

和泉市都市計画道路 見直し基本方針

平成 27 年 2 月

和 泉 市

目 次

はじめに	1
第1章 都市計画道路見直しの背景	2
1-1 都市計画道路とは	2
1-2 都市計画の決定権者について	3
1-3 都市計画道路の見直しの背景	4
第2章 都市計画道路の現状	10
2-1 道路の現状	10
2-2 都市計画道路の整備状況	12
第3章 都市計画道路見直しの課題	15
3-1 都市計画道路見直しの必要性	15
3-2 都市計画道路見直しの意義	19
3-3 都市計画道路見直しによる効果	20
第4章 都市計画道路見直しの基本方針	22
4-1 見直しの基本的考え方	22
4-2 見直し評価対象路線（区間）	22
4-3 見直して評価する機能・項目	22
4-4 見直しのパターンとその内容	28
第5章 都市計画道路の見直しの進め方	29
5-1 見直しの流れ	29
5-2 本方針の運用について	29
5-3 本見直し手続きにおける留意事項	29

はじめに

「都市計画」とは、都市計画法において、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、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画で、人々が健康で文化的な都市生活、及び機能的な都市活動を確保すべきこと、並びに適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念として定められたものです。

これらの理念のもとで定められる都市施設のの一つとして都市計画道路があります。

本市域における都市計画道路は、昭和31年4月9日に初めて都市計画決定され、その後昭和40年代から50年代の後半にかけて数多く都市計画決定がなされてきました。

本市域で計画決定した都市計画道路は29路線、約77kmになります。しかし、そのうち約54km（約70%）は整備が完了していますが、大阪府下では、整備率が低い状況にあります。

整備されていない路線の内訳としては、事業中路線が約2kmで、残る事業未着手路線が約21kmあります。なお未着手区間については、全て都市計画決定後40年以上を経過しており、全てを整備するには、更に長期間を要する見込みとなっています。

その一方で、都市計画決定された時代から今日にかけては、社会経済情勢が大きく変化し、人口減少、少子高齢化などが進行しており、「人口増加・拡大型社会」から「人口減少・成熟型社会」へと移行しています。

このような状況を踏まえ、都市計画決定後長期にわたり事業着手がなされていない路線について、計画の必要性、事業の実現性を評価するとともに、まちづくりへの影響を詳細に検討し、計画の「存続」「変更」「廃止」の方向性を決定するための考え方について、本市としての都市計画道路見直しの基本方針を示すものです。

○ 本市域における都市計画道路の整備状況

上伯太線



（惣ヶ池大橋付近）

大阪岸和田南海線



（国道480号～和泉中央線）

出典：「平成26年度 施策のポイント（案）」
（大阪府鳳土木事務所）より

第1章 都市計画道路見直しの背景

1-1 都市計画道路とは

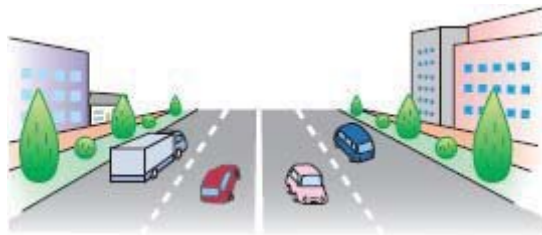
都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、安心して快適な都市生活と機能的な都市活動を確保する都市交通における最も基幹的な都市施設として、都市計画法に基づき都市計画決定された道路です。

都市計画道路は、主に以下のような機能を有しています。

＜都市計画道路の機能＞

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

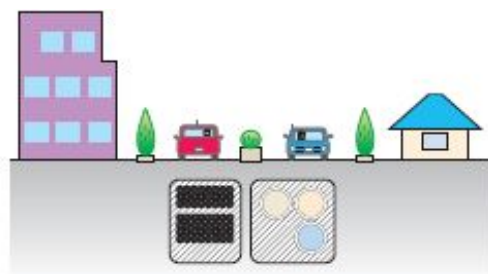
（交通機能のイメージ図）



（市街地形成機能のイメージ図）



（空間機能のイメージ図）



イメージ図 出典：都市計画概論（加藤晃）

1-2 都市計画の決定権者について

都市計画を定める者については、「都道府県」が定める都市計画と「市町村」が定める都市計画が定められています。（都市計画法 第15条）

都市計画の決定に当たっては、市町村が中心的な主体となるべきであり、市町村の区域を超える特に広域的・根幹的な都市計画についてのみ、都道府県が決定することとしています。従って、都道府県が都市計画を決定するときは、市町村との十分な連携・調整を図りながら、特に市町村からの案の申出がある場合には、当該案の合意形成や地域の実情等を十分に踏まえ適切に都市計画を決定することが望ましいとされています。

また、「市町村」が定める都市計画は、「市町村」の都市計画審議会の議を経て決定するものとされています。（都市計画法 第19条）

図表 1-1. 道路の種類と都市計画決定権者

道路の種類等	決定権者の区分		
	都道府県	市町村	
		指定都市	その他の市町村
一般国道	○	○	
都道府県道	○	○	
自動車専用道路	○	○	
その他の道路		○	○

1-3 都市計画道路の見直しの背景

1-3-1 「人口増加・拡大型社会」から「人口減少・成熟型社会」へ

① 人口

今後、本格的な人口減少・少子高齢社会の到来を迎え、大阪府においては、平成47年（2035年）には、現在の人口と比較して、約12%（約107万人）減少すると見込まれており、将来人口の減少は、将来交通需要に対して大きな減少要因となるものと考えられます。（p5. 図表1-2.人口の推移《大阪府》）

一方、本市においても、平成32年以降は人口が減少するものと見込まれており、平成47年時点では、平成22年と比較して、約2%（約3千人）減少するものと考えられます。（p5. 図表1-2.人口の推移《和泉市》）

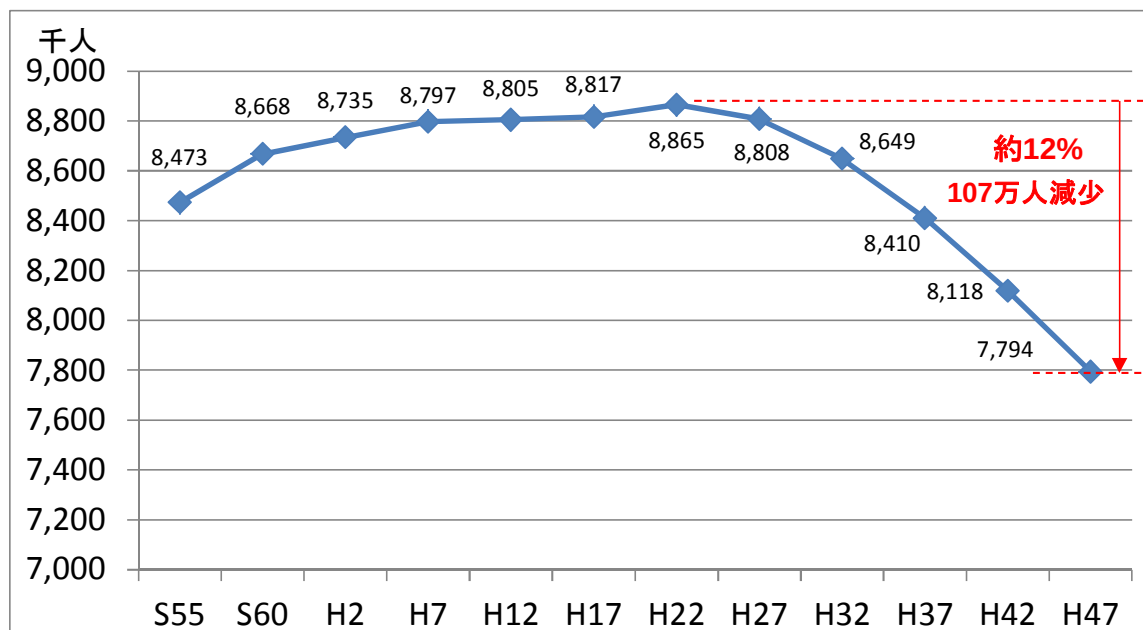
人口の内訳を見てみると、大阪府においては生産年齢人口（15歳以上65歳未満）については、平成7年（1995年）以降は年々減少してきており、平成22年（2010年）以降は、戦後最低水準の生産年齢人口へと推移し、平成47年（2035年）には全体の約58%、約448万3千人と平成22年の約564万8千人から約117万人も減少するものと見込まれています。（p6. 図表1-3.年少・生産・老年人口の推移《大阪府》）

一方、本市においても、生産年齢人口については、大阪府全体と同様に平成7年（1995年）以降は減少に転じ、平成47年（2035年）には全体の約57%まで減少するものと見込まれることから、都市計画道路の量的拡充の必要性は低下していくものと考えられます。

しかし、老年人口は、平成47年（2035年）には、31%と約3人に1人が高齢者となり、長期的・継続的に増加の一步を迎えるため、今後の都市計画道路には、安全・安心で、快適な移動空間機能の確保など質の高い都市施設としてのニーズが求められています。（p6.図表1-3.年少・生産・老年人口の推移《和泉市》）

