

# 長崎市都市計画道路見直し基準

平成 18 年 9 月

長崎市都市計画部

## 目 次

はじめに	1
1. 長崎市都市計画道路見直し基準の考え方	2
2. 長崎市都市計画道路見直し基準	3～22
2-1. 都市計画道路の見直しガイドライン（長崎県策定）	3～19
1) ガイドラインを定める趣旨	3
2) 都市計画道路の見直しに関する基本方針	4
3) 都市計画道路の見直し作業の流れ	5
4) 見直し対象路線の選定	6
5) 既定の道路計画に関する評価	7～16
6) 変更案の検討と整備時期の想定	17
7) 見直しの最終判断と都市計画上の手続き	18
8) 存続・変更区間に関する土地所有者等への配慮	19
2-2. 長崎市の評価基準	20～22

はじめに

長崎市における都市計画道路の整備は、戦後、壊滅的な被害を受けた都心部の再建を図るため実施された土地区画整理事業による市街地の整備と一体的に進められてきた。その後、高度経済成長期以降は、急激な車社会の進展に対応するため、主として幹線道路の整備を行ってきた。

現在は、都心部の交通渋滞緩和や地域間相互の連携を図るため、国、県、市の役割分担の中で、放射環状型幹線道路網の整備に力を注いでいる。

長崎市においては、限られた財源の中で、効果的な整備を進めるために重点路線を定め整備を行うとともに、まちづくり事業と連携した整備を行っているところである。

一方、幹線道路以外の旧市街地内に計画された路線や、市街地開発事業など面的整備事業と併せて整備されることとなっている路線の中には、長期間未整備の路線があることも事実である。

このため、これらの路線が計画決定された当時と現時点における社会経済情勢の変化等を踏まえ、見直し検討を行っていくことは、喫緊の課題となっている。

このようなことから、長崎県において「都市計画道路の見直しガイドライン」（平成18年8月通知）【以下、ガイドラインという】が策定された。

このガイドラインでは、見直し作業の中で、見直し対象路線の今後の方向性（存続、変更、廃止）を見出すために、現在の道路計画に関する評価を行うが、「長崎市都市計画道路見直し基準」では、ガイドラインに規定される各指標毎に、より客観的な評価が可能となるように、判定基準の数値化を行うものである。

## 1. 長崎市都市計画道路見直し基準の考え方

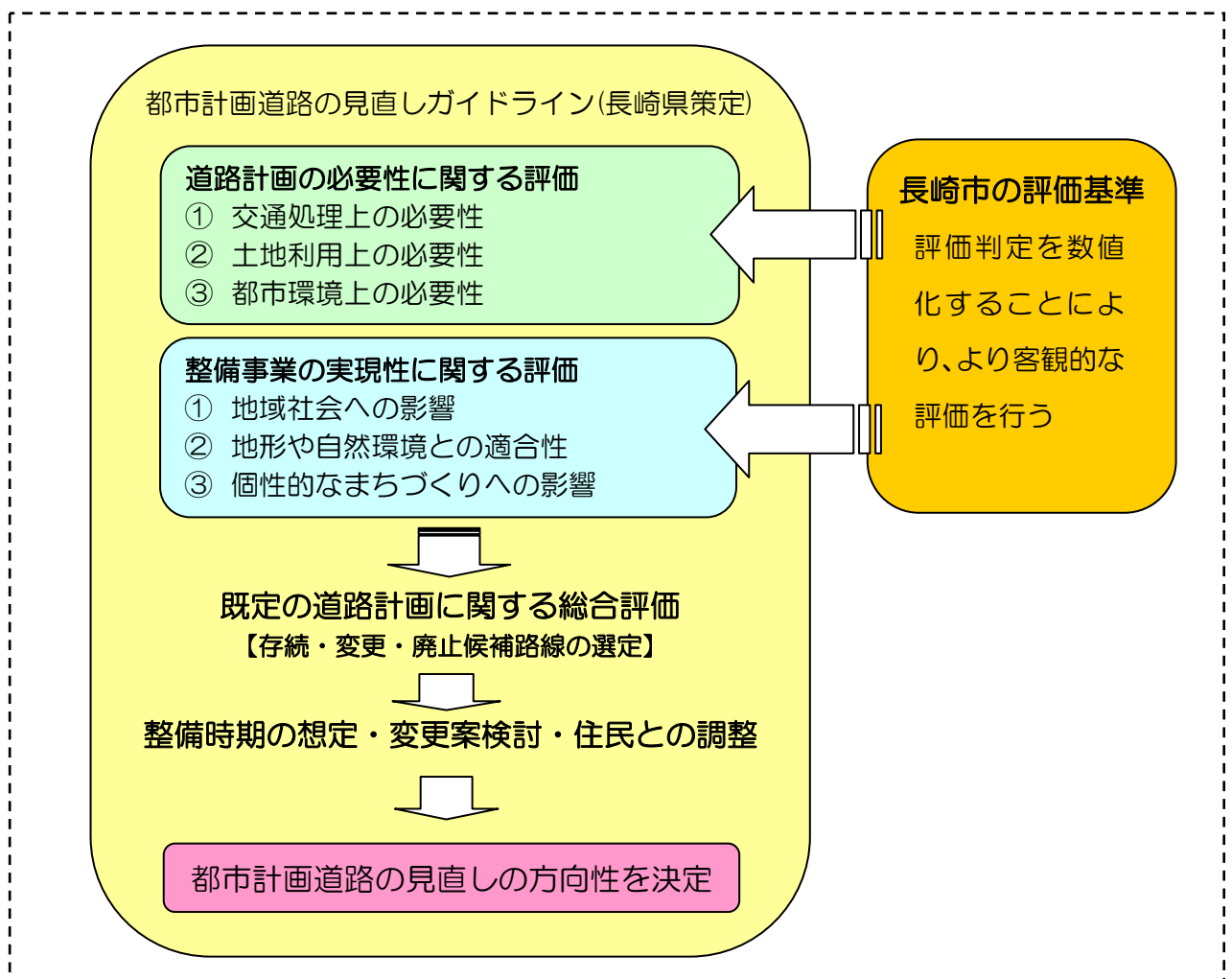
事業の実施予定が明らかでない都市計画道路について、計画策定時から変化した社会経済情勢、特に人口減少、交通量減少、道路整備予算の減少や市民の生活様式の多様化などを踏まえ、長崎県内における既存の道路計画を見直すための基本方針であるガイドラインに基づいて、本市の特性に応じた持続可能で効率的な道路整備を図る観点から、長崎市においては数値化した評価基準の考え方を付加した「都市計画道路見直し基準」を作成する。

### ■本基準の構成

長崎県が策定したガイドラインは、県下の都市計画道路の見直しに係る基本方針となるものであり、長崎市も参画して、策定されたものである。

長崎市の見直し基準は、このガイドラインに基づくものであることは当然のことであるが、既存の計画を見直すにあたり、現在の道路計画を評価する際の手法として、より客観的な評価を得るために評価判定を数値化したものである。

長崎市都市計画道路見直し基準のイメージ



## 2. 長崎市都市計画道路見直し基準

### 2-1. 都市計画道路の見直しガイドライン（長崎県策定）

#### 1) ガイドラインを定める趣旨

事業の実施予定が明らかでない都市計画道路には、社会経済情勢が著しく変化したことによって、当初期待していた役割が失われてしまったり、整備を困難にする要素が生じている可能性もあります。

