

1 調査名称：前橋市都市計画道路見直し計画策定

2 調査主体：前橋市

3 調査圏域：前橋市内

4 調査期間：平成29年度

5 調査概要：

本市の都市計画道路は、戦後の人口増加とモータリゼーションの進展に伴う交通量の増大、市街地の拡大等により、平成29年1月現在で148路線、総延長319.85 kmの都市計画道路が決定されているが、その改良率は58.6%（延長181.68 km）に留まっており、37.4%（119.48 km）が未着手区間となっている。

（幹線街路以外も含む）

一方、人口減少と超高齢化が進行、経済低成長の中で、都市計画道路に求められる機能・役割も決定当時とは変化が生じている。

このような状況の中、本市の将来都市像である「生命都市いきいき前橋」の実現を目指すとともに、今後の都市計画行政をより効率的・戦略的に運営していくために、都市計画道路の必要性及び妥当性を検証し、都市計画道路見直し計画（案）を作成する。

なお、作成にあたっては、未整備の都市計画道路の路線・区間ごとに必要性・実現性を検証し、道路ネットワークの確認を行い、存続・廃止の総合評価を行うとともに、パブリックコメントやオープンハウスを実施し住民周知を図った。

## I 調査概要

1 調査名称：前橋市都市計画道路見直し計画策定業務

### 2 報告書目次

#### ■業務概要

#### ■路線の必要性検証（第3段階）

- ①定量的評価
- ②定性的評価

#### ■総合評価（第5段階）

#### ■道路ネットワークの検証（第6段階）

#### ■都市計画道路見直し案の作成（第7段階）

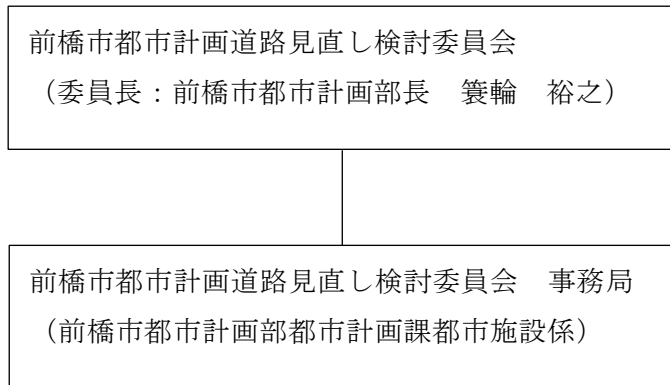
#### ■評価カルテ

#### ■住民意見反映措置

- ①パブリックコメント支援
- ②オープンハウス運営支援

#### ■今後の取組の整理

### 3 調査体制



### 4 委員会名簿等：

	所属	役職等	氏名
委員長	前橋市都市計画部	部長	簗輪 裕之
委員	前橋工科大学	名誉教授	湯沢 昭
委員	群馬工業高等専門学校	講師	鈴木 一史
委員	群馬県県土整備部都市計画課	課長	山口 修
委員	群馬県前橋土木事務所	所長	荒井 唯
委員	前橋市建設部	部長	加藤 裕一

