

第7章 都市計画道路見直しの考え方

7-1 都市計画道路見直し手法

本市の都市計画道路見直し手法について、下記のフローに基づいて行います。

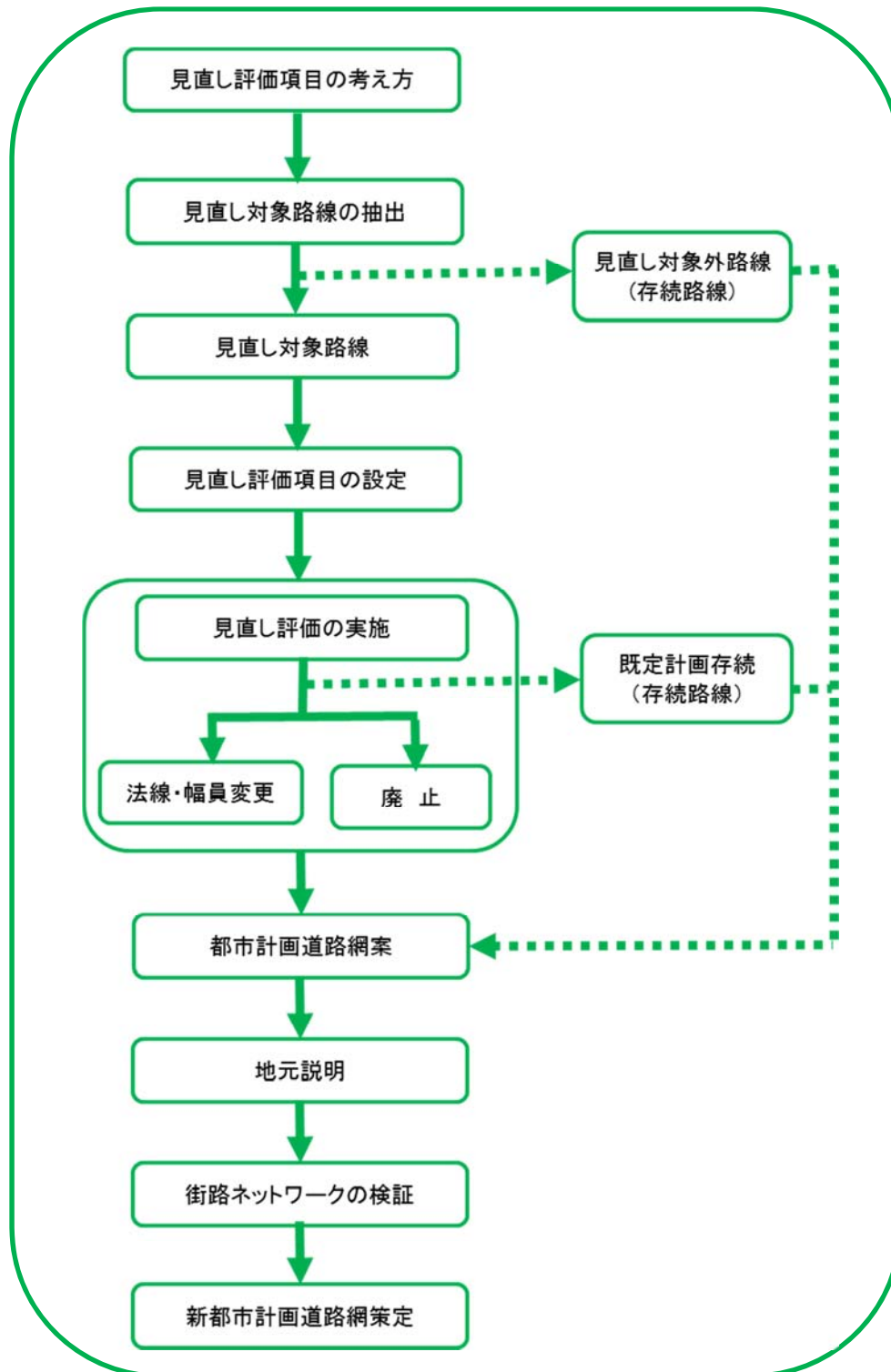


図 7-1 都市計画道路見直し手法フロー図

7-2 都市計画道路見直し路線の抽出方法

都市計画道路の見直しにあたり、見直し対象路線の抽出については下図のフローに示すとおり、「直轄国道路線」、「国県プロジェクトの位置付けがされている路線」、「既に整備が完了している路線」、「現在事業中の路線」については、見直しの対象外として、原則「既存計画での存続」とします。

