

都市計画道路見直しの基本方針

平成 1 8 年（2006 年）1 1 月
広島市 道路交通局

目 次

1	都市計画道路の見直しの背景と目的	1
2	都市計画道路の現状と整備の経緯	5
	（ 1 ） 都市計画道路の整備状況	5
	（ 2 ） 都市計画道路の計画決定と整備の経緯	6
3	都市計画道路の見直しの基本的な考え方	11
	（ 1 ） 見直し検討対象候補路線の選別	11
	（ 2 ） 見直し検討の視点	12
	（ 3 ） 見直し結果の分類	13
4	都市計画道路の見直し方法	14
	（ 1 ） 見直し検討手順	14
	（ 2 ） 各ステップの内容	15
5	今後の進め方	19
	（ 1 ） 見直し素案作成後の進め方	19
	（ 2 ） 地域住民等の合意形成	19
	（ 3 ） 今後の見直し時期	19

参考

参 1	都市計画道路の区分	20
参 2	市域の変遷	21
参 3	見直し検討対象候補路線	22

1 都市計画道路の見直しの背景と目的

都市計画道路は、都市内外の人や車の円滑な交通処理を行うとともに市街地の空間を形成するなど、良好な都市環境を確保する上で重要な都市施設として都市計画決定されています。

これらのうち、これまでに整備された路線については、広域的なネットワークの形成や、地域のまちづくりの推進に寄与するなど、重要な役割を担っています。

しかし一方で、予算上の制約などから整備を先送りされ、結果的に現在も未着手のままとなっている路線もあります。

特に決定から長く時間が経過した路線については、その間に社会経済情勢が大きく変化し、当初決定時の必要性・位置付けに変化が生じている可能性があります。

このため、長期間未着手の区間を含む都市計画道路について、その必要性等を検証し、廃止を含めた見直しを行うことが必要です。

この方針は、本市が都市計画道路を見直すにあたり、その背景や必要性、考え方の視点や見直しの手順など、基本的な事項についてとりまとめたものです。

社会経済情勢の変化により都市計画道路の当初決定時の必要性・位置付けに変化が生じている可能性があります。

これまで、都市計画道路は、人口の増加や市街地の拡大が続く社会を前提として、長期的には必要とされて計画されてきました。しかし、近年の少子高齢化の進行や市街地の拡大の収束など社会経済情勢の変化により、当初計画決定された時点での必要性や位置付けに変化が生じている可能性があります。

