

広島県都市計画道路見直し基本指針

平成 17 年 3 月

広島県土木建築部都市局都市総室都市企画室

< 目 次 >

1 . 都市計画道路見直しの背景	1
1.1 都市計画道路の経緯と現状	1
1.2 社会経済情勢の変化と政策の方向性	3
1.3 都市計画道路見直しの必要性	7
2 . 見直し指針策定の目的と構成	8
2.1 見直し指針策定の目的と内容	8
2.2 本指針の構成	8
3 . 見直しにおける基本的方針	9
3.1 都市計画道路見直しの基本的考え方	9
3.2 都市計画道路見直しの留意点	9
4 . 見直し対象路線の評価方法	11
4.1 見直し検討手順	11
4.2 見直し素案の検討・評価内容と方法	12
5 . 本指針の運用について	17
(参考) 評価カルテ	18
用語集	19

1. 都市計画道路見直しの背景

都市計画道路は、将来の都市の姿を見通し、道路網を定め整備していくものであり、計画から完成までに相当の期間を要する。このため、一定の計画の継続性が要請されるが、社会経済情勢の変化や市町村合併等の政策の転換等に伴い、都市計画道路の当初の位置付けや必要性に変化が生じている可能性がある。

一方、都市計画道路の区域内における建築制限等の規制が長期化することで、地域に様々な影響を与えるなどの問題が顕在化している。

これらのことから都市計画道路の見直しの実施が必要となっている。

1.1 都市計画道路の経緯と現状

経緯

戦後復興期（昭和20年～30年代前半）

戦後、新たなまちづくりを行うため、多くの都市計画道路が計画決定された。
都市計画道路の計画決定延長 200km 強（平成16年総延長の約20%）

高度成長期（昭和30年代後半～40年代）

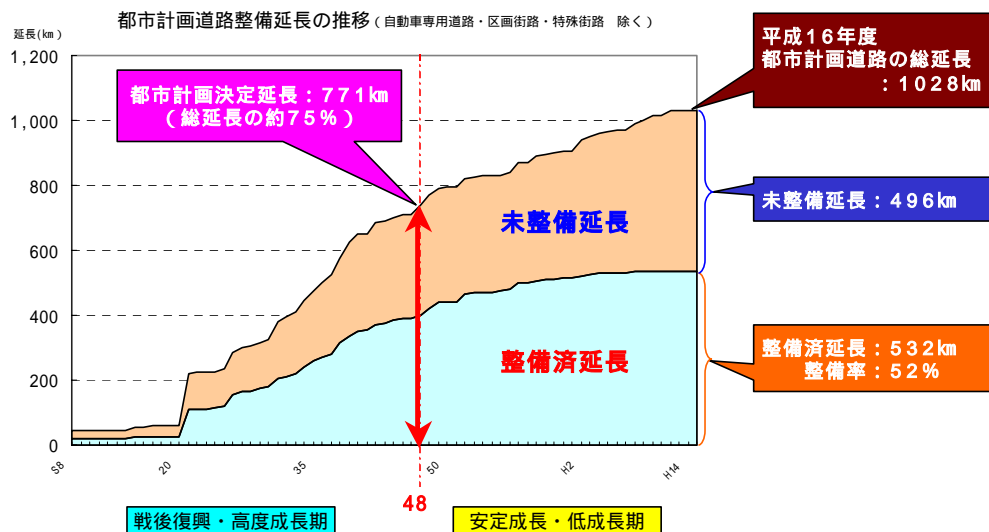
都市への人口・産業の集中、市街地の拡大等による急激なモータリゼーションに対応するため、多くの骨格的な都市計画道路が計画決定された。
第1次オイルショックのあった昭和48年度までの計画決定延長 771km（同75%）

安定成長期・バブル経済期（昭和50年代～平成3年前後）

安定した経済成長を背景に、都市計画道路は整備されてきたが、一方で社会経済コストの上昇等により、事業が進まない路線が生じた。
この期間の計画延長は150km、整備延長は4.3km/年と、高度成長期に比較し約半分に低下。

低成長期（平成3年前後～）

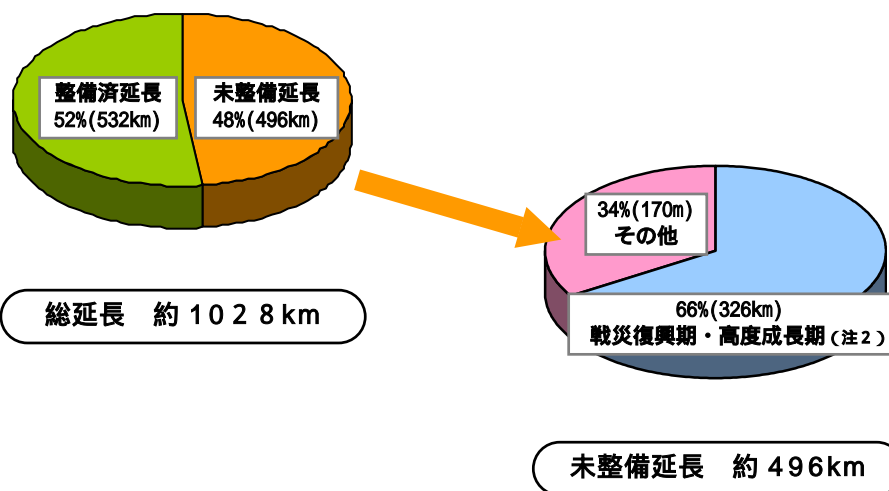
社会情勢の変化や政策の転換により、都市計画道路を含めて社会資本自体の見直しが求められている。
この期間の整備延長は1.0km/年と、安定成長期・バブル経済期よりさらに低下。



都市計画道路整備延長の推移（自動車専用道路、区画街路、特殊街路及び広島市分を除く：平成15年度末現在）

現 状

都市計画道路の整備状況は、平成 16 年度時点で整備率は約 52%となっている。
 また、未整備のうち、約 7 割が戦災復興期や高度成長期に都市計画決定され、事業未着手となっている。



注) 未整備には整備中の区間を含む。

注 2) 戦災復興期・高度成長期とは、昭和 48 年度迄に計画決定された都市計画道路で事業が未着手の区間の総延長

都市計画道路の整備状況 (自動車専用道路, 区画街路, 特殊街路及び広島市分を除く: 平成 16 年度末現在)

1.2 社会情勢の変化と政策の方向性

都市型社会の到来

社会経済情勢や個人意識等都市をとりまく状況は大きく変化しており、都市に人口や産業が集中する「都市化社会」への対応に追われた都市政策を、安定・成熟に視点を置いた「都市型社会」にふさわしい計画へと転換することが必要とされている。

