

岩内町都市計画道路見直し方針

概要版

令和7年3月

岩 内 町

■都市計画道路見直し方針

都市計画道路の見直しは、北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」(以下「見直しガイドライン」)に沿って、区間ごとに評価・検証を行うこととします。

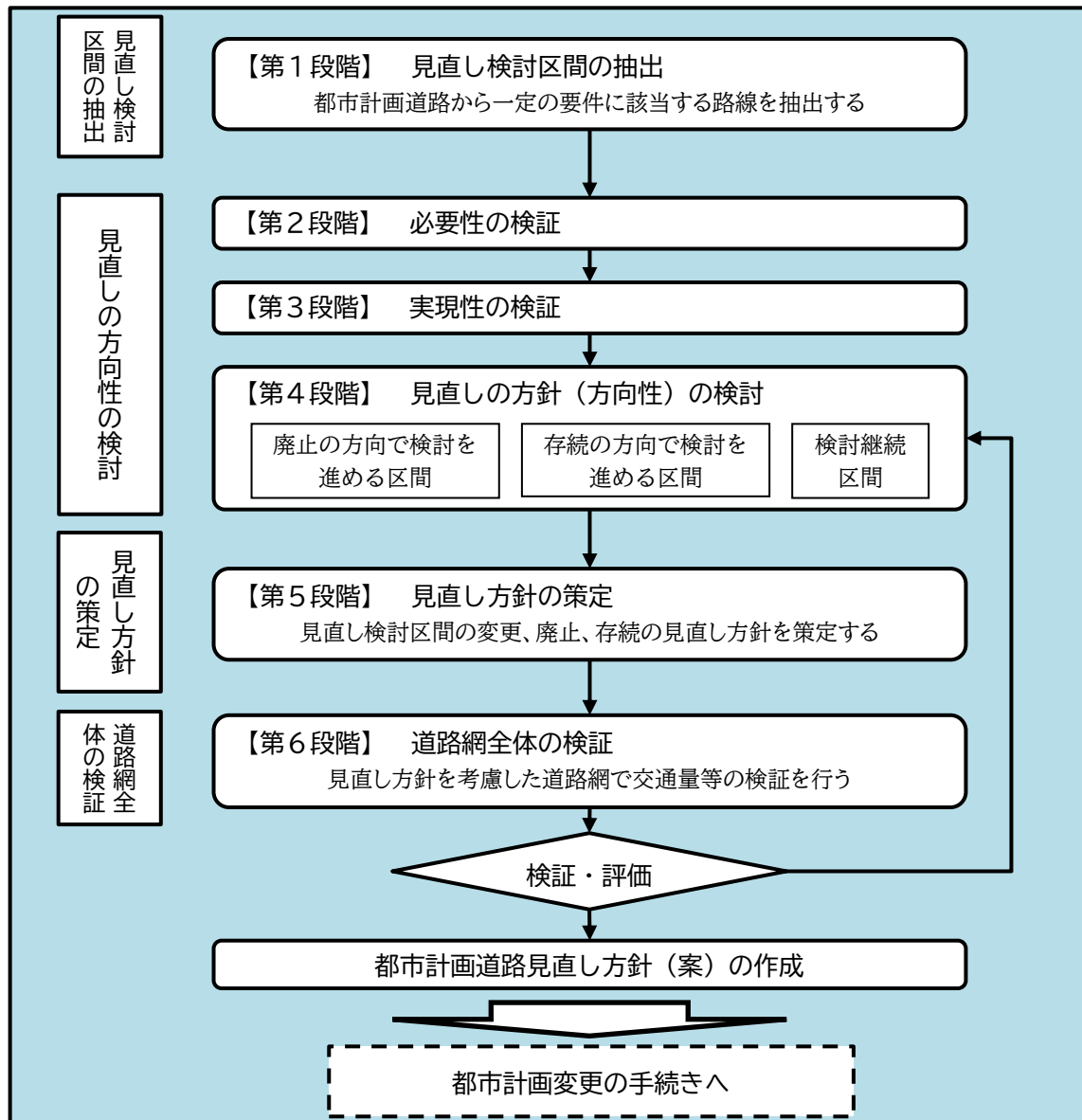


図 未着手都市計画道路の見直しフロー

■第1段階 見直し検討路線(区間)の抽出

都市計画道路の見直し検討を進めるにあたり、見直し検討区間を抽出します。見直しは、都市計画道路全路線のうち整備済み路線を除いて、以下の条件に該当するものを対象とします。

- 1) 幹線街路
- 2) 都市計画決定後、概ね30年前後未着手で、今後10年以内に事業着手見込みの無い区間
- 3) 地形・地物と不整合(地形上、道路構造令等を満足できない)な区間
- 4) 都市計画決定後の経過年数が30年未満の路線であっても、予定していた関連事業が見直された等の個別課題を有する区間

岩内町の都市計画道路は全て 1) 幹線街路であるため、表2・図2において未整備区間がある12路線のうち、2)～4)の条件に該当する区間を「見直し検討区間」とします。

前項の条件によって抽出された見直し検討区間は、次の表・図のとおりです。

表「見直し検討区間」一覧

No.	名称		見直し検討区間							都市計画 決定権者	見直し 対象の 根拠・留 意点等
	番号	路線名	区間	対図 番号	計画 幅員 (m)	現況 幅員 (m)	区間 延長 (km)	当初決定 (年) 【最終決定】	経過年数 (年) 【最終決定より】		
①	3・3・1	229 号線	一部	[1]	12.5	8	0.01	1954 【2010】	69 【13】	北海道	2)
				[2]	13.5	11	0.03				
④	3・3・4	旧波止場通	一部	[1]	22	12.5	0.63	1954 【1986】	69 【37】	北海道	2)
				[2]	18	9	0.35			岩内町	
⑥	3・4・6	公園通	一部	[1]	18	0-10	0.45	1954 【2010】	69 【13】	岩内町	2)
				[2]	18	10.5	0.55			北海道	
				[3]	18	—	1.15			岩内町	
				[4]	18	0-11	0.84				
⑧	3・5・8	海岸通	一部		15	7-10.5	0.82	1954 【1992】	69 【31】	岩内町	2)
⑨	3・5・9	山崎宮園通	全線		15	7-12	0.89	1954 【1957】	69 【66】	岩内町	2)
⑫	3・4・12	野束宮園通	全線	[1]	18	—	0.37	1975 【1986】	48 【37】	岩内町	2)
				[2]	18	15-21	0.41				
				[3]	18	0-15	0.36				
				[4]	18	6.5-9	0.68				
⑬	3・4・13	薄田通	一部	[1]	16	8	0.36	1975 【2013】	48 【10】	岩内町	2)
				[2]	18	15	0.41				
⑭	3・4・14	野束通	一部		18	9.5	1.27	1954 【2010】	69 【13】	岩内町	2)
⑮	3・4・15	野束川通	全線	[1]	18	—	0.30	1986 【2010】	37 【13】	岩内町	2)
				[2]	18	—	0.78				
				[3]	18	10	0.12				
⑯	3・4・16	高校前通	全線		16	8.5-10	0.45	1986 【2010】	37 【13】	岩内町	2)
⑰	3・4・17	円山通	全線		18	10.5	0.44	1986	37	北海道	2)
⑱	3・4・18	墓園通	全線		18	7.5	0.26	1954 【1986】	69 【37】	岩内町	2)