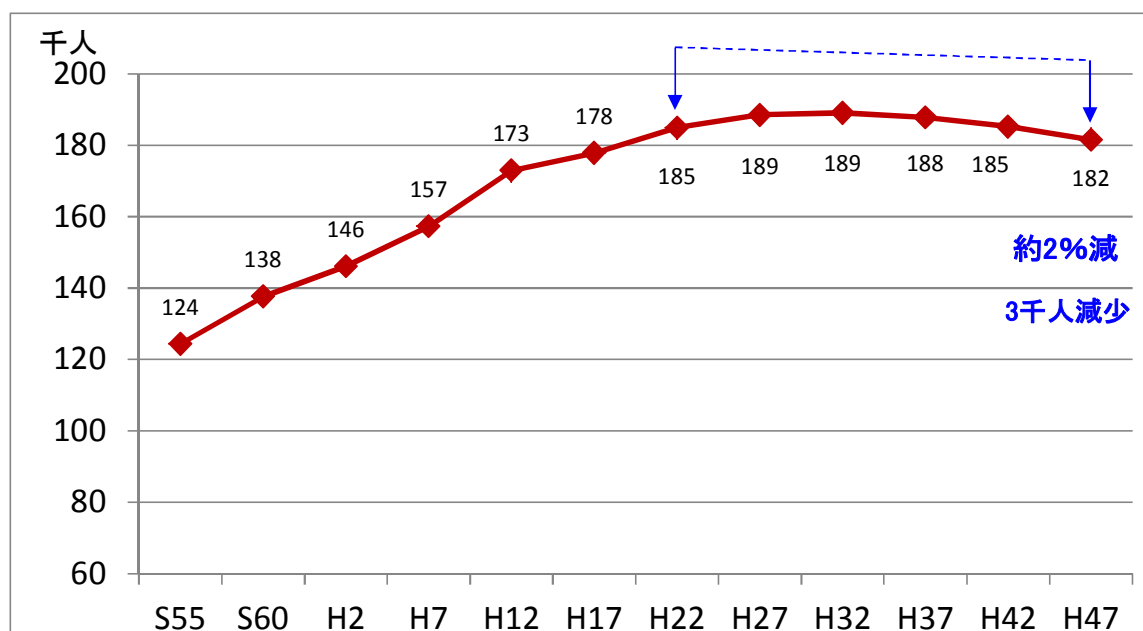
図表1-2. 人口の推移

《大阪府》



出典：平成22年迄は総務省「国勢調査」、将来推計は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成25年3月推計）」より

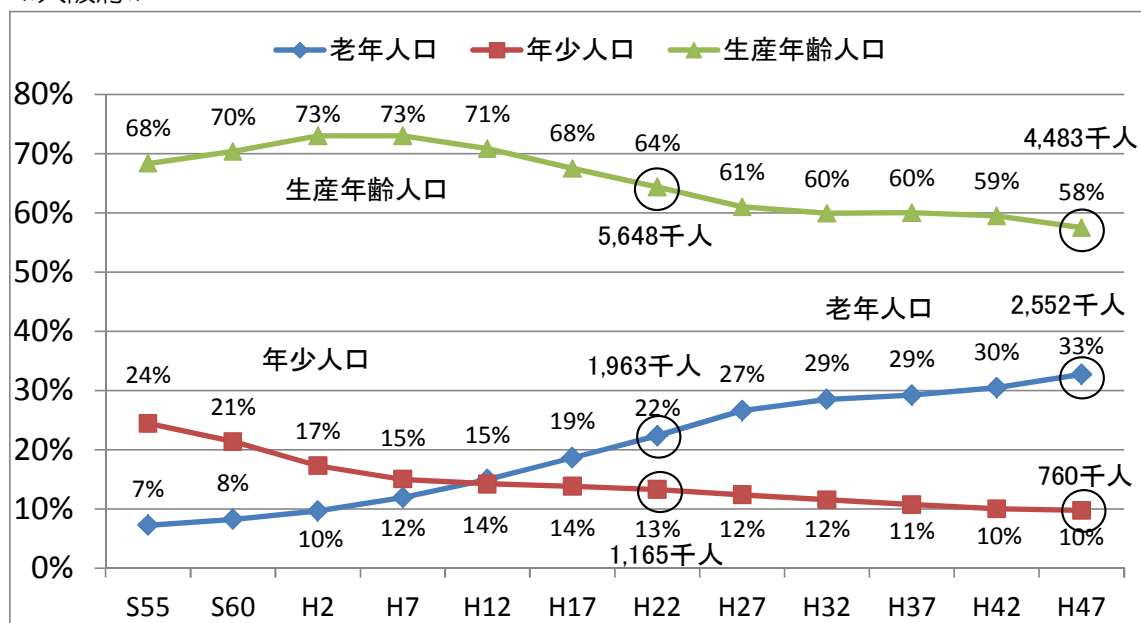
《和泉市》



出典：平成22年迄は総務省「国勢調査」、将来推計は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成25年3月推計）」より

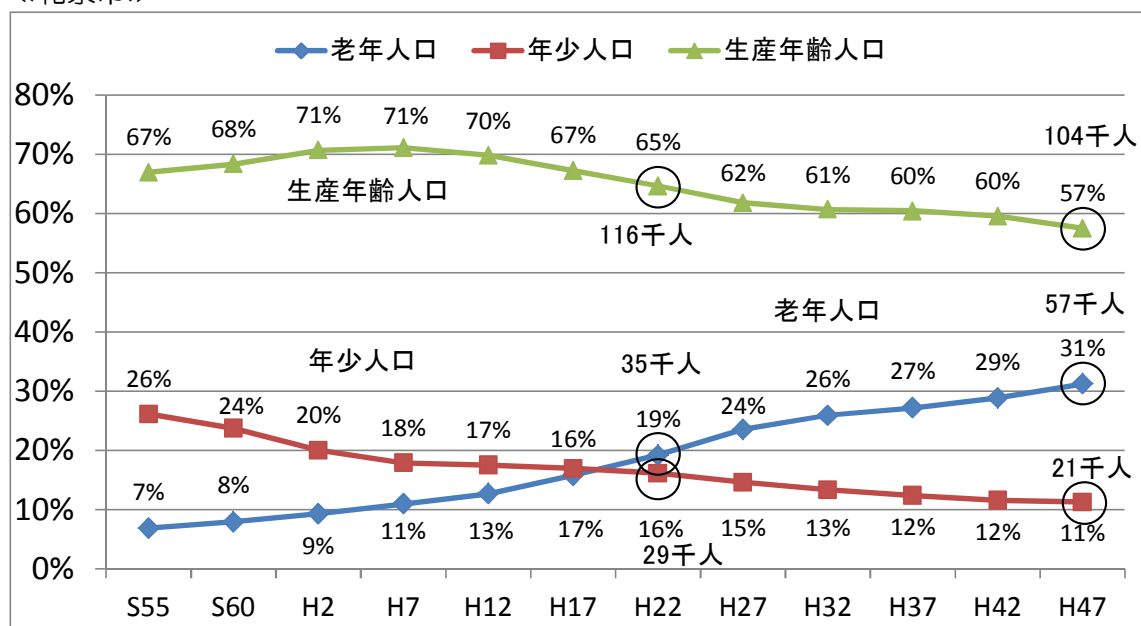
図表1-3. 年少・生産・老年人口の推移

《大阪府》



出典：平成22年迄は総務省「国勢調査」、将来推計は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成25年3月推計）」より

《和泉市》

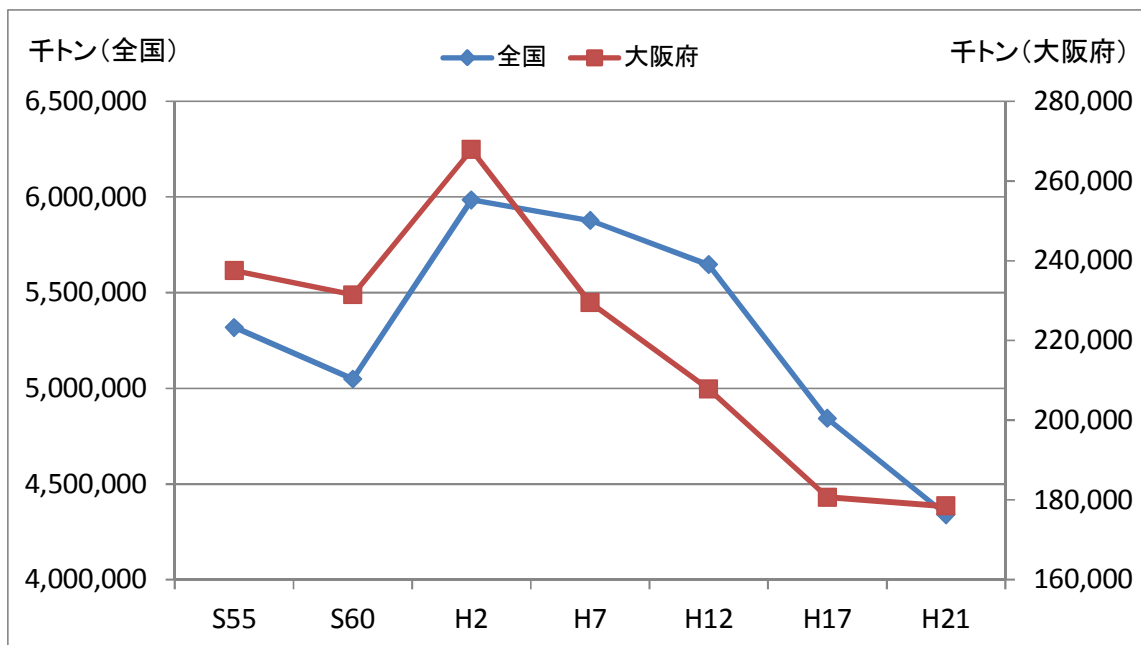


出典：平成22年迄は総務省「国勢調査」、将来推計は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成25年3月推計）」より