少子高齢化による人口の減少

広島県の人口は、平成7年まで増加傾向にあったが、平成12年国勢調査で初めて減少となり、また、高齢化の傾向も顕著になりつつある。

DID地区面積の拡大や地区内の人口の増加がおさまりつつあり、市街地の拡大は収束しつつあるものと考えられる。

産業構造の変化

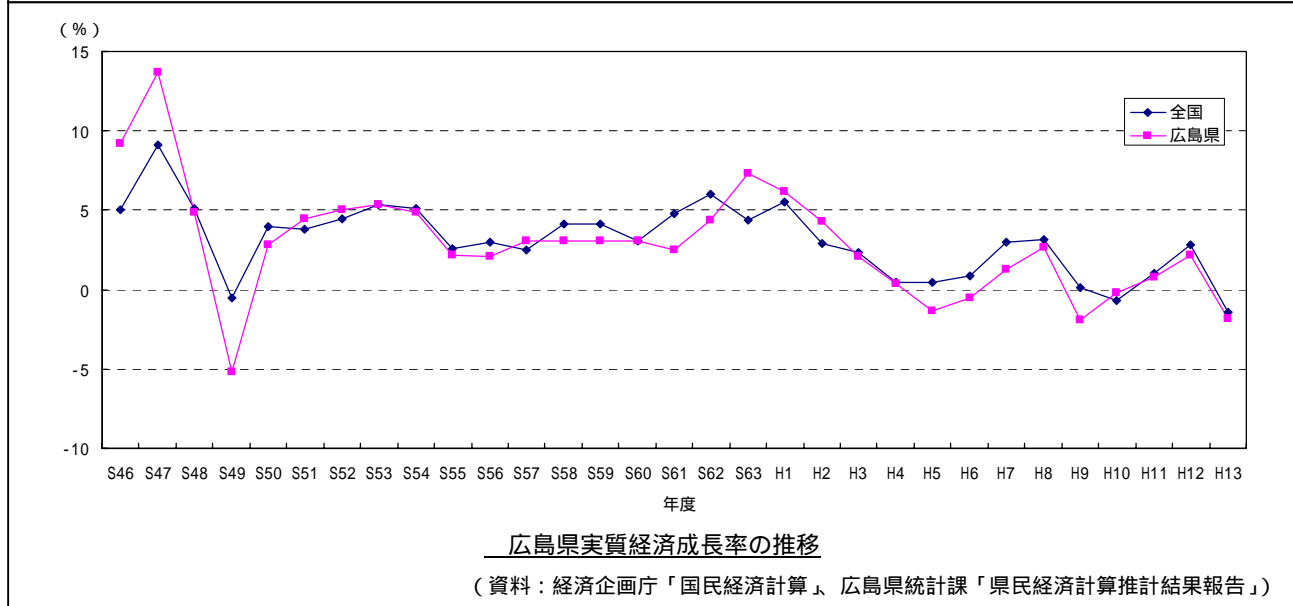
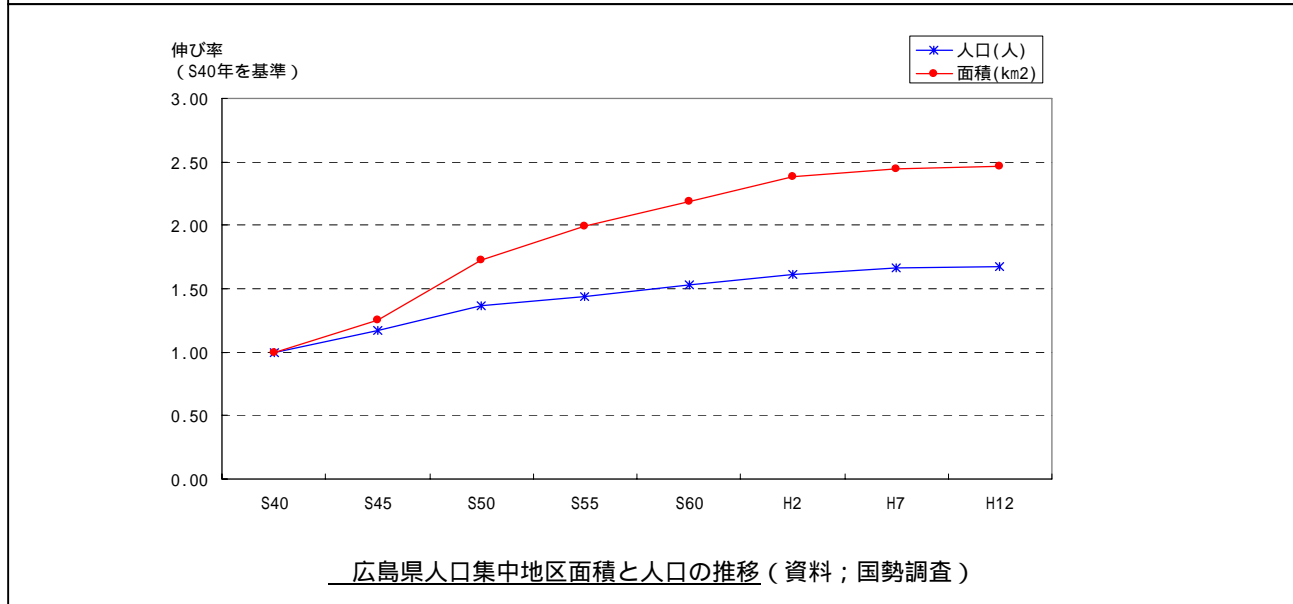
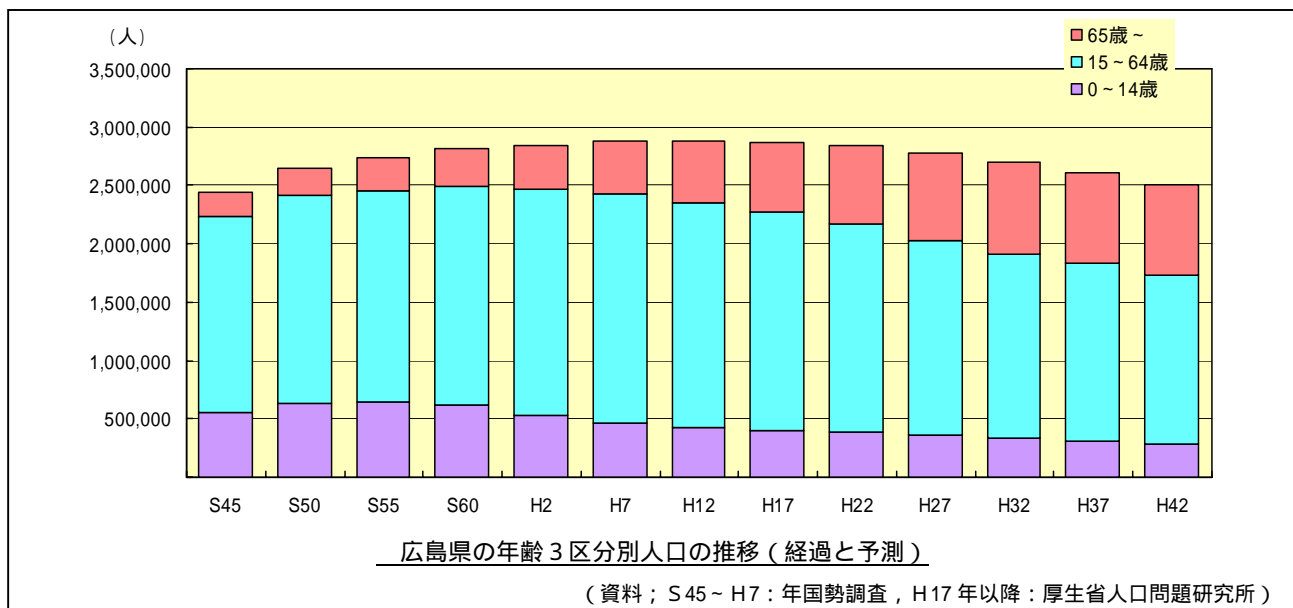
経済活動のグローバル化、低経済成長に対応した投資の選択と集中や価値観の多様化、IT化への対応等により、産業活動拠点や産業活動内容等、産業構造が変化しつつある。

