

滋賀県都市計画道路見直し指針

平成19年3月

滋 賀 県

滋賀県都市計画道路見直し指針

目次

- . 都市計画道路の見直しの背景（ P 1 ）
- . 都市計画道路の現状と課題等（ P 3 ）
- . 都市計画道路見直し対象路線の抽出の考え方（ P 6 ）
- . 新たな将来道路ネットワークにおける交通処理や機能の検討（ P 8 ）
- . 見直し検討フロー図（ P 9 ）
- . 変更対象路線等の基本的な検討項目（ P 1 0 ）
- . 今後の対応（ P 1 0 ）

．都市計画道路の見直しの背景

1．はじめに

滋賀県は、東海道、中山道等の歴史的な街道が数多く、古くから交通の要衝として、多くの人・物・情報が集まり、優れた文化が生み出されてきた。

また、今日においても、京阪神圏、中京圏および北陸圏の三経済圏の接点に位置し、名神高速道路、北陸自動車道、一般国道1号、8号、21号、JR東海道新幹線、JR東海道本線、JR北陸本線等の広域交通基盤等が整備されている。また、土地利用面では、京阪神圏への通勤圏となっていることから宅地の開発や、内陸型工業の集積や商業施設の立地もみられる。

本県の都市計画道路は、国道や主要な幹線道路等と一体的な道路網を構成しており、昭和初期に計画決定されたのを始めに、「都市計画法」(昭和43年法律第100号)改正後の昭和40年代後半から50年代の再編時に、概ね現在の都市計画道路網の原形が構築された。その後、急激な人口の増加、経済の成長、市街地の拡大等を背景に、都市計画道路の決定・変更が行われた。また、平成11年度には、ほとんどの都市計画道路に車線数が明記されることとなった。

都市計画道路は、都市の将来像を誘導し、円滑な交通環境と良好な都市環境を形成するために計画されるものであり、その整備は長期間を要する。しかしながら、人口減少や高齢化社会を迎え、経済の低成長等社会経済情勢が変化するなか、効果的、効率的かつ質の高い道路整備が求められている。

このような社会的な状況等の変化に対応するため、「都市計画道路の見直し指針」を作成することとした。

“都市計画道路の見直し”は、地域のまちづくりとも深く関わることから、見直しにあたっては、市町等との連携をしながら進めていくこととする。

2．社会経済情勢の変化

本県の都市計画道路をとりまく昨今の社会情勢の変化については、以下のよう整理することができる。

(1) 環境重視型社会への対応

地球環境問題や京都議定書の発効に対応するため、過度な自動車交通の依存から脱却することが大変重要である。そのためには、道路交通と公共交通機関の適切な役割分担や、歩いて暮らせるまちづくりに向けて、積極的に環境負荷を軽減する都市交通体系整備を推進することが求められている。

(2) 人口減少、少子高齢化社会の到来

平成17年の国勢調査速報値では、約138万人となるなど、今後も一定の期間は、人口が増加すると見込まれる。特に南部地域等の都市部を中心に依然として人口が増加しているが、それ以外の地域では減少しているところも見られる。しかしながら、全国的な傾向を見れば、今後は人口減少の方向に推移するものと推察される。

また、少子高齢化に伴う若年層の人口が減少することによって、地域社会の構造や都市施設の使い方も変化していくことが予想され、さらに、交通弱者の増加により、誰もが使い易いユニバーサルデザインによる安全で快適な

道路整備も求められている。

(3) 市街地拡大の収束

今後も市街地の拡大が必要な地域も想定されるが、基本的には人口増加の鈍化・停滞傾向により、市街地の拡大から既存市街地、中心的市街地の再生・再整備に重点が移りつつある。

今後は質の高い都市空間の整備、既存施設の活用など、より効率的かつコンパクトなまちづくりを推進していくことが求められている。

(4) 市町村合併

平成11年に改正された「市町村の合併の特例に関する法律」(昭和40年法律第6号)に基づく市町村合併が進展中し、平成16年度当初の50市町村から平成17年度末には26市町となった。今後も市町村合併がさらに進展することが想定される。このようなことから、市町村合併を支援する道路整備が求められている。

(5) 都市防災への寄与

近年全国的に自然災害が多発する中、本県では琵琶湖西岸断層帯等の直下型地震等の発生が懸念されている。

道路は、緊急車両の輸送経路、避難地までの避難経路や火災等に対する延焼遮断等の機能を持っていることから、緊急時に最大限の機能が発揮出来るよう、安全で安心なまちづくりを進めることが求められている。

