

三重県 都市計画道路の見直しガイドライン

平成 1 9 年 3 月

三 重 県

目 次

| | |
|-----------------------------|----|
| はじめに | 1 |
| 1 . 本ガイドラインの目的と概要 | |
| 1 - 1 ガイドラインの目的 | 2 |
| 1 - 2 ガイドラインの概要 | 2 |
| 2 . 見直しの必要性 | |
| 2 - 1 都市計画道路の現状 | 3 |
| 2 - 2 見直しの背景 | 6 |
| 2 - 3 見直しの必要性 | 14 |
| 2 - 4 見直しの姿勢 | 15 |
| 3 . 見直しの基本方針 | |
| 3 - 1 見直し対象路線・区間 | 16 |
| 3 - 2 検証の基本的考え方 | 16 |
| 3 - 3 定期的・継続的な見直しの時期 | 17 |
| 3 - 4 見直しにおける役割分担 | 17 |
| 4 . 見直しの進め方 | |
| 4 - 1 見直し対象路線・区間の評価方法 | 18 |
| 4 - 2 本ガイドラインの運用について | 24 |
| おわりに | 27 |

はじめに

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、各都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る。また、都市計画決定することによって、規模や配置を広く住民に示すとともに建築制限等を行い、土地利用や他の都市施設との総合的・一体的な整備を長期的な展望の下で計画的に推進することを可能としている。

三重県においては、昭和6年の津市での都市計画決定に始まり、戦後から高度経済成長期にかけて多くの都市計画道路が計画決定され、今日の骨格的な都市計画道路網が形成されている。しかし、計画決定後から長期間にわたり整備が行われていない路線も数多く存在し、計画決定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、現時点では必要性が低下している路線もあると考えられる。このような路線の計画を残すことは、誤った都市の将来像を提示することとなり、土地の健全な利用に支障を及ぼすことから、適切に見直しを行うことが必要となってきた。

一方、人口減少・高齢社会を迎える中、都市計画法の改正や地方分権の進展などによって都市計画制度を取り巻く環境は変化してきており、これまで慎重な対応が取られてきた都市計画道路の見直しに対しても柔軟な対応が可能となってきた。

このような中、最近の行政訴訟では、都市計画道路区域内での建築許可申請を不許可とした処分に対し、都市計画道路の変更決定の根拠となる将来交通量の推計に合理性を欠くとして不許可処分を取り消すという判決がなされており、建築制限をかけ続ける以上、計画の合理性を検証し続ける必要性が改めて認識されている。

本ガイドラインは、このような背景のもとに、三重県都市計画審議会の予備審議機関として学識者等6名で構成される「都市計画道路見直しガイドライン検討小委員会」を設置し、市町の意見を踏まえつつ、専門的見地から三重県の実情に応じた長期未整備の都市計画道路の見直しのあり方を検討いただいた上でパブリックコメントを実施しとりまとめたものである。

1. 本ガイドラインの目的と概要

1-1 ガイドラインの目的

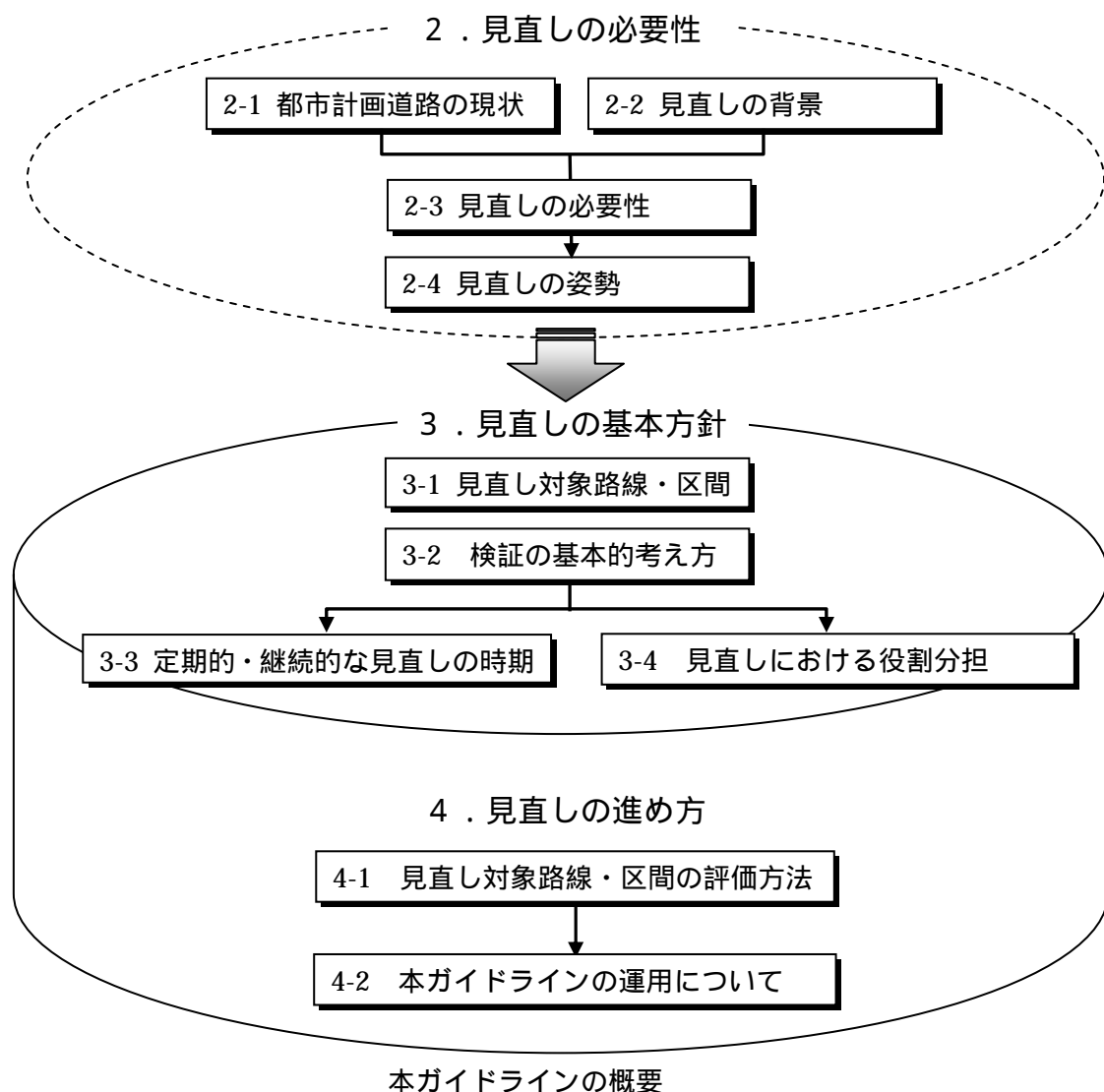
本ガイドラインは、都市計画決定後長期にわたり未整備の都市計画道路を見直す際に、県・市町が協働で取り組んでいくための基本的な考え方や手順を示すことを目的とする。

三重県における都市計画道路の見直し

本県の各地域における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、それに照らして必要性を検証することにより、当該都市計画道路の見直しの方向性（廃止・変更・存続）を示すものである。

1-2 ガイドラインの概要

本ガイドラインには、「見直しの必要性」「見直しの基本方針」「見直しの進め方」に関する考え方や手順が示されている。



2. 見直しの必要性

2-1 都市計画道路の現状

本県の都市計画道路は、全体で1,405kmが計画決定(平成18年3月末現在)されており、改良済み延長は675km(約48%)で、未改良延長は約730km(約52%)となっている。

(1) 三重県の都市計画道路の現状

・計画延長1,405kmに対し、未改良延長が5割を超える。

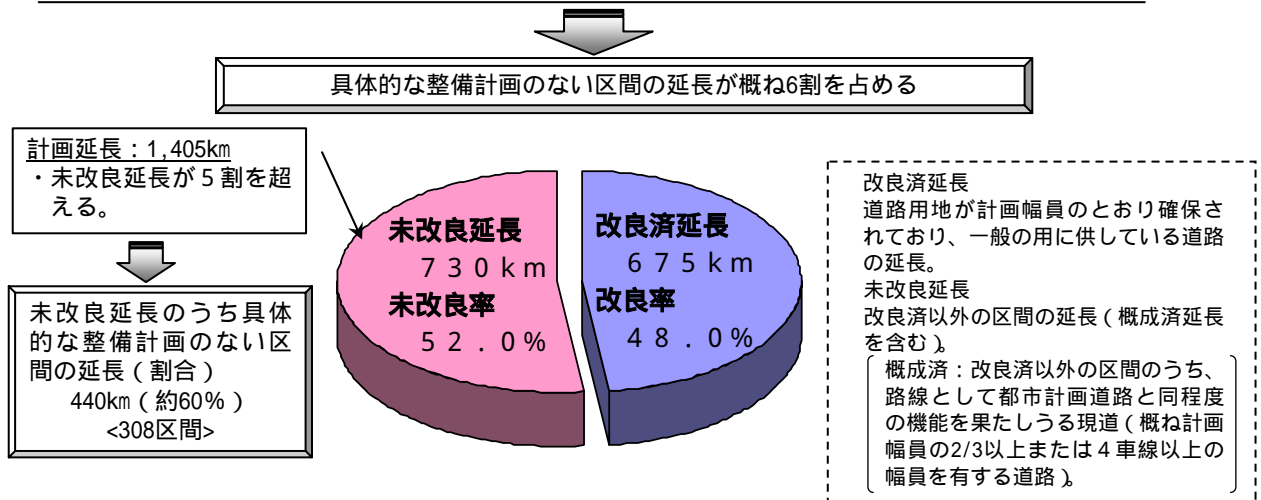


図1 都市計画道路の整備状況(平成18年3月末現在)

