

都市施設の整備・見直し方針 (道路)

1. 背景

道路、公園をはじめとする都市施設は、円滑な都市活動を支え、良好な都市環境を確保するために必要不可欠な社会基盤であり、計画的に整備および維持管理を続けていかなければなりません。

しかし、近年の社会経済情勢の変化によって、都市整備を取り巻く環境は大きく変化しており、特に、人口減少、少子高齢化、ライフスタイルの多様化等に伴い、これまで行ってきたような「成長・拡大の都市整備」から、質の高い都市空間や災害に強い都市構造の形成等の都市再生を目標とした「コンパクトな都市整備」へと重点が移りつつあります。

また、県税収入の減少と地方交付税等の減少などにより、都市施設の整備に必要な公共事業費は年々削減されつつあります。こうした中、便利で快適な都市活動や将来に亘って良好な都市環境を形成するためには、都市施設以外の既設の公園や空地、民間施設等の既存ストックを有効に活用すること、そして、現在及び将来に亘って必要な都市施設に、重点的・効率的に投資していくことが必要となります。

都市施設の整備に関する近年の社会経済情勢の変化については、以下のように整理することができます。

少子高齢社会への対応

一部の都市では人口の増加傾向がみられるものの、全国的にみても人口は減少する方向で推移しており、特に若年層の人口が減少することによって、地域社会の構造や都市施設の使い方についても変化していくことが予想されます。また、本格的な高齢社会の到来にともない、バリアフリー、ユニバーサルデザインへの配慮及び防犯等、安心・安全の観点等から都市施設の整備が必要となっています。

地方分権

平成12年に施行された地方分権一括法により、国から都道府県、都道府県から市町村へと様々な権限移譲が行われていますが、その一方で、地域の課題に対する責務も地方自治体に委ねられています。都市施設の整備についても、地方自治体が住民とともに整備方法を検討し、地域特性に応じた道路幅員構成、地域特性に応じた公園の誘致圏や公園施設などを検討する時代となっています。

経済状況の変化

人口の減少や長期化する社会経済状況の低迷などによって、地方自治体の財政収入も低迷が続いています。今後は、右肩上がりの人口増加や経済成長が見込めないことから、整備効果の高い都市施設に対して集中的に公共投資をするとともに、都市施設の整備についてもより一層効率化を図っていく必要があります。

住民の協働参画

身近な地域において質の高い都市空間を形成するには、その地域で生活する住民の意向を踏まえた都市整備を進めていくことが必要となります。近年、住民のまちづくりへの参加意欲は高まっていますが、今後は、住民が主体となって都市整備のあり方を検討するような仕組みが求められています。

環境、景観、その他まちづくりに対する意識の変化

環境や景観への関心が高まる中、本県では「ゴミゼロおおいた作戦」を実施しており、今後も良好な自然環境の保全、郷土に根付いた歴史環境の保全、そして、美しい街並み景観の創出を進めていく必要があります。

都市防災面への対応

近年全国的に自然災害が多発する中、本県でも地形上浸水被害の発生する可能性が高い地域があり、直下型地震や東南海・南海地震の発生も懸念されています。そのため、このような大規模な災害を引き起こす風水害、地震災害等を想定しつつ、災害に強い安心・安全なまちづくりを進めることが必要となっています。

市街地拡大傾向の収束（コンパクトなまちづくりへの対応）

産業構造の変化等による事業所数の減少や少子高齢化による人口の減少にともない、今後は開発圧力が低下することが考えられますが、都市によっては依然として市街地拡大傾向が続いています。今後は質の高い都市空間の整備、既存ストックの活用などによって、より効率的でコンパクトなまちづくりを推進していくことが望まれます。

2. 都市施設の整備・見直し方針策定の目的

これまで本県では、人口の増大や経済の発展、そして各種開発計画等に対応して、道路、公園をはじめとする都市施設の計画決定を行い、順次計画的に整備を行ってきました。しかし、県内の都市施設の中には、都市計画決定後何十年も整備が進まない都市施設があり、今後の整備にあたっては、都市計画法に基づく建築制限を長期間課せられている関係者を含めた地域社会との合意形成を図ることが、これまで以上に重要な課題となっています。また、過去に計画された都市施設についても、その後の社会経済情勢の変化によってその役割や機能が大きく変化し、都市施設そのものを見直すべきケースがあることも想定されます。

「都市施設（道路・公園）の整備・見直し方針」は、大分県における今後の都市施設の整備のあり方を検討するとともに、県及び市町が既存の都市施設の検証と見直しを円滑に行うためのガイドラインとして策定するものです。

3. 現状と課題

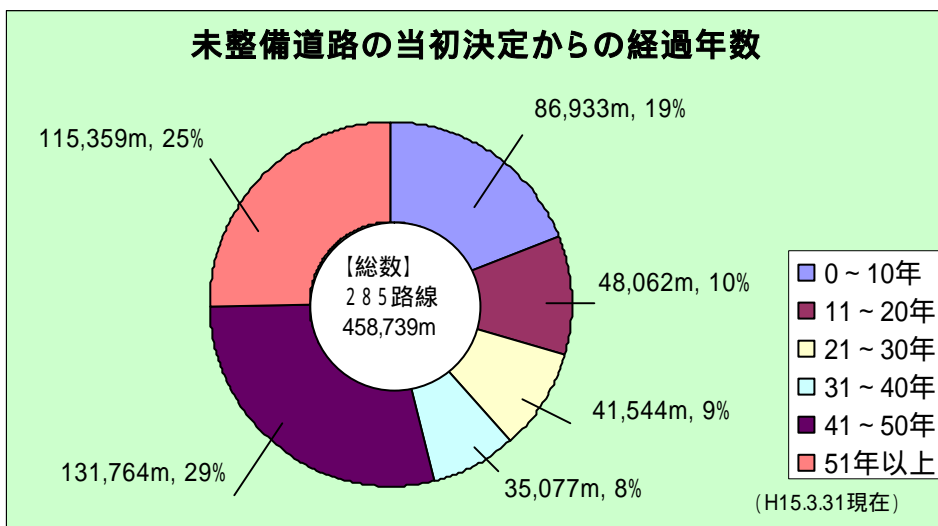
(1) 整備状況

大分県内では、平成15年3月31日現在、512路線、970,317mの都市計画道路を計画決定しています。整備済みの都市計画道路は全体計画延長の約53%、未整備の都市計画道路は、全体計画延長の約47%です。