令和6年3月現在

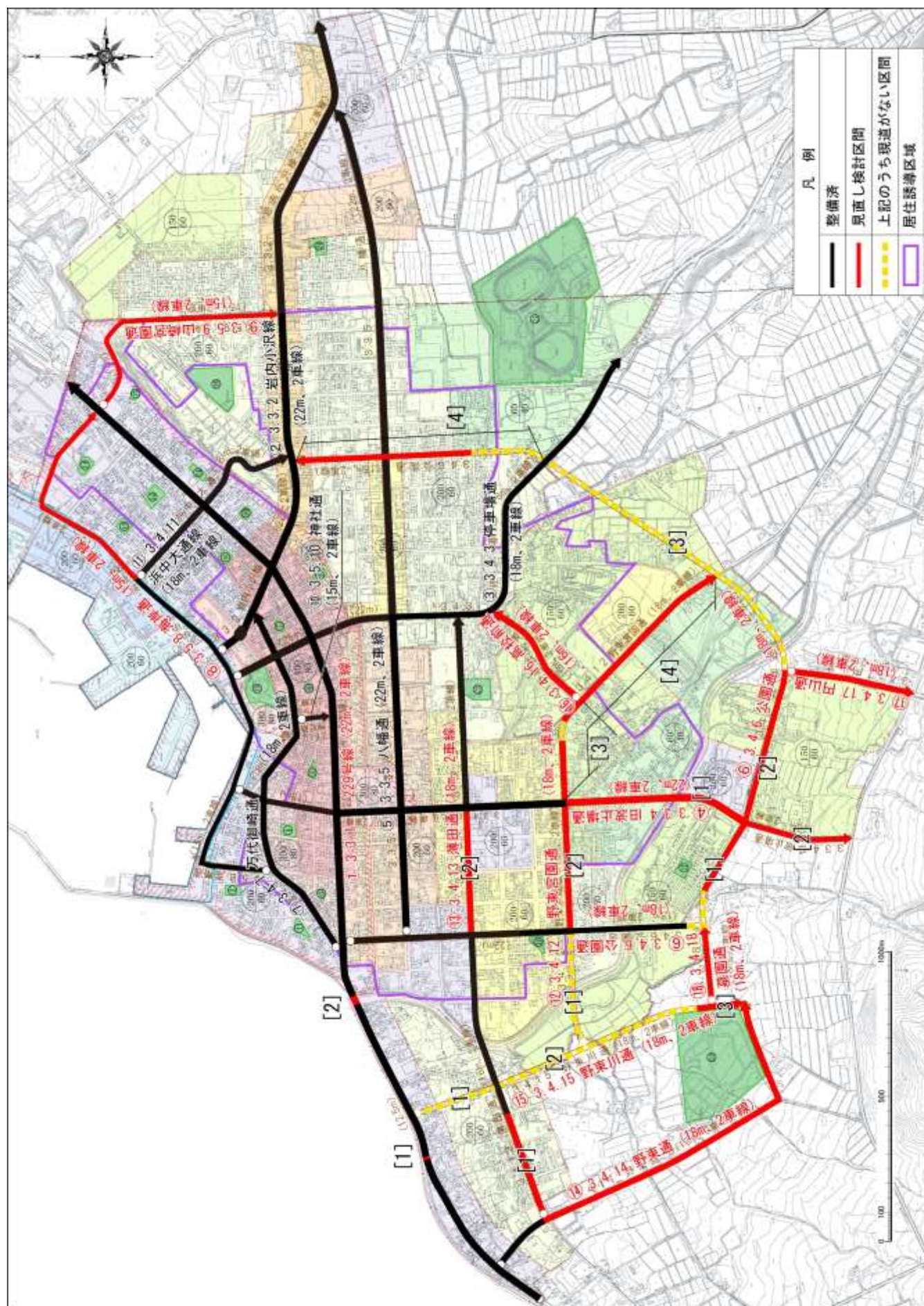


図 見直し検討区間 全体図

■第2段階 必要性の検証、第3段階 実現性の検証、第4段階 見直しの方向性の検討

下図のように見直し検討区間の廃止・存続等の方向性を判断します。

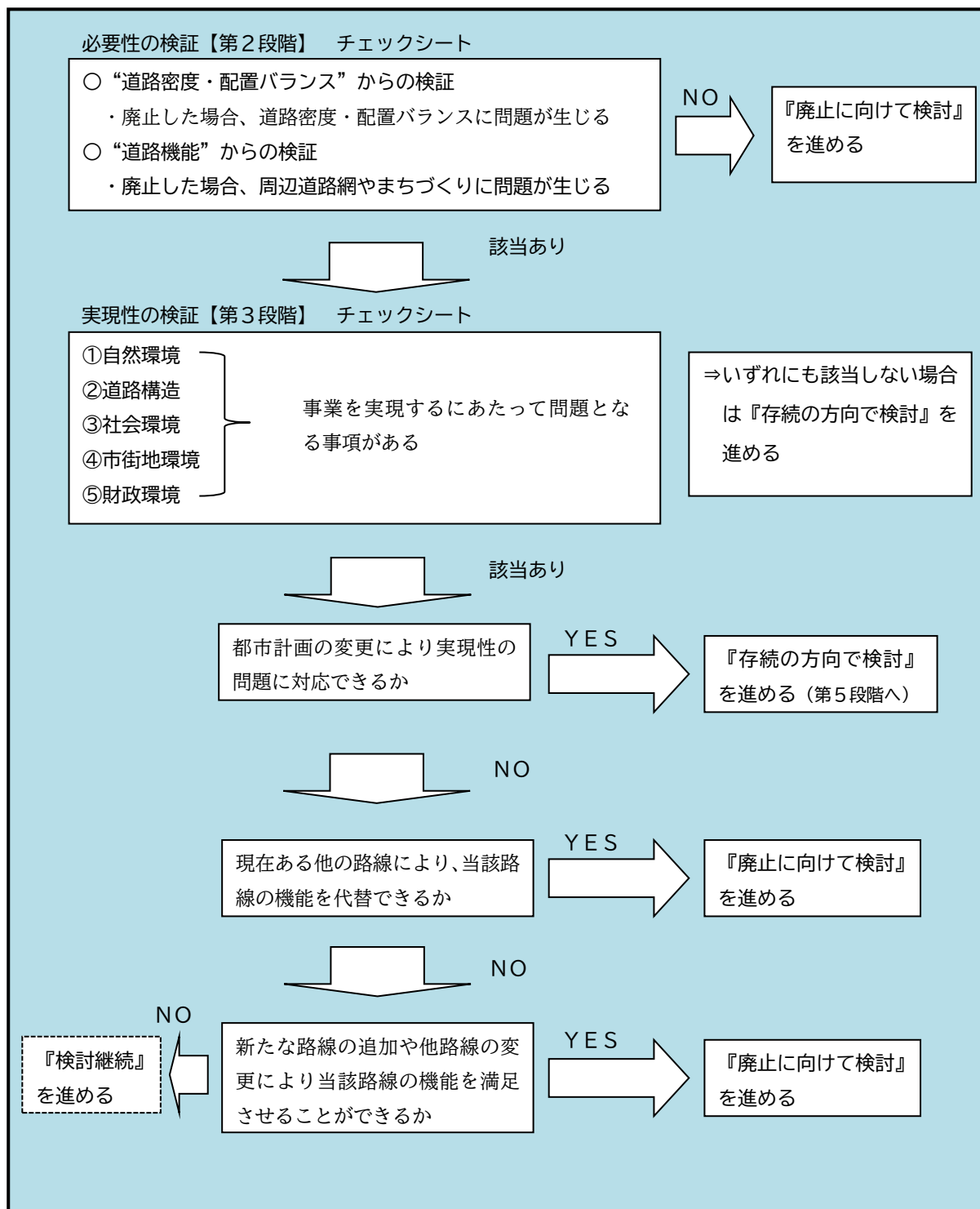


図 見直し検討区間の廃止・存続の方向性判断

表 見直しの方向性一覧(1)

No.	【第1段階】 路線・区間の抽出			【第2段階】 必要性の検証 (○：問題がある)		左記「必要性の 検証」において、 ・ いずれかに 該当する →実現性の検証へ ・ いずれも該当 しない →廃止に向けて 検討へ	【第3段階】 実現性の検証 (○：問題がある)				
	番号	路線名	区 間 番 号	廃止した場 合、道路密 度・配置バ ランス・連 続性に問題 が生じる	都市環境や防災 機能など道路の 機能面における 必要性が高く、 廃止した場合、 まちづくりに対 し問題が生じる		自然 環境	道路 構造	社会 環境	市街地 環境	財政 環境
①	3・3・1	229号線	[1]	○	○	実現性の検証へ	－	－	－	－	－
			[2]	○	○	実現性の検証へ	－	－	－	－	－
④	3・3・4	旧波止場通	[1]	○	○	実現性の検証へ	－	－	－	－	－
			[2]	－	－	廃止検討	／	／	／	／	／
⑥	3・4・6	公園通	[1]	○	○	実現性の検証へ	－	－	－	－	－
			[2]	○	－	実現性の検証へ	－	－	－	－	－
			[3]	－	－	廃止検討	／	／	／	／	／
			[4]	○	○	実現性の検証へ	－	○	－	○	○
⑧	3・5・8	海岸通		○	○	実現性の検証へ	－	－	－	－	－
⑨	3・5・9	山崎宮園通		○	○	実現性の検証へ	－	－	－	－	－
⑫	3・4・12	野束宮園通	[1]	－	－	廃止検討	／	／	／	／	／
			[2]	○	○	実現性の検証へ	－	－	－	－	－
			[3]	○	○	実現性の検証へ	－	－	－	－	－
			[4]	－	－	廃止検討	／	／	／	／	／
⑬	3・4・13	薄田通	[1]	○	○	実現性の検証へ	－	－	－	－	－
			[2]	○	○	実現性の検証へ	－	－	－	－	－
