

(3) 見直しの観点

(ア) 必要性に関する評価

(i) 全般

1) 概説

- 必要性に関する評価は、上位計画による位置付けの確認、各評価項目における必要性の評価、代替機能の確認の順に実施する場合が多い。
- 道路の性格に応じて必要性の評価項目が異なることから、道路の種別や性格ごとに評価を行っているところもある。
- 評価項目は、交通機能、空間機能（都市環境、都市防災）、市街地形成機能の3つに分類できる。

(参考) 都市計画運用指針における道路の機能：

- ①都市における円滑な移動を確保するための交通機能
- ②都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能
- ③都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能

- 定量的な指標だけでなく、上位計画や関連計画等における当該路線の位置づけを確認するという定性的な指標も多い。

① 評価の手順

路線の必要性を評価する主な手順は、以下の通りである。

- ・ 都市マスタープラン等、上位計画による路線の位置づけの確認
- ・ 交通機能、空間機能（都市環境、都市防災）、市街地形成機能に分類される各評価項目による路線の必要性の評価
- ・ 路線の代替機能の確認

② 評価の方法

【道路の性格による評価】

必要性の評価方法として、大阪府、群馬県、兵庫県、岡山県、千葉市、堺市、神戸市、広島市などは、道路の性格により、必要性の評価項目が異なるとして、評価の項目を分けている。

大阪府は広域幹線と補助幹線で分類しており、群馬県(事例3-1)と兵庫県(事例3-2)は、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路で分類している。さらに兵庫県は必要性の検証を県の視点に基づく検証と市町の視点に基づく検証に分けて、市町村の視点から地域固有要素を考慮している。

【地域区分による評価】

三重県は「広域」と「地域」、京都市は「市域全体」と「生活圏」に分けて検討している（事例 3-3）。

岡山県は、通過交通を処理する道路、地域で発生する交通を処理する道路、自動車交通処理以外の目的がある道路の 3 種類に分けている（事例 3-4）。

③ 評価の選定基準

香川県、京都市は、必要性の検証の中で廃止・見直し候補を位置づけている（事例 3-5、3-6）。

④ 評価の項目

都市計画道路の見直し検討における評価項目は、交通機能、空間機能（都市環境、都市防災）、市街地形成機能に分類できる。

表 7 必要性に関する評価項目

カテゴリー		評価項目
交通機能		沿道サービス機能の提供
		渋滞の緩和
		主要な施設へのアクセスの確保
		交通結節機能の強化
		公共交通の円滑な走行の支援
		歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援
		道路ネットワーク機能の強化
空間機能	都市環境	景観形成
		都市緑化、日照の確保
		歴史的まちなみの保全や文化的資源の保全・活用
		環境負荷の低減
		住環境の改善
	都市防災	消防活動困難地域の解消
		延焼等の防止
		交通事故の削減
		避難経路の確保(リダンダンシーの確保)
		救急医療活動の支援
	通行機能のための最低限必要な幅員の確保	
市街地形成機能		都市の骨格の形成
		将来都市構造への位置づけ
		上位・関連計画への位置づけ
		道路以外のインフラのための空間確保
		コミュニティ空間の確保
		街区の形成

2) 事例

事例 3-1：群馬県

群馬県は、「主要幹線街路」、「都市（内）幹線街路」「補助幹線街路」に区分して必要性の評価を行っている。

機能の区分		内容	主要幹線街路	都市（内）幹線街路	補助幹線街路	
		評価項目				
①交通機能	自動車の通行機能	・自動車の円滑な通行 ・時間距離の短縮（交通渋滞の緩和、解消） ・物資の輸送	○	○	△	
	人、自転車の通行機能	・人、自転車の安全な通行	○	○	○	
	沿道利用機能	・沿道利用促進 ・沿道の出入り	△	○	○	
	アクセス・連携機能	・高速道路網、拠点地区、観光名所へのアクセス性向上 ・都市間の連携 ・街区同士の接続	○	○	○	
②空間機能	都市環境機能	（都市環境機能） ・癒やしや憩いの場の提供 ・騒音、排気ガスの緩衝 ・通風、採光 ・景観形成、保全 ・通過交通の分散	△	○	○	
	都市防災機能	避難・救援機能	・広域支援物資の輸送 ・避難路、救援路の確保	○	○	○
		災害防止機能	・延焼防止	○	○	○
	取容空間機能	公共交通のための導入空間 供給処理・通信情報施設の空間 道路付属物のための空間	△ ○ ○	○ ○ ○	○ ○ ○	
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、軸形成 ・発展の方向、土地利用の方向の規定	○	○	△	
	街区形成機能	・まとまりある街区形成		○	○	
	生活空間	・地域、文化活動の場の提供		○	○	

※表中の「○」は主に該当すると考えられる機能、「△」は場合によって該当すると考えられる機能。機能の選定は当該路線の性格に合ったものを、十分に検討した上で設定する。

	道路の区分	道路の機能等	例
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。	国道17号、東毛広域幹線道路など
	都市（内）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、居住環境地区等都市の骨格を形成する。	環状線など（500m～1kmメッシュ）
	補助幹線街路	主要な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。	（～500mメッシュ）

出典：都市計画ガイドライン（平成25年7月群馬県県土整備部都市計画課）

事例 3-2：兵庫県

兵庫県は、「主要幹線街路」、「都市幹線街路」、「補助幹線街路」に区分して必要性の評価を行っている。

<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

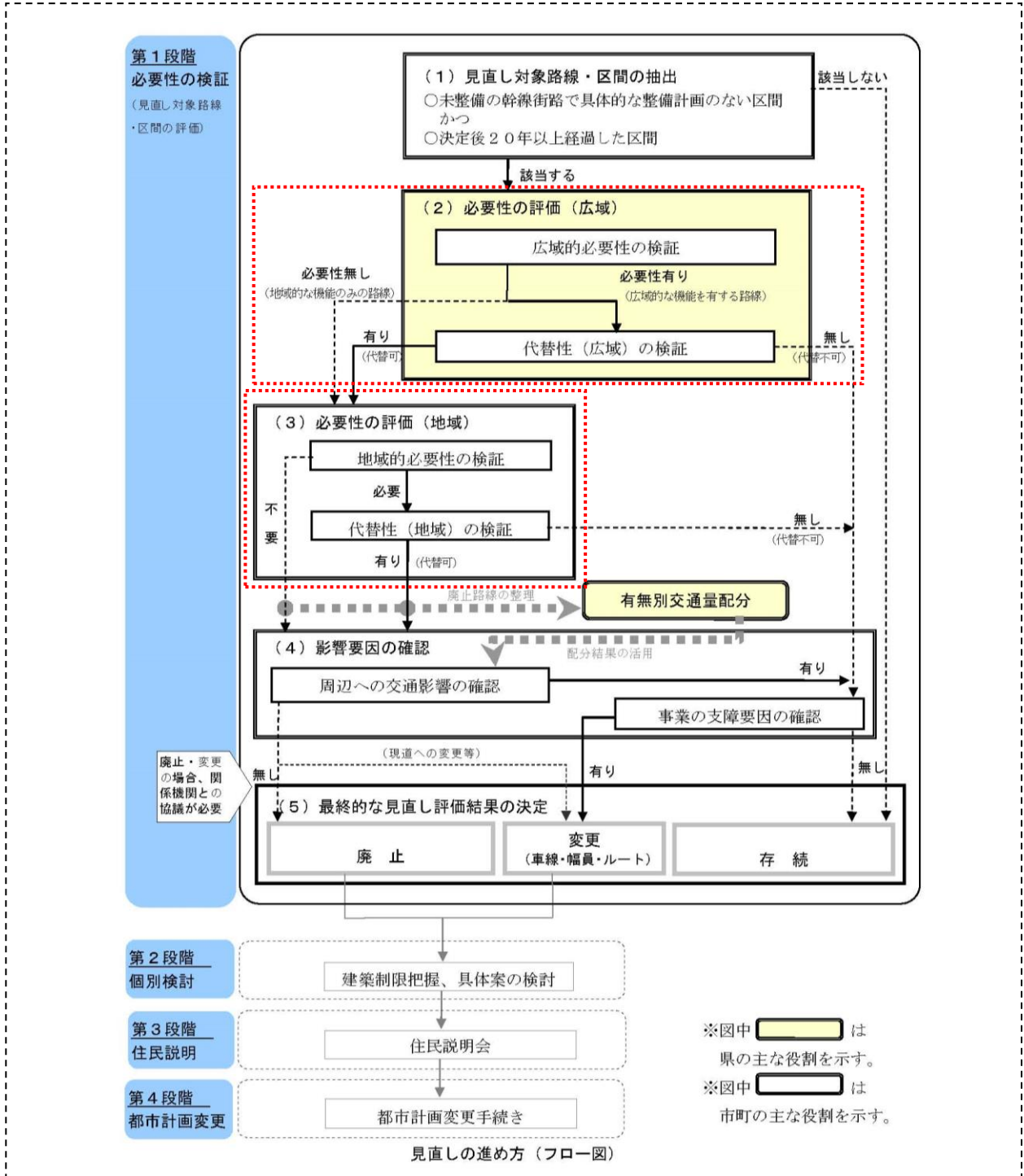
<路線機能検証の評価基準>

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
①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 ①DID区域 ②DID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	●	—
②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	●	●
③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	—	●
④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	●	●
⑤市街地形成	面整備の計画	面整備計画があるか	・面整備の整備計画のある路線	●	●

出典：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）

事例 3-3 : 三重県

三重県は、「広域」と「地域」に区分して必要性の評価を行っている。



出典：三重県都市計画道路の見直しガイドライン（平成19年3月三重県）

事例 3-4 : 岡山県

岡山県は、対象路線を以下の3種類に区分し必要性の評価を行っている。

2. 検討方法

見直し検討路線をその性格から以下の3種類に分け、それぞれ都市計画道路見直しの視点から都市計画道路の必要性を検討する項目を定め、それにより都市計画道路の必要性を検討します。

- ①主として通過交通を処理するための道路
- ②主としてその地域で発生する交通を処理するための道路
- ③自動車交通処理以外の目的がある道路

出典：岡山県都市計画道路見直しガイドライン（平成17年3月岡山県）

事例 3-5 : 香川県

香川県は、必要性が高くても計画実現上の阻害要因があれば見直し候補としている。

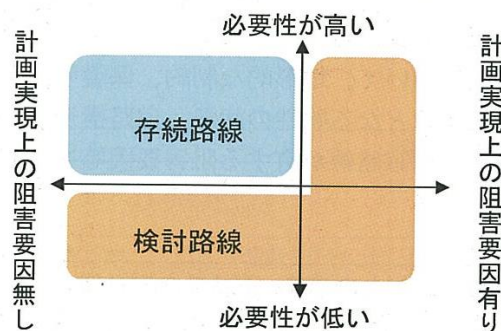
■ 検討路線の選定基準

① 存続路線

- (i) 計画時と現時点で評価が変わりがなく、当初の都市計画決定からの必要性に変化が生じていない路線
- (ii) 事業実施に支障となる事案や沿道状況、建築規制の状況などの課題がない路線

② 検討路線

①の「存続路線」に該当しないものは「検討路線」とする。



■ 存続路線の再確認

検討路線の選定の結果、「存続路線」とするものについては、住民への説明責任を果たすため、地域の特性を踏まえて、路線がどのような機能を持ち、どのように地域に寄与するかを再確認し、存続路線とする理由を明らかにする。

出典：香川県都市計画道路見直しガイドライン（平成19年3月香川県）

事例 3-6 : 京都市

京都市は、「市域全体に係る必要性」と「生活圏での必要性」に区分して必要性の評価を行っており、生活圏での必要性の評価においては、5項目のうち3項目に該当しない路線は「廃止候補」として、次の段階の評価を行っている。

■ 都市計画道路を評価するための視点

● 必要性の評価

都市計画道路の必要性を「市域全体に係る必要性」と「生活圏での必要性」に区分し、各都市計画道路を、表2、表3に示す視点から評価します。

表2 「市域全体に係る必要性」評価の視点

機能	評価の視点
市街地形成機能	都市内の地域や拠点施設等をつなぎ、都市の骨格をつくる
交通機能	都市内の交通混雑を緩和する
地域活性化機能	観光地・交通拠点相互をつなぎ、市域全体の観光振興を支援する

表3 「生活圏での必要性」評価の視点

機能	評価の視点
市街地形成機能	市内の各地域のまちづくりを支援する
交通機能	鉄道駅やバスターミナルへのアクセスを改善するとともに、地域の公共交通の運行を円滑にする 道路のバリアフリー化を進めたり、自転車が走行しやすい環境をつくるなど、歩行者・自転車のための良好な通行環境をつくる
環境・防災空間機能	沿道の良好な景観・環境を創出するとともに、都市に必要なインフラ施設を収容する 災害時に緊急車両の通行ルートとなる、または火災時に延焼を遮断するなど、防災のための空間をつくる

5項目のうち3項目に該当しない路線は「廃止候補」として評価

● 計画実現上の課題の評価

必要性の高い路線（区間）について、計画を実現する上で考えられる課題を、表4に示す視点から整理し、評価します。

表4 計画実現上の課題の評価視点

評価の視点
良好な景観、自然・歴史的景観を保全すべき地区等に影響しないか
重要な施設やエリア(法令で指定される文化財等、公共施設等)に影響しないか
まち並みや地域コミュニティに影響しないか
その他(道路が特殊な構造になるなど、計画実現上の課題となる場合)

■ 総合評価

必要性の評価や計画実現上の課題の評価から廃止候補として抽出された路線（区間）について、廃止しても問題が生じないかどうかの最終的な評価を行います。

出典：都市計画道路の見直し指針（平成21年8月京都市）

(ii) 上位計画の位置付け確認

1) 概説

○路線の必要性を検討する際に、上位計画（マスタープラン等）への位置づけの有無を確認する場合が多い。

都市計画道路の見直しにおいて、必要性に関する評価項目である交通機能、市街地形成機能に都市計画マスタープランへの位置づけの確認を含めている地方公共団体が約3/4となっている。

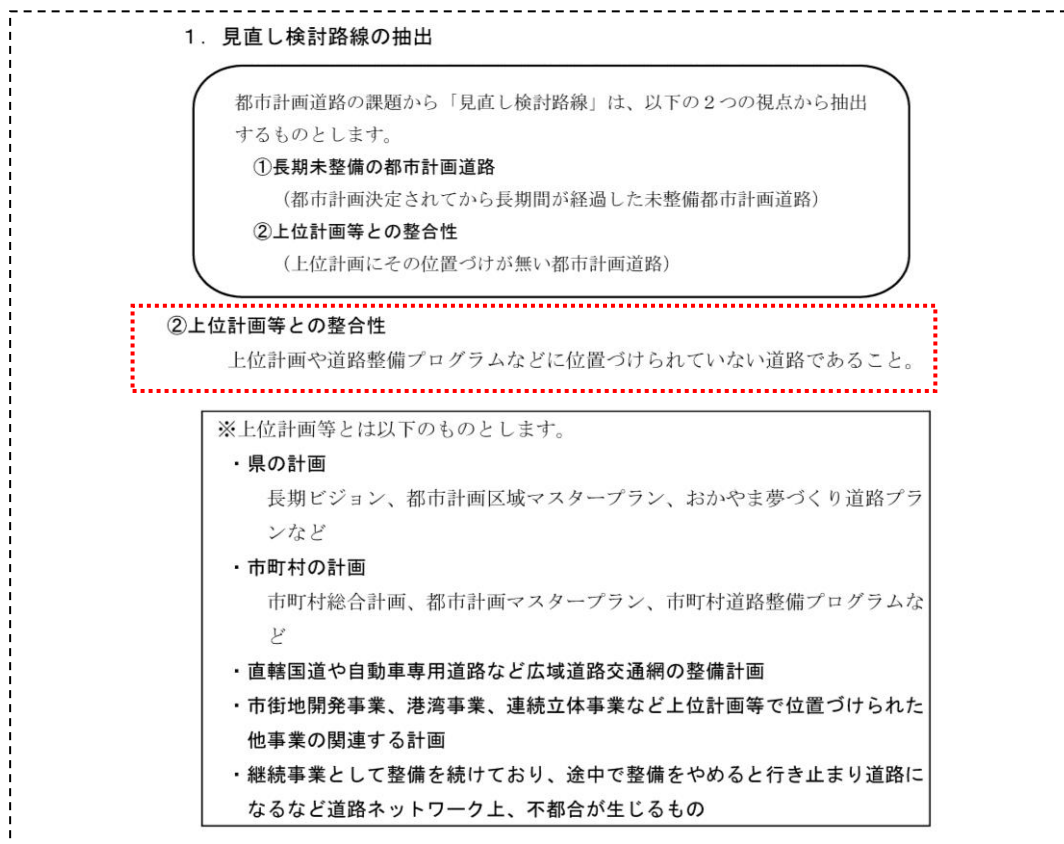
岐阜県は、都市計画道路の見直しに合わせて、都市計画マスタープラン自体を見直すことについても言及しており、都市の将来像との関係での見直し検討が行われている。

一方で、検討対象路線の抽出において、都市計画マスタープランに位置付けがある路線は、検討対象外としている例（岡山県、静岡県など）もある（事例3-7）。

2) 事例

事例3-7-①：岡山県

岡山県は、検討対象路線の抽出において、都市計画マスタープランに位置付けがある路線は、検討対象外としている。



出典：岡山県都市計画道路見直しガイドライン（平成17年3月岡山県）

事例 3-7-②：静岡県

静岡県は、検討対象路線の抽出において、上位計画（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等）に位置付けがある路線は、検討対象外としている。