(6) 地方分権

平成12年に施行された「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律」により、国から都道府県、都道府県から市町村へと様々な権限委譲が行なわれているが、その一方で、地域の課題に対する責務も地方自治体に委ねられている。都市計画道路は、計画段階から維持管理に至るまで、地方自治体と住民とが話し合いを行いながらまちづくりを進めることが求められている。

(7) 公共投資余力の減少

経済情勢については一定の回復傾向が見られるものの、人口の停滞・減少、少子高齢化の進展により、地方自治体等の財政状況は過去の債務負担などが重くのしかかり、これまでにない厳しい状況が続いている。さらに三位一体の改革が進められる中で、補助金廃止による道路整備への影響は予断を許さず、今後は既存の社会資本施設の維持管理や更新の経費が増大することも予想され、より一層、選択と集中による公共投資の効率化が求められている。

(8) 主要交通プロジェクト

新たな国土軸となる近畿自動車道名古屋神戸線(第二名神高速道路)が県南部を横断して整備中であり、現名神高速道路と相まって、着実に高速道路ネットワークの構築が進んでいる。

鉄道網については、北陸圏域との連携を強化することとなる、北陸本線長浜駅及び湖西線永原駅以北の直流化が平成18年度に完了した。

このため、高速道路を利用しやすい道路ネットワークの形成や、駅へのア

クセス道路の整備が求められている。

(9) 新しいまちづくりへの対応

地域の活性化を図るため、新産業機能の誘致等、政策的なプロジェクト等によるまちづくりへの取り組みが展開されている地区については、計画の進展に合わせ、まちづくりに対応したみちづくりが求められている。

(10) 美しいまちづくりへの高まり

昭和59年に「ふるさと滋賀の風景を守り育てる条例」を全国に先駆け制定し、湖国の風景を保全、修復、創造する取り組みを進めてきた。

また、平成16年には「景観法」(平成16年法律第100号)が制定され、風景づくりへの新たな枠組みが示された。今後は、地域の個性に合わせた風景づくりへの取り組みを進め、美しい街並みと、景観に配慮した都市計画道路の見直しが求められている。

・都市計画道路の現状と課題等

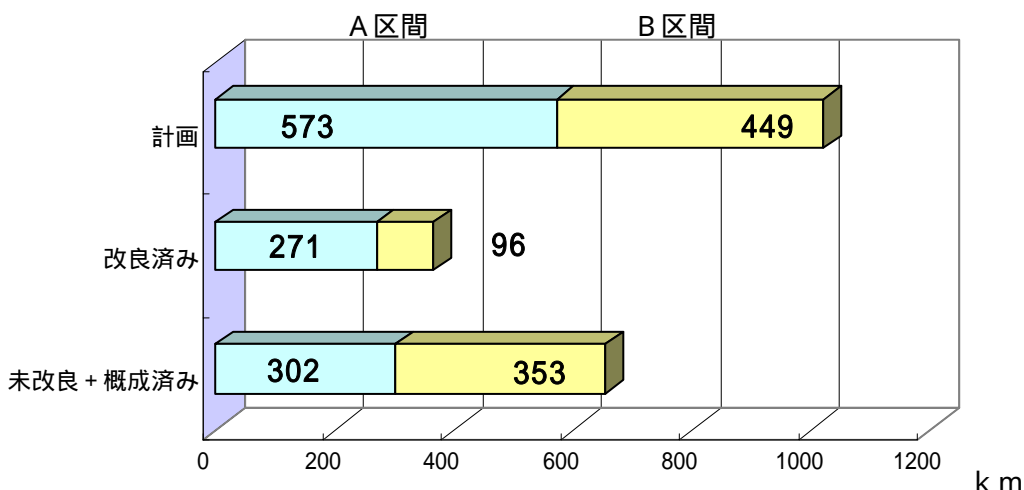
1. 都市計画道路の現状

(1) 整備状況

本県の都市計画道路は、5都市計画区域(琵琶湖を除く面積で約39%、人口で約88%を占める)において、367路線約1022kmが計画決定されており、平成16年3月末で「改良済み」は約35%(全国46位)となっている。

