

都市計画道路の検証・見直し方針

平成26年12月

全 体 構 成

1. 都市計画道路の概要

- 都市計画道路の概要を整理

2. 春日部市都市計画道路の検証・見直し方針作成の背景など

- 将来都市像（都市構造）やまちづくりの方向性、都市計画道路の見直し背景や見直しの必要性を整理

3. 春日部市の都市計画道路

- 春日部市の都市計画道路の現状を整理

4. 検証・見直しの目的

- 都市計画道路を見直す目的について整理

5. 検証・見直しの考え方

- 都市計画道路の検証・見直しの基本的な考え方や対象について整理

6. 検証・見直しの進め方

- 都市計画道路見直しの進め方を整理

7. 見直し候補路線の選定における評価項目（第3段階）

- 春日部市の将来都市像やまちづくりの基本方針から評価項目を設定
- 検証路線（区間）に対して評価項目の該当を検証し、見直しの必要性を評価
- 評価結果を踏まえ、見直し内容について総合的に検討
- 路線の検証結果を受け、都市計画道路の見直し候補路線を選定

8. 都市計画手続きの流れ

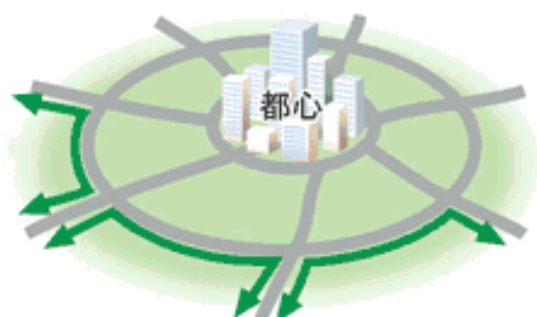
- 市が定める都市計画決定の手続き

1. 都市計画道路の概要

都市内の道路は、人や物を移動させるための交通空間であるとともに、人々が集い、語り、子どもが遊ぶといった日常の生活空間でもあります。また、火災や地震などの災害時には、避難路としての役割や延焼をくいとめる防火帯の役割を持っており、さらに、電気、ガス、水道などの各種都市施設を設置するための収容空間としての役割も持っています。

その中でも、都市計画道路は都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と、機能的な都市交通や都市活動を確保する最も基幹的な都市施設として、都市計画法に基づいて都市計画決定される道路です。

＜道路の機能及びイメージ図＞



出典：国土交通省九州地方整備局

機能の区分		内容	
交通機能	通行機能	人や自動車（物資）の移動の通行空間としての機能	
	交通安全機能	人や自動車が安心・安全に通行するための機能	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み下ろし等の沿道サービス機能	
空間機能	都市環境機能	景観、日照等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難経路や救援活動のための通路機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延、防止するための空間機能
	収容空間機能	公共交通のための導入空間	バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理、通信情報施設の空間	上下水道、ガス、電気、電話等の供給処理及び通信情報施設のための空間
		道路付属物のための空間	交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間
市街地形成機能	都市構造、土地利用の誘導形成	都市の骨格を形成し、都市の発展方向や土地利用の方向性を規定する機能	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する機能	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

2. 春日部市都市計画道路の検証・見直し方針作成の背景など

■ 背 景

本市の都市計画道路は、高度経済成長期の人口や経済の急速な増加・発展を前提として計画され、整備されてきました。しかし、少子高齢化の進行、将来的な人口減少の見通し、財政の逼迫など、近年の社会経済情勢は大きく変化しつつあります。

このような社会経済情勢の変化を受けて、埼玉県が平成17年に「長期未整備都市計画道路の見直しガイドライン」を、平成25年に「都市計画道路の検証・見直し方針」をそれぞれ策定し、長期未整備となっている都市計画道路の検証及び見直しに関する基本的な考え方や方針が示されたところです。また、平成23年には、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第1次一括法、第2次一括法）」が成立し、道路の都市計画は管理主体に応じて決定するよう改正されたことにより、市がこれまで以上に主体的に対応していくことが求められています。

