

# 山口市都市計画道路の見直し基本方針

平成24年 5月

山口市

# 目次

1. はじめに .....	1
2. 山口市における都市計画道路の現状と課題.....	2
2. 1 都市計画道路とは.....	2
2. 2 都市計画道路の種別と機能.....	3
2. 3 山口市の都市計画道路の現状.....	4
2. 4 幹線街路の現状.....	6
2. 5 現状と課題の整理.....	7
3. 都市計画道路見直しの必要性.....	8
3. 1 社会経済情勢等の変化.....	8
3. 2 交通体系の状況.....	10
3. 3 見直しの必要性のまとめ.....	11
4. 都市計画道路見直しの基本的な考え方.....	12
5. 都市計画道路見直しの検討方法.....	14
5. 1 都市計画道路の見直しの進め方.....	14
5. 2 見直し対象路線（区間）の考え方.....	15
5. 3 見直し対象路線（区間）の必要性の検証・評価.....	16
5. 4 各路線の見直し方針の策定.....	19
6. 見直し（必要性の検証結果）素案の策定後の進め方.....	21

## 1. はじめに

都市計画道路は、都市活動を支える最も身近な都市施設であり、交通機能や市街地形成機能などの多様な機能を有し、都市の骨格を形成する根幹的施設として、都市の将来像を踏まえて都市計画決定され、これまで鋭意整備を進められてきました。

しかしながら、未だ整備が完了していない路線もあり、その中には計画決定から長期を経過してもなお未着手のままの路線も存在しています。これらの路線の多くは、人口の増加や市街地の拡大が続く社会を前提として計画されてきましたが、近年の人口減少・少子高齢化社会の到来、集約型都市構造への転換、自然環境や景観に対する意識の高まりなど、都市計画道路を取り巻く社会状況は様々な面で変化してきており、計画決定された時点での必要性や位置づけに変化が生じていることも考えられます。

また、都市計画道路は整備を前提に計画決定されるものであり、都市計画道路の計画区域内には建築制限がかけられていることから、土地利用や建物更新の際の障害となるなどの課題も指摘されています。

本方針は、こうした課題に対応するとともに、本市の将来都市像を踏まえた上で、総合的、一体的な視点から、本市に現在決定されている都市計画道路の見直しを実施する際の基本的な方針となるものです。

## 2. 山口市における都市計画道路の現状と課題

### 2. 1 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市における多様な機能を有し、都市の骨格を形成する根幹的な都市施設であり、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための重要な施設として、都市計画法の手続きを経て、定められた道路です。

都市計画道路を定めることについては、次のような意義があります。

#### 都市計画道路を定める意義

##### ① 計画段階における整備に必要な区域の明確化

都市計画道路の整備に必要な区域を明確にすることにより、長期的な視点から計画的な整備をすることができ、円滑かつ着実な都市計画道路の整備を図ることができます。

##### ② 土地利用や各都市施設間の計画の調整

都市内における土地利用や他の都市施設計画の調整を図ることにより、総合的、一体的に都市の整備、開発を進めることができます。

##### ③ 住民の合意形成の促進

将来の都市において必要な施設の規模、配置を広く住民に明確に示すとともに、開かれた手続きにおいて地域社会の合意形成を図ることができます。

## 2. 2 都市計画道路の種別と機能

都市計画道路の道路種別は、その交通機能から自動車専用道路、幹線街路(主要幹線、都市幹線、補助幹線)、区画街路、特殊街路に区分されます。自動車専用道路、主要幹線街路、都市幹線街路はトラフィック機能を重視する街路であり、補助幹線街路以下はアクセス機能を重視する街路です。

### 都市計画道路の分類と機能

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、一般自動車専用道路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ともに、宅地への出入交通を処理する。 また街区や宅地外郭を形成する、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

[出典：都市計画マニュアルⅡ (社)日本都市計画学会編]

## 2.3 山口市の都市計画道路の現状

山口市の都市計画道路は4都市計画区域のうち、3の都市計画区域で68路線が定められています。

市内の都市計画道路の計画延長は約174kmであり、そのうち、改良済み延長は約115km（66%）、事業に着手している延長は約24km（14%）、残りの延長約35km（20%）は未整備となっています。 【表2-1】 【図2-1】

表2-1 都市計画道路の整備状況

	計画延長 (km)	改良済み延長		事業中延長		未整備延長	
		延長 (km)	整備率	延長 (km)	事業中割合	延長 (km)	未整備率
山口市	173.62	114.90	66%	23.87	14%	34.85	20%

(H22.3.31 現在)

