

和歌山県都市計画道路

見直し方針改訂版

平成 25 年 3 月

和 歌 山 県

目 次

1	都市計画道路見直しについて	1
1-1	都市計画道路見直しの背景	1
1-1-1	社会情勢の変化	1
1-1-2	法的判断	1
1-1-3	都市計画運用指針	2
1-2	都市計画道路見直し	2
2	ネットワークの見直し方法	3
2-1	必要性を検証	3
2-1-1	必要性の検証項目	3
2-1-2	必要性の検証方法	4
2-2	参考項目	7
2-2-1	道路密度	7
3	存続候補路線の整備促進に向けた検討	8
3-1	都市計画道路の実現性を検証	8
3-2	都市計画道路の幅員を検証	10
3-3	都市計画道路幅員変更に伴う簡易計画決定方法	13
4	総合評価	17
5	都市計画道路廃止等フローについて	18

1 都市計画道路見直しについて

1-1. 都市計画道路見直しの背景

1-1-1. 社会情勢の変化

県下の都市計画道路網は、昭和30年から40年代に形成されて以来、一部、高規格幹線道路の追加等を除き、大きく変更されることなく今日に至っている。当時の社会情勢は、戦後復興期を経て産業、商業及び人口において、右肩上がりの発展を続けており、今後ともその傾向は継続するものとされており、都市計画道路に代表される社会基盤は拡大基調の計画により整備されてきた。

しかし、近年、少子高齢化の進展等の要因により、将来人口が減少することが予測され、自動車交通量についても、平成42年を対象年とした将来交通量予測において減少傾向が示されたところである。

また、社会情勢の変化に合わせて、都市計画の方向性も拡大基調から縮小基調へと転換が図られており、公共事業投資の効率化、公共サービスの向上等を目指し、コンパクトシティ等の概念が示されているところである。

1-1-2. 法的判断

また、平成11年に盛岡市に対してなされた市道区域決定処分取消等請求事件により、長期未着手路線について、定期的な見直しによる必要性の検討が必要であることが示された。

その内容は、昭和13年に当初決定された都市計画道路の区域により、長期間にわたり建築制限を受けてきたことについて、都市計画事業着手も見直しもなされないまま放置されたことが原因であり、都市計画決定と建築制限の維持は違法であるとして、以下の3点を求めたものである。

- 都市計画決定の取消
- 国家賠償法に基づく慰謝料の支払い
- 憲法に基づく財産権の補償

これらの請求について、盛岡市の場合、都市計画道路について漸次見直しを実施しており、その中で本路線の必要性を検討してきたこと等を理由に、棄却という判断がなされたが、補足意見として、建築制限が長期間にわたる場合の損失補償の要否について、以下の見解が示された。

- 公共の利益を理由として建築制限が損失補償を伴うことなく認められるのは、その制限が都市計画の実現を担保するために必要不可欠であり、かつ権利者に無補償で制限を受忍させることに合理的な理由があることが前提
- 60年にわたり制限が課せられている場合に損失補償の必要は無いという考え方には大いに疑問がある。

1-1-3. 都市計画運用指針

都市計画運用指針において、都市計画道路見直しについて以下のように記載されており、その必要性等が示されている。

- 道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果をふまえ、また地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、構造等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである。
- 長期にわたり未整備の路線については、長期的視点からその必要性が従来位置付けられていたものであり、単に長期未着手であるとの理由だけで路線や区間毎に見直しを行うことは望ましくない。
- 都市計画道路の廃止や幅員の縮小は、
 - ・市街地の拡大が見直される等により当該道路の必要性がなくなった場合
 - ・都市計画道路の代替路線を別途計画する場合 等が考えられるが、変更を行う場合にはその変更理由を明確にした上で行うべきである。
- 代替路線を計画する場合は、新たな建築制限が課される関係者を含めた地域社会の合意形成も念頭において検討を行うことが必要である。

1-2. 都市計画道路見直し

「1-1. 都市計画道路見直しの背景」を受けて、県下の都市計画道路について、都市計画道路見直しを実施するにあたり、各市町における都市計画の進捗に差異があることを勘案し、一般的な検証方法やフローを本方針に示すとともに、各市町に主体的な見直しを期待するものとして、以下のとおり役割を分担する。

- 【県】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】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

なお、都市計画道路は、国、県及び市町村と複数の道路管理者が想定されることから、都市計画道路見直しを実施するにあたり、関係機関と綿密に調整を行うものとする。

2 ネットワークの見直し方法

2-1. 必要性を検証

2-1-1. 必要性の検証項目

下表に示す検証項目、検証基準を参考に各路線、区間の位置づけ、路線機能に関する評価を行い、その結果に応じて存続候補、廃止候補路線の抽出を行う。

表 2.1 必要性の検証項目・検証基準（ネットワークの見直し）

検証項目		検証基準
位置付け	上位・関連計画への位置付け	・総合計画、都市計画マスタープラン等に位置付けられているか。
路線機能	都市間連絡機能	・周辺主要都市間の連絡路線となっているか。 ・隣接市町との連絡路線となっているか。
	交通拠点アクセス機能	・インターチェンジへ直接アクセスしているか。 ・重要港湾、物流拠点へ直接アクセスしているか。 ・主要鉄道駅、空港へ直接アクセスしているか。
	土地利用支援機能	・主要な公共施設へ直接アクセスしているか。 ・主要な集客施設、観光施設へ直接アクセスしているか。 ・開発プロジェクトへ直接アクセスしているか。 ・まちづくりにおける主要エリアへ直接アクセスしているか。
	都市防災機能	・緊急輸送道路に位置付けられているか。 ・防災拠点に直接アクセスしているか。
	交通処理機能	・廃止に伴い周辺道路に深刻な渋滞を引き起こす可能性があるか。 ・対象路線に代替する路線が存在しないか。

