

# 茨城県都市計画道路再検討指針

平成 18 年 3 月

茨城県土木部都市局都市計画課

# 目 次

1 . 指針策定の目的 .....	1
2 . 都市計画道路再検討の背景 .....	2
2-1 茨城県の都市計画道路の現状 .....	2
2-2 都市計画道路再検討の背景 .....	8
3 . 都市計画道路再検討の基本方針 .....	10
3-1 基本的視点 .....	10
3-2 基本的姿勢 .....	13
3-3 再検討プロセスの構成 .....	14
4 . 都市計画道路再検討の手順 .....	15
4-1 プロセス別の手順 .....	15
5 . 留意事項 .....	25

## 1 . 指針策定の目的

---

# 1. 指針策定の目的

茨城県における都市計画道路は、円滑な都市活動を支えるとともに、市街地の骨格を形成し、都市の貴重な空間となる根幹的な都市施設として都市全域にまたがりネットワークを形成するよう定められてきており、平成 17 年 3 月 31 日現在、1,087 路線(市町村別合計)、約 2,703km が決定されている。

これまでも、都市計画道路については、街路事業や市街地開発事業等により、着実に整備を推進してきたが、財政的な制約や既存市街地における事業の困難性等から、整備済区間は全体の約 52%に留まっている。また、計画決定後 20 年以上を経過して未着手(長期未着手)となっている区間は全体の約 21%にも上る状況にある。

これらの都市計画道路は、人口の増加、経済の成長、市街地の拡大等を前提とした都市の将来像に基づき計画決定されてきたが、近年、人口減少時代の到来による市街地拡大の収束、高齢化の進行、環境問題への取り組み、経済の低成長、厳しい財政状況に伴う公共事業のより透明性の高い効率的な推進等、都市計画道路を取り巻く環境は大きく変化している。

これらの社会経済情勢の変化を踏まえると、県内の都市計画道路の必要性に変化が生じ、実態にそぐわなくなっている路線も存在しており、本県の都市計画道路網の考え方を再検討する取り組みが必要となっている。

また、未着手の路線においては、都市計画道路区域内の土地所有者等に対し、建築制限を課しており、これらの路線については、土地所有者等の生活や土地の有効利用にも影響を与えていると考えられることから、上記のような社会経済情勢の変化を踏まえた上で、路線の必要性を客観的に評価し、その結果を土地所有者等に明確に説明する責任がある。

そこで、茨城県では、都市計画決定後、未着手となっている都市計画道路について、現在の社会経済情勢を踏まえた都市の将来像等に照らし合わせ、計画の必要性、事業の支障となる要因等を評価し、計画の継続、変更、廃止の方向性を判断するための考え方と手順などを示す指針を策定することとした。

今後、県及び市町村においては、本指針に基づいて都市計画道路の再検討を行い、その必要性に変化が生じたと判断される都市計画道路については、速やかに都市計画の変更の手続きを行うこととする。

## 2 . 都市計画道路再検討の背景

---

2-1 茨城県の都市計画道路の現状

2-2 都市計画道路再検討の背景

## 2 . 都市計画道路再検討の背景

### 2-1 茨城県の都市計画道路の現状

#### 1 . 都市計画決定状況

本県の都市計画道路は、平成 17 年 3 月 31 日時点において 1,087 路線(市町村別合計)、約 2,703 kmが計画決定されている。

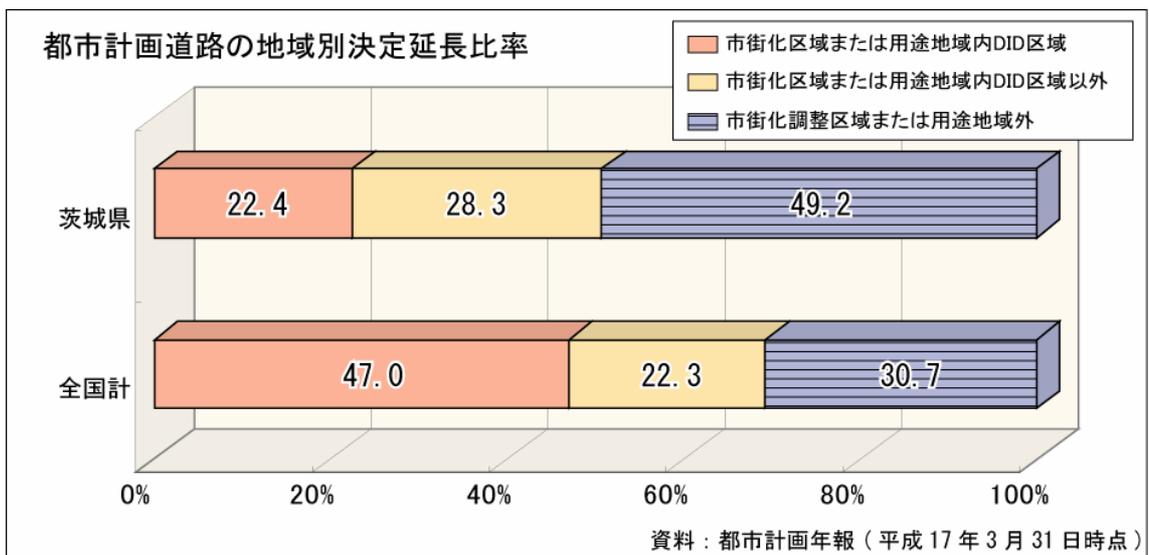
都市計画道路の地域別決定延長比率(平成 16 年 3 月 31 日時点：都市計画年報)は、全国平均では市街化区域または用途地域内 DID 区域が 47.0%、市街化区域または用途地域内 DID 区域以外が 22.3%、市街化調整区域または用途地域外が 30.7%であるのに対し、本県は各 22.4%、28.3%、49.2%であり、市街化調整区域や用途地域外での都市計画決定の割合が非常に高い傾向にある。

