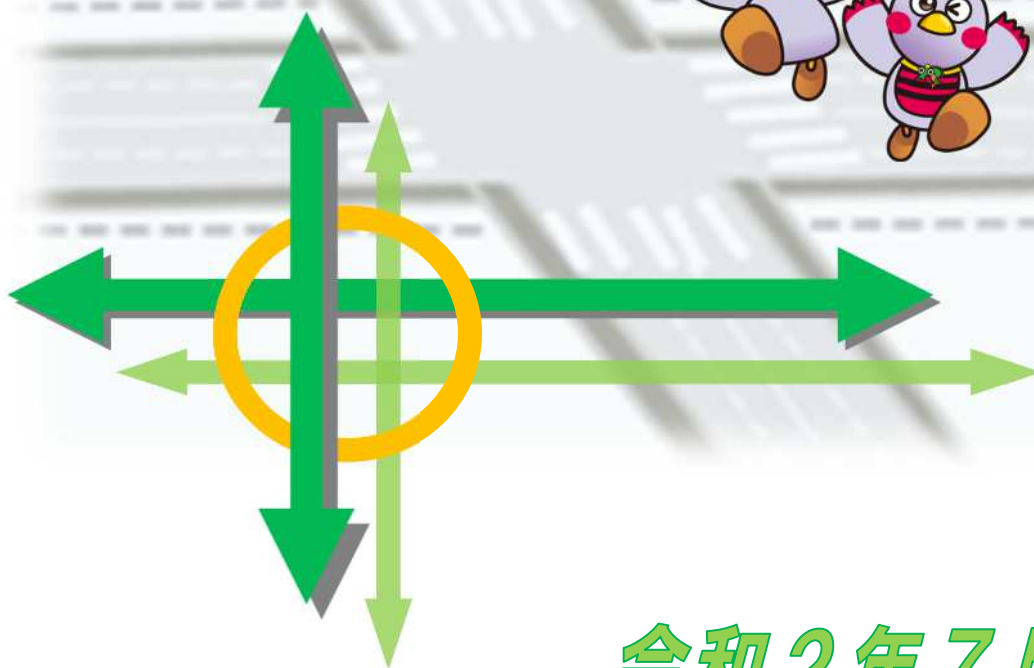


都市計画道路の検証・見直し指針

～都市の将来像を見据えた都市計画道路の見直し～

埼玉県のマスコット（コバトン&さいたまっち）



令和2年7月
埼玉県

はじめに

都市計画道路は、都市の骨格を形成する重要な都市施設であり、人や物資の安全かつ円滑な移動を確保するための交通機能、都市の環境保全や防災性の向上を確保するための空間機能、都市構造や街区を形成し、上下水道等を収容する市街地形成機能などを有しています。

このため、都市計画道路は広域的かつ長期的な視点に立って定められており、本県（さいたま市を除く）には、令和2年3月31日現在、1,358路線、約2,443kmの都市計画道路が計画決定されています。また、計画決定の時期は、戦後から高度経済成長期に、人口の増加や交通量の増大等を前提に計画されたもの多く、長期間にわたり未整備となっている路線が多数あります。

これまで、本県では、平成17年3月に「長期未整備都市計画道路の見直しガイドライン」を策定し、計画決定から20年以上を経過し、未整備となっている路線を対象に、必要性を検証しました。この結果、平成24年3月までに廃止を中心に56路線、約56kmの都市計画道路を見直しました。

また、平成25年6月には、人口減少や地方分権の取り組みが進んできたことなどを背景に、「都市計画道路の検証・見直し指針～社会状況の変化に対応した都市計画道路の見直し～」を策定し、未整備の路線や事業中の路線を対象に、必要性や構造の適正さを検証しました。この結果、令和2年4月までにルートの変更や幅員の変更など20路線、約27kmの都市計画道路を見直しました。

しかし、現在でも全体の約36%（約863km）が、未整備となっているほか、都市計画以外の手法で整備された路線については、現道の道路区域が都市計画道路区域と一致していない区間なども確認されています。

このような中、本県を取り巻く社会経済情勢や道路行政に対するニーズは多様化しており、都市の骨格を定める都市計画道路についても、コンパクト・プラス・ネットワークなど都市の再構築の取組等を勘案しながら、目指すべき都市構造と対応したものであるかを再検証する必要があります。政府方針においても、『経済財政運営と改革の基本方針2017（骨太方針：平成29年6月9日）』において、「都市計画道路の見直しを加速する」との記載がされ、平成29年7月に都市計画道路の見直し手引き（総論編）、平成30年8月に同手引き（各論編）を発出するなど、更なる取組の必要性が求められています。

こうした状況を踏まえ、本県では第3回目の一斉見直しに取り組みます。今回の見直しは、未整備の路線や事業中の路線に加えて、整備が完了した路線についても対象とし、必要性、構造の適正さ、地域の実情などを踏まえた検証に取り組みます。

見直しに当たっては、基本的な考え方や手法などを示した本指針に基づき、必要に応じて最新の交通需要予測データを活用するなど、廃止や変更など見直すべき路線の方向性を示します。

今後、本指針に基づき、県と市町村が十分連携を図り、住民等に適時適切な情報提供を行うことにより、行政としての説明責任を果たしながら、都市計画道路について、適切な見直しを進めていくものとします。

令和2年7月

目 次

はじめに

1	検証・見直し指針とは	1
1-1	指針の目的	1
1-2	指針の運用	1
	（1）本指針の取扱い	1
	（2）道路事業担当部局と都市計画担当部局の連携	1
	（3）都市計画の変更手続き	1
2	本県の都市計画道路を取り巻く現状と課題	2
2-1	都市計画道路の現状・課題	2
	（1）都市計画道路の計画状況	2
	（2）都市計画道路の整備状況	2
	（3）経過年数別の整備延長	3
	（4）長期末整備都市計画道路の見直し状況	3
	（5）県内の道路交通状況	4
2-2	社会状況の変化	5
	（1）人口減少・超高齢社会の同時進行	5
	（2）自動車の将来交通量	6
	（3）市街地拡大の収束	6
	（4）県及び市町村予算の推移	7
	（5）自転車利活用の推進	7
	（6）災害への対応	8
	（7）地域の自主性及び自立性を高めるための改革の動向	8
3	検証・見直しの考え方	9
3-1	検証・見直しの目的	9
3-2	検証・見直し指針の対象	10
3-3	検証・見直しの基本的考え方	11
3-4	定期的・継続的な検証・見直し	11
3-5	県及び市町村の役割	12

4	検証・見直しの進め方	13
4-1	検証・見直しフロー	13
4-2	検証路線の抽出【第1段階】	15
	（1）整備状況に基づく区間設定	15
	（2）抽出	15
4-3	未整備・事業中区間の見直し	16
4-3-1	見直し候補路線の選定【第2段階】	16
	（1）社会状況の変化に伴う必要性の検証	16
	（2）構造の適正さの検証	17
	（3）選定	18
4-3-2	見直し路線の選定【第3段階】	18
	（1）見直し内容の検討	18
	（2）道路機能の観点からの検討	19
	（3）上位計画等との整合性の確認	19
	（4）道路網の観点からの検討	20
	（5）選定	20
4-4	整備済区間の見直し	21
4-4-1	見直し候補路線の選定【第2段階】	21
	（1）都市計画との整合性の確認	21
4-4-2	見直し路線の選定【第3段階】	21
	（1）建築制限の確認	21
	（2）見直し内容の検討	22
	（3）総合的な検討	22
	（4）選定	22

【参考資料】

- ・路線別評価シート（未整備・事業中区間）
- ・路線別評価シート（整備済区間）
- ・事例集（「社会状況の変化に対応した都市計画道路の見直し」より）

1 検証・見直し指針とは

1-1 指針の目的

本指針は、都市計画道路について、都市の将来像を見据えた見直しを図るために、必要性や構造の適正さを検証し、見直しを行う基本的な考え方や手順を示すことを目的とする。

1-2 指針の運用

(1) 本指針の取扱い

本指針に基づき、順次、都市計画道路の検証・見直しを進めるものとする。
なお、本指針は、社会状況等が変化した場合は、適宜、見直しを行う。

※ 市町村は、県の取組に合わせて、自らが都市計画を定める幹線街路の検証・見直しに、本指針を適用することができる。

(2) 道路事業担当部局と都市計画担当部局の連携

都市計画道路の検証・見直しは、道路事業担当部局と都市計画担当部局の双方が関係するものであり、廃止や変更等の検討に当たっては、両者が連携し、十分調整を図りながら進めていくことが重要である。

見直し路線の選定に向けて、検証・見直しの各段階において、両者が連携を図りながら取組むものとする。

また、関係機関との協議・調整を十分図るものとする。

(3) 都市計画の変更手続き

本指針による都市計画道路の検証・見直しの結果、見直し路線が決定されることになるが、都市計画の変更手続きに向けては、検証・見直し結果を住民等に十分周知し、順次進めるものとする。

2 本県の都市計画道路を取り巻く現状と課題

2-1 都市計画道路の現状・課題

(1) 都市計画道路の計画状況

- 県内（さいたま市を除く）の都市計画道路は、1,358路線、約2,443kmである。

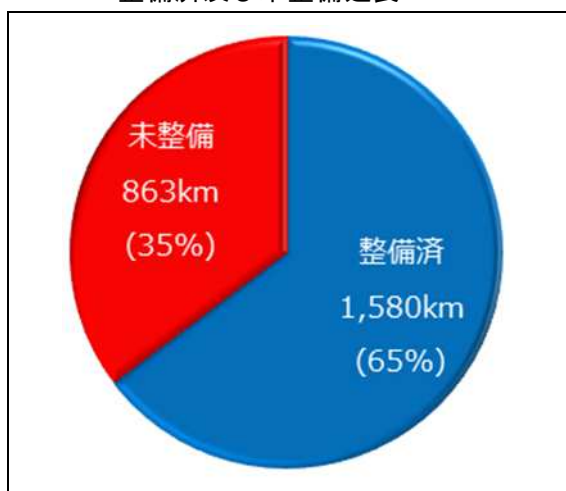
令和2年3月31日現在

(内訳)	道路種別	路線数	延長
	自動車専用道路	25路線	143km
	幹線街路	1,194路線	2,232km
	区画街路	97路線	47km
	特殊街路	42路線	21km

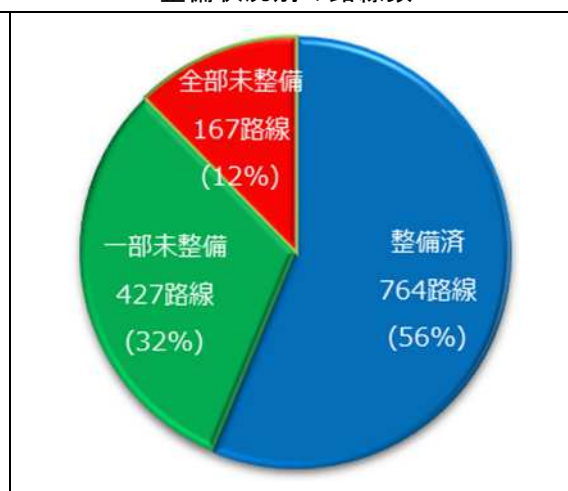
(2) 都市計画道路の整備状況

- 全計画延長約2,443kmのうち、約1,580km（約65%）が整備済、約863km（約35%）が未整備となっている。
- 整備状況としては、1,358路線のうち、764路線（約56%）が整備済、594路線（約44%）は全線もしくは一部区間が未整備となっている*。
- ※R1 道路調書より（埼玉県都市計画課）

整備済及び未整備延長



整備状況別の路線数



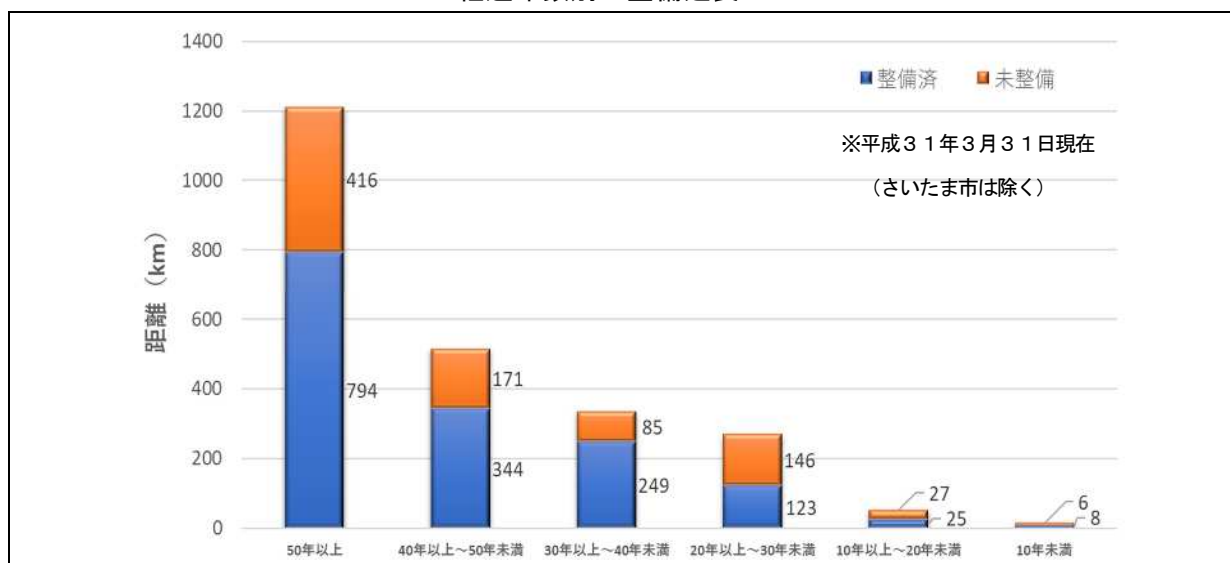
令和2年3月31日現在

（さいたま市は除く）

(3) 経過年数別の整備延長

- 都市計画決定の年代によらず、未整備となっている区間があり、有効に土地利用ができない状況が長期化している。

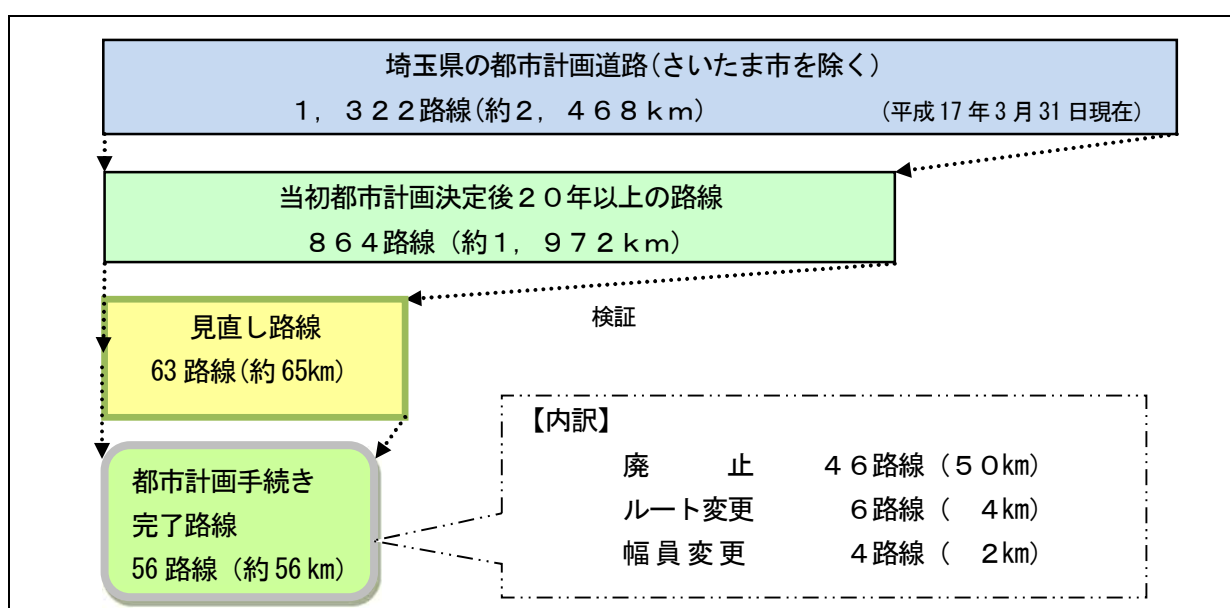
経過年数別の整備延長



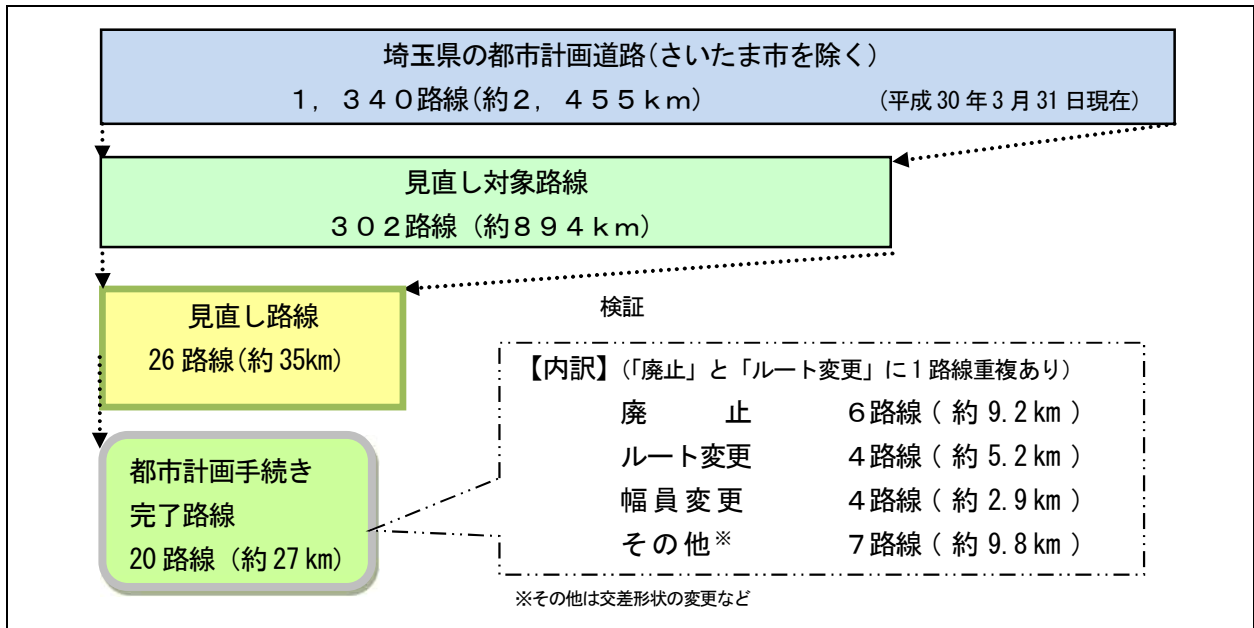
(4) 都市計画道路の見直し状況

- 長期末整備都市計画道路の見直し（第1回見直し）では、平成16年度に見直すべき路線（63路線、約65km）を選定し、平成19年度に都市計画変更に着手し、56路線、約56kmの手続きを完了した。
- 社会状況の変化に対応した都市計画道路の見直し（第2回見直し）では、平成25年度に見直すべき路線（26路線、約35km）を選定し、平成25年度に都市計画変更に着手し、20路線、約27kmの手続きが完了している。