② 自動車貨物輸送

全国の自動車貨物輸送量の減少とともに、大阪府の自動車貨物輸送トン数は、平成2年（1990年）頃をピークに減少傾向にあります。

図表1-4. 大阪府における自動車貨物輸送推移

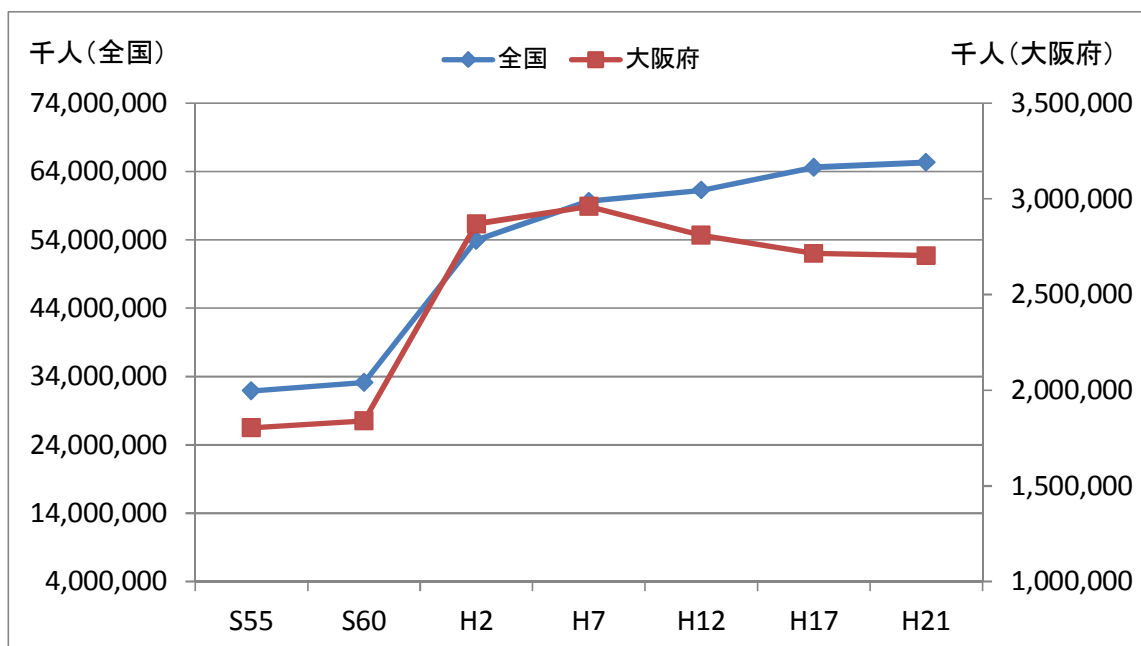


出典：「自動車輸送統計年報（各年度版）」（国土交通省）より

③ 旅客輸送

全国の旅客輸送が微増しているなかで、大阪府の旅客輸送は、少しずつ減少傾向にあります。

図表1-5. 大阪府における旅客輸送人員数

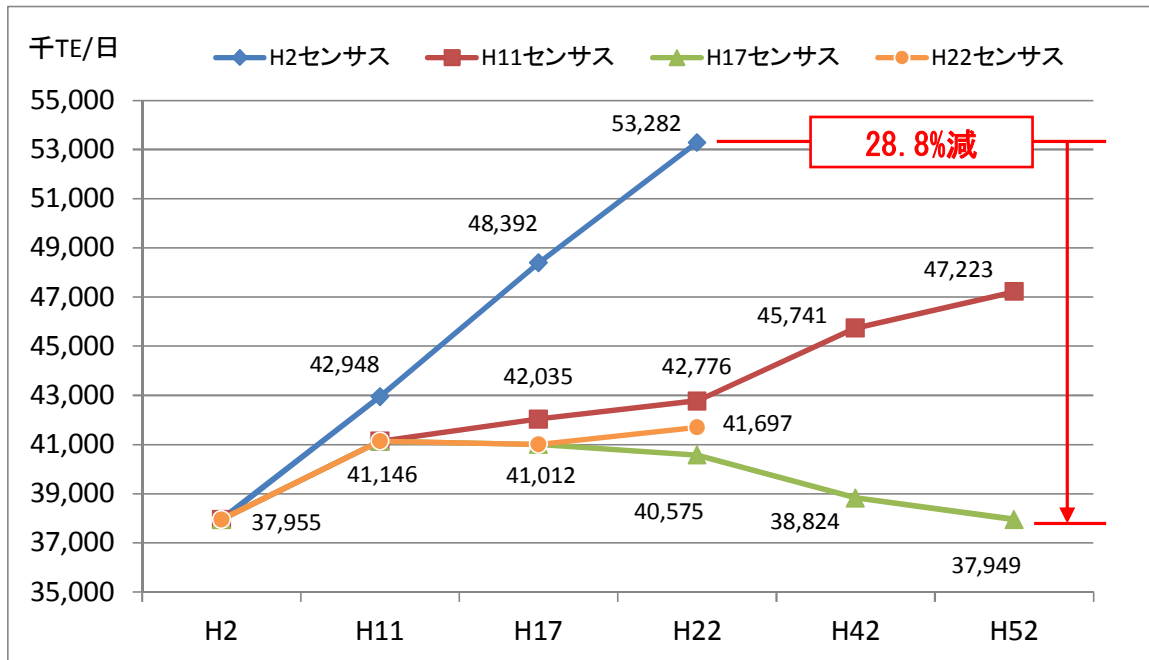


出典：「自動車輸送統計年報（各年度版）」（国土交通省）より

④ 発生集中交通量の実績値と推移

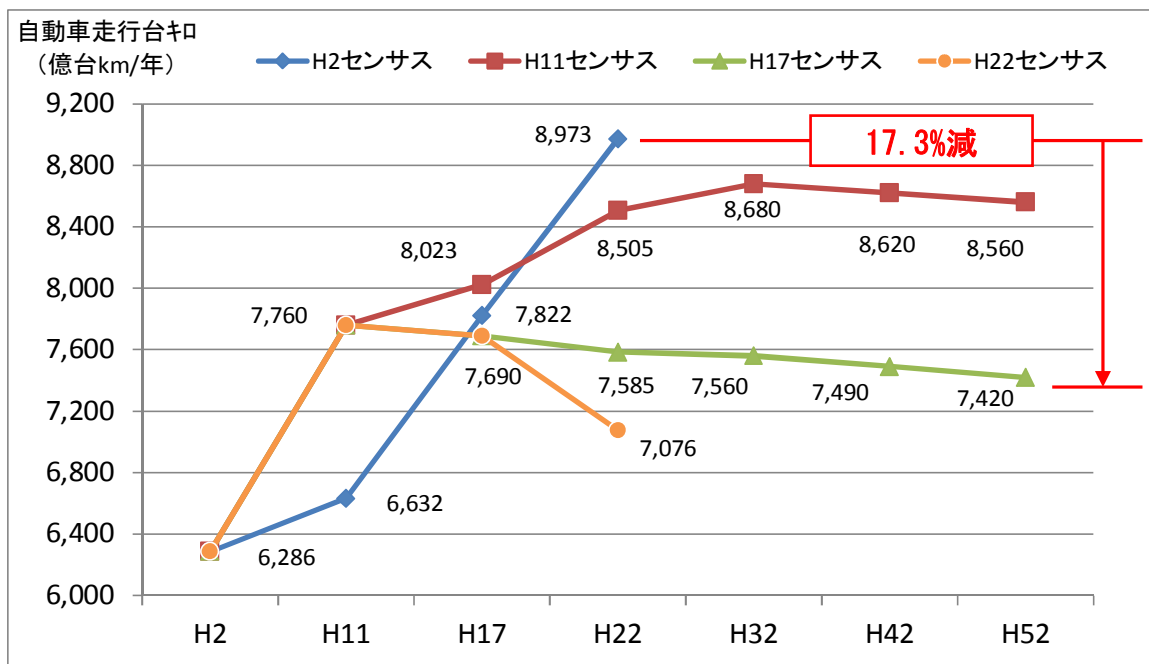
昨今の厳しい経済・人口推移を背景に、自動車貨物輸送や旅客輸送も減少し、発生集中交通量については、これまでの道路交通センサスをベースにした各々の予測（一部実績）値が徐々に下方修正されています。

図表1-6. 発生集中交通量の推移（近畿版）



※H52年(2040年)の数値については、H42までの伸び率を勘案し設定 出典：大阪府
 ※H22センサスをベースとしたH42、H52の予測値は現在集計中

図表1-7. 自動車走行台キロの推移（全国版）



※H52年(2040年)についてはH42年までの伸び率を勘案し設定 出典：国土開発幹線自動車道建設会議資料（国土交通省）より
 ※H22センサスをベースとしたH32、H42、H52の予測値は現在集計中

1-3-2 拡大型から集約型都市構造への転換

「和泉市都市計画マスタープラン（平成12年）」において、目指すべき将来都市構造として、和泉市総合計画の理念である「豊かさを共有する人間都市・和泉」をうけまして、道路、公園などの物的環境を整備するためのまちづくりの理念と目標を掲げています。

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

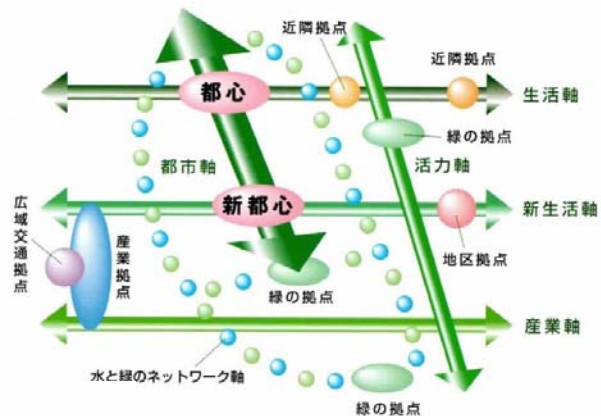
【まちづくりの理念】

- ・地域特性を活かし一体となって発展する自立都市の形成

【まちづくりの目標】

- ・各種連携を支える円滑なネットワークのための都市基盤づくり
- ・バランスのある都市機能形成のための計画的な土地利用の誘導

図表 1-8. 将来都市構造



出展：「和泉市都市計画マスタープラン（平成12年）」より

また都市計画道路を軸とした、まちなみを計画的に形成し、効率的なまちなみ形成を目指すための誘導指針としての土地利用方針による方向性が示されています。



図表 1-9. 土地利用方針図

出展：「和泉市都市計画マスタープラン（平成12年）」より

第2章 都市計画道路の現状

2-1 道路の現状

① 道路の交通量と混雑状況

本市における道路の交通量と混雑状況について、平成22年度道路交通センサス※1結果によると、平成17年と比較してほとんどの地点で交通量は減少していますが、道路の混雑状況を示す混雑度※2は、1.25以上（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）の道路が依然存在しており、全面的な混雑の解消には至っていません。

