

いわき都市計画道路網見直し基本方針

平成 18 年 3 月

いわき市都市計画課

目 次

1 . 都市計画道路見直しの目的	1
2 . 都市計画道路見直しの動き	2
2 - 1 国の動き	2
2 - 2 県の動き	2
3 . 都市計画道路の現状	3
3 - 1 都市計画道路の役割	3
3 - 2 都市計画道路の現状	4
4 . 都市計画道路見直しの背景と必要性	7
4 - 1 社会状況の変化への対応	7
4 - 2 まちづくりの変化への対応	8
4 - 3 公共事業の効率化への対応	8
4 - 4 道路構造令の改正への対応	9
5 . 都市計画道路見直しの基本的な考え方	10
5 - 1 これからの都市計画道路整備のあり方	10
5 - 2 見直しの基本的な視点	11
5 - 3 見直し検討の進め方	12
5 - 4 見直し対象路線の抽出(ステップ1)	15
5 - 5 見直し対象路線の検証・評価(ステップ2)	17
5 - 6 見直し計画案の作成(ステップ3)	20
5 - 7 見直しの時期	21
路線別チェックリスト	22

1 . 都市計画道路見直しの目的

いわき市では、平成元年に大規模な交通実態調査（パーソントリップ調査）を実施し、平成4年には都市交通マスタープランを策定し、施策展開を図ってきた。

しかし、その後の社会経済情勢の大きな変化により、都市交通マスタープランの見直しの必要が生じたため、平成13年度～平成14年度にかけて再び総合都市交通体系調査を実施し、都市の「再生・活力」、生活の「安全・安心」及び「環境」への配慮の3つを都市交通の基本目標に掲げ、「道路網整備」「公共交通施策」「交通需要管理施策」及び「土地利用施策」の4つの施策から成る「新たな都市交通マスタープラン」を平成15年12月に策定した。

「道路網整備」については、既存ストックの有効活用とともに、市内と市外の都市圏間や市内の各既成市街地間を結ぶ道路の機能向上、災害に強く防災に役立つ道路の整備、安全で快適な自転車・歩行者空間の整備等の施策展開が求められている。

また、これまでの都市計画道路の多くは、経済成長期に都市への人口集中と市街地の拡大等を前提に計画され、都市計画決定により将来の事業の円滑な施行を確保するため建築制限をかけてきたケースもあるが、今後は人口減少社会等への移行による都市活動量の変化、計画決定時と現在のまちづくり方針の違い、さらには既存ストックの積極活用を前提とした道路整備等、これらの観点からも現都市計画道路の再検証の必要性が高まっている。

本見直し方針は、長期間未着手の都市計画道路の見直しを含めた望ましい都市計画道路網の形成に向け、現計画の重要性・必要性等を総合的に点検・検証し、現計画の変更、廃止等の見直しについての基本的な考え方や手順等の方針を示したものである。

2 . 都市計画道路見直しの動き

2 - 1 国の動き

都市計画運用指針（平成 12 年 12 月 28 日策定）

都市施設は、都市の将来像を実現するために都市計画決定されたが、長期にわたり事業が行なわれていない施設についての計画の変更は慎重に行なわれるべきものである。

これまでは、一度都市計画決定した施設の都市計画の変更についてあまりにも慎重すぎたきらいもあるため、長期的にみれば都市の将来像も変わりうるものであり、必要に応じ変更の検討を行うことが望ましく、その必要性の変更理由を明らかにして行なうべきである。

社会資本整備審議会（平成 14 年 7 月 8 日中間とりまとめ）

現在の都市計画道路網の多くは、都市への人口集中とそれに対応する都市の拡大等を前提とした計画となっている。

今後は、人口が減少しコンパクトな市街地形成が求められる等の社会情勢の変化を踏まえ、将来都市像とそれに至る都市整備の道筋が見直される中、早期に道路網の見直しの検討を行うことが必要であり、その結果に応じて速やかに都市計画道路の追加、廃止、変更等が見直しを実施すべきである。

都市計画運用指針（平成 14 年度改訂）

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等の結果等を踏まえ、また、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、構造等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行なうべきである。

長期にわたり未整備の路線については、長期的視点からその必要性が従来位置づけられてきたものであり、単に長期未着手であるとの理由だけで見直しを行なうことは望ましくなく、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討する中で見直されるべきである。

2 - 2 県の動き

現在、福島県では国の動きに対応して、「長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」の策定を進めており、管内市町村の都市計画道路の見直しと連携しながら必要に応じ、県管理（予定）都市計画道路の見直しの検討を進めていくこととしている。

3 . 都市計画道路の現状

3 - 1 都市計画道路の役割

都市計画道路は、市民生活と都市活動に欠かせない重要な役割・機能(市街地形成機能、交通機能、空間機能)を担っている。

都市計画道路は、都市計画法に位置付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最も重要な基盤施設として、その他の道路と共に都市の骨格を形成している。

また、土地利用を方向付けし街区を形成する「市街地形成機能」とともに、都市活動に伴う円滑な移動を確保するための「交通機能」、下水道、電気等の収容空間や防災空間、通風採光空間としての「空間機能」等、多様な役割を果たしており、市民の生活と都市活動に欠かせない重要な施設である。

機能の区分		内 容	
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共に、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	
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機能
		災害防止機能	災害等の拡大を遅延・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	都市モジュール、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	上下水道、ガス、電気、電話等の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	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

注) 「都市計画マニュアル」(社)日本都市計画学会編より

表 1 都市内道路の機能

3 - 2 都市計画道路の現状

現 状

昭和41年10月のいわき市の発足に伴い、旧5市（平、磐城、勿来、常磐、内郷）と旧2町（四倉、久之浜）が各々定めていた都市計画道路をいわき都市計画道路として、89路線、延長約263kmを定めた。

その後、社会経済状況や交通状況等の変化に対応した道路整備を積極的に進めるため、市内の道路網の骨格となる幹線街路をはじめ、区画街路や特殊街路の都市計画決定（追加変更）が行われてきた。

平成16年3月末現在、市内の都市計画道路は130路線（幹線街路115路線、区画街路13路線、特殊街路2路線）、総延長約333kmあり、そのうち整備済延長は約231km（約69%）、概成済延長は約42km（約13%）、未整備延長は約60km（約18%）となっている。

