

富山県都市計画道路見直しの 基本的指針

平成17年9月

富山県土木部都市計画課

目 次

1 指針策定の背景と目的

- (1) 指針策定の背景と目的 -1-
- (2) 都市計画道路を取り巻く情勢の変化 -2-

2 富山県の都市計画道路の現状

- (1) 都市計画道路の整備状況 -7-
- (2) 未着手都市計画道路の経過年数 -8-
- (3) 都市計画道路整備の推移と今後の見通し -9-

3 見直し対象路線の評価方法

- (1) 見直しの考え方 -10-
- (2) 都市計画道路の見直しフロー -15-
- (3) 必要性評価項目の解説 -17-
- (4) 実現性評価項目の解説 -37-
- (5) 住民との合意形成の進め方 -40-

4 指針の運用

- (1) 見直しの取り組みにおける留意点 -42-
- (2) 見直しの時期 -42-

【参考資料】 -43-

【用語集】 -51-

1 指針策定の背景と目的

(1) 指針策定の背景と目的

富山県の都市計画道路は、その多くが昭和40～50年代に都市計画決定されており、平成16年3月末現在ではその数507路線、延長約995kmとなっている。そのうち、整備済と事業中をあわせた着手済延長は約810kmで、全体の約8割を占めている。一方、残る約185kmが未着手となっており、その中には、都市計画決定から30年以上経過しているものが約7割、延長約130km存在している。

これまで、都市計画道路は、個々の路線における事業の着手等を一つの契機として、必要に応じて幅員など計画の見直しを行ってきたところである。しかしながら、近年、人口の減少や少子高齢化の進展、地球環境問題等、都市計画道路を取り巻く社会情勢が変化していること等から、都市計画道路の必要性に変化が生じつつある路線も潜在的に存在すると考えられるようになり、全国的にも事業が未着手となっている都市計画道路の見直しに関する取り組みが行われるようになった。

こうしたことから、本県においても、未着手都市計画道路の見直しに関する取り組みとして、『都市計画道路を取り巻く社会情勢に照らし合わせ、都市計画上の必要性や事業の実現性を評価し、計画の継続、変更等を見直しの方向性を見出すための手順と考え方等を定める - 都市計画道路見直しの基本的指針』を策定するものである。

今後、県及び市町村においては、本指針の活用により、可能な限り速やかに適正な都市計画道路網の構築に向けた取り組みを進めるものとする。

都市計画道路とは

【都市計画道路の役割】

都市計画道路は、都市の骨格となる道路であり、人と車の安全かつ快適な交通を確保するとともに、緑ゆたかな魅力あるまちづくりを形成する上で重要な役割を果たしている。

【都市計画決定の意義】

道路を都市計画に定めることについては、以下のような意義がある。

道路の整備に必要な区域をあらかじめ明確にすることにより、長期的な視点から計画的な整備を展開することができ、円滑かつ着実な道路整備を図ることができる。

都市内における土地利用や、各都市施設相互の計画の調整を図ることにより、総合的、一体的に整備、開発を進めることができる。

将来の都市において必要な道路の規模、配置を広く住民に明確に示すことにより、地域社会の合意形成を図ることができる。

このようなことから、都市計画決定された道路の予定地には建築制限がかけられているが、長期にわたって未着手の場合には、土地の有効活用が出来ないなどの弊害もある。

(2) 都市計画道路を取り巻く情勢の変化

近年の都市計画道路を取り巻く社会情勢の変化としては、次に掲げる事項が挙げられる。

1. まちづくりの方向性

【現状】

- ・ モータリゼーションの進展や、郊外での大型小売店舗の立地が相次いでいるほか、中心市街地のにぎわいの低下や商業活動等の空洞化が見られる。特に用途地域外において、さらなる大型商業店舗の建設予定についても報道されている。
- ・ 既成市街地の都市計画道路の整備には、多数の既存住宅や商店等の地区外への移転が必要となりこれまでの良好な地域コミュニティの維持が困難となることが懸念されている。
- ・ 優れた景観や歴史的建造物を活用したまちづくりに対する住民の意識が高まっている。
- ・ 近年災害が多発しており、災害に強いまちづくりが一層求められている。

【課題】

- ・ 中心市街地のにぎわいの創出を図る観点を踏まえ、まちづくりに資する都市計画道路の在り方について検証する必要がある。
- ・ 都市計画道路の整備にあたっては、地域コミュニティの維持、景観又は歴史的建造物を活かしたまちづくりに配慮することが求められている。
- ・ さらには、都市計画道路の整備により防災性機能（延焼防止、緊急車両の通行の確保、災害時の避難路など）を確保し、災害に強いまちづくりを進めることも重要である。

2. 人口の減少と少子高齢化の進展

【現状】

- ・ 日本全体としては、平成 16 年 3 月末現在の出生率は 1.32 となっており、2006 年をピークに人口は減少に転じると予測されている。また、老年人口（65 歳以上）は今後も増え続け、第二次ベビーブーム世代が 65 歳以上となる 2043 年（平成 55 年）にピークを迎えるものと推計されている（国立社会保障・人口問題研究所）。
- ・ 富山県の総人口は、平成 12 年国勢調査時で 1,121 千人であるが、その後徐々に減少し、平成 42 年には 950 千人となると推計されている（国立社会保障・人口問題研究所）。
- ・ 富山県における老年人口（65 歳以上）は、平成 12 年の 223 千人(20.8%)

に対し、平成 42 年には 308 千人（32.4%）となると推計されている（国立社会保障・人口問題研究所）。

【課題】

- ・ これまでの人口増加や、これに伴う交通需要の増大に対応すべく都市計画決定されてきた道路については、その位置付けを検証する必要がある。
- ・ 少子高齢化の進展に伴い、都市計画道路に対してバリアフリー化、ユニバーサルデザインの導入が求められている。

3．公害防止及び環境対策

【現状】

- ・ 富山県の自動車の交通分担率は高く、富山高岡広域都市計画区域においては、72.2%を占める（H11 第 3 回パーソントリップ調査より）。
- ・ 自動車排出ガスに対する関心が高まっている（H5 年度県政モニターアンケート調査より）。

【課題】

- ・ 過度な自動車利用を抑制するためには、公共交通と自動車の適切な役割分担を図ることが必要であり、都市計画道路の整備にあたっては、公共交通の利用促進を支援することが求められている。
- ・ 都市内道路では、道路改良による渋滞解消を進め、自動車から排出される CO₂ 等の温室効果ガスの低減を図る必要がある（富山県大気環境計画）。
- ・ うるおいのある都市づくりの観点からも、都市計画道路には、街路樹の整備が求められている。

4．中央集権から地方集権へ

【現状】

- ・ まちづくりに関係する都市計画等の権限は、国から県へ、県から市町村へと委譲されてきており、市町村合併や三位一体改革などにより、その動きが加速している。

【課題】

- ・ どのような事業を行うのか、どの事業を優先させるのかについて、より住民に近い地方の目から、地方の責任において判断していく必要がある。

5．関係法令

【現状】

- ・ 平成 14 年の都市計画法の改正に伴い、都市計画の決定又は変更を住民が提案することができる、いわゆる住民提案制度が創設された。
- ・ 平成 15 年の道路構造令の改正に伴い、地域毎に交通機能等を適切に考慮し、基準を弾力的に運用することが可能となった。

【課題】

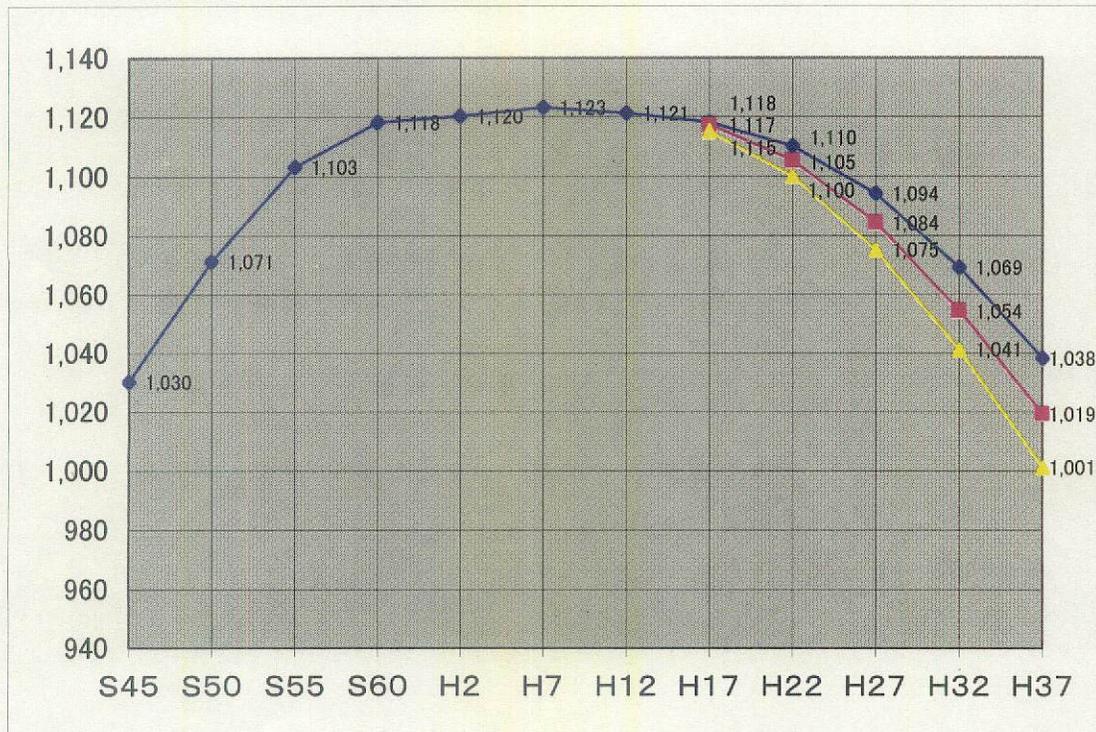
- ・ 地域の実情に即した都市計画道路の在り方について検証する必要がある。

【参考】県全体人口、免許の保有者人口、乗用車の保有台数

- 県全体人口は、平成10年をピークに減少傾向にあり、今後一層の減少が進むと予想されている。（【図-1】参照）
- 免許の保有者人口、乗用車の保有台数とも増加傾向にあるが、将来は県全体人口の減少の影響を受けるものと予想される。（【図-2】【図-3】参照）

【図-1】県全体人口の推移と見通し

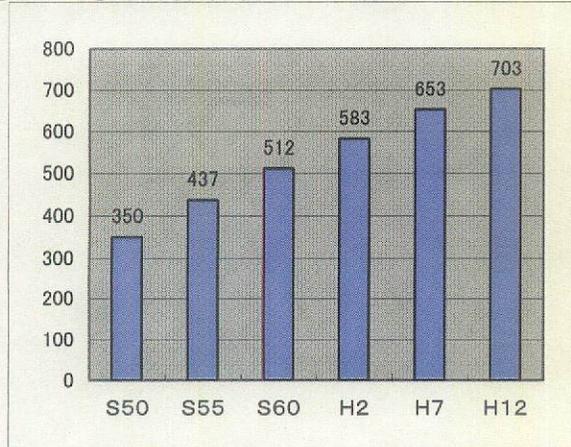
（単位：千人）



＜出典：富山県民新世紀計画2001-2010＞

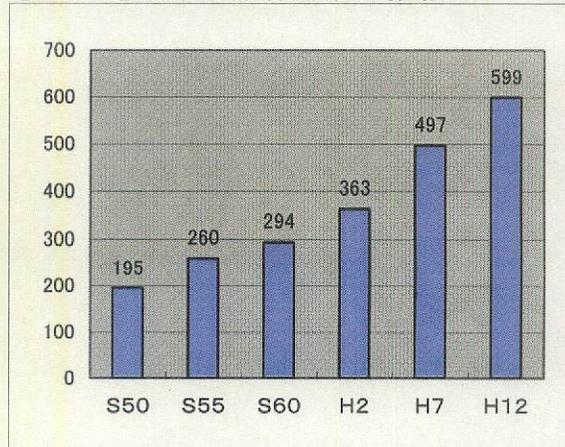
高位推計：1999年の合計特殊出生率1.43が2015年までに1.82に回復する
 中位推計：同様に2015年までに1.62に回復する
 低位推計：合計特殊出生率が1.43のまま横ばいで推移する

【図-2】免許保有者人口の推移 （単位：千人）



＜出典：交通事故白書＞

【図-3】乗用車保有台数の推移 （単位：千台）



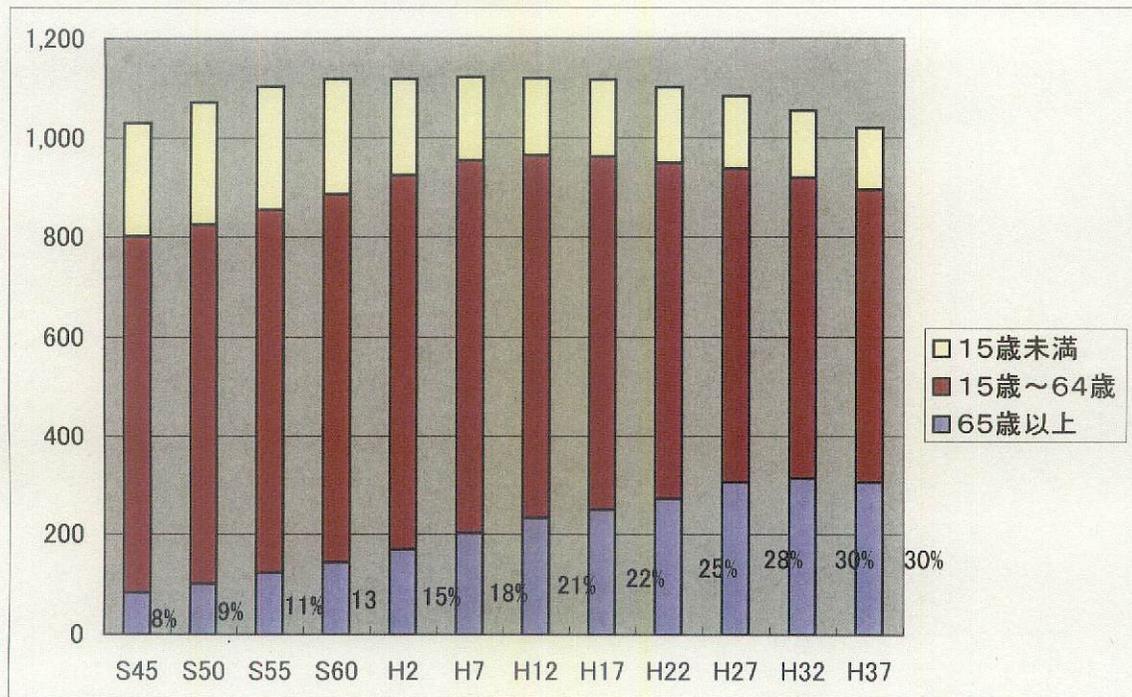
＜出典：富山県統計年鑑＞

【参考】人口構成比、手段別トリップ構成比

- 富山県における老年人口(65歳以上)の全体人口に占める割合は、伸び続けるものと予想されている。(【図-4】参照)
- 手段別トリップの自動車の構成比が大幅に増加している一方、公共交通機関(路線バス・路面電車、鉄道)の構成比は減少している。(【図-5】参照)

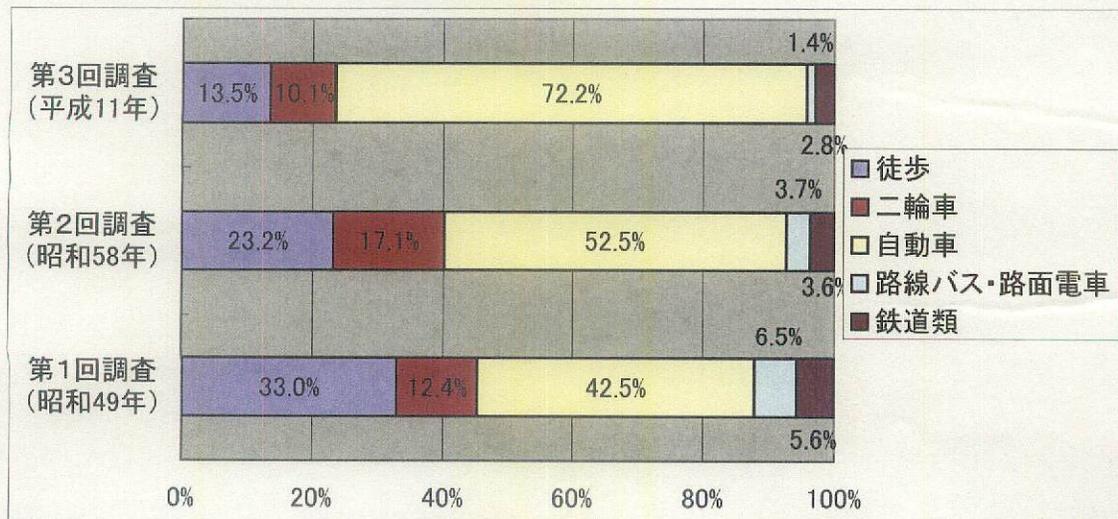
【図-4】人口構成比の推移と見通し

(単位:千人)



<富山県民新世紀計画2001-2010の中位推計を基にコーホート要因法により算出>

【図-5】手段別トリップ構成比の推移



<出典:富山高岡広域都市圏第3回パーソントリップ調査報告書>

2 富山県の都市計画道路の現状

(1) 都市計画道路の整備状況

- 本県の都市計画道路は、平成16年3月末現在、延長約995kmである。（【図-1】参照）
- 平成16年3月末現在の整備状況は、改良済区間と概成済区間をあわせて、約7割、延長約695kmである。（【図-1】参照）

改良済：道路用地が計画幅員どおり確保されており、一般の通行の用に供している道路の区間、事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する年度末換算完成延長で考える

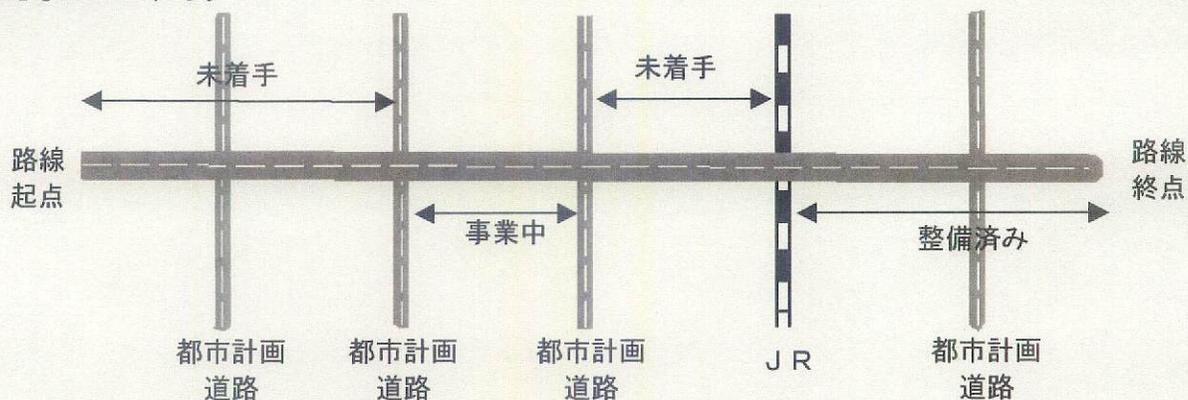
概成済：路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（おおむね計画幅員の2/3以上又は4車線以上）を有する区間

- 市町村により、都市計画道路の整備状況に開きがある。（【図-2】参照）
- 未整備の都市計画道路のうち、約6割、延長約185kmが未着手である。（【図-1】参照）

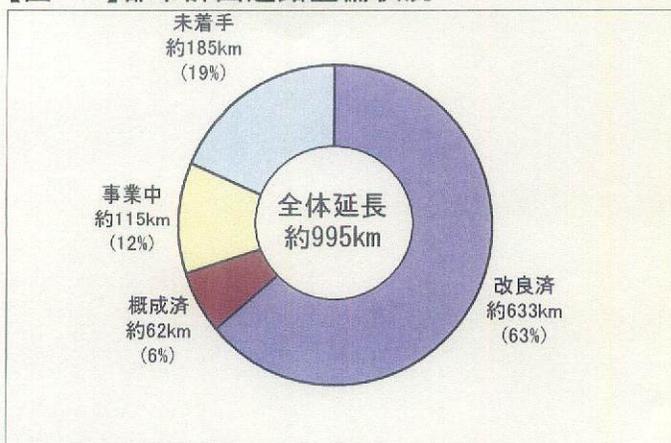
<未着手区間（延長）の考え方>

都市計画道路はネット（網）を構成しているため、原則、路線の起終点及び他の都市計画道路との交差点で区切った区間が全て未整備である場合、その区間を未着手区間と考える。（ただし、鉄道、河川、主要な幹線道路などで事業が休止している場合、このポイントで区切ることをとする。）

