

# 延岡市都市計画道路見直しの 基本的な考え方



平成26年3月

延岡市都市建設部都市計画課

## 目次

### 第Ⅰ章 都市計画道路見直しの必要性について

1. 都市計画道路とは・・・・・・・・・・1
2. 延岡市の都市計画道路の現状（H25.4.1 現在）・・・・・・・・・・3
3. 都市計画道路見直しの必要性について・・・・・・・・・・6
  - ① 将来の都市構造への対応
  - ② 安全安心なまちづくりへの対応
  - ③ より効率的で効果的な道路網の整備
  - ④ 長期にわたる都市計画決定区域内の建築制限への対応
  - ⑤ 都市計画道路に関する市民アンケート結果

### 第Ⅱ章 都市計画道路見直しの考え方

1. 上位計画との整合・・・・・・・・・・8
2. 都市計画道路見直し対象路線・・・・・・・・・・8

### 第Ⅲ章 都市計画道路見直しの評価方法

1. STEP1 見直し対象路線・区間の選定・・・・・・・・・・11
2. STEP2 見直し対象路線の評価・・・・・・・・・・11

### 第Ⅳ章 都市計画道路見直し評価後の取り組みとスケジュール

1. 『延岡市都市計画道路見直し方針』の策定・・・・・・・・・・13
2. 『延岡市都市計画道路見直し方針』策定後の取り組み・・13
3. 今後のスケジュール・・・・・・・・・・14

## 第I章 都市計画道路見直しの必要性について

### 1. 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市計画法に定められている都市施設の一つであり、人や物資など都市における円滑な移動を確保するための交通機能や、環境、防災等の面で良好な都市空間を形成し供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能、また都市構造を形成し街区を構成するための市街地形成機能など、様々な機能を有しています。

#### 道路の機能

機能の区分		内容	
交通機能	通行機能 (トラフィック機能)	人や物資の移動の通行空間としての機能	
	沿道利用機能 (アクセス機能)	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、物資の積み降ろし等の沿道サービス機能	
空間機能	都市環境機能	景観、日照等の都市環境保全のための機能	
	都市 防災 機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延、防止するための空間機能
	収容 空間	公共交通のための導入空間	バス等の公共交通を導入するための空間
		供給施設・通信情報施設の空間	上下水道、ガス、電気、電話等の供給処理及び通信情報施設のための空間
道路付属物のための空間		交通信号、案内板、ストリートファニチャー（ベンチ・電話ボックス・植樹帯等）等のための空間	
市街地 形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

また、都市計画道路の種別は、主として交通機能に着目して次のように設定し、これらを適切に組み合わせて、道路の機能が十分発揮できるようにしています。

### 都市計画道路の種別と機能

道路の種別		道路の機能
<b>自動車専用道路</b> 【2路線】 (延岡外環状線・延岡北方線)		都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路
<b>幹線街路</b> 【49路線】	<b>主要幹線街路</b> (国道10号・延岡インター線など)	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及び都市内の重要な地域間相互の交通を集約して処理する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有し、都市構造に対応したネットワークを形成する道路
	<b>都市幹線街路</b> (愛宕通線、安賀多通線など)	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道路。
	<b>補助幹線街路</b> (恒富通線・本小路通線など)	主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内などにおいて発生又は集中する交通を適正に集散させるための補助的な幹線街路。
<b>区画街路</b> ※延岡市なし		街区内において発生又は集中する交通を円滑に集散させ、街区や宅地の外郭を形成する日常生活に密着した道路である。
<b>特殊街路</b> ※延岡市なし		専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者、都市モノレール、路面電車の交通の用に供する道路。

## 2. 延岡市の都市計画道路の現状（H25.4.1 現在）

本市の都市計画道路は、市街化区域を中心に51路線、総延長122,670mを計画決定しています。整備の状況は、改良済区間延長52,465mで改良率は、42.8%（※自動車専用道路及びインター線で暫定2車線で供用開始をし、かつ4車線分の用地を確保した区間を改良済とした場合の改良率は73.6%）になります。また概成済延長は、44,635mで、改良済と概成済を合わせた整備済延長は97,100mで、整備率は79.2%となっています。

- 改良済とは……

都市計画決定どおりの幅員で整備され、一般の通行の用に供している道路の延長。

- 概成済とは……

改良済以外の区間のうち、計画幅員の概ね2/3以上または4車線以上の幅員を有する道路の延長。

### 都市計画道路整備状況

(平成25年4月1日 現在)

