

鳥取県都市計画道路見直しガイドライン

平成 27 年 3 月改正

鳥取県県土整備部技術企画課

目次

1	都市計画道路見直しガイドラインについて	
1-1	ガイドライン策定の目的	…… 1
1-2	背景	…… 1
1-3	ガイドラインの運用	…… 2
2	都市計画道路の見直し	
2-1	基本的な方針	…… 3
2-1-1	都市計画に定める意義	…… 3
2-1-2	都市計画に定める道路について	…… 3
2-1-3	都市計画決定する上での留意点	…… 3
2-2	見直しの流れ	…… 5
2-2-1	望ましい幹線道路網の検討	…… 7
2-2-2	幹線道路の整理	……12
2-2-3	見直し候補路線の抽出	……13
2-2-4	見直し方針	……18
2-2-5	都市計画決定（変更）の手続	……19
	（別紙）評価の判定基準	……21

1 都市計画道路見直しガイドラインについて

1-1 ガイドライン策定の目的

都市計画は、都市内の限られた土地資源を有効に配分し、建築敷地、基盤施設用地、緑地や自然を適正に配置することにより、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保しようとするものである。

このうち都市計画道路は、都市内外の歩行者や自転車、自動車の円滑な交通処理を行うとともに、市街地の空間を形成するなど、良好な都市環境を確保する上で重要な都市施設として都市計画決定されている。快適な都市生活を目指す上でその役割は大きく、今後も着実に整備していく必要があるが、都市計画決定から長期間にわたり整備が進まないなど、道路としての役割を果たしていない都市計画道路も存在している。

都市計画道路については、都市計画基礎調査の結果等を踏まえ、地域整備の方向性を見直しと併せて、その必要性や配置、規模等の検証を行い、状況に応じて計画変更等を行うこととされている。特に最近では、急速な少子高齢化の進行に伴う人口減少や環境問題、経済活動の低迷など都市をめぐる状況が大きく変化しており、都市の根幹的施設である都市計画道路についても、現在の計画が将来の都市に必要な道路網を構築するものとなっているか検証し、必要であれば見直しを行うことが求められている。

本ガイドラインは、都市計画道路の見直しを行うに当たり、その対象となる路線を抽出するための考え方や手順、判断基準等について定めたものである。

1-2 背景

(1) 人口減少、超高齢化の社会の到来

本県の人口は、1990年の61.6万人をピークに減少を始めた。今後も減少し続け、2035年には50万人を切ると予測されている。これに対し、65歳以上の高齢人口の割合は年々増加し、2020年には全人口に占める割合が30%を超えると予測されている。

(2) 市街地拡大の収束

高度経済成長期には、増加する人口の吸収や商工業の立地に対応するため、市街地は拡大を求められた。しかし、成熟期を迎えた社会においては、インフラ整備のための投資の増大や優良な自然の破壊を耐え忍んでまで市街地を拡大する必要がなくなる。モータリゼーションの進展による郊外への市街地の拡大は、中心市街地の空洞化や活力の低下の要因ともなっており、むしろ市街地を集約して都市機能を充実・強化し、コンパクトなまちづくりを推進することが必要とされており、それに資する道路網の適切な配置が求められている。

(3) 環境問題に対する取組

近年、温暖化や酸性雨といった地球規模での環境問題が大きな関心を集めている。特に地球温暖化については、人間の活動により排出される二酸化炭素の増加等によるものと言われており、都市活動やそれに伴う自動車交通の増大はその主な原因の一つとなっている。

また、都市交通の増大は、振動・騒音・大気汚染等の公害を発生させることから、体系的・効率的な道路ネットワークの形成による道路混雑の緩和などは、より一層重要になってきており、地球温暖化や公害の防止といった視点からも、より積極的な対応が求められている。

(4) 厳しい財政状況

経済成長の低迷、人口の減少から、今後とも公共投資は減少すると予想される。これに対し、既存インフラの維持・更新費は年々増加することから、新たな基盤整備は容易なことではなくなる。従って、道路その他の社会資本整備においても、既存施設を最大限に活用したより効率的な展開が求められる。

(5) まちづくりに関する意識の高まり

これまでのまちづくりは、利便性を追求する行政主導の画一的なものであったが、歴史資源や自然環境が地域の特色として見直され、自分達のまちは自分達の手で創り上げていこうという住民の意識が高まりつつある。それに連れて、これまでの「行政主導」のまちづくりから「官民共同」、さらには「住民主導」によるまちづくりへと変化してきている。

そうした中であっては、行政主導で作成された都市計画は有効に機能しない。行政計画たる都市計画においても、その策定に当たっては、地域住民の意思をよく把握し、それを十分反映したものとする工夫が必要である。

1-3 ガイドラインの運用

本ガイドラインは、鳥取県の各地方機関が都市計画道路の見直しを行う際の考え方や手順、判断基準等を示したものであるが、都市計画道路は広域に与える影響が大きいことから、見直しに当たっては、各地方機関は、国・市町村と連携しながら対象路線の抽出検討を行う。

また、ガイドラインの内容については、今後見直し作業を進める中で、必要に応じて逐次修正を行い、社会経済情勢や環境の変化に適応した都市計画道路網を作り上げていくこととする。

