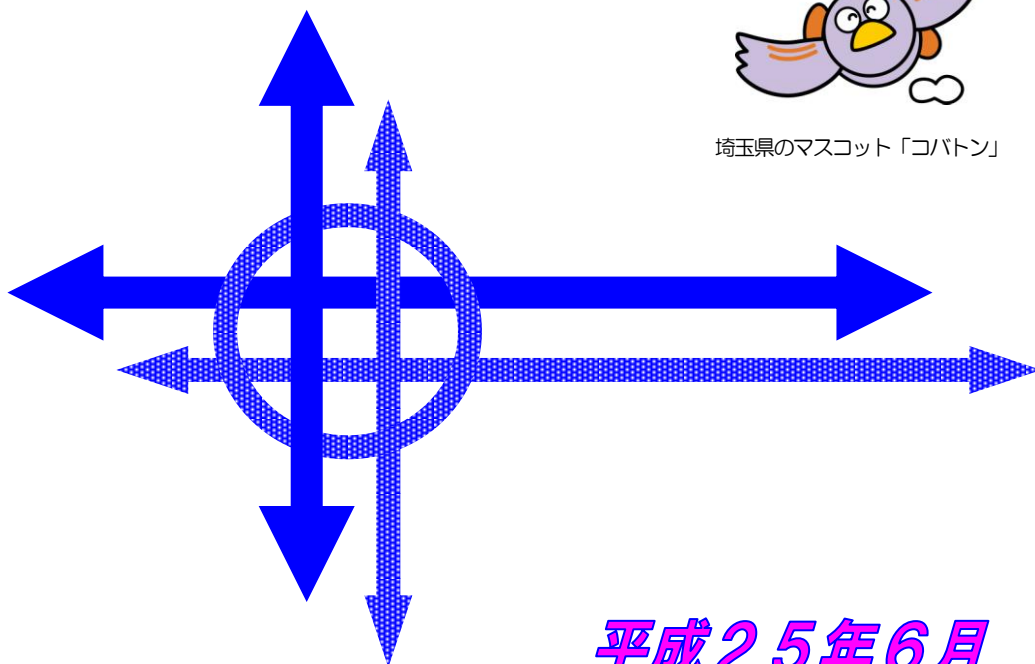


都市計画道路の検証・見直し指針

～社会状況の変化に対応した都市計画道路の見直し～



埼玉県のマスコット「コバトン」



平成25年6月

埼玉県

はじめに

都市計画道路は、人や物資の安全かつ円滑な移動を確保するための交通機能、都市の環境保全や防災性の向上を確保するための空間機能、都市構造や街区を形成し上下水道等を収容する市街地形成機能などを有し、都市の骨格を形成する重要な都市施設である。

このため、都市計画道路は、広域的かつ長期的な視点に立って定められており、県内（さいたま市を除く）には、平成25年4月1日現在、1,340路線、約2,455kmの都市計画道路が計画決定されている。

一方で、戦後から高度経済成長期に、人口の増加や交通量の増大等を前提に計画されたものも多く、都市計画決定後、長期間にわたり整備が行われていない路線が多数存在したことから、平成17年3月に「長期未整備都市計画道路の見直しガイドライン」を策定し、長期間にわたり未整備となっている路線を対象とし、必要性を検証した上で見直しを行い、平成24年度までに56路線、約56kmの都市計画手続きが完了している。

こうした中、都市計画は、社会状況等の変化に対応して変更することを想定している制度であり、概ね5年ごとに行う都市計画に関する基礎調査の結果や社会状況等の変化を踏まえて、変更の必要性を継続して検討していく必要がある。

さらに、平成23年には、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第1次一括法、第2次一括法）」が成立し、道路の都市計画は、管理主体に応じて決定するよう改正され、県及び市町村は、それぞれの決定権限に応じて、これまで以上に主体的に対応していくことが求められている。

県内の都市計画道路は、着実に整備が進んでいるものの全体の約42%（約1,037km）は未整備となっており、本県においても本格的な人口減少・超高齢社会の到来が迫っていることから、こうした社会状況等の変化を踏まえ2回目の見直しを行うこととし、必要性に加え、構造の適正さといった視点に重点を置き検証を行った上で、必要となる見直しに取り組むものとする。

本都市計画道路の検証・見直し指針は、対象を都市計画決定の時期によらず全ての未整備路線（自動車専用道路等は除く）に範囲を広げるとともに、事業中区間も含め、最新データを用いて検証及び見直しを進めるための基本的な考え方や手順を示すものである。

今後、この指針に基づき、県と市町村が十分連携を図り、住民等に適切な情報提供を行うことにより、行政としての説明責任を果たしながら、都市計画道路について、適切な見直しを進めていくものとする。

平成25年6月

目次

はじめに

1	検証・見直し指針の目的と構成	1
1-1	指針の目的	1
1-2	指針の構成	1
2	検証・見直しの必要性	2
2-1	都市計画道路の現状・課題	2
	（1）都市計画道路の計画状況	2
	（2）都市計画道路の整備状況	2
	（3）都市計画決定年代別の整備延長	2
	（4）長期未整備都市計画道路の見直し状況	3
	（5）県内の道路交通状況	3
2-2	社会状況の変化	4
	（1）人口減少・超高齢社会の同時進行	4
	（2）自動車の将来交通量	5
	（3）市街地拡大の収束	5
	（4）県及び市町村予算の推移	6
	（5）自転車通行空間の整備	6
	（6）災害への対応	7
	（7）地域の自主性及び自立性を高めるための改革の動向	7
2-3	検証・見直しの目的	8
3	検証・見直しの考え方	9
3-1	検証・見直し指針の対象	9
3-2	検証・見直しの基本的考え方	9
3-3	定期的・継続的な検証・見直し	10
3-4	県及び市町村の役割	10
4	検証・見直しの進め方	11
4-1	検証・見直しフロー	11
4-2	検証路線の抽出【第1段階】	12
	（1）整備状況に基づく区間設定	12
	（2）抽出	12
4-3	見直し候補路線の選定【第2段階】	13

	(1) 社会状況の変化に伴う必要性の検証	13
	(2) 構造の適正さの検証	14
	(3) 選定	15
4-4	見直し路線の選定【第3段階】	16
	(1) 見直し内容の検討	16
	(2) 道路機能の観点からの検討	17
	(3) 上位計画等との整合性の確認	17
	(4) 道路網の観点からの検討	18
	(5) 選定	18
5	本検証・見直し指針の運用	19
	(1) 本指針の取扱い	19
	(2) 道路管理者と都市計画部局の連携	19
	(3) 都市計画の変更手続き	19

