

都市計画道路の見直し方針

平成22年3月

新潟市

目 次

1. 都市計画道路の見直しの目的……	P. 1
2. 見直しの基本的な考え方	
(1) 見直しの進め方……	P. 2
(2) 見直し対象路線……	P. 4
(3) 見直し指標……	P. 4
(4) 見直し手順……	P. 5
3. 見直し指標の確認方法	
(1) 都市計画道路の必要性……	P. 6
(2) 事業実施上の課題……	P. 15
4. 今後の流れ……	P. 17
5. 【参考】巻末資料……	P. 18

1. 都市計画道路の見直しの目的

本市の都市計画道路は、昭和2年に22路線を都市計画決定し、その後も、人口増加や経済成長に伴う交通量の増大などを背景に、路線の追加や変更を行い、現在では193路線・約512km（平成21年4月1日現在）を都市計画決定しています。

都市計画道路の区域内では、将来の円滑な事業の施工を確保するため建物の階数や構造の制限を行っていますが、都市計画決定されてから長期間未着手となっている路線では、長期にわたり市民の私権を制限しています。

また、都市計画決定当時の社会情勢と現在の社会情勢が大きく異なり、必要性に変化が生じている路線や必要性が失われている路線があることが考えられます。

このため、本市では長期間未着手となっている都市計画道路の必要性を改めて確認し、必要性に変化が生じている路線や必要性が失われている路線の都市計画の変更・廃止を行うため、都市計画道路の見直しを行います。

そこで、見直しの進め方、見直し対象路線、見直し指標など、見直しにあたっての基本的な考え方を整理し、これを見直し方針として、今後の見直しを進めていくこととします。

2. 見直しの基本的な考え方

長期間未着手となっている路線では、長期にわたり市民の私権を制限していることや、都市計画決定当時の社会情勢と現在の社会情勢が大きく異なり、その必要性が失われている路線があることが考えられることから、**必要性が失われている路線の廃止を優先**して行います。

(1) 見直しの進め方

必要性が失われている路線の廃止を優先して行うため、見直し作業を「第1段階」、「第2段階」に分けます。

<第1段階>

見直し対象路線を「継続路線」、「更なる検討を行う路線」、「廃止候補路線」の3つに分類します。

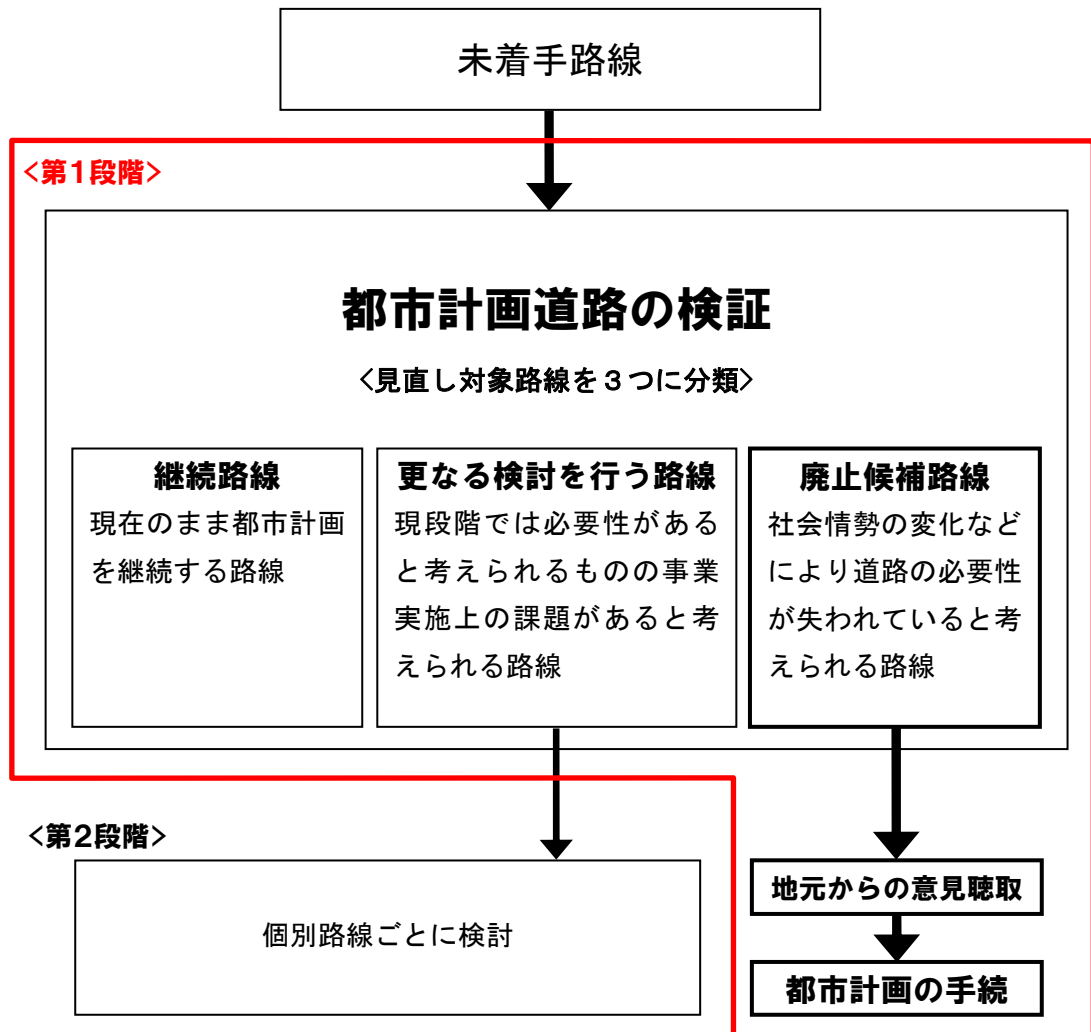
分類の結果、廃止候補路線を対象に、「地元からの意見聴取」を行い、合意形成が得られた路線から「都市計画の手続き」に入ります。

継続路線	現在のまま都市計画を継続する路線
更なる検討を行う路線	現段階では必要性があると考えられるものの事業実施上の課題があると考えられる路線
廃止候補路線	社会情勢の変化などにより道路の必要性が失われていると考えられる路線

<第2段階>

廃止候補路線の「地元からの意見聴取」、「都市計画の手続き」と並行して、「更なる検討を行う路線」を対象に、個別路線ごとに道路の必要性や事業実施上の課題の検討を行います。

[見直しの進め方のイメージ]



