

(参考) 都市計画道路の検証方法

はじめに

都市計画道路等都市施設は、円滑な都市活動の確保と良好な都市環境の保持の役割に加え、都市の骨格を形成し、市街地を性格づけることに効果をもつが、個々の都市計画道路等それ自体で良好な市街地の形成が図られる性格のものではない。都市計画施設の整備、市街地開発事業の実施、土地利用の規制・誘導等、各都市計画制度の特性を活かしつつ、総合的、一体的な都市計画の適用がなされるものである。したがって、目指すべき都市像を実現するためには、相当程度長期間を要するものであり、都市計画には一定の継続性、安定性も要請される。一方で長期的にみれば都市の将来像も変わりうるものであり、その必要性を判断した状況が大きく変化した場合も想定される。

そのため、具体の都市計画の目的、内容等が適切であることを確認し、当該都市計画の都市の将来像における位置づけについて理解することが必要である。

本編は、特に長期間未整備な都市計画道路等に焦点を当て、社会経済情勢の変化や地域整備の方向性等を踏まえて、当該都市計画道路の必要性を検証するための一つの方法を参考提示したものである。

なお、検証をはじめめる前に特に留意すべき点について以下に列挙する。

1. 都市計画の特性を踏まえた留意点

当該都市計画の性格を十分に踏まえること

目指すべき都市像を実現するためには相当程度期間を要することから、都市計画には一定の継続性、安定性も要請されること

都市の将来像の実現は、都市計画道路のみにより完成しうるものではなく、各都市計画制度の役割と特性を踏まえ、総合性、一体性の観点から検討すること

2. 変更を検討する場合の留意点

都市計画の変更を検討する場合は、その必要性の変更理由を明らかにすること

個々の都市施設が個別に機能を果たすものではなく、各施設や地域地区等の設定が相互に組み合わさって総体として機能が発揮されるものであることから、都市全体あるいは影響する地域全体としての施設の配置や規模、地域地区等の検討を行うこと

都市計画は長期的視点からその必要性が位置づけられているものであり、単に長期にわたって事業に着手していないという理由のみで変更することは適切でないこと

根幹的都市施設等継続性、安定性の要請が強いと考えられるものについては、その変更はより慎重に行なわれるべきであること

各種法令に適合すること

3. 検証の主体について

検証は決定権者、道路管理者等関係機関が緊密な連携を図りながら行なうものとする。

検証主体は基本的に都市計画決定権者とするが、道路管理者や施行予定者(以下「道路管理者等」という。)が確定している場合は道路管理者等とする。

《 都市計画道路検証の基本フロー 》

< 第1段階 >
cf.29P

都市計画道路

(NO)

A : 検証対象
路線選定指標

(YES)

ア . 検証対象路線

A : 検証対象路線選定指標

道路の種類と長期未整備路線を判定する指標

ア . 検証対象路線

都市計画道路のうち、検証を行うかどうかの検討を行う対象となる路線

< 第2段階 >
cf.32P

(変化無し)

B : 見直し候補
路線選定指標

(変化有り)

イ . 見直し候補路線

B : 見直し候補路線選定指標

アの検証対象路線について、計画時点からの必要性の変化の有無を検証するための指標

イ . 見直し候補路線

アの検討対象路線から必要性が変化している路線を廃止・変更の検討を行う路線(「見直し候補路線」として抽出した路線)

< 第3段階 >
cf.35P

(存続)

C : 存続・廃止・変更
対象の路線選定指標

(廃止・変更)

ウ . 見直し対象路線

C : 見直し対象路線の選定

イの見直し候補路線について、その必要性や実現性が高いか低いかを判定するための指標

ウ . 見直し対象路線

イの見直し候補路線を「必要性」「実現性」の観点から評価を行なった結果、廃止・変更何れかを選別した路線

< 第4段階 >
cf.41P

変更(廃止)案立案

(不整合)

D : 総合評価指標

(整合)

将来交通需要等
による検証

(不整合)

(整合)

