

# 岡山県都市計画道路見直しガイドライン

平成17年3月

岡 山 県

## 目 次

ガイドライン策定の目的	1
都市計画道路の現状と課題	2
現状	2
課題	4
都市計画道路見直しの視点	8
都市計画道路のあり方	8
岡山県の「まちづくり」の目標	8
都市計画道路見直しの視点	9
見直し方針	11
見直し検討路線の抽出	11
検討方法	13
ガイドラインの運用について	16
参考資料	18
ガイドラインフロー図	18
混雑度の解釈	19
用語解説	20

## ガイドライン策定の目的

都市計画とは、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画であり、その中で、都市計画道路は都市の将来像を達成し、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するために定めるものとされています。

また、道路は最も主要な交通手段である自動車交通を支える施設であり、都市構造や都市の土地利用のあり方に大きな影響を与え、市街地を性格づけるものでもあることから、都市の目指すべき将来像との関係を踏まえ、総合的、一体的な観点から計画する必要があります。更に、道路の整備においては多大な費用と長期間を要することから、長期的な視点から都市計画に定め、計画的な整備を図ると同時に、建築制限を課すことによりその実現性を担保することが必要であると考えられています。

そのため、都市計画道路は都市の成長にあわせて計画する必要があり、岡山県においては、昭和2年に岡山県下で初めて都市計画道路を決定した岡山市をはじめ、都市が大きく成長した高度経済成長期にあたる昭和30～40年代頃までに骨格となる都市計画道路網が計画決定されました。

しかしながら、当初計画された道路網が都市の高度成長を前提とした膨大なものであったこと、また、その後必要に応じて新たに都市計画道路が計画され、その整備が優先されたことなどから、整備の見通しがたたない都市計画道路も多く存在するようになってきています。実際、全ての都市計画道路を整備するためには今後100年以上かかることが予想されるようになってきており、このことが都市計画全体に対する不信を招く原因にもなっています。

ここ20～30年の間に、高速道路網が県内に張り巡らされ、岡山空港や水島港が整備されるなど、岡山県内の広域交通網は大きく変化しています。また、少子高齢化の影響から今後人口が減少し、それに伴い将来交通量も減少することが予測されていること、超高齢化社会を迎えることなどから、道路のあり方も今後、変わってくることも考えられます。このような大きな変化の中、更に「まちづくり」の考え方や周辺道路網なども変化していることが考えられることから、決定されてから長期間を経た都市計画道路は、その必要性に変化が生じているものも少なくないと考えられます。

また、都市計画道路の区域内には、建築制限が課せられ、民間の建築活動にも影響を与えていることから、未整備都市計画道路については定期的にその必要性を検証しその結果、必要性が低下したと判断される都市計画道路については見直しを行う必要があります。

この様なことから、岡山県では都市計画道路見直しを行うにあたり、考え方や検討方法、都市計画道路の必要性を確認するための客観的な基準等を定めた本ガイドラインを策定し、順次都市計画区域毎に見直しすることとしています。

## 都市計画道路の現状と課題

### 現状

1. 岡山県における都市計画道路の整備率は48.7%であり、半数以上が未整備となっています。
2. 都市計画道路の未整備区間の77%以上が都市計画決定後30年以上経過しています。

### 都市計画道路の整備状況（平成14年度末）

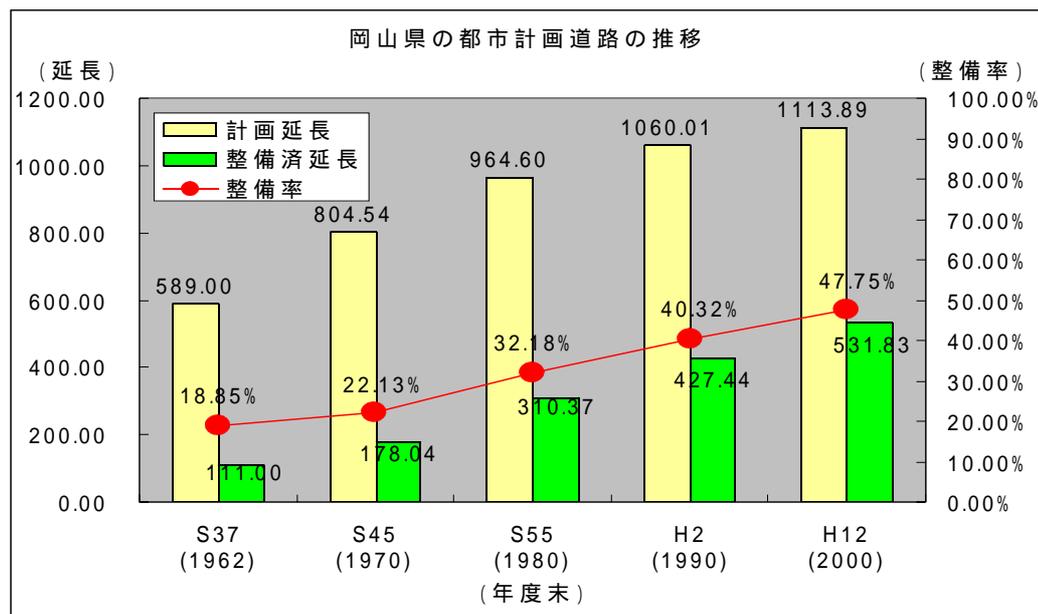
	計画延長 (km)	整備済延長		未整備延長	
		延長(km)	率(%)	延長(km)	率(%)
全 国	73,673.56	38,727.43	52.57	34,946.13	47.43
岡山県	1,113.90	542.97	48.74	570.93	51.26
岡山県	896.89	453.14	50.52	443.75	49.48