■ 現 状

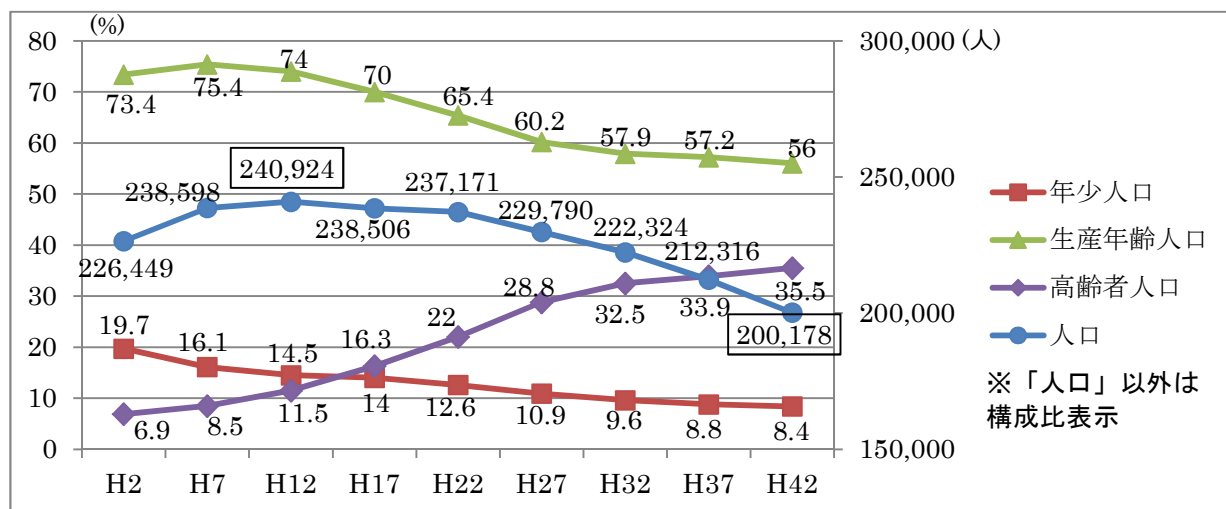
市内には、平成26年3月31日現在、33路線、約7.6kmの都市計画道路が計画決定され、全体の約6.3%（約4.8km、県決定路線含む）の区間が整備されています。

そのうち、市決定の都市計画道路は22路線、約2.8kmの都市計画道路が計画決定され、全体の約5.6%（約1.6km）の区間が整備されています。

区分	路線数	総延長 (km)	整備済 (km)	未整備 (km)	整備率 (%)
県決定	11	4.8	3.2	1.6	67
市決定	22	2.8	1.6	1.2	56
県全体	1340	2,455	1,423	1,037	58

また、本市の人口は、平成12年にピークを迎えた後、全国的な傾向より早く減少傾向に転じており、平成42年にはピーク時から約4万人減少すると見込まれております。

本市では、年少人口が減少する一方、高齢者人口が増加しており、今後においても、本市の少子高齢化は、県・全国平均を上回るペースで進むことが予測されております。なお、総人口に占める65歳以上の割合を示す高齢化率は、平成27年には約28.8%、平成42年には約35.5%となる見込みです。



