

三重県 都市計画道路の見直しガイドライン

評価基準マニュアル 手順書

三重県版

平成19年3月

三 重 県

目 次

本評価基準マニュアルの利用について	1
1. 見直しの進め方	2
2. 路線・区間評価カルテ	3
3. 作業手順	5
4. 留意事項	19

本評価基準マニュアルの利用について

本評価基準マニュアル(手順書)は、「三重県 都市計画道路の見直しガイドライン」における見直し対象路線の評価方法や判断基準を補完するものとして、基本的な考え方や標準的な指標値を三重県版としてとりまとめたものである。

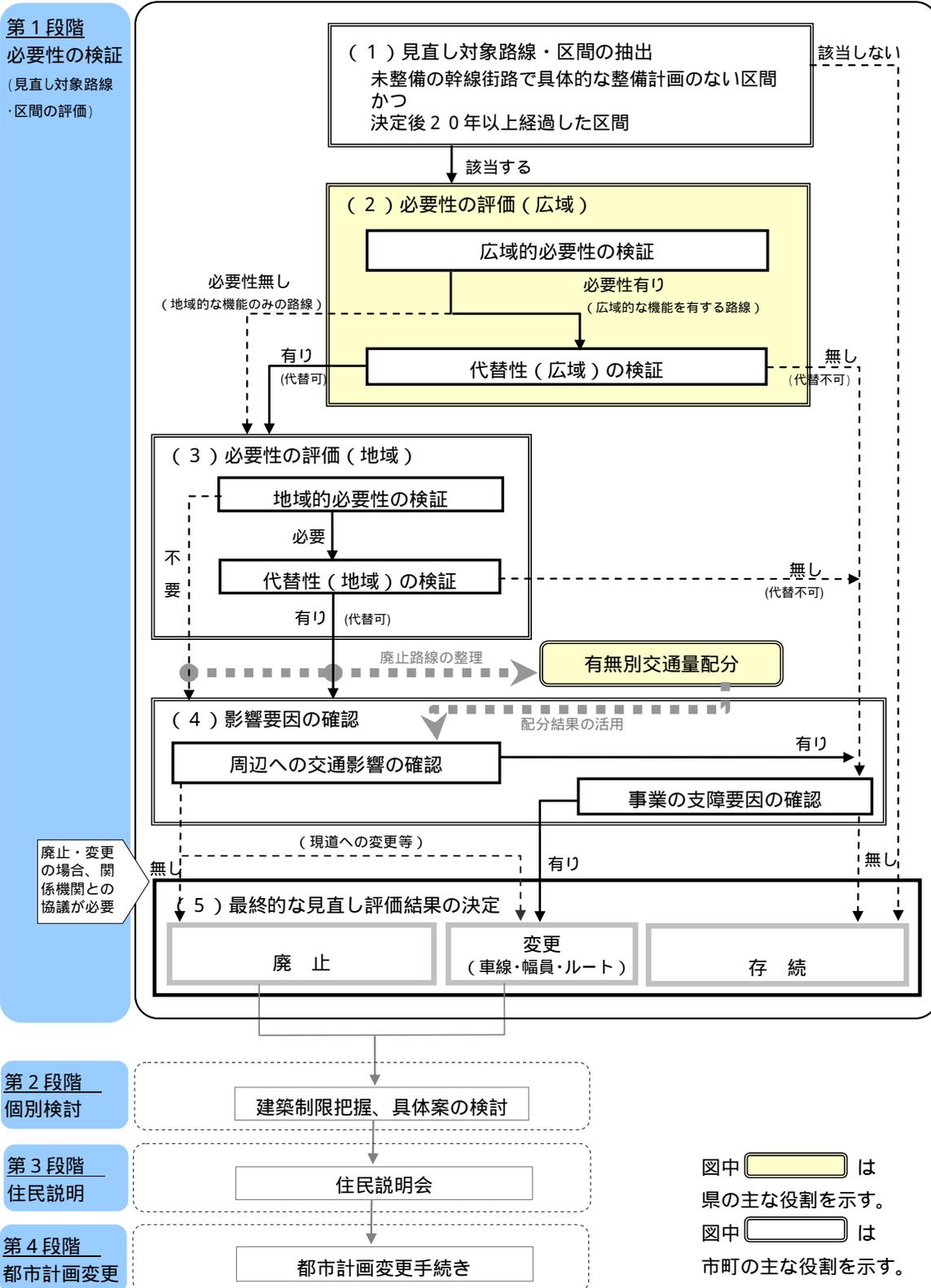
このため、見直しを実施する市町固有の地域特性の全てを網羅的に反映したものではないことから、見直しを実施する市町によっては、地域固有の特性に応じた改定が必要となる場合がある。三重県としての統一性が重要である一方、地域固有の特性に応じた評価を実施することが、長期未整備の都市計画道路の適正な評価に繋がり、地域住民の理解も得られるものとする。また、他県では、市町村独自のガイドラインによって、見直しが進められている事例もある。

そこで、次年度以降から始まる市町の見直しは本評価基準マニュアル(手順書)を基本に進めるものとするが、必要に応じて地域の実情にあわせた市町独自のマニュアル(市町版)として適宜改定・運用できるものとする。

なお、改定にあたっては、三重県との十分な協議・調整を図るとともに、地域住民への説明責任を負う市町の判断で適宜公表することとする。

1. 見直しの進め方

本ガイドラインに基づく見直しの進め方は以下のとおりである。



見直しの進め方(フロー図)