長期末整備都市計画道路の見直し（第1回見直し）



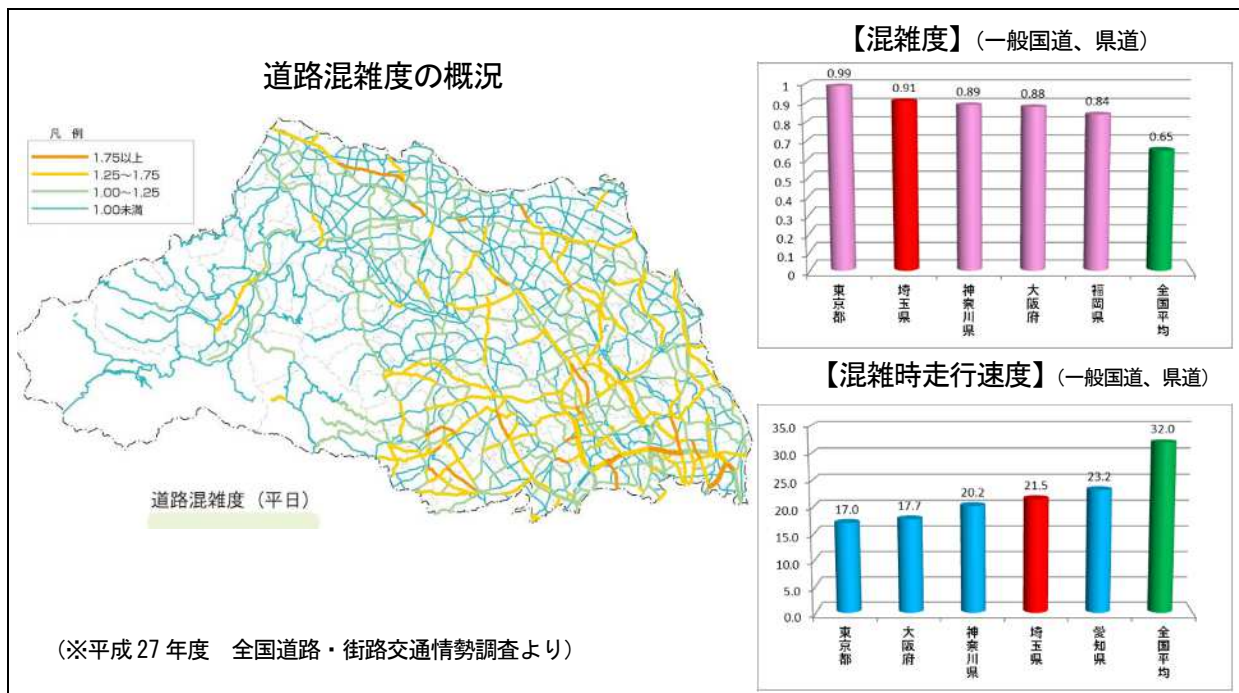
社会状況の変化に対応した都市計画道路の見直し（第2回見直し）



(5) 県内の道路交通状況

- 道路交通調査の結果、市街地を通過する幹線道路が混雑している。混雑度は全国ワースト2位、混雑時走行速度はワースト4位となっており、道路網を早期に整備していくことが求められている。

道路交通状況

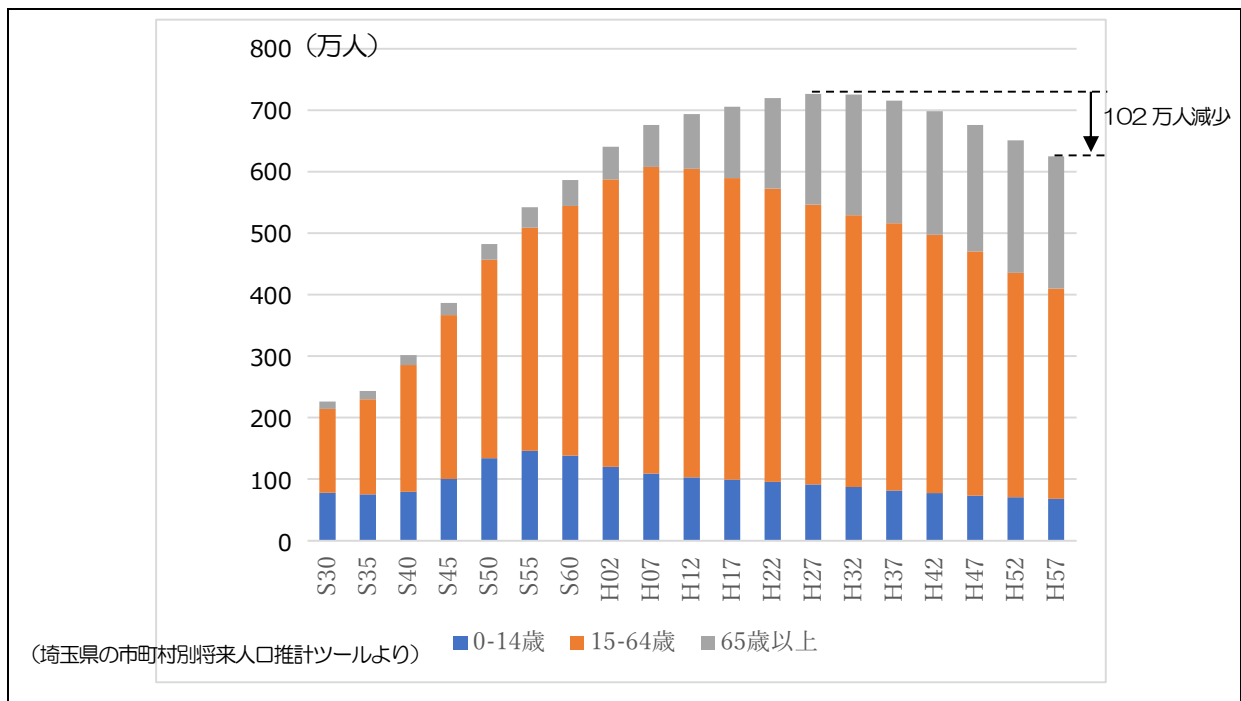


2-2 社会状況の変化

(1) 人口減少・超高齢社会の同時進行

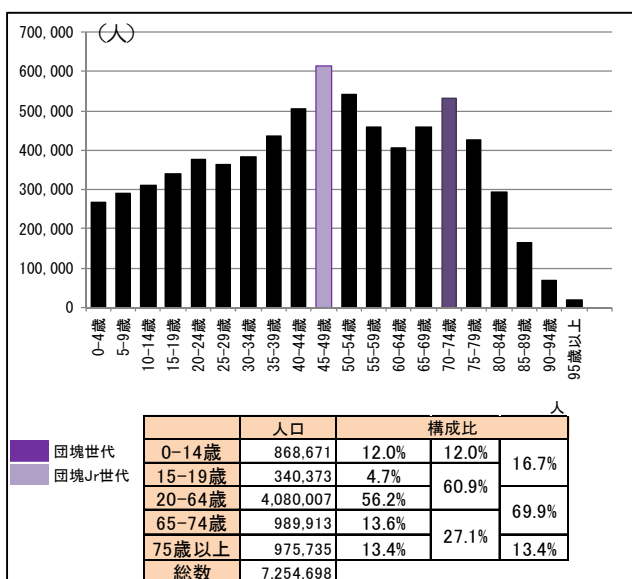
- 本県の人口は、平成27年をピークに減少に転じ、令和27年（平成57年）にはピーク時から約102万人減少すると見込まれている。
- 本県は、平均年齢の若い県であったが、急速に高齢化が進んでおり、総人口に占める65歳以上の割合を示す高齢化率は、令和2年（平成32年）には約27.1%、令和27年（平成57年）には約34.4%となる見込みである。

本県の将来人口の見通し

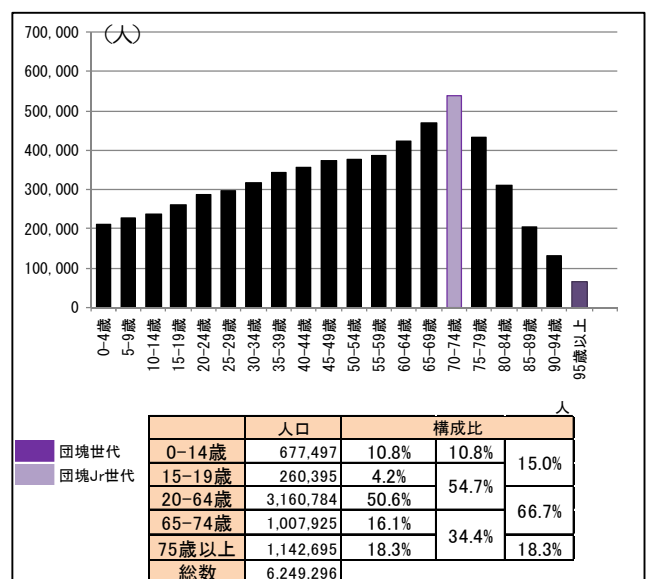


本県の人口構成の見通し

令和2年（平成32年）



令和27年（平成57年）

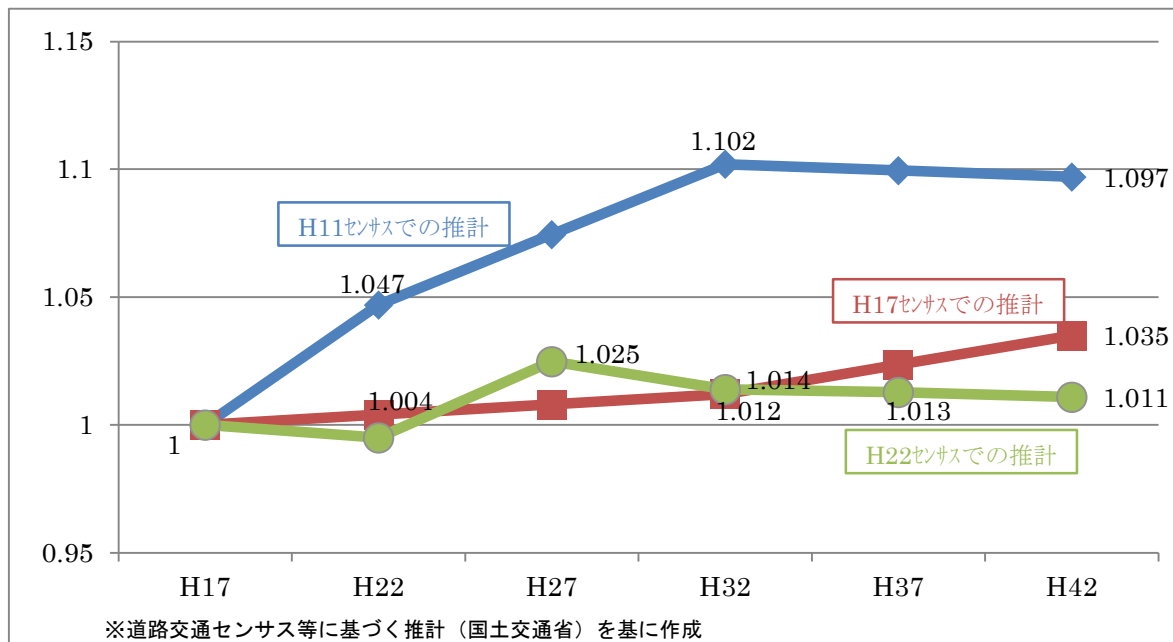


(埼玉県各市町村別将来人口推計ツールより)

(2) 自動車の将来交通量

- 本県を含む関東臨海部（埼玉県、東京都、千葉県、神奈川県）の将来交通量（走行台キロ）の伸び率は、以下の通りである。H22 センサスにおいては、平成27年をピークに将来交通量の伸び率が減少すると見込まれている。

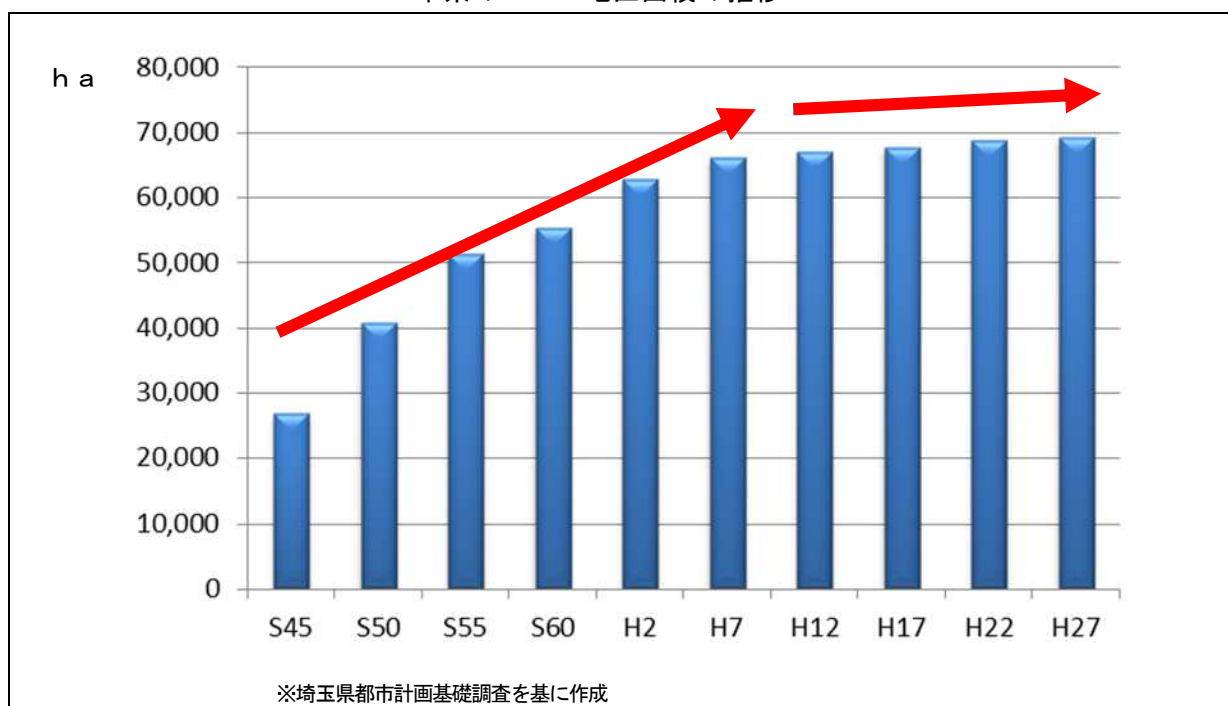
関東臨海部（埼玉県、東京都、千葉県、神奈川県）の将来交通量の伸び率



(3) 市街地拡大の収束

- 本県の人口集中地区（D I D地区）の面積は、昭和45年から平成7年まで増加が顕著であったが、その後、横ばい傾向にあり、市街地の拡大は収束してきている。

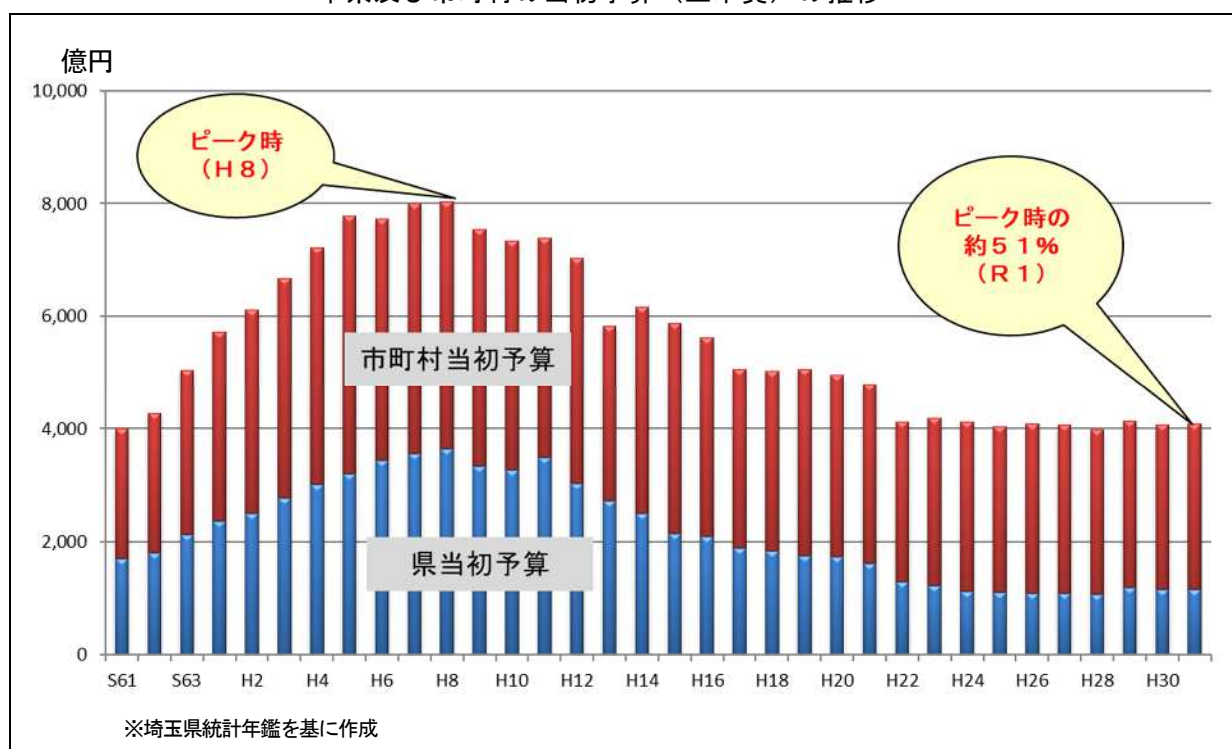
本県のD I D地区面積の推移



(4) 県及び市町村予算の推移

- 本県及び県内市町村の当初予算（土木費）の合計は、平成8年度の約8,036億円をピークに減少し、令和元年度は、約51%の約4,085億円となっている。
- 近年、道路事業に係る予算についても、同様に減少しており、選択と集中による効率的な事業の実施が必要となっている。
- また、高度成長期に建設した施設の老朽化が進み、大規模な修繕や更新時期を迎えるため、維持管理に係る予算が増大していくことから、新たな道路の整備は、制約のある予算の中で進めていくことが必要となっている。

