

# 甘楽都市計画道路見直しの基本的指針

甘 楽 町

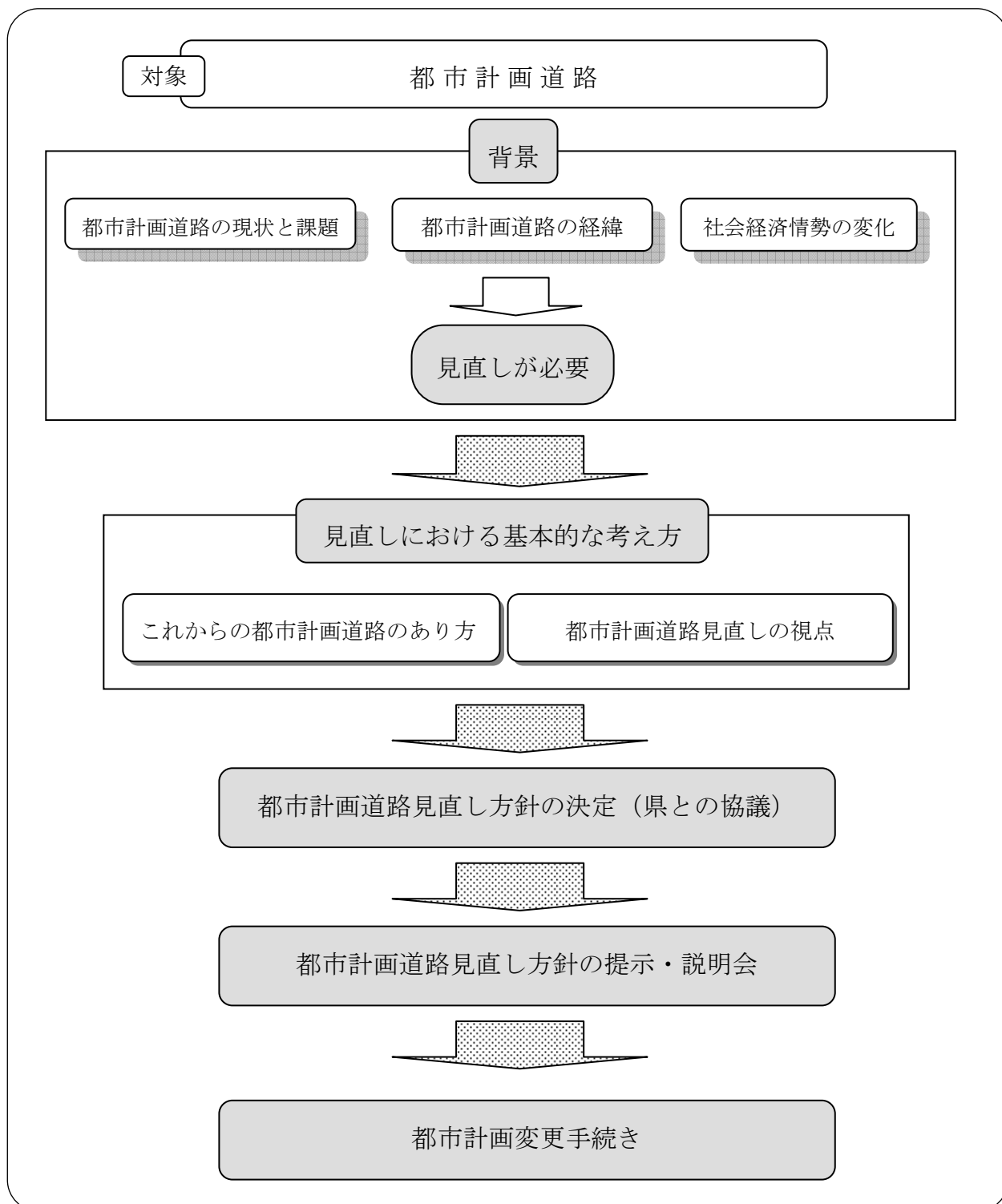
平成21年3月

# I. 指針策定の目的

## 1 策定の目的

本指針は、町の活力を生み出す土地利用構想等を策定するため、重要な要素である都市計画道路が、町の将来像に沿った計画となっているかを点検・検証し存続、変更又は廃止の位置付けを行うための基本的な方針を示したものです。

## 2 見直しの手順



## II. 都市計画道路見直しの背景

### 1 都市計画道路の現状と課題

#### (1) 現状

都市計画道路の整備状況は、平成19年度末時点で、概成済延長は約3割となっており、都市計画決定後20年以上経過して未着手の路線も3路線あります。

#### (2) 課題

未着手の都市計画道路区域では、自由には建築ができないという制限があり（都市計画法第53条）しかも、それが長期化していることから、地権者の不満とともに地域の活性化が阻害されているのではないかという懸念があります。