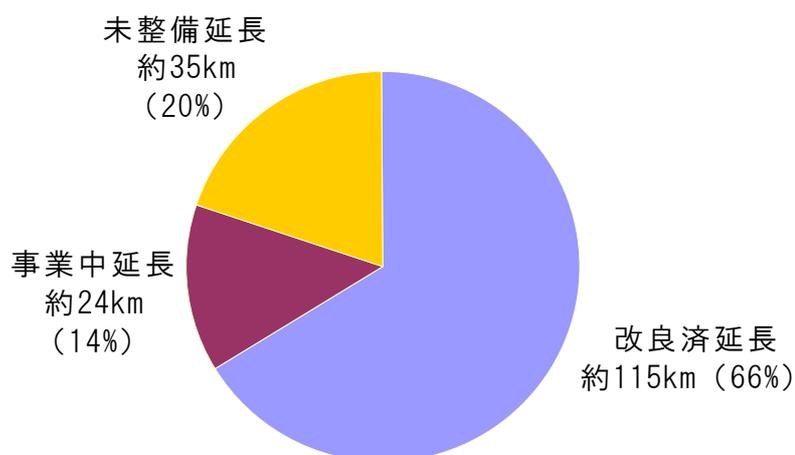


図2-1 山口市の都市計画道路の整備状況

※本方針での都市計画区域は、統合前の旧名称で表現している

※本方針での改良済み延長は、計画幅員どおり完成している延長としている

都市計画区域別の整備状況は、山口都市計画区域は計画延長約124kmに対し、改良済み延長は約86km（69%）で、小郡都市計画区域は計画延長約31kmに対し、改良済み延長は約14km（46%）で、阿知須都市計画区域は計画延長約19kmに対し、改良済み延長は約15km（82%）となっています。【表2-2】

表2-2 都市計画道路の整備状況（都市計画区域別）

都市計画区域	計画延長(km)	改良済み延長		事業中延長		未整備延長	
		延長(km)	整備率	延長(km)	事業中割合	延長(km)	未整備率
山口	124.01	85.56	69%	14.01	11%	24.44	20%
小郡	30.92	14.10	46%	9.86	32%	6.96	22%
阿知須	18.69	15.24	82%	0.00	0%	3.45	18%

(H22.3.31 現在)

都市計画道路のうち、約72%は幹線街路（47路線、延長約125km）となっています。区画街路、特殊街路は全延長改良済みで、自動車専用道路は改良済み延長が約16km（48%）で、残りの約17kmは事業に着手中となっており、未整備延長の全てが幹線街路となっています。【表2-3、図2-2】

表2-3 山口市の都市計画道路の整備状況（道路種類別）

道路種別	計画延長(km)	改良済み延長		事業中延長		未整備延長	
		延長(km)	整備率	延長(km)	事業中割合	延長(km)	未整備率
自動車専用道路	32.48	15.54	48%	16.94	52%	0	0%
幹線街路	125.47	83.69	67%	6.93	5%	34.85	28%
区画街路	14.87	14.87	100%	0	0%	0	0%
特殊街路	0.80	0.80	100%	0	0%	0	0%
合計	173.62	114.90	66%	23.87	14%	34.85	20%

(H22.3.31 現在)

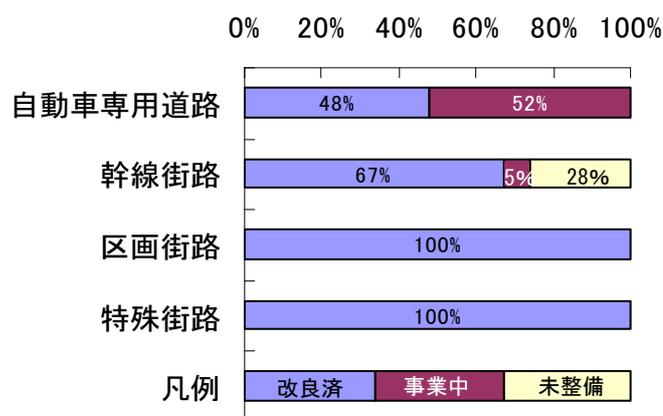
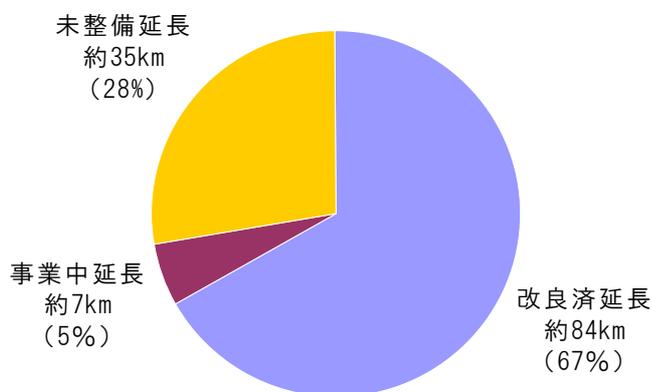


