

熊本市都市計画道路見直しガイドライン

平成 30 年 8 月

熊本市

はじめに

都市計画道路は、都市計画法に基づき都市計画決定された道路であり、人や自動車交通などの移動を支える交通機能をはじめ、都市の防災性の向上や上下水道施設等のライフラインの収容等を担う空間機能、また、都市構造や街区の形成等を担う市街地形成機能など、多様な機能を有する都市において最も基本的な都市施設です。

本市においては、1928年（昭和3年）の都市計画決定以降、戦災復興や高度経済成長における都市の拡大、自動車保有台数の増加等の社会情勢の変化に伴い、幾多の変更、追加等が行われ、現在では、104路線、総延長約259kmを都市計画決定しています。また、その整備については、約164km、約63%が完了しており、これまで着実な実施を図っています。

一方で、未着手の都市計画道路は約65km在り、総延長の約25%を占めています。その大半は、都市計画決定後、40年以上を経過しており、全てを整備するにはさらに長期間を要するうえに、その必要性にも変化が生じつつある状況です。

このように、長期にわたり未着手の都市計画道路は、全国的にも顕在化していることから、国土交通省では「都市計画運用指針」において、都市計画道路の必要性について検証し、廃止や幅員変更など適切な見直しを行うことを助言されています。

このような動きに対して、本市では、2005年（平成17年）11月に熊本県策定の「熊本県都市計画道路見直しガイドライン」を基に、2006年度（平成18年度）に第1回目の都市計画道路見直しを行い、廃止や幅員変更等の都市計画の変更を実施しました。

それから約10年が過ぎ、本市では、今後本格的に到来する人口減少、超高齢社会など、都市計画道路を取り巻く状況に変化が生じています。これらに対応するため、本市では、中心市街地と地域拠点間が利便性の高い公共交通で結ばれることにより、誰もが移動しやすく暮らしやすい「多核連携都市」を都市の将来像に掲げ、都市計画道路についても、この形成を支援し、かつ、効率的な整備を図っていくこととしています。

このような状況を踏まえ、本市では、新たなガイドラインを策定し、これに基づき、第2回目の都市計画道路見直しを行うこととします。この冊子は、「熊本市都市計画道路見直しガイドライン」として、市内の都市計画道路を対象に、多角的な視点からその必要性等を評価・検証し、見直しに係る都市計画道路の基本的な方向性を明確にするため、その進め方や方法を示すものです。

目 次

1	都市計画道路について	1
	(1) 都市計画道路の機能	1
	(2) 都市計画道路の種別	2
	(3) 都市計画法による建築制限	3
2	熊本市内の都市計画道路の現状と課題について	4
	(1) 都市計画道路の計画状況	4
	(2) 都市計画道路の整備状況と課題	4
3	都市計画道路見直しの背景について	5
	(1) 都市計画道路見直しの経緯	5
	(2) 都市計画道路を取り巻く社会情勢の変化	5
	1) 人口減少、超高齢社会の到来	5
	2) 市町村合併	6
	3) 交通政策の転換	6
	(3) 都市の将来像と都市計画道路見直しの方針	7
4	都市計画道路見直しの進め方について	8
	(1) 都市計画道路見直し評価フロー	8
	(2) 都市計画道路見直しの種類	9

5	都市計画道路見直しの方法について	10
(1)	対象路線の抽出方法	10
(2)	対象路線の分類方法	11
1)	評価区間の設定	11
2)	必要性の評価	12
3)	困難性の評価	13
4)	分類の境目となる値の設定	14
(3)	路線毎の特性検証方法	16
(4)	見直し路線(素案)に対する意見聴取方法	18
6	今後の進め方について	19
(1)	今後の流れ	19
(2)	市民参画	19

資料編

1 都市計画道路について

(1) 都市計画道路の機能

都市計画道路は、人や自動車交通などの移動を支える交通機能をはじめ、都市の防災性の向上や上下水道施設等のライフラインの収容等を担う空間機能、また、都市構造や街区の形成等を担う市街地形成機能など、多様な機能を有する施設です。

表 1-1 都市計画道路の機能

機能の区分		内容	
交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
空間機能	都市環境機能	景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理および通信情報施設のための空間
		道路付属物のための空間	電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

出典：実務者のための新都市計画マニュアル

(2) 都市計画道路の種別

都市計画道路は、交通機能に応じて、次のように区分されています。

表 1-2 都市計画道路の種別

道路の区分		道路の機能等
自動車専用道路		都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する。
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し、都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線街路	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道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
	補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である。
区画街路		街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。また街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路である。
特殊街路		自動車交通以外の特殊な交通の用に供する次の道路である。 ア．専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路 イ．専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 ウ．主として路面電車の交通の用に供する道路

出典：実務者のための新都市計画マニュアル

(3) 都市計画法による建築制限

都市計画道路の区域内では、将来の都市計画道路整備の円滑な施行を確保するため、建築制限を課しています。

当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

イ 階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと。

ロ 主要構造部（建築基準法第二条第五号に定める主要構造部をいう。）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。

出典：都市計画法第54条第3項より抜粋

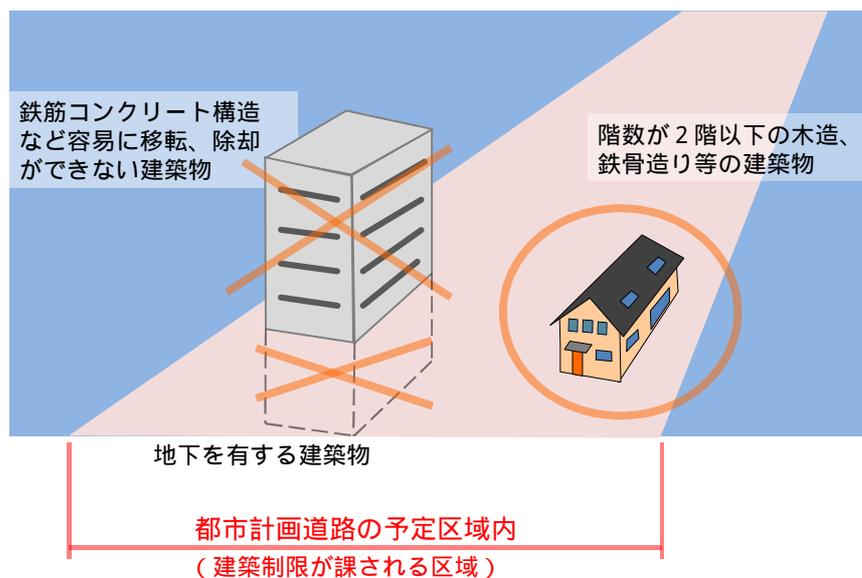


図 1-1 都市計画道路の区域内における建築制限概要図

2 熊本市内の都市計画道路の現状と課題について

(1) 都市計画道路の計画状況

本市における都市計画道路は、1928年（昭和3年）の都市計画決定以降、戦災復興や高度経済成長における都市の拡大、自動車保有台数の増加等の社会情勢の変化に伴い、幾多の変更、追加等が行なわれてきました。

現在では、2012年（平成24年）の政令指定都市移行に伴う熊本都市計画区域の再編等を経て、104路線、総延長約259kmを都市計画決定しています。

(2) 都市計画道路の整備状況と課題

本市における都市計画道路の整備状況は、計画の総延長が約259kmに対し、整備済が約164km、事業中が約30km、未着手が約65kmとなっています。整備に向けては、これまで着実に実施しているものの、総延長の約25%が未だ残っている状況です。これら未着手路線の大半が当初都市計画決定より40年以上を経過しており、計画区域内では長期にわたり建築の制限をかけ続けているという問題が生じています。

