

都市計画道路網見直しガイドライン

平成 23 年3月

兵 庫 県

はじめに

都市計画道路は、他の都市施設や土地利用などと一体的、総合的に都市計画に定めることで、長期的視点からの計画的な整備に寄与し、道路の持つ交通機能や周辺の市街化の促進などの働きを有し、円滑な都市活動を支える主要な社会資本の一つである。兵庫県内においても数多くの都市計画道路の整備を順次進めてきた結果、各都市の健全な発展に大きな役割を果たしてきたことはいうまでもない。

その一方で、都市計画決定後に長期間を経ても事業化に至っていない、いわゆる長期未着手の道路も多く存在し、その区域の土地所有者等の権利を制限し続けてきた。これらの道路の中には、時間の経過の中で都市計画道路としての必要性そのものや、整備を求めていた住民の意識に変化等が生じつつあるものもあると考えられる。

このため、兵庫県では、平成 16 年 12 月に県都市計画審議会から「都市計画道路網の見直しに関する基本的な考え方」の答申を受け、10 年以内に事業予定のない区間のうち、道路密度や配置バランス、交通機能、都市防災機能等の観点から必要性の検証を行った。その結果、県全体で 20 市町、約 35km（49 区間）を廃止に向けて検討を進める箇所として抽出し、都市計画変更の手続きを進めてきたが、県内にはなお約 550km の未着手路線が存在する状況となっている。

他方、長期未着手の都市計画道路に対する考え方が司法の判例に示されたことや、社会経済状況の変化を踏まえつつ透明性をもった選択と集中による効率的な道路整備を進めていくため、都市計画道路網についても適宜検証を行い、必要に応じた見直しを行うことが求められている。

本稿はこのような背景・課題を踏まえ、道路密度などの標準的な基準による検証のみではこれ以上の見直しは見込まれないことから、地域の交通特性、既成市街地の特性を踏まえながら見直しを進めるものとして、平成 20 年度から複数の市町とともに新たな見直しの考え方を検討し、「都市計画道路網見直しガイドライン」として取りまとめたものである。

本ガイドラインは、将来の健全な都市の維持・発展に向けた、都市計画道路網の見直しに係る基本的な考え方を示したものであり、実施にあたっては市町や地域の実情、独自の判断が尊重されるべきであるとともに、引き続き検討を加え、さらなる改善を図っていく必要があることを申し添える。

<目次>

1 都市計画道路の見直しの進め方	1
1.1 前回見直し上の課題を踏まえた今回の考え方.....	1
1.1.1 路線の階層性の設定	1
1.1.2 客観的な評価指標に基づく検証.....	1
1.1.3 機能代替可能性の検討.....	1
1.2 都市計画道路網見直し検証方法	2
【STEP1】見直しに係る基礎条件の整理	4
1-1 路線の階層性の設定	4
1-2 地域づくりの方向性の確認	4
1-3 各種マスタープラン等に基づく位置づけの確認.....	6
【STEP2】県の視点に基づく必要性の検証.....	7
2-1 客観的な評価項目による機能検証	7
2-2 機能代替可能性の検証.....	9
【STEP3】市町の視点に基づく検証	12
3-1 必要性を有しない路線における検証.....	13
3-2 必要性を有する路線における検証	14
【STEP4】整備・廃止形態の検討	16
4-1 廃止形態の検討	16
4-2 存続形態の検討.....	17
4-3 存続・変更・廃止判断に基づく道路網の検証.....	17

1 都市計画道路の見直しの進め方

1.1 前回見直し上の課題を踏まえた今回の考え方

「はじめに」のとおり、前回見直しでは多くの長期未着手路線を存続させる結果となっている。ここでは、前回見直しの課題を踏まえ、今回の見直しの考え方を記載するものとする。

1.1.1 路線の階層性の設定

都市計画道路は、交通機能から自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路に区分される。このうち、幹線街路については、下表のように主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路にさらに区分されるが、計画上はすべて「幹線街路」として決定されており、時代の経過とともにその階層性が不明確となっている。

道路の分類によりその必要性の評価指標が異なるものと考えられるため、現在の土地利用の状況などを踏まえ、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路を明確な基準により仕分けることとする。なお、総合的な道路網として検討するため、都市計画道路だけでなくその他の道路についても適切に設定するものとする。

<幹線街路の分類と機能>

道路の分類		道路の機能等
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線街路	都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
	補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において都市幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である

出典)実務者のための新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(社)都市計画学会 編)

1.1.2 客観的な評価指標に基づく検証

前回見直しでは、都市計画道路に求められる機能として、交通機能、都市環境機能、都市防災機能、収容空間機能、市街地形成機能の5つの項目を設定し、そのいずれも必要ないと判断できる場合にのみ、「廃止に向けて検討」する区間として抽出している。道路を整備することで付随する機能も含まれていることや判断基準が抽象的なことから、「存続」と判断される未着手路線が数多くあった。

1.1.1の階層設定に基づき、階層ごとの求められる機能、機能評価基準を明確に示し、客観的に評価を行うこととする。

1.1.3 機能代替可能性の検討

機能代替可能性の評価については、都市計画道路に近接した別の道路による機能代替に加えて、道路以外の諸施策による機能補完についても検討を行うこととする。

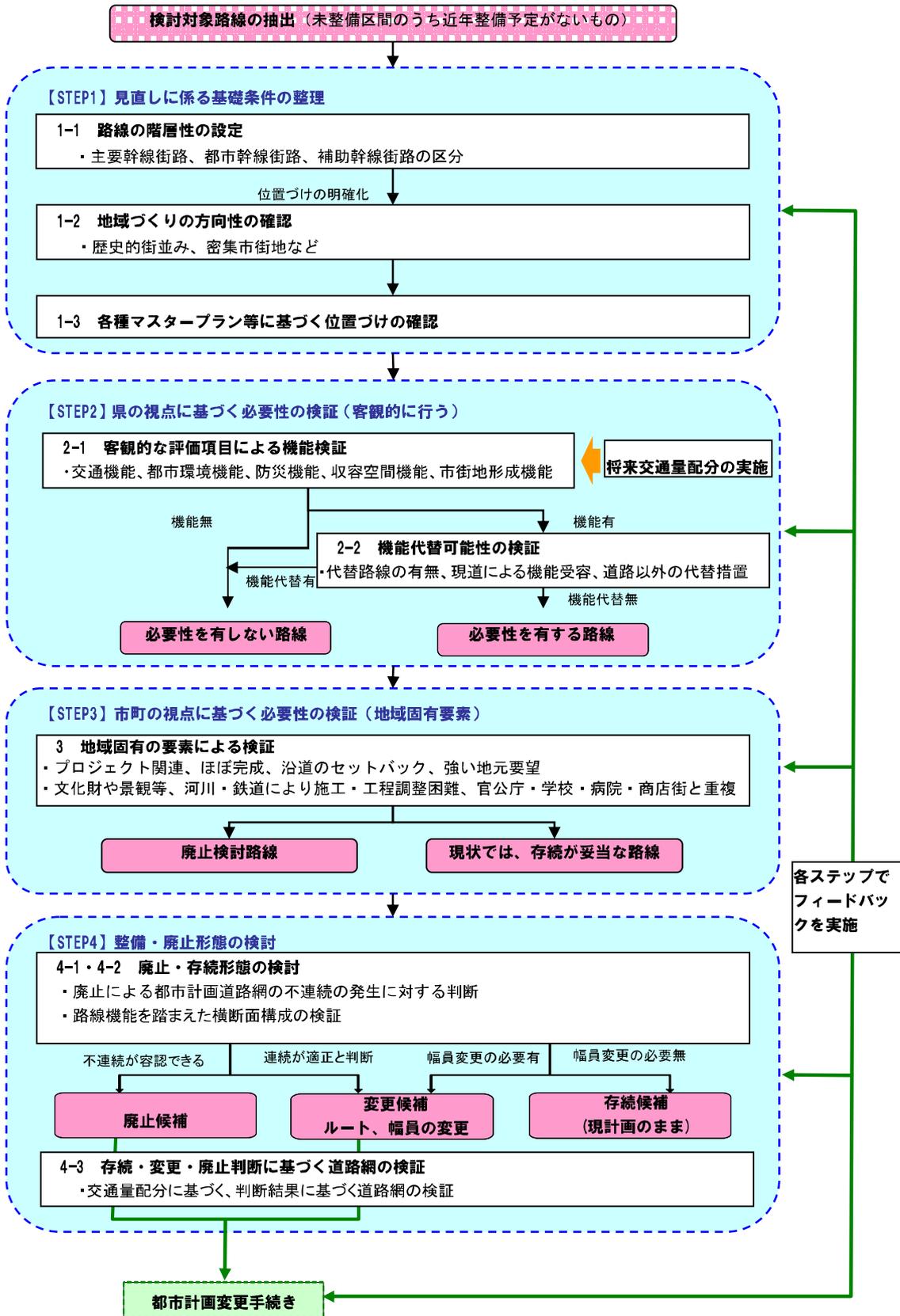
1.2 都市計画道路網見直し検証方法

次ページ以降で、前述の考え方を反映し、今回の見直しにおける検証の流れを示している。各ステップにおける検証方法の詳細は後述するが、

- ①設定した客観的な評価基準に基づき、一律に必要性を評価する
 - ②必要性を有する路線と有しない路線を明確にする
 - ③地区における固有の要素等を踏まえて、必要性の判断を見直す
- とし、①、②は県、③は市町が中心となって実施するものとする。

県決定、市町決定路線にかかわらず一定の評価を行い、地区固有の要素を踏まえ見直しの可否を判断するものとし、各ステップでのアウトプットについて、その結果の妥当性を確認するため、適宜フロー図における上位のステップへフィードバックすることとしている。

<都市計画道路網の見直しにおける検証の流れ(例)>



【STEP1】見直しに係る基礎条件の整理

都市計画道路網の見直しの評価を行う準備段階として、「1-1 路線の階層性の設定」、「1-2 地域づくりの方向性の確認」、「1-3 各種マスタープラン等に基づく位置づけの確認」という3つのプロセスを設ける。

1-1 路線の階層性の設定

下表で、「主要幹線街路」欄に一つでも該当する路線は主要幹線街路、「主要幹線街路」欄に該当するものがなく「都市幹線街路」欄に該当するものがあれば都市幹線街路、いずれも該当しない路線は補助幹線街路と区分する。