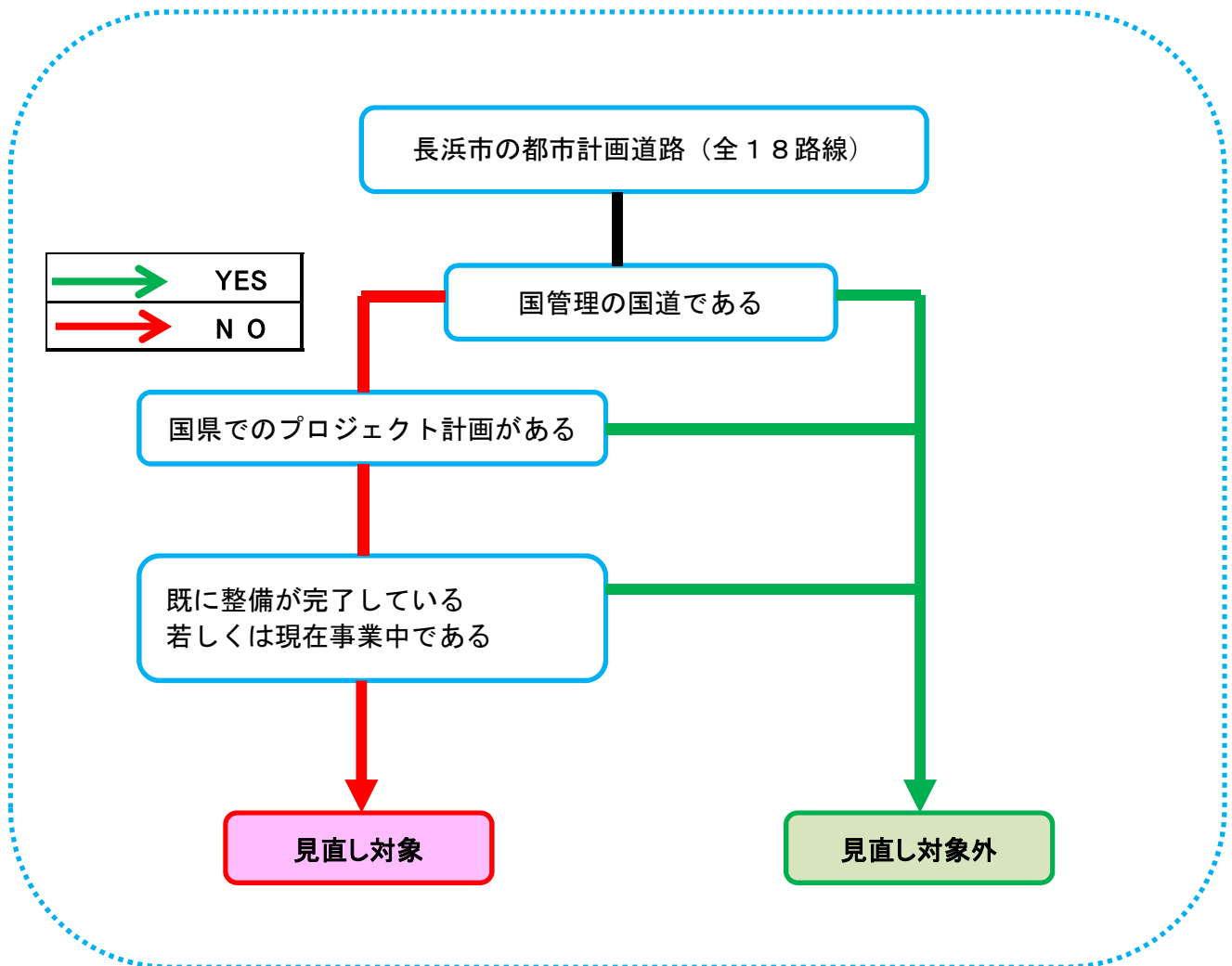


図 7-2 都市計画道路見直し路線抽出のためのフロー

7-3 路線見直しのための評価の考え方

見直しのための評価項目を設定するにあたり、「滋賀県都市計画道路見直し指針」で示されている必要性及び実現性の項目と、各々の道路特性や地域特性をふまえた市独自の評価項目を定めました。

評価の実施については、STEP1 で「滋賀県都市計画道路見直し指針」に基づいた評価を行い、STEP2 で市の道路整備の上位計画「長浜市道づくり計画」の整備方針から導いた市独自の評価項目に基づいた評価を行います。

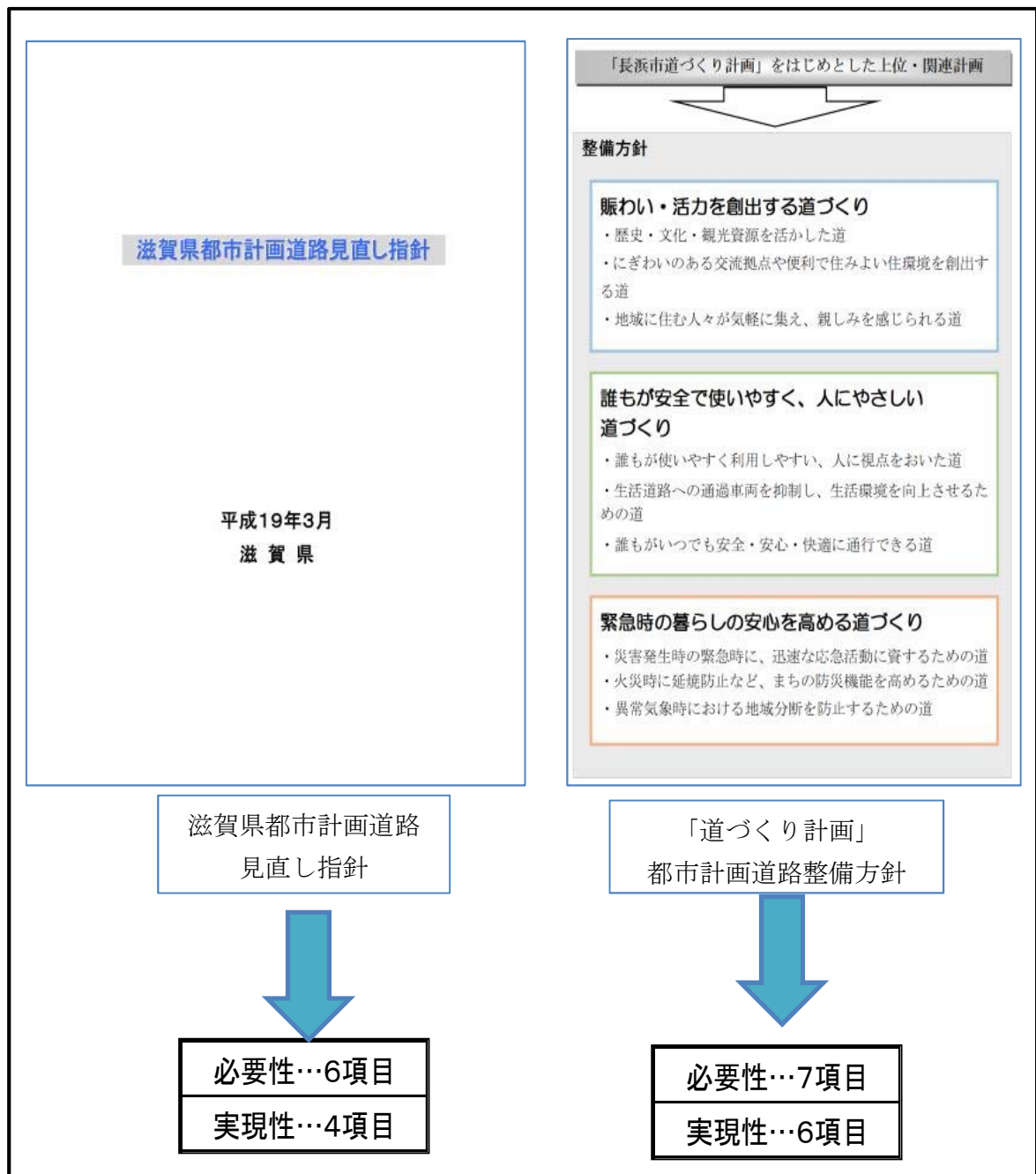


図 7-3 都市計画道路見直し評価項目

7-4 都市計画道路整備の必要性評価項目の考え方

7-4-1 「滋賀県都市計画道路見直し指針」に基づく必要性の評価項目

STEP 1 「滋賀県都市計画道路見直し指針」に基づく必要性の評価

評価項目
①上位計画での位置付け
②市の関連プロジェクトでの位置付け
③都市計画決定事由、経過
④沿道の建物・土地利用の促進
⑤地域の個性に合わせた風景づくり
⑥防災機能(延焼防止、災害避難路、緊急搬送路)