また、未着手の都市計画道路を全て整備するには、事業費が2,000億円強¹の見込みであり、現在の予算規模では、その完成に40年以上を要し、このままでは建築制限が更に長期化することが想定されます。

1：概算（国直轄事業を除く）

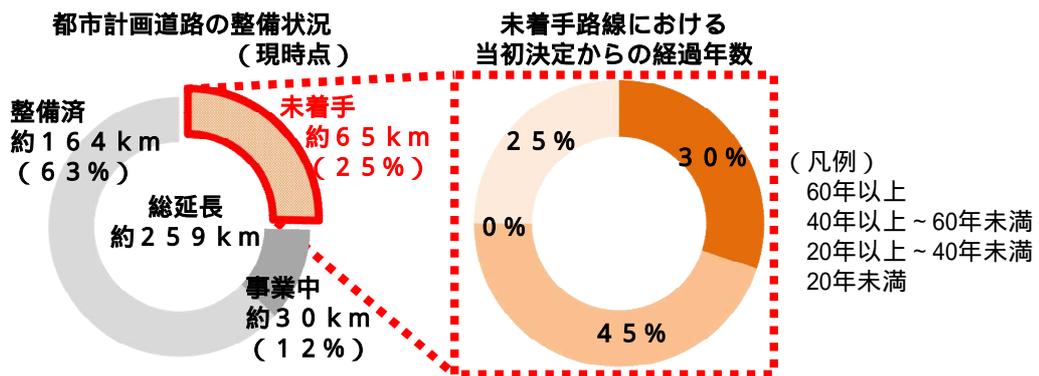


図 2-1 都市計画道路の整備状況と未着手路線の当初決定からの経過年数

3 都市計画道路見直しの背景について

(1) 都市計画道路見直しの経緯

長期にわたり未着手の都市計画道路は、全国的にも顕在化していることから、国土交通省の「都市計画運用指針」では都市計画道路の必要性について検証し、廃止や幅員変更など適切な見直しを行うことを助言されています。

熊本県では、このような動きに対して、2005年（平成17年）11月に、市町村が主体的に見直しを進めるための「熊本県都市計画道路見直しガイドライン」を策定し、県内の市町村による見直し作業が進められることとなりました。

本市においてもこのガイドラインの基本的な考え方を踏まえ、2006年度（平成18年度）に第1回目の都市計画道路見直しを行い、8路線、約12kmの都市計画道路について廃止・幅員変更を実施しました。

(2) 都市計画道路を取り巻く社会情勢の変化

本市では、2006年度（平成18年度）に実施した第1回目の都市計画道路見直し以降、大きく社会情勢が変化しています。

1) 人口減少、超高齢社会の到来

本市では、本格的な人口減少・超高齢社会時代を迎え、将来的に人口減少が進展することとなれば、税収の減少などによる市の財政力の低下などが懸念されるため、今後の道路整備は、より一層効率的な実施を検討していく必要があります。

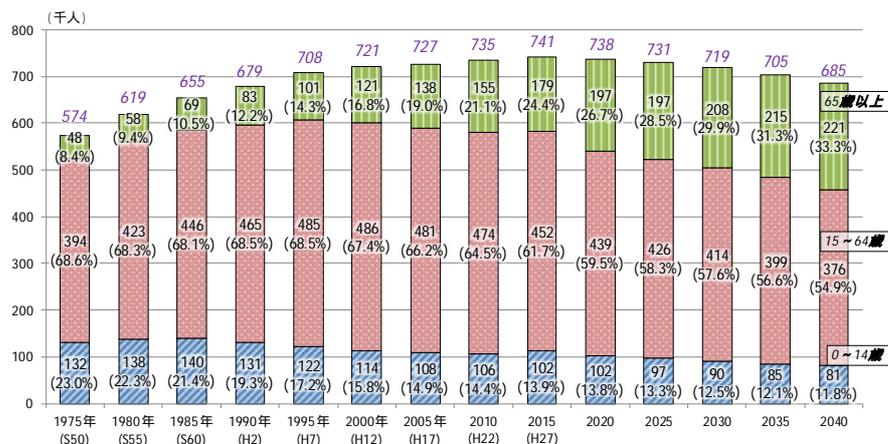


図3-1 熊本市の将来人口推計

出典：国勢調査及び熊本市人口ビジョン（趨勢のまま推移した場合の将来人口）

2) 市町村合併

本市では、2008年（平成20年）10月に旧富合町と、2010年（平成22年）3月に旧植木町、旧城南町と合併し、2012年（平成24年）4月の政令指定都市へ移行することに伴い、熊本都市計画区域、宇土都市計画区域の一部（旧富合町）、植木都市計画区域、城南都市計画区域を再編し、熊本都市計画区域に変更しました。このことから、再編後の都市計画区域において改めて道路の配置や規模を検討していく必要があります。

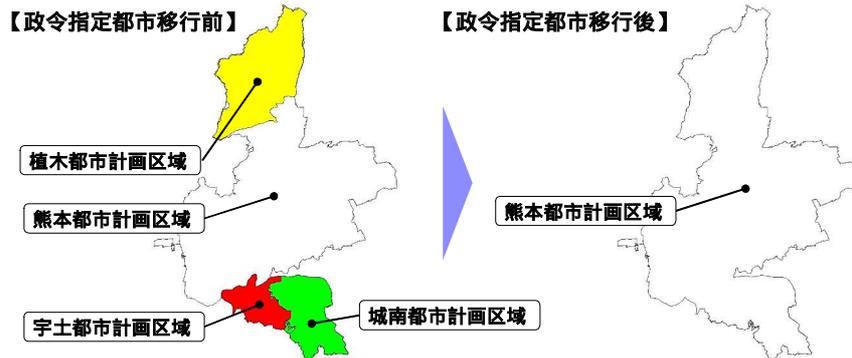


図 3-2 熊本市の都市計画区域の変遷

3) 交通政策の転換

自動車の普及や女性の免許保有率の上昇などに伴い、現在では都市圏交通の約 2/3 が自動車を利用している一方で、公共交通利用者数は年々減少傾向にあります。今後本格的に到来する人口減少、超高齢社会において過度な自動車依存が続けば、慢性的渋滞は残るとともに、公共交通網の衰退等により、運転免許を持たない人、高齢者、障がい者は不自由な生活を強いられることが懸念されます。今後、過度に自動車に依存してきた交通体系を見直し、公共交通の整備と道路の整備が一体となって、誰もが安心して自立した社会生活が過ごせるような取組みを進めていく必要があります。具体的には、公共交通ではバス路線網の再編や公共交通利用促進事業の実施などを推進するとともに、道路では 2 環状 11 放射道路網の形成促進や基幹公共交通軸と一体となった道路整備などを実施していくこととしています。

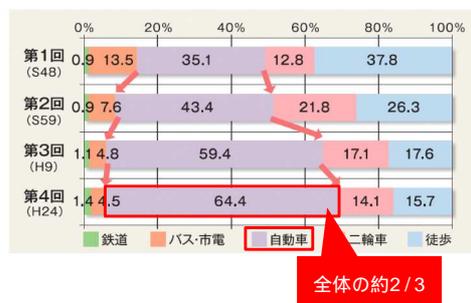


図 3-3 熊本都市圏の交通手段分担の変化

出典：熊本都市圏 都市交通マスタープラン

(3) 都市の将来像と都市計画道路見直しの方針

前述の社会情勢の変化に備え、本市では、中心市街地と地域拠点間が利便性の高い公共交通で結ばれることにより、誰もが移動しやすく暮らしやすい「多核連携都市」を都市の将来像に掲げています。