1 検証・見直し指針の目的と構成

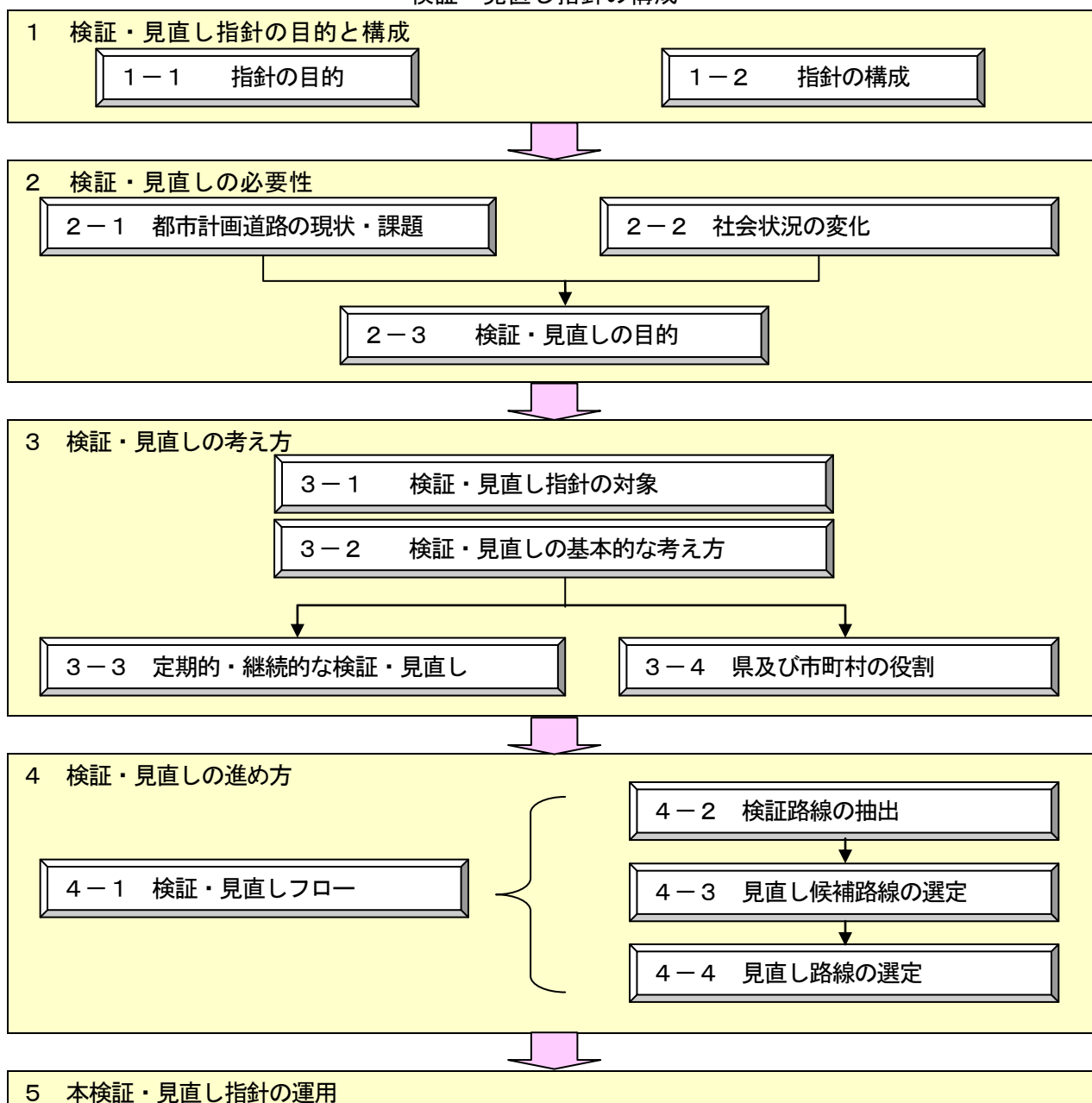
1-1 指針の目的

本指針は、社会状況に対応した都市計画道路の見直しについて、基本的な考え方や手順を示すことを目的とする。

1-2 指針の構成

本指針は、下記のとおり、「1 検証・見直し指針の目的と構成」「2 検証・見直しの必要性」「3 検証・見直しの考え方」「4 検証・見直しの進め方」「5 本検証・見直し指針の運用」で構成する。

検証・見直し指針の構成



2 検証・見直しの必要性

2-1 都市計画道路の現状・課題

(1) 都市計画道路の計画状況

○ 県内（さいたま市を除く）の都市計画道路は、1,340路線、約2,455kmである。

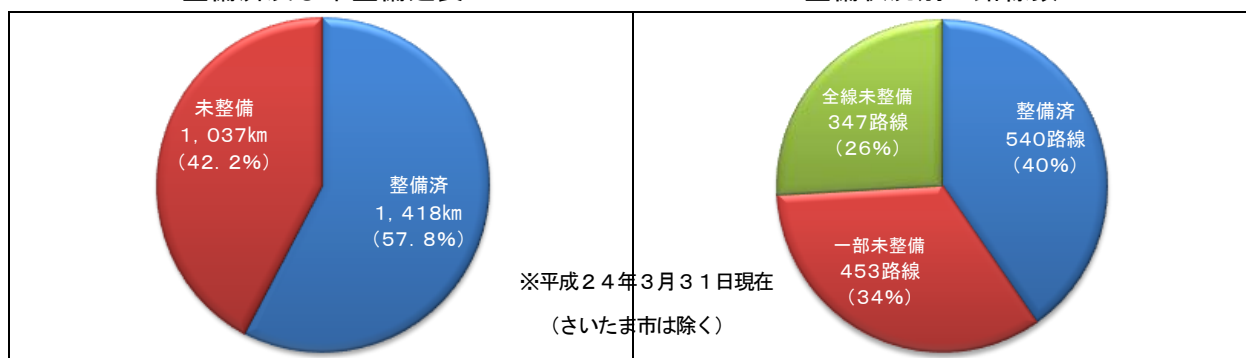
(内訳)	自動車専用道路	25路線	143km
	幹線街路	1,186路線	2,246km
	区画街路	89路線	45km
	特殊街路	40路線	21km

(2) 都市計画道路の整備状況

- 全計画延長約2,455kmのうち、約1,418km（約58%）が整備済、約1,037km（約42%）が未整備となっている。
- 整備状況としては、540路線（約40%）は整備済、800路線（約60%）は全線もしくは一部区間が未整備となっている。
- 計画されている都市計画道路を全て完成させるには、近年の整備進捗を勘案すると、更に、約50年の期間が必要と試算される。

