

# 奈良県都市計画道路の見直しガイドライン (改定版)

策定 2010年（平成22年7月）  
改定 2026年（令和8年3月）

奈良県

## | 本ガイドラインの運用について

### (1) 見直し検討の主体

- 本県は、県決定の都市計画道路について本ガイドラインに基づき検討を行う。
- 市町村は、市町村決定の都市計画道路について本ガイドラインを参考に検討を行う。

### (2) 各検討項目の取り扱い

- 本ガイドラインにおける各検討項目について、判定を行う際には、単なる有無の確認にとどまらず、多様な視点から十分な調査・検討を経たうえで判断する。
- また、検討にあたっては、必要に応じて関係機関及び関係部局との十分な協議・調整を行うものとする。

### (3) 都市計画変更の実施

- 本ガイドラインに基づく検討の結果、変更又は廃止となった路線については、速やかに、都市計画変更手続きを行う。

## 目 次

<u>1   本ガイドラインの目的・概要</u>	<u>1</u>
<u>2   見直しの経緯・背景</u>	<u>2</u>
(1) 見直しの経緯	2
(2) 都市計画道路の整備状況	3
(3) 見直しの必要性	4
<u>3   見直し方針</u>	<u>6</u>
(1) 見直しの基本的な考え方	6
(2) 見直しフロー及び検討内容	7
<u>4   見直しフローの内容</u>	<u>9</u>
(1) 都市計画道路の分類	9
(2) 対象路線（未着手路線）の抽出	10
(3) 必要性の検証	11
(4) 代替性の検証	17
(5) 実現性の検証	23
(6) 都市計画道路の変更案の検討	25
(7) 変更後の道路ネットワーク	28
(8) 定期的なフォローアップ	30
【参考】都市計画道路見直し結果の整理	31

# 1 | 本ガイドラインの目的・概要

- ◆ 「奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(改定版)」は、都市計画決定後、未着手※のままとなっている都市計画道路を対象として、社会経済情勢の変化やまちづくり計画との整合性を踏まえ、その見直しを推進することを目的とし、見直しの検討に係る手順や考え方について解説するものである。

※「未着手」とは、事業着手前の段階にあるもの、又は事業中のうち、測量・設計段階にあり用地買収に至っていないものを指す。

- 本来、都市計画道路の制度は、都市の将来像を見据え、交通基盤の整備を計画的に推進するためのものであるが、計画決定から長期間にわたり権利制限をかけ続けているにもかかわらず、事業に着手されない路線が存在する。また、近年、人口減少をはじめとする社会経済情勢の変化等により、必要性が低下する路線が存在するなどの課題も生じている。
- このため本県では、平成22年に「奈良県都市計画道路の見直しガイドライン」(以下、旧ガイドラインという)を策定し、市町村と連携して見直しを進めてきた。旧ガイドラインでは、「自動車や歩行者の交通機能」に加え、「まちづくり計画との整合」、具体的には市町村がマスタープラン等に位置付ける産業や観光振興の計画などを踏まえて必要性を検証することとしている。これらの方針に基づく見直しは、令和7年度までに関係する市町村において概ね完了している。
- 都市計画道路の見直しは、一度実施すれば終わるものではなく、社会経済情勢の変化等に応じて定期的に行うことが望ましいとされている。
- 旧ガイドラインに基づく見直しを進める中で、主に以下の2つの課題が出てきた。
  - ① 見直しは都市計画道路の必要性の観点を中心とした検証にとどまっており、実現性の観点が重視されていないこと。
  - ② 都市計画道路の存続又は廃止の判断を先行して進めたため、幅員等の見直しが迅速に実施されなかったこと。
- これらの課題認識の下、今般の「奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(改定版)」では、都市計画道路の見直しにあたり、必要性、代替性及び実現性の観点から検証を行い、その結果に基づき、都市計画道路の変更案の検討及び変更後の道路ネットワークとの整合を確認することとしている。さらに、検討結果を踏まえ、必要に応じて都市計画の変更又は廃止を行うとともに、定期的なフォローアップを実施する。

## 2 | 見直しの経緯・背景

### (1) 見直しの経緯

- 本県では、平成20年に国が将来交通量の推計値を公表したことを受け、平成21年に県内の将来交通量が減少するといった推計結果を公表。
- 国からの通知や、人口減少・将来の自動車交通量の減少が見込まれるなどの社会情勢の変化を踏まえ、平成22年に旧ガイドラインを策定し、県と市町村が連携して都市計画道路の見直しに着手。
- 令和7年度までに関係する市町村において、旧ガイドラインに基づく見直しが概ね完了。
- これまでの見直し検討で明らかになった課題を踏まえ、令和8年3月に「奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(改定版)」を策定。

表 2-1 見直しの経緯

年 月	経 緯
平成12年	国から地方自治体に対して、「都市計画運用指針」において、都市計画道路の必要性について検証を行うよう推奨
平成20年 12月	国がH42(R12)将来交通量推計値公表
平成21年 8月	本県の将来交通量推計結果・広域幹線道路の見直し公表 (県内の H42(R12)の自動車交通量の推計値は H17 比 2 割減)
平成22年 7月	「奈良県都市計画道路の見直しガイドライン」(旧ガイドライン)を策定し、市町村へ通知
平成22年 ~	市町村が主体となり、県と連携して市町村域内に収まる路線の見直しに着手
令和3年 ~	県が主体となり、市町村を跨ぐ路線等の見直しに着手
令和7年 3月	関係する市町村の見直しが概ね完了
令和8年 3月	「奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(改定版)」の策定

## (2) 都市計画道路の整備状況

- 本県の都市計画道路の多くは、高度経済成長期に都市計画決定されている。
- 県内の都市計画道路の計画延長は828.7kmであるが、整備率は56.3%にとどまっており、全国平均の68.4%を下回っている(令和6年3月時点)。
- 都市計画道路のうち89.8%は幹線街路であるが、その整備率は55.6%となっている。

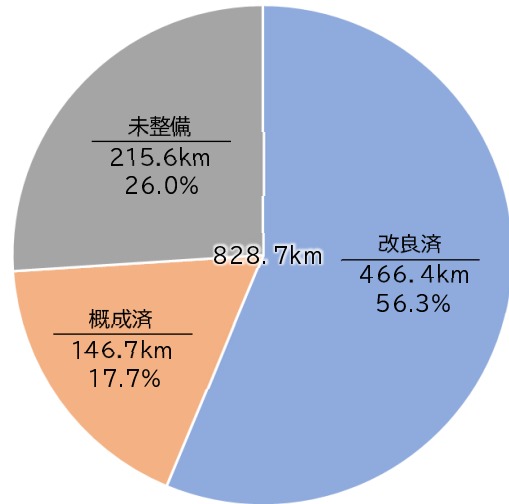
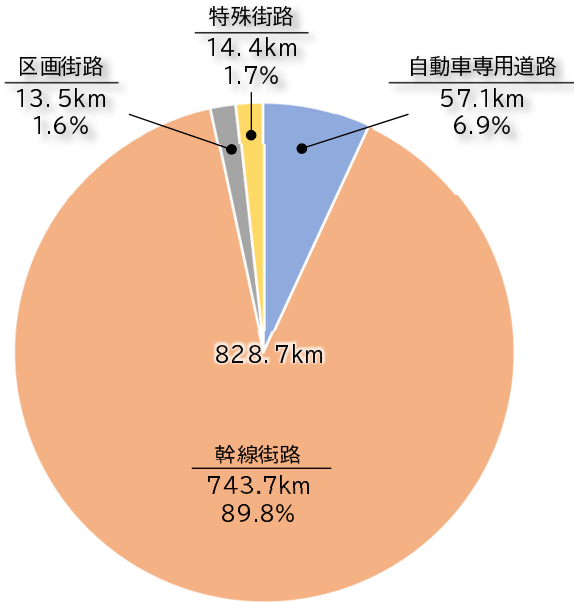