	計画延長(%)	整備済延長(%)	未整備延長(%)
岡山県 / 岡山県	80.52	83.46	77.72

岡山県 : 岡山県全体

岡山県 : 岡山県内の都市計画道路の内、決定されてから30年以上経過しているもの

### 都市計画道路の推移



国土交通省都市・地域整備局都市計画課

「都市計画年報」より

都市計画区域ごとの都市計画道路整備状況（平成14年度末現在）

No.	都市計画区域名	区域	計画延長 (km)	整備済延長 (km)	整備率 (%)
1	岡山県南広域 都市計画区域	岡山市、倉敷市を 中心とする4市8 町2村	800.86	426.13	53.21
2	津山広域都市計画区域	津山市を中心とす る1市4町	64.36	38.60	59.98
3	笠岡都市計画区域	笠岡市	37.35	15.71	42.06
4	高梁都市計画区域	高梁市	11.30	6.72	59.47
5	井原都市計画区域	井原市	32.36	15.95	49.29
6	新見都市計画区域	新見市	9.09	4.59	50.50
7	備前都市計画区域	備前市	58.41	6.06	10.37
8	久世都市計画区域	久世町	12.20	2.77	22.70
9	鴨方都市計画区域	鴨方町、里庄町	43.45	1.79	4.12
10	美作都市計画区域	美作町	13.79	10.13	73.46
11	日生都市計画区域	日生町	2.39	1.30	54.39
12	勝山都市計画区域	勝山町	10.06	2.60	25.84
13	落合都市計画区域	落合町	8.79	1.13	12.86
14	吉備高原都市計画区域	加茂川町、賀陽町	9.49	9.49	100.00
合計	岡山県全域		1,113.90	542.97	48.74

国土交通省都市・地域整備局都市計画課

「都市計画年報」より

## 課題

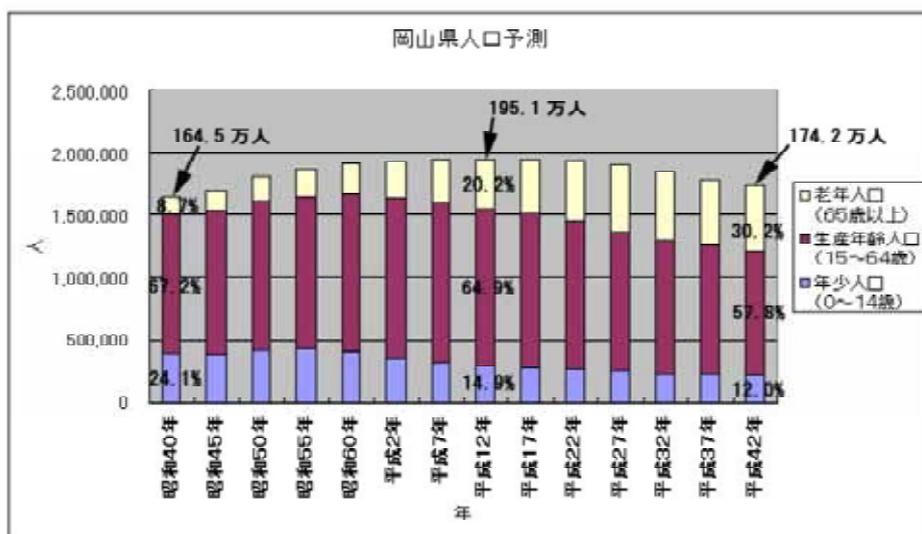
1. 長期未整備の都市計画道路は、決定当初に想定していた人口の増加や産業の発達、それに伴う都市の拡大などの社会経済状況が、現在においては大幅に変化していること、また都市計画道路以外の道路整備が進んでいることなどから、その必要性にも変化が生じている可能性があります。また、長期間の間に「まちづくり」の考え方が変化したことも考えられ、まちづくりの方針である上位計画と都市計画道路が整合しなくなっている可能性があります。
2. 今後、現在のペースで都市計画道路を整備した場合、全ての都市計画道路を整備するのに100年以上を要することから、整備順位の低い都市計画道路区域内における建築制限の合理性の欠如とともに、都市計画の信頼性を損なう原因となっています。
3. 都市計画道路内においては、都市計画法第53条第1項の規定により建築物の建築制限を課していることから、地域特性によっては必要性の低くなった都市計画道路により民間の自由な建築活動が阻害されている可能性があります。