整備済及び未整備延長

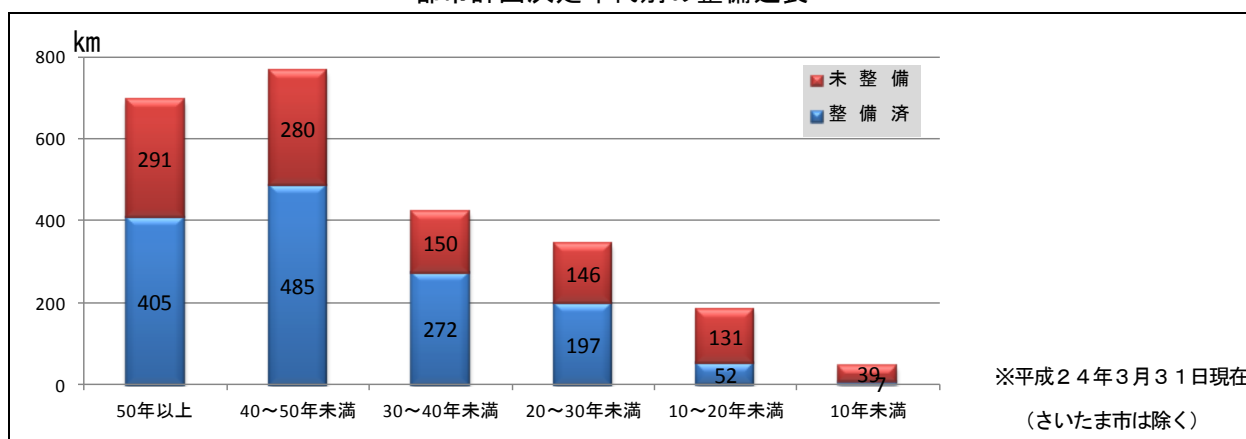
整備状況別の路線数



(3) 都市計画決定年代別の整備延長

○ 都市計画決定の年代によらず、未整備となっている区間があり、有効に土地利用ができない状況が長期化している。

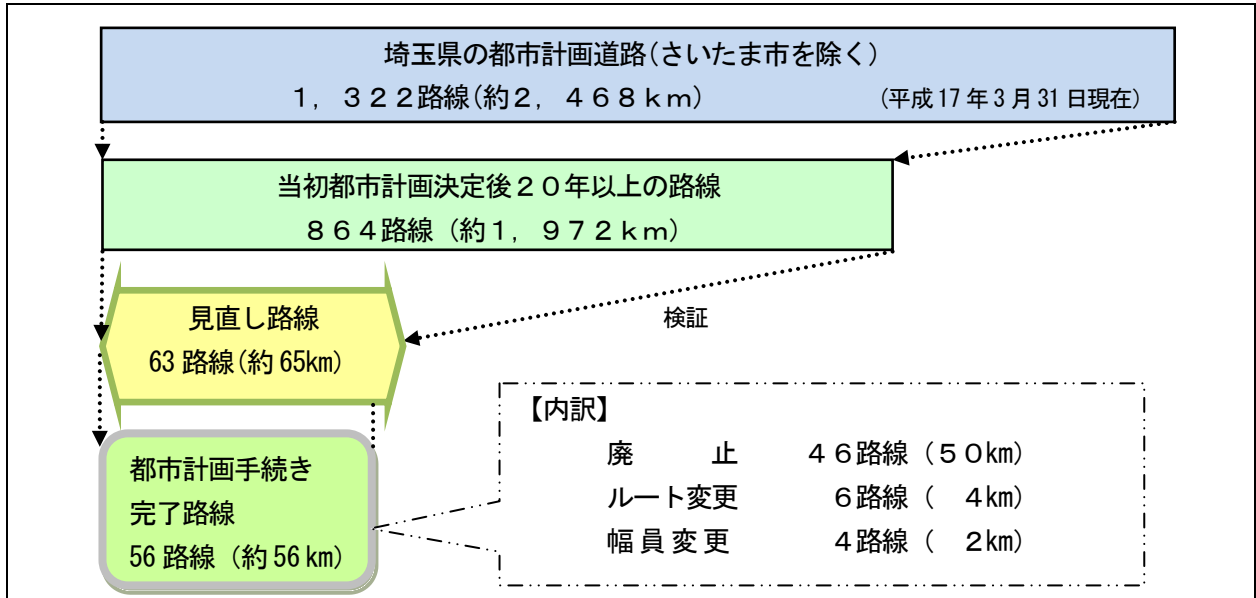
都市計画決定年代別の整備延長



(4) 長期未整備都市計画道路の見直し状況

- 平成16年度に「長期未整備都市計画道路の見直しガイドライン」を策定し、都市計画決定から20年以上の長期にわたり整備されていない都市計画道路を対象に、必要性の検証を行い、見直すべき路線（63路線、約65km）を選定した。
- 平成19年度に都市計画変更着手し、これまでに56路線、約56kmの手続きが完了している。

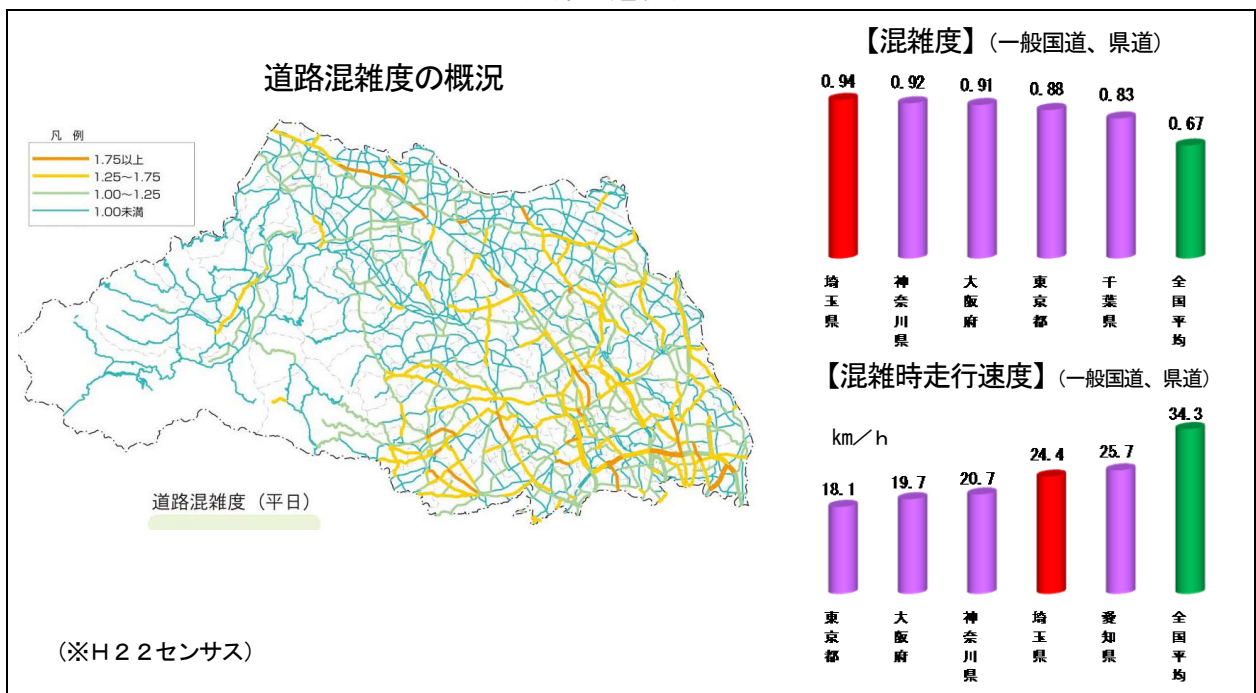
見直し状況



(5) 県内の道路交通状況

- 道路交通調査の結果、市街地を通過する幹線道路が混雑している。混雑度は全国ワースト1位、混雑時走行速度はワースト4位となっており、道路網を早期に整備していくことが求められている。

