

明石市都市計画審議会 報告資料
平成26年8月8日
都市整備部都市計画課

② 都市計画道路の見直しについて

都市計画道路の見直しについて【概要】

1 経緯

都市計画道路は計画的な整備により、これまで市街化の促進などに大きく寄与してきました。しかしながら、都市計画決定から長期間を経ても事業化に至っていない道路も残っており、一定の建築行為が制限され続けています。

そのため、都市計画道路の長期未着手路線について、兵庫県都市計画道路網見直しガイドライン（以下、「県ガイドライン」）に基づき、明石市の地域性を踏まえた「明石市都市計画道路見直し方針」を策定し、国・県や隣接市町と整合を図りながら、必要性の検証と段階的な見直しを進めようとするものです。

2 見直し方針（案）の概要

(1) 見直し対象路線（P 8）

見直し対象路線は、区画街路を加えた、すべての未整備の都市計画道路とします。

(2) 検証方法（P 5）

県ガイドラインに基づき、廃止路線と存続路線に選別します。抽出された廃止路線を第1次見直し路線として、「廃止」に向けた都市計画手続きを進めます。

一方、存続路線については、市の新たな考え方として、事業施行予定者の判断により、第2次見直し路線として、見直しを継続します。

第2次見直し路線については、事業施行予定者による検討を行ったうえで、地元調整などを経て、「廃止」・「変更」・「存続」の見直しを行っていくこととなります。

3 スケジュール（P 17）

平成24年10月	本審議会にて県ガイドラインに基づき見直すことを報告
平成26年2月	本審議会にて途中経過報告

平成26年9月	見直し方針（案）のパブリックコメント（1ヶ月）
平成26年秋頃	本審議会にてパブコメ結果及び第1次見直し路線の報告 見直し方針の策定
平成27年1月～	第1次見直し路線に関する地域ごとの説明会
平成27年4月～	第1次見直し路線に関する都市計画変更手続き

明石市都市計画道路見直し方針（案）

平成26年 月

明 石 市

< 目 次 >

第1章 都市計画道路見直しの背景	1
第2章 都市計画道路の決定経緯と整備状況	2
1. 決定経緯	
2. 整備状況	
第3章 都市計画道路見直し検証方法	5
1. 見直しに対する基本的な考え方	
2. 見直し対象路線の抽出	
3. 県ガイドラインに基づく廃止・存続路線の抽出（第1次見直し路線）	
4. 事業施行予定者の調整による廃止・変更・存続路線の再検討（第2次見直し路線）	
第4章 都市計画道路見直しスケジュール（案）	17
第5章 都市計画手続きなどにかかる重要なポイント	18

第1章 都市計画道路見直しの背景

本市は阪神と播磨の接点に位置する恵まれた地理的条件を活かし、西国街道などの旧街道筋が開け、交通の要としての役割を果たしてきました。今日においても、第二神明道路や国道2号、250号などによる広域交通の利便性を背景とした人口増加や企業進出などに対応すべく、都市計画道路を土地利用や他の都市施設などと一体的、総合的に都市計画として定め、整備を順次進めてきた結果、都市の健全な発展に寄与してきました。

その一方で、都市計画決定後に長期間を経ても事業化に至っていない道路も多く存在しており、その結果事業予定がないにもかかわらず、一定の建築行為が制限され続けています。また、近年では人口減少や少子高齢化、環境問題への対応による自動車依存型社会からの脱却、公共投資への厳しい制約など、道路整備を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。

さらに、国土交通省が策定する都市計画運用指針においても、長期末着手道路については、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置などを検討するなかで見直されるべきであるとの方向性が示されています。

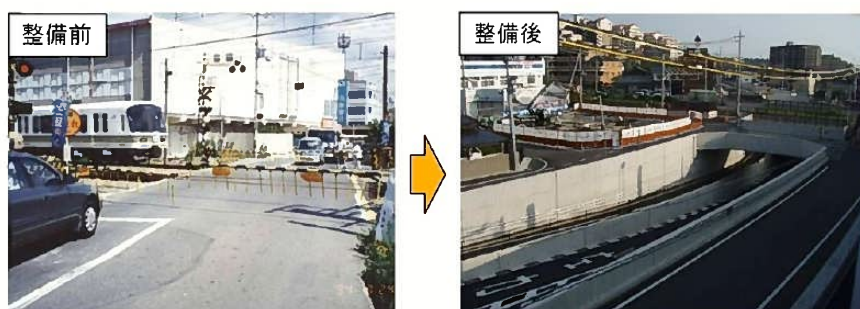
これまで、本市においては、平成16年2月の兵庫県都市計画審議会からの答申である「都市計画道路網の見直しに関する基本的な考え方」に基づき、道路密度や配置バランスなどの観点から必要機能の検証を行った結果、上ノ丸線の一部延長310mの廃止を行いました。なお未整備の路線が多数存在しています。

また、長期間未整備である都市計画道路に対する考え方が司法の判例に示されたことや、選択と集中による効率的な道路整備を進めていくため、都市計画道路の検証を適宜行い、必要に応じて見直すべく、平成23年3月に兵庫県は、「都市計画道路網見直しガイドライン」（以下、「県ガイドライン」という。）を策定しました。

本市においては、県ガイドラインの見直しの進め方に基づき、本市の地域固有の状況を踏まえ、都市計画マスタープランの目指すべき将来都市像の実現に向けて、見直し方針をとりまとめ、都市計画道路見直しの検証を行うものです。



(都) 林崎線



(都) 福田大窪線

第2章 都市計画道路の決定経緯と整備状況

1. 決定経緯

本市における都市計画道路は、昭和21年に国道線東（国道2号和坂交差点以東）など計画決定されたことにはじまり、現在では計67路線、延長116,670mが計画決定されています。

