

# 「山形市都市計画道路見直し計画」

山形市では「山形市都市計画道路見直し計画」を策定しました。

今後は、廃止・変更となる区間の都市計画の変更手続きを順次進めていきます。

## ◆ ◆ 目 次 ◆ ◆

- 1 はじめに
- 2 都市計画道路見直しの必要性
- 3 都市計画道路の評価
- 4 都市計画道路の整備方向性
- 5 新たな都市計画道路網
- 6 都市計画道路見直しに伴う都市計画道路区域内における  
建築許可基準の緩和について
- 7 建築許可基準の緩和区間

平成 29 年 3 月

山 形 市

## はじめに

山形市の都市計画道路は、昭和 8 年に都市計画決定されたものを初めとして、都市計画決定から 20 年以上が経過した区間を含む都市計画道路が 41 路線あり、地権者の生活や土地の有効利用に大きな影響を与えています。また、少子高齢化、地球温暖化をはじめとした環境問題や、東日本大震災を契機とした防災及びエネルギー問題などへの意識の高まりなど、社会経済状況が変化しています。

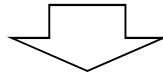
そのような中、山形市都市計画マスタープランでは、土地利用と交通を一体的にとらえ、中心市街地の活性化、地域や集落の状況に応じた機能の集積・維持、さらに、中心部、地域、集落のそれぞれを公共交通や道路で結び、住み慣れた地域での定住を可能とし、地域コミュニティを活性化させ、地域及び市全体の活力と魅力を高める「拠点ネットワーク型集積都市」を将来都市構造として掲げています。

このようなことから、現在都市計画決定されている路線の必要性等を再度検証し、社会経済状況の変化に対応し、将来目指している山形市の都市構造に合った都市計画道路網への見直しを行い、効率的で効果的な都市計画道路の整備を進めていくものです。

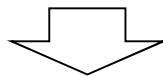
## 都市計画道路見直しの必要性

### 【山形市における近年の状況変化】

- ・「山形市発展計画<sup>※1</sup>」、「山形市人口ビジョン<sup>※2</sup>」、「山形市都市計画マスタープラン<sup>※3</sup>」の策定
- ・高齢者の増加、運転免許保有率の上昇
- ・高齢者が関わる交通事故の増加
- ・山形市内の乗用車保有台数は増加傾向(貨物車は減少)
- ・安心感や精神的な豊かさに対する市民ニーズ



- ・地球温暖化等の環境問題への対応、東日本大震災等による防災意識の高まり等により、道路が担う役割も変わりつつあり、新たな社会経済状況に対応する都市計画道路の整備が必要となっています。



### 【都市計画道路見直しの必要性】

- ・中心市街地をはじめとする地域の活性化に向け、まちづくりと整合のとれた都市計画道路の整備が必要とされています。
- ・都市計画道路(未着手路線)の制限が長期にわたることで、地権者の生活や土地の有効利用に大きな影響を与えており、未着手区間の再評価による改善が必要とされています。
- ・少子高齢化や社会経済状況の変化を踏まえ、道路の性格とその需要に見合った都市計画道路の再編が必要とされています。
- ・防災空間の確保に加え、快適性を感じられる都市空間を確保するために、道路の多面的な空間機能に配慮した整備が必要とされています。
- ・歩道のバリアフリー化や自転車・歩行者空間の整備など、高齢者を中心とする交通弱者が安全かつ安心して移動できる道路環境の整備が必要とされています。
- ・自動車を利用できない交通弱者の移動手段の確保及び低炭素社会実現の観点から、公共交通の利用促進につながる都市計画道路の整備が必要とされています。

※1 山形市発展計画：「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の策定に合わせて策定した、平成27年度から平成31年度までのビジョンや推進する取組を記した新たな経営計画。平成28年2月に策定。

※2 山形市人口ビジョン：平成26年に施行された「まち・ひと・しごと創生法」より、各自治体に求められた「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の策定にあたり、必要となる目標人口等の将来展望を描いた人口ビジョンで、2060年までの人口の見通しを示している。平成28年2月に策定。

※3 山形市都市計画マスタープラン：都市計画法第18条の2の規定に基づき、市民の意見を反映させながら、都市計画に関する基本的な方針を総合的かつ体系的に示すものであり、その実現に向けた土地利用、道路、公園などのまちづくりに関する主要計画や具体的な各種施策は、この「都市計画マスタープラン」に即して進められる。平成29年3月策定。