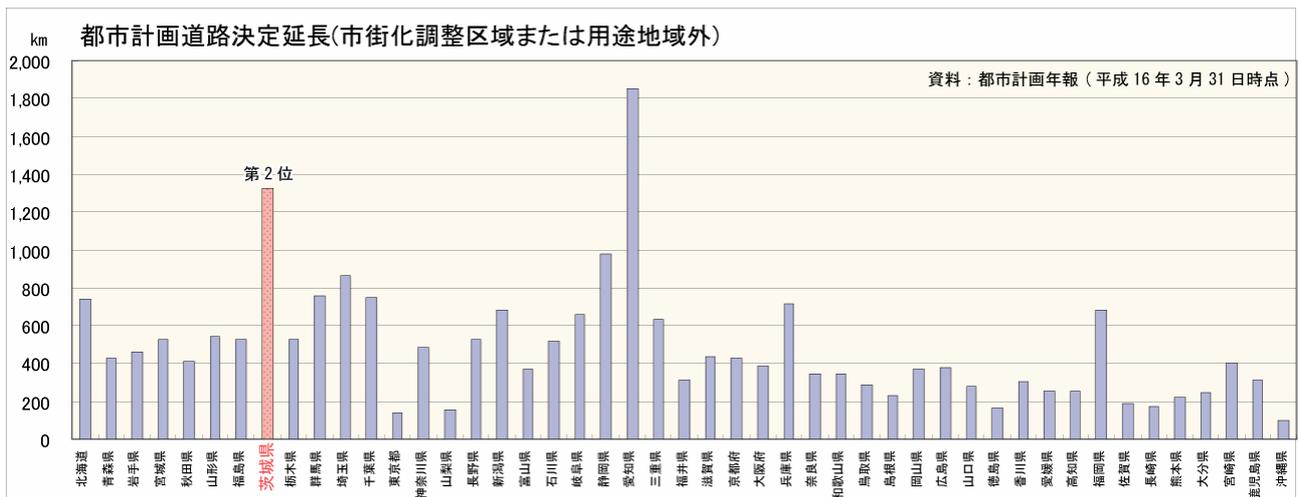
これは、本県では全体的に市街地が分散的に配置されていることが背景にあり、市街地連絡型の都市計画道路が多くなっているためであると考えられる。(市街化調整区域または用途地域外の都市計画道路計画決定延長は全国第 2 位)

#### 茨城県における都市計画道路の計画状況

- ・ 都市計画区域全体：1,087 路線，2,702.92 km
- ・ 線 引 き 都 市： 925 路線，2,341.27 km
- ・ 非 線 引 き 都 市： 162 路線， 361.66 km

資料：都市計画道路現況調査(茨城県) 平成 17 年 3 月 31 日時点





## 2. 整備状況

平成17年3月31日時点での整備状況は、整備済延長は約1,392 kmであり、整備率は約52%に留まっている。また、非線引き都市に比べて線引き都市の整備率が高くなっている。

本県の都市計画道路の整備状況(平成16年3月31日時点:都市計画年報)は、整備率が50.6%であり、全国平均値(53.2%)を下回っており、整備率は47都道府県中で26位となっている。(市街化区域または用途地域内のDIDでは16位、市街化区域または用途地域内のDID以外では20位、市街化調整区域または用途地域外では20位)

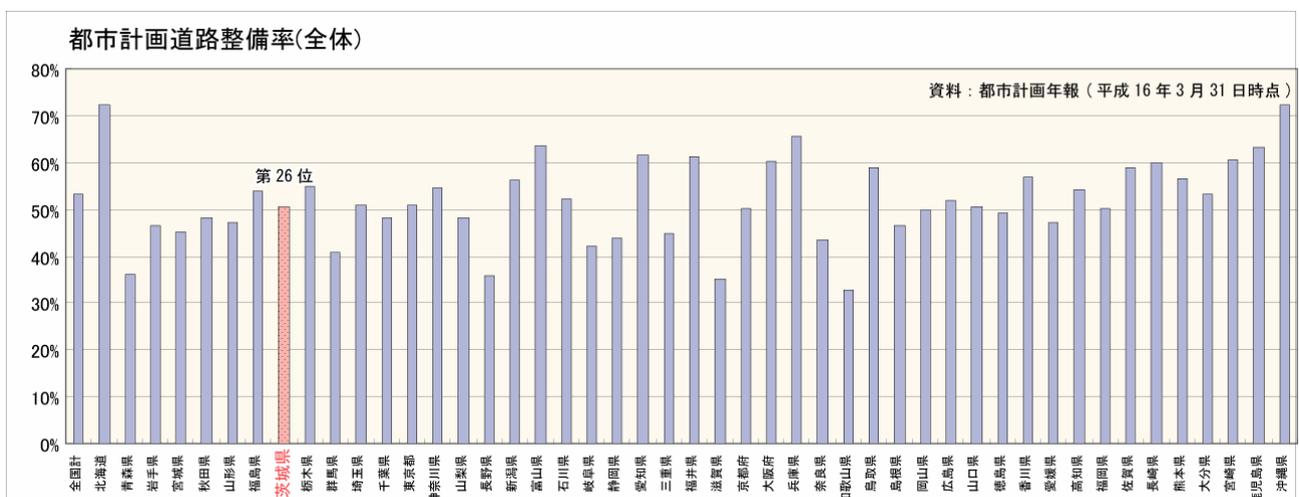
### 茨城県における都市計画道路の整備状況

平成17年3月31日時点

	路線数 (路線)	計画延長 (km)	整備済延長 (km)	未整備延長(km)			整備率 (%)	未整備率 (%)	
				事業中	概成済	未着手			
都市計画区域全体	1,087	2,702.92	1,392.02	1,310.91	221.50	316.65	772.76	51.5%	48.5%
線引き都市	925	2,341.27	1,243.22	1,098.05	183.23	274.52	640.30	53.1%	46.9%
非線引き都市	162	361.66	148.80	212.86	38.27	42.13	132.46	41.1%	58.9%

資料：都市計画道路現況調査(茨城県)

概成済：都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道(計画幅員のおおむね2/3以上または4車線以上)を有する区間