図 2-1 都市計画道路の種別と計画延長

図 2-2 都市計画道路の整備状況

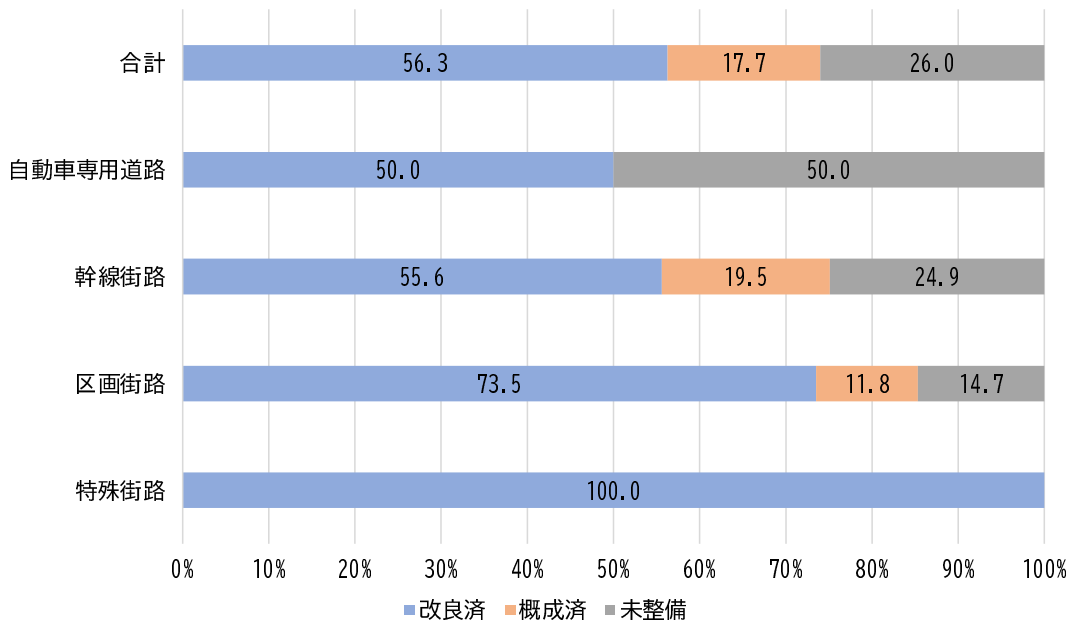


図 2-3 都市計画道路の種別と整備状況

表 2-2 都市計画道路の種別と構成率 (%)

	計画					改良済					概成済				
	合計	自動車専用道路	幹線街路	区画街路	特殊街路	合計	自動車専用道路	幹線街路	区画街路	特殊街路	合計	自動車専用道路	幹線街路	区画街路	特殊街路
延長(km)	828.7	57.1	743.7	13.5	14.4	466.4	28.6	413.5	9.9	14.4	146.7	0.0	145.1	1.6	0.0
構成率(%)	100	6.9	89.8	1.6	1.7	100	6.1	88.7	2.1	3.1	100	0.0	98.9	1.1	0.0

出典：令和6年都市計画現況調査

### (3) 見直しの必要性

- 都市計画道路は、これまで人口増加、自動車交通量の増加及び市街地の拡大等を前提に計画されてきた。
- しかし、近年、人口減少や少子高齢化の進行、将来的な自動車交通量の減少が予測されるなど、社会経済情勢が大きく変化しており、都市計画道路網を取り巻く環境も変わってきている。

#### 理由①：人口の減少

- 近年、全国的な人口減少や少子高齢化が進行しており、本県においても例外ではなく、これに伴って生活行動や交通需要の構造も変化しつつある。
- かつて計画策定時に想定されていた人口規模や市街地の拡大が見込めない地域においては、当時想定していた交通需要が生じない可能性が高まっている。
- その結果、計画当時は必要と判断された路線であっても、現時点では必要性が低下している路線が存在する可能性がある。

#### 理由②：将来交通量の減少予測

- 道路整備の前提となる自動車交通量についても将来的には減少することが予測されている。
- 本県においても、平成 17 年道路交通センサスに基づく令和 12 年の自動車交通量は、平成 17 年と比べて約 2 割減少するとの予測が示されている。
- このように、交通量が減少する見込みの中で、従来の計画交通量を前提として設定されていた都市計画道路の必要性を改めて検証する必要がある。

#### 理由③：国の都市計画運用指針

- 国においても、社会経済情勢の変化を踏まえ、都市計画道路の必要性を客観的に検証することの重要性が示されている(以下参照)。
- これは、都市計画が一度決定すれば見直しを行う必要がないというものではなく、社会経済情勢の変化に応じて柔軟に変更すべきとの考え方に基づくものである。
- 本県としても国の方針を踏まえ、都市計画道路の必要性を検証する責務が生じている。

#### 【参考】第 13 版 都市計画運用指針 Ⅲ. Ⅲ-2 4. 適時適切な都市計画の見直し

(前略)したがって、計画の変更を検討するに当たっては、その性格を十分に踏まえる必要があり、例えば、根幹的都市施設等継続性、安定性の要請が強いと考えられるものについては、その変更はより慎重に行われるべきである。これらの要請のバランスに留意しつつ、根幹的都市施設等継続性、安定性の要請が強いと考えられる都市計画についても、例えば、長期にわたり事業に着手されていない都市施設又は市街地開発事業に関する都市計画については、見直しのガイドラインを定めるとともに、これに基づき、都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する都市圏全体としての施設の配置や規模等の再検討等の見直しを行うことにより、その必要性の検証を行うことが望ましく、都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合等においては、理由を明確にしたうえで変更を行うことが望ましい。

## 理由④：地権者への建築制限

- 都市計画道路の区域が決定されると、その区域内の地権者は都市計画法第 53 条に基づく建築制限を受けることになる。
- 具体的には、建築できる建物が、移転や除去が容易な構造に限られるなど、生活や土地利用に大きな制約が課される。
- 短期間で都市計画道路が整備されるのであれば一定の合理性があるものの、都市計画決定後も長期間事業化されない場合、地権者は長年にわたり建築制限を受け続けることになる。
- このため、長期間未着手の都市計画道路については、計画の必要性を検証することが重要となっている。

### 【参考】長期間にわたる建築制限における裁判事例

**事例**：市道区域決定処分取消等請求事件（平成 17 年 11 月 1 日 最高裁判決）

**概要**：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てきたことについて、都市計画決定と建築制限の維持は違法であるとして、盛岡市に対して以下の 3 点を求めたもの

- ① 都市計画決定の取消
- ② 国家賠償法に基づく慰謝料の支払い
- ③ 憲法に基づく財産権補償

**判決要旨**：

#### ① 都市計画決定の取消について

都市計画決定は、その後に続く都市計画事業の施行に関する基本的指針を定めた一般的、抽象的な性質のものに過ぎず、建築制限も、不特定多数のものに対して一般的、抽象的な効果として生じるものであり、個人の権利ないし法律上の利益に直接の影響を及ぼす性質のものではないと解されるため、都市計画決定に当たる本件処分を抗告訴訟の対象とすることはできない。

#### ② 国家賠償法に基づく慰謝料の支払いについて

正当な理由がないにもかかわらず、都市計画事業自体が長期間全く進行していないとか、当該特定路線の必要性が見直されるべきであるのに、これが長期間放置されているとかという特別の事情がない限り、裁量権の範囲内のものとして違法になることはない。