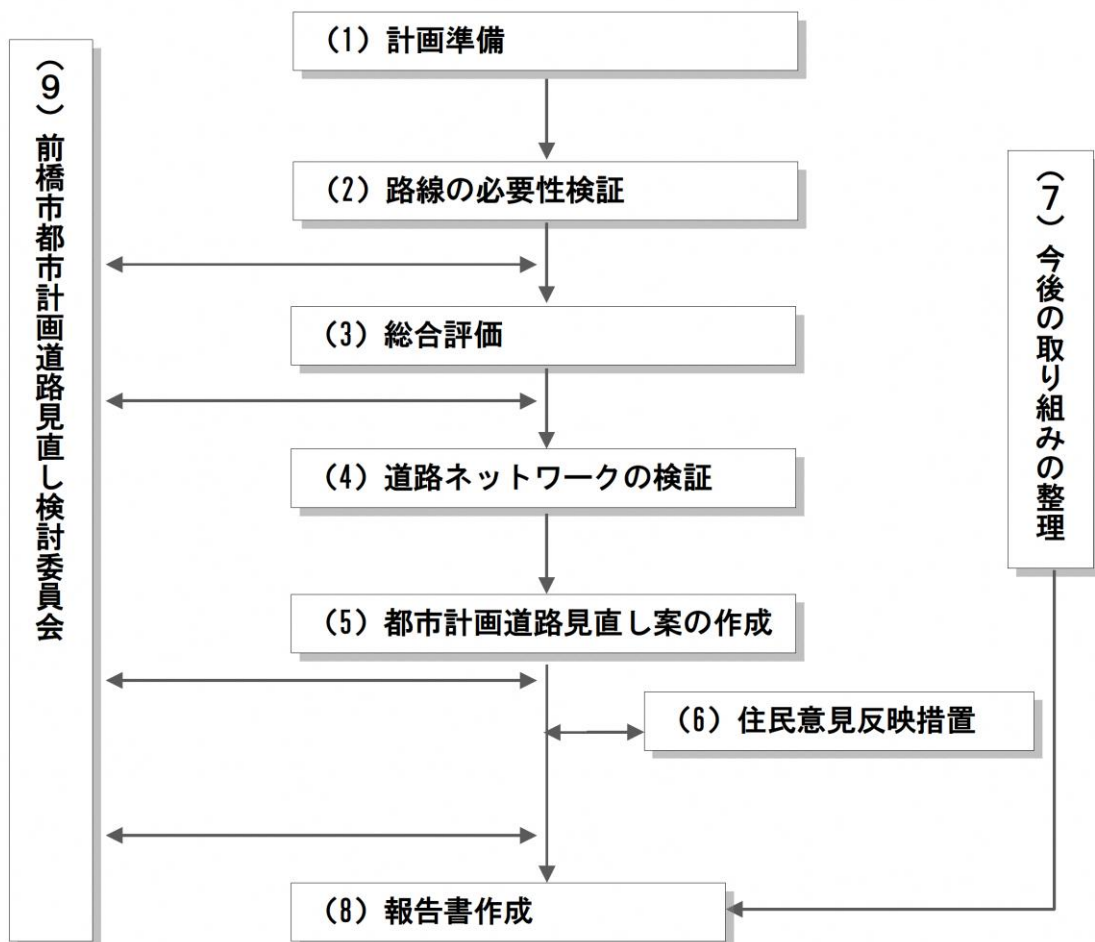
## II 調査成果

### 1 調査目的：

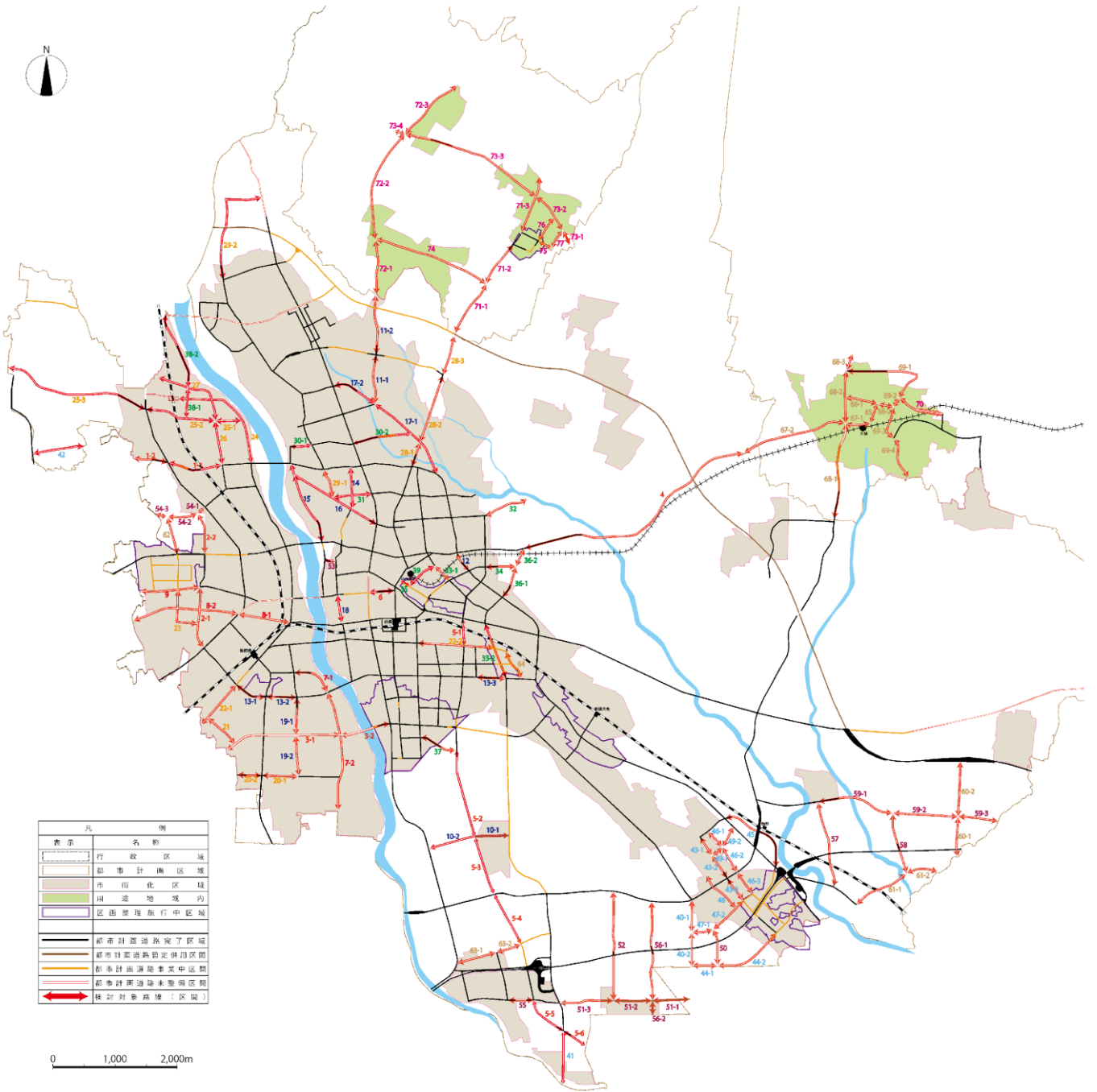
人口減少と超高齢化の進行や経済低成長の中で、都市計画道路に求められる機能・役割も決定当時とは変化が生じている。