したがって、多核連携都市の実現に向け、その実現に必要な都市計画道路については着実に実施し、一方で必要性が低く今後も長期的に着手が見込まれない都市計画道路については見直しを行い、都市計画道路網の最適化を図っていきます。

将来像

『豊かな水と緑、多様な都市サービスが支える活力ある多核連携都市』

～ 恵まれた自然や歴史・文化と機能性の高い都市空間が調和し、
生活圏が連携することで、誰もが輝く都市をつくる ～

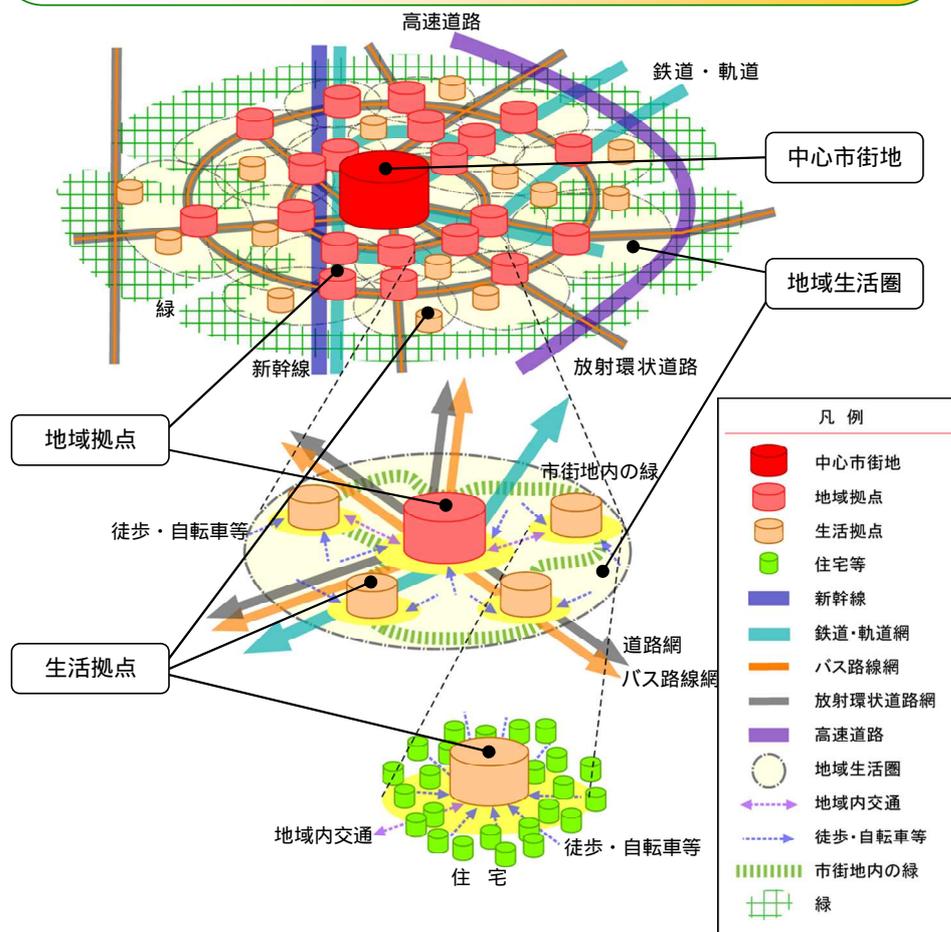


図 3-4 多核連携都市全体イメージ図

出典：第2次熊本市都市マスタープラン 全体構想

4 都市計画道路見直しの進め方について

(1) 都市計画道路見直し評価フロー

都市計画道路見直し評価は、下記に示す手順で行います。

1. 対象路線の抽出

熊本市内全ての都市計画道路より、見直し評価の対象とする路線を選定します。

2. 対象路線の分類

対象路線について、必要性和困難性の観点より、継続、廃止候補、要検討に分類します。尚、要検討とは、必要性は高いものの、事業困難性が高い都市計画道路を指し、路線毎の特性を踏まえ、方向性を判断する路線です。

3. 路線毎の特性検証

廃止候補、要検討について、路線毎の代替路線や交通の円滑性等の特性を踏まえ、再評価し、見直し路線（素案）を決定します。

4. 見直し路線（素案）に対する意見聴取

見直しに向けた本市の取組み状況及び評価過程の透明性を確保するため、見直し路線（素案）を公表するとともに、本市が実施する評価（路線毎の評価状況等）について、意見聴取し、見直し路線を決定します。また、地域交通の現状やニーズを把握し、今後の道路及び公共交通の施策展開につなげていきます。

