

都市計画道路網見直しガイドライン

平成 23 年 3 月

兵 庫 県

はじめに

都市計画道路は、他の都市施設や土地利用などと一体的、総合的に都市計画に定めることで、長期的視点からの計画的な整備に寄与し、道路の持つ交通機能や周辺の市街化の促進などの働きを有し、円滑な都市活動を支える主要な社会資本の一つである。兵庫県内においても数多くの都市計画道路の整備を順次進めてきた結果、各都市の健全な発展に大きな役割を果たしてきたことはいうまでもない。

その一方で、都市計画決定後に長期間を経ても事業化に至っていない、いわゆる長期未着手の道路も多く存在し、その区域の土地所有者等の権利を制限し続けてきた。これらの道路の中には、時間の経過の中で都市計画道路としての必要性そのものや、整備を求めていた住民の意識に変化等が生じつつあるものもあると考えられる。

このため、兵庫県では、平成 16 年 12 月に県都市計画審議会から「都市計画道路網の見直しに関する基本的な考え方」の答申を受け、10 年以内に事業予定のない区間のうち、道路密度や配置バランス、交通機能、都市防災機能等の観点から必要性の検証を行った。その結果、県全体で 20 市町、約 35km (49 区間) を廃止に向けて検討を進める箇所として抽出し、都市計画変更の手続きを進めてきたが、県内にはなお約 550km の未着手路線が存在する状況となっている。

他方、長期未着手の都市計画道路に対する考え方が司法の判例に示されたことや、社会経済状況の変化を踏まえつつ透明性をもった選択と集中による効率的な道路整備を進めていくため、都市計画道路網についても適宜検証を行い、必要に応じた見直しを行うことが求められている。

本稿はこのような背景・課題を踏まえ、道路密度などの標準的な基準による検証のみではこれ以上の見直しは見込まれないことから、地域の交通特性、既成市街地の特性を踏まえながら見直しを進めるものとして、平成 20 年度から複数の市町とともに新たな見直しの考え方を検討し、「都市計画道路網見直しガイドライン」として取りまとめたものである。

本ガイドラインは、将来の健全な都市の維持・発展に向けた、都市計画道路網の見直しに係る基本的な考え方を示したものであり、実施にあたっては市町や地域の実情、独自の判断が尊重されるべきであるとともに、引き続き検討を加え、さらなる改善を図っていく必要があることを申し添える。

< 目 次 >

1 都市計画道路の見直しの進め方	1
1.1 前回見直し上の課題を踏まえた今回の考え方.....	1
1.1.1 路線の階層性の設定.....	1
1.1.2 客観的な評価指標に基づく検証.....	1
1.1.3 機能代替可能性の検討	1
1.2 都市計画道路網見直し検証方法.....	2
【STEP1】見直しに係る基礎条件の整理.....	4
1 - 1 路線の階層性の設定	4
1 - 2 地域づくりの方向性の確認	4
1 - 3 各種マスタープラン等に基づく位置づけの確認.....	6
【STEP2】県の視点に基づく必要性の検証.....	7
2 - 1 客観的な評価項目による機能検証	7
2 - 2 機能代替可能性の検証.....	9
【STEP3】市町の視点に基づく検証.....	12
3 - 1 必要性を有しない路線における検証.....	13
3 - 2 必要性を有する路線における検証	14
【STEP4】整備・廃止形態の検討	16
4 - 1 廃止形態の検討	16
4 - 2 存続形態の検討	17
4 - 3 存続・変更・廃止判断に基づく道路網の検証.....	17

1 都市計画道路の見直しの進め方

1.1 前回見直し上の課題を踏まえた今回の考え方

「はじめに」のとおり、前回見直しでは多くの長期未着手路線を存続させる結果となっている。ここでは、前回見直しの課題を踏まえ、今回の見直しの考え方を記載するものとする。

1.1.1 路線の階層性の設定

都市計画道路は、交通機能から自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路に区分される。このうち、幹線街路については、下表のように主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路にさらに区分されるが、計画上はすべて「幹線街路」として決定されており、時代の経過とともにその階層性が不明確となっている。

道路の分類によりその必要性の評価指標が異なるものと考えられるため、現在の土地利用の状況などを踏まえ、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路を明確な基準により仕分けることとする。なお、総合的な道路網として検討するため、都市計画道路だけでなくその他の道路についても適切に設定するものとする。

< 幹線街路の分類と機能 >

道路の分類		道路の機能等
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	都市内の各地区また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都市幹線街路を補完し、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

出典)実務者のための新都市計画マニュアル【都市施設・公園緑地編】都市交通施設((社)都市計画学会 編)

1.1.2 客観的な評価指標に基づく検証

前回見直しでは、都市計画道路に求められる機能として、交通機能、都市環境機能、都市防災機能、収容空間機能、市街地形成機能の5つの項目を設定し、そのいずれも必要ないと判断できる場合にのみ、「廃止に向けて検討」する区間として抽出している。道路を整備することで付随する機能も含まれていることや判断基準が抽象的なことから、「存続」と判断される未着手路線が数多くあった。

