

都市計画道路見直しガイドライン(改定版)

宮城県土木部都市計画課

平成30年3月

【改定履歴】

版数	発行日	改定履歴
初版	2008年3月28日発行	初版発行
第2版	2018年3月28日発行	第一回改定

目 次

1. はじめに	1
2. 都市計画道路の機能・役割	2
(1) 都市内道路の機能	2
(2) 都市計画道路の分類と機能	2
(3) 道路網配置の考え方	3
3. 見直し作業の基本方針	5
4. 見直しの検討手順	7
(1) 検討手順	7
(2) 検討内容	8
ステップ1：見直し対象路線の設定	8
ステップ2：都市計画決定理由の検証	9
ステップ3：路線の必要性・事業の実現性検証	10
ステップ4：見直し道路網（素案）の設定	17
ステップ5：見直し道路網（素案）の検証	19
ステップ6：見直し結果の公表	21
ステップ7：都市計画変更手続き	21
5. 交通量配分シミュレーションについて	22
(1) 交通量配分シミュレーションとは	22
(2) 実施の有無について	23
(3) 実施上の留意点	26
(4) 結果の解釈	31
6. 見直し結果の公表に向けて	32
(1) 土地や建物の所有者への配慮について	32
(2) 整備時期について	32
7. 都市計画変更手続き	35
【巻末資料】	
巻末資料1 都市計画道路の整備状況	36
巻末資料2 長期未着手の都市計画道路に対する司法の判断	37
巻末資料3 道路構造令の解説と運用の変遷について	41
巻末資料4 QVコード表（例）	48

1. はじめに

都市計画道路は、自動車の円滑な交通処理を担うだけでなく、市街地の街区を形成し、中心市街地では賑わいの軸となる、地域が目指すまちづくりの基盤となる施設である。

宮城県内では昭和20年代から昭和40年代にかけて、おおむね現在の都市計画道路網が計画され整備が進められてきたが、未着手の路線・区間も多い状況にある。（全国の幹線街路計画延長64,187.9kmの内、未着手延長20,663.3km、未着手率32.2%。宮城県の幹線街路計画延長1,362.0kmの内、未着手延長485.9km、未着手率35.7%。平成28年3月末時点。巻末資料1.P36参照）。現在の計画は高度成長期に都市計画決定された路線が多いが、その決定から長期間が経過し、我が国の人口が増加基調から減少基調に転じ、コンパクトシティ化への要請など社会状況が変化したことで、計画路線の必要性や配置、構造等を見直すべき路線も見受けられる。また、長期未着手の都市計画道路に対する考え方は司法の判断にも示されている（巻末資料2.P37参照）。このため、宮城県では平成20年3月に、「都市計画道路見直しガイドライン」を策定し、見直し作業を進めるための基本的な手順を示したところである。

このガイドライン策定から10年が経過したことから、宮城県では県内自治体に都市計画道路の見直しの状況や意向を確認するためアンケート・ヒアリングを実施し、今後積極的に都市計画道路の見直し作業を進めるために、自治体の意向を踏まえ「都市計画道路見直しガイドライン」の改定を行うこととした。

国においても、技術的助言である「都市計画運用指針」を発出してきたが、各地方公共団体の見直し状況には地域によって差があり、見直しを実施していない地域等も存在するため、都市計画道路の「適時適切な見直し」がさらに進むよう、平成29年7月に「都市計画道路の見直しの手引き（第1版）」を公表している。これらの動きを踏まえ、全国の自治体で都市計画道路網の見直しが進められている。

本ガイドラインは、都市計画道路の見直し作業に関する基本的な考え方を示すことによって、現在及び将来の社会状況を反映した都市計画道路網への見直しを進める一助とすることを目的に作成したものである。今後、各自治体においては、本ガイドラインを参考として、都市計画道路の見直し作業を進められ、適切な都市交通網の整備に留意されたい。

なお、本ガイドラインに基づく作業は、「都市計画道路の見直し」を行う場合の手順を示すものであり、事業の実施に先立ち、詳細設計に基づく「軽微な変更」を行う場合については、本ガイドラインの手順によらず、これまでどおりの作業を遅延なく実施されたい。

平成30年3月

2. 都市計画道路の機能・役割

(1) 都市内道路の機能

- 都市内の道路には、交通機能のほかに、空間機能、市街地形成機能等、さまざまな機能があり、これらの機能を十分に発揮し、良好な都市形成に寄与するよう計画することが必要である。

▼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(トラフィック機能)	
	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(アクセス機能)	
②空間機能	都市環境機能	景観、日照、相隣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	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設のための空間	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およ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を形成する	
	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	

(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)

(2) 都市計画道路の分類と機能

- 都市計画道路は、その交通機能から自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路に区分される。

都市計画道路は、担うべき交通機能によって道路区分を明確にし、上位の区分ほど通過交通処理機能(トラフィック機能)、下位の区分ほどアクセス機能を担うよう、都市内の道路網計画では道路区分を適切に設定することが重要である。特に、住区の外郭を形成する補助幹線、区画街路は、通過交通が流入しないよう主要幹線に直接接続しないなど、道路網の段階構成を確保することが必要である。

▼都市計画道路の分類と機能

道路の区分		道路の機能等
自動車専用道路		都市間高速道路, 都市高速道路, 一般自動車専用道路等の専ら自動車の交通の用に供する道路で, 広域交通を大量でかつ高速に処理する機能を有する道路
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重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道路
	都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互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道路
	補助幹線街路	主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し, 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
区画街路		街区内の交通を集散させるとともに, 宅地への出入り交通を処理する。また街区や宅地の外郭を形成する, 日常生活に密着した道路
特殊街路		自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路 ア. 専ら歩行者, 自転車又は自転車及び歩行者それぞれの交通の用に供する道路 イ. 専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 ウ. 主として路面電車の交通の用に供する道路

(3) 道路網配置の考え方

- 都市計画道路は, 段階構成に基づいて適切に配置することが望まれる。

都市計画道路は, その区分によって配置の方針が異なる。以下に, 見直しの対象となることので多い主要幹線街路, 都市幹線街路, 補助幹線街路, 及び区画街路について, 基本的な考え方を示す。

▼道路区分別の配置の考え方

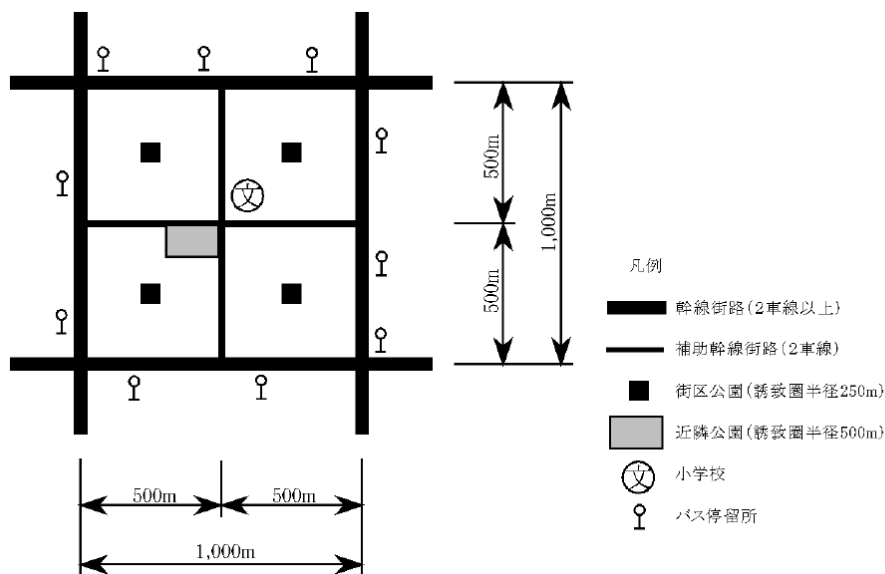
道路の区分	配置の考え方
主要幹線街路	高い走行機能と交通処理機能を有するものであり, 都市に出入りする交通, 及び都市内の主要な地域間の交通を集約するよう配置することが望ましい。
都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設間の交通を集約するよう配置することが望ましい。特に, 市街地内においては, 街区に通過交通が流入しないよう, 外郭を形成するよう配置することが望ましい。
補助幹線街路	街区から発生又は集中する交通を集約し, 街区の外郭に位置する主要幹線街路又は都市幹線街路に接続するよう配置することが望ましい。
区画街路	街区内の施設から発生又は集中する交通をより上位の道路と接続する機能を担うものであり, 街区内に通過交通が流入しないよう適切に配置することが望ましい。

【参考】都市計画道路の土地利用に応じた配置の考え方

都市計画道路の土地利用に応じた配置は、従来は住宅地の道路網密度を 4km/km²、商業を中心とする市街地の道路網密度を 5~7 km/km²、工業を中心とする市街地の道路網密度を 1~2 km/km²、用途地域の加重平均で都市全体で 3.5 km/km² としていた。

現行の都市計画運用指針では、郊外住宅地では従来と同様に 1 km² を標準とする近隣住区を囲むように主要幹線街路、都市幹線街路を配置するとしているものの、他地域ではその水準を明示していない。これは以下のような状況を踏まえたものであり、今後はそれぞれの都市の実情に応じて計画水準を設定していくことが望ましい。

- ① 都市計画道路のうち、計画水準として示されてきた幹線街路の都市計画決定状況は全国で 2km/km² であり、幹線街路の都市計画はおおむね水準を達成していると思われること。
- ② 3.5 km/km² に満たない部分は主に補助幹線街路であり、補助幹線街路の都市計画は地域の実情により適宜配置の計画を行うことが望ましいと考えられること。
- ③ 郊外住宅地に限っては、今後の新規整備が行われる際に近隣住区に設定が可能であり、1 km/km² を標準とすることが望まれること。



資料:「実務者のための都市計画マニュアル」より

3. 見直し作業の基本方針

- 見直しの対象路線は、“長期未着手路線（都市計画決定から20年以上経過した事業見込みが未定の未着手路線）”，及び“自治体が課題と考える路線（長期未着手路線以外）”とする。
- 見直し作業にあたっては，“都市計画決定理由の検証”，及び“路線の必要性・事業の実現性検証”を行い，変更案を設定した後，検討結果（素案）について“素案の検証”を行い，変更案をとりまとめるものとする。
- 検討の過程については，適切に住民への周知を行うこととする。

見直し作業にあたっては，変更理由を明確にするために，“都市計画決定理由の検証”，及び“路線の必要性・事業の実現性検証から現計画の問題・課題の整理”を行うこととする。

基本となる見直し作業での検証の視点を以下に示す。検討対象路線によっては全ての検証を行う必要はなく，対応する視点を抽出し整理するものとする。また，地域特有の状況がある場合には適宜追加してかまわない。

なお，見直し作業については，途中の検討状況を含め，住民への周知を適切に行うこととする。

見直し作業を行うにあたっては，事前に宮城県土木部都市計画課に相談されたい。特に，交通需要に関する検証については，必ずしも交通量配分シミュレーションの実施を必要としない検討対象路線もあると想定されることから，交通量配分シミュレーション実施の有無，実施する場合には検討の前提条件を確認されたい。

【都市計画道路の見直し検討と一体的な検討が望まれる都市計画について】

見直し対象道路が，交通広場等交通施設と一体的に都市計画決定されている場合には，交通広場等交通施設についても道路と一体的に見直しを検討されたい。また，まちづくり方針等の変更に伴う都市計画道路の見直しを行う場合，道路と一体となった拠点整備や無秩序な開発を抑制するための沿道土地利用も一体的に検討されたい。