(2) 具体的な整備計画のない未改良延長の状況

・具体的な整備計画のない未改良延長のうち、都市計画決定後30年以上経過している区間延長は7割を超える。

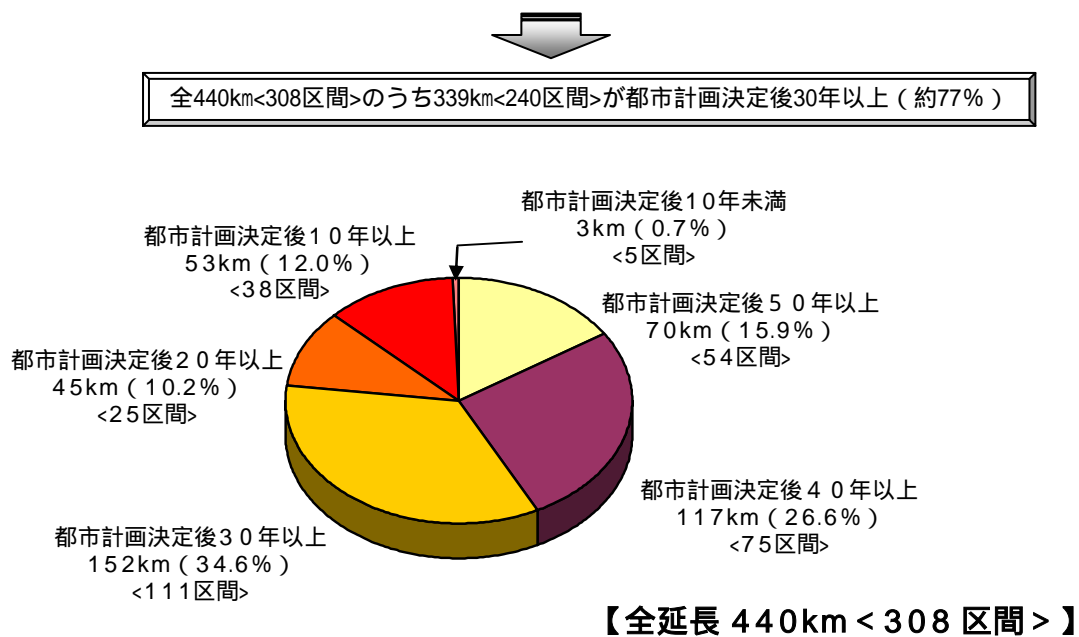


図2 具体的な整備計画のない未改良延長の状況(経過年数別)

(3) 整備が進まない理由の主な傾向

- ・ 県内の市町ヒアリング結果によれば、整備が進まない理由は、大きく6つの項目に整理される。



(主な理由)

- ・ 機能を代替できる道路による必要性の低下
- ・ まちづくりの考え方や土地利用方針の変化に伴う必要性の低下
- ・ 財政的制約・他事業とのスケジュール調整
- ・ 道路構造の精査を要する・合意形成面での調整を要する

表1 整備が進まない理由(市町ヒアリング結果)

| 整備が進まない理由 | | | 区間数 |
|-------------------------------------|--|---|--------|
| 交通機能に関する課題 | 代替機能 | 1 代替路線が整備されている又は整備の予定がある | 55 |
| | | 2 将来的に自動車交通量が多く見込めない(現状で十分) | 27 |
| | | 2-2 概成済みであり、自動車交通機能が確保されている | 127 |
| | 2-3 将来ネットワークとして必要であるが、現時点で迂行路線などで整備が進み整備優先度が低い | 15 | |
| | 幅員などの道路構造 | 3 交通結節点などの強化により、道路幅員を要する | 3 |
| 土地利用に関する課題 | 幅員などの道路構造 | 4 自転車及び歩行者の交通量が多く見込めず、幅員の変更が必要 | 5 |
| | | 5 まちづくりの観点から、自転車及び歩行者空間の確保が必要 | 5 |
| | まちづくりの考え方の多様化 | 6 歴史・文化的に貴重な資源があり、まちづくりの観点から整備を行うことに問題がある | 7 |
| | | 6-2 商店街など、地域のまちづくり方針において整備を行うことに問題がある | 3 |
| | 土地利用の変化 | 7 当初決定時から周辺土地利用が大きく変化した | 8 |
| 8 大規模施設等の立地又は撤退により、交通の発生集中ポイントが変化した | | 0 | |
| 将来土地利用 | | 9 沿線での土地利用の見込みがない | 19 |
| 財政的な課題 | 費用に対する整備効果 | 10 土地の高騰化が図れない | 6 |
| | | 11 鉄道などの交差点の改良に莫大な費用がかかる | 33 |
| | | 12 大型構造物が主となり、移設等に莫大な費用がかかり整備効果が期待できない | 3 |
| | | 13 道路構造などに要する費用が整備効果に対して大きい | 42 |
| 整備時期に関する課題 | 関連する整備スケジュールとの調整 | 14 用地確保など、調整する項目が整備効果に対して大きい | 80 |
| | | 15 整備計画において、隣接する市町の緊急度・優先度の調整が困難 | 4 |
| | | 16 関連する面整備(区画整理事業など)が進んでいない | 9 |
| | | 17 関連する高速道路の整備が進んでいない | 3 |
| 計画上の課題 | 他の施設計画との整合 | 18 関連する主要幹線道路の整備が進んでいない | 41 |
| | | 19 学校や公園などの公共施設を分断する計画となっている | 3 |
| | 道路構造 | 20 地域として重要な公共的施設が支障となっている | 3 |
| 合意形成に関する課題 | 環境影響 | 21 道路交差や鉄道交差において、構造上の問題がある | 18 |
| | | 22 自然環境・住環境などとの調整が困難 | 14 |
| | 用地補償 | 23 文化財との調整が困難 | 5 |
| | | 24 道路計画上に住宅の立地が進んでいる | 75 |
| その他 | 25 用地補償などの調整が困難 | 83 | |
| | 26 公園混雑などにより権利者の整理が困難 | 1 | |
| | 27 その他の理由 | 23 | 合計 720 |

ヒアリングは都市計画道路を計画決定している22市町を対象に平成18年1月に実施。



整備すること自体に問題がある(必要性に問題がある)主な理由(2点)

- ・ 機能を代替できる道路が整備されている又は整備の予定がある
- ・ 当初決定時から周辺の土地利用・まちづくりの方針に変化が生じている

(4) 長期未整備によりもたらされる苦情・要望の傾向

・都市計画決定後 30 年以上経過する未改良区間で苦情・要望が発生する割合が高い。



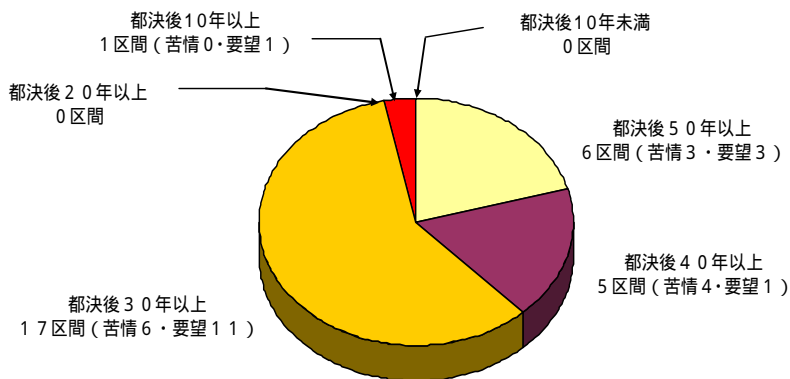
(主な理由)
 ・土地の有効活用や売買に支障
 ・必要性に疑問
 ・住民のニーズとの乖離

表2 市町及び県建設事務所へのアンケート集計(苦情・要望の区分)

| 問題(苦情・要望)の区分 | 件数 |
|-------------------------------------|----|
| 土地利用に支障をきたしていることに対する苦情、制限緩和の要望があるもの | 11 |
| 未整備期間が長期にわたっていることに対する苦情があるもの | 3 |
| 事業の必要性がないことに対する苦情があるもの | 2 |
| 事業の早期着手による用地買収の要望があるもの | 7 |
| 事業の早期着手による交通環境改善の要望があるもの | 3 |
| まちづくりの観点から事業の早期着手の要望があるもの | 3 |
| まちづくりの観点から住民のニーズと異なっているもの | 4 |
| 都計道路未整備のために、周辺道路の交通環境が悪化しているもの | 2 |
| 道路計画上に住宅の立地が進み、事業に対し同意が得られていないもの | 2 |
| 合計 | 37 |

アンケートは都市計画道路を計画決定している 22 市町及び県建設事務所を対象に平成 18 年 4 月に実施。

都市計画決定後30年以上経過する未改良区間で苦情・要望が多い



【苦情・要望あり 29区間】

図3 具体的な整備計画のない区間の苦情・要望件数

都市計画決定後30年以上経過する未改良区間で苦情・要望が発生する割合が高い

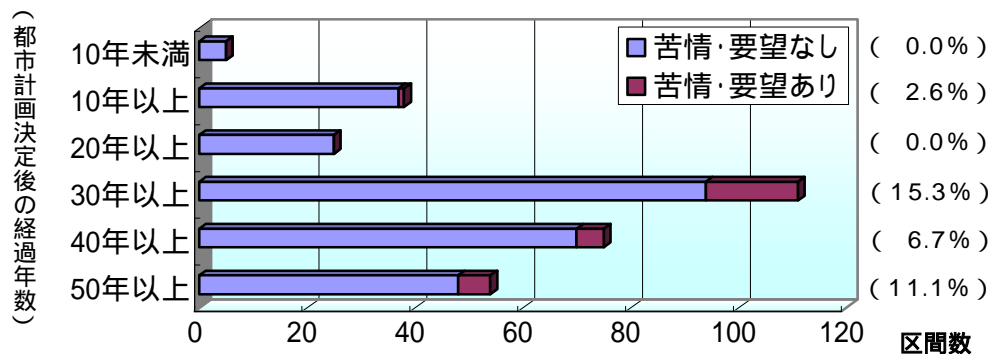


図4 経過年数別の苦情・要望件数(全 308 区間のうち 29 区間)の構成比

2 - 2 見直しの背景

社会情勢の変化やまちの将来像の変化により、都市計画道路に求められる機能・役割や必要性が変化している可能性がある。一方、長期未整備路線の必要性を検証せず放置することは、建築制限の長期化により土地の有効活用に支障を及ぼすとともに住民ニーズとの乖離が生じる。また、住民のまちづくりへの参画意識の高まりや行政事件訴訟法の改正等もあり、長期未整備路線の計画の合理性を検証し続ける必要性が改めて認識されてきている。