昭和40年以降に入ってからからの計画決定は少なく、多くの路線が昭和20～30年代に計画決定されており、50年以上が経過しているところです。

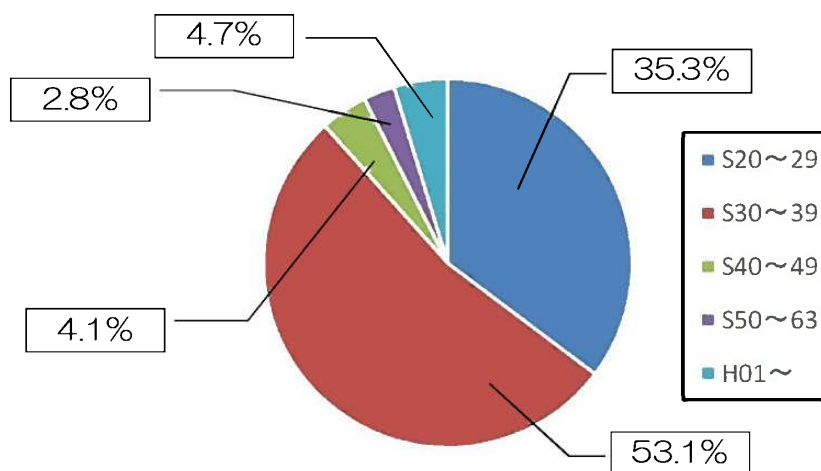


図-1 都市計画道路の決定年代別状況（平成26年4月時点）

2. 整備状況

現在の整備状況は、表-1に示すように69,250mが整備済みで、計画決定の約59%が整備済となっています。

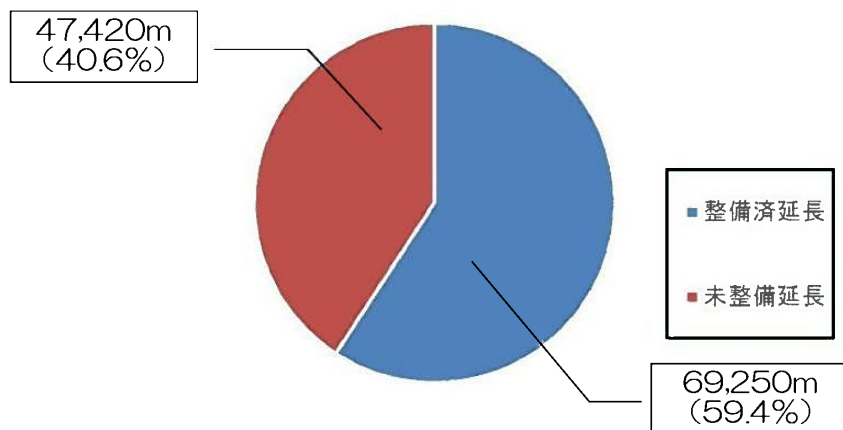


図-2 都市計画道路の整備状況（平成26年4月時点）

表－1 都市計画道路の整備状況（平成26年4月現在）

種別	名 称		幅員 (m)	計画延長 (m)	整備済延長 (m)	整備率 (%)	施行状況等
	番 号	路 線 名					
幹 線 街 路	3.2.1	国 道 線 東	30	4,270	1,900	44.5%	概成済、一部施行中
	3.2.20	播 磨 中 央 幹 線	30	9,320	9,320	100.0%	改良済
	3.2.100	駅 前 線	30	570	570	100.0%	改良済
	3.3.82	西 脇 岩 岡 線	22	2,300	420	18.3%	
	3.3.101	江井ヶ島松陰新田線	27	6,380	2,260	35.4%	
	3.3.102	大久保駅南中央線	23	500	500	100.0%	改良済
	3.3.103	二見土山線	22	3,670	3,670	100.0%	改良済
	3.3.112	大久保駅前線	22	120	120	100.0%	改良済
	3.3.501	藤 江 線	22	680	680	100.0%	改良済
	3.4.2	国 道 線 西	18	10,440	1,230	11.8%	概成済、一部施行中
	3.4.8	朝 霧 二 見 線	16	15,280	3,930	25.7%	概成済、一部施行中
	3.4.10	明 石 三 木 線	20	500	500	100.0%	改良済
	3.4.104	福 田 大 窪 線	17	790	790	100.0%	改良済
	3.4.105	神 戸 明 石 線	16	960	960	100.0%	改良済
	3.4.106	大久保岩岡線	16	2,830	2,830	100.0%	改良済
	3.4.107	西明石駅前線	16	480	480	100.0%	改良済
	3.4.502	市役所前線	20	460	460	100.0%	改良済
	3.4.503	林 崎 線	20	860	420	48.8%	一部施行中
	3.4.504	魚住駅前線	20	670	670	100.0%	改良済
	3.4.505	新幹線駅前線	18	1,060	1,060	100.0%	改良済
	3.4.506	大蔵朝霧線	18	1,760	1,760	100.0%	改良済
	3.4.507	西二見駅南線	18	130	130	100.0%	改良済
	3.4.508	福田東西線	17	250	250	100.0%	改良済
	3.4.509	魚住支所前線	16	2,570	2,570	100.0%	改良済
	3.4.510	山手環状線	16	6,020	4,410	73.3%	一部施行中
	3.4.511	大窪松陰線	16	1,460	610	41.8%	一部施行中
	3.4.512	八木松陰線	16	2,920	890	30.5%	一部施行中
	3.4.513	東仲ノ町線	16	350	350	100.0%	改良済
	3.5.108	明 淡 線	15	440	440	100.0%	改良済
	3.5.109	黒 橋 線	14	2,120	1,960	92.5%	概成済
	3.5.514	遊 園 地 線	15	3,140	1,980	63.1%	概成済
	3.5.515	西 新 町 線	15	1,990	1,990	100.0%	改良済
	3.5.516	川 西 線	15	1,360	1,360	100.0%	改良済
	3.5.517	五 分 一 町 線	15	670	670	100.0%	改良済
	3.5.518	西 脇 線	16	380	380	100.0%	改良済
	3.5.519	大久保石ヶ谷線	12	4,340	3,440	79.3%	概成済
	3.5.520	長 坂 寺 線	12	2,040	250	12.3%	一部施行中
	3.5.521	二見臨港線	12	810	0	0.0%	
	3.5.522	二見尾上線	12	1,740	0	0.0%	
	3.5.523	鳥羽中央線	12	2,990	1,970	65.9%	
	3.5.524	中谷山鳥羽新田線	12	990	140	14.1%	
	3.5.525	大 中 二 見 線	12	270	270	100.0%	改良済
	3.5.533	魚住駅南線	12	730	730	100.0%	改良済
	3.6.110	公 園 前 線	11	1,530	1,290	84.3%	施行中
	3.6.111	鷹 匠 線	11	840	840	100.0%	改良済
	3.6.526	一 番 町 線	11	490	490	100.0%	改良済
	3.6.527	西 海 岸 線	11	1,700	1,250	73.5%	
	3.6.528	大 坪 線	11	580	150	25.9%	一部施行中
	3.6.529	上 の 丸 線	11	790	790	100.0%	改良済
	3.6.530	上 の 丸 東 坂 線	11	1,810	1,810	100.0%	改良済
	3.6.531	王 子 線	11	1,820	1,390	76.4%	
	3.6.532	和 坂 線	11	660	660	100.0%	改良済
計		52 路 線		111,830	67,990	60.8%	
区 画 街 路	7.6.500	住吉公園前線	9	250	0	0.0%	
	7.6.501	山 下 町 線	9	1,000	0	0.0%	
	7.6.502	山陽電鉄側道4号線	9	350	0	0.0%	施行中
	7.6.503	山陽電鉄側道2号線	8	260	260	100.0%	改良済
	7.6.504	山陽電鉄側道3号線	8	250	250	100.0%	改良済
	7.6.505	山陽電鉄側道5号線	8	430	0	0.0%	施行中
	7.6.506	山陽電鉄側道6号線	8	280	0	0.0%	施行中
	7.6.507	山陽電鉄側道9号線	8	310	310	100.0%	改良済
	7.7.508	山陽電鉄側道1号線	6	390	390	100.0%	改良済
	7.7.509	山陽電鉄側道7号線	4	430	0	0.0%	施行中
	7.7.510	山陽電鉄側道8号線	4	270	0	0.0%	施行中
7.7.511	山陽電鉄側道10号線	4	330	0	0.0%	施行中	
計		12 路 線		4,550	1,210	26.6%	
特 殊 街 路	8.7.500	山陽電鉄側道11号線	6	190	0	0.0%	施行中
	8.7.501	魚住駅歩行者道	6	50	50	100.0%	改良済
	8.7.502	明石駅南歩行者道	5	50	0	0.0%	施行中
計		3 路 線		290	50	17.2%	
合計		67 路 線		116,670	69,250	59.4%	

第3章 都市計画道路見直し検証方法

1. 見直しに対する基本的な考え方

都市計画道路見直しにあたっては、県ガイドラインの検証の流れを踏まえつつ、本市の地域固有の状況や、事業施行予定者による検討や地元調整などを加えて、以下のフローにより検証を進めるものとします。

各段階における詳細の検証方法は後述しますが、STEP1において、路線の階層性設定を行い、STEP2において、客観的な評価基準に基づき、一律に必要性を評価し、廃止候補路線と存続候補路線を明確にします。そして、STEP3において、地域固有の要素などを踏まえて、必要性の判断を見直すものとします。以上を第1次見直し路線の抽出とします。

