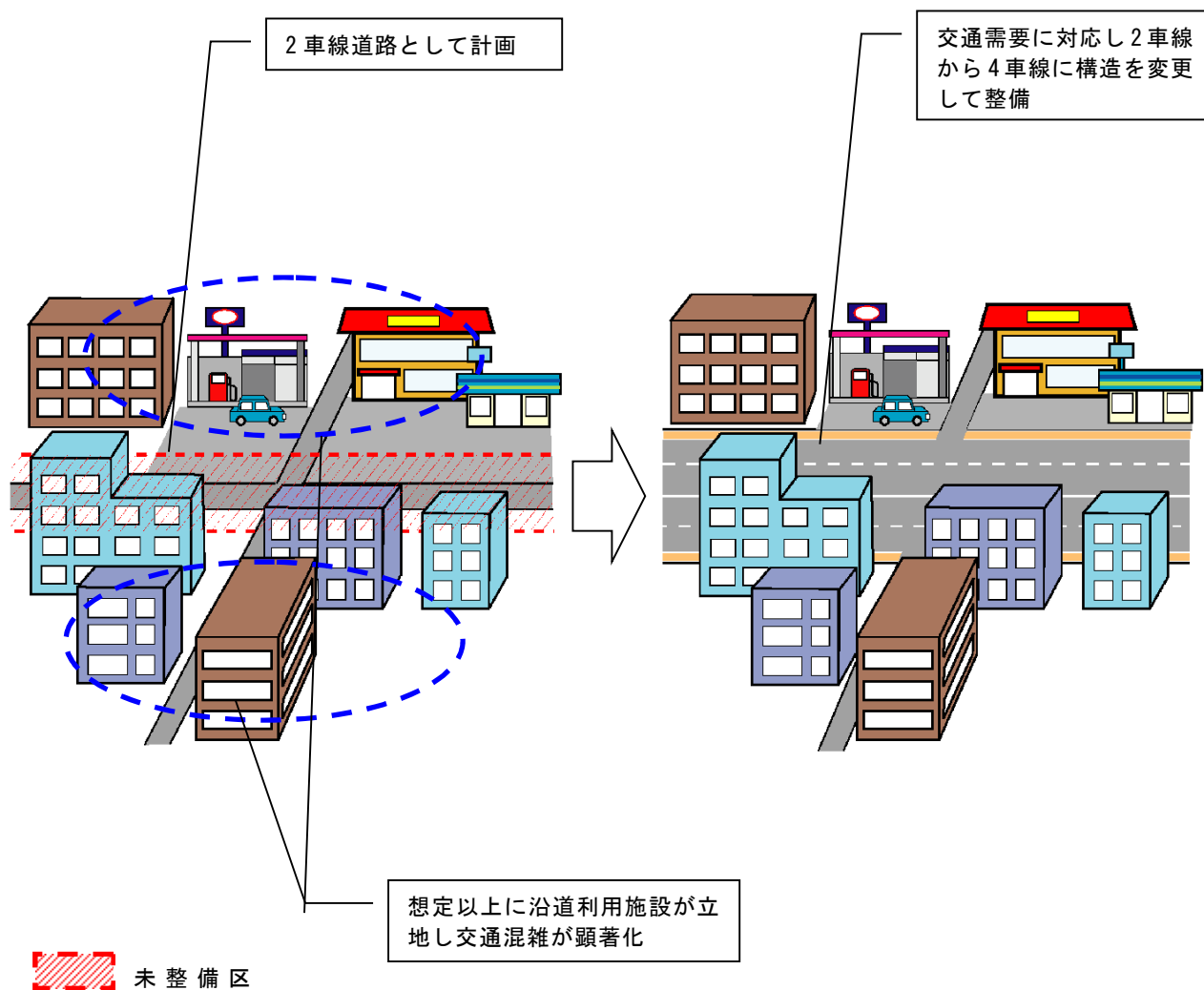
- ・ 計画路線のほぼ全区間が自然環境、貴重な文化財等を含む区域に計画されており、現計画のまま整備を進めるとこれらの環境へ多大な影響を及ぼす可能性が高く、かつ計画路線の近傍は営農状況が良好な農地や住宅地が広がっている場合、環境への影響を最小限に抑えるため、道路構造を変更した例です。

