

# **箕面市都市計画道路見直しの基本的指針**

箕面市

# 《目 次》

<u>1．本指針策定の目的</u>	- - - - - P 1
<u>2．背景</u>	- - - - - P 2
2 - 1 都市計画道路の現状と課題	- - - - - P 2
2 - 2 都市計画道路の経緯	- - - - - P 2
2 - 3 社会経済情勢の変化	- - - - - P 4
<u>3．見直しにおける基本的な考え方</u>	- - - - - P 5
3 - 1 見直しの基本姿勢	- - - - - P 5
3 - 2 見直し検討の対象とする範囲	- - - - - P 5
3 - 3 見直しの評価対象路線	- - - - - P 6
<u>4．見直し対象路線の評価方法</u>	- - - - - P 7
4 - 1 対象路線の評価の視点	- - - - - P 7
4 - 2 見直し検討の手順	- - - - - P 8
<u>5．本指針の運用について</u>	- - - - - P15

# 1. 本指針策定の目的

本指針は、都市計画決定後長期間にわたり事業未着手の都市計画道路について、これからの箕面市の将来都市像に沿った計画となっているかを点検・検証し、存続又は廃止の位置付けを行うために、路線の必要性を評価する方法と適切な見直しを行う手順など、箕面市が都市計画道路の見直しを実施するにあたっての基本的な方針を示したものである。