5. 見直し路線の決定

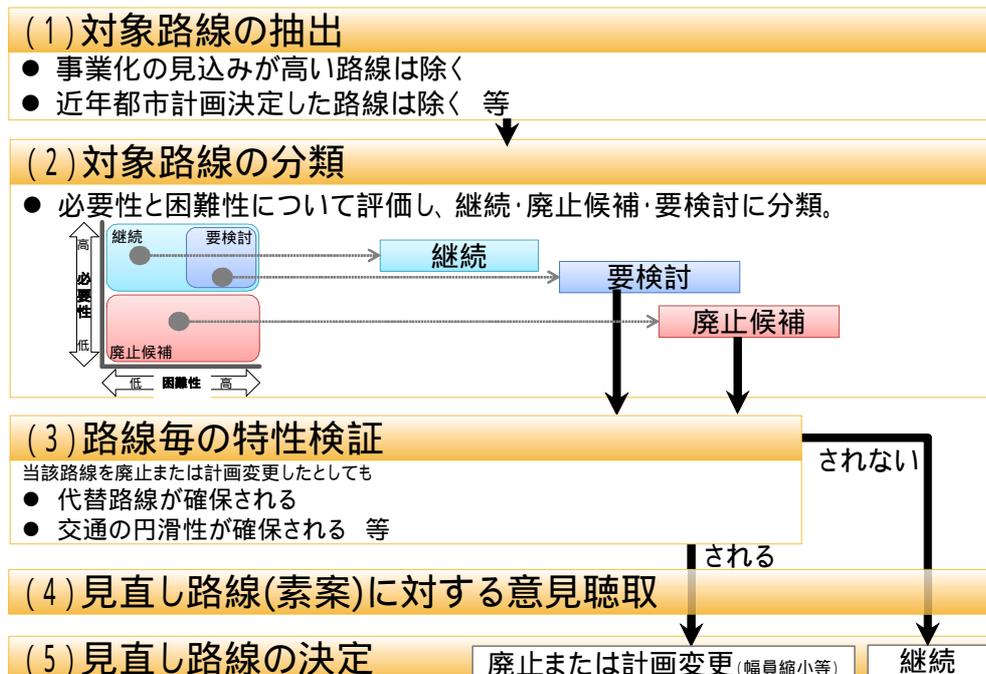


図 4-1 都市計画道路見直し評価フロー

(2) 都市計画道路見直しの種類

都市計画道路見直しの種類は、下記に示すとおりです。

1. 継続

都市計画道路の計画（延長、幅員、線形等）を現状維持するものです。

2. 廃止

都市計画道路の全区間又は一部区間を廃止するものです。

3. 計画変更（幅員）

都市計画道路の全区間又は一部区間の幅員を縮小（または拡大）するものです。具体的には、歩道の幅員を縮小するものや車線数を縮小するものなどがあります。

4. 計画変更（線形）

都市計画道路の全区間又は一部区間の線形を変更するものです。

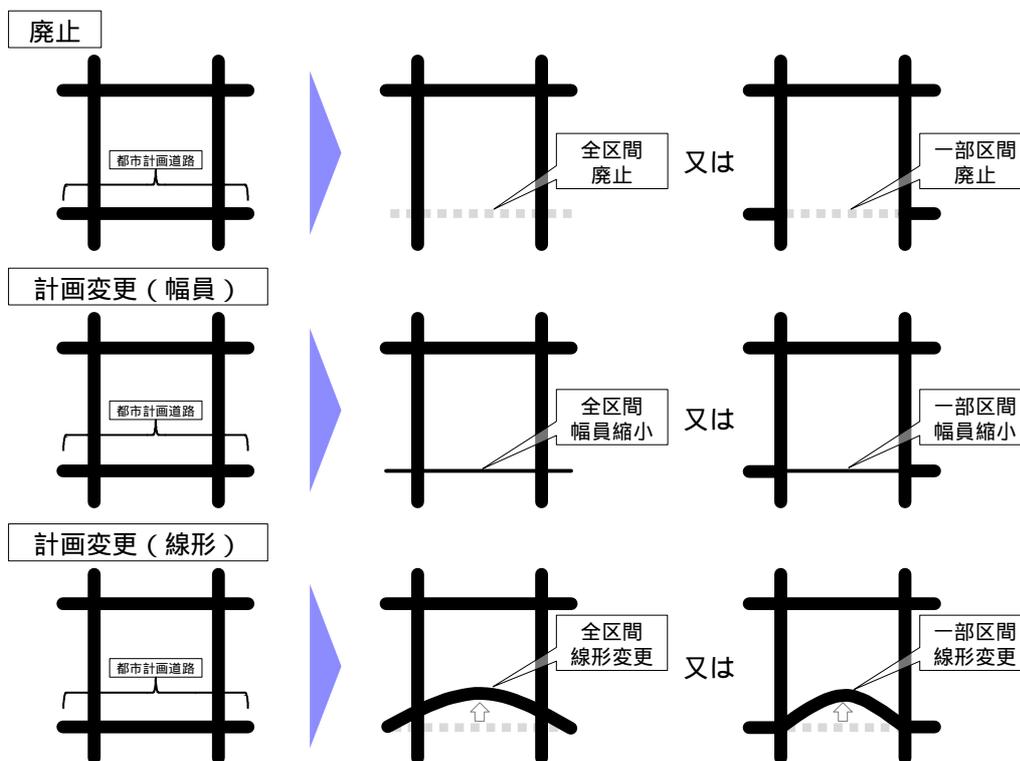


図 4-2 都市計画道路見直しイメージ図

なお、第 2 回目の都市計画道路見直しでは、上記に示す 1～3（ただし、3. 計画変更（幅員）は、幅員の縮小のみ）を行います。

5 都市計画道路見直しの方法について

(1) 対象路線の抽出方法

対象路線は、熊本市内の既に都市計画決定した都市計画道路のうち、評価時点において下記に該当する路線（区間）を除いたものとします。

1. 整備済み（改良済み）路線

道路用地が計画幅員のとおりに確保されている路線（区間）は対象路線から除きます。

2. 事業中路線

3. 事業化の見込みが高い路線

熊本市道路整備プログラムに位置づけられている路線（区間）は、対象路線から除きます。

4. 特殊街路

熊本市内の既存の特殊街路は、専ら自転車及び歩行者の交通の用に供する道路のみであり、その必要性は自転車整備計画等で判断するため、対象路線から除きます。

5. 近年都市計画決定した路線

都市計画決定より5年未満の路線は、対象路線から除きます。

6. 土地区画整理事業に関する路線

土地区画整理事業は、道路や公園など、公共施設の整備改善と、宅地の利用増進を目的とし、これらが揃って事業が成立するものです。このことから、都市計画道路単体で判断できるものではないため、これに関する路線（区間）は対象路線から除きます。

7. 直轄国道

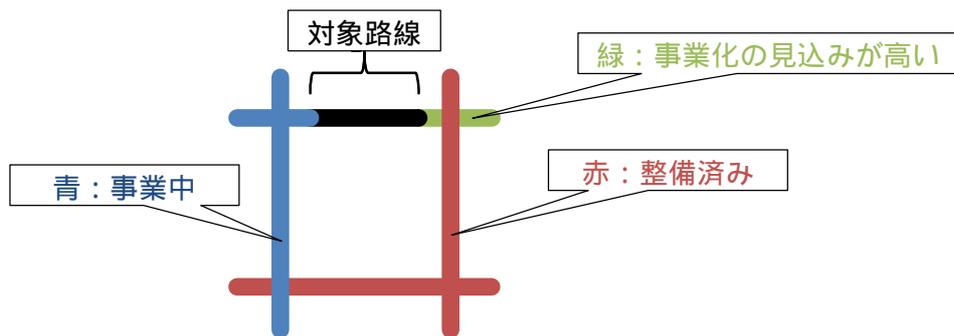


図 5-1 対象路線の抽出イメージ図

(2) 対象路線の分類方法

1) 評価区間の設定

対象路線のうち、主要な道路との交差点を有する場合は、交差点ごとに区切り、評価区間を設定します。

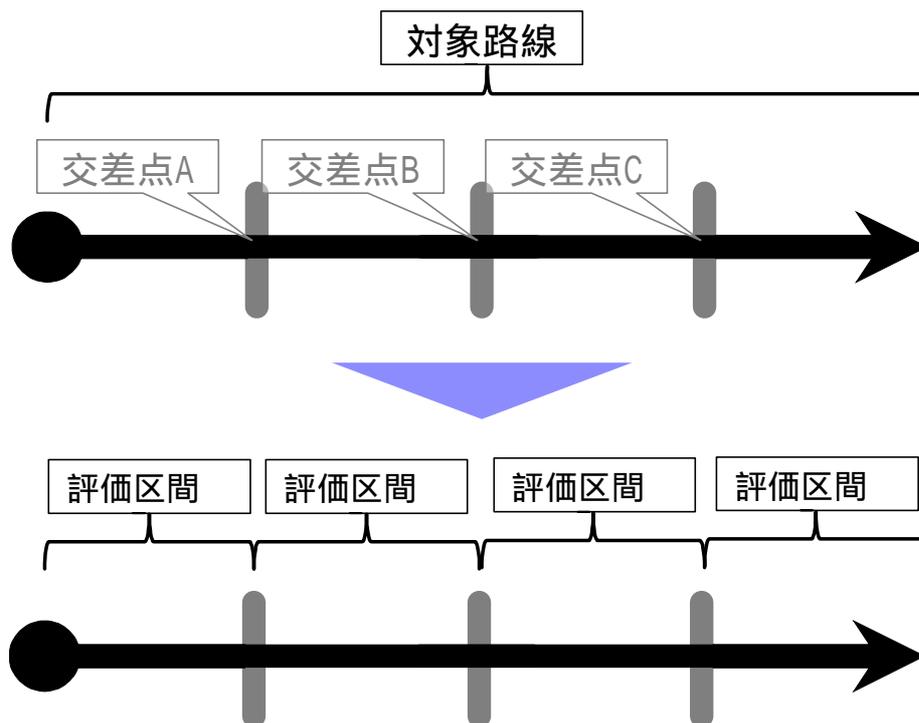


図 5-2 評価区間の設定イメージ図

2) 必要性の評価

必要性については、評価区間が多核連携都市の実現に資する程度を評価します。評価に際しては、以下のような評価項目の階層構造について、各小項目の評価点と重みの加重和を算定します。