未整備延長のうち、都市計画決定から20年以上経過している路線延長が約46km（約76%）となっている。

課 題

長期未着手の都市計画道路区域では、建築制限が長期化している。

長期未着手の都市計画道路では、計画当初と社会経済情勢や道路網体系が大きく変化しており、整備の必要性に変化が生じている。

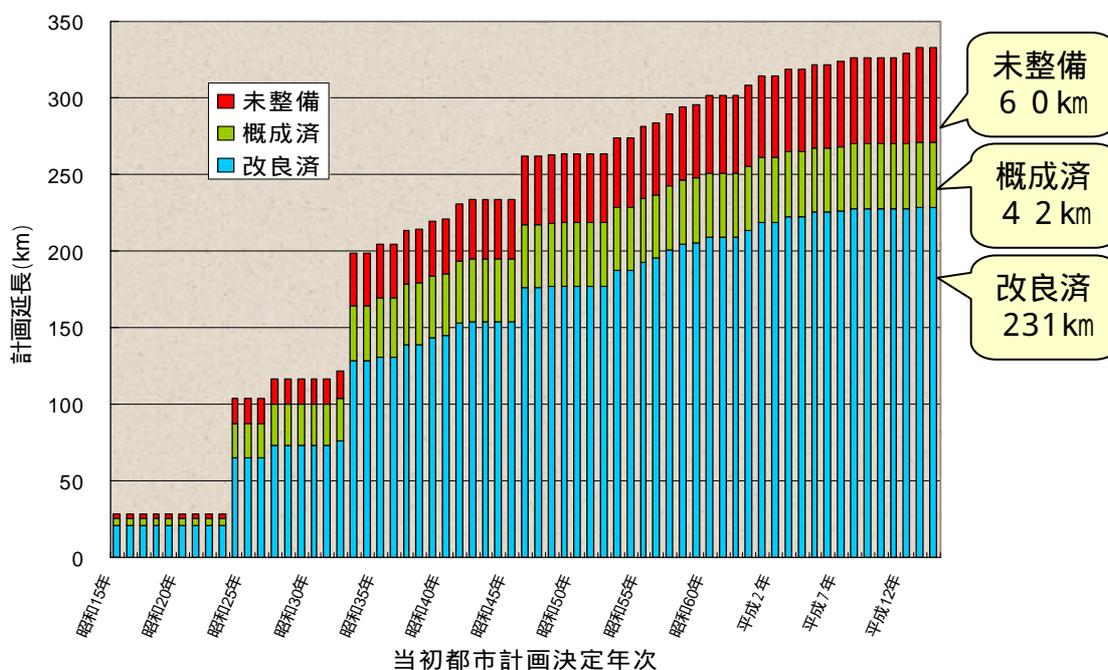
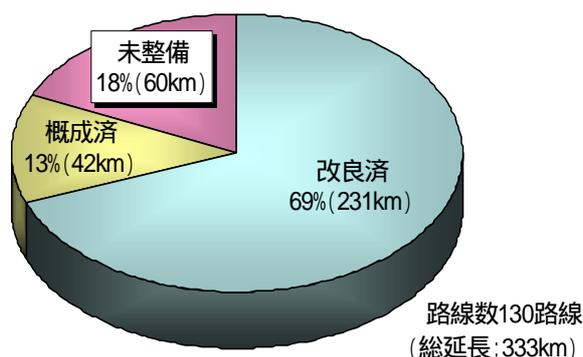


図1 都市計画道路延長の推移



概成済：概ね計画幅員の2/3以上
または4車線以上の幅員
で供用している状態

図2 整備状況別内訳

幅員	計画延長 (km)	改良済延長 (km)	概成済延長 (km)	整備率 (%)
40m未満～30m以上	10.21	10.21	0.00	69.3
30m未満～22m以上	82.13	70.16	0.00	
22m未満～16m以上	87.68	62.21	3.91	
16m未満～12m以上	80.73	48.74	16.87	
12m未満～8m以上	59.52	30.79	21.54	
8m未満	12.55	8.50	0.44	
計	332.89	230.61	42.76	

整備率 = 改良済延長 / 計画延長 × 100%

表2 幅員別整備状況及び整備率

		計	幹線街路	区画街路	特殊街路
路線数		130	115	13	2
計画延長 (km)	車線表示	332.89	320.67	9.82	2.40
	なし	2.40	0.00	0.00	2.40
	2車線	227.31	217.49	9.82	0.00
	4車線	102.61	102.61	0.00	0.00
	6車線	0.57	0.57	0.00	0.00