### 3. 計画決定延長及び整備済延長の推移

本県の都市計画道路の年間の計画決定延長は、過去10年間の平均で約30.45km/年である。

一方、都市計画道路の年間の整備延長は、過去10年間の平均で約38.47km/年である。

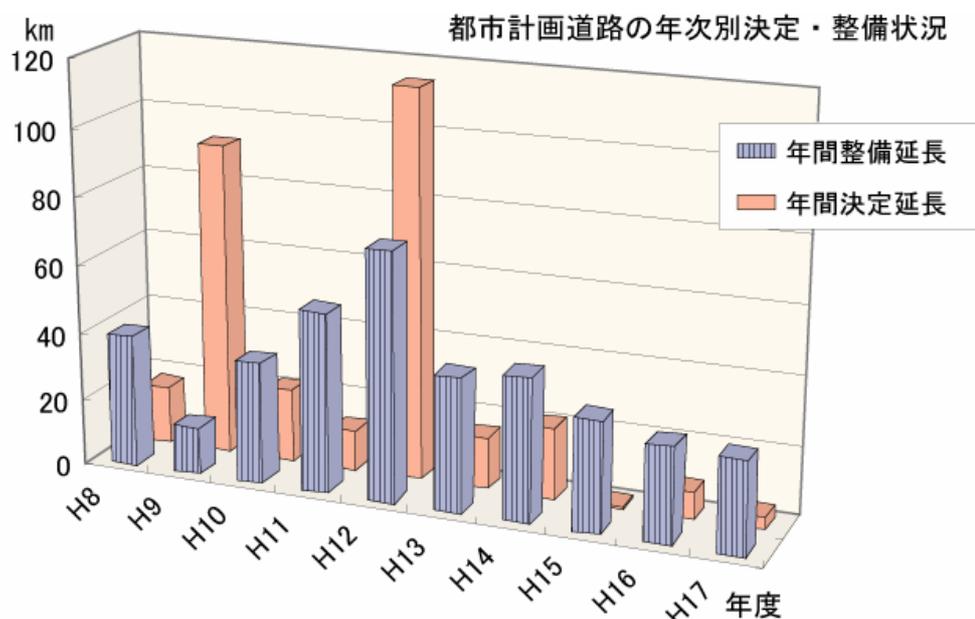
近年、新たな都市計画決定が減少傾向にあるため、平成16年度末時点での年間整備延長平均は年間決定延長平均を上回っているものの、平成15年度までは整備延長が決定延長を下回る状態であったため、これまでに相当量の未整備延長が累積している。

このため、現時点での未整備都市計画道路1,310.90kmを過去10年間の平均整備ペース(約38.47km/年)で整備した場合、約34年を要することとなる。

茨城県における都市計画道路の計画決定延長及び整備延長の推移

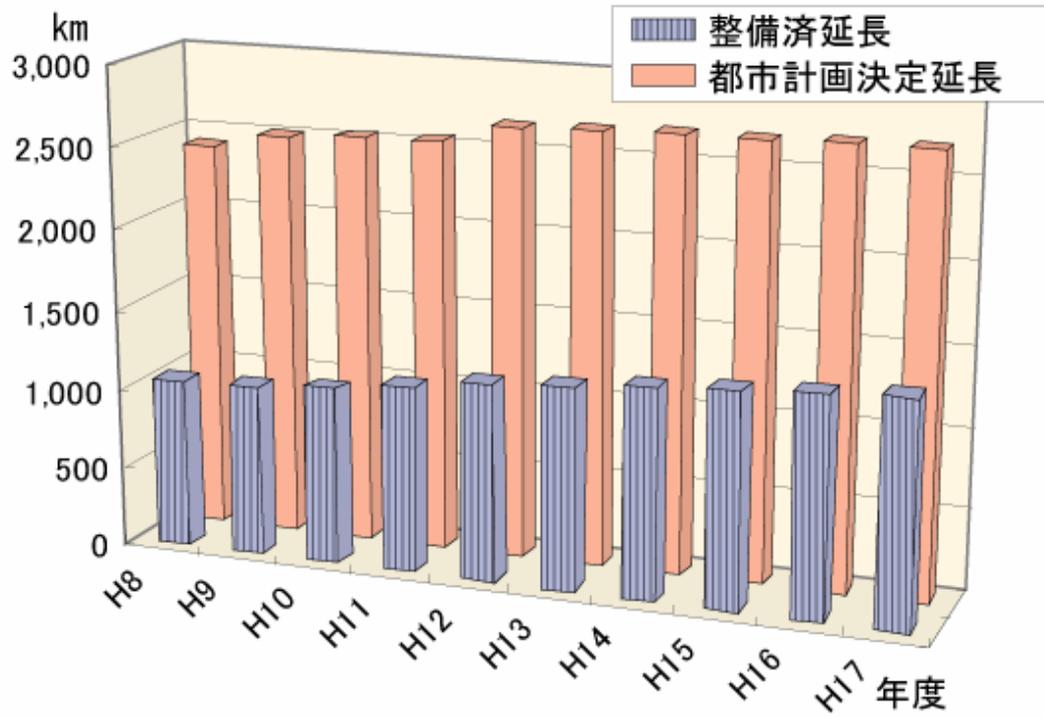
年次	総延長累計(km)		整備済累計(km)		未整備累計(km)		整備率(%)
	計	年間決定延長	計	年間整備延長	計	年間未整備延長	
平成8年	2,415.54	17.09	1,046.38	39.08	1,369.16	-21.99	43.3%
平成9年	2,507.70	92.16	1,060.29	13.91	1,447.41	78.25	42.3%
平成10年	2,529.11	21.41	1,096.28	35.99	1,432.83	-14.58	43.3%
平成11年	2,540.79	11.68	1,149.27	52.99	1,391.52	-41.31	45.2%
平成12年	2,654.68	113.89	1,222.48	73.21	1,432.20	40.68	46.0%
平成13年	2,669.88	15.20	1,261.83	39.35	1,408.05	-24.15	47.3%
平成14年	2,690.65	20.77	1,303.99	42.16	1,386.66	-21.39	48.5%
平成15年	2,691.34	0.69	1,336.60	32.61	1,354.74	-31.92	49.7%
平成16年	2,699.29	7.95	1,364.78	28.18	1,334.51	-20.23	50.6%
平成17年	2,702.92	3.63	1,392.01	27.23	1,310.90	-23.61	51.5%
過去10年平均	-	30.45	-	38.47	-	-8.02	-

資料：都市計画年報(各年とも3月31日時点)



資料：都市計画年報(各年とも3月31日時点)

### 都市計画道路の整備状況(累計)



資料：都市計画年報（各年とも3月31日時点）

#### 4. 未着手区間の状況

本県では、平成17年3月31日時点において、約2,703kmの都市計画道路が計画決定されているが、その約40%にあたる約1,089kmが未着手区間となっている。

都市計画決定から20年以上を経過して未着手(長期未着手)の区間延長は、約563kmであり、全都市計画道路延長の約21%を占めており、40年以上未着手も約11%を占めている。

