

5 今後の課題

(1) 情報の公開と住民合意形成の推進

都市計画道路の見直しは、図5 - 1に示すとおり、本都市計画審議会が行う「見直し方針検討」に始まり、見直しが必要となった路線や区間に関する「計画検討」の段階及び廃止や変更のための「都市計画法に基づく手続」の段階を経て、都市計画道路の廃止や変更を行います。その際には、道路の計画内容に関する事項だけでなく、建築制限などに関する様々な意見や要望が想定されます。また、廃止や変更は、都市計画道路区域にとどまらずに道路周辺のまちづくりに影響を与える可能性もあります。

そのため、それぞれの過程において、市民へ情報提供を行い、意見を伺う機会を設けて検討を進める必要があります。

また、今回の見直しによって、都市計画の廃止や変更が必要となった路線や区間をはじめ、存続となったが未着手の路線や区間についても、その理由について、市民にわかりやすく丁寧な説明を行うことで、十分な理解と協力を得ることが必要です。

あわせて、廃止や変更を行う場合には、周辺地域へ影響を与えることも考えられることから、都市計画道路だけに目を向けるのではなく、住民の意向を伺いながら、周辺地域の現状や将来を見据えた計画づくりを行い、住民との合意形成のもと、手続を進めていくことが必要です。

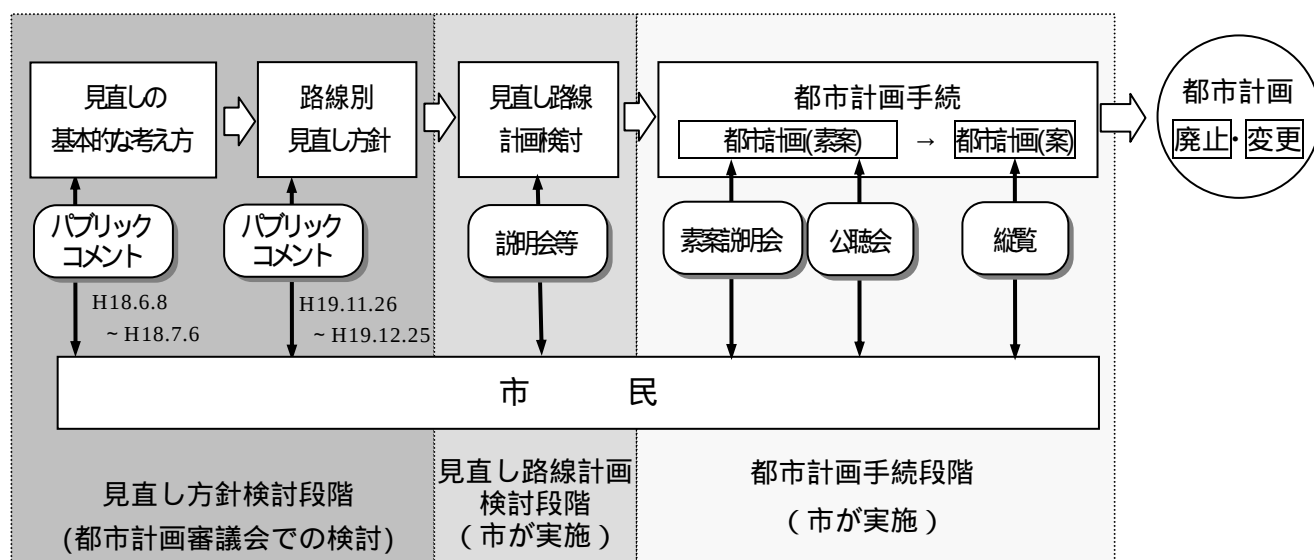


図5 - 1 都市計画道路の見直しから都市計画決定までの流れ

(2) 隣接都市の都市計画との整合性

本市は広域調和・地域連携型都市構造を掲げ、都市活動が市域を越えて行われていますが、現状においては一部の都市計画道路について隣接都市との市境部分において、表 6 - 1 のとおり、計画の不整合があります。また、不整合には図 6 - 1 のとおり、様々なパターンがあります。

都市計画的にも市境を越えた道路の一体性は不可欠です。こうした都市計画の不整合が市民生活の支障とならないよう、隣接都市と協調して課題解決を図る必要があります。

表 5 - 1 隣接都市との不整合状況

不整合項目	不整合内容	延べ路線数
線形不整合	線形が整合していない	6 件
幅員不整合	幅員が整合していない	7 件
不連続	両都市の道路が市境区間で欠落している	2 件
不存在	一方の都市の道路しか計画されていない	1 件
重複	市境を越えて両都市で都市計画決定している	1 件