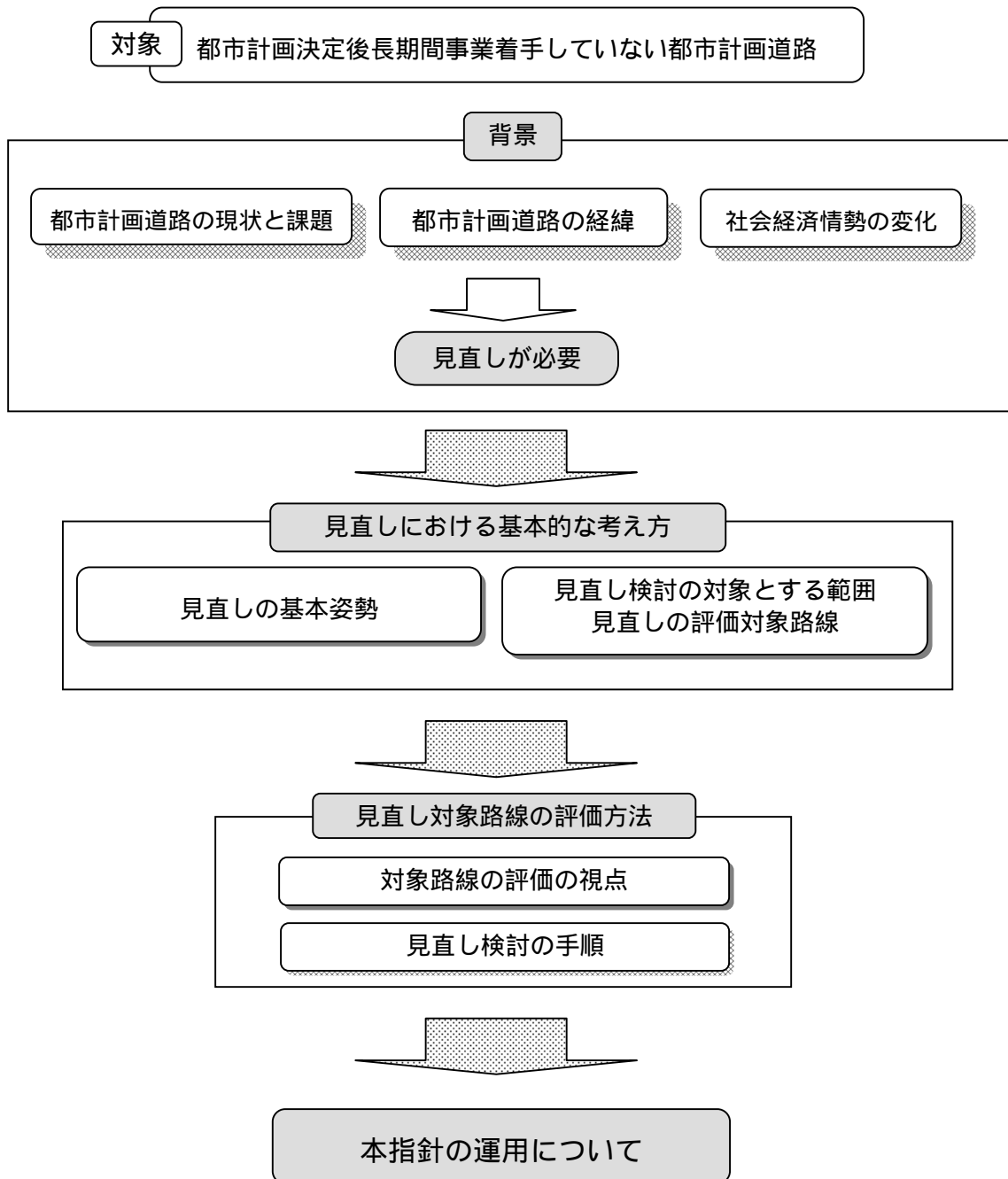


図 1 本指針の概要

## 2 . 背景

### 2 - 1 都市計画道路の現状と課題

#### 現状

箕面市における都市計画道路の中で幹線街路は 28 路線、延長は約 58km で、そのうち、整備されていない(未整備の)道路は 14 路線、約 21km ある。

14 路線の未整備区間のうち、5 路線が都市計画決定後 30 年以上経過している(昭和 44 年以前旧都市計画による決定)【図 2】

#### 課題

未着手の都市計画道路区域では、自由には建築ができないという制限があり(都市計画法第 53 条) しかも、それが長期化していることから、地権者の不満とともに地域の活性化が阻害されているのではないかという懸念がある。

長期間未着手の都市計画道路は、計画当初と社会経済情勢が大きく変化していることから、既に代替路線が存在しているなど、必要性が変化している可能性がある。



大阪府では、「大阪府都市計画道路見直しの基本的指針」を策定して、大阪府域の都市計画道路の見直しを進めている。箕面市においても、都市計画決定後 30 年以上経過している路線が 5 路線あり、都市計画道路の必要性について検討する。

検討にあたっては、箕面市の将来を見据え、超高齢社会への対応、環境への配慮などの社会的要請に応えるためにも、市内の都市計画道路全体に配慮しながら見直す必要がある。そこで、大阪府の指針を踏まえたうえで、箕面市固有の課題に対応した「箕面市都市計画道路見直しの基本的指針」を策定することとした。

