

愛知県都市計画道路見直し方針



平成30年8月



はじめに

都市計画は、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びに適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念として定められるものであり、都市計画道路は、これらの理念のもとで定められる都市施設の一つです。

本県では、大正 8 年に名古屋市内の都市計画道路を計画決定して以降、戦後から高度経済成長期にかけて多くの路線を計画決定し、概ね現在の都市計画道路網の原形を構築した後、人口の増加、交通量の増大等を背景に計画を追加・変更しており、その延長は約 5,000km に達します。

この都市計画道路を整備することで、暮らしやすい市街地の形成や経済、産業の発展などに大きく寄与してきました。

その一方で、数多くの路線がまだ整備できていない状況を踏まえ、平成 17 年 3 月、都市計画道路見直し指針を策定し、計画の見直しを行ってまいりましたが、依然として事業着手できていない箇所が数多くあります。

また、最近では、いよいよ人口減少社会が現実のものになり、財政状況が厳しくなるなど道路整備を取り巻く社会経済情勢が変化してきており、時代の流れに対応した道路計画の見直しが求められているところです。

このような状況の中、未着手の都市計画道路の必要性などを再検証し、必要に応じて計画の変更、廃止を行うにあたり、基本的な考え方として「愛知県都市計画道路見直し方針」をとりまとめました。

今後、本方針に従い、市町村等関係機関と協力の上、都市計画道路の見直しを進めてまいります。

目次

序 章 本方針の目的と取扱い	・・・・・・・・・・	p 1
第1章 都市計画道路の制度、現状と課題	・・・・・・・・・・	p 2
1 都市計画道路の制度	・・・・・・・・・・	p 2
2 都市計画道路の現状と課題	・・・・・・・・・・	p 3
3 社会経済情勢の変化	・・・・・・・・・・	p 5
第2章 都市計画道路の見直しの基本的な考え方	・・・・・・・・・・	p 8
第3章 都市計画道路の見直しの検討手順	・・・・・・・・・・	p 9
1 都市計画道路の見直し検討フロー	・・・・・・・・・・	p 9
2 検討フローにおける判断基準	・・・・・・・・・・	p 10
第4章 都市計画の変更、廃止が考えられる事例（イメージ）	・・・・・・	p 15
参 考 用語解説	・・・・・・・・・・	p 21

序章 本方針の目的と取扱い

- 本方針は、未着手の都市計画道路について、計画の必要性などを再検証し、計画の「存続」、「廃止」等の方向性を決定するために、本県における都市計画道路の見直しに関する基本的な考え方をまとめたものである。
- 今後、本方針に従い、本県と各市町村が相互協力のもと、地元の合意形成を図りつつ、都市計画道路の見直しを行う。
- なお、都市計画の中心主体である市町村が、地域の実情に応じて独自の考えに基づき都市計画道路の見直しを検討する場合、その考え方も尊重する。
- 本方針については、今後の社会経済情勢の変化などに即して、見直しを行っていくこととする。

※本文中に*をつけた用語は巻末において解説

第1章 都市計画道路の制度、現状と課題

1 都市計画道路の制度

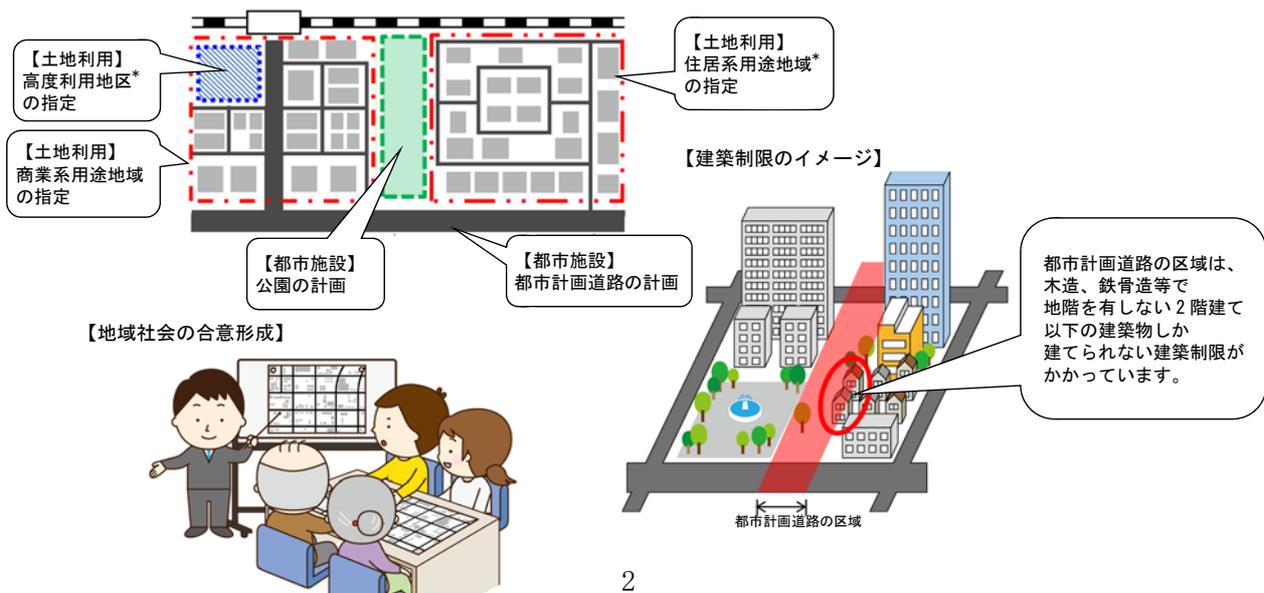
○都市計画道路*とは、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保する上で必要な施設として都市計画に位置付けられ、都市の骨格をなすものであり、下記の多様な機能を有している。

①交通機能	②空間機能	③市街地形成機能
<p>都市内や都市間等の円滑な移動を確保する機能</p> 	<p>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（上・下水道、電気、ガス等）などの収容空間を確保する機能</p> 	<p>都市構造を形成し、街区を形成する機能</p> 

○道路を都市計画に位置付ける意義は、以下のとおりである。

- 道路の整備に必要な区域をあらかじめ明確にすること
- 土地利用*や都市施設*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
- 開かれた手続きにおいて地域社会の合意形成を図ること
- 将来の道路事業の円滑な施行を確保するため建築制限を行うこと

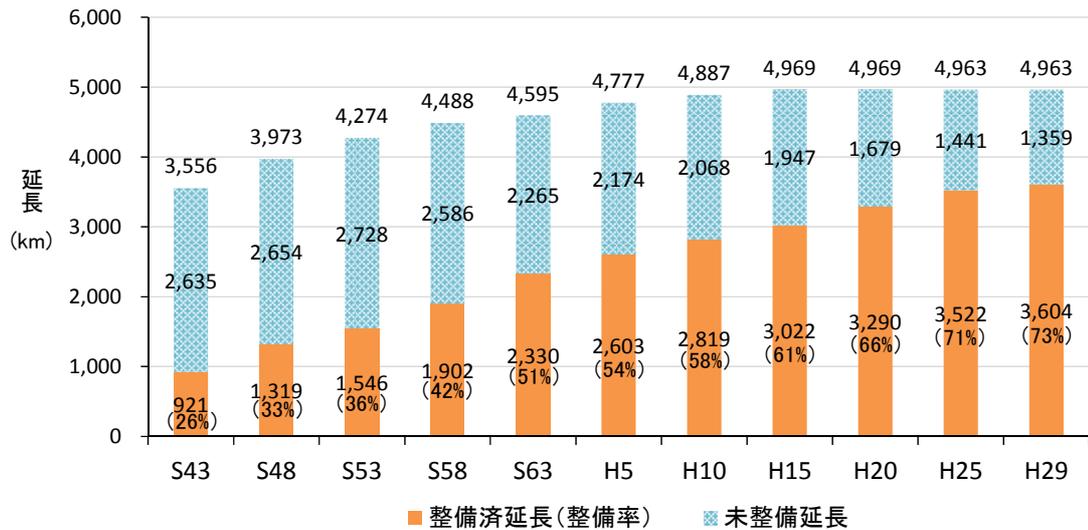
【総合的、一体的な都市の整備・開発のイメージ】



2 都市計画道路の現状と課題

○本県における都市計画道路の未整備区間は約 1,360km に及び、近年の整備率を考慮すると、全線整備までにかかなりの年月を要する。その結果、未整備区間内の民有地への建築制限が長期に及び、有効な土地利用を妨げてしまうことも懸念される。