人口の減少と
少子高齢化

交通需要の減少

市街地拡大の収束

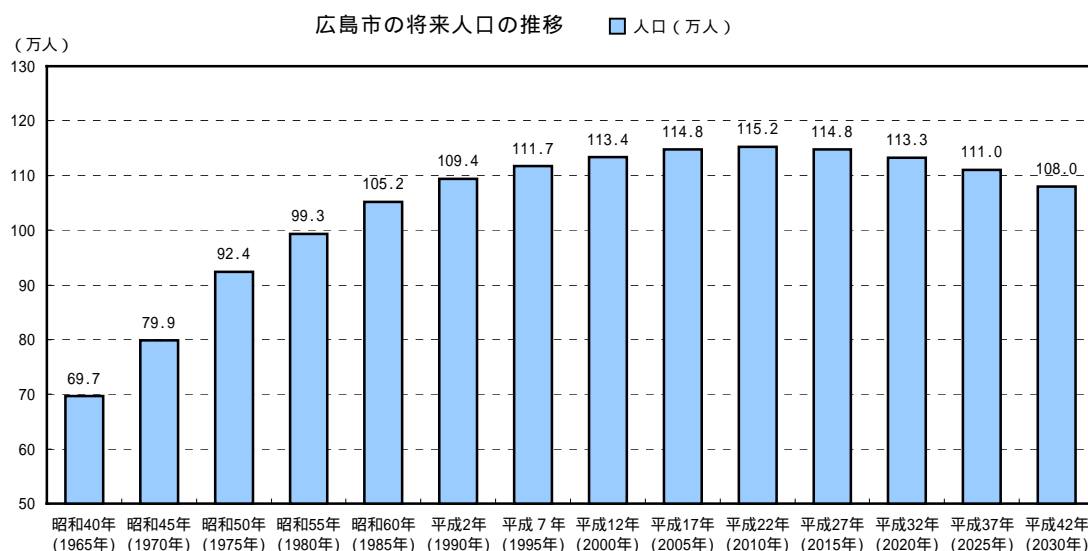
環境への配慮

このような状況の変化から
都市計画道路の見直しが必要となっています。

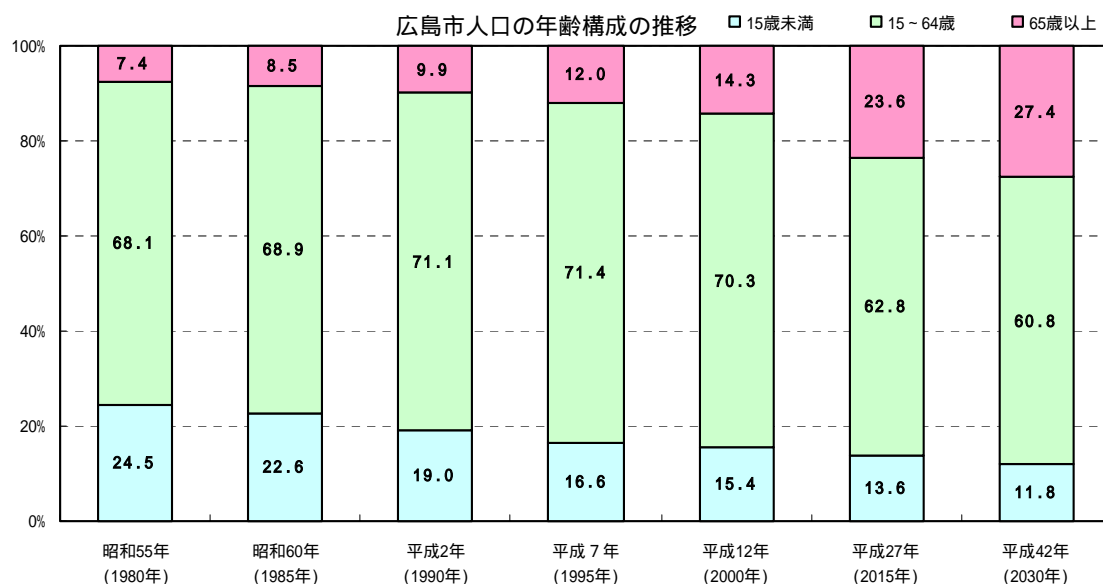
人口減少と少子高齢化

本市の人口は戦後から増加を続けてきましたが、平成 22 年（2010 年）頃の約 115 万 2 千人をピークとしてその後は緩やかに減少していく見込みとなっています。

また、平成 42 年（2030 年）頃には、約 4 人に 1 人が 65 歳以上という高齢社会が到来します。



国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口」
 (平成 15 年 (2003 年) 12 月推計)
 広島市「国勢調査結果報告書」 平成 12 年 (2000 年)

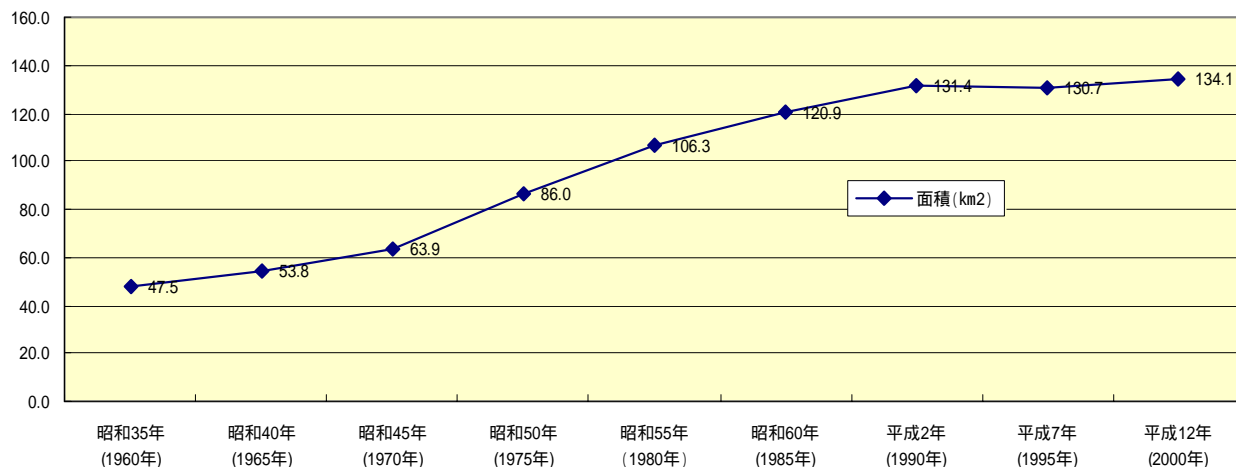


国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口」
 (平成 15 年 (2003 年) 12 月推計)
 広島市「国勢調査結果報告書」 平成 12 年 (2000 年)