B-2：計画内容（位置、構造）を見直して整備（3）



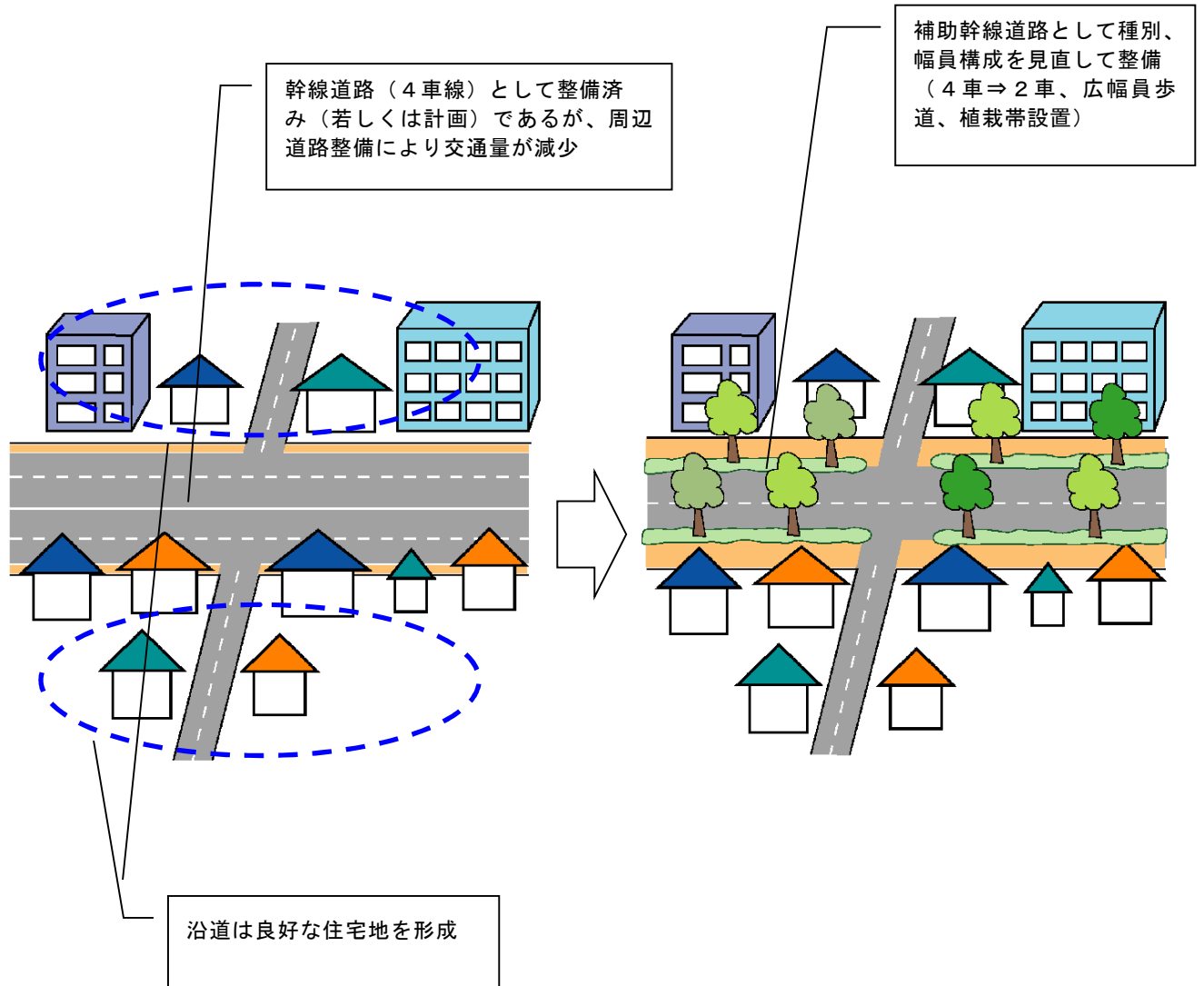
- ・ 決定時には、計画道路沿道が商業業務地区として形成されることが予測され、それにもなう商業施設への出入りや荷捌き等のため停車帯付きの道路を計画していたが、沿道が住宅市街地として市街化されつつあり停車帯が不要となる例です。