図表2-1. 平成22年度道路交通センサス結果

No	調査単位 区間番号	路線名	交通量 観測地点地名 (和泉市)	自動車類交通量			混雑度 ■ 1.00~1.25 ■ 1.25以上
				平成17年 交通量 (台/日)	平成22年 交通量 (台/日)	伸び率 +増加 -減少	
1	10880	一般国道170号(新)	福瀬町	20,019	22,625	+13%	1.84
2	10890	一般国道170号(新)	岡町	20,019	18,815	-6%	1.68
3	11660	一般国道480号	阪本町	13,079	12,218	-7%	1.22
4	11670	一般国道480号	平井町	9,348	10,865	+16%	0.97
5	11680	一般国道480号	父鬼町	652	618	-5%	0.84
6	41310	大阪和泉南線	和気町	14,643	8,185	-44%	0.52
7	41590	富田林泉大津線(新)	室堂町	51,456	51,408	-0.1%	1.56
8	41600	富田林泉大津線	阪本町	7,320	7,869	+8%	0.74
9	41620	富田林泉大津線(新)	池上町	10,275	8,679	-16%	1.21
10	61200	三林岡山線(新)	いぶき野5丁目	39,917	35,640	-11%	1.51
11	61220	父鬼和気線	春木町	5,301	4,910	-7%	0.79
12	61230	父鬼和気線	寺門町	11,187	11,059	-1%	1.02

出典：「平成22年度道路交通センサス」より

*自動車類交通量の+/-：平成17年と22年の交通量を比較した場合の交通量の伸び率
(+増加、-減少)

*混雑度：■ 1.25以上の地点、■ 1.00~1.25未満の地点
(対象地点は、調査地点のうち混雑度が最も高い箇所としている。)

※1 道路交通センサス

概ね5年毎に実施している交通量等の調査で、この結果は、道路が現在どのように使われているか、道路整備の現状はどのようになっているのか等について全国規模で調査することにより、将来における道路計画の策定や道路の維持・修繕を行うための貴重な資料となるものです。

※2 混雑度

交通容量（ある道路が一定の時間内にどれだけの自動車を通すことができるかという道路の最も基本的な機能上の能力）に対する、実際の交通量の割合のことであり、道路の混み具合を表す数値のことです。また混雑度の値については、以下が目安となっています。

- | | |
|-----------|------------------------------|
| 1.00 未満 | ・・・混雑することなく、円滑に走行できる状態 |
| 1.00~1.25 | ・・・ピーク時に混雑する可能性がある状態 |
| 1.25~1.75 | ・・・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 |
| 1.75 以上 | ・・・慢性的な混雑状態 |

② 道路密度

道路密度とは、「道路延長」÷「面積」で定義され、単位面積当たりの道路延長を意味しています。すなわち、この数字が大きいほど、道路網の充実度を示しています。

和泉市の市域全体の道路密度は0.52 km/千m²となっており、大阪府全体、及び泉北地域全体と比較しても低い状況となっています。たとえば、周辺市と比較すると「高石市」、「泉大津市」、「堺市」の道路密度は1.0を超えており、それに比例し「市街化率」も70%以上と高くなっています。

従って、良好な市街地を形成するためにも、より、効率的、効果的な道路網の構築が必要となります。

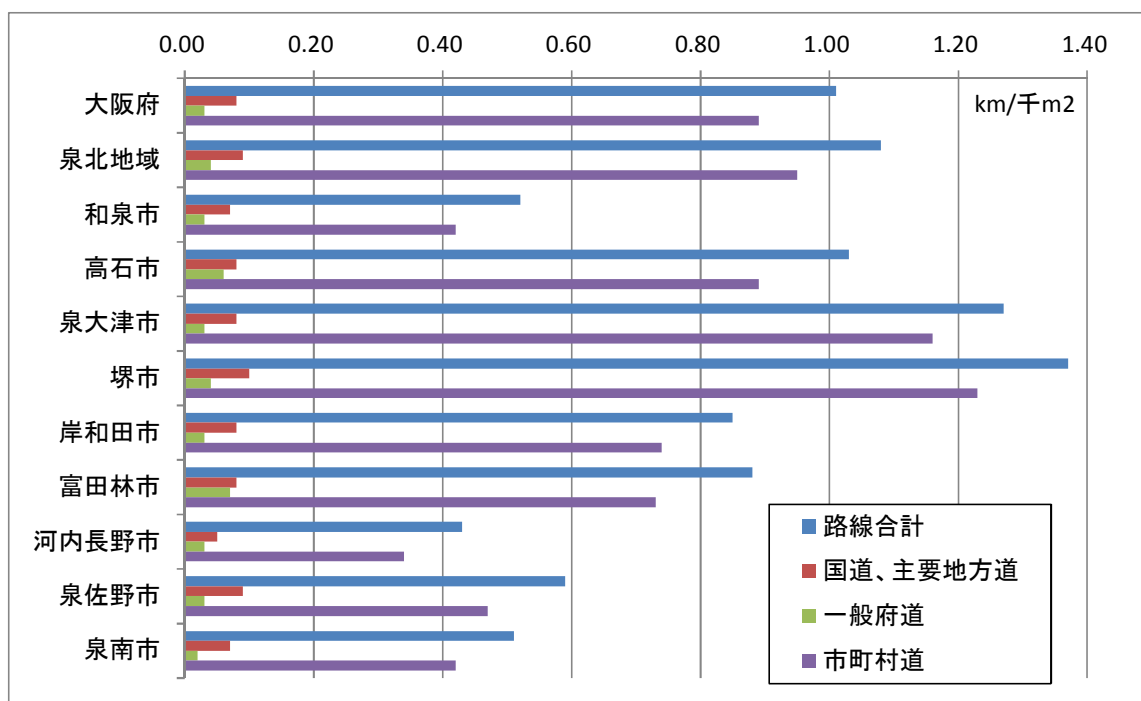
図表2-2. 泉北地域における道路密度と市街化率の状況

	市域面積 千m ²	市街化率(%)	合計		国道、主要地方道		一般府道		市町村道	
			延長	密度	延長	密度	延長	密度	延長	密度
			km		km		km		km	
大阪府	1,901,420	50.48	19,192	1.01	1,582	0.08	659	0.03	16,951	0.89
泉北地域	263,710	62.29	2,837	1.08	232	0.09	98	0.04	2,507	0.95
和泉市	84,980	30.61	439	0.52	59	0.07	27	0.03	353	0.42
高石市	11,350	98.33	117	1.03	9	0.08	7	0.06	101	0.89
泉大津市	13,360	100.00	170	1.27	11	0.08	4	0.03	155	1.16
堺市	149,990	72.89	2,054	1.37	151	0.10	56	0.04	1,847	1.23
岸和田市	72,320	39.75	613	0.85	58	0.08	22	0.03	533	0.74
富田林市	39,660	40.04	349	0.88	32	0.08	27	0.07	290	0.73
河内長野市	109,610	13.99	468	0.43	60	0.05	31	0.03	377	0.34
泉佐野市	56,360	37.62	335	0.59	50	0.09	18	0.03	267	0.47
泉南市	48,830	27.29	247	0.51	33	0.07	10	0.02	204	0.42

* 市街化率とは、市街化区域面積/都市計画区域面積で算出した値を記載。

出典：平成25年度大阪府統計データより

(道路密度)



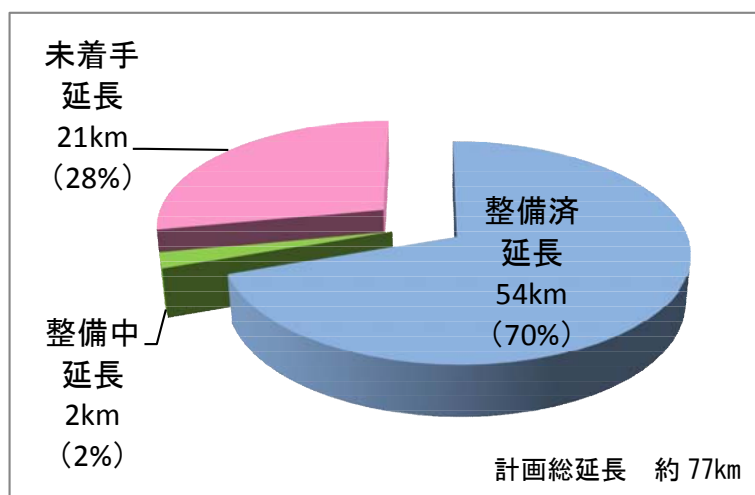
2-2 都市計画道路の整備状況

本市域の都市計画道路の全路線数は29路線、計画総延長は約77kmとなっています。また整備済延長は約54km（約70%）、整備中延長は約2km（約2%）、未着手延長は約21km（約28%）となっています。

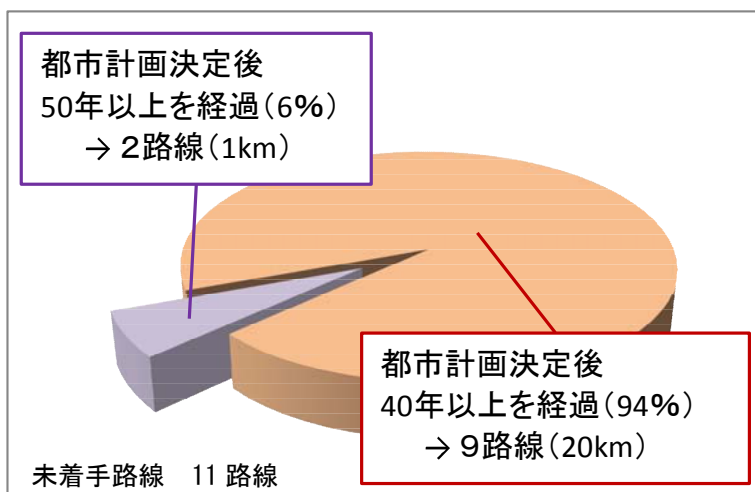
この未着手路線11路線、約21kmは全て、都市計画決定後40年以上を経過し、うち2路線については、都市計画決定後50年以上を経過した路線となっています。

これは、都市計画決定した時代における、右肩上がりの経済成長から安定・成熟型の社会への変化など、社会経済情勢が変化した結果、決定当初の都市計画道路の整備の必要性や緊急性が乏しくなったことが、主要要因であると考えられます。