このような路線を既定計画通りに整備しても、都市機能の向上につながらないばかりか、沿線地域のまちづくりに支障を与えないとも限りません。その一方で、なお整備しないまま存置していれば、計画区域内の土地所有者等に著しい不利益を与えることが懸念されます。

このため、長崎県内においては、事業の実施予定が明らかでない都市計画道路について、今後、積極的な見直しを行い、必要性や実現性を詳細に検証したうえで、計画の存廃を判断していくこととします。

本ガイドラインは、見直し作業を客観的かつ効率的に進めるため、その手順と手法を明らかにするものであり、市町と県が見直しを行う際に適用することを想定し、作成しました。

なお、本ガイドラインの内容に加え、市町が独自の基準を定めて見直しを行うことについては、何ら否定するものではありません。

## 2) 都市計画道路の見直しに関する基本方針

昨今の社会情勢や市街地の現状、まちづくりに対する住民意識の変化などを踏まえ、都市計画道路の見直しに関する基本方針を次のように定めます。

### ①社会情勢の変化に対応する

近年の長崎県では、人口の減少と経済の停滞が続き、市街地の拡大も収まりつつあります。道路計画を定めた当時と社会情勢が大きく変わったことを踏まえ、交通面の需要や土地利用上の要請を改めて検証し、適切な対応を図ります。また、少子高齢化の進行に配慮し、歩行者の安全性や快適性の確保についても、積極的な取り組みを進めます。

### ②環境や防災問題に配慮する

長崎県は、地形的な制約条件などにより、公共施設やオープンスペースの少ない密集市街地を数多く抱えています。これらの地域においては、居住環境と防災安全性を向上させることが重要な課題であり、その実現に寄与するような道路計画のあり方を検討します。また、郊外部においては、長崎県の財産である豊かな自然環境との調和を図ります。

### ③魅力あるまちづくりを支援する

長崎県内の各地において、歴史資源や美しい景観を活かした個性的なまちづくりが始まっています。これらの取り組みは、地域の魅力向上と活性化に寄与するものであるため、道路計画で妨げることなく、むしろ支援する意識を持って見直しを行います。また、衰退が懸念される中心商業地については、拠点性の強化や賑わいの維持にも配慮します。

### ④公共事業投資の効率化を図る

公共団体の財政状況が厳しさを増す中で、公共事業におけるコスト削減は大きな課題となっています。既定の都市計画道路をすべて整備することは財政的にも困難であり、効率的かつ重点的な事業執行を図る観点からも見直しを行います。平成15年に改正された道路構造令の適用や、既存道路の活用なども視野に入れながら、検討を進めます。

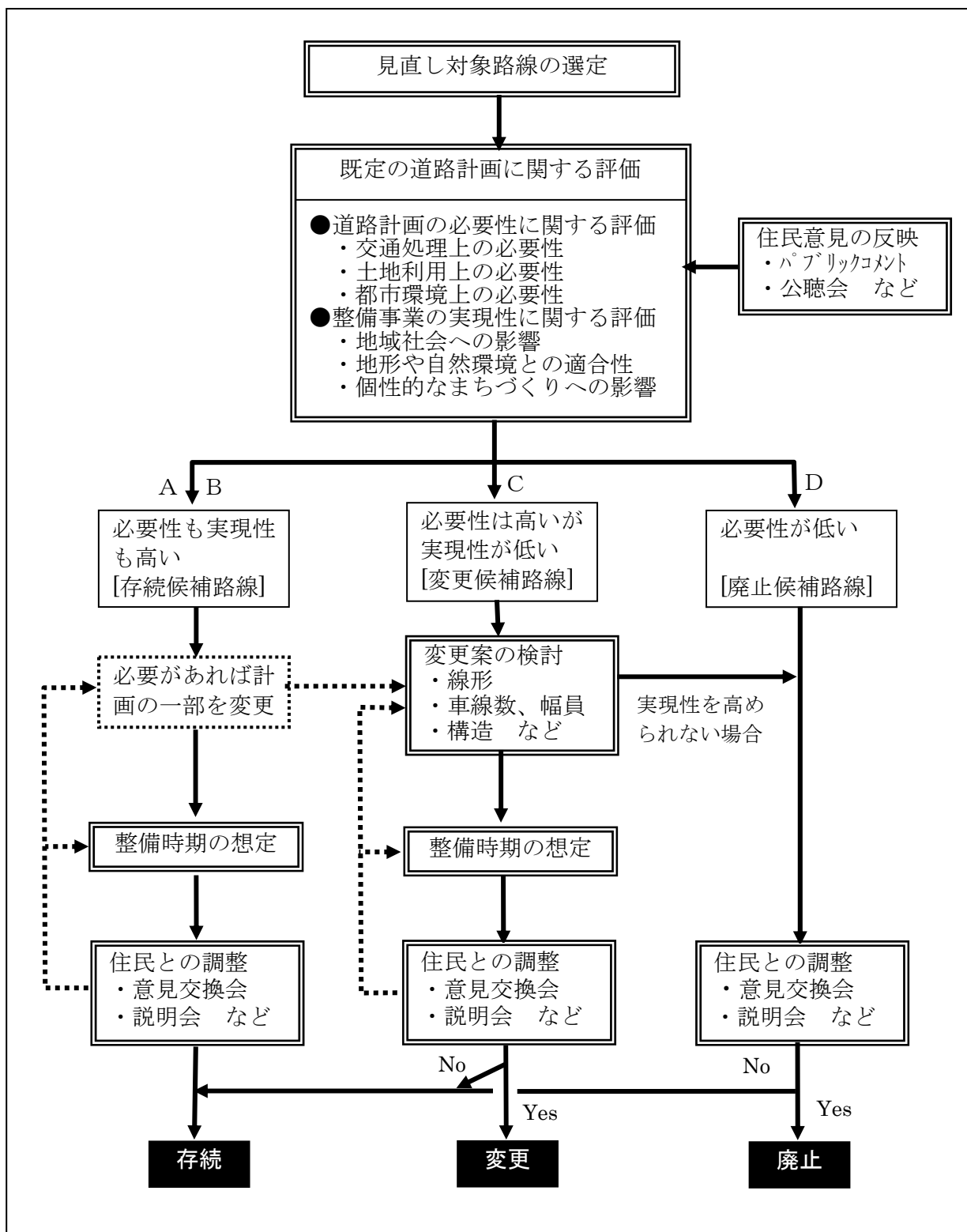
### ⑤地域とのコンセンサスを確立する

都市計画道路の計画区域においては、建築物の構造と階数に関する制限を課しています。これまで多くの人々が、建築制限を受忍しながら生活や事業活動を営んでおり、道路計画の廃止や変更による影響は決して小さくありません。見直しに当たっては、土地や建物の所有者を含む住民の意向を十分に把握し、地域における共通認識の確立に努めます。

### 3) 都市計画道路の見直し作業の流れ

都市計画道路の見直し作業は、下記のフロー図に示す手順で行うものとします。各段階における詳しい作業内容は、後述のとおりです。

図1 見直し作業のフロー図



#### 4) 見直し対象路線の選定

未整備の都市計画道路の中から、明確な事業着手の予定がない路線(又は区間)を全てリストアップし、これを見直しの対象とします。

なお、都市計画道路は複数の路線がつながり合って機能を果たすものであるため、対象となる路線(又は区間)をひとつずつ個別に見直すのではなく、一連の道路網に含まれる対象路線(又は区間)は一括して見直すことを原則とします。