図2-2 道路種別別整備状況

## 2. 4 幹線街路の現状

都市計画道路のうち、約72%を占める幹線街路の整備状況は、改良済み延長が約84km(67%)で、事業に着手している延長は約7km(5%)、残りの約35km(28%)が未整備となっています。



【図2-3】

図2-3 山口市の幹線街路の整備状況

幹線街路について、決定年次別に整備状況を集計すると次のようになります。

表2-4 山口市の幹線街路の都市計画決定の状況

決定年次	合計	～1980 30年以上前	1981～1990 20～30年前	1991～2000 10～20年前	2001～ 10年以内
計画延長(km)	125.47	119.01	2.04	4.42	0
改良済延長(km)	83.69	79.27	0	4.42	0
事業中延長(km)	6.93	6.31	0.62	0	0
未整備延長(km)	34.85	33.43	1.42	0	0

1981年以前に都市計画決定された幹線街路(計画決定後30年経過)は、延長が約119kmで幹線街路全体の約95%を占めています。

未整備の幹線街路は約35kmであり、そのうちの約96%が計画決定から30年以上経過しています。【図2-4】

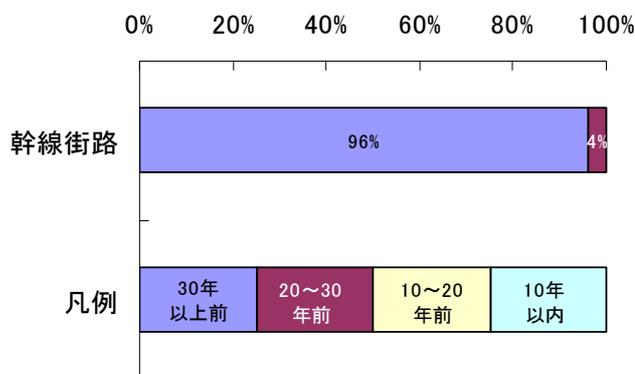


図2-4 未着手幹線街路の都市計画決定の状況

## 2.5 現状と課題の整理

本市の都市計画道路の現状と課題を整理すると、以下のようになります。

### 都市計画道路の現状

#### ■未整備（未着手）の全てが幹線街路

- ・ 山口市の都市計画道路の約66%が計画幅員どおりに整備を完了しており、事業中約14%を除く、約20%が未整備（未着手）となっています。
- ・ 未整備（未着手）の全てが幹線街路となっており、区画街路、特殊街路は全ての区間で改良済みで、自動車専用道路は全ての区間が改良済みもしくは、事業に着手している状況です。

#### ■計画決定から長期間経過

- ・ 未整備（未着手）の都市計画道路の約96%が、計画決定から長期間（30年以上）経過しており、計画決定時の位置づけや必要性に変化が生じている可能性があります。

### 都市計画道路の課題

#### ■適切なネットワークの構築

- ・ 都市計画道路は、市街地の骨格や交通需要等に応じてネットワークを構成するように計画されていますが、計画決定時から長期が経過し、市街地が拡大したことや、代替路線が整備されていることなどから、既存の都市計画道路ネットワークが、十分機能していないことも考えられます。

#### ■建築制限の長期化

- ・ 未着手の都市計画道路の計画区域内には、都市計画法53条により建築制限がかけられ、これが長期化することで民間開発の障害となることや、都市計画についての信頼性を低下させるなどの課題が指摘されています。

これらを踏まえ、都市計画道路の見直しを進めていきます。

## 3. 都市計画道路見直しの必要性

### 3. 1 社会経済情勢等の変化

#### (1) 将来都市像

都市の将来像は、それぞれの時代背景を基に計画されてきました。本市の都市計画道路の多くが決定された、昭和30年代～50年代の時代背景は、人口の増加、産業の発展、市街地の拡大が著しく、そのような時代に想定された将来都市像は、拡大成長型を基調としていました。

しかしながら、人口減少・少子高齢化社会の到来により、人口構造の変化や産業構造の成熟期を迎えることや、地球環境負荷の軽減などの新たな社会問題に対応するため、循環を基調とした持続可能な社会の構築を目指す考えが高まってきました。

本市におきましては、平成17年10月の1市4町（旧山口市、旧小郡町、旧秋穂町、旧阿知須町、旧徳地町）の合併および平成22年1月の旧阿東町との合併により、県下最大の行政面積を有する現在の山口市となりました。