盛岡市の場合、都市計画道路について漸次見直しを実施してきており、当該路線の重要性を検討し、必要性を確認したうえで変更を行わなかったこと、都市計画事業総体としてみれば、漸次整備を進行させてきていることから、その状態は未だ認められる裁量権の範囲内に止まっているというべきである。

#### ③ 憲法に基づく財産権補償

本件不動産に対する建築制限は、一般的に当然に受忍すべきものとされる制限の範囲を超えて特別の犠牲を課せられたものということが困難であるから、損失につき補償請求をすることはできない。

## 3 | 見直し方針

### (1) 見直しの基本的な考え方

○ 本ガイドラインにおける都市計画道路見直しの基本的な考え方は、以下のとおりである。

#### 方針1：未着手区間について見直しを検討

- 未着手区間は、事業を実施している区間とは異なり、必要性の低下や事業実施上の支障が存在するなど、未着手である何らかの要因があると考えられる。
- このため、未着手区間を有する路線を対象に、その要因を整理したうえで見直しを検討する。
- 対象となる路線は、「奈良県道路整備基本計画」に位置付けられている骨格幹線道路に該当する路線等に分類したうえで検討を行う。

#### 方針2：社会経済情勢の変化等を考慮して必要性・代替性を検証

- 未着手区間の多くは計画決定から長期間経過していることから、現在の社会経済情勢等を考慮したうえで評価項目を設定し、当初の都市計画道路に求められていた機能が現在も必要かどうかを検証する。
- また、必要性が認められる場合には、既存道路ストックの有効活用や他の施策等によりその機能を代替できないか検証し、代替が可能な場合は計画の廃止を検討する。

#### 方針3：実現性の検証

- 必要性は認められるが、代替手段がない未着手区間については、周辺への影響、事業実施上の支障の観点から検証を行い、実現が困難な場合は、計画の変更を検討する。
- 変更の検討を行うにあたっては、都市計画道路の区域内に不必要な規制が生じないように留意する。

#### 方針4：道路ネットワークを考慮した都市計画道路の変更又は廃止の検討

- 各未着手区間における必要性、代替性及び実現性の観点からの検証に加え、広域的な道路ネットワークの観点からも検討を行う。
- 未着手区間の都市計画道路を変更又は廃止する場合には、将来の道路ネットワークにおいて、混雑やその他の影響が生じないかを検討する。

#### 方針5：見直し路線の定期的なフォローアップ

- 見直しの結果、計画を存続する未着手区間についても事業の優先度等により事業着手までに相当の期間を要する路線もある。このため、見直し後も定期的なフォローアップを行う。
- フォローアップは概ね10年ごとに行うものとし、フォローアップの際には、見直し方針に基づき検討する。

## (2) 見直しフロー及び検討内容

- 本ガイドラインでは、以下の見直しフローに沿って、都市計画道路について必要性、代替性及び実現性の観点から検証を行う。その結果を踏まえ、都市計画道路の変更案の検討や変更後の道路ネットワークとの整合を確認し、都市計画道路の変更又は廃止を行う。