対象路線(又は区間)に県決定のものと市町決定のものが混在する場合は、県と市町が共同して同時に見直しを行います。

図2 見直し対象路線の選定イメージ

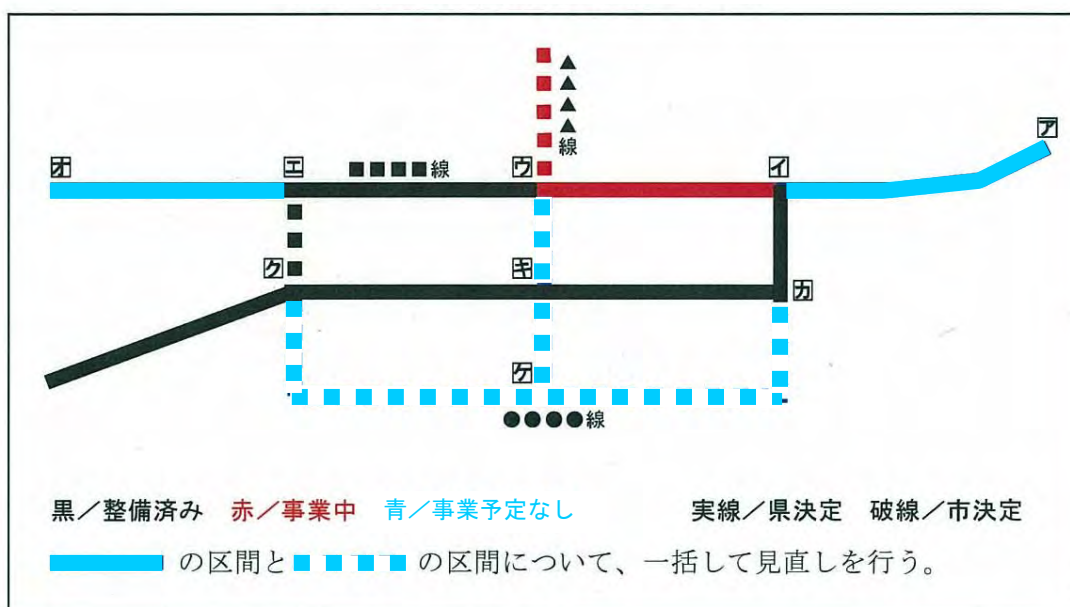


表1 見直し対象路線一覧表の作成例

No.	路線名	区間	延長	幅員	車線数	道路区分	決定権者
1	■■■■線	ア～イ	550m	25m	4	一般国道	県
2	■■■■線	エ～オ	490m	16m	2	主要地方道	県
3	●●●●線	カ～ク	1270m	16m	2	未定	市
4	▲▲▲▲線	ウ～ケ	480m	12m	2	市道	市
5							
6							



## 5) 既定の道路計画に関する評価

選定した見直し対象路線（又は区間）について、車線数や沿道の土地利用区分などを参考としながら、適切に評価対象区間を設定します。

次に、下記に挙げる視点及び指標に沿って、道路計画の必要性と整備事業の実現性を評価し、その結果に基づき、既定計画を存続させるべきか、廃止すべきか、あるいは変更すべきかという方針を明らかにします。この評価作業に用いる様式（カルテ）は、15～16ページに記載したとおりです。

なお、評価結果が行政側の考えに偏ったものにならないようにするため、評価対象区間と評価方法を事前に示したうえで、パブリックコメントの実施や公聴会の開催などによって住民の意見を広く募り、それを適切に反映するものとします。

### ■ 道路計画の必要性に関する評価

#### 視点① 交通処理上の必要性

自動車や歩行者の安全で円滑な通行を確保するうえで、どれほどの必要性があるか。

##### 指標①-1) 計画道路を決定した当時に期待された役割は何か。

評価対象区間が、交通面でどのような役割を期待して決定されたものか、確認できる範囲で記述する。決定から長い年月が経過すれば、地域の様々な状況変化によって、決定当時に期待された役割が小さくなったり、完全に失われている可能性もある。

##### 指標①-2) 計画道路を整備した場合、どの程度の自動車交通量が見込まれるか。

評価対象区間を既定計画通りに整備したと仮定し、将来の適切な時期における自動車交通量の予測値を記入する。予測は、最新の道路交通センサスによるODデータを基に、必要に応じてゾーンを細分化したりリンクを追加して行う。他の評価対象区間の存否により予測値が変わる場合は、最小値と最大値を記入する。交通量の予測値が設計基準交通量を大幅に下回るような路線は、自動車交通を処理するうえでの必要性が低下しているものと考えられる。

##### 指標①-3) 現道や他の路線で、自動車交通の処理を代替できるか。

評価対象区間を整備しないと仮定した場合、現道や他の路線で自動車交通の処理を代替できないか考察し、その結果を記述する。考察に当たっては、単にルートや車線数を比較するだけでなく、評価対象区間を整備しない場合の自動車交通量を予測し、周辺の道路網における混雑の程度も確認する必要がある。

**指標①-4) 現道の混雑度はいくらか。**

評価対象区間内に現道が存在する場合、最新の交通量調査による混雑度と観測地点を記入する。(平日よりも休日の混雑度が高い区間については、両方の数値を記入)  
区間内に既存の調査地点がない場合は、新たに調査を行う必要がある。混雑度が1.5を超えているようであれば、相当な交通障害が生じているものと推察され、優先的に対策を講じることが望まれる。

**指標①-5) 現道にボトルネック箇所がないか。**

評価対象区間内に現道が存在する場合、交通容量が不足している交差点や、車線数が減少する場所、幅員が狭く自動車の離合が困難な場所など、交通の隘路となっている箇所がないか記述する。これらの箇所については、少なくとも局部的な改良を行うことなどにより、対策を講じることが望まれる。

**指標①-6) 現道において、歩行者の安全性は十分に確保されているか。**

評価対象区間内に現道が存在する場合、歩行者が安全に通行できる道路環境が確保されているかどうかを記述する。この際には、単に歩道の有無だけで判断するのではなく、自動車と歩行者の交通量を勘案して実質的に判断する必要がある。自動車の通行には支障がなくても、歩行者が危険にさらされている状況であれば、歩道の新設や拡幅、車両の通行制限などにより、十分な安全性を確保することが望まれる。

**指標①-7) 交通弱者への特別な配慮が必要な地域か。**

評価対象区間の沿線地域において、障害者や高齢者、子どもなどの交通弱者に対して特別な配慮を必要とするかどうかを記述する。近傍に介護・福祉施設が集中的に存在したり小中学校が立地している状況であれば、車椅子や集団での通行を考慮した道路環境を整備することが望まれる。

**交通処理上の必要性に関する評価**

指標①-1)から①-7)までの考察を基に、「交通処理上の必要性」に関する評価を3段階で記入し、その理由を記述する。評価区分は、a:必要性が特に高い、b:必要性が高い、c:必要性は低い……とし、車線数や歩道幅員など既定計画の内容に変更すべき点がある場合には、その基本的な考えを併せて記述する。