平成19年10月には平成17年の合併に伴う新市のまちづくりの方向性を示す「山口市総合計画」を策定し、その後、平成22年の合併に伴い、同計画の将来像をふくむ基本構想および方向性に基づいた「山口・阿東新市基本計画」を策定し、めざすまちの姿として「ひと、まち、歴史と自然が輝く交流と創造のまち 山口」を掲げ、その実現に向けた取り組みを推進しているところです。

このめざすまちの姿は、山口市都市計画マスタープランにおいて、山口市の将来都市像として明確に位置づけられており、この将来都市像を実現するために、「重層集約」として、各拠点の特性に応じた都市機能の強化・集積、機能展開軸の形成による拠点相互の連携・補完、「環境共生」として、地球にやさしい循環型や低炭素社会の構築、及び自然環境との共生や都市と農山漁村との共生を目指した「重層的集約型環境共生都市」を将来都市構造として設定しています。

今後、都市計画マスタープランに掲げる将来都市構造に対応した都市計画道路のあり方が課題となっています。

## (2) 人口減少・少子高齢化

本市の人口は平成17年をピークに減少に転じており、また、少子高齢化の傾向はすでに顕著に現れています。

このような中、持続可能な独自の圏域を形成し、自立した地方都市として維持発展を図るためにも、その中心的な役割を担う本市の拠点となるべきエリアに、より一層の高次都市機能の集積を図り、多様な交流を通じて新たな価値を創造することができる活力ある都市づくりを推進する必要があります。

## (3) 環境負荷の低減

地球温暖化に代表される地球規模での環境問題の進行をはじめ、異常気象や局所的な豪雨等、環境の変化に対する関心が高まっています。また、地球環境問題への取り組みの中で、特に、CO<sub>2</sub>排出量に影響の大きな自動車依存の高い都市構造を見直し、低炭素型社会への転換に向けた都市交通の再考が必要です。大量生産、大量消費、大量廃棄等の社会経済活動に起因する環境への過剰な負荷を軽減し、循環を基調とした持続可能な社会の構築が必要となっています。

## (4) 安心・安全の都市づくり

近年増加している局所的な豪雨による水害や土砂災害、今後警戒される大規模な地震等の自然災害が発生した場合に備え、被害をできるだけ軽減するために、必要な都市基盤の整備や防災体制等の構築を進める必要があります。

また、少子高齢化の進行等も踏まえて、誰もが日常生活や都市活動において、移動や利用しやすい施設整備などによる、バリアフリー社会の実現が課題となっています。

今後、これら社会経済情勢の変化に対応し、将来都市像を実現するための将来都市構造、都市計画道路のあり方が課題となっています。

## 3. 2 交通体系の状況

### (1) 道路

本市の道路体系は、市域を南北に縦断する国道9号、市域南部を東西に連絡する国道2号及び山陽自動車道、市域中部を東西に連絡する中国自動車道及び、市域中部と防府市を結ぶ国道262号が骨格を成す構造となっています。

国道及び高速自動車道を中心として市内を連絡する幹線道路が整備され、交通利便性が比較的高い状態となっていますが、広域化した市域における地域間の連携強化や交通渋滞の解消及び災害時における役割強化などの対応が望まれます。

### (2) 公共交通

本市の鉄道の状況は、新幹線「のぞみ」が県内で最も多く停車する新山口駅が設置されており、JR山口線、JR宇部線、JR山陽本線がいずれも新山口駅で接続するなど、広域交通結節点として県内随一の優位性を有しています。また、バスについては、民間事業者2社と宇部市交通局により、路線バスが運行されており、地域間や周辺市町とを連絡しています。タクシーについては、平成23年3月時点における市内のタクシー事業者は20事業者となっています。

しかしながら、マイカー社会の進行の中、鉄道・バス・タクシーの利用者数は微減傾向にあり、利便性の向上など、さらなる機能強化が望まれるとともに、公共交通の不便・空白地域における対応が望まれます。

今後は、限られた財源を効率的に用いて都市交通基盤整備を進めるとともに、市民の高齢化に対応した自家用車に過度に依存しない利用しやすい交通体系を実現する必要があり、この実現に向けた、都市計画道路のあり方が課題となります。

### 3. 3 見直しの必要性のまとめ

#### 都市計画道路の現状と課題への対応

- ・改良済は約66%、未整備（未着手）は約20%
- ・未整備（未着手）は全て幹線街路で、そのうち97%が長期未着手
- ・十分に機能していないネットワーク
- ・機能代替路線の存在
- ・建築制限による土地利用、建物更新への影響

#### 社会経済情勢・交通体系の変化への対応

- ・上位計画における将来都市像及び都市構造
- ・人口減少、少子高齢化への対応
- ・環境負荷の低減
- ・安心、安全の都市づくり
- ・限られた財源で効率的、効果的な都市交通基盤の整備