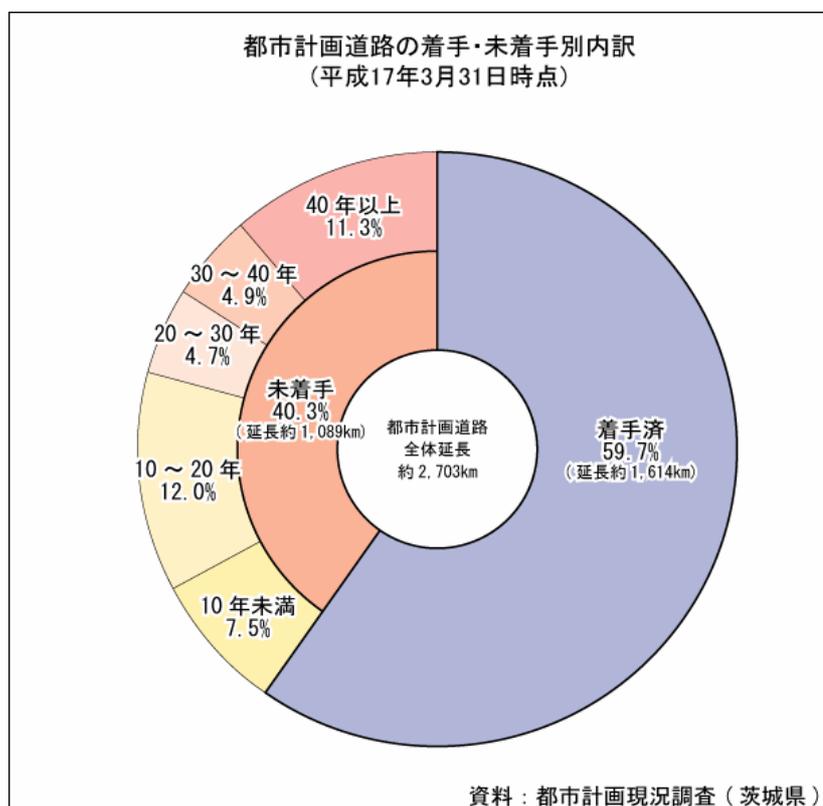
都市計画道路を種別毎に見ると、区画街路や特殊街路では未着手の割合が低いのに対し、幹線街路では未着手の割合が非常に高くなっている。

#### 茨城県における都市計画道路の未着手区間の状況

単位:km 平成17年3月31日時点

道路種別	当初決定からの経過年数					未着手計	茨城県全体 都市計画道路
	10年未満 (H6～H15年度都決)	10～20年 (S59～H5年度都決)	20～30年 (S49～S58年度都決)	30～40年 (S39～S48年度都決)	40年以上 (S38年度以前都決)		
自動車 専用道路	10.81 7.3%	12.35 8.3%	0.00 0.0%	0.00 0.0%	0.00 0.0%	23.16 15.6%	148.62 100.0%
幹線街路	188.92 7.5%	309.63 12.3%	125.79 5.0%	131.03 5.2%	305.62 12.2%	1,060.98 42.2%	2,511.57 100.0%
区画街路	2.43 13.3%	0.64 3.5%	0.00 0.0%	0.12 0.7%	0.00 0.0%	3.19 17.5%	18.22 100.0%
特殊街路	0.84 3.4%	1.24 5.1%	0.00 0.0%	0.00 0.0%	0.00 0.0%	2.08 8.5%	24.51 100.0%
計	203.00 7.5%	323.86 12.0%	125.79 4.7%	131.15 4.9%	305.62 11.3%	1,089.41 40.3%	2,702.92 100.0%

資料:都市計画現況調査(茨城県)



## 5. 長期未着手等の理由

本県において計画決定から 20 年以上未着手となっている路線または整備上の課題を有する路線について、県内 63 市町村に対するアンケート調査(平成 16 年 10 月)を行った結果は、以下のとおりであった。

長期未着手路線等の未着手理由(348 路線：複数回答あり)

財政上、整備が困難...185 路線  
事業費が膨大...116 路線  
住民合意が困難...70 路線  
地形・地物などの物理的問題...32 路線  
関連プロジェクト休止・終止で必要性低下...25 路線  
道路構造令不適合...19 路線  
代替道路整備による必要性低下...19 路線  
事業主体が未定...16 路線  
まちづくり上問題がある...10 路線  
他の都市計画との整合がなされていない...6 路線  
その他...53 路線

↓  
「その他」の具体的内容例

- ・現道があり概成済みのため未着手と認識していない...14 路線
- ・他のプロジェクト(面整備、他の幹線道路等)とのスケジュール調整のため...11 路線
- ・国、県が事業主体のため未着手理由不明...10 路線
- ・現在事業実施中または近々実施が決定している...7 路線
- ・他市町村とのスケジュール調整のため...2 路線
- ・新たに保全要素(歴史、文化、自然資源等)が発生したため...2 路線

## 2-2 都市計画道路再検討の背景

本県の都市計画道路の現状や近年の社会経済情勢の変化を踏まえ、都市計画道路再検討の背景となる課題を整理する。

### 少子高齢社会到来による交通環境の変化への対応

わが国では、予想を上まわる少子・高齢化が進行し、総人口の伸びが鈍化している。わが国の総人口は、2007年(平成19年)にピークを迎え、その後減少過程に入るものと予測されており、既に市街地拡大が収束しつつある。また、人口の減少や経済の低成長等の状況から生じる、長期的な交通需要の減少が予想されており、これらに対応した計画の見直しが求められている。

さらに、高齢社会の到来により、これまで以上に安全性や使いやすさに重点をおいた道路づくりが求められている。

### 成熟社会への対応

これまでの都市政策は、急速な経済成長や市街地の拡大をとまなう都市化の進展の中で道路や公園、下水道等の都市基盤の整備水準を向上させるため施設整備に取り組み、成果を上げてきた。

しかし、急速な都市化を前提とした都市政策は、既に役割を終えており、これからの安定・成熟した都市社会の中では、人々の価値観や生活様式の多様化に対応した、本当の意味での快適さや豊かさが感じられる地域特性を活かした個性的なまちづくりが必要となる。

このため、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・形成等を考慮し、地域の歴史・文化・自然環境の特性を活かしたコンパクトな都市づくりが求められており、これらに対応した道路計画の再検討が求められている。

### 市町村合併や市街地開発事業の見直しによる都市構造の変化への対応

近年の社会経済情勢の変化や市町村合併による都市の将来像の見直し、市街地開発事業計画の見直しなどに伴い、市街地や骨格道路の配置、土地利用転換等の都市構造の変化が生じており、それらを踏まえた都市計画道路網の再検討が求められている。

#### 住民に対する説明責任

本県では、全都市計画道路の約 21%が当初計画決定から 20 年以上にわたって事業に未着手となっている。この間これらの路線の区域内的の土地所有者等に対し、建築制限を課していることから、土地所有者等の生活や土地の有効活用にも影響を与えていると考えられる。