その後、STEP4において、事業施行予定者による検討や地元調整などを経て、必要性の判断を見直すものとします。これを第2次見直し路線の抽出とします。

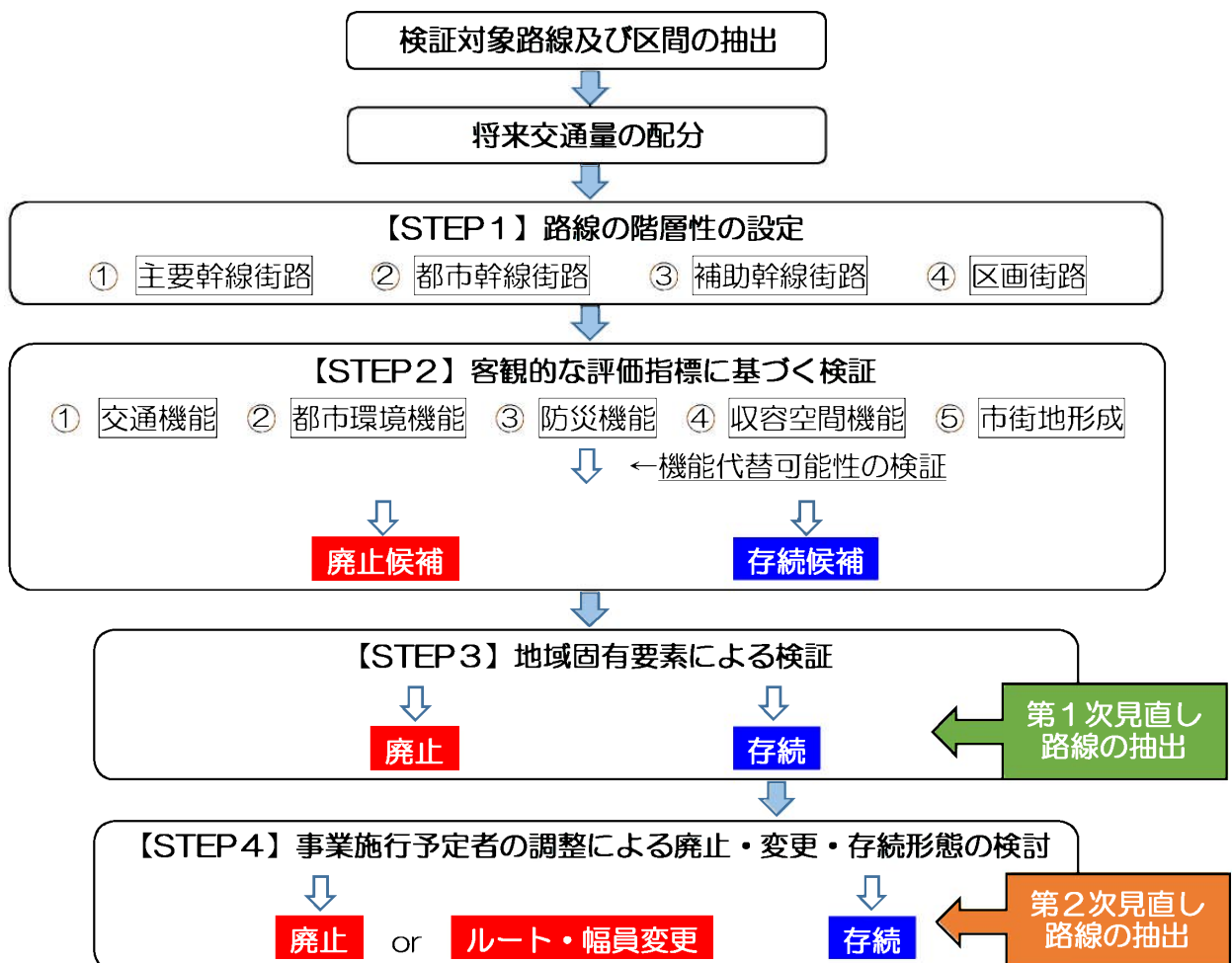
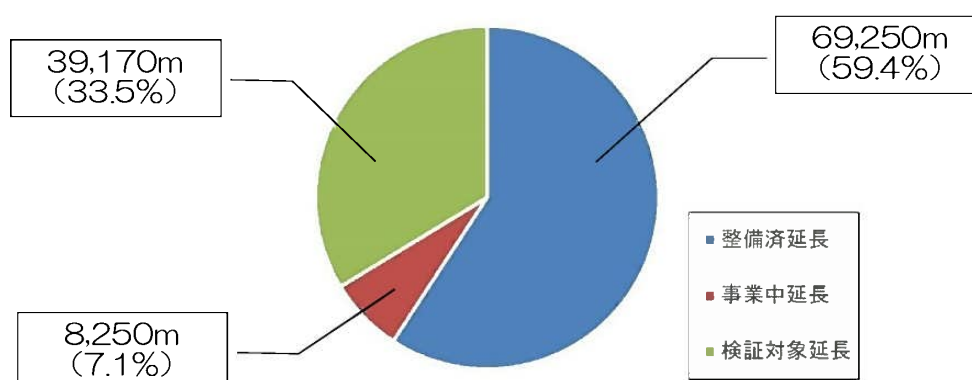


図-4 都市計画道路見直し検証の流れ

2. 見直し対象路線の抽出

表－2に示すように、本市の都市計画道路 67 路線のうち、全区間が整備済(36 路線)、及び施行中区間を含めて全区間が整備済予定となる路線(9 路線)を除く、幹線街路及び区画街路の 22 路線を見直し対象路線とし、そのうち整備済及び事業中区間以外のすべての未整備区間を見直し検証区間とします。

なお、県ガイドラインでは、整備予定のある区間は見直し対象とはしていませんが、本市では、「明石市の新たな道路整備計画(都市計画道路)平成 15 年度～平成 24 年度版」(以下、「道路整備プログラム」という。)に整備予定のある区間も見直し検証区間を含むものとします。



図－5 見直し対象路線の抽出結果

表一 見直し対象路線の抽出結果

1. 全区間が整備済の路線（36路線）

3.2.20	播磨中央幹線	3.4.513	東仲ノ町線
3.2.100	駅前線	3.5.108	明淡線
3.3.102	大久保駅南中央線	3.5.515	西新町線
3.3.103	二見土山線	3.5.516	川西線
3.3.112	大久保駅前線	3.5.517	五分一町線
3.3.501	藤江線	3.5.	西脇線
3.4.10	明石三木線	3.5.525	大中二見線
3.4.104	福田大窪線	3.5.533	魚住駅南線
3.4.105	神戸明石線	3.6.111	鷹匠線
3.4.106	大久保岩岡線	3.6.526	一番町線
3.4.107	西明石駅前線	3.6.529	上の丸線
3.4.502	市役所前線	3.6.530	上の丸東坂線
3.4.504	魚住駅前線	3.6.532	和坂線
3.4.505	新幹線駅前線	7.6.503	山陽電鉄側道2号線
3.4.506	大蔵朝霧線	7.6.504	山陽電鉄側道3号線
3.4.507	西二見駅南線	7.6.507	山陽電鉄側道9号線
3.4.508	福田東西線	7.7.508	山陽電鉄側道1号線
3.4.509	魚住支所前線	8.7.501	魚住駅歩行者道

2. 施行中区間を含めて全区間が整備済予定の路線（9路線）

3.6.110	公園前線	7.7.509	山陽電鉄側道7号線
7.6.502	山陽電鉄側道4号線	7.7.510	山陽電鉄側道8号線
7.6.505	山陽電鉄側道5号線	7.7.511	山陽電鉄側道10号線
7.6.506	山陽電鉄側道6号線	8.7.500	山陽電鉄側道11号線
		8.7.502	明石駅南歩行者道

見直し
対象外

見直しの対象とする路線（22路線）

3.2.1	国道線東	3.5.519	大久保石ヶ谷線
3.3.82	西脇岩岡線	3.5.520	長坂寺線
3.3.101	江井ヶ島松陰新田線	3.5.521	二見臨港線
3.4.2	国道線西	3.5.522	二見尾上線
3.4.8	朝霧二見線	3.5.523	鳥羽中央線
3.4.503	林崎線	3.5.524	中谷山鳥羽新田線
3.4.510	山手環状線	3.6.527	西海岸線
3.4.511	大窪松陰線	3.6.528	大坪線
3.4.512	八木松陰線	3.6.531	王子線
3.5.109	黒橋線	7.6.500	住吉公園前線
3.5.514	遊園地線	7.6.501	山下町線