このような状況の中、本市の将来都市像である「生命都市いきいき前橋」の実現を目指すとともに、今後の都市計画行政をより効率的・戦略的に運営していくために、都市計画道路の必要性及び妥当性を検証し、都市計画道路見直し計画（案）を作成することを目的とする。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



## 4 調査成果

## ■路線の必要性検証（第3段階）

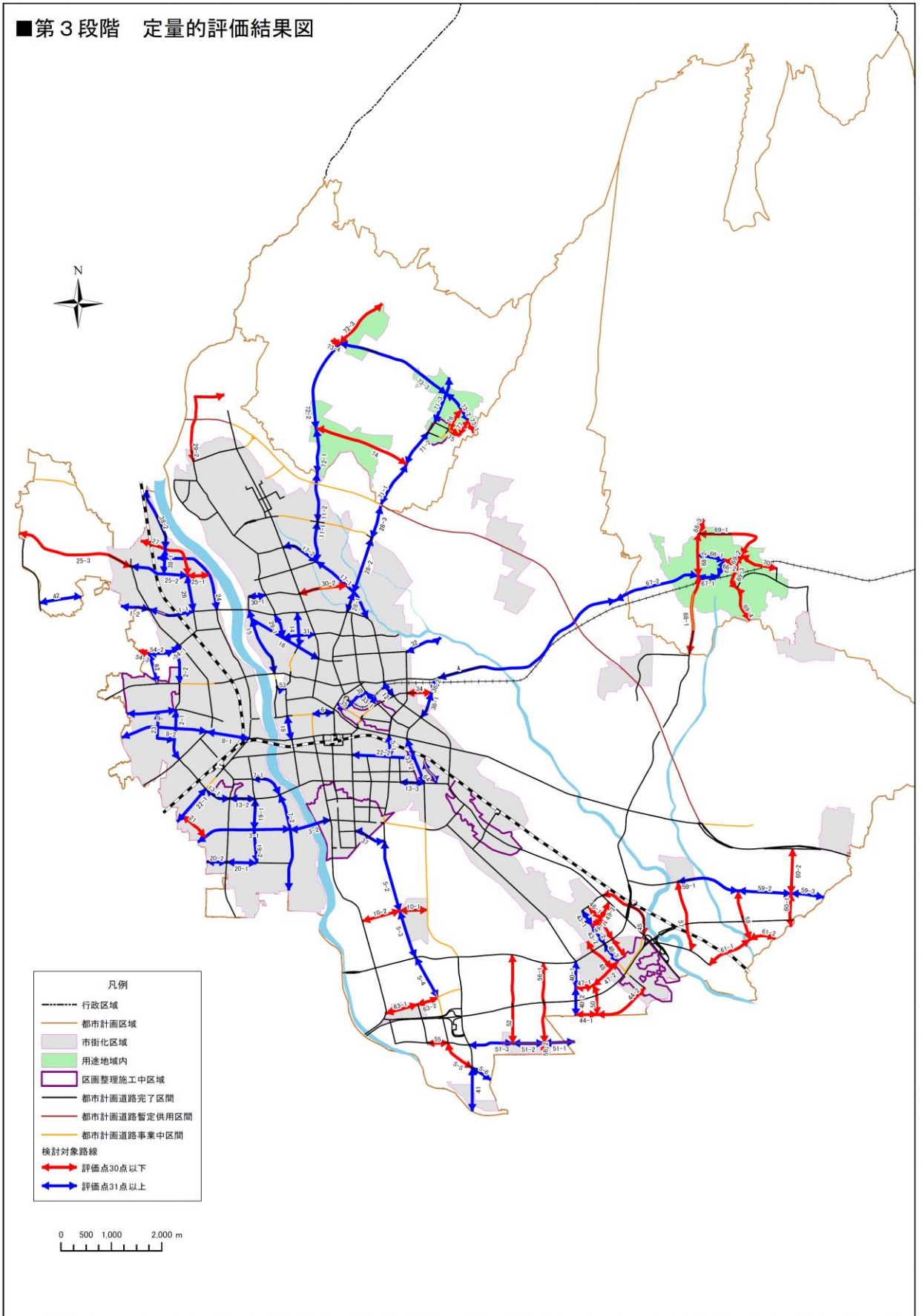
## ①定量的評価

平成28年度業務で検討した評価方法に基づき、再検討した評価指標および各指標の配点に基づき評価を行った。

各指標の配点は、検討委員会の委員から聴取した点数の平均、前橋市事務局案、平成28年度に実施された市民アンケートを元に算出し、合計得点をもって定量的評価とした。なお、評価は、合計点数30点を基準に判定を行った。

大分類	中分類	評価条件（評価指標）	配点	
①交通機能	自動車の通行機能	①4車線以上の道路（現道・計画）	19	
		②渋滞区間エリア（渋滞区間）		
		③工業団地に接続する路線（主要幹線道路までを評価する）		
	人、自転車の通行機能	①小学校周辺500mの範囲	12	
②自転車を活かしたネットワークに該当する路線				
沿道利用機能	①商業地域・近隣商業地域・準工業地域	7		
	②県庁、市役所、支所、地区公民館に接続			
アクセス・連携機能	アクセス・連携機能	①インターチェンジ・スマートインターチェンジ・駅（主要幹線道路までを評価する）	18	
		②他市町村と接続する路線（都市計画道路同士でつながっているもの）（主要幹線道路までを評価する）		
②空間機能	都市環境機能	①シンボル軸の景観形成・景観誘導に係る路線（区間）	4	
		②住居系用途地域内（「住居」のつくもの全て）		
	都市防災機能	①緊急輸送道路に位置づけられた路線と主要地方道（県道）以上	11	
		②群馬県前橋合同庁舎、グリーンドーム（飲食料、物資の備蓄）・消防署・病院（前橋赤十字病院、群馬大学医学部附属病院）と①を結ぶ路線		
	収容空間機能	災害防止機能	①計画幅員が12m以上の区間	3
		公共交通のための導入空間	①路線バスルート（3本以上/ピーク時）	6
		供給処理・通信情報施設の空間	①市街化区域、非線引き地域では用途ありの区域かつ下水道全体計画区域内	3
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	①現道拡幅の都市計画道路・4車線の道路と交差する道路	4	
		②現道拡幅の都市計画道路・4車線の道路と交差する道路		
	街区形成機能	①都市計画マスタープランにおいて、広域幹線道路・幹線道路となっているもの。	7	
		②土地区画整理区域内（施行済・施行中・計画）の幹線とそれに接続する都市幹線街路（規模3 幅員22~30m）		
生活空間	生活空間	①土地区画整理区域内（施行済・施行中・計画）の補助幹線街路（規模4・5 幅員12~22m）	4	
		①祭り・ニューイヤー駅伝・ヒルクライム	2	

■ 第3段階 定量的評価結果図



## ②定性的評価

定量的評価のみで評価できない事業見込みや地元要望の有無などの潜在的な事項について、定量的評価に加えて定性的評価を行うことで補完した。指標の設定にあたっては、ガイドラインの第4段階「実現性の検証」の項目を指標の1つに設定したほか、事業の実現性について、事業担当課からのヒアリング結果を反映した。

No.	評価項目	評価基準
1	事業着手状況	事業中区間の有無
2	事業着手見込み	事業着手見込みの有無（事業担当ヒアリング）
3	事業化前の先行投資状況	土地買収等の先行投資の有無（事業担当ヒアリング）
4	近接区間の事業状況	当該区間前後における改良済み交差点の有無
5	路線としての事業進捗状況	路線全体で最終段階・唯一未着手の箇所がある（区間延長の過半が整備済みであれば「存続」要因とする。） 全線未整備の場合は「変更・廃止」要因とする。
6	工事の難易性（通常の道路工事との比較）	橋梁または鉄道高架計画の有無 （群馬県の都市計画ガイドライン（都市計画道路の見直し編）にある【第4段階 路線の実現性検証】「地形地物との不整合の有無」は、この評価項目で検証し、評価することとした。）
7	都市計画決定とは異なる線形で改良中または改良済み	改良中及び改良の実施の有無（事業担当ヒアリング）
8	技術基準との整合	道路構造令との整合性の有無
9	計画決定からの経過年数	長期未整備（決定から20年以上経過の有無）
10	都市計画マスタープランへの位置付け	幹線道路への位置づけの有無
11	コンパクトシティ形成への寄与	市街化誘導の抑制に寄与するか（延長の過半が調整区域・用途無を通過するか否か）
12	自動車ネットワークの接続性	・幅員7m以上（2車線以上）の現道の有無 ・他都市の都市計画道路との接続（整合）の有無
13	代替路線の有無	代替路線の有無
14	歴史・文化財への影響	計画区域における歴史・文化財の有無
15	学校等の大規模施設等への影響	計画区域における学校等の大規模施設等の有無
16	自然環境破壊等への影響	計画区域における貴重種等の有無
17	合意形成の見通し	地元要望の有無（事業担当ヒアリング）
18	費用対効果	過年度調査における費用対効果分析（前橋都市計画区域のみ） B/C=1.0以上であれば「存続」要因とする。