このため、県内の都市計画道路の必要性を検証し、見直しの方向性を示すことが必要となっている。

(1) 人口減少と将来交通需要の変化

- ・ 国立社会保障・人口問題研究所の最新データでは、県内の人口は 2005 年をピークに減少に転じることが予測されている（2005 年国勢調査県内人口：1,867 千人）
- ・ 人口減少に伴い将来の交通需要も全体としては減少傾向に転じるものと考えられる。

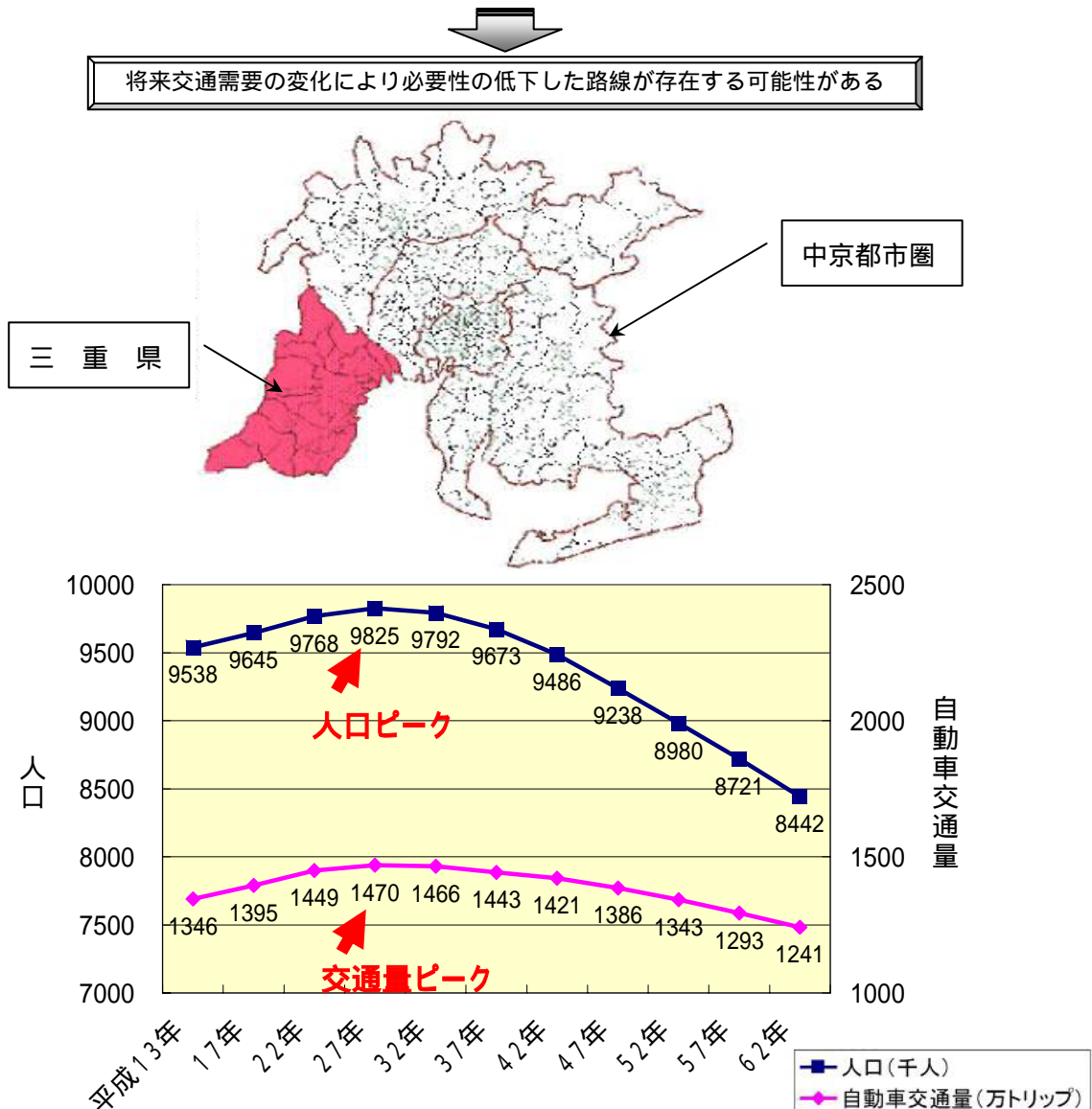


図5 中京都市圏の将来人口と将来交通需要の変化

(2) 市街地拡大の収束と土地利用方針の変化

- ・人口増加、高度経済成長やモータリゼーションの進展を背景に、都市の成長拡大を前提とした都市計画のもとで本県の市街地は拡大基調にあったが、低成長経済の定着や人口増加の鈍化などにより市街地拡大は全体としては収束に向かうと思われる。
- ・周辺土地利用が大きく変化したり、見込まれていた市街地開発や土地利用の高度化が図られないなど、まちづくりの方針が変わり、決定時に想定していた都市の将来像に変化が生じている。



土地利用方針の変化に対応した都市計画道路の見直しが必要である

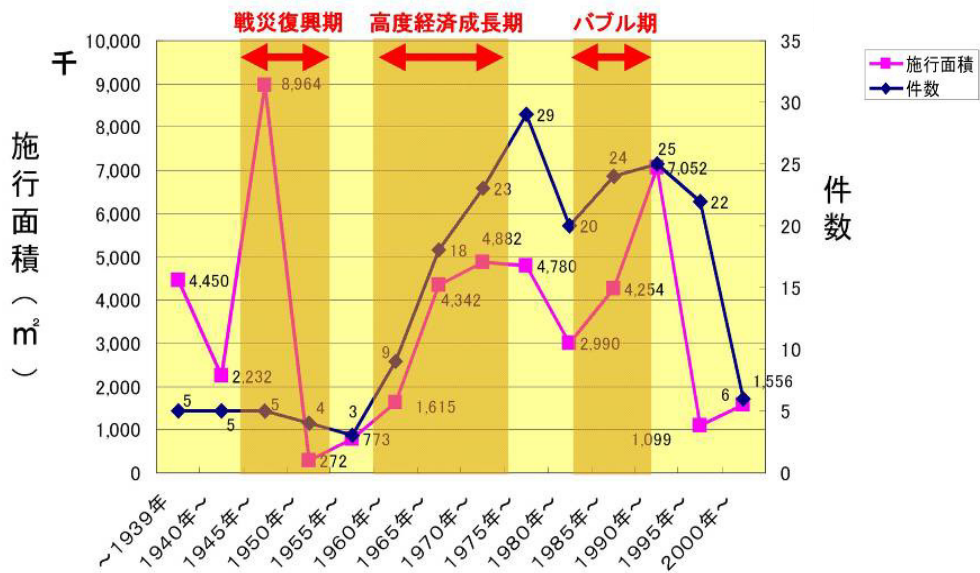


図6 三重県の土地区画整理事業の経緯

(3) まちづくりの方針の変化

地域資源を活かした魅力あるまちづくり

- ・成熟社会を迎え、まちづくりに対する価値観も多様化し、地域の歴史、文化などの資源を再評価する機運が高まっている。
- ・まちづくりに対する参画意識が高まっており、まちづくりは計画段階から官民協働で取り組むことが重要となっている。



地域資源を活かした魅力あるまちづくりに資する都市計画道路が求められている
 (歴史的・文化的資源の活用、優れた自然環境の保全、良好なコミュニティの維持などへの配慮)

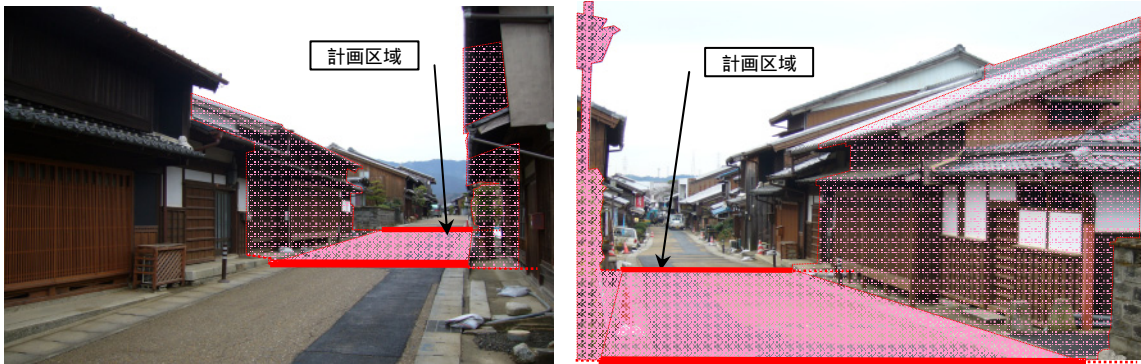
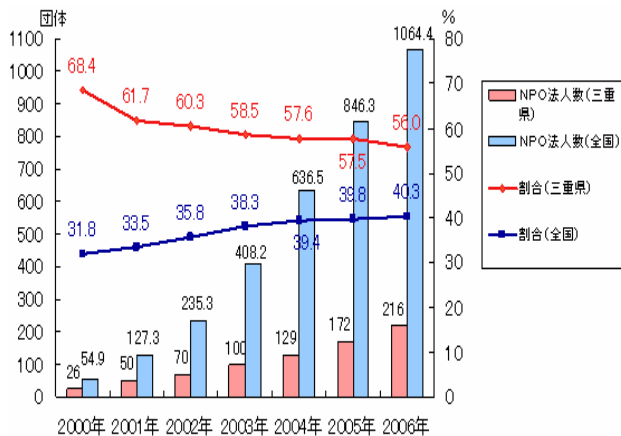