(2) 見直し対象路線

都市計画は、概ね 20 年後の将来像を想定して定めることから、都市計画決定後 20 年以上経過した路線は、都市計画決定当時の都市の将来像と現在の都市像とにずれが生じている可能性があることが考えられるため、見直し対象路線は次のとおりとします。

見直し対象路線：都市計画決定後 20 年以上未着手となっている区間を含む路線

(3) 見直し指標

全市的な視点から「都市計画道路の必要性」及び「事業実施上の課題」を見直し対象路線ごとに確認します。

[都市計画道路の必要性]

指 標	項 目	確認方法
①上位計画の位置づけ	本市の都市の将来像実現に必要な路線	・上位計画の位置づけがあるか
②円滑な交通	周辺道路の渋滞緩和が期待される路線	・渋滞箇所交差点があるか ・現道や並行する道路が混雑しているか
③生活利便性の向上	公共公益施設へのアクセス向上が期待される路線	・沿線に公共公益施設があるか
	バスの定時性、走行性の向上や、バス待ち環境の改善、バス路線の振り替えが期待される路線	・バスの定時制、走行性が確保できるか ・バスの乗降場が確保できるか
④都市環境・防災の向上	木造建物密集地域の住環境の改善や、延焼遮断、避難路の確保が期待される路線	・木造建物密集地域を通過するか

[事業実施上の課題]

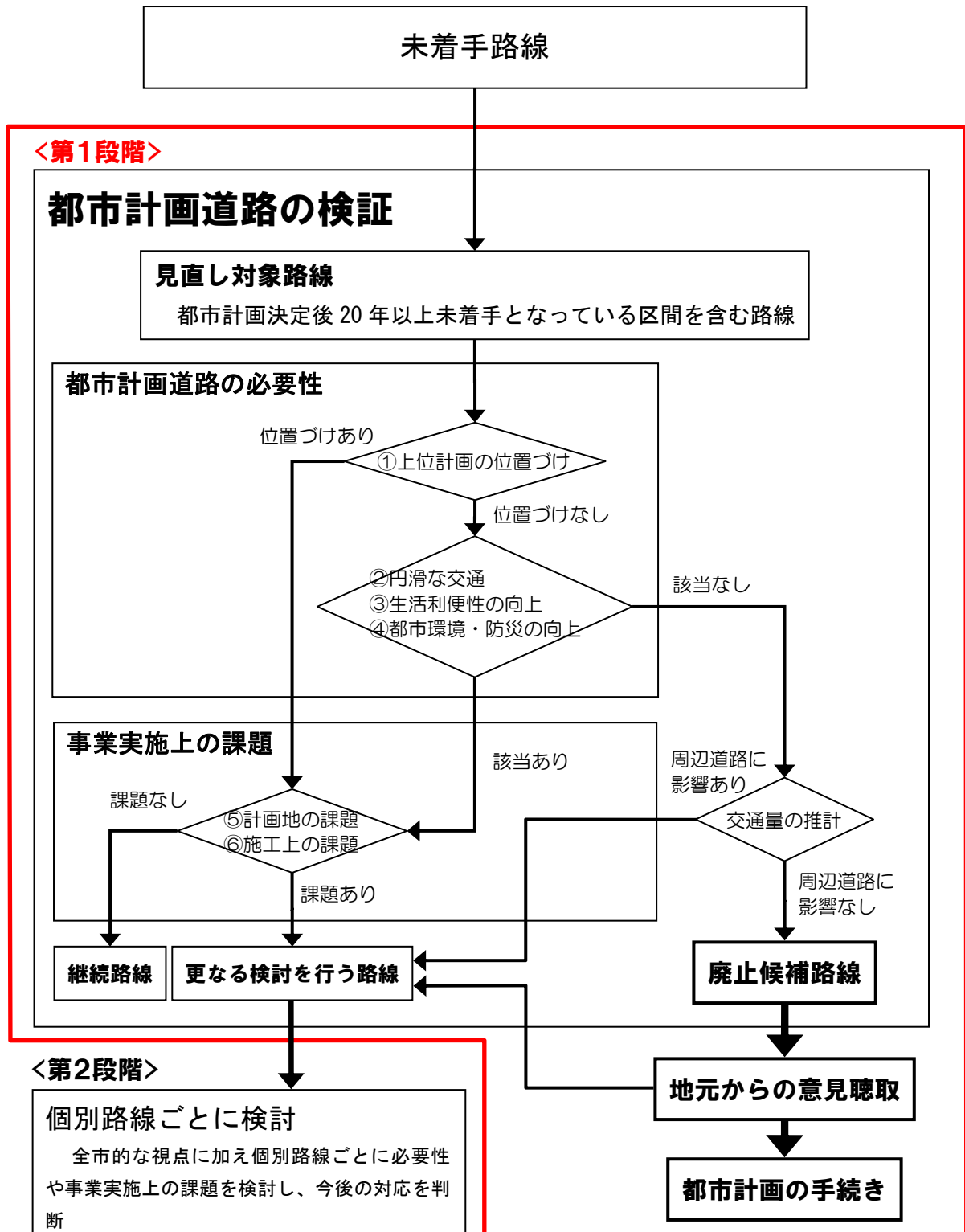
指 標	項 目	確認方法
⑤計画地の課題	歴史文化資産への影響	・歴史文化資産があるか
	自然環境への影響	・保全すべき自然環境があるか ・動植物の生息環境があるか
⑥施工上の課題	地形地物など施工上の制約	・大規模構造物や地形上の制約があるか

[交通量の推計]

「都市計画道路の必要性」が「なし」と判断した路線は、第 3 回新潟都市圏パーソントリップ調査の将来交通量推計を基に、廃止した場合の周辺道路に及ぼす影響を確認します。