2 都市計画道路の見直し

2-1 基本的な方針

都市における道路は、円滑な移動を確保する交通機能はもとより、環境・防災等の面で重要な空間を創出し、下水道などの都市施設の収容空間を確保する機能（空間機能）、さらには都市構造を規定し、街区を形成する機能（市街地形成機能）を有しており、都市の整備・開発・保全に大きな影響を与える。このため都市に必要な道路については、目指すべき都市像との関係を踏まえた総合的、一体的な観点から、都市施設として都市計画に定めることとする。

2-1-1 都市計画に定める意義

都市計画は、私権の制限を通じて都市全体の土地利用を総合的・一体的観点から適正に配分するための計画であり、まちづくりの指針となるものである。前述のように都市構造に多大な影響を与える都市の道路に関する計画は、その意味では最も重要な都市計画の一つであり、都市のあり方を決定する性格を持つものとさえ言える。

都市計画道路の整備には長期間を要することから、整備に必要な区域等をあらかじめ都市計画で明確にすることは、計画的な都市施設の整備を図る上で重要であるのみならず、広く住民に周知して道路整備に関する地域社会の合意形成を図るとともに、他の都市施設や土地利用との調整を行い、総合的・一体的な都市の整備開発を進める上でも非常に有効である。

2-1-2 都市計画に定める道路について

- 1) 市街化区域及び非線引き都市計画区域の用途地域については、長期的な視点から計画的に道路を整備し、適切な道路網を形成するよう積極的に都市計画道路を定める。
- 2) 市街化調整区域については、市街化を抑制すべき区域であることから、市街化を促進するような都市計画道路は定めない。ただし、都市計画区域間や市街化区域間、主要な地域間を結ぶ幹線道路については、計画を定めることができる。
- 3) 非線引き都市計画区域のうち用途地域が定められていない地域については、上位計画に定められた目標を実現するために必要な都市計画道路を定めることができる。

2-1-3 都市計画決定する上での留意点

1) 上位計画との整合

都市計画道路の決定に当たっては、道路に関する計画のみならず、個別の土地利用に関する計画や総合計画、都市計画区域マスタープラン、市町村マスタープランなどの上位・関連計画との整合を図る必要がある。

2) 住民の合意形成

都市計画において定められた都市計画道路の区域内においては、建築物の建築について一定の制限が課され、地権者の土地利用が制限される。この点からしても、計画段階にお

いて沿線住民や地権者の合意形成を図ることが不可欠である。

3) 環境・景観への配慮

都市計画には、基本理念として「良好な都市環境の形成」が掲げられている。真に必要な道路であっても、周辺的生活環境に与える影響、良好な自然環境や歴史的環境の保全等に十分配慮して計画する必要がある。

4) 都市計画の見直し

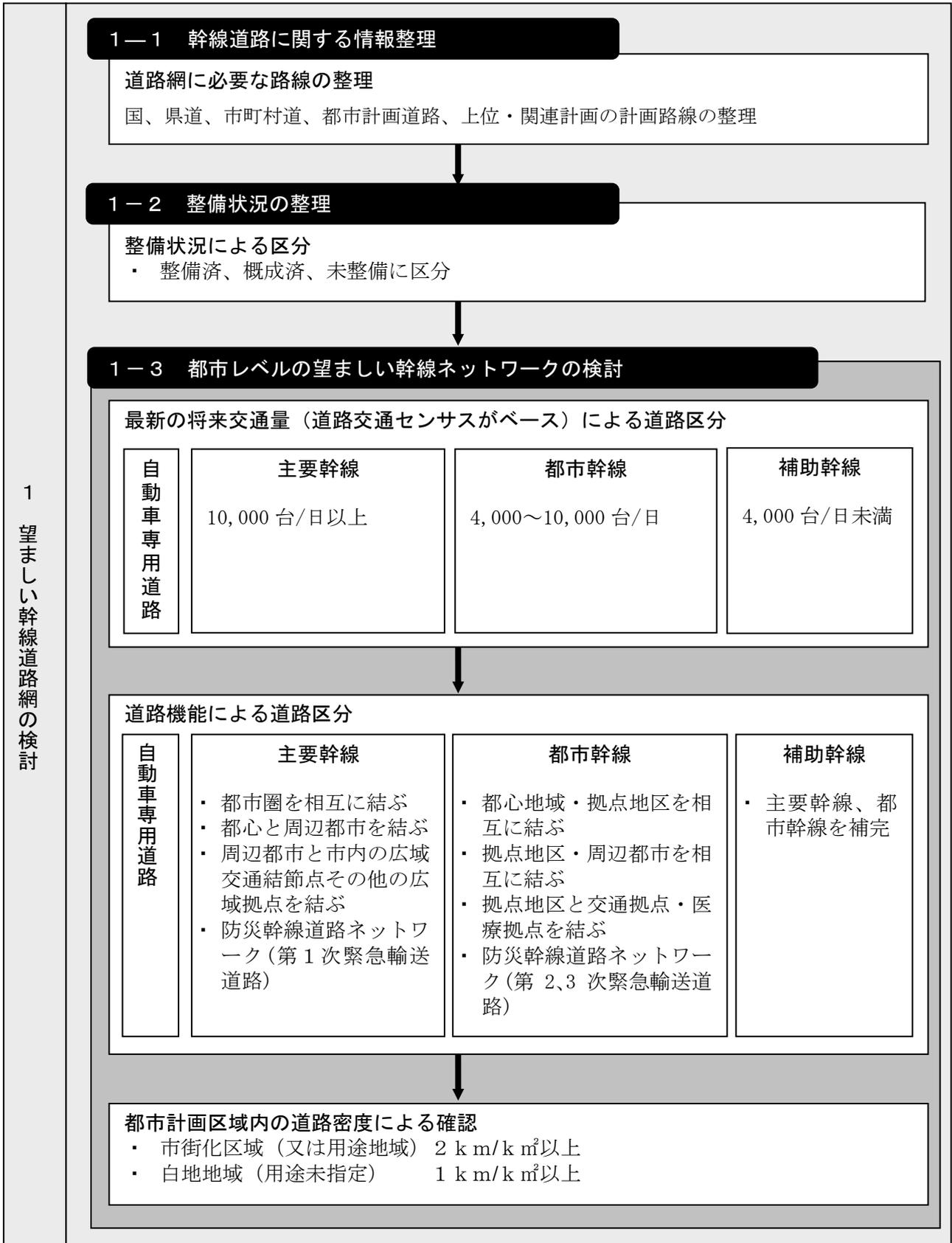
都市計画道路の整備には長期間を要するものであるが、社会情勢の変化等により決定時の位置付けに変化が生じることがある。この場合には、地域整備の方向性を見直しと併せて、その道路の必要性や配置、規模等の検証を行い、必要に応じて都市計画の変更を行う必要がある。