表3 車線数別計画延長

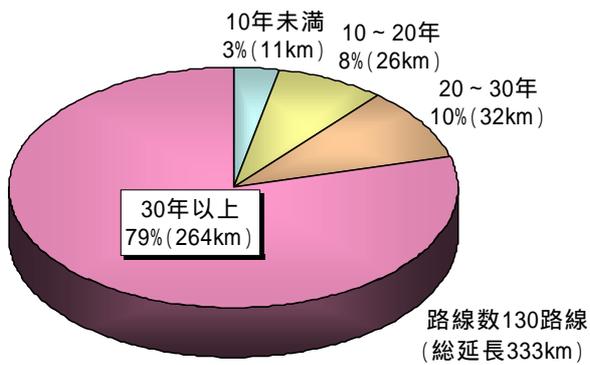


図3 経過年数別内訳

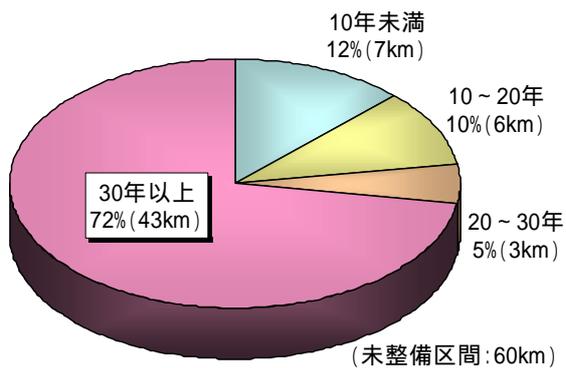


図4 未整備区間経過年数別内訳

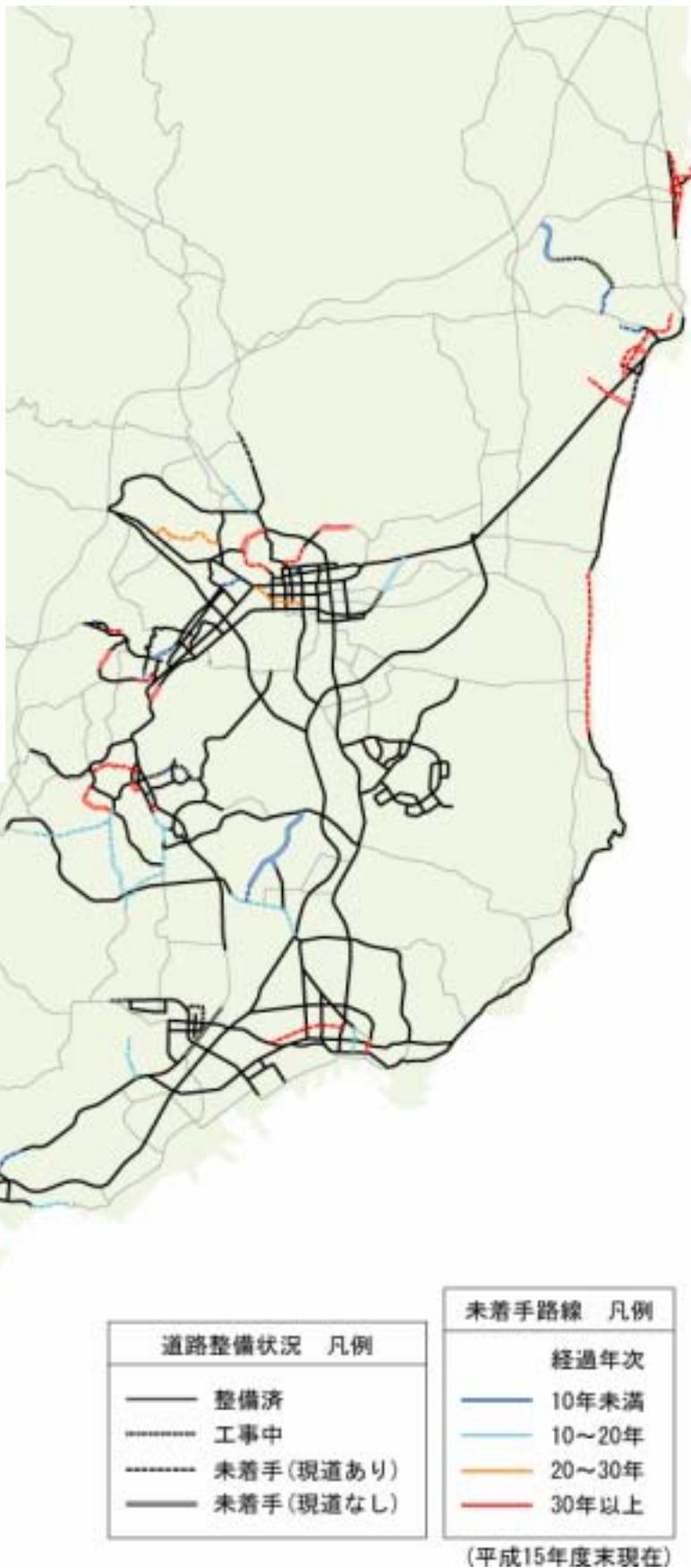


図5 道路整備状況と未着手路線の経過年数別路線分布

4 . 都市計画道路見直しの背景と必要性

4 - 1 社会状況の変化への対応

人口減少社会等への移行に伴って変化する交通需要に的確に対応した都市計画道路が求められている。

これまでの都市計画道路は、人口増加と経済成長による市街地拡大や交通需要の増加を前提に計画されてきた。しかし、人口は減少方向に向かい、経済も安定的な成長で推移するものと予想される。

いわき市の人口は、平成12年現在約36万人で、平成7年に比べわずかではあるが人口が減少している。平成37年には、平成12年に比べ約8%減少し、約33万人になるものと見込まれている。

このような人口等の変化に伴い、いわき市の都市交通需要の総量は平成13年の約75万トリップから、平成37年には約71万トリップと約5%の減少、このうちの自動車利用トリップも約3%の減少と推計されている。

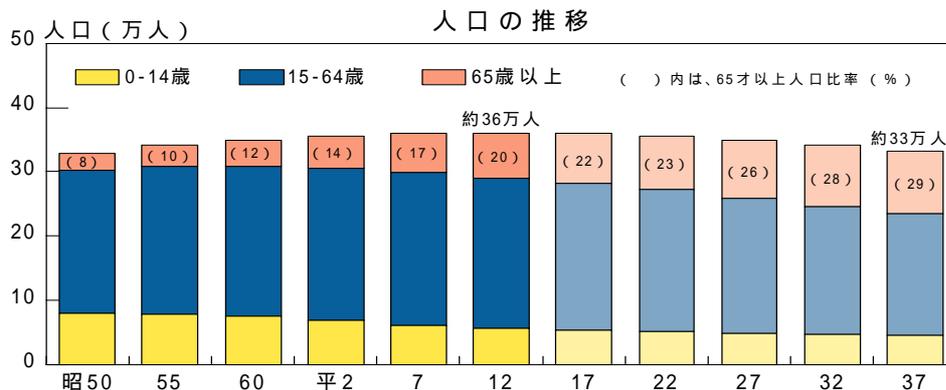


図6 いわき市の人口動向

注)「いわき都市圏のあすの都市交通(パンフレット)」

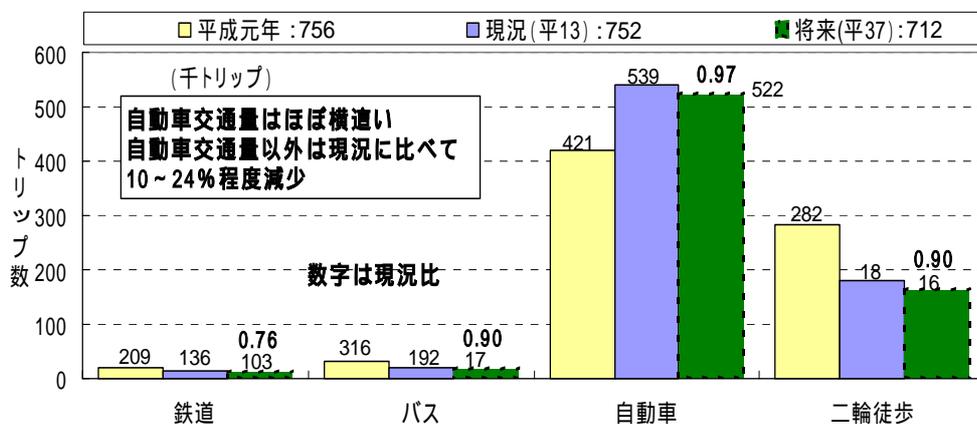


図7 いわき市に発着する交通量の動向

注)平成14年度 いわき都市圏総合都市交通体系調査報告書(いわき市)より

4 - 2 まちづくりの変化への対応

まちづくりの変化に対応した都市計画道路が求められている。

これまでのまちづくりは、人口の増加等を背景とした都市化社会に対応して市街地を拡大する方向で行われてきたが、都市型社会を迎え、これからのまちづくりの方向は、市街地の拡大を抑制し、都市機能の集約・コンパクト化、中心市街地の活性化へと移行しつつある。