#### 将来都市像、都市構造の変化

将来都市像を実現化する「都市構造」への対応

**【重層的集約型環境共生都市】**

**都市計画道路の見直し（必要性の検証）が必要**

## 4. 都市計画道路見直しの基本的な考え方

山口市都市計画道路の見直し基本方針（以下、「本方針」という）は、本市の将来都市像、都市構造を踏まえた上で、都市計画道路の必要性の検証、評価を実施するための基本的な方針や検証手順を定めるものであり、以下に示す点に留意して、見直し（検証）を実施します。

### 基本的な考え方

- ・市総合計画、市都市計画マスタープラン及びその他関連する上位計画との整合を図りながら、本市の将来都市像、都市構造を踏まえた上で、見直しを実施します。
- ・本市の都市計画道路の見直しは、「都市計画道路の見直し基本方針（H18.3 山口県土木建築部都市計画課）」を勘案した上で、本市の実情に応じた見直しを実施します。
- ・本市の都市計画道路の見直しは、住民への情報提供と合意形成に努めながら実施します。
- ・本市の都市計画道路の見直しは、山口市が主体となり、関係機関と調整しながら実施します。

### ①関連計画との整合

上位計画である山口市総合計画、山口市都市計画マスタープランで示される将来都市像、都市構造や都市施設の整備方針等を踏まえた上で、それらを実現化するために必要な都市計画道路について検証を実施します。また、その他関連する上位計画として、広域的な都市計画道路の見直しの視点から、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（区域マスタープラン）」や「山口・防府都市圏都市交通体系調査（H18.3）」との整合を図りながら都市計画道路の見直しを実施します。

### ②都市計画道路の見直し基本方針（山口県）との関連

山口県においては、平成18年3月に県内市町に対して、都市計画道路の見直しに関する基本的な方向性を示した「都市計画道路の見直し基本方針（山口県土木建築部都市計画課）」を示しています。

本市の都市計画道路の見直しは、この県の見直し基本方針を勘案した上で、より本市の実情に合った見直しができるように、将来都市像、都市構造を踏まえた上で、都

市計画道路全体の配置を検討する中で行うこととし、見直しの対象となる各都市計画道路について、その必要性を検証し、見直しの理由を明確にした上で進めることとします。

また、今回の見直しは、現在都市計画決定されている都市計画道路の必要性を検証・評価することを原則とします。

なお、新たな都市計画道路については、必要に応じて別途検討することとします。

### ③住民への情報提供と合意形成

都市計画道路は、都市の根幹的施設であり、住民や地域のまちづくりへ与える影響が大きい都市施設であることから、その見直しにあたっては、道路の必要性や見直しの理由について住民へ十分な情報提供を行い、合意形成に努め、都市計画の変更を実施していくこととします。

### ④見直しの実施主体

都市計画道路は、各路線単体ではなくネットワークとして機能を発揮するものであるため、見直しにあたっては、道路網全体での検討が必要となるとともに、整備の見通しや考え方を踏まえて行う必要があります。