2. 路線・区間評価カルテ

見直し対象路線・区間については、以下の「路線・区間評価カルテ」を作成する。

都市計画道路見直し 路線・区間評価カルテ		県記入欄	市町記入欄	カルテ No
市町名		路線・区間番号		
(1) 見直し対象路線・区間の抽出				
当該路線・区間の概要	・路線番号・名称			
	・決定権者			
	・計画決定年次	(当初決定)	(最終決定)	
	・計画概要	(幅員)	(車線数)	(延長)
必要性を検証する理由 (事業推進上の問題点・課題等)				
(2) 必要性の評価(広域)				
広域的必要性の検証		備考		
広域的な機能(必要性の検証項目)				
・都市の骨格形成機能	有無			
・ネットワーク・拠点性の機能	有無			
・広域的な防災機能	有無			
評価(広域)				
代替性(広域)の検証		備考		
・現道及び並行道路の存在 (路線名、断面構成要素、離隔距離)	有無			
・道路機能の代替性の有無 (車線数の検証)	有無			
(3) 必要性の評価(地域)				
地域的必要性の検証		備考		
地域的な機能(必要性の検証項目)				
・交通機能	有無			
・空間機能	有無			
・市街地形成機能	有無			
構成要素ごとの評価		車道		
		停車帯		
		歩道		
代替性(地域)の検証		備考		
・現道及び並行道路の存在 (路線名、離隔距離、断面構成要素)	有無			
・道路機能の代替性の有無 (道路の構成要素の検証)	有無	車道		
		停車帯		
		歩道		
(4) 影響要因の確認				
周辺への交通影響の確認 (影響の有無)	有無			
事業の支障要因の確認	有無			
(5) 最終的な見直し評価結果の決定				
最終的な見直し評価結果 (廃止・変更・存続の理由等)	廃止 存続 変更			

【参考】

カルテの記載の留意事項

- ・カルテの**赤色文字**が記載内容である。
- ・カルテ No は、市町単位で1から記載する。

の3つ目の番号は、「(3)必要性の評価(地域)」において、さらに細分化した区間ごとの評価が必要な場合に用いる。
 この場合、(1)～(2)までは同様の内容とし、(3)以降から個別に記載する。

都市計画道路見直し 路線・区間評価カルテ

市町名 ○○○市 路線・区間番号 ○-1-3 カルテ No 1

(1)見直し対象路線・区間の抽出

当該路線・区間の概要	・路線番号・名称 3・3・○ ○○○○線 ・決定権者 三重県 又は○○○市 ・計画決定年次 (当初決定) S.○年○月○日 (最終決定) H.○年○月○日 ・計画概要 (幅員) ○○m (車線数) 2車線 (延長) ○○m
必要性を検証する理由 (事業推進上の問題点・課題等)	概成済みであり、自動車交通機能や歩道機能も概ね確保されているほか、沿道施設の立地も多く、円滑な整備に支障をきたしている。

(2)必要性の評価(広域)

広域的必要性の検証	備考
広域的な機能(必要性の検証項目)	
・都市の骨格形成機能	有 都市計画マスタープランにおける外環状道路
・ネットワーク・拠点性の機能	無 -
・広域的な防災機能	有 緊急輸送道路
評価(広域)	広域的な機能を有する路線である。(代替性を検証し、代替道路が有る場合には地域の機能の必要性の検証を行う。)
代替性(広域)の検証	備考
・現道及び並行道路の存在 (路線名、断面構成要素、距離距離)	有 市道○○○線、(歩道2m、車道3m)×2、 離隔距離約 500m
・道路機能の代替性の有無 (車線数の検証)	有 見直し対象路線・区間と同じ2車線を有している。

(3)必要性の評価(地域)

地域的必要性の検証	備考
地域的な機能(必要性の検証項目)	
・交通機能	有 ○○と○○を結ぶ連絡道路であり、バリアフリー重点地区内の道路である。
・空間機能	有 総合計画において駅前シンボルロードとして位置づけられている。
・市街地形成機能	有 駅前の拠点地区として、面的整備の検討の有る地区内の道路である。
構成要素ごとの評価	車道 2車線の車道機能が必要である。 停車帯 沿道商業等の立地が見込まれなく、不要である。 歩道 シンボルロードとして、5mの歩道が必要である。
代替性(地域)の検証	備考
・現道及び並行道路の存在 (路線名、距離距離、断面構成要素)	有 市道○○○線、(歩道6m、車道3m)×2、 離隔距離約 0m(現道)
・道路機能の代替性の有無 (道路の構成要素の検証)	有 車道 見直し対象路線・区間と同じ2車線を有している。 停車帯 - 歩道 見直し対象路線・区間に必要な歩道5mを確保している。

(4)影響要因の確認

周辺への交通影響の確認 (影響の有無)	無 圏域全体での混雑度は1.0以下であり、接続及び並行道路の混雑度も1.1(1.25未満)であり特に問題はない。
事業の支障要因の確認	無 -

(5)最終的な見直し評価結果の決定

最終的な見直し評価結果 (存続の場合：根拠) (廃止・変更の場合：理由)	廃止 広域的な機能及び地域的な機能を有する道路であるが、市道○○○線によって代替が可能であり、周辺への交通影響も無く、関係機関との協議においても廃止とすることで問題がない。
--	--