歴史的・文化的資源に対する価値観の高まりにより、これらの資源を生かした地域主体のまちづくりや自然環境の保全等が重視されてきている。

また、安心して安全に暮らせるまちづくりの意識も高まっている。これらの市民ニーズの変化に対応した都市計画道路の整備も求められている。

都市計画決定当初の面的整備事業や大規模開発計画の中止または見直し等により、整備の必要性に変化が生じてきている都市計画道路もあり、これに対応していく必要も生じている。

4 - 3 公共事業の効率化への対応

財政状況が厳しさを増す中、長期間未着手の状態にある都市計画道路について、整備の必要性等を再評価することが必要になっている。

バブル崩壊後、財政状況が厳しさを増してきており、道路・街路事業費も抑制傾向になっている。

限りある財源の中で効率的な道路整備が求められており、長期間未着手の都市計画道路については、既存道路の活用可能性等を踏まえた上で、整備の必要性の再評価が必要になっている。

4 - 4 道路構造令の改正への対応

道路構造令の改正により、歩道等の幅員が変更されており、これに対応していく必要がある。

平成13年7月に道路構造令の改正が行われ、安全で快適な歩行者、自転車空間を確保することや、都市部の幹線道路は原則植樹帯を設置することが標準となった。

長期間未着手の都市計画道路等の整備にあたっては、道路構造令に適合しない路線もあり、地域の実情を踏まえた幅員構成の検討など、これらへの対応を図っていく必要が生じている。

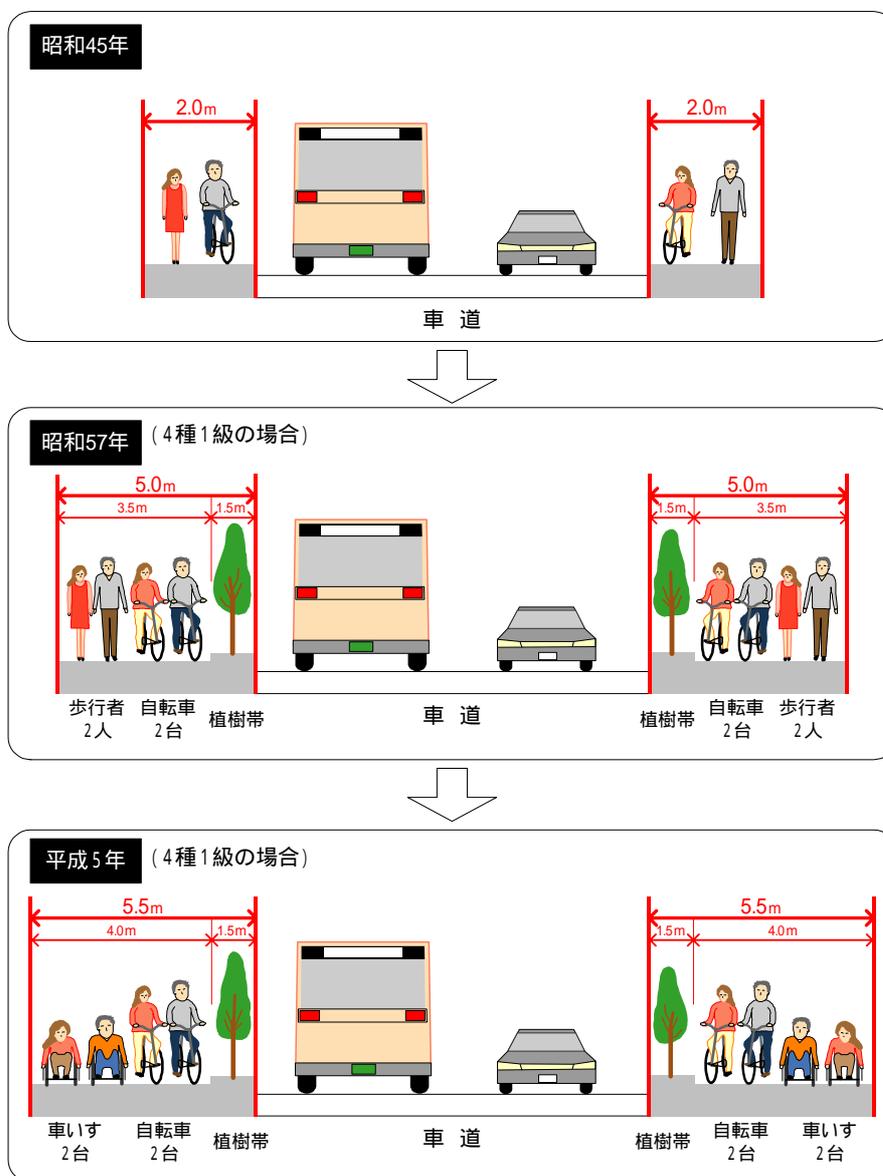


図8 自転車歩行者道等の幅員の変遷

5 . 都市計画道路見直しの基本的な考え方

都市計画道路は、将来都市像の実現に向けて、都市計画基礎調査や都市交通調査、整備の方向性等を踏まえ、都市計画決定されたが、社会状況やまちづくりの変化、公共事業の効率化、道路構造令の改正等を背景に、都市計画決定から長期間未着手の都市計画道路は、従来の機能が低下し、その必要性が変化している可能性があり、また、都市計画決定による権利の制限によるまちづくりへの影響などが懸念されるため、早急な見直しを図ることが必要である。

長期未着手の都市計画道路の見直しにあたっては、現在の都市計画道路としての役割を十分に検証、評価するとともに、都市計画道路網全体の総合的な視点から見直しを検討していくことが望ましいとの考えのもとに、都市計画道路の見直しの基本的な考え方を示すこととする。

5 - 1 これからの都市計画道路整備のあり方

総合都市交通マスタープランでは以下に示す「目指すべき将来都市像」「これからの道路整備のあり方」を提案しており、これに準じた都市計画道路の整備を行っていく必要がある。

