

## I はじめに

- 全国の都市計画決定された幹線街路の計画延長約6.4万kmのうち、未着手延長は約2.1万kmであり、計画延長の約32%が未着手路線となっている。(平成28年3月末時点：参考資料集 図1、表1参照)
- 都市計画道路は、高度経済成長期における都市の拡大を前提に決定されたものが多く、近年の人口減少、低成長等の社会経済情勢の変化を踏まえると、都市計画決定後、長期間が経過し、その必要性に変化が生じつつある道路もある。
- このため、国土交通省では、平成12年、18年、23年の3度にわたり、技術的助言である「都市計画運用指針」を発出し、地方公共団体において都市計画道路の必要性について検証を行い、その結果を踏まえて、廃止や幅員変更など適切な見直しを行うことを助言している。
- 具体的には、「長期にわたり事業に着手されていない都市施設等の都市計画については、見直しのガイドラインを定めるとともに、これに基づき、必要性の検討を行うことが望ましいこと」、「都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合等においては、変更の理由を明確にした上で見直しを行うことが望ましいこと」等を助言している。(本手引きP2～4参照)
- しかしながら、「都市計画運用指針」の発出以降、各地方公共団体の見直し状況について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。(平成28年3月末時点：参考資料集 図4参照)
- 経済財政諮問会議においても、都市計画道路の見直しについて議論がなされており、同会議策定の「経済・財政再生アクション・プログラム2016（平成28年12月21日）」において、「都市計画道路見直しについて、地域ごとの実情を把握した上で、推進方策のとりまとめを行う。」とされたところ。
- 以上のことから、本手引き（総論編）は、都市計画道路見直しの推進方策の一部として地方公共団体による都市計画道路の「適時適切な見直し」がさらに進むよう、都道府県・政令市の見直しガイドライン及びガイドラインに基づき実施した見直し結果を収集し、その具体的進め方の整理等を行った結果を先行的に事例集としてとりまとめたものである。
- なお、今後、未整備・概成の別等の類型ごとの見直しの考え方や、変更・廃止の先行事例を類型別に整理するなど、手引きの内容を随時充実させていく予定である。

## 都市計画運用指針（抜粋）

### Ⅲ. 都市計画制度の運用に当たっての基本的考え方

#### Ⅲ－２ 運用に当たっての基本的考え方

##### 4. 適時適切な都市計画の見直し

都市計画は、法第21条に変更に関する規定があるとおり、社会経済状況の変化に対応して変更が行われることが予定されている制度であり、法第6条第1項に規定する都市計画に関する基礎調査（以下「都市計画基礎調査」という。）の結果や社会経済状況の変化を踏まえて、変更の必要性が吟味されるべきものである。

しかし、一方で、都市計画施設の整備、市街地開発事業の実施、土地利用の規制・誘導を行って、目指すべき都市像を実現するためには、相当程度長期間を要することから、都市計画には一定の継続性、安定性も要請される。

したがって、都市計画の変更を検討するに当たっては、その都市計画の性格を十分に踏まえる必要があり、例えば、根幹的都市施設等継続性、安定性の要請が強いと考えられるものについては、その変更はより慎重に行われるべきである。これらの要請のバランスに留意しつつ、根幹的都市施設等継続性、安定性の要請が強いと考えられる都市計画についても、例えば、長期にわたり事業に着手されていない都市施設又は市街地開発事業に関する都市計画については、見直しのガイドラインを定めるとともに、これに基づき、都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する都市圏全体としての施設の配置や規模等の検討を行うことにより、その必要性の検証を行うことが望ましく、都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合等においては、変更の理由を明確にした上で見直しを行うことが望ましい。

なお、法第21条の2に基づく都市計画提案制度及び法第16条第3項の条例に基づく地区計画の申出制度に基づいて行われる民間主体等からの提案又は申出については、行政側においてもこれを都市計画の見直しの必要性を判断する機会と捉えて積極的に都市計画を見直す体制を整備することが望ましい。

##### 5. マネジメント・サイクルを重視した都市計画

個別の都市計画についての適時適切な都市計画の見直しにとどまらず、更に発展的に、マネジメント・サイクルを重視し、客観的なデータやその分析・評価に基づく状況の変化や今後の見通しに照らして、都市計画総体としての適切さを不断に追求していくことが望ましい。

特に、立地適正化計画を作成した場合においては、おおむね5年ごとに施策の実施状況について調査、分析、評価を行うことが望ましく、その結果、必要があれば、立地適正化計画の変更に加えて、関連する都市計画の変更にも結び

つけていくことが重要である。

その際、都市計画基礎調査の結果等の活用を図ることが望ましい。

また、これら都市計画総体としての取組を実施する場合には、その一環として、長期にわたり事業に着手されていない都市施設又は市街地開発事業に関する都市計画等について、定期的に見直し候補を抽出するための検討を行うとともに、当該検討の結果を公表することが望ましい。

このような取組により、都市計画に対する信頼性を高め、都市計画事業等都市計画の実現手段の円滑性・実効性を増すこととなることが期待される。

#### IV-2-2 都市施設

##### 1) 都市施設全般にわたる事項

##### 2. 都市施設に関する都市計画の見直しの考え方

都市施設の計画については、都市計画基礎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、その必要性や配置、規模等の検証を行い、必要に応じて都市計画の変更を行うべきである。

この場合、目指すべき都市像を実現するために都市計画決定された都市施設については、その整備に相当程度長期間を要するものであり、その実現に向け一定の継続性が要請されるものであることから、変更は慎重に行われるべきものである。また、都市内においては個々の都市施設がそれぞれ個別に機能を果たすものではなく、各施設が相互に組み合わさって総体として機能が発揮されるものであることから、見直しに当たっては、そのような総合性、一体性の観点から施設の配置、規模等についての検討を行うことが必要である。

都市の将来像を実現するために都市計画決定されたが、その後長期にわたり事業が行われていない施設の問題については、その計画の変更は慎重に行われるべきものではあるが、これまでの運用においては一度都市計画決定した施設の都市計画の変更についてあまりにも慎重すぎたきらいもある。長期的にみれば都市の将来像も変わり得るものであり必要に応じ変更の検討を行うことが望ましい。

この場合、都市施設の都市計画は都市の将来の見通しの下、長期的視点からその必要性が位置づけられているものであり、単に長期にわたって事業に着手していないという理由のみで変更することは適切ではない。都市施設の配置の変更や規模の縮小、廃止は、個別の箇所や区間のみを対象とした検討を行うのではなく、都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する地域全体としての施設の配置や規模等の検討を行い、その必要性の変更理由を明らかにした上で行われるべきである。

## IV-2-2 都市施設

### II) 施設別の事項

#### A. 交通施設

##### A-2. 道路

###### 2. 道路の都市計画の考え方

###### (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、地域整備の方向性を見直しとあわせて、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、地域整備の在り方とあわせて、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、歩行者と自動車が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。