

都市計画道路見直しマニュアル

平成 21 年 5 月

岩 手 県

[目 次]

1. はじめに	1
(1) マニュアル作成の背景と目的	1
2. 岩手県における都市計画道路の状況	3
(1) 高規格幹線道路の整備状況	3
(2) 都市計画区域別比較による地域差	4
(3) 長期未着手都市計画道路の現状	5
(4) 都市計画道路の見直しに関する課題	7
3. 長期未着手都市計画道路の見直しの方法	8
(1) 見直しの基本方針	8
(2) 評価手法	10
4. 地域の類型化（案）	20
(1) 各市町村の分類	20
(2) 地域モデルのイメージ	22
5. 見直し計画案作成の方法	27
(1) 見直し案作成の基本方針	27
(2) 見直しの留意事項	32
6. 見直しカルテ	33
(1) STEP 1	33
(2) STEP 2	34
(3) STEP 3	35

1. はじめに

(1) マニュアル作成の背景と目的

① 背景

【社会的な背景】

長期未着手となっている都市計画道路を見直す社会的な背景として、以下の5つがあげられる。

1. 市街地拡大の収束傾向

産業構造の変化、少子高齢化の進展による人口減少社会の到来により、市街地の拡大傾向が収束しつつあること。

2. 高齢社会の到来

高齢者人口の増加に伴い、安全面や使いやすさ、ユニバーサルデザインを重視した施設整備が重要となっていること。

3. 環境問題への取り組み

地球温暖化問題や沿道における騒音・振動・大気汚染などの環境問題の解決に向けた効率的な都市への取り組みが一層重要となってきたこと。

4. まちづくりに対する意識の変化

地域の自然環境や歴史文化遺産の保全に対する意識が高まってきているとともに、行政主導から住民との協働によるまちづくりへと社会的要請が変化してきていること。

5. 地方分権時代の到来

地方分権の進展により、都市計画についても、地方自治体が自らの責任と判断において、自立して取り組むことが求められていること。

【財政的な背景】

都市計画決定は規制を伴うものであることから、その見直しに際しては、近年の国及び地方公共団体における厳しい財政状況を踏まえた、現実的な整備スケジュールをも考慮する必要があること。

② 目的

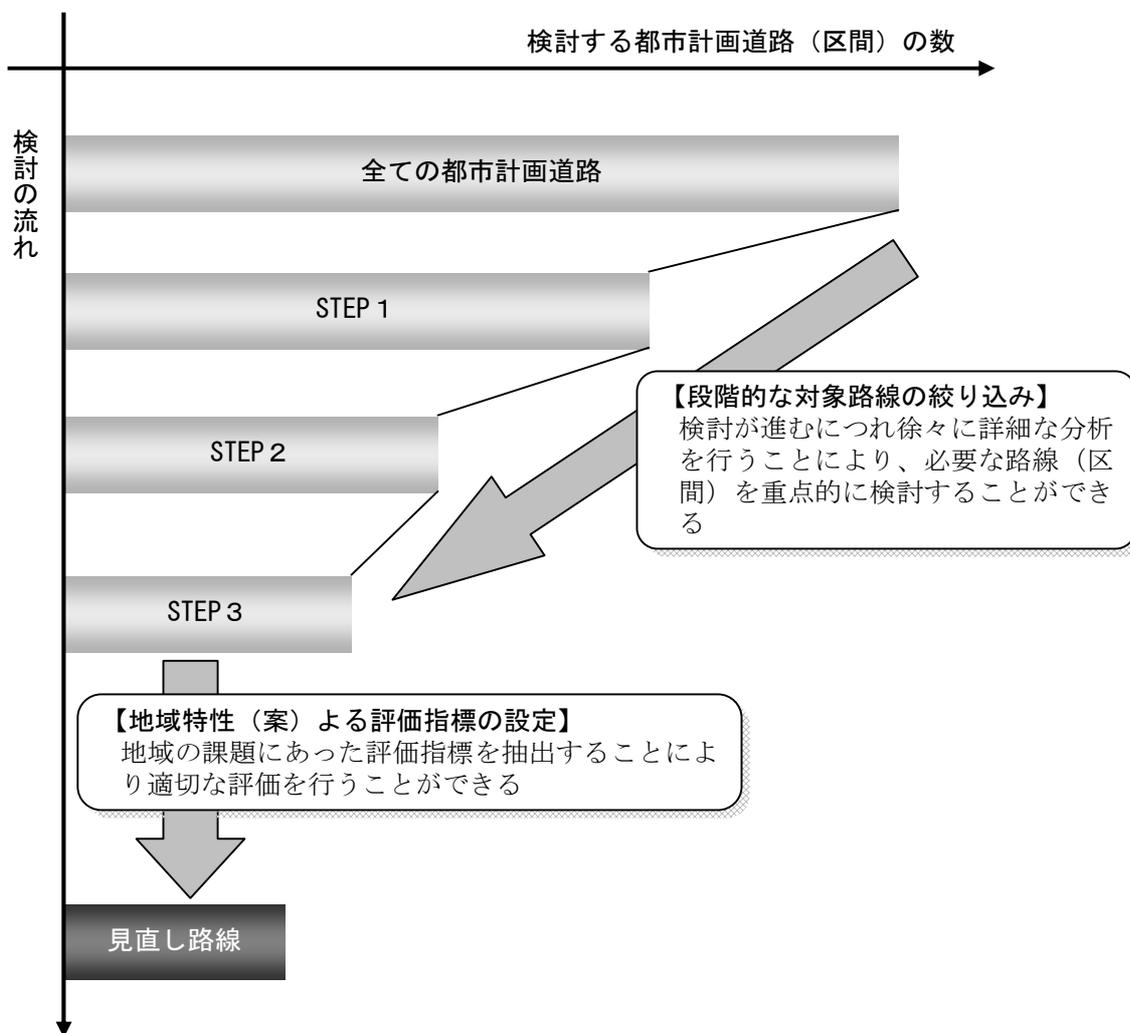
都市計画決定後、社会情勢の変化等から長期間事業未着手となっている都市計画道路については、地権者等に長期間にわたり規制をかけていることから、その道路が計画決定された経緯を踏まえ、住民に対する説明責任を果たしながら、将来の都市像に沿った計画となっているか等を検証し、必要な見直しを行うべきである。

本マニュアルは、長期未着手の都市計画道路の見直しを行う際の基本的な考え方や方向性などを示すことによって、県と市町村の共通認識のもと、都市計画道路の見直しを進める一助とすることを目的とする。

③ 本マニュアルの特徴

本マニュアルでは、効率的かつ効果的な都市計画道路の見直しを行うために以下の2つの方法について検討を行い、マニュアルに反映していくこととする。

- 1) 段階的な対象路線の絞り込み
- 2) 地域特性（案）による評価指標の設定



④ 既存ガイドラインとの関連

本マニュアルは、既存の「都市計画道路の見直しに関するガイドライン」（平成17年2月）の基本的な方針に基づいて、見直しの対象となる路線を選定するにあたり、具体的な方法や考え方を示したものである。

なお、本マニュアルは都市計画道路の見直しを進めるにあたって基本的な方針を示すものであり、市町村が独自の判断結果に基づき都市計画変更を進めることに対してなんら妨げるものではない。

2. 岩手県における都市計画道路の状況

(1) 高規格幹線道路の整備状況

- 広域交通網である東北縦貫自動車道は、比較的高低差の少ない北上川に沿って南北方向に整備されている。
- しかし、その他の高規格幹線道路や地域高規格道路は整備状況に差があるため、都市間の交流や連携に支障をきたしている。



図 高規格幹線道路の整備状況 (H19. 3. 31 現在)

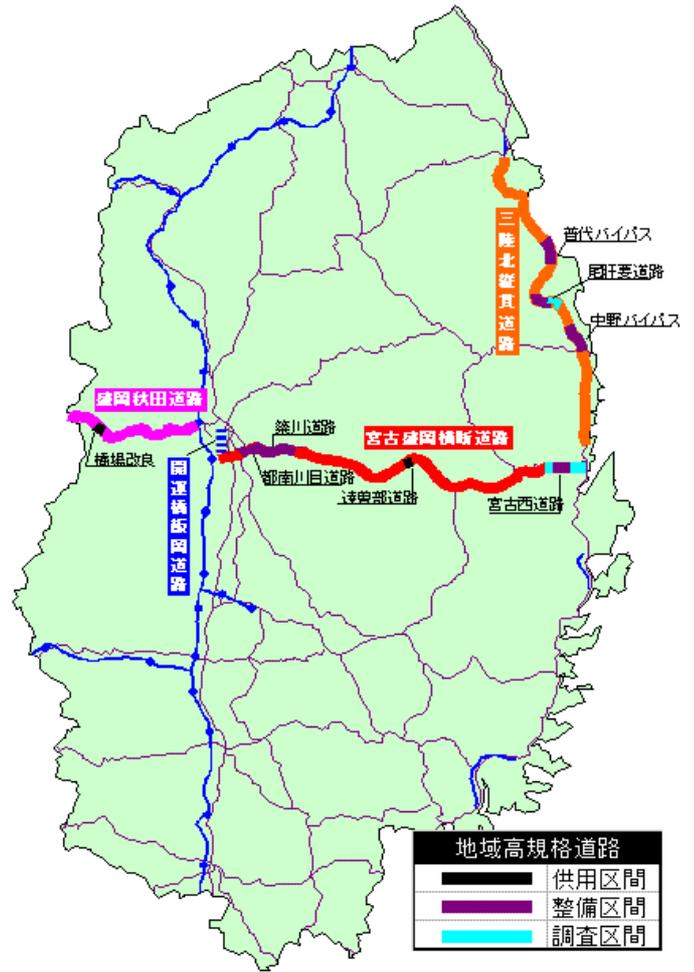


図 地域高規格道路の整備状況 (H19. 3. 31 現在)

出典：岩手県ホームページ

(2) 都市計画区域別比較による地域差

- 平成19年度都市計画年報による都市計画区域ごとの都市計画道路の改良率をみると、地域により大きな差が見られる。
- しかし、改良率が低い地域は、都市計画区域内に占める道路網密度が高く計画されている場合が多く、整備済みの道路網密度をみると県内で大きな差はみられない。

