

# 長期未着手都市計画道路見直しガイドライン

## 目次

1. 都市計画道路の見直しの基本的な考え方	01
(1) 都市計画道路の見直しの背景	01
(2) 都市計画道路の見直しにあたっての留意点	01
2. 県内の都市計画道路の現状	03
(1) 都市計画道路の計画延長	03
(2) 都市計画道路の整備延長	03
(3) 全区間未着手の都市計画道路の状況	03
3. 都市計画道路の見直しの進め方	04
(1) 都市計画道路の見直しの手順	04
(2) 都市計画道路の見直しの体制	05
(3) 都市計画道路の見直しの時期	05
4. 都市計画道路の見直し検討の方法	06
(1) 将来都市像及び都市計画道路網の現状・課題の明確化	06
(2) 見直し検討対象路線の選定	07
(3) 見直し検討対象路線の評価・検証	08
(4) 都市計画道路網全体における詳細検討路線の方針の検討	12
5. 都市計画の変更・廃止の手続き	13
参考 1 情報公開及び合意形成	14
参考 2 建築制限に関する訴訟例	15
参考 3 路線・区間別検証カルテ記入例	19

平成 20 年 5 月

鹿児島県土木部都市計画課

## 1. 都市計画道路の見直しの基本的な考え方

社会経済情勢の変化に対応し、将来の都市像と整合した都市計画道路網を構築するため、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討する中で、長期未着手都市計画道路の変更、廃止等の見直しを行うことが必要である。

### (1) 都市計画道路の見直しの背景

- 都市計画道路は、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上及び良好な都市環境を確保する上で必要な施設である。
- また、都市計画道路を都市計画に定めることについては、都市の将来の見通しのもと、都市計画道路の整備に必要な区域をあらかじめ都市計画において明確にすることにより、長期的視点から計画的な整備を展開することができ、円滑かつ着実な都市施設の整備を図ることができるという意義がある。
- 一方、近年の人口の減少、経済の低成長、市街地拡大の収束等の社会経済情勢の変化に伴い、目指すべき都市の将来像も変化し、都市計画道路においても計画決定当時の位置付けが変化している場合も考えられる。
- このようなことから、社会経済情勢の変化に対応し、将来の都市像と整合した都市計画道路網を構築するため、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討する中で、長期未着手都市計画道路の変更、廃止等の見直しを行うことが必要である。

### (2) 都市計画道路の見直しにあたっての留意点

- 本来、都市計画はその実現に相当程度長時間を要するものであり、その実現に向け一定の継続性が要請されるものであることから、変更は慎重に行われるべきものである。
- 都市計画は、都市計画法第 21 条に変更に関する規定があるとおり、社会経済状況の変化に対応して変更が行われることが予定されている制度であり、基礎調査の結果や社会経済状況の変化をふまえて、変更の必要性が吟味されるべきである。
- 都市計画道路区域内において建築物を建築する際、許可が必要である等の制限をかけていることに留意するべきである（都市計画法第 53 条）。
- 人口減少の見通し、経済の低成長、市街地拡大の収束等、社会経済状況が大きく変化していることを注視するべきである。



## ■国の「都市計画運用指針」における都市施設見直しの考え方（引用）

### 都市計画道路

- ◆ 道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、また、地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、構造等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである。この場合、地域整備のあり方とあわせて、地域全体における都市計画道路の配置、構造等についての検討を行うべきであり、また、過去に整備された道路の再整備についても、必要に応じ検討を行うことが望ましい。また、都市計画道路の変更を行う場合には、その変更理由を明確にした上で行うべきである。
- ◆ 長期にわたり未整備の路線については、長期的視点からその必要性が従来位置づけられてきたものであり、単に長期未着手であるとの理由だけで路線や区間毎に見直しを行うことは望ましくなく、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討する中で見直されるべきである。これらの見直しを行う場合には、都市計画道路が整備されないために通過交通が生活道路に入り込んだり、歩行者と自動車分離されないまま危険な状態であるなど対応すべき課題を明確にした上で検討を行う必要がある。
- ◆ 都市計画道路の廃止や幅員の縮小は、例えば都市の将来像の変更に伴い想定していた市街地の拡大が見直されるなどにより当該道路の必要性がなくなった場合や、都市計画道路の適切な代替路線を別途計画する場合等が考えられるが、変更を行う場合にはその変更理由を明らかにした上で行うべきである。また、代替路線を計画する場合は、新たな建築制限が課される関係者を含めた地域社会の合意形成の必要性も念頭において検討を行うことが必要であると考えられる。

