

徳島県都市計画道路見直し基本方針 (ガイドライン)

平成 1 8 年 1 2 月

徳島県県土整備部都市計画課

目 次

1 . はじめに	1
2 . 都市計画道路の状況と見直しの背景	2
2.1)都市計画道路の機能	2
2.2)都市計画道路の分類	3
2.3)都市計画道路の整備状況	4
2.4)都市計画道路の見直しの背景	7
3 . 都市計画道路の課題	9
4 . 見直しの基本的考え方	13
4.1)見直しの基本姿勢	13
4.2)見直しの検討フロー	15
4.3)見直しの評価方法	16
4.4)見直し計画の作成	19
4.5)見直し計画の運用方法	20

1 はじめに

都市計画道路は都市の骨格を形成する基盤施設であり、将来交通需要に対応し、都市の将来像実現のために、概ね20年後を目標年次として計画される。都市計画道路の多くは、社会経済構造が都市化するなかで、これまで都市の拡大等を前提に、計画決定され、整備が進められてきた。徳島県の都市計画道路の整備状況については総延長約400kmのうち、約50%が整備されているが残り半分が未整備となっている。

近年、少子高齢化や人口減少、環境問題、財源の逼迫、価値観の多様化などにより、都市計画道路の役割や期待される効果に変化が生じている可能性があり、都市計画道路の整備のあり方を見直す必要が生じている。

本基本方針は、都市計画決定後、事業未着手の都市計画道路を対象に、計画の妥当性、必要性や事業実現性を評価し、計画の継続・変更等の見直しの方向性を定めるための基本的考え方と手順等を示すものである。

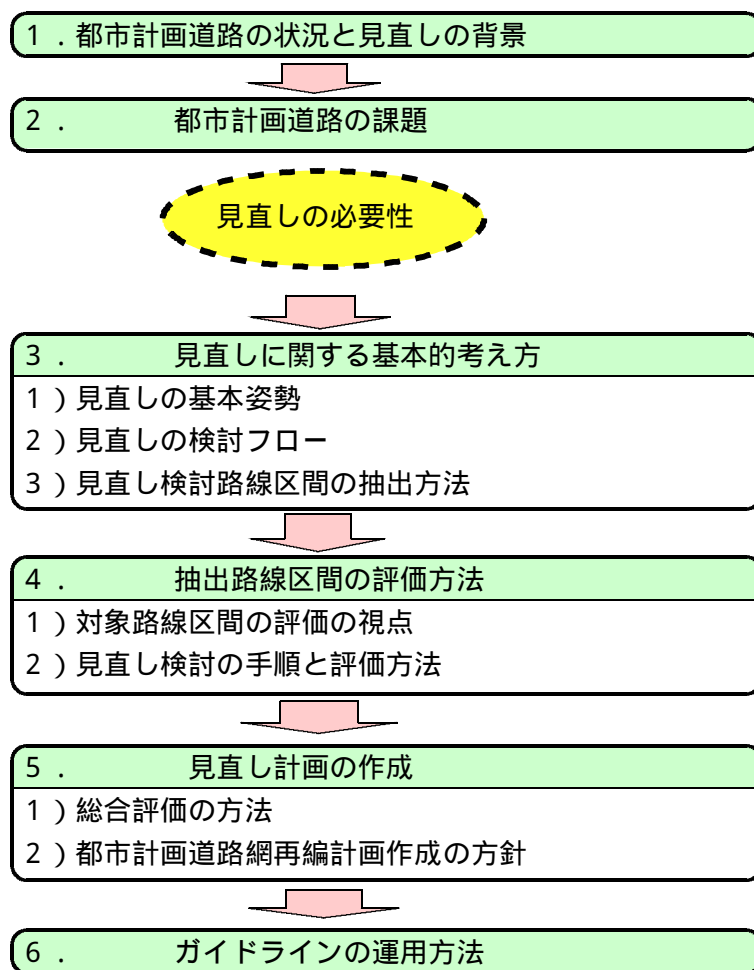


図 - 1 「見直しの基本方針」(ガイドライン)の概要

2 都市計画道路の状況と見直しの背景

2.1) 都市計画道路の機能

1. 都市計画道路は、他の幹線道路等とともに都市の骨格を形成している。
2. 都市計画道路は、市民生活と都市活動に欠かせない重要な役割・機能を担っている。
3. 概ね20年後を目標年次として、将来の交通需要への対応、将来都市像への誘導等を図るべく計画決定される。

表2 - 1 都市計画道路の機能

機能の区分		内容	
交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行区間としての機能（トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
空間機能	都市環境機能	景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間機能	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路線電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理及び通信情報施設のための空間
		道路付属物のための空間	電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

[出典：「都市計画マニュアル」（社）日本都市計画学会編]

2.2) 都市計画道路の分類

都市計画道路は交通機能から、次のとおり分類される。

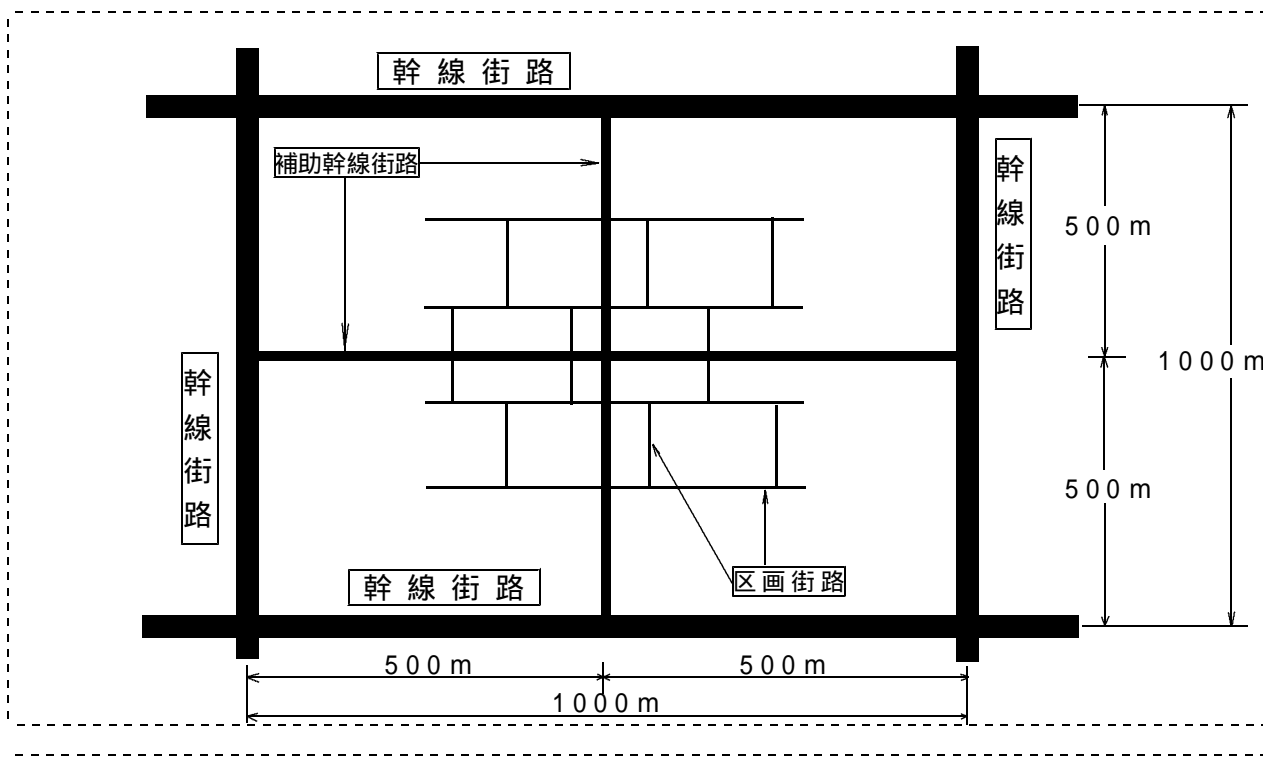
- ・「自動車専用道路」
- ・「幹線街路」
- ・「区画街路」
- ・「特殊街路」

(表2 - 2)

道路の区分		道路の機能等	事例
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する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する。	・阿南鳴門線 ・徳島南環状線
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重要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。	・徳島東環状線 ・かちどき橋橋線
	都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。	・元町沖洲線 ・新町橋通線
	補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路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街路。	・南佐古矢三線 ・昭和町大道線
区画街路		街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。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。	・高架側道1号線 ・南環状側道1号線
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。 ア．専ら歩行者、自転車又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。 イ．専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路。 ウ．主として路面電車の交通の用に供する道路。	・八百屋町新町線 ・今福寺線