【手順書5～7頁参照】
見直し対象路線・区間の概要を記載する。

【手順書5頁参照】
現計画での整備が進まない理由や問題・課題などを記載する。

【手順書8頁参照】
広域的な機能を記載する。また、総合的な機能として、広域的な機能を有する路線か地域的な機能を有する路線かを記載する。

【手順書9～10頁参照】
地域的な機能の代替性を検証し、機能が代替できる道路がある場合には、その概要を記載する。

【12頁を参考に抽出】

【13頁を参考に抽出】

【14頁を参考に抽出】

【手順書11～14頁参照】
地域的な機能を記載する。なお、記載欄が不足する場合には、別紙に添付資料として記載する。また、総合的な評価として、車道、停車帯、歩道の構成要素毎に必要な機能を記載する。

【手順書15～16頁参照】
地域的な機能の代替性を検証し、機能が代替できる道路がある場合には、その概要や代替できる機能を構成要素毎に記載する。

【手順書17～18頁参照】
交通量配分による交通量の影響や事業の支障要因の確認結果を記載する。

上記の記載内容は、記載方法の一例を示したものであり、これにとらわれることなく、各市町の実情に応じて適宜記載する。また、記載方法の一例を示すことを目的としているため、記載内容の前後で整合がないことに留意する必要がある。

3. 作業手順

(1) 見直し対象路線・区間の抽出

“見直し対象路線・区間の抽出”のための判断基準

判断基準

当初の都市計画決定年次が昭和 62 年 3 月以前（見直し時期が平成 19 年度の場合）である未整備の幹線街路を抽出し、具体的な整備計画のない区間を見直し対象路線・区間として選定し、路線・区間評価カルテを作成する。

- 1 見直し時期（概ね 10 年毎）を踏まえ、決定後 20 年以上経過した区間の全てを
広範囲に評価することが三重県の見直しの目的に合致するものと考えられる。
- 2 見直し対象路線・区間の単位は、事業推進上の問題点・課題等によって区分される
区間及び独立した未整備区間単位で設定する。ただし、現道の有無、路線の機能
や性格が異なると考えられる場合（地域的な機能が異なる場合）には、区間を
分けて評価することもできるものとする。
- 3 長期未整備の路線・区間でも、以下の路線・区間に該当する等、現時点で整備を
することが約束（公表等）されている場合には、見直し対象路線・区間から除外
する（路線・区間評価カルテは作成しない）。

（例）

三重県 新道路整備戦略

重点整備箇所のうち、「前期完成区間」「事業継続区間」「期間内着手区間」

「着手検討区間」は適用除外とはならない。

都市計画区域マスタープラン（三重県都市マスタープラン）

主要な施設の整備目標に示されている「おおむね 10 年以内に整備（着手を含む）を予
定する」路線

市町独自の事業化予定路線（公表された市町の道路整備計画、道路整備プログラム等）

住民に整備時期を明言できる熟度のある路線が適用除外となる。 など

- 4 当初決定以降の変更等がある場合には、機能形態の変化が想定されるため、最終
決定（現在）における対象路線の概要を記入する。

見直し対象路線・区間の抽出に伴い、関連する路線の見直しを実施する必要がある
場合には、当初決定後 20 年以内であっても見直しの対象とすることができる。

当該路線・区間の概要

整理項目

見直し対象路線・区間についての概要（名称や計画幅員等）を整理する。

必要性を検証する理由

整理項目

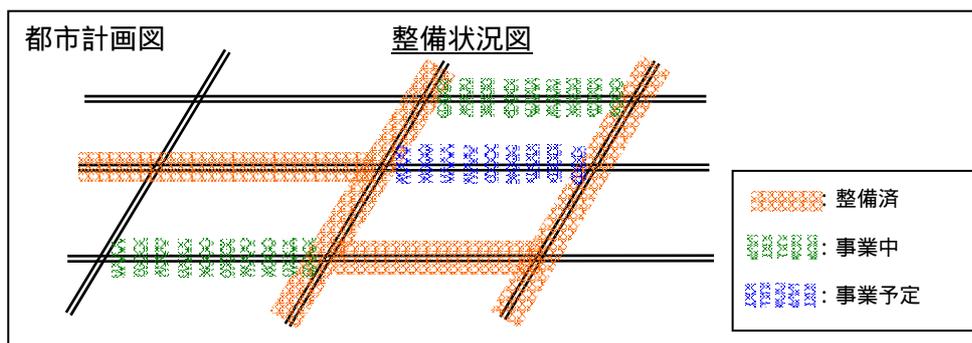
必要性を検証する理由として、当初決定からの役割や土地利用方針の変化など、
現行計画で整備することに対する事業推進上の問題点・課題（事業が推進できない
理由等）を整理する。