1.1.1の階層設定に基づき、階層ごとの求められる機能、機能評価基準を明確に示し、客観的に評価を行うこととする。

1.1.3 機能代替可能性の検討

機能代替可能性の評価については、都市計画道路に近接した別の道路による機能代替に加えて、道路以外の諸施策による機能補完についても検討を行うこととする。

1.2 都市計画道路網見直し検証方法

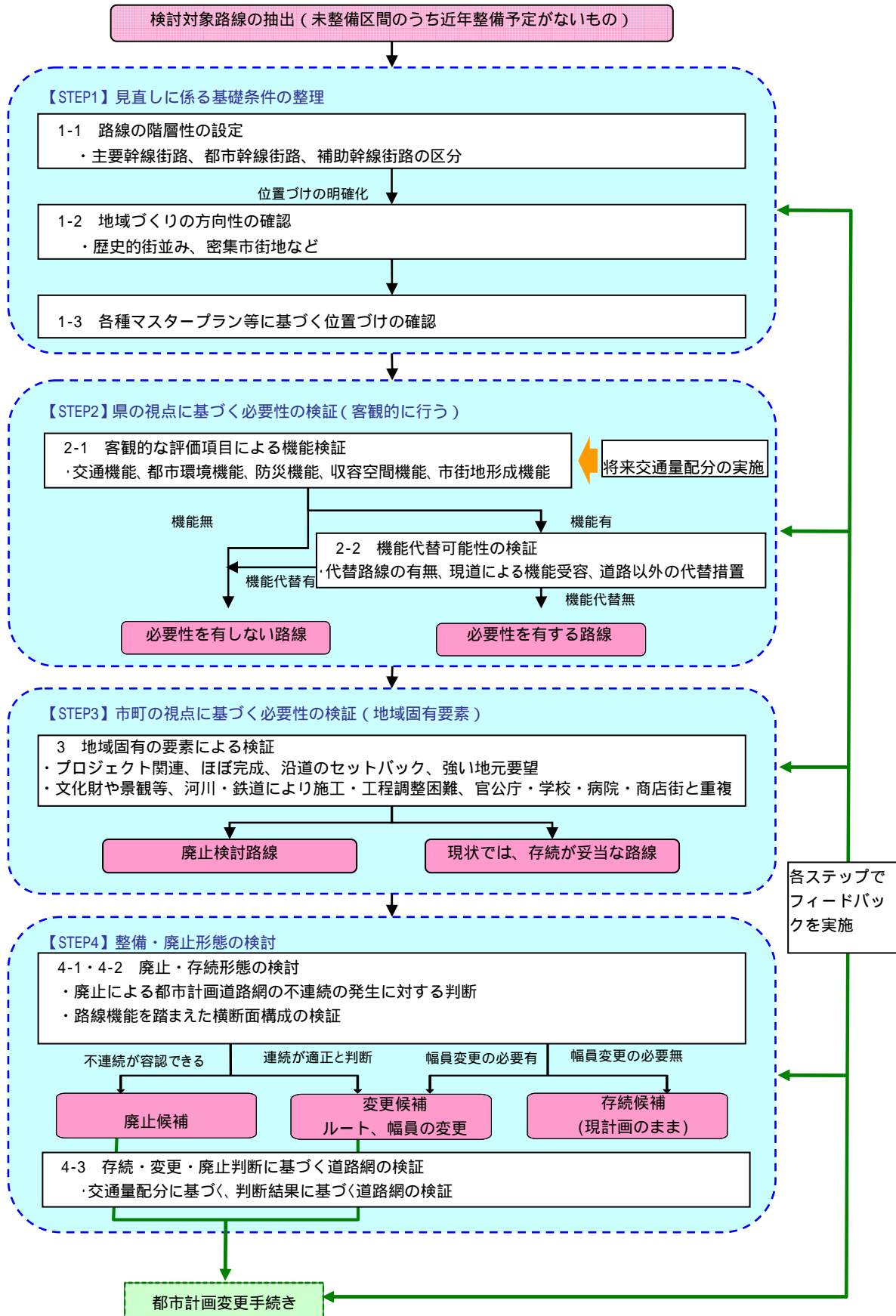
次ページ以降で、前述の考え方を反映し、今回の見直しにおける検証の流れを示している。
各ステップにおける検証方法の詳細は後述するが、

設定した客観的な評価基準に基づき、一律に必要性を評価する
必要性を有する路線と有しない路線を明確にする

地区における固有の要素等を踏まえて、必要性の判断を見直す
とし、
、
は県、
は市町が中心となって実施するものとする。

県決定、市町決定路線にかかわらず一定の評価を行い、地区固有の要素を踏まえ見直しの可否を判断するものとし、各ステップでのアウトプットについて、その結果の妥当性を確認するため、適宜フロー図における上位のステップへフィードバックすることとしている。

< 都市計画道路網の見直しにおける検証の流れ(例) >



【STEP1】見直しに係る基礎条件の整理

都市計画道路網の見直しの評価を行う準備段階として、「1-1 路線の階層性の設定」、「1-2 地域づくりの方向性の確認」、「1-3 各種マスタープラン等に基づく位置づけの確認」という3つのプロセスを設ける。

1-1 路線の階層性の設定

下表で、「主要幹線街路」欄に一つでも該当する路線は主要幹線街路、「主要幹線街路」欄に該当するものがなく「都市幹線街路」欄に該当するものがあれば都市幹線街路、いずれも該当しない路線は補助幹線街路と区分する。

ただし、実作業においては適切にネットワーク化するように設定することとし、判断に迷う場合は、関係者間で十分に議論をした上で設定することが望ましい。

< 路線の階層性設定基準 >

機能	検証方法	考え方	判定	
			主要幹線街路	都市幹線街路
トラフィック機能	緊急輸送路	県地域防災計画に幹線（一次）緊急輸送路、一般（二次）緊急輸送路の指定があるか	（一次）	（二次）
	緊急交通路	県警察本部が指定する緊急交通路に指定されているか		
	物流ネットワーク路線	国土交通省策定の国際物流基幹ネットワークの指定路線か		
	広域連絡路線	複数の市町を連絡するまたは同一市町内の4車線以上の路線か	（市町連絡かつ4車線以上）	（同一市町の4車線以上）
アクセス機能	高速道路 IC	自動車専用道路 IC に直接アクセスする道路か	（高規格）	（その他）
	流通業務団地等物流施設	物流拠点に直接アクセスする路線か		
	公共公益施設アクセス	市役所、主要駅 ¹ 、工業団地、港湾、空港、観光地などへ直接アクセスする幅員12m以上 ² の路線か		
	3次救急医療機関アクセス	3次救急医療機関へ直接アクセスする路線か		

