

5-6.都市計画道路の見直し案検討

5-6-1.見直し案の検討手順

前節における区間別の評価結果より、都市計画道路の見直し案の検討手順を下図に示した。

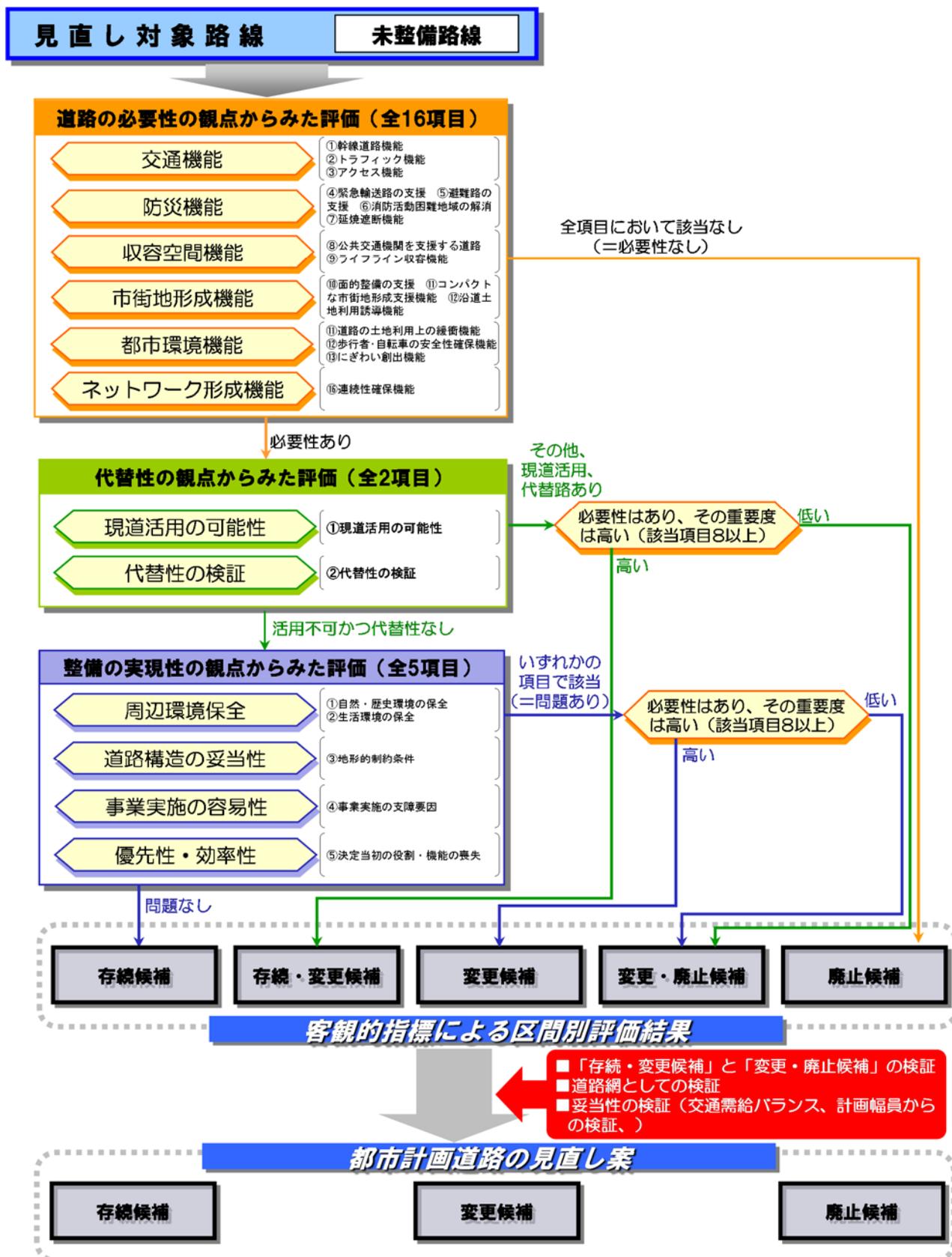


図 5-26 区間別評価結果における分類と位置付け

## 5.都市計画道路の見直し検討

### 5-1.見直し対象路線と評価区間の設定

ここでは、本検討の母集団である整備済・事業中以外の都市計画道路を区間別に検討するための検討対象区間を設定した。

見直し対象路線は、地域高規格道路（1・4・1 八千穂佐久線）と整備済みを除く都市計画道路（8路線、17.79km）とし、下表に示す考え方にに基づき区間分けを行った。