道路交通状況

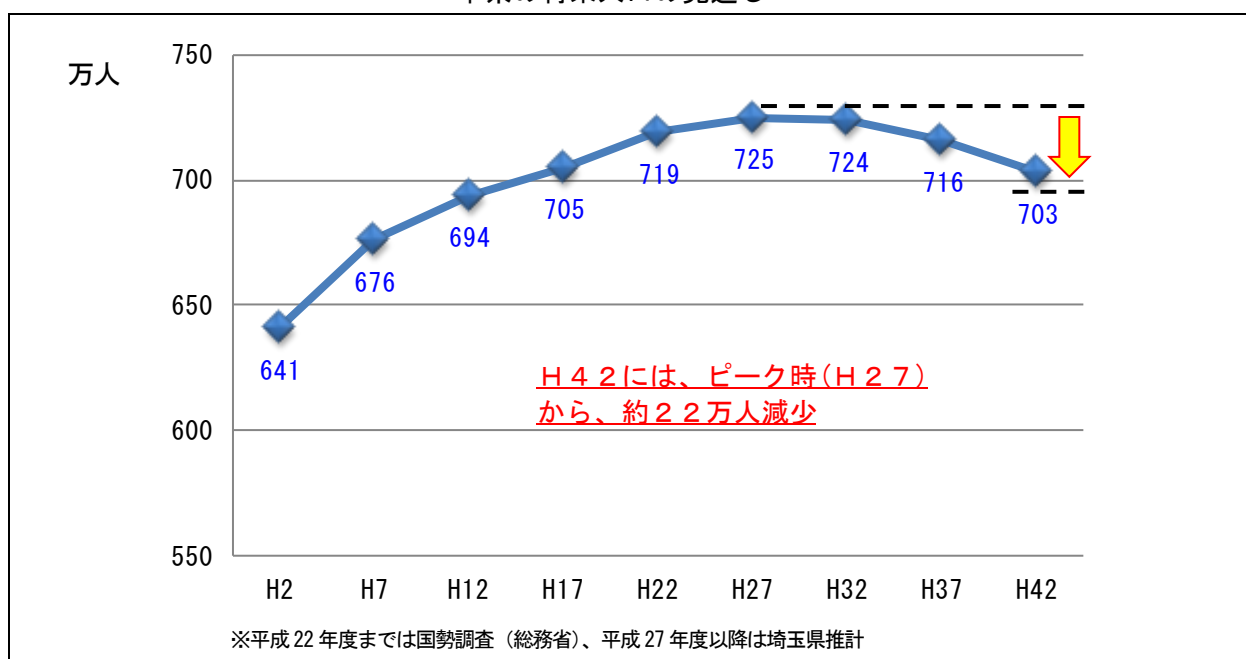


2-2 社会状況の変化

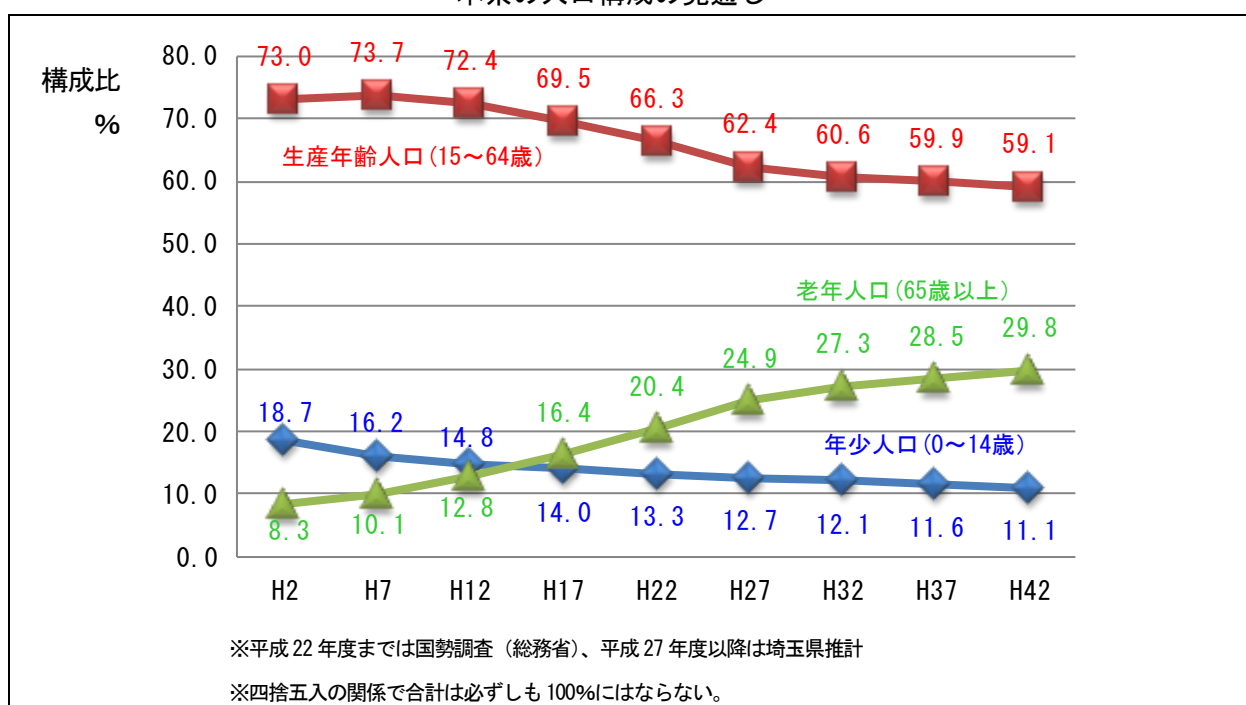
(1) 人口減少・超高齢社会の同時進行

- 本県の人口は、これまでの一貫して増加してきたが、平成27年には減少に転じ、平成42年にはピーク時から約22万人減少すると見込まれている。
- 本県は、平均年齢の若い県であったが、急速に高齢化が進んでおり、総人口に占める65歳以上の割合を示す高齢化率は、平成27年には約25%、平成42年には約30%となる見込みである。