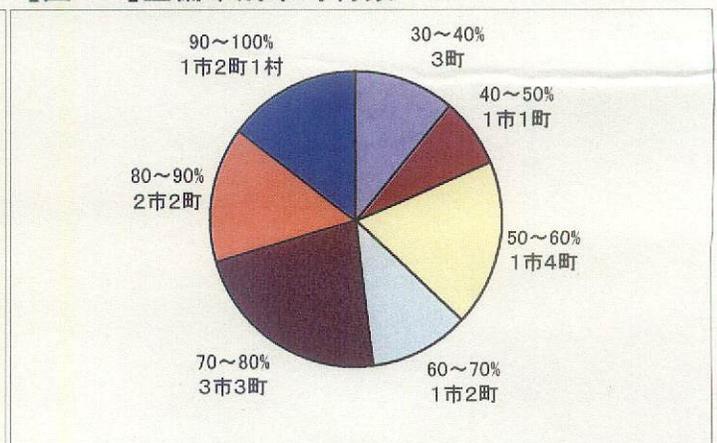
なお、路線の機能などが同等と考えられる未着手区間が連続する場合は、一つの未着手区間と考えることをとする。



【図-1】都市計画道路整備状況



【図-2】整備率別市町村数



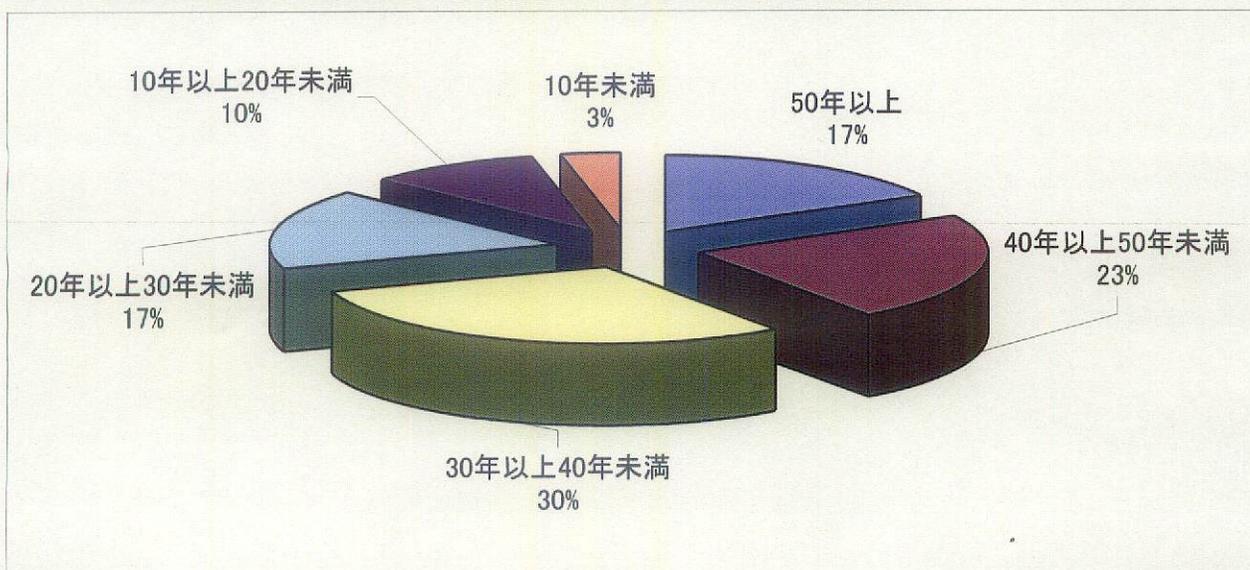
(2) 未着手都市計画道路の経過年数

- 未着手都市計画道路の約9割、延長約160kmが、当初の都市計画決定から20年以上経過している。（【表-1】 【図-3】 参照）
- 未着手都市計画道路の約7割、延長約130kmが、当初の都市計画決定から30年以上経過している。（【表-1】 【図-3】 参照）

【表-1】当初都市計画決定年次別未着手都市計画道路区間及び延長

| 当初都市計画決定年次 | 当初都市計画決定からの経過年数 | 未着手区間 | | 未着手延長 | |
|------------|-----------------|-------|--------|---------|--------|
| | | 区間数 | 割合 | 延長(m) | 割合 |
| S12～S29 | 50年以上 | 27 | 12.2% | 31,710 | 17.2% |
| S30～S39 | 40年以上50年未満 | 67 | 30.3% | 41,910 | 22.7% |
| S40～S49 | 30年以上40年未満 | 62 | 28.1% | 55,680 | 30.2% |
| S50～S59 | 20年以上30年未満 | 38 | 17.2% | 30,790 | 16.7% |
| S60～H6 | 10年以上20年未満 | 23 | 10.4% | 18,260 | 9.9% |
| H7～H16 | 10年未満 | 4 | 1.8% | 6,020 | 3.3% |
| 合計 | | 221 | 100.0% | 184,370 | 100.0% |

【図-3】未着手都市計画道路の当初決定からの経過年数別延長割合



(平成16年3月31日現在)

(3) 都市計画道路整備の推移と今後の見通し

都市計画道路の計画延長

- 都市計画道路として都市計画決定された延長は、昭和52年頃から年平均7km強の伸びで推移してきたが、昭和60年から平成5年頃までは年平均約18kmという高い伸びを示している。（【図-4】参照）

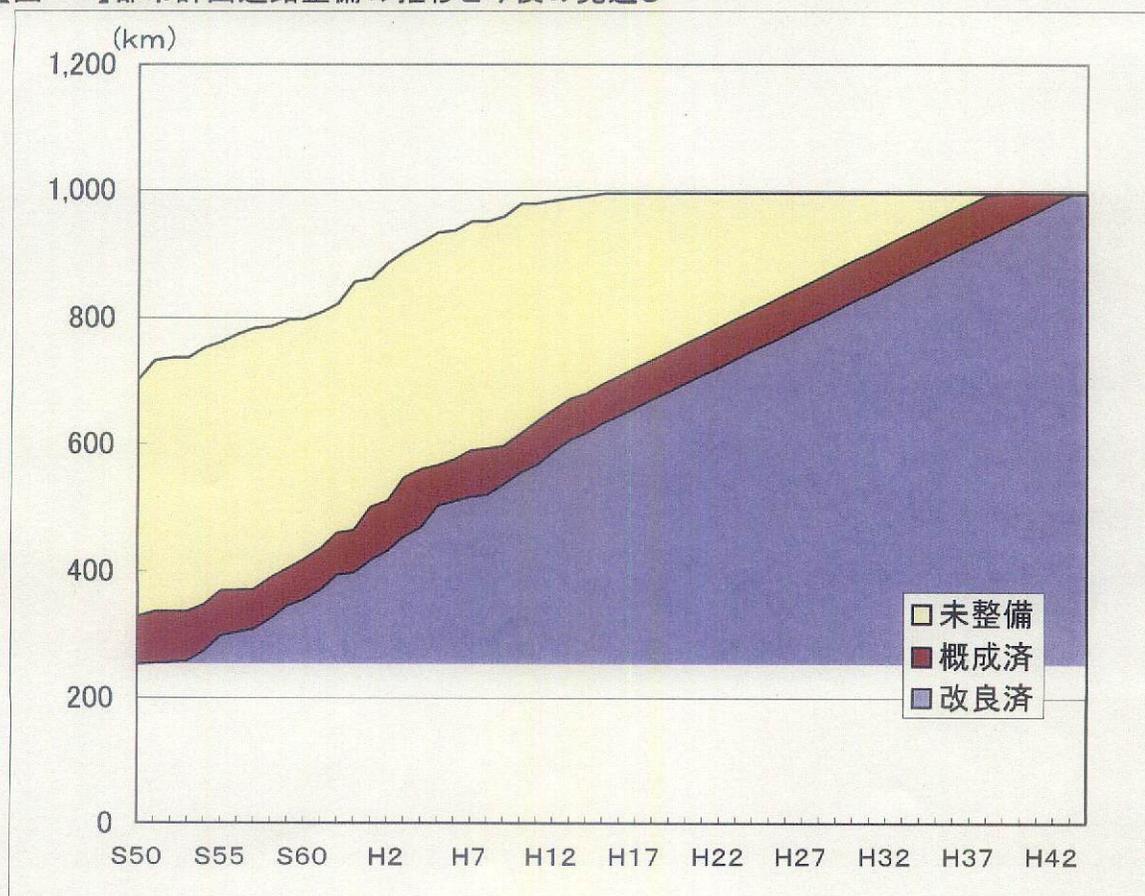
都市計画道路の整備延長

- 都市計画道路の整備延長は、昭和60年頃まで年平均10km程度であったが、昭和60年から2000年国体が行われた平成12年頃までは年平均15km前後となっている。（【図-4】参照）

都市計画道路整備の今後の見通し

- 現在未整備の都市計画道路については、今後、平成14年度と平成15年度の平均年間整備延長12.88kmで整備が進むと、約25年後には全て整備を完了することができる。（【図-4】参照）

【図-4】都市計画道路整備の推移と今後の見通し



3 見直し対象路線の評価方法

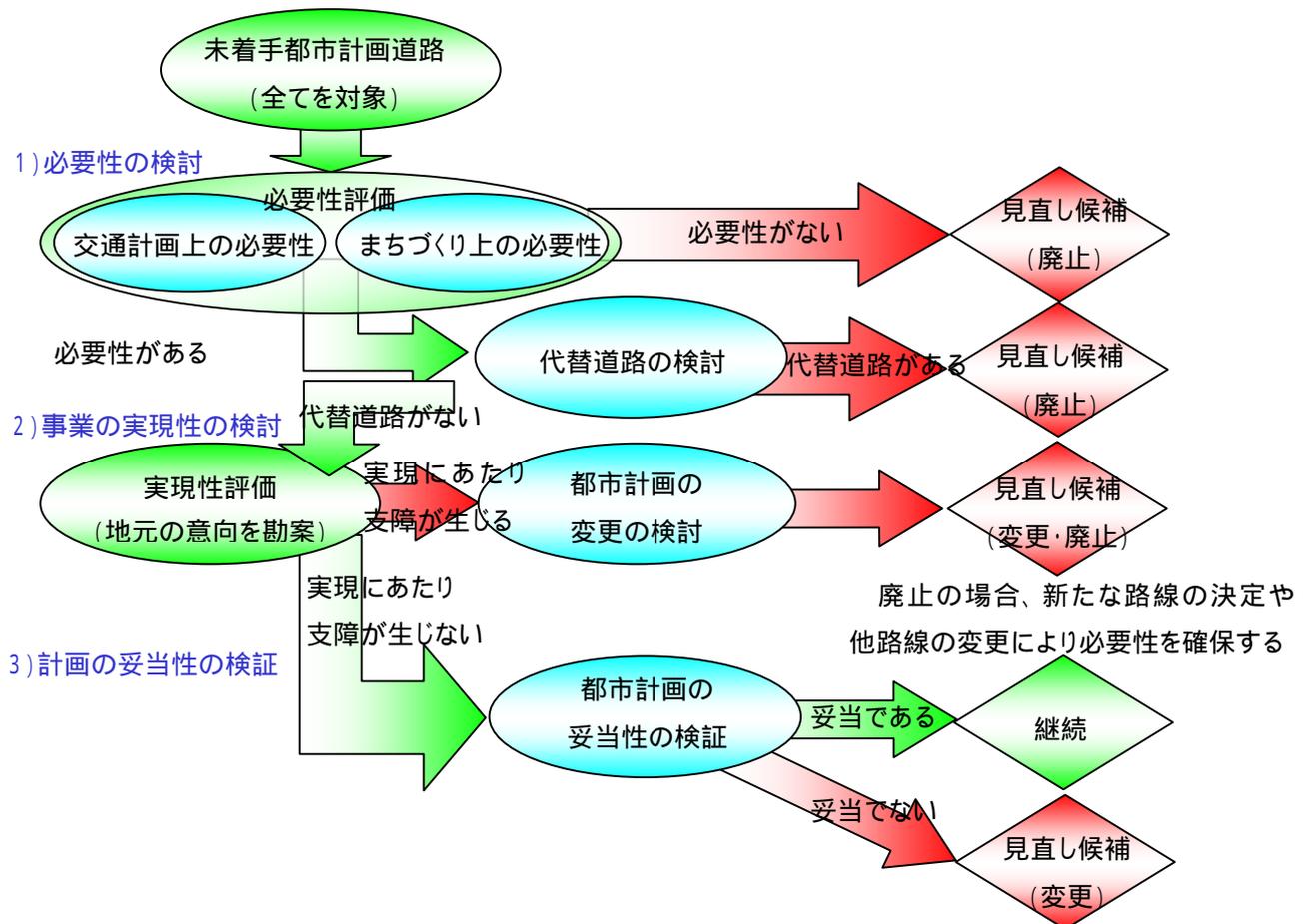
(1) 見直しの考え方

都市計画道路は、県及び市町村の総合計画やマスタープラン等で掲げる都市の将来像の骨格となるものである。このため、各々の計画で位置付けるまちづくりの方針に適合していることを原則とし、都市計画道路を取り巻く情勢の変化を踏まえ、次のような考え方に基づき都市計画道路の見直しを行うこととする。

ステップ1：未着手都市計画道路の検証

全ての未着手都市計画道路について、都市計画道路としての必要性の検証と事業の実現性の検証を行うこととする。これらの検証により、未着手となっている都市計画道路の今後の方向性を提案するものである。

未着手都市計画道路については、都市計画決定された当時と現在では社会情勢等が大きく異なっていると考えられることから、現在の価値観、時代の要請に照らし、都市計画道路を再検証することが必要である。



1) 必要性の検討

必要性評価

- ・ 都市計画決定後、未着手のまま経過している都市計画道路について、現在の社会情勢に照らし合わせ、必要性を再検証することとする。
- ・ 必要性が認められないと判断された場合、次に、どのような社会情勢の変化に起因し、必要性がなくなったのかを整理することとする。
- ・ 必要性の評価にあたっては、「環状機能を有する」等の道路として基本的な『交通計画上』の観点や、「環境負荷の低減」「公共交通の利用促進」「中心市街地の活性化」等の新たな時代の要請に応える必要性や「防災性の向上」「生活環境の向上」等の従来から求められている必要性などのいわゆる『まちづくり上』の観点で評価を行うこととする。

代替道路の検討

- ・ 今後の社会資本の整備にあたっては、既存ストックの有効活用が一層求められている。
- ・ このような中で、未着手都市計画道路の近隣に同じような交通計画上及びまちづくり上の必要性を持つ、いわゆる代替性を確保している道路が既に整備されている場合、これらと適切な連携・機能分担を図り、一体となった都市計画道路網を構築することとする。

2) 事業の実現性の検討

実現性評価

- ・ 近年、公共事業に対しては、歴史的な街並みの保存や景観、中心市街地の空洞化などによるコミュニティの低下、及び自然環境や生態系等への配慮が求められている。
- ・ このため、都市計画道路の整備にあたっては、これらの観点から支障が生じないか検証することとする。
- ・ その際、地元の意向を十分に勘案することが必要である。

都市計画の変更の検討

- ・ 事業の実現にあたり支障が生じる場合は、これらの歴史的な街並み等が一度喪失してしまうと再生が困難であることから、ルートや幅員等の都市計画を変更することにより、その都市計画道路の交通計

画及及びまちづくり上の必要性を損なわず整備することが可能か否か検討することとする。

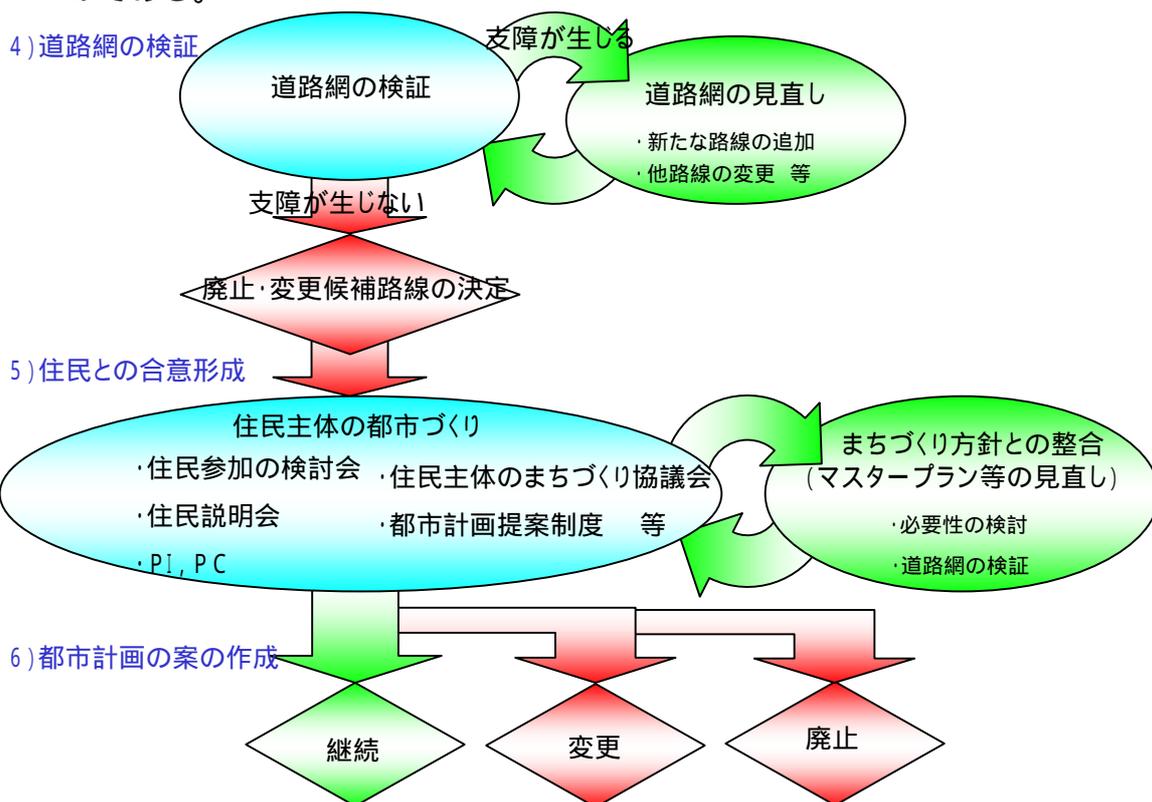
- ・ 単にルートや幅員の変更のみでは問題が解決できない場合は、当該都市計画道路の必要性を新たな路線の決定や他路線の変更により確保することが必要である。

3) 都市計画の妥当性の検証

- ・ 交通画及及びまちづくり上の必要性が評価され、事業の実現にも支障が生じないと検証された未着手都市計画道路においても、道路構造令の改正等から、その計画内容について、必要性に適した計画であるか妥当性を検証することとする。

ステップ2：見直し候補路線の検証

ステップ1で方向性が提案された未着手都市計画道路について、道路網としての検証を行った上で、住民との合意形成を図り、方向性を確定するものである。



4) 道路網の検証

- ・ 都市計画道路は網として機能することから、ステップ1で見直し候補とされた未着手都市計画道路について、道路網全体で交通に支障がないか検証することとする。
- ・ この際、あわせて、交通計画上の観点から必要性があるとされた未着手都市計画道路の交通量のほか、他の都市計画道路の車線数等の妥当性も検証できるものと考えられる。
- ・ 交通計画上支障が生じた場合、見直し候補とされた未着手都市計画道路を復活させることが手法として考えられるが、より地域の实情から望まれる都市計画道路を加えることにより、交通計画上支障が生じない道路網とすることも考えられる。

〔これらの検証結果は、住民との合意形成を図る際の説明資料となるものと考えられる。〕

5) 住民との合意形成

- ・ 都市計画道路の廃止・変更は、地権者に対する建築制限への影響のほか、地域の発展や生活環境への影響等も考えられることから、住民との合意形成は特に重要な手続きと考えられる。
- ・ 住民との合意形成を図るために、地権者への説明会にとどまらず、広く関係する住民が参加する機会を確保することが重要であり、場合によっては地域の目指すまちづくりから話し合いをはじめ、未着手都市計画道路の方向性を決定することが望ましい。
- ・ 主な手法として、P I（パブリックインボルブメント）、P C（パブリックコメント）やまちづくり協議会など、対象とする道路の性格に応じた住民参加、住民主体の手法を用いることが望ましい。
- ・ 住民との話し合いの結果、地域の目指すまちづくりに変化が生じた場合には、未着手都市計画道路がそのまちづくり方針に合致しているかなど、改めて交通計画及びまちづくり上の必要性を検討し、道路網の検証を行うこととする。