⑭	3・4・14	野束通		○	○	実現性の検証へ	－	－	－	－	○
⑮	3・4・15	野束川通	[1]	○	○	実現性の検証へ	－	－	－	○	○
			[2]	－	－	廃止検討	／	／	／	／	／
			[3]	○	○	実現性の検証へ	－	－	－	－	－
⑯	3・4・16	高校前通		○	○	実現性の検証へ	－	－	－	－	－
⑰	3・4・17	円山通		○	○	実現性の検証へ	－	－	－	－	－
⑱	3・4・18	墓園通		○	○	実現性の検証へ	－	－	－	－	－

表 見直しの方向性一覧(2)

No.	番号	路線名	区間 番号	【第3段階】 実現性の検証 問題あり→①へ	「実現性の検証」において ・ いずれかに該当する場合 → 下記の検証へ ・ いずれも該当しない場合 → 存続に向けて検討		
					①都市計画の変更により実現性の問題に対応できるか YES→存続に向けて検討 (都市計画変更にて対応) NO →②へ	②現在ある他の路線により、当該路線の機能を代替できるか YES→廃止に向けて検討 NO →③へ	③新たな路線の追加や他路線の変更により当該路線の機能を満足できるか YES→廃止に向けて検討 NO →検討継続
①	3・3・1	229号線	[1]	問題なし→存続			
			[2]	問題なし→存続			
④	3・3・4	旧波止場通	[1]	問題なし→存続			
⑥	3・4・6	公園通	[1]	問題なし→存続			
			[2]	問題なし→存続			
			[4]	道路構造 市街地環境 財政環境 に問題あり	→ NO	→ NO	→ NO →検討継続
⑧	3・5・8	海岸通		問題なし→存続			
⑨	3・5・9	山崎宮園通		問題なし→存続			
⑫	3・4・12	野束宮園通	[2]	問題なし→存続			
			[3]	市街地環境 財政環境に に問題あり	YES →変更		
⑬	3・4・13	薄田通	[1]	問題なし→存続			
			[2]	問題なし→存続			
⑭	3・4・14	野束通		財政環境に問題あり			
⑮	3・4・15	野束川通	[1]	市街地環境 財政環境 に問題あり	→ NO	→ NO	→ NO →検討継続
			[3]	問題なし→存続			
⑯	3・4・16	高校前通		問題なし→存続			
⑰	3・4・17	円山通		問題なし→存続			
⑱	3・4・18	墓園通		問題なし→存続			