ただし、実作業においては適切にネットワーク化するように設定することとし、判断に迷う場合は、関係者間で十分に議論をした上で設定することが望ましい。

<路線の階層性設定基準>

機能	検証方法	考え方	判定	
			主要幹線街路	都市幹線街路
トラフィック機能	緊急輸送路	県地域防災計画に幹線（一次）緊急輸送路、一般（二次）緊急輸送路の指定があるか	● (一次)	● (二次)
	緊急交通路	県警察本部が指定する緊急交通路に指定されているか	●	—
	物流ネットワーク路線	国土交通省策定の国際物流基幹ネットワークの指定路線か	●	—
	広域連絡路線	複数の市町を連絡するまたは同一市町内の4車線以上の路線か	● (市町連絡かつ4車線以上)	● (同一市町の4車線以上)
アクセス機能	高速道路 IC	自動車専用道路 IC に直接アクセスする道路か	● (高規格)	● (その他)
	流通業務団地等物流施設	物流拠点に直接アクセスする路線か	—	●
	公共公益施設アクセス	市役所、主要駅 ^{※1} 、工業団地、港湾、空港、観光地などへ直接アクセスする幅員12m以上 ^{※2} の路線か	—	●
	3次救急医療機関アクセス	3次救急医療機関へ直接アクセスする路線か	●	—

※1：鉄道駅で、駅前広場が計画決定されているもの（駅前広場は未決定だが、現にバスが駅に乗り入れている駅を含む）

※2：2車線以上、両側歩道を有する必要最小限の幅員

1-2 地域づくりの方向性の確認

主要幹線街路や都市幹線街路に囲まれた街区内では、住環境保全や交通安全のために交通静穏化を図るほか、観光地においてフリッジ駐車場を設けて街区内向きの自動車交通の抑制を図るなど、地域づくりの方向性により、補助幹線街路を含む街区内の道路に求められる機能が変化することから、街区内部都市計画道路網の見直しを実施するにあたり、適宜対象街区における公共交通計画、細街路を含めた街区内部ネットワーク等を踏まえて、地域として望ましい将来交通体系について検討する。

<観光地区の検討例>

【現状】

- 歴史的街並みを誇る観光地で、地区外縁の幹線街路は整備済み、地区内に未着手路線の都市計画道路（補助幹線街路；現道あり）が存在。

幹線街路

観光施設

未着手路線の都市計画道路（補助幹線街路；現道あり）

【地区交通体系検討例】

- 観光活性化のため、地区内への自動車（公共交通は除く）流入を抑制し、歩いて街並みを楽しめる空間の形成を目指す。
- このため、地区の外縁部にフリンジ駐車場を整備し、地区内交通流入抑制施策を講じたうえで、未着手の補助幹線街路を現道幅員のまま活用して、現在の街並みを保全。

幹線街路

観光施設

現道の幅員のままとする。

<密集市街地の検討例>

【現状】

- 地区外縁の幹線街路は整備済み、地区内の補助幹線街路が未整備。
- 地区内は住宅が建て詰まっているため、防災面から、避難路、延焼防止機能の面から、補助幹線街路の整備が必要となっている。
- ただし、密集市街地を通過する路線で、円滑な事業推進が難しいため、事業の目処が将来的にも立ちにくい。

幹線街路

未着手路線の都市計画道路（補助幹線街路）

地区内細街路

【地区交通体系検討例】

- 地区内の防災機能の確保については、喫緊の課題であり、整備に長期間要する街路整備に頼らない手法（建物の不燃化、地区防災体制の強化等）で対応。
- そのうえで、地区内の現道幅員のまま活用して、地区の避難経路の確保（避難拠点とのネットワーク）と地区内交通需要に応じた円滑な処理の観点から、緊急車両の通行路確保や隅切り、離合箇所確保等を図る。

幹線街路

一次避難場所

重点避難路の強化（隅切り、離合箇所確保等）

地区防災機能強化(不燃化等)

1-3 各種マスタープラン等に基づく位置づけの確認

都市計画道路網の見直しを実施するにあたって、以下の点を確認することが重要である。

- ①将来的な都市像や都市構造
- ②上記を実現するための都市計画道路を含む都市および都市圏レベルの道路網体系のあり方

このため、都市計画マスタープラン、都市・地域総合交通戦略、地域防災計画、市町総合計画、もしくはその他の都市内道路網体系に係る計画等において、都市計画道路等の位置づけを確認するとともに、農政計画との調和も考慮することとする。

なお、各種マスタープランに記載のある路線で見直し対象となったものについては、マスタープラン改定に際して、見直し結果を適切に反映させることとする。

<各種マスタープラン等に基づく都市計画道路等の位置づけの確認にあたっての考え方>

上位計画	確認にあたっての考え方
都市(交通)計画 マスタープラン	<p>○ 都市計画マスタープランでは、都市づくりの具体性ある将来ビジョンを確立したうえで、個々の都市計画における指針として、地区別の将来のあるべき姿をより具体的に明示し、地域における都市づくりの課題とこれに対応した整備等の方針を明らかにするものである。</p> <p><確認事項></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市軸を形成する路線として重点的な整備を図る道路か ・市街地形成に資する道路か ・景観軸の形成に資する道路か ・望ましい地域構造の形成に資する地域内道路(例えば、道路空間再編により「ひと」重視の整備を図る道路)か
都市・地域総合 交通戦略	<p>○ 都市交通計画において、政策目標を明示した上で、これを実現する複数の施策とその展開(事業プログラム)をあらかじめ定め、これに基づいて、関係機関が連携して、事業実施や施設の管理・運営を行っていくものである。</p> <p><確認事項></p> <ul style="list-style-type: none"> ・集約型都市構造の形成を図りつつ、徒歩、自転車や公共交通利用が中心の交通体系に転換することを志向するなどの、都市政策を踏まえたシナリオを構築したうえで、戦略的に整備を図る具体的な道路となっているか。
その他の都市内 道路網体系に係 る計画	<p>○ 上記以外の都市内の道路網計画等において、都市の将来交通需要やまちづくりの戦略等を踏まえた、具体的な道路網整備の方針(例えば、観光・レクリエーション活動を支援する道路や防災機能を有する道路、産業活動を支援する道路などとして重点的な整備を図る道路 等)を確認する。</p>

【STEP2】 県の視点に基づく必要性の検証

【STEP1】の結果に基づき、「2-1 客観的な評価項目による機能検証」と「2-2 機能代替可能性の検証」の2段階の検証により、評価対象路線を以下の2区分に分類を行う。

- ①必要性を有する路線 ; 路線の階層区分に応じた路線機能を有しているとともに、その機能を他に代替させることができないものと判断された路線
- ②必要性を有しない路線 ; 路線の階層区分に応じた路線機能を有していない路線、または、路線機能を有しているものの、その機能を他に代替させることができるものと判断された路線

2-1 客観的な評価項目による機能検証

本プロセスにおいては、以下の(1)における路線機能検証の評価基準に基づき、路線機能の有無を評価する。

その結果、路線機能を有しないと判断された路線は「必要性を有しない路線」と判断する。

(1) 路線機能検証の評価基準の考え方

評価項目については、都市内道路に求められる機能(①交通機能、②都市環境機能、③都市防災機能、④収容空間機能、⑤市街地形成機能)に応じた評価指標を設定する。

設定にあたっては、路線の階層区分(主要幹線街路・都市幹線街路、補助幹線街路)に応じて相応しい評価項目を採用する。

評価機能項目と評価基準を次ページに示す。

(2) 交通量配分計算の考え方

前項の交通処理に係る検証を行うにあたっては、将来交通量に基づく評価が必要となるが、交通量配分の実施にあたっては、極力、通過交通を排除すべき補助幹線街路に交通量を流入させない配慮が必要となる。

このため、補助幹線街路の交通量配分において、以下のような対応を行う。

- ・速度条件 ; リンク毎の速度条件として、主要幹線街路等よりも低い速度を採用
- ・交通容量条件 ; リンク毎の交通容量条件として、主要幹線街路等よりも小さい容量を採用等

<路線機能検証の評価基準>

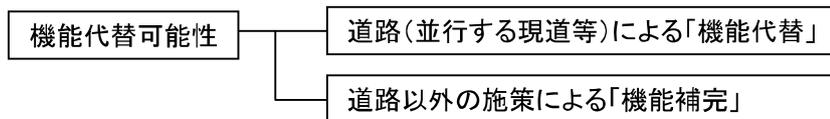
機能	評価の視点	路線機能評価の考え方	路線機能評価基準(目安)	主要幹線 都市幹線	補助幹線
①交通機能	交通処理	周辺の交通環境の改善・交通処理に資する路線か	・交通量配分に基づき、都市幹線街路以上を対象に、当該路線が存在しない場合の断面混雑度を検証した結果、断面混雑度が1.25以上となる路線かつ路線が整備されることにより混雑軽減が見込まれる路線	●	
	自転車歩行者ネットワーク	自転車歩行者のネットワーク向上に資する路線か	・歩道等の整備がなされていない現道と重複する路線で、以下の条件のいずれかに該当する路線 ①DID 区域 ②DID 区域外で、主要な歩行者交通発生源(学校、商業施設、駅等)から半径1km以内に存在する路線	●	●
	通学路	通学路指定がなされている路線か	・現道が通学路指定されている路線	●	●
	観光アクセス	著名な観光地へアクセスする路線か	・著名な観光地付近へ直接的にアクセスする路線 ※著名な観光地:対象は、観光資源台帳(財団法人日本交通公社 2006.3)のBランク以上	●	
②都市環境機能	駅周辺交通環境改善	環状道路など、駅周辺等の中心市街地への自動車流入抑制に資する路線か	・環状道路、地区外縁道路等の自動車流入抑制に資する路線	●	
	景観向上	景観向上が求められる路線か	・都市計画マスタープラン等において、以下のような位置づけにある路線 ・シンボルロード ・歴史的環境の形成に資する路線 ・生活環境の充実に資する路線 等	●	●
③防災機能	延焼遮断機能	延焼遮断機能が求められる路線か	・県で延焼遮断機能を担うものとして位置づけられる路線(例:広域防災帯)	●	●
	緊急避難路への位置付け	緊急避難路として指定されている路線か	・市町の地域防災計画に緊急避難路として指定されている路線		●
	緊急車両の走行性向上	緊急車両の走行にあたって、整備が必須となる路線か	・現道が緊急車両等の通行困難な幅員5m以下となっている路線		●
	消防活動の円滑化	消防活動の確保にあたって、都市計画道路の整備が必須か	・消防活動困難区域に位置する路線		●
④収容空間機能	路線バス	路線バスが通行しているまたは導入予定のある路線か	・現道に歩道が存在しないものの、路線バスが通行している路線、または導入予定のある路線	●	●
⑤市街地形成	面整備の計画	整備計画があるか	・面整備の整備計画のある路線	●	●