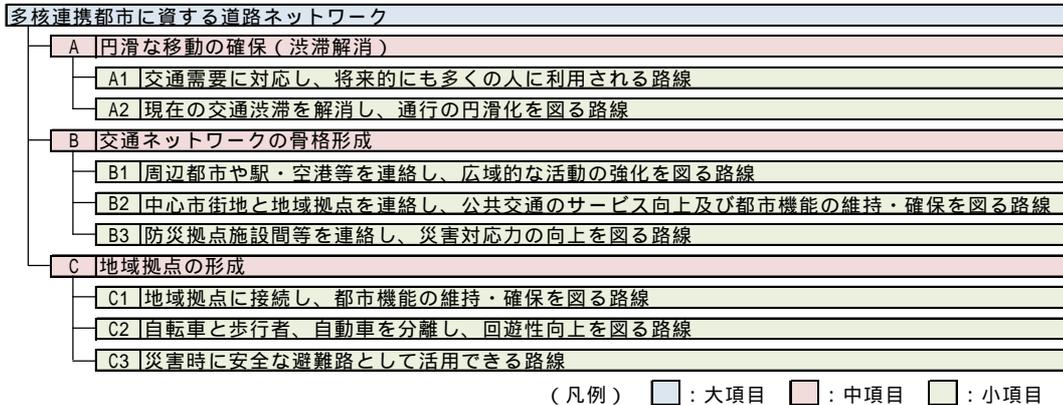


図 5-3 必要性の評価項目の階層構造

表 5-1 必要性評価の算定基準

小項目	評価指標	評価点	重み	
A1	交通需要に対応し、将来的にも多くの人に利用される路線	需要と供給の比 ・計画の車線数が確保されていない場合は下記による ア) 需要/供給 > 1 : 1点 イ) 0 需要/供給 1 : 0 ~ 1点 ・車線数が計画のとおり確保済み : 0点	11.06	27.59
A2	現在の交通渋滞を解消し、通行の円滑化を図る路線	地域の主要渋滞箇所における渋滞緩和の有無 ・地域の渋滞箇所に直接接続、かつ、同所が現状よりも混雑度が緩和 : 1点。 ・上記以外 : 0点。	16.52	
B1	周辺都市や駅・空港等を連絡し、広域的な活動の強化を図る路線	2環状11放射道路の形成有無 ・2環状11放射道路上 : 1点 ・上記以外 : 0点	11.55	42.63
B2	中心市街地と地域拠点を連絡し、公共交通のサービス向上及び都市機能の維持・確保を図る路線	放射8方向の基幹公共交通軸の形成有無 ・放射8方向の基幹公共交通軸上 : 1点 ・上記以外 : 0点	18.98	
B3	防災拠点施設間等を連絡し、災害対応力の向上を図る路線	緊急輸送道路の指定または補完の有無 ・緊急輸送道路 : 1点 ・熊本市地域防災計画書における緊急輸送道路等の整備を図る路線を補完し、かつ、最短経路を形成 : 1点 ・上記以外 : 0点	12.10	
C1	地域拠点に接続し、都市機能の維持・確保を図る路線	地域拠点（都市機能誘導区域）の接続有無 ・小項目B2の評価点が0点、かつ、下記事項のいずれかに該当 : 1点 ア) 全てが都市機能誘導区域内 イ) 一部が都市機能誘導区域に接続 ・上記以外 : 0点	10.48	29.78
C2	自転車と歩行者、自動車を分離し、回遊性向上を図る路線	自転車ネットワークの形成有無 ・第2次熊本市自転車利用環境整備実施計画への位置づけ : 1点 ・上記以外 : 0点	10.24	
C3	災害時に安全な避難路として活用できる路線	広域避難場所から半径2km以内の分布有無 ・広域避難場所の半径2km未満の場合は下記による ア) 広域避難場所までの経路上に、大規模災害時の横断困難箇所（鉄道や河川等）が無い : 1点 イ) 広域避難場所までの経路が無い、又は、経路は有るが、その経路上に大規模災害時の横断困難箇所（鉄道や河川等）が有る : 0点 ・上記以外 : 0点	9.07	

(四捨五入の関係で、合計が合わない場合がある。)

3) 困難性の評価

困難性については、評価区間が事業実施時に難航が想定される程度を評価します。評価に際しては、以下のような評価項目の階層構造について、各小項目の評価点と重みの加重和を算定します。



図 5-4 困難性の評価項目の階層構造

表 5-2 困難性評価の算定基準

小項目	評価指標	評価点	重み
A1	多額の建設費が想定される路線	$\cdot (0.1(x_i - \mu_x) / \sigma_x) + 0.5$ $x_i: \text{本体工事費及び附属物設置費(橋梁、トンネル、土砂災害対策)の合計金額に係る偏差値}$ $\mu_x: \text{算術平均}$ $\sigma_x: \text{標準偏差}$	11.20
A2	多額の用地補償費が想定される路線	$\cdot (0.1(x_i - \mu_x) / \sigma_x) + 0.5$ $x_i: \text{用地費及び建物補償費の合計金額に係る偏差値}$ $\mu_x: \text{算術平均}$ $\sigma_x: \text{標準偏差}$	25.34
B1	権利関係の問題による事業処理の遅れが懸念される路線	墓地の有無 墓地を通過：1点 上記以外：0点	10.38
B2	用地交渉等関係人数多数による事業処理の遅れが懸念される路線	分譲マンション敷地の有無 分譲マンションの敷地の一部を通過：1点 上記以外：0点	17.34
B3	代替地取得に時間を要し事業処理の遅れが懸念される路線	場所が限定される業種（パチンコ店）の有無 パチンコ店を通過：1点 上記以外：0点	10.23
C1	自然環境等への影響が懸念される路線	保護上重要な地域、日本の重要湿地、鳥獣保護区、自然公園区域の有無 保護上重要な地域、日本の重要湿地、鳥獣保護区、自然公園区域のいずれかを通過：1点 上記以外：0点	8.88
C2	農業的土地利用への影響が懸念される路線	農振農用地の有無 農振農用地を通過：1点 上記以外：0点	4.42
C3	指定文化財等への影響が懸念される路線	国・県・市指定の建造物・史跡・名勝の有無 指定文化財を通過：1点 上記以外：0点	12.20

(四捨五入の関係で、合計が合わない場合がある。)

4) 分類の境目となる値の設定

縦軸には必要性の評価点、横軸には困難性の評価点に設定したグラフに、評価区間の算定結果を示し、以下の方法にて廃止候補・要検討・継続に分類します。

(廃止候補の選定)

今後、長期的に着手が見込まれない都市計画道路は、廃止候補に分類します。都市計画運用指針を踏まえ、20年後に着手が見込まれない都市計画道路、具体的には、必要性が低い方から上限25km²分の評価区間を廃止候補、それ以外の評価区間を継続に分類します。

(要検討の選定)