市街地拡大の収束

本市域内の市街地はこれまで拡大を続けてきましたが、近年では人口の増加傾向が鈍化したことなどに伴い、拡大傾向に歯止めがかかっています。

広島市域内のD I D 地区の面積の推移 (km²)



広島市「国勢調査結果報告書」 平成12年(2000年)

：D I D (人口集中地区)

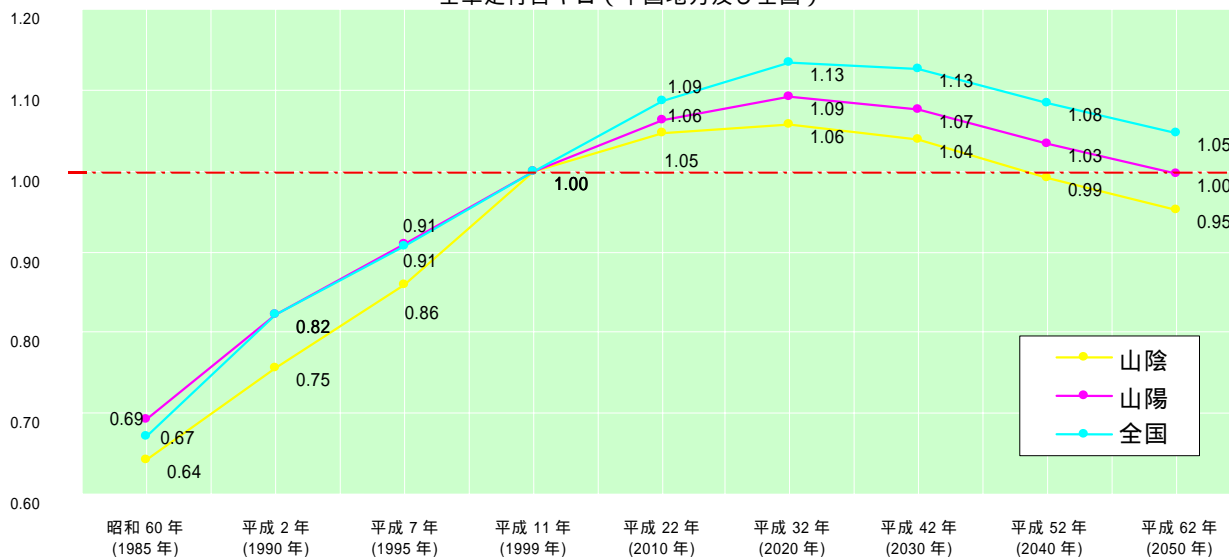
人口密度の高い地区(人口密度1平方メートルあたり約4,000人以上)が市区町村内で互いに隣接して、それらの地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。

自動車交通需要の減少

自動車交通需要(走行台キロ)は、今後も増加はするものの、平成32年(2020年)をピークに減少する見込みとなっています。

比率(1999年を1.0)

全車走行台キロ(中国地方及び全国)



国土交通省道路局「高速自動車国道の将来交通量推計手法説明資料」
<平成15年(2003年)12月>

：走行台キロ

道路延長に各区間毎の交通量を乗じたもので、当該路線が受け持つ交通の分担割合を表したもの

環境に配慮した指針等の改正

近年の都市計画道路に関する指針等は、これまでの交通機能の確保を重視した内容から、歩行者空間の充実や緑地の確保など、より良い環境整備に重きを置いた内容に改正されています。

都市計画運用指針【国土交通省】

“ 幹線街路の計画にあたっては、地域の実情に応じ歩道、植樹帯等の空間を積極的に確保するよう計画することが望ましい。”

道路構造令の解説と運用【(社)日本道路協会】

“ 都市部の道路では、歩道等や中央帯への植栽など、道路緑化を積極的に行う必要がある。”

都市計画マニュアル - 都市交通施設 - 【(社)日本都市計画学会】

“ 沿道環境への配慮から、主要幹線街路等では可能な限り広い歩道部を確保することが望ましい。”