

# 広島県都市計画道路見直し基本方針 手 引 き 書

平成 17 年 3 月

広島県土木建築部都市局都市総室都市企画室

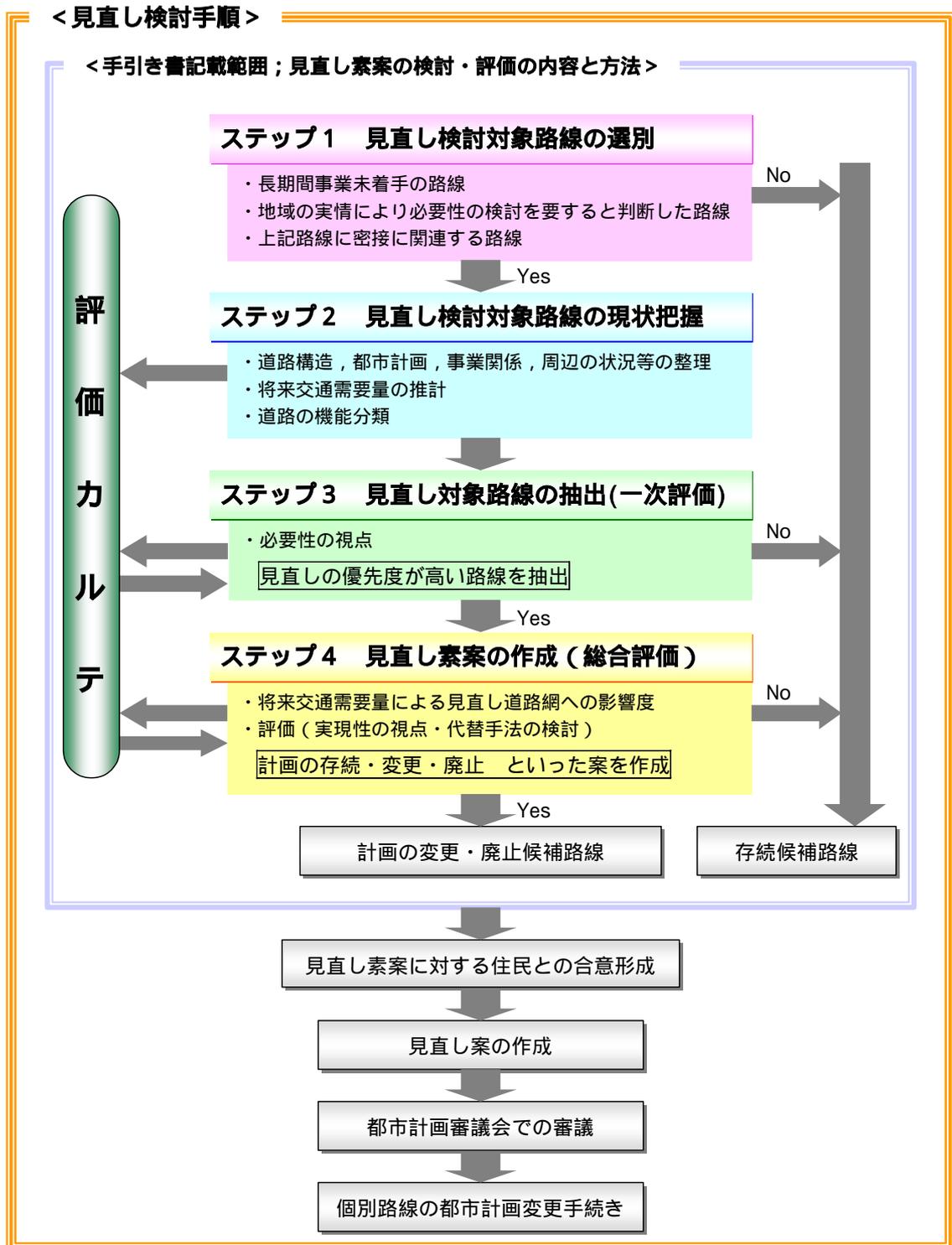
## < 目 次 >

はじめに .....	1
1. 手引き書の記載内容 .....	1
2. 手引き書適用上の留意事項 .....	3
<b>1. 見直し検討対象路線の選定 .....</b>	<b>4</b>
<b>2. 見直し検討対象路線の現状把握方法 .....</b>	<b>5</b>
2.1 路線（区間）設定の考え方 .....	5
2.2 見直し検討対象路線の現状の評価カルテへの記載内容 .....	5
2.3 幹線街路・補助幹線街路の区分方法 .....	11
<b>3. 見直し対象路線の抽出（一次評価）方法 .....</b>	<b>17</b>
3.1 見直し対象路線抽出の流れ .....	17
3.2 一次評価の評価項目（広域的な観点）と内容についての説明 .....	18
3.3 一次評価の評価項目（地域まちづくりの観点）と内容についての説明.....	33
<b>4. 見直し素案の作成（総合評価）方法 .....</b>	<b>39</b>
4.1 見直し素案作成の流れ .....	39
4.2 具体的な評価方法 .....	40
<b>参考資料（見直しにあたって作成する資料） .....</b>	<b>47</b>

# はじめに

## 1. 手引き書の記載内容

手引き書は、広島県都市計画道路見直し基本方針に従って、都市計画道路の見直しを行う上での具体的な作業内容及び基準等を示したものであり、下記に示す都市計画道路の見直し検討手順のうち、「見直し素案の検討・評価の内容と方法」について記載したものである。



都市計画道路の見直し検討手順と手引き書記載範囲

都市計画道路見直し検討評価カルテ				区間(No.)			
路線番号及び路線名							
道路種別							
検討対象区間の地名							
検討対象路線、区間の位置							
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">                     凡 例                      未着手 <span style="color: red;">—</span>                      整備済 <span style="color: black;">—</span>                      整備中 <span style="color: green;">—</span> </div>				( ) 一次評価 都市計画道路の方向性 広域的な生活圏の形成 都市間の連携 都市の機能強化 都市個別課題への対応 基本的機能 交通機能 空間機能 地域まちづくりの方向性 都市計画道路の方向性 広域的な生活圏の形成 都市の機能強化 地域個別課題への対応 基本的機能 交通機能 空間機能			
( ) 現状把握 道路構造 延長(m) 幅員(m) 車線数 都市計画決定の経緯 当初 決定年月日 決定の主旨 道路幅員 幹線種別 変更の経緯 変更年月日及び変更の主旨 変更年月日及び変更の主旨 変更年月日及び変更の主旨 変更年月日及び変更の主旨 上位計画 総合計画(主要施設として位置付けられている) 都市計画区域マスタープラン(「整備済み」、「重点整備」、「整備予定」、「養護」として位置付けられている) 都市計画マスタープラン(「幹線道路」、「補助幹線道路」として位置付けられている) 広域道路マスタープラン(広域道路として位置付けられている) その他(上記以外の都市計画に関する計画により位置付けられている) 進捗状況 現道の有無と現道幅員 自動車交通量 現況(H11)交通量(混雑度) 将来(H42)交通量(混雑度) 代替路線の有無 有無 代替路線名 道路機能の分別 幹線種別 都市計画法第53条の許可件数 沿道状況 用途地域 土地区画整理事業、地区計画の有無				( ) 総合評価 見直し対象路線未整備による周辺道路への影響 見直し対象路線未整備の場合の交通量(現道がある場合)(H42年推計) 見直し対象路線未整備の場合の混雑度(現道がある場合のみ)(H42年推計) 地域への影響 事業化の見通し 着手年度/完成年度 他事業との連携の有無 地域ニーズ 道路整備に対する住民意見の有無 各種基準への対応 道路の機能に応じた標準的な幅員を満たしていない道路 路線存続に対する支障の有無(該当する場合は×) 公共・公益施設の立地の有無 密集市街地の有無 市街地を支える商店街の有無 歴史・文化資産の有無 実現性の確認 代替手法の検討 代替手法による検討 総合評価の総括 まとめ(考察) 見直し案案での位置付け(存続、変更・廃止) 留意事項			

## 2．手引き書適用上の留意事項

### (1) 適用の範囲

手引き書の適用範囲は以下のとおりである。

都市計画道路のうち幹線街路で，戦災復興期や高度成長期に都市計画決定し，長期間事業未着手の区間を含む路線

地域の実情（関連計画の頓挫，規模の縮小など）により，市町が検討の必要があると判断した路線

上記区間を含む都市計画道路と密接に関連する路線

### (2) 手引き書の位置付け

手引き書は，都市計画道路の見直し検討の指針を踏まえ，見直しに関する基本的な考え方，見直しの標準的な手順等を示したものであり，手引き書の評価項目のみでなく，市町において合併後の自治体の広域化など，地域の実情に応じた評価項目の追加等による評価が必要である。

### (3) 見直し検討の主体

県は，市町の意見を踏まえ，次の路線について見直し作業を行う。

複数の都市圏をまたがり広域的な調整が必要な路線

広島県が主体となって進めている計画，事業等に関する路線

， 以外のその他路線については市町に対し，的確な見直しが進められるよう助言，支援を行う

市町（政令市を除く）は，県と協議しながら主体的に，具体的な見直し作業を進めることができる。

### (4) 住民との合意形成について

都市計画道路区域内においては，土地利用の制限が長期間にわたっていることや，現計画に沿った土地利用が既になされているケースもあることから，計画の変更・廃止については，地域住民との合意形成に十分配慮をすることが重要である。

このため，都市計画変更の手続きに入る前提として，地域住民との十分な合意形成が図られるよう，見直しの理由等を客観的にわかりやすく住民に説明するとともに，広報等による十分な情報提供と，説明会を開催するなど意見交換の機会を充実させる必要がある。

## 1. 見直し検討対象路線の選定

見直し対象路線は、以下の路線とする。

都市計画道路のうち幹線街路で、戦災復興期や高度成長期に都市計画決定し、長期間事業未着手の区間を含む路線

地域の実情（関連計画の頓挫、規模の縮小など）により、市町が検討の必要があると判断した路線

上記区間を含む都市計画道路と密接に関連する路線

### 未着手路線の定義

路線での分類	整備済	整備中		未整備	
区間での分類	整備済	整備済	未整備		未着手
			整備中	未着手	未着手
本指針で扱う範囲	×	×	×		

### 長期間事業未着手路線（見直し検討対象路線）の定義

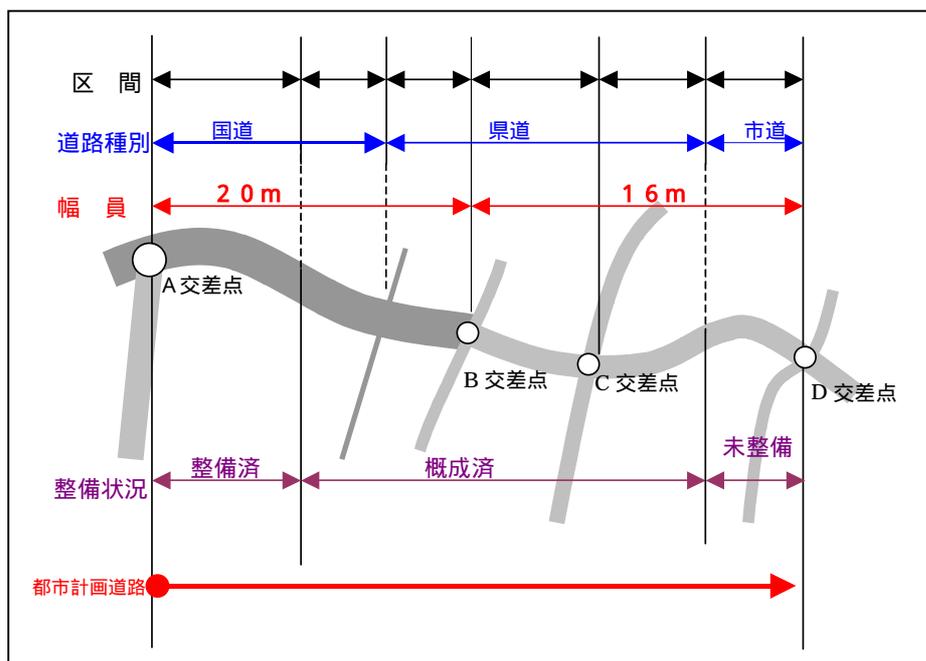
未着手路線のうち、戦災復興期や高度成長期に都市計画決定した路線等、長期間事業が行われていない区間を含む路線

## 2. 見直し検討対象路線の現状把握方法

見直し検討対象路線の現状は、区間毎に把握し、評価カルテにとりまとめる。

### 2.1 路線(区間)設定の考え方

- ・ 区間割は都市計画道路の道路種別、決定幅員、主な交差点、整備状況等により、路線を区間毎に分割する。
- ・ ここでいう主要な交差点とは、都市計画道路との交差点、国道、県道との交差点とする。