▼見直し作業での検証の視点

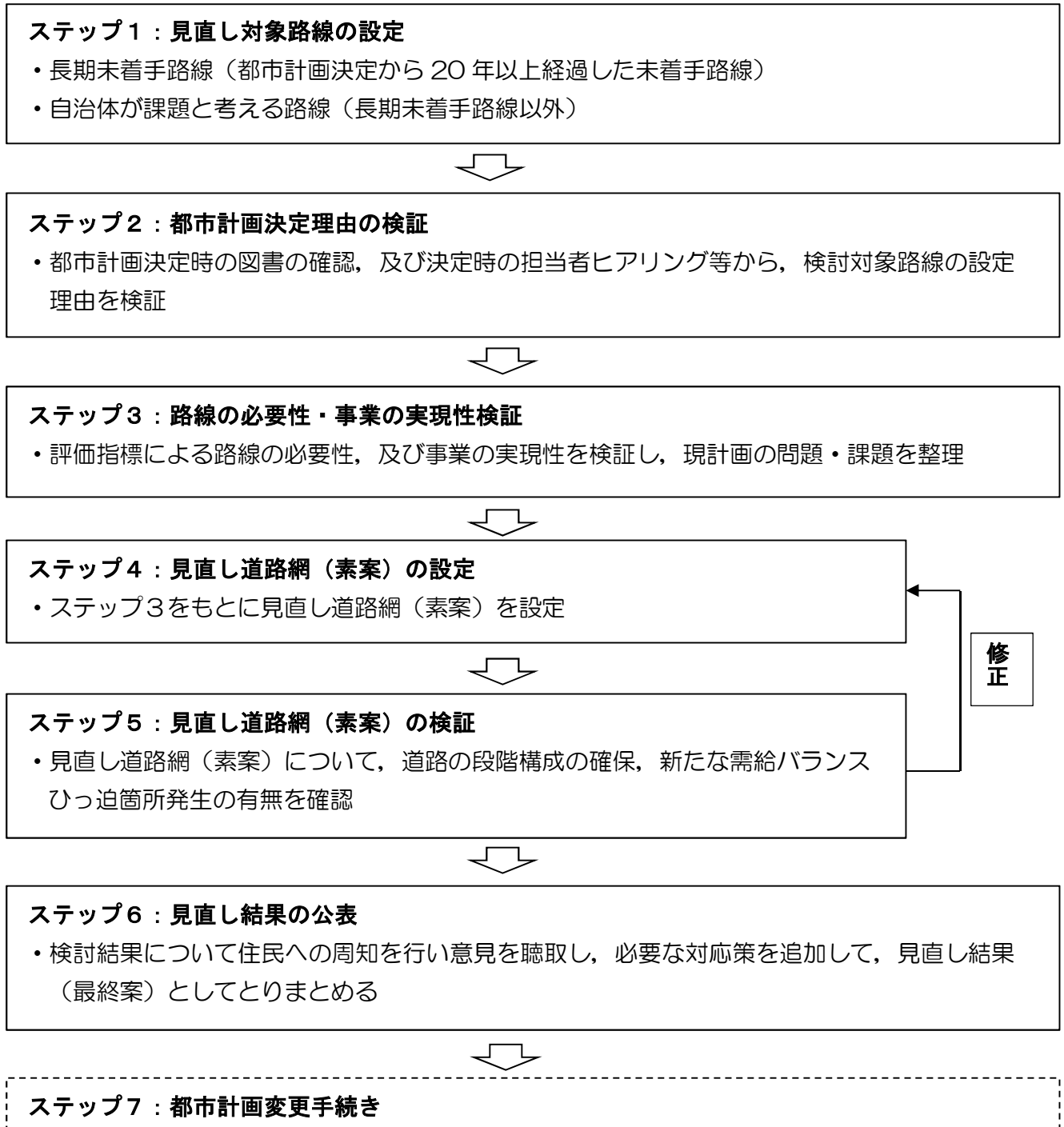
検証項目		検証内容	
1. 都市計画決定理由の検証		・都市計画決定の理由とした事項に変化はないか	
2. 路線の必要性・事業の実現性検証	路線の必要性	土地利用計画・まちづくり方針との整合	・上位計画での位置付けがあるか ・周辺土地利用や街づくり方針の変化に対応しているか
		良好な都市環境形成への寄与	・目指すべき都市構造や土地利用の誘導に寄与するか ・市街地の街区形成や生活空間の確保に寄与するか ・整った街並み形成や植栽等により景観の向上に寄与するか
		市街地開発事業等の促進	・土地区画整理事業，市街地再開発事業等の面整備事業の促進に寄与するか
		公共公益施設等収納空間の確保	・道路占用物，道路付属物，及び電気・ガス・水道等のインフラ施設の収納空間として寄与するか
		防災機能の向上	・防災機能（沿岸部から内陸部への移動，延焼遮断等）が向上するか
		交通需要への対応	・開発計画の変更，人口減少の影響により，計画時に想定した自動車交通需要に変化はないか
		他路線整備，計画変更に伴う不整合	・復興道路の整備，他機関の道路整備により，道路網に不整合が生じないか
		他市町村の状況	・隣接市町村と接続する計画路線について，隣接市町村の計画変更により，道路網に不整合が生じないか
	代替道路の有無	・計画路線の機能を担う道路整備（広域農道等）により，計画路線の必要性に変化はないか ・計画路線の周辺に，計画路線の機能を担う供用済みの道路はないか	
	事業の実現性	支障物件	・計画路線上に，学校，病院，高層建築物，神社仏閣等の支障物件がないか
		街並み喪失の可能性	・歴史的・伝統的構造物への支障がないか ・既存の街並み喪失，地域コミュニティ分断につながるか
		構造物の制約	・計画路線に多大な事業費を要する交差構造物（鉄道，高架道路，河川，海上等）がないか
		地形の制約	・事業化に多大な困難が想定される地形制約がないか
		現在の技術的基準との整合	・計画当時からの道路構造令等各種技術的基準の変更に現計画が整合しているか
関連事業との調整		・事業調整が必要な関連事業（河川，隣接市町計画）はないか	
3. 変更素案の検証	その他	・都市計画法第53条建築許可申請の有無 ・地元住民の合意形成状況 ・路線全体のうち未整備区間がわずか ・整備効果が極端に小さくないか 等	
	道路網段階構成の確保 需給バランスの確保	・補助幹線が主要幹線に直接接続していないか ・変更により，新たな需給バランスひっ迫箇所が地域内に発生しないか	

4. 見直しの検討手順

見直し作業の基本的な検討手順を以下に示す。

(1) 検討手順

見直し作業は以下の手順に沿って行うものとする。



注：各検討ステップにおいては，状況に応じて住民への情報発信を行うものとする。

(2) 検討内容

ステップ1：見直し対象路線の設定

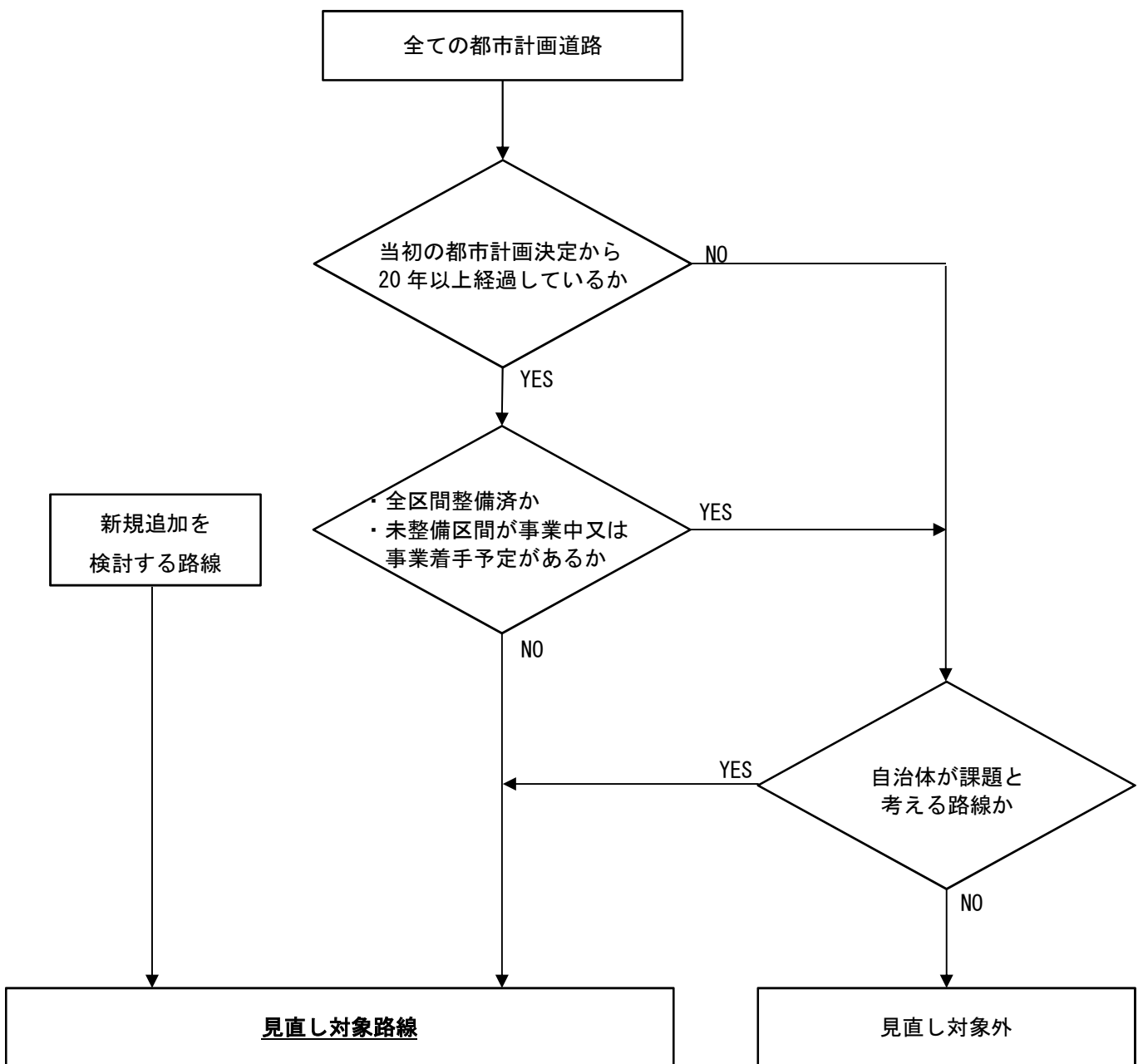
- 見直し作業の対象とする路線（見直し対象路線）を下記の条件で抽出する。

長期未着手路線：当初決定から20年以上経過した路線（全区間整備済みの路線や、未整備区間が事業中又は事業着手予定がある路線を除く。）

長期未着手路線以外：自治体が課題と考える路線

- なお、見直し作業に合わせ、新規の都市計画道路を追加しても構わない。

都市計画道路見直し作業の対象路線は、以下の条件で設定するものとする。



ステップ2：都市計画決定理由の検証

- ・見直し対象路線について、都市計画決定時の図書の確認、当時の上位計画の記載内容や航空写真（国土地理院）、及び決定時の担当者ヒアリング等から、見直し対象路線の設定理由を検証する。

都市計画決定理由の検証の意味は、計画路線の必要について前提としていた事項に変化はないかを確認するために行うものであり、次のステップで行う必要性検証での検討項目を選定する際に重要となる。都市計画決定時期が古く、決定経緯等の資料が残っていない場合には、当時の上位計画におけるまちづくり方針の確認や、当時の地形図や航空写真等を用いて土地利用状況の確認を行うなど決定理由の検証を行うものとする。

【参考】

- ・地形図、航空写真の確認には、以下の国土地理院の「地図・空中写真閲覧サービス」サイトの利用が参考となる。

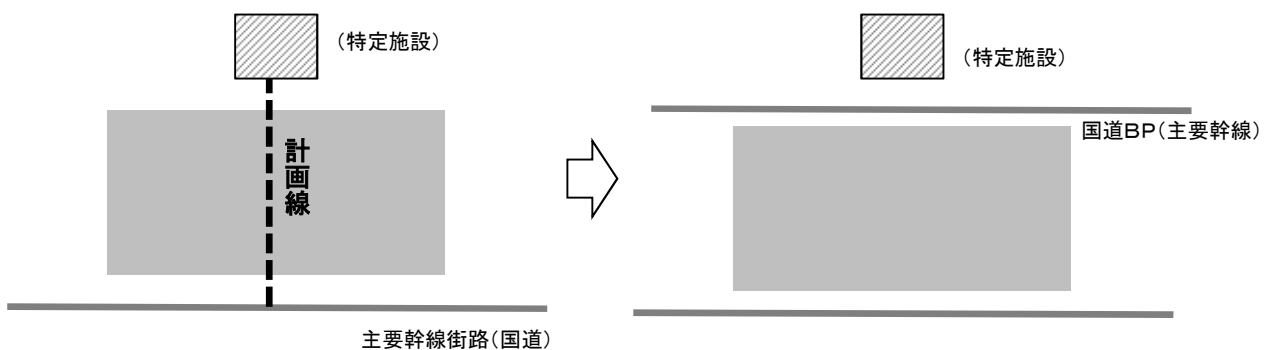
<http://www.gsi.go.jp/tizu-kutyu.html>

決定理由が“特定施設と主要幹線街路との連絡”の場合に、決定時から現在までの間に主要幹線街路と位置付ける路線が変更され、その路線への連絡が確保された場合には、計画路線の決定理由がなくなったと判断できる。また、計画時に前提とした再開発計画が現時点で見通せなくなった場合には、本計画路線の決定理由がなくなったと判断できる。

前提とした理由が現在なくなった場合で、周辺の交通処理に影響がないと十分に想定される際には、次のステップで行う必要性検証を省略し、廃止候補路線と位置付けても構わない。

例：必要性の検証を省略できる場合

- ・計画決定理由：特定施設と主要幹線街路（国道）の連絡
- ・現在：特定施設前面にバイパスが整備されたことにより、当初必要性はなくなった



ステップ3：路線の必要性・事業の実現性検証

- ・「3. 見直し作業の基本方針」の“路線の必要性・事業の実現性検証”に挙げた視点を基本として、評価指標を設定し、見直し対象路線ごとに検証作業を行い、現計画の問題・課題の整理を行う。

見直し対象路線について、「3. 見直し作業の基本方針」の“路線の必要性・事業の実現性検証”に挙げた視点を基本として、評価指標を設定し、検討対象路線又は区間ごとに検証作業を行う。

本ガイドラインでは、必要性検証の指標を示すことはしないが、次ページのような指標が想定される。各自治体では、自治体の状況に合わせ、他都市の例を参考に適宜、評価指標を設定し検証作業を実施されたい。なお、評価の視点について住民から意見を聴取することも、地域の状況を反映するために有効である。また、検証にあたっては、自市町村内の必要性だけでなく、他市町村に跨る都市計画道路などは広域的な見地から調整が必要になる視点からの指標も検討されたい。

なお、必要性の検証は、路線全体ではなく、街区単位や交差点間等の評価区間を設定し検証作業を行うものとする。

他都市の事例では、評価指標ごとに“見直し対象路線又は区間が評価指標に該当するか否か”を確認する場合と、さらに指標に点数を設定し“点数化を行う”場合がみられる。

▼路線の必要性・事業の実現性検証の整理項目（例）

視点		検証内容
路線の必要性	土地利用計画・まちづくり方針との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・総合計画，都市マスタープラン等上位計画での位置付けの有無 ・都市計画決定時からの用途地域区分の変更の有無 ・上位計画等での，歩行者・二輪車・公共交通中心へのまちづくりの記載
	良好な都市環境形成への寄与	<ul style="list-style-type: none"> ・目指すべき都市構造や土地利用誘導に対する関連計画での位置付けの有無 ・密集市街地等での消防車等大型車両の活動範囲の拡大
	市街地開発事業等の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業，市街地再開発事業等の面整備事業，計画の有無
	公共公益施設等収納空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・対象路線敷地内での公共公益施設等の埋設計画の有無
	防災機能の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路に位置付けられる路線 ・沿岸部から内陸部へ移動する際の現況からの短縮時間 ・密集市街地での延焼遮断機能を果たす道路幅員の創出
	交通需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・対象路線の将来交通量，混雑度の見通し
	他路線整備，計画変更に伴う不整合	<ul style="list-style-type: none"> ・国等の上位機関における計画の変更，新たな計画の発生有無 ・クランクの発生，連続する路線における車線数変更箇所の発生
	他市町村の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接市町村と接続する路線における他市町村内計画路線の廃止 ・隣接市町村との接続区間における，位置，車線数等の変更の発生
	代替道路の有無	<ul style="list-style-type: none"> ・対象路線近傍での自動車交通処理，歩行者安全確保の機能を担う現道又は事業予定道路の有無
事業の実現性	支障物件	<ul style="list-style-type: none"> ・対象路線上の学校，病院，高層建築物，神社仏閣等の支障物件数
	街並み喪失の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・対象路線上の歴史的・伝統的建造物の件数 ・対象路線上の残すべき街並みの有無 ・対象路線上にまたがって存在する町内会等の有無
	建造物の制約	<ul style="list-style-type: none"> ・対象路線の多大な事業費を要する交差建造物（鉄道，高架道路，河川，海上等）の有無
	地形の制約	<ul style="list-style-type: none"> ・事業化に多大な困難が想定される地形制約箇所の有無
	現在の技術的基準との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・幅員は，現在の技術的基準に整合しているか ・幾何構造（平面・縦断線形）は，現在の技術的基準に整合しているか ・交差点の構造（交差角・滞留車線長・緩勾配区間長等）は，現在の技術的基準に整合しているか（巻末資料3.参照）
	関連事業との調整	<ul style="list-style-type: none"> ・事業調整が必要な関連事業の有無
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画法第53条建築許可の申請件数 ・地元住民の合意形成状況 ・事業費に対する交通量見通しの比率