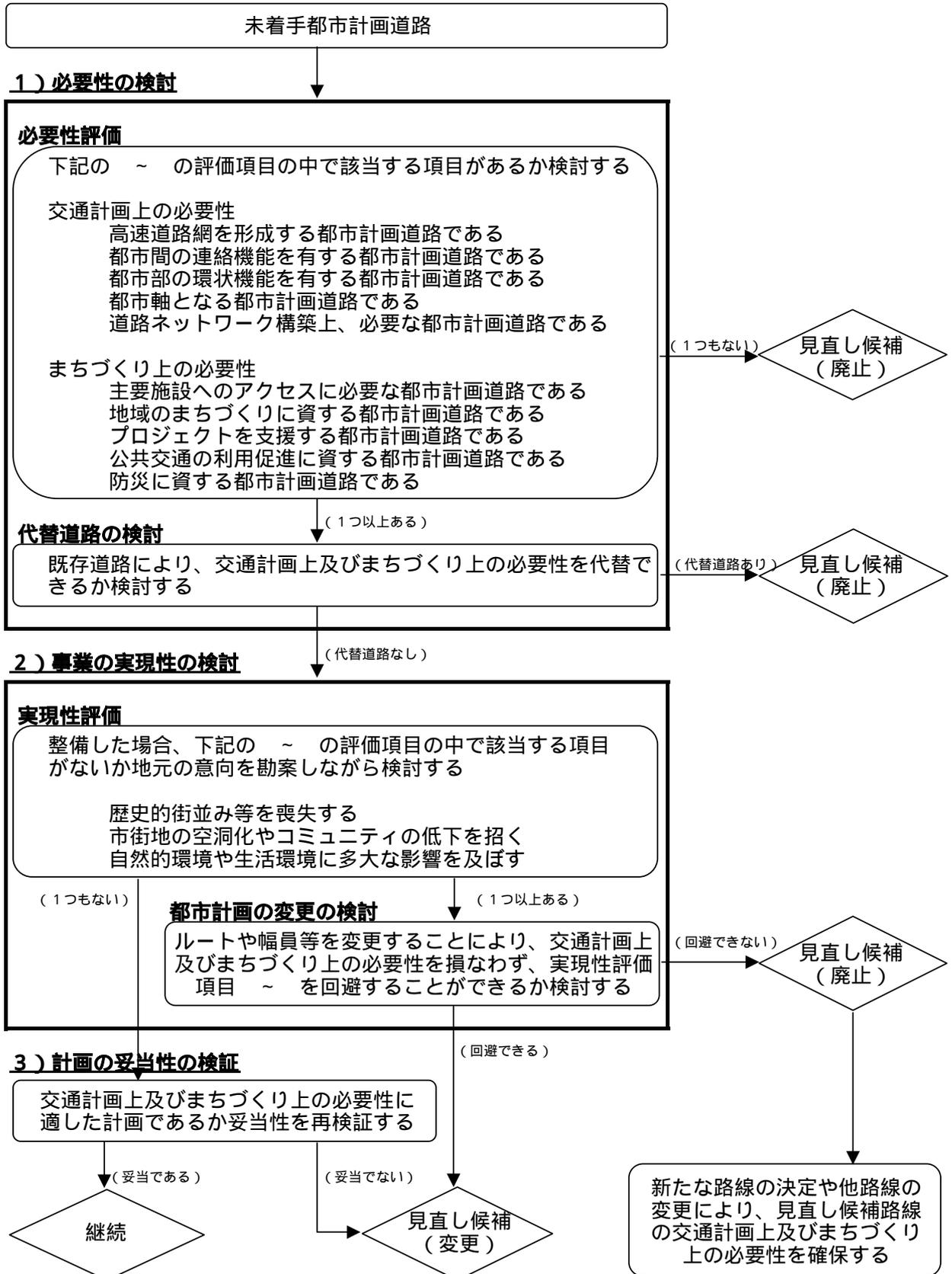
6) 都市計画の案の作成

- ・ 未着手都市計画道路の方向性について、住民との話し合いの結果を踏まえ、都市計画の案を作成し、従来の都市計画の手続きに入ることとする。
- ・ 住民との合意形成と並行して案を作成することも考えられ、あわせて関係機関等との調整を行えば、より円滑に手続きを進めることができるものと考えられる。

(2) 都市計画道路の見直しフロー

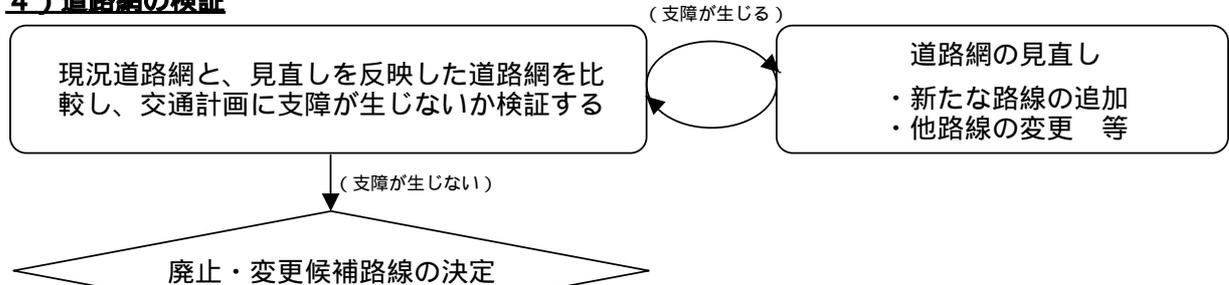
見直しの考え方を踏まえ、次のフローにしたがい都市計画道路の見直しを行うこととする。

ステップ1：未着手都市計画道路の検証

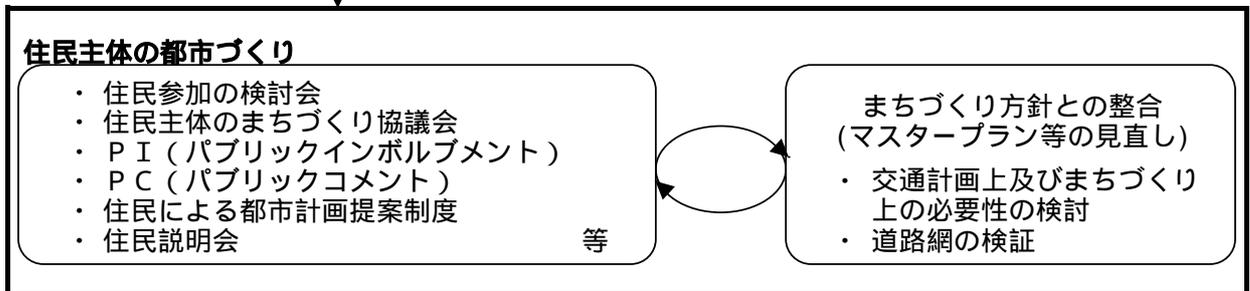


ステップ2：見直し候補路線の検証

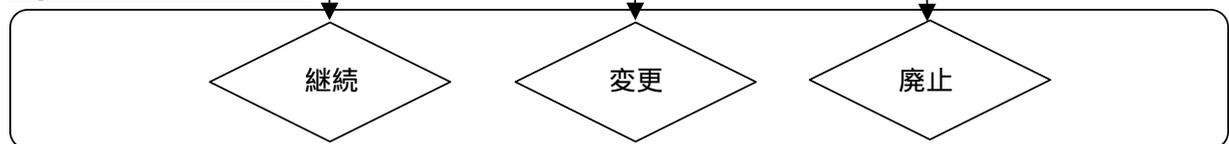
4) 道路網の検証



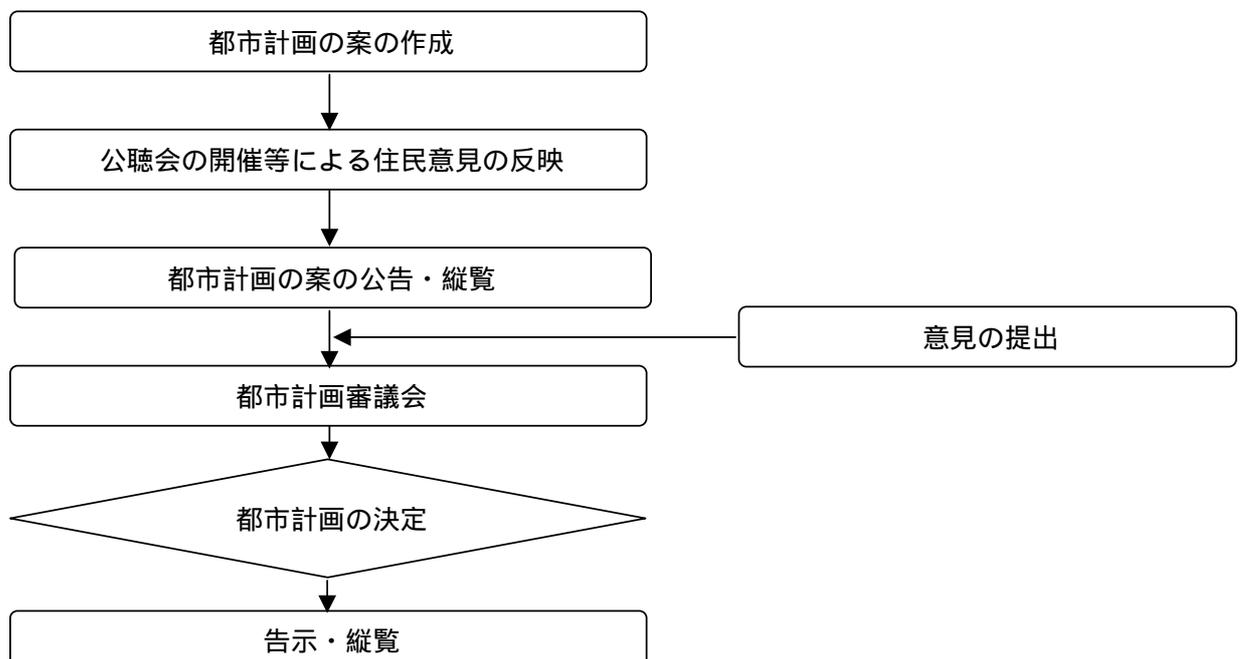
5) 住民との合意形成



6) 都市計画の案の作成



【参考】都市計画の手続き



(3) 必要性評価項目の解説

高速道路網を形成する都市計画道路である

| | |
|----------|--|
| 都市計画上の意義 | 国の計画に適合しつつ、国土レベルの広域的な自動車交通を処理する高い走行機能を持つ道路の整備は必要である。 |
| 必要性評価 | 〔対象となる道路〕 ・ 高規格幹線道路 ・ 地域高規格道路 |
| 代替道路の検討 | なし |

【参考】高規格幹線道路、地域高規格道路

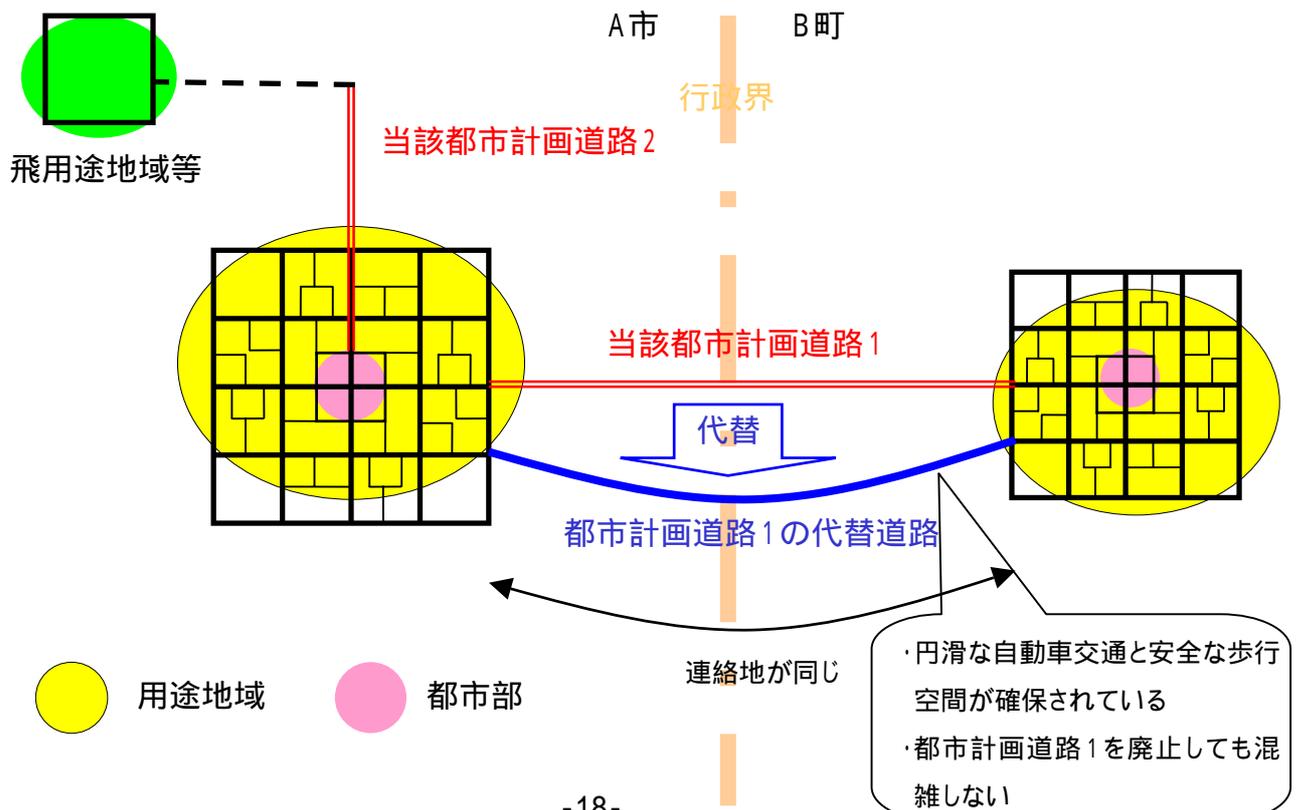
(道路の種類)

| | |
|---------|--|
| 高規格幹線道路 | ・ 自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路 富山県内では、北陸自動車道、能越自動車道、東海北陸自動車道 |
| 地域高規格道路 | ・ 高規格幹線道路と連携して高速道路網を形成し、地域間交流の利便性を高め県土の均衡ある発展に寄与する道路で、自動車専用道路またはそれと同等の機能を有する道路 富山県内では、富山高山連絡道路、富山高岡連絡道路、富山外郭環状道路、高岡環状道路 |

都市間の連絡機能を有する都市計画道路である

| | |
|----------|---|
| 都市計画上の意義 | 都市拠点間を連携し、都市に出入りする交通を集約して処理する道路の整備は、円滑な都市間の移動を確保するために必要である。 |
| 必要性評価 | <p>〔対象となる道路〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市町村間の連携強化を担う道路 ・用途地域間等の連携強化を担う道路 <p>〔評価方法〕 次のいずれかに該当すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マスタープラン・総合計画・幹線道路網計画等に位置付けられている ・都市計画総括図等で都市間を連絡することが確認でき、かつ、相当量の交通が見込まれる |
| 代替道路の検討 | <p>次のいずれにも該当すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・代替道路と当該都市計画道路の連絡地が同じである ・代替道路に円滑な自動車交通と安全な歩行空間が確保されている ・当該都市計画道路を廃止することにより、代替道路及び周辺道路が混雑しない |

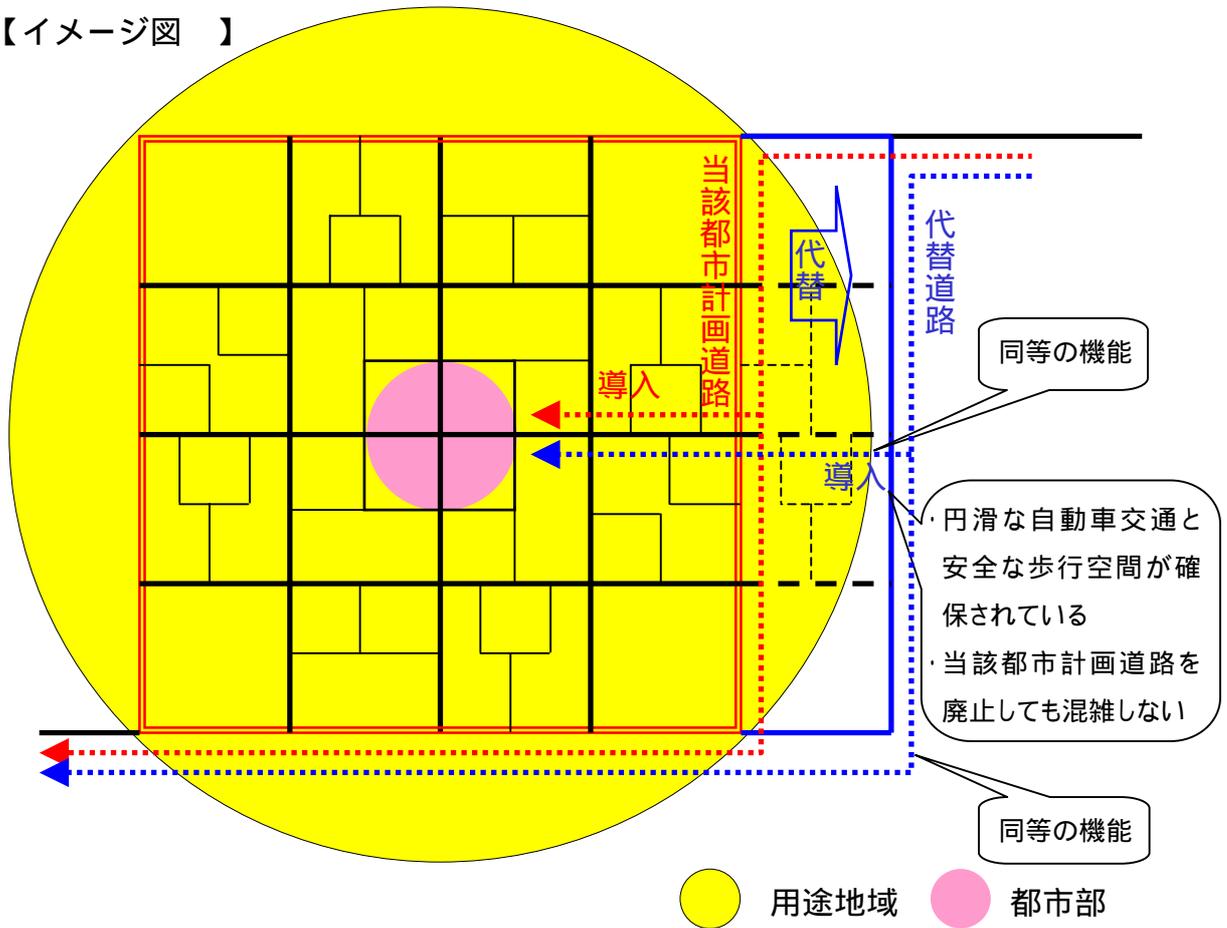
【イメージ図】



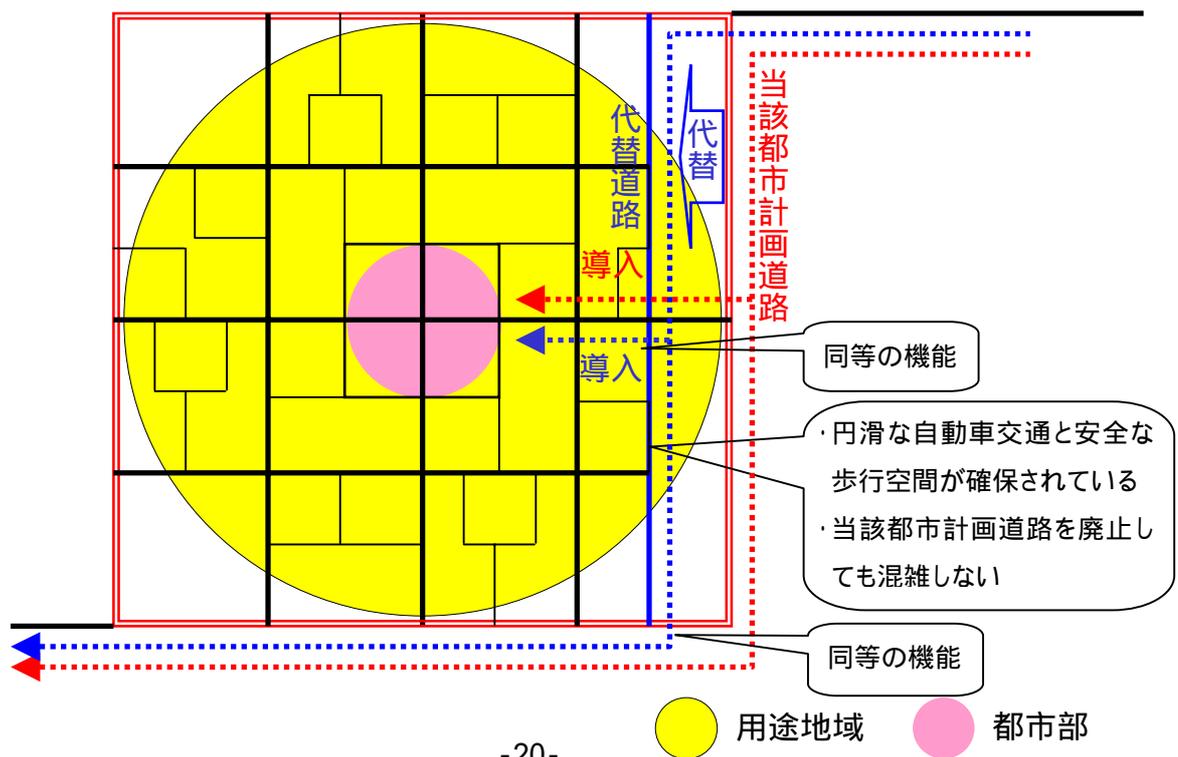
都市部の環状機能を有する都市計画道路である

| | |
|----------|--|
| 都市計画上の意義 | 市街地に集中する交通を分散・導入し、都市を通過する交通を迂回させるための道路の整備は、円滑な移動を確保するだけでなく、都市構造を形成する上からも必要である。 |
| 必要性評価 | <p>〔対象となる道路〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市部へ流入する通過交通を分散する道路 ・ 放射道路と連携し、都市部への交通を円滑に導入する道路 ・ 都市構造の外郭を形成する道路 <p>〔評価方法〕 次のいずれかに該当すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ マスタープラン・総合計画・幹線道路網計画等に位置付けられている ・ 都市計画総括図等で環状道路を形成することが確認でき、かつ、相当量の交通が見込まれる ・ 都市計画総括図等で都市構造の外郭を形成することが確認できる |
| 代替道路の検討 | <p>次のいずれにも該当すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 代替道路が当該都市計画道路と同等の機能を有する ・ 代替道路に円滑な自動車交通と安全な歩行空間が確保されている ・ 当該都市計画道路を廃止することにより、代替道路や周辺道路及び都市中心部の道路が混雑しない |