## 視点② 土地利用上の必要性

沿線地域の合理的で健全な土地利用を促進するうえで、どれほどの必要性があるか。

### 指標②-1) 地域の道路密度は適正か。

評価対象区間を整備しないと仮定した場合、周辺地域の道路密度が土地利用計画に対して適正かどうかを記述する。市街地内においては、地域に発着する自動車交通を円滑に処理する観点から、住居系地域で4km/km<sup>2</sup>、商業系地域で5~7km/km<sup>2</sup>、工業系地域で1~2km/km<sup>2</sup>が望ましい道路密度とされている。この数値を目安として適否を判断することとなるが、斜面市街地など特別な状況の地域においては、別に基準を設けることも考えられる。なお、分子となる道路延長には、都市計画決定の有無にかかわらず、2車線以上の道路を全て含めるものとする。

### 指標②-2) 現況よりも土地利用を促進すべき地域か。

評価対象区間の沿線地域が、今後、現況よりも土地利用を促進すべき地域であるかどうかを記述する。人口の減少や少子高齢化、中心市街地の衰退など、近年の社会情勢を勘案し、都市全体の将来像を検討したうえで判断する必要がある。

### 指標②-3) 計画道路を整備すれば、土地の有効利用が可能か。

道路が十分に整備されていない地域には、前面道路の幅員による容積率逓減や道路斜線制限を受けていたり、接道条件を満たさないために建築自体ができない土地も存在している。評価対象区間の沿線地域において、このような土地利用上の障害を抱える土地がどの程度あるか、また、評価対象区間を整備することにより、それをどの程度解消することができるか考察し、その結果を記述する。

### 指標②-4) 計画道路に係る建築制限を外せば、土地の有効利用が可能か。

既に一定水準の道路が整備されている地域においては、前号のような制限は受けておらず、道路計画区域にかかる建築制限だけが土地利用上の障害となっている可能性がある。評価対象区間の沿線地域が、このような状況でないかどうかを記述する。

### 土地利用上の必要性に関する評価

指標②-1)から②-4)までの考察を基に、「土地利用上の必要性」に関する評価を3段階で記入し、その理由を記述する。評価区分は、a:必要性が特に高い、b:必要性が高い、c:必要性は低い……とし、道路幅員など既定計画の内容に変更すべき点があったり、土地利用計画の見直しが望まれる場合には、その基本的な考えを併せて記述する。

### 視点③ 都市環境上の必要性

アクセス性や防災安全性など地域の環境を高めるうえで、どの程度の必要性があるか。

#### 指標③-1) 計画道路の整備により、沿線地域のアクセス性がどの程度向上するか。

道路が十分に整備されていない密集市街地には、自動車の乗り入れできない土地が多く存在している。評価対象区間の沿線地域において、このような土地がどの程度あるか、また、評価対象区間を整備することにより、それをどの程度改善することができるか考察し、その結果を記述する。

#### 指標③-2) 災害時の避難路として、計画道路が位置付けられていないか。

評価対象区間が、公的に認知された防災関係の計画に、災害時の避難路として位置付けられていないか確認し、その結果を記述する。計画中に記載があれば、評価対象区間を整備しない場合の代替ルート確保についても検討する必要がある。

#### 指標③-3) 計画道路を整備しなくても、緊急車両の通行は可能か。

評価対象区間の沿線地域について、救急車や消防車などの緊急車両が通行できる状況であるかどうかを記述する。局部的な改良を行うことにより通行が可能となる場合も考えられるが、道路密度が極めて低い密集市街地では、優先的に対策を講じることが望まれる。

#### 指標③-4) 計画道路の整備により、火災の延焼防止にどの程度の効果があるか。

評価対象区間を既定計画通りに整備した場合、火災の延焼防止にどの程度の効果が期待されるか記述する。過去の事例報告によると、幅員が12m以上の道路であれば、ほぼ完全に延焼を防止する効果のあることが判明しているが、単に計画幅員だけで判断するのではなく、沿線地域の建築状況も考慮する必要がある。

#### 指標③-5) 計画道路の地下に主要なライフラインを収容する予定がないか。

評価対象区間の地下に、電気通信、上下水道、都市ガスといったライフラインのうち幹線系のものを収容する予定がないか調査し、その結果を記述する。予定がある場合には、他に収容スペースが確保できるかどうか併せて検討する必要がある。

#### 指標③-6) 計画道路の整備により、景観の向上や観光の活性化に寄与できるか。

評価対象区間を整備することにより、景観の向上や観光の活性化に寄与する可能性があるかどうかを考察し、その結果を記述する。具体的には、歩道の修景や電線類の地中化による美しいまちなみの形成と散策ルートの構築、拡幅による観光地周辺の渋滞解消などが考えられる。

### 都市環境上の必要性に関する評価

指標③-1)から③-6)までの考察を基に、「都市環境上の必要性」に関する評価を3段階で記入し、その理由を記述する。評価区分は、a:必要性が特に高い、b:必要性が高い、c:必要性は低い……とし、道路幅員など既定計画の内容に変更すべき点がある場合には、その基本的な考えを併せて記述する。

### 道路計画の必要性に関する評価

視点①から③までの評価結果を勘案し、道路計画の必要性に関する評価を3段階で記入のうえ、その理由を記述する。(各視点の評価におけるa、b、cの数を定量的に判定するものではない。)評価区分は、a:必要性が特に高い、b:必要性が高い、c:必要性は低い……とし、必要性を高めるため既定計画の内容に変更すべき点がある場合には、その基本的な考えを併せて記述する。

## ■ 整備事業の実現性に関する評価

### 視点④ 地域社会への影響

沿線地域の居住環境や既存のコミュニティに対して、どのような影響を及ぼすか。

#### 指標④-1) 計画道路を整備した場合、通過交通によって居住環境が悪化しないか。

評価対象区間を既定計画通り整備した場合に、地区外からの通過交通が大幅に増加したり、新たに発生することによって、居住環境が著しく悪化することがないか考察し、その結果を記述する。通過交通がどの程度生じるかは、①-2)で予測した将来交通量のOD内訳を分析することにより推計が可能である。通過交通の処理自体を目的とする道路もあるが、住居系地域などでは、騒音や排気ガスによる居住環境への影響について、特段の配慮を行うことが必要である。

#### 指標④-2) 計画道路を整備する場合、どの程度の家屋移転が生じるか。

評価対象区間を既定計画通りに整備するとした場合、どの程度の家屋移転が必要となるか記入する。多数の家屋移転を伴う事業は、相当なコストと時間を必要とすることから、費用対効果を著しく低下させる。このような場合には、過去の建築制限に対する法的側面に配慮しつつ、支障家屋数を低減させる検討を行うことも必要と考えられる。

**指標④-3) 計画道路を整備しても、既存のコミュニティを維持できるか。**

道路の整備によって多数の家屋移転を生じ、それらを再建する土地が地区内に確保できなければ、商店街や自治会などのコミュニティが崩壊し、地域の空洞化を招く恐れがある。評価対象区間を既定計画通り整備した場合、このような状況が生じないかどうか、考察のうえ記述する。なお、土地区画整理事業などの面的整備手法により、このような問題を解消できる可能性がある場合には、その旨を記述する。

**指標④-4) 計画ルート上に大規模な集客施設や事業所が存在しないか。**

道路の整備によって大規模な集客施設や事業所の移転を伴えば、交流人口や従業人口が大幅に減少し、地域の活力を失う恐れがあるほか、コスト面でも大きな負担となる。学校や病院などが支障する場合も同様な影響が考えられ、評価対象区間の計画ルート上に、このような施設が存在しないかどうかを記述する。なお、④-3)と同様、面的整備手法により問題を解消できる可能性がある場合には、その旨を記述する。