2-1-2. 必要性の検証方法

(1) 上位・関連計画への位置付け

【検証基準】

○総合計画、都市計画マスタープラン等に位置付けられているか。

【検証方法】

- 対象路線（区間）が、総合計画、都市計画マスタープラン等各種上位関連計画のなかで、複数の市町間を広域的にネットワークする「広域幹線道路」等に位置付けられているか。
- 各種計画の道路整備関連施策において、重点的に整備を推進、促進する道路として都市計画道路名称が挙げられているか。

(2) 都市間連絡機能

【検証基準】

○周辺主要都市間の連絡路線となっているか。

○隣接市町との連絡路線となっているか。

【検証方法】

- 対象路線（対象区間を含む路線）が、次の条件に該当するか。

- ①周辺市町にまたがる都市計画道路の一部をなしている
- ②圏域の骨格を構成する国道等（主要幹線道路）の一部をなしている

※都市間連絡機能は広域的に路線の有する機能を評価するため、区間単位ではなく路線単位の評価とする。

(3) 交通拠点アクセス機能

【検証基準】

○インターチェンジへ直接アクセスしているか。

○港湾、物流拠点へ直接アクセスしているか。

○主要鉄道駅、空港へ直接アクセスしているか。

【検証方法】

- 対象路線（対象区間を含む路線）が、次の条件に該当するか。

- ①自動車専用道路のインターチェンジに直接アクセスしている
- ②港湾、空港、その他主要物流拠点に直接アクセスしている
- ③鉄道主要駅に直接アクセスしている

※交通拠点アクセス機能は広域的に路線の有する機能を評価するため、区間単位ではなく路線単位の評価とする

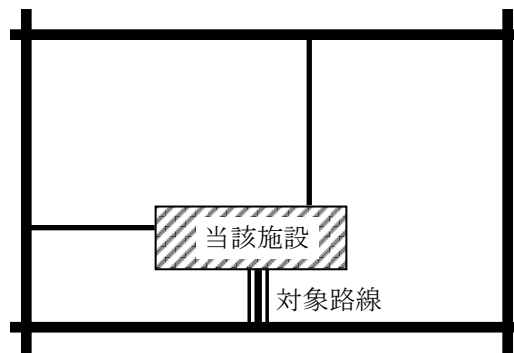
(4) 土地利用支援機能

【検証基準】

- 主要な公共施設へ直接アクセスしているか。
- 主要な集客施設、観光施設へ直接アクセスしているか。
- 開発プロジェクトへ直接アクセスしているか。
- まちづくりにおける主要エリアへ直接アクセスしているか。

【検証方法】

- 対象路線（区間）が、次の条件に該当するか。
 - ・当該施設に出入りできる幹線道路が対象路線（区間）しかない



[対象となる施設の基準]

- 主要な公共施設とは、市民に公的なサービスを提供することができると考えられる施設であり、具体的には国、県等の官庁施設、市役所、警察署、消防署、救急指定病院等である。
- 主要な集客施設とは、市民の健康増進と地域間交流、地域活性化につながると考えられる施設であり、具体的には博物館、大規模公園、スポーツ施設、県の観光情報メディア等で取り上げられる観光拠点等である。

注意) 学校施設については、主要なアクセス手段が自動車によるものではないことからここでは評価対象外とするが、アクセス路線は歩道や交通安全施設等への配慮が必要となることから、施設位置を確認することとする。

- 開発プロジェクト等にアクセスする対象路線（区間）について、以下のいずれかに該当するか。ただし、以下の①～④については、整備完了済の事業は対象としない。
 - ①土地区画整理事業や再開発事業等の地区内の幹線道路となっている
 - ②土地区画整理事業や再開発事業地区等に直接アクセスしている
 - ③市の関連事業計画で位置づけられた整備構想のエリア内を通過している
 - ④開発に伴い市街化調整区域内に新たに線引きされた市街化区域（飛び地）にアクセスしている

表 2.1 土地利用支援機能において対象とする施設等

区 分	施 設
主な公共施設	国、県等の官庁施設、市役所、警察署、消防署、救急指定病院 等
主な集客施設 ・観光施設	博物館、大規模公園、スポーツ施設、観光拠点 等
プロジェクト ・まちづくり	土地区画整理事業、再開発事業、市街地整備構想 等

(5) 都市防災機能

【検証基準】

- 緊急輸送道路に位置付けられているか。
- 防災拠点に直接アクセスしているか。

【検証方法】

- 対象路線（区間）が、以下のいずれかに該当するか。
 - ①緊急輸送道路に指定されている、またその要件を有する
 - ②広域避難地や防災拠点、救急医療機関に直接アクセスする
 - ③その他、地域事情に応じた防災計画等に明示された対策等に必要路線

(6) 交通処理機能

【検証基準】

- 廃止に伴い周辺道路に深刻な渋滞を引き起こす可能性があるか。
- 対象路線に代替する路線が存在しないか。

【検証方法】

- 対象路線（区間）が、以下のいずれかに該当するか。
 - ①現状交通量や将来交通量予測結果を勘案し、対象路線（区間）を廃止した場合、周辺道路に深刻な渋滞を引き起こす可能性がある
 - ②対象路線がもつ機能を有する現道が、対象路線（区間）の近傍に存在しない

2-2. 参考項目

2-2-1. 道路密度

近年はそれぞれの都市の実情に応じて道路計画水準を設定していくことが望ましいとされているところであるが、従来は都市計画道路の土地利用に応じた配置は、表 2. 2 に示す道路密度を達成するよう示されていた、参考までに以下に記載する。

【道路密度の算出】

- 都市計画道路を含む 2 車線以上の既存道路。
- 評価基準となる道路密度は、「良好な市街地の形成のための都市内道路のあり方とその推進方策について」の答申に基づき設定している。本来的に道路密度の確保が求められる用途地域に指定された区域内を評価対象とし、各用途別面積比で加重平均した整備水準を基準値として設定する。