本県の将来人口の見通し



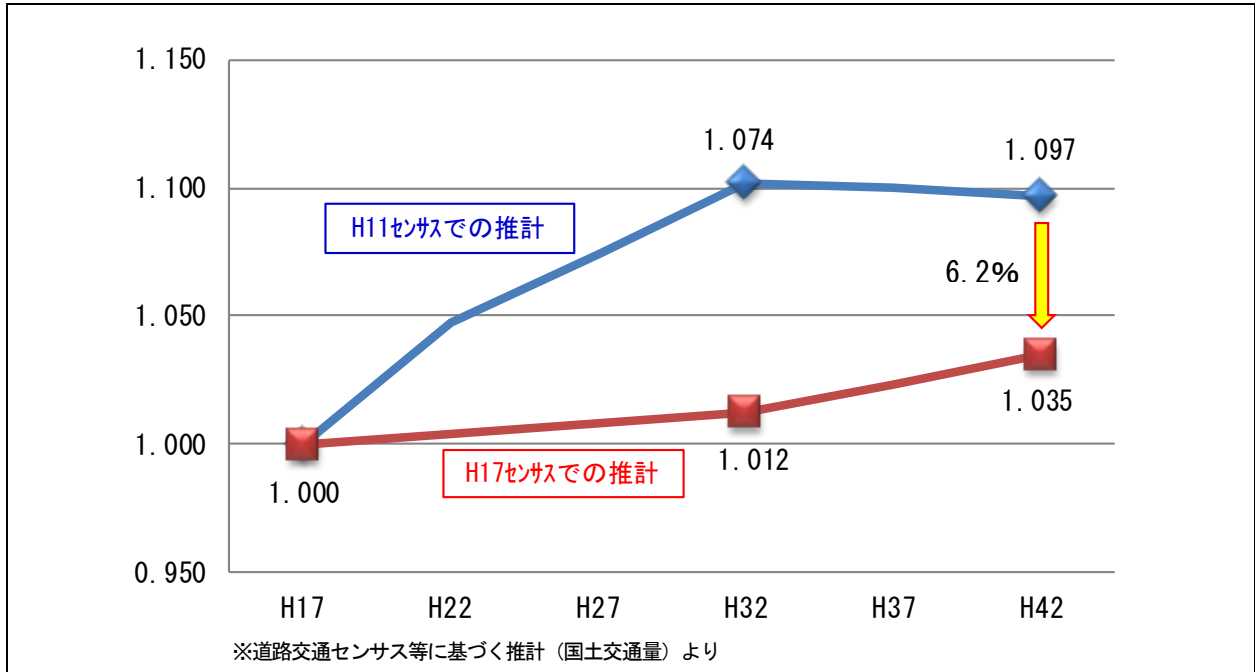
本県の人口構成の見通し



(2) 自動車の将来交通量

- 本県を含む関東臨海部（埼玉県、東京都、千葉県、神奈川県）の将来交通量（走行台キロ）の伸び率は、依然として増加傾向にあるものの、伸び率は鈍化している。

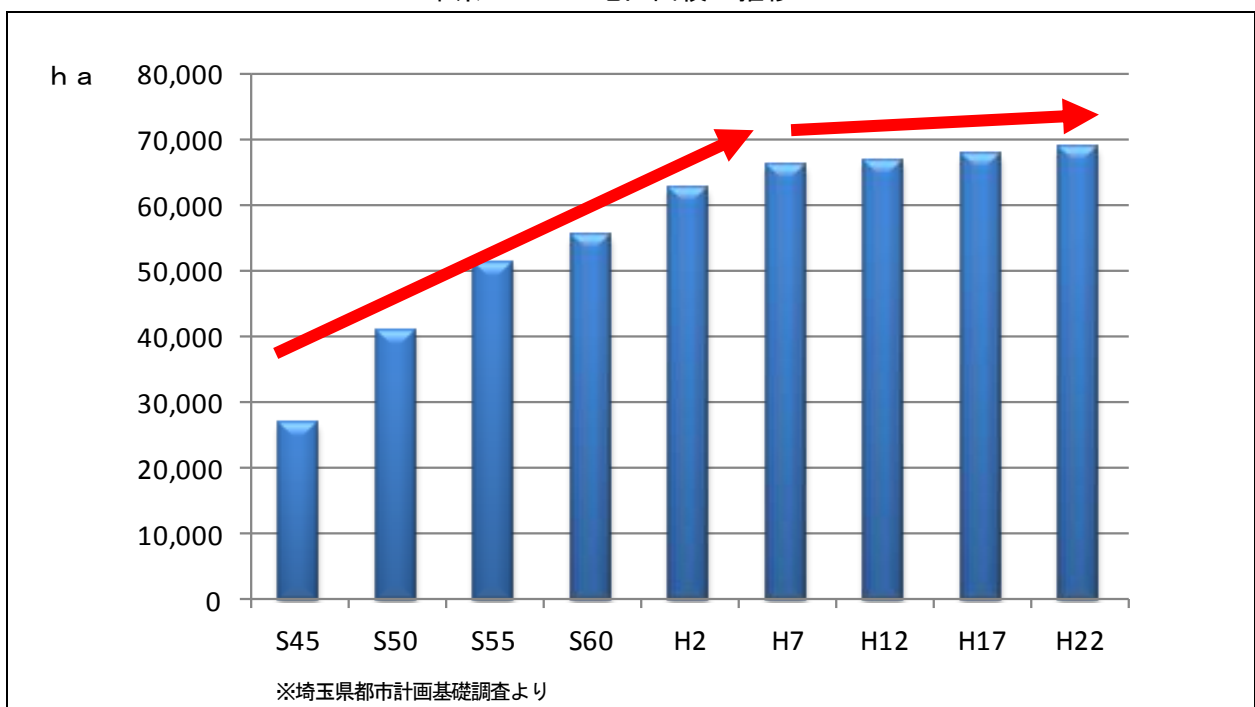
関東臨海部（埼玉県、東京都、千葉県、神奈川県）の将来交通量の伸び率



(3) 市街地拡大の収束

- 本県の人口集中地区（D I D地区）の面積は、昭和45年から平成7年まで増加が顕著であったが、その後、横ばい傾向にあり、市街地の拡大は収束してきている。

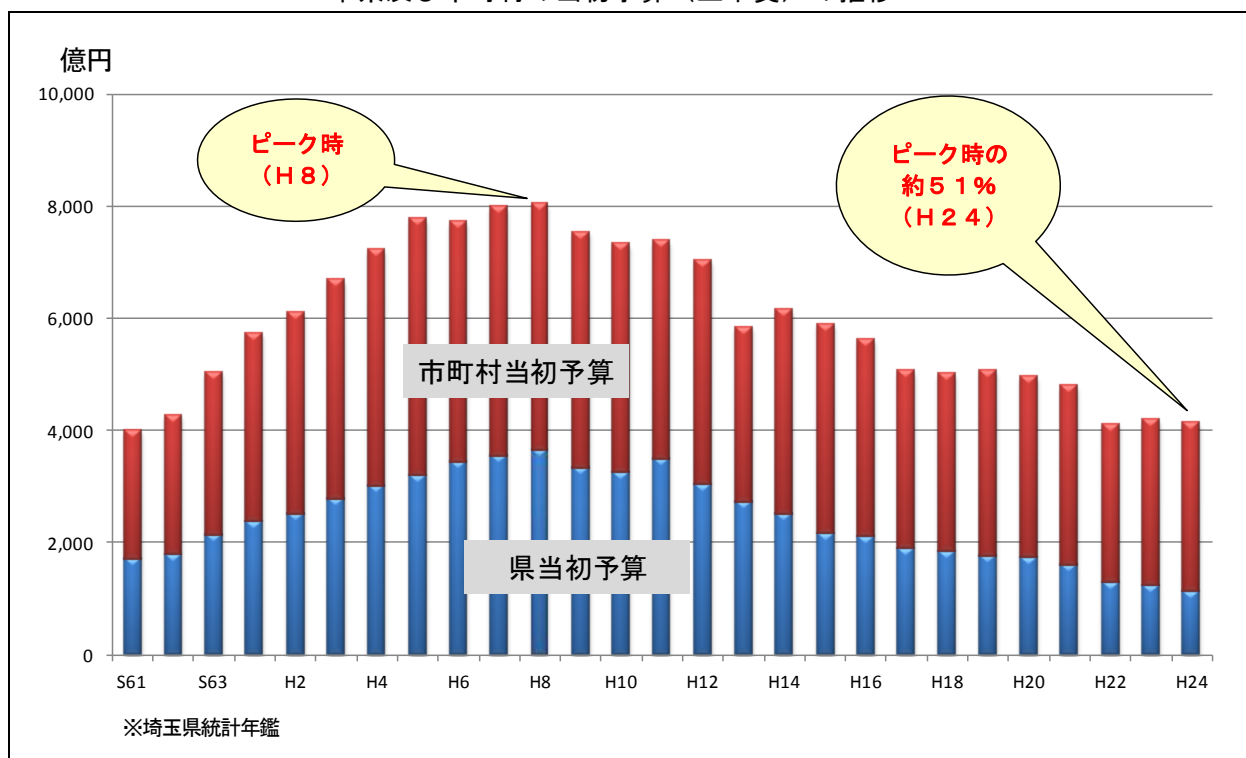
本県のD I D地区面積の推移



(4) 県及び市町村予算の推移

- 本県及び県内市町村の当初予算（土木費）の合計は、平成8年度の約8,036億円をピークに減少し、平成24年度は、約51%の約4,120億円となっている。
- 近年、道路事業に係る予算についても、同様に減少しており、選択と集中による効率的な事業の実施が必要となっている。
- また、高度成長期に建設した施設の老朽化が進み、大規模な修繕や更新時期を迎えるため、維持管理に係る予算が増大していくことから、新たな道路の整備は、制約のある予算の中で進めていくことが必要となっている。

本県及び市町村の当初予算（土木費）の推移



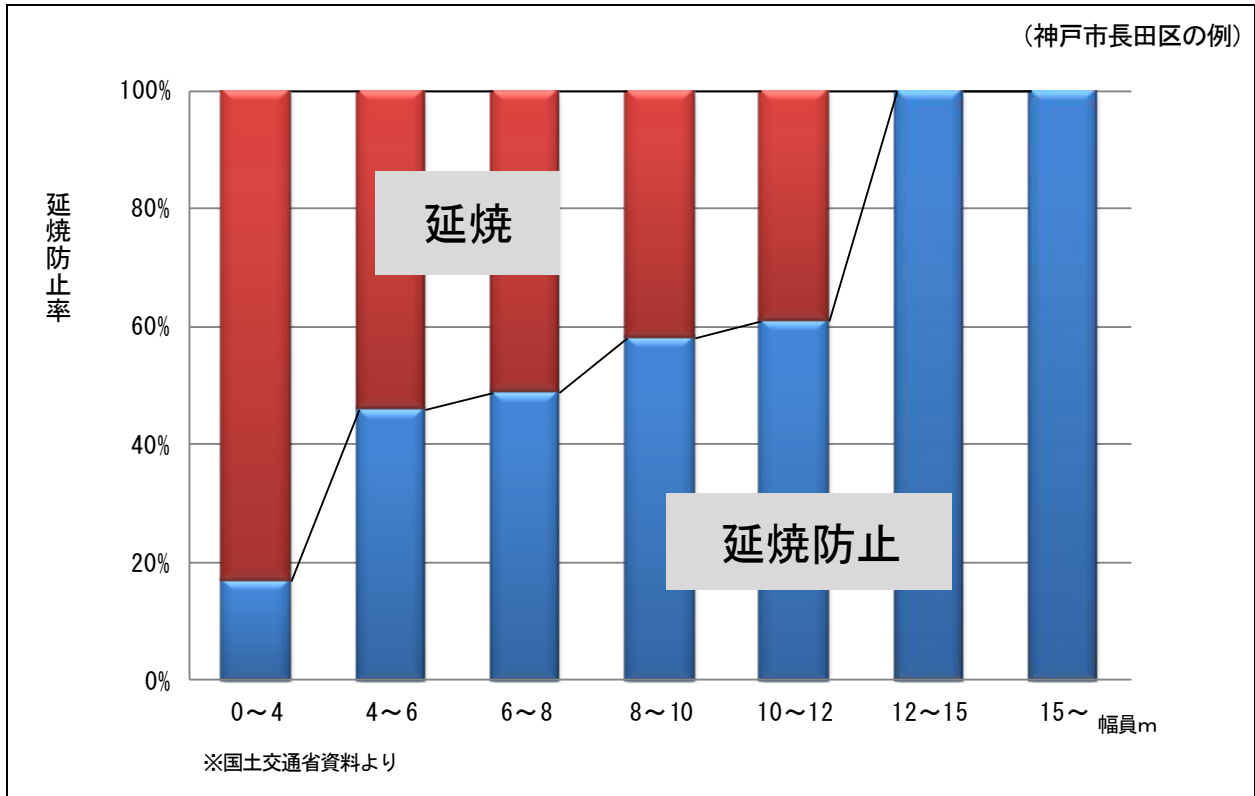
(5) 自転車通行空間の整備

- 本県は、自転車保有率が日本一、自転車出荷額が2位、大規模自転車道の延長が4位など、自転車利用が盛んな県であるが、一方で、自転車対歩行者の事故が増加傾向にあり、交通事故全体における自転車関連事故の割合も増加している。
- 県では、平成23年度に「自転車の安全な利用の促進に関する条例」を、平成24年度に「埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例」を制定し、県内の自転車通行空間の整備に取り組んでいる。
- まちづくりの中においても、自転車利用の動向を把握しながら、適宜、既計画の構造や幅員を見直して、自転車通行空間を創出していくことが必要である。