### 2 - 2 都市計画道路の経緯

#### 昭和 20 年代後半～ 40 年代前半

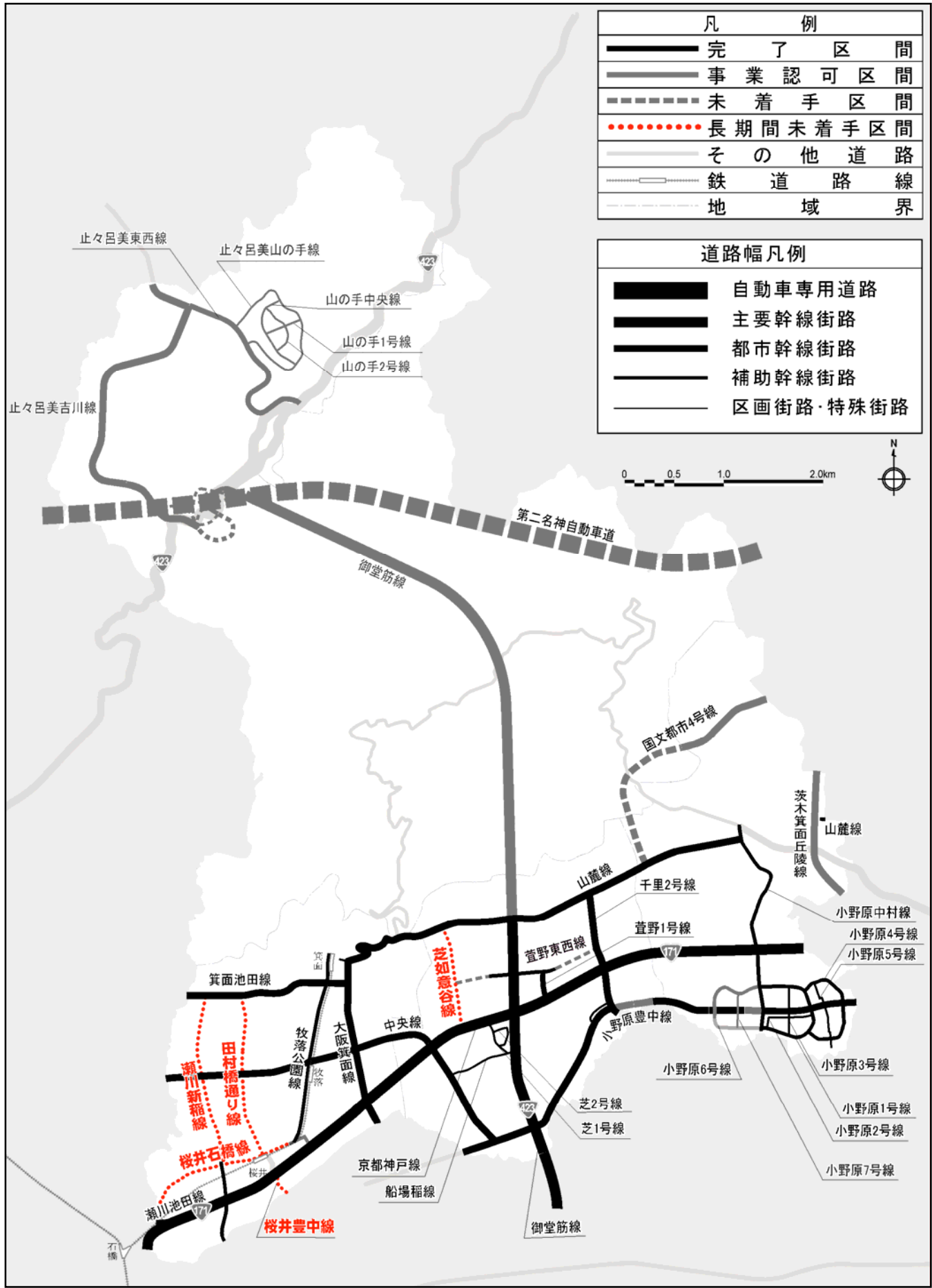
- ・都市の均衡ある発展を目指すとともに、急激なモータリゼーションに対応するため、骨格的な都市計画道路が計画決定された。

#### 昭和 50 年代

- ・小野原特定土地区画整理区域および萱野第二土地区画整理区域などで都市計画道路が計画決定された。

#### 平成 3 年～

- ・国際文化公園都市特定土地区画整理区域、萱野中央特定土地区画整理区域、および水と緑の健康都市特定土地区画整理区域などで都市計画道路が計画決定された。



出典：箕面市都市計画図より作成

図 2 箕面市における都市計画道路

## 2 - 3 社会経済情勢の変化

### 高齢社会の到来

・高齢者人口の増加に伴い、安全面や使いやすさを重視した施設整備が重要となっている。

### 環境問題への取り組み

・地球温暖化問題や道路沿道における騒音・振動・大気汚染などの環境問題の解決に向けた取り組みが一層重要となってきた。

### まちづくりに対する意識の変化

- ・阪神淡路大震災を契機に地域防災に対する意識が高まっている。
- ・地域の自然環境や歴史的文化資産の保全に対する意識が高まっている。
- ・行政主導型から公民協働型へ変化しつつある。

### 公共事業の見直し

・公共事業は、より一層の効率性を目指すため、その見直しが行われ、少子高齢対策や環境問題対策などへ転換されつつある。

### 地方分権時代の到来

・地方分権の進展により、都市計画についても地方自治体が、それぞれの責任において、主体的に取り組むことができるようになった。

### 関係法令の改正

・都市計画法では、地方分権や住民主体といった点を重視した改正が行われ、道路構造令では、福祉のまちづくりに対応した歩道の幅員などが標準的な基準として改正されている。



以上のような社会経済情勢の変化を背景に、長期間未着手の都市計画道路の見直しに取り組むことが必要である。

### 3 . 見直しにおける基本的な考え方

#### 3 - 1 見直しの基本姿勢

長期間未着手の都市計画道路がこれからも箕面市の将来都市像に沿った計画となっているか、市街地形成機能や交通機能、都市防災機能等様々な観点から定量的及び定性的に評価し、必要性の判断を総合的に行い、存続又は廃止の位置付けを行う。

