

# 生駒市における都市計画道路の見直し案

— 見直し方針に基づく検証結果 —

平成24年7月

生 駒 市

## はじめに

都市計画道路は、都市計画法に基づき、円滑な交通と良好な都市環境の形成など、都市の骨格を形成するものとされています。

生駒市においても、高度経済成長期の市街地拡大による人口増加や自動車交通の増大を前提に都市計画道路が計画され、平成 22 年 3 月 31 日現在の計画延長は約 75.9km となっていますが、計画延長の約 33%にあたる約 24.7km が未着手であり、都市計画決定から既に 30 年以上経過した路線も多く存在しています。

今後、社会経済情勢の変化に伴い、人口が減少傾向に転じ、少子・高齢化が進み、自動車交通は減少するものと考えられています。

一方で都市計画決定後、長期未着手の都市計画道路は、都市計画決定による建築制限（都市計画法第 53 条）により土地の有効利用や地権者の生活設計等に支障を及ぼす可能性があります。

このように近年の社会経済情勢や自動車の交通需要が変化するなか、当初予定されていた役割や機能が変わるとともに、市税の減収や福祉関連経費の増大、国の補助金の削減など市財政基盤の危機的な状況を踏まえ、効率的で効果的な都市計画道路の整備を目指すことが必要となっています。

以上のような背景を踏まえ、生駒市では、平成 22 年度に市内の都市計画道路の効率的で効果的な整備を進める上で、必要性を見直すにあたっての基本方針となる「生駒市における都市計画道路の見直し方針」を策定しました。

これを受けて、平成 23 年度は、市内の未着手の都市計画道路を対象に都市計画道路の見直しを行い、「生駒市における都市計画道路の見直し素案」を作成しました。

## 1.見直しの必要性

都市計画道路をとりまく社会情勢が変化するなか、本市では、以下のような観点から、都市計画道路を見直すこととしました。

### 背景

- ・都市計画道路は、本市のまちづくりを進めるうえで、重要な役割を担ってきた。
- ・しかし、今後は人口の減少や高齢化が進み、自動車の交通量も減少するため、自動車を通行させるための新しい道路の整備を必要としない地域が増加していくものと考えられる。
- ・このように、都市計画決定当時と現在では、都市計画道路を取り巻く状況が大きく変化しており、都市計画決定当時に期待されていた役割が変わってしまっている可能性がある。

### 都市計画道路見直しの必要性

**都市計画決定の当時から状況が変化するなか、都市計画道路に求められる役割を踏まえて、そのあり方を見直す必要があります。**

### 背景

- ・今後、人口の高齢化に伴い、福祉関連の費用が増大する。  
また、道路や各種公共施設の維持管理費用が増えるため、今後、公共投資に係る財源を十分に確保することが難しくなると想定される。
- ・最近10年間の都市計画道路の整備延長は2.8kmとなっていることから、1年当たりで平均0.28km整備されてきたことがわかる。
- ・今後も1年当たり0.28km整備されると仮定すると、未着手都市計画道路約25kmを全て整備できるのは、およそ90年後(=25km÷0.28km/年)と試算される。
- ・このため、財源を必要な箇所に重点的に投資するなど、効率的・効果的に都市計画道路を整備することが求められるようになっている。

### 都市計画道路見直しの必要性

**道路整備に投資可能な予算に制限があり、現在、計画されている都市計画道路網の実現に多大な年数を要することから、効率的・効果的な整備を推進するために、都市計画道路網の見直しを図る必要があります。**

### 背景

- ・都市計画道路の区域内では、将来の円滑な事業の施行を確保して都市計画の実現性を高めるため、建築行為が制限されている。
- ・必要性、合理性が低下した路線において権利制限をかけることは問題があり、都市計画を見直す必要がある。

### 都市計画道路見直しの必要性

**必要性の低下している路線については、都市計画を見直す必要があります。**

## 2.見直し方針

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、本市の特性や市道の特性を考慮し、以下の5つの見直し方針を設定しました。

### ① 都市計画道路の階層区分を明確にする

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ある。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する。

### ② 都市計画道路の必要性を検証する項目を明確にする

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ある。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、現時点で考えうる将来道路網の必要性を検証する必要がある。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）等を具体化する。  
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する。

### 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する

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る。  
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る。