**指標④-5) 計画道路を整備した場合、他の公共施設の利用に支障を来さないか。**

評価対象区間を既定計画通り整備した場合に、他の公共施設の利用に支障を来すことがないか、考察のうえ記述する。地形的な要因により他の道路との接続が不具合となることについては、指標⑤-2)での考察に譲る。

**地域社会への影響に関する評価**

指標④-1)から④-5)までの考察を基に、「地域社会への影響」に関する評価を3段階で記入し、その理由を記述する。評価区分は、a：影響はない、b：影響は小さい、c：影響が大きい……とし、ルートや道路幅員など既定計画の内容に変更すべき点がある場合には、その基本的な考えを併せて記述する。

**視点⑤ 地形や自然環境との適合性**

沿線地域の地形条件や自然環境と、十分に適合した計画内容となっているか。

**指標⑤-1) 計画道路の構造諸元が現行の基準に適合しているか。**

測量や地図作成の技術が現在ほど高くなかった時期に決定された道路計画の場合、勾配や曲率半径などの構造諸元が、自動車の安全で円滑な通行に耐えられない可能性もある。評価対象区間を既定計画通り整備した場合に、現行の道路構造令と適合しない部分が生じないか確認し、その結果を記述する。

**指標⑤-2) 計画道路を整備した場合、周辺道路や沿道宅地と円滑に接続できるか。**

評価対象区間を既定計画通りに整備した場合、周辺道路との接続に不具合を生じたり、沿道宅地との間に極端な高低差が生じることはないか考察し、その結果を記述する。自動車専用道路と特殊街路を除けば、沿道への交通サービスを行うことも道路本来の目的であり、整備することにより却って不便を招くような道路は、構造的に大きな問題を抱えているものと考えられる。

**指標⑤-3) 計画道路を整備する場合、大規模な地形の改変を伴わないか。**

評価対象区間を既定計画通りに整備するとした場合、山切りや埋め立てなど大規模な地形の改変を伴うことがないか、考察のうえ記述する。大規模に地形を変える工事は、地域の景観を著しく損なうだけでなく、コスト面でも大きな負担となるため、できる限り施工規模を縮小するよう配慮することが望まれる。

**指標⑤-4) 計画ルート上に貴重な動植物や地形・地質が存在しないか。**

評価対象区間の計画ルート上に、稀少性の高い動植物や、他では見られないような特異な地形・地質が存在しないかを記述する。これらの存在が確認された場合は、自然環境の保全と観光面での活用を図る観点から、できる限りの保存策を講じることが望まれる。

**指標⑤-5) 計画道路を整備した場合、自然景観を著しく損なうことはないか。**

評価対象区間を既定計画通りに整備した場合、自然景観を著しく損なうことはないか、考察のうえ記述する。⑤-3) に述べたような大規模な地形の改変に限らず、橋梁を始めとする各種構造物の築造は、自然景観に大きな影響を与えることが想定されるため、できる限り違和感を抑えるよう配慮することが望まれる。

**地形や自然環境との適合性に関する評価**

指標⑤-1)から⑤-5)までの考察を基に、「地形や自然環境との適合性」に関する評価を3段階で記入し、その理由を記述する。評価区分は、a:十分適合している、b:ある程度適合している、c:適合していない……とし、ルートや道路幅員、構造など既定計画の内容に変更すべき点がある場合には、その基本的な考えを併せて記述する。

## 視点⑥ 個性的なまちづくりへの影響

地域の魅力を高める個性的なまちづくりに対して、どのような影響を及ぼすか。

指標⑥-1) 計画ルート上に歴史的建造物や文化財等のまちづくり資源が存在しないか。評価対象区間の計画ルート上に、歴史的建造物や文化財などのまちづくり資源が存在しないかを記述する。これらが存在する場合には、個性的で魅力あるまちづくりを促進し、地域の振興を図る観点から、できる限りの保存策を講じることが望まれる。

指標⑥-2) 計画ルート上にまちづくり資源が存在する場合、移設することは可能か。評価対象区間の計画ルート上にまちづくり資源が存在する場合、それを移設することが可能かどうかを、考察のうえ記述する。単体の建造物や樹木などは移設できる可能性があるものの、存在場所自体に歴史的価値を持つ場合も少なくないため、まずは現地での保存を検討すべきと考えられる。

### 個性的なまちづくりへの影響に関する評価

指標⑥-1)と⑥-2)の考察を基に、「個性的なまちづくりへの影響」に関する評価を3段階で記入し、その理由を記述する。評価区分は、a:影響はない、b:影響は小さい、c:影響が大きい……とし、ルートや道路幅員など既定計画の内容に変更すべき点がある場合には、その基本的な考えを併せて記述する。

### 整備事業の実現性に関する評価

視点④から⑥までの評価結果を勘案し、整備事業の実現性に関する評価を3段階で記入のうえ、その理由を記述する。(各視点の評価におけるa、b、cの数を定量的に判定するものではない。) 評価区分は、a:実現性が特に高い、b:実現性が高い、c:実現性は低い……とし、実現性を高めるため既定計画の内容に変更すべき点がある場合には、その基本的な考えを併せて記述する。

## ■ 既定の道路計画に関する総合評価

評価対象区間における既定の道路計画を、都市計画上どのように整理するか。

「道路計画の必要性」と「整備事業の実現性」に関する評価結果から、既定の道路計画に関する総合評価を4つの区分から機械的に選択する。評価区分は、A:存続、B:存続(必要があれば計画内容の一部を変更)、C:変更(実現性を高めることができなければ廃止)、D:廃止……とし、必要性や実現性を高めるため計画内容に変更すべき点がある場合には、その基本的な考えを記述する。



## 都市計画道路の評価カルテ（その1）

<b>都市計画区域名</b>		<b>市 町 村 名</b>	
<b>路 線 名</b>		<b>決 定 権 者</b>	
<b>評 価 対 象 区 間</b>		<b>土 地 利 用 区 分</b>	
<b>道 路 種 別</b>		<b>道 路 法 上 の 区 分</b>	
<b>当 初 決 定 年 度</b>		<b>最 終 変 更 年 度</b>	
<b>計 画 概 要</b>	延長／	幅員／	車線数／
<b>現 道 概 要</b>	名称／	幅員／	車線数／

道路計画の必要性に関する評価

**視点① 交通処理上の必要性**

1) 決定時の役割	
2) 交通量の見込み	
3) 代替路線の有無	
4) 現道の混雑度	
5) ボトルネックの有無	
6) 歩行者の安全性	
7) 交通弱者への配慮	

(評価)      a 必要性が特に高い      b 必要性が高い      c 必要性は低い  
(説明)

---

**視点② 土地利用上の必要性**

1) 地域の道路密度	
2) 土地利用の方針	
3) 有効利用の可能性Ⅰ	
4) 有効利用の可能性Ⅱ	

(評価)      a 必要性が特に高い      b 必要性が高い      c 必要性は低い  
(説明)

---

**視点③ 都市環境上の必要性**

1) アクセス性の向上	
2) 避難路の位置付け	
3) 緊急車両の通行	
4) 火災の延焼防止効果	
5) ライフラインの収容	
6) 景観や観光への寄与	

(評価)      a 必要性が特に高い      b 必要性が高い      c 必要性は低い  
(説明)