今回の見直しは、都市計画決定後未着手の状況で長期間経過している路線の中に、計画の必要性が変化している可能性の高い路線を中心に、従来から重視されてきた「市街地形成機能」や「交通処理機能」に加えて、「火災の延焼を防止するといった防災機能」や「緑のネットワークなど連続したオープンスペースとしての機能」等、昨今、特に重要となってきた観点にも重点を置いて評価する。

なお、広域路線でのこれらの評価に当たっては、大阪府、関係市町とも十分に協議しながら路線毎にカルテを作成して、総合的に必要性を判断する。

#### 3 - 2 見直し検討の対象とする範囲

箕面市の都市計画道路のうち、事業未着手の幹線街路

今回の見直しは、(市域に残されている)事業未着手の路線について、これからの箕面市の将来都市像に沿った計画となっているか、広域的な見地で、多面的な点検・検証を実施するものであることから、都市計画法施行規則第7条に定める幹線街路を見直し検討の対象とする。

なお、幹線街路以外の都市計画道路である自動車専用道路、区画街路、特殊街路については、それぞれが特定の機能や目的を果たすため、あるいは局所的な土地利用に対応して定められており、広域的で多面的な点検・検証にはなじまないことから、今回の見直し検討の対象とはせず、必要に応じて個別に対応することとする。

### 3 - 3 見直しの評価対象路線

見直しの評価対象は、事業未着手の幹線街路のうち  
旧都市計画法による都市計画決定のもの 又は、  
地形・地物との不適合を有するもの  
とする。

都市計画道路は、事業着手まで長期間を要することが都市計画法本来、予定されているが、時間の経過とともに社会経済情勢は変化し、計画が現状と合わなくなっている可能性も考えられる。

特に、旧都市計画法（新都市計画法が昭和 43 年 6 月制定、翌 44 年 6 月施行）時代の長期未着手路線は 30 数年以上も経過している。

そのため、今回の見直しでは、事業未着手路線のうち、時間の経過により必要性の変化している可能性が高い旧都市計画法時代の路線について、評価対象とする。

また、都市計画線上に歴史的文化資産等がある場合や整備の際に地形上どうしても道路構造令を満足できない場合は、都市計画決定年次を問わず、評価対象とする。

以上のように評価対象を設定することで、特に早期に見直し検討を行うことが必要な未着手路線を、概ね網羅して評価することができると考えられる。



## 4 . 見直し対象路線の評価方法

### 4 - 1 対象路線の評価の視点

目指すべき箕面市の将来都市像に向けて、これからの都市計画道路網のあり方として、以下のように8つの視点を設定した。これを、見直し対象路線の評価の視点とする。

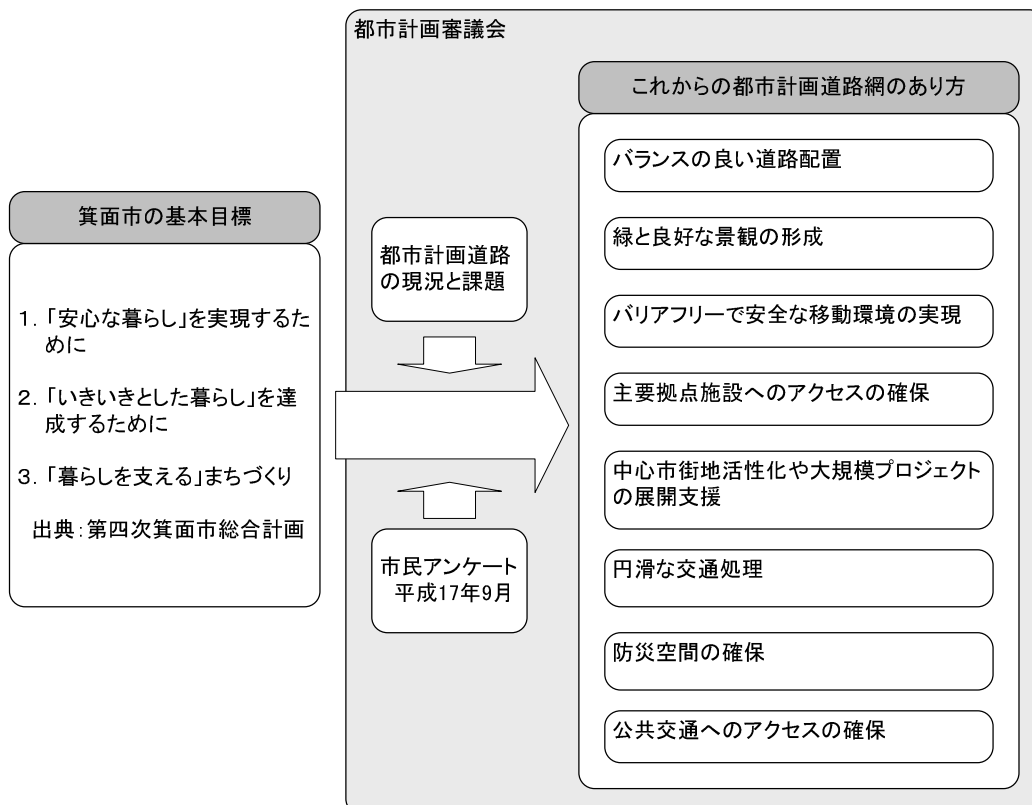
- バランスの良い道路配置
- 緑と良好な景観の形成
- バリアフリーで安全な移動環境の実現
- 主要拠点施設へのアクセスの確保
- 中心市街地活性化や大規模プロジェクトの展開支援
- 円滑な交通処理
- 防災空間の確保
- 公共交通へのアクセスの確保