[出典：「都市計画マニュアル」(社)日本都市計画学会編]

【都市計画道路の配置イメージ図(住居地域)】(図2 - 1)



2.3)都市計画道路の整備状況

2.3.1)都市計画道路の整備状況

(1) 概況

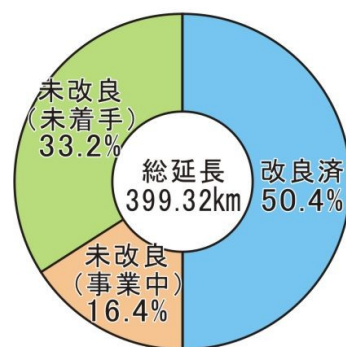
1. 昭和21年、戦災復興計画として、29路線、延長37kmでスタート。
2. 現在、全県5つの都市計画区域計で、路線数180,計画延長399kmが都市計画決定されている。改良率は50%、改良済延長は201kmである。
3. 未改良延長198kmのうち、事業中延長65km(16%)、未着手延長133km(33%)である。
4. ここ19年間で、71kmが改良され、これは、1年間に平均約3.7kmが改良されたことになる。

表2-3 地区別都市計画道路整備状況(H17.3.31)

区域名	都市名	計 画 決 定		改良済延長(km)	改良率 (%)
		延長(km)	路線数		
徳島東部	徳島市	170.71	76	79.17	46.5
	鳴門市	67.68	31	44.03	65.1
	小松島市	40.17	13	16.09	40.1
	阿南市	33.16	18	18.38	55.4
	吉野川市	17.34	11	7.81	45.0
	石井町	12.47	5	0.81	6.5
	那賀川町	16.75	6	9.53	56.9
	羽ノ浦町	5.67	5	2.02	35.6
	松茂町	7.57	3	4.70	62.1
	北島町	14.67	13	11.68	79.6
	計	386.19	(165) 181	194.22	50.3
日和佐	日和佐町	6.41	9	4.29	66.9
牟岐	牟岐町	2.44	3	1.56	63.9
藍住	藍住町	1.29	1	0	0
脇	美馬市	-	-	-	-
貞光	つるぎ町	2.99	3	1.31	43.8
池田	池田町	-	-	-	-
合 計		399.32	(180) 197	201.38	50.4

図2-2 整備状況

都市計画道路の整備状況

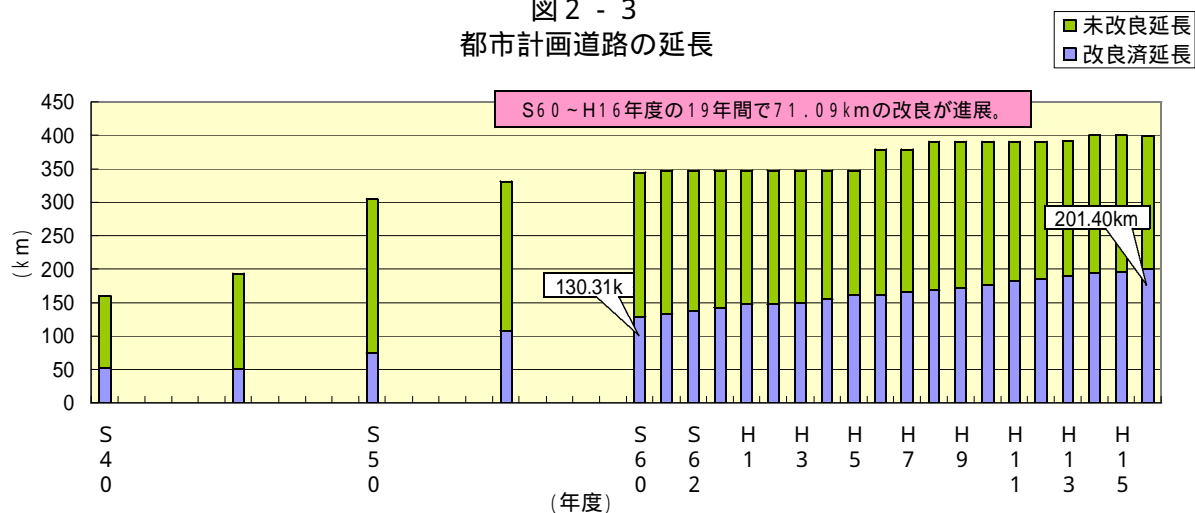


	改良済	未改良(事業中)	未改良(未着手)	合計
延長(km)	201.38	65.30	132.64	399.32
%	50.4	16.4	33.2	100.0

注)未改良には概成 39.08km 含む。

(注) 2つ以上の市町を通るものが8路線あり、重複を除く路線は180路線である。

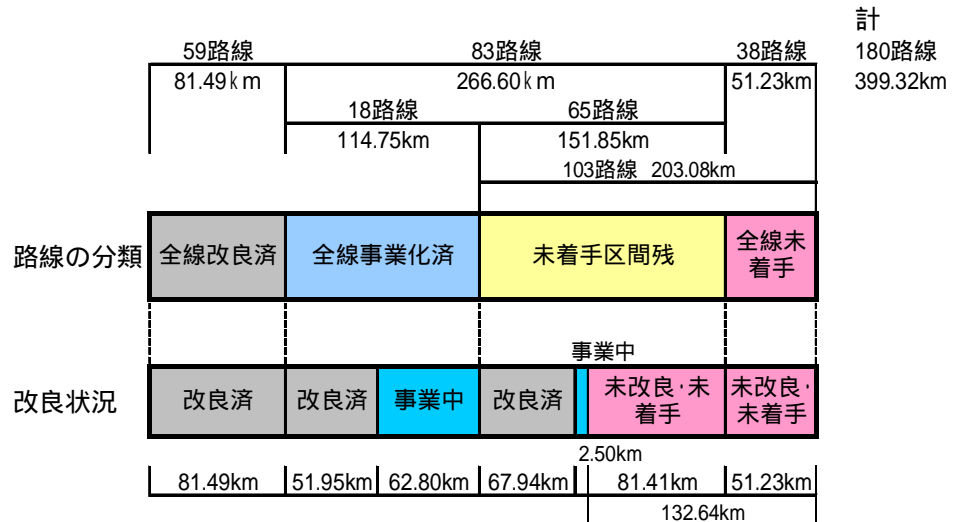
図2-3
都市計画道路の延長



(2)整備完了路線と未着手路線

- 180路線のうち、全線整備完了した路線は、59路線、延長81.49kmである。
- 全区間未着手な計画路線は、38路線、延長51.23kmである。
- 残る83路線266.60kmのうち、18路線、延長114.75kmが全線事業化済みであり、65路線については、未着手区間を有している。
- 未着手区間を有する路線は、全線未着手38路線に部分未着手区間を有する65路線を加え、103路線となり、未着手の路線区間総延長は、132.64kmである。

図2-4 整備進捗度別の路線数と延長



(3)都市計画決定年次と整備状況

- 概ね30年以上前(昭和49年度以前)に都市計画決定された路線は、180路線のうち、152路線、322kmでこれは計画全線のそれぞれ、84%、80%に当たる。
- 古くから決定された路線において、未着手路線区間が多く、改良率が低い。
 - 全線未着手38路線のうち、昭和49年度以前に決定された路線が、37路線を占める。
 - 部分未着手区間を有する65路線のうち、昭和49年度以前に決定された路線が63を占め、古くから決定された路線において、未着手路線区間が多く残っている。
 - 昭和50年度以降に計画決定された28路線のうち、全線未着手路線はわずか1路線である。

図2-5 都市計画決定年度別の整備状況(路線別)