整備済及び事業中区間を除く、すべての未整備区間を見直し検証区間とします。
(H15~H24道路整備プログラムによる事業予定区間も含む)

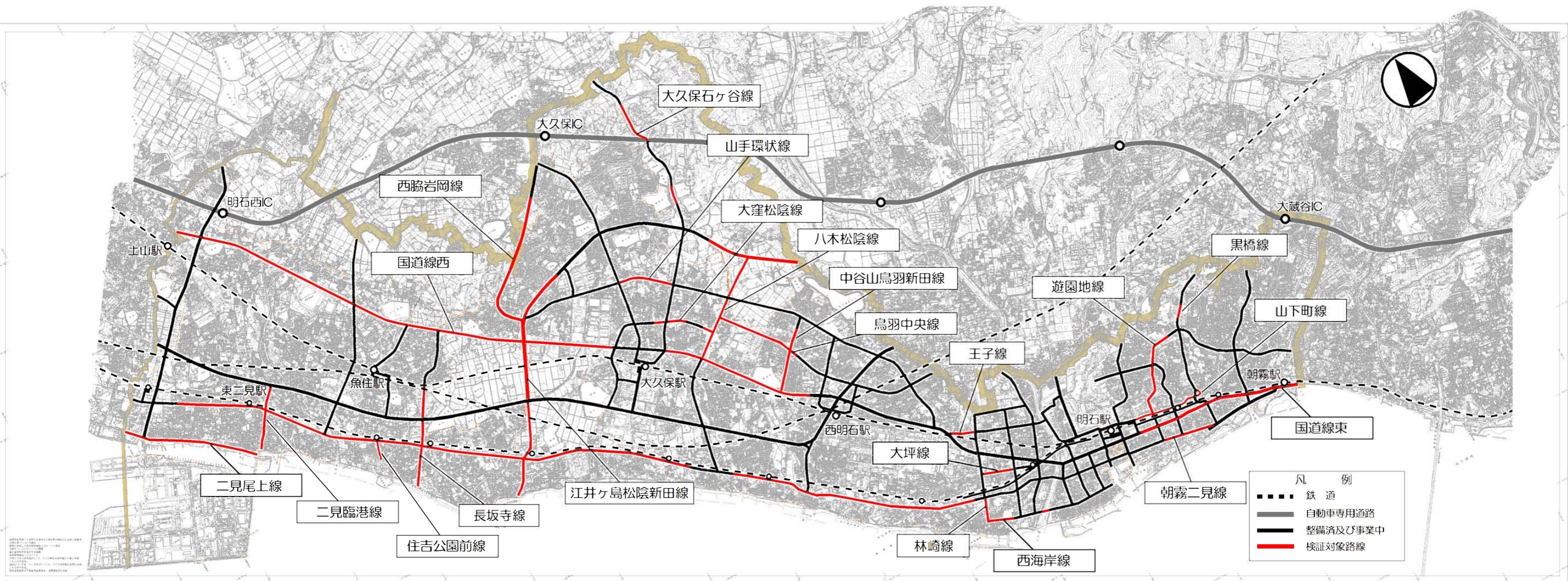


図-6 見直し対象路線の抽出結果図

3. 県ガイドラインに基づく廃止・存続路線の抽出（第1次見直し路線）

3-1 路線の階層性の設定【STEP1】

都市計画道路の幹線街路については、以下のように分類され、その必要性の評価指標が異なるものと考えられるため、現在の土地利用の状況や将来交通量の推計などを踏まえ、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路を明確に基準により仕分けることとします。

<幹線街路の分類と機能>

道路の分類		道路の機能等
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	都市内の各地区また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	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において都市幹線街路を補完し、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

出典)実務者のための新都市計画マニュアルⅡ【都市施設・公園緑地編】都市交通施設((社)都市計画学会 編)

(県ガイドラインP1より)

また以下の基準に基づき、主要幹線街路の欄にひとつでも該当する路線は「主要幹線街路」、主要幹線街路の欄に該当するものがなく、都市幹線街路の欄に該当する路線は「都市幹線街路」、いずれにも該当しない路線は「補助幹線街路」と区分します。

それに加えて、将来交通量が8,000台/日(交差点の多い4種2級2車線道路の設計基準交通量)以上の区間で、複数市町を連絡する路線はネットワーク機能も勘案したうえで「主要幹線街路」とし、それ以外の路線は「都市幹線街路」とします。また、将来交通量が8,000台/日未満の区間は「補助幹線街路」とします。

※出典「実務者のための都市計画マニュアルⅡ(都市交通施設)」(社)日本都市計画学会編

<路線の階層性設定基準>

機能	検証方法	考え方	判定	
			主要幹線街路	都市幹線街路
トラフィック機能	緊急輸送路	県地域防災計画に幹線(一次)緊急輸送路、一般(二次)緊急輸送路の指定があるか	● (一次)	● (二次)
	緊急交通路	県警察本部が指定する緊急交通路に指定されているか	●	—
	物流ネットワーク路線	国土交通省策定の国際物流基幹ネットワークの指定路線か	●	—
	広域連絡路線	複数の市町を連絡するまたは同一市町内の4車線以上の路線か	● (市町連絡かつ4車線以上)	● (同一市町の4車線以上)
アクセス機能	高速道路IC	自動車専用道路ICに直接アクセスする道路か	● (高規格)	● (その他)
	流通業務団地等物流施設	物流拠点に直接アクセスする路線か	—	●
	公共公益施設アクセス	市役所、主要駅 ^{※1} 、工業団地、港湾、空港、観光地などへ直接アクセスする幅員12m以上 ^{※2} の路線か	—	●
	3次救急医療機関アクセス	3次救急医療機関へ直接アクセスする路線か	●	—

※1：鉄道駅で、駅前広場が計画決定されているもの(駅前広場は未決定だが、現にバスが駅に乗り入れている駅を含む)

※2：2車線以上、両側歩道を有する必要最小限の幅員

(県ガイドラインP4より)

3-2 客観的な評価指標に基づく検証【STEP2】

以下の評価基準に基づき、都市内道路に求められる①交通機能、②都市環境機能、③都市防災機能、④収容防災機能、⑤市街地形成機能に応じた評価指標を設定し、路線機能の有無を評価します。