#### ■事業担当課ヒアリング（第4段階）

第4段階 事業担当課ヒアリングは、本市の道路事業を担当する部署（前橋市建設部、都市計画部、群馬県前橋土木事務所）を対象に、第3段階②定性的評価の項目のうち、

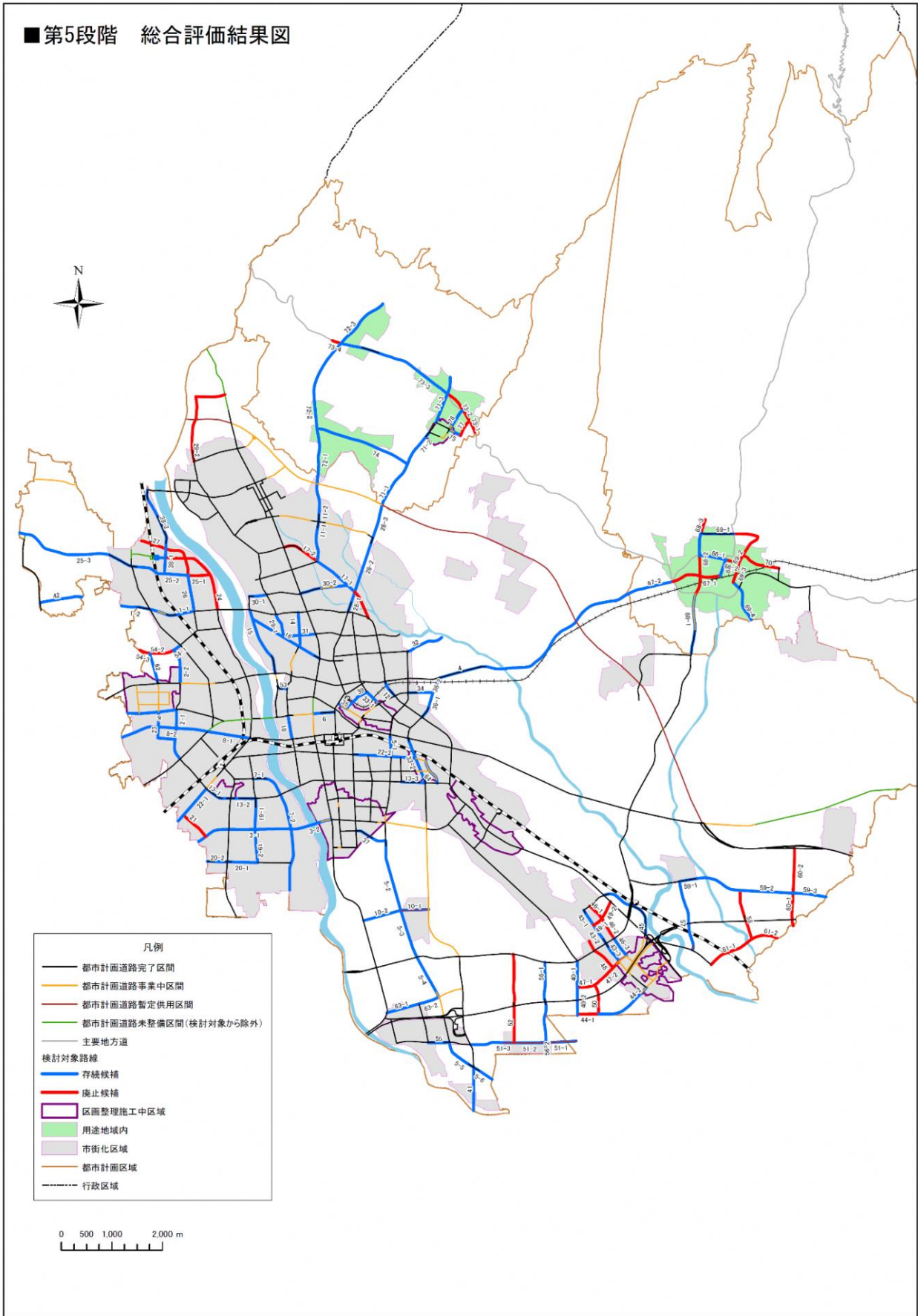
- ・No. 1：事業着手状況
- ・No. 2：事業着手見込み
- ・No. 3：事業化前の先行投資状況
- ・No. 6：工事の難易性
- ・No. 7：都市計画決定とは異なる線形で改良中または改良済み
- ・No. 17：合意形成の見通し