(4) 見直し手順

見直し対象路線を、以下のフローにより「継続路線」、「更なる検討を行う路線」、「廃止候補路線」の3つに分類します。



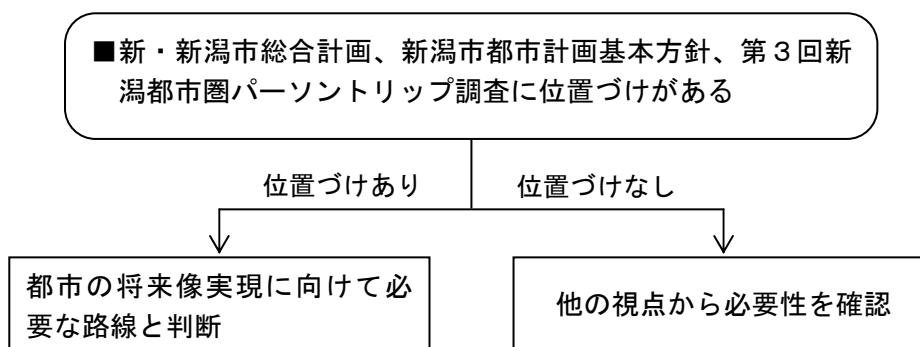
3. 見直し指標の確認方法

(1) 都市計画道路の必要性

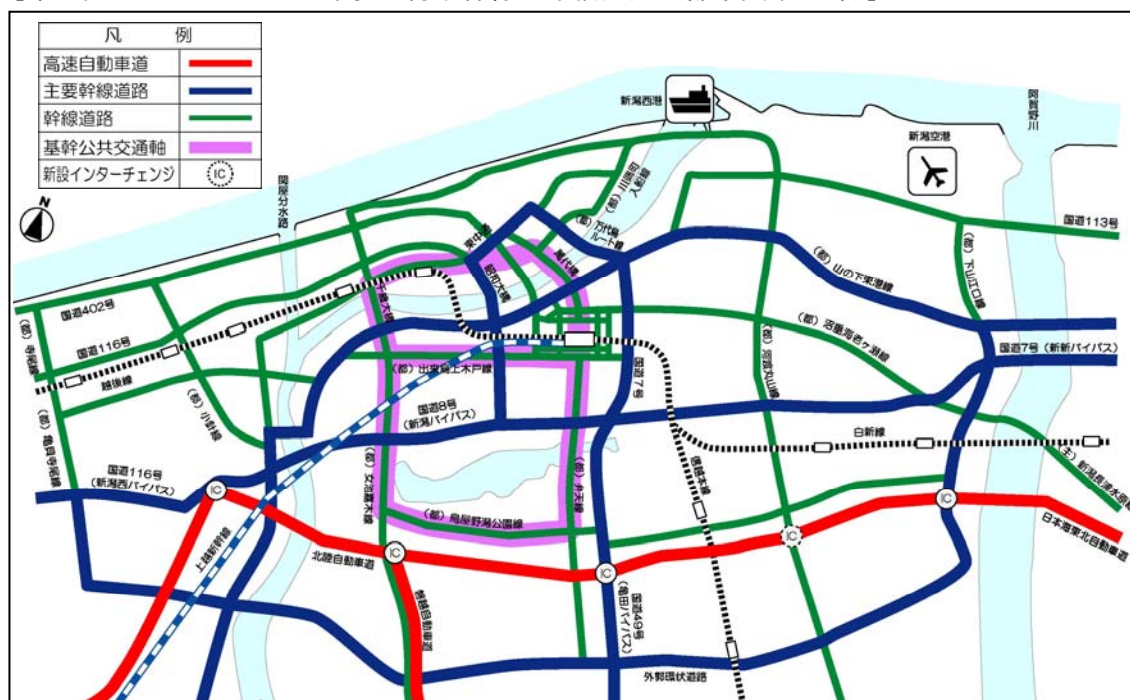
① 上位計画の位置づけ

新・新潟市総合計画※¹、新潟市都市計画基本方針※²、第3回新潟都市圏パーソントリップ調査※³に位置づけがある路線は、必要性があると判断します。

【必要性の判断方法】

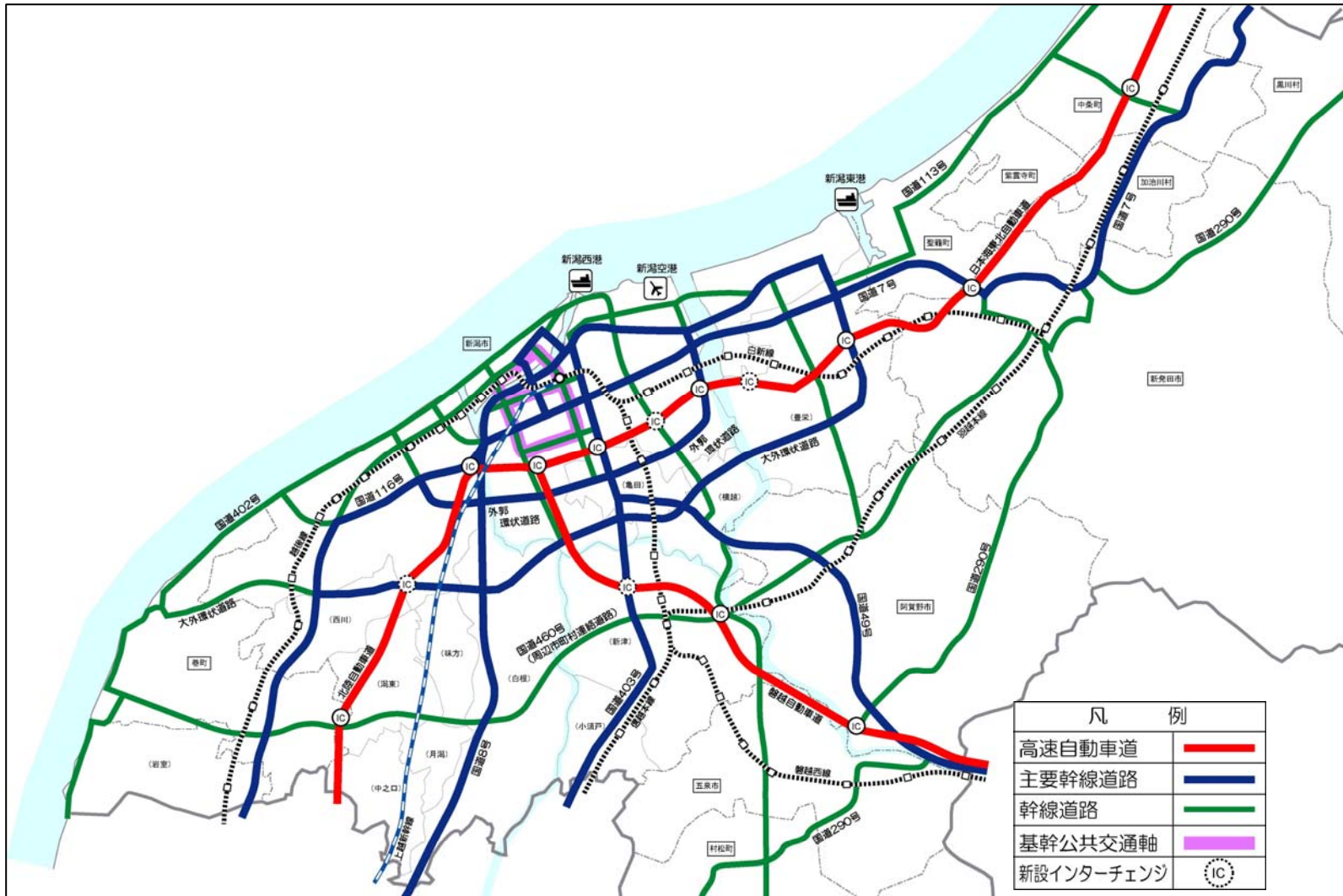


[第3回パーソントリップ調査 将来幹線道路網計画 (都市圏中心部)]