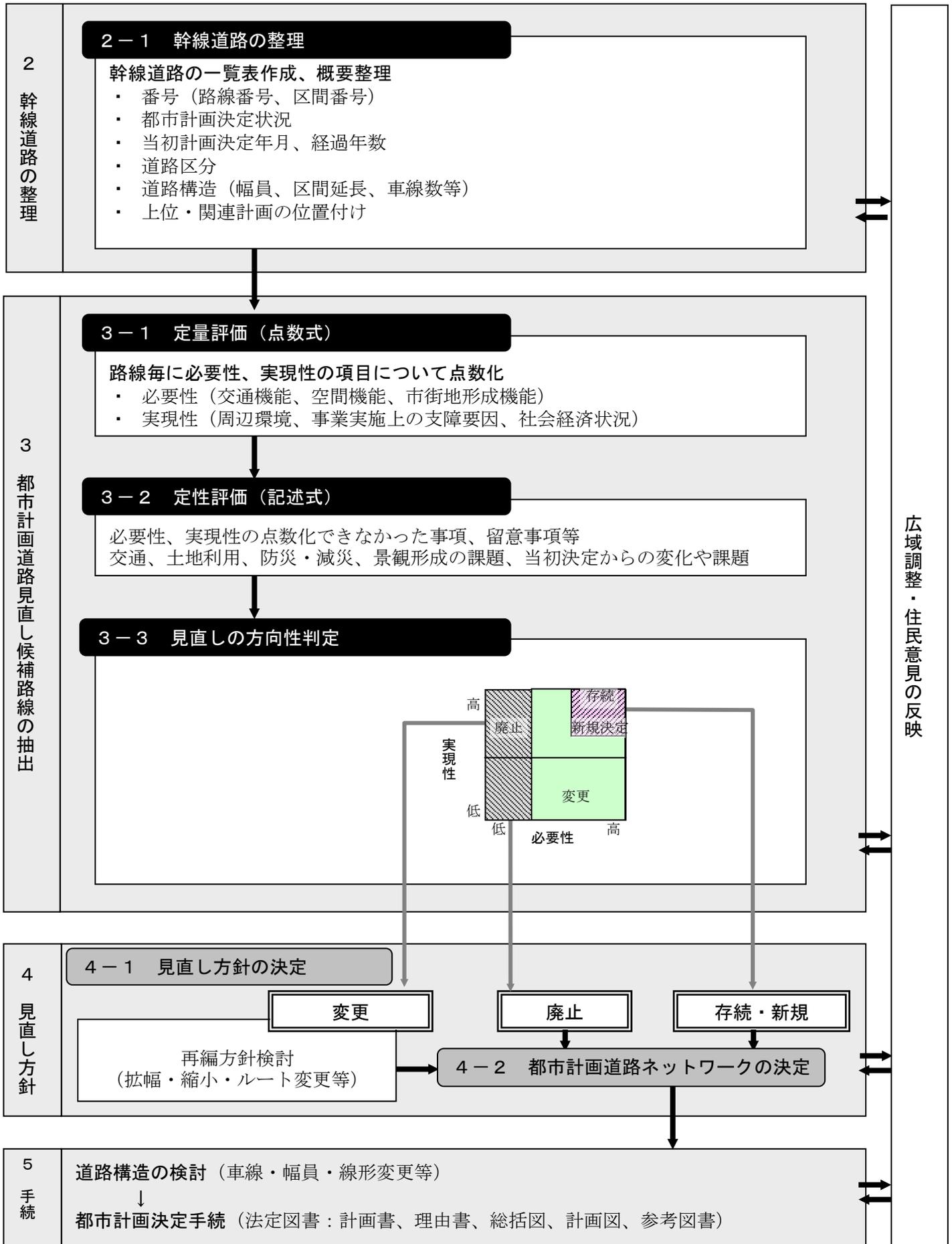
また、都市計画道路の構造等については、計画の段階と事業実施の段階で内容が異なる場合がある。この場合、最終的な構造等が明らかになった段階で都市計画を変更しなければならない。

