

都市計画道路見直しに係る検証手法等について

都市計画道路見直しに係る検証手法等について

1.見直し方針

生駒市における都市計画道路の見直しは、奈良県都市計画道路の見直しガイドラインを踏まえたうえで、生駒市の特性や市道の特性を考慮し、以下の5つの項目を設定した。

① 都市計画道路の階層区分を明確にします

都市計画道路は、円滑な交通と良好な都市環境を形成するなど、都市がめざしている将来の姿を実現するために、都市計画決定するものです。このため、現在の都市計画道路網について、本市の総合計画や都市計画マスタープランで位置づけられている方針等を踏まえ、道路の階層区分を明確にします。

② 都市計画道路の必要性を検証する項目を明確にします

都市計画道路は交通処理だけではなく、様々な面で地域のまちづくりに関わるものです。このため、都市計画道路の見直しを行う際は、都市計画道路が地域のまちづくりにあたって求められている機能を踏まえて、現時点で考える将来道路網の必要性を検証する必要があります。

したがって、市内の路線をとりまく状況を踏まえて、都市計画道路の必要性をどのような視点で考えるべきかについて、奈良県のガイドラインを踏まえたうえで、検証するための項目(求められる機能)等を具体化します。

なお、求められる機能を明確にするにあたっては、道路の階層区分を踏まえるものとします。

③ 都市計画道路の事業性(整備する際の支障の有無)を検証する項目を明確にします

例えば、斜面地の造成により、周辺の地形や市街地、さらにはコミュニティに対して、多大な影響を及ぼすなど、都市計画道路を整備することにより、周辺のまちづくりに対して望ましくない影響を及ぼすものとなっているならば、その整備のあり方を考え直す必要があります。

都市計画道路の見直しにあたっては、必要性のみでなく、事業として実施する際に支障となる状況を考慮することが重要になります。

④ 幅広い選択肢を考慮して、都市計画道路の見直しの方向性を明確にします

未着手都市計画道路の見直しにあたって、廃止のみでなく、既存道路等の活用、幅員やルートの変更等の方向性についても検討することが重要になります。

⑤ 未着手都市計画道路の客観的な評価をするために見直しカルテを作成します

上記の考え方にに基づき、路線ごとにどのように検証を行ったかをわかりやすく示すための資料として見直しカルテ※を作成します。



※見直しカルテ：都市計画道路としての必要性や事業性に係る検証項目の該当状況を表すなど、当該路線の見直しにあたっての考え方を示した資料

2.見直しの対象

見直しの対象は、生駒市内に存在する事業未着手の都市計画道路とする。(別図参照)

3. 検証の枠組み

3-1. 見直し検証にあたっての基本的な視点

見直し検証にあたっては、以下の3つの視点に基づき見直しに係る判断（廃止・変更等）を行うものとする。

- | | |
|-------------------|--|
| ①必要性の検証 | 必要とされるような機能を有しているか。 |
| ②代替性の検証 | 必要とされるような機能を有している場合、その機能を他路線等が代替できるものとなっていないか。 |
| ③事業性（事業実施上の課題）の検証 | 事業を実施するにあたって、支障となる要素はないか。 |

3-2. 見直し検証フロー（案）

上記の3つの視点に基づき、以下のような流れで検証を行う。

<生駒市における都市計画道路の見直し検証フロー（案）>

■市内路線における階層区分の設定

広域幹線道路と地域幹線道路に区分（都市計画マスタープランより）

■必要性の検証

交通機能、空間機能、市街地形成機能の視点で検証。

必要性なし（路線機能が1つもない）

必要性あり（路線機能が1以上ある）

■代替性の検証

代替路線等の有無を検証。

全ての機能について代替路線がある場合

廃止又は計画変更を検討。

廃止が妥当
計画変更が必要

代替路線なし

■事業性の検証

事業実施上の課題の有無を検証。

課題あり

ルートや幅員等の変更により、課題を解消することが可能かどうかを検討。

課題の解消が不可能

課題なし

課題の解消が可能

変更候補路線
(幅員、車線数、ルート等の変更)

廃止候補路線

■変更による影響の検証

計画変更による影響の有無を検証。

■廃止による影響の検証

廃止による影響の有無を検証。

影響あり

影響なし

影響あり

影響なし

存続路線

変更路線
(幅員、車線数、ルート等の変更)