道路番号			道路名称	幅員 (m)	車線数	計画 延長 (m)	改良済 延長 (m)	概成済 延長 (m)	未着手 (m)	改良率	当初 決定年
区 分	規 模	番 号									
1	3	1	延岡外環状線	24.0	4	22,680	0	22,680	0	0% (100%)	S. 60
1	3	2	延岡北方線	24.0	4	13,210	0	10,568	2,642	0% (80%)	H. 6
3	2	1	安賀多通線	30.0	4	4,310	2,140	1,290	880	50%	S. 21
3	2	63	延岡駅通線	36.0	4	40	40	0	0	100%	〃
3	3	1	国道10号線	25.0	4	13,300	8,060	430	4,810	61%	S. 38
3	3	2	南延岡インター線	25.0		2,450	700	1,750	0	29%(100%)	S. 52
3	3	3	延岡インター線	28.0	4	2,820	0	2,820	0	0%(100%)	H. 6
3	3	11	中町通線	25.0	2	750	750	0	0	100%	S. 21
3	3	12	日の出通線	25.0	4	270	270	0	0	100%	〃
3	3	13	南延岡駅通線	25.0	4	50	0	50	0	0%	〃
3	3	14	一ヶ岡環状線	22.0	4	2,240	2,240	0	0	100%	S. 41
3	4	1	延岡港通線	18.0	2	1,930	1,930	0	0	100%	S. 34
3	4	2	出北通線	20.0	2	3,370	2,680	280	410	80%	S. 21
3	4	3	亀井通線	20.0	2	1,690	1,510	180	0	89%	〃
3	4	4	須崎中川原通線	16.0	2	3,480	2,625	600	255	75%	〃
3	4	5	昭和通線	16.0	2	1,020	0	0	1,020	0%	〃
3	4	6	塩浜通線	16.0	2	1,710	1,010	700	0	59%	〃
3	4	7	愛宕通線	16.0	2	4,550	3,540	0	1,010	78%	〃
3	4	8	西階通線	16.0	2	3,000	2,810	190	0	94%	〃
3	4	9	国道218号線	20.0	4	2,010	1,730	100	180	86%	〃
3	4	10	西小路通線	16.0	2	890	890	0	0	100%	S. 32