### 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する

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る。

### 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する

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※を作成する。

※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等を示した資料



### 3.都市計画道路の階層区分と見直し対象路線

#### 3-1 階層区分

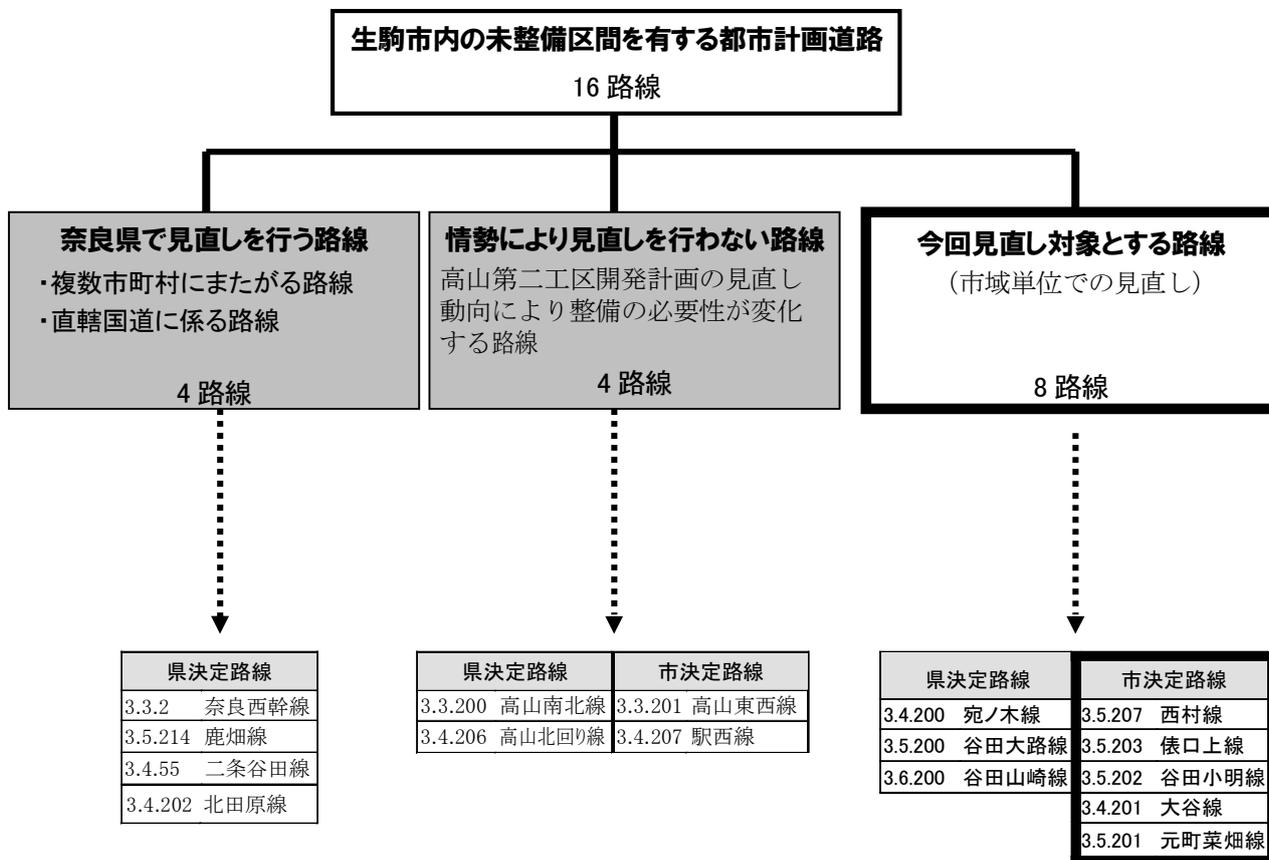
生駒市都市計画マスタープランにおける交通体系の方針に基づき、以下のとおり定めます。

階層区分	路線の定義
広域幹線道路	都市構造の骨格を形成する路線であり、自動車交通を重視する。 該当路線・・・奈良西幹線、鹿畑線、北田原線、宛ノ木線、二条谷田線、高山南北線、高山北廻り線、高山東西線、駅西線
地域幹線道路	地域の交通の軸となる路線であり、自動車交通の他、歩行者等も重視する。 また、空間機能や市街地形成機能も重視する。 該当路線・・・谷田大路線、谷田山崎線、西村線、俵口上線、谷田小明線、大谷線、元町菜畑線

#### 3-2 見直し対象路線

生駒市では、未整備区間を有する都市計画道路 16 路線が見直し対象となりますが、奈良県の都市計画道路見直し方針等により、奈良県が見直しを行う 4 路線、高山第二工区関連の 4 路線を除く 8 路線について、見直し検討を実施しました。