■第5段階 見直し方針の策定

「第2段階 必要性の検証」、「第3段階 実現性の検証」、及び「第4段階 見直しの方向性の検討」において『廃止に向けて検討』とした区間については、判断理由を整理した上で廃止する方針とします。

『存続に向けて検討』する区間については、各区間の課題の解消に向けた見直し方針を策定します。

表 見直し方針の種別

	種 別	内 容
当 該 路 線	存続	事業の継続的推進を図る。
	①車線数 ②線形 ③道路機能 ④幅員 の変更	課題を解消するため、現在の計画に対して、車線数、線形、道路機能、幅員を変更し事業の推進を図る。
	⑤その他の対応 策立案	車線数、線形、道路機能、幅員の変更以外で、道路構造や工法などを変更し、事業の推進を図る。
	廃止	現在の計画を廃止して白紙状態とする。
	継続検討	現時点では判断保留とし、今後の交通情勢等の動向を踏まえ、見直し方針を継続検討する。
他 路 線	代替路線 新規路線 の決定	見直し検討区間の近傍に代替路線や新規路線を決定し、これにより当該見直し検討区間の課題を解消する。
	他路線の変更	見直し検討区間の近傍の他路線を変更し、これにより当該見直し検討区間の課題を解消する。

表 検討区間別の見直し方針

No.	名称		区間	見直し方針 の種別	方針の内容
	番号	路線名			
①	3・3・1	229 号線	[1]	存続	用地確保できていないことによる局所的な未整備区間であることから現計画を存続する。
			[2]		橋梁部の幅員構成が計画に満たないことによる未整備区間であり、今後橋梁の改修等に際し計画どおり整備されることをめざし、現計画を存続する。
④	3・3・4	旧波止場通	[1]	存続	配置バランスや沿道の土地利用状況から、現道幅員では機能を満たせないため、整備の優先順位を見据え現在の道路構造令に則し幅員構成を見直しつつ存続の方向で検討する。
			[2]	廃止検討	都市の拡大を見据え計画されたものの、沿道の土地利用が見込めず、立地適正化計画における居住誘導区域外であることから、廃止の方向で検討を進める。
⑥	3・4・6	公園通	[1]	存続	配置バランスや沿道の土地利用状況から、現道幅員では機能を満たせず、整備済み区間と一体的な整備を図ることをめざし、整備の優先順位を見据え現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ、存続の方向で検討する。
			[2]		
			[3]	廃止検討	現状の土地利用状況と人口減少、整備に対する財政的負担、地域のまちづくりへの影響に加え、居住誘導区域外であることを考慮し、廃止の方向で検討を進める。
			[4]	継続検討	一部現道がない区間の新設整備が必要か、または隣接する町道岩内川墓地通り等が代替路としての機能を満たすかについて検証を進め、存続・廃止の方向性を継続検討する。
⑧	3・5・8	海岸通	一部区間	存続	岩内港の産業軸として必要な骨格道路として位置づけられ、道路網・配置バランスの観点で必要な区間であり、整備の優先順位を見据え現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ、存続の方向で検討する。
⑨	3・5・9	山崎宮園通	全区間	存続	道路網及び配置バランス上必要な路線であり、土砂災害対策工の検討と合わせ、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ、存続の方向で検討を進める。
⑫	3・4・12	野束宮園通	[1]	廃止検討	都市の拡大を見据え計画されたものの、沿道の土地利用が見込めず、橋梁整備による財政的負担や支障物件の発生による市街地の空洞化など地域のまちづくりへの影響といった課題が多く、また居住誘導区域外であることから、廃止の方向で検討を進める。
			[2]	存続	用地確保済みであり沿道の土地利用状況から歩車道分離が必要であることを考慮し、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討する。
			[3]	存続	沿道土地利用、歩行者の連続性、配置バランス・道路網の観点から必要な区間であり存続とするが、支障物件の移転による空洞化の進行など地域のまちづくりへの影響を防ぐため、土地利用動向を考慮しつつ幅員縮小の方向も含め検討を進める。
			[4]	廃止検討	現状の土地利用状況と人口減少、整備に対する財政的負担に加え、居住誘導区域外ではあることを考慮し、現道の幅員で必要な機能が確保されていることから、廃止の方向で検討を進める。

No.	名称		区間	見直し方針 の種別	方針の内容
	番号	路線名			
⑬	3・4・13	薄田通	[1]	存続	配置バランスや沿道の土地利用状況から、現道幅員では機能を満たせないため、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討する。
			[2]		用地確保済みで、沿道の土地利用状況から歩車道分離が必要であることを考慮し、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討を進める。
⑭	3・4・14	野束通	一部 区間	存続	野束川西側の海側市街地から高台方向へアクセスする路線として野束川通と同様の機能・性格を有し、野束川通と比較して道路構造・財政環境の面から実現性が高いことから存続とするが、土地利用の動向を考慮しつつ、現在の道路構造令に則し幅員縮小の方向を含め検討を進める。
⑮	3・4・15	野束川通	[1]	継続検討	海側から薄田通を結び、岩内西小学校へとアクセスする路線として必要な路線であることから、代替路の整備の必要性を含め、本路線の存続・廃止の方向性を継続検討する。
			[2]	廃止検討	現計画ルートには現道がなく現状農地かつ居住誘導区域外であり将来の都市的土地利用が見込まれない。加えて小河川を複数横断するルートであり、技術的・財政的課題があることから、廃止の方向で検討する。
			[3]	存続	都市計画施設(岩内墓園)へのアクセスの確保や配置バランス上必要な区間であり、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討する。
⑯	3・4・16	高校前通	全区間	存続	配置バランス上必要な区間であり、避難所である岩内高等学校への歩行者の安全なアクセスを確保するため、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討する。
⑰	3・4・17	円山通	全区間	存続	用途地域の外周を形成し、いわない温泉・いわないリゾートパーク等地域の観光資源へのアクセス路として必要な路線であるため存続とするが、将来の沿道土地利用において必要な機能を現在の道路構造令に則しているか検証し、幅員構成を検討する。 また、接続する路線を廃止した場合は線形の変更を要する。
⑱	3・4・18	墓園通	全区間	存続	用途地域の外周を形成し、福祉施設へのアクセス路として必要な路線であるため存続とするが、将来の沿道土地利用において必要な機能を検証し、現在の道路構造令に則しているか幅員構成を検討する。