図7 地域資源を活かした魅力あるまちづくり
 (伝統的建造物群保存地区を横断する都市計画道路の例)



注1) 各年3月31日時点での認証数

注2) 全国のNPO法人数は三重県と傾向を比較するため、1/10にして示してある。実数は、グラフ上の数字×10となる。

注3) まちづくりに取り組んでいるNPO法人とは、定款に記載されている特定非営利活動として、まちづくりの推進を図る活動を掲げている団体(第3号に分類される)

(資料: 2006(平成18)年版データブック・みえ)

図8 まちづくりに取り組んでいるNPO法人数

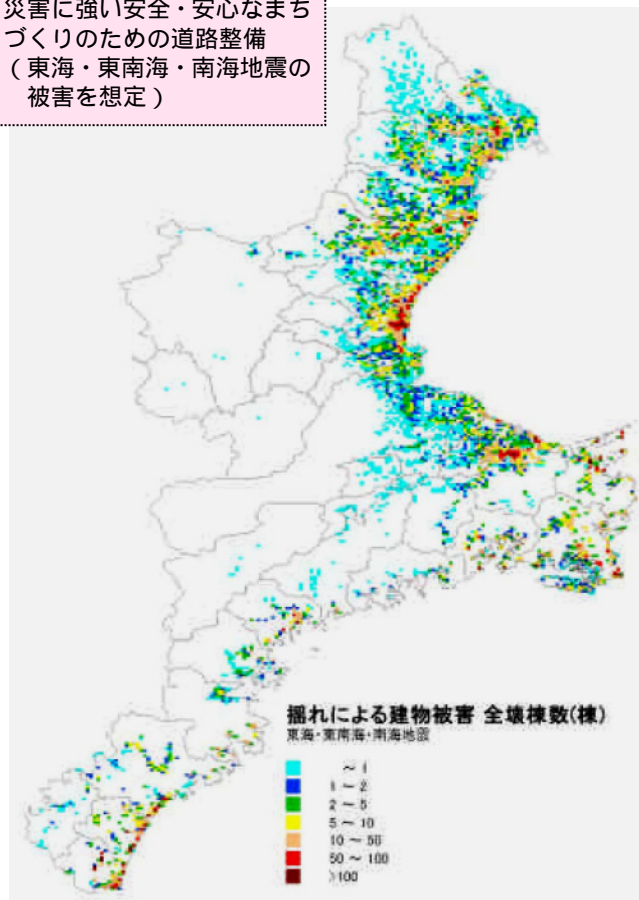
安全・安心なまちづくり

- ・ 阪神・淡路大震災以来、近年大規模な地震や災害が多発している。特に本県では近い将来、東海・東南海・南海地震など大規模地震による大きな被害が予測され防災意識も高まっており、まちの安全・安心を確保する観点から、都市計画道路の整備が求められている。



安全・安心の確保、防災に対応できる都市計画道路の整備が求められている

災害に強い安全・安心なまちづくりのための道路整備
(東海・東南海・南海地震の被害を想定)



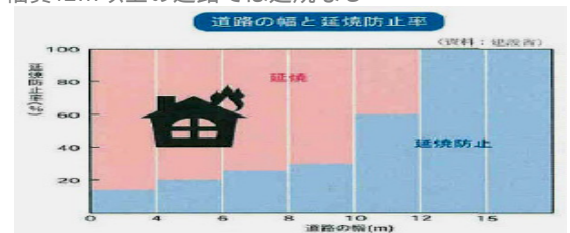
(資料：三重県地域防災計画被害想定調査報告書)

消防活動困難区域の解消に資する道路整備



(資料：都市防災実務ハンドブック 都市局街路課)

幅員12m以上の道路では延焼なし



(資料：国土交通省 神戸市長田区の
兵庫県南部地震の例)

図9 安全・安心なまちづくりへの対応

コンパクトなまちづくり

- ・これからのまちづくりの方向性は、人口減少社会や高齢社会、環境問題などへの対応として、「拡散型都市構造」から「コンパクトでかつゆとりと個性ある都市空間の創出」への転換を図ることが求められている。
- ・都市計画道路は円滑な自動車の交通処理機能に着目して計画決定される傾向があったが、快適・安全な歩行空間の確保や公共交通優先の空間確保など、都市計画道路に期待される機能も多様化してきている。



コンパクトなまちづくりに向けて多様な機能に対応する都市計画道路の整備が求められている



(資料：国土交通省ホームページ～21世紀初頭の交通のイメージ及び
第4回中京都市圏パーソントリップ調査パンフレットをもとに作成)

図10 コンパクトなまちづくりへの対応

(4) 投資余力の低下と公共事業の効率化の必要性

- ・低成長経済の定着、人口減少などから投資余力が減少している。
- ・一方、今後施設の維持管理だけでなく更新投資も増大し新規投資への制約を与えることも予測されている



効率的な投資や機能を代替できる道路など既存ストックの有効活用が求められる

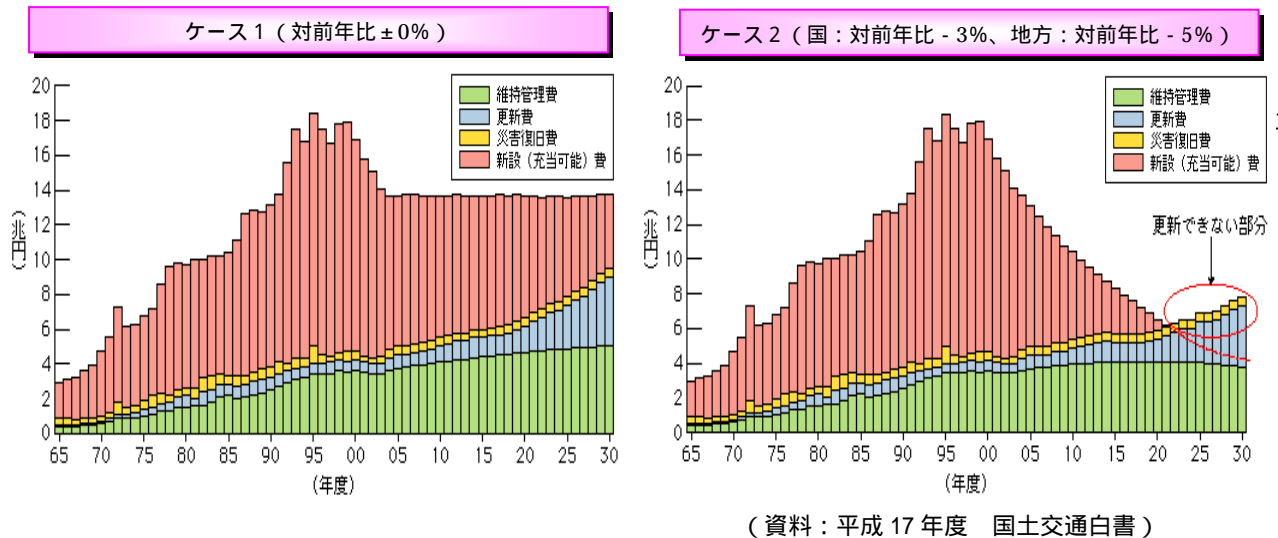


図11 維持管理・更新投資の見通し

(5) 都市計画道路を取り巻く制度の改正

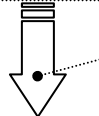
道路構造令の改正

- ・都市計画道路の幅員は道路構造令に基づいて計画する。
- ・同令は必要最低限の幅員の規定を示すものであるが、そのほかに従来は、道路管理の合理化や良好な都市環境の観点から画一的な規格の標準幅員を示していた。
- ・平成16年2月の改正により標準幅員の考え方が削除され、地域の特性や沿道土地利用に対応して柔軟に計画することが可能となった。
- ・これにより、決定済みの都市計画道路の規格を柔軟に見直すことが可能となった。



地域の実情に応じた道路幅員の検証が求められている

「道路の標準幅員に関する基準(昭和50年7月15日 道路局・都市局通達)」で画一的な規格



平成16年2月改正
(標準幅員の考え方が削除)

地域の特性、沿道土地利用に対応した柔軟な対応へ

図12 道路構造令の改正(平成16年2月)

行政事件訴訟法の改正

- ・従来は、土地収用等の段階の具体的な処分が訴訟の対象であったが、行政事件訴訟法の改正により、都市計画決定の段階からも対象となりうる。
- ・このため、長期未整備の都市計画道路の必要性の合理的理由づけが益々重要になる。