図表2-3. 和泉市における都市計画道路の状況（平成26年3月末時点）



図表2-4. 未着手路線の経過年数別未着手路線延長の状況（平成26年3月末時点）



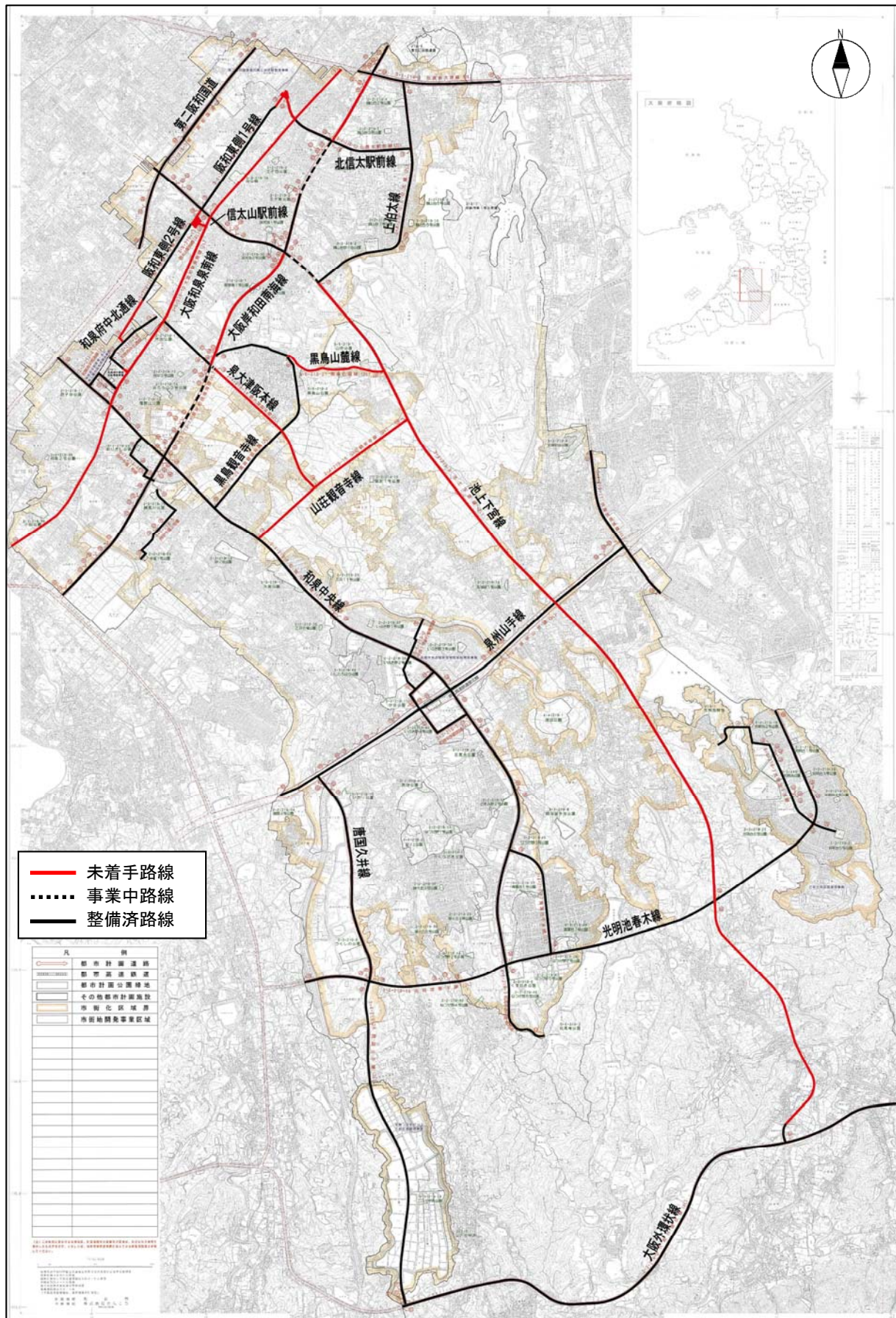
今回の対象路線（区間）は、都市計画道路（全29路線）のうち、事業未着手路線（区間）、又は一部整備済み（事業中）である下記の11路線（区間）が対象となります。

図表2-5. 未着手路線（11路線）

対象路線	決定権者	連番	路線番号	路線名	道路規格		整備状況				備考
					車線数	幅員	延長総延長 (m)	整備延長 (m)	事業中延長 (m)	未着手延長 (m)	
	府	1	3・1・219-1	泉州山手線	8	65	3,750	3,750	0	0	4車線暫定整備済み
	府	2	3・1・219-2	松原泉大津線	8	40	1,220	1,220	0	0	
	府	3	3・2・219-3	第二阪和国道	6	30	2,060	2,060	0	0	
	府	4	3・3・219-5	和泉中央駅前線	4	23	990	990	0	0	
	府	5	3・3・219-6	大阪外環状線	4	22	7,670	7,670	0	0	2車線暫定整備済み
●	府	6	3・3・219-7	大阪岸和田南海線	4	22	6,020	2,545	1,318	2,157	事業中
	府	7	3・4・219-11	伏屋光明池線	4	20	1,480	1,480	0	0	
●	府	8	3・4・219-14	泉大津阪本線	2	16	2,030	570	45	1,415	
	府	9	3・4・219-16	光明池春木線	2	16	5,960	5,960	0	0	
	府	10	3・4・219-17	青葉台中央線	2	16	1,080	1,080	0	0	
	府	11	3・4・219-24	唐国久井線	2	16	4,870	4,870	0	0	
	府	12	3・4・219-8	和泉中央線	4	20	7,150	7,150	0	0	
●	府	13	3・4・219-9	池上下宮線	2	20	10,980	1,311	390	9,279	事業中
●	府	14	3・6・219-19	大阪和泉泉南線	2	11	5,450	0	0	5,450	
	市	1	3・3・219-4	和泉府中南通線	2	25	330	330	0	0	
	市	2	3・4・219-10	上伯太線	2	20	2,250	2,250	0	0	
●	市	3	3・4・219-12	北信太駅前線	2	16	1,290	1,102	0	188	
●	市	4	3・4・219-13	信太山駅前線	2	16	60	60	0	0	概成済み
●	市	5	3・4・219-15	山荘観音寺線	2	16	1,660	0	0	1,660	
●	市	6	3・6・219-18	和泉府中北通線	2	11	720	720	0	0	隅切のみ残
●	市	7	3・6・219-20	阪和東側1号線	2	8	1,350	1,159	0	191	
●	市	8	3・6・219-21	黒鳥山麓線	2	8	1,520	672	0	848	概成済み
●	市	9	3・6・219-22	阪和東側2号線	2	8	1,250	805	0	445	
	市	10	3・6・219-23	黒鳥観音寺線	2	8	1,530	1,530	0	0	
	市	11	8・6・219-1	光明池1号線	－	10	1,770	1,770	0	0	
	市	12	8・6・219-2	中央1号歩行者専用道	－	8	710	710	0	0	
	市	13	8・6・219-3	松尾寺歩行者専用道	－	6.5	850	850	0	0	
	市	14	8・7・219-4	府中今福1号線	－	6	540	540	0	0	
	市	15	8・7・219-5	府中今福2号線	－	6	850	850	0	0	
計							77,390	54,004	1,753	21,633	

（整備状況：平成26年3月末時点）

図表2-6. 整備状況図



第3章 都市計画道路見直しの課題

3-1 都市計画道路見直しの必要性

大阪府においては、長期間未着手になっている都市計画道路が地域に及ぼす影響を緩和するため、平成15年度から18年度にかけて、都市計画道路網の見直しが行われました。

また、本市においても、平成17年度に見直しを行いました。検討の結果、見直し対象路線はありませんでした。

その後、前回の見直し以降、都市計画を取り巻く環境の変化、並びに平成23年3月に大阪府より示された「都市計画（道路）見直しの基本方針」を踏まえ、本市としても、再度、都市計画道路の見直しが必要であると考えます。

① 人口減少・少子高齢化の進展

大阪府の人口推移（図表1-2）についても、全国と同様に人口の減少傾向がみられ、平成47年には平成22年と比較しても約12%（107万人）の減少が予測されています。また、年齢別人口構成（図表1-3）をみても同様の傾向がみられ、特に生産年齢（交通需要を担う年齢層）とされる15歳以上65歳未満の人口も大幅な減少が見込まれ、少子高齢化社会へと進むと考えられます。

② 将来交通量の減少が予測

将来交通量推計について、自動車走行台キロの推移（図表1-7）では、平成17年センサスに基づく交通需要推計による平成52年（2040年）の走行台キロの推計値が、平成2年センサスに基づく推計値と比較して大きく下方修正（17.3%減）され、さらに発生集中交通量推計（図表1-6）についても、同様に大きく下方修正（28.8%減）されました。

また、これまでの右肩上がりの予測から、今後は減少へ転じる予測へと見直されました。

③ 都市計画における建築制限

都市計画における建築制限^{※1}について受忍を考える際には、制限の内容と同時に制限がおよぶ期間が問題とされなければならないとした趣旨の、最高裁補足意見^{※2}が示されました。

（^{※1} 建築制限：p16参照
^{※2} 最高裁補足意見：p17参照
（「H17.11.1 盛岡市における市道区域決定処分取消等請求訴訟」）

④ 社会経済情勢の変化

国では、社会経済情勢の変化に合わせて、都市計画の方向性について、拡大型から集約型都市構造への転換が図られており、公共事業投資の効率化、公共サービスの向上等を目指し、コンパクトシティ等の概念が示されています。

このため、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性の検証を行い、必要がある場合は都市計画の見直しを行うことが望ましいという考え方が示されています。