路線の区間割のイメージ

### 2.2 見直し検討対象路線の現状の評価カルテへの記載内容

- ・ 下記の項目について、評価カルテに記載する。

#### 路線現状の評価カルテへの記載内容

名称等

- ・ 路線番号及び路線名
- ・ 道路種別
- ・ 検討対象区間の地名
- ・ 検討対象路線，区間の位置（図面）

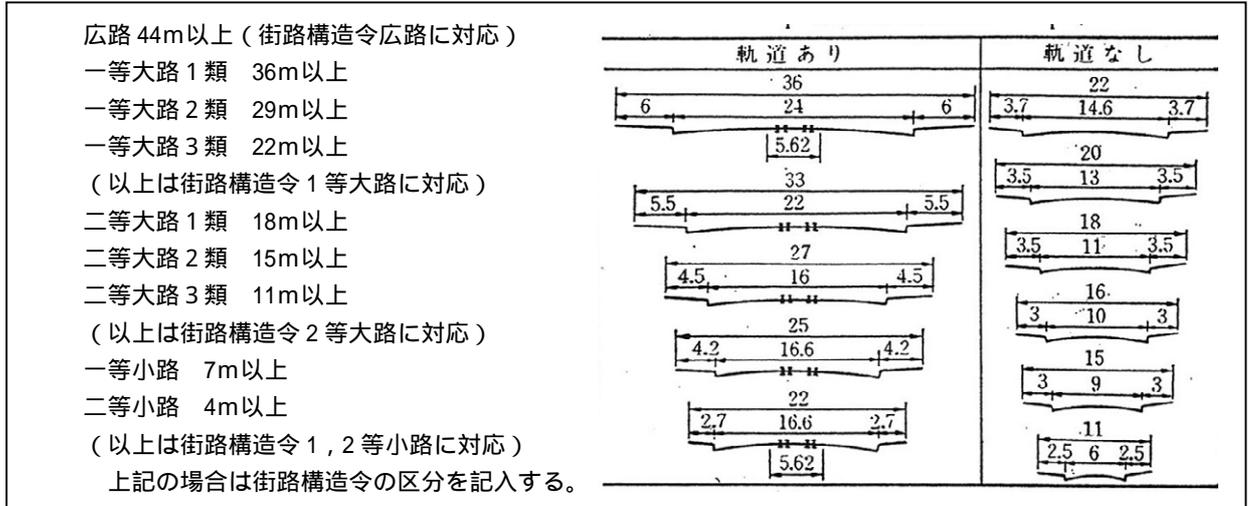
現状把握項目

・見直し検討対象路線の概要を把握し評価カルテを作成するため、既存資料等により以下の項目を整理する。

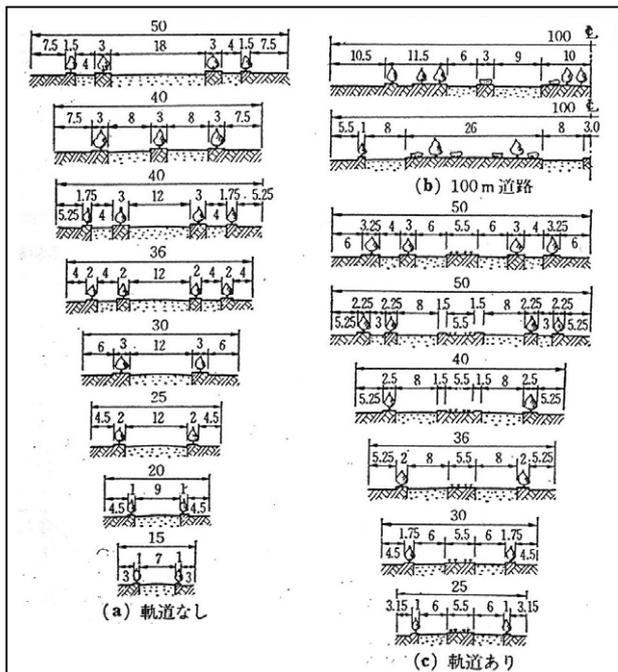
項目		記載内容	備考	
道路構造	延長(m)	路線分割での区間毎に、現行の計画決定での延長を記入する	-	
	幅員(m)	路線分割での区間毎に、現行の計画決定での幅員を記入する		
	車線数	路線分割での区間毎に、現行の計画決定での車線数を記入する		
都市計画決定の経緯	当初	決定年月日	当初計画決定の年月日を記入する	-
		決定の主旨	当初計画決定の主旨を記入する	-
		道路幅員	決定当時の資料等で確認し、記入する。	各市町の都市計画台帳 等
		幹線種別	都市計画決定時の道路構造令の街路標準横断構成から主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路に分類し、該当する種別を記入する。	P7を参照 道路構造令での標準横断構成図参照 (幅員による分類)
	変更の経緯	変更年月日及び変更の主旨	都市計画決定を変更した年月日、主旨、内容について主なものを最大、4つまで簡潔に記入する。 変更がない場合には「-」を記入する	-
		変更年月日及び変更の主旨		
		変更年月日及び変更の主旨		
		変更年月日及び変更の主旨		
上位計画	総合計画での位置付け	主要施策として位置付けられている路線・区間は「 」を記入する	各市町総合計画	
	都市計画区域マスタープランでの位置付け	「整備済み」、「重点整備」、「整備予定」、「構想」として位置付けられている場合は、該当する状況を記入し、位置付けられていない場合には「-」を記入する	広島県都市計画区域マスタープラン	
	都市計画マスタープランでの位置付け	「幹線道路」、「補助幹線道路」として位置付けられている場合にはそれぞれの種別を記入する。都市マスはあるが、「幹線道路」、「補助幹線道路」の明確な表示がない場合には、「-」、都市マスがない場合には「×」を記入する	市町村の都市計画マスタープラン	
	広域道路マスタープラン	広域道路として位置付けられている場合には「広域道路」と記入する。位置付けられていない場合には「-」を記入する	広島県広域道路整備基本計画 広島県新道路整備計画	
	その他 (上記以外の都市計画に関する計画により位置付けられている)	「緑の基本計画で「緑のネットワーク等都市景観軸」に指定されている。まちづくり交通計画において「自転車・歩行者ネットワーク」に指定されている。また、移動円滑化基本構想で「バリアフリー特定路線」に指定されている路線・区間等に該当する場合は「 」を記入する 「その他各市町独自で立案している公的な計画で位置付けがなされている場合も「 」を記入し、これらの位置付けがない場合には「-」を記入する。	緑の基本計画、中心市街地活性化計画、移動円滑化基本構想、まちづくり交通計画等の公表されている計画	
進捗状況		整備済、事業中、未着手で分類	-	
現道の有無と現道幅員		都市計画道路で概成済の場合は「 」を記入する。	-	
自動車交通量	現況(H11)交通量(混雑度)	対象路線の観測交通量を記入する。 混雑度は観測交通量結果を用いて算出する。 観測交通量がない場合は交通量、混雑度ともに「-」を記入する。	実態調査 H11道路交通センサス等 (同一区間の交通量) 混雑度算出の交通量はP10を参照	
	将来(H42)交通量(混雑度)	対象路線の将来交通量を記入する。 混雑度は将来交通量推計結果を用いて算出する。 将来交通量推計結果に路線がない場合、または交通量が0~4000台/日未満の場合には、交通量は「4000台/日未満」と記入し、混雑度は「-」を記入する。	将来交通量推計結果(P40を参照) 混雑度算出の交通量はP10を参照	
代替路線の有無	有無	当該路線・区間にバイパスの計画がある場合、現道側について「代替路線がある」とする	-	
	代替路線名	「代替路線がある」場合、そのバイパスの路線名を記す	-	
道路機能の分別	幹線種別	幹線街路、補助幹線街路に分類し、該当する種別を記入する	道路機能分類の考え方P13を参照	
都市計画法第53条の許可件数		都市計画法第53条の許可申請件数を記入する	-	
沿道状況	用途地域	当該路線が通過している用途地域名を記入する	-	
	土地区画整理事業、地区計画の有無	関連事業に関して当該路線の沿道への面的整備事業計画の有無 (例)土地区画整理事業、市街地再開発事業、宅地開発事業等	-	

道路構造令等での標準横断構成図

大正 8 年街路構造令に準拠した昭和初期の街路標準横断構成



昭和 21 年戦災復興都市計画・街路計画標準



戦災復興都市計画の街路標準横断構成

主要幹線街路総幅員

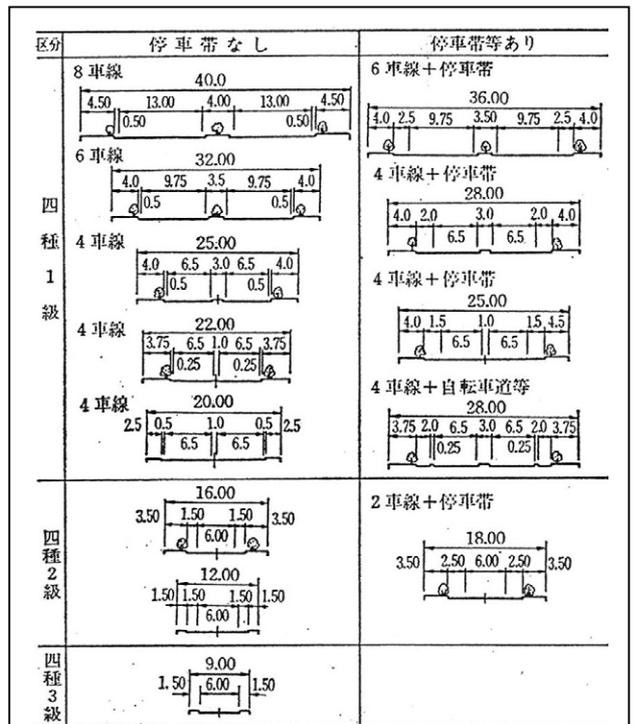
- ・ 中小都市は高速 4 車線以上保有で 36m 以上
- ・ 大都市は高速 6 車線以上保有で 50m 以上

幹線街路総幅員

- ・ 中小都市は 25m 以上
- ・ 大都市は 36m 以上

大都市・・・東京, 横浜, 名古屋, 京都, 大阪, 福岡  
 25m 未満は補助幹線

昭和 45 年道路構造令の街路標準横断構成



昭和 45 年道路構造令の街路標準横断構成

四種 1 級・・・主要幹線または幹線

四種 2 級・・・補助幹線

四種 3 級・・・補助幹線

道路の標準幅員と構成 (昭和50年7月15日 道路局・都市局通達)

	都 市 部		地 方 部	
	A 地 域	B 地 域	C 地 域	D 地 域
主要幹線道路	6車線 	6車線 	4車線 	4車線 
	4車線 	4車線 	2車線 	2車線 
幹線道路	4車線 	4車線 	14m 	9m 
	30m 	25m 	片側歩道の場合 	歩道等設置の場合 
補助幹線道路	16m 	16m 	12m 	8m 
			片側歩道の場合 	歩道等設置の場合 

道路の標準幅員と構成 (昭和50年7月15日 道路局・都市局通達)

道路の標準幅員に係わる地域区分

地 域 区 分		沿道土地利用状況
都 市 部	A 地 域	都市部において良好な居住環境を保全すべき地域
	B 地 域	A 地域以外の都市部の地域
地 方 部	C 地 域	地方部において沿道に集落等があるかまたは将来その形成が見込まれる地域
	D 地 域	C 地域以外の地方部の地域

(昭和50年7月15日道路局・都市局通達)

混雑度算出のための交通容量の想定

・混雑度算出のための交通容量は、「道路構造令」をもとに道路区分，車線数，沿道状況等から種級区分を想定し，交通容量を設定する。

道路区分により当該道路の種，級を想定する。

道路の存する地域 高速自動車国道及び 自動車専用道路またはその他の道路の別	地方部	都市部
	高速自動車国道及び自動車専用道路	第1種
その他の道路	第3種	第4種

第1種の道路

道路の種類	道路の存する地域の地形	計画交通量（単位1日につき台）			
		30,000以上	20,000以上 30,000未満	10,000以上 20,000未満	10,000未満
高速自動車国道	平地部	第1級	第2級		第3級
	山地部	第2級	第3級		第4級
高速自動車国道 以外の道路	平地部	第2級		第3級	
	山地部	第3級		第4級	

第2種の道路

道路の種類	大都市の都心部以外の地区	大都市の都心部
高速自動車国道	第1級	
高速自動車国道 以外の道路	第1級	第2級

第3種の道路

道路の種類	道路の存する地域の地形	計画交通量（単位1日につき台）				
		20,000以上	4,000以上 20,000未満	1,500以上 4,000未満	500以上 1,500未満	500未満
一般国道	平地部	第1級	第2級	第3級		
	山地部	第2級	第3級	第4級		
都道府県道	平地部	第2級		第3級		
	山地部	第3級		第4級		
市町村道	平地部	第2級	第3級	第4級	第5級	第5級
	山地部	第3級		第4級		第5級

第4種の道路（市街地、D I D地区）

道路の種類	計画交通量（単位1日につき台）			
	10,000以上	4,000以上 10,000未満	500以上 4,000未満	500未満
一般国道	第1級		第2級	
都道府県道	第1級	第2級	第3級	
市町村道	第1級	第2級	第3級	第4級

出典「道路構造令の運用と解説（社）日本道路協会 P118」

前頁で設定した種，級及び車線数をもとに以下の表から交通容量を設定する。

区分	地形	車線数	1車線あたり 設計基準交通量 (台/日)	交通容量 (台/日)	備考	
第1種	第1級	平地部	6	12000	72,000	設計基準交通量は1車線あたりの量
			4	12000	48,000	
	第2級	平地部	6	12000	72,000	設計基準交通量は2車線の量
			4	12000	48,000	
		山地部	2	(14000)	14,000	設計基準交通量は1車線あたりの量
			6	9000	54,000	
	第3級	平地部	4	9000	36,000	設計基準交通量は1車線あたりの量
			6	11000	66,000	
		山地部	4	11000	44,000	設計基準交通量は2車線の量
			2	(14000)	14,000	
			6	8000	48,000	
			4	8000	32,000	
	第4級	平地部	2	(10000)	10,000	設計基準交通量は2車線の量
			6	11000	66,000	
		山地部	4	11000	44,000	設計基準交通量は1車線あたりの量
			2	(13000)	13,000	
6			8000	48,000		
4			8000	32,000		
第2種	第1級	-	1	18000	18,000	第2種の道路で対向車線を設けないものの車線の数は2以上とする
	第2級	-	1	17000	17,000	
第3種	第1級	平地部	6	11000	66,000	設計基準交通量は1車線あたりの量
			4	11000	44,000	
		山地部	6	9000	54,000	設計基準交通量は2車線の量
			4	9000	36,000	
	第2級	平地部	2	(9000)	9,000	設計基準交通量は1車線あたりの量
			6	7000	42,000	
		山地部	4	7000	28,000	設計基準交通量は1車線あたりの量
			6	8000	48,000	
			4	8000	32,000	
			2	(8000)	8,000	
	第3級	平地部	6	6000	36,000	設計基準交通量は2車線の量
			4	6000	24,000	
		山地部	2	(6000)	6,000	設計基準交通量は1車線あたりの量
			6	8000	48,000	
4			8000	32,000		
2			(6000)	6,000		
第4級	平地部	2	(8000)	8,000	設計基準交通量は2車線の量	
		6	5000	30,000		
	山地部	4	5000	20,000	設計基準交通量は1車線あたりの量	
		2	(6000)	6,000		
		6	5000	30,000		
		4	5000	20,000		
第4種	第1級	市街地 D I D 地区	6	12000	43,200	設計基準交通量は1車線あたりの量
			4	12000	28,800	
			2	(12000)	9,600	
	第2級	市街地 D I D 地区	6	10000	36,000	設計基準交通量は1車線あたりの量
			4	10000	24,000	
			2	(10000)	8,000	
	第3級	市街地 D I D 地区	6	10000	36,000	設計基準交通量は2車線の量
			4	10000	24,000	
			2	(9000)	7,200	
			6	10000	36,000	

出典「道路構造令の運用と解説(社)日本道路協会 P176~177」

## 2.3 幹線街路・補助幹線街路の区分方法

### (1) 区分の考え方

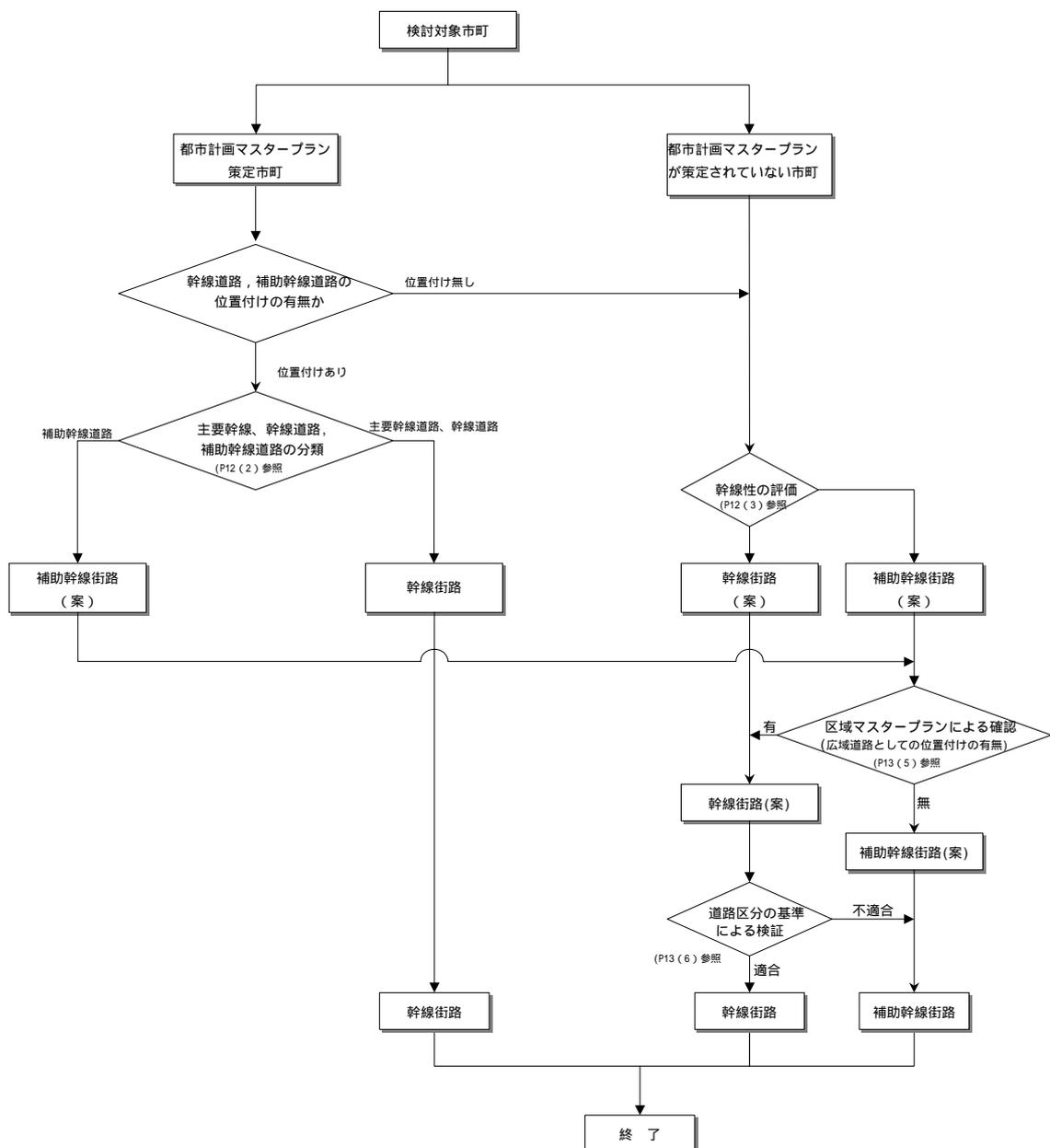
都市計画マスタープランで位置付けられている道路機能分類の結果を採用する。

都市計画マスタープランが策定されていない市町の場合は、都市計画マスタープランが策定されている市町で、幹線街路として定義されている機能を持つと想定される路線・区間を幹線街路とし、その他の路線・区間を補助幹線街路とする。

、の結果による補助幹線街路が区域マスタープランで広域幹線道路、広域道路として位置付けられているかを確認する。

補助幹線街路の路線・区間が区域マスタープランで、広域幹線道路、広域道路として位置付けられている場合には、その路線・区間を幹線街路に変更する。

、の結果による幹線街路は、道路区分の基準による検証を行い、幹線街路として不適合であれば補助幹線街路に変更する。



幹線街路、補助幹線街路の区分フロー

## (2) 都市計画マスタープランでの幹線街路の位置付けの確認方法

- ・都市計画マスタープランがある場合，都市計画マスタープランで示される「都市構造図」，「地域別構造図」等で表示される軸線に相当する路線・区間及び「交通体系の整備方針図」，「主要な道路網図」等のネットワーク概念図に示される主要幹線街路，幹線街路を包含する路線・区間を幹線街路とする。
- ・都市計画マスタープランがない場合は，(3)の都市計画マスタープラン未策定市町と同様の手順で幹線街路の位置付けを確認する。

## (3) 都市計画マスタープラン未策定市町の街路区分を行うための幹線街路が持つ機能

- ・下記の機能を持つと想定される路線・区間を幹線街路とする。
- ・なお，下記機能に示されている都心，拠点等の定義は(4)に示す。
- ・拠点間連絡等の機能を持つ路線・区間の特定は，最短距離経路を構成する路線・区間を幹線街路選定の基本とする。ほぼ同距離の路線・区間が複数存在する場合は，国道・県道・市道等の道路種別，計画幅員等により適宜判断する。

### 幹線街路が持つ機能

#### 主要幹線街路が持つ機能

- ・隣接する市町と都心とを連絡する国道（他都市との連絡強化に資する道路）
- ・高速 IC，空港，JR 新幹線駅，特定重要港湾，重要港湾から中心市街地，都心を連絡する道路
- ・高規格幹線道路，地域高規格道路

#### 都市幹線街路が持つ機能

- ・都市内において中心市街地，都心，地域拠点，産業拠点，その他開発拠点を相互に連絡するなど，放射機能を持つ道路
- ・観光・レクリエーション拠点と高速 IC，JR 駅，空港，港湾（特定重要港湾，重要港湾，地方港湾）を連絡する道路
- ・高速 IC 等の交通拠点と中心市街地，都心，地域拠点を連絡する道路
- ・通過交通を安全，円滑に処理する道路（バイパス機能や環状機能を持つ道路，市街地内の交通混雑の解消に資する道路等）
- ・工業団地，流通団地と高速 IC，空港，特定重要港湾，重要港湾，JR 貨物駅等を連絡する道路
- ・広域幹線道路の機能を補完する道路（都市計画区域マスタープランにおいて広域幹線道路，広域道路として位置付けられている道路）