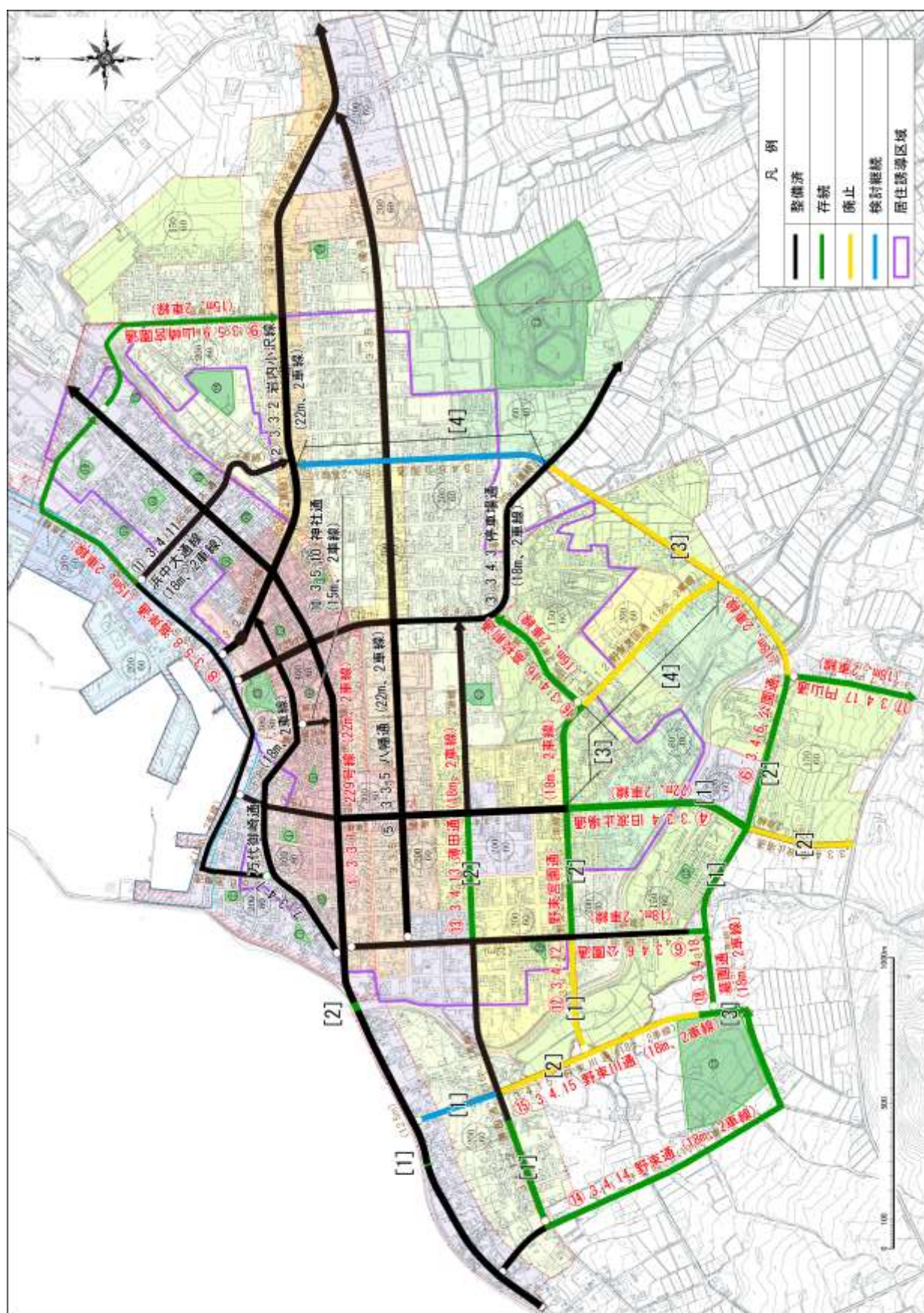


図 検討区間別見直し方針図

■第6段階 道路網全体の検証

(1)将来交通需要推計による検証

見直し方針において廃止検討とされた路線(区間)について、将来交通需要推計の結果を用い、断面混雑度を検証します。

本検証では平成17年度 OD ベースの平成42(2030)年度将来交通量に基づく配分交通量を用い、見直し方針で廃止とした3・3・4旧波止場通、3・4・6公園通、3・4・12野東宮園通、3・4・15野東川通の各一部の区間について交通を遮断した場合の混雑度を検証します。

混雑度の評価基準は下表のとおりとし、1.25未満であれば問題が生じないと判断します。

表 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0以上～1.25未満	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25以上～1.75未満	ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

出典:道路の交通容量 社団法人 日本道路協会

表 都市計画道路見直し対象路線・区間の将来交通量需要推計結果

No.	番号	路線名	区間	対図番号	交通需要推計結果			
					見直し前		見直し後	
					交通量	混雑度	交通量	混雑度
①	3・3・1	229 号線	一部	[1]	2,400	0.30	2,400	0.30
				[2]	3,300	0.41	3,300	0.41
④	3・3・4	旧波止場通	一部	[1]	300	0.04	1,500	0.21
				[2]	0	0.00	(廃止)	
⑥	3・4・6	公園通	一部	[1]	200 ～400	0.28 ～0.56	100 ～500	0.14 ～0.69
				[2]	600	0.08	1,400	0.19
				[3]	1,100 ～1,200	0.15 ～0.17	(廃止)	
				[4]	1,800 ～2100	0.25 ～0.29	1,200 ～1,500	0.17 ～0.21
⑧	3・5・8	海岸通	一部		0 ～200	0.00 ～0.03	0 ～200	0.00 ～0.03
⑨	3・5・9	山崎宮園通	全線		200	0.03	200	0.03
⑫	3・4・12	野束宮園通	全線	[1]	500	0.07	(廃止)	
				[2]	1,800	0.25	1,600	0.22
				[3]	700	0.10	1,000	0.14
				[4]	100	0.01	(廃止)	
⑬	3・4・13	薄田通	一部	[1]	300	0.42	300	0.42
				[2]	300	0.42	600	0.83
⑭	3・4・14	野束通	一部		0	0.00	0	0.00
⑮	3・4・15	野束川通	一部	[1]	800	0.11	800	0.11
				[2]	0 ～500	0.00 ～0.69	(廃止)	
				[3]	0	0.00	0	0.00
⑯	3・4・16	高校前通	全線		1,600	0.22	1,700	0.24
⑰	3・4・17	円山通	全線		1,000	0.14	1,000	0.14
⑱	3・4・18	墓園通	全線		500	0.07	400	0.06