参考：仙台市における都市計画道路見直しの区間評価指標

仙台市では、未着手路線を対象に以下の視点、評価指標をもとに区間ごとに該当するか否かの評価を行った。

視点	評価指標
まちづくりの誘導	
公共交通が利用しやすくなるか	・JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間(＋)
まとまりのある市街地形成を誘導するか	・市街化調整区域に計画している区間(－)
産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	・広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間(＋) ・他市町の都市計画道路に接続する区間(＋)
防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	・消防活動強化区域にある区間(＋) ・緊急輸送道路に指定されている区間(＋) ・二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間(＋)
貴重な緑や地域資源に影響があるか	・広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間(－) ・重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間(－)
交通処理機能の確保	
将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	現在の道路網に将来将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間(＋)
都市計画道路網としての連続性が確保されているか	・将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間(＋)
既存道路の利活用	
既存の道路を利用できるか	・検討対象道路から、概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間(－) ・検討対象道路から、概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間(－)
事業の実現性	
安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	・縦断勾配が7%を超えて計画している区間(－) ・車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間(－)
事業費に対する事業効果が高いか	・交通量に対するキロ当たり事業費が、概ね250万円/km・台以上の区間(－) ・取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間(＋)

※各評価指標の後ろにある(＋)は一定の効果があることを把握するための評価指標を、(－)は一定の課題があることを把握するための評価指標を示す。

資料：「仙台市都市計画道路網見直し方針 平成21年3月 仙台市」、「都市計画道路網の見直しによる「新たな幹線道路網(案) 平成22年6月 仙台市」より一部抜粋

参考：岩沼市における都市計画道路見直しの評価指標

岩沼市では、評価指標ごとに点数を設定し、評価対象路線ごとに検証したカルテを作成している。

都市計画道路網 路線別評価カルテ

都市計画道路網 路線別評価カルテ						
路線名						
区間						
整備状況						
評価項目(配点)	細別	評価採点基準			評価	採点
		6点	3点	0点		
①優先事項の検討 12点(6点×2)	事業中または決定路線	事業中または決定路線	一部	なし		
	他事業との関連性	あり 整備済	一部	なし		
②計画当初の目的の継続性 8点(8点×1)	当初計画からの目的の継続性	継続している	役割は異なるが、必要性はある	目的が薄れている		
③路線の上位計画等の位置づけの検討 14点 (8点×1+6点×1)	新総合計画及び国土利用計画等の上位計画との整合性	整合している	一部不整合がある	不整合がある		
	仙台都市圏の都市交通の将来目標との整合性	整合している	一部不整合がある	不整合がある		
④将来交通需要の検討 6点(6点×1)	将来交通需要・土地利用計画との整合性	需要に対して十分な計画である	一部検討を要する区間等がある	需要に対応していない、もしくは需要が少なく、過大な計画である		
⑤都市計画道路の有する機能の検討 30点 (8点×3+6点×1)	交通処理機能	整備済・必要性高く、適正な計画である	一部検討を要する区間等がある	必要性低い、または必要性は高いが、不適切な計画である		
	都市防災機能	整備済・必要性高く、適正な計画である	一部検討を要する区間等がある	必要性低い、または必要性は高いが、不適切な計画である		
	都市空間機能・環境保全機能	整備済・適正な計画・対応可能・対策の必要性が低い	一部検討を要する区間等がある、または対応可能だが十分ではない	必要性低い、または必要性は高いが、不適切な計画である、もしくは対応が困難である		
	歩行者空間対策・ユニバーサルデザイン	対応可能・必要性低い	対応可能だが、十分ではない	対応困難		
⑥公共交通機関の利用促進の検討 6点(6点×1)	公共交通機関との関連性	関連性は高く、十分に対応している	関連性は高いが、十分な対応はされていない または関連性が低い	関連性が高いにも拘わらず、対応されていない		
⑦代替路線となりうる道路の存在 6点(6点×1)	代替路線となりうる道路の存在	整備済 または不要	路線(現道)はあるが不十分	機能を代行し得る路線(現道)がある		
⑧路線整備の支障となる要因の検討 6点(6点×1)	整備困難度	整備済 容易	困難ではあるが、形状変更・整備手法の見直し等により改善される可能性有り	困難		
⑨変更等の可能性検討 12点(2点×6)	見直しを行った場合の土地利用に与える影響	整備済 発生する	発生するが解決法あり	発生しない・見直すことによって望ましい状態になる		
	経済的な新規路線の検討	整備済 なし	一部あり	あり		
	ルートおよび構造等の変更の検討	整備済 なし	交差点等一部にあり	あり		
	機能変更の検討	整備済 なし	一部あり	あり		
	廃止の検討	整備済 なし	一部あり	あり		
	機能代替および追加路線の検討	整備済 なし	一部あり	あり		
総合評価 検討項目						

資料：「岩沼市都市計画道路見直し業務報告書（平成18年3月）」より一部抜粋

参考：栗原市における都市計画道路見直しの評価指標

栗原市では、定量的評価として評価指標ごとに点数を設定し、定性的評価結果と合わせて総合判断を行っている。

定量的評価項目の設定

大項目	No	小項目	項目設定理由と評点区分
必要性	アクセス機能	1	主要幹線道路、都市幹線道路、補助幹線道路に位置づけられるか？ 都市計画運用指針に定める幹線区分がどのレベルなのかで、地域間アクセス機能を判断する。 ・主要幹線道路 5点 ・都市幹線道路 3点 ・補助幹線道路 1点
		2	国道、県道など主要幹線道路へのアクセス性はどの程度か？ 主要幹線道路へのアクセス機能を判断する。 ・直接アクセス 5点 ・同一路線の当該区間外で直接アクセス 3点 ・直接アクセスなし 1点
		3	公共公益施設、災害時拠点、交通結節点へのアクセス性はどの程度か？ 国、県、市の庁舎、警察消防、病院、学校、駅、高速道路ICなどの交通結節点等へのアクセスを担う路線かどうか判断する。 ・直接アクセス 5点 ・同一路線の当該区間外で直接アクセス 3点 ・直接アクセスなし 1点
	トラフィック機能	4	他の道路での代替度、交通ネットワークへの貢献度はどの程度か？ 他に代替路線があるかどうかで必要性を判断する。あわせて、整備しないと仮定した場合の交通ネットワークの欠落はないかも判断する。 ・代替道路がなく、ネットワークが欠落するため整備貢献度は高い 5点 ・代替道路はあるが、整備によるネットワーク貢献度は中程度 3点 ・代替道路があり、整備によるネットワーク貢献度も低い 1点
		5	交通混雑改善への貢献度はどの程度か？ 整備による混雑改善への貢献度を判断する。 ・貢献度は高い 5点 ・貢献度は中程度 3点 ・貢献度は低い 1点
		6	将来交通量を見据え、交通環境改善への貢献度はどの程度か？ 将来交通量を踏まえ、整備することで交通環境改善にどの程度貢献するかを判断する。 ・貢献度は高い 5点 ・貢献度は中程度 3点 ・貢献度は低い 1点
	市街地形成機能	7	市街地整備と一体となった都市機能集積効果の貢献度はどの程度か？ 中心市街地の都市機能集積にどの程度貢献する道路かを判断する。 ・貢献度は高い 5点 ・貢献度は中程度 3点 ・貢献度は低い 1点
		8	商店街活性化への貢献度はどの程度か？ 市街地の商店街活性化にどの程度貢献する道路かを判断する。 ・貢献度は高い 5点 ・貢献度は中程度 3点 ・貢献度は低い 1点
		9	沿道や周辺住宅への接続性改善への貢献度はどの程度か？ 整備により沿道宅地への接続環境改善にどの程度貢献する道路かを判断する。 ・貢献度は高い 5点 ・貢献度は中程度 3点 ・貢献度は低い 1点
	空間機能	10	火災の延焼防止への貢献度はどの程度か？ 防災の観点から、整備により火災の延焼防止にどの程度貢献する道路かを判断する。 ・貢献度は高い 5点 ・貢献度は中程度 3点 ・貢献度は低い 1点
		11	災害時の避難救助、復旧活動への貢献度はどの程度か？ 災害時における避難、復旧空間の確保にどの程度貢献するかを判断する。 ・貢献度は高い 5点 ・貢献度は中程度 3点 ・貢献度は低い 1点
		12	街並みや景観形成への貢献度はどの程度か？ 快適な都市空間として、街並みや景観形成にどの程度貢献するかを判断する。 ・貢献度は高い 5点 ・貢献度は中程度 3点 ・貢献度は低い 1点
【必要性】合計点		※60点満点	

資料：「都市計画道路見直し方針 平成 25 年 3 月 栗原市」より一部抜粋

大項目	No	小項目	項目設定理由と評点区分	
実現性	13	周辺環境への影響	整備により交通量が増大し、学校、病院や商店街に対し影響があるかどうかを判断する。 ・影響は特にない 5点 ・影響がある程度予想される 3点 ・影響が予想される 1点	
		14	自然環境、歴史文化財への影響はないか？	整備により交通量が増大し、自然環境や歴史文化財に対し影響があるかどうかを判断する。 ・影響は特にない 5点 ・影響がある程度予想される 3点 ・影響が予想される 1点
	15	事業・構造上の問題	支障となる物件の数・形態により、事業実施への影響を判断する。 ・影響は特にないと予想される 5点 ・影響がある程度予想される 3点 ・支障物件多数により影響が大きい 1点	
		16	橋りょう建設など、事業実施への影響はないか？	構造物等の設置や改修の必要性により、事業実施への影響がないか判断する。 ・構造物は必要なく、影響はない 5点 ・構造物が必要だが、影響は中程度 3点 ・構造物必須が必要で、影響が大きい 1点
	17	住民合意	地域からの整備要望や、沿道住民との合意形成に支障はないか？	地域からの整備要望、事業実施への住民の意向や合意の見通しを判断する。 ・整備要望があり、見通しを立てやすい 5点 ・整備要望があるが、見通しを立てにくい 3点 ・整備要望はなく、見通しが立てにくい 1点
		18	地域を分断する地域コミュニティへの影響はないか？	整備により、地域コミュニティの分断などの影響がないかどうか判断する。 ・影響は特にない 5点 ・影響がある程度予想される 3点 ・影響が予想される 1点
	19	施策の実現性	整備事業費、財源などの面から事業実施の可能性はどの程度か？	事業費が嵩む場合は実現の難易度が増すことから、事業実施の可能性について判断する。 ・補償対象物件がなく、事業費・事業期間等への影響はない 5点 ・補償対象物件は少なく、事業費・事業期間等への影響は少ないあるいは中程度 3点 ・補償対象物件が多く、事業費・事業期間等への影響が多くなる 1点
		20	路線全体の役割、上位計画や他の事業計画との整合性はどの程度か？	県の道路整備計画、市の総合計画との整合について判断する。 ・計画に位置づけがあり、新たな路線整備の予定がある 5点 ・計画に位置づけがあるが、新たな路線整備の予定はなし 3点 ・計画に位置づけがない 1点
	【実現性】合計点 ※40点満点			
	定量的評価項目 合計点			

資料：「都市計画道路見直し方針 平成 25 年 3 月 栗原市」より一部抜粋

参考：鳥取県のガイドラインにおける評価指標

鳥取県では、必要性と実現性の面から評価指標を設定した上で点数を設定し、見直し案作成の時点では点数を重視して見直し対象を設定することとしている。

(評点入力例)

区分	大項目		小項目		確認	点数	
	機能	No	評価項目	判断根拠（記述例）			
必要性	交通機能	沿道利用機能 (アクセス機能)	A1	上位計画	区域MPに定められている	○	2
			A2	主要幹線との接続	広域幹線道路及び国道○号へ接続	○	2
			A3	主要拠点への接続	区画整理により整備された団地に接続する	△	1
			A4	交通拠点との接続	なし	×	0
			合計				5
		通行機能 (トフラック機能)	B1	交通量	将来交通量 20,000 台/日	○	2
			B2	代替性	代替路線が存在しない	○	2
			B3	混雑度	整備前の混雑度 1.75 以上	△	1
			B4	歩行者・自転車交通量	学校の通学路である	△	1
			合計				6
	空間機能	C1	良好な環境形成への寄与	現状と変わらない	△	1	
		C2	避難路、救援通路としての役割	災害時の避難路として位置付けられる	○	2	
		C3	延焼遮断効果	計画幅員が W=20m あり、評価基準を満たす	○	2	
		C4	都市機能の収容空間	2 路線あり	△	1	
		合計				6	
	市街地形成機能	D1	町並み景観形成機能	景観計画に位置付けられていない	×	0	
		D2	中心市街地の活性化	中心市街地ではない	×	0	
		D3	土地利用の支援効果	現状と変化がない	△	1	
合計					1		
合計					18		
実現性	周辺への影響	E1	自然環境への影響	保存すべき自然環境が存在しない	○	2	
		E2	歴史的環境・文化財への影響	存在しない	○	2	
		E3	地域コミュニティへの影響	影響が小さい	△	1	
		E4	公共公益施設への影響	支障となる公共施設が存在する	×	0	
		合計				5	
	事業実施上の支障要因	F1	道路構造令及び道路構造条例との適合	軽易な変更が必要	△	1	
		F2	支障物件の数や種類	支障となる家屋が少ない	△	1	
		合計				2	
	社会経済状況	G1	住民からの要望	住民の要望がある	○	2	
		G2	関連計画との整合	関連計画の見通しが不明	×	0	
		G3	財政計画	見通し不明	×	0	
		合計				2	
合計					9		

資料：「鳥取県都市計画道路見直しガイドライン 平成 27 年 3 月改正 鳥取県県土整備部技術企画課」より一部抜粋

ステップ4：見直し道路網（素案）の設定

- ・ステップ3で行った必要性検証結果から、見直し道路網（素案）を設定する。

ステップ3で行った評価区間ごとの評価結果をもとに、見直し道路網（素案）を設定する。見直し道路網（素案）は、評価区間ごとの見直しの必要性、事業の実現性から総合的に判断するものであるが、地域が抱える課題への対応を考慮したうえで、道路網としての段階構成や連続性に留意して設定するものとする。

総合的な判断の全国の事例では、評価結果を点数付けし総点数で判断する場合や、視点によって点数に重み付けを行う場合がみられる。点数付けや重み付けを実施する場合は、各自治体によって異なる見直しの背景、地域が抱える課題、重視すべき項目等を吟味し、設定されたい。