また、昭和初期から高度成長期にその約84%が計画決定されており、未整備区間のうち、市街化調整区域内等の未整備道路が過半を占めている。

滋賀県都市計画道路区域毎の延長(平成17年3月)



A 区域：市街地区域または用途地域設定区域内

B 区域：A 以外の都市計画区域(線引きしている都市計画区域では市街化調整区域)

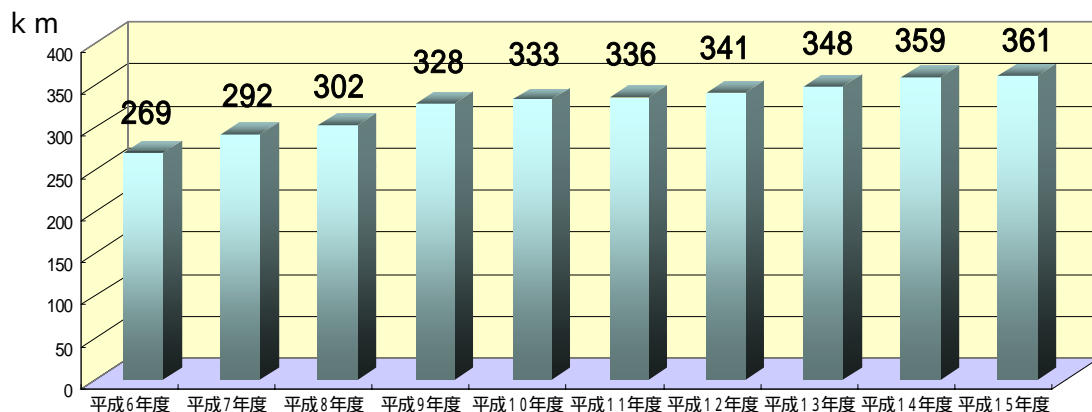
概成済み：改良済み以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道(概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路)を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長。

(2) 事業の長期化

長期的にみれば都市計画道路は、その時々々の社会状況等や都市の将来像に照らし合わせそのあり方を検討していくことが重要であり、その際には、都市全体あるいは影響する地域全体としての施設の必要性や配置、規模等の検討を行うことが求められている。

現時点で未整備路線（区間）は約660kmあり、すべてを整備するには社会経済状況等にもよるが、多大な時間を有する。

滋賀県都市計画道路改良済み延長の推移



2. 都市計画道路を取りまく課題

(1) 都市計画道路を整備しないことによる課題

都市の骨格を成す都市計画道路を未整備のまま存置しておいた場合、良好な市街地形成などのまちづくりに対して、以下のような影響が考えられる。

土地利用計画への支障

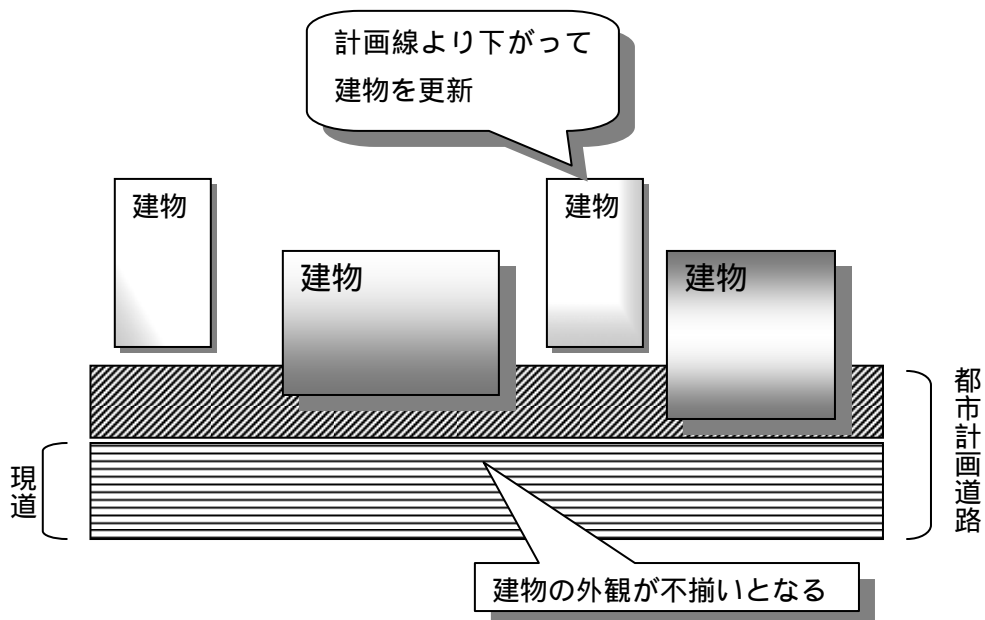
事業実施時期等が不透明であることによって、地権者等にとっては土地利用計画がたてにくくなり、さらに、建築規制のために土地を有効に活用できない状況に置かれることとなる。

