

1 指針策定の背景と目的

(1) 指針策定の背景と目的

富山県の都市計画道路は、その多くが昭和40～50年代に都市計画決定されており、平成16年3月末現在ではその数507路線、延長約995kmとなっている。そのうち、整備済と事業中をあわせた着手済延長は約810kmで、全体の約8割を占めている。一方、残る約185kmが未着手となっており、その中には、都市計画決定から30年以上経過しているものが約7割、延長約130km存在している。

これまで、都市計画道路は、個々の路線における事業の着手等を一つの契機として、必要に応じて幅員など計画の見直しを行ってきたところである。しかしながら、近年、人口の減少や少子高齢化の進展、地球環境問題等、都市計画道路を取り巻く社会情勢が変化していること等から、都市計画道路の必要性に変化が生じつつある路線も潜在的に存在すると考えられるようになり、全国的にも事業が未着手となっている都市計画道路の見直しに関する取り組みが行われるようになった。

こうしたことから、本県においても、未着手都市計画道路の見直しに関する取り組みとして、『都市計画道路を取り巻く社会情勢に照らし合わせ、都市計画上の必要性や事業の実現性を評価し、計画の継続、変更等を見直しの方向性を見出すための手順と考え方等を定める - 都市計画道路見直しの基本的指針』を策定するものである。

今後、県及び市町村においては、本指針の活用により、可能な限り速やかに適正な都市計画道路網の構築に向けた取り組みを進めるものとする。

都市計画道路とは

【都市計画道路の役割】

都市計画道路は、都市の骨格となる道路であり、人と車の安全かつ快適な交通を確保するとともに、緑ゆたかな魅力あるまちづくりを形成する上で重要な役割を果たしている。

【都市計画決定の意義】

道路を都市計画に定めることについては、以下のような意義がある。

道路の整備に必要な区域をあらかじめ明確にすることにより、長期的な視点から計画的な整備を展開することができ、円滑かつ着実な道路整備を図ることができる。

都市内における土地利用や、各都市施設相互の計画の調整を図ることにより、総合的、一体的に整備、開発を進めることができる。

将来の都市において必要な道路の規模、配置を広く住民に明確に示すことにより、地域社会の合意形成を図ることができる。

このようなことから、都市計画決定された道路の予定地には建築制限がかけられているが、長期にわたって未着手の場合には、土地の有効活用が出来ないなどの弊害もある。

(2) 都市計画道路を取り巻く情勢の変化

近年の都市計画道路を取り巻く社会情勢の変化としては、次に掲げる事項が挙げられる。

1. まちづくりの方向性

【現状】

- ・ モータリゼーションの進展や、郊外での大型小売店舗の立地が相次いでいるほか、中心市街地のにぎわいの低下や商業活動等の空洞化が見られる。特に用途地域外において、さらなる大型商業店舗の建設予定についても報道されている。
- ・ 既成市街地の都市計画道路の整備には、多数の既存住宅や商店等の地区外への移転が必要となりこれまでの良好な地域コミュニティの維持が困難となることが懸念されている。
- ・ 優れた景観や歴史的建造物を活用したまちづくりに対する住民の意識が高まっている。
- ・ 近年災害が多発しており、災害に強いまちづくりが一層求められている。

【課題】

- ・ 中心市街地のにぎわいの創出を図る観点を踏まえ、まちづくりに資する都市計画道路の在り方について検証する必要がある。
- ・ 都市計画道路の整備にあたっては、地域コミュニティの維持、景観又は歴史的建造物を活かしたまちづくりに配慮することが求められている。
- ・ さらには、都市計画道路の整備により防災性機能（延焼防止、緊急車両の通行の確保、災害時の避難路など）を確保し、災害に強いまちづくりを進めることも重要である。

2. 人口の減少と少子高齢化の進展

【現状】

- ・ 日本全体としては、平成 16 年 3 月末現在の出生率は 1.32 となっており、2006 年をピークに人口は減少に転じると予測されている。また、老年人口（65 歳以上）は今後も増え続け、第二次ベビーブーム世代が 65 歳以上となる 2043 年（平成 55 年）にピークを迎えるものと推計されている（国立社会保障・人口問題研究所）。
- ・ 富山県の総人口は、平成 12 年国勢調査時で 1,121 千人であるが、その後徐々に減少し、平成 42 年には 950 千人となると推計されている（国立社会保障・人口問題研究所）。
- ・ 富山県における老年人口（65 歳以上）は、平成 12 年の 223 千人(20.8%)

