

# 奈良県都市計画道路の見直しガイドライン

平成22年7月

奈良県

## 目 次

1. 本ガイドラインの目的	1
2. 都市計画道路の現状	2
(1) 都市計画道路の整備状況	2
3. 見直しの必要性	3
(1) 社会情勢の変化	3
(2) 未着手の都市計画道路の課題	5
4. 見直しの基本方針	7
(1) 見直し検討対象路線	7
(2) 見直しの視点	7
(3) 見直し検討フロー	8
5. 見直しの検討方法	9
(1) 自動車の交通機能の観点からみた検証	9
(2) 歩行者等の交通機能の観点からみた検証	10
(3) まちづくりとの整合性の観点からみた検証	11
6. 本ガイドラインの運用について	12
(1) 見直し検討の主体	12
(2) 都市計画変更の実施	12

## 1. 本ガイドラインの目的

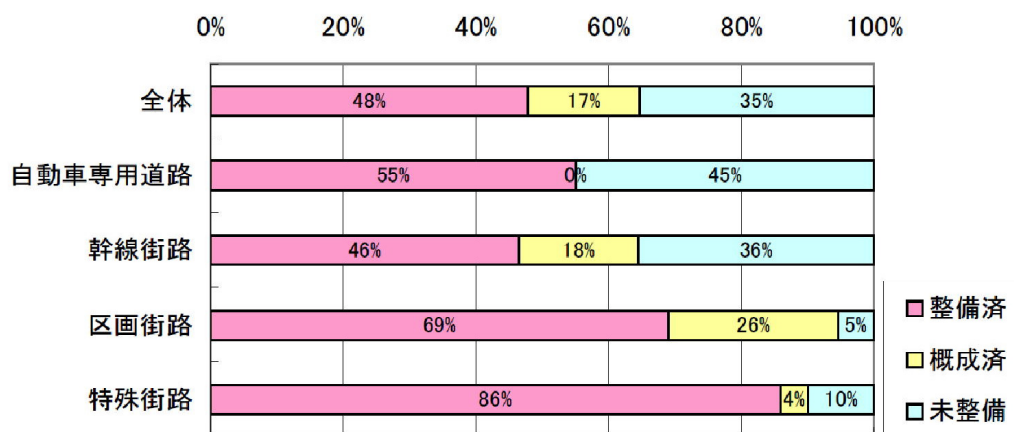
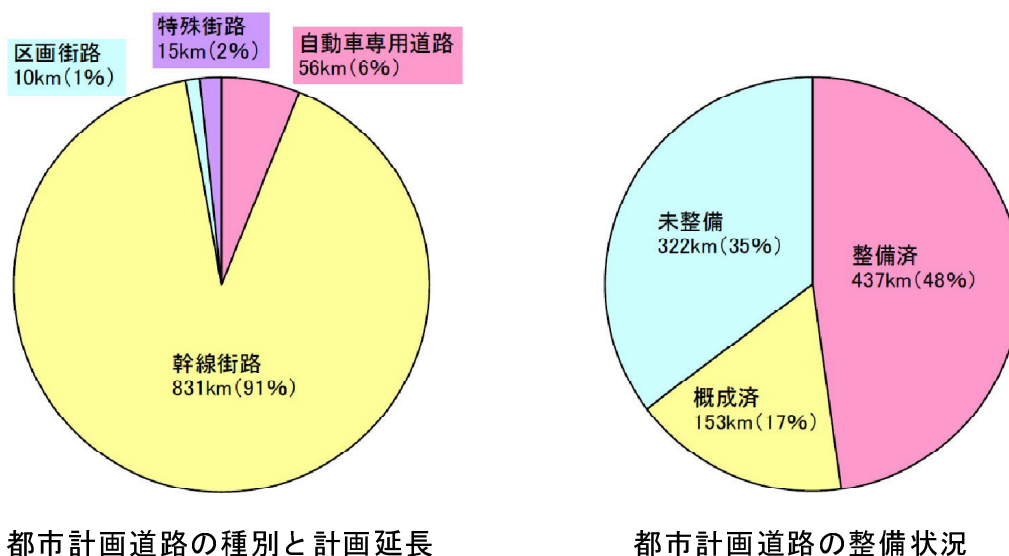
本ガイドラインは、都市計画決定後、未着手となっている都市計画道路について、社会情勢の変化を踏まえて、その必要性を再検証するため、必要性を検証する視点や検討方法を示すものである。

