

東大阪市都市計画道路見直し基本方針について（諮問）

令和6年度 第1回東大阪市都市計画審議会
令和6年5月20日（月）

次 第

1. 経過

2. 東大阪市都市計画道路見直し基本方針（案）について

- 第1章 都市計画道路とは
- 第2章 都市計画道路の現況
- 第3章 都市計画道路見直し検討の背景と必要性
- 第4章 都市計画道路見直しの基本的な考え方
- 第5章 駅前交通広場見直しの基本的な考え方
- 第6章 今後の進め方

3. 今後のスケジュールについて

1. 経過

■ 令和5年度第2回都市計画審議会【報告】（令和5年8月29日(火)）

記載内容に関するご意見

- ・ 府決定路線との接続の考慮
- ・ 恣意的にならない客観性を担保できる基準の設定

■ パブリックコメントの実施（令和6年3月1日(金)～4月1日(月)）

⇒ 意見書受付期間中に2名の方から合計2件の意見

【意見の概要】

- ・ 早急な道路拡幅の実施について
- ・ モノレールの（仮称）鴻池新田駅とJR鴻池新田駅の乗り換え動線について
（両意見共に、都市計画道路見直し基本方針（案）に関連しない内容）

【本日】■ 令和6年度第1回東大阪市都市計画審議会【諮問】(令和6年5月20日(金))

■パブリックコメントでの意見及び本市の考え方

令和6年3月1日から4月1日までの間、パブリックコメントを実施し、2名の方から意見書の提出がありました。

パブリックコメントで寄せられた意見とそれに対する本市の考え方は次の通りです。

東大阪市都市計画道路見直し基本方針(案)におけるパブリックコメントで寄せられた意見とそれに対する本市の考え方

意見NO.	頁数	意見の概要	本市の考え方	修正有無
1		必要でない道路の廃止もいいが、近年、古い家が立ち並んでいた土地がマンション業者当に買収され高層マンション及び住宅の建設ラッシュが進んでいる状況で、全体的な人口の減少とは逆に宅地化が推し進められている状況で、この現状では土地の面積当たりの人口密度が高くなり、道路の拡幅等より、宅地化が先に進む状況では、現状道路における渋滞の悪化が懸念されます。道路の拡幅等においては立ち退きの件があるので、今以上の宅地化が進む前に早急な道路の拡幅工事が必要だと思います。すでに産業道路においては布施から花園の区間においては未拡幅状態により慢性的な渋滞が発生しているので早急な拡幅が必要です。まとめとしては、このまま放置すると、細い入り組んだ道のままでマンション等が乱立し、道路使用においての問題が発生するのは明らかですので、これ以上の宅地化の前に早急な拡幅等を推し進めていただきたい。	本方針（案）は、都市計画道路を見直すことで、本市の将来像に整合した都市計画道路を維持することができ、また、必要性の低い都市計画道路を廃止することにより不要な建築制限がなくなり、土地の流通性が高まり経済活動の活性化等を期待できることから、見直しの基本的な考え方を示したものです。 本市の都市計画道路は計画決定延長120.25kmの内、31.5kmが未着手となっており、ネットワークの形成が不十分で、渋滞の発生や、生活道路への車の流入等の問題が発生しています。これらの問題を踏まえ、本市の将来に真に必要な道路を明らかにし、ネットワーク形成を優先した幹線街路の整備を進め、道路ネットワークの機能強化およびミッシングリンクの解消をめざしています。	無
2		2029年のモノレール鴻池新田駅～瓜生堂駅の開業に向けて、JR鴻池新田駅とモノレール鴻池新田駅の乗り継ぎを見越した道路の整備を進めてほしい。 J R 鴻池新田駅のプラットフォームを現在の位置より、許せる限り中環側に寄せ、現在ある改札口を東改札口にし、新たに西改札口を作り、モノレール鴻池新田に行きやすくする。 そう思った理由：隣接する大阪市内（鶴見区）は活気づいており、東大阪もかつてほどではないが布施あたりは栄えている。しかし中環の東側は近鉄沿線を除いて活気づいていないと言えない。これから高齢化が進み、4人に1人が高齢者ともいわれている東大阪では、若い世代の人口流入が必須であるとする。鴻池新田は、新マンションの建設やモノレール駅ができることが決まっており、北新地にも一本で行ける立地である。大阪市にも隣接したこの地域を玄関口として、人の流れを変えられるきっかけになるのではないかと考えた。	本方針（案）は、都市計画道路を見直すことで、本市の将来像に整合した都市計画道路を維持することができ、また、必要性の低い都市計画道路を廃止することにより不要な建築制限がなくなり、土地の流通性が高まり経済活動の活性化等を期待できることから、見直しの基本的な考え方を示したものです。 頂いたご意見は、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	無

2. 第1章 都市計画道路とは P.1～

1. 都市計画道路の定義と役割

都市計画道路は、都市計画に位置づけられる都市施設であり、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための基盤施設として、その他の道路とともに都市の骨格を形成し、都市の自動車交通体系の根幹となる道路です。

また道路には、都市における円滑な移動を確保するための「交通機能」だけでなく、都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための「空間機能」、都市構造を形成し街区を構成するための「市街地形成機能」といった多様な役割を有しており、市民の生活と都市活動に欠かせない重要な施設であるため、都市計画道路を定めています。



2. 都市計画道路の種類

①	自動車専用道路	都市間高速道路・都市高速道路・一般自動車道など専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域的な交通を大量にまた、高速に処理する
②	幹線街路	都市の主要な骨格を成す道路で、都市に出入りする交通及び都市内相互の交通を主として受け持つ道路
③	区画街路	街区や宅地の外郭を形成する日常に密着した道路。地区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入り交通を処理する
④	特殊街路	専ら歩行者、自転車・モノレール・路面電車など自動車以外の特殊な交通の用に供する道路

2. 第1章 都市計画道路とは P.1～

3. 都市計画法による建築制限

都市計画施設として定められた道路等の区域内では、将来、道路を築造する場合に大きな支障をきたさないように建築物の建築が制限されます。区域内に建築しようとする時は、都道府県知事（*注）の許可を受けなければなりません。

