

都市計画決定運用方針
【施設計画編】

平成27年2月

改正 平成28年4月

平成28年11月

愛 媛 県

運用方針目次

第1章 都市施設に関する都市計画の基本的な考え方

- 1. 運用方針策定の趣旨・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2. 都市施設を都市計画に定める意義・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 3. 都市施設に関する都市計画の基本的な考え方・・・・・・・・・・ 2
- 4. 環境・景観への配慮・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 5. 都市施設に関する都市計画の見直しの考え方・・・・・・・・・・ 5

第2章 施設計画

- 1. 交通施設・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
 - 1-1 交通施設全般・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
 - 1-2 道路・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
 - 1-3 自動車駐車場・自転車駐車場・・・・・・・・・・・・・・・・ 24
 - 1-4 その他の交通施設・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 26
- 2. 公共空地・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27
 - 2-1 公園・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27
 - 2-2 緑地・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 40
 - 2-3 広場・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 41
 - 2-4 墓園・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 41
 - 2-5 関連する制度との関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 42
- 3. 供給処理施設・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 44
 - 3-1 下水道・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 44
 - 3-2 汚物処理場、ごみ焼却場、その他の廃棄物処理施設・・ 48
- 4. 河川・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 50
- 5. 一団地の津波防災拠点市街地形成施設・・・・・・・・・・ 51

第3章 参考資料

- 1. 都市施設の立体都市計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 53
- 2. 市街地開発事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 55
 - 2-1 市街地開発事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 55
 - 2-2 他の都市計画との関係等・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 56
- 3. 都市計画決定手続等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 59

4. 都市計画施設に関する訴訟の事例	68
4-1 静岡県都市計画道路の都市計画変更に関する訴訟	68
4-2 盛岡市道区域決定処分取消等請求訴訟	71
4-3 小田急線連続立体交差事業認可処分取消請求訴訟	73
5. 市町の都市計画決定に係る知事協議の判断基準	75
参考 都市計画決定（変更）に対する確認事項	76

第 1 章 都市施設に関する都市計画の基本的な考え方

第1章 都市施設に関する都市計画の基本的な考え方

1. 運用方針策定の趣旨

県内の街路や下水道などの都市施設はこれまで、人口の増加やモータリゼーションの進展等の影響による市街地の拡大に併せて、計画も拡大されてきた。しかし、多くの市町で人口が減少に転じ、市街地拡大の圧力が弱まった現在、拡大から安定・成熟した都市社会への移行期を迎え、さらには、未整備の都市計画施設を多く抱える状況にある本県の都市施設に関する都市計画は、廃止・縮小する事例もみられるようになっている。

一方で、中心市街地の衰退、地球温暖化、高齢者の移動手手段の確保、行政コストの増加といった従来の社会問題が深刻さを増していることや、南海トラフ地震等に対する防災強化が喫緊の課題となっているところであり、都市計画には依然として、これら諸問題を解決する制度として高い期待がもたれている。

例えば多くの都市において、拡散型の都市構造から、中心市街地や駅周辺を都市機能の集積を促進する拠点とし、他の地域とを公共交通で連携する「集約型都市構造」への転換を指向しているところである。全ての世代が、適度な歩きと便利な公共交通によって、支障なく行政サービスを楽しみ、経済及び文化活動に参加できる社会の実現が要請されている。

都市の社会基盤整備はいまだ十分とは言えない中、更新時期を迎える大量の社会資本ストックの維持管理とのバランスを取りながら、今後の財政状況を踏まえ、着実に整備することも求められており、既存の都市施設を有効に利用するという観点から都市計画を見直すことが必要となっている。このように社会経済情勢の変化に伴って都市計画のあり方に大きな変化が生じている中で、特にまちづくりの中心的役割を担う市町では、目指すべき都市の将来像や生活像を住民に示し理解を得ることがこれまで以上に重要になっている。

こうした状況に適応するため、国では、地方公共団体への支援として、「都市計画運用指針」を策定し、都市政策を進めるうえでの国の考え方を示している。また、県においても、市町が地域の実情に沿った形で集約型都市構造を実現することを支援するため、「都市計画決定運用方針【土地利用編】」を作成している。

都市施設は、土地利用規制とともに、都市計画制度における両輪であり、将来都市像の実現には両者が連携して有効に機能することが必要である。このため、今回、都市施設についても、都市計画を決定する際の参考として活用してもらうことを目的として、国の指針を基に、「都市計画決定運用方針【施設計画編】」を作成したものである。

なお、本運用方針は、地方自治法第245条の4の規定に基づく技術的な助言の性格を有するものである。また、市町が都市計画を定めるに当たり、知事に協議をする場合に、同意等を得られるかどうかを判断するための参考として扱うものである。

2. 都市施設を都市計画に定める意義

都市施設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。

(1) 計画段階における整備に必要な区域の明確化

都市施設の整備に必要な区域をあらかじめ都市計画において明確にすることにより、長期的視点から計画的な整備を展開することができ、円滑かつ着実な都市施設の整備を図ることができる。

(2) 土地利用や各都市施設間の計画の調整

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、一体的に都市の整備、開発を進めることができる。

(3) 行為の制限

長期的視点に立って都市施設を整備するため、都市計画区域内で行われる建築行為などを制限することができる。

(4) 住民の合意形成の促進

将来の都市において必要な施設の規模、配置を広く住民に明確に示すとともに、開かれた手続において地域社会の合意形成を図ることができる。

3. 都市施設に関する都市計画の基本的な考え方

(1) 都市施設に関する都市計画の基本的な考え方

都市施設については、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上を図り、良好な都市環境を確保するため整備することが必要な施設を、土地利用や他の都市施設等の計画と総合性、一体性を確保するように定めることが望ましい。

ただし、都市施設のうち身近な施設については、根幹的な施設の決定の後に周辺の市街地の状況等に応じて順次都市計画を定める方が合理的な場合も考えられる。

(2) マスタープランに基づく都市施設の都市計画

都市施設の都市計画については、都市計画区域マスタープラン及び市町マスタープランに即し、各都市施設の需要の見通しの検討を行い、必要な規模の施設を定めることが望ましい。

(3) 立地適正化計画等との関係

都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）に基づく立地適正化計画は、公共施設のみではなく住宅及び医療・福祉・商業等の民間施設を対象としてその誘導を図る制度であり、市町マスタープランの高度化版とみなされることから、都市計画の策定の課程において、立地適正化計画が円滑に実施されるよう配慮するものとする。

また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に係る地域公共交通網形成計画との連携に配慮し、必要に応じて都市計画の見直しを検討すべきである。

(4) 都市施設の計画の目標年次

都市施設の計画の目標年次については、都市計画区域マスタープランとの整合を図る上からもおおむね20年後を目標として長期的な整備水準を検討し、都市施設の都市計画を定めることが望ましい。

(5) 他の計画との適合

都市施設の計画は、国土計画又は地方計画に関する法律に基づく計画をはじめ、道路、河川、港湾等の施設に関する国や県の計画（構想を含む）及び県や市町が定める地域防災計画等の計画に適合したものとすべきである。

○参考

【第6次愛媛県長期計画】

平成23年度を初年度とする第6次愛媛県長期計画の中で、都市計画施設に係る主な施策を以下のとおり示す。

「愛媛の未来づくりプラン」

●基本政策1 活き活きとした愛顔あふれる「えひめ」づくり

政策 交通ネットワークの整備

施策 ・広域・高速交通ネットワークの整備

目標 もっとスムーズに県内外を移動できるようにしたい

・地域を結ぶ交通体系の整備

目標 日常生活において、もっと安心して移動できるようにしたい

●基本政策2 やすらぎの愛顔あふれる「えひめ」づくり

政策 快適で魅力あるまちづくり

施策 ・快適な暮らし空間の実現

目標 もっと快適に市街地や公園、街路を利用できるようにしたい

政策 安全・安心な暮らしづくり

施策 ・交通安全対策の推進

目標 交通事故を減らし、犠牲者を一人でも少なくしたい

政策 災害に強い県土づくり

施策 ・災害から県民を守る基盤の整備

目標 災害に負けない公共施設や農林・土木施設をもっと増やしたい

●基本政策3 輝く愛顔あふれる「えひめ」づくり

政策 スポーツ立県えひめの推進

施策 ・スポーツを通じた豊かで活力ある地域づくり

目標 スポーツに親しむ人を増やし、もっと地域に活気とにぎわいを創り出せるようにしたい

これらの施策を進める県の基本的な姿勢として、「チーム愛媛」の推進による基礎自治体との連携を掲げている。県と市町が連携して取り組む必要がある課題については、企画段階から協議して施策の具体化を図るなど、総合力の発揮に努めるとともに、市町において的確な政策形成・立案が積極的に展開できるよう、市町に対する相談・サポート体制の構築に取り組むこととしている。

4. 環境・景観への配慮

(1) 基本的な考え方

都市計画は、その理念に良好な都市環境の維持改善を内包しており、身近な生活環境はもとより地球規模の環境問題まで、これを念頭において計画の策定にあたるのが望ましい。個々の都市計画においても、その都市施設が本来目的としている環境改善への貢献にできるだけ配慮するとともに、当該計画によって環境に影響を与える可能性がある場合に

は十分に配慮し、環境面以外の要因もあわせて考慮することにより、的確で合理的な判断のもとで計画することが望ましい。

(2) 環境影響評価

規模が大きく環境影響の程度が著しい都市施設を都市計画に定める場合には、環境影響評価法（平成9年法律第81号）あるいは、愛媛県環境影響評価条例（平成11年3月19日施行）において、都市計画決定権者が都市計画の手続の中で環境影響評価を実施することが定められており、その結果を都市計画に適切に反映させることが必要である。

この際、都市計画の手続と環境影響評価の手続は密接に関連しており、同時併行して行われることとなるので、十分な調整が必要である。

○参考

【第4次環境基本計画（平成24年4月27日閣議決定）】

第2部 今後の環境政策の具体的な展開

第3節 持続可能な社会を実現するための地域づくり・人づくり、基盤整備の推進

森林、農地、河川、海洋、都市等はそれ自体が環境を構成していると同時に、生物多様性の保全、地球温暖化対策等の環境保全にとって重要な意味をもっている。したがって、持続可能な社会を構築するためには、こうした国土がもつ機能や価値を保全し、高めることにより、将来世代に引き継いでいくことが必要である。

これを実現するためには、それぞれの地域における自然、社会、経済等の特性に合わせた地域づくりが不可欠である。その際には、地域に存在する資源を発見し、活用する人づくりや、地域と地域、人と人を結ぶネットワークづくりも一体的に行う必要がある。

また、このような地域づくり・人づくりを進めるためには、環境に関する情報の整備及びニーズに応じた情報の提供や、環境影響評価による環境配慮の促進などの基盤を整備する必要がある。

【えひめ環境基本計画（平成22年2月）】

第4章 第5節 2 環境影響評価の推進

環境影響評価制度等の適切な運用を推進し、大規模事業等において、適切な環境配慮の措置を行い、環境悪化を未然に防止して、開発と環境保全との調整に努めます。

【愛媛県環境影響評価条例が適用される事業】

事業の種類	規模要件
1 道路 •(1) 国道、県道、市町村道、 農業用道路 •(2) 林道	•4車線以上延長7.5km以上 •幅員6.5m以上延長15km以上
2 河川 •(1) ダム、堰 •(2) 放水路	•湛水面積50ha以上 •土地改変面積50ha以上
3 鉄道、軌道	線路の長さ5km以上

4 飛行場 •(1) 陸上飛行場 •(2) 陸上ヘリポート	すべて 滑走路の長さ 30m 以上
5 発電所 •(1) 水力発電所 •(2) 火力発電所	•出力 15,000kw 以上 •出力 75,000kw 以上
6 廃棄物処理施設 •(1) ごみ焼却施設、産業廃棄物焼却施設 •(2) し尿処理施設 •(3) 最終処分場	•処理能力 50t/日以上 •処理能力 300kl/日以上 •面積 15ha 以上
7 埋立て、干拓	面積 25ha 以上（干潟、自然海浜等 15ha 以上）
8 土地区画整理事業	面積 75ha 以上
9 工業団地造成事業	面積 50ha 以上
10 流通業務団地造成事業	面積 50ha 以上
11 宅地造成事業	面積 50ha 以上
12 農用地造成事業	面積 100ha 以上
13 レクリエーション施設 •(1) ゴルフ場 •(2) スキー場 •(3) その他運動・レジャー施設	すべて •土地改変面積 50ha 以上 •土地改変面積 50ha 以上
14 工場・事業場	最大排出ガス量 10 万立方メートル/時以上又は平均排水量 1 万立方メートル/日以上
15 下水道終末処理施設	予定処理区域人口 10 万人以上
16 土石採取	面積 50ha 以上
17 鉱物掘採	面積 50ha 以上

(注 1) この表は、愛媛県環境影響評価条例施行規則[別表第 1](#)を要約したものですので、具体の事業への適用に当たっては、同表を参照してください。

(注 2) 環境影響評価法対象事業は同法において確認してください。なお、同法第二種事業及び対象事業は、条例の対象とはなりません。

5. 都市施設に関する都市計画の見直しの考え方

都市施設の計画については、都市計画基礎調査の結果等を踏まえ、地域整備の方向性の

見直しとあわせて、その必要性や配置、規模等の検証を行い、必要に応じて都市計画の変更を行うべきである。

この場合、目指すべき都市像を実現するために都市計画決定された都市施設については、その整備に相当程度長期間を要するものであり、その実現に向け一定の継続性が要請されるものであることから、変更は慎重に行われるべきものである。また、都市内においては個々の都市施設がそれぞれ個別に機能を果たすものではなく、各施設が相互に組み合わさって総体として機能が発揮されるものであることから、見直しに当たっては、そのような総合性、一体性の観点から施設の配置、規模等についての検討を行うことが必要である。都市の将来像を実現するために都市計画決定されたが、その後長期にわたり事業が行われていない施設の問題については、その計画の変更は慎重に行われるべきものではあるが、これまでの運用においては一度都市計画決定した施設の都市計画の変更についてあまりにも慎重すぎたきらいもある。長期的にみれば都市の将来像も変わりうるものであり必要に応じ変更の検討を行うことが望ましい。

この場合、都市施設の都市計画は都市の将来の見通しの下、長期的視点からその必要性が位置づけられているものであり、単に長期にわたって事業に着手していないという理由のみで変更することは適切ではない。都市施設の配置の変更や規模の縮小、廃止は、個別の箇所や区間のみを対象とした検討を行うのではなく、都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する地域全体としての施設の配置や規模等の検討を行い、その必要性の変更理由を明らかにした上で行われるべきである。

なお、都市計画道路の見直しの参考として、平成20年3月に県が策定した「都市計画道路見直しガイドライン」がある。

第2章 施設計画

第2章 施設計画

1. 交通施設

1-1. 交通施設全般

(1) 交通体系の基本的考え方

交通施設の都市計画に当たっては、利用者の利便性、効率的な交通処理、地震等の災害に備えた安全確保、良好な都市環境の保全及び地球環境問題等の観点から都市全体として公共交通、自動車、自転車、徒歩等の各交通機関が適切に役割分担をした交通体系が確立されるよう各交通施設を総合的、一体的に定めるべきである。

都市計画に当たっては、おおむね20年後を目標とし、通勤通学等、日常交通活動の広がりから一体的な圏域を形成している都市圏を対象に、交通実態の把握・分析、目指すべき都市構造や土地利用を踏まえた将来交通需要の予測を行ったうえで、鉄道、自動車、自転車等の交通輸送手段別に適切に人及び物の動きを分担させた合理的な交通システム体系について総合的な検討（以下、総合都市交通体系調査）を行うことが望ましい。

○参考

【低炭素まちづくり実践ハンドブック（平成25年12月 国土交通省都市局都市計画課）】

II. 低炭素まちづくりに向けた施策・取組

1. 都市構造・交通分野にかかる施策

(3) 検討にあたっての配慮事項

②都市交通体系のマスタープラン、都市計画等との連携

都市構造・交通分野における検討成果については、エコまち計画の作成に活用するほか、都市交通施策については都市交通体系のマスタープランや都市・地域総合交通戦略等の計画に、土地利用、都市施設など都市計画に関する施策については都市計画にそれぞれ反映させ、CO2排出削減の観点のみならず、将来の土地利用や交通需要の見通しを踏まえた個々の施策の必要性、効果、並びに整備コスト等を比較検討し、まちづくり全体として整合のとれた形で、低炭素まちづくりを進めていくことが有効です。

(2) 総合都市交通体系調査

パーソントリップ調査などの交通実態調査や将来交通量予測などの調査及びこの調査結果をもとに都市交通マスタープランや都市交通戦略などを策定する。また、立地適正化計画の作成に先立ち、都市機能誘導地域・居住誘導地域の設定や都市機能誘導地域へのアクセスを容易にする公共交通を軸とするまちづくりの検討を行うことも可能である。都市計画道路網の見直し等の基礎資料となる将来交通量の推計については、「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン」を参照のこと。

a) パーソントリップ調査

1日の人の動きの調査。アンケート調査等によりトリップごとに出発地、目的地、移動目的、交通手段を把握する。車の他、軌道系の交通手段が移動の選択肢となりうる松山広域都市圏で実施している。

b) OD調査

1日の自動車の動きの調査。移動手段の中で自動車利用が卓越している中小都市で実施されることが多い。今治市、新居浜市で実施している。

c) 都市交通マスタープラン

都市圏の将来像、土地利用計画、道路や公共交通などの施設整備、交通需要管理などのソフト施策、施設整備時期等を提案する総合的な都市交通計画である。概ね20年後のサービス水準を示す。

d) 都市交通戦略

都市交通マスタープランが概ね20年後を目標年次とするのに対し、都市交通戦略は5～10年の短・中期を目標年次とし、わかりやすい指標を用いた目標を示し、目標を達成するのに効果的な施策を組み合わせるもの。施策の実施時期や主体を明示する。

(3) 都市交通計画

a) 都市交通計画

都市の将来像にかかわる都市政策の理念を踏まえ、都市交通上の課題の抽出及び目標を掲げ、望ましい都市交通を実現するための主要な交通網や交通施策を都市交通計画として立案する。

b) 都市交通施設計画、都市施設の都市計画

将来需要見通しを踏まえ、個々の施設の必要性、整備効果、整備コスト等を比較検討し、施設の種別、規模、位置など都市交通施設の計画を立案する。これらのうち必要なものについて都市施設として都市計画に定める。

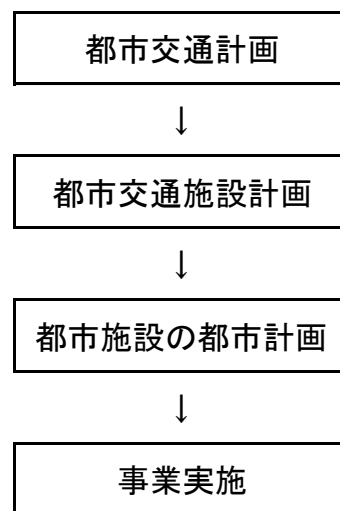


図 都市交通計画の流れ

○参考

【街路交調査】

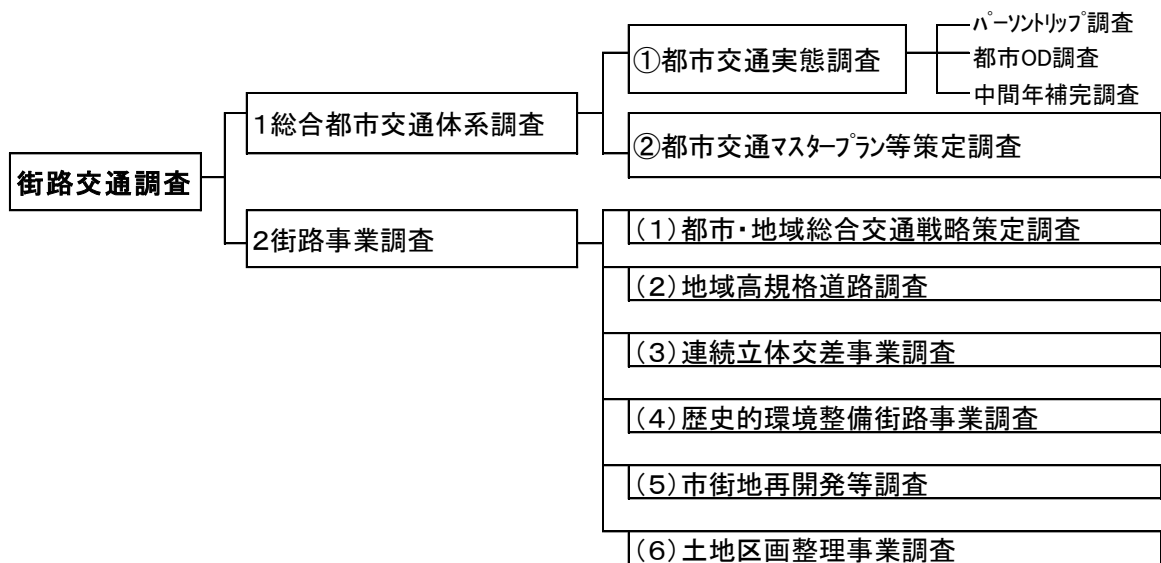


図 街路交通調査の体系

総合都市交通体系調査は国土交通省の街路交通調査の一つとして1/3の国庫補助がある。

【松山市総合交通戦略】

松山市では、交通戦略として長期交通計画から費用対効果の高い施策を4つのパッケージとして取り組んでいる。

- ① 都市骨格道路網の整備
松山外環状道路などの都市計画道路を整備し、混雑度の軽減と市街地内の生活環境の向上を図る。
- ② 交通結節点の機能強化
連続立体交差事業により市街地の分断、交通渋滞の解消を図る。土地区画整理事業及び路面電車の延伸により拠点性、機能性を高める。主要駅の駅前広場整備を行い、鉄道とバス、鉄道と自転車等の乗り継ぎの改善を図る。
- ③ 道路空間の再配分、自転車ネットワークの形成
道路空間の再配分により、自転車走行レーンを設置するなど、移動の多様性を確保する。電線類の地中化による良好な景観形成を図る。
- ④ 駐車・駐輪施設の配置
市街地縁辺部での駐車場整備や駐車場出入口の適正化、駐輪場については、自転車等放置禁止区域の路線別・特定エリア別の指定を検討する。

【広域的都市機能の適正立地評価ガイドライン（「競争抑制的な土地利用制限の排除について」平成19年6月1日付国都計第2号 国土交通省都市・地域整備局都市計画課長通知）】

(二) 交通計画との調和・連携

土地利用による機能的な都市活動を実現するためには、これを支える都市基盤や交通施設等が適切に備わっていることが必要であり、土地利用計画と交通計画とが適切に備わっていることが必要であり、土地利用計画と交通計画とが適切に調和・連携していることが不可欠である。これらの調和が図

られず、土地利用に伴う交通負荷を適切に処理できない場合には、都市の機能を効果的に発現することはできない。

また、これからの超高齢社会において、公共交通ネットワークが機能的に維持できるような都市構造が確保されることは重要であり、このためにも、土地利用計画と交通計画との連携を図ることが必要である。

【「国土のグランドデザイン2050 ～対流促進型国土の形成～」平成26年7月 国土交通省】

3. 基本的な考え方

(1) コンパクト+ネットワーク

①質の高いサービスを効率的に提供する

人口減少下において、行政や医療・福祉、商業等、生活に必要な各種のサービスを維持し、効率的に提供していくためには、各種機能を一定のエリアに集約化（コンパクト化）することが不可欠であり、これにより各種サービスの効率性を確保することができる。

しかし、コンパクト化だけでは、人口減少に起因する圏域・マーケットの縮小への対応が不十分となり、より高次の都市機能によるサービスが成立するために必要な人口規模を確保できなくなるおそれがある。このため、各地域をネットワーク化することにより、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保していくことが必要である。

1-2. 道路

(1) 都市における道路の役割

都市における道路は、以下のような機能を果たしている。

- ・人や物資の移動
- ・沿道の土地利用のための出入り、貨物の積み降ろし等の沿道サービス
- ・災害時の避難路や救助活動のための通路、火災時における延焼防止としての都市防災
- ・景観・日照等の都市環境保全
- ・バス、路面電車等の公共交通のための導入空間
- ・上下水道、ガス、電気、電話等の供給処理、通信情報施設のための空間
- ・都市の骨格を形成し、街区を構成する市街地の形成
- ・人々が集い、遊ぶ日常生活のコミュニティ空間

(2) 道路の都市計画の考え方

a) 都市交通調査に基づく適切な計画の検討

放射道路や環状道路の配置など、道路の様々な機能が十分発揮できるような配置を検討するとともに、計画交通量に基づく車線数の検討や、歩行者、自転車のための空間、路面電車やバス停等の公共交通のための空間の検討など、道路のもつ様々な機能が各道路の担うべき役割に応じて適切に確保されるよう構造等を検討する。

b) 道路の配置等の考え方

土地利用や他の都市施設との十分な連携のもと、自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路を適切に組み合わせることにより都市計画道路網を形成する。

① 自動車専用道路

他の道路との接続は、専用の出入路において広域的な自動車交通を適切に分担するよう接続する道路及び接続位置を定めることが望ましい。この場合、できる限り交通機能とし

て規格の高い幹線街路と接続すべきである。

② 幹線街路

幹線街路は、次のとおりさらに区分して計画することが望ましく、これらの役割を分担した道路が適切に組み合わせられるよう配置する。

・主要幹線街路

主要幹線街路は、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相互の交通を集約して処理できるよう適切に配置することが望ましい。また、主要幹線街路は、特に高い走行機能と交通処理機能を有し、都市構造に対応したネットワークを形成するよう計画することが望ましい。

・都市幹線街路

都市幹線街路は、都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理することができるよう適切に配置することが望ましい。特に市街地内においては、主要幹線街路、都市幹線街路で囲まれた区域内から通過交通を排除し良好な環境を保全するよう適切に配置されることが望ましい。

・補助幹線街路

補助幹線街路は、主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において、当該区域の発生又は集中する交通を集約し適正に処理することができるよう、また区域内において良好な都市環境を実現するため区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置することが望ましい。

幹線街路は、自動車専用道路とも区画街路とも接続することができるが、自動車専用道路とはできる限り交通機能として規格の高い幹線街路と接続することが望ましく、また、区画街路と接続する場合には区画街路を極力集約して接続することが望ましい。

また、走行機能と交通処理機能を重視する幹線街路については、交差点において右折車線等を考慮した幅員とすべきであり、その他の幹線街路についても極力右折車線等を考慮した幅員とすることが望ましい。特に走行機能と交通処理機能を重視する幹線街路が他の幹線街路と交差するものについては、原則として立体交差とするべきである。