①上位計画での位置付け

国または県の計画に位置付けがされている路線かどうか。

②長浜市の関連プロジェクトの位置付け

市の土地区画整理事業や市街地再開発事業などのプロジェクト計画が予定されている路線かどうか。

③都市計画決定事由・経過

都市計画道路が当初計画された時の計画経緯（目的）が、現在も変わらない路線かどうか。

④沿道建物・土地利用の現況

沿道の建物・土地利用状況から、まち（地域）づくりの発展に向けて必要な路線かどうか。

⑤地域の個性に合わせた風景づくり（美しい街並みや景観に配慮）

都市計画マスタープランにおける緑のネットワーク軸に位置付けがあり、かつ植栽帯がある、もしくは計画時に植栽帯の設置計画のある路線かどうか。

特定景観形成重点区域、広域景観形成重点区域など、景観として位置付けのある路線かどうか。

無電柱化計画が予定されている路線かどうか。

7-4-2 市の道路特性や地域特性をふまえた市独自の必要性の評価項目

STEP2 市の道路特性や地域特性をふまえた市独自の必要性の評価項目

評価の視点 (「道づくり計画」からの整備方針)		評価項目
Ⅰ	賑わい・活力を創出する道	①地域の個性に合わせた風景づくり
		②交流拠点(観光拠点など)へのアクセス
		③産業拠点へのアクセス
Ⅱ	誰もが安全で使いやすく、 人にやさしい道	④福祉施設などへのアクセス
		⑤安全・安心・快適な通行環境
		⑥生活環境向上のための道路
Ⅲ	緊急時の暮らしの安心を高める道	⑦防災機能(延焼防止、災害避難路、緊急搬送路)

①地域の個性に合わせた風景づくり（美しい街並みや景観に配慮）

都市計画マスタープランにおける緑のネットワーク軸に位置付けがあり、かつ植栽帯がある、もしくは計画時に植栽帯の設置計画のある路線かどうか。

特定景観形成重点区域、広域景観形成重点区域など、景観として位置付けのある路線かどうか。

無電柱化計画が予定されている路線かどうか。

②交流拠点（観光施設など）の利便性

観光レクリエーション（観光施設）施設、商業施設など人が多く集う場所への移動をスピーディに、また施設への動線が容易（わかりやすさ）となるなど、利便性の向上につながる路線かどうか。

③産業振興への寄与

産業拠点（商業系地域、工業拠点）と都市拠点（駅、IC、公共施設）の結びつきを強くし、アクセスが容易となり、産業振興への寄与につながる路線かどうか。

近隣商業地域、商業地域において荷物の積み下ろし及び買い物時の停車のための停車帯（1.5m以上）を確保する必要がある路線かどうか。

④高齢者・しょうがい者の方が車で福祉施設などを訪れる際の利便性

福祉施設など沿道または沿道から至近距離にあり、高齢者やしょうがい者が都市計画道路の整備により移動が容易になるなど、大きく利便性・安全性が向上すると判断される路線かどうか。

⑤誰もが安全・安心・快適に通行が出来る移動空間

現時点で通学路となっている路線の中で主要な路線及び完成した段階で、通学路となりうる路線かどうか。

駅などの交通結節点において重点整備地区などに該当する路線かどうか。

⑥生活道路への車両進入抑制による生活環境向上

市街地の生活道路を抜け道として利用している通過交通を抑制するため、都市計画道路を整備することにより、通過交通が集約され、生活環境の向上に資する路線かどうか。

⑦防災機能（延焼防止・災害避難路・緊急搬送路）の視点

災害発生などの緊急時の医療施設へのアクセス道路として機能を有する路線かどうか。

・医療施設：高次救急医療施設（第二次、第三次救急医療施設）

・第二次救急医療施設・・・市立長浜病院

・第三次救急医療施設・・・長浜赤十字病院

●救急医療施設は、初期、第二次、第三次の3つから成り立ち、このうち第二次、第三次救急医療施設を高次救急医療施設といいます

・初期救急医療施設・・・・・・・・・・主として外来医療を担う医療機関

・第二次救急医療施設・・・・・・・・・・入院が必要な重症患者に対応する医療機関

・第三次救急医療施設・・・・・・・・・・多発外傷等の重篤患者を受け持つ医療機関

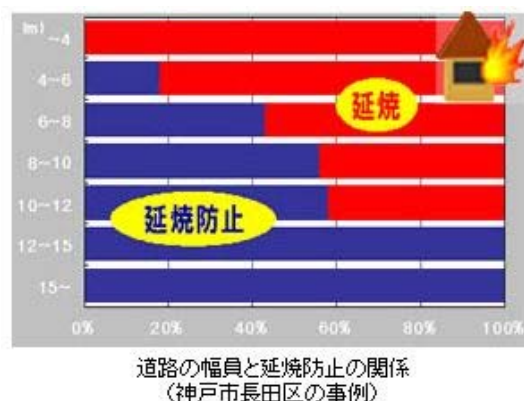
滋賀県で指定された1次、2次緊急輸送路、及び長浜市で指定された緊急輸送路かどうか、また、道路が完成し、緊急輸送路として指定される可能性がある路線かどうか。

※第1次緊急輸送路：県庁所在地、地方中心都市などを結ぶ広域ネットワーク

※第2次緊急輸送路：第1次ネットワークと市町の役所（場）、主要駅、港湾、災害医療施設などの主要防災拠点を連絡

下表に示す延焼危険度ランク4・5に指定される地区内で延焼防止が期待される（計画）幅員12m以上の路線かどうか。

※延焼防止に必要な幅員12m以上は、道路構造令の解説と運用（P87 参照）の道路幅員と延焼防止率の関係（兵庫県南部地震 神戸市長田区の例）より設定しています。



7-5 都市計画道路整備の実現性評価項目の考え方

7-5-1 「滋賀県都市計画道路見直し指針」に基づく必要性の評価項目の考え方

STEP 1 「滋賀県都市計画道路見直し指針」に基づく実現性の評価

評価項目
①近傍に同等機能を有する代替可能となる道路がある
②自然的条件が道路建設の支障となっている
③発生集中量が少ないと想定される
④事業費用の高騰が懸念される(近年事業費用との比較)