（都計法第53条）

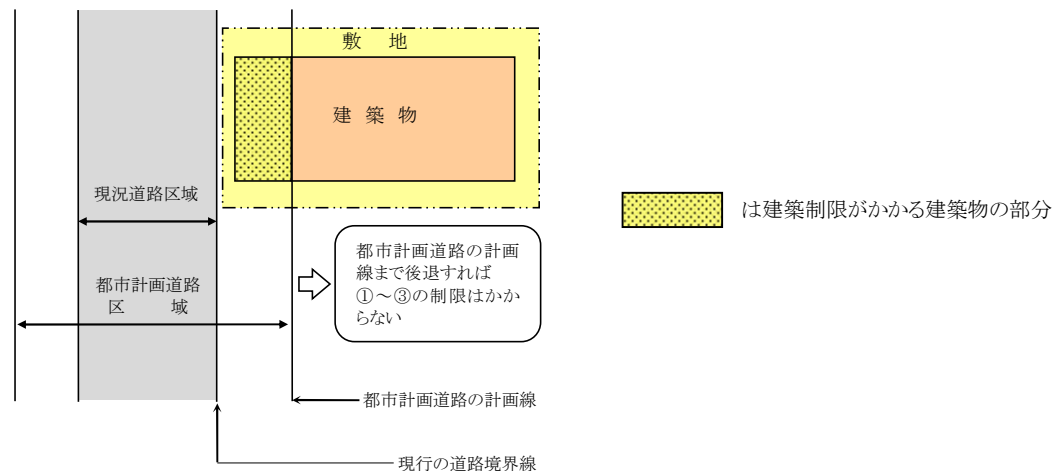
この許可の申請があった場合、建築物が次の要件に該当する時は、都道府県知事（*注）、は、許可をしなければなりません。（都計法第54条）

（*注）指定都市、中核市又は特例市の場合は同市長

- ①階数が2階以下で、かつ、地階を有しないこと
- ②主要構造物が木造、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容易に移転し、もしくは除却することができるものであること

◆建築制限の緩和措置

大阪府下の自治体（大阪市を除く）では、道路整備が事業化までに長期間を要することが見込まれるなか、近年の社会状況の変化を踏まえ、土地の有効利用を図る観点から、都市計画事業の支障にならない範囲で、都市計画法第53条の許可の基準を「建築物の階数が2階以下」から「建築物の階数が3階以下」とし、3階建てまで建築できるよう建築制限の緩和運用を図っています。（平成9年1月1日より）なお、事業認可又は承認された都市計画区域内には原則として建築物を建築することはできません。（都計法第65条）



2. 第2章 都市計画道路の現況 P.5~

1. 都市計画道路の経緯

東大阪市では、布施市が特別都市計画法の適用を受けて、1946（昭和21）年9月に戦前から決定されていた道路をすべて廃止し、新たに決定しなおしたのが、現在の都市計画道路のはじまりです。枚岡市・河内市ではそれぞれ、1957（昭和32）年と1958（昭和33）年に決定され、三市合併で東大阪都市計画に改められたあと、1969（昭和44）年5月に全体の整合が図られました。

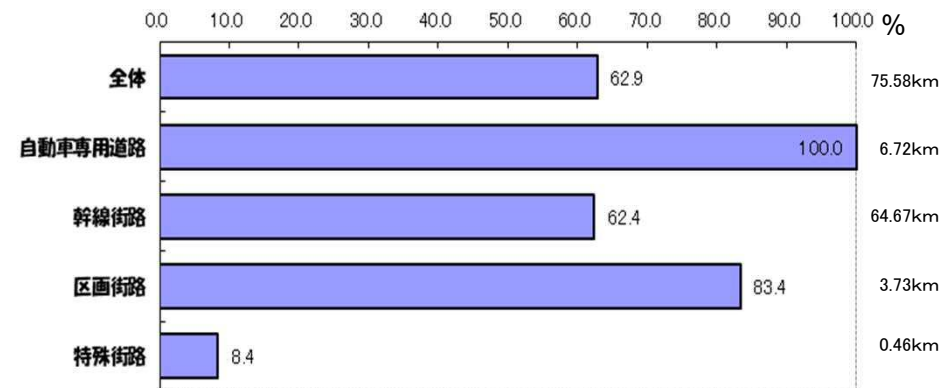
その後、決定より長期間を経過しても事業に着手していない路線も多いことから、2006（平成18）年2月、2014（平成26）年8月の過去2回に渡り、それぞれ必要性の検証を行い、必要性が低いと判断した都市計画道路については廃止し、現在の都市計画道路網が形成されました。

2. 計画延長と整備状況

東大阪市の都市計画道路は、2023（令和5）年3月31日現在、68路線120.25 k mが都市計画決定されています。道路線種別に見ると、計画延長のうち86.1%（53路線103.56 k m）を幹線街路が占めており、自動車専用道路、区画街路、特殊街路の割合は小さくなっています。

また、計画決定された路線のうち、整備済延長は75.58 k m（62.9%）となっています。

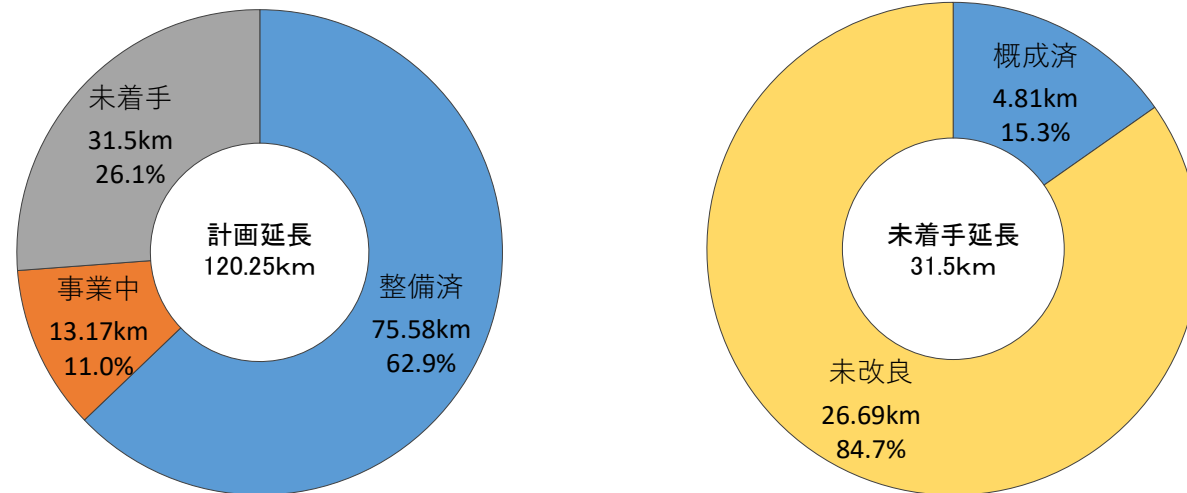
	計画決定延長（km）			構成比（%）
	下段は 路線数	大阪府 決定	東大阪市 決定	
自動車専用道路	6.72 (1)	6.72 (1)	-	5.6
幹線街路	103.56 (53)	48.55 (18)	55.01 (35)	86.1
区画街路	4.47 (7)	-	4.47 (7)	3.7
特殊街路	5.50 (7)	5.04 (1)	0.46 (6)	4.6
合計	120.25 (68)	60.31 (20)	59.94 (48)	100.0



