

都市計画道路見直しの基本方針（素案）

平成22年12月

大 阪 府

都市計画道路見直しの目的

第1章

都市計画道路見直しの背景

- 1-1 都市計画道路とは
- 1-2 都市計画道路の見直しの背景
 - ① 「人口増加、拡大型社会」から
「人口減少・成熟型の社会」へ
 - ② 公共投資の制約
 - ③ 拡大型から集約連携型都市構造への転換

第2章

都市計画道路の現状

- 2-1 整備・未着手の状況
- 2-2 計画決定及び事業化の推移

第3章

都市計画道路見直しの必要性

- 3-1 都市計画道路見直しの必要性
- 3-2 長期未着手になった原因
- 3-3 見直しが行われない場合の問題点
 - ① 土地利用・売買に与える影響
 - ② 住宅性能の向上による建設費用の増大
- 3-4 訴訟事例

第4章

都市計画道路見直しの基本方針

- 4-1 見直しの視点
- 4-2 見直しのパターン及びその内容
- 4-3 見直しの時期

第5章

都市計画道路見直しの進め方

- 5-1 見直しの流れ
- 5-2 見直し手続きにおける留意事項
 - ① 住民等の合意形成
 - ② 変更理由の明確化
- 5-3 判断資料
- 5-4 本方針の運用について

はじめに

都市計画は、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びに適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念として定められ、都市計画道路はこれらの理念のもとで定める都市施設の一つである。

大阪府における都市計画道路はこれまで、高度経済成長期の急激な都市の拡大等に対処するため、昭和**30**年代から**40**年代前半にかけて数多く計画決定されてきた。

しかしながら、その後の経済の状況による財政の制約により、都市計画道路の整備ペースも急激に鈍化した結果、未着手の都市計画道路が数多く存在しており、また、その期間も長期化している。

その一方で、大阪府はこれまで経験したことのない人口の減少が予測され、少子高齢化などが進みつつある。

このような中、今後は量的な拡大と充足を追及してきた社会に対して、成長によって得た豊かさを維持しつつ、効率的・効果的な選択と集中により質的充実を図っていく必要性が高まっている。

こうした今後の社会の潮流を踏まえると、将来の都市づくりの方向性と整合した都市計画道路のあり方を検討する時期にきていると思われる。

本都市計画道路の見直しの基本方針は、この様な状況を踏まえ、都市計画決定後長期にわたり事業着手がなされていないものについて、計画の必要性、事業の実現性を再点検し、計画の「存続」「変更」「廃止」の方向性を決定するための基本的な考え方を示すものである。

第1章 都市計画道路見直しの背景

1-1 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安心して快適な都市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として、都市計画法に基づいて都市計画決定された道路である。

都市計画道路は、主に以下のような機能を有している。

- 都市における人や物資の円滑な移動を確保するための交通機能
- 避難や救援のための通路及び、延焼を防止するための防災空間機能
- 沿道の土地利用のための出入り、駐停車などの沿道サービス機能
- 都市の骨格を形成し、街区を構成するための市街地形成機能
- 公共交通や供給処理施設などの収容空間機能
- みどりの環境軸や日照などの都市環境保全のための環境空間機能
- 都市景観の軸となるための景観形成機能

1-2 都市計画道路の見直しの背景

① 「人口増加、拡大型社会」から「人口減少、成熟型の社会」へ

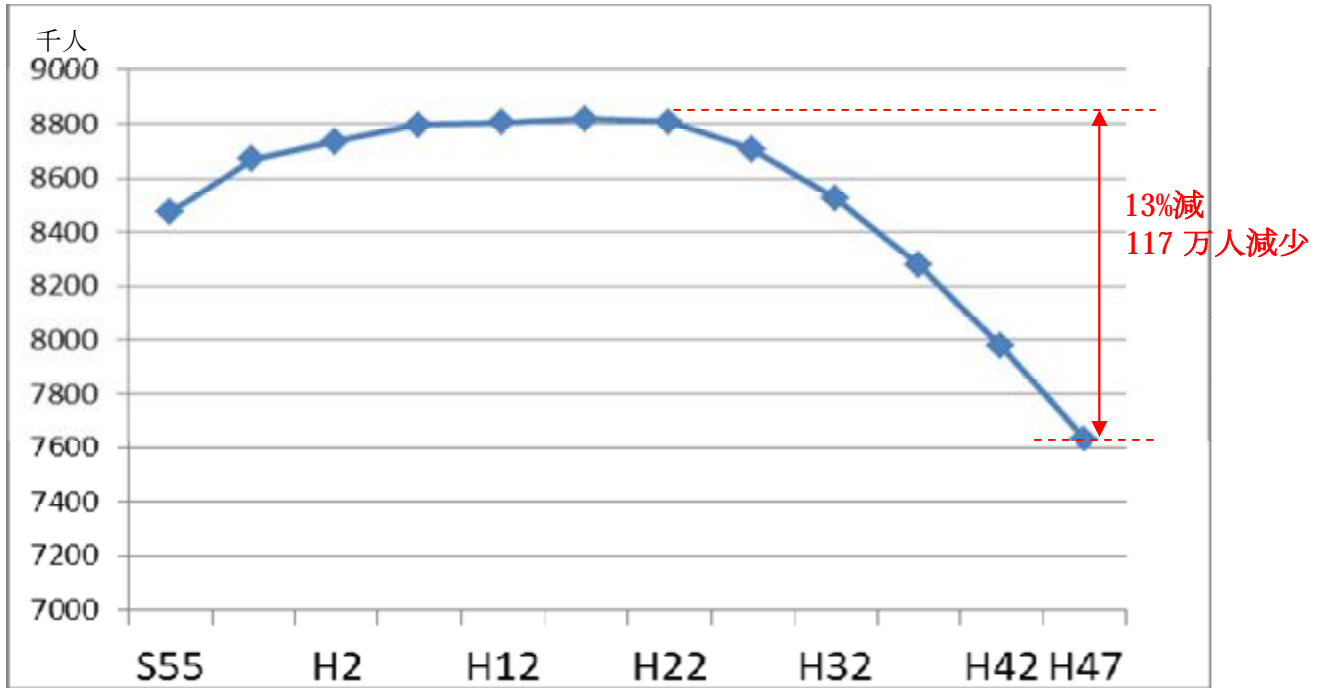
【人口】

今後本格的な人口減少・少子高齢社会の到来を迎え、大阪府においては2035年には現在の人口と比較して、13%（約117万人）も減少すると見込まれており、将来の人口の減少は、将来交通需要に対して大きな減少要因となるものと考えられる。

人口の内訳を見てみると、生産年齢人口（15歳以上65歳未満）については、1995年以降は年々減少してきており、2010年以降は戦後最低水準の生産年齢人口へと推移し、2035年には全体の56% 427万4千人と現在（2010年）の563万6千人から136万人も減少することから、都市計画道路の量的拡充の必要性は低下していくものと考えられる。

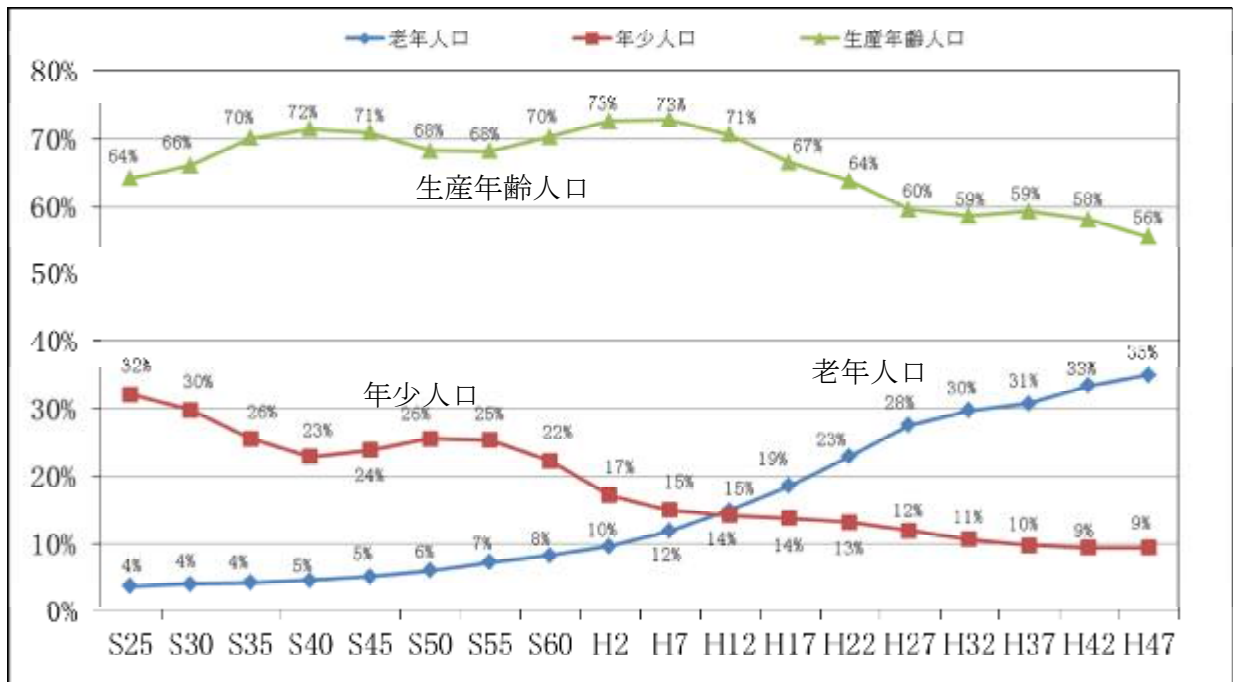
一方、老年人口は長期的・継続的に増加の一步を辿るため、今後の都市計画道路には、安全・安心して快適な移動空間機能の確保など質の高い都市施設としてのニーズが求められている。

図表 1-1 大阪府の人口



出展：「大阪府の将来推計人口の点検について」より（大阪府企画部）

図表 1-2 大阪府の生産年齢、老年、年少人口推移



出展：「大阪府の将来人口の点検について」（大阪府企画部）
及び国立社会保障・人口問題研究所資料より

また、高度経済成長期に地方部からの流入による都市化が進展したため、市街地内における人口が増加したが、近年の経済成長の鈍化により、人口推移は横ばいから減少局面に転じようとしている。特に、郊外部の住宅開発地においては、市街地全体の人口変動に先駆けて減少がすでに始まっている傾向が見受けられる。

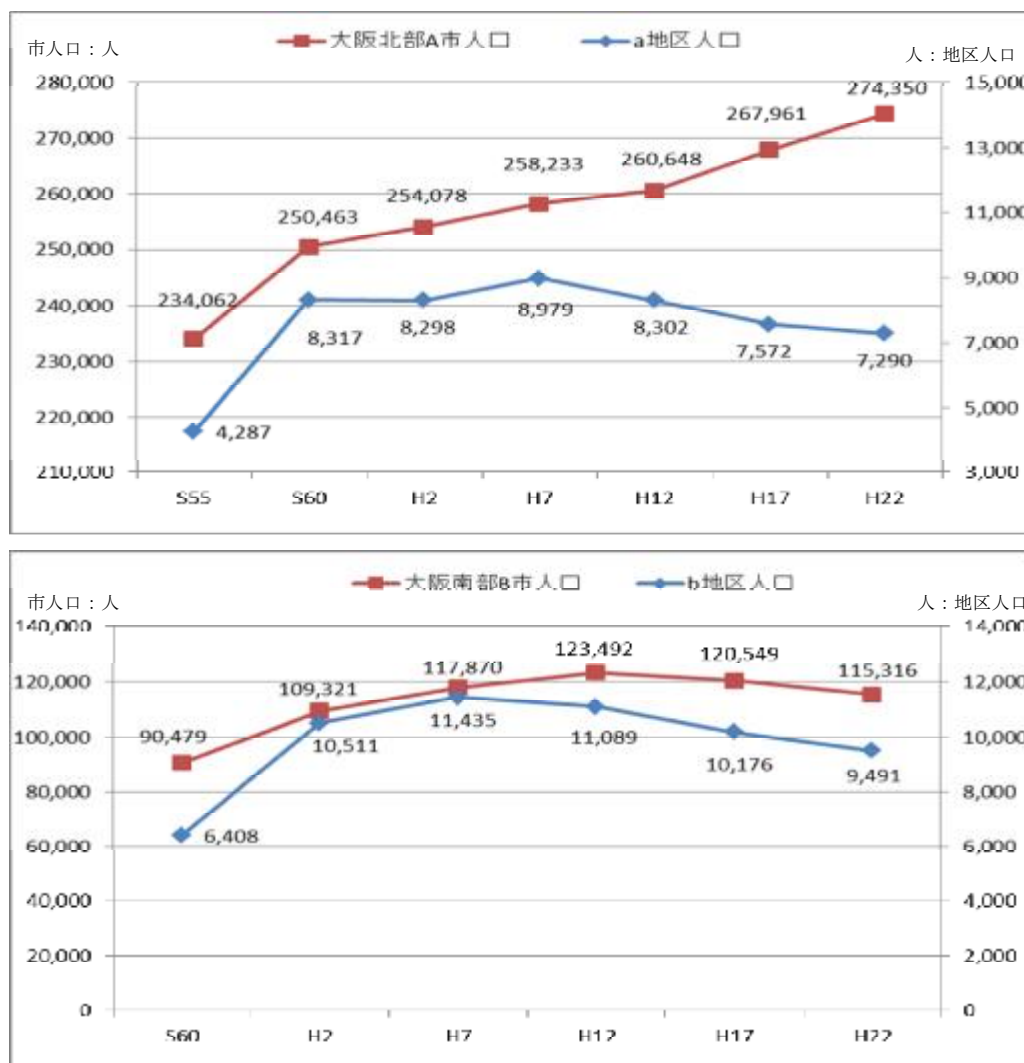
図表 1-3 市街化区域内人口密度の経年変化

年度	北部大阪	東部大阪	南部大阪	大阪
1971	78.42	85.63	50.80	143.84
1980	90.24	101.62	64.41	130.00
1985	93.71	103.42	65.86	129.42
1995	90.33	104.08	64.50	124.16
2005	88.37	101.73	63.45	124.32