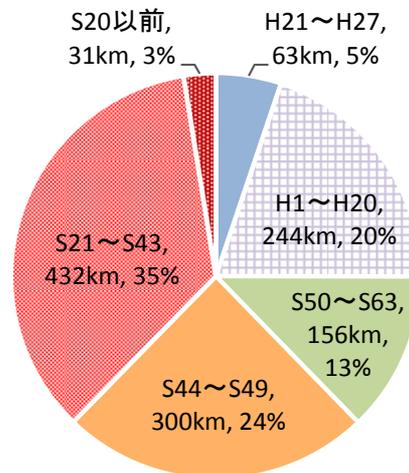
計画延長、整備率等の推移



出典：愛知県都市計画課 H29 調査（各年 3 月 31 日の数値）

○これら未整備区間の多くは高度経済成長期までに計画決定されたものであり、計画決定時から現在にかけて社会経済情勢などが変化（後節参照）してきていることから、計画の必要性などを再検証する必要がある。

未整備区間（幹線街路*）における計画決定時期別の延長、構成比

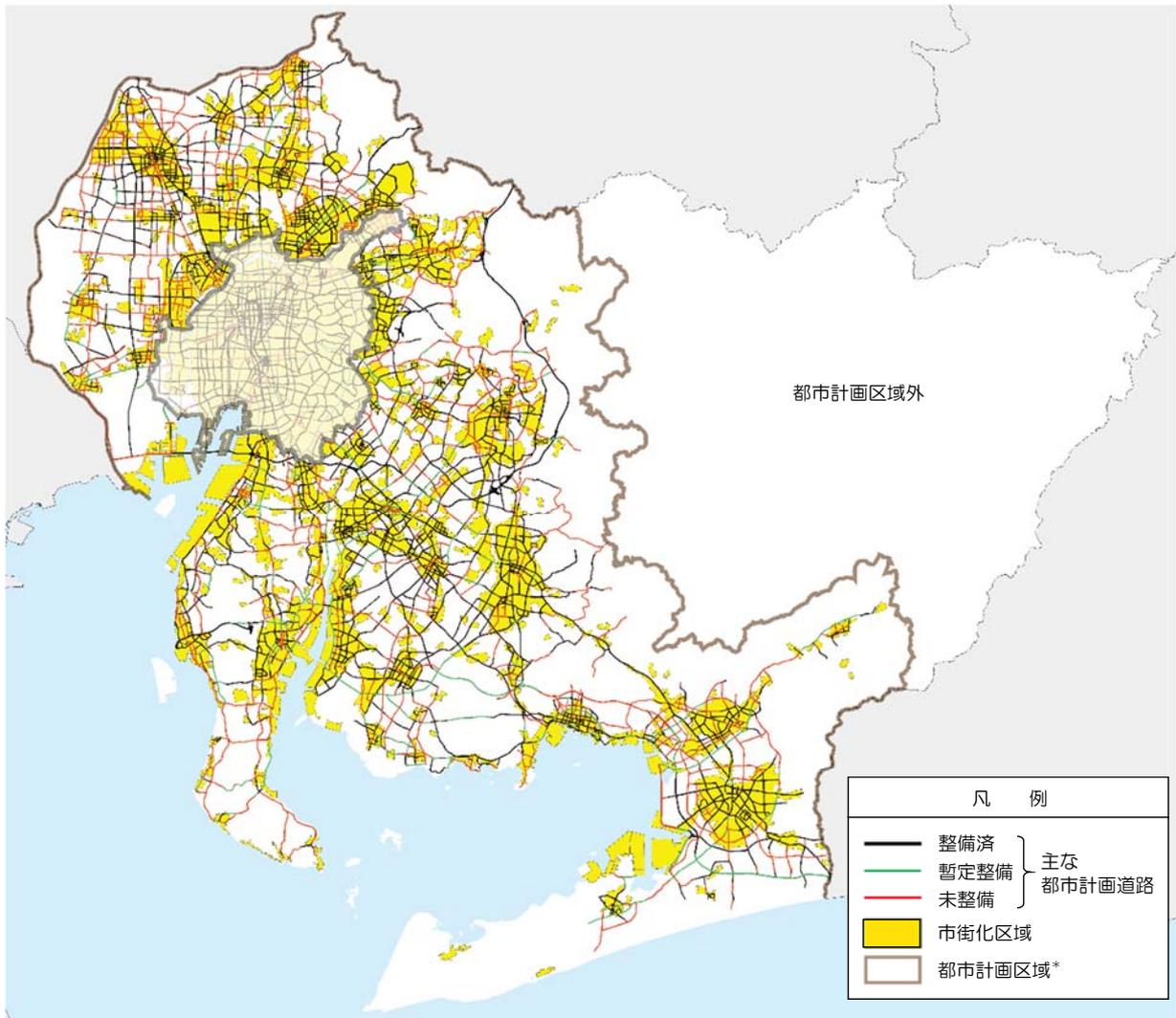


注) 名古屋市を除く

出典：愛知県都市計画課 H29 調査（各年は年度を表す）

○本県における主な都市計画道路の決定状況、整備状況は下図のとおりであり、市街化区域*と市街化調整区域*の区分によって、整備状況に違いがみられる。

都市計画道路の決定状況、整備状況



都市計画総括図（平成30年3月版）を基に作成

- 市街化区域において、約 3,130km の路線が都市計画決定され、その内約 2,530km が整備済みであり、整備率は8割程度である。
- 市街化調整区域において、約 1,830km の路線が都市計画決定され、その内約 1,070km が整備済みであり、整備率は6割程度である。
- 未整備区間の総延長約 1,360km の内、約 6 割（約 760km）が市街化調整区域内となっている。