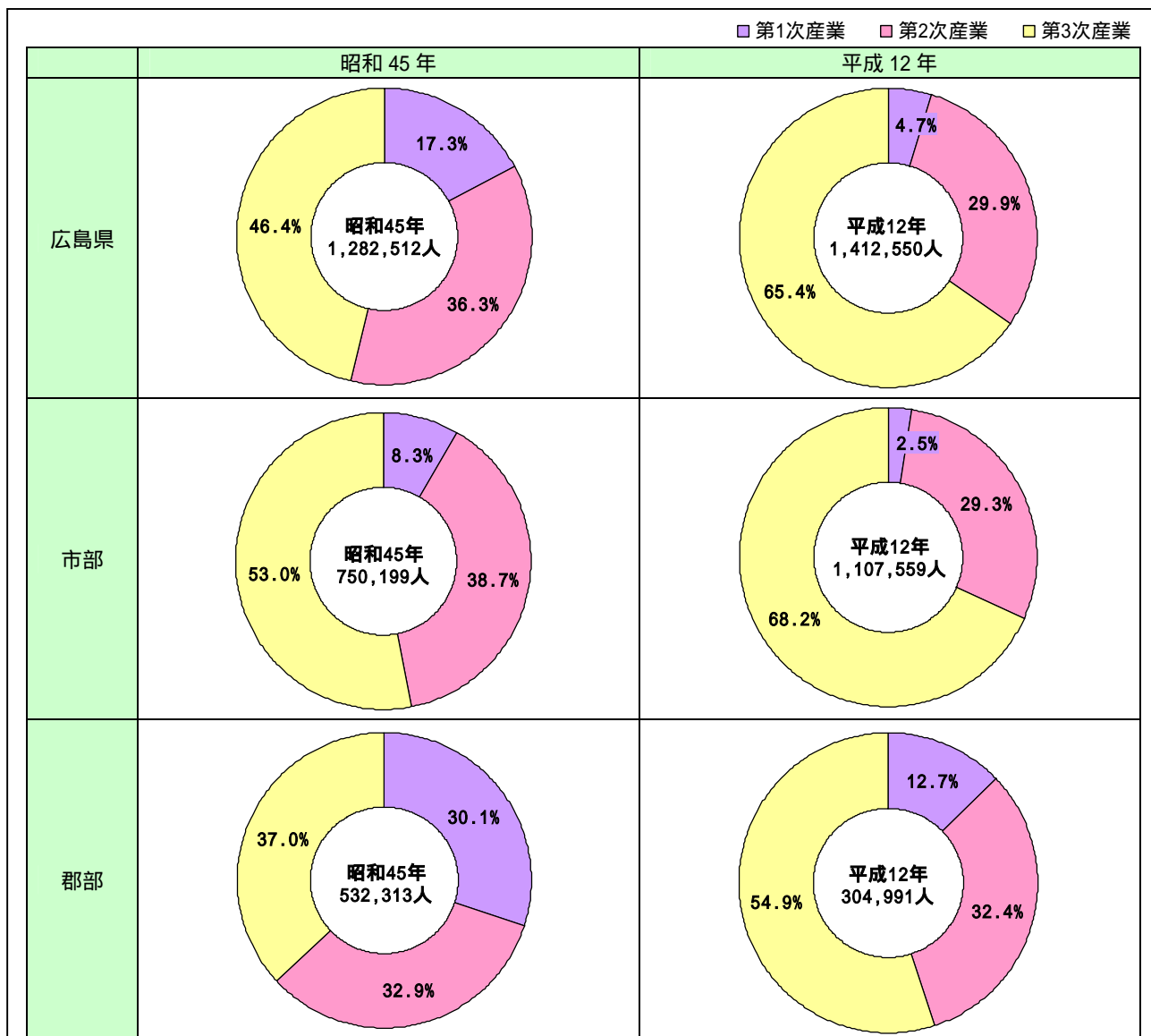
環境問題への意識の高まり

地球温暖化問題や道路沿道の騒音・振動・大気汚染などの環境に対する関心や意識が高まりを見せている。

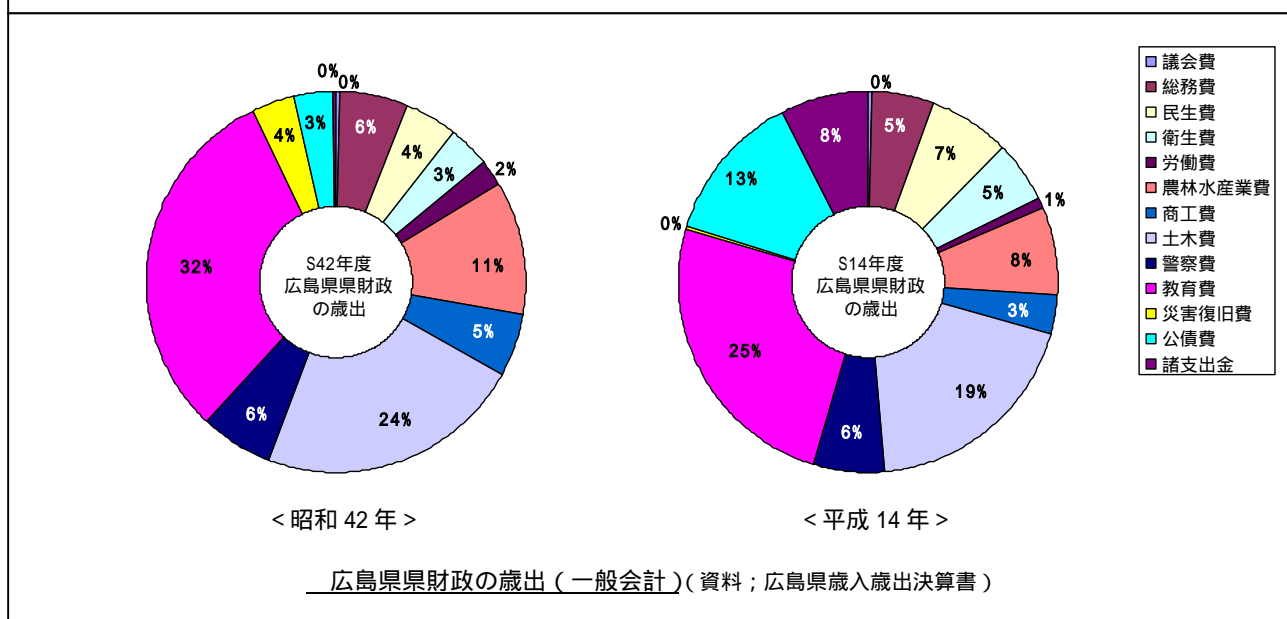
価値観の多様化

所得水準や生活水準の向上など、経済的な豊かさや自由時間の増大などを背景に、価値の多様化が進み、文化、教育、職業、余暇、居住など、様々な分野や個人の生活スタイルそのものが個性化している。





広島県市郡別産業構成の変化（資料；国勢調査）



広島県県財政の歳出（一般会計）（資料；広島県歳入歳出決算書）

まちづくり政策の転換の方向性

地方分権や市町村合併により、都市計画における枠組みも大きく変わってきており、地方自治体が自らの判断と責任で持続可能なまちづくりを進めていくことが求められている。

市町村合併による枠組みの変化

住民に最も身近な存在である市町村は、自らの判断と責任のもとに政策を立案し、安定した行政サービスを行っていく必要がある。このため、市町村合併等を契機に財政力の強化や行政能力の向上を図り、新たな枠組みに対応して地域の実情にあった効率的な施策の展開を図ることが重要となる。

地方分権の進展

平成12年4月の地方分権推進一括法の施行により、本格的な地方分権社会が始まっている。このため自治体として自主性、主体性を保ちながら、きめの細かい行政サービスの展開を図る必要がある。