# 都市計画道路の評価

## 見直し対象路線・評価区間の設定

- ・既計画路線のうち未着手区間、概成済<sup>※4</sup>・暫定供用区間及び構想路線として漆山船町線延伸、十日町双葉町線延伸区間を対象とする。



## 評価の視点に基づく評価指標の設定

- ・都市計画道路網整備の課題に基づいた7つの視点から評価指標を設定。

評価の視点		評価指標の考え方
1	まちづくりとの連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市間や地域間を結ぶ骨格道路</li> <li>・工業団地・駅・インターチェンジ等へのアクセス道路</li> <li>・都市計画道路線上に歴史的建造物等の敷地や建物がかかる区間</li> </ul>
2	社会経済状況への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路線上に歩道を備えた現道がある区間</li> <li>・整備費用に対する将来平均交通量(経済性)</li> </ul>
3	都市防災への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次、第2次緊急輸送道路<sup>※5</sup>に指定されている区間</li> <li>・住宅密集市街地の街区内の区間</li> </ul>
4	少子高齢化への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総合病院へのアクセス</li> <li>・通学路に指定されている区間、高校に隣接する区間</li> </ul>
5	環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの走行区間</li> <li>・現況混雑区間の交通量低減につながる区間</li> </ul>
6	市民ニーズの反映	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共公益施設へのアクセス</li> </ul>
7	自動車需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地外周部の環状道路</li> </ul>