このため、山口市が主体となって見直しに取り組みますが、各道路管理者、関連事業者との連携・調整を図りながら見直しを実施します。

## 5. 都市計画道路見直しの検討方法

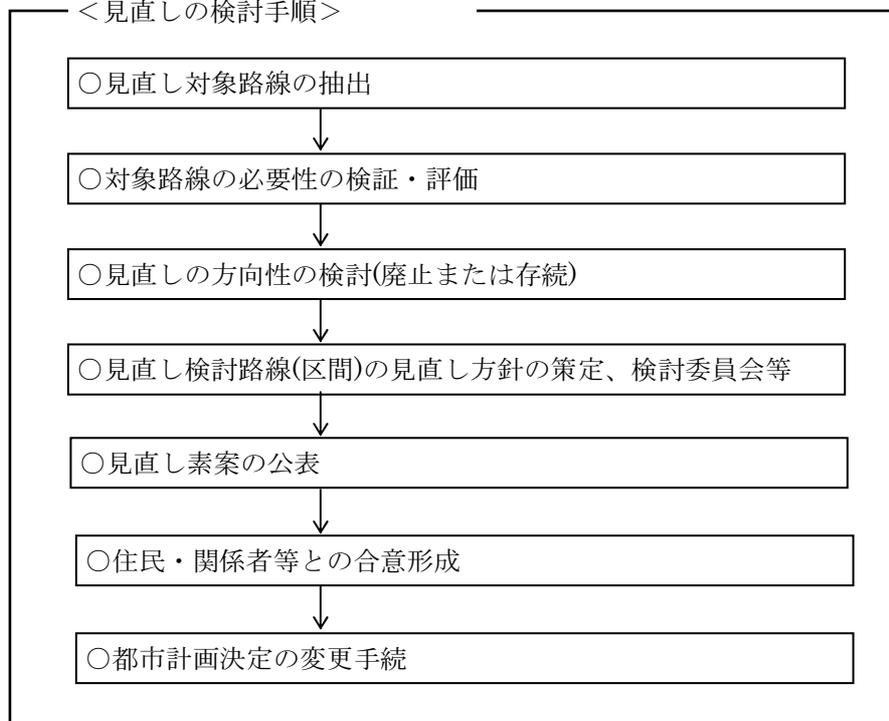
### 5. 1 都市計画道路の見直しの進め方

都市計画道路の見直しは、以下のように進めていきます。

#### 見直しの進め方

- ・都市計画道路の見直しは、見直しの対象となる都市計画道路を抽出し、その各路線の必要性を検証、評価することにより、【各路線の見直し方針】を策定して実施します。
- ・【各路線の見直し方針】の策定にあたっては、見直しの理由や道路の必要性について整理し、住民との合意形成が図れるように配慮します。
- ・各路線の都市計画の変更の手続は、【各路線の見直し方針】に基づき、住民の合意形成を図りながら適切に実施します。

#### <見直しの検討手順>



## 5. 2 見直し対象路線（区間）の考え方

見直し対象となる路線（区間）は、未整備区間を有する幹線街路のうち、以下のいずれかに該当するものとします。

### 見直し対象路線

- ・ 計画決定から30年以上を経過したもの
- ・ 都市計画道路の区域内に、歴史的文化遺産、大規模建築物等があるもの
- ・ 地形的な要因等により道路構造上問題のあるもの
- ・ その路線が整備されることで周辺の土地利用に多大な影響を与えるもの
- ・ その他個別の課題を抱えているもの

#### ①見直しの対象範囲

本方針による都市計画道路の見直しは、見直しの必要性が高く、広域的かつ多面的な観点から検証することを目的としていることから、幹線街路（都市計画法施行規則第7条）を対象としています。

幹線街路以外の都市計画道路である「自動車専用道路」、「区画街路」、「特殊街路」については、それぞれが特定の機能・目的を果たすため、もしくは局所的な土地利用に対応して決定されているため、見直しの対象外としています。また、幹線街路のうち、一般国道（指定区間）は、全国的な幹線道路網を構成する道路として事業が行われることから、今回の見直しの対象外としています。

#### ②見直しの検討対象路線（区間）

計画決定から長期を経過した路線については、社会情勢の変化とともに、計画決定時の位置づけや必要性に変化が生じていることが考えられることから、計画決定から30年以上を経過したものを見直しの対象とします。

2011年（平成23年）を基準に、1981年以前に当初決定された未着手都市計画道路を見直しの対象とします。

また、都市計画道路の区域内に歴史的文化遺産等が存在している場合や、地形的な要因等から道路構造上問題がある場合、その路線が整備されることで周辺の土地利用や景観等に影響を与えると予想されるもの、あるいはその地域で個別の課題を抱えている場合については、都市計画決定年次を問わず見直しの対象とします。

## 5. 3 見直し対象路線（区間）の必要性の検証・評価

見直し対象路線（区間）の必要性の検証・評価は、以下のように実施します。

### 必要性の検証・評価

- ・見直しに当たっては、その路線（区間）ごとに、未着手の理由や整備にあたっての課題を整理するとともに、道路としての必要性の検証を実施します。
- ・検証は、以下の項目について整理票にまとめることで実施します。
  - [整理項目]
  - ・路線概要 ・上位計画での位置づけ ・周辺土地利用の状況
  - ・当初の都市計画決定の趣旨 ・見直しの理由、整備の課題 ・路線の機能
  - ・道路の連続性、配置バランス ・機能を代替する路線の有無
- ・必要性については、将来都市像との整合、多様な道路機能、道路ネットワークの連続性、機能代替路線、個別課題などを検証し、総合的に評価します。

### ①必要性の検証

都市計画道路は整備を前提に都市計画決定され、その区域には建築制限が課せられるため、廃止や計画の変更を伴う都市計画道路の見直しにあたってはその道路の必要性など合理的な理由の整理が必要です。このため、見直しにあたっては、その道路の必要性を検証するとともに、整備における課題を整理することとします。これらの整理は、路線（区間）ごとに整理票にまとめることにより実施します。

### ②整理項目

#### 1) 路線概要

[道路の諸元]