対象路線・区間の抽出手順例

<手順1>

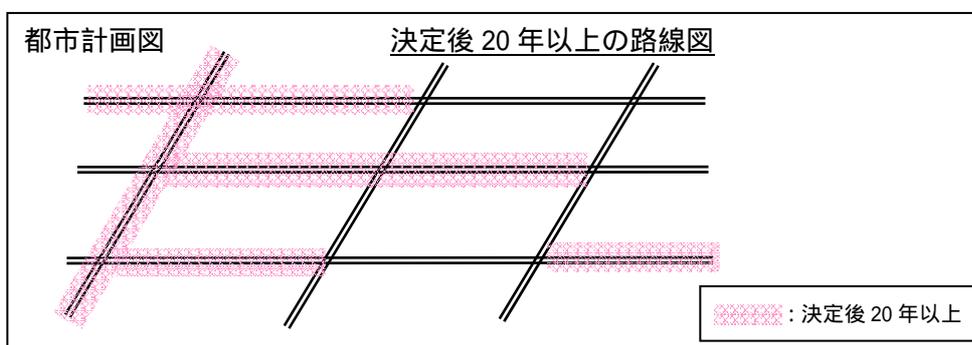
都市計画図において、下記の3つに区分した都市計画道路の整備状況図を作成する。

- ・整備済（概成済は含めない）
- ・事業中
- ・事業予定（5頁の判断基準3に示す適用除外となる路線（住民に整備時期を明言できる熟度のある路線）とする）



<手順2>

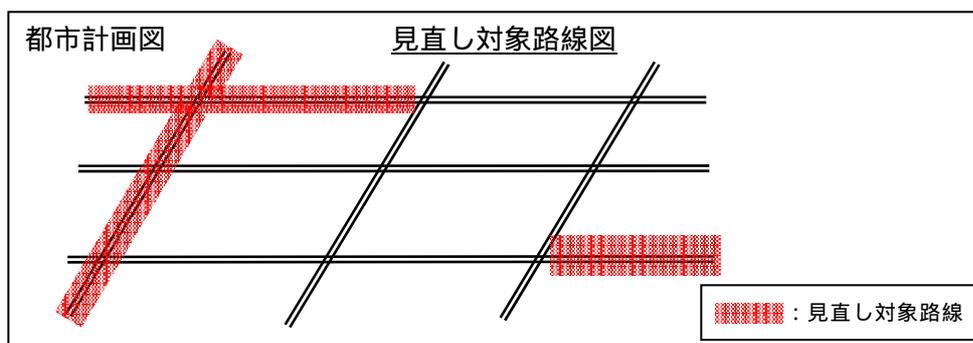
都市計画図において、都市計画決定後20年以上経過した路線図を作成する。
 なお、ここでは整備状況は考えないで、単純に20年以上の路線を抽出する。



<手順3>

上記の2枚の図を重ね合わせて、見直し対象路線図を作成する。

なお、見直し対象路線に関連して見直しが必要となる路線は、20年未満であっても対象路線とすることができる。

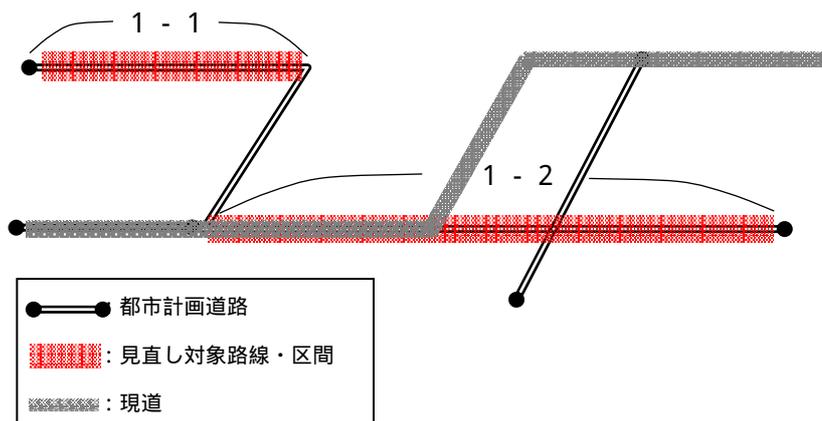


区間抽出と番号付けの手順例

<手順1>

- ・見直し対象の路線番号（3.3.1 線）の番号
- ・事業推進上の問題点・課題等の区分けを基本に区間番号をつける。

1、2、・・・等
1-1、1-2等



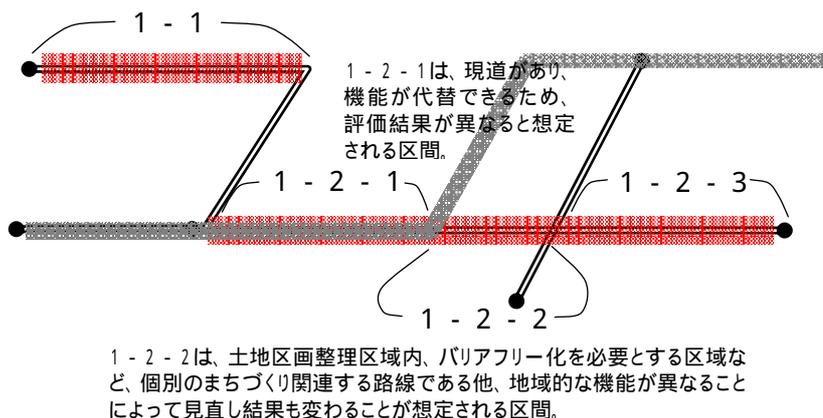
<手順2>

- ・広域的な機能による評価を行う場合、手順1の区間を基本にカルテを作成し、広域的な評価までを行う。

<手順3>

- ・地域的な機能による評価によって、区間を細分化する必要がある場合は、さらに区間を細分化する。
- ・この場合、広域的な機能による評価の結果、地域的な機能による評価が必要となる場合も同様に細分化する。

1-2-1 等



カルテの路線・区間番号の記入

- ・地域的な機能による評価で細分が必要な場合
- ・地域的な機能による評価で細分が不要な場合

路線・区間番号	1-1-1
路線・区間番号	1-1

(2) 必要性の評価(広域)

“広域的必要性の検証”のための判断基準

広域的必要性を検証するための機能と判断基準

都市の骨格形成機能

- ・広域交通を処理する路線、隣接都市との連携路線、都市内の拠点間・地域間相互の交通を集約して処理する路線のうち、都市軸(内環状道路、外環状道路、放射道路)を形成する機能を有しているかどうかを評価する。