地域再生

経済的に困難な状況に直面している地方において、地域が自発的に地域再生を進めるため「自助と自立の精神」「知恵と工夫の競争による活性化」を念頭に、地域の産業、技術、人材、観光資源、自然環境、文化、歴史など地域が有する様々な資源や強みを知恵と工夫により有効活用し、個性ある豊かな地域づくりを行う必要がある。

持続可能な都市の実現

人口や産業の安定・成熟した「都市型社会」に対応し、各都市が固有の歴史や文化を培いながら質的充実を進めていく個性豊かな、持続可能な都市づくりが必要となる。

1.3 都市計画道路見直しの必要性

社会経済情勢の変化 まちづくり政策の転換からみた課題

都市計画道路の位置付け，必要性の変化

- ・社会経済情勢の変化や政策の転換により，都市計画道路の位置付けや必要性が変化している可能性がある。

都市計画道路の整備状況からみた課題

建築制限の長期化

- ・建築制限の長期化により，地権者や土地の有効活用への影響を与えている。
- ・新しいまちづくり，地域活性化への影響などの問題が顕在化している。

以上のような社会経済情勢の変化を背景に，都市計画道路の見直しに取り組むことが必要である。

2. 見直し指針策定の目的と構成

2.1 見直し指針策定の目的と内容

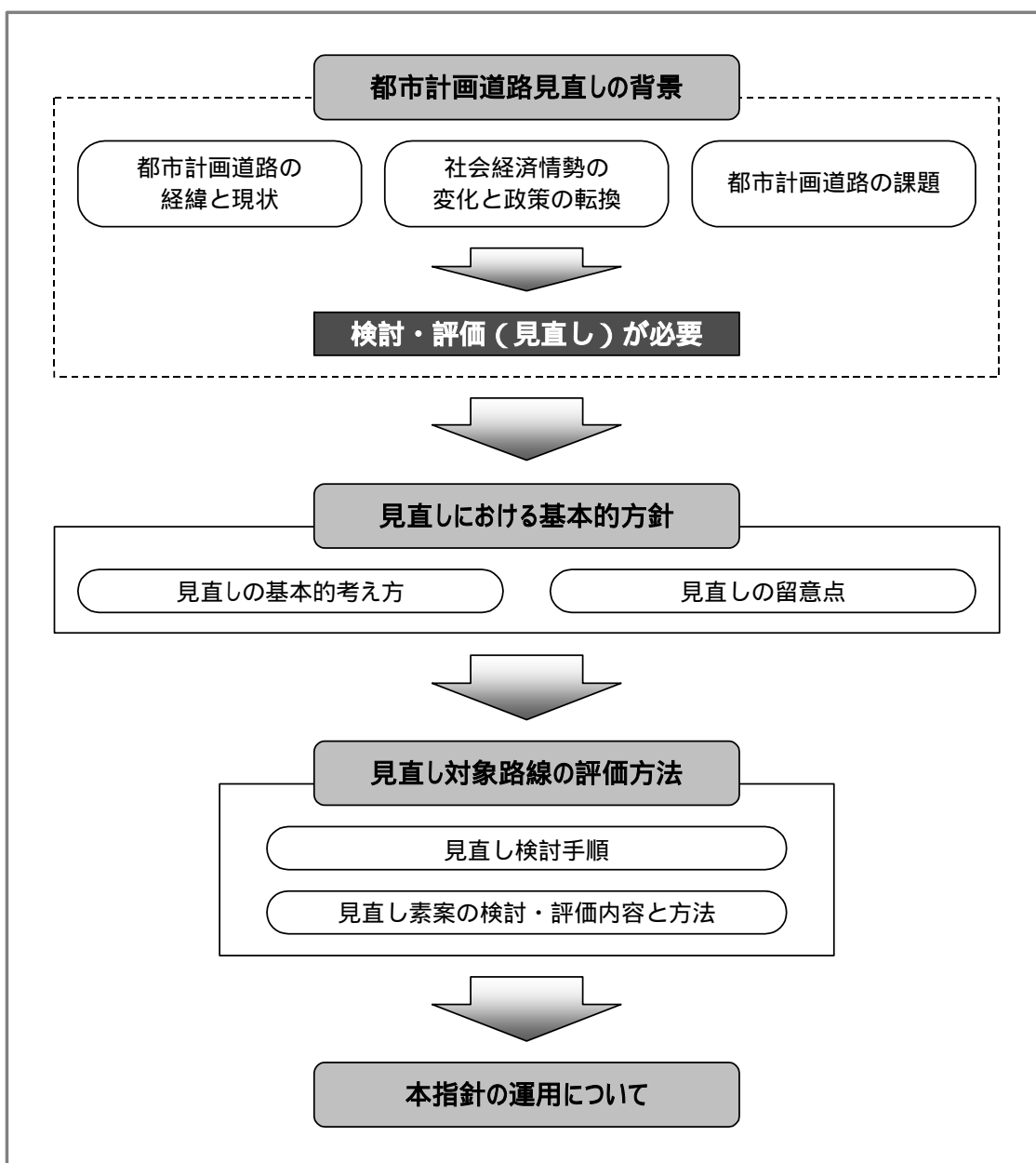
本指針は、将来都市像に即した都市計画道路の的確な見直しを行うことを目的に策定したものであり、以下の3項目を主な内容としている。

見直しの基本的考え方と留意点

適切な見直しを行うための手順

見直し素案の検討・評価内容と方法

2.2 本指針の構成



3. 見直しにおける基本的方針

都市計画道路は目指すべき都市像を実現するために定められるものであり、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に計画されている。

このため、見直しにあたっては都市計画道路がこれからの広島県や市・町の将来都市像に即した適切な計画となっているかについて、必要性和実現性の視点から道路機能に応じた検討を行う。

3.1 都市計画道路見直しの基本的考え方

広島県の都市づくりの基本目標の実現に向けた役割を担う

(広島県の都市づくりの基本目的)

「成熟社会に対応した分権・誘導型の計画的な広域都市づくり」

既存ストックを活かした持続型の都市づくり

広域的自立生活圏の形成に向けた都市の広域的拠点機能強化と都市間の連結

地方分権を踏まえた各地域の実情に応じた個別課題へのきめ細やかな対応

将来都市像に即した適切な見直し

- ・広島県の都市づくりの基本目標及び地域の実情や住民意見を踏まえ策定される都市計画マスタープラン等で示す将来都市像に即した、適切な見直しを行う。

都市・地域全体からみた計画の評価

- ・都市計画道路の諸機能は、道路網全体で発揮されるものであることから、都市あるいは地域全体(少なくとも市・町単位)として、都市計画道路の配置や規模等について、検討・評価する。