2-2 機能代替可能性の検証

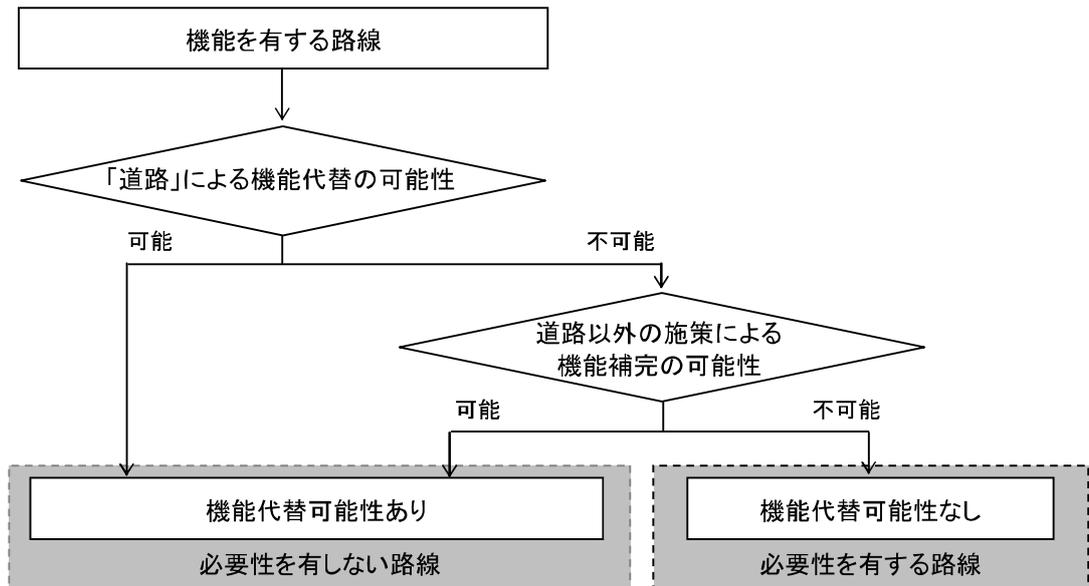
前プロセスの結果、機能を有すると判断された路線に対して、機能代替により路線機能を低下させることが可能かの判断を行う。機能代替の可能性がある路線は「必要性を有しない路線」、機能代替の可能性のない路線は「必要性を有する路線」と判断する。

ここで、機能代替可能性の評価については、従来の並行道路による機能代替に加え、新たに、道路以外の施策による機能補完について検討を行う。機能補完については、施策の機能持続を前提とした上で、ハード・ソフト両面からの幅広い代替措置を考慮して、検討を行う。

<機能代替可能性の考え方>



<機能代替可能性の検証の流れ>



このような考え方にに基づき、機能代替可能性検証方法を次頁に示す。

<機能代替可能性検証方法>

機能		路線機能評価の考え方	主要幹線都市幹線	補助幹線	機能代替可能性検証方法
①交通機能	交通処理	周辺の交通環境の改善・交通処理に資する路線か	●		【代替】・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) 【補完】・TDM等の交通施策により、断面的な交通量軽減に寄与するか(断面混雑度1.25未満)
	自転車歩行者ネットワーク	自転車歩行者のネットワーク向上に資する路線か	●	●	【代替】・当該路線の担う自転車歩行者のネットワークを代替する経路が存在しているか 【補完】・なし
	通学路	通学路指定がなされている路線か	●	●	【代替】・通学路指定されている現道において、児童・生徒の安全性が確保されているか 【補完】・なし
	観光アクセス	著名な観光地へアクセスする路線か	●		【代替】・著名な観光地へ代替アクセス経路が存在するか 【補完】・フリンジ駐車場、代替交通機関によるアクセス手段が確保されているか
②都市環境機能	駅周辺交通環境改善	環状道路など駅周辺等の中心市街地への自動車抑制に資する路線か	●		【代替】・地区内の自動車抑制に資する代替路線が確保されているか(断面混雑度が1.25未満) 【補完】・TDM等の交通施策により、地区内の自動車抑制に寄与するか(断面混雑度が1.25未満)
	景観向上	景観向上が求められる路線か	●	●	【代替】・当該路線に期待される景観向上機能を代替する施策を講じることが可能か(緑道整備等) 【補完】・なし
③防災機能	延焼遮断機能	延焼遮断機能が求められる路線か	●	●	【代替】・当該路線の担う延焼遮断機能を代替する路線が存在するか 【補完】・当該路線に期待される延焼遮断機能を代替する施策を講じることが可能か、もしくは図られているか(建築物の不燃化・難燃化・耐震化、水源を踏まえた防災水利の確保、市民消火栓の整備、住居への延焼防止対策や防災組織の立ち上げ等)
	緊急避難路への位置付け	避難路として指定されている路線か		●	【代替】・避難路となりうる代替路線が新規で整備されるか ・複数方向避難が可能な地区内の道路か 【補完】・当該路線に期待される避難路としての機能を代替する施策を講じることが可能か、もしくは図られているか(地区内の現道について、隅切りや拡幅により幅員4m以上を確保等)
	緊急車両の走行性向上	緊急車両の走行にあたって、整備が必須となる路線か		●	【代替】・比較的近距离に、緊急車両等の通行可能な幅員5m以上の代替路線が存在するか 【補完】・地区の仕組みとして、緊急車両によるアクセスを補完する方策が図られているか
	消防活動の円滑化	消防活動の確保にあたって、都市計画道路の整備が必須か		●	【代替】・消防活動困難区域の解消に資する代替路線が新規で整備されるか 【補完】・当該路線に期待される消防活動の円滑化に資する機能を代替する施策を講じることが可能か、もしくは図られているか(水源を踏まえた防災水利の確保、市民消火栓の整備、防災組織の立ち上げ、防火水槽の「防火の施設」としての都市計画への位置づけ等)
④収容空間機能	路線バス	路線バスが通行しているまたは導入予定のある路線か	●	●	【代替】・バス路線における歩車分離を図ることが可能な歩行者動線が別途確保されているか 【補完】・なし
⑤市街地形成	面整備の計画	整備計画があるか	●	●	【代替】・なし
					【補完】・なし

なお、前項の場合、機能補完が継続的に維持できることを、施策の恒久的な維持可能性、施策の効果の確実性等の面から担保し、廃止に係る条件として明示することが必要となる。機能補完の継続性担保の考え方を以下に示す。

＜機能補完の継続性担保の考え方＞

機能	機能補完方法	継続性担保の考え方
交通機能 (交通処理)	TDM等の交通施策により、断面的な交通量軽減に寄与する	<p>【施策の恒久的な維持可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線に求められる軽減需要交通量が生じている限り、フリンジ部に P&R 駐車場等が整備され、駐車場から中心部への移動手段の運用が恒久的に担保されること <p>【施策の効果の確実性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記により、機能代替にふさわしい効果が、社会実験等を踏まえて、確実に見込まれていること
防災機能 (延焼遮断)	当該路線に期待される延焼遮断機能を代替する施策を講じることが可能か、もしくは図られているか	<p>【施策の恒久的な維持可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建築物の不燃化、水源を踏まえた防災水利の確保、市民消火栓の整備、住居への延焼防止対策や防災組織の立ち上げ等が実施され、恒久的に担保されること <p>【施策の効果の確実性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記により、消火活動範囲等を踏まえて、継続的な DIG(災害図上訓練)等を実施のうえ、機能代替にふさわしい効果が確実に見込まれていること

【STEP3】市町の視点に基づく検証

評価の基準に基づき客観的（機械的）な検証を行った【STEP2】の結果（「必要性を有しない路線」もしくは「必要性を有する路線」）に対して、地区固有要素を踏まえて再検証を実施し、「廃止検討路線」もしくは「現状では、存続が妥当な路線」の判断を行う。

この【STEP3】において、地区固有要素を踏まえて再検証を実施する狙いは以下のよう

①【STEP2】の機能評価項目・基準に係る検証

【STEP2】の判断基準は、一律の評価項目・基準で画一的に評価を行うものであるため、その評価項目・基準から洩れた地区固有の路線機能や必要性に係る要素を適切に評価できないことが想定される。

このため、【STEP2】で路線機能が存在しないことから「必要性を有しない路線」と判断した路線に対して、市町が任意に、地区固有の路線機能を補完的に評価するプロセスを設ける。

②地区の状況(地形・地物との関連)に係る検証

【STEP2】での評価結果と相反する課題が存在する場合は想定されるため、地区の土地利用や地形・地物等の要因により、地区の状況に応じて妥当性ある判断を行うプロセスを設ける。

3-1 必要性を有しない路線における検証

【STEP2】における「必要性を有しない路線」に対して、地区固有要素を踏まえてフィードバックを実施し、「廃止検討路線」もしくは「現状では、存続が妥当な路線」の判断を行う。