B-2：計画内容（位置、構造）を見直して整備（4）



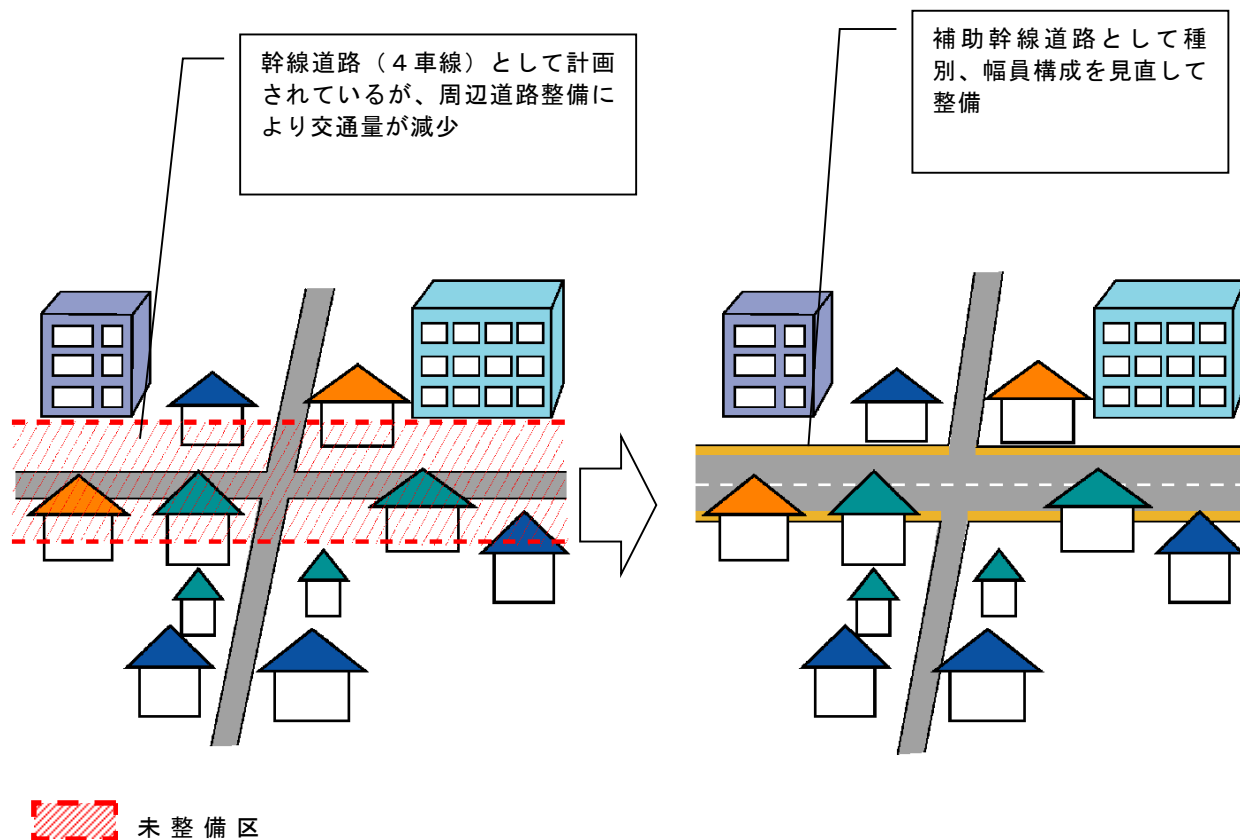
- ・ 決定時、計画道路沿道が住宅市街地として形成されそれに対応した幅員（2車線）で道路を計画していたが、想定以上に沿道利用施設が立地し交通混雑が顕著化しつつあるため、道路幅員を変更する例です。

B-3 : 計画内容（種別）を見直して整備(1)