1：鉄道駅で、駅前広場が計画決定されているもの（駅前広場は未決定だが、現にバスが駅に乗り入れている駅を含む）

2：2車線以上、両側歩道を有する必要最小限の幅員

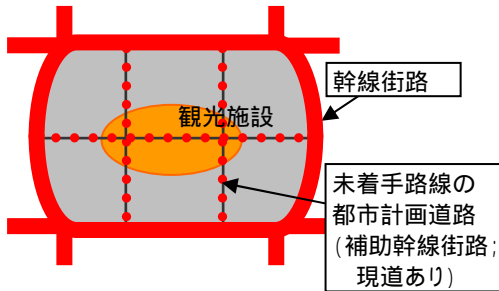
1-2 地域づくりの方向性の確認

主要幹線街路や都市幹線街路に囲まれた街区内では、住環境保全や交通安全のために交通静穏化を図るほか、観光地においてFRINGE駐車場を設けて街区内への自動車交通の抑制を図るなど、地域づくりの方向性により、補助幹線街路を含む街区内の道路に求められる機能が変化することから、街区内都市計画道路網の見直しを実施するにあたり、適宜対象街区における公共交通計画、細街路を含めた街区ネットワーク等を踏まえて、地域として望ましい将来交通体系について検討する。

< 観光地区の検討例 >

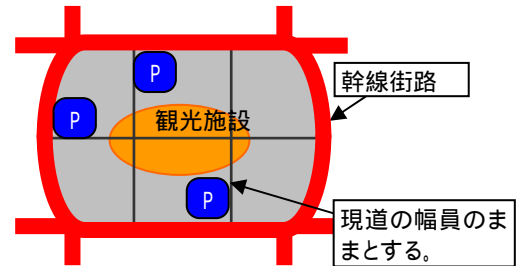
【現状】

- ・ 歴史的街並みを誇る観光地で、地区外縁の幹線街路は整備済み、地区内に未着手路線の都市計画道路（補助幹線街路；現道あり）が存在。



【地区交通体系検討例】

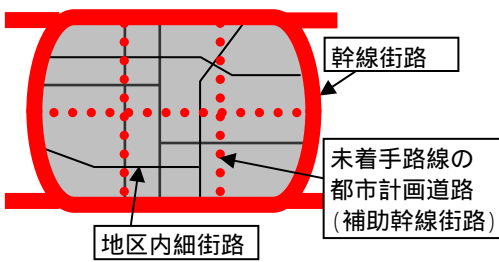
- ・ 観光活性化のため、地区内への自動車（公共交通は除く）流入を抑制し、歩いて街並みを楽しめる空間の形成を目指す。
- ・ このため、地区の外縁部にフリンジ駐車場を整備し、地区内交通流入抑制施策を講じたうえで、未着手の補助幹線街路を現道幅員のまま活用して、現在の街並みを保全。



< 密集市街地の検討例 >

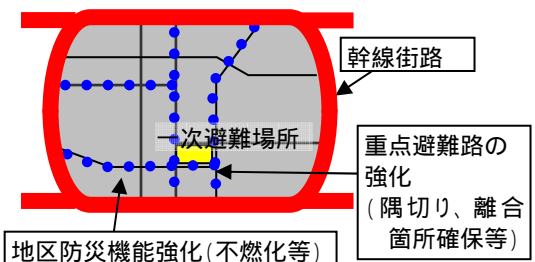
【現状】

- ・ 地区外縁の幹線街路は整備済み、地区内の補助幹線街路が未整備。
- ・ 地区内は住宅が建て詰まっているため、防災面から、避難路、延焼防止機能の面から、補助幹線街路の整備が必要となっている。
- ・ ただし、密集市街地を通過する路線で、円滑な事業推進が難しいため、事業の目処が将来的にも立ちにくい。



【地区交通体系検討例】

- ・ 地区内の防災機能の確保については、喫緊の課題であり、整備に長期間要する街路整備に頼らない手法（建物の不燃化、地区防災体制の強化等）で対応。
- ・ そのうえで、地区内の現道幅員のまま活用して、地区の避難経路の確保（避難拠点とのネットワーク）と地区内交通需要に応じた円滑な処理の観点から、緊急車両の通行路確保や隔切り、離合箇所確保等を図る。



1-3 各種マスタープラン等に基づく位置づけの確認

都市計画道路網の見直しを実施するにあたって、以下の点を確認することが重要である。

将来的な都市像や都市構造
上記を実現するための都市計画道路を含む都市および都市圏レベルの道路網体系のあり方

このため、都市計画マスタープラン、都市・地域総合交通戦略、地域防災計画、市町総合計画、もしくはその他の都市内道路網体系に係る計画等において、都市計画道路等の位置づけを確認するとともに、農政計画との調和も考慮することとする。

なお、各種マスタープランに記載のある路線で見直し対象となったものについては、マスタープラン改定に際して、見直し結果を適切に反映させることとする。

< 各種マスタープラン等に基づく都市計画道路等の位置づけの確認にあたっての考え方 >

上位計画	確認にあたっての考え方
都市(交通)計画 マスタープラン	<p>都市計画マスタープランでは、都市づくりの具体性ある将来ビジョンを確立したうえで、個々の都市計画における指針として、地区別の将来のあるべき姿をより具体的に明示し、地域における都市づくりの課題とこれに対応した整備等の方針を明らかにするものである。</p> <p>< 確認事項 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市軸を形成する路線として重点的な整備を図る道路か ・市街地形成に資する道路か ・景観軸の形成に資する道路か ・望ましい地域構造の形成に資する地域内道路(例えば、道路空間再編により「ひと」重視の整備を図る道路)か
都市・地域総合 交通戦略	<p>都市交通計画において、政策目標を明示した上で、これを実現する複数の施策とその展開(事業プログラム)をあらかじめ定め、これに基づいて、関係機関が連携して、事業実施や施設の管理・運営を行っていくものである。</p> <p>< 確認事項 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・集約型都市構造の形成を図りつつ、徒歩、自転車や公共交通利用が中心の交通体系に転換することを志向するなどの、都市政策を踏まえたシナリオを構築したうえで、戦略的に整備を図る具体的な道路となっているか。
その他の都市内 道路網体系に係 る計画	<p>上記以外の都市内の道路網計画等において、都市の将来交通需要やまちづくりの戦略等を踏まえた、具体的な道路網整備の方針(例えば、観光・レクリエーション活動を支援する道路や防災機能を有する道路、産業活動を支援する道路などとして重点的な整備を図る道路 等)を確認する。</p>

