

茅ヶ崎市都市計画道路見直しの基本的考え方

平成19年3月

茅ヶ崎市

目 次

1	見直しの背景と必要性.....	1
2	本市の都市計画道路の現状と課題	2
	（1）整備、未着手の状況.....	2
	（2）未着手の理由	4
	（3）改良済、概成済の路線や区間の課題.....	4
3	見直しの基本的な考え方	5
	（1）見直しの基本方向	5
	（2）見直しの方向性.....	6
4	見直しの進め方	7
	（1）都市計画道路の見直し検討フロー	7
	（2）見直しの検討対象路線の選定	8
	（3）検証方法	9
	（4）総合的判断の方法	12
	（5）留保付き存続	12
	（6）ルート・構造などに係る課題整理	13
	（7）課題解決策の検討	13
	（8）交通量の検証	13
	（9）見直し結果の対応方策	14
	（10）都市計画手続.....	14
	（11）見直しの時期	14
	（12）見直しを進める際の留意点.....	15

資料編

1 見直しの背景と必要性

本市の都市計画道路は、高度経済成長期に都市への人口集中と市街地の拡大などを前提に決定され、これまで着実に整備を進めてきたが、整備状況は約56.8%にとどまっており、都市計画に決定されて以降、都市計画道路網全体について、変更や見直しは行われていない状況にある。

この間、高齢化社会の進展などによる誰もが安全で快適に移動できるための歩行空間・公共交通体系の充実や、防災・自然環境・景観に対する意識の高まり、さらには、今後の財政見通しの厳しさなど都市計画道路を取り巻く状況は様々な面で変化してきている。

このような状況を踏まえ、都市構造の骨格をなす広域的な都市計画道路網については、より一層、「選択と集中」により重点化を図りながら、既存ストックを有効に活用しつつ、効率的かつ効果的に整備を進めることが必要となる。

また、都市全体における都市計画道路についても、都市計画道路の機能と役割を再検証しながら、これらの社会経済状況の変化に的確に対応していく必要がある。

そのため、平成18年3月に神奈川県にて策定された「都市計画道路見直しのガイドライン」を基に、「茅ヶ崎市都市計画道路見直しの基本的考え方」を定め、これに従い、これまでの都市計画道路網を再検証し見直しを行っていくものとする。

2 本市の都市計画道路の現状と課題

都市計画道路の種別には、自動車専用道路^{*}、幹線街路^{*}、区画街路^{*}、特殊街路^{*}がある。本市の都市計画道路は、自動車専用道路、幹線街路、区画街路の指定がある。これらについて、現状の整理を行った。

※ 用語解説

自動車専用道路：高速道路など自動車の交通の用に供する道路（都市計画道路番号1・〇・〇）

幹線街路：都市の拠点間や都市内の各地区又は主要な施設相互間をつなぐ道路（都市計画道路番号3・〇・〇）

区画街路：街区内の交通を集散させ、街区や宅地の外郭を形成する道路（都市計画道路番号7・〇・〇）

特殊街路：自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路（本市該当なし）

(1) 整備、未着手の状況

ア 整備状況

本市の都市計画道路は27路線、延長約63.1kmが都市計画決定されている。改良済^{*}と概成済^{*}を合わせた整備済延長は、約36.0kmとなっており、都市計画決定延長全体の約56.8%となっている。また、約11.2%、約7.0kmが整備中^{*}となっており、残る約32.0%、約20.1kmが未着手^{*}となっている。（図1）

整備状況を道路種別に見ると、延長が約57.9kmと全計画延長の9割以上を占めている「幹線街路」において、未着手延長割合が約34.9%となっており、最も整備が遅れている。（図2、図3）

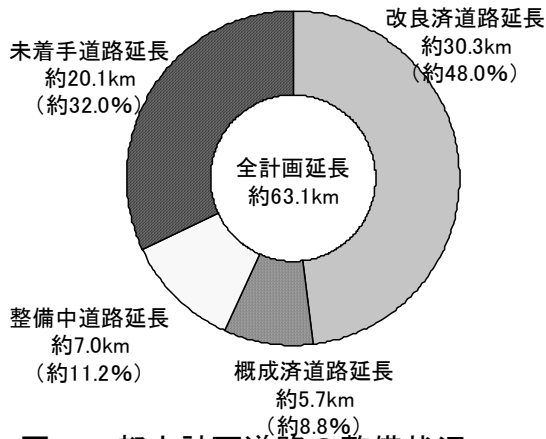


図1 都市計画道路の整備状況
(平成18年3月31日現在)

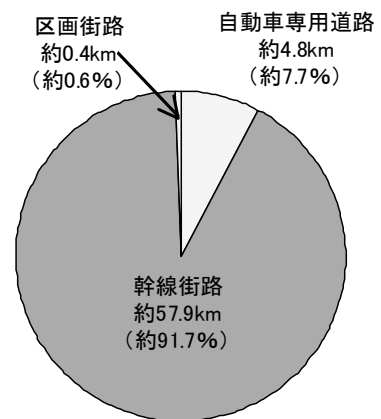


図2 道路種別別計画延長
(平成18年3月31日現在)

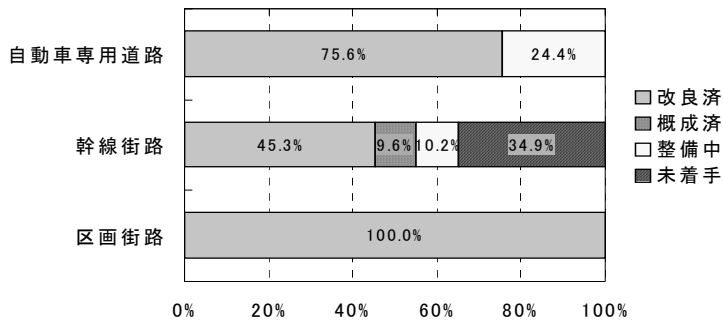


図3 道路種別別の整備状況 (平成18年3月31日現在)