整備率は年々高くなる傾向にはありますが、10年間でわずか7%程度しか進捗していません。

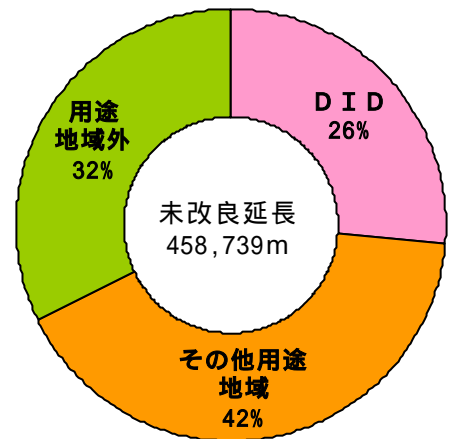
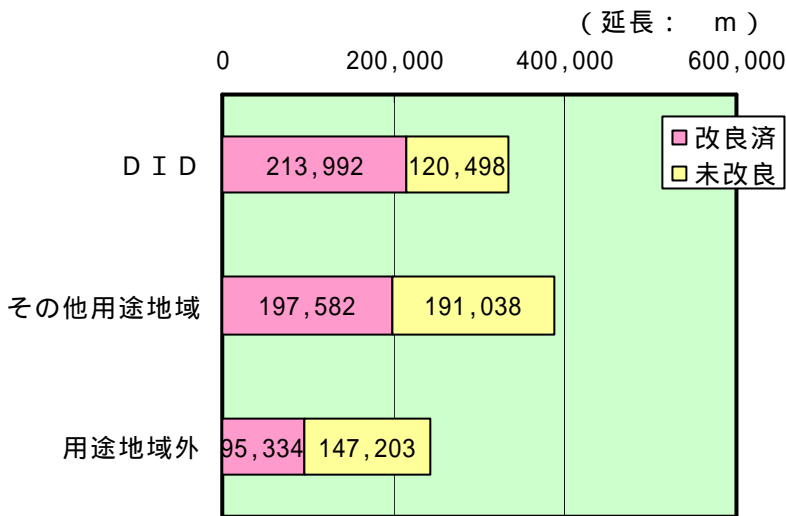
未整備道路の当初決定からの経過年数（平成15年3月31日現在）

都市名	計画路線数	計画延長(m)	整備済		未整備														
					合計			0-10年		11-20年		21-30年		31-40年		41-50年		51年以上	
					路線数	延長(m)	構成比	路線数	延長(m)	路線数	延長(m)	路線数	延長(m)	路線数	延長(m)	路線数	延長(m)	路線数	延長(m)
大分市	233	376,079	165	291,705	68	84,374	18.4%	18	5,418	6	13,062	12	12,764			18	30,421	14	22,709
別府市	26	87,241	5	33,221	21	54,020	11.8%	2	3,717					1	1,410			18	48,893
中津市	38	96,510	10	20,098	28	76,412	16.7%	6	19,270			2	8,070	10	23,639	10	25,433		
日田市	26	65,410	2	28,442	24	36,968	8.1%	3	3,628	1	1,627	1	260	2	3,698			17	27,755
佐伯市	27	62,181	6	29,410	21	32,771	7.1%	4	13,531	1	4,120					8	7,506	8	7,614
臼杵市	20	24,220	3	10,986	17	13,234	2.9%	10	3,738			2	1,670	1	210	3	5,066	1	2,550
津久見市	20	36,235	7	20,083	13	16,152	3.5%	3	7,611					1	370	9	8,171		
竹田市	11	13,190	4	8,702	7	4,488	1.0%			7	4,488								
豊後高田市	9	21,790		6,572	9	15,218	3.3%			2	4,510					6	8,760	1	1,948
杵築市	24	20,391	11	9,928	13	10,463	2.3%			4	656			3	3,660	6	6,147		
宇佐市	30	81,990	2	19,280	28	62,710	13.7%	11	30,020	2	1,560	2	3,040			13	28,090		
国東町	3	6,270		4,881	3	1,389	0.3%			3	1,389								
日出町	16	26,400	7	13,940	9	12,460	2.7%			1	2,300	1	2,680			7	7,480		
挾間町	9	15,990		1,640	9	14,350	3.1%			9	14,350								
湯布院町	6	7,610	2	2,880	4	4,730	1.0%									3	4,150	1	580
佐賀関町																			
三重町	11	22,620	2	5,710	9	16,910	3.7%					6	13,060			1	540	2	3,310
玖珠町	3	6,190	1	4,100	2	2,090	0.5%							2	2,090				
合計	512	970,317	227	511,578	285	458,739	100.0%	57	86,933	36	48,062	26	41,544	20	35,077	84	131,764	62	115,359
(計画延長に対する割合)				52.7%		47.3%													
(構成比・延長)									19.0%		10.5%		9.1%		7.6%		28.7%		25.1%



都市計画道路整備状況（平成 15 年 3 月 31 日現在）

区分	路線数	計画決定延長 (m)	改良率 (%)	区域別改良率			未改良延長 (m)	未改良延長内訳		
				D I D	その他用途地域	用途地域外		D I D	その他用途地域	用途地域外
大分	233路線	376,079	78%	80%	80%	70%	84,374	29,337	27,907	27,130
別府	26路線	87,241	38%	42%	23%	44%	54,020	34,801	14,766	4,453
中津	38路線	96,510	21%	52%	12%	3%	76,412	14,166	28,746	33,500
日田	26路線	65,410	43%	48%	48%	30%	36,968	15,079	11,015	10,874
佐伯	27路線	62,181	47%	66%	35%	11%	32,771	12,284	7,792	12,695
臼杵	20路線	24,220	45%	34%	73%	18%	13,234	7,888	2,310	3,036
津久見	20路線	36,235	55%	63%	68%	30%	16,152	6,943	2,709	6,500
竹田	11路線	13,190	66%	-	65%	68%	4,488	0	3,193	1,295
豊後高田	9路線	21,790	30%	-	30%	24%	15,218	0	14,568	650
杵築	24路線	20,391	49%	-	29%	100%	10,463	0	10,463	0
宇佐	30路線	81,990	24%	-	20%	16%	62,710	0	26,800	35,910
国東	3路線	6,270	78%	-	78%	-	1,389	0	1,389	0
日出	16路線	26,400	53%	-	59%	32%	12,460	0	8,360	4,100
挾間	9路線	15,990	10%	-	11%	0%	14,350	0	12,850	1,500
湯布院	6路線	7,610	38%	-	38%	-	4,730	0	4,730	0
佐賀関	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
三重	11路線	22,620	25%	-	33%	4%	16,910	0	11,350	5,560
玖珠	3路線	6,190	66%	-	60%	100%	2,090	0	2,090	0
合計	512路線	970,317	53%	64%	51%	39%	458,739	120,498 (26%)	191,038 (42%)	147,203 (32%)