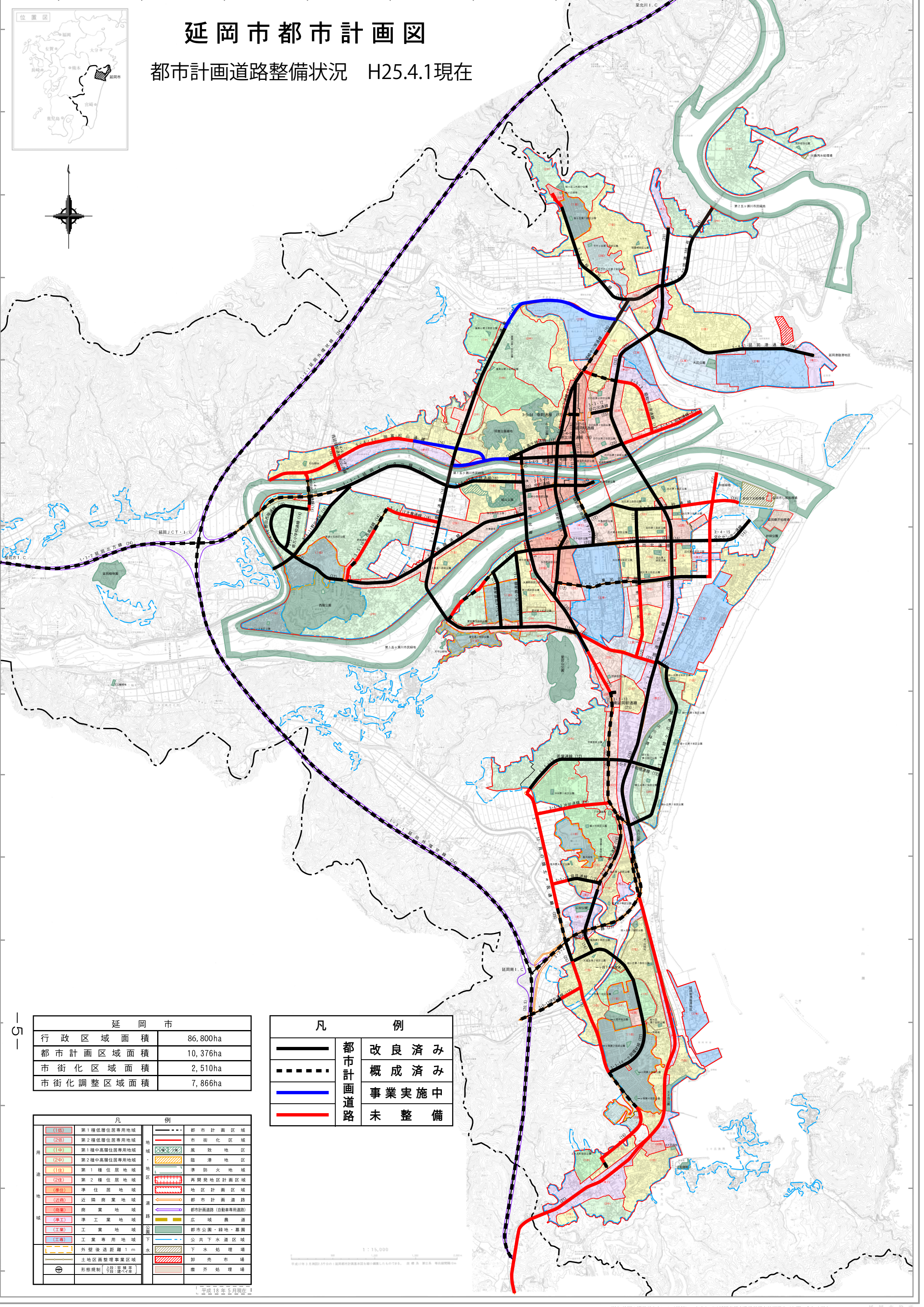
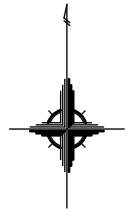
道路番号			道路名称	幅員 (m)	車線数	計画 延長 (m)	改良済 延長 (m)	概成済 延長 (m)	未着手 (m)	改良率	当初 決定年
区 分	規 模	番 号									
3	4	11	野田通線	16.0	2	1,330	1,330	0	0	100%	S. 52
3	4	12	貝の畑土々呂通線	16.0	2	5,080	240	650	4,190	5%	S. 41
3	4	13	沖田通線	16.0	2	850	0	0	850	0%	S. 53
3	4	14	松山通線	16.0	2	180	0	0	180	0%	S. 41
3	4	15	文化センター通線	16.0	2	560	560	0	0	100%	H. 3
3	4	16	野田西階通線	16.0	2	1,090	1,090	0	0	100%	H. 8
3	4	17	大貫通線	16.0	2	650	0	0	650	0%	H. 8
3	4	18	野田松山通線	16.0	2	450	80	260	110	18%	〃
3	4	19	本小路通線	16.0	2	880	880	0	0	100%	〃
3	4	20	国道388号線	16.0	2	1,190	1,190	0	0	100%	H. 10
3	4	60	岡富松山通線	16.0	2	2,680	545	0	2,135	20%	S. 21
3	4	61	西延岡駅通線	16.0	2	130	0	0	130	0%	S. 41
3	4	62	恵比須通線	16.0	2	200	200	0	0	100%	S. 21
3	5	1	高千穂通線	12.0	2	610	610	0	0	100%	〃
3	5	3	昭和中川原通線	12.0	2	1,230	0	280	950	0%	〃
3	5	4	桜ヶ丘通線	12.0	2	1,630	1,410	0	220	87%	S. 41
3	5	5	浜砂通線	12.0	2	1,800	1,080	0	720	60%	S. 21
3	5	6	西出北通線	12.0	2	1,680	820	30	830	49%	S. 38
3	5	7	東出北通線	12.0	2	3,100	970	790	1,340	31%	S. 41
3	5	8	緑ヶ丘通線	12.0	2	2,220	2,220	0	0	100%	S. 32
3	5	9	平和橋通線	12.0	2	630	630	0	0	100%	S. 34
3	5	10	若葉通線	12.0	2	1,160	1,120	0	40	97%	S. 44
3	5	11	富美山通線	16.0	2	3,300	2,335	17	948	71%	S. 48
3	5	12	笹目通線	12.0	2	550	390	0	160	71%	S. 53
3	5	13	伊形通線	12.0	2	810	0	510	300	0%	〃
3	5	14	恒富通線	12.0	2	660	660	0	0	100%	S. 59
3	5	15	南方小学校通線	14.0	2	470	470	0	0	100%	H. 8
3	5	16	西高通線	14.0	2	970	0	360	610	0%	H. 8
3	5	64	幸町通線	12.0	2	100	0	100	0	0%	S. 21
3	6	1	山下通線	8.0		710	710	0	0	100%	S. 34
合 計			51路線			122,670	52,465	44,635	25,570	42.8%(73.6%)	

※改良率の( )は、自動車専用道路及びインター線で暫定2車線で供用開始をし、かつ4車線分の用地を確保した区間を改良済みとした場合の改良率



# 延岡市都市計画図

都市計画道路整備状況 H25.4.1現在



延岡市	
行政区域面積	86,800ha
都市計画区域面積	10,376ha
市街化区域面積	2,510ha
市街化調整区域面積	7,866ha

凡例	
	都市計画道路 改良済み
	概成済み
	事業実施中
	未整備

凡例	
	第1種低層住居専用地域
	第2種低層住居専用地域
	第1種中高層住居専用地域
	第2種中高層住居専用地域
	第1種住居地域
	第2種住居地域
	準住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域
	工業地域
	工業専用地域
	工業専用地域
	外壁後退距離1m
	土地区画整理事業区域
	形態規制 [1区:容積率]
	都市計画区域
	市街化区域
	風致地区
	臨港地区
	準防火地域
	再開発地区計画区域
	地区計画区域
	都市計画道路
	都市計画道路(自動車専用道路)
	広域農道
	都市公園・緑地・墓園
	公共下水道区域
	下水処理場
	卸売市場
	塵芥処理場