出展：市街化区域面積は都市計画年鑑、人口は国勢調査より算出

そのため、今後まちづくりの方向性は、集約連携型の都市構造をより意識し（図表1-4）、都市計画施設についてもこれらに沿った新しいあり方を検討していく必要がある。

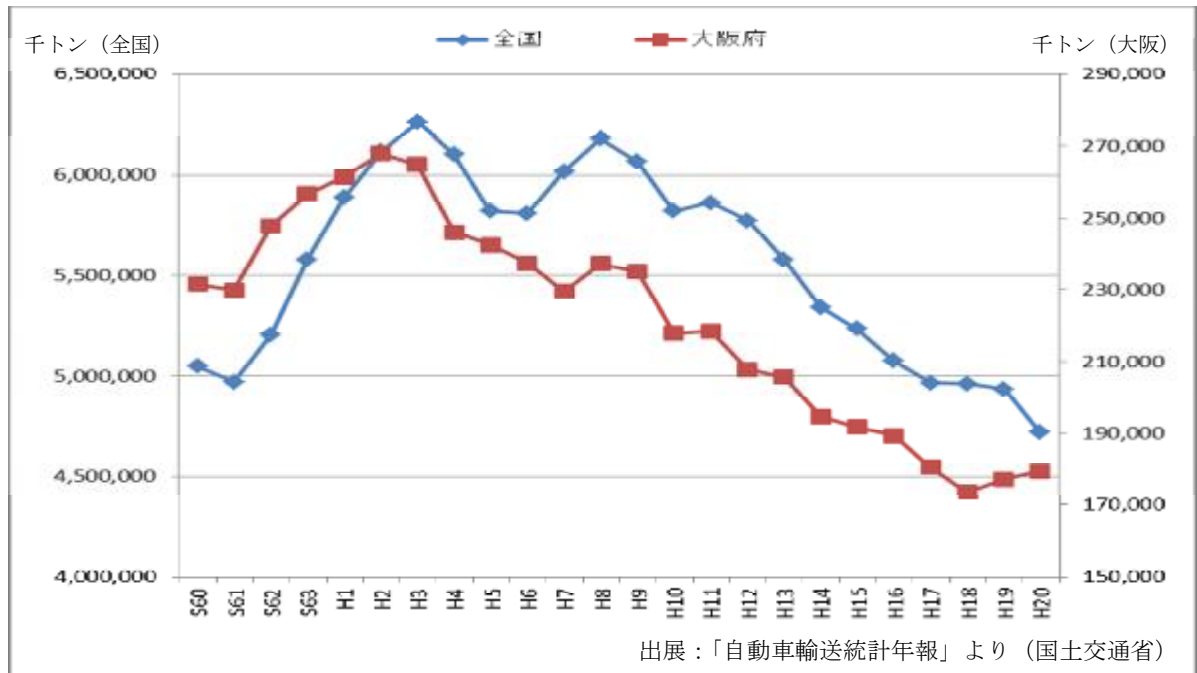
図表 1-4 郊外住宅地の人口推移



【自動車貨物輸送】

全国の自動車貨物輸送量の減少とともに、大阪府の自動車貨物輸送トン数は1990年頃から減少傾向である。

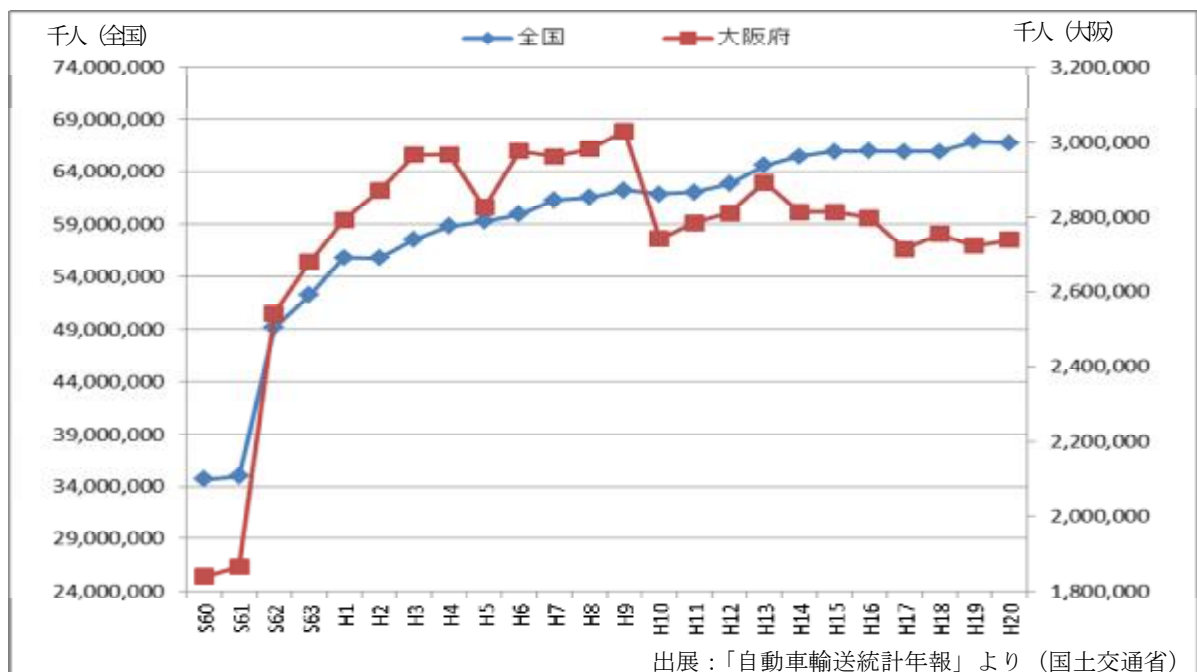
図表 1-5 大阪府における自動車貨物輸送推移



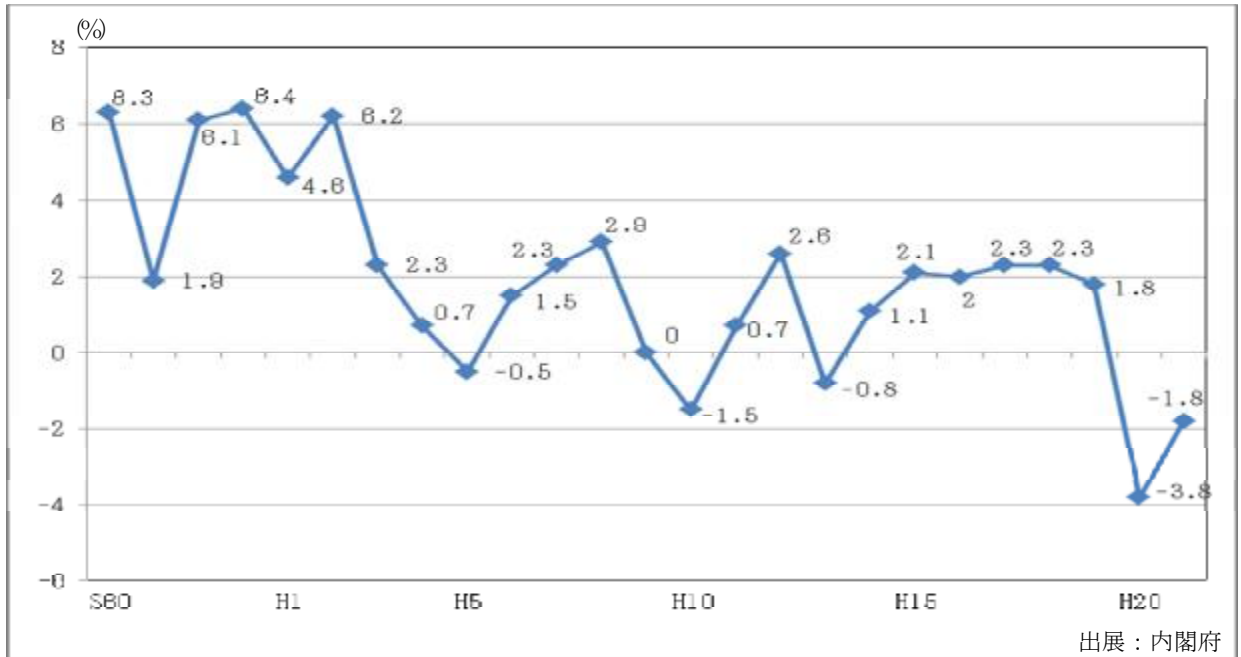
【旅客輸送】

全国の旅客輸送が微増しているなかで、大阪府の旅客輸送は生産年齢人口の減少とともに少しずつ減少傾向にある。

図表 1-6 大阪府における旅客輸送人員推移



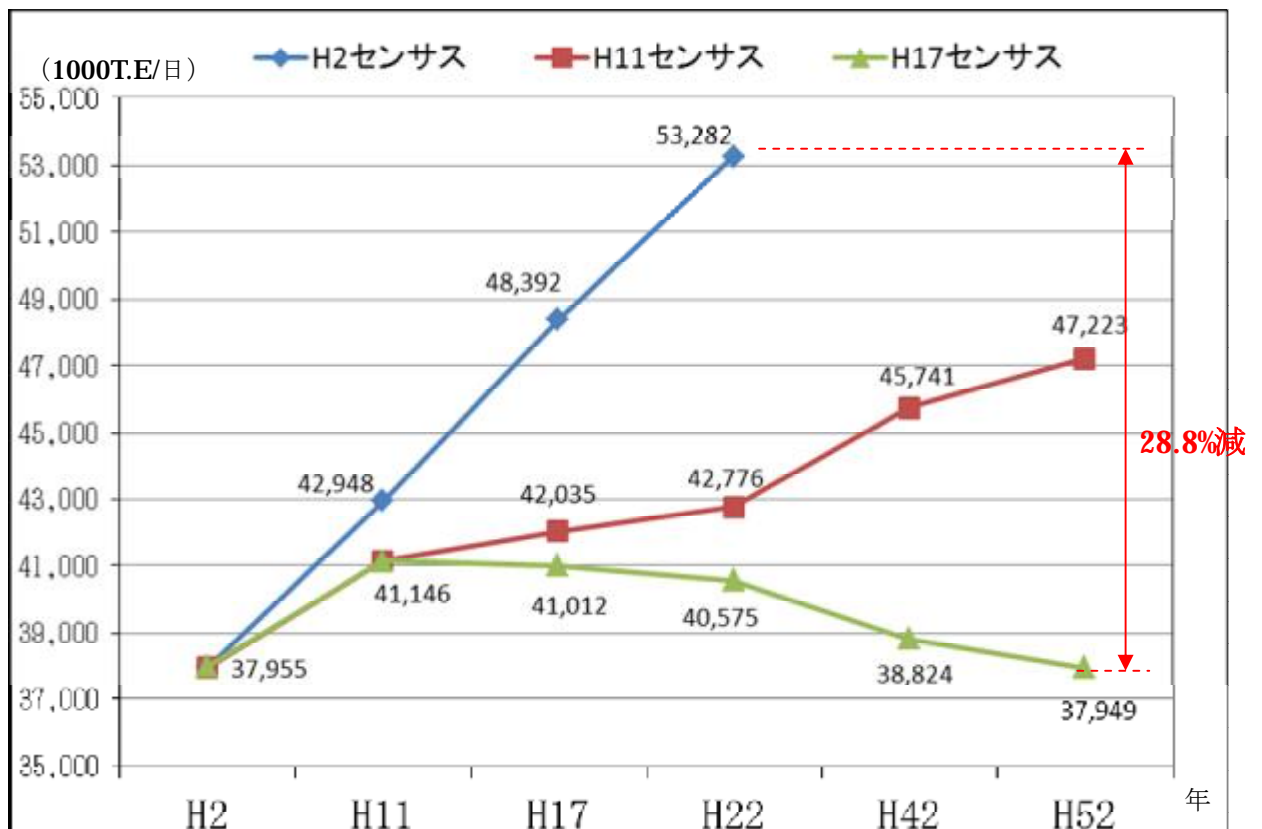
図表 1-7 実質GDP成長率



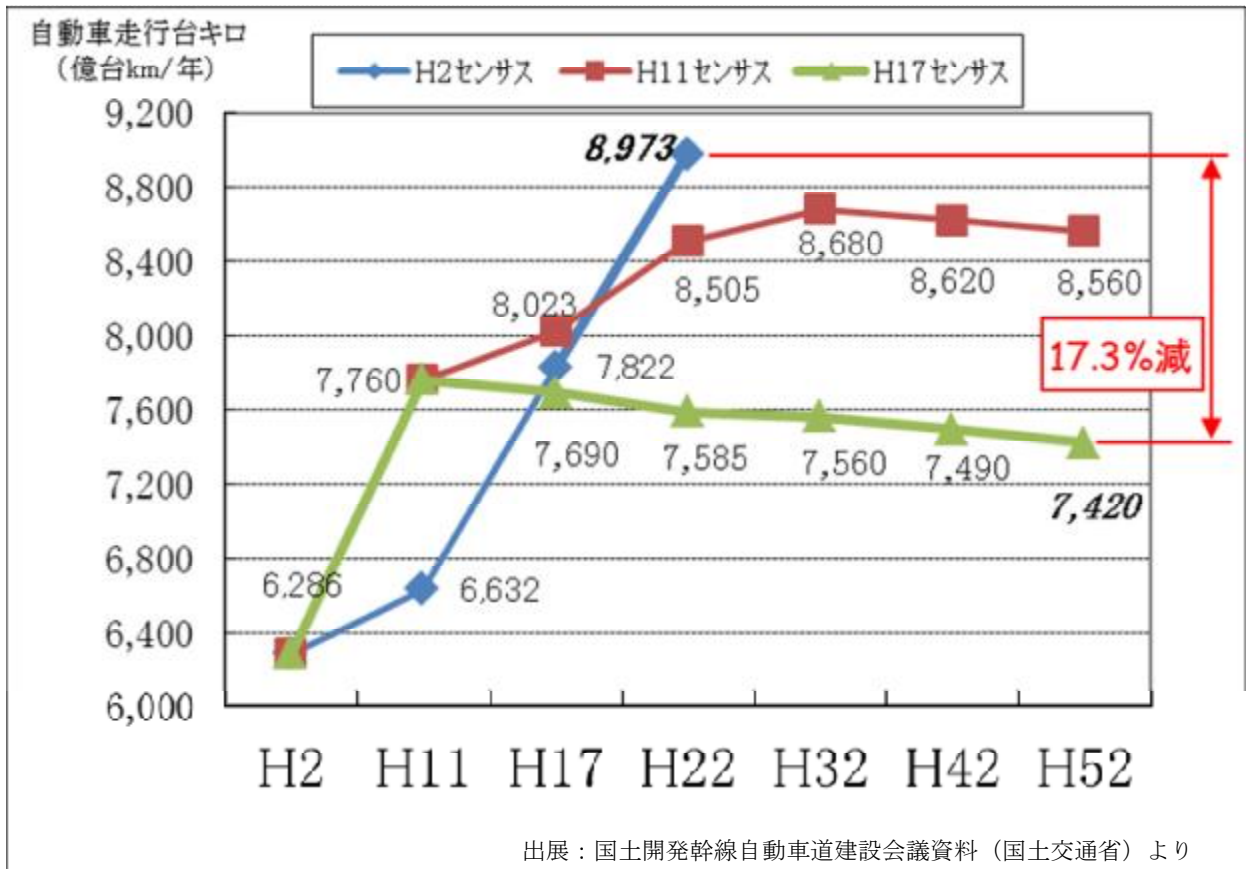
【発生集中交通量の実績値と推移】

これまでの、右肩上がりの経済成長を前提として交通量を推定していたと考えられるが、①昨今の安定経済・人口推移から自動車貨物輸送や旅客輸送も減少し、②発生集中交通量についてもこれまでのセンサスをベースにした各々の予測（一部実績）値は徐々に下方修正されていることから、都市計画道路の必要性について改めて検証する必要があると考えられる。