※ 用語解説

改良済：計画幅員どおり整備されている道路

概成済：未着手であるが計画幅員の概ね2/3以上の幅員を有する道路

整備中：現在、整備中の道路

未着手：現在、整備されていない道路

路線番号	路線名
1・4・1	新湘南国道
1・4・2	さがみ縦貫道路
3・1・1	藤沢大磯線
3・3・1	国道134号線
3・3・2	戸塚茅ヶ崎線
3・4・1	新国道線
3・4・2	中海岸寒川線
3・4・3	茅ヶ崎停車場茅ヶ崎線
3・4・4	柳島寒川線
3・4・5	東海岸寒川線
3・4・6	駅前上石神下線
3・4・7	藤沢寒川線
3・4・8	滝ノ沢堤線
3・4・9	亀井野二本松線
3・5・1	駅前門蔵線
3・5・2	駅前十間坂線
3・5・3	柳島小和田線
3・5・4	南湖深田線
3・5・5	寒川下寺尾線
3・5・6	駅前一里塚線
3・5・7	元町新築町線
3・6・1	辻堂赤羽根線
3・6・2	小和田辻堂線
3・6・3	小和田中赤線
3・6・4	駅前中海岸線
3・6・5	茅ヶ崎辻堂線
7・5・1	中央公園線

(合計27路線)

凡	例
	整備済
	概成済
	事業中
	未着手
	都市計画道路 以外の主な道路

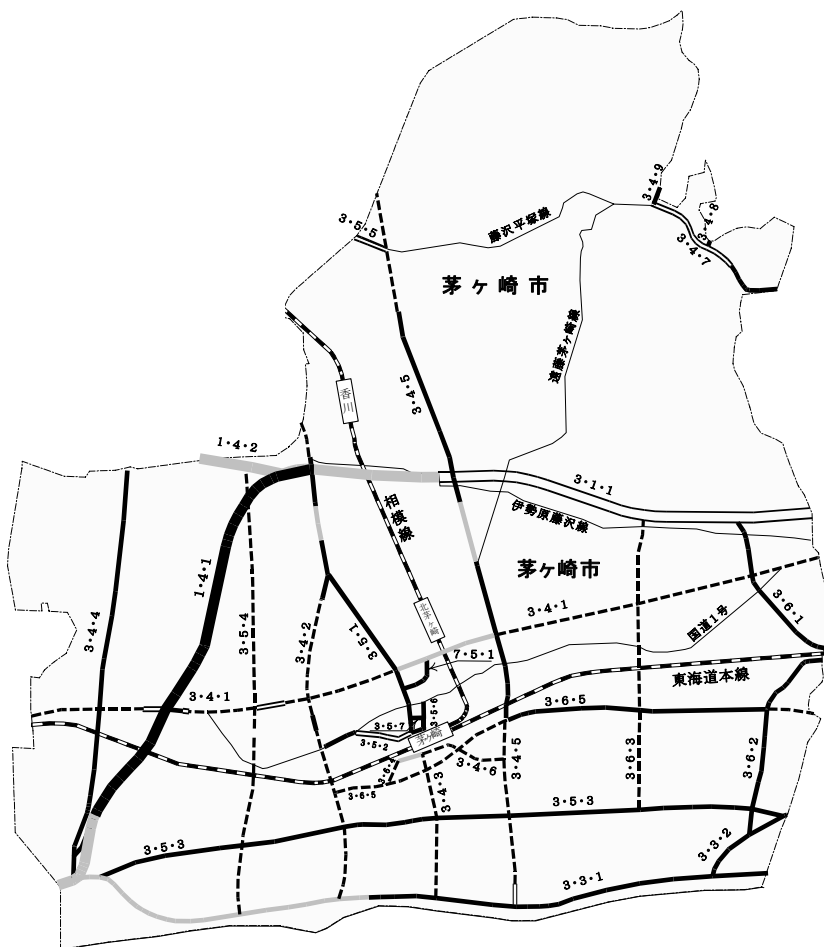


図4 都市計画道路の整備状況（平成18年3月31日現在）

イ 未着手の状況

未着手の延長約 20.1km のすべてが都市計画決定から 30 年以上経過した路線・区間となっており、長期に渡る未着手路線・区間が存在している。（図5）

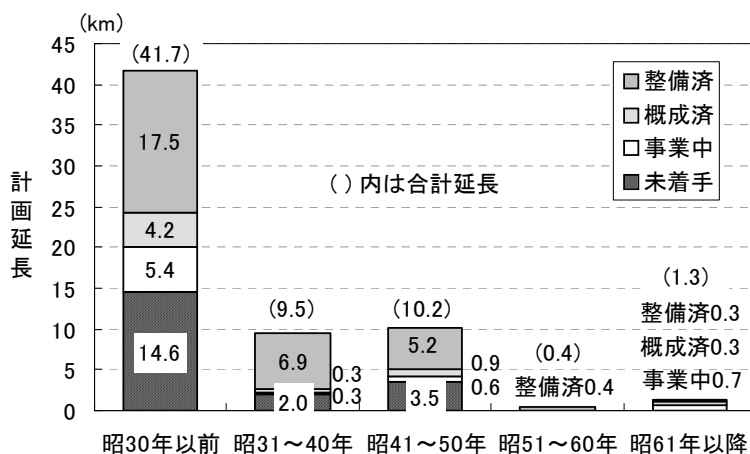


図5 都市計画決定年代別整備状況（平成18年3月31日現在）

(2) 未着手の理由

本市の都市計画道路における未着手の主な理由は次の4つが挙げられる。

ア) 財政的な理由

限られた財源の中で、優先順位の高い路線から整備することとなるため、結果的に優先順位が低い路線が未着手となっている。

イ) 他事業との調整による理由

面的整備事業や都市計画道路と関連する他事業との調整が必要であるために、事業実施が見送られている。

ウ) 技術的な理由

鉄道や河川との交差などの地形上の制約に対する技術上の課題解決に時間を要することから、事業実施が見送られている。

エ) 地域のまちづくり上の理由

整備によって既存の街並みの破壊や地域分断などが懸念され、速やかな事業実施が困難となっている。

(3) 改良済、概成済の路線や区間の課題

改良済、概成済路線の中には、交差点部などを中心に局所的に混雑が発生している区間が存在している。

3 見直しの基本的な考え方

(1) 見直しの基本方向

都市計画道路の見直しにあたっては、平成14年3月に策定された茅ヶ崎市総合交通プランで示された本市の望ましい総合交通体系の実現に向けて、総合的な観点から都市計画道路の必要性等の検証・評価を行うことが必要である。