4 必要性再検証の手順（解説）

【基本的事項】

都市計画道路は、交通機能^{※8}、空間機能^{※9}、市街地形成機能^{※10}など様々な機能を十分発揮するよう計画することが必要とされているが、このうち、特に交通機能は都市を形成する道路網が適切に配置されなければその機能が十分に発揮されないこととなる。このため都市計画道路の必要性を再検証するに当たっては、その対象箇所のみならず、その都市の将来像を踏まえた全体の道路網（都市計画道路以外の道路^{Q10}も含めた）を視野に入れた再検証を行い、その必要性や効果等を明らかにすることが重要である。

なお、再検証作業を進めていく上では、道路管理者や住民との十分な連絡調整を適時適切に行うことを基本とする。

【第一ステップ】再検証対象道路の選定

① 再検証の範囲

必要性を再検証する範囲（対象）は、計画決定通りに改良されていない都市計画道路とする。ただし、事業着手箇所は除く。

また、自動車専用道路などの根幹的道路については、国と県及び市町が共同で必要性を整理した上で、再検証の範囲から除外する。^{Q11}

② 再検証道路の抽出

再検証の範囲から、まちづくりに必要不可欠な道路や明らかに事業の実現性が高い道路等を除き、具体的に必要性を再検証する道路（または区間、以下省略）を抽出する。

なお、まちづくりに必要不可欠な道路や明らかに事業の実現性が高い道路等とは、下記に該当するものが考えられる。ただし、これらに該当する道路であっても、市町の独自判断により必要性を再検証する道路として抽出することは妨げない。

- ・ 上位計画に位置づけられた道路
(総合計画^{※11}、都市計画区域マスタープラン^{※12}、市町村マスタープラン^{※13}等)
- ・ 具体の事業計画がある道路
(現在の事業着手箇所に隣接する箇所など、着手時期が明確となっている道路)
- ・ その他、市町の独自判断により必要性を再検証する必要がないと判断した道路^{Q12}

出典：静岡県都市計画道路の必要性再検証ガイドライン（平成19年3月静岡県）

(iii) 交通機能に関する評価指標

1) 概説

○交通機能に関する評価指標には、交通量や混雑度など自動車のトラフィック機能に関するもの、主要な施設へのアクセス機能に関するもの、公共交通、歩行者、自転車などの走行を支援する機能に関するものなどがある。

交通機能に関する定量的な評価指標は、新潟市のように渋滞の緩和効果を指標としている例や(事例 3-8)、将来交通量推計に対する需給バランスの確保や、道路密度を検討時に設定している例(北海道、兵庫県、岡山県など)がある(事例 3-9)。

表 8 交通に関する評価指標

カテゴリー	評価項目	指標(例)
交通機能	沿道サービス機能の提供	沿道の土地利用のための出入機能の有無
		駐停車機能(P&R・K&Rを含む)の有無
		貨物の積み下ろし機能の有無
	渋滞の緩和	将来交通量に対する需給バランスが確保されているか
		将来交通需要に対応した車線数か
		適正な道路密度が確保されているか
		代替路線の有無
		混雑度(路線別、断面別)
		渋滞アクションプログラム等の位置づけの有無
		VICS 渋滞時間
		旅行速度
		渋滞ポイント(ボトルネック)箇所の有無
		踏切道の解消
	主要な施設へのアクセスの確保	市役所、公園等の公共施設へのアクセス機能の有無
		産業・物流拠点へのアクセス機能の有無
		観光スポットへのアクセス機能の有無
		医療・福祉施設(2次又は3次の救急医療施設等)へのアクセス機能の有無
		中心市街地や商業・業務地へのアクセス機能の有無
		公共施設から500m以内の路線か
	交通結節機能の強化	高規格幹線道路のICや鉄道駅へのアクセス機能の有無
		鉄道駅、モノレール駅から1km以内の路線か
		バス停から300m以内の路線か
	公共交通の円滑な走行の支援	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、広域・路線バス等の公共交通の導入計画の有無
		バス専用レーンの導入計画の有無
		地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、広域・路線バス等の公共交通の運行の有無
		公共交通空白・不便地域内を通る路線か
		バス路線の旅行速度

カテゴリー	評価項目	指標(例)
	歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援	オムニバスタウン計画への位置づけの有無
		自転車・歩行者通行量
		歩行者・自転車ネットワークへの位置づけの有無
		自転車走行帯の計画の有無
		電線類の地中化計画・共同溝の整備計画の有無
		自転車計画への位置づけの有無(自転車のみ)
		サイクリングロードネットワーク計画への位置づけの有無(自転車のみ)
		植樹帯の整備計画の有無
		通学路の指定の有無
		沿道に高齢者施設や小中学校等が立地しているか
	道路ネットワーク機能	相互通行化を図る道路
		道路幅員の連続化、前後区間の連続性を図る道路
		地域運段の解消に資する道路
		地域の道路ネットワークの改善に資する道路
		隣接市に接続する道路

2) 事例

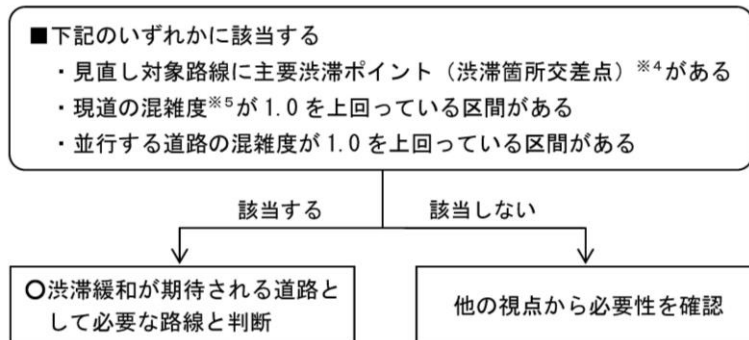
事例 3-8 : 新潟市

新潟市は、交通機能に関する必要性の評価において、渋滞緩和効果を評価指標としている。

②円滑な交通

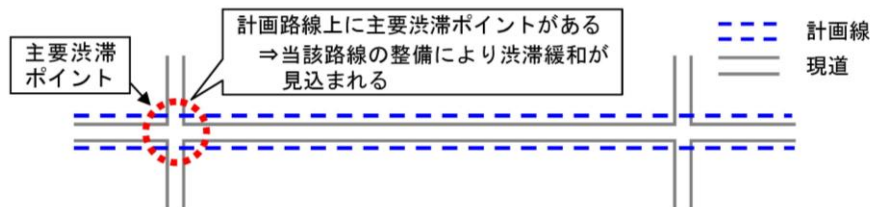
周辺道路の渋滞緩和が期待される路線は、必要性があると判断します。

【必要性の判断方法】



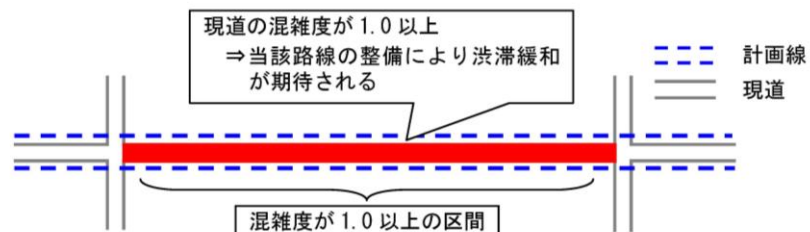
◇主要渋滞ポイント（渋滞箇所交差点）の渋滞緩和からみた必要性の判断（イメージ）

- ・見直し対象路線に主要渋滞ポイント（渋滞箇所交差点）がある場合、当該路線の整備により渋滞緩和が期待されると判断します。



◇現道の渋滞緩和からみた必要性の判断（イメージ）

- ・現道の混雑度が1.0を超える場合、見直し対象路線の整備により現道の渋滞緩和が期待されると判断します。



出典：都市計画道路の見直し方針（平成22年3月新潟市）

事例 3-9 : 岡山県

岡山県は、交通機能に関する必要性の評価において、道路密度を評価指標としている。

iii) 将来土地利用に対応した道路密度の確保

2車線相当以上の道路においては、適正な道路整備水準を確保するために以下の基準値を標準とします。

ただし、具体的な開発計画等が定まっていない地区については基準値を適用する理由が無いことから適用除外とします。また、地域の実情により基準値の適用が困難である場合については、地域交通計画を策定する等により、個別に判断するものとします。

住居系	4 k m / k m ² 以上
商業系	5 k m / k m ² 以上
工業系	1 k m / k m ² 以上

※道路密度基準値の設定

新都市計画マニュアルⅡによれば、都市計画道路の土地利用に応じた配置は、従来

住宅地の道路網密度を 4 k m / k m²、

商業を中心とする市街地の道路密度を 5 ~ 7 k m / k m²、

工業を中心とする市街地の道路密度を 1 ~ 2 k m / k m²

とされており、見直しにおいても最低限の道路密度は確保すべきであると考えられることからその最低値を用いることとします。

出典：岡山県都市計画道路見直しガイドライン（平成 17 年 3 月岡山県）

(iv) 空間機能（都市環境）に関する評価指標

1) 概説

○空間機能（都市環境）に関する評価指標には、環境負荷の低減や景観形成、都市緑化などがある。

○景観関連計画への位置づけや、沿道環境の改善への貢献の有無など、定性的な評価指標が多い。

空間機能（都市環境）に関する評価指標には、環境負荷の低減や景観形成、都市緑化などがあり、景観関連計画への位置づけや、沿道環境の改善への貢献の有無など、定性的な評価指標が多い。

表 11 空間機能（都市環境）に関する評価指標

カテゴリー	評価項目	指標(例)
空間機能 (都市環境)	景観形成	景観法で街並み保全や景観に配慮した整備への位置づけの有無
		マスタープランにおける景観の整備方針への位置づけの有無
		緑の基本計画への位置づけの有無
		電線類の地中化計画・共同溝の整備計画への位置づけの有無
		景観計画区域内の路線か否か
		まちなみ景観軸への位置づけの有無
		緑のネットワークを形成する路線の位置付けの有無
		シンボルロードへの位置づけの有無
	都市緑化、日照の確保	緑のネットワークへの位置づけの有無
		緑の基本計画への位置付けの有無
	歴史的まちなみの保全や文化的資源を保全・活用	指標例なし
	環境負荷の低減	大気(排出ガス)
		騒音
振動		
CO ₂ 削減アクションプログラムへの位置付けの有無		
住環境の改善	大気・騒音・振動等、沿道環境の改善への貢献の有無	

(v) 空間機能（都市防災）に関する評価指標

1) 概説

○空間機能（都市防災）に関する評価指標には、消防活動困難地域の解消、事故削減、医療活動の支援、避難経路の確保などがある。

○防災計画への位置づけの有無や、緊急輸送路としての位置づけの有無など、定性的な評価指標が多い。

空間機能（都市防災）にする評価指標には、消防活動困難地域の解消、事故削減、医療活動の支援、避難経路の確保などがあり、防災計画への位置づけの有無や、緊急輸送路としての位置づけの有無など、定性的な評価指標が多い。

相模原市は、防災機能や環境機能を含めた5つの機能において、具体的な評価指標を定めている（事例 3-10）。名古屋市は、南海トラフ巨大地震を前提とした評価指標を設定している（事例 3-11）。

表 10 空間機能（都市防災）に関する評価指標

カテゴリー	評価項目	指標(例)
空間機能 (都市防災)	消防活動困難地域の解消	地域防災計画への位置づけの有無
		都市防災計画への位置づけの有無
		無電柱化計画への位置づけの有無
		防火地域、準防火地域の指定内の路線か
		密集市街地であつ 6m 以上の現道が不足する地域の計画路線か
		現道幅員 6m 以上の道路から直線距離 140m の範囲に含まれない区域の路線か
		老朽木造住宅が密集している地区や狭隘道路の多い地区等、地区の防災上特に問題のある地区を通過しているか
	延焼等の防止	幅員
		延焼クラスターの規模
		道路閉鎖確率
	交通事故の削減	現道または並行路線に事故多発区間の有無
	避難経路の確保 (リダンダンシーの確保)	緊急輸送路、防災ネットワーク、避難路としての位置付けの有無
		防災計画への位置づけの有無
		マスタープランにおける地域防災の整備方針への位置づけの有無
	救急医療活動の支援	2次又は3次の救急医療施設と広域幹線道路を接続する路線への位置付けの有無
	通行機能のための最低限必要な幅員の確保	現道が概ね 22m未満の4車線道路
現道が概ね 15m未満の2車線道路		

2) 事例

事例 3-10 : 相模原市

相模原市は、都市防災機能や環境機能を含めた5つの機能において、具体的な評価指標を定めている。

(イ) 機能における評価項目の指標

都市計画道路の沿道周辺における将来計画や担うべき交通処理、特性等を考慮し、見直し検討路線における必要な道路機能について5項目の検証を行います。

〔表12〕 機能における評価項目の指標

分類	項目	判断根拠	評価指標
(ア)自動車交通機能	渋滞の緩和	渋滞の緩和に寄与するか	○現道もしくは並行する道路の混雑度が1.25を超える区間
	道路の幹線性	道路の幹線機能	○かながわ交通計画で一般幹線道路に位置づけられた区間 ○バス路線
	沿道機能	商業や公官庁等における必要性	○相模原市都市計画マスタープランで、中心的な地区、商業を主体とした地区に位置づけられた区間 ○公共施設の周辺(～500m)区間
	拠点アクセス機能	観光地、駅等の拠点への連絡性	○鉄道駅、IC、観光施設にアクセスする区間
(イ)歩行者・自転車の交通機能	歩行者・自転車安全性	歩道幅員等の未整備率	○地区幹線以上の道路で、現道及び近接する並行道路に歩道が設置されていない区間 ○小中学校から500m以内の区間
	関連法令・条例への適合	バリアフリー法など	○バリアフリー法で特定道路に指定された区間(相模大野駅周辺(旧法))
(ウ)市街地形成機能	まちづくり目的への寄与	土地の高度利用等の有効利用が図れるか	○商業系の用途地域や、容積率300%以上の区間
	まちづくり事業等の関連性	事業における位置づけ	○市街地開発事業等のまちづくり事業が予定されている区域を通過する区間 ○市街地再開発事業(事業中)の区域にアクセスする区間
(エ)都市防災機能	都市防火区画	都市防災基本計画上の必要性	○都市計画決定幅員12m以上の区間
	緊急輸送路・避難路	都市防災基本計画と配置の整合	○緊急輸送路に位置づけられている区間
	消防活動困難地域	困難地域への貢献度	○消防活動困難地域が20%以上の地域を通過する区間
(オ)環境機能	沿道環境の改善	地域の大气・騒音・振動等、沿道環境の改善への貢献	○現道若しくは並行する道路の平均旅行速度が20km/h以下の区間
	居住環境	居住区域での通過交通減少への効果予測	○周辺が住宅地で、現道や近接する並行道路がない区間

出典：都市計画道路見直しの方針（平成25年3月相模原市）

(vi) 市街地形成機能に関する評価指標

1) 概説

○市街地形成機能に関する評価指標には、上位・関連計画への位置づけ、将来都市構造への位置づけ、コミュニティ空間の確保などがある。
 ○幹線道路網計画等への位置づけの有無や共同溝等の計画の位置づけの有無など、定性的な評価指標が多い。

市街地形成機能に関する評価指標には、上位・関連計画への位置づけ、将来都市構造への位置づけ、コミュニティ空間の確保などがあり、幹線道路網計画等への位置づけの有無や共同溝等の計画の位置づけの有無など、定性的な評価指標が多い。

埼玉県は、必要性に関する評価項目の中に「まちづくりの将来像の変化」「関連事業の動向・変化」を設定しており（事例 3-12）、廃止候補路線で該当する事例としては、駅周辺まちづくりの将来像の変化、沿道を市街化区域とする計画の実現性が薄れてきていること、土地区画整理事業の中止等がある。

大阪府は、主として市街化区域内に存在しない路線は廃止候補としている（事例 3-13）。

表 11 市街地形成に関する評価指標

カテゴリー	評価項目	指標(例)
市街地 形成機能	上位・関連 計画への 位置づけ	国土レベルの広域的な道路(幹線道路網計画等)への位置づけの有無
		国土利用計画への位置づけの有無
		総合計画への位置付けの有無
		土地区画整理、市街地再開発等の関連計画(事業)への位置付けの有無
		中心市街地活性化計画への位置づけの有無
		都市再生整備計画への位置づけの有無
		バリアフリー基本構想への位置づけの有無
		バリアフリー法の重点整備地区への位置づけの有無
		ユニバーサルデザイン関連計画等の位置づけの有無
		人に優しい福祉のまちづくり計画への位置づけの有無
	その他(観光振興計画、産業計画等)への位置づけの有無	
	将来都市 構造への 位置づけ	都市計画区域マスタープランへの位置づけの有無
		市町村マスタープランへの位置づけの有無
		都市交通マスタープランへの位置づけの有無
街区の形 成	指標例なし	
コミュニ ティ空間の確 保	イベントなど地域の憩いの場や賑わい空間としても利用されているか	
	駅前の道路や商店街などの地区のシンボルとして必要な路線か	