## 社会経済状況の変化

### ・岡山県人口の推移と予測

岡山県人口は平成12年をピークに、減少に転じると予測されています。

また、平成42年には高齢人口が全人口の30%以上を占める超高齢化社会になることが予測されています。

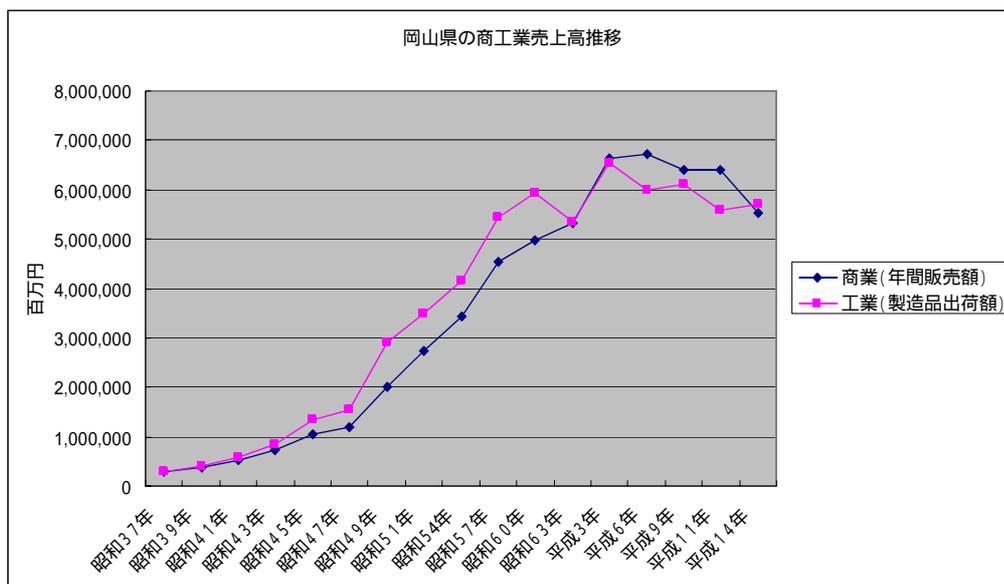


国立社会保障・人口問題研究所

「日本の将来推計人口（平成14年1月推計）」より

・岡山県の商工業の売上高推移

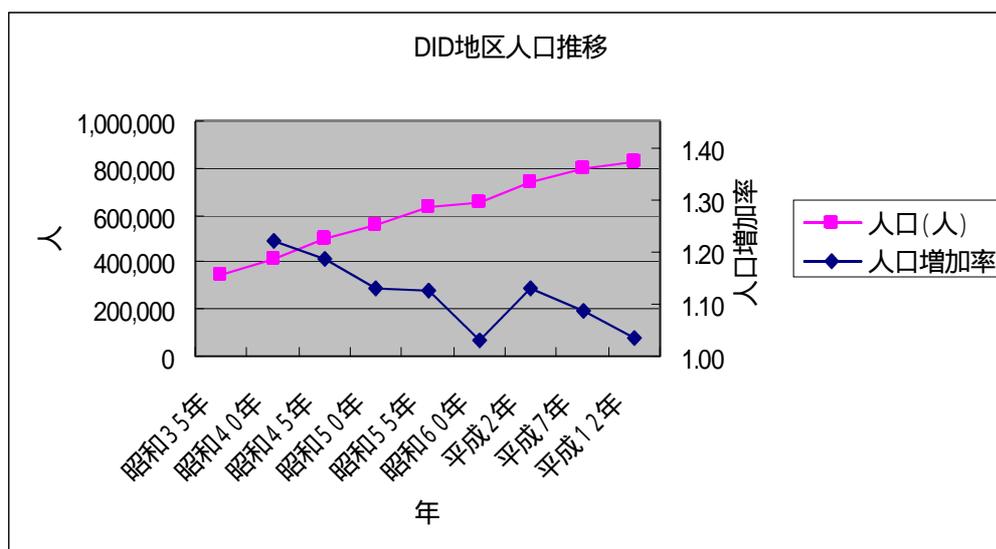
岡山県の商工業の売上は、平成3年頃をピークに横ばい傾向に転じています。

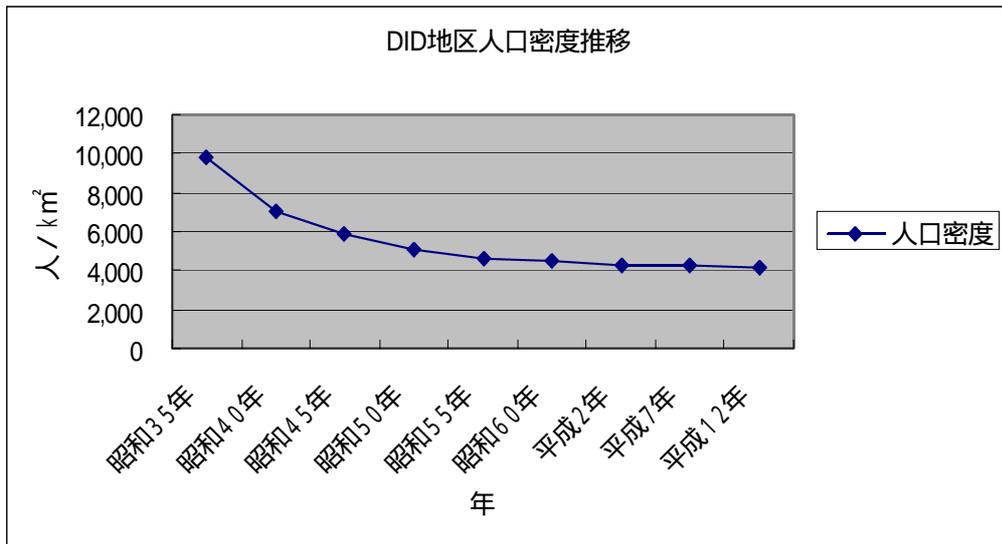
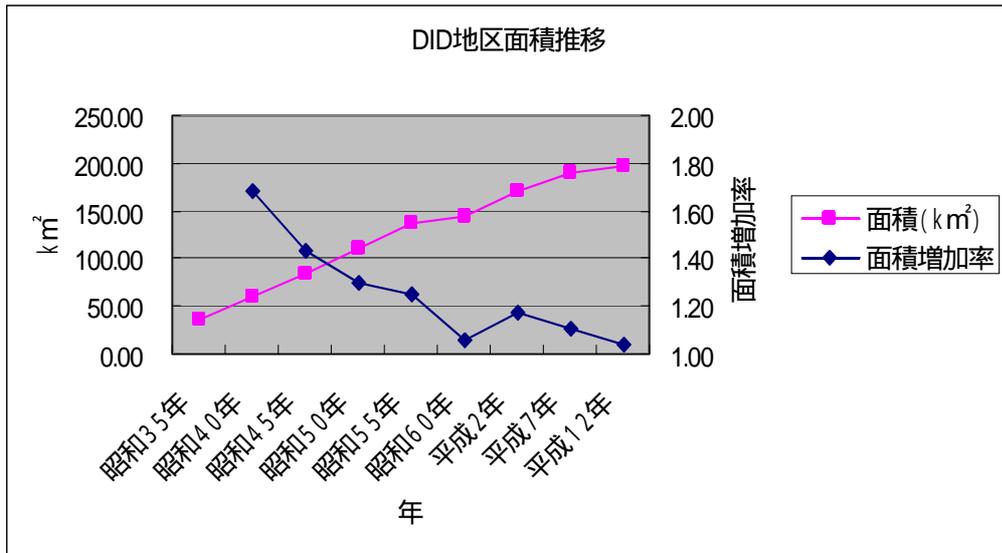