都市構造の主軸を形成する内環状道路、外環状道路、放射道路

ネットワーク・拠点性の機能

- ・広域交通を処理する路線、隣接都市との連携路線、都市内の拠点間・地域間相互の交通を集約して処理する路線のうち、都心やその他の郊外拠点及び広域交通拠点を連絡する機能を有しているかどうかを評価する。

国道、主要地方道、及び、起終点が市町間をまたぐ一般県道

広域交通拠点(高速道路 IC、重要港湾、地方港湾、特急停車駅)を連絡する道路

広域的な防災機能

- ・災害発生時における人命の安全、被害拡大防止、災害応急対策の円滑な実施を図るための救助・救急・医療・消火活動及び避難者への緊急物資の供給等に必要の人員及び物資等の輸送を行うため、各地の防災拠点や避難地を連絡する機能を有するかどうかを評価する。なお、被災時のネットワークとしての信頼性についても考慮し評価するものとする。

緊急輸送道路

車線数の確認

- ・「必要性の検証の理由」で整理した路線で、車線数の妥当性を検証する必要がある場合は、将来交通量から車線数の確認を行う。

見直しの際の基礎条件

見直し時点の都市計画区域マスタープラン(平成15年度策定)や市町マスタープランで示される都市の将来像及び道路網を基本とする。

“ 代替性（広域）の検証 ” のための判断基準

代替性（広域）を検証するための判断基準

代替性の検証とは、機能を代替できる道路の有無を確認することである。

機能を代替できる道路とは、見直し対象路線・区間が有する機能を代替することが可能な現道及び並行道路であり、下記の要件を満たす道路である。

2車線以上の道路であること

広域的必要性の検証は、車線数に着目した検証であり、少なくとも2車線は必要である。

また、機能を代替するためには、見直し対象路線・区間が有する車線数と同等以上の車線数が必要となる。

概ね同様の起終点を結ぶ下記のいずれかに該当する道路であること

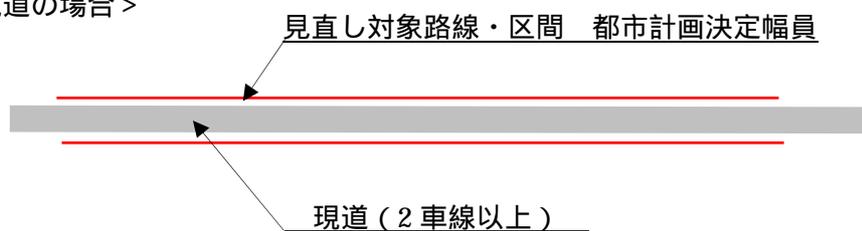
見直し対象路線・区間にある「現道」

見直し対象路線・区間の「並行道路」

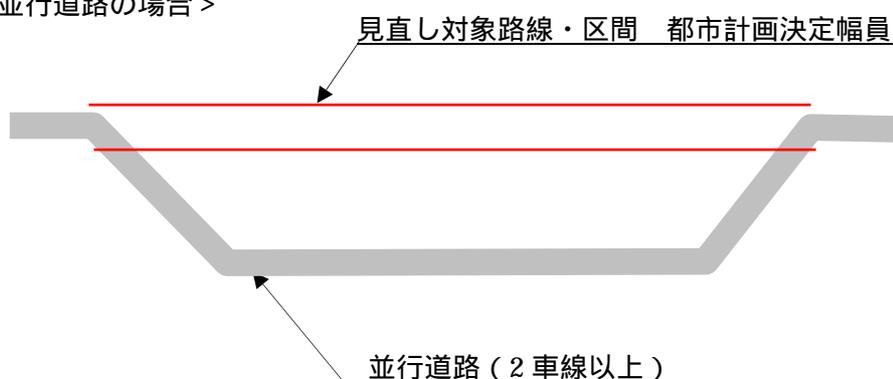
並行する都市計画道路は、整備済であっても機能を代替できる道路とはできない。ただし、国道バイパスなど、バイパス路線としての位置づけが明確な都市計画道路については機能を代替できる道路とすることができる。

機能を代替できる道路の概念図
 (広域的必要性の検証の場合)

< 現道の場合 >



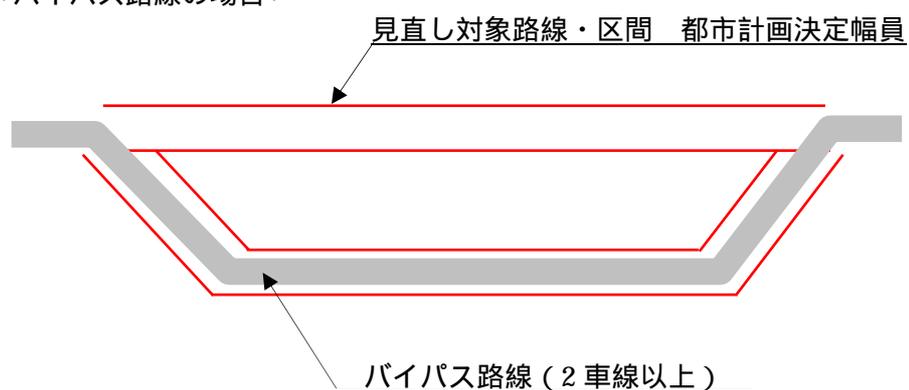
< 並行道路の場合 >



並行道路の場合は、既存の道路（国県市町道、農林道等）であり、整備済であったとしても都市計画道路は含めない。

なお、現状では道路がないが、事業実施が確実な道路（都市計画道路は除く）の場合は機能を代替できる道路とすることができる。

< バイパス路線の場合 >



バイパス路線の場合は、路線名称が国道バイパス等、バイパスとしての位置づけが明確な場合に限る。また、概成済を含めて現状で2車線以上となっている必要がある。

(3) 地域的な機能による評価

“ 地域的必要性の検証 ” のための判断基準

まちづくりの方針確認による把握項目

地域的必要性の検証にあたり、見直し対象路線・区間の市町レベルの現状や課題を把握するとともに、将来のまちづくりの方針に変更がなされているかどうかについて、以下を参考に確認しておく。