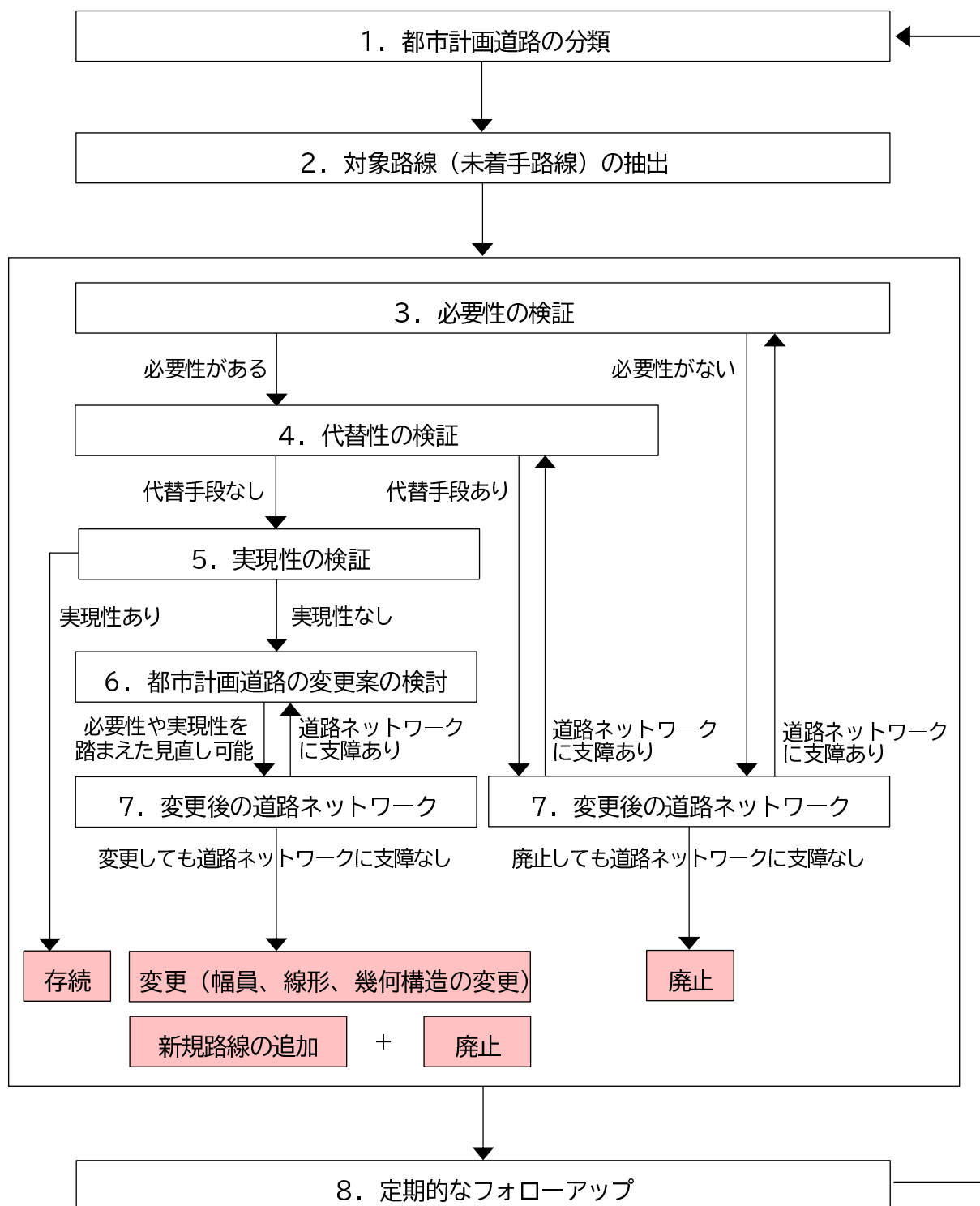


図 3-1 都市計画道路見直しフロー

○ 見直しフローの各検討項目について、以下に着眼点及びその内容を示す。

表 3-1 都市計画道路見直しフローの検討内容

項目	着眼点	内容
1. 都市計画道路の分類	○上位・関連計画等や道路機能に基づく分類	○本県の都市構造や交通機能への影響等を考慮し、都市計画道路を重要度に応じて3つに分類し、見直しの方針を整理
2. 対象路線(未着手路線)の抽出	○未着手の区間を含む路線の抽出	○見直し対象路線として未整備のうち未着手の区間を有する路線を抽出
3. 必要性の検証 ※a	①自動車交通機能の観点 ②歩行者等の交通機能の観点	①交通の円滑性、既存道路の安全性及び鉄道駅へのアクセス機能を検討 ②連続性、安全性、円滑性及び滞留等を検討
4. 代替性の検証 ※a	③自治体のまちづくり計画との整合	③市街地の骨格形成、防災空間、景観形成及び交通施設の収容等の機能を検討
5. 実現性の検証	①周辺への影響の観点 ②事業実施上の支障の観点	①周辺の歴史的・伝統的建造物への支障、自然環境への配慮及び街並みや地域コミュニティの保全を踏まえた検討 ②支障物件の有無、構造上の問題、新たな土地利用等との整合及び住民意見を踏まえた検討
6. 都市計画道路の変更案の検討 ※b	①線形・構造変更の観点 ②車線数の見直しの観点 ③歩道幅員等の見直しや片側歩道化の観点	①支障物件や地形・地理的制約を回避する線形・構造変更を検討 ②将来交通需要の変化等を踏まえた車線数の変更等を検討 ③沿道状況等に応じた歩道幅員等の見直し、片側歩道化を検討
7. 変更後の道路ネットワーク ※b、c	○将来交通需要予測による定量的評価	○将来交通需要予測を行い、将来の道路ネットワークへの影響など他の道路計画に支障が生じないかを検討
8. 定期的なフォローアップ	○見直し後の定期的なフォローアップ	○事業の実施状況及び社会情勢の変化等を踏まえ、概ね10年ごとに定期的なフォローアップを実施

※a 「3. 必要性の検証」と「4. 代替性の検証」は、同一の着眼点に基づく一体的な検討内容であるが、4.は、3.の結果を踏まえることを前提としている。具体的には、3.で都市計画道路に求められる機能のうち“必要がある”と判断された項目について、4.でその代替手段(都市計画道路の整備以外)の有無を検証する。

※b 特に、「6. 都市計画道路の変更案の検討」や「7. 変更後の道路ネットワーク」を検討する際には、必要に応じて関係機関及び関係部局との十分な協議・調整を行うものとする。

※c 「7. 変更後の道路ネットワーク」は、個別路線の見直しにおいて支障がない場合であっても、道路ネットワークに新たな課題が生じないか確認することが重要である。このため、必要に応じて見直しフローの上位段階に戻り、再検討するものとする。

## 4 | 見直しフローの内容

### (1) 都市計画道路の分類

検討  
内容

#### 上位・関連計画等や道路機能に基づく分類

本県の都市構造や交通機能への影響等を考慮し、都市計画道路を重要度に応じて3つに分類し、見直しの方針を整理

	分類	条件（上位・関連計画等）
都市 計 画 道 路	<b>&lt;最重要路線&gt;</b> ⇒本県における都市構造の骨格を形成する路線であり、原則廃止しない路線	① 「奈良県道路整備基本計画」※1における骨格幹線道路(県土全体の交通と都市構造を支える特に重要な路線)に位置付けられている路線 ② 「奈良県新広域道路交通ビジョン」※2「奈良県新広域道路交通計画」※3に位置付けられている路線
	<b>&lt;重要路線&gt;</b> ⇒都市内外の主要動脈となるネットワークへの影響を考慮し、慎重に見直しを実施する路線	③ 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に幹線街路等として位置付けられている路線 ④ 都市計画道路のうち、以下 1)国道(指定区間) 2)4車線以上の路線 3)市町村域を跨ぐ路線
	<b>&lt;通常路線&gt;</b> ⇒地域の交通や土地利用の状況を踏まえ、適切に見直しを実施する路線	⑤ 「市町村マスタープラン」に幹線街路等として位置付けられている路線

※1 「奈良県道路整備基本計画」R6.10

: 今後5箇年の道路整備の方向性を示す計画

※2 「奈良県新広域道路交通ビジョン」R3.7

: 概ね20～30年間の中長期的な視点での将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を決定

※3 「奈良県新広域道路交通計画」R3.7

: (※2)を踏まえた社会資本整備重点計画をはじめ、今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本となる計画

図 4-1 都市計画道路の分類

#### 解説

- 都市計画道路の見直しにあたり、上位・関連計画等や道路機能に基づく分類を行う。
- 本県の都市構造や交通機能への影響を踏まえ、都市計画道路の重要度に応じて、最重要路線、重要路線及び通常路線の3つに分類し、見直し方針を整理する。

## (2) 対象路線（未着手路線）の抽出

検討  
内容

### 未着手の区間を含む路線の抽出

見直し対象路線として未整備のうち未着手<sup>※</sup>の区間を有する路線を抽出

※「未着手」とは、事業着手前の段階にあるもの、又は事業中のうち、測量・設計段階にあり用地買収に至っていないものを指す。

表 4-1 対象路線（未着手路線）の抽出

整備状況				用地	見直し対象
未整備	未着手	事業前	測量・設計未実施	未取得	○
			測量・設計中		○
	着手済	事業中	用地取得中	取得中 ・ 取得済	×
			工事中		×
整備済		事業後	工事完了		×

     : 道路ネットワークを考慮し、路線を細分化したうえで、「見直し区間」を設定する。

### 解説

- 見直し対象路線として、各路線の整備状況を確認し、未着手区間を含む路線を抽出する。
- 用地買収が進んでいる区間は、既に事業化され、工事着手に向けた具体的な事業実施段階にあるため、見直しの対象外とする。
- 未着手区間については、事業化されていない要因（交通需要の見通し、地元調整の状況、他路線との整合等）を整理し、計画の妥当性や今後の整備方針を検討する必要がある。

### (3) 必要性の検証

検討  
内容

1

#### 自動車交通機能の観点

交通の円滑性、既存道路の安全性  
及び鉄道駅へのアクセス機能を検討

(必要性の検証)

表 4-2 自動車交通機能の観点からの検証

項目			考え方(例)
自動車交通機能の 観点	通行 機能	円滑性	① 対象路線の現道が混雑しているか。
			② 主要渋滞箇所としての位置付けがあるか。
			③ 将来交通量が増加すると予測される路線の混雑緩和に寄与するか。
			④ 将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切に該当する箇所の混雑緩和に寄与するか。
		安全性	⑤ 事故危険箇所等としての位置付けがあるか。
	アクセス 機能	交通 結節点 利用	⑥ 交通結節点にアクセスしているか。
	円滑性・安全性・ 交通結節点利用	⑦ 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」「市町村マスタープラン」等に位置付けられているか。	

#### 解説

- 自動車交通機能の観点から、交通の円滑性、既存道路の安全性及び鉄道駅等の交通結節点へのアクセス機能等を踏まえ、必要性を検討する。
- 具体的には、現道の混雑状況や主要渋滞箇所であるかどうか、整備による混雑緩和への寄与、ボトルネック踏切の対策効果の有無等を確認する。また、既存道路の安全性、鉄道駅等の交通結節点へのアクセス機能、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や「市町村マスタープラン」等での位置付けについても確認する。
- 必要性の検証にあたっては、以下の観点に基づき確認する。
  - ✦ ①現道の混雑状況：「道路交通センサス」等を用いて見直し対象区間の混雑度を把握し、混雑度 1.25(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 時間ある状況)を基準に確認する。
  - ✦ ②主要渋滞箇所としての位置付け：見直し対象区間が「奈良県みんなでつくる

渋滞解消プラン(平成 22 年 2 月)」等において、主要渋滞箇所として位置付けられているかを確認する。

- ❖ ③混雑緩和への寄与：将来交通量の推計結果を用いて、見直し対象区間を整備した場合に、周辺の並行する路線の交通量減少に寄与するかを確認する。
  - ❖ ④ボトルネック踏切改善への寄与：「踏切道安全通行カルテ」等により、見直し対象区間上に対策が必要な踏切があるか、また、当該区間の整備が当該踏切の課題の改善に寄与するかを確認する。
  - ❖ ⑤事故危険箇所の対策への寄与：見直し対象区間が「事故ゼロプラン 事故危険区間リスト(国土交通省)」等において、事故危険箇所として位置付けられているか、また、当該区間の整備が当該箇所の対策に寄与するかを確認する。
  - ❖ ⑥交通結節点へのアクセス：見直し対象区間が、鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点に接続するためのアクセス道路として位置付けられているかを確認する。
- ⑦計画上の位置付け：「市町村マスタープラン」等における将来のまちづくりの方針の中で、見直し対象区間の位置付けを確認する。なお、その位置付けが都市計画道路の存在を前提とするものであるか否かについては、関係者への聞き取り等で慎重に検討のうえ、必要性を確認する。