製造品出荷額については従業者30人以上の事業所の合計額  
岡山県統計年報より

・岡山県のD I D地区の推移

DID地区の面積拡大や地区内の人口の増加、人口密度の減少がおさまりつつあり、都市の拡大が収束しつつあるものと考えられます。

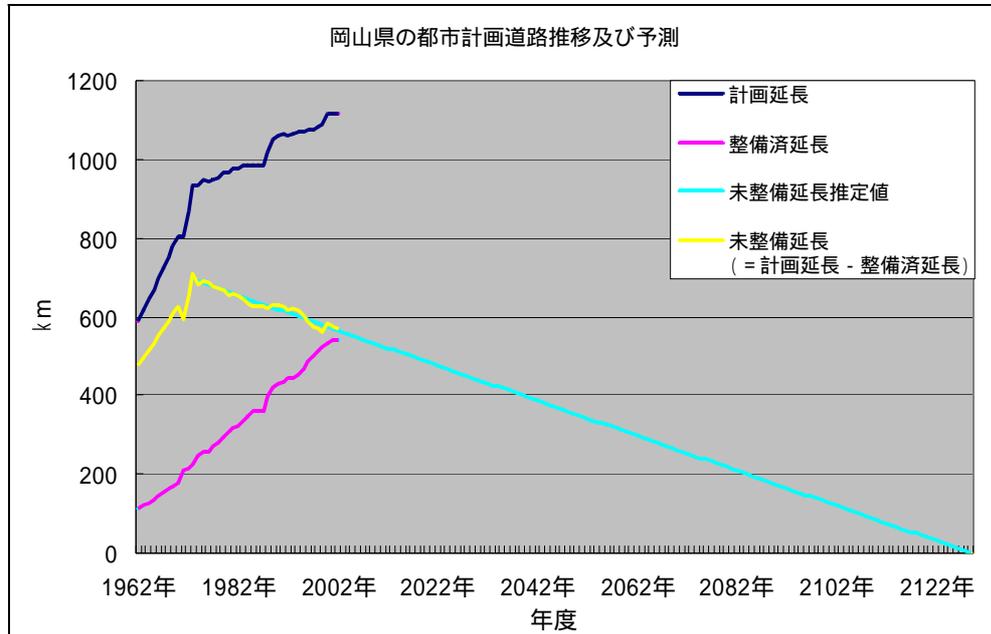




国勢調査結果より

## 都市計画道路の推移及び予測

都市計画道路の未整備延長は徐々に減っているが、このままのペースで整備を進めても全ての都市計画道路が整備できるのは西暦2130年頃になると考えられます。

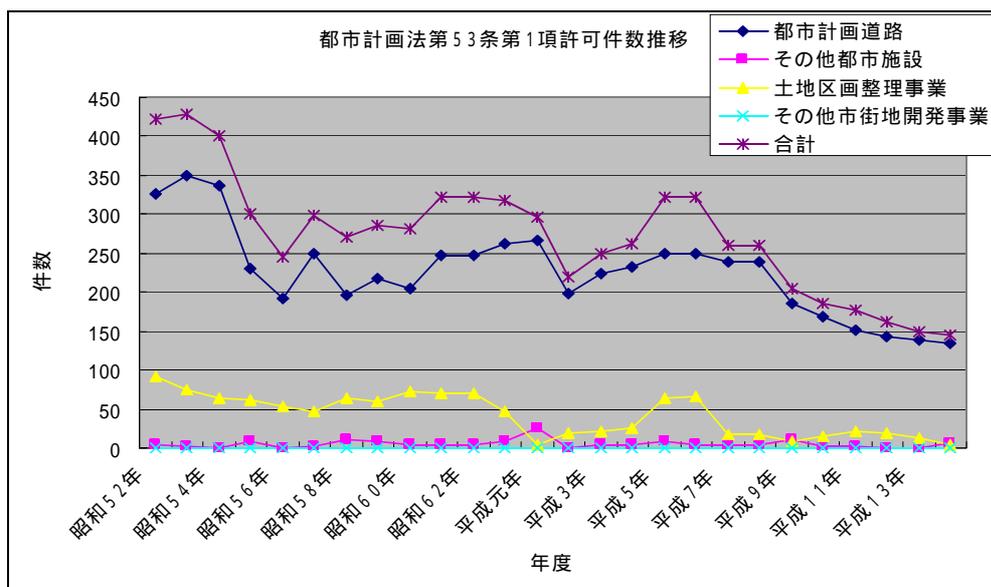


国土交通省都市・地域整備局都市計画課

「都市計画年報」より

## 都市計画法第53条第1項の許可件数の推移

許可件数は年々少なくなってきたはいるが、いまだに1年間で100件以上の許可件数があり、そのほとんどが都市計画道路によるものである。



国土交通省都市・地域整備局都市計画課

「都市計画年報」より

## 都市計画道路見直しの視点

都市計画道路のあり方から都市計画道路見直しの視点を定め、それに基づき都市計画道路見直し方針を定めます。

### 1. 都市計画道路のあり方

都市計画道路は目標となる「まちづくり」を実現するための1つの手段

都市計画道路とは、都市の将来像を達成し円滑な都市交通と良好な都市環境を形成することを目的に都市計画に定める道路であることから、都市計画道路とは目標となる「まちづくり」を実現するための1つの手段であると考えられます。

### 2. 岡山県の「まちづくり」の目標

岡山県の「まちづくり」の目標を以下の4つとします。

- 人が輝くおかやまの創造
- 心やすらぐおかやまの創造
- 活力に満ちたおかやまの創造
- 交流広がるおかやまの創造

岡山県の「まちづくり」の最終目標を岡山県の上位計画である長期ビジョンとの整合性を図る観点から長期ビジョンにおいて岡山県の基本目標としている「快適生活県おかやま」を実現することとします。

そのため、長期ビジョンにおいて「快適生活県おかやま」を実現するための基本戦略として位置づけられている以下の4点を岡山県のまちづくりの目標とします。

#### 岡山県長期ビジョン基本戦略

- 人が輝くおかやまの創造
  - ・人が築く新しい時代
  - ・個性と能力が生かせる
  - ・能力を高めることができる