【イメージ図】



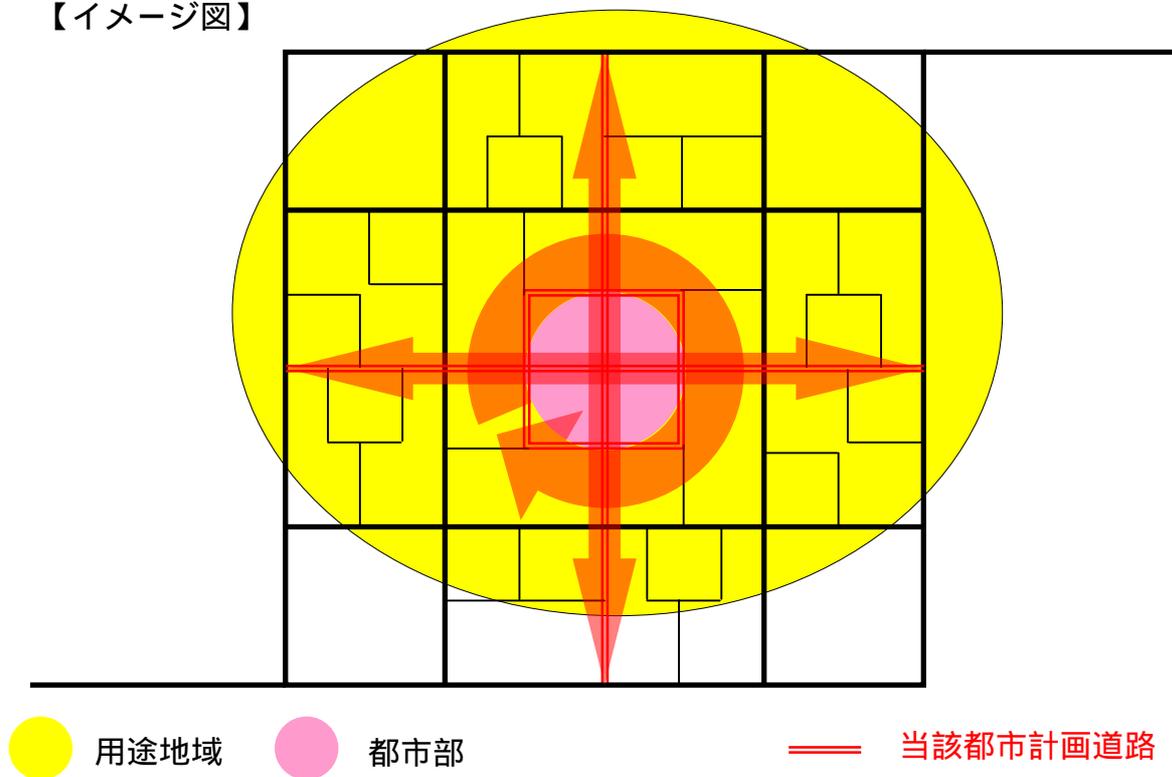
【イメージ図】



都市軸となる都市計画道路である

| | |
|----------|--|
| 都市計画上の意義 | 都心部や文化施設の集積地区等で都市の顔となり、景観形成の軸となる道路の整備は、良好な都市空間や都市構造を形成する上で必要である。 |
| 必要性評価 | <p>〔対象となる道路〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市のシンボルとなる道路 ・都市内道路網の中心的役割を果たす道路 <p>〔評価方法〕次のいずれかに該当すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マスタープラン・総合計画・幹線道路網計画等に位置付けられている ・景観計画等において、景観上重要な道路として位置付けられている ・都市計画総括図等で都心部等を通過することが確認でき、かつ、相当量の交通が見込まれる |
| 代替道路の検討 | なし |

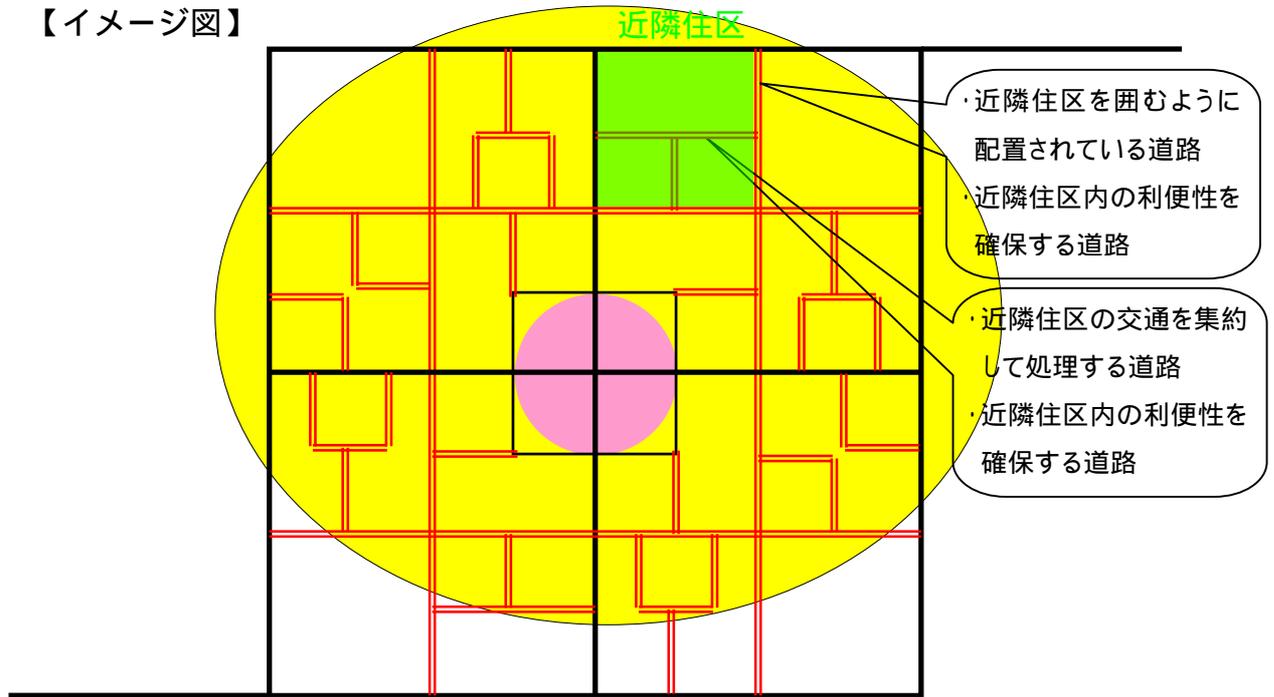
【イメージ図】



道路ネットワーク構築上、必要な都市計画道路である

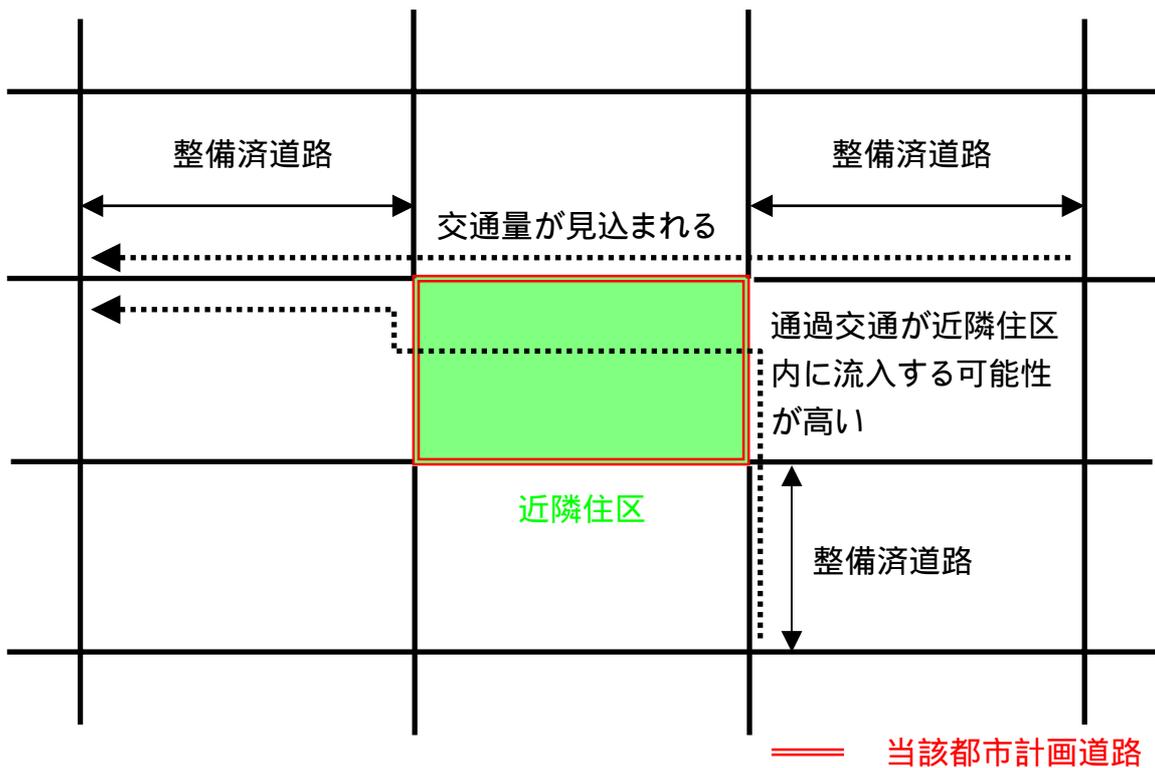
| | |
|----------|---|
| 都市計画上の意義 | から の道路を補完するとともに、街区を構成する道路は、最も効率的に交通を集散させるため、地域の特性に応じた網形態となるよう計画的に整備を図る必要がある。 |
| 必要性評価 | <p>〔対象となる道路〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 近隣住区を囲むように配置されている道路 ・ 近隣住区内の交通を集約して処理する道路 ・ 近隣住区内の利便性を確保する道路 <p>〔評価方法〕 次のいずれかに該当すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ マスタープラン・総合計画・幹線道路網計画等に位置付けられている ・ 都市計画総括図等で近隣住区を囲むように配置されていることが確認でき、かつ、相当量の交通が見込まれる ・ 近隣住区内において、相当量の交通が見込まれる ・ 当該都市計画道路を廃止した場合、近隣住区内において、円滑な自動車交通と安全な歩行空間を有する道路の利便性を享受できない地区が生じる |
| 代替道路の検討 | <p>次のいずれにも該当すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 近隣住区内に通過交通が流入する可能性が低い ・ 代替道路に円滑な自動車交通と安全な歩行空間が確保されている ・ 近隣住区内において、円滑な自動車交通と安全な歩行空間を有する道路の利便性を享受できない地区が新たに生じない ・ 当該都市計画道路を廃止することにより、代替道路や周辺道路が混雑しない ・ 当該都市計画道路と連絡している主要な道路が代替道路とも連絡している |

【イメージ図】

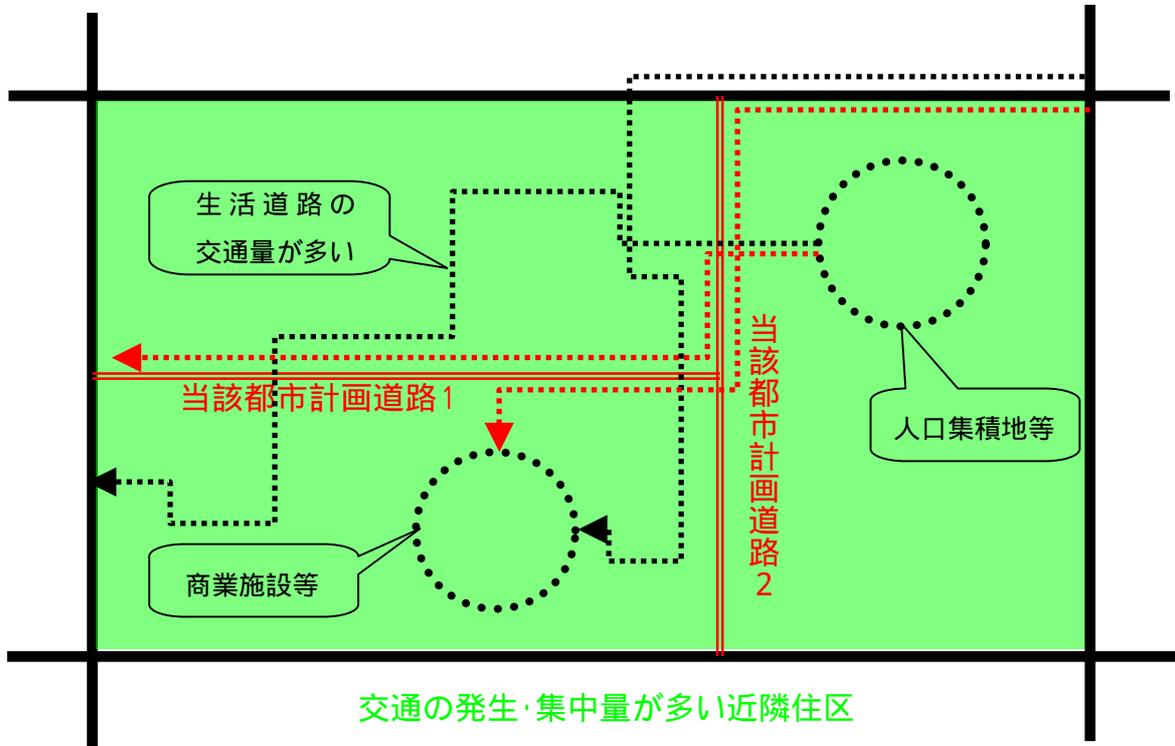


用途地域
 都市部
 当該都市計画道路

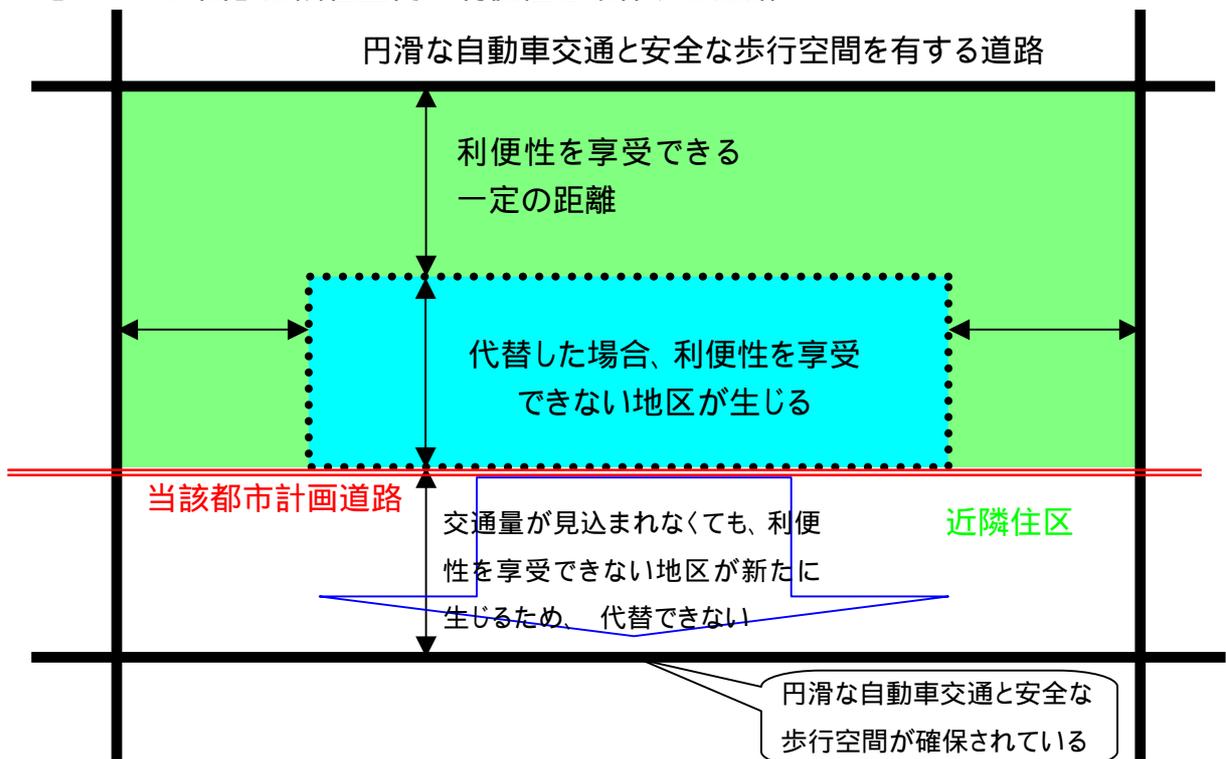
【イメージ図】近隣住区を囲むように配置されている道路



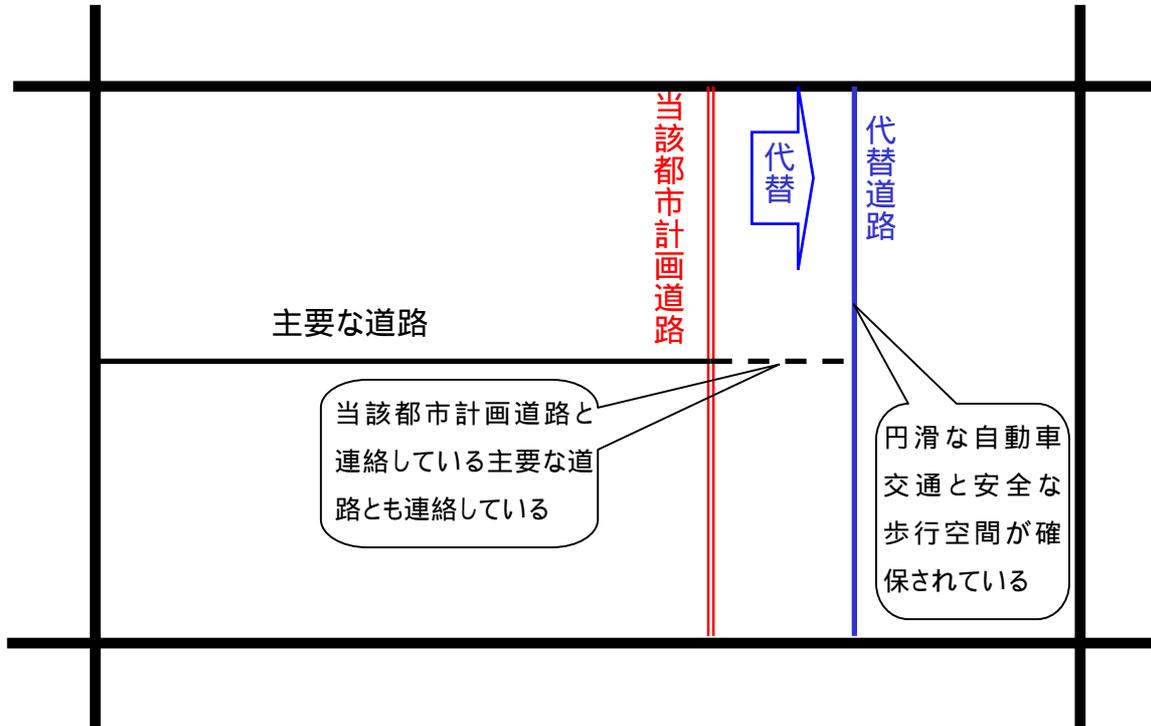
【イメージ図】近隣住区内の交通を集約して処理する道路



【イメージ図】近隣住区内の利便性を確保する道路



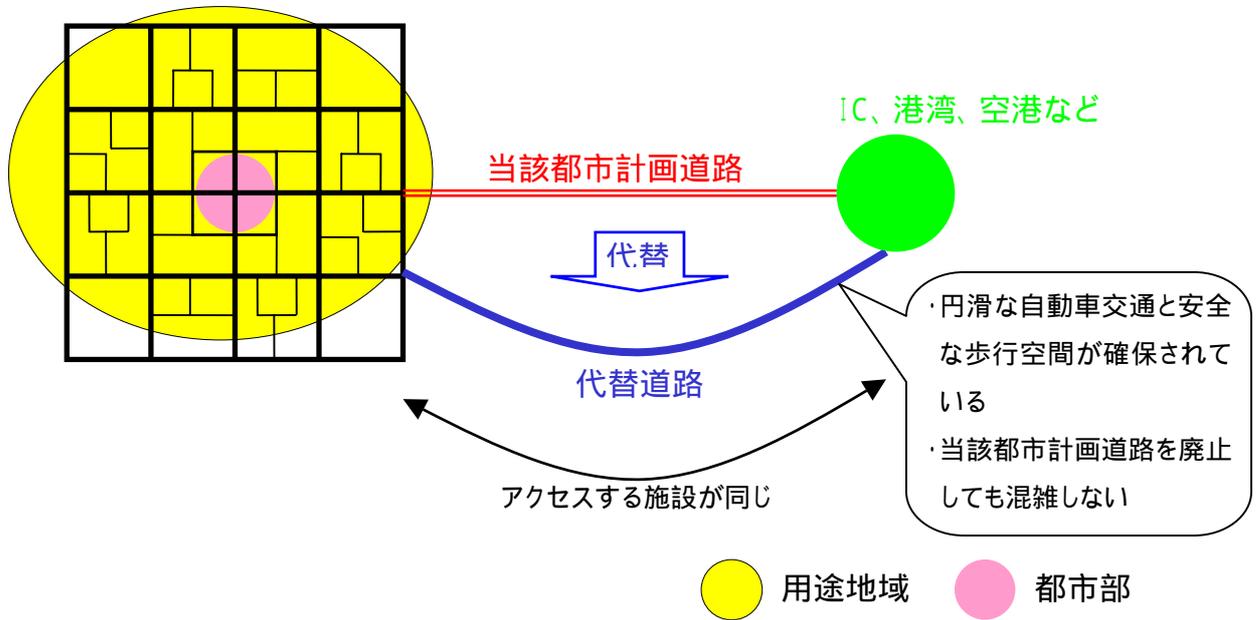
【イメージ図】当該都市計画道路と連絡している主要な道路が代替道路とも連絡している