まちづくり・地震防災等への支障

都市計画道路を整備しなければ、道路のネットワークが完結しないため、本来都市計画道路に期待していた交通機能が発揮できないこととなる。また、市街地の空閑地等の低未利用地が有効に利用できなくなり、良好なまちづくりにも支障となる。また、高齢者・障害者に対応したユニバーサルデザインのまちづくりや市街地の防災機能の向上に支障がでる恐れがある。

街並み景観の不統一

都市計画道路の区域内においては、移転除却容易な2階建て建築物であれば建築可能であるため、敷地に余裕が無い場合などはセットバックせずに建物を建てている場合があり、そのため、セットバックした建物とセットバックしていない建物とが混在し、結果として不揃いな街並みが生まれ、防災上の課題や、都市の景観を阻害する可能性がある。

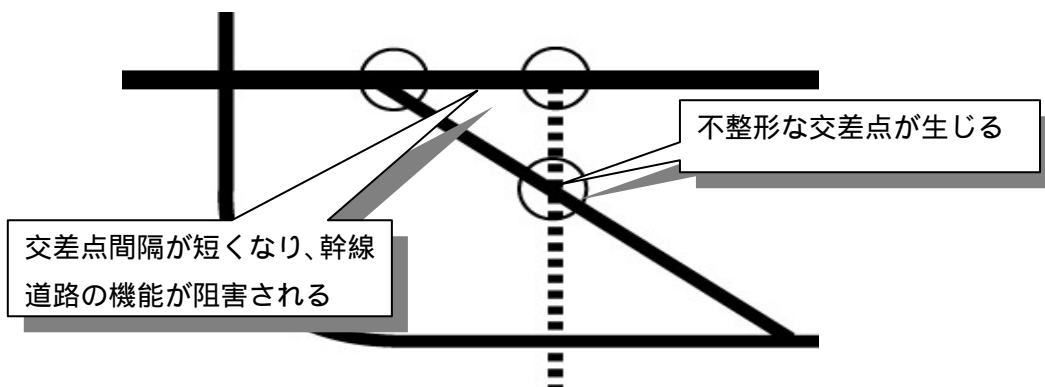


(2) 将来のまちづくりによる課題

都市計画決定から長期間経過した都市計画道路は、周辺の土地利用や道路網がその後大きく変化することによって、まちづくりに次のような支障を及ぼす恐れがある。

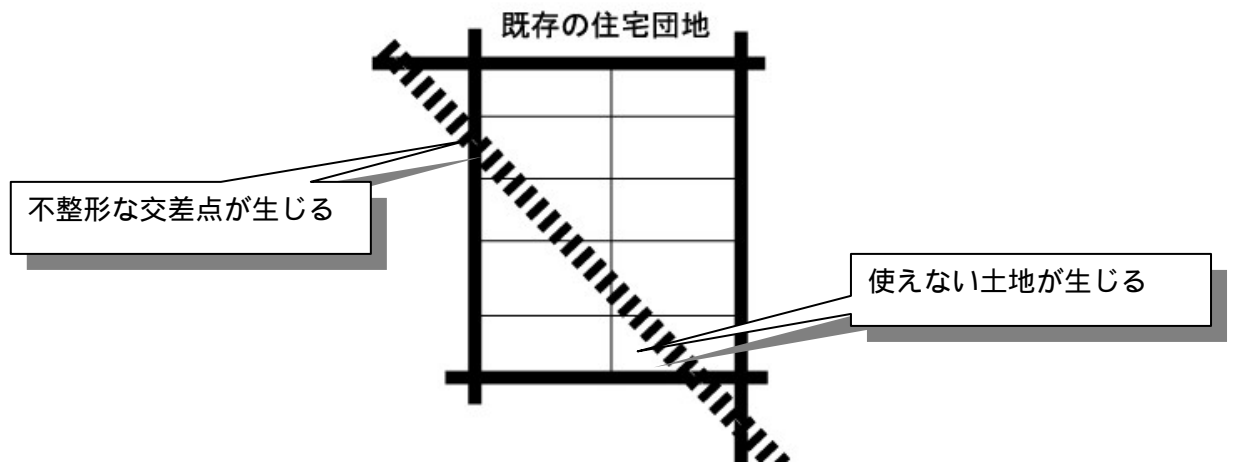
既存の道路網との整合性の確保

都市計画道路周辺の道路が整備されるなど、周辺の道路網が変化している場合、新たな都市計画道路の整備によって交差点間隔や交差点形状に課題を生じさせる可能性がある。また、既存の道路の交通量が飽和（渋滞）している場合など、整備によって新たに接続される既存道路に拡幅等の新たな対策を講ずる必要が生ずる可能性がある。一方、既存の道路で地域の交通処理等が十分に行なわれている場合、新たに整備する都市計画道路の必要性が低下する。



既存の土地利用との整合性の確保

一団の住宅地等が形成されている市街地や、圃場整備された整形な農地などに、都市計画道路の整備を行う場合、宅地形状等が悪くなることによって、土地利用の選択範囲が限られたり、利用できない土地を生む可能性がある。



美しいまちづくりとの整合性

沿道の歴史的建造物が地域の魅力や個性となっている場合、都市計画道路を整備することによってこれらの歴史的な街並みが失われてしまうこともある。

コンパクトなまちづくりの支障となる

人口の停滞、少子高齢化を迎えて、市街化調整区域等の郊外部の都市計画道路整備は、交通処理面の効果は見込めるが、上下水道等の公共投資費用の増大、郊外部の土地利用の混乱等、市街地の拡散により中心部の衰退を招く恐れがある。

・都市計画道路見直し対象路線の抽出の考え方