参考：秋田県都市計画道路見直しガイドラインにおける総合評価

秋田県では、必要性の評価指標を市町村がそれぞれの地域の実情に応じて、指標の要否と重み付けを決定できるようになっている。

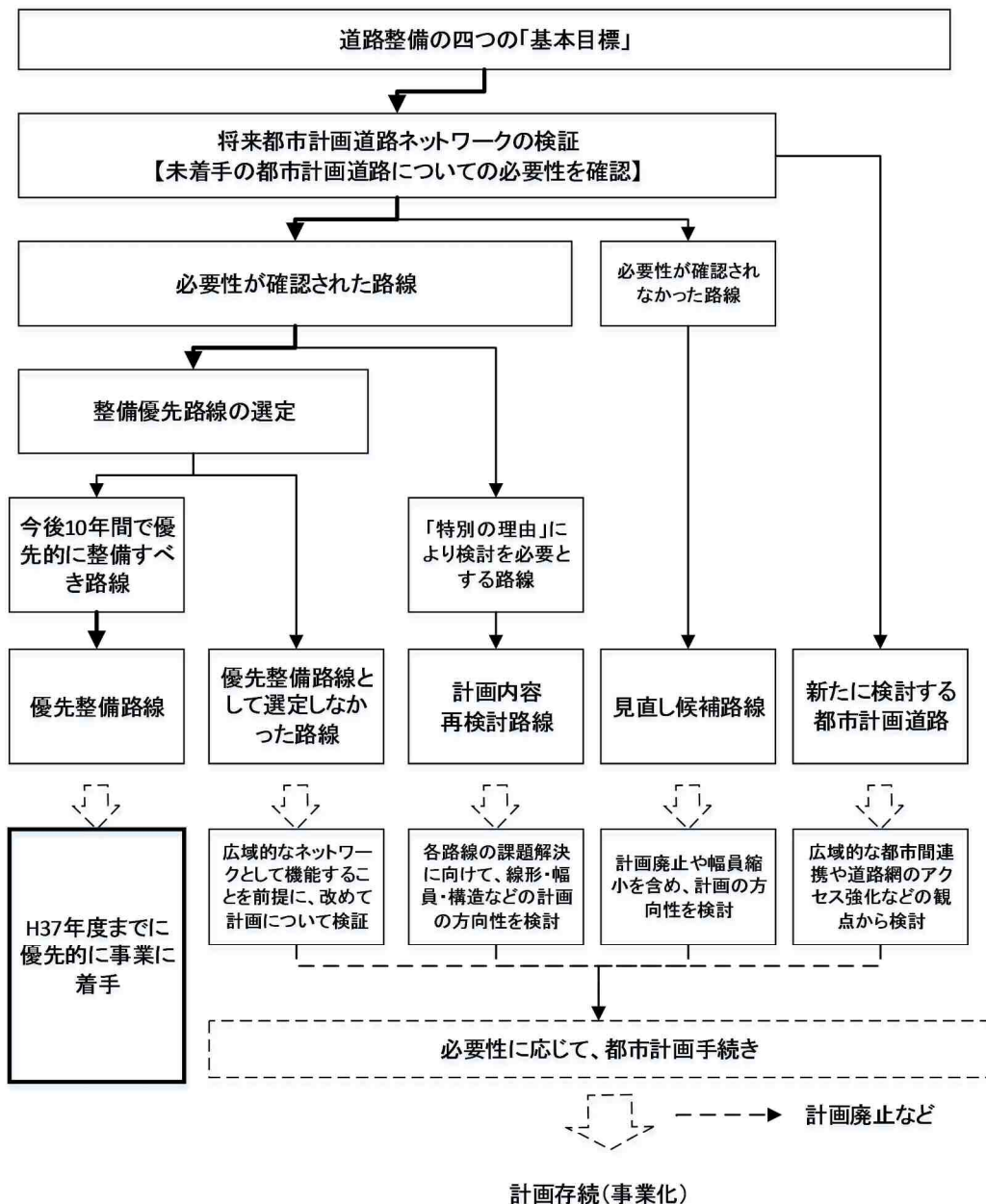
機能	指標	重み	評価	評価点	備考
ネットワーク機能	上位計画における位置づけ	6.0	○	6.0	
	広域ネットワークの形成路線	4.0			
	主要拠点へのアクセス路線	4.0			
	交通拠点へのアクセス路線	2.0			
	主要幹線道路へのアクセス	4.0	○	4.0	
交通機能	多くの交通量が見込まれる路線	9.0			
	渋滞緩和・解消に有効な路線	9.0			
	交通事故の減少に有効な路線	6.0	○	6.0	
	代替路線がない路線	3.0	○	3.0	
	観光振興・産業活動を支援する路線	3.0			
まちづくり支援	市街地での活動を支援する路線	12.0			
	市街地の土地利用を誘導する路線	9.0	○	9.0	
	都市環境の向上に有効な路線	0.0			
	歩行空間の高質化に有効な路線	9.0	○	9.0	
	共同溝、CCBOX等の計画がある	0.0			
防災・医療活動	延焼防止機能を有する路線	2.5	○	2.5	
	避難路確保、救急活動を支援	2.5			
	消防活動困難地域の解消	2.5	○	2.5	
	医療活動の支援	2.5			
その他	他事業関連により必要性が高い	10.0			
必要性の評価点				42.0	

資料：「秋田県都市計画道路見直しガイドライン（案） 平成 17 年 5 月 秋田県建設交通部都市計画課」より一部抜粋

参考：東京都における都市計画道路の整備方針における見直し路線・優先整備路線の選定フロー

東京都では、必要性が確認されなかった路線を見直し候補路線とし、必要性が確認された路線から優先整備路線を選定する、段階的な評価フローを設定している。

必要性の検証においては、必要性の評価項目への該当有無によって機械的に検証を行っている。一方で、優先整備路線の選定については、優先度の評価に基づき総合評価によって選定している。



資料：「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画） 平成28年3月 東京都・特別区・26市・2町」より一部抜粋

ステップ5：見直し道路網（素案）の検証

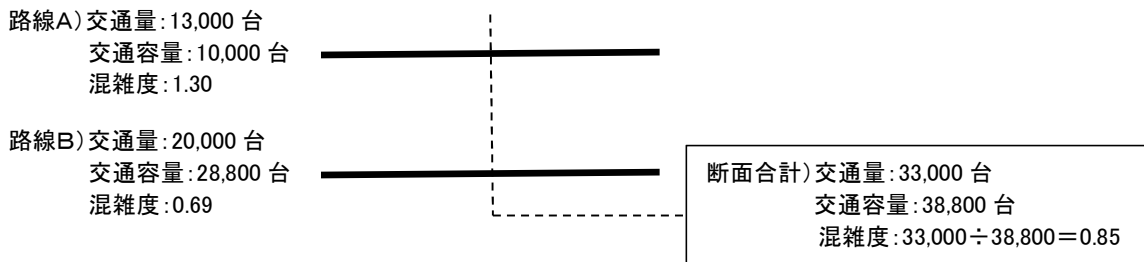
- ・ステップ4で設定した見直し道路網（素案）に対して、道路の段階構成の確保、新たな需給バランスひっ迫箇所発生の有無を確認し、見直し道路網（素案）の妥当性を確認する。
- ・新たな需給バランスひっ迫箇所が発生するなどの不具合が確認された場合には、ステップ4に戻り、見直し道路網（素案）の修正を検討する。

ステップ4で設定した見直し道路網（素案）については、路線を廃止したことにより補助幹線が直接主要幹線に接続することがないなど、道路の段階構成が確保されているかの確認を行う。

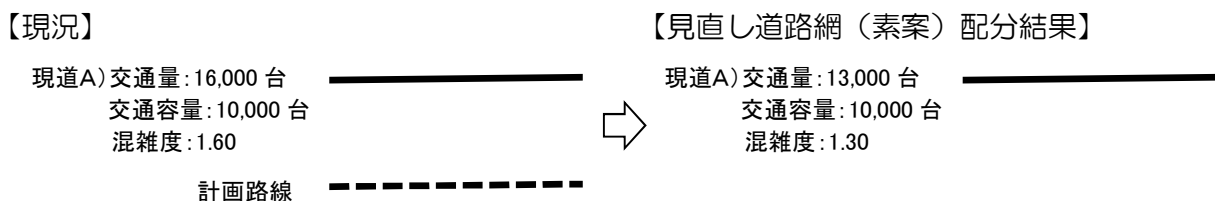
また、複数路線を見直した場合や幹線街路以上の道路機能を持つ路線を廃止した場合、見直し前の道路網に対して交通流動が変わり、新たに需給バランスのひっ迫する箇所が発生することも想定されるため、道路配分シミュレーションを実施し、道路混雑度を用いて需給バランスを確認することとする。その場合、需給バランスひっ迫の目安である道路混雑度 1.0 未満となることが望ましいが、交通量推計年次での交通量が増大しても、人口減少基調の中では将来的に交通量は減少していくことが想定されるため、現道の混雑度が悪化しないことを前提として道路混雑度 1.25 未満を目安とする。

なお、以下のようなケースが発生した場合には検討を要することから、宮城県土木部都市計画課に相談されたい。

例：一路線の混雑度が 1.25 を超えるものの、並行する路線との断面合計の混雑度が 1.0 を下回る場合



例：計画路線の廃止を想定したシミュレーションでの混雑度が 1.25 を上回るものの、現況よりは混雑度が低下する場合



▼混雑度の目安

混雑度ランク	交通状況
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することはない、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	昼間 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。何時間も混雑する可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	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渡状態といえる。
1.75 以上	終日慢性的な混雑状態となる。

資料：「道路の交通容量」昭和 59 年 3 月（社）日本道路協会

ステップ6：見直し結果の公表

- ・見直しにあたっては、検討結果、及び検討過程についても住民への周知を行い、説明責任を果たし、円滑な合意形成を図る。

見直し検討結果については、住民説明会の実施、パブリックコメントの実施、広報紙への掲載等の多様な手段を通して住民へ周知するとともに、住民から意見があった場合には対応策を検討した上で、最終（案）を設定するものとする。また、検討の過程についても、適宜住民への周知を行うことを推奨する。

見直し結果の公表においては、以下の変更点を明確にするものとする。

▼見直し結果公表における変更の区分

区分	内容
存続	・現在の都市計画決定の計画内容を存続する
廃止	・路線(区間)を廃止する
起終点・線形の変更	・起終点, 線形(ルート)を変更する
車線数・幅員の変更	・車線数, 幅員の変更
構造の変更	・構造の変更(立体交差から平面交差等)

また、代替道路の存在により計画線を廃止（変更）とした際、現道の改良を前提とした場合には、その現道対策内容も公表することが望まれる。

例：歩道と車道の分離対策、代替道路と都市計画道路の交差点改良 等

なお、開発計画を前提とした計画において、当該開発計画の実施が不透明な場合には、「留保」路線として、開発実施の有無等が決定した際に、再度検証を行うことを付記されたい。

ステップ7：都市計画変更手続き

- ・策定した都市計画道路見直し最終（案）について、宮城県、関係機関等と十分に調整したうえで、都市計画変更の手続きを行う。

都市計画変更手続きの際に用意する図書を、本ガイドライン「7. 都市計画変更手続き」に示す。

5. 交通量配分シミュレーションについて

必要性の検証，変更素案の検討では，交通量配分シミュレーションが必要となる場合があるため，ここではその概要と留意点等を示す。

(1) 交通量配分シミュレーションとは

- 交通量配分シミュレーションとは，地域間の自動車交通量と道路網データをもとに，道路区間ごとの利用交通量を算定するものである。
- 交通量配分シミュレーションでは，交通量だけでなく，道路構造の検討に必要な様々な情報を得ることができる。

一般的な交通量配分シミュレーションでは，以下のような情報が得られる。

得られる情報	情報の意味
車種別交通量	• 交差点間ごとの車種別交通量（台/日）
混雑度	• 道路の交通容量に対する交通量の割合であり，需給バランスを検証する指標
交差点方向別交通量	• 交差点における，流入部・流出部間ごとの自動車交通量
OD内訳	• 区間ごとの利用交通量における，出発地（O）・目的地（D）間ごとの自動車交通量

交通量配分シミュレーションにより得られる区間ごとの車種別交通量，混雑度等により，道路整備による現道の混雑度低減，既存市街地内の（通過）交通車の低減，新たな需給バランスひっ迫箇所発生の有無，車線削減による影響の分析等が可能となる。また，交差点の方向別交通量を用い，右左折レーン長検討等の交差点設計を行うことが可能である。さらに，区間ごとのOD内訳（出発地・到着地ごとの利用交通量）を用い，自動車交通の対策案検討に活用できる。

例：OD内訳分析による対策案の検討

- 混雑度の高い区間の利用交通には通過交通が多い
→混雑区間の前後で交差点形状を変更することで，通過交通をバイパス等の周辺道路へ迂回誘導する
- 混雑度の高い区間の利用交通には当該地域の発着交通が多い
→街区の外郭を構成する道路への分散利用を促す，該当区間の拡幅を図る

(2) 実施の有無について

- 都市計画道路の見直しにおいて、複数路線を変更する場合や、街区を形成する幹線街路以上の廃止等を検討する場合には、将来交通流動に大きな変化が想定されるため、交通量配分シミュレーションの実施が望まれる。

都市計画道路の見直しにあたり交通量配分シミュレーションは必須ではないが、複数の路線を変更する場合や、街区を形成する幹線街路以上の廃止等を検討する場合には、見直し前後の道路網において将来交通流動に大きな変化が想定されるため、以下の見直しにあたっては交通量配分シミュレーションの実施が望まれる。

- 主要幹線街路、幹線街路に関わる複数の路線変更を検討する場合
- 一路線でも、主要幹線街路、幹線街路の廃止等を検討する場合

参考：岩手県における将来交通量推計実施要否の考え方

岩手県では、一定の条件にあたる場合は、将来交通量推計を行わず、簡易な推計で代替して良いとしている。

f) 将来交通量の推計

広域的な通行機能や交通処理機能が重視される主要幹線街路及び都市幹線街路（主に県決定路線）については、街路交通調査による将来交通量に基づいて車線の数を定めている場合が多い。しかし、調査には多額の費用を要することから、近年の財政状況を考慮すると調査の実施が難しい場合に想定される。