川崎市側の事業が実施されていない路線（川崎市側が不連続及び不存在の路線を含む）の内訳

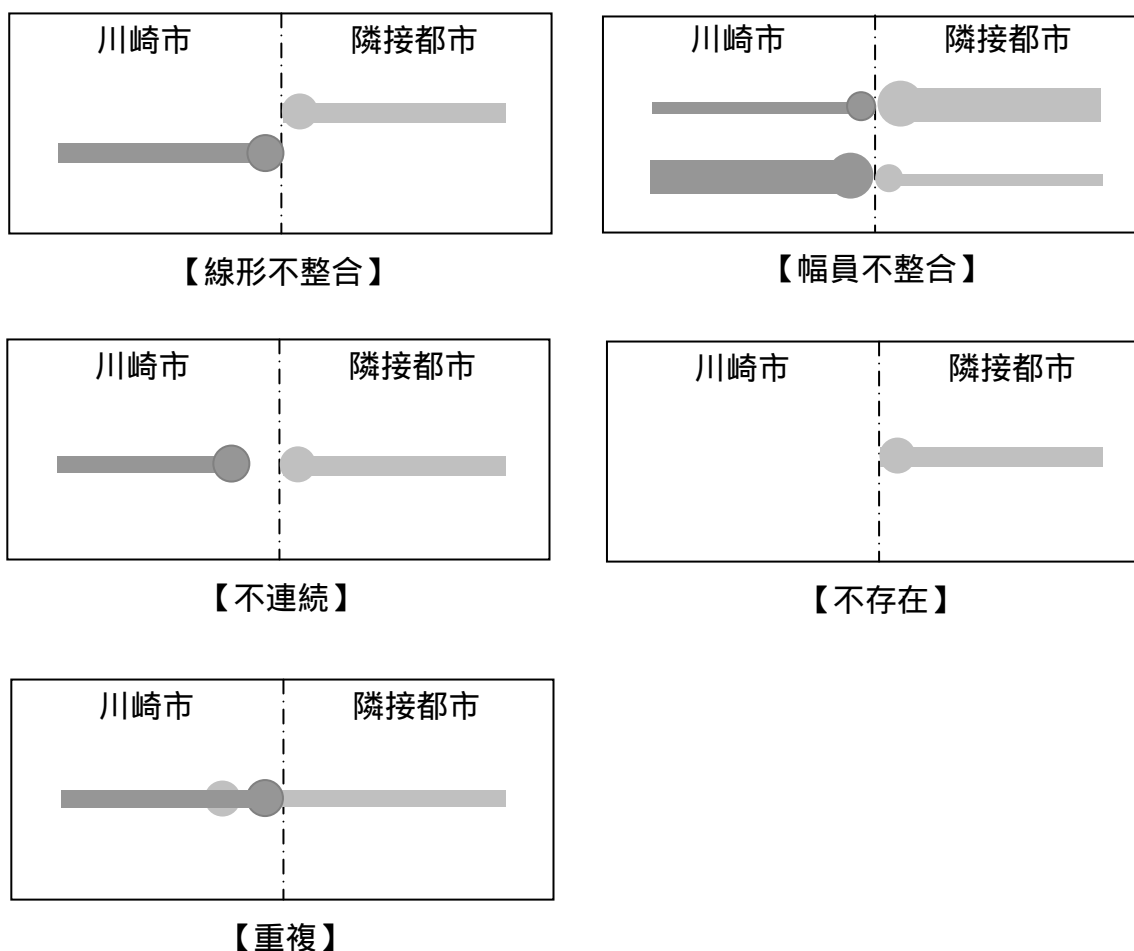


図 5 - 2 隣接都市との不整合のパターンイメージ

(3) 用途地域等関連都市計画との調整

市内では、住居、商業、工業といった様々な土地利用が行われていますが、こうした土地利用が無秩序に混在していると、生活環境や業務の利便上、問題が生じることがあります。

このため、関連のある種類の土地利用を適切に誘導することにより、それぞれの土地利用にふさわしい環境が守られ、良好な住環境や効率的な事業環境の形成を図ることができるよう、都市計画では、土地利用に関する制限として用途地域を定めています。

この中で、都市計画道路をはじめとする幹線道路沿道のうち、業務の利便の増進を図る地域については、原則として道路端から 25 m の区域を「商業系の用途地域」に指定しています。