(4) 都市計画マスタープランが策定されていない市町で幹線街路を設定するための拠点等の定義

- ・拠点は各市町の長期総合計画による都市構造図を基本とする。
- ・長期総合計画に、都市構造図等の明確な位置付けがない場合には、下記の状況にある範囲を拠点地域として定義する。
- ・なお、幹線街路を設定するために必要なこれらの地域の代表地点は、当該エリアの中にある道路種別の高い道路同志の交差点を基本とし、施設配置や用途地域等地域の状況に応じて、適切な場所を設定する。

拠点の定義

拠点地域	定義（構成する方策と用途等）	拠点設定位置
中心市街地, 都心	・市役所, 町役場が立地するなど同種の用途地域等により連担する市街地	最寄りの交差点（道路種別の高い道路同士との交差点等）
地域拠点	・中心市街地と連続しない, 中心市街地地域と同一の用途地域の範囲 ・役場支所等が立地する場所の用途地域の範囲（旧市町の中心地等）	
産業拠点	・工業団地, 流通団地が立地する地域 ・工業地域・工業専用地域の範囲	工業団地出入り口と都市計画道路の交差点等
歴史・文化拠点	・上記以外で歴史的施設や文化ホール, 公民館等の公益施設が立地する地域	施設の出入り口と都市計画道路の交差点等
観光・レクリエーション拠点	・各市町が重要と考えている観光地（概ね年間入込客3万人以上程度） ・総合公園, 運動公園の立地する場所	
その他開発拠点	・上記以外に, 今後の市・町のまちづくりを支援する拠点地域等	
交通拠点	・高速 IC, 空港, JR新幹線駅, JR在来線駅, バスターミナル, 港湾（重要港湾, 特定重要港湾, 地方港湾）	-

(5) 区域マスタープランでの広域幹線道路, 広域道路の定義

- ・幹線街路を確認するための区域マスタープランの広域幹線道路, 広域道路は, 交通施設の整備方針図における両道路の整備済み, 重点整備, 整備予定区間とする。

(6) 幹線街路の標準的な区分による確認

- ・上記までの検討結果を下表に示す基準等を参考に確認する。
- ・確認内容は主に計画交通量であり, 幹線街路の場合, 最も低い種級（4種2級, 2車線）の設計基準交通量（8,000台/日）の1/2未満（4,000台/日未満）であれば補助幹線街路に変更しても良い。

道路機能分類の考え方

市町村の都市計画マスタープランによる位置付けを基本とする。但し, 根拠とすべき計画等の無い場合には以下の考え方, 基準を参考として確認する。

区分	道路種別	車線数	幅員	規模	道路法等の区分とその対応	道路構造令との対応	道路の機能等
幹線街路	主要幹線街路	4車線以上	30m以上	1・2	一般国道 都道府県道 市町道	3-1, 3-2 4-1, 4-2	都市の拠点間を連絡し, 自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の重要な地域間相互の交通の用に供する道路で, 特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線街路	2~4車線	12~30m超 未満	3・4	一般国道 都道府県道 市町道	3-1, 3-2 4-1, 4-2	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で, 居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
補助幹線街路	補助幹線街路	2車線	12m以下	5・6・7	都道府県道 市町道	4-2, 4-3	主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補充し, 区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である。

資料：都市計画マニュアル (社)日本都市計画学会  
道路構造令の解説と運用 (社)日本道路協会  
都市計画道路の計画標準 (財)都市計画協会

## 道路構造令の適用

都市道路の設計における道路構造令の適用は，特殊道路以外の道路については道路構造令第4条によって規格を決定し，構造基準は第4条～第38条までの規定を適用する。また，モノレール専用道路を除く特殊道路については第39条または第40条を適用する。

一般的に道路構造令第3条第1項において，都市道路の規格として自動車専用道路は第2種，主要幹線道路，幹線道路，補助幹線道路，区画道路は第4種であるが，自動車専用道路のうちの都市間高速道路は第1種，主要幹線道路のうち市街化調整区域部等は第3種である。第1種，第2種，第3種および第4種の道路は，同条第2項で計画交通量との対応により級が区分されている。

都市計画道路と道路構造令の道路規格との原則的な対応を次表に示す。

道路の分類と道路規格

道路分類 \ 道路種別		高速自動車国道	一般国道	都道府県道	市町村道
自動車専用道路	都市間高速道路及びその他	平地部	1-1, 1-2, 1-3	1-2, 1-3	1-2, 1-3
		山地部	1-1, 1-3, 1-4	1-3, 1-4	1-3, 1-4
	都市高速道路	一般部	-	2-1	2-1
		都心部	-	2-2	2-2
主要幹線道路	地方部	平地部	-	3-1, 3-2	3-2
		山地部	-	3-2, 3-3	3-3
	都市部	-	4-1(3-1)	4-1(3-2)	4-1(3-2)
幹線道路		-	4-1(4-2)	4-1(4-2)	4-1(4-2)
補助幹線道路		-	-	4-2	4-2, 4-3
区画道路		-	-	-	4-3, 4-4
特殊道路		-	-	-	-

注) 都市部とは市街化区域およびこれに準ずる区域をいい，地方部とは都市部以外をいう。

出典) 「都市計画道路の計画標準」(財)都市計画協会

道路種別と道路構造令等との対応

道路種別	道路法等の区分との対応	道路構造令との対応	
		種 級	設計速度(km/h)
自動車専用道路	高速自動車国道	第1種 第2種	120～60
	都市高速道路 その他の自動車専用道路 地域高規格道路		80～60
主要幹線街路	地域高規格道路	第3種第1級，第2級 第4種第1級，第2級	80～60
	一般国道 都道府県道 市町村道		60～40
都市幹線街路	一般国道	第3種第1級，第2級 第4種第1級，第2級	80～60
	都道府県道 市町村道		60～40

出典) 「都市計画マニュアル」(社)日本都市計画学会

(7) 街路機能分類図作成

- ・(1)～(6)までの方法で評価を行った結果を、街路機能分類図として以下の凡例で表示する。
- ・作成例を次頁に示す。

街路機能分類図の凡例

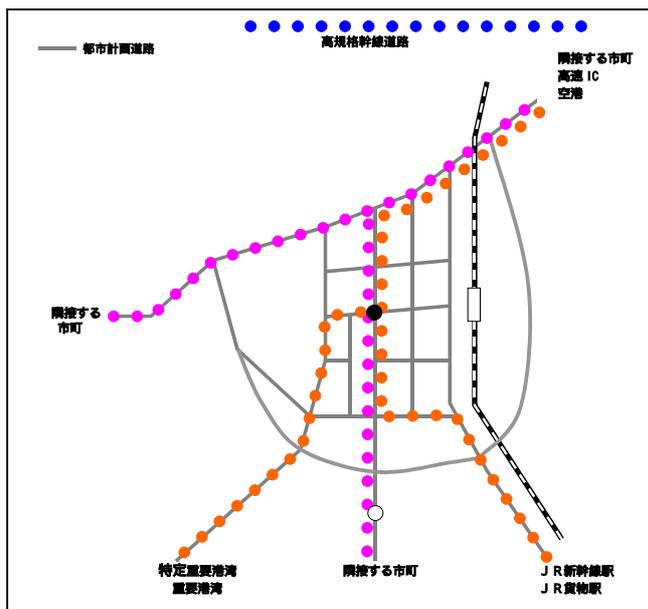
(道路機能)

幹線街路				補助幹線街路
主要幹線街路		都市幹線街路		
区分	表示	区分	表示	表示
隣接する市町と都心とを連絡する道路 (他都市との連絡強化に資する道路)		都市内において中心市街地、都心、地域拠点、産業拠点、その他開発拠点を相互に連絡する道路		.....
高速IC、空港、JR新幹線駅、特定重要港湾、重要港湾から中心市街地、都心を連絡する道路		観光・レクリエーション拠点と高速IC、JR駅、空港、港湾(特定重要港湾、重要港湾、地方港湾)を連絡する道路		
高規格幹線道路、地域高規格道路		高速IC等の交通拠点と中心市街地、都心、地域拠点を連絡する道路		
		通過交通を安全、円滑に処理する道路(バイパス機能や環状機能をもつ道路、市街地内の交通混雑の解消に資する道路)		
		工業団地、流通団地と高速IC、空港、特定重要港湾、重要港湾、JR貨物駅等を連絡する道路		
		広域幹線道路の機能を補完する道路(都市計画区域マスタープランにおいて広域幹線道路、広域道路として位置付けられている道路)		

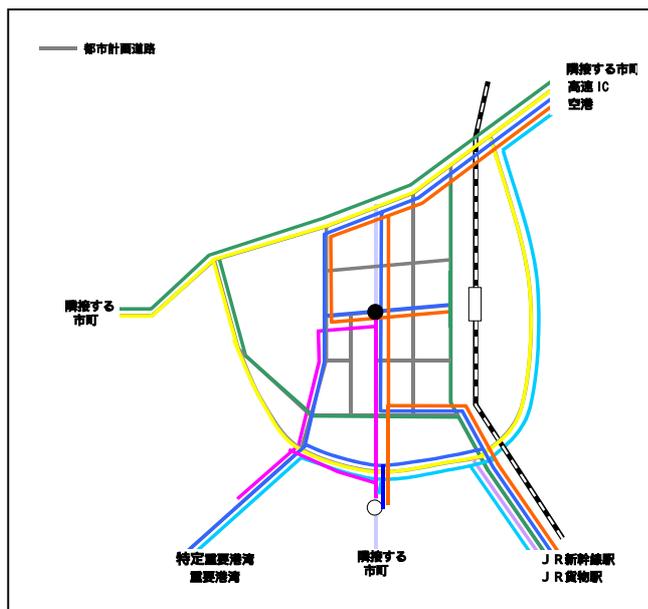
(拠点)

区分	表示
中心市街地、都心	
地域拠点	
産業拠点	
歴史・文化拠点	
観光・レクリエーション拠点	
その他開発拠点	
交通拠点	

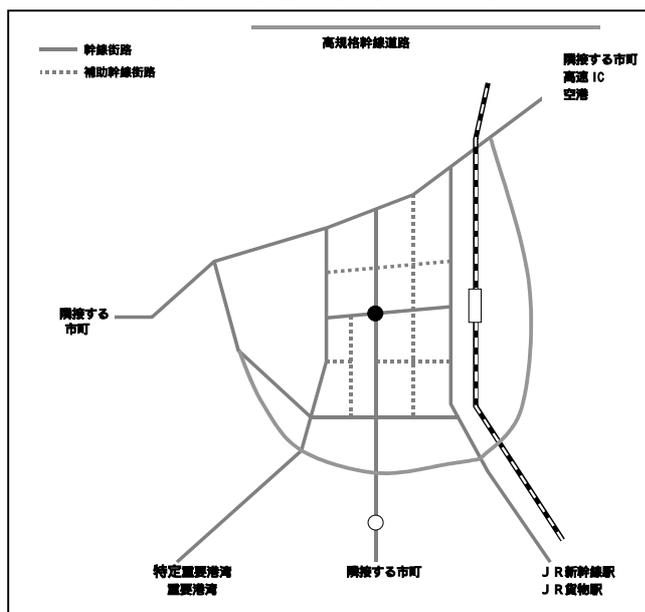
### < 主要幹線街路の機能 >



### < 幹線街路の機能 >



### < 幹線街路，補助幹線街路の分類 >



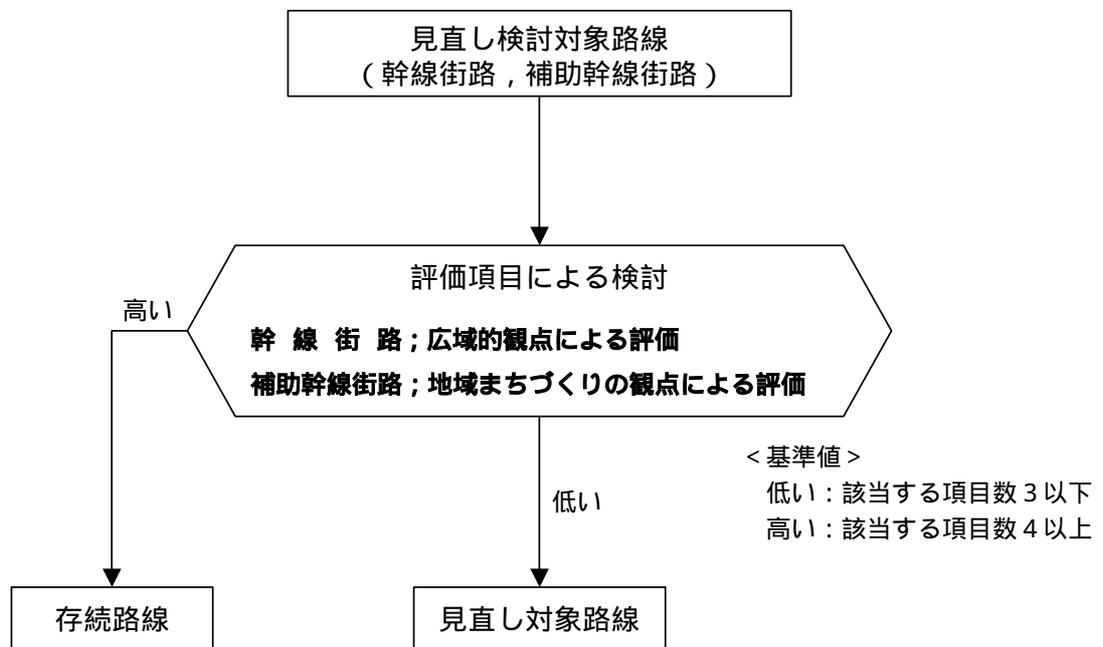
幹線街路				補助幹線街路
主要幹線街路		都市幹線街路		
区分	表示	区分	表示	表示
隣接する市町と都心とを連絡する道路 (他都市との連絡強化に資する道路)		都市内において中心市街地、都心、地域拠点、産業拠点、その他開発拠点を相互に連絡する道路		.....
高速IC、空港、JR新幹線駅、特定重要港湾、重要港湾から中心市街地、都心とを連絡する道路		観光・レクリエーション拠点と高速IC、JR駅、空港、港湾(特定重要港湾、重要港湾、地方港湾)を連絡する道路		
高規格幹線道路、地域高規格道路		高速IC等の交通拠点と中心市街地、都心、地域拠点を連絡する道路		
		通過交通を安全、円滑に処理する道路 (バイパス機能や環状機能をもつ道路、市街地内の交通混雑の解消に資する道路)		
		工業団地、流通団地と高速IC、空港、特定重要港湾、重要港湾、JR貨物駅等を連絡する道路		
		広域幹線道路の機能を補完する道路(都市計画区域マスタープランにおいて広域幹線道路、広域道路として位置付けられている道路)		

区分	表示
中心市街地、都心	
地域拠点	
産業拠点	
歴史・文化拠点	
観光・レクリエーション拠点	
その他開発拠点	
交通拠点	

### 3. 見直し対象路線の抽出（一次評価）方法

#### 3.1 見直し対象路線抽出の流れ

- ・作成した評価カルテによる現状把握の結果を基に、必要性の視点から、見直し検討対象路線を区間毎に評価する。
- ・評価は、幹線街路（主要幹線街路，都市幹線街路）は「広域的な観点」、補助幹線街路は「地域のまちづくりの観点」による評価項目で行う。
- ・評価項目には、各都市・地域の個別課題への対応として、各都市・地域の独自項目を設定する。
- ・「評価項目（都市計画道路の方向性，その他の基本的機能）による検討」で該当する項目が基準値に達しない路線を見直し対象路線として抽出する。



見直し対象路線の抽出

### 3.2 一次評価の評価項目（広域的な観点）と内容についての説明

- ・広域的な観点での評価項目について具体的な内容を以下に示す。
- ・連絡性に関する項目は、最短距離の経路を構成する路線・区間を対象とする。
- ・この結果を評価カルテの一次評価欄に記載する。

#### (1) 広域的な観点での評価項目の具体的内容

類型	評価視点	評価項目	評価項目の具体的内容	概要図	
都市計画道路の方向性	持続型 都市づくり	・都市内の交通混雑緩和に寄与する道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ H11 年道路交通センサスデータに基づく交通量推計結果より以下の条件に該当する路線・区間。 見直し検討対象路線が B P の場合、見直し検討対象路線を整備することで現道部の将来交通量推計による混雑度が 1.25 未満となる路線・区間</li> <li>将来交通量推計結果で混雑度が 1.25 以上の路線・区間</li> <li>都市計画マスタープラン等で市街地内の交通混雑の解消に資する道路とされる路線・区間</li> </ul>	P20 参照	
		・路線バス等の公共交通機関のサービスが高い路線及びサービスを向上させる計画のある道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス路線に指定されている区間で朝または夕ピークの運行本数が 6 便以上（10 分間隔）の路線・区間</li> <li>・ バス専用レーンの整備等バスの運行サービス水準を向上させる施策が考えられている路線・区間</li> </ul>	P21 参照	
		・ J R 在来線駅、バスターミナルへのアクセス道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 在来線駅、バスターミナルと最寄りの幹線街路同士の交差点（全方向）を連絡する路線・区間</li> </ul>	P22 参照	
	共通項目	都市間の連携	・都市外拠点と都心、拠点を連絡する道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自市町の都心、地域拠点と隣接市町の都心を連絡する路線・区間</li> <li>・ 広島県区域マスタープランで広域幹線道路、広域道路として位置付けられている路線・区間</li> </ul>	P23 参照
			・高次医療ネットワークを支える道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都心、拠点から最寄りの 2 次、3 次医療施設を連絡する路線・区間</li> <li>・ 2 次医療施設を持たない他の市町から自市町内の 2 次医療施設を連絡する路線・区間</li> </ul>	P24 参照
			・高速バス等広域公共交通機関のサービスがある道路及び今後提供が考えられる道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在、高速バスが運行している路線、または今後高速バス等の運行が考えられる路線・区間</li> </ul>	-
			・空港、港湾（特定重要港湾、重要港湾）、高速 I C、新幹線駅等の広域交通拠点と都心、拠点を連絡する道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都心、拠点と空港、特定重要港湾、重要港湾、最寄りの高速 I C、新幹線駅等を連絡する路線・区間</li> </ul>	P25 参照
	広域的な生活圏の形成	都市の機能強化	・都市内の拠点相互を連絡する等都市の骨格を形成する道路 （基本は、都市計画マスタープランでの位置付け）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市計画マスタープラン、長期総合計画で中心市街地、都心、地域拠点相互間を連絡する道路等として位置付けられている路線・区間</li> <li>・ 都市計画マスタープランが策定されていない場合は P13 の拠点を定義をもって設定した拠点間を連絡する路線・区間とすることが可能。</li> <li>・ 長期総合計画で交通網の考え方が明確化されている場合はそれに準ずる。</li> <li>・ 長期総合計画で交通網の考え方が明確化されていない場合は P13 の拠点を定義をもって設定した拠点間を連絡する路線・区間とすることが可能。</li> </ul>	P26 参照
			・放射・環状道路等、中心市街地の骨格を形成する道路 （基本は、都市計画マスタープランでの位置付け）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市計画マスタープランで放射、環状道路等、中心市街地の骨格的な道路として位置付けられている路線・区間</li> <li>・ 都市計画マスタープランや中心市街地活性化基本計画が策定されていない場合、長期総合計画で交通網の考え方で骨格的な道路として位置付けられている場合はそれに準ずる。</li> </ul>	P27 参照