そこで、既決定の都市計画道路について、計画決定時と土地利用が大きく変わっていない場合には、過去の街路交通調査の推計モデルを用いて、人口関連指標（例えば、夜間人口や産業別就業人口）などの説明変数を現在のデータに置き換え、簡易的に推計する手法によって車線の数をチェックすることも考えられる。このことは街路交通調査を否定するものではなく、必要に応じて調査を実施して詳細に予測することが重要である。

街路交通調査の実施による将来交通量の推計、もしくは過去の調査を参考とした簡易的な推計のどちらを選択するかは、これまでに各項目で検証した当該路線の機能を十分に吟味して選択することが重要である。また、調査の実施及び簡易推計における説明変数の設定については、目的に応じて事前に慎重な検討が必要である。

なお、地域内における沿道利用機能が重視される補助幹線街路及び区画街路（主に市町村決定路線）についても、路線の有する機能や地域の実情を考慮し、必要に応じて検証することが望ましい。

資料：「都市計画道路の見直しに関するガイドライン 平成 17 年 2 月 岩手県県土整備部都市計画課」より

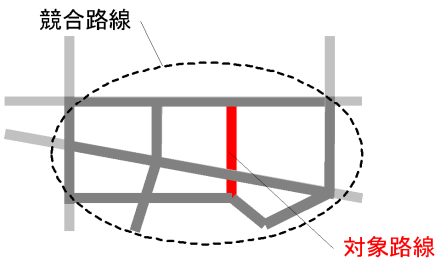
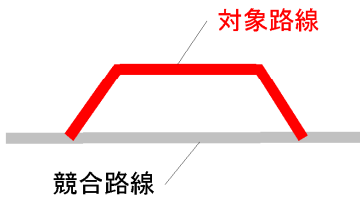
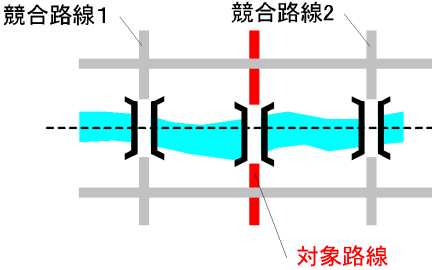
注1) 広域的な道路網への影響の判断基準

	広域的な道路網への影響が大きい	広域的な道路網への影響が小さい
判断基準	見直しの対象となる路線が ・幹線道路（主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路）の場合 ・地区内の交通処理を担う主要な区画街路の場合	・見直しの対象となる路線の機能・役割を代替する路線がある場合 ・地区内で完結する単純路線（区画街路等）の場合
結果	都市計画道路の見直しにおいて、将来道路網の交通上の支障についての定量的な検証を行う	都市計画道路の見直しにおいて、広域的な道路網への影響は小さく、将来道路網においても現在の道路網と同等の機能は確保できると想定されることから、定量的な検証は行わない

交通需要予測に基づく定量的検討を行う

交通需要予測を行わない

注2) 検討対象となる道路ネットワーク構成の判断基準

	道路ネットワークの構成が複雑	道路ネットワークの構成が単純
判断基準	・代替する競合路線の特定が難しく、検討範囲をゾーンとして検討する必要がある	・対象路線を見直した場合に影響する競合路線の特定が可能である ・河川等により断面（スクリーン）での検討が可能である
結果	交通量配分を行い、将来交通量を推計する	交通量配分を行わず、簡易的な手法で将来交通量を推計する
ネットワークのイメージ	<p>〔代替する競合路線の特定が困難〕</p>  <p>競合路線</p> <p>対象路線</p>	 <p>対象路線</p> <p>競合路線</p> <p>〔断面での検討が可能〕</p>  <p>競合路線1</p> <p>競合路線2</p> <p>対象路線</p>

資料:「都市計画道路見直しマニュアル 平成21年5月 岩手県」より

(3) 実施上の留意点

- 交通量配分シミュレーションでは、地域間の自動車交通量（OD表）と道路網データ（道路NW）が必須となるが、その設定にあたっては検討対象の都市計画道路を評価できるよう適切に設定することが重要である。

① 将来人口フレームの設定

交通量的前提は人口（居住人口、従業人口）であるため、交通量配分シミュレーションにより道路網の将来計画を評価する場合には、将来人口フレームの設定が必要となる。この将来人口フレームを設定する場合には、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画における将来設定との整合に留意することが必要となる。

② ゾーンの設定

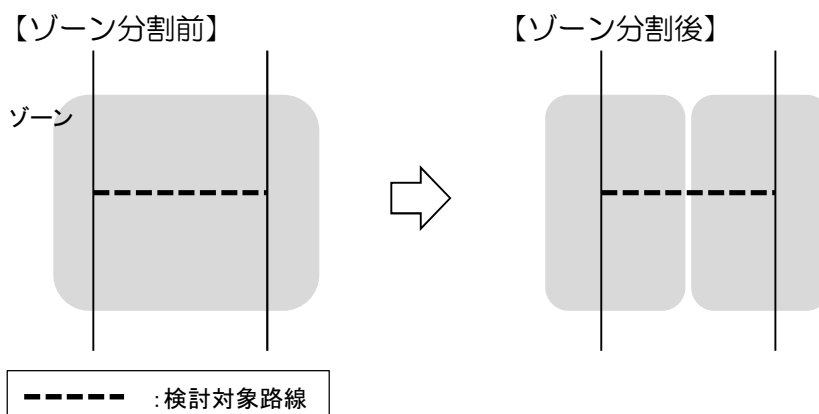
交通量配分シミュレーションでは、地域（ゾーン）を設定し、その地域に集散する自動車交通量を設定したゾーン一点に集約することとなる。配分対象となるのは、このゾーン間相互の交通であり、ゾーン内々の自動車交通量は配分対象外となる。このため、検討対象路線によってゾーンを適切に設定することが重要である。

例えば、広域間を連絡する主要幹線街路の検討では、ゾーンは市町村単位でも検討は可能であるが、中心市街地内の複数の路線を検討する場合には、中心市街地内を複数のゾーンに分割することが必要となる。

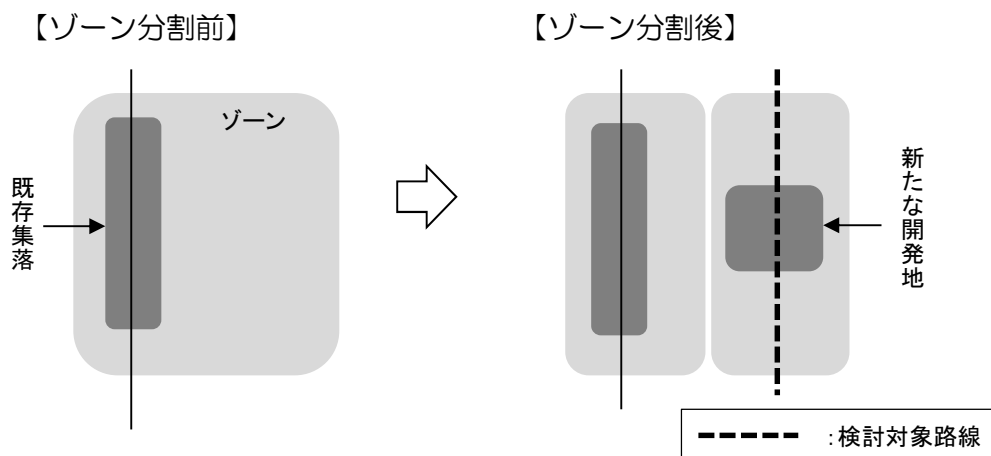
交通量配分シミュレーションにおいて道路交通センサ調査の結果を用いる場合には、調査が広域間の交通把握を主目的としているため、そのゾーン設定は市街地内の都市計画道路の検討には大きすぎることが想定される。道路交通センサ調査結果を用いる場合には、ゾーン内々交通が配分対象外のため、ゾーンの分割などを実施することが必要となる。

例：ゾーン分割

検討対象路線が一つのゾーン内にある場合、ゾーン内々交通は配分対象外のため、検討対象路線の交通量が適切に評価されない。この場合には、検討対象路線の東西にゾーンを分割する。



将来計画において新たな居住地開発や業務地開発を設定する場合には、現況で設定した当該計画地を含むゾーンを分割して交通量配分シミュレーションを実施し、新たな計画地の影響を評価することが望ましい



③ 道路網データ（道路NW）の設定

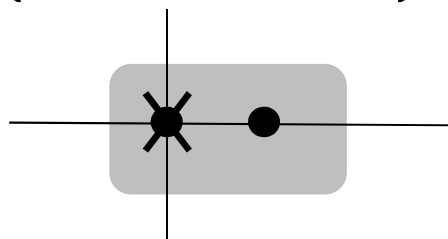
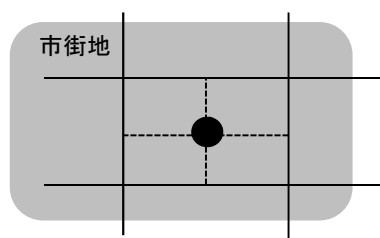
道路NWは、自動車専用道路、国道、県道、及び都市計画道路から構成するものとする。また、市街地内の検討を行う場合には、市町村道路、バス路線なども適宜追加して設定するものとする。

道路NWにはゾーン中心（当該ゾーンに集散する自動車交通量を表す一点）を設定するが、市街地などではゾーンを一路線上に設定するのではなく、面的に自動車交通が集散することを表現するよう市街地の外郭を形成する四方の道路にアクセスできるように設定することが望ましい。また、ゾーン中心は交差点には設定せず、単路部に設定することとする。これは、ゾーン中心を交差点におくと交差点の前後区間で交通量に不整合が発生し交通量配分シミュレーション結果の解釈が困難となること、また交差点構造の検討が困難となることによる。

例：ゾーン中心設定の留意点

〔市街地では周辺道路へアクセスリンクを設定〕

〔ゾーン中心は単路部に設定（交差点に設定しない）〕



● :ゾーン中心
 ----- :アクセスリンク
 ——— :配分対象道路

道路配分シミュレーションを実施する場合には、ゾーン設定、道路NW設定(ゾーン中心設定)、及び配分シミュレーション条件等について、事前に宮城県土木部都市計画課に相談されたい。

④ 交通量配分手法

現在一般的に用いられる配分交通量の推計手法には、大きく「分割配分法」と「利用者均衡配分法」があり、検討内容に応じて交通量配分手法を選定することが必要となる。

手法	基本的な考え
分割配分法	<ul style="list-style-type: none">• OD交通量を複数に分割し、分割された1つをまず最短経路に配分し、次にその配分されたリンクの交通量に応じてリンクの走行速度が低下するとして、ゾーン間の所要時間最短経路を再探索し、次の分割された1つをその再探索した所要時間最短経路に配分することを分割回数分、繰り返す手法である。• 交通量増加に伴い走行速度が低下することを表現する交通量(Q)と速度(V)との関係を表すQV式という。• 高速道等の有料道路については、大きく次の2つの方法がある。 (時間価値を用いる場合)<ul style="list-style-type: none">• 高速道路の料金を時間評価値を用いて時間に換算し、走行時間に加算した所要時間と、一般道のみを走行した場合の所要時間と比較し、時間の短いルートを選択するものとする。(転換率を用いる場合)<ul style="list-style-type: none">• 高速道路の料金、所要時間と一般道のみを走行した場合の所要時間等を用いて、高速道路と一般道のみを走行するルートの割合を計算し、その割合に応じて高速道路利用ルートと一般道利用ルートの交通量を設定する。
利用者均衡配分法	<ul style="list-style-type: none">• 利用者は常に所要時間が最短となる経路を選択すると仮定し、均衡状態(利用されるルートの所要時間が全て等しくなり、どの利用者もルートを変更しても所要時間をそれ以上短縮できない状態)をモデル化し、この均衡状態における交通量を数値計算によって求める手法である。• 均衡配分が用いられる理由は、より論理性のある交通モデルにより配分結果である交通量やゾーン間所要時間が1つに定まること等があげられる。(分割配分手法では、分割回数やQV式の設定等によって、配分交通量は変動する。)

⑤ QV式の設定上の留意点

配分交通量の推計手法は、「利用者均衡配分法」が理論的には望ましいとされるが、モデルのパラメータ設定には専門的技術が必要であることから、実務では「分割配分法」が広く利用されている。

分割配分法ではQV式の設定が重要となるが、設定する際には以下に留意されたい。

- 「道路機能」、「地域区分」、「車線」別に設定する。
- 一方通行やバスレーンなどの施策を評価する際には、別途QVを設定する。

参考：第4回仙台都市圏パーソントリップ調査における配分方法

① 配分手法

配分手法： 容量制約付き分割配分

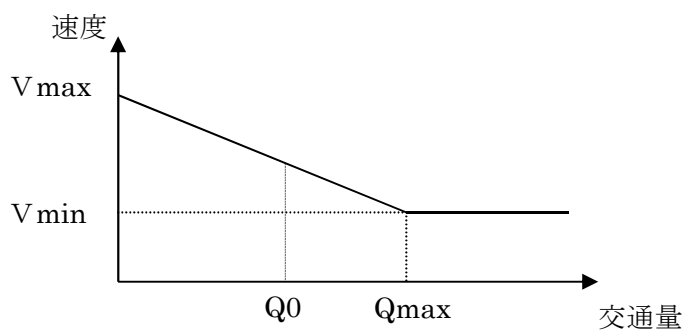
分割回数： 10回

分割比： 均等10分割

高速道路交通量推計： 時間評価値による

② QV式

- 道路機能ごとに、下図のようなQV式タイプを設定した。



- QV表は、巻末資料3.P47参照。

参考：交通量配分シミュレーションのバックデータについて

仙台都市圏において交通量配分シミュレーション等の交通解析を行う場合には、仙台都市圏パーソントリップ調査において作成したOD表を可能な限り活用するものとする。

また、仙台都市圏以外については、原則として、最新版の道路交通センサス調査結果のOD表をベースに検討を行うものとする。

各OD表の提供については、宮城県土木部都市計画課に相談されたい。

(4) 結果の解釈

「4. 見直しの検討手順のステップ5」にも記載したが、交通量配分シミュレーション結果の混雑度を確認する際には、必ずしも混雑度 1.0 が絶対の基準ではなく、混雑度 1.25 を需給バランスひっばくの目安として判断することとする。また、混雑度 1.0 を上回る区間に並行する路線がある場合、断面合計の混雑度が 1.0 未満であれば問題とはしないことで構わない。