このことから、近年の社会経済情勢の変化を踏まえ、路線の必要性を客観的に評価し、必要性が低下した路線については、廃止や変更の見直しを行うことが必要である。

また、対象となる土地所有者等に対して、評価の結果を明確に説明する責任がある。

このためには、都市計画道路の再検討の考え方を明確にしておくことが必要となっている。

#### まちづくりへの住民参加機会の拡大

まちづくりへの住民参加の機運がますます強まる中で、住民参加の機会を拡大し、地域住民のニーズを踏まえた計画づくりが必要となっている。

#### 改正道路構造令への対応

道路構造令は、都市部の生活環境の改善や地球環境問題に対する取り組みの観点から福祉のまちづくりに対応した歩道幅員の確保や植樹帯の必要範囲の拡大などの改正が行われており、既に決定されている路線の中には、現行の道路構造令で規定される幅員を満足しないものがある。

今後整備を行う場合には、現行の道路構造令の規定に適合する必要があることから、幅員の拡幅や周辺道路への機能分担、ルートの変更など見直しが必要となっている。

#### 公共事業の効率化

本県の都市計画道路の整備率は、全国 47 都道府県中 26 位であり、相対的に整備が遅れている状況となっていることから、整備を推進することが必要である。

また、長引く景気低迷により県や市町村の財政も逼迫していることから、これまで以上に効果的、効率的な事業の推進が必要となっている。

そのためには、既存の都市計画道路について、道路構造の見直し等によってコスト縮減を図ることが必要である。

### 3 . 都市計画道路再検討の基本方針

---

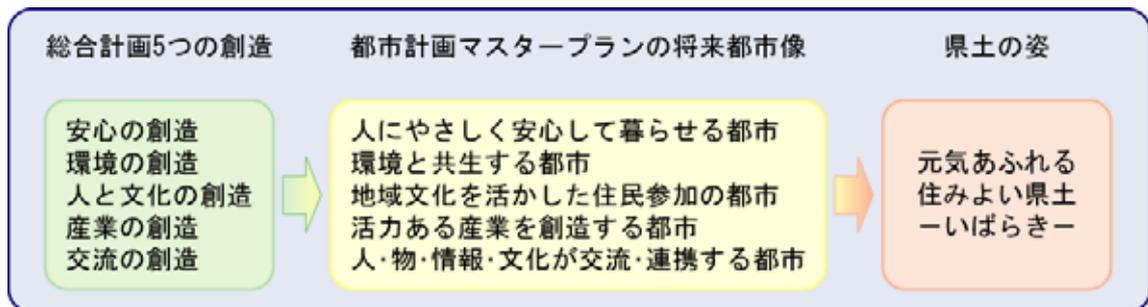
- 3-1 基本的視点
- 3-2 基本的姿勢
- 3-3 再検討プロセスの構成

### 3 . 都市計画道路再検討の基本方針

#### 3-1 基本的視点

##### 1 . 茨城県の交通体系構築の基本方針

本県全体の都市づくりの基本方針である「茨城県都市計画マスタープラン」の中で、将来都市像を次のように定めている。



茨城県都市計画マスタープランにおいて、将来都市像の実現を図るための交通体系構築の基本方針は、次のように示されている。

#### 「4つの地域連携軸を構成する鉄道・道路の整備促進」

- ・ 地域連携軸を構成する北関東自動車道，首都圏中央連絡自動車道，東関東自動車道水戸線，つくばエクスプレスの整備を進め，広域交通ネットワークを強化

#### 「主要な都市間を連絡する交通体系の整備」

- ・ 県内の主要な都市間を相互に連絡する主要幹線道路の整備など道路網の整備を推進するとともに，中核拠点都市地域や生活都市地域内においては，鉄道や高速バスなどを効率的・効果的に活用した総合交通体系を構築

#### 「都市内における体系的な道路の整備」

- ・ 都市内においては，幹線街路，区画街路などを体系的に整備することにより，交通の輻輳や集中を解消し，良好な都市環境を維持

「良好な都市空間を提供する都市内道路の確保」

- ・ 徒歩及び自転車利用の促進を図るため、人や自転車が安全で快適に通行できる歩行者・自転車ネットワークの整備
- ・ 中心市街地において、都市の顔となり景観形成の軸となるシンボルロードを配置し、沿道の建物などと一体となった美しい都市景観を形成
- ・ 街路樹や植栽帯を確保し、潤いのある沿道空間を形成
- ・ 交通結節点である鉄道駅等においては、交通広場、駐車場の整備を推進
- ・ 地域防災計画に則し、災害時の避難路や延焼防止などの防災機能を果たす道路を適切に配置

「人と環境にやさしい交通社会の構築」

- ・ 自動車とバス、鉄道等の公共交通機関との効率的な機能分担を進め、交通需要マネジメント(TDM)を活用し、道路交通の混雑を緩和し、都市環境を改善
- ・ 歩行者専用道路や幅が広く段差が少ない歩道の整備、歩道への視覚障害者用誘導ブロックの設置、鉄道駅などにおけるエスカレーター、エレベーターの設置など交通バリアフリー化を進め、人にやさしい交通社会を構築

「情報通信技術を活用した交通システムの構築」

- ・ 道路交通の一層の安全性の確保や円滑化を図るため、高度情報交通システム(ITS)の導入を推進

都市計画道路の再検討においては、これらの交通体系のあり方を参考として評価の視点を定める。

## 2. 再検討評価における基本的視点

都市計画道路の再検討は、本県の都市計画道路に関わる上位計画である茨城県都市計画マスタープランを踏まえ、次の視点で評価を行う。



## 3-2 基本的姿勢

都市計画道路の再検討に取り組む基本的姿勢は、次のとおりとする。

### 再検討の対象とする路線

本県において再検討の対象とする都市計画道路は、「すべての都市計画道路」とする。

### 再検討の基本的な考え方

都市計画道路の再検討においては、当該市町村等における社会経済情勢等の変化を踏まえ、茨城県や当該都市の目指すべき将来都市像に整合した計画となっているか、「交通機能」「空間機能」「市街地形成機能」等の様々な観点から定量的、定性的に検証し、必要性を総合的に評価することによって、存続、変更、廃止の方向性を判断する。