その結果、対象路線の評価区間割は下図のとおり 41 区間となる。

表 5-1 検討対象区間の考え方

	考 え 方
区間分割の基準	①整備状況の変化点 ②主要交差点部 ③未整備区間での現道の有無

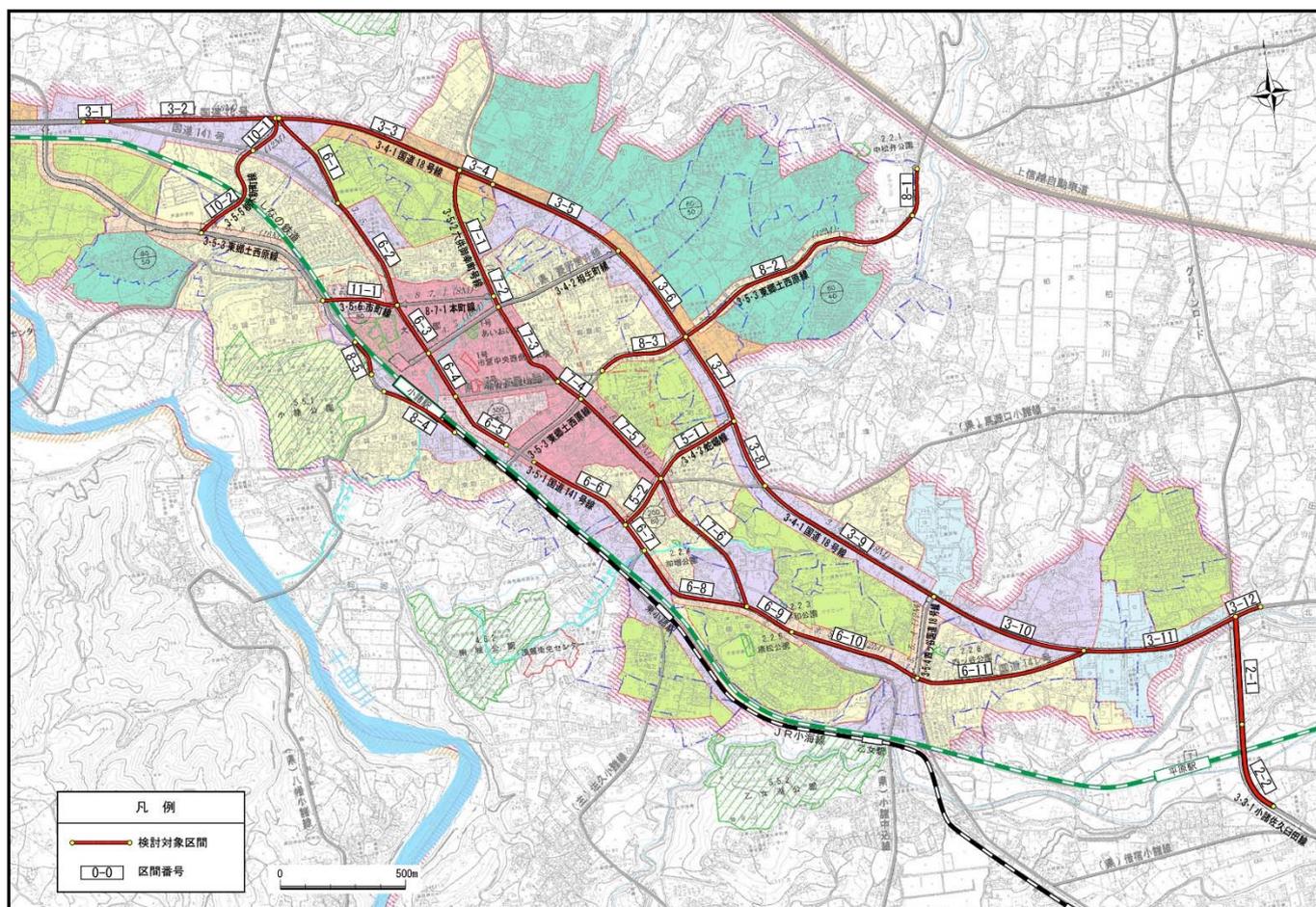


図 5-1 検討対象区間の設定

## 5-2.都市計画道路の見直し評価指標の設定

都市計画道路見直しの評価指標は、長野県の「都市計画道路見直し指針」を参考に、「必要性」、「代替性」、「実現性」の視点に基づき、小諸市の都市計画道路の状況を踏まえ以下のとおり設定し、各区分における評価を実施する。

表 5-2 評価指標と考え方(1)

評価の視点	評価指標	考え方
必要性評価指標	交通機能	<p>■幹線道路機能</p> <p>主要幹線道路と幹線道路は、周辺市町村との流動や都市の骨格を形成する重要な道路である。 このため、将来交通量推計の結果を用いた交通機能分類から、主要幹線道路及び幹線道路と分類された道路を、「幹線道路機能の観点から必要性の高い道路」として評価する。</p>
	■トラフィック機能	<p>交通処理は道路が持つ役割でも重要な要素である。 このため、将来交通量が一定基準量を超える交通量の道路を「トラフィック機能の高い道路」として評価する。 なお、ここで用いる基準としては道路構造令における4種2級の基準値である4,000台/日を用いる。</p>
	■アクセス機能	<p>主要公共施設（鉄道駅、病院）へのアクセスは、交通処理、歩行者の安全性確保の面より重要である。 このため、主要幹線道路から主要公共施設（鉄道駅、病院）へアクセスする道路を「アクセス機能を有する道路」として評価する。</p>
	防災機能	<p>■緊急輸送路の支援</p> <p>緊急輸送路に指定されている道路は、都市防災上、不可欠な道路であると考えられる。 このため、県・市の防災計画において緊急輸送路として指定されている道路は、都市防災上の「緊急輸送機能を分担する道路」として評価する。</p>