出典：第3回 新潟都市圏 パーソントリップ調査

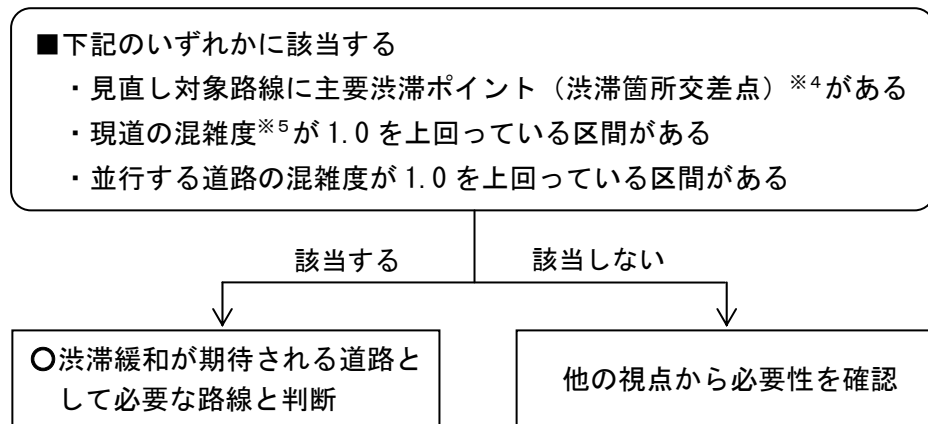
[第3回パーソントリップ調査 将来幹線道路網計画 (都市圏全体)]



②円滑な交通

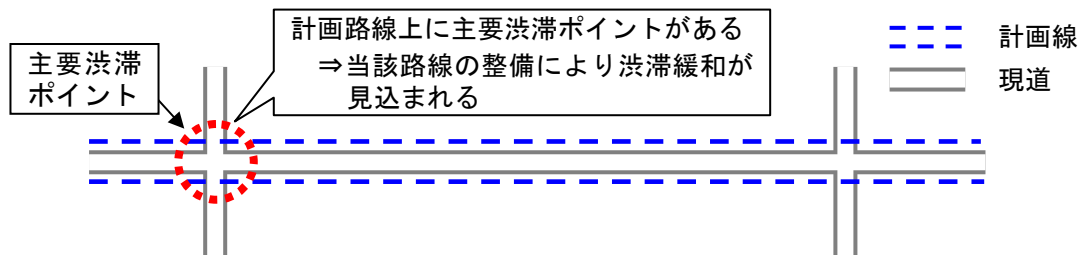
周辺道路の渋滞緩和が期待される路線は、必要性があると判断します。

【必要性の判断方法】



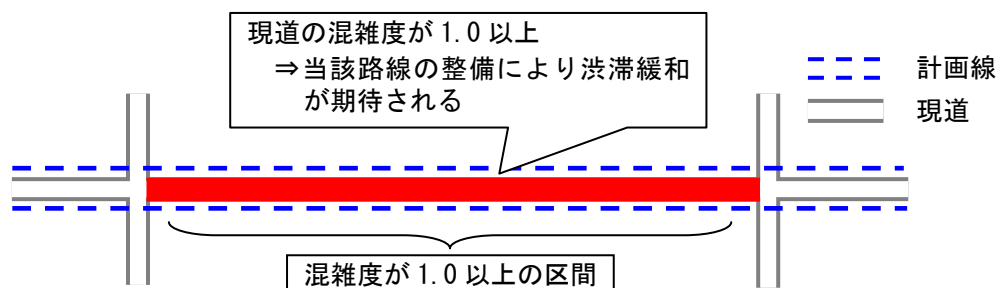
◇主要渋滞ポイント（渋滞箇所交差点）の渋滞緩和からみた必要性の判断（イメージ）

- ・見直し対象路線に主要渋滞ポイント（渋滞箇所交差点）がある場合、当該路線の整備により渋滞緩和が期待されると判断します。



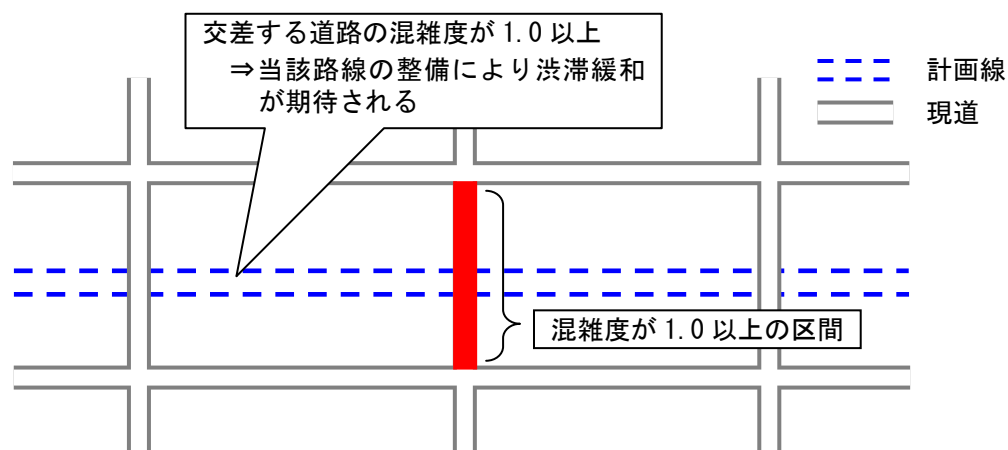
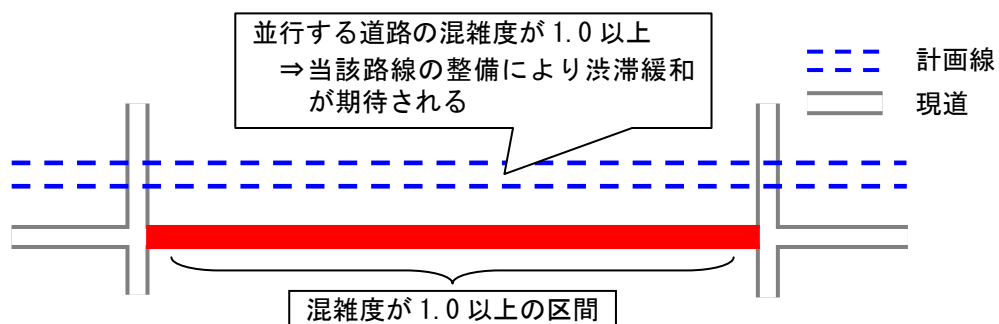
◇現道の渋滞緩和からみた必要性の判断（イメージ）