箕面市では、目指すべき将来都市像の実現に向けて、第四次箕面市総合計画（平成13年度～平成22年度）の中で、以下の3つの基本目標を設定して、まちづくりに取り組んでいる。

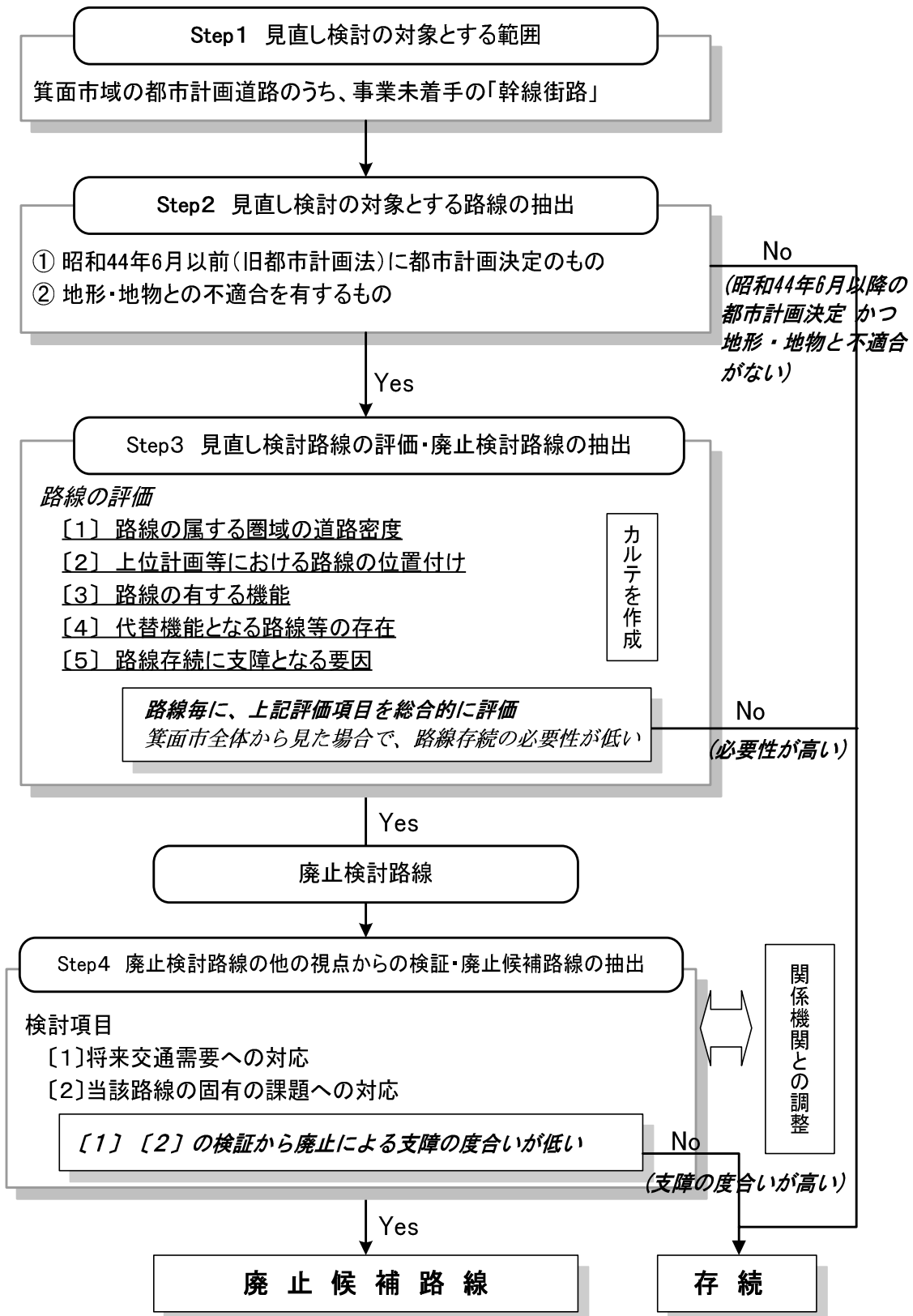
1. 「安心な暮らし」を実現するために
2. 「いきいきとした暮らし」を達成するために
3. 「暮らしを支える」まちづくり