(6) 災害への対応

- 平成7年1月の阪神淡路大震災では、幅員不足の道路で、路上に倒壊した沿道の建築物が、緊急車両の走行を妨げることとなった。さらに、地震直後に発生した火災により、市街地で約7千棟が全半焼したが、神戸市長田区では、幅員12m以上の道路が延焼を防止することになったことが報告されている。
- また、平成24年3月の東日本大震災でも、物資の輸送や災害の抑制において、適切な道路網や道路構造の計画が重要であることが確認された。

道路幅員と延焼防止（阪神・淡路大震災）



(7) 地域の自主性及び自立性を高めるための改革の動向

- 住民に身近な行政は、地方公共団体が自主的かつ総合的に広く担うようにするとともに、地域住民自らの判断と責任において地域の諸課題に取り組むことができるように転換していくことが求められている。
- 平成23年には、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」が公布され、順次、施行となるなど、「基礎自治体への権限移譲」、「義務付け・枠付けの見直し」、「条例制定権の拡大」が進んでいる。
- 県から市町村への都市計画決定権限の移譲が進み、都市計画道路については、道路管理主体に応じて都市計画決定の主体が定まることとなり、これまで以上に主体的かつ柔軟に計画していくことが必要となっている。

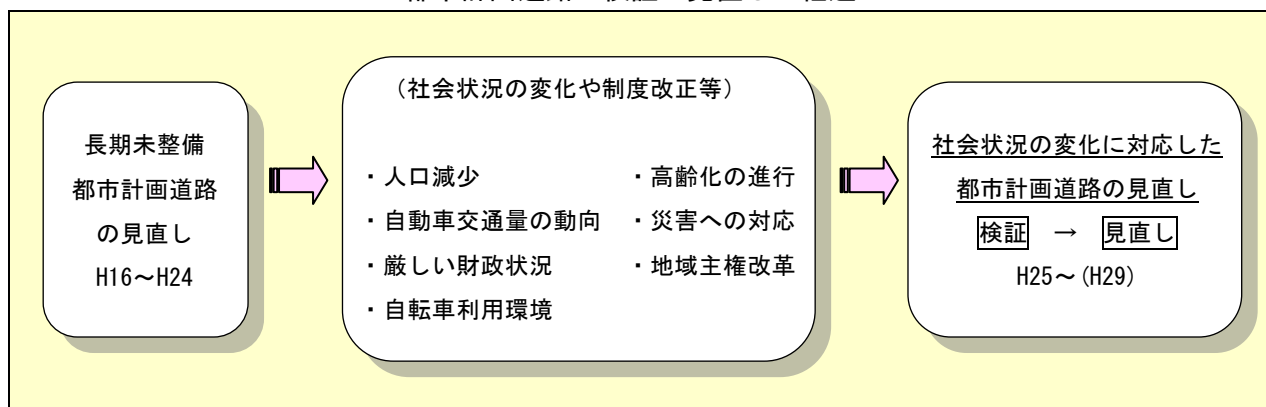
2-3 検証・見直しの目的

検証・見直しの目的

- ① 社会状況の変化や制度改正等を踏まえ、都市計画道路の必要性や構造の適正さについて検証を行い、必要となる見直しを行う。
- ② 見直すべき路線（区間）については、その理由を明確にし、都市計画変更の手続きを行う。
- ③ 見直しの過程で、住民等に適時適切に情報提供を行うことにより、行政としての説明責任を果たす。

- 都市計画道路の多くは、高度経済成長期の市街地拡大や自動車交通の増大を前提に計画されており、その後の社会情勢や交通需要等の変化に伴い、当初予定されていた役割や整備の必要性に変化が生じている。
- 県では、平成16年度より、当初都市計画決定後、長期にわたり整備されていない都市計画道路について、社会状況等の変化を踏まえた必要性の検証を行うなど、見直しに取り組んできた（長期未整備都市計画道路の見直し）。
- 県内の道路交通状況としては、市街地を通過する幹線道路の混雑や走行速度の低下等が課題となっており、幹線道路網の整備が急務となっている。
- 近年の公共投資を取り巻く環境を踏まえ、都市計画道路について、社会状況等に適合した計画とするため、必要性や構造の適正さについて検証し、必要となる見直しを行い、合理的な幹線道路網を構築することが求められている。
- 今回の検証・見直しは、都市計画決定の時期によらず全ての都市計画道路を対象（自動車専用道路等、さいたま市は除く）とし、その見直し内容については、住民等に十分な情報提供を行い、行政としての説明責任を果たしていく。

都市計画道路の検証・見直しの経過



3 検証・見直しの考え方

3-1 検証・見直し指針の対象

○ この検証・見直し指針は、埼玉県が都市計画を定める幹線街路（以下、県決定路線という）を対象とする。

- ・ 但し、自動車専用道路や国直轄国道は、都道府県の圏域を越え、全国的な幹線道路網の中核・根幹をなすものであることから、本指針の対象から除く。
- ・ 対象とする県決定路線は、458路線である。
- ・ なお、県決定路線のうち、国県道及び自転車専用道路と重複していない区間については、県と市町村が連携して見直し内容を検討する。

※ 市町村は、県の取組みに合わせて、自らが都市計画を定める幹線街路（以下、市町村決定路線という）の検証・見直しに、本指針を適用することができる。

3-2 検証・見直しの基本的考え方

- 県決定路線について、必要性や構造の適正さを検証し、必要となる見直しを行う。
- 見直しは、廃止、変更、存続の検討を行う。
- 検証・見直し結果は、適宜、公表する。

- ・ 全ての県決定路線について、必要性の変化、現段階で想定される将来的な構造の適正さについて検証を行う。
- ・ 検証の結果、必要性に変化がなく構造の適正さが認められる路線（区間）や、必要性に変化があっても構造の適正さが認められる路線（区間）については「存続」とし、必要性に変化があり構造の見直しが必要となる路線（区間）や、必要性の視点によらず構造の見直しが必要となる路線（区間）については、「廃止」や「変更」といった見直しを検討する。
- ・ 検証の結果や見直し検討の結果については、各段階において、適宜、公表する。
- ・ なお、財政等を要因とする事業計画の観点における実現性については、本検証・見直しの対象外とする。

3-3 定期的・継続的な検証・見直し

○ 都市計画道路の検証・見直しは、今後の社会状況の変化等に応じ、原則として、概ね5年ごとに定期的に行うものとする。

- ・ 都市計画道路の検証・見直しは、都市計画に関する基礎調査（※注1）等を踏まえ、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（※注2）に基づき、概ね5年ごとに継続して取り組む必要がある。

【※注1：都市計画に関する基礎調査】

- ① 県は、都市計画区域について、概ね5年ごとに、都市計画に関する基礎調査を行うものとする（都市計画法第6条）。
- ② 県又は市町村は、都市計画に関する基礎調査等の結果、都市計画を変更する必要があるかになったときは、遅滞なく、当該都市計画を変更しなければならない（都市計画法第21条）。

【※注2：都市計画区域の整備、開発及び保全の方針】

- ① 都市計画区域については、都市計画に、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を定めるものとし、方針には、都市施設の整備等に関する主要な都市計画の決定の方針を定めるものとする（都市計画法第6条の2）。
- ② 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針においては、概ね20年後の都市の姿を展望したうえで、都市計画の基本的方向は定められることが望ましい（都市計画運用指針Ⅲ-2-4）。

3-4 県及び市町村の役割

○ 県の役割

- ・ 県決定路線の検証・見直しを行う。
- ・ 市町村が行う市町村決定路線の検証・見直しを支援・協力する。
- ・ 県決定路線の検証・見直しに当たり、交通量推計など総括的に行うことが必要な定量解析を行う。