- ・現道の混雑度が1.0を超える場合、見直し対象路線の整備により現道の渋滞緩和が期待されると判断します。

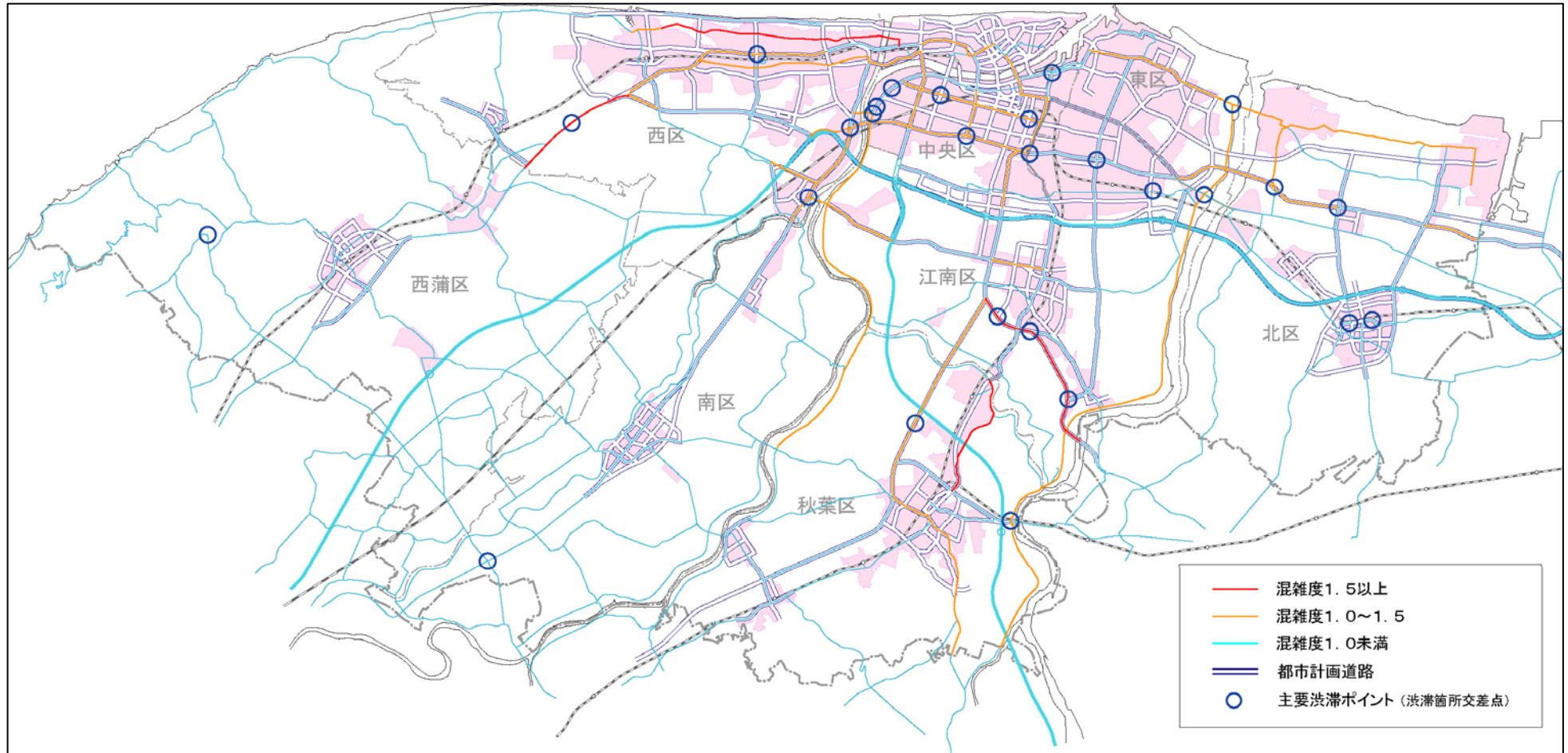


◇平行または交差する道路の渋滞緩和からみた必要性の判断（イメージ）

- 平行または交差する道路の混雑度が 1.0 を超える場合、見直し対象路線の整備によりこれらの道路の渋滞緩和が期待されると判断します。



[主要渋滞ポイント（渋滞箇所交差点）および道路混雑箇所図]



出典：道路整備の中期ビジョン(案)