必要性を有しない路線における地区固有要素に係る検証の考え方を以下に示す。

<必要性を有しない路線における地区固有要素に係る検証の考え方>

廃止するうえでの課題	対象	検証の考え方
廃止が周辺のまちづくりやプロジェクト等への影響を及ぼす路線	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスタープランや都市再生計画、地域再生計画などのまちづくりに関わるプロジェクトに位置づけられている路線 または、プロジェクト拠点へのアクセス道路として位置づけられる路線 	<ul style="list-style-type: none"> 当該路線がプロジェクトのために必要性が高いと判断される場合については、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ただし、機能代替が可能な路線や方策が存在する場合、「廃止判断は妥当」と判断できる。
隣接して並行する道路へ混雑影響を及ぼす路線	<ul style="list-style-type: none"> 隣接して並行する路線(STEP2の評価対象外)が混雑しており、当該路線以外の道路整備が計画されていない路線 隣接して並行する路線(STEP2の評価対象外)は混雑していないものの、同じく並行する街区内道路に通過交通が流入している路線 	<ul style="list-style-type: none"> 主要幹線街路、都市幹線街路に位置づけられる路線であり、当該街路が混雑緩和に寄与する場合は、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。
既に大部分が完成している路線	<ul style="list-style-type: none"> 既に大部分が完成しており、かつ、連続性が確保されていない路線 	<ul style="list-style-type: none"> 未着手区間の整備により、ネットワークとしての連続性が確保される路線については、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ただし、当該区間に現道があり、その区間がボトルネックポイントになっていない場合や歩行者・自転車のネットワーク形成の必要性が低い場合については、「廃止判断は妥当」と判断できる。
沿道にセットバックしている建物が多い路線	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間の多数の箇所で沿道建物が既にセットバックしている路線 	<ul style="list-style-type: none"> 多くの建物がセットバックしている場合については、当該街路の計画等が住民等に認識されていると判断できることから、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ただし、セットバックにより確保された空間において、景観形成等、別施策により効率的に活用できるとともに、その施策について住民の理解が得られる場合については、「廃止判断は妥当」と判断できる。
ネットワークとしての連続性に支障がある路線	<ul style="list-style-type: none"> 主要幹線街路・都市幹線街路に位置づけられ、両端が他の街路と連結し、ネットワークの一端を担う路線 	<ul style="list-style-type: none"> 当該街路を廃止することにより、不要な迂回の発生や、それに伴う交通混雑等が発生している、または、発生が懸念される場合については、存続が望ましい「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。
整備に対する住民要望が強い路線	<ul style="list-style-type: none"> 既に住民からの要望※がある路線 ※「すれ違いが困難」、「線形不良のため交通事故が多い」など、機能評価において項目立てしていない機能に限る 	<ul style="list-style-type: none"> 要望理由を明確にするとともに、その理由について検証し、必要性が高い場合については、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ただし、当該街路整備以外に対応策が存在し、住民の理解が得られる場合については、「廃止判断は妥当」と判断できる。

3-2 必要性を有する路線における検証

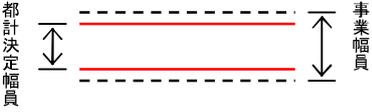
【STEP 2】における「必要性を有する路線」に対して、地区固有要素を踏まえて再検証を実施し、「廃止検討路線」もしくは「現状では、存続が妥当な路線」の判断を行う。

地区固有要素に係る検証の考え方を以下に示す。

＜必要性を有する路線における地区固有要素とその検証の考え方1＞

整備を進めるうえでの課題	対象	検証の考え方
周辺地区に影響を及ぼす要素	文化財や景観に与える影響が懸念される路線 都市計画道路が以下の地区と重複する場合 ・重要伝統的建造物群保存地区 ・伝統的建造物群保存地区 ・歴史的風土特別保存地区 ・景観地区 ・風致地区 ・景観形成地区 ・有形文化財・記念物・史跡（文化財保護法） ・その他、地区レベルでその価値が見出されている資源等	<ul style="list-style-type: none"> 歴史資産の維持と道路整備の重要性を比較し、前者が重要ではないと判断される場合は「存続判断は妥当」と判断できる。 後者においては、現道ルートで、歴史資産を維持しつつ、道路整備を行うことが困難な場合でも、必要性を有する路線であるため、ルート変更を想定したうえで、「存続判断は妥当」と判断できる。 ただし、地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な方策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。
河川や鉄道等に与える影響が懸念される路線	河川や鉄道と近接または交差しており、整備を行うことで河川や鉄道の付け替えが生じるなど、他施設に対する影響が大きい場合	<ul style="list-style-type: none"> 必要性を有する路線であるため、河川や鉄道の機能を維持しつつ道路整備を行うことが困難な場合、ルート変更を想定したうえで、「存続判断は妥当」と判断できる。 ただし、地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な方策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。
公共・公益施設や商店街等に与える影響が懸念される路線	都市計画道路が以下の施設と重複する場合 ・役場、警察署、消防署 ・学校 ・病院、福祉施設 ・商店街等	<ul style="list-style-type: none"> 施設の統廃合や移転の計画が明らかでない場合や、統廃合や移転による影響が小さいと判断される場合、リニューアルによる商店街の存続可能な場合は、「存続判断は妥当」と判断できる。 上記以外で、施設の機能を維持しつつ道路整備を行うことが困難な場合や地区活動に支障を及ぼす場合でも、必要性を有する路線であるため、ルート変更を想定したうえで、「存続判断は妥当」と判断できる。 ただし、地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な方策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。
市街地形成に与える影響が懸念される路線	既に都市計画道路を骨格としない街区が形成されており、整備を行うことで現在の街区を不整形に分割する場合	<ul style="list-style-type: none"> ルート変更をすることによって良好な市街地形成が可能な場合は「存続判断は妥当」と判断できる。 ルート変更しても状況は変わらず、地区の状態を詳細に見たうえで、骨格となる道路が存在する場合、「存続判断は妥当でない」と判断できる。

<必要性を有する路線における地区固有要素とその検証の考え方2>

整備を進めるうえでの課題	対象	検証の考え方
道路整備に影響を及ぼす要素	縦断線形等道路構造上の問題を抱える路線	<ul style="list-style-type: none"> 以下の状況が生じている場合 <ul style="list-style-type: none"> 地形の高低差により規定の縦断勾配で取り付かない場合 接続する路線に近接かつ並行して河川、鉄道があり直接取り付かない場合 <ul style="list-style-type: none"> 道路構造令等に基づく路線検討に基づき、以下の点から評価を行う。 <ul style="list-style-type: none"> 事業費が過大になり過ぎないか 縦断勾配変更、跨線橋により沿道利用に支障が生じないか そのうえで、問題が小さいと判断される場合は、「存続判断は妥当」と判断できる。 問題が大きいと判断される場合であっても、必要性を有する路線であるため、ルート変更を想定したうえで、「存続判断は妥当」と判断できる。 ただし、地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な施策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。
都市計画決定とズレが生じている路線	都市計画決定幅員内でのズレが生じている場合	<ul style="list-style-type: none"> 現道が必要機能を満足していないと考えられるため、「存続判断は妥当」と判断できる。 ※【STEP2】における検証で、現道が必要機能を満足していないという結論に至っていると考えられる。 
	都市計画決定幅員を超えてのズレが生じている場合	<ul style="list-style-type: none"> 「存続判断は妥当」と判断できる。現道の幅員で見直し(幅員拡大)については、必要に応じて行うこととする。 

【STEP4】 整備・廃止形態の検討

【STEP4】では、地区固有要素に係る検証を行った【STEP3】の結果（「廃止検討路線」もしくは「現状では存続が妥当な路線」）を踏まえて、その整備・廃止形態の検討を行う。

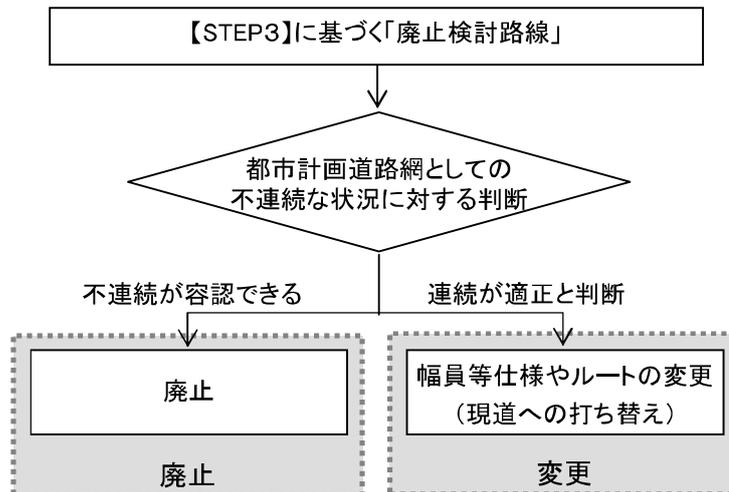
4-1 廃止形態の検討

【STEP3】の結果、「廃止検討路線」として、単純に「廃止」という判断のみでなく、現道への打ち替えによる「幅員等仕様やルートの変更」の形態を明確化する。

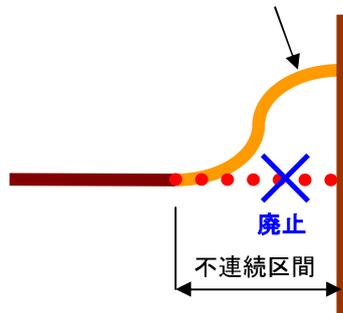
特に、廃止と判断された場合、廃止することによって都市計画道路網の分断が生じ、連続性が確保されないことも想定される。連続性が適正な場合と不連続が容認できる場合により、路線に対する取扱いが異なる。連続性を適正と判断する場合は、現道への打ち替えによる都市計画変更（ルート変更）を行うことが必要となる。

このような考え方を考慮した検討のプロセスを以下に示す。

<廃止形態の検討プロセス>



例) 都市計画道路と同等の幅員を有する現道あり



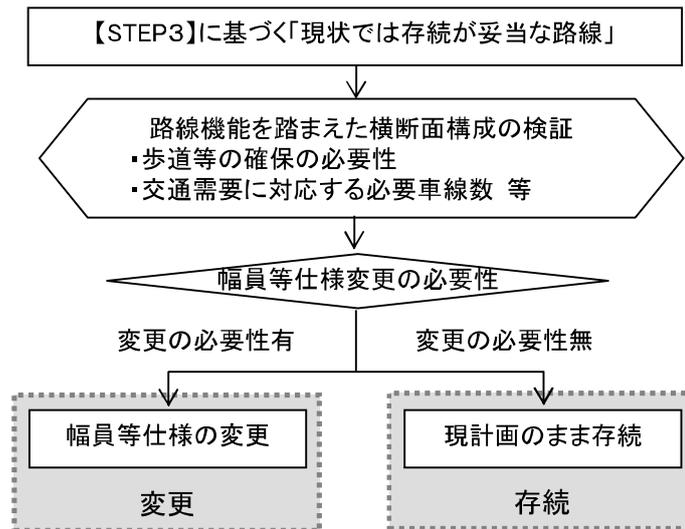
4-2 存続形態の検討

【STEP3】の結果、「現状では存続が妥当な路線」として判断する場合においても、路線に求められる必要性の状況が変わることも考えられる。

したがって、単純に「存続」という判断のみでなく、その路線に求められる機能を踏まえ、横断面構成を検証したうえで、存続形態を明確化する必要がある。

その検討のプロセスを、以下のように考える。

<存続形態の検討プロセスの例>



このように、「現状では存続が妥当な路線」と判断された路線に関して、将来交通量や歩行者・自転車の通行量、沿道の施設立地などを踏まえ、横断面構成について検討し、必要に応じて、幅員等仕様の変更を行うものである。次ページにその例を挙げる。