カテゴリ	評価項目	指標(例)
		地域の伝統的な祭りなどの中心的な場としての位置付けの有無
		地元商工会等の関係機関のまちづくり方針への位置付けの有無
	道路以外のインフラのための空間確保	共同溝、CCBOX等の計画の位置づけの有無
		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の有無
	都市の骨格の形成	都市間、市街地間軸の位置づけの有無
		骨格(格子型、放射型または環状型)軸の位置づけの有無
		都心部等を通る路線か
		用途地域の境目となる路線か
		隣接市町村との接続有無
		市街化調整区域に計画していないか

2) 事例

事例 3-12 : 埼玉県

埼玉県は、社会状況の変化を必要性の評価項目としている。

第1段階で抽出した「未整備区間を有する検証路線」について、区間ごとに、都市計画決定の時点からの社会状況の変化に伴う必要性を、以下の評価項目ごとに評価基準により定性的な評価を行う。

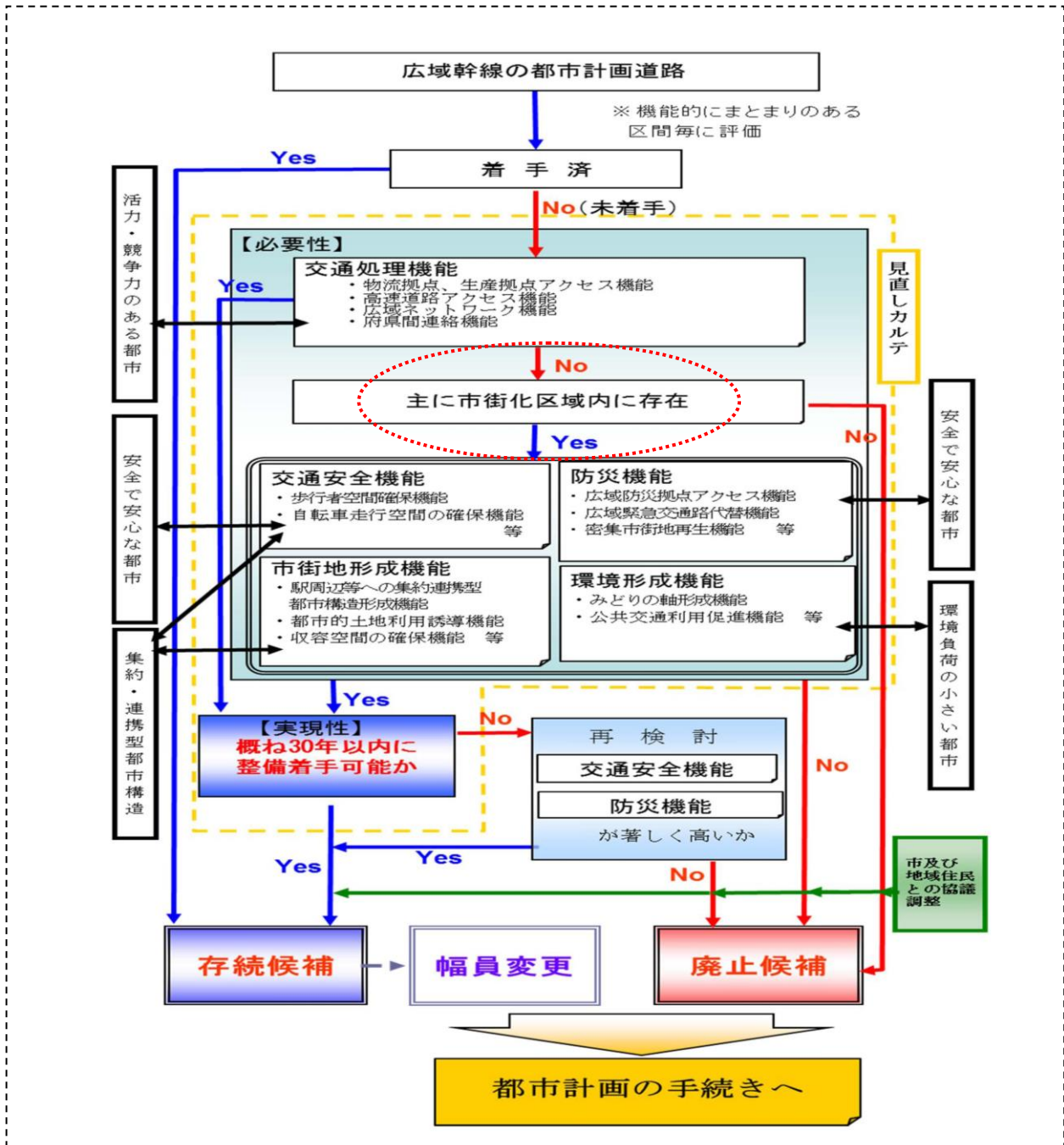
なお、「事業中区間を有する検証路線」は、社会状況の変化に伴う必要性の検証は行わない。

評価項目	評価基準
① 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の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。
② 関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業計画の変化(拡大・縮小・廃止など)に伴い、路線の必要性が変化している。
③ 周辺道路等の整備状況	当該路線全線または一部区間において、車道または歩道としての交通機能を、国道、県道、市道などの現道で代替する可能性がある。
④ 希少な動植物の存在	当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物※が明らかに存在している。(※法令等の対象種)
⑤ 歴史・文化・観光資源の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在している。
⑥ 都市化の状況	当該路線の区域内及び周辺の都市化が著しいことにより問題が生じている。 ※ただし、住宅街は対象とせず、商店街等で地域の活性化に寄与している場合のみ対象とする。
⑦ 地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルート・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができる。
⑧ その他	①～⑦の評価項目以外で、必要性が変化していると判断される。

出典: 都市計画道路の検証・見直し指針～社会状況の変化に対応した都市計画道路の見直し～(平成25年6月埼玉県)

事例 3-13 : 大阪府

大阪府は、主に市街化区域内に存在しない路線は廃止候補としている。



出典：都市計画（道路）見直しの基本指針（平成 23 年 3 月大阪府）

(vii) 代替機能の確認

1) 概説

○必要性の評価の中で、当該路線に求められる機能の代替可能性の評価を行っている地方公共団体は半数程度である。

○代替道路の基準を定めている事例や、必要性を点数化して評価している事例がある。

都市計画道路の見直し検討において、当該路線に求められる機能の代替可能性の検討を、必要性の評価の中で行っている地方公共団体は半数程度である。

福岡市、奈良県、兵庫県は、必要性の評価の中で代替可能性の検討を行っている（事例 3-14～3-16）。

代替機能の評価では、代替道路の基準を定めている事例（千葉市）（事例 3-17）、計画道路と代替道路の必要性を点数化して評価している事例（沖縄県）がある（事例 3-18）。

2) 事例

事例 3-14：福岡市

福岡市は、並行路線の活用や、既存道路の有効活用の評価項目において、機能代替の可能性や、交差点等の部分的な見直しの可能性等を評価している。

評価項目		評価の視点（例示）
(1) 並行路線の有効活用	①並行路線の有無と代替可能性	・ 並行路線の活用により機能代替が可能か
(2) 既存（計画）幅員の有効活用	②交差点等部分的な見直しによる対応可能性はあるか	・ 交差点拡幅や一部区間の線形の見直しなど、部分的な見直しによる対応の可能性はあるか
	③幅員構成の見直しによる対応可能性はあるか	・ 車線数の見直しやバスカットの設置など、横断面構成の見直しによる対応の可能性はあるか

出典：福岡市都市計画道路検証方針（平成 19 年 12 月福岡市 都市整備局 交通計画課）

事例 3-15 : 奈良県

奈良県は、都市計画道路見直し作業における必要性の検証項目の各々について、代替性の考え方を詳細に明記している。

分類		必要性の検証項目		代替性の考え方
自動車の交通機能	通行機能	円滑性	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	交差点改良等の速効対策 ^{注1)} が明確になっている場合等は機能代替を果たすものとする。
			「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン」(H22.2 奈良県)における「渋滞が著しい箇所」としての位置付けがあるか	
		当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	断面での混雑緩和に資する路線が存在する場合は機能代替を果たすものとする。	
	安全性	「奈良県みんなで作る交通安全対策プラン」(H22.2 奈良県)における「事故危険箇所」としての位置付けがあるか	安全対策が明確になっている場合、機能代替を果たすものとする。	
	アクセス機能	交通結節点利用	交通結節点へのアクセス強化に資するか	現道を含む代替アクセス経路(2車線以上)が存在する場合は、機能代替を果たすものとする。
円滑性・安全性・交通結節点利用		都市計画マスタープラン等に位置付けられているか		
歩行者等の交通機能	通行機能	連続性	奈良県における自転車利用ネットワーク「奈良まほろばサイク∞リング」に位置付けがあるか	歩道が確保されており、現道がその機能を担う場合は、機能代替を果たすものとする。
			「あんしん歩行エリア」として指定されているか	新たな道路整備計画(2車線以上)が存在する場合は、その路線が機能代替を果たすものとする。
		安全性	歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資するか	現道内で歩行者空間が確保される場合は、機能代替を果たすものとする。
	円滑性	バリアフリー新法 ^{注2)} に基づき定められた「特定道路」や「生活関連経路」としての位置付けがあるか	歩道が確保されており、現道がその機能を担う場合は、機能代替を果たすものとする。	
	滞留機能	滞留		
自治体のまちづくり計画との整合性	市街地形成機能	骨格形成	土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備地内の都市計画道路としての位置付けがあるか	当該路線に付随する機能であり、機能代替を考慮しないものとする。
			企業立地・観光振興などを支援する都市計画道路としての位置付けがあるか	
	防災空間機能	避難路	緊急輸送道路 ^{注3)} に位置付けられており、機能強化に資するか	現道が2車線以上確保されている場合は、機能代替を果たすものとする。
			防災拠点 ^{注4)} にアクセスしているか	当該路線と同様の避難場所と緊急輸送道路をつなぐ路線(2車線以上)が存在する場合は、機能代替を果たすものとする。
		延焼防止	建築物が連担しており、道路以外に延焼防止機能が無い地域において、火災の延焼防止効果等の防災機能を果たすか	当該路線に求められる機能であり、機能代替を考慮しないものとする。
	環境空間機能	景観形成・沿道環境保全	景観や沿道の都市空間のネットワークの位置付けがあるか	
収容空間機能	交通施設の収容	駅前広場や駐車場、駐輪場などの交通施設、電線類等の各種施設の収容空間の位置付けがあるか	当該路線に付随する機能であり、機能代替を考慮しないものとする。	

注 1) 比較的短期に実現可能な施策であり、その施策の効果が短期で発現する対策

注 2) 平成 18 年(2006 年)12 月 20 日に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」

注 3) 「奈良県地域防災計画」で「緊急輸送道路」に位置付けられている道路

注 4) 生駒市都市計画マスタープランの「防災まちづくりの方針」で「避難場所」に位置付けられている場所

出典：生駒市域における県が定める都市計画道路の見直し(素案)(奈良県)

事例 3-16 : 兵庫県

兵庫県は、各評価について、機能代替可能性検証方法を明記している。

＜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	
①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
②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
③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)
④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
⑤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

出典：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）

事例 3-17 : 千葉市

千葉市は、既存道路の活用項目として、代替機能を有する候補路線の基準を定めている。

(代替機能を有する候補路線の基準)

整備済み区間と道路中心線が一致し、車道部幅員が同じであり、現道が以下の条件を満たしている場合 数字の単位:m

	市街化区域	市街化調整区域
骨格道路	(鉄道駅にアクセスする路線)	車道部 (3.00+0.5)@2=7.00 歩道部 2.00@2=4.00 計 11.0 以上
	(上記以外の路線)	車道部 (3.00+0.5)@2=7.00 歩道部 2.00@2=4.00 計 11.0 以上
地区道路	(鉄道駅にアクセスする路線)	車道部 (3.00+0.5)@2=7.00 歩道部 2.00@2=4.00 計 11.0 以上
	(上記以外の路線)	車道部 (3.00+0.5)@2=7.00 歩道部 3.00@2=6.00 計 13.0 以上

※歩道部の考え方は、前頁参照

出典：千葉市都市計画道路の見直しのガイドライン（平成 18 年 9 月千葉市）

事例 3-18 : 沖縄県

沖縄県は、代替道路がある場合、計画道路と同様に代替道路の必要性を定量化し、計画道路と代替道路の合計点の比（計画道路／代替道路）が 1.5 を下回る場合は、廃止を含む計画見直し候補としている。

③ 路線評価カルテ評価基準

○都市計画道路の必要性の検討

- … 1. 機能別配点：3機能（合計 100 点）
→（ネットワーク・交通機能／まちづくり支援、防災・医療活動支援／その他）
- 2. 計画道路、既設道路（代替道路）の評価：3段階（全項目記入）
→（◎：3点／○：2点／△：1点）

評価：上記 1×2 の合計点で計画道路／既設道路(代替道路)が 1.5 を基準に判定します。

[計画道路]／[既設(代替)道路] ≥ 1.5 → 計画存続(候補)

// < 1.5 → 計画見直し(廃止含む)(候補)

出典：沖縄県都市計画道路の見直しガイドライン（案）（平成 18 年 10 月沖縄県 都市計画・モノレール課）

(イ) 実現性に関する評価

(i) 全般

○評価項目は、環境への影響、まちづくりへの影響、施工性、地元意向、事業性に分類できる。

実現性の評価項目は以下の5つに分類できる。

- 環境への影響 : 都市計画道路の整備に係る地形地物等の環境への影響
- まちづくりへの影響 : 都市計画道路の整備に係るまち並みやコミュニティ分断等のまちづくりへの影響
- 施工性 : 都市計画道路の整備に係る物理的な施工の困難さや道路構造令との整合等の施工性
- 沿道住民の意向 : 都市計画道路の整備に対する沿道住民の意向
- 事業性 : 都市計画道路の整備の事業化の見通し

(ii) 環境への影響

1) 概説

環境への影響の評価項目は表12のとおりである。名古屋市では未着手都市計画道路が公園や緑地を分断する場合は、変更、廃止を検討することとしている(事例3-19)。

表12 実現性の評価項目 【環境への影響】

カテゴリー	評価項目	指標(例)
環境への影響	緑地・風致地区への影響	該当地区を通過する路線の有無
	自然景観への影響	//
	希少動植物への影響	//

2) 事例

事例3-19 名古屋市の実現性に課題があった場合の見直し評価

名古屋市は、平成18年3月に策定した「未着手都市計画道路 整備方針のあらまし」において、実現性の評価に合わせて道路整備の課題の解決策の検討を行い、変更、廃止を位置づけている。

【2】公園や緑地を分断する路線



未着手都市計画道路が公園や緑地を分断する場合は、自然環境への影響を最小限に抑えるように、公園や緑地の整備計画との整合も考慮しながら、計画の変更を検討する。

出典：名古屋市の未着手都市計画道路の整備方針（平成18年3月名古屋市）

(iii) まちづくりへの影響

1) 概説

まちづくりへの影響の評価項目は表 13 のとおりである。

兵庫県は、周辺地区に影響を及ぼす要素に対する具体的な検証の考え方を示している(事例 3-20)。

表 13 実現性の評価項目 【まちづくりへの影響】

カテゴリー	評価項目	指標(例)
まちづくりへの影響	歴史的街並み・文化財への影響	該当地区を通過する路線の有無
	商店街への影響	〃
	公共施設等(学校、病院等)の支障物	該当建物を通過する路線の有無
	中心市街地の空洞化	該当地区を通過する路線の有無
	地域コミュニティの分断	〃

2) 事例

事例 3-20 : 兵庫県の実現性(周辺地区に影響を及ぼす要素)の検証の考え方

兵庫県は、平成 23 年 3 月に策定した「都市計画道路網見直しガイドライン」において、必要性を有する路線における周辺地区への具体的な影響検証の方法を示している。

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 	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。
	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 	・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。

出典：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)

(iv) 施工性

1) 概説

施工性の評価項目は表 14 のとおりであり、都市計画決定されている道路の物理的な事業の困難さや道路構造令との整合等々を評価している。

群馬県は、地形・地物との不整合の有無を確認し、実現性の検証を行っている（事例 3-21）。

表 14 実現性の評価項目 【施工性】

カテゴリー	評価項目	指標(例)
	物理的・地形的な困難さ	縦断線形等の問題がないか
施工性	地質上の困難さ	軟弱地盤・強固な岩盤、崩落の恐れがある急斜面地などの有無
	トンネル工事などの困難さ	橋梁やトンネル等の大規模な構造物を含む計画であるか
	道路構造令との整合	補助幹線街路の場合、補助幹線街路相当と見られる道路の最低幅員（11.5m）を満たすか
	交差点形状の複雑化	道路・鉄道等との交差・接続処理について走行性や安全性等に問題があるか
	支障物件の多さ	
		計画区域内に大規模または堅牢、移転が困難な建築物や工作物が存在するか

2) 事例

事例 3-21：群馬県の実現性の検証の考え方

宮城県は、平成 25 年 7 月に策定した「都市計画ガイドライン（都市計画道路の見直し編）」において、存続・変更となった路線について、地形・地物との不正がある場合、ルート変更・構造変更を行うこととしている。

6 【第 4 段階】路線の実現性検証

地形・地物との不整合の有無を確認し、都市計画道路の実現性を検証する。

(1) 実現性評価の考え方

前述の都市計画道路見直しの基本方針③に基づき、第 3 段階の検証結果に対して地形・地物との不整合の有無を確認し、実現性の検証を行う。

■評価項目と評価の考え方（例）

評価項目	評価の考え方
地形・地物との不整合の有無	・地形や地物の制約により、現状の計画のまま整備すると、縦断線形等で問題が発生しないか確認する。

第 3 段階での検証後の実現性評価項目による判断は以下のとおりとする。

実現性評価項目	第 3 段階検証後の方針	制約の有無	最終方針
地形・地物との不整合	存続・変更	不整合あり	ルート・構造の変更
		不整合なし	存続・変更
	廃止	不整合あり	廃止
		不整合なし	廃止