①近傍に同等機能を有する道路の課題

都市計画道路から概ね1 km以内に、交通処理など代替機能を有する道路があり、当該路線を実現する必要課題があるかどうか。

②自然的条件の課題

道路計画線上に山岳などが位置し、また、良好な景観を形成する緑地の保全が必要で道路整備が困難であるなど自然的条件の課題があるかどうか。

③発生集中量の課題

道路計画線が市街化調整区域に位置しているなど、人や自動車の発生や集中する発集量が見込みにくいなど、発生集中量による課題があるかどうか。

④事業費高騰の課題

都市計画道路の概算事業費が、近年実施された道路整備工事（新設、改良など）の工事実績単価（円／km）を大きく上回ると推測され、事業費上の課題があるかどうか。

7-5-2 市の道路特性や地域特性をふまえた市独自の必要性の評価項目の考え方

STEP2 市の道路特性や地域特性をふまえた市独自の実現性の評価項目

評価項目
①特殊構造物があり、道路建設の支障となっている
②文化財施設（史跡など）が道路建設の支障となっている
③住民の合意形成が困難である
④地域住民の意思統一が困難である
⑤道路構造上の課題が道路建設の支障となっている
⑥建設着手までの期間が30年以上必要、若しくは見通しが立たず建設が困難である

①特殊構造物の課題

道路計画線上に高圧鉄塔や墓地などがあり、移設を行うには構造的・移築費用等の問題があり、道路整備が困難になるなど特殊構造物の課題があるかどうか。

②文化財施設（史跡など）の課題

道路計画線上に歴史的価値が非常に高く、保存が必要な文化財施設（史跡など）があり、道路整備を進めるのが困難であるなど文化財上の課題があるかどうか。

③住民の合意形成の課題

都市計画道路の計画線上が既に宅地化されており、多くの地権者が存在し、調整・合意形成が困難であるなど住民の合意形成上の課題があるかどうか。

④地域住民の意思統一の課題

都市計画道路の整備により、地域コミュニティが分断される恐れがあり、地域住民の意思統一を図ることが困難であるなど住民の意思統一上の課題があるかどうか。

⑤道路構造上の課題

道路計画線に高低差のある地形の存在や複雑な交差点形状があるなど、道路構造上の課題があるかどうか。

⑥建設着手までの期間の課題

建設着手まで、30年以上（着手見通しが立っていない）かかり、引き続き長期間、都市計画法第53条（セットバック）の建築制限の負担を強いるなど、実施期間上の課題があるかどうか。

※⑥についてはSTEP2の評価では用いず、将来の整備検討や変更・廃止手続きにおいて参考にします。

7-6 「滋賀県都市計画道路見直し指針」に基づいた各路線（区間）の評価＜STEP1＞

STEP1 では、「滋賀県都市計画道路見直し指針」に基づいた各路線・区間の評価を下図に示すフローに従って行います。

各路線・区間の評価の結果、「必要性が特に高く、実現性が高い」と評価された路線・区間は既存計画での「存続」、必要性、実現性ともに低いと判断がされた路線・区間は都市計画道路としての位置付けを「廃止」します。

それ以外の判断（必要性・実現性ともに高い、必要性は高く実現性が低い、必要性は低く実現性が高い）となった路線については、必要性あるいは実現性を高めるために、STEP2「市独自の評価項目」により、路線（区間）の見直し内容を検討します。