都市計画審議会では、都市計画道路の現況を分析し課題を整理したうえで、この箕面市の基本目標を実現するために必要となる「これからの都市計画道路網のあり方」を検討し、8つの視点を定めた。

なお、この視点の設定にあたっては、市民アンケート調査(平成17年9月実施)の結果も参考としている。



## 4 - 2 見直し検討の手順



## **各 STEP における検討の進め方**

### **Step 1：見直し検討の対象とする範囲**

箕面市域の都市計画道路のうち、事業未着手の「幹線街路」を見直し検討の対象とする。

### **Step 2：見直し検討の対象とする路線の抽出**

Step 1 による検討対象路線から、以下のいずれかに該当する路線を抽出し、Step 3 に移る。

#### **【 昭和 44 年 6 月以前の旧法による都市計画決定のもの】**

当該路線の都市計画決定年次が旧法（昭和 44 年 6 月）以前の場合は、評価対象路線として抽出する。（現在の社会経済情勢を背景として、まず、事業未着手で必要性が変化している可能性がある道路を現在の視点で見直すことに焦点を絞って検討を進めることとする。）

#### **【 地形・地物との不適合】**

都市計画線上に歴史的文化資産などがある場合は、評価対象路線として抽出する。

例)・重要文化財、文化遺産、史跡、歴史的建造物群など  
・神社、仏閣、墓地など

現状のままで整備すると、道路構造令上、縦断線形などで構造上の問題がでてくる場合は、評価対象路線として抽出する。

上記 2 条件のどちらにも該当しない路線は、今回は評価対象外とし、存続させる。

### **Step 3：見直し検討路線の評価・廃止検討路線の抽出**

#### **路線の評価**

路線の評価は、路線別に評価カルテを作成し

- 〔 1 〕 路線の属する圏域の道路密度
- 〔 2 〕 上位計画等における路線の位置付け
- 〔 3 〕 路線の有する機能
- 〔 4 〕 代替機能となる路線等の存在
- 〔 5 〕 路線存続に支障となる要因

の 5 つの項目について行う。

# 路 線 別 評 価 カ ル テ

## 路線の概要

路線番号・路線名： \_\_\_\_\_ 圏域番号： \_\_\_\_\_  
 評価対象区間： \_\_\_\_\_  
 延長・幅員： L = \_\_\_\_\_ W = \_\_\_\_\_  
 都市計画決定（変更）年月日： \_\_\_\_\_  
 路線の位置付け： \_\_\_\_\_

## 各項目の評価

[1] 圏域の道路密度	全体	基準道路密度 km / km <sup>2</sup>	現況道路密度 km / km <sup>2</sup>	
	幹線系	km / km <sup>2</sup>	km / km <sup>2</sup>	