類型	評価視点	評価項目	評価項目の具体的内容	概要図
独自項目	都市個別課題への対応	・都市景観の骨格を形成する道路等(参考)	・都市計画マスタープラン等において都市景観シンボル軸に位置付けられ、または景観形成地区において景観形成の向上に寄与する路線として位置付けられている路線・区間	P28参照
		・交通円滑化施策等の計画がある道路(参考)	・交通円滑化施策(容量拡大等のハード施策、バス優先システム等のソフト施策)の計画がある路線・区間	-
その他の基本的機能	交通機能	・交通処理機能の高い道路	・将来の交通量が4種2級の計画交通量の最少値である4,000台/日以上と想定される路線・区間	P29参照
		・産業活動に寄与する道路	・工業団地や流通業務団地等の産業拠点と、空港、高速IC、特定重要港湾、重要港湾、JR貨物駅を連絡する路線・区間	P30参照
		・観光・レクリエーション拠点へのアクセス道路	・主要観光施設(年間入込み客数10万人以上)と高速IC、空港、港湾(特定重要港湾、重要港湾、地方港湾)、JR駅、新幹線駅等を連絡する路線・区間	P31参照
	空間機能	・防災活動、緊急活動を支援する道路	・広島県の緊急輸送道路ネットワーク計画で指定されている路線・区間	P32参照

(2) 一次評価の評価項目の内容についての説明（広域的な観点）

観 点	広域的な観点	類 型	都市計画道路の方向性																																		
評価視点	持続型都市づくり	評価項目	都市内の交通混雑緩和に寄与する道路																																		
内 容	<p>・ H11 年道路交通センサスデータに基づく交通量推計結果より以下の条件に該当する路線・区間。 見直し検討対象路線がBPの場合、バイパスのない場合の現道部の混雑度が 1.25 以上で、見直し対象対象路線整備することで現道部の将来交通量推計結果による混雑度が 1.25 未満となる路線・区間</p> <p>将来交通量推計結果で混雑度が 1.25 以上の路線・区間</p> <p>都市計画マスタープラン等で市街地内の交通混雑の解消に資する道路とされる路線・区間</p>																																				
概 要																																					
<p>区間(2)が該当</p> <p>10000 ; 将来交通量 (台/日) (1.11) ; 混雑度 ← 見直し対象路線 (1) ; 区間番号 — ; 現道部</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>断面(1) 交通量</th> <th>容量</th> <th>混雑度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BP 部 : 5000 台</td> <td>9000 台</td> <td>0.56</td> </tr> <tr> <td>現道部 : 1000 台</td> <td>7200 台</td> <td>0.14</td> </tr> <tr> <td>合計 : 6000 台</td> <td>16200 台</td> <td>0.37</td> </tr> </tbody> </table> <p>BP がない場合での混雑度: <math>6000 \text{ 台} \div 7200 \text{ 台} = 0.83</math></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>断面(2) 交通量</th> <th>容量</th> <th>混雑度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BP 部 : 10000 台</td> <td>9000 台</td> <td>1.11</td> </tr> <tr> <td>現道部 : 5000 台</td> <td>7200 台</td> <td>0.69</td> </tr> <tr> <td>合計 : 15000 台</td> <td>16200 台</td> <td>0.93</td> </tr> </tbody> </table> <p>BP がない場合での混雑度: <math>15000 \text{ 台} \div 7200 \text{ 台} = 2.08</math></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>断面(3) 交通量</th> <th>容量</th> <th>混雑度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BP 部 : 5000 台</td> <td>9000 台</td> <td>0.56</td> </tr> <tr> <td>現道部 : 2000 台</td> <td>7200 台</td> <td>0.14</td> </tr> <tr> <td>合計 : 7000 台</td> <td>16200 台</td> <td>0.43</td> </tr> </tbody> </table> <p>BP がない場合での混雑度: <math>7000 \text{ 台} \div 7200 \text{ 台} = 0.97</math></p>	断面(1) 交通量	容量	混雑度	BP 部 : 5000 台	9000 台	0.56	現道部 : 1000 台	7200 台	0.14	合計 : 6000 台	16200 台	0.37	断面(2) 交通量	容量	混雑度	BP 部 : 10000 台	9000 台	1.11	現道部 : 5000 台	7200 台	0.69	合計 : 15000 台	16200 台	0.93	断面(3) 交通量	容量	混雑度	BP 部 : 5000 台	9000 台	0.56	現道部 : 2000 台	7200 台	0.14	合計 : 7000 台	16200 台	0.43
断面(1) 交通量	容量	混雑度																																			
BP 部 : 5000 台	9000 台	0.56																																			
現道部 : 1000 台	7200 台	0.14																																			
合計 : 6000 台	16200 台	0.37																																			
断面(2) 交通量	容量	混雑度																																			
BP 部 : 10000 台	9000 台	1.11																																			
現道部 : 5000 台	7200 台	0.69																																			
合計 : 15000 台	16200 台	0.93																																			
断面(3) 交通量	容量	混雑度																																			
BP 部 : 5000 台	9000 台	0.56																																			
現道部 : 2000 台	7200 台	0.14																																			
合計 : 7000 台	16200 台	0.43																																			
<p>区間(1), (2), (3), (4)が該当</p> <p>20000 ; 将来交通量 (台/日) (2.22) ; 混雑度 ← 見直し対象路線 (1) ; 区間番号</p>	<p>「都市計画マスタープラン」や長期計画等の計画を参照</p> <p>交通体系の整備方針や地域別構想で交通渋滞の解消や交通の利便性向上に資する等の記載がある路線、区間は該当する。</p>																																				

<b>観 点</b>	広域的な観点	<b>類 型</b>	都市計画道路の方向性																												
<b>評価視点</b>	持続型都市づくり	<b>評価項目</b>	路線バス等の公共交通機関のサービスが高い路線及びサービスを向上させる計画のある道路																												
<b>内 容</b>	<p>バス路線に指定されている区間で朝または夕ピークの運行本数が6便以上（10分間隔）の路線・区間</p> <p>バス専用レーンの整備等バスの運行サービス水準を向上させる施策が考えられている路線・区間</p>																														
<b>概 要</b>	<p>ピーク時運行本数について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象とする路線を代表するバス停での運行本数を基本とする</li> <li>・朝ピークは7時～10時、夕ピークは16時～19時の3時間とする。</li> <li>・運行本数6便以上の定義は、朝ピーク、夕ピーク時各々の1時間あたりの平均便数とする。</li> <li>・朝ピーク時、夕ピーク時のいずれかで、平均運行本数が6便/時以上であれば、その路線・区間は公共交通サービスの高い路線・区間とする</li> <li>・県道以上の路線で道路交通センサスデータがある箇所については、センサスデータでの代用も可能とする。</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>ケース別運行本数による判定例</b></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>ケース1</th> <th>ケース2</th> <th>ケース3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7:00～</td> <td>6便</td> <td>4便</td> <td>4便</td> </tr> <tr> <td>8:00～</td> <td>8便</td> <td>6便</td> <td>10便</td> </tr> <tr> <td>9:00～</td> <td>7便</td> <td>5便</td> <td>4便</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>21便</td> <td>15便</td> <td>18便</td> </tr> <tr> <td>平均</td> <td>7便</td> <td>5便</td> <td>6便</td> </tr> <tr> <td>判定</td> <td></td> <td>×</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>運行サービス水準向上施策について</p> <p>バスの運行サービス水準を向上させる施策の例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス専用レーン、優先レーンの設置</li> <li>・ バス優先信号の設置（PTPS）</li> <li>・ バスベイの設置</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p> <p>PTPSとは、  バスなどの公共車両が、優先的に通行できるように支援するシステムで、バス専用・優先レーンの設置や、違法走行車両への警告、優先信号制御などを行う。効果としては 利用者の利便性向上、大量公共交通機関の利用促進、バス運行の定時性確保、バスの信号停止時間の短縮、バス専用車線の違法走行の減少、バスの安全性の確保（右折車線への車線変更時、バスベイから本線への合流時）</p>			時刻	ケース1	ケース2	ケース3	7:00～	6便	4便	4便	8:00～	8便	6便	10便	9:00～	7便	5便	4便	合計	21便	15便	18便	平均	7便	5便	6便	判定		×	
時刻	ケース1	ケース2	ケース3																												
7:00～	6便	4便	4便																												
8:00～	8便	6便	10便																												
9:00～	7便	5便	4便																												
合計	21便	15便	18便																												
平均	7便	5便	6便																												
判定		×																													



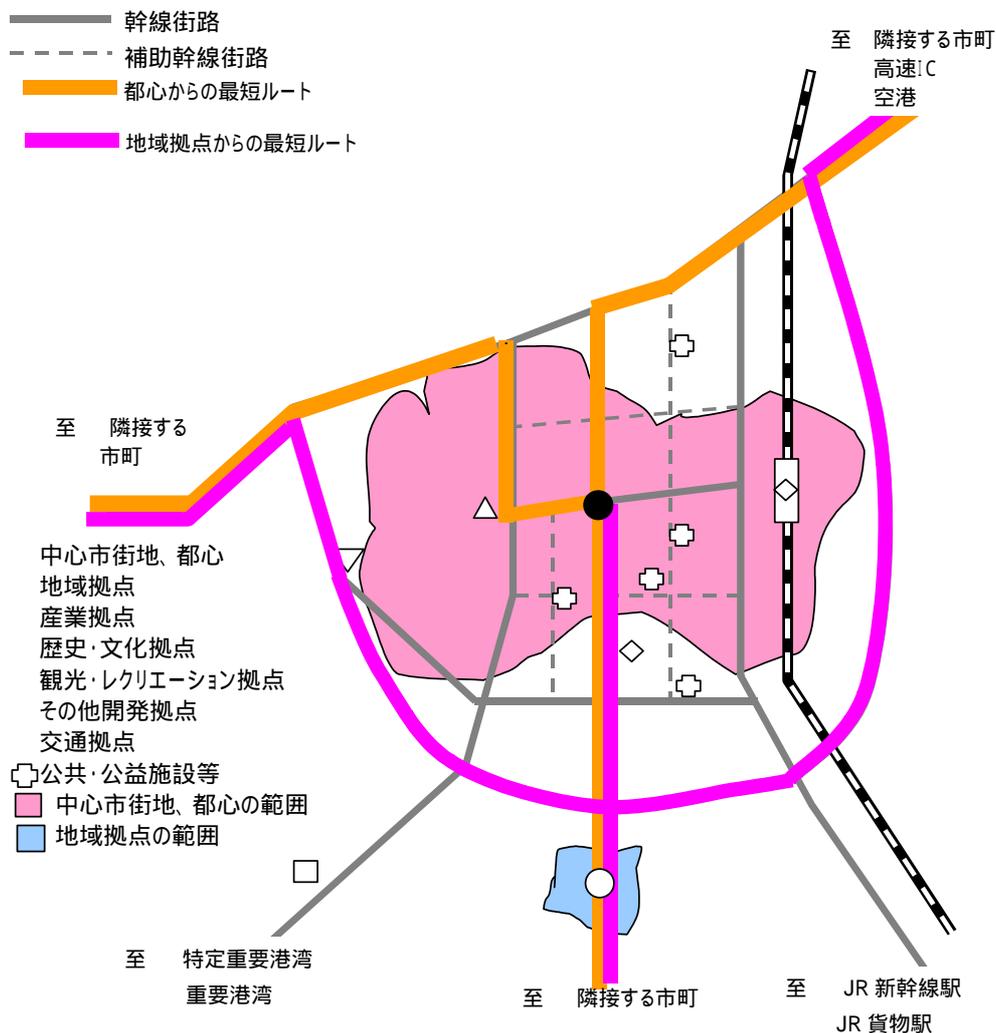
<b>観 点</b>	広域的な観点	<b>類 型</b>	都市計画道路の方向性
<b>評価視点</b>	広域的な生活圏の形成 都市間の連携	<b>評価項目</b>	都市外拠点と都心，拠点を連絡する道路

**内 容**

自市町の都心，地域拠点と隣接市町の都心を連絡する路線・区間  
 広島県都市計画区域マスタープランで広域幹線道路，広域道路として位置付けられている路線・区間

**概 要**

自市町の都心，地域拠点と隣接市町の都心を連絡する路線・区間

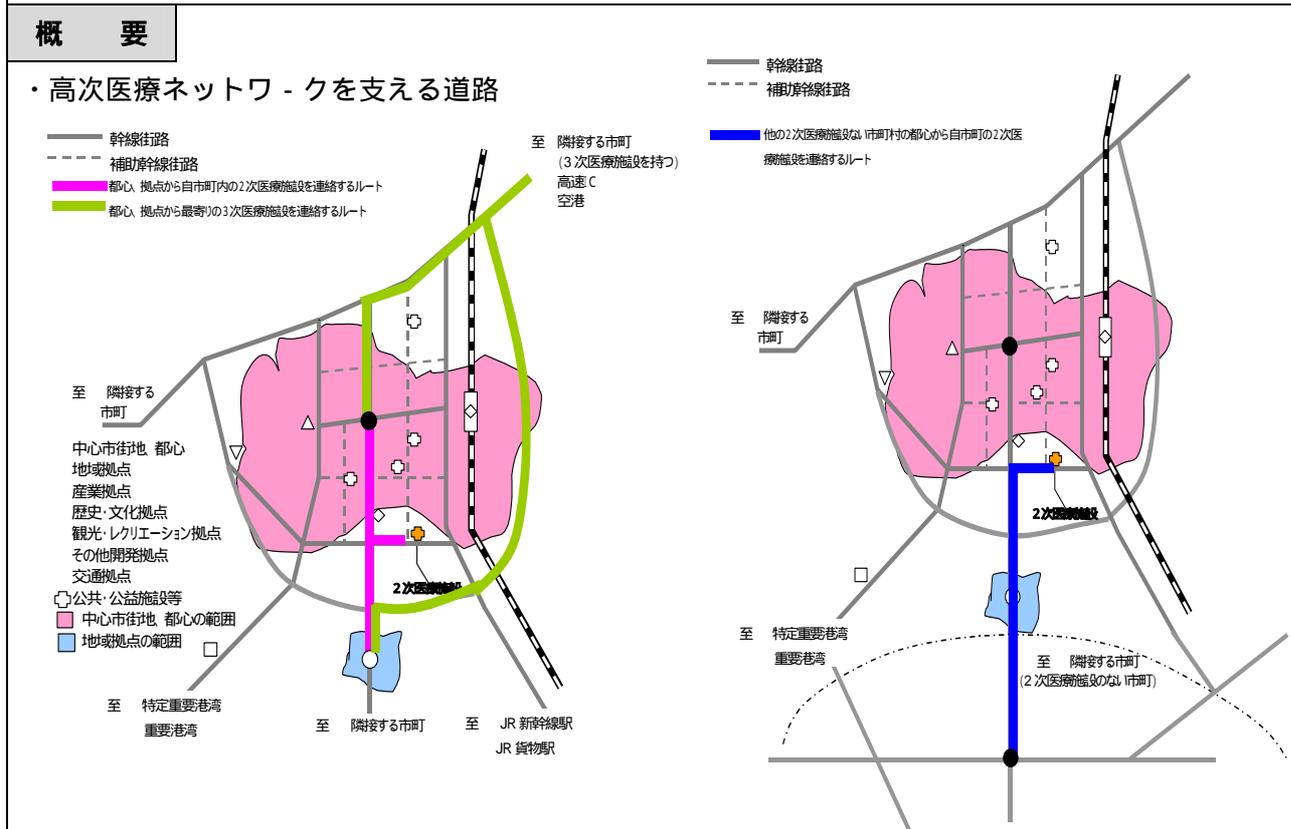


「広島県都市計画区域マスタープラン」で広域幹線道路または広域道路として「重点整備区間」，「整備計画区間」に指定されている路線・区間は，都心，拠点を連絡する路線・区間として位置付ける。

<b>観 点</b>	広域的な観点	<b>類 型</b>	都市計画道路の方向性
<b>評価視点</b>	広域的な生活圏の形成 都市間の連携	<b>評価項目</b>	高次医療ネットワークを支える道路