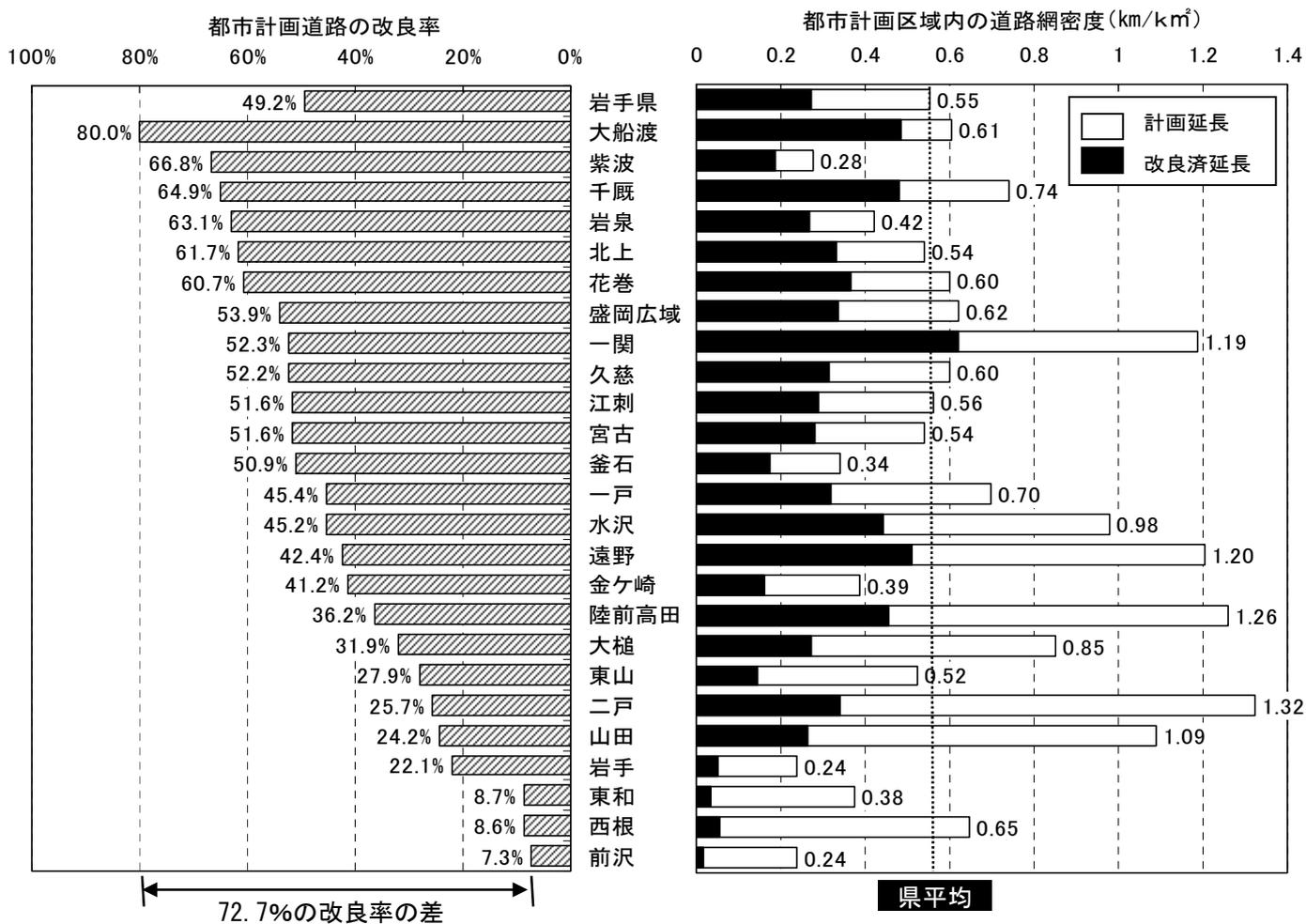


図 都市計画道路の改良率と道路網密度

資料：「岩手県の都市計画」H20.2

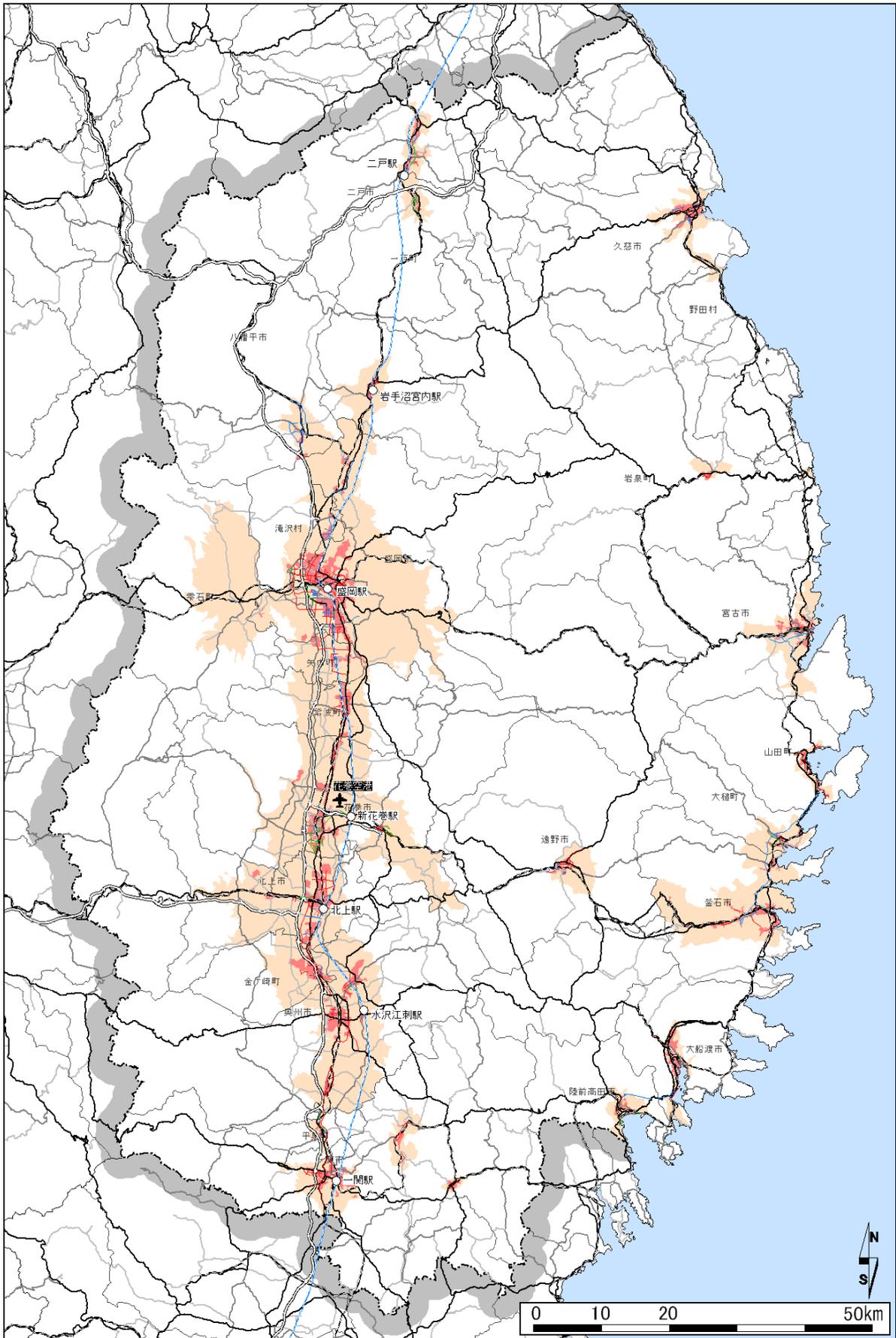
(3) 長期未着手都市計画道路の現状

- 計画決定から20年以上未着手の都市計画道路延長は346.9 km (26.8%) であり、そのうち計画決定から30年以上未着手の都市計画道路延長は292.4 km (22.6%) となっている。

表 長期未着手の都市計画道路延長

計画決定からの期間	整備状況	道路延長 (km)	構成比 (%)
30年以上	整備済み	523.6	40.5
	未整備	292.4	22.6
	概成済み	105.4	8.2
	事業中	3.8	0.3
	計	925.1	71.5
20年～30年	整備済み	89.6	6.9
	未整備	54.5	4.2
	概成済み	7.5	0.6
	事業中	0.0	0.0
	計	151.6	11.7
20年未満	整備済み	65.8	5.1
	未整備	139.6	10.8
	概成済み	10.8	0.8
	事業中	0.0	0.0
	計	216.2	16.7
都市計画道路の総延長		1,293.0	100.0

資料：図上計測



〔計画決定からの期間〕		〔道路網〕		〔鉄道網〕	
—	30年以上		高速道路		新幹線
—	20～30年		一般国道		駅
—	20年未満		主要地方道		鉄道
			一般県道		都市計画区域
					用途地域

図 計画決定からの期間別にみた都市計画道路（未改良区間）

(4) 都市計画道路の見直しに関する課題

1. 長期間未着手となっている都市計画道路の必要性の再検証

- ・人口減少や少子高齢化の進展など、都市を取り巻く社会経済状況は大きく変化しており、都市計画道路の必要性にも変化が生じている。
- ・近年の社会情勢の変化を踏まえ、まちづくりの将来像の見直し等に伴い都市計画道路の位置付けや役割が変化している。

2. 多様化するまちづくりのニーズへの対応

- ・高齢者や障がい者などの交通弱者に対応した移動手手段の確保、環境問題への対応、安全・安心なまちづくりなど多様化する住民ニーズへの適切な対応が求められている。
- ・道路構造令の改正に伴い、既決の計画幅員が道路構造令に適合しない路線があり、整備に支障が生じている。

3. 効率的・効果的な公共投資の実施

- ・道路整備などの公共事業投資額は年々減少しており、都市計画道路を全路線整備するまでには相当な年数が必要と見込まれている。
- ・既存ストックの有効活用を図るとともに、重点的な投資により事業効果の早期発現を目指すなど、効率的・効果的な投資を図っていくことが重要である。

4. 区域内にかかる建築制限への説明責任

- ・都市計画決定後、長期未着手となっている都市計画道路については、住民に対して長期間にわたり建築物の建築制限を課している。
- ・今後も全路線を整備するには相当な年数を要すると見込まれることから、都市計画道路の位置づけや整備効果とともに整備の見直しを示し、住民の理解を得ることが重要である。

3. 長期未着手都市計画道路の見直しの方法

(1) 見直しの基本方針

① 見直しの基本方針の設定

【基本方針1：定量的・定性的な評価指標による総合評価】

路線の必要性について定量的・定性的な評価指標を設定し、それらを総合的に評価することにより「存続」、「変更」、「廃止」等の方向性を定める。

- ・対象路線について、都市計画道路としての必要性を定量的・定性的に評価を行いながら、総合的に評価することにより「存続」、「変更」、「廃止」等の方向性を判断する。
- ・都市計画道路の当初計画決定時から社会状況等が変化し、都市計画道路としての必要性が低下している路線については、「変更」・「廃止」の候補路線として都市計画の変更を検討する。
- ・都市計画道路としての必要性が高い路線については「存続」すべき路線とするが、実現性に課題を有する路線は見直し方策等を検討し適切な都市計画の方向性を示す。

【基本方針2：地域の実情や状況に応じた見直し】

各市町村においては、自然的な特性や都市構造などの特性がさまざまであり、その中において都市計画道路が果たすべき役割や道路網の整備状況など地域の個別状況に応じた見直しを行う。

- ・各市町村で進めているまちづくりと連動し、まちづくりに資する都市計画道路の整備が進むように都市計画道路の見直しを進めていく必要がある。
- ・そのため、対象路線の評価においては、地域の個別状況を反映させた評価指標の設定や評価の方法を行うことにより、各市町村の特性に応じた評価を可能とする。

② 見直しに当たっての留意点

〔住民との合意形成〕

- ・長期未着手の都市計画道路については、長期間にわたり建築制限を課してきたことや、沿線の建築物の中にはセットバックをする等の道路整備を前提として建てられているものもあるため、都市計画道路の見直しは地域住民の生活に影響を及ぼすことが考えられる。
- ・都市計画道路の見直しを行う場合には、最終的に都市計画の変更が必要であり、その中で住民の合意形成を図る手続きが規定されている。しかし、円滑な検討を行うためには、必要に応じ見直しの各段階において住民の意見聴取を行うことが必要と思われる。

〔関連する都市計画との連携〕

- ・都市計画道路の見直しを行うことにより、道路沿線の土地利用や他の都市施設に影響を与える場合が考えられる。
- ・このような場合は、都市計画道路の見直しと併せ、他の都市施設の見直し（位置・規模）や用途地域の見直しなど他の都市計画の手法を活用しているまちづくりと連携した検討を行うことが望ましい。
- ・検討の結果、それらの都市計画の決定・変更等が必要となった場合には、都市計画道路の見直しと併せて住民への合意形成を図ることが望ましい。