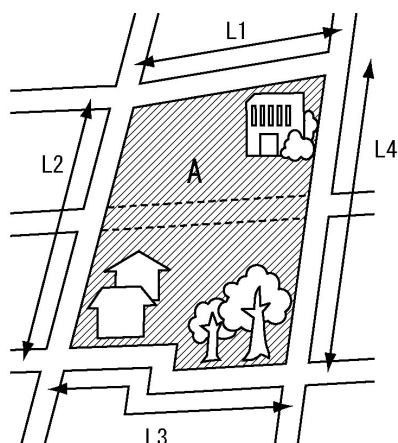
表 2. 2 道路密度の評価基準

用途地域	整備水準 (1k m ² 当たり)
商業地域	5 ~ 7 km
住宅地域	4 km
工業地域	1 ~ 2 km

資料：「良好な市街地の形成のための都市内道路のあり方とその推進方策について」の答申（昭和 62 年 8 月 12 日答申第 16 号）

【道路密度の評価基準との比較】

道路密度については、必要性が低いと判定された路線（区間）を廃止した場合の現況道路密度が、基準道路密度を満足するかどうかを判断する。



＜道路密度による対象路線の必要性評価＞

評価対象路線を含む地区の面積：A

地区の現状道路密度：周辺道路延長 ÷ 2 ÷ A

左図では (L1+L2+L3+L4) ÷ 2 ÷ A

地区の基準道路密度：地区内の用途別面積比の加重平均で算出した整備基準 ÷ 2

○現状道路密度 < 基準道路密度 → 必要性高い

○現状道路密度 > 基準道路密度 → 必要性低い

■以下の条件にあたる場合は、道路密度の評価基準との比較は適切ではない。

- ・評価対象路線（区間）の両端が他の 2 車線以上の道路に接続していない場合（行き止まりの場合など）

3 存続候補路線の整備促進に向けた検討

存続候補路線の整備促進に向けて、計画法線及び幅員構成の検討を行う必要があり、計画法線上の支障物件、現況交通量、将来交通量予測結果、道路構造令との整合、周辺土地利用等の検証を行うことにより、留意点を整理する。

また、計画法線及び幅員構成については、これらの留意点を十分考慮しつつ、地域の課題や周辺状況により求められる道路の機能等を勘案し、個別路線（区間）毎に具体的に検討することとする。

3-1. 都市計画道路の実現性を検証

* 計画法線の検討

計画法線については、法線変更の有効性を検討するための参考資料として、既存の地形図等から施工上支障となり得る物件等と計画法線との関係を検証するとともに、現道と計画法線との関係を検証することにより、留意点を整理する。

次に、最新の地形図や地籍測量図等を用いて、個別路線（区間）毎に実現可能な計画法線を検討する。

計画法線が施工上支障となり得る物件と抵触しないかどうかの確認を行い、計画法線案の作成に向けた検証箇所を整理する。

また、検討対象路線が現道に一部重なって計画されている場合は、現道の有効活用の視点から検証箇所を整理する。

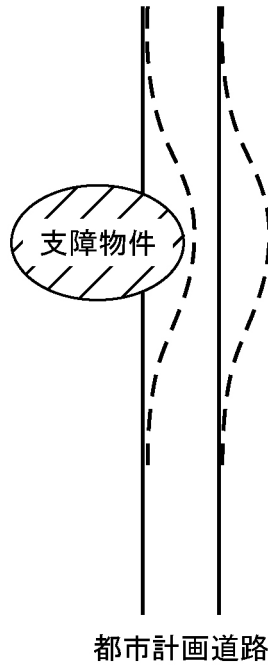
また、対象路線（区間）が現道拡幅として計画されている場合、現道の道路幅員を把握するとともに、改良計画図面がある路線については、把握できる範囲で幾何構造条件及び平面計画を併せて整理する。

施工上支障となり得る物件等

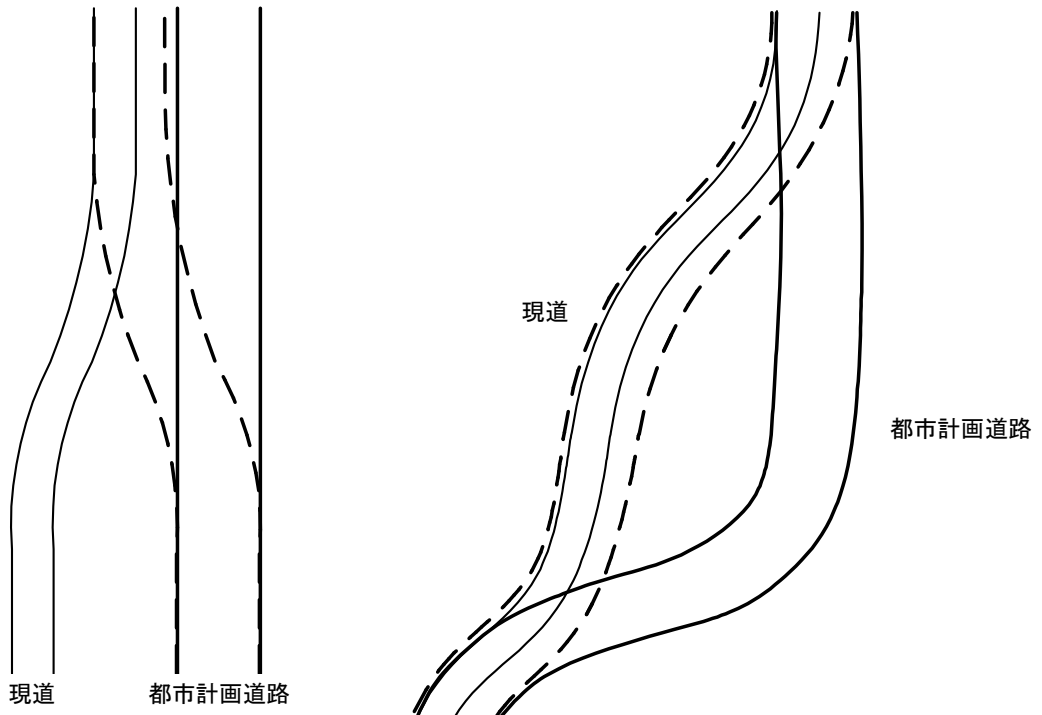
- 歴史的文化的要因
 - ・国、県および市町の指定文化財
 - ・寺社仏閣
 - ・観光資源
 - 等
- 自然環境的要因
 - ・希少種の生息地
 - ・水源地
 - 等
- 道路構造的要因
 - ・道路構造令との整合
 - ・縦断勾配
 - ・鉄道、河川との交差
 - 等