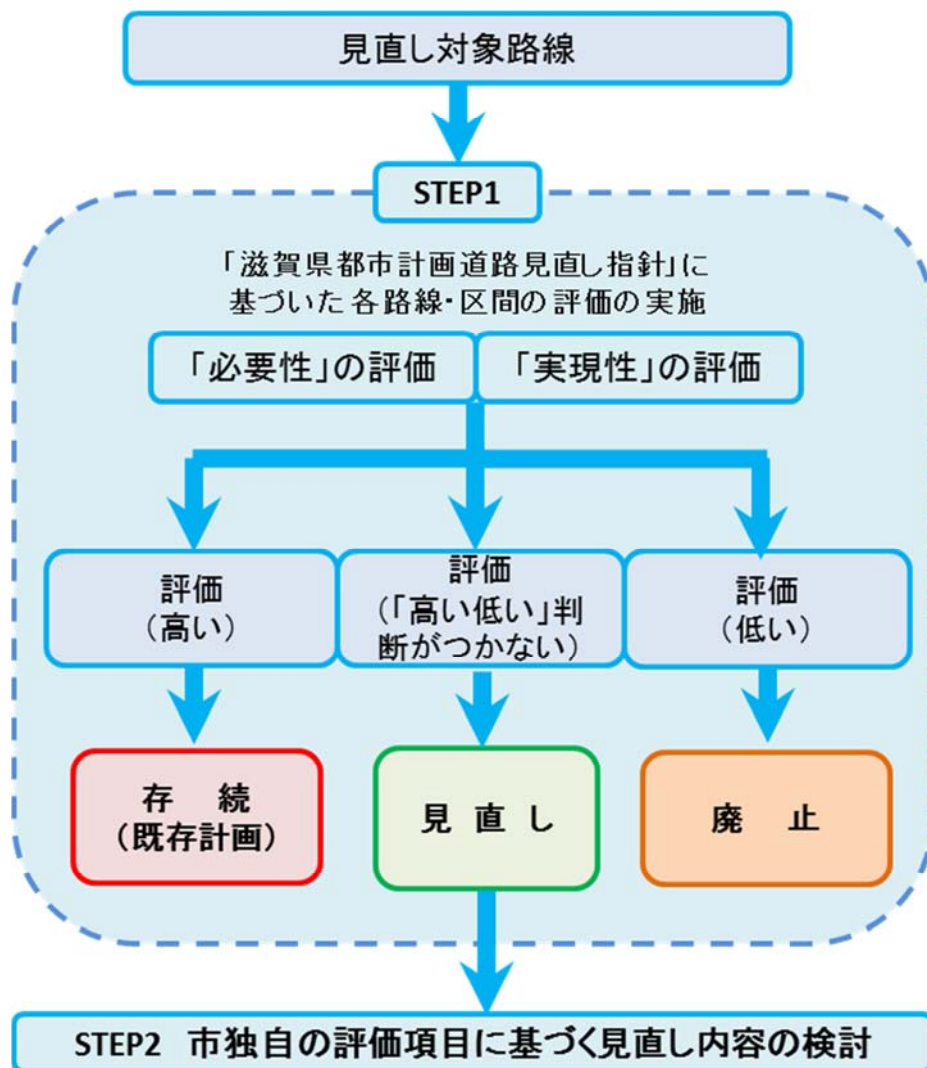


図 7-4 STEP1「評価項目」に基づいた評価フロー

7-6-1 「滋賀県都市計画道路見直し指針」に基づく必要性の評価

滋賀県指針に基づく必要性の評価項目については、下表のとおりです。

各評価項目について、該当すればその点において必要性があると判断します。

表 7-1 「滋賀県都市計画道路見直し指針」に基づいた必要性の評価

評価項目	評価項目の具体的内容	該当
①上位計画での位置付け	・県および市の上位計画で位置付けがされている路線・区間	
②市の関連プロジェクトでの位置付け	・土地区画整理事業や市街地再開発事業などの市におけるプロジェクト事業に含まれている路線・区間	
③都市計画決定事由、経過	・当初計画された時の目的が、現在も引き続き求められている路線・区間 ・都市計画道路以外に、都市計画施設(下水道・学校・公園など)の整備が予定されている路線・区間	
④沿道の建物・土地利用の促進	・沿道建物や土地利用状況から、まち(地域)づくりの発展や今後の土地利用の促進が見込まれる路線・区間	
⑤地域の個性に合わせた風景づくり	・都市計画マスタープランにおいて緑のネットワーク軸に位置付けがあり、かつ植栽帯が計画されている路線・区間 ・特定景観形成重点区域、広域景観形成重点区域など、景観形成の向上に寄与する路線・区間 ・無電柱化の計画が予定されている路線・区間、若しくは望ましい路線・区間	
⑥防災機能(延焼防止、災害避難路、緊急搬送路)	・県で指定された1次、2次緊急輸送路および市指定の緊急輸送路である路線・区間、または今後、緊急輸送路に指定が望ましい路線・区間	

※該当する評価を「該当欄」にチェックを入れる

【評価区分】

該当項目 5 個以上 ⇒ 必要性特に高い

該当項目 3 ～ 4 個 ⇒ 必要性高い

該当項目 2 個以下 ⇒ 必要性低い

7-6-2 「滋賀県都市計画道路見直し指針」に基づく実現性の評価

滋賀県指針に基づく実現性の評価項目については、下表のとおりです。

各評価項目は、実現にあたっての問題点や課題となることから、該当すればその点において整備の実現性がない（低い）と判断します。

表 7-2 「滋賀県都市計画道路見直し指針」に基づいた実現性の評価

評価項目	該当
①近傍に代替え可能となる道路がある	
②自然的条件が道路建設の支障となっている	
③発生集中量が少ないと想定される	
④事業費用の高騰が懸念される（近年事業費用との比較）	

※該当する評価を「該当欄」にチェックを入れる

【評価区分】

該当項目 1 個 ⇒ 実現性高い

該当項目 2 個以上 ⇒ 実現性低い

7-6-3「滋賀県都市計画道路見直し指針」に基づく評価基準

「必要性の評価」、「実現性の評価」で評価した結果を、下表の判断基準に当てはめ、STEP 1 としての評価とし、下記のとおり「存続」「見直し」「廃止」の判断を行います。