---

**道路計画の必要性に関する評価**

(評価)      a 必要性が特に高い      b 必要性が高い      c 必要性は低い  
(説明)

## 都市計画道路の評価カルテ（その2）

整備事業の実現性に関する評価

### 視点④ 地域社会への影響

1) 通過交通の影響	
2) 家屋移転の件数	
3) コミュニティの維持	
4) 大規模施設の有無	
5) 公共施設への支障	

(評価) a 影響はない      b 影響は小さい      c 影響が大きい

(説明)

### 視点⑤ 地形や自然環境との適合性

1) 構造基準との適合	
2) 道路や宅地との接続	
3) 地形改変の程度	
4) 貴重な自然の有無	
5) 自然景観への影響	

(評価) a 十分適合している      b ある程度適合している      c 適合していない

(説明)

### 視点⑥ 個性的なまちづくりへの影響

1) まちづくり資源の有無	
2) 移設の可能性	

(評価) a 影響はない      b 影響は小さい      c 影響が大きい

(説明)

### 整備事業の実現性に関する評価

(評価) a 実現性が特に高い      b 実現性が高い      c 実現性は低い

(説明)

既定計画に関する総合評価

道路計画の必要性と 整備事業の実現性により 総合評価の基準			実現性		
			a 特に高い	b 高い	c 低い
	必 要 性	a 特 に 高 い	A	B	C
		b 高 い	B	B	C
c 低 い		D	D	D	

(評価) A 計画を存続させる  
 B 計画を存続させる（必要があれば計画内容の一部を変更）  
 C 計画内容を変更する（実現性を高めることができなければ廃止）  
 D 計画を廃止する

(説明)

## 6) 変更案の検討と整備時期の想定

評価の結果、「C 計画内容を変更する」となった区間については、整備事業の実現性を高めるため、計画内容の変更案を検討します。

変更内容として考えられる項目は、線形や車線数、幅員、構造などですが、地域の状況などにより変更が不可能な場合は、実現性を高めることができないものとして、廃止に向けた作業に移行することとなります。

また、評価の結果、「B 計画を存続させる」となった区間については、必要性も実現性もある程度高いものとなっていますが、これらを更に高めるため、計画内容に変更が望まれる部分があれば、具体的な変更案を検討します。ただし、地域の状況などにより変更ができない場合でも、C評価の区間とは違って存続させるものとします。

表 2 計画内容を変更する事例

変更要因	変更内容
自動車交通量の大幅な増加（減少）	車線数及び幅員の拡大（縮小）
歩行者交通量の増加、交通弱者への対応	歩道幅員の拡大
災害時における安全性の確保	幅員の拡大
コミュニティやまちづくり資源への影響	幅員の縮小、平面線形の変更
周辺道路や宅地との高低差	縦断線形の変更
自然景観への影響	構造物形式の変更、平面線形の変更

評価の結果、「A 計画を存続させる」となった区間と、上記の検討を終えて存続又は変更することとした区間（C評価の区間のうち計画内容の変更が可能なもの、並びにB評価の区間）については、費用対効果や各公共団体の財政状況などを考慮しながら、整備主体と整備手法、整備時期を想定します。

これは、次の段階で住民との意見調整を行うに当たり、説明を行う責務があると考えられるためです。すべての存続候補区間と変更候補区間について整備時期を定めることは無理としても、可能な限り、一定期間内（例えば5年以内又は10年以内）に着手する区間を明らかにすることは必要と思われれます。

## 7) 見直しの最終判断と都市計画上の手続き

都市計画道路の存廃は、計画区域内の土地所有者を始めとする地域住民の生活や事業活動に、大きな影響を及ぼします。このため、見直しの最終判断を行うに当たっては、地域住民を対象とした意見交換会や説明会を開催し、十分な合意形成を図ることが必要です。関係者全員の賛同を得ることは難しいかもしれませんが、全体的な合意を得たうえで、都市計画上の手続きに着手するものとします。

### ①存続候補区間の場合

存続させる考えであることとその理由を説明し、住民の意見を求めます。意見の内容によっては、整備時期などの再検討を行います。計画内容の変更を求められ、それが妥当と考えられる場合は、変更候補区間と同じ流れに移行しますが、それ以外の場合には、都市計画上の手続きを伴うことはありません。

### ②変更候補区間の場合

変更する考えであることとその理由、ならびに変更案の内容を説明し、住民の意見を求めます。意見の内容によっては、変更案や整備時期を再検討し再び意見を求め、全体的な合意が得られた段階で、都市計画上の変更手続きに着手します。繰り返し検討しても合意に至らない場合は、やむを得ない選択として存続させるものとし、また、計画内容の変更によって実現性を高めることができない場合は、廃止候補区間と同じ流れに移行します。

### ③廃止候補区間の場合

廃止する考えであることとその理由を説明し、住民の意見を求めます。全体的な合意が得られた段階で、都市計画上の変更手続きに着手しますが、繰り返し調整しても合意に至らない場合は、やむを得ない選択として存続させるものとします。

なお、既定計画の廃止や変更に伴う都市計画上の手続きは、都市計画法及び都市計画運用指針に定めるところにより実施するものとします。

表3 見直し結果一覧表の作成例

No.	路線名	区間	決定権者	評価結果	変更検討	合意状況	最終判断
1	■■■■線	ア～イ	県	B	幅員縮小	○	変更
2	■■■■線	エ～オ	県	D	—	○	廃止
3	●●●●線	カ～ク	市	C	不可能	○	廃止
4	▲▲▲▲線	ウ～キ	市	A	—	○	存続
5	▲▲▲▲線	キ～ケ	市	D	—	×	存続

## 8) 存続・変更区間に関する土地所有者等への配慮

見直しの結果、存続又は変更することとした区間の計画区域については、今後も都市計画法による建築制限が課せられることとなります。これにより、土地や建物の所有者に、土地利用上あるいは財産上の損失を多少なりとも与えていることを考慮すれば、行政はできる限りそれを軽減するよう注意を払わなければなりません。

具体的な対応策としては、建築制限に関する許可基準を緩和したり、固定資産税や都市計画税を軽減することなどが考えられますが、これらは、国の認容のもとに、全国各地で運用されています。

いずれも市町の権限に属するものであり、運用するかどうかは市町の判断に委ねられますが、運用するとした場合に考えられる案を以下に例示します。

### ■建築制限に関する許可基準の緩和について

表4 許可基準の緩和案

建築物が次の要件に該当し、容易に移転または除却できるものであること。
・階数が3以下で、地階を有しないこと。
・主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

※従来は2階建てまでを許可の対象としているが、3階建てまでは一定の需要があることと、移転費用が著しく増大するものではないことを根拠とする。

### ■固定資産税や都市計画税の軽減について

表5 固定資産税評価額の補正案

指定容積率	敷地に対して道路計画区域が占める割合			
	20%を超え 40%まで	40%を超え 60%まで	60%を超え 80%まで	80%を超え 100%まで
300%	—	—	0.9	0.8
400%以上	0.9	0.8	0.7	0.7

※敷地に対して道路計画区域が占める割合と、建築基準法によって指定された容積率でケースを分け、固定資産税評価額を算定する際に上表の補正係数を乗じる。

※補正係数は、建築制限の許可基準を緩和したうえで、容積率の損失がどの程度生じるかをケース毎に検討し、算出したものである。

※固定資産税評価額の補正を行うことにより、都市計画税も連動して軽減される。

## 2-2. 長崎市の評価基準

都市計画道路の見直しは、2-1に掲載したガイドラインに基づいて、作業を進めていくこととするが、各指標の判定を行う際、本市では独自に付加した数値化した基準で、客観的な路線の評価を行うこととする。