出典：春日部市総合振興計画 後期基本計画

3. 春日部市の都市計画道路

■ 春日部市の都市計画道路の現状（全体）

《市決定》

平成26年3月末時点

No.	路線名	幅員(m)	延長(m)	整備済 区間	未整備 区間	事業中 区間	当初決定	整備状況
1	春日部駅西口大沼線	25	1,220	○			S39.3.17	整備済
2	内谷元町通り線	22	630	○			S39.3.17	整備済
3	谷原樋籠線	16	3,470	○			S39.3.17	整備済
4	中央通り線	16	2,610	○	○	○	S39.3.17	一部整備済
5	樋堀八丁目線	16	2,300		○		S39.3.17	未整備
6	一の割通り線	16	1,180		○		S39.3.17	未整備
7	川久保藤塚線	16	520	○			S53.9.26	整備済
8	藤塚赤沼線	12	1,730	○	○		S53.9.26	一部整備済
9	北春日部駅西口南栄町線	16	2,020	○			S59.12.26	整備済
10	三枚橋通り線	15	110	○			H17.7.18	整備済
11	東埼玉道路連絡線	12	450	○	○		S63.4.26	一部整備済
12	南桜井駅前北線	18	270	○			S41.3.22	整備済
13	南桜井駅前南線	18	350	○			S41.3.22	整備済
14	米島金崎線	16	1,420	○	○		S41.3.22	一部整備済
15	西金野井米島線	16	1,150	○	○		S41.3.22	一部整備済
16	金崎西金野井線	16	1,890	○	○		S41.3.22	一部整備済
17	米島新宿線	16	1,850	○	○		S41.3.22	一部整備済
18	西金野井新宿線	12	1,520	○	○		S41.3.22	一部整備済
19	神明通線	12	430	○			H3.3.29	整備済
20	藤塚米島線	16	2,180	○			H19.1.16	整備済
21	古利根川右岸線	8	560	○	○		H4.7.20	一部整備済
22	区画街路1号線	10	600			○	H25.8.19	未整備
路線数: 22			28,460	19	11	2		



凡例

—	整備済
- - -	事業中
—	未整備
—	一般国道
—	県道
—	主要地方道

《県決定》

平成26年3月末時点

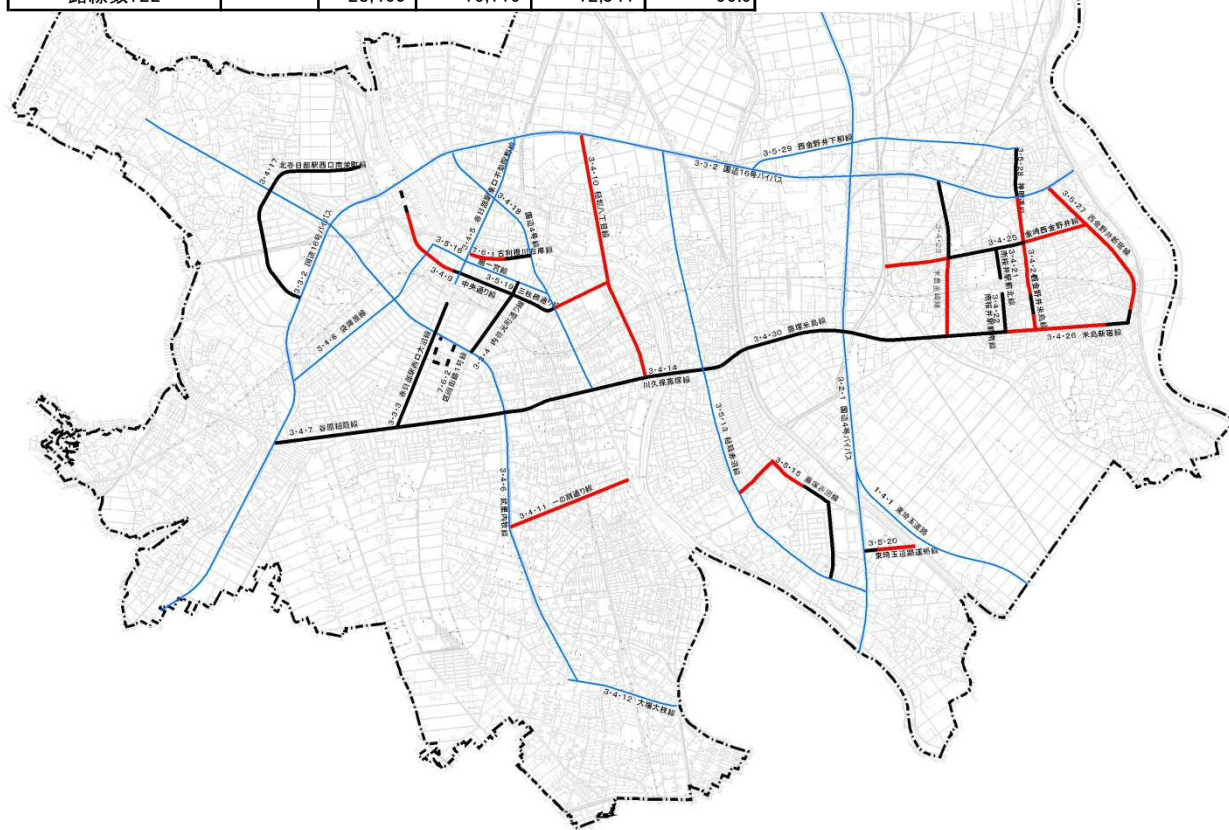
No.	路線名	幅員(m)	延長(m)	整備済 区間	未整備 区間	事業中 区間	当初決定	整備状況
1	東埼玉道路	20.5	4,700		○		S63.4.26	未整備
2	国道4号バイパス	38.5	9,150	○			S46.3.26	整備済
3	国道4号線	16	2,560		○		H17.7.18	未整備
4	国道16号バイパス	26	11,540	○			S39.3.17	整備済
5	春日部駅東口不動院野線	18	1,440	○			S39.3.17	整備済
6	武里内牧線	16	7,010	○		○	S39.3.17	一部整備済
7	袋陣屋線	16	1,690		○		S39.3.17	未整備
8	大場大枝線	16	940			○	S39.3.17	未整備
9	樋籠赤沼線	12	4,760	○	○		S53.9.26	一部整備済
10	旭一宮線	15	1,260	○			S55.11.4	整備済
11	西金野井下柳線	12	2,450	○	○		H3.3.29	一部整備済
路線数: 11			47,500	7	5	2		