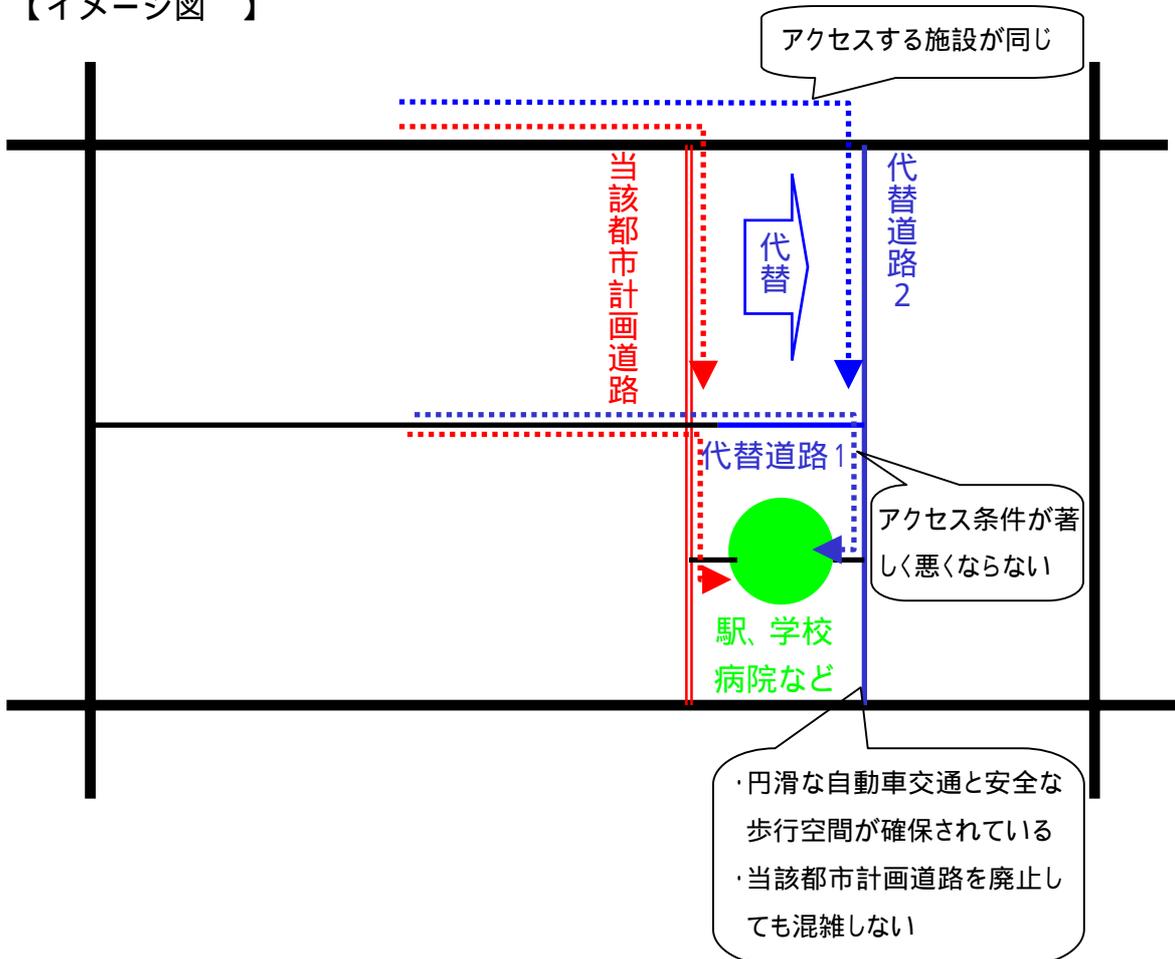
主要施設へのアクセスに必要な都市計画道路である

| | |
|--------------|---|
| 都市計画上 の意義 | 交通拠点や物流拠点、公共施設等へ集中する交通を受け持つアクセス道路の整備は、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上を図る観点から必要である。 |
| 必要性評価 | <p>〔対象となる道路〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅、IC、港湾、空港、学校、病院、行政機関等の主要施設へアクセスする道路 <p>〔評価方法〕次のいずれかに該当すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ マスタープラン・総合計画・幹線道路網計画等に位置付けられている ・ 都市計画総括図等で主要施設へのアクセスに必要なことが確認できる |
| 代替道路の 検討 | <p>次のいずれにも該当すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ アクセスする施設が代替道路、当該都市計画道路ともに同じである（特に、徒歩での利用者が多い施設の場合、距離等のアクセス条件が著しく悪くならない） ・ 代替道路に円滑な自動車交通と安全な歩行空間が確保されている ・ 当該都市計画道路を廃止することにより、代替道路及び周辺道路が混雑しない |

【イメージ図】



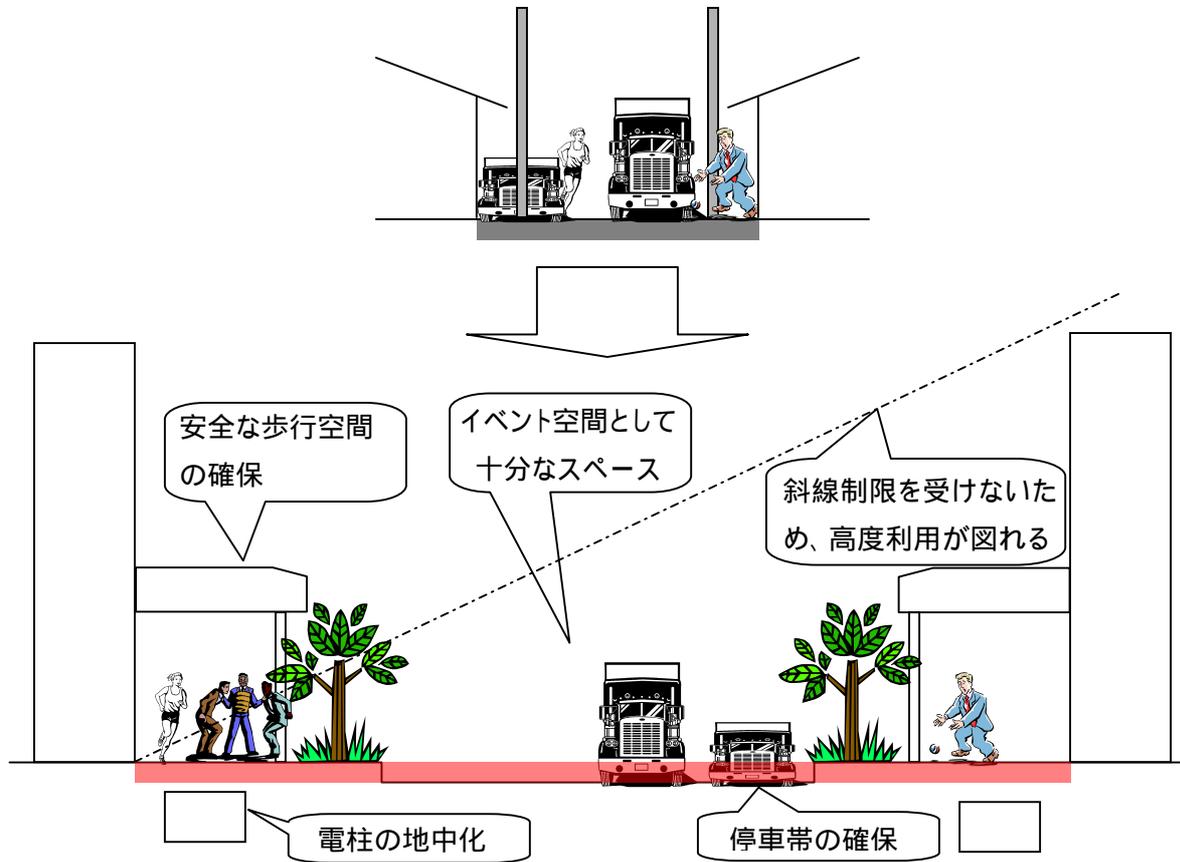
【イメージ図】



地域のまちづくりに資する都市計画道路である

| | |
|----------|---|
| 都市計画上の意義 | 都市計画道路は、都市内における連続した公共空間の提供、良好な都市環境の確保など、交通機能以外にも多くの機能を有しており、都市構造にも大きな影響を与えることから、まちづくりの観点に立った道路の整備は必要である。 |
| 必要性評価 | <p>〔対象となる道路〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 沿道商店街等の活性化に資する道路 ・ イベント空間としても利用される道路 ・ 土地利用の促進に資する道路 ・ 観光拠点のネットワーク、公共施設のネットワーク、緑のネットワーク等を形成する道路 ・ その他、地域の特性に応じたまちづくりに資する道路 <p>〔評価方法〕 次のいずれかに該当すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ マスタープラン・総合計画・各種計画等に位置付けられている ・ 地元商工会等の関係機関のまちづくり方針等に適合している ・ 想定する土地利用の需要が高い |
| 代替道路の検討 | <p>次のいずれにも該当すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 代替道路に円滑な自動車交通と安全な歩行空間が確保されている ・ 代替道路について、関係機関と協議が整う見込みがある ・ 代替道路が同等の土地利用の促進に資する |

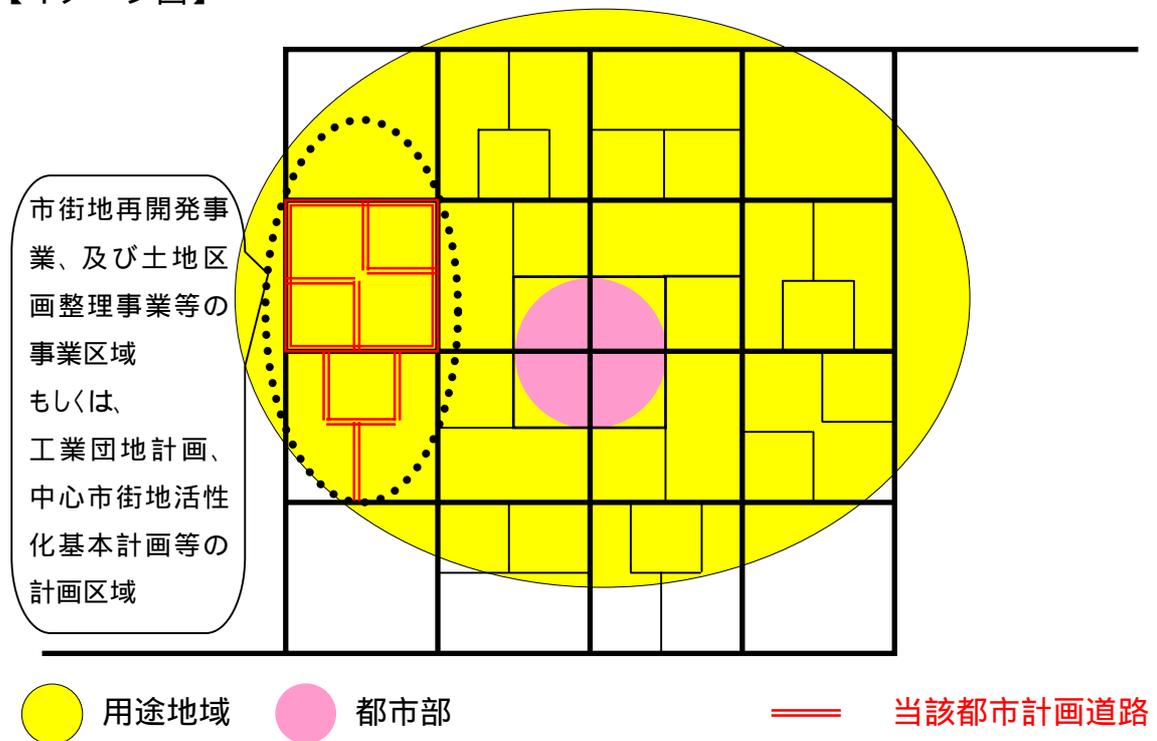
【イメージ図】沿道商店街等の活性化に資する道路



プロジェクトを支援する都市計画道路である

| | |
|--------------|--|
| 都市計画上 の意義 | 都市計画道路の整備にあたっては、市街地開発事業等の都市計画事業はもとより、都市計画以外の事業や計画とも連携し、総合的・一体的な都市づくりを進める必要がある。 |
| 必要性評価 | 〔対象となる道路〕 ・市街地再開発事業、及び土地区画整理事業等の事業区域内の道路 ・工業団地計画、及び中心市街地活性化基本計画等を支援する道路 |
| | 〔評価方法〕次のいずれかに該当すること ・マスタープラン・総合計画・各種計画等に位置付けられている ・プロジェクトの実現の見込みが高い |
| 代替道路の 検討 | 次に該当すること ・代替道路について、プロジェクト主体と協議が整う見込みがある |

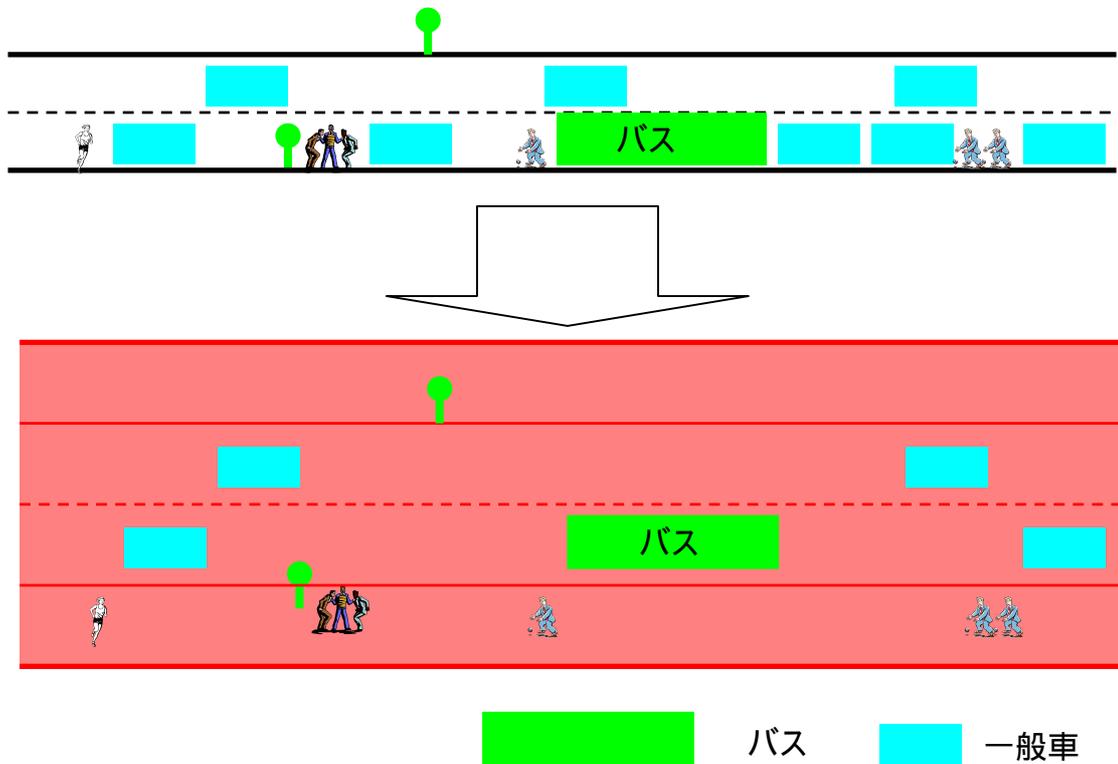
【イメージ図】



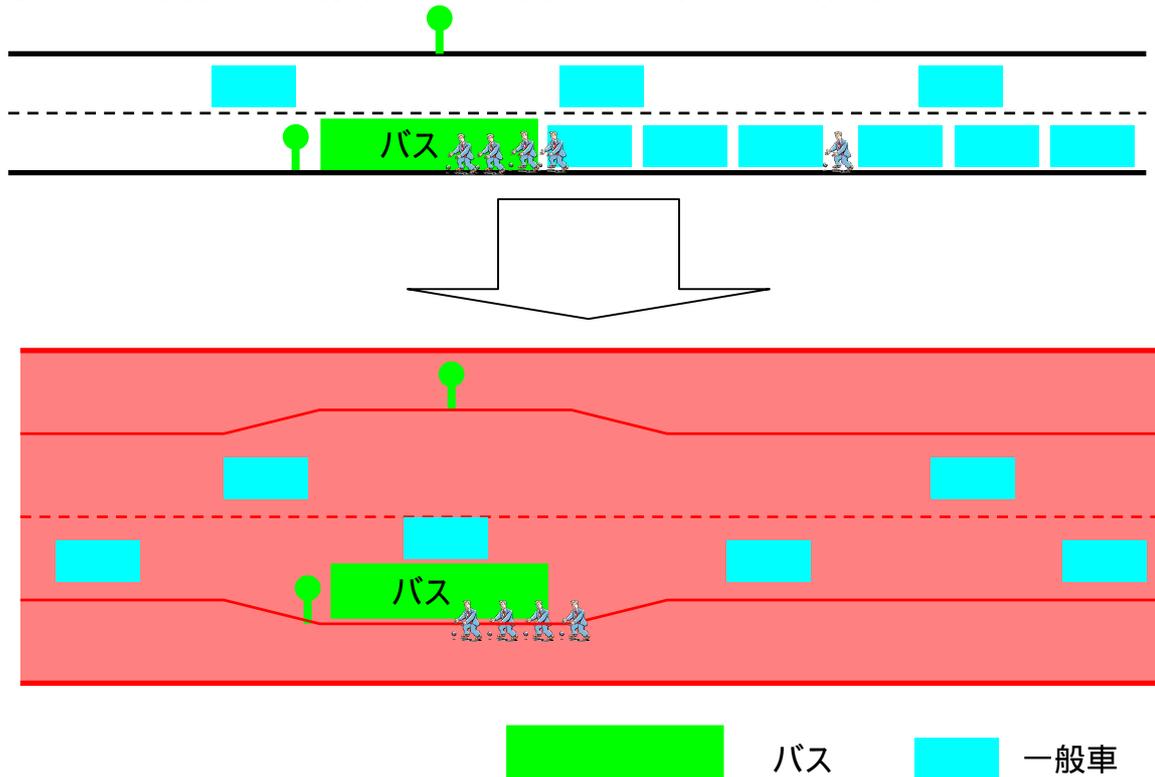
公共交通の利用促進に資する都市計画道路である

| | |
|----------|--|
| 都市計画上の意義 | 円滑な人の移動のほか、高齢化社会への対応や環境負荷の低減の観点からも、公共交通の利用促進を支援する道路の整備は必要である。 |
| 必要性評価 | <p>〔対象となる道路〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス路線 ・ バス路線のバイパス ・ 駅前を通過する道路のバイパス ・ 駅前広場 ・ 駅・バス停等へのアクセス道路 ・ 公共交通の収容空間を有する道路 <p>〔評価方法〕次のいずれかに該当すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ マスタープラン・総合計画・交通計画等に位置付けられている ・ 歩行者がバス停まで安全に行き、安全に待つことができる空間を確保する ・ バスの停車による一般交通への影響を大幅に軽減する ・ バス路線、及び駅前を通過する道路の混雑緩和に大きく寄与する ・ 駅前広場が不十分であること等による一般交通への影響を大幅に軽減する ・ P & R (パークアンドライド)及びK & R (キスアンドライド)の用に供する空間を確保する ・ 駅・バス停等へのアクセス距離が大幅に短縮され、かつ、歩行者・自転車交通が多く見込まれる ・ 路面電車等の交通の用に供する空間を確保する |
| 代替道路の検討 | なし |