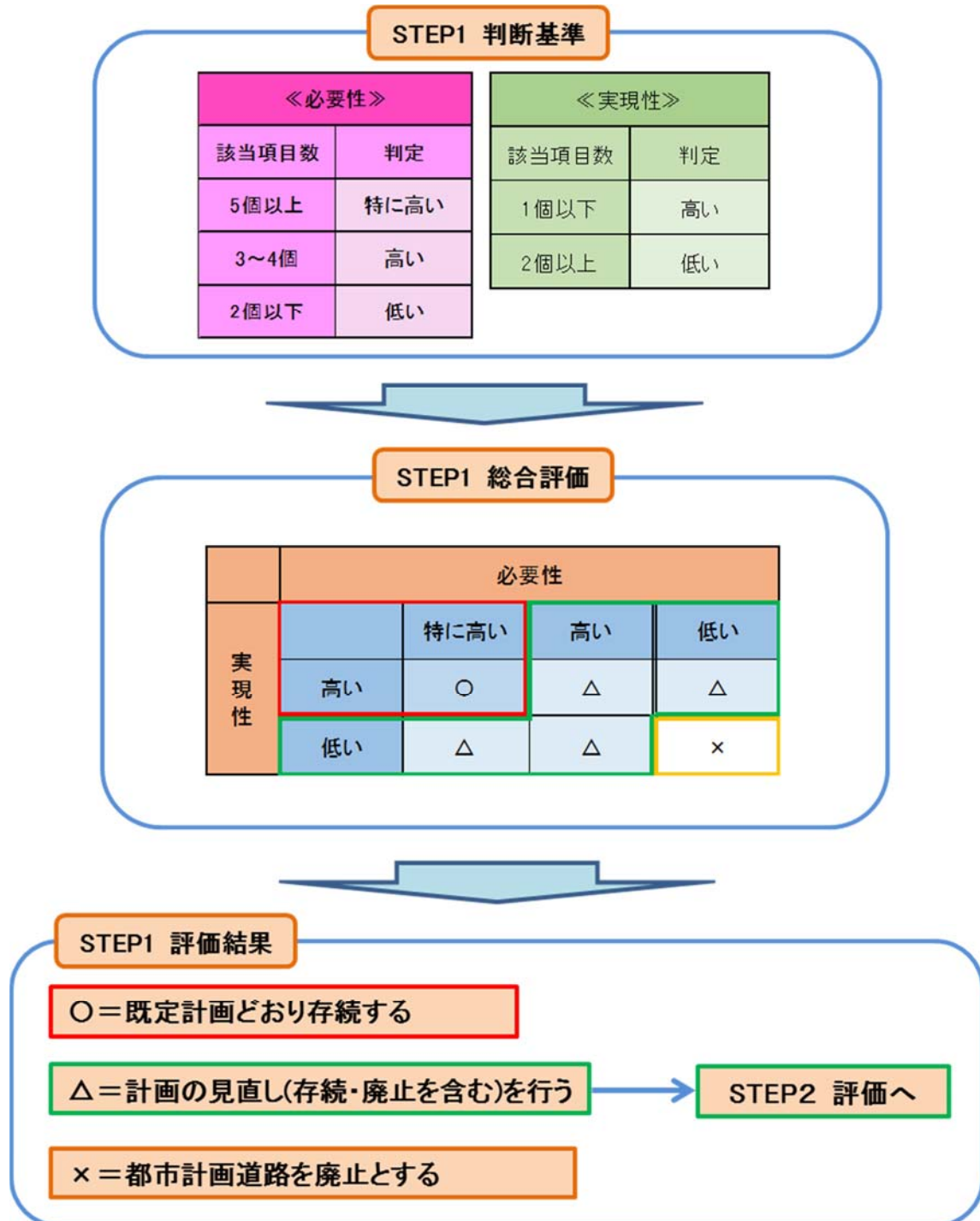


図 7-5 STEP1「評価基準」

7-7 市独自の評価項目に基づいた各路線（区間）の評価＜STEP2＞

STEP1 の評価で、「計画の見直しを行う」とした路線・区間について、当該路線・区間における個別要因や地域の実情（地域特性）をふまえた市独自の評価項目を用いて、計画見直しの内容を検討します。

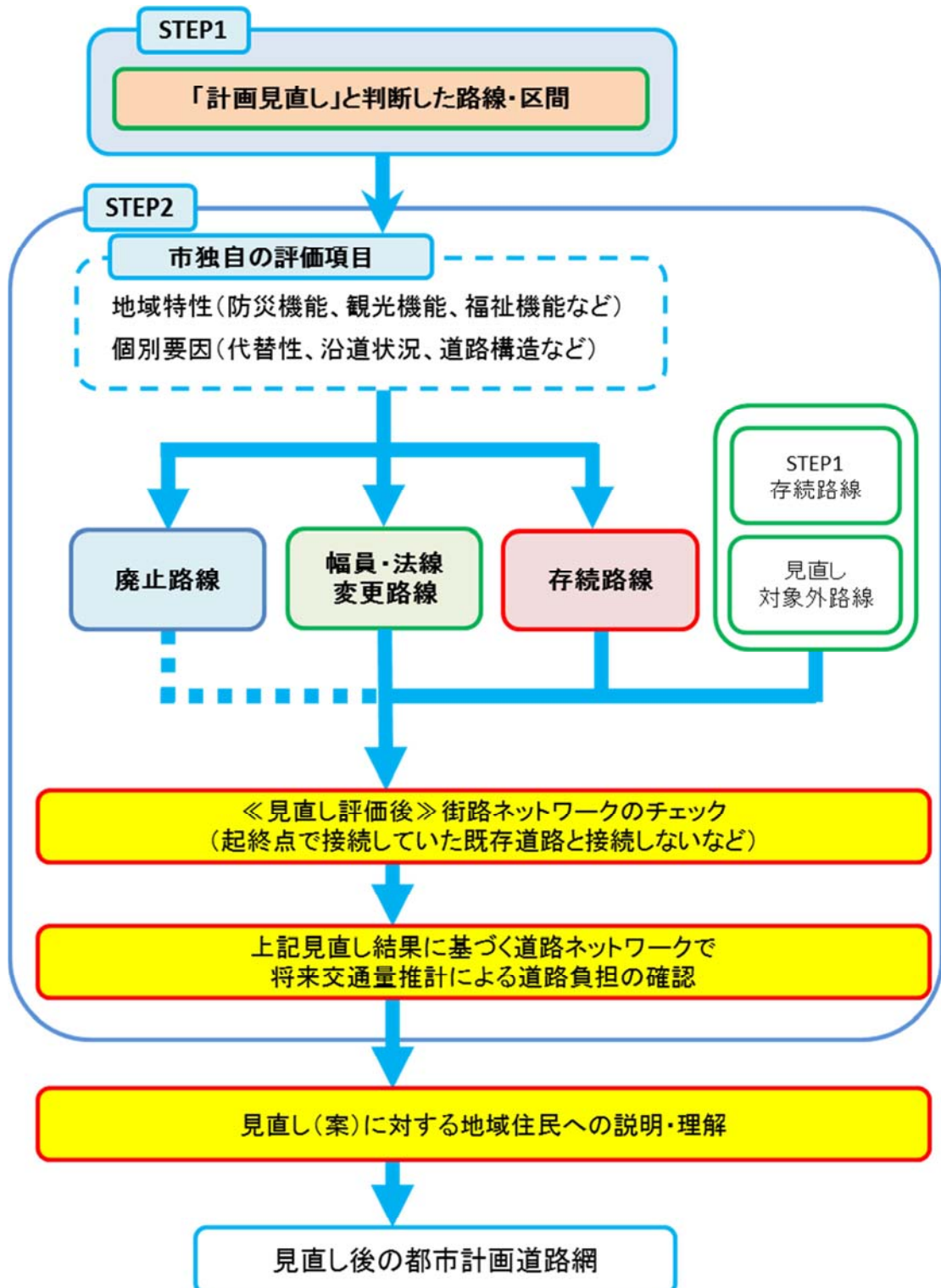


図 7-6 STEP2 評価フロー

STEP2 では、次頁に示すフローの各評価項目について、該当の有無を検討して見直し内容を決めます。

はじめに、見直し対象路線と極めて代替性のある道路が近傍（概ね 500m 以内）に整備されている場合は、その道路が街路機能を補っているため「廃止」と判断します。

次に、実現性を高めるにあたって問題・課題となる個別の要因（整備状況や道路構造・地形等）の有無を確認します。それぞれ該当する要因について対処可能な場合は、その要因ごとに応じた線形や幅員の「計画変更」を行うと判断します。

一方、要因に対処できない場合は、そもそも整備が困難となるため「廃止」と判断します。続いて、実現上特に問題がないと判断した路線・区間について、地域の特性をふまえた街路機能（観光支援、福祉支援、街並み景観、通学路対策等）の有無に関する評価を行い、それぞれの機能が必要と判断した場合、その機能に応じた見直し（線形や幅員の計画変更）を行うと判断します。

最後に交通処理の視点で、対象路線周辺の交通集約が図れると判断できる路線・区間については、それまでの検討結果をふまえて「存続」として判断し、反対に集約が図れない路線・区間は「廃止」と判断します。