長期未整備路線の計画の合理性を検証し続けることが求められる

行政事件訴訟法の改正(2005年6月施行)の要点

- 1 救済範囲の拡大
 - ア 取消訴訟の原告適格の拡大
原告適格の判断において、法律の趣旨・目的や処分において考慮されるべき利益の内容・性質などを考慮すべき旨を規定する。
 - イ 義務付け訴訟の法定
一定の要件の下で行政庁が処分をすべきことを義務付ける訴訟類型として義務付け訴訟を法定する。
 - ウ 差止訴訟の法定
一定の要件の下で行政庁が処分をすることを事前に差し止める訴訟類型として差止訴訟を法定する。
 - エ 確認訴訟を当事者訴訟の一類型として明示
確認訴訟を当事者訴訟のうち公法上の法律関係に関する訴訟の一類型として明示する。
- 2 審理の充実・促進
裁判所が、釈明処分として、行政庁に対し、判決の記録や処分の理由を明らかにする資料の提出を求めることができる制度を新設する。
- 3 行政訴訟をより利用しやすく、分かりやすくするための仕組み
 - ア 抗告訴訟の被告適格の簡明化
訴訟手続を簡明にするため、被告を行政庁から、処分をした行政庁の所属する国又は公共団体に改める。
 - イ 抗告訴訟の管轄裁判所の拡大
国を被告とする抗告訴訟は、原告住所地を管轄する高等裁判所所在地の地方裁判所にも訴え提起を可能にする。
 - ウ 出訴期間の延長
「処分があったことを知った日から3か月」とされている取消訴訟の出訴期間を6か月に延ばす。
 - エ 出訴期間等の情報提供(教示)制度の新設
処分をする際、その相手方に対し、取消訴訟の被告、出訴期間、不服申立前置等に関する情報提供をする制度を新設する。
- 4 本案判決前における仮の救済制度の整備
 - ア 執行停止の要件の緩和
執行停止の要件について、損害の性質のみならず、損害の程度や処分の内容及び性質が適切に考慮されるように「回復の困難な損害」の要件を「重大な損害」に改める。
 - イ 仮の義務付け・仮の差止めの制度の新設
一定の要件の下で、裁判所が、行政庁に対し、処分をすべきことを仮の義務付け、又は処分をすることを仮に差し止める裁判をすることができる制度を新設する。

都市計画法の改正

- ・平成 12 年における都市計画法の改正では、都市計画の決定システムの透明化と住民参加の促進が位置づけられ、平成 14 年における都市計画法の改正では、まちづくりに関する都市計画の提案制度が創設された。
- ・住民参画手続きの充実により、住民等の自主的なまちづくりの推進や、地域の活性化が図りやすくなっている。
- ・都市計画を実行する上では、早い段階から情報を提示し、住民に計画案策定への参画を求め、合意形成を図った上で、私権の制限も含めて、望ましいまちづくりを進めることが必要となる。
- ・したがって、長期未整備の都市計画道路の見直しについても、住民の参画機会を充実することが求められている。



都市計画決定に関する住民等の参画機会の確保と必要性に対する理由の明確化が求められる

都市計画法の改正の要点

1 平成 12 年都市計画法改正の概要

都市計画法の見直しの観点

- ・地域の実情に応じて柔軟に活用できる実行性の高いものであること
- ・住民にとって分かりやすい仕組みであること
- ・中心市街地から郊外部まで、質の高い都市空間を提供しうるものであること

主な改正内容

- ・都市計画に関するマスタープランの充実、線引き制度及び開発許可制度の見直し
- ・良好な環境の確保のための制度の充実
- ・既成市街地の再整備のための新たな制度の導入
- ・都市計画区域外における開発行為及び建築行為に対する規制の導入
- ・都市計画の決定システムの透明化と住民参加の促進

2 平成 14 年都市計画法改正の概要

主旨

- ・居住環境の改善、適正な土地利用の促進等に資する合理的・機動的な建築・都市計画制限を行うため、まちづくりに関する都市計画の提案制度の創設、建築物の形態規制の合理化、地区計画等の見直し等のための規制の導入等の措置を講じる

まちづくりに関する都市計画の提案制度の創設の概要

- ・住民等の自主的なまちづくりの推進や、地域の活性化を図りやすくするため、土地所有者、まちづくり協議会、まちづくり NPO 等が、一定の面積以上の一体的な区域について、土地所有者等の 2/3 以上の同意を得て、都市計画の提案ができるようになった。

地区計画制度の見直し

- ・現行の地区計画制度を整理・合理化し、1つの地区計画で、地区の特性に応じて用途制限、容積率制限等を緩和・強化できる、分かりやすく、使いやすい制度となった。

2 - 3 見直しの必要性

都市計画道路の現状や背景を踏まえ、道路がどのような観点から必要なのかを検証して、各個別の道路の見直しの方向性について検討していく必要がある。

三重県の都市計画道路の現状

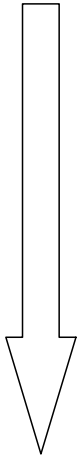
未改良延長が5割を超える

具体的な整備計画のない未改良延長のうち、決定後30年以上経過が7割以上整備の進まない理由の主な傾向

- ・機能を代替できる道路による必要性の低下
- ・まちづくりの考え方や土地利用の変化に伴う必要性の低下
- ・財政的制約 ・他事業とのスケジュール調整
- ・道路構造の精査を要する ・合意形成面での調整を要する

長期未整備によりもたらされる苦情・要望の状況

- ・決定後30年以上経過した区間で苦情・要望が多く発生
- ・土地の有効活用や売買に支障、必要性に疑問、住民ニーズとの乖離



三重県の見直しの背景

人口減少と将来交通需要の変化

市街地拡大の収束と土地利用方針の変化

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

投資余力の減少と公共事業の効率化の必要性

都市計画道路を取り巻く制度の改正

- ・道路構造令改正
- ・行政事件訴訟法改正
- ・都市計画法改正

「都市計画道路の現状」や「見直しの背景」からの主な課題

社会情勢の変化やまちの将来像の変化により都市計画道路の役割や必要性が変化している可能性がある。

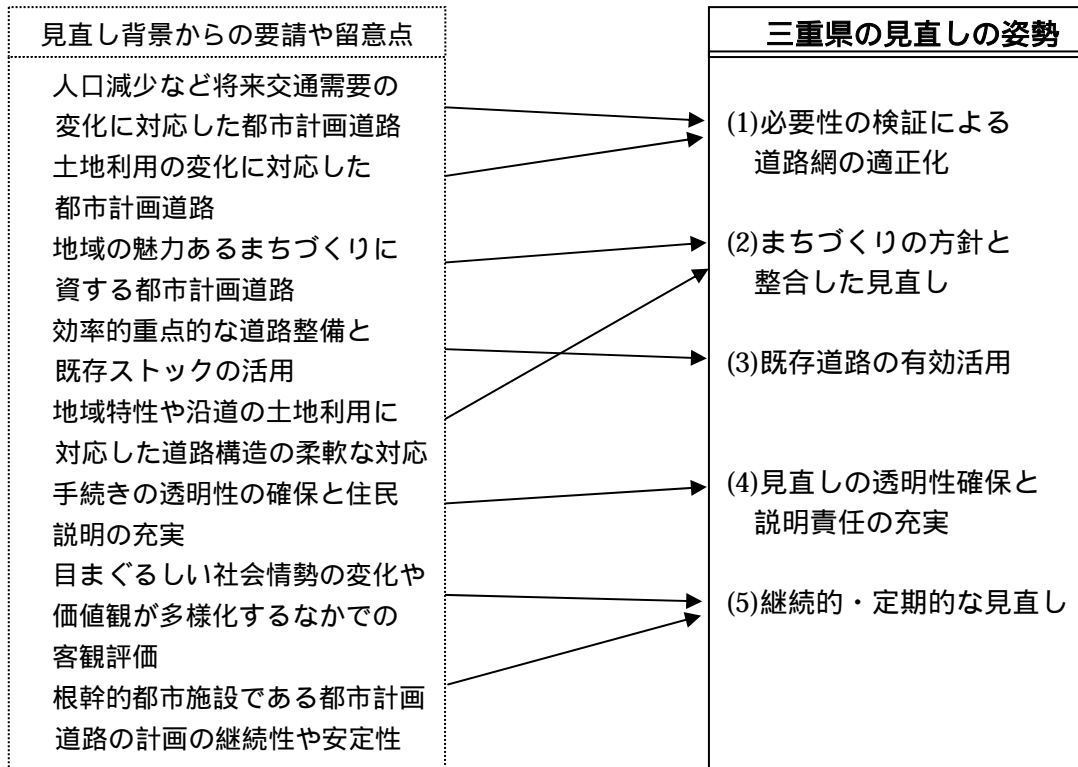
建築制限の長期化による土地の有効活用への支障や住民ニーズとの乖離が生じている。



以上のような課題を解決するために長期未整備の都市計画道路の見直しに取り組む必要がある。

2 - 4 見直しの姿勢

都市計画道路の見直しにあたり、本県では次の姿勢により進める。



(1) 必要性の検証による道路網の適正化

社会情勢の変化やまちの将来像の変化を踏まえ、現時点における必要性を検証することで道路網の適正化を図る。

(2) まちづくりの方針と整合した見直し

地域固有の資源を生かした魅力あるまちづくりとの整合を図る。

(3) 既存道路の有効活用

機能を代替できる道路がある場合や周辺既存道路が一部役割を分担可能である場合はそれらの有効利用を図っていく。

(4) 見直しの透明性確保と説明責任の充実

見直しの過程を透明にし、見直し理由や存続理由の情報提供を行うことにより、十分に住民への説明を行い、意見を表明する機会を用意する。

(5) 継続的・定期的な見直し

都市計画道路の見直しは、目まぐるしく社会情勢が変化し、人々の価値観が多様化する中で客観的な評価を行う必要があるものの、廃止や変更の判断が近い将来において変わることは望ましくない。したがって、安易に廃止や変更を行うことは避ける一方で、今後も社会情勢は変化することから、継続的・定期的な見直しを行っていくものとする。

3 . 見直しの基本方針

3 - 1 見直し対象路線・区間

以下の区間を基本として、見直し対象路線・区間を抽出する。
未整備の幹線街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

(検討の対象は区間単位とする)

見直し対象路線・区間は、自動車専用道路を除く幹線街路を対象に、具体的な整備計画のない区間とする。また、区画街路や特殊街路は決定数が少なく地域性を考慮した個別検討が望ましいため、本ガイドラインの対象とはしない。