3.2 都市計画道路見直しの留意点

従来の都市計画道路の必要性、社会情勢の変化、政策の転換、都市構造の変化に留意し、「新たな都市の将来像からみた必要性」、「実現性」の視点から評価する。

都市計画道路見直しの観点

広域的な観点

- ・都市圏または都市全体の骨格を形成する拠点相互間のネットワーク化等、広域的観点からの評価を行う。

地域のまちづくりの観点

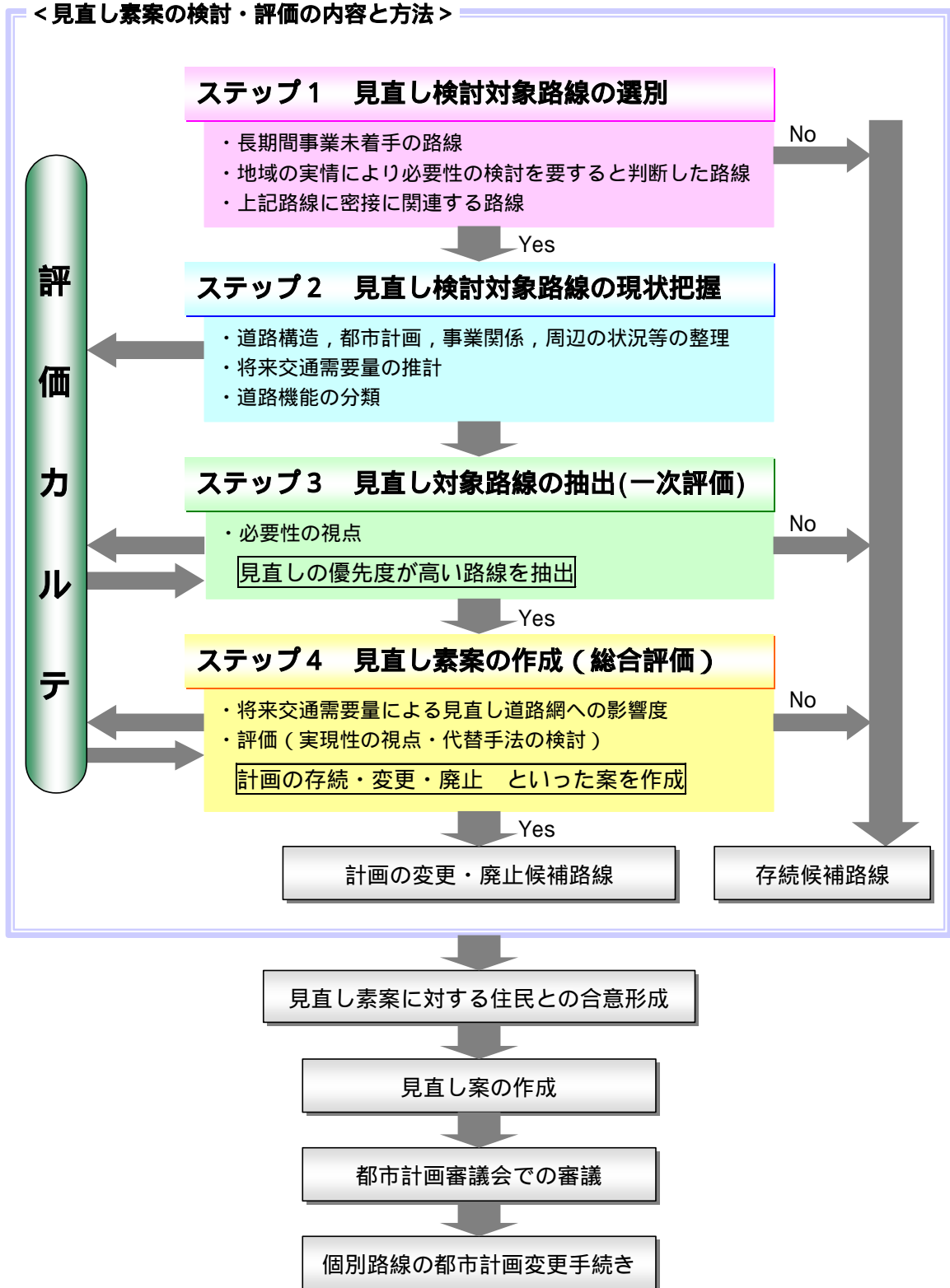
- ・拠点地域やそれに準ずるある一定の広がりをもつ地域の骨格形成や新たなまちづくりの方針を踏まえた地域まちづくりの観点からの評価を行う。



都市計画道路見直しにおける基本的方針（概念図）

4. 見直し対象路線の評価方法

4.1 見直し検討手順



都市計画道路見直し検討手順

注) 本指針の内容は、「見直し素案の検討，評価の内容と方法」を主体としている。

4.2 見直し素案の検討・評価内容と方法

ステップ1；見直し検討対象路線の選別

都市計画道路のうち幹線街路で、戦災復興期や高度成長期に都市計画決定し、長期間事業未着手の区間を含む路線を「見直し検討対象路線」として選別する。

さらに地域の実情（関連計画の頓挫、規模の縮小など）を踏まえ、市町が必要性の検討を要すると判断した路線についても、見直し検討対象路線とすることができる。

また、上記区間を含む路線に密接に関連する路線も、見直し検討対象路線とすることができる。

未着手路線の定義

事業に着手していない区間を含む整備中・未整備の路線（下記に 印）

路線での分類	整備済	整備中		未整備	
		整備済	未整備		
区間での分類				整備中	未着手
本指針で扱う範囲	×	×	×		

長期未着手路線(見直し検討対象路線)の定義

未着手路線のうち長期間事業が行われていない区間を含む路線

長期未着手区間の定義

未整備区間のうち長期間事業未着手の区間

ステップ2；見直し検討対象路線の現状把握（評価カルテの作成）

選別した見直し検討対象路線については現状把握をするため、評価カルテを作成する。

評価カルテに記載する現状把握項目は、以下のものである。

あわせて将来交通需要量の推計を行い、見直し検討対象路線の交通面での確認を行う。

この結果から、当該路線・区間の道路機能分類を行う

なお、評価カルテにはステップ3（一次評価）、ステップ4（総合評価）の結果もあわせて認識する。

評価カルテの内容

基本情報		現状把握項目	
路線番号及び路線名	道路構造（延長、幅員、車線数）	自動車交通量（現況、将来）	
道路種別	都市計画設定の経緯（法定及び変更の理由）	道路機能（幹線、補助幹線別）	
検討対象路線の地名	上位計画での位置付け	代替路線の有無 ¹	
検討対象路線・区間の位置図	事業の進捗状況（整備済、整備中、未整備）	都市計画法第53条の許可件数	
	周辺の状況（現道の有無、沿道の土地利用）		

1；バイパス等の新規路線整備がある場合「代替性あり」とする

1次評価 ²	総合評価 ³
広域的な観点による評価	当該路線、区間未整備の場合、地域に与える影響
地域まちづくり観点による評価	実現性の評価
1次評価総括	代替手法の検討
	総合評価の総括

2, 3；詳細については後述

道路機能分類の考え方

都市計画マスタープラン等による位置付けを基本に、以下の基準を参考として判定する。

大区分	道路種別	車線数	幅員	規模	道路法等の区分とその対応	道路構造令との対応	道路の機能等
幹線街路	主要幹線	4車線以上	30m以上	1・2	一般国道 都道府県道 市町道	3-1, 3-2 4-1, 4-2	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重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	2～4車線	12～30m超 未済	3・4	一般国道 都道府県道 市町道	3-1, 3-2 4-1, 4-2	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	2車線	12m以下	5・6・7	都道府県道 市町道	4-2, 4-3	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幹線街路を補充し、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。