図表 1-8 発生集中交通量の推移（近畿版）



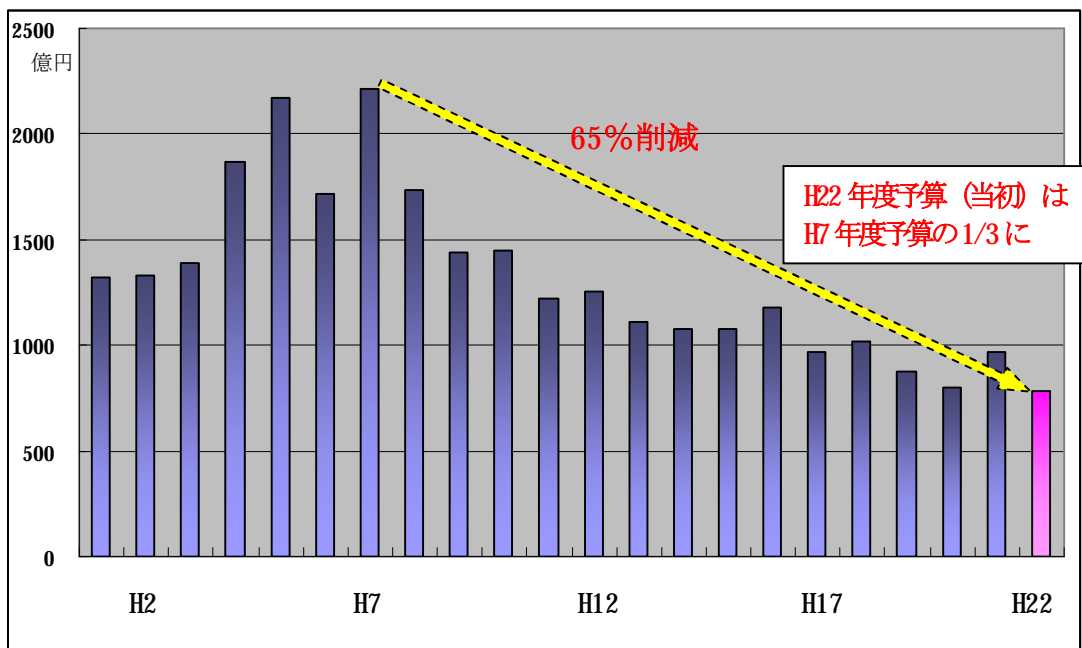
図表 1-9 自動車走行台キロの推移（全国版）



② 公共投資の制約

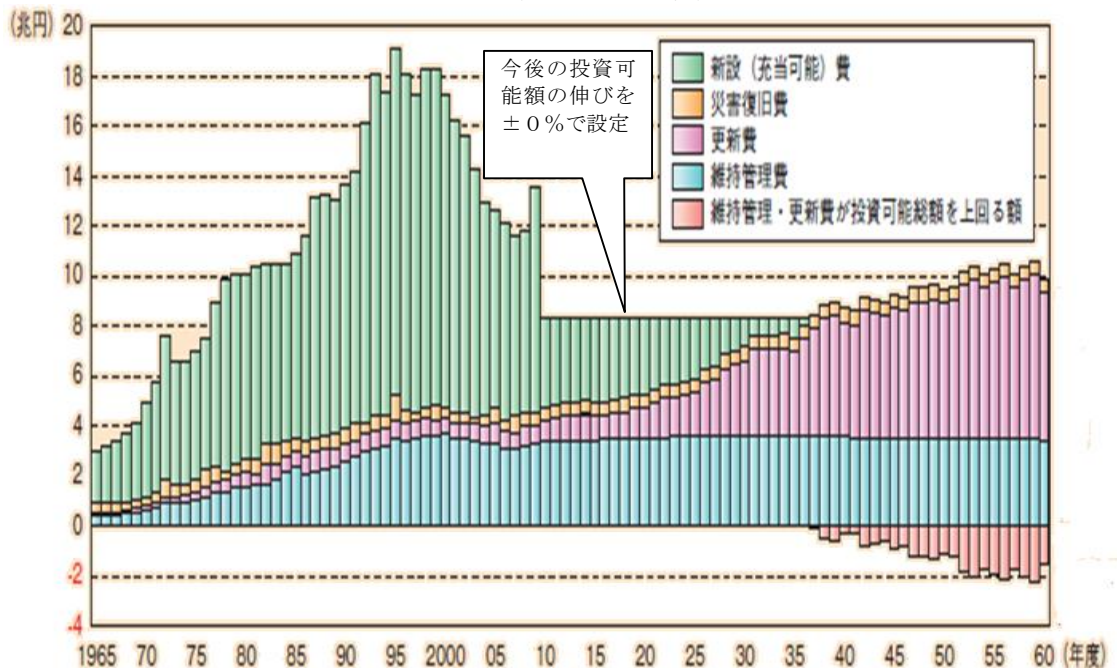
厳しい財政状況が続く中、国や府の公共投資可能額は年々圧縮・抑制されてきており、今後も財政的な制約が更に続くものと考えられる。また、これまで高度経済成長と軌を一にして整備してきた社会基盤施設が一斉に更新時期を迎えることから、維持管理費の増大も避けられないため、今後は既存ストックの利活用やライフサイクルコストの縮減を図るなど、「選択と集中」による効率的な社会基盤施設の整備を図ることが求められている。

図表 1-10 大阪府道路予算実績



出展：大阪府

図表 1-11 維持管理・更新費の推計



出展：大阪府

③ 拡大型から集約連携型都市構造への転換

平成18年7月の「成熟社会における大阪の都市づくりのあり方」の答申で、鉄道駅を中心とした集約連携型都市構造の強化の方向性が示されており、平成18年6月の国土交通省内に設置されている、社会資本整備審議会 都市計画・歴史風土分科会 都市計画部会 都市交通・市街地整備小委員会においても、同じような認識の下、「都市計画道路の必要性の検証と見直しに積極的に取り組むべき」という方向性も示されている。

第2章 都市計画道路の現状

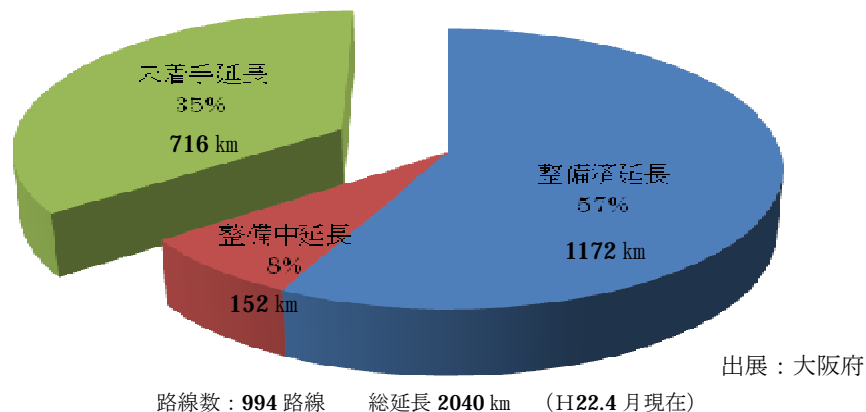
2-1 整備・未着手の状況

大阪府内（大阪市、堺市除く）の都市計画道路994路線、計画総延長約2040kmのうち、整備済延長は1172km（57%）、整備中延長は152km（8%）、未整備延長は716km（35%）となっている。

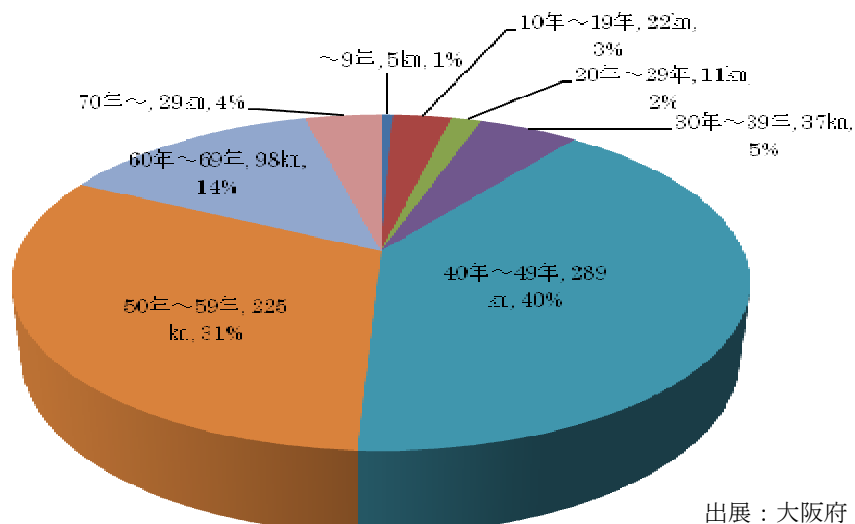
この未着手路線502路線（区間）716kmのうち、都市計画決定後30年以上経過している路線は458路線（区間）678km（延長換算で95%）を占めている。

都市計画決定からの経過年数が長期になるほど、全線のうち未整備の区間が占める割合が高くなる傾向がある。これは、右肩上がりの経済成長から安定・成熟型の社会への変化など社会経済情勢が変化した結果、決定当初の都市計画道路の整備の必要性や緊急性が乏しくなったためであると考えられる。

図表 2-1 大阪府における都市計画道路の状況



図表 2-2 未着手路線の経過年数別未着手路線延長



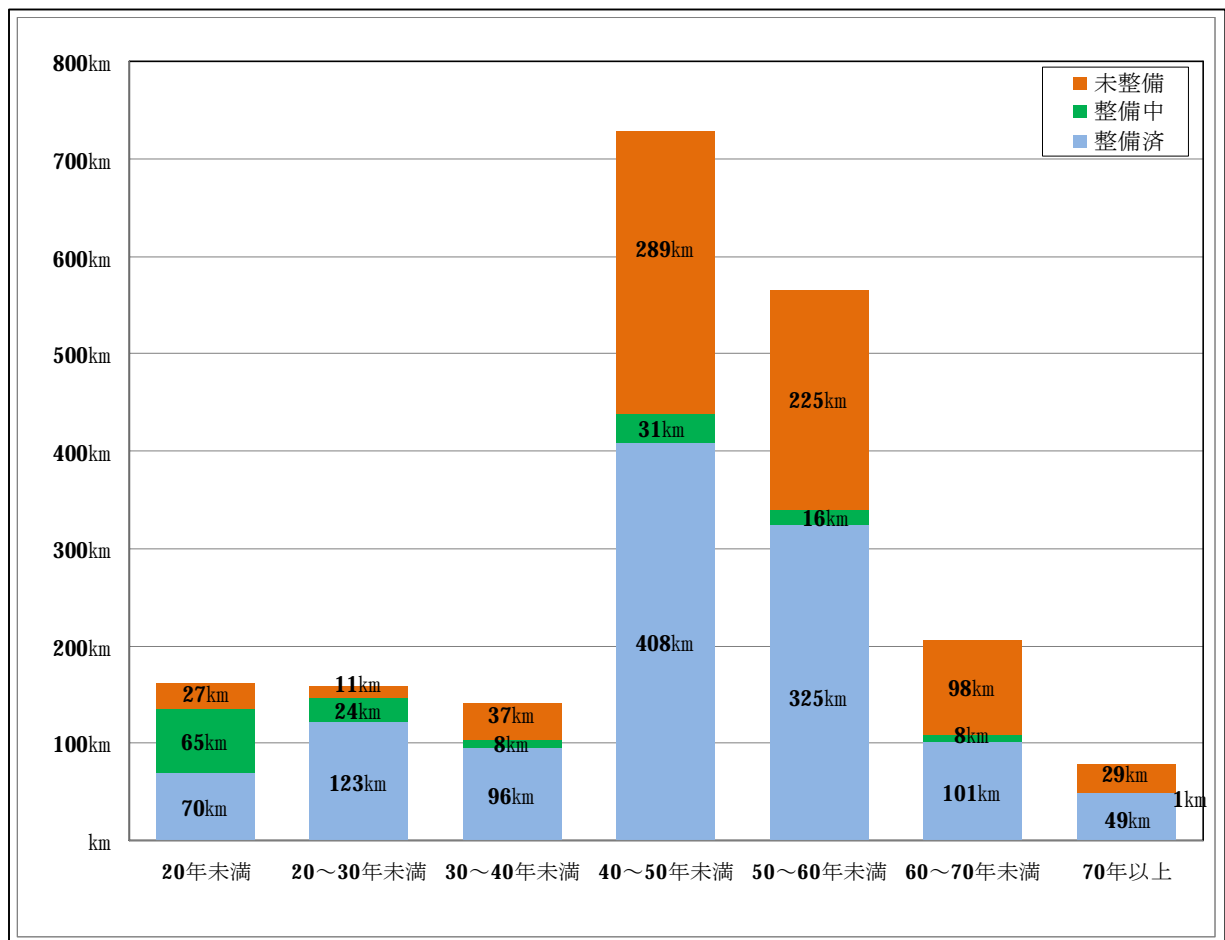
2-2 計画決定および事業化の推移

計画決定後30年未満の都市計画道路については、8割以上が整備済又は整備中であるが、計画決定後30年以上経過している都市計画道路は、整備率が低く6割前後である。

又、都市計画道路の整備状況を計画決定時期別にみると、30年～40年経過する道路では未整備率が3割近くに達し、40年～70年前に計画決定された道路については、未整備率が4割以上となっている。

近年の財政状況を考慮すると、都市計画道路の計画延長がこのまま変わらないと仮定すると、都市計画道路全路線の整備が完了するまでには、更に今後100年程度必要であると見込まれる。

図表 2-3 決定年次別（10年単位）路線延長



出展：大阪府（H22.4 現在）

第3章 都市計画道路見直しの必要性

3-1 都市計画道路見直しの必要性

大阪府では、長期間未着手となっている都市計画道路が地域に及ぼす影響を緩和するため、平成15年度から18年度にかけて、都市計画道路網を見直した。また、それに先立つ平成8年度には、土地の有効利用に資する観点から、都市計画施設等の区域内における建築制限を緩和しており、木造、鉄骨造等の建築物については3階建てまで建築できるようになっている。