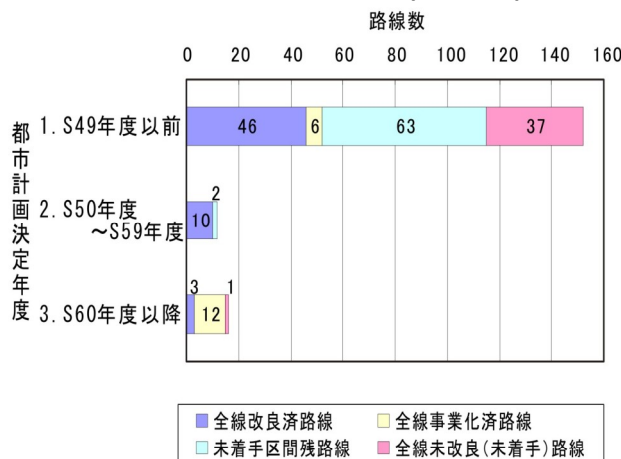
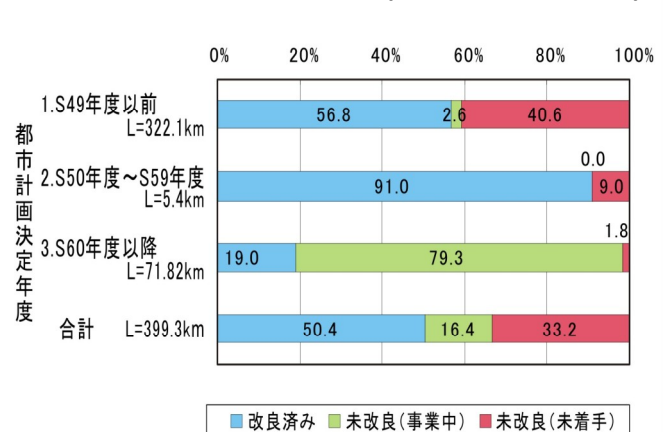


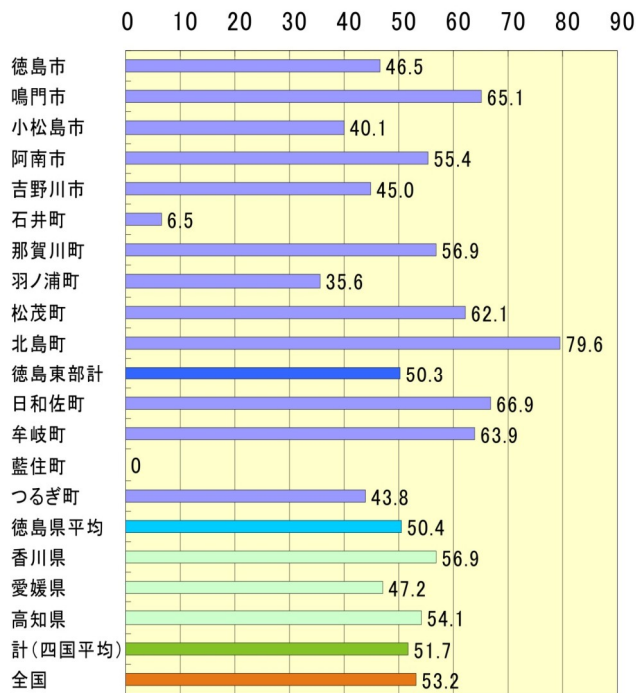
図2-6 都市計画決定年度別整備状況(路線区間単位集計)



(4)整備水準

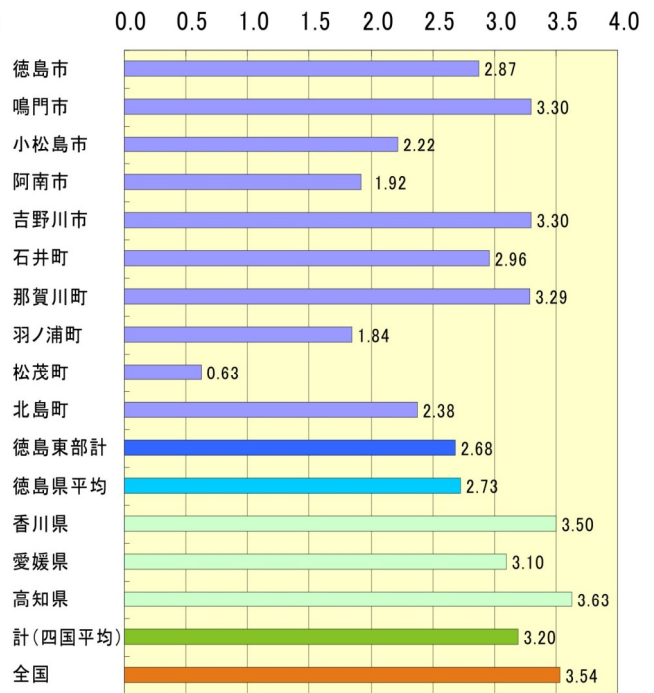
1. 県内の都市計画道路の改良率は低い。
 - ・改良率は50.4%であり、四国平均や全国平均よりも低く、平成15年度末時点での改良率の全国ランクは30位である。
 - ・県内都市別では、北島町、鳴門市、日和佐町等で高くなっている。
2. 市街化区域内及び用途区域内の都市計画道路密度は、低い。
 - ・全県で2.73 km/km²と四国平均、全国平均を大きく下回っている。
 - ・都市別でも全国平均を上回る都市はなく、鳴門市、吉野川市、那賀川町が四国平均を上回っている程度である。

図2-7
都市計画道路の改良率(%)



注)他県は、H16.3.31現在、
県内は、H17.3.31現在データ

図2-8
市街化区域内及び用途区域内における
都市計画道路の道路密度(km/km²)



注)他県は、H16.3.31現在、
県内は、H17.3.31現在データ

注)四国及び全国の道路密度は
(用途地域における都市計画道路延長/市街化区域面積)
により算出

2.4)都市計画道路の見直しの背景

2.4.1)人口減少と高齢化

1. 県内の総人口は、ここ10年間はほぼ横ばいで、平成12年で82万人。
2. 将来、人口は減少し、平成42年には69万人と予測されている。
また、少子高齢化は、さらに進み、老年人口比率は平成12年22%であったものが、平成42年には33%に達するものと予測されている。
3. 人口の高齢化により、高齢者ドライバーが増え、交通事故の増加が懸念される。

(注) 将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所(人口構造研究部)による推計値を示す。

図2-9

全県人口と老年人口比率の推移

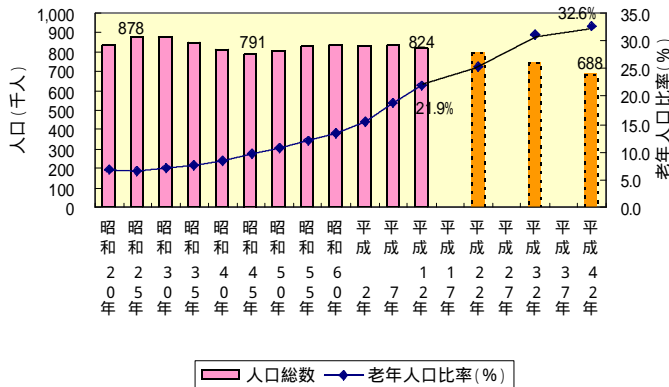
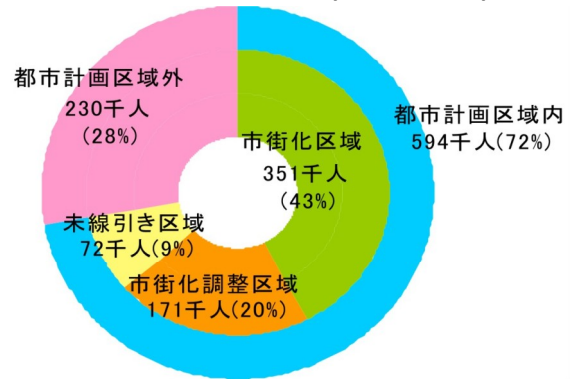


図2-10

都市計画区域内人口(H12国調)



2.4.2)まちづくりの変化(市街地拡大の収束、環境重視社会への対応、都市防災への寄与)

1. 都市計画区域内に、総人口の72%の59万人が居住している。また、県土面積のわずか2%の市街化区域内には、総人口の43%の35万人が住んでいる。このように、都市への人口集中度は高い。しかし、近年では、その伸びが鈍化してきている。
2. 中心市街地の空洞化と、市街地の外延化が進んでおり、徳島市や小松島市等、中心市街地の再生・活性化が求められている。また、環境への負荷低減等の観点から、都市機能の集約・コンパクト化、既成市街地の再編整備が取り組まれてきている。
3. 大規模開発による新市街地整備は沈静化してきている。
4. 効率性や量の拡大よりも文化的、精神的な価値感が重視され、歴史的町並みなど、地域地区の個性を生かしたまちづくり、安全・安心して暮らせるまちづくり、バリアフリーやユニバーサルデザイン化、自然環境の保全や居住環境の改善などへの関心が高まっている。そして、このようなまちづくりへのニーズの多様化への対応も求められている。
5. 中心市街地の外縁部の比較的高密度な住居市街地においては、街路の整備率が低く、開発可能性を引き出せないでいる。また、計画道路による長期にわたる建築制限が大きな制約となっている。
6. 南海・東南海地震、豪雨災害、火災などの防災に寄与するまちづくり、道づくりが求められている。