出典：都市計画ガイドライン（都市計画道路の見直し編）（平成 25 年 7 月群馬県）

<道路構造令との整合の確認>

都市計画決定されている道路における道路構造令との整合の確認は、半数程度の地方公共団体で実施されている。

多くの地方公共団体では、道路構造令の基準を満たしているか評価している。評価方法として、沿道の建物状況等を踏まえ評価している都市や、基準を満たしていない場合は、実現性に課題ありと評価している都市がある（北海道など）。茨城県では、「茨城県都市計画道路再検討指針 運用編（案）」（事例 3-22）において、道路構造令を満たさない場合には、事業化の課題に“該当”するという判断基準を示している。また、埼玉県では、道路の必要性が認められても、構造の適正さの検証において道路構造令の基準を満たしていない路線は見直し候補路線と評価されることが示されている。

また、上記以外で次のように道路構造令との整合を評価している例がある。

- ・ 幅員の変更等を位置付けた路線に対する道路構造令との整合
- ・ 存続に位置付けた路線の評価において、道路構造令との整合を検証し、整合しない場合には幅員の見直しの検討
- ・ 代替路線に対する道路構造令との整合

なお、都市計画運用指針における道路構造令の適用に係る記載は、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」（平成 23 年法律第 37 号）の道路法改正部分の施行（平成 24 年 4 月 1 日）に合わせて平成 23 年 11 月 30 日に改定されている。

島根県では、平成 17 年 3 月に策定した「都市計画道路見直しの基本方針」において、道路構造令の適用の考え方が示されている（事例 3-23）。

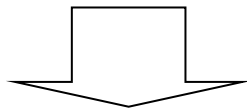
参考. 都市計画道路運用指針における道路構造令の適用について

都市計画運用指針（平成 12 年 12 月）

■道路構造令の適用について

都市施設として都市計画に定める道路のうち道路法上の道路として新設又は改築されるものについては、その計画事項である幅員、線形等が道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）に適合している必要がある。

また、既に決定されている都市計画道路のうち、整備着手時点における道路構造令の規定に従って整備されているものについては、現行の道路構造令を遡及して適用する必要はないが、今後、新設又は改築を行うものについては、都市計画決定されている幅員が現行の道路構造令の一般規定を適用した場合に十分であるかを検証したうえで、必要に応じ都市計画を変更すべきである。この場合、沿道に堅固な建築物が立地している等により、道路構造令の一般規定を適用することが事業費の高騰等社会経済上多大な影響を及ぼすと判断される場合には、関連する都市計画道路の変更等を行い、当該道路の機能の一部を代替させることにより、道路構造令の一般規定に適合させて整備することが望ましい。しなしながら、この方法により道路構造令の一般規定に適合できない場合であって、上記のように道路構造令の一般規定をそのまま適用することが社会経済上多大な影響を及ぼすものと判断される場合には、住民の合意形成や技術、費用の面等特別の理由によりやむを得ない場合に限り、既決定の都市計画道路について道路構造令中の各例外規定を適用する余地があると考えられる。



都市計画運用指針の改正について（平成 23 年 11 月 30 日）

■道路構造令の適用について

「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」（平成 23 年法律第 37 号）の道路法改正部分の施行（平成 24 年 4 月 1 日）により、道路法第 3 条に規定する地方公共団体道、市町村道の道路の構造の技術的基準は、道路構造令に定める建築限界等の一部の事項を除き同令を参酌して道路管理者である地方公共団体の条例で定めることとなる。当該改正の施行後は、道路法上の道路を都市施設として都市計画に定める場合は、地域の実情等を踏まえつつ、当該改正による新しい道路の構造の技術的基準に適合するよう決定する必要がある。

事例 3-22：茨城県の都市計画道路再検討指針運用編（案）に示されている道路構造令との整合

茨城県は、「茨城県都市計画道路再検討指針 運用編（案）」において、道路構造令を満たさない場合には、事業化の課題に“該当”するという判断基準を示している。

⑤道路構造令との整合

「道路構造令との整合」については、次のように検証する。

なお、この検証は、事業化の課題を確認する項目であるため、道路構造令を満たさない場合、課題に“該当”すると判断する。

○判断基準

・「道路構造令との整合」としては、

- ・対象路線の役割（計画・設計条件）は変化していないが、道路構造令の改正によって同令に定める必要な幅員を都市計画決定幅員が満たさない
- ・対象路線の役割の変化により、計画・設計条件も変化し、道路構造令と不整合となっている
- ・対象路線が補助幹線街路である場合、補助幹線街路相当と見られる道路の最低幅員（11.5m）を満たさない

いずれかに該当する場合に「道路構造令との整合」について基準を充足しないと判定する

なお、対象路線が区画街路または特殊街路である場合は、「道路構造令との整合」について検証を行わない

○参考とする資料等

・対象路線の都市計画決定図書または計画・設計成果 など

○根拠等

- ・最低幅員の根拠は、3種4級：車道 2.75m×2、路肩 0.5m×2、歩道（路上施設 0.5m 含む）2.5m×2
- ・「都市計画運用指針」
 - ・ IV. IV-2-2 II) A. A-2. 2 (8)道路に関する都市計画の見直し
- ・「道路構造令」
- ・「道路構造令の解説と運用」
 - II. 第1章 1-4 (4) f. 拡幅の困難な都市計画道路における対応
- ・「実務者のための新・都市計画マニュアルⅡ」（社）日本都市計画学会編
 - 第2章 2-4 2-4-3 (2)既決定路線・区間の廃止
 - 第2章 2-4 2-4-3 (3)路線の機能変更

○参考：道路構造令における一般規定と特例規定

道路構造令においては、項目毎に一般規定以外の特例規定を設けている場合があるが、基本的には一般規定を用いるのが望ましい

しかし、「道路構造令の解説と運用」において「地域の状況を勘案しつつ、必要な機能確保した道路構造を採用するため、必要に応じて道路構造令の規定を弾力的に運用すべきである」とあるように、弾力的な運用を行うことも重要である

この結果として、従来定められている幅員で支障が生じないことも考えられる
ただし、安易に特例規定を用いることのないよう十分に配慮する

出典：茨城県の都市計画道路再検討指針運用編（案）（平成 18 年 3 月茨城県土木部都市局都市計画課）

事例 3-23：島根県の道路構造令適用の考え方

島根県は、平成 17 年 3 月に策定した「都市計画道路見直しの基本方針」において、道路構造令の適用の考え方を示している。

改正道路構造令の都市計画道路への適用の考え方は以下のとおりである。

①整備済みの道路

→改正構造令を適用する必要なし。

②今後新設・改築する道路

→原則として改正構造令に適合するよう、都市計画を変更する。(但し、改築時期が 10 年以上先で明確でない場合は、今後状況の変化やさらなる改正も予想されるため、当面改正構造令を適用した都市計画変更を行わなくてもよいものとする。(実施計画が明確になった時点で変更する。))

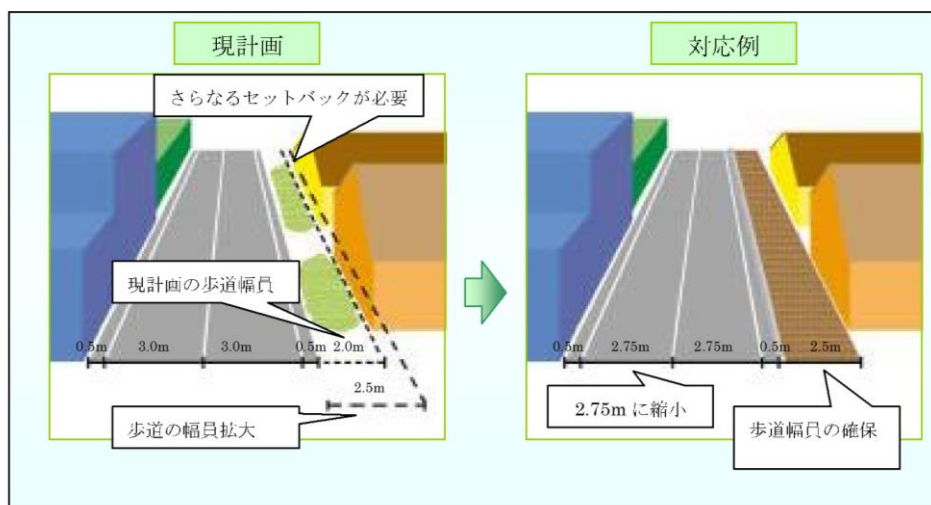
③今後新設・改築する道路で沿道に景観・環境上考慮すべき建築物あるいは堅固な建築物が立地している等により都市計画変更が困難な場合

→関連道路の設置変更等により、当該道路の自動車又は歩行者、自転車の交通量を見直し、道路規格の変更により原則改正構造令に適合させる。

④上記②、③において対応が不可能で、やむを得ない場合

→やむを得ず現計画の幅員を道路構造令上必要な幅員に変更できない場合、現計画の幅員で良いものとするが、自動車、歩行者、自転車の交通量を勘案し、幅員構成を再検討するものとする。その際、歩道もしくは自転車歩行者道の幅員確保のためやむを得ない場合は、想定される改築事業が道路構造令第 38 条の第 1 項および第 2 項の規定により道路構造令第 5 条の規定を緩和することが出来る場合に限り、道路種別に関わらず車道幅員を 2.75m まで縮小することができるものとする。

〈④の対応例〉



出典：都市計画道路網見直しマニュアル（平成 17 年 8 月島根県）

(v) 地元意向

1) 概説

地元意向の評価について、青森県、茨城県、石川県、長野県、鳥取県（事例 3-24）、広島県、徳島県、愛媛県、熊本県などは地元意向を評価項目としている。

表 15 実現性の評価項目 【地元意向】

カテゴリー	評価項目	指標(例)
地元意向	地元の意向	地元からの変更要望の有無

2) 事例

事例 3-24 : 鳥取県の地元意向の評価方法

鳥取県は、「鳥取県都市計画道路見直しガイドライン」の評価基準において、住民からの要望の状況の評価基準としている。

評価項目	
住民からの要望	
目的	
道路整備は地域住民の理解を得た上で行う必要があることから、住民の意向について確認する。	
評価基準	評価
住民からの早期整備の要望がある。	○
住民から具体的な話はない。	△
住民の反対がある。	×
評価内容	
<p>【判断基準】</p> <p>住民の意向を確認するため、要望や反対の有無により評価を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・要望は地区単位を対象とする。 ・反対は一件から対象とする。 	
備考	

出典：「鳥取県都市計画道路見直しガイドライン」（平成 27 年 3 月）

(vi) 事業性

1) 概説

事業性の評価項目は表 16 に示すとおりであり、計画的な道路整備が可能か財政面から確認し実現の可能性を評価（鳥取県の事例 3-25）や実現性の期間を 30 年とした評価（大阪府の事例 3-26）、費用対効果を算出し定量的に評価を行っている地方公共団体もある。

また、名古屋市は、平成 18 年に策定した「都市計画道路整備プログラム」の進捗状況を踏まえ、平成 28 年 6 月に策定した「都市計画道路整備プログラムの見直し方針」において廃止、変更路線を検討している。栃木県は、必要性が高くとも、実現性における課題の有無の判断を行い、変更・廃止の選定方法を定めている（事例 3-27）。

表 16 実現性の評価項目【事業性】

カテゴリー	評価項目	指標(例)
事業性	効率的な投資	費用対効果 交通量に対するキロ当たり事業費が概ね 250 万円/km・台以上の区間
	事業化の見通し	概ね 30 年以内に整備着手できるかの有無

2) 事例

事例 3-25：鳥取県の財政計画との整合

鳥取県は、「鳥取県都市計画道路見直しガイドライン」の評価基準において、計画的な道路整備が可能かどうか財政面から確認し、実現の可能性を評価している。

評価 G - 3 財政計画	
評価項目	
財政の状況	
目的	
道路の整備には、長い期間と多額の費用が必要となることから計画的な整備を進める必要がある。このことから、道路整備に必要な期間と予算を推定し、事業実施の可能性を確認する。	
評価基準	評価
概ね 10 年以内に整備できる。	○
概ね 20 年以内に整備できる。	△
事業の見通しが不明。	×
評価内容	
【判断基準】 年次計画を作成し、概ねの整備期間を算定する。年次計画に併せ各年度の予算を推計し、計画的な道路整備が可能かどうか財政面から確認し、実現の可能性を評価する。	
備考	

出典：「鳥取県都市計画道路見直しガイドライン」（平成 27 年 3 月）

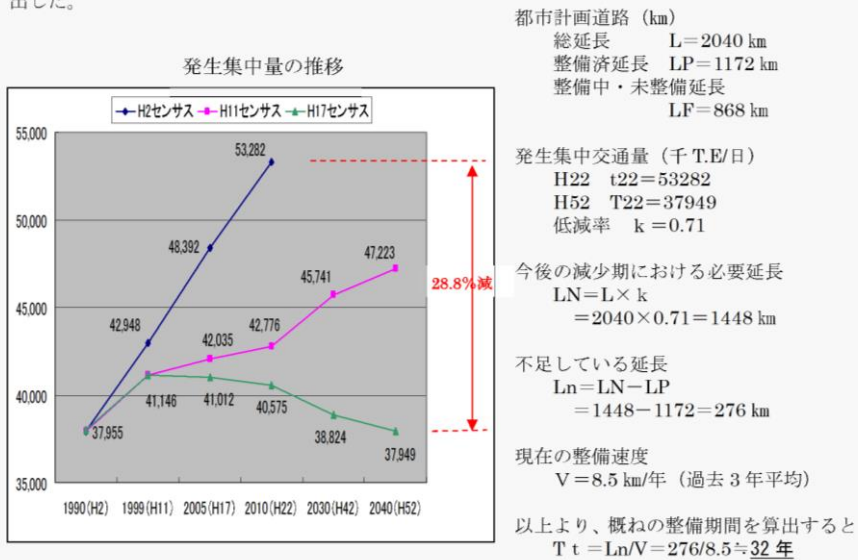
事例 3-26 : 大阪府の実現性期間の考え方

大阪府は、限られた公共投資可能額をできるだけ有効に活用し、効率的・効果的に都市計画道路を整備することから、対象路線の整備優先度と概算整備費用から現在の投資余力を前提として、概ね 30 年以内に整備に着手できるかどうかの目途について評価している。

※実現性の期間を30年とする考え方について

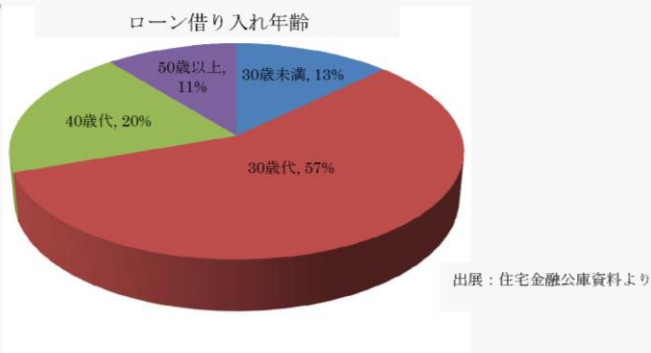
●必要な交通容量を確保するために必要な年数：概ね 30 年

将来人口及び将来発生集中交通量が減少していく中であっても、今後とも必要とされる都市計画道路を現在の財政状況を前提に整備し続けた場合の需要バランスがとれるまでに必要となる年数を算出した。



●住宅の建て替え

住宅ローンの借入れは圧倒的に 30 代が多く、現在から見て 30~35 年後 (定年後) にローンを返し終えたのちに、道路整備による移転が生じた場合、経済的な影響だけでなく、精神的にも負担が大きいことから、事業目的を 30 年度程度迄に設定しようとするものである。



●法令に定める土地に関する権利規定

- ①借地権の存続期間は30年
- ②生産緑地の土地の買い取り申し出、行為制限を解除できる期間は30年等、将来の土地利用を予測できる範囲は概ね30年と考えられることから、この期間を実現性の目安として設定

出典：都市計画（道路）見直しの基本指針（平成 23 年 3 月大阪府）

事例 3-27：栃木県の実現性の課題解決を踏まえた見直し評価

栃木県は、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が困難となっている路線について、実現性評価指標において、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には「課題なし」と判定している。

必要性が高く、実現性に課題がある場合には、課題の解決が可能な場合は変更対象路線としている。

3. 見直し対象路線の選定

(1) 変更対象路線の選定

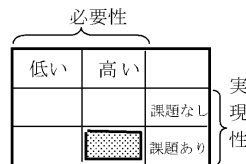
「必要性は高いが、事業の実現に関する課題がある」路線は、必要性の面から「存続」させるのが原則であるが、次の2指標のいずれかで、「可能」と判断された場合は変更対象路線とする。