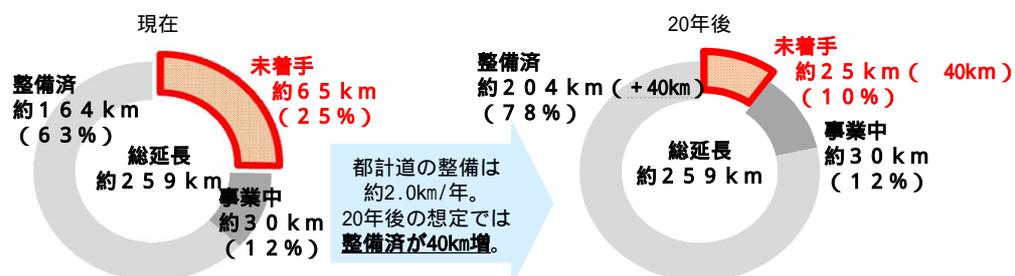
継続のうち、事業困難性が高い都市計画道路については、要検討に分類します。具体的には、困難性の点数が評価区間全ての平均値を上回る評価区間を要検討、それ以外の評価区間を継続に分類します。

2：2018年（平成30年）3月31日から20年後の未着手の都市計画道路の見込み。

都市施設の計画の目標年次については、・・・(中略)・・・

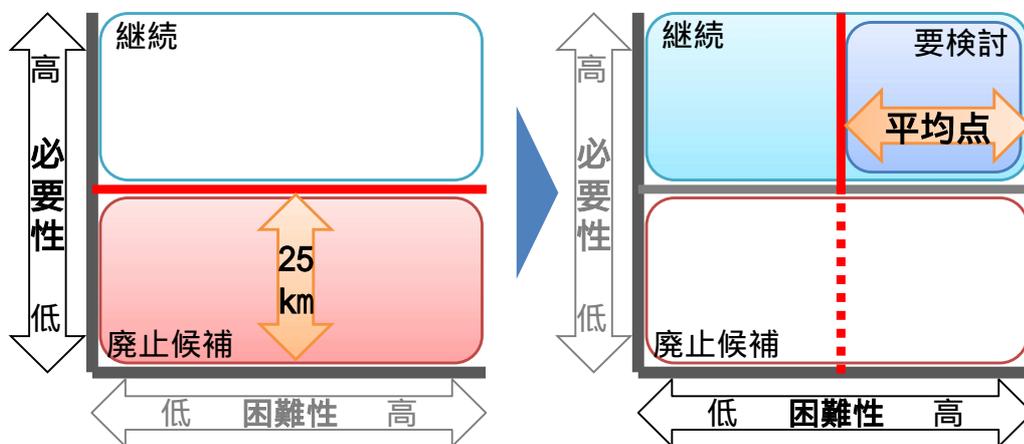
おおむね20年後を目標として長期的な整備水準を検討し、都市施設の都市計画を定めることが望ましい。

出典：第8版都市計画運用指針 都市施設の計画の目標年次より



: 2018年(平成30年)3月31日から20年後の未着手の都市計画道路の見込み。

図 5-5 現在と20年後の整備状況見込み



: 2018年(平成30年)3月31日から20年後の未着手の都市計画道路の見込み。

図 5-6 分類の境目

(3) 路線毎の特性検証方法

廃止候補、要検討について、以下のような路線毎の代替路線や交通の円滑性等の特性を再評価し、見直し路線(素案)を決定します。

代替路線の確保

当該路線(区間)を廃止したとしても、車線数が当該路線と同等以上、かつ、当該路線(区間)の起終点を結ぶ経路長が当該路線(区間)延長の1.5倍未満の代替機能を有する幹線道路が確保される(Yes)、または、確保されない(No)を評価します。

交通の円滑性の確保

当該路線(区間)を廃止したとしても、近傍(接続または並行)の幹線道路において、混雑度³の変化量が0.25未満、または、混雑度の数値が1.5未満の交通状況が確保される(Yes)、または、確保されない(No)を評価します。

尚、混雑度は1.25未満が望ましいですが、これまでの過度な自動車依存が今後も続けば、道路整備だけでは交通混雑の解消には至らないことから、これからは公共交通の機能強化や利用促進、さらには利便性の高い公共交通沿線等への居住促進を図り、必要以上に自動車に依存せず移動しやすく暮らしやすい多核連携都市の形成を図っていきます。

交通の円滑性の確保

当該路線(区間)の計画車線数を減らしたとしても、当該路線(区間)及び近傍(接続または並行)の幹線道路において、混雑度の変化量が0.25未満、または、混雑度の数値が1.5未満の交通状況が確保される(Yes)、または、確保されない(No)を評価します。

都市計画道路網の確保

当該路線(区間)等を廃止または計画変更したとしても、残る都市計画道路全てにおいて、少なくとも1箇所は異なる都市計画道路と接続し、ネットワークとして確保される(Yes)、または、確保されない(No)を評価します。

3：交通容量に対する交通量の比

表 5-3 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼夜12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	昼夜12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