図2-11

市街化区域面積と人口の推移

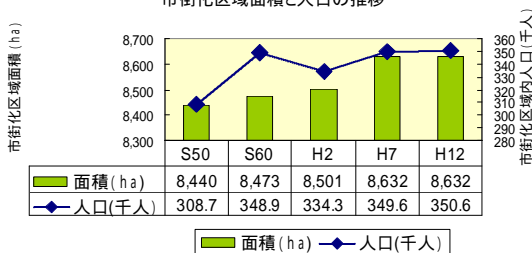
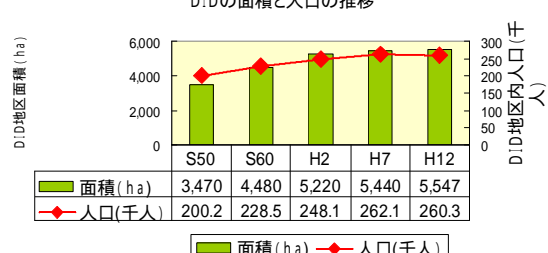


図2-12

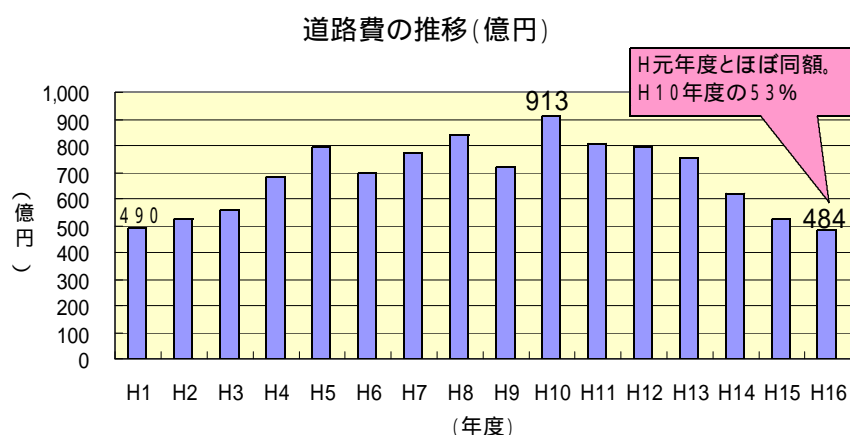
DIDの面積と人口の推移



2.4.3) 公共事業の効率化・重点化や事業の透明性、公平性

1. 土木費及び道路費は縮減傾向にあり、今後も財政的な制約により投資余力が低下するため、より効率的な投資が求められる。
2. 未改良の都市計画道路198kmをこれまでのペースで整備をしても50年以上の長期を要することから、整備効果の高い路線区間への重点投資等が求められる。
3. 効率化のためには、既存ストックの利活用やライフサイクルコストの縮減が求められている。
4. 公共事業の進め方は、市民参加や説明責任性など、コミュニケーション型に変化しており、特に地権者に長期の建築制限等を担わせる都市計画道路については、他事業以上に透明性、公平性、説明責任を果たすことが求められている。

図2-13



根拠：徳島県県土整備部調べ

2.4.4) 市町村合併や地域連携の推進・支援

1. 行財政の三位一体の改革が進展するなか、全県レベル及び各市町村レベルでの自立あるいは地域間の連携がこれまで以上に必要となることが見込まれる。従って、これを担う幹線交通ネットワークの整備により、連携、自立を推進、支援することが要請されている。
2. 合併後、変化する生活や経済活動を支える道路づくりが緊急の課題とされている。

2.4.5) 道路構造令改正に伴う対応

1. 道路構造令が平成13年に改訂され、道路の多様な役割と機能に十分配慮した計画や設計の考え方、地域の状況に応じて交通機能や空間機能などを考慮した柔軟で弾力的な運用が可能となってきている。
2. 安全で快適な歩行者、自転車空間を確保するため歩道幅員の考え方や、自動車交通需要に応じた車線幅員の考え方などは、検討の余地を有するものである。
3. 長期未整備・未着手路線の中には、この道路構造令に適合しないものもあり、今後これらへの対応を図っていく必要がある。

3 都市計画道路の課題

1. 恒常的な渋滞など、低い都市部の交通機能の向上

1. 徳島市を中心とした人や車の流動となっており、徳島市への交通集中が著しい。自動車交通の増加により、徳島市中心市街地において、朝夕の渋滞が恒常化している。都市部では交通が集中し、四国内ベスト10のうち、9箇所が徳島県内である。徳島市のラッシュ時の旅行速度は三大都市圏よりも低くなっている。渋滞のために多大な時間的損失を受けている。
2. 将来、渋滞の悪化ならびに騒音、振動や二酸化炭素など環境に対する影響が懸念される。
3. 公共交通のサービスレベルの維持、交通結節点における乗り継ぎ利便性の改善や移動の円滑化の向上が必要である。

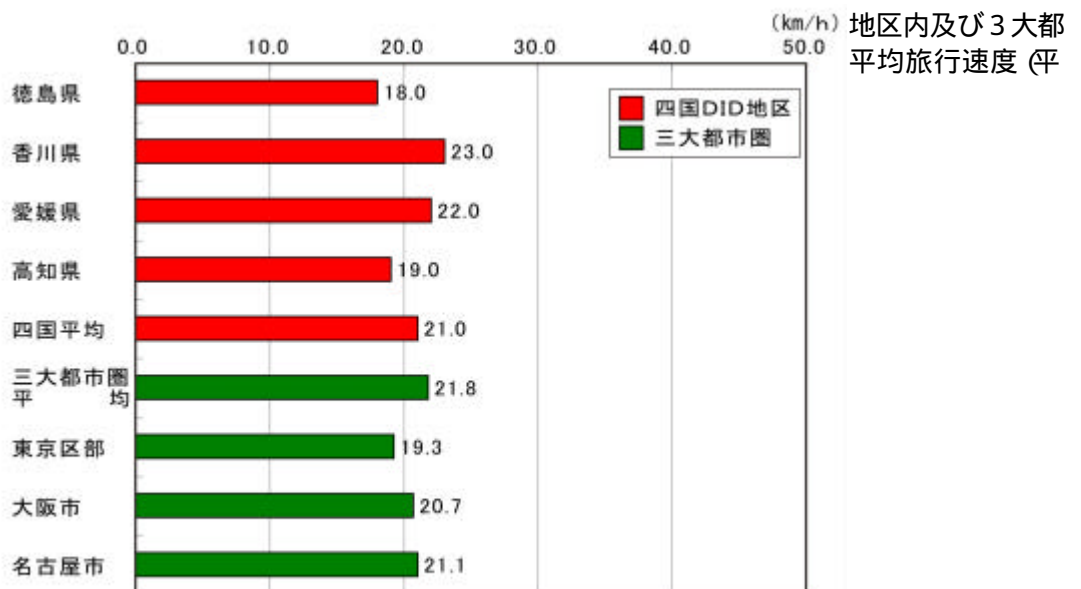
表3-1 四国における自動車交通量上位10位

順位	路線名	観測地点	交通量(台/日)
1	一般国道11号	徳島市東吉野町2丁目	84,346
2	一般国道11号	徳島市中洲町1丁目	75,409
3	一般国道11号	徳島市川内町鈴江北	73,723
4	一般国道11号	徳島市北常三島町2丁目	70,014
5	一般国道55号	徳島市かちどき橋3丁目	68,900
6	一般国道11号	徳島市川内町竹須賀	65,187
7	一般国道11号	徳島市川内町平石夷野	60,355
8	一般国道11号	徳島市南常三島1丁目	59,836
9	一般国道55号	小松島市江田町敷地前	58,897
10	一般国道11号	松山市北久米町785	58,396

資料：道路交通センサス(H11)

・観測箇所数は、1,371箇所(四国)、326(徳島県)箇所

図3-1 DID市圏のピークの日、県道以上)



注) 三大都市圏は都市高速相当を除いた数値
資料) 道路交通センサス(H11)