についてヒアリングを行い、路線別カルテにまとめた。

#### ■総合評価（第5段階）

第3段階の評価及び第4段階の事業担当課ヒアリングの結果をもとに、暫定見直し案を作成した。

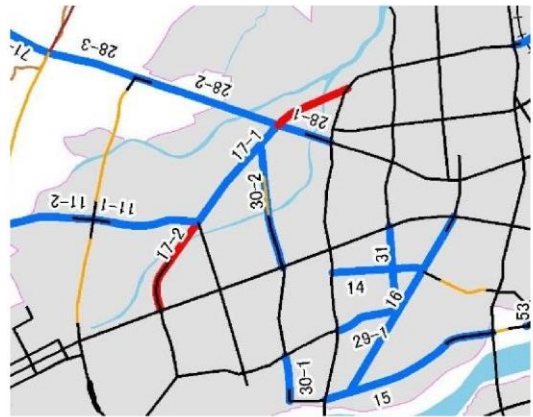


■ 第5段階 総合評価結果図



■道路ネットワークの検証（第6段階）

第5段階での評価において廃止候補と設定した路線・区間を除いたネットワークにおける将来交通量の推計を行い、ネットワークの検証を行った。

検証は廃止候補路線を廃止した場合の周辺道路の混雑度への影響度合いから判断した。混雑度は1.25を許容する値の基準として設定した。

廃止候補路線	平成47年将来交通需要予測による混雑度	見直しネット
17-1,2 3・4・31 三俣下小出線	全線整備	見直しネット
	 <p>1.75以上 1.25～1.75 1.25未満</p>	
ネットワーク検証	<p>パーソントリップ調査を活用した平成47年将来交通需要予測によると、当該区間を廃止した場合、県道151号（上図①）の混雑度が1.25を上回る。一方、（主）前橋・赤城線（上図②）の混雑度は1.25を下回る。当該区間を廃止することにより、周辺道路網への影響が確認された。</p> <p>【混雑度1.25未満】ピーク時1～2時間が混雑する可能性があり、何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さいと言われる。</p> <p>【混雑度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度状態と言われる。</p> <p>本区間を廃止することにより周辺道路網に影響が生じることが推計された。本区間は、県道の事業化も踏まえながら検証する必要があることから、今回は、存続（変更要検討）路線・区間とする。</p>	
最終見直し案		