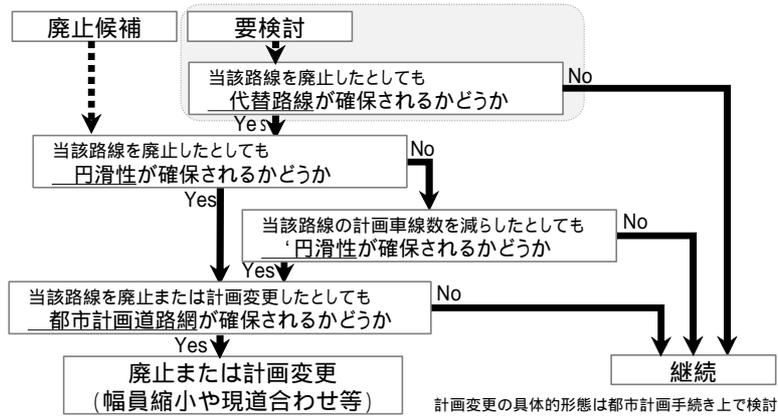


図 5-7 路線毎の特性検証 基本フロー（現道有無等のパターン分けは下記参照）

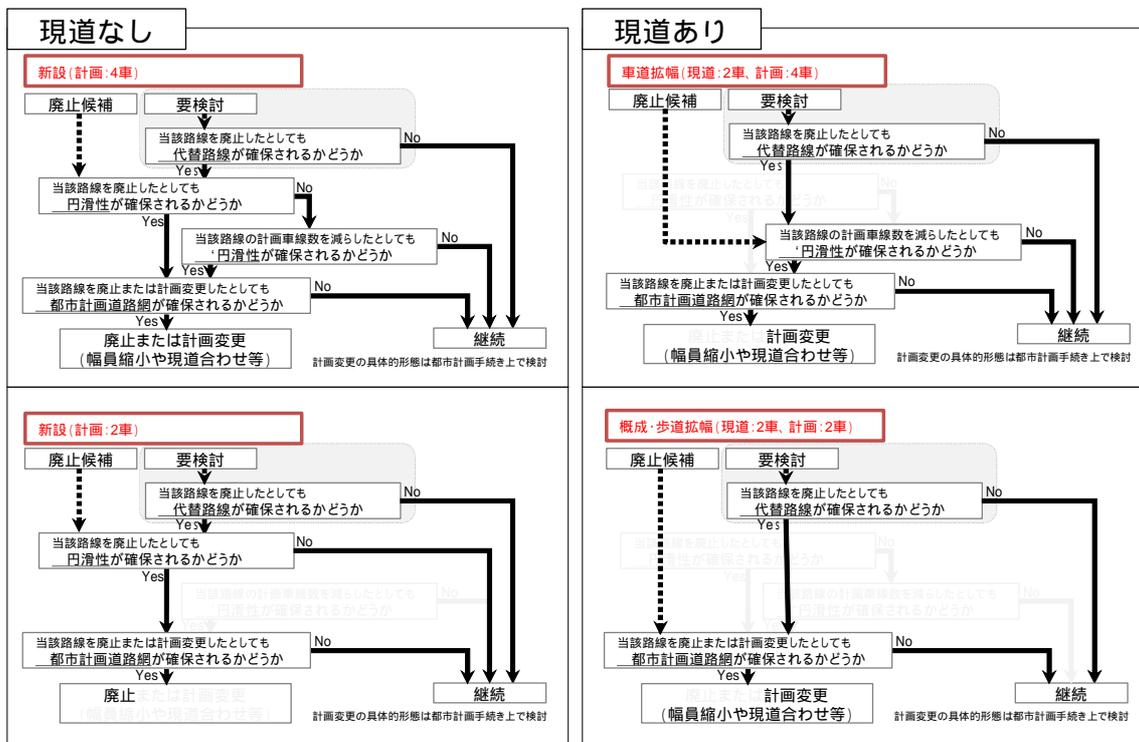


図 5-8 路線毎の特性検証パターン

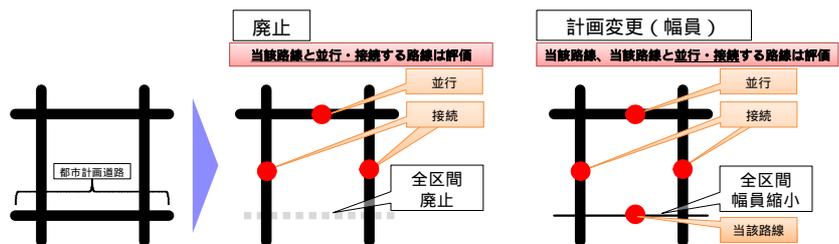


図 5-9 混雑度の評価箇所イメージ

(4) 見直し路線(素案)に対する意見聴取方法

ガイドラインに基づく評価の段階では、見直しに向けた本市の取組み状況及び評価過程の透明性を確保するため、見直し路線(素案)を公表するとともに、本市が実施する評価(路線毎の評価状況等)について意見聴取し、見直し路線を決定します。また、地域交通の現状やニーズを把握し、今後の道路及び公共交通の施策展開につなげていきます。実施にあたっては、ホームページやまちづくりセンター等を活用して広く情報提供し、また、各区複数回の会合を開催・説明し、意見の把握に努めます。

6 今後の進め方について

(1) 今後の流れ

今後、このガイドラインに沿って見直し路線を決定し、見直し（廃止または計画変更）に向けて、都市計画手続きを進めていきます。

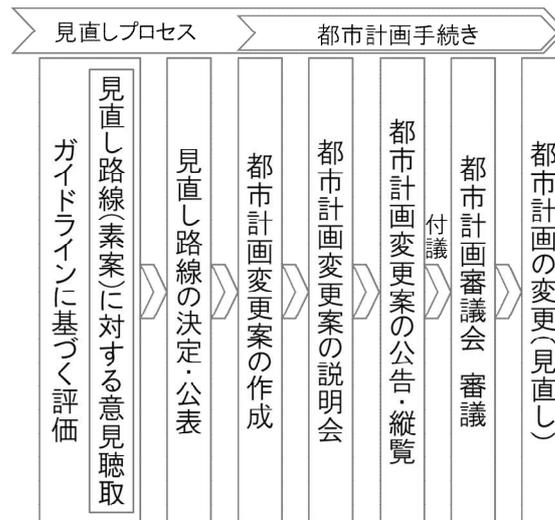


図 6-1 都市計画道路見直しまでの手続き

(2) 市民参画

都市計画道路は、建築制限がかかるなど、沿道住民に直接的な影響が生じるものであるため、都市計画道路見直しにあたっては、市民の方々の理解と協力が不可欠です。このことから、以下の手続きを実施し、市民の合意形成を図っていきます。また、実施に向けては、従来のホームページや市政だよりの掲載に加え、まちづくりセンター等を活用し、各地域の都市計画道路の状況を積極的に情報発信します。

1. 見直し路線（素案）に対する意見聴取

ガイドラインに基づく評価の段階では、見直しに向けた本市の取組み状況及び評価過程の透明性を確保するため、見直し路線（素案）を公表するとともに、本市が実施する評価（路線毎の評価状況等）について意見聴取し、見直し路線を決定していきます。また、地域交通の現状やニーズを把握し、今後の道路及び公共交通の施策展開につなげていきます。

2. 都市計画変更案の説明会

都市計画変更案の作成段階では、都市計画変更案について、意見聴取します。

熊本市都市計画道路見直しガイドライン
- 資料編 -

目 次

1 都市計画道路見直しに関するアンケートの結果	3
（1）必要性の評価	3
（2）困難性の評価	4
（3）重みの計算	5
2 熊本市都市計画道路見直しガイドライン策定経緯等	6
（1）策定の経緯	6
（2）検討体制	6

1 都市計画道路見直しに関するアンケートの結果

必要性及び困難性の評価では、意識や感覚による評価項目間の重要性の差を定量化するため、AHP（階層化意思分析法）を用いることとしました。

（1）必要性の評価

調査対象者

多核連携都市の概念を認知されている熊本市内に在住又は勤務している者：27名

- ・学識経験者：14名
- ・技術士【建設部門】（公益社団法人日本技術士会より）：5名
- ・民間団体（多核連携推進協議会より）：6名
- ・公募市民（多核連携推進協議会より）：2名