住民の世帯交代、苦情・要望の増加を踏まえると都市計画決定後概ね 30 年経過するまでには一度は見直しを行うことが望ましい。このため、今後 10 年毎に見直し作業を行うことを踏まえ、当初決定後 20 年以上経過した区間を対象とする。

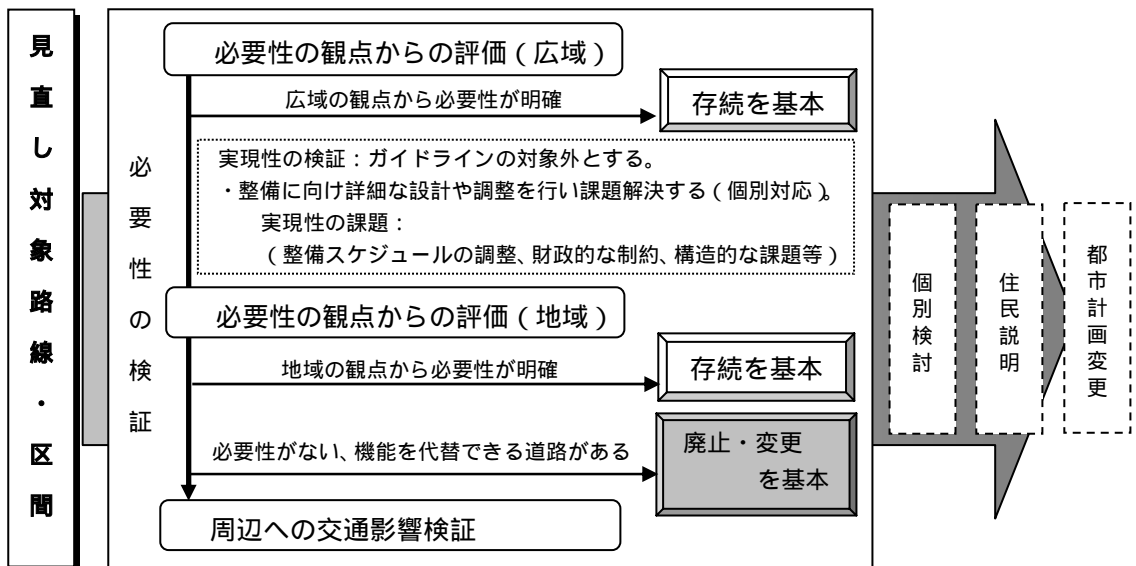
見直し対象路線・区間の抽出に伴い、関連する路線・区間の見直しを実施する必要がある場合には、当初決定後 20 年以内であっても見直しの対象とする。

3 - 2 検証の基本的考え方

本ガイドラインによる見直しは、見直しの方向性（廃止・変更・存続）を検討するために、都市計画道路の“必要性”の観点から検証を行うものとする。

必要性の検証は、広域・地域の二段階の検証により必要性が明確であれば「存続」とし、必要性がなくなった区間や機能を代替できる道路がある区間については「廃止」や「変更」を検討することを基本的な考えとしている。

なお、整備スケジュールの調整や財政的な制約（スタミナ）などの観点からの実現性の検証はガイドラインの対象外とする。ただし、事業の支障要因が大きく実現の余地が残らないものは「変更」を検討する。



3 - 3 定期的・継続的な見直しの時期

概ね10年毎に見直しを行うことを基本とする。

社会情勢の変化に対応して都市計画道路の変更が予定されている一方で、都市計画には一定の安定性、継続性も要請されることから、「定期的・継続的な見直し」として、概ね10年毎に都市計画道路の見直しを行うことを基本とする。

ただし、市町合併など都市構造やまちづくりの方針が大きく変化するときは、随時見直しを行うものとする。

3 - 4 見直しにおける役割分担

都市計画道路は、決定権者が県・市町に分かれているものの、まちの将来像の実現に向けては相互にネットワーク化した道路網全体として機能するものである。したがって、本ガイドラインに基づき、県と市町の協働と連携により、都市計画道路の見直しを推進していくこととする。

県の役割・・・ガイドラインの策定と広域的な観点での機能評価、市町間の広域調整を行う。

市町の役割・・・地域的な観点での機能評価を行い、見直しを主体的に実施する。

県の役割

県では、見直しガイドラインを作成するとともに、広域的な観点からの必要性を検証し、事業の支障要因を市町に確認して存続を基本とする路線を明確にする。

また、広域的な機能を有する路線以外の見直し対象路線・区間（廃止・変更等）については、市町対し的確な見直しが進められるよう助言・支援を行うとともに、ガイドラインの運用面の検証を重ねながら、関係市町の見直し案作成を支援する。

市町の役割

市町は、相互に連携し、県と協働しながら、本ガイドラインにそって地域的な観点からの必要性を検証し、具体的見直し作業を主体的に進めるものとする。

4 . 見直しの進め方

4 - 1 見直し対象路線・区間の評価方法

見直し対象路線・区間の評価は、下記項目の検討を実施し、「都市計画道路の見直し路線・区間評価カルテ」に評価結果をとりまとめるものとする。

なお、見直し作業が円滑に進められるように、各関係者への情報提供や意見収集などを十分に行ったうえで評価を実施していくものとする。

(1) 見直し対象路線・区間の抽出

見直し対象路線・区間を抽出し、必要性を検証する理由（事業推進上の問題点・課題）ごとの区間分けを基本に路線・区間の概要をとりまとめる。

(2) 必要性の評価（広域）

広域的必要性の検証

広域的な機能に着目した必要性の検証にあたり、見直し対象路線・区間をとりまく都市圏レベルでの現状や将来動向（上位計画、関連計画、土地利用、交通特性等）及び課題を把握するとともに、見直し対象路線・区間が下記の「広域的な機能（必要性の検証項目）」を有するかどうかを検証する。

また、「評価（広域）」として、必要性の検証項目のいずれか1つでも該当する場合は、広域的な機能を有する路線・区間と評価する。

【広域的な機能（必要性の検証項目）】

- 都市の骨格形成機能
- ネットワーク・拠点性の機能
- 広域的な防災機能

【評価（広域）】

「広域的な機能（必要性の検証項目）」を基に、必要性の検証項目のいずれか1つでも該当する場合は「広域的な機能を有する路線・区間」とし、代替性（広域）の検証を行う。

代替性（広域）の検証

広域的な機能を有する見直し対象路線・区間は、現道や並行道路の存在と車線数に着目し、道路機能の代替性を検証する。

機能を代替できる道路が無い場合には、「存続」が基本となる。ただし、市町の協力のもと「(4) 影響要因の確認」により事業の支障要因を確認する。

機能を代替できる道路が有る場合には、広域的な機能の面では「廃止」又は機能を代替できる道路への「変更」が可能と考えられるため、次の地域的な機能に着目した「(3) 必要性の評価(地域)」を行う。

本ガイドラインにおける「機能を代替できる道路」とは、並行道路により機能が代替できる場合に加え、現道でも機能を果たしうる場合や、現道や並行道路が役割分担することで検証の対象となる都市計画道路に期待される役割を果たしうる場合なども含む。

(3) 必要性の評価(地域)

地域的必要性の検証

まちづくりの方針確認

地域的な機能に着目した必要性の検証にあたり、見直し対象路線・区間をとりまく市町レベルでの現状や将来動向(上位計画、関連計画、土地利用、交通特性等)及び課題を把握するとともに、将来のまちづくりの方針に変更がなされているかどうかを確認する。

見直し対象路線・区間の計画決定時におけるまちづくりの方針に変更がある場合は、変更後の方針を前提に地域的な機能を検証する。なお、都市計画道路の見直しと併せ、沿道及び周辺の土地利用方針に整合するように必要に応じて用途変更なども検討する。

必要性の検証

まちづくりの方針を踏まえ、見直し対象路線・区間が下記の「地域的な機能(必要性の検証項目)」を有するかどうかを確認し、当該路線・区間の必要性を検証する。

また、「構成要素ごとの評価」として、見直し対象路線・区間が有する地域的な機能を確保するために必要となる道路の構成要素(車道・停車帯・歩道)を評価する。

地域的な機能が認められない(必要性がない)場合には、「廃止」が基本となる。ただし、「(4) 影響要因の確認」により周辺の交通影響を確認する。

地域的な機能が認められる場合には、構成要素ごとに「代替性(地域)の検証」を行う。

【地域的な機能（必要性の検証項目）】

通行機能や沿道利用機能などの交通機能

都市環境機能（通風、日照、緑、オープンスペース等）、都市防災機能（延焼防止、消防活動、避難路等）、収容空間機能（上下水、電気・ガス等）などの空間機能

都市構造・土地利用の誘導形成機能、街区形成機能などの市街地形成機能

【構成要素ごとの評価】

地域的な機能(必要性の検証項目)のいずれか1つでも認められる場合は、当該路線・区間に必要となる機能に対して必要となる道路の構成要素（車道・停車帯・歩道）を明確にする。その上で、各構成要素ごとに次の「代替性（地域）の検証」を行う。

代替性（地域）の検証

地域的な機能を有する見直し対象路線・区間は、必要となる構成要素（車道・停車帯・歩道）ごとに、その機能を代替できる現道や並行道路の存在や構成断面（車線数、停車帯の有無、歩道の有無）に着目し、道路機能の代替性を受容性の観点から検証する。

機能を代替できる道路がある場合には、「廃止」又は機能を代替できる道路への「変更」が基本となる。ただし、「(4) 影響要因の確認」により周辺への交通影響を確認する。

車道及び停車帯の機能を代替できる道路が無い場合には、「存続」が基本となる。ただし、「(4) 影響要因の確認」により事業の支障要因を確認する。

なお、必要性の検証において、歩道だけが必要となる場合や交通安全対策（一部幅員拡幅、水路修繕）等による個別対応によって必要な機能を代替できる場合は、検証の対象となる都市計画道路の区間全体を整備する必要性が低いため、「廃止」が基本となる。ただし、「(4) 影響要因の確認」により周辺への交通影響を確認する。