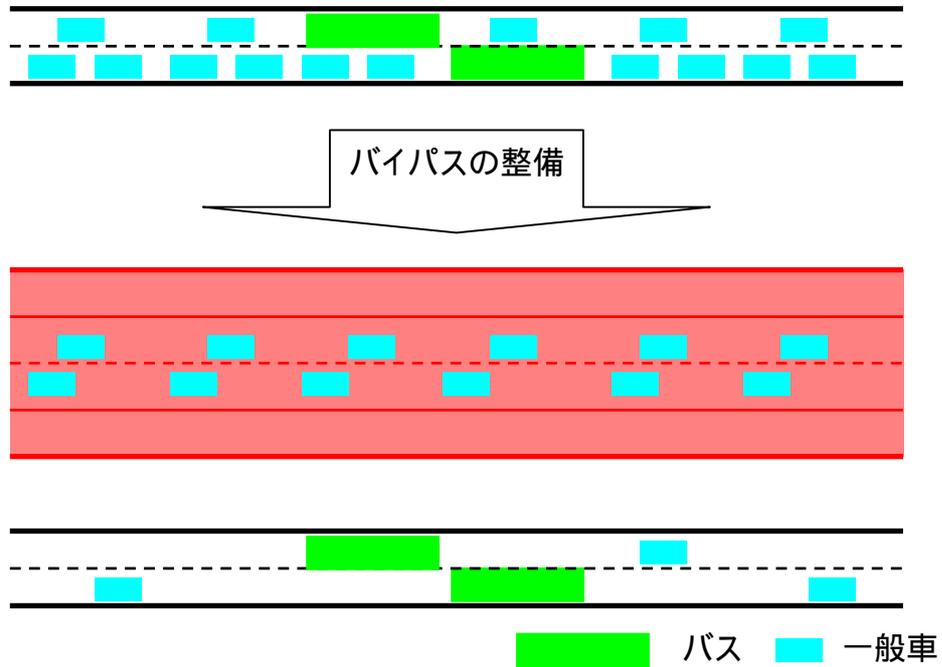
【イメージ図】歩行者がバス停まで安全に行き、安全に待つことができる空間を確保する



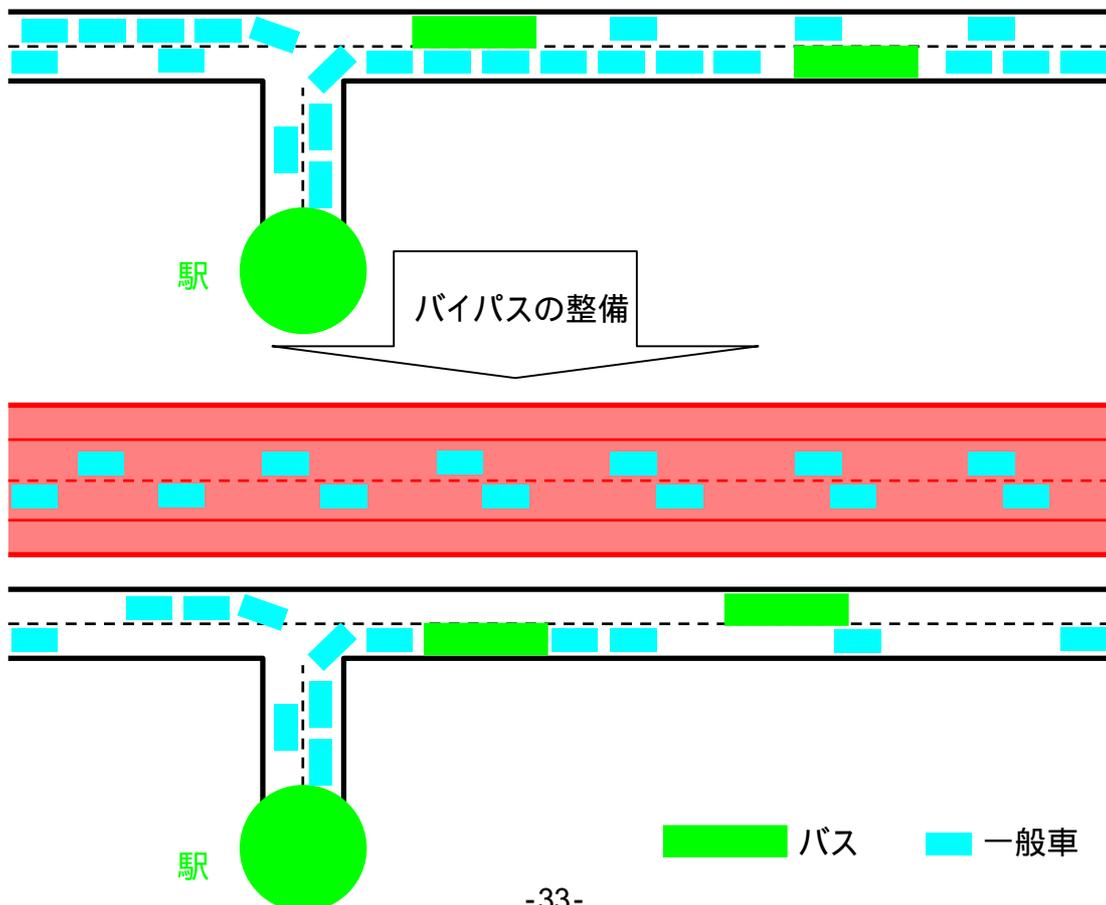
【イメージ図】バスの停車による一般交通への影響を大幅に軽減する



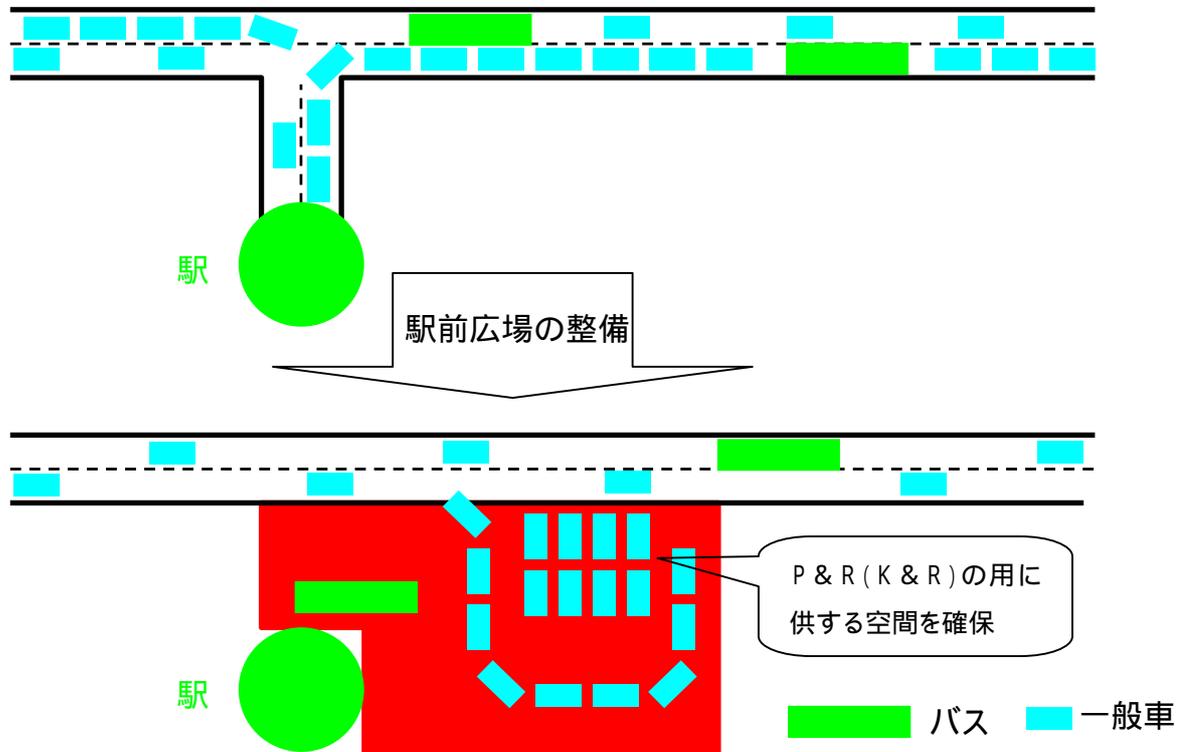
【イメージ図】バス路線の混雑緩和に大きく寄与する



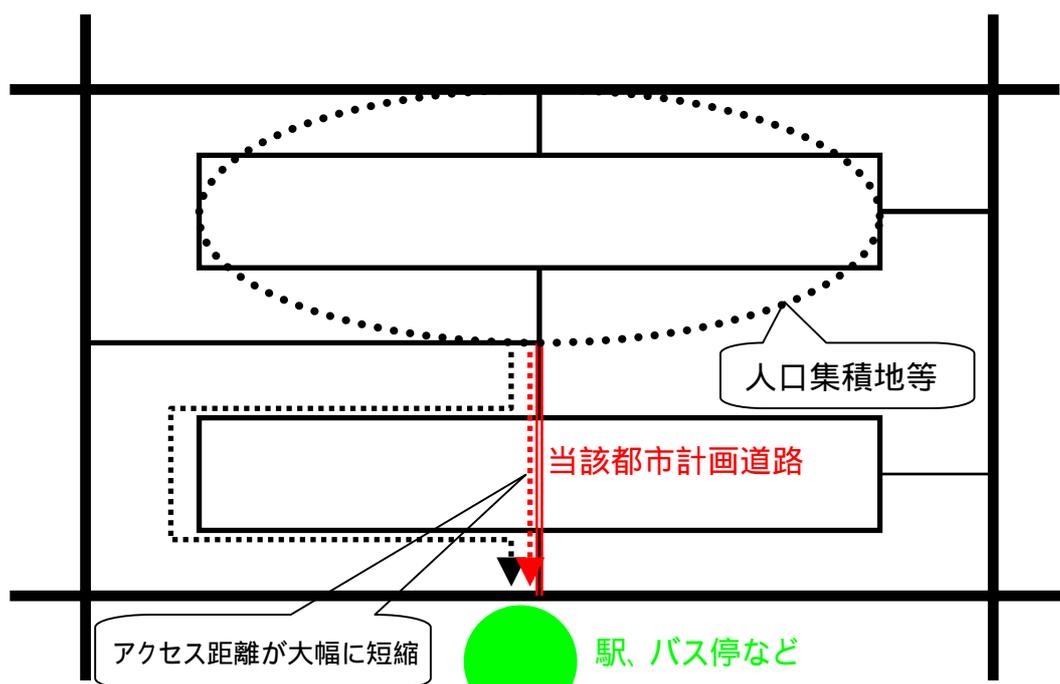
【イメージ図】駅前を通過する道路の混雑緩和に大きく寄与する



【イメージ図】駅前広場が不十分であること等による一般交通への影響を大幅に軽減する



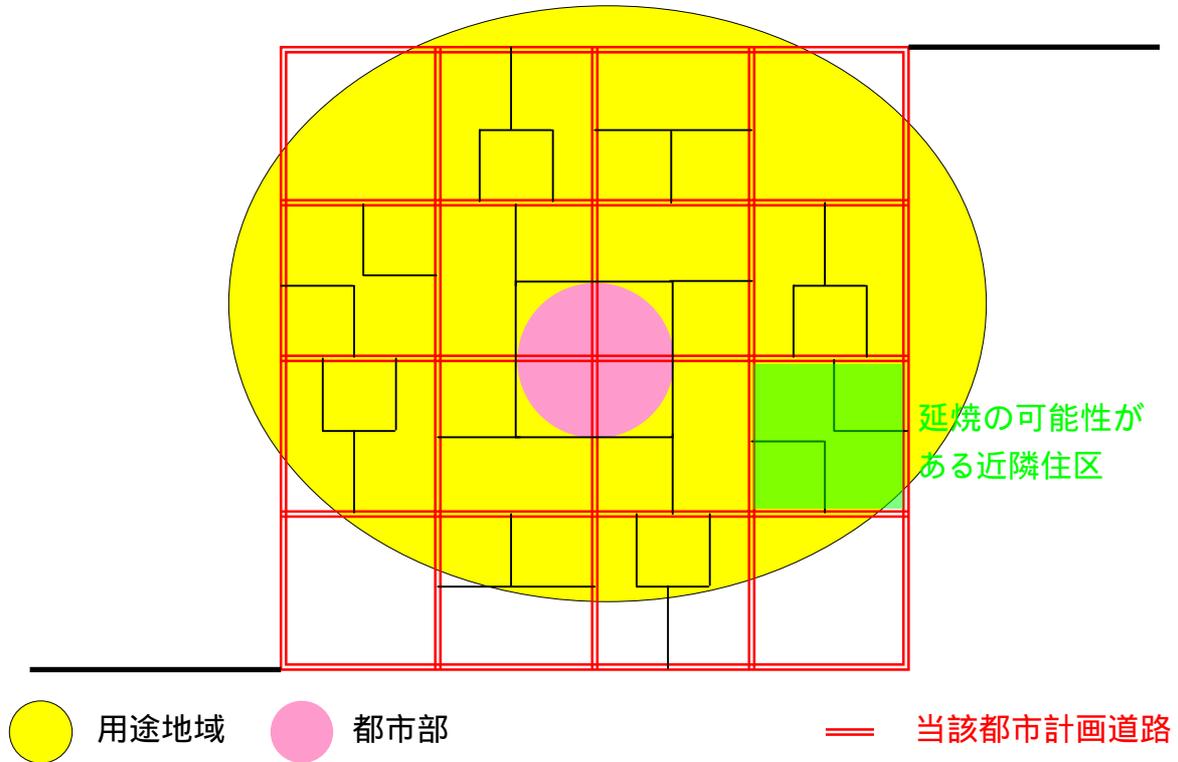
【イメージ図】駅・バス停等へのアクセス距離が大幅に短縮され、かつ、歩行者・自転車交通が多く見込まれる



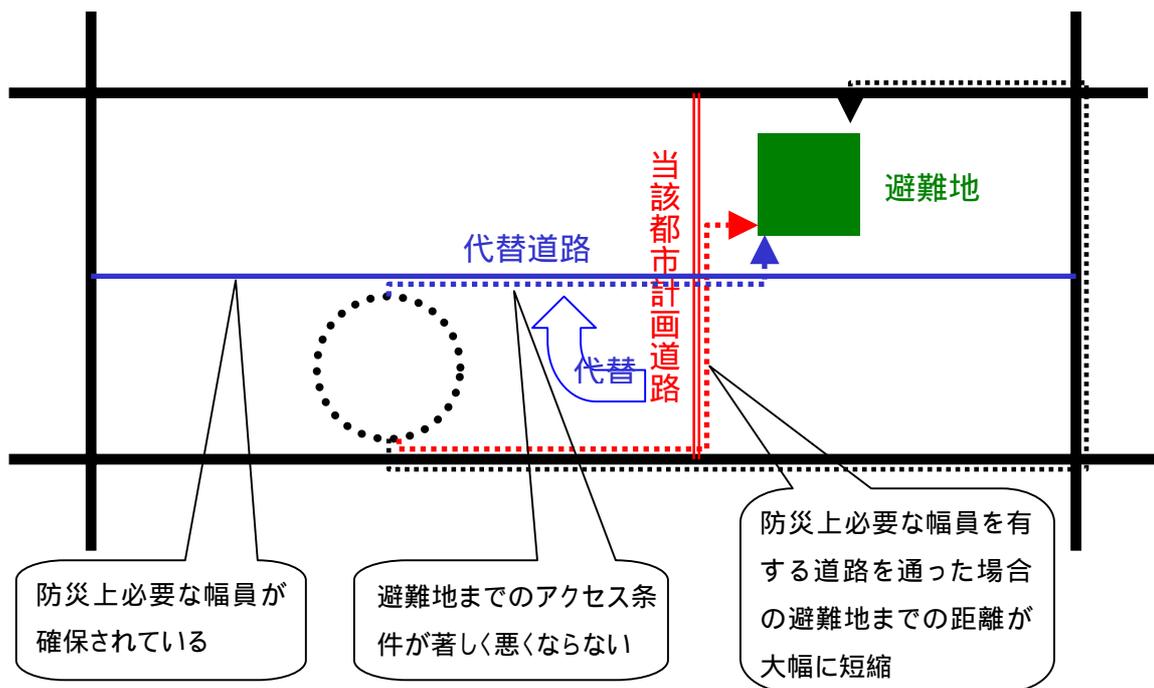
防災に資する都市計画道路である

| | |
|----------|--|
| 都市計画上の意義 | 災害時の避難路や延焼を遮断する防火のための空間としての機能を有するなど、地震や火災などの災害に強い都市づくりを支援する道路の整備は必要である。 |
| 必要性評価 | <p>〔対象となる道路〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 避難路や延焼遮断帯となる道路 ・ 消防活動を担う道路 ・ 密集市街地を通過する道路 <p>〔評価方法〕 次のいずれかに該当すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ マスタープラン・総合計画・防災計画等に位置付けられている ・ 延焼の可能性がある近隣住区を囲むように配置されている ・ 都市計画総括図等で避難地へのアクセスに必要なことが確認できる ・ 当該都市計画道路を廃止した場合、災害時の消防活動等に支障をきたす ・ 老朽木造住宅が密集している地区や狭隘道路の多い地区等、地区の防災上特に問題のある地区を通過している |
| 代替道路の検討 | <p>次のいずれにも該当すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 代替道路に防災上必要な幅員が確保されている ・ 代替道路を通った場合の避難地までの距離等のアクセス条件が著しく悪くならない ・ 災害時の消防活動等に支障をきたさない |

【イメージ図】延焼の可能性がある近隣住区を囲むように配置されている



【イメージ図】避難地へのアクセスに必要である

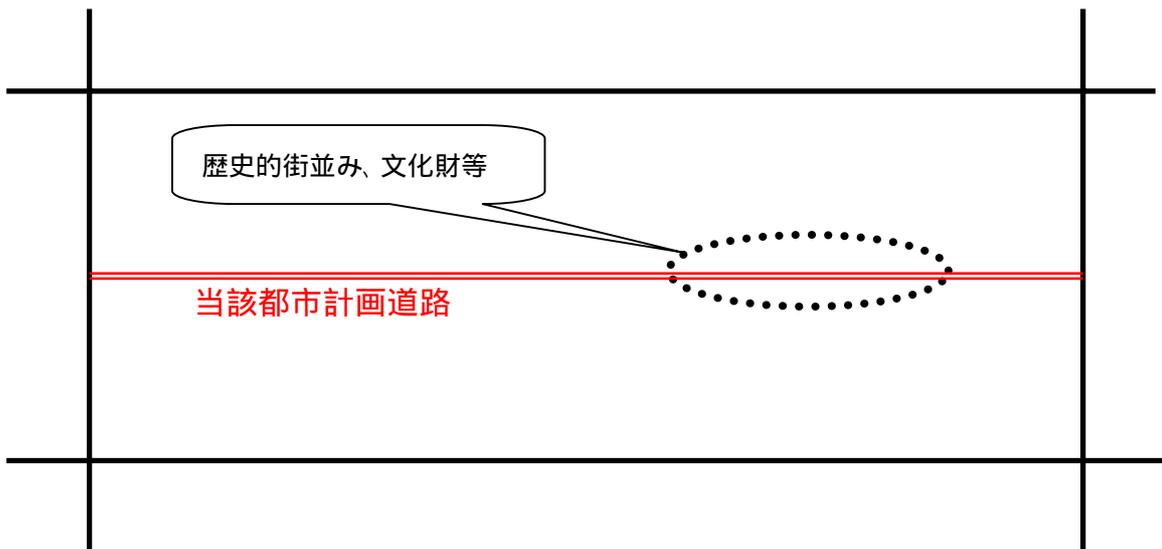


(4) 実現性評価項目の解説

歴史的街並み等を喪失する

| | |
|--------------|--|
| 都市計画上 の意義 | 都市計画道路の計画や事業化にあたっては、歴史・文化・景観などに配慮する必要がある。 |
| 実現性評価 | 〔評価方法〕次のいずれかに該当すること ・総合計画等において保存すべきとして位置付けられている歴史的街並み・文化財等を喪失する恐れがある ・地域の保存への気運が高い（協議会、NPOなどが設立されている）歴史的街並み・文化財等を喪失する恐れがある ・景観計画等において、景観上保存すべきとして位置付けられている歴史的街並み・文化財等を喪失する恐れがある |