※次ページに、法線変更による支障物件回避のイメージ、及び現道の有効活用のイメージを示す。

<法線変更による支障物件回避のイメージ>



<法線変更による現道の有効活用のイメージ>



3-2. 都市計画道路の幅員を検証

■道路構造令の適用について（『都市計画運用指針』より平成23年3月）

- ・都市計画道路のうち道路法上の道路として新設または改築されるものについては、その計画事項である幅員及び線形等が道路構造令に適合している必要がある。
- ・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討した上で、必要に応じて都市計画を変更すべきである。
- ・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例外規定を適用する余地もあると考えられる。

①道路種別

幅員及び車線数の見直しの前提として、各路線の道路種別を設定する。

対象区間の土地利用状況を勘案し、都市部（第4種）として扱うか、または地方部（第3種）として扱うかを判断し、それぞれの規定に従い幅員及び車線数を検討する。

②車線数

道路の種類と将来交通量により、必要な車線数を設定する。

表 3.1 道路の区分（第3種の道路「平地部」）

計画交通量 （単位：台/日） 道路の種類	20,000 以上	4,000 以上 20,000 未満	1,500 以上 4,000 未満	500 以上 1,500 未満	500 未満
一般国道	第1級	第2級	第3級		
都道府県道	第2級		第3級		
市町村道	第2級		第3級	第4級	第5級

出典：道路構造令の解説と運用 P.118

表 3.2 道路の区分（第4種の道路）

計画交通量 （単位：台/日） 道路の種類	10,000 以上	4,000 以上 10,000 未満	500 以上 4,000 未満	500 未満
一般国道	第1級		第2級	
都道府県道	第1級	第2級	第3級	
市町村道	第1級	第2級	第3級	第4級

出典：道路構造令の解説と運用 P.118

表 3.3 設計基準交通量 (2 方向 2 車線)

第 3 種 平地部	第 1 級	—
	第 2 級	9,000
	第 3 級	8,000
	第 4 級	8,000
第 4 種	第 1 級	12,000
	第 2 級	10,000
	第 3 級	9,000

表 3.4 設計基準交通量 (多車線)

第 3 種 平地部	第 1 級	11,000×車線数
	第 2 級	9,000×車線数
	第 3 級	8,000×車線数
	第 4 級	—
第 4 種	第 1 級	12,000×車線数
	第 2 級	10,000×車線数
	第 3 級	10,000×車線数

出典：道路構造令の解説と運用 P.176～P.178

③車線幅員

車線幅員については、道路構造令第 3 種及び第 4 種道路の標準値を基本とする。

表 3.5 車線幅員 (「普通道路」)

道路の区分		標準値
第 3 種	第 1 級	3.50m
	第 2 級	3.25m
	第 3 級	3.00m
	第 4 級	2.75m
第 4 種	第 1 級	3.25m
	第 2・3 級	3.00m

④中央帯

第 3 種第 1 級の道路の車線は、往復の方向別に分離するものとする。車線の数が 4 以上であるその他の道路について、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においても、同様とする

⑤停車帯

第 4 種 (第 4 級を除く。) の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。

⑥歩道、自転車道等

歩道、自転車道等には、歩行者や自転車の通行、アクセスや滞留のための交通機能に加え、空間機能があることに留意し、適切な配置及び規模を定める。

なお、それぞれの最小幅員は以下のとおり。

表 3.6 幅員設定の考え方

基本的考え方	幅員		条件
道路構造令に示される右の最小幅員に、防護柵、標識等の路上施設を設ける場合の余裕 0.5mを加えて設定	自転車歩行者道の最小値	3.0m	自転車（占有幅 1.0m）1台と車いす（占有幅 1.0m）同士のすれ違いが可能
	歩道の最小値	2.0m	車いす同士のすれ違いが可能

自転車交通量、自動車交通量と走行速度及び歩行者の安全性等を考慮し、自転車交通の分離を検討するものとする。ただし、自転車道の設置については区間ごとに検討するのではなく、広域的に検討された自転車道ネットワークにもとづき、自転車および歩行者経路の連続性を考慮した区間で検討することが必要である。

⑦路肩

道路には、車道に接続して、路肩を設けるものとする。ただし、中央帯または停車帯を設ける場合においては、この限りではない。

車道の左側に設ける路肩の標準的な幅員は、以下のとおり。

表 3.7 幅員設定の考え方

種別	幅員	条件
第3種第1級	1.25m	道路の主要構造部を保護し、車道の効用を保つため支障がない場合には0.75mまで縮小できる
第3種第2～4級	0.75m	道路の主要構造部を保護し、車道の効用を保つため支障がない場合には0.5mまで縮小できる
第4種	0.50m	

⑧植樹帯

第4種第1級及び第2級の道路には植樹帯を設けるものとし、その他の道路には必要に応じ、植樹帯を設けるものとする。

3-3. 都市計画道路幅員変更に伴う区域決定の簡易的な計画方法

道路幅員の変更について以下のケースに分類し検討する

- ・ 近い将来事業化される路線は、予備・詳細設計を実施
- ・ 山地部を通過する箇所は、予備・詳細設計が必要
- ・ それ以外の路線で平地部に限定した下幅の区域（道路幅員と道路構造物を含めた区域）**決定**の簡易的な計画方法を以下に示す。