## ■都市計画法第53条（建築の許可）

都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域内において建築物の建築をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事の許可を受けなければならない。ただし、次に掲げる行為については、この限りでない。

- 一 政令で定める軽易な行為
  - 二 非常災害のため必要な応急措置として行う行為
  - 三 都市計画事業の施行として行う行為又はこれに準ずる行為として政令で定める行為
  - 四 第十一条第三項後段の規定により離隔距離の最小限度及び載荷重の最大限度が定められている都市計画施設の区域内において行う行為であつて、当該離隔距離の最小限度及び載荷重の最大限度に適合するもの
  - 五 第十二条の十一に規定する都市計画施設である道路の区域のうち建築物等の敷地として併せて利用すべき区域内において行う行為であつて、当該都市計画施設である道路を整備する上で著しい支障を及ぼすおそれがないものとして政令で定めるもの
- 2 第四十二条第二項の規定は、前項の規定による許可について準用する。
  - 3 第一項の規定は、第六十五条第一項に規定する告示があつた後は、当該告示に係る土地の区域内においては、適用しない。

## 2. 県内の都市計画道路の現状（平成 19 年 3 月末現在）

都市計画道路の総計画延長は約 1,059 km であり、約 32%にあたる 342 km が未改良である。全区間未着手の都市計画道路は 84 路線、約 61 km であり、当初決定から 20 年以上経過している路線・延長は幹線街路が 51 路線、約 41 km と半数以上を占めている。

### (1) 都市計画道路の計画延長

- 都市計画道路の総計画延長は、平成 19 年 3 月末時点で約 1,059 km に達している。そのうち市街地部の交通処理機能等を担う幹線街路が約 889 km であり、そのほとんどを占めている（表 2.1 参照）。

表 2.1 都市計画道路の計画延長及び改良率

	国道			県道			市町村道			合計			全国		
	計画	改良済	改良率	計画	改良済	改良率	計画	改良済	改良率	計画	改良済	改良率	計画	改良済	改良率
自動車専用道路	123,990	33,150	26.7%	6,080	2,834	46.6%				130,070	35,984	27.7%	5,037,930	1,899,330	37.7%
幹線街路	200,397	159,528	79.6%	229,947	170,732	74.2%	458,572	321,230	70.1%	888,916	651,490	73.3%	66,439,400	36,942,090	55.6%
区画街路				1,150	0	0.0%	32,320	23,871	73.9%	33,470	23,871	71.3%	1,474,350	1,007,270	68.3%
特殊街路							6,390	5,250	82.2%	6,390	5,250	82.2%	1,189,870	992,990	83.5%
合計	324,387	192,678	59.4%	237,177	173,566	73.2%	497,282	350,351	70.5%	1,058,846	716,595	67.7%	74,141,550	40,841,680	55.1%

注1) 県内未改良延長 L=1,058,846-716,595=342,251m

注2) データは平成19年3月31日現在(全国のデータは平成18年3月31日現在)

### (2) 都市計画道路の整備状況

- 都市計画道路の整備状況を見ると、改良済み延長約 717 km（未改良延長約 342 km）、改良率約 68%となっている（表 2.1 参照）。
- 路線別に見ると、幹線街路の改良率が約 73%と全国平均約 56%と比較して高い状況となっている。また、自動車専用道路については、高規格幹線道路や地域高規格道路等に指定がなされており、今後整備が進捗していくものと考えられる。

### (3) 全区間未着手の都市計画道路の状況

- 全区間未着手の都市計画道路（自動車専用道以外）については、県全体で約 61km であり、当初決定からの経過年数別に見ると、50 年以上 60 年未満の割合が最も多く、次いで 30 年以上 40 年未満が多くなっている。
- 次に、種別毎に見ると、幹線街路については、20 年以上未着手となっている延長が、約 42 km と多数を占めている（表 2.2 参照）。

表 2.2 全区間未着手の都市計画道路の経過年別路線数・延長

	10年未満		10年以上20年未満		20年以上30年未満		30年以上40年未満		40年以上50年未満		50年以上60年未満		60年以上		合計	
	路線数	延長	路線数	延長	路線数	延長	路線数	延長	路線数	延長	路線数	延長	路線数	延長	路線数	延長
幹線街路	10	6,760	15	8,460	4	4,080	15	11,200	7	7,290	16	14,355	9	4,990	76	57,135
区画街路	5	2,350													5	2,350
特殊街路	1	50	2	1,090											3	1,140
合計	16	9,160	17	9,550	4	4,080	15	11,200	7	7,290	16	14,355	9	4,990	84	60,625