検証の結果、必要性が認められない路線については、都市計画を廃止するため手続きに速やかに着手する。

## 2. 都市計画道路の現状

### (1) 都市計画道路の整備状況

- ・本県の都市計画道路の延長は398路線、約911 kmであり、整備率が約48%と全国平均の58%より低い水準にとどまっている。(平成21年3月末現在)
- ・都市計画道路の約9割が幹線街路である。
- ・高度経済成長期に多数の都市計画道路を都市計画決定している。



都市計画道路の種別と整備状況

奈良県の都市計画道路の延長 (km) と路線数

区分	総延長	自動車専用道	幹線街路	区画街路	特殊街路
計画延長	911.43	55.51	830.75	10.49	14.68
整備済延長	436.53	30.55	386.07	7.24	12.67
概成済 <sup>※</sup> 延長	152.84	0.00	149.54	2.68	0.62
路線数	398	5	330	29	34

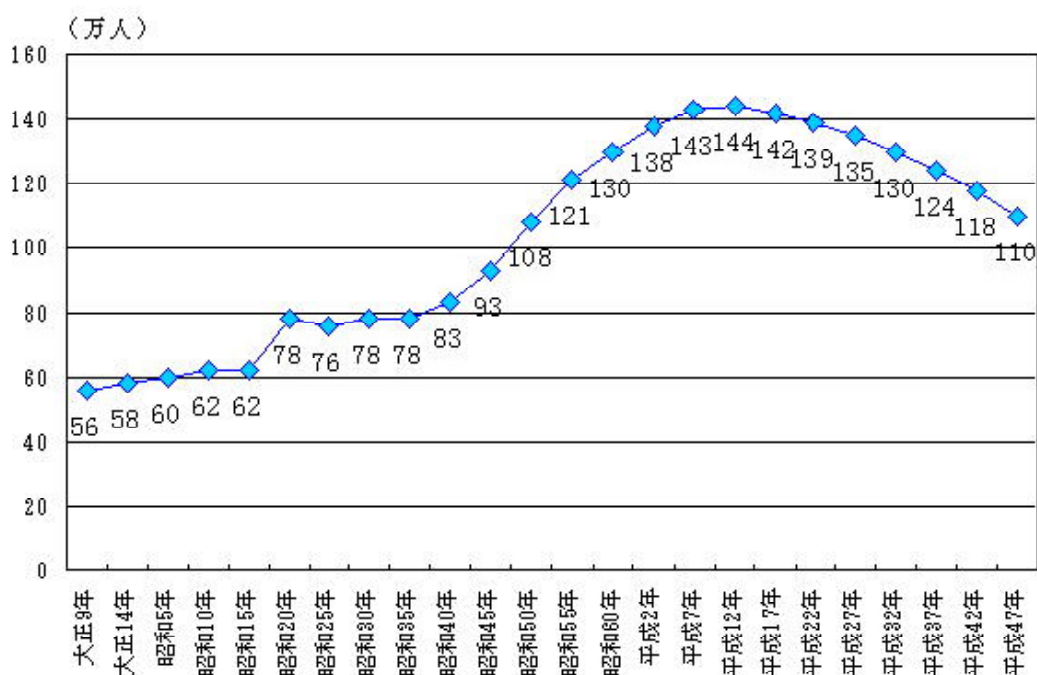
※概成済：概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を有する区間

### 3. 見直しの必要性

#### (1) 社会情勢の変化

##### ○人口の推移

これまで都市計画道路は、人口増加、市街地の拡大を前提とし計画してきた。しかしながら今後は、人口減少・高齢社会の到来など、社会状況が変化していることから、未着手の都市計画道路についてあらためてその必要性を見直す必要がある。