2-2 見直しの流れ

都市計画道路の見直しは、以上のような考え方にに基づき、次のような手順で進めていくことが望ましい。

【都市計画道路見直しフロー】





以下では、上の表の項目毎に、具体的な手順や留意点等を整理する。

2-2-1 望ましい幹線道路網の検討

都市計画道路は、ネットワークが形成されることによって交通機能が発揮されるため、広域的な観点からネットワークとして計画することを基本としている。

都市計画道路の見直しに当たっては、まず、既存の道路交通ネットワーク、既決定の都市計画道路、上位計画に定められた計画路線について整理することにより、その実現に向けて都市計画決定の見直しを検討したり、望ましい幹線道路網の姿を明らかにしておく必要がある。

2-2-1-1 幹線道路に関する情報整理

道路は、高速自動車国道、一般国道、県道、市町村道に大別され、これらは相互に連結し、道路交通ネットワークを形成している。ネットワーク内の都市計画道路は、都市の骨格を形成し交通需要に対応する都市レベルの都市計画道路と、地区の特性によって計画される地区レベルの都市計画道路に大別される。都市レベルの道路は主要幹線、都市幹線であり、地区レベルの道路は補助幹線など個別の地域毎に必要とされるものである。

表1 都市計画道路の分類と機能

道路分類		道路の機能		
都市レベル	<広域的観点> 経済的・社会的に一体的な圏域を形成している都市圏を対象とした広域的な都市交通に対応する。 ①将来の広域的な自動車交通需要への対応 ②土地利用の誘導・形成 ③都市の骨格の形成	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	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携して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	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、都市の骨格を形成する。
			補助幹線	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完する補助的な幹線街路で、区域内に発生集中する交通を効率的に分散させる。
地区レベル	<地域的観点> 主要幹線又は都市幹線で囲まれた区域内を対象に、地区固有の課題やまちづくりニーズに対応する。 ④安全で快適な生活空間の創出 ⑤中心市街地の円滑な交通の確保 ⑥地区の自然環境や歴史的環境の保全	区画街路	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日常生活に密着した道路で街区や宅地の外郭を形成する。	
		特殊街路	自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路（歩行者専用道路等）	

幹線道路網の全体像について考える場合には、そうした道路の種類別に現状を整理し、これに都市計画決定されている都市計画道路や、上位計画において定められた計画路線を加えて、幹線ネットワークの検討の基本となる図面を作成する必要がある。市町村単位で上記の道路を分類し、縮尺 1/10,000 程度の図面を作成するものとする。

なお、道路の分類・整理に当たっては、次の点に留意する必要がある。また、市町村道については、広域的な交通を担う幹線市町村道のみを対象とするものとする。

①最新の将来交通量による道路区分

都市計画道路網は、将来の都市計画の目標との整合を図りつつ、将来の自動車交通需要に対応した適切なネットワーク構成と必要な交通容量を確保したものとしなければならない。そこで、道路交通センサスをベースとした将来交通量推計の結果を基に、主要幹線、都市幹線、補助幹線に分類するものとする。また、自動車専用道路については、将来の都市の骨格となることから、街路の分類とは別に整理すべきである。

従って、分類の基準としては、道路構造令の第 4 種の道路を基準として、以下のように設定するのが適当である。

表 2 将来交通量による分類

道路分類		検討主体		将来交通量
都市レベル	自動車専用道路	県		10,000 台/日以上
	主要幹線			
	都市幹線	市町村	4,000～10,000 台/日	
地区レベル	補助幹線		4,000 台/日未満	

※区画街路、特殊街路については、個別の地域毎に必要性を検討すべきものであり、このような画一的な基準で分類しても意味がない。

②道路機能による分類

道路は都市を構成する最も基本的な都市施設であり、交通機能の他に、空間機能や市街地形成機能も有している。主要幹線と都市幹線については、そうした機能により更に次のように分類するものとする。

表3 道路の機能による分類

道路分類	機能による分類	都市拠点、幹線等とのネットワーク
自動車専用道路	広域を結ぶ。	広域交通を大量かつ高速に処理する。
幹線街路	都市圏を相互に結ぶ。	自動車専用道路 IC と連絡して都市圏同士の間を結ぶ。 (例：東西幹線、南北幹線、外環状道路など)
	都心地域と周辺都市を結ぶ。	都心地域：県庁、市役所、公共公益施設等の集積地 周辺都市：市町村役場、公共公益施設等の集積地 (例：中心市街地からの放射状道路など)
	周辺都市と市内の広域交通結節点その他の広域拠点を結ぶ。	交通結節点：飛行場、特急停車駅、重要港湾（鳥取港、境港） その他の広域拠点：3次医療施設、流通拠点（流通業務団地）
	防災幹線道路ネットワーク	第1次緊急輸送道路
	都心地域・拠点地区を相互に結ぶ。	拠点地区：市町村役場の支所、大学、公立図書館、博物館、工業地域（1ha以上の工業団地、工業・流通業務団地等）、大規模集客施設（総床面積10,000㎡以上）、年間5万人以上の入込客のある観光地、大規模公園（面積10haを超えるもの）など 交通拠点：鉄道駅、地方港湾（米子、田後、赤碕、逢坂）、特定第3種漁港（境漁港、網代漁港） 医療拠点：2次医療施設
	拠点地区・周辺都市を相互に結ぶ。	
	拠点地区と交通拠点・医療拠点を結ぶ。	
	防災幹線道路ネットワーク	第2次、第3次緊急輸送道路