廃止路線

4.見直し検証方法

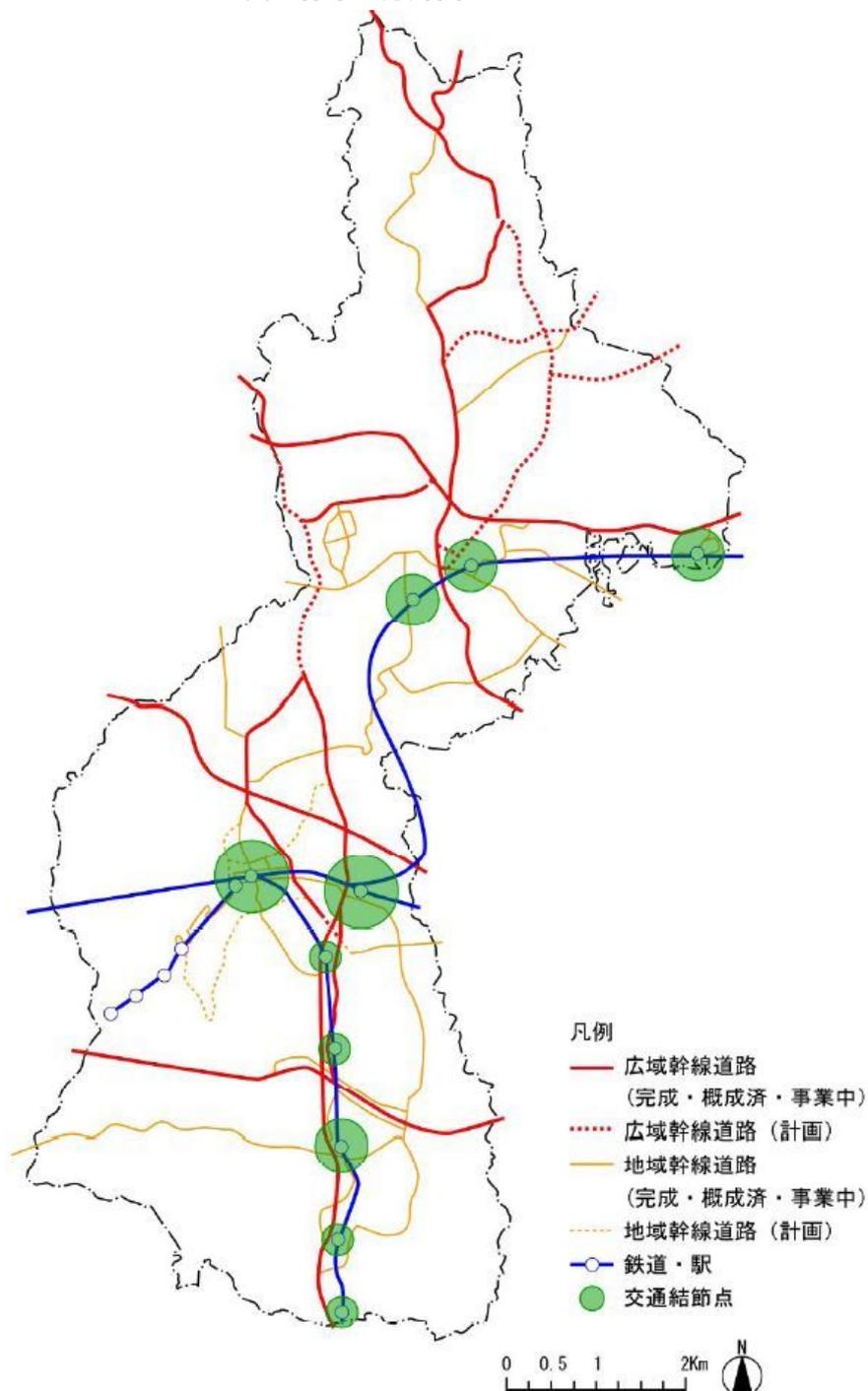
4-1.市内路線における階層区分の設定

都市計画道路の機能の検証にあたっては、道路の階層区分を設定し、階層区分に応じて各路線に期待される役割を踏まえるものとする。

生駒市都市計画マスタープランでは、以下の階層区分が設定されているため、都市計画道路の見直し検証においても、この区分に従って検証を行うものとする。

広域幹線道路:本市の都市構造の骨格を形成する路線(都市計画道路を含む)
 地域幹線道路:広域幹線道路と居住地を結び、さらに広域幹線道路を補完する
 地域の交通の軸となる路線