本県及び市町村の当初予算（土木費）の推移



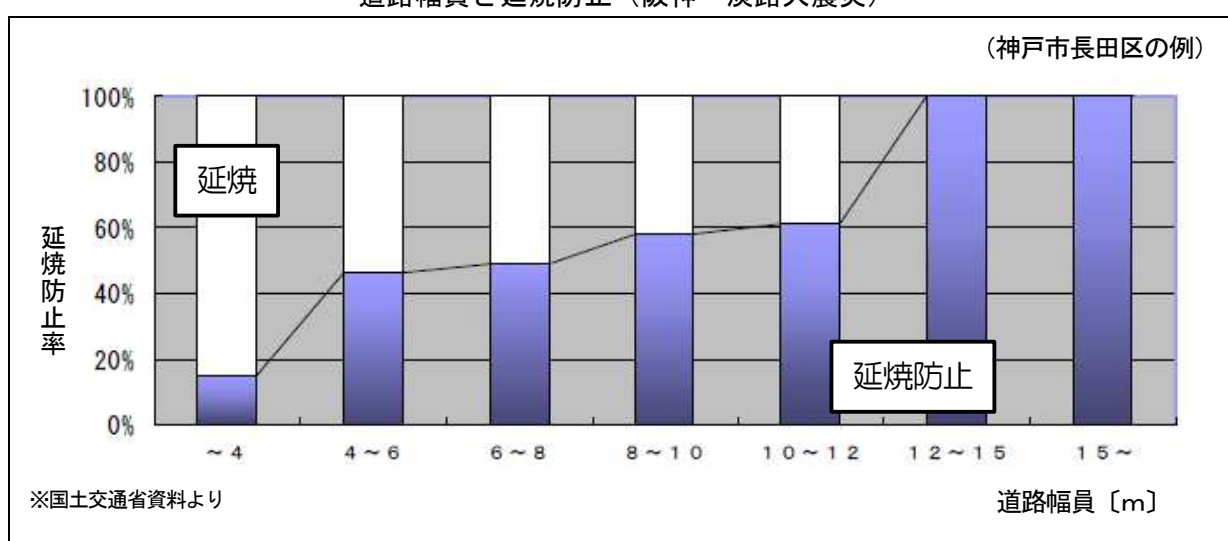
(5) 自転車利活用の推進

- 本県の自転車保有率は、滋賀県に次いで全国第2位となっており、自転車利用が盛んな県であるが、一方で、平成30年での自転車の死亡事故数はワースト1位であり、交通事故全体における自転車死者数の割合は28.6%にも上る。
- 県では平成23年度に「自転車の安全な利用の促進に関する条例」を、平成24年度に「埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例」を制定し、県内の自転車通行空間の整備に取り組んでいる。
- まちづくりの中においても、自転車利用の動向を把握しながら、適宜、既計画の構造や幅員を見直して、安全な自転車利用の環境を計画的に創出していくことが必要である。
- なお、ネットワークとして連続した安全な自転車利用の環境を計画的に創出するため、県内8市で自転車ネットワーク計画や構想を策定している（令和元年12月末時点）。

(6) 災害への対応

- 平成7年1月の阪神淡路大震災では、幅員不足の道路で、路上に倒壊した沿道の建築物が、緊急車両の走行を妨げることとなった。さらに、地震直後に発生した火災により、市街地で約7千棟が全半焼したが、神戸市長田区では、幅員12m以上の道路が延焼を防止することになったことが報告されている。
- また、平成24年3月の東日本大震災でも、物資の輸送や災害の抑制において、適切な道路網や道路構造の計画が重要であることが確認された。
- 平成28年12月22日に発生した糸魚川市駅北大火では、市の中心市街地の約4ha、147棟が焼損した。市は災害に強いまちづくりに向けた施策として、緊急車両の通行を確保するとともに、延焼遮断帯としての機能を確保するため、市道の拡幅を掲げている。

道路幅員と延焼防止（阪神・淡路大震災）



(7) 地域の自主性及び自立性を高めるための改革の動向

- 住民に身近な行政は、地方公共団体が自主的かつ総合的に広く担うようにするとともに、地域住民自らの判断と責任において地域の諸課題に取り組むことができるように転換していくことが求められている。
- 平成23年には、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」が公布され、順次、施行となるなど、「基礎自治体への権限移譲」、「義務付け・枠付けの見直し」、「条例制定権の拡大」が進んだ。
- 平成27年には、「一般国道又は都道府県道と市町村道とで構成される一の路線の都市計画道路に係る都市計画を変更する主体について」の技術的助言が通知され、都市計画道路区域のうち、一般国道又は県道の重複区間以外の区間については市町村が都市計画決定主体となるなど、道路管理主体に応じて都市計画決定の主体が定まることとなった。
- 県から市町村への都市計画決定権限の移譲が進むなど、現在は各市町村がそれぞれの地域特性に応じ、主体的かつ柔軟に計画することが可能となっている。

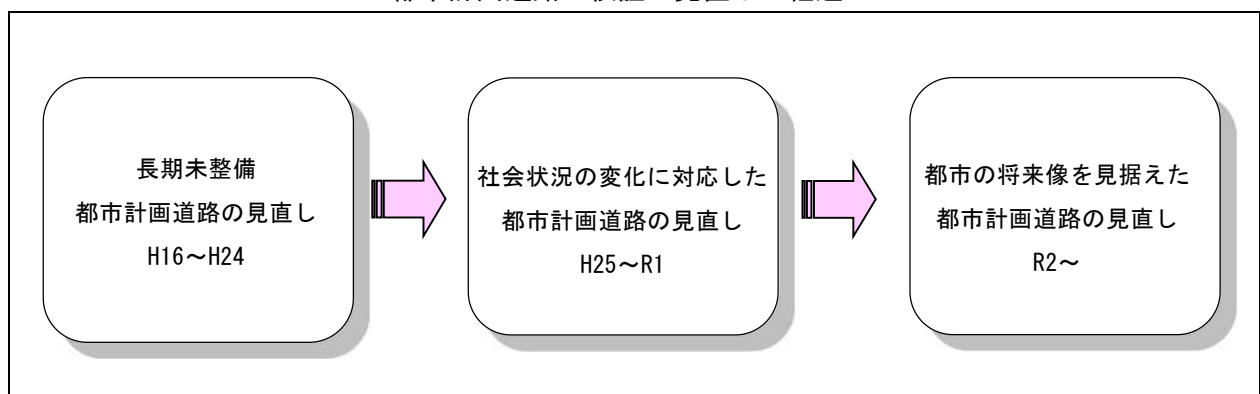
3 検証・見直しの考え方

3-1 検証・見直しの目的

○ 社会状況の変化や制度改正等を踏まえ、都市の将来像を見据えたものとするため、都市計画道路の必要性や構造の適正さについて検証を行い、必要となる見直しを行う。

- 都市計画道路の多くは、高度経済成長期の市街地拡大や自動車交通の増大を前提に計画されており、その後の社会情勢や交通需要等の変化に伴い、当初予定されていた役割や整備の必要性に変化が生じている。
- 県では、これまで2回に渡り都市計画道路の一斉見直しに取り組んできた。
- 政府方針においても、『経済財政運営と改革の基本方針2017（骨太方針：平成29年6月9日）』において、「都市計画道路の見直しを加速する」との記載がされたことを背景に、平成29年7月に都市計画道路の見直し手引き（総論編）、平成30年8月に同手引き（各論編）を発出するなど、見直しの動きが活発化している。
- 今回の検証・見直しは、既に整備されたものも含めた全ての都市計画道路を対象（自動車専用道路等、さいたま市は除く）とし、都市の将来像を見据えた都市計画道路となるよう、必要な見直しを行う。見直し内容については、住民等に十分な情報提供を行い、行政としての説明責任を果たしていく。

都市計画道路の検証・見直しの経過



3-2 検証・見直し指針の対象

○ 原則、県が都市計画に定める全ての幹線街路（※注1）（以下、県決定路線という）を対象とする。

- ・ 但し、国直轄国道は、都道府県の圏域を越え、全国的な幹線道路網の中核・根幹をなすものであることから、本指針の対象から除く。
- ・ なお、市町村が都市計画決定する区間（※注2）のうち、調整が必要な区間については、県と市町村が連携して見直し内容を検討する。

【※注1：幹線街路】

都市計画法に定める道路の種類（都市計画法運用指針より一部抜粋）

① 自動車専用道路

都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路

② 幹線街路

都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路

③ 区画街路

地区における宅地の利用に供するための道路

④ 特殊街路

ア 専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路

イ 専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路

ウ 主として路面電車の交通の用に供する道路

【※注2：県決定路線・市決定路線】

県決定：①国道又は県道部分の変更

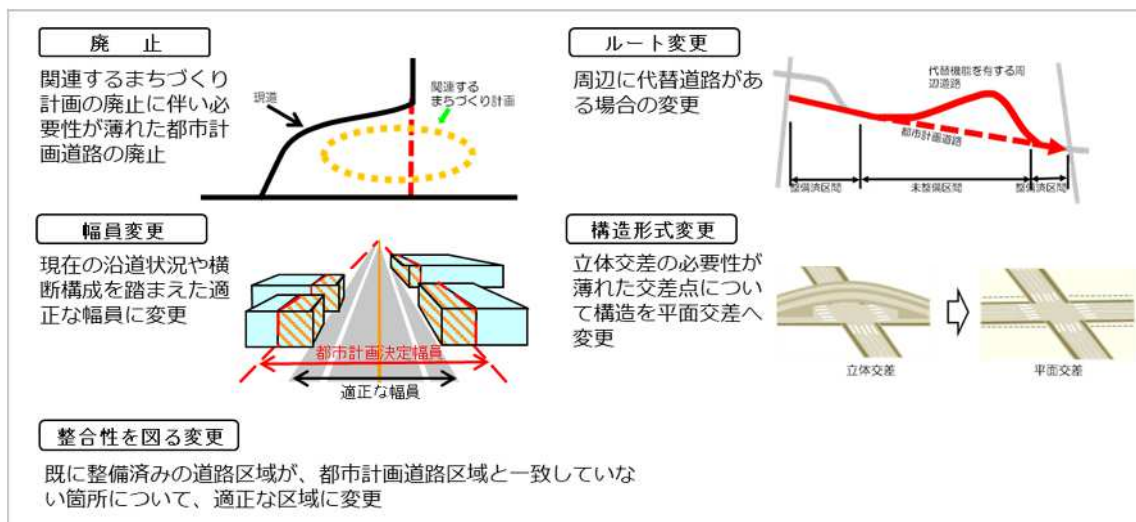
②国県道と市町村道が混在して連続する区間の変更

市町村決定：国道または県道と重複しない部分の変更

3-3 検証・見直しの基本的考え方

- 県決定路線について、必要性や構造の適正さを検証し、必要となる見直しを行う。
- 検証・見直し結果は、適宜、公表する。

・ 見直しイメージ（例）



- ・ 検証や見直し検討の結果については、各段階において適宜公表する。また、見直しの過程で、住民等に適時適切に情報提供を行うことにより、行政としての説明責任を果たす。

3-4 定期的・継続的な検証・見直し

- 都市計画道路の検証・見直しは、今後の社会状況の変化等に応じ、原則として、概ね5年ごとに定期的に行うものとする。

- ・ 都市計画道路の検証・見直しは、都市計画に関する基礎調査（※注1）等を踏まえ、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（※注2）に基づき、概ね5年ごとに継続して取り組む必要がある。

【※注1：都市計画に関する基礎調査】

- ① 県は、都市計画区域について、概ね5年ごとに、都市計画に関する基礎調査を行うものとする（都市計画法第6条）。
- ② 県又は市町村は、都市計画に関する基礎調査等の結果、都市計画を変更する必要性が明らかになったときは、遅滞なく、当該都市計画を変更しなければならない（都市計画法第21条）。

【※注2：都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）】

- ① 都市計画区域については、都市計画に、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を定めるものとし、方針には、都市施設の整備等に関する主要な都市計画の決定の方針を定めるものとする（都市計画法第6条の2）。
- ② 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針においては、概ね20年後の都市の姿を展望したうえで、都市計画の基本的方向は定められることが望ましい（都市計画運用指針Ⅳ-1-2）。

3-5 県及び市町村の役割

○県の役割

- ・ 県決定路線の検証・見直しを行う。
- ・ 市町村が行う市町村決定路線の検証・見直しを支援・協力する。

○市町村の役割

- ・ 市町村決定路線の検証・見直しを行う。
- ・ 県が行う県決定路線の検証・見直しを支援・協力する。

- ・ 「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第1次一括法：平成23年8月2日施行）（第2次一括法：平成24年4月1日施行）」により、都市計画道路について、以下のとおり県から市町村に都市計画の決定権限の移譲が進んだ。
 - ① 市が決定する都市計画における県協議が、同意を要しない協議となった（都市計画法第19条）。（※注1）
 - ② 県が決定する都市計画道路が、「道路法に規定する一般国道又は県道、及び、その他の道路で車線の数4以上のもの又は自動車専用道路であるもの」から、「道路法に規定する一般国道又は県道、及び、その他の道路で自動車専用道路であるもの」となった（都市計画法施行令第9条）。
- ・ 「一般国道又は都道府県道と市町村道とで構成される一の路線の都市計画道路に係る都市計画を変更する主体について（技術的助言）（平成27年12月22日 国都計第127号）」により、以下のとおり市町村による主体的な都市計画が可能になった。

県決定 ：①国道又は県道部分の変更
 ②国県道と市町村道が混在して連続する区間の変更

市町村決定：国道または県道と重複しない部分の変更
- ・ こうしたことから、都市計画の決定権限に応じ、県と市町村が、それぞれ役割分担した上で、相互に情報提供等の支援を行いつつ、連携して取組むことが必要である。

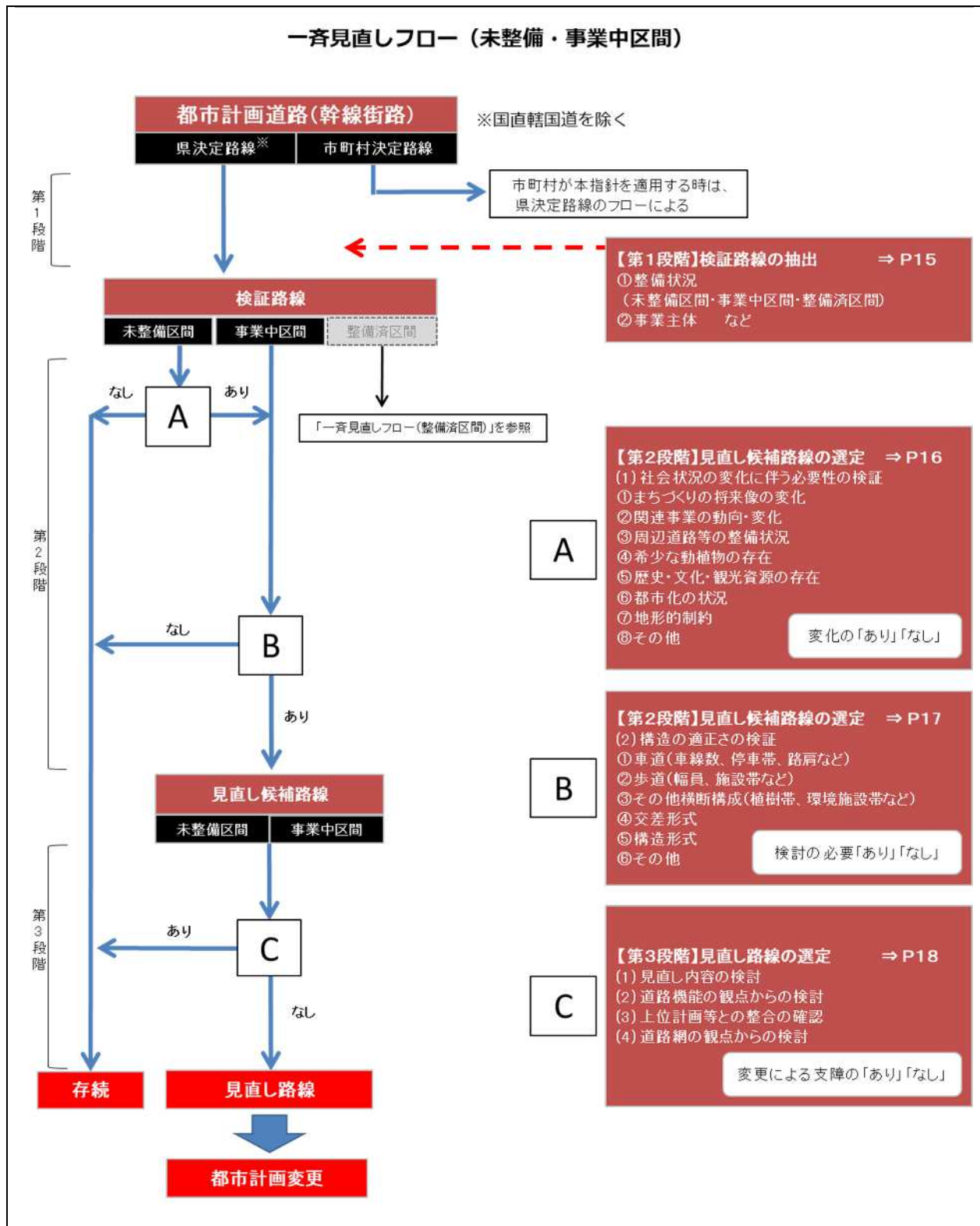
【※注1：町村の都市計画決定に係る県知事同意】

都市計画法の改正（令和2年6月10日公布）により、町村が決定する都市計画決定における県協議についても市と同様に、同意を要しない協議となった。

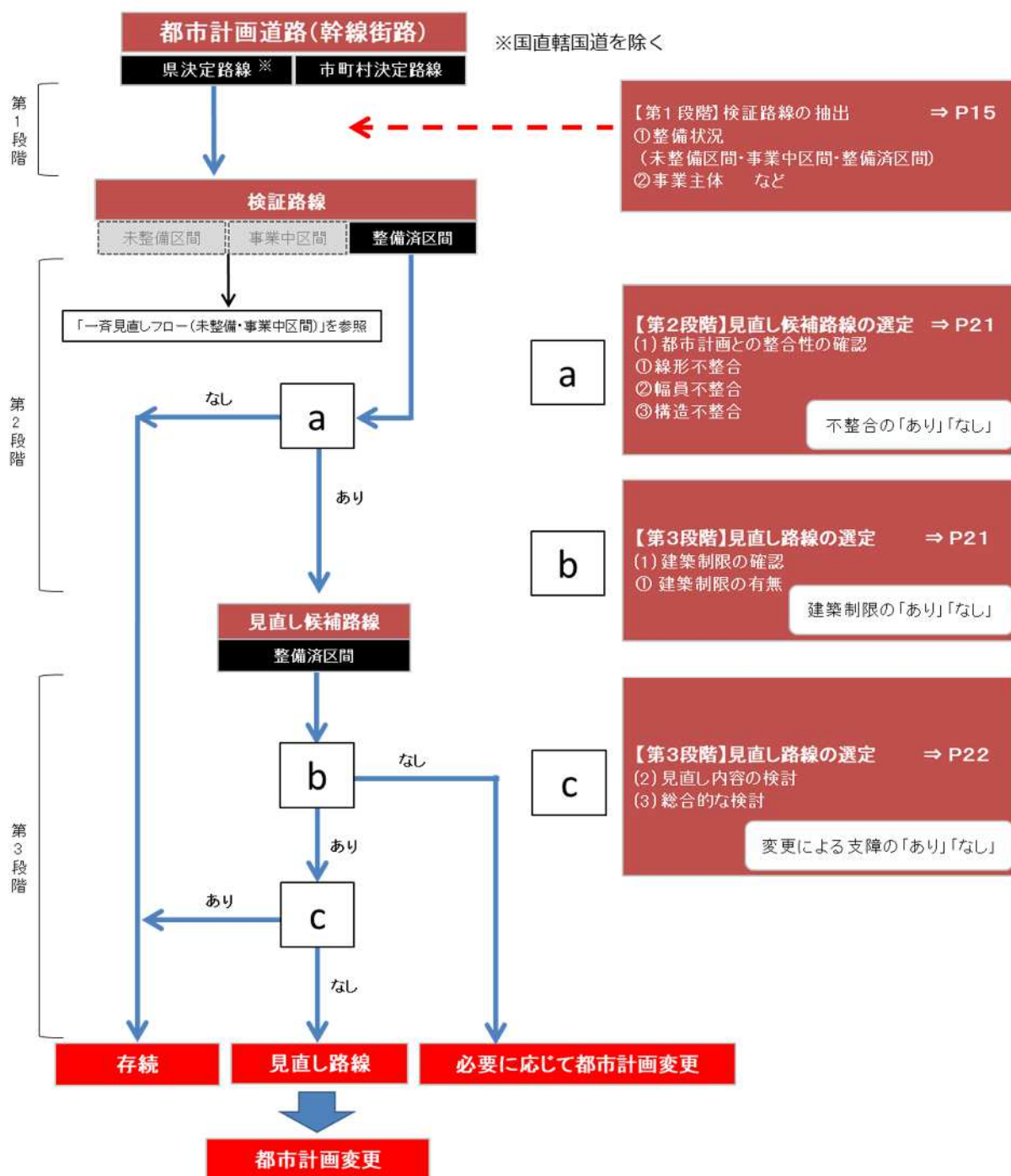
4 検証・見直しの進め方

4-1 検証・見直しフロー

下記フローのとおり、段階的に見直し路線を選定する。



一斉見直しフロー（整備済区間）



4-2 検証路線の抽出【第1段階】

県決定路線から検証路線（区間）を抽出する。

（1）整備状況に基づく区間設定

平成31年3月31日を基準とし、各路線の整備状況を踏まえ、道路管理者が以下の3つの区間に分類する。

- | | |
|----------|--------------------------|
| ○ 整備済区間： | 既に整備が完了し、一般の通行の用に供している区間 |
| ○ 事業中区間： | 事業が実施されている区間 |
| ○ 未整備区間： | 事業中区間を除く整備されていない区間 |