3 社会経済情勢の変化

○近年、下記のとおり、都市計画道路を取り巻く社会経済情勢に変化がみられる。

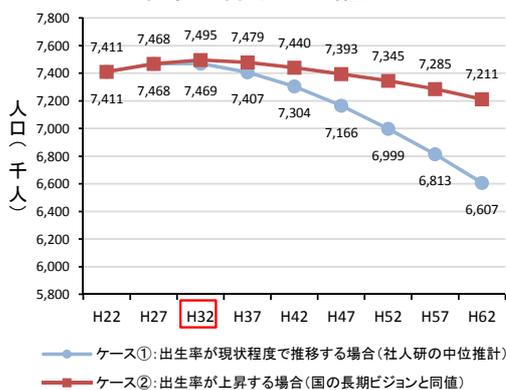
(1) 人口減少・超高齢社会*の到来

本県の人口はこれまで増加を続けてきたが、平成32年頃をピークに減少に転じる見込みであり、東三河など既に減少傾向にある地域もある。

また、加えて、今後益々高齢化の進行が想定される。

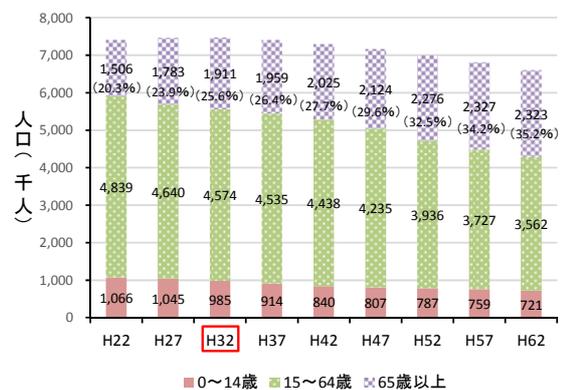
以上のことから、都市ごとの特性を踏まえつつ、集約型都市構造*への転換を図ることが必要となる。

本県の将来人口推計



出典：愛知県人口ビジョン まち・ひと・しごと創生総合戦略 (H27. 10)

本県の年齢別人口、高齢化率



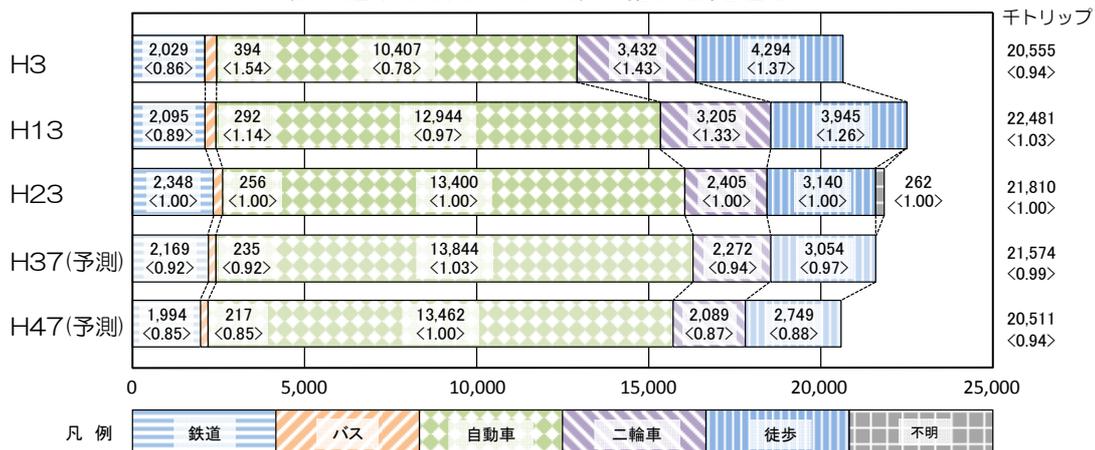
出典：愛知県人口ビジョン まち・ひと・しごと創生総合戦略 (H27. 10)

(2) ピークを迎える自動車トリップ*数

今後、総トリップ数が減少する傾向にあり、自動車トリップ数についても平成37年度頃をピークに減少に転じる見込みである。

以上のことから、都市計画道路の再検証が必要である。

代表交通手段別トリップ数の推計と見通し



注) 各年は第3回調査圏域における集計 <>は対H23比
出典：第5回中京圏パーソントリップ調査

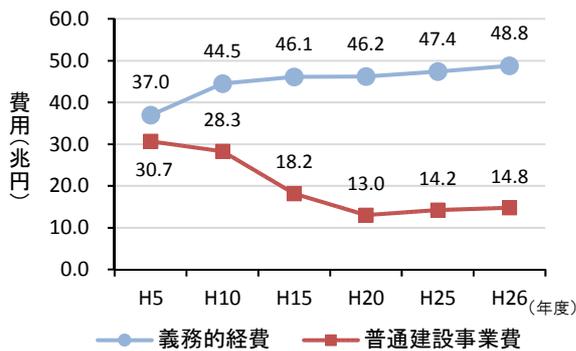
(3) 厳しい財政状況、加速するインフラ*の老朽化

わが国では、人口減少・超高齢社会の到来に伴い、社会保障費などの義務的経費*が増加し、平成初期に比べると、普通建設事業費*は減少しており、本県においても同様な傾向が見受けられる。

また、戦後の復興期から高度経済成長期にかけて集中的に整備されたインフラが、今後急速に老朽化するため、この更新などにかかる費用の増加が見込まれる。

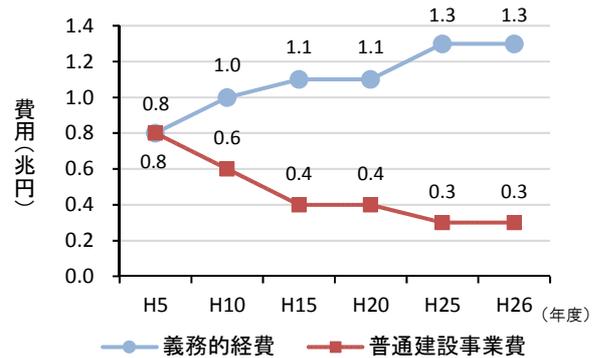
以上のことから、既存ストック*を有効活用した道路整備への転換が求められる。

わが国の義務的経費、普通建設事業費の推移

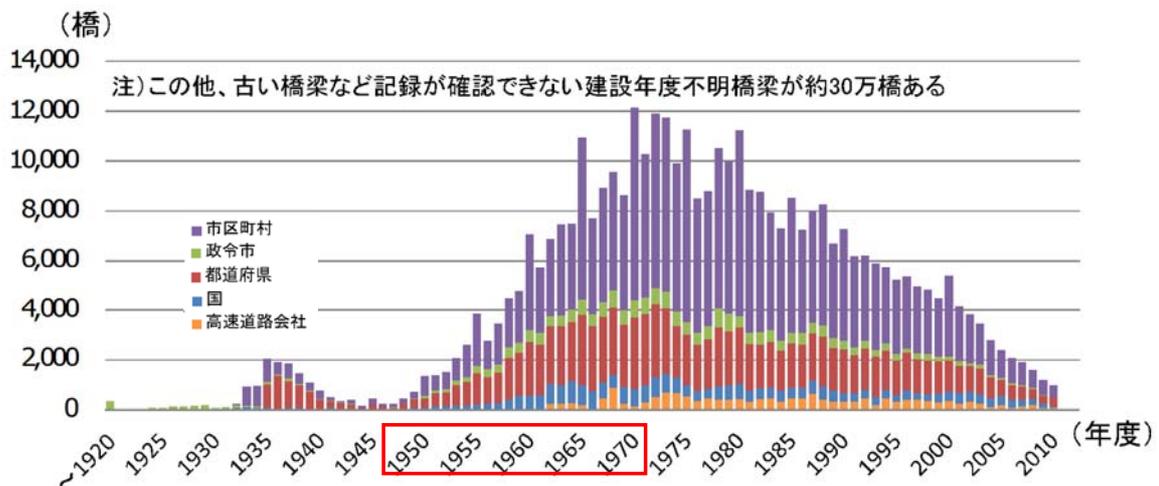


総務省地方財政白書（各年）を基に作成

本県の義務的経費、普通建設事業費の推移



愛知県統計年鑑（各年）を基に作成



出典：「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について」
答申 参考資料 (H25.12)