注1) 当初決定からの経過年数により区分

注2) 全区間未着手となっている幹線街路のうち、20年以上未着手となっている路線の延長 = 4,080+11,200+7,290+14,355+4,990=41,915

注3) 全区間未着手となっている幹線街路のうち、20年以上未着手となっている路線の割合 = (4,080+11,200+7,290+14,355+4,990) / 57,135 × 100 = 73.4%

注4) データは平成19年3月31日現在

### 3. 都市計画道路の見直しの進め方

都市計画道路の見直しは、以下の手順に基づき、都市計画区域毎に市町が関係機関と協議を行いながら実施する。なお、都市計画道路の見直しの時期は都市計画区域毎に概ね 10 年毎とする。

#### (1) 都市計画道路の見直しの手順

都市計画道路の見直しは、都市計画区域全体を対象に将来都市像や都市計画道路等の現状・課題を整理したうえで、見直し検討対象路線を選定し、評価・検証するとともに、都市計画道路網全体において詳細に検討し、都市計画道路の具体的な変更等の方針を設定する。

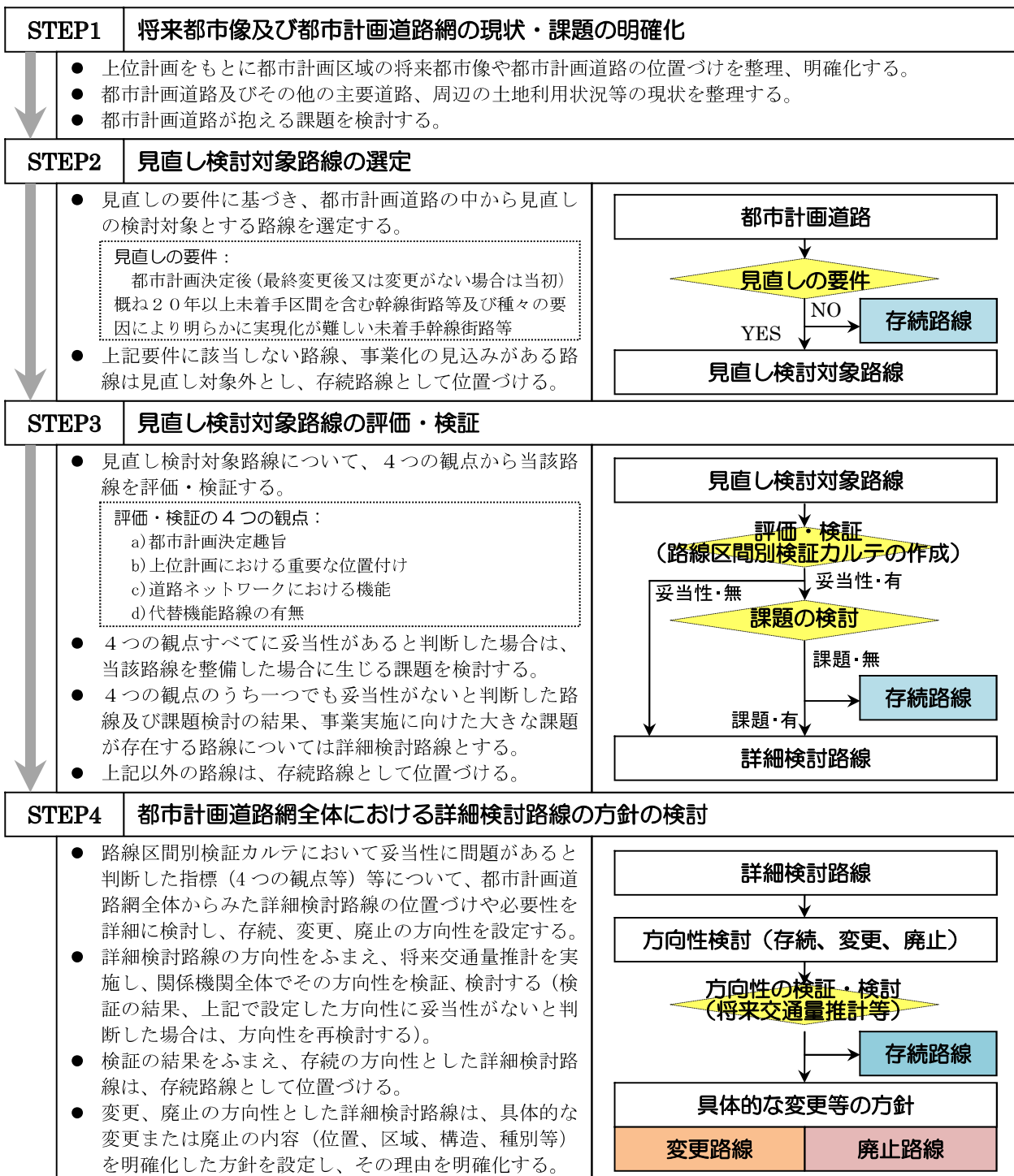


図 3.1 都市計画道路の見直しの手順

## (2) 都市計画道路の見直しの体制

都市計画道路の見直しは、都市計画区域毎に各市町が関係機関（国、県、市町）と協議を行いながら実施するものとする。

### ①各市町の役割

- 各市町は、都市計画区域毎に関係機関と協議しながら都市計画道路の見直しを主体的に実施する。

#### ■上記の見直し体制とした理由

##### a) 都市計画区域毎に行う理由

- ◆ 都市計画道路は、都市計画区域毎に都市計画道路網を形成しており、詳細検討路線となった路線の見直しに際して、都市計画道路網全体で検討を行うため。