〔見直しの実施主体〕

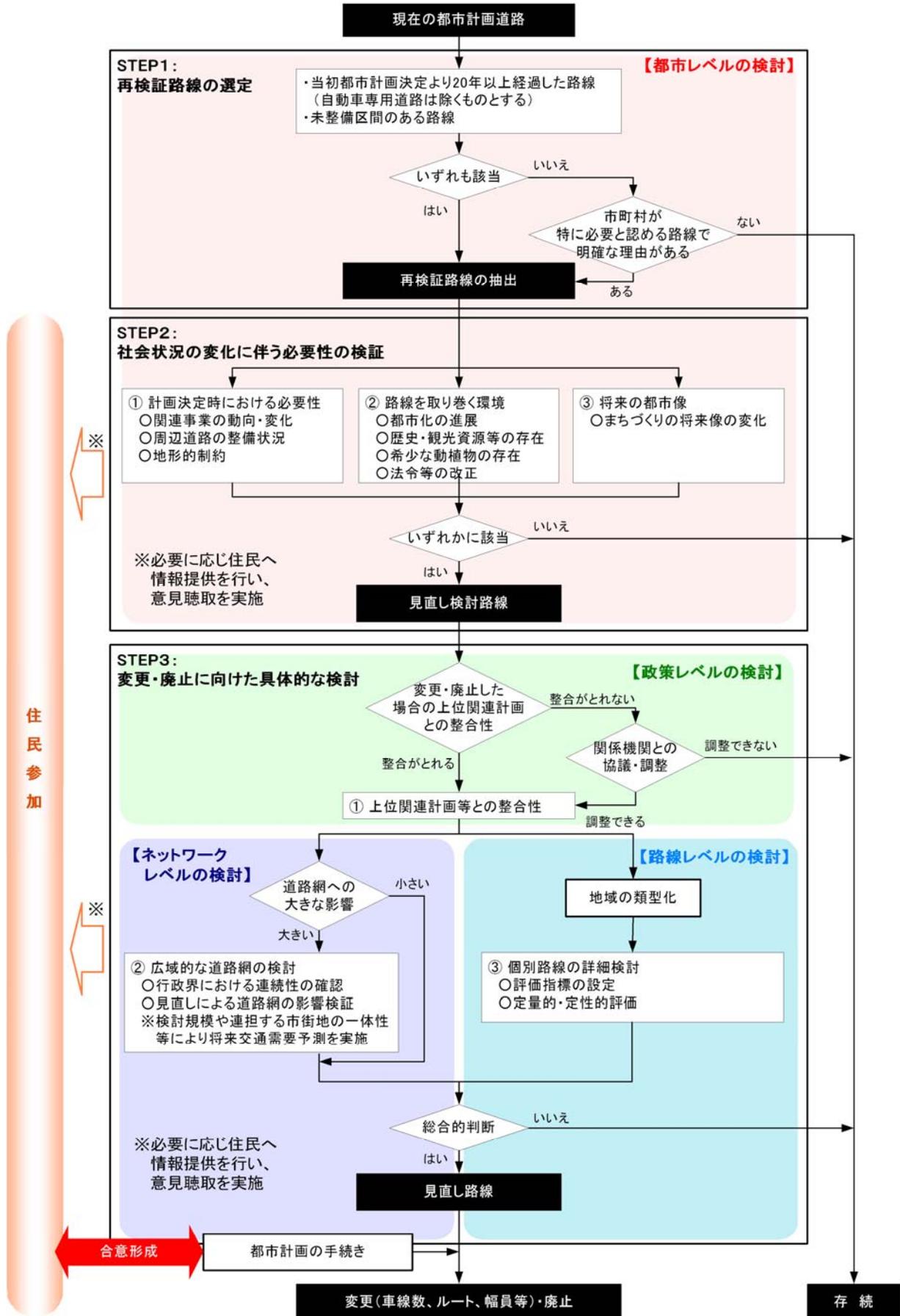
- ・都市計画道路は、まちづくりの将来像を実現するため地域全体のネットワークとして機能を発揮するものである。
- ・このため都市計画道路の見直しにあたっては、まちづくりの将来像との整合性を図ることや関連する土地利用並びに都市施設との一体性を図るという観点から、まちづくりの主体である市町村が県と協力して見直しを進めることとなる。

〔都市計画道路の定期的な見直し〕

- ・人口減少や少子高齢化の更なる進展や財政的な制約による公共投資の低下、環境負荷の少ないコンパクトな都市構造への政策転換など、都市計画道路を取り巻く社会情勢の変化により求められる機能も変化・多様化することが予想される。
- ・このため、都市計画道路の見直しを行った後も定期的に都市計画道路の必要性を検証し、必要性に変化が生じた場合には適切に見直しを行うことが望ましい。

(2) 評価手法

長期未着手都市計画道路の見直しにあたり、その過程を3段階に区分し、段階ごとに検討を行い、見直しすべき路線または存続する路線を選定する。



STEP 1：再検証路線の選定

① 都市計画決定後の経過年数の算出について

全ての都市計画道路について、見直し計画策定年を基準年として、当初都市計画決定からの経過年数の算出を行う。

② 整備状況に基づく区間設定について

未整備となっている区間を特定するため、路線ごとに整備状況を把握し、以下の4つの区間に分類する。

- ① 整備済み区間：計画幅員どおりに整備され、一般の通行の用に供している区間
- ② 事業中区間：事業が実施されている区間
- ③ 事業予定区間：事業の予定がある区間
- ④ 未整備区間：事業中及び事業予定区間を除く整備されていない区間

③ 選定

上記の結果に基づき、下記の選定条件のいずれにも該当した路線について再検証路線として選定する。

その他の路線は、「存続」とする。

〈選定条件1〉

- ① 当初都市計画決定より20年以上経過した路線
(自動車専用道路は除くものとする)
- ② 未整備区間のある路線

表 長期未着手都市計画道路の対象範囲

自動車専用道路	幹線街路・区画街路								
	整備済み	事業中	未整備						
					<table border="1"> <tr> <th>長期未着手以外</th> <th>長期未着手</th> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">※必要に応じ検討対象</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="background-color: black; color: white; text-align: center;">検討対象</td> </tr> </table>	長期未着手以外	長期未着手	※必要に応じ検討対象	
長期未着手以外	長期未着手								
※必要に応じ検討対象									
	検討対象								

都市計画道路の計画目標年次は20年となっており、都市計画決定後20年未満の路線では、社会状況の変化に伴う路線の必要性の変化が少ないと考えられるため、一律に再検証の対象とはしない。但し、路線の状況により必要性が変化している場合には、随時見直しを行うものとする。

〔都市施設の計画の目標年次〕

都市施設の計画の目標年次については、都市計画区域マスタープランとの整合を図る上からもおおむね20年後を目標として長期的な整備水準を検討し、都市施設の都市計画を定めることが望ましい。

出典：「第5版 都市計画運用指針」（H18.11、国土交通省）

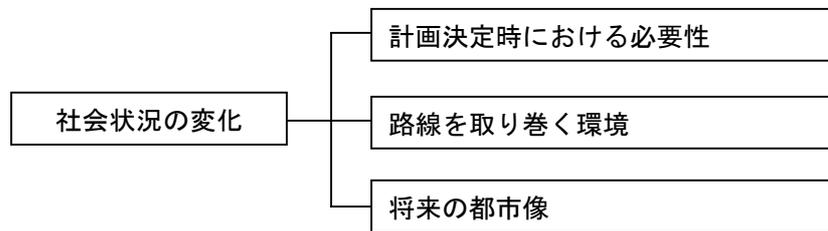
〈選定条件2〉

- ① 市町村が必要と認める道路については、明確な必要性を記述した上で追加できるものとする

STEP 2：社会状況の変化に伴う必要性の検証

① 社会状況の変化について

STEP 1 で選定された再検証路線について、当初計画時点からの社会状況の変化に伴い、現時点における都市計画道路としての必要性の変化について検証するため、以下の項目を設定し評価を行う。



「計画決定時における必要性」が変化

評価項目	評価基準
1. 関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業の変更（縮小・廃止など）に伴い、当該路線の必要性が変化している。
2. 周辺道路網の整備状況	車道、歩道を代替する周辺道路網等の整備状況により、当該道路の必要性が変化している。
3. 地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルートや構造を変更することにより、合理的な事業実施を図ることができる。

「路線を取り巻く環境」が変化

評価項目	評価基準
4. 都市化の進展	当該路線周辺区域の都市化の進展が著しいことにより問題が生じている。
5. 歴史・文化資源、観光資源等の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化資源、観光資源等が明らかに存在している。
6. 希少な動植物の存在	当該路線区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在している。
7. 法令等の改正	道路構造令の改正に伴い、当該路線が現行の道路構造令に適合しないことにより問題が生じている。

「将来の都市像」が変化

評価項目	評価基準
8. まちづくりの将来像	上位計画の変更、まちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。

② 選定

上記の検証に基づき、いずれかの評価項目に該当した路線については、見直し候補路線として選定する。

全ての評価項目に該当しない路線については、「存続」とする。

STEP 3 : 変更・廃止に向けた具体的な検討

① 上位関連計画等との整合性について

見直し検討路線について、当該路線の変更・廃止を行った場合においても、上位関連計画等における当該路線の位置付けや計画内容などとの整合性について確認する。

変更・廃止によって不整合が生じる場合は、関係機関との協議・調整を図りながら上位計画等の見直しも含めて整合を図る必要がある。

【上位関連計画等の事例】

- 上位計画
 - 市町村の建設に関する基本構想（総合計画）
 - 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）
 - 市町村マスタープラン
 - 新市建設計画 等
- 関連都市計画
 - 区域区分、用途地域（沿道用途）、地区計画等の都市計画
- 関連整備計画
 - 土地区画整理、再開発、道路、河川、鉄道、公園、農地等の整備計画
- 地域の発展、振興に関する計画
 - 中心市街地活性化基本計画 等
- 環境計画、アセスメント調査
 - 環境基本計画、緑の基本計画、環境アセスメント調査 等
- 防災計画
 - 地域防災計画、震災対策等の防災に関する計画 等
- その他計画

② 広域的な道路網の検討

見直し検討路線の特性や沿道土地利用等を考慮し、広域的な道路網へ与える影響の大きさを定性的に判断する。

- 広域的な道路網への影響が大きいと考えられる場合
 - 将来道路網の影響について、交通需要予測に基づく定量的検討を行う。
- 広域的な道路網への影響が小さいと考えられる場合
 - その理由を明確にした上で、交通需要予測を行わない。

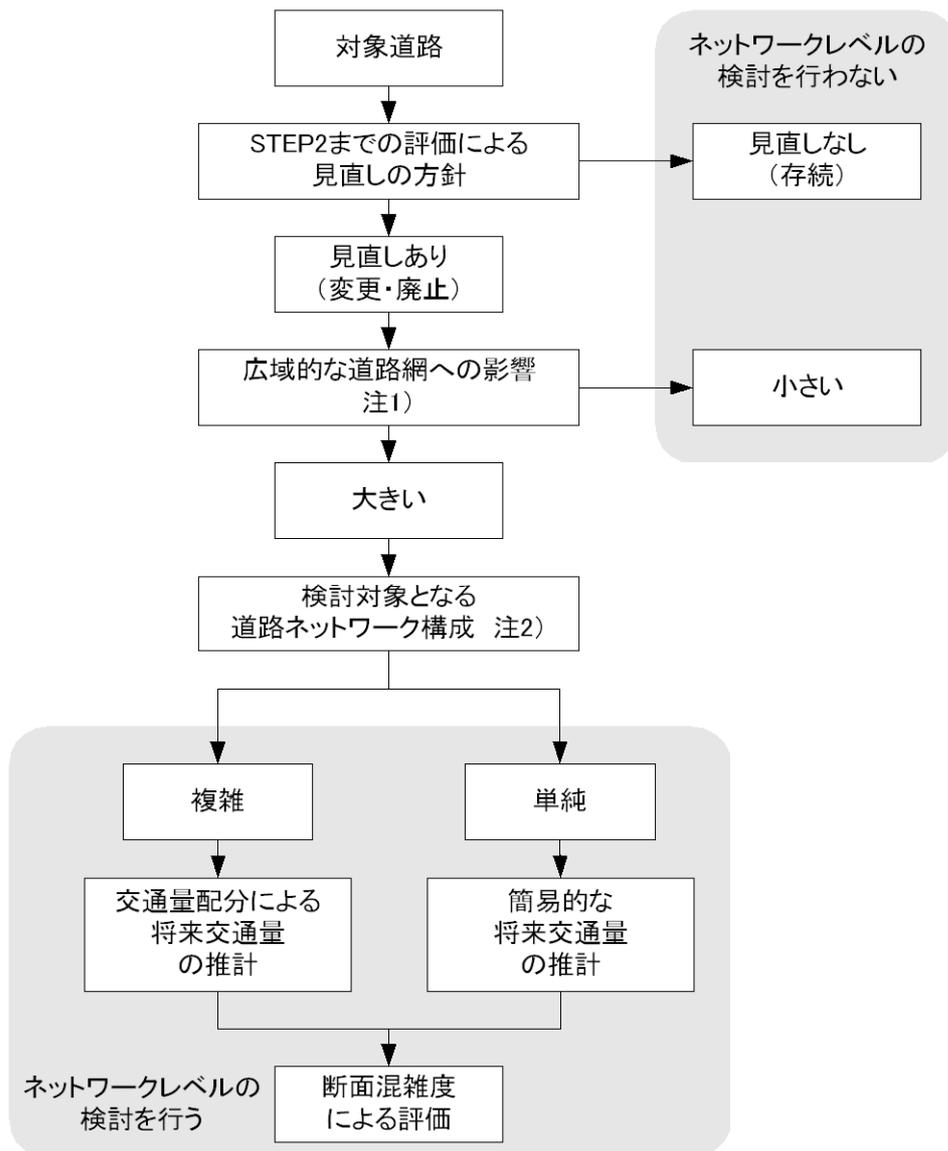


図 ネットワークレベルの検討フロー

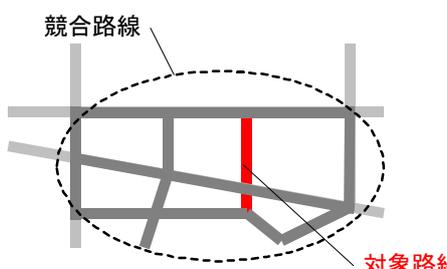
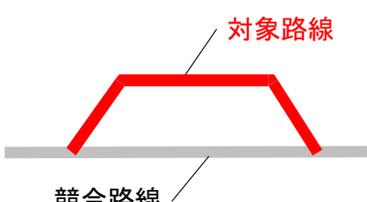
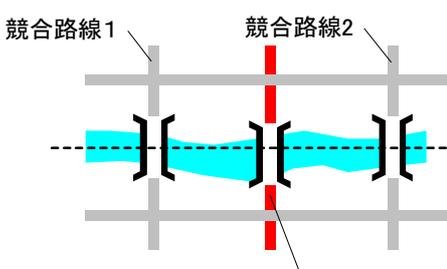
注1) 広域的な道路網への影響の判断基準