(4) 大規模災害発生リスクの高まり

東日本大震災等の大規模な災害が発生している中、本県においても南海トラフ*を震源域とする巨大地震などの大規模災害の発生が懸念されており、災害に強い道路ネットワークの構築が求められている。

(5) 広域道路及び都市・地域間道路ネットワークの形成

モノづくりを中心とした産業の中核として、日本の成長をリードし厳しい国際競争に打ち勝つため、交流拠点と産業集積地や拠点都市を結ぶ広域道路ネットワークの形成が求められる。

また、リニアインパクトを受け止め、地域の活力向上を図るため、人の交流を支える都市・地域間、あるいは観光地を結ぶ道路ネットワークの形成が求められる。

(6) 歴史・文化資源、環境の保全

まちに残る地域の資源を維持・向上させ、後世に継承するため、貴重な歴史・文化資源や旧来の街並みなどを活かした道路計画が求められている。

また、道路整備にあたり周辺環境への影響の回避、低減を図ることも求められている。

(7) 建築制限に対する新たな司法の見解

長期未着手の都市計画道路について、最高裁判決（H17）では、建築制限は受忍の範囲であり補償の必要なしとしながら「制限が長期にわたる場合、制限内容だけで損失補償の必要なしとするのは疑問」と補足意見が付されている。

第2章 都市計画道路の見直しの基本的な考え方

○前述の課題、社会経済情勢の変化に対応するため、下記の考え方で、都市計画道路を見直す。

- (1) 未着手区間について見直しを検討
- (2) 社会経済情勢の変化などを考慮して必要性を検証
- (3) 財政負担の軽減、既存ストックの有効活用を考慮して代替性を検証

(1) 未着手区間について見直しを検討

都市計画道路のうち、特に未着手区間について、必要性などを判断し、計画の廃止、変更等を検討する。

(2) 社会経済情勢の変化などを考慮して必要性を検証

未着手区間の多くは計画決定後かなりの年数が経過しているため、現在の社会経済情勢などを考慮した上で、評価項目を設定し、必要性を検証する。

(3) 財政負担の軽減、既存ストックの有効活用を考慮して代替性を検証

都市計画道路については、これまで計画に従い順次整備を進めてきたが、路線によっては事業着手までにかかなりの期間を要することが懸念されるものもあり、また、益々厳しくなることが予想される財政状況などから、既存ストックを有効活用した道路整備への転換が求められる。

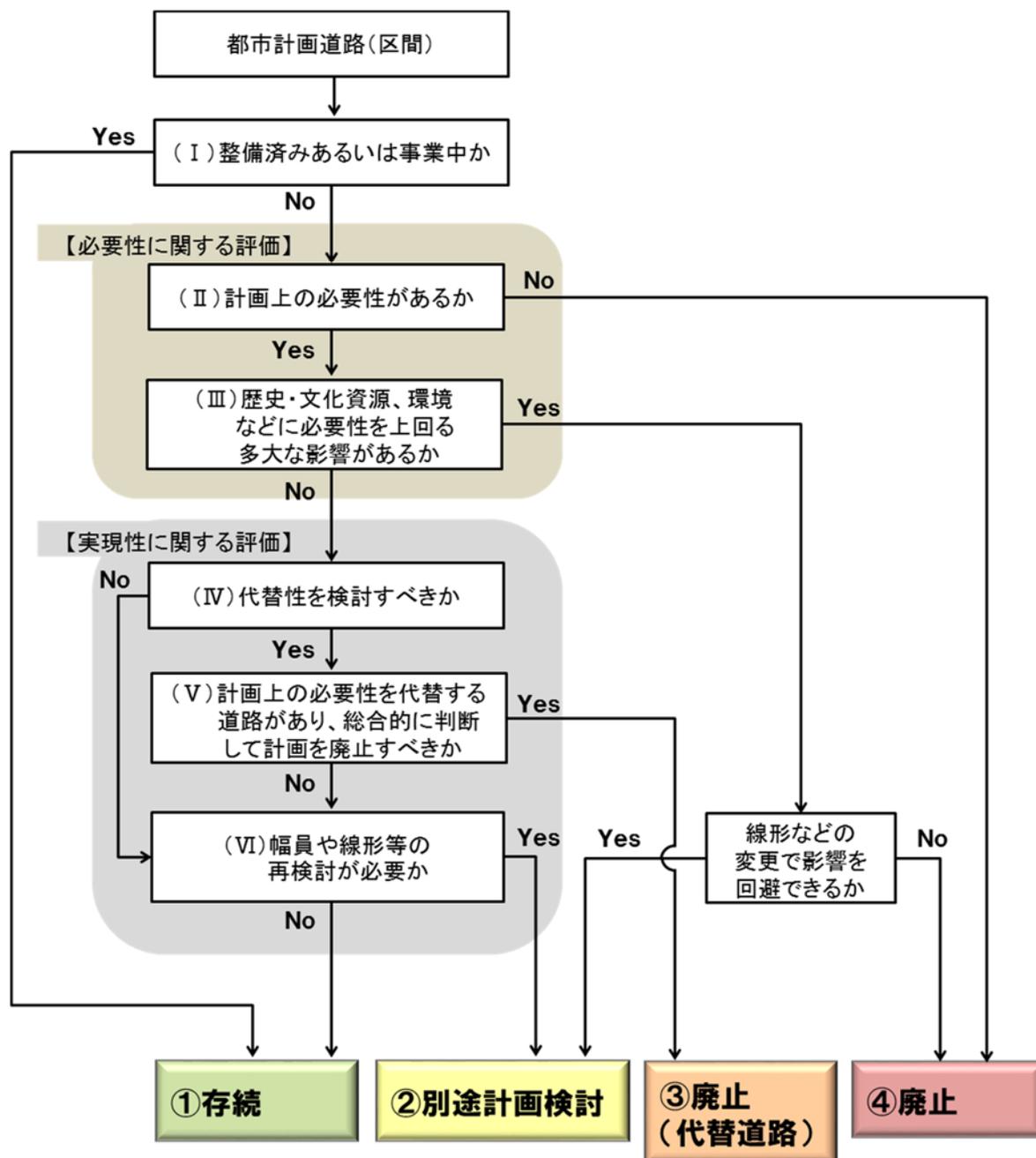
そのため、未着手区間の付近の現道で、その機能を代替できないか検証し、代替できる場合、当該路線の計画の廃止を検討する。

○なお、見直しの結果、計画を存続させることになった未着手区間についても、財政状況や整備の優先度を踏まえると、当面、事業着手できない箇所もある。そのため、長期の建築制限による土地所有者（地権者）の負担軽減を目的に、都市計画道路の見直しと並行して、建築許可制度の柔軟な運用を検討する。

第3章 都市計画道路の見直しの検討手順

1 都市計画道路の見直し検討フロー

○以下の手順に従い、各路線について検討する。



※廃止については、交通量推計により影響を検証

2 検討フローにおける判断基準

○フローの各チェック項目において、下記のとおり判断する。

都市計画道路（区間）

- ・適宜、必要性などを検証する区間を設定
※主要な道路との交差点、区域区分*の境界、整備済みの区間の境界等を考慮

（Ⅰ）整備済みあるいは事業中か

- ・整備済み、事業中の区間を確認することにより未着手区間を抽出

（Ⅱ）計画上の必要性があるか

- ・市街化区域⇒交通機能、空間機能、市街地形成機能より判断
- ・市街化調整区域⇒交通機能より判断
- ※ただし、沿道における人口の集積状況などにより、空間機能、市街地形成機能を評価することもあり得る。