1:15,000  
平成18年5月現在

### 3. 都市計画道路見直しの必要性について

本市の都市計画道路は、昭和21年の戦災復興の都市計画により決定され、昭和32年に全面的な路線決定を行っています。その後も高度経済成長に伴う都市の拡大や、交通量の増加に合わせて都市計画道路の追加、変更を行い、主要な施設へのアクセス機能を有する道路や、広域的又は都市の骨格となる道路網を重点的に整備を進め現在に至っています。しかし今日の社会経済情勢は、人口減少と少子高齢化の進展、公共事業投資の減少など、本市を取り巻く情勢は大きく変化してきていることから、これらの変化に適切に対応する必要があります。

#### ① 将来の都市構造への対応

本市では、都市計画に関する基本的な方針を定めた『延岡市都市計画マスタープラン』を平成25年3月に策定しました。今後の都市計画道路は、これに基づく交通施設の整備の方針との整合を図る必要があります。

#### ② 安全安心なまちづくりへの対応

障がいのある人や高齢者の方々が自立した生活を営むため、ユニバーサルデザインの理念に基づく生活環境の整備が求められています。また、台風や地震等の災害時において、都市基盤となる道路が寸断されれば、地域の生活・社会・経済面において大きな支障となることから、災害に強いまちづくりが求められています。

#### ③ より効率的で効果的な道路網の整備

本市の都市計画道路は、アクセス機能を有する道路や、都市の骨格となる道路網を重点的に整備してきましたが、未整備の区間では時間帯によって一部の区間において渋滞が発生するなど、今後も整備の必要性が高い道路があります。また全国的には、自動車交通量は近い将来に人口減少に伴い減少するとみられており、本市においても東九州自動車道路の開通などにより主要な幹線道路の自動車交通量は既に減少傾向にあります。この様なことから、今後の道路整備のあり方は、既存の道路を有効に活用し、地域の実情を踏まえながら、整備効果の高い事業へ重点化を図るなど、限られた道路整備の財源の中で、より効率的で効果的な道路網の整備を行う必要があります。

#### ④ 長期にわたる都市計画決定区域内の建築制限への対応

都市計画決定された区域内では、建築制限等の法的効果を有しており、鉄筋コンクリート造や地下を有した建築物などは建築できません。このことにより、長期末着手の都市計画道路決定区域内では、地権者の生活設計や土地の有効利用が図られない場合があります。



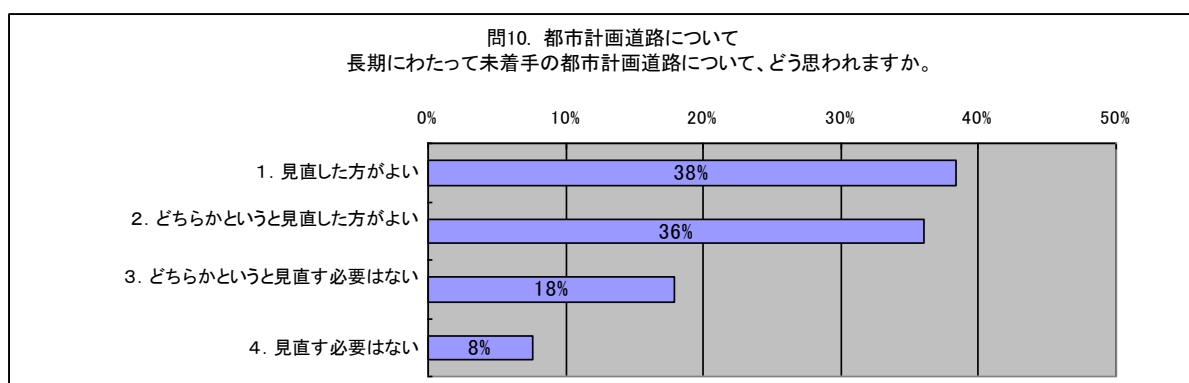
### ⑤都市計画道路に関する市民アンケート結果

都市計画マスタープランの策定に伴い、都市計画に関する市民アンケートを平成23年11月21日（月）～平成23年12月2日（金）まで実施し、その中で都市計画道路について意見を伺いました。