■春日部市の都市計画道路の現状（市決定路線）

《市決定》

平成26年3月末時点

No.	路線名	幅員(m)	延長(m)	整備済(m)	未整備(m)	整備率(%)	当初決定	整備状況
1	春日部駅西口大沼線	25	1,220	1,220	0	100.0	S39.3.17	整備済
2	内谷元町通り線	22	630	630	0	100.0	S39.3.17	整備済
3	谷原樋籠線	16	3,470	3,470	0	100.0	S39.3.17	整備済
4	中央通り線	16	2,610	1,069	1,541	41.0	S39.3.17	事業中
5	樋堀八丁目線	16	2,300	0	2,300	0.0	S39.3.17	未整備
6	一の割通り線	16	1,180	0	1,180	0.0	S39.3.17	未整備
7	川久保藤塚線	16	520	520	0	100.0	S53.9.26	整備済
8	藤塚赤沼線	12	1,730	970	760	56.1	S53.9.26	一部整備済
9	北春日部駅西口南米町線	16	2,020	2,020	0	100.0	S59.12.26	整備済
10	三枚橋通り線	15	110	110	0	100.0	H1.7.18	整備済
11	東埼玉道路連絡線	12	450	90	360	20.0	S63.4.26	一部整備済
12	南桜井駅前北線	18	270	270	0	100.0	S41.3.22	整備済
13	南桜井駅前南線	18	350	350	0	100.0	S41.3.22	整備済
14	米島金崎線	16	1,420	690	730	48.6	S41.3.22	一部整備済
15	西金野井米島線	16	1,150	180	970	15.7	S41.3.22	一部整備済
16	金崎西金野井線	16	1,890	700	1,190	37.0	S41.3.22	一部整備済
17	米島新宿線	16	1,850	890	960	48.1	S41.3.22	一部整備済
18	西金野井新宿線	12	1,520	110	1,410	7.2	S41.3.22	一部整備済
19	神明通線	12	430	430	0	100.0	H3.3.29	整備済
20	藤塚米島線	16	2,180	2,180	0	100.0	H19.1.16	整備済
21	古利根川右岸線	8	560	220	340	39.3	H4.7.20	一部整備済
22	区画街路1号線	10	600	0	600	0.0	H25.8.19	未整備
路線数: 22			28,460	16,119	12,341	56.6		