【STEP2】 県の視点に基づく必要性の検証

【STEP1】の結果に基づき、「2-1 客観的な評価項目による機能検証」と「2-2 機能代替可能性の検証」の2段階の検証により、評価対象路線を以下の2区分に分類を行う。

必要性を有する路線 ; 路線の階層区分に応じた路線機能を有しているとともに、その機能を他に代替させることができないものと判断された路線
必要性を有しない路線 ; 路線の階層区分に応じた路線機能を有していない路線、または、路線機能を有しているものの、その機能を他に代替させることができるものと判断された路線

2-1 客観的な評価項目による機能検証

本プロセスにおいては、以下の(1)における路線機能検証の評価基準に基づき、路線機能の有無を評価する。

その結果、路線機能を有しないと判断された路線は「必要性を有しない路線」と判断する。

(1) 路線機能検証の評価基準の考え方

評価項目については、都市内道路に求められる機能(交通機能、都市環境機能、都市防災機能、収容空間機能、市街地形成機能)に応じた評価指標を設定する。

設定にあたっては、路線の階層区分(主要幹線街路・都市幹線街路、補助幹線街路)に応じて相応しい評価項目を採用する。

評価機能項目と評価基準を次ページに示す。

(2) 交通量配分計算の考え方

前項の交通処理に係る検証を行うにあたっては、将来交通量に基づく評価が必要となるが、交通量配分の実施にあたっては、極力、通過交通を排除すべき補助幹線街路に交通量を流入させない配慮が必要となる。

このため、補助幹線街路の交通量配分において、以下のような対応を行う。

- ・速度条件 ; リンク毎の速度条件として、主要幹線街路等よりも低い速度を採用
- ・交通容量条件 ; リンク毎の交通容量条件として、主要幹線街路等よりも小さい容量を採用等

< 路線機能検証の評価基準 >

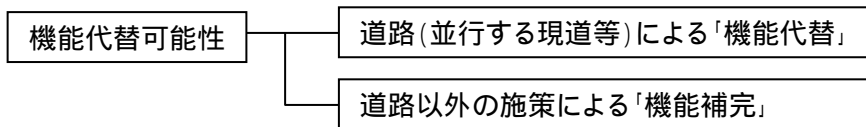
機能	評価の視点	路線機能評価の考え方	路線機能評価基準(目安)	主要幹線 都市幹線	補助幹線
交通機能	交通処理	周辺の交通環境の改善・交通処理に資する路線か	・交通量配分に基づき、都市幹線街路以上を対象に、当該路線が存在しない場合の断面混雑度を検証した結果、断面混雑度が 1.25 以上となる路線かつ路線が整備されることにより混雑軽減が見込まれる路線		
	自転車歩行者ネットワーク	自転車歩行者のネットワーク向上に資する路線か	・歩道等の整備がなされていない現道と重複する路線で、以下の条件のいずれかに該当する路線 DID 区域 DID 区域外で、主要な歩行者交通発生源(学校、商業施設、駅等)から半径 1km 以内に存在する路線		
	通学路	通学路指定がなされている路線か	・現道が通学路指定されている路線		
	観光アクセス	著名な観光地へアクセスする路線か	・著名な観光地付近へ直接的にアクセスする路線 著名な観光地;対象は、観光資源台帳(財団法人日本交通公社 2006.3)の B ランク以上		
都市環境機能	駅周辺交通環境改善	環状道路など、駅周辺等の中心市街地への自動車流入抑制に資する路線か	・環状道路、地区外縁道路等の自動車流入抑制に資する路線		
	景観向上	景観向上が求められる路線か	・都市計画マスタープラン等において、以下のような位置づけにある路線 ・シンボルロード ・歴史的環境の形成に資する路線 ・生活環境の充実に資する路線 等		
防災機能	延焼遮断機能	延焼遮断機能が求められる路線か	・県で延焼遮断機能を担うものとして位置づけられる路線(例;広域防災帯)		
	緊急避難路への位置付け	緊急避難路として指定されている路線か	・市町の地域防災計画に緊急避難路として指定されている路線		
	緊急車両の走行性向上	緊急車両の走行にあたって、整備が必須となる路線か	・現道が緊急車両等の通行困難な幅員 5m 以下となっている路線		
	消防活動の円滑化	消防活動の確保にあたって、都市計画道路の整備が必須か	・消防活動困難区域に位置する路線		
収容空間機能	路線バス	路線バスが通行しているまたは導入予定のある路線か	・現道に歩道が存在しないものの、路線バスが通行している路線、または導入予定のある路線		
市街地形成	面整備の計画	整備計画があるか	・面整備の整備計画のある路線		

2-2 機能代替可能性の検証

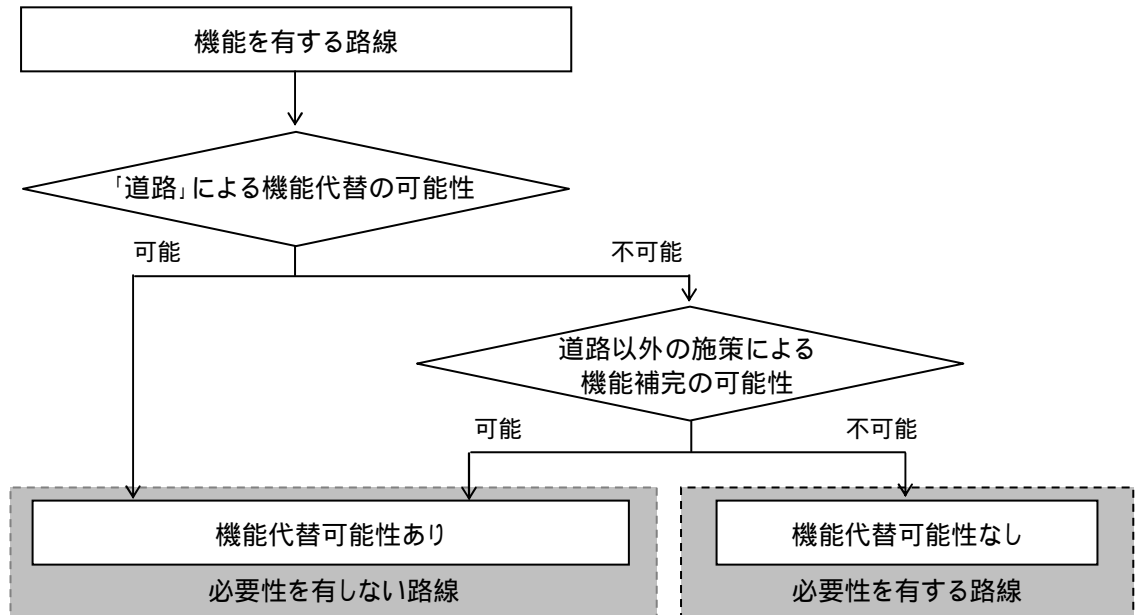
前プロセスの結果、機能を有すると判断された路線に対して、機能代替により路線機能を低下させることが可能かの判断を行う。機能代替の可能性のある路線は「必要性を有しない路線」、機能代替の可能性のない路線は「必要性を有する路線」と判断する。