なおそれぞれの評価の結果、複数の異なる判断（評価）となった場合の優劣については次のとおりとします。

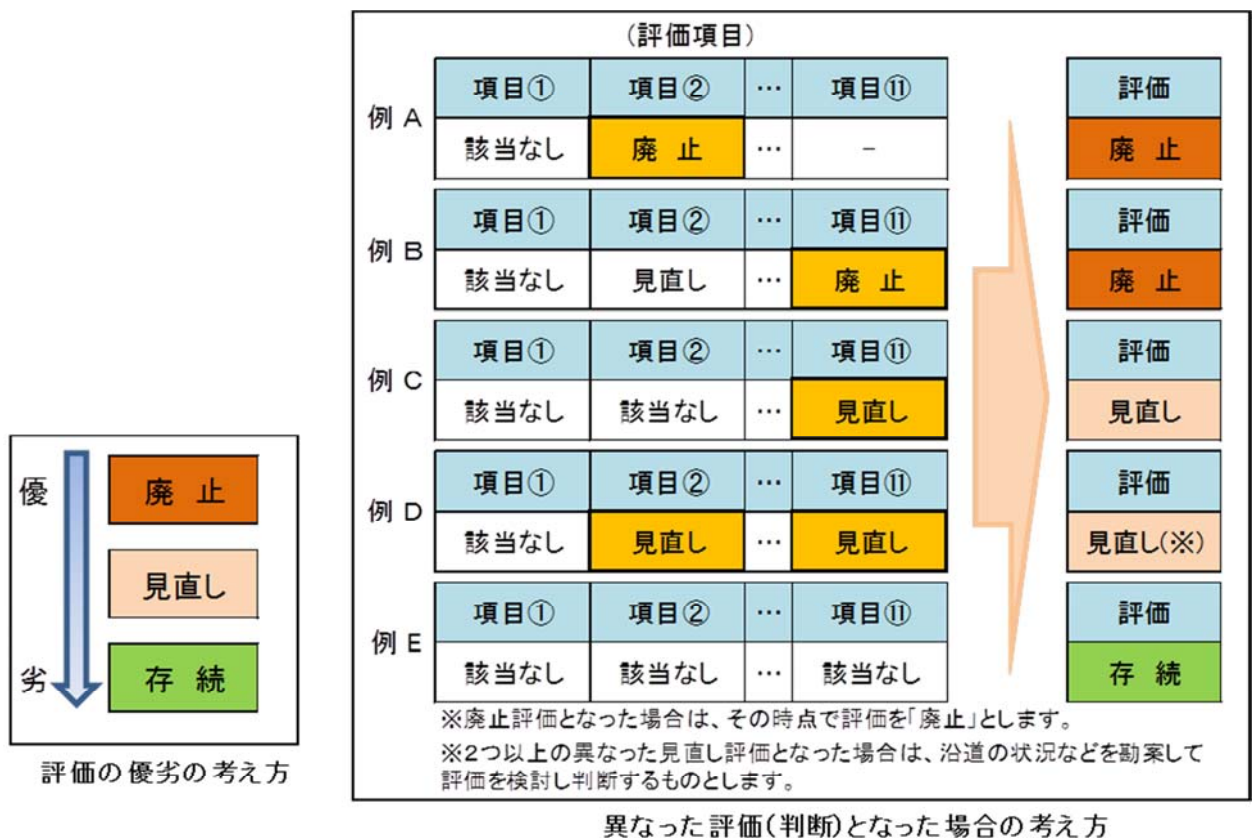


図 7-7 評価の優劣の考え方

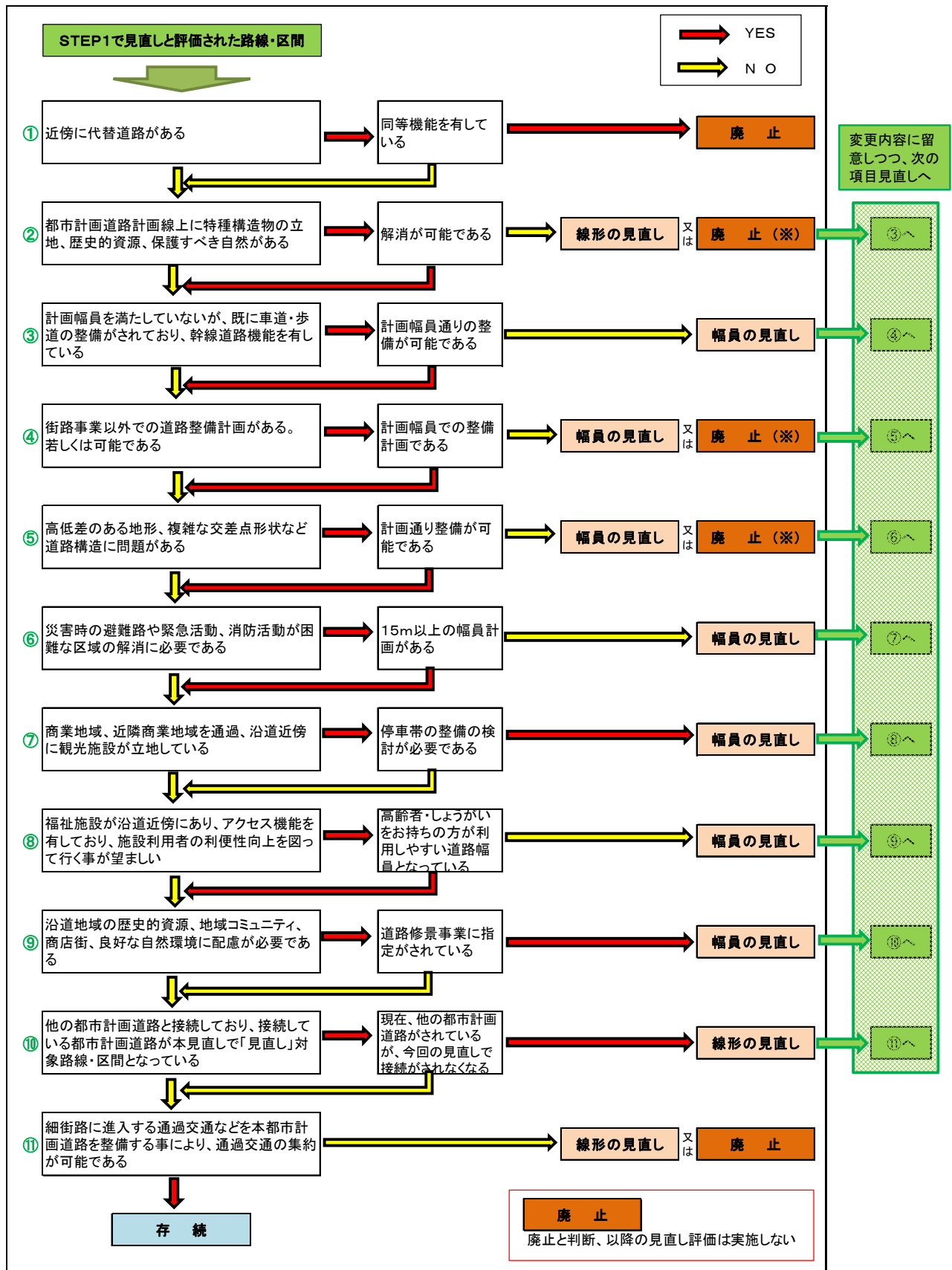


図 7-8 STEP2 路線評価フロー

7-8 見直し評価結果に基づく街路ネットワークの検証

＜STEP1＞＜STEP2＞の各評価結果を受けた、見直し後の都市計画道路網におけるネットワーク検証を行います。

都市計画道路の一部廃止に伴って道路線形が不連続となる場合、不連続となる区間についてネットワーク上の検証を行い、都市計画道路として存続をさせる場合には路線を分割の上、存続させることとします。一方、ネットワーク検証の結果、都市計画道路の機能を発揮できないと判断した場合は廃止とします。

以上の考え方を以下のフローに示します。