2. 第2章 都市計画道路の現況 P.5～

3. 未着手区間の状況

都市計画道路の未着手区間としては、未改良区間（26.69 k m）と概成済区間（4.81 k m）があり、合わせて31.5 k mが事業未着手となっています。未着手区間の全てが、都市計画決定後30年以上経過した「長期未着手区間」となっています。



経過年数	決定時期	路線数	未着手延長 (km)	決定権者
10年未満	H26～R4	0	0.00	
10年以上30年未満	H6～H25	0	0.00	
30年以上50年未満	S48～H5	1	0.02	東大阪市(1)
50年以上	S47以前	25	31.48	東大阪市(15) 大阪府(10)
合 計		26	31.50	

2. 第2章 都市計画道路の現況 P.5~

4. 事業中の道路

東大阪市域の都市計画道路で現在事業が実施されている路線は、14路線13.22kmです。事業中の路線名と延長距離は以下の通りです。（（ ）内は都市計画決定権者を示す。）

(府) 大阪中央環状線	4.10km	(市) 大阪瓢箪山線	0.93km
(市) 足代荒川線	0.44km	(市) 北山麓線	0.23km
(市) 高井田長堂線	0.22km	(市) 若江稲田線	0.60km
(府) 大阪枚岡線	0.20km	(市) 奈良線附属街路南側1号線	0.12km
(市) 小阪稲田線	0.02km	(府) 大阪モノレール専用道	5.04km
(府) 大阪外環状線	0.84km	(市) 新庄荒本北線	0.28km
(府) 御厨南上小阪線	0.15km		

(R5.3.31現在)

2. 第3章 都市計画道路見直し検討の背景と必要性 P.10～

1. 都市計画道路見直し検討の背景

(1) 国における都市計画の見直し方針の明示

国は、平成12年に改正都市計画法に関する考え方を示す「都市計画運用指針」を策定し、道路に関する都市計画の見直し方針が明示されました。また、政府方針においても『経済財政運営と改革の基本方針2017（骨太方針：平成29年6月9日）』において「都市計画道路の見直しを加速する」との記載がなされるなど、取組が求められています。

(2) 平成18年の都市計画道路見直し

「大阪府都市計画道路の見直しの基本的方針」に基づき、見直しを行い、15路線、19区間、22.35kmを廃止しました。

(3) 平成26年の都市計画道路見直し

平成18年の見直し以降、地域整備の方向性が見直しが進められるとともに、都市計画を取り巻く環境にも変化等が生じてきたため、更なる見直しを行いました。大阪府は、幹線街路の未着手全区間を対象として、交通処理や交通安全・防災などの必要性に、30年以内に着手可能かなどの実現性を加味したうえで、必要性の低いもの、もしくは必要性は高いが実現性が低く交通安全機能・防災機能に欠けるものについて廃止しました。

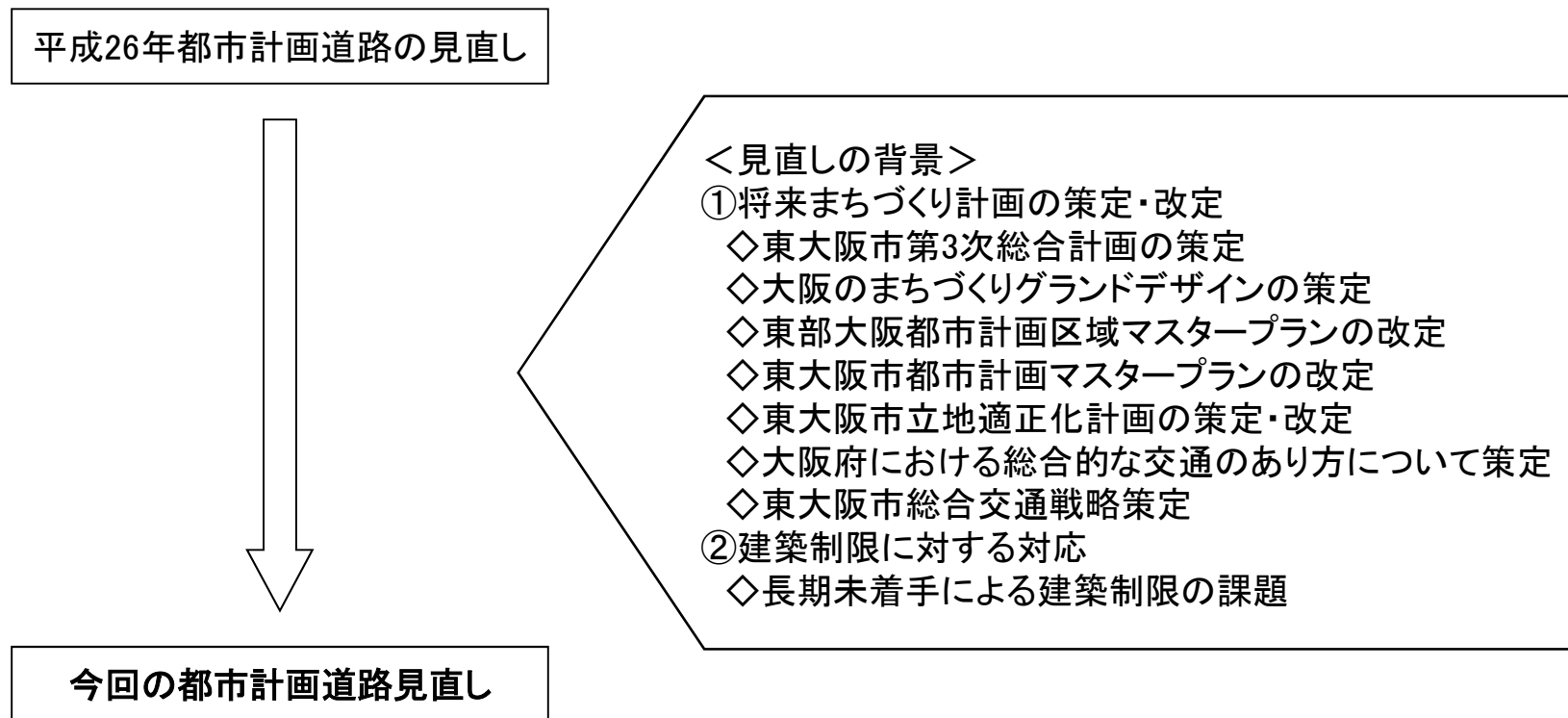
また東大阪市は、幹線街路の未着手区間および大阪府が廃止とした路線を対象に、道路網の骨格の形成に加え、交通機能等やネットワークの形成について必要性を評価するとともに、建築制限上課題となるものについては実現性を加味したうえで、廃止による影響等を考慮しながら、必要性が低いもの、もしくは、必要性は高いが建築制限上の課題があり廃止による影響が少ないものについて廃止、それとあわせ、将来の管理区分に基づき必要な場合について、路線の分割を実施し、その結果 27路線27区間、53.66kmを廃止しました。