ここで、機能代替可能性の評価については、従来の並行道路による機能代替に加え、新たに、道路以外の施策による機能補完について検討を行う。機能補完については、施策の機能持続を前提とした上で、ハード・ソフト両面からの幅広い代替措置を考慮して、検討を行う。

< 機能代替可能性の考え方 >



< 機能代替可能性の検証の流れ >



このような考え方にに基づき、機能代替可能性検証方法を次頁に示す。

< 機能代替可能性検証方法 >

機能		路線機能評価の考え方	主要幹線 都市幹線	補助幹線	機能代替可能性検証方法	
交通機能	交通処理	周辺の交通環境の改善・交通処理に資する路線か			[代替]	・断面レベルの混雑緩和に資する代替路線が新規で整備されるか(断面混雑度1.25未満)
					[補完]	・TDM等の交通施策により、断面的な交通量軽減に寄与するか(断面混雑度1.25未満)
	自転車歩行者ネットワーク	自転車歩行者のネットワーク向上に資する路線か			[代替]	・当該路線の担う自転車歩行者のネットワークを代替する経路が存在しているか
					[補完]	・なし
	通学路	通学路指定がなされている路線か			[代替]	・通学路指定されている現道において、児童・生徒の安全性が確保されているか
					[補完]	・なし
	観光アクセス	著名な観光地へアクセスする路線か			[代替]	・著名な観光地へ代替アクセス経路が存在するか
					[補完]	・プリング駐車場、代替交通機関によるアクセス手段が確保されているか
都市環境機能	駅周辺交通環境改善	環状道路など駅周辺等の中心市街地への自動車抑制に資する路線か			[代替]	・地区内の自動車抑制に資する代替路線が確保されているか(断面混雑度が1.25未満)
					[補完]	・TDM等の交通施策により、地区内の自動車抑制に寄与するか(断面混雑度が1.25未満)
	景観向上	景観向上が求められる路線か			[代替]	・当該路線に期待される景観向上機能を代替する施策を講じることが可能か(緑道整備等)
					[補完]	・なし
防災機能	延焼遮断機能	延焼遮断機能が求められる路線か			[代替]	・当該路線の担う延焼遮断機能を代替する路線が存在するか
					[補完]	・当該路線に期待される延焼遮断機能を代替する施策を講じることが可能か、もしくは図られているか(建築物の不燃化・難燃化・耐震化、水源を踏まえた防災水利の確保、市民消火栓の整備、住居への延焼防止対策や防災組織の立ち上げ等)
	緊急避難路への位置付け	避難路として指定されている路線か			[代替]	・避難路となりうる代替路線が新規で整備されるか ・複数方向避難が可能な地区内の道路か
					[補完]	・当該路線に期待される避難路としての機能を代替する施策を講じることが可能か、もしくは図られているか(地区内の現道について、隅切りや拡幅により幅員4m以上を確保等)
	緊急車両の走行性向上	緊急車両の走行にあたって、整備が必須となる路線か			[代替]	・比較的近距离に、緊急車両等の通行可能な幅員5m以上の代替路線が存在するか
					[補完]	・地区の仕組みとして、緊急車両によるアクセスを補完する方策が図られているか
	消防活動の円滑化	消防活動の確保にあたって、都市計画道路の整備が必須か			[代替]	・消防活動困難区域の解消に資する代替路線が新規で整備されるか
					[補完]	・当該路線に期待される消防活動の円滑化に資する機能を代替する施策を講じることが可能か、もしくは図られているか(水源を踏まえた防災水利の確保、市民消火栓の整備、防災組織の立ち上げ、防火水槽の「防火の施設」としての都市計画への位置づけ等)
収容空間機能	路線バス	路線バスが通行しているまたは導入予定のある路線か			[代替]	・バス路線における歩車分離を図ることが可能な歩行者動線が別途確保されているか
					[補完]	・なし
市街地形成	面整備の計画	整備計画があるか			[代替]	・なし
					[補完]	・なし

なお、前項の場合、機能補完が継続的に維持できることを、施策の恒久的な維持可能性、施策の効果の確実性等の面から担保し、廃止に係る条件として明示することが必要となる。機能補完の継続性担保の考え方を以下に示す。

< 機能補完の継続性担保の考え方 >

機能	機能補完方法	継続性担保の考え方
交通機能 (交通処理)	TDM等の交通施策により、断面的な交通量軽減に寄与する	<p>【施策の恒久的な維持可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線に求められる軽減需要交通量が生じている限り、フリンジ部に P&R 駐車場等が整備され、駐車場から中心部への移動手手段の運用が恒久的に担保されること <p>【施策の効果の確実性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記により、機能代替にふさわしい効果が、社会実験等を踏まえて、確実に見込まれていること
防災機能 (延焼遮断)	当該路線に期待される延焼遮断機能を代替する施策を講じることが可能か、もしくは図られているか	<p>【施策の恒久的な維持可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建築物の不燃化、水源を踏まえた防災水利の確保、市民消火栓の整備、住居への延焼防止対策や防災組織の立ち上げ等が実施され、恒久的に担保されること <p>【施策の効果の確実性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記により、消火活動範囲等を踏まえて、継続的な DIG(災害図上訓練)等を実施のうえ、機能代替にふさわしい効果が確実に見込まれていること

