

# 都市計画道路の見直しについて

地域デザイン推進局県土利用政策室  
森本 正樹

## 1. はじめに

都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と、都市における円滑な移動の確保、良好な都市環境及び市街地形成などの機能を有し、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路である。

都市計画道路の機能としては、人や物を移動させるための交通空間であるとともに、人々が集う日常の生活空間でもある。火災や地震などの災害時には、避難路としての役割や延焼防止を食い止める防火帯の役割を持っており、さらに電気、ガス、水道、地下鉄などの各種都市施設を設置する為の収用空間としての役割もある。

本県には、現在392路線、延長距離は約852kmであり、その多くは高度経済成長期における都市の拡大を前提に決定されたもので、近年の日本の高齢化や、将来の人口、自動車交通量の減少といった社会経済情勢の変化を踏まえると、都市計画決定後、その必要性に変化が生じつつある道路もある。また、都市計画決定されている事により、長期にわたって建築制限をかけ、地権者に負担を強いることにもなる事から、それぞれの自治体のまちづくりとしての位置づけを鑑み、社会情勢に見合った都市計画道路の存続・廃止の検証を行う必要があり、国や市町村と連携を図りながら検証を進めている。

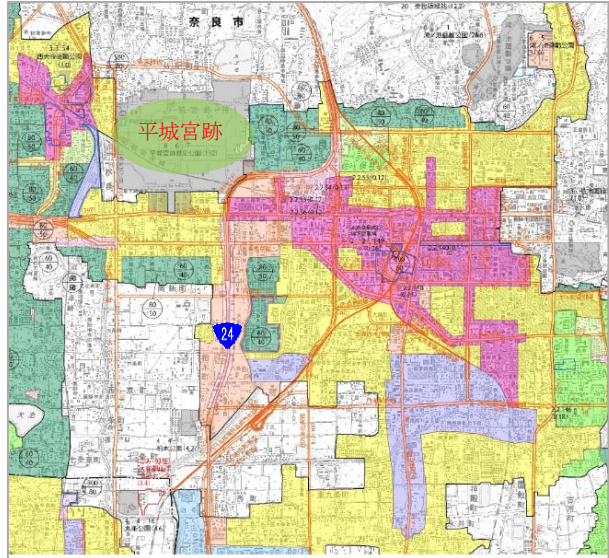


図1. 奈良県都市計画図抜粋(奈良市域) 平成23年版

## 2. 社会情勢の変化と都市計画道路の課題

### ① 人口の推移

平成12(2000)年の144万人を境に人口は減少に転じており、令和12(2030)年には120万人と推計されている。

また、全国的に高齢化が進行するなかで、現在の計画が適正かどうか、あらためて見直しが必要となる。

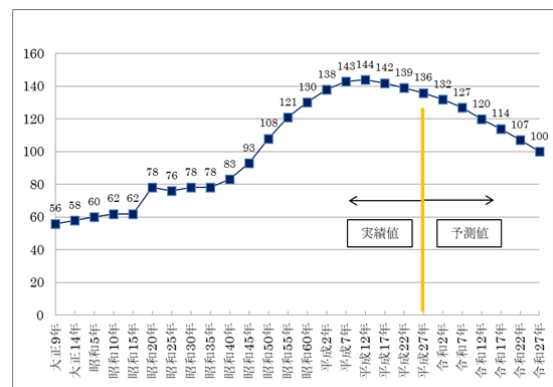


図2 (資料) 国政調査結果 (平成17年まで)

## ② 将来交通量推計の見直し

国土交通省で推計された令和12（2030）年の全国における交通量（総走行台キロ）は、平成14（2002）年に行った前回推計に比べ約13%下方修正され、平成17（2005）年の実績値より約2.6%減少している。

また、全国における自動車交通量の推計結果を受けて、奈良県においても将来の自動車交通量推計を行ったところ、令和12（2030）年の県内の自動車交通量（総走行台キロ）は、平成17（2005）年の実績値より約2割減少すると予測された。

交通量の増加を想定し計画された当初と比べ、未着手の都市計画道路において、現時点で必要性が認められなくなっている可能性があり、見直しが必要になる。

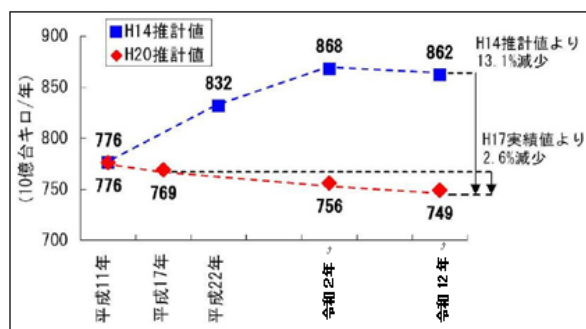


図3 国土交通省による将来交通量の推計結果  
(全国ベース総走行台10億キロ)

## ③ 長期にわたる建築制限への対応

都市計画法第53条により、道路の都市計画が定められた区域内では、将来の事業の円滑な施工を確保するため、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又は除却が可能なものを除き、建築物の建築が制限されている。

都市計画決定後も都市計画道路が未着手の状態が長く続くと、区域内の土地所有者等は長期にわたりこの建築制限を受けることとなり、必要性が認められない都市計画道路において権利制限を継続することに問題があることから、未着手の都市計画道路について、あらためて見直しが必要になる。