(4) 影響要因の確認

これまでの検討結果を踏まえ、「廃止」が基本となる場合には、路線廃止による周辺への交通影響を確認し、「存続」が基本となる場合には、存続した際の事業の支障要因を確認する。

周辺への交通影響の確認

「廃止」が基本となる路線・区間は、将来交通量推計により、路線廃止による周辺への交通影響を確認する。

影響がない(若しくは軽微である)場合には「廃止」とし、影響が認められる場合には「存続」が基本となる。ただし、「存続」が基本となった場合は事業の支障要因を確認する。

【「廃止」が基本となる路線・区間】

必要性の評価(地域)により“不要”とした区間

必要性の評価(地域)により“必要”であるが機能を代替できる道路があるとした区間

事業の支障要因の確認

「存続」が基本となる路線・区間については、現時点で実現不可能で将来的にも実現不可能であることが明確な課題を有するかどうかを確認する。

事業の支障要因がなければ「存続」となる。

また、実現不可能な課題を有する場合には「変更」とし、別途、個別検討を行う。

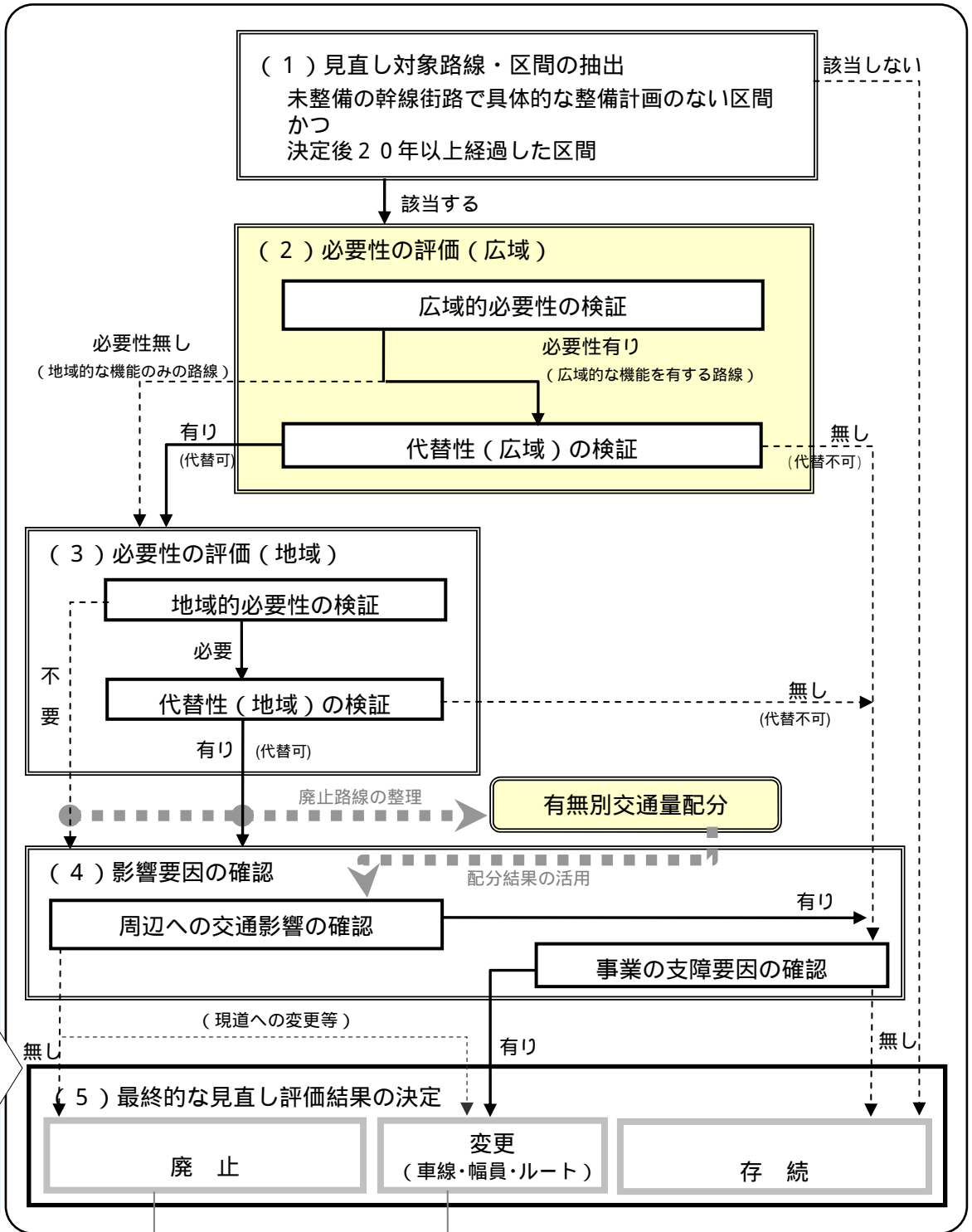
なお、現時点で実現が不可能とまではいえないものは「存続」とし、別途、事業実施時など、適切な時期に検討する。

(5) 最終的な見直し評価結果の決定

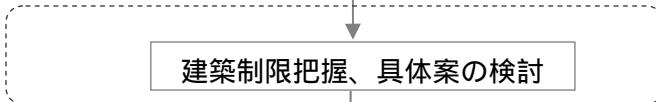
これまでの検討結果を踏まえ、見直しの方向性(廃止・変更・存続)を整理し、「存続」の必要性又は「廃止」・「変更」の理由をとりまとめる。

なお、「廃止」・「変更」となる場合には、関係機関との協議を実施するものとする。

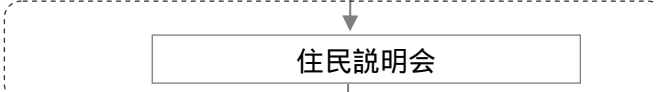
第1段階
必要性の検証
 (見直し対象路線・区間の評価)



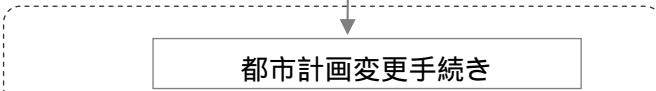
第2段階
個別検討



第3段階
住民説明



第4段階
都市計画変更



図中 は
 県の主な役割を示す。
 図中 は
 市町の主な役割を示す。

見直しの進め方(フロー図)

都市計画道路見直し 路線・区間評価カルテ

県記入欄

市町記入欄

カルテ No

| | |
|-----|---------|
| 市町名 | 路線・区間番号 |
|-----|---------|

(1)見直し対象路線・区間の抽出

| | | | | |
|------------|----------|--------|--------|------|
| 当該路線・区間の概要 | ・路線番号・名称 | | | |
| | ・決定権者 | | | |
| | ・計画決定年次 | (当初決定) | (最終決定) | |
| | ・計画概要 | (幅員) | (車線数) | (延長) |

必要性を検証する理由

(事業推進上の問題点・課題等)

(2)必要性の評価(広域)

| | | | | |
|-----------------------------------|----|----|--|--|
| 広域的必要性の検証 | | 備考 | | |
| 広域的な機能(必要性の検証項目) | | | | |
| ・都市の骨格形成機能 | 有無 | | | |
| ・ネットワーク・拠点性の機能 | 有無 | | | |
| ・広域的な防災機能 | 有無 | | | |
| 評価(広域) | | | | |
| 代替性(広域)の検証 | | 備考 | | |
| ・現道及び並行道路の存在 (路線名、断面構成要素、離隔距離) | 有無 | | | |
| ・道路機能の代替性の有無 (車線数の検証) | 有無 | | | |

(3)必要性の評価(地域)

| | | | | |
|-----------------------------------|----|-----|--|--|
| 地域的必要性の検証 | | 備考 | | |
| 地域的な機能(必要性の検証項目) | | | | |
| ・交通機能 | 有無 | | | |
| ・空間機能 | 有無 | | | |
| ・市街地形成機能 | 有無 | | | |
| 構成要素ごとの評価 | | 車道 | | |
| | | 停車帯 | | |
| | | 歩道 | | |
| 代替性(地域)の検証 | | 備考 | | |
| ・現道及び並行道路の存在 (路線名、離隔距離、断面構成要素) | 有無 | | | |
| ・道路機能の代替性の有無 (道路の構成要素の検証) | 有無 | 車道 | | |
| | | 停車帯 | | |
| | | 歩道 | | |

(4)影響要因の確認

| | | |
|------------------------|----|--|
| 周辺への交通影響の確認 (影響の有無) | 有無 | |
| 事業の支障要因の確認 | 有無 | |

(5)最終的な見直し評価結果の決定

| | |
|-------------------------------|----------------|
| 最終的な見直し評価結果 (廃止・変更・存続の理由等) | 廃止 存続 変更 |
|-------------------------------|----------------|

4 - 2 本ガイドラインの運用について

(1) ガイドラインの利用について

本ガイドラインは、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、それに照らして必要性を検証することにより、当該都市計画道路の見直しの方向性（廃止・変更・存続）を定めるための基本的な考え方や手順を示したものである。なお、判断基準や作業方法の詳細については「三重県 都市計画道路の見直しガイドライン 評価基準マニュアル〈手順書〉」によるものとする。

本ガイドラインに基づき、県と市町が協働し、順次都市計画道路の見直しを進めるものとする。

(2) 関係機関との協議・調整について

都市計画道路の見直しは、都市計画決定権者としての県・市町のほか、国道や県道、市町道などの各道路管理者にも関係することになる。見直し結果として、廃止や変更になる路線・区間については、その後の都市計画の変更手続きを円滑に進めるため、並行して、これらの関係機関との協議・調整を図っておくことが重要となる。