目指すべき将来都市像

都市交通マスタープランの中で設定されている将来都市像の実現を目指すものとする。

広域 及び 市街地間の交流と連携の活発な都市
中心性と拠点性の高い魅力的な活力ある都市
豊かな自然とコンパクトな市街地が共生する安全・安心、環境に配慮した都市

これからの道路整備のあり方

目指すべき将来都市像の実現を図る都市交通の3つの基本目標の観点から、これからの都市計画道路の整備は、以下を目指すものとする。

基本目標

これからの都市計画道路整備の方向

再生・活力

- ・都市の一体化促進、中心市街地の活性化に役立つ道路の整備
- ・渋滞がなく、円滑に走れる道路網の整備

安全・安心

- ・安全で快適な自転車・歩行者空間の整備
- ・災害に強く、防災にも役立つ道路の整備

環 境

- ・環境やまち並みに配慮した道路の整備

(注) 「いわき都市圏のあすの都市交通」に基づき整理。

5 - 2 見直しの基本的な視点

見直し対象路線については、次に示す視点から路線ごとに必要性や変更の方向性を検証し、事業の実現性や既存道路による機能代替性を考慮して、総合的に検証・評価する。

その結果、必要性が高いと判断される路線については、「継続・変更候補路線」、必要性が低いと判断される路線については、「廃止候補路線」として、それぞれ位置付ける。

路線機能の検証・評価

都市の再生・活力

都市間・拠点間の連絡のために必要か
土地利用支援のために必要か
交通の円滑化のために必要か

生活の安全・安心

自転車・歩行者の安全・快適のために必要か
都市防災のために必要か

環境・景観

都市環境形成のために必要か

既存道路による機能代替性の検証・評価

既存道路があり機能代替が可能か

事業実現性の検証・評価

地域のまちづくりの取り組みと整合しているか。

5 - 3 見直し検討の進め方

見直し検討は、次のステップにより進める。これにより、見直し検討の対象路線の「継続」「変更(線形、幅員)」「廃止」路線候補を抽出し、見直し計画案を作成する。

ステップ1 : 見直し対象路線の抽出

ステップ2 : 見直し対象路線の検証・評価

ステップ3 : 見直し計画案の作成

見直し検討における見直し計画の用語を以下のように定義する。

継 続 : 現都市計画道路の計画内容をそのまま継続する。ただし、局所的な計画変更等の軽微な変更を行う場合がある。

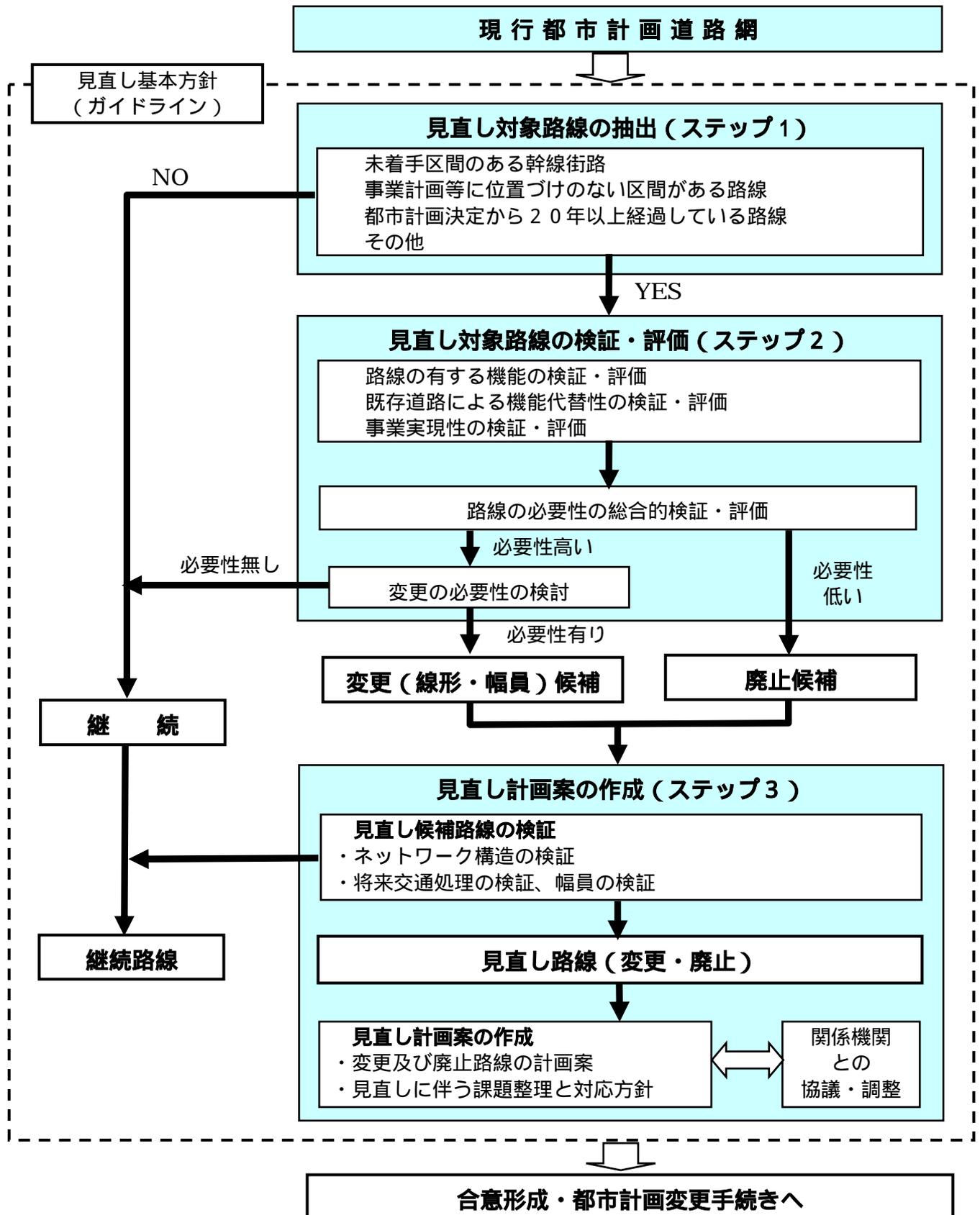
変更(線形) : 現都市計画道路の起終点、経由地 又は 線形を変更する。

変更(幅員) : 現都市計画道路の計画幅員を、車線数の設定とともに道路構造令に適合するように変更する。

廃 止 : 現都市計画道路を、既存道路や他の都市計画道路等の有無と機能を考慮した上で廃止する。

見直し検討フロー

都市計画道路の見直しは、以下の手順により進める。



各ステップの検討概要

ステップ1：見直し対象路線の抽出

路線の概要(現況)を把握するため、整備状況等を示した路線別の現況図を作成し、路線別チェックリストにより、未着手区間の有無、事業計画等に位置づけない区間の有無、都市計画決定から20年以上経過しているか、その他の理由から、計画の見直し検討が必要と想定される都市計画道路を抽出する。

ステップ2：見直し対象路線の検証・評価

ステップ1で見直し対象として抽出された路線について、ステップ3の見直し対象路線の見直し計画案の作成に向けて、見直し対象路線ごとに路線の機能、既存道路の状況、事業実施上の制約要因等を整理した路線別チェックリストにより、見直し対象路線の総合的な検証・評価を行う。