**内 容**

都心，拠点から最寄の2次，3次医療施設を連絡する路線・区間  
 2次医療施設を持たない他の市町村から自市町内の2次医療施設を連絡する路線・区間



	二次保健医療圏	構成市町村数	圏域人口	圏域面積	構成市町村
1	広島 二次保健医療圏	18 (1市16町1村)	1,310,171	2268.51	広島市、府中町、海田町、熊野町、坂町、加計町、筒賀村、戸河内町、芸北町、大朝町、千代田町、豊平町、吉田町、八千代町、美土里町、高宮町、甲田町、向原町
2	広島西 二次保健医療圏	7 (2市4町1村)	154,281	730.18	大竹市、廿日市市、大野町、湯来町、佐伯町、吉和村、宮島町
3	呉 二次保健医療圏	13 (1市12町)	225,015	454.13	呉市、江田島町、音戸町、倉橋町、下蒲刈町、蒲刈町、能美町、沖美町、大柿町、安浦町、川尻町、豊浜町、豊町
4	広島中央 二次保健医療圏	11 (2市9町)	291,502	918.74	東広島市、竹原市、安芸津町、大崎町、東野町、木江町、黒瀬町、福富町、豊栄町、大和町、河内町
5	尾三 二次保健医療圏	11 (3市8町)	273,516	912.24	三原市、尾道市、因島市、本郷町、瀬戸田町、御調町、久井町、向島町、甲山町、世羅町、世羅西町
6	福山・府中 二次保健医療圏	10 (2市7町1村)	510,691	1010.01	福山市、府中市、内海町、沼隈町、神辺町、新市町、油木町、神石町、豊松村、神石郡三和町
7	備北 二次保健医療圏	16 (2市11町3村)	113,739	2037.43	三次市、庄原市、君田村、布野村、作木村、吉舎町、三良坂町、双三郡三和町、上下町、総領町、甲奴町、西城町、東城町、口和町、高野町、比和町
	7	86 (13市67町6村)	2,878,915	8477.06	

注)人口はH12年国勢調査報告書  
 面積は平成13年国土地理院調 但し、高田郡甲田町、双三郡三和町の面積(合計145.82km2)は境界未定で不詳のため、  
 広島二次保健医療圏及び備北二次医療圏の圏域面積には含まない

**保健医療圏の設定**

**一次保健医療圏(区域:市町村)**

基本的な保健医療活動、住民に密着した頻度の高い日常的な保健医療活動が展開される地域であり、保健活動や介護保険の推進とともに、かかりつけ医等によるプライマリケアが推進される市町村域をいう

**二次保健医療圏(区域:7圏域)**

特殊な医療や精神・結核・感染症病床に係る医療を除く一般の医療需要(病床では療養・一般病床)に対応するために設定する区域

**三次保健医療圏(区域:全県)**

特殊な診断や治療を必要とする医療需要や高度・専門的な保健医療対策に対応するために設定する区域であり、全県を区域とする



<b>観 点</b>	広域的な観点	<b>類 型</b>	都市計画道路の方向性
<b>評価視点</b>	広域的な生活圏の形成 都市の機能強化	<b>評価項目</b>	都市内の拠点相互を連絡する等，都市の骨格を形成する道路（基本は，都市計画マスタープランでの位置付け）
<b>内 容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画マスタープラン，長期総合計画で中心市街地，都心，地域拠点相互間を連絡する道路等として位置付けられている路線・区間</li> <li>・都市計画マスタープランが策定されていない場合は P13 の拠点の定義をもって設定した拠点間を連絡する路線・区間とすることが可能。</li> <li>・長期総合計画で交通網の考え方が明確化されている場合はそれに準ずる。</li> <li>・長期総合計画で交通網の考え方が明確化されていない場合は P13 の拠点の定義をもって設定した拠点間を連絡する路線・区間とすることが可能。</li> </ul>		

**概 要**

- ・都市計画マスタープラン等の将来の都市構造において，中心市街地，都心，地域拠点，産業拠点，その他開発拠点等を最短距離で連絡する路線・区間

幹線街路  
 補助幹線街路  
 都市内拠点を相互に連絡するルート

中心市街地、都心  
 地域拠点  
 産業拠点  
 歴史・文化拠点  
 観光・レクリエーション拠点  
 その他開発拠点  
 交通拠点  
 公共・公益施設等  
 中心市街地、都心の範囲  
 地域拠点の範囲

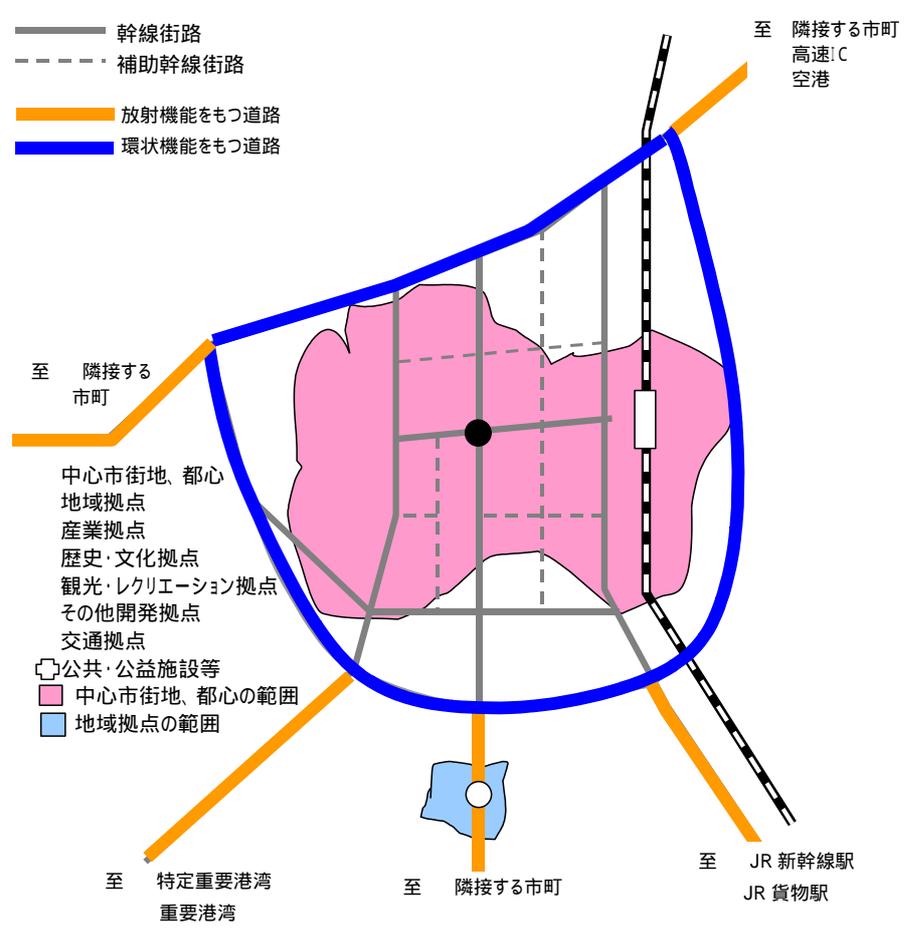
至 隣接する市町  
 工業団地  
 至 特定重要港湾  
 重要港湾  
 至 JR 新幹線駅  
 JR 貨物駅  
 至 隣接する市町  
 高速IC  
 空港

- ・都市計画マスタープラン等で都市の骨格を形成する道路として位置付けられている路線・区間
- 「都市計画マスタープラン」等で交通体系の整備方針や地域別構想などで都市の骨格を形成する道路等の記載がなされている路線・区間

<b>観 点</b>	広域的な観点	<b>類 型</b>	都市計画道路の方向性
<b>評価視点</b>	広域的な生活圏の形成 都市の機能強化	<b>評価項目</b>	放射・環状道路等，中心市街地の骨格を形成する道路（基本は，都市計画マスタープランでの位置付け）
<b>内 容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画マスタープランで放射，環状道路等，中心市街地の骨格的な道路として位置付けられている路線・区間</li> <li>・都市計画マスタープランや中心市街地活性化基本計画が策定されていない場合，長期総合計画で交通網の考え方で骨格的な道路として位置付けられている場合はそれに準ずる。</li> </ul>		

**概 要**

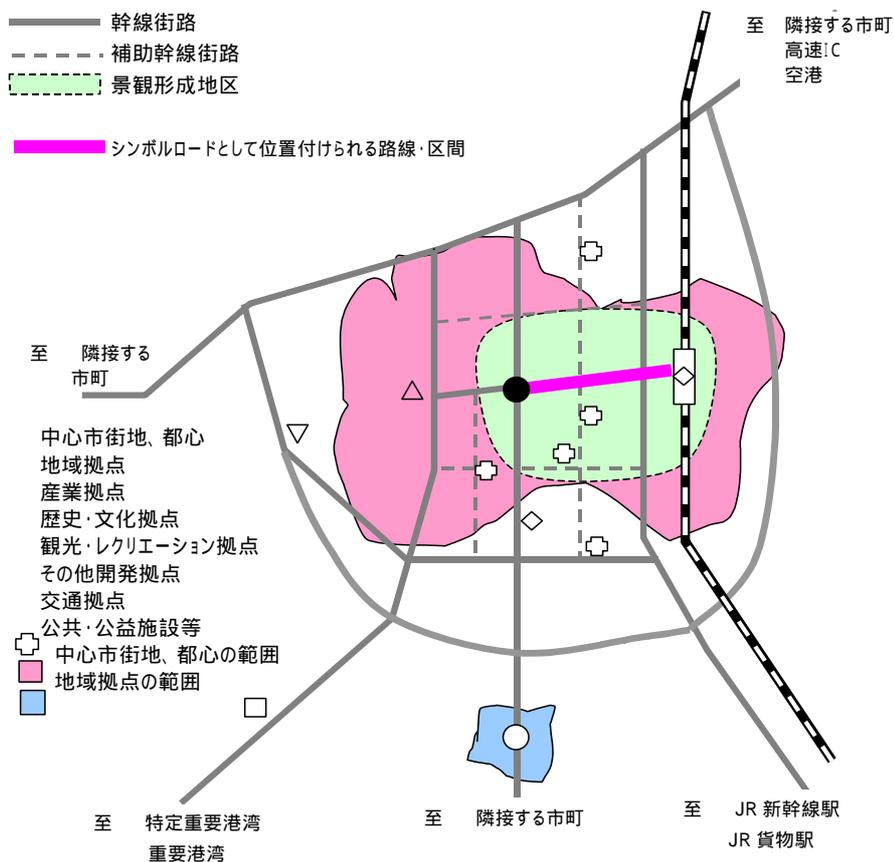
・放射・環状機能をもつ道路



<b>観 点</b>	広域的な観点	<b>類 型</b>	都市計画道路の方向性
<b>評価視点</b>	都市個別課題への対応	<b>評価項目</b>	都市景観の骨格を形成する道路 等 (参考)
<b>内 容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画マスタープラン等において都市景観シンボル軸に位置付けられ、景観形成地区において景観形成の向上に寄与する路線として位置付けられている路線・区間</li> </ul>		

**概 要**

- 道路のもつ空間機能のうち、景観機能を有する道路としては以下のものが考えられる。
    - 景観形成地区内に位置する街路
    - 観光拠点内に位置する街路
    - 街並み環境の整備を予定する区域内に位置する街路
    - シンボルロードとして位置付けられる街路
- など

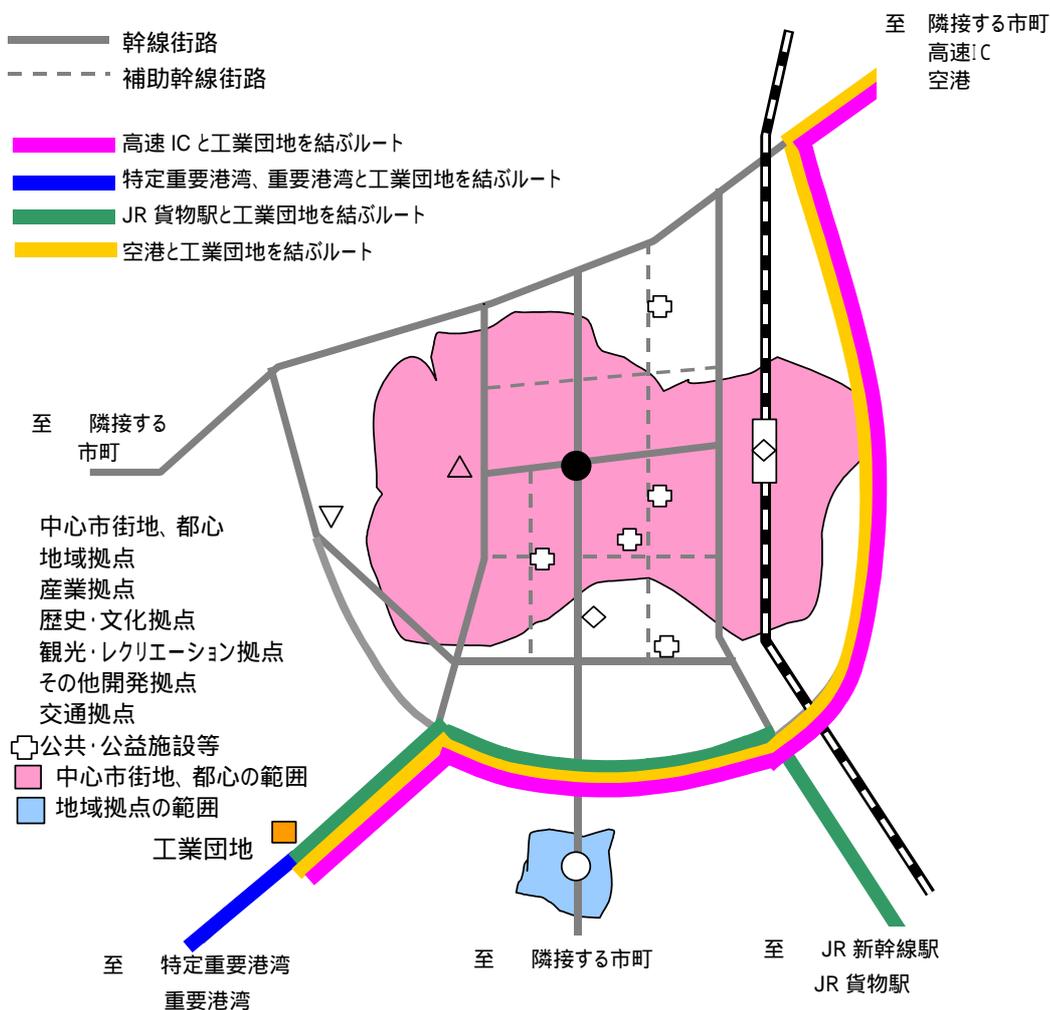




観 点	広域的な観点	類 型	その他の基本的機能
評価視点	交通機能	評価項目	産業活動に寄与する道路
内 容	<ul style="list-style-type: none"> <li>工業団地や流通業務団地等の産業拠点と、空港、高速IC、特定重要港湾、重要港湾、JR貨物駅等の交通拠点を連絡する路線・区間</li> </ul>		

**概 要**

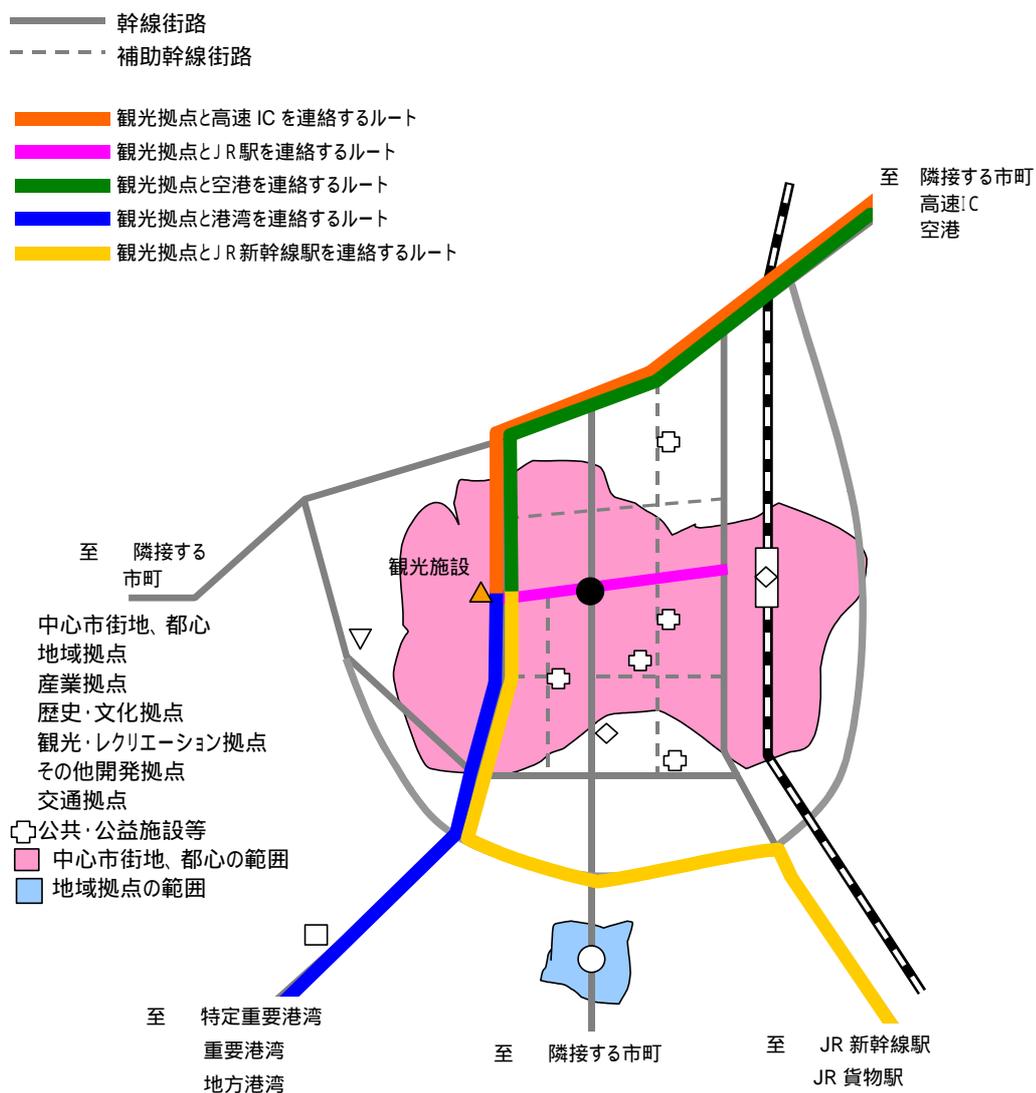
・産業活動に寄与する道路  
 バイパス等があり、市街地の沿道環境を守るため、距離にあまり大きな差がない場合には、バイパスをルートとしてもよい