2. 高齢者や子どもなどの移動の円滑性、安全性

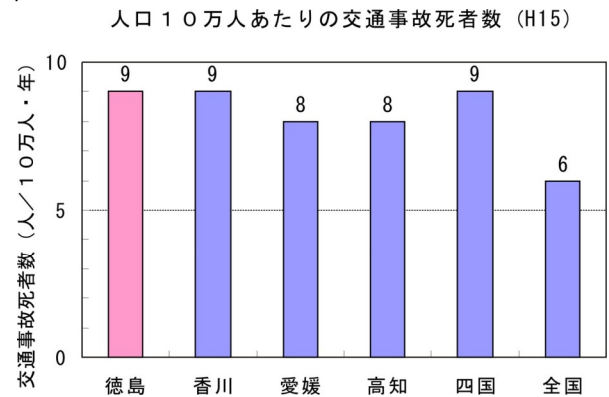
1. 高齢者の事故が増えており、また、子どもの通学などの日常生活における交通事故も心配である。自歩道整備などの自転車歩行者の安全対策に加えて、増加する高齢者ドライバーに対する安全対策が必要である。
2. 鉄道やバスなどの公共交通が未発達な上、駅やバス停の施設及びそのアクセス道路などにバリアも多く、使いづらくなっている。高齢化社会に向けてバリアフリー化やユニバーサルデザイン化を進める必要がある。
3. 公共交通の利用者は減少し続けており、高齢化社会を迎え、サービスレベルの低下が懸念される。

図3-2 死傷事故率



出典：H15 年度達成度報告書(四国地方幹線道路協議会徳島県委員会)

図3-3



出典：四国管区警察局

3. 災害時の信頼性、確実性に乏しい道路

1. 臨海部や市街地内においても災害を受けやすい道路が多く、また南海・東南海地震への対策箇所も数多く残っている。この被害を最小限に食い止め、かつ救援活動の円滑化による2次の被害を最小化するために、道路構造物の耐震化や緊急輸送路の整備が緊急の課題である。
2. 台風常襲地である本県においては、都市部においても浸水や冠水による通行止めによって、安全・安心な生活が出来ないでいるし、社会経済への影響は多大である。

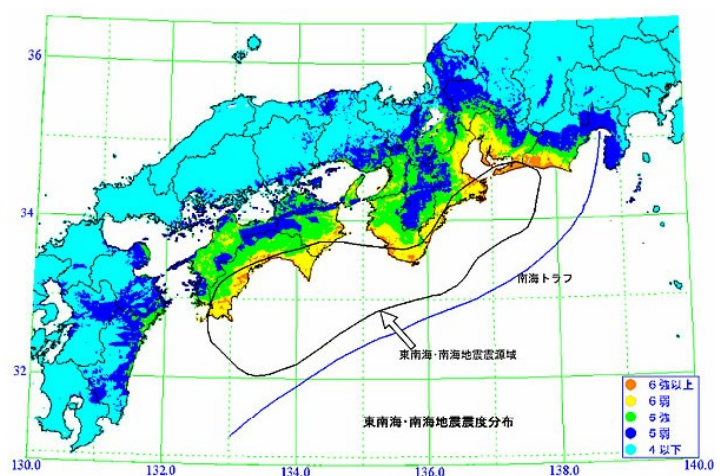
図3-4



H16年23号台風による路面冠水
一般国道192号庄町付近

出典：徳島新聞

図3-5



東南海+南海地震の震度分布図(予測図)

出典：内閣府中央防災会議(H14.12.24)

4 . 高速ネットワークの形成

- ・ 鳴門～阿南の高速道路を整備促進し、臨海4都市を結ぶこととこれに接続する放射環状道路やアクセス道路の早期整備が緊急の課題である。

図3 - 6 徳島都市圏放射環状道路網



5 . 低い「利用者の満足度」、まだまだ足りない円滑・安心な道路

- 1 . 道路の普及率が高いものの、改良率、整備率は全国中低位であり幹線道路はまだまだ不足している。
- 2 . 県民の道路利用の満足度は、全体に低く、ここ数年、低位のままである。「日常生活を営む上でのネットワーク」が全国ワースト1、「良く使う道路全般」ではワースト8である。

6 . 道路の空間機能や生活環境の改善

- 1 . まちの骨格を形成したり、まちなみに相応しい道路空間や道路景観、交流・賑わい空間を有する路線区間は極めて少なく、道路空間の有効な利活用やまちなみとの一体的な空間整備が必要である。
- 2 . 交通機能に特化し過ぎた現在の道路は、生活空間や都市空間としての魅力は乏しくなっている。
- 3 . 道路網や街路網の未成熟さは、そのまま下水道や緑などの収容空間と成り得ず、都市基盤整備の不足を呈する一因でもある。
- 4 . 幹線道路沿線では騒音、振動や二酸化炭素など環境に対する影響が懸念される。

7. 道路ストックの利活用

1. 道路ストックの改良、使い方の工夫

新規の道路構築は、コスト高や長期化が予想されるため、概成済み街路や代替道路などの既存の道路施設を改良して使いやすくしたり、安全にしたりすること、また利用の仕方の工夫することなど、ハード・ソフト両面からの整備がこれまで以上に要請されている。

2. 適切な維持管理によるライフサイクルコストの低減

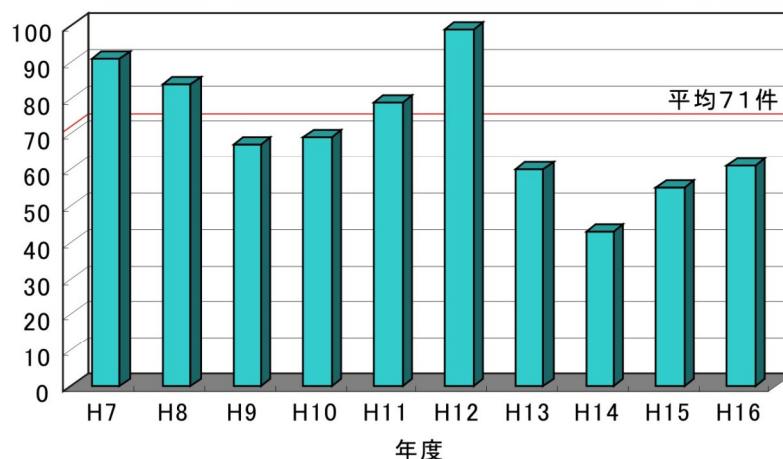
道路整備の進展とともに、維持管理延長は増大し、特に橋梁やトンネルの維持管費用は増加の一途を辿っている。道路投資額が制限されるなか、適切な時期に適切なメンテを施し、ライフサイクルコストを低減させることが課題。

8. 区域内にかかる建築制限

1. 長期にわたる計画区域内での建築制限

都市計画法第53条により、都市計画施設等の区域内で建築する際には、一定の基準内で県知事許可が必要であるが、長期間事業化されていない都市計画道路においてはその建築制限が長期にわたっているため、有効な土地利用や地域の活性化が阻害されている懸念がある。

図3 - 7 都市計画法第53条許可件数(都市計画道路区域内、10年間)
許可件数



[「都市計画年報」 国土交通省都市・地域整備局]

4見直しの基本的考え方(案)

4.1)見直しの基本姿勢

(1)上位計画、関連計画との関連、位置付け

まちづくり、道づくり、交通体系にかかわる上位計画、関連計画については、その内容を把握し、これらに位置づけされている都市計画道路については、その整備の方針を踏襲する。

また、見直しにおいては、都市の将来像を踏まえて検討する。

(表4-1)

上位計画、関連計画
<ul style="list-style-type: none">・長期ビジョンや総合計画・都市計画(区域)マスタープラン・都市交通マスタープラン・道路整備プログラム・広域道路網の整備計画・渋滞対策事業、市街地開発事業、港湾事業、連続立体交差事業などで位置づけられた計画