路線の必要性の総合的検証・評価

- ・路線別チェックリストに基づいて各路線の有する機能を検証するとともに、既存道路等の活用による機能代替の可能性の検討等から路線の必要性を総合的に評価する。

見直し候補路線の検討

- ・路線の必要性が高いと評価された路線については、路線ごとに事業実施上の制約要因や交通機能等を総合的に検討し、現計画の線形や車線数について変更の方向性を検討する。なお、路線の必要性が低いと評価された路線については「廃止」候補路線とする。

ステップ3：見直し計画案の作成

変更路線や廃止路線についての合意形成や都市計画変更に向けて、関係機関と調整・協議を行い、見直し計画案の作成を行う。

見直し候補路線の検証

- ・ステップ2により抽出された見直し候補路線について、都市計画道路以外の路線や今回の見直し検討の対象外となった路線を加え、道路ネットワークとしての連続性等の検証とあわせて、道路密度が確保されているか検討する。
- ・また、将来交通量の検討により交通機能の検証を行うとともに、車線数の設定、道路構造令に適合した幅員の検証を行う。

見直し計画案の作成

- ・見直し候補路線の検証を踏まえ、変更(線形、幅員)路線計画や廃止路線計画の路線別計画案を作成するとともに、都市計画道路網の見直し計画案を作成する。また、現計画の変更や廃止に伴って生じる課題を路線ごとに整理するとともに、対応方針を検討する。

5 - 4 見直し対象路線の抽出（ステップ1）

都市計画道路のうち未着手区間のある幹線街路を対象とする

未着手区間（概成済を含む）のある都市計画道路を見直し対象路線とし、事業中（暫定供用中含む）あるいは事業化手続き中の路線は検討対象外とする。

概成済：概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員が供用している状態。

暫定供用：計画幅員通りの整備ができているものの、計画時の車線数で供用されていない状態。

都市計画道路には、自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路があるが、以下の理由により、幹線街路を見直し対象路線とする。なお、幹線街路には、主要幹線街路、都市幹線街路及び補助幹線街路の3種類がある。

- ・都市計画道路のうち、自動車専用道路は、いわき市には存在していないため見直し対象とならない。
- ・区画街路、特殊街路は、特定の機能や目的に対応し、あるいは局所的な土地利用に対応して定められており、これらの街路については必要に応じ別途個別に見直し検討を行うものとする。

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、広域交通を大量で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共に、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	

注）「都市計画マニュアル」（社）日本都市計画学会編より

表4 都市計画道路分類と機能

事業計画等に位置付けがない区間のある路線を対象とする

都市計画道路のうち、事業計画等に位置付けがなく、未着手となっている区間ある幹線街路を見直し対象路線とする。

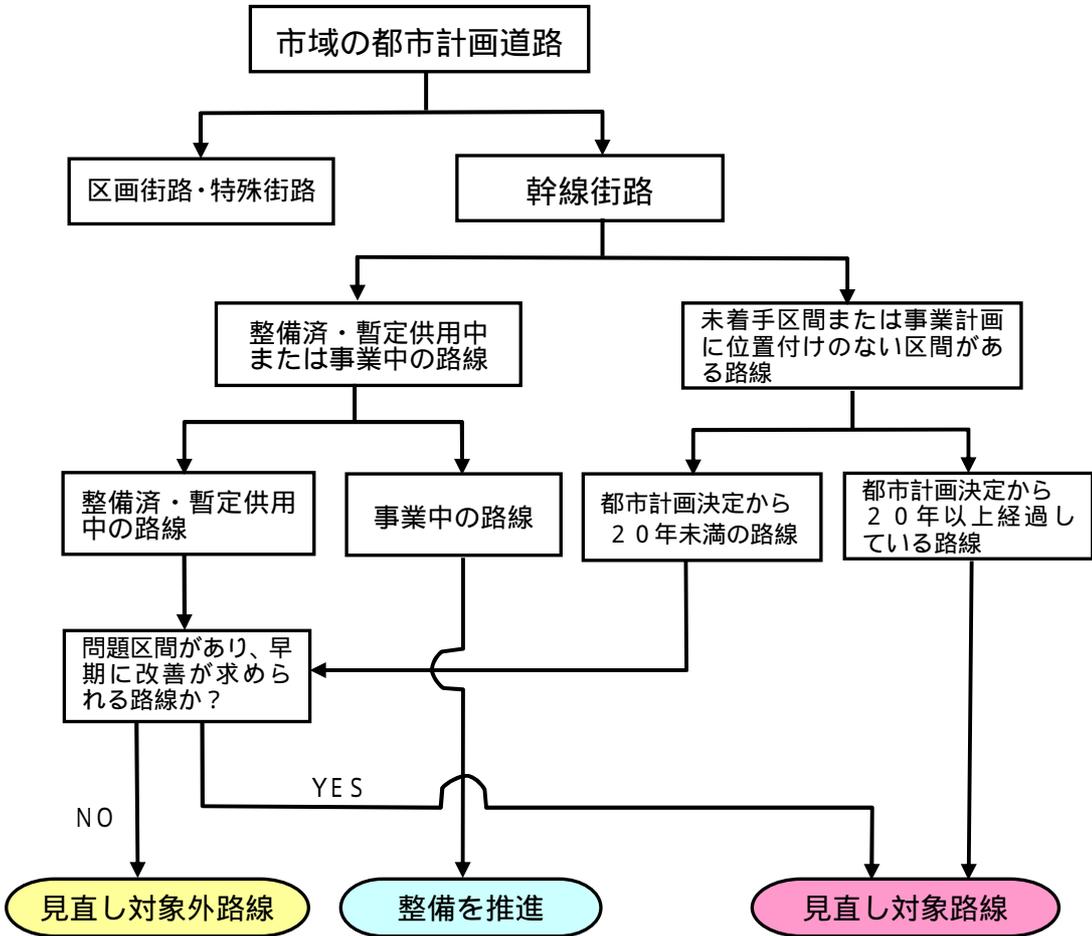
都市計画決定から20年以上経過している路線を対象とする

都市交通マスタープランや総合都市交通マスタープラン等の都市計画関連の計画は、概ね20年先を見通した計画としており、都市計画決定から20年以上経過した都市計画道路については、その役割が変化している可能性があるため、見直し対象路線とする。

その他の対象とすべき路線

整備済や暫定供用中の路線であっても、交通渋滞が激しい、歩行者や自転車が歩道をスムーズに走行できない(歩道がない)などの交通問題があり、早期に改善の必要が求められる路線は、根拠を明らかにした上で、見直し対象路線に加えるものとする。