2. 第3章 都市計画道路見直し検討の背景と必要性 P.10～

1. 都市計画道路見直し検討の背景

(4) 今回の都市計画見直し検討の背景

平成26年の見直しから概ね10年が経過し、その間に将来まちづくり計画の策定・改訂などが行われました。



2. 第3章 都市計画道路見直し検討の背景と必要性 P.10～

1. 都市計画道路見直し検討の背景

(4) 今回の都市計画見直し検討の背景

①将来まちづくり計画の策定・改定

■東大阪市第3次総合計画（令和2年7月）

・分野別施策

【誰もが利用しやすい交通環境づくり】

◇公共交通の利便性向上 ◇安全・安心で快適な交通環境の実現

◇市民生活を支える持続可能な交通システムの構築

【課題】

東大阪市第3次総合計画においては、市全体のまちづくりの観点から令和12年を目標年次とする本市のまちづくりの基本方針が示されており、当該基本計画に示されたまちづくりとの整合を図る必要がある。

■東部大阪都市計画区域マスタープラン（令和2年10月）

・今後の方針

（道路）

未着手である都市計画道路について、将来の必要性や実現性を考慮し、計画の存続、変更、廃止を決定するなど、見直しを進めます。

（環境・エネルギー先進都市の形成）

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方のもと、歩いて暮らせる都市の構築を目指した鉄道駅周辺等への都市機能の集約・高度化の促進、物流の効率化を図るための道路ネットワークの整備、公共交通への利用転換を進めます。

【課題】

東部大阪都市計画区域マスタープランにおいては、東部大阪広域都市圏における今後10年間の道路の方針が示されているが、当該方針を踏まえない場合は、本市を含めた広域的な交通網体系の整合が図られず、本市における円滑かつ効率的なネットワークが形成されない恐れがある。

1. 都市計画道路見直し検討の背景

(4) 今回の都市計画見直し検討の背景

① 将来まちづくり計画の策定・改定

■ 東大阪市都市計画マスタープラン（令和5年3月）

・基本方針に基づき取組む施策

イノベーション創出エリア内の連携強化、利便性の高い都市交通の構築、既成市街地の更新など

【課題】

都市計画道路は、将来都市像を実現するための骨格をなすものであり、都市計画マスタープランと整合を図る必要があり、整合が図られなければ、本市の将来都市像によっては都市計画を維持することに、客観的合理性を欠く恐れがある

■ 大阪府における総合的な交通のあり方について

1. 誰もがいつでも快適に移動できる交通

・多様な移動ニーズに対応した最適な交通サービスの提供

2. 国内外からヒト・モノを呼び込み様々な交流機会を生み出す交通

・大阪の成長に資する交通システムの強化

3. 安全・安心でグリーンな交通

・交通インフラ施設の強靱化

【課題】

大阪府における総合的な交通のあり方においては、30年先の大阪における交通の方向性が示されており、当該計画に示されたまちづくりとの整合を図る必要がある

1. 都市計画道路見直し検討の背景

(4) 今回の都市計画見直し検討の背景

① 将来まちづくり計画の策定・改定

■ 東大阪市総合交通戦略（令和元年11月）

1. 安全・安心で便利な交通環境の確保
 - ・誰もが利用しやすい駅周辺環境の整備
 - ・安全・安心な交通環境の整備
 - ・主要道路の自動車混雑度の低下
2. 公共交通機関の更なる利便性の向上
 - ・持続可能な南北の公共交通の確保
 - ・広域的な交通ネットワークの充実
 - ・鉄道との効率的な結節
 - ・公共交通の利便性を高める施設整備
3. 市民生活を支える持続可能な交通システムの構築
 - ・社会的・地域的ニーズに合った交通手段の確保
 - ・バス路線の効率化による利便性向上
 - ・公共交通利用者の確保

【課題】

東大阪市総合交通戦略においては、本市における中長期的な交通施策が示されており、当該交通戦略に示されたまちづくりと整合を図る必要がある。

1. 都市計画道路見直し検討の背景

(4) 今回の都市計画見直し検討の背景

② 建築制限への対応

■ 長期未着手による建築制限の課題

都市計画道路における建築制限について、平成20年の伊東市における最高裁判例で、“都市計画は合理的な現状認識及び将来の見通しに依拠されたものでなければならない”とした趣旨の判決が下されている。

また、平成17年の盛岡市における最高裁判例で、“長期間の建築制限に対し、損失補償の必要はないという考え方は大いに疑問”とした趣旨の意見が判決に付された。

この為、本市の長期未着手路線においても、建築制限の実態を踏まえた検討が必要である。また、都市計画道路の計画として合理性を担保する必要がある。

2. 第3章 都市計画道路見直し検討の背景と必要性 P.10～

2. 都市計画道路見直し検討の必要性

以上のような都市計画道路を取り巻く諸課題に対応するためには、都市計画道路の見直し検討が必要です。

都市計画運用指針(都市計画に関する国の考え方)

道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、また地域整備の方向性の見直しとあわせて、その必要性の検証を行い、必要がある場合は都市計画の変更を行うべきである。