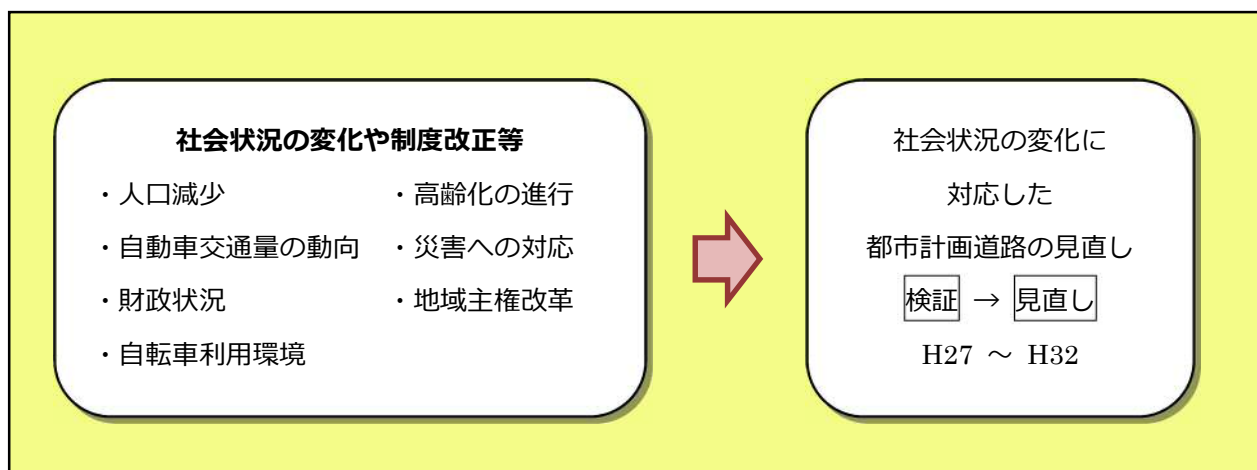
凡例	
市決定路線	
— 整備済	
- - - 事業中	
— 未整備	
— 県決定	

4. 検証・見直しの目的

- ① 社会状況の変化や制度改正等を踏まえ、都市計画道路の必要性、実現性などについて検証を行い、必要となる見直しを行う。
- ② 見直すべき路線（区間）については、その理由を明確にし、都市計画変更の手続きを行う。
- ③ 見直しの過程で、住民等に適時適切に情報提供を行うことにより、行政としての説明責任を果たす。

- 都市計画道路の多くは、高度経済成長期の市街地拡大や自動車交通の増大を前提に計画されており、その後の社会情勢や交通需要等の変化に伴い、当初予定されていた役割や整備の必要性に変化が生じています。
- 近年の公共投資を取り巻く環境を踏まえ、都市計画道路について、社会状況等に適合した計画とするため、まちづくりの観点からの必要性や実現性などについて検証し、必要となる見直しを行い、合理的な幹線道路網を構築することが求められています。
- 今回の検証・見直しは、都市計画決定の時期によらず市が決定権限を持つ全ての都市計画道路（市決定路線）を対象とし、その見直し内容については、住民等に十分な情報提供を行い、行政としての説明責任を果たしていきます。

都市計画道路の検証・見直しの経過



5. 検証・見直しの考え方

5-1 検証・見直し方針の対象路線

○ この検証・見直し方針は、春日部市が都市計画を定める幹線街路（以下、市決定路線という）を対象とする。

- ・ 埼玉県が都市計画を定める幹線街路（以下、県決定路線という）は、市域を越え、広域的な幹線道路網の中核・根幹をなすものであり、県が定める「都市計画道路の検証・見直し指針」により検証を行うことから、本方針の対象から除きます。
- ・ また、区画街路については、路線自体の性格が、幹線街路とは異なり地域の日常生活に密着した道路を都市計画決定するものであるため除きます。
- ・ 対象とする市決定路線は、区画街路2路線を除いた幹線街路 20路線です。

5-2 検証・見直しの基本的考え方

○ 市決定路線について、まちづくりの観点からの必要性や実現性の検証、また、実現性の課題への対応、路線機能（代替路線）の検証及び将来交通需要予測を行い、必要となる見直しを行う。

- ・ 全ての市決定路線について、社会状況の変化等に伴い、まちづくりの観点や実現性、路線機能といった総合的な観点から検証を行い、路線に対する評価を行います。
- ・ 検証の結果、必要性に変化がないと認められる路線（存続路線）については「存続」とし、必要性に変化がある路線（見直し候補路線）については、「廃止」や「変更」といった見直しを検討します。