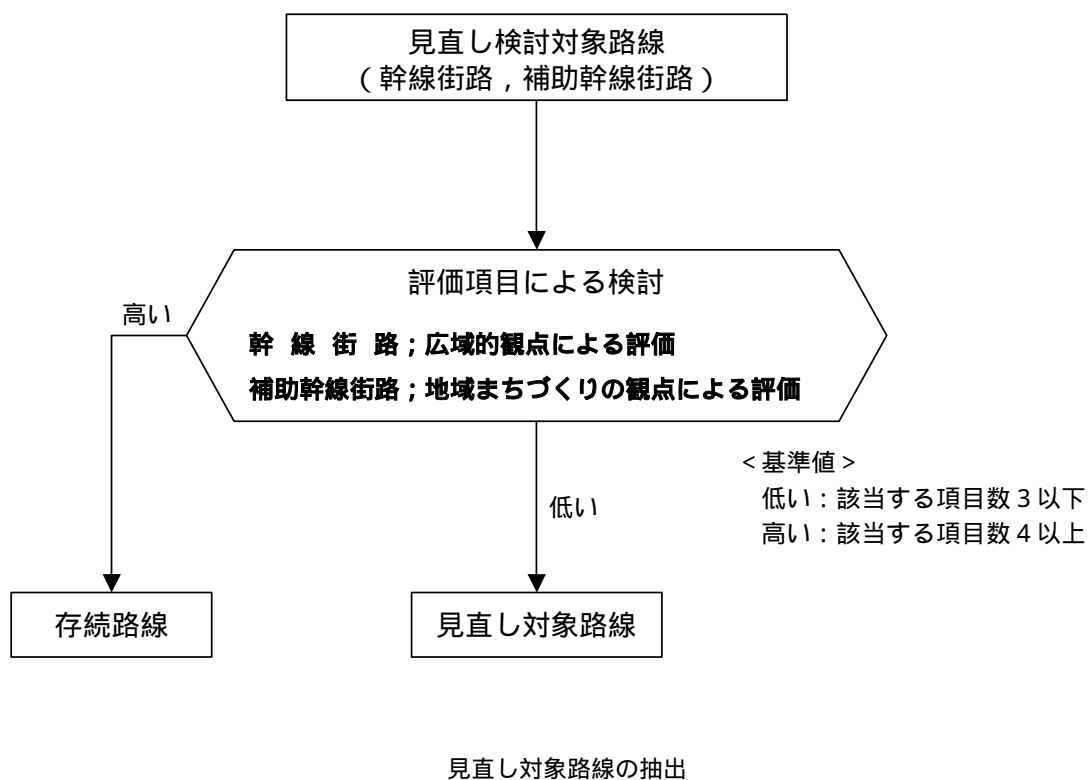
ステップ3 ; 見直し対象路線の抽出 (一次評価)

作成した評価カルテによる現状把握の結果を基に、必要性の視点から、見直し検討対象路線を区間毎に評価する。

評価は、幹線街路の種類別に、主要幹線街路、都市幹線街路は「広域的な観点」、補助幹線街路は「地域のまちづくりの観点」による評価項目で行う。

評価項目に、各都市・地域の個別課題への対応として、各都市・地域の独自項目を設定する。

必要性の検討結果、「評価項目（都市計画道路の方向性、その他の基本的機能）による検討」で該当する項目が基準値に達しない路線を見直し対象路線として抽出する。



一次評価項目

類型	評価視点	広域的な観点の評価項目 (主要幹線街路, 都市幹線街路の評価項目)	地域まちづくりの観点の評価項目 (補助幹線街路の評価項目)	
都市計画道路の方向性	持続型 都市づくり	・都市内の交通混雑緩和に寄与する道路	・路線バス等公共交通機関のサービスがある道路	
		・路線バス等の公共交通機関のサービスが高い路線及びサービスを向上させる計画のある道路	・歩行者, 自転車の安全で快適な通行空間を確保する道路	
		・J R 在来線駅, バスターミナルへのアクセス道路	・沿道環境向上のため、緑の基本計画に位置付けられている道路	
	広域的な生活圏の形成	都市間の連携	・都市外拠点と市街地を連絡する道路	
			・高次医療ネットワークを支える道路	
			・高速バス等広域公共交通機関のサービスがある道路及び今後提供が考えられる道路	
・空港, 港湾, 高速 I C, 新幹線駅等の広域交通拠点と市街地を連絡する道路				
都市の機能強化	・都市内の拠点相互を連絡する等都市の骨格を形成する道路	・地域の骨格を形成する道路		
	・放射・環状道路等、中心市街地の骨格を形成する道路	・中心市街地活性化に寄与する道路		
都市・地域の個別課題への対応		・都市景観の骨格を形成する道路 等	・歴史・景観・文化資源のある道路 ・バリアフリーの計画がある道路 等	
その他の基本的機能	交通機能	・交通処理機能の高い道路	・地域内の主要拠点(公共施設、大規模小売店舗等)を連絡する道路	
		・産業活動に寄与する道路		
		・観光・レクリエーション拠点へのアクセス道路		
	空間機能	・防災活動, 緊急活動を支援する道路	・延焼遮断, 災害避難路となる道路 ・消防活動困難地域の解消を図る道路	

ステップ4 ; 見直し素案の作成 (総合評価)

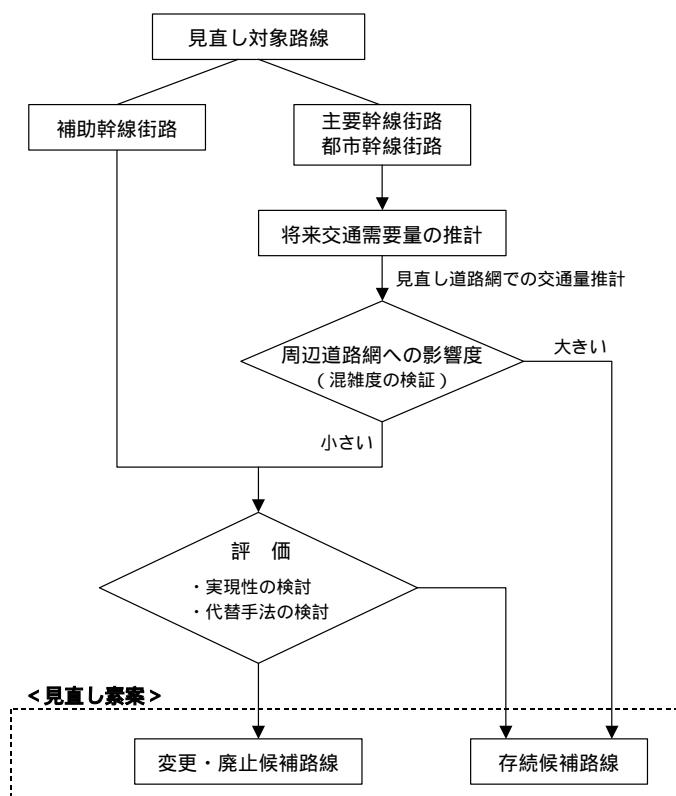
一次評価の結果を踏まえ、見直し対象路線となった主要幹線街路及び都市幹線街路については、見直し道路網における将来交通需要量を推計し、当該路線未整備の場合の周辺道路網への影響度について検討する。

その検討結果を踏まえ、「実現性の視点」、「代替措置の可能性の視点」から総合評価を実施する。

実現性の視点では、他事業との関連性等の評価項目により計画実現の可能性についての検討を行う。

代替措置の可能性については、当該路線が廃止となった場合における道路の機能を保持するための施策の実施可能性等について検討する。

以上の検討結果を総括し、見直し素案を作成する。



見直し素案の作成手順

見直し素案の作成 (総合評価) の評価項目

評価視点	評価項目	
周辺道路網への影響度	見直し対象路線未整備の場合の周辺道路への影響度	
実現性の検討	計画存続に伴う地域への影響の有無	事業化の見通しと他事業との関連性
		公共・公益施設の立地の有無
		密集市街地の有無
		市街地を支える商店街の有無
	各種基準への適合性	歴史・文化資産の有無
地域からの要請	道路の機能に応じた標準的な幅員を満たしているか否か	
代替手法の検討	当該計画道路の機能の保持の可能性	地域ニーズへの適合
		既存道路の活用
		ソフト施策 別途整備手法等