しかしながら、前回の見直し後、以下のような社会経済情勢の変化を受け、再度都市計画道路の見直しを行う必要があると判断に至ったものである。

- i) 将来交通量推計（図表1-9）について、平成17年センサスに基づく交通需要推計による平成52年（2040年）の走行台キロの推計値*1が、平成2年センサスに基づく交通需要推計による推計値*2と比較して大きく下方修正され（17.3%減）、更に発生集中交通量推計（図表1-8）についても、平成17年センサスに基づく平成52年（2040年）の推計値*1が、平成2年センサスに基づく推計値*2と比較して大きく下方修正（28.8%減）されている。

*1 H17センサスによる推計の最終推計年次は平成42年（2030年）のため、それを外挿する方法で平成52年（2040年）の推計値を仮定した。

*2 H2センサスによる推計の最終推計年次である平成22年（2010年）の推計値を使用した。

- ii) 昨今の社会経済情勢から、今後は、拡散型から集約連携型の都市構造へと転換していく必要があり、都市計画区域マスタープランにも住宅系市街地の拡大は原則的に抑制するとしたところであり、そのため道路整備についても重点化を図り、整備効果の大きい路線へ投資を集中するとともに、都市計画道路の見直しについても積極的に取り組んでいくことが重要と考えられること。

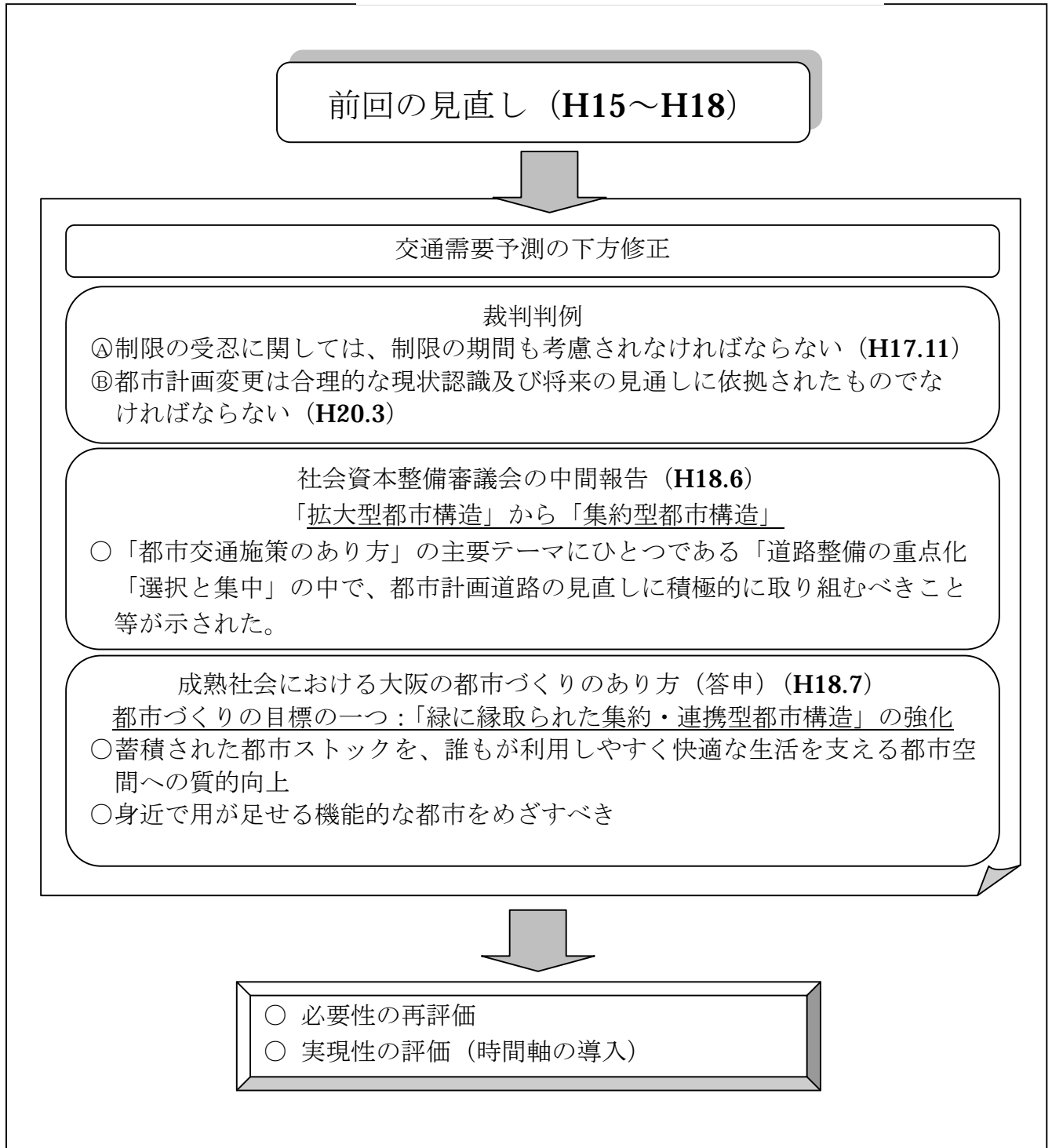
【参考】

現在未着手となっている都市計画道路の延長割合
当初線引き時(S45) --- 市街化区域：約70%
市街化調整区域：約30%
現在 ----- 市街化区域：約80%
市街化調整区域：約20%

- iii) 都市計画における権利制限について受忍を考える際には、制限の内容と同時に制限が及ぶ期間が問題とされなければならないとした趣旨の最高裁補足意見が示されたこと（後述）(H17.11.1 盛岡市における市道区域決定処分取消等請求訴訟)

このように、長期にわたる建築制限や開発を制約している状況を改善していくためにも、大阪府域全域で未着手となっている都市計画道路の状況を的確に把握し、必要性や実現性について再点検した上で、将来の交通サービス水準を見据えた適切な見直しの実施が必要であると考えます。

図表 3-1 見直しに至る経緯

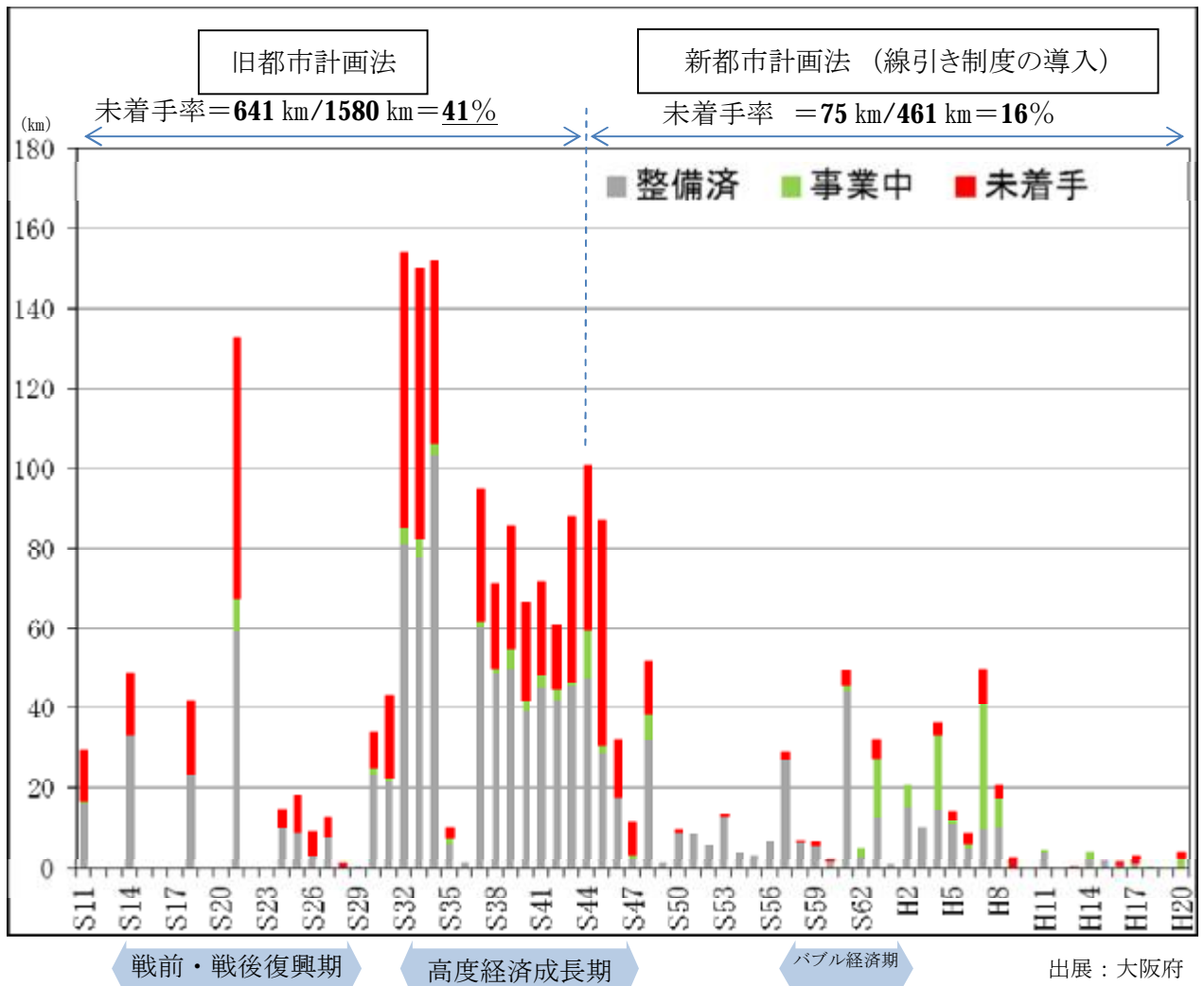


3-2 見直しの意義

戦後の復興のために計画された都市計画道路網は既にその意義を失っている。また高度経済成長期に行われた都市計画は、急激な人口増加、交通量の増大に対処するためのものであり、成熟型社会である今日では時代背景が大きく異なることから、その意義や必要性について見直す必要がある。また数十年前の古い都市計画道路は、歩道、幅員等において、現在の規格（道路構造令）に適合しない基準で決定されたものもある。

このため、現行の都市計画道路網が、現在想定する将来像に対して量と質の面でどこまで必要かを検証し、時代に適合した都市計画道路の意義と整備目途を明確化し、不要な権利制限を解消する事が必要である。

図表 3-2 大阪府における年次別都市計画決定延長（政令市除く）



3-3 見直しの効果

① 土地利用・土地の流動性が高まる

- 事業実施時期が明確になるため、建物の更新・建て替えの判断が容易となり、地権者の生活設計が立てやすくなる。

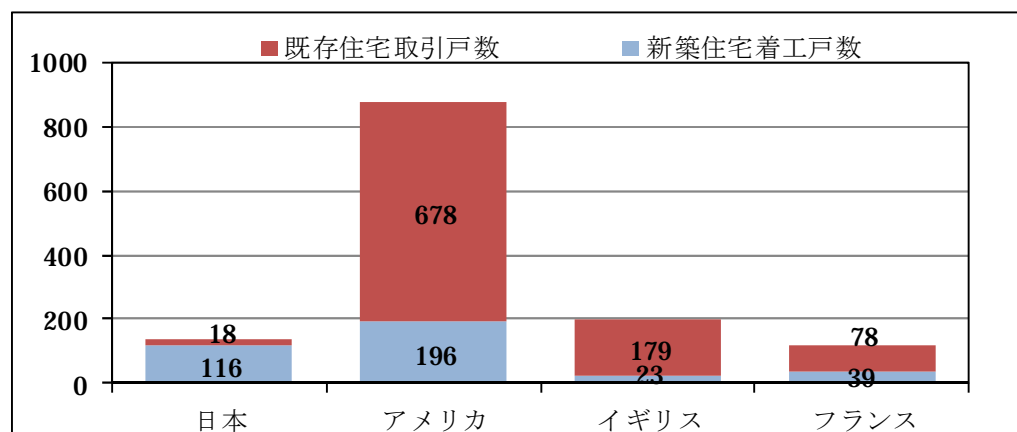
- 都市計画法第53条の手続きが不要になる。
市街化区域では、制限がなくなることで、これまで以上に不動産取引などの土地の市場流通性が高まる可能性がある。
- 道路や周辺開発に対する住民の期待感に対する行政の説明責任が明確になる。

② 住宅使用期間の長期化

住生活基本法に定める長期優良住宅の普及につながりやすくなる。

- 我が国の平均住宅使用年数 30年 ⇒ 40年
- 中古住宅市場の拡大

図表 3-3 既存住宅の流通シェアの国際比較



出展：国土交通省 HP より

既存住宅の流通シェアの国際比較によると、我が国の既存住宅取引戸数は諸外国と比べ極端に低く、日本における住宅取引の9割近くが新築で占められている。

そのような中、現在及び将来における国民の豊かな住生活を実現するため制定された住生活基本法においては、住宅の利活用期間が平成15年度で30年であったものを、平成27年度目標を40年に設定するなど、長期優良住宅の普及促進を図るものとしている。

しかしながら、事業化の目処が立たない都市計画道路の見直しが行われなければ、今後この施策に基づいた長期優良住宅の建築に支障をきたす可能性がある。

【参考】

住宅の建設費用及び性能強化費用

構造別	床面積1㎡当りの建設費用	床面積1㎡当りの性能強化費用
木造	158000円	33000円
鉄骨鉄筋コンクリート造	211000円	36300円
鉄筋コンクリート造	194000円	36300円
鉄骨造	196000円	33000円
その他の構造	108000円	33000円

出展:国土交通省 HP 及び建設統計月報より

3-4 訴訟事例

■最高裁判決（H17.11.1）盛岡市における市道区域決定処分取消等請求訴訟 （訴訟内容）

昭和13年に都市計画決定された都市計画道路の区域内に土地・建物を所有する原告が、長年にわたり建築制限を受けたとして賠償等を求めた裁判。

（判決内容）

都市計画法第53条の建築制限が課せられることによる損失については、一般的に当然に受忍すべきものとされる制限の範囲であることから、損失の補償請求はできない、との判決が出され、最高裁判所では上告が棄却されたが、以下のような補足意見が提示されている。

建築制限は、都市計画の実現を担保するために必要不可欠であり、かつ、権利者に無補償での制限を受忍させることに合理的な理由があることが前提であり、「建築制限に対する受忍限度を考える際には、制限の内容と同時に、制限の及ぶ期間が問題とされなければならない、60年にわたって制限が課せられている場合に損失補償の必要はないという考え方は大いに疑問」