都市計画道路の見直し検討にあたっては、まず、どの路線を対象に考えていくのかが重要であり、見直し検討対象「路線又は区間」(以下「路線等」)は、都市計画決定された「路線等」で、改良済みおよび事業実施中を除く、「路線等」の中から、次の、「1. 広域的な道路ネットワークを考慮した検討(基本形)」および、「2. 地域的・個別的な検討」で検討を進める。

1. 広域的な道路ネットワークを考慮した検討(基本形)

各種上位計画を踏まえ、市町域、都市計画区域等一定の範囲を対象に、既存道路や都市計画道路について、主要幹線道路、幹線道路等としての役割分担を整理した上で、将来(概ね20年後)の交通処理を勘案し、全体の適正な道路網計画を検証する。

【路線等の抽出の考え方】

(1) 必要性の検討

必要性は、路線毎の状況、都市全体の現状および社会経済情勢により変化するものと考えられるが、都市計画基礎調査を基に必要に応じて検討する。

都市の社会・経済状況の把握

検討項目としては、以下の項目が考えられる。

- ・人口(人口推移・高齢化率等)
- ・産業構造(事業所数・従業員数、出荷額等)

- ・地勢（土地利用規制の状況）
- ・土地利用の状況・変遷・将来等
- ・車の動き（道路交通センサス）
- ・人の動き（通勤通学流動（通学路の把握）、パーソントリップ）
- ・鉄道、バス（路線位置、鉄道交差との状況、運行頻度、利用者数）
- ・主要な公共公益施設の配置状況や大規模集客施設の立地状況
- ・渋滞・交通事故の発生状況
- ・騒音等の環境基準の達成状況
- ・その他地域に応じた事項

上位計画

上位計画として以下のものが考えられる。

- ・都市計画区域マスタープラン（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）
- ・市町都市計画マスタープラン（市町村の都市計画に関する基本的な方針）
- ・市町総合計画等

全体道路網

道路の役割、機能、段階構成・配置等を踏まえ、都市計画決定道路、県レベルの既存の道路網、また、市町独自に策定された道路網等を考慮した現段階で想定しうる「現状の道路網（図）」を作成した上で、以下の検討を行う。ここでは、車線数まで考慮する。なお、見直し対象路線抽出までの時点で道路管理者と事前に調整しておくことが必要である。

- ・検討対象予定「路線等」を含めた全体の道路の機能（主要幹線、幹線、補助幹線等）を検証
- ・既存道路の整備状況（幅員・車線数・歩道状況・バリアフリー指定状況）
- ・都市計画道路（改良済延長・区間、改良済み以外は現道の有無・整備状況・上記参照）
- ・バス路線の配置等の状況
- ・交通処理機能の検討