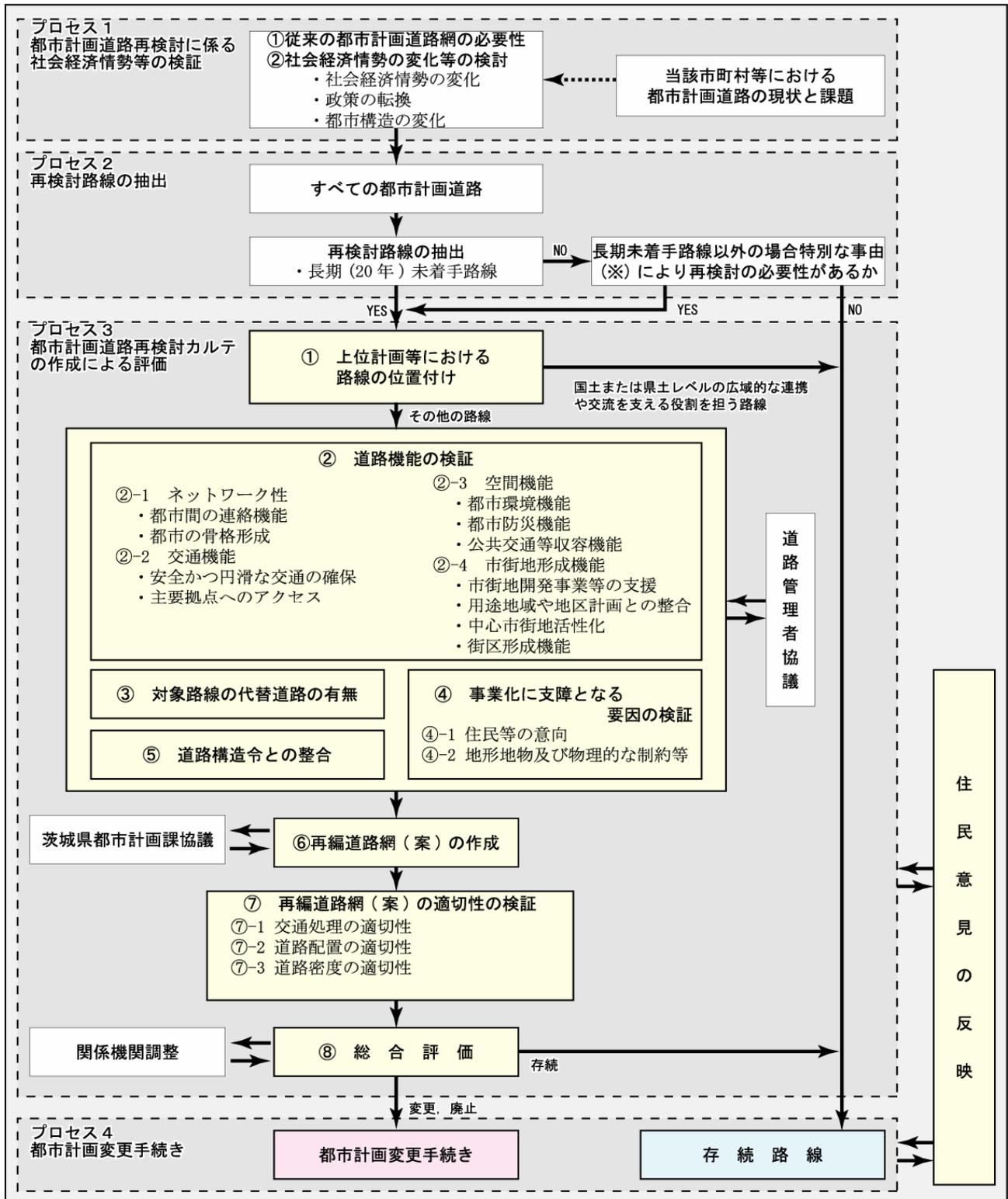
### 再検討の対象とする単位(区域)

再検討の対象とする区域の単位は、基本的には市町村の区域とし、複数市町村からなる都市計画区域の場合は、必要に応じて都市計画区域を単位とするのが望ましい。

### 3-3 再検討プロセスの構成

都市計画道路の再検討の流れは、次のとおりとする。

#### 茨城県における都市計画道路再検討のプロセス



※特別な事由：地形地物による障害、関連プロジェクト等との不整合等があり、整備上大きな課題を有するもの

## 4 . 都市計画道路再検討の手順

---

### 4-1 プロセス別の手順

## 4 . 都市計画道路再検討の手順

都市計画道路の再検討は、「都市計画道路再検討に係る社会経済情勢等の検証」「再検討路線の抽出」「都市計画道路再検討カルテの作成による評価」「都市計画変更手続き」の4つのプロセスで行う。

### 4-1 プロセス別の手順

#### 1 . 「プロセス1 都市計画道路再検討に係る社会経済情勢等の検証」

従来都市計画道路は、都市交通調査等を活用して道路網の必要性を検証した上で、適宜必要な見直しが行われてきているが、近年は、都市計画道路に係る各種状況の変化が生じている。

このため、再検討の対象とする区域内のすべての都市計画道路について、従来どのように必要性が検証されてきたか、を整理する。

また、再検討の契機となる社会経済情勢の変化、政策の転換、都市構造の変化等を踏まえた都市計画道路の現状と今後の見通しについて検証する。

#### 2 . 「プロセス2 再検討路線の抽出」

プロセス1において整理された社会経済情勢等の変化、都市計画道路の現状と課題を踏まえ、すべての都市計画道路のうち、以下の ならびに の条件に該当する路線について再検討路線(再検討を行う路線)として抽出する。

抽出された路線については、プロセス3において「都市計画道路再検討カルテ」を作成し、評価を行う。

#### 当初都市計画決定後20年以上未着手となっている区間を有する路線

都市計画道路はその性格上、一般的に事業完了までにはある程度の期間を要するものであるが、計画決定後、長期間にわたって未着手となっている路線については、時間の経過とともに社会経済情勢等が変化し、実態にそぐわなくなっている可能性も考えられる。

そこで本指針では、次のような理由から、当初都市計画決定後20年以上未着手となっている区間を有する路線を再検討路線とする。

なお、着手していると思なす事業段階は、用地買収に係る地権者説明会等の開催とする。

- ・都市計画運用指針では、都市施設の目標年はおおむね20年後とされている
- ・本県の都市計画区域マスタープランにおいて、おおむね20年後の都市の姿を展望したうえで都市計画の基本的方向を定めており、それとの整合を図る
- ・本県においては、当初都市計画決定後20年以上未着手となっている路線延長は未着手路線延長の約半数にも上り、今後も整備着手の長期化が想定される

再検討路線(当初都市計画決定後 20 年以上未着手となっているもの)

都市計画道路(全路線)			
全区間整備済 または 全区間事業中 (暫定整備中は除く)	左記以外の路線		
	当初決定から 20 年未満	当初都市計画決定から 20 年以上	
		全区間または 一部区間未着手	全区間または 一部区間暫定整備中 か暫定整備済
対象としない	対象としない (特別な事由がある 場合を除く)	<b>対象とする</b>	<b>対象とする</b>