奈良県の人口推移

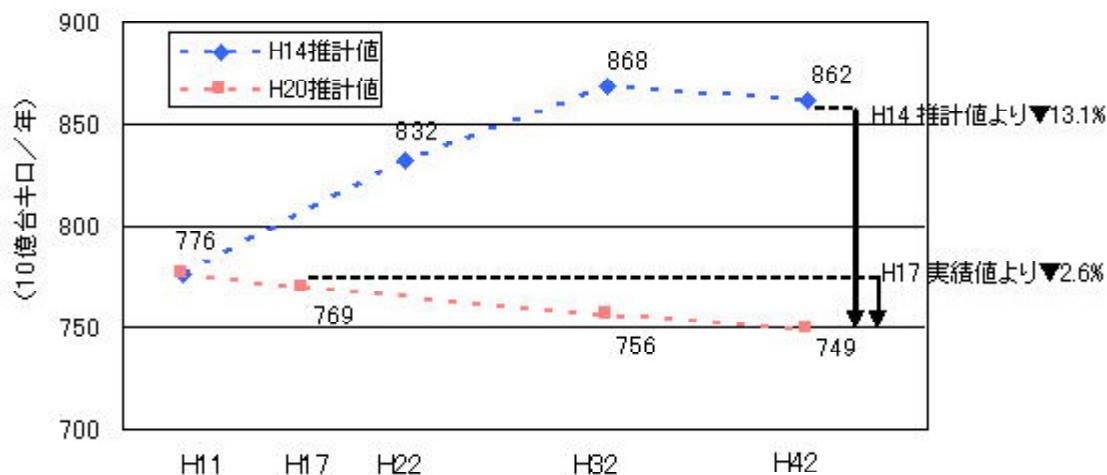
(資料) 国勢調査結果(平成17年まで)

国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口(平成19年5月推計)」(平成17年までの実績値をもとにした平成17年～平成47年の30年間の推計)

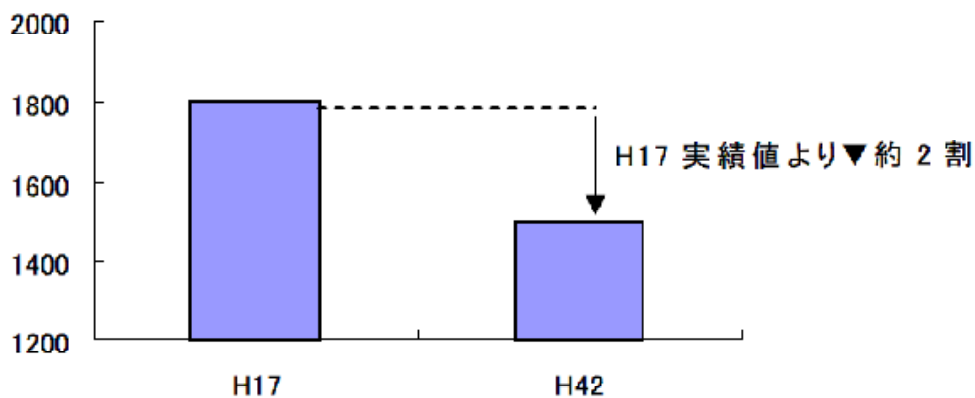
### ○将来交通量推計の見直し

国土交通省で推計された平成42年の全国における交通量（総走行台キロ）は、平成14年に行った前回推計に比べ約13%下方修正され、平成17年の実績値より約2.6%減少している。