なお、幅員等仕様の変更にあたって、道路構造令との不整合が生じる場合も懸念される。

この場合においても、道路構造令の特例規定を弾力的に適用できる仕組みを構築し、任意判断で道路構造令の特例規定を適用し、現在決定されている計画案を見直すことが必要である。

4-3 存続・変更・廃止判断に基づく道路網の検証

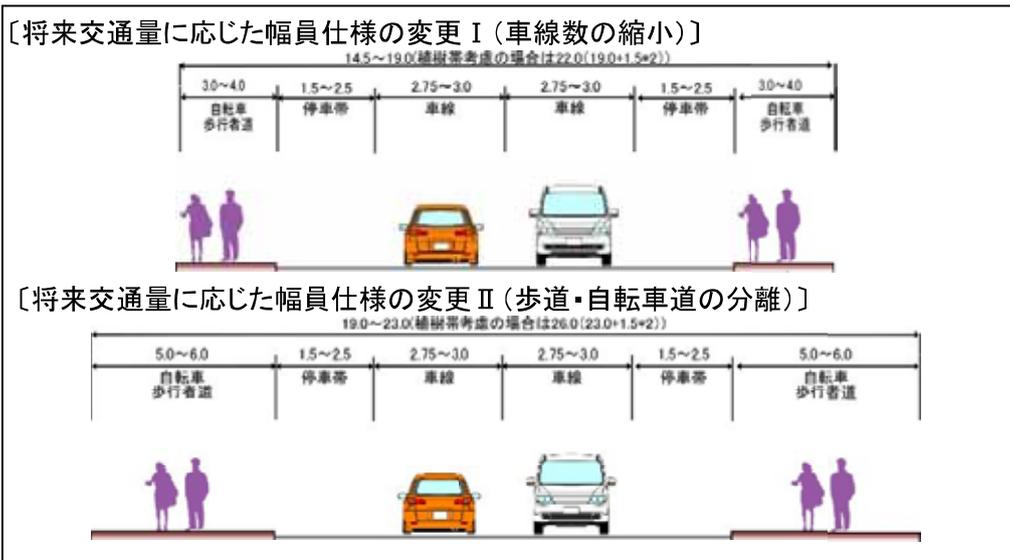
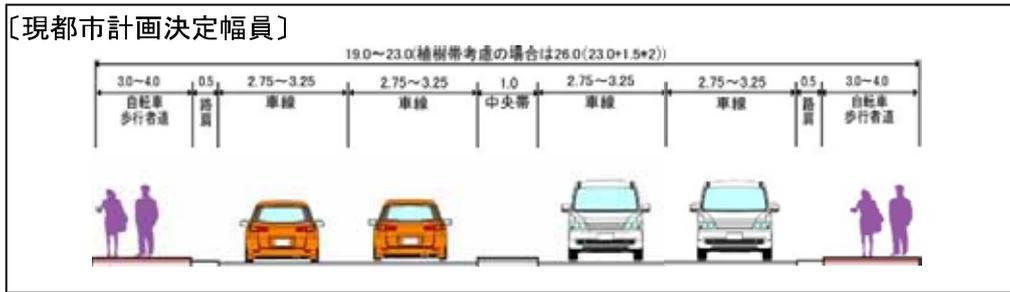
以上の過程で設定された都市計画道路網について、交通量配分に基づき検証し、存続・変更による影響を把握する。

<幅員等仕様の変更例>

<将来予測交通量に応じた変更>

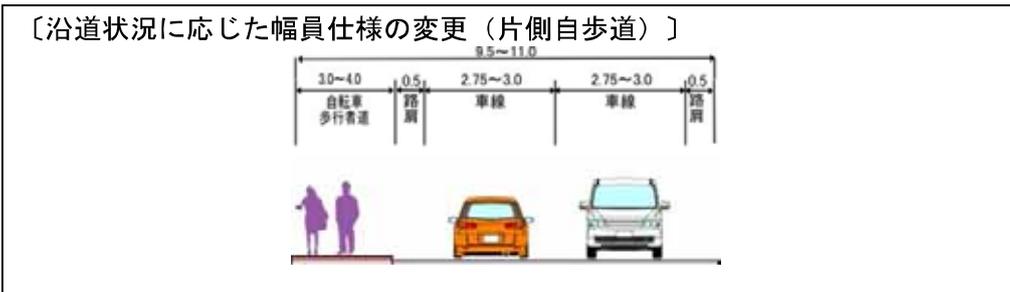
4車線相当の幅員を有する都市計画道路について、将来予測交通量が12,000台（交差点の多い街路では9,600台（都市部の場合））未満となる場合は、幅員の縮小や車線数の変更などについて検討する。

さらに、歩行者・自転車交通量が多い、または、今後のまちづくりを踏まえ、増加することが想定される路線については、自転車道と歩道の分離を踏まえた見直しについて検討する。



<沿道状況に応じた変更>

沿道に農地や工場等が立地している場合など、沿道施設へのアクセスが必要ないと判断できる場合については、片側のみに設置することとし、幅員の縮小について検討する。



(白紙ページ)

都市計画道路の変更素案について ～市民意見募集～（案）

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設であり、整備により都市の健全な発展に大きな役割を果たしてきました。

一方、都市計画道路の中には、計画決定後に長期間を経ても事業化に至らない道路も多く存在しており、時間の経過の中で、社会経済情勢や都市を取り巻く環境の変化などから、道路の必要性や役割などが変化しているものがあると考えられ、適宜見直しを行うことが必要となっています。

このような中、兵庫県が「都市計画道路網見直しガイドライン」（平成23年3月）を策定し、見直しの指針が示されたことから、このガイドラインに基づき、県とともに本市都市計画道路の必要性などについて検証を行ってきました。

（なお、この取組は全県的に行われているものです。）

このたび、見直しに伴う「都市計画道路の変更素案」をまとめましたので、お知らせするとともに、市民の皆様からのご意見を募集いたします。

意見募集について

- 募集期間 平成26年9月25日～平成26年10月24日まで
- 提出方法 ◇ご住所（所在地）・お名前（団体名・代表者名）とご意見の内容をご記入の上、持参または郵送、ファックス、電子メールで提出してください。（期間内必着）
※電話または窓口での口頭によるご意見は受け付けていません。
◇様式は自由ですが、参考様式をホームページ・窓口で用意していますのでご利用ください。
- いただきましたご意見の取扱い
◇ご意見については、住所、氏名などの個人情報を除き公表する場合があります。
◇ご意見に対し、提出された方への個別の回答はいたしません。
◇提出いただいた原稿等はお返しいたしません。
- 意見の公表 ご意見は、市の見解とともにホームページ等で公表（氏名等は非公表）する予定です。
- 提出・問合せ先
〒659-8501 芦屋市精道町7番6号（住所不要）
芦屋市役所 都市建設部 都市計画課
電話：0797-38-2073 ファックス：0797-38-2164
メール：info@city.ashiya.lg.jp

目 次

1. 都市計画道路の概要	1
2. 都市計画道路の現状	2
3. 都市計画道路の課題および見直しの必要性	4
4. 都市計画道路網見直しの手順	7
5. 都市計画道路網の見直し結果	11
6. 都市計画決定等の手続	14

1. 都市計画道路の概要

都市計画道路とは

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設であり、円滑な交通や都市環境の形成など、都市がめざす将来像を実現するために、都市計画法に基づいて都市計画決定するものです。

都市計画道路の機能

都市計画道路は整備により「交通機能」「空間機能」「市街地形成機能」などの機能を果たすことが期待されます。

◇表1-1 都市内道路の機能

機能の区分		内容	
①交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能	
②空間機能	都市環境機能	景観、日照等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通機関のための空間	地下鉄、都市モノレール、路面電車、バス等の公共交通のための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理及び通信情報施設のための空間
道路付属物のための空間		電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間	
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区形成	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

このように、都市における道路は、自動車や歩行者・自転車などの通行の用に供する交通機能はもとより、災害時の避難路や火災時の延焼遮断などの都市防災性の向上、あるいは上下水道などのインフラを収容するオープンスペース、また市街地の街区の形成や沿道の土地利用の誘導など、都市の活動や空間形成を支える多様な機能を果たすものとなっています。

2. 都市計画道路の現状

都市計画道路の決定状況

本市の都市計画道路は、昭和21年の戦災復興計画による道路網を基本に、その後、市街化の進展への対応や事業実施に伴う見直し等により計画の追加・変更を行い、現在、55路線、延長52,830mが計画決定されています。

都市計画道路の整備状況

計画決定された路線はこれまで、戦災復興・震災復興の区画整理事業や再開発事業などの面的整備事業とあわせて整備を図ってきました。また近年では中央線、山手幹線など街路事業による整備も進められ、都市計画道路の整備状況（平成25年度末時点）は、改良済延長43,350m、概成済延長1,520m、整備率は84.9%となっています。

◇表2-1 種別毎の都市計画道路整備状況

種別 ^{※2}	路線数	計画延長	改良済	概成済	整備率 ^{※1}
自動車専用道路	2	4,020m	4,020m	—	100.0%
幹線街路	28	44,670m	35,210m	1,520m	82.2%
区画街路	24	4,080m	4,060m	—	99.5%
特殊街路	1	60m	60m	—	100.0%
計	55	52,830m	43,350m	1,520m	84.9%