（都市計画運用指針：p18参照）

◆ 都市計画法による建築制限

都市計画施設として定められた道路等の区域内では、将来、道路を築造する場合に大きな支障をきたさないように建築物の建築が制限されます。

従って、都市計画区域内に建築物の建築をしようとする時は、都道府県知事等（*注）の許可を受けなければなりません。（都市計画法 第53条）

この許可の申請を行う場合、建築物は次の要件に該当する時は、都道府県知事等（*注）は許可をしなければなりません。（都市計画法 第54条）

（*注）市の区域内にあっては、当該市の長。

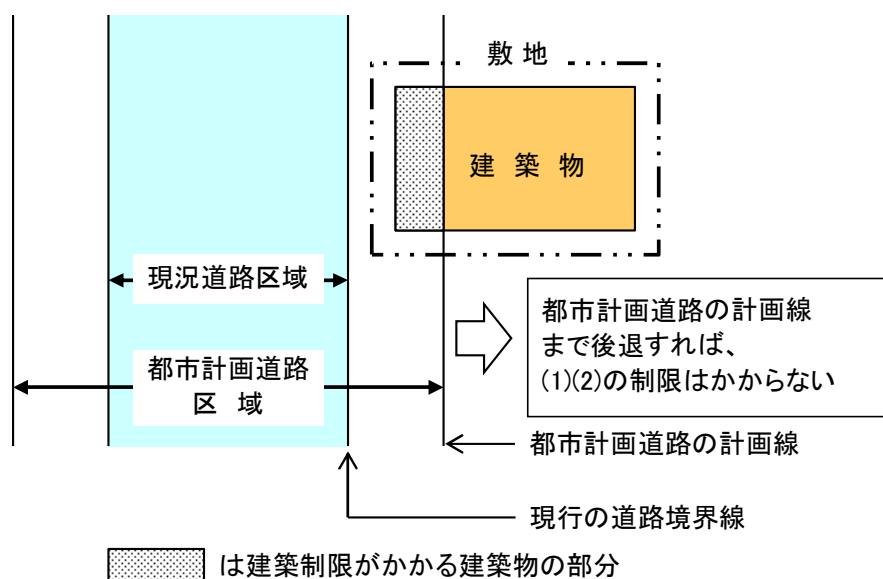
《建築許可要件》

当該建築物が次の(1)(2)の要件を満たし、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るとき

- (1) 階数が2以下で、かつ、地階を有しないこと
- (2) 主要構造物が木造、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

なお、事業認可、又は承認された都市計画区域内には、原則として建築物を建築することはできません。（都市計画法 第65条）

図表 3-1. 都市計画道路区域の建築制限



○ 建築制限の緩和措置

本市では、道路整備が事業化までに長期間を要することが見込まれるなか、近年の社会状況の変化を踏まえ、土地の有効利用を図る観点から、都市計画事業の支障にならない範囲で、都市計画法 第53条の許可の基準を「建築物の階数が2以下」から「建築物の階数が3以下」とし、3階建てまで建築できるよう建築制限の緩和運用を図っています。（平成24年4月1日より）

- ◆ 建築制限に係る課題 (H17.11.1 盛岡市における市道区域決定処分取消等請求訴訟)
(H20.3.11 伊東市における建築不許可処分取消等請求訴訟)

○ 長期の建築制限に係る訴訟提起

訴訟事例

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

● 訴訟内容

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

● 判決内容

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

(補足意見)

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、都市計画の実現を担保するために必要不可欠であり、かつ、権利者に無補償での制限を受忍させることに合理的な理由があることが前提である。

建築制限に対する受忍限度を考える際には、制限の内容と同時に、制限の及ぶ期間が問題とされなければならない、60 年をも超える長きにわたって制限が課せられている場合に、単に建築制限の程度から損失補償の必要はないという考え方は大いに疑問である。

訴訟事例

最高裁判決 (H20.3.11) 伊東市における建築不許可処分取消等請求訴訟【抜粋】

● 訴訟内容

昭和 32 年 3 月 30 日に都市計画決定された都市計画道路の区域内における住民の建築許可申請に対する静岡県の建築不許可処分について、取り消し処分を求めた裁判。

● 判決内容

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

◆ 都市計画運用指針

国は、都市計画法に関する考え方を示す「都市計画運用指針」を策定し、計画道路に関する都市計画の見直し方針が以下のように明示されています。

【都市計画運用指針における見直しの考え方】

- 道路の都市計画においては、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえて必要性の検証を行うべきである。
- また、地域整備の方向性の見直しとあわせて必要がある場合見直すべきである。
- 都市計画道路の変更を行う場合には変更理由を明確にすべきである。
- 長期未着手路線の見直しは都市及び都市計画道路全体の中で見直しすべきである。

＜都市計画運用指針抜粋＞

(8) 道路に関する都市計画の見直し

道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、また、地域整備の方向性の見直しとあわせて、その必要性や配置、構造等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである。この場合、地域整備のあり方とあわせて、地域全体における都市計画道路の配置、構造等についての検討を行うべきであり、また、過去に整備された道路の再整備についても、必要に応じ検討を行うことが望ましい。また、都市計画道路の変更を行う場合には、その変更理由を明確にした上で行うべきである。

長期にわたり未整備の路線については、長期的視点からその必要性が従来位置づけられてきたものであり、単に長期未着手であるとの理由だけで路線や区間毎に見直しを行うことは望ましくなく、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討する中で見直されるべきである。これらの見直しを行う場合には、都市計画道路が整備されないために通過交通が生活道路に入り込んだり、歩行者と自動車分離されないまま危険な状態であるなど対応すべき課題を明確にした上で検討を行う必要がある。

都市計画道路の廃止や幅員の縮小は、例えば都市の将来像の変更に伴い想定していた市街地の拡大が見直されるなどにより当該道路の必要性がなくなった場合や、都市計画道路の適切な代替路線を別途計画する場合等が考えられるが、変更を行う場合にはその変更理由を明らかにした上で行うべきである。また、代替路線を計画する場合は、新たな建築制限が課される関係者を含めた地域社会の合意形成の必要性も念頭において検討を行うことが必要であると考えられる。

3-2 都市計画道路見直しの意義

戦後の高度経済成長期に決定された数多くの都市計画は、急激な都市拡大による爆発的な人口増加、交通量の増大に迅速に対処するために、容量拡大を意図して行われたものの、成熟期に向かう今日の社会情勢を考慮すると、このような観点で決められた都市計画道路すべてが今後とも必要であるとは考えにくいと考えられます（計画見直し検討事例：p21 参照）。

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

現在の都市計画道路が、今後想定する社会像に対して、量的、質的にどこまで必要かの検証を行い、時代に適合した都市計画道路の意義と整備用途を明確化し、不要な権利制限を解消すること等が重要と考えられます。

3-3 都市計画道路見直しによる効果

3-3-1 時代に適合した都市計画道路網の形成につながる

人口減少、少子高齢化の進展など社会経済情勢の変化に応じた必要性和実現性を踏まえ、時代に適合した都市計画道路網を形成することが可能となります。

3-3-2 計画的なまちづくりの誘導につながる

「存続」となった場合、必要性・実現性が明確となることで、これまで土地利用やまちづくりが鈍化していた関連計画・地域についても、住民のまちづくりに参画する意識が高まり、計画的な土地利用の誘導が可能となります。

3-3-3 行政の透明性により地権者等の理解につながる

都市計画道路の必要性や実現性のプロセスを透明化することで、地権者や周辺地域の関係者に対する行政の説明責任を果たし、地権者等の理解を得ることが可能となります。

3-3-4 土地利用・土地の流動性が高まる

「廃止」となった場合、都市計画法第53条の建築の許可手続きが不要となり、市街化区域では制限（「建築物の階数は3以下、容易に移転等」将来、道路を築造する場合に大きな支障をきたさないように建築物の建築の制限、p16 参照）がなくなることにより、不動産取引等の活動が活発となる可能性もあります。

3-3-5 優れた住宅の普及促進につながる

長期末着手路線は、事業化の用途が不明確なことから、住宅を利用できる期間がはっきりせず、質の高い住宅の建築にためらい、普及促進の支障となる可能性があると考えられます。しかし都市計画制限が解除となることにより、住宅の使用期間の判断をつけやすくなり、耐久性・耐震性及び省エネルギー性などに優れた住宅の普及につながりやすくなります。

◆ 計画廃止を検討している事例（岐阜市）

○ 見直し事例の概要

- (都) 徹明菰部線との合流部から(都) 徹明菰部支線（六条片田1 交差点）までの延長約170m の区間について、下記の理由により「計画の廃止」を検討している事例です。



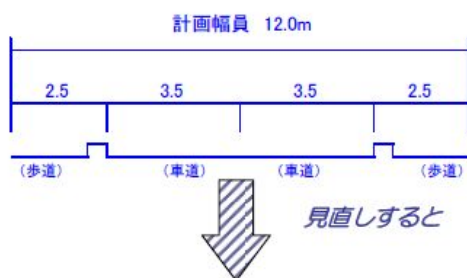
○本路線の岐阜市中心部と南西部地域や大垣市を結ぶ幹線道路としての役割や交通機能は、既に2車線の車道や両側に歩道を備えた(都) 徹明菰部支線が担っていると考えられます。

○現状では沿道への出入りなどが主であり、現道において2車線の車道と片側に歩道が設置されていることから、生活道路としての役割は果していると考えられます。

都市計画を見直さない場合

△将来の整備により、両側に歩道が確保された道路が期待できます。

▼不足する1～2mのために沿線の建物や塀の撤去や移設が必要となります。

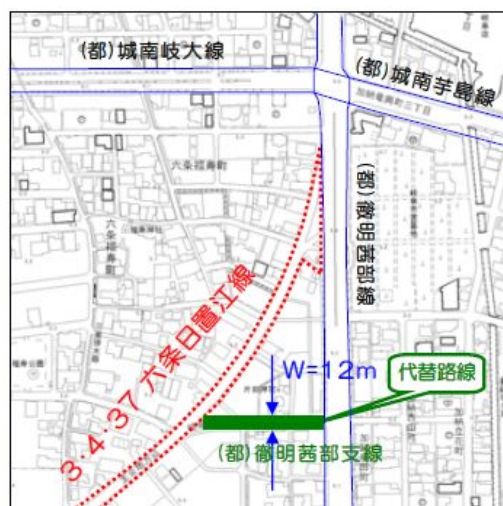


都市計画を見直す場合

△沿線の建物や塀の撤去や移設する必要はなくなります。
△幅員計画がなくなるため、建築制限がなくなります。



ネットワークの状況



※ 六条日置江線



※ 徹明菰部支線（代替路線）

出典「岐阜市内都市計画道路の見直し路線（案）について」（抜粋）
岐阜市ホームページ（<http://www.city.gifu.lg.jp/13165.htm>）より