<都市計画マスタープランにおける交通体系の方針図>



4-2. 必要性の検証項目と考え方

都市計画道路（都市内道路）の機能について、都市計画マニュアルでは交通機能、空間機能、市街地形成機能に区分されている。

このため、見直しに当たってはこれらの機能区分に応じて、県のガイドライン等を踏まえて機能を設定したうえで、見直し対象路線がその機能を保有しているか否かで、必要性の判断を行う

<生駒市において考えられる必要性検証項目(案)>

①交通機能

分類	必要性検証項目	必要性が高い路線の考え方	県ガイドラインとの対応			
			適用	基準独自	項目独自	
自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	① センサス、交通量調査結果より、断面混雑度が1.25以上		○	
			② その他、アンケート等で渋滞が多い箇所		○	
		関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	「みんなでつくる渋滞解消プラン」に位置づけられている	○		
		当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	交通量推計に基づき、当該路線の整備により断面混雑度が1.25未満になる		○	
		将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与する	○		
	ネットワーク	マスタープラン等に位置づけられているか	①都市計画マスタープランにおける将来の都市構造で、「幹線道路」としての位置づけがある ②現況道路網及び奈良の今後5ヶ年の道づくり重点戦略で重点的に取り組むと位置づけた幹線道路等		○	
	安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	事故危険箇所において、車道の線形(法線・縦断)改良もしくは歩行者と自動車の分離に資する	○		
	アクセス	交通結節点へのアクセス強化に資するか	都市計画マスタープランで交通結節点に位置づけられている鉄道駅と主要幹線街路をつなぐ路線	○		
		インターチェンジを有する道路にアクセスするか	現在又は将来のインターチェンジと主要幹線街路をつなぐ路線			○
		救急告示病院にアクセスしているか	救急告示病院と主要幹線街路をつなぐ路線を選定			○
歩行者・自転車	安全性	事故多発箇所又は事故危険箇所等に指定されており、改良により交通安全対策として寄与するか(歩道・自転車道)	Step1:警察の事故データで事故が多発している路線、あんしん歩行エリア内の路線を抽出 Step2:未整備都市計画道路の整備により改良が想定される路線を抽出		○	
		歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資するか	①庁内、地元要望等から検証 Step1:庁内ヒアリング、地元要望等により、歩行者・自転車の課題がある Step2:未整備都市計画道路の整備により改良が想定される(自歩道拡幅等)路線を抽出 ②歩行者交通量から検証 歩行者交通量が多い路線で、整備により歩道が確保又は拡幅される路線		○	
	ネットワーク	歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	奈良県における自転車利用ネットワーク「奈良まほろばサイク∞リング」に位置づけがある	○		
	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」としての位置づけがあるか	上位、関連計画に位置づけがある	○			

②空間機能

機能の区分	必要性検証項目	必要性が高い路線の考え方	県ガイドラインとの対応		
			適用	基準独自	項目独自
都市環境機能	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	位置づけがあるか要確認	○		
都市防災機能	避難・救援機能	緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか		○	
		防災拠点にアクセスしているか	都市計画マスタープランの防災まちづくりで位置づけられる避難場所と第一次、第二次緊急輸送道路をつなぐ路線		○
		防災計画上の避難路としての位置づけがあるか	上位、関連計画に位置づけがある	○	
	災害防止機能	火災の延焼防止効果等の防災に資するか	建築物が連担しており、道路以外に延焼防止機能が無い地域において、幅員12m以上で火災の延焼防止効果がある		○
収容空間	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があるか	上位、関連計画に位置づけがある	○		
	電線類等の各種施設の収容空間の位置づけがあるか	上位、関連計画に位置づけがある			○

③市街地形成機能

機能の区分	必要性検証項目	必要性が高い路線の考え方	県ガイドラインとの対応		
			適用	基準独自	項目独自
都市構造・土地利用の誘導形成	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があるか	上位、関連計画に位置づけがある	○		
街区形成機能	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があるか	上位、関連計画に位置づけがある	○		