※1 概成済区間の延長を含みます。

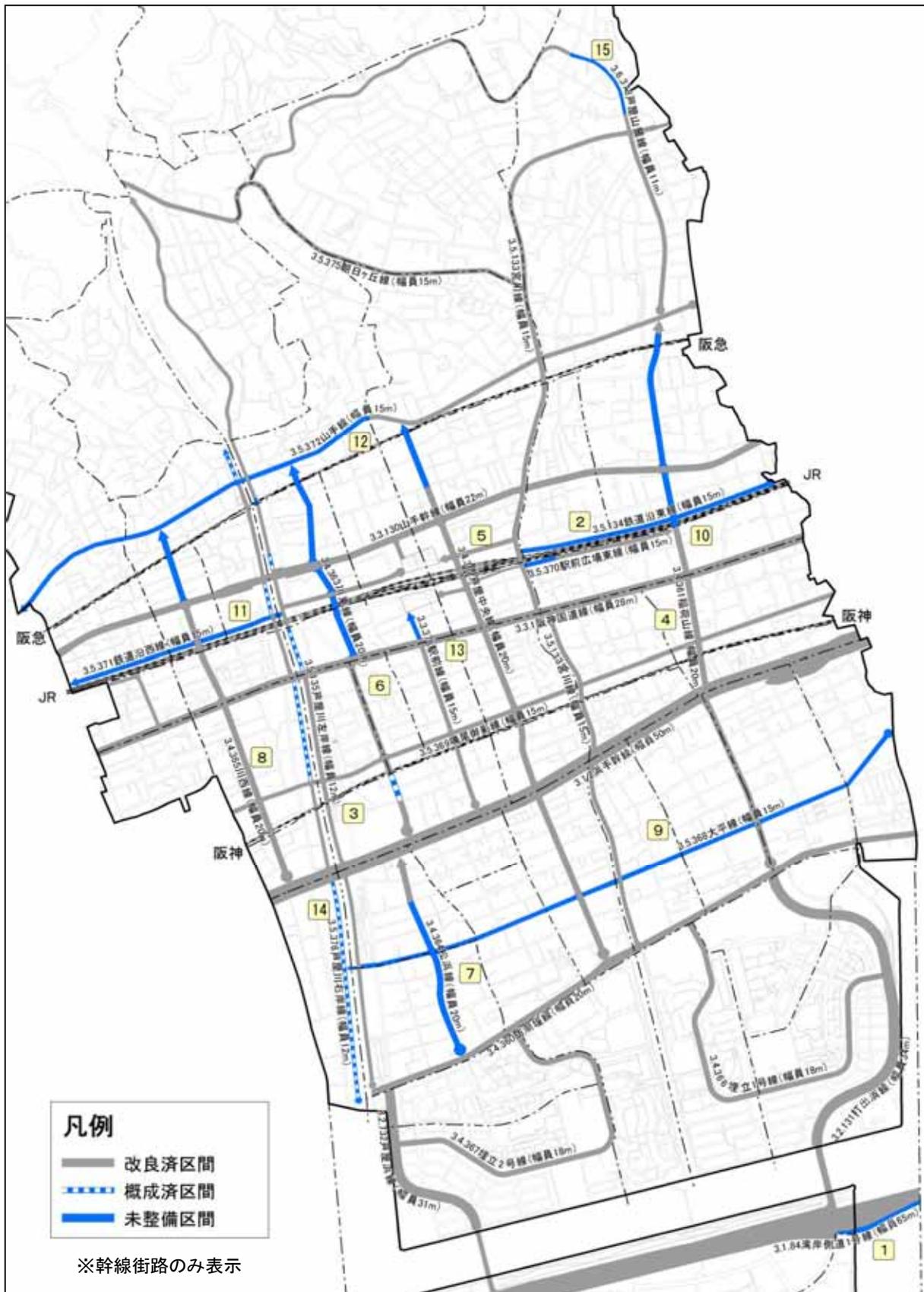
概成済区間：都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（計画幅員の概ね2/3以上など）を有する区間

※2 都市計画道路は、その機能に応じて、「自動車専用道路」「幹線街路」「区画街路」「特殊街路」の4種類に区分されています。これらを適切に組み合わせて、道路の機能が十分発揮できるよう、都市計画を定めます。

- 自動車専用道路：専ら自動車の交通の用に供する道路
- 幹線街路：都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路
- 区画街路：地区における宅地の利用に供するための道路
- 特殊街路：専ら歩行者や自転車の交通の用に供する道路
都市モノレール及び路面電車の交通の用に供する道路

道路種別毎では、自動車専用道路、区画街路、特殊街路ではほぼ整備が完了していますが、幹線街路においては、15路線、延長9,460mが未整備となっています。

◇図2-2 都市計画道路の整備状況



3. 都市計画道路の課題および見直しの必要性

道路網の課題

本市の都市計画道路は、東西方向軸においては、国道2号及び国道43号をはじめとする広域幹線道路のほか、山手幹線が平成22年に全線開通するなど、交通処理能力の強化が図られているものの、住宅地での日常生活に関連する交通や、業務活動に関連した交通を円滑に処理できず、区画道路や細街路に通過交通が流入している実態があります。

一方、南北方向軸では、未整備の都市計画道路が多く、また主要な広域幹線道路によって分断されているため、市内の円滑な移動および、東西軸とのネットワーク機能を果たす上でも、強化を図る必要があります。

◇表3-1 未整備区間を含む都市計画道路（幹線街路）

No.	路線番号	路線名	幅員(m)	当初決定	計画延長(m)	未整備延長 ^{※1} (m)
①	3.1.84	湾岸側道1号線	65	S55.7.8	1,430	260
②	3.5.134	鉄道沿東線	15	S54.12.21	1,160	920
③	3.5.135	芦屋川左岸線	12	S21.5.6	3,020	210
④	3.4.361	稲荷山線	20	S21.5.6	1,840	660
⑤	3.4.362	芦屋中央線	20	S21.8.15	1,870	220
⑥	3.4.363	川東線	20	S21.8.15	1,240	760
⑦	3.4.364	松浜線	20	S25.3.31	670	510
⑧	3.4.365	川西線	20	S21.8.15	1,180	250
⑨	3.5.368	大平線	15	S21.8.15	1,950	1,950
⑩	3.5.370	駅前広場東線	15	S30.3.31	800	100
⑪	3.5.371	鉄道沿西線	15	S21.5.6	1,170	760
⑫	3.5.372	山手線	15	S21.8.15	2,370	1,250
⑬	3.5.373	駅前線	15	S21.5.6	650	90
⑭	3.5.376	芦屋川右岸線	12	S21.5.6	2,080	1,230
⑮	3.6.378	芦屋山麓線	11	S29.3.31	2,530	290

※1 概成済区間の延長を含みます。

これら未整備の都市計画道路については、本市の目指す都市像の実現に向け、現況の課題および都市計画道路の役割や機能を踏まえ、今後も必要な整備を図っていく必要があります。

整備の課題

その一方で、都市計画決定後に長期間を経ても事業化に至っていない、いわゆる長期未着手の道路も多く存在しています。本市の未整備となっている路線は、ほとんどが昭和30年までに計画決定されたものであり、決定後約60～70年が経過しています。

しかし、整備には多額の事業費、期間を要することになりますが、限られた財源やまちづく

りの状況に応じて整備を進めていくことになるため、全ての都市計画道路を完成させる時期の見通しは立っていません。

また、都市計画道路の区域内では、事業を円滑に進めるため、建築行為が制限^{※2}されることになり、長期にわたり土地所有者等の権利を制限し続けている状況も問題となっています。

※2 都市計画法による建築制限

- ・都市計画道路の予定地内では、事業の円滑な実施を確保するため、建築物の建築が制限されており、その区域内において建築物を建築しようとする際には、許可を受ける必要があります。
- ・建築許可の申請があった場合、「階数が2以下で、かつ、地階を有しない」、「主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造である」場合は許可をしなければならないこととなっています。

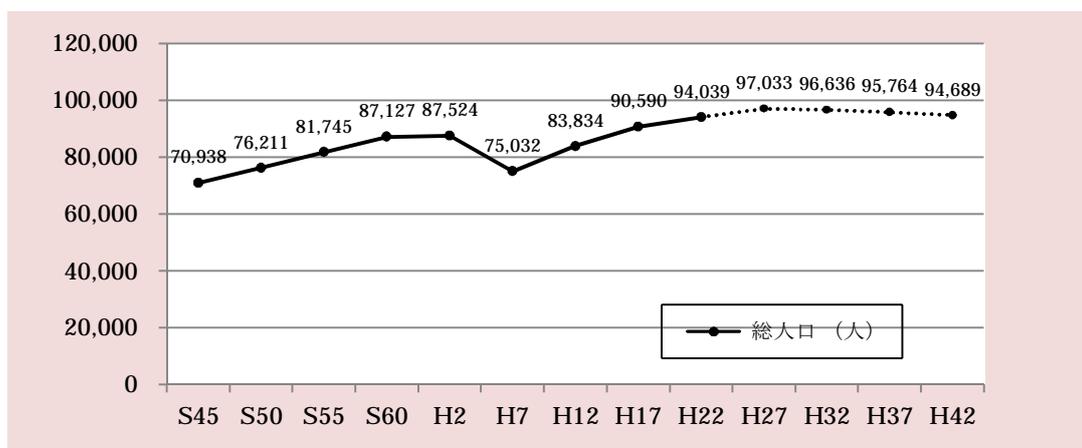
社会情勢の変化

また、これまでの都市計画道路は、人口や交通需要の増加、社会経済の発展、市街地の拡大等を前提として計画されてきましたが、本格的な人口減少・少子高齢化社会の到来、およびこのような状況から今後の交通需要についても低下が見込まれるなど、社会経済情勢や都市を取り巻く環境が変化しており、計画決定された当時から現在では、時間の経過により都市計画道路としての必要性や役割などについても変化等が生じつつあることが考えられます。

(1) 本市の将来人口

本市の将来人口推計^{※3}では、平成27年の97,033人をピークにその後は減少傾向に転じると予測されています。比較的減少の進行は緩やかであると予測されるものの、人口減少時代の流れは、本市においても現れてきています。(図3-2参照)

◇図3-2 本市人口の推移と将来推計人口



資料：芦屋市将来人口推計報告書（平成22年3月）

※3 平成17年国勢調査を基準にした推計

(2) 交通需要の変化

国土交通省による将来交通量の推計^{※4}では、平成42年の自動車交通量は、平成17年と比べて、2.6%減少する見込みとなっています。

※4 平成17年度道路交通センサスを基準にした推計

都市計画道路網の見直し

このような背景から、兵庫県では、地域の交通特性、既成市街地の特性を踏まえた、見直しの考え方を検討し、平成23年3月に「都市計画道路網見直しガイドライン」が取りまとめられています。

本市においても、都市計画道路を取り巻く環境の変化から、道路網および整備の課題等を踏まえ、「都市計画道路網見直しガイドライン」に基づき、長期未着手路線の必要性等を検証し、見直しを実施いたしました。

4. 都市計画道路網見直しの手順

未整備の都市計画道路について、「都市計画道路網見直しガイドライン」に基づき、兵庫県とともに下記の手順により必要性等の検証を行いました。

見直し検討対象路線の抽出

見直し検討の対象とする路線は、事業予定が定まっていない未整備（概成済を含む）の都市計画道路のうち、総延長の大部分を占める幹線街路とし、未着手の区間について、必要性等の検証を行いました。