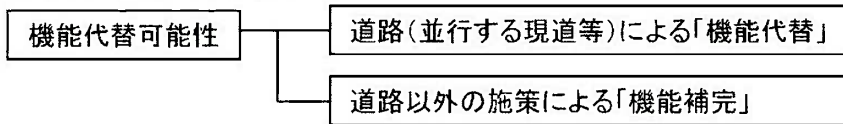
<路線機能検証の評価基準>

機能	評価の視点	路線機能評価の考え方	路線機能評価基準(目安)	主要幹線 都市幹線	補助幹線
①交通機能	交通処理	周辺の交通環境の改善・交通処理に資する路線か	・交通量配分に基づき、都市幹線街路以上を対象に、当該路線が存在しない場合の断面混雑度を検証した結果、断面混雑度が1.25以上となる路線かつ路線が整備されることにより混雑軽減が見込まれる路線	●	
	自転車歩行者ネットワーク	自転車歩行者のネットワーク向上に資する路線か	・歩道等の整備がなされていない現道と重複する路線で、以下の条件のいずれかに該当する路線 ①DID 区域 ②DID 区域外で、主要な歩行者交通発生源(学校、商業施設、駅等)から半径1km以内に存在する路線	●	●
	通学路	通学路指定がなされている路線か	・現道が通学路指定されている路線	●	●
	観光アクセス	著名な観光地へアクセスする路線か	・著名な観光地付近へ直接的にアクセスする路線 ※著名な観光地:対象は、観光資源台帳(財団法人日本交通公社 2006.3)のBランク以上	●	
②都市環境機能	駅周辺交通環境改善	環状道路など、駅周辺等の中心市街地への自動車流入抑制に資する路線か	・環状道路、地区外縁道路等の自動車流入抑制に資する路線	●	
	景観向上	景観向上が求められる路線か	・都市計画マスタープラン等において、以下のような位置づけにある路線 ・シンボルロード ・歴史的環境の形成に資する路線 ・生活環境の充実に資する路線 等	●	●
③防災機能	延焼遮断機能	延焼遮断機能が求められる路線か	・県で延焼遮断機能を担うものとして位置づけられる路線(例:広域防災帯)	●	●
	緊急避難路への位置付け	緊急避難路として指定されている路線か	・市町の地域防災計画に緊急避難路として指定されている路線		●
	緊急車両の走行性向上	緊急車両の走行にあたって、整備が必須となる路線か	・現道が緊急車両等の通行困難な幅員5m以下となっている路線		●
	消防活動の円滑化	消防活動の確保にあたって、都市計画道路の整備が必須か	・消防活動困難区域に位置する路線		●
④収容空間機能	路線バス	路線バスが通行しているまたは導入予定のある路線か	・現道に歩道が存在しないものの、路線バスが通行している路線、または導入予定のある路線	●	●
⑤市街地形成	面整備の計画	整備計画があるか	・面整備の整備計画のある路線	●	●

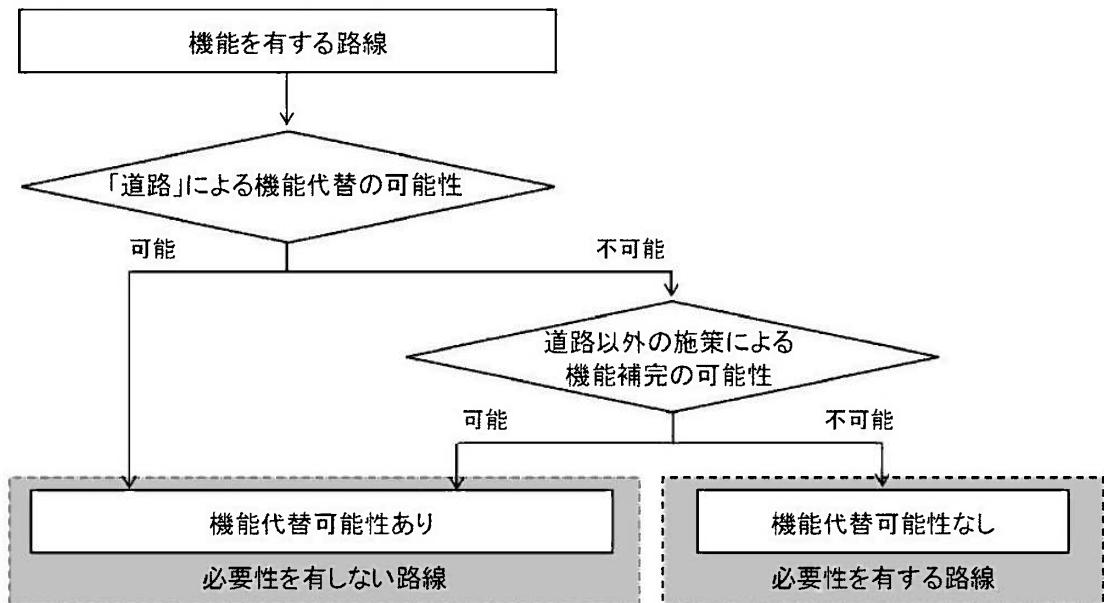
(県ガイドラインP8より)

なお、以下の考え方に基づき、並行する現道などによる機能代替に加えて、道路以外の施策による補完機能について検証を行います。機能代替の可能性のある路線は必要性がない路線として「廃止候補」、機能代替の可能性のない路線は必要性がある路線として「存続候補」と判断します。

<機能代替可能性の考え方>



<機能代替可能性の検証の流れ>



(県ガイドライン P9 より)

3-3 地域固有要素による検証【STEP3】

【STEP2】の結果に対して、地域固有の要素を踏まえて再検証を行い、「廃止」もしくは「存続」の判断を行います。【STEP3】において、「廃止」と判断される路線については、第1次見直し路線として、P15の廃止形態の検討に基づき、不連続が容認できる場合は「廃止」、もしくは幅員やルートなどの「変更」を他の路線より優先的に都市計画手続きに着手します。なお、区画街路の未整備区間においては、原則「廃止」とします。

(1) 必要性がない路線である「廃止候補」における検証

以下の考え方にに基づき、【STEP2】で必要性がない路線として「廃止候補」と判断された路線における地域固有要素の検証を行います。

＜必要性を有しない路線における地区固有要素に係る検証の考え方＞

廃止するうえでの課題	対象	検証の考え方
廃止が周辺のまちづくりやプロジェクト等への影響を及ぼす路線	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスタープランや都市再生計画、地域再生計画などのまちづくりに関わるプロジェクトに位置づけられている路線 または、プロジェクト拠点へのアクセス道路として位置づけられる路線 	<ul style="list-style-type: none"> 当該路線がプロジェクトのために必要性が高いと判断される場合については、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ただし、機能代替が可能な路線や方策が存在する場合、「廃止判断は妥当」と判断できる。
隣接して並行する道路へ混雑影響を及ぼす路線	<ul style="list-style-type: none"> 隣接して並行する路線(STEP2の評価対象外)が混雑しており、当該路線以外の道路整備が計画されていない路線 隣接して並行する路線(STEP2の評価対象外)は混雑していないものの、同じく並行する街区内道路に通過交通が流入している路線 	<ul style="list-style-type: none"> 主要幹線街路、都市幹線街路に位置づけられる路線であり、当該街路が混雑緩和に寄与する場合は、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。
既に大部分が完成している路線	既に大部分が完成しており、かつ、連続性が確保されていない路線	<ul style="list-style-type: none"> 未着手区間の整備により、ネットワークとしての連続性が確保される路線については、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ただし、当該区間に現道があり、その区間がボトルネックポイントになっていない場合や歩行者・自転車のネットワーク形成の必要性が低い場合については、「廃止判断は妥当」と判断できる。
沿道にセットバックしている建物が多数ある路線	対象区間の多数の箇所で沿道建物が既にセットバックしている路線	<ul style="list-style-type: none"> 多くの建物がセットバックしている場合については、当該街路の計画等が住民等に認識されていると判断できることから、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ただし、セットバックにより確保された空間において、景観形成等、別施策により効率的に活用できるとともに、その施策について住民の理解が得られる場合については、「廃止判断は妥当」と判断できる。
ネットワークとしての連続性に支障がある路線	主要幹線街路・都市幹線街路に位置づけられ、両端が他の街路と連結し、ネットワークの一端を担う路線	<ul style="list-style-type: none"> 当該街路を廃止することにより、不要な迂回の発生や、それに伴う交通混雑等が発生している、または、発生が懸念される場合については、存続が望ましい「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。
整備に対する住民要望が強い路線	既に住民からの要望※がある路線 ※「すれ違いが困難」、「線形不良のため交通事故が多い」など、機能評価において項目立てしていない機能に限る	<ul style="list-style-type: none"> 要望理由を明確にするとともに、その理由について検証し、必要性が高い場合については、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ただし、当該街路整備以外に対応策が存在し、住民の理解が得られる場合については、「廃止判断は妥当」と判断できる。

(県ガイドラインP13より)

(2) 必要性がある路線「存続候補」における検証

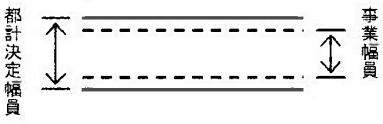
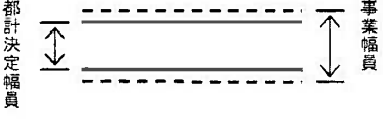
以下の考え方にに基づき、【STEP2】で必要性がある路線として「存続候補」と判断された路線における地域固有要素の検証を行います。