に対し、平成 42 年には 308 千人（32.4%）となると推計されている（国立社会保障・人口問題研究所）。

【課題】

- ・ これまでの人口増加や、これに伴う交通需要の増大に対応すべく都市計画決定されてきた道路については、その位置付けを検証する必要がある。
- ・ 少子高齢化の進展に伴い、都市計画道路に対してバリアフリー化、ユニバーサルデザインの導入が求められている。

3．公害防止及び環境対策

【現状】

- ・ 富山県の自動車の交通分担率は高く、富山高岡広域都市計画区域においては、72.2%を占める（H11 第 3 回パーソントリップ調査より）。
- ・ 自動車排出ガスに対する関心が高まっている（H5 年度県政モニターアンケート調査より）。

【課題】

- ・ 過度な自動車利用を抑制するためには、公共交通と自動車の適切な役割分担を図ることが必要であり、都市計画道路の整備にあたっては、公共交通の利用促進を支援することが求められている。
- ・ 都市内道路では、道路改良による渋滞解消を進め、自動車から排出されるCO₂等の温室効果ガスの低減を図る必要がある（富山県大気環境計画）。
- ・ うるおいのある都市づくりの観点からも、都市計画道路には、街路樹の整備が求められている。

4．中央集権から地方集権へ

【現状】

- ・ まちづくりに関係する都市計画等の権限は、国から県へ、県から市町村へと委譲されてきており、市町村合併や三位一体改革などにより、その動きが加速している。

【課題】

- ・ どのような事業を行うのか、どの事業を優先させるのかについて、より住民に近い地方の目から、地方の責任において判断していく必要がある。

5．関係法令

【現状】

- ・ 平成 14 年の都市計画法の改正に伴い、都市計画の決定又は変更を住民が提案することができる、いわゆる住民提案制度が創設された。
- ・ 平成 15 年の道路構造令の改正に伴い、地域毎に交通機能等を適切に考慮し、基準を弾力的に運用することが可能となった。