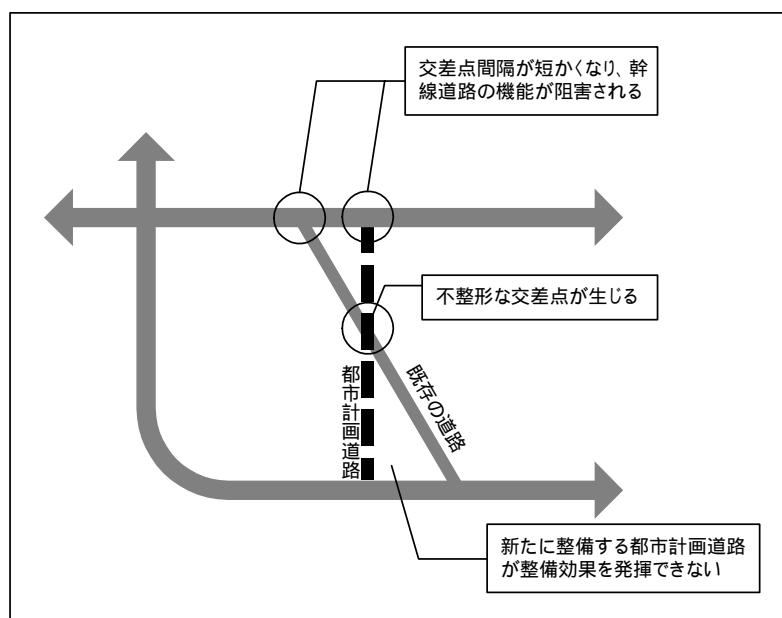
(2) 課題

整備することによる課題

都市計画決定から長期間経過した都市計画道路の場合、周辺の土地利用や道路網がその後大きく変化している可能性があります。例えば、周辺で代替機能を有する施設が整備されている場合又は地域のまちづくりの方向性が変化している場合、都市施設を整備することによって周辺に以下のようなマイナスの影響を与えることが考えられます。

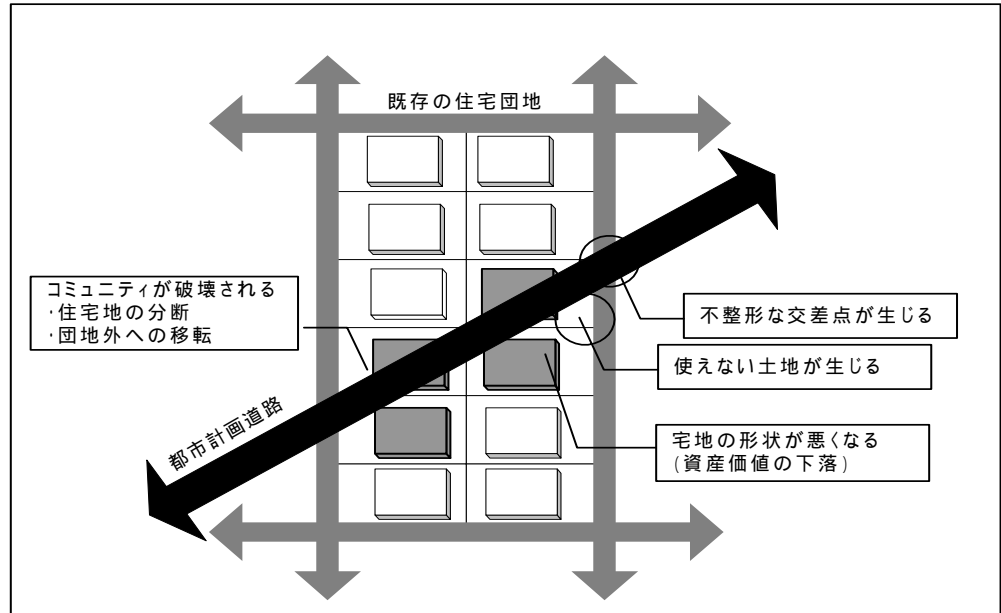
a. 既存の道路網との不整合が生じる

都市計画道路以外の道路が別事業によって整備されるなど、周辺の道路網が大きく変化している場合、当該道路の整備によって交差点間隔や交差点形状に混乱を生じさせる可能性があります。さらに、既存の道路で地域の交通処理等が十分に行われている場合、新たに整備する都市計画道路は投資に見合う整備効果を発揮できない可能性があります。



b. 既存の土地利用との不整合が生じる

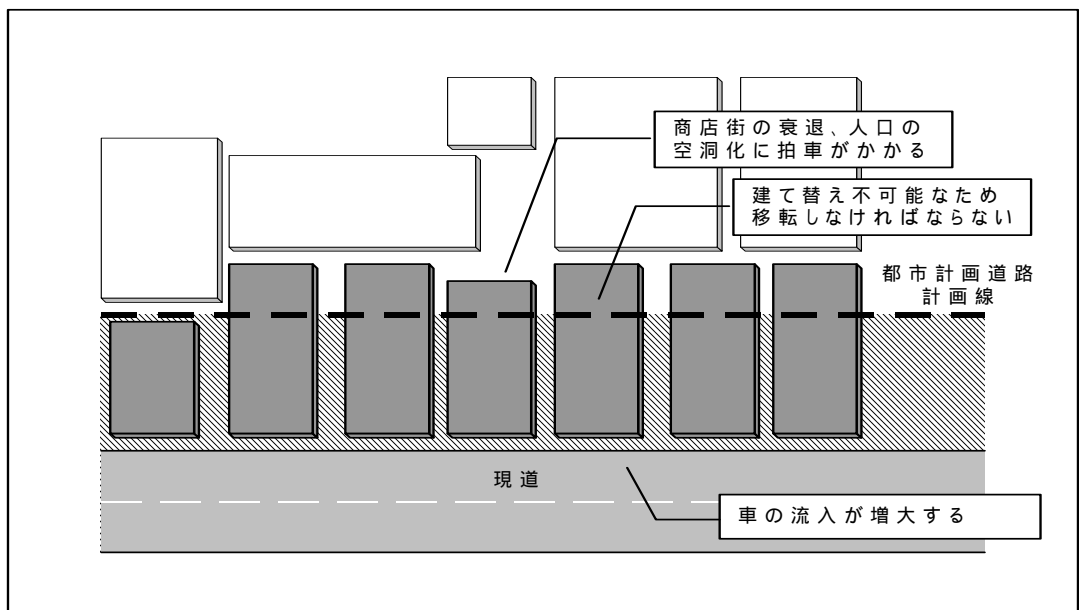
既に一団の住宅地を形成している中に都市計画道路が決定されている場合、当該道路の整備により、居住環境の悪化やコミュニティの分断を生じさせる可能性があります。また、宅地の形状が悪くなることによって、資産価値の低下や未利用地の発生を生む可能性があります。



c. 市街地の空洞化を招き、活性化の妨げとなる

密集した中心市街地に都市計画道路が決定されている場合、地区内での建替が困難であるために地区外への移転を余儀なくされるなど、結果として中心市街地の空洞化(人口の減少、商店の閉店など)を招くことがあります。