<必要性を有する路線における地区固有要素とその検証の考え方1>

整備を進めるうえでの課題	対象	検証の考え方
周辺地区に影響を及ぼす要素 文化財や景観に与える影響が懸念される路線	都市計画道路が以下の地区と重複する場合 ・重要伝統的建造物群保存地区 ・伝統的建造物群保存地区 ・歴史的風土特別保存地区 ・景観地区 ・風致地区 ・景観形成地区 ・有形文化財・記念物・史跡(文化財保護法) ・その他、地区レベルでその価値が見出されている資源等	・歴史資産の維持と道路整備の重要性を比較し、前者が重要ではないと判断される場合は「存続判断は妥当」と判断できる。 ・後者においては、現道ルートで、歴史資産を維持しつつ、道路整備を行うことが困難な場合でも、必要性を有する路線であるため、ルート変更を想定したうえで、「存続判断は妥当」と判断できる。 ・ただし、地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な方策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。
河川や鉄道等に与える影響が懸念される路線	河川や鉄道と近接または交差し、整備を行うことで河川や鉄道の付け替えが生じるなど、他施設に対する影響が大きい場合	・必要性を有する路線であるため、河川や鉄道の機能を維持しつつ道路整備を行うことが困難な場合、ルート変更を想定したうえで、「存続判断は妥当」と判断できる。 ・ただし、地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な方策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。
公共・公益施設や商店街等に与える影響が懸念される路線	都市計画道路が以下の施設と重複する場合 ・役場、警察署、消防署 ・学校 ・病院、福祉施設 ・商店街等	・施設の統廃合や移転の計画が明らかでない場合や、統廃合や移転による影響が小さいと判断される場合、リニューアルによる商店街の存続可能な場合は、「存続判断は妥当」と判断できる。 ・上記以外で、施設の機能を維持しつつ道路整備を行うことが困難な場合や地区活動に支障を及ぼす場合でも、必要性を有する路線であるため、ルート変更を想定したうえで、「存続判断は妥当」と判断できる。 ・ただし、地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な方策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。
市街地形成に与える影響が懸念される路線	既に都市計画道路を骨格とし、既に市街地形成されており、整備を行うことで現在の市街地を不整形に分断する場合	・ルート変更をすることによって良好な市街地形成が可能な場合は「存続判断は妥当」と判断できる。 ・ルート変更しても状況は変わらず、地区の状態を詳細に見たうえで、骨格となる道路が存在する場合、「存続判断は妥当でない」と判断できる。

(県ガイドラインP14より)

＜必要性を有する路線における地区固有要素とその検証の考え方2＞

整備を進めるうえでの課題	対象	検証の考え方
道路整備に影響を及ぼす要素	縦断線形等道路構造上の問題を抱える路線	<p>以下の状況が生じている場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地形の高低差により規定の縦断勾配で取り付かない場合 ・接続する路線に近接かつ並行して河川、鉄道があり直接取り付かない場合 <p>・道路構造令等に基づく路線検討に基づき、以下の点から評価を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費が過大になり過ぎないか ・縦断勾配変更、跨線橋により沿道利用に支障が生じないか <p>・そのうえで、問題が小さいと判断される場合は、「存続判断は妥当」と判断できる。</p> <p>・問題が大きいと判断される場合であっても、必要性を有する路線であるため、ルート変更を想定したうえで、「存続判断は妥当」と判断できる。</p> <p>・ただし、地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な施策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。</p>
都市計画決定とズレが生じている路線	都市計画決定幅員内でのズレが生じている場合	<p>都市計画決定幅員内でのズレが生じている場合</p>  <p>・現道が必要機能を満足していないと考えられるため、「存続判断は妥当」と判断できる。</p> <p>※【STEP2】における検証で、現道が必要機能を満足していないという結論に至っていると考えられる。</p>
	都市計画決定幅員を超えてのズレが生じている場合	<p>都市計画決定幅員を超えてのズレが生じている場合</p>  <p>・「存続判断は妥当」と判断できる。現道の幅員で見直し(幅員拡大)については、必要に応じて行うこととする。</p>

(県ガイドラインP15より)

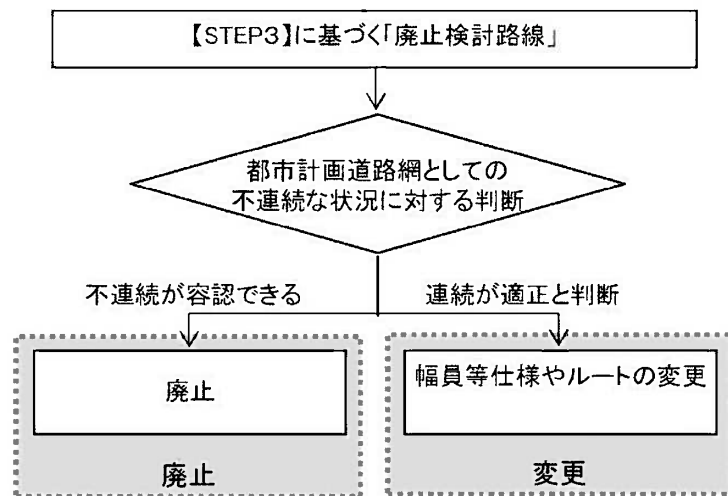
4. 事業施行予定者の調整による廃止・変更・存続路線の再検討(第2次見直し路線)

【STEP3】の結果、「存続」と判断された路線においては、事業施行予定者による検討や地元調整などを経て、その廃止・変更・存続形態の検討を行います。事業予定の有無や、地元と協議・調整を行い、合意形成が得られれば「廃止」または幅員やルートなどの「変更」を行います。地元合意が得られなければ「存続」とします。

(1) 廃止形態の検討【STEP4】

廃止路線においては、単純に「廃止」という判断のみでなく、「幅員やルートの変更」を検討します。

＜廃止形態の検討プロセス＞

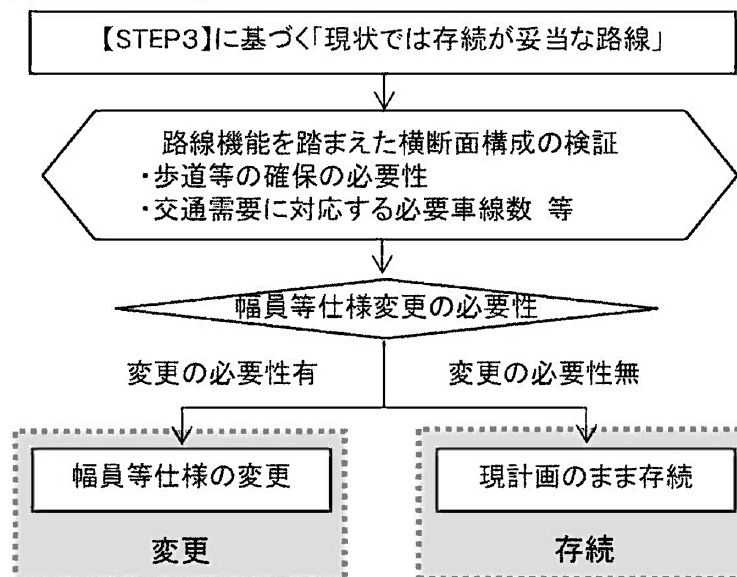


(県ガイドラインP16より)