暫定整備とは、都市計画決定されている内容どおりに行われていない整備

特別な事由による再検討の必要性がある路線

当初都市計画決定から 20 年を経過していない未着手区間を有する路線の中で、地形地物に制約があり、整備上大きな課題を有する路線、関連プロジェクトとの不整合が生じている路線等、再検討の必要性があると判断された路線については、再検討路線とする。

その例としては、次のようなものが考えられる。

例 1

都市計画決定区域内に歴史・文化・自然的資産がある場合や地形に制約があるなど、整備が困難である路線

例 2

市街地開発事業などの面的な開発整備事業や地域の核的施設のアクセス道路等として一体的に計画されていたが、これらプロジェクトの見直し(休止・取りやめ等)によってその必要性が薄れていると判断される路線

例 3

社会経済情勢の変化や政策の転換等の影響により、都市内における都市計画道路全体の整備プログラムが大きく変化し、対象路線の整備が著しく長期化する可能性が高い路線

再検討路線(特別な事由によるもの)

都市計画道路(当初決定から 20 年未満)				
全区間整備済み または 全区間事業中 (暫定整備中は 除く)	左記以外の路線			
	地形地物に大きな課題を有する 路線	関連プロジェクトとの不整合を 有する路線	政策転換等により長期未着手化 の可能性が高い 路線	その他 (決定権者等の 判断)
対象としない	<b>対象とする</b>	<b>対象とする</b>	<b>対象とする</b>	<b>対象とする</b>

### 3. 「プロセス3 都市計画道路再検討カルテの作成による評価」

再検討路線毎に「都市計画道路再検討カルテ」を作成し、上位計画における路線の位置付け、路線が有する道路機能、事業化に支障となる要因、交通処理の適切性、道路配置の適切性等の観点から総合的に必要性を評価する。

#### 上位計画等における路線の位置付け

対象路線について、都市計画区域マスタープラン、市町村都市計画マスタープラン、県や市町村総合計画などの上位計画や関連計画における位置付けと道路種別を整理し、期待されている役割を確認する。

なお、国土または県土レベルの広域的な連携や交流を支える役割を担うものとして位置付けられている自動車専用道路や主要幹線道路は、茨城県の将来像や都市の将来像を実現する上で、その必要性が高いため、原則として存続路線とする。

#### -1 上位計画等における路線の位置付け

上位計画や関連計画に記述されている対象路線及び関連する土地利用や面的な開発整備事業等について整理する。

##### 都市計画分野の上位計画等の例

- ・茨城県都市計画マスタープラン
- ・都市計画区域マスタープラン
- ・市町村都市計画マスタープラン
- ・総合都市交通計画
- ・市街地整備基本計画 など

##### 道路分野の上位計画等の例

- ・茨城県広域道路整備基本計画 など

##### その他分野の上位計画等の例

- ・県や市町村の総合計画
- ・地域レベルの各種開発整備構想
- ・交通バリアフリー基本構想 など

## -2 道路の種類

対象路線について、都市計画道路番号(一桁目の道路区分)及び都市計画区域マスタープランの附図から道路種別を判断する。

### 自動車専用道路

都市間高速道路，都市高速道路，一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供し，広域交通を大量でかつ高速に処理する道路

### 幹線街路

#### ・主要幹線街路

都市の拠点間を連絡し，自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の  
枢要な地域間相互の交通の用に供し，特に高い走行機能と交通処理機能を有する道路

#### ・都市幹線街路

都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理し，居住環境地区等  
の都市の骨格を形成する道路

#### ・補助幹線街路

主要幹線または都市幹線で囲まれた区域内において幹線街路を補完し，区域内に発  
生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路

### 区画街路

街区内の交通を集散させるとともに，宅地への出入り交通を処理する道路  
また，街区や宅地の外郭を形成する日常生活に密着した道路

### 特殊街路

自動車交通以外の特殊な交通の用に供する次の道路

- ・専ら歩行者，自転車または自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路
- ・専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路
- ・主として路面電車の交通の用に供する道路

(社)日本都市計画学会編「都市計画マニュアル」より

## 道路機能の検証

対象路線について、その路線が有する「ネットワーク性」、「交通機能」、「空間機能」、「市街地形成機能」の面から必要性を検証する。

なお、道路機能等の検証を行うにあたり、道路管理者(予定者)との協議を行うこととする。

### -1 ネットワーク性

対象路線が道路ネットワークを構成する上で重要な役割を担うか検証する。

具体的に検証する項目は以下のとおりとする。

#### 都市の連絡機能

- ・都市間連絡：複数の都市計画区域の都市を連絡する道路機能を有しているか
- ・市街地間連絡：主に都市計画区域内において複数の市街地を連絡する道路機能を有しているか

#### 都市の骨格形成機能

- ・都市において骨格的な格子型ネットワークの一部を構成しているか
- ・都市において骨格的な放射型または環状型ネットワークの一部を構成しているか

## -2 交通機能

対象路線が有する交通機能について、「安全かつ円滑な交通の確保」、「主要拠点へのアクセス機能」の観点から検証する。

具体的に検証する項目は、以下のとおりとする。

### 安全かつ円滑な交通の確保

- ・対象路線の現道等の交通量，交通事故の発生状況，道路混雑の状況を整理し，交通安全上の支障や交通混雑が発生している場合，対象路線の整備がその課題を解決する上で直接的な効果をもたらす役割を担う路線か
- ・現道等とは，対象路線とほぼ重複して存在する道路，または対象路線が国県道等のバイパスとして計画されている場合の現道，のいずれかである

### 主要拠点へのアクセス機能

- ・以下の主要拠点(一定規模以上)にアクセスしている路線か

医療施設

教育施設

文化施設

観光レクリエーション関連施設

商業施設

就業施設

交通結節点(鉄道駅，自動車専用道路 IC，港湾) など

## -3 空間機能

対象路線が有する空間機能について、「都市環境機能」、「都市防災機能」、「公共交通収容機能」の観点から検証する。

具体的に検証する項目は、以下のとおりとする。

### 都市環境機能

- ・都市の景観形成上重要な路線や地域の伝統的な祭りなどの中心的な場(シンボルロードなど)として位置付け・活用されているか(市町村総合計画や市町村都市計画マスタープラン等)
- ・緑のネットワークを形成する路線として位置付けられているか(市町村都市計画マスタープランや緑の基本計画等)

### 都市防災機能

- ・災害発生時の基幹的な避難路や救急活動のための通路，火災等の拡大を防止する緩衝帯などの役割を担う路線として位置付けられているか(市町村地域防災計画等)