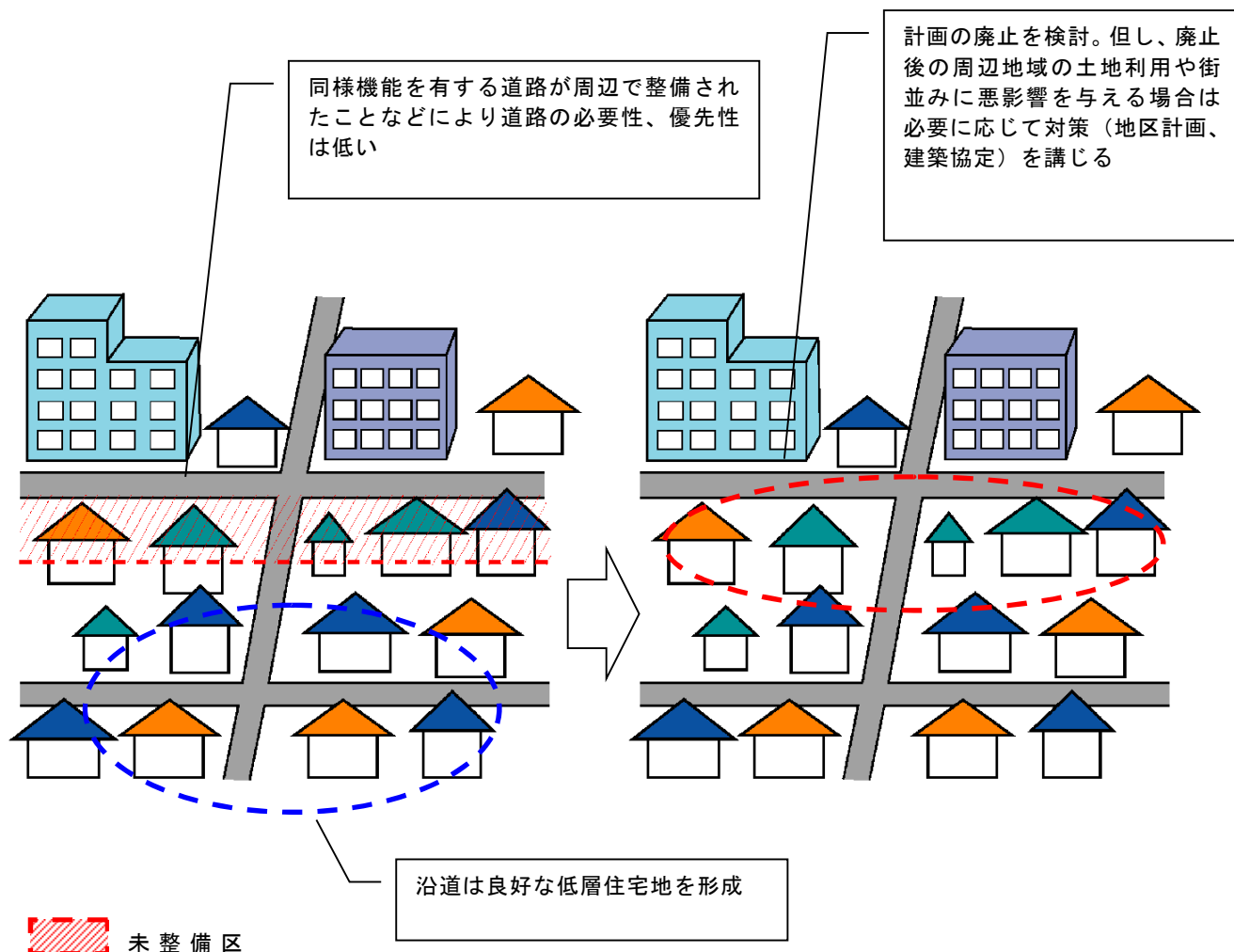
- ・ 幹線道路（4車線）として整備済みですが、周辺道路整備により交通量が減少し、かつ道路沿道は良好な住宅地等を形成しており、幹線道路としての必要性が低くなっているため、車線数を減らし、広幅員歩道や植樹帯を設置した例です。

B-3：計画内容（種別）を見直して整備(2)