未整備都市計画道路の実態の把握

未整備の都市計画道路について、路線毎に、上記計画での位置づけ、計画決定経緯、現状の土地利用・建物等の状況等についてマクロ的に把握する。

- ・上位計画での位置づけの検証。
- ・概算整備費用からの検証。（類似路線からの推計等により算出）
- ・沿道の建物・土地利用の状況の把握。（管内図等に図示程度、必要に応じて、既存基礎調査データ等の活用、現地確認）
- ・関連プロジェクト（区間整理等の予定）等の把握。
- ・災害避難路、延焼防止機能、緊急輸送路等の把握。
- ・決定理由、経過の把握。

（２）実現性の検討

実現性は、個別路線毎に、以下の視点で検討する。

事業費が多大となることが課題となる路線

「路線等」近傍に代替えと見なせる既存道路が存在する路線

地形、地質等の自然条件等により、明らかに実現が困難な路線

市街化調整区域、郊外部等の都市計画道路で、広域的な交通処理機能が小さい路線

(3) 整備の優先順位の検討

計画決定後10年以上経過しているものを優先する。なお、整備の優先順位は、「滋賀県道路整備アクションプログラム」や市町独自に作成された整備方針等に基づくものとし、国や各市町の上位計画等とも整合を図りながら検討するものとする。

ただし、政策的なプロジェクト等によるまちづくりへの取り組みが展開されている地区等については、優先的に検討する。

2. 地域的・個別的な検討

対象「路線等」が、地域限定の場合にあっては、広域的な交通を担わないことを確認の上、道路整備の必要性、上位計画等との整合等を確認した上で、地域の方々からの意見等も考慮した地域固有の状況等、次の要件等に該当するものについて「路線等」の抽出を行う。

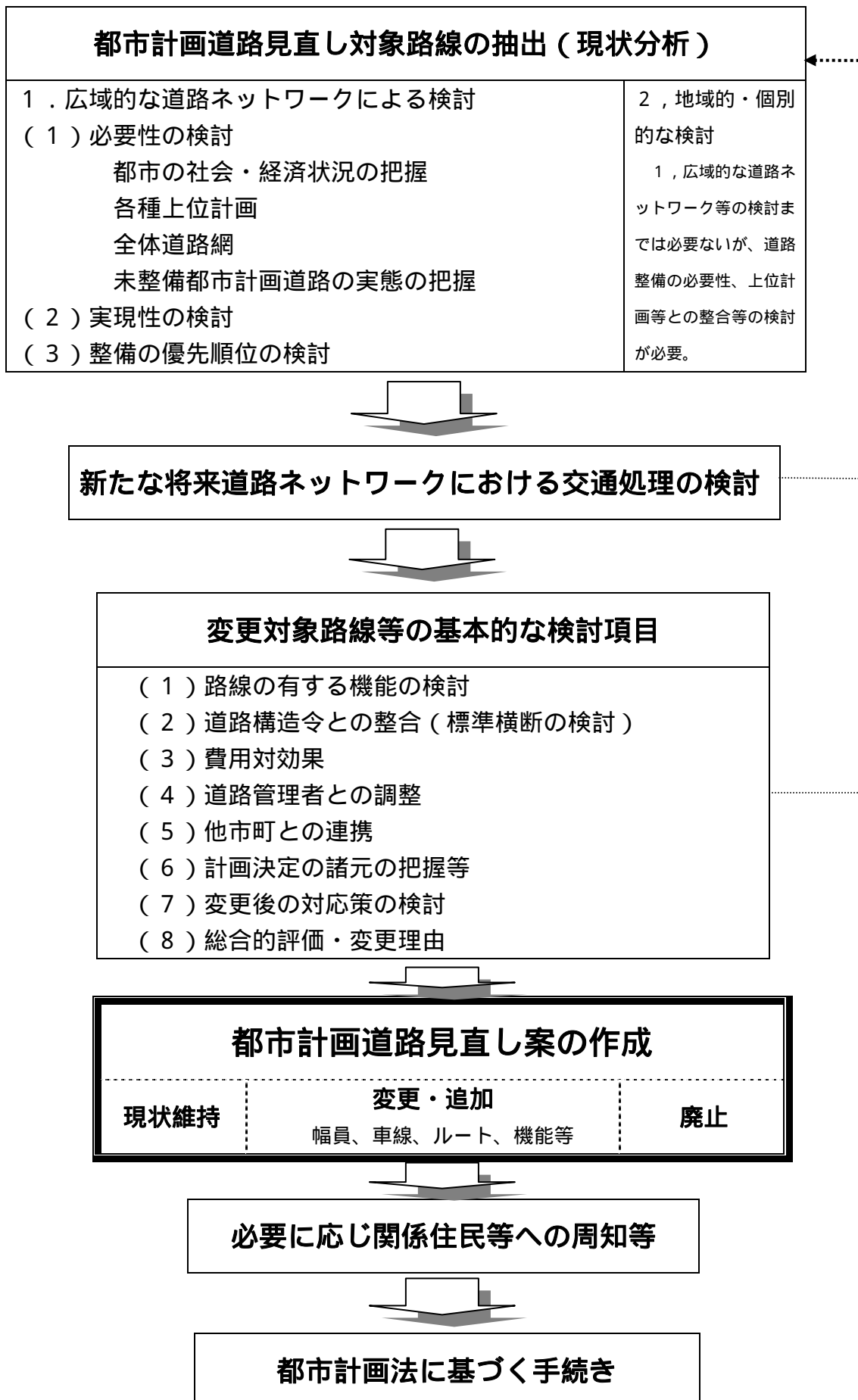
- ・ 既存道路の活用
- ・ 地域のまちづくりやプロジェクト等の要請
- ・ 歴史的・文化的資源の活用