- ・ 「事業中区間」は、測量や用地買収などを含めて事業費を投入している区間とする。
- ・ 事業時期や事業主体が公表済みもしくは明らかな区間でも、事業中区間に当たらないものは、「未整備区間」に含める。

（2）抽出

上記（1）の分類結果を踏まえ、検証路線として抽出する。検証路線については、第2段階での検討を進める。

- | | |
|--------------|---------------------|
| ○ 未整備・事業中区間： | 「4-3 未整備・事業中区間の見直し」 |
| ○ 整備済区間 | ： 「4-4 整備済区間の見直し」 |

4-3 未整備・事業中区間の見直し

検証路線（区間）について、都市計画道路の必要性や構造の適正さを検証し、見直し候補路線を選定する。

4-3-1 見直し候補路線の選定【第2段階】

（1） 社会状況の変化に伴う必要性の検証 A

第1段階で抽出した検証路線の「未整備区間」については、区間ごとに、都市計画決定の時点からの社会状況の変化に伴う必要性を、以下の評価項目ごとに評価基準により定性的な評価を行う。この際、検証路線が評価項目①～⑧のいずれかに該当する場合は、「（2）構造の適正さの検証」を行う。

また、検証路線の「事業中区間」については、社会状況の変化に伴う必要性の検証は行わず、「（2）構造の適正さの検証」のみ行う。

評価項目	評価基準
① まちづくりの将来像の変化	上位計画の変更、コンパクト・プラス・ネットワークの推進等によるまちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。
② 関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業計画（区画整理事業など）の変更に伴い、路線の必要性が変化している。
③ 周辺道路等の整備状況	当該路線全線または一部区間において、車道または歩道としての交通機能を、国道、県道、市道などの現道で代替する可能性がある。
④ 希少な動植物の存在	当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物※が明らかに存在している。 ※法令等（「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」など）の対象種
⑤ 歴史・文化・観光資源の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在している。
⑥ 都市化の状況	当該路線の区域内及び周辺の都市化が著しいことにより問題が生じている。 ※ただし、住宅街は対象とせず、商店街等で地域の活性化に寄与している場合のみ対象とする。
⑦ 地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルート・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができる。
⑧ その他	①～⑦の評価項目以外で、必要性が変化していると判断される。

(2) 構造の適正さの検証

B

第1段階で抽出した「事業中区間を有する検証路線」及び「上記(1) 社会状況の変化に伴う必要性の検証においていずれかの評価項目が評価基準に該当する路線」について、区間ごとに、道路構造令や「埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例」などの技術的基準等との整合性を踏まえた構造の適正さを、以下の評価項目ごとに評価基準により定性的な評価を行う。

なお、都市計画に定めた幅員の適正さについては、幅員を構成する要素ごとに評価することにより検証する。

評価項目	評価基準
①車道 ・車線数 ・中央帯 ・停車帯 ・路肩 ・隅切り など	・交通の分散や集中により、車線数の変更を検討する必要がある。 ・沿道土地利用やバス路線としての位置付けにより、停車需要の変化が見込まれるため、停車帯等の変更を検討する必要がある。 ・その他、車道に関して検討する必要がある。
②歩道 ・歩道幅員 ・路上施設帯 など	・沿道の土地利用の変化や歩行者の通行状況、この他、バリアフリー化の観点から、歩道幅員の変更を検討する必要がある。 ・地域特性等から、路上施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、歩道に関して検討する必要がある。
③その他横断構成 ・環境施設帯 ・植樹帯 など	・道路環境の保全や沿道土地利用の変化により、植樹帯や環境施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、横断構成に関して検討する必要がある。
④交差形式	・交通需要の変化により、交差形式の変更を検討する必要がある。 ・自動車交通流の変化により、付加車線の設置を検討する必要がある。 ・その他、交差形式に関して検討する必要がある。
⑤構造形式	・法面が必要となるなど、区域の変更を検討する必要がある。 ・土地利用計画の変更などから、道路の構造形式を嵩上式とするか地下式とするかなど、変更を検討する必要がある。 ・その他、構造形式に関して検討する必要がある。
⑥その他	・周辺地域の土地利用の変化や、代替機能の確保等により、区間の廃止やルート、線形の変更について検討する必要がある。 ・都市計画区域境や市町村境において、幅員等の整合の観点から変更を検討する必要がある。 ・自転車と歩行者の安全確保や自転車ネットワークの観点から、自転車通行空間の確保について検討する必要がある。

(3) 選定

上記(1)(2)の検証結果を踏まえ、下記を見直し候補路線として選定する。
見直し候補路線については、第3段階での検討を進める。

○「構造の適正さの検証」において、評価項目のいずれか1つでも該当した路線

4-3-2 見直し路線の選定【第3段階】

都市計画道路は、都市の将来像を実現するために、長期的視点からその必要性が位置付けられ、区域内の土地には一定の建築制限が課せられている。

都市計画運用指針において、都市計画道路の変更はその理由を明確にした上で行うべきである(※注1)、とされており、今回の見直しに当たっても、見直しの内容や妥当性について、論理的かつ技術的な検討を行い、都市計画上的変更理由を明らかにすることが必要である。

そのため、以下のとおり詳細な検討を行い、見直し路線を選定するものとする。

【※注1：道路に関する都市計画の見直し】

- ・「都市計画道路の廃止や幅員の縮小は、例えば都市の将来像の変更に伴い想定していた市街地の拡大が見直されるなどにより当該道路の必要性がなくなった場合や、都市計画道路の適切な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らかにした上で行うべきである。」(第10版 都市計画運用指針より抜粋)

(1) 見直し内容の検討 C

第2段階で検証した「社会状況の変化に伴う必要性」や「構造の適正さ」を総合的に勘案し、見直し要因について精査を行った上で、路線ごとに見直し内容(廃止や変更等の内容)を検討する。

見直し内容は、建築制限の状況等を十分考慮した上で、道路機能に支障がない内容となるよう検討する。

◆見直し内容の事例

(「《参考資料》事例集 社会状況の変化に対応した都市計画道路の見直し」を参考)

(廃止)

- ・土地区画整理事業の中止等による交通需要の減少や、周辺道路の整備が進んだことによる廃止

(変更)

- ・周辺道路の混雑緩和に対応するために幅員を変更(拡大)
- ・周辺道路の整備が進んだことによる幅員の変更(縮小)
- ・整備を進める上で必要性が生じたため構造を変更(平面交差⇒立体交差)

(2) 道路機能の観点からの検討 C

路線ごとの見直し内容（廃止や変更等の内容）について、下記の道路機能に、支障がないものとするよう、詳細検討を行う。

支障が大きい場合は、見直し内容を再設定する。

機能の種類	機能の内容
① 交通処理機能	・ 高速道路や産業拠点へのアクセス性の向上 ・ 隣接都市間の円滑な交通の確保 ・ 鉄道駅へのアクセス性の向上 ・ バス路線としての走行性・定時性の向上 ・ 自転車や徒歩による駅へのアクセス性の向上
② 交通安全機能	・ 自転車や歩行者の通行の安全性の確保 ・ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律における特定道路の指定等
③ 防災空間機能	・ 災害発生時の避難路や緊急輸送路への位置付け ・ 高次医療施設への連結 ・ 火災時の延焼の遮断
④ 市街地形成機能	・ 都市的土地利用を誘導し、市街地の形成を促進 ・ 上下水道やガス等の収容空間の確保
⑤ 環境空間機能	・ 緑のネットワークの形成 ・ 都市の良好な景観の形成
⑥ その他の機能	・ 沿道利用の促進

(3) 上位計画等との整合性の確認 C

路線ごとの見直し内容（廃止や変更等の内容）について、上位計画等との整合を確認する。

廃止や変更等によって不整合が生じる場合は、関係機関との協議・調整により、上位計画等の見直しの是非を検討する。

なお、検討の結果、必要に応じ、見直し内容を再設定するものとする。

計画の種類	計画名
① 上位計画	・ 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 ・ 市町村の建設に関する基本構想（総合振興計画） ・ 市町村の都市計画に関する基本的な方針 ・ 立地適正化計画 ・ 新市建設計画 等
② 関連する都市計画	・ 区域区分、用途地域（沿道用途）、地区計画 等
③ 関連する整備計画	・ 区画整理、再開発、道路、河川、鉄道、公園、農地等の整備計画
④ 地域振興に関する計画	・ 中心市街地活性化基本計画 等
⑤ 環境調査・計画	・ 環境アセスメント等の環境調査、環境保全計画、緑の基本計画等
⑥ 防災に関する計画	・ 地域防災計画、震災対策計画 等
⑦ その他の計画	・ その他の関連計画

(4) 道路網の観点からの検討

C

路線ごとの見直し内容（廃止や変更等の内容）について、路線の性格や周辺の土地利用状況等を考慮し、将来道路網からみた支障の有無を検討する。

将来道路網への影響について、大きな影響があると考えられる路線については、交通需要予測に基づく定量的検討を行う。

なお、交通量に大きな影響がない、又は、少ないと考えられる路線については、定量的検討は行わない。

また、検討の結果、必要に応じ、見直し内容を再設定するものとする。

- 交通需要予測は、道路交通センサスを使用することを基本とする。
また、将来予測データは、最新の道路交通センサスを使用する。
- 将来交通量推計は、見直し後の将来道路網に対して行い、見直し内容の妥当性を検討する。

(5) 選定

上記（１）（２）（３）（４）の確認・検討結果を踏まえ、総合的判断のもと、路線ごとの見直し内容（廃止や変更等の内容）を確定し、都市計画の変更が必要な見直し路線を選定する。
なお、その他の路線は存続とする。

- 選定した見直し路線については、都市計画法に基づき、必要な手続きを行う。

4-4 整備済区間の見直し

都市計画道路は、計画決定に沿って整備されているが、一部区間について、都市計画事業以外の手法により事業が実施されたために、現道の道路区域が都市計画道路の区域と一致していない区間や、構造形式が異なる区間などの不整合区間が存在する。

都市計画道路の区域内には、都市計画法第53条により一定の建築制限が課せられる。例えば、現道が都市計画より狭く整備された場合など都市計画道路の区域の一部に民地などが残ってしまうと、沿道の地権者に過度な建築制限を課す恐れがある。

このような課題が残る整備済区間については、課題解消が必要であると判断し、優先的に見直しの対象に含めることとする。

4-4-1 見直し候補路線の選定【第2段階】

(1) 都市計画との整合性の確認

a

路線ごとに、現道と都市計画に定められた道路構造（線形、幅員等）との整合について、以下の評価項目ごとに評価基準により確認し、見直しの是非を検討する。

評価項目	評価基準
① 線形不整合	・ 現道と都市計画の中心線にずれが生じている。
② 幅員不整合	・ 都市計画道路の計画幅員より狭く（広く）整備されている。
③ 構造不整合	・ 都市計画と異なる構造で整備されている。

4-4-2 見直し路線の選定【第3段階】

(1) 建築制限の確認

b

第2段階で現道と都市計画の不整合が確認された区間（路線）について、法第53条に基づく建築制限が課せられているかの確認を行う。

ただし、建築制限が課されていない不整合区間については、当該区間に関連する都市計画変更等を勘案するなど、必要に応じて変更する。

評価項目	評価基準
① 建築制限の有無	・ 都市計画法第53条の建築制限が課せられているか。

(2) 見直し内容の検討 c

第2段階で検証した内容を総合的に勘案し、見直し要因について精査を行った上で、路線ごとに見直し内容を検討する。

- ◆見直し内容の例
(都市計画の変更による建築制限の解消)
- ・現況に合わせた都市計画の変更

(3) 総合的な検討 c

路線ごとの見直し内容（現道に合わせた変更等の内容）について、以下の評価項目ごとに詳細な検討を行う。事業主体、市町村等関係機関との協議・調整を行い、見直しの是非を検討する。

評価項目	評価基準
① 道路事業等の観点	・将来的な事業変更の可能性の有無
② まちづくりの観点	・まちづくり関連計画等との整合性
③ 道路機能の観点	・交通安全機能等への影響の有無
④ その他	・①～③の評価項目以外の観点

(4) 選定

上記(1)(2)(3)の確認・検討結果を踏まえ、不整合の内容が都市計画として見直すべきものである場合は、総合的判断のもと、路線ごとの見直し内容を確定し、都市計画の変更が必要な見直し路線を選定する。

また、建築制限が課せられていない不整合区間については、当該区間に関連する都市計画変更等を勘案するなど、必要に応じて変更する。

なお、その他の路線は存続とする。

- 選定した見直し路線については、都市計画法に基づき、必要な手続きを行う。

本指針の作成について

本指針は、都市計画道路の検証・見直し検討会議を設置し、作成したものである。

《都市計画道路の検証・見直し検討会議》

県土整備部県土整備政策課、道路街路課、道路環境課、各県土整備事務所
都市整備部都市計画課

《参考資料》

路線別評価シート（未整備・事業中区分）

路線別評価（第1段階）シート

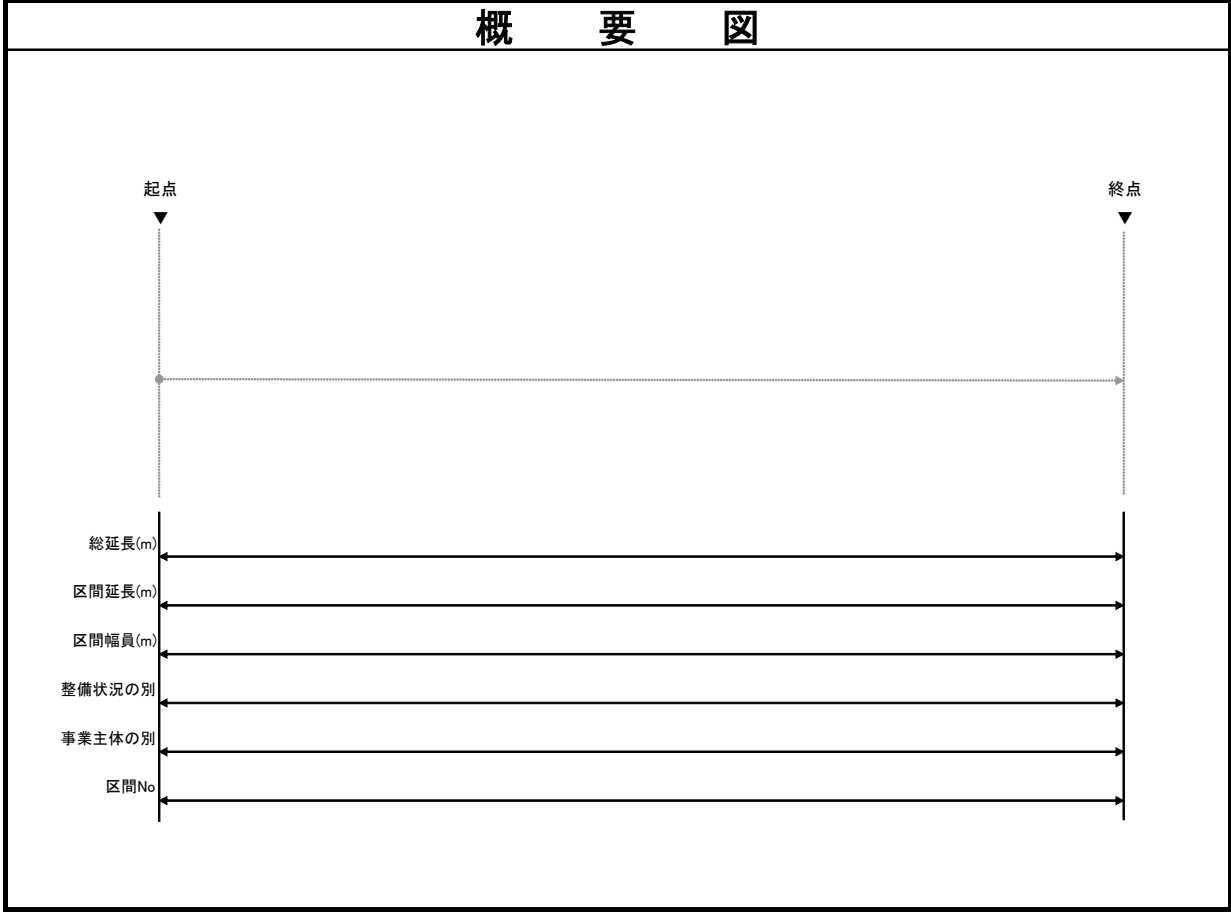
				都市計画道路路線番号				
記入日	平成	年	月	日	市町村名			
都市計画区域名					路線番号・路線名			
路線総延長	m				代表幅員	m	車線数	車線

第1段階の選定

(1)当初決定年月日				〔当初〕 昭和 年 月 日		経過年数		20年以上経過		自動車専用道路の別	
				〔最終〕 平成 年 月 日							
(2)路線の整備状況						未整備区間の有無		駅広との一体整備の別（有=1 or 無=0）			
(平成 24 年 3 月 31 日 現在)								【無し】 駅広名			
区間No			整備状況の分類		未整備区間数	区間延長	単位	区間幅員	単位	事業主体	備考
枝番1	枝番2	区分コード									
-	-										
-	-										
-	-										
-	-										
-	-										
-	-										
-	-										
-	-										
-	-										
-	-										
-	-										
合計					0	0.0	m				

概要	〔延長〕	整備済	0.0	m	事業中	0.0	m	事業予定	0.0	m	未整備	0.0	m	合計	0.0	m
	〔構成比〕	整備済	#DIV/0!	%	事業中	#DIV/0!	%	事業予定	#DIV/0!	%	未整備	#DIV/0!	%	合計	#DIV/0!	%

選定																
----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



路線別評価（第2段階）シート

総括表

第2段階の選定

路線名		市町村名		都計区域名		路線延長	m
-----	--	------	--	-------	--	------	---

区間No.	総幅員(m)	自歩道・歩道	路上施設帯	植樹帯	路肩	停車帯	車道	車道	中央帯	車道	車道	停車帯	路肩	植樹帯	路上施設帯	自歩道・歩道
	0.00															
	0.00															
	0.00															

	区間延長→	区間No.1	区間No.2	区間No.3	区間No.4	区間No.5	区間No.6	区間No.7	区間No.8	区間No.9
	事業主体→	m	m	m	m	m	m	m	m	m
	整備状況→									

◇社会状況の変化に伴う必要性の検証		評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価
評価項目	評価基準	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ
①まちづくりの将来像の変化	上位計画の変更、コンパクト・プラス・ネットワークの推進によるまちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。										
②関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業計画(区画整理事業など)の変更に伴い、路線の必要性が変化している。										
③周辺道路等の整備状況	当該路線の全線または一部区間において、車道または歩道としての交通機能を、国道、県道、市道などの現道や周辺道路で代替する可能性がある。										
④希少な動植物の存在	当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在している。 ※法令等(「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」など)の対象種										
⑤歴史・文化・観光資源の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在している。										
⑥都市化の状況	当該路線の区域内及び周辺の都市化が著しいことにより、整備上の問題が生じている。										
⑦地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルート・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができる。										
⑧その他	①～⑦の評価項目以外で、特に地域の特性などの理由により、明らかに必要性が変化していると判断される。										

◇構造の適正さの検証		評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価
評価項目	評価基準	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ
①車道 ・車線数 ・中央帯 ・停車帯 ・路肩 ・隔切り など	・交通の分散や集中により、車線数の変更を検討する必要がある。 ・沿道土地利用やバス路線としての位置付けにより、停車需要の変化が見込まれるため、停車帯等の変更を検討する必要がある。 ・その他、車道に関して検討する必要がある。										
②歩道 ・歩道幅員 ・路上施設帯 など	・沿道の土地利用の変化や歩行者の通行状況、また、バリアフリー化の観点から、歩道幅員の変更を検討する必要がある。 ・地域特性等から、路上施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、歩道に関して検討する必要がある。										
③その他横断構成 ・環境施設帯 ・植樹帯 など	・道路環境や沿道土地利用の変化により、植樹帯や環境施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、横断構成に関して検討する必要がある。										
④交差形式	・交通需要の変化により、交差形式の変更を検討する必要がある。 ・自動車交通流の変化により、付加車線の設置を検討する必要がある。 ・その他、交差形式に関して検討する必要がある。										
⑤構造形式	・法面が必要となるなど、区域の変更を検討する必要がある。 ・土地利用計画の変更などから、道路の構造形式を嵩上式とするか地下式とするかなど、変更を検討する必要がある。 ・その他、構造形式に関して検討する必要がある。										
⑥その他	・周辺地域の土地利用の変化や、代替機能の確保等により、区間の廃止やルート、線形の変更について検討する必要がある。 ・都市計画区域境や市町村境において、幅員等の整合の観点から変更を検討する必要がある。 ・自転車と歩行者の安全確保や自転車ネットワークの観点から、自転車通行空間の確保について検討する必要がある。										

「1 はい」の評価がある区間は、区間個票に「評価の判定理由」をご記入ください。

路線別評価（第2段階）シート

第2段階の選定

区間個票
(区間No.)