  - ・多くの人材が育ち集まる

#### 心やすらぐおかやまの創造

- ・うるおいのある生活
- ・環境にやさしい社会
- ・安心できる暮らし
- ・質の高い生活環境

#### 活力に満ちたおかやまの創造

- ・活力を高める
- ・先進的で力強い産業活動
- ・品質と生産性を誇る農林水産業
- ・個性と活気のある地域

#### 交流広がるおかやまの創造

- ・交流新時代
- ・地域間交流の促進
- ・広域的な経済文化圏の形成
- ・世界に開かれた岡山

### 3. 都市計画道路見直しの視点

岡山県における都市計画道路見直しの視点を以下の5つとします。

- 交通渋滞の減少
- 防災機能の確保
- 地区レベルの道路網の確保
- 地区のシンボリック空間の確保
- 都市間道路の確保

都市計画道路は、目標とする「まちづくり」を実現するための1つの手段であることから、都市計画道路の見直しについても「まちづくり」の視点から行う必要があります。そのため、都市計画道路の見直しはまちづくりの目標である長期ビジョン基本戦略を実現させることを目的に以下の視点より行うものとします。

#### 交通渋滞の減少

交通渋滞を減少させることにより二酸化炭素や窒素酸化物など大気汚染の原因となる自動車排出ガスを減少させ、「環境にやさしい社会」の実現を図ります。

#### 防災機能の確保

災害時における緊急車両の進入路や避難経路など都市防災機能を確保することにより、安全・安心の社会づくりを進め、「安心できる暮らし」の実現を図ります。

#### 地区レベルの道路網の確保

地区レベルの道路網を整備し、日々の生活を支える交通の利便性の向上を図ることにより「質の高い生活環境」の実現を図ります。

#### 地区のシンボリック空間の確保

地区のシンボリック空間を確保することにより、魅力やにぎわいのある商店街の形成など「個性と活気のある地域」の形成を図ります。

#### 都市間道路の確保

都市と都市、都市と農山村を繋ぐ道路を確保することにより「地域間交流の促進」を図ります。

## 見直し方針

都市計画道路の課題から見直し検討が必要となる都市計画道路を「見直し検討路線」として抽出し、各路線毎の性格に合わせてその必要性を検討します。検討を行った結果、当該路線の必要性が低下していると判断されるものについては、「見直し路線」と位置づけ、速やかに都市計画の変更を行っていくものとします。