都市計画区域マスタープランや市町マスタープラン等、上位・関連計画における位置づけの確認

位置づけの有無や内容の確認

交通処理機能（主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路）の確認

土地利用状況の確認

土地利用状況、区域区分、地域地区、歴史的建造物とその内容の確認

農振農用地の状況の確認

用途地域指定や DID 区域の指定状況の確認

まちづくり方針の転換イメージ

商業系の高度利用を想定した用途からコミュニティーや既存商店街の維持レベルに変更した。

周辺土地利用の変化したものや将来の土地利用の見込みがない。

用途見直し済、または、地域の合意として、用途見直しとセットで手続きできる熟度に達している。

マスタープラン等において面的整備の支援が中止となった。

関係者全体で土地利用の高度化が図られないことの合意の意思確認が確実で、認知度が高い。

法令に基づきまちなみ保存等が位置づけられている地域である（伝建地区等）

都市計画決定時におけるまちづくりの方針が変化した場合においては、その後のまちづくりの方針を踏まえた見直しを行うものである。また、将来、市町マスタープランの見直しを実施することを前提として、都市計画道路の見直しを実施することも可能である。

“ 地域的必要性の検証 ” のための判断基準 （交通機能）

必要性の検証のための判断基準

地域的必要性の検証にあたり、見直し対象路線・区間に必要となる【交通機能】【空間機能】【市街地形成機能】の位置づけを以下の判断基準をもとに評価し、当該道路の必要性を明確にする。

なお、当該道路の必要性を検証するための機能を抽出する際には、決定時に必要とした機能ではなく、今現在、地域で必要となる（求めている）機能を整理する。

【交通機能】

通行機能

- ・ 複数市町、市街地間、主要道路間の連絡道路
幹線道路を補完する機能が必要である道路か
- ・ 交通環境改善機能
生活道路へ進入する通過交通の排除に寄与する道路か
- ・ 公共交通の導入空間を形成する機能
路線バスやコミュニティバス等が通行している、あるいは導入の予定がある道路か

歩行者・自転車交通機能

- ・ 自転車歩行者交通が比較的多いと考えられる交通機能
通学路に指定されている道路か
安全確保の必要があり通学路として整備の予定がある道路か
あんしん歩行エリアやバリアフリー重点整備地区に指定されているか
沿道土地利用（将来用途）が商業系に指定されている道路か

沿道利用機能

- ・ 駐停車スペースが確保でき、交通円滑化が図れる道路
停車帯が確保される道路か
- ・ 沿道利用の促進が期待される道路
上位関連計画やまちづくり関連の位置づけはあるか

“ 地域的必要性の検証 ” のための判断基準 （空間機能）

【空間機能】

都市環境機能

- ・ 良好な環境空間を形成する機能
 広幅員歩道や植樹帯が確保される道路か
- ・ 地域のシンボル空間を形成する機能
 景観形成や沿道緑化などシンボルロードとしての位置づけがあるか

都市防災機能

- ・ 緊急輸送路や避難路、救援活動の場としての避難・救援する機能
 地域防災センター、公園、河川敷等の避難地にアクセスする道路か
 都市計画マスタープランや地域防災計画に避難路の位置づけはあるか
 密集市街地内で目的地到達の時間短縮が図れる道路か
 消防活動困難地域（幅員 4 m 未満）の進入路となる道路か
 面的整備により安全な街区形成や避難路を確保する道路か
- ・ 延焼遮断効果が期待される災害防止機能
 密集市街地内で幅員 12m 以上を有する道路となっているか
 延焼防止効果は幅員 12m 以上（道路構造令の解説と運用）

収容空間機能

- ・ 供給処理施設を収容する機能
 電線類地中化の整備計画や導入の予定がある道路か

“ 地域的必要性の検証 ” のための判断基準 （市街地形成機能）

【市街地形成機能】

都市構造・土地利用の誘導形成機能

- ・土地利用の誘導機能、都市の骨格を形成する機能
上位計画・関連計画等に明確な位置づけはあるか

街区形成機能

- ・面的整備により街区を形成する機能
区画整理事業等の面的整備事業区域にある道路か
市街地等の面的整備の検討がなされている道路か

生活空間機能

- ・地域のコミュニティを形成する機能
地域内のコミュニティ形成の場を提供する道路か
散歩道としての場を提供する道路か

“代替性（地域）の検証”のための判断基準

代替性（地域）を検証するための判断基準

代替性の検証とは、機能を代替できる道路の有無を確認することである。

機能を代替できる道路とは、見直し対象路線・区間が有する機能を代替することが可能な現道及び並行道路であり、下記の要件を満たす道路である。

ただし、地域的必要性の検証において、車道（2車線以上）の必要性はないと判断した場合には、基本的には廃止の方向で検討を進める。

当該道路に求められる構成要素毎の機能を代替できる道路であること

車 道：必要な車道機能を満たしうる現道及び並行道路が存在し、2車線道路を確保している

停車帯：必要な停車帯機能を満たしうる現道

歩 道：必要な歩道機能を満たしうる現道が存在し、最低限片側歩道が確保されている

：必要な歩道機能を満たしうる並行道路が存在し、その離隔距離は200m程度以内

離隔距離は地域の実情に応じて判断する（理由を記入）

歩道だけが必要となる場合には、現道や並行道路に歩道がなくても交通安全対策（一部歩道拡幅、水路修繕等）による個別対応が可能と判断できる場合には機能を代替できると判断する。