	■避難路の支援	<p>第1次避難場所から概ね500mの圏域内にある道路は、避難場所への避難路として機能する道路であると考えられる。 このため、広域避難場所、1次避難場所から徒歩圏内（500m）にある道路は「避難路としての機能を分担する道路」として評価する。 なお、ここで用いる基準とした500mについては、「震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引（都市防災実務ハンドブック編集委員会）」における「避難路や一次避難地への到達距離は概ね500m以内」より設定した。</p>
	■消防活動困難地域の解消	<p>消防車が進入できる幅員(7m以上)を有する道路からホースの有効幅員(140m)内は消防活動が可能な区域といえ、それ以外の区域が消防活動困難区域となる。 この消防活動困難区域を通過する道路は、消防活動困難区域の解消に寄与する道路と考えられる。 このため、の区域外が消防活動困難区域となり、その区域内を通る道路は、「消防活動困難区域解消効果のある道路」として評価する。</p>
	■延焼遮断機能	<p>兵庫県南部地震の際、幅員12m以上の道路では延焼をまぬがれたことが報告されている。 このため、12m以上の幅員を有し、延焼の可能性の低い道路を「延焼遮断機能を有する道路」として評価する。</p>
	収容空間機能	<p>■公共交通機関を支援する道路</p> <p>バス路線となっている道路あるいは将来バス路線になると考えられる道路は、バス運行を支援する道路であると考えられる。 このため、現在、バスの運行経路となっている道路及び、代替されると考えられる道路を「バス運行を支援する道路」として評価する。 なお、バス路線としては平成28年4月から予定される経路をもとに評価を実施した。</p>
	■ライフライン収容機能	<p>上下水道・ガス・電気等のライフラインの多くは、人の住んでいる地域(用途地域)の道路に埋設される。 このため、このような供給処理・通信情報施設収容機能が想定される用途地域内にある道路は「ライフライン収容機能を有する道路」として評価する。</p>

表 5-3 評価指標と考え方(2)