調査期間

平成29年12月～平成30年1月

調査方法

訪問留置による配布、郵送による回収

訪問時に都市計画道路見直しの必要性や調査内容について詳細説明

回答方法

一対比較法（5段階評価）

アンケート回収結果

有効回収数：27件（有効回収率 100%）

- ・男性：22件
- ・女性：5件

表1 必要性の集計結果

	左側が重要	左側がやや重要	同じ程度	右側がやや重要	右側が重要
(左) A 円滑な移動の確保(渋滞解消)	0 (0%)	9 (33%)	5 (19%)	3 (11%)	10 (37%)
(右) B 交通ネットワークの骨格形成					
(左) A 円滑な移動の確保(渋滞解消)	3 (11%)	7 (26%)	4 (15%)	8 (30%)	5 (19%)
(右) C 地域拠点の形成					
(左) B 交通ネットワークの骨格形成	5 (19%)	11 (41%)	4 (15%)	6 (22%)	1 (4%)
(右) C 地域拠点の形成					
(左) A1 交通需要に対応し、将来的にも多くの人に利用される路線	1 (4%)	8 (30%)	1 (4%)	12 (44%)	5 (19%)
(右) A2 現在の交通渋滞を解消し、通行の円滑化を図る路線					
(左) B1 周辺都市や駅・空港等を連絡し、広域的な活動の強化を図る路線	1 (4%)	4 (15%)	3 (11%)	14 (52%)	5 (19%)
(右) B2 中心市街地と地域拠点を連絡し、公共交通のサービス向上及び都市機能の維持・確保を図る路線					
(左) B1 周辺都市や駅・空港等を連絡し、広域的な活動の強化を図る路線	3 (11%)	9 (33%)	6 (22%)	5 (19%)	4 (15%)
(右) B3 防災拠点施設間等を連絡し、災害対応力の向上を図る路線					
(左) B2 中心市街地と地域拠点を連絡し、公共交通のサービス向上及び都市機能の維持・確保を図る路線	6 (22%)	8 (30%)	5 (19%)	5 (19%)	3 (11%)
(右) B3 防災拠点施設間等を連絡し、災害対応力の向上を図る路線					
(左) C1 地域拠点に接続し、都市機能の維持・確保を図る路線	3 (11%)	8 (30%)	4 (15%)	7 (26%)	5 (19%)
(右) C2 自転車と歩行者、自動車を分離し、回遊性向上を図る路線					
(左) C1 地域拠点に接続し、都市機能の維持・確保を図る路線	1 (4%)	13 (48%)	6 (22%)	4 (15%)	3 (11%)
(右) C3 災害時に安全な避難路として活用できる路線					
(左) C2 自転車と歩行者、自動車を分離し、回遊性向上を図る路線	4 (15%)	7 (26%)	5 (19%)	8 (30%)	3 (11%)
(右) C3 災害時に安全な避難路として活用できる路線					

(2) 困難性の評価

調査対象者

道路・街路事業の経験を有する行政職員：20名

- ・熊本市職員：10名
- ・熊本県職員：5名
- ・国土交通省職員：5名

調査期間

平成29年12月～平成30年1月

調査方法

郵送または電子メールによる配布、回収

回答方法

一対比較法（5段階評価）

アンケート回収結果

有効回収数：20件（有効回収率 100%）

- ・男性：19件
- ・女性：1件

表2 困難性の集計結果

	左側が影響	左側がやや影響	同じ程度	右側がやや影響	右側が影響
(左)A 事業性					
(右)B 周辺生活環境	1 (5%)	8 (40%)	2 (10%)	8 (40%)	1 (5%)
(左)A 事業性					
(右)C 自然的・歴史的環境	6 (30%)	6 (30%)	0 (0%)	6 (30%)	2 (10%)
(左)B 周辺生活環境					
(右)C 自然的・歴史的環境	4 (20%)	8 (40%)	3 (15%)	3 (15%)	2 (10%)

	左側が影響	左側がやや影響	同じ程度	右側がやや影響	右側が影響
(左)A1 相多額の建設費が想定される路線	0 (0%)	0 (0%)	7 (35%)	9 (45%)	4 (20%)
(右)A2 多額の用地補償費が想定される路線					
(左)B1 権利関係の問題による事業処理の遅れが懸念される路線					
(右)B2 用地交渉等関係人数多数による事業処理の遅れが懸念される路線	1 (5%)	2 (10%)	4 (20%)	12 (60%)	1 (5%)
(左)B1 権利関係の問題による事業処理の遅れが懸念される路線					
(右)B3 代替地取得に時間を要し事業処理の遅れが懸念される路線	2 (10%)	6 (30%)	4 (20%)	8 (40%)	0 (0%)
(左)B2 用地交渉等関係人数多数による事業処理の遅れが懸念される路線					
(右)B3 代替地取得に時間を要し事業処理の遅れが懸念される路線	3 (15%)	10 (50%)	2 (10%)	4 (20%)	1 (5%)
(左)C1 自然環境等への影響が懸念される路線					
(右)C2 農業的土地利用への影響が懸念される路線	3 (15%)	11 (55%)	4 (20%)	2 (10%)	0 (0%)
(左)C1 自然環境等への影響が懸念される路線					
(右)C3 指定文化財等への影響が懸念される路線	0 (0%)	2 (10%)	10 (50%)	7 (35%)	1 (5%)
(左)C2 農業的土地利用への影響が懸念される路線					
(右)C3 指定文化財等への影響が懸念される路線	0 (0%)	1 (5%)	3 (15%)	10 (50%)	6 (30%)

(3) 重みの計算

個人の回答結果の整理

得られた回答について、下記係数を与え、一対比較行列を求めます。

表3 一対比較値

	係数 (a_{ij})
項目 i は項目 j よりも重要	5
項目 i は項目 j よりもやや重要	3
項目 i と項目 j は同じように重要	1
項目 j は項目 i よりもやや重要	1/3
項目 j は項目 i よりも重要	1/5

多人数の回答結果のとりまとめ

各回答の i 行 j 列の値 a_{ij} を幾何平均し、一対比較行列を求めます。

$$a_{ij} = \sqrt[n]{a_{ij\alpha} \times a_{ij\beta} \times \cdots \times a_{ijn}}$$

重みの算出

一対比較行列の i 行要素について幾何平均を行い、重みの和が 1 になるように正規化します。算出された重みは、本編 12,13 頁の通りです。

重みのチェック

得られた重みは、下記式に基づき算出された固有値 λ を整合度 $C.I. = (\lambda - n) / (n - 1)$ に算入し、その結果が 0.1 以下であることを確認します。尚、今回算出された重み（本編 12,13 頁参照）による整合度は、下記のとおり 0.1 以下と算定されたため、アンケート結果が有効であることを確認しました。

$$\lambda_{max} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n \frac{a_{ij} w_j}{w_i}$$

【必要性】

C.I.中項目 = 0 0.1 OK
 C.I.小項目A = 0 0.1 OK
 C.I.小項目B = 0.01 0.1 OK
 C.I.小項目C = 0.01 0.1 OK

小数点第2位まで

【困難性】

C.I.中項目 = 0 0.1 OK
 C.I.小項目A = 0 0.1 OK
 C.I.小項目B = 0 0.1 OK
 C.I.小項目C = 0 0.1 OK

小数点第2位まで

出典：例解 AHP-基礎と応用-、加藤豊 著、

AHP とコンジョイント分析、木下栄蔵・大野栄治 共編

3 熊本市都市計画道路見直しガイドライン策定経緯等

(1) 策定の経緯

年度	日程	内容
平成 27 年度	9 月	第 33 回熊本市都市計画審議会 意見聴取案件
	12 月	熊本市都市計画審議会 諮問
		都市計画道路見直し専門部会設置
		第 1 回都市計画道路見直し専門部会
平成 29 年度	7 月	第 2 回都市計画道路見直し専門部会
	10 月	第 3 回都市計画道路見直し専門部会
		第 37 回熊本市都市計画審議会 報告
	11 月	第 4 回都市計画道路見直し専門部会
	1 月	第 5 回都市計画道路見直し専門部会
	3 月	第 38 回熊本市都市計画審議会 審議・答申
平成 30 年度	6 月	平成 30 年第 2 回定例会常任委員会（素案報告）
	6 月～7 月	パブリックコメントの実施

(2) 検討体制

【都市計画道路見直し専門部会】

種別	分野等	委員	役職等
学識経験者	経済	宇野 史郎	【部会長】熊本学園大学 名誉教授
	公共経済	井田 貴志	熊本県立大学 総合管理学部 教授
	都市計画	古賀 元也	崇城大学 工学部 建築学科 助教
	防災計画	藤見 俊夫	熊本大学 くまもと水循環・減災研究教育センター 准教授
	建築	本間 里見	熊本大学大学院 先端科学研究部 准教授
	都市交通	円山 琢也	熊本大学 くまもと水循環・減災研究教育センター 准教授
市民		坂口 真理	特定非営利活動法人 熊本消費者協会 理事