	広域的な道路網への影響が大きい	広域的な道路網への影響が小さい
判断基準	見直しの対象となる路線が ・幹線道路（主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路）の場合 ・地区内の交通処理を担う主要な区画街路の場合	・見直しの対象となる路線の機能・役割を代替する路線がある場合 ・地区内で完結する単純路線（区画街路等）の場合
結果	都市計画道路の見直しにおいて、将来道路網の交通上の支障についての定量的な検証を行う	都市計画道路の見直しにおいて、広域的な道路網への影響は小さく、将来道路網においても現在の道路網と同等の機能は確保できると想定されることから、定量的な検証は行わない

交通需要予測に基づく定量的検討を行う

交通需要予測を行わない

注2) 検討対象となる道路ネットワーク構成の判断基準

	道路ネットワークの構成が複雑	道路ネットワークの構成が単純
判断基準	・代替する競合路線の特定が難しく、検討範囲をゾーンとして検討する必要がある	・対象路線を見直した場合に影響する競合路線の特定が可能である ・河川等により断面（スクリーン）での検討が可能である
結果	交通量配分を行い、将来交通量を推計する	交通量配分を行わず、簡易的な手法で将来交通量を推計する
ネットワークのイメージ	<p>[代替する競合路線の特定が困難]</p>  <p>競合路線</p> <p>対象路線</p>	<p>[競合路線の特定が可能]</p>  <p>対象路線</p> <p>競合路線</p> <p>[断面での検討が可能]</p>  <p>競合路線1</p> <p>競合路線2</p> <p>対象路線</p>

③ 個別路線の詳細検討

路線ごとに評価カルテを作成し、個別路線の条件を整理する。

当該路線の廃止・変更に向け、個別路線の詳細な検討を行う。

〔評価指標の設定〕

【道路機能による指標（必要性）】

区分	視点	評価指標	評価	判断基準	
交通機能	アクセス機能	1. 自動車専用道路や都市の骨格を形成する主要な幹線道路等とアクセスしているか。	有無 (○×)	自動車専用道路、主要幹線道路	
		2. 主要な拠点へアクセスしているか。	有無 (○×)	都市内拠点、主要な郊外拠点	
		3. 駅などの主要な交通施設へアクセスしているか。	有無 (○×)	鉄道駅、港湾、空港	
	トラフィック機能	物や人を運ぶことによる効果	4. 代替する路線がない。	有無 (○×)	代替路線
			5. 混雑の緩和や解消に寄与するか。	有無 (○×)	交通量、混雑箇所、渋滞ポイント
			6. 学校などが近くにあり、歩行者や自転車交通が多く見込まれるか。	大小 (○×)	通学路、公共公益施設
市街地形成機能	まちづくりを支援する効果	7. 新規の施設立地や再開発が進むなど市街地における土地利用を支援する道路か。	大小 (○×)	市街地開発関連事業	
		8. 市街地内のまちなみ景観を支援する道路か。	有無 (○×)	伝統的建造物群、観光資源	
空間機能	空間としての価値	9. 火災時に延焼遮断機能を有する道路か。	有無 (○×)	幅員 15m以上	
		10. 避難・消火活動を支援する道路か。	有無 (○×)	避難路、緊急輸送路	

【道路機能による指標（実現性）】

区分	視点	評価指標	評価	判断基準
周辺環境への影響	環境に与える影響	11. 地域を分断するなど地域コミュニティへの影響。	大小 (○×)	既存の地域コミュニティ、DIDD
		12. 歴史・文化財への影響。	大小 (○×)	歴史・文化財
		13. 自然環境を破壊するなど環境保全上の影響。	大小 (○×)	公共緑地、自然環境資源
事業・構造上の問題	事業・構造上の問題	14. 計画範囲内の支障物件数及び種類による影響	大小 (○×)	支障物件数
		15. 橋梁やトンネルなど工事の難しさ。	大小 (○×)	長大な橋梁、トンネル

【岩手県の特徴からみた指標】

区分	視点	評価指標	評価	判断基準
交流・連携	「新しい結びつき」を支える	16. 隣接する都市間を連絡する道路か。	大小 (○×)	中心市街地間の最短経路
		17. 産業の活性化に寄与する道路か。	大小 (○×)	工業団地、業務団地へのアクセス道路
快適・安全	「距離・雪・峠」を克服する	18. バリアフリーやユニバーサルデザインに寄与する道路か。	大小 (○×)	歩道の有無、段差等のバリアの有無
		19. バス等の公共交通のサービスが可能となる道路か。	大小 (○×)	公共交通不便地域内を通る路線、現況バス路線
		20. 冬期間の円滑な道路交通を確保する道路か。	大小 (○×)	冬期間の通行不便道路
		21. 災害時における代替道路となるか。	大小 (○×)	通行止め区間、津波による浸水区間
環境との調和	「環境首都」にふさわしい	22. 都市都市と郊外部の観光地・農漁村等を連絡する道路か。	大小 (○×)	観光地、農村、漁村

〔地域特性（案）による評価指標の設定〕

【地域特性（案）による評価】

評価指標の設定は、地域の実情に応じて適正な指標を選択することが望ましい。参考として、地域特性（案）による評価指標を想定する。

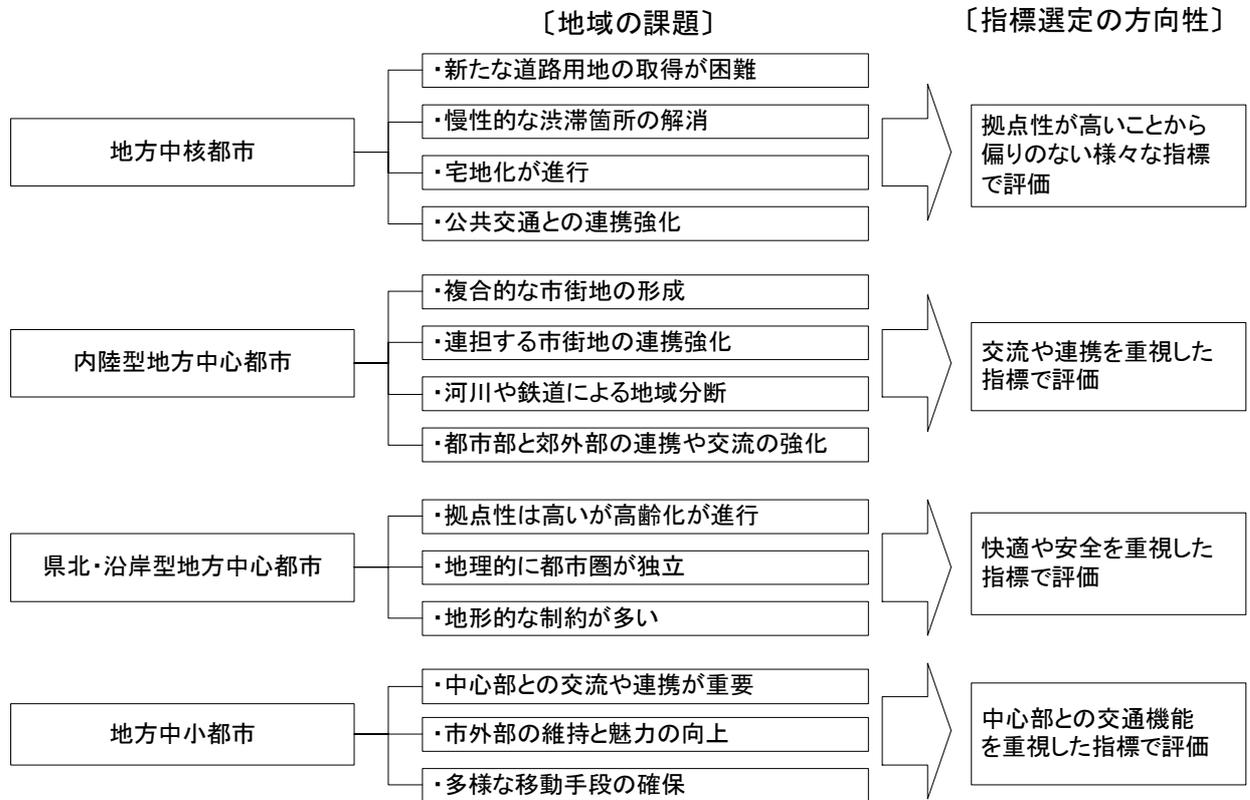


図 地域の課題と指標選定の方向性

表 地域特性（案）を踏まえた評価指標の選定

地域	道路機能					岩手県の特徴		
	必要性			実現性		交流 連携	快適 安全	環境
	交通	市街地 形成	空間	環境	事業			
地方中核都市	●	●	●	●	●	●	●	●
内陸型 地方中心都市	●	●	●	●	●	●		
県北・沿岸型 地方中心都市	●	●	●	●	●		●	
地方中小都市	●			●	●	▲	▲	

●：選定必須 ▲：必要に応じて選定

地域名		想定される評価指標	
		一般的な道路機能	岩手県の特徴
地方中核都市 (22 指標)	単独	全ての評価指標 (15 指標)	全ての評価指標 (7 指標)
	広域連携		
内陸型 地方中心都市 (17 指標)	単独	全ての評価指標 (15 指標)	16. 隣接する都市間を連絡する道路か。
	地域連携		17. 産業の活性化に寄与する道路か。
県北・沿岸型 地方中心都市 (19 指標)	単独	全ての評価指標 (15 指標)	18. バリアフリーやユニバーサルデザインに寄与する道路か。
	地域連携		19. バス等の公共交通のサービスが可能となる道路か。
地方中小都市 (14 指標)	単独 ※連携は上記のいずれかに含まれる	〔必要性〕 交通機能 (6 指標) 〔実現性〕 周辺機能への影響 (3 指標) 事業・構造上の問題 (2 指標)	20. 冬期間の円滑な道路交通を確保する道路か。
			16. 隣接する都市間を連絡する道路か。
			21. 災害時における代替道路となるか。

④ 選定

STEP 3 の廃止・変更に向けた具体的な検討結果を踏まえて、総合的判断により見直し路線を選定する。

その他の路線は、「存続」とする。

- 見直し路線については、「廃止」・「変更」に向け、都市計画法に基づき、必要な都市計画の手続きを行う。
- 見直しの結果、存続することになった路線については、路線の必要性などを十分に検証したうえで、存続の理由を明確にする。

最終的な都市計画道路見直しの総合判断の基準は、評価カルテ等から定量的に判断できることではないことから、委員会の開催や庁内での調整を諮りながら、住民との合意形成が図れるような判断を行う必要がある。

4. 地域の類型化（案）

(1) 各市町村の分類

- ・ 地形的な条件と人口集積条件により、各市町村を分類すると以下のとおりである。
- ・ この類型化は、基礎的資料の整理によるものであり、固定的に捉えるものではない。

		地形的な条件	
		平坦な地形が多く 行政区域に占める 都市計画区域の割合が高い	平坦な地形が少なく 行政区域に占める 都市計画区域の割合が低い
人口 集積 条件	人口が 20万人以上	A. 地方中核都市 盛岡市	
	人口が 10～20万人 または昼夜間 人口比率が 100%以上	B. 内陸型地方中心都市 花巻市、北上市、一関市、 奥州市	C. 県北・沿岸型地方中心都市】 宮古市、大船渡市、久慈市、 釜石市、二戸市
	人口が 10万人未満 かつ昼夜間人 口比率が100% 未満	D. 地方中小都市 遠野市、陸前高田市、八幡平市、雫石町、岩手町、滝沢村、 紫波町、矢巾町、金ヶ崎町、平泉町、大槌町、山田町、岩泉町、 野田村、一戸町	