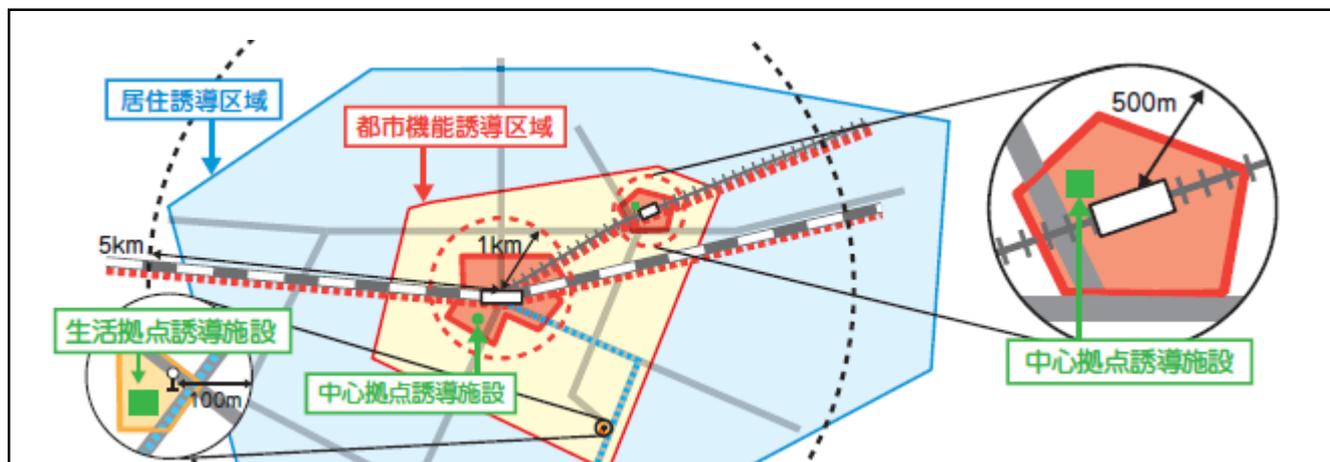
評価の視点	評価指標	考え方	
必要性評価指標	市街地形成機能	■面的整備計画の支援 区画整理事業区域内及び、隣接する道路及び開発事業の支援及び、街区形成に必要な道路である。 このため、面整備計画内の道路を「面整備計画を支援する道路」として評価する。 なお、面的整備が計画、実施されている範囲としては、持続可能な活力あるコンパクトシティ小諸の再構築として進められている「都市再生整備計画事業（まちづくり交付金）が進められている小諸宿周辺地区（54ha）の範囲とした。	
		■コンパクトな市街地形成支援機能 鉄道駅からの一定範囲は、集約型都市構造構築の機会において拠点としての機能が想定される。 このため、鉄道駅からの1kmの範囲内に属する道路を「コンパクトな市街地形成を支援する道路」として評価する。 なお、ここで用いる基準とした1kmについては、都市機能立地支援事業、都市再構築戦略事業における中心拠点区域（都市再生整備計画区域）など国の事業等における基準をもとに設定した。（59ページ参照）	
		■沿道土地利用誘導機能 道路に対して、線的に用途地域が指定されている沿道は、その用途に該当する施設の立地誘導を図るために指定されたものである。 このため、道路に対して線的に用途地域が指定されている道路を「沿道土地利用を誘導する道路」として評価する。	
	都市環境機能	■道路の土地利用上の緩衝機能 道路の両側において、用途系が異なる場合、その道路は土地利用の緩衝機能が期待される道路であると考えられる。 このため、沿道土地利用を用途地域の住居系・商業系・工業系及び用途外の4種類に分類し、対象道路の沿道が左右で異なる用途を持つ道路を「土地利用の緩衝機能のある道路」と評価する。	
		■歩行者・自転車の安全性確保機能 鉄道駅では、駅周辺利用者など歩行者が多く、また、小中学校、高校周辺では、児童・生徒の多くが登下校しており、これら施設周辺における安全性確保は重要な課題である。 このため、鉄道駅、小中学校、高校周辺から半径500m以内の歩行者、児童・生徒が集中するエリアを通過する道路を「歩行者・自転車の安全性確保が必要な道路」として評価する。	
		■にぎわい創出機能 中心市街地（商業地）は賑わいが求められるとともに、集中する自動車の混雑緩和への対応が必要である。 このため、用途地域が商業系用途の区間は、商業施設立地を誘導する地域として、「にぎわい創出機能を有する道路」として評価する。	
	ネットワーク形成機能	■連続性確保機能 前後区間が整備済みで、わずかな区間を残した整備は、安全面、事業の連続性の観点からも問題である。 このため、一定の未整備区間の整備により直結した長い区間が確保できる道路を「連続性確保機能のある道路」と評価する。 なお、一定の未整備区間としては500m未満の区間と考えるものとする。	
	代替性評価指標	既存ストックの活用	■現道活用の可能性 現道の整備レベルが一定水準確保されており、新たに整備の必要性が低い道路を「現道活用が可能な道路」として抽出する。
			■代替性の検証 周辺にその機能を代替する道路が存在し、整備の必要性が低い道路を「代替路線が存在する道路」として抽出する。