2-2-1-2 整備状況の整理

2-2-1-1で整理した道路のうち、都市計画決定されているものについて、整備状況（整備済、概成済、未整備）を整理する。

整理は、都市計画区域毎に都市計画総括図を利用して図面を作成することにより行う。都市計画区域外に決定されている道路については、別途図面を作成する。

「整備済」：計画どおりの幅員で整備されている区間（整備中のものを含む）

「概成済」：計画幅員の2/3以上の現道を有するもの又は計画が4車線以上の道路で2車線以上の暫定供用を行っているもの。

「未整備」：上記以外の区間

2-2-1-3 都市レベルの望ましい幹線ネットワークの検討

都市レベルの幹線ネットワークを検討するため、都市計画道路及び主要なその他の道路（2-2-1-1で抽出した路線）から以下の各パターンに該当する路線を抽出し、主要幹線、都市幹線、補助幹線に分類する。作成した各図面を重ね合わせることにより、見直して都市計画決定しようとする幹線ネットワーク案を作成する。（図1参照）

その際には、都市内の道路バランスを確認する目安として道路密度の確認を行い、検証の結果、次の基準を満たさない場合には、新規路線の追加を検討する。

- ・市街化区域（又は用途地域） [道路延長/市街化区域面積] = 2 km/k㎡以上
- ・白地地域（用途未指定） [道路延長/都市計画区域面積] = 1 km/k㎡以上
- ・市街化調整区域 設定しない。（市街化調整区域については、都市間等を連絡する広域的な道路のみ）