なお、今回の見直し対象とする県決定路線については、起終点が市内で完結している等、本市のまちづくりに関係性が深いことから、県の見直しガイドラインとの整合等について調整した上で、本市としての検証を行うものであり、本市の検証結果等を勘案し、都市計画の決定権がある県が見直し判断することとなります。



<見直し対象の都市計画道路>

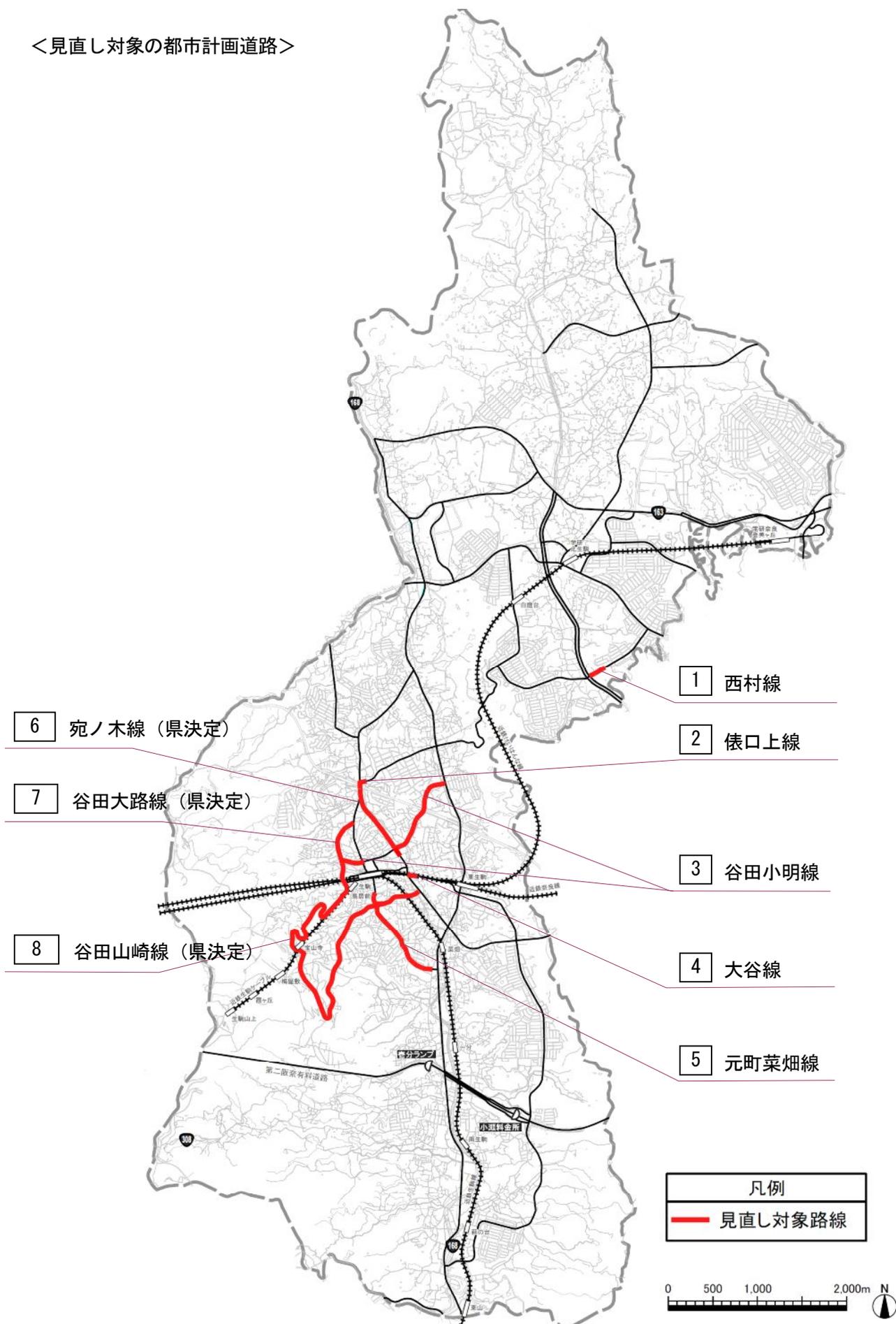


図 見直し対象路線の位置

## 4.見直し検証方法

### 4-1. 見直しの視点

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を行う。

- ①必要性の検証・・・都市計画道路に「4-2 必要性の検証項目」で示す、必要とされる機能の有無。
- ②代替性の検証・・・「4-2 必要性の検証項目」で必要とされるような機能が合った場合、既存道路を活用すること等で、その機能を他路線等が代替することが可能か。
- 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り、「4-3 事業性の検証項目」で示す項目に該当するものはないか。