存続路線

エ . 廃止路線、変更路線

変更(廃止)案の立案

D : 総合評価指標

ウの見直し対象路線について、変更(廃止)案を策定し、その変更(廃止)案に対し上位計画等との整合性等の総合的な面から確認・評価をするための指標

< 将来交通需要等による検証 >

将来交通需要予測等による定量的検証

エ : 廃止路線、変更路線

ウの廃止対象路線と変更対象路線について、廃止路線と変更路線に判定した路線

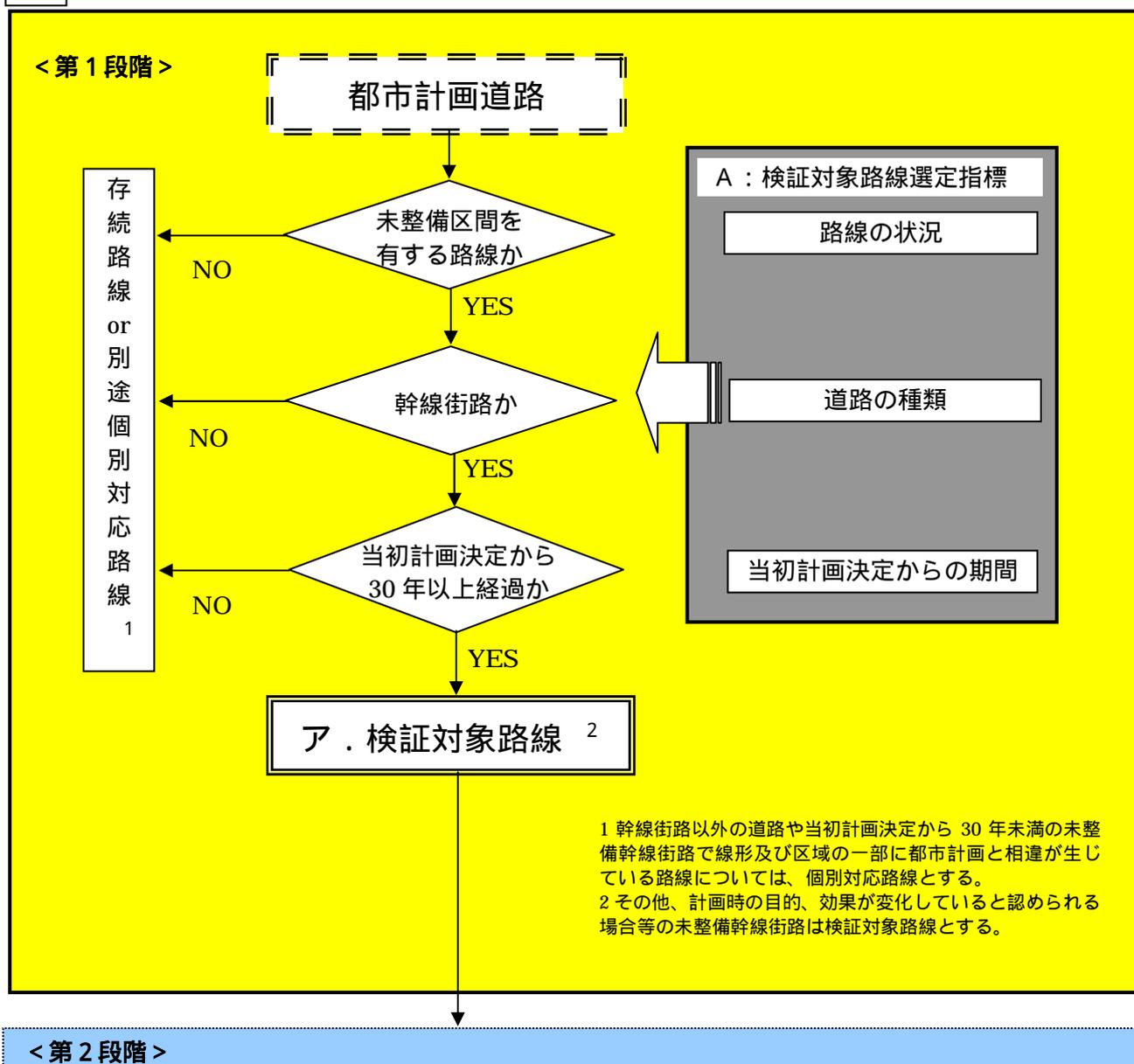
都市計画決定手続き

《 第 1 段階：ア．検証対象路線の選定 》

都市計画道路のうち計画決定当初から 30 年以上経過した未整備区間を有する幹線街路を検証対象路線として選定する。

その他、都市の将来像や施策等における政策の転換等、計画当初の目的、効果が明らかに変化したと認める場合等の未着手路線は都市計画決定からの期間を問わず対象に含めるものとする。

1 ア．検証対象路線の選定の基本的流れ

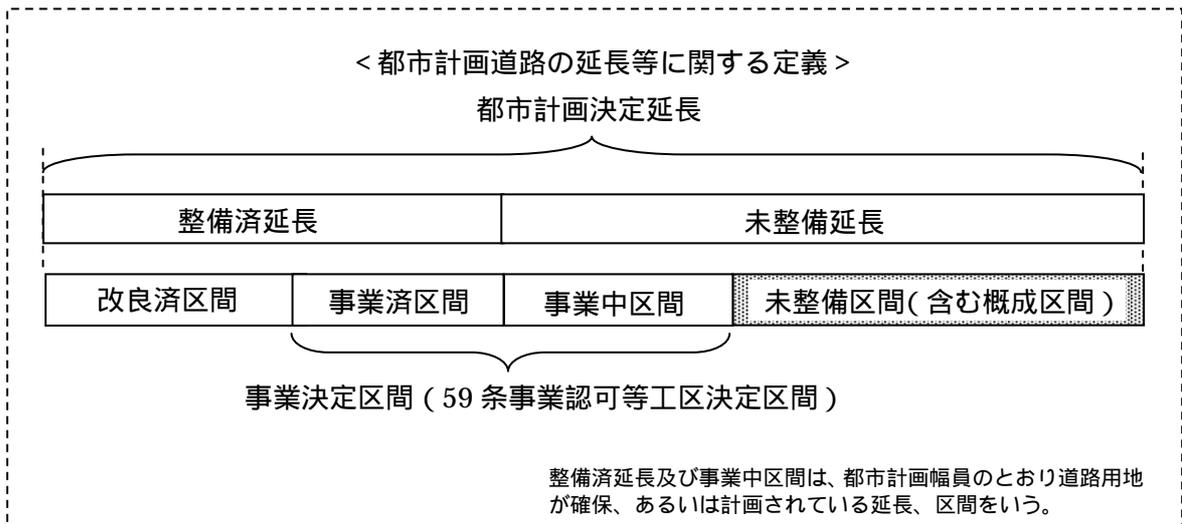


2 A：検証対象路線選定指標

1. 路線の状況

未整備区間を有する路線とする。

【未整備区間とは】



2. 道路の種類

対象とする道路の種類は、都市計画法第11条第2項の政令で定める事項における、政令第6条第1項の道路の種別（自動車専用道路、幹線街路、区画街路又は特殊街路）のうちの幹線街路とする。

自動車専用道路、区画街路、特殊街路については、特定の機能・目的を果たすため、あるいは局所的な土地利用に対応して定められているなど、広域的で多面的な検証にはなじまないことから、本指針でいう検証対象とはせず、必要に応じて個別に対応するものとする。

【参考】栃木県の都市計画道路（総延長1,615km）のうち92%が幹線街路であり、また、幹線街路の未整備区間延長は全未整備区間延長の99%を占めている。

< 道路の種類別都市計画決定延長・未整備区間延長等（栃木県）H18.3 >

	自動車専用道路		幹線街路		区画街路		特殊街路		合計
	m	%	m	%	m	%	m	%	
都市計画決定延長	58,040	3.6	1,485,493	92.0	10,250	0.6	61,639	3.8	1,615,422
未整備区間延長	0	0	551,295	99.0	3,120	0.6	2,317	0.4	556,732
未整備率(/)	0		37.1		30.4		3.8		34.5