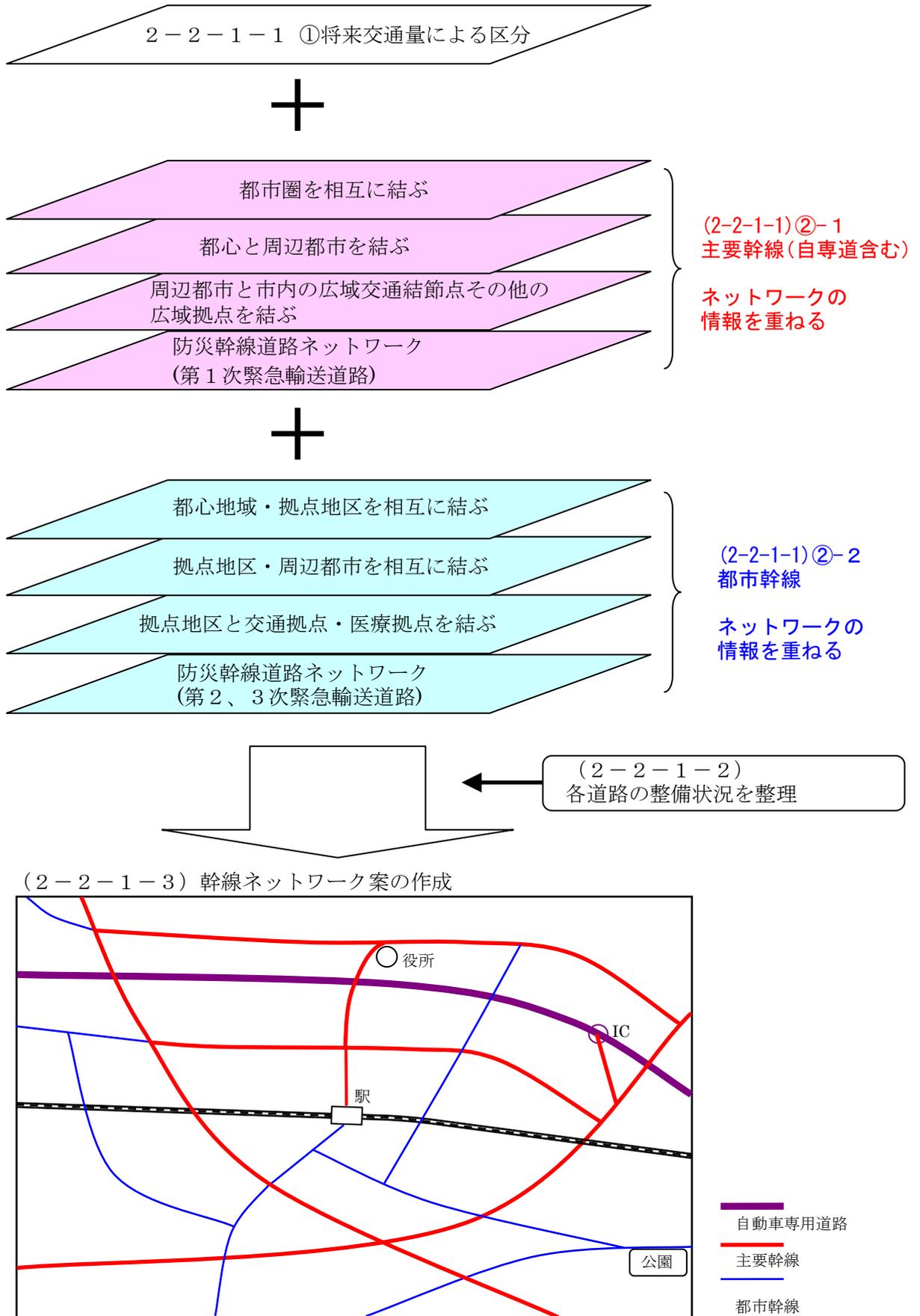


図1 幹線ネットワーク案のイメージ

2-2-2 幹線道路の整理

2-2-2-1 幹線道路の整理

2-2-1-3 で作成した幹線ネットワーク案の各路線について基本情報の整理を行う。

この場合、都市計画道路については整備状況別に整理することとし、都市計画決定されていない幹線道路については、適宜区間を設定するものとする。

(記入例)

区間 番号	番号	都決 状況	用途 地域	当初計画 決定年月	経過 年数	道路 区分	整備 状況	計画 幅員 (m)	現況 幅員 (m)	区間 延長 (m)
1-1	3・3・1	都決	市街化区域	S36. 3. 31	47	都市幹線	未整備	16.0	12.0	350
1-2	3・3・1	都決	市街化区域	S36. 3. 31	47	都市幹線	整備済	16.0	16.0	150
2-1	3・3・2	都決	用途地域	S45. 3. 31	38	主要幹線	整備済	16.0	16.0	450
50-1	—	未都決	白地地域	—	—	主要幹線	—	—	12.0	800

※区間番号は図面と一致させる。

※整備状況の分類については、(1-2) に示すとおりとする。

2-2-3 見直し候補路線の抽出

2-2-2-1で整理した幹線道路について、個別の区間毎に評価を実施する。評価は定量的な視点と定性的な視点の両面から行うが、定性的な評価は路線の位置付けを確認するための補足資料とし、定量的な評価を基本として都市計画決定を見直すべきかどうか判断するものとする。

2-2-3-1 定量評価（点数式）

幹線道路（区間別）の持つ機能、及び事業の実現性等を客観的に判断するため、必要性和実現性の2点について評価を行う。評価は、「○(2点)、△(1点)、×(0点)」(一部項目については「○(2点)、×(0点)」)で行うこととする。

①「必要性」の評価

都市計画道路の必要性に関しては、「沿道利用機能」、「通行機能」、「空間機能」、「市街地形成機能」など道路の持つべき機能について評価を行う。表4に評価すべき都市内道路の機能を示す。

これらの機能を十分発揮し、良好な都市環境形成に寄与するように都市計画道路を計画することが重要であり、そうした視点から、幹線ネットワーク案により配置した各道路を評価するものとする。

評価項目毎の詳細基準は、別紙に定める「評価基準の判断根拠」に基づき行うこととし、評価結果を点数化した合計点を必要性の評価結果とする。

表4 道路の機能

機能の区分		内容	
①交通機能	通行機能	人や物資の移動のため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)	
②空間機能	都市環境機能	景観、日照、相隣関係等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難機能	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
	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誘導するための空間
		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及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	
③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	

(A) 沿道利用機能（アクセス機能）

沿道や起点、終点に公共公益施設や商業施設等が立地し、沿道利用の車両が多く見込まれるような道路など、沿道利用機能が重視されるものは多い。

沿道利用機能については、以下の点について評価を行う。

- A-1：上位計画
- A-2：主要幹線との接続
- A-3：主要拠点への接続
- A-4：交通拠点との接続

(B) 通行機能（トラフィック機能）

地域間あるいは都市間を連絡する道路等では、通行機能が重視される。また都市内の道路のうち幹線的な道路には、その都市あるいは都市内区域の骨格を形成し、比較的高速、大量の通行機能を持つものがある。

通行機能については、以下の点について評価を行う。

- B-1：交通量
- B-2：代替性
- B-3：混雑度
- B-4：歩行者・自転車交通量

(C) 空間機能

都市内の道路には、延焼防止などのための防災空間、緑化や景観形成、沿道環境保全のための環境空間、交通施設やライフラインなどの収容空間としての機能も求められる。

空間機能については、以下の点について評価を行う。

- C-1：良好な環境形成への寄与
- C-2：避難路、救援通路としての役割
- C-3：延焼遮断効果
- C-4：都市機能の収容空間

(D) 市街地形成機能

都市の骨格形成や沿道立地の促進などの市街地形成機能も重要である。

市街地形成機能については、以下の点について評価を行う。

- D-1：町並み景観形成
- D-2：中心市街地の活性化
- D-3：土地利用の支援効果

②「実現性」の評価

都市計画道路の中には、都市計画決定されてから長期間にわたり事業が実施されず、土地利用が規制され続けているものもあることから、その見直しに当たっては、事業の実現性についても、次のような評価を行う。