観 点	広域的な観点	類 型	その他の基本的機能
評価視点	交通機能	評価項目	観光・レクリエーション拠点へのアクセス道路
内 容	・主要観光施設（年間入込み客数 10 万人以上）と高速 IC，空港，港湾（特定重要港湾，重要港湾，地方港湾），JR 在来線駅，JR 新幹線駅等を連絡する路線・区間		

**概 要**

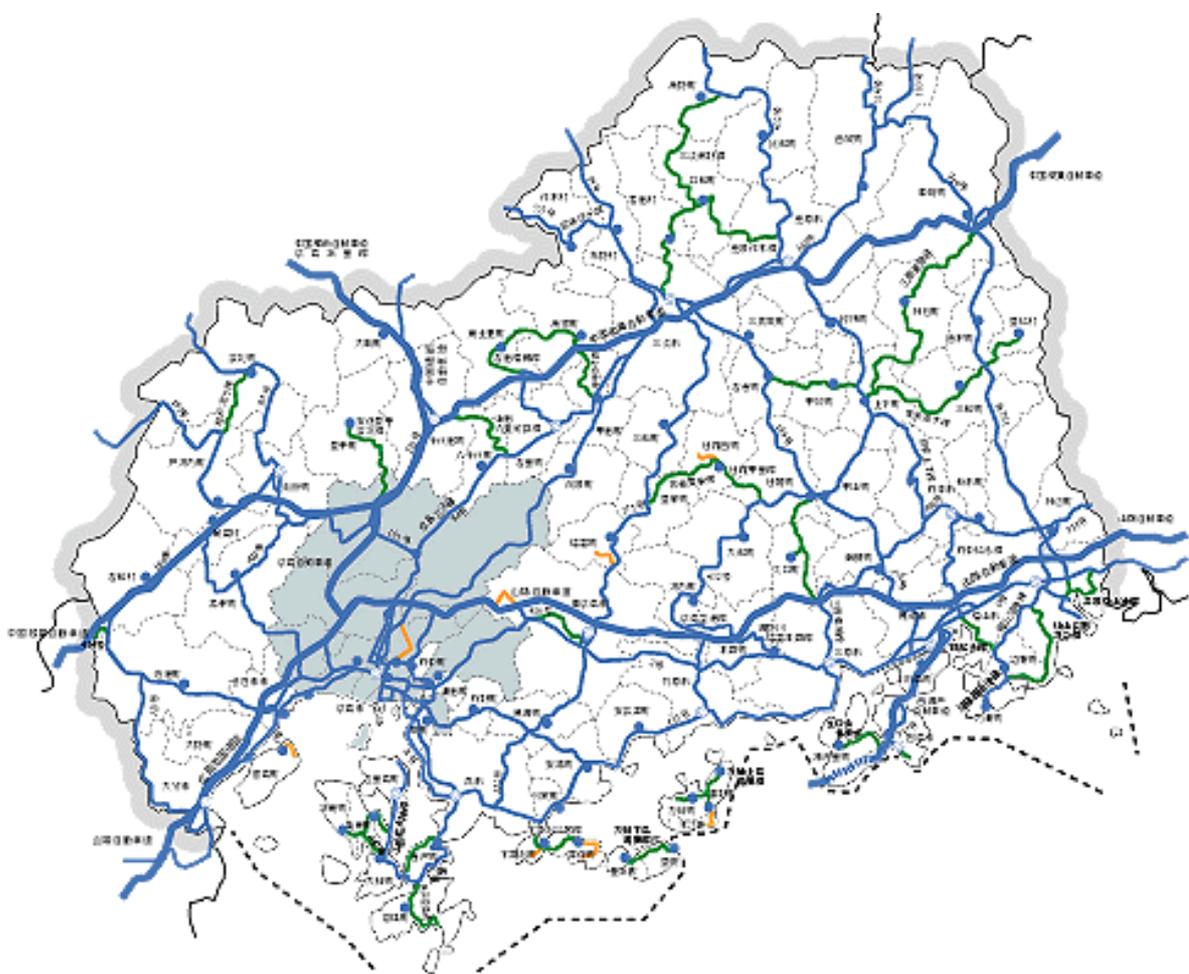
・観光・レクリエーション拠点へのアクセス道路



<b>観 点</b>	広域的な観点	<b>類 型</b>	その他の基本的機能
<b>評価視点</b>	空間機能	<b>評価項目</b>	防災活動，緊急活動を支援する道路
<b>内 容</b>	・ 広島県の緊急輸送道路ネットワーク計画で指定されている路線・区間		

**概 要**

緊急輸送道路：  
 阪神・淡路大震災を教訓とし，地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施することを目的として，各都道府県において策定された『緊急輸送道路ネットワーク計画』の中で設定された路線で，今後，耐震性の向上など計画的に整備が図られる道路。



拠点凡例

緊急輸送道路の分類	記号	備考
第1次緊急輸送道路		高規格幹線道路
		その他
第2次緊急輸送道路		
第3次緊急輸送道路		

拠点種類	施設種類	記号
地方公共団体	県庁舎	
	地方生活圏中心都市の役場庁舎	
	市区町村役場	

出典：広島県HP  
<http://www.pref.hiroshima.jp/doboku/douken/douro/2-24.html>

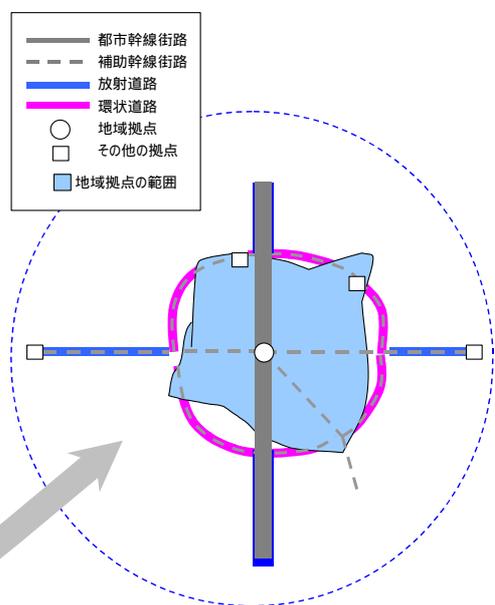
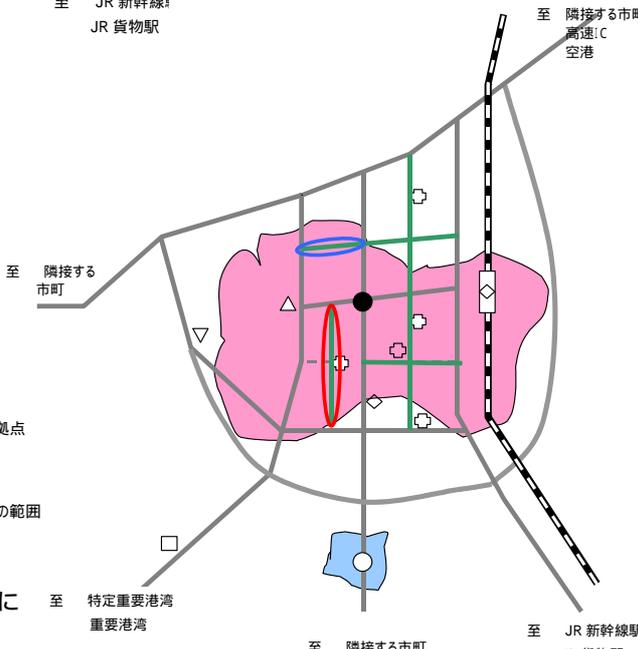
### 3.3 一次評価の評価項目（地域まちづくりの観点）と内容についての説明

- ・地域まちづくりの観点での評価項目について具体的な内容を以下に示す。
- ・連絡性に関する項目は、最短距離の経路を構成する路線・区間を対象とする。
- ・この結果を評価カルテの一次評価欄に記載する。

#### (1) 地域まちづくりの観点での評価項目の具体的な内容

類型	評価視点		評価項目	評価項目の具体的な内容	概要図	
都市計画道路の方向性	共通項目	持続型都市づくり	・路線バス等公共交通機関のサービスが行われている道路	・路線バスが運行している（予定される）路線・区間	-	
			・歩行者、自転車の安全で快適な通行空間が確保された道路	・都市計画マスタープラン等において歩行者・自転車ネットワークに指定されている路線・区間 ・通学路に指定されている路線・区間 ・自転車・歩行者優先道路として指定されている路線・区間	-	
			・沿道環境向上のため、緑の基本計画等に位置付けられている道路	・緑の基本計画等において緑のネットワークとして位置付けられている路線・区間 ・都市計画マスタープラン等で道路環境保全を図る道路として位置付けられている路線・区間	-	
	共通項目	広域的な生活圏の形成	都市間の連携	-	-	-
			都市の機能強化	・地域の骨格を形成する道路	・以下に示す機能をもつ路線を該当する路線とする。 都市計画マスタープラン等において放射、環状道路として位置付けられている路線・区間 都市計画マスタープラン等において拠点内の主な生活道路として位置付けられている路線・区間 都市計画マスタープラン等においてシンボル道路等に位置付けられている路線・区間 都市計画マスタープラン等において主要幹線道路、幹線道路を補完する道路として位置付けられている路線	P34参照
				・中心市街地活性化に寄与する道路	・中心市街地活性化基本計画に位置付けられた中心市街地の区域内にあり、活性化事業の一環として整備が計画されている路線・区間 ・沿道に面的事業の整備計画がある路線・区間	-
	独自項目	地域個別課題への対応	・歴史・景観・文化資源のある道路（参考）	・沿道で歴史文化的な街並み環境整備の計画のある路線・区間 ・なお、重要伝統的建造物群保存地区など、歴史・文化資産の現状保全に努める地区は含まない。	P35参照	
			・バリアフリーの計画がある道路等（参考）	・交通バリアフリー基本構想における特定経路に指定されている路線・区間	-	
	その他の基本的機能	交通機能	・地域内の主要拠点（公共・公益施設、大規模小売店舗等）を連絡する道路	・公共・公益施設（市役所、図書館、文化会館等）や大規模小売店舗（店舗面積 3000 m <sup>2</sup> 以上）、病院（病床数 20 以上）と幹線街路を連絡する路線・区間	P36参照	
			・延焼遮断、災害避難路となる道路	・地域防災計画等において延焼遮断防止機能のある道路として位置付けられている路線・区間 ・避難地へのアクセス道路と位置付けられている路線・区間	P37参照	
空間機能		・消防活動困難地域の解消を図る道路	・消防活動困難区域（現況幅員 6m以上の道路から直距離 140mの範囲に含まれない区域）を解消するための路線・区間	P38参照		

(2) 一次評価の評価項目の内容についての説明（地域まちづくりの観点）

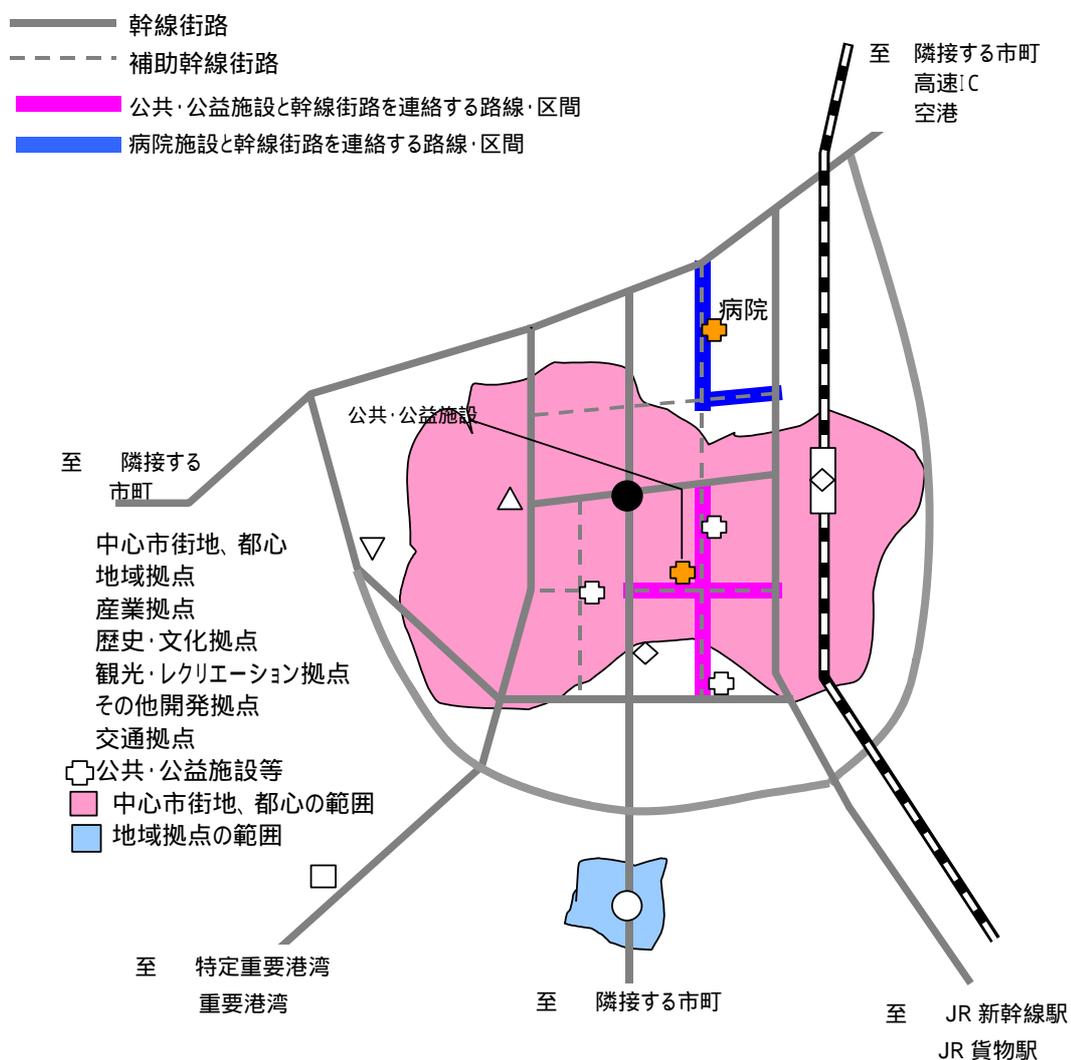
観 点	地域まちづくりの観点	類 型	都市計画道路の方向性
評価視点	広域的な生活圏の形成 都市の機能強化	評価項目	地域の骨格を形成する道路
内 容	<p>都市計画マスタープラン等において放射，環状道路に位置付けられている路線・区間</p> <p>都市計画マスタープラン等において拠点内の主な生活道路として位置付けられている路線・区間</p> <p>都市計画マスタープラン等においてシンボル道路等に位置付けられている路線・区間</p> <p>都市計画マスタープラン等で主要幹線道路，幹線道路を補完する道路として位置付けられている路線</p>		
概 要	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>—— 幹線街路 - - - - 補助幹線街路</p> <p>中心市街地、都心 地域拠点 産業拠点 歴史・文化拠点 観光・レクリエーション拠点 その他開発拠点 交通拠点 □ 公共・公益施設等 ■ 中心市街地、都心の範囲 ■ 地域拠点の範囲</p> <p>至 隣接する市町</p> <p>至 特定重要港湾 重要港湾</p> <p>至 隣接する市町</p> <p>至 JR 新幹線 JR 貨物駅</p> <p>至 隣接する市町 高速IC 空港</p> </div> <div style="width: 45%; text-align: center;"> <p>放射・環状道路に位置付けられている路線・区間</p>  <p>—— 都市幹線街路 - - - - 補助幹線街路 —— 放射道路 —— 環状道路 ○ 地域拠点 □ その他の拠点 ■ 地域拠点の範囲</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>拠点内の主な生活道路 拠点内のシンボル道路 主要幹線道路，幹線街路を補完する道路</p> <p>—— 幹線街路 - - - - 補助幹線街路</p> <p>○ 拠点内の主な生活道路 ○ 拠点内のシンボル道路 —— 主要幹線道路，幹線街路を補完する道路</p> <p>中心市街地、都心 地域拠点 産業拠点 歴史・文化拠点 観光・レクリエーション拠点 その他開発拠点 交通拠点 □ 公共・公益施設等 ■ 中心市街地、都心の範囲 ■ 地域拠点の範囲</p> </div> <div style="width: 45%;">  <p>至 隣接する市町</p> <p>至 特定重要港湾 重要港湾</p> <p>至 隣接する市町</p> <p>至 JR 新幹線 JR 貨物駅</p> <p>至 隣接する市町 高速IC 空港</p> </div> </div> <p>都市計画道路マスタープランを未策定の市町については，長期総合計画等で確認をしてもよい。</p>		