※ 金ヶ崎町は昼夜間人口比率が100%を超えているが、他の市と異なり工業集積に特化していることから、都市規模に応じて地方中小都市に含む

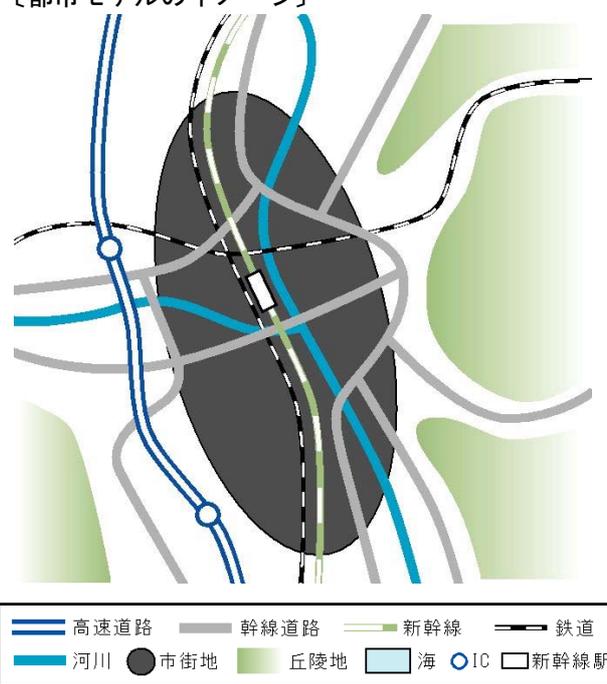
- ・ 但し、岩手県は土地利用や幹線道路が連担している都市計画区域があることから、問題解決のために広域な検討が必要な場合も想定される。
- ・ そこで、地域の類型化については、「単独」の市町村で都市計画道路の見直しを検討する場合と周囲の市町村が「連携」して見直しを検討する場合の2パターンを想定し、必要に応じて選択できるような詳細分類を行う。

表 地域の類型化

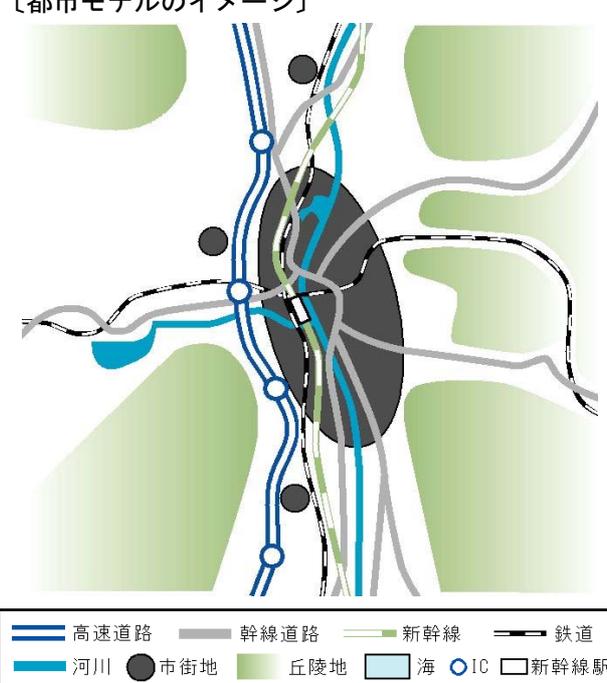
項目		検討範囲 (詳細区分「地域モデルのイメージ」作成)		想定される 地域(案)
A. 地方中核 都市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県の中核となる都市 ・ 新幹線や高速道路が整備され拠点性が高い ・ 公共交通が維持 	A-1. 単独	公共交通でネットワークされ広域からの集客能力も高い地域	盛岡市
		A-2. 広域連携	都市機能の集積した中心部と点在する地区中心が連携している地域	盛岡広域都市計画区域
B. 内陸型 地方中心 都市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 比較的人口集積が高い ・ 通勤通学や産業の拠点性が高い ・ 都市圏が北上川流域に連担 	B-1. 単独	比較的人口集積があり、通勤通学や産業の拠点性が高い地域	花巻市、北上市、一関市、奥州市
		B-2. 地域連携	地形的な連担が強く、道路や鉄道による一体性がみられる地域	花巻-北上-金ヶ崎-奥州-平泉-一関
C. 県北・ 沿岸型 地方中心 都市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の拠点性は高いが高齢化が進行 ・ 地形的な制約が多い ・ 都市間距離が大きく都市圏が独立 	C-1. 単独(県北)	交通の利便性は良いが、地理的に都市圏が独立している地域	二戸市
		C-2. 単独(沿岸)	地形的な制約から都市圏が独立している地域	宮古市、大船渡市、久慈市、釜石市
		C-3. 地域連携(県北)	中山間部の道路により連携している地域	二戸-一戸
		C-4. 地域連携(沿岸)	沿岸部の道路により連携している地域	釜石-大槌、久慈-野田、大船渡-陸前高田
D. 地方中小 都市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市規模は小さい ・ 地域の拠点性は低く高齢化が進行 ・ 単独の自治体で市街地を形成する機会が多く、都市サービスの一部を周辺都市に依存 	D-1. 単独	拠点性が低く高齢化の進行がみられ、都市サービスの一部を周辺都市に依存している地域	遠野市、陸前高田市、八幡平市、雫石町、岩手町、(滝沢村)、紫波町、(矢巾町)、金ヶ崎町、平泉町、大槌町、山田町、岩泉町、野田村、一戸町
		※連携(広域、地域)は、上記のA-2、B-2、C-3、C-4に含まれる		

(2) 地域モデルのイメージ

A-1. 地方中核都市：単独

<p>〔地域の特性〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中核となる都市が中心部にある ・新幹線や高速道路などの高速交通網が整備され拠点性が高い ・都市内は公共交通でネットワークされている ・広域からの集客能力が高い 	<p>〔都市モデルのイメージ〕</p> 
<p>〔地域の課題〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心部は都市化が進み、新たな道路用地の取得が困難である ・慢性的な渋滞も発生している ・宅地化が進行している ・拠点のポテンシャルを高め、公共交通の利便性を高める必要がある 	

A-2. 地方中核都市：広域連携

<p>〔地域の特性〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中核となる都市が中心部にある ・中心部は新幹線や高速道路などの高速交通網が整備され拠点性が高い ・中心部の都市内は公共交通でネットワークされている ・都市機能の集積した中心部と点在する地区中心部分が連携している 	<p>〔都市モデルのイメージ〕</p> 
<p>〔地域の課題〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心部は都市化が進み、新たな道路用地の取得が困難である ・慢性的な渋滞も発生している ・宅地化が進行している ・郊外部は中心部との交流や連携が特に重要となる 	

B-1. 内陸型地方中心都市：単独

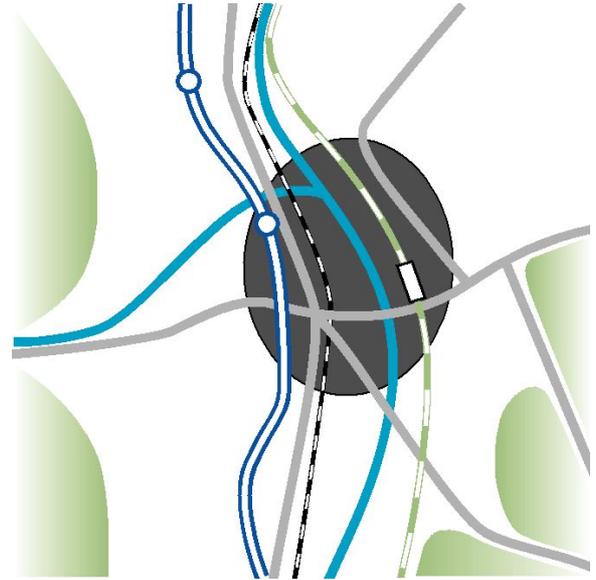
〔地域の特性〕

- ・比較的人口集積が高い
- ・隣接市町村からの通勤通学の流動があり、また産業の拠点性が高い
- ・北上川流域に都市圏が連担している

〔地域の課題〕

- ・複合的な都市機能の集積が求められている
- ・隣接市町村との連携強化が求められている
- ・河川や新幹線により地域が分断されている
- ・郊外沿道部に集客施設の立地が進み、中心市街地の空洞化が進行している

〔都市モデルのイメージ〕



B-2. 内陸型地方中心都市：地域連携

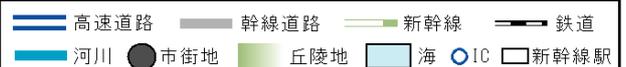
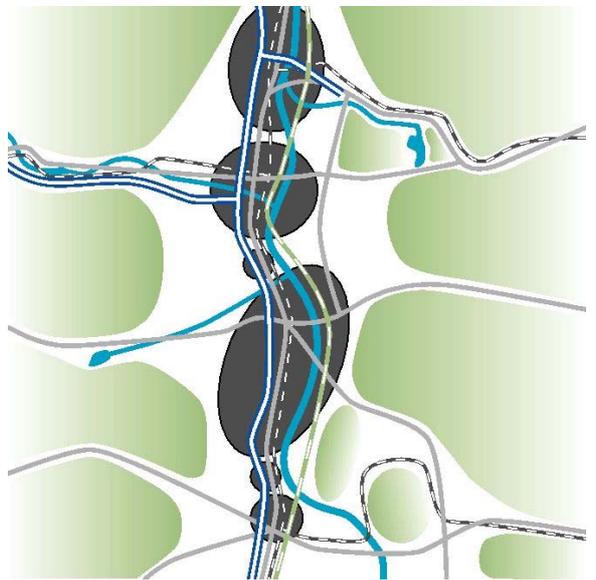
〔地域の特性〕

- ・比較的人口集積が高い
- ・通勤通学や産業の拠点性が高い
- ・地形的な連担が強く、道路や鉄道による一体性が見られる

〔地域の課題〕

- ・複合的な都市機能の集積が求められている
- ・隣接市町村との連携強化が求められている
- ・河川や新幹線により地域が分断されている
- ・郊外沿道部に集客施設の立地が進み、中心市街地の空洞化が進行している
- ・拠点間の交流や連携の強化が必要となる

〔都市モデルのイメージ〕



C-1. 県北・沿岸型地方中心都市：単独（県北）

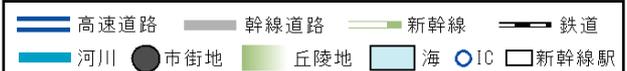
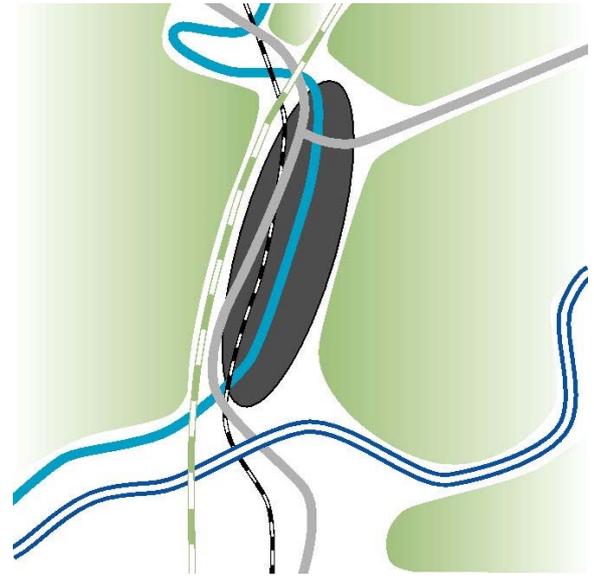
〔地域の特性〕

- ・地域の拠点性は高いが高齢化が進行
- ・交通の利便性は高いが、地理的に都市圏が独立している

〔地域の課題〕

- ・郊外沿道部に集客施設の立地が進み、中心市街地の空洞化が進行している
- ・恵まれた高速交通基盤を活用し、広域における拠点性を高める必要がある

〔都市モデルのイメージ〕



C-2. 県北・沿岸型地方中心都市：単独（沿岸）

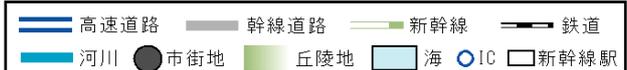
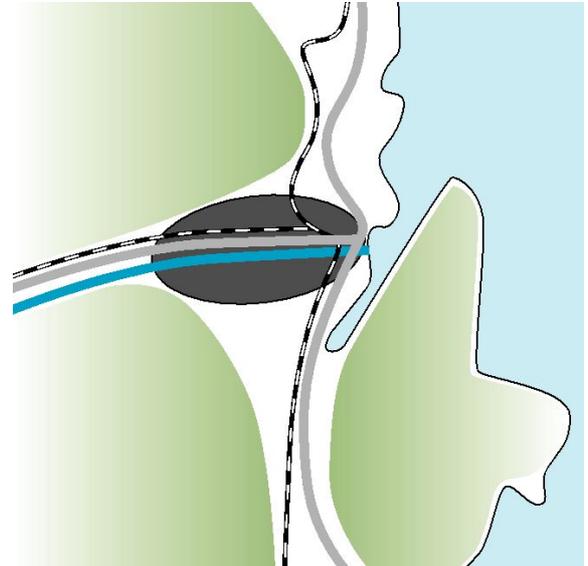
〔地域の特性〕