（県都市計画課調べ）

3. 当初計画決定からの期間

検証対象とする路線は、当初計画決定からの期間が検証開始時点で、30年以上経過した路線を基本とする。

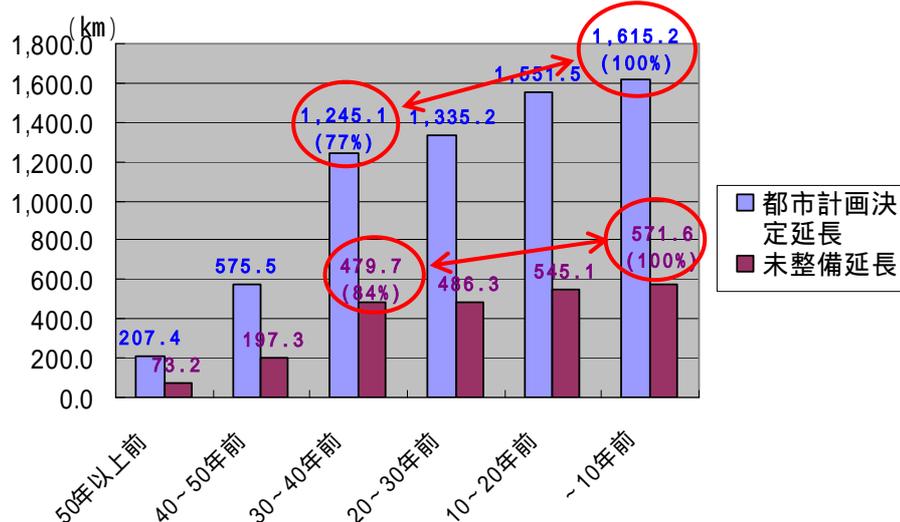
その他、都市の将来像や施策等における政策の転換等、計画当初の目的、効果が明らかに変化したと認める未着手路線は都市計画決定からの期間を問わず対象に含めるものとする。

目指すべき都市像を実現するために都市計画決定された都市計画道路は、その整備に相当程度長期間を要するものであり、その実現に向け一定の継続性が要請されるものである。しかし、時間の経過とともに社会経済情勢は変化し、決定当初に想定していた将来像と今後想定される都市像との相違が生じ、計画が陳腐化している可能性も考えられる。

計画決定後30年以上経過した都市計画道路の延長(1,245 km)は全都市計画道路延長(1,615 km)の77%に該当し、未整備区間の延長についても計画決定後30年以上経過したものが(480 km)全未整備区間延長(572 km)の84%に該当し、事業未着手の大部分を占めている。

また、都市の将来像や施策等における政策の転換等、計画当初の目的、効果が明らかに変化したと認める場合は都市計画決定からの期間を問わず対象に含めることによって、特に早期に検証を行うことが必要な未着手路線を、概ね網羅して評価することができると思われる。

< 当初都市計画決定時期別計画延長累計・未整備区間延長累計(栃木県) >



(県都市計画課調べ)

基準年：H16 度末

【参考】

未整備区間に関する市町等の考え方(アンケート)で、「将来的に必要であるが課題あり」と「必要性に変化が生じたと考えられる」と見なされる区間(課題あり区間)を当初計画決定時期別に見ると、計画決定後30年以上経過したものが88%を占めている。

< 当初都市計画決定時期別課題あり未整備区間数(栃木県) >

	50年以上前 ～S29年	40～50年前 S30～S39	30～40年前 S40～S49	20～30年前 S50～S59	10～20年前 S60～H6	～10年前 H7～H16	合計
将来的に必要であるが課題あり	38	53	84	2	19	1	197
必要性に変化が生じたと考えられる	3	8	23	1	5		40
小計	41	61	107	3	24	1	237
累計	41	102	209	212	236	237	237
累計構成比	17.3	43.0	88.2	89.5	99.6	100.0	100.0

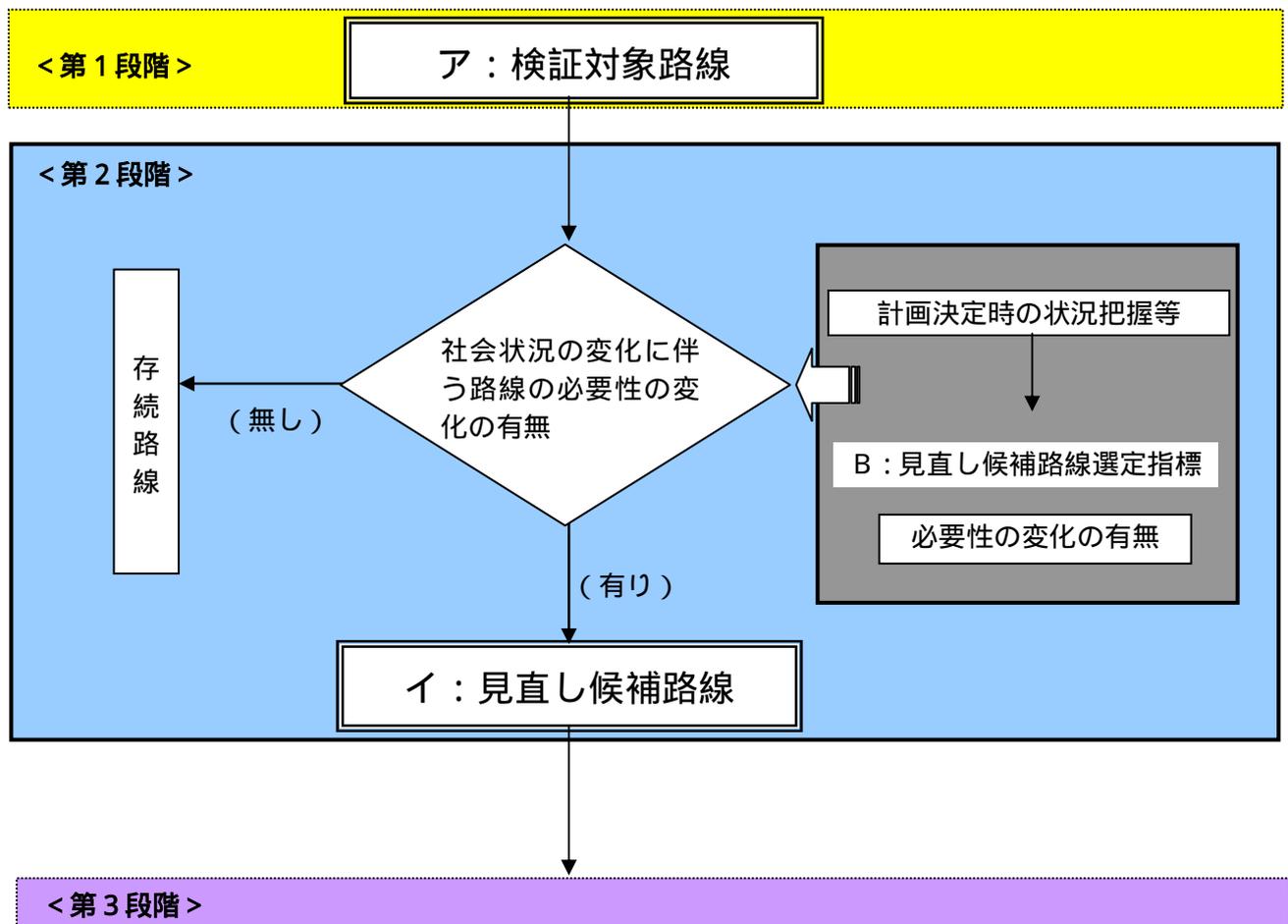
(県都市計画課調べ)