〔見直しの背景〕

将来まちづくり計画の策定・改定 建築制限に対する対応



〔都市計画道路の見直し検討の必要性(課題)〕

①【将来まちづくり計画の策定・改定】

都市計画運用指針における「地域整備の方向性の見直し」にあたり、都市計画道路の見直しを行うべき要件となる。

②【建築制限に対する対応】

長期未着手による建築制限が問題となっており、都市計画運用指針における要件に整合した適宜の見直し検討を実施しなければ、都市計画の合理性が担保できなくなる恐れがある



〔都市計画道路の見直しの効果〕

本市の将来像に整合した都市計画道路を維持することができ、また、必要性の低い都市計画道路を廃止することにより不要な建築制限がなくなり、土地の流通性が高まり経済活動の活性化等が期待できます。

3. 駅前交通広場見直し検討の必要性

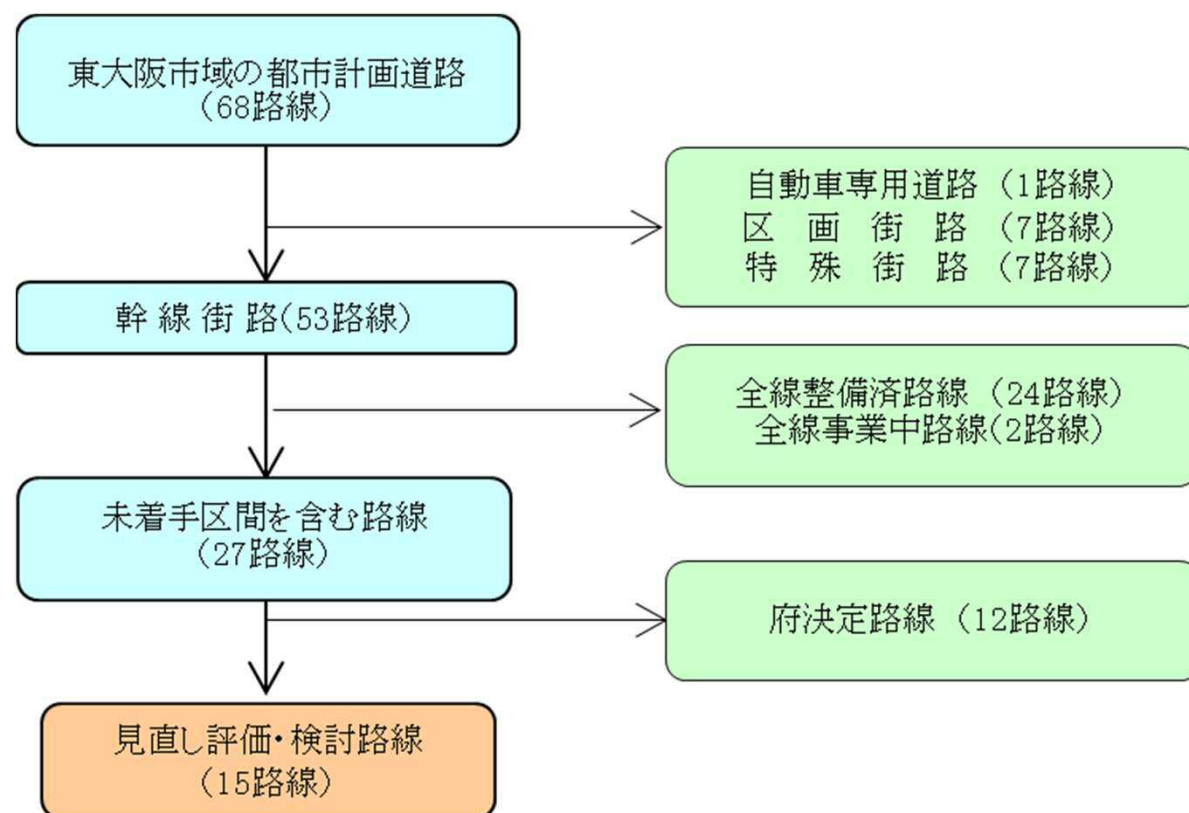
本市の駅前交通広場は一部を除き、道路の一部として都市計画に定められています。

駅前交通広場の見直し検討における背景及び課題は、都市計画道路と同様であるため、駅前交通広場についても、見直し検討が必要です。

1. 見直しに係る対象路線

見直しの評価対象路線は、本市決定路線のうち未着手幹線街路です。

今回の見直しにあたっての2つの課題に対応するため、本市決定路線のうち未着手幹線街路を見直しの評価対象路線とします。なお、自動車専用道路、区画街路、特殊街路については、各々の特定の機能や目的を果たすために都市計画決定された路線であることから、見直しの対象外とします。



2. 見直しの視点

①将来まちづくり計画との整合性の検証

東大阪市都市計画マスタープランに優先的に取組むべき事業が示されています。また、東大阪市第3次総合計画の実施計画においても、今後実施する事業が示されています。

したがって、将来まちづくり計画に位置付けられているかどうかを確認します。

②本市の将来像を踏まえた道路機能の検証

「都市計画運用指針」では、「道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、規模等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである」と記載されています。

したがって、本市の将来まちづくり計画が示すまちづくりの方向性に基づき、道路機能を検証します。

③廃止による影響の検証

必要性が低いとなった路線について、当該路線の廃止に伴い、他の路線の必要性が低くなり廃止されるなどの影響が大きいかどうかを検証します。

3. 見直し評価の考え方

(1) 「本市の将来まちづくり計画との整合性の検証」に対する考え方

東大阪市都市計画マスタープランや東大阪市第3次総合計画の実施計画等の将来まちづくり計画に位置付けのある路線は存続とします。

(2) 「本市の将来像を踏まえた道路機能の検証」に対する考え方

本市の都市計画道路の評価にあたっては、国土交通省の「都市計画道路の見直しの手引き」における都市計画道路に求める機能を、本市のまちづくりの視点（「東大阪市第3次総合計画」、「東大阪市都市計画マスタープラン(立地適正化計画)」等）に基づき整理し、評価項目を設定します