- ・地域の拠点性は高いが高齢化が進行
- ・都市間距離が大きく、地形的な制約から都市圏が独立している

〔地域の課題〕

- ・郊外沿道部に集客施設の立地が進み、中心市街地の空洞化が進行している
- ・港湾を活用した物流の拠点性を高める必要がある

〔都市モデルのイメージ〕



C-3. 県北・沿岸型地方中心都市：地域連携（県北）

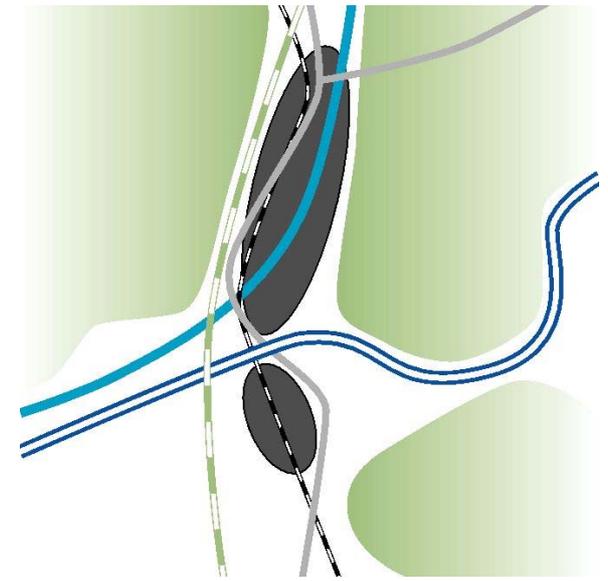
〔地域の特性〕

- ・地域の拠点性は高いが高齢化が進行
- ・地形的な制約が多い
- ・交通の利便性は高いが、地理的に都市圏が独立している
- ・中山間部の道路により連携している

〔地域の課題〕

- ・中心都市は郊外沿道部に集客施設の立地が進み、中心市街地の空洞化が進行している
- ・中心都市は恵まれた高速交通基盤を活用し、広域における拠点性を高める必要がある
- ・中小都市は中心都市との交流や連携が特に重要となる
- ・中小都市と中心都市を結ぶ路線に代替路線がない

〔都市モデルのイメージ〕



C-4. 県北・沿岸型地方中心都市：地域連携（沿岸）

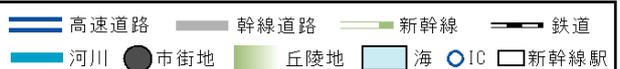
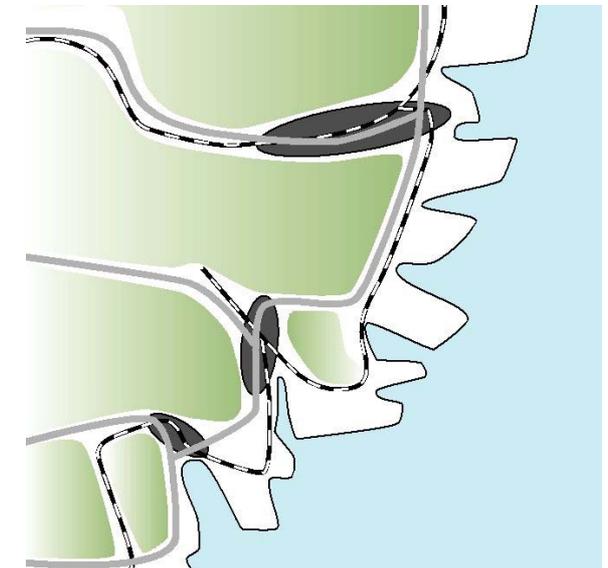
〔地域の特性〕

- ・地域の拠点性は高いが高齢化が進行
- ・地形的な制約が多い
- ・都市間距離が大きく、地形的な制約から都市圏が独立している
- ・沿岸部の道路により連携している地域

〔地域の課題〕

- ・中心都市は郊外沿道部に集客施設の立地が進み、中心市街地の空洞化が進行している
- ・港湾を活用した物流の拠点性を高める必要がある
- ・中小都市は中心都市との交流や連携が特に重要となる
- ・中小都市と中心都市を結ぶ路線に代替路線がない

〔都市モデルのイメージ〕



D-1. 地方中小都市：単独

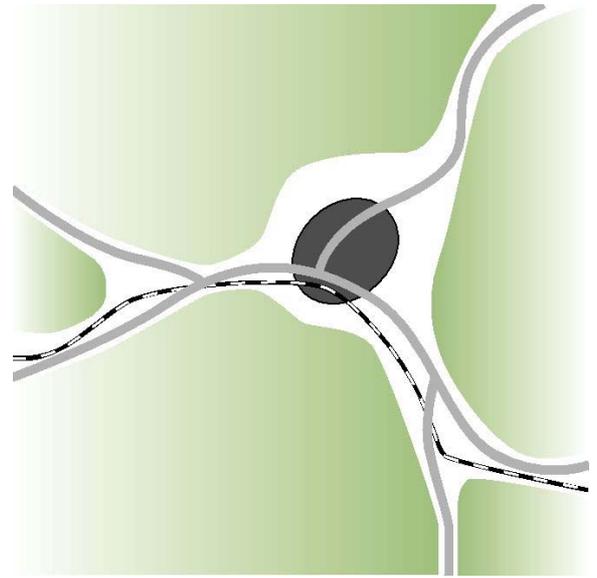
〔地域の特性〕

- ・都市規模は小さい
- ・地域の拠点性は低く高齢化が進行
- ・単独の自治体で市街地を形成する 경우가多く、都市サービスの一部を周辺都市に依存

〔地域の課題〕

- ・周辺都市との交流や連携が特に重要となる
- ・現在の中心部の維持及び魅力の向上が必要となる
- ・高齢化に伴い多様な移動手段の確保が必要となる

〔都市モデルのイメージ〕



5. 見直し計画案作成の方法

(1) 見直し案作成の基本方針

個別路線の総合評価から見直しの方向性を判断し、全体の道路網や交通処理からみて問題等がないか検証したうえで「見直し案」としてまとめる。

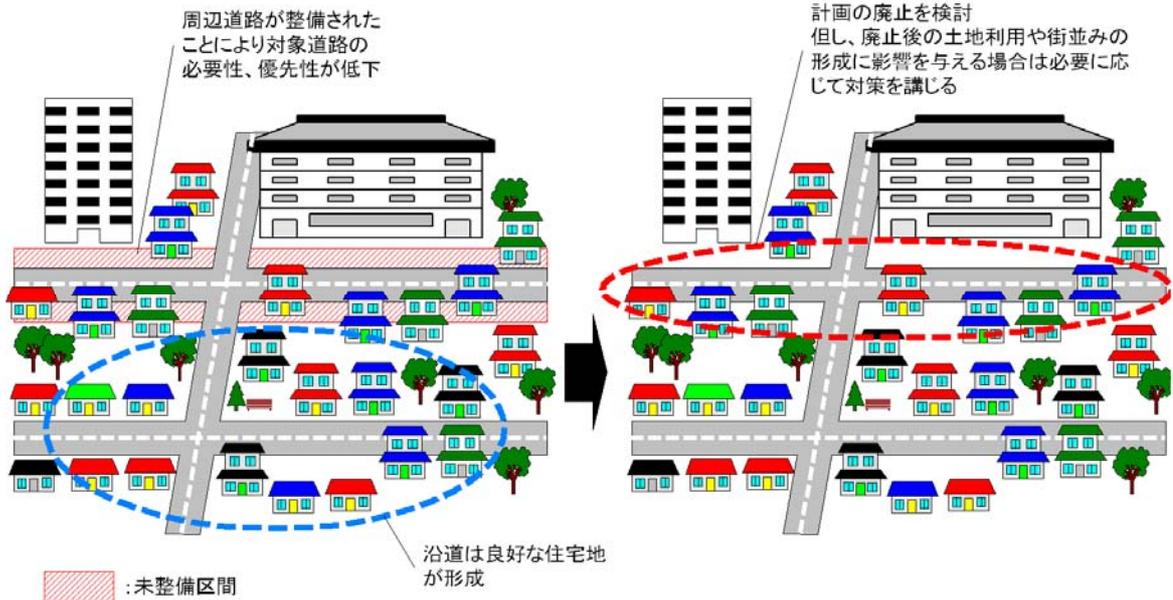
① 廃止：計画の廃止

1-1：計画の廃止（拡幅）

計画内容を見直しても必要性の評価が向上しない道路については、計画の廃止を行う。但し、建築制限の解除に伴い土地利用等に悪影響を及ぼす可能性のある場合は適切な対策を講じる。