また、沿道の歴史的建造物が地域の魅力や個性となっている場合、都市計画道路の整備をすることによってこれらの歴史的な街並みが失われてしまう可能性があります。

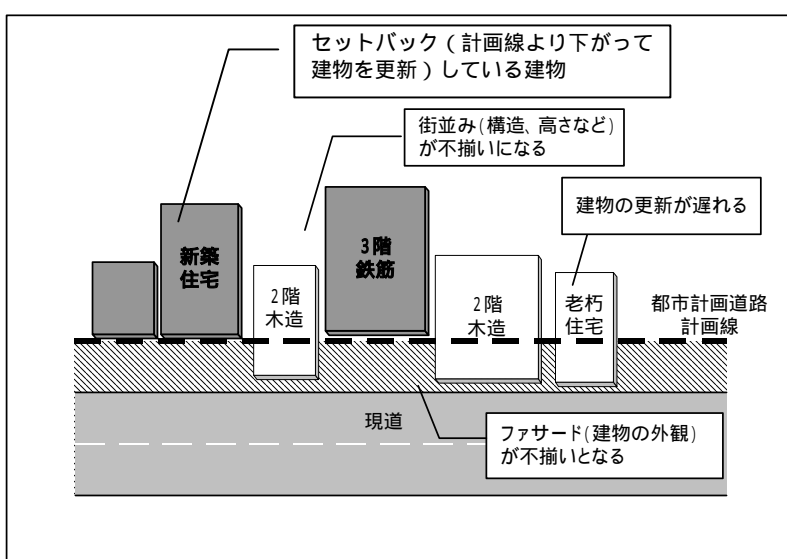


存置することによる課題

都市計画道路を未整備のまま存置しておいた場合、道路整備の遅れに対して住民からの苦情が寄せられるだけでなく、都市計画法第53条に基づく建築規制に対して住民の不満や不信感が募ることが考えられます。また、地域の状況によっては、都市の骨格を成す道路が整備されないことによって、良好な市街地形成が遅れる可能性もあります。

a. 街並みの不統一を生む

都市計画道路計画線内であっても木造2階建て程度であれば建築可能であるため、通常の戸建住宅であればセットバックせずに建物更新を行っているのが一般的です。そのため、セットバックした建物とセットバックしていない建物とが混在し、結果として不揃いな街並みが生まれることとなり、都市の景観を阻害する可能性もあります。



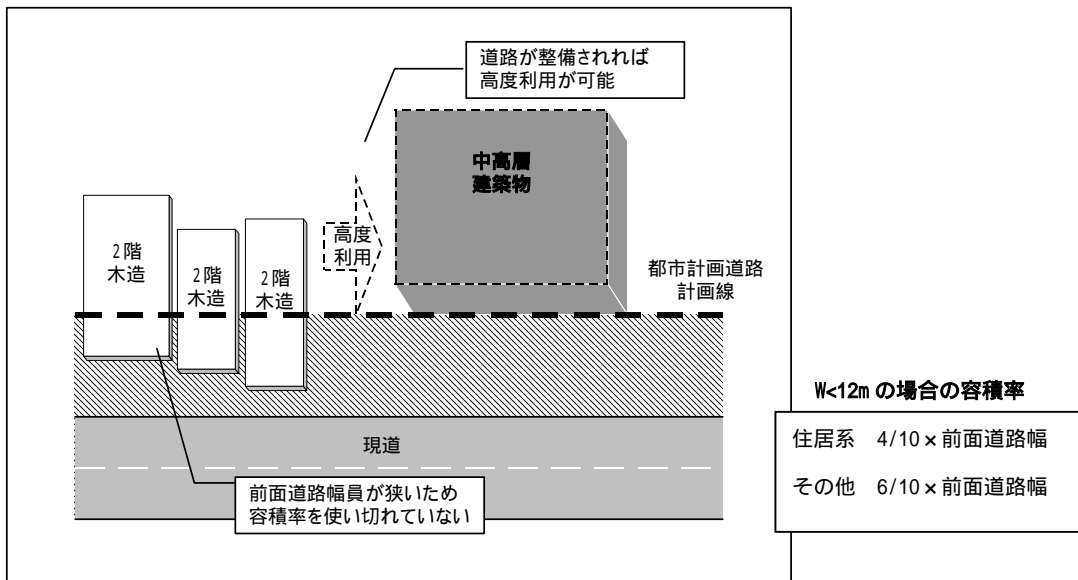
b. 住民の不満・不公平感を生む

事業実施時期が不透明であることによって、地権者にとっては生活設計が立てにくくなり、さらに、都市計画法第53条の建築規制のために土地を有効に利活用できない状況に置かれることとなります。

また、セットバックした地権者については、いつまでも道路を整備しない行政や、セットバックせずに土地を利用している地権者に対して不満を募らせることも考えられます。

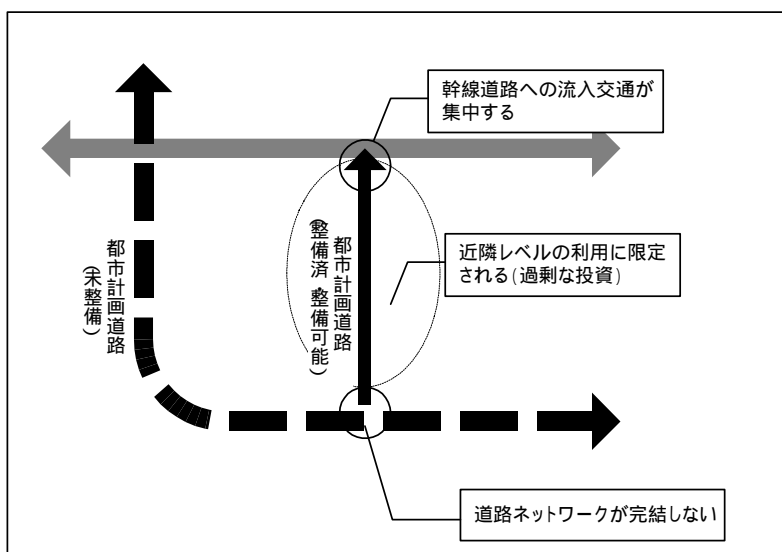
c. 高度利用が阻害される

中心市街地、特に商業系用途地域では、民間の開発意向があるにもかかわらず、現状の道路幅員が狭いため、容積率を有効に活用できないなど、土地の高度利用が阻害され、民間の資本投資を郊外へと流出させる可能性があります。