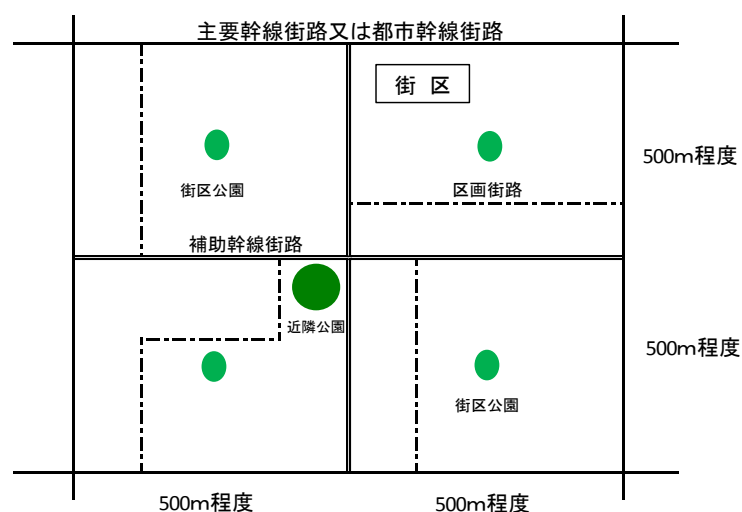
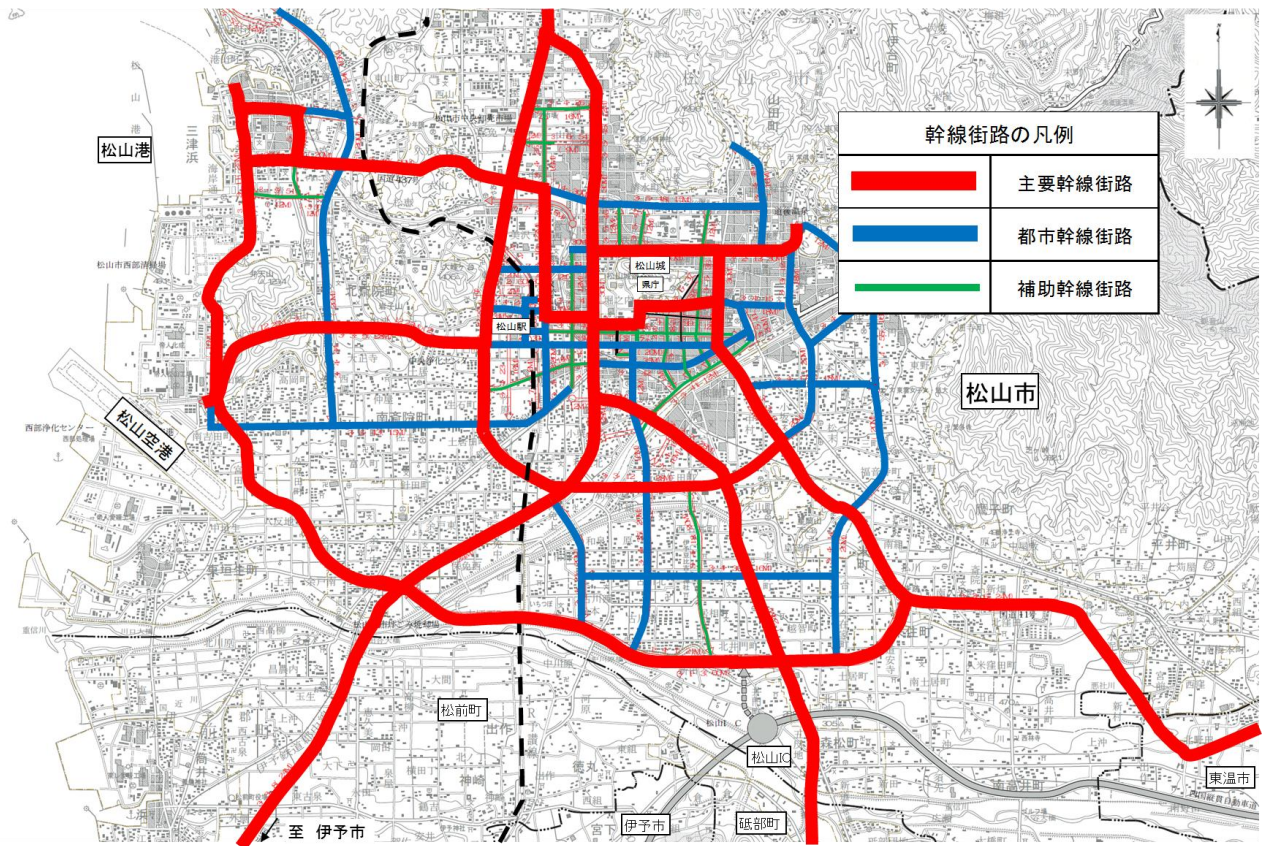


図 幹線街路配置のイメージ

○参考

【松山市の幹線街路の配置状況（平成26年4月時点）】

中心市街地を中心に放射道路、環状道路が適切に配置されている。



③ 区画街路

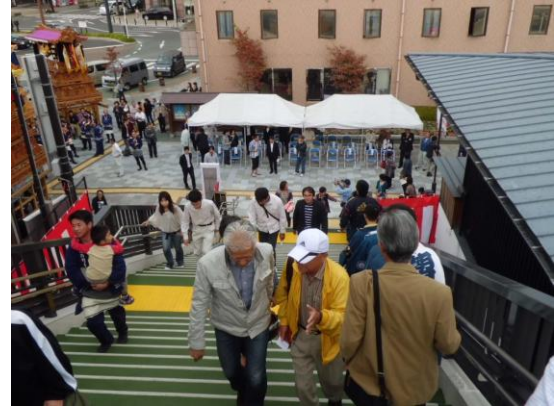
区画街路は、適切な規模、形状の街区を形成するとともに、幹線街路等で囲まれた区域内に発生又は集中する交通を円滑に集散するよう、また区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置することが望ましい。

④ 特殊街路

・歩行者専用道等

歩行者専用道については、住宅地や商業地等における平面的な歩行者専用道、駅周辺部における立体的な歩行者専用道（自由通路、ペDESTリアンデッキ等）等が考えられ、歩行者の交通の動線と整合を図るとともに、車道との交差をなるべく避け、あるいは立体交差を行い、他の道路の歩道や区画街路、公共交通と連携して歩行者交通のネットワークを形成するよう配置することが望ましい。

自転車専用道等については、通勤、通学、買い物、業務等日常の自転車交通の用に供する道路、レクリエーションのためのサイクリングコース等が考えられ、それぞれ自転車交通の主要な動線と整合を図るとともに、他の道路や公共交通と連携して自転車交通のネットワークを形成するよう配置を行うことが望ましい。



8・7・1 伊予西条駅南北自由通路（西条市）

○参考

【自由通路の整備及び管理に関する要綱（平成 21 年 6 月 1 日 国土交通省）】

（自由通路の位置づけ）

第 3 条 本要綱の対象とする自由通路は、管理者及び管理形態により、以下のように分類する。

(1) 道路の場合

都市基盤事業者が市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備、管理する自由通路は、基本的に、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）上の道路（以下「道路」という。）とし、都市計画に定めるものとする。この場合、自由通路が各種の鉄道施設等が集中する停車場内に整備されることを考慮し、都市計画にあたっては都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）第 11 条第 3 項による立体的な範囲の指定、道路区域の指定にあたっては道路法第 47 条の 6 に定める道路の立体的区域の指定を、適宜活用することとする。

なお、都市基盤事業者及び鉄道事業者は、自由通路の上下空間の想定される使用方法について、予め協議を行うことができるものとする。この場合、両者は鉄道事業者による現状実施可能な自由通路の上下空間の使用（自由通路の活用（構造、接道条件等）により建築が可能、もしくは新たな機能が付加される場合を除く）を担保するための措置を必要に応じ協定等に定めるものとする。

また、立体道路制度及び立体都市計画制度の活用にあたっては、具体の取扱いについて、必要に応じ協定等に定めるものとする。

(2) 通路等の場合

都市基盤事業者（道路管理者であるものを除く。以下この条において同じ。）が整備、管理する自由通路で、道路にできないものについては、基本的に通路や広場として都市計画に定め条例等により管理するものとする。この場合、都市計画法第 11 条第 3 項による立体的な範囲の指定を適宜活用することとする。

(3) 鉄道事業者の施設の場合

鉄道事業者が鉄道或いは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路のうち、不特定多数の利用を前提とし、周辺のまちづくりに貢献するものについては、その整備費の一部を都市基盤事業者が負担する自由通路とする。この場合、自由通路としての機能を損なう一定の営業行為等の制限など管理のあり方について協定等に定めるものとする。

・路面電车道

路面電车道については、鉄道等の交通機関との接続を確保し都市交通の利便性を増

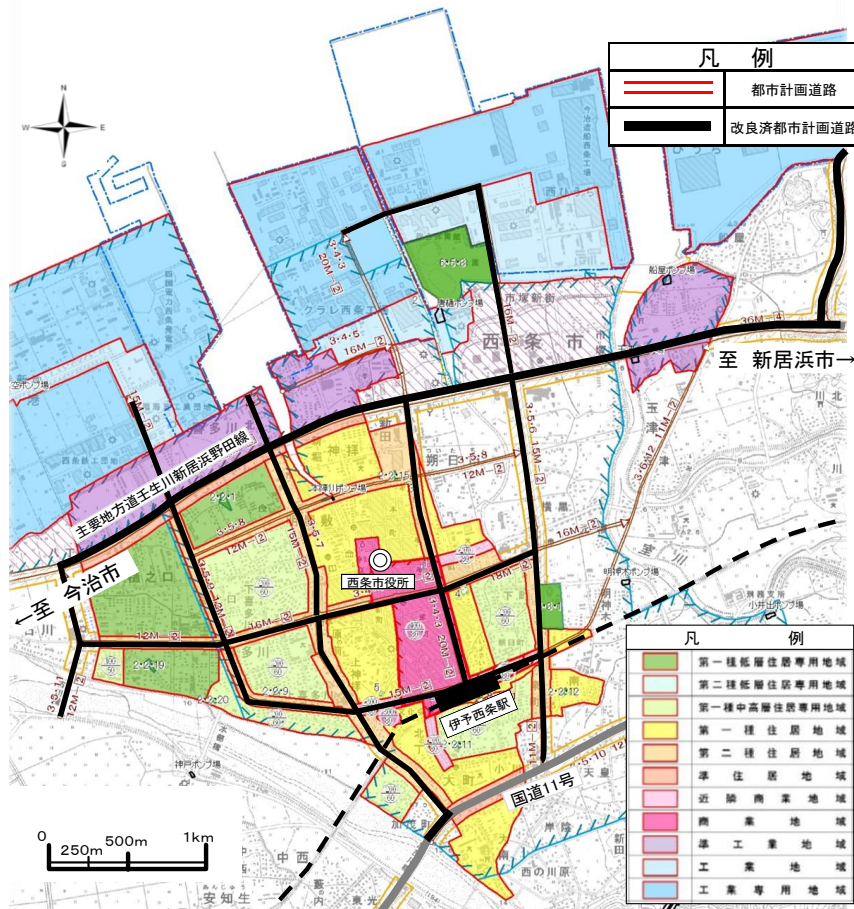
進するとともに、他の都市計画道路と一体となって適切に都市交通を分担し、都市内の主要な地区又は施設を効率的に連絡するよう配置することが望ましい。

路面電車道については運行に必要な基本的施設（本線部、支線部、乗降部等）を一体的に定めることが望ましい。

○参考

【旧西条市内の都市計画道路の整備状況（平成26年4月時点）】

市役所やJR駅を中心にコンパクトな都市が形成されている。都市の規模や土地利用と調和して、都市計画道路が格子状に適切に計画し整備されている。



c) 空間機能に配慮した道路の計画

道路の計画に当たっては、以下のように空間機能に配慮することが望ましい。

① 道路における良好な都市空間の形成

都市内道路は、都市内において連続した公共空間を提供し、良好な都市環境を確保する上で重要な役割を担っており、特に歩道や植樹帯は公園、緑地等とあいまって都市内の貴重な緑と憩いの空間を提供している。このため、幹線街路の計画に当たっては、地域の状況に応じ歩道、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。

区画街路や特殊街路（歩行者専用道等）についても都市内の歩行者ネットワーク等を構成する場合については緑化や溜りのための空間を確保していくことが望ましい。

② 都市のシンボルとなる道路の計画

都心部や文化施設の集積地区等で都市の顔となり景観形成の軸となる道路については、十分なアメニティ空間が確保された広幅員道路として計画することが望ましい。このような都市のシンボルとなる道路については、必要な交通機能を担う車道幅員を確保したうえで、全体幅員の過半を車道以外の幅員とすることが望ましく、また、沿道の建築物と一体となり都市の顔としてふさわしい景観形成を図ることが望ましい。

③ 防災機能としての道路の配置

都市内道路は、地域防災計画等に基づき、災害時の避難路や延焼遮断の防災のための空間としての機能を勘案して配置することが望ましい。避難路は、阪神淡路大震災の教訓を踏まえて、建築物の不燃化等を図るとともに避難地となる公園等と一体的に計画することが望ましい。

○参考

【避難地・避難路の大臣基準改正（平成16年6月29日 国土交通省告示第767号）】

避難路

避難地に接続し、避難路ネットワークを形成し、広域避難地またはこれに準ずる安全な場所へ通ずる道路または緑道であって、次のいずれかに該当するもの。

イ) 幅員が15m以上の道路、または幅員が10m以上の緑道

ロ) 沿道市街地における土地の利用状況その他の事情を勘案して、避難上必要な機能を有すると認められる道路または緑道

【都市防災実務ハンドブック】

① 避難路の幅員

避難路の幅員＝避難路に必要な幅員＋他の活動に要する幅員＋閉塞幅員

「避難に必要な幅員」

$$= \text{計画避難者数 (人)} \div \text{避難歩行密度 (1 人/m}^2\text{)} \div \text{歩行速度 (2,000m/時)} \div \text{総避難時間 (2 時間)}$$

「他の活動に要する幅員」 : 消防活動等に要する幅員＝4m

「閉塞幅員」 : 落下物等による閉塞幅員＝1m＋1m（片側につき1m）

駐車・放置車両による閉塞幅員＝2m（中型車1台）

（沿道の建物が倒壊のおそれが高い場合は、建物による閉塞幅員＝片側4mを追加する。）

② 緊急輸送道路

地域防災計画や広域連携体制に応じて、複数ルートの確保等に配慮して緊急輸送ネットワークを定める。拠点となる施設及び道路で構成する。

緊急輸送道路の道路幅員としては、阪神・淡路大震災の教訓をふまえて12m以上が望ましい。避難路を兼ねる路線では幅員15m以上が望ましい。交通規制等の災害時の対策と連携をとって設定する。

③ 消防活動困難区域

・消防活動困難区域の確認

【愛媛県地域防災計画（平成 26 年 11 月）】

（地震災害対策編）

2-13-1 避難計画の作成

2 避難路の指定

市町は、避難場所の指定に併せ、市街地の状況等に応じて次の基準により避難路を選定・整備する。

（1）避難路は、緊急車両の通行等を考慮し、必要な幅員を有するものとする。

2-18-1 道路施設

1 緊急輸送道路の確保

道路管理者は、緊急輸送道路を選定し、救助活動の円滑な実施と物資輸送の確保を行うため、防災対策、震災対策及び改良整備を促進し、県内地域間を結ぶ交通体系の充実を図り、これらを有機的に連結させて緊急輸送ネットワークを形成し、諸活動の円滑化に寄与するとともに、パトロールや点検等管理体制に資する。

（津波災害対策編）

2-8-4 避難関連施設の整備

（3）避難路の確保

市町は、住民が徒歩で確実に安全な場所に避難できるよう、次に掲げる点に留意し、避難路等を整備し、その周知に努めるとともに、その安全性の点検及び避難時間短縮のための工夫・改善に努めるものとする。

- 1) 整備にあたっては、いち早く高台に上るための避難階段や最短経路で逃げるための避難路となるよう配慮する。
- 2) 避難路の整備に当たっては、以下のことを十分考慮するものとする。
 - ・避難車両の増加、停電時の信号滅灯などによる交通渋滞や事故の発生、夜間や荒天時の避難 等。
 - ・避難場所が河川や丘陵沿いにある場合に、大きく迂回する必要があることや、避難路の途中に危険箇所がある場合は災害時の通行に支障となりうること。

2-9-3 避難場所等の指定及び周知等

3 避難場所等の周知

沿岸市町は、避難に適切な場所、避難路を指定するとともに、標識等の設置などにより、日頃から住民に対し周知徹底を図る。

d) 交通広場の計画

鉄道駅等交通結節点においては、複数の交通機関間の乗り継ぎが円滑に行えるよう、必要に応じ駅前広場等の交通広場を設けるものとし、周辺幹線街路と一体となって交通を処理するものについては道路の一部として都市計画に定めることが望ましい。

① 交通広場の位置

交通広場の位置については、交通安全、円滑な交通処理の観点から、周辺街路との接続のあり方、また都市の玄関口としての景観形成の観点から、周辺建築物や街並みとの調和等に十分配慮しながら、適正な位置を選定することが望ましい。

② 交通広場の規模、構造等

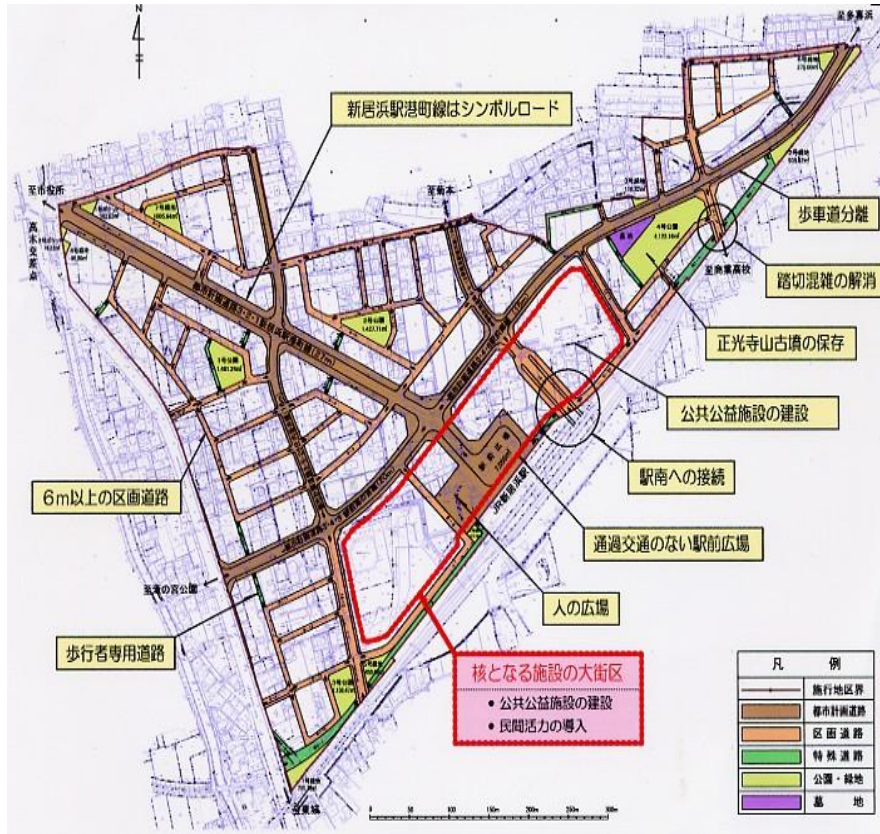
交通広場の規模は、交通機能の確保のための交通空間と、公共的なオープンスペースとして良好な環境形成のための環境空間が、それぞれ適正に確保されるよう定めるべきである。交通空間については、交通広場が、人、自転車、バス、タクシー、自家用車等の車両や歩行者が集中する交通結節点であることから、交通動線の単純化と円滑な処理が行われるように配慮しつつ、バス乗降場、タクシー乗降場、自家用車乗降場、タクシー駐車場、自転車駐車場、歩道及び車道等をそれぞれ必要な規模で配置することが望ましい。

この際、交通広場内への通過交通や、荷捌きのための交通流入を避けるよう配慮すべきであり、交通広場に面する建築物へのアクセスは原則として交通広場とは別に確保されるべきである。

環境空間は、当該広場の都市における景観形成上の位置づけ等を勘案しながら、歩行者の溜り、緑化や修景施設のために必要な規模を確保するとともに、周辺の建築物と一体となって都市の玄関口にふさわしいシンボルとしての景観が形成されるよう、その規模を定めることが望ましい。

○参考

【JR 新居浜駅周辺整備事業】



新居浜駅前土地区画整理事業の概要（新居浜市 HP）



JR 新居浜駅



3・2・1 新居浜駅港町線（新居浜市 HP）

e) 道路構造令等の適用

「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」(平成23年法律第37号)の道路法改正部分の施行(平成24年4月1日)により、道路法第3条に規定する都道府県道、市町村道の道路の構造の技術的基準は、道路構造令(昭和45年政令第320号)に定める一部の事項を除き道路構造令を参酌して道路管理者である地方公共団体の条例で定めることとなる。同法施行後は、道路法上の道路を都市施設として都市計画に定める場合は、地域の実情等を踏まえつつ、当該改正による新しい道路の構造の技術的基準に適合するよう決定する必要がある。

また、道路幅員は、道路構造令に基づき、求められる機能に適切な総幅員、横断面構成とすることが必要である。交差点で定まる区間単位で交通量が変化する場合、停車需要が変化し停車帯の必要性が変化している場合、歩行者や自転車交通量が大きく変化する場合及び沿道の状況が変化する場合等については、各区間において幅員を変更するべきである。

- ・ 停車は道路の交通機能を大きく阻害することから、荷捌き等の一時的な停車がある場合等、駐停車需要に対応した適切な停車帯を設けることが必要である。停車帯を設けた路線の交差点では車道幅員・道路幅員を変更することなく、停車帯に代えて右折車線を設置できる利点もある。
- ・ 自動車専用道路、主要幹線街路等の沿道では騒音、振動、大気汚染等の問題が生じる場合が多い。このため、道路構造による沿道への影響を検討するとともに、距離減衰による効果を確保するために可能な限り広い歩道部を確保することが望ましい。
- ・ やむを得ない場合を除き、4種1級及び2級の道路については、道路内における「緑」空間を増大して豊かな都市景観と良好な沿道環境の形成に資するために植樹帯を設けることが望ましい。
- ・ 道路交通の一部として位置づけられるバスや路面電車が円滑に走行できる道路幅員を確保することが望ましい。
- ・ 地区特性や沿道土地利用によって通行する歩行者・自転車の交通量は大きく異なることから、適切な歩道幅員を計画することが望ましい。
- ・ 愛媛マルゴト自転車道中・上級コースや自動車交通量または自転車交通量が多く、安全な自転車走行に配慮する必要がある道路については、路肩を1m以上とすることが望ましい。

○参考

【愛媛県県道の構造の技術的基準等を定める条例(平成25年4月1日施行)の概要】

本県条例においては、参酌する国の基準(道路構造令等)を十分に検証したうえで、「地域の実状に応じた道路計画」が策定できるよう、以下の項目等について県独自基準を定めている。

この県独自基準は、従来の道路構造令の規定を逸脱したのではなく、これまでの県の運用や道路構造令の弾力的な運用による特例規定を明確化したものである。

① 車線数の緩和：【第4条(車線等)第2項、第3項】

車線数は、計画交通量と設計基準交通量の関係で決定することが基本であり、これによらず車線数の決定を行うためには、従来は小区間改築の特例(応急措置)を用いて実施する必要がある。

県条例では、小区間改築に該当しない場合でも、前後の改良状況や用地の制約等を勘案して、必要な場合には、計画交通量によらず、車線の数を増加、又は減少することが可能となるただし書き

の規定を追加している。

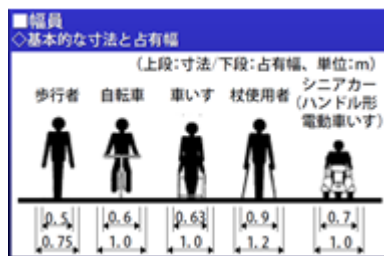
【増加】 2車線→4車線（第2項）、4車線→6車線等（第3項）

【減少】 4車線→2車線、6車線→4車線等（第3項）

② 広幅路肩の設置：【第7条(路肩)第4項】

路肩の幅員は最小値を規定しており、幅員を拡げることは従来より可能であるが、最小幅員で整備を行っている事例が多い。

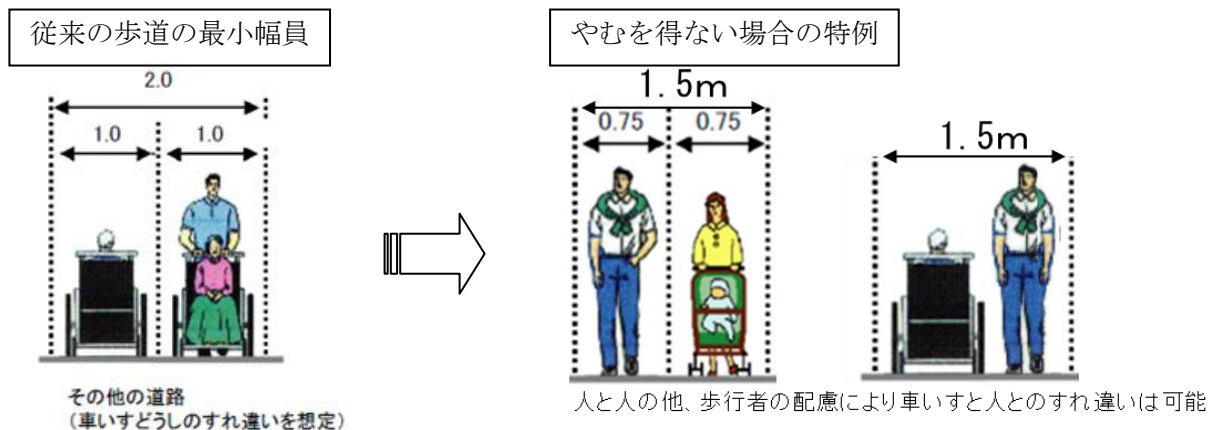
県条例では、歩道・自歩道を設置しない（できない）道路であっても、交通の円滑を図るため必要がある場合は、車道の左側の路肩の幅員を1m（自転車、車いすの占有幅）以上とする規定を追加している。



③ 歩道幅員の縮小：【第12条(歩道)第3項】

歩道の幅員は2m以上とされており、やむを得ず幅員を縮小する場合は、従来は小区間改築の特例（応急措置）を用いて実施する必要があった。

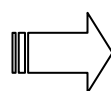
県条例では、地形の状況等やむを得ない場合においては、1.5mまで縮小することができるただし書きの規定を追加している。



④ 植樹帯の設置要件の緩和：【第14条(植樹帯)第1項】

都市部の道路（第4種第1級及び第2級）では、植樹帯を原則設置することとなっている。

県条例では、植樹帯の設置を省略できるただし書きの規定を、従来の「地形の状況等やむ得ない合」に加えて、「沿道の自然環境や緑化状況等を総合的に考慮して行うこと」を追加している。