これを受けて、奈良県においても将来交通量を推計したところ、平成42年の交通量（総走行台キロ）は、平成17年の実績値より約2割減少することとなった。



国土交通省による将来交通量の推計結果（全国ベース総走行台10億キロ）



奈良県による将来交通量の推計結果（奈良県総走行台万キロ）

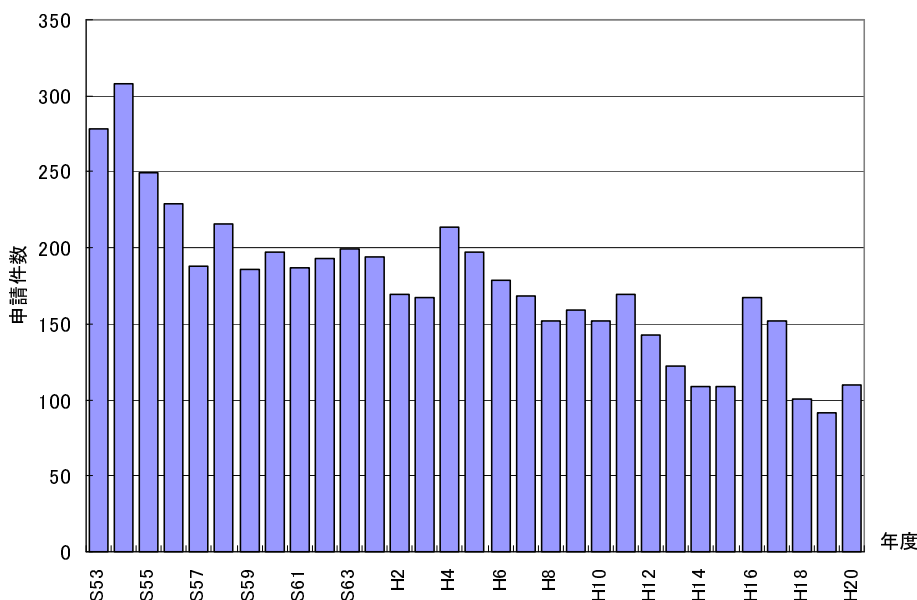
## (2) 未着手の都市計画道路の課題

### ○社会情勢の変化への対応

- ・未着手の都市計画道路は、(1)に示したような社会情勢が計画当初と比べて変化していることから、その必要性が現時点で認められなくなっている可能性がある。
- ・一方で、これまでに着手されていないため、交通渋滞や交通事故の発生等の課題が残っている地域もあり、必要性を検証し、対策に取り組む必要がある。

### ○地権者への建築制限

- ・都市計画法第53条により、都市計画施設内の建築物の建築には制限があり、階数が2以下で地階を有さず、主要構造部が木造や鉄骨造等の容易に移転・除去が可能な建築物しか建築出来ない。
- ・都市計画道路が計画決定後も未着手の状態が長く続くと、地権者は長期にわたりこの建築制限を強いられることになる。



都市計画法第53条申請数（対象：奈良県内の都市計画道路）

注)

- ・都市計画法第53条では、「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。」とされている。
- ・都市計画道路内における53条申請は、近年、申請件数は減少傾向にあるが、年間約100件程度の申請がある。

## ■ 長期にわたる建築制限における裁判事例

事例：市道区域決定処分取消等請求事件（平成17年11月1日 最高裁判判決）

概要：都市計画道路の区域内に土地・建物を所有する原告が、長年にわたり建築制限を受けてきたことについて、都市計画決定と建築制限の維持は違法であるとして、盛岡市に対して以下の3点を求めたもの

- ①都市計画決定の取消
- ②国家賠償法に基づく慰謝料の支払い
- ③憲法に基づく財産権補償

判決要旨

### ①都市計画決定の取消について

都市計画決定は、その後に続く都市計画事業の施行に関する基本的指針を定めた一般的、抽象的な性質のものに過ぎず、建築制限も、不特定多数のものに対して一般的、抽象的な効果として生じるものであり、個人の権利ないし法律上の利益に直接の影響を及ぼす性質のものではないと解されるため、都市計画決定に当たる本件処分を抗告訴訟の対象とすることはできない。

### ②国家賠償法に基づく慰謝料の支払いについて

正当な理由がないにもかかわらず、都市計画事業自体が長期間全く進行していないとか、当該特定路線の必要性が見直されるべきであるのに、これが長期間放置されているとかという特別の事情がない限り、裁量権の範囲内のものとして違法になることはない。

盛岡市の場合、都市計画道路について漸次見直しを実施してきており、当該路線の重要性を検討し、必要性を確認した上で変更を行わなかったこと、都市計画事業総体としてみれば、漸次整備を進行させてきていることから、その状態は未だ認められる裁量権の範囲内に止まっているというべきである。

### ③憲法に基づく財産権補償

本件不動産に対する建築制限は、一般的に当然に受忍すべきものとされる制限の範囲を超えて特別の犠牲を課せられたものということが困難であるから、損失につき補償請求をすることはできない。