<b>観 点</b>	地域まちづくりの観点	<b>類 型</b>	都市計画道路の方向性
<b>評価視点</b>	地域個別課題への対応	<b>評価項目</b>	歴史・景観・文化資源のある道路（参考）
<b>内 容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道で歴史文化的な街並み環境整備の計画のある路線・区間</li> <li>・なお、重要伝統的建造物群保存地区など、歴史・文化資産の現状保全に努める地区は含まない。</li> </ul>		
<b>概 要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史・景観・文化資源のある道路（参考）</li> <li>社寺，仏閣等の歴史，文化資源</li> <li>「街並み保存地区」等に指定されている地域</li> <li>重要伝統的建造物群保存地区・・・周囲の環境と一体をなして歴史的風致を形成し，価値の高い城下町，宿場町，港町，農漁村集落などの伝統的建造物群とその周りの環境を保存するため，市町村が定めた地区</li> </ul>		

<b>観 点</b>	地域まちづくりの観点	<b>類 型</b>	その他の基本的機能
<b>評価視点</b>	交通機能	<b>評価項目</b>	地域内の主要拠点（公共・公益施設，大規模小売店舗等）を連絡する道路
<b>内 容</b>	・ 公共・公益施設（市役所，図書館，文化会館等）や大規模小売店舗（店舗面積 3000 m <sup>2</sup> 以上），病院（病床数 20 以上）と幹線街路を連絡する路線・区間		

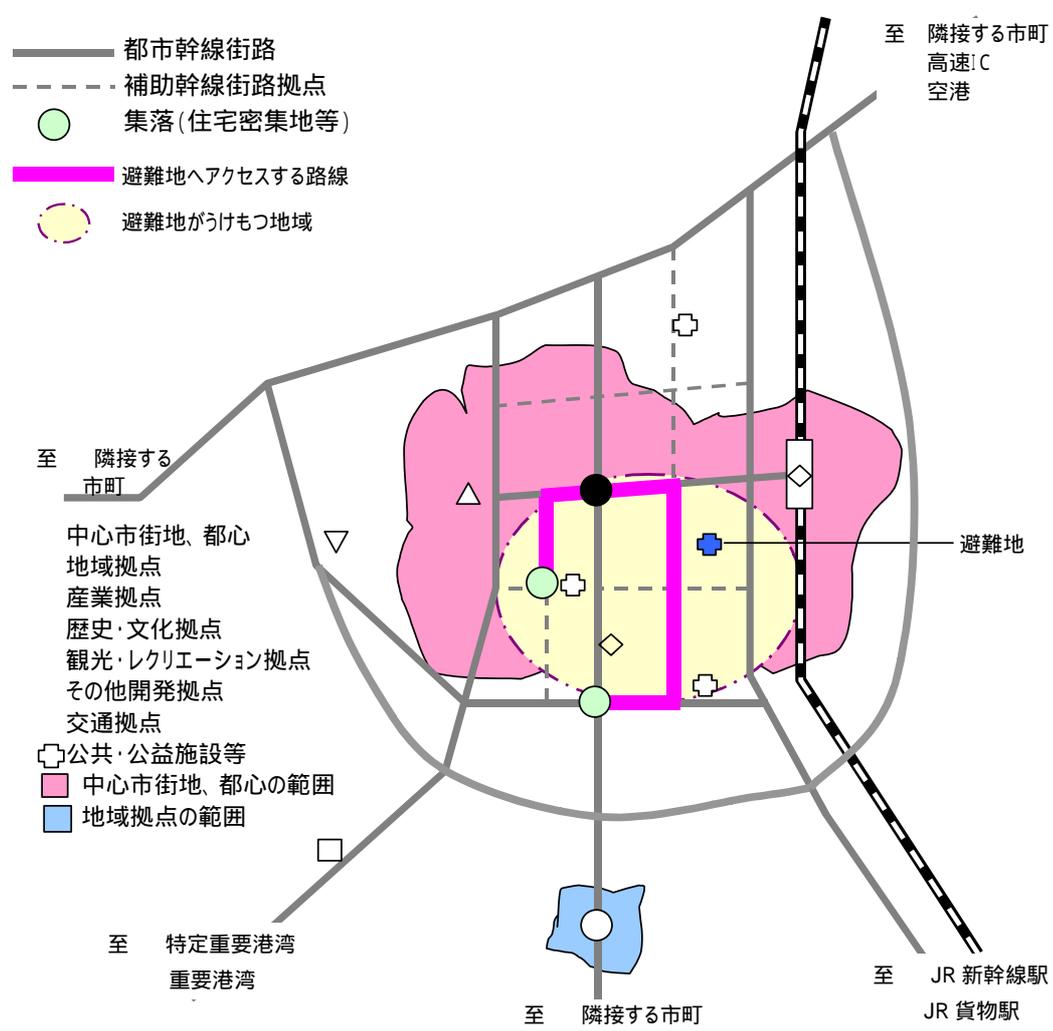
**概 要**

施設前面の補助幹線街路から幹線街路までの最短距離で連絡するルート



<b>観 点</b>	地域まちづくりの観点	<b>類 型</b>	その他の基本的機
<b>評価視点</b>	空間機能	<b>評価項目</b>	延焼遮断，災害避難路となる道路
<b>内 容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域防災計画等において延焼遮断防止機能のある道路として位置付けられている路線・区間</li> <li>・ 避難地へのアクセス道路と位置付けられている路線・区間</li> </ul>		

**概 要**

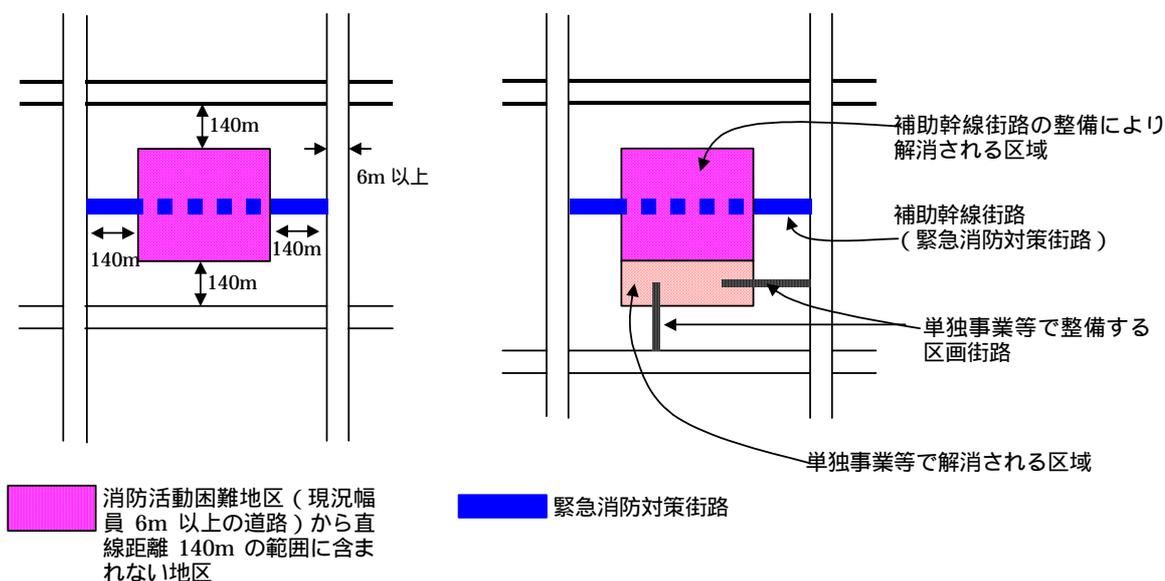


<b>観 点</b>	地域まちづくりの観点	<b>類 型</b>	その他の基本的機能
<b>評価視点</b>	空間機能	<b>評価項目</b>	消防活動困難地域の解消を図る道路
<b>内 容</b>	・消防活動困難区域（現況幅員 6m以上の道路から直線距離 140mの範囲に含まれない区域）を解消するための路線・区間		

**概 要**

緊急消防対策街路

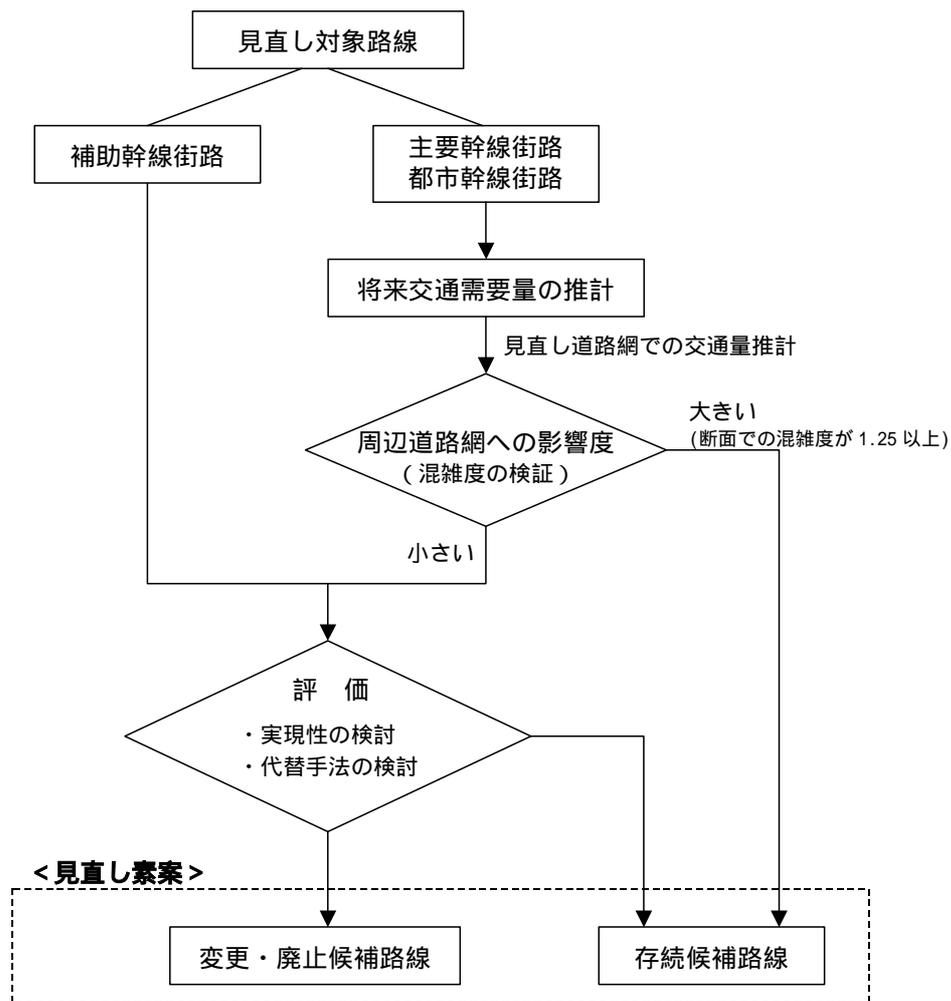
- ・「平成 5 年度 街づくりハンドブック」によると、  
緊急消防対策街路とは、「消防活動困難区域を解消するための街路整備」を呼んでいるものであり、主として、補助幹線クラスの都市計画街路整備（街路事業）が行われている。しかし、街路事業のみでは、消防活動困難区域が部分的に残ることとなるため、単独事業等による解消が必要である。
- ・ここで消防活動困難区域とは、  
「現況幅員 6m 以上の道路から直距離 140m の範囲に含まれない区域で、消防活動が困難な区域」とされている。



## 4. 見直し素案の作成（総合評価）方法

### 4.1 見直し素案作成の流れ

- ・一次評価の結果を踏まえ、見直し対象路線となった主要幹線街路及び都市幹線街路は、見直し道路網における将来交通需要量を推計し、当該路線未整備の場合の周辺道路網への影響度について検討し、その検討結果を踏まえ、「実現性の視点」、「代替措置可能性の視点」から総合評価を実施する。
- ・また、見直し対象路線となった補助幹線街路は、そのまま「実現性の視点」、「代替措置可能性の視点」から総合評価を行う。
- ・実現性の視点では、他事業との関連性等の評価項目により計画実現の可能性についての検討を行う。
- ・代替措置の可能性については、当該路線が廃止となった場合における道路の機能を保持するための施策や施策実施の可能性等について検討する。
- ・以上の検討結果を総括し、見直し素案を作成する。



見直し素案の作成手順

## 4.2 具体的な評価方法

### (1) 将来交通需要の推計

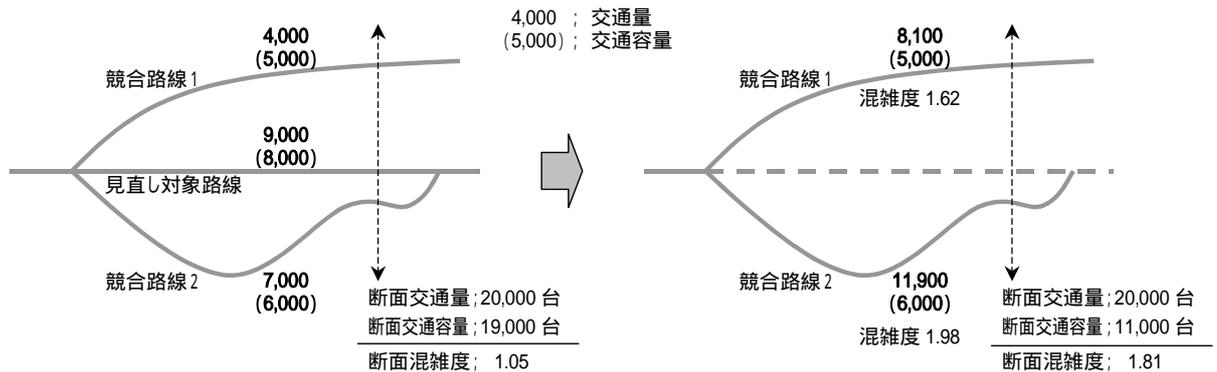
#### 将来推計について

- ・将来交通需要量推計は、「広島県都市計画道路見直し基本指針策定業務（平成 17.3 月）」での推計結果を使用することを基本とする。
- ・この「広島県都市計画道路見直し基本指針策定業務」での推計は、殆どの幹線街路が組み込まれた道路網で推計されている。
- ・しかしながら、交通量推計は、使用するOD表が抽出調査から作成されているため、推計値 0～4,000 台/日未満の交通については誤差を含んでいると判断され、精度が十分に保たれていない。
- ・これらの点に留意して、0～4,000 台/日未満の交通量については、その取り扱いに十分留意する必要がある。
- ・また、各市町独自で交通量推計を実施する場合は、国、県等の管理する路線については上記推計結果との差が±1,000 台/日単位内で整合させる。
- ・上記推計結果に入っていない路線または 4,000 台/日未満の交通量は、推計結果を使用するのではなく実測調査を行い、その結果を走行台キ口の伸び率を乗じて予測してもよい。

## 見直し道路網の推計について

- ・見直し道路網での推計については、「広島県都市計画道路見直し基本指針策定業務（平成 17.3月）」での推計結果をもとに，見直し対象路線が整備されない場合の断面交通量を容量比で分割し推計する。
- ・また，推計結果を使用するのではなく実測調査を行い，その結果を走行台キ口の伸び率を乗じて予測することも可能。

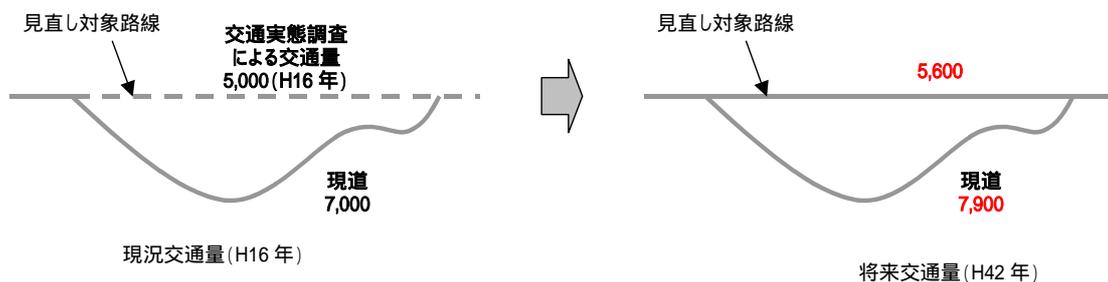
### < 簡便的な推計手法例 >



与件(広島県交通量推計結果)

$$\begin{aligned} \text{競合路線1の交通量} &= 9,000 \times \frac{5,000}{(5,000 + 6,000)} + 4,000 = 8,100 \text{ 台/日} \\ \text{競合路線2の交通量} &= 9,000 \times \frac{6,000}{(5,000 + 6,000)} + 7,000 = 11,900 \text{ 台/日} \end{aligned}$$

### < 簡便的な推計手法例 >



走行台キ口の伸びによる予測交通量

H42/H16での走行台キ口の伸び率 (次頁参照)

$$\begin{aligned} \text{現道の将来交通量} &= 7,000 \times 1.125 = 7,900 \text{ 台/日} \\ \text{見直し対象路線将来の交通量} &= 5,000 \times 1.125 = 5,600 \text{ 台/日} \end{aligned}$$

(参考)