## 評価指標による評価

- ・評価指標ごとの評価結果を総合的に判断。



## 都市計画道路の整備方向性

- ・見直し対象路線を「継続候補」「廃止候補」「拡幅候補」等に分類。



## 将来自動車交通量による配分シミュレーション<sup>※6</sup>

- ・将来自動車交通量による配分シミュレーションを行い、需給バランスを確認。



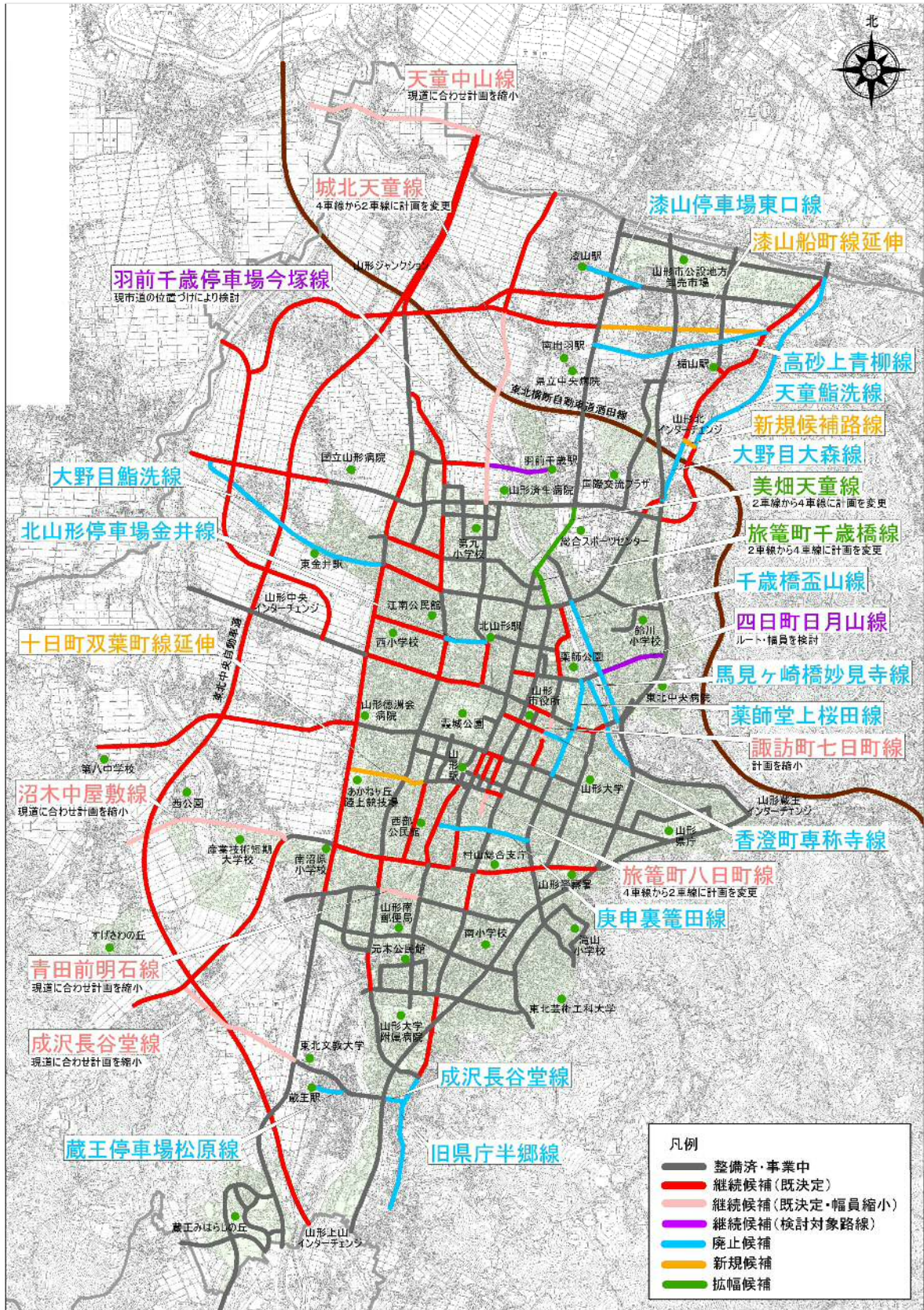
## 新たな都市計画道路網

※4 概成済：改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路）を有するもの。

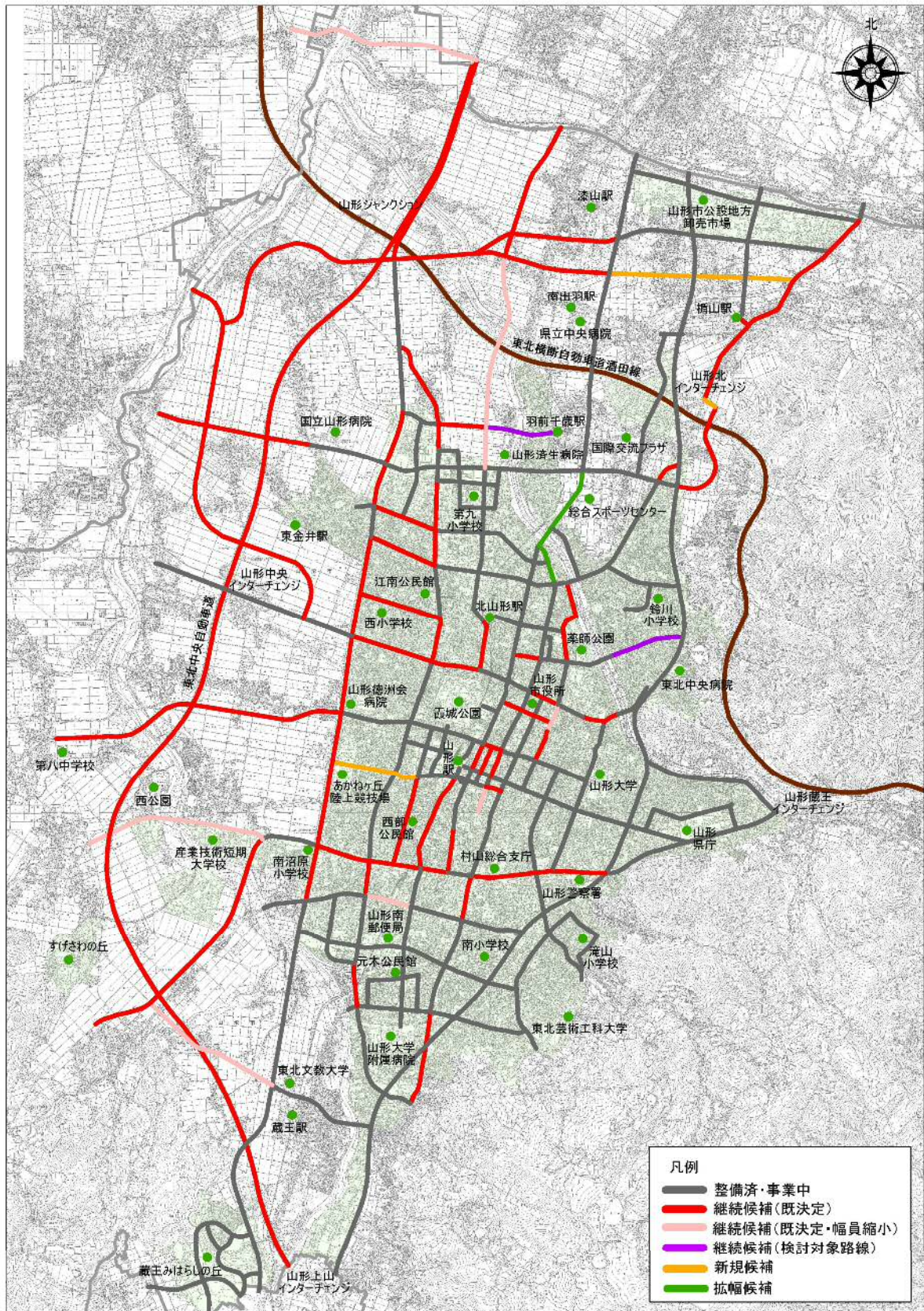
※5 緊急輸送道路：高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と都道府県知事が指定するもの（以下「指定拠点」という）とを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路。第1次緊急輸送道路は、県庁や地方生活圏中心都市などの防災拠点をネットワークとして連絡する道路で、第2次緊急輸送道路は、第1次緊急輸送道路と他の防災拠点を連絡する道路として位置付けられている。