評価項目毎の詳細基準は、別紙に定める「評価基準の判断根拠」に基づき行うこととし、評価結果を点数化した合計点を実現性の評価結果とする。

(E) 周辺への影響

道路ができることによる周辺環境への影響について評価を行う。

- E-1：自然環境への影響
- E-2：歴史的環境・文化財への影響
- E-3：地域コミュニティへの影響
- E-4：公共公益施設への影響

(F) 事業実施上の支障要因

過去に都市計画決定された路線の中には、長期間未着手となっている路線もあることから、事業実施上の支障要因について整理する。

- F-1：道路構造令及び道路構造条例との適合
- F-2：支障物件の数や種類

(G) 社会・経済状況

道路の建設に当たっては、地域住民や関連計画との調整を十分に行う必要があることから、社会状況、経済状況について整理する。

- G-1：住民からの要望
- G-2：関連計画との適合
- G-3：財政計画

(評点入力例)

区分	大項目		小項目		確認	点数	
	機能	No	評価項目	判断根拠 (記述例)			
必要性	交通機能	沿道利用機能 (アクセス機能)	A-1	上位計画	区域 MP に定められている	○	2
			A-2	主要幹線との接続	広域幹線道路及び国道○号へ接続	○	2
			A-3	主要拠点への接続	区画整理により整備された団地に接続する	△	1
			A-4	交通拠点との接続	なし	×	0
			合計				
		通行機能 (ドライブック機能)	B-1	交通量	将来交通量 20,000 台/日	○	2
			B-2	代替性	代替路線が存在しない	○	2
			B-3	混雑度	整備前の混雑度 1.75 以上	△	1
			B-4	歩行者・自転車交通量	学校の通学路である	△	1
			合計				
	空間機能	C-1	良好な環境形成への寄与	現状と変わらない	△	1	
		C-2	避難路、救援通路としての役割	災害時の避難路として位置付けられる	○	2	
		C-3	延焼遮断効果	計画幅員が W=20m あり、評価基準を満たす	○	2	
		C-4	都市機能の収容空間	2 路線あり	△	1	
		合計					6
	市街地形成機能	D-1	町並み景観形成機能	景観計画に位置付けられていない	×	0	
		D-2	中心市街地の活性化	中心市街地ではない	×	0	
		D-3	土地利用の支援効果	現状と変化がない	△	1	
合計						1	
合計						18	
実現性	周辺への影響	E-1	自然環境への影響	保存すべき自然環境が存在しない	○	2	
		E-2	歴史的環境・文化財への影響	存在しない	○	2	
		E-3	地域コミュニティへの影響	影響が小さい	△	1	
		E-4	公共公益施設への影響	支障となる公共施設が存在する	×	0	
		合計					5
	事業実施上の支障要因	F-1	道路構造令及び道路構造条例との適合	軽易な変更が必要	△	1	
		F-2	支障物件の数や種類	支障となる家屋が少ない	△	1	
		合計					2
	社会経済状況	G-1	住民からの要望	住民の要望がある	○	2	
		G-2	関連計画との整合	関連計画の見通しが不明	×	0	
		G-3	財政計画	見通し不明	×	0	
		合計					2
合計						9	

2-2-3-2 定性評価（記述式）

先の定量評価は、標準化・簡素化された評価項目と判断基準及び結果の点数化により相対的な客観性を付与したものであり、道路に関する都市計画の「新規決定・存続」、「変更」、「廃止」について一定の方向性を示すものである。しかしながら、検討区間の状況はそれぞれ異なるため、それによっては評価できない事項もあると考えられる。それら定量評価で評価できなかった事項（交通処理、土地利用、防災・減災、景観形成等）についても整理しておく必要があることから、定性評価を行うものである。

ただ、これについては、定量評価の結果を補足するものに止めるべきである。定性評価の結果により、定量評価の結果を若干修正するのは良いが、それを抜本的に変更するようなことは適当ではない。

2-2-3-3 見直しの方向性判定

定性評価により修正等を行った定量評価の「必要性」、「実現性」で算出された評価点を、グラフにプロットする。

必要性、実現性が共に高い道路は都市計画道路として存続又は新規決定し、必要性の低いものは廃止することとする。

評価点の基準については、以下を基本とする。

「必要性」・・・高い：18点以上

低い：10点以下

「実現性」・・・高い：12点以上

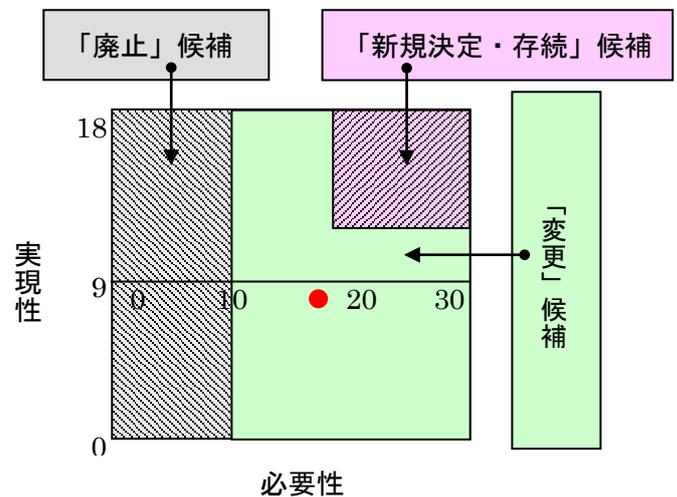


図2 判定グラフ

判定結果により、対象道路の「新規決定・存続」、「変更」、「廃止」の方向性を決定する。

2-2-4 見直し方針

2-2-4-1 見直し方針の決定

2-2-3-3の判定結果を整理して、路線毎に「都市計画決定に向けた見直し方針」を決定する。その際には、判断するに至った経緯を明確にするため、定量評価の結果や定性評価、判断に用いた参考資料を整理しておくこととする。