4-3.代替性の検証項目と考え方

路線以外の機能も含めて代替性について、以下のように考える。

<路線機能の代替性の考え方(案)>

①交通機能の代替性

分類		必要性検証項目	代替性の考え方
自動車	混雑	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	断面レベルの混雑緩和に資する代替路線が新規で整備されるか(断面混雑度 1.25 未満)
		関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	
		当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	
	ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	代替なし (当該路線が位置づけられているため)
	安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	安全性を確保する代替手段があるか
	アクセス	交通結節点へのアクセス強化に資するか	代替アクセス経路が存在するか
高規格道路のインターチェンジにアクセスするか		代替アクセス経路が存在するか	
救急告示病院にアクセスしているか		代替アクセス経路が存在するか	
歩行者・自転車	安全性	事故多発箇所又は事故危険箇所等に指定されており、改良により交通安全対策として寄与するか(歩道・自転車道)	安全性を確保する代替手段があるか
		歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資するか	安全で快適な通行環境を確保する代替手段、代替路線があるか
	ネットワーク	歩道・自転車道のネットワークの位置づけがあるか	代替なし (当該路線が位置づけられているため)
		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」としての位置づけがあるか	代替なし (当該路線が位置づけられているため)

②空間機能の代替性

機能の区分		必要性検証項目	代替性の考え方
都市環境機能		景観や沿道の都市空間のネットワークの位置づけがあるか	代替なし (当該路線が位置づけられているため)
都市防災機能	避難・救援機能	緊急輸送道路に位置づけられており、機能強化に資するか	代替なし (当該路線が位置づけられているため)
		防災拠点にアクセスしているか	代替アクセス経路が存在するか
	災害防止機能	火災の延焼防止効果等の防災機能	現道や並行路線の幅員が 12m 以上で火災の延焼防止効果がある
収容空間		駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設、電線類等の各種施設の収容空間の位置づけがあるか	代替なし (当該路線が位置づけられているため)

③市街地形成機能の代替性

機能の区分		必要性検証項目	代替性の考え方
都市構造・土地利用の誘導形成		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があるか	代替なし (当該路線が位置づけられているため)
街区形成機能		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があるか	代替なし (当該路線が位置づけられているため)

4-4.事業性(事業実施上の課題)の検証項目と考え方

生駒市において考えられる事業実施上の課題（事業性）の検証項目を考える際、現在の未整備路線の状況を見ると、特に重要な施設等との重複は見られず、地形制約、街並みや地域コミュニティの維持、道路構造令との適合性等に係る課題が重要になるものとする。

なお、事業性の低下（事業費が多くなる場合）については、現在の未整備路線の状況をみると、斜面地の地形に起因するものとなっており、地形制約に係る課題に含めて捉えるものとする。

<事業性(事業実施上の課題)の検証方法(案)>

分類	事業実施上の課題の検証項目	事業実施上の課題の考え方
地形制約	地形、地質等の自然条件等により、実現が困難となっているか。	整備に際して、都市計画決定している範囲を越えて影響を及ぼすものと判断される（斜面地における整備時の造成により、都市計画道路の区域外の多数の建物を移転せざるを得ない状況が生じる）
街並みや地域コミュニティの維持	街並みや地域コミュニティの維持に支障はないか。	整備によって、既成市街地において形成されている地域の活力や賑わいの向上、街並みやコミュニティの維持に支障が生じると判断される（商店街や魅力ある街並み、集積の小さい集落地等と、都市計画道路の重複がみられる）
道路構造令との適合性	現在の道路構造令に適合しないか。	計画決定に基づく幅員や線形では、現在の道路構造令に適合しない。 <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> 例) 第4種2級の2車線〔補助幹線道路のイメージ〕の場合 車線+路肩+歩道(歩行者少)+路上施設幅 $= (3.0\text{m} + 0.5\text{m} + 2.0\text{m} + 0.5\text{m}) \times 2$ $= 12\text{m}$ となるため、12m未満の場合、現在の道路構造令に適合しないものと判断 </div>
その他	上記以外の項目について、必要に応じて検証	