㊤制限の受忍に関しては、制限の期間も考慮されなければならない

■最高裁判決（H20.3.11）伊東市における建築不許可処分取消請求訴訟 （訴訟内容）

都市計画法第53条に基づく都市計画道路の区域内における住民の建築許可申請に対する静岡県の建築不許可処分について、取り消し処分を求めた裁判。

（判決内容）

変更決定をするに当たって勘案した土地利用、交通等の現状及び将来の見通しは、都市計画に関する基礎調査の結果が客観性、実証性を欠くものであったために合理性を欠くものであったといわざるを得ない。本件変更決定は、そのような不合理な現状の認識及び将来の見通しに依拠してされたものであることから、法第6条第1項の規定による都市計画に関する基礎調査の結果に基づき、都市施設が土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案して適切な規模で必要な位置に配置されるように定めることを規定する都市計画法第13条第1項第14号、第6号の趣旨に反して違法である。



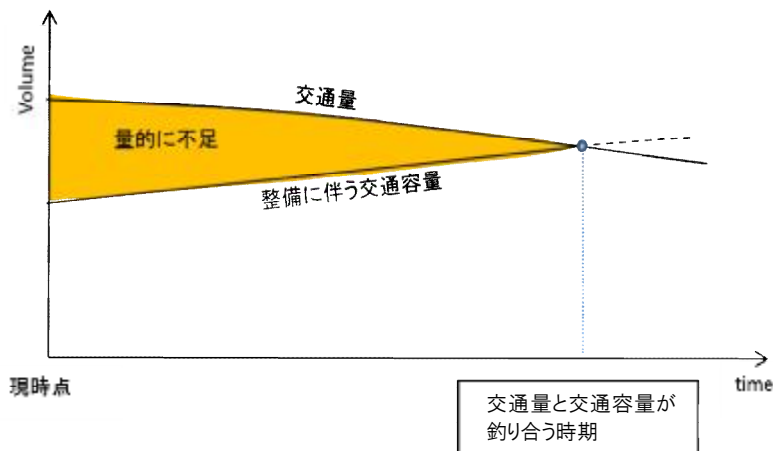
㊤都市計画変更は合理的な現状認識及び将来の見通しに依拠されたものでなければならない

第4章 都市計画道路見直しの基本方針

社会経済情勢の変化に伴い、都市計画道路の役割や必要性が変化していることから、今後の都市づくりを考えるうえでの必要性や実現性などを多角的に検証し、都市の将来像の実現に向けた都市計画道路の見直しを行うもの。

実現性の期間については、府内には依然として多くの渋滞個所が存在することから、時間の経過とともに整備量が少しずつ増加していくなかで、将来人口の減少等を踏まえると交通量は減少していくものと予測される（図表4-1参照）ことから、今後の交通容量と交通量が概ね釣り合う時期や土地に関する権利も考慮したうえで、概ね30年を目安とした。

図表 4-1 将来必要となる都市計画道路整備量イメージ

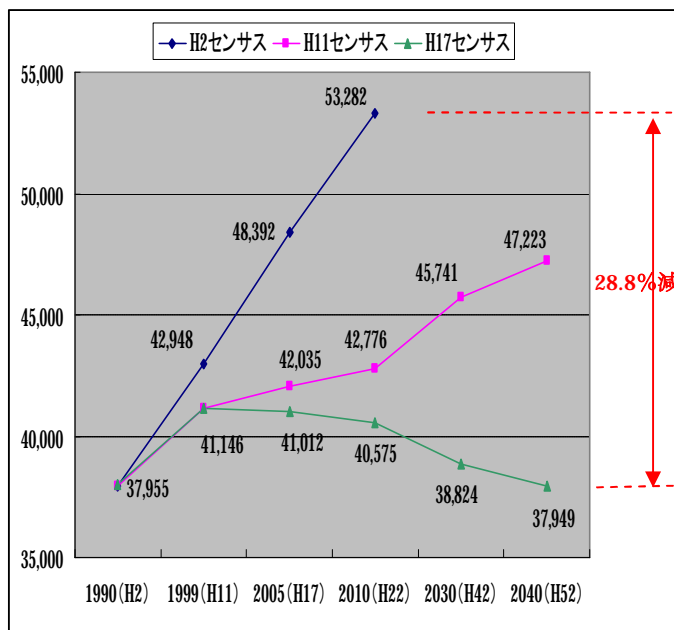


※実現性の期間を30年とした根拠について

●必要な交通容量を確保するために必要な年数：概ね30年

将来人口及び将来発生集中交通量が減少していく中であっても、今後とも必要とされる都市計画道路を現在の財政状況を前提に整備による交通容量が増加し続けた場合、需要バランスがとれるまでに必要となる年数を算出した。

発生集中量の推移



都市計画道路 (km)

総延長 $L=2040$ km
 整備済延長 $LP=1172$ km
 整備中・未整備延長 $LF=868$ km

発生集中交通量 (千 T.E./日)

H22 $t_{22}=53282$
 H52 $T_{22}=37949$
 低減率 $k=0.71$

今後の減少期における必要延長

$LN=L \times k$
 $=2040 \times 0.71=1448$ km

不足している延長

$Ln=LN-LP$
 $=1448-1172=276$ km

現在の整備速度

$V=8.5$ km/年 (過去3年平均)

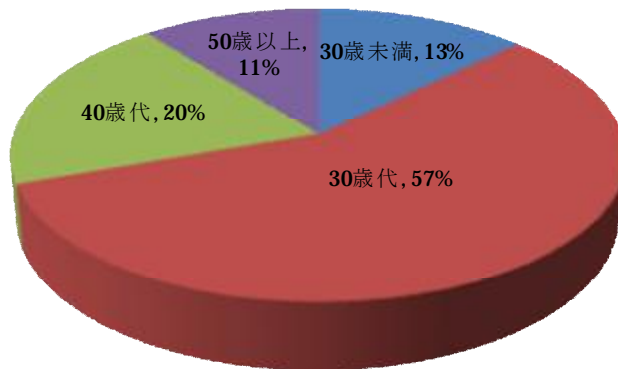
以上より、概ねの整備期間を算出すると

$Tt=Ln/V=276/8.5 \approx 32$ 年

●住宅の建て替え

住宅ローンの借入れは圧倒的に30代が多く、現在から見て30～35年後（定年後）にローンを返し終えたのちに、道路整備による移転が生じた場合、経済的な影響だけでなく、精神的にも負担が大きいことから、事業目途を30年度程度迄に設定しようとするものである。

ローン借入れ年齢



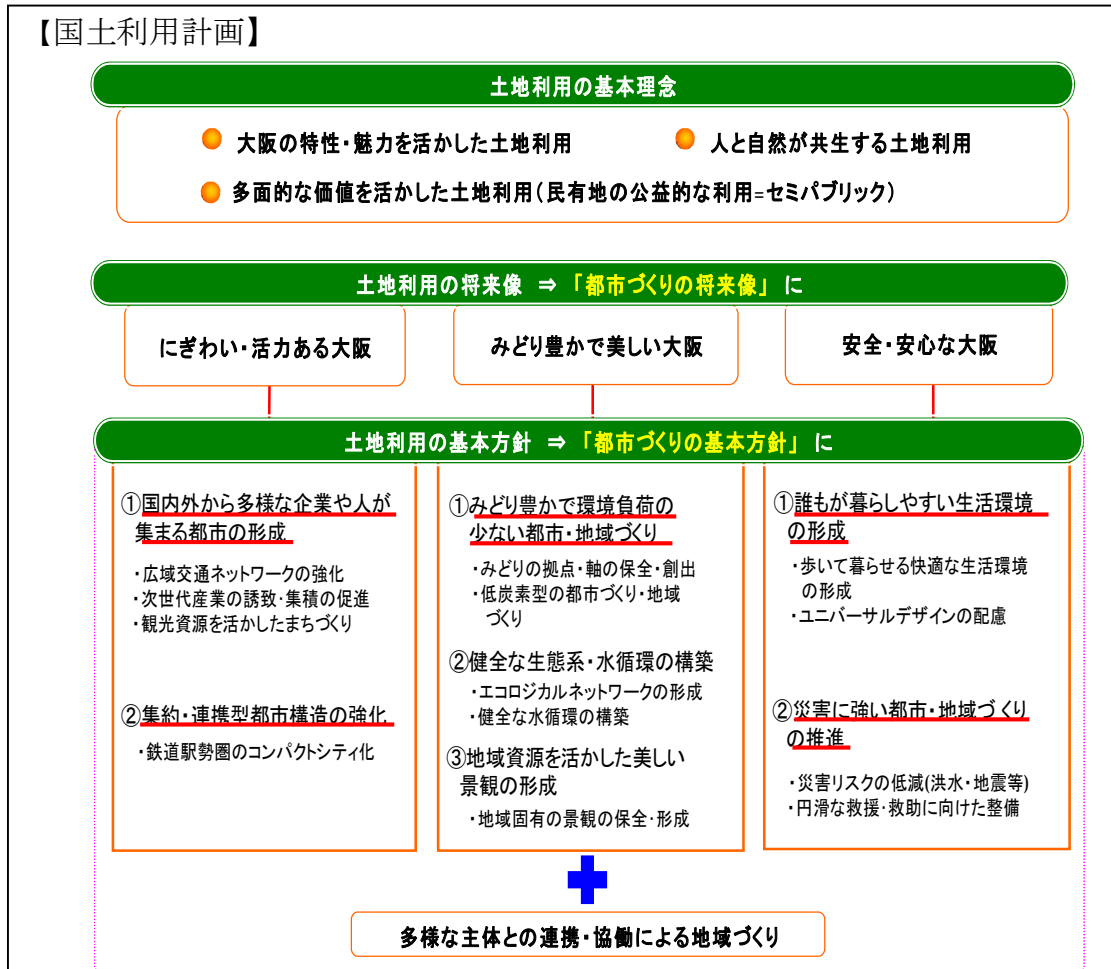
出展：住宅金融公庫資料より

●法令等に定める土地に関する権利規定

- ①借地権の存続期間は30年
- ②生産緑地の土地の買い取り申し出、行為制限を解除できる期間は30年等、将来の土地利用を予測できる範囲は概ね30年と考えられることから、この期間を実現性の目安として設定

4-1 見直しの視点

「大阪府国土利用計画（第四次）」や「都市計画区域マスタープラン」「成熟社会における大阪の都市づくりのあり方」に位置づけられている以下の観点に基づき、見直しの基本方針を検討する。



【都市計画区域マスタープラン】

○交通施設の都市整備方針

■公共交通を中心としたまちづくり

■駅への多様なアクセス確保

（歩道整備、自転車走行空間の確保、バリアフリー化等）

■高速道路へのアクセス道路の整備促進

■既存ストックの活用等による効率的なネットワーク強化

○都市防災に関する方針

■避難地避難路等の地区防災施設の整備促進

○都市環境に関する方針

■環境負荷の少ない集約連携型都市構造の強化

（公共交通機関の利用促進）

都市計画道路の見直しは上位計画に沿ったものとして、以下の視点で行う。

【必要性】

- ① 今後の都市づくりの方針との整合性
- ② 交通処理機能
- ③ 交通安全機能
- ④ 防災機能
- ⑤ 市街地形成機能
- ⑥ 環境形成機能
- ⑦ 代替機能となる路線の存在

【実現性】

- ⑧ 公共投資額からの実現性
- ⑨ 支障物件や道路構造上の問題からの実現性
- ⑩ 事業に対する期待度や合意状況からの実現性

【必要性】

① 今後の都市づくりの方針との整合性（都市計画区域マスタープラン）

路線整備の必要性について、今後の都市づくりの方向性である拡大型から集約連携型の都市構造への転換方針との整合が図れるかどうかを評価する必要がある。

市街化調整区域での新たな道路整備は、開発抑制の方向の下では、その必要性が高くないこと、更に、道路整備によって沿道に不必要な開発を招く恐れがあることから十分に検討する必要がある。

② 交通処理機能に対する評価

【広域幹線】

物流拠点や産業拠点へのアクセス等の物流機能の向上に大きく資する路線であるかどうか、高速道路へのアクセス機能を有し、国土軸とのアクセス改善に貢献できる路線であるかどうか、大阪府域や関西圏域の広域交通の処理機能を担う路線であるかどうか、隣接都市間相互の円滑な交通処理機能の改善効果が高い路線であるかどうかについて評価する。

【補助幹線】

府民生活や商業活動を支援するための自動車交通の円滑な処理とあわせて、地区内における自動車交通の円滑な処理が必要な路線かどうかについて評価する。

③ 交通安全機能

自転車歩行者交通の需要が高いと考えられる路線であって、現状では歩道が狭い又は整備されていないなど計画道路を整備することによって歩行者や自転車の安全性が向上する路線かどうかを検討する。また、計画幅員で、現在の基準上必要な自転車道や歩道の幅員を確保できるかどうか、更に徒歩や自転車による駅へのアクセス機能等、公共交通の利用を促進し、

駅を中心した集約・連携型の都市形成に貢献する道路であるかどうか、なども評価する。

④ 防災機能の評価

【広域幹線】

評価対象路線が、地域防災計画に位置付けられているか、広域防災拠点へのアクセスなど災害発生時における救助・救急・医療・消火活動及び避難者への緊急物資の供給等に必要な人員及び物資等の輸送を行うことが想定された道路であるか、広域緊急交通路のバイパスとして計画されているかどうか、建物の倒壊等による道路の閉塞の防止や延焼遮断する幅員を持っているかといったことに加え、下記の補助幹線と同等の防災機能を有するかどうかを路線毎に評価する。

【補助幹線】

評価対象路線が、各地の防災拠点や大規模病院、避難地を連絡する機能を有するかどうか、広域緊急交通路にアクセスしているかどうか、建物の倒壊等による道路の閉塞の防止や延焼遮断する幅員を持っているか、消防活動困難区域を解消する機能をもつかどうかといったことを路線毎に評価する。

⑤ 市街地形成機能の評価

評価対象路線が、今後、市街化を図る区域内で都市的土地利用を誘導し、市街地を形成する機能を持つか又は、都市の骨格を形成する機能や都市計画道路と密接に関連する具体的な市街地整備等の面的整備の予定がある道路であるかどうか、駅周辺において都市機能を集約する等、集約連携型都市構造の形成に貢献する道路であるかどうか等についても路線毎に評価する。

⑥ 環境形成機能

「みどりの大阪推進計画」に基づく「みどりの風促進区域」の候補となり得る路線か、市町村が策定する「緑の基本計画」で環境機能強化路線としての位置付けがあるかどうかを路線毎に評価する。

また、駅へのアクセスとして自転車や公共交通機関の利用が促進され、環境負荷の少ない都市構造の形成に資する路線であるかどうかも路線毎に評価する。

【参考】

みどりの風促進区とは

府民が実感できるみどりの創出にむけて、主要道路等の都市施設等を軸に沿線の民地も含めて厚みと広がりのあるみどり豊かなセミパブリック空間を重点的に創出する区域。

指定路線の考え方

- ・緑被率の低いエリアを貫く幹線道路
- ・ヒートアイランド対策重点区域内にある幹線道路等

⑦ 代替機能となる路線等の存在の評価

「交通処理機能」「交通安全機能」「防災機能」「市街地形成機能」「環境形成機能」について、見直し対象路線（区間）と同等の機能を有する現道又は、代替事業の計画が存在するかどうかを評価する。