また、幹線道路沿道のうち、周辺住民の利便施設を誘導しつつ、後背地の良好な居住環境の維持、保全を図る地域については、原則として道路端から 50 m の区域を「住居系の用途地域」に指定しています。

さらに、用途地域以外にも、密集市街地内の主要幹線道路沿いの容積率 300 % で特に防災性の向上を図るべき区域については、原則として道路端から 11 m までの区域を「防火地域」に指定しています。

このため、都市計画道路の廃止や変更の際には、幹線街路の沿道地域に定める用途地域や防火地域の指定を見直す必要が生じる場合が想定されます。

また、こうした用途地域等の見直しによって、既存の建築物が用途地域等に適合しなくなる「既存不適格建築物」が生じることも想定されますが、都市計画道路の見直しに伴う用途地域等の変更については、道路の整備状況や道路の有する機能、土地利用の状況や動向などを考慮しながら、適切な土地利用が図られるよう総合的な見地から見直しを行う必要があります。

「既存不適格建築物」とは

建築物を建築する時点において法令等に適合していたものでも、その後の法令等の改正により、その建築物全体、あるいは部分的に法令等に適合しなくなる場合があります。このような建築物を既存不適格建築物といいます。

なお、既存不適格建築物は、改正後の法令等の規定に限り適用しないこととし、そのまま建築物を使用することについては支障がありません。

(4) 地域に適した道路構造の採用

道路の安全性や円滑性が確保された道路の計画や設計を行うため、「道路構造令」という道路法に基づく政令によって、道路の構成（車線、歩道、植樹帯等）、線形、勾配、交差点、立体交差、道路構造物などの道路構造に関する一般的な技術的基準が定められています。

道路構造令は、昭和 33 年に公布され、その後も道路交通を取り巻く社会経済情勢の変化などに対応するため、昭和 45 年から今日まで、数回の改正が行われてきており、その考え方も、図 5 - 2 に示すとおり、高度経済成長期の自動車社会の進展を背景にした自動車利用を中心とする「全国一律の道路構造」という考え方から、歩行者や自転車など様々な道路利用者のニーズを踏まえ、道路の特性や地域の実情を考慮して、「地域に適した道路構造」を採用するという考え方へ転換してきています。

このため、「地域に適した道路構造」を採用するという道路構造令の趣旨を踏まえ、都市計画道路の整備によって、どのような道路交通サービスを市民へ提供していくのかを分かりやすく説明する「評価指標」を検討し、車線数決定などの道路計画の策定に活かしていくことも必要であると考えます。

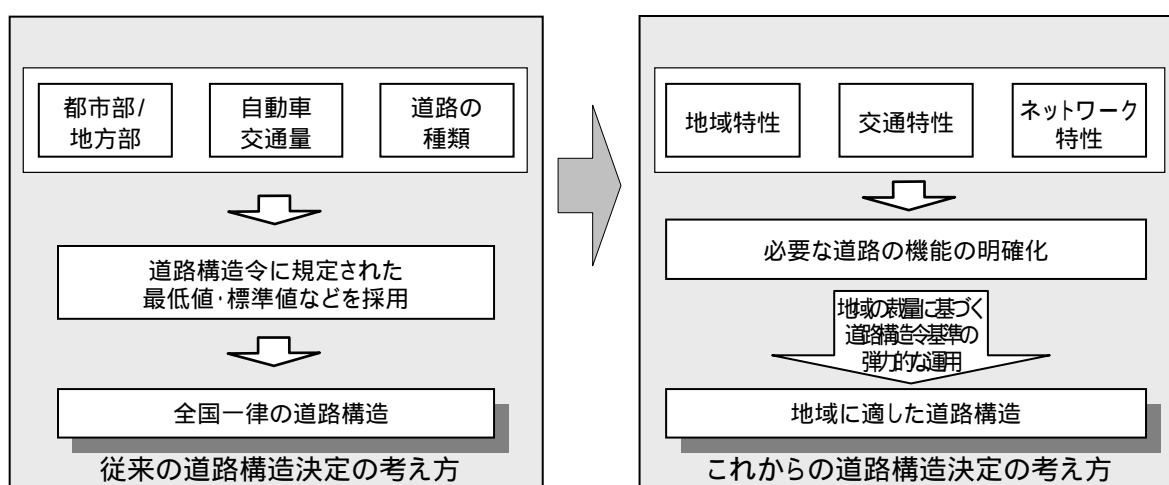


図 5 - 3 これからの道路構造決定の考え方

出典) 道路構造令の解説と運用 (社)日本道路協会 (一部改)