幅員変更に伴う都市計画道路区域の決定にあたり以下の問題点がある。

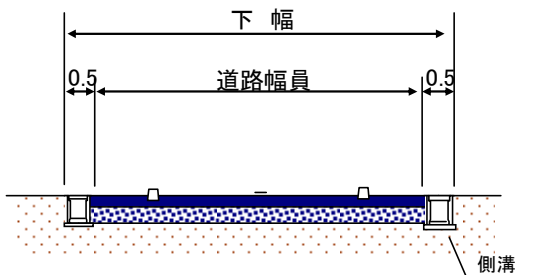
問題点

- | | | |
|--|---|-----------|
| ① 道路の都市計画決定は、下幅都決が原則 | → | 予備設計が必要 |
| ② 右折レーン設置時のレーン長は、右折車線数、
信号サイクル長、信号現示等により決まる | → | 各交差点設計が必要 |
| ③ 外付水路を都市計画道路区域に含めるか | | |
| ④ 橋梁及び高架橋の取扱い | | |

以上の問題点に対し

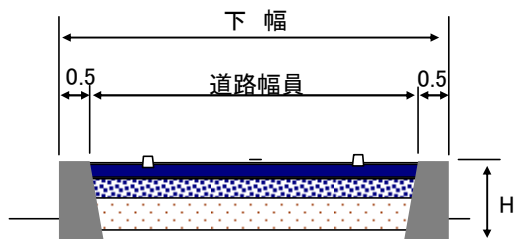
①について、予備設計を実施せず、画一的に道路幅員+1.0mで計画幅を決定する

(i) レベル部



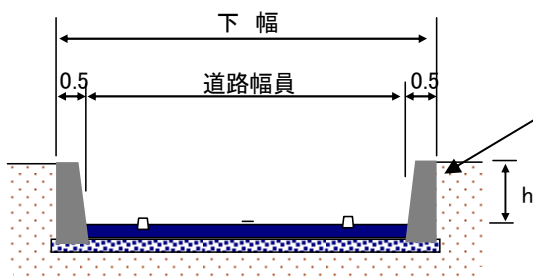
両側に雨水排水として側溝を配置
道路幅員+1.0m

(ii) 嵩上部



$H < \text{重力擁壁の安定計算上限値}$ であれば
天端幅 $0.5\text{m} \times 2 = 1.0\text{m}$
道路幅員+1.0m

(iii) 切下部



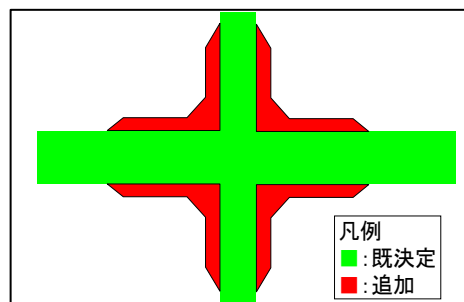
重力式擁壁		
高さ(m)	天端幅(m)	法勾配
~0.5	0.15	0.2
~1.0	0.20	0.2
~1.5	0.30	0.2

『土木構造物標準設計2 擁壁類』より

道路と背面地盤差 $h \leq 1.0\text{m}$ であれば
道路幅員+1.0m

②について、右折レーン長及び隅切り部は以下の通りとする。

(i) 右折レーン設置に伴い幅員を広げる必要がある場合、以下の方法により右折レーン長を設定する。

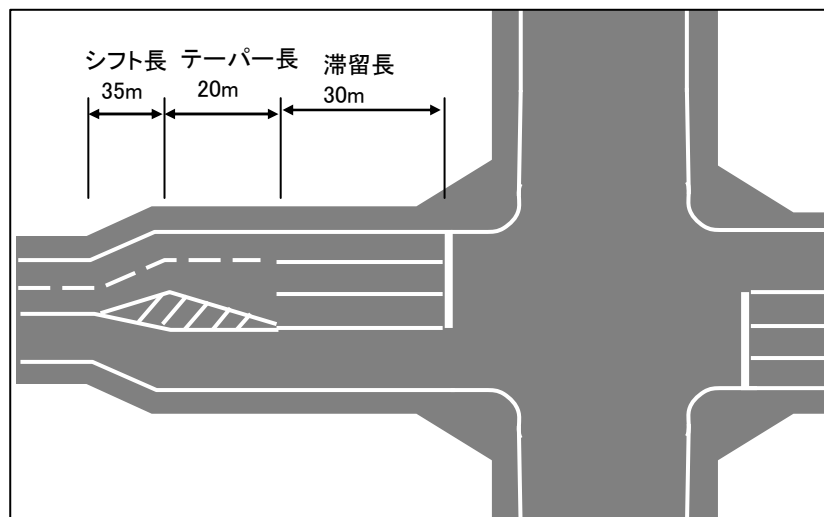


都市計画変更時の交差点部分略図

設計速度 (60, 50, 40, 30, 20 km/h) を決定し、下記の数値を採用する。(参考 1)

	60 km/h	50 km/h	40 km/h	30 km/h	20 km/h	
・シフト長	40m	35m	30m	25m	20m	(参考 2)
・テーパー長	30m	20m	15m	10m	10m	(参考 3)
・滞留長	30m	30m	30m	30m	30m	

【イメージ図 設計速度 50 km/h の場合】



【参考 1：主要道路の設計速度】

路線名	設計速度
松島本渡線・南港山東線	60km/h
西脇山口線	50km/h
北島湊線(市)	50km/h
市駅小倉線(市)	50km/h

【参考 2 本線シフト長】
本線シフトの区間長 (単位：m)