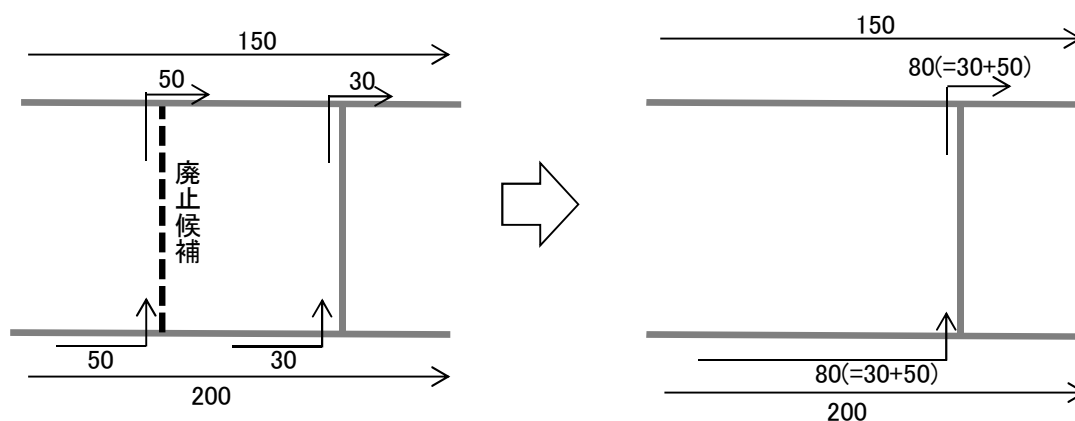
なお、交通量配分シミュレーションでは、ゾーン中心の前後区間で混雑度が高い場合もあるが、これはゾーンが地域の集散交通量を一点で代表させた影響であることも想定されるため、該当区間の利用交通の内訳を確認しゾーン設定の影響なのか、通過交通量による影響なのかを判断し、交通量配分シミュレーション結果を解釈する必要がある。

参考：既存の配分結果を用いた見直し路線交通量の影響把握

見直し前の交通量配分シミュレーション結果がある場合には、その交差点方向別交通量を用いて手作業でその影響を分析することが可能である。

例) 並行する2本路線において一方の路線廃止を検討する場合

- ・廃止検討路線、並行路線と他路線との交差点方向別交通量がある場合、廃止候補路線に関連する交差点方向別交通量を並行する路線に上乗せし、並行路線の交通量を算定。



6. 見直し結果の公表に向けて

宮城県等関係機関との調整を終えた見直し結果（最終案）は、住民等に公表し、都市計画変更手続きに入ることになる。ここでは、公表の際の留意点を示す。

（1）土地や建物の所有者への配慮について

見直しの結果、存続又は変更する路線（区間）の計画区域については、今後も都市計画法による建築制限が課せられることとなり、土地や建物の所有者に一定の損失を与えることから、できるだけ軽減するよう検討が必要と考えられる。対応策としては、建築制限に関する許可基準の緩和、固定資産税や都市計画税の軽減が考えられる。これら対応策は、いずれも自治体の権限に属するものであるため、都市計画制度の信頼性の確保、さらには不必要な私権制限とならないよう丁寧な対応が求められる。

（2）整備時期について

都市計画道路の見直し結果（最終案）を公表した場合、“存続となった道路は早期に整備される”と捉える住民も想定される。公表の際には、整備時期の見通しなども付記することが望まれる。

参考：仙台市における建築制限の取り扱い

仙台市では、都市計画道路の見直し結果の公表時に、廃止区間については、都市計画の変更手続きが完了するまでの間も、都市計画法54条の建築制限を適用しないこととした。

また、存続とした区間については引き続きその許可が必要となるが、存続区間の中から整備優先度の高い区間を公表し、整備優先度の高い区間に該当しない区間は、同法第54条の基準に関し、階数について3階建ての建築を可能とする緩和を行った。

都市計画法第53条の建築許可における階数基準

		継続区間			廃止区間
		整備優先度の高い区間		整備優先度の高い区間に該当しない区間	
		総合道路整備計画 （※8）対象区間	左記以外の区間		
用途地域	・商業地域 ・近隣商業地域	階数が2以下（地階を有しないこと）	階数が3以下（地階を有しないこと）	階数が3以下（地階を有しないこと）	制限無し（※9） （構造上の制限もありません）
	・上記以外の用途地域 ・用途地域が指定されていない区域	階数が2以下（地階を有しないこと）	階数が2以下（地階を有しないこと）	階数が3以下（地階を有しないこと）	

（注4）赤枠内が新たな緩和の対象です。

（注5）本市以外の実施主体によって整備される区間（直轄国道）は含みません。

資料：「都市計画道路網の見直しによる「新たな幹線道路網」及び今後の都市計画の変更手続きについて 平成23年1月 仙台市」より

参考：東京都における都市計画道路の整備方針における建築制限の緩和

東京都ではこれまで、優先整備路線以外の路線のみを対象に3階建等も認める緩和措置を取ってきたが、3階建てニーズへの対応、地権者への負担軽減、円滑な事業の推進への影響を総合的に判断し、第4次事業化計画以降は、優先整備路線も含めた全路線を対象に緩和を行うよう、変更している。

【新たな建築制限の基準】

当該建築物が、次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであること。

- i 市街地開発事業（区画整理・再開発など）等の支障にならないこと。
- ii 階数が3、高さが10m以下であり、かつ、地階を有しないこと。
- iii 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こと。
- iv 建築物が都市計画道路区域の内外にわたり存することになる場合は、将来において、都市計画道路区域内に存する部分を分離することができるよう、設計上の配慮をすること。

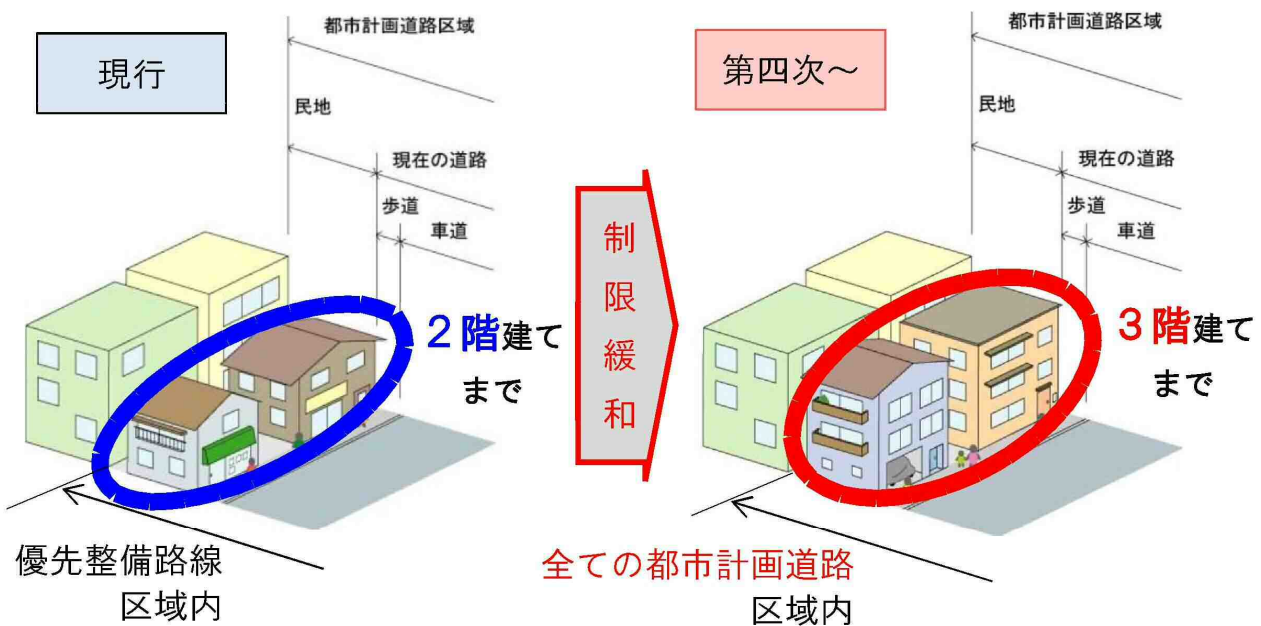


図4-2 新たな建築制限の緩和基準のイメージ

資料：「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画) 平成28年3月 東京都・特別区・26市・2町」より

地方公共団体の裁量による建築制限の緩和に関する運用

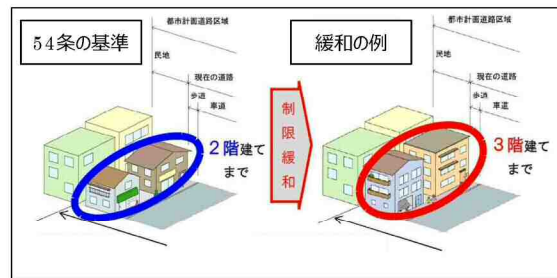
- 都市計画法第53条における建築の許可は、第54条に定める許可の基準を超えるものについても、都道府県知事等の裁量で許可・不許可を判断することができる。
- 長期に未着手となっている路線などは、適切な見直しを図るべきであるが、必要と判断された路線でも、予算等の制約から整備の見通しが明確にできないものについては、過度な権利制限を避ける目的から、当面の対応として、周辺の土地利用状況等を勘案しながら、地方公共団体の裁量により建築制限の緩和が行われている。
- このような取組について、全国の運用状況や考え方に、調査・整理を行った。

		54条の基準より緩和する基準・運用		
		ある	ない	計
54条の運用	市区町村の基準で運用	184 (14%)	590 (45%)	774 (59%)
	都道府県の基準で運用	74 (5%)	459 (30%)	533 (41%)
	計	258 (20%)	1,049 (80%)	1,307 (100%)

独自の設定根拠がある	107 (41%)
他自治体の基準を参考	136 (53%)
計 (うち無回答15)	258

およそ2割の地方公共団体が緩和の運用
うち、およそ4割が独自の設定根拠を有する

【参考】東京都における建築許可の基準の緩和の例



【抜粋】都市計画法（建築の許可）
第五十三条 都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域内において建築物の建築をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事等の許可を受けなければならない。（許可の基準）
第五十四条 都道府県知事等は、前条第一項の規定による許可の申請があつた場合において、当該申請が次の各号のいずれかに該当するときは、その許可をしなければならない。
三 当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。
イ 階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと。
ロ 主要構造部（建築基準法第二条第五号に定める主要構造部をいう。）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こと。

地方公共団体の裁量による建築制限の緩和に関する運用

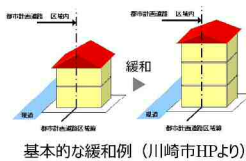
分類	階数	地階	主要構造部	緩和対象	主な都市
法54条許可基準	2以下	有しない	木造、鉄骨造、コンクリートブロック造、その他これらに類する構造	都市計画施設内の区域	—
基本的な緩和例	3以下	同上	同上	同上	東京都、さいたま市、川崎市、盛岡市 等
(事例1) 整備優先度等の考慮	3以下	同上	同上	整備の優先度が低い場合は緩和対象	仙台市、名古屋市、神戸市、京都市 等
(事例2) 沿道用途の考慮	3以下	同上	同上	整備の優先度が高い場合でも商業系地域内なら緩和対象	仙台市
	4以下	同上	同上	商業地域で一定の条件を満たしている場合は緩和対象	横浜市
(事例3) 建物用途の考慮	3以下	同上	同上	住宅は許可	南魚沼市
(事例4) 地下車庫の緩和	3以下	車庫は許可	同上	都市計画施設内の区域	横須賀市、浜松市 等

【その他の事例】

- ・ 廃止区間は階数や構造の制限を設けていない（仙台市）
- ・ 個別に判断し3階以下まで許可することもある（福岡市）

【緩和を検討している自治体が考える課題】

- ・ 緩和対象とする路線の選定が困難
- ・ 対象施設を限定して緩和するか否かの判断に苦慮
- ・ 緩和は必要だと考えているが、他都市の動向をみて検討



地域ごとの実情や必要性を反映し、整備の優先度や沿道用途・建物用途等を踏まえ、階数等の緩和が行われている

7. 都市計画変更手続き

見直し結果（最終案）の都市計画変更手続きの際に用意する図書は以下のとおりである。

項目		備考
法定図書		
①	計画書	都市計画の内容を表示。
②	総括図	縮尺1/25,000以上の都市計画図を用いて作成
③	計画図	縮尺1/2,500以上の平面図を用いて作成
参考図書		
①	都市計画の案の理由書	都市計画を決定または変更する詳細な理由を表示。
②	計画書(新旧対照)	
③	土地一覧表	追加する区域及び廃止する区域の大字、小字を表示。
④	字界図	計画図に字界を表示。
⑤	都市計画の策定の経緯の概要	都市計画決定・変更に係るスケジュールを作成。
⑥	都市計画の案の説明資料	
⑦	都市計画道路の延長等説明資料	図表等を用いて区間ごとの延長や幅員、構造形式、交差点位置等を表示。
⑧	道路設計概要資料	
⑨	将来交通量に関する資料	
⑩	上位計画との整合が分かる資料	
⑪	関係機関との協議状況が分かる資料	
⑫	住民説明状況が分かる資料	
⑬	関連して定める都市計画の案の概要資料	
⑭	関連する都市計画との整合が分かる資料	
⑮	都市計画決定変更経緯	これまでの都市計画の決定・変更年月日及び内容が分かる資料。
⑯	既決定図書の写し	現在決定されている都市計画の内容が分かる資料。
⑰	事業概要資料	事業が予定されていれば事業概要資料を添付。
⑱	事業スケジュール	事業が予定されていれば事業のスケジュールを添付。
⑲	平面図	起点、終点、主要構造物、交差する道路等の位置が明確となるよう表示。
⑳	標準横断面図	縮尺1/100程度。標準部及び交差点部等の幅員構成が分かるように表示。
㉑	縦断面図	起点、終点、主要構造物、交差する道路等の位置が明確となるように表示。
㉒	交差点計画図	縮尺1/500程度。交差形状、道路の名称、各変換点の横断構成が分かるように表示。
㉓	構造物一般図	主要な構造物や、幅員の決定に影響があるものの構造を表示。