また、都市マスタープランとの整合を図りつつ、都市計画道路の見直しを行う。

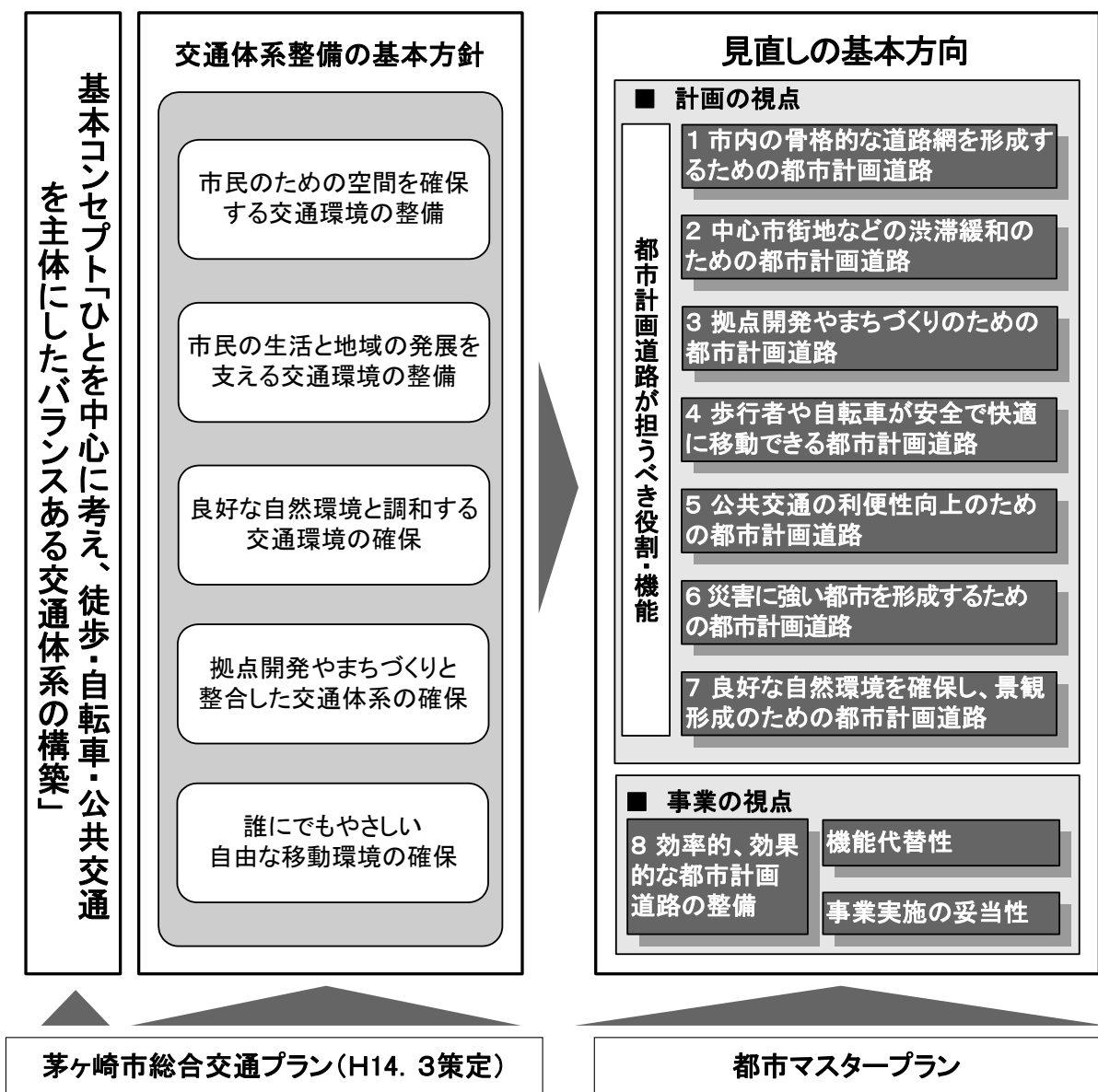


図6 見直しの基本方向

(2) 見直しの方向性

都市計画道路の見直しにおいては、20～30年後を見据えた持続可能な社会を形成するため、災害に強い都市づくりや良好な自然環境の保全・創造などの観点も含め、(1)の7つの計画の視点に対応し、既存道路を有効に活用しながら効率的かつ効果的な事業により、早期に目指す都市計画道路網を構築することが求められる。

そのため、計画論（必要性）と事業論（事業性）の観点を踏まえ、次の2つの方向が考えられる。

- 必要な路線・区間を早期に事業化する見直し（線形・幅員の変更）や、社会経済状況や交通需要の変化に対応した見直し（路線・区間の追加）を行い、目指す都市計画道路網を構築していくための見直し。
- 路線の総合評価の結果、必要性が薄れている路線・区間の廃止を行う見直し。