(2)見直し検討対象路線の抽出の基本的考え方

見直し検討を行う路線の抽出について、その基本的考え方は次の通りとする。

1. 検討する単位

路線単位または路線区間(幹線道路間)単位とする。

地区単位で検討を行うため、主要幹線道路や地形、社会的圏域等により、市町をゾーニングし、分割したゾーンごとに検討を行う。

2. 抽出の基本姿勢

見直しは、都市の将来像を踏まえて検討するものであり、抽出もこれに準ずる。抽出の根拠、理由を明らかにする。

3. 検討対象とする路線または区間

- ・未着手の区間を有する路線を検討対象とする。

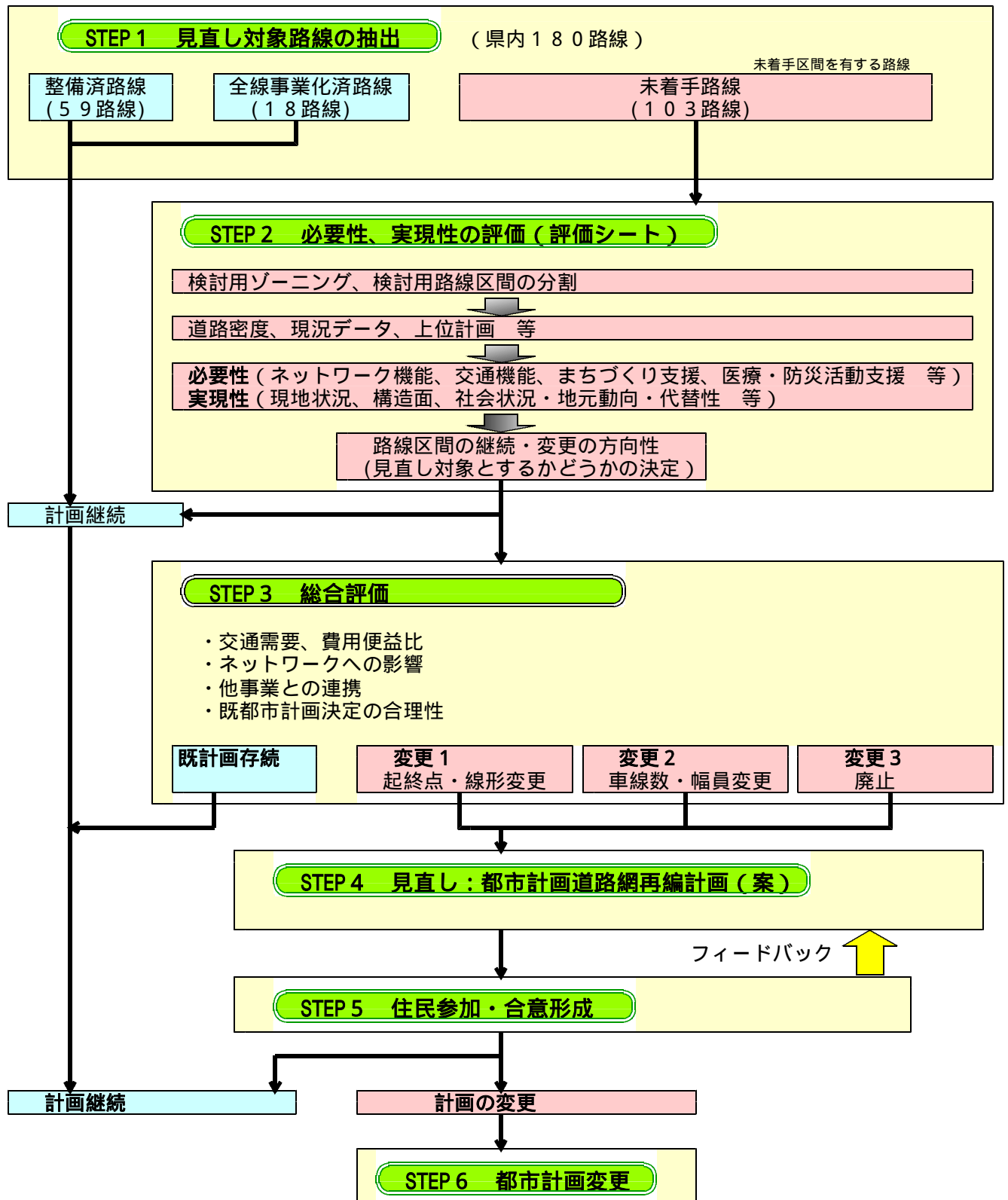
(3) 見直し検討対象路線の評価の視点

評価は、評価シートを使用して、路線区間ごとに、都市計画道路の必要性や事業の実現性を定量的・定性的に行い、今後の整備の（見直しの）方向性を判断し、最後に総合評価を行って、計画変更や既計画継続等の見直し（案）を作成する。

評価における視点は、次表の通りとする。

分類	視点	具体細目
路線の必要性	ネットワーク機能上の重要性や必要性	<ul style="list-style-type: none"> 交通体系整備に係わる上位計画に位置づけがあるか 広域ネットワークを形成、または放射環状道路か 主要交通拠点(IC、駅、空港、港湾等)や主要拠点(公共施設、大規模店舗等)へアクセスの向上に寄与するか 日常生活圏中心都市(市街地区)へのアクセス向上に寄与するか 当該路線区間がなき場合の他路線への影響は大きくないか
	交通処理機能上の必要性	<ul style="list-style-type: none"> 多くの交通が見込まれる路線か 渋滞の解消・緩和に有効な路線か 交通事故の減少に有効な路線か 代替路線がない路線か 主要なバス路線となっているか
	まちづくりを支援する上で必要か	<ul style="list-style-type: none"> 市街地での活動を支援する路線か 市街地の土地利用を誘導する路線か 都市環境の向上に有効な路線か 歩行空間の確保、高質化(安全、ゆとり、アメニティ)に有効な路線か 観光振興や産業経済活動を支援する路線か
	医療・防災活動を支援する上で必要か	<ul style="list-style-type: none"> 主要幹線や幹線の代替ルートと成りうるか 延焼防止機能(遮断機能)を有する路線か 災害時の避難経路や救急活動を支援する路線か 消防活動や救急活動が困難な地域の解消を図る路線か 医療活動を支援する路線か
路線の実現性	現地状況の実現性	<ul style="list-style-type: none"> 計画線上の建物(支障物件)数が多くないか 既存の街並みやコミュニティへの影響はないか 既存の公共・公益施設への影響はないか 歴史・文化施設への影響はないか 景観への影響はないか 自然環境保全上の問題はないか
	道路構造面	<ul style="list-style-type: none"> 施工の難度や事業費の高額性は 幅員、縦断など、構造令との不一致
	社会状況、その他	<ul style="list-style-type: none"> 他路線での代替可能性があるか 住民から廃止・変更の要望がない路線か 住民の合意形成の難度は

4.2)見直しの検討フロー



STEP1 見直し対象路線の抽出（＝検討路線区間の選別）

- ・全線整備済及び全線事業化済みの路線を対象から除外する。

STEP2 必要性、実現性の評価

- ・路線区間ごとに評価シートを作成し、評価する。
- ・検討準備としてゾーニング、路線区間分割、概況データ(道路密度、上位計画、計画決定内容・経緯、改良状況等)の整備を行う。
- ・必要性： ネットワーク機能、 交通機能、 まちづくり支援、 医療・防災活動支援、 その他独自指標の各面から評価を行う。
- ・実現性： 現地状況、 構造面、 社会状況等（地元動向、代替性等）、 その他独自指標の各面から評価を行う。
- ・評価の結果を集計し、必要性の採点結果、実現性の採点結果ならびに社会経済情勢の変化等を考慮して、総合的に判断し、「計画継続の路線」と「見直し候補路線」の2者に分類する。この時点では、疑わしくは「見直し候補路線」に止め、次STEP3の総合評価にて、見直し内容を決定する。

STEP3 総合評価

- ・STEP2の結果を踏まえ、候補路線となった路線区間について以下の項目について総合的評価を行い、存続、変更（変更、廃止）の方向（下表参照）を決定する。
 - 交通需要、費用便益比
 - ネットワークへの影響
 - 他事業との連携
 - 既都市計画決定の合理性
 - その他

存	続：現都市計画道路の計画内容をそのまま継続するが、局部的な計画変更などの軽微な変更を伴う場合がある。
変	更：現都市計画道路を変更する。 <ol style="list-style-type: none">1. 線形の変更 起終点、経由地又は線形を変更する。2. 車線数や幅員の変更 計画車線数や計画幅員を、質的、量的な交通需要特性やまちづくりの観点等から、地区に相応しいものに変更する。 また、道路構造令に適合するように変更する。3. 廃止 現都市計画道路を、既存道路や他の都市計画道路の有無及び代替機能を考慮した上で廃止する。