【見直し対象路線抽出フロー】



5 - 5 見直し対象路線の検証・評価（ステップ2）

路線機能の検証・評価

都市間・拠点間の交流連携のために必要かについて

主要拠点地区や主要施設、交通結節点へのアクセスを目的とした道路か？

- ・ 少子高齢化、人口減少等の成熟した社会を迎えるに当たり、持続的な都市活力の向上を図るためには、他都市間や市内拠点地区間の交流・連携を促進していくことが重要である。
- ・ 交流・連携を促進するため、都市内の主要な拠点地区や主要施設へアクセスする路線として、整備の必要性が高い路線か否か検証・評価する。

都市内拠点	交通結節点	拠点・拠点施設 等	
都心部	高速道路 I C	行政機関	流通センター
副都心部	空港	病院	工業団地
市町村内の主要地区	港	大学	リゾート拠点
その他の活動拠点	鉄道駅	観光地	住宅団地
大規模再開発事業地区等	バスターミナル	レクリエーション拠点	学園都市
		市場	

注)「ゆとり社会と街づくり・道づくり」(国土交通省 都市局 監修)

表5 拠点地区・拠点施設（例）

土地利用支援するために必要かについて

面的整備事業の支援を目的とした道路か？

- ・ 魅力あるまちづくりに向けて、中心市街地の活性化や既成市街地再編等を支援するための路線として整備の必要性が高い路線か否かを検証・評価する。
- ・ 社会経済情勢の変化等により土地区画整理事業などの面的整備事業や都心近郊での大規模開発等の土地利用計画が見直し（中止・休止）され、その必要性が低下している可能性がある路線について、整備の必要性が高い路線か否か検証・評価する。

交通の円滑化のために必要かについて

自動車交通処理のために整備が必要か？

- ・ 都市化社会から都市型社会への移行に伴う交通需要の変化や都市計画道路以外の道路整備による道路網体系の変化等により、交通処理機能に変化が生じている可能性がある路線について、交通量に変化に対応する整備の必要性が高い路線か否か検証・評価する。

自転車・歩行者の安全・安心・快適のために必要かについて

自動車・歩行者の安全・快適のために整備が必要か？

- ・高齢社会に向けて、道路構造令の改正等にも見られるように安全で快適な自転車・歩行者のための空間確保が求められてきているため、整備の必要性が高い路線か否か検証・評価する。

ユニバーサルデザイン化が特に求められる道路か？

- ・安全で安心な暮らしの実現に向けて、ユニバーサルデザイン化を特に進める必要性が高い路線か否か検証・評価する。

都市防災のために必要かについて

災害時の緊急輸送路や避難路として整備が必要か？

- ・都市防災上、災害時の避難路や緊急活動のために道路は、重要な役割を果たすため、防災への意識が高まりつつある中、生活の安心と安全を向上させる緊急輸送路または避難路として、また、避難地や防災拠点へアクセスする道路として、整備の必要性が高いか否か検証・評価する。

消防車両の通行路及び住民避難路を確保するために整備が必要か？

- ・消防活動を阻害する一要素である道路狭隘、急坂（段差）及び行き止り区域を改良し、緊急車両の通行路及び住民避難路を確保するために整備の必要性が高いか否か検証・評価する。

都市景観形成のために必要かについて

都市景観形成のために整備が必要か？

- ・環境と調和したまちづくりや、個性・魅力あるまちづくりのために幅広の歩行者空間、植栽・ストリートファニチャー等のための空間確保が必要な路線か否かを検証・評価する。

既存道路による機能代替性の検証・評価

既存道路等があり機能代替が可能かについて

財源が厳しさを増す中、効率的に都市計画道路を整備していくためには、既存道路を積極的に有効活用していくことが重要であるため、路線の有する機能を代替できる既存道路が存在するか否か検証・評価する。

代替道路については、以下の点で検証・評価を行う。

- ・都市計画道路と重なる現道が存在する場合、交通処理機能や安全で快適な歩行空間が確保されているか否か検証・評価し、現況道路の活用を検討する。
- ・現道のない都市計画道路に並行して同程度の機能（幅員、車線など）を有する現道が存在する場合、都市計画道路の有する機能を代替できるか否か検証・評価し、現況道路活用の可能性を検討する。

事業実現性の検証・評価

地域のまちづくりの取り組みと整合しているかについて

事業実施が困難な物理的・地形的な制約はあるか？

- ・都市計画道路の必要性は認められても、道路構造と地形条件等に不適合があり、現計画では事業が困難な路線については、計画内容を見直す必要性が高い路線とし、線形変更等で対応が可能かを検討する。

貴重な歴史的文化的資源、自然資源を喪失しないか？

- ・現計画の都市計画道路を整備することによって、沿道地域固有の貴重な文化的歴史的資源（街並み等）や自然資源を喪失する可能性もあることから、現計画のまま整備を行うことが妥当か、また線形変更等で対応可能かを検討する。

住宅密集地で多くの家屋移転を要し、地域のコミュニティを喪失しないか？

- ・中心市街地や既存の家屋が密集した地域において都市計画道路を整備することにより、多くの家屋移転とともに既存のコミュニティが喪失するなど、地域への影響があるか否か検討する。

地域（沿線住民）から整備に対する陳情・要望はあるか？

- ・都市計画道路の整備にあたっては、地域の理解と協力が不可欠であり、都市計画道路の整備に対して地域がどのように考えているか。また、陳情・要望等があるか否かなど、地域の意向を踏まえるものとする。

判定基準

見直し候補路線は、次の判定基準により判定し選定するものとする。

なお、路線の必要性については、検証・評価で一つでも「はい」があれば、必要性が高い路線と判断する。ただし、必要性が高くてもその機能を代替する路線・区間がある場合には、見直し候補(廃止)とする。

必要性	代替性	実現性	判定
高い	あり	-	見直し候補（廃止）
	なし	高い	
低い			見直し候補（変更）
低い	-	-	見直し候補（廃止）

5 - 6 見直し計画案の作成（ステップ3）

変更路線や廃止路線の都市計画変更に向けて、関係機関と調査・協議を行ながら、見直し計画案を作成する。

見直し候補路線の検証

ネットワーク構造の検証

- ・見直し候補路線に、都市計画道路以外の路線や見直し検討の対象外となった路線を加え、道路ネットワークとしての連続性等を検証する。
- ・ネットワークに欠落部分があり連結が必要な場合や線的に不連続な場合には、路線の起終点変更等での対応策を検討する。