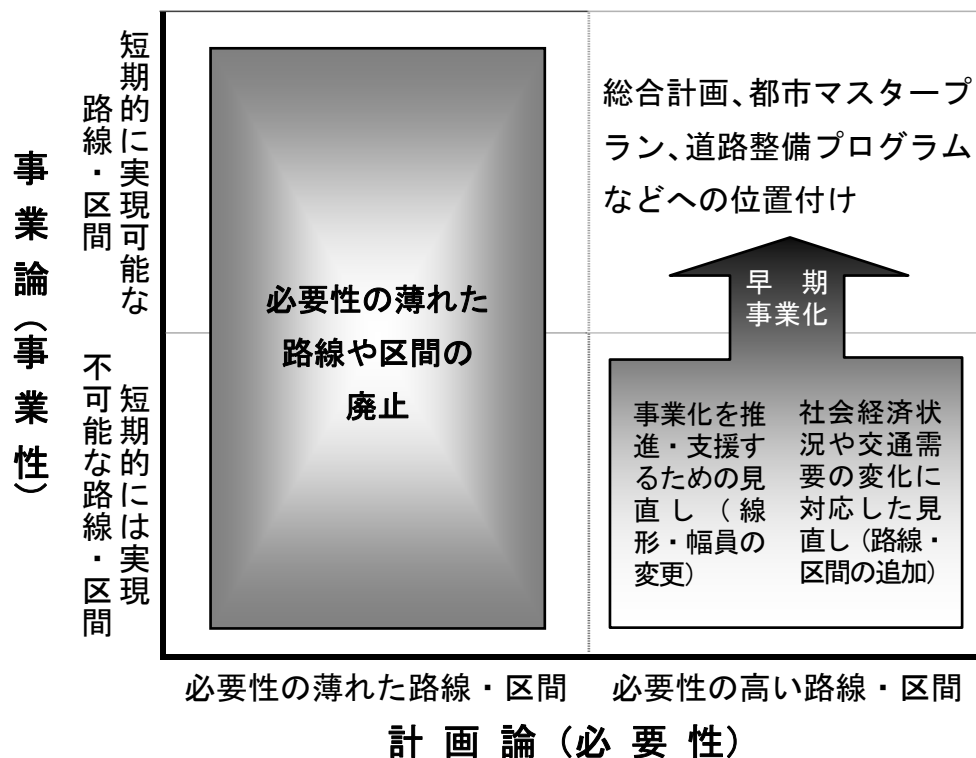


図7 見直しの方向性

4 見直しの進め方

(1) 都市計画道路の見直し検討フロー

見直しの進め方については、以下に示すように「ステップ1」から「ステップ5」までの検討を踏まえて、見直し路線・区間を選定するものとします。

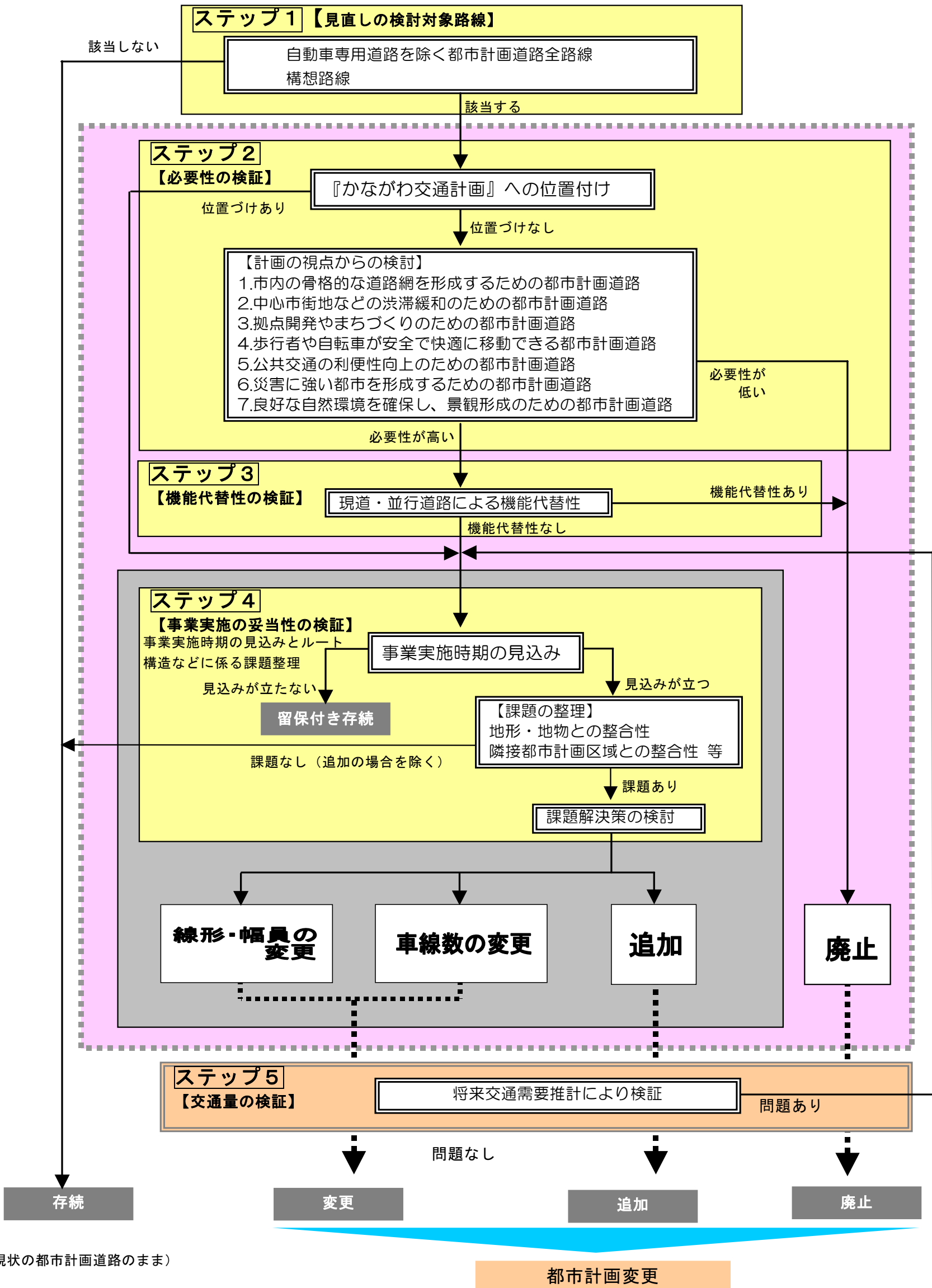


図8 茅ヶ崎市都市計画道路の見直し検討フロー

(2) 見直しの検討対象路線の選定

ステップ1

路線の必要性等の検証・評価を行い、見直し検討を具体的にやっていく対象路線・区間を都市計画道路の中から選定し設定していく必要がある。検討対象の考え方は、以下のような視点を基本に設定していく。

ア) 街路区分

本市には、自動車専用道路が2路線、幹線街路が24路線、その他の都市計画道路（区画街路）が1路線の全27路線（平成18年3月31日現在）が都市計画道路として都市計画決定されている。また、原則として構想路線も含め、自動車専用道路を除く*都市計画道路全路線を見直し検討対象とする。