⑤ 交差点部の車道幅員の縮小：【第 29 条(平面交差又は接続)第 3 項、第 4 項】

道路構造令においては、都市部（第 4 種）の道路にかぎり、交差点部の直進車線の幅員を縮小（25 c m）できる規定がある。

県条例では、地方部（第 3 種）の道路においても、「地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合」にかぎり都市部と同様の縮小規定を適用できるただし書きの規定を追加した。

また、右折車線については、普通道路は 3 m（小型 2.5m）を標準としているが、「道路構造令の運用と解説（P462-463）」にある、都市部の右折車線におけるやむを得ない場合の縮小値（普通道路は 2.5m、小型道路は 2.0m）を準用し、地方部の道路も含めやむを得ない場合の縮小規定として条例に追加している。

【道路事業における歩道及び路肩の整備について（平成 27 年 10 月 1 日 27 道建第 200 号、27 道維第 338 号、27 都整第 326 号 道路建設課長、道路維持課長、都市整備課長から各地方局建設部長、各土木事務所長あて通知）の概要】

①目的

自転車が生道を安全で快適に通行できる自転車通行空間の整備と併せ、歩行者、自転車、自動車等の多様な道路利用者が、安全・円滑に道路を利用できる環境を整備する。また、県が進める自転車新文化の普及に取り組み、県下全体をサイクリングパラダイスとすることを支援する。

②方針

今後、新たに整備に着手する道路事業について、「歩道及び路肩等の選定フロー」を適用する。

③対象事業

地域高規格道路事業を除くすべての道路事業

④歩道及び路肩等の選定フローの概要

- ・愛媛マルゴト自転車道中・上級コース
- ・自動車交通量または自転車交通量が多く、安全な自転車走行に配慮する必要がある県管理道路

〔 自動車交通量 4,000 台/日以上
自動車交通量 1,000 台/日以上かつ自転車交通量 100 台/日以上 〕

などについて、これまで 0.5～0.75m で整備してきた路肩を 1m 以上で整備する。

f) 自転車の通行に配慮した道路の計画

自転車通行空間の計画については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省道路局・警察庁交通局）によることが望ましい。

○参考

【愛媛県内における自転車道整備の考え方について（平成 28 年 9 月 23 日 28 道維第 303 号 愛媛県土木部道路都市局道路維持課長から各地方局建設部長、各土木事務所長、部内関係各課長、各市町道路事業担当課長あて通知）の概要】

「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ、より安全で快適な自転車通行空間の整備を推進するため、今後、本県管理道路において、整備形態として自転車道を採用する場合は、下記の考え方により整備することとする。各市町においても、これらの趣旨を踏まえ、同様の整備方法をとられるようお願いする。

1. 自転車通行空間の整備形態として自転車道を採用する場合は、一方通行とするものとする。

2. 一方通行の自転車道の整備が困難な場合は、車道通行を基本とした暫定形態（自転車専用通行帯又は車道混在）により、車道上への自転車通行空間の整備を行うものとする。

g) 土地利用に応じた道路の配置

道路の都市計画に当たっては、市街地の土地利用形態に整合した配置とする必要がある。

住宅系市街地においては、主要幹線街路、都市幹線街路で囲まれた区域内において、通過交通を排除し良好な環境を保全するよう、これらの幹線街路を配置することが望ましい。

都市郊外の住宅系の新市街地においては、1 k m²を標準とする近隣住区を囲むように主要幹線街路、都市幹線街路を配置することとし、これらに囲まれた区域から通過交通を排除し良好な住宅地としての環境を保全するようにすることが望ましい。これらに囲まれた区域内においては補助幹線街路を適切に配置することが望ましい。住宅系の既成市街地においては、現状の市街地形態を勘案し、新市街地における配置の考え方を踏まえつつ、主要幹線街路、都市幹線街路で囲まれた区域内において、通過交通を排除し良好な環境を保全するようにすることが望ましい。

また、住宅系市街地において大量の交通、重交通を処理する幹線街路を新たに計画する場合は、複数の代替案の比較検討を行う等、市街地の環境について細心の注意を払う必要がある。この場合、沿道の土地利用転換の誘導や建築物の一体整備あるいは環境施設帯の設置等、それぞれの地域の特性に応じ道路空間とし調和した沿道の都市空間が形成されるよう、都市計画を定めることが必要と考えられる。

商業系市街地については、商業業務施設の集積状況に応じて住宅系の新市街地よりも高い密度で幹線街路を配置し、円滑な都市活動を確保することが望ましい。この場合、商業系市街地内に不要な通過交通が入らないよう必要に応じて商業系市街地周辺に環状道路を配置し、周辺に駐車場等を一体的に定めることも考えられる。

工業系市街地については、工場の敷地規模等により大きく変動するので一概に示すことは困難であるが、一般的には住宅系の新市街地よりも低い密度で幹線街路を配置し、大型車交通を円滑に処理することが望ましい。

市街化調整区域等については、地域間の道路、市街化区域と他の市街化区域を連絡する道路等を定めることとし、これらの道路が農地に配置される場合にあっては、農地の形状に配慮した計画とすることが望ましい。

h) 地域に身近な道路の計画

主要幹線街路及び都市幹線街路は根幹的施設であり、都市全体として必要なものを一体的に定めることが望ましいが、補助幹線街路は地域に身近な施設であり、その取扱いは以下のように考えることが望ましい。なお、区画街路について都市計画に定めて整備する必要のあるものについても、同様に取扱うことが望ましい。

新市街地においては、原則として根幹的な道路と地域に身近な道路を一体的に決定し整備することが望ましい。

一方、既成市街地における地域に身近な道路については、根幹的な道路を定めた後、市街地の状況等を踏まえ事業の展開に合わせて順次定めていくことも考えられる。

特に市街地開発事業を行う場合には、市街地開発事業が面的な広がりを持った地域において宅地等と道路を一体的に整備するものであることに鑑み、市街地開発事業の都市計

画と同時に根幹的な道路から地域に身近な道路まで必要なものを一体的に定めることが望ましい。

(3) 都市計画の取扱い

a) 法面を有する道路の区域の定め方

都市計画の当初決定の段階において、道路法面の形状、あるいは管理方法が特定できない等道路の区域を明確にすることが困難な場合には、本線部の幅員分の区域のみを決定し、後に道路の区域が明確になった段階で、法面の区域を追加する方法で都市計画を定めることも考えられる。

b) 車線数の決定

車線の数のみを新たに定める場合にあっては、車線の数明示された計画図全葉を都市計画の図書に添付することを原則とする。しかし、以下のような場合は、省略することができる。

- ・一路線の全区間が同一の車線の数である場合（総括図のみで判別できるため）。
- ・一路線において異なる車線の数があるものの、計画図を全葉添付することが容易でなく、かつ総括図に区間別の車線の数を表示することにより、区間ごとの車線数を明らかに明示できる場合。

c) 交差点の偶切りの帰属

都市計画道路同士の交差点の偶切りの都市計画決定は、下位道路側に帰属させることを基本とする。ただし、上位道路を新たに計画決定して既定の下位道路と交差させる場合や、上位道路側のみ拡幅変更を実施する場合については、便宜上、上位道路側に偶切りを帰属させることができるものとする。この場合、既定の下位道路と交差する区域については、上位道路側も下位道路に重複して都市計画決定するものとする。

(4) 都市計画道路の整備

a) 都市計画道路事業

都市計画事業の施行は、原則として市町が知事の許可を得て行うが、市町が施行することが困難又は不適當な場合、その他特別な事情がある場合は、県が国土交通大臣の許可を得て行う。

b) 都市計画事業の認可

都市計画事業の認可が告示されると、都市計画法上、当該事業地内において、都市計画事業の施行の障害となるおそれがある土地の形質の変更若しくは建築物について制限がはたらくとともに、土地収用法第26条第1項の規定による事業の認定の告示とみなされる。

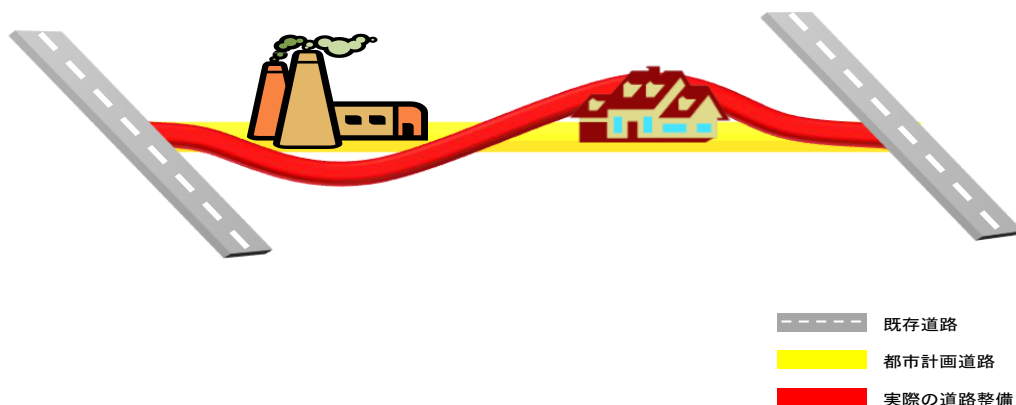
c) 都市計画道路の整備に関する留意点

都市計画道路の整備は、事業認可を受けていない事業であっても、都市計画に適合して事業を実施する必要がある。特に、事業実施後に都市計画道路の区域内に施設に必要な土地が残ることは適切ではない。

【不適切な整備例】

当初、既存道路を連絡する道路として計画決定された都市計画道路（下図の黄色）を、工場や連担した家屋等の支障物件があることを理由に赤色のルートで道路整備を行うことは、都市計画に対する

信頼を失墜する。仮に、計画道路上で大規模な支障物件などがあり、資金等から道路整備の実現が困難であると考えられる場合には、都市計画の変更を検討する必要がある。



(5) 都市計画決定の実務上のチェック事項

- ・上位計画（区域マス、都市マス、市町基本計画、都市交通マスなど）との整合
- ・交通ネットワーク上の整合、他路線や公共交通への影響の有無
- ・沿道の土地利用状況に対する路線の位置付け
- ・計画交通量の推計方法、道路の諸元（区分、種別、設計速度、横断構成、線形等）、計画交通量、交差点形状の妥当性
- ・周辺環境への配慮
- ・他の道路管理者、河川管理者、鉄道事業者、公安委員会等との協議

○参考

【都市計画道路の早期供用への取り組みについて（平成13年11月30日付国都街発第86号都市・地域整備局街路課長通知）】

都市再生の観点から、また現下の厳しい経済・財政状況の観点から、民間投資誘発効果の高い都市計画道路の整備推進が重要となってきたが、一部の事業中路線で期間が長期を経過し既投資額も含め事業効果の早期発現が望まれるものが散見される所であり、計画的かつ早急な整備完了を図ることが従来にも増して必要となっている。

街路事業の実施に当たっては、これまでも事業の重点実施や効率的な執行に努めているところであるが、今般新たに、用地買収が相当程度進展した路線について、地方公共団体（事業主体）が一定期間内（例えば三年以内）に完了させる路線（完了期間宣言路線）として公表する取組を推進することとしたので、当該取組を含めた都市計画路線の早期供用のための取組について、貴管下地方公共団体への指導等を一層充実することとされたい。

また、あわせて、今後の予算配分に当たっては、完了期間宣言路線の整備を重点的に支援することとされたい。

1-3. 自動車駐車場・自転車駐車場

(1) 自動車駐車場の都市計画の考え方

駐車場は、道路が自動車の走行空間であるのに対して、目的地における自動車交通の受

け皿としての施設であり、道路と一体となって円滑な自動車交通を支える重要な都市施設である。したがって、次のような自動車交通が著しく輻輳している地区などにおいては、駐車場の整備を積極的に推進することが望ましい。

- ・ 商業・業務地区等で都市機能が集積し、自動車交通が輻輳している地区
- ・ パークアンドライド等の交通結節機能を強化すべき鉄道駅等の周辺地区
- ・ 面的整備事業予定地区等で、将来拠点都市機能の集積が見込まれる地区
- ・ 集合住宅が多く立地しているか、又は立地が進行している住宅地区
- ・ フリンジパーキング（都心へ流入する自動車を都心の外部で受けることにより、歩行者、自転車及び公共交通機関を優先する都心空間の形成に資する駐車場）を設置すべき中心市街地外縁地区

駐車場には、公共的な駐車場、附置義務駐車場など、その種類、運営主体等が多様であることから、その整備に当たっては、個々の都市や地区の駐車需要に対応して、それぞれの駐車施設が適切な役割分担と連携を保ちながら、全体として効率的にその機能が発揮されるようにする必要がある。

（２）自転車駐車場の都市計画の考え方

自転車交通の機能を十分発揮させるには、駅や量販店等の周辺に利用しやすくかつ十分な規模の自転車駐車場を整備する必要があり、恒久的に担保すべきものと考えられる自転車駐車場は都市計画に積極的に定め整備を進めることが望ましい。

自転車駐車場整備に関する調査方法や整備の方策については、「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」（国道交通省都市局街路交通施設課）によることが望ましい。



2 新居浜駅前自転車駐車場（新居浜市 HP）

○参考

【愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例】

（目的）

第1条 この条例は、自転車の安全な利用の促進に関し、県、県民、自転車を利用する者、自動車等の運転者、事業者及び関係団体の責務を明らかにするとともに、県の施策の基本となる事項を定めることにより、自転車の安全な利用の促進に関する施策を総合的に推進し、もって自転車を安全か

つ快適に利用するための意識の啓発及び環境の整備並びに自転車が関係する交通事故の防止を図り、併せて本県の自転車文化の振興に寄与することを目的とする。

(県の責務)

第3条 県は、国、市町、事業者及び関係団体との相互の連携及び協力の下に、自転車の安全な利用の促進に関する総合的な施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 県は、自転車の安全な利用の促進を図る上で市町が果たす役割の重要性に鑑み、市町が行う自転車の安全な利用の促進に関する施策に関し、助言その他の必要な支援を行うものとする。

(道路環境の整備)

第16条 県は、自転車の安全な利用の促進を図るため、歩行者、自転車及び自動車等が共に安全に通行することができる道路の環境の整備に努めるものとする。

(財政上の措置)

第17条 県は、自転車の安全な利用の促進に関する施策を実施するために必要な財政上の措置を講ずるよう努めるものとする。

1-4. その他の交通施設

(1) 交通広場の都市計画の考え方

交通広場については、道路の一部を構成する交通広場については法第11条第1項第1号における「道路」に含めて都市計画決定することとするが、歩行者空間を中心とするもの等それ以外の交通広場については、その他の交通施設の「交通広場」として都市計画を行うことが望ましい。

交通広場の計画に当たっては、他の道路における歩道等と連携し歩行者のネットワークを形成するよう配置することとし、歩行者の交通量や歩行者の溜りの空間を考慮し、その規模を定めることが望ましい。また、快適な通行の用に供し、良好な都市環境の形成を図るための緑化や憩いの空間、良好な都市景観をそなえたシンボルとしての空間、さらに地域の活性化の核となるイベント等の空間にも配慮して計画を定めることが望ましい。

特に、建築物との複合的な空間となる場合においては、立体都市計画制度を活用することが望ましい。

2. 公共空地

2-1. 公園

(1) 役割

公園とは、主として自然的環境の中で、休息、鑑賞、散歩、遊戯、運動等のレクリエーション及び大震火災等の災害時の避難等の用に供することを目的とする公共空地である。

a) 種別

公園に関する都市計画において定める種別、区分、標準規模及び配置方針は次に示すとおりである。なお、都市の人口規模等により、地区公園と総合公園又は運動公園の機能等を併せ有する公園を計画しようとする場合は、当該公園の主たる機能を明確にしたうえで区分することが望ましい。

市街化区域においては街区公園、近隣公園、地区公園、総合公園及び運動公園を定めることが望ましい。

市街化調整区域においては、一の市町の区域の住民を対象とし多様なレクリエーションニーズに対応するための総合公園等を、市街化区域の整備、開発及び保全の状況を勘案し、市街化調整区域に配置する方が必要な区域の確保に有効な場合、又は公園等として活用する自然的環境が市街化調整区域に存在する等の場合は、市街化区域と連絡する道路等との連携を図りつつ決定し整備することが望ましい。

表 都市計画公園の種別

種別	区分	標準規模 (ha)	配置方針
街区公園	主として街区内に居住する者の利用に供することを目的とする公園 (県内における都市計画決定箇所数※(以下「箇所数」): 191箇所)	0.25	誘致距離 250m
近隣公園	主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園(箇所数: 37箇所)	2	誘致距離 500m
地区公園	主として徒歩圏域内に居住する者の利用に供することを目的とする公園(箇所数: 19箇所)	4	誘致距離 1km
総合公園	主として一の市町村の区域内に居住する者の休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園(箇所数: 28箇所)	10~	市町単位
運動公園	主として運動の用に供することを目的とする公園 (箇所数: 東予運動公園(西条市)、松山中央公園、大洲総合運動公園 他 計10箇所)	15~	市町単位
広域公園	一の市町村の区域を超える広域の区域を対象とし、休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園 (箇所数: 愛媛県営運動公園(松山市、砥部町)、第1号南予レクリエーション都市公園(宇和島市) 計2箇所)	50~	一の市町 を超える 広域圏域
特殊公園	ア 主として風致の享受の用に供することを目的とする公園	-	ア 良好な自然環境を形成

	(箇所数：滝の宮公園(新居浜市)、湧ヶ淵公園(松山市)、平家谷公園(八幡浜市) 他 計12箇所) イ 動物公園、植物公園、歴史公園その他特殊な利用を目的とする公園 (箇所数：市制50年記念公園(今治市)、天赦公園(宇和島市)、城山公園(宇和島市) 他 計6箇所)	する区域を選定 イ 自然条件、歴史的意義等を勘案して区域を選定
--	---	------------------------------------

※箇所数は平成26年4月時点

(2) 都市公園の設置基準について

これまで、国が一律に定めていた基準について、地域の実情に合った最適な行政サービスの提供を実現する観点から、地方公共団体自ら条例で定めることとなり、地方公共団体が都市公園を設置する場合には、当該地方公共団体が都市公園の配置及び規模に関する技術的基準を条例で定め、その基準に適合するよう行うものとされている。

また、平成16年の都市緑地法(昭和48年法律第72号)改正により、同法第4条第1項に規定する基本計画(以下「緑の基本計画」)の計画事項に新たに都市公園の整備の方針を追加し、緑の基本計画を都市における緑地の保全・整備の総合的なマスタープランとして明確に位置付けたことに伴い、都市公園法第3条第1項に定めるもののほか、市町が地域の状況に応じて自主的に策定する緑の基本計画に即して都市公園の整備を行うこととし、地方公共団体が都市公園を設置する場合には、緑の基本計画に則して行うよう努めることとされている(都市公園法第3条第2項)。

なお、国の都市計画運用指針においては、公園の機能に応じた規模の適正化を図るため、公園の種別に応じた規模及び配置の方針を示し、計画に当たっては、自然地の分布、土地利用、交通系統等での現況及び計画を勘案してこれらを基準とすることが望ましいとしている。

表 県内における緑の基本計画の策定状況

区域名	市町名	公表年月	備考
新居浜	新居浜市	H10.4	旧新居浜市にて策定
西条	西条市	H10.4	旧東予市にて策定
		H16.10	旧西条市にて策定
四国中央	四国中央市	H10.5	旧伊予三島市にて策定
八幡浜	八幡浜市	H13.5	旧八幡浜市にて策定
宇和島	宇和島市	H13.11	旧津島町にて策定
西予	西予市	H25.7	
松山広域	松山市	H25.6	
	東温市	H19.3	
今治広域	今治市	H21.12	
合計	9市		

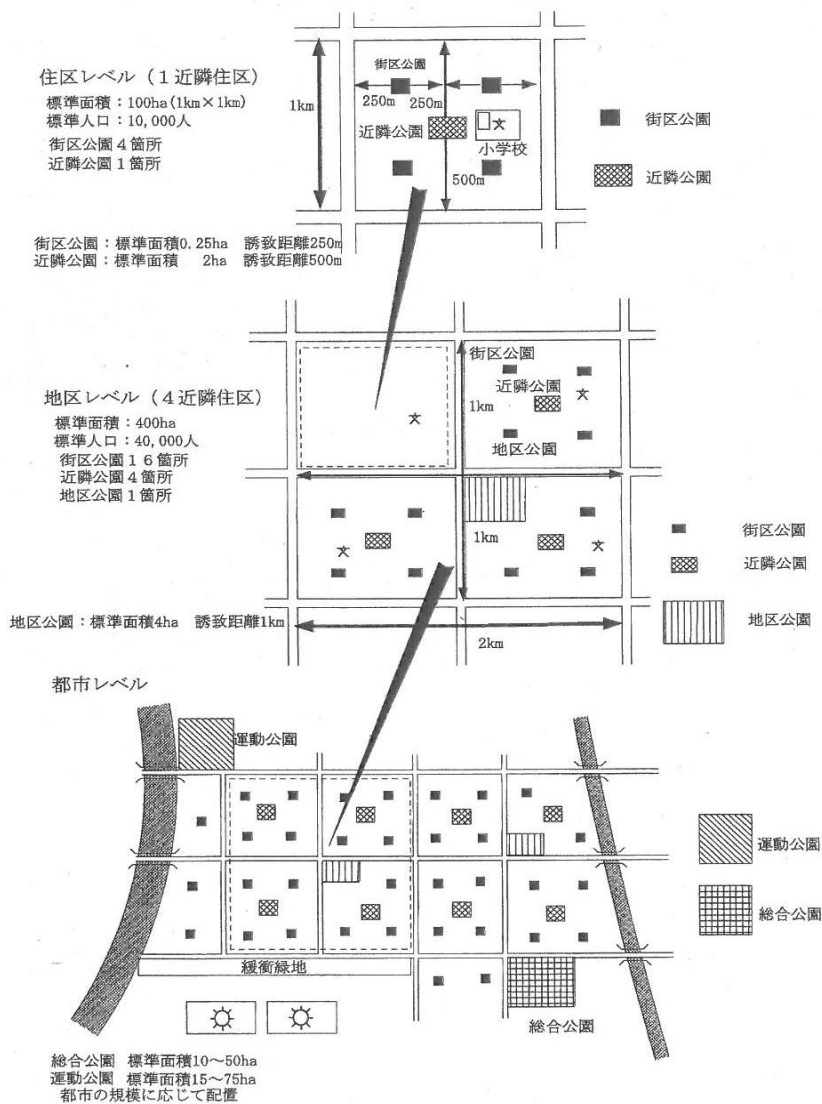


図 都市公園の配置基準 (公園緑地マニュアル (社) 日本公園緑地協会)

○参考

【都市公園法】

第3条 地方公共団体が都市公園を設置する場合には、政令で定める都市公園の配置及び規模に関する技術的基準を参酌して条例で定める基準に適合するように行うものとする。

2 都市緑地法 (昭和四十八年法律第七十二号) 第四条第一項に規定する基本計画 (地方公共団体の設置に係る都市公園の整備の方針が定められているものに限る。) が定められた市町村の区域内において地方公共団体が都市公園を設置する場合には、当該都市公園の設置は、前項に定めるもののほか、当該基本計画に即して行うよう努めるものとする。

第16条 公園管理者は、次に掲げる場合のほか、みだりに都市公園の区域の全部又は一部について都市公園を廃止してはならない。

- 一 都市公園の区域内において都市計画法の規定により公園及び緑地以外の施設に係る都市計画事業が施行される場合その他公益上特別の必要がある場合
- 二 廃止される都市公園に代わるべき都市公園が設置される場合
- 三 公園管理者がその土地物件に係る権原を借受けにより取得した都市公園について、当該貸借契約の終了又は解除によりその権原が消滅した場合

(公益上特別の必要がある場合：都市公園法運用指針抜粋)

「公益上特別の必要がある場合」とは、その区域を都市公園の用に供しておくよりも、他の施設のために利用することの方が公益上より重要と判断される場合のことである。その判断に当たっては客観性を確保しつつ慎重に行う必要がある。例えば土地収用法第4条においては、同法又は他の法律によって、土地等を収用し、又は使用することができる事業の用に供している土地等は、特別の必要がなければ収用し、又は使用することができない旨規定しているが、法第16条で規定する「公益上特別の必要がある場合」においても、少なくとも土地収用法第4条に規定する程度の特別の必要が求められると考えられる。

【都市緑地法】

第4条 市町村は、都市における緑地の適正な保全及び緑化の推進に関する措置で主として都市計画区域内において講じられるものを総合的かつ計画的に実施するため、当該市町村の緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画を定めることができる。

2 基本計画においては、おおむね次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 緑地の保全及び緑化の目標
- 二 緑地の保全及び緑化の推進のための施策に関する事項
- 三 地方公共団体の設置に係る都市公園（の整備の方針その他保全すべき緑地の確保及び緑化の推進の方針に関する事項

【愛媛県立都市公園条例】

第2条の2 法第3条第1項の条例で定める基準は、次のとおりとする。

- (1) 主として一の市町の区域内に居住する者の休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする都市公園、主として運動の用に供することを目的とする都市公園及び一の市町の区域を超える広域の利用に供することを目的とする都市公園で、休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供されるものを設置する場合においては、それぞれその特質に応じて県内における分布の均衡を図り、かつ、防火、避難等災害の防止に資するよう考慮するほか、容易に利用することができるように配置し、それぞれその利用目的に応じて都市公園としての機能を十分発揮することができるようにその敷地面積を定めること。
- (2) 主として風致の享受の用に供することを目的とする都市公園等前号及び都市公園法施行令（昭和31年政令第290号。以下「政令」という。）第2条第1項第1号から第3号までに規定する都市公園以外の都市公園を設置する場合においては、それぞれその設置目的に応じて都市公園としての機能を十分発揮することができるように配置し、及びその敷地面積を定めること。

【緑の政策大綱（平成6年7月28日建設省決定）】

II 基本目標と施策の総合的展開

1 基本目標

(5) 都市公園等は、概ね全ての市街地において歩いて行ける範囲に公園の整備を推進するとともに、公園内の植樹面積の積極的増加に努める。なお、長期的には住民一人当たりの都市公園等面積を20㎡とすることを目標とする。

III 具体的施策

2 緑の創出と活用

緑を創出、活用するため、都市緑化のための植樹等五箇年計画に基づき、都市公園、道路、河川、急傾斜地等の公共公益的施設等の緑化を推進するとともに、民有地の緑化を積極的に推進する。

この際、市民に身近な緑としての都市公園や道路、河川等の緑化については、公園愛護団体等のボランティア活動の協力を得るとともに、民有地の緑化については市民や企業等の緑化活動に対し行政としての支援措置を適切に講じるものとする。

(1) 公共公益施設等の緑の創出と活用

都市の骨格を形成する緑を系統的に整備するため、都市公園等に加えて道路、河川等（河川、ダム、砂防、海岸）、急傾斜地、下水処理場等（下水処理場、ポンプ場及びオープン水路）、官公庁施設及び公的資金を活用して供給される住宅の緑を積極的に創出するとともに有効な活用を図る。