（Ⅲ）歴史・文化資源、環境などに必要性を上回る多大な影響があるか

- ・計画上の必要性を大きく上回るデメリットがあるか否か
- ※ただし、計画の変更、廃止による周辺への影響を確認した上で判断

（Ⅳ）代替性を検討すべきか

- ・事業の見通しや周辺の道路状況などから代替性を検討すべきか
- ※事業の見通しについては、近接区間の整備状況や用地取得状況を考慮

（Ⅴ）計画上の必要性を代替する道路があり、総合的に判断して計画を廃止すべきか

- ・計画上の必要性を代替し得る道路があるか否か
- ・代替道路*や未着手区間の状況等を総合的に勘案
- ※道路：今後整備する都市計画道路含む

（Ⅵ）幅員や線形等の再検討が必要か

- ・技術的に計画どおりに道路築造することが可能か
- ・まちづくりなどの観点から、幅員や線形等の再検討が必要か

○チェック項目について、下記のとおり補足説明する。

〔Ⅱ〕 計画上の必要性があるか

未着手区間について、現時点において、計画上の必要性があるか否かを判断する。

基本的に、市街化区域内に存する区間については交通機能、空間機能、市街地形成機能の3つの機能、市街化調整区域内に存する区間については交通機能から判断する。具体的には、表－1において該当する評価項目を確認し、1つでも該当する項目があれば、計画上の必要性があると判断する。

なお、市街化調整区域であっても、DID*など人口の集積が認められる場合、空間機能、市街地形成機能を評価することもあり得る。

〔Ⅲ〕 歴史・文化資源、環境等に必要性を上回る多大な影響があるか

計画上の必要性が認められた未着手区間について、計画どおりに道路を整備することにより、関連計画に位置付けられるような貴重な歴史・文化資源を損なったり、周辺環境を著しく害するといった必要性を大きく上回るデメリットがあるか否かを判断する。

ここでYes（必要性を大きく上回るデメリットあり）に該当する場合、線形など計画を変更することにより影響を回避することができるのなら計画を変更し、また、計画の変更では影響を回避できない場合は計画を廃止する。ただし、計画の変更、廃止による周辺への影響を確認した上で、判断することとする。

表－１ 必要性の評価項目

評価区域	カテゴリー		評価項目	指標(例) ※これ以外の指標もあり得る		
市街化調整区域内を対象 市街化区域内を対象	交通機能	都市における円滑な移動を確保するための交通機能	道路ネットワーク機能の確保	道路ネットワーク確保に資する道路		
			渋滞の緩和	主要渋滞箇所*やボトルネック踏切*の解消の有無		
			主要な施設へのアクセスの確保	市役所、主要な公共施設へのアクセス機能の有無		
				産業・物流拠点へのアクセス機能の有無		
				観光・レクリエーション拠点へのアクセス機能の有無		
				第2次または第3次救急医療施設*へのアクセス機能の有無		
					防災拠点へのアクセス機能の有無	
			交通結節機能*及び公共交通の支援	高規格幹線道路*などのICや鉄道駅へのアクセス機能の有無		
				公共交通の導入計画の有無		
	歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援	歩行者・自転車ネットワーク関連計画への位置付けの有無				
		通学路の指定の有無				
		沿道に高齢者施設*や小中高等学校等が立地しているか				
		ある程度の集落があり歩行者の需要が見込まれる道路の有無				
	(注)	空間機能	都市環境	都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設などの収容空間を確保するための空間機能	景観形成・都市緑化等	景観や都市緑化などの関連計画への位置付けの有無 電線類の地中化計画・共同溝*の整備計画への位置付けの有無
			都市防災	都市防災に資する道路	老朽木造住宅が密集している地区や狭隘道路の多い地区等、地区の防災上特に問題のある地区を通過しているか	
市街地形成機能		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	市街地の形成に資する道路	市街地の骨格を形成する道路 土地区画整理事業*、市街地再開発事業*などの関連事業の有無 中心市街地活性化基本計画*などの関連計画への位置付けの有無(既存市街地内の活性化に資する道路) 低未利用地*の市街化に資する道路		

(注) 市街化調整区域であっても、沿道における人口の集積状況などにより、空間機能、市街地形成機能を評価することもあり得る。

(V) 計画上の必要性を代替する道路があり、総合的に判断して計画を廃止すべきか

未着手区間について、計画上の必要性を代替し得る道路があるか否か、また、このような道路がある場合、当該道路の状況や未着手区間における土地利用状況等を総合的に判断して、計画を廃止すべきか検討する。(代替性を有する道路があったとしても、必ずしも計画を廃止するものではない。)

具体的には、付近の道路が代替性を有するかについて、必要性で確認した評価項目ごとに表-2の代替道路の条件を踏まえ判断する。

なお、(V)において、道路には今後整備する他の都市計画道路を含むものとする。

また、沿道や周辺の状況を総合的に勘察し、例えば、歩道がない道路であっても、路肩*を活用することで歩行者のための空間を確保できたり、局所的な対応を考慮でき、これにより問題のない状況が想定されるのであれば、区間全体を整備する必要性が低いため、代替性を有すると判断することも考えられる。

表－２ 必要性の評価項目と代替道路の条件

評価区域	カテゴリー		評価項目	指標(例) ※これ以外の指標もあり得る	代替道路の条件(代替性を判断する際の目安)	
市街化調整区域内を対象	交通機能	都市における円滑な移動を確保するための交通機能	道路ネットワーク機能の確保	道路ネットワーク確保に資する道路	都市計画道路と同じ地域間を結ぶ道路	
			渋滞の緩和	主要渋滞箇所やボトルネック踏切の解消の有無	沿道や周辺の状況を総合的に勘案し、局所的な対応を考慮でき、これにより問題のない状況が想定されるのであれば、区間全体を整備する必要性が低いため、代替性を有すると判断することも考えられる。	
			主要な施設へのアクセスの確保	市役所、主要な公共施設へのアクセス機能の有無 産業・物流拠点へのアクセス機能の有無 観光・レクリエーション拠点へのアクセス機能の有無 第2次または第3次救急医療施設へのアクセス機能の有無 防災拠点へのアクセス機能の有無	都市計画道路と同じ施設・拠点を結ぶ道路	
			交通結節機能及び公共交通の支援	高規格幹線道路などのICや鉄道駅へのアクセス機能の有無	都市計画道路と同じ駅・ICを結ぶ道路	
				公共交通の導入計画の有無	(代替道路にならない) ※既存計画変更により路線の位置付けがなくなる(見込みの場合、評価項目から外れる。	
			歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援	歩行者・自転車ネットワーク関連計画への位置付けの有無 通学路の指定の有無 沿道に高齢者施設や小中高等学校等が立地しているか ある程度の集落があり歩行者の需要が見込まれる道路の有無	【市街化区域】 原則、各側に歩道が必要だが、沿道や周辺の状況等によってはこの限りではない。 【市街化調整区域】 沿道や周辺の状況等を総合的に勘案した上で、歩道がなくても許容する。 ※沿道や周辺の状況を総合的に勘案し、路肩を活用することで歩行者のための空間を確保できたり、局所的な対応を考慮でき、これにより問題のない状況が想定されるのであれば、区間全体を整備する必要性が低いため、代替性を有すると判断することも考えられる。	
	(注)	空間機能	都市環境	景観形成・都市緑化等	景観や都市緑化などの関連計画への位置付けの有無 電線類の地中化計画・共同溝の整備計画への位置付けの有無	(代替道路にならない) ※既存計画変更により路線の位置付けがなくなる(見込みの場合、評価項目から外れる。
			都市防災	都市防災に資する道路	老朽木造住宅が密集している地区や狭隘道路の多い地区等、地区の防災上特に問題のある地区を通過しているか	災害対策に資する道路 ex. 延焼防止(1kmピッチ程度) ⇒ 幅員12m以上 (∵道路構造令*の解説と運用) ex. 避難路 ⇒ 幅員8～10m程度 (∵愛知県地域防災計画*) ※地区計画*などで沿道の防災機能を担保することで代替性を確保する方法もありえる。
		市街地形成機能	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	市街地の骨格を形成する道路		周辺の都市計画道路、その他の現道で、道路密度(※)を確保できれば、代替性ありと判断 ※住宅地:4km/km ² 、商業地:5～7km/km ² 、工業地:1～2km/km ² (∵都市計画マニュアル*)
				市街地の形成に資する道路	土地区画整理事業、市街地再開発事業などの関連事業の有無 中心市街地活性化基本計画などの関連計画への位置付けの有無(既存市街地内の活性化に資する道路)	(代替道路にならない) ※既存計画変更により路線の位置付けがなくなる(見込みの場合、評価項目から外れる。
			低未利用地の市街化に資する道路		低未利用地を通過し、都市計画道路と同程度の幅員を持つ道路	