### 1. 見直し検討路線の抽出

都市計画道路の課題から「見直し検討路線」は、以下の2つの視点から抽出するものとします。

長期未整備の都市計画道路

(都市計画決定されてから長期間が経過した未整備都市計画道路)

上位計画等との整合性

(上位計画にその位置づけが無い都市計画道路)

#### 長期未整備の都市計画道路

都市計画決定されてから30年以上経過した都市計画道路であり、その全部若しくは一部において整備されていない部分が存在する都市計画道路であること。

「長期」の期間については以下の理由により30年間とします。

- ・個々の都市計画は都市計画区域マスタープランに基づいて定められるものがあります。都市計画区域マスタープランは概ね20年後の都市の姿を展望した上でその基本方針を定めるものとなっていることから、都市計画道路が決定されてから20年以上経過しているものについては、決定当初に想定した将来都市像と今後想定される都市像との相違に基づく必要性について検証が必要であると考えられます。
- ・耐用年数が短い木造建築物等の法定耐用年数は20数年程度であることから、決定されてから30年を経過する未整備都市計画道路の区域内では建築主のご協力をいただき許可を受けて建築された建築物の建て替えが行われているものと考えられます。この場合、再度許可申請していただく必要がありますが、その時には建築主の更なるご協力をいただくことが不可欠であり、そのためには当該路線の必要性について更なる説明が必要であると考えられます。

## 上位計画等との整合性

上位計画や道路整備プログラムなどに位置づけられていない道路であること。

上位計画等とは以下のものとします。

- ・ 県の計画  
    長期ビジョン、都市計画区域マスタープラン、おかやま夢づくり道路プランなど
- ・ 市町村の計画  
    市町村総合計画、都市計画マスタープラン、市町村道路整備プログラムなど
- ・ 直轄国道や自動車専用道路など広域道路交通網の整備計画
- ・ 市街地開発事業、港湾事業、連続立体事業など上位計画等で位置づけられた他事業の関連する計画
- ・ 継続事業として整備を続けており、途中で整備をやめると行き止まり道路になるなど道路ネットワーク上、不都合が生じるもの

## 2. 検討方法

見直し検討路線をその性格から以下の3種類に分け、それぞれ都市計画道路見直しの視点から都市計画道路の必要性を検討する項目を定め、それにより都市計画道路の必要性を検討します。

主として通過交通を処理するための道路

主としてその地域で発生する交通を処理するための道路

自動車交通処理以外の目的がある道路

### 主として通過交通を処理するための道路

#### 検討項目

- ）将来交通需要に対応した道路幅員、道路ネットワークの確保
- ）幹線道路ネットワークの確保

#### ）将来交通需要に対応した道路幅員、道路ネットワークの確保

当該路線の見直しを行った場合においても、将来交通需要に対応した道路幅員、道路ネットワークが確保されていることを条件にします。

具体的には既存道路を含めた見直し後の将来道路ネットワークにおいて将来交通量に対する路線需給バランス及び断面需給バランスについて検討を行うこととします。

#### 路線需給バランス

路線需給バランスとは、いわゆる路線毎の混雑度のことであり、

「 $\text{路線需給バランス} = \text{交通量} / \text{交通容量}$ 」

で求められます。

#### 断面需給バランス

断面需給バランスとは、都市間断面を通過する全交通量を都市間を繋ぐ道路の全交通容量で割ったものであり、

「 $\text{断面需給バランス} =$

$\text{都市間で発生する全交通量} / \text{都市間道路の全交通容量}$ 」

で求められます。

#### 目標値の設定

- ・路線需給バランス及び断面需給バランスの目標値は「道路の交通容量」((社)日本道路協会)による混雑度の指標を用います。

・具体的な目標値は、各地域における交通需要が大きく異なることから、周辺交通状況を考慮して各都市計画区域毎に設定するものとします。

）幹線道路ネットワークの確保

見直しに伴い、行き止まり道路や前後と比べ極端に幅員が狭い区間が整備されないままとなり、全体として道路ネットワークが機能しなくなるなどの弊害が発生しないこと。

主としてその地域で発生する交通を処理するための道路

検討項目

- ）将来発生交通を処理する道路網の確保
- ）防災機能の確保
- ）将来土地利用に対応した道路密度の確保

）将来発生交通を処理する道路網の確保

都市計画道路の見直し後においてもその地域で発生する将来発生交通量に対応した個々の路線の道路幅員、道路ネットワークが確保できていることを条件とします。

具体的には既存道路を含む見直し後の将来道路ネットワークにおいて路線需給バランスについて検討を行うこととします。

目標値の設定

- ・路線需給バランスは、「主として通過交通を処理する道路」と同様に「道路の交通容量」((社)日本道路協会)による混雑度の指標を用います。
- ・具体的な目標値は、各地域における交通需要が大きく異なること、「主として通過交通を処理する道路」と比較して道路網全体への影響が小さいことから周辺交通状況を考慮して各地域毎に設定するものとします。