【STEP3】市町の視点に基づく検証

評価の基準に基づき客観的（機械的）な検証を行った【STEP2】の結果（「必要性を有しない路線」もしくは「必要性を有する路線」）に対して、地区固有要素を踏まえて再検証を実施し、「廃止検討路線」もしくは「現状では、存続が妥当な路線」の判断を行う。

この【STEP3】において、地区固有要素を踏まえて再検証を実施する狙いは以下のよう
に考える。

【STEP2】の機能評価項目・基準に係る検証

【STEP2】の判断基準は、一律の評価項目・基準で画一的に評価を行うものであるため、その評価項目・基準から洩れた地区固有の路線機能や必要性に係る要素を適切に評価できないことが想定される。

このため、【STEP2】で路線機能が存在しないことから「必要性を有しない路線」と判断した路線に対して、市町が任意に、地区固有の路線機能を補完的に評価するプロセスを設ける。

地区の状況（地形・地物との関連）に係る検証

【STEP2】での評価結果と相反する課題が存在する場合は想定されるため、地区の土地利用や地形・地物等の要因により、地区の状況に応じて妥当性ある判断を行うプロセスを設ける。

3-1 必要性を有しない路線における検証

【STEP2】における「必要性を有しない路線」に対して、地区固有要素を踏まえてフィードバックを実施し、「廃止検討路線」もしくは「現状では、存続が妥当な路線」の判断を行う。

必要性を有しない路線における地区固有要素に係る検証の考え方を以下に示す。

< 必要性を有しない路線における地区固有要素に係る検証の考え方 >

廃止するうえでの課題	対象	検証の考え方
廃止が周辺のまちづくりやプロジェクト等への影響を及ぼす路線	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスタープランや都市再生計画、地域再生計画などのまちづくりに関わるプロジェクトに位置づけられている路線 または、プロジェクト拠点へのアクセス道路として位置づけられる路線 	<ul style="list-style-type: none"> 当該路線がプロジェクトのために必要性が高いと判断される場合については、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ただし、機能代替が可能な路線や方策が存在する場合、「廃止判断は妥当」と判断できる。
隣接して並行する道路へ混雑影響を及ぼす路線	<ul style="list-style-type: none"> 隣接して並行する路線(STEP2の評価対象外)が混雑しており、当該路線以外の道路整備が計画されていない路線 隣接して並行する路線(STEP2の評価対象外)は混雑していないものの、同じく並行する街区内道路に通過交通が流入している路線 	<ul style="list-style-type: none"> 主要幹線街路、都市幹線街路に位置づけられる路線であり、当該街路が混雑緩和に寄与する場合は、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。
既に大部分が完成している路線	<ul style="list-style-type: none"> 既に大部分が完成しており、かつ、連続性が確保されていない路線 	<ul style="list-style-type: none"> 未着手区間の整備により、ネットワークとしての連続性が確保される路線については、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ただし、当該区間に現道があり、その区間がボトルネックポイントになっていない場合や歩行者・自転車のネットワーク形成の必要性が低い場合については、「廃止判断は妥当」と判断できる。
沿道にセットバックしている建物が多い路線	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間の多数の箇所で沿道建物が既にセットバックしている路線 	<ul style="list-style-type: none"> 多くの建物がセットバックしている場合については、当該街路の計画等が住民等に認識されていると判断できることから、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ただし、セットバックにより確保された空間において、景観形成等、別施策により効率的に活用できるとともに、その施策について住民の理解が得られる場合については、「廃止判断は妥当」と判断できる。
ネットワークとしての連続性に支障がある路線	<ul style="list-style-type: none"> 主要幹線街路・都市幹線街路に位置づけられ、両端が他の街路と連結し、ネットワークの一端を担う路線 	<ul style="list-style-type: none"> 当該街路を廃止することにより、不要な迂回の発生や、それに伴う交通混雑等が発生している、または、発生が懸念される場合については、存続が望ましい「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。
整備に対する住民要望が強い路線	<ul style="list-style-type: none"> 既に住民からの要望がある路線 「すれ違いが困難」、「線形不良のため交通事故が多い」など、機能評価において項目立てしていない機能に限る 	<ul style="list-style-type: none"> 要望理由を明確にするとともに、その理由について検証し、必要性が高い場合については、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ただし、当該街路整備以外に対応策が存在し、住民の理解が得られる場合については、「廃止判断は妥当」と判断できる。

3-2 必要性を有する路線における検証

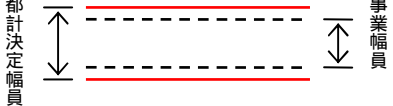
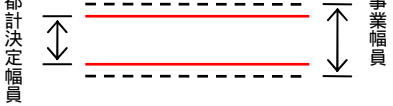
【STEP 2】における「必要性を有する路線」に対して、地区固有要素を踏まえて再検証を実施し、「廃止検討路線」もしくは「現状では、存続が妥当な路線」の判断を行う。