第4章 都市計画の変更、廃止が考えられる事例（イメージ）

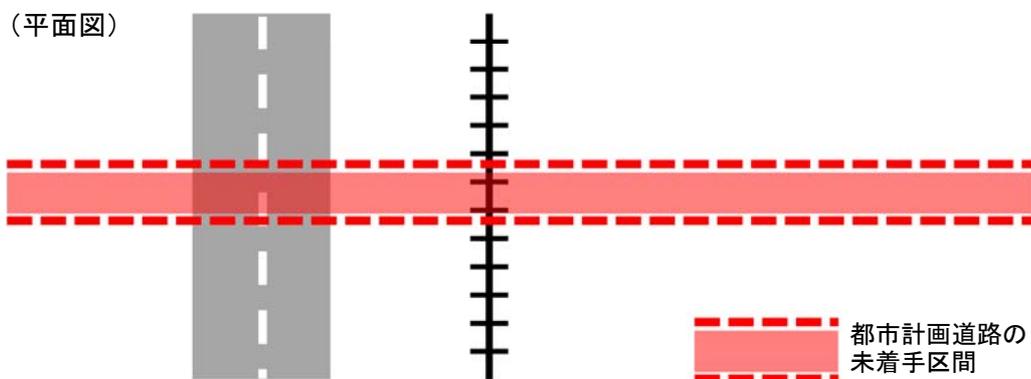
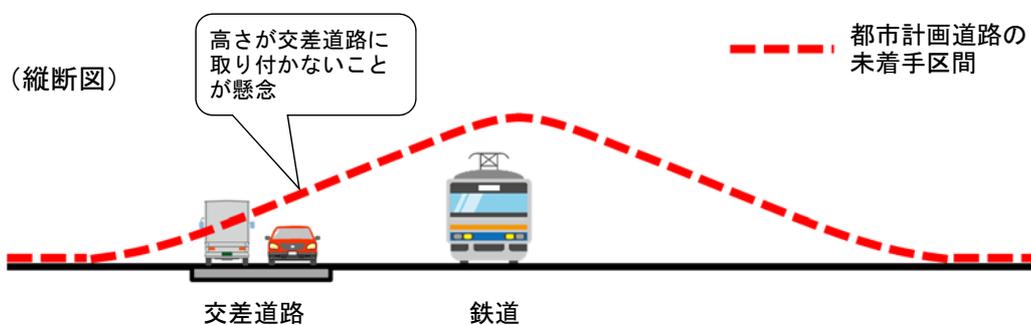
前章の手順で検討した見直し結果（②～④）ごとに、都市計画の変更、廃止が考えられる事例（イメージ）を紹介する。

②別途計画検討

○これに該当する区間については、現況の課題を考慮し、調査設計を行い、道路構造基準や関係機関との調整を踏まえ、幅員や線形、機能などを再検討した上で、必要に応じ都市計画を変更する。

（事例1）鉄道と交差道路が近接しており、高さが取り付かないことが懸念されるケース

- ・現計画では、鉄道と立体交差し交差道路に接続する都市計画決定がなされているが、高さが交差道路に取り付かないことが懸念される状況。
⇒当該区間の線形、鉄道や付近の道路との交差方法などを再検討する。