① 市公園等の整備と管理

都市における緑の中核拠点となる都市公園等については、都市公園等整備五箇年計画等に基づき着実に整備を推進する。

この際、社旗経済の変化や国民ニーズの多様化に適切に対応するため、大都市、地方都市、農山漁村等の地域の実状に即して、地域の独自性や創意工夫を生かし、多様な交流の場となり、緑の文化発信の拠点となるよう留意し、特に以下の都市公園等の重点的整備を推進する。

a 高齢化等の進展に対応して、高齢者、障害者等の利用に配慮し、国民の誰もが多様なレクリエーションと交流を行うことができるよう、身近な都市公園の整備を推進する。

b 国民の心身の健康の維持増進、体力の向上等に資するため、緑豊かな環境の形成を図りつつ、森林浴のできる樹林地や多様なスポーツ活動、健康運動に対応した運動施設の整備を推進する。

c 地球環境的観点に立ち、都市のヒートアイランド化の軽減や都市内の自然環境の保全、都市住民の身近な自然とのふれあいに資する都市緑化や自然生態観察公園（アーバン・エコロジー・パーク）等の整備を推進する。

d 大震火災時に相当の被害が予想される大都市地域、東海・南関東地域等において広域避難地、避難路を形成する防災公園の緊急かつ重点的整備を推進し、避難困難区域人口の解消を図る。

e 自由時間の増大等に伴う多様な余暇需要に対応し、都市公園においてオートキャンプ場のネットワーク整備を推進するとともに、生産緑地地区を有効に活用し、市民農園整備事業を推進する。

また、都市公園の整備に当たっては、緑豊かで自然に親しみやすい環境の確保のため、公園の種別ごとに原則としてそれぞれ以下の緑化面積率〔樹木、草花、芝等により緑化された土地の面積（樹木が独立して植栽されている等緑化面積を測定しがたい場合には、おおむね枝葉の水平投影面積）の敷地面積に対する割合をいう。〕の確保を図る。

住区基幹公園及び都市基幹公園	五〇%以上
（ただし街区公園及び運動公園にあつては三〇%以上）	
緩衝緑地及び緑道	七〇%以上
都市緑地	八〇%以上
墓園	六〇%以上

【都市公園法施行令】

第1条の2 一の市町村（特別区を含む。以下同じ。）の区域内の都市公園の住民一人当たりの敷地面積の標準は、十平方メートル以上とし、当該市町村の市街地の都市公園の当該市街地の住民一人当たりの敷地面積の標準は、五平方メートル以上とする。

【社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会第六回公園緑地小委員会報告（平成 19 年 6 月）】

連担した市街地において持続性のある「みどり」の割合（公的緑地率）を概ね 30%以上確保すること等を望ましい都市像として示す必要がある。

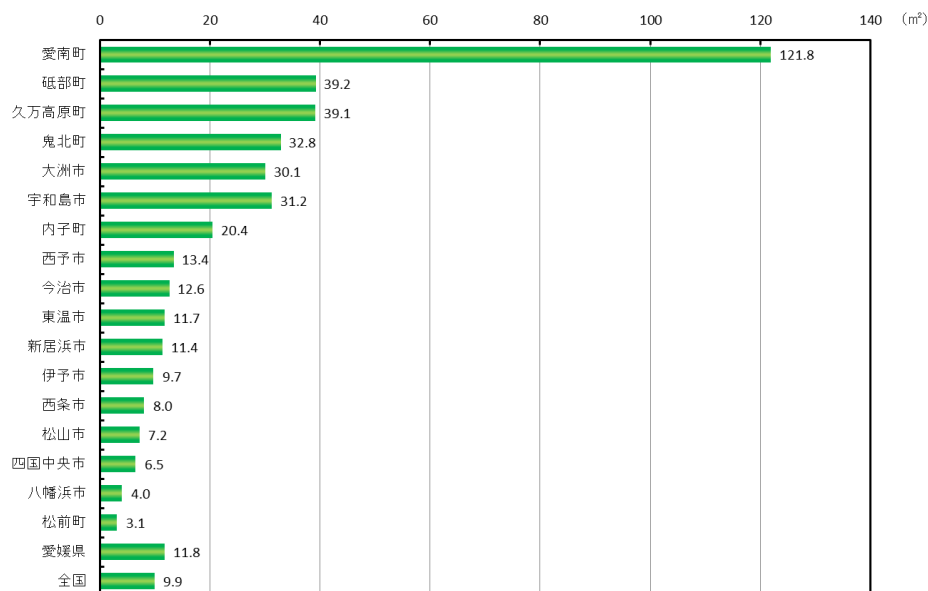


図 県内主要都市の1人当たりの都市公園面積(平成25年3月末時点)

(3) 都市公園の防災利用に関する留意事項

都市公園は、市街地やその周辺部に存在する貴重な公共空間であり、大規模地震の発生時には、避難地、救援救急活動の活動拠点としての利用が期待される。以下、都市公園の防災利用に関する検討事項を示す。

a) 現状把握

大規模地震等の災害では、防災機能の分担や連携が必要となる。まず、都市公園の現況調査を行い、災害時に防災利用の可能性を検討する。

① 地域防災計画等での位置づけ

② 立地等による評価

- ・安全性（活断層、地盤の液状化、津波の浸水域等）
- ・機能性（面積、被災想定地からの距離、管理事務所等の建物、交通アクセス）
- ・維持管理状況（公園施設の老朽度、耐震性）

b) 重要度の検討

公園の防災上の重要度は、周辺地域の防災機能を分担する学校等の立地状況や住宅密集度等の土地利用状況に関連する。このため、対象公園周辺の施設状況を調査するとともに、災害危険度を把握する。

- ・対象都市公園周辺の避難施設の把握
 - 周辺の学校、公民館等と避難者収容等の役割分担
- ・周辺市街地の災害危険度の評価

避難困難地域（避難地充足度）、延焼危険度

- ・都市公園の避難者収容能力の把握
 想定避難者数と公園の収容可能避難者数

c) 公園施設の検討

公園の防災機能向上のための基本的な方向性を示すとともに、公園に導入する施設等を提案する。

- ・防災利用上の分類（候補地の選定）
 避難地（広域避難地、一時避難地）、防災拠点（広域防災拠点、地域防災拠点）
- ・防災機能向上のための基本的な方向性の決定
 対象公園の避難圏域の状況、課題、整備の方向性
- ・導入する防災関連施設等の検討
 避難、情報伝達、消防・救援活動、復旧活動、輸送に必要な施設の検討
 施設例：耐震性貯水槽、井戸、備蓄倉庫、ヘリポート、広場面積の拡大
- ・施設整備計画
 長期、短期の整備計画

d) 広域的防災拠点の候補地の検討

都市公園の防災利用上の分類（対象公園が担う機能の明確化）により、広域防災拠点に分類された公園について、広域的な救援・支援活動の可能性を検討する。場合によっては、市町の枠を超えた公園の利活用を検討する。

- ・対象公園に期待される機能の算出
 消防隊、自衛隊、ヘリポート、ボランティア活動等に必要となる面積
- ・対策の検討
 期待される能力と既存施設の能力とを比較し、必要となる施設整備を検討する。

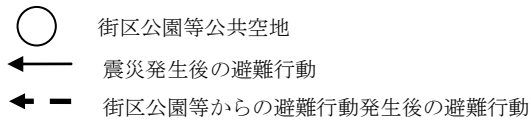
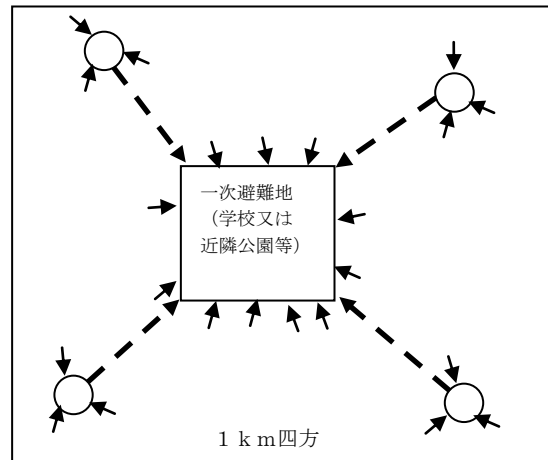
表 防災公園等の考え方

機能区分		公園種別	機能	面積要件等
拠点機能	基幹的広域防災拠点	国営公園	広域防災のヘッドクォーター 広域支援部隊等コア部隊のベースキャンプ 災害医療の支援基地	
	広域防災拠点	広域公園等	救援・救助部隊等の活動拠点 資材、物資の中継基地	概ね 50ha 以上
	地域防災拠点	都市基幹公園	救援・救助部隊等の前線基地 救援物資輸送の中継基地	概ね 10a 以上
避難地機能	広域避難地	都市基幹公園 広域公園等	主として市町村の区域内居住者の広域的な避難地	10ha 以上
	一次避難地	近隣公園 地区公園等	主として近隣住民の一時的な避難地	2ha 以上
避難路		緑道		幅員 10m 以上

(避難地の種類)

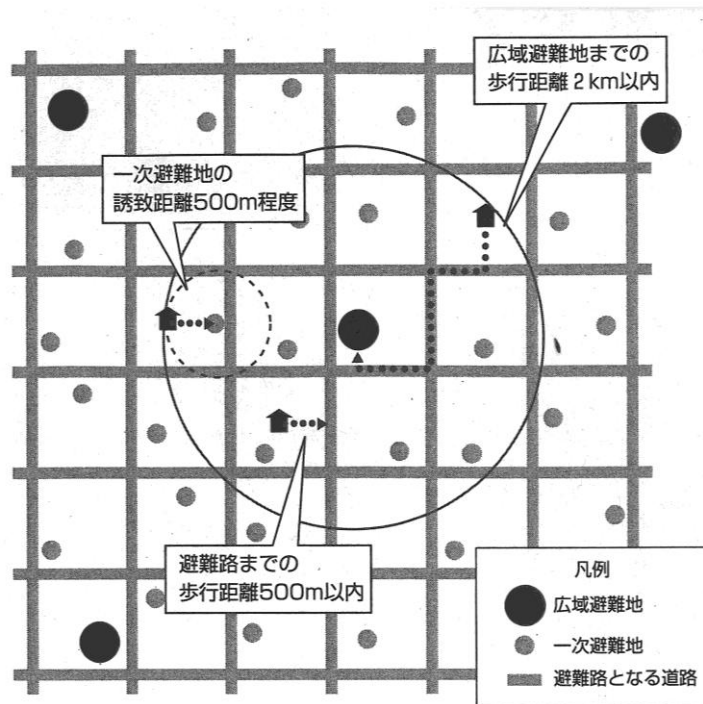
・一次避難地

住民が一時的に避難できるオープンスペースである。大火の迫った場合は、避難中継基地となり、広域避難地に再避難する。近隣公園、地区公園、小中学校など。



・広域避難地

大地震で発生する市街地大火に対して広域避難の最終の目的地となる。一定の規模（10ha以上）を有する公園緑地、学校施設等公共施設、住宅団地など。



○参考

【防災公園の整備事例：6・5・1丸山公園（宇和島市）】



【愛媛県地域防災計画（平成26年11月）】

（地震災害対策編）

2-1-3-1 避難計画の作成

1 避難場所及び避難所の指定

市町は、住民の生命・身体の安全を確保するため、都市公園、公民館、学校等の公共的施設等を対象に、地域の人口、誘致圏域、地形、災害に対する安全性等に配慮し、その管理者の同意を得た上で、災害の危険が切迫した緊急時において安全が確保される指定緊急避難場所及び被災者が避難生活を送るための指定避難所について、必要な数、規模の施設等をあらかじめ指定・整備し、市町地域防災計画に定めておく。（中略）

市町が県管理都市公園を避難場所、避難所として指定する場合には、県との情報共有及び連携強化を図るとともに、指定した際には、県の地域防災計画にも併せて掲載する。

(1) 指定緊急避難場所

災害から一時的、緊急的に避難する場所で、指定の基準は、概ね次のとおりである。

なお、指定緊急避難場所となる都市公園等のオープンスペースについては、必要に応じ、火災の輻射熱に対して安全な空間とすることに努める。

ア 災害発生時に迅速に避難場所の開設を行うことが可能な管理体制を有するものであること。

イ 地震に対して安全な構造を有する施設又は周辺に地震が発生した場合において人の生命、身体に危険を及ぼすおそれのある物がない場所であること。

ウ 要避難地区のすべての住民（昼間人口も考慮する。）を収容できるよう配置すること。なお、避難場所の必要面積は、避難者1名につき0.5㎡以上を目安とする。

エ 地区分けをする場合は、町内会、自治会等の単位を原則とするが、主要道路、鉄道、河川等を境界とし、住民がこれを横断して避難することはできるだけ避けること。

(2) 指定避難所

被災者等を必要な期間滞在させるための施設で、指定の基準は、概ね次のとおりである。

なお、市町は、学校を避難所として指定する場合には、学校が教育活動の場であることに配慮するものとし、避難所としての機能は応急的なものであることを認識の上、避難所となる施設の利用方法等について、事前に教育委員会等の関係部局や地域住民等の関係者と調整を図る。

- ア 被災者等を滞在させるために必要かつ適切な規模を有すること。なお、避難者の必要面積は、1名につき2㎡以上を目安とする。
- イ 速やかに被災者等を受け入れ、生活関連物資を配布することが可能な構造又は施設を有すること。
- ウ 想定される災害による影響が比較的少なく、災害救援物資等の輸送が比較的容易な場所にあること。
- エ 主として要配慮者を滞在させることが想定される施設にあつては、要配慮者の円滑な利用の確保、相談等の支援を受けることができる体制が整備されていること。
- オ なるべく被災地に近く、かつ集団的に被災者等を収容できること。

2-15-6 広域防災拠点の整備

県は、大規模災害が発生した場合に、広域的な応援活動が円滑に実施されるように、防災関係機関が応急対策活動を行うための展開拠点となる施設及び他県から輸送される救援物資の中継拠点となる施設をあらかじめ広域防災拠点として指定するとともに、その整備に努める。

広域防災拠点は、次の事項に留意のうえ、東予、中予、南予それぞれの地域に分散して指定する。

- (1) 交通アクセスに優れていること
- (2) 被災が想定されない安全区域内にあること
- (3) 活動に必要な敷地や建物を有すること
- (4) 建物については、耐震性等安全な構造を有すること
- (5) 地方本部や市町、関係機関等との連携に優れていること
- (6) 一定期間の継続使用が可能であること
- (7) 他の防災関係の指定とできるだけ重複していないこと

表 愛媛県広域防災拠点一覧（平成26年11月時点）

東予	中予	南予
<ul style="list-style-type: none"> ・やまじ風公園（四国中央市） ・山根公園（新居浜市） ・小松中央公園（西条市） ・石鎚山ハイウェイアス（西条市） ・今治西部丘陵公園（今治市） 	<ul style="list-style-type: none"> ・アイテムえひめ（松山市） ・県営総合運動公園（松山市他） ・生涯学習センター及びえひめ青年ふれあいセンター（松山市） ・ウェルビア伊予（伊予市） ・久万高原グラウンド（久万高原町） 	<ul style="list-style-type: none"> ・八幡浜・大洲地区運動公園（大洲市） ・伊方町民グラウンド（伊方町） ・西予市宇和運動公園（西予市） ・宇和島市総合交流拠点施設（宇和島市） ・丸山公園（宇和島市） ・鬼北総合運動公園（鬼北町） ・第3号南予レクリエーション都市公園（愛南町）

※地域防災計画 資料編からの抜粋

2-18-11 都市公園施設

1 都市公園施設の確保

都市公園は、震災時の延焼遮断空間、避難場所、防災活動拠点として有効に利用されるため、県及び市町は、他の公共施設とも連携を図り、施設整備を促進する。

3 施設の補強・整備

耐震点検等に対応が必要とされた施設については、緊急度の高い施設から順次、補強や整備を実施する。

また、市町が避難場所、避難所として指定する基幹的な都市公園については、必要に応じ、食料、医薬品等災害応急対策に必要な物資の備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設、非常用照明施設、非常用発電施設等の整備に努める。

(津波災害対策編)

2-8-2 津波に強い地域の形成

浸水の危険性の低い地域を居住地域とするような土地利用計画、できるだけ短時間で避難が可能となるような避難場所・津波避難ビル・避難路・避難階段などの避難関連施設の計画的整備や民間施設の活用による確保、建築物や公共施設の耐浪化等により、津波に強いまちの形成を図るものとする。なお、事業の実施に当たっては、効率的・効果的に行われるよう配慮するものとする。

津波対策の実効性を高めるためには、地域防災計画、都市計画等の計画相互の有機的な連携を図る必要があることから、関係部局による共同での計画作成など、最大クラスの津波による浸水リスクを踏まえた、津波防災の観点からの地域づくりに努める。

2-9-4 津波からの防護・避難のための施設の整備等

(4) 県管理都市公園の管理者は、市町が作成する避難計画を補完するため、都市公園の避難施設としての活用について検討するとともに、都市公園利用者を含めた円滑な避難誘導を支援する施設等の整備に努める。

(4) 都市計画決定の実務上のチェック事項

- ・上位計画（区域マス、都市マス、市町基本計画、緑の基本計画など）との整合
- ・市町全体の公園計画の中での位置付け
- ・計画利用人数の推計、公園の規模、施設、接道の妥当性
- ・周辺環境への配慮
- ・道路管理者、河川管理者、鉄道事業者、防災部局、公安委員会等との協議
- ・地域防災計画での位置付け、利用方法

○参考

【都市計画公園がバランスよく整備された事例：今治市】

今治市の都市計画公園は、街区公園などの生活に身近な公園から、総合公園などの広域的な公園までバランスよく整備されている。(今治市における都市公園の整備方針 参照)

表 今治市の都市公園の整備状況

種別	整備面積 (ha)	1人当たり 整備面積 (m ²)	対象人口	(参考) 整備標準
街区公園	8.29	0.94	市街地人口	1

近隣公園	4.79	0.55	市街地人口	2
地区公園	17.91	2.04	市街地人口	1
総合公園	68.68	5.02	都市計画区域内人口	1
運動公園	7.64	0.56	都市計画区域内人口	1.5

※参考 都市計画区域内人口 136,852 人、市街地人口（菊間地区は用途地域内）87,849 人（平成 26 年 4 月 1 日時点）

【都市公園等整備緊急措置法及び都市公園法の一部を改正する法律の施行について（建設省通達 昭和 51 年 10 月）】

都市公園の整備に当たっては、それぞれの都市公園の有する特質を考慮し、街区公園、近隣公園、地区公園、総合公園及び運動公園にあつては、市町村、広域公園にあつては都道府県における分布の均衡を図り、全体的な計画配置に十分配慮すること。

・都市公園の整備水準

地方公共団体が設置する次の表に掲げる都市公園については、都市公園法施行令第 2 条の規定による都市公園の配置及び規模の基準によるほか、同表の整備標準によりその整備の促進に努められたいこと。

種別	対象人口	整備水準（一人つき m ² ）
街区公園	市街地人口	1
近隣公園	市街地人口	2
地区公園	市街地人口	1
総合公園	都市計画区域内人口	1
運動公園	都市計画区域内人口	1.5
広域公園	都道府県人口	2

凡 例		種 別	
-----	都市計画区域		
■	市街化区域等		
●	計画・構想	●	街区公園
●		●	身近な公園 (住区基幹公園)
■		■	地区公園
■		■	総合公園
■		■	運動公園
■		■	歴史公園、風致公園等
■		■	墓園
■		■	都市緑地等

注：都市公園の整備方針を示した図面であるため、都市公園以外の公園緑地については図示していない。

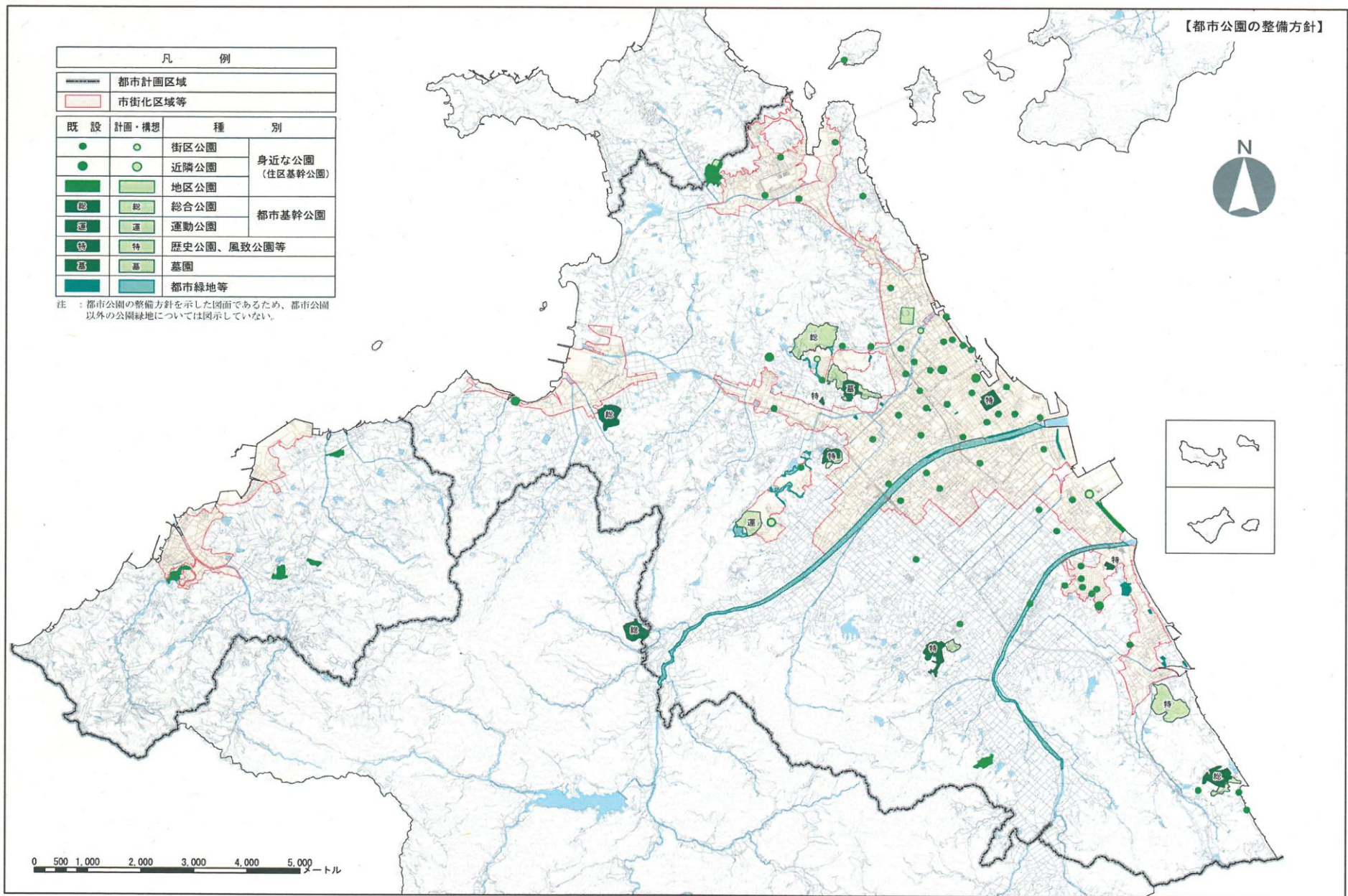


図 今治市における都市公園の整備方針（今治市緑の基本計画）

2-2. 緑地

(1) 役割

緑地とは、主として自然的環境を有し、環境の保全、公害の緩和、災害の防止、景観の向上、及び緑道の用に供することを目的とする公共空地である。

(2) 設置規模と配置

a) 規模

緑地の規模は、次の事項を考慮して計画することが望ましい。

- ・主として都市景観の向上に資する緑地は、位置、目的、内容及び周辺の土地利用等の現況及び計画を総合的に勘案して適切な規模を定める。
- ・現に存する樹林地等の保全を目的とする緑地は、その規模、特性等を総合的に勘案して適切な規模を定める。
- ・主として緩衝の用に供する緑地は、公害の緩和、災害の防止等の目的に応じ周辺の土地利用、交通状況、都市施設の配置等を総合的に勘案して必要な規模を定める。
- ・主として遮断の用に供する緑地は、隣接する市街地の規模、性格及び市街地化の動向等を総合的に勘案して適切な規模を定める。
- ・河川の区域を対象とする緑地は、河川の位置、規模、形状、隣接する土地の状況及びレクリエーション需要等を総合的に勘案して適切な規模を定める。
- ・緑道については、快適安全な通行、散策、休養等に資する園路及び十分な植栽による修景、パーゴラ等の施設が確保できる幅員及び延長を定める。

b) 配置

緑地の配置は、次の事項を考慮して計画することが望ましい。

- ・主として都市景観の向上に資する緑地は、市街地内の道路、鉄軌道の沿線、公共公益施設、歴史的建造物等の周辺並びに景観構成上必要とされる丘陵地、傾斜地等顕著な土地を選定して配置する。
- ・現に存する樹林地等の保全を目的とする緑地は、良好な自然的環境を形成する樹林地、水域及び水辺地、草地、湿原、岩石地、貴重な動植物の自生地、生息地、飛来地、分布地及び文化的遺産の分布地等の土地に配置する。
- ・主として緩衝の用に供する緑地は、工業地、幹線道路、鉄軌道、空港、供給処理施設等と住宅地、商業地等が隣接する地域において、公害の緩和、災害の防止等の目的に応じた緩衝地帯として有効に機能しうるよう配置する。
- ・主として遮断の用に供する緑地は、市街地の周辺及び市街地間において市街地の拡大若しくは連担の防止に資するよう、遮断地帯として配置する。
- ・河川の区域を対象とする緑地は、都市における緑地の系統的な配置の一環となる河川、又は良好な自然的環境を有する河川、及びレクリエーション利用が可能な河川等を選定して配置する。この場合、堤外地と一体となって緑地としての機能を果たすことが有効な堤内地については、区域に含める。
- ・緑道については公園、広場、駅及び学校、商業地及び避難地等を相互に連絡し、又は河川、水路及び道路等に沿った快適安全な通行・散策路等として、併せて災害時における避難誘導路として有効に機能しうるよう配置する。



2 御舟川緑道（西条市）

2-3. 広場

(1) 役割

広場とは、主として歩行者等の休息、鑑賞、交流等の用に供することを目的とする公共空地である。県内では、今治市と四国中央市において計画決定している。

(2) 設置規模と配置

a) 規模

広場は、広場を設置する目的、利用者の行動、周辺の土地利用等を勘案し、適切な規模とすることが望ましい。

b) 配置

広場は、次の項目の一に該当するような場所に配置することが望ましい。

- ・周辺の建築物の用途が、おおむね商業施設、業務施設、文教厚生施設、官公庁施設である地区
- ・観光資源等が存在し、多数人が集中する地区
- ・交通の結節点あるいは多数人が利用する都市施設の近傍又は歩行者の多い道路の沿道
- ・都市の象徴又は記念の目的に供する場所あるいは都市景観の向上に著しい効果が認められる場所