【課題】

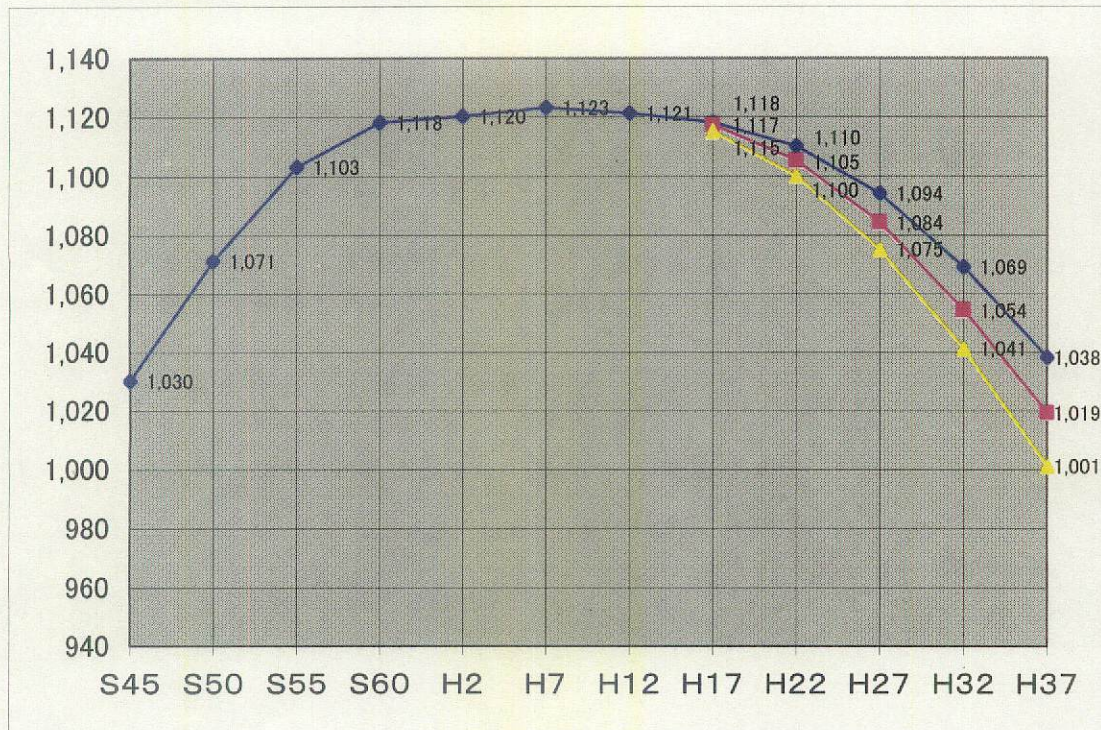
- ・ 地域の実情に即した都市計画道路の在り方について検証する必要がある。

【参考】県全体人口、免許の保有者人口、乗用車の保有台数

- 県全体人口は、平成10年をピークに減少傾向にあり、今後一層の減少が進むと予想されている。(【図-1】参照)
- 免許の保有者人口、乗用車の保有台数とも増加傾向にあるが、将来は県全体人口の減少の影響を受けるものと予想される。(【図-2】【図-3】参照)

【図-1】県全体人口の推移と見通し

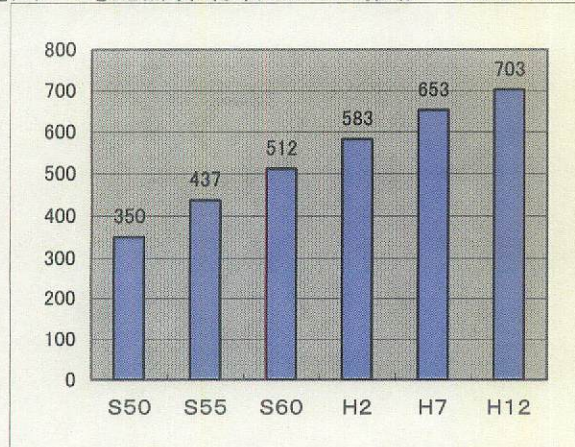
(単位:千人)



<出典:富山県民新世紀計画2001-2010>

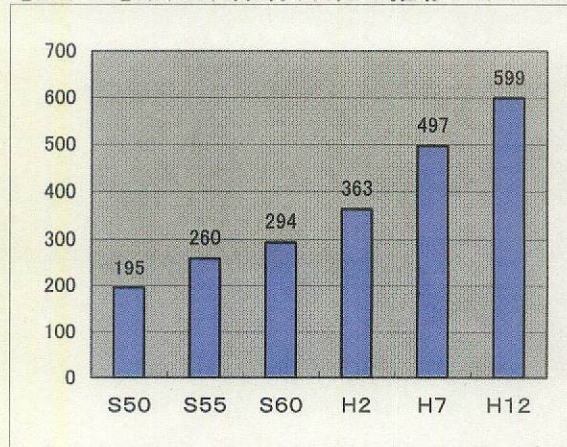
高位推計:1999年の合計特殊出生率1.43が2015年までに1.82に回復する
 中位推計:同様に2015年までに1.62に回復する
 低位推計:合計特殊出生率が1.43のまま横ばいで推移する

【図-2】免許保有者人口の推移 (単位:千人)



<出典:交通事故白書>

【図-3】乗用車保有台数の推移 (単位:千台)