表 4-3 歩行者等の交通機能の観点からの検証

項目		考え方(例)	
歩行者等の交通機能の観点	通行機能・滞留機能	連続性	① サイクリングルート等の位置付けがあるか。
		安全性	② 通学路、又は「あんしん歩行エリア」としての位置付けがあるか。
			③ 事故危険箇所等としての位置付けがあるか。
		円滑性・滞留	④ 自治体独自の構想・計画等に基づき、歩行者の通行環境の改善に寄与するか。 ⑤ バリアフリー新法に基づき定められた「特定道路」や「生活関連経路」としての位置付けがあるか。

### 解説

- 歩行者等の交通機能の観点から、サイクリングルート等の連続性、既存道路の安全性、円滑性及び滞留空間の確保等を踏まえ、必要性を検討する。
- 具体的には、サイクリングルートや通学路、「あんしん歩行エリア」、事故危険箇所としての位置付けに加え、自治体独自の構想・計画への寄与、さらにバリアフリー新法に基づく「特定道路」や「生活関連経路」としての位置付けについても確認する。
- 必要性の検証にあたっては、以下の観点に基づき確認する。
  - ◇ ①サイクリングルートとしての位置付け：見直し対象区間が「奈良まほろばサイク∞リング」等において、自転車道として位置付けられているかを確認する。
  - ◇ ②通学路や「あんしん歩行エリア」としての位置付け：見直し対象区間が、通学路や「あんしん歩行エリア」として位置付けられているかを確認する。
  - ◇ ③事故危険箇所の対策への寄与：見直し対象区間が「事故ゼロプラン 事故危険区間リスト(国土交通省)」等において、事故危険箇所として位置付けられているか、また、当該区間の整備が当該箇所の対策に寄与するかを確認する。
  - ◇ ④歩行者環境改善への寄与：見直し対象区間が、自治体独自の構想・計画(「市町村マスタープラン」等)において、歩行空間の確保が必要な箇所として位

置付けられている、また当該区間の整備が歩行空間の改善に寄与するかを確認する。

- ❖ ⑤バリアフリー施策との整合:見直し対象区間が「バリアフリー新法」に基づき定められた「特定道路」又は「生活関連経路」として位置付けられているか、また、当該区間の整備がバリアフリー化の推進に寄与するかを確認する。

表 4-4 自治体のまちづくり計画との整合を考慮した検証

項目			考え方(例)
自治体の まちづく り計画と の整合	市街地 形成機能	骨格 形成	① 土地区画整理事業や再開発事業等の面的整備地内の都市計画道路としての位置付けがあるか。
			② 企業立地・観光振興、公共交通の利用促進及び生活拠点の集約(立地適正化計画の推進)等に寄与する都市計画道路としての位置付けがあるか。
	防災空間 機能	避難路	③ 緊急輸送道路としての位置付けがあるか。
			④ 防災拠点や広域避難所にアクセスしているか。
		延焼 防止	⑤ 防災計画等において、延焼防止上、特に必要な都市計画道路としての位置付けがあるか。
	環境空間 機能	景観形 成・沿道 環境保全	⑥ 景観や沿道の都市空間のネットワークや歩行者中心のまちづくりとしての位置付けがあるか。
収容空間 機能	交通施設 の収容	⑦ 駅前広場や駐車場、駐輪場等の収容空間の位置付けがあるか。	

### 解説

- 自治体のまちづくり計画との整合から、市街地の骨格形成、防災空間、景観形成及び交通施設の収容等に係る機能等を踏まえ、必要性を検討する。
- 具体的には、土地区画整理事業や再開発事業等、面的整備区域内での位置付け(必要性)を確認する。また、緊急輸送道路であるか、防災拠点や広域避難所へのアクセス道路としての位置付け、さらに防災計画における延焼防止の観点についても確認する。あわせて、景観形成や交通施設の収容機能についても検討する。
- 必要性の検証にあたっては、以下の観点に基づき確認する。
  - ◇ ①市街地形成との関連：見直し対象区間が、土地区画整理事業や再開発事業等の面的整備計画において、整備対象として位置付けられているかを確認する。
  - ◇ ②地域振興・立地適正化との関連：見直し対象区間が「産業振興計画」、「観光振興計画」、「市町村マスタープラン」、「立地適正化計画」等において、企業立地、

観光振興、公共交通の利用促進及び生活拠点の集約に寄与する道路として位置付けられているかを確認する。

- ❖ ③緊急輸送機能：見直し対象区間が「地域防災計画」等において、緊急輸送道路として指定されているかを確認する。
- ❖ ④防災拠点等へのアクセス：見直し対象区間が「地域防災計画」等において、防災拠点や広域避難場所、指定避難所等へのアクセス道路として位置付けられているかを確認する。
- ❖ ⑤延焼防止機能：見直し対象区間が「地域防災計画」等において、延焼防止上特に必要な道路として位置付けられているかを確認する。
- ❖ ⑥景観形成・都市空間ネットワークとの関連：見直し対象区間が「景観計画」等において、重点景観形成区域や景観形成重点地区に指定されているか、また、「市町村マスタープラン」等において、歩行者空間の整備方針等が位置付けられているかを確認する。
- ❖ ⑦交通施設の収容機能：見直し対象区間に、駅前広場、駐車場及び駐輪場等の収容空間を有する交通施設が計画に位置付けられているかを確認する。

## (4) 代替性の検証

検討  
内容

1

### 自動車交通機能の観点

交通の円滑性、既存道路の安全性  
及び鉄道駅へのアクセス機能を検討

(代替性の検証)

※ (3)必要性の検証 と同じ項目

表 4-5 自動車交通機能の観点からの検証

必要性の考え方 ( (3)必要性の検証 にて○評価の項目が対象)	代替性の考え方 (例)
対象路線の現道が混雑しているか。	① 渋滞緩和に繋がる対策を他施策も含めて実施することができないか。
主要渋滞箇所として位置付けがあるか。	
将来交通量が増加すると予測される路線の混雑緩和に寄与するか。	② 混雑度を解消するバイパス道路を整備することができないか。
将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切に該当する箇所の混雑緩和に寄与するか。	③ ボトルネック踏切を解消する対策を実施することができないか。
事故危険箇所等としての位置付けがあるか。	④ 事故減少に繋がる対策を実施することができないか。
交通結節点にアクセスしているか。	⑤ 現道等の拡幅により2車線以上確保することができないか。
「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」 「市町村マスタープラン」等に位置付けられているか。	

### 解説

- 自動車交通機能の観点から、交通の円滑性、既存道路の安全性及び鉄道駅等の交通結節点へのアクセス機能等を踏まえ、代替性を検討する。
- 具体的には、渋滞緩和に繋がる他施策の実施状況や、混雑緩和を目的としたバイパス道路の整備、ボトルネック踏切の対策、交通安全対策、現道の拡幅等ができないかを検討する。
- 代替性の検証にあたっては、以下の観点に基づき確認する。
  - ◇ ①渋滞緩和に向けた他施策の実施：交差点改良等のハード対策や交通需要マネジメント等のソフト対策により、渋滞緩和が図られているか、又は実施予定があるかなど、代替となる対策の有無を確認する。