※上記は一例であり、都市計画の内容により必要となる図書は異なる。

巻末資料1 都市計画道路の整備状況

都道府県別 都市計画道路（幹線街路）整備状況（H28.3月時点）

都道府県名	計画延長 (km)	改良済み延長 (km)	事業中延長 (km)	未着手区間延長 (km)	未着手延長の割合 (%)
北海道	4793.3	3740.9	57.7	994.7	20.8
青森県	1023.1	574.9	12.0	436.2	42.6
岩手県	1133.8	653.7	52.7	427.5	37.7
宮城県	1362.0	762.0	114.0	485.9	35.7
秋田県	835.2	470.9	16.6	347.6	41.6
山形県	1077.5	631.6	24.8	421.1	39.1
福島県	1402.5	868.4	108.1	426.0	30.4
茨城県	2507.1	1578.9	127.0	801.2	32.0
栃木県	1473.0	953.8	64.1	455.2	30.9
群馬県	1613.9	822.1	86.5	705.3	43.7
埼玉県	2590.1	1632.4	127.1	830.7	32.1
千葉県	2466.2	1363.8	112.9	989.5	40.1
東京都	2974.2	1840.3	268.4	865.4	29.1
神奈川県	2259.2	1382.1	73.5	803.6	35.6
山梨県	443.0	262.7	8.2	172.1	38.8
長野県	1542.8	685.9	30.5	826.4	53.6
新潟県	1693.3	1026.6	57.4	609.3	36.0
富山県	899.2	676.9	18.2	204.2	22.7
石川県	917.1	678.2	29.2	209.7	22.9
岐阜県	1445.7	751.2	52.3	642.2	44.4
静岡県	2165.5	1229.8	66.0	869.7	40.2
愛知県	4511.7	3200.2	127.7	1183.8	26.2
三重県	1241.7	670.8	82.7	488.1	39.3
福井県	745.5	537.6	30.1	177.8	23.9
滋賀県	946.7	408.8	8.6	529.3	55.9
京都府	1087.1	693.4	21.5	372.2	34.2
大阪府	2184.8	1595.6	45.9	543.3	24.9
兵庫県	2369.8	1754.8	51.6	563.3	23.8
奈良県	800.0	402.9	35.4	361.7	45.2
和歌山県	499.2	271.5	16.0	211.7	42.4
鳥取県	460.1	327.3	4.6	128.2	27.9
島根県	412.3	301.7	6.9	103.7	25.2
岡山県	985.1	583.0	39.3	362.9	36.8
広島県	1207.7	793.1	77.7	336.8	27.9
山口県	996.1	602.2	44.3	349.5	35.1
徳島県	328.4	246.6	7.6	74.1	22.6
香川県	529.2	398.1	25.2	105.9	20.0
愛媛県	592.9	378.1	15.2	199.6	33.7
高知県	386.2	286.9	17.4	82.0	21.2
福岡県	2352.7	1466.5	112.1	774.1	32.9
佐賀県	496.2	352.6	7.5	136.2	27.4
長崎県	479.3	376.8	25.8	76.6	16.0
熊本県	633.5	420.2	10.0	203.3	32.1
大分県	832.8	505.4	16.7	310.7	37.3
宮崎県	981.1	706.7	18.4	256.0	26.1
鹿児島県	884.7	698.1	22.6	164.1	18.5
沖縄県	625.7	516.0	65.0	44.8	7.2
全国計	64187.9	41081.6	2443.0	20663.3	32.2

巻末資料2 長期未着手の都市計画道路に対する司法の判断

盛岡市都市計画道路の都市計画決定に関する訴訟について

1. 訴訟の概要

都市計画道路（昭和13年3月5日 都市計画決定）の区域内に土地及び建物を所有する原告が、長年にわたり建築制限を受けてきたことについて、これは都市計画事業への着手も見直しもないまま放置してきたことによるものであり、都計決定と建築制限の維持は違法であるとして、盛岡市に対して、以下の3点を求めたもの。

- ①都市計画決定の取消
- ②国家賠償法に基づく慰謝料の支払い
- ③憲法に基づく財産権補償

[都市計画道路の概要]

名称：盛岡広域都市計画道路3・4・43号神明前北井崎線
延長・幅員：約1,520m 16m

2. 訴訟経緯

平成11年	原告が盛岡市を被告として盛岡地裁に提訴
平成13年 9月28日	地裁判決：①を却下、②・③を棄却
平成14年 5月30日	高裁判決：原告の控訴を棄却
平成17年10月25日	原告の上告受理（ただし、裁判官全員一致で上告受理の申立て理由の①・②に関する理由は重要ではないとして排除）
平成17年11月 1日	最高裁判決：原告の上告を棄却（ただし、裁判官4人のうち1人から補足意見あり）

資料：「都市計画道路の見直しの手引き（第1版）～都道府県・政令市の見直しガイドラインの整理等～ 平成29年7月 国土交通省都市局都市計画課」

3. 判決の概要

① 抗告訴訟の対象について

都市計画決定は、その後続く道路計画事業の認可、施行に関する基本的指針を定めた一般的、抽象的な性質のものに過ぎず、建築制限も、区域内の土地を所有する不特定多数の者に対して一般的、抽象的な効果として生じるものであり、個人の権利ないし法律上の利益に直接の影響を及ぼす性質のものではないこと等から、都市計画決定に当たる本件処分を抗告訴訟の対象とすることはできないと解すべきであり、原告らの訴えは不適法なものとして却下を免れない。

② 国家賠償法に基づく慰謝料請求について

都市計画事業は一般的に長期間を要し、その施行に際しては人員や予算上の制約も少なくないものであり、都市全体に対する当該道路の優先度を見定めながら整備を進めざるを得ない性格のものであるため、結果的に特定路線の一部区間が長期間事業に着手されないとしても、そのことから直ちに都市計画決定権者が有する法的義務に違反しているとはいえない。

それを超えて、正当な理由がないにもかかわらず、都市計画事業自体が長期間全く進行していないとか、当該特定路線の必要性が見直されるべきであるのに、これが長期間放置されているとかという特別の事情がない限り、市町村の下した判断は、裁量権の範囲内のものとして違法になることはないと解するのが相当である。

盛岡市の場合、都市計画道路全体について漸次見直しを実施してきており、それらの中で本路線の重要性を検討し、その必要性を確認した上で変更を行わなかったこと、都市計画事業総体としてみれば、漸次整備を進行させてきていることの実事が認められる。こうした諸事情を総合考慮すると、都市計画が60年以上の長期間にわたって事業化されるに至っていないことを考慮に入れても、その状態は未だ都市計画決定権者である市町村に認められる裁量権の範囲内に止まっているというべきであり、都市計画の実施又は変更について権限を有している公務員がその職務上の法的義務に違反したものと認められず、請求は理由がない。

③ 財産権の補償について

本件土地に対する建築制限は、一般的に当然に受忍すべきものとされる制限の範囲を超えて特別の犠牲を課せられたものということがいまだ超えるものではないことから、憲法29条3項を根拠として、損失につき補償請求をすることはできないものというべきである。

4. 最高裁判所裁判官による補足意見

最高裁では、全員一致の意見で判決（上告棄却）がなされているが、藤田宙靖裁判官より補足意見として、建築制限が長期間にわたる場合の損失補償の要否について以下の見解が示された。

- ・ 公共の利益を理由として建築制限が損失補償を伴うことなく認められるのは、その制限が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を前提とした上でのことというべきであるから、そのような前提を欠く事態となった場合には、都市計画制限であることを理由に補償を拒むことは許されないものというべき。
- ・ 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と考えられるものであり、本件における建築制限程度のものであっても、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無いという考え方には大いに疑問がある。
- ・ 原審は、一般的な建築制限について指摘するに止まり、60年以上経過しているという特有の事情についての判断が明示されていない、という限りでは、上告論旨には理由があるものというべきである。
- ・ 都市計画制限の及ぶ期間と損失補償の要否の問題について、一切の判断をしていないことから原審判決を破棄し、仙台高裁に差し戻すことも考えられないではない。
- ・ しかし、原告の土地の所在する地域は、第1種住居地域（容積率200/建蔽率60）であり、高度な土地利用が従来行われていた地域でも、現にそれが予定されている地域でもない。
- ・ 本件土地の上に現に存在する上告人の共有に係る建築物は、木造瓦葺平家建の居宅であり、これを改築するには法53条1項ただし書1号により許可を受けることを要しないこととなり、また、これと同程度の規模及び構造の建築物を再度建築することは法54条3号により許可されると考えられる。
- ・ 上告人の土地のうち予定区域内に含まれるのは、全体の約4分の1にとどまることから、残余の部分を敷地として法54条3号に該当する最大の建築物を許可の下に建築すれば、上記の容積率、建ぺい率の上限に近いものとなると考えられる。
- ・ このような本件土地に関する具体的事情に照らせば、建築制限が長期間にわたっていることを考慮に入れても、特別の犠牲とまでいうことはできず憲法29条3項を根拠とする補償を必要とするとはいえない。

静岡県都市計画道路の都市計画決定に関する訴訟について

1. 訴訟の概要

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して、静岡県が不許可とした処分の取り消しを求め争ったもの。

2. 訴訟経緯

平成9年	住民1人が建築不許可処分取消訴訟を提訴
平成10年	住民5人が建築不許可処分取消訴訟を提訴
平成15年11月27日	一審・静岡地裁判決 県側勝訴
平成17年10月20日	東京高裁 県側敗訴
平成20年3月11日	最高裁決定 県の上告を棄却

3. 争点

静岡県が建築申請に対して、都市計画施設に関する都市計画に適合しないことを理由に不許可としたため、不許可理由の前提となる都市計画の違法性を争い、当該不許可処分の取り消しを求めたもの。

4. 判決の概要（都市計画決定を違法とした理由）

都道府県知事が、都市計画を決定するに際しての裁量は、都市計画法第13条第1項（都市計画基準）に従って、土地利用や交通等の現況及び将来の見通しを勘案し、都市計画法第6条第1項の規定による基礎調査の結果等を基に決定されることとなるが、この調査結果において、将来交通量について、現実に人口減少傾向が見られるゾーンほど可能収容人口の残容量が多くなり、それに対応して将来予測される交通量も増加するという予測手法を用いたことに合理性を欠くものがある。また、伊東市の平成22年における総人口の予測について過大に設定されてしまっているという点に問題があり、合理性に疑いがあること等から、法第13条の趣旨に反しており違法であるとした。

よって、都市計画に適合しないことを理由とした建築不許可処分は取り消すこととされた。

5. 最高裁の決定

県の上告を棄却する決定。これにより、東京高裁判決が確定した。

巻末資料3 道路構造令の解説と運用の変遷について

1. 道路の技術的基準の変遷

道路の構造の一般的技術基準である道路構造令、及びその運用方法を示す「道路構造令の解説と運用」は、これまで複数回改定されており、当時の技術基準に則った計画内容が、時間の経過と共に現在の技術基準に合致しない事例が散見される。

このような場合、現在の技術基準に準じた計画内容に変更が必要となるため、下表を参考に該当する技術基準を確認されたい。

▼道路構造令、道路構造令の解説と運用の変遷について

年	内容	摘要
大正 8 年(1919 年)12 月	(旧)道路構造令	道路構造令と街路構造令の二本立て
大正 15 年(1925 年)6 月	道路構造令細則	
昭和 10 年(1935 年)6 月	道路構造に関する細則	道路構造に関わる実質的な基準
昭和 27 年(1952 年)6 月	道路法改正	昭和 27 年法律第 180 号
昭和 33 年(1958 年)8 月	(新)道路構造令	道路構造令と街路構造令が一本化
昭和 35 年(1960 年)12 月	「道路構造令の解説」の出版	
昭和 45 年(1970 年)10 月	政令改正	道路の構造の全国的な統一を図る
昭和 45 年(1970 年)11 月	「道路構造令の解説と運用」の出版	規格の体系化, 車線主義の採用, 建築限界の拡大等
昭和 46 年(1971 年)3 月	政令改正	
昭和 46 年(1971 年)7 月	政令改正	
昭和 50 年(1975 年)7 月	標準幅員に関する基準(案)通達	道路幅員や横断面構成要素の標準化を図る
昭和 51 年(1976 年)3 月	政令改正	
昭和 57 年(1982 年)9 月	政令改正	自転車道等を自転車道と自歩道に区分, 副道の追加
昭和 58 年(1983 年)2 月	「道路構造令の解説と運用」の改訂	標準幅員(S50 通達と同内容)の掲載 全国同一基準による整備の促進
昭和 61 年(1985 年)3 月	政令改正	
平成 5 年(1993 年)11 月	政令改正	歩道等の最小幅員の拡大
平成 12 年(2000 年)6 月	政令改正	
平成 13 年(2001 年)4 月	政令改正	歩行者, 自転車の通行空間の確保
平成 15 年(2003 年)7 月	政令改正	地域の実情に応じた道路整備, 小型道路の導入
平成 16 年(2004 年)2 月	「道路構造令の解説と運用」の改訂	政令改正(H15)に基づく改訂
平成 23 年(2011 年)12 月	政令改正	
平成 25 年(2013 年)3 月	各道路管理者の条例制定期限	地方自治体道の構造の技術的基準を条例で定める
平成 27 年(2015 年)6 月	「道路構造令の解説と運用」の改訂	自転車通行空間, ラウンドアバウト, 無電柱化

(出典：道路構造令)

(出典：『道路構造令の解説と運用』にみる日本の道路計画・設計思想の変遷, 土木学会論文集 Vol.67)

2. 道路の区分と設計速度・設計車両

2.1 道路の区分

- 昭和 35 年版では、道路の種類が「1 級国道」「2 級国道」「都道府県道又は市町村道」の 3 つに区分され、それぞれ交通量に応じて第 1 種～第 5 種まで定められた。1 級国道・2 級国道の分類は資料編 p5 の通りで、現在の指定区間（国直轄管理区間）とは異なる。
- 昭和 45 年版では、「道路の存する地域および地形の状況ならびに計画交通量に応じ、同一の設計基準を用いるべき区間を、道路の構造基準という観点から分類した道路の種類」と解説しており、現在まで続く**道路の区分の体系**が定められた。

2.2 設計速度

- 昭和 35 年版では、道路種別ごとに設計速度が指定され、設計速度の最高は 80km/h、最低が 30km/h であることや、設計速度 35km/h の設定が現在の基準と大きく異なる。
- 昭和 45 年版では、「設計速度を「道路の設計の基礎とする自動車の速度をいう」と定義」と解説しており、現在まで続く**設計速度**が定められた。

2.3 設計車両

- 昭和 35 年版では、設計車両について明確な基準は無いが、「交通車両の諸元」として、「道路運送車両法より、長さ 12m 以下、幅 2.5m 以下、高さ 3.5m、総重量 20t 以下、最小回転半径 12m 以下」を参考掲載している。
- 昭和 45 年版では、「第 1 種、第 2 種、第 3 種第 1 級又は第 4 種第 1 級の道路にあっては小型自動車およびセミトレーラ連結車が、その他の道路にあっては小型自動車及び普通自動車が安全かつ円滑に通行することができるようにすること」と定義しており、現在と同一の**設計車両**が定められた。
- 平成 15 年 7 月の一部改正で、「小型自動車等」が新たに制定され、小型自動車等の通行の用に供する道路として、小型道路が新たに制定された。