【実現性】

実現性については、⑦財政面からみた公共投資可能額のほか、⑧事業を実施する上で支障となる地形地物等の物理的な状況、⑨地域の整備に対する期待度、合意形成状況等について評価する。

⑧ 公共投資可能額からの実現性

限られた公共投資可能額をできるだけ有効に活用し、効率的・効果的に都市計画道路を整備する必要があることから、対象路線の整備優先度と概算整備費用から現在の投資余力を前提として、概ね30年以内に整備に着手できるかどうかの目途について評価する。

⑨ 支障物件・道路構造上の問題（計画の実現に支障となる要因があるかどうか）の評価

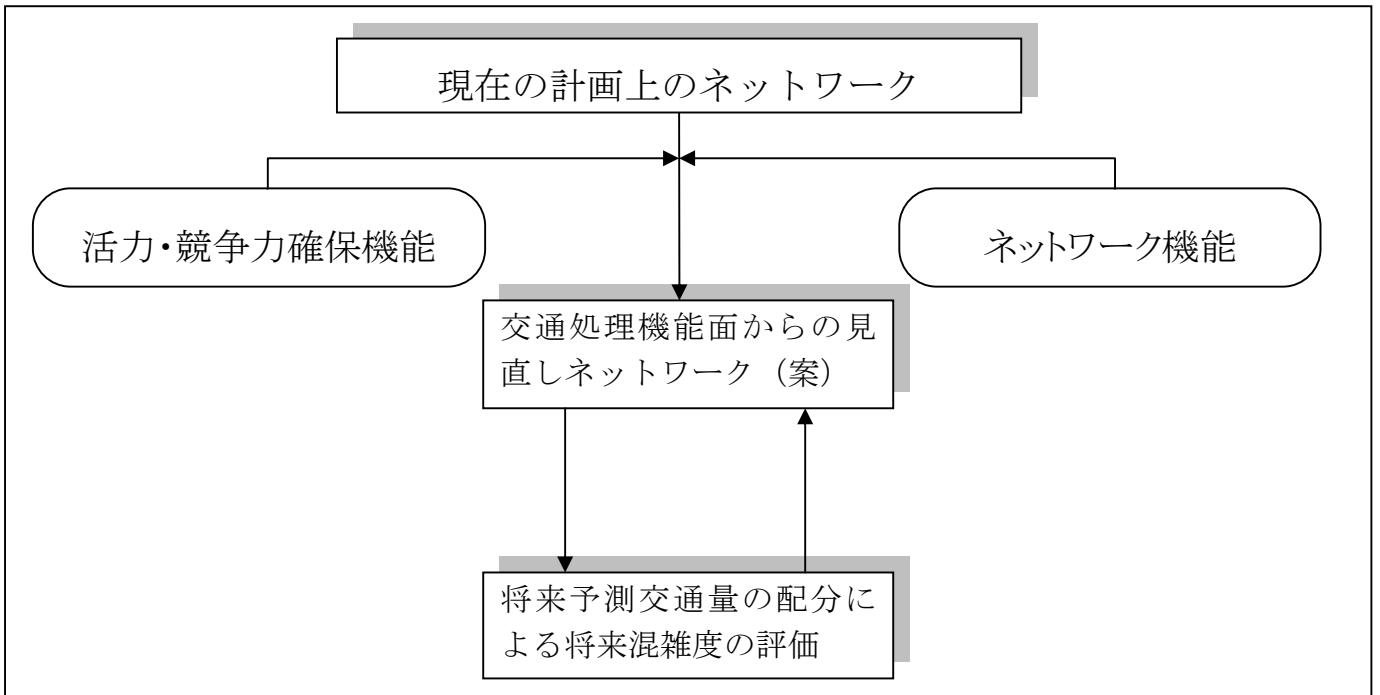
評価対象路線が、現状において以下のような課題を有しているかどうかについて評価する。

- 補償の対象となる物件の多寡や集合住宅、大規模工場などの支障物件の状況、移転や代替地の要否等、事業実施の難易度が高い。
- 現計画のまま整備すると道路面と現地盤との間に大きな段差が生じる等、沿道利用に著しい支障が生じ、現位置では問題の改善が困難である場合等。
- 都市計画道路が歴史的文化遺産や神社、仏閣等の敷地内を通過しており、それらを保存しつつ道路整備を実施することが困難である場合等。

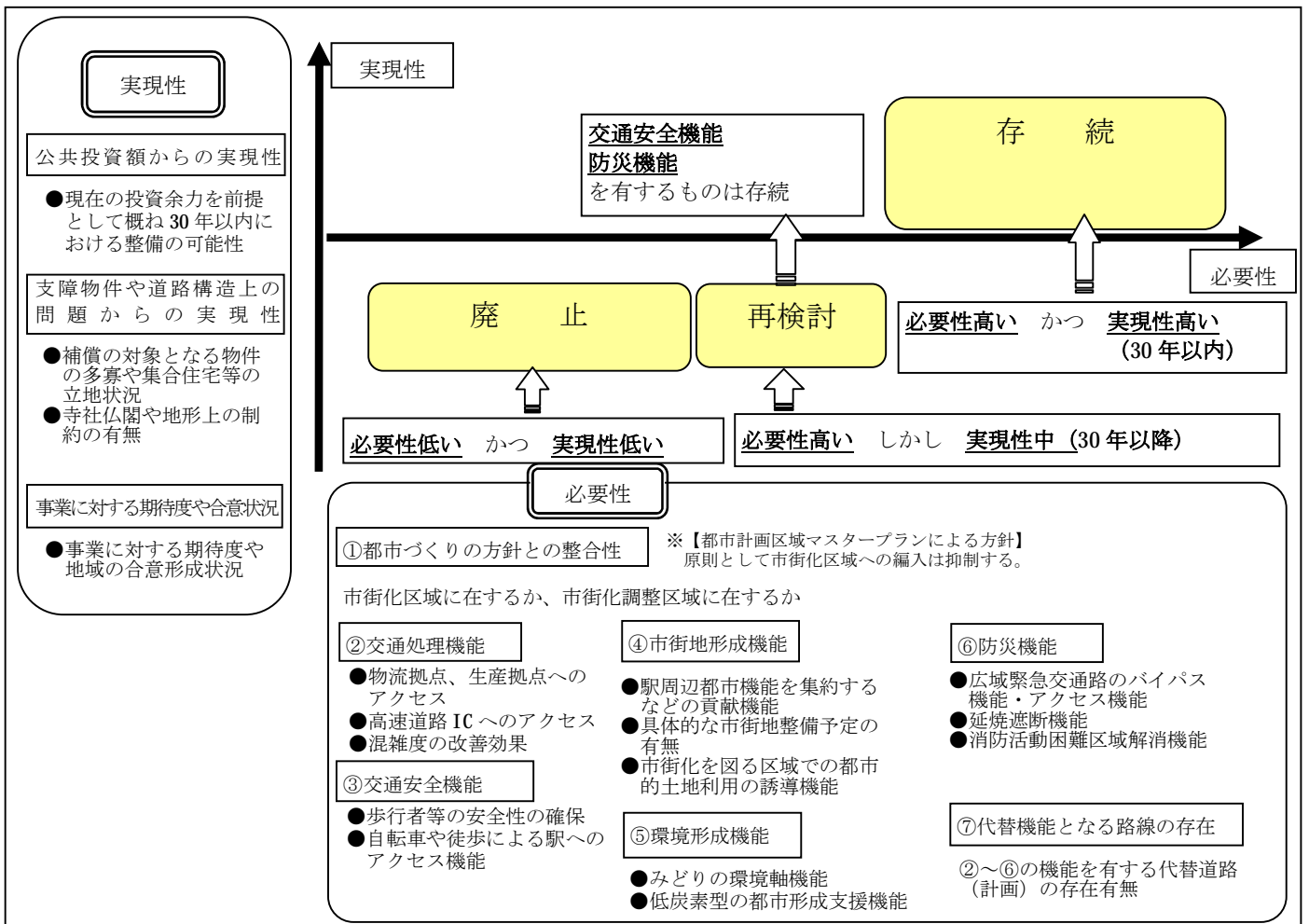
⑩ 事業に対する期待度や合意状況からの実現性

都市計画道路の整備には地域の理解と協力が必要であり、事業に対する期待度や地域の合意形成など、地域がどのように考えているのか（存続・変更・廃止等）について評価の対象とする。

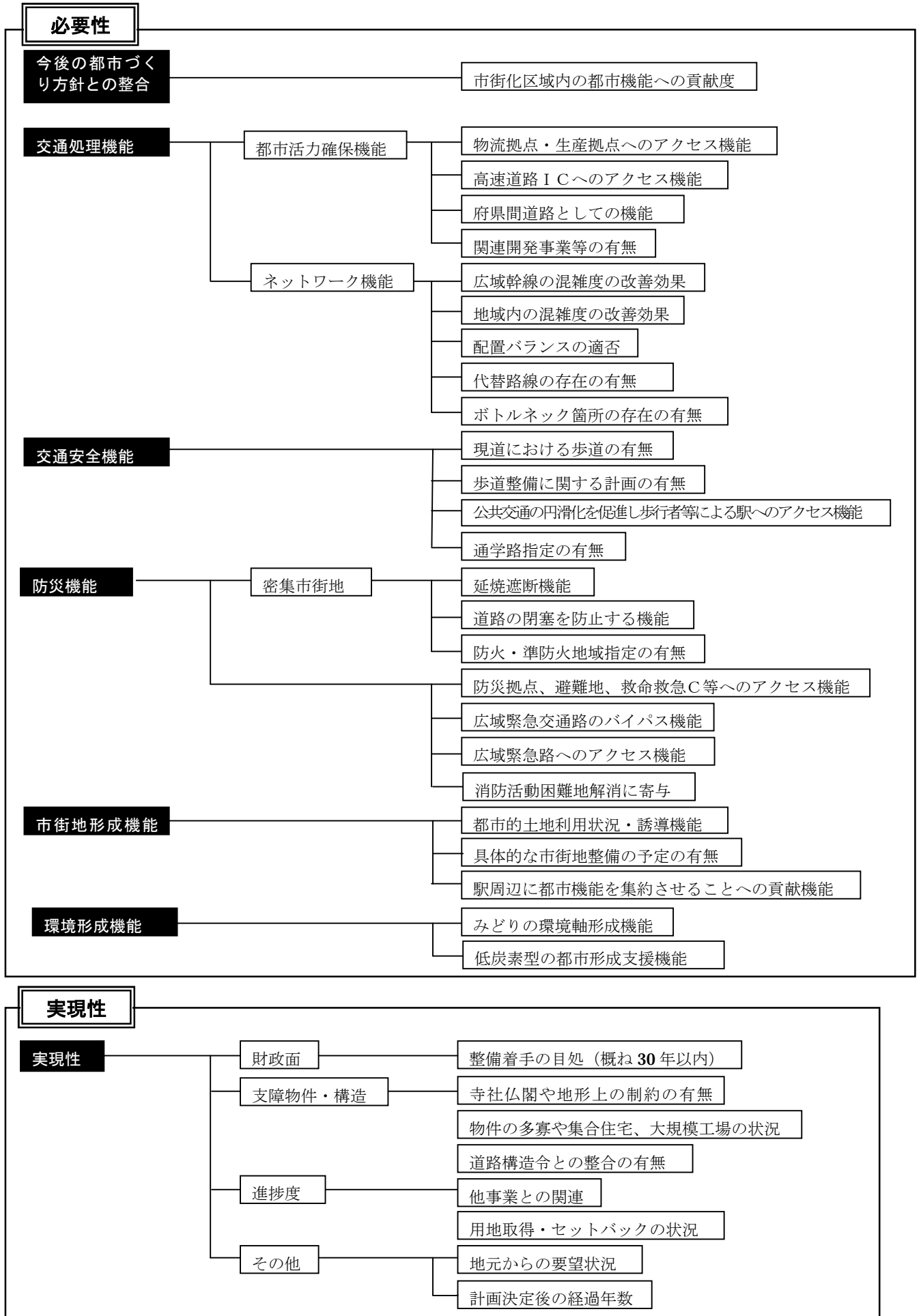
図表4-2 ネットワーク機能の評価・確認イメージ



図表4-3 見直しにおける必要性、実現性のイメージ



図表 4-4 必要性・実現性として確認する項目



4-2 見直しのパターン及びその内容

■ 廃止（パターン①、②）

現在の混雑度、将来交通需要予測及び代替機能の存在等、都市計画道路の必要性の変化によって、適宜、都市計画道路の廃止を検討する。

■ 車線数の変更（パターン③）

現在の混雑度、将来交通需要予測や周辺で整備予定の代替機能をもつ道路の存在等によって、車線数の変更（4車線→2車線）の必要性を検討する。

■ 幅員の変更（i）（パターン④）

計画道路内に、自動車専用道路や鉄軌道等の導入空間が確保されている路線については、当該導入機能の位置づけや実現性も考慮して必要な見直しを行う。

■ 断面構成の変更（パターン⑤）

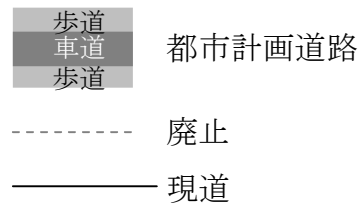
高齢社会の到来等による歩行者空間の確保や環境対応型社会を見据えた自転車走行空間の確保、緑陰で覆われた街路空間の創出など、現在の車線機能の見直しに併せ、質的に充実した多様な街路機能について必要な見直しを検討。

■ 線形の変更（パターン⑥）

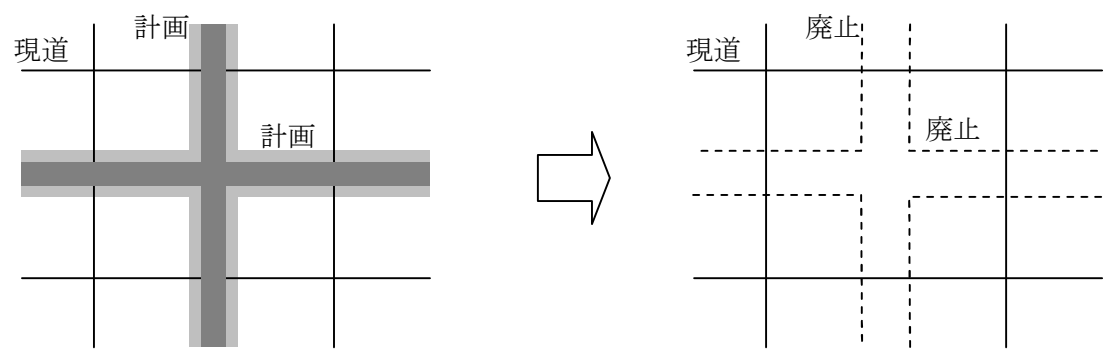
良好な街並みや歴史的資源を維持するため、或いは、線形の変更によってコスト縮減が図れるようなルートがある場合等については、線形の変更を検討する。