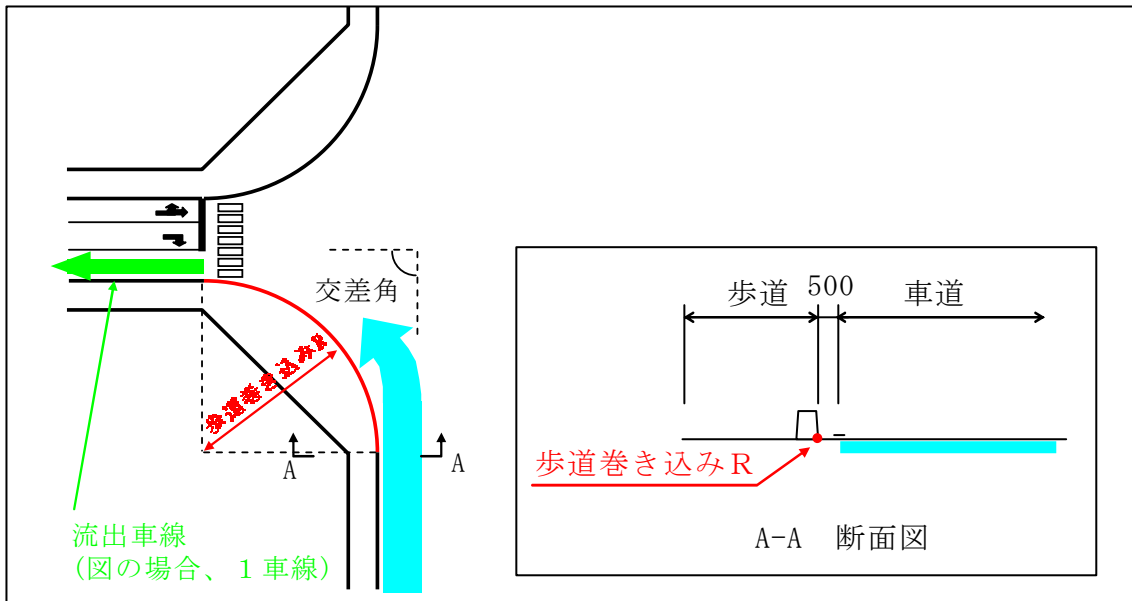
設計速度 (km/h)	都市部	
	計算式	最小値
60	$\frac{V \cdot \Delta W}{3}$	40
50		35
40		30
30		25
20		20

ΔW：本線の横方向のシフト量 (m)

【参考 3 テーパー長】 (単位：m)

設計速度 (km/h)	都市部の道路
60	30
50	20
40	15
30	10
20	10

(ii) 交差点における隅切り部については、以下により、歩道巻き込みRを決定し、隅切り部を確保するものとする。



交差点略図

歩道巻き込みR(m)

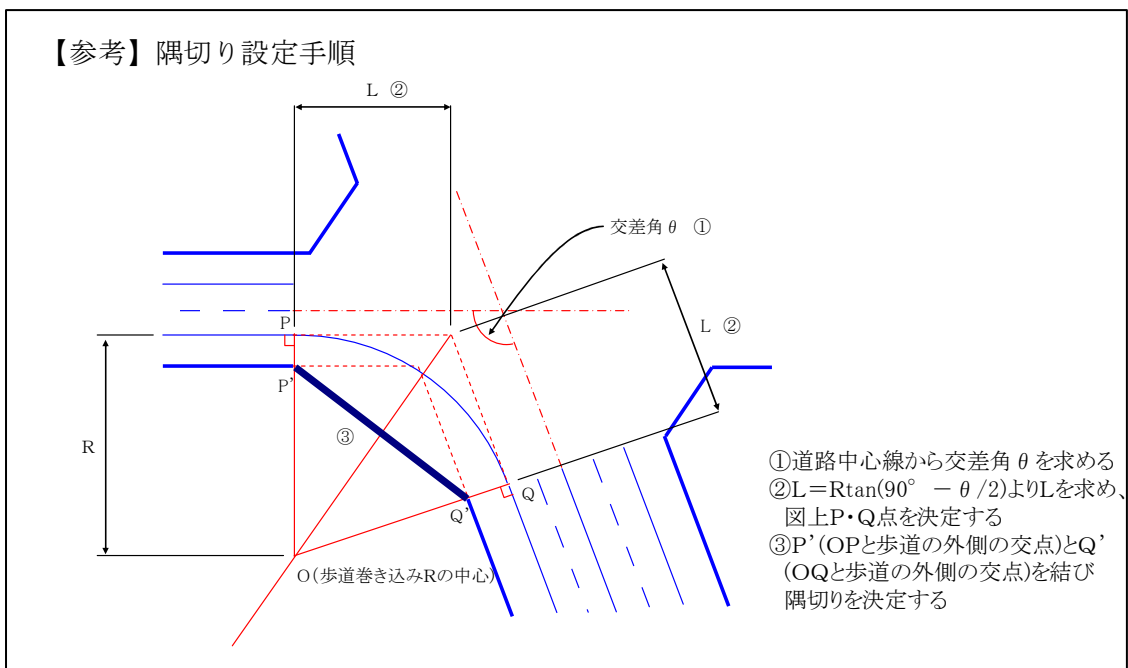
交差角 (°)	60	70	80	90	100	110	120
流出車線数							
1車線	14	15	16	18	19	21	26
2車線	12	13	14	15	16	17	20(18**)