○ 市町村の役割

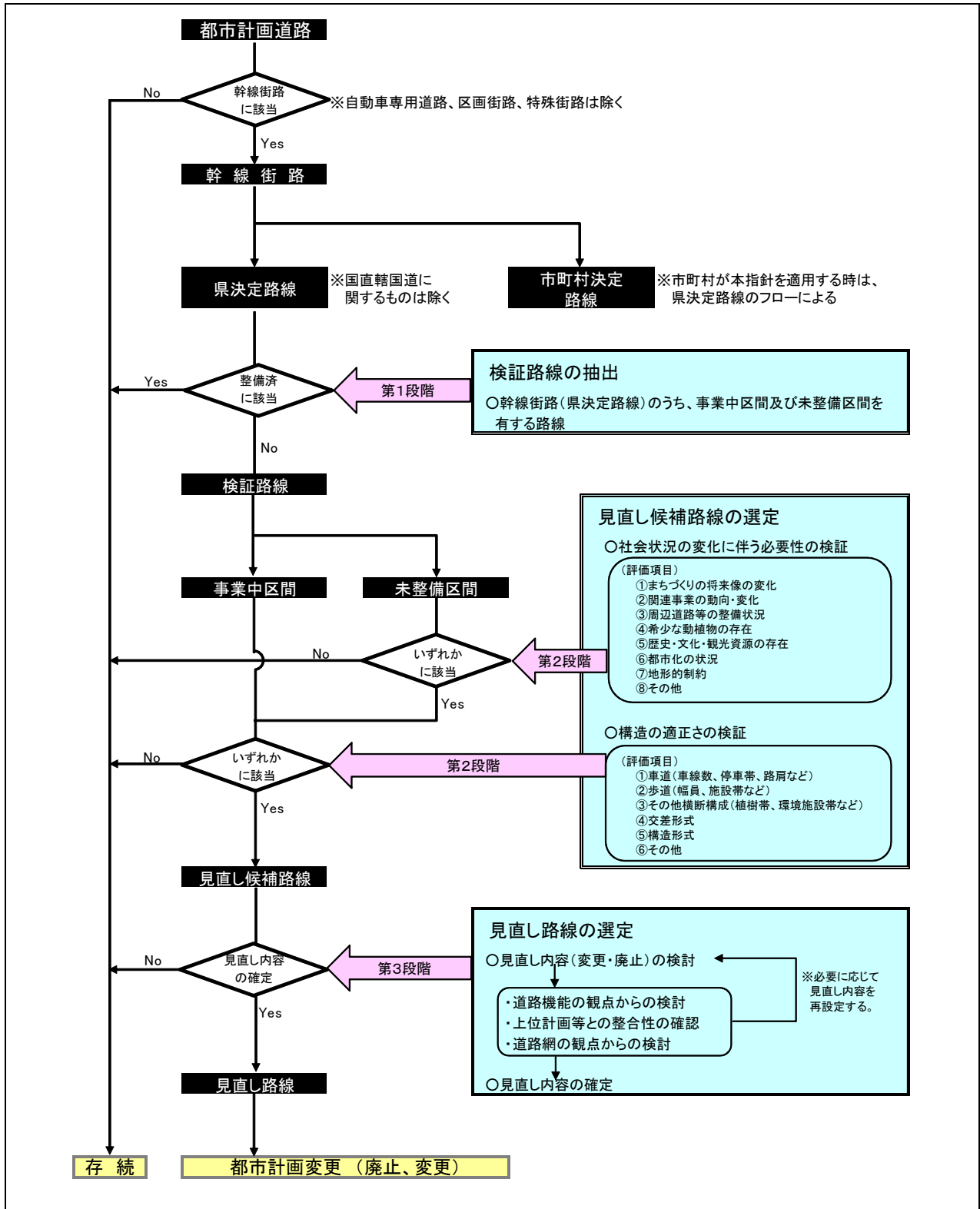
- ・ 県が行う県決定路線の検証・見直しを支援・協力する。
- ・ 市町村決定路線の検証・見直しを行う。

- ・ 「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第1次一括法：平成23年8月2日施行）（第2次一括法：平成24年4月1日施行）」により、都市計画道路について、以下のとおり県から市町村に都市計画の決定権限の移譲が進んだ。
 - ① 市が決定する都市計画における県協議が、同意を要しない協議となった（都市計画法第19条）。
 - ② 県が決定する都市計画道路が、「道路法に規定する一般国道又は県道、及び、その他の道路で車線の数4以上のもの又は自動車専用道路であるもの」から、「道路法に規定する一般国道又は県道、及び、その他の道路で自動車専用道路であるもの」となった（都市計画法施行令第9条）。
- ・ こうしたことから、都市計画の決定権限に応じ、県と市町村が、それぞれ役割分担した上で、連携して取り組むことが必要である。

4 検証・見直しの進め方

4-1 検証・見直しフロー

社会状況の変化に対応した都市計画道路の見直しは、下記フローのとおり、段階的に、都市計画道路から検証路線を抽出（第1段階）し、定性的な検証により見直し候補路線を選定（第2段階）の上、定量的な検討を加え見直し路線を選定（第3段階）する。



4-2 検証路線の抽出【第1段階】

都市計画道路は、都市の将来像を実現するために、長期的視点から、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置を考慮して定められてきたものである。

こうした中で、今後の人口減少・超高齢社会の到来や社会状況等に適合した計画となっているか検証等を行うものであり、都市計画決定の時期によらず、全ての幹線街路（県決定路線）から検証路線（区間）を抽出する。

(1) 整備状況に基づく区間設定

平成24年3月31日を基準として、各路線を整備状況により以下の3つの区間に分類する。

- ① 整備済区間： 都市計画幅員どおり整備され、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 未整備区間： 事業中区間を除く整備されていない区間

- ・ 「事業中区間」は、測量や用地買収などを含めて事業費を投入している区間とする。
- ・ 事業時期や事業主体が公表済みもしくは明らかな区間でも、事業中区間に当たらないものは、「未整備区間」に含める。

(2) 抽出

上記(1)の分類結果を踏まえ、下記を検証路線として抽出する。検証路線については、第2段階での検討を進める。

- 以下の区間を有する路線を検証路線とする。
 - ・ 事業中区間
 - ・ 未整備区間

4-3 見直し候補路線の選定【第2段階】

都市計画道路は、人や物資の円滑な移動を確保するための交通機能、都市の環境及び防災性の向上や上下水道施設等の供給処理施設を収容する空間機能、都市構造を形成し街区を構成する市街地形成機能などを有している。

こうした中で、社会状況の変化等を踏まえて、都市計画道路の必要性や構造の適正さを検証する。

(1) 社会状況の変化に伴う必要性の検証

第1段階で抽出した「未整備区間を有する検証路線」について、区間ごとに、都市計画決定の時点からの社会状況の変化に伴う必要性を、以下の評価項目ごとに評価基準により定性的な評価を行う。

なお、「事業中区間を有する検証路線」は、社会状況の変化に伴う必要性の検証は行わない。

評価項目	評価基準
① まちづくりの将来像の変化	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 関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業計画の変化（拡大・縮小・廃止など）に伴い、路線の必要性が変化している。
③ 周辺道路等の整備状況	当該路線全線または一部区間において、車道または歩道としての交通機能を、国道、県道、市道などの現道で代替する可能性がある。
④ 希少な動植物の存在	当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物※が明らかに存在している。（※法令等の対象種）
⑤ 歴史・文化・観光資源の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在している。
⑥ 都市化の状況	当該路線の区域内及び周辺の都市化が著しいことにより問題が生じている。 ※ただし、住宅街は対象とせず、商店街等で地域の活性化に寄与している場合のみ対象とする。
⑦ 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・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができる。
⑧ その他	①～⑦の評価項目以外で、必要性が変化していると判断される。

(2) 構造の適正さの検証

第1段階で抽出した「事業中区間を有する検証路線」及び「上記(1)社会状況の変化に伴う必要性の検証においていずれかの評価項目が評価基準に該当する路線」について、区間ごとに、道路の構造の技術的基準（道路法第30条の規定に基づく技術的基準）との整合性を踏まえた構造の適正さを、以下の評価項目ごとに評価基準により定性的な評価を行う。