《第2段階：イ．見直し候補路線の選定》

ここでは、第1段階で抽出した「ア．検証対象路線」について、計画時点からの社会状況の変化に伴う路線の必要性の変化の有無を検証し、そのまま存続させるか、次の段階の見直し候補路線とするかを選定する。

1 イ．見直し候補路線の選定の基本的流れ

社会状況の変化に伴う路線の必要性の変化の有無について対象路線の検証を行い、必要性に変化が生じた路線については、見直し候補路線とする。その他の路線については、存続とする。



2 B：見直し候補路線選定指標

1．計画決定時の状況把握等

計画決定時の上位計画や関連計画は、現在の都市計画道路の考え方を裏付けるものであることから、それらの情報の収集・整理を行い、計画決定時の状況把握に努めるとともに、検証時に至るまでの社会経済情勢や都市構造等の変化を整理する。

(1) 計画決定時の都市計画道路の必要性等の整理

都市計画道路は、上位計画との整合性、決定時の時代の要請等をもとに計画決定されてきているが、計画決定当初から現在に至るまで、路線が、どのように位置づけられてきたかの整理に努める。

(2) 社会情勢の変化、政策の変化、都市構造の変化等の検証

都市計画道路の検証の契機となる社会経済情勢の変化としては、人口、産業・経済フレーム、将来交通需要量等の社会情勢の変化や、上位計画に示される土地利用や都市の将来像、施策等の政策の変更、市街地開発事業計画等の都市構造の変化等が挙げられるが、これらの計画決定当初から現在に至るまでの社会経済情勢の変化、及び今後の見通しも併せて検証し整理を行う。

2．社会状況の変化に伴う路線の必要性の検証

検証対象路線について、計画決定時点からの社会状況の変化に伴い、現時点における道路としての必要性の変化の有無を検証するため、下記の評価項目に基づき評価を行う。評価項目のいずれかに該当すると認められる路線については、変更等の必要性を吟味する必要があるため、見直し候補路線として選定し、第3段階の検討に進むものとする。その他の路線は、存続とする。

< 社会状況の変化に伴う路線の必要性の変化の有無の検証のための評価項目 >

評価項目	評価基準例
まちづくりの将来像の変化	上位計画の変更、まちづくりの将来像や考え方、政策等の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。
関連事業の動向	当該路線に関する関連事業の変更（縮小・廃止など）に伴い、当該路線の必要性が変化、あるいは都市計画と不整合をしている。
周辺道路等の整備状況	車道、歩道を代替する周辺道路等（現道を含む。）の整備状況により、当該路線の必要性が変化している。
法令等の改正	道路構造令の改正に伴い、当該路線が現行の道路構造令に適合しないことにより、問題が生じている。
都市化の状況	当該路線の区域内および周辺の都市化により問題が生じている
その他	上記以外の理由により、当該路線の必要性が変化している。

3. 存続路線の機能の再確認

2. 社会状況の変化に伴う路線の必要性の再検証の結果、存続となった路線については、住民への説明責任を果たす観点から、都市の将来像や地域の特性を踏まえて、路線がどのような機能を持ち、地域に寄与するのかについて再確認し、存続する理由を明確にする。

なお、路線の機能の再確認にあたっては、道路の基本的な機能である交通・空間・市街地形成機能や道路区分による機能を踏まえ、下表の項目を参考とする。

都市内道路の機能

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)	
都市環境機能	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通路としての機能 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	
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	

(都市計画マニュアル 【都市施設・公園緑地編】 都市交通施設)

都市計画道路の分類と機能

道路の区分	道路の機能等	考え方	
自動車専用道路	都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路	都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量でかつ高速に処理する。	
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	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の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
		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	地区における宅地の利用に供するための道路	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、自動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		