■ 幅員の変更（ii）（パターン⑦）

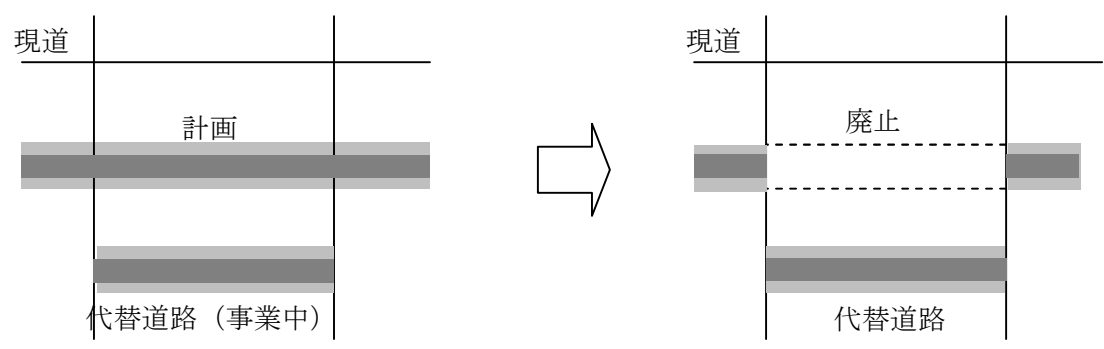
現在の都市計画道路幅員には満たないが、都市計画決定時における必要性がなくなり、現状で機能が十分に発揮できる路線については、現道に合わせた幅員の変更を検討する。



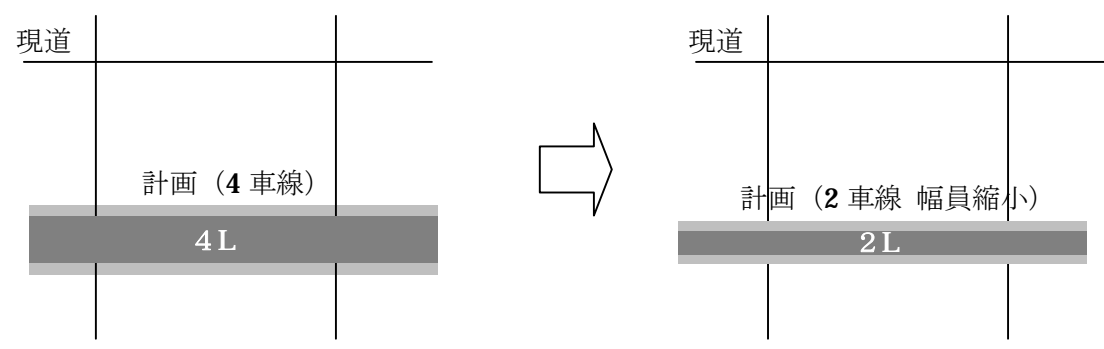
①変更廃止 将来交通量の減少に伴うネットワークの変更



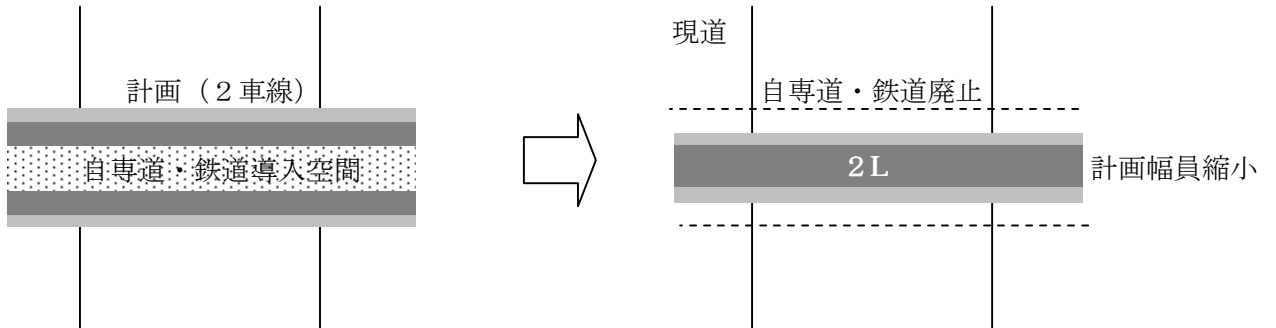
②変更廃止 代替機能の存在による計画の廃止



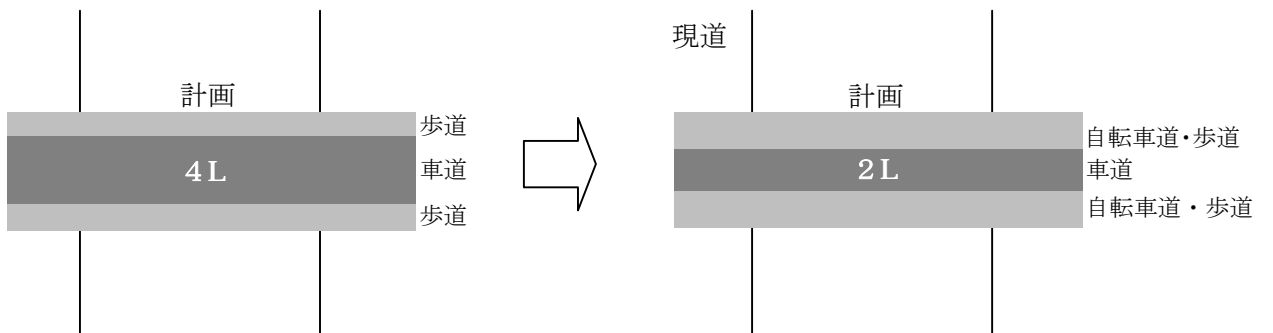
③変更 交通量減による車線数の変更



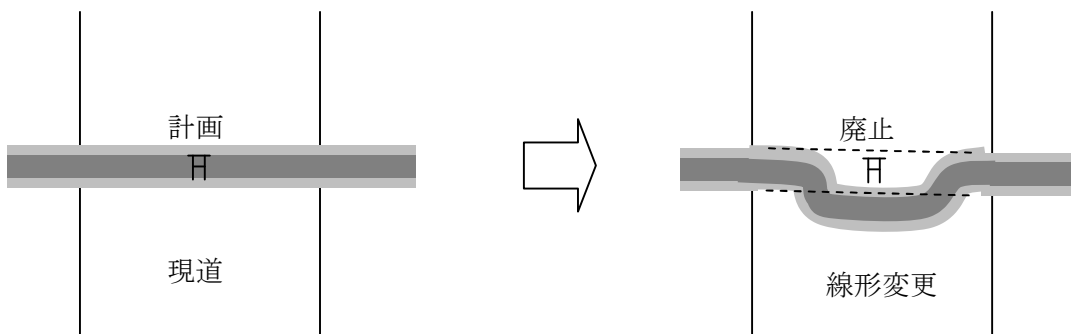
④変更 自専道・鉄道等導入空間削除による幅員の変更



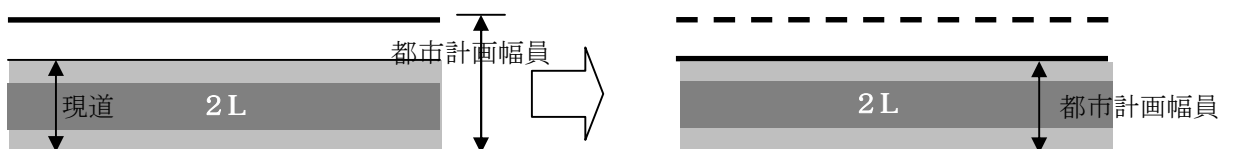
⑤変更 断面構成の変更



⑥変更 歴史的資源の維持・確保のための線形変更



⑦変更 幅員を現道に整合するよう変更



4-3 見直しの時期

都市計画道路の必要性や事業の実現性については、将来の社会経済情勢の変化や財政状況の変化に伴い、現在の予測を超えて更に変化していく可能性があることから、見直しの時期については、定期的な見直しだけでなく、今後、随時必要に応じた見直しも併せて行う。