- ❖ ②**バイパス道路の整備**:バイパス機能を有する道路の整備計画が、見直し対象区間と並行する路線で策定され、その整備により混雑度が概ね 1.25 未満に低下すると見込まれるか、代替となる路線の有無を確認する。
- ❖ ③**ボトルネック踏切への対策**:連続立体交差事業や踏切道の構造改良等により、ボトルネック踏切を解消する対策が実施されているか、又は実施予定があるかなど、代替となる対策の有無を確認する。
- ❖ ④**交通安全対策の実施**:現道における交通安全対策(防護柵、路面標示及び右折レーンの設置等)が実施されているか、又は実施予定があるかなど、代替となる対策の有無を確認する。
- ❖ ⑤**現道等の拡幅による対応**:現道又は並行する路線において、2車線以上への拡幅事業が実施されているか、又は実施予定があるかなど、代替となる対策の有無を確認する。

※ (3)必要性の検証 と同じ項目

表 4-6 歩行者等の交通機能の観点からの検証

必要性の考え方 ( (3) 必要性の検証 にて○評価の項目が対象)	代替性の考え方 (例)
サイクリングルート等の位置付けがあるか。	① 現道等が自転車通行空間としての機能を有することができないか。
通学路、又は「あんしん歩行エリア」としての位置付けがあるか。	② 現道等で安全を確保することができないか。
事故危険箇所等としての位置付けがあるか。	③ 事故減少に繋がる対策を実施することができないか。
自治体独自の構想・計画等に基づき、歩行者の通行環境の改善に寄与するか。 バリアフリー新法に基づき定められた「特定道路」や「生活関連経路」としての位置付けがあるか。	④ 現道等に歩道や滞留空間を設けることができないか。 ⑤ 現道等で道路移動等円滑化基準に適合した歩道幅員や滞留空間を確保することができないか。

## 解説

- 歩行者等の交通機能の観点から、サイクリングルート等の連続性、既存道路の安全性、円滑性及び滞留空間の確保等を踏まえ、代替性を検討する。
- 具体的には、現道又は並行する路線において、自転車通行空間の確保、必要な歩道幅員の確保、滞留空間の確保、安全対策の実施等ができないかを検討する。
- 代替性の検証にあたっては、以下の観点に基づき確認する。
  - ◇ ①自転車通行空間の確保：現道又は並行する路線において、自転車歩行者道や自転車通行空間等が設置されているか、又は設置予定があるかなど、代替となる対策の有無を確認する。
  - ◇ ②歩行者の安全対策の実施：現道又は並行する路線において、歩道等の設置や歩行者交通安全対策が実施されているか、又は実施予定があるかなど、代替となる対策の有無を確認する。
  - ◇ ③事故防止対策の実施：現道又は並行する路線において、歩道の設置、交差点改良、視認性向上等の安全対策が実施されているか、又は実施予定があるかなど、代替となる対策の有無を確認する。
  - ◇ ④歩道及び滞留空間の整備：現道又は並行する路線において、歩道の設置、交

差点改良等により滞留空間が確保されているか、又は確保予定があるかなど、代替となる対策の有無を確認する。

- ❖ ⑤円滑化基準への適合：現道又は並行する路線において「道路移動等円滑化基準」に適合する歩道幅員や滞留空間が確保されているか、又は確保予定があるかなど、代替となる対策の有無を確認する。

※ (3)必要性の検証 と同じ項目

表 4-7 自治体のまちづくり計画との整合を考慮した検証

必要性の考え方 ( (3)必要性の検証 にて○評価の項目が対象)	代替性の考え方 (例)
土地区画整理事業や再開発事業等の面的整備地内の都市計画道路としての位置付けがあるか。	(対象路線は付随機能のため、代替性は検討しない)
企業立地・観光振興、公共交通及び生活拠点の集約(立地適正化計画の推進)等に寄与する都市計画道路としての位置付けがあるか。	① 企業立地、観光振興等のために必要とされるアクセス機能(自動車、歩行者等)を現道等で確保することができないか。
緊急輸送道路としての位置付けがあるか。	② 現道等で2車線以上必要とされる幅員及び構造を確保することができないか。
防災拠点や広域避難所にアクセスしているか。	③ 現道等で2車線以上必要とされる幅員及び構造を確保することができないか。
防災計画等において、延焼防止上、特に必要な都市計画道路としての位置付けがあるか。	④ 都市計画道路以外において、延焼防止機能を担う空間や構造物等を整備することができないか。
景観や沿道の都市空間のネットワークや歩行者中心のまちづくりとしての位置付けがあるか。	⑤ 対象路線に求められる機能を現道等で確保することができないか。
駅前広場や駐車場、駐輪場等の収容空間の位置付けがあるか。	⑥ 対象路線に求められる機能を現収容空間等で確保することができないか。

解説

- 自治体のまちづくり計画との整合から、市街地の骨格形成、防災空間、景観形成及び交通施設の収容等に係る機能等を踏まえ、代替性を検討する。
- 具体的には、現道又は並行する路線において、企業立地や観光振興等に必要なアクセス機能、避難経路として必要な機能、さらに延焼防止や景観形成、交通施設の収容空間等の機能の確保等ができないかを検討する。
- 代替性の検証にあたっては、以下の観点に基づき確認する。
  - ◇ ①アクセス機能の確保：現道又は並行する路線が工業団地、観光地等へのアクセス機能を確保しているか、又は確保予定があるかなど、代替となる路線の有無を確認する。
  - ◇ ②・③現道等の拡幅による対応：現道又は並行する路線において、2車線以上

必要とされる幅員及び構造を確保する事業が実施されているか、又は実施予定があるかなど、代替となる対策の有無を確認する。

- ❖ ④防災空間の整備：見直し対象区間の沿道地域において、密集市街地整備事業や防災公園等により延焼防止機能を高める事業が実施されているか、又は実施予定があるかなど、代替となる対策の有無を確認する。
- ❖ ⑤景観形成機能の確保：見直し対象区間の整備による景観形成の効果を踏まえ、現道で同様の景観が確保されているか、又は他の事業等で確保予定があるかなど、代替となる対策の有無を確認する。
- ❖ ⑥収容空間機能の確保：現道又は近傍箇所において、駅前広場や必要な容量を確保できる駐車場、駐輪場等の交通施設が整備されているか、又は整備予定があるかなど、代替となる対策の有無を確認する。

## (5) 実現性の検証

検討  
内容

1

### 周辺への影響の観点

周辺の歴史的・伝統的建造物への支障、自然環境への配慮  
及び街並みや地域コミュニティの保全を踏まえた検討

(実現性の検証)

表 4-8 周辺への影響の観点からの検証

項目		考え方(例)
周辺への 影響の 観点	歴史的資源の保全	歴史的・伝統的建造物への支障 ① 対象路線の計画で歴史的・伝統的価値の高い建造物が支障物件として存在しないか。
	自然環境の保全	希少な動植物の存在や生態系への配慮 ② 対象路線の計画で種の保存法における国内希少動植物種やレッドデータブックにおける絶滅危惧種へ影響を及ぼす恐れがないか。
	街並みや地域コミュニティの保全	地域コミュニティの分断・喪失 ③ 対象路線の計画で住宅密集地等が支障となっており、整備を行うことで地域コミュニティの分断・喪失を招く恐れがないか。
		良好な景観を有する街並みの存在 ④ 現在及び将来の良好な景観を阻害あるいは喪失する恐れがないか。