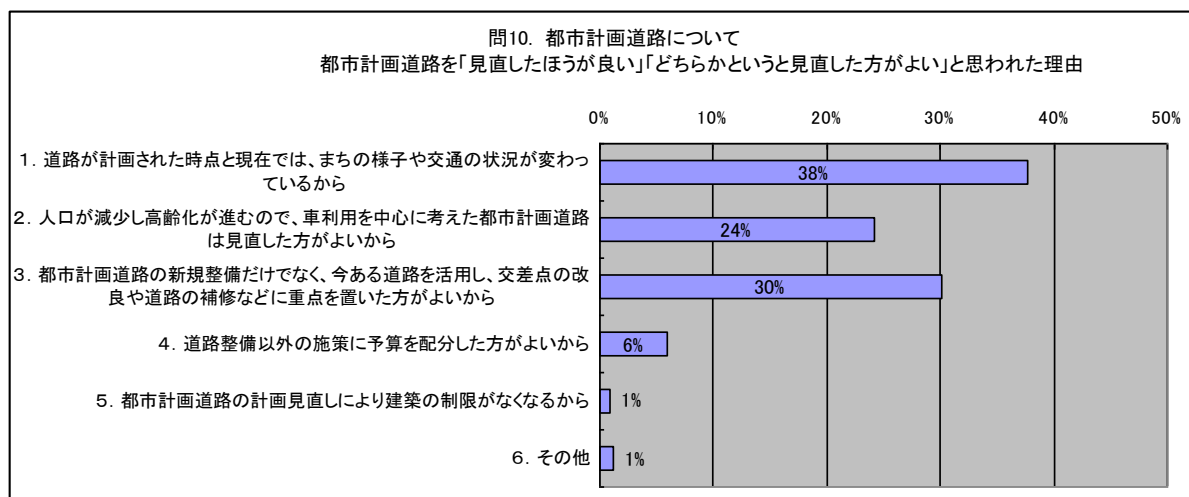
【調査範囲】 都市計画区域内の18歳以上の男女（無作為抽出）

【抽出人数】 2,000人

【回答率】 39%（776人）



※長期にわたって未着手の都市計画道路について『見直した方がよい・どちらかという見直した方がよい』と回答した方が74%でした。



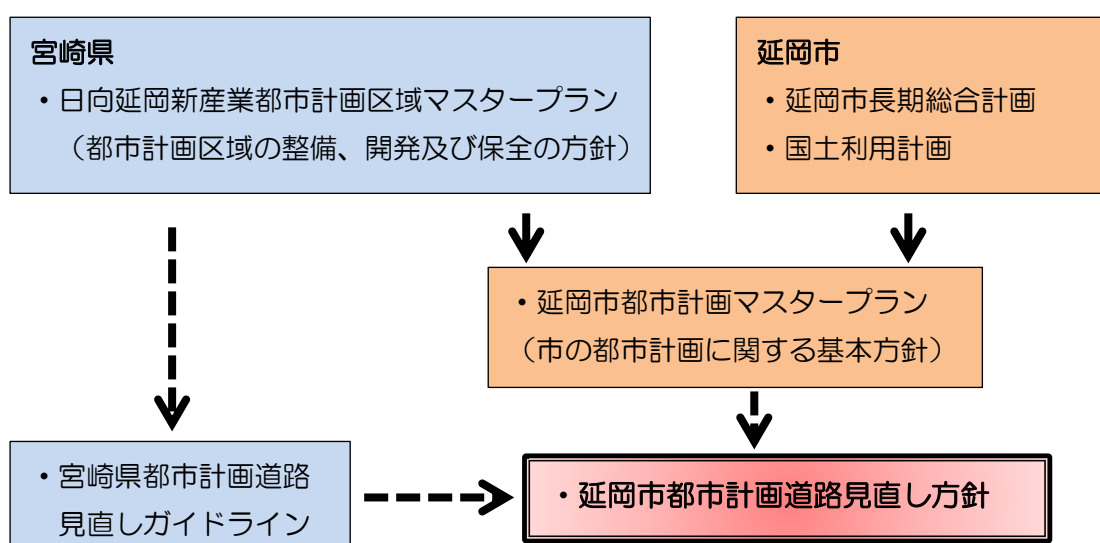
※見直した方がよいと思われた理由は、道路が計画された時点と現在とでは、まちの様子や交通の状況が変わっているから。今ある道路を活用し、交差点の改良や、道路の補修などに重点を置いた方がよい。また、人口が減少し高齢化が進むので車利用を中心に考えた都市計画道路は見直した方がよいとの理由がほとんどでした。

## 第Ⅱ章 都市計画道路見直しの考え方

### 1. 上位計画との整合

都市計画道路の見直しは、道路に関する計画のみならず土地利用に関する計画となる総合計画や都市計画に関するマスタープランなど上位計画と整合性を確認しながら、平成 19 年 4 月に宮崎県が策定した『宮崎県都市計画道路見直しガイドライン（以下「宮崎県ガイドライン」という。）』を参考に、本市の実情を踏まえた都市計画道路の見直し作業を行います。

#### ◎上位計画との関係



### 2. 都市計画道路見直し対象路線

見直し対象路線は、長期にわたり未着手となっている都市計画道路だけでなく、未着手の都市計画道路全体を対象とします。ただし、次の路線は対象外とします。

1. 自動車専用道路（延岡外環状線・延岡北方線）は、国土の広域的なネットワークを形成するため対象外とします。
2. 延岡インター線及び南延岡インター線については、暫定 2 車線で供用開始していますが、4 車線分の用地を既に確保していることから対象外とします。
3. 富美山通線及び国道 218 号線は、現在事業実施している区間で改良済みとなることから対象外とします。

自動車専用道路	幹線街路				区画街路 特殊街路 (延岡市なし)
	改良済	事業中	未整備		
<ul style="list-style-type: none"> <li>延岡外環状線</li> <li>延岡北方線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>延岡駅通線</li> <li>他 17 路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>富美山通線</li> <li>国道 218 号線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>延岡イカ-線</li> <li>南延岡イカ-線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道 10 号線</li> <li>他 26 路線</li> </ul>	