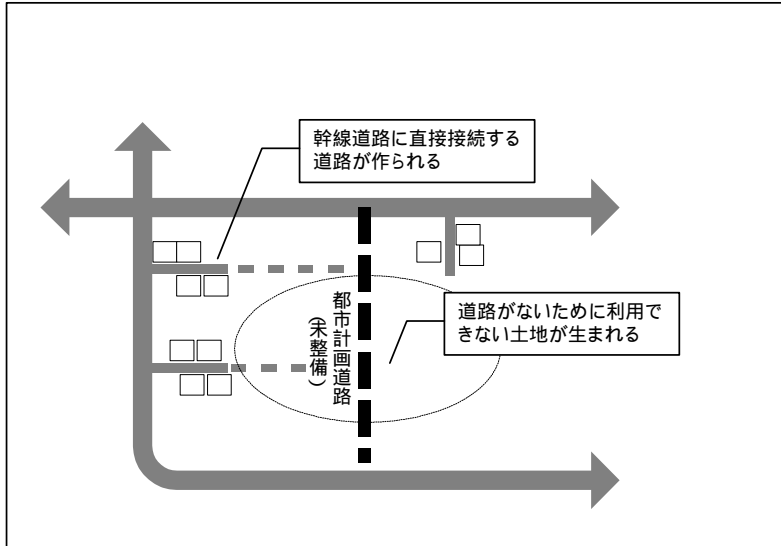
d. 非効率な道路網が形成される

都市計画道路を未整備のままにしておいた結果、当該路線に接続する道路（特に当該路線より下位の道路）がネットワーク（道路網）として完結しない場合、この道路は本来計画されていた交通処理機能を発揮することができないままとなります。また、整備した道路についても、近隣住民の利用に限定される道路となってしまいます。



e . 良好な市街地形成が阻害される

低未利用地の既存の道路網が脆弱な地域では、市街地形成を目的とする都市計画道路が未整備なため、大量の低未利用地を抱える市街地が形成されるか、小規模開発の連続で市街地が形成されるか、いずれかになります。



4.整備・見直しのあり方

道路は都市の骨格を成す基盤であり、市街地の形成・集積、人・物の流動なども道路の整備によって大きく左右されます。そのため、都市計画道路の整備・見直しについても、将来に亘って健全で活力ある都市を維持・形成することを前提として長期的な視野に立って進める必要があります。

一方、時代の変化にともない目指すべき都市の姿も変化し、都市で生活する住民の生活スタイルも変化していきます。そのため、都市計画道路についても計画決定当時の役割等について検証するとともに、都市計画の理念や都市の将来像を踏まえて整備のあり方や計画の見直しを行う必要があります。

そこで、大分県では、道路の整備状況や沿道周辺土地利用の変化などを考慮しながら、おおむね10年を目安として全体の道路網を検証し、必要に応じて整備・見直しの方向性を検討することとします。

また、整備・見直しの方向性について、以下の観点に留意し検討するものとします。

1.都市の将来像実現に向けた整備・見直し

都市計画区域マスタープランで掲げたおおむね20年後の都市の将来像に向けて道路の整備を進めていきます。そのため、具体の整備に当たっても、目指すべき都市の将来像を実現させるために必要な道路から重点的に整備することとします。

- ・ 現在計画決定された都市計画道路については、現在の都市構造及び都市の将来像からみて計画決定当初の役割や機能が適切であるかどうかを検証し、健全な市街地を形成するという都市計画本来の目的に沿って整備・見直しの方向性を検討することとします。
- ・ 都市防災やユニバーサルデザインへの配慮及び防犯等、安心・安全の観点等からみて計画決定当初の役割や機能が適切であるかどうかについても検証し、必要に応じて整備・見直しの方向性を検討することとします。
- ・ 計画の見直しや廃止を行う場合は、都市計画の継続性に対する信頼を損ねることのないよう、合理的であり将来の都市構造と整合のとれた場合に限り行うものとします。

2.都市全体の道路網を考慮した整備・見直し

広域間及び地域内の円滑な交通確保に向け、都市全体の道路網が段階的・効率的に機能するよう道路の整備を進めていきます。都市計画道路についても、他部局の道路計画等とも十分に調整を図りながら整備を進めていきます。

- ・ 現在計画決定されている都市計画道路については、周辺の道路整備状況や沿道の土地利用の変化などを踏まえて各路線の役割・機能や必要性をあらためて検証し、効率的な道路網形成の観点に立って整備・見直しの方向性を検討することとします。
- ・ 既存道路により代替機能が確保されており、全体の道路網への影響もないと想定される場合、都市計画道路の機能変更や廃止など柔軟な見直しを行うものとします。なお、広域に影響を及ぼす幹線道路の整備・見直しについては、県が主体となって広域間の調整を行うものとします。

3. 地域特性に応じた整備・見直し

保全すべき歴史的資源などの地域の特性や交通需要等に応じて適切かつ柔軟な道路整備を行います。また、新たな道路を整備することによって周辺の道路網や土地利用に悪影響を及ぼすことのないよう、周辺地域も含めて総合的・一体的な整備を検討することとします。

- ・ 現在計画決定された都市計画道路については、周辺の地形条件や市街地形成状況等から事業化の可能性や必要性をあらためて検証し、構造上や財政上の実現性の観点から整備・見直しの方向性を検討することとします。
- ・ 街並み景観の保全意向、地域コミュニティの維持・活性化の必要性、移転困難施設の立地状況などといった地域固有の特性や課題がある地区においては、都市計画道路の機能変更や廃止など柔軟な見直しを行うものとします。
- ・ 事業化までに長期間を要することが明らかな都市計画道路については、地域の建築の動向や需要等を考慮しながら、一定の条件を付した上で整備着手までの建築制限緩和を行うことも検討します。