(2) 存続形態の検討【STEP4】

存続路線においては、単純に「存続」という判断のみでなく、その路線に求められる機能を踏まえ、横断面構成を検証したうえで、存続形態を検討します。

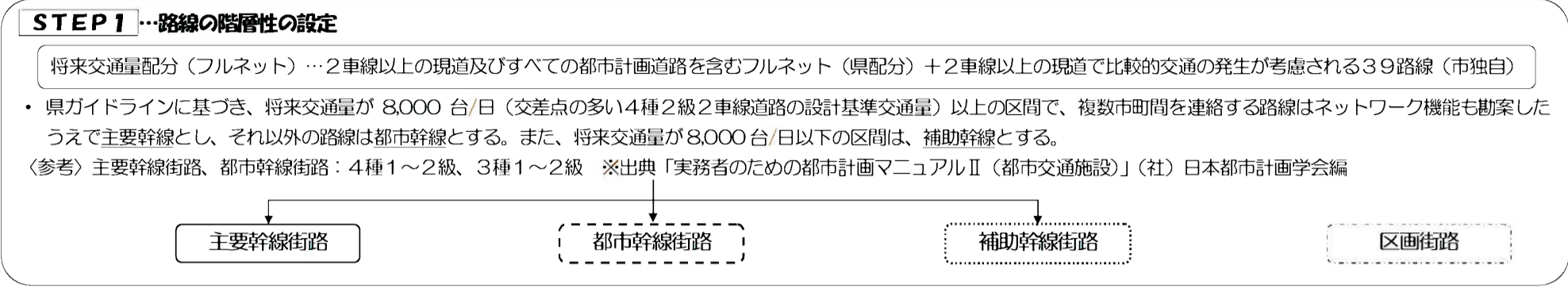
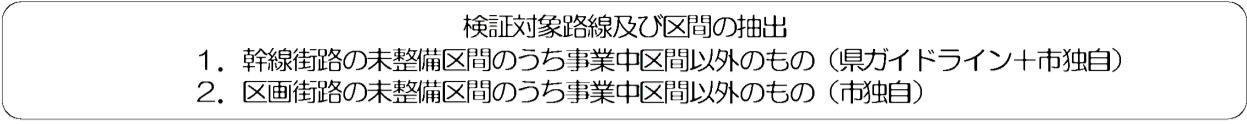
＜存続形態の検討プロセスの例＞



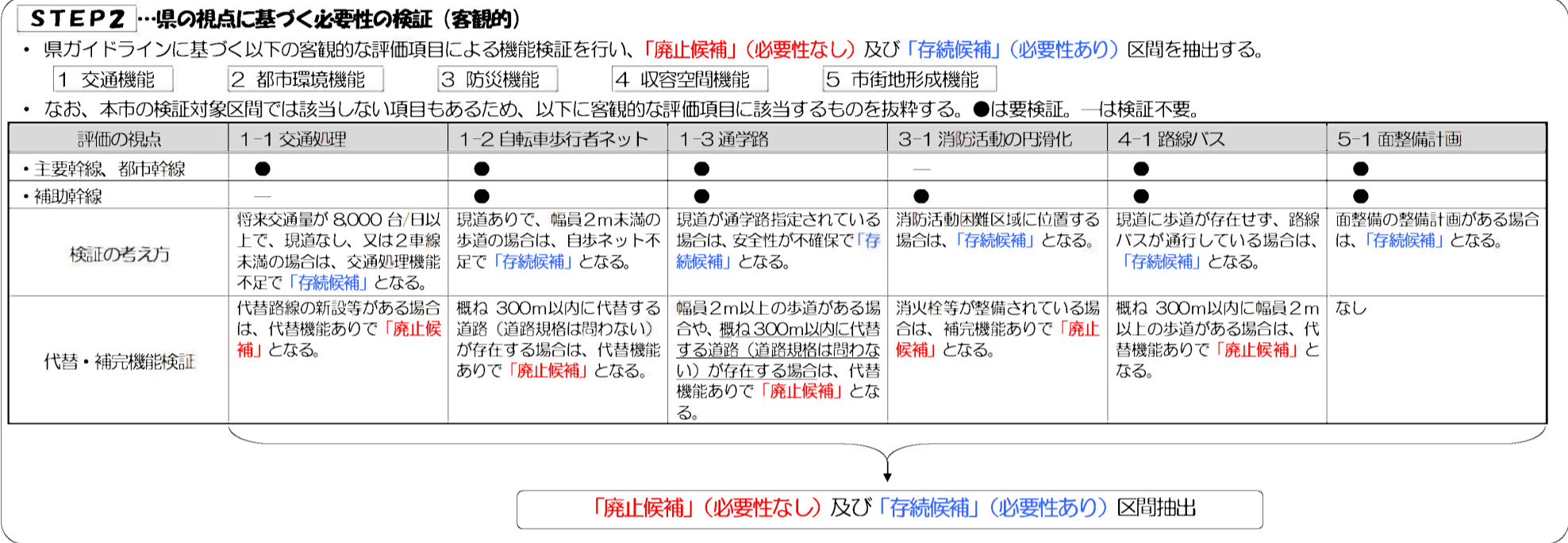
(県ガイドラインP16より)