概ね同様の起終点を結ぶ下記のいずれかに該当する道路であること

見直し対象路線・区間にある「現道」

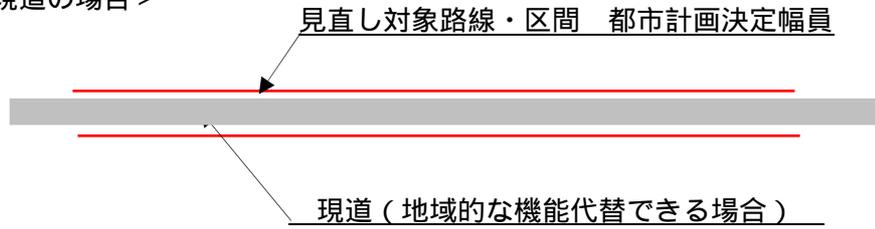
見直し対象路線・区間の「並行道路」

並行する都市計画道路は、整備済（概成済を含む）の場合に限り、機能を代替できる道路とすることができる。

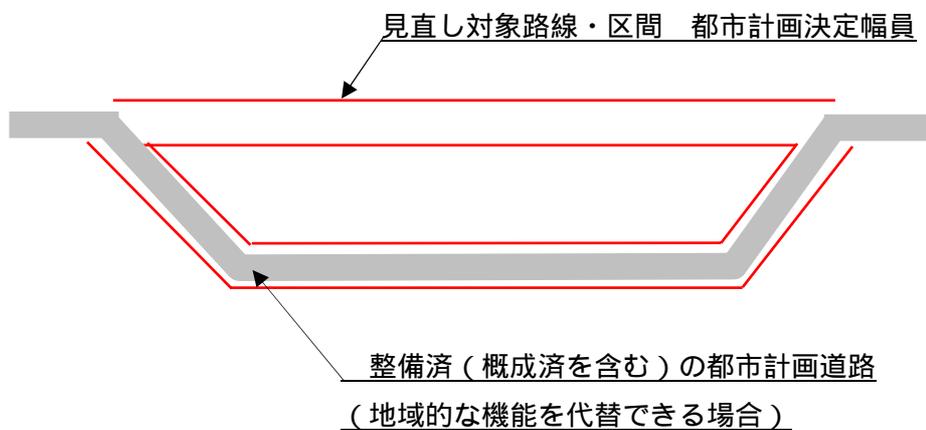
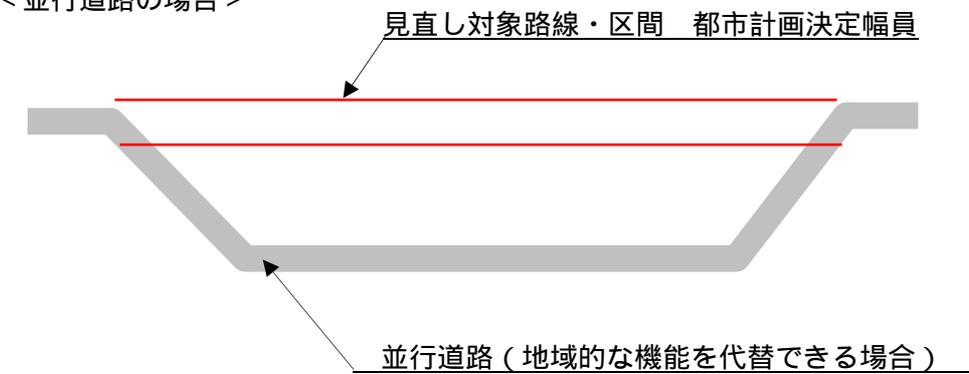
【参考】

機能を代替できる道路の概念図
(地域的必要性の検証の場合)

< 現道の場合 >



< 並行道路の場合 >



並行道路の場合は、既存の道路（国県市町道、農林道等）のほか、整備済（概成済を含む）の都市計画道路を含めることができる。
なお、現状では道路がないが、事業実施が確実な路線の場合は機能を代替できる道路とすることができる。

(4) 影響要因の確認

“ 周辺への交通影響の確認 ” のための判断基準

前提条件

有無別交通量配分（県実施）

変更内容を踏まえた検証用ネットワークを作成し、廃止による影響を確認するための交通量配分結果を活用し、周辺への交通影響を確認する。

なお、検証用ネットワークの作成にあたっては、都市の骨格を形成し、主として自動車交通の需要に対応して配置された幹線街路網をベースとする。

・フルネットケース

上記の幹線街路網をベースに、見直し対象路線が適切に評価できるように、見直し対象路線や機能を代替できる2車線道路などを追加したネットワーク

・廃止に対応したケース

フルネットケースから廃止路線を除外したネットワーク(車線数の変更も考慮)

判断基準

周辺への交通影響の確認（市町実施）

- ・周辺への交通影響の確認は、配分結果により絶対的な路線の必要性を判断するものではなく、周辺への交通影響の大小を把握するために行う。
- ・都市計画道路を見直した場合、行き止まり道路や道路網前後で極端に道路幅員が狭い区間が残存しないかなど、連続性は確保されているか、道路網として成立するかどうかについて確認する。
- ・上記フルネットケースにおける圏域内の将来交通需要と廃止に対応したケースの将来交通容量を総走行台キロで比較し、当該路線を廃止した場合の支障度合いを確認する。