長期間未着手の都市計画道路は、計画当初と社会経済情勢が大きく変化し、既に代替路線が存在しているなど、必要性が変化している可能性があります。

#### 甘楽都市計画道路

路線番号	路線名	幅員	総延長	概成済延長	当初決定年月日 (最終変更年月日)
3・3・1	北部幹線	25	2,710m	1,510m	S60. 4. 16 (S61. 4. 4)
3・4・2	国道254号線	16～18	3,330m	1,910m	S60. 6. 21
3・4・3	鎌倉街道線	16	3,170m	未着手	S60. 4. 16
3・4・4	小幡富岡線	16	3,700m	200m	S60. 4. 16 (H5. 4. 16)
3・4・5	小幡通り線	18～20	2,200m	未着手	S60. 4. 16
3・4・6	小川塩畑堂線	16	1,800m	1,000m	S60. 4. 16
3・5・7	新屋駅天引線	14～16	1,950m	1,720m	S60. 4. 16
3・5・8	田篠小幡線	14	700m	700m	S60. 5. 1 (H5. 4. 16)
3・5・9	小川上野線	14	3,200m	700m	S60. 5. 1 (H5. 4. 16)
3・5・10	白倉線	14	1,500m	未着手	S60. 5. 1
10路線			24,260m	7,740m	

## 2 都市計画道路の経緯

都市の均衡ある発展を目指すとともに、急激なモータリゼーションに対応するために、町の骨格的な都市計画道路が昭和60年に計画決定されました。その後は、経済成長と共に整備が図られました。

## 3 社会経済情勢の変化

### (1) 高齢社会の到来

高齢者人口の増加に伴い、高齢者の心身機能特性に対応した安全面や使いやすさを重視した施設整備が求められています。

また、20歳から54歳までの自動車利用率は、70%を超えますが、65歳以上では、約半分(38%)に減少します。今後、高齢化が進展すると、自動車利用率は減少すると考えられます。

### (2) 環境問題への取り組み

先進国の温室効果ガス削減目標を定めた京都議定書では、日本では、2010年までに、自動車からのCO<sub>2</sub>排出量を54.9百万tの削減することが定められています。このうち、交通対策による削減量は、28.3百万tとされています。

### (3) 公共事業の見直し

公共事業は、より一層の効率性を目指すため、費用対効果に基づく検証、事業手法についても、民間活力を導入した事業手法への変更が検討されるなどその見直しが求められています。

### (4) 地方分権時代の到来

地方分権の進展により、都市計画についても地方自治体が、それぞれの責任において、主体的に取り組むことができるようになりました。

社会経済情勢の変化を背景に、都市計画道路の見直しに取り組む必要が生じています。

## Ⅲ. 見直しにおける基本的な考え方

## 1 これからの都市計画道路のあり方

### (1) 目指すべき将来都市像

これからの甘楽町の将来像は、総合計画（GENKI プラン）の中でも示しているとおおり、地域コミュニティ活動が活発化する良質な居住空間や生活空間の形成に向けて、「安全でこころやすらぐ町」を形成し、甘楽町の元気な姿を実現するものとします。

町の総合計画（GENKI プラン）の中で目標設定している「心が通う元気あふれる町」を目指します。

### (2) これからの都市計画道路のあり方

今までの都市計画道路は、自動車の交通機能中心の道路網形成という考え方から、車道、歩道、自転車道や植樹帯などについて政令等により規定され、全国画一的な基準により道路が決定していました。

しかし、これからの都市計画道路は、道路の多様な役割と機能に充分配慮した道路計画、設計の考え方や、地域の状況に応じた交通機能や空間機能などを適切に考慮して基準を弾力的に運用することが必要となっています。

したがって、周辺地域の状況に応じた歩道や自転車道、植樹帯などの横断構成などを点検し、「ゆとり」と「安心」を与えてくれる総合的な空間といった要素を重視することが必要ではないでしょうか。

また、地域の交通渋滞の緩和や活性化につながる道路網計画になっているかを重視し、町内一律の均一な道路網を計画するのではなく、住宅地や商業地などといった土地利用状況等に配慮した、地域の特性に応じた道路密度や道路配置を検討することとしました。

これからの都市計画道路は、町の活性化につながり「ゆとり」と「安心」を与えてくれる空間を目指します。

## 2 都市計画道路見直しの視点

### (1) 都市計画道路見直しの視点

都市計画道路の見直しの視点は、以下のとおりとしました。

#### ① 町づくりへの寄与

人口減少社会の到来を受けて、総合計画（GENKI プラン）等に基づいたまちづくりの方向性を踏まえ、計画決定されている道路計画の必要性を検証します。

#### ② 道路に求められている機能の確保

これからの町づくりに求められる、広域的なネットワーク性や、自然・景観の保全、防災機能、安全性の向上などの観点から、整備の必要な路線かどうかを検証します。

#### ③ 整備の優先度・重要性

整備完了までに長期を要する路線は、その長い期間中、建築の制限等がなされることとなります。

このため、整備優先性を考慮して、優先性が低い路線については、現在の交通状況や代替路線の有無などを検討し、見直しの必要性を検証します。

#### ④ 将来交通需要への対応

町の総合的な交通計画、道路密度、道路配置バランスに配慮するとともに、現在の交通状況や将来の交通需要について検討し、道路ネットワークについて検証します。

(参考)

### 都市計画道路の種類

種 類		定 義
自動車専用道路		高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路
幹 線 街 路	主要幹線道路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通及び都市内の枢要な地域間交互の交通を集約して処理する道路
	都市幹線道路	都市内の各地区または、主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路
	補助幹線道路	主要幹線道路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において、発生または、集中する交通を集約して処理する道路
区画街路		地域内における宅地の利用に供するための道路
特殊街路		専ら歩行者、自転車の交通の用に供する道路