〔廃止 1-1 イメージ〕

拡幅の廃止

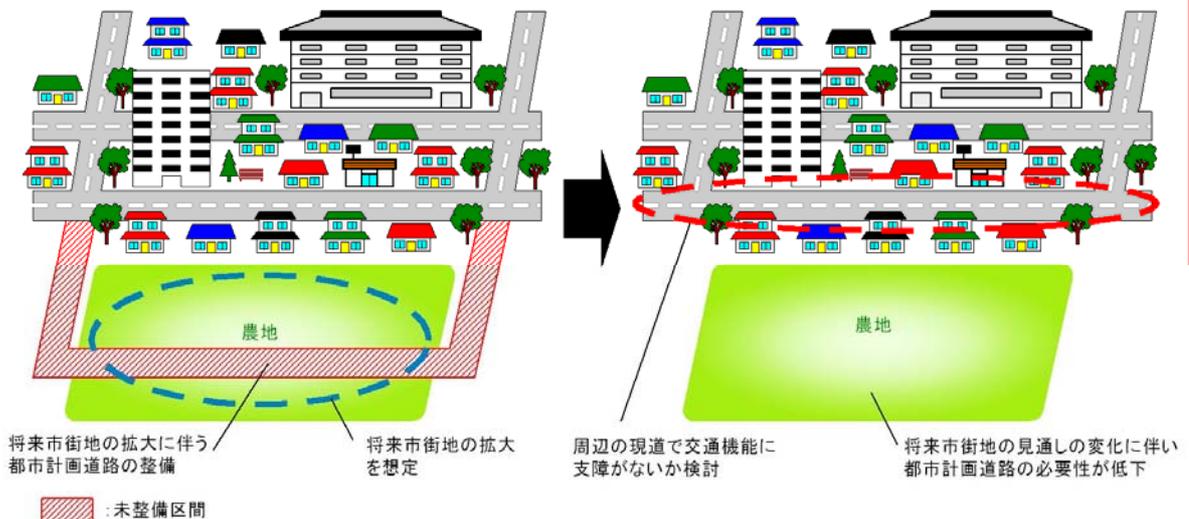


1-2：計画の廃止（将来市街地の見通しの変化）

計画決定時に想定されていた将来市街地の見通しが変化した道路については、計画の廃止を行う。

〔廃止 1-2 イメージ〕

新規整備の廃止

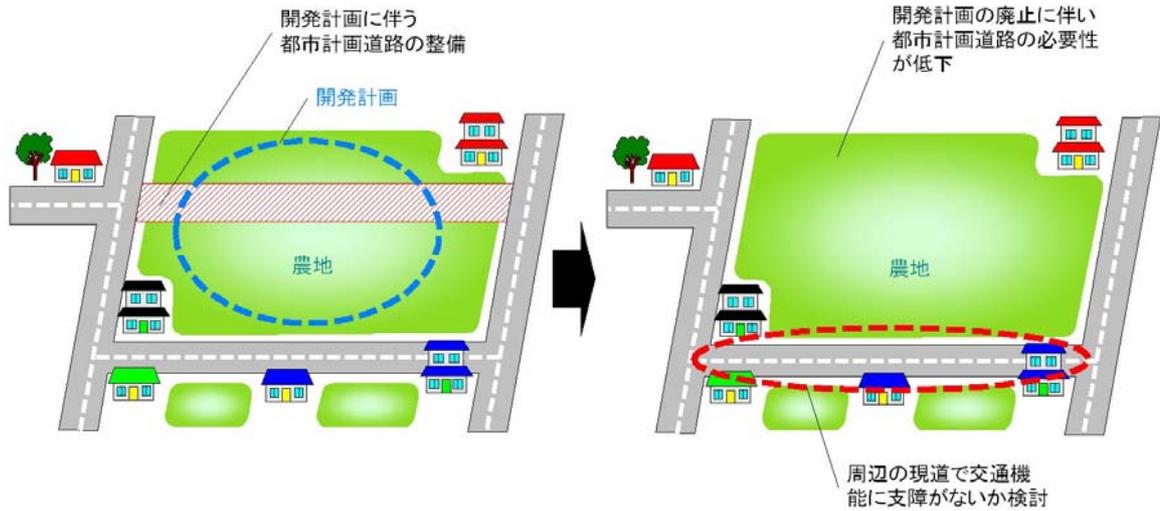


1-3：計画の廃止（関連開発の中止）

関連開発等の中止により必要性が低下した道路については、計画の廃止を行う。

〔廃止 1-3 イメージ〕

新規整備の廃止

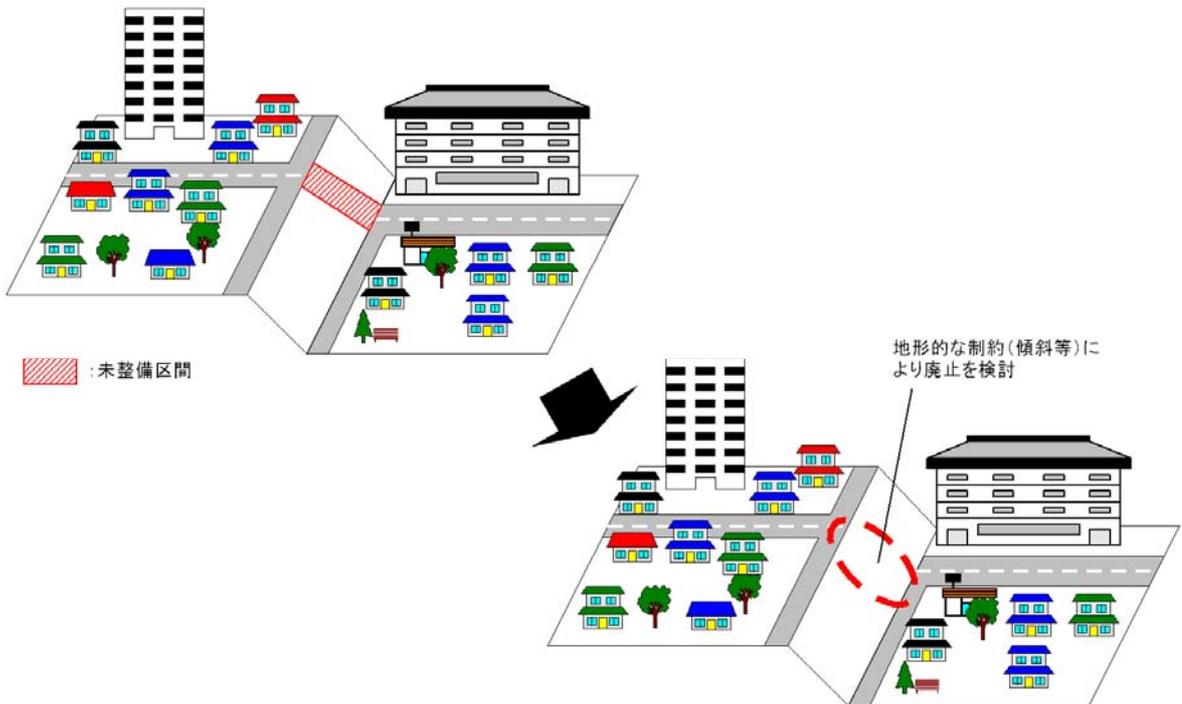


1-4：計画の廃止（地形的制約）

地形的な制約により事業実現性が低い道路については、計画の廃止を行う。

〔廃止 1-4 イメージ〕

新規整備の廃止



② 変更：車線数や位置を見直して道路を整備

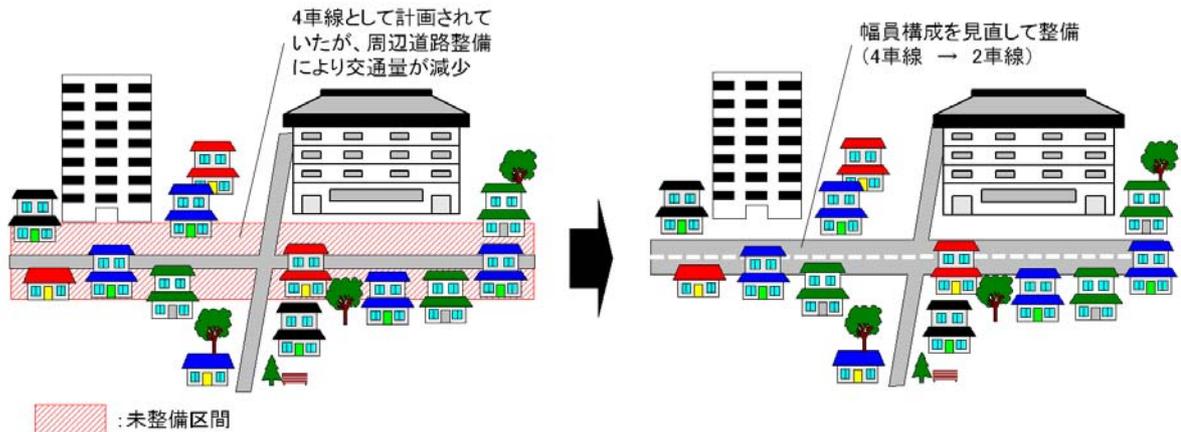
2-1：計画内容（車線数の縮小）を見直して整備

当初予定していた計画内容では必要性が低いものの、道路種別を変更することにより、これらの評価が向上するものについては、計画内容（道路幅員、構成含む）を縮小する方向で見直して整備を行う。

[変更 2-1 イメージ]

車線数の見直し

4車線→2車線



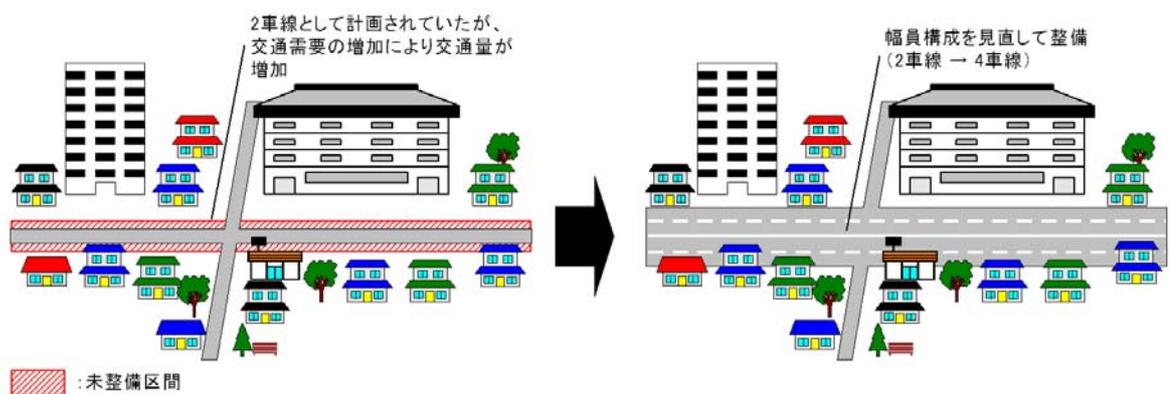
2-2：計画内容（車線数の拡大）を見直して整備

当初予定していた計画内容より必要性が高いものについては、道路種別を変更することにより、これらの評価が向上するものについては、計画内容（道路幅員、構成含む）を拡大する方向で見直して整備を行う。

[変更 2-2 イメージ]