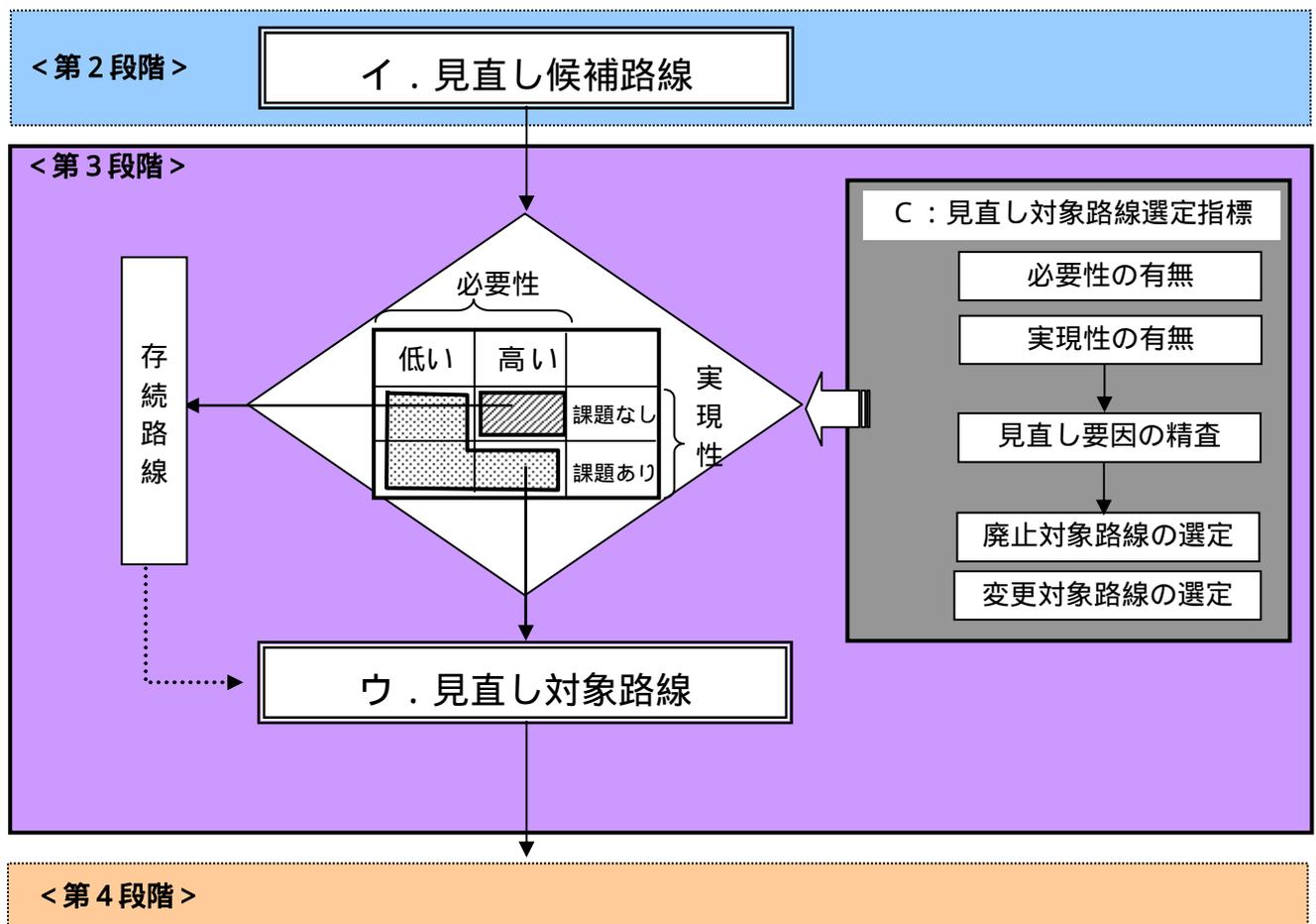
(都市計画運用指針及び都市計画マニュアル 【都市施設・公園緑地編】 都市交通施設をもとに作成)

《第3段階：ウ．見直し対象路線の選定》

ここでは、第2段階で選定された「イ．見直し候補路線」について、必要性和実現性の面で対象路線の評価を行なった上で必要性の変化の実態及び実現化を困難にしている課題についてその要因ごとに十分な精査を行い、それに基づき廃止対象とする路線（廃止対象路線）と変更対象とする路線（変更対象路線）を選別する。

なお、ここで廃止対象路線と変更対象路線とならなかった路線については、存続路線とする。

1 ウ．廃止対象路線と変更対象路線の選定の基本的流れ



存続路線に選定された路線のうち、当該都市計画道路に要求される機能が変化しており、かつ、その要求される機能や役割と現都市計画に不整合が生じている場合は変更対象路線として選定するものとする。

C．見直し候補路線選定指標

1．必要性評価指標

必要性評価指標は、長期間未整備な路線には、計画決定時に想定していた土地利用計画や市街地整備計画等の状況の変化により、必要性が大きく変化していると想定される路線があることから、「状況の変化により必要性の意義が低くなったか」、「状況は変わらず必要性の意義は依然高いか」、また、その「必要とされる機能、効果は」といった必要性の内容を詳細に評価する指標である。

次頁の〈必要性評価指標一覧表〉に示した指標を基本として、現況及び今後の見通しを鑑み、対象路線の必要性の有無を判定するものとする。

(1) 必要性の評価について

〈必要性評価指標一覧表〉に基づき、その必要性の実態を説明する内容を詳細に把握・整理する。

その結果、1つでも該当する指標が存在する場合は、必要性が高いと判定し、該当する指標が無い場合は、必要性が低いと判定するものとする。

都市計画道路は多様な道路の機能を踏まえ、各種上位計画、マスタープラン等との整合や都市の将来像、土地利用計画への対応、公共交通計画との調和等に配慮され決定されている。必要性評価指標は地域の特性や都市交通の目標によりその重みは異なるが、都市計画決定の上で配慮される重要項目を記載したものである。

そのため、原則として1つでも該当する指標が有る場合必要性が高いと判定し、該当する指標が無い場合必要性が低いと判定するが、地域の実情に応じて、それぞれの必要性を説明する項目の重み付けを検討し、必要性の程度により判定することも考えられる。

(2) 必要性評価の整理にあたっての留意事項について

判定に当たっては、第2段階で整理した「計画時の状況」と「現在の状況」の両面から、各指標が該当するか否か判定し、比較することが望ましい。また、路線総体としての必要性と(対象となる未整備の)区間の必要性が異なる場合も想定されることから、両方のチェックを行うことが望ましい。

(3) すでに代替道路がある場合の考え方について

代替道路となりうる路線が存在する場合、代替道路の存在を加味した上での検討を行う。

なお、代替路線が検討対象路線(区間)の機能や効果を十分満たし得ると必要性評価指標の視点から判断される時は、対象路線(区間)の必要性は低いとして評価するものとする。