都市計画道路に求める機能

①交通機能 ②都市環境機能 ③都市防災機能 ④市街地形成機能

3. 見直し評価の考え方

(2)「本市の将来像を踏まえた道路機能の検証」に対する考え方

【必要性を判断する評価項目】

- ①交通機能に対する評価（同等の機能を有する現道又は代替事業の計画が存在するかどうかを確認し評価）
 - ・物流拠点や産業拠点から広域都市軸へのアクセス向上に資する道路であるかどうか
 - ・隣接都市間相互の円滑な交通処理の改善効果が高い道路であるかどうか
 - ・自転車歩行者交通の需要が高いと考えられる路線であって、現状では歩道が狭い又は整備されていないなど計画道路を整備することによって歩行者や自転車の安全性が向上する道路かどうか
 - ・道路ネットワークの改善に資する道路かどうか。
 - ・渋滞の緩和機能があるかどうか
 - ・公共交通の円滑な走行の支援に資する道路かどうか
- ②都市環境機能に対する評価
 - ・本市「みどりの基本計画」等で環境形成に資する位置づけのある道路であるかどうか
- ③都市防災機能に対する評価
 - ・本市地域防災計画に位置づけられている道路かどうか
 - ・市の防災拠点へのアクセス等、災害発生時における避難や救助活動等に有効であるかどうか
 - ・緊急交通路にアクセスしているかどうか
 - ・延焼遮断に有効であるかどうか
- ④市街地形成機能に対する評価
 - ・検討委員会等で検討中の事項と関連があるか。
 - ・公共交通のための導入空間など、収容施設が想定される道路であるかどうか

3. 見直し評価の考え方

(3)「廃止による影響の検証」に対する考え方

必要性が低いと評価された路線（区間）については、次の要件について個別に再検討を行い、評価します。

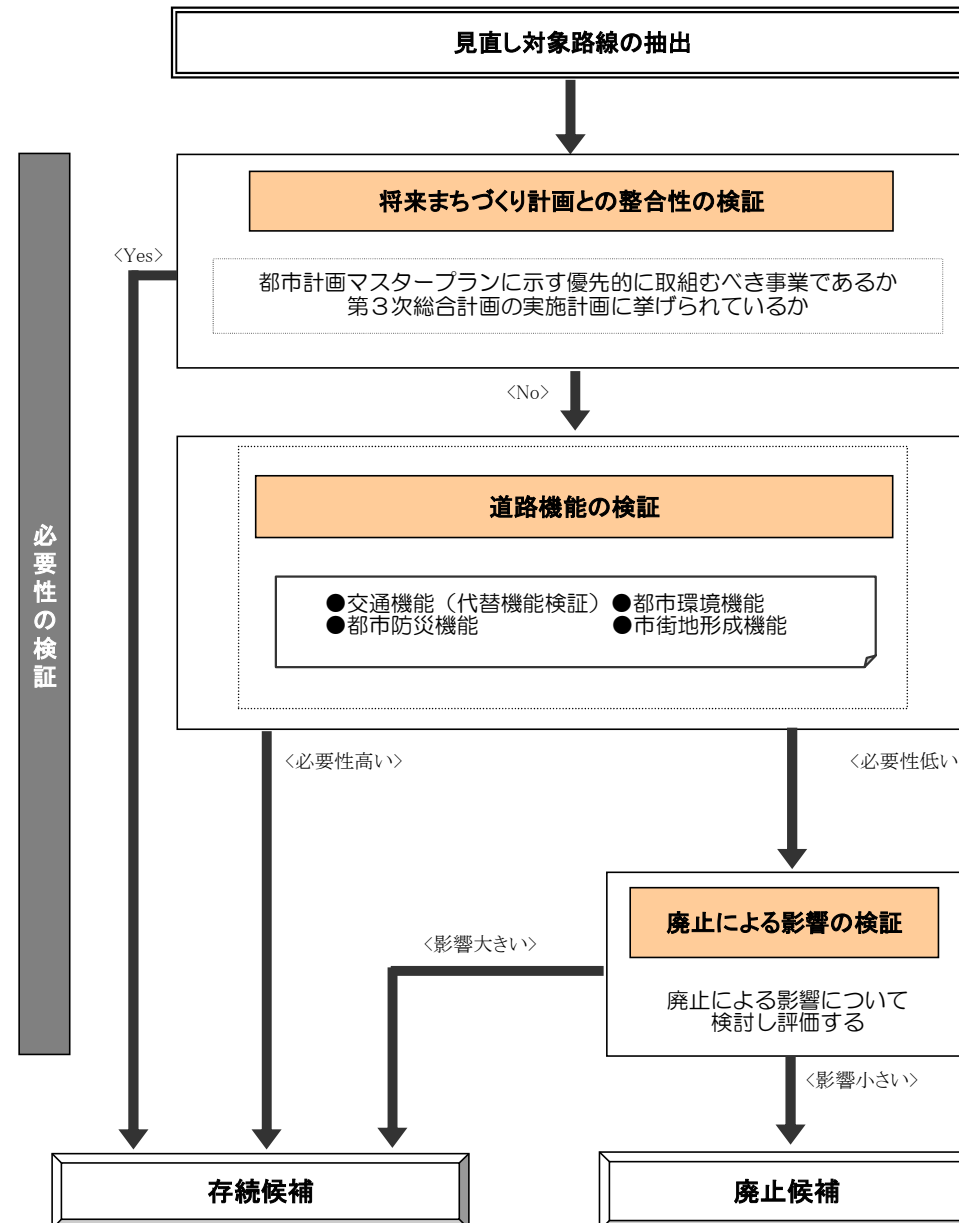
- ・当該路線（区間）の廃止に伴い、他の路線（区間）の必要性が低くなり廃止されるなどの影響が大きいかどうか。