検証の結果、見直し対象路線において、混雑度が1.25を上回る区間は存在しませんでした。

表 都市計画道路の将来交通量需要推計結果

No.	名 称		種級	車線数	幅員	交通容量 (台/日)	見直し前		見直し後	
	番 号	路線名					交通量 (台/日)	混雑度	交通量 (台/日)	混雑度
①	3・3・1	229 号線	4-2	2	22	8,000	1,700~7,100	0.21~0.89	1,800~7,100	0.23~0.89
②	3・3・2	岩内小沢線	4-2	2	22	8,000	400~6,200	0.05~0.78	400~6,200	0.05~0.78
③	3・4・3	停車場通	4-3	2	18	7,200	100~3,100	0.01~0.43	100~3,400	0.01~0.47
④	3・3・4	旧波止場通	4-3	2	22	7,200	0~2,700	0.00~0.38	0~3,900	0.00~0.54
⑤	3・3・5	八幡通	4-2	2	22	8,000	2,400~5,800	0.30~0.73	2,400~5,800	0.30~0.73
⑥	3・4・6	公園通	4-3	2	18	7,200	200~2,100	0.03~0.29	100~1,500	0.01~0.21
⑦	3・4・7	万代御崎通	4-3	2	18	7,200	700~2,100	0.10~0.29	700~2,100	0.10~0.29
⑧	3・5・8	海岸通	4-3	2	15	7,200	0~ 200	0.00~0.03	0~ 200	0.00~0.03
⑨	3・5・9	山崎宮園通	4-3	2	15	7,200	200	0.03	200	0.03
⑩	3・5・10	神社通	4-3	2	15	7,200	0	0.00	0	0.00
⑪	3・4・11	浜中大通	4-3	2	18	7,200	100~1,800	0.01~0.25	100~1,500	0.01~0.21
⑫	3・4・12	野束宮園通	4-3	2	18	7,200	100~1,800	0.01~0.25	1,000~1,600	0.14~0.22
⑬	3・4・13	薄田通	4-3	2	18	7,200	300~1,100	0.04~0.15	300~1,600	0.04~0.22
⑭	3・4・14	野束通	4-3	2	18	7,200	0~ 300	0.00~0.04	0~ 300	0.00~0.04
⑮	3・4・15	野束川通	4-3	2	18	7,200	0~ 800	0.00~0.11	0~ 800	0.00~0.11
⑯	3・4・16	高校前通	4-3	2	16	7,200	1,600	0.22	1,700	0.24
⑰	3・4・17	円山通	4-3	2	18	7,200	1,000	0.14	1,000	0.14
⑱	3・4・18	墓園通	4-3	2	18	7,200	500	0.07	400	0.06

都市計画道路全体においても、混雑度が1.25を上回る路線は存在しませんでした。

以上のことから、道路網全体において混雑度に支障が生じないと判断します。

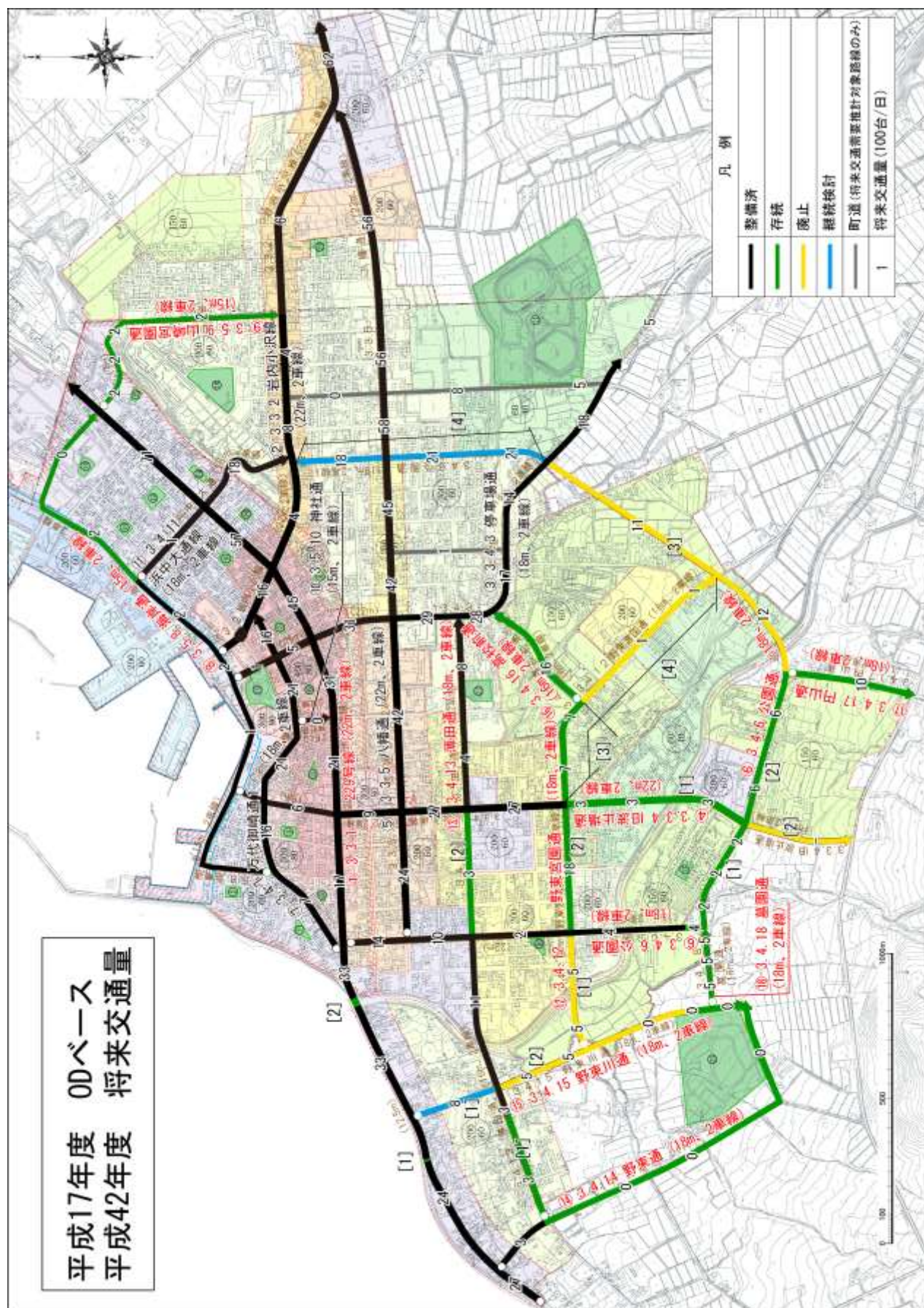


図 混雑度検証のための将来交通量図(変更なし)