< 必要性評価指標一覧 >

評価指標		評価の視点の例
(1) 土地利用、まちづくり、上位計画・関連計画等の観点の指標	周辺土地利用上の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用計画上、必要な配置である ・中心市街地や商業業務地に位置しており、自動車の出入、貨物の積み降ろし等の沿道サービスや土地利用の向上に必要である
	上位計画における路線の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・上位計画に位置づけられている
	社会経済情勢から見た必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地の拡大・収束等、社会経済情勢の変化から見て必要である
	まちづくりの将来像との整合性	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの将来像を実現する上で必要である
(2) 他事業等との整合性の観点の指標	面的整備事業等との関連性	<ul style="list-style-type: none"> ・面的整備事業等に関連して当該路線が必要である ・他の都市施設との一体性を確保する上で必要である
	交差・接続する他路線との関連性	<ul style="list-style-type: none"> ・交差・接続する他路線との連続性を確保する上で必要である
	隣接市町等との整合性	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接市町等との連絡機能を確保する上で必要である
(3) 道路計画、交通計画上の観点の指標	ネットワーク上の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・環状、放射、都市軸等の都市の骨格を形成する路線である ・人や物資の移動の通行空間として必要である ・街区形成上必要である ・路線の配置バランス上必要である
	アクセス機能、連絡機能の強化上の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・駅、産業拠点、観光拠点、大規模公共施設等へのアクセス道路として必要である ・公共交通機関とのアクセス上必要である ・都市間を連絡する上で必要である ・都市内を連絡する上で必要である
	交通需要上の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・交通需要上、必要な配置・規模である ・交通渋滞の緩和、解消上必要である
(4) 防災上の観点の指標	震災時の甚大な被害が想定される地域の防災性の向上の面からの必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・震災時の避難路として必要である ・延焼防止に有用である
	防災・医療活動の支援の面からの必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・震災時の緊急輸送路等、救援活動のための通路として必要である
(5) 空間機能の観点の指標	都市空間機能の確保の面からの必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通、供給処理及び通信情報施設等の収容に寄与する ・景観、日照、相隣等の都市環境保全に寄与する
(6) その他の観点の指標	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活のコミュニティ空間として必要である ・その他

代替路線がある場合は、代替路線の評価を併せて行ない、機能や役割の代替性について検証すること

2. 実現性評価指標

実現性評価指標は、計画決定から相当程度期間が経っていることから、市街化の進展等により事業の実現化が困難となっている路線について、次表の<実現性評価指標一覧表>において、一つでも該当する指標がある場合は事業の実現に対する「課題あり」と判定し、該当する指標が無い場合は事業の実現に関する「課題なし」と判定する。

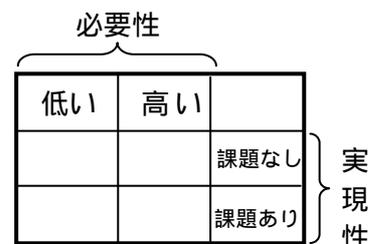
なお、検証し評価を行うに当たっては、計画決定時の状況の把握に努めることとする。

< 実現性評価指標一覧 >

評価指標		評価指標の例
(1) 物理的・地形的な制約の観点	多大な事業費を要する支障物件等	・トンネル、橋梁、立体交差、切土、盛土等の整備、住宅密集地や堅固な大規模建築物の補償等に明らかに事業費が膨大となると見込まれる
	構造上の課題	・縦断勾配が道路構造令に適合しない ・鉄道横断等において立体化を図った場合に周辺道路と接続しない
(2) 歴史的資源の保全の観点	歴史的・文化的建造物が支障	・当該路線・区間に神社、寺、文化財、歴史的地区が等の歴史的価値の高い支障物件が存在する
(3) 環境保全の観点	希少な動植物の存在や生態系への配慮	・種の保存法における国内希少動植物種やレッドデータブックにおける絶滅危惧種が当該路線上に生息する
(4) 街並みやコミュニティの保全の観点	市街地の空洞化やコミュニティの喪失	・住宅密集地であり、整備により中心市街地の空洞化や地域分断を招くおそれがある
	良好な景観を有する街並みの存在	・良好な眺望を阻害する
(5) その他	その他	・その他

3. 存続路線の選定と機能の再確認

詳細な検討の結果、当該路線の必要性及び実現性について、右図におけるマトリクスのどの欄に該当するかを決定する。



3

見直し対象路線の選定

1. 見直し要因の精査

見直し候補路線の必要性がどのように変化しているのか、その実態と実現化を困難にしている課題について、見直し候補路線ごとに個別の内容を詳細に調査・検討、整理し、確認を行なう。

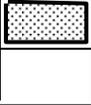
2. 存続路線の選定と機能の再確認

詳細な検討の結果、「必要性が高く、事業の実現に関する課題もない」路線に該当した場合は、原則、当該路線を存続路線とする。

存続となった路線については、住民への説明責任を果たす観点から、都市の将来像や地域の特性を踏まえて、路線がどのような機能を持ち、地域に寄与するのかについて再確認し、存続する理由を明確にする。

但し、当該都市計画道路に要求される機能が変化しており、かつ、その要求される機能や役割と現都市計画に不整合が生じている場合は必要に応じて、変更対象路線として選定するものとする。

なお、路線の機能の再確認にあたっては、道路の基本的な機能である交通・空間・市街地形成機能を踏まえ、第2段階の「存続路線の機能の再確認」における項目を参考とする。

必要性			実現性
低い	高い	課題なし	
		課題あり	

3. 見直し対象路線の選定

(1) 変更対象路線の選定

「必要性は高いが、事業の実現に関する課題がある」路線は、必要性の面から「存続」させるのが原則であるが、次の2指標のいずれかで、「可能」と判断された場合は変更対象路線とする。

代替道路の整備が可能な場合

代替道路で必要な機能が十分果たせる場合(< 必要性評価指標一覧 > に示した評価の視点に立って検証すること。) には、その代替道路の実現性を踏まえた上で変更対象路線とする。