[2] 上位計画等における位置付け	
-------------------	--

[3] 路線の有する機能		[4] 代替機能となる路線等の存在
バランスの良い道路配置	⇒	
緑と良好な景観の形成		
バリアフリーで安全な移動環境の実現		
主要拠点施設へのアクセスの確保	⇒	
中心市街地活性化や大規模プロジェクトの展開支援		
円滑な交通処理	⇒	
防災空間の確保	⇒	
公共交通へのアクセスの確保	⇒	

[5] 路線存続に支障となる要因	
------------------	--

## 圏域全体から見た路線の総合的評価

「現時点において圏域全体から見て必要性が低い」と認められるか否かを記載。

【備 考】

## 〔1〕「路線の属する圏域の道路密度」の評価

圏域の道路網を定量的に評価するために、道路密度（1km<sup>2</sup>当たりの道路延長）を計算する。圏域ごとに「現況道路密度」と「基準道路密度」を比較評価する。

### 【道路密度】

箕面市全域として、箕面市内の一定の圏域で、現況の道路密度が基準となる道路密度を満たしているか点検する。

評価基準（参考とした基準）

「良好な市街地形成のための都市内道路の整備のあり方とその推進方策について」の答申（昭和62年8月12日答申第16号（都市計画中央審議会））を参考として評価基準を設定する。

地 区	整備水準 (1km <sup>2</sup> 当たり)
住宅地	4 km
商業地	5 km
工業地	1 km

- ・本検討においては、上記整備水準に基づき、圏域内の用途地域が指定されている区域を対象として、各用途別面積比で加重平均した整備水準を基準値として設定する。
- ・ここで、設定される基準値は、「幹線＋補助幹線」の密度であり、「幹線」は、その2分の1として設定する。
- ・道路密度の算定には「都市計画道路＋現道」を計上する。

## 〔2〕「上位計画等における路線の位置付け」の評価

対象路線が、総合計画や都市計画マスタープランなどの上位計画あるいはその他の行政計画において、特段の位置付け（重要な路線として路線名が具体的に挙げられている等）があるか、などを調べる。

### 〔 3 〕 「路線の有する機能」の評価

「バランスの良い道路配置」、「緑と良好な景観の形成」、「バリアフリーで安全な移動環境の実現」、「主要拠点施設へのアクセスの確保」、「中心市街地活性化や大規模プロジェクトの展開支援」、「円滑な交通処理」、「防災空間の確保」、「公共交通へのアクセスの確保」について、路線ごとに評価する。

#### 【バランスの良い道路配置】

周辺地域の道路配置バランスを保つ上で必要な路線であるかを調べる。

住環境としての魅力を高めるために、高齢者を含めて、すべての人の交通を確保するために、バス等の公共交通機関が、歩ける範囲で利用できる区域を拡大出来る路線であるかどうかを調べる。

#### 【緑と良好な景観の形成】

箕面市都市計画マスタープラン等で、景観形成の軸となる道路として位置付けられているかどうかを調べる。

#### 【バリアフリーで安全な移動環境の実現】

箕面市交通バリアフリー基本構想で特定経路、準特定経路に指定されているか、もしくは供用時に特定経路、準特定経路に指定されることが想定されるかを調べる。

歩行者・自転車道のネットワークを形成する路線として位置付けられているか、現況の計画幅員で、現在の法令基準上必要な自転車道や歩道の幅員を確保できているか、などを調べる。

#### 【主要拠点施設へのアクセスの確保】

「都市中心部間の連絡機能を有しているか」、「第二名神高速道路インターチェンジにアクセスしているか」、「鉄道駅や主要な公共施設にアクセスしているか」、などを調べる。

#### 【中心市街地活性化や大規模プロジェクトの展開支援】

土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備（予定も含む）地内の幹線道路となっており、その事業を支援するものであるか、などを調べる。

#### 【円滑な交通処理】

混雑度が著しく大きい幹線道路のバイパス的な役割を果たし、当該現道の交通量の低減や沿道の環境改善が期待できるか、などを調べる。

#### 【防災空間の確保】

防災計画上、緊急時の交通路として位置付けられているか、緊急時の避難地や防災拠点へのアクセス道路となっているか、消防活動困難区域を解消する防災道路機能を有しているかを調べる。