3. 横断面の構成

3.1 車道幅員と車線幅員

- 昭和 35 年版では、道路区分・交通量・地形の状況・自転車交通量の割合に応じて**車道幅員**が指定されていた。例えば、都道府県道の市街部で計画交通量が 10,000 台/日、自転車混入率 10%未満の場合、資料編 p11 に記載のとおり、車道の幅員は 9m となる。（車線や路肩の定義はあるものの、幅を定めているのは「車道」のみ）
- 昭和 45 年版では、「車線の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車線の幅員の欄に掲げる値とするものとする。」と第 5 条に定めており、現在まで続く**車線幅員**が定められた。

3.2 路肩幅員

- 昭和 35 年版では、路肩を設ける目的として「道路の主要構造部の保護」「車道に対する余裕幅」と解説し、「車両のすれ違いのために設けるものではない」との記述もあることから、現在の保護路肩に相当する部分を示していた。

「路肩の幅員は 0.5m 以上とする。ただし、トンネル等の路肩の幅員は、0.25m まで縮小することができる。」「歩道を有する道路にあっては、道路の主要構造部の保護上支障がない場合においては、路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができる。」と規定しており、路肩幅員は現在よりも大幅に狭い。

- 昭和 45 年版では、「路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車道の左側に設ける路肩幅員の欄の左欄に掲げる値以上とするものとする。」と第 7 条に定めており、現在と同一の路肩幅員が定められた。
- 県条例では「自転車歩行者道又は歩道を設けない道路であって歩行者又は自転車の交通の確保のために必要がある場合においては、車道の左側に設ける路肩の幅員は、1.25メートル以上とする」と、幅広路肩について独自の基準を設けている。
- また県条例では、津波避難路において、車道部幅員を 8メートル以上確保するため路肩の幅員は別途定められている。

3.3 停車帯

- 昭和 35 年版では、停車帯に関する規定は無し。
- 昭和 45 年版では、「第 4 種の道路には、必要に応じ停車帯を設ける」「停車帯の幅員は 2.5m とし、大型車の割合が低い場合は 1.5m まで縮小することができる」と規定された。

3.4 自転車道・自転車歩行者道・歩道

- 昭和 35 年版では、「市街部の道路には原則として歩道を設ける」こととしている。なお、自転車通行への考慮については特に記載無し。「歩道はマウンドアップ型を基本とし、単にガードレールで区切ったものは歩道と言わない」と解説している。
- 昭和 45 年版では、「自動車・自転車共に多い場合は自転車道、自動車が多く歩行者が少ない場合は自転車歩行者道を設ける。」「第 4 種の道路及び第 3 種で自転車道を設ける場合、その各側に歩道を設ける」ものとする。
- 平成 5 年 11 月の構造令改正により、歩道幅員が 0.5m、自歩道幅員が 0.5～1m 広がった。
- 県条例では「津波避難道路に係る歩道の特例」として、片側歩道の特例及び歩行者の交通量が多い場合以外の歩道幅員を 3m 以上と規定している。

3.5 分離帯・中央帯

- 昭和 35 年版では、「車道の幅員が 14m 以上の道路には分離帯を設けて分離」「分離帯の幅員は 0.5m（路上施設を設ける場合は 1m 以上）」と規定された。
- 昭和 45 年版では、「車線の数 4 以上である第 1 種、第 2 種、第 3 種第 1 級の道路の車線は往復の方向別に分離」と規定。中央帯の幅員は道路規格別に細かく規定された。

3.6 積雪地域に存する道路の中央帯等の幅員

- 昭和 35 年版では、積雪地域に関する規定は無い。
- 昭和 45 年版では、「積雪地域に存する道路の中央帯及び路肩の幅員は、除雪を勘案して定める」とし、除雪余裕幅、堆雪余裕幅の考えが解説された。

3.7 植樹帯

- 昭和 35 年版では、植樹帯に関する規定は無く、「歩道に並木を設ける場合に幅員を 1m 広げる」規定のみ。
- 昭和 45 年版では、「歩道に並木を設ける場合に幅員を 0.5~1.5m 広げる」規定のみ。
- 昭和 58 年版で、初めて独立して「第4種第1級の道路には植樹帯を設ける」規定。
- 平成 13 年の改正で、植樹帯を設置すべき道路を第4種第1級に加え第4種第2級まで拡大。

4. 標準断面

- 昭和 35 年版では、標準的な車道と歩道の巾員を示すのみ。
- 昭和 45 年版では、標準横断構成図として道路種級区分に応じた横断構成が掲載された。
- 道路管理の合理化、良好な都市景観の確保の観点から道路幅員の標準化が進められ、「道路の標準幅員に関する基準（案）について」（昭和 50 年 7 月 15 日都市計画課長・企画課長通達）が作成され、可能なかぎりこれに基づき計画するよう指導されてきた。
- 昭和 58 年版では、上記通達に合わせた標準幅員が掲載され、「幅員及び構成を決めるに当たっては標準幅員を考慮して定めるものとする」と規定された。
- 平成 16 年の改正で、「地域の状況を踏まえて、当該道路において重視すべき機能を明確にした上で、地域に適した道路構造を採用することが重要。」「道路構造に関する基準を全国画一的に運用するのではなく、地域の状況に応じて道路に求められる機能を勘案し、地域の裁量に基づき弾力的に運用すべきである。」とし、標準断面が削除された。

5. 線形及び視距

5.1 最小曲線半径

- 昭和 35 年版では、設計速度ごとではなく、道路種別ごとに最小曲線半径を規定。
- 昭和 45 年版から、道路種別にかかわらず最小曲線半径は設計速度より決定されるよう変更。最小曲線半径の望ましい値も追加された。

5.2 曲線長

- 昭和 35 年版では、設計速度ごとではなく、道路種別ごとに最小曲線長を規定。
- 昭和 45 年版から、道路種別にかかわらず最小曲線半径は設計速度より決定されるよう変更。

5.3 曲線部の片勾配

- 昭和 35 年版では、道路種別、地域種別ごとに曲線半径に応じた片勾配の値を規定。地方部と市街部で異なる片勾配としている。
- 昭和 45 年版から、道路種別にかかわらず曲線部の片勾配は設計速度と曲線半径により決定されるよう変更。

5.4 曲線部の拡幅

- 昭和 35 年版では、道路種別ごとに曲線半径に応じた拡幅量を規定。地方部と市街部で異なる拡幅量としている。
- 昭和 45 年版から、道路種別にかかわらず拡幅量は曲線半径により決定されるよう変更。

5.5 最急縦断勾配

- 昭和 35 年版では、道路種別と地形の状況毎に縦断勾配を規定し、最急縦断勾配の特例値は 10%。
- 昭和 45 年版から、設計速度に応じて縦断勾配を規定。

5.6 縦断曲線半径・縦断曲線長

- 昭和 35 年版では、縦断曲線の長さのみ規定し、曲線半径は規定しない。
- 昭和 45 年版から、設計速度に応じて縦断曲線半径、縦断曲線長を規定。

5.7 合成勾配

- 昭和 35 年版では、合成勾配の規定は特になし。
- 昭和 45 年版から、設計速度に応じて最大合成勾配の値を規定。

6. 平面交差

6.1 平面交差の構造

- 昭和 35 年版では、道路の交差角に関する具体的な記述はなく、平面交差点の例として分離した右左折路を設けると記載されているのみ。
- 昭和 45 年版で、はじめて「原則として、交差角は直角に近いものとする」との記載がなされた。但し、具体的な角度に関する記述はない。
- 昭和 58 年版では、「互いに交差する交通流は直角又はそれに近い角度で交差するように計画しなければならない」と記載され、解説欄で、具体的に「交差角 75° 以上とすべき（特にやむを得ない場合には 60° 以上）」と記述された。

6.2 平面交差の設計速度

- 昭和 35 年版では、平面交差点の設計速度に関する記述は無し。
- 昭和 45 年版では、「交差点付近の設計速度は、原則として、その道路の設計速度に同一とするが、場合によっては一段階下位の設計速度を用いることができるものとする。」と記載された。
- 昭和 58 年版では、「交差点付近の設計速度は～（中略）～場合によっては 10～20km/h 下回った設計速度を用いることができるものとする。」と具体的な値に修正された。
- 平成 16 年版では、「交差点付近の設計速度は原則としてその道路の設計速度と同一とする。」のみ記載となり、交差点部の設計速度の安易な提言を避けるべきと解説された。

6.3 視認距離

- 昭和 35 年版では、交差点部の視認距離に関する記載は無い。
- 昭和 45 年版では、「車両が平面交差点を安全かつ容易に通過し得るために、交差点の手前相当の距離より、交差点の存在、信号、道路標識（警戒標識、規制標識等）等が、明確に視認出来るものでなければならない。」と記載された。
- 昭和 58 年版では、「車両が平面交差点を安全かつ容易に通過し得るために、交差点の相当手前の距離から、交差点、信号、道路標識等が、明確に視認できなければならない。」と修正され、設計速度 50km/h の値が修正された。

6.4 曲線半径

- 昭和 35 年版では、交差点部の曲線半径に関する記載は無い。
- 昭和 45 年版では、一時停止制御される道路と信号制御される道路に分け、一時停止の場合の曲線半径が規定され、信号制御の場合は原則として第 15 条による（＝一般部と同様）。
- 昭和 58 年版では、信号制御及び一時停止制御の主道路と一時停止制御の従道路に分けて規定された。

6.5 緩勾配区間

- 昭和 35 年版では、交差点部の縦断勾配に関する記載は無い。
- 昭和 45 年版では、「1. 交差点の取付部および交差点前後の相当区間の勾配はできるだけ緩やかにする。 2. 縦断曲線の頂部は、底部付近に交差点を設けないようにすることが望ましい。」と初めて記載され、沿道条件の許す限りできるだけ長い区間を 2.5%以下の緩勾配とすべきとなった。

6.6 平面交差点付近の横断構成

- 昭和 35 年版では、幅員の具体的数値の記載は無い。
- 昭和 45 年版では、屈折車線及び変速車線を設ける場合において、車線の幅員、屈折車線及び変速車線の幅員が規定された。
- 平成 16 年版では、小型道路の規定が追加された。

6.7 本線シフト長、右折車線長

- 昭和 35 年版では、具体的な本線シフト長や右折車線長の記載は無い。
- 昭和 45 年版では、「本線シフト（移行）を行う場合のシフト区間長は、当該道路の設計速度、都市部、地方部の別、平面線形に応じて、決めるものとする」と解説しており、表 7-5 テーパの標準値が定められた。
- 昭和 58 年版では、本線シフトの区間長が定められた。

6.8 隅切り長の標準値

- 昭和 35 年版では、交差点隅切り長の標準値の記載は無い。
- 昭和 45 年版では、「第 4 種の道路の交差点においては、当該道路の規格、設計車両、通行方法などに応じ、車両が安全かつ円滑に回転走行できるように隅角部を切りとるものとする。」と解説しており、隅切り長の標準値が定められた。
- 昭和 58 年版では、隅切りの標準値が参考として示され、昭和 45 年版から若干変更された。

6.9 交差点と都市計画決定（昭和 45 年版）

- 昭和 45 年版のみ、「隅角部の半径、付加車線長、すりつけ長等を決定したうえ、これより設計される交差点の道路区域の外郭線が都市計画として決定されるものである。」と解説している。
「しかしながら、都市計画道路の計画決定と事業実施とは時期的にずれるので、あらゆる交差点について詳細設計を行うことは困難である。従って都市計画として決定する場合は、あらかじめ典型的な交差点の設計例をいくつか作成しておき、これを実際の場合にあてはめる方法をとらざるを得ない。」と解説している。

巻末資料4 QVコード表（例） （※第4回仙台都市圏パーソントリップ調査）

道路機能	地域区分	車線数	QVコード	速度条件 (km/時)		容量条件(台/日)				備考
				Vmax	Vmin	設計基準 交通量	交差点 補正率	Q0	Qmax	
主要幹線	市街地	8	18	40	10	96,000	0.6	57,600	100,800	
		6	16	40	10	72,000	0.6	43,200	75,600	
		4	14	40	10	48,000	0.6	28,800	50,400	
		2	12	30	10	10,000	0.8	8,000	14,000	
	その他	8	28	50	15	88,000	-	88,000	154,000	
		6	26	50	15	66,000	-	66,000	115,500	
		4	24	50	15	44,000	-	44,000	77,000	
		2	22	50	15	9,000	-	9,000	15,750	
幹線	市街地	8	38	40	10	96,000	0.6	57,600	100,800	
		6	36	40	10	72,000	0.6	43,200	75,600	
		4	34	40	10	48,000	0.6	28,800	50,400	
		2	32	30	10	10,000	0.8	8,000	14,000	
		2	31	30	10	9,000	0.8	7,200	12,600	
	その他	8	48	50	10	72,000	-	72,000	126,000	
		6	46	50	10	54,000	-	54,000	94,500	
		4	44	50	10	36,000	-	36,000	63,000	
		2	42	40	10	8,000	-	8,000	14,000	
		2	41	30	10	8,000	-	8,000	14,000	
高速	平地	4	54	120	30	48,000	-	48,000	84,000	
	山地	4	53	80	20	36,000	-	36,000	63,000	
	平地	2	52	80	20	14,000	-	14,000	24,500	
	山地	2	51	60	15	10,000	-	10,000	17,500	
自専道		4	66	60	10	68,000	-	68,000	119,000	
		4	64	120	30	48,000	-	48,000	84,000	
		4	63	80	20	44,000	-	44,000	77,000	
		2	62	100	25	14,000	-	14,000	24,500	
		2	61	80	20	14,000	-	14,000	24,500	
交差点の 立体化		4	68	60	15	48,000	-	48,000	84,000	
		6	69	60	15	72,000	-	72,000	126,000	
特殊リンク		2	72	30	30	10,000	-	10,000	10,000	セントロイドのコネクター
		2	73	30	30	10,000	-	10,000	10,000	I. C料金ダミー
		2	74	30	30	10,000	-	10,000	10,000	鉄道駅と道路のコネクター
		2	75	30	30	10,000	-	10,000	10,000	I. Cアプローチ(ランプ)
		2	77	30	30	10,000	-	10,000	10,000	駅自由通路
バスレーン		8	88	40	10			28,800	50,400	バスレーン区間の片側容量(断面8車線)
		6	86	40	10			21,600	37,800	バスレーン区間の片側容量(断面6車線)
		4	84	40	10			14,400	25,200	バスレーン区間の片側容量(断面4車線)
		2	82	30	10			7,200	12,600	バスレーン区間の片側容量(断面2車線)

※バスレーンの車線数は、断面車線数を表す