## 【参考】都市計画運用指針 Ⅲ . Ⅲ - 26 . 適時適切な都市計画の見直し

（都市計画の変更は）慎重に行われるべきである。ただし、このような都市計画についても、例えば、長期にわたり事業に着手されていない都市施設又は市街地開発事業に関する都市計画については、必要に応じて、都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する都市圏全体としての施設の配置や規模等の検討を行うことにより、その必要性の検証を行うことが望ましく、都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合等においては、変更の理由を明確にした上で適時適切に見直しを行うことが望ましい。



## 4. 見直しの基本方針

### (1) 見直し検討対象路線

見直し検討の対象とする路線は、未整備、概成済みのうち、未着手（事業中を除く）の区間を対象とする。

なお、見直しにあたっては、平成21年8月に県が行った「広域幹線道路の見直し」を踏まえて行うこととする。

※未着手とは、事業中であっても用地買収に至っていない（測量・設計のみ）ものも含むものとする。

### (2) 見直しの視点

都市計画道路が機能として有する自動車の交通機能、歩行者等の交通機能及びまちづくりとの整合性の観点から、現在決定している都市計画道路の必要性を検証し、その結果、いずれの観点からも必要性が認められない都市計画道路は原則廃止する。

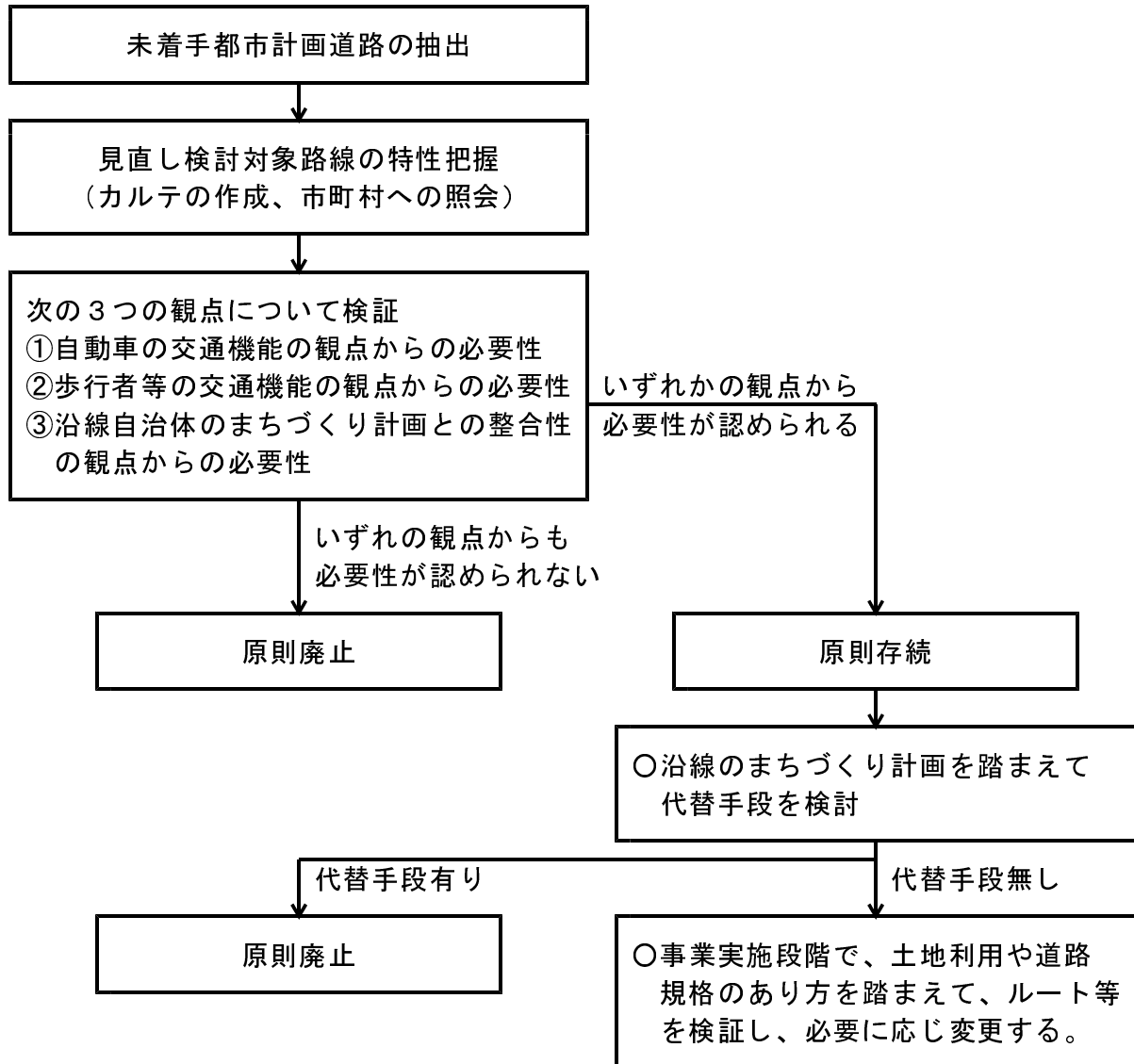
必要性の検証項目

自動車の交通機能の観点	通行機能	円滑性	路線の交通処理
		安全性	踏切の交通処理
	アクセス機能	交通結節点利用	適切な幾何構造
歩行者等の交通機能の観点	通行機能	安全性	自動車と歩行者・自転車の分離
		連続性	自転車と歩行者等の分離
		円滑性	歩行者・自転車の通行空間のネットワーク形成
	滞留機能	滞留	幅員の確保
自治体のまちづくり計画との整合性	市街地形成機能	骨格形成	交差点等の溜まり空間
	防災空間機能	避難路	都市の骨格形成、土地利用の誘導
		延焼防止	災害時の通行空間確保
	環境空間機能	景観形成・沿道環境保全	延焼防止
収容空間機能	交通施設の収容	植樹帯、遮音壁、環境施設帯等の設置空間の確保	
			鉄道等の公共交通機関、駐車場、駐輪場

### (3) 見直し検討フロー

下記のフローに基づき、3つの観点から検証した結果、いずれかの観点から必要性が認められるものは原則存続、いずれの観点からも認められないものは原則廃止として検討する。