なお、都市計画に定めた幅員の適正さについては、幅員を構成する要素ごとに評価することにより検証する。

評価項目	評価基準
①車道 ・車線数 ・中央帯 ・停車帯 ・路肩 など	<ul style="list-style-type: none"> ・交通の分散や集中により、車線数の変更を検討する必要がある。 ・沿道土地利用やバス路線としての位置付けにより、停車需要の変化が見込まれるため、停車帯等の変更を検討する必要がある。 ・その他、車道に関して検討する必要がある。
②歩道 ・歩道幅員 ・路上施設帯 など	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道の土地利用の変化や歩行者の通行状況から、歩道幅員の変更を検討する必要がある。 ・地域特性等から、路上施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、歩道に関して検討する必要がある。
③その他横断構成 ・環境施設帯 ・植樹帯 など	<ul style="list-style-type: none"> ・道路環境の保全や沿道土地利用の変化により、植樹帯や環境施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、横断構成に関して検討する必要がある。
④交差形式	<ul style="list-style-type: none"> ・交通需要の変化により、交差構造の変更を検討する必要がある。 ・自動車交通流の変化により、付加車線の設置を検討する必要がある。 ・その他、交差形式に関して検討する必要がある。
⑤構造形式	<ul style="list-style-type: none"> ・法面が必要となるなど、区域の変更を検討する必要がある。 ・土地利用計画の変更などから、嵩上式とするか地下式とするかなど、構造形式の変更を検討する必要がある。 ・その他、構造形式に関して検討する必要がある。
⑥その他	<ul style="list-style-type: none"> ・整備効果等の視点から、ルート変更や線形変更を検討する必要がある。 ・都市計画区域境や市町村境において、幅員等の整合の視点から変更を検討する必要がある。 ・自転車と歩行者の安全確保や自転車ネットワークの観点から、自転車通行空間の確保について検討する必要がある。

(3) 選定

上記(1)(2)の検証結果を踏まえ、下記を見直し候補路線として選定する。
見直し候補路線については、第3段階での検討を進める。

○「構造の適正さの検証」において、評価項目のいずれか1つでも該当した路線

4-4 見直し路線の選定【第3段階】

都市計画道路は、都市の将来像を実現するために、長期的視点からその必要性が位置付けられ、区域内の土地には一定の建築制限が課せられている。

よって、見直しに当たっては、見直しの内容や妥当性について、論理的かつ技術的な検討を行い、都市計画上の変更理由を明らかにすることが必要である。

そのため、以下のとおり詳細な検討を行い、見直し路線を選定するものとする。

(1) 見直し内容の検討

第2段階で検証した「社会状況の変化に伴う必要性」や「構造の適正さ」を総合的に勘案し、見直し要因について精査を行った上で、路線ごとに見直し内容（廃止や変更等の内容）を検討する。

見直し内容は、建築制限の状況等を十分考慮した上で、道路機能に支障がない内容となるよう検討する。

◆見直し内容の事例

(廃止)

- ・機能を代替する路線の整備による廃止
- ・土地利用や交通需要の変化による廃止

(変更)

- ・交通需要の変化による車線数の変更（4車線⇔2車線）
- ・機能を代替する路線の整備による歩道幅員の変更
- ・交通需要の変化による交差形式の変更（立体交差⇔平面交差）
- ・交通流の変化による付加車線の追加
- ・まちづくりの変化によるルートや線形の変更

(2) 道路機能の観点からの検討

路線ごとの見直し内容（廃止や変更等の内容）について、下記の道路機能に、支障がないものとするよう、詳細検討を行う。

支障が大きい場合は、見直し内容を再設定する。

機能の種類	機能の内容
① 交通処理機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路や産業拠点へのアクセス性の向上 ・ 隣接都市間の円滑な交通の確保 ・ 鉄道駅へのアクセス性の向上 ・ バス路線としての走行性・定時性の向上 ・ 自転車や徒歩による駅へのアクセス性の向上
② 交通安全機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車や歩行者の通行の安全性の確保 ・ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律における特定道路の指定等
③ 防災空間機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害発生時の避難路や緊急輸送路への位置付け ・ 高次医療施設への連結 ・ 火災時の延焼の遮断
④ 市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市的土地利用を誘導し、市街地の形成を促進 ・ 上下水道やガス等の収容空間の確保
⑤ 環境空間機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緑のネットワークの形成 ・ 都市の良好な景観の形成
⑥ その他の機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿道利用の促進

(3) 上位計画等との整合性の確認

路線ごとの見直し内容（廃止や変更等の内容）について、上位計画等との整合を確認する。

廃止や変更等によって不整合が生じる場合は、関係機関との協議・調整により、上位計画等の見直しの是非を検討する。

なお、検討の結果、必要に応じ、見直し内容を再設定するものとする。

計画の種類	計画名
① 上位計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 ・ 市町村の建設に関する基本構想（総合振興計画） ・ 市町村の都市計画に関する基本的な方針 ・ 新市建設計画 等
② 関連する都市計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区域区分、用途地域（沿道用途）、地区計画 等
③ 関連する整備計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区画整理、再開発、道路、河川、鉄道、公園、農地等の整備計画
④ 地域振興に関する計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地活性化基本計画 等
⑤ 環境調査・計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境アセスメント等の環境調査、環境保全計画、緑の基本計画等
⑥ 防災に関する計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域防災計画、震災対策計画 等
⑦ その他の計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ その他の関連計画

(4) 道路網の観点からの検討

路線ごとの見直し内容（廃止や変更等の内容）について、路線の性格や周辺の土地利用状況等を考慮し、将来道路網（概ね20年後）からみた支障の有無を検討する。

将来道路網への影響について、大きな影響があると考えられる路線については、交通需要予測に基づく定量的検討を行う。

なお、大きな影響がない、又は、少ないと考えられる路線については、定量的検討は行わない。

また、検討の結果、必要に応じ、見直し内容を再設定するものとする。

（定量的検討）

- 交通需要予測は、道路交通センサスを使用することを基本とする。
また、将来予測データは、最新の平成17年道路交通センサスを使用する。
なお、平成22年道路交通センサスとの整合を図る。
- 現況時点を平成17年とし、概ね20年後である平成42年を将来時点とする。
- 将来交通量推計は、見直し後の将来道路網に対して行い、見直し内容の妥当性を検討する。

(5) 選定

上記(1)(2)(3)(4)の確認・検討結果を踏まえ、総合的判断のもと、路線ごとの見直し内容（廃止や変更等の内容）を確定し、都市計画の変更が必要な見直し路線を選定する。

なお、その他の路線は存続とする。

- 選定した見直し路線については、都市計画法に基づき、必要な都市計画の手続きを行う。

5 本検証・見直し指針の運用

(1) 本指針の取扱い

本指針は、都市計画道路について、今後の人口減少・超高齢社会の到来や社会状況の変化に適合した見直しを図るために、必要性や構造の適正さを検証し、見直しを行う基本的な考え方や手順を示したものである。

本指針に基づき、順次、都市計画道路の検証・見直しを進めるものとする。

なお、本指針は、社会状況等が変化した場合は、適宜、見直しを行う。

(2) 道路管理者と都市計画部局の連携

都市計画道路の検証・見直しは、道路管理者と都市計画部局の双方が関係するものであり、廃止や変更等の検討に当たっては、両者が連携し、十分調整を図りながら進めていくことが重要である。

見直し路線の選定に向けて、検証・見直しの各段階において、両者が連携を図りながら取り組むものとする。

また、関係機関との協議・調整を十分図るものとする。

(3) 都市計画の変更手続き

本指針による都市計画道路の検証・見直しの結果、見直し路線が決定されることになるが、都市計画の変更手続きに向けては、検証・見直し結果を住民等に十分周知し、理解を求める必要がある。

検証・見直し結果等については、ホームページなどを活用した情報提供や、説明会等を通じた周知を図るなど、住民等の理解を十分図りながら、順次、都市計画の変更手続きを進めるものとする。

本指針の作成について

本指針は、道路管理者と都市計画課で構成する都市計画道路の検証・見直し検討会議を設置し、協働により作成したものである。

《都市計画道路の検証・見直し検討会議》

県土整備部道路政策課、道路街路課、道路環境課、各県土整備事務所
都市整備部都市計画課

都市計画道路の検証・見直し指針

～社会状況の変化に対応した都市計画道路の見直し～

埼玉県都市整備部都市計画課

〒330-9301

さいたま市浦和区高砂3-15-1

TEL 048-830-5343

FAX 048-830-4881