路線名	区間No	市町村名	都計区域名	路線延長 区間延長	m m	事業主体	整備状況
-----	------	------	-------	--------------	--------	------	------

◇ 社会状況の変化に伴う必要性の検証

評価項目	評価基準	評価 区分 1: はい 2: いいえ	評価の判定理由 評価が「はい」の評価項目について、 必ず理由をご記入ください。
①まちづくりの将来像の変化	上位計画の変更、コンパクト・プラス・ネットワークの推進によるまちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。		
②関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業計画(区画整理事業など)の変更に伴い、路線の必要性が変化している。		
③周辺道路等の整備状況	当該路線の全線または一部区間において、車道または歩道としての交通機能を、国道、県道、市道などの現道や周辺道路で代替する可能性がある。		
④希少な動植物の存在	当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在している。 ※法令等(「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」など)の対象種		
⑤歴史・文化・観光資源の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在している。		
⑥都市化の状況	当該路線の区域内及び周辺の都市化が著しいことにより、整備上の問題が生じている。		
⑦地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルート・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができる。		
⑧その他	①～⑦の評価項目以外で、特に地域の特性などの理由により、明らかに必要性が変化していると判断される。		

◇ 構造の適正さの検証

評価項目	評価基準	評価 区分 1: はい 2: いいえ	評価の判定理由 評価が「はい」の評価項目について、 必ず理由をご記入ください。
①車道 ・車線数 ・中央帯 ・停車帯 ・路肩 ・隅切り など	・交通の分散や集中により、車線数の変更を検討する必要がある。 ・沿道土地利用やバス路線としての位置付けにより、停車需要の変化が見込まれるため、停車帯等の変更を検討する必要がある。 ・その他、車道に関して検討する必要がある。		
②歩道 ・歩道幅員 ・路上施設帯 など	・沿道の土地利用の変化や歩行者の通行状況、また、バリアフリー化の観点から、歩道幅員の変更を検討する必要がある。 ・地域特性等から、路上施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、歩道に関して検討する必要がある。		
③その他横断構成 ・環境施設帯 ・植樹帯 など	・道路環境や沿道土地利用の変化により、植樹帯や環境施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、横断構成に関して検討する必要がある。		
④交差形式	・交通需要の変化により、交差形式の変更を検討する必要がある。 ・自動車交通流の変化により、付加車線の設置を検討する必要がある。 ・その他、交差形式に関して検討する必要がある。		
⑤構造形式	・法面が必要となるなど、区域の変更を検討する必要がある。 ・土地利用計画の変更などから、道路の構造形式を嵩上式とするか地下式とするかなど、変更を検討する必要がある。 ・その他、構造形式に関して検討する必要がある。		
⑥その他	・周辺地域の土地利用の変化や、代替機能の確保等により、区間の廃止やルート、線形の変更について検討する必要がある。 ・都市計画区域境や市町村境において、幅員等の整合の観点から変更を検討する必要がある。 ・自転車と歩行者の安全確保や自転車ネットワークの観点から、自転車通行空間の確保について検討する必要がある。		

判定	
----	--

路線別評価（第3段階）シート（総括表）

路線コード		路線名		区間No		市町村名																																			
路線の概要、都市計画決定の経緯・背景・課題等 路線の概要		見直しの方向性		道路機能の観点からの検討結果																																					
		見直しの要因		<table><tr><td>機能の種類</td><td>詳細検討結果</td></tr><tr><td>交通処理機能</td><td></td></tr><tr><td>交通安全機能</td><td></td></tr><tr><td>防災空間機能</td><td></td></tr><tr><td>市街地形成機能</td><td></td></tr><tr><td>環境空間機能</td><td></td></tr><tr><td>その他の機能</td><td></td></tr></table>				機能の種類	詳細検討結果	交通処理機能		交通安全機能		防災空間機能		市街地形成機能		環境空間機能		その他の機能																					
				機能の種類	詳細検討結果																																				
				交通処理機能																																					
				交通安全機能																																					
				防災空間機能																																					
市街地形成機能																																									
環境空間機能																																									
その他の機能																																									
		上位計画等との整合性の確認		見直し結果																																					
				見直し結果の理由																																					
				今後の検討課題																																					
該当する再評価項目																																									
<table><tr><td>再評価項目</td><td>該当の有無</td></tr><tr><td colspan="2">I. 必要性の検証</td></tr><tr><td>1 まちづくりの将来像の変化</td><td></td></tr><tr><td>2 関連事業の動向・変化</td><td></td></tr><tr><td>3 周辺道路等の整備状況</td><td></td></tr><tr><td>4 希少な動植物の存在</td><td></td></tr><tr><td>5 歴史・文化・観光資源の存在</td><td></td></tr><tr><td>6 都市化の状況</td><td></td></tr><tr><td>7 地理的制約</td><td></td></tr><tr><td>8 その他</td><td></td></tr><tr><td colspan="2">II. 構造の適正さの検証</td></tr><tr><td>1 車道</td><td></td></tr><tr><td>2 歩道</td><td></td></tr><tr><td>3 その他横断構成</td><td></td></tr><tr><td>4 交差形式</td><td></td></tr><tr><td>5 構造形式</td><td></td></tr><tr><td>6 その他</td><td></td></tr></table>								再評価項目	該当の有無	I. 必要性の検証		1 まちづくりの将来像の変化		2 関連事業の動向・変化		3 周辺道路等の整備状況		4 希少な動植物の存在		5 歴史・文化・観光資源の存在		6 都市化の状況		7 地理的制約		8 その他		II. 構造の適正さの検証		1 車道		2 歩道		3 その他横断構成		4 交差形式		5 構造形式		6 その他	
再評価項目	該当の有無																																								
I. 必要性の検証																																									
1 まちづくりの将来像の変化																																									
2 関連事業の動向・変化																																									
3 周辺道路等の整備状況																																									
4 希少な動植物の存在																																									
5 歴史・文化・観光資源の存在																																									
6 都市化の状況																																									
7 地理的制約																																									
8 その他																																									
II. 構造の適正さの検証																																									
1 車道																																									
2 歩道																																									
3 その他横断構成																																									
4 交差形式																																									
5 構造形式																																									
6 その他																																									

上位計画等の位置付け			
	関連する上位計画等の種類	該当の有無	関連計画の名称
1	上位計画		
2	関連する都市計画		
3	関連する整備計画		
4	地域振興に関する計画		
5	環境調査・計画		
6	防災に関する計画		
7	その他の計画		

路線別評価（第3段階）シート（総括表）

路線コード		路線名		区間No		市町村	
-------	--	-----	--	------	--	-----	--

見直し候補路線（区間）の課題詳細図

都市計画道路の状況	区間No	
	区間長 (m)	
	計画幅員 (m)	
	53案件数 (件)	
	沿道用途指定	
	その他特記事項	
路線（区間）の見直しの概要		
見直しの内容		
機能代替道路	その他特記事項	
	歩道 (m) (歩行者混雑)	
	現道幅員 (m) (交通渋滞)	
	区間長 (m)	
計画幅員の断面構成		代替機能を有する道路の断面構成

路線別定量的評価シート

見直し内容		管理番号	
路線コード		路線名	
		区間No.	市町村名

断面混雑度		見直した場合			評価 ③<1.25	見直しなかった場合				評価 ⑦≤1.1
断面 番号	路線名	①交通量 (台/日)	②容量 (台/日)	③混雑度 (①/②)		④交通量 (台/日)	⑤容量 (台/日)	⑥混雑度 (④/⑤)	⑦ (③/⑥)	
1-1										
1-2										
1-3										
1-4										
断面1 合計										
2-1										
2-2										
2-3										
2-4										
断面2 合計										
3-1										
3-2										
3-3										
3-4										
断面3 合計										

交差点飽和度			備考	
番号	見直した場合	見直しなかった場合		
1				
2				
3				
4				
5				

設置箇所位置図

《参考資料》

路線別評価シート（整備済区間）

整備済区間 第2段階シート

路線番号	路線名	県道名	都市計画図掲載番号

市町村名

リスト番号

※スキャンデータ貼付け

○ 不整合内容について

該当	不整合内容
1	線形不整合
2	幅員不整合
3	構造不整合

※該当番号の内容について、
詳細確認を行う。

○ 不整合内容の詳細確認

1. 線形不整合	
中心線の不整合幅	
不整合延長	

※幅員記載はm単位

※不整合があるもののみ記入

2. 幅員不整合	
都市計画決定 道路台帳	
幅員判定	

※幅員記載はm単位

3. 構造不整合

都市計画決定 現況	構造形式	交差形式
交差場所	—	

※不整合があるもののみを記入

交差道路

整備済区間 第3段階シート

第3段階の検討

路線名		市町村名		都計区域名		計画図No.	
-----	--	------	--	-------	--	--------	--

◇ 建築制限の確認

評価項目	評価基準	評価 区分	評価の判定理由 評価が「はい」の評価項目について、 必ず理由をご記入ください。
建築制限の有無	都市計画法第53条の建築制限が課せられているか。	1: はい 2: いいえ	

判定	
----	--

◇ 見直し内容の検討

検討項目	見直し内容の例	見直し内容	検討結果の理由
見直し内容	現況に合わせた都市計画の変更		

◇ 総合的な検討

評価項目	評価基準	評価 区分	評価の判定理由 評価が「なし」の評価項目について、 必ず理由をご記入ください。
①道路事業等の観点	将来的な事業変更の可能性の有無	1: あり 2: なし	
②まちづくりの観点	まちづくり関連計画等との整合性への影響の有無		
③道路機能の観点	交通安全機能等への影響の有無		
④その他	①～③の評価項目以外の観点		

判定	
----	--

《参考資料》

事例集

「社会状況の変化に対応した都市計画道路の見直し」より

・ 未整備路線

①蕨市 3 ・ 5 ・ 1 0 蕨駅前通り西口線 （廃止）

②川越市 3 ・ 5 ・ 1 7 笠幡小仙波線 （ルート変更）

・ 事業中路線

③幸手市 3 ・ 4 ・ 4 2 幸手五霞線 （交差点縮小）

蕨市 3・5・10 蕨駅前通り西口線（2区間） 廃止

路線別評価（第1段階）シート

都市計画道路路線番号

1116-035010-20

記入日	平成 24 年 8 月 13 日	市町村名	蕨市		
都市計画区域名	蕨	路線番号・路線名	3・5・10 蕨駅前通り西口線		
路線総延長	1,360.0 m	代表幅員	15.00 m	車線数	2 車線

第1段階の選定

(1) 当初決定年月日	〔当初〕	昭和 38 年 8 月 12 日	経過年数	20年以上経過	自動車専用道路の別
	〔最終〕	平成 21 年 3 月 6 日	49	【該当する】	【該当しない】

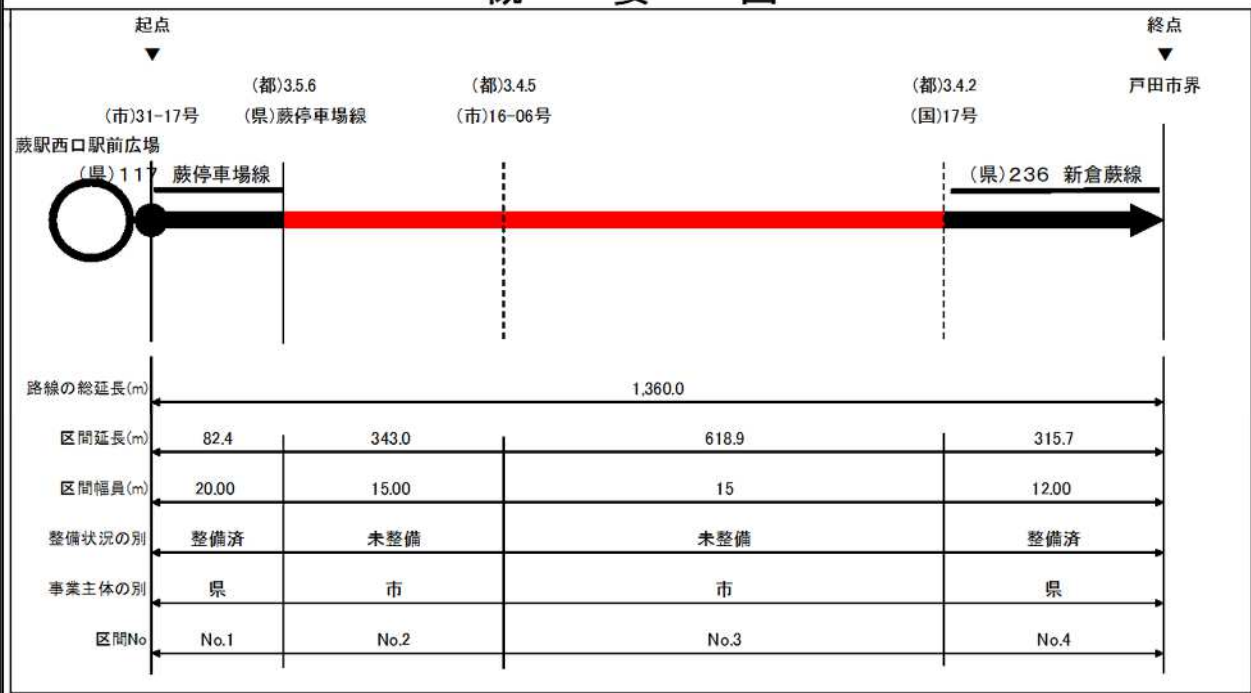
(2) 路線の整備状況 (平成 24 年 3 月 31 日現在)	未整備区間の有無 【有り】	駅広との一体整備の別 (有=1 or 無=0) 1 【有り】 駅広名 蔵駅西口駅前広場
-------------------------------------	------------------	--

区間No		整備状況の分類		未整備区間数	区間延長	単位	区間幅員	単位	事業主体	備考
枝番1	枝番2	区分コード								
1		1	整備済		82.4	m	20.00	m	2	県
2		4	未整備	1	343.0	m	15.00	m	3	蕨市
3		4	未整備	1	618.9	m	15.00	m	3	蕨市
4		1	整備済		315.7	m	12.00	m	2	県
合計				2	1,360.0	m				

概要	〔延長〕	整備済	398.1	m	事業中	0.0	m	事業予定	0.0	m	未整備	961.9	m	合計	1,360.0	m
	〔構成比〕	整備済	29.3	%	事業中	0.0	%	事業予定	0.0	%	未整備	70.7	%	合計	100.0	%

選定 [(1)(2)のいずれにも該当] 該当する(再検証路線) →第2段階の選定を行う

概 要 図



蕨市 3・5・10 蕨駅前通り西口線（2区間） 廃止

路線別評価（第2段階）シート

総括表

第2段階の選定

路線名	3 5 10 蕨駅前通り西口線	市町村名	蕨市	都計区域名	蕨	路線延長	1,360 m
-----	--------------------	------	----	-------	---	------	---------

区間No.	総幅員 (m)	自歩道・歩道	路上施設帯	植樹帯	路肩	停車帯	車道	車道	中央帯	車道	車道	停車帯	路肩	植樹帯	路上施設帯	自歩道・歩道
No.1	20.00	4.00	0.00	0.00	0.00	3.00	0.00	3.00	0.00	3.00	0.00	3.00	0.00	0.00	0.00	4.00
No.2～3	15.00	4.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	3.00	0.00	3.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	4.00
No.4	12.00	2.50	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	3.00	0.00	3.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	2.50

	区間No.1	区間No.2	区間No.3	区間No.4	区間No.5	区間No.6	区間No.7	区間No.8	区間No.9
区間延長→	82 m	343 m	619 m	316 m	m	m	m	m	m
事業主体→	県	蕨市	蕨市	県					
整備状況→	整備済	未整備	未整備	整備済					

◇社会状況の変化に伴う必要性の検証

評価項目	評価基準	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ
①まちづくりの将来像の変化	上位計画の変更、まちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。			1	はい	2	いいえ										
②関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業計画の変更（縮小・廃止など）に伴い、当該路線の必要性が変化している。			1	はい	1	はい										
③周辺道路等の整備状況	当該路線の全線または一部区間において、車道または歩道としての交通機能を、国道、県道、市道などの現道や周辺道路で代替する可能性がある。			1	はい	1	はい										
④希少な動植物の存在	当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在している。			2	いいえ	2	いいえ										
⑤歴史・文化・観光資源の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在している。			2	いいえ	2	いいえ										
⑥都市化の状況	当該路線の区域内及び周辺の都市化が著しいことにより、整備上の問題が生じている。			2	いいえ	2	いいえ										
⑦地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルート・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができる。			2	いいえ	2	いいえ										
⑧その他	①～⑦の評価項目以外で、特に地域の特性などの理由により、明らかに必要性が変化していると判断される。			1	はい	1	はい										