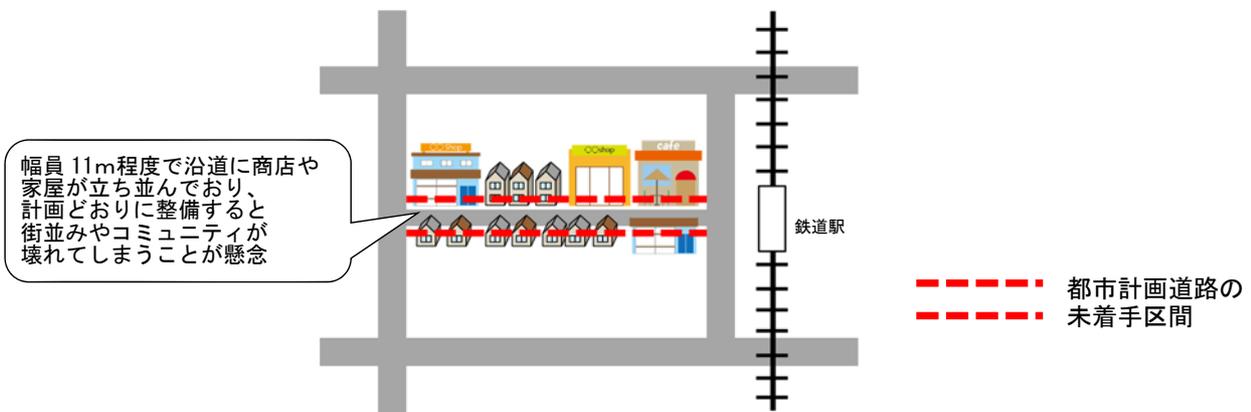
道路の線形、鉄道や付近の道路との交差方法などを再検討

(事例2) 街並みやコミュニティ*を尊重し、機能を変更するケース

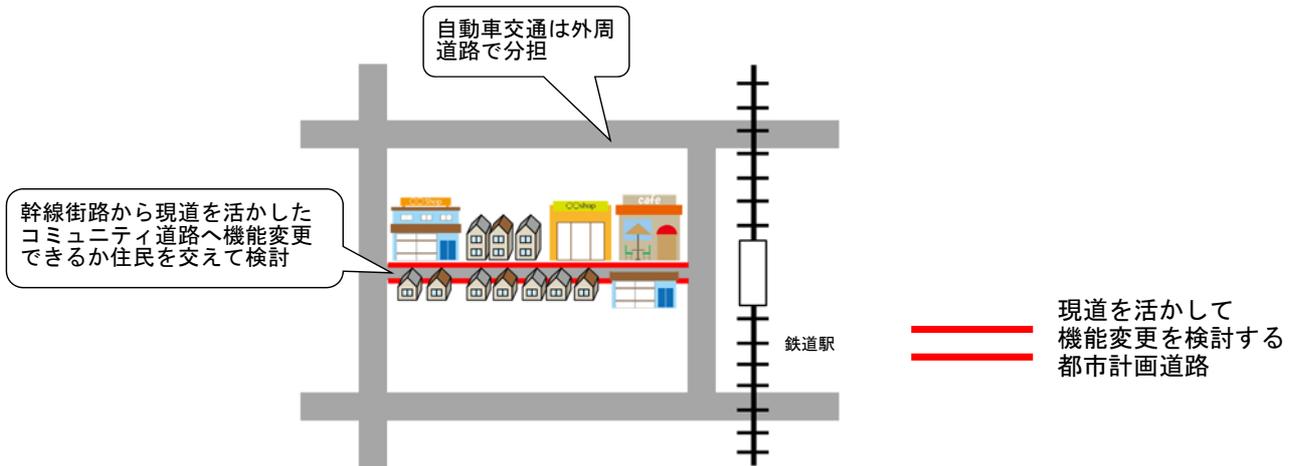
・ 駅前の道路が幹線街路として都市計画決定されているが、計画どおり拡幅すると、街並みやコミュニティが壊れてしまい、まちづくり上問題が生じる。

⇒ 外周の道路で自動車交通を分担させ、当該道路をコミュニティ道路*へ機能変更できるか、住民を交えて検討する。

【現計画】



【変更後の計画】

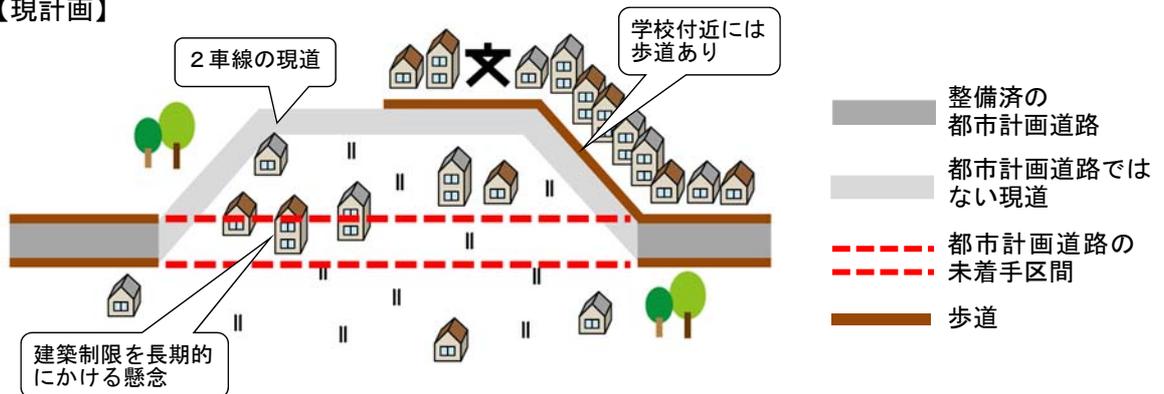


〔事例4〕バイパス計画のケース

- ・計画どおりの整備を当面見通すことができず、建築制限が長期化する恐れがある。また、付近に2車線の現道があり、都市計画道路の代替道路として考えられる状況。

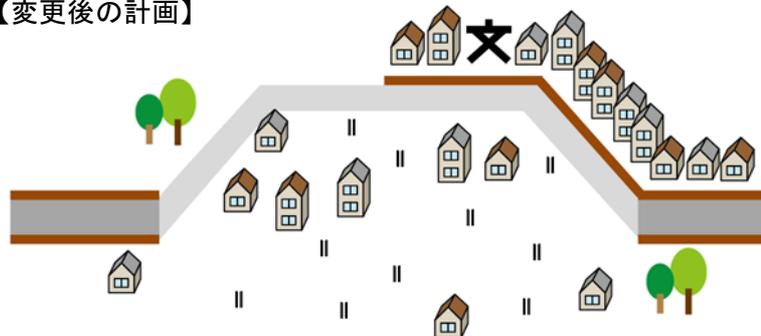
⇒現道が、沿道や周辺の状況から、都市計画道路としての計画上の必要性を代替し得るため、都市計画を廃止する。

【現計画】



建築制限を長期的に
かける懸念

【変更後の計画】



現道が都市計画道路としての
計画上の必要性を代替し得るため、
都市計画道路を廃止

④ 廃止

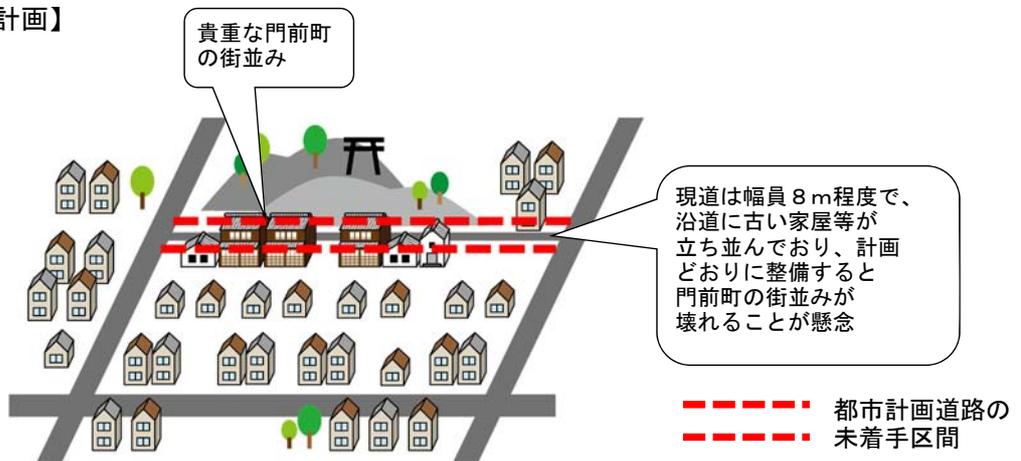
○これに該当する区間については、都市計画を廃止する。

(事例5) 貴重な歴史・文化資源に道路計画がかかるケース

・計画どおり道路を拡幅すると、関連計画に位置付けられた貴重な門前町の街並みが壊れてしまい、まちづくり上問題が生じる。

⇒必要性より整備するデメリットの方が大きいため、周辺の交通や都市空間に与える影響を確認した上で、都市計画を廃止する。

【現計画】



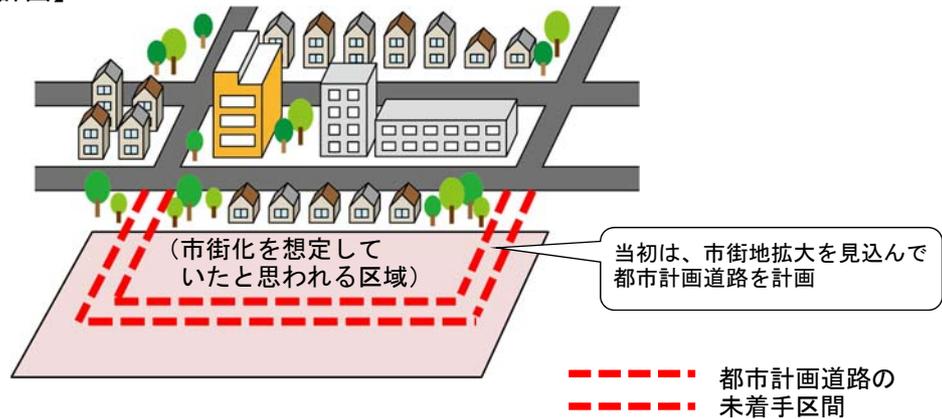
【変更後の計画】



(事例6) 人口動向の変化に伴い、市街化拡大の必要性がなくなったケース

- 将来の市街化区域拡大を見込んで都市計画道路を決定していたものの、近年の人口推移などからすると、市街化区域拡大が現実的ではない状況。
⇒将来の市街地規模を考慮して、都市計画を廃止する。