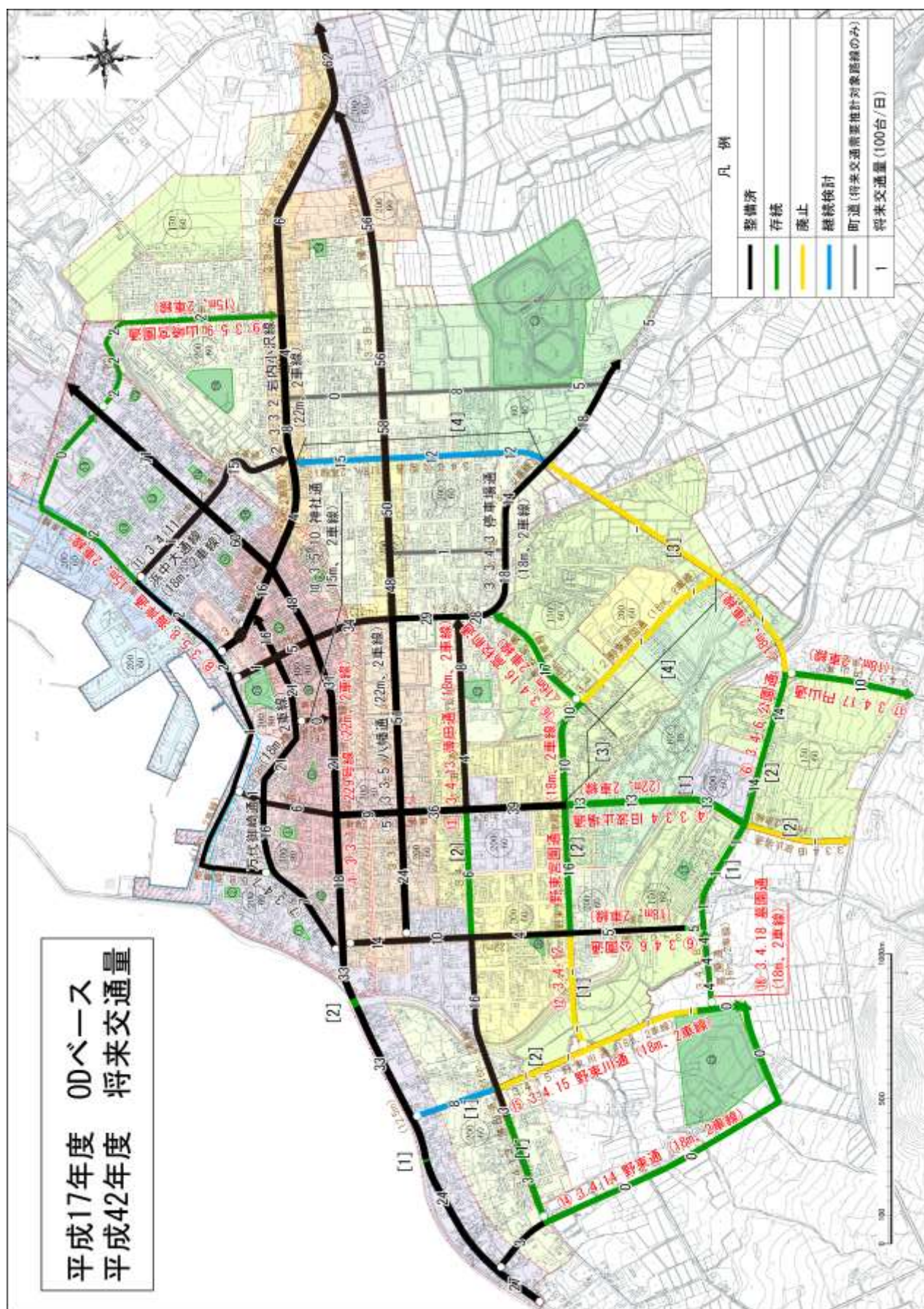


図 混雑度検証のための将来交通量図(廃止路線の交通を遮断)

(2)道路密度による検証

見直し方針を考慮した道路網により岩内都市計画用途地域全体の街路網密度を算出し、「第2段階」の検証において設定した望ましい幹線街路網密度(3.18km/km²)と比較します。

本検証では、廃止検討とされた路線(区間)を廃止としたケースの道路網により算定します。

－ 望ましい幹線街路網密度について －

岩内都市計画用途地域内において都市計画決定されている全ての都市計画道路延長は25.63kmであり、その全てが整備された場合の幹線街路網密度は4.50km/km²(ただし用途地域外は控除)となり、上位計画である「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」における整備水準の目標3.18km/km²を上回ります。

しかし、現状の幹線街路網において交通混雑が発生していないことから本見直し案では3.18km/km²を望ましい幹線街路網密度として設定します。

表 見直し前・後の幹線街路延長(用途地域内)

路線番号	路線名称	見直し前 延長 (km)	廃止延長 (km)	見直し後 延長 (km)	整備済み 延長 (km)	見直し後 整備率 (%)
3・3・1	229号線	3.65		3.65	3.61	98.9
3・3・2	岩内小沢線	1.24		1.24	1.24	100.0
3・4・3	停車場通	1.94		1.94	1.94	100.0
3・3・4	旧波止場通	2.11	0.35	1.76	1.13	64.2
3・3・5	八幡通	2.18		2.18	2.18	100.0
3・4・6	公園通	3.73	0.85	2.88	1.17	40.6
3・4・7	万代御崎通	1.23		1.23	1.23	100.0
3・5・8	海岸通	2.20		2.20	1.38	62.7
3・5・9	山崎宮園通	0.89		0.89	0.00	0.0
3・5・10	神社通	0.11		0.11	0.11	100.0
3・4・11	浜中大通	0.70		0.70	0.70	100.0
3・4・12	野束宮園通	1.82	1.05	0.77	0.00	0.0
3・4・13	薄田通	2.07		2.07	1.30	62.8
3・4・14	野束通	0.23		0.23	0.23	100.0
3・4・15	野束川通	0.56	0.26	0.30	0.00	0.0
3・4・16	高校前通	0.45		0.45	0.00	0.0
3・4・17	円山通	0.44		0.44	0.00	0.0
3・4・18	墓園通	0.08		0.08	0.00	0.0
合計		25.63	2.51	23.12	16.22	70.2