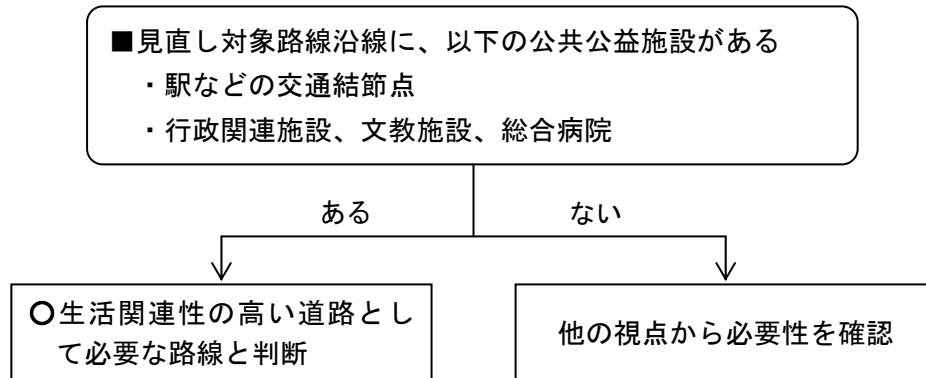
出典：平成17年道路交通センサス

③生活利便性の向上

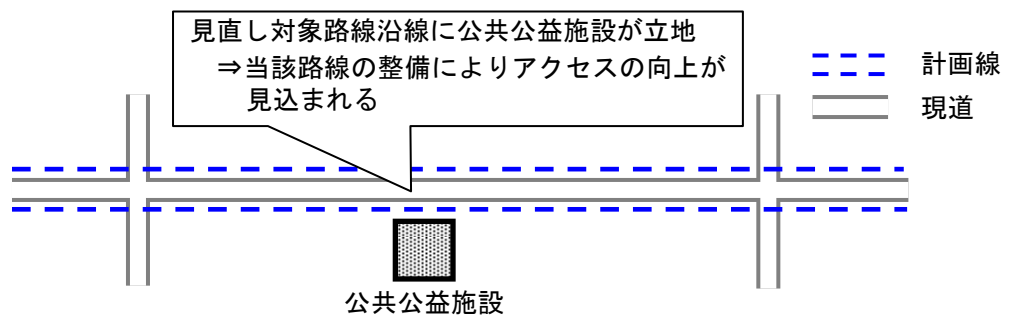
1) 公共・公益施設へのアクセス向上

市民生活に関連性の高い公共公益施設へのアクセス向上が期待される路線は、必要性があると判断します。

【必要性の判断方法】



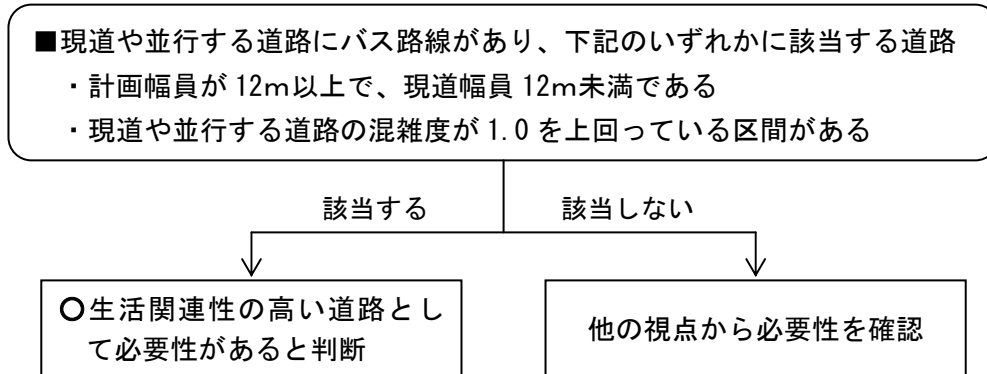
◇公共公益施設へのアクセス向上からみた必要性の判断（イメージ）



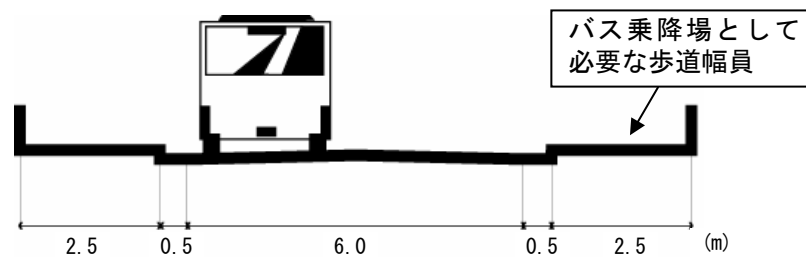
2) バスの定時制・走行性の向上

バスの定時制・走行性の向上や、バス待ち環境の改善、バス路線の振替えが期待される路線は、必要性があると判断します。

【必要性の判断方法】



◇バスの定時性・走行性の向上からみた必要性の判断（イメージ）

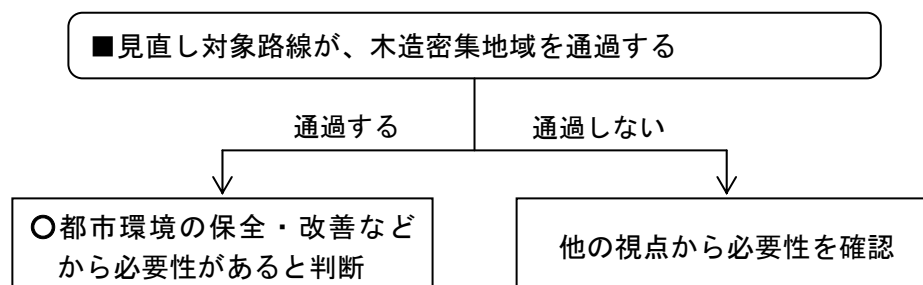


※道路構造令より、バス乗降場となる歩道の幅員は、バス利用者の歩道上の滞留を考慮して、2.25～2.5m以上が望まれる。これに該当する都市計画道路の幅員は12m以上となる。