その内容は、それぞれの指標について、点数を0~2の範囲で設定し、評価（点数を付す）を行い、その合計点数により、各視点について、a、b、cの評価を行う。

道路計画の必要性の評価は、基本的に視点①から③までの総合点数により、行うこととするが、各視点の評価状況を考慮し、最終的な「道路計画の必要性に関する評価」について、a：必要性が特に高い、b：必要性が高い、c：必要性は低いの3段階の評価を行う。

同様に、整備事業の実現性の評価も、視点④から⑥までの総合点数により行うが、各視点の評価状況を考慮し、最終的な「整備事業の実現性に関する評価」について、a：実現性が特に高い、b：実現性が高い、c：実現性は低いの3段階の評価を行う。

最後に、「道路計画の必要性に関する評価」及び「整備事業の実現性に関する評価」の評価結果から、既定の道路計画に関する総合評価〔A：計画を存続させる、B：計画を存続させる（必要があれば計画内容の一部を変更）、C：計画内容を変更する（実現性を高めることができなければ廃止）、D：計画を廃止する〕を行う。

本市特有の斜面市街地における道路密度については、その特異性を考慮し、現在計画・実施中の斜面市街地再生事業を参考に、6m以上の道路を対象として、独自の道路密度を設定する。

個性的なまちづくりへの影響については、まちづくり資源の存在だけではなく、伝統的建造物群保存地区や景観形成地区が指定されていないかなども考慮に入れて評価することとする。

なお、都市計画道路は、その果たすべき機能によって、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の4つに区分される。

特殊街路は、歩行者専用など自動車以外の利用に供する道路であるため、この基準での評価には適さないのを対象としない。

また、自動車専用道路については、評価指標の中で該当しない項目があることなどから、専用の作業用シートを設定する。

以上のことから、評価カルテ作業用シートを以下の2種類に分類する。

- ① 幹線街路・区画街路用 . . . P21
- ② 自動車専用道路用 . . . P22

都市計画道路の評価カルテ（作業用シート）

①【幹線街路・区画街路】

①

【より客観性を重視するため、各指標を数値化】

道路計画の必要性に関する評価				総点30点
視点① 交通処理上の必要性	説明	評価 (評価内訳)	(備考)	計
1) 決定時の役割	P 7 ①-1) 参照	2 変化なし 1 ほとんど変化なし 0 変化している	決定時の役割が変化しているか	0 / 2
2) 交通量の見込み	P 7 ①-2) 参照	2 道路の区分 (○種○級) の計画交通量以上 1 1 ランク下の道路区分の計画交通量 0 2 ランク下の道路区分の計画交通量		0 / 2
3) 代替路線の有無	P 7 ①-3) 参照	2 代替路線なしまたは代替路線の混雑度1.5以上 1 代替路線の混雑度1.0~1.5 0 代替路線の混雑度1.0未満		0 / 2
4) 現道の混雑度	P 8 ①-4) 参照	2 1.5以上 1 1.0~1.5 0 1.0未満		0 / 2
5) ボトルネックの有無	P 8 ①-5) 参照	2 あり 1 混雑 0 なし		0 / 2
6) 歩行者の安全性	P 8 ①-6) 参照	2 確保されていない 1 一定確保 0 確保されている	歩道が十分確保されているのは幅員2.0m以上	0 / 2
7) 交通弱者への配慮	P 8 ①-7) 参照	2 必要とする 1 一定必要とする 0 必要としない		0 / 2
交通処理上の必要性に関する評価				0 / 14
				a 8以上 必要性が特に高い b 6~8 必要性が高い c 6以下 必要性は低い
0.0 / 10				
視点② 土地利用上の必要性	説明	評価 (評価内訳)	(備考)	計
1) 地域の道路密度	P 9 ②-1) 参照	住居系 商業系 斜面系 (km/km2) 2 3未満 4未満 3未満 1 3~4 4~6 3~4 0 4以上 6以上 4以上		0 / 2
2) 土地利用の方針	P 9 ②-2) 参照	2 高度化 1 有効利用 0 現状維持		0 / 2
3) 有効利用の可能性 I	P 9 ②-3) 参照	2 効果大 1 効果あり 0 効果なし	道路整備による土地の有効利用	0 / 2
4) 有効利用の可能性 II	P 9 ②-4) 参照	2 効果なし 1 効果あり 0 効果大	建築制限を外した場合の土地の有効利用	0 / 2
土地利用上の必要性に関する評価				0 / 8
				a 8以上 必要性が特に高い b 6~8 必要性が高い c 6以下 必要性は低い
0.0 / 10				
視点③ 都市環境上の必要性	説明	評価 (評価内訳)	(備考)	計
1) アクセス性の向上	P 10 ③-1) 参照	2 効果大 1 効果あり 0 効果なし		0 / 2
2) 避難路の位置付け	P 10 ③-2) 参照	2 あり 1 機能を有する 0 なし		0 / 2
3) 緊急車両の通行	P 10 ③-3) 参照	2 現状通行不可 1 現状支障あり 0 現状通行可		0 / 2
4) 火災の延焼防止効果	P 10 ③-4) 参照	2 効果大 1 一定効果あり 0 効果なし	幅員12m以上は、十分に延焼防止に効果がある	0 / 2
5) ライフラインの収容	P 10 ③-5) 参照	2 幹線系以外 1 収容なし 0 収容なし		0 / 2
6) 景観や観光への寄与	P 10 ③-6) 参照	2 大きく寄与 1 一定寄与 0 寄与しない		0 / 2
都市環境上の必要性に関する評価				0 / 12
				a 8以上 必要性が特に高い b 6~8 必要性が高い c 6以下 必要性は低い
0.0 / 10				
道路計画の必要性に関する評価				0.0 / 30
				(説明) a 必要性が特に高い b 必要性が高い c 必要性は低い