※6 配分シミュレーション：道路の区間別交通量推計をいい、将来道路網の交通量等を予測する際に用いられる。配分シミュレーションには、「地域間の自動車交通量（自動車OD表）」、「道路ネットワークデータ（区間別の延長、車線数、沿道区分など）」、及び「QV条件（道路種級・沿道状況・車線数ごとの交通量と走行速度の関係式）」のデータが必要となる。基本的な考え方は、「各地域間ごとに、自動車は時間最短となる経路を利用する」との考えに基づいている。

# 都市計画道路の整備方向性



# 新たな都市計画道路網



# 都市計画道路見直しに伴う都市計画道路区域内における建築許可基準の緩和について

都市計画道路見直しに伴い、都市計画法第54条第1項第3号の緩和を実施します。  
(現行の建築制限)

許可できる建築物

- ① 2階以下で地下がないこと。
- ② 主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造、その他これらに類する構造であること。
- ③ 容易に除去又は移転できること。

表 都市計画法第53条の建築許可における制限緩和

継続候補路線		検討対象路線	廃止候補路線 現道に合わせ縮小する路線
整備優先度の高い区間	整備優先度の高い区間に該当しない区間		
階数が2以下 (地階を有しないこと)	原則: 階数が2以下 (地階を有しないこと) 特例: 階数が3以下 (地階を有しないこと)	原則: 階数が2以下 (地階を有しないこと) 特例: 階数が3以下 (地階を有しないこと)	制限なし (構造上の制限もありません)

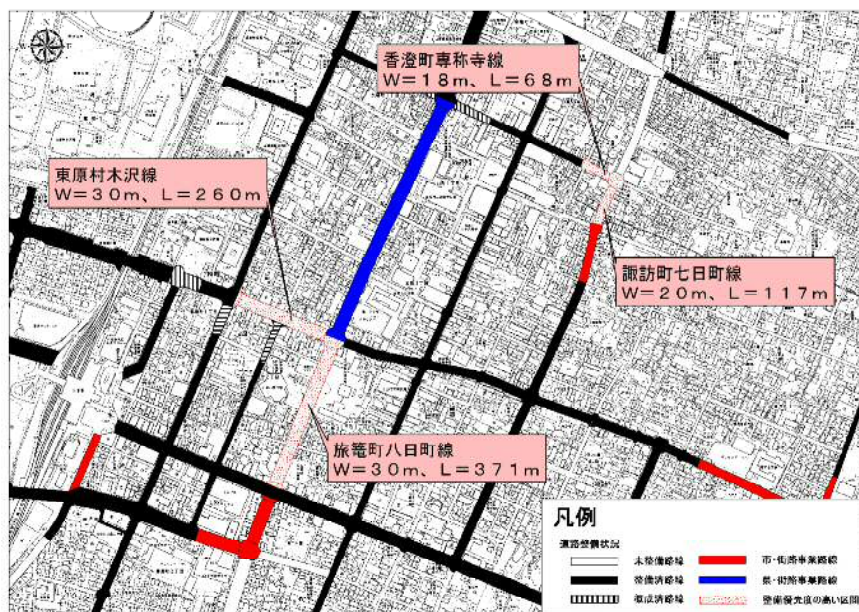
: 制限緩和の対象

※新規候補路線、拡幅候補路線については、都市計画決定されるまでは建築制限がかからない。  
※幅員縮小候補路線のうち現道に合わせ縮小する路線以外の路線については、現在の都市計画決定の範囲内は制限がかかるが、制限緩和の対象とする。