2-4. 墓園

(1) 役割

墓園とは、自然的環境を有する静寂な土地に設置する、主として墓地の設置の用に供することを目的とする公共空地である。県内では、松山市、今治市、新居浜市及び四国中央市において計画決定している。

(2) 設置規模と配置

a) 規模

墓園の規模は、墓園が緑地の系統的な配置の一環として計画されることに鑑み、十分な樹林地等の面積が確保される相当の面積を定めることが望ましい。

b) 配置

墓園の配置は、次の事項を考慮して計画することが望ましい。

- ・市街地に近接せず、かつ、将来の発展を予想し市街化の見込みのない位置であって、交通の利便の良い土地に配置する。
- ・主要な道路、鉄道及び軌道が区域内を通過又は接しない。ただし、やむを得ず通過又は接する場合は樹林による遮蔽等により墓園との空間を分断させる。
- ・都市計画区域内に適地のない場合は区域外に選定する。この場合、必要に応じて、関係市町との共同施設とする。
- ・環境保全系統の一環となるよう配置し、既存樹林等による風致は維持するとともに、必要に応じて防災系統の一環となるよう配置する。

2-5. 関連する制度との関係

(1) 河川等との関係

都市における主要な河川、海岸及び湖岸は、水と緑が一体となった都市における自然的環境の軸となるとともに、河川の持つ連続性、遮断性は公園や不燃化建築物と組合せることにより広域的な防災帯ともなるものである。このため、河川、河畔、海岸、湖岸等を必要に応じ公園又は緑地として決定することが望ましい。この場合、公園等の事業と河川又は防水、防砂、防潮の施設の事業が一体に実施される場合には、その都市計画決定は同時に行うことが望ましい。

(2) 道路との関係

公園等は利用者の利便性を確保するため適切な幅員を有する道路と接続することが望ましい。

また、防災系統の一環なる公園等は、災害時に救援・復旧活動等の拠点としての役割を果たすためには、緊急動線や避難路と連絡されていなければならない。このため、幹線道路等に容易に接続する位置に配置することが望ましい。また、河川と同様に広幅員の道路も連続性、遮断性を有することに鑑み、必要に応じ公園、緑道及び不燃化建築物と組合せることにより広域的な防災帯とすることが望ましい。

広場については、市街地における人々の休息、交流等の場として機能することに鑑み、主要な動線である歩行者の多い道路、通路等に接していることが望ましい。

(3) 供給処理施設との関係

汚物処理場等については、周辺環境改善のために、これらの施設の周囲や上部に一体となって緩衝効果を発揮する緑地を決定するほか、最終処分場については、良好な自然的環境の回復のために必要なものについては緑地等として決定し、処分が終了した後に整備することが望ましい。

(4) 風致地区との関係

風致地区内では、公園等は風致の維持のために重要な役割を果たす都市施設であることに鑑み積極的に決定することが望ましい。この場合、特に風致地区の良好な自然的景観を享受することのできる眺望の場、良好な自然的環境を活かした散策、休息、自然とのふれあいの場等一定の利用が想定されるところは公園等として決定し、必要な整備を行うこと

が望ましい。

(5) 事業予定地の指定を受けた公園、緑地又は墓園の課税評価

地方税法附則第19条の2において市街化区域内の農地であって公園、緑地又は墓園に関する都市計画の決定及び法第55条第1項の指定を受けたものについては、なお従前のおり農地としての評価で固定資産税及び都市計画税を課税することとしている。

本措置は、市街化区域内における農業者対策の一環としての意味を有するものであるとともに、緑地としての機能を有する農地を公園、緑地又は墓園として整備するまでの間、計画的に保存することにより、都市内における緑地（この場合はⅢ－5章末に定義する「緑地」である。）の確保に資することを目的としている。

本措置の趣旨に基づき市街化区域内における農地について公園、緑地又は墓園に関する都市計画の決定及び法第55条第1項の指定を行うに当たっては、次の事項に留意することが望ましい。

- ・本措置の実施に当たって具体的な運用方針を定める場合には、都市計画担当部局と農林担当部局との間において十分調整を図る。
- ・本措置の趣旨に鑑み、市街地開発事業の実施が予定されている区域内においては本措置を講じない。
- ・法第55条第1項の指定に当たっては、当該農地について公園、緑地又は墓園の事業の実施が見込まれるまでの相当期間は農地としての使用を継続する旨を農業を営む者について確認する等の措置を講ずる。

3. 供給処理施設

3-1. 下水道

(1) 下水道の都市計画の基本的な考え方

下水道は、生活環境の改善、水質の保全、浸水の防除等都市活動を支える上で必要不可欠な施設であり、積極的に都市計画に定めるべきである。この場合、市街化区域においては少なくともこれを定めるものとする。

- a) 下水道とは、下水を排除するために設けられる排水管、排水渠その他の排水施設（かんがい排水施設を除く。）、これに接続して下水を処理するために設けられる処理施設（屎尿浄化槽を除く。）又はこれらの施設を補完するために設けられるポンプ施設、貯留施設その他の施設の総体をいう。（下水道法第2条第2項）

下水道の種類には、公共下水道、流域下水道、都市下水路があるが、流域下水道は本県では実施されていない。

- b) 公共下水道とは、次のいずれかに該当する下水道をいう。

イ) 主として市街地における下水を排除し、又は処理するために地方公共団体が管理する下水道で、終末処理場を有するもの又は流域下水道に接続するものであり、かつ、汚水を排除すべき排水施設の相当部分が暗渠である構造のものをいう。

ロ) 主として市街地における雨水のみを排除するために地方公共団体が管理する下水道で、河川その他の公共の水域若しくは海域に当該雨水を放流するもの又は流域下水道に接続するもの。（下水道法第2条第3項）

- c) 都市下水路とは、主として市街地における下水を排除するために地方公共団体が管理している下水道（公共下水道及び流域下水道を除く。）で、その規模が政令で定める規模以上のものであり、かつ、当該地方公共団体が指定したものをいう。（下水道法第2条第5項）

政令で定める規模は、当該下水道の始まる箇所における管渠の内径又は内のり幅が500mmで、かつ、地形上当該下水道により雨水を排除することができる地域の面積が10haのもの（下水道法施行令第1条）

(2) 管渠、排水区域、処理場、ポンプ場の決定の考え方

下水道に関する都市計画は、土地の自然的条件、土地利用の動向、河川等の水路の整備状況並びにそれらの将来の見通し等を総合的に勘案し、機能的な都市活動の確保及び良好な都市環境を形成及び保持するよう排水区域、処理場、ポンプ場及び主要な管渠を一体的かつ総合的に定める。

- a) 管渠

下水道の都市計画における管渠については、道路その他の公共施設の整備状況を勘案して、排水区域からの下水を確実かつ効率的に集め、排水するよう配置すること。

- b) 排水区域

下水道の都市計画における排水区域については、土地の自然的条件及び土地利用の動向を勘案し、下水を排除すべき地域として一体的な区域となるよう定めること。

- c) 処理場

下水道の都市計画における処理場については、排水区域から排除される下水量に対して必要な処理能力等を有し、放流先及び周辺の土地利用の状況を勘案し、周辺環境との調和が図られるよう定めること。また、施設の敷地は、増設等に必要な土地を含めて定

めておくことが望ましい。

d) ポンプ場

下水道の都市計画におけるポンプ場については、下水の流下の確保が図れるよう、周辺環境に配慮して定めること。

(3) 下水道の都市計画の取扱い

下水道の管渠については、主要なものを定めることとし、以下の要件に該当するものを定めることが望ましい。

- ・一定の面積以上の排水区域を担う管渠（一定の面積については、地域の状況によるが、目安として1,000ha程度が考えられる。）
- ・処理水を放流するための主たる管渠

下水道の種類

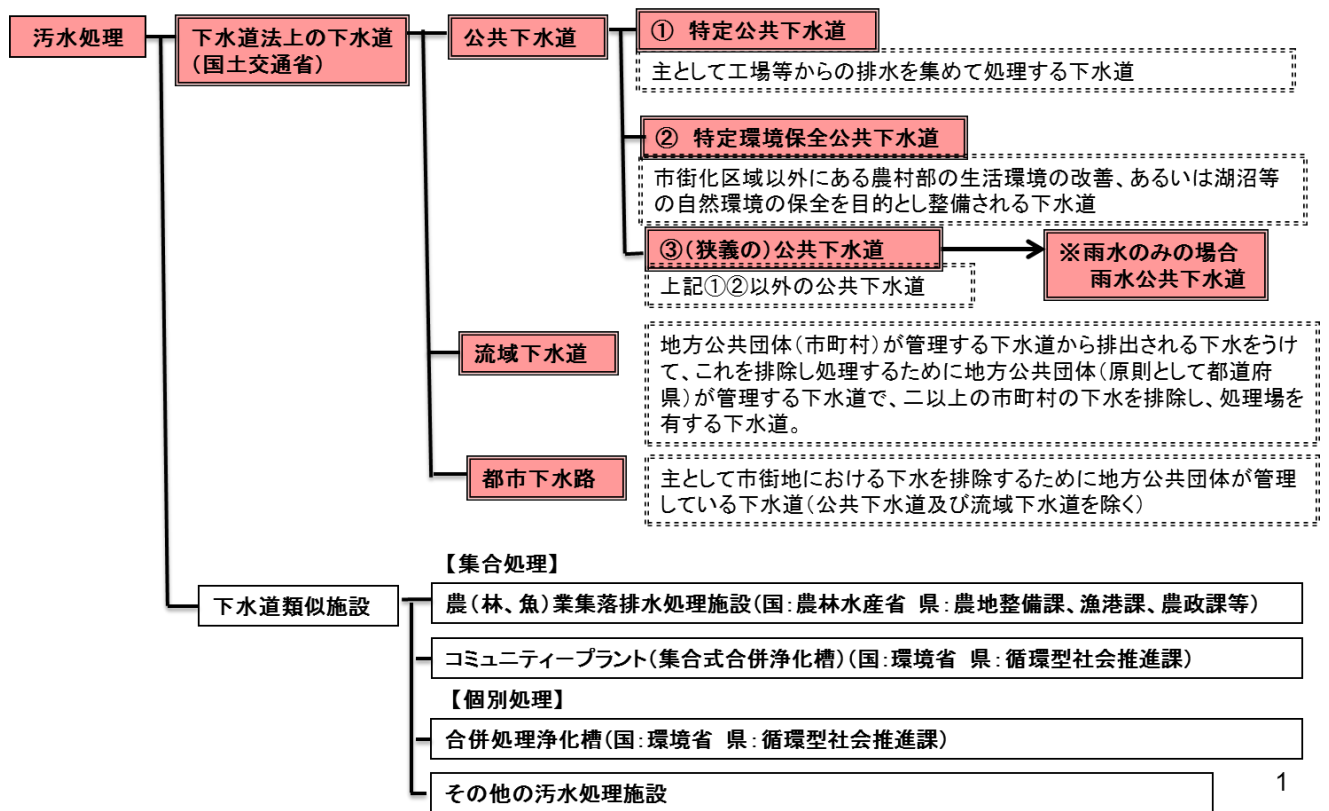
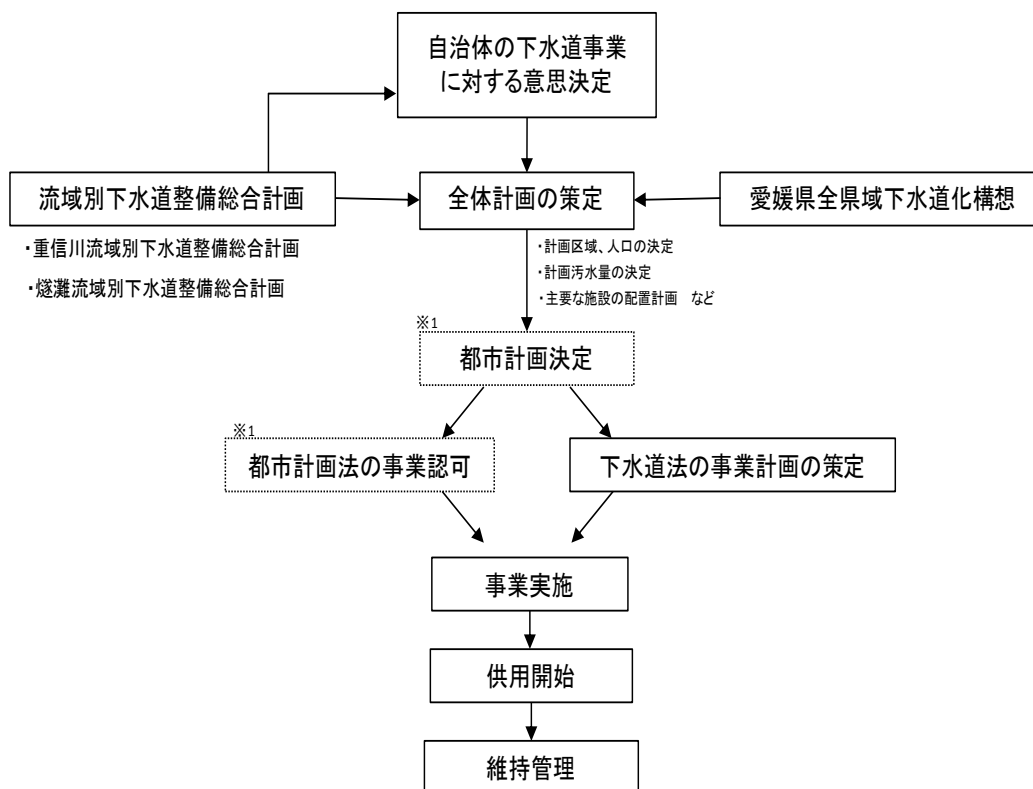


図 下水道の種類

(4) 下水道の整備

a) 下水道事業の実施手続き



※1 特定環境保全公共下水道の場合は不要

図 下水道の整備手順

・全体計画の策定

全体計画は、浸水の防除（雨水の排除）、生活環境の改善及び公共用水域の水質保全という下水道の目的が達成されるよう、その都市の実情に合わせて、総合的に策定することとし、流域別下水道整備総合計画、愛媛県全県域下水道化構想等の上位計画に即したものとす。

また、全体計画の計画区域は、地域特性や地域住民の意向及び将来の人口減少等の社会情勢の変化も勘案するなど、総合的な見地から計画区域を設定する必要がある。

・都市計画法の事業認可

事業認可を受ける範囲は、都市計画決定を受け、かつ下水道法の事業計画で定められた区域のうち、確実に事業の着手ができる区域が適当である。

・下水道法の事業計画の策定

事業計画は、全体計画の中で優先度の高い区域から5～7年の間に財政、執行能力等の点で整備可能な区域について策定する。

b) 都市計画法事業認可の計画区域の設定

下水道事業に係る事業認可計画区域については、次の事項を勘案し設定する。

- ① 市街化区域（非線引き都市計画区域にあっては用途地域）
- ② 上記以外の用途地域が定められた地域内において、流域別下水道整備総合計画、愛媛県全県域下水道化基本構想、下水道法事業計画等で下水道施設による整備が望ましい区域

c) 都市計画法事業認可の計画変更

事業計画を変更しようとする場合、次の時期に行うこと。

- ・上位計画（下水道法事業計画を含む）が策定又は変更され、計画区域や事業期間などに変更が必要となったとき
- ・新たな処理場及びポンプ場の用地が必要となったとき

○参考

【下水道法】

第4条 前条の規定により公共下水道を管理する者（以下「公共下水道管理者」という。）は、公共下水道を設置しようとするときは、あらかじめ、政令で定めるところにより、事業計画を定めなければならない。（中略）

6 全各項の規定は、公共下水道の事業計画の変更（政令で定める軽微な変更を除く。）について準用する。

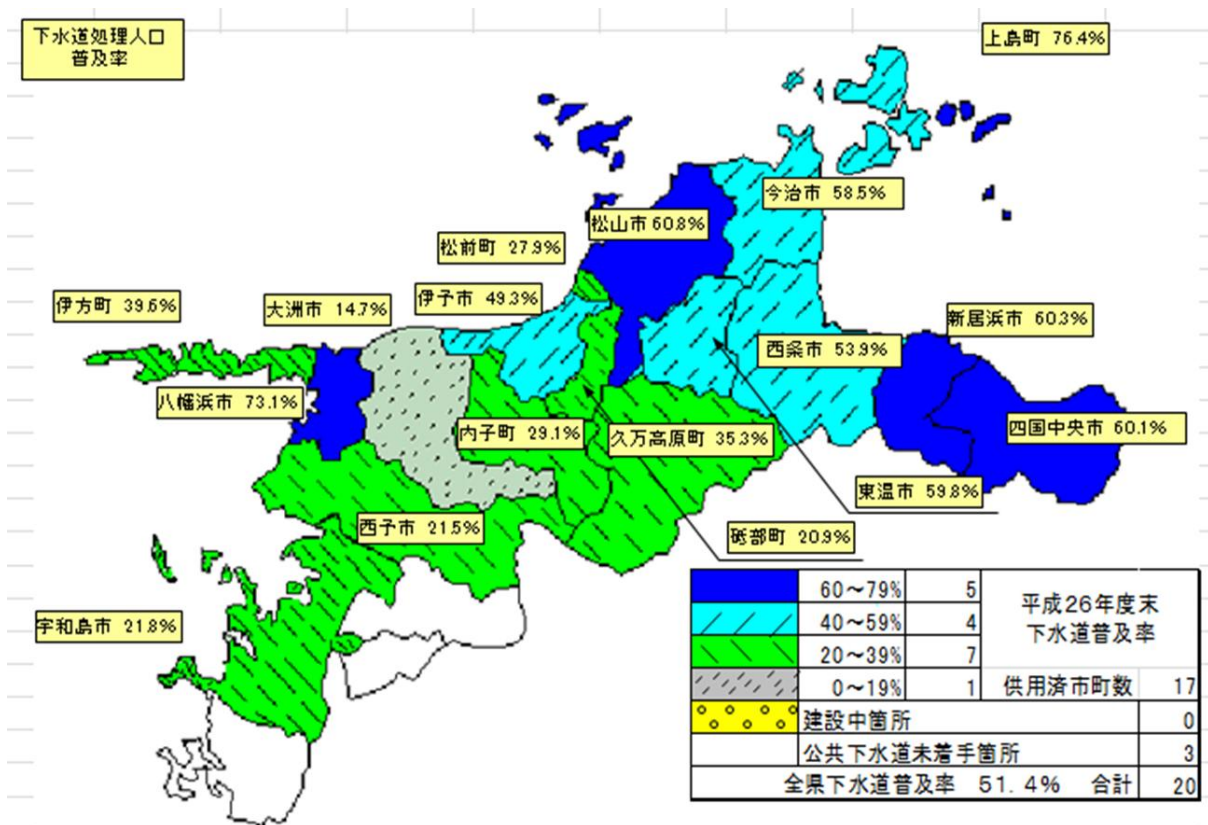


図 県内における下水道普及率（平成27年3月末時点）

(5) 都市計画決定の実務上のチェック事項

- ・上位計画（区域マス、愛媛県全域下水道化構想、都市マス、市町基本計画等）との整合
- ・排水区域の設定の妥当性、都市排水・市街地浸水対策等の災害への配慮
- ・農業集落排水、合併処理浄化槽等との役割分担
- ・計画処理人口、処理能力の妥当性
- ・緩衝緑地の配置等の周辺環境への配慮
- ・河川管理者等との協議

3-2. 汚物処理場、ごみ焼却場、その他の廃棄物処理施設

(1) 廃棄物処理施設の都市計画の考え方

廃棄物処理施設については、都市計画決定することによりその手続の中で、他の都市計画との計画調整や関係者間の合意形成が図られ、より円滑に整備することが可能となる。したがって、当該都市計画区域において計画的に整備するものとして、えひめ循環型社会推進計画又は都市計画区域マスタープランに位置付けられた施設をはじめ、恒久的かつ広域的な処理を行うものについては、都市計画決定することが望ましい。また、最終処分場についても、その跡地利用を適切に勘案することにより将来の都市づくりを見通したものとなることから、恒久的な性格を有するものとして、都市計画決定の対象とすることが考えられる。廃棄物処理施設を都市計画決定するに当たっては、当初から都市計画決定の手続と廃棄物処理法の許可手続の連携を図る等都市計画担当部局は廃棄物処理担当部局と緊密に連携して廃棄物処理計画との整合を図りながら円滑かつ効率的な事務処理が行われるよう配慮することが望ましい。

(2) 廃棄物処理施設の計画に当たっての留意事項

廃棄物処理施設の設置に当たり、都市計画の観点として少なくとも以下の項目に留意することが望ましい。

a) 基本的考え方

廃棄物処理施設には法第11条第1項第3号の汚物処理場、ごみ焼却場、その他の処理施設が該当するため、適当な種類を選択して決定することが望ましい。処理区域の広がり、人口の分布、設置する施設の特性、及び関連する施設との連携を総合的に勘案することが望ましい。

b) 配置

各施設の配置は、市街地の広がり、廃棄物等の輸送の効率性等を勘案したうえで、なるべく集約して配置することが望ましい。

c) 区域

施設の敷地は、搬出入や緑化等に必要な土地に加え、増築、改築、移設に必要な土地をあらかじめ確保しておくことが望ましい。

d) 位置

- ・市街化区域及び用途地域が指定されている区域においては、工業系の用途地域に設置することが望ましい。
- ・敷地の周囲は、緑地の保全又は整備を行い、修景及び敷地外との遮断を図ることが望ましい。また、最終処分場は、必要に応じ緑地等を決定し、処分終了後に整備すること等により自然的環境の回復を図ることが望ましい。
- ・ごみ焼却場等については、必要に応じ地域における熱供給源として活用することが望ましい。この場合は、関連する地域冷暖房施設等についても一体的に定めることが望ましい。

(3) 都市計画決定の実務上のチェック事項

- ・上位計画（区域マス、都市マス、市町基本計画）との整合
- ・計画位置の妥当性（用途地域、周辺環境への影響、輸送効率）

- ・計画人口、計画処理量、処理能力の妥当性
- ・生活環境影響調査の結果
- ・緩衝緑地の配置等の周辺環境への配慮
- ・搬出入道路の整備状況
- ・リサイクル等に対する配慮

4. 河川

(1) 役割

河川は、治水上の機能に加え、特に都市部においては以下のような機能を有しており、健全で潤いのある都市の育成を推進する上で重要な役割を果たすものである。県内では、宮前川、同川放水路及び重信川を都市計画決定している。

- 様々な動植物が生息する水と緑の空間として、都市住民に潤いと安らぎをもたらすオープンスペース機能
- 沿川地域と一体となつてうるおいのある美しい都市景観を形成する機能
- 人の集まる魅力ある水辺空間やイベント等の開催場所として、地域活性化の場を提供する機能
- 震災時における避難地、避難路、舟運による緊急輸送路、延焼遮断帯、消火用水の供給源等の防災機能

(2) 河川の都市計画の基本的考え方

河川はその整備により市街地の安全性を向上させるほか、上記のように多様な機能を有する施設であり、周辺の土地利用や都市施設と機能上密接に関連するため、積極的に都市計画に定めるものとし、特に市街化区域内においては道路、公園、下水道と同様都市計画決定すべきである。

(3) 他の都市計画との連携

河川の諸機能を活用した健全で潤いのある都市環境の形成を図るため、河川を都市計画決定する際には、河川へアクセスするための道路・通路の必要性、公園・緑地や商業・業務機能との連携、良好な景観形成のための沿川建築物の用途や高さに関する規制・誘導等、河川と一体となった地域整備のあり方について検討を行い、必要に応じて関連する道路、公園等の都市施設や市街地開発事業、地域地区等土地利用に関する都市計画をあわせて決定することが望ましい。

(4) 構造

河川（及び運河）に関する都市計画において定める構造は、堤防式又は掘込式の別及び単断面式又は複断面式の別とされているが、掘込式の区間とは、計画高水位が河川の隣接地（堤内地）の表面よりもおおむね下にある区間とし、複断面式の区間とは、流水路が低水路と高水敷に分かれている区間とする。

(5) 都市計画の定め方

河川の都市計画に当たっては、以下のように取り扱うことが望ましい。

a) 基本方針

都市計画区域界に起終点を取り、原則として都市計画区域ごとに都市計画決定する。都市計画区域界が河川の区域のなかに縦断的に決められている場合は、原則として河川を縦断的に分割して、都市計画決定することはせず、いずれかの都市計画区域における都市計画施設として都市計画決定する。

同一都市計画区域内の本川、支川は個々の河川として都市計画決定する。支川を都市計画決定する場合には、原則として本川についても同時に決定する。ただし、河川改修の状況に対応して支川のみを先行的に都市計画決定することも考えられる。

市街地開発事業や道路、公園等の都市施設の事業と河川の事業が一体に実施される場合には、その都市計画決定は、原則として同時に行うものとする。

b) 遊水池及びダム の 取 扱 い

遊水池については河川として都市計画決定する。また、ダムについては貯水池を含めて河川として都市計画決定する。

5. 一団地の津波防災拠点市街地形成施設

(1) 一団地の津波防災拠点市街地形成施設の基本的な考え方

一団地の津波防災拠点市街地形成施設は、津波による災害の発生のおそれが著しく、かつ、当該災害を防止し、又は軽減する必要性が高いと認められる区域（当該区域に隣接し、又は近接する区域を含む。）内の都市機能を津波が発生した場合においても維持するための拠点となる市街地の整備を図る観点から、当該市街地が有すべき諸機能に係る施設を一団の施設としてとらえて一体的に整備することを目的とするものであり、当該市街地が有すべき機能に応じて住宅施設、特定業務施設（津波防災地域づくりに関する法律第2条第14項に規定する特定業務施設をいう。）又は公益的施設を組み合わせるとともに、これらと一体的に確保する必要がある公共施設とを併せたものとして構成される。

一団地の津波防災拠点市街地形成施設の都市計画決定に当たっては、津波発生時の都市機能維持の拠点として当該市街地がどのような機能（住宅・業務・公益）を有すべきかをあらかじめ明確にするとともに、当該機能が十分に確保されるよう、公共施設も含めた各施設の組み合わせ並びにこれら施設の配置及び規模において、適切な計画とすることが望ましい。

また、現に津波により甚大な被害を受けた地域を始めとして、津波による浸水を受け得る土地の区域を含んで都市計画決定する場合には、住宅・業務・公益・公共の各施設の位置及び規模並びに建築物の高さ等の制限を都市計画に適切に定めることのみならず、必要に応じて、被害の防止・軽減のための措置をあわせて講じることにより、津波発生時の都市機能維持の拠点となる市街地としての機能を確保することも考えられる。