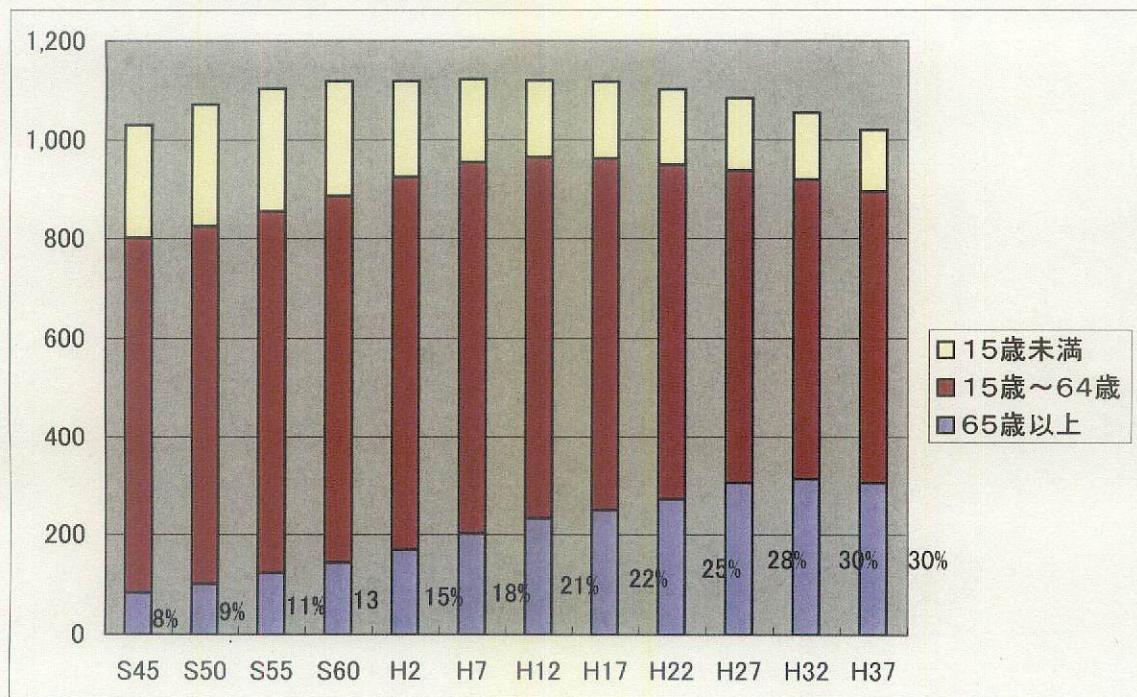
<出典:富山県統計年鑑>

【参考】人口構成比、手段別トリップ構成比

- 富山県における老年人口(65歳以上)の全体人口に占める割合は、伸び続けるものと予想されている。(【図-4】参照)
- 手段別トリップの自動車の構成比が大幅に増加している一方、公共交通機関(路線バス・路面電車、鉄道)の構成比は減少している。(【図-5】参照)

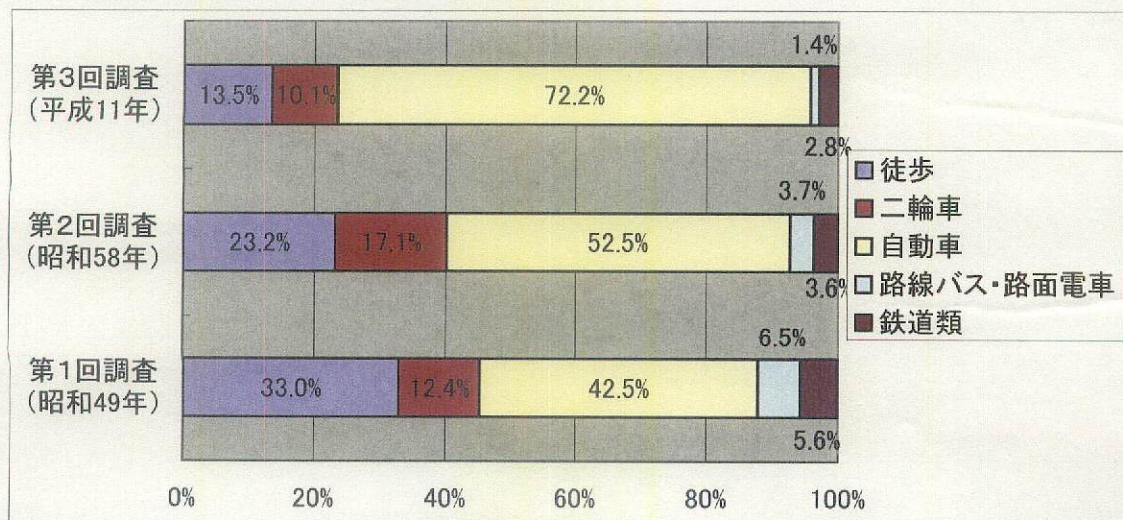
【図-4】人口構成比の推移と見通し

(単位:千人)



<富山県民新世紀計画2001-2010の中位推計を基にコーホート要因法により算出>

【図-5】手段別トリップ構成比の推移



<出典:富山高岡広域都市圏第3回パーソントリップ調査報告書>