#### 【公共交通へのアクセスの確保】

「鉄道駅にアクセスしているか」などを調べる。

「幹線道路」の定義は、大阪府の定義に準ずるものとし、その運用にあたっては、大阪府と調整し整合を図るものとする。

#### **〔４〕「代替機能となる路線等の存在」の評価**

〔３〕で評価した路線の有する機能に対して、同様の機能を有する路線（対象路線の都市計画で定められた幅員内の現道を含む）が存在するか調べる。

#### **〔５〕「路線存続に支障となる要因」の評価**

評価対象路線が、現状において、下記のような課題を有しているか調べる。

- ・現計画のまま整備すると道路面と現地盤との間に大きな段差が生じる構造となり、沿道利用ができなくなるため、駅や公共施設などへのアクセス機能が発揮できない。
- ・歴史的文化遺産等の上を通過しており、それを保存しつつ道路整備を実施することが非常に困難。
- ・主に通過交通を分担する幹線街路であるが、都市計画決定後長期間が経過しているため、その間に周辺地域が宅地化され、幹線街路の計画位置としては、相応しくなくなっている。

など

#### **廃止検討路線の抽出**

対象路線ごとに、上記の評価項目を記載した「評価カルテ」を作成する。

広域路線のカルテ作成に当たっては、関係市町の意見を参考にする。

路線ごとの評価カルテに基づき、「〔３〕路線の有する機能」（＝必要性がプラスになる評価）を抽出し、このうち「バランスの良い道路配置」、「主要拠点施設へのアクセスの確保」、「円滑な交通処理」、「防災空間の確保」、「公共交通へのアクセスの確保」などについて「〔４〕代替機能となる路線等の存在」（＝必要性がマイナスになる評価）を確認し、「〔１〕圏域の道路密度」「〔２〕上位計画等における位置付け」「〔５〕路線存続に支障となる要因」を加味して、総合的に対象路線の必要性を評価する。

なお、対象路線のカルテ作成を通じて、長期に亘り事業未着手となっている原因について、その特徴（傾向）が明らかになった場合は、各対象路線を評価する際に参考とする。

## **Step 4 : 廃止検討路線の他の視点からの検証・廃止候補路線の抽出**

### **〔1〕 将来交通需要への対応を検証**

圏域内の将来交通需要と廃止検討路線を除いた場合の将来交通容量を比較し（総走行台キロで比較する）当該路線を廃止した場合の交通量面における支障度合いの目安とする。

「将来交通容量」>「将来交通需要」であれば、交通量の面からは大きな支障がないものと判断することができる。

一方、「将来交通容量」<「将来交通需要」の場合、ある程度支障があると判断することができる。

### **〔2〕 当該路線の固有の課題への対応を検証**

当該路線の固有の課題（用地の先行取得など）を把握し、廃止することが地域の実情に即したものであるかを確認する。

### **廃止候補路線の抽出**

廃止検討路線に対して、【将来交通需要との対応】及び【当該路線の固有の課題への対応】による検証を行った結果、どちらとも支障の度合いが低いと判断できる場合のみ、当該路線を廃止候補路線として、位置づける。



## 5 . 本指針の運用について

箕面市は、本指針に基づき、都市計画道路の見直しを行うものとする。ただし、府決定の路線に関しては、本指針による見直し結果を踏まえて大阪府と調整を行う。

本指針に基づき、平成18年度内に具体的な個別路線について評価を実施する。

廃止候補の位置付けとなった路線については、その変更理由を明確にし、速やかに都市計画変更のに移行する。

長期未着手路線の見直しは、概ね10年後に、その時点の都市計画道路を取り巻く状況等を勘案しつつ、本指針を踏まえ検討する。

昭和44年6月以降に都市計画決定したいわゆる新法の幹線街路について、個別の事情により箕面市が見直しを行うことが必要と判断した場合は、本指針の考え方を十分踏まえて、その路線の必要性について点検・検証する。

本指針に示した「見直し検討の手順」に従い、具体的な事業未着手路線の評価を行うが、平成18年度内を目途に点検・検証を終える。

今回の見直しでは、評価の結果、廃止候補と位置づけられた路線は、速やかに都市計画変更の手続きに移行する。なお、都市計画手続きは、平成18年度に完了することを目標とする。

なお、本指針で取り扱わない幅員や線形などの変更については、必要に応じて別途検討する。

見直しは今回限りとせず、位置づけられた結果は、大阪府の指針に準じ概ね10年後に、再び、同様に見直しを実施するものとする。