）防災機能の確保

防災担当部署と以下の視点から協議を行い、見直しにより防災上支障が生じないと判断されることを条件とします。

緊急車両の進入路の確保

避難経路の確保

）将来土地利用に対応した道路密度の確保

2車線相当以上の道路においては、適正な道路整備水準を確保するために以下の基準値を標準とします。

ただし、具体的な開発計画等が定まっていない地区については基準値を適用する理由が無いことから適用除外とします。また、地域の実情により基準値の適用が困難である場合については、地域交通計画を策定する等により、個別に判断するものとします。

住居系	4 km / km <sup>2</sup> 以上
商業系	5 km / km <sup>2</sup> 以上
工業系	1 km / km <sup>2</sup> 以上

#### 道路密度基準値の設定

新都市計画マニュアル によれば、都市計画道路の土地利用に応じた配置は、従来

住宅地の道路網密度を 4 km / km<sup>2</sup>、

商業を中心とする市街地の道路密度を 5 ~ 7 km / km<sup>2</sup>、

工業を中心とする市街地の道路密度を 1 ~ 2 km / km<sup>2</sup>

とされており、見直しにおいても最低限の道路密度は確保すべきであると考えられることからその最低値を用いることとします。

#### 自動車交通処理以外の目的がある道路

##### 検討項目

- ) 公共交通の導入空間となる道路の確保
- ) 地区のシンボルとなる道路の確保
- ) その他

##### ) 公共交通の導入空間となる道路の確保

鉄道駅周辺など将来的に乗継バス等を導入する必要性がある路線やバス専用レーンが必要とされる路線等の見直しをする場合には、関係機関と十分協議を行い、将来公共交通の導入時に支障が生じないことを条件とします。

##### ) 地区のシンボルとなる道路の確保

駅前の道路や商店街など地区のシンボルになると考えられる路線の見直しにおいては、将来交通需要だけにとらわれず、将来のまちづくりの視点からその必要性について検討を行うこととします。

##### ) その他

その他都市構造上の問題等から必要となる道路については、その目的を明確にするとともに、その目的に応じた必要性の観点から検討を行うこととします。

## ガイドラインの運用について

### 見直しの範囲

原則、都市計画道路の見直しは、廃止若しくは現道にあわせた幅員縮小や代替道路への都市計画道路の振り替に限るものとします。ただし、整備スケジュールが明確なものや上位計画に位置づけられている場合には、将来における道路整備が担保されているものと考えられることから、新たな都市計画道路の決定も都市計画道路の見直しとして取り扱うことができるものとします。

### 検討に用いるデータについて

見直しにおいて使用する将来交通量推計値は平成12年以降に推計を行ったものとします。

### 地権者等への説明について

当ガイドラインに従い都市計画道路の見直しを行う場合には、その程度によらず全て地元説明会及び公聴会を行うことにより地元住民や関係地権者等に対し十分な周知を行うとともに、見直しに対する意見を述べる機会を確保することとします。

また、地権者等の理解を得るためにも、見直し対象路線となった都市計画道路の当初決定理由や見直しが必要となった理由を明確にすることとします。

### 道路構造令の適用について

見直しにより変更される都市計画道路は、道路構造令の基準を適用するものとします。

ただし、今までの道路幅員構成の概念にはとらわれず、必要性及び実現性の観点から将来交通需要に支障の無い範囲内であれば、見直し後の形態が片側歩道や歩道の無い断面構成の道路であっても変更対象として取り扱うものとします。また、その場合には、全ての人に優しい構造を確保するためにバリアフリーやユニバーサルデザインの導入などに配慮することとします。

### ガイドラインの利用について

このガイドラインは、岡山県が都市計画道路の見直しを行う場合のアウトラインとして策定しています。今後、実際の見直しにあたっては都市計画区域毎の特徴にも配慮し、当該市町村と連携しながら更に詳細な検討を行っていくこととします。

### ガイドラインにおいて見直し検討の対象とならない路線の変更について

当ガイドラインにおいて見直し検討の対象とならない都市計画道路についても、何らかの理由により明らかに必要性が低下した路線については随時見直しを行うべきであると考えられますが、その場合においても当ガイドラインの「検討方法」や当運用を準用することとします。