整備事業の実現性に関する評価				総点30点
視点④ 地域社会への影響	説明	評価 (評価内訳)	(備考)	計
1) 通過交通の影響	P 11 ④-1) 参照	2 影響なし 1 さほど影響なし 0 影響あり		0 / 2
2) 家屋移転の件数	P 11 ④-2) 参照	2 5件未満/100m当り 1 5件以上~10件未満 0 10件以上		0 / 2
3) コミュニティの維持	P 12 ④-3) 参照	2 影響なし 1 さほど影響なし 0 影響あり		0 / 2
4) 大規模施設の有無	P 12 ④-4) 参照	2 なし 1 近傍にあり 0 あり		0 / 2
5) 公共施設への支障	P 12 ④-5) 参照	2 なし 1 影響あり 0 あり		0 / 2
地域社会への影響に関する評価				0.0 / 10
				a 8以上 影響はない b 6~8 影響は小さい c 6以下 影響が大きい
視点⑤ 地形や自然環境との適合性	説明	評価 (評価内訳)	(備考)	計
1) 構造基準との適合	P 12 ⑤-1) 参照	2 適合 1 ほぼ適合 0 不適		0 / 2
2) 道路や宅地との接続	P 13 ⑤-2) 参照	2 問題なし 1 若干の問題あり 0 問題あり		0 / 2
3) 地形改変の程度	P 13 ⑤-3) 参照	2 なし 1 ややあり 0 大いにあり		0 / 2
4) 貴重な自然の有無	P 13 ⑤-4) 参照	2 なし 1 近傍にあり 0 あり		0 / 2
5) 自然景観への影響	P 13 ⑤-5) 参照	2 なし 1 ややあり 0 大いにあり		0 / 2
地形や自然環境との適合性に関する評価				0.0 / 10
				a 8以上 十分適合している b 6~8 ある程度適合している c 6以下 適合していない
視点⑥ 個性的なまちづくりへの影響	説明	評価 (評価内訳)	(備考)	計
1) まちづくり資源の有無	P 14 ⑥-1) 参照	2 なし 1 近傍にあり 0 あり		0 / 2
2) 移設の可能性	P 14 ⑥-2) 参照	2 移設対象なし 1 移設可能 0 移設困難		0 / 2
個性的なまちづくりへの影響に関する評価				0 / 4
				a 8以上 影響はない b 6~8 影響は小さい c 6以下 影響が大きい
0.0 / 10				
整備事業の実現性に関する評価				0.0 / 30
				(説明) a 実現性が特に高い b 実現性が高い c 実現性は低い
総合評価				(説明) A 計画を存続させる B 計画を存続させる (必要があれば計画内容の一部を変更) C 計画内容を変更する (実現性を高めることができなければ廃止) D 計画を廃止する

	実現性		
	a 特に高い	b 高い	c 低い
必要性 a 特に高い	A	B	C
b 高い	B	B	C
c 低い	D	D	D

※必要性及び実現性の評価は、基本的に総合点数により行うこととするが、各視点の評価状況を考慮し、最終的な評価を決定する。



都市計画道路の評価カルテ（作業用シート）

②【自動車専用道路】

②

【より客観性を重視するため、各指標を数値化】

道路計画の必要性に関する評価				総点20点
視点① 交通処理上の必要性	説明	評価 (評価内訳)	(備考)	計
1) 決定時の役割	P 7 ①-1) 参照	2 変化なし 1 ほとんど変化なし 0 変化している	決定時の役割が変化しているか	0 / 2
2) 交通量の見込み	P 7 ①-2) 参照	2 道路の区分 (○種○級) の計画交通量以上 1 1 ランク下の道路区分の計画交通量 0 2 ランク下の道路区分の計画交通量		0 / 2
3) 代替路線の有無	P 7 ①-3) 参照	2 代替路線なしまたは代替路線の混雑度1.5以上 1 代替路線の混雑度1.0~1.5 0 代替路線の混雑度1.0未満		0 / 2
4) 現道の混雑度	P 8 ①-4) 参照	2 1.5以上 1 1.0~1.5 0 1.0未満		0 / 2
5) ボトルネックの有無	P 8 ①-5) 参照	2 あり 1 混雑 0 なし		0 / 2
6) 歩行者の安全性	P 8 ①-6) 参照	2 確保されていない 1 一定確保 0 確保されている	歩道が十分確保されているのは幅員2.0m以上	0 / 0
7) 交通弱者への配慮	P 8 ①-7) 参照	2 必要とする 1 一定必要とする 0 必要としない		0 / 0
交通処理上の必要性に関する評価				0.0 / 10
視点② 土地利用上の必要性				
1) 地域の道路密度	P 9 ②-1) 参照	住居系 商業系 斜面系 (km/km2) 2 3未満 4未満 3未満 1 3~4 4~6 3~4 0 4以上 6以上 4以上		0 / 0
2) 土地利用の方針	P 9 ②-2) 参照	2 高度化 1 有効利用 0 現状維持		0 / 0
3) 有効利用の可能性 I	P 9 ②-3) 参照	2 効果大 1 効果あり 0 効果なし	道路整備による土地の有効利用	0 / 0
4) 有効利用の可能性 II	P 9 ②-4) 参照	2 効果なし 1 効果あり 0 効果大	建築制限を外した場合の土地の有効利用	0 / 0
土地利用上の必要性に関する評価				0.0 / 0
視点③ 都市環境上の必要性				
1) アクセス性の向上	P 10 ③-1) 参照	2 効果大 1 効果あり 0 効果なし		0 / 0
2) 避難路の位置付け	P 10 ③-2) 参照	2 あり 1 機能を有する 0 なし		0 / 0
3) 緊急車両の通行	P 10 ③-3) 参照	2 現状通行不可 1 現状支障あり 0 現状通行可		0 / 2
4) 火災の延焼防止効果	P 10 ③-4) 参照	2 効果大 1 一定効果あり 0 効果なし	幅員12m以上は、十分に延焼防止に効果がある	0 / 2
5) ライフラインの収容	P 10 ③-5) 参照	2 幹線系 1 幹線系以外 0 収容なし		0 / 2
6) 景観や観光への寄与	P 10 ③-6) 参照	2 大きく寄与 1 一定寄与 0 寄与しない		0 / 2
都市環境上の必要性に関する評価				0.0 / 8
道路計画の必要性に関する評価				0.0 / 20

整備事業の実現性に関する評価				総点30点
視点④ 地域社会への影響	説明	評価 (評価内訳)	(備考)	計
1) 通過交通の影響	P 11 ④-1) 参照	2 影響なし 1 さほど影響なし 0 影響あり		0 / 2
2) 家屋移転の件数	P 11 ④-2) 参照	2 5件未満/100m当り 1 5件以上~10件未満 0 10件以上		0 / 2
3) コミュニティの維持	P 12 ④-3) 参照	2 影響なし 1 さほど影響なし 0 影響あり		0 / 2
4) 大規模施設の有無	P 12 ④-4) 参照	2 なし 1 近傍にあり 0 あり		0 / 2
5) 公共施設への支障	P 12 ④-5) 参照	2 なし 1 影響あり 0 あり		0 / 2
地域社会への影響に関する評価				0.0 / 10
視点⑤ 地形や自然環境との適合性				
1) 構造基準との適合	P 12 ⑤-1) 参照	2 適合 1 ほぼ適合 0 不適		0 / 2
2) 道路や宅地との接続	P 13 ⑤-2) 参照	2 問題なし 1 若干の問題あり 0 問題あり		0 / 2
3) 地形改変の程度	P 13 ⑤-3) 参照	2 なし 1 ややあり 0 大いにあり		0 / 2
4) 貴重な自然の有無	P 13 ⑤-4) 参照	2 なし 1 近傍にあり 0 あり		0 / 2
5) 自然景観への影響	P 13 ⑤-5) 参照	2 なし 1 ややあり 0 大いにあり		0 / 2
地形や自然環境との適合性に関する評価				0.0 / 10
視点⑥ 個性的なまちづくりへの影響				
1) まちづくり資源の有無	P 14 ⑥-1) 参照	2 なし 1 近傍にあり 0 あり		0 / 2
2) 移設の可能性	P 14 ⑥-2) 参照	2 移設対象なし 1 移設可能 0 移設困難		0 / 2
個性的なまちづくりへの影響に関する評価				0.0 / 4
整備事業の実現性に関する評価				0.0 / 30
総合評価				

	実現性		
	a 特に高い	b 高い	c 低い
必要性	a 特に高い b 高い c 低い	A B D	C B D

※必要性及び実現性の評価は、基本的に総合点数により行うこととするが、各視点の評価状況を考慮し、最終的な評価を決定する。