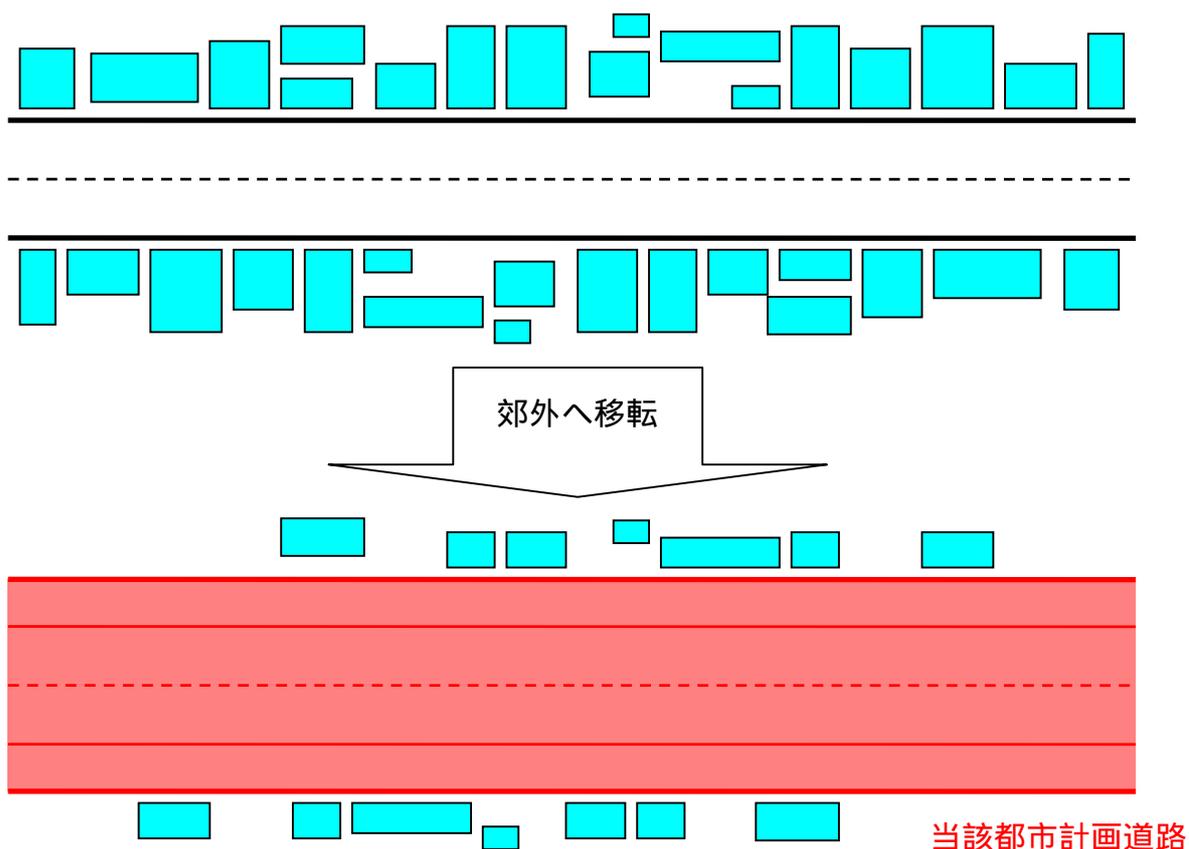
【イメージ図】



市街地の空洞化やコミュニティの低下を招く

| | |
|--------------|--|
| 都市計画上 の意義 | 人口が減少する時代を迎え、都市部においても良好なコミュニティの維持が困難となることが懸念されているため、都市計画道路の計画や事業化にあたっては、市街地の空洞化や良好なコミュニティの低下を招くことのないよう配慮する必要がある。 |
| 実現性評価 | 〔評価方法〕次のいずれかに該当すること <ul style="list-style-type: none"> ・住宅の建て替えが困難な小規模残地が多数発生することによる郊外への移転などにより、市街地の空洞化を招く恐れがある ・通過交通等により、コミュニティの分断を招く恐れがある |

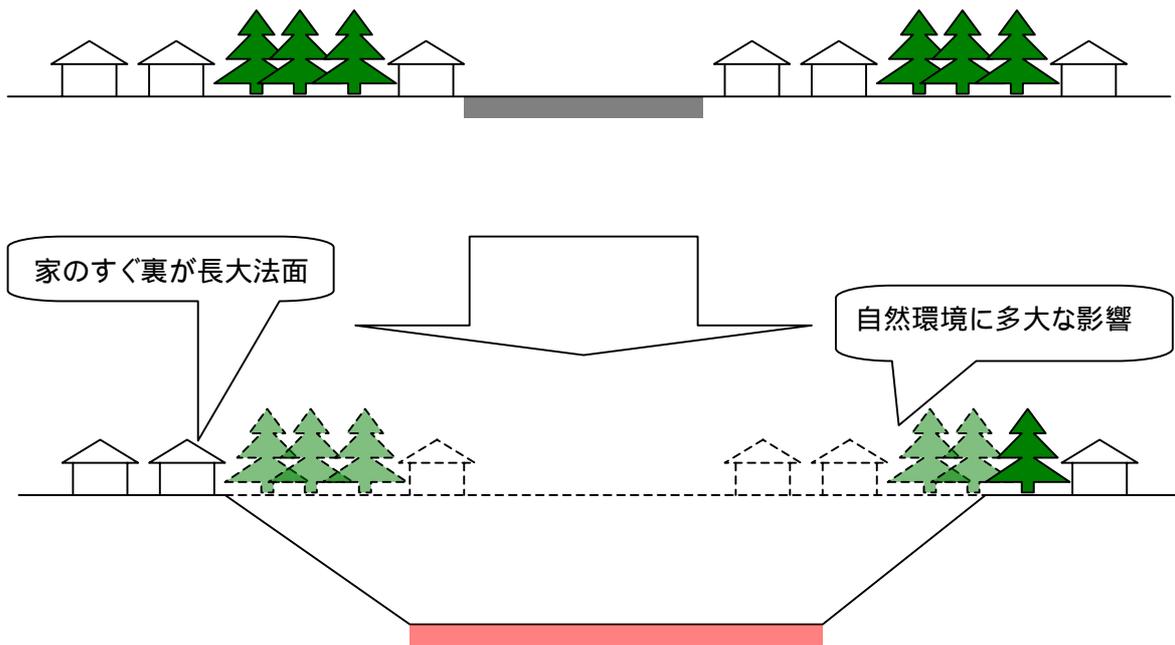
【イメージ図】市街地の空洞化を招く



自然的環境や生活環境に多大な影響を及ぼす

| | |
|----------|--|
| 都市計画上の意義 | うるおいとやすらぎのある都市環境の実現のため、良好な居住環境の維持や自然との共生が求められており、都市計画道路の計画や事業化にあたっては、これらに対する影響に配慮する必要がある。 |
| 事業性評価 | 〔評価方法〕 次のいずれかに該当すること <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要な緑地、風致地区等を通過することにより、良好な自然的環境を喪失する恐れがある ・ 大規模な土地の形質変更等により、周辺的生活環境及び自然的環境に多大な影響を及ぼす |

【イメージ図】



(5) 住民との合意形成の進め方

必要性の検討、事業の実現性の検討、及び妥当性の検証から道路網の検証を経て、廃止・変更候補路線とされた未着手都市計画道路について、その方向性を確定するにあたり、住民との合意形成を図る必要がある。これからの都市づくりとして、住民と行政が一体となった新たな関係による住民主体の都市づくりが求められており、未着手都市計画道路においても、次のような関係により住民と一体となって見直しに取り組むものとする。

< 住民 > - 都市づくりの主体的な参加 -

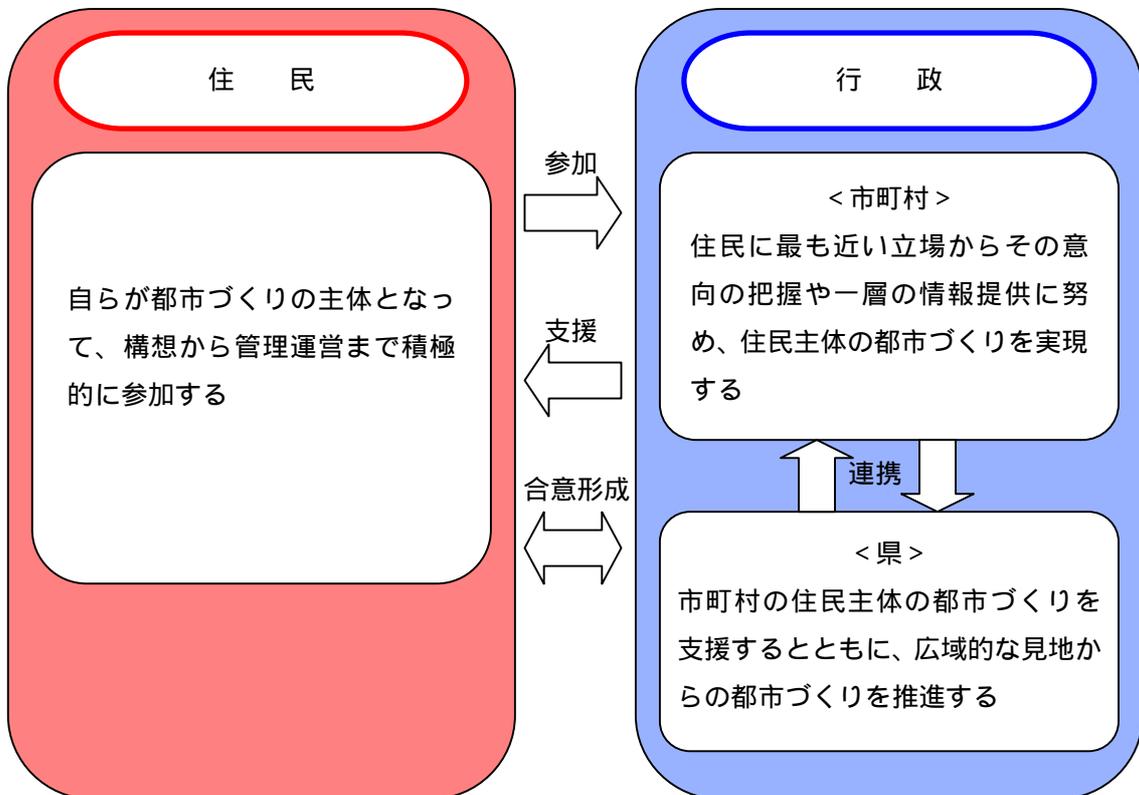
住民は、県における広域的な都市づくりや市町村における身近な都市づくりに幅広く参加することにより、構想から管理運営まで、主体的に都市づくりを進めていく。

< 市町村 > - 住民参加の一層の推進 -

市町村は、都市づくりに関する情報公開や広報に努めるとともに、住民が自由に参加できる活動の場を提供する。また、地元企業、民間非営利団体等に対しても、公的な分野への積極的な参画を促し、県とも連携を図りながら都市づくりを推進する。

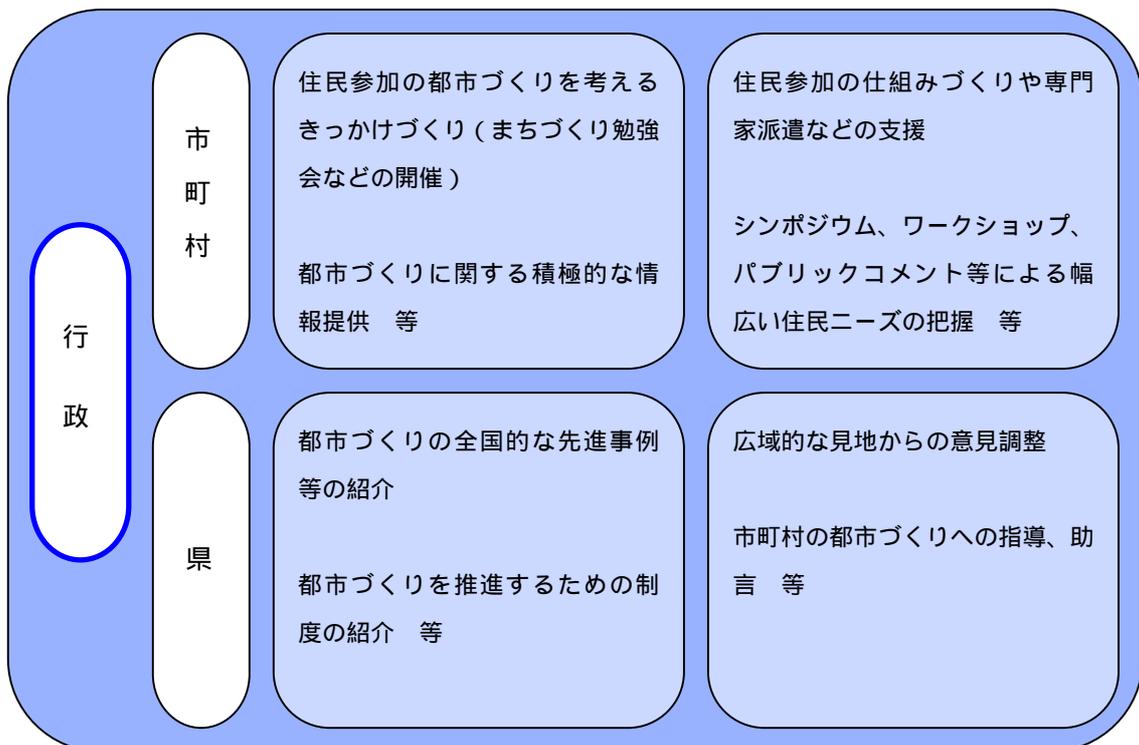
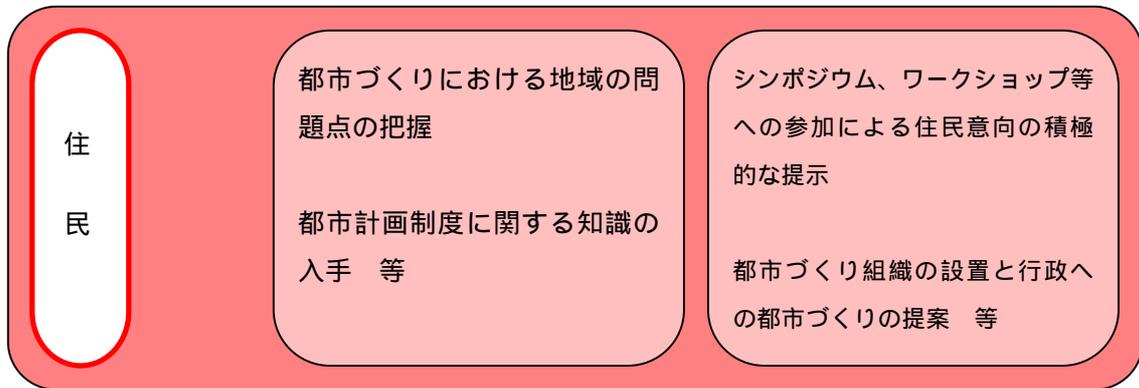
< 県 > - 広域的な見地からの都市づくり -

県は、広域的な都市づくりに対する住民参加の環境を整えるとともに、市町村の取り組む都市づくりが相互に円滑に進むように支援するとともに、調整役として指導助言する。



< 出典：とやま 21 都市ビジョン >

住民主体の都市づくりを進めていくためには、住民、市町村、県がそれぞれの役割を果たしていく必要がある。都市づくりにおける各主体の主な役割を一例として次に示す。



< 出典：とやま 21 都市ビジョン >

4 指針の運用

(1) 見直しの取り組みにおける留意点

- ・ 市町村は、本指針を活用し、都市計画道路の見直しを実施するものとする。
- ・ 本指針に定める見直しフロー、必要性評価項目、住民との合意形成手法等については、各市町村の実情に応じて、工夫することも必要である。
- ・ 市町村間を連絡する都市計画道路については、並行して隣接市町村及び県と協議し、進めるものとする。

(2) 見直しの時期

- ・ 都市計画道路の見直しについては、速やかに行うものとし、その後、社会情勢の変化や都市を取り巻く状況の変化などに応じ適宜行うこととする。
- ・ 都市計画道路の見直しは、マスタープランの見直しにあわせて行うなど、概ね10年を目途に行うことが望ましい。

【交通量に関する参考資料】

(道路の区分)

| 道路の存する地域 高速自動車国道及び 自動車専用道路又はその他の道路の別 | 地方部 | 都市部 |
|--|------------------|-----|
| | 高速自動車国道及び自動車専用道路 | 第1種 |
| その他の道路 | 第3種 | 第4種 |

(第3種の道路)

| 計画交通量 (単位：1日につき台) 道路の種類 | 道路の存する 地域の地形 | 20,000 以 上 | 4,000 以上 20,000 未 満 | 1,500 以上 4,000 未満 | 500 以上 1,500 未満 | 500 未満 |
|-------------------------------|-----------------|---------------|------------------------------|----------------------------|--------------------------|--------|
| | | 一般国道 | 平地部 | 第1級 | 第2級 | 第3級 |
| | 山地部 | 第2級 | 第3級 | 第4級 | | |
| 都道府県道 | 平地部 | 第2級 | | 第3級 | | |
| | 山地部 | 第3級 | | 第4級 | | |
| 市町村道 | 平地部 | 第2級 | | 第3級 | 第4級 | 第5級 |
| | 山地部 | 第3級 | | 第4級 | | 第5級 |

(第4種の道路)

| 計画交通量 (単位：1日につき台) 道路の種類 | 10,000 以上 | 4,000 以上 10,000 未満 | 500 以上 4,000 未満 | 500 未満 |
|-------------------------------|-----------|-----------------------|--------------------|--------|
| 一般国道 | 第1級 | | 第2級 | |
| 都道府県道 | 第1級 | 第2級 | 第3級 | |
| 市町村道 | 第1級 | 第2級 | 第3級 | 第4級 |

地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、該当する級が第3種第5級又は第4種第4級である場合を除き、該当する級の1級下の級に区分することができる。

< 以上、出典：道路構造令 >

(道路の種類と種級区分等との関係)

一般国道

地方部については、一般国道は全国的な道路網の骨格となる重要路線であるから、第3種の中でも高規格の級を適用することになっている。平地部では、4車線(特に交通量の少ない20,000台/日未満を除く)以上の道路は第3種第1級に区分し、比較的交通量の多い、2車線道路と交通量の少ない4車線道路は第3種第2級とし、また国道でも、交通量の少ない(4,000台/日未満)支線的な性格の道路については、第3種第3級としている。また、山地部では、それぞれ1級下の道路に区分することになっている。

都市部については、一般には第4種第1級としているが、計画交通量が4,000台/日未満のような場合には、国道といえども支線的な性格が強いと考え、地方部の場合と同様の主旨から第4種第2級としている。

都道府県道

都道府県道は、地方的な幹線道路網を形成するものであり、道路の機能分類から見れば一部主要幹線としての正確を有する道路があるものの、国道に比べて路線延長が短く広域的な幹線道路としての機能は弱いので、第3種第1級を用いる必要はないであろう。このような考え方から、平地部では、計画交通量4,000台/日以上は第3種第2級とし、4,000台/日未満の場合には、一般国道と同様に、第3種第3級としている。山地部についてはそれぞれ1級下の規格としてそれぞれ第3種第3級または第4級としている。

都市部については、計画交通量が4,000台/日未満の場合は一般に補助幹線路的な道路となるので国道よりも1級低い第4種第3級とし、また設計速度が60km/hの第1級は交通量の多い(10,000台/日以上)2車線以上の道路に適用することにし、その中間を第2級に区分している。

市町村道

市町村道は日常生活圏内の道路が大部分であって、幹線としての性格をもつ路線は少ないが計画交通量が4,000台/日以上の場合には、都道府県道と同じ区分にしている。計画交通量4,000台/日未満のうち交通量の特に少ない1,500台/日未満では平地部においても山地部と同じ第3種第4級を用いることにしている。また交通量がきわめて少ない(500台/日未満)場合には、待避所ですれ違ふような1車線の道路でも交通処理上大した支障はないと考えられるので第3種第5級としている。また、都市部においては、計画交通量が500台/日以上の場合には都道府県道と同様であるが、このような交通量の少ない道路(500台/日未満)は一般に区画街路であり、第4種第4級に区分している。

<以上、出典：道路構造令の解説と運用(日本道路協会)>

【車道に関する参考資料】

(車線の幅員)

| 区分 | | | 車線の幅員 (単位:メートル) |
|-----|--------------|------|-----------------|
| 第3種 | 第1級 | 普通道路 | 3.5 |
| | | 小型道路 | 3 |
| | 第2級 | 普通道路 | 3.25 |
| | | 小型道路 | 2.75 |
| | 第3級 | 普通道路 | 3 |
| | | 小型道路 | 2.75 |
| | 第4級 | | 2.75 |
| 第4種 | 第1級 | 普通道路 | 3.25 |
| | | 小型道路 | 2.75 |
| | 第2級 及び第3級 | 普通道路 | 3 |
| | | 小型道路 | 2.75 |

第3種第5級又は第4種4級の普通道路の車道の幅員は、4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量が極めて少なく、かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合又は車道に狭窄部を設ける場合においては、3メートルとすることができる。