**の数字T4→T2の場合

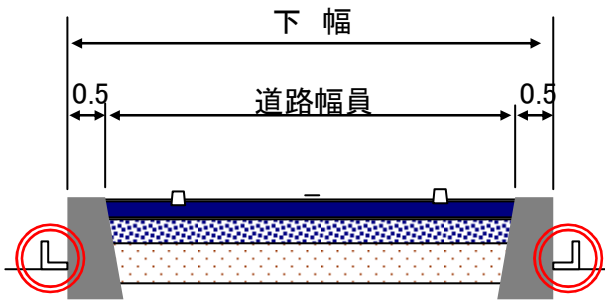
※第3種、第4種 第1級×第1級の交差点は、適用外。

※交差角は、直近上位値を使用するものとする。

例：交差角83° 流出車線1車線の場合、90° 1車線 R=18mを使用する。



③ 外付水路の取り扱いについて



外付け水路
都市計画道路区域に含めない

運用
道路排水を目的とした水路については、都市計画道路区域に含めており、歩道内に水路を設けることで対応可。

④ 橋梁及び高架部分について

区域を確定するには設計が必要
個別対応

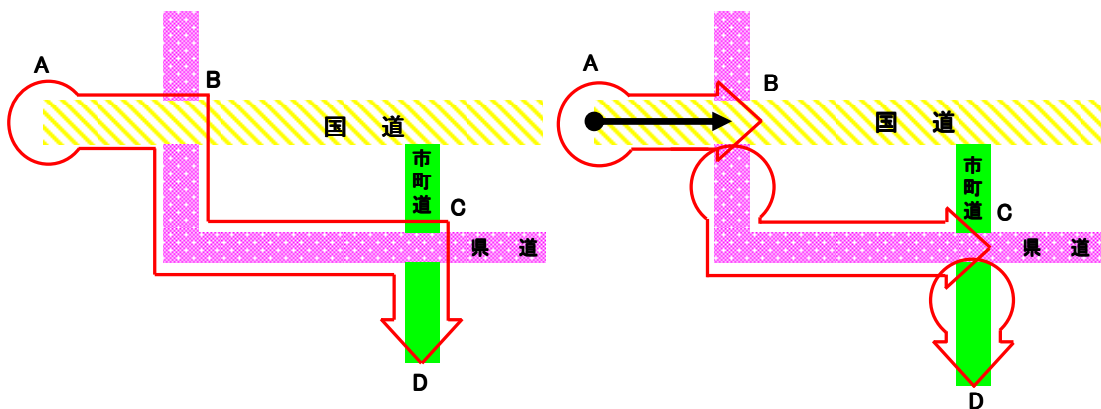
簡易的な計画方法

- ・ 道路幅員+1.0mで都市計画決定する。(橋梁及び高架橋部分を除く)
- ・ 交差点部の右折レーン長は、各路線の設計速度により決定する。
- ・ 隅切り部は、交差点流出部の車線数及び交差角より決定する。
- ・ 外付け水路は、考慮しない。

(事業化の際、住民の合意形成や技術・費用の面等の理由によりやむを得ない場合、変更する)

3-4. 都市計画道路見直しに伴う路線の再編について

地域主権一括法の制定により、管理者により手続きに違いが生ずることとなったため、都市計画道路見直しに合わせて、路線の再編を行う事が望ましい。



AD都市計画道路(県決定大臣同意)

AB都市計画道路(県決定大臣同意)
BC都市計画道路(県決定)
CD都市計画道路(市町決定)

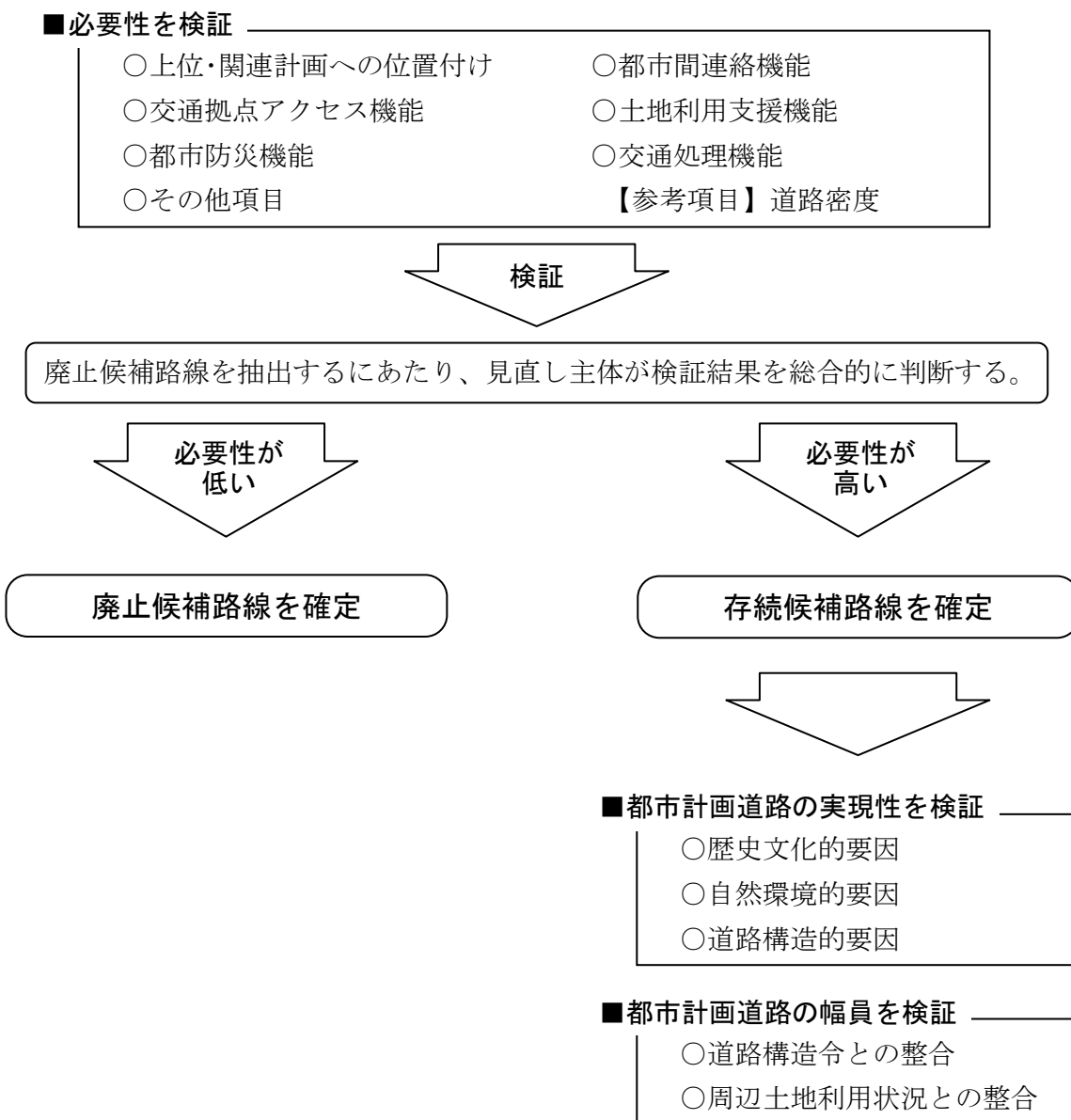
4 総合評価

以下のフローを参考に総合評価を行うこととするが、最終的には地区固有の課題や道路ネットワークとの整合性等を総合的に検証し、必要があれば関係機関等との協議を踏まえた上で、廃止の変更を行う。