但し、機能の全てを分担出来る場合は廃止対象路線とする。

次表の「課題解決のための検討例」に示すような検討の結果、当該都市計画道路の要求される機能や役割、各種法令等を踏まえた上で、課題の解決が可能な場合

必要性			実現性
低い	高い	課題なし	
		課題あり	

< 課題解決のための検討例 >

項目	検討方向
支障物件が多大、学校、ゴルフ場、病院等が支障	<ul style="list-style-type: none"> 支障物件除去の可能性の検討 線形変更の可能性の検討
多大な事業費を要する交差構造物(鉄道、高架道路、河川等)の存在、交差点形状の課題(交差点角、交差点間隔等)	<ul style="list-style-type: none"> 線形変更の可能性の検討 構造変更(平面形式 地下式、嵩上式 平面形式等)の可能性の検討
地形的制約による事業化困難や計画の再検討	<ul style="list-style-type: none"> 線形変更の可能性の検討 構造変更(平面形式 地下式、嵩上式 平面形式等)の可能性の検討
歴史的・伝統的建造物等が支障、既存町並みの破壊や地域分断	<ul style="list-style-type: none"> 線形変更の可能性の検討 車線数の見直し(4車線 2車線等)等の検討 歩道幅員の縮小、片側歩道化等の検討
将来交通需要の変化に伴う計画の再検討	<ul style="list-style-type: none"> 車線数の見直し(4車線 2車線等)等の検討

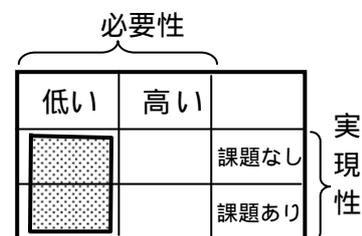
(2) 廃止対象路線の選定

見直し候補路線ごとに必要性の変化の実態及び実現化を困難にしている課題についてその要因ごとに十分な精査を行なった結果、次の 及び に該当することを確認した路線は、必要性が低いことから原則、廃止対象路線とし、

第4段階に進むものとする。

必要性は低いが、事業の実現に関する課題がない路線

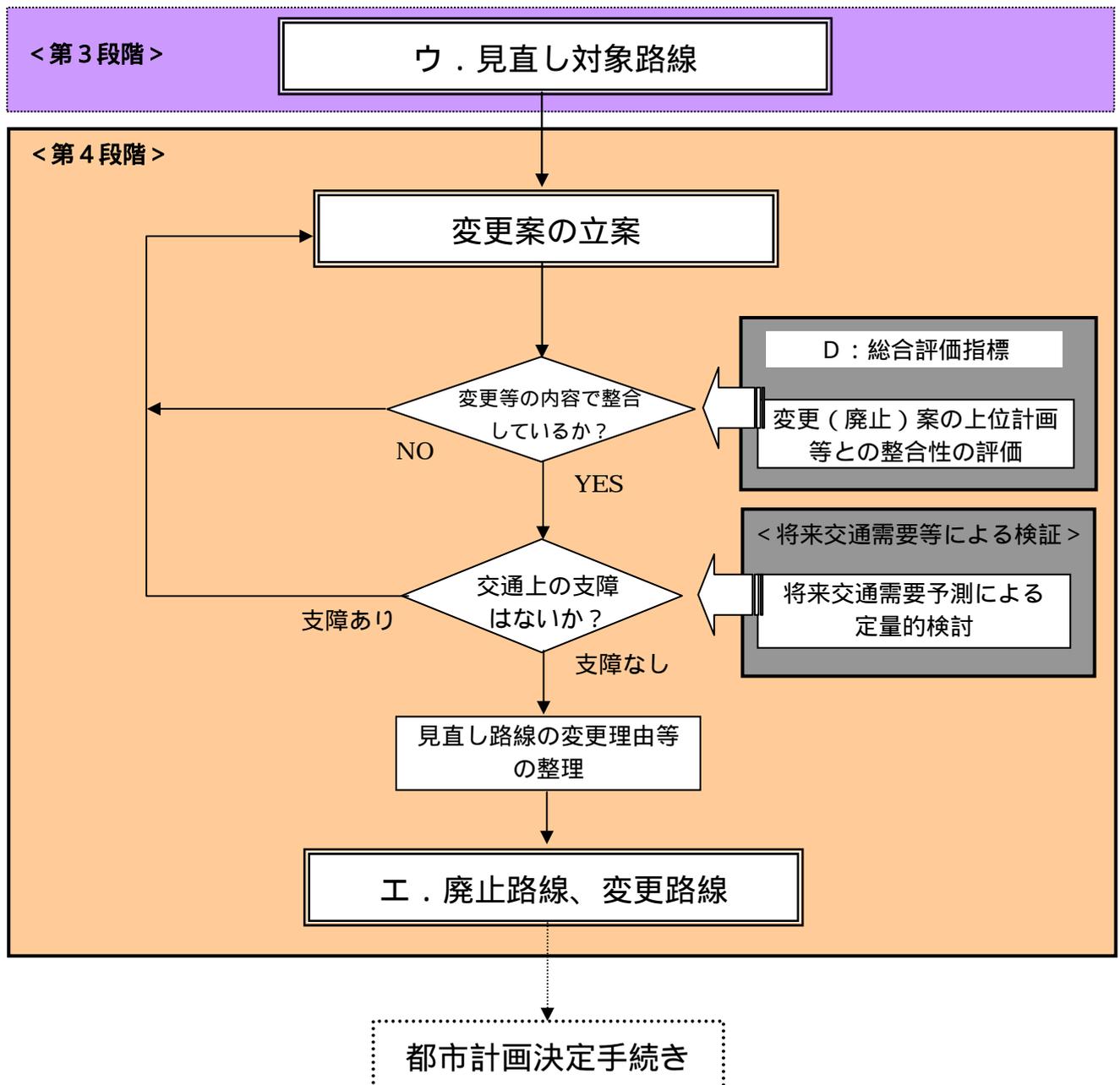
必要性が低く、事業の実現に関する課題がある路線



《第4段階：エ．廃止路線、変更路線の判定》

ここでは、第3段階で「ウ．見直し対象路線」に選定された路線について、当該都市計画道路の要求される機能や役割を踏まえ、変更案の立案を行なう。また、廃止した場合又は変更した場合において、現行の上位計画、関連計画、他事業等との整合性等の面から総合的な評価を行うとともに、必要に応じて道路網としての交通需要面から見た定量的な検証等を行う。その上で、最終的に廃止路線、変更路線を判定し、その変更（廃止）理由の合理的な説明のための整理を行うものとする。