## 3. 都市計画道路の見直しの考え方

図4の見直しのフローに基づき、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必要性が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

がない場合は、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。

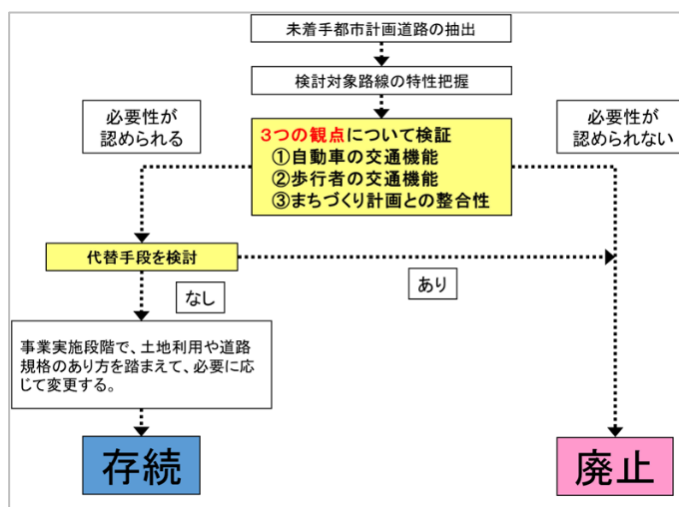


図4 見直しの考え方フロー図

#### 4. 見直しの観点

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「自治体のまちづくり計画との整合性」の3つの観点から、現在決定している都市計画道路の必要性を検証する。都市計画道路の見直しの際に、必要性の検証を行う基本的な項目は以下のとおりである。

自動車の交通機能の観点	通行機能	円滑性
		安全性
	アクセス機能	交通結節点利用
歩行者等の交通機能の観点	通行機能	安全性
		連続性
		円滑性
	滞留機能	滞留
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
	防災空間機能	避難路
		延焼防止
	環境空間機能	景観形成・沿道環境保全
収容空間機能	交通施設の収容	

図5 県見直しガイドラインにおける基本的な必要性の検証項目

##### 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り、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により評価を行う。具体的な内容としては、円滑性においては、該当路線の現道が混雑しているか、主要渋滞箇所への位置づけがあるか、将来交通量推計において混雑が予想される路線に寄与するか、ボトルネック踏切の位置づけがあるかなどがあり、安全性においては、事故危険箇所としての位置づけがあるか、交通結節点利用においては鉄道駅等へのアクセスがあるかにより必要性の検証を行う。

##### ② 歩行者等の交通機能の観点から見た検証

歩行者等の交通機能の観点から検証を行うにあたり、歩行者等の連続性、安全性、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により評価を行う。具体的な内容としては、連続性においては、サイクリングルートに位置づけがあるかなどがあり、安全性においては、通学路等や事故危険箇所に位置づけがあるか、安全性や円滑性においては、歩行者通行環境の改善に寄与するか、滞留性においては、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」に位置づけがあるか等により必要性の検証を行う。

### ③ まちづくりとの整合性の観点からみた検証

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り、市街地の骨格形成、避難路や延焼防止、景観形成・沿道環境保全、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により評価を行う。具体的な内容としては、骨格形成において土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内や、企業立地、観光復興などを支援する都市計画道路かなどがあり、避難路において緊急輸送道路としての位置づけや、防災拠点等へのアクセスがあるか、延焼防止において防災計画等に延焼防止上都市計画道路と仕手の位置づけがあるか、景観形成・沿道環境保全として、景観や緑等の都市空間のネットワークの位置づけがあるか、交通施設の収容において、駅前広場や駐車場などの収容空間としての位置づけがあるか等により必要性の検証を行う。

これらの3つの観点の各項目のいずれも必要と判断されない場合、原則都市計画道路として廃止となり、必要性が認められる路線に関しては、沿道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、都市計画道路として整備する以外に代替手段がないか（現道が都市計画道路として機能を満たしていないか、並走する代替路線がないか等）の検討を行う。その上で尚、代替手段がない場合に都市計画道路として存続と考える。

## 5. 奈良県の都市計画道路の見直し状況

都市計画道路の中でも、単独市町村域内に納まる都市計画道路と複数市町村に跨がる広域の都市計画道路があり、広域路線に関しては関係する市町村との調整が必要であることから、単独市町村域内の都市計画道路の見直しを優先的に行い、同時に各自治体として広域の都市計画道路のまちづくり等への位置づけを検討していただいている。

平成22年に「奈良県都市計画道路の見直しガイドライン」が策定されてから、本格的に見直しを行ってきたが、令和2年現在、見直し対象である全市町が都市計画道路の見直しに着手しており、引き続き令和3年度から広域の都市計画道路の見直しに着手している状況である。

## 6. おわりに

現在の奈良県における都市計画道路の見直しは、検証結果から必要がないと判断された路線の廃止を行っている。奈良県都市計画道路の見直しガイドラインに基づき、社会情勢を踏まえた検証を行ってきたが、今後は財政面から見た公共投資の制約や、事業を実施する上で支障となる地形地物等の物理的な要因等、実現性まで評価項目として加えた見直し検証を行うべきか課題は残っている。

特に広域路線に関しては、それぞれの自治体のまちづくりの思いとの整合を図りながら、県として広域的な観点で都市計画道路の必要性を判断していく必要があり、今後も連携しながら見直しを進めていく。