地区固有要素に係る検証の考え方を以下に示す。

< 必要性を有する路線における地区固有要素とその検証の考え方1 >

整備を進めるうえでの課題		対象	検証の考え方
周辺地区に影響を及ぼす要素	文化財や景観に与える影響が懸念される路線	都市計画道路が以下の地区と重複する場合 <ul style="list-style-type: none"> 重要伝統的建造物群保存地区 伝統的建造物群保存地区 歴史的風土特別保存地区 景観地区 風致地区 景観形成地区 有形文化財・記念物・史跡(文化財保護法) その他、地区レベルでその価値が見出されている資源 等 	<ul style="list-style-type: none"> 歴史資産の維持と道路整備の重要性を比較し、前者が重要ではないと判断される場合は「存続判断は妥当」と判断できる。 後者においては、現道ルートで、歴史資産を維持しつつ、道路整備を行うことが困難な場合でも、必要性を有する路線であるため、ルート変更を想定したうえで、「存続判断は妥当」と判断できる。 ただし、地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な方策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。
	河川や鉄道等に与える影響が懸念される路線	河川や鉄道と近接または交差しており、整備を行うことで河川や鉄道の付け替えが生じるなど、他施設に対する影響が大きい場合	<ul style="list-style-type: none"> 必要性を有する路線であるため、河川や鉄道の機能を維持しつつ道路整備を行うことが困難な場合、ルート変更を想定したうえで、「存続判断は妥当」と判断できる。 ただし、地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な方策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。
	公共・公益施設や商店街等に与える影響が懸念される路線	都市計画道路が以下の施設と重複する場合 <ul style="list-style-type: none"> 役場、警察署、消防署 学校 病院、福祉施設 商店街 等 	<ul style="list-style-type: none"> 施設の統廃合や移転の計画が明らかな場合や、統廃合や移転による影響が小さいと判断される場合、リニューアルによる商店街の存続可能な場合は、「存続判断は妥当」と判断できる。 上記以外で、施設の機能を維持しつつ道路整備を行うことが困難な場合や地区活動に支障を及ぼす場合でも、必要性を有する路線であるため、ルート変更を想定したうえで、「存続判断は妥当」と判断できる。 ただし、地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な方策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。
	市街地形成に与える影響が懸念される路線	既に都市計画道路を骨格としない街区が形成されており、整備を行うことで現在の街区を不整形に分断する場合	<ul style="list-style-type: none"> ルート変更をすることによって良好な市街地形成が可能な場合は「存続判断は妥当」と判断できる。 ルート変更しても状況は変わらず、地区の状態を詳細に見たうえで、骨格となる道路が存在する場合、「存続判断は妥当でない」と判断できる。

< 必要性を有する路線における地区固有要素とその検証の考え方2 >

整備を進めるうえでの課題	対象	検証の考え方	
道路整備に影響を及ぼす要素	縦断線形等道路構造上の問題を抱える路線	<p>以下の状況が生じている場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地形の高低差により規定の縦断勾配で取り付かない場合 ・接続する路線に近接かつ並行して河川、鉄道があり直接取り付かない場合 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路構造令等に基づく路線検討に基づき、以下の点から評価を行う。 <ul style="list-style-type: none"> ・事業費が過大になり過ぎないか ・縦断勾配変更、跨線橋により沿道利用に支障が生じないか ・そのうえで、問題が小さいと判断される場合は、「存続判断は妥当」と判断できる。 ・問題が大きいと判断される場合であっても、必要性を有する路線であるため、ルート変更を想定したうえで、「存続判断は妥当」と判断できる。 ・ただし、地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な施策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。
都市計画決定とズレが生じている路線	都市計画決定幅員内でのズレが生じている場合		<ul style="list-style-type: none"> ・現道が必要機能を満足していないと考えられるため、「存続判断は妥当」と判断できる。 【STEP2】における検証で、現道が必要機能を満足していないという結論に至っていると考えられる。
	都市計画決定幅員を超えてのズレが生じている場合		<ul style="list-style-type: none"> ・「存続判断は妥当」と判断できる。現道の幅員で見直し(幅員拡大)については、必要に応じて行うこととする。

【STEP4】 整備・廃止形態の検討

【STEP4】では、地区固有要素に係る検証を行った【STEP3】の結果（「廃止検討路線」もしくは「現状では存続が妥当な路線」）を踏まえて、その整備・廃止形態の検討を行う。

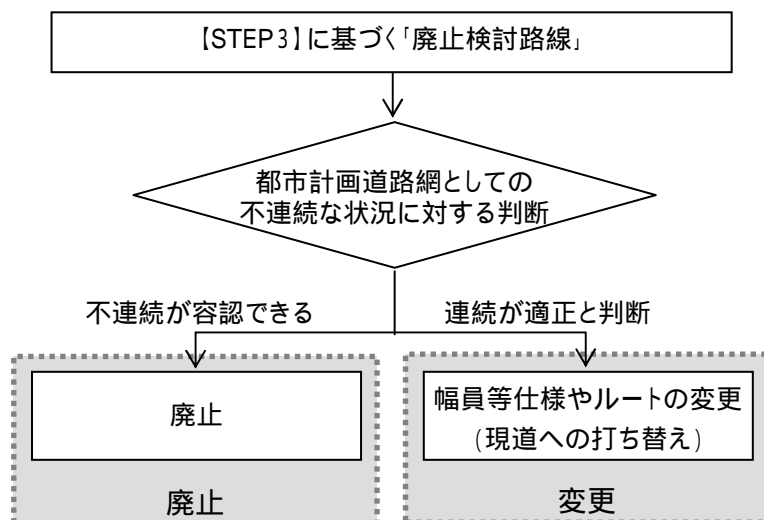
4-1 廃止形態の検討

【STEP3】の結果、「廃止検討路線」として、単純に「廃止」という判断のみでなく、現道への打ち替えによる「幅員等仕様やルートの変更」の形態を明確化する。

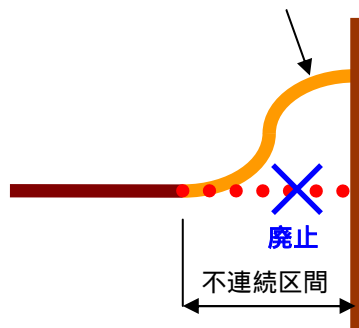
特に、廃止と判断された場合、廃止することによって都市計画道路網の分断が生じ、連続性が確保されないことも想定される。連続性が適正な場合と不連続が容認できる場合により、路線に対する取扱いが異なる。連続性を適正と判断する場合は、現道への打ち替えによる都市計画変更（ルート変更）を行うことが必要となる。