(2) 津波による災害の想定 の 考 え 方

津波防災地域づくりに関する法律第2条第14項の「津波による災害の発生のおそれが著しく、かつ、当該災害を防止し、又は軽減する必要性の高い区域」については、地域の

実情に応じて適切に条件設定された津波による浸水等に係る想定を根拠とすること等により、地域において適切に判断されることが望ましい。

○参考

【津波防災地域づくりに関する法律】

第2条第14項 この法律において「特定業務施設」とは、事務所、事業所その他の業務施設で、津波による災害の発生のおそれが著しく、かつ、当該災害を防止し、又は軽減する必要性が高いと認められる区域（当該区域に隣接し、又は近接する区域を含む。）の基幹的な産業の振興、当該区域内の地域における雇用機会の創出及び良好な市街地の形成に寄与するもののうち、公益的施設以外のものをいう。

（3）一団地の津波防災拠点市街地形成施設の都市計画の効果と理由の明確化

（1）のとおり、一団地の津波防災拠点市街地形成施設の都市計画決定に当たっては、これにより形成される市街地が有すべき機能をあらかじめ明確にすることが望ましく、このため、都市計画決定の際の理由書においては、この点も含め、その必要性や住宅・業務・公益の施設の組み合わせ等の妥当性について、わかりやすい記述を行うべきである。

（4）被災復興時における対応

一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画は、現に津波により甚大な被害を受けた地域における市街地の復興に当たって、将来の津波発生時の都市機能維持の拠点となる市街地として整備を図る場合に活用されることが想定されるが、このような場合には、被災時という特殊事情を踏まえ、被災者の生活再建に十分配慮しつつ、平常時とは異なる機動的な対応が求められる。具体的には、早期に都市計画決定する必要がある一方で、復興に当たって目指す市街地像の全体や詳細が明らかでないといった状況も想定されるため、都市計画決定に当たって柔軟な対応をとることが望ましく、例えば、まずは早期の事業の実施が見込まれる区域を対象に都市計画決定し、その後の状況の進展に応じて、都市計画の変更を行い、区域を拡大することや、建築物の高さの制限等の都市計画において定める事項について、目指す市街地像が明らかとなる段階に応じて、都市計画の変更を行い、その必要な詳細化を図るといった方法等が考えられる。

（5）一団地の津波防災拠点市街地形成施設の都市計画の取扱い

一団地の津波防災拠点市街地形成施設の都市計画については以下により取り扱うことが望ましい。

a) 位置

一団地の津波防災拠点市街地形成施設を定め得る区域としては、津波による災害の発生のおそれが著しく、かつ、当該災害を防止し、又は軽減する必要性が高いと認められる区域（当該区域に隣接し、又は近接する区域を含む。）であって、次の二つの要件をいずれも満たすとともに、当該区域内の都市機能を津波が発生した場合においても維持するための拠点となる市街地を形成することが必要であると認められることが必要である。（津波防災地域づくりに関する法律第17条第1項）

- ① 当該区域内の都市機能を津波が発生した場合においても維持するための拠点として一体的に整備される自然的経済的社会的条件を備えていること。例えば、主として居住

機能の維持のための拠点となる市街地については、津波による災害の防止・軽減のために講じる措置にもよるが、一般的には、比較的海沿いから離れた位置であることが考えられる。

- ② 当該区域内の土地の大部分が建築物（津波による災害により建築物が損傷した場合における当該損傷した建築物を除く。）の敷地として利用されていないこと。

b) 構造

一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画は、次に従って定めることが必要である。（津波防災地域づくりに関する法律第17条第3項）

- ・住宅施設、特定業務施設又は公益的施設及び公共施設の位置及び規模は、当該区域内の都市機能を津波が発生した場合においても維持するための拠点としての機能が確保されるよう、必要な位置に適切な規模で配置すること。
- ・建築物の高さ、容積率及び建ぺい率の制限については、当該区域内の都市機能が、津波が発生した場合においても維持することが可能となるよう定めること。
- ・当該区域が、津波防災地域づくりに関する法律第十条第一項に規定する推進計画の区域である場合には、推進計画に適合するよう定めること。
- ・住宅施設については、拠点となる市街地において確保すべき居住機能に応じて、適切な規模とするとともに、良好な居住環境が確保されるように配置することが望ましい。
- ・公益的施設については、教育施設、医療施設、官公庁施設、購買施設、避難施設その他の施設で、居住者の共同の福祉又は利便のために必要なものを、居住者の有効な利用が確保されるように配置することが望ましい。
- ・特定業務施設については、事務所、事業所その他の業務施設で、当該区域の基幹的な産業の振興、当該区域内の地域における雇用機会の創出及び良好な市街地の形成に寄与するもののうち公益的施設以外のものを、当該特定業務施設について必要な業務の利便が確保されるように配置することが望ましい。
- ・公共施設については、道路、公園、下水道その他の施設で、上記により配置される住宅施設、特定業務施設又は公益的施設と一体的に確保する必要のあるものを、これら施設によって形成される市街地が全体として拠点としての機能を十分に確保できるように配置することが望ましい。また、道路や公園等は避難路の機能や避難場所としての機能を有する施設となり得ることも踏まえ、当該区域の津波防災機能の向上が図られるよう適切な位置及び規模で配置することが望ましい。

c) 配慮すべき事項

用途地域が定められている区域以外の区域において定める一団地の津波防災拠点市街地形成施設の区域に農用地が含まれるときは、農林漁業との健全な調和を図る観点から、市町村の都市計画担当部局と農林水産担当部局との間において十分に連絡調整を図ることが望ましい。

第 3 章 參考資料

第3章 参考資料

1. 都市施設の立体都市計画

(1) 立体都市計画の意義

都市施設を整備する立体的な範囲（空間及び地下）を明確にすることにより、都市施設の区域内であっても、当該施設を整備に著しい支障が生じないことが明らかな場合において、建築制限を除外し合理的な土地利用を図ることができる。

(2) 立体都市計画の取扱い

a) 立体的な範囲の定め方

都市計画施設を整備に当たって一時的に必要な仮設構造物等に必要な空間をこれに加えて定める必要はない。なお、当該都市計画施設の維持管理に支障を生じないように、都市施設を整備する立体的な範囲に維持管理に必要な範囲を含めて定めることが望ましい。

また、都市計画施設が建築物と一体的に整備される場合においては、法第53条に基づく建築の許可がなされる際に、当該建築物が「都市施設を整備する立体的な範囲」を定める都市施設を支持するものとして、適切な構造を有していることが確認されるものであることから、当該都市計画施設を支持する建築物の構造部分について、これを「都市施設を整備する立体的な範囲」に含めて定める必要はない。

b) 離隔距離の最小限度の定め方

法第11条第3項の「離隔距離の最小限度」については、当該都市計画施設を整備のための工事、維持管理等に必要な範囲、及び、載荷重との関係で定まる当該都市計画施設からの離隔距離のうち、いずれか大きい方として定めることが望ましい。

c) 載荷重の最大限度の定め方

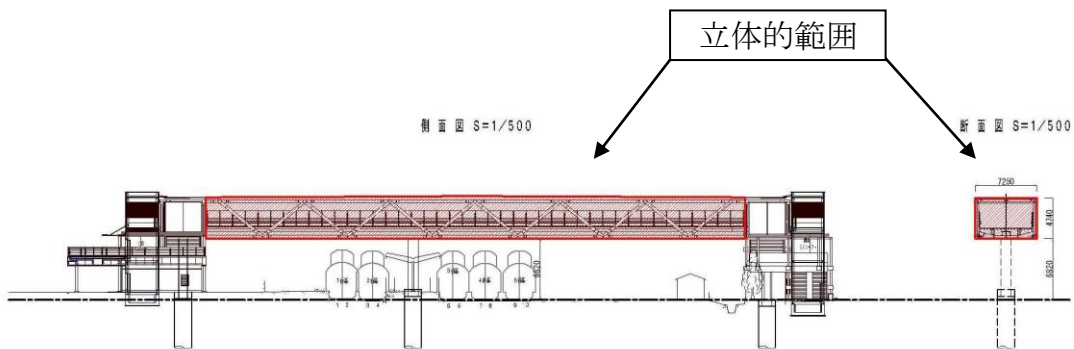
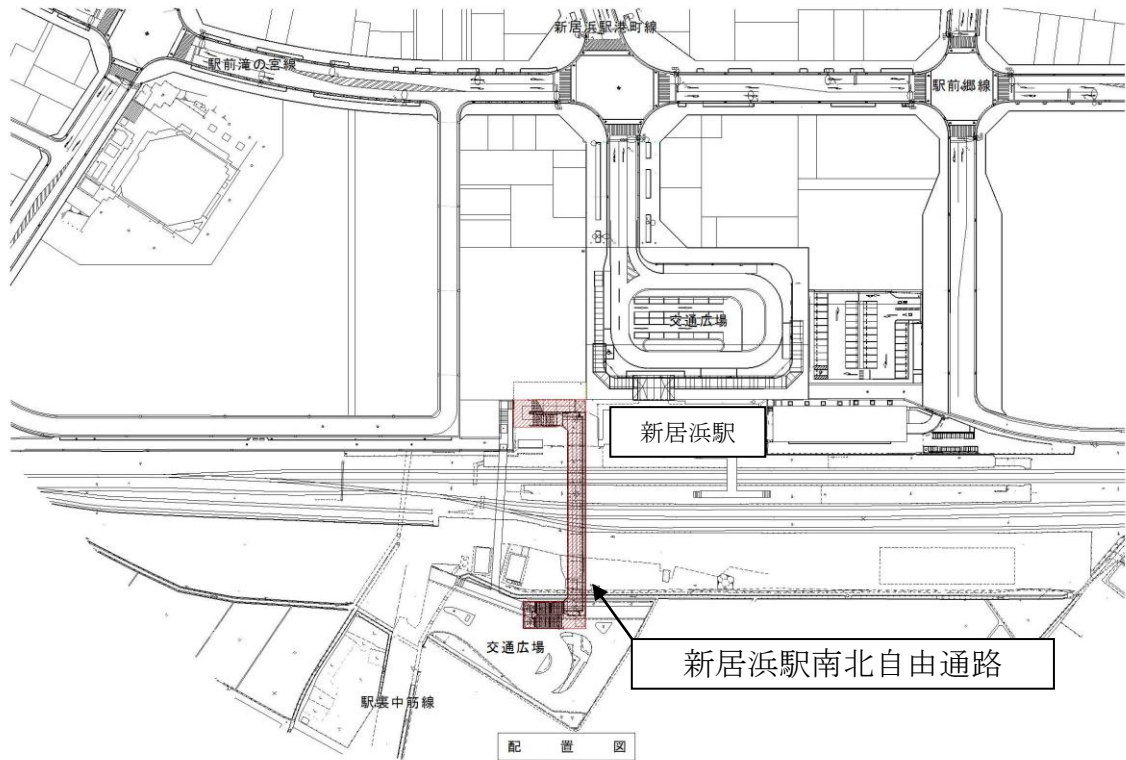
法第11条第3項の「載荷重の最大限度」については、当該都市計画施設の区域外の建築物等による載荷重その他の荷重を考慮したうえで、離隔距離との関係で定まる当該都市計画施設に許容される載荷重の最大限度として定めることが望ましい。

d) 建築許可の取扱い

法第54条第1項第2号の「当該都市計画施設を整備する上で支障を及ぼすおそれがないと認められる場合」とは、当該建築物が少なくとも以下の要件を満たすものである場合である。

- ・「都市施設を整備する立体的な範囲」を空間として担保することが可能な建築物であること。
- ・「都市施設を整備する立体的な範囲」における都市施設を整備するための工事等の実施を著しく妨げるものではないこと。
- ・「都市施設を整備する立体的な範囲」において整備される都市施設の構造に影響を及ぼし、その機能を損なうおそれがないものであること。

【参考事例：新居浜駅南北自由通路（8・7・1中央環状線）における立体的都市計画】



新居浜駅南北自由通路（H26. 2. 1 供用開始）

2. 市街地開発事業

2-1. 市街地開発事業

(1) 市街地開発事業の都市計画の基本的考え方

市街地開発事業については、公共施設の整備状況や土地利用状況を踏まえ、計画的かつ良好な市街地を一体的に整備する必要があるときには、用途地域等の土地利用や道路、公園等の都市施設に関する都市計画との総合性、一体性を確保しつつ、積極的に都市計画に定めることが望ましい。

市街地開発事業の都市計画決定に当たっては、都市計画区域マスタープラン及び都市再開発方針等（法第7条の2第1項に規定する都市再開発方針等をいう。）に即する必要があること、加えて、市町村が定める市街地開発事業の都市計画については市町マスタープランに即する必要があることに留意が必要である。

また、市町毎に市街地整備のプログラム（市街地整備基本計画）をあらかじめ定めておくことが望ましい。

(2) 施行区域

市街地開発事業の都市計画の決定に先立ち、予定地区周辺を含めた区域についての市街地整備の現況と課題、市街地整備の目標等を踏まえ、市街地開発事業の種類、施行区域の設定等について十分検討することが必要である。

具体的な施行区域の設定に当たっては、法第13条第1項第12号において「一体的に開発し、又は整備する必要がある土地の区域について定める」とされていることを踏まえ定めることが基本となるが、特に既成市街地においては関係権利者や建築物が多いことから、事業の施行を考慮して適切な区域とすることが望ましい。また、段階的又は同時併行的に整備を想定している複数の地区を一体の区域として都市計画に定めることも考えられる。

施行区域の地区界等については、新市街地においては地形・地物を地区界とするとともに、地区内の土地利用計画や道路計画等に配慮し適切な規模と形状により設定することが望ましい。一方、既成市街地においては、新市街地と同様の考え方をとることは事業の円滑な実施等の観点から現実には困難な場合も想定され、区域の形状、地区界の設定については整形かどうかには必ずしもこだわらず、筆界等をもって地区界とするなど弾力的な対応をとることも考えられる。

(3) 公共施設の配置及び宅地の整備に関する事項等

土地区画整理事業における公共施設の配置及び宅地の整備に関する事項、市街地再開発事業における公共施設の配置及び規模並びに建築物及び建築敷地の整備に関する計画等については、市街地を面的に整備するという市街地開発事業の特徴に鑑み、公共施設や宅地、建築物等それぞれの整備を個別に検討するのではなく、まちのデザイン等良好な都市空間・都市景観の創出および公的不動産の有効活用といった視点から、目指すべき市街地像について総合的な検討を行った上で定めることが望ましい。

【まちづくりのための公的不動産（PRE）有効活用ガイドライン（平成26年4月17日 国都計第1号）】

2. 今後の方向性

（2）コンパクトシティの推進のための公的不動産の有効活用

財政状況が厳しい中で公共施設の維持更新コストが増大することを踏まえれば、自治体が現在の公的不動産をそのまま保有し続けることは難しく、その見直しが求められています。一方で、公的不動産が我が国の全不動産に占める割合は約1/4と非常に大きく、コンパクトシティの推進のためには公的不動産を有効に活用することが重要です。まちの将来像を示す立地適正化計画の作成にあたっては、本ガイドラインを活用しまちづくりにおけるPREの活用方針についても記載するよう示されているところです。

公的不動産をまちづくりに活用するためには、コンパクトシティの実現等、将来のまちのあり方に沿って、以下のような取組みを進めることが有効です。

- ・ 将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再配置の推進
- ・ 公的不動産を活用した不足する民間機能の誘導

（4）環境への配慮

市街地開発事業は良好な都市環境の創出を目的の一つとしており、その都市計画決定に当たっては、都市施設の場合と同様、当該事業の市街地環境改善への貢献にできるだけ配慮するとともに、当該事業によって環境に影響を与える可能性がある場合には周辺生活環境や自然的・歴史的環境等について十分に配慮し、環境面以外の要因もあわせて考慮することにより、的確で合理的な判断のもとで計画することが望ましい。

（5）市街地開発事業の都市計画の効果と理由の明確化

市街地開発事業の都市計画は、事業を行うことを前提として定めるものであり、将来の市街地開発事業の円滑な施行を確保するため建築制限等を行うとともに、事業化に当たっては施行者に必要な権限が付与されることとなる。このため、都市計画決定の際の理由書においてはこの点にも留意し、その必要性及び施行区域等の妥当性について、わかりやすい記述を行うべきである。

2-2. 他の都市計画との関係等

（1）用途地域等との整合性の確保

市街地開発事業は公共施設と宅地、建築物等を面的に整備するものであり、目指すべき土地利用を計画的に実現することが可能な事業である。したがって、市街地開発事業の計画決定に当たっては、目指すべき市街地像について十分検討を行い、必要がある場合には、市街地開発事業の計画決定とあわせて、用途地域等の土地利用に関する計画も適切に決定又は変更することが望ましい。ただし、土地利用に関する計画が、公共施設の配置等事業計画の内容に左右される場合等には、例えば土地区画整理事業の事業計画の決定段階又は仮換地の指定段階等、事業の展開にあわせ用途地域の変更を行うことも考えられる。

また、新市街地等において市街地開発事業を都市計画に定めるに当たり、将来の土地利用計画及び公共施設の計画が明らかでない場合にあっては、市街地開発事業の事業計画等の具体化に備え、当面第一種低層住居専用地域等を定めておくことも考えられる。

(2) 拠点開発等における施行区域外の都市施設の適切な見直し

都市構造に大きな影響を与える拠点開発や、跡地等を活用した大規模土地利用転換を伴う場合等、施行区域における都市活動が大幅に増大する市街地開発事業の都市計画に当たっては、施行区域外も含めて、既に都市計画に定められている都市施設によって当該地区の発生集中交通量や下水等が適切に処理できるものとなっているかについて、県の道路部局（当該道路が指定区間の国道である場合には、四国地方整備局）等関係機関と所要の調整を図りつつ十分検討を行う必要がある。そのうえで、当該地区と区域外の道路とを接続する幹線街路や公園等必要な根幹的都市施設を、市街地開発事業の都市計画と併せて一体的に変更し、又は決定することが望ましい。

(3) 連続立体交差事業と一体的な市街地開発事業の推進

連続立体交差事業に係る都市高速鉄道の都市計画決定に際しては、鉄道の立体化と併せて駅前広場や関連する街路網を含めた周辺の市街地整備を一体的に進めることが都市整備上極めて有効であるので、関連する土地区画整理事業、市街地再開発事業等の都市計画を都市高速鉄道等の都市計画決定と同時に決定することが望ましい。

(4) 地域に身近な施設の取扱い

市街地開発事業を都市計画に定める場合には、事業地区周辺を含め、都市幹線街路等の根幹的施設を施行区域と一体的に定める必要がある。補助幹線街路等の地域に身近な施設についても、地域の状況を踏まえつつ、必要なものを同時に定めることが望ましいが、都市幹線街路等の根幹的施設とは別に事業の展開にあわせて検討されることが合理的である場合も考えられる。例えば、市街地開発事業の進め方として、大街区の整備と大街区内の整備を段階的に行う場合等においては、身近な施設等の計画も段階的に行うことが考えられる。

(5) 地区計画等の活用

市街地開発事業の事業展開に応じて、適切な宅地の利用により目指すべき市街地の形成や良好な都市環境の保全が図られるよう、関係権利者間の合意形成を図りつつ、適切な時期に地区計画等を併せて都市計画に定めることが望ましい。

(6) 事業完了後の市街地開発事業の都市計画の扱い及び法第53条の制限の取扱い

事業完了後の市街地開発事業の都市計画については、実際の運用では廃止を行わない場合が多い。

事業完了後に都市計画が廃止されない場合の法第53条の規定による建築の許可については、市街地開発事業に関する都市計画は事業の施行を目的とするものであり事業の完成によってその目的を達成するものであることから、事業完成後においてまで建築行為の制限を行うことを要しないものであり、事業完了後においては法第53条の制限は及ばないと解される。

(7) 環境影響評価

土地区画整理事業、新住宅市街地開発事業、工業団地造成事業及び新都市基盤整備事業

については、大規模な事業を都市計画に定める場合には、環境影響評価法において、都市計画決定権者が都市計画の手続の中で環境影響評価を実施することが定められており、その結果を都市計画に適切に反映させることが必要である。

この際、都市計画の手続と環境影響評価の手続が同時併行して行われることとなるので、例えば以下のような点について調整を十分行うことが望ましい。

- ・ 方法書手続の段階における都市計画の内容の情報提供
- ・ 準備書の説明会における都市計画の案の説明
- ・ 評価書の都道府県都市計画審議会への付議において、環境影響評価についての専門委員・臨時委員の参加、小委員会の設置等による公正・中立な判断の確保
- ・ 市町意見の聴取期間の一致

(8) 被災復興時における対応

土地区画整理事業、市街地再開発事業及び防災街区整備事業は、地震・火災等による大規模な都市災害からの復興を図る上で有効な手段であるが、被災時という特殊事情を踏まえ、被災者の生活再建に十分配慮しつつ、平常時とは異なる機動的な対応が求められる。被災後速やかに行うべきこととして、防災性の向上に配慮した被災地域全体に係る復興に向けた都市整備の方針を早急に示し、この方針に基づき計画的な再建に着手することが重要である。また、被害が面的に大きな地区については、復興の妨げとなる無秩序な建築を制限することが重要であり、その方策としては建築基準法第84条に基づく建築規制や被災市街地復興推進地域（被災市街地復興特別措置法（平成7年法律第14号）第5条）の都市計画の活用が有効である。

土地区画整理事業等の都市計画については、早期に都市計画決定する必要がある一方で住民の一部が現地から避難している状況も想定されるため、都市計画決定に当たって柔軟な対応をとることが望ましく、例えば第一段階では市街地開発事業の区域と骨格的な都市施設等の大枠の都市計画を定め、その後住民等とまちづくり案を作成して第二段階として身近な補助幹線街路や街区公園等の都市計画を定める方法等が考えられる。

(9) 防災上危険な密集市街地の改善

防災上危険な密集市街地の改善については、特定防災街区整備地区、防災街区整備地区計画等による規制・誘導手法と併せて、建築物の整備を一層促進する必要がある場合には、公共施設と沿道の市街地を一体的に整備する土地区画整理事業、市街地再開発事業、防災街区整備事業等の市街地開発事業や、都市防災総合推進事業、住宅市街地総合整備事業等の各種事業を組み合わせながら実施することが考えられる。

3. 都市計画決定手続等

(1) 都市計画決定手続に係る基本的考え方

近年、行政一般に対して、行政手続の透明化や情報公開、説明責任の遂行が求められており、都市計画のように国民の権利義務に直接影響を与えることとなる行政手続については、特にその要請が高まっている。

このため、今後の都市計画決定手続においては、以上のような状況を十分踏まえ、都市計画に対する住民の合意形成を円滑化し、都市計画の確実な実現を図る観点から、これまで以上に都市計画決定手続における住民参加の機会の拡大、都市計画に係る情報公開及び理由の開示等に意を用いていくべきである。

(2) 都市計画の素案の作成

素案作成段階から、県出先機関（建設部又は土木事務所）および関係機関との調整を充分図ったうえで県都市計画課と下協議を行うものとする。

表 都市計画決定に係る主な関係機関協議先

都市計画の種類	主な関係機関
道路	道路事業者、道路管理者、公安委員会、河川管理者、港湾管理者、JR等鉄道事業者、環境部局、農林部局
公園	公園事業者、道路管理者、河川管理者、港湾管理者、環境部局、農林部局、防災部局
下水道	下水道事業者、河川管理者、港湾管理者、環境部局、農林部局、流域市町
汚物処理場、ごみ焼却場、その他の廃棄物処理施設	廃棄物処理担当部局、環境部局、道路管理者、河川管理者、港湾管理者、下水等担当部局、農林水産部局、関係市町

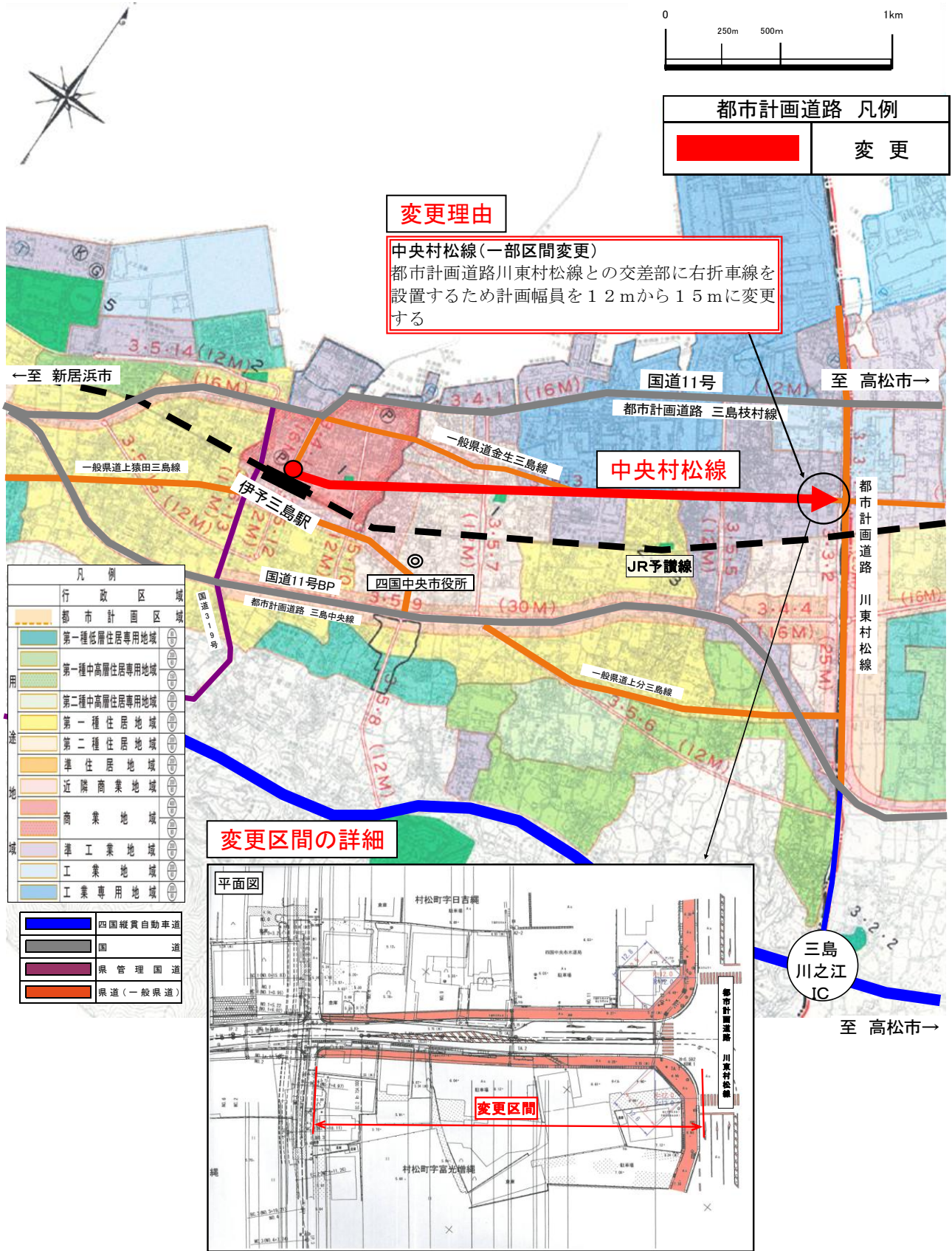
(3) 都市計画審議会等における資料作成

都市計画審議会や住民への説明では、説明に沿ったわかりやすい資料を作成する必要がある。また、業務の効率上、県と市町が協力して資料を作成することが望ましい。都市計画道路の変更に関する都市計画審議会資料の参考事例を以下に示す。