* 自動車専用道路2路線については、全国レベルでのネットワークを形成していることから、県の都市計画道路見直しのガイドラインの考え方と同様に見直し検討対象としない。

イ) 整備状況

都市計画道路の見直しは、事業が実施されていない未着手路線及び概成済路線を中心に検討を進める。ただし、改良済及び事業中路線についても、整備状況や課題に応じて、根拠を明らかにし検討対象に加える。

また、構想路線については、整備の必要性や課題に応じて、根拠を明らかにし検討対象に加えることとする。

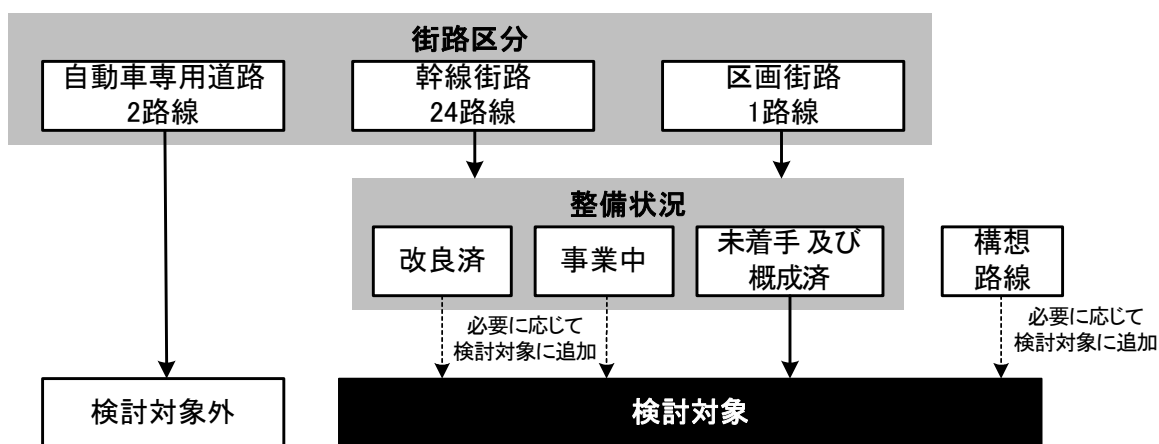


図9 検討対象路線

注) **ステップ1** は、7ページの茅ヶ崎市都市計画道路の見直し検討フローに対応。

(3) 検証方法

ア) 「かながわ交通計画との関係」 **ステップ2**

見直し対象として選定された路線や区間について、「かながわ交通計画」に一般幹線道路として位置づけられている路線は、幹線道路ネットワークの観点から整備が望まれる路線とされているため、県が主体となり、市と連携して必要性を検証する。

イ) 必要性の検証項目 **ステップ2**

見直し対象として選定された路線や区間の必要性については、次の項目を検証する。

1 市内の骨格的な道路網を形成するための都市計画道路

- ・本市の持続的な都市機能の向上を図るため、都市の骨格を形成し、道路体系の根幹を構成する都市計画道路か、以下の視点から必要性を検証する。

<検証の視点>

- 市外の都市間・市内の拠点間の連絡のための道路か
- 交通結節点（鉄道駅、IC）、産業拠点、観光拠点、物流拠点、公共交通施設へのアクセスを目的とした道路か

2 中心市街地などの渋滞緩和のための都市計画道路

- ・都市の魅力や活力の向上を図り、持続可能な社会を実現するため、渋滞緩和に資する都市計画道路か、以下の視点から必要性を検証する。

<検証の視点>

- 渋滞緩和のために整備が必要か

3 拠点開発やまちづくりのための都市計画道路

- ・本市の目指すべき都市構造を形づくる都市拠点の形成や、地域のまちづくりのための都市計画道路か、以下の視点から必要性を検証する。

<検証の視点>

- 土地利用との整合を図るための道路か
- まちづくりのために必要な路線として上位計画に位置づけられているか
- 土地区画整理事業などの面的整備事業、公園事業などと一体化した道路か
- 鉄道との平面交差による地域分断の解消を図る道路か

注) **ステップ2** は、7ページの茅ヶ崎市都市計画道路の見直し検討フローに対応。

4 歩行者や自転車が安全で快適に移動できる都市計画道路

- ・高齢者や障害者など誰もが歩いて暮らせる魅力あるまちづくりを図るため、歩道空間や生活道路の安全性、快適性向上のための都市計画道路か、以下の視点から必要性を検証する。

<検証の視点>

- 歩行者・自転車交通、交通弱者の安全確保等のために整備が必要か

5 公共交通の利便性向上のための都市計画道路

- ・高齢社会における市民生活を支える身近な交通手段であり、かつ環境にやさしい交通手段である公共交通の利便性を高める都市計画道路か、以下の視点から必要性を検証する。

<検証の視点>

- 公共交通導入のために整備が必要か

6 災害に強い都市を形成するための都市計画道路

- ・災害に強い都市形成のため、避難地、避難路となり、都市の防災性の向上に寄与する都市計画道路か、以下の視点から必要性を検証する。

<検証の視点>

- 災害時の緊急輸送路や広域避難地へのアクセスとして整備が必要か
- 延焼拡大を防ぐための道路として整備が必要か

7 良好な自然環境を確保し、景観形成のための都市計画道路

- ・環境共生型都市づくりを進めるとともに、良好な都市景観や住環境の形成に寄与する都市計画道路か、以下の視点から必要性を検証する。

<検証の視点>

- 環境と調和した良好な景観の確保のために整備が必要か
- 自動車の走行性向上や道路交通の整流化により良好な住環境の形成に寄与するか

ウ) 機能代替性及び事業実施の妥当性の検証項目 **ステップ3** **ステップ4**

見直し対象として選定された路線や区間の事業性については、次の項目を検証する。

8 効率的、効果的な都市計画道路の整備（機能代替性、事業実施の妥当性）

- ・今後の財政見通しが厳しい中では、他の道路で機能が代替できないかを検証し、事業実施の妥当性も確認しながら、「選択と集中」により早期にその効果がまちづくりに波及するような進め方への転換を図る。