①「新規決定」候補路線について

必要性は高いが都市計画決定されていない「新規決定」候補路線については、積極的に都市計画決定を検討する。

都市計画決定に当たっては、現行の道路構造令又は道路構造条例に基づいた計画としなければならないことから、既に事業完了済みで改良計画がない道路については、計画の策定が困難となることが想定される。このような場合には、都市計画道路に準じる道路として「都市計画道路ネットワーク」に明記することとする。事業未実施のもの又は改良計画があるものについては、都市計画決定を行う。

②「存続」候補路線について

必要性が高く事業実現性も高い「存続」候補路線については、施工の予定時期を明らかにし、事業着手に至る意思決定過程の透明性を高め、住民の理解を得るとともに、より計画的、効率的な事業実施を図る。施工予定時期は、概ね20年以内とし、整備が困難な場合には、当該都市計画を一旦廃止し、施工時期が明らかになった段階で、再度都市計画決定することも検討する。

決定されている都市計画は最終的な完成段階を想定して決定されていると思われるが、事業実施に当たって内容に変更等があった場合には、最終的な構造が明らかになった段階で都市計画を変更しなければならない。

③「変更」候補路線について

必要性は高いが事業実現性が低い「変更」候補路線については、拡幅、縮小、ルート等の変更を検討し、その結果について再度評価を実施するものとする。

④「廃止」候補路線について

必要性が低く事業実現性も低い「廃止」候補路線については、当該路線を廃止することによる周辺道路への影響を検証する。廃止による周辺道路への影響が大きい場合には、「廃止」候補路線の必要性を再評価した上で、「存続」候補路線とすることも検討する。

2-2-4-2 都市計画道路ネットワークの決定

2-2-4-1で決定した方針に基づき、2-2-1-3で作成した幹線ネットワーク案を修正した「都市計画道路ネットワーク」を決定する。

幹線道路の都市計画決定・変更は、これに基づいて行うこととし、市町村決定の幹線道路の都市計画の同意に当たっても当該ネットワークを基本に判断を行うこととする。

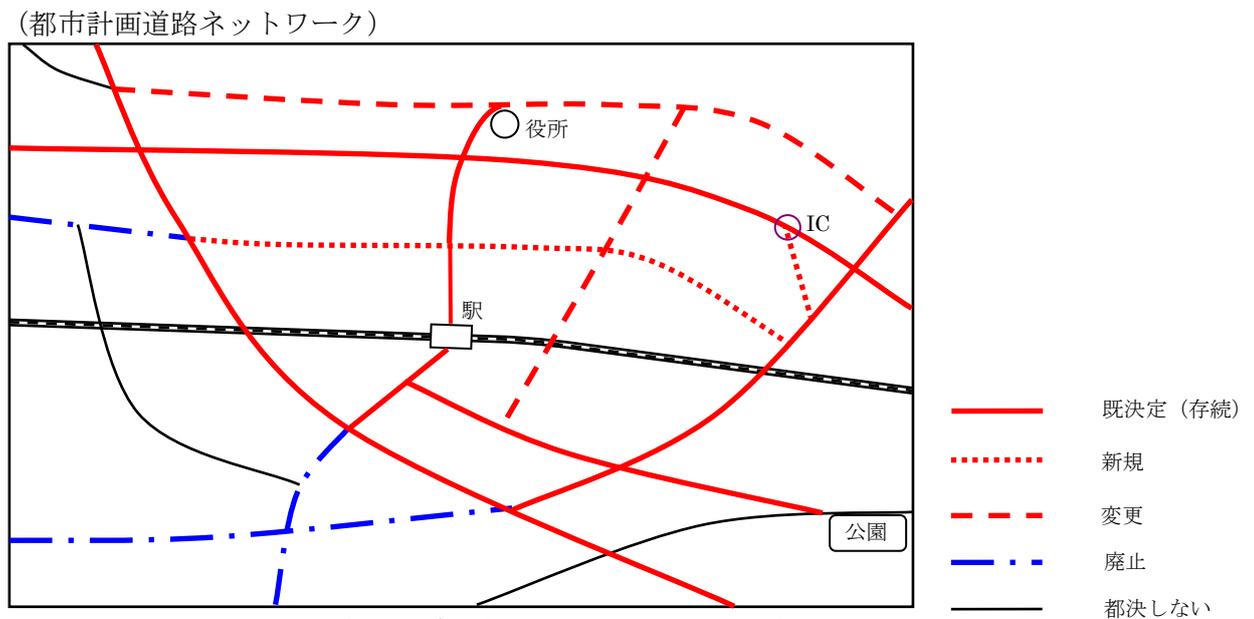


図3 都市計画道路ネットワークのイメージ

2-2-5 都市計画決定（変更）手続

決定された見直し方針及び都市計画道路ネットワークに基づき、必要な道路について都市計画決定（変更）の手続を行う。見直しに当たっては、道路構造令又は道路構造条例との整合や住民の合意形成が必要となるため、見直し方針や都市計画道路ネットワークを基本としつつ必要に応じて再評価を行い、道路の車線、幅員、線形等を検討・確認の上、都市計画案の作成を行うこととする。