1 エ．廃止路線、変更路線の判定の基本的流れ



2 変更案の立案

第3段階で「ウ・見直し対象路線」に選定された路線について、当該路線に要求される機能や役割を踏まえ、変更案の立案を行なう。変更案の立案にあたっては、次項以降で示す総合評価及び定量的検討による評価・分析を反映させるものとする。

3 D：総合評価指標と評価の視点

1．対象路線の上位計画等との整合性の評価

見直し対象路線の変更（廃止）案の内容等について、現行の上位計画・関連計画等に関する次表の「総合評価指標と評価の視点」に掲げる評価指標の視点から総合的に検討・評価し、整合性を確認する。

但し、都市の将来像や地域整備の方向性が見直し等が既に決定されている場合等であり、かつ、その方向性が廃止又は変更案と整合が図れる場合はこの限りではない。

<総合的評価指標と評価の視点>

指 標	評価の視点
1．上位計画・関連計画や各種法令等との整合性の評価	<ul style="list-style-type: none">・市町の総合計画、都市計画区域マスタープラン、市町の都市計画マスタープラン等との整合性を検討する。・区域区分、用途地域、地区計画等土地利用の観点からの整合性を検討する。・地域振興計画、中心市街地基本計画等との整合性を検討する。・各種法令等との整合性を検討する。
2．道路計画、交通計画との整合性の評価	<ul style="list-style-type: none">・ネットワークとしてのバランス等との整合性を検討する。・アクセス機能確保の面での整合性を検討する。
3．他事業等との整合性・一体性の評価	<ul style="list-style-type: none">・土地区画整理事業、市街地再開発事業、道路、河川、鉄道等の計画との整合性を検討する。・他の都市施設との一体性や総合性を検討する。
4．防災、環境面等での整合性の評価	<ul style="list-style-type: none">・地域防災計画、震災対策等防災に関する計画との整合性を検討する。・防災上のネットワークとの整合性を検討する。・環境計画、環境アセスメント、景観計画等との整合性を検討する。
5．その他の観点からの評価	<ul style="list-style-type: none">・周辺市町村との道路ネットワークの整合性を検討する。・道路構造令との整合性の検討を行う。・バリアフリーの観点からの検討を行う。・投資効果の検証を行う。・その他

4 将来交通需要等による検証

1. 将来交通需要予測による定量的検討

見直しの対象となる路線数、路線の機能、変更内容等に応じて、対象とする道路網の範囲（例えば、全市を対象とするか、一部地域を対象とするか、その路線と周辺だけを対象とするか等）を設定し、交通需要予測を行い、交通上の支障の有無を検討する。

必要に応じて、交差点解析による交差形式の検討や歩行者・自転車等の交通についても検討する。

なお、将来交通需要予測に基づく将来道路網の定量的検討は、「道路網への大きな影響がない、又は少ない」と考えられる場合は、その合理的理由を明確に記した上で行わないことができるものとする。各路線の廃止又は変更が「道路網へ大きな影響」を及ぼすと考えられるか否かは、次の例に示す項目等を検討することにより総合的に判断する。

< 道路網へ大きな影響を及ぼす検討項目の例 >

道路の機能 : 幹線道路か補助幹線道路か、広域を連絡する道路か、あるいは地区内を連絡する道路か等

ネットワーク構成 : 廃止しても道路密度が適正か否か、網としての不整合がないか否か、防災上のネットワークとして適正か否か等

交通量の見通し : 現況交通量上特に問題はないか否か、将来交通量が増える要因は無いのか等

代替道路の状況等 : 代替道路として適正か否か、代替道路の車線や幅員は十分満たされているか否か等

5 見直し路線の変更理由等の整理

1. 見直し路線の変更理由等の整理

以上の都市計画道路の検証により、廃止又は変更路線と判定された路線については、その変更理由の合理的説明のための整理を行うものとする。

整理に当たっては、対象路線の計画決定当初の考え方、現在に至るまでの変化の要因とその内容、実現化の困難な理由、変更することのメリット等を踏まえ、都市の将来像や地域の特性を踏まえて、路線がどのような機能を持ち、地域に寄与するのか等の視点で行うものとする。

2. その他

(1) 見直しの際の地域住民等への調整

対象となる路線の見直しを行った際に、「法53条の制限を課してきたことや路線型用途地域等の地域地区も一体として見直す場合に対する地権者等への説明の困難さ」や「市民等との廃止又は変更についての合意の困難さ」等の支障が想定される場合、過去の経緯や説明の困難さの原因等を十分調査し、現計画での実現の困難性、変更の必要性、変更内容等の丁寧な説明を行うことができるよう整理する。

(2) 代替道路による廃止路線選定の場合の考え方

代替道路の存在により当該路線を廃止路線として選定した場合、その代替道路は当該廃止路線の都市計画の性格を代替するものであることから、都市計画上必要な路線として位置づける必要も生じる。そのため、代替機能を十分に把握した上で代替道路の都市計画決定手続きを念頭においた検証をする必要がある。

《住民合意の形成》

都市計画道路の廃止又は変更は、当該道路の沿線住民等にとって、大きな影響を及ぼすものである。従って、都市計画道路の検証に当たっては、地域社会の合意形成の必要性も念頭においた検討を行うことが必要である。

地域住民等の意見聴取や合意形成は各地域や路線の状況に応じて様々な方法が考えられる。その代表的な方法を以下に列挙する。

住民意見の調査

- ・住民の意見を調査する方法としては、アンケート調査、ヒアリング、パブリックコメント（情報の提供と意見把握）等がある。

住民への説明・協議

- ・住民への説明や協議は、説明会、ワークショップ、委員会、懇談会、シンポジウム等がある。

情報提供と意見把握

- ・情報提供には、市町の広報、パンフレット、ホームページ、閲覧、新聞等へのチラシ等の方法があり、意見把握には、郵便、FAX、電話、メール、担当窓口等がある。

《(参考)書式例》