見直し対象  
27 路線

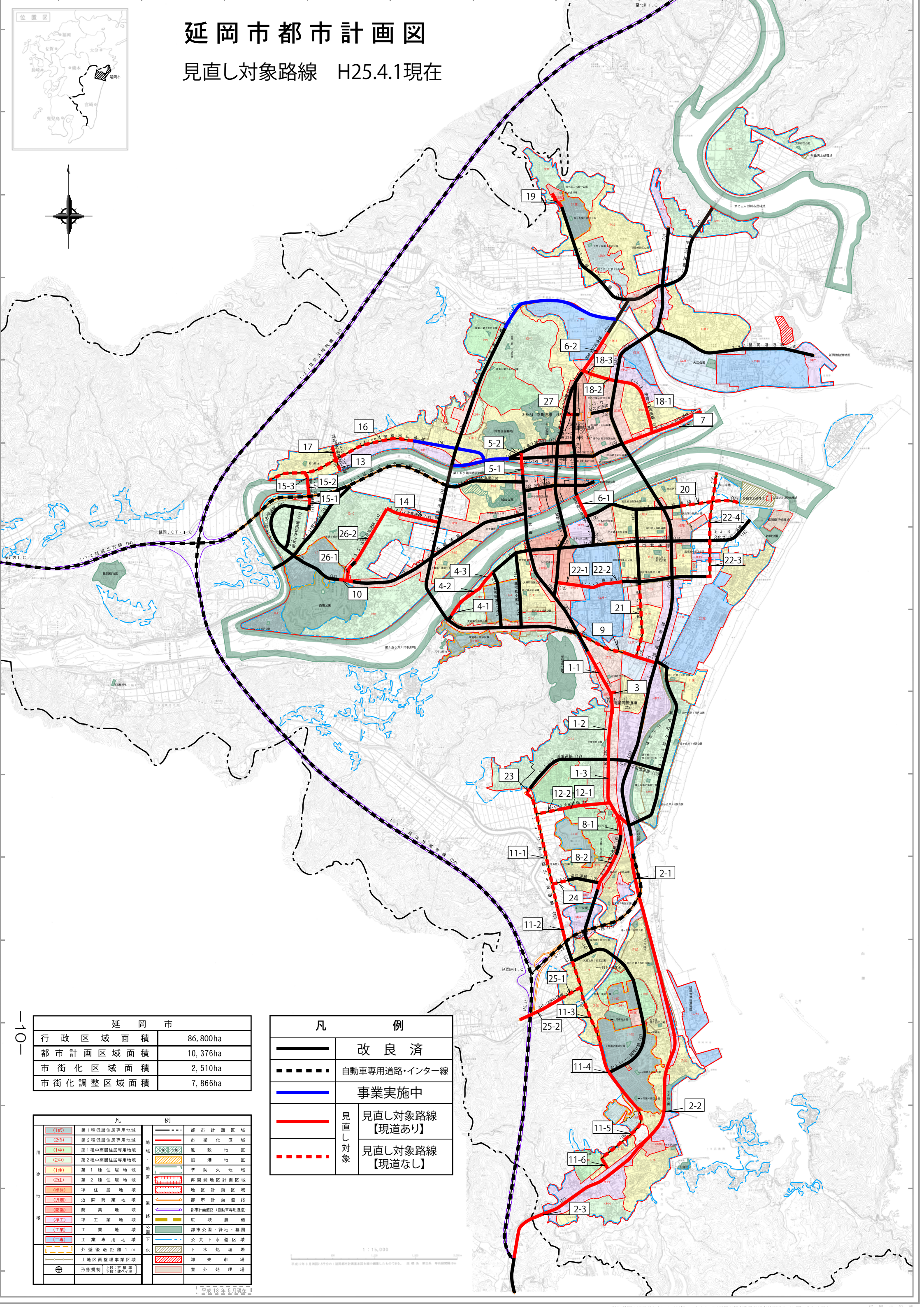
都市計画道路見直し路線

(平成25年4月1日 現在)