4. 住民の意向を踏まえた整備・見直し

地域住民等の意向を踏まえ、地域のまちづくりと合致した道路の整備を進めていきます。特に、一部の地域の利用に限定されるような道路については、地域住民が主体となって道路整備のあり方を検討し、提案できるような仕組みを取り入れることとします。

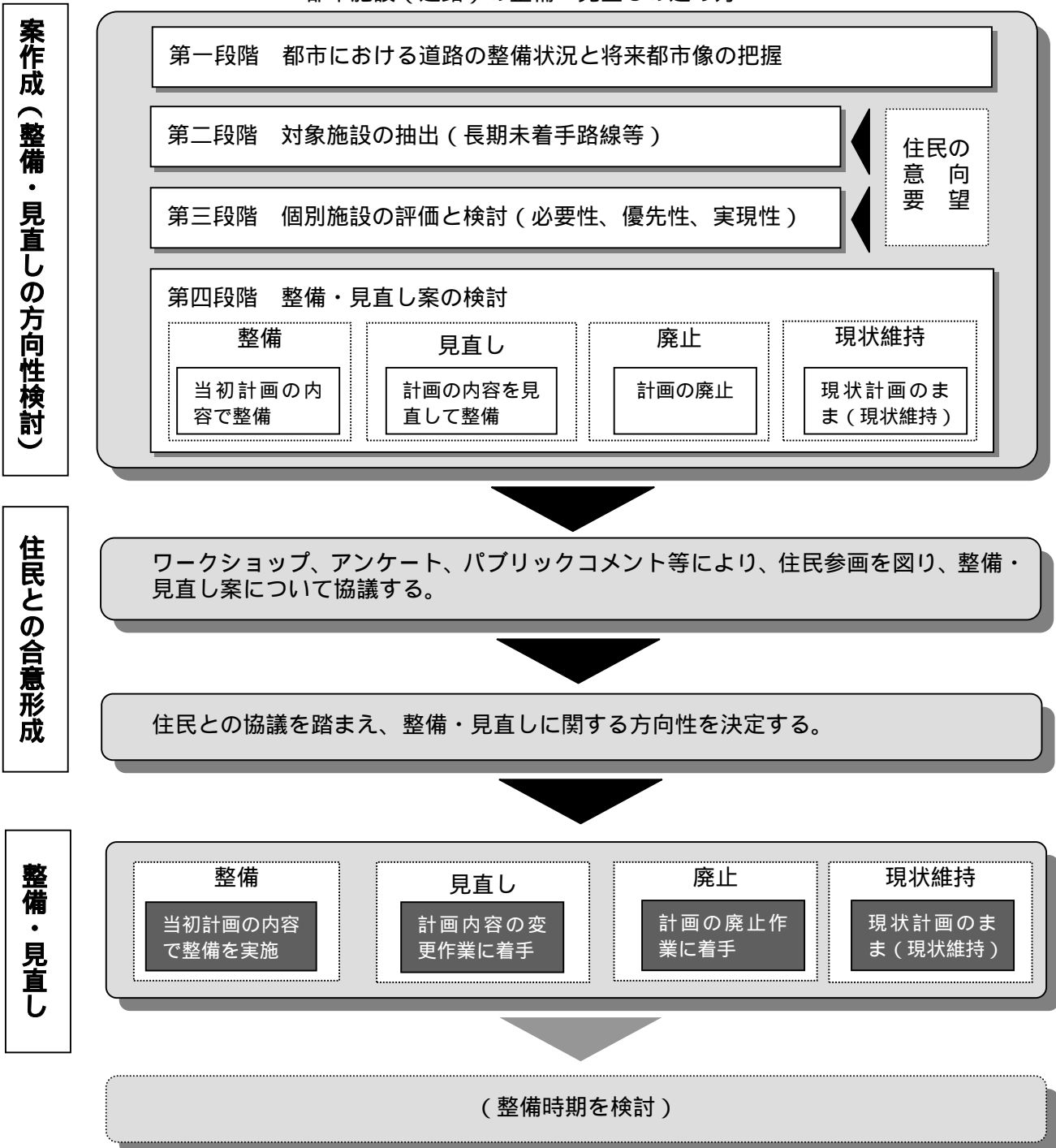
- ・ 現在計画決定されている都市計画道路については、パブリックコメント、ワークショップ、ホームページ、アンケート等幅広い住民参画を通じて整備・見直しの方向性を検討し、合意形成を図ることとします。
- ・ 計画の見直しや廃止を行う場合は、地権者・住民等の合意形成が不可欠であるため、計画の見直しに至った経緯や見直しに伴う影響などについて、住民等に十分に周知を図りながら具体の検証や見直し作業を進めます。
- ・ 今後、各路線の概ねの整備時期を明らかにすることによって、住民との円滑な合意形成を図るとともに、道路整備と住民等によるまちづくりが連動して行われるよう努めます。なお、現状計画のまま維持する道路については、整備もしくは廃止できない理由等を明確にします。

5. 整備・見直しの進め方

都市施設（道路）の整備・見直しは、下記のフローに示すとおり、全体の道路網の整備状況や住民からの要望等を踏まえて案を作成し、住民参画のもと十分協議検討を行った上で最終的に方向性を決定することとします。また、概ねの整備時期を明らかにするよう努めるものとします。

住民参画については、対象となる路線内の地権者はもとより周辺地区住民及び都市全体の住民の意向も広く聴取するよう努めるものとします。

都市施設（道路）の整備・見直しの進め方



5-1. 整備・見直し案の作成

第一段階 都市における道路の整備状況と将来都市像の把握

第一段階では都市全体における道路の整備状況、住民の道路整備に対する意向、上位計画での位置づけ、将来都市像等を把握し、道路整備・見直し検討に必要な基礎資料を作成します。

(1) 将来都市像の明確化

都市計画区域マスタープランや都市計画マスタープラン等の上位関連計画より、将来人口や市街化動向、都市施設整備計画等を把握するとともに、将来都市像の明確化を図ります。

【調査関連資料】

都市計画区域マスタープラン、都市計画マスタープラン、道路整備プログラム、総合計画、地域防災計画等

(2) 都市の道路網の状況把握

都市の道路網が充足、あるいは不足しているか等について、現況交通量や現在及び将来の土地利用配置、既往調査による住民意向等を踏まえて把握します。また、都市計画道路だけでなく、その他の道路のネットワーク及び整備状況についても把握します。