【議案書（総括図）】

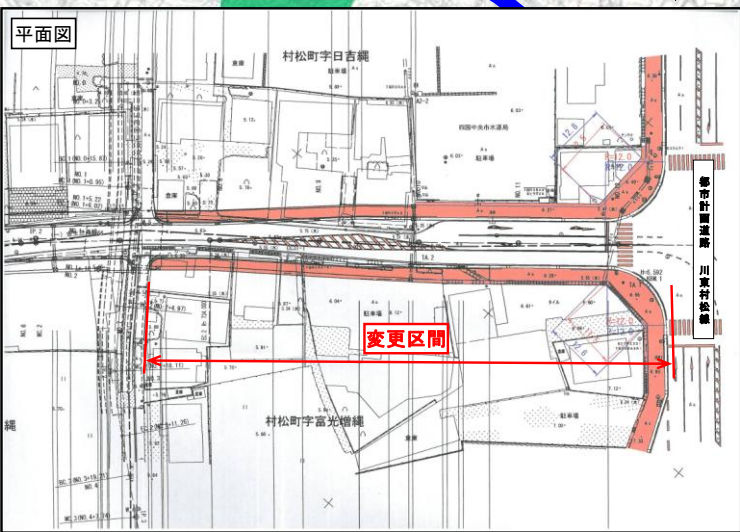
四国中央都市計画道路の変更（愛媛県決定）

第880号議案



凡例	
行政区域	行政区域
都市計画区域	都市計画区域
第一種低層住居専用地域	第一種低層住居専用地域
第一種中高層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域
第二種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域
第一種住居地域	第一種住居地域
第二種住居地域	第二種住居地域
準住居地域	準住居地域
近隣商業地域	近隣商業地域
商業地域	商業地域
準工業地域	準工業地域
工業地域	工業地域
工業専用地域	工業専用地域
四国縦貫自動車道	四国縦貫自動車道
国道	国道
県管理国道	県管理国道
県道（一般県道）	県道（一般県道）

変更区間の詳細



(4) 都市計画に関する知識の普及及び情報の提供

住民が都市計画制度に関する理解を深め、まちづくりに参画しやすい環境を整備するため、都市計画に関する知識の普及及び情報の提供に努めることが重要であり、都市計画運用指針（国土交通省）では、この方策として以下のような取り組みを提案している。

- ・都市計画制度に関する講習会、ワークショップ等の開催
- ・まちづくり協議会等への支援
- ・都市計画に関するパンフレット等の作成
- ・都市計画に関するホームページの作成、インターネットの活用

住民への都市計画の周知等について、きめ細やかな対応を実践している今治市の「都市計画道路の見直し」の事例を紹介する。

- a) 都市計画の素案作成段階で市民から意見公募（パブリックコメント）を広報及び市ホームページで1ヶ月間、実施している。

[今治市トップ](#) > [各課ホームページ](#) > [都市政策課](#) > 今治市の都市計画道路の廃止・変更路線(案)の選定について

都市建設部 都市政策課

・新着情報 ・おもな業務内容の一覧 ・お問い合わせ




パブリックコメント

今治市の都市計画道路の廃止・変更路線(案)の選定に対する意見募集について

(募集は終了しました)

今治市では、今後将来的には人口減少等により交通量が減少するものと見込まれています。また、昨今の財政状況などから、都市計画道路整備に要する事業費の削減なども予想されます。このような状況に加えて、今治市の場合には、昭和21年の都市計画決定後60年以上に渡る未整備路線もあるため、都市計画道路見直しの必要性が高まっていました。

今回、今治市の都市計画道路について、廃止・変更路線(案)を選定しましたので、市民の皆様にご意見を募集いたします。

募集案件	今治市の都市計画道路の廃止・変更路線(案)の選定について  (16MB)
募集期間	平成22年7月23日(金)から8月23日(月)まで
意見提出者の条件	<ul style="list-style-type: none"> ・市内に在住、在勤、在学している方 ・市内に事務所または事業所を有する個人及び法人その他の団体
提出用紙	提出様式  (38KB)  (30KB)
提出方法	上記の提出用紙に明記し、持参、郵送、ファクシミリ、電子メールにて下記担当部署まで提出してください。
担当部署(問合せ)	〒794-8511 今治市別宮町一丁目4番地1 今治市 都市建設部 都市政策課 担当 計画係 TEL(0898)36-1550 FAX(0898)32-5211(代) Eメール tosisei@imabari-city.jp
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・お寄せいただいたご意見は、担当課で整理・集約したうえで、市の考え方とともに公表する予定です。このため、個々のご意見に対し個別に回答することはありませんので、あらかじめご了承ください。 ・今治市情報公開条例第7条に規定する非公開情報に該当するものは公表いたしません。 ・ご意見を受領したことに対する確認の連絡はいたしません。

都市計画道路の 廃止・変更路線(案)を選定しました

都市計画道路見直しの目的

社会経済情勢の変化により都市計画道路の必要性に変化が生じてないかどうかの再評価を行います。「存続」、「変更」、「廃止」の方向性を定め、見直しを行うことにより、目指すべき都市の将来像に沿った道路網の構築を図ります。

都市計画道路とは……

都市計画道路とは、都市の健全な発展と機能的な都市活動を確保するため、都市計画法という法律で定められた道路のことです。この都市計画道路により広い道路がで

き、都市内外の人や車の円滑な交通処理、良好な景観形成、市街地の適切な空間形成、また、災害に強い街づくりなどを構築することができます。

◎ 都市計画道路の廃止・変更候補路線について

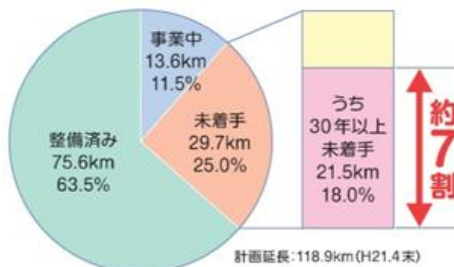
都市計画道路見直しの必要性

今治市の都市計画道路の延長は118.9kmで、その63.5%が整備済みです。未着手路線29.7kmの約7割が、都市計画決定後30年以上経っている状況です。

このような中、人口減少等により将来的には交通量が減少するものと見込まれます。また、昨今の財政状況などから、都市計画道路整備に要する事業費の削減なども予想されます。

以上のような点から、また、今治市の場合

には昭和21年の都市計画決定後60年以上に渡る未整備路線もあるため、都市計画道路見直しの必要性が高まっていました。



路線の必要性の評価指標

都市計画道路の必要性の再評価

「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン(H20.3)」を参考に、以下の評価指標により、各路線の交通機能面での必要性を評価しました。

項目	評価指標
交通機能	① 交通混雑の緩和
ネットワーク機能	② 関連計画における位置づけ
	③ 広域ネットワークの形成
	④ 地区内のネットワークの形成
	⑤ アクセス機能
地域のまちづくり	⑥ 地域のまちづくり
	⑦ 公共交通の利用促進
	⑧ 都市環境機能
	⑨ 都市防災機能

都市計画道路見直しの視点

- ① 交通需要(H42)の検証… 将来交通量がどの程度見込まれるか評価しました。
- ② 路線の必要性の検証… 交通機能面から評価しました。
- ③ 道路構造の検証… 道路構造面で十分な計画となっているか評価しました。
- ④ 事業の実現性の検証… 支障物件等、施工の難易度から見て実現性があるか評価しました。
- ⑤ ネットワーク機能の検証… 代替する路線がないか、道路網的に機能が発揮されるか評価しました。

市民の皆さまのご意見を募集!

市民の皆さまのご意見を募集します。

- 都市計画道路の廃止・変更候補路線について、市民の皆さまのご意見をお聞かせください。
- 意見募集は、7月23日(金)から8月23日(月)まで行います。
- 様式は自由ですが、住所・氏名・連絡先を明記し、書面・郵便・FAX・電子メールのいずれかで、「今治市 都市建設部 都市政策課」に提出してください。

いずれか
の方法で

書面・郵便 〒794-8511 今治市別宮町1丁目4番地1

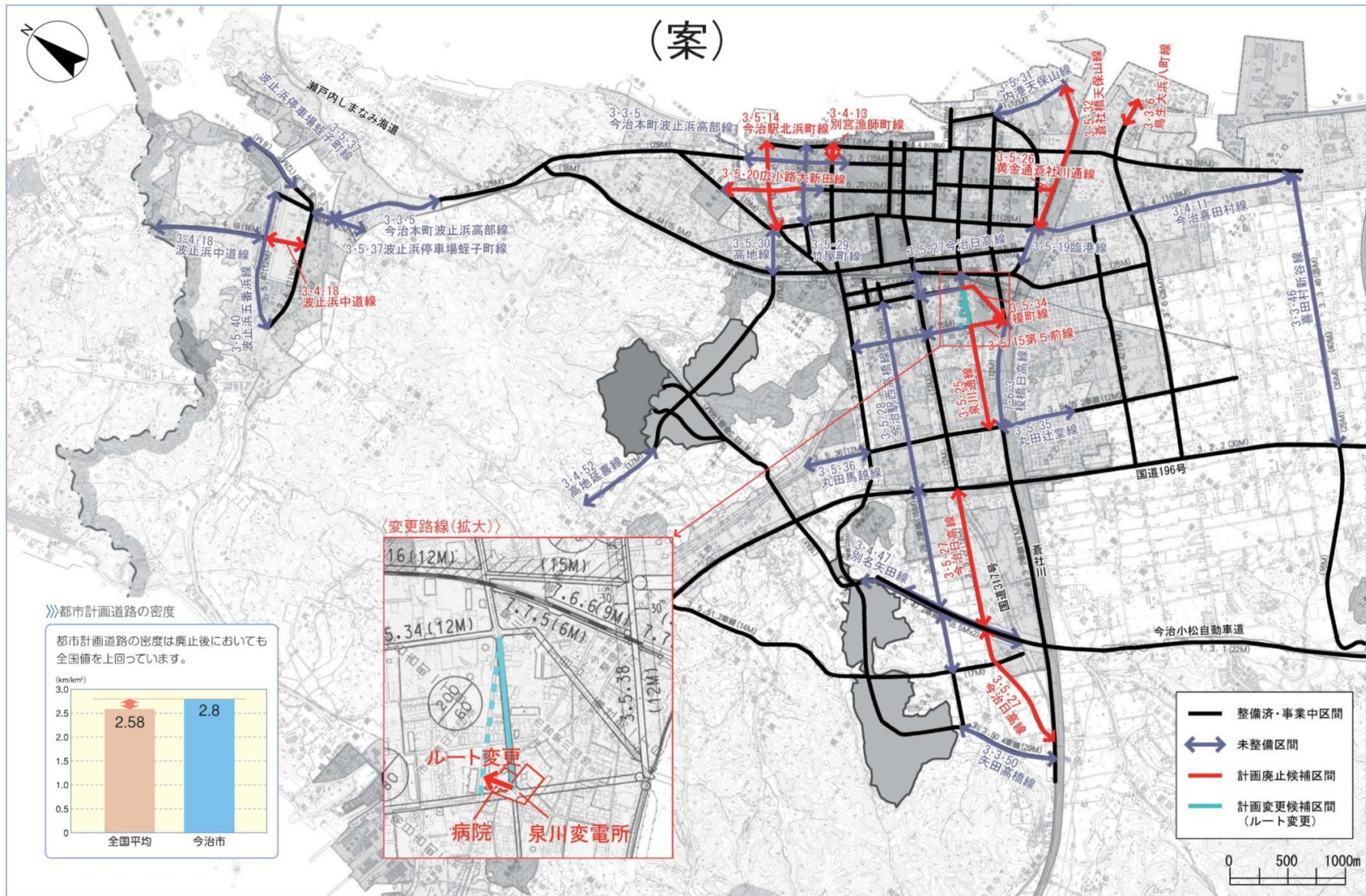
F A X (0898) 32-5211(代表)

電子メール tosisei@imabari-city.jp

今治市 都市建設部 都市政策課(本庁第2別館7階)まで

TEL (0898)36-1550

ホームページ <http://www.city.imabari.ehime.jp/tosisei/>



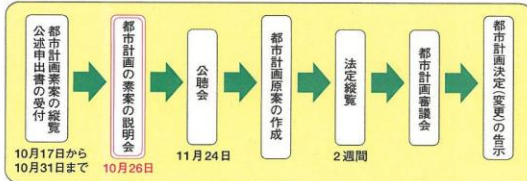
- b) 説明会等の開催案内の中で、都市計画の決定内容を位置図等により具体的に示すとともに、計画決定までの手続きの流れを、広報誌および市ホームページにおいて周知している。公聴会規則により、案の縦覧や公述人の意見に対する見解書の作成・公開を義務付けている。

① 広報誌（折込リーフレット）掲載資料

4 廃止・変更を行う都市計画道路の名称等

連番	変更前 番号	変更前 路線名	変更後 番号	変更後 路線名	決定 権者	変更内容
①	3・2・1	広小路線	3・2・1	広小路線	愛媛県	港務所前広場の廃止
②	3・3・6	鳥生大浜八町線	3・3・6	鳥生大浜八町線	愛媛県	一部廃止
③	3・4・13	別宮漁師町線	3・4・13	別宮本町線	今治市	一部廃止
④	3・5・14	今治駅北浜町線	3・5・14	今治駅別宮橋線	今治市	一部廃止
⑤	3・5・15	第5前線	3・5・15	第5前線	今治市	一部廃止
⑥	3・4・18	波止浜中道線	3・4・18	波止浜中道線	愛媛県	一部廃止
⑦	3・5・20	広小路大新田線	3・5・20	広小路竹屋町線	今治市	一部廃止
⑧	3・5・25	泉川通線	3・5・25	泉川通線	今治市	一部廃止 一部路線変更
⑨	3・5・26	黄金通新杜川通線	3・5・26	黄金通線	今治市	一部廃止
⑩	3・5・27	今治日高線	3・4・27	今治日高線	愛媛県	一部廃止
⑪	3・5・31	内港天保山線	3・5・31	内港天保山線	今治市	一部路線変更
⑫	3・5・32	著社橋天保山線		全線廃止	今治市	全線廃止
⑬	3・5・34	榎町線	3・5・34	常盤町榎町線	今治市	一部廃止
⑭	3・5・40	波止浜五番浜線	3・5・40	波止浜五番浜線	愛媛県	一部路線変更
⑮	3・4・47	別名矢田線	3・4・47	別名矢田線	今治市	一部区域変更
⑯	7・6・3	榎橋日高線	7・6・3	榎橋日高線	今治市	一部路線変更

5 今後の都市計画の手続きについて



【問合せ】 今治市 都市建設部 都市政策課（本庁第2別館7階）
 〒794-8511 今治市別宮町1丁目4番地1
 TEL 0898-36-1550
 FAX 0898-32-5211 (F)
 電子メール tosisei@imabari-city.jp
 ホームページ http://www.city.imabari.ehime.jp/tosisei/

都市計画に関する説明会を開催します

1 日時及び場所

開催日	時間	場所
平成23年10月26日(木)	午後2時から 午後7時から	今治市総合福祉センター 「愛らんど今治」4階多目的ホール

・説明会に参加される方は、当日、直接会場にお越しください。

2 都市計画の内容

(1) 今治広域都市計画道路の変更について

今治市では、長期未着手都市計画道路について、今治市の将来の都市像を踏まえた上で、社会経済情勢の変化等に対応した道路網を再構築するために、今治市総合都市交通体系調査を実施し、都市計画道路の見直し（案）の策定を行ってきました。この見直しの結果に基づいて、都市の健全な発展と秩序ある整備を図ることを目的に、都市計画道路を変更しようとするものです。また、現道拡幅等により既に整備済みである路線について、都市計画道路網としての検証を行い、区域の一部を整備済区域に合わせて変更しようとするものです。

(2) 今治広域都市計画交通広場の決定について

今治市では、今治港の再生を図るため、みなと再生計画を推進しています。このみなと再生計画に基づき、港務所前広場の再編を行い、各公共交通機関の乗換えの利便性向上や安全で快適な歩行者空間の充実等を図るため、現在の港務所前広場を廃止し、その一部を交通広場として新たに決定しようとするものです。

3 都市計画案の縦覧及び公聴会について

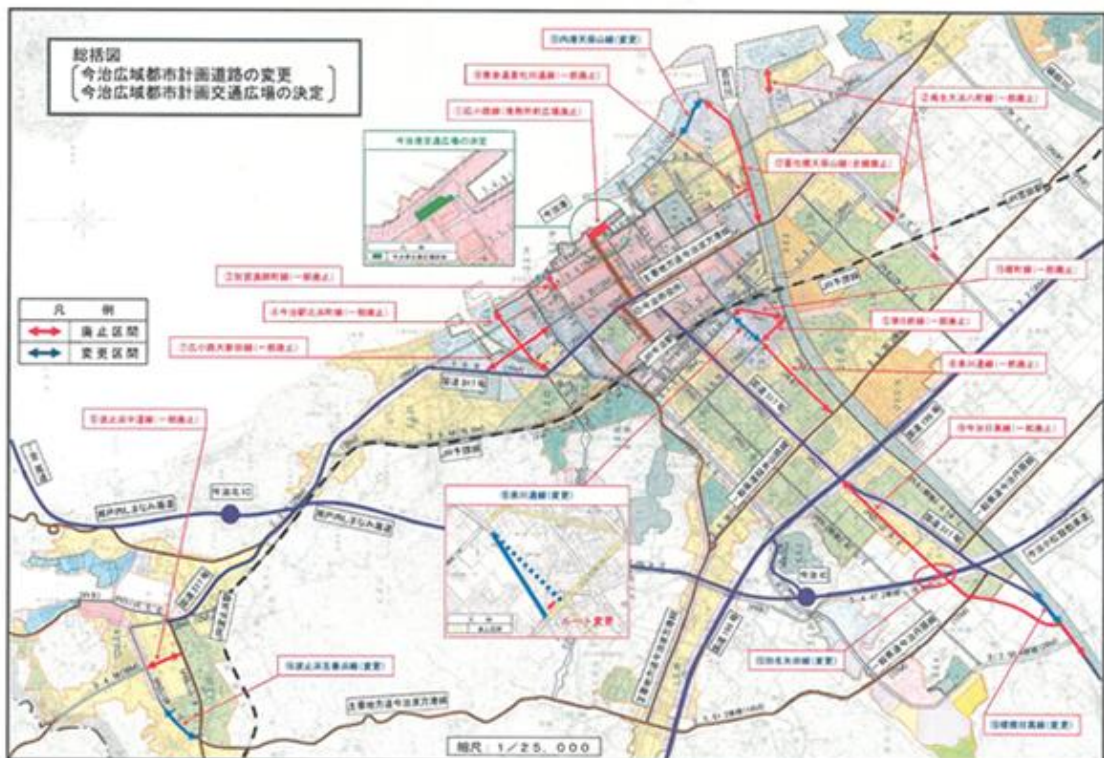
(1) 都市計画案の縦覧及び公聴会の公述申出書の受付

期間	縦覧時間	場所
平成23年10月17日明から 平成23年10月31日明まで (土日除く)	午前8時30分から 午後5時15分まで	今治市役所 第2別館7階 都市政策課

(2) 公聴会の日時及び場所

開催日	時間	場所
平成23年11月24日(木)	午後2時から	今治市総合福祉センター 「愛らんど今治」4階多目的ホール

・本市の区域内に住所を有する方及び利害関係人は、公聴会に出席して意見を述べることができます。希望される方は、10月31日明まで（郵送の場合は必着）に都市政策課へ公述申出書を提出してください。公述申出書の用紙は、都市政策課で配布しています。また、都市政策課ホームページからダウンロードすることもできます。なお、公述申出書の提出がない場合は、公聴会は中止となります。



② 市ホームページ

愛媛県今治市 <http://www.city.imabari.ehime.jp/> [サイトマップ](#) [お問い合わせ](#) [トップページ](#)
 今治市トップ > 各課ホームページ > 都市政策課 > 都市計画に関する説明会および公聴会を行います

都市建設部 都市政策課
 ・新着情報 ・おもな業務内容の一覧 ・お問い合わせ

都市計画に関する説明会 および公聴会を行います

● 説明会および公聴会の内容

● 今治広域都市計画道路の変更について

今治市では、長期未着手都市計画道路について、今治市の将来の都市像を踏まえた上で、社会経済情勢の変化等に対応した道路網を再構築するために、今治市総合都市交通体系調査を実施し、都市計画道路の見直し(案)の策定を行ってきました。この見直しの結果に基づいて、都市の健全な発展と秩序ある整備を図ることを目的に、都市計画道路を変更しようとするものです。また、現道拡幅等により既に整備済みである路線について、都市計画道路網としての検証を行い、区域の一部を整備済区域に合わせて変更しようとするものです。

● 今治広域都市計画交通広場の決定について

今治市では、今治港の再生を図るため、みなと再生計画を推進しています。このみなと再生計画に基づき、港務所前広場の再編を行い、各公共交通機関の乗換えの利便性向上や安全で快適な歩行者空間の充実等を図るため、現在の港務所前広場を廃止し、その一部を交通広場として新たに決定しようとするものです。

【位置図】 広報10月15日号 折込リーフレット

● 日時・場所

	日時	場所
説明会	平成23年10月26日(水) ※終了しました	午後2時から 午後7時から 今治市総合福祉センター「愛らんど今治」 4階多目的ホール A35
公聴会	平成23年11月24日(木) ※終了しました	午後2時から 今治市総合福祉センター「愛らんど今治」 4階多目的ホール A35

● 説明会について

説明会に参加される方は、当日、直接会場にお越しください。

● 公聴会について

● 上記の都市計画の素案の概要を、10月17日(月)から10月31日(月)の執務時間中ご覧になれます。(縦覧場所:市役所 第2別館7階 都市政策課) ※終了しました

● 本市の区域内に住所を有する方及び利害関係人は、公聴会に出席して意見を述べるができます。希望される方は、10月31日(月)まで(郵送の場合は必着)に都市政策課へ公述申出書を提出してください。公述申出書の用紙は、都市政策課で配布しています。また、下記よりダウンロードすることもできます。

公述申出書の提出が2件ありましたので、公聴会を開催します。(今治広域都市計画道路の変更)

【公述申出書ダウンロード】

A4サイズでプリントアウトしてご利用ください。

- 今治広域都市計画道路の変更についての公述申出書 (47KB) (28KB)
- 今治広域都市計画交通広場の決定についての公述申出書 (47KB) (28KB)

● 都市政策課のトップページへ

Copyright (C) 今治市役所 All Rights Reserved.

○参考

【今治市都市計画公聴会規則 抜粋】

(趣旨)

第1条 この規則は、都市計画法(昭和43年法律第100号。以下「法」という。)第16条等の規定に基づき、市長が開催する公聴会(以下「公聴会」という。)の手續に関し必要な事項を定めるものとする。

(公聴会の開催)

第2条 市長は、法第15条第1項の規定により都市計画の案を作成する場合において、その基本的事項について広く住民の意見を反映する必要があると認めるときは、公聴会を開催するものとする。

(公告)

第3条 市長は、公聴会を開催しようとするときは、公聴会の日の3週間前までに、次に掲げる事項を公告するものとする。

- (1) 公聴会の日時及び場所
- (2) 都市計画の種類
- (3) 都市計画の案の概要(以下「案の概要」という。)の縦覧場所
- (4) 前3号に掲げるもののほか、公聴会の開催に関し必要な事項

2 前項の公告は、今治市公告式条例(平成17年今治市条例第3号)第2条第2項に規定する掲示場に掲示して行うものとする。

3 市長は、第1項の公告の日から2週間、案の概要を市民の縦覧に供するものとする。

(意見を述べようとする者の申立て)

第4条 本市の区域内に住所を有する者及び利害関係人は、公聴会に出席して意見を述べることができる。

2 前項の規定により意見を述べようとする者は、前条第3項の縦覧期間満了の日までに、意見の要旨及びその理由並びに住所及び氏名を記載した書面を市長に提出しなければならない。

(公述人の選定等)

第5条 市長は、前条第2項の規定により書面を提出した者のうち、同趣旨の意見を有する者が多数あるときは、公聴会において意見を述べることができる者(以下「公述人」という。)を選定することができる。

2 市長は、必要があると認めるときは、前条第2項の規定により書面を提出した者以外の者を公述人として指名することができる。

3 市長は、公聴会の運営上必要があると認めるときは、あらかじめ公述人に対し、その発言時間を制限することができる。

(記録の作成)

第12条 市長は、公聴会の記録を作成しなければならない。

2 前項の規定による記録には、次に掲げる事項を記載し、議長が署名押印しなければならない。

- (1) 公聴会の日時及び場所
- (2) 都市計画の種類
- (3) 案の概要
- (4) 出席した公述人の住所及び氏名
- (5) 公述人が述べた意見の要旨

(見解書の作成)

第13条 市長は、公述人が述べた意見に対する見解書を作成しなければならない。

2 市長は、見解書を、前条の規定により作成した記録と併せて、公述人に送付するものとする。

3 市長は、記録及び見解書を作成したときは、その旨並びに当該記録及び見解書の縦覧場所を公告するものとする。

4 市長は、前項の公告の日から2週間、記録及び見解書を市民の縦覧に供するものとする。

4. 都市計画施設に関する訴訟の事例

4-1. 静岡県都市計画道路の都市計画変更に関する訴訟

(1) 訴訟の概要

都市計画法第53条に基づく都市計画道路の区域内における建築許可申請に対して、静岡県が不許可とした処分について争ったもの。不許可処分の根拠となる都市計画変更（幅員の拡大）の違法性が争点となった。

[都市計画道路の概要]

名称 : 都市計画道路 伊東大仁線

延長・幅員 : 約 1,320 m 11 m

決定経緯 : 当初 昭和32年3月30日

変更 平成 9年3月25日

右折車線の設置と歩道の拡幅のため、一部区間の幅員を11mから17mに変更した。

(2) 訴訟経緯

平成 9年10月21日 住民1人が建築不許可処分取消訴訟を提訴

平成10年 7月10日 住民5人が建築不許可処分取消訴訟を提訴

平成15年11月27日 静岡地裁判決 県側勝訴

平成17年10月20日 東京高裁判決 県側敗訴

平成20年 3月11日 最高裁決定 県の上告を棄却

(3) 高裁判決の内容

都市施設の都市計画は、都市計画法第13条（都市計画基準）により、土地利用や交通等の現況及び将来の状況を勘案して基礎調査の結果等を基に決定されることとなるが、この調査結果において、

- ・第二次伊東市総合計画第五次基本計画が平成12年度の将来人口として設定していた数値をそのまま平成22年度の将来人口として設定したこと。
- ・将来交通量について、現実に人口減少傾向が見られるゾーンほど可能収容人口の残容量が多くなり、それに対応して将来予測される交通量も増加するという予測手法を用いたこと。