5. 本指針の運用について

本指針は、広島県において都市計画道路を見直すためのものである。

今後は、“成熟社会に対応した分権・誘導型の計画的な広域都市づくり”の実現に向け、本指針をもとに県と各市町が協働で、都市計画道路の見直しを進める。

その後、見直し素案をもとに、地域住民との合意形成を図り、必要に応じて都市計画変更の諸手続きを行い、将来都市像の実現に資する都市計画道路網を形成する。

(1) 適用の範囲

本指針の適用範囲は以下のとおりである。

都市計画道路のうち幹線街路で、震災復興期や高度成長期に都市計画決定し、長期間事業未着手の区間を含む路線

地域の実情（関連計画の頓挫、規模の縮小など）により、市町が検討の必要があると判断した路線

上記区間を含む都市計画道路と密接に関連する路線

(2) 県の役割

広島県は、見直し検討の指針（本指針）を作成し、見直しに関する基本的な考え方、見直しの標準的な手順等を示す。

また、市町の意見を踏まえ、次の路線について、見直し作業を行う。

複数の都市圏域をまたがり広域的な調整が必要な路線

広島県が主体となって進めている計画、事業等に関する路線

、以外のその他路線については市町に対し、的確な見直しが進められるよう助言、支援を行う

(3) 市町の役割

市町（政令市を除く）はこの指針にそって、県と協働しながら主体的に、具体的な見直し作業を進めることができるものとする。

その際、市町は、本指針を参考に、合併後の自治体の広域化などの、地域の実情に応じた評価項目の追加等により、見直しを行う。

(4) 住民との合意形成について

都市計画道路区域内においては、土地利用の制限が長期にわたりかけ続けられていることや、現計画に沿った土地利用が既になされているケースもあることから、計画の変更・廃止については、地域住民との合意形成に十分配慮をすることが重要である。

このため、都市計画変更の手続きに入る前提として、地域住民との十分な合意形成が図られるよう、見直しの理由等を客観的にわかりやすく住民に説明するとともに、広報等による十分な情報提供と、説明会を開催するなど、意見交換の機会を充実させる必要がある。

(参考) 評価カルテ

路線番号及び路線名		区間(No.)								
道路種別										
検討対象区間の地名										
検討対象路線、区間の位置										
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> 凡 例 未着手 — 整備済 — 整備中 — </div>		() 一次評価 広域的な観点による評価 都市計画道路の方向性 広域的な生活圏の形成 都市間の連携 都市の機能強化 都市個別課題への対応 その他の機能 交通機能 空間機能 地域まちづくりの観点による評価 都市計画道路の方向性 広域的な生活圏の形成 都市の機能強化 地域個別課題への対応 その他の機能 交通機能 空間機能		都市内の交通混雑緩和に寄与する道路 路線バス等の公共交通機関のサービスが高い路線及びサービスを向上させる計画のある道路 JR在来線駅、バスターミナルへのアクセス道路						
				都市外拠点と都市、拠点を連絡する道路 高次医療ネットワークを支える道路 高速バス等広域公共交通機関のサービスがある道路及び今後提供が考えられる道路 空港、港湾(特定重要港湾、重要港湾)、高速IC、新幹線駅等の広域交通拠点と都市、拠点を連絡する道路 都市内の拠点相互を連絡する等都市の骨格を形成する道路(基本は都市計画マスタープランでの位置付け) 放射・環状道路等、中心市街地の骨格を形成する道路(基本は都市計画マスタープランでの位置付け)						
				交通処理機能の高い道路 産業活動に寄与する道路 観光・レクリエーション拠点へのアクセス道路						
				防災活動、緊急活動を支援する道路 路線バス等公共交通機関のサービスが行われている道路 歩行者、自転車の安全で快適な通行空間が確保された道路 沿道環境向上のため、線の基本計画に位置付けられている道路						
				地域の骨格を形成する道路 中心市街地活性化に寄与する道路						
				地域内の主要拠点(公共施設、大規模小売店舗等)を連絡する道路 延焼遮断、災害避難路となる道路 消防活動困難地域の解消を図る道路						
				評価項目数 広域的な観点での項目数 地域まちづくりの観点での項目数 見直し対象候補路線・区間の抽出 留意事項						
				見直し対象路線未整備による周辺道路への影響 見直し対象路線未整備の場合の交通量(現道がある場合)(H42年推計) 見直し対象路線未整備の場合の混雑度(現道がある場合のみ)(H42年推計) 地域への影響						
				事業化の見直し 着手年度/完成年度 他事業との連携の有無						
				地域ニーズ 道路整備に対する住民意見の有無						
各種基準への対応 道路の機能に応じた標準的な幅員を満たしていない道路										
路線存続に対する支障の有無(該当する場合は×) 公共・公益施設の立地の有無 密集市街地の有無 市街地を支える商店街の有無 歴史・文化資産の有無										
実現性の確認										
代替手法の検討 代替手法による検討										
総合評価の総括 まとめ(考察) 見直し案案での位置付け(存続、変更・廃止) 留意事項										
() 現状把握 道路構造 延長(m) 幅員(m) 車線数 都市計画決定の経緯 当初 決定年月日 決定の主旨 道路幅員 幹線種別 変更の経緯 変更年月日及び変更の主旨 変更年月日及び変更の主旨 変更年月日及び変更の主旨 変更年月日及び変更の主旨 上位計画 総合計画(主要施設として位置付けられている) 都市計画区域マスタープラン('整備済み','重点整備','整備予定','構想')として位置付けられている 都市計画マスタープラン('幹線道路','補助幹線道路')として位置付けられている 広域道路マスタープラン(広域道路として位置付けられている) その他(上記以外の都市計画に関する計画により位置付けられている) 進捗状況 現道の有無と現道幅員 自動車交通量 現況(H11)交通量(混雑度) 将来(H42)交通量(混雑度) 代替路線の有無 有無 代替路線名 道路機能の分別 幹線種別 都市計画法第53条の許可件数 沿道状況 用途地域 土地区画整理事業、地区計画の有無		() 総合評価 見直し対象候補路線・区間の抽出 留意事項								

用語集

用語	読み	説明
か行		
既存ストック	きぞんすとっく	【stock】ストックとは在庫を意味する。本運用方針で用いる既存ストックとは、市街地において今まで蓄積されてきた道路や公園、下水道等の都市基盤施設を指す。
幹線街路	かんせんがいろ	都市計画道路の道路種別のひとつ。一般に、交通機能、空間機能などの多面的な機能を担い、まちづくりの骨格となる道路である。幹線街路を道路の機能面などから細別すると、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路に分けられる。
区域 マスタープラン	くいき ますたーばらん	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針のこと。 都市計画法では、以下のとおり規定されている。 第6条の2 都市計画区域については、都市計画に、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を定めるものとする。 2 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針には、次に掲げる事項を定めるものとする。 一 都市計画の目標 二 次条第一項に規定する区域区分の決定の有無及び当該区域区分を定めるときはその方針 三 前号に掲げるもののほか、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 3 都市計画区域について定められる都市計画は、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即したものでなければならない。
建築制限	けんちく せいげん	都市計画で定められた区域内においては、将来の事業の円滑な実施を確保する目的で、除去や移転が困難な建築物の建築を規制しています。 都市計画法第53条1項において、「都市計画道路を含む都市施設の区域内において建築物を建築しようとするものは、都道府県知事の許可を得なければならない」となっており、一般には木造2階建ての建築物など除去・移転が可能な建築物のみを許可対象として取りあつかっている。
広域的 自立生活圏	こういきてき じりつせいかつけん	「県政中期ビジョン」における重点プログラムとして、都市と農山漁村地域を含む圏域が、機能分担と連携により総合力を強化し、圏域全体として基礎的な都市機能や日常的なサービス機能を享受できるよう、各圏域の特性を生かした広域的な自立生活圏の形成を推進する圏域。
高次医療機関	こうじいりょうきかん	高次医療機関とは、診療所等のかかりつけ医（一次医療機関）に対して、高度な検査機器や入院治療機能を持つ病院（二次医療機関）、特定機能病院等の高度先進医療機能を持つ病院（三次医療機関）の二次医療機関、三次医療機関を指すものです。県の定める地域医療計画では、医療機能の役割分担と連携を行うため、高次医療機関を定めています。
混雑度	こんざつど	良好な走行状態として許容できる限度の交通量を基準に、道路の平均的な混み具合を指標化したもので、基本的には次式で定義される 混雑度 = 交通需要量 / 交通容量
さ行		
将来自動車交通 量	しょうらいじゆようこ うつうりょう	将来自動車交通量とは、道路計画等の目標とする年次の地域間の交通量（OD交通量）及び路線の交通量を目標年次に想定される地域の社会経済活動水準、人口の配置等の関係から算定した（将来の）交通量のことである。
市町村 マスタープラン	しちょうそん ますたーばらん	市町村の都市計画に関する基本的な方針（法第18条の2第1項）。本運用方針では「市町村マスタープラン」という。 市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針を定めるものとする。
需要配分交通量	じゆようはいぶんこ うつうりょう	交通量の推計は、基本的に最短時間の経路にOD交通量を配分する この場合、すべてのOD交通量を最短時間経路に流すやり方を需要配分といい、このときの交通量を需要配分交通量という。 需要配分は道路混雑などによる迂回が考慮されないため、各路線の潜在需要を把握することができる。この方法は計画案作成段階の検討に主に用いられる。 （参照 分割配分交通量）
人口集中地区	じんこう しゅうちゅうちく	「市区町村の区域内で人口密度の高い（4,000人/km ² 以上）調査区が隣接しており、その人口の合計が5,000人以上となる地域」を指す。 D I Dともいう。