## 【整備優先度の高い区間】

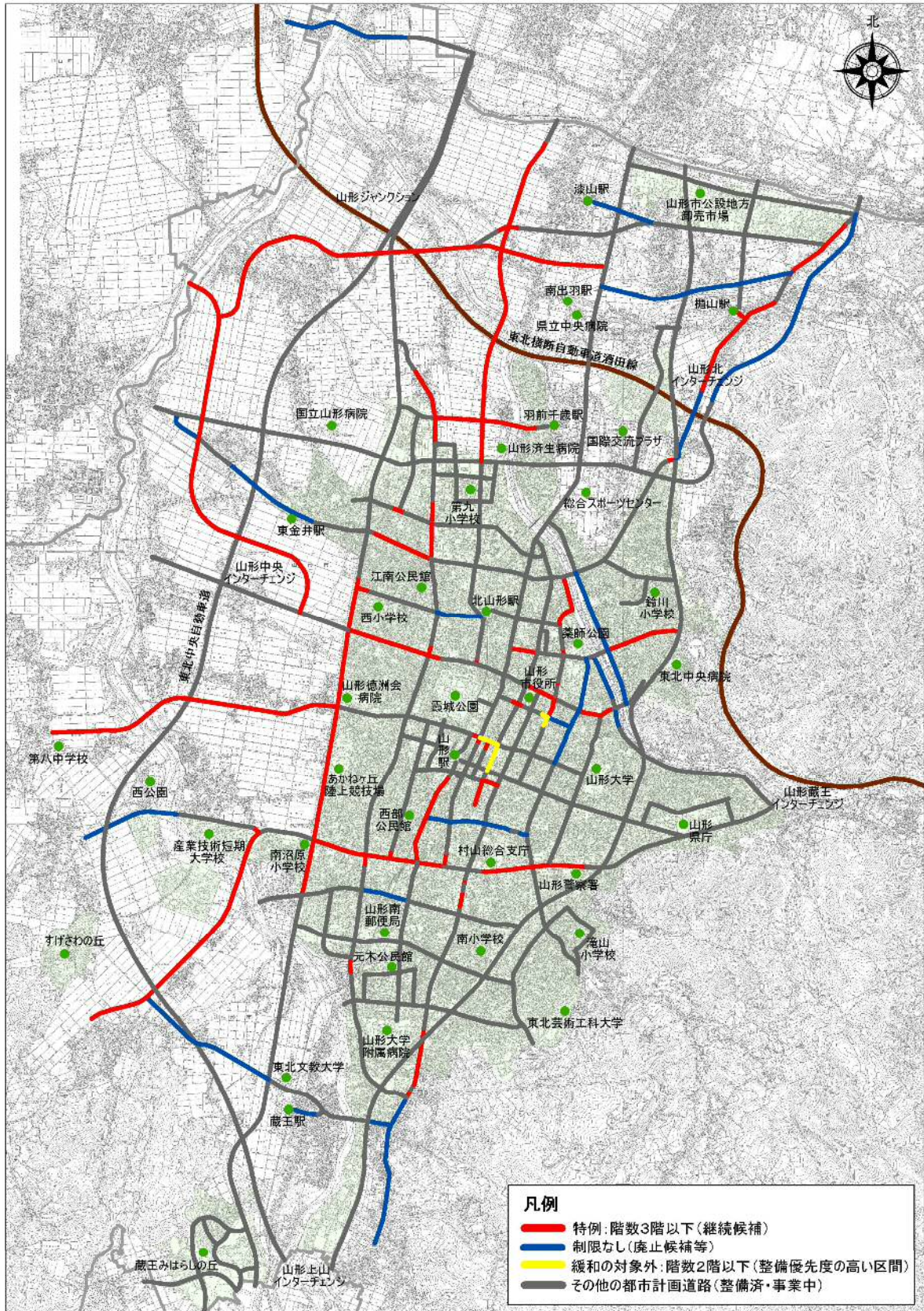
整備優先度の高い区間とは、都市計画道路の事業認可<sup>※7</sup>など事業化に向けた手続きを進めている区間であり、具体的な路線名を以下に示します。なお、今後事業化に向けた手続きが進められる区間は、随時「整備優先度の高い区間」に追加されます。

- 旅籠町八日町線
- 諏訪町七日町線
- 東原村木沢線
- 香澄町専称寺線



※7 事業認可：都市計画事業として都市計画に定められた都市施設の整備を行うにあたり、都市計画法第59条の規定により施行者が認可権者より受ける認可。都市計画事業は、事業認可を受け事業を進めていくこととなっており、原則として市町が県知事の認可を受けて施行するが（同条第1項）、市町が施行することが困難又は不適当な場合その他特別な事情がある場合には、県が国土交通大臣の認可を受けて施行することができる。（同条第2項）。

# 建築許可基準の緩和区間



**山形市 まちづくり推進部 都市政策課**

〒990-8540 山形県山形市旅籠町二丁目3番25号

TEL : 023-641-1212 (内線 517、518、519)

FAX : 023-624-8407