【現計画】



【変更後の計画】



参考 用語解説

あ行

インフラ	道路、鉄道、公園、上下水道、河川等、生活や経済活動の基盤を形成する施設。インフラストラクチャー (infra-structure) の略。
------	-----------------------------------------------------------------------

か行

幹線街路	都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路。
既存ストック	これまでに整備された道路、公園、下水道等の蓄積のこと。
義務的経費	支出が義務的で任意では削減できない経費。一般的には人件費、扶助費、公債費がこれにあたる。
救急医療施設	急病人などの治療に当たる厚生労働省令に規定する救急病院(救急診療所)として告示をしている医療機関。比較的症状の軽い患者に対応する1次救急、症状の重い救急患者に対応する2次救急、重篤な救急患者に対応する3次救急に分類される。
共同溝	上下水道、ガス管、電気・通信ケーブルといった複数の埋設物を一緒に収める地下施設。
区域区分	無秩序な市街地の拡大による環境悪化の防止、計画的な公共施設整備による良好な市街地の形成等の観点から、都市計画区域を「市街化を促進する区域(市街化区域)」と「市街化を抑制する区域(市街化調整区域)」に区分すること。
高規格幹線道路	「高速自動車国道」及び「一般国道の自動車専用道路」のこと。昭和62年の第4次全国総合開発計画に位置付けられ、現在、約14,000kmの道路網で形成されている。
交通結節機能	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続を行う機能。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、自由通路、駅前広場等がその機能を果たす。
高度利用地区	建築物の敷地などの統合を促進し、小規模建築物の建築を抑制するとともに建築物の敷地内に有効な空地を確保することで、土地の高度利用に特化した制限を設ける地区。
高齢者施設	老人福祉法による老人デイサービスセンターや各種老人ホーム、介護保険法による特別養護老人ホーム、介護老人保健施設等で、高齢者の介護や健康管理といった様々なサービスを行う施設のこと。

コミュニティ	社会における生活共同体。住んでいる地域や学校、職場、あるいは思想、価値観や趣味、利害関係等、共有する要素のもとに集まる人間のグループ。
コミュニティ道路	自動車の通行を主たる目的とはしない道路のこと。事例として、車道部を1車線に絞り、道路にクランクを設けたり、路面に凹凸をつけることで通行車両の速度を抑制するとともに、歩行者の安全性や快適性を考慮して、歩行スペースを大きく取った道路などが挙げられる。

さ行

市街化区域	都市計画区域のうち、すでに市街地が形成されている区域と、概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図る区域。用途地域などを定め、秩序ある市街地形成を図るとともに、市街化を促進する都市施設を定め、市街地開発事業などによって整備、開発を積極的に進めるべき区域とされる。
市街化調整区域	都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。
市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的に、建築物及び建築敷地の整備並びに公共施設の整備を行う事業。
集約型都市構造	都市機能の集積を促進する集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市構造。これにより、にぎわいがあり、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりが推進され、環境負荷低減型の都市活動や効率的かつ効果的な都市整備、都市経営が実現されると考えられている。
主要渋滞箇所	客観的データ（交通量など）、住民・道路利用者の意見、現地状況の確認等を踏まえ、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会で議論し選定した渋滞箇所のこと。

た行

代替道路	本方針においては、都市計画道路の機能を果たし得る既存の道路を指す。
地域防災計画	各地方公共団体（都道府県や市町村）の長が、防災のために処理すべき業務などを具体的に定めた計画。
地区計画	地区の特性に応じて、良好な都市環境の形成を図るために必要な事項を定める「地区レベルの都市計画」。地区の目標将来像を示す「地区計画の方針」と、生活道路の配置や、建築物の建て方のルールなどを具体的に定める「地区整備計画」で構成され、地区独自のまちづくりのルールを、きめ細かく定めるもの。

中心市街地活性化基本計画	中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進するため、市町村が作成し、内閣総理大臣が認定する計画。
超高齢社会	総人口の中で 65 歳以上の高齢者割合が 21 パーセントを超える社会。ちなみに、高齢者割合が 7 パーセントを超えると高齢化社会、さらに 14 パーセントを超えると高齢社会と呼ぶ。
D I D	Densely Inhabited District の略。原則、国勢調査において、人口密度が 40 人/ha 以上の調査区が集合し、合計人口が 5,000 人以上となる地域。
低未利用地	適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間にわたり利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度（利用頻度、整備水準、管理状況など）が低い「低利用地」の総称。
道路構造令	道路を新設または改築する場合における道路構造の一般的技術的基準を定めたもの。
都市計画区域	都市計画を策定する場というべきもので、健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保するために都市計画法その他の法令の規制を受けるべき土地の範囲であり、自然的、社会的条件等を勘案して一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要のある区域について、県が指定するもの。
都市計画道路	都市計画に定められる施設の一つ。都市の骨格をなす道路として都市計画に位置付けられるものであり、自動車専用道路、幹線街路、区画街路などに分類される。
都市計画マニュアル	都市計画の基本的な考え方や各制度の背景となる考え方、都市計画実務に携わる中で直面する様々な課題の対応方策等についてとりまとめたもの。
都市施設	道路、鉄道、公園、緑地、上下水道、エネルギー供給施設、河川、学校、病院等、都市の骨格を形成し、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するため、都市計画に定められる施設の総称。
土地区画整理事業	地権者から土地を提供（減歩）してもらい、この土地を道路・公園などの公共用地に充てる他、その一部を売却し事業資金の一部に充てることにより、道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。
土地利用	土地の利用状況、または、効率的な都市活動の増進、自然環境の保全、特色ある街並みの形成等を図ることを目的として、開発行為や建築物の立地に関するルールを定めたもの。

トリップ	ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位のこと。
------	---------------------------------------------------------------------------

な行

南海トラフ	駿河湾から日向灘沖までの太平洋沖の海底の溝。
-------	------------------------

は行

普通建設事業費	道路、橋りょう、学校、公園といった各種社会資本の改良・新設に要する費用。
ボトルネック踏切	自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切。自動車ボトルネック踏切と歩行者ボトルネック踏切がある。

や行

用途地域	都市計画法及び建築基準法に定められ、住居、商業、工業といった市街地の大枠としての土地利用のルールを定めるもの。用途地域は13種類あり、それぞれの目的に応じて、建てられる建物の種類が決められる。
------	--------------------------------------------------------------------------------------------------

ら行

路肩	道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分のこと。
----	----------------------------------------------------------------------

愛知県都市計画道路見直し方針

平成30年8月

愛知県建設部都市計画課 街路・都市防災グループ

〒460-8501 名古屋市中区三の丸三丁目1番2号

電話 052-954-6517(ダイヤルイン)

<http://www.pref.aichi.jp/soshiki/toshi/>