### 解説

- 周辺の歴史的・伝統的建造物への影響、自然環境への配慮及び街並みや地域コミュニティの保全の観点から、見直し対象区間の整備に係る実現性を検討する。
- 具体的には、歴史的・伝統的価値の高い建造物、希少動植物種、住宅密集地の存在や地域コミュニティ及び良好な景観の保全等が実現可能か検討する。
- 実現性の検証にあたっては、以下の観点に基づき確認する。
  - ◇ ①歴史的・伝統的建造物への支障：見直し対象区間の計画区域内に神社仏閣等の歴史的・伝統的建造物が存在するなど事業の実施に支障を及ぼさないか確認する。
  - ◇ ②希少動植物等への影響：「奈良県レッドデータブック」等により、見直し対象区間周辺に希少動植物種の生息・生育域が確認されるなど、事業の実施に伴い自然環境の保全上、著しい影響を及ぼさないか確認する。
  - ◇ ③地域コミュニティへの影響：見直し対象区間の計画が、住宅密集地や住宅団地等を通して地域の中心部を横断するなど、住民の往来や地域コミュニティに分断・喪失を生じさせる恐れがないか確認する。
  - ◇ ④景観への影響：見直し対象区間の計画が、良好な景観形成地区や重点景観形成区域を通過する、又は高架構造等により眺望景観を阻害する恐れがあるなど、景観形成に支障を及ぼさないか確認する。

表 4-9 事業実施上の支障の観点からの検証

項目		考え方(例)	
事業 実施上の 支障の 観点	物理的、 地形・地理的 な制約	支障物件の有無	① 対象路線の計画に、移転が現実的ではない堅固な大規模支障物件が存在しないか。
		構造上の問題	② 計画されている道路規格(幅員、車線数)及び構造形式(立体交差等)等は道路構造令に適合しているか。
		新たな土地利用や 景観等の計画	③ 新たな土地利用や景観等に関する計画と都市計画道路との整合について問題がないか。
	地元の意向	④ 計画地周辺の住民等から計画に対する反対はないか。	

解説

- 支障物件の有無、構造上の問題、新たな土地利用・景観計画との整合及び地元住民等の意向を踏まえ、見直し対象区間の整備に係る実現性を検討する。
- 具体的には、堅固な大規模支障物件、道路構造令の適合、新たな土地利用や景観形成計画との整合及び地元の合意形成等が実現可能か検討する。
- 実現性の検証にあたっては、以下の観点に基づき確認する。
  - ◇ ①大規模支障物件の有無：見直し対象区間の計画区域内に住宅団地、工業団地又は移転が現実的でない堅固な公共・公益施設等が存在するなど、事業の実施に支障を及ぼさないか確認する。
  - ◇ ②道路規格及び構造等の適合：見直し対象区間の交通量、道路規格及び構造等が、道路構造令に適合しているか確認する。他路線や鉄道との交差等、現地の制約により適合することが困難な場合など、事業の実施に支障を及ぼさないか確認する。
  - ◇ ③土地利用・景観等の計画との整合：新たに策定された土地利用計画、景観形成計画等を踏まえ、見直し対象区間との整合を確認し、これらの計画の推進に支障を及ぼさないか確認する。
  - ◇ ④地元住民等の意向：事業実施に対し、地元住民等から事業を反対する意見や要望書の提出又は反対運動の動向が認められ、地元の合意形成に支障が生じる恐れがないか確認する。

## (6) 都市計画道路の変更案の検討

検討  
内容

1

### 線形・構造変更の観点

支障物件や地形・地理的制約を回避する線形・構造変更を検討

(都市計画道路の変更案の検討)



表 4-10 線形・構造変更の観点からの検討

変更の方向性	支障となる要因	イメージ図(例)
線形・構造変更の観点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 支障物件が多量、学校、ゴルフ場及び病院等が支障</li> <li>● 大規模な交差構造物(鉄道、高架道路等)の存在、交差点形状の課題(交差角、交差点間隔等)</li> <li>● 地形・地理的制約による事業化困難や計画の再検討</li> <li>● 歴史的・伝統的建造物が支障、既存街並みの消失や地域コミュニティの分断・喪失</li> </ul>	<p>現道を拡幅すれば、沿道に立ち並ぶ歴史的・伝統的建造物が支障となる。</p> <p>伝統的建造物</p> <p>--- 都市計画道路の未着手区間 — 都市計画道路の変更区間</p>

### 解説

- 総合的に判断して、事業の実施に支障が生じ、実現が困難と判断した場合には、地形・地理的な課題等を回避するため、見直し対象区間の線形及び構造の変更を検討する。
- 歴史的・伝統的建造物等への支障、地域コミュニティの分断・喪失、学校やゴルフ場などの移転が困難な施設の存在等により、整備が施設の運営や地域の街並み形成に多大な影響を及ぼす恐れがある場合には、線形や構造等の見直しを検討する。



表 4-11 車線数の見直しの観点からの検討

変更の方向性	支障となる要因	イメージ図(例)
<p>車線数の見直しの観点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 歴史的・伝統的建造物が支障、既存街並みの消失や地域コミュニティの分断・喪失</li> <li>● 将来交通量を踏まえた計画の再検討</li> </ul>	<p>将来交通量を踏まえると、現行の都市計画道路は過大な設計となっている。</p> <p>【現行】</p>  <p>【変更】</p>  <p>4車線から2車線に変更</p>

解説

- 将来交通量の推計結果を踏まえ、円滑な道路交通に支障がないと判断される場合には、道路構造令等への適合を確認したうえで、見直し対象区間の車線数や幅員の見直しを検討する。
- 4車線以上で整備予定の見直し対象区間において、歴史的・伝統的建造物等の移転が困難な支障物件が存在する、地域の街並み形成に影響を与える、又は地域コミュニティの分断・喪失の恐れがある場合には、車線数の減少等を検討する。ただし、将来交通量の推計結果を踏まえ、円滑な道路交通に支障がないことを確認する。

表 4-12 歩道幅員等の見直しや片側歩道化の観点からの検討

変更の方向性	支障となる要因	イメージ図(例)
<p>歩道幅員等の見直しや片側歩道化の観点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地形・地理的制約による事業化困難や計画の再検討</li> <li>● 歴史的・伝統的建造物が支障、既存街並みの消失や地域コミュニティの分断・喪失</li> <li>● 将来交通量を踏まえた計画の再検討</li> </ul>	<p>歩行者利用状況を踏まえると、現行の両側歩道の整備計画は、過大な設計となっている。</p> <p>【現行】</p>  <p>【変更】</p> 

解説

- 沿道状況に応じ、将来の歩行者通行量を踏まえ、歩行者の安全性や円滑な通行に支障がないと判断される場合は、歩道幅員等の見直しや片側歩道化について検討する。
- 両側歩道で整備する予定の見直し対象区間において、歴史的・伝統的建造物等の移転が困難な支障物件が存在する、地域の街並み形成に影響を与える、又は地域コミュニティの分断・喪失の恐れがある場合には、歩道幅員等の見直しや片側歩道化を検討する。ただし、将来の歩行者や自転車の通行量、自転車通行空間の連続性を考慮したうえで検討する。
- また、植樹帯、停車帯及び路肩等の空間に余裕がある場合は、これらの空間を縮小し、歩道空間等に活用することも検討する。
- なお、将来の歩行者通行量の評価にあたっては、現在から将来にわたる周辺の人口分布、県や市町村のまちづくり計画、住宅市街地の開発動向等を踏まえ、将来の通行量を適切に見込んだうえで、検討する。

## (7) 変更後の道路ネットワーク

検討  
内容

### 将来交通需要予測による定量的評価

将来交通需要予測を行い、将来の道路ネットワークへの影響など他の道路計画に支障が生じないかを検討

①道路の機能	②ネットワーク構成	③交通量の見通し	④代替道路の状況
最重要路線、重要路線及び通常路線か等	廃止しても道路密度が適正か否か、道路ネットワークの連続性・整合性が確保されるか否か等	現況交通量上特に問題はないか否か、将来交通量が増える要因は無いかな否か等	代替道路として適正か否か、代替道路の車線や幅員は十分満たされているか否か等