車線数の見直し

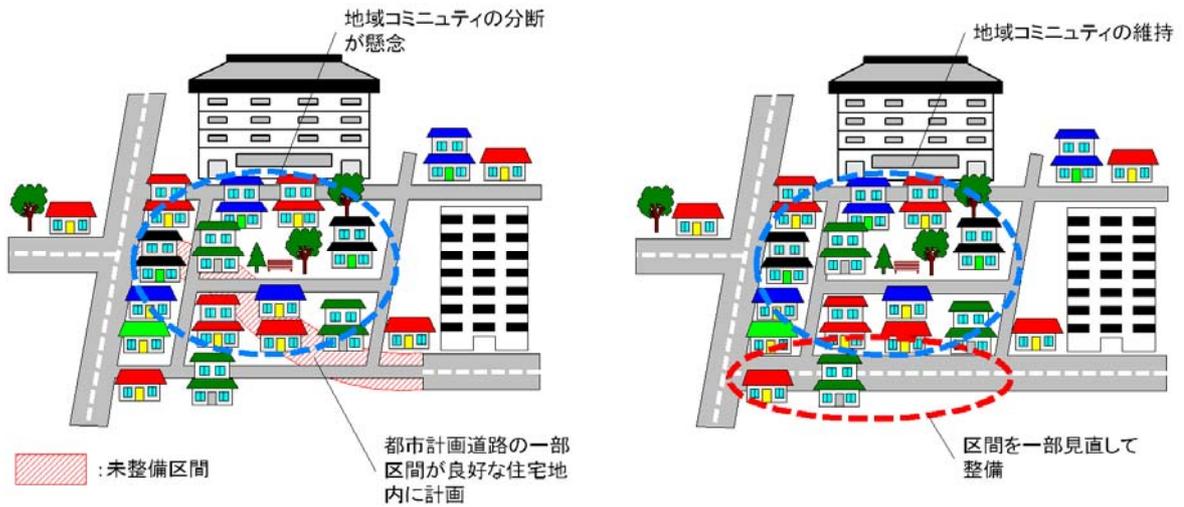
2車線→4車線



2-3：計画内容（ルートの一部）を見直して整備

区間設定の見直しで実現性が向上するものについては、区間の一部を見直して整備を行う。

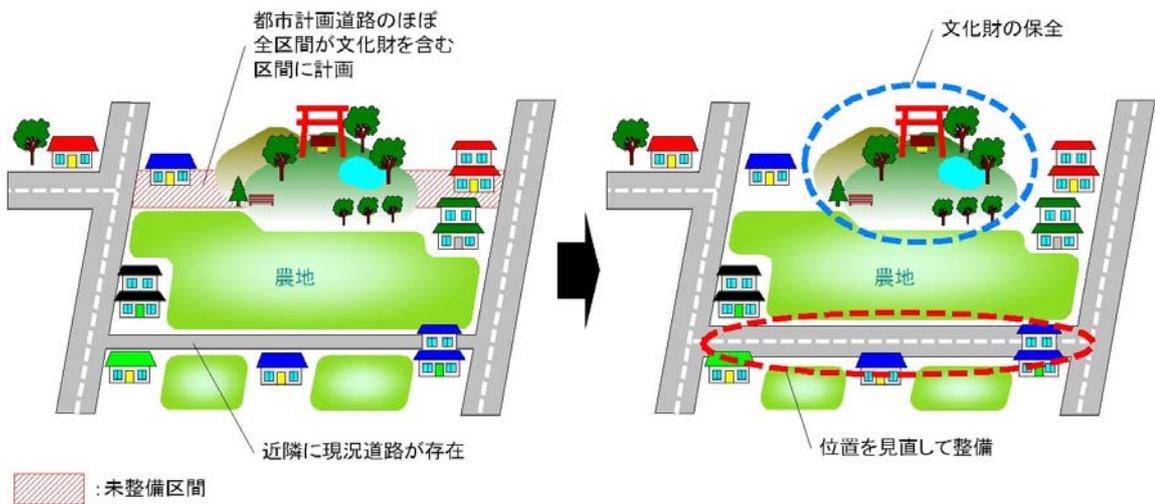
[変更 2-3 イメージ]
位置の見直し（一部）
宅地内→現道



2-4：計画内容（ルートの一部）を見直して整備

区間の一部を見直しても整備できないものについては、計画内容（位置、構造）を見直して整備を行う。

[変更 2-3 イメージ]
位置の見直し（全区間）
文化財→現道

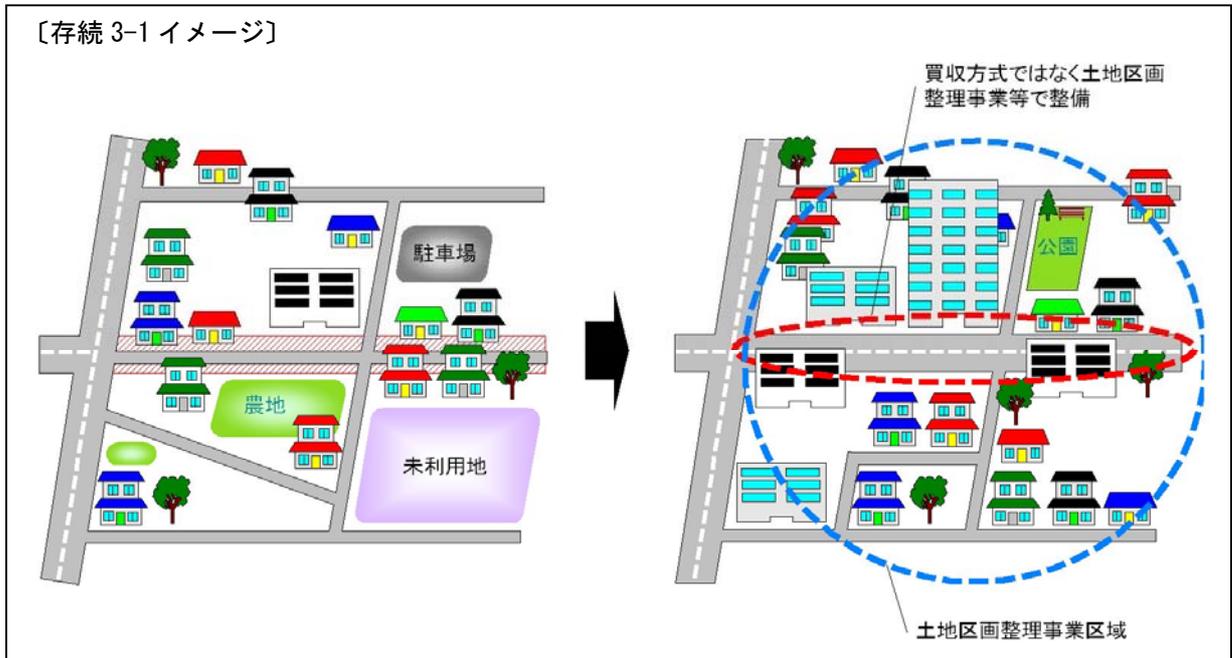


③ 存続：当初の計画内容で整備

3-1：当初の計画内容（種別、位置、区間）で整備

必要性の高い道路については基本的に当初の計画内容で整備を行う。また、必要性は高いが実現性が困難な道路のうち、事業手法を検討することにより実現性が向上するものについては、土地区画整理事業等による整備や連携により、当初の計画内容で整備を行う。

〔存続 3-1 イメージ〕

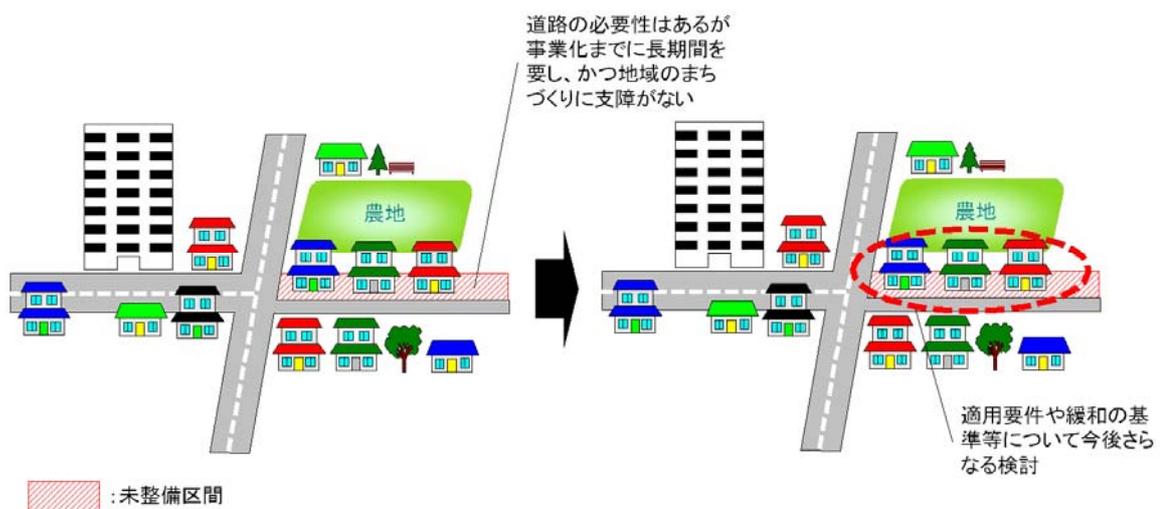


3-2：当初の計画内容（種別、位置、区間）で整備（現状計画のまま）

必要性はあるが事業化までに長期間を要し、かつ地域のまちづくりに支障がない道路については、現状計画のまま建築制限の一部緩和等を行うことを検討する。

〔存続 3-2 イメージ〕

計画の存続（現状計画のまま）



(2) 見直しの留意事項

① 住民との合意形成

都市計画道路の見直し案の是非については住民の合意を得ることを原則とし、最終的な決定を行うものとする。このうち必要性が低い道路や実現化の目処の立たない都市計画道路でありながら現状計画のままとする道路については、整備もしくは廃止ができない理由について住民に対して示すこととする。

特に、計画内容の変更や廃止を進めることが望ましい都市計画道路については、計画地内の地権者や周辺地区住民等に対して、説明会や意見交換会を開催して見直しを検討するに至った背景や経緯を知らせるとともに、見直しせずに計画を継続させた場合のデメリット等についても十分に理解されるよう努めることとする。なお、計画内容の変更や廃止に対して住民から十分な合意が得られない場合は、継続して住民との合意形成に向けた取り組みを行うこととする。

住民参加については、都市全体の住民から広く意見を聴取する必要がある場合と、一部地域の住民から詳しく意見を聴取する必要がある場合が考えられるが、住民参加の対象や段階に応じてワークショップ、アンケート、パブリックコメント、または公聴会等の参加手法を適切に選択することとする。

② マニュアルの運用について

〔見直し検討の主体〕

県は、本マニュアルにより都市計画道路見直しの基本的な方針を示す。
市町村は、本マニュアルを活用し、主体的に見直し検討を行うものとする。

- 都市計画の実現のためには、住民に最も近い立場にある市町村が中心となり、地域の実情を十分に踏まえてまちづくりを推進することが必要であることから、市町村が主体となり見直し検討を行うものとする。
- 見直し検討の作業に当たっては、県と市町村が十分に連携、調整、協力していくものとする。

〔都市計画変更の実施〕

都市計画の変更が必要な路線については、変更理由を明確にするとともに住民や関係機関の合意形成を図り、速やかに都市計画変更の手続きを実施する。

- 都市計画決定者は、現都市計画法に拠るものとする。
- 住民合意形成及び手続きは「都市計画の決定及び変更の事務処理要領」に基づき、必要に応じ県と市町村の協働とする。

(2) STEP 2

STEP2: 見直し検討路線の選定

路線名		区間 No		市町村名		都計区域名		事業主体		路線延長	m	代表		
										区間延長	m	幅員		m

状況変化に伴う路線の必要性の再検証

評価項目	評価基準	評価		評価の判定理由 「はい」を選んだ場合には、必ず理由をご記入ください。
		区分 コード	1: はい 2: いいえ	
計画決定時の必要性	① 関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業の変更(縮小・廃止など)に伴い、当該路線の必要性が変化している。		
	② 周辺道路網の整備状況	車道、歩道を代替する周辺道路網等の整備状況により、当該道路の必要性が変化している。		
	③ 地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルートや構造を変更することにより、合理的な事業実施を図ることができる。		
路線を取り巻く環境	④ 都市化の進展	当該路線周辺区域の都市化の進展が著しいことにより問題が生じている。		
	⑤ 歴史・文化資源、観光資源等の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化資源、観光資源等が明らかに存在している。		
	⑥ 希少な動植物の存在	当該路線区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在している。		
	⑦ 法令等の改正	道路構造令の改正に伴い、当該路線が現行の道路構造令に適合しないことにより問題が生じている。		
将来像	⑧ まちづくりの将来像	上位計画の変更、まちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。		
判定				

(3) STEP 3

① 変更・廃止に向けた具体的な検討

STEP3: 変更・廃止に向けた具体的な検討

路線名		区間No	市町村名
-----	--	------	------

1. 路線の概要、都決経緯・背景 等	
路線の概要 〔延長〕 〔幅員〕 〔車線数〕 〔区間〕	都市計画決定の経緯、背景、課題等

2. 上位関連計画の位置づけ																	
上位計画等の位置付け 	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;">関連する上位計画等の種類</th> <th style="width: 5%;">該当の有無</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 上位計画</td><td></td></tr> <tr><td>2 関連都市計画</td><td></td></tr> <tr><td>3 関連整備計画</td><td></td></tr> <tr><td>4 地域の発展振興に関する計画</td><td></td></tr> <tr><td>5 環境調査、アセスメント等</td><td></td></tr> <tr><td>6 防災計画</td><td></td></tr> <tr><td>7 その他の計画</td><td></td></tr> </tbody> </table>	関連する上位計画等の種類	該当の有無	1 上位計画		2 関連都市計画		3 関連整備計画		4 地域の発展振興に関する計画		5 環境調査、アセスメント等		6 防災計画		7 その他の計画	
関連する上位計画等の種類	該当の有無																
1 上位計画																	
2 関連都市計画																	
3 関連整備計画																	
4 地域の発展振興に関する計画																	
5 環境調査、アセスメント等																	
6 防災計画																	
7 その他の計画																	

3. 広域的な道路網の検討

4. 個別路線の詳細検討		
評価指標	判定	概要
① 自動車専用道路や都市の骨格を形成する主要な幹線道路とアクセスしているか。		
② 主要な拠点へアクセスしているか。		
③ 駅などの主要な交通施設へアクセスしているか。		
④ 代替する路線がない		
⑤ 混雑の緩和や解消に寄与するか。		
⑥ 学校などが近くにあり、歩行者や自転車交通が多く見込まれるか。		
⑦ 新規の施設立地や再開発が進むなど市街地における土地利用を支援する道路か。		
⑧ 市街地内のまちなみ景観を支援する道路か。		
⑨ 火災時に延焼遮断機能を有する道路か。		
⑩ 避難・消火活動を支援する道路か。		
⑪ 地域を分断するなど地域コミュニティへの影響。		
⑫ 歴史・文化財への影響。		
⑬ 自然環境を破壊するなど環境保全上の影響。		
⑭ 計画範囲内の支障物件数及び種類による影響。		
⑮ 橋梁やトンネルなど工事の難しさ。		
⑯ 隣接する都市間を連絡する道路か。		
⑰ 産業の活性化に寄与する道路か。		

5. 見直し結果
〔見直し結果〕 〔見直し結果の理由〕 〔今後の検討課題〕

② 見直し候補路線（区間）の課題詳細図

見直し候補路線（区間）の課題詳細図	
都市計画道路の状況	区間No 区間長(m) 計画幅員(m) 53条件数(件) 沿道用途指定 その他特記事項
	路線（区間）の周辺状況 見直しの概要 及び
	見直しの方向性 廃止
機能代替道路①	その他特記事項 歩道(m) (歩行者混雑) 現道幅員(m) (交通渋滞) 区間長(m)
機能代替道路②	その他特記事項 歩道(m) (歩行者混雑) 現道幅員(m) (交通渋滞) 区間長(m)
計画幅員の断面構成	代替機能を有する道路の断面構成

③ 路線別定量的評価

路線別定量的評価

見直し内容	路線名	区間No	市町村名
-------	-----	------	------

断面混雑度		見直した場合			評価 ③ < 1.0	見直しなかった場合			⑦ 増減 (③/⑥)
断面 番号	路線名	① 交通量 (台/日)	② 容量 (台/日)	③ 混雑度 (①/②)		④ 交通量 (台/日)	⑤ 容量 (台/日)	⑥ 混雑度 (④/⑤)	
					/				
断面1 合計					/				
断面2 合計					/				
断面3 合計					/				

設置箇所位置図
Empty space for the location map