①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。

②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



＜課題解決のための検討例＞

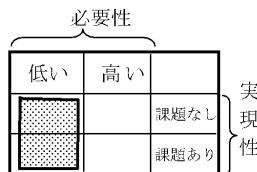
項目	検討方向
①支障物件が多大、学校、ゴルフ場、病院等が支障	・支障物件除去の可能性の検討 ・線形変更の可能性の検討
②多大な事業費を要する交差構造物（鉄道、高架道路、河川等）の存在、交差点形状の課題（交差角、交差点間隔等）	・線形変更の可能性の検討 ・構造変更（平面形式→地下式、嵩上式→平面形式等）の可能性の検討
③地形的制約による事業化困難や計画の再検討	・線形変更の可能性の検討 ・構造変更（平面形式→地下式、嵩上式→平面形式等）の可能性の検討
④歴史的・伝統的建造物等が支障、既存町並みの破壊や地域分断	・線形変更の可能性の検討 ・車線数の見直し（4車線→2車線等）等の検討 ・歩道幅員の縮小、片側歩道化等の検討
⑤将来交通需要の変化に伴う計画の再検討	・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①及び②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。

- ①必要性は低い、事業の実現に関する課題がない路線
- ②必要性が低く、事業の実現に関する課題がある路線



出典：栃木県都市計画道路検証の基本指針（案）（平成19年3月栃木県県土整備部都市計画課）

(ウ) 総合評価等

1) 概説

- 必要性と実現性の両面から総合的に見直し方針の妥当性を評価している場合が多い。
- 地域固有の状況を反映して総合的に評価している都市もある。

見直し方針（存続、変更、廃止）の決定に際しては、複数の視点により総合的に評価を行っているところが多い。

- ・ 必要性や実現性をマトリクスで総合的に評価
- ・ 地域固有の状況を最終的に反映させ総合的に評価
- ・ 道路ネットワーク等の観点を最終的に反映させ総合的に評価

鳥取県、仙台市は、必要性と実現性の評価項目を得点化し評価している（事例 3-28、3-29）。秋田県では、総合評価に際して、将来交通量推計による定量評価を加え評価している（事例 3-30）。千葉市は、計画存続となった骨格道路を総合的な視点から更なる見直しを行っている（事例 3-31）。静岡市は、見直し候補路線を抽出したあとに、ネットワークの連続性、集約連携型都市構造の各拠点に対する道路の配置状況など総合的な観点により検証している（事例 3-32）。

2) 事例

事例 3-28：鳥取県における評価指標の得点化による総合評価方法

鳥取県は、必要性と実現性の評価指標を得点化し、総得点によりその高低を判断。両者をクロスさせ、見直しの方向性を決定している。

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

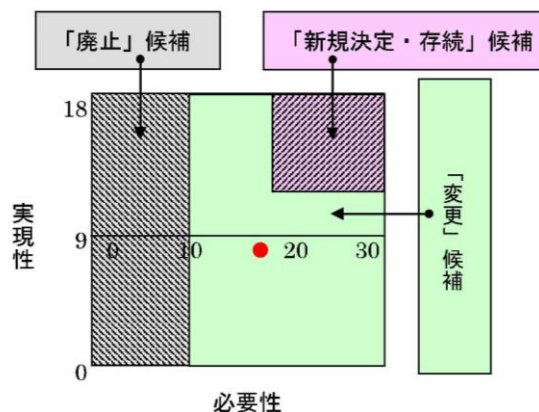


図2 判定グラフ

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。

出典：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 鳥取県土整備部技術企画課）

事例 3-29：仙台市の総合評価指標

仙台市は、「仙台市都市計画道路網見直し方針(H21.3)」で示す4つの見直しの視点と10の主な指標に基づき、検討対象道路の効果(+評価)や課題(-評価)について、“評価指標”を設定し、評価を行っている。各評価指標の(+)又は(-)とは次のとおりである。

(+)・・・一定の効果があることを把握するための評価指標

(-)・・・一定の課題があることを把握するための評価指標

<視点1> まちづくりの誘導

まとまりのある市街地形成

評価指標 1-(2) ①市街化調整区域に計画している区間 (-)

産業の活性化や交流の促進

評価指標 1-(3) ①広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間 (+)

②他市町の都市計画道路に接続する区間 (+)

<視点2> 交通処理機能の確保

円滑な移動を支えるネットワークの形成

評価指標 2-(2) ①将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間 (+)

<視点3> 既存道路の利活用

既存道路の利活用や費用対効果の高い事業への投資

評価指標 3-(1) ①検討対象道路から、概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間 (-)

②検討対象道路から、概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間 (-)

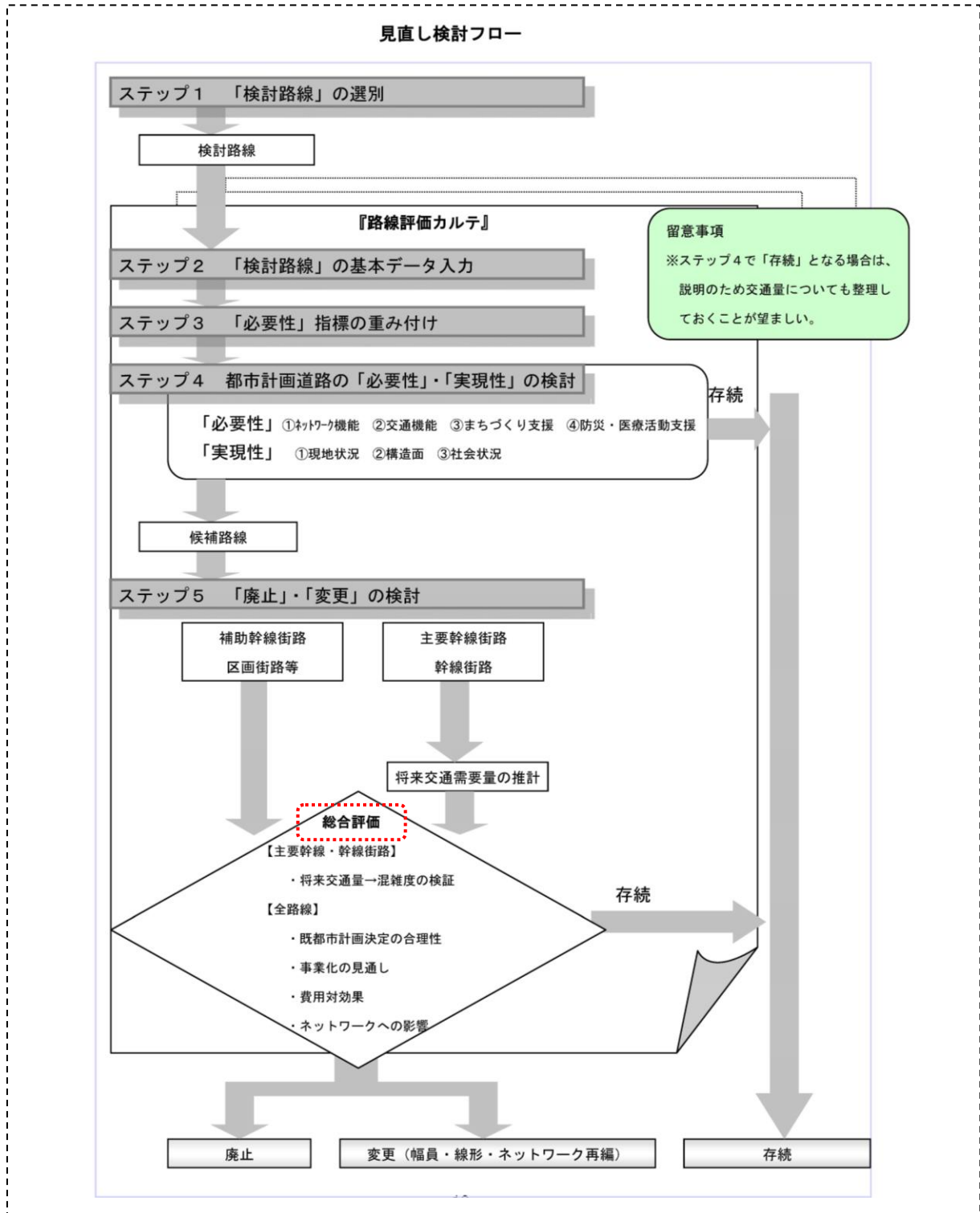
評価指標 4-(3) ①交通量に対するキロ当たり事業費が、概ね250万円/km・台以上の区間 (-)

<視点4> 事業の実現性

出典：都市計画道路網の見直しによる「新たな幹線道路網(案)」(平成22年6月仙台市)

事例 3-30 : 秋田県の総合評価

秋田県は、総合評価の際に将来交通量推計による定量評価を加え評価をしている。



出典：秋田県都市計画道路見直しガイドライン（案）（平成17年5月 秋田県建設交通部都市計画課）

事例 3-31 : 千葉市

千葉市は、ガイドラインに基づく評価により計画存続となった骨格道路について、整備には長期を要することから、整備優先度等を考慮した検討の視点から廃止路線を評価している。

(Ⅱ) 整備優先度等を考慮した検討

「(Ⅰ) 都市計画道路の見直しのガイドラインによる検討」(前ページ)で計画存続となった骨格道路(34路線、約76km)については、必要性が確認された路線ですが、その整備には長期を要すると考えられることから、さらに以下の視点により見直しを検討しました。

視点1. 骨格道路の評価項目

- ・ A) 広域的な道路網を形成するもの
- ・ B) 本市都市構造を支える道路網を形成するもの

で評価された路線(⇒整備優先度が高いと考えられる路線)に該当しない路線を、「廃止」

(なお、これにより、「D) 緊急輸送道路であるもの」、「E) 生活機能拠点の鉄道駅に接続するもの」で評価された路線については、廃止となりますが、現状にある道路により、同等な機能が確保されています。)

視点2. 現状に道路がある場合で、部分的な歩道整備により都市計画道路と同等な機能確保が可能と考えられる路線を、「廃止」

視点3. 現状に道路がある場合で、他の道路への利用転換を促すことで交通需要に対応できると考えられる路線を、「廃止」

骨格道路の廃止 15路線 (約18km)



以上(Ⅰ)、(Ⅱ)による検討結果をとりまとめ、未整備の都市計画道路(延長約96km)を以下のとおり区分したものが、見直し素案です。

【見直し素案】

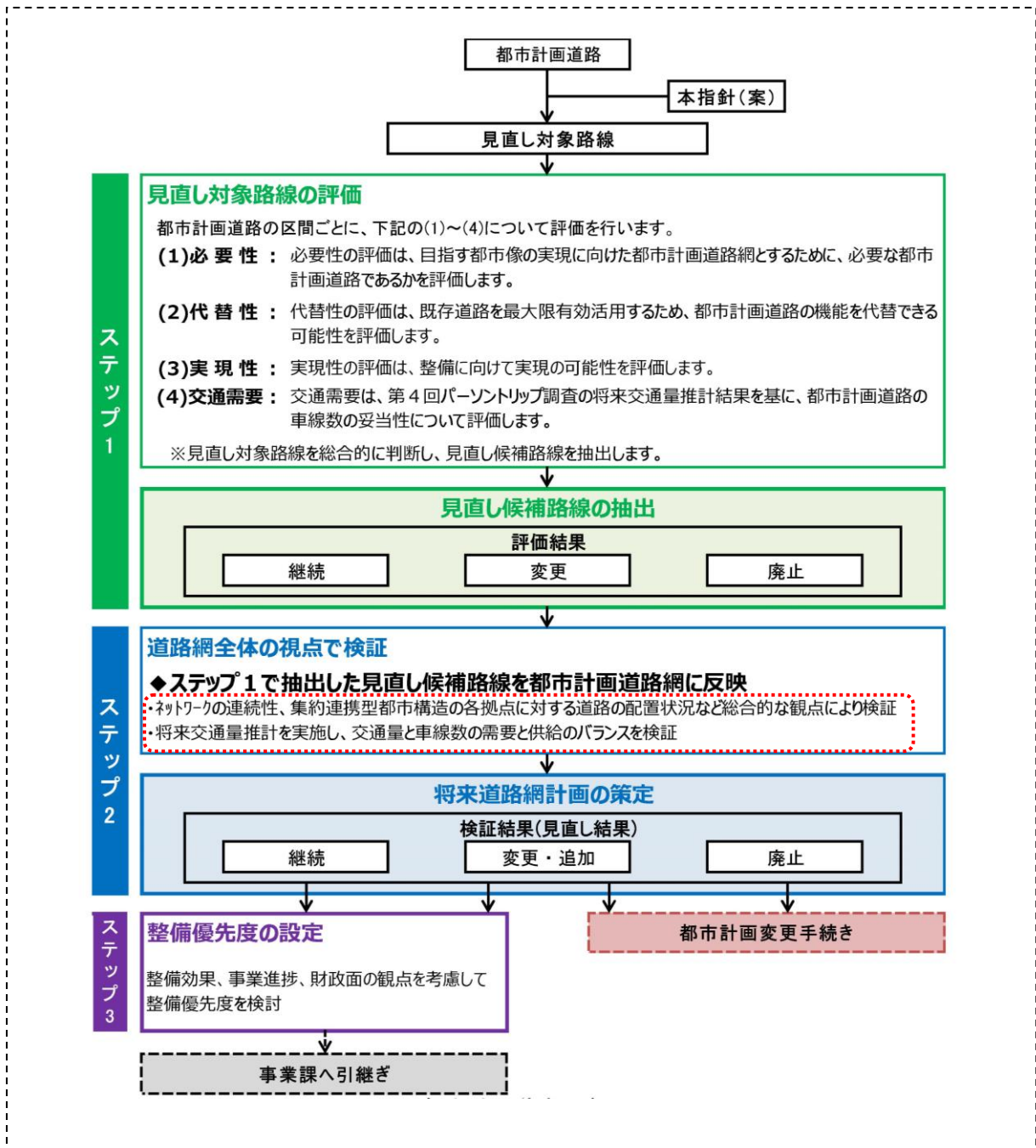
骨格道路		地区道路	
計画存続	24路線(約58km)	計画存続	3路線(約1km)
変更	1路線(約1km)	変更	—
廃止	23路線(約27km)	廃止	12路線(約9km)
(合計)		計画存続	27路線(約59km)
		変更	1路線(約1km)
		廃止	35路線(約36km)

路線合計数は、存続、変更、廃止の区間が一つの路線で混在する場合もあるため、前後では一致しません。

出典：都市計画道路の見直し素案(平成24年1月千葉市)

事例 3-32：静岡市の総合評価

静岡市は、ステップ1で見直し候補路線を抽出した後に、ステップ2でネットワークの連続性や、集約連携型都市構造の各拠点に対する道路の配置状況など総合的な観点により見直し結果を評価し（継続、変更・追加、廃止）、将来道路網計画を策定している。さらにステップ3で、継続、変更・追加路線については整備効果、事業進捗、財政面の観点を考慮して整備優先度を検討している。



出典：第2回静岡市都市計画道路見直し指針（平成29年3月静岡市）

(エ) 変更・廃止の影響確認

1) 概説

○都市計画道路の変更・廃止による影響をチェックするために交通量推計を活用している事例が多い。

半数程度の地方公共団体は、交通量推計の結果を活用し、変更、廃止した場合に周辺道路に与える影響を検証している。また、必要性の検討の中で、交通量や混雑度の確認を行っている地方公共団体も半数程度ある。

具体的な交通量推計の検証方法として、宮城県は、交通量推計が必要な場合を示しており（事例 3-33）、周辺道路への影響評価の基準を示している都市もある。

広島市は、交通量推計結果の評価基準（4車線以上の概成区間の場合）を示している（事例 3-34）。

兵庫県は、交通量の結果により車線の変更等を検討している（事例 3-35 参照）。

山形県や札幌市では、廃止、変更による周辺道路への影響の評価項目として混雑度を採用している（事例 3-36、3-37）。

2) 事例

事例 3-33：宮城県における交通量推計が必要な場合

《宮城県における交通量推計が必要な場合》

- ① 4車線以上の路線の全て又は一部について、廃止に向けた検討を行う場合
- ② 廃止することにより、直轄国道に何らかの影響を与える路線について、廃止に向けた検討を行う場合
- ③ 近接する複数路線を廃止することにより、隣接する道路に多大な交通量転嫁が予想される廃止について検討する場合
- ④ 主要幹線道路、幹線道路について、ルート変更により、相当規模のネットワークの改変を伴う変更について検討する場合
- ⑤ 車線数を減じる検討を行う場合
- ⑥ 将来交通需要の変化に伴ない、主要幹線や幹線を廃止する場合
- ⑦ 新たに、主要幹線または幹線を都市計画決定する場合

出典：「都市計画道路網見直しガイドライン」（平成 20 年 3 月宮城県土木部都市計画課）

事例 3-34 : 広島市における交通量推計の活用

広島市は、概成区間のうち 4 車線以上にする計画のある路線について、現道の交通容量より将来交通量が下回る場合は、他の評価項目の結果に係わらず廃止や変更等の評価に進んでいる。

Step3

道路の機能や役割からみた必要性の検証

- 現状把握の結果を基に、見直し検討対象候補路線の各区間について（ただし、整備済区間を除く）、以下の項目が該当するか否かを評価する。
- 評価にあたっては、「幹線街路」「補助幹線街路」ごとに分類し、以下の項目で行う。
- 必要性の検証の結果、該当する項目が少ない路線については、次の「Step4」でさらに検討を行う。
- また、概成済区間のうち 4 車線以上にする計画のある路線については、現道の交通容量より将来交通量が下回る場合、評価項目の該当数にかかわらず、次の「Step4」でさらに検討を行う。

幹線街路の評価項目

[交通機能の確保に寄与する役割を担っているか]