## 山陽ブロック・車種別走行台キロ伸び率

	年	山陽			全国		
		乗用車	貨物車	全車種	乗用車	貨物車	全車種
1999-2000	H12	1.01138	0.99623	1.00567	1.01298	0.99790	1.00791
2000-2001	H13	1.01125	0.99621	1.00563	1.01281	0.99789	1.00785
2001-2002	H14	1.01112	0.99620	1.00560	1.01265	0.99789	1.00779
2002-2003	H15	1.01100	0.99618	1.00557	1.01249	0.99788	1.00773
2003-2004	H16	1.01088	0.99617	1.00554	1.01234	0.99788	1.00767
2004-2005	H17	1.01077	0.99615	1.00551	1.01219	0.99788	1.00761
2005-2006	H18	1.01065	0.99614	1.00548	1.01204	0.99787	1.00756
2006-2007	H19	1.01054	0.99612	1.00545	1.01190	0.99787	1.00750
2007-2008	H20	1.01043	0.99611	1.00542	1.01176	0.99786	1.00744
2008-2009	H21	1.01032	0.99609	1.00539	1.01162	0.99786	1.00739
2009-2010	H22	1.01022	0.99608	1.00536	1.01149	0.99785	1.00733
2010-2011	H23	1.00577	0.99732	1.00290	1.00684	0.99854	1.00434
2011-2012	H24	1.00574	0.99732	1.00289	1.00680	0.99853	1.00432
2012-2013	H25	1.00570	0.99731	1.00288	1.00675	0.99853	1.00430
2013-2014	H26	1.00567	0.99730	1.00287	1.00670	0.99853	1.00428
2014-2015	H27	1.00564	0.99730	1.00286	1.00666	0.99853	1.00426
2015-2016	H28	1.00561	0.99729	1.00286	1.00662	0.99853	1.00424
2016-2017	H29	1.00558	0.99728	1.00285	1.00657	0.99852	1.00423
2017-2018	H30	1.00555	0.99727	1.00284	1.00653	0.99852	1.00421
2018-2019	H31	1.00551	0.99727	1.00283	1.00649	0.99852	1.00419
2019-2020	H32	1.00548	0.99726	1.00282	1.00644	0.99852	1.00417
2020-2021	H33	0.99991	0.99494	0.99831	1.00074	0.99576	0.99932
2021-2022	H34	0.99991	0.99491	0.99831	1.00074	0.99574	0.99932
2022-2023	H35	0.99991	0.99489	0.99831	1.00074	0.99572	0.99932
2023-2024	H36	0.99991	0.99486	0.99830	1.00074	0.99570	0.99932
2024-2025	H37	0.99991	0.99484	0.99830	1.00074	0.99568	0.99932
2025-2026	H38	0.99991	0.99481	0.99830	1.00074	0.99566	0.99932
2026-2027	H39	0.99991	0.99478	0.99830	1.00074	0.99565	0.99932
2027-2028	H40	0.99991	0.99475	0.99829	1.00073	0.99563	0.99932
2028-2029	H41	0.99991	0.99473	0.99829	1.00073	0.99561	0.99931
2029-2030	H42	0.99991	0.99470	0.99829	1.00073	0.99559	0.99931
2030-2031	H43	0.99692	0.99482	0.99627	0.99674	0.99513	0.99630
2031-2032	H44	0.99691	0.99479	0.99626	0.99673	0.99511	0.99628
2032-2033	H45	0.99690	0.99477	0.99624	0.99672	0.99509	0.99627
2033-2034	H46	0.99689	0.99474	0.99623	0.99671	0.99506	0.99626
2034-2035	H47	0.99688	0.99471	0.99621	0.99669	0.99504	0.99624
2035-2036	H48	0.99687	0.99468	0.99620	0.99668	0.99501	0.99623
2036-2037	H49	0.99686	0.99466	0.99618	0.99667	0.99499	0.99621
2037-2038	H50	0.99685	0.99463	0.99617	0.99666	0.99496	0.99620
2038-2039	H51	0.99684	0.99460	0.99616	0.99665	0.99494	0.99618
2039-2040	H52	0.99683	0.99457	0.99614	0.99664	0.99491	0.99617
2040-2041	H53	0.99613	0.99715	0.99644	0.99601	0.99770	0.99647
2041-2042	H54	0.99611	0.99714	0.99643	0.99600	0.99769	0.99646
2042-2043	H55	0.99610	0.99714	0.99642	0.99598	0.99769	0.99644
2043-2044	H56	0.99608	0.99713	0.99640	0.99596	0.99768	0.99643
2044-2045	H57	0.99607	0.99712	0.99639	0.99595	0.99768	0.99642
2045-2046	H58	0.99605	0.99711	0.99638	0.99593	0.99767	0.99641
2046-2047	H59	0.99604	0.99710	0.99636	0.99591	0.99767	0.99639
2047-2048	H60	0.99602	0.99709	0.99635	0.99590	0.99766	0.99638
2048-2049	H61	0.99600	0.99709	0.99634	0.99588	0.99766	0.99637
2049-2050	H62	0.99599	0.99708	0.99632	0.99586	0.99765	0.99635

出典：高速自動車国道の将来交通量推計主要説明資料(H15.11 国土交通省道路局)  
注)表中の数値は、前年度に対する伸び率となっている。

例 

2004-2005	H17	1.01077
-----------	-----	---------

$$H17/H16 = 1.01077$$

(H16年からH17年にかけての乗用車種の走行台キロの伸び率が1.01077)

計算例 H16年からH22年の伸び率は 1.0646 となる

年	乗用車	伸び率
2003-2004	H16	1.01088
2004-2005	H17	1.01077
2005-2006	H18	1.01065
2006-2007	H19	1.01054
2007-2008	H20	1.01043
2008-2009	H21	1.01032
2009-2010	H22	1.01022

基準年度を1とする

$$1 \times 1.01077$$

$$1.01077 \times 1.01065$$

$$1.02153 \times 1.01054$$

$$1.03230 \times 1.01043$$

$$1.04307 \times 1.01032$$

$$1.05383 \times 1.01022$$

(2) 周辺道路網への影響度の考え方

・見直し対象路線を含む断面で、見直し対象路線が整備されない場合の断面混雑度が 1.25 以上であれば影響があると判断する。

(3) 総合評価の評価項目の具体的な内容

・下記の評価項目により評価を行い、評価カルテに記入する。

総合評価項目

評価項目		記載内容	備考	
見直し対象路線未整備による周辺道路への影響	見直し対象路線未整備の場合の交通量 (現道がある場合)(H42年推計)	見直し道路網、整備済みの推計結果を用いて容量比による推計を行い、断面交通量を記入する。	広島県都市計画道路見直し基本指針策定業務での推計結果	
	見直し対象路線未整備の場合の混雑度 (現道がある場合のみ)(H42年推計)	上記断面交通量と交通容量から算定し、結果を記入する。	交通容量はP10を参照	
	地域への影響	見直し対象路線を含む断面で、見直し対象路線が整備されない場合の断面混雑度が1.25以上あるかを確認し、1.25以上であれば「影響有り」と記入する。1.25未満であれば、「影響なし」と記入する	広島県都市計画道路見直し基本指針策定業務での推計結果	
実現性の検討	事業化の見通し	着手年度 / 完成年度	事業の着手、完成年度を記入する。決まっていなければ「-」を記入する。	-
		他事業との連携の有無	連続立体交差事業や区画整理事業、市街地再開発事業など、他の事業との連携がある場合は事業名を記入する。連携がなければ「-」を記入する。	-
	地域ニーズ	道路整備に対する住民意見の有無	対象路線がまちづくりを行う上で、住民等から意見要望や住民参加による活動がある等、地域の個性ある街づくり計画に適合しているかどうかの意見を記入する。意見等無ければ、「なし」と記入する	-
	各種基準への対応	道路の機能に応じた標準的な幅員を満たしていない道路	計画決定されている道路幅員が、現道路構造令の標準幅員を満たしていなければ「満たしていない」。満たしていれば「満たしている」と記入する	-
	路線存続に対する支障の有無 (該当する場合は×)	公共・公益施設の立地の有無	都市計画道路幅員内に学校施設、病院、発電所等の比較的大規模な特殊物件が存在している場合は「×」記入する。施設が無ければ「-」を記入する。	-
		密集市街地の有無	当該路線が密集市街地(S45DIDD)に内に位置していれば「×」を記入する。位置していなければ「-」を記入する。	-
		市街地を支える商店街の有無	都市計画決定の幅の中に商店街が立地しており、道路を整備することで市街地の空洞化を招く恐れのある路線であれば「×」を記入する。そうでなければ「-」を記入する。	-
		歴史・文化資産の有無	都市計画決定幅員内に歴史的・文化的な施設、史跡などが存在していれば「×」を記入し、そうでなければ「-」を記入する。	-
	実現性の確認	上記の内容から実現性についてコメントする	-	
代替手法の検討		既存道路や代替路等により当該路線・区間が果たすべき機能の代替が可能か、または別途整備手法等、別の手法で機能を代替可能かについてコメントする	-	

総合評価項目の具体的な内容

評価項目		評価項目の具体的な内容	
見直し対象路線 未整備による 周辺道路への影響	見直し対象路線未整備の場合の交通量 (現道がある場合) (H42年推計)	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来交通需要量は「広島県都市計画道路見直し基本指針策定業務(H17.3月)」での推計結果を基本とする。</li> <li>上記業務での推計結果がない路線は「都市計画道路整備プログラム策定マニュアル」に示されている簡便的な方法による推計値または実態調査を行い、調査結果を走行台キロの伸び率を乗じるなどして交通量を推計してもよい。</li> <li>見直し対象路線が整備済みでの交通量推計結果をもとに、見直し対象路線が未整備の場合の交通量を容量比等により推計を行う。</li> </ul>	
	見直し対象路線未整備の場合の混雑度 (現道がある場合のみ) (H42年推計)	<ul style="list-style-type: none"> <li>上記見直し対象路線未整備での推計交通量をもとに、混雑度を算出する。(交通容量はP10を参照)</li> </ul>	
	地域への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域への影響度は、見直し対象路線を含む断面で、見直し対象路線が整備されない場合の断面混雑度が1.25以上であれば周辺道路網に影響があると判断する。</li> </ul>	
実現性の検討	事業化の見通し	着手年度 / 完成年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>現時点で見直し対象路線の事業着手年度及び完成年度の予定が定められているかどうかを確認する。</li> <li>定められていれば、事業化の見通しがある路線・区間とする。</li> </ul>
		他事業との連携の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>見直し対象路線の整備計画が他の事業と連携した計画となっているかどうかを確認し、事業名を記入する。</li> <li>他事業との連携がある場合は、事業化の見通しがある路線・区間とする。</li> </ul>
	地域ニーズ	道路整備に対する住民意見の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>見直し対象路線がまちづくりを行う上で、住民等からの意見要望や住民参加による活動があるかどうかの確認をする。</li> <li>これら意見要望や住民参加による活動については、その内容を十分考慮する。</li> </ul>
	各種基準への対応	道路の機能に応じた標準的な幅員を満たしていない道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画決定されている道路幅員が、道路構造令において標準幅員を満たしているかどうかを確認する。</li> <li>見直し対象路線の幅員と道路構造令での標準幅員を比較し、見直し対象路線の幅員が道路構造令での基準を満たしていない場合は、計画の見直しが必要な路線とする。</li> </ul>
	路線存続に対する支障の有無 (該当する場合は×)	公共・公益施設の立地の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>見直し対象路線上に学校、病院、発電所等の大規模な特殊物件が存在しているかどうかを確認する。</li> <li>存在していれば、路線整備の存続に対して支障がある路線・区間とする。</li> </ul>
		密集市街地の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>見直し対象路線が密集市街地を通過しているかどうか確認をする。</li> <li>密集市街地は、昭和45年国勢調査でのDID地区とする。</li> <li>見直し対象路線が密集市街地を通過していれば、路線整備の存続に対して支障がある路線・区間とする。</li> </ul>
		市街地を支える商店街の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>密集市街地(S45年DID地区)を見直し対象路線が通過しており、そこに商店街が存在しているかどうかを確認する。</li> <li>見直し対象路線が密集市街地に商店街が存在する地域を通過している場合、路線整備の存続に対して支障がある路線・区間とする。</li> </ul>

総合評価項目の具体的な内容

評価項目		評価項目の具体的な内容
実現性の検討	路線存続に対する支障の有無 (該当する場合は×)	歴史・文化資産の有無
	実現性の確認	
代替手法の検討		

- ・見直し対象路線上に歴史的・文化的な施設，史跡などが存在しているかどうかを確認する。
- ・歴史・文化的な施設及び史跡等は，神社，仏閣，埋蔵文化財等のようなものが考えられる。
- ・見直し対象路線上に歴史・文化資産等が存在する場合，路線整備の存続に対して支障がある路線・区間とする。

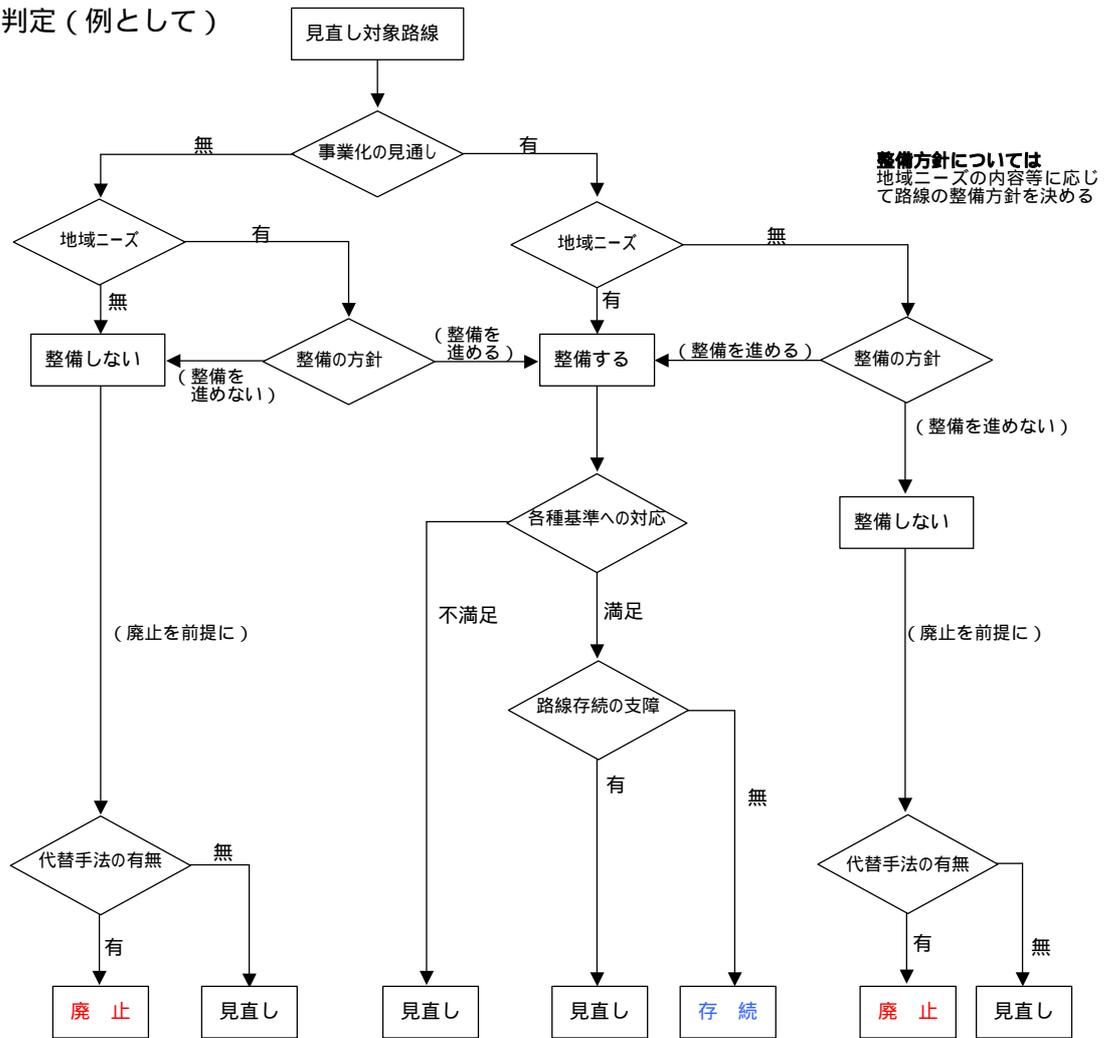
- ・交通量推計による周辺道路への影響及び実現性の検討項目での検討結果とその重要度を踏まえ，事業着手の見込みについて市町独自で判断する。

- ・見直し対象路線のもつ機能が既存道路や代替路等により代替機能が可能か，また別の手法等を用いて同様の機能を得ることが可能かどうか検討する。
- ・既存の路線や別の手法により，見直し対象路線のもつ機能が代替できる場合は代替手法が有りだと判断する。

(4) 総合評価の考え方

- ・見直し素案における変更・廃止候補路線，存続候補路線の選定は，総合評価項目の実現性や，代替手法の有無等から定性的な判断を行う。
- ・実現性の検討については，事業化の見通し，路線存続に対する支障の有無，各種基準への対応，地域ニーズ等の各項目について総合的に判断する。

評価での判定（例として）



評価検討フロー（例）

事業化の見通し	地域ニーズ	整備をするかどうかの判断	各種基準への対応（基準への満足度）	路線存続に対する支障の有無	代替手法の検討	判定
有	有	整備を行う	満足している	有	-	見直し
			満足していない	無	-	存続
		満足していない	-	-	-	見直し
	無	整備を行う	満足している	有	-	見直し
			満足していない	無	-	存続
		整備を行わない	-	-	有	廃止
無	有	整備を行う	満足している	有	-	見直し
			満足していない	無	-	存続
		満足していない	-	-	-	見直し
	無	整備を行わない	-	-	有	廃止
			-	-	無	見直し
		整備を行わない	-	-	有	廃止
-	-	-	無	見直し		

## 参考資料（見直しにあたって作成する資料）

- （１）評価カルテ・・・・・・・・・・ 路線別調書（P 2を参照）
- （２）道路の機能分類図・・・・・・・・ 市町内の都市計画道路の機能分類図（P 16を参照）
- （３）長期未着手路線図・・・・・・・・ 市町内の都市計画決定後、長期間にわたり事業未着手の路線図
- （４）一次評価項目の該当図・・・・・ P 17の一次評価によって抽出される見直し対象路線図  
（該当項目数3以下のもの）
- （５）総合評価結果図・・・・・・・・・・ P 39の総合評価により選定される存続、見直し、廃止路線図