◇構造の適正さの検証

評価項目	評価基準	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ	区分	1:はい 2:いいえ
①車道 ・車線数 ・中央帯 ・停車帯 ・路肩 など	・交通の分散や集中により、車線数の変更を検討する必要がある。 ・沿道土地利用やバス路線としての位置付けにより、停車需要の変化が見込まれるため、停車帯等の変更を検討する必要がある。 ・その他、車道に関して検討する必要がある。			2	いいえ	2	いいえ										
②歩道 ・歩道幅員 ・路上施設帯 など	・沿道土地利用の変化や歩行者の通行状況から、歩道幅員の変更を検討する必要がある。 ・地域特性等から、路上施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、歩道に関して検討する必要がある。			2	いいえ	2	いいえ										
③その他横断構成 ・環境施設帯 ・植樹帯 など	・道路環境や沿道土地利用の変化により、植樹帯や環境施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、横断構成に関して検討する必要がある。			2	いいえ	2	いいえ										
④交差形式	・交通需要の変化により、交差構造の変更を検討する必要がある。 ・自動車交通流の変化により、付加車線の設置を検討する必要がある。 ・その他、交差形式に関して検討する必要がある。			2	いいえ	2	いいえ										
⑤構造形式	・法面が必要となるなど、区域の変更を検討する必要がある。 ・土地利用計画の変更などから、嵩上式とするか地下式とするかなど、構造形式の変更を検討する必要がある。 ・その他、構造形式に関して検討する必要がある。			2	いいえ	2	いいえ										
⑥その他	・整備効果等の視点から、ルート変更や線形変更を検討する必要がある。 ・都市計画区域境や市町村境において、幅員等の整合の視点から変更を検討する必要がある。 ・自転車と歩行者の安全確保や自転車ネットワークの観点から、自転車通行空間の確保について検討する必要がある。			1	はい	1	はい										

「1 はい」の評価がある区間は、区間個票に「評価の判定理由」をご記入ください。

路線別評価（第2段階）シート

区間個票
(区間No.2)

第2段階の選定

路線名	3・5・10 蕨駅前通り西口線	区間No	2	市町村名	蕨市	都計区域名	蕨	路線延長 区間延長	1,360 m 343 m	事業主体	蕨市	整備状況	未整備
-----	--------------------	------	---	------	----	-------	---	--------------	------------------	------	----	------	-----

◇ 社会状況の変化に伴う必要性の検証

評価項目	評価基準	評価 区分 1: はい 2: いいえ	評価の判定理由 評価が「はい」の評価項目について、 必ず理由をご記入ください。
①まちづくりの将来像の変化	上位計画の変更、まちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。	1 はい	新たなまちづくりプランにおいて、歩いて暮らせるまちづくりを進めることとしている。
②関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業計画の変更（縮小・廃止など）に伴い、当該路線の必要性が変化している。	1 はい	区画整理事業を廃止し、既存インフラを活用した地区計画によるまちづくりへと転換が図られ（H25.10）、本区間の必要性が変化している。
③周辺道路等の整備状況	当該路線の全線または一部区間において、車道または歩道としての交通機能を、国道、県道、市道などの現道や周辺道路で代替する可能性がある。	1 はい	本路線の北側に平行して県道蕨停車場線の整備が進められ、国道17号、県道新倉蕨線及び県道蕨桜町線等と共に、広域交通を担うこととなる。
④希少な動植物の存在	当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在している。	2 いいえ	
⑤歴史・文化・観光資源の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在している。	2 いいえ	
⑥都市化の状況	当該路線の区域内及び周辺の都市化が著しいことにより、整備上の問題が生じている。	2 いいえ	
⑦地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルート・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができる。	2 いいえ	
⑧その他	①～⑦の評価項目以外で、特に地域の特性などの理由により、明らかに必要性が変化していると判断される。	1 はい	JR埼京線の開通（S60）により、戸田方面からJR蕨駅へのアクセスの必要性は低下している。

◇ 構造の適正さの検証

評価項目	評価基準	評価 区分 1: はい 2: いいえ	評価の判定理由 評価が「はい」の評価項目について、 必ず理由をご記入ください。
①車道 ・車線数 ・中央帯 ・停車帯 ・路肩 など	・交通の分散や集中により、車線数の変更を検討する必要がある。 ・沿道土地利用やバス路線としての位置付けにより、停車需要の変化が見込まれるため、停車帯等の変更を検討する必要がある。 ・その他、車道に関して検討する必要がある。	2 いいえ	
②歩道 ・歩道幅員 ・路上施設帯 など	・沿道土地利用の変化や歩行者の通行状況から、歩道幅員の変更を検討する必要がある。 ・地域特性等から、路上施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、歩道に関して検討する必要がある。	2 いいえ	
③その他横断構成 ・環境施設帯 ・植樹帯 など	・道路環境や沿道土地利用の変化により、植樹帯や環境施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、横断構成に関して検討する必要がある。	2 いいえ	
④交差形式	・交通需要の変化により、交差構造の変更を検討する必要がある。 ・自動車交通流の変化により、付加車線の設置を検討する必要がある。 ・その他、交差形式に関して検討する必要がある。	2 いいえ	
⑤構造形式	・法面が必要となるなど、区域の変更を検討する必要がある。 ・土地利用計画の変更などから、嵩上式とするか地下式とするかなど、構造形式の変更を検討する必要がある。 ・その他、構造形式に関して検討する必要がある。	2 いいえ	
⑥その他	・整備効果等の視点から、ルート変更や線形変更を検討する必要がある。 ・都市計画区域境や市町村境において、幅員等の整合の視点から変更を検討する必要がある。 ・自転車と歩行者の安全確保や自転車ネットワークの観点から、自転車通行空間の確保について検討する必要がある。	1 はい	周辺の広域道路網が確立され、JR埼京線の開通により、戸田市方面からの本区間に対する交通需要も低下していることから、歩いて暮らせるまちづくりとの整合を図る観点から踏まえ、必要性について検討する必要がある。

判定

■ 見直し候補路線 →第3段階へ

蕨市 3・5・10 蕨駅前通り西口線（2区間） 廃止

路線別評価（第3段階）シート（総括表）

路線コード	1116-035010-20	路線名	3・5・10 蕨駅前通り西口線	区間No	2	市町村名	蕨市
路線の概要、都市計画決定の経緯・背景・課題等							
路線の概要							
延長1,360m(うち検討区間343m) 幅員15m 車線数 2							
・蕨駅西口広場を起点とし、戸田市境を終点とする路線である。							
・検討区間内において、(都)3・5・6旭町丁横線、(都)3・4・5蕨中央通り線と接続している。							
都市計画決定の経緯・背景・課題等							
・昭和11年に計画幅員11mで都決したが、昭和38年に従来の街路網を廃止し、計画幅員15mで新たに都決を行った。最初に都決してから既に78年が経過している。							
・昭和46年、県が東西方向の広域的な道路ネットワークとして、(都)3・4・9旭町前谷線を重要視して市道であった(都)3・4・9旭町前谷線と県道であった本路線(蕨駅前通り西口線)を付け替えた。							
・都決以来、蕨駅と戸田市(県道線馬川口線・通称オリンピック通り)を広域的に結ぶ幹線街路として位置付けられているが、周辺の広域道路網が確立され、かつ、JR埼京線の開通などの理由により、本区間の交通量が減少し、必要性が低下した。現在の整備率は約30%である。							
・未整備区間については、現況幅員約7mの道路が整備されている。沿道に住居、店舗が密集しているため、仮に整備を進めた場合、店舗の大半が消滅する恐れがある。							
・延長1,360mのうち、起点(蕨駅西口広場)から(都)3・5・6旭町丁横線までの約82mと、(都)3・4・2国道17号線から終点(戸田市境)までの約316mは整備済みである。							
・区間2においては、未整備区間の整備を含めた土地区画整理事業を平成9年に事業計画決定していたが、社会経済状況の変化から事業の長期化は避けられない状況にあったため、平成25年に土地区画整理事業を廃止し、新たなまちづくりとして、既存の都市インフラを活用した地区計画を都決した。							
該当する再評価項目							
再評価項目							
該当の有無							
I 必要性の検証							
1 まちづくりの将来像の変化							
○							
2 関連事業の動向・変化							
○							
3 周辺道路等の整備状況							
○							
4 希少な動植物の存在							
×							
5 歴史・文化・観光資源の存在							
×							
6 都市化の状況							
×							
7 地理的制約							
×							
8 その他							
○							
II 構造の適正さの検証							
1 車道							
×							
2 歩道							
×							
3 その他横断構成							
×							
4 交差形式							
×							
5 構造形式							
×							
6 その他							
○							
見直しの方向性							
廃止							
見直しの要因							
区間2							
・本区間の必要性が変化したため、平成25年に土地区画整理事業を廃止し、既存インフラを活用した地区計画によるまちづくりへの転換を図った。							
・都市計画法第53条に係る許可件数は28件と多い(土地区画整理事業中の本路線にかかる土地区画整理法第76条許可件数を含む)。							
・本路線のほぼ北側に並行して(都)3・4・9旭町前谷線(県道蕨停車場線、幅員16m、両側歩道、平成26年3月開通)が自転車レーンを含めて整備され、国道17号、県道新倉芸線及び県道桜桜線等と共に広域交通を担うという観点から、見直しを行う。							
・昭和60年のJR埼京線の開通により、戸田市方面からJR蕨駅へのアクセスの必要性及び本区間に対する交通需要の低下したことから、見直しを行う。							
・本区間は、平成27年3月に認定が予定されている中心市街地活性化基本計画の区域である。							
上位計画等との整合性の確認							
本路線は、上位計画等で未整備区間の見直しの方向性が位置付けられている。また、中心市街地活性化基本計画の区域である。							
1. 蕨都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(H25年度変更)							
都市計画決定後、長期にわたり整備されていない都市計画道路について、定期的に見直しを行い、継続・廃止・計画変更などの検討を行うこととしている。							
2. 中央第一地区まちづくりプラン(H24年度決定)							
蕨駅前通り西口線の未整備区間を廃止し、駅前通りを現況幅員の中で整備し、子どもやお年寄りにも安全な連続した歩行者空間を確保した。歩いて暮らせるまちづくりを進めることとしている。							
3. 中心市街地活性化基本計画(H26年度認定予定)							
中心市街地活性化基本計画において、蕨駅西口と蕨宿を結ぶ蕨駅前通り西口線の沿道は、路線型の商業地が形成された本市の生活拠点の骨格が形作られた地域として、計画に位置付けられている。							
この計画の「基本的な方針」では、「コンパクトな都市規模ならではの都市活力を創出するまちづくり」と「愛着をもって得られる質性と利便性を備えたまちづくり」を掲げており、空洞化が進んでいる空間ストックの有効活用による新陳代謝の誘発や、既存の商業機能・商店街活動の充実・強化により、来街目的の多様化による賑わい創出を図ることを目標としている。							
道路網の観点からの検討結果							
見直しを行った結果の区間2の断面混雑度が1.21となり、周囲の道路網への影響は少ない。							
個別路線の詳細検討結果							
機能の種類							
詳細検討結果 (見直しにより影響が出る項目のみ記述)							
交通処理機能							
・鉄道駅へのアクセス性の向上の観点で、接続する蕨駅の一日乗降客数が基準の1,000人/日を超えている。							
・バス路線としての走行性・定時性の向上の観点で、代々木線バスの運行本数が10本/日を超えている。							
交通安全機能							
防災空間機能							
・火災時の延焼の遮断の観点で、現道の幅員は約7m程度(幅員12m未満)、かつ、沿道建築物の密集性が低い。							
市街地形成機能							
環境空間機能							
・都市の良好な景観の形成の観点において、現道の電線地中化は実施していない。							
その他の機能							
見直し結果							
廃止							
見直し結果の理由							
交通量推計結果より、道路網の観点では見直しの影響が少ない。詳細検討結果より、見直しによる影響が生じる項目が4つであり、見直しによる影響が少ない。また、蕨市で策定中の中心市街地活性化計画により道路機能の一部を補えると判断した。							
今後の検討課題							
中央第一地区まちづくりプランおよび中心市街地活性化計画の着実な実施							

上位計画等の位置付け

関連する上位計画等の種類	該当の有無	関連計画の名称
1 上位計画	○	蕨都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(H25年度変更)、中央第一地区まちづくりプラン(H24年度決定)
2 関連する都市計画	○	用途地域(商業地域S38年決定)、中央第一地区地区計画(H25年決定)
3 関連する整備計画	×	
4 地域の振興計画	○	中心市街地活性化基本計画(平成26年度認定予定)
5 環境計画	×	
6 防災計画	×	
7 その他の計画	×	

蕨市 3・5・10 蕨駅前通り西口線（2区間） 廃止

路線別評価（第3段階）シート（総括表）

路線コード 1116-035010-20

路線名 3・5・10 蕨駅前通り西口線

区間No 2.3 市町村 蕨市

見直し候補路線（区間）の課題詳細図

都市計画道路の状況	区間No	No.3		No.2	
	区間長 (m)	619		343	
	計画幅員 (m)	15.0		15.0	
	53条件数 (件)	56		28	
	沿道用途指定	近隣商業地域・商業地域		商業地域	
	その他特記事項				

路線（区間）の見直し及び概要	

機能代替道路	その他特記事項	上り2.5 下り2.5		上り3.5 下り3.5		上り3.5 下り3.5	
	歩道 (m) (歩行者混雑)	16.0		16.0		16.0	
	現道幅員 (m) (交通渋滞)	200		900		200	
	区間長 (m)						

計画幅員の断面構成	代替機能を有する道路の断面構成

川越市 3・5・17 笠幡小仙波線 (ルート変更)

路線別評価(第1段階)シート

都市計画道路路線番号

1108-035017-02

記入日	平成	24 年	8 月	15 日	市町村名	川越市						
都市計画区域名	川越				路線番号・路線名	3	・	5	・	17	笠幡小仙波線	
路線総延長	10,440.0 m				代表幅員	15.00 m			車線数	2 車線		

第1段階の選定

(1) 当初決定年月日	〔当初〕 昭和 11 年 5 月 19 日	経過年数	20年以上経過	自動車専用道路の別
	〔最終〕 昭和 62 年 3 月 24 日	76	【該当する】	【該当しない】

(2) 路線の整備状況	未整備区間の有無	駅広との一体整備の別 (有=1 or 無=0)
(平成 24 年 3 月 31 日 現在)	【有り】	0 【無し】 駅広名

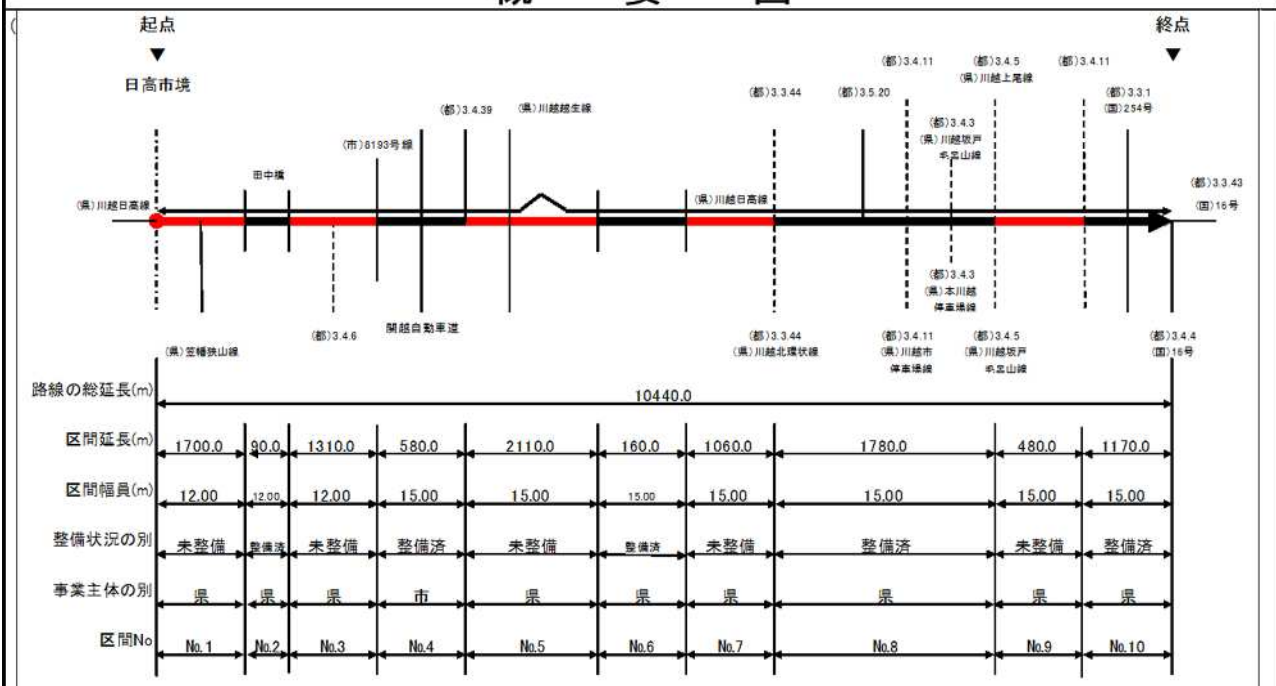
区間No		整備状況の分類		未整備区間数	区間延長	単位	区間幅員	単位	区分コード	事業主体	備考
枝番1	枝番2	区分コード									
1		4	未整備	1	1,700.0	m	12.00	m	2	県	重複:(県)川越日高
2		1	整備済		90.0	m	12.00	m	2	県	重複:(県)川越日高
3		4	未整備	1	1,310.0	m	12.00	m	2	県	重複:(県)川越日高
4		1	整備済		580.0	m	15.00	m	3	川越市	重複:(県)川越日高
5		4	未整備	1	2,110.0	m	15.00	m	2	県	近接:(県)川越日高(2280m)
6		1	整備済		160.0	m	15.00	m	2	県	重複:(県)川越日高
7		4	未整備	1	1,060.0	m	15.00	m	2	県	重複:(県)川越日高
8		1	整備済		1,780.0	m	15.00	m	2	県	重複:(県)川越日高
9		4	未整備	1	480.0	m	15.00	m	2	県	重複:(県)川越日高
10		1	整備済		1,170.0	m	15.00	m	2	県	重複:(県)川越日高
合計				5	10,440.0	m					

概要	〔延長〕	整備済	3,780.0 m	事業中	0.0 m	事業予定	0.0 m	未整備	6,660.0 m	合計	10,440.0 m
	〔構成比〕	整備済	36.2 %	事業中	0.0 %	事業予定	0.0 %	未整備	63.8 %	合計	100.0 %

選定 (1)(2)のいずれにも該当

該当する(再検証路線) →第2段階の選定を行う

概要図



川越市 3・5・17 笠幡小仙波線 (ルート変更)

路線別評価(第2段階)シート

総括表

第2段階の選定

路線名	3 5 17 笠幡小仙波線	市町村名	川越市	都計区域名	川越	路線延長	10,440 m
-----	------------------	------	-----	-------	----	------	----------

区間No.	総幅員(m)	自歩道・歩道	路上施設帯	植樹帯	路肩	停車帯	車道	車道	中央帯	車道	車道	停車帯	路肩	植樹帯	路上施設帯	自歩道・歩道
No.1～3	12.00	2.00	0.50		0.50			3.00		3.00			0.50		0.50	2.00
No.4～10	15.00	2.50	0.50			1.50		3.00		3.00		1.50			0.50	2.50
	0.00															

区間No.1	区間No.2	区間No.3	区間No.4	区間No.5	区間No.6	区間No.7	区間No.8	区間No.9	区間No.10
1,700 m	90 m	1,310 m	580 m	2,110 m	160 m	1,060 m	1,780 m	480 m	1,170 m
県	県	県	市	県	県	県	県	県	県
未整備	整備済	未整備	整備済	未整備	整備済	未整備	整備済	未整備	整備済