決定(変更)年次、道路の区分(種級)、延長、幅員、車線数、交通機能分類(主要幹線、都市幹線、補助幹線)、可能なものは予定管理者について記載します。

#### 2) 上位計画での位置づけ

市総合計画、市都市計画マスタープラン及びその他関連する上位計画における当該路線の位置づけなどを整理します。

### 3) 周辺土地利用の状況

[周辺土地利用・建物の立地状況]

都市計画道路の機能との整合を判断するため、沿道の土地利用状況や建物の立地状況などを記載します。

[建築規制などの状況]

これまで当該路線(区間)の区域内で行われていた建築規制の状況や建築許可の状況などを記載します。

[関連するまちづくり計画等]

当該路線(区間)の計画に関連する「バリアフリー基本構想」や「あんしん歩行エリア」、その他のまちづくりに関する計画などを記載します。

### 4) 当初の都市計画決定の趣旨

社会情勢等の変化による路線の必要性の変化を明らかにするため、当初決定時の路線の位置づけについて整理します。

### 5) 見直しの理由、整備の課題

見直しの必要性を明らかにするため、当該路線が未着手となっている理由や整備に当たっての課題などを整理します。

### 6) 路線の機能

路線の必要性の検証を行うため、対象路線の有する機能について整理します。

・交通機能、空間機能、市街地形成機能

### 7) 道路の連続性・配置バランス

対象路線の周辺地区における道路網のネットワーク状況や配置バランスを整理します。

### 8) 機能を代替する路線の有無

都市計画道路の見直し(廃止・変更)を行うにあたり、当該道路に求められる機能を代替する路線の存在の有無を整理します。

### ③必要性の評価

対象路線(区間)について、上位計画との整合、道路に求められる多様な機能(交通機能、空間機能、市街地形成機能)とその路線(区間)を廃止した場合の道路の連続性、機能を代替する路線の有無、個別課題を検証し、その必要性を総合評価します。

道路の必要性については、以下の視点、項目により総合評価を行います。

#### ■将来都市像、都市構造の実現への視点

- ・広域な市域全体での活力維持、向上に寄与する路線や、市街地外郭及び骨格を形成し、集約型都市構造の実現に寄与する路線

#### ■道路に求められる多様な機能の視点

- ・将来に渡って交通需要を有するネットワーク上重要な路線
- ・道路の混雑緩和に寄与する路線
- ・渋滞箇所の解消に寄与する路線
- ・広域交通拠点等の集約拠点へのアクセス性向上に寄与する路線
- ・沿道環境の改善や安全で快適な歩行空間の確保に寄与する路線
- ・誰もが安全で安心して利用できる歩行系ネットワーク形成に寄与する路線
- ・公共交通機関のサービス向上や利用促進に寄与する路線
- ・大規模火災時の延焼防止効果が期待できる路線
- ・災害時の緊急輸送道路に指定されている路線
- ・災害時の広域避難場所へのアクセス性の向上が期待できる路線
- ・市街地の形成を誘導するための主軸となる路線
- ・面整備を行う上で必要性の高い路線

#### ■道路連続性や機能代替、個別の課題の確認

- ・都市計画道路の連続性の確認
- ・機能代替路線の有無の確認
- ・当初決定の位置づけなどの確認
- ・その他個別の課題の確認

## 5. 4 各路線の見直し方針の策定

【各路線（区間）の見直し方針】の策定は、以下のように実施します。

### 見直し方針の策定

- ・対象路線(区間)については、路線の必要性の評価結果から判断し、見直しの方向性を「廃止検討路線」または「存続検討路線」のいずれかに整理します。
- ・「廃止検討路線」についてはその理由を整理した上で廃止する方針とし、【各路線の見直し方針】を策定します。
- ・【各路線の見直し方針】策定にあたっては、都市全体の道路網として検証を行います。

#### ①見直しの方向性の整理（廃止検討路線、存続検討路線）

必要性の評価において必要性が認められない路線については「廃止検討路線」とし、「存続検討路線」となったものについては、各路線の個別の課題を整理し、【各路線の見直し方針】とします。

#### ②【各路線の見直し方針】の策定

見直しの方向性の整理において、「廃止検討路線」となったものについては、廃止と判断した理由を整理した上で廃止する方針とし、「存続検討路線」となったものについては、各路線の個別の課題を整理した上で存続とする方針とし、【各路線の見直し方針】を策定します。