■都市計画道路見直し案の作成（第7段階）

第6段階 道路ネットワークの検証結果、パブリックコメント、オープンハウス、関係機関ヒアリングの結果から、都市計画道路見直し案を以下のとおり設定した。

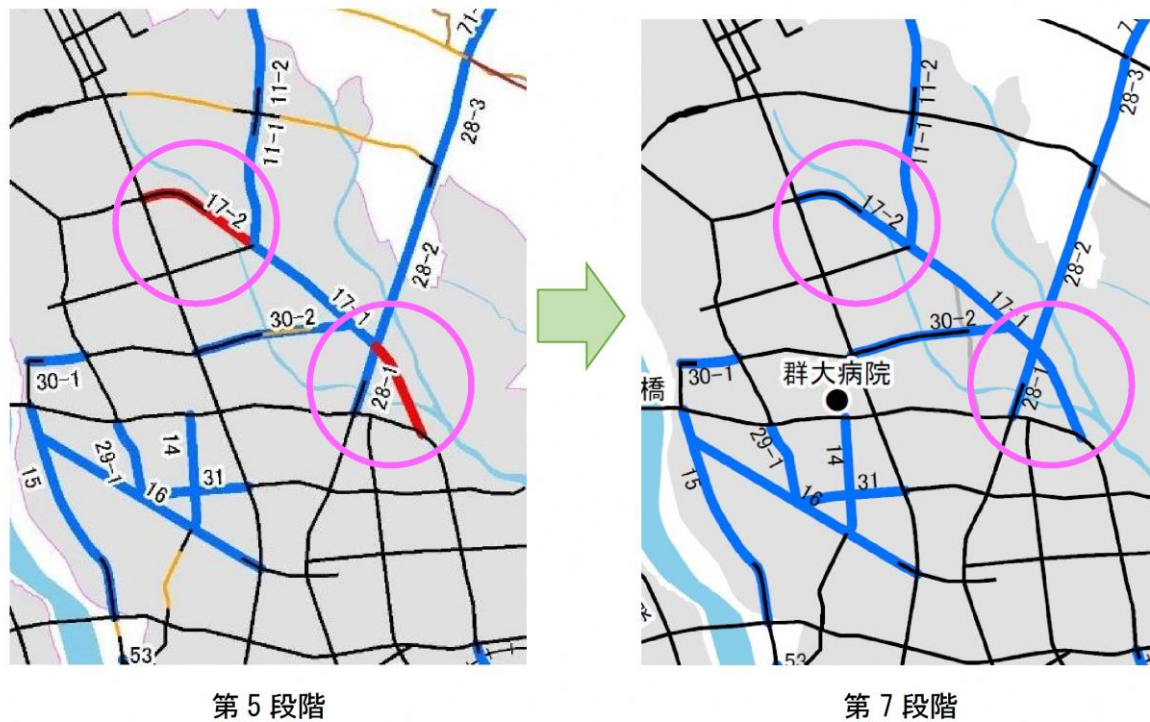