本ガイドラインでは、これらの関係機関との協議・調整を見直しの方向性（廃止・変更・存続）を決定する前段階で位置づけており、これらの関係機関との協議・調整を十分に図るものとする。

(3) 都市計画の変更手続きについて

本ガイドラインによる都市計画道路の見直しでは、長期未整備の都市計画道路の廃止・変更・存続の方向性が県・市町共同策定の行政（案）として決定されることになる。このため、都市計画の変更手続きに向けては、行政（案）の住民への周知や理解を求める必要がある。

本ガイドラインをもとに検討された行政（案）については、広報紙やホームページでの情報提供、住民説明会等を通じた住民への周知や理解を図り、廃止や変更になる路線・区間については都市計画の変更手続きを順次進めるものとする。

(4) 評価結果の公表、住民説明会について

本ガイドラインによる評価結果は、県・市町共同策定の行政(案)として市町が主体となって公表するとともに、行政の意思決定過程における手続き的な充実を図る意味からも住民説明会等を開催し、住民意見の反映等に努めるものとする。

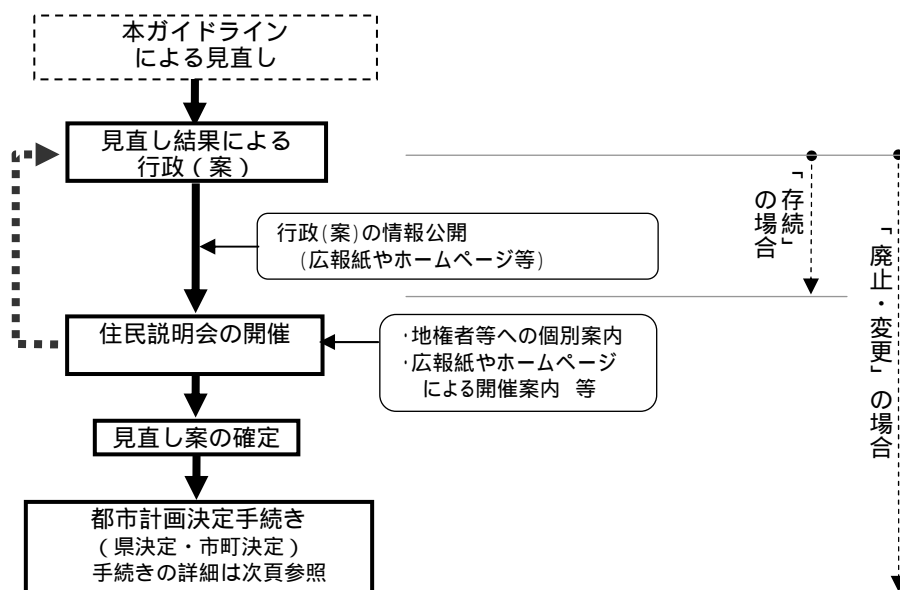
本ガイドラインに基づいた行政(案)は、各市町単位で広報紙やホームページなどを通じて広く一般に情報公開し、長期未整備の都市計画道路の廃止・変更・存続などの行政(案)に対する理解を求めよう努めるものとする。

行政(案)で廃止又は変更と位置づけられた路線・区間については、各市町がすみやかに住民説明会等を開催し、住民意見の反映等に努めるものとする。

廃止・変更は、沿線住民に限らず広く一般市民に影響する場合もあることから、住民説明会への参加は広報紙やホームページなどにより広く呼びかけるようにする。また、土地利用の制限をかけている沿線住民や地権者などに対しては、開催案内の発送など、確実に情報が伝達する手段を用いて参加を呼びかけるものとする。

行政(案)が決定し情報公開した段階では、それ以降の建築確認の申請者に対して、担当課が適切な助言(廃止の可能性があること等)を行えるように関係各課に周知する。

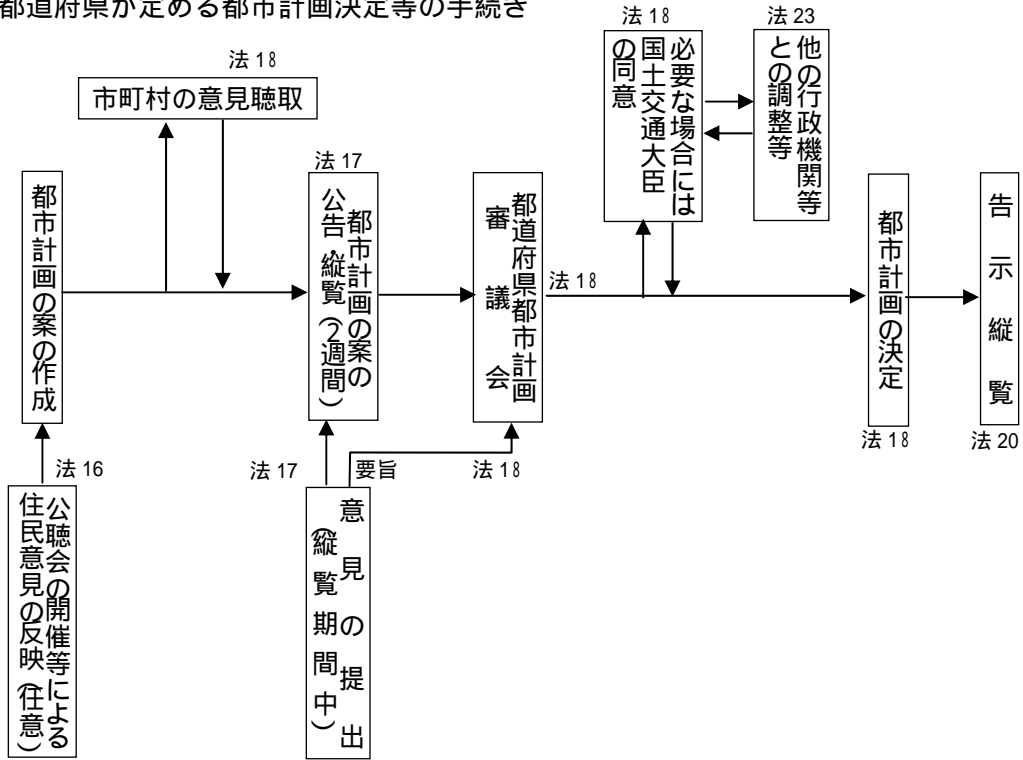
なお、ここでの助言の主旨は、情報の提供にあり、都市計画の手続きが完了していない段階において、都市計画法第54条(許可申請への対応)の適用を除外するものではない。



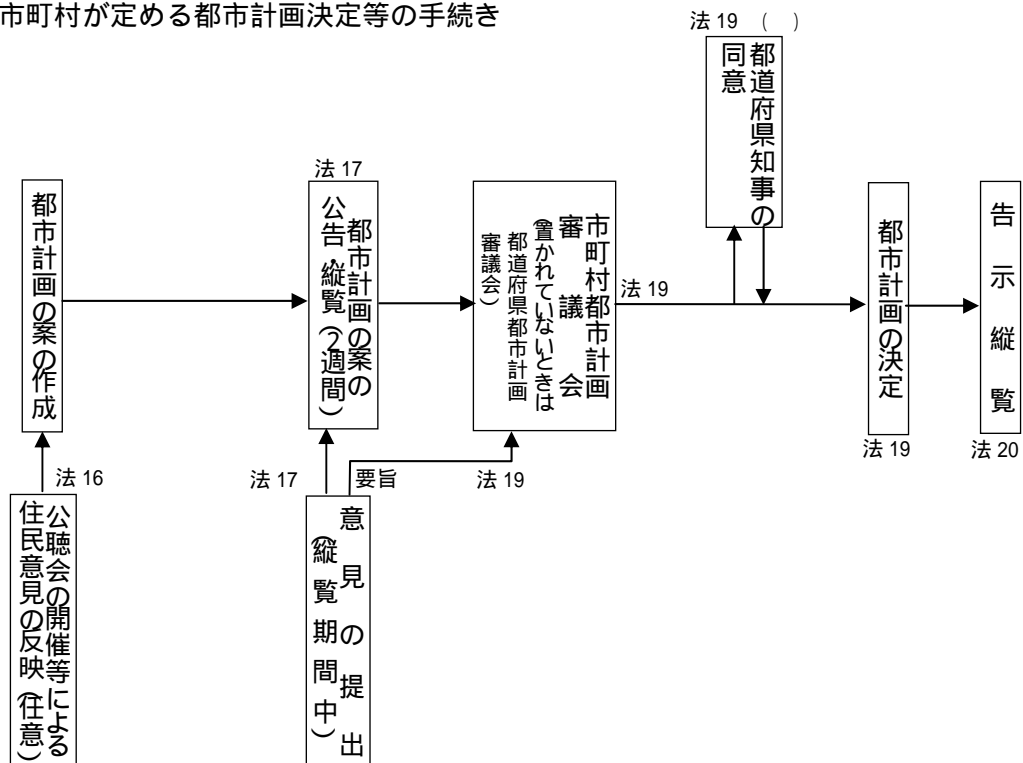
行政(案)の公表から都市計画決定手続きまでの基本的な流れ

都市計画決定等の手続き

都道府県が定める都市計画決定等の手続き



市町村が定める都市計画決定等の手続き



(資料：改訂 新都市計画の手續 平成 13 年 6 月 財団法人 都市計画協会)

おわりに

本ガイドラインは、県と市町が協働で都市計画道路の見直しに取り組んでいくための基本的な考え方や手順を示したものである。

本ガイドラインが、三重県の統一的なガイドラインとして、県内の各市町における都市計画道路の見直しに有効に活用され、順次見直しを実施されることを期待する。

なお、本ガイドラインは、今後の社会情勢の予期せぬ変化など、時代時代の要請に柔軟かつ的確に対応していくため、必要に応じて改定を行うものとする。