などに合理性を欠くものがあり、これを根拠とする都市計画であることから、法第13条の趣旨に反しており違法であるとした。よって、都市計画に適合しないことを理由にした建築不許可処分は違法であるとした。

都市計画決定権者の裁量

・都道府県知事は、都市計画を決定するについて一定の裁量を有するものといえるが、その裁量は都市計画法第13条第1項各号の定める基準に従って行使されなければならない。

裁量の前提となる基礎調査

・都道府県知事が、都市計画に都市施設を定めるに当たっては、基礎調査の結果に基づいて土地利用、交通等の現状を正しく認識し、かつ、将来を的確に見通し、現状の正しい認識及び将来の的確な見通しを勘案して適切な規模で必要な位置に配置するようにしなければならない。

基礎調査の客観性、実証性と違法性

・そうすると、当該都市計画に関する基礎調査の結果が客観性、実証性を欠くために土地利用、交通等の現状の認識及び将来の見通しが合理性を欠くにもかかわらず、そのような不合理な現状の認識及び将来の見通しに依拠して都市計画が決定されたと認められるとき、客観的、実証的な基礎調査の結果に基づいて土地利用、交通等につき現状が正しく認識され、将来が的確に見通されたが、都市計画を決定するについて現状の正しい認識及び将来の的確な見通しを全く考慮しなかったと認められるときまたはこれらを一応考慮したと認められるもののこれらと都市計画の内容とが著しく乖離していると評価することができるときなど法第6条第1項が定める基礎調査の結果が勘案されることなく都市計画が決定された場合は、(略)、当該都市計画の決定は、都市計画法第13条第1項第11号、第19号の趣旨に反して違法となると解するのが相当である。

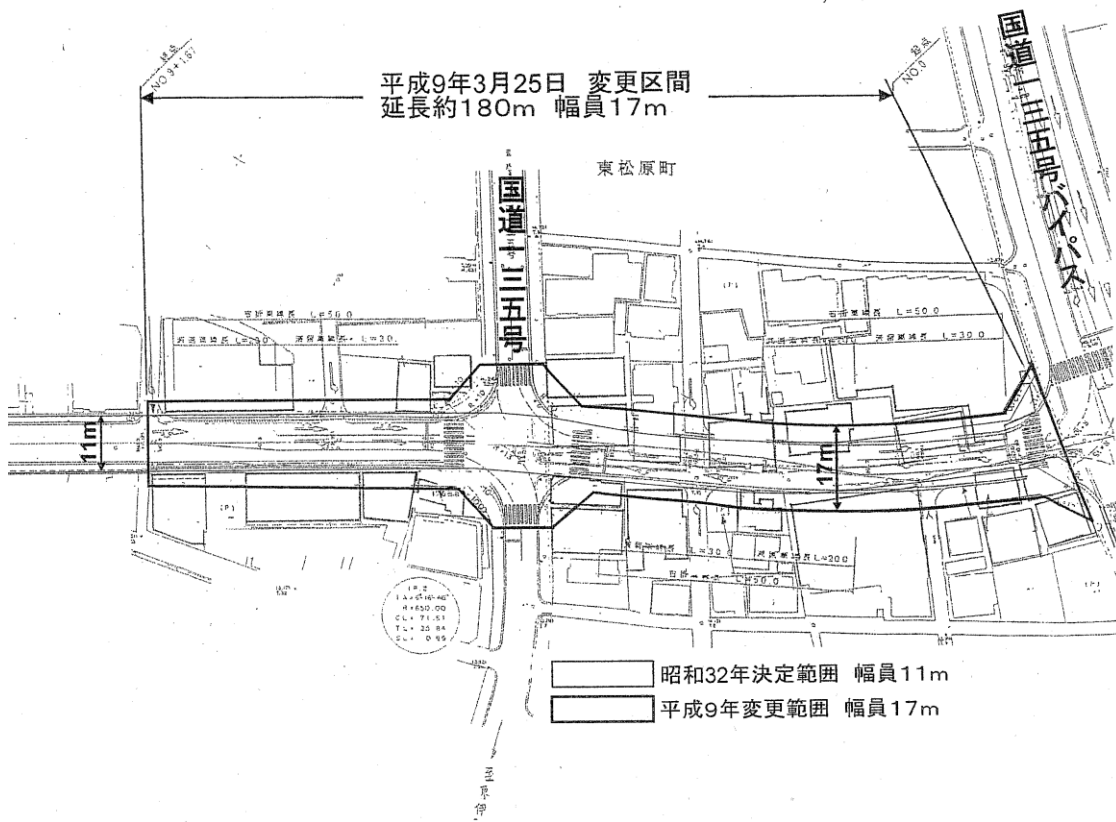
本件の基礎調査の合理性の判断

・(将来交通量について、) 現実に人口減少傾向が見られるゾーンほど可能収容人口の残容量が多くなり、それに対応して将来予測される交通量も増加するという予測手法の構造自体合理性を欠くものといわざるを得ないし、また、交通量予測の基本となる伊東市の平成22年における総人口の予測について、過大に設定されてしまっているという問題があり、合理性に疑いのあるものといわざるを得ない。

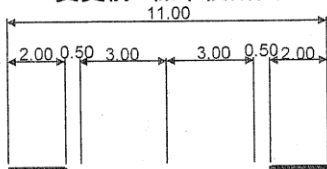
都市計画変更決定の違法の判断

・被控訴人が本件変更決定をするに当たって勘案した土地利用、交通等の現状及び将来の見通しは、都市計画に関する基礎調査の結果が客観性、実証性を欠くものであったため合理性を欠くものであったといわざるを得ない。そうである以上、本件変更決定は、そのような不合理の現状の認識及び将来の見通しに依拠してされたものであることから、(略) 都市計画法第13条第1項第11号、第19号の趣旨に反して違法であるというべきである。

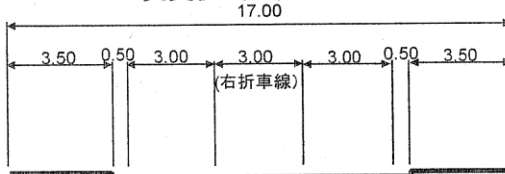
都市計画道路 伊東大仁線 概略平面図



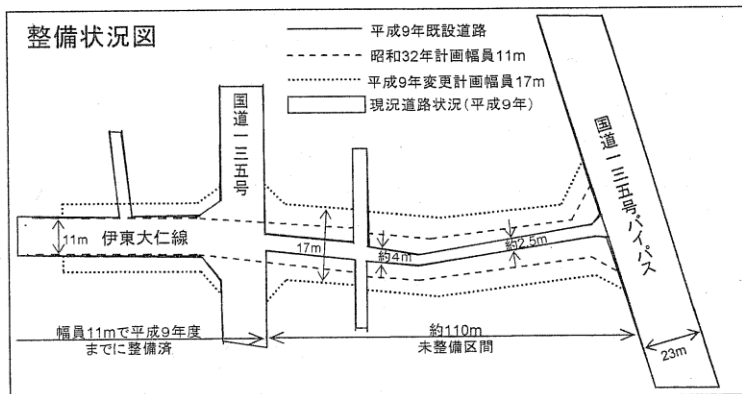
変更前 標準横断面



変更後 標準横断面



整備状況図



4-2. 盛岡市道区域決定処分取消等請求訴訟

(1) 訴訟の概要

都市計画道路区域内の土地・建物の所有者が、長年建築制限を受けてきたことについて、都市計画事業の着手も見直しもしないまま放置してきたことによるものであり、都市計画決定と建築制限の維持が違法であるとして、盛岡市に対して以下の3点を求めたもの。

- ① 都市計画決定の取消
- ② 国家賠償法第1条に基づく慰謝料の支払い
- ③ 憲法第29条に基づく財産権補償

[都市計画道路の概要]

名称 : 盛岡広域都市計画道路 神明前北井崎線
延長・幅員 : 約 1,520 m 16 m
決定経緯 : 当初 昭和13年3月5日
 変更 昭和37年7月7日 (一部区間幅員の見直し)
 変更 平成 3年3月1日 (名称変更)

(2) 訴訟経緯

平成11年 6月25日 盛岡地裁に提訴
平成13年 9月28日 地裁判決 ①を却下、②③を棄却
平成13年10月10日 仙台高裁に控訴
平成14年 5月30日 高裁判決 ①②③を棄却
平成14年 6月11日 最高裁に上告
平成17年10月25日 ③のみ上告受理
平成17年11月 1日 最高裁判決 ③を棄却
(ただし補足意見あり)

(3) 地裁判決の内容

① 都市計画決定の取消(却下)

都市計画決定は、その後続く道路計画事業の認可、施行に関する基本的指針を定めた一般的、抽象的な性質のものに過ぎず、また、個人の権利等に直接影響を及ぼすものではない。土地収用等や建築物の建築許可が不許可となった際に、訴えを提起し権利救済の目的を達することができる。本件処分を訴訟対象にできないと解すべきであり、訴えは不適法なものとして却下する。

② 国家賠償法第1条に基づく慰謝料の支払い(棄却)

都市計画事業は一般的に長期間を要し、その施行に際しては予算等の制約も少なくない。道路の優先度を見定めながら整備せざるをえず、結果、特定の路線が長期間事業に着手されないとしても、直ちに都市計画決定権者がその有する法的義務に違反しているとはいえない。

正当な理由がないにもかかわらず、長期間事業が進行していないとか、路線の必要性が見直されず放置されているという特別の事情がない限り、市の判断は裁量権の範囲内として違反になることはない。

既に都市計画決定から60年以上経過しているうえ、今後直ちに事業化さ

れる見込みはないものの、市は、都市計画道路全体について見直しを漸次実施し必要性を確認していること、都市計画事業全体としてみれば、漸次整備を進行させている。未だ市に認められる裁量権の範囲に止まっているというべきであり、公務員がその職務上の法的義務に違反したとは認められない。

③ 憲法第29条に基づく財産権補償（棄却）

都市計画法第53条の建築制限は、不動産の所有者が負担すべき内在的制約の範疇に属するものである。本件処分による権利制限の程度が強度なものであるとはいえず、公共の福祉の実現のため社会生活上一般に受忍すべきものとされる限度をいまだ超えるものではない。

【最高裁判所裁判官による補足意見】

最高裁では全員一致で上告が棄却されているが、藤田宙靖裁判官から補足意見として、建築制限が長期間にわたる場合の損失補償の要否について以下の見解が示された。

公共の利益を理由として建築制限が損失補償を伴うことなく認められるのは、その制限が都市計画の実現を担保するために必要不可欠であり、かつ、権利者に無補償での制限を受忍させることに合理的な理由があることを前提とした上でのことというべきであるから、そのような前提を欠く事態となった場合には、都市計画制限を理由に補償を拒むことは許されないものというべき。

建築制限に対する受忍限度を考える際には、制限の内容と同時に、制限の及ぶ範囲が問題とされなければならないと考えられるものであり、60年にわたって制限が課せられている場合に損失補償の必要はないという考え方には大いに疑問がある。

原審は、一般的な建築制限について指摘するに止まり、60年以上経過しているという特有の事情についての判断が明示されていない、という限りでは上告の論旨には理由があるものというべき。都市計画制限の及ぶ期間と損失補償の要否の問題について、一切の判断をしていないことから原審判決を破棄し、高裁に差し戻すことも考えられないではない。

しかし、原告の土地の所在する地域は、第1種住居地域（容積率200%、建蔽率60%）であり、高度な土地利用が従来行われた地域でも、今後予定される地域でもない。上告人の建築物は、木造瓦葺平屋建の居宅であり、これと同程度の規模及び構造の建築物を再度建築することは法第54条第3号により許可されると考えられる。

上告人の土地のうち予定区域内に含まれるのは、全体の4分の1にとどまることから、残余の部分を敷地として、法第54条第3号に該当する最大の建築物を許可の下に建築すれば、想定 of 容積率、建蔽率の上限に近いものとなると考えられる。

本件土地に関する具体的事情に照らせば、建築制限が長期間にわたっていることを考慮に入れても、特別の犠牲とまでいうことはできず憲法第29条第3項を根拠とする補償を必要とするとはいえない。

4-3. 小田急線連続立体交差事業認可処分取消請求訴訟

(1) 訴訟の概要

小田急小田原線の連続立体交差事業について、沿線住民である原告が、地下式ではなく、生活や健康等に甚大な被害を与える高架式の事業方式で事業を実施しようとする点に違法があると主張し、建設大臣が都市計画事業者の東京都に対してした事業の認可の取消しを求めたもの。

本件の争点は、以下のとおり。

- ・鉄道事業地に不動産の権利を持たない原告の原告適格の有無
- ・事業認可とその前提となる都市計画決定の適法性

(2) 事業の経緯

計画決定 昭和39年12月16日

計画変更 平成5年2月1日(構造変更)

計画決定 平成5年2月1日(付属街路)

事業認可 平成6年6月3日

(3) 訴訟経緯

平成6年6月30日 連続立体交差事業と付属する街路事業の認可取消しを東京地裁に提訴

平成13年10月3日 地裁 事業認可、都市計画決定を違法判決

平成15年12月18日 高裁 事業認可、都市計画決定を適法判決

平成17年12月7日 最高裁大法廷 関係地域内の居住者に原告適格を認める判決

平成18年11月2日 最高裁小法廷 事業認可適法判決

(4) 最高裁判決の内容

a) 取消訴訟の原告適格の規定(行政事件訴訟法9条)

処分の取消しの訴えは、処分により自己の権利若しくは法律上保護された利益を侵害され、又は必然的に侵害される恐れのある者(法律上の利益を有する者)に限り提訴できる。

処分の相手方以外(本件では鉄道事業地内の不動産の権利者以外)の者について、法律上保護された利益の有無を判断するには、処分の根拠法令の規定の文言のみによることなく、「法の趣旨及び目的」、並びに「処分によって考慮されるべき利益の内容及び性質」を考慮すべきものである。

「法の趣旨及び目的」を考慮するに当たっては、当該法令と目的を共通にする関係法令があるときは、その趣旨等をも参酌する。

「利益の内容及び性質」を考慮するに当たっては、処分がその根拠となる法令に違反してされた場合に害されることになる利益の内容及び性質並びにこれが害される程度等をも勘案すべきものである。

b) 本件における原告適格の検討

都市計画事業の認可に関する都市計画法の規定の趣旨及び目的、都市計画事業の認可の制度を通して保護しようとしている利益の内容及び性質を考慮すれば、都市計画法には、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るなどの公益的見地から都市計画施設の整備に關す

る事業を規制するとともに健康又は生活環境に係る著しい被害を受ける恐れのある住民に対して、被害を受けないという利益を保護すべきものとする趣旨を含むと解するのが相当である。

したがって、上記の被害を受ける恐れのある住民は、事業の認可の取消しを求めるにつき「法律上の利益を有する者」として原告適格を有する。

東京都環境影響評価条例において、対象事業を実施しようとする地域及び周辺地域で当該対象事業の実施が環境に影響を及ぼす地域として定められた関係地域内に居住する上告人は原告適格を有する。

c) 補足意見

「都市の健全な発展と秩序ある整備を図る」（法第1条）、「文化的な都市生活と機能的な都市活動の確保」（法第2条）といった法の目的や理念を考慮すると、行政庁は、都市計画の策定及び事業認可に当たり、施設の利用が周辺に与えるマイナスの影響を含めた諸利益の調整を十分行い、重大なリスクから周辺住民を保護する義務を負っている。

d) 事業認可判決

裁判所が都市施設の都市計画決定等の適否を審査するにあたっては、決定等が裁量権の行使としてされたことを前提とし、その基礎とされた重要な事実を誤認があること等により重要な事実の基礎を欠くこととなる場合、又は、事実に対する評価が明らかに合理性を欠くこと、判断の過程において考慮すべき事業を考慮しないこと等により、その内容が社会通念に照らし著しく妥当性を欠くものと認められる場合に限り、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとして違法となるとすべきである。

○参考

【行政訴訟法】

(原告適格)

第九条 処分の取消しの訴え及び裁決の取消しの訴え（以下「取消訴訟」という。）は、当該処分又は裁決の取消しを求めるにつき法律上の利益を有する者（処分又は裁決の効果が期間の経過その他の理由によりなくなつた後においてもなお処分又は裁決の取消しによつて回復すべき法律上の利益を有する者を含む。）に限り、提起することができる。

2 裁判所は、処分又は裁決の相手方以外の者について前項に規定する法律上の利益の有無を判断するに当たっては、当該処分又は裁決の根拠となる法令の規定の文言のみによることなく、当該法令の趣旨及び目的並びに当該処分において考慮されるべき利益の内容及び性質を考慮するものとする。この場合において、当該法令の趣旨及び目的を考慮するに当たっては、当該法令と目的を共通にする関係法令があるときはその趣旨及び目的をも参酌するものとし、当該利益の内容及び性質を考慮するに当たっては、当該処分又は裁決がその根拠となる法令に違反してされた場合に害されることとなる利益の内容及び性質並びにこれが害される態様及び程度をも勘案するものとする。

5. 市町の都市計画決定に係る知事協議の判断基準

(1) 目的

法第19条第3項の規定に基づき、市町が定めようとする都市計画について知事が協議又は同意する場合の必要事項を定め、適正かつ円滑な執行を確保することを目的とする。

(2) 協議の方法

県が定める都市計画決定の手続きガイドラインに基づき作成された図書および参考資料をもっておこなう。

(3) 判断基準

県が定める若しくは定めようとする都市計画との適合性及び一の市町の区域を越える広域的な見地から調整を図る観点に基づき協議を行う。

表 都市施設に係る都市計画決定（変更）の判断基準

都市計画の種類	判断基準
道路	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に適合していること 国及び県の道路計画（構想を含む）と調整が図られていること 市町界に近接する道路は、各市町間で調整が図られていること
公園・緑地	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に適合していること
下水道	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に適合していること 愛媛県全域下水道化基本構想に適合していること
汚物処理場、ごみ 焼却場、その他の 廃棄物処理施設	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に適合していること 周辺土地利用に配慮したものであること 廃棄物処理計画等に適合していること

【参考：都市計画決定（変更）に対する確認事項】

素案作成時のチェック項目		根拠法
<input type="checkbox"/>	基礎調査の結果に基づいているか	法第 6 条
1	・人口規模、土地利用、交通量等の現況及び将来の見通し等	法第 13 条
<input type="checkbox"/>	都市計画区域マスタープランに即しているか	法第 6 条の 2
2	①都市計画の目標 ②区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針 ③主要な都市計画の決定の方針 ・土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針 ・都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針 ・市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針 ・自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	
<input type="checkbox"/>	国土計画又は地方計画に関する法律に基づく計画に適合しているか	法第 13 条
3	・国土形成計画（全国、広域地方計画） ・国土利用計画（全国、都道府県、市町計画、土地利用基本計画）	
<input type="checkbox"/>	道路、河川、鉄道、港湾、空港等の施設に関する国の計画に適合しているか	
4		
<input type="checkbox"/>	当該都市における自然的環境の整備又は保全に配慮しているか	
5		
<input type="checkbox"/>	市町の建設に関する基本構想に即しているか	法第 15 条
6		
<input type="checkbox"/>	県が定めた都市計画に適合しているか	法第 15 条
7		
<input type="checkbox"/>	都市計画マスタープランに即しているか	法第 18 条の 2
8		
知事協議及び同意に関するチェック項目		根拠法
<input type="checkbox"/>	I 一の市町の区域を超える広域の見地からの調整を図る	法第 19 条
9	・広域的なインフラに与える影響等を勘案	
<input type="checkbox"/>	II 県が定め、若しくは定めようとする都市計画との適合を図る	法第 19 条
10	① 都市計画区域マスタープランとの適合性 ② 道路、公園、河川等の施設に関する県の計画と整合が図られているか等	

※□ 1～□ 8(□2、7 は除く)については、県としては技術的な助言（地方自治法第 245 条の 4）に留め、著しい矛盾がない限り市町の決定権者としての自主性を尊重することとする。□2、7 については、県が定める都市計画であり、県の視点で判断する。

【運用方針】

□ 1：基礎調査との整合

都市計画の決定・変更は各種計画に適合するとともに、法第 13 条の都市計画基準に従って一体的かつ総合的に定めなければならない。その基準を適用するについては、法第 6 条第 1 項の規定による基礎調査の結果に基づかなければならない。

- ・都市計画決定（変更）の根拠としている数値等が、おおむね 5 年ごとに調査を行う都市計画に関する基礎調査の結果と比較して、過大又は過小となっていないか確認
- ・根拠となる数字の調査時期が妥当なものであるか。古いデータを使用していないか確認

□ 2：都市計画区域マスタープランとの適合

都市計画区域マスタープラン（以下、区域マス）は、一体の都市として整備、開発及び保全すべき区域として定められる都市計画区域全域を対象として、都道府県が一市町村を超える広域的見地から、都市計画の基本的な方針を定めるものであることから、都市計画区域について定められる都市計画は、区域マスに即したものでないと明文化されている。

区域マスに定める事項は、①都市計画の目標、②区域区分の決定の有無及び区分する場合はその方針、③土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針の 3 つの事項とされている。

区域マスに即するとは、具体の都市計画が、区域マスが示す都市の将来像、その実現に向けての大きな道筋との間で齟齬を来たすものではないという趣旨である。

【判断基準の原則】

- ①具体の都市計画が本文等に明記されている。
- ②具体の都市計画決定（変更）案件が、必ずしも区域マスの記述に盛り込まれていなくても、都市計画の目標としている都市の将来像、その実現の向けての大きな道筋において齟齬がなく、その趣旨が合致していれば適合していると判断する。

※マスタープランには、都市の将来像をわかりやすく示すために附図を用いることもある。しかし、示されているその位置、規模等については概ねのものであり、都市は固定的でなく、社会経済状況の中で変化するものである以上、目指すべき都市像を実現するために新たな都市計画が決定されていくことを妨げるものではないと考える。よって、附図等については目指すべき都市像とおおきな齟齬がなければ、適否の判断とはせずに参考扱いとする。

『市町決定案件』の特例

○市町が定めようとする都市計画で、市町にとって新たな都市の将来像を実現するために必要なものであり、区域マスにも記載されるべきであるが、その策定時期等の諸事情により未記載であるため、その適合・不適合の判断が困難である場合は、次のとおりとする。

- ・市町議会への周知がなされ、住民の意向の反映された計画であること。
 - ・次期区域マスの作成時に、法第 15 条の 2 の規定により、その事項を申し出ること
- これらのことが確認できれば、適合していると判断する。

『県決定案件』の考え方

○都道府県が定める都市計画は、市町の区域を越える広域的・根幹的な計画であり、都市計画の基本的な方針に与える影響が大きいと考えられるため、都市計画決定（変更）時点の区域マスに明記されてしていることが必須。ただし、都市計画の基本的な方針に与える影響が小さいと判断できるものについては、その趣旨が適合しているかどうかで判断する。

□ 3 : 国土計画又は地方計画との整合

都市計画は、国土全体又は一定の地域全体について広域的かつ総合的な観点から土地利用等に関して定められていることから、その上位計画に該当すると考えられる国土計画又は地方計画に適合することとし、土地利用計画及び施設計画の整合性を確保する必要がある。

- ・ 国土計画：国土形成計画（全国）、国土利用計画（全国）
- 地方計画：広域地方計画、国土利用計画（都道府県計画）、土地利用基本計画等と矛盾がないか

□ 4 : 国の計画との適合性

- ・ 高速自動車国道、一般国道、1級河川、鉄道、空港等の重要施設に関する国の計画と矛盾がないか確認

□ 5 : 自然的環境の整備又は保全への配慮

近年の都市部における緑地等の消失や、環境保全に対する意識の高まりに対応し、都市計画において、緑地等の貴重な自然的環境を保全する必要性が高まっていることや、H12の法改正により緑地等の自然的環境が一層開発される恐れがあることから、都市計画を決定する際の基準として明示することにより配慮を求めることとされた。

- ・ 都市公園の整備、都市における緑地の保全、緑化の推進等に配慮されているか

□ 6 : 市町の建設に関する基本構想に即しているか

都市計画を定める場合には法律上は議会の関与は不要とされているが、市町村の将来のあり方を定める都市計画の決定に関しては、議会の意思が反映されるべきであることから、基本構想に即していることを求めている。

- ・ 市町の建設に関する基本構想とは、地方自治法第2条第4項に基づく基本構想^{*}と国土利用計画法第8条の市町の区域について定める国土の利用に関する計画（市町計画）である。
- ・ 基本構想は、議会の議決を経て定められ、各種施策及び土地利用の長期的な方針が示されているものである。
- ・ 都市計画を定める場合は議会の関与は不要であるが、市町の将来のあり方を定める都市計画の決定に関しては議会の意思が反映されるべきであり、定めようとする都市計画が、基本構想の趣旨に即しているか確認する。

※地方自治法の一部を改正する法律（平成23年法律第35号）が平成23年8月1日に施行され、この規定が廃止された。現在では総合計画に含めて策定されている場合が多い。

□ 7 : 県が定めた都市計画に適合しているか

都市計画は、都道府県又は市町村において決定することとしているが、「生活に身近なまちづくりの計画」から「広域的・根幹的な計画」までを一体的・総合的に定めるものであるため、都道府県が定める市町村の区域を越える広域的・根幹的な計画に適合する必要がある。

- ・ 都市計画決定権者の違いによる矛盾がないか

□ 8 : 都市マスに即しているか

都市マスは、地域別のあるべき市街地像、整備課題に応じた整備方針、諸施設の計画等を、都市計画決定権者である市町村が、住民の意見を反映しながら、都市計画の方針として定められている計画であるから、市町が定める都市計画については都市マスに即していることが求められる。

- ・ 都市マスに示される地域別構想は、地域の実情、住民の合意形成の熟度等に応じて段階的に作

成することも考えられることから、現存の都市マスに示されていない場合でも、同様の手続き又は、住民の合意形成が諮られていると判断できれば、都市マスに即しているものと同等とみなす。

(都市計画は、都市計画法に基づく公告・縦覧等の手続きを経て定められるものである。一方都市マスは、あくまで具体的な都市計画を策定する際の青写真を示すものであり、その策定手続きも都市計画法の手続きは適用されず市町の自主性に委ねられている。)

市町が定める都市計画において、県が行う協議及び同意に関するチェック項目

都市計画は、都市計画決定権者が都道府県と市町村に分かれていようとも、それぞれが定める都市計画相互間に矛盾があってはならない。また、それぞれが定める都市計画が総合して一体の都市計画として有効に機能するものとならなければならない。これらの観点から都道府県知事に協議・同意を求めている。

□ 9 : 一の市町の区域を超える広域の見地からの調整を図る

- ・ 広域的なインフラに与える影響が及ぶ範囲を勘案し、広域調整の要否を判断する。

□10 : 県が定め、若しくは定めようとする都市計画との適合

- ・ 区域マスとの適合性 (□ 2 を参照)
- ・ 道路、公園、河川等の施設に関する県の計画と整合が図られているか等 (□ 7 を参照)