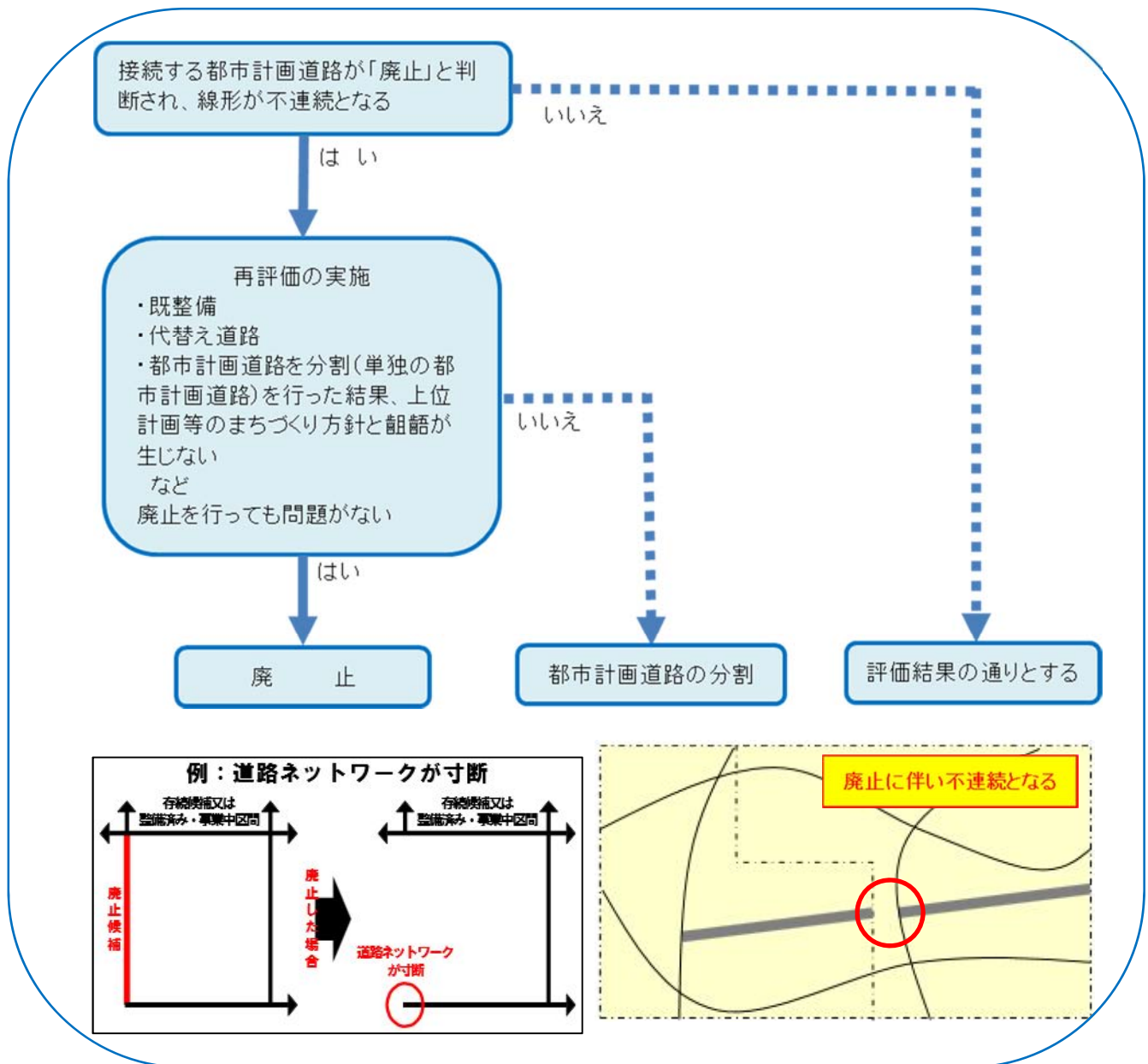


図 7-9 街路ネットワークによる検証手法

7-9 見直し評価結果に基づく将来交通量推計による道路負担の確認

見直し評価を反映した道路網（国道・県道・2車線以上確保されている市道・見直し後の都市計画道路）の混雑度が1.25未満であるか確認を行い、1.25以上の区間については見直し前後の混雑度の変化により顕著な悪化の有無の確認を行います。

上記の検証により、顕著な悪化が確認された路線については、見直しによる影響の有無を確認し、影響がある場合は、既存計画での存続と評価し直して、再度道路負担の確認を行います。

再確認の結果、混雑度が解消された場合は既存計画の存続と判断します。

評価は下記フローにより行うものとします。

※H42 将来推計とし、ODデータは近畿地方整備局配布データ、推計手法は分割配分法である。