STEP4 都市計画道路網再編計画（案）

- ・STEP3の結果より、市町の都市計画道路網再編計画（案）を作成する。

STEP5 住民参加・合意形成

- ・変更計画について住民参加、合意によるフィードバックを積極的に行う。

STEP6 都市計画変更

- ・法制度に基づき、速やかに都市計画変更を行う。

4.3)見直しの評価方法

評価は、評価シートを使用して行う。評価項目と判定基準の一覧を次表に掲げる。

路線番号	路線名					
地区名	地区面積 (km ²)	主たる用途				
延長 (m、%)	計画延長	改良延長	改良率	概成延長	事業中延長	
道路密度 (km/km ²)	計画延長	改良延長				
路線区間番号			検討区間概要	摘要		
路線・区間の概要	構造	延長 (m)				
		幅員 (m)				
		車線数				
	都市計画	当初				
		第 回変更				
		最終変更 (第 回)				
	上位計画	総合計画				
		都市計画区域マスタープラン				
		都市計画マスタープラン				
		広域道路網				
道路整備プログラム						
その他						
現道の有無 (幅員)						
現道交通量 (百台/日)						
評価項目			評点	摘要	評価判定項目 (評価シートは別表参照)	
見直しの必要性評価	ネットワーク機能	1	交通体系整備に係わる上位計画に位置づけ有り		交通体系整備に係わる上位計画に位置づけされている路線	
		2	広域ネットワークを形成、放射環状		広域幹線道路に位置付けされている路線、又は2つ以上の市町に跨る路線、又は放射環状道路、又は路線延長の過半が国県道に指定されている路線	
		3	主要交通拠点 (IC、駅、空港、港湾等) や主要拠点 (公共施設、大規模店舗等) へのアクセス		主要交通拠点 (IC、駅、空港、港湾等) に接続する路線。広域公共施設 (市役所、図書館、文化会館等) や大規模店舗が沿道にある路線	
		4	日常生活圏中心都市 (市街地区) へのアクセス		市町の中心市街地に直接接続または主要幹線道路にアクセスするための路線	
		5	当該路線区間がなき場合の他路線への影響		地区内において開放端となる路線数が2以上発生する路線	
	交通機能	6	多くの交通が見込まれる路線		将来交通量推計値が4,000台以上 (4種2級以上)	
		7	渋滞の解消 緩和に有効な路線		現道または周辺に主要渋滞ポイントを有する、又はボトルネックとなる踏切の解消が図れる	
		8	交通事故の減少に有効な路線		現道または並行路線に事故多発区間を有している	
		9	代替路線がない路線		対象路線の交通機能を代替する道路がない	
		10	主要なバス路線		バス運行本数が20便以上 (上下計/日) の路線	
	まちづくり支援	11	市街地での活動を支援する路線		市街地活性化計画やまちづくり計画、その他の面的整備 開発計画に位置づけされた路線。地場産業の振興に有効な路線	
		12	市街地の土地利用を誘導する路線		用途地域に合った土地利用誘導に必要な路線	
		13	都市環境の向上に有効な路線		緑のネットワークやシンボルロード等に位置づけされている路線	
		14	歩行空間の確保、高質化に有効な路線		バリアフリー基本構想の特定経路指定、あんしん歩行エリア指定区間内、通学路指定、歩行者 自転車ネットワーク指定、自転車 歩行者通行量が150人台/日以上等	
		15	観光振興・産業活動を支援する路線		工業団地等の産業施設や観光地と広域幹線道路を連絡するまたは直接接続する路線	
	医療・防災活動支援	16	主要幹線、幹線の代替ルート		主要幹線道路や幹線道路が通行規制 (止め) 時に代替ルートの役割を果たす	
		17	延焼防止機能を有する路線		幅員12m以上の路線 (阪神大震災の実績値)	
		18	災害時の避難経路や救急活動を支援する路線		緊急輸送路に指定された路線又は避難地へのアクセス幹線	
		19	消防活動困難地域の解消を図る路線		密集市街地でかつ6m以上の現道が不足する地域の計画路線	
		20	医療活動を支援する路線		2次又は3次の救急医療施設と広域幹線道路を接続する路線	
その他独自指標						
必要性の評価点						
路線の実現性	現地状況 (支障性)	1	計画線上の建物 (支障物件) 数が少ない		計画幅内の建坪率により評価する	
		2	街並みやコミュニティへの影響		市街地密度をD/D地区か否かで、分断効果を計画幅員で評価する	
		3	公共・公益施設への影響		路線上に学校、病院、等の大規模な公共公益施設がある	
		4	歴史・文化施設への影響		路線上に歴史的・文化的な施設、史跡などが存在している	
		5	景観や自然環境への影響		計画路線周辺に保全すべき景観または自然環境が存在する	
	構造的 (適用)	6	施工の難度		交差接続が困難、50m以上の橋梁又はトンネルを有する、内水排除が必要ななどの問題を有するかどうか	
		7	構造令との不一致		対象路線が道路構造令の車線数、幅員、線形、勾配等の基準を満たしているか	
	社会状況 (合意性)	8	他路線での代替可能性		代替路線が整備され、対象路線の整備の目的が希薄化している。但し、道路のオープンスペース機能は評価対象としない	
		9	住民から廃止・変更の要望がない		沿線住民からの廃止・変更の要望の程度により評価する	
		10	住民の合意形成の熟度		沿線住民からの要望の程度により評価する	
その他独自指標						
実現性の評価 (-1:実現性が低い、0:中庸、1:実現性が高い)						
変更 ○ 継続					必要性の評価点、実現性の課題の程度、社会情勢の変化を総合的に判断し、見直し対象路線とするか	
総合評価	主要幹線 幹線道路 確認事項	将来交通量 (百台/日)				
		将来混雑度				
	既都市計画決定の合理性	既計画内容と現状を比較して妥当か			社会情勢 交通需要の変化 土地利用計画の変化からみて、既決定の計画内容が妥当かを判断	
		事業化の見通し	着手年度・完成年度 (予定)			事業の着手、完成年度
	他事業との連携の有無			他の事業との連携の有無		
	費用対効果	B/C			国土交通省最新マニュアルに準拠	
ネットワーク影響	ネットワークへの影響			都市計画道路ネットワークへの影響		
総合評価	見直し素案での位置づけ					
	まとめ					

必要性評価基準(案)

評価項目		評価判定項目	評価ランク基準	評点	根拠
路線の必要性	ネットワーク機能	1 交通体系整備に係わる上位計画に位置づけ有り	交通体系整備に係わる上位計画に位置づけされている路線	左記に該当すれば1、他は0	
		2 広域ネットワークを形成、放射環状	広域幹線道路に位置付けされている路線、又は2つ以上の市町に跨る路線、又は放射環状道路、又は路線延長の過半が国県道に指定されている路線	左記に該当すれば1、他は0	
		3 主要交通拠点(C、駅、空港、港湾等)や主要拠点(公共施設、大規模店舗等)へのアクセス	主要交通拠点(C、駅、空港、港湾等)に接続する路線。広域公共施設(市役所、図書館、文化会館等)や大規模店舗が沿道にある路線	左記に該当すれば1、他は0	
		4 日常生活圏中心都市(市街地区)へのアクセス	市町の中心市街地に直接接続または主要幹線道路にアクセスするための路線	左記に該当すれば1、他は0	
		5 当該路線区間がなき場合の他路線への影響	地区内において開放端となる路線数が2以上発生する路線	左記に該当すれば1、他は0	
	交通機能	6 多くの交通が見込まれる路線	将来交通量推計値が4,000台以上(4種2級以上)	左記に該当すれば1、他は0	
		7 渋滞の解消・緩和に有効な路線	現道上または周辺に主要渋滞ポイントを有する、又はボトルネックとなる踏切の解消が図れる	左記に該当すれば1、他は0	
		8 交通事故の減少に有効な路線	現道または並行路線に事故多発区間を有している	左記に該当すれば1、他は0	
		9 代替路線がない路線	対象路線の交通機能を代替する道路がない	左記に該当すれば1、他は0	
		10 主要なバス路線	バス運行本数が20便以上(上下計/日)の路線	左記に該当すれば1、他は0	
	まちづくり支援	11 市街地での活動を支援する路線	市街地活性化計画やまちづくり計画、その他の面的整備・開発計画に位置づけされた路線又は、地場産業の振興に有効な路線	左記に該当すれば1、他は0	
		12 市街地の土地利用を誘導する路線	用途地域に合った土地利用誘導に必要な路線	ゾーンのここ10年間の人口増加率が5%以上の場合は1、他は0	
		13 都市環境の向上に有効な路線	緑のネットワーク、又はシンボルロードに位置づけされている路線	左記に該当すれば1、他は0	
		14 歩行空間の確保、高質化に有効な路線	バリアフリー基本構想の特定経路指定、又は、あんしん歩行エリア指定区間内、又は、通学路指定、又は歩行者・自転車ネットワーク指定の路線、又は自転車・歩行者通行量が150人台/日以上	左記に該当すれば1、他は0	
		15 観光振興・産業活動を支援する路線	工業団地等の産業施設や観光地と広域幹線道路を連絡するまたは直接接続する路線	左記に該当すれば1、他は0	
	医療・防災活動支援	16 主要幹線、幹線の代替ルート	主要幹線道路や幹線道路が通行規制(止め)時に代替ルートの役割を果たす	左記に該当すれば1、他は0	
		17 延焼防止機能を有する路線	幅員12m以上の路線(阪神大震災の実績値)	左記に該当すれば1、他は0	
		18 災害時の避難経路や救急活動を支援する路線	緊急輸送路に指定された路線、又は避難地へのアクセス幹線	左記に該当すれば1、他は0	
		19 消防活動困難地域の解消を図る路線	密集市街地であつ6m以上の現道が不足する地域の計画路線	DD地区内にありかつ6m以上の現道の道路の密度が3.5km/km2未満の場合は1、以上は0	
		20 医療活動を支援する路線	2次又は3次の救急医療施設と広域幹線道路を接続する路線	左記に該当すれば1、他は0	
その他独自指標					
必要性の評価点		上記の全20項目の合計評点	合計値 = 0~20点		