番号	道路名称	計画幅員	車線数	見直し対象区間		見直し延長	
				起点	終点	区間延長	路線延長
1	1 安賀多通線	25.0	4	共栄町	構口町1丁目	570	2,170
2				構口町1丁目	平原町2丁目	790	
3				平原町2丁目	塩浜町1丁目	810	
4	2 国道10号線	25.0	4	塩浜町1丁目	塩浜町4丁目	430	5,240
5				塩浜町4丁目	土々呂6丁目	4,360	
6				土々呂6丁目	土々呂6丁目	450	
7	3 南延岡駅通線	25.0	4	構口町1丁目	構口町1丁目	50	50
8	4 出北通線	12.0	2	古城町3丁目	古城町1丁目	240	690
9				古城町1丁目	古城町1丁目	100	
10				古城町1丁目	出口町	350	
11	5 亀井通線	18.0	2	東本小路	北小路	140	180
12				北小路	北小路	40	
13	6 須崎中川原通線	15.0	2	中島町1丁目	新町	270	840
14				中川原3丁目	中川原4丁目	570	
15	7 昭通通線	16.0	2	昭和町2丁目	昭和町3丁目	1,020	1,020
16	8 塩浜通線	16.0	2	平原町4丁目	塩浜町2丁目	220	700
17				塩浜町2丁目	塩浜町3丁目	480	
18	9 愛宕通線	25.0	4	共栄町	別府町	1,010	1,010
19	10 西階通線	15.0	2	西階町1丁目	西階町1丁目	190	190
20	11 貝の畑土々呂通線	25.0	4	片田町	石田町	1,570	4,840
21				石田町	石田町	360	
22				伊形町	南一ヶ岡3丁目	1,360	
23				南一ヶ岡3丁目	南一ヶ岡5丁目	580	
24				南一ヶ岡5丁目	土々呂5丁目	900	
25				土々呂5丁目	土々呂5丁目	70	
26	12 沖田通線	16.0	2	平原町4丁目	沖田町	560	850
27				沖田町	沖田町	290	
28	13 松山通線	16.0	2	松山町	松山町	180	180
29	14 大貫通線	16.0	2	大貫町4丁目	野地町3丁目	650	650
30	15 野田松山通線	19.0	2	野田1丁目	野田1丁目	30	370
31				野田1丁目	松山町	230	
32				松山町	松山町	110	
33	16 岡富松山通線	16.0	2	古川町	松山町	1,810	1,810
34	17 西延岡駅通線	16.0	2	松山町	松山町	130	130
35	18 昭和中川原通線	12.0	2	昭和町2丁目	川原崎町	850	1,230
36				桜園町	桜園町	280	
37				桜園町	中川原3丁目	100	
38	19 桜ヶ丘通線	12.0	2	桜ヶ丘2丁目	桜ヶ丘3丁目	220	220
39	20 浜砂通線	12.0	2	浜砂3丁目	東浜砂	720	720
40	21 西出北通線	12.0	2	出北4丁目	別府町	860	860
41	22 東出北通線	12.0	2	安賀多町5丁目	旭町2丁目	280	2,130
42				旭町2丁目	旭町6丁目	510	
43				出北6丁目	出北6丁目	480	
44				出北6丁目	東浜砂	860	
45	23 若葉通線	12.0	2	若葉町2丁目	片田町	40	40
46	24 笹目通線	12.0	2	塩浜町3丁目	塩浜町3丁目	160	160
47	25 伊形通線	12.0	2	伊形町	伊形町	270	810
48				伊形町	上伊形町	540	
49	26 西高通線	14.0	2	西階町1丁目	西階町1丁目	170	970
50				西階町1丁目	野地町3丁目	800	
51	27 幸町通線	12.0	2	幸町3丁目	山下町2丁目	100	100
27路線						28,160	28,160

# 延岡市都市計画図

見直し対象路線 H25.4.1現在



101

延岡市	
行政区域面積	86,800ha
都市計画区域面積	10,376ha
市街化区域面積	2,510ha
市街化調整区域面積	7,866ha

凡 例	
	改良済
	自動車専用道路・インター線
	事業実施中
	見直し対象路線【現道あり】
	見直し対象路線【現道なし】

凡	例
	第1種低層住居専用地域
	第2種低層住居専用地域
	第1種中高層住居専用地域
	第2種中高層住居専用地域
	第1種住居地域
	第2種住居地域
	準住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域
	工業地域
	工業専用地域
	外壁後退距離1m
	土地区画整理事業区域
	形態規制【1区:容積率】
	都市計画区域
	市街化区域
	風致地区
	臨港地区
	準防火地域
	再開発地区計画区域
	地区計画区域
	都市計画道路
	都市計画道路(自動車専用道路)
	広域農道
	都市公園・緑地・墓園
	公共下水道区域
	下水処理場
	卸売市場
	塵芥処理場

1:15,000  
平成18年5月現在

## 第三章 都市計画道路見直しの評価方法

### 1. STEP1 見直し対象路線・区間の選定


STEP1では、未着手都市計画道路の評価の対象となる路線（区間）の選定を行います。第2章－2で示した27路線を見直し対象とし、区間については、道路の機能や役割の変化が起きる「主要な交差点」や「市街化区域内外」「現道の有無」「道路ネットワークの変化点」などをもとに51区間を抽出しています。今後の具体的な見直し作業の過程によって、区間割を変更することも考えられます。

### 2. STEP2 見直し対象路線の評価


STEP1で抽出した見直し対象路線毎に評価カルテを作成し、評価を行います。ひとつの路線に複数の区間が存在する場合には、区間ごとに評価を行いカルテを作成します。評価の方法や評価指標の判断基準は、基本的に『宮崎県ガイドライン』をもとに、本市の実情を踏まえた評価を行います。なお評価カルテの作成は、平成26年度から実施していきます。

#### STEP2（評価カルテ作成）の進め方


##### ①対象路線の基本的な情報整理

- 
- ・路線の代表幅員や車線数及び未着手区間の延長、計画幅員、現道幅員などの道路構造を整理します。
  - ・対象路線の道路区域内に含まれる家屋数を、都市計画基礎調査等の資料を用いて計上します。