◇社会状況の変化に伴う必要性の検証

評価項目	評価基準	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ
①まちづくりの将来像の変化	上位計画の変更、まちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。	2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ	
②関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業計画の変更(縮小・廃止など)に伴い、当該路線の必要性が変化している。	2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ	
③周辺道路等の整備状況	当該路線の全線または一部区間において、車道または歩道としての交通機能を、国道、県道、市道などの現道や周辺道路で代替する可能性がある。	2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ	
④希少な動植物の存在	当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在している。	2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ	
⑤歴史・文化・観光資源の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在している。	2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		1	はい	
⑥都市化の状況	当該路線の区域内及び周辺の都市化が著しいことにより、整備上の問題が生じている。	2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ	
⑦地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルート・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができる。	2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ	
⑧その他	①～⑦の評価項目以外で、特に地域の特性などの理由により、明らかに必要性が変化していると判断される。	2	いいえ		2	いいえ		1	はい		2	いいえ		2	いいえ		2	いいえ	

◇構造の適正さの検証

評価項目	評価基準	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ
①車道 ・車線数 ・中央帯 ・停車帯 ・路肩 など	・交通の分散や集中により、車線数の変更を検討する必要がある。 ・沿道土地利用やバス路線としての位置付けにより、停車帯の変更が見込まれるため、停車帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、車道に関して検討する必要がある。										2	いいえ					2	いいえ	
②歩道 ・歩道幅員 ・路上施設帯 など	・沿道土地利用の変化や歩行者の通行状況から、歩道幅員の変更を検討する必要がある。 ・地域特性等から、路上施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、歩道に関して検討する必要がある。										2	いいえ					2	いいえ	
③その他横断構成 ・環境施設帯 ・植樹帯 など	・道路環境や沿道土地利用の変化により、植樹帯や環境施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、横断構成に関して検討する必要がある。										2	いいえ					2	いいえ	
④交差形式	・交通需要の変化により、交差形式の変更を検討する必要がある。 ・自動車交通流の変化により、付加車線の設置を検討する必要がある。 ・その他、交差形式に関して検討する必要がある。										2	いいえ					2	いいえ	
⑤構造形式	・法面が必要となるなど、区域の変更を検討する必要がある。 ・土地利用計画の変更などから、嵩上式とするか地下式とするかなど、構造形式の変更を検討する必要がある。 ・その他、構造形式に関して検討する必要がある。										2	いいえ					2	いいえ	
⑥その他	・整備効果等の観点から、ルート変更や線形変更を検討する必要がある。 ・都市計画区域境や市町村境において、幅員等の整合の観点から変更を検討する必要がある。 ・自転車と歩行者の安全確保や自転車ネットワークの観点から、自転車通行空間の確保について検討する必要がある。										1	はい					2	いいえ	

「1 はい」の評価がある区間は、区間個票に「評価の判定理由」をご記入ください。

川越市 3・5・17 笠幡小仙波線 (ルート変更)

路線別評価(第2段階)シート

区間個票
(区間No.5)

第2段階の選定

路線名	3・5・17 笠幡小仙波線	区間No	5	市町村名	川越市	都計区域名	川越	路線延長 区間延長	10,440 m 2,110 m	事業主体	県	整備状況	未整備
-----	------------------	------	---	------	-----	-------	----	--------------	---------------------	------	---	------	-----

◇ 社会状況の変化に伴う必要性の検証

評価項目	評価基準	評価 区分 1: はい 2: いいえ	評価の判定理由 評価が「はい」の評価項目について、 必ず理由をご記入ください。
①まちづくりの将来像の変化	上位計画の変更、まちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。	2 いいえ	
②関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業計画の変更(縮小・廃止など)に伴い、当該路線の必要性が変化している。	2 いいえ	
③周辺道路等の整備状況	当該路線の全線または一部区間において、車道または歩道としての交通機能を、国道、県道、市道などの現道や周辺道路で代替する可能性がある。	2 いいえ	
④希少な動植物の存在	当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在している。	2 いいえ	
⑤歴史・文化・観光資源の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在している。	2 いいえ	
⑥都市化の状況	当該路線の区域内及び周辺の都市化が著しいことにより、整備上の問題が生じている。	2 いいえ	
⑦地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルート・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができる。	2 いいえ	
⑧その他	①～⑦の評価項目以外で、特に地域の特性などの理由により、明らかに必要性が変化していると判断される。	1 はい	本路線は、全線が県道川越日高線に重複するが、本区間の一部が県道から逸れている。

◇ 構造の適正さの検証

評価項目	評価基準	評価 区分 1: はい 2: いいえ	評価の判定理由 評価が「はい」の評価項目について、 必ず理由をご記入ください。
①車道 ・車線数 ・中央帯 ・停車帯 ・路肩 など	・交通の分散や集中により、車線数の変更を検討する必要がある。 ・沿道土地利用やバス路線としての位置付けにより、停車需要の変化が見込まれるため、停車帯等の変更を検討する必要がある。 ・その他、車道に関して検討する必要がある。	2 いいえ	
②歩道 ・歩道幅員 ・路上施設帯 など	・沿道土地利用の変化や歩行者の通行状況から、歩道幅員の変更を検討する必要がある。 ・地域特性等から、路上施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、歩道に関して検討する必要がある。	2 いいえ	
③その他横断構成 ・環境施設帯 ・植樹帯 など	・道路環境や沿道土地利用の変化により、植樹帯や環境施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、横断構成に関して検討する必要がある。	2 いいえ	
④交差形式	・交通需要の変化により、交差構造の変更を検討する必要がある。 ・自動車交通流の変化により、付加車線の設置を検討する必要がある。 ・その他、交差形式に関して検討する必要がある。	2 いいえ	
⑤構造形式	・法面が必要となるなど、区域の変更を検討する必要がある。 ・土地利用計画の変更などから、嵩上式とするか地下式とするかなど、構造形式の変更を検討する必要がある。 ・その他、構造形式に関して検討する必要がある。	2 いいえ	
⑥その他	・整備効果等の視点から、ルート変更や線形変更を検討する必要がある。 ・都市計画区域境や市町村境において、幅員等の整合の視点から変更を検討する必要がある。 ・自転車と歩行者の安全確保や自転車ネットワークの観点から、自転車通行空間の確保について検討する必要がある。	1 はい	整備の合理性の視点から、県道川越日高線を活かす線形変更について検討する必要がある。

判定

■ 見直し候補路線 →第3段階へ

川越市 3・5・17 笠幡小仙波線 (ルート変更)

路線別評価(第3段階)シート(総括表)

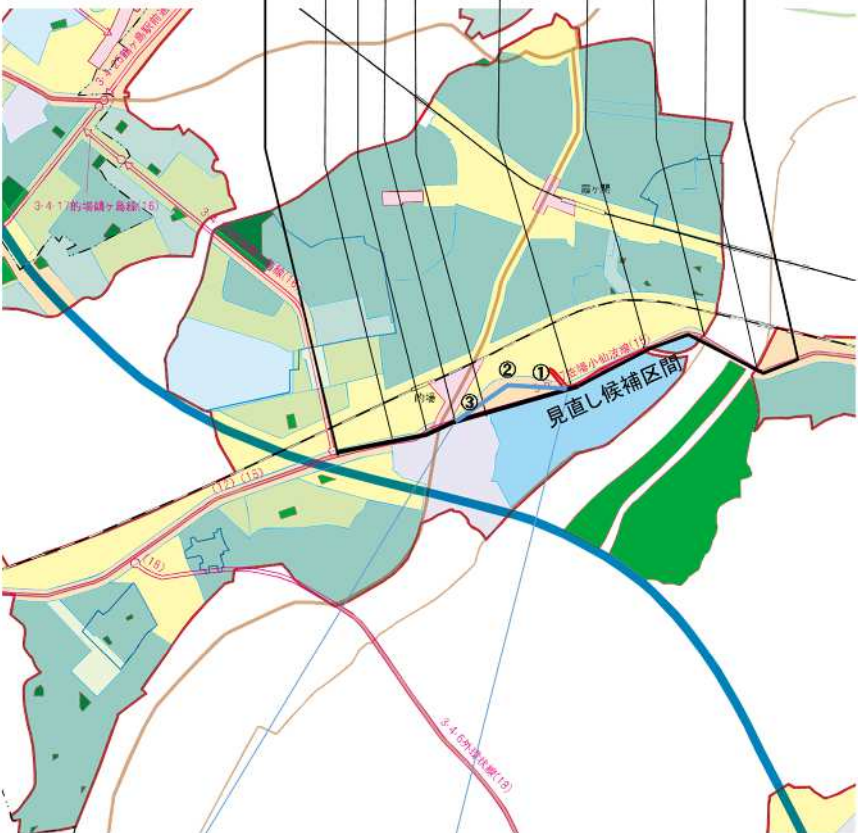
路線コード	1108-035017-02	路線名	3・5・17 笠幡小仙波線	区間No	5	市町村名	川越市																																
路線の概要・都市計画決定の経緯・背景・課題等 路線の概要 延長10.440m(うち検討区間2.110m) 幅員15m 車線数 未決定 ・日高市境を起点とし、終点にて(都)3・4・4川越環状線及び(都)3・3・43小仙波上江橋線(国)16号に接続する道路である。 ・検討区間内において、(都)3・4・39的場船ヶ島線と接続している。 都市計画決定の経緯・背景・課題等 ・昭和11年に都市計画決定し、既に78年が経過している。 ・県道川越日高線と重複している区間が多く、整備率は36.2%であり、現在事業中の箇所はない。 ・当該区間においては、県道と重複はしていないものの、県道が代替えとなる。		見直しの方向性 ルート変更 見直しの要因 ・当該区間においては、大規模な工場が複数存在している。 ・ほとんどの区間において重複している県道川越日高線は、未整備区間が多いが歩道を整備すれば、振り替えることが可能であると考えられる。 ・複数の工場を買収して都市計画道路を建設すること、現道を改良することと比較すると、現道を改良の方が費用的にも有利と考えられる。 上位計画等との整合性の確認 1. 第三次川越市総合計画後継基本計画(H23年度～H27年度) ・都市間の連携やバイパス機能及び高速道路へのアクセス機能を持つ広域幹線道路である。 2. 川越市都市計画マスタープラン(平成25.9改定) ・広域幹線道路を補完し、周辺市町と連携する主軸となる道路である。 ・幹線道路の交通渋滞の解消、地域・都市間の交通利便性の向上を図るため、幹線道路の整備を進めます。幹線道路の整備にあたっては、緑地帯を配置するなど、うるおいのある沿道空間・景観の形成に配慮します。また、子どもから高齢者まで安心して歩ける歩道の整備を進めます。 ・川越市と日高市を結び、川越市西部の骨格的な軸である笠幡小仙波線の整備を進めます。 3. 埼玉県指定緊急輸送道路 ・本区間は第一次緊急輸送道路の一部である。 4. 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(川越市、日高市、川島町)(H25.8変更) ・広域的な地域間の交流・連携や社会経済活動の持続的な発展及び活性化を図るとともに、住民の利便性の向上を図るため、(都)3・5・17笠幡小仙波線を配置する。		個別路線の詳細検討結果 <table border="1"> <tr> <th>機能の種類</th><th>詳細検討結果 (見直しにより影響が出る項目のみ記述)</th></tr> <tr> <td>交通処理機能</td><td></td></tr> <tr> <td>交通安全機能</td><td></td></tr> <tr> <td>防災空間機能</td><td></td></tr> <tr> <td>市街地形成機能</td><td></td></tr> <tr> <td>環境空間機能</td><td></td></tr> <tr> <td>その他の機能</td><td></td></tr> </table>		機能の種類	詳細検討結果 (見直しにより影響が出る項目のみ記述)	交通処理機能		交通安全機能		防災空間機能		市街地形成機能		環境空間機能		その他の機能																					
機能の種類	詳細検討結果 (見直しにより影響が出る項目のみ記述)																																						
交通処理機能																																							
交通安全機能																																							
防災空間機能																																							
市街地形成機能																																							
環境空間機能																																							
その他の機能																																							
該当する再評価項目 <table border="1"> <tr> <th>再評価項目</th><th>該当の有無</th></tr> <tr> <td colspan="2">I. 必要性の検証</td></tr> <tr> <td>1 まちづくりの将来像の変化</td><td>×</td></tr> <tr> <td>2 関連事業の動向・変化</td><td>×</td></tr> <tr> <td>3 周辺道路等の整備状況</td><td>×</td></tr> <tr> <td>4 希少な動植物の存在</td><td>×</td></tr> <tr> <td>5 歴史・文化・観光資源の存在</td><td>×</td></tr> <tr> <td>6 都市化の状況</td><td>×</td></tr> <tr> <td>7 地理的制約</td><td>×</td></tr> <tr> <td>8 その他</td><td>○</td></tr> <tr> <td colspan="2">II. 構造の適正さの検証</td></tr> <tr> <td>1 車道</td><td>×</td></tr> <tr> <td>2 歩道</td><td>×</td></tr> <tr> <td>3 その他横断構成</td><td>×</td></tr> <tr> <td>4 交差形式</td><td>×</td></tr> <tr> <td>5 構造形式</td><td>×</td></tr> <tr> <td>6 その他</td><td>○</td></tr> </table>		再評価項目	該当の有無	I. 必要性の検証		1 まちづくりの将来像の変化	×	2 関連事業の動向・変化	×	3 周辺道路等の整備状況	×	4 希少な動植物の存在	×	5 歴史・文化・観光資源の存在	×	6 都市化の状況	×	7 地理的制約	×	8 その他	○	II. 構造の適正さの検証		1 車道	×	2 歩道	×	3 その他横断構成	×	4 交差形式	×	5 構造形式	×	6 その他	○	道路網の観点からの検討結果 一部区間において現道へのルート変更であり、交通量推計結果に影響しないため、道路網の観点では評価しない。		見直し結果 ルート変更 見直し結果の理由 詳細検討結果より、見直しによる影響が生じる項目はなく、見直しによる影響は少ない。 今後の検討課題 現道に沿った線形にするに当たり、「埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例」に適合した線形とする必要がある。	
再評価項目	該当の有無																																						
I. 必要性の検証																																							
1 まちづくりの将来像の変化	×																																						
2 関連事業の動向・変化	×																																						
3 周辺道路等の整備状況	×																																						
4 希少な動植物の存在	×																																						
5 歴史・文化・観光資源の存在	×																																						
6 都市化の状況	×																																						
7 地理的制約	×																																						
8 その他	○																																						
II. 構造の適正さの検証																																							
1 車道	×																																						
2 歩道	×																																						
3 その他横断構成	×																																						
4 交差形式	×																																						
5 構造形式	×																																						
6 その他	○																																						
上位計画等の位置付け <table border="1"> <tr> <th></th><th>関連する上位計画等の種類</th><th>該当の有無</th><th>関連計画の名称</th></tr> <tr> <td>1</td><td>上位計画</td><td>○</td><td>第三次川越市総合計画後継基本計画(H23年度～H27年度)、川越市都市計画マスタープラン(平成25.9改定)、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(川越市、日高市、川島町)(H25.8変更)</td></tr> <tr> <td>2</td><td>関連する都市計画</td><td>○</td><td>用途地域(H7.12変更)</td></tr> <tr> <td>3</td><td>関連する整備計画</td><td>×</td><td></td></tr> <tr> <td>4</td><td>地域の振興計画</td><td>×</td><td></td></tr> <tr> <td>5</td><td>環境計画</td><td>×</td><td></td></tr> <tr> <td>6</td><td>防災計画</td><td>○</td><td>埼玉県指定緊急輸送道路</td></tr> <tr> <td>7</td><td>その他の計画</td><td>×</td><td></td></tr> </table>									関連する上位計画等の種類	該当の有無	関連計画の名称	1	上位計画	○	第三次川越市総合計画後継基本計画(H23年度～H27年度)、川越市都市計画マスタープラン(平成25.9改定)、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(川越市、日高市、川島町)(H25.8変更)	2	関連する都市計画	○	用途地域(H7.12変更)	3	関連する整備計画	×		4	地域の振興計画	×		5	環境計画	×		6	防災計画	○	埼玉県指定緊急輸送道路	7	その他の計画	×	
	関連する上位計画等の種類	該当の有無	関連計画の名称																																				
1	上位計画	○	第三次川越市総合計画後継基本計画(H23年度～H27年度)、川越市都市計画マスタープラン(平成25.9改定)、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(川越市、日高市、川島町)(H25.8変更)																																				
2	関連する都市計画	○	用途地域(H7.12変更)																																				
3	関連する整備計画	×																																					
4	地域の振興計画	×																																					
5	環境計画	×																																					
6	防災計画	○	埼玉県指定緊急輸送道路																																				
7	その他の計画	×																																					

川越市 3・5・17 笠幡小仙波線 (ルート変更)

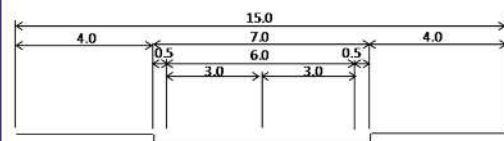
路線別評価(第3段階)シート(総括表)

路線コード 1108-035017-02 路線名 3・5・17 笠幡小仙波線 区間No 5 市町村名 川越市

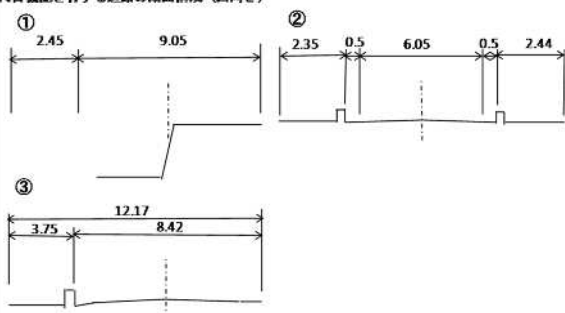
見直し候補路線(区間)の課題詳細図

都市計画道路の状況	区間No	No.5	
	区間長(m)	2,110	
計画幅員(m)	計画幅員(m)	15.0	
	53条件数(件)	33	
沿道用途指定	沿道用途指定	近隣商業地域 第二種住居地域 第二種住居地域 第一種低層住居専用地域 第一種工業地域 工業専用地域	
	その他特記事項	なし	
見直しの概要	路線(区間)の周辺状況		
	見直しの方向性	ルート変更	
機能代替道路	その他特記事項	あり なし 6.05~9.05 朝夕にあり 570	
	歩道(m) (歩行者混雑) 現道幅員(m) (交通渋滞) 区間長(m)		

計画幅員の断面構成



代替機能を有する道路の断面構成(西向き)



幸手市 3・4・42 幸手五霞線 (交差点縮小)

路線別評価(第1段階)シート

都市計画道路路線番号

1133-034042-37

記入日	平成	24	年	8	月	14	日	市町村名	幸手市				
都市計画区域名	幸手							路線番号・路線名	3・4・42 幸手五霞線				
路線総延長	4,140.0 m							代表幅員	16.00 m		車線数	未決	車線

第1段階の選定

(1) 当初決定年月日	〔当初〕 昭和 57 年 10 月 5 日	経過年数	20 年以上経過	自動車専用道路の別
	〔最終〕 平成 8 年 4 月 5 日	22	【該当する】	【該当しない】
(2) 路線の整備状況	未整備区間の有無			駅広との一体整備の別 (有=1 or 無=0)
(平成 24 年 3 月 31 日 現在)	【無し】			0 【無し】