【主な調査内容】

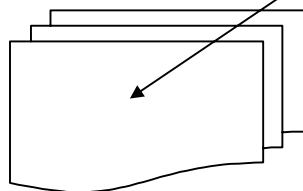
道路網整備状況（ネットワーク形成、道路空白地域等）、現況交通量（交通センサスなど）、道路整備に対する住民意向、土地利用特性、都市計画道路以外の道路整備状況（国・県・市町村道、農道、スーパー林道）等

(3) 未整備都市計画道路の実態把握

個別の未整備都市施設（道路）については、計画内容（種別、幅員、延長等）や当初計画の目的や背景、現在の整備状況をはじめ、計画区域内の土地利用や建物立地状況等について情報を把握します。

なお、今後、住民や関係機関との協議等において、これらの情報をより具体的に示す必要がある場合については、道路カルテ等の作成により未整備都市計画道路等の情報をより詳細に整理します。

道路カルテ作成のイメージ（案）



【主な調査内容】

- ・計画内容（種別、幅員、延長等）
- ・当該道路計画の目的と背景
- ・計画決定からの経過年数と整備状況
- ・土地利用、建物立地状況、自然環境、歴史・文化資源等の分布状況
- ・当該道路整備に対する行政意向（上位計画による位置づけ等）、住民意向
- ・位置、現況写真 等

第二段階 対象施設の抽出

第二段階として整備・見直しの対象となる都市施設を抽出します。

具体的には、整備の完了していない都市施設のうち、長期間未着手のままとなっている道路（計画決定から概ね 20 年以上経過し、事業化の目処が立っていない道路）については整備・見直しの対象とします。その他、整備・見直しに関して住民からの要望・提案等がなされている道路、及び計画決定から 20 年未満であっても沿道状況等の変化により整備・見直しを検討すべきと判断する道路については対象施設に含めるものとします。

ただし、対象施設のうち、都市計画区域マスタープランにおいて「概ね 20 年以内に整備もしくは事業化を目標とするもの」と位置づけられている道路については、既に県、市町及び住民によって整備の必要性及び優先性が確認されているものとして扱うこととします。

なお、対象から除外されたその他の道路については、当初計画内容で整備を継続します。

第三段階 個別施設の評価と検討

第二段階で抽出された道路について、必要性、優先性、実現性の視点から個別に評価を行います。このうち、必要性と優先性に関する評価については、住民の要望や地域の政策等を反映した得点方式を採用することも検討します（評価項目の追加、重み付けを地域別に行う等）。また、実現性の評価については、現在の計画内容での評価を行った後、事業手法や計画内容等の変更による実現性の可能性に関する検討を行うこととします。

必要性、優先性、実現性に関する主な評価検討項目（案）は次ページのとおりとします。

必要性の評価検討項目

交通処理機能

- ・周辺都市間、都市内主要拠点間の交通を処理するとともに、交流・連携の促進・支援に寄与する道路か
(都市計画区域M Pの都市間連携軸・都市内連携軸を担う道路)
- ・主要な発生集中点とのアクセスに必要な道路か
(鉄道駅にアクセスするための道路、集客性の高い施設・公園等にアクセスするための道路)
- ・交通処理機能(交通容量)の大きい道路か
(主要幹線道路又は幹線道路)
- ・交通混雑の緩和に寄与する道路か
(交通混雑が著しい既存道路と並行して配置されている道路、又は交通混雑の著しい市街地の外郭を取り囲むように配置されている道路)

市街地形成機能

- ・商業・業務地区の高度化を促進する上で必要性が高い道路か
(商業系の用途地域指定がなされている道路)
- ・住居地区の活動中心となる道路で、健全な市街地を形成する上で必要性が高い道路か
(既に住宅地が形成されている、もしくは確実に形成される見込みのある住居地区に配置されている道路)

空間機能

- ・密集市街地において災害避難路、延焼遮断道路となる道路か
(幅員 15m以上の道路)
- ・その他の市街地において災害時等の消防活動困難地域の解消につながる道路か
(消防活動困難区域(現道幅員 6 m以上の道路から直距離 140mの範囲に含まれない区域)を解消するための道路)
- ・地下埋設物等を収納するために必要な道路か
(共同溝の設置が計画されている道路、下水道幹渠を埋設するために整備することが必要な道路)

その他

- ・人々の賑わいの場となり、地域の活性化等につながる道路か
(買い物客や観光客の増大等を目的として整備される道路)
- ・通学路やバスルート等として特に安全な交通確保が求められる道路か
(歩道拡幅、歩車分離等の必要な道路)
- ・周辺に代替機能を有する道路が存在しない、周辺に代替機能を有する道路の整備計画がない、又は整備できる可能性がないか

優先性の評価検討項目

事業の継続性

- ・地元に対する事業説明が行われているか
(これまでに事業化調査、住民説明会等の実施されている道路)
- ・早期整備、見直し、変更要望等の意向が出ているか

関連事業の動向

- ・土地区画整理事業等、当該道路に関連する事業の見通しが立っている道路か

政策的判断

- ・上位計画で優先的整備の位置づけがあるか
(都市計画マスタープランにおける重点整備路線等)

実現性の評価検討項目

事業費の確保

- ・計画地内に住宅が多数立地しているなど整備時における移転補償が大きく、事業費確保で大きな問題とならないか
(53条申請、移転補償対象建築物数)

移設困難

- ・計画地内に貴重な自然環境、歴史・文化資源等や病院、学校等公共公益施設がないか

構造上の問題

- ・地形上等の制約(縦断が確保できない、など)から整備が困難ではないか

第四段階 整備・見直し案の検討

個別施設の評価結果から各施設の整備・見直しの方向性を判断し、全体の道路網や交通処理からみて問題等がないか検証した上で「整備・見直し案」としてまとめます。

なお、必要性・優先性の評価がともに高いものの実現性の評価が低い道路については、現状の計画内容とし、今後の土地利用や都市施設整備等の変化等を見据えて、あらためて整備・見直しの判断を行うものとします。また、種別等を変更しても必要性・優先性の評価が低い道路は廃止するものとしますが、区域内の建築制限を解除することによって当該地域又は周辺地域の土地利用等に悪影響を及ぼすことが考えられるような場合は、地区計画等による対策を必要に応じて講じるものとします。

A：当初の計画内容で整備

A-1：当初の計画内容（種別、位置、区間）で整備

区域MPで20年以内の整備が位置づけられている道路（事業化の目処の立っているもの）、必要性、優先性、実現性の評価が高い道路、及び計画決定から20年を経過していない道路については基本的に当初の計画内容で整備を行う。