### 4-2. 必要性、代替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ものとした。

また、必要性がある路線については以下のように代替可能性を検証し、その結果、代替不可能となる路線を「必要性が高い路線」と判断した。

※都市計画マニュアルⅡ【都市施設・公園緑地編】都市交通施設 6（社）日本都市計画学会編

例) 渋滞箇所指定されているものの、交差点改良の即効対策に位置づけられている路線→代替可能  
事故危険箇所安全対策が明確になっていない路線→代替不可能

### <生駒市において考えられる必要性と代替性の考え方>

#### ①交通機能

分類	必要性の考え方	代替性の考え方	
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。	交差点改良等の即効対策 <sup>注1)</sup> が明確になっている場合等は機能代替を果たすものとする。
		「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン」における「渋滞箇所」としての指定がされているか。	交差点改良等の即効対策 <sup>注1)</sup> が明確になっている場合等は機能代替を果たすものとする。
		当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか。	断面での混雑緩和に資する路線が存在する場合は機能代替を果たすものとする。
	ネットワーク	都市計画マスタープラン等に位置づけられているか。	地域幹線街路 <sup>注2)</sup> で、現道で車道幅員が確保されている場合は、機能代替を果たすものとする。
	安全性	「奈良県みんなで作る交通安全対策プラン」事故危険箇所において、自動車交通の安全性向上に寄与するか。	安全対策が明確になっている場合、機能代替を果たすものとする。
	アクセス	交通結節点へのアクセス強化に資するか。	現道を含む代替アクセス経路(2車線以上)が存在する場合は、機能代替を果たすものとする。
高規格道路のインターチェンジにアクセスするか。		現道を含む代替アクセス経路(2車線以上)が存在する場合は、機能代替を果たすものとする。	
救急告示病院 <sup>注3)</sup> にアクセスしているか。		現道を含む代替アクセス経路(2車線以上)が存在する場合は、機能代替を果たすものとする。	
歩行者・自転車	安全性	警察の事故データで事故が多発している路線やあんしん歩行エリア内の路線で、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)。	新たな道路整備計画(2車線以上)が存在する場合は、その路線が機能代替を果たすものとする。
		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。	現道内で歩行者空間が確保される場合は、機能代替を果たすものとする。
	ネットワーク	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」に位置づけがあるか。	歩道が確保されており、現道がその機能を担う場合は、機能代替を果たすものとする。
		バリアフリー新法 <sup>注4)</sup> 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。	歩道が確保されており、現道がその機能を担う場合は、機能代替を果たすものとする。

注1) 比較的短期に実現可能な施策であり、その施策の効果が短期で発現する対策。

注2) 生駒市都市計画マスタープランの交通体系の方針で「地域幹線街路」に位置づけられている路線。

注3) 消防法に基づき、災害等による事故等により発生した傷病者を救急隊が搬送する医療機関として、医療機関からの申し出に基づき、一定の基準を満たす場合に県が指定の上、告示した病院。

注4) 平成18年(2006年)12月20日に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」。

## ②空間機能

機能の区分		必要性の考え方	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。	当該路線に付随する機能であり、機能代替を考慮しないものとする。
都市防災機能	避難・救援機能	緊急輸送道路 <sup>注1)</sup> に位置づけられており、機能強化に資するか。	現道が2車線以上確保されている場合は、機能代替を果たすものとする。
		防災拠点 <sup>注2)</sup> にアクセスしているか。	当該路線と同様の避難場所と緊急輸送道路をつなぐ路線(2車線以上)が存在する場合、機能代替を果たすものとする。
	災害防止機能	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、火災の延焼防止効果等の防災機能を果たすか。	当該路線に求められる機能であり、機能代替を考慮しないものとする。
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。	当該路線に付随する機能であり、機能代替を考慮しないものとする。

注1) 生駒市都市計画マスタープランの「防災まちづくりの方針」で「緊急輸送路」に位置づけられている、災害時の緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と防災拠点を相互に連絡する道路。