第4章 都市計画道路見直しの基本方針

4-1 見直しの基本的考え方

ここまで述べてきました都市計画道路の現状や社会経済情勢の変化を踏まえ、長期未着手路線が今後も本市のまちづくりに沿った計画となっているか、交通処理機能、交通安全機能、防災機能等の様々な観点から評価し見直しを行います。

4-2 見直し評価対象路線（区間）

評価対象路線（区間）は、「都市計画道路」同士の交差部で路線の分割を行い、見直し評価対象区間の設定を行います。（「図表 4-2. 評価対象路線（区間）」参照）

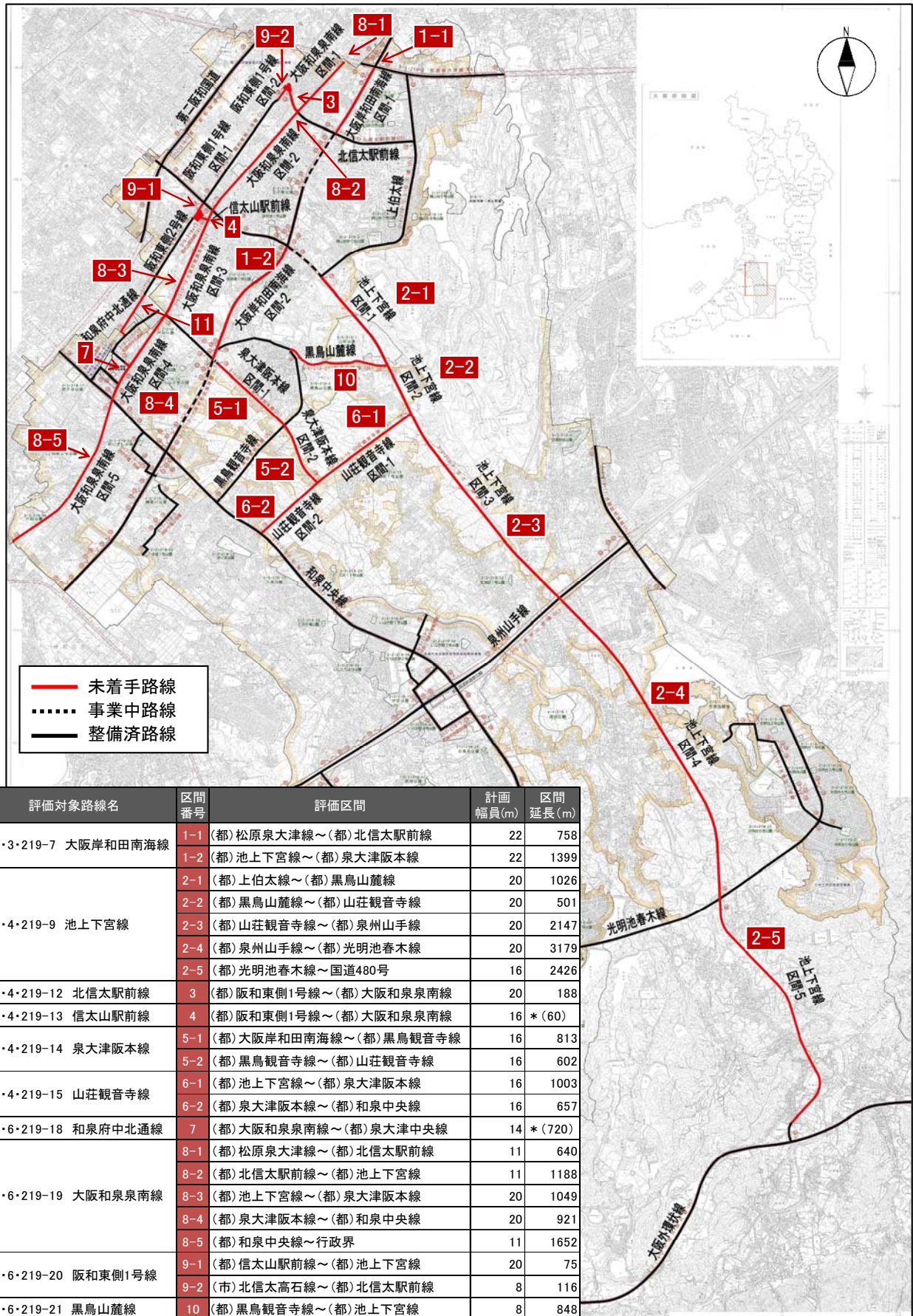
4-3 見直して評価する機能・項目

都市計画道路の見直しの評価は、下表の評価項目を基本とします。これらの評価項目、評価基準を参考に各路線、必要性等について評価を行い、その結果に応じて「存続候補」、「廃止候補」等の路線の抽出を行います。

図表 4-1. 見直し評価項目・評価基準

評価項目			評価基準
(1) 上位・関連計画との整合性			都市計画マスタープラン等の上位計画、関連計画等の都市づくり方針と整合
(2) 必要性	①	交通処理機能	- 広域幹線道路とのネットワークを構成 - 広域幹線道路を相互に連絡 - 周辺道路も含め渋滞緩和に寄与 - 複数の市町村を跨ぎ地域間の連携・交流に寄与
	②	交通安全機能	- 歩行者自転車の交通安全に寄与 - 児童の交通安全に寄与 - 公共交通の円滑化に寄与 - 徒歩や自転車による駅へのアクセス機能向上に寄与 - 交通バリアフリー基本構想での特定経路等に指定
	③	市街地形成機能	- 土地利用を誘導し市街地を形成 - 具体的な収容施設計画の有無
	④	防災機能	- 広域緊急交通路としてネットワークを構成 - 防災拠点や広域避難地等のアクセス向上に寄与 - 密集市街地内、又は延焼防止のための幅員が不足する区間
	⑤	環境形成機能	- 緑被率の少ないエリア内 - 自転車や公共交通の利用促進による環境負荷の少ない都市構造の形成に寄与
(3) 代替性			見直し対象路線と同等の機能を有する現道、又は計画が存在（必要に応じて、再評価）
(4) 実現性			- 概ね 30 年以内に整備着手が可能 - 支障となる地形地物等の物理的な状況 - 地域の期待度や合意形成の状況

図表 4-2. 評価対象路線（区間）



※信太山駅前線、和泉府中北通線は、概成済みであり未整備延長は0mとなります。
 なお()内は、計画総延長を記載しています。

(1) 上位・関連計画との整合性の評価

【評価基準】

- 都市計画マスタープラン等の上位計画、関連計画等の都市づくり方針と整合

【評価方法】

- 対象路線（区間）が、都市計画マスタープラン等、上位・関連計画のなかで、複数の市町間を広域的にネットワークする「広域幹線道路」または、「都市幹線道路」等に位置付けられているか。
- 上位・関連計画の道路整備関連施策において、重点的に整備を推進、促進する道路として都市計画道路名称があげられているか。

(2) 必要性の評価

① 交通処理機能

【評価基準】

- 広域幹線道路とのネットワークを構成
- 広域幹線道路を相互に連絡
- 周辺道路も含め渋滞緩和に寄与
- 複数の市町村を跨ぎ地域間の連携・交流に寄与

【評価方法】

- 対象路線（区間、又は対象区間を含む路線）が、次の条件に該当するか。
 - ・ 高規格道路のインターチェンジに直接アクセスしている。
 - ・ 広域幹線道路を相互に連絡している。
 - ・ 当該区間及び並行区間で渋滞が発生、または混雑している。
 - ・ 周辺市町にまたがる都市計画道路の一部をなしている。

② 交通安全機能

【評価基準】

- 歩行者自転車の交通安全に寄与
- 児童の交通安全に寄与
- 公共交通の円滑化に寄与
- 徒歩や自転車による駅へのアクセス機能向上に寄与
- 交通バリアフリー基本構想での特定経路等に指定

【評価方法】

- 対象路線（区間、又は対象区間を含む路線）が、次の条件に該当するか。
 - ・ 歩道が設置され、歩行者の安全が確保されている。
 - ・ 通学路に指定されている。
 - ・ バスの円滑な運行上、必要性が高い区間である。
 - ・ 鉄道駅へのアクセス機能を有する区間である。
 - ・ 交通バリアフリー基本構想で特定経路等に指定されている。

③ 市街地形成機能

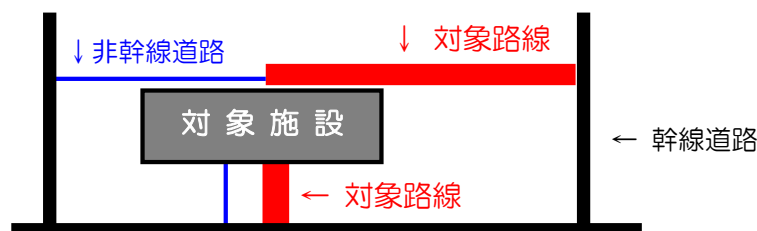
【評価基準】

- 土地利用を誘導し市街地を形成
- 具体的な収容施設計画の有無

【評価方法】

- 対象路線（区間、又は対象区間を含む路線）が、次の条件に該当するか。
 - ・ 主要な公共施設、集客施設、観光施設等へアクセス機能を有する区間。
 - ・ 具体的な収容施設（下水道計画等）の計画がある区間。

図表4-3. 主要施設等へのアクセス道のイメージ



[対象となる施設の基準]

- 主要な公共施設
 - ・ 市民に公的なサービスを提供することができると考えられる施設。
- 主要な集客・観光施設
 - ・ 市民の健康増進と地域間交流、地域活性化につながると考えられる施設。
- 開発予定施設等
 - ・ 現在、開発プロジェクト等が進行中であり、今後、地域活性化につながると考えられる施設。
 - ・ 開発プロジェクト等にアクセスする対象路線（区間）は、以下のいずれかに該当すること。ただし、整備完了済の事業は対象としない。

- a. 土地区画整理事業や市街地再開発事業等の地区内の幹線道路となっている。
- b. 土地区画整理事業や市街地再開発事業地区等に直接アクセスしている。
- c. 市の関連事業計画で位置づけられた整備構想のエリア内を通過している。
- d. 開発に伴い市街化調整区域内に新たに線引きされた市街化区域（飛び地）にアクセスしている。