##### ②「路線の持つ位置付け」の確認

- 
- ・都市計画変更の経緯や計画決定を行った趣旨が現在もなお有効であるかの確認を行います。計画決定から相当の年数が経過し趣旨の把握が困難な場合は、当時の状況から推測して可能な限り記載を行います。
  - ・上位計画における位置付け等の確認を行います。

##### ③「必要性」の評価

- 
- ・第1章－1で示した道路の持つ交通機能機や市街地形成機能、空間機能等と、その機能の評価指標毎に地域の実情に合わせた重み付けを行い点数化します。（P12「必要性」の評価表 参照）

##### ④「実現性」の評価

- 
- ・事業を実施する場合の問題点の有無を「周辺環境への影響」「事業・構造上の問題」「社会経済状況」の視点で「低・中・高」の三段階で評価を行います。（P13「実現性」の評価表 参照）

⑤「必要性」と「実現性」の定量評価



- ・「必要性」「実現性」のそれぞれで算出された評価点をグラフに配置し、存続、要検討、廃止の概ねの方向性をつかみます。

⑥「必要性」と「実現性」の定性的評価



- ・多角的に評価を行うため「必要性」「実現性」「交通処理面」「土地利用・景観」の視点から定性的評価を行います。

⑦総合評価

- ・定量的評価及び定性的評価の総合評価を行い、都市計画道路の見直し方針（案）として最終的な存続候補、要検討候補、廃止候補の方向性を示します。

「必要性」の評価表

客観的評価手法による未整備区間の区間別評価								
ステップ	大項目	No	評価項目		確認	指標の 重み	点数	
			小項目	判断根拠				
定量的評価	交通機能	アクセス機能	1-1	将来の計画などに位置づけがあるか？				
			1-2	環状道路などの主要な幹線道路とアクセスしているか？				
			1-3	公共公益施設などの主要な拠点へアクセスしているか？				
			1-4	駅などの主要な交通施設へアクセスしているか？				
		トラフィック機能	1-5	多くの交通量が見込まれているか？				
			1-6	代替する路線がない				
			1-7	混雑緩和・解消に寄与するか？				
			1-8	学校などが近く歩行者・自転車交通が多く見込まれるか？				
	市街地形成機能	2-1	中心商業地を活性化するような道路か？					
		2-2	市街地での土地利用を支援する道路か？					
		2-3	日照を改善するなど都市環境の向上に有効な路線か？					
		2-4	市街地内のまちなみ景観を支援する道路か？					
	空間機能	3-1	火災時に延焼をくいとするか？					
		3-2	避難活動を助ける道路か？					
		3-3	地下空間の有効利用が可能か？					
		3-4	自然の眺めを確保するなど都市の美観形成に寄与するか？					
	その他	4-1						
		4-2						

## 「実現性」の評価表

	評価項目				確認	点数
	ステップ	大項目	No	小項目 判断根拠		
定量的評価 実現性	周辺環境への影響	5-1	地域を分断するなど街なみや地域コミュニティへの影響			
		5-2	学校など大規模な公共施設や商店街への影響			
		5-3	自然環境を破壊するなど環境保全上の影響			
	事業・構造上の問題	6-1	計画範囲内の支障建築物数及び種類による影響			
		6-2	長大橋など工事の難しさ			
		6-3	現行の道路構造令と合致しているか			
		6-4	関係機関との調整等実現に向けた協議の見通し			
	社会経済状況	7-1	住民との合意形成の見通し			
		7-2	財政状況から見た実現可能性			
		7-3	関連事業計画の有無			

## 第IV章 都市計画道路見直し評価後の取り組みとスケジュール

### 1. 『延岡市都市計画道路見直し方針』の策定

評価を実施した後は、その内容を『延岡市都市計画道路見直し方針（案）』として延岡市ホームページ等において公表し、その内容について広く市民の皆様からご意見を伺うためのパブリックコメントを実施します。ご意見の内容を検討した後に『延岡市都市計画道路見直し方針』を策定することとします。

### 2. 『延岡市都市計画道路見直し方針』策定後の取り組み

#### ①存続候補

存続候補と判断された路線（区間）については、整備優先度を考慮し、可能な限り早期の事業実施を図る必要があります。

#### ②要検討候補

要検討候補とは、都市計画決定されている幅員構成等が、現在定められている道路構造に適合しない場合やルート変更の検討が必要な場合、また他事業等との十分な調整の必要な案件が生じている場合などが考えられます。

要検討候補と判断された路線（区間）については、検討が必要となった事項の検証を行い、都市計画変更に必要な条件が整い次第都市計画法に基づく手続きに移行します。検証の結果、再度都市計画道路として必要性・実現性が低いと判断された場合は、廃止候補に

移行します。

### ③廃止候補

廃止候補と判断された路線（区間）については、評価の内容や廃止候補と判断された経緯について地区説明会等を実施しご意見を伺いながら、合意形成を図ります。合意形成がなされた路線から順次廃止に向けた都市計画手続きを進める必要があります。

## 3. 今後のスケジュール

※見直し作業の途中で都市計画の変更等が必要となった路線については、このスケジュールと別に都市計画手続きを進めます。