5-3 本市の取り組み

○ 本方針に基づき、行政としての説明責任を果たしながら、都市計画道路についての適切な見直しを進める。

- ・ 本格的な人口減少・超高齢社会の到来が迫っていることから、社会状況等の変化を踏まえ、都市計画道路の検証・見直しに取り組みます。
- ・ 見直し内容については適宜、公表するものとします。
- ・ 都市計画道路の検証・見直しは、今後、上位計画の変更や社会状況の変化等に応じて行うものとします。

6. 検証・見直しの進め方

- 都市計画道路の検証・見直しの主な進め方は以下のとおりです。

検証・見直しの主な流れ

検証対象路線の抽出（第1段階）

都市計画道路の整備状況及び路線の性格から検証対象路線を設定

検証路線の選定（第2段階）

合併後も必要性に変化がない路線以外の路線を検証路線として抽出

見直し候補路線の選定（第3段階）

以下の点に基づく検証を行い、必要性の有無について検証

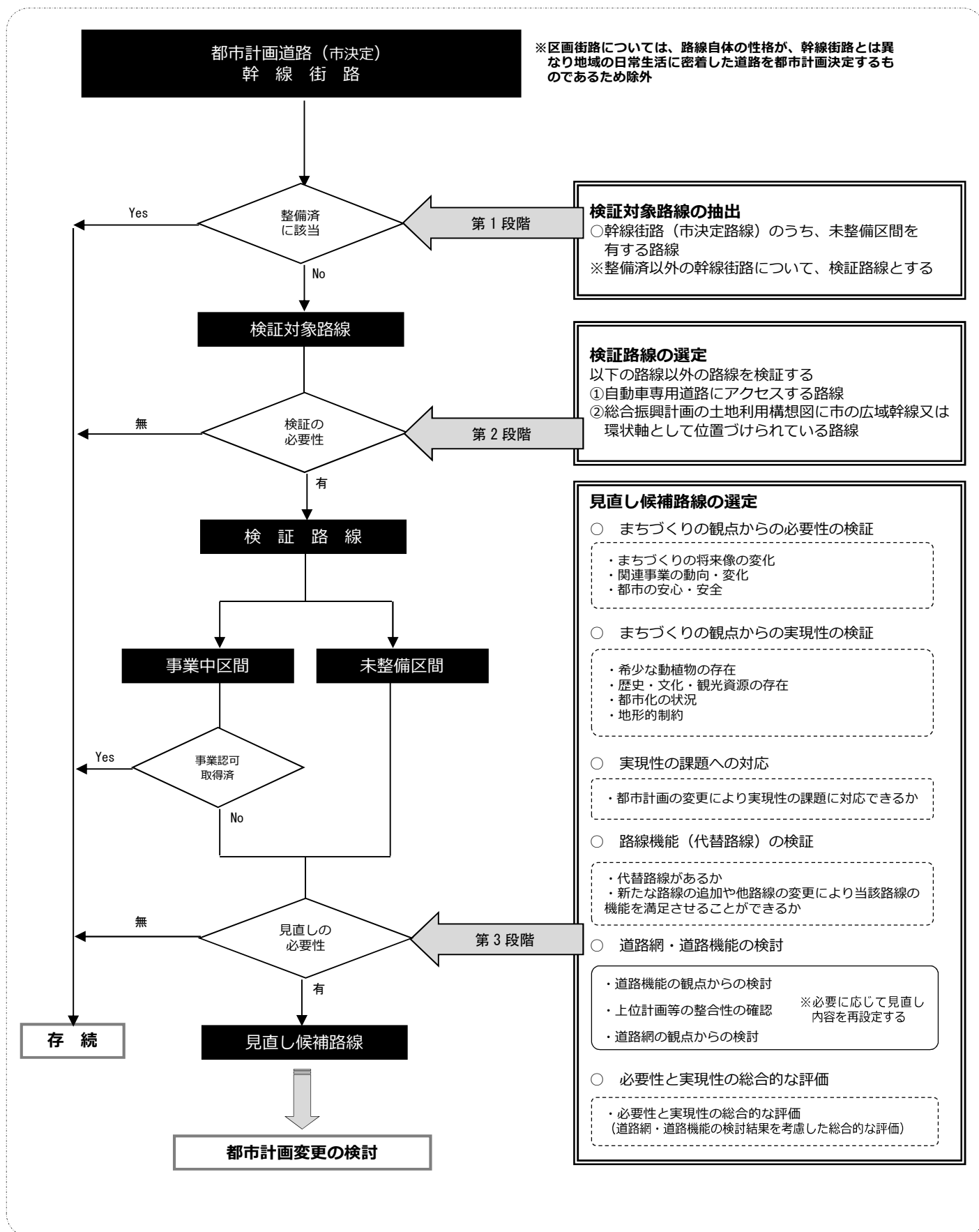
- ・まちづくりの観点からの必要性、実現性の検証
- ・将来交通需要予測（交通量調査）等を踏まえ、見直し候補路線の道路機能や道路網等について検証・検討
- ・路線の検証・検討結果を受け、総合的な路線評価を行い、都市計画道路の見直し候補路線を選定