注2) 生駒市都市計画マスタープランの「防災まちづくりの方針」で「避難場所」に位置づけられている場所。

## ③市街地形成機能

機能の区分		必要性の考え方	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。	当該路線に付随する機能であり、機能代替を考慮しないものとする。
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。	当該路線に付随する機能であり、機能代替を考慮しないものとする。

### 4-3. 事業性(事業実施上の課題)の考え方

生駒市において事業性(事業実施上の課題)は現在の未整備路線の状況を見ると、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、歴史文化資産等との重複等に係る課題が重要になることから、以下の考え方で検証する。

#### <事業性(事業実施上の課題)の考え方>

- 地形、地質等の自然条件等により、実現が困難となっていないか。
- 街並みや地域コミュニティの維持に支障はないか。
- 現在の道路構造令に適合しないか。
- 都市計画道路と寺社仏閣、歴史文化資産等と重複しないか。
- その他

#### 4-4. 見直し検証フロー

見直し検証にあたっては、上記の3つの視点に基づき、以下のような流れで行った。

##### <生駒市における都市計画道路の見直し検証フロー>

###### ■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。

全ての路線機能を担い  
うる代替路線がある場合

代替路線なし

市決定路線の場合は事業性を検証。

県決定路線※

市決定路線

###### ■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

廃止候補路線

###### ■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

今回の見直し  
判断結果

存続路線

条件付存続路線\*  
(幅員、車線数、ルート等の変更)

廃止路線

今後の事業実施段階  
(変更内容の具体化)

###### ■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。

影響あり

影響なし

都市計画事業により整備するか、  
道路改築事業により整備するかを検討。

都市計画事業により整備

道路改築により整備\*\*

変更路線

(幅員、車線数、ルート等の変更)

\* 「条件付存続路線」とは、現在の計画のままでは事業化が困難なため、実現可能な計画案、代案等を今後検討するものである。

※ 県決定路線は事業性の検証は存続路線を対象に事業実施段階で検証することとしている。

\*\* 変更路線は事業の方向性が決まった段階で、道路改築事業により整備する可能性がある。

## 5.見直し対象路線の検証項目別の機能該当状況一覧と検証結果

### 5-1 生駒市決定路線

NO	路線番号	路線名称	都市画定者	区間	未整備区間の状況	計画幅員(m)	未整備区間の必要性の検証項目における代替不可能な機能(○)										事業実施上の課題の有無 [有]○ [無]○	検証結果 (存続、条件付存続、廃止の判断)
							1.交通機能					2.空間機能			3.市街形成機能			
							自動車交通				歩行者・自転車交通		都市環境機能	都市防災機能		収容空間		
							混雑緩和	ネットワーク	安全性	アクセス	安全性	ネットワーク						
1	3.5.207	西村線	生駒市	1	現道あり(市道)	15	-	-	-	-	-	○	-	-	-	-	○	条件付存続
2	3.5.203	俵口上線	生駒市	1	一部歩道幅員不足(市道)	12	○	-	-	-	○	-	-	-	-	-	○	条件付存続
3	3.5.202	谷田小 明線	生駒市	1	未整備	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		廃止
				2	一部現道あり(市道)	12	-	-	-	-	○	-	-	-	-	-	○	条件付存続
4	3.4.201	大谷線	生駒市	1	現道あり(市道) 一部歩道幅員不足	12	-	-	-	-	○	-	-	-	-	-	○	条件付存続
5	3.5.201	元町菜畑線	生駒市	1	現道あり(市道)	12	-	-	-	○	○	-	-	○	-	-	○	条件付存続

## 5-2 県決定路線

### 【参考】

NO	路線番号	路線名称	都市計画決定者	区間	未整備区間の状況	計画幅員(m)	未整備区間の必要性の検証項目における代替不可能な機能(○)										検証結果 (存続、条件付存続、廃止の判断)
							1.交通機能					2.空間機能			3.市街地形成機能		
							自動車交通				歩行者・自転車交通		都市環境機能	都市防災機能		収容空間	
							混雑緩和	ネットワーク	安全性	アクセス	安全性	ネットワーク					
6	3.4.200	宛ノ木線	奈良県	1	現道あり	16	○	○	-	-	○	-	-	-	-	存続	
7	3.5.200	谷田大路線	奈良県	1	未整備	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	廃止	
8	3.6.200	谷田山崎線	奈良県	1	現道あり(市道)	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	廃止	
				2	一部現道あり(市道)	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	廃止	
				3	一部現道あり(市道)	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	廃止	
				4	現道あり(県道)	9-12	-	-	-	-	○	-	-	-	-	存続	