原則存続とする路線については、沿線のまちづくり計画を踏まえるとともに、地域における課題解決のために都市計画道路の整備以外の代替手段について検討を行う。代替手段が無い場合は、事業実施段階に、土地利用や道路規格のあり方を踏まえて、ルート等を検証し、必要に応じ都市計画の変更を検討する。



見直し検討フロー

## 5. 見直しの検討方法

### (1) 自動車の交通機能の観点からみた検証

自動車交通機能の観点から検証を行うにあたっては、道路ネットワークとしての交通の円滑性、既存道路の安全性及び鉄道駅へのアクセス機能の必要性が認められるかどうかを、将来交通量推計（H21.8 奈良県）、「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン」（H22.2 奈良県）や「奈良県みんなでつくる交通安全対策プラン」（H22.2 奈良県）等を参考に検討する。

検討にあたっては、

- ・都市計画道路の区域内に現道を有しているが、自動車の交通機能において課題がある（**円滑性**）
- ・「奈良の今後5ヵ年（平成21年度～平成25年度）の道づくり重点戦略」（H20.12 奈良県）に基づき事業中又は事業予定が有る（**円滑性・安全性・交通結節点利用**）
- ・「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン」における「渋滞が著しい箇所」或いは将来交通量推計による混雑が予想される路線の混雑緩和に寄与する（**円滑性**）
- ・将来交通量を踏まえ自動車のボトルネック踏切（参考：踏切交通実態総点検（H16 国土交通省））に該当する箇所の混雑緩和に寄与する（**円滑性**）
- ・交通安全対策プランによる「事故危険箇所」において、車道の線形（法線・縦断）改良が対策として寄与する（**安全性**）
- ・主要駅へアクセスのために必要（**交通結節点利用**）
- ・自治体独自のその他の構想・計画等に基づき、自動車の交通環境の改善に寄与する

など

について確認し、自動車の交通機能の観点から必要性を検証する。

#### 必要性の検証項目

自動車の交通機能の観点	通行機能	円滑性	路線の交通処理
			踏切の交通処理
		安全性	適切な幾何構造
	アクセス機能	交通結節点利用	駅前広場

## (2) 歩行者等の交通機能の観点からみた検証

歩行者等の交通機能の観点から検証を行うにあたっては、歩行者等の移動における安全性、連続性、円滑性及び滞留等の機能の必要性が認められるかどうかを「(仮称) 歩道等整備ガイドライン(案)(H23策定予定)」(奈良県)、「(仮称) 自転車利用促進計画(案)(H23策定予定)」(奈良県) および「奈良県みんなで作る交通安全対策プラン」(H22.2 奈良県)等を参考に検討する。