都市計画変更の検討

見直し候補路線は、関係機関との協議を行うとともに、路線を公表し都市計画の変更を検討します。

- ・都市計画素案の作成
 - ・都市計画原案の作成
- ⇔ 住民説明等

■都市計画道路の検証・見直しの全体フロー（案）



7. 見直し候補路線の選定における評価項目（第3段階）

■ 評価項目（案）

検証路線について区間ごとに以下の評価項目に沿って総合的な評価を行い、路線の必要性の変化について検証を行うものです。

■ まちづくりの観点からの必要性の検証

・ まちづくりの将来像の変化	・ 上位計画の変更、まちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化しているか。
・ 関連事業の動向・変化	・ 当該路線に関連する事業計画の変化（拡大・縮小・廃止など）に伴い、路線の必要性が変化しているか。
・ 都市の安心・安全	・ 災害時の救援活動、避難路、延焼遮断効果等の防災空間としての機能を有しているか。

■ まちづくりの観点からの実現性の検証

・ 希少な動植物の存在	・ 当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在しているか。
・ 歴史・文化・観光資源の存在	・ 当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在しているか。
・ 都市化の状況	・ 当該路線の区域内及び周辺の都市化が著しいことにより、整備による影響（都市の空洞化、地域コミュニティの維持）に問題があるか。
・ 地形的制約	・ 当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルート・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができるか。

■ 実現性の課題への対応・・・（実現性の検証にて該当項目がある場合に検討）

・ 実現性の課題への対応	・ 都市計画の変更により、実現性の課題に対応できるか。
--------------	-----------------------------

■ 路線機能（代替路線）の検証・・・（代替路線のあるものは廃止の方向で検討する）

・ 路線機能	・ 当該路線全線または一部区間において、交通機能を代替する路線があるか。 ・ 代替候補路線において、通行機能、防災機能等が確保されているか。
・ 交通量指標 （将来交通需要予測）	・ 都市計画の見直しを行った場合における周辺道路への影響は大きくないか。（混雑度の予測） ・ 現在計画されている都市計画道路が交通量から見たときに過大なものとして計画されていないか。

■ 道路網の観点からの検討

路線の性格や周辺の土地利用状況等を考慮し、将来道路網（概ね20年後）から見た支障の有無について将来交通需要予測に基づく定量的な評価を行い、将来道路網への影響を検討します。