図表4-3. 土地利用支援機能において対象とする施設等

区 分	施 設
主な公共施設	各官庁施設、市役所、警察署、消防署、救急指定病院 等
主な集客・観光施設	博物館、総合公園、スポーツ施設、観光拠点 等
開発予定施設等	土地区画整理事業、市街地再開発事業 等

④ 防災機能

【評価基準】

- 広域緊急交通路としてネットワークを構成
- 防災拠点や広域避難地等のアクセス向上に寄与
- 密集市街地内、又は延焼防止のための幅員が不足する区間

【評価方法】

- 対象路線（区間、又は対象区間を含む路線）が、次の条件に該当するか。
 - ・重複している現道、又は当該道路が緊急交通路に指定されている区間、あるいは指定され得る区間である。
 - ・広域避難地や防災拠点等にアクセス機能を有している区間である。
 - ・延焼の危険度が高い地区内の区間。
 - ・その他、地域事情に応じた防災計画等に明示された対策等に必要な路線。

⑤ 環境形成機能

【評価基準】

- 緑被率の少ないエリア内
- 自転車や公共交通の利用促進による環境負荷の少ない都市構造の形成に寄与

【評価方法】

- 対象路線（区間、又は対象区間を含む路線）が、次の条件に該当するか。
 - ・緑被率の少ない地区内の区間。
 - ・駅へのアクセスとして、環境負荷の少ない都市構造の形成を実現させるため、自転車や公共交通機関の利用を促進する区間である。

（３）代替性の検証

【評価基準】

- 見直し対象路線と同等の機能を有する現道、又は計画が存在
(必要に応じて、再評価)

【評価方法】

- 対象路線（区間）と同等の機能（「交通処理機能」「交通安全機能」「市街地形成機能」「防災機能」「環境形成機能」）を有する現道、又は代替事業の計画が存在する。

<現道を代替道路とする場合>

- ・当該道路の代替となる現道がある。
- ・現道幅員が、計画道路とほぼ同等（例、「2車線＋歩道有」等）の幅員を有している。

- ・計画道路の機能（例、「円滑な交通」「歩行者の安全確保」等）を、現道でも概ね備えている。

＜別途事業計画（計画道路）を代替道路とする場合＞

- ・当該道路と並行して、都市計画道路の計画、別途道路事業の整備計画で有効性のある車道、及び歩道等の大部分整備され残り一部が計画されている、もしくは見込まれる。
- ・計画道路の機能（例、「円滑な交通」「歩行者の安全確保」等）を、別途計画道路も備えている。

（４）実現性の検証

【評価基準】

- 概ね30年以内に整備着手が可能（事業費など）
- 支障となる地形地物等の物理的な状況（支障物件の存在など）
- 地域の期待度や合意形成の状況（整備要望の有無、地元の協力など）

【評価方法】

- 対象道路の整備費から概ね30年以内に整備着手ができる見込みがあるかどうか、事業を実施する上での支障となる地形地物等、物理的な状況、地域の整備に対する期待度や合意形成状況について検証する。
 - ・ 概ね30年以内に整備着手できる見込みがあるかどうか。
 - ・ 補償の対象となる物件の多少や集合住宅、大規模工場などの支障物件の状況、移転や代替地の要否等、事業実施の難易度が高いか否か。
 - ・ 都市計画道路が歴史的文化遺産や神社、仏閣等の敷地内を通過しており、それらを保存しつつ道路整備を実施することが困難である場合など。
 - ・ 現計画で整備すると鉄道との交差等の縦断的な制約から沿道利用を著しく支障が生じ、その解決のため事業費が著しく増大する場合など。
 - ・ 都市計画道路の整備には地域の理解と協力が必要であり、事業に対する期待度や地域の合意形成の度合いなど。

4-4 見直しのパターンとその内容

これまでの評価結果に応じて、「見直し必要区間」として抽出された区間は、下記の通りの見直しパターンに分類を行います。

○「存続」パターン

道路網として必要性を評価し、実現性が検証できる都市計画道路の存続を検討します。

○「変更」パターン

（Ⅰ）車線数の変更

現在の混雑度や周辺で整備予定の代替機能をもつ道路の存在等によって、車線数の変更（4車線→2車線）の必要性を検討します。

（Ⅱ）幅員の変更

都市計画決定時の幅員までの必要性がなくなり、現在の規格に適合した幅員のみで足りる場合は、幅員変更の必要性を検討します。

（Ⅲ）断面構成の変更

高齢社会の到来等による歩行者空間の確保や環境対応型社会を見据えた自転車走行空間の確保、緑陰で覆われた街路空間の創出など、質的に充実した多様な街路機能を確保するため、断面構成変更の必要性について検討します。

（Ⅳ）線形の変更

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

○「廃止」パターン

現在の混雑度及び代替機能の存在等、都市計画道路の必要性を評価し、都市計画道路の廃止を検討します。

第5章 都市計画道路の見直しの進め方

5-1 見直しの流れ（図表5-1. 都市計画道路見直し評価フロー）

この方針に基づき個別路線・区間毎に見直しカルテを作成し、関係機関と調整しながら、「変更」や「廃止」の影響を詳細に検討し、「存続」「変更」「廃止」候補に分類します。

5-2 本方針の運用について

和泉市は、本方針に基づき都市計画道路の見直しを行うものとします。
本方針に基づき、「変更」候補の位置づけとなった路線については、別途、詳細検討が必要となることから、標準断面構成等の基本的な案の作成のみを行うものとします。

都市計画道路は、長期的な視点に立って計画すべきものであり、長期未着手路線の見直しは、都市計画マスタープラン等、上位計画の見直しに併せて、その時点の社会経済情勢等都市計画道路を取り巻く状況を勘案しつつ、概ね10年を目途にして本方針を踏まえて検討します。

5-3 本見直し手続きにおける留意事項

（1）住民等の合意形成

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

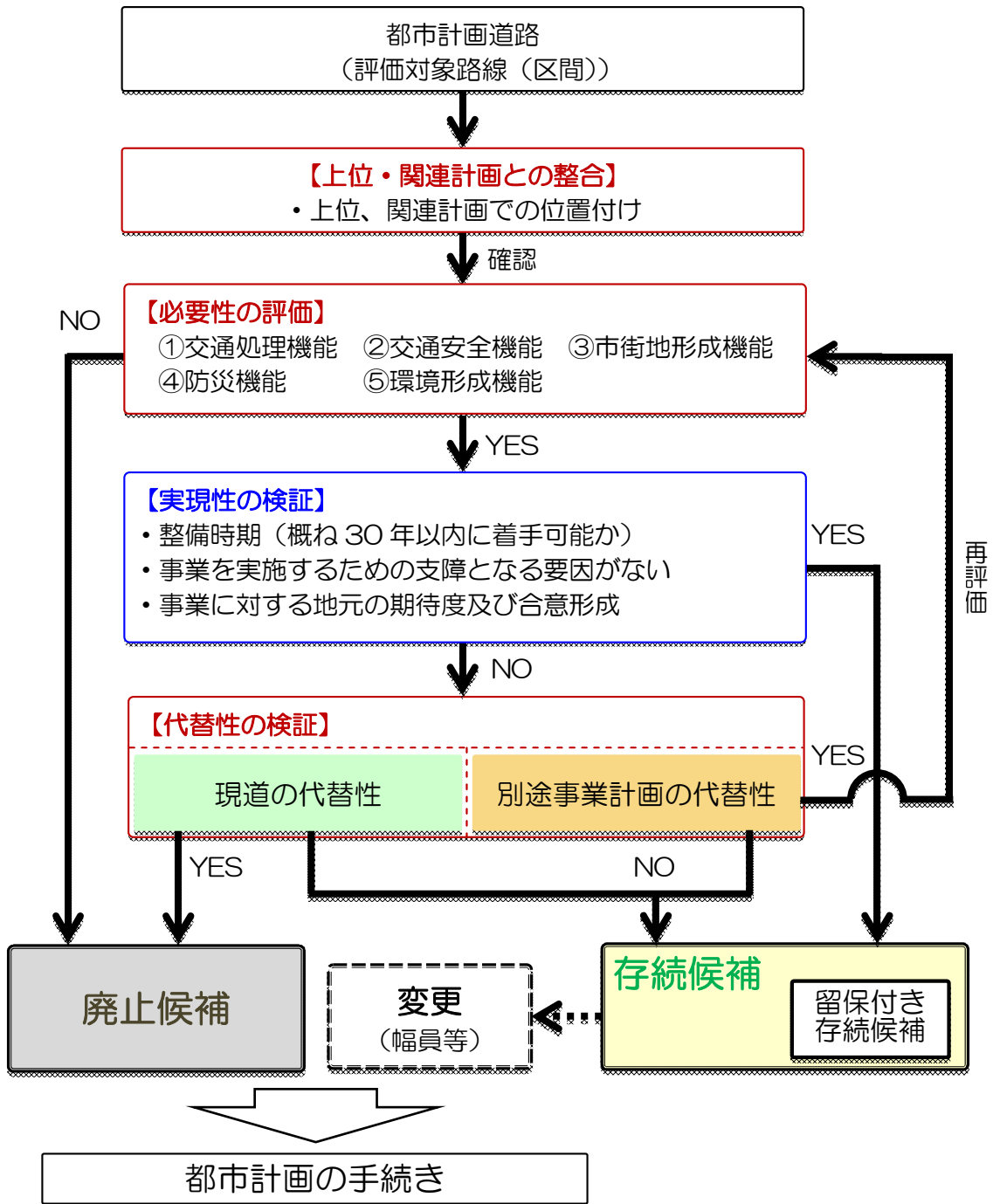
従って、都市計画道路の「存続」「廃止」については、地域住民の合意形成を図ることが最も重要であるため、適宜、地元説明会等を開催するなど、地域住民の理解を十分に得る必要があると考えられます。

（2）変更理由等の明確化

都市計画道路の見直しの検討の結果、計画変更する場合は、それまで制限が課せられてきた地権者にはその制限がなくなり、一方では変更後の道路予定区域内の地権者には新たに制限を課すこととなります。

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

図表 5-1. 都市計画道路見直し評価（存続・変更・廃止）フロー



図表 5-2. 今後のスケジュール