- 将来交通量の推計結果で都市内の交通混雑緩和に寄与する路線
- 都心・拠点から最寄りの高次医療機関を連絡する路線
- 広域拠点と周辺市町を連絡する路線
- 空港、港湾、高速 I C、新幹線駅等の広域交通拠点と都心、広域拠点を連絡する路線
- 将来交通量の推計結果で交通需要の高い路線
- 工業団地や流通業務団地等の産業拠点と都心、広域拠点を連絡し産業活動に寄与する路線
- 主要観光施設やレクリエーション施設へのアクセス路線

[防災機能の向上に寄与する役割を担っているか]

- 広域避難場所へのアクセス向上に資する路線や広域避難路として位置付けられ、防災活動、緊急活動を支援する路線

[公共交通の利便性向上に寄与する役割を担っているか]

- 路線バス等の公共交通機関のサービスが高い路線
- JR 在来線駅、バスターミナルへのアクセス路線
- 高速バス等広域公共交通機関のサービスがある路線及び今後提供が考えられる路線

補助幹線街路の評価項目

[交通機能の確保に寄与する役割を担っているか]

- 自転車・歩行者道が整備され、安全で快適な通行空間が確保される路線
- 公共・公益施設や大規模小売店舗等、高次医療機関、空港、港湾など地域内の主要拠点を連絡する路線

[防災機能の向上に寄与する役割を担っているか]

- 火災時の延焼遮断となる路線や、災害避難路としての役割を担う路線、また、消防活動困難地域の解消を図る路線

[公共交通の利便性向上に寄与する役割を担っているか]

- 公共交通機関の導入を前提として計画されている路線や、大規模団地などの居住区と鉄道駅を連絡し、将来、路線バスなどの導入が見込まれる路線

[移転が困難な支障物件がなく整備の実現性が高いか]

- 学校、病院、発電所等の大規模な支障物件が当該路線上に存在しない路線、又は、当該路線の整備により、沿道の歴史的文化的な施設や街並み環境を損なう恐れのない路線

出典：都市計画道路見直しの基本方針（平成 18 年 11 月広島市）

事例 3-35：兵庫県の将来交通量推計結果を踏まえた見直し評価

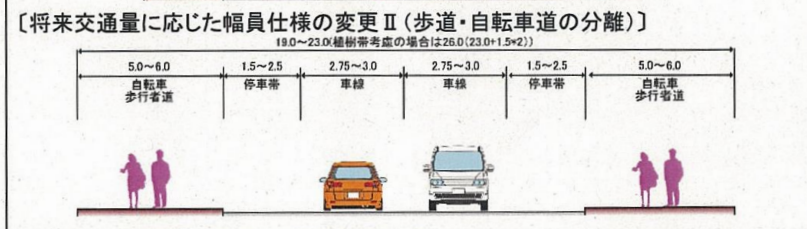
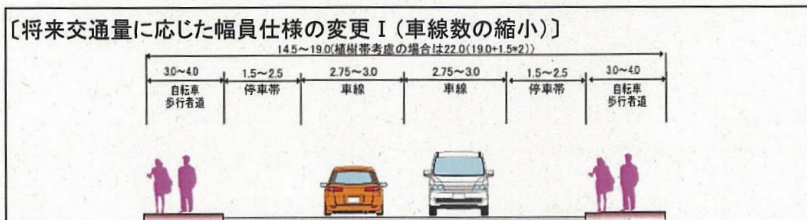
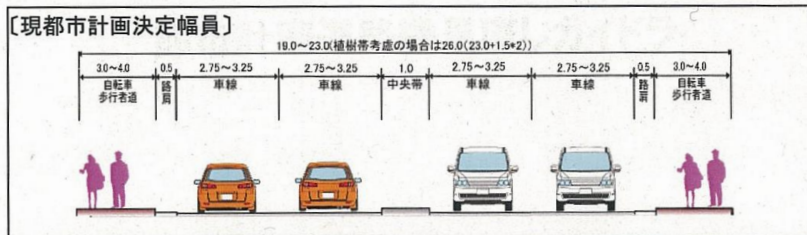
兵庫県は、交通量の結果により車線の変更等を検討している。

<幅員等仕様の変更例>

<将来予測交通量に応じた変更>

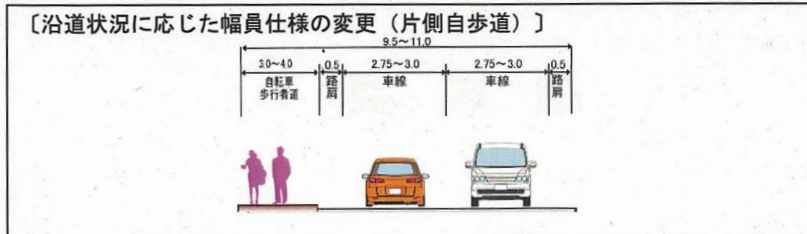
4車線相当の幅員を有する都市計画道路について、将来予測交通量が12,000台（交差点の多い街路では9,600台（都市部の場合））未満となる場合は、幅員の縮小や車線数の変更などについて検討する。

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。



出典：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）

事例 3-36：山形県における将来交通量による定量評価の基準化

山形県は、見直し検討区間の検証において、道路混雑度 1.25、平均トリップ長の上昇 25%程度を計画変更の許容範囲としている。

②見直し検討区間の検証

i) 交通需給バランス検証

交通の量的な検証は、見直し検討対象区間の近傍にある道路を対象に、個別路線及び断面の混雑度など複数の評価指標を用いて、計画変更の評価を行う。

- ・混雑度 = 交通量 / 交通容量 (個別路線を評価)
- ・断面混雑度 = 断面交通量 / 断面交通容量 (一定の断面箇所を評価)

なお、「断面」として一体的に需給バランスを考える範囲は、計画変更による交通量の影響が大きく及ぶと想定される範囲とし、変更対象路線と並行する両側路線を含むことを基本とする。

また、混雑度としての評価基準は、「道路の交通容量」((社) 日本道路協会) を参考に、 $K=1.25$ とする。つまり、見直し検討対象区間の計画変更を行っても混雑度が 1.25 未満であれば、交通量的には計画変更を許容するものとする。

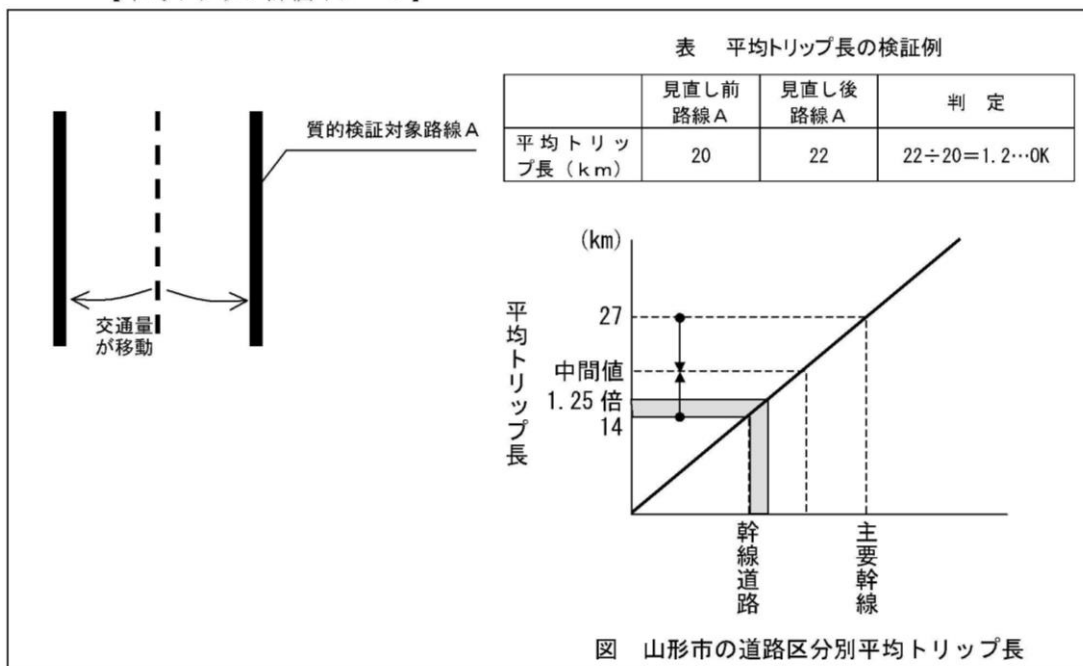
ii) 交通の質的検証

検証断面に含まれる個別路線を対象に、平均トリップ長を指標として計画変更前後の比較から交通の質的な変化による住環境などへの影響を検証するものとする。

平均トリップ長は広域的な交通になるほど長くなる傾向にあることから、都市計画道路の見直し前後でトリップ長がどの程度長くなるかを検討する。なお、評価基準を理論的に設定することは困難であることから、個別区間ごとにトリップ長の変化を検証し判断するものとする。例えば山形市のケーススタディを参考にすると、平均トリップ長の 25%程度の上昇は、交通の質的許容範囲と想定できる。

また、広域的な交通を担う大型車両の交通量の増加などもあわせて検討し、複合的な検証を行うものとする。

【平均トリップ評価イメージ】



出典：山形県都市計画道路見直しガイドライン（平成 17 年 3 月山形県土木部）

事例 3-37：札幌市における将来交通量による定量評価の基準化

札幌市は、廃止、変更による周辺道路への影響の評価項目として混雑度を採用している。

② 見直しの指標・基準

【1. 交通機能の検証】

《指標》	現在の都市計画道路網（当該区間の廃止、又は、車線数の減少）において、将来交通需要に対応できる。
《基準》	P T 調査 ^{注1)} 結果に基づく将来交通需要において、現在整備済みの都市計画道路網（現道がない場合は当該区間の廃止、現道では車線数が足りない場合は当該区間の車線数の減少）で、周辺道路網に混雑度 ^{注2)} 1.25 以上の区間が発生しない。

注1) P T 調査（パーソントリップ調査）

どのような人が、どのような目的で、どのような交通手段で移動しているかを把握する調査（H18 年実施）。

この調査結果から将来の人の動きを予測し、交通需要の推計を行うことができる。

注2) 混雑度＝交通量／交通容量

混雑度	交通状況
1. 0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1. 0 以上 ～1. 25 未満	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間が 1～2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1. 25 以上 ～1. 75 未満	ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として渋滞する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1. 75 以上	慢性的な混雑状態を呈す。

(4) その他

(ア) 見直しサイクル

1) 概説

○都市計画道路の見直しは10年ごとに行うとしている地方公共団体が半数程度である。

都市計画道路の見直しのサイクルは、10年ごとに行うとしている地方公共団体が半数程度である。埼玉県は、5年ごとに見直しを行っている（事例 4-1）。その他にも、都市計画マスタープランの検討に合わせて見直す（奈良県など）、地域の事情に合わせて見直す（神奈川県、山梨県、鳥取県、愛媛県など）としている地方公共団体がある。

2) 事例

事例 4-1：埼玉県「5年ごとの見直し」

埼玉県は「都市計画道路の検証・見直しは、今後の社会状況の変化等に応じ、原則として、概ね5年ごとに定期的に行うものとする。」としている。

都市計画道路の検証・見直しは、都市計画に関する基礎調査（※注1）等を踏まえ、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（※注2）に基づき、概ね5年ごとに継続して取り組む必要がある。

【※注1：都市計画に関する基礎調査】

- ① 県は、都市計画区域について、概ね5年ごとに、都市計画に関する基礎調査を行うものとする（都市計画法第6条）。
- ② 県又は市町村は、都市計画に関する基礎調査等の結果、都市計画を変更する必要性が明らかになったときは、遅滞なく、当該都市計画を変更しなければならない（都市計画法第21条）。

【※注2：都市計画区域の整備、開発及び保全の方針】

- ① 都市計画区域については、都市計画に、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し、方針には、都市施設の整備等に関する主要な都市計画の決定の方針を定めるものとする（都市計画法第6条の2）。
- ② 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針においては、概ね20年後の都市の姿を展望したうえで、都市計画の基本的方向は定められることが望ましい（都市計画運用指針Ⅲ-2-4）。

出典：都市計画道路の検証・見直し指針（平成25年6月埼玉県）

(イ) 市民への公表・意見反映

1) 概説

○半数程度の地方公共団体は、都市計画道路の見直しガイドラインの中で、市民への公表・意見反映について言及している。

半数程度の地方公共団体は、都市計画道路の見直しガイドラインの中で、市民への公表・意見反映について言及している。市民への公表・意見反映を見直しの出来るだけ早期の段階から行うことが望ましいとしている地方公共団体（北海道、群馬県、静岡県、兵庫県、熊本県、大分県、宮崎県、沖縄県など）もある（事例 4-2）。

2) 事例

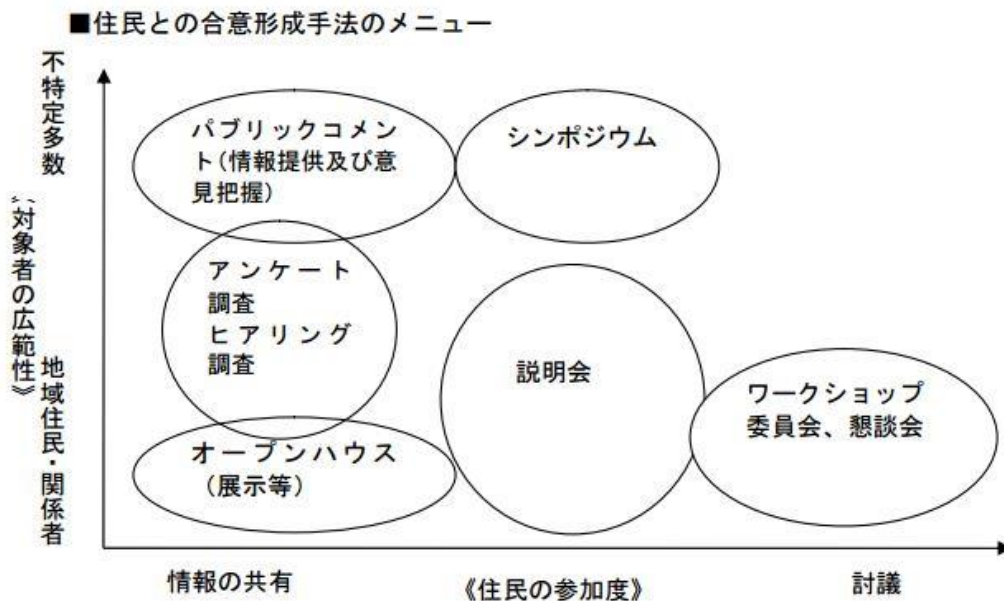
事例 4-2：群馬県 「各段階における住民への情報提供や意見聴取」

群馬県は「住民への情報提供や意見聴取は、早い段階で住民意見を聴くことにより住民ニーズや意見を取り入れることができることから、当初から実施することを原則とする。特に道路機能で都市計画道路の必要性を評価する場合、住民がどういった項目を重要視しており、また、その理由はどういったことなのかを把握することにより、総合評価において住民の意見を踏まえた、よりの確な判断が出来るものとする。」として、見直しの各段階全てで原則として住民への情報提供や意見聴取を行いながら進めることとしている。

(1) 住民との合意形成手法メニュー

イ) 住民との合意形成手法の特性

都市計画道路の見直しについての住民合意形成は、まず、住民に何を聴いて、それをどう計画に反映するのかを明確にした上で、関係する住民の範囲を検討し、最も適切な方法で実施することが必要である。合意形成の方法には様々なものがあり、対象者の広範性、住民の参加度の視点でいくつかの方法を整理すると次のようになる。これらの手法の中から、地域の実情にあわせて選択する必要がある。



出典：都市計画ガイドライン（平成25年7月群馬県県土整備部都市計画課）

群馬県の合意形成手法の概要

合意形成手法	概要	対象者	特徴
パブリックコメント	<ul style="list-style-type: none"> ・見直しに関する情報等を広範な住民に伝えるとともに、意見を把握することを目的に、各種の媒体を活用して実施する。 ・情報提供は、文章、写真、図などでわかりやすく示す必要があり、その媒体としては、市町村広報、パンフレット、ホームページ、担当課での閲覧、新聞等へのチラシ配布等がある。 ・提供した情報に対する意見を把握する方法として、郵便、電話、FAX、メール、担当窓口等がある。 	関係する全ての住民等	<ul style="list-style-type: none"> ・情報媒体によって、対象となる範囲や即時性等が異なることから、いくつかの方法を組み合わせることで、広域から地元まで広くカバーできる。 ・提供する情報をわかりやすく表現する必要がある。
アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・住民等の中から対象者を抽出し、対面あるいは書面やインターネットを介して聞き取り調査を実施し、住民等の意見の傾向を把握する手法。 	広域から沿線住民まで状況に応じて対応可能	<ul style="list-style-type: none"> ・広範囲の住民等を対象に意見の傾向を効率的に把握することができる。 ・感覚だけで答えさせるのではなく、パンフレット等をはじめとして、見直しの情報を十分影響し、回答者が理解したうえで設問に答えられるようにする必要がある。
ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> ・見直しに関係する地域の主要な人物を対象に面談等を行い、地域の状況等を把握する。 	沿線自治会等の関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の詳細な情報を把握することができる。 ・地域住民の代表者からのヒアリングになることが一般的であり、このため、代表者が地域の意見を把握した上で参加することが必要である。
オープンハウス（展示等）	<ul style="list-style-type: none"> ・パネルの展示やリーフレット等の資料の配布により、情報を提供する場。担当の行政スタッフを配置することで、住民等からの質問に答えることができる。 	沿線住民等	<ul style="list-style-type: none"> ・スタッフと住民が一对で対話できるため、大勢の前で発言することを恐れる住民等の参加を促進することができる。 ・参加者は都合のよい時間に立ち寄ることができ、必要な情報のみかいつまんで得ることができる。
シンポジウム	<ul style="list-style-type: none"> ・見直しに関するテーマを設定し、基調講演やパネルディスカッションを開催する。 	関心のある人すべて	<ul style="list-style-type: none"> ・広く住民等の関心を喚起して、見直しの内容に関する認知を高めることができる。 ・コメントカードなどを用意することで、参加者の意見を把握することができる。
説明会	<ul style="list-style-type: none"> ・見直しの内容を説明する集会。 	開催会場周辺の住民	<ul style="list-style-type: none"> ・最も一般的に行われている方法。 ・関係する住民に直接説明することができる。 ・参加者は発言できるが、発言者数や発言時間が限られることから、双方が議論することは難しい。 ・行政からの一方的な説明とならないよう留意する必要がある。
ワークショップ	<ul style="list-style-type: none"> ・関心のある人が集まり、協働作業や話し合い等の諸活動を行う。少人数（5～10人程度）のグループに分かれて議論や作業をする方法が一般的。 	関心を持ち、参加意識の高い住民等	<ul style="list-style-type: none"> ・参加者相互の意見交換を通じて多様な視点を共有化させ、協働作業を通して創造的な解決に導く、集会のリーダー（ファシリテーター等）が必要。 ・参加者の自発的な発言や自由な意見を引き出すことで、課題への対応策などを期待することから、進行シナリオに基づいて進めるのではなく、柔軟な対応が必要。
委員会・懇談会	<ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者、住民代表、行政等の委員により議論する。 	関係する住民等	<ul style="list-style-type: none"> ・特定の代表者に限定された議論の場となるため、代表者が地域住民の意見を把握しておくことが必要である。 ・学識経験者等の第三者が参加することにより、公平な立場からの意見を期待することができる。