存続とする方針とした路線の中で、個別の課題を有する路線は、それぞれの路線において、適切な時期（事業実施時等）に、計画を再検討する必要があります。

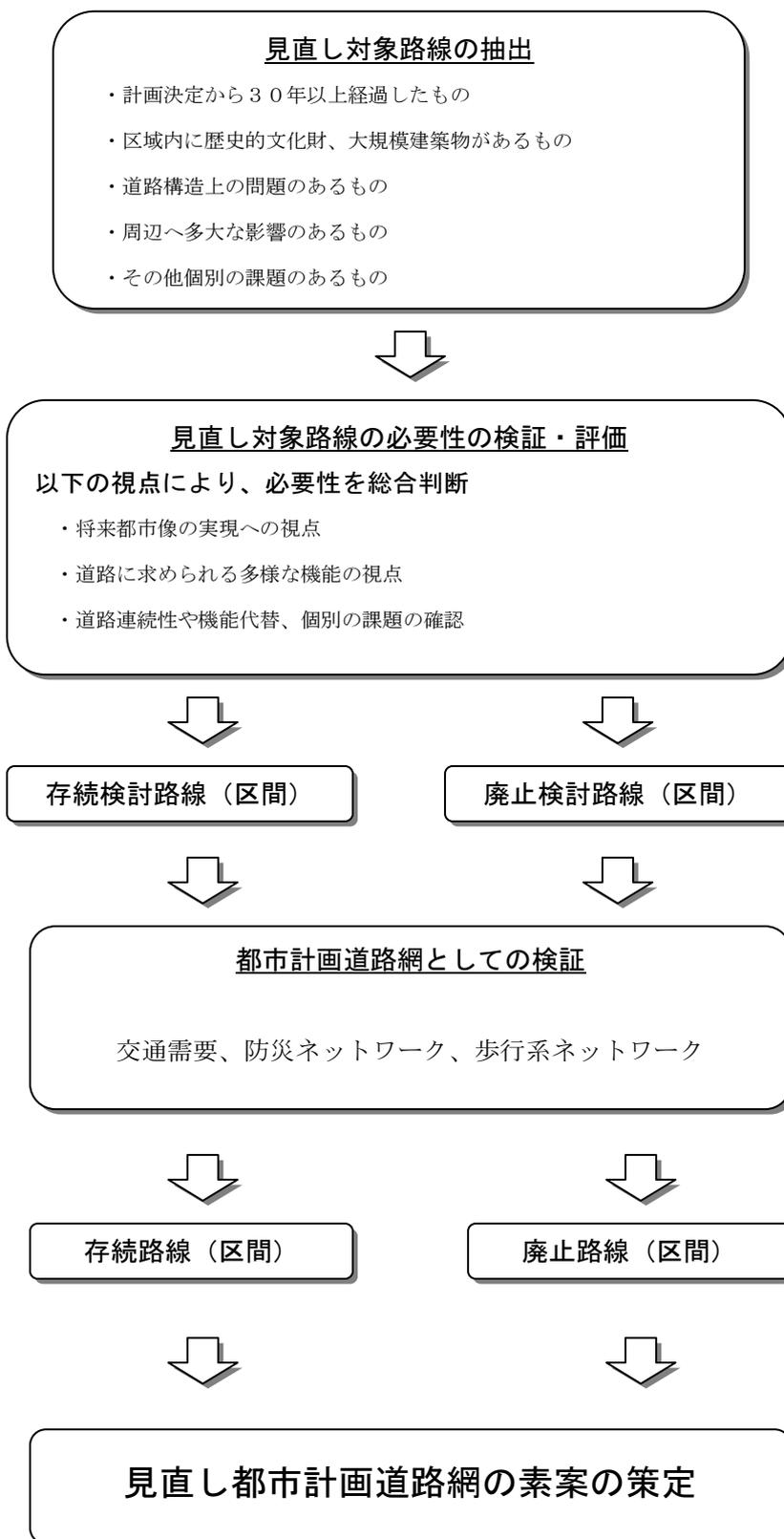
#### ③【各路線の見直し方針】の検証

都市計画道路は道路網として連続することにより機能を発揮するものです。

このため、【各路線の見直し方針】の策定にあたっては、都市全体の道路網(ネットワーク)として検証することが必要となります。

検証は、将来交通需要推計による自動車交通需要への対応の確認や、防災ネットワーク、歩行系ネットワークの連続性の確認等により行います。

＜見直し道路網策定までの流れ＞



## 6. 見直し（必要性の検証結果）素案の策定後の進め方

基本方針に基づいて見直しを行い、ここまでの過程で、必要性の検証結果を踏まえた「見直し（必要性の検証結果）素案」が策定されます。この策定されました「見直し（必要性の検証結果）の素案」は公表し、住民の皆様、関係者の皆様と話し合いの場を持ち、皆様との合意形成を図り、合意形成のとれた路線（区間）について都市計画決定の変更手続に入ることとします。

<策定後の進め方>