本市では、15路線、延長9,460mを対象としています。（図2-2の「未整備区間」（青色で着色の区間））

路線の階層性の分類

幹線街路については、さらに主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路に区分されます。計画上はすべて「幹線街路」として決定されていますが、その路線が受け持つ機能により評価指標が異なるものと考えられるため、各階層に分類しました。

路線の分類

- 主要幹線街路：複数市町の拠点間を連絡し、高い交通処理能力を有する道路
- 都市幹線街路：同一市町内で主要な施設相互間の交通を処理し、都市の骨格を形成する道路
- 補助幹線街路：主要幹線街路または都市幹線街路を補完する補助的な道路

必要性の検証

(1) 客観的な評価項目による機能検証

路線の階層区分（主要幹線街路・都市幹線街路・補助幹線街路）に応じた評価項目における、路線機能検証の評価基準に基づき、路線機能の有無を評価し、機能代替の可能性を検証の上、「必要性を有しない路線」または「必要性を有する路線」に分類しました。

評価の視点

【交通機能】

- ◆交通処理：周辺の交通環境の改善・交通処理に資する路線か
- ◆自転車歩行者ネットワーク：自転車歩行者のネットワーク向上に資する路線か
- ◆通学路：通学路指定がなされている路線か
- ◆観光アクセス：著名な観光地へアクセスする路線か

【都市環境機能】

- ◆駅周辺交通環境改善：環状道路など、駅周辺等の中心市街地への自動車流入抑制に資する路線か
- ◆景観向上：景観向上が求められる路線か

【防災機能】

- ◆延焼遮断機能：延焼遮断機能が求められる路線か
- ◆緊急避難路への位置付け：緊急避難路として指定されている路線か
- ◆緊急車両の走行性向上：緊急車両の走行にあたって、整備が必須となる路線か
- ◆消防活動の円滑化：消防活動の確保にあたって、都市計画道路の整備が必須か

【収容空間機能】

- ◆路線バス：路線バスが通行しているまたは導入予定のある路線か

【市街地形成機能】

- ◆面整備の計画：整備計画があるか

(2) 地域固有の要素による検証

客観的な評価項目による機能検証を行った結果（「必要性を有しない路線」もしくは「必要性を有する路線」）に対して、地区固有要素を踏まえて再検証を実施し、「廃止検討路線」もしくは「現状では、存続が妥当な路線」の判断を行いました。

評価の視点

① 「必要性を有しない路線」における検証

- ◆廃止が周辺のまちづくりやプロジェクト等への影響を及ぼす路線
 - ・当該路線がプロジェクトのために必要性が高いと判断されるか
- ◆隣接して並行する道路へ混雑影響を及ぼす路線
 - ・主要幹線街路、都市幹線街路に位置づけられる路線であり、混雑緩和に寄与するか
- ◆既に大部分が完成している路線
 - ・未着手区間の整備により、ネットワークとしての連続性が確保されるか
- ◆沿道にセットバックしている建物が多い路線
 - ・多くの建物がセットバックしている（計画等が認識されていると判断できる）か
- ◆ネットワークとしての連続性に支障がある路線
 - ・廃止することにより、不要な迂回の発生や、それに伴う交通混雑等が発生しているか
または、発生が懸念されるか
- ◆整備に対する住民要望が強い路線
 - ・要望理由を明確にするとともに、その理由について検証し、必要性が高いか

② 「必要性を有する路線」における検証

- ◆文化財や景観に与える影響が懸念される路線
 - ・歴史資産の維持と道路整備の重要性を比較し、前者が重要ではないと判断されるか
- ◆河川や鉄道等に与える影響が懸念される路線
 - ・河川や鉄道の機能を維持しつつ道路整備を行うことが困難か
- ◆公共・公益施設や商店街等に与える影響が懸念される路線
 - ・統廃合や移転による影響が小さいと判断されるか
- ◆市街地形成に与える影響が懸念される路線

- ・ルート変更をすることによって良好な市街地形成が可能か
- ◆縦断線形等道路構造上の問題を抱える路線
- ・①事業費が過大になり過ぎないか ②縦断勾配変更，跨線橋により沿道利用に支障が生じないか そのうえで，問題が小さいと判断されるか

(3) 整備・廃止形態の検討

地区固有要素による検証を行った結果（「**廃止検討路線**」もしくは「**現状では存続が妥当な路線**」）を踏まえて，その整備・廃止形態の検討を行いました。

検討の視点

- ① 廃止・存続形態の検討
 - ◆都市計画道路網としての不連続な状況に対する判断として，連続が適正と判断する場合，幅員等の仕様やルートの変更を検討
- ② 存続・変更・廃止判断に基づく道路網の検証
 - ◆交通量配分に基づき検証し，存続・変更による影響を把握

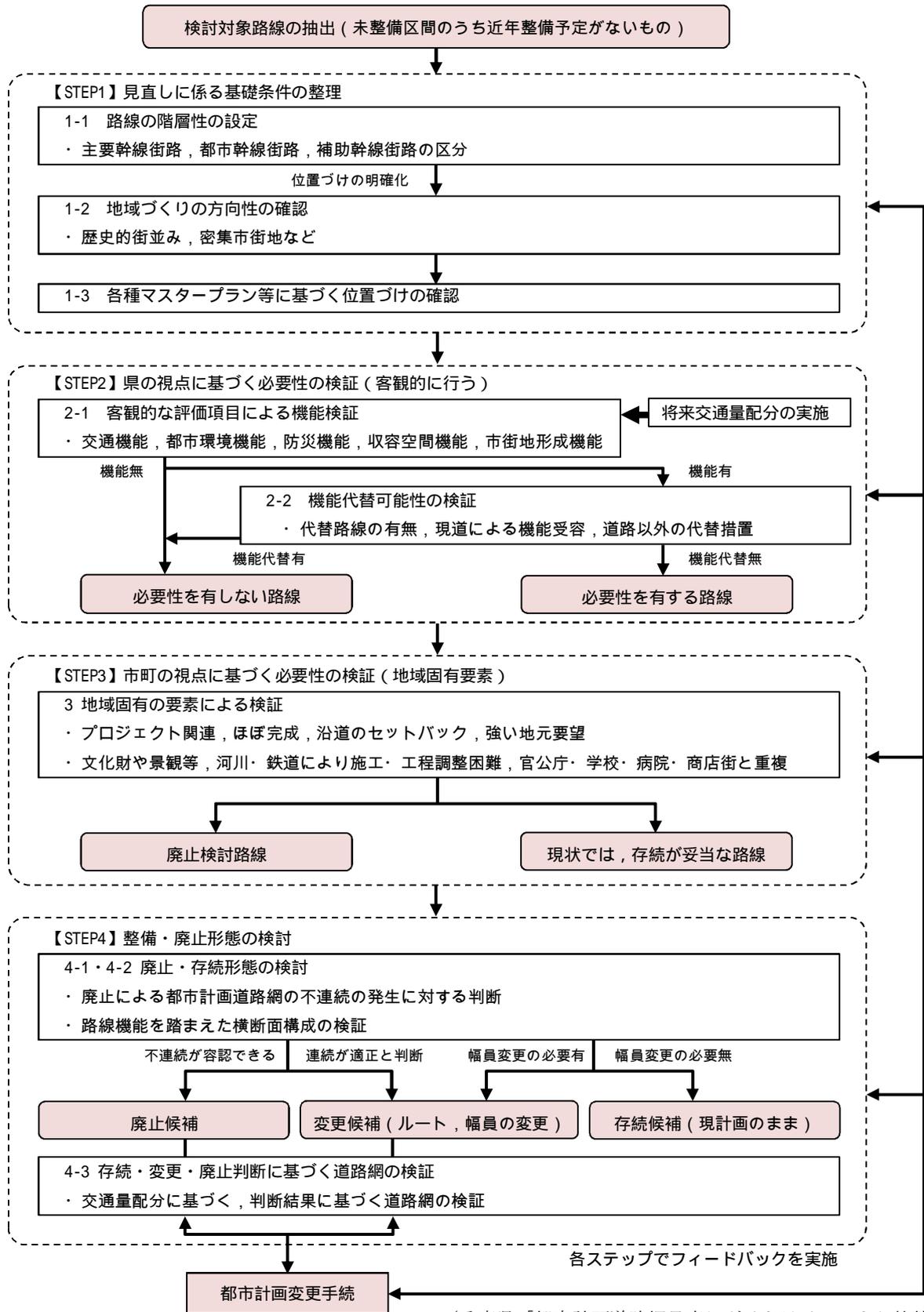
都市計画道路網の見直し（都市計画道路の変更素案）

都市計画変更手続

※検証手順の概略については上記のとおりですが，検証の流れを次頁のフロー図に示します。また，各手順における判断基準等，具体的な検証方法については，「都市計画道路網見直しガイドライン」（兵庫県）をご覧ください。

http://web.pref.hyogo.lg.jp/wd21/wd21_000000017.html （兵庫県ホームページ）

◇図 4-1 都市計画道路網の見直しにおける検証の流れ



(兵庫県「都市計画道路網見直しガイドライン」より抜粋)

5. 都市計画道路網の見直し結果

見直しの手順により、各階層別の検証区間ごとに必要となる機能の有無を、代替性の有無も含め検証し、都市計画道路網の見直しを行いました。

検証の結果、3路線、延長1,780mの区間を「廃止」、その他の路線については「存続」としています。

なお、各路線の「廃止」または「存続」とする主な理由については以下のとおりです。

「廃止」とする路線

No.	路線名	「廃止」とする主な理由
②	鉄道沿東線	当初決定では、既成市街地内の東西交通の円滑な処理および隣接市の都市計画道路に接続し、市内外のネットワークを形成する路線として決定したのですが、整備済区間との線形不整合による交通処理能力の低下、また山手幹線の整備により路線機能の代替方策が一定確保されていることなどにより、必要性が低下したため、未整備区間について計画を廃止します。
⑩	駅前広場東線	当初決定では、既成市街地内の東西交通の円滑な処理のため、駅前広場と稲荷山線を接続する道路として決定したのですが、整備済区間との線形および幅員の不整合により連続性が損なわれていること、また路線の大部分が完成しているものの、所期の目的を達するための整備を実施することは、周辺道路、土地への影響が多大となることや、廃止によるネットワークへの影響が限定的と考えられることから、未整備区間について計画を廃止します。
⑪	鉄道沿西線	当初決定では、既成市街地内の東西交通の円滑な処理および隣接市の都市計画道路に接続し、市内外のネットワークを形成する路線として決定したのですが、整備済区間との線形不整合による交通処理能力の低下、また山手幹線の整備により路線機能の代替方策が一定確保されたことなどにより、必要性が低下したことに加え、既に隣接市側においても接続する都市計画道路が廃止されていることから、未整備区間について計画を廃止します。