実現性評価基準(案)

評価項目		評価判定細目	評価ランク基準	評点	根拠
路線の実現性	1 計画線上の建物(支障物件)数が少ない	計画幅内の建坪率により評価する	建坪率が10%未満	1	
			建坪率が10%以上50%未満	0	
			建坪率が50%以上	-1	
	2 街並みやコミュニティへの影響	市街地密度をDD地区か否かで、分断効果を計画幅員で評価する	DD地区外	1	
			DD地区内で車線数が2以下の路線	0	
			DD地区内で車線数が4以上の路線	-1	
	3 公共・公益施設への影響	路線上に支障となる学校、病院、等の大規模な公共施設があるかどうか	存在しない	1	
			存在するが移築計画有り、又は軽微な影響	0	
			存在し、移築計画なし、又は施設の機能が不能となる	-1	
	4 歴史・文化施設への影響	路線上に支障となる保存・保全すべき歴史的・文化的な施設、史跡などが存在しているかどうか	存在しない	1	
存在するが保全可能、又は軽微な影響			0		
存在し、保全(回復)不能			-1		
5 景観や自然環境への影響	計画路線周辺に保全すべき景観又は自然環境が存在する	存在しない	1		
		存在するが保全可能、又は軽微な影響	0		
		存在し、保全(回復)不能	-1		
6 施工の難度(困難性、工事費の高額性等)	交差接続が困難、50m以上の橋梁又はトンネルを有する、内水排除が必要などの問題を有するかどうか	左記のうち、該当なし	1		
		左記のうち、1点が、該当する	0		
		左記のうち、2点以上、該当する	-1		
7 構造令との不一致	対象路線が道路構造令の車線数、幅員、線形、勾配等の基準を満たしているか	満たしている	1		
		満たしていないが、軽微な変更で満たすことが出来る	0		
		満たしておらず、拡幅や線形変更などの大幅な計画の変更が必要	-1		
8 他路線での代替可能性	代替路線が整備され、対象路線の整備の目的が希薄化している。但し、道路のオープンスペース機能は評価対象としない	代替路線なし、又は概成なし	1		
		2車線の概成道路有り	0		
		歩道付き2車線以上の代替路線有り	-1		
9 住民から廃止・変更の要望がない	沿線住民からの廃止・変更の要望の程度により評価する	廃止または変更の要望なし	1		
		顕在化した廃止・変更の要望なし	0		
		複数名の廃止または変更要望あり	-1		
10 住民の合意形成の熟度	沿線住民からの要望の程度により評価する	陳情書等による早期整備の要望がある	1		
		書類としては提出されていないが、整備の要望がある	0		
		整備の要望がない	-1		
その他独自指標					
実現性の評価 (-1:実現性が低い、0:中庸、1:実現性が高い)		上記の全項目の合計評点	合計値 = -10 ~ +10点	-10 ~ +10	

4.4)見直し計画の作成

見直しの必要性評価で、見直し対象と評価した路線区間について、総合評価を行って、存続、変更の具体計画案を策定する。

以下に、総合評価の方法を示す。

1. 見直しの必要性評価点の検証

検討対象の路線区間について、必要性評点、実現性評点を2次元にプロットし、当該路線の必要性の相対的評価を行う。この時当該路線区間の評価の妥当性を他路線との比較により検証する。

2. 将来交通量・混雑度

将来交通量推計値により、必要性等を定量的に評価する。

3. 既計画決定の合理性

1) 機能面からの合理性

交通機能に卓越した路線については、将来交通量より、道路構造の合理性を検証し、必要に応じ(計画変更を要する場合)、望ましい道路構造を提案する。

空間機能に卓越した路線については、歩道幅員、アクセス機能等について検証する。

2) 現地状況からの合理性

路線計画を変更する必要があるような現地の支障条件や支配条件を整理して、既計画の合理性あるいは、変更の必要性を記述分析する。また、線形変更等の方向性を示唆する。

4. 事業化の見通し

現状及び今後予想される課題について、その解決の優先度や他事業との連携性の有無等により事業化の方向性を検証する。

5. 費用対効果

費用便益比を算出して、コストパフォーマンスを把握し、既存計画を評価する。

6. ネットワーク影響

存続する場合、廃止される場合それぞれのネットワークへの影響を、交通機能面より把握、評価する。

- ・ 代替路線の有無による代替可能性・・・代替道路がなき場合は、存続が原則。
- ・ 交通処理機能・・・需給バランスは満足するか。
- ・ 到達機能・・・大きな迂回とならないか。

7. 総合評価

以上を、総合的に判断し、見直し素案(存続、変更)を策定する。

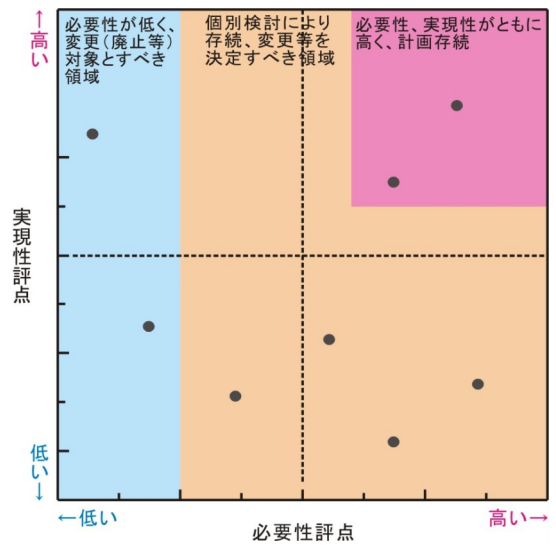


図-必要性と実現性の評点による見直しの方向性

4.5)見直し計画の運用方法

(1) 運用の基本

このガイドラインは徳島県が都市計画道路の見直しを行う場合のアウトラインを示したものであり、今後、実際に見直しを行う場合は、都市計画区域毎や市町毎の特徴に配慮して、当該市町と連携しながら、さらに詳細な検討作業を行うものである。

市町が都市計画道路の見直しを行う場合においても、このガイドラインを適用することが望ましい。

見直し計画は、徳島県と市町が協働して立案することを原則とする。

このガイドラインの内容については、今後、実際に都市計画道路の見直し検討を行うなかで、実務性、公平・公益性、市民参加型などの観点より、逐次、修正変更していく。

(2) 評価方法

路線の評価方法については、地域・地区の特性から必要性や実現性に係わる独自指標を設定して、評価してよいが、その設定事由を明らかにすること。

評価項目に重み付けする場合は、市町村単位または検討ゾーン単位で行うことを原則とし、かつ、重み付け評価する必要性、事由を明らかにしておくことが望ましい。

(3) 住民とのコミュニケーション

変更となる路線区間については、住民合意につとめ、都市計画変更の手続きを速やかに行う。また、建築制限該当者への変更の周知を図る。

(4) 次回の見直しについて

次回の見直しについては、社会経済情勢の変化等、都市を取り巻く環境変化に応じ、概ね10年を目途に行う。