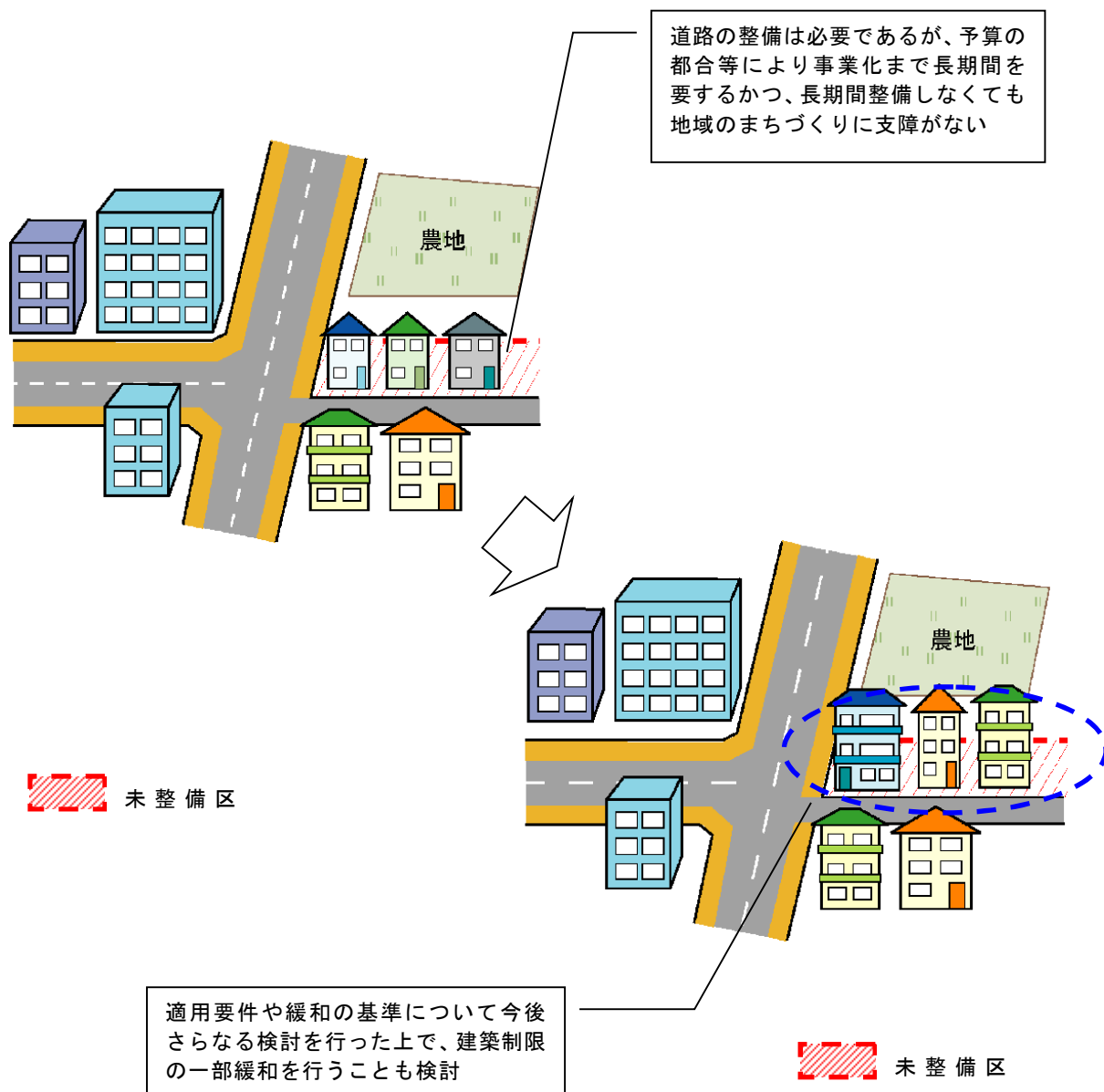
- ・ 幹線道路（4車線）として計画していますが、周辺道路整備により交通量が減少し、かつ道路沿道は良好な住宅地等を形成しており、幹線道路としての必要性が低くなっている場合、種別を補助幹線道路（生活道路）に変更し、同時に幅員構成も見直した例です。

C : 計画の廃止



- ・ 近傍に同様の機能を有する道路が整備されていることなどにより、当該道路の必要性、優先性が低くかつ計画地内及び周辺が良好な低層住宅地を形成している場合、計画の廃止を行う例です。ただし、当該道路を廃止することにより、建物の高層化など周辺地域の土地利用やまちなみに悪影響を与えることが想定される場合は、地区計画等の対策を講じます。

D : 現状のまま



- ・ 今後整備すべき道路については、事業費確保の可能性や関連事業の動向等を勘案しながら、概ねの整備時期を明らかにするよう努めるものとしませんが、これによって、事業化までに長期間を要することが明確であり、かつ、長期間整備しなくとも道路網の形成や地域のまちづくりに支障がないことが明らかとなった道路については、現状のままとし建築制限の一部緩和を行うことを検討しようとする例です。

●FAQ（道路）

Q：交通量推計を行うには、ある程度の予算や期間が必要である。全ての検討で必要とするのか？

A：変更・廃止の場合に限って、交通量推計による影響を図ることとしているが、すでに現道がある都市計画道路に対して、将来交通量が現道でも分担できるのであれば、必要ないと考える。また、変更・廃止の区間等にもよると思われるので事前に協議いただければ柔軟に考えたい。

Q：対象施設のうち、事業進捗がみられない道路（未完了）とは、どういう状況を指すのか？

A：例えば、都市計画決定は幅員 20mであるが 18mで概成している、都市計画道路を道路事業で整備した場合に道路区域の相違が生じているといったケースが想定される。

Q：観光等の面から地域の活性化に道路の廃止の要望があり、道路ネットワーク上は必要な道路であるため代替ルートを決めることが求められる場合、代替ルートの事業化の目処はたっていないが、廃止による建築制限等解除による地域活性化を優先することは可能か？

A：計画内容の見直しによる実現性向上が見込めない場合、地域固有の特性等を市町が総合的に判断して、あらためて「B：計画内容の変更」「C：計画の廃止」「D：現状計画のまま」を選択できるよう、柔軟性と市町の裁量を組み込んでいる。ただし、住民への説明責任を十分果たすことが必要と考える。

Q：計画内容の見直しは、区間と幅員を同時に見直すことも可能か？

A：見直しフローは、見直しのパターンを示しているだけであり、複数の内容を同時に見直すことも当然あり得ると考える。