用語	読み	説明
た行		
都市計画道路	としけいかくどうろ	都市計画に定める都市施設の一つであり、将来の都市像を実現し、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に定められる道路。
地方分権一括法	ちほうぶんけん いっかつほう	正式には「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律」であり、地方の自主性を強化し、地方分権を推進するため、機関委任事務制度の廃止や権限移譲などを内容として、475本の法律を一括して改正した法律。(平成12年4月施行)
都市計画審議会	としけいかくしんぎかい	都市計画審議会は、都市計画に関する事項を調査審議するため、各都道府県及び都市計画区域を有する各市町村に設置される。(都市計画法第77条=都道府県、同法第77条の2=市町村) 都道府県都市計画審議会は、学識経験者、関係行政機関の職員、市町長の代表者、都道府県議会議員、市町議会議員の代表者により構成され、知事の諮問に応じて調査審議する主な内容は以下のとおり。 1. 都道府県が都市計画を決定するのに先立ち、その都市計画の案が妥当であるかどうかを判断する 2. 特定行政庁(政令市である場合を除く)がごみ焼却施設、産業廃棄物処理施設などの敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可するのに先立ち、これが妥当であるかどうかを判断する 3. 土地区画整理事業の事業計画に対する意見書の内容を審査すること 4. その他都市計画に関すること
都市型社会	としがたしゃかい	平成10年度の建設白書のなかで、「歴史的転換期を迎えた都市政策」として、都市化社会から都市型社会への移行にむけた対応の必要性を打ち出しています。「都市化社会」が、人口、産業が都市へ集中し、都市が拡大する状態を示すのに対し、「都市型社会」とは都市化が落ち着いて産業、文化等の活動が都市を共有の場として展開する成熟した社会をあらわしています。
都市化	としか	人口や産業が集中することにより、農地や山林等が市街地に転換されたり、既に市街地である場所については、より高密度な市街地が形成されたりすること。
都市計画	としけいかく	都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画であり、都市計画法に規定されているもの。
都市の骨格	としのこっかく	都市計画道路を検討する際、「都市の骨格」を形成する道路とは、主要幹線道路や都市幹線道路などをさす。 一般に、主要幹線道路など広域的な交通を担い、他地域と都市内を結ぶ路線や、環状道路や放射道路のように市街地内の交通を適切に分散・集中させる役割を担うものを指している。
都市計画区域	としけいかく くいき	市又は一定の要件に該当する町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域を都市計画区域として、都道府県知事が指定する。(都市計画法第5条第1項) 都市計画区域を指定すれば、1ha未満の開発行為も開発許可の取得が義務付けられ、建築物等への建築基準法による集団規定の適用等がなされる。また、都市の将来像を示すマスタープランに基づき、各種都市計画の決定や都市施設の整備が行われ、市街地開発事業の実施も可能となる。
都市計画道路	としけいかく どうろ	都市計画道路は、主要な交通施設として交通需要に対処するため、安全かつ快適な交通を確保するとともに、都市の骨格をなす施設として健全な市街地の形成、活力と魅力ある都市の形成に寄与し、併せて防災上の役割を果たし、供給処理施設の収容を図るなど多面的な機能を有する都市の基盤的で重要な施設である。
都市の拠点機能	としのきょてん きのう	都市の拠点機能とは、都市がその周辺に対して都市サービスを提供する役割をいう。
道路特性	どうろとくせい	道路特性には、地域特性、交通特性、ネットワーク特性がある。地域特性とは、気象状況や地勢や風土、地域の歴史文化に関する現状や計画のこと。交通特性とは、自動車、歩行者、自転車の個々の交通量や、自動車の車種、トリップ長など。ネットワーク特性とは、全国や広域、都市内における当該道路のネットワーク上の位置付けである。

用語	読み	説明
道路機能	どうろきのう	道路機能には、大別して交通機能と空間機能がある。交通機能には、自動車や歩行者・自転車の通行機能や沿道施設に容易に出入りできるアクセス機能がある。空間機能としては、市街地形成、防災空間、環境空間、収容空間がある。
は行		
広島県 都市計画審議会	ひろしまけん としけいかく しんぎかい	都市計画法によりその権限に属させられた事項及び知事からの諮問事項を調査審議し、また関係行政機関に建議する組織。 審議会には、学識経験者、関係行政機関の職員、市町村長の代表者、県議会議員、市町村議会の議長の代表をもって構成している。
バリアフリー	ばりあふりー	バリアフリーとは、障害のある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去するという意味で、もともとは建築用語として使用されていた。 現在では、障害のある人だけでなく、全ての人の社会参加を困難にしている 1. 物理的、2. 社会的、3. 制度的、4. 心理的な全ての障壁の除去という意味で用いられている。
分割配分交通量	ぶんかつはいぶんこう つうりょう	よく使われる交通量予測の方法で、各地点間で発生する OD 交通量がどの道路を経由するかを予測するものです。最短経路を通るように配分するのが基本少しづつ交通量を分割して配分し、最短経路を計算し直して配分する方法です。
ま行		
マスタープラン	ますたーぷらん	将来像（ビジョン）を示す計画であり、例えば次のものがあげられる。 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画法第6条の2） 都市再開発の方針（都市計画法第7条の2第1項第1号） 住宅市街地の開発整備の方針（都市計画法第7条の2第1項第2号） 拠点業務市街地の開発整備の方針（都市計画法第7条の2第1項第3号） 防災再開発の方針（都市計画法第7条の2第1項第4号） 市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画法第18条の2）
緑の基本計画	みどりのきほんけいかく	都市緑地保全法に基づいて、緑の確保、公園・緑地の整備に関し、長期的視野にたつて将来確保すべき緑地の目標量、緑地の配置計画、実現のための施策の方針を定めるものである。また、公共公益施設及び民有地の緑化に関する方針、市民参加による緑化・空地地利用による緑化の方針を定めることで、都市緑化を効果的に推進することを目的としている。