図 3・4・31 三俣下小出線の評価経緯

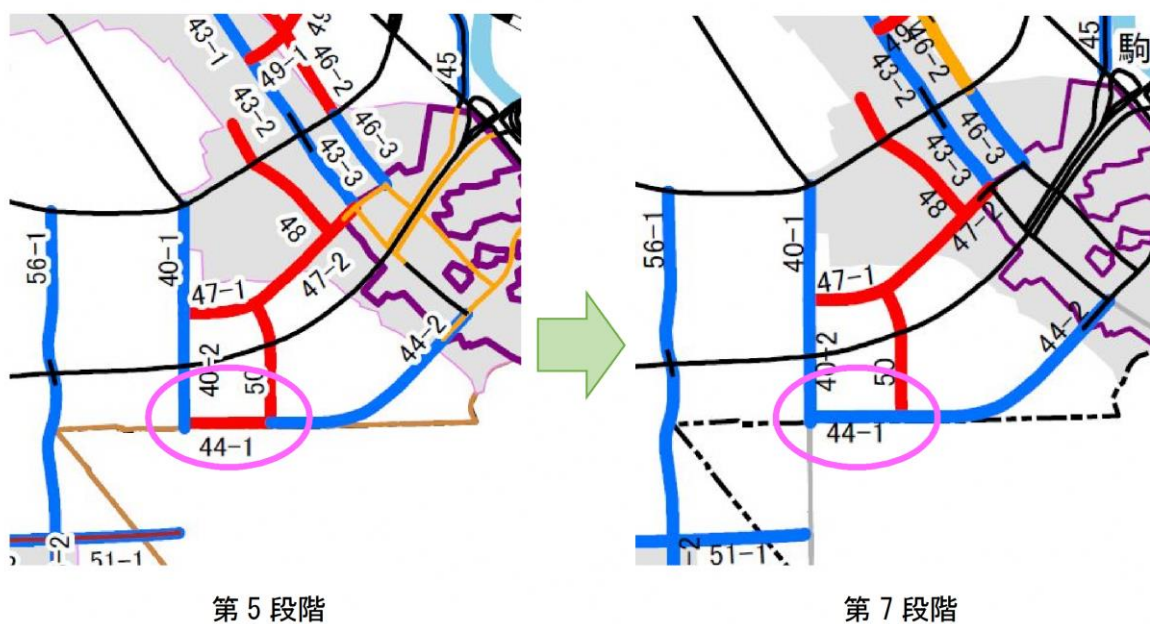
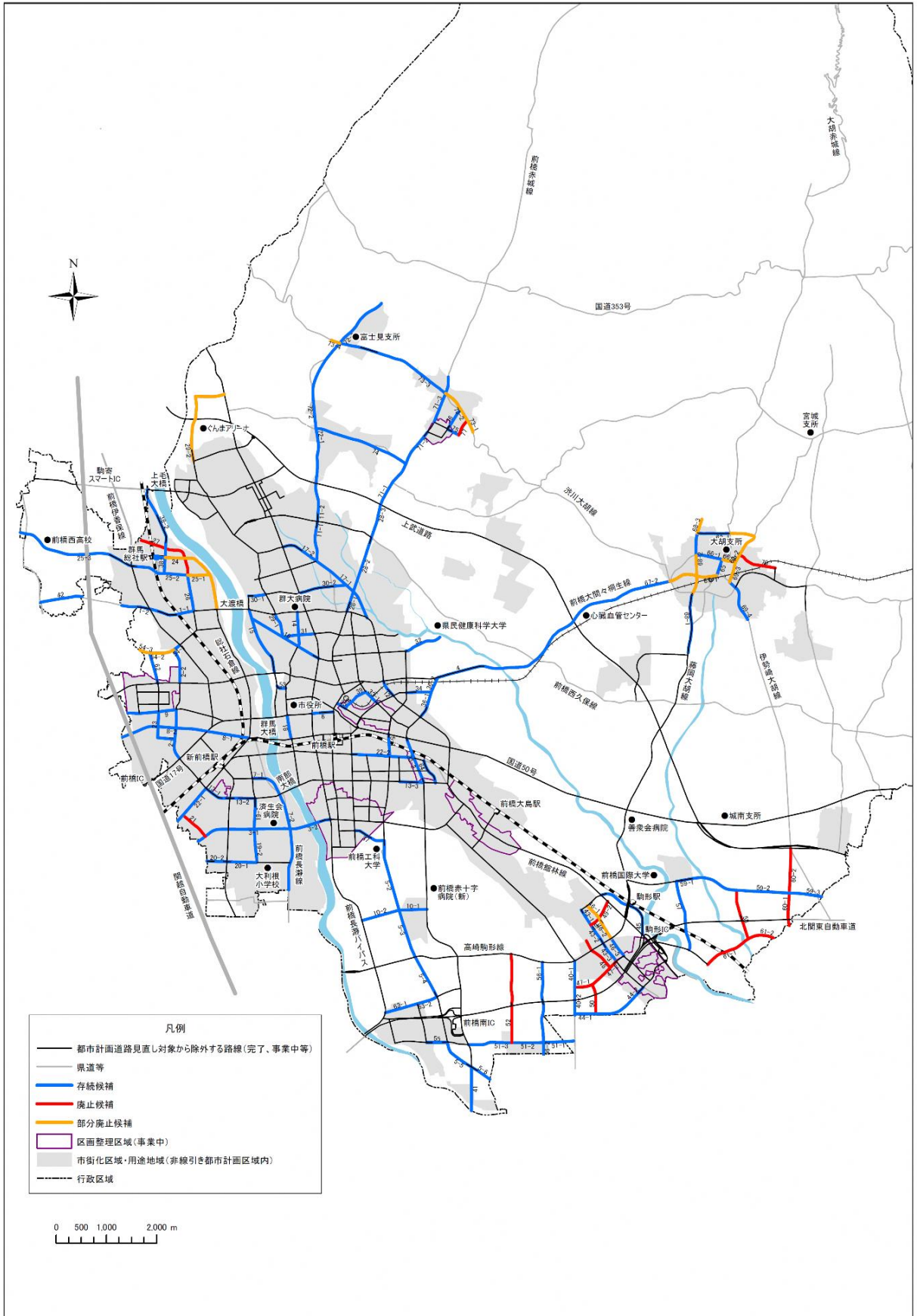