機能代替性

ステップ3

<検証の視点>

- 機能代替性：当該都市計画道路の機能が、他の道路で代替されているかどうかを把握し、必要性を検証する

事業実施の妥当性

ステップ4

<検証の視点>

- 事業実施の妥当性：以下の観点から事業実施の妥当性があるかを検証する
 - ・歴史・文化・自然資産又はコミュニティを喪失するか
 - ・当初想定していた土地利用に対して、沿道のまちづくりが変化していないか
 - ・事業実施が困難となる地形・地物（鉄道や河川、大規模建築物など）はあるか
 - ・隣接都市計画区域と不整合はないか
 - ・その他事業実施上の障害・制約はあるか

注) **ステップ3** **ステップ4**は、7ページの茅ヶ崎市都市計画道路の見直し検討フローに対応。

(4) 総合的判断の方法

見直し検討の対象路線・区間については、都市計画道路網のあり方に基づく多角的な視点から総合的な検証・評価を行い、必要性、機能代替性、事業実施の妥当性の観点から存続、追加、変更（線形・幅員）、廃止を定める。

【見直しパターン】

存続：現都市計画道路のまま（起終点や経由地、線形、幅員の変更がない）

追加：新たに都市計画道路を追加

変更（線形）：現都市計画道路・区間について、起終点、経由地、線形のいずれかを変更

変更（幅員）：現都市計画道路・区間について、幅員を変更

変更（車線数）：車線数の決定している現都市計画道路・区間について、車線数の変更

廃止：現都市計画道路・区間を廃止

表1 総合的な検証・評価の考え方

必要性	機能代替性	事業実施の妥当性	評価
高い	不可能	あり	存続・追加候補
		なし	変更候補 (線形、幅員、 車線数)
	可能	—	廃止候補
低い	—	—	廃止候補

(5) 留保付き存続

ステップ4

必要性が高いと判断されたが、事業実施の見込みが立たない路線や区間は留保付き存続とする。それらの路線や区間については、地権者に長期間建築制限がかかることを考慮し、住民に必要性が高いことを説明することとする。また、社会情勢の変化や事業化の動向に応じ、適時適切にルート構造などに係る検討を行うとともに、住民への情報提供などに努める。

注) **ステップ4**は、7ページの茅ヶ崎市都市計画道路の見直し検討フローに対応。

(6) ルート・構造などに係る課題整理 ステップ4

必要性が高いと判断され、事業実施時期の見込みが立つ路線や区間、または、他事業関連で都市計画変更手続を行う必要がある路線や区間は、ルート・構造などに係る課題整理を行う。

課題については、必要性の検証結果と併せ、次の項目を整理する。

- ア 地形・地物との整合性
- イ 隣接都市計画区域との整合性

ア 地形・地物との整合性

河川や鉄道などの地形・地物との制約内容やその程度などを整理する。

イ 隣接都市計画区域との整合性

隣接市町と接続する都市計画道路については、「不存在」、「幅員不整合」、「線形不整合」、「不連続」、「重複」といった不整合があるかどうかを精査する。不整合がある場合には、この5つのどれに該当するかを整理する。

(7) 課題解決策の検討 ステップ4

路線や区間の課題整理の結果、課題のない路線や区間は存続（現状の都市計画道路のまま）とする。課題を有する路線や区間については、必要性の検証結果から路線や区間の役割を明確にし、その機能が十分に確保されるように、線形・幅員や車線数などの変更、新規路線の追加や道路の運用方策の検討（車道・歩道といった道路空間の再配分、交通規制の見直し等）など、課題解決を図る変更案を検討する。

(8) 交通量の検証 ステップ5

車線数の変更、路線や区間の追加や廃止にあたっては、将来交通需要推計を行う。この結果、混雑度などに支障があると判断された場合については、再度、課題解決策の検討を行い、将来交通需要推計を行う。

なお、明らかに他の路線や区間へ影響がないと判断される場合、将来交通需要推計を省略する。

注) ステップ4 ステップ5は、7ページの茅ヶ崎市都市計画道路の見直し検討フローに対応。

(9) 見直し結果の対応方策

本見直しの基本的考え方により検討した路線や区間は、存続、変更、追加、廃止のいずれかに分類される。分類結果について住民に十分説明するなど、理解が得られるように努める。特に廃止の場合は、廃止の理由、周辺道路への交通の影響、都市計画区域内の建築制限の解除などを十分説明し、住民の理解が得られるように努める。

(10) 都市計画手続

見直しの結果、変更、追加、廃止に分類された路線や区間は、速やかに都市計画変更の手続を行うことが必要であるが、手続を進めるにあたっては、都市全体における都市計画道路網としての一体性、連続性、整合性に配慮することとする。

(11) 見直しの時期

都市計画道路の見直しは、概ね20年後^{*}のあるべき姿を目標に、都市計画マスタープランや道路整備プログラム等との関連計画と連動させ、今後も定期的（概ね10年ごと）に実施していくこととする。

これにより、事業が長期化している路線や整備優先順位の低い路線の必要性を定期的に検証していくこととする。

※都市計画運用指針で示されている都市計画の基本的方向の計画期間

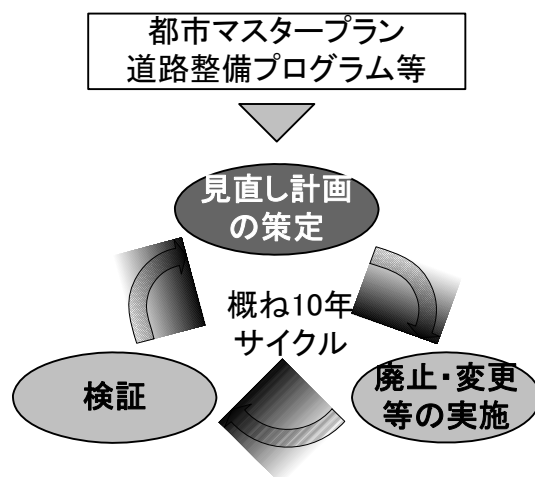


図 10 見直しサイクル

(12) 見直しを進める際の留意点

ア) 情報の公開と住民合意形成のあり方検討

都市計画道路の見直しは、地域のまちづくりに大きな影響を及ぼすものであり、見直しを円滑に進めるためには市民への情報提供を行い、意見を伺う機会を設けて検討を進める必要がある。