都市計画道路の変更又は廃止が「道路ネットワークへ及ぼす影響」の程度を、①～④の項目を検討することにより総合的に判断する。



#### 将来交通需要予測による定量的検討

見直しの対象となる路線数、路線の機能及び変更内容等に応じて、対象とする道路網の範囲(例:全県を対象とするか、一部地域を対象とするか、その路線と周辺だけを対象とするか等)を設定し、将来交通需要予測を行い、交通上の支障の有無を検討する。

図 4-2 将来交通需要予測による定量的評価

#### 解説

- 将来交通需要予測を行い、都市計画道路の変更又は廃止が将来の道路ネットワークに与える影響等、他の道路計画に支障が生じないかを総合的に検討する。
- 将来交通需要予測に基づく定量的評価は、以下の①～④の観点を踏まえ、検証すべき道路ネットワークの範囲(全県・一部地域・対象路線周辺など)を設定し、その範囲内で交通上の支障の有無を検討する。
  - ①道路の機能：最重要路線は、規格の見直しを対象とし、原則廃止しない。重要路線は、廃止の可否等をネットワーク構成や交通量の見通しを踏まえ慎重に判断する。通常路線は、廃止の可否等を地域交通や土地利用状況等を踏まえ適切に判断する。
  - ②ネットワーク構成：変更又は廃止を行っても、道路密度が適正であり、道路ネットワークの連続性・整合性が確保されているかを評価する。
  - ③交通量の見通し：現況交通量に問題がないか、将来的な交通量増加や周辺路線

の渋滞負荷の増大が懸念されないかを評価する。

④代替道路の状況：変更又は廃止を行う場合、代替道路が道路構造令に適合しているか、車線数や幅員が十分確保されているかを確認する。

## (8) 定期的なフォローアップ

検討  
内容

### 見直し後の定期的なフォローアップ

事業の実施状況及び社会情勢の変化等を踏まえ、  
概ね10年ごとに定期的なフォローアップを実施

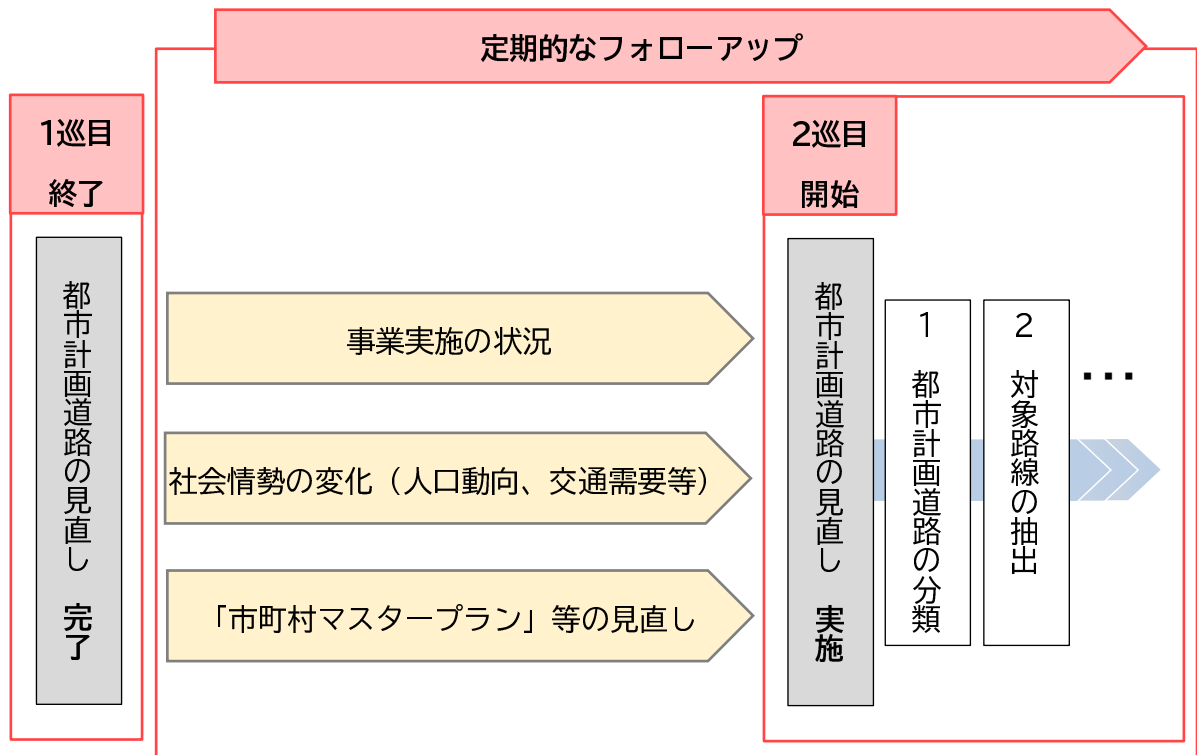


図 4-3 都市計画道路の見直しと定期的なフォローアップの関係

### 解説

- 見直しを行った都市計画道路については、事業実施の状況、社会情勢の変化及び「市町村マスタープラン」の改定状況等を踏まえ、概ね10年ごとに定期的なフォローアップを実施する。
- 人口減少や少子高齢化により、地域の土地利用や道路交通環境は今後も変化するため、都市計画道路は一度見直して終わりではなく、必要に応じて継続的に見直しを行うことが重要である。

## 【参考】都市計画道路見直し結果の整理

- (1)～(7)までの検討内容について、透明性・公平性の観点から、都市計画道路の見直しに係る検討結果を整理する必要がある。具体的には、変更又は廃止となる場合は、速やかに都市計画変更手続きを行うため、都市計画審議会だけでなく関係者や地域住民にも説明できるよう、分かりやすい資料を作成しておくことが重要である。
- 作成にあたり、以下の項目を参考に必要性、代替性及び実現性等の検討結果や検討過程を整理する。

表 4-13 都市計画道路見直し結果のとりまとめ項目

項目		記載すべき内容(例)
I. 基本情報	路線名・区間	対象路線名、対象区間、位置図及び延長等の情報
	都市計画決定の状況	決定年月日、計画内容、これまでの整備状況及び未着手区間の概要等の情報
II. 見直しの背景	見直しの契機	未着手の長期化、課題の顕在化等の見直しを行う理由
	検討の着眼点	必要性、代替性及び実現性等の検討において使用した着眼点
III. 現状と課題	現況 (交通・土地利用)	交通量、道路状況及び土地利用状況等の現況データに基づく説明
	課題の整理	未着手となっている要因 (交通需要、地元調整及び他路線との整合等)
IV. 検討内容	必要性の検証 代替性の検証	自動車交通機能の観点、歩行者等の交通機能の観点及び自治体のまちづくり計画との整合を踏まえた検証結果(概要)
	実現性の検証	周辺への影響の観点、事業実施上の支障の観点を踏まえた検証結果(概要)
	都市計画道路の変更案の検討	線形・構造変更の観点、車線数の見直しの観点及び歩道幅員等の見直しや片側歩道化の観点を踏まえた検討結果(概要)
	変更後の道路ネットワーク	将来交通需要予測による定量的評価の検証結果(概要)
V. 意見・関係機関の調整	地域住民等の意見状況	地域住民や関係者から寄せられた意見(概要)
	関係機関との協議状況	国、県及び市町村との協議内容と結果(概要)
VI. 最終判断	最終案	「存続」「変更」「廃止」の判断
	判断理由	上記判断に至った検討プロセス及びその根拠の整理
VII. 添付資料	参考資料	図面、交通需要予測結果、写真、関係機関協議資料等を添付