圏域内の総走行台キロ比較による「 $\frac{\text{（将来交通需要} \times \text{区間距離）}}{\text{（廃止に対応したケースの将来交通容量} \times \text{区間距離）}}$ 」が1.0を超えていないか

超える場合には調整・協議が必要

路線の有無により競合する路線（接続道路や並行道路）の混雑度（将来交通需要 / 将来交通容量）に問題がないか

表 交通状況の推定（資料：道路の交通容量-社団法人日本道路協会）

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	飽和時間 0, $Q/C < 1.0$ 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 ? 1.25	飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下、 Q/C はほとんどの区間で1.0以下、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が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 ? 1.75	飽和時間は0~12、 $Q/C > 1$ の時間が10~15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑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度状態と考えられる。
1.75以上	飽和時間0がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が50%を超える。慢性的混雑状態を呈する。

“事業の支障要因の確認”のための判断基準

判断基準

当該路線の固有の課題を把握し、現計画で実現不可能で将来的にも実現不可能であることが明らかな以下の課題を有するかどうかを市町が確認する。

事業の支障要因に該当する課題を有する場合、「変更」となる。

事業の支障要因の確認（判断基準例）

重要度からみて移転が不可能となる課題を有している。

- ・法令に基づきまちなみの保存等が位置づけられている（伝建地区、文化財等）
- ・地域全体で何らかの意思確認が確実である
- ・学校など重要な公共施設を分断している など

（５）最終的な見直し評価結果の決定

“見直しの評価結果”を決定するための判断基準

判断基準

見直しの進め方（フロー図）に基づき、見直しの方向性（廃止・変更・存続）としての行政案を決定し、その理由を記入する。

4.留意事項

行政（案）の住民説明会での留意事項

行政(案)の合意に向けた手続きの例

	廃止	変更	存続	備考
情報公開 (市町対応)	・広報紙 ・ホームページ	・同左	・同左	・見直し方法の提示 ・行政(案)や決定理由 等を提示
住民説明会等 (市町対応)	・開催 住民の理解 を得るために 開催	・開催 変更案の提 示とあわせて 開催	・なし 市町判断で 必要な場合 は開催 必要に応じて税の緩和 措置の導入 について検 討	開催案内 ・広報紙やホームペー ジで広く開催案内 ・地権者等には個別送 付案内 住民説明会 ・見直し方法の資料 ・対象路線図 ・行政(案)の決定理由 (評価カルテの内容を引用) ・その他 (53条関係資料等)
都市計画の変更 手続き (決定権者対応)	・住民説明会の 開催後	・変更案の 確定後	・なし	

(住民説明会での留意事項)

見直し方法や理由など、行政（案）に至った経緯などを合理的に説明する。
53条の規制に対する理解不足の住民も想定されるため、規制内容（建築できる規模や
手続き等）についての十分な説明をする。
税制による緩和措置を実施している場合は、税制面の変更に関する質問も想定される
ことから、税務担当者の同席などの確に対応できるよう準備する。
都市計画道路の整備に代替する交通安全対策などの他事業の要望も想定されるため、
その対応も考慮する。

(参考：説明資料等)

- ・見直し方法の説明資料（ガイドラインの抜粋等）
- ・行政（案）の説明資料（対象路線の位置図や行政（案）の決定理由資料）
路線・区間評価カルテの情報等を活用する。
- ・その他（市町の判断により各地区の状況に応じて準備）
53条の規制に関する資料、税制緩和措置に関する資料

廃止に伴い、交通安全事業に関する要望も想定されるため事前の情報収集や担当課の同席
を要請する。

(存続の場合の留意事項)

存続の場合は、住民説明会等の開催はなく、行政（案）は広報やホームページでの情
報公開となるが、必要に応じて固定資産税や都市計画税の緩和措置の導入を検討す
る。
「都市計画施設の予定地に定められた宅地等の評価上の取り扱いについて」の通知により、
税の緩和措置が可能となっている。

行政（案）の行政事件訴訟法（改正）に関する留意事項

- ・行政事件訴訟法が 2005 年 5 月に改正され、長期未整備の都市計画道路に対しても合理性のある説明がこれまで以上に必要となる。このため、見直しの評価結果である行政（案）において存続となった路線については、今後も未整備のまま存続することに対する合理性のある説明が求められることもあるため十分に留意する必要がある。

都市計画道路に関する最近の行政事件訴訟事例

【事例】 市道区域決定処分取消等請求事件 盛岡市

都市計画道路の区域内に土地・建物を所有する原告が、長年にわたり建築制限を受けたとして、賠償等を求めた裁判

最高裁判決は原告の上告を棄却

(平成17年11月1日 最高裁判決)

都市計画決定は一般的、抽象的な性質なもの

漸次見直しを実施しており、都計道の必要性を確認している

(補足意見)

- ・制限は都市計画の実現のために必要でありかつ合理的理由があることが前提
- ・60年にわたる制限に対し、損失補償の必要性がないという考えには疑問がある

【事例】 都市計画道路の都市計画決定に関する訴訟 静岡県

都市計画法53条に基づく、都市計画道路の区域内における建築許可申請に対し、不許可処分の取消しを求めた裁判

東京高裁は建築不許可処分は違法判決

(平成17年10月20日 東京高裁判決)

都市計画道路の決定根拠となる交通量推計に合理性を欠く

よって都市計画に適合しないことを理由にした処分は違法

現在、本件については最高裁に上告が行われている。