また、都市計画道路区域では、都市計画法により建築が制限[※]されてきており、都市計画道路の廃止又は変更により土地所有者等の権利者の権利・義務関係に大きな影響を及ぼす。また、これらの変更に伴う土地利用との整合等についても同様の影響を及ぼすため、これらの必要性や考え方等の理由を明らかにし、権利者に分かりやすく丁寧な説明を行い十分に説明責任を果たし、理解と協力を得ることが必要である。

存続となる事業が実施されていない路線や区間についても建築制限が継続するため、必要性について同様に説明責任を果たす必要がある。

※ 都市計画法第 53 条では、都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域内において建築物の建築をしようとする者は、都道府県知事の許可を受けなければならないとされており、茅ヶ崎市では、県から権限委譲がされ都市計画道路等の計画区域において木造や鉄骨造等であれば、3階建てまで許可の対象としている。

イ) 廃止・変更に伴う用途地域の見直し

都市計画道路に沿った形で用途地域が指定されている沿道型（緩和型）の用途地域の場合、都市計画道路の廃止・変更に伴う用途地域の見直しの必要性とその影響等について、関係機関と調整を図り、対応を検討する必要がある。

ウ) 都市計画道路の計画・整備手法検討

道路構造令等の道路関連法令との整合性を踏まえつつ、先進都市事例等も参考にしながら、道路体系の構築を効率的・効果的に進めていくための都市計画道路の計画や整備手法等について検討する必要がある。

◇ 計画手法の例

- ・ 地域に適した道路構造の検討（全国一律の道路構造という考え方から、道路の特性や地域の実情を考慮した道路構造の考え方へ）。

◇ 整備手法の例

- ・ 交差点改良など緊急性が高く事業効果も大きいものについては、事業単位が小さなものであっても積極的に整備を図る。

エ) その他の検討課題

隣接都市計画区域との整合性（道路機能、事業化スケジュール等）など、国、県並びに隣接都市との調整。

代替路線・区間となった既存道路の取扱い（都市計画決定の必要性、課題等）。

道路の整備時期、整備箇所、整備方法などを定めた道路整備に関する計画の策定。

道路財源の確保方策の検討。

資料編

- ・パブリックコメント実施結果
- ・パブリックコメント実施結果（新旧対照表）
- ・スケジュール（平成19年3月現在）

茅ヶ崎市都市計画道路見直しの基本的考え方（案）についての パブリックコメント実施結果

—パブリックコメントにご協力いただき、ありがとうございました。—

- 1 募集期間 平成18年12月4日（月）～平成19年1月12日（金）
- 2 意見の件数 56件
- 3 意見提出者数 23人

4 内容別の意見件数

項目番号	項目	件数
	本案全般に関すること	5
3-（1）	見直しの基本方向について	2
4	見直しの進め方について	
4-（3）-ア）	「かながわ交通計画」との関係に関すること	1
4-（3）-イ）	必要性の検証項目に関すること	2
4-（3）-ウ）	機能代替性及び事業実施の妥当性の検証項目に関すること	2
4-（11）	見直しの時期に関すること	1
4-（12）	見直しを進める際の留意点に関すること	3
	文章表現に関すること	2
	その他	38
	合計	56

※項目とは、本「基本的考え方（案）」の項目に対応しています。

※ =一部修正を加えた項目

市民の皆さんからいただいたご意見及び市の考え方についての詳細は、都市計画課、市政情報コーナーまたは市のホームページ（<http://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/>）の「市民参加・市民活動」をご覧ください。