検討の結果、必要に応じて見直し内容の再設定を行い、見直し候補路線を選定します。

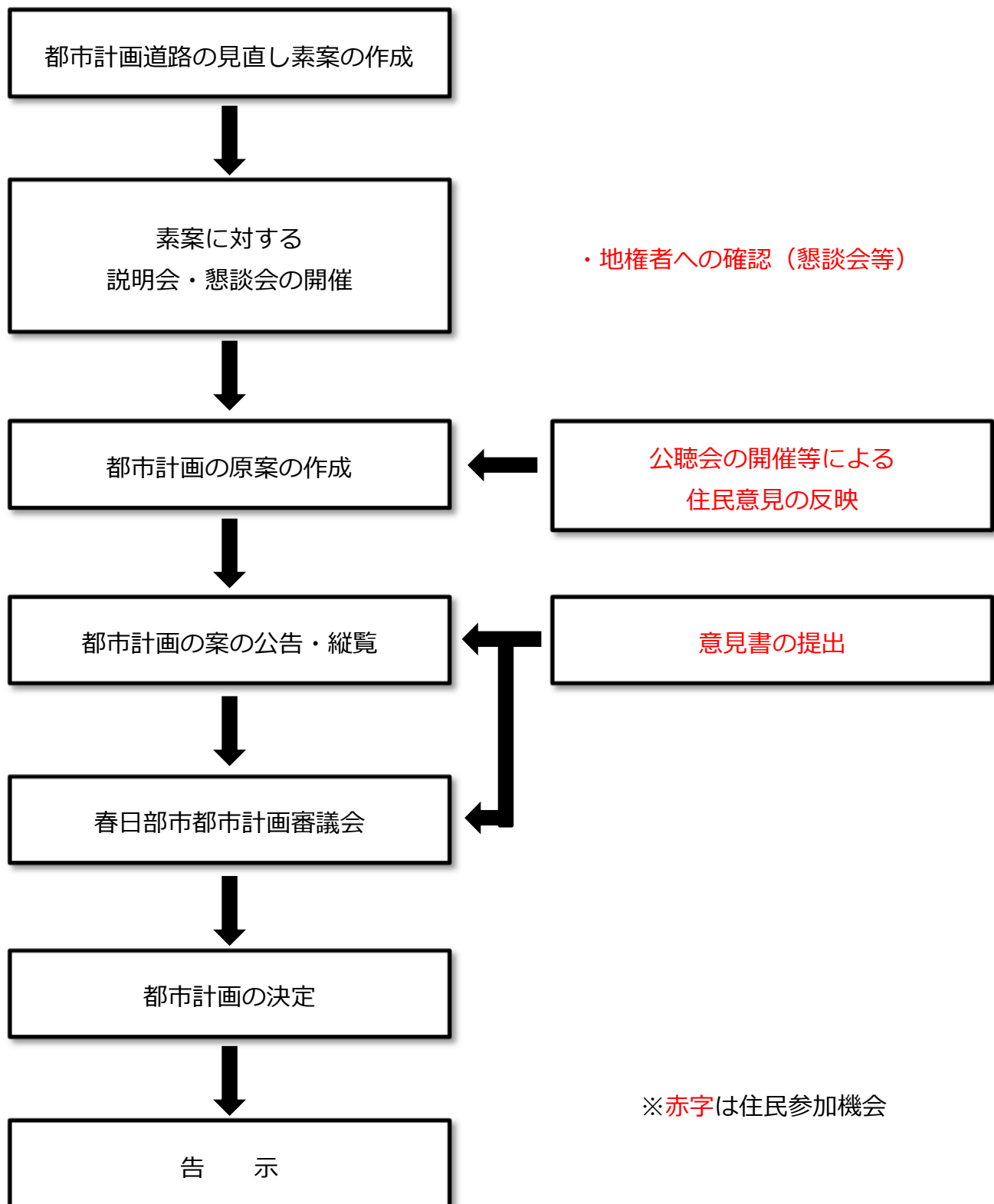
見直し内容は、道路機能等に支障がないように設定します。

■ 総合的な評価

上記の必要性・実現性の評価ならびに交通量指標に基づき総合的な評価を行い、見直し候補路線の選定を行います。なお、見直しにあたっては、将来道路網の検討とあわせて見直したことによる影響についても検討を行うものとします。

8. 都市計画手続きの流れ

■ 市が定める都市計画決定等の主な手続き



都市計画道路の検証・見直し方針

春日部市都市整備部都市計画課

〒344-8577

春日部市中央六丁目2番地

TEL：048-736-1111

FAX：048-736-1974