「存続」とする路線

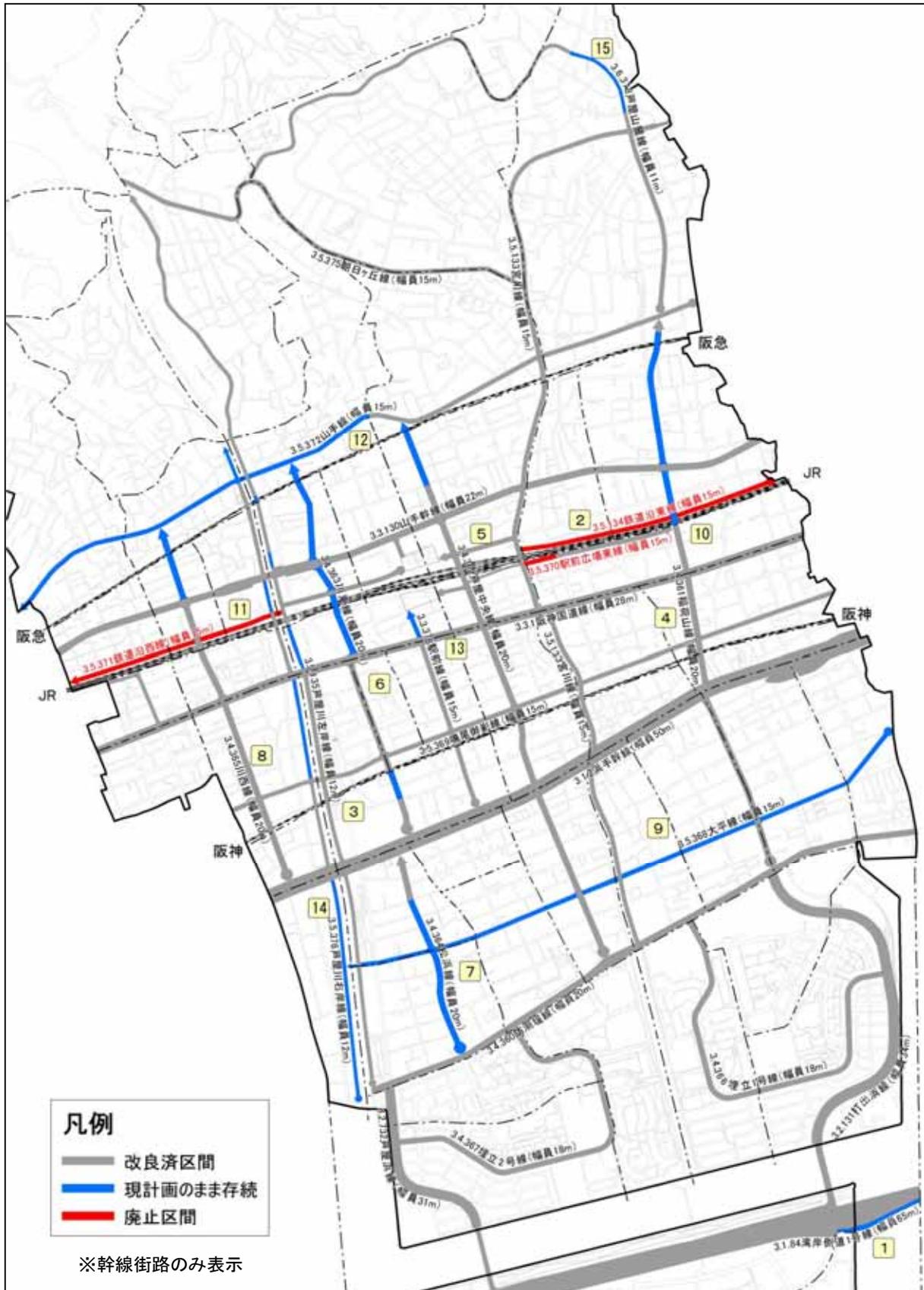
No.	路線名	「存続」とする主な理由
①	湾岸側道1号線	開発が進められている南芦屋浜地区において、今後の人口増加に伴い交通需要の増加が予測されることによる円滑な交通処理、また阪神高速湾岸線ならびに既成市街地における東西主要道路を補完する路線としての機能が期待されるため、現計画を存続します。
③	芦屋川左岸線	概成済区間を含め、路線の大部分が完成しており、沿道のセットバックが進んでいること、また防潮堤線より山麓線に至る地域環状軸として、南北方向の移動円滑化に重要な役割を担う路線と考えられるため、現計画を存続します。
④	稲荷山線	周辺道路の整備状況を踏まえた歩行者・自転車の安全な通行路の必要性、および宮川線の混雑や、迂回経路となっている打出村踏切における課題の解消、また防潮堤線より山麓線に至る地域環状軸として、南北方向の移動円滑化に重要な役割を担う路線と考えられるため、現計画を存続します。

⑤	芦屋中央線	周辺道路の整備状況を踏まえた歩行者・自転車の安全な通行路の必要性、および路線の大部分が完成しており、沿道のセットバックが進んでいること、また市中心部より山手地域へのアクセス性向上、および都市の防災構造の強化に資する路線と考えられるため、現計画を存続します。
⑥	川東線	周辺道路の整備状況を踏まえた歩行者・自転車の安全な通行路の必要性、また山手線の整備と併せ、山手地域に至る良好な市街地の形成、および都市の防災構造の強化に資する路線と考えられるため、現計画を存続します。
⑦	松浜線	周辺道路の整備状況を踏まえた歩行者・自転車の安全な通行路の必要性、また南北軸を強化する路線として、芦屋川左岸線の交通処理を分担する機能が期待されること、および都市の防災構造の強化に資する路線と考えられるため、現計画を存続します。
⑧	川西線	周辺道路の整備状況を踏まえた歩行者・自転車の安全な通行の確保の必要性、および路線の大部分が完成していること、また山手幹線の開通により、機能が向上しており、山手地域へのアクセス、および地域の安全性向上、都市の防災構造の強化に資する路線と考えられるため、現計画を存続します。
⑨	大平線	周辺道路の整備状況を踏まえた歩行者・自転車の安全な通行路の必要性、および沿道のセットバックが進んでいること、また隣接市の道路計画との整合、連続性を確保するため、現計画を存続します。
⑫	山手線	周辺道路の整備状況を踏まえた歩行者・自転車の安全な通行路の必要性、および良好な市街地の形成が図れ、地域の安全性向上に資する路線であること。他の都市計画道路との接続し、市内道路のネットワークを形成することで、細街路の多い山手地域における移動円滑化に大きく寄与する路線であることから、現計画を存続します。
⑬	駅前線	路線の大部分が完成しており、沿道のセットバックが進んでいること。まちづくりの検討が進められているJR芦屋駅南地区へのアクセス道路として集中的に発生する交通および駅利用者の安全かつ円滑な通行に資する路線であることから、現計画を存続します。
⑭	芦屋川右岸線	周辺道路の整備状況から見た歩行者・自転車の安全な通行路の必要性、および概成済区間を含め、路線の大部分が完成しており、沿道のセットバックが進んでいることから、現計画を存続します。
⑮	芦屋山麓線	路線の大部分が完成しており、沿道のセットバックが進んでいること、また芦屋左岸線より稻荷山線に至る地域環状軸として、南北道路に接続し移動円滑化に重要な役割を担う路線と考えられるため、現計画を存続します。

※ 上記の見直し結果による「廃止」「存続」の判断は、「変更素案」であり、決定したものではありません。

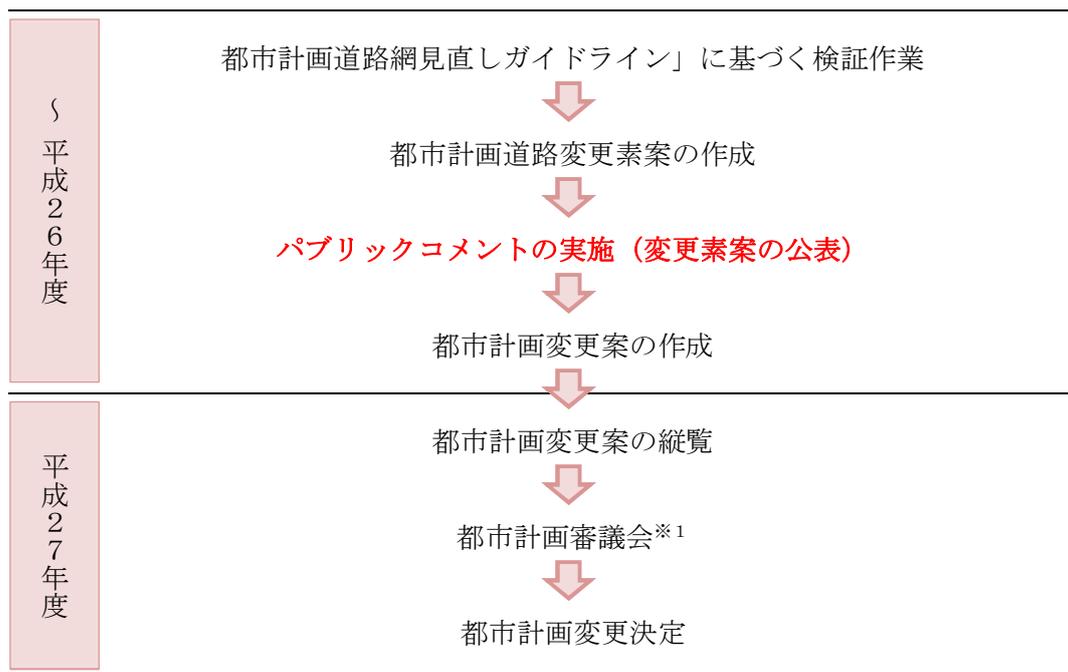
※ 都市計画道路が廃止となっても、現在の道路が通行できなくなるということではありません。

◇図5-1 都市計画道路網の見直し結果（変更素案）



6. 都市計画決定等の手続

見直しによる，都市計画道路の変更素案について，パブリックコメント（市民意見募集）を実施し，皆様からのご意見により変更案を作成します。以後，概ね以下の予定で都市計画の変更手続を進めていきます。



※1 決定権者が県の場合（県道および4車線以上の道路など）は，兵庫県都市計画審議会の答申を経て変更決定が行われます。