#### 見直し頻度

都市計画道路の見直しは、概ね10年間に1度行うものとします。

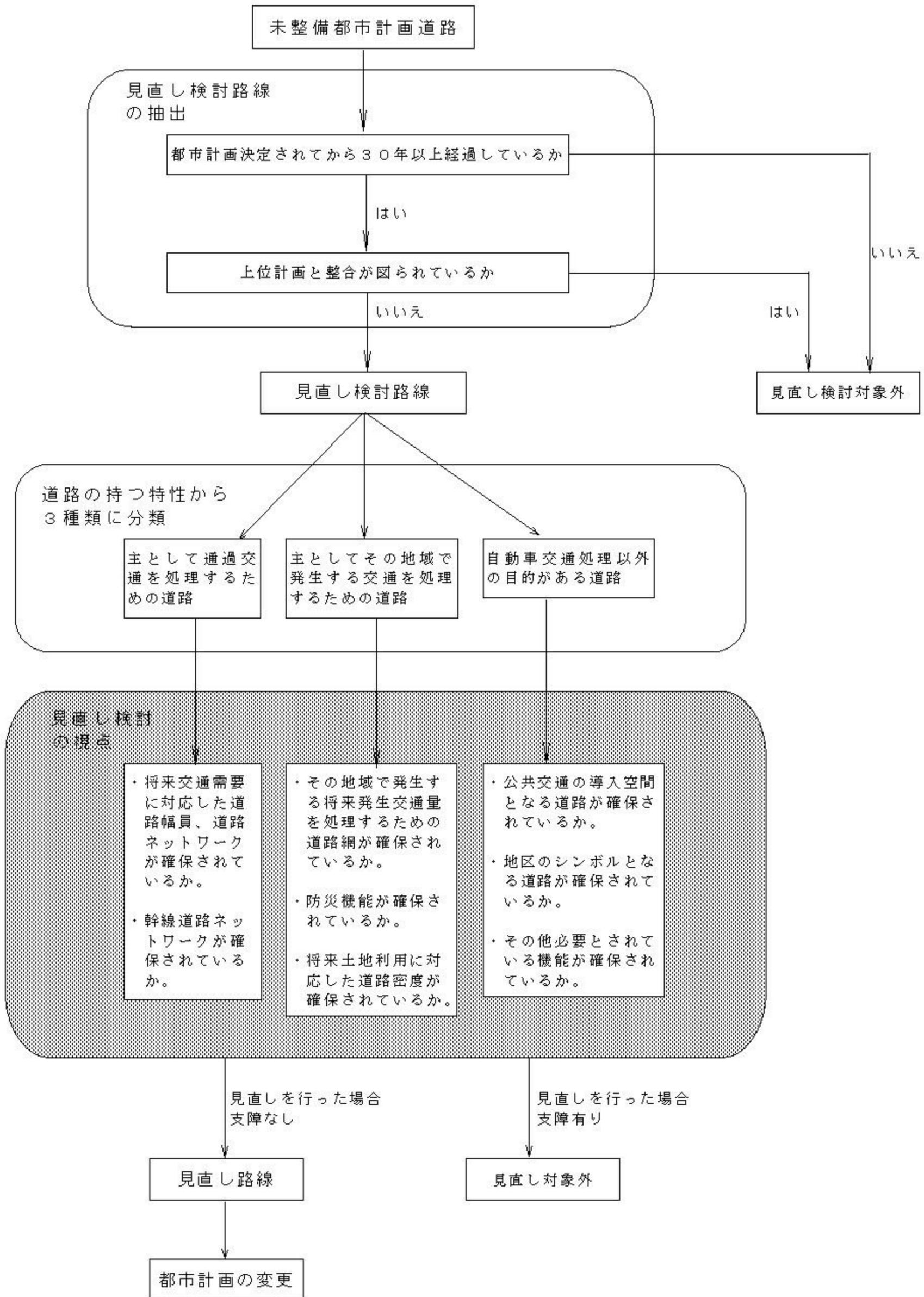
当ガイドラインによる都市計画道路の見直しは、社会経済状況の変化等によりその必要性に変化があったものについて行うものであることから、ある程度社会経済状況の変化が期待できる概ね10年をメドに再度「見直し検討路線」の抽出を行い、必要性の検討を行うものとします。

#### 今回の見直しについて

岡山県は、県が決定する都市計画道路について関係市町村と連携の上、順次都市計画道路の見直し検討を行っていくものとします。

今回の見直しにおいては平成21年度末を目安に見直し路線の抽出を行い、速やかに都市計画道路の変更手続きを行うものとします。

都市計画道路見直しフロー図



## 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	飽和時間 0, $Q/C < 1.0$ 昼夜12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0 ~ 1.25	飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下、 $Q/C$ はほとんどの区間で1.0以下、昼夜12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25 ~ 1.75	飽和時間は0~12、 $Q/C > 1$ の時間が10~15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	飽和時間0がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が50%を超える。 慢性的混雑状態を呈する。

(出典:「道路の交通容量」(社)日本道路協会)

## 用語解説

- ・都市計画とは  
都市計画とは、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画である。
- ・都市計画道路とは  
都市計画道路とは都市計画に定める都市施設の一つであり、都市の将来像を達成し、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成することを目的に都市計画に定められた道路である。  
都市計画で定められた区域内においては建築制限を課すことにより除却や移転が困難な建築物の建築を規制し、将来の事業の円滑な施行を確保します。
- ・都市計画道路の区域内における建築制限とは  
都市計画法第53条第1項において、「都市計画道路を含む都市施設の区域内において建築物を建築しようとする者は都道府県知事の許可を受けなければならない。」となっており、一般には木造2階建ての建築物など容易に移転・除却が可能な建築物のみを許可の対象として取り扱っている。(都市計画法第54条)
- ・D I D地区とは  
D I D地区とは国勢調査結果の一つである人口集中地区のこと。  
人口集中地区の条件は以下のとおり。
  - ) 市区町村の境界内で人口密度が高い基本単位区(原則として人口密度が1 km<sup>2</sup>当たり4,000人以上)が隣接していること。
  - ) それらの人口が国勢調査時に5,000人以上を有すること。
- ・断面交通量とは  
以下の図の様に、複数の道路で繋がるA市とB市の間に1つの断面を想定し、その断面を通過する交通量(下の図でいえば道路①、②、③の交通量の合計)をA市とB市の間の断面交通量といいます。