出典：都市計画ガイドライン（平成25年7月群馬県県土整備部都市計画課）

(2) 留意点

○ 合意形成手法選定前の準備

住民に何を聴いて、それをどう計画に反映するのかを明確にした上で、関係する住民の範囲を検討し、最も適切な方法で実施することが必要である。

○ 住民への説明・協議

住民への説明、協議については、住民の関与の仕方によっていくつかの方法があるが、標準的には、住民説明会の開催が一般的である。また、委員会や懇談会形式で意見を把握する方法も考えられる。それぞれに特徴があることから、見直し路線の状況に合わせて適正な方法を検討することが必要である。また、比較的広範な住民に情報提供し説明する方法として、シンポジウムの開催、オープンハウス（特定の場所でのパネル展示や資料配布）といった方法もあり、これらを組み合わせることも検討する必要がある。

○ 住民意見の調査

調査コストの低廉性やとりまとめの容易性などからアンケート調査を実施することが多いが、調査範囲によってはヒアリング調査のほうが効率的な場合もあるので、調査範囲等を考慮して調査方法を選択する必要がある。

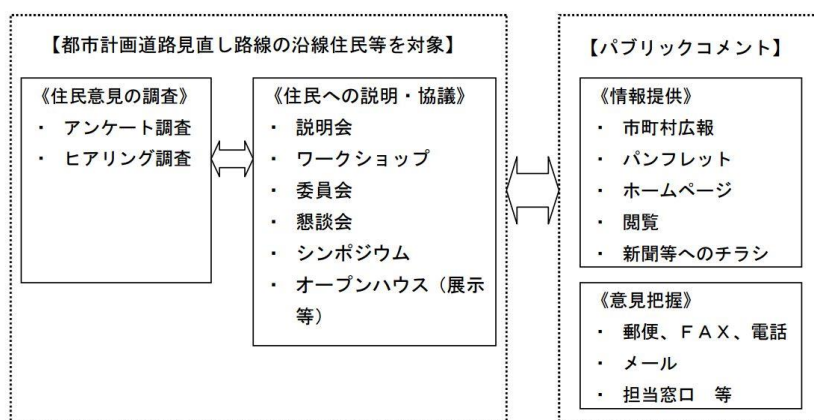
調査範囲については、当該路線が広域路線か特定地域に限定した路線かといった路線の性格を考慮して設定する必要がある。

○ 情報提供と意見把握

市民説明会や委員会等での説明等とあわせて、幅広い住民等に情報提供する方法として、市町村広報、パンフレット、ホームページ、指定場所での閲覧（市町村内の情報公開場所、公民館等）、新聞等へのチラシ掲載などの方法がある。それぞれ情報の分量が制限されるため、詳細な情報提供は困難であり、また、印刷物は発刊時期が制限されるため、タイムリーな情報提供には適さない。

これらの情報提供とあわせて、郵便、FAX、メール、電話、担当窓口等による意見把握を行うことが必要である。

■合意形成手法の相互関係



出典：都市計画ガイドライン（平成25年7月群馬県県土整備部都市計画課）

(ウ) 広域行政としての都道府県の役割

1) 概説

都市計画道路の見直しにおける都道府県と市区町村の役割分担について、以下の2つに分類できる。

- ・ 都道府県が主体的に見直しの検討を行い、市区町村と調整
- ・ 市区町村が都道府県道も含めて主体的に見直しの検討を行い、都道府県と調整
各都道府県のガイドラインに記載されている役割分担は表17の通り。

表17 都市計画道路の見直しに係る都道府県と市区町村の役割

都道府県	役割(検討主体)			市町村が検証主体の場合の 道府県の検証への関与状況
	都道府県が主体的に見直し 候補路線を検討	市区町村が見直し候補路線を 検討(都道府県は支援・調整)	記載なし	
北海道		●		結果の報告を受けている
青森県		(各都市の地域特性等を考慮 する必要があることから市町 村が主体となった取組が重 要。県は見直し推進に協力。)		
岩手県			●	結果の報告を受けている
宮城県			●	
秋田県		●		結果の報告を受けている
山形県	● (県の検討の後に、各市町 村が個別の地域特性により 見直し検討を実施)	● (県の検討の後に、各市町 村が個別の地域特性により 見直し検討を実施)		
福島県		● (見直し検討は県、見直し計 画の作成は市町村で県は見 直し計画の協力及び助言)		市町村と共同で実施
茨城県			●	県が積極的に見直しに参加
栃木県	●			
群馬県		●		市町村が開催している検討会 等に構成員として参加
埼玉県	●			
東京都			●	
千葉県		●		市町村から協議を受けている
神奈川県		●		結果の報告を受けている
山梨県	● (県管理区間においては県 が見直しを行い、その他の 区間については各市町村が 見直しを行うものとし、県は 市町村の見直しにおいて広 域的調整等の支援をする)			市町村が開催している検討会 等に構成員として参加
長野県		●		市町村から協議を受けている
新潟県		●		将来交通量推計等を行うこと で市町村の取組を支援
富山県		●		市町村から協議を受けている
石川県		●		市町村が開催している検討会 等に構成員として参加
岐阜県		●		市町村が開催している検討会 等に構成員として参加
静岡県		●		市町村から協議を受けている
愛知県			●	
三重県		●		結果の報告を受けている
福井県			●	
滋賀県			●	結果の報告を受けている
京都府		●		市町村から協議を受けている
大阪府	●			

都道府県	役割(検討主体)			市町村が検証主体の場合の 道府県の検証への関与状況
	都道府県が主体的に見直し 候補路線を検討	市区町村が見直し候補路線を 検討(都道府県は支援・調整)	記載なし	
兵庫県	● (県決定、市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。一定評価は県、地区固有要素による検証は市町が中心となって実施)	● (県決定、市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。一定評価は県、地区固有要素による検証は市町が中心となって実施)		
奈良県	●			
和歌山県	● (県は広域的な観点から地域間道路の見直しを主体的に行う。市町はまちづくりの主体として、地域内道路の見直しを主体的に行う)			広域的な観点からアドバイスしている
鳥取県	●			
島根県			● (見直しフローで共同作業と示されているが具体の記載なし)	市町村と共同で実施
岡山県			● (ガイドラインは岡山県が都市計画道路の見直しを行う場合のアウトラインとして策定。)	結果の報告を受けている
広島県	● (市町の意見を踏まえ、①複数の都市圏域にまたがり広域的な調整が必要な路線、②広島県が主体となっている計画、事業等に関する路線、③それ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。)			市町村が開催している検討会等に構成員として参加
山口県		●		結果の報告を受けている
香川県		●		市町村から協議を受けている
徳島県	●			
愛媛県		●		市町村から協議を受けている
高知県		● (まちづくりの主体である市町が県と協力して見直しを進める。)		
福岡県	●			
佐賀県			●	市町村から協議を受けている
長崎県			●	
熊本県	● (見直し主体は関係市町を基本とするが、国あるいは熊本県によって整備が行われることが明確な路線及び区間は検討路線から除外。)			
大分県			●	
宮崎県		●		市町村が開催している検討会等に構成員として参加
鹿児島県		●		市町村から協議を受けている
沖縄県	●			

【都道府県が主体的に見直しを検討している事例】

大阪府が定める路線については、府が「大阪府都市計画道路見直しの基本的指針」に基づき見直しを行い、市が定める路線については市が指針に基づき見直しを行っている。

その他に、埼玉県（事例 4-3）や和歌山県、兵庫県等で、県及び市町村の役割についての具体的な記載がある。

和歌山県は、県は広域的な観点から地域間道路の見直しを主体的に行うこと、市町はまちづくりの主体として、地域内道路の見直しを主体的に行うことを記載している。

2) 事例

事例 4-3：埼玉県 「県と市の役割分担」

埼玉県の役割分担は下記の通り。

- 県の役割
 - ▶ 県決定路線の検証・見直しを行う。
 - ▶ 市町村が行う市町村決定路線の検証・見直しを支援・協力する。
 - ▶ 県決定路線の検証・見直しに当たり、交通量推計など総括的に行うことが必要な定量解析を行う。
- 市町村の役割
 - ▶ 県が行う県決定路線の検証・見直しを支援・協力する。
 - ▶ 市町村決定路線の検証・見直しを行う。

記載の背景として、法改正についての説明がされており、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第1次一括法：平成23年8月2日施行）（第2次一括法：平成24年4月1日施行）」により、都市計画道路について、以下のとおり県から市町村に都市計画の決定権限の移譲が進んだことがあげられている。

- ① 市が決定する都市計画における県協議が、同意を要しない協議となった（都市計画法 第19条）。
- ② 県が決定する都市計画道路が、「道路法に規定する一般国道又は県道、及び、その他の道路で車線の数4以上のもの又は自動車専用道路であるもの」から、「道路法に規定する一般国道又は県道、及び、その他の道路で自動車専用道路であるもの」となった（都市計画法施行令第9条）。

出典：都市計画道路の検証・見直し指針（平成25年6月埼玉県）

<別冊：参考資料集>

1. 都市計画道路の整備状況

都道府県・政令市への調査の結果、平成28年3月末時点（速報値）では、全国の幹線街路の計画延長約64千kmのうち、改良済延長は約41千km、事業中延長は約2.4千km、未着手区間延長は約21千kmであり、計画延長の約32.2%が未着手となっている。

（図1）

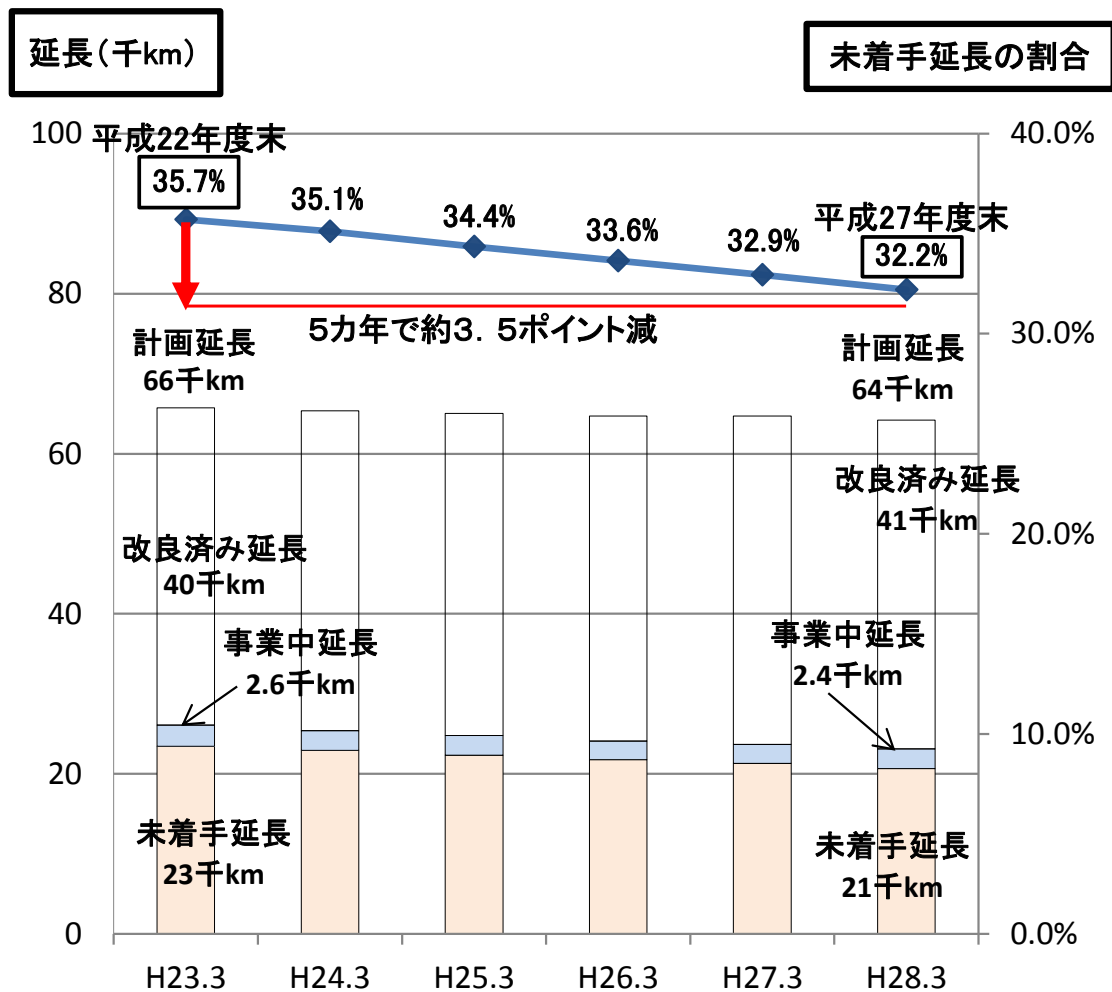


図1 全国の都市計画道路（幹線街路）の整備状況（H28.3速報値）

表1 都市計画道路（幹線街路）の整備状況（都道府県別）

（平成28年3月末時点）

都道府県名	計画延長 (km)	改良済み延長 (km)	事業中延長 (km)	未着手区間延長 (km)	未着手延長の割合 (%)
北海道	4793.3	3740.9	57.7	994.7	20.8
青森県	1023.1	574.9	12.0	436.2	42.6
岩手県	1133.8	653.7	52.7	427.5	37.7
宮城県	1362.0	762.0	114.0	485.9	35.7
秋田県	835.2	470.9	16.6	347.6	41.6
山形県	1077.5	631.6	24.8	421.1	39.1
福島県	1402.5	868.4	108.1	426.0	30.4
茨城県	2507.1	1578.9	127.0	801.2	32.0
栃木県	1473.0	953.8	64.1	455.2	30.9
群馬県	1613.9	822.1	86.5	705.3	43.7
埼玉県	2590.1	1632.4	127.1	830.7	32.1
千葉県	2466.2	1363.8	112.9	989.5	40.1
東京都	2974.2	1840.3	268.4	865.4	29.1
神奈川県	2259.2	1382.1	73.5	803.6	35.6
山梨県	443.0	262.7	8.2	172.1	38.8
長野県	1542.8	685.9	30.5	826.4	53.6
新潟県	1693.3	1026.6	57.4	609.3	36.0
富山県	899.2	676.9	18.2	204.2	22.7
石川県	917.1	678.2	29.2	209.7	22.9
岐阜県	1445.7	751.2	52.3	642.2	44.4
静岡県	2165.5	1229.8	66.0	869.7	40.2
愛知県	4511.7	3200.2	127.7	1,183.8	26.2
三重県	1241.7	670.8	82.7	488.1	39.3
福井県	745.5	537.6	30.1	177.8	23.9
滋賀県	946.7	408.8	8.6	529.3	55.9
京都府	1087.1	693.4	21.5	372.2	34.2
大阪府	2184.8	1595.6	45.9	543.3	24.9
兵庫県	2369.8	1754.8	51.6	563.3	23.8
奈良県	800.0	402.9	35.4	361.7	45.2
和歌山県	499.2	271.5	16.0	211.7	42.4
鳥取県	460.1	327.3	4.6	128.2	27.9
島根県	412.3	301.7	6.9	103.7	25.2
岡山県	985.1	583.0	39.3	362.9	36.8
広島県	1207.7	793.1	77.7	336.8	27.9
山口県	996.1	602.2	44.3	349.5	35.1
徳島県	328.4	246.6	7.6	74.1	22.6
香川県	529.2	398.1	25.2	105.9	20.0
愛媛県	592.9	378.1	15.2	199.6	33.7
高知県	386.2	286.9	17.4	82.0	21.2
福岡県	2352.7	1466.5	112.1	774.1	32.9
佐賀県	496.2	352.6	7.5	136.2	27.4
長崎県	479.3	376.8	25.8	76.6	16.0
熊本県	633.5	420.2	10.0	203.3	32.1
大分県	832.8	505.4	16.7	310.7	37.3
宮崎県	981.1	706.7	18.4	256.0	26.1
鹿児島県	884.7	698.1	22.6	164.1	18.5
沖縄県	625.7	516.0	65.0	44.8	7.2
全国計	64,187.9	41,081.6	2,443.0	20,663.3	32.2