区間No		整備状況の分類		未整備区間数	区間延長	単位	区間幅員		単位	区分コード	事業主体	備考
枝番1	枝番2	区分コード					単位	区分コード				
1		1 整備済			1,010.0	m	16.00	m	3		幸手市	
2		2 事業中			440.0	m	16.00	m	2		県	
3		1 整備済			1,710.0	m	16.00	m	3		幸手市	
4		2 事業中			980.0	m	16.00	m	2		県	
合計				0	4,140.0	m						

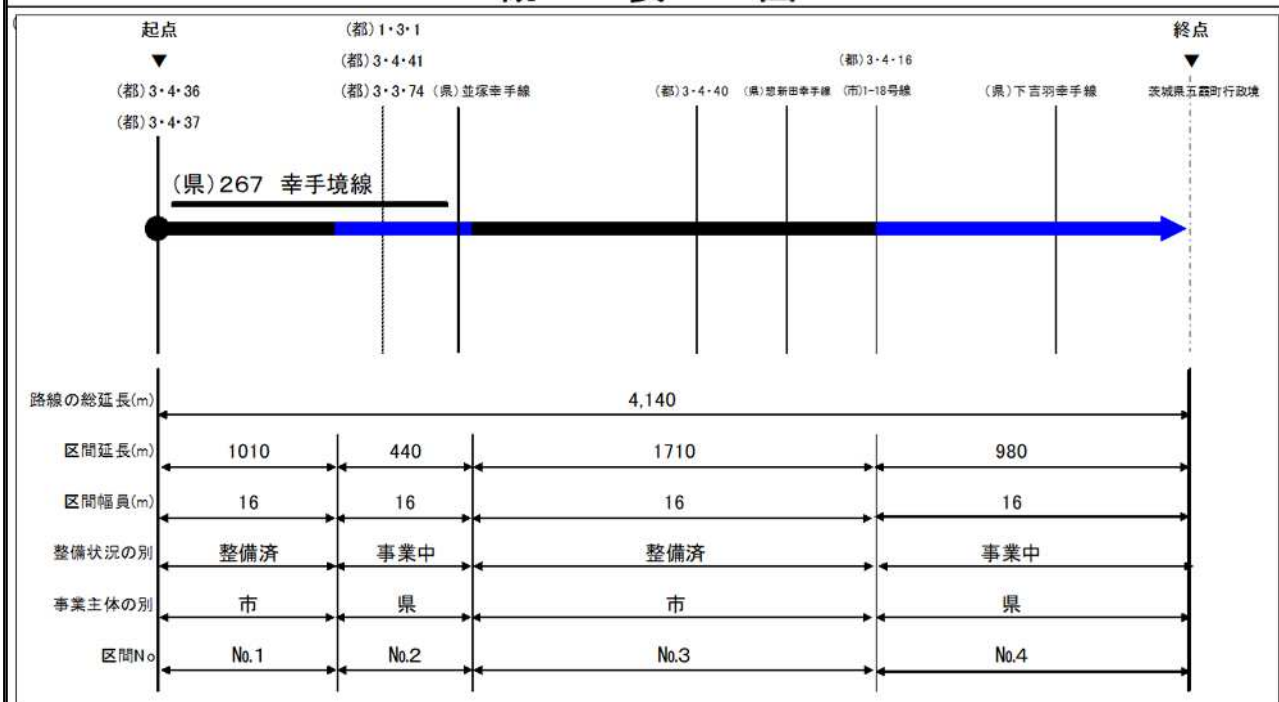
概費	〔延長〕	整備済	2,720.0 m	事業中	1,420.0 m	事業予定	0.0 m	未整備	0.0 m	合計	4,140.0 m
	〔構成比〕	整備済	65.7 %	事業中	34.3 %	事業予定	0.0 %	未整備	0.0 %	合計	100.0 %

選定

〔(1)(2)のいずれにも該当〕

該当しない(存続路線)

概要図



幸手市 3・4・42 幸手五霞線 (交差点縮小)

路線別評価(第2段階)シート

総括表

第2段階の選定

路線名	3 4 42	市町村名	幸手市	都計区域名	幸手	路線延長	4,140 m
	幸手五霞線						

区間No	総幅員(m)	自歩道・歩道	路上施設帯	植樹帯	路肩	停車帯	車道	車道	中央帯	車道	車道	停車帯	路肩	植樹帯	路上施設帯	自歩道・歩道
1～4	16.00	3.50			1.50			3.00		3.00			1.50			3.50
	0.00															
	0.00															

	区間No1	区間No2	区間No3	区間No4	区間No5	区間No6	区間No7	区間No8	区間No9
区間延長→	1,010 m	440 m	1,710 m	980 m	m	m	m	m	m
事業主体→	市	県	市	県					
整備状況→	整備済	事業中	整備済	事業中					

◇社会状況の変化に伴う必要性の検証

評価項目	評価基準	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ
①まちづくりの将来像の変化	上位計画の変更、まちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。																		
②関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業計画の変更(縮小・廃止など)に伴い、当該路線の必要性が変化している。																		
③周辺道路等の整備状況	当該路線の全線または一部区間において、車道または歩道としての交通機能を、国道、県道、市道などの現道や周辺道路で代替する可能性がある。																		
④希少な動植物の存在	当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在している。																		
⑤歴史・文化・観光資源の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在している。																		
⑥都市化の状況	当該路線の区域内及び周辺の都市化が著しいことにより、整備上の問題が生じている。																		
⑦地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルート・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができる。																		
⑧その他	①～⑦の評価項目以外で、特に地域の特性などの理由により、明らかに必要性が変化していると判断される。																		

◇構造の適正さの検証

評価項目	評価基準	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ	区分	1:はい	2:いいえ
①車道 ・車線数 ・中央帯 ・停車帯 ・路肩 など	・交通の分散や集中により、車線数の変更を検討する必要がある。 ・沿道土地利用やバス路線としての位置付けにより、停車需要の変化が見込まれるため、停車帯等の変更を検討する必要がある。 ・その他、車道に関して検討する必要がある。			2	いいえ			2	いいえ										
②歩道 ・歩道幅員 ・路上施設帯 など	・沿道土地利用の変化や歩行者の通行状況から、歩道幅員の変更を検討する必要がある。 ・地域特性等から、路上施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、歩道に関して検討する必要がある。			2	いいえ			2	いいえ										
③その他横断構成 ・環境施設帯 ・植樹帯 など	・道路環境や沿道土地利用の変化により、植樹帯や環境施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、横断構成に関して検討する必要がある。			2	いいえ			2	いいえ										
④交差形式	・交通需要の変化により、交差構造の変更を検討する必要がある。 ・自動車交通流の変化により、付加車線の設置を検討する必要がある。 ・その他、交差形式に関して検討する必要がある。			1	はい			2	いいえ										
⑤構造形式	・法面が必要となるなど、区域の変更を検討する必要がある。 ・土地利用計画の変更などから、嵩上式とするか地下式とするかなど、構造形式の変更を検討する必要がある。 ・その他、構造形式に関して検討する必要がある。			2	いいえ			2	いいえ										
⑥その他	・整備効果等の観点から、ルート変更や線形変更を検討する必要がある。 ・都市計画区域境界や市町村境界において、幅員等の整合の観点から変更を検討する必要がある。 ・自転車と歩行者の安全確保や自転車ネットワークの観点から、自転車通行空間の確保について検討する必要がある。			2	いいえ			2	いいえ										

「1 はい」の評価がある区間は、区間個票に「評価の判定理由」をご記入ください。

幸手市 3・4・42 幸手五霞線 (交差点縮小)

路線別評価(第2段階)シート

区間個票
(区間No.2)

第2段階の選定

路線名	3・4・42 幸手五霞線	区間No	2	市町村名	幸手市	都計区域名	幸手	路線延長 区間延長	4,140 m 440 m	事業主体	県	整備状況	事業中
-----	-----------------	------	---	------	-----	-------	----	--------------	------------------	------	---	------	-----

◇ 社会状況の変化に伴う必要性の検証

評価項目	評価基準	評価 区分 1: はい 2: いいえ	評価の判定理由 評価が「はい」の評価項目について、 必ず理由をご記入ください。
①まちづくりの将来像の変化	上位計画の変更、まちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。		
②関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業計画の変更(縮小・廃止など)に伴い、当該路線の必要性が変化している。		
③周辺道路等の整備状況	当該路線の全線または一部区間において、車道または歩道としての交通機能を、国道、県道、市道などの現道や周辺道路で代替する可能性がある。		
④希少な動植物の存在	当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在している。		
⑤歴史・文化・観光資源の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源等が明らかに存在している。		
⑥都市化の状況	当該路線の区域内及び周辺の都市化が著しいことにより、整備上の問題が生じている。		
⑦地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルート・構造等の変更により、合理的な事業実施を図ることができる。		
⑧その他	①～⑦の評価項目以外で、特に地域の特性などの理由により、明らかに必要性が変化していると判断される。		

◇ 構造の適正さの検証

評価項目	評価基準	評価 区分 1: はい 2: いいえ	評価の判定理由 評価が「はい」の評価項目について、 必ず理由をご記入ください。
①車道 ・車線数 ・中央帯 ・停車帯 ・路肩 など	・交通の分散や集中により、車線数の変更を検討する必要がある。 ・沿道土地利用やバス路線としての位置付けにより、停車需要の変化が見込まれるため、停車帯等の変更を検討する必要がある。 ・その他、車道に関して検討する必要がある。	2 いいえ	
②歩道 ・歩道幅員 ・路上施設帯 など	・沿道土地利用の変化や歩行者の通行状況から、歩道幅員の変更を検討する必要がある。 ・地域特性等から、路上施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、歩道に関して検討する必要がある。	2 いいえ	
③その他横断構成 ・環境施設帯 ・植樹帯 など	・道路環境や沿道土地利用の変化により、植樹帯や環境施設帯の変更を検討する必要がある。 ・その他、横断構成に関して検討する必要がある。	2 いいえ	
④交差形式	・交通需要の変化により、交差構造の変更を検討する必要がある。 ・自動車交通流の変化により、付加車線の設置を検討する必要がある。 ・その他、交差形式に関して検討する必要がある。	1 はい	交通需要の変化により、隣接交差点が立体交差から平面交差に計画変更となったため、当該交差点の左折導流路が不要となったため、区域の縮小を検討する必要がある。
⑤構造形式	・法面が必要となるなど、区域の変更を検討する必要がある。 ・土地利用計画の変更などから、嵩上式とするか地下式とするかなど、構造形式の変更を検討する必要がある。 ・その他、構造形式に関して検討する必要がある。	2 いいえ	
⑥その他	・整備効果等の視点から、ルート変更や線形変更を検討する必要がある。 ・都市計画区域境や市町村境において、幅員等の整合の視点から変更を検討する必要がある。 ・自転車と歩行者の安全確保や自転車ネットワークの観点から、自転車通行空間の確保について検討する必要がある。	2 いいえ	

判定

■ 見直し候補路線 → 第3段階へ

幸手市 3・4・42 幸手五霞線 (交差点縮小)

路線別評価(第3段階)シート(総括表)

路線コード	1133-034042-37	路線名	3・4・42 幸手五霞線	区間No	2	市町村名	幸手市																																		
路線の概要、都市計画決定の経緯・背景・課題等 路線の概要 延長4,140m(うち検討区間440m) 幅員16m 車線数 2 ・(都)3・4・36国道4号線、(都)3・4・37杉戸西1号線を起点とし、終点にて茨城県五霞町境に接続する道路である。 ・検討区間内において、(都)1・3・1首都圏中央連絡自動車道、(都)3・4・41三ツ家農作線、(都)3・3・74幸手インター連絡線と交差する。 都市計画決定の経緯・背景・課題等 ・昭和57年に都決し、平成8年に(都)1・3・1首都圏中央連絡自動車道の都決に合わせて、都決を変更している。 ・(都)1・3・1首都圏中央連絡自動車道との交差点に近接して県道並塚幸手線(都決なし)と交差している。 平成8年の都決変更の際は、県道並塚幸手線が(都)1・3・1首都圏中央連絡自動車道と立体交差(アンダー)することを前提に、県道並塚幸手線との交差点形状を決めた。 ・(都)1・3・1首都圏中央連絡自動車道は平成26年度末に完成予定である。		見直しの方向性 交差点形状の変更 見直しの要因 ・(都)1・3・1首都圏中央連絡自動車道の整備が国により事業化された際、県道並塚幸手線との交差点形状が平面交差に変更された。 これに伴い交通処理の考え方が変わったため、(都)3・4・42幸手五霞線と県道並塚幸手線の交差点形状も変更となり、平成8年の変更都決とは異なる形状で整備されることとなった。 この形状に合わせて都決を変更する。		個別路線の詳細検討結果 <table border="1"> <tr> <th>機能の種類</th><th>詳細検討結果 (見直しにより影響が出る項目のみ記述)</th></tr> <tr> <td>交通処理機能</td><td></td></tr> <tr> <td>交通安全機能</td><td></td></tr> <tr> <td>防災空間機能</td><td></td></tr> <tr> <td>市街地形成機能</td><td></td></tr> <tr> <td>環境空間機能</td><td>・都市の良好な景観の形成の観点で、現道の電線地中化は実施していない(予定もない)。</td></tr> <tr> <td>その他の機能</td><td></td></tr> </table>				機能の種類	詳細検討結果 (見直しにより影響が出る項目のみ記述)	交通処理機能		交通安全機能		防災空間機能		市街地形成機能		環境空間機能	・都市の良好な景観の形成の観点で、現道の電線地中化は実施していない(予定もない)。	その他の機能																					
機能の種類	詳細検討結果 (見直しにより影響が出る項目のみ記述)																																								
交通処理機能																																									
交通安全機能																																									
防災空間機能																																									
市街地形成機能																																									
環境空間機能	・都市の良好な景観の形成の観点で、現道の電線地中化は実施していない(予定もない)。																																								
その他の機能																																									
該当する再評価項目 <table border="1"> <tr> <th>再評価項目</th><th>該当の有無</th></tr> <tr> <td colspan="2">I. 必要性の検証</td></tr> <tr> <td>1 まちづくりの将来像の変化</td><td>×</td></tr> <tr> <td>2 関連事業の動向・変化</td><td>×</td></tr> <tr> <td>3 周辺道路等の整備状況</td><td>×</td></tr> <tr> <td>4 希少な動植物の存在</td><td>×</td></tr> <tr> <td>5 歴史・文化・観光資源の存在</td><td>×</td></tr> <tr> <td>6 都市化の状況</td><td>×</td></tr> <tr> <td>7 地理的制約</td><td>×</td></tr> <tr> <td>8 その他</td><td>×</td></tr> <tr> <td colspan="2">II. 構造の適正さの検証</td></tr> <tr> <td>1 車道</td><td>×</td></tr> <tr> <td>2 歩道</td><td>×</td></tr> <tr> <td>3 その他横断構成</td><td>×</td></tr> <tr> <td>4 交差形式</td><td>○</td></tr> <tr> <td>5 構造形式</td><td>×</td></tr> <tr> <td>6 その他</td><td>×</td></tr> </table>		再評価項目	該当の有無	I. 必要性の検証		1 まちづくりの将来像の変化	×	2 関連事業の動向・変化	×	3 周辺道路等の整備状況	×	4 希少な動植物の存在	×	5 歴史・文化・観光資源の存在	×	6 都市化の状況	×	7 地理的制約	×	8 その他	×	II. 構造の適正さの検証		1 車道	×	2 歩道	×	3 その他横断構成	×	4 交差形式	○	5 構造形式	×	6 その他	×	上位計画等との整合性の確認 ・第5次幸手市総合振興計画、幸手市都市計画マスタープランに(都)1・3・1首都圏中央連絡自動車道の整備促進が位置付けられており、国の整備計画に合わせた都決の変更は整合性がある。		見直し結果 交差点形状の変更 見直し結果の理由 詳細検討結果より、見直しによる影響が生じる項目が1つであり、見直しによる影響は少ない。 変更後の交差点形式を決定する必要がある。			
再評価項目	該当の有無																																								
I. 必要性の検証																																									
1 まちづくりの将来像の変化	×																																								
2 関連事業の動向・変化	×																																								
3 周辺道路等の整備状況	×																																								
4 希少な動植物の存在	×																																								
5 歴史・文化・観光資源の存在	×																																								
6 都市化の状況	×																																								
7 地理的制約	×																																								
8 その他	×																																								
II. 構造の適正さの検証																																									
1 車道	×																																								
2 歩道	×																																								
3 その他横断構成	×																																								
4 交差形式	○																																								
5 構造形式	×																																								
6 その他	×																																								
上位計画等の位置付け <table border="1"> <tr> <th></th><th>関連する上位計画等の種類</th><th>該当の有無</th><th>関連計画の名称</th></tr> <tr> <td>1</td><td>上位計画</td><td>○</td><td>第5次幸手市総合振興計画(H20年度策定)、幸手市都市計画マスタープラン(H22年度改定)</td></tr> <tr> <td>2</td><td>関連する都市計画</td><td>×</td><td></td></tr> <tr> <td>3</td><td>関連する整備計画</td><td>○</td><td>(都)1・3・1首都圏中央連絡自動車道</td></tr> <tr> <td>4</td><td>地域の振興計画</td><td>×</td><td></td></tr> <tr> <td>5</td><td>環境計画</td><td>×</td><td></td></tr> <tr> <td>6</td><td>防災計画</td><td>×</td><td></td></tr> <tr> <td>7</td><td>その他の計画</td><td>×</td><td></td></tr> </table>									関連する上位計画等の種類	該当の有無	関連計画の名称	1	上位計画	○	第5次幸手市総合振興計画(H20年度策定)、幸手市都市計画マスタープラン(H22年度改定)	2	関連する都市計画	×		3	関連する整備計画	○	(都)1・3・1首都圏中央連絡自動車道	4	地域の振興計画	×		5	環境計画	×		6	防災計画	×		7	その他の計画	×			
	関連する上位計画等の種類	該当の有無	関連計画の名称																																						
1	上位計画	○	第5次幸手市総合振興計画(H20年度策定)、幸手市都市計画マスタープラン(H22年度改定)																																						
2	関連する都市計画	×																																							
3	関連する整備計画	○	(都)1・3・1首都圏中央連絡自動車道																																						
4	地域の振興計画	×																																							
5	環境計画	×																																							
6	防災計画	×																																							
7	その他の計画	×																																							

幸手市 3・4・42 幸手五霞線 (交差点縮小)

路線別評価(第3段階)シート(総括表)

路線コード 1133-034042-37

路線名 3・4・42 幸手五霞線

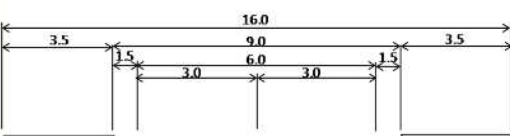
区間No 2 市町村名 幸手市

見直し候補路線(区間)の課題詳細図

都市計画道路の状況	区間No	No.2
	区間長(m)	440
	計画幅員(m)	16.0
	53条件数(件)	0
	沿道用途指定	第一種住居地域
	その他特記事項	

路線(区間)の見直しの概要	
	交差点形状変更

機能代替道路	その他特記事項	
	歩道(m) (歩行者混雑)	
	現道幅員(m) (交通渋滞)	
	区間長(m)	

計画幅員の断面構成	代替機能を有する道路の断面構成
	

都市計画道路の検証・見直し指針

～都市の将来像を見据えた都市計画道路の見直し～

埼玉県都市整備部都市計画課

〒330-9301

さいたま市浦和区高砂3-15-1

TEL 048-830-5343

FAX 048-830-4881