表 5-4 評価指標と考え方(3)

評価の視点		評価指標	考え方
実現性評価指標	周辺環境保全性	■自然・歴史環境の保全	対象路線が、保存すべき自然環境、あるいは歴史的環境を含む地区を通過、もしくは影響を及ぼすと考えられる場合、「自然・歴史環境保全の観点から実現性に課題の残る道路」として抽出する。
		■生活環境の保全	専用住居系の用途地域内を通過し、既存の地域コミュニティ※を分断する恐れのある道路を「地域コミュニティ保全の観点からの実現性に課題の残る道路」として抽出する。  ※地域コミュニティの考え方 都市計画上で「良好な住居環境」を保護する地域とされる「第1・2種低層住居専用地域」「第1・2種中高層住居専用地域」（専用住居系用途）を設定した。 これら地域では、土地利用上から、他の用途地域に比べ人的コミュニケーションの機会が多いことが想定される。
	道路構造の妥当性	■道路構造の妥当性	地形的制約により、「縦断勾配」、「盛土・切土・高架」など大規模土地整備や構造物整備、またこれに伴う沿道利用など、事業推進に当たり、構造上困難が生じる可能性のある道路を「地形的制約からの課題が残る道路」として抽出する。
	地形的制約	■事業実施の支障要因	対象路線の事業を実施するにあたり、支障となる要因が存在する道路を、「事業実施の容易性の観点から実現性に課題の残る道路」として抽出する。 ・事業実施にあたり大規模な構造物（高架道路、橋梁、鉄道交差）があり、関連機関との調整や事業規模の拡大、整備の長期化が予想される道路。また、事業規模の拡大による多額の事業費が見込まれる道路。 ・他のプロジェクトに関連し近隣に整備された道路がある、もしくは、今後整備される道路がある道路
	優先性・効率性	■決定当初の役割・機能の喪失	他事業関連や周辺道路整備や、社会情勢の変化等を踏まえ都市計画決定当初の役割や機能を検証し、当初の目的、役割、機能が喪失、もしくは薄れたと考えられる道路を「役割・機能が変化し課題が残る道路」として抽出する。

## ① 参考:コンパクトな市街地形成支援機能の考え方

都市機能立地支援事業、都市再構築戦略事業における中心拠点区域（都市再生整備計画区域）の基準より半径 1km と設定。



(出典：都市機能立地支援事業 都市再構築戦略事業パンフレット（国土交通省 都市局 市街地整備課）より)

必要な都市機能を誘導し、まちの活力の維持・増進や、持続可能な都市構造の再構築を積極的に図る拠点区域「中心拠点区域」の考え方

- ・人口集中地区（DID）（今後、直近の国勢調査の結果に基づく人口集中地区と見込まれる区域も含む）
- ・**鉄道・地下鉄駅から半径 1 km の範囲内**、又はバス・軌道の停留所・停車場から半径 500m の範囲内（いずれもピーク時運行本数が片道 3 本以上を満たすもの）
- ・公共用地率 15% 以上（今後、公共用地率が 15% 以上となることが確実である地域も含む）