※ 国土交通省調査結果により作成。

※ 幹線街路とは、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。

2. 都市計画道路の見直しガイドライン策定状況

都道府県・政令市への調査の結果、平成29年3月31日時点（速報値）において、すべての都道府県（47 団体）でガイドラインが策定され、政令市（20 団体）についても、ガイドラインを策定したか、県のガイドラインに従って見直しが進められており、都道府県・政令市（67 団体）の全てで策定されている。さらに1回目策定済みの団体のうち、16 団体が2回目策定済み、2 団体が3回目作成済みとなっている。（図2）

またガイドラインをホームページ上で公表している団体は、54 団体となっている。

※団体数には、県のガイドラインに従っている政令市を含む。

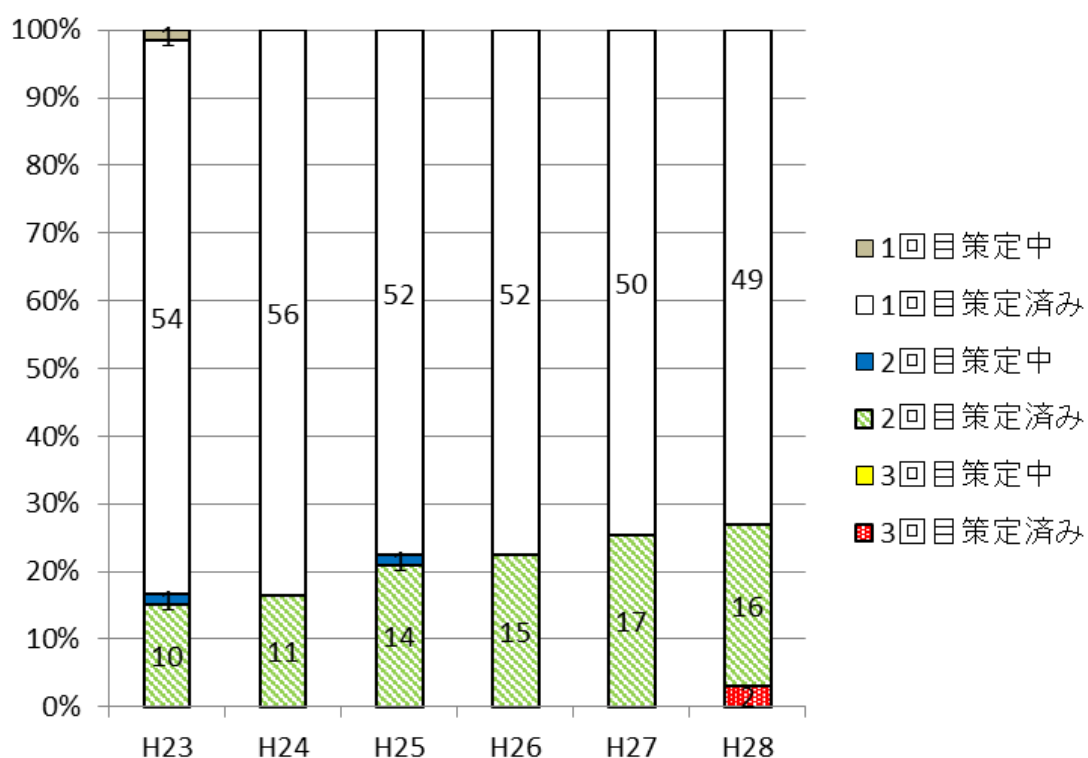


図2 都市計画運用指針発出以降の都市計画道路見直しガイドライン策定状況
(H29.3.31 速報値)

3. 都市計画道路の見直しの状況

都道府県によるガイドライン等を踏まえて、各地方公共団体において、廃止を含む具体的な都市計画の見直し手続きが実施されており、政令市及び都道府県を通じて全国の市町村へ調査を行った。

平成28年3月末時点（速報値）では、全国1351団体の政令市・一般市町村のうち、51%（693団体）が見直し検証済み、17%（231団体）が検証中、6%（85団体）が検証予定、13%（182団体）が検証時期未定となっている。（図3）

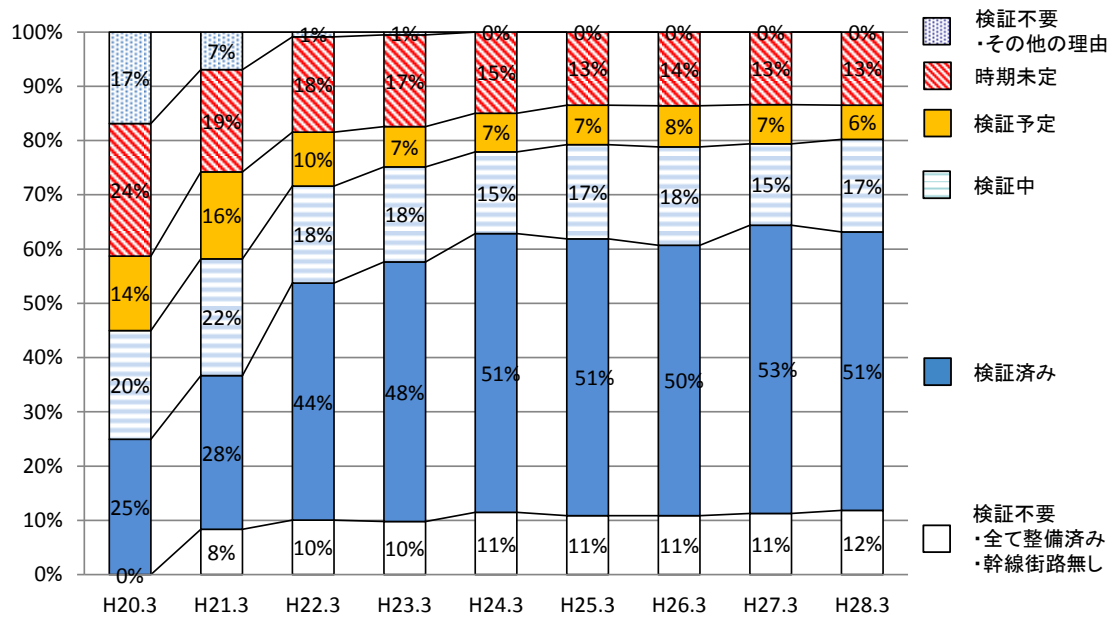


図3 未着手都市計画道路（幹線街路）の見直し実施状況（H28.3速報値）

また、未着手路線を有する市区町村においては、都道府県道等の見直しを都道府県が自ら実施している地域は、市区町村の見直し実施の割合が高い傾向にある（図4）。

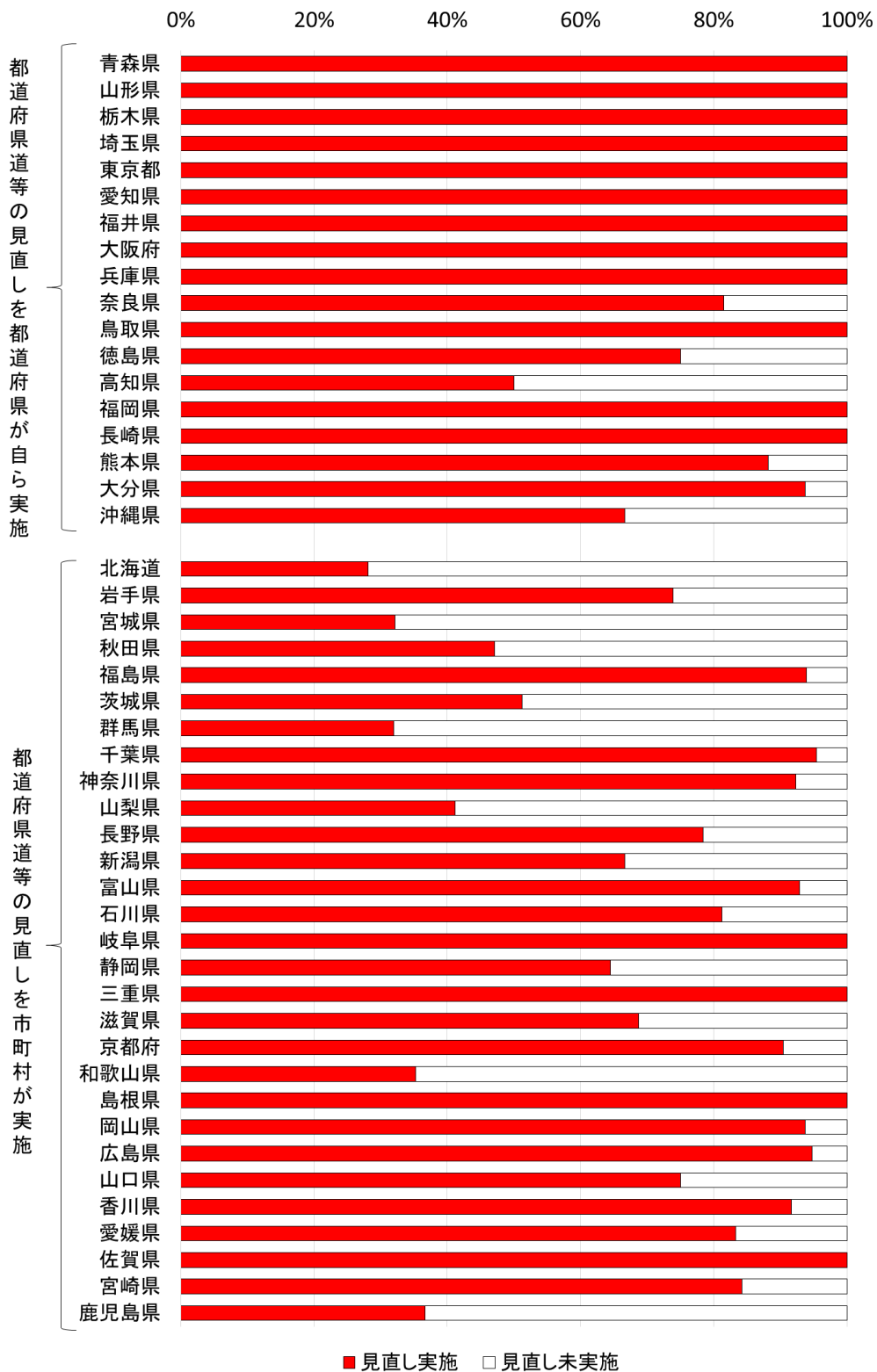


図4 未着手都市計画道路(幹線街路)を有する市区町村の見直し実施状況 (H28.3速報値)

都市計画運用指針発出（平成12年12月）から平成28年3月末（速報値）までに、全国で約2,400路線、約2,600kmの都市計画道路の廃止（一部廃止を含む）が行われている（表2）。

表2 都市計画道路（幹線街路）の見直し状況（H28.3速報値）

	都市計画決定権者			廃止		ルート変更		幅員変更	
	都道府県	政令市	市町村	路線数	延長(km)	路線数	延長(km)	路線数	延長(km)
北海道	1	1	14	57	49.4	22	8.0	31	32.2
東北	6	1	33	251	303.7	32	31.6	42	107.2
関東	9	5	49	254	280.5	52	39.9	56	60.0
北陸	3	1	23	167	156.3	22	17.7	49	64.6
中部	4	3	40	211	239.0	23	14.5	49	44.0
近畿	7	4	73	737	930.3	64	20.0	102	80.9
中国	4	2	25	171	154.9	26	13.7	62	45.9
四国	4	0	29	175	159.5	10	4.1	33	32.2
九州	7	3	55	330	367.9	22	24.9	50	65.1
沖縄	1	0	2	3	3.8	0	0.0	0	0.0
合計	46	20	343	2356	2645.3	273	174.4	474	532.0

- ※1 ルート変更延長は変更した区間の変更前の延長である。
- ※2 ルートも幅員も変更している区間は重複して集計している。
- ※3 四捨五入の関係で各ブロックの値の合計と合計の欄の値が一致しない場合がある。

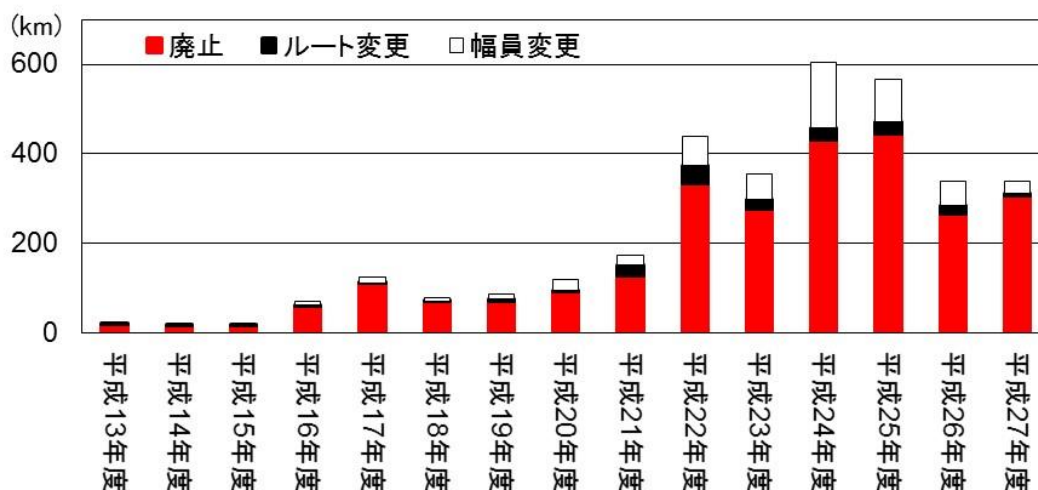


図5 年度ごとの都市計画道路（幹線街路）の見直し状況（H28.3速報値）

表3 都市計画運用指針発出（平成12年12月）以降の

表3 都市計画道路（幹線街路）の見直し状況

(平成28年3月末時点)

都道府県名	廃止		ルート変更		幅員変更	
	路線数	延長(km)	路線数	延長(km)	路線数	延長(km)
北海道	57	49.4	22	8.0	31	32.2
青森県	61	92.5	1	1.2	15	66.9
岩手県	41	38.8	9	9.4	8	15.4
宮城県	61	86.3	8	2.3	3	6.7
秋田県	42	43.0	4	1.6	2	0.8
山形県	27	27.7	0	0.0	4	3.7
福島県	19	15.4	10	17.2	10	13.8
茨城県	36	29.9	15	15.2	3	7.5
栃木県	14	17.1	8	6.8	12	11.0
群馬県	13	14.1	0	0.0	0	0.0
埼玉県	62	75.2	9	3.1	20	19.9
千葉県	29	31.8	4	5.4	7	8.4
東京都	2	1.8	0	0.0	1	2.8
神奈川県	40	43.3	8	5.2	5	3.2
山梨県	10	12.6	0	0.0	0	0.0
長野県	48	54.7	8	4.1	8	7.1
新潟県	29	25.7	2	0.1	2	2.9
富山県	47	45.6	5	2.0	9	15.2
石川県	91	85.0	15	15.7	38	46.5
岐阜県	53	68.8	6	2.1	21	18.0
静岡県	77	93.8	3	2.7	2	2.2
愛知県	44	37.1	9	5.3	19	15.5
三重県	37	39.3	5	4.4	7	8.3
福井県	10	10.3	0	0.0	1	0.6
滋賀県	45	52.2	9	5.8	5	4.8
京都府	120	126.0	9	4.4	3	0.7
大阪府	337	455.8	6	1.4	25	25.3
兵庫県	163	172.8	36	5.4	59	33.0
奈良県	22	37.1	3	1.5	6	13.1
和歌山県	40	76.0	1	1.6	3	3.5
鳥取県	3	1.9	0	0.0	0	0.0
島根県	33	19.4	10	4.8	34	25.3
岡山県	65	72.9	12	7.1	11	7.3
広島県	67	57.4	4	1.8	17	13.3
山口県	3	3.3	0	0.0	0	0.0
徳島県	26	23.4	0	0.0	5	2.9
香川県	84	90.6	4	2.0	23	23.7
愛媛県	47	31.3	6	2.1	4	4.4
高知県	18	14.2	0	0.0	1	1.2
福岡県	114	144.3	7	15.1	20	25.9
佐賀県	17	16.5	4	2.3	4	2.6
長崎県	73	73.1	0	0.0	2	1.1
熊本県	40	56.2	0	0.0	12	19.6
大分県	33	41.2	3	3.5	8	14.9
宮崎県	30	23.9	5	2.6	2	0.6
鹿児島県	23	12.7	3	1.4	2	0.5
沖縄県	3	3.8	0	0.0	0	0.0
合計	2,356	2,645.3	273	174.4	474	532.0

- ※ 国土交通省調査結果により作成。
- ※ ルート変更延長は変更した区間の変更前の延長である。
- ※ ルートも幅員も変更している区間は重複して集計している。
- ※ 四捨五入の関係で各都道府県の値の合計と合計の欄の値が一致しない場合がある。
- ※ 幹線街路とは、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。