なお、めざすべき都市像はそれぞれの市町により異なることから、前述の必要性の検証項目のうちどの項目を重視し、または、検証項目を追加及び削除し、廃止候補路線を抽出するかについては、見直し主体が総合的に判断するものとする。

また、市町村合併、マスタープランの策定等それぞれの市町により都市計画の進捗状況は異なることから、廃止候補路線が確定した後の都市計画変更の実務に着手する時期については、見直し主体が判断するものとする。

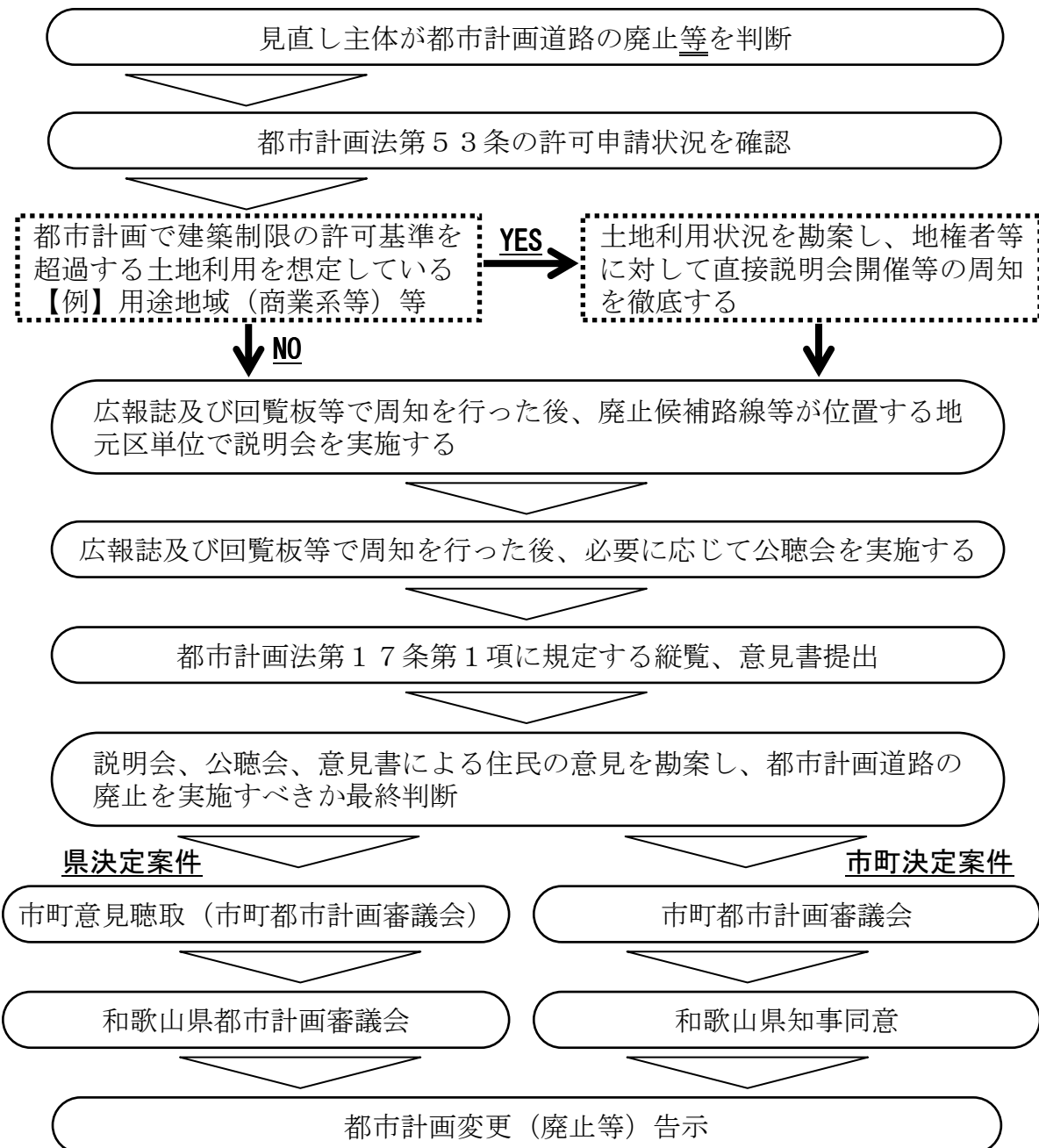
【総合評価フロー】



5 都市計画道路廃止等フローについて

都市計画道路は都市の将来像を実現するために都市計画決定されるものであること。また、都市計画道路の区域内では、都市計画法により建築制限が課せられることから、都市計画道路の廃止等を実施する場合、その理由を明らかにするとともに、建築制限に係る関係者を含めた地域社会の合意形成が必要であると考えられることから、以下のフローを参考に、説明会等を実施するとともに必要に応じて意見公述の場を設けることとする。

【都市計画道路廃止等フロー】



.....部：都市計画法による建築制限について、『階数が二以下』との許可基準を考慮すると、商業系用途を指定している等の高度利用を促進している場合、実質的に建築制限を受けている可能性が高いことから、慎重な対応が求められる。