### 公共交通等収容機能

- ・路線バスなどの公共交通が運行されている，または導入計画があるか(公共交通の例：路線バス，路面電車軌道，新交通システム)

#### -4 市街地形成機能

対象路線が有する市街地形成機能について、「市街地開発事業等の支援」、「用途地域や地区計画との整合」、「中心市街地活性化に貢献」、「街区形成機能」の観点から検証する。  
具体的に検証する項目は、以下のとおりとする。

##### 市街地開発事業等の支援

- ・対象路線が确实性のある土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備（予定含む）地区に関わる路線となっており、その事業を支援するものであるか

##### 用途地域や地区計画との整合

- ・用途地域や地区計画等と一体となって、望ましい土地利用計画を実現するために必要な路線であるか

##### 中心市街地活性化に貢献

- ・中心市街地活性化に寄与する路線として位置付けられているか（中心市街地活性化基本計画等）

##### 街区形成機能

- ・市街地の街区を形成する上で必要な路線であるか(市町村都市計画マスタープラン等)

#### 対象路線の代替道路の有無

対象路線周辺において、対象路線が有する機能をおおむね代替しうる道路(現道を含む)の有無を検証する。

## 事業化に支障となる要因の検証

対象路線が、現状において事業化の支障となる要因による課題を有しているか検証する。

### -1 住民等の意向

都市計画道路の整備は、地域住民や土地所有者等との合意形成が重要であることから、これまでに対象路線について地域住民や土地所有者等から廃止や変更の要望・陳情が出されているか把握する。

### -2 地形・地物及び物理的な制約等

対象路線が、現状において地形・地物及び物理的な制約やその他の事業化の支障となる要因による課題を有しているか検証する。

具体的に検証する課題の項目の例は、以下のとおりである。

#### 地形・地物及び物理的な制約

- ・対象路線上に歴史的・文化的価値の高い遺産や保全すべき自然・動植物等が発見されたことにより、それを保存・保全しつつ道路整備を行うことが困難となっている
  - ・軟弱地盤など地質上の問題により計画の実現が困難となっている
- など

#### その他の要因

- ・当初決定から時間の経過とともに沿道の宅地化が進み、住宅密集地となっており、整備を行うことが困難となっている
- など

## 道路構造令との整合

既決定都市計画道路の総幅員、横断構成は、都市計画決定当時の道路構造令等に基づいて決定されているが、その中には現在の道路構造令で規定されている幅員を満たさない場合もある。

このため、現在の道路構造令を満たしているか検証する。

## 再編道路網(案)の作成

対象路線について、上記の検証を踏まえ、総合的に必要性を評価した上で、存続、変更、廃止の方針案を作成する。

これをもとにして再編後の道路網案を仮設定し、次工程において道路網全体としての適切性を判断する。

なお、再編道路網(案)を作成するにあたり、茨城県土木部都市局都市計画課と協議を行うこととする。

## 再編道路網(案)の適切性の検証

再編道路網(案)が適切であるか、「交通処理の適切性」、「道路配置の適切性」、「道路密度の適切性」の観点から検証する。

### -1 交通処理の適切性

将来自動車交通需要量を推計するなど、当該見直しによって再編された道路網全体として適切に交通処理が可能かどうかを検証する。

具体的には、変更、廃止候補路線が複数の住区を連絡するなど一定以上の広域性を有する都市幹線街路以上である場合には、将来自動車交通需要量の推計を行うことなどにより、交通需給バランスを検証する。

また、変更、廃止候補路線が補助幹線街路以下である場合には、幹線街路等の将来自動車交通需要量の推計を行うことなどにより、対象路線が広域的な交通を担わないことを確認する。

変更、廃止候補路線がない場合は、既往の都市総合交通計画等の当該市町村全体の将来自動車交通需要量の推計結果などから推測し、問題のある路線が存在しないか確認する。

### -2 道路配置の適切性

当該市町村等の再編道路網(案)について、道路配置が適切かどうかを検証する。

具体的には、再編道路網(案)を用いて、道路が各用途地域においてバランス良く配置されているか、幹線道路相互の接続性や連続性に問題はないか、などを検証する。

### -3 道路密度の適切性

当該市町村等の再編道路網(案)について、道路配置の適切性を定量的に評価するため、道路密度を算出する。

道路密度の算定は、市街化区域内または用途地域内においてのみ行うこととする。

## 総合評価

これまでの検証結果を総合的に評価し、対象路線の存続、変更、廃止の方向性を明らかにする。

その際、プロセス1において整理した、従来の都市計画道路の必要性や、社会経済情勢の変化等を踏まえて、変更等の必要性を明確にすることが重要である。

なお、総合評価にあたっては、関係機関との調整を行うこととする。

#### 4. 「プロセス4 都市計画変更手続き」

プロセス3による総合評価の結果，変更や廃止が妥当であると判断された路線について，都市計画変更の手続きを行う。

#### 5. 住民意見の反映

住民等の意見を反映させるために，住民等に対して次のような情報を適切な方法で提供し，情報を共有することが重要である。

- ・当該市町村における都市計画やまちづくりに関わる課題や方針（都市計画マスタープラン等より）
- ・都市計画道路の再検討を行う背景（当該市町村の社会経済情勢等の変化）
- ・対象路線に関する再検討の経緯（本指針による再検討結果等より）  
など

また，必要な情報の提供方法や住民等の意見を反映させるための方法としては，次のようなものがあるが，当該市町村や路線の状況に応じて適宜実施することが望ましい。

- ・まちづくり協議会や住民ワークショップの開催
- ・アンケート調査の実施
- ・勉強会の開催
- ・広報紙や行政ホームページでの情報提供
- ・説明会，公聴会（都市計画手続きの中で原則として実施する）  
など



## 5 . 留意事項

### 1 . 上位計画の見直し

市町村都市計画マスタープラン等の上位計画における対象路線の位置付けが再検討結果と異なる場合，上位計画の見直しを行った後に対象路線の見直しを行うことが望ましい。

しかし，対象路線について緊急な課題等に対応するため，上位計画の見直しを行う前に対象路線の見直しを行う可能性もある。ただし，この場合でも早急に上位計画の見直しを行うことが必要である。

### 2 . 建築制限の状況把握

都市計画道路は，区域内的の土地所有者等に対し，建築制限を課していることから，対象路線に係わる建築制限の状況を把握しておくことが必要である。

茨城県都市計画道路再検討指針

平成 18 年 3 月

茨城県土木部都市局都市計画課