4. 見直しのパターン

見直しのパターンは、以下のとおりとします。

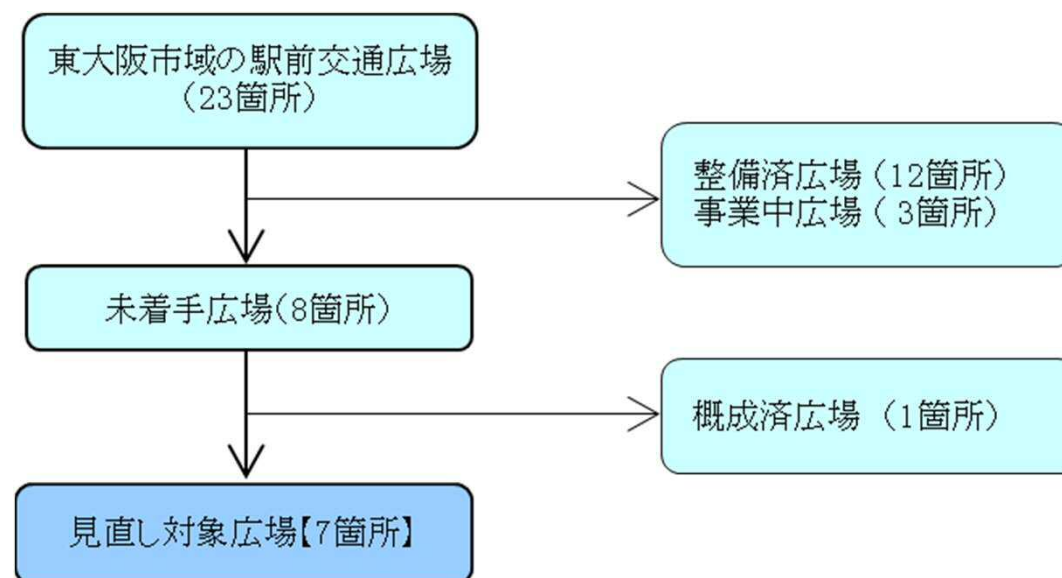
- 廃止
廃止による影響が小さいと評価された路線（区間）は、廃止とします。

5. 見直しの流れ



1. 見直しに係る対象広場

駅前交通広場の見直しに係る対象広場は、本市域の駅前交通広場のうち、概成済を除く未着手広場とします。



2. 見直しの視点

①将来まちづくり計画との整合性の検証

東大阪市都市計画マスタープランに優先的に取組むべき事業が示されています。また、東大阪市第3次総合計画の実施計画においても、今後実施する事業が示されています。

したがって、将来まちづくり計画に位置付けられているかどうかを確認します。

②都市計画道路の見直し評価を踏まえた駅前交通広場の検証

「都市計画運用指針」では、「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」と記載されており、本市の駅前交通広場の多くは道路の一部として都市計画に定められています。

したがって、都市計画道路見直し検討における路線の評価を踏まえて、駅前交通広場を検証します。

③本市の将来像を踏まえた駅前交通広場機能の検証

駅前交通広場は、都市交通対策上の重要な施設であることから、交通結節点としての円滑な交通処理機能、土地の高度利用や他の交通機関との連携強化など、拠点性を高める市街地形成機能、鉄道駅相互の乗り換え交通等の鉄道利用者の交通や、バス相互間の乗り換えなどを行う鉄道利用以外のターミナル交通等の交通ネットワーク機能等についても検証し、その必要性を評価します。

④廃止による影響の検証

必要性が低いとなった駅前交通広場について、接続する道路の必要性に影響を与えるかどうかを検証します。

2. 第5章 駅前交通広場見直しの基本的な考え方 P.26～

3. 見直し評価の考え方

(1) 「本市の将来まちづくり計画との整合性の検証」に対する考え方

東大阪市都市計画マスタープランや東大阪市第3次総合計画の実施計画等の将来まちづくり計画に位置付けのある駅前交通広場は存続とします。

(2) 「都市計画道路の見直し評価を踏まえた駅前交通広場の検証」に対する考え方

駅前交通広場は、都市計画道路の一部として構成されているため、本市都市計画道路見直し検討で、廃止と評価された路線（区間）に付随する駅前交通広場は、廃止します。ただし、他の都市計画道路の一部として再構成することが可能かどうかを検討したうえで判断します。

(3) 「本市の将来像を踏まえた駅前交通広場機能の検証」に対する考え方

都市計画道路の見直しにあたり評価する機能に、以下の視点を追加します。

- 交通結節点に関わる交通の円滑化
- 駅の拠点性向上

具体的には、駅前交通広場計画時に検討が求められる以下の機能について、周辺の道路状況や、他施設の計画の有無により、駅周辺において必要性が高いかどうかを、確認することとします。

駅前交通広場に求める機能

- ①交通機能 ②都市環境機能 ③都市防災機能 ④市街地形成機能

2. 第5章 駅前交通広場見直しの基本的な考え方 P.26～

3. 見直し評価の考え方

(3)「本市の将来像を踏まえた駅前交通広場機能の検証」に対する考え方

【必要性を判断する評価項目】

①交通機能に対する評価

- ・徒歩や自転車による都市拠点、地域拠点等へのアクセス機能に貢献する広場であるか
- ・交通結節点として、周辺街路との接続など円滑な交通処理機能が求められる駅であるか
- ・駅周辺地区における交通機関相互の乗継の円滑化に資する施設であるか

②都市環境機能に対する評価

- ・景観の形成に関する計画等に、地域の景観形成に資する施設として位置づけがあるか

③都市防災機能に対する評価

- ・周辺市街地が密集市街地で、地震等の際の一時的な避難場所や緊急活動の地区拠点となる事が期待される施設（駅・駅前交通広場）であるか

④市街地形成機能に対する評価

- ・駅前交通広場と密接に関連する具体的な市街地整備等の面的整備の予定があるなど都市の再生・再構築が求められているか
- ・都市拠点、地域拠点等において都市機能を集約するなど、魅力的な拠点の形成に貢献する施設（駅・駅前交通広場）であるか