表 都市計画道路見直し前・後の幹線街路網密度

	幹線街路延長	用途地域面積	幹線街路網密度	望ましい密度
見直し前	25.63 km	5.69 km ²	4.50 km/km ²	3.18 km/km ²
見直し後	23.12 km	5.69 km ²	4.06 km/km ²	

検証の結果、見直し後の幹線街路網密度は望ましい幹線街路網密度を上回っており、道路網全体において幹線街路密度に支障が生じないと判断します。

見直し検討の結果を取りまとめると下表・下図のとおりとなります。

表 未着手都市計画道路の見直し方針

No.	名 称		区間	存 続	廃 止	検討 継続
	番号	路線名				
①	3・3・1	229 号線	[1]	●		
			[2]	●		
④	3・3・4	旧波止場通	[1]	●		
			[2]		●	
⑥	3・4・6	公園通	[1]	●		
			[2]	●		
			[3]		●	
			[4]			●
⑧	3・5・8	海岸通	一部区間	●		
⑨	3・5・9	山崎宮園通	全区間	●		
⑫	3・4・12	野束宮園通	[1]		●	
			[2]	●		
			[3]	●		
			[4]		●	
⑬	3・4・13	薄田通	[1]	●		
			[2]	●		
⑭	3・4・14	野束通	一部	●		
⑮	3・4・15	野束川通	[1]			●
			[2]		●	
			[3]	●		
⑯	3・4・16	高校前通	全区間	●		
⑰	3・4・17	円山通	全区間	●		
⑱	3・4・18	墓園通	全区間	●		

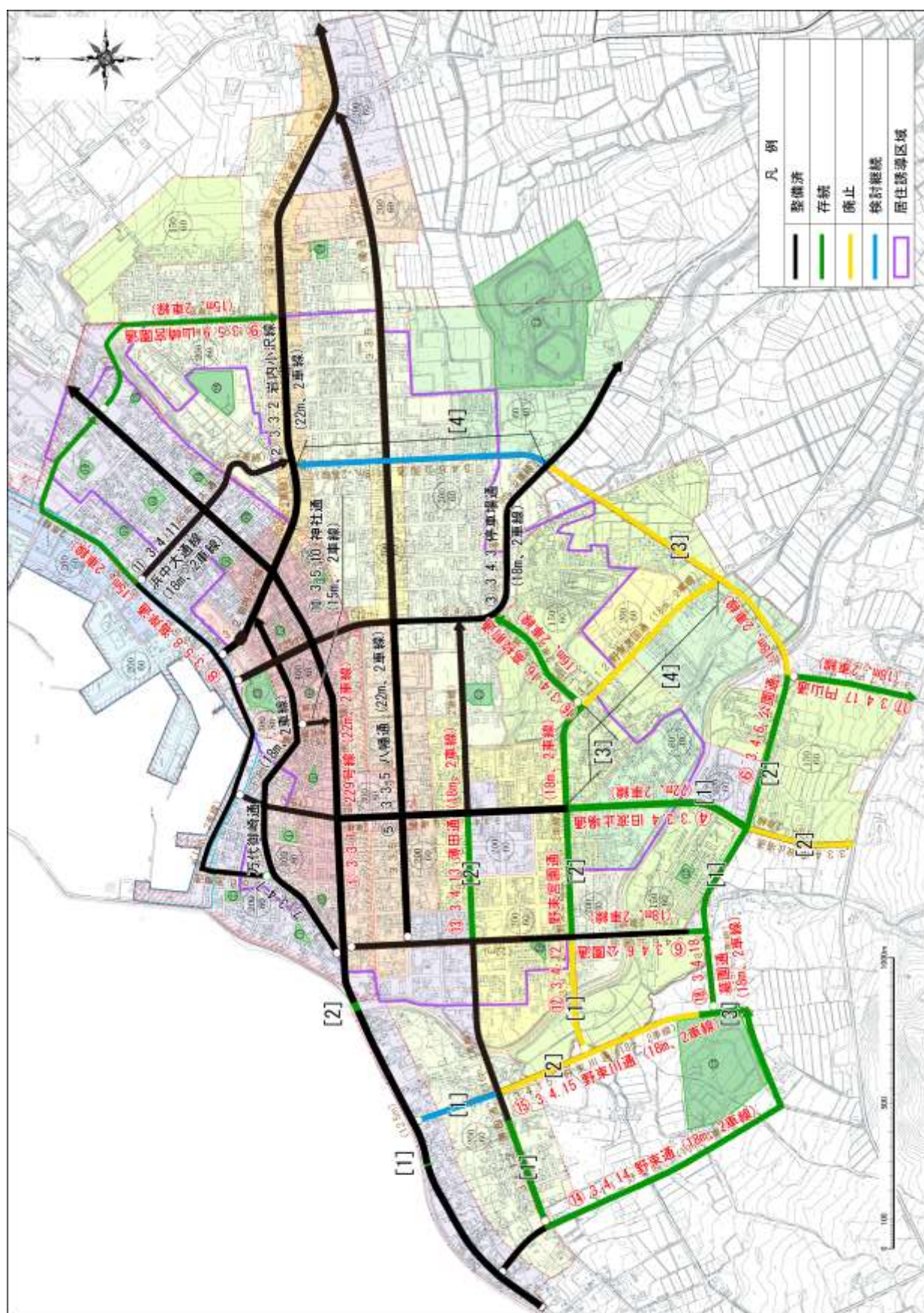


図 検討区間別見直し方針図(再掲)

■本方針策定後の取り組み

本方針において「廃止」とした区間について、今後具体的な「都市計画変更の手続き」に移行していく予定ですが、施設管理者等の関係機関との協議・調整を進めていくとともに、地権者や地域住民への説明による合意形成を図ったのち、都市計画法に基づく手続きを進める必要があります。

■次回見直し方針の策定期間

本方針の策定後においても、社会経済情勢の動向に応じて都市計画道路の必要性等に変化が生じることが考えられるため、概ね10年後を目処に方針を見直すことが重要であると考えます。

また、10年を経過する前に状況の変化に応じ、適宜見直しを要することとなった場合は、当該区間だけを対象とするのではなく、今回と同様に関係する他の路線への影響について検証し、道路網全体での見直しを進めることが必要であると考えます。