道路密度の検証

- ・ネットワーク構造の検証とあわせて、用途地域の指定状況や土地利用状況等に対応した適切な道路密度が確保されるか検討する。

将来交通処理の検証、車線数・幅員の検証

- ・道路ネットワークにおける将来交通量の推計により、見直しの有無による交通処理面での問題・課題、影響等を路線ごとに検証する。
- ・交通処理面で問題がなく、現計画を変更・廃止することが地域の実情に整合している場合には、変更・廃止路線（案）として位置付ける。
- ・交通需要量が交通容量を大きく上回る場合は、路線の車線数不足と想定され、逆に大きく下回る場合は車線数が過大になっていると想定される。これらの検証を踏まえた上で、路線の適正な車線数を設定するとともに、道路構造令に適合した道路幅員について検討を行う。

見直し計画案の作成

変更（線形、幅員）路線 及び 廃止路線の計画案

- ・見直し候補路線の検証を踏まえ、変更（線形、幅員）路線や廃止路線の見直し計画案を作成するとともに、都市計画道路網の見直し計画案を作成する。
- ・廃止に当たっては、廃止路線の機能を代替する路線の計画、線形変更や幅員変更に当たっては予備設計レベルでの計画代替案の検討や事業性評価の検討等を行う。

見直しに伴う課題整理と対応方針

- ・路線の変更・廃止に伴って検討、対応が必要となる次のような課題を路線ごとに整理するとともに、課題への対応方針を検討する。

地元住民への対応に関する課題

- ・都市計画法第53条（建築制限）やセットバック協力者への対応
- ・見直しに向けた住民の合意形成のあり方 等

代替道路の活用に関する課題

- ・代替道路のネットワークとしての連続性
- ・代替道路の都市計画決定の必要性とそれに伴って生じる課題 等

用途地域に関する課題

- ・廃止に伴う用途地域指定（土地利用規制）の変更の必要性
- ・既存適格建築物の不適合化への対応 等

5 - 7 見直しの時期

都市計画道路の見直しは、できるだけ早期に行うことが望ましいが、見直し路線として選定されてから、概ね5年以内を目途とする。

また、都市計画道路の見直しにあたっては、見直し路線を地区別に整理し、地域との協働作業により、見直し計画案等を作成するなど、地域の合意形成等が図りながら行っていくものとする。ただし、都市計画道路の見直しについて地域からの陳情や要望等のある路線については、優先的に見直しを行っていくこととする。

路線別 チェック リスト

路線の概要											
路線番号・路線名		延長	m	幅員	m	車線数	車線	起点		終点	
当初決定年月日・告示番号	昭和 平成 年 月 日 告示第 号	最終決定年月日・告示番号	昭和 平成 年 月 日 告示第 号	事業主体	国 県 市						
土地利用状況	住居系 商業系 工業系 その他 ()	複数回答可	都市計画制限	あり なし	具体的な制限内容を記述						

見直し対象路線の抽出

検証・評価項目	検証・評価内容							判定
未着手区間があるか	はい いいえ いいえ(未着手区間なし) 整備済または暫定供用中の場合は「 」へ							見直し対象 「検証・評価」へ 見直し対象外 記入終了 その他 具体的な理由を記述
	整備済延長	m	概成済延長	m	事業中延長	m	未着手延長	
事業計画等に位置づけのない区間があるか	はい いいえ	都市計画決定から20年以上経過している区間があるか 基準日:平成 年 月 日			はい いいえ(未着手期間 年)			
その他:整備済または暫定供用中路線について	・交通渋滞の発生、歩行者・自転車の安全性などに問題があり、早期に改善の必要があるか		はい いいえ	(具体的な内容を記述)				

見直し対象路線の検証・評価

検証・評価項目	検証・評価内容				判定		
必 要 性	都市間・拠点間の交流連携のために必要か	・主要拠点地区、主要施設や交通結節点へのアクセスを目的とした道路か	はい いいえ 不明	アクセスする拠点地区、主要施設、交通結節点を記述	路線の必要性	高い 低い	
	土地利用支援のために必要か	・面的整備事業等の支援を目的とした道路か	はい いいえ 不明	事業名を記述	路線の代替性	あり なし	
	円滑な都市交通処理のために必要か	・自動車交通処理のため整備が必要か	はい いいえ 不明	必要とした理由を記述	事業の実現性	高い 低い	
	自転車・歩行者安全・安心・快適のために必要か	・自転車・歩行者の安全・安心・快適のために必要か	はい いいえ 不明	必要とした理由を記述	判定	継続 見直し候補(変更) 見直し候補(廃止)	
		・ユニバーサルデザイン化が特に求められる道路か	はい いいえ 不明	必要とした理由を記述			
	都市防災のために必要か	・災害時の緊急輸送路や避難路として整備が必要か	はい いいえ 不明	避難地や防災拠点名、必要とした理由を記述	【見直しの方針】		
		・消防車両の通行路や住民避難路を確保するため整備が必要か	はい いいえ 不明	必要とした理由を記述			
都市景観形成のために必要か	・都市計画形成のために整備が必要か	はい いいえ 不明	必要として理由を記述				
代 替 性	- 1 都市計画道路に重なる現道はあるか	はい 「現道の状況」へ いいえ 「 」へ	・どれくらい重なるか	ほぼ全線重複 半分以上 半分以下			
	- 2 同程度の機能をもつ並行する現道はあるか	はい 「現道の状況」へ いいえ 記入終了	・どれくらい離れているか	都市計画道路から約 m			
	現道の状況	・道路幅員	W = m (広い:大型車すれ違い可 やや広い:大型車通行可 狭い:大型車通行不可)				
		・センターライン	あり なし	・自動車交通状況	問題なし 朝夕のみ混雑 朝夕以外も混雑 不明		
		・歩道の有無及び幅員	あり (広い:3.5m以上 普通:1.5~3.5m程度 狭い:1.5m以下)	なし			
・歩行者交通状況	問題なし 朝夕のみ混雑 朝夕以外も混雑 不明						
実 現 性	地域のまちづくりの取り組みへの影響	・事業実施が困難な物理的・地形的制約があるか	はい いいえ 不明	困難な理由を記述			
		・貴重な歴史的資源、自然資源を喪失しないか	はい いいえ 不明	喪失する資源名を記述			
		・住宅密集地で多くの家屋移転を要し、コミュニティを喪失しないか	はい いいえ 不明	住宅密集地名を記述			
		・沿線住民から整備に対しての陳情・要望はあるか	はい いいえ 不明	陳情・要望内容を記述			



見直し候補路線の検証

総合評価	
道路ネットワーク構造の検証	問題なし 問題あり 見直し対象外
道路密度の検証	問題なし 問題あり 見直し対象外
将来交通処理の検証	問題なし 問題あり 見直し対象外
幅員の検証	問題なし 問題あり 見直し対象外
【見直し計画案の方針】	