「茅ヶ崎市都市計画道路見直しの基本的考え方（案）」
パブリックコメント実施結果（新旧対照表）

1. パブリックコメントを踏まえた修正箇所

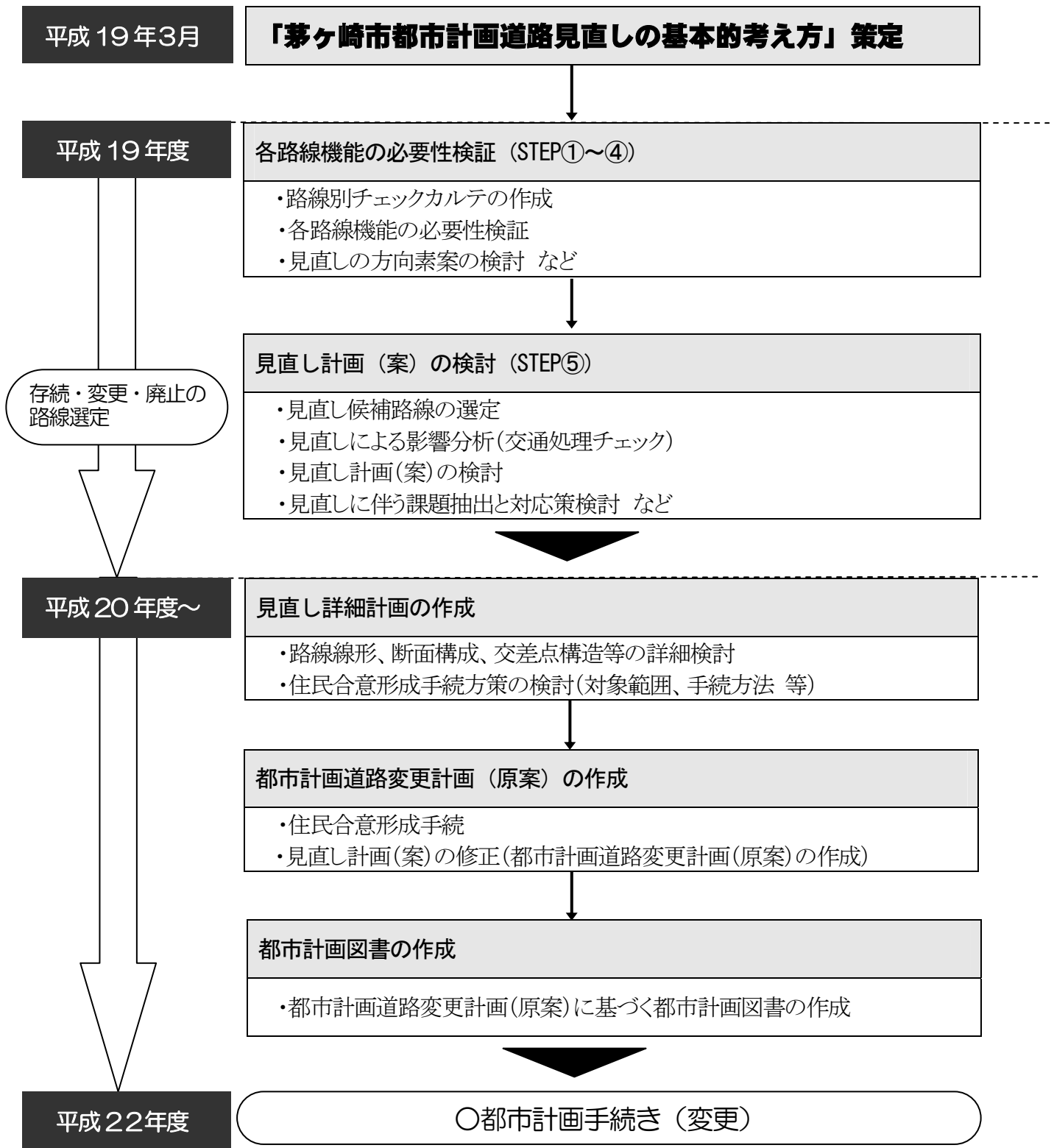
修正前	修正後
<p>P.9 ア)「かながわ交通計画との関係」</p> <p>見直し対象として選定された路線や区間について、「かながわ交通計画」に一般幹線道路として位置づけられている路線は、幹線道路ネットワークの観点から整備が望まれる路線とされているため、<u>必要性の高い路線と判断する。一方、それ以外の路線については各々必要性の検証を行う。</u></p> <p><u>なお、「かながわ交通計画」に位置づけられている路線については、県が主体となって必要性を検証する。</u></p>	<p>P.9 ア)「かながわ交通計画との関係」</p> <p>見直し対象として選定された路線や区間について、「かながわ交通計画」に一般幹線道路として位置づけられている路線は、幹線道路ネットワークの観点から整備が望まれる路線とされているため、県が主体となり、市と連携して必要性を検証する。</p>
<p>P.13 (7) 課題解決策の検討</p> <p>路線や区間の課題整理の結果、課題のない路線や区間は存続（現状の都市計画道路のまま）とする。課題を有する路線や区間については、必要性の検証結果から路線や区間の役割を明確にし、その機能が十分に確保されるように、線形・幅員や車線数などの変更、新規路線の追加</p> <hr/> <p>など、課題解決を図る変更案を検討する。</p>	<p>P.13 (7) 課題解決策の検討</p> <p>路線や区間の課題整理の結果、課題のない路線や区間は存続（現状の都市計画道路のまま）とする。課題を有する路線や区間については、必要性の検証結果から路線や区間の役割を明確にし、その機能が十分に確保されるように、線形・幅員や車線数などの変更、新規路線の追加や道路の運用方策の検討（車道・歩道といった道路空間の再配分、交通規制の見直し等）など、課題解決を図る変更案を検討する。</p>
<p>P.16 エ) その他の検討課題</p> <p>隣接都市計画区域との整合性（道路機能、事業化スケジュール等）など、国、県並びに隣接都市との調整。</p> <p>代替路線・区間となった既存道路の取扱い（都市計画決定の必要性、課題等）。</p> <hr/> <hr/>	<p>P.16 エ) その他の検討課題</p> <p>隣接都市計画区域との整合性（道路機能、事業化スケジュール等）など、国、県並びに隣接都市との調整。</p> <p>代替路線・区間となった既存道路の取扱い（都市計画決定の必要性、課題等）。</p> <p>道路の整備時期、整備箇所、整備方法などを定めた道路整備に関する計画の策定。</p> <p>道路財源の確保方策の検討。</p>

2. その他（語句等）の修正箇所

修正前	修正後
<p>P.1 1 見直しの背景と必要性 2行目</p> <p>整備状況は約<u>57%</u></p>	<p>P.1 1 見直しの背景と必要性 2行目</p> <p>整備状況は約56.8%</p>
<p>P.2 (1) 整備、未着手の状況</p> <p>※用語解説</p> <p>計画幅員の概ね2 / 3以上が<u>完成している</u></p>	<p>P.2 (1) 整備、未着手の状況</p> <p>※用語解説</p> <p>計画幅員の概ね2 / 3以上の幅員を有する</p>
<p>P.8 ア) 街路区分の注釈※</p> <p>※ 自動車専用道路2路線については、<u>国土</u>レベルでのネットワークを形成していることから、県の都市計画道路見直しのガイドラインの考え方と同様に見直し検討対象としない。</p>	<p>P.8 ア) 街路区分の注釈※</p> <p>※ 自動車専用道路2路線については、<u>全国</u>レベルでのネットワークを形成していることから、県の都市計画道路見直しのガイドラインの考え方と同様に見直し検討対象としない。</p>
<p>P.9 イ) 必要性の検証項目 1～2行目</p> <p><u>主に</u>次の項目を検証する。</p>	<p>P.9 イ) 必要性の検証項目 1～2行目</p> <p>次の項目を検証する。（「主に」を削除）</p>
<p>P.11 ウ) 機能代替性及び事業実施の妥当性の検証項目 1～2行目</p> <p><u>主に</u>次の項目を検証する。</p>	<p>P.11 ウ) 機能代替性及び事業実施の妥当性の検証項目 1～2行目</p> <p>次の項目を検証する。（「主に」を削除）</p>
<p>P.14 (11) 見直しの時期の注釈※</p> <p>※<u>都市計画区域マスタープラン運用指針</u>で～</p>	<p>P.14 (11) 見直しの時期の注釈※</p> <p>※<u>都市計画運用指針</u>で～</p>

(以上)

■都市計画道路見直しのスケジュール (H19年3月現在)



※このスケジュールは現時点のものであり、進行状況により変更となる場合がございます。