図 3・4・87 西善駒形線の評価経緯



## ■今後の取り組みの整理

### ①事例収集

前橋市における今後の都市計画道路の見直しの参考とするため、全国の県庁所在地を事例収集の対象とした。

事例収集は、見直し対象路線（区間）数、廃止候補路線（区間）数、廃止路線（区間）数、周知・手続き方法および特記事項を整理した。

#### i. 廃止候補路線候補区間における建築制限適用除外

仙台市や山形市では、廃止候補区間に設定されて区間において、実際の都市計画の変更手続きが完了するまでの間、その許可が必要となるが、都市計画法第54条の建築制限を適用しないこととしている。

### 都市計画道路見直しに伴う都市計画道路区域内における建築許可基準の緩和について

都市計画道路見直しに伴い、都市計画法第54条第1項第3号の緩和を実施します。  
（現行の建築制限）

許可できる建築物

- ① 2階以下で地下がないこと。
- ② 主要構造部が木造、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。
- ③ 容易に除去又は移転できること。

表 都市計画法第53条の建築許可における制限緩和

継続候補路線		検討対象路線	廃止候補路線 現道に合わせ縮小する路線
整備優先度の高い区間	整備優先度の高い区間に 該当しない区間		
階数が2以下 （地階を有しないこと）	原則：階数が2以下 （地階を有しないこと） 特例：階数が3以下 （地階を有しないこと）	原則：階数が2以下 （地階を有しないこと） 特例：階数が3以下 （地階を有しないこと）	制限なし （構造上の制限もありません）

：制限緩和の対象

※新規候補路線、拡幅候補路線については、都市計画決定されるまでは建築制限がかからない。  
※幅員縮小候補路線のうち現道に合わせ縮小する路線以外の路線については、現在の都市計画決定の範囲内は制限がかかるが、制限緩和の対象とする。

### 図 山形市の例

出典：山形市都市計画道路見直し計画

#### ii. 変更手続きのグループ化

仙台市では、廃止候補に位置付けられることによる土地取引の影響を鑑みて、これらの影響を早期に解消するために、廃止候補をグループ分けし、商業地域を含む路線を優先して都市計画の変更手続きに着手した。