A-2：当初の計画内容（種別、位置、区間）で事業手法を検討し整備

必要性、優先性の評価は高いが実現性の評価が低い道路のうち、事業手法を検討することにより実現性が向上するものについては、土地区画整理事業等による整備や連携により、当初の計画内容で整備を行う。

B：計画区間や位置を見直して道路を整備

B-1：計画内容（区間の一部）を見直して整備

区間設定の見直しによって実現性が向上するものについては、区間の一部を見直して整備する。

B-2：計画内容（位置、構造）を見直して整備

区間の一部を見直しても整備できないものについては、計画内容（位置、構造）を見直して整備する。ただし、見直しの対象路線は当初予定地の近傍地であつ当初予定した道路種別によることとする。

B-3：計画内容（種別）を見直して整備

当初予定していた計画内容では、必要性、優先性が低いものの、道路種別を変更することにより、これらの評価が向上するものについては、計画内容（道路幅員構成等含む）を見直して整備する。

C：計画の廃止

C：計画の廃止

計画内容を見直しても必要性・優先性の評価が向上しない道路については、計画の廃止を行う。ただし、建築制限の解除にともない土地利用等に悪影響を及ぼす可能性のある場合は適切な対策（地区計画など）を講じる。

D：現状計画のまま（現状維持）

D：現状計画のまま（現状維持）

必要性・優先性は高いものの、事業手法、区間、位置・構造を見直しても当面実現性の低いものについては、現状の計画内容のままとしますが、周辺土地利用や都市施設整備等の変化等を見据えて、継続して実現性の向上に努めるものとします。

整備・見直し案作成フロー

第一段階 都市における道路の整備状況と将来都市像の把握

将来都市像の明確化

- 都市計画区域MP、都市マス、道路整備プログラム等上位関連計画
- 将来の都市構造
- 将来人口
- 都市施設整備計画

都市の道路網の状況把握

- 全体の道路整備現況
- 現況交通量
- 道路未整備地域の状況（土地利用現況、自然、歴史的特性）
- 代替機能を有する道路の整備状況 等

未整備都市計画道路の実態把握

- 計画内容（種別、幅員、延長）
- 計画決定の目的、背景
- 計画決定からの経過年数
- 整備状況と未整備の理由
- 土地利用、建物立地状況
- 上位計画による現在の道路の位置づけ

第二段階 対象施設の抽出

計画決定から20年を経過していない都市計画道路

対象施設

- 長期未着手道路（計画決定から20年以上）
- 住民からの要望・提案がなされた道路
- その他、整備・見直しを検討すべき道路

道路の整備・見直しに関する住民からの要望・提案

区域マスタープランで20年以内に整備もしくは事業化することが位置づけられている道路

Yes

No

第三段階 個別施設の評価と検討

必要性の評価検討

- 交通混雑の緩和
- 健全な市街地の形成
- 安全な交通の確保
- 代替路線の有無 等

優先性の評価検討

- 地元意向（早期整備に対する要望）
- 関連事業の動向
- 上位計画での位置づけ 等

ワークショップ・アンケート等による住民参画

事業化の目処が立っている

Yes

必要性、優先性が高い道路

Yes

計画内容（種別）の見直しにより必要性、優先性が向上する

No

廃止しても土地利用や街並み等に問題がない

No

実現性の評価検討

- 建物移転補償等に伴う事業費用の確保
- 公共公益施設等移設困難施設の立地
- 地形条件（縦断勾配など） 等

実現性が高い道路

Yes

他の事業手法で整備することにより、実現性が向上する

No

区間設定の見直しにより、実現性が向上する

No

位置や構造を見直すことで実現性が向上する

No

第四段階 整備・見直し案の検討

A-1 当初の計画内容（種別、位置、区域）で整備

A-2 当初の計画内容で事業手法を検討し整備

B-1 計画内容（区間の一部）を見直して整備

B-2 計画内容（位置、構造）を見直して整備

B-3 計画内容（種別）を見直して整備

C 計画の廃止

D 現状計画のまま（現状維持）

5-2. 住民との合意形成

都市施設の整備・見直し案の是非については住民の合意を得ることを原則とし、最終的な決定を行うものとします。このうち、必要性が低い道路や実現化の目処の立たない都市計画道路でありながら現状計画のままとする道路については、整備もしくは廃止をできない理由等についても住民に対して示すこととします。

特に、計画内容の変更や廃止を進めることが望ましい都市施設については、計画地内の地権者・周辺地区住民等に対して、説明会や意見交換会を開催して見直しを検討するに至った背景や経緯を知らせるとともに、見直しをせずに計画を継続させた場合のデメリット等についても十分に理解されるよう努めることとします。なお、計画内容の変更や廃止に対して住民からの十分な合意が得られない場合は、継続して住民との合意形成に向けた取り組みを行うこととします。

住民参画については、都市全体の住民から広く意見を聴取する必要がある場合と、一部地域の住民から詳しく意見を聴取する必要がある場合とが考えられますが、住民参画の対象や段階に応じてワークショップ、アンケート、パブリックコメント、または公聴会等の参画手法を適切に選択することとします。

5-3. 整備・見直し

整備することが決定された都市施設については、事業費の確保等に努めながら積極的に整備を進めることとし、関連事業の動向等を勘案しながら、概ねの整備時期を明らかにするよう努めるものとします。

- ・ 土地区画整理事業等（土地区画整理事業、沿道区画整理型街路事業、沿道整備型街路事業等）による整備が可能な道路については、計画地及び周辺の住民との協議・調整等を進めながら具体的な事業化を目指すものとします。
- ・ 計画区間・位置・構造・種別の見直しや廃止となった道路については、計画変更又は計画廃止に向けて住民及び関係機関との協議・調整に着手するものとします。なお、計画の変更や廃止によって、計画地から除外された区域を含む周辺地域の土地利用や街並みに悪影響を及ぼすことが考えられる場合は、必要に応じて適切な対策（地区計画、建築協定の締結など）を講じるものとします。
- ・ 現状計画のままとなった公園については、周辺土地利用や都市施設整備等の変化等を見据えて、継続して実現性の向上に努めるものとします。
- ・ 事業化までに長期間を要することが明確であり、かつ、長期間整備しなくとも道路網の形成や地域のまちづくりに支障がないことが明らかとなった道路については、建築制限の一部緩和を行うことを検討します（ ）。

建築制限の緩和については、適用要件や緩和の基準等について今後さらなる検討を行った上で、その導入の有無を決定することとします。