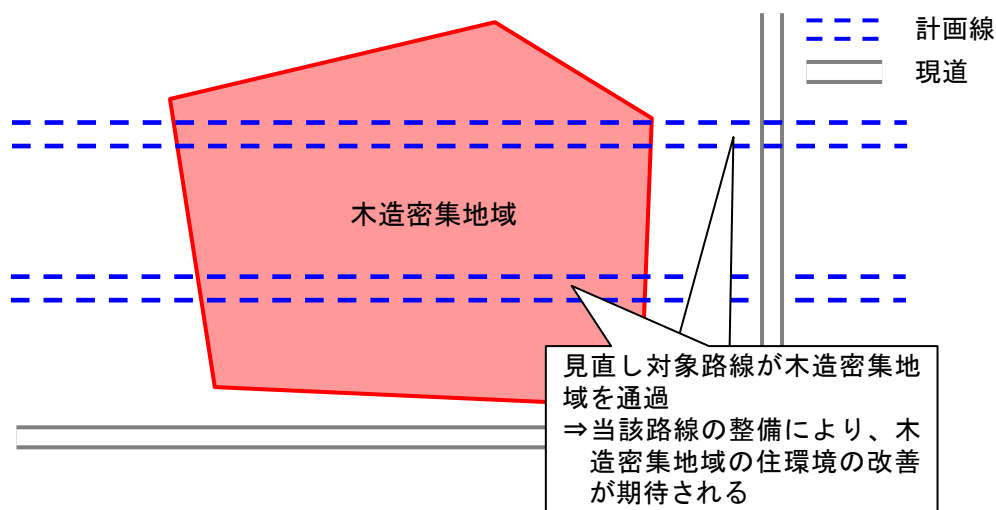
④都市環境・防災の向上

木造密集地域^{*6}の住環境の改善が期待される路線や、延焼遮断、避難場所への避難路の確保が期待される路線は、必要性があると判断します。

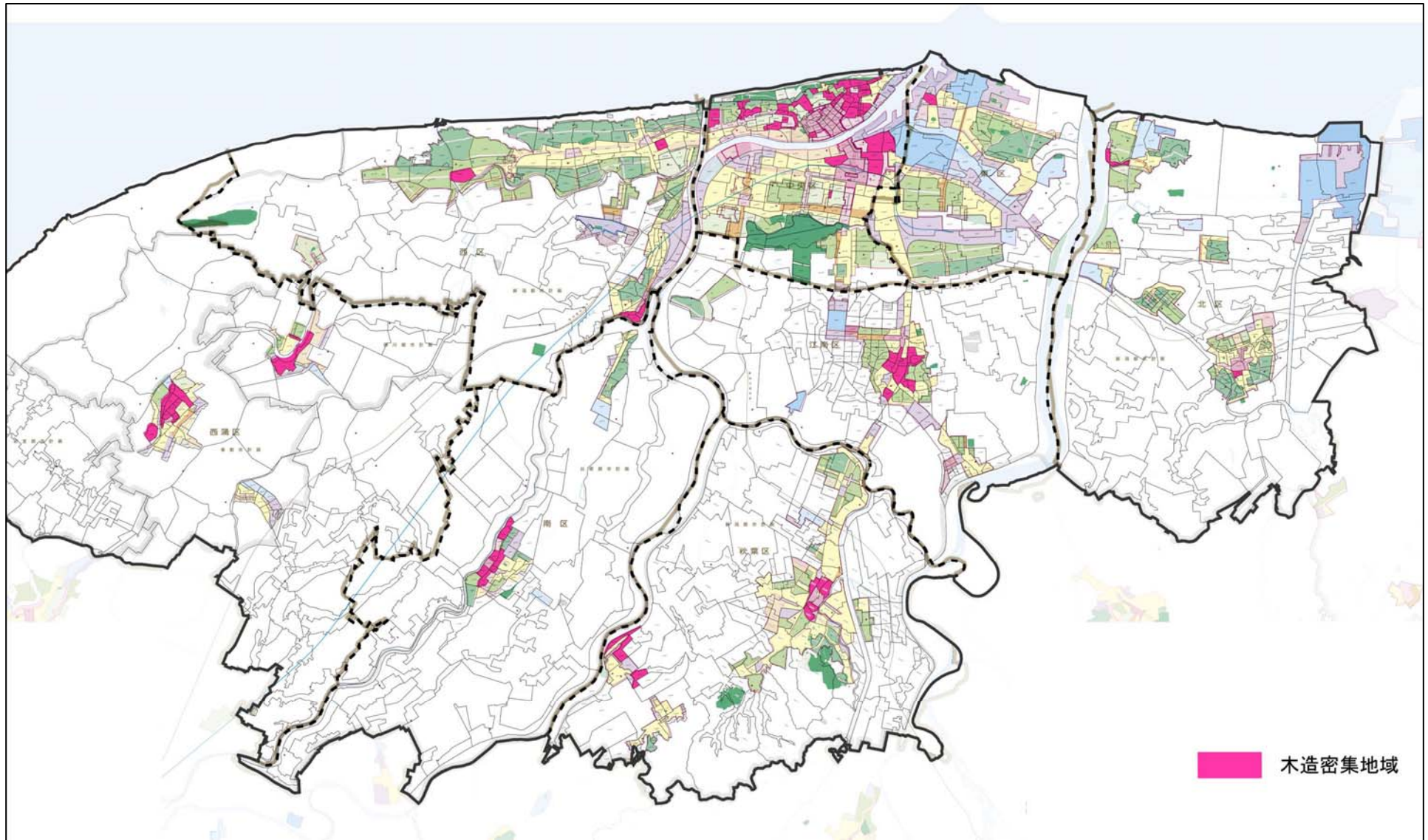
【必要性の判断方法】



◇木造密集地域の住環境の改善からみた必要性の判断（イメージ）



[木造密集地域の位置]



(2) 事業実施上の課題

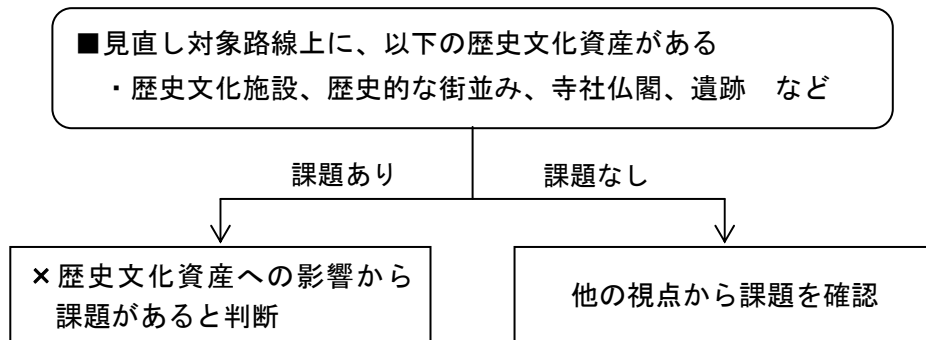
「(1) 都市計画道路の必要性」の確認により、必要性があると判断された路線について、以下のような指標や考え方により事業実施上の課題の有無を確認します。