このような考え方を考慮した検討のプロセスを以下に示す。

< 廃止形態の検討プロセス >



例) 都市計画道路と同等の幅員を有する現道あり



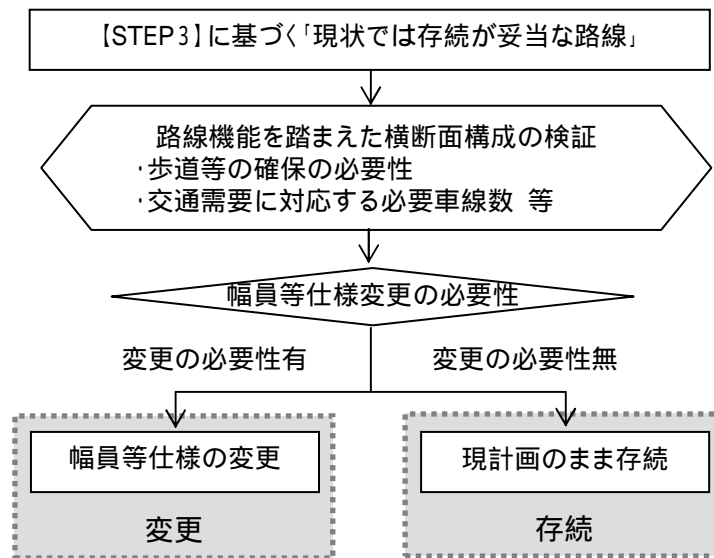
4-2 存続形態の検討

【STEP3】の結果、「現状では存続が妥当な路線」として判断する場合においても、路線に求められる必要性の状況が変わることも考えられる。

したがって、単純に「存続」という判断のみでなく、その路線に求められる機能を踏まえ、横断面構成を検証したうえで、存続形態を明確化する必要がある。

その検討のプロセスを、以下のように考える。

< 存続形態の検討プロセスの例 >



このように、「現状では存続が妥当な路線」と判断された路線に関して、将来交通量や歩行者・自転車の通行量、沿道の施設立地などを踏まえ、横断面構成について検討し、必要に応じて、幅員等仕様の変更を行うものである。次ページにその例を挙げる。

なお、幅員等仕様の変更にあたって、道路構造令との不整合が生じる場合も懸念される。

この場合においても、道路構造令の特例規定を弾力的に適用できる仕組みを構築し、任意判断で道路構造令の特例規定を適用し、現在決定されている計画案を見直すことが必要である。

4-3 存続・変更・廃止判断に基づく道路網の検証

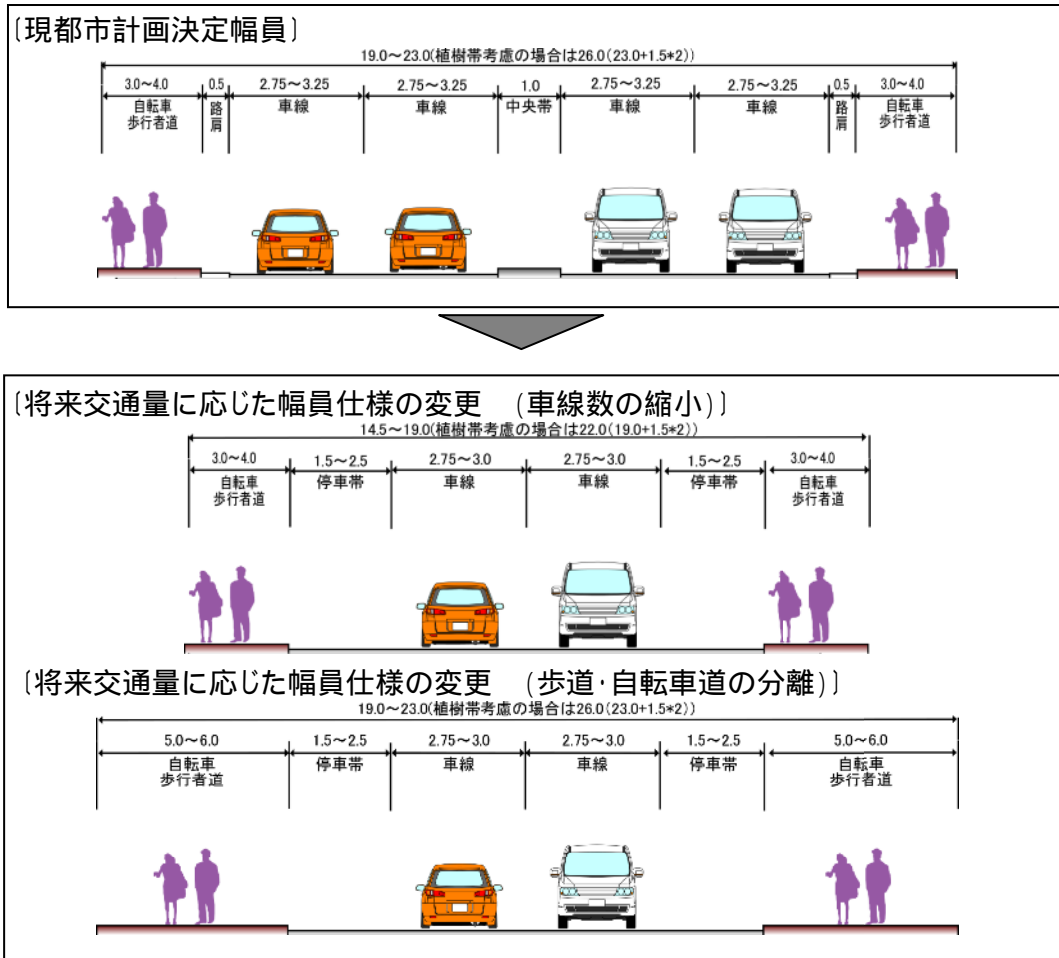
以上の過程で設定された都市計画道路網について、交通量配分に基づき検証し、存続・変更による影響を把握する。

< 幅員等仕様の変更例 >

< 将来予測交通量に応じた変更 >

4車線相当の幅員を有する都市計画道路について、将来予測交通量が12,000台（交差点の多い街路では9,600台（都市部の場合））未満となる場合は、幅員の縮小や車線数の変更などについて検討する。

さらに、歩行者・自転車交通量が多い、または、今後のまちづくりを踏まえ、増加することが想定される路線については、自転車道と歩道の分離を踏まえた見直しについて検討する。



< 沿道状況に応じた変更 >

沿道に農地や工場等が立地している場合など、沿道施設へのアクセスが必要ないと判断できる場合については、片側のみに設置することとし、幅員の縮小について検討する。