##### b) 市町が主体となる理由

- ◆ 都市計画の実現のためには、住民に最も近い立場にある市町が中心となり地域の実情を十分踏まえてまちづくりを推進することが必要であるため。

##### c) 関係機関と協議を行いながら行う理由

- ◆ 本ガイドラインに基づき検討した結果、詳細検討路線となった路線については、都市計画道路網全体で検討の上、個別の判断を行うこととなるため。
- ◆ 道路事業予定者の異なる詳細検討路線が複数ある場合の将来交通量推計等の調査・検討については、都市計画区域内で一つにまとめて行うことが望ましいため。

### ②関係機関の役割

- 関係機関（国、市町、県）は、市町が各評価段階において必要とする資料を提出する等協力するものとする。
- 道路事業予定者は、本ガイドラインに基づき検討した結果により詳細検討路線と考えられる路線について、各市町に対して見直しを提案することができる。

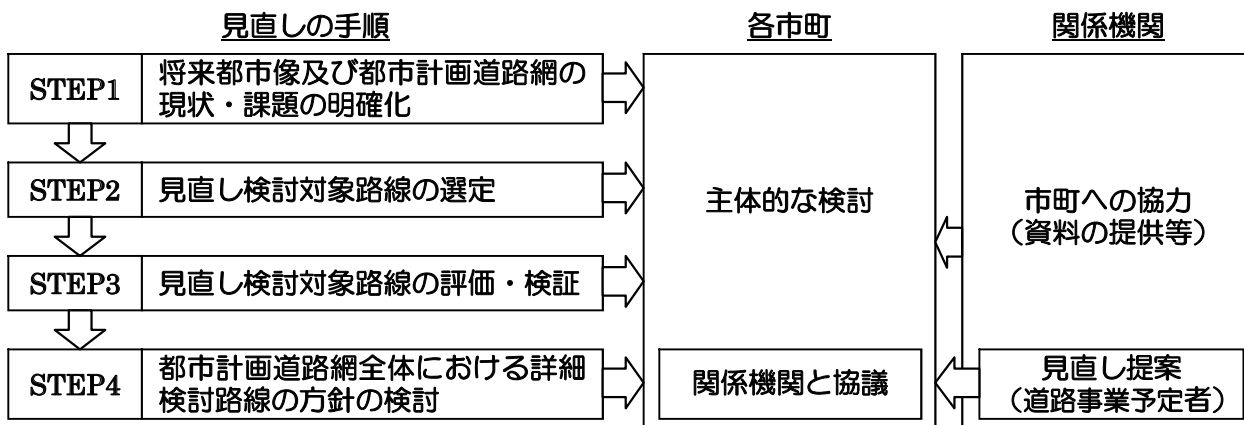


図 3.2 都市計画道路の見直しの手順と体制

## (3) 都市計画道路の見直しの時期

都市計画道路の見直しの実施時期は、都市計画区域毎において概ね 10 年毎とする。ただし、別途見直しの必要性が生じた場合は、これによらず随時見直すものとする。

#### ■概ね 10 年毎とする理由

- ◆ 概ね 5 年毎に行うこととなっている都市計画基礎調査等の結果や社会経済情勢の変化を踏まえて変更の必要性を吟味するため。
- ◆ また、都市計画区域マスタープランにおいて、都市計画道路の整備目標を 10 年以内整備又は 10 年以降整備としているため。