・ 新たな将来道路ネットワークにおける交通処理や機能の検討

抽出された路線の廃止・変更を想定して、道路網として以下の検証を行う。既存道路、検討対象路線も含めた「新たな将来道路ネットワーク」(1 将来の道路網) に基づいて、検証するとともに、現状および必要に応じて将来(目標年次: 概ね20年後)の交通処理や機能を検証する。路線毎の廃止・変更の想定に応じて、複数の検討を行うことも考えられる。

・見直し検討フロー図

都市計画道路の見直しは、下記のフロー図により検討を進めるものとする。



・変更対象路線等の基本的な検討項目

1. 路線の有する機能の検討

(1) 都市防災機能（災害避難路、延焼防止機能、緊急輸送路等）

防災計画、緊急時の交通路等として位置付けられているか、緊急時の避難地や防災拠点へのアクセス道路となっているか。

都市環境空間機能（歩行者・自転車支援、緑化や景観形成等）

歴史文化等（あるいは、景観、自然、緑を形成する路線として位置付けられているか。

都市収容空間機能

上下水道、電気、ガス通信等のライフラインの設置状況

(2) 道路構造令との整合（標準横断の検討）

道路構造令に適合可能か検証する。また、沿道の状況、交差点の位置、交差道路についても配慮する。

(3) 費用対効果

「客観的指針及び費用便益分析マニュアル（平成13年4月：国土交通省都市地域整備局参照）」等により費用対効果を検証・算定

(4) 道路管理者との調整

変更、廃止が可能か、道路管理者等と十分調整するものとする。

(5) 他市町との連携

変更にあたっては、隣接市町への影響も考慮し十分調整するものとする。

(6) 計画決定の諸元の把握等

必要に応じて都市計画法53条の許可状況を把握するものとする。

(7) 変更後の対応策の検討

都市計画道路を変更や廃止により、街並み等生活環境に悪影響の生じる可能性のある場合は、必要に応じて地区計画等の対応策を検討。

(8) 総合的評価・変更理由

以上の検討踏まえ、過去の地元の意見今後のまちづくりの方向も踏まえ、変更（廃止、幅員、ルート等の変更）に向けた変更理由を整理する。

・今後の対応

1. 住民等への周知等

全体的な都市計画道路見直し案が策定された時点で、関係住民に変更（変更理由、内容（廃止、縮小、ルート、区間等）、地域のまちづくりへの影響等）の周知・説明等を行う。

住民周知・説明にあたっては、必要に応じて広報誌の配布、パブリックコメント等の活用が考えられる。

2. 今後の対応

都市計画道路の見直しは、社会経済情勢等に応じて少しずつ進めていくものとし、概ね5～10年の都市計画基礎調査等に合わせて行うことも考えられる。