■定期的な見直し

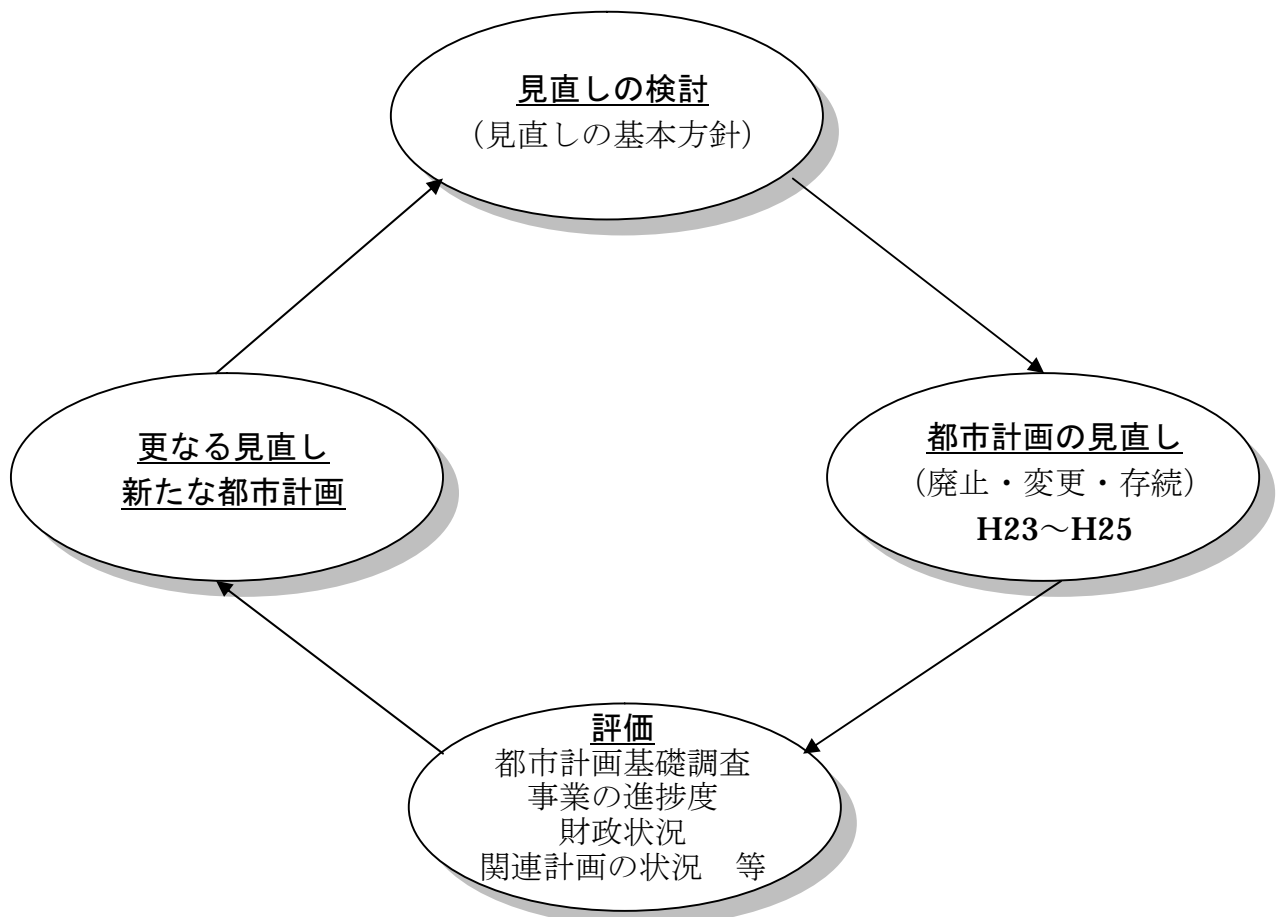
都市計画基礎調査を踏まえ、都市計画道路の必要性や配置、規模等の検証を行う。

見直しの頻度は、社会経済情勢の変化に追随できるよう、概ね10年に一度を目途とする。

■必要に応じた見直し

社会経済情勢等の変化や大幅な財政状況の変化により、都市計画道路の必要性に変化が生じた場合は、適宜必要な見直しを実施。

図表4-3 都市計画道路見直しのイメージ



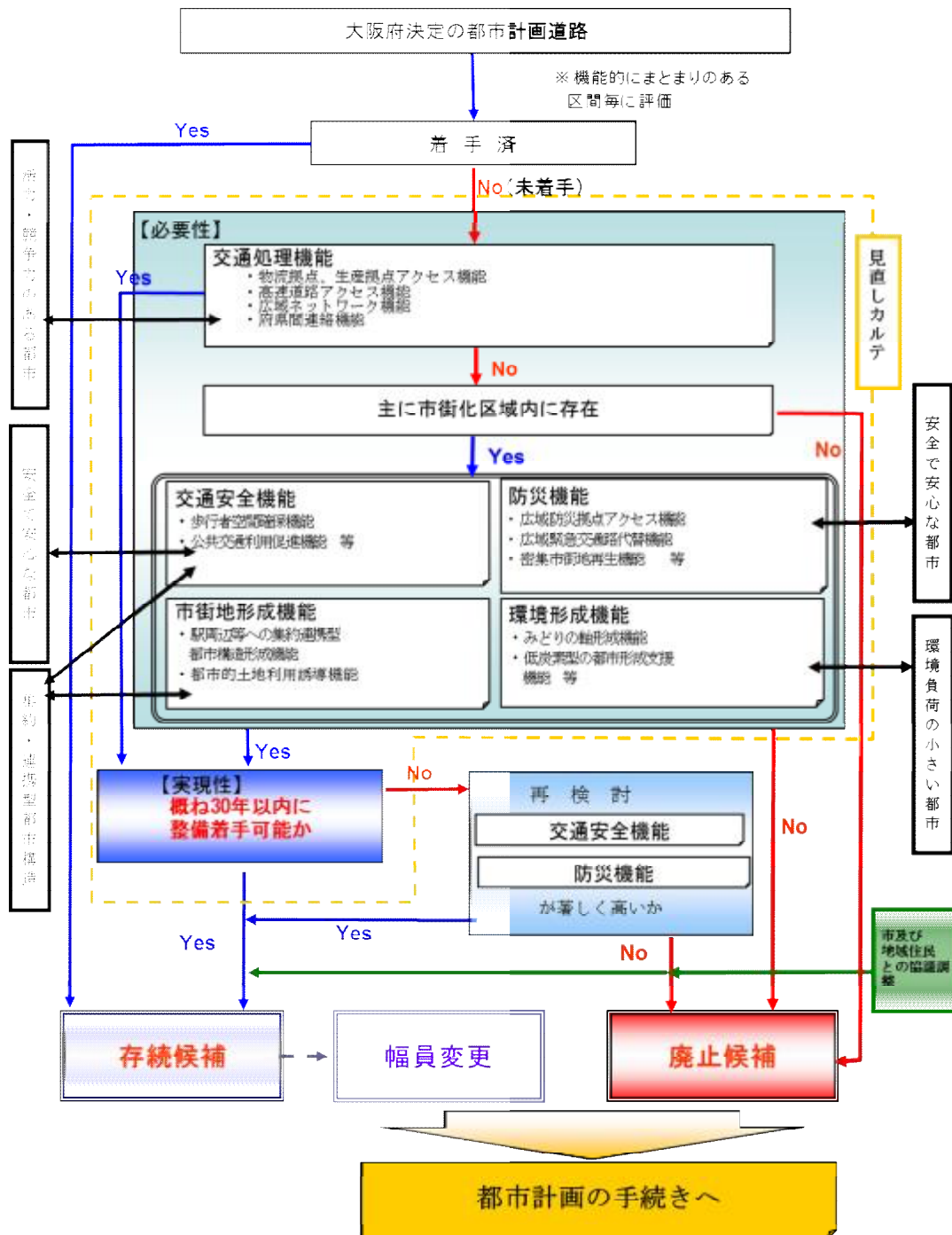
第5章 都市計画道路見直しの進め方

5-1 見直しの流れ

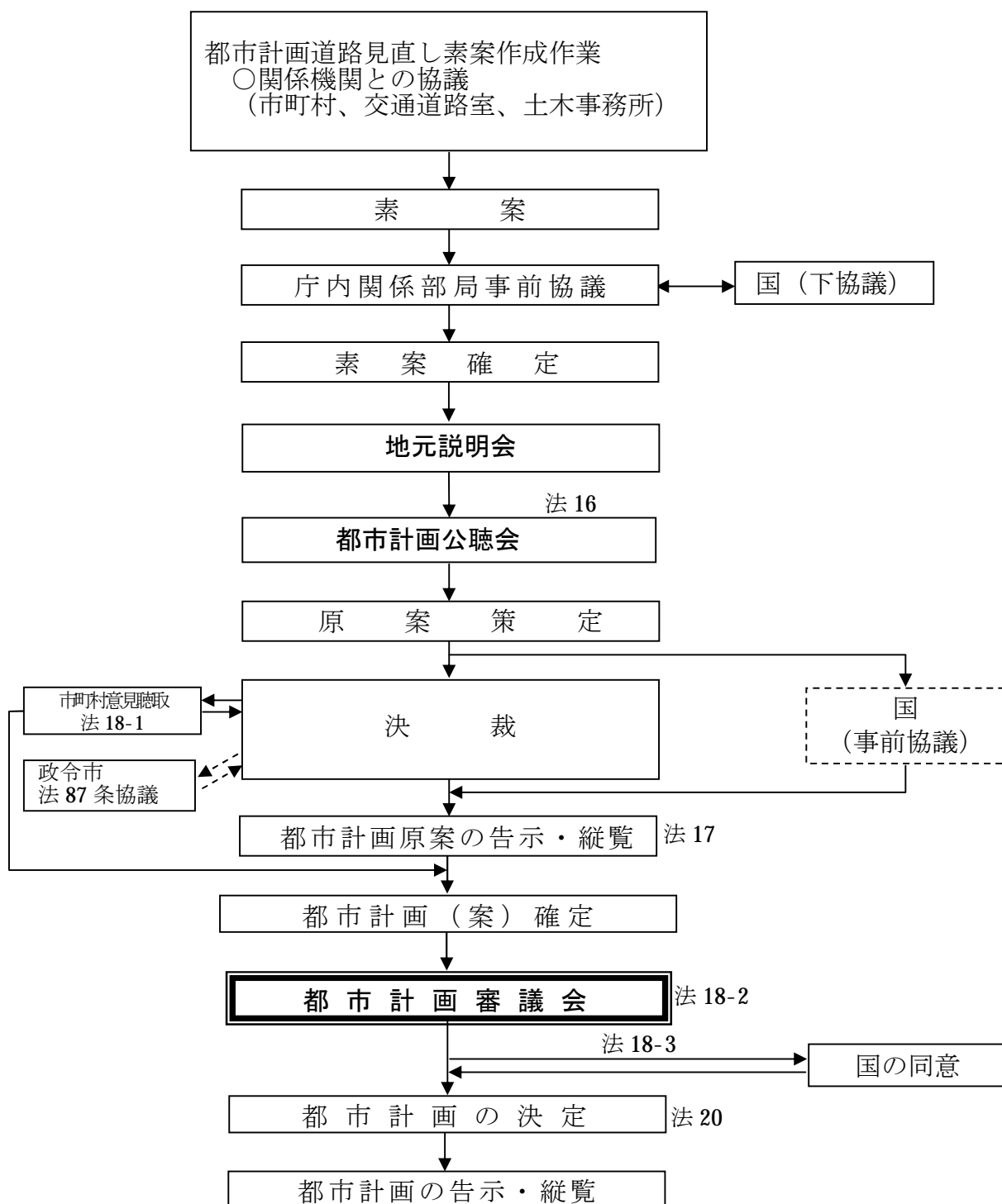
今後、この基本方針に基づき、個別路線毎に見直しカルテを作成し、関係部局（土木事務所含む）及び市町村と調整しながら変更や廃止の影響を詳細に検討し、「廃止」「変更」「存続」候補に分類する。

評価・検討の結果、「廃止」「変更」候補となった路線・区間については、地元の方々より幅広く意見をいただき、合意形成を図りながら、順次、都市計画変更手続きを進める。

図表5-1 見直しフロー



図表5-2 都市計画変更の手続き（大阪府が実施する手続き（大阪府決定））



5—2 見直し手続きにおける留意事項

① 住民等の合意形成

未着手の都市計画道路については、長期にわたり建築制限がかけ続けられてきたことや、現行の計画線を前提とした土地利用が既に行われている場合もあるため、都市計画道路の見直しが地域住民に及ぼす影響は非常に大きいものがある。

従って、都市計画道路の「廃止」「存続」については、地域住民の合意形成を図ることが最も重要であるため、適宜地元説明会等を開催するなど、地域住民の理解を十分に得る必要がある。

特に、「存続」となった路線については、整備時期の見込みも含めその路線の必要性について理解を求めることが重要です。

② 変更理由等の明確化

都市計画道路の見直しにより計画変更することは、それまで制限が課せられてきた地権者にはその制限がなくなり、一方では変更後の道路予定区域内の地権者には新たに制限を課すこととなる。

このため、変更を行う場合は、その必要性、見直しの効果等を沿道住民に十分に提示し、説明することが必要であり、当該地域におけるまちづくりの観点に加えて、将来の都市のあり方や広域的な将来交通需要等の観点からも、変更理由等を分かりやすく整理して提示することが必要である。

5-3 判断資料

路線別現況把握資料

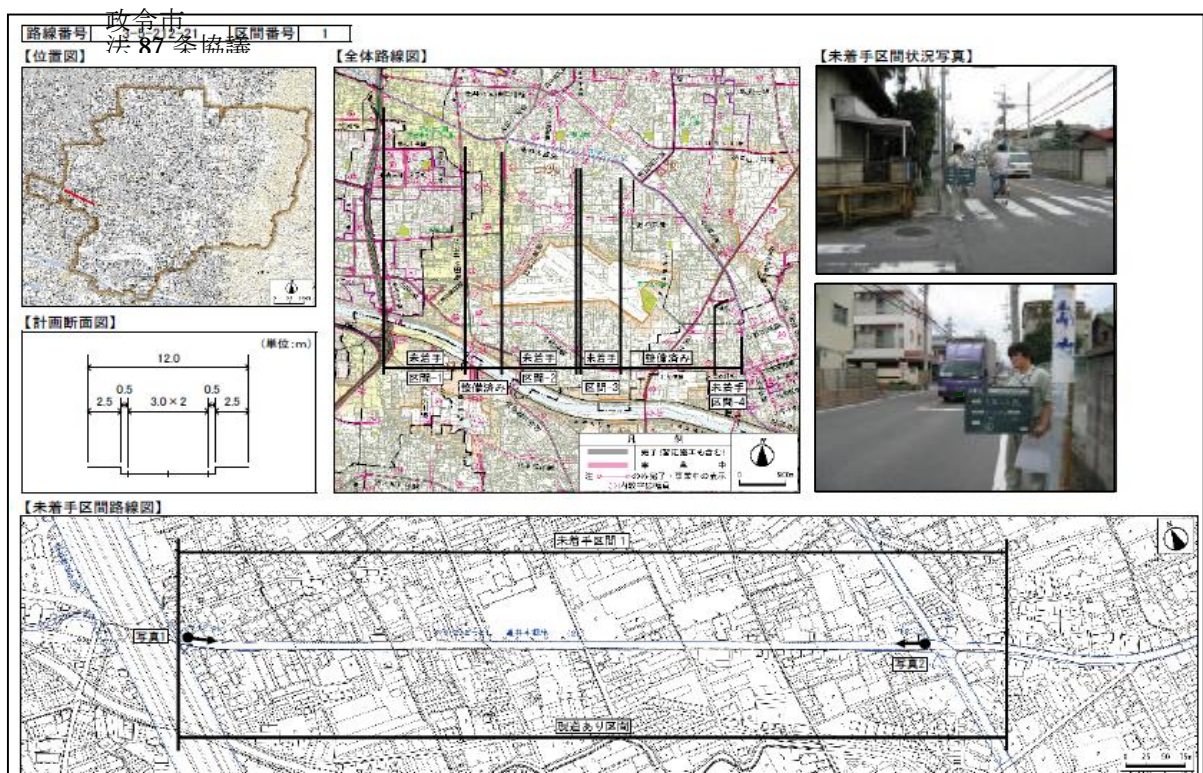
都市計画決定の概要												
市町村名	路線番号	区間番号	路線名	決定権者	事業主体	道路区分	起点	終点	延長総延長(m)	完成延長(m)	事業中延長(m)	未着手延長(m)
●●市	●▲●■	1	●●線									

都市計画決定の概要						
整備中区間の完成予定年次	当初決定告示日	最終変更告示日	当初決定からの経過年数(H22を基準年)	車線数	幅員	幅員構成

未着手区間(現道)の現状									
未着手区間計画幅員	未着手区間	現道(国道)と重複する区間	現道(国道)と重複する区間延長	現道(国道)と重複する区間の幅員	現道(国道)と重複する区間の幅員構成	現道(府道)と重複する区間	現道(府道)と重複する区間延長	現道(府道)と重複する区間の幅員	現道(府道)と重複する区間の幅員構成

未着手区間(現道)の現状									
現道(市道)と重複する区間	現道(市道)と重複する区間延長	現道(市道)と重複する区間の幅員	現道(市道)と重複する区間の幅員構成	現況交通量(H17センサーでもOK)	将来予測交通量(H42将来交通量)	現況混雑度	任意買収(公拓法)状況	都市計画法53条申請件数	市街化区域 or 市街化調整区域

沿道状況				未着手要因					
未着手区間の用途	未着手区間の容積率	未着手区間の建ぺい率	密集市街地の有無	防火・準防火指定の有無(予定含む)	財政上の制約	交通機能の変化	支障建築物(寺社仏閣等)	地計上の制約	その他



路線別見直し評価書資料

			シート番号	現状用カルテと同じ番号を記入
市町村名	●●●市	計画延長	●m	
路線番号	●-●-●●●-●	未着手延長	●m	
路線名(区間)	都市計画道路 ●●●線 (都市計画道路△△線～都市計画道路××線)	評価区間延長	●m	
計画幅員(車線数)	16m (2)	決定年月日		
決定権者	大阪府	市街化区域割合(延長ベース)	●%	
路線の特性				
評価項目		評価	判断根拠又は具体的理由(必須)	
計画論	都市づくり方針との整合	評価する主な内容 ・拡大型から集約連携型の都市へと転換する方針に合致するかどうか ・市街化区域内にあるか、調整区域にあるか		
必要性	交通処理機能	交通処理機能 総合評価	評価する主な内容 ・物流拠点や広域幹線道路とのネットワークの有無 ・周辺道路も含め、渋滞緩和に寄与する路線かどうか ・複数の市町村を跨ぎ、地域間の連携、交流に寄与するかどうか	
	交通安全機能	交通安全機能 総合評価	評価する主な内容 ・現道における歩道等の有無 ・現道における歩行者、自転車の利用状況 ・公共交通の円滑化に寄与するかどうか ・徒歩や自転車による駅へのアクセス機能 等	
	市街地形成機能	市街地形成機能 総合評価	評価する主な内容 ・都市機能の集約に貢献するかどうか ・沿道型用途地域の指定状況、廃止した場合の影響 ・都市的土地利用を誘導し、市街地を形成する機能があるかどうか	
	防災機能	防災機能 総合評価	評価する主な内容 ・広域緊急交通路の代替機能を有するかどうか ・防災拠点や広域避難地等にアクセスしているかどうか ・密集市街地内にある道路かどうか、また延焼防止のための幅員があるかどうか、避難や救助活動に有効な道路が他に存在しないかどうか 等	
	環境形成機能	環境形成機能 総合評価	評価する主な内容 ・ヒートアイランド重点対策地域内にあるかどうか ・緑被率の少ないエリア内にあるか ・環境負荷の少ない都市構造の形成に資する路線かどうか	
	代替機能	代替機能 総合評価	評価する主な内容 ・当該路線を代替するような機能(交通処理機能、交通安全機能、防災機能、市街地形成機能、環境形成機能)を持つ道路があるかどうか	
実現性		実現性 総合評価	評価する主な内容 ・計画決定後30年以上経過しているかどうか、制限年数 ・今後30年以内に整備着手が可能かどうか ・神社仏閣等といった支障物件や構造上の問題がないか ・地元自治会から要望が出されているかどうか 等	
総合評価				

5-4 本方針の運用について

- 大阪府は、本方針に基づき、都市計画道路の見直しを行うものとする。
- 市町村は、本方針を参考にして見直しを実施することが出来るものとする。
- 本方針に基づき、廃止すべきと判断された路線については、その変更理由を明確にし、関係機関協議や地元説明等、見直しの手続きに入るものとする。
- 本方針は、標準的な考え方を示したものである。このため、地域特性などを考慮し、柔軟に検討項目の調整や加除を行うことができるものとする。