以上の第3章の見直し検証方法をフロー図にまとめたものを次に示します。

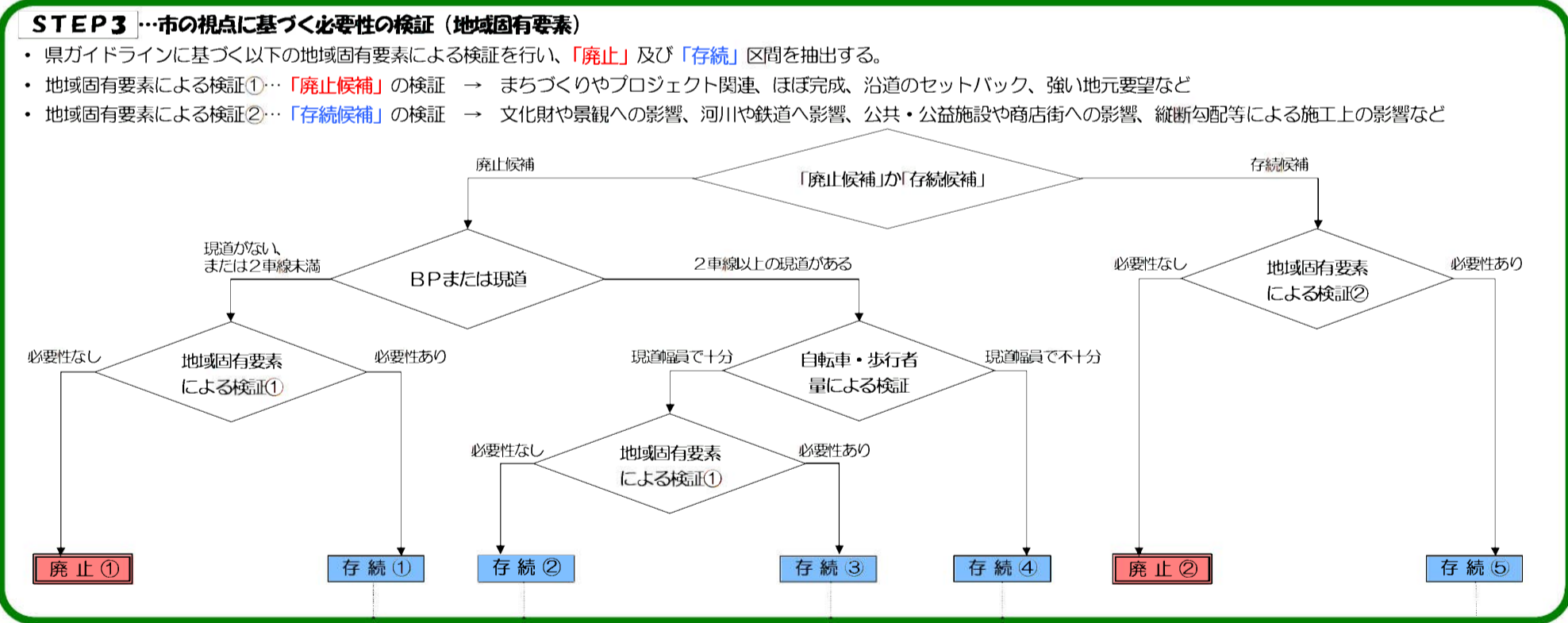
将来交通量推計にあわせた都市計画道路見直しの進め方フロー（案）



H25 将来交通量及び機能検証により「廃止候補」路線を抽出



H26 市都計道路見直し方針策定及び「廃止」及び「存続」路線を抽出



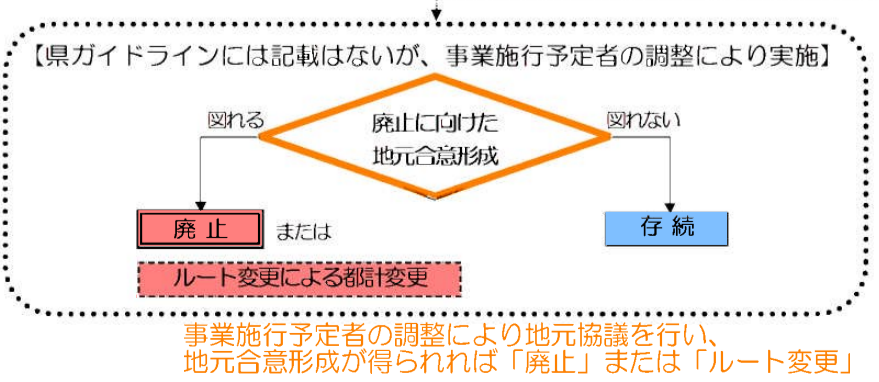
第1次見直し路線
↓
第2次見直し路線

H27 事業施行予定者の調整により見直し路線を抽出



第1次見直し路線
県ガイドラインSTEP3における検証のなかで、現道がない、または2車線未満のうち、地域固有要素による検証で必要性がない路線などは「廃止」とする。

第2次見直し路線
県ガイドラインSTEP3における検証のなかで、現道がない、または2車線未満のうち、地域固有要素による検証で必要性がある路線、または2車線以上の現道がある場合などの路線は、地元合意が得られれば「廃止」または「ルート変更」とする。地元合意が得られなければ「存続」とする。



第4章 都市計画道路見直しスケジュール（案）

都市計画道路見直しスケジュール（案）を以下に示します。

平成 26 年 9 月 明石市都市計画道路見直し方針（案）パブリックコメント
 平成 26 年 10～11 月 明石市都市計画道路見直し方針の策定

◎見直し方針に基づく都市計画手続き

<第1次見直し路線>

平成 26 年 12 月 廃止路線などの抽出
 平成 27 年 1～3 月 廃止路線など説明会（市内 4 箇所を予定）
 平成 27 年 4 月～ 都市計画手続き

<第2次見直し路線>

平成 27 年 4 月～ 事業施行予定者の調整による廃止・変更・存続路線の再検討
 地元合意が得られた路線から順次都市計画手続き

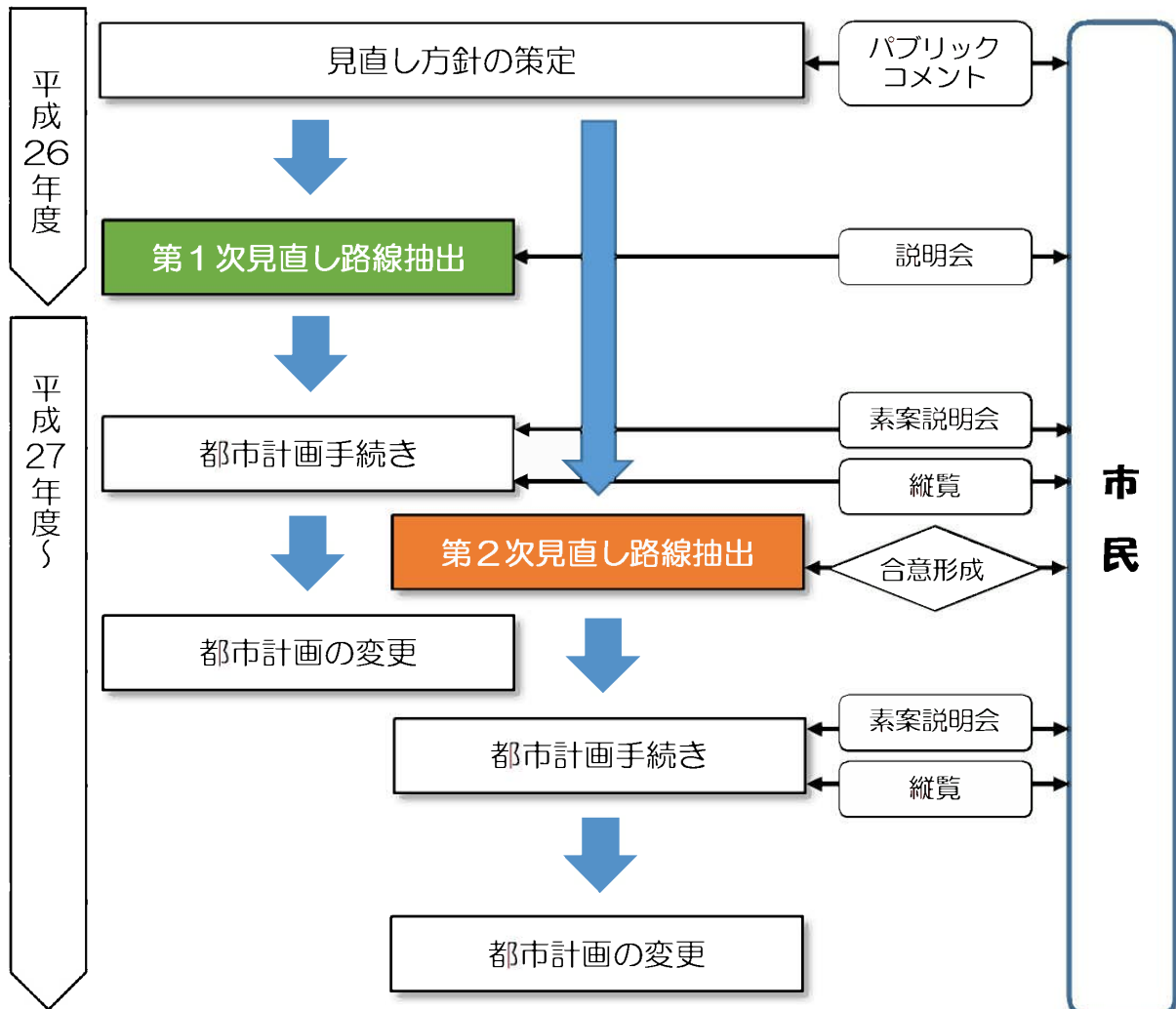


図-7 都市計画道路の見直しから都市計画の変更までの流れ

第5章 都市計画手続きなどにかかる重要なポイント

国や兵庫県、周辺自治体などと丁寧に協議・調整を進め、十分に市議会や市民などへ情報提供を行うことに努めます。

(1) 第1次見直し路線に対する周知徹底

第1次見直し路線における廃止路線について、広報あかし、ホームページや地域ごとの説明会などにより、幅広く市民や権利者などに対して周知徹底を図る必要があります。

(2) 国や兵庫県などの事業施行予定者との協議・調整

第2次見直し路線の廃止・変更・存続路線の再検討においては、国や兵庫県などの事業施行予定者と十分に協議・調整を行う必要があります。

(3) 第2次見直し路線に対する合意形成

事業に対する過去からの地元説明などのこれまでの経緯や、今後の事業予定などを市民に十分説明したうえで、事業予定のない路線などは、市民の合意形成を図る必要があります。

(4) 都市計画法に基づく建築制限の運用

現在は、都市計画法に基づき、都市計画道路の区域内に建築物を建築する場合は、許可を受けることが必要となり、3階以上の建物や鉄筋コンクリート造りは建てられないなど、一定の建築制限が課せられています。今後、存続路線において、他都市の事例を調査・研究しながら、運用方法を検討する必要があります。