○代替機能を受け持つ施設等の存在の評価

周辺に駅前交通広場と同等の機能を有する施設又は空間や代替事業の計画が存在するかどうかを確認し、評価します。

3. 見直し評価の考え方

(4)「廃止による影響の検証」に対する考え方

必要性が低いと評価された広場については、次の要件について個別に再検討を行い、評価します。

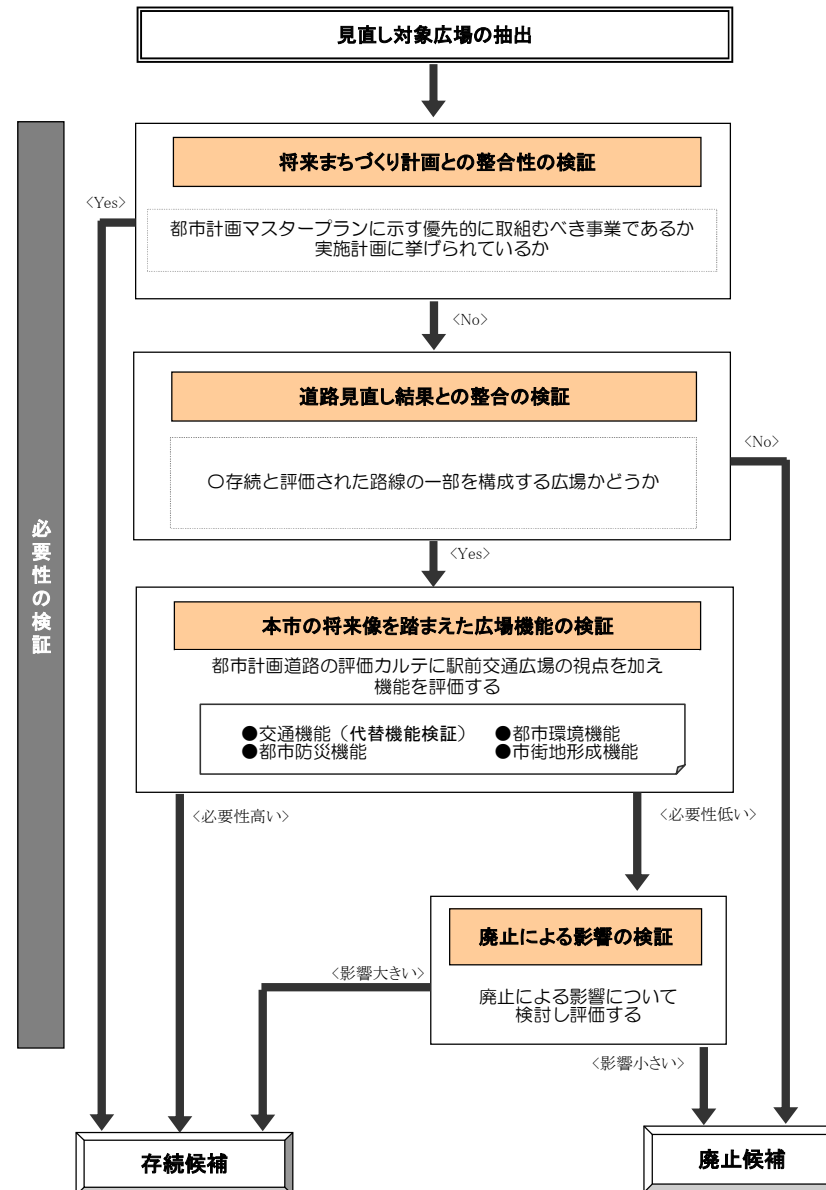
- ・当該広場の廃止に伴い、接続する路線（区間）の必要性が低くなり廃止されるなどの影響が大きいかどうか。

4. 見直しのパターン

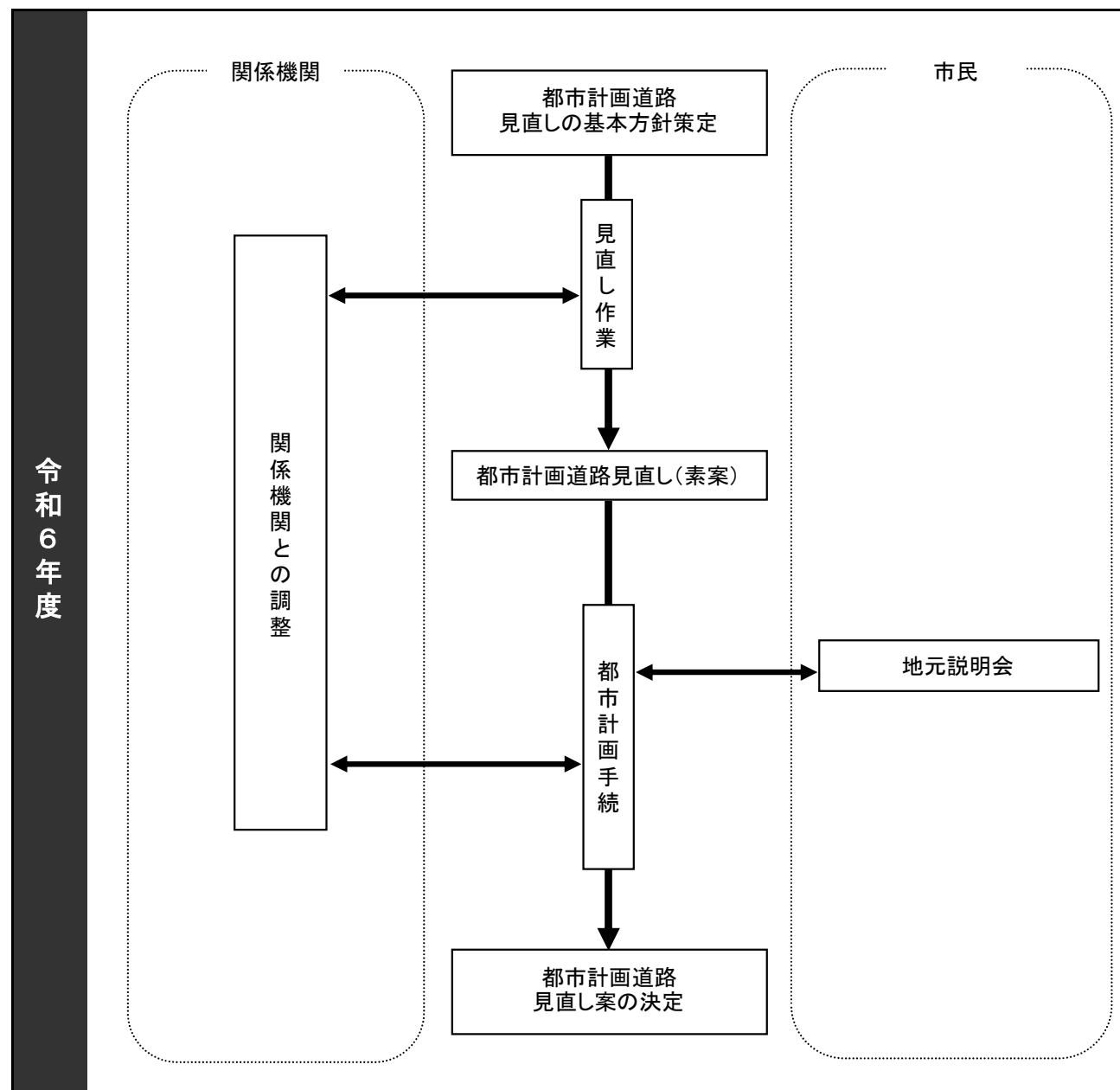
見直しのパターンは、以下のとおりとします。

- 廃止
廃止による影響が小さいと評価された広場は、廃止とします。

5. 見直しの流れ



2. 第6章 今後の進め方 P.33~



3. 今後のスケジュール

○廃止路線、廃止駅前交通広場がある場合

令和6年	9月	説明会
	10月	公聴会
	11月	案の縦覧
令和7年	2月	都市計画審議会（付議）
	3月	都市計画決定