検討にあたっては、

- ・都市計画道路の区域内に現道を有しているが、歩行者等の通行機能において課題がある  
**(円滑性)**
- ・交通安全対策プランによる「事故危険箇所」において、歩道・自転車道の改良(拡幅)が対策として寄与する **(安全性・円滑性)**
- ・通学路として指定されている **(安全性)**
- ・「あんしん歩行エリア」の位置づけ又は「交通事故が多い道路\*」である **(安全性)**
- ・バリアフリー新法に基づき定められた「特定道路」や「生活関連経路」としての位置づけ **(円滑性・滞留)**
- ・歩道・自転車道のネットワークの位置づけ **(連続性)**
- ・自治体独自のその他の構想・計画等に基づき、歩行者等の交通環境の改善に寄与する  
など

について確認し、歩行者等の交通機能の観点から必要性を検証する。

※交通事故が多い道路とは、人対自動車又は自転車対自動車に係る事故(人身事故)が3年間で3件以上発生又は死亡事故が1件以上発生している箇所のうち、歩道等の設置による対策が適切であると考えられる箇所。

### 必要性の検証項目

歩行者等の交通機能の観点	通行機能	安全性	自動車と歩行者・自転車の分離
			自転車と歩行者等の分離
		連続性	歩行者・自転車の通行空間のネットワーク形成
		円滑性	幅員の確保
	滞留機能	滞留	交差点等の溜まり空間

### (3) まちづくりとの整合性の観点からみた検証

沿線自治体のまちづくり計画との整合性の観点から検証を行うにあたっては、市街地の骨格形成、防災空間、景観形成及び交通施設の収容等の機能の必要性が認められるかどうかを、自治体の総合計画等を参考に検討する。

検討にあたっては、

- ・土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置づけ **(骨格形成)**
- ・企業立地・観光振興などを支援する都市計画道路としての位置づけ **(骨格形成)**
- ・防災計画上の避難路としての位置づけ **(避難路・延焼防止)**
- ・景観や緑等の都市空間のネットワークの位置づけ **(景観形成・沿道環境保全)**
- ・駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設の収容空間の位置づけ **(交通施設の収容)**
- ・自治体独自のその他の構想・計画等における位置づけ

など

について確認し、まちづくりとの整合性の観点から必要性を検証する。

必要性の検証項目

自治体のまちづくり計画との整合性	市街地形成機能	骨格形成	都市の骨格形成、土地利用の誘導
	防災空間機能	避難路	災害時の通行空間確保
		延焼防止	延焼防止
	環境空間機能	景観形成・沿道環境保全	植樹帯、遮音壁、環境施設帯等の設置空間の確保
収容空間機能	交通施設の収容	鉄道等の公共交通機関、駐車場、駐輪場	

### (4) 検証結果の整理

未着手都市計画道路に対し、上記3点による検証を行った結果、いずれの観点からも必要性が認められないと判断できる路線は原則廃止とする。

また、自動車の交通機能、歩行者等の交通機能及びまちづくりとの整合性の観点からみた検証の結果、原則存続とする路線については、沿線のまちづくり計画を踏まえるとともに、地域における課題解決のために都市計画道路の整備以外の代替手段について検討を行う。代替手段が無い場合は、事業実施段階に、土地利用や道路規格のあり方を踏まえて、ルート等を検証し、必要に応じ都市計画の変更を検討する。

## 6. 本ガイドラインの運用について

### (1) 見直し検討の主体

奈良県は、本ガイドラインに基づき、奈良県が決定している都市計画道路について検証を行う。

市町村は、各市町村が決定している都市計画道路について、本ガイドラインを参考に検証を行う。

### (2) 都市計画変更の実施

今回の見直しで、検証の結果、原則廃止と位置づけられた路線は、適宜、都市計画変更の手続きを始める。

また、今後も社会情勢の変化を踏まえて、必要に応じて適切に見直しを実施する。