⑤計画地の課題

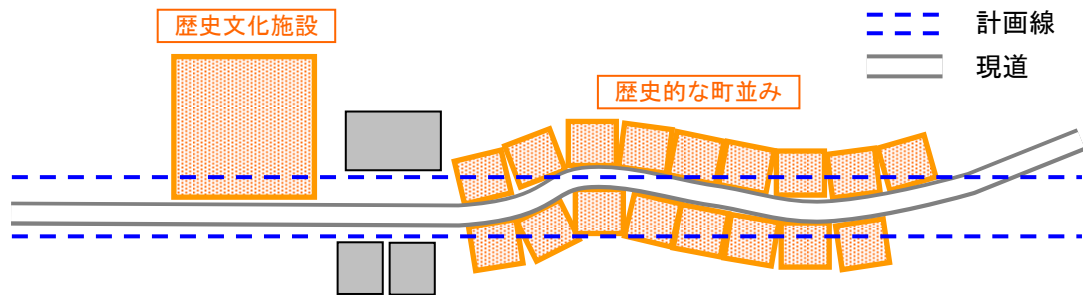
1) 歴史文化資産への影響

歴史文化施設、歴史的な街並みなど歴史文化資産への影響が考えられる路線は、事業実施上の課題があると判断します。

【課題の有無の判断方法】



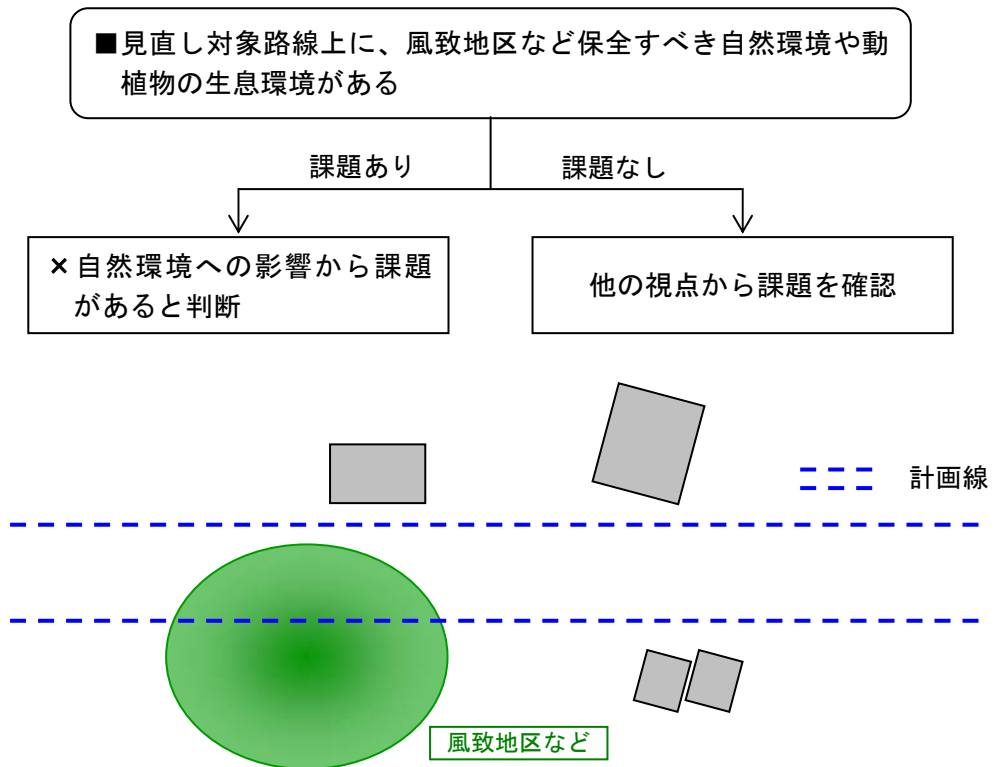
◇歴史文化資産への影響からみた事業実施上の判断（イメージ）



2) 自然環境への影響

保全すべき自然環境や動植物の生息環境への影響が考えられる路線は、事業実施上の課題があると判断します。

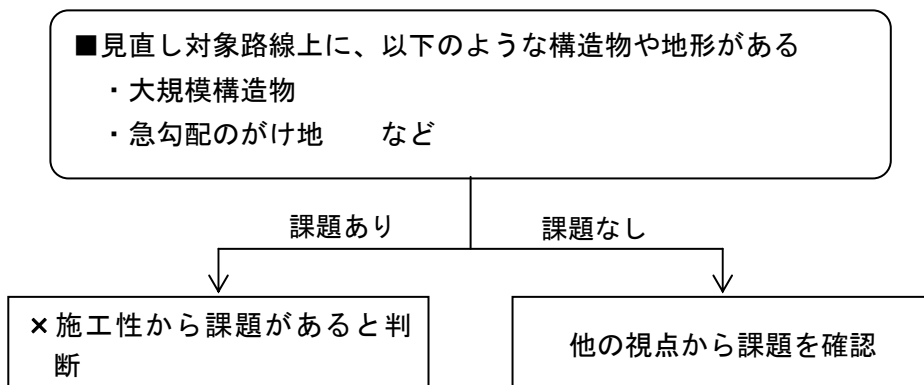
【課題の有無の判断方法】



⑥施工上の課題

大規模構造物や地形上の制約などから、現計画のままでは物理的、経済的に施工が困難と考えられる路線は、事業実施にあたって課題があると判断します。

【課題の有無の判断方法】



4. 今後の流れ

(1) 見直し対象路線の分類結果

見直し方針に基づき見直し対象路線を「継続路線」、「更なる検討を行う路線」、「廃止候補路線」の3つに分類します。

見直し対象路線の分類結果は、まとまり次第公表します。

(2) 都市計画の手続き

必要性が失われている路線の廃止を優先して行うため、廃止候補路線を対象に「地元からの意見聴取」を行い、合意形成が得られた路線から「都市計画の手続き」に入ります。

(3) 更なる検討を行う路線

更なる検討を行う路線は、全市的な視点と合わせて個別路線ごとに道路の必要性や事業実施上の課題の検討を行います。

【参考】 卷末資料

- ※ 1 : 「新・新潟市総合計画」
(平成 20 年 2 月 新潟市)
- ※ 2 : 「新潟市都市計画基本方針－都市計画マスタープラン－」
(平成 21 年 3 月 新潟市)
- ※ 3 : 「第 3 回新潟都市圏 パーソントリップ調査」
(平成 17 年 3 月 新潟都市圏総合都市交通計画協議会)
- ※ 4 : 「道路整備の中期ビジョン(案)」
(平成 19 年 国土交通省ホームページより)
- ※ 5 : 「平成 17 年道路交通センサス」
(平成 18 年 3 月 国土交通省道路局)
- ※ 6 : 木造密集地域とは、出火時の延焼可能性や震災時の倒壊危険性を考慮し、新潟市都市計画基礎調査を基に、下記の条件を全て満たす地域です。
 - ① 「木造延べ面積比率」が全市の平均値より大きい地域
木造延べ面積比率：地区内の全ての建築物の延べ面積に対する木造建築物の延べ面積の割合
 - ② 「建ぺい率比率」が全市の平均値より大きい地域
建ぺい率比率：地区内の敷地面積に対する建築物の建築面積の割合
 - ③ 「老朽建築物比率」が全市の平均値より大きい地域
老朽建築物比率：地区内の全ての建物棟数に対する建築年数 25 年以上の建物棟数の割合
 - ④ 「道路率」が 25%未満の地域
道路率：地区面積に対する地区内の道路面積の割合