(路肩の幅員)

| 区分 | | | 車道の左側に設ける路肩の幅員 (単位:メートル) | |
|-----|----------------|------|-----------------------------|------|
| 第3種 | 第1級 | 普通道路 | 1.25 | 0.75 |
| | | 小型道路 | 0.75 | |
| | 第2級から 第4級まで | 普通道路 | 0.75 | 0.5 |
| | | 小型道路 | 0.5 | |
| | 第5級 | | 0.5 | |
| 第4種 | | | 0.5 | |

長さ50メートル以上の橋若しくは高架の道路又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、上表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の右側に掲げる値まで縮小することができる。

< 以上、出典：道路構造令 >

【自転車歩行者道、歩道に関する参考資料】

(自転車歩行者道、歩道の設置の考え方)

自動車の交通量が多い第3種又は第4種の道路(自転車道を設ける道路を除く。)には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

第4種(第4級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)、歩行者の交通量が多い第3種(第5級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)又は自転車道を設ける第3種若しくは第4種第4級の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

自動車交通量の少ない、第3種第5級および第4種第4級道路のような生活道路では、一般に歩道等の設置の必要性は低い。しかし、当該道路が通学路等、安全に関して特別な配慮を要するような道路であれば、片側のみであっても歩道等を設置する方がよい。

(自転車歩行者道、歩道の幅員)

| 区分 | | 幅員(単位:メートル) |
|---------|--------------|-------------|
| 自転車歩行者道 | 歩行者の交通量が多い道路 | 4 |
| | その他の道路 | 3 |
| 歩道 | 歩行者の交通量が多い道路 | 3.5 |
| | その他の道路 | 2 |

横断歩道橋等を設ける場合にあっては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあっては2メートル、並木を設ける場合にあっては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあっては1メートル、その他の場合にあっては0.5メートルを上表に掲げる幅員の値に加えるものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあっては、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

< 以上、出典：道路構造令 >

(多様な利用形態とその占有幅)

| 利用者 | 占有幅 (単位：メートル) | 利用形態 | 占有幅 (単位：メートル) |
|-----|------------------|--------------|------------------|
| 歩行者 | 0.75 | 乳母車を押して歩く | 0.75 |
| 自転車 | 1 | 傘を差して歩く | 1 |
| 車いす | 1 | 両手に荷物を持って歩く | 1 |
| | | 車いすを押して歩く | 1 |
| | | 視覚障害者が盲導犬と歩く | 1.5 |

< 出典：道路構造令の解説と運用（日本道路協会） >

(歩道兼バス乗降場の幅員)

歩道兼バス乗降場の幅員は通行の用に供する歩道の有効幅員と滞留の用に供する幅員を確保するものとする。滞留の用に供する幅員は歩行者の占有幅0.75m、必要に応じて車いすの占有幅1.00mを考慮するものとする。ただし、歩行者および乗降者が少ない場合で、やむを得ない場合は2.0mまで縮小することができる。

< 出典：道路構造令（日本道路協会） >

【混雑度に関する参考資料】

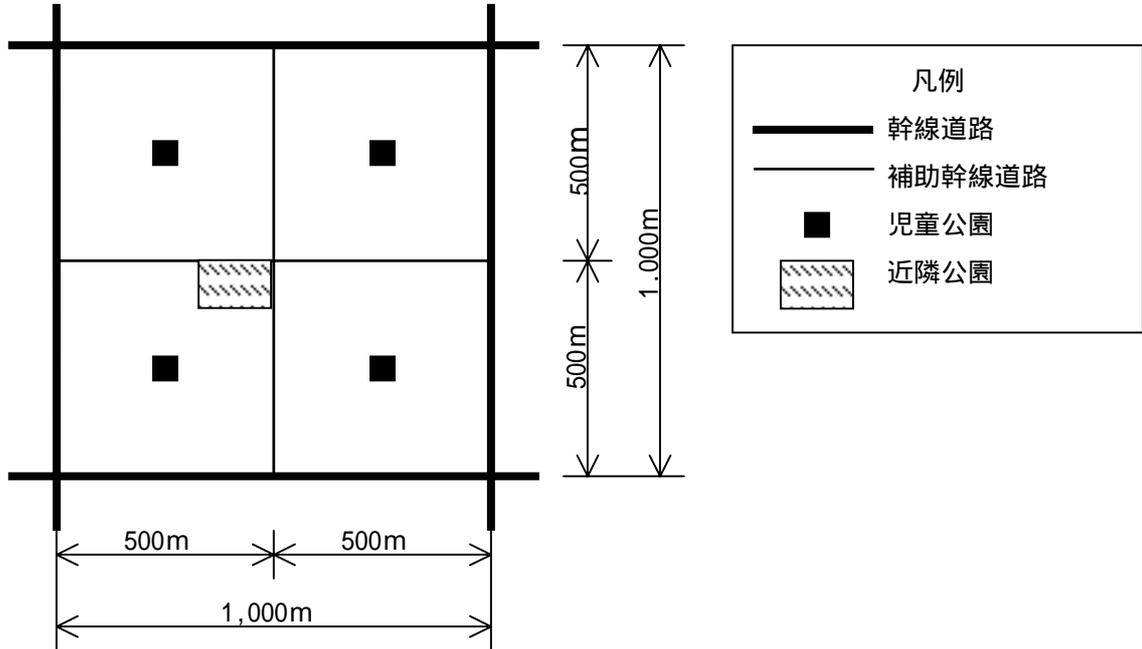
(混雑度の解釈)

| 混雑度 | 交通状況の推定 |
|-----------|---|
| 1.0未満 | 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、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。何時間も混雑が連続するという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。ピーク時間だけの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。 |
| 1.75以上 | 慢性的混雑状況を呈する。 |

< 出典：道路の交通容量（日本道路協会） >

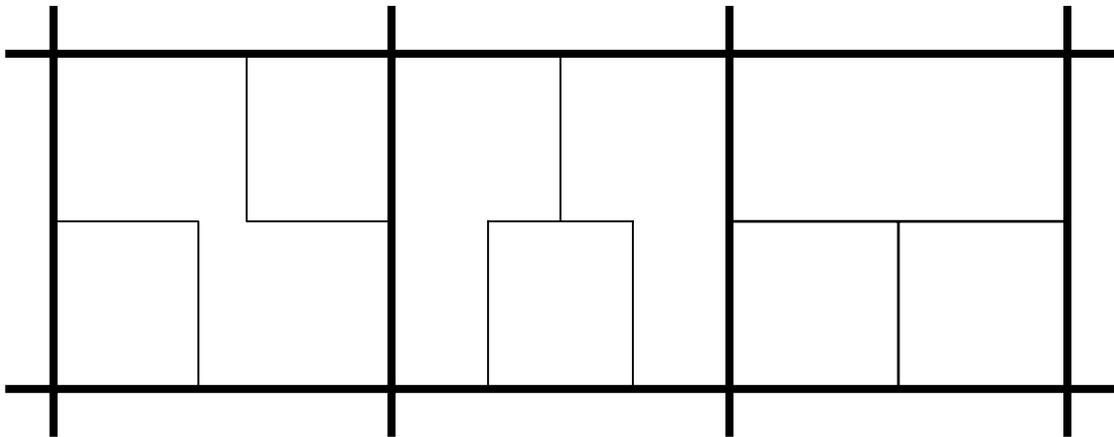
【近隣住区に関する参考資料】

(住居地域における幹線道路及び補助幹線道路のネットワーク概念図)



< 出典：ゆとり社会と街づくり・道づくり（建設省都市局） >

(補助幹線街路の計画例)



< 出典：新都市計画マニュアル（日本都市計画学会） >

【避難路に関する参考資料】

(避難路の配置)

避難路は、複数の避難経路が確保できるよう網目状に構成するものとし、避難圏域内の各地点から避難路までの距離が概ね500m以内となるように配置するものとする。

(避難路の配置計画)

避難路は原則として幹線道路、補助幹線道路などにより整備される。都市計画審議会都市交通市街地整備部会答申(昭和58年)によれば、近隣住区の形成等都市構造の観点、都市交通上の観点、都市防災上の観点等から、幹線道路については1km四方の区画(近隣住区に相当)の外郭道路として、補助幹線道路については1km四方に延長2km程度を格子状に配置することが望ましいとされており、本手法における避難路の配置計画の一つの根拠となっている。

(避難路の幅員)

避難に必要な幅員

広域避難地(200ha)の避難圏域の人口密度を150人/haと仮定すると、

$$\begin{aligned}(\text{幅員}) &= (\text{避難者数}) / (\text{避難人口密度}) / (\text{歩行速度}) / (\text{総避難時間}) \\ &= 30,000(\text{人}) / 1(\text{人}/\text{m}^2) / 2,000(\text{m}/\text{h}) / 2(\text{h}) \\ &= 7.5\text{mと算出される。}\end{aligned}$$

消防活動等に要する幅員

消防車の車両幅、通行のためのスペース、ホースの積載を考慮して4m程度とする。

落下物等により閉塞される幅員

沿道の建築物の倒壊、落下などによる道路閉塞幅員を1mずつ、また通行車輛の放置、駐車中の車輛による道路閉塞幅員として中型車1台分(2m)とする。

以上の検討により、避難路(消防活動含む)の必要最小限の幅員は落下物幅、駐車スペース、消防活動必要幅、避難必要幅を合計して15m程度(2+2+4+7.5=15)と算定される。ただし、車輛の通行しない歩行者専用道路、自転車歩行者専用道路については落下物等による閉塞のみを考慮し、幅員10m程度以上(7.5+2=10)となる。

<以上、出典：都市防災実務ハンドブック(建設省)>

【延焼に関する参考資料】

(延焼遮断帯の骨格となる道路幅員の考え方)

延焼遮断帯の骨格となる道路は、避難路の機能を持たせることが多いため、建設省の避難路設置の基準に基づき、必要幅員は15mとする。

(避難路の設置基準)

| | |
|-------------|---------------------------------------|
| 避難路設置箇所 | 避難地又はそれに相当する安全な場所へ通じる道路、緑地又は緑道 |
| 幅員 | 15m(緑道等の場合は10m)以上 |
| 避難路までの歩行距離 | 概ね500m以内 |
| 周辺建築物の耐震不燃化 | ・ 建築物の高さの最低限度7m ・ 避難路境界線から奥行30mの範囲 |

< 出典：都市防災実務ハンドブック(建設省) >

(不燃領域率)

不燃領域率：地区面積全体に対し、空地面積と耐火建築物の敷地面積を合わせた値の比率。40%以上の水準に達すると市街地の焼失率は急激に低下し、70%を超えると焼失率はほとんど0になることが知られている。

不燃領域率(%) = 不燃領域面積 / 地区面積 × 100

不燃領域面積 = 空地面積 + (地区面積 - 空地面積) × 耐火率

空地面積：短辺又は直径40m以上かつ面積が1500m²以上の水面、公園、運動場、学校、一団の施設等の面積と幅員6m以上の道路面積

耐火率：全建築面積のうち、耐火建築物が占める割合

< 出典：政策課題対応型都市計画運用指針(国土交通省) >

【消防活動に関する参考資料】

(阪神・淡路大震災での事例)

道路幅員と建物倒壊に伴う通行可能性についての調査結果によると、幅員8m以上の道路についてはほぼ100%車輦通行可能であった。このことから、倒壊等を考慮した車輦通行に必要な幅員(消防活動に必要な幅員 + 落下物等により閉塞される幅員)は8m程度と推定される。

< 出典：都市防災実務ハンドブック(建設省) >

【用語集】

NPO

民間非営利法人組織の略で、特定非営利活動促進法第2条第2項に基づく特定非営利活動法人の通称。

都市計画等の分野においては、市民による自主的なまちづくり活動組織を意味することが多く、都市計画法では、まちづくりの推進を図る目的で設立されたNPOやそれに準ずるとして条例に定められた団体等は、都市計画の決定又は変更の提案を行うことができるとされている。

幹線道路網計画

都市計画道路を含めた幹線道路全体についての整備計画。

都道府県や市町村の任意の計画ではあるが、都市計画事業を含む道路関係事業を横断的にとらえ、より効果的な道路整備を進めることを目的とし、重点的に整備を進める道路や今後必要となる道路及びその優先順位等を定めたものであり、道路整備におけるマスタープラン的な位置付けとされていることが多い。

キスアンドライド（K&R）

自宅から公共交通機関（鉄道・路面電車等）の乗降場の周辺まで、家族などに自家用車で送ってもらい、公共交通機関に乗り継ぐ通勤形態のこと。

景観行政団体

指定都市の区域にあつては指定都市、中核市の区域にあつては中核市、その他の区域にあつては都道府県をいう。ただし、指定都市及び中核市以外の市町村であっても、あらかじめその市町村長が都道府県知事と協議し、その同意を得た市町村の区域にあつては、当該市町村をいう。

平成17年4月1日現在の富山県では、富山市の区域にあつては富山市、富山市以外の区域にあつては富山県が景観行政団体となっている。

景観計画

景観法に基づき景観行政団体が定める良好な景観の形成に関する計画。

現にある良好な景観を保全する必要があると認められる土地の区域、地域の特性にふさわしい良好な景観を形成する必要があると認められる土地の区域、新たに良好な景観を創出する必要があると認められる土地の区域等について定めることができる。

景観法

美しく風格ある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力ある地域社会の実現を図り、もって国民生活の向上並びに国民経済及び地域社会の健全な発展に寄与する

ことを目的とした法律。

公告

ある事項を広く一般に知らせること。

都市計画の案の公告の場合、都市計画の種類、都市計画を定める土地の区域、都市計画の案の縦覧場所について、都道府県知事又は市町村の定める方法で行うこととなっている。

公聴会

都道府県又は市町村が都市計画の案を作成しようとする場合において、広く住民の意見をきいて、なるべくこれを都市計画の案に反映させる必要があると認められるときに、開催されるもの。

公聴会では、事前の申し出により選ばれた公述人が、都市計画の案について意見を述べることができる。

告示

ある事柄を公式に広く一般に知らせること。

都市計画を決定したときは、その旨を告示し、都市計画の図書又はその写しを当該都道府県又は市町村の事務所において公衆の縦覧に供することとなっている。

市街地再開発事業

都市計画法における市街地開発事業のひとつ。

都市再開発法に基づき、低層の木造建築物等が密集する防災危険度の高い地区等において、土地を統合し、中高層化した共同建物を建築し、あわせて道路、公園などの公共施設の整備を行う事業。

市街地開発事業

都市計画法第12条第1項に掲げる事業のことをいい、土地区画整理事業、工業団地造成事業、市街地再開発事業などが該当する。

公共施設や宅地などの整備を一体的に行い、面的な市街地整備を図ることを目的としている。

市町村マスタープラン

都市計画法に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の通称。

当該市町村の総合計画並びに都市計画区域マスタープランに即し定めたものであり、市町村が定める都市計画は、市町村マスタープランに即したものでなければならないとされている。

縦覧

書類等を広く一般に公開する手続き。

都道府県が決定する都市計画については都道府県庁及び市町村役場、市町村が決定する都市計画については市町村役場において縦覧を行うのが一般的である。

シンポジウム

特定の分野の多数の専門家によって行われる会議のことをいい、特定の問題に関し、専門家による論説・論文の発表、討論等が行われる。

ストック

ある時点に存在する経済数量で、都市政策の観点では、既存の都市施設等（道路、公園、緑地、下水道等）のことをいう。

総合計画

地方自治法第2条第4項に基づく基本構想の通称。

市町村は、その事務を処理するに当たっては、議会の議決を経てその地域における総合的かつ計画的な行政の運営を図るための基本構想を定め、これに即して行うようにしなければならないとされている。

代替

ある物を、種類や性質を同じくする物で代えること。

地域地区

都市計画法第8条第1項に掲げる地域、地区又は街区をいい、用途地域、風致地区等が該当する。

地域、地区又は街区を単位として、建築物等についてその利用目的によって必要な制限を課すことにより、一体的かつ合理的な土地利用を実現しようとするもの。

中心市街地活性化基本計画

中心市街地活性化法（中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律）に基づく計画。

市街地の整備改善と商業等の活性化を総合的に実施するために市町村が作成する計画であり、この基本計画に則った商店街整備や商業施設整備等に関する事業計画を国が認定し、様々な支援を受けることができる。

道路構造令

道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造（幅員、線形等）の一般的な技術基準を定めた政令。

都市計画道路かどうかに関わらず、改良する道路の構造は全て道路構造令に適合したもので

なければならない。

都市計画

都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用（地域地区等）、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画。

都市計画区域

都市計画法に基づき、自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量等の現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発、及び保全する必要がある区域を都道府県が指定したもの。

平成17年4月1日現在の富山県では、富山高岡広域都市計画区域をはじめ、21の都市計画区域が指定されている。

都市計画決定

都道府県知事又は市町村が都市計画を一定の手続きにより決定すること。

都市計画の案は、2週間公衆の縦覧に供され、住民及び利害関係人は意見書を提出することができる。その後、専門家などから構成される「都市計画審議会」で内容の是非について議論され、ここでの議を経たのち、市町村が定める都市計画の案は都道府県知事、都道府県が定める都市計画の案は国土交通大臣の同意を得て決定することとなる。（同意が不要な都市計画もある）

都市計画区域マスタープラン

都市計画法に基づく「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の通称。

上位計画、県及び圏域の方針を踏まえて、都市計画区域毎の広域的、根幹的な事項を定めたものであり、都市計画区域について定められる都市計画は、当該都市計画区域マスタープランに即したものでなければならないとされている。

都市計画審議会

都市計画法第77条に基づく「都道府県都市計画審議会」と都市計画法第77条の2に基づく「市町村都市計画審議会」の総称。

学識経験者、関係行政機関の職員等から構成され、都市計画に関する事項を調査審議し、関係行政機関に意見を申し出ることができる。

都市計画総括図

都市施設や地域地区等に関する都市計画の概ねの区域を表示した縮尺2万5千分の1以上の地形図。

都市計画提案制度

都市計画法第21条の2～5に基づく都市計画の決定等の提案に関する一連の手続き。

一団の土地の区域について、当該土地の所有者、権利者、NPO法人等は、都市計画の素案、素案の対象となる土地の所有者等の2/3以上の同意を得たことを証明する書類をもって、都道府県又は市町村に都市計画の決定又は変更を提案することができる。都道府県又は市町村は、都市計画審議会に都市計画の素案を提出し、その意見を聴いた上で、都市計画の決定又は変更の必要があるかどうかを判断し、必要があると認めるときは、その案を作成しなければならないとされている。

都市計画法

都市計画の内容及びその決定手続き、都市計画制限、都市計画事業その他都市計画に関して必要な事項を定めることにより、都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与することを目的とした法律。

都市施設

都市計画法における第11条第1項に掲げる施設をいい、道路、公園、緑地、下水道、ごみ処理場、その他まちの中で公共的な機能を持つ施設が該当する。

土地区画整理事業

都市計画法における市街地開発事業のひとつ。

土地区画整理法に基づく、道路、公園等の公共施設の整備及び宅地の利用の増進を図るために行われる土地の区画形質の変更に関する事業。

バリアフリー

障害排除の意味で、熟年者や身体障害者等の生活行動に障害となるものを排除した環境のこと。

パークアンドライド(P&R)

自宅から公共交通機関(鉄道・路面電車等)の乗降場の周辺に設けられた駐車場等まで家用車を運転し、そこに駐車して公共交通機関に乗り継ぐ通勤形態のこと。

パブリックインボルブメント(PI)

直訳すると「公衆を巻き込むこと」。

施策の立案や事業の計画・実施等の過程で、関係する住民、利用者、その他県民一般に情報を公開した上で、広く意見聴取・意見交換し、施策等に意見を反映すること。場合によっては、施策の実施過程において、住民が自ら運営・維持管理等をすることもある。

パブリックコメント（PC）

直訳すると「公衆の意見」。

行政機関が新しい政策を打ち出したり、制度を変更しようというときに、その内容を事前に公表し、住民などからの意見を募集して、その政策や制度づくりに反映させる仕組み。

風致地区

都市計画法に基づく地域地区のひとつで、都市の風致（自然のおもむき、あじわい）を維持するために定められた地区。

防災計画

災害対策基本法第2条に基づく防災基本計画及び防災業務計画並びに地域防災計画をいう。

都市計画等の分野においては、都市防災上、防災施設の新設又は改良、防災のための調査研究、避難、消火、水防、救助等が重要であることから、これらを定めた都道府県及び市町村地域防災計画を意味することが多い。

マスタープラン

市町村マスタープラン（市町村の都市計画に関する基本的な方針）と都市計画区域マスタープラン（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）の総称。

未利用地

市街地などの立地条件に見合った有効利用がなされていない土地（空地、宅地化農地等）。

ユニバーサルデザイン

障害者のための特別なデザインではなく、障害者を含めた全ての人に使いやすいデザインをいう。

用途地域

都市計画法に基づく地域地区のひとつで、用途別に分類される12種類の都市計画（第一種・第二種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、第一種・第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域、工業専用地域）の総称。

都市の計画的な土地利用を実現するために定められる地域地区の中でも最も基本的な制度であり、建築物の用途、容積率、建ぺい率等に一定の制限がかかる。

ワークショップ

直訳すると「作業場」「研修会」などの意味。

まちづくり等の分野においては、地域に係わる多様な立場の人々が共同作業を通じて、地域の抱える課題の整理やその解決方法等を検討し、その解決策の考案や評価等を行う活動をいう。