

# 延岡市都市計画道路の見直し方針

令和3年11月

延岡市都市建設部都市計画課

## 目次

はじめに	1
<b>1. 延岡市の都市計画道路</b>	
1-1. 都市計画道路とは	2
1-2. 延岡市の都市計画道路の現状	3
<b>2. 都市計画道路見直しの手順</b>	
2-1. 見直し方針策定までの流れ	6
2-2. 見直し対象路線・区間の選定	6
2-3. 評価の方法	8
(1) 評価の手順	
(2) 検討フローにおける定量的評価について	
(3) 見直しの方向性について	
<b>3. 見直し対象路線の評価結果</b>	
3-1. 評価結果	11
3-2. 路線毎の評価結果	16
<b>4. 見直し方針策定・公表後の流れ</b>	24
<b>【資料】</b>	
廃止候補区間説明図	25

## はじめに

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、現在は52路線、総延長121,750mを計画決定しています。これまで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、令和3年4月1日現在で整備率は77.8%となっています。

今日の社会経済情勢は、少子高齢化による人口減少の進展、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、未着手の都市計画道路においてはこれらの変化に適正に対応する必要があり、安全安心なまちづくりの実現を進めていく上で、より効率的で効果的な道路網の整備に努めなければならないため、都市計画道路の見直しが必要となっています。また、都市計画道路の区域内は一定の建築制限が課せられているため、道路の整備の見直しについて住民に示す必要があります。

このような状況を踏まえ、平成26年3月に「延岡市都市計画道路見直しの基本的な考え方」（以下、「基本的な考え方」）を策定し、これに基づいて一部の都市計画道路については見直しを行ったところです。

今回、市の全体的な都市計画道路の見直し方針を示すため、見直し対象路線の評価を行い、見直しの方向性をまとめましたので、「延岡市都市計画道路見直し方針」として策定しました。

## 1. 延岡市の都市計画道路

### 1-1. 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
道路附属物のための空間		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

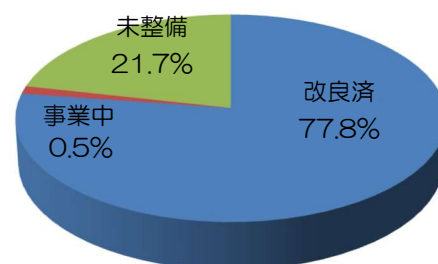
道路の種別		道路の機能
<b>自動車専用道路</b> 【2路線】 (延岡外環状線・延岡北方線)		都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路
<b>幹線街路</b> 【49路線】	<b>主要幹線街路</b> (国道10号・延岡インター線など)	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通及び都市内の重要な地域間相互の交通を集約して処理する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有し、都市構造に対応したネットワークを形成する道路
	<b>都市幹線街路</b> (愛宕通線、安賀多通線など)	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、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> 【1路線】 (延岡駅東西自由通路線)		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。

### 1-2. 延岡市の都市計画道路の現状 (R3. 4. 1 現在)

令和3年4月1日現在、52路線、総延長121,750mを計画決定しています。このうち改良が済んでいる延長は94,769mで、改良率は77.8% (※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) になります。

改良済以外の路線のうち、現在事業中の路線延長を除いた26,370mが未整備の都市計画道路の延長になります。

#### ▼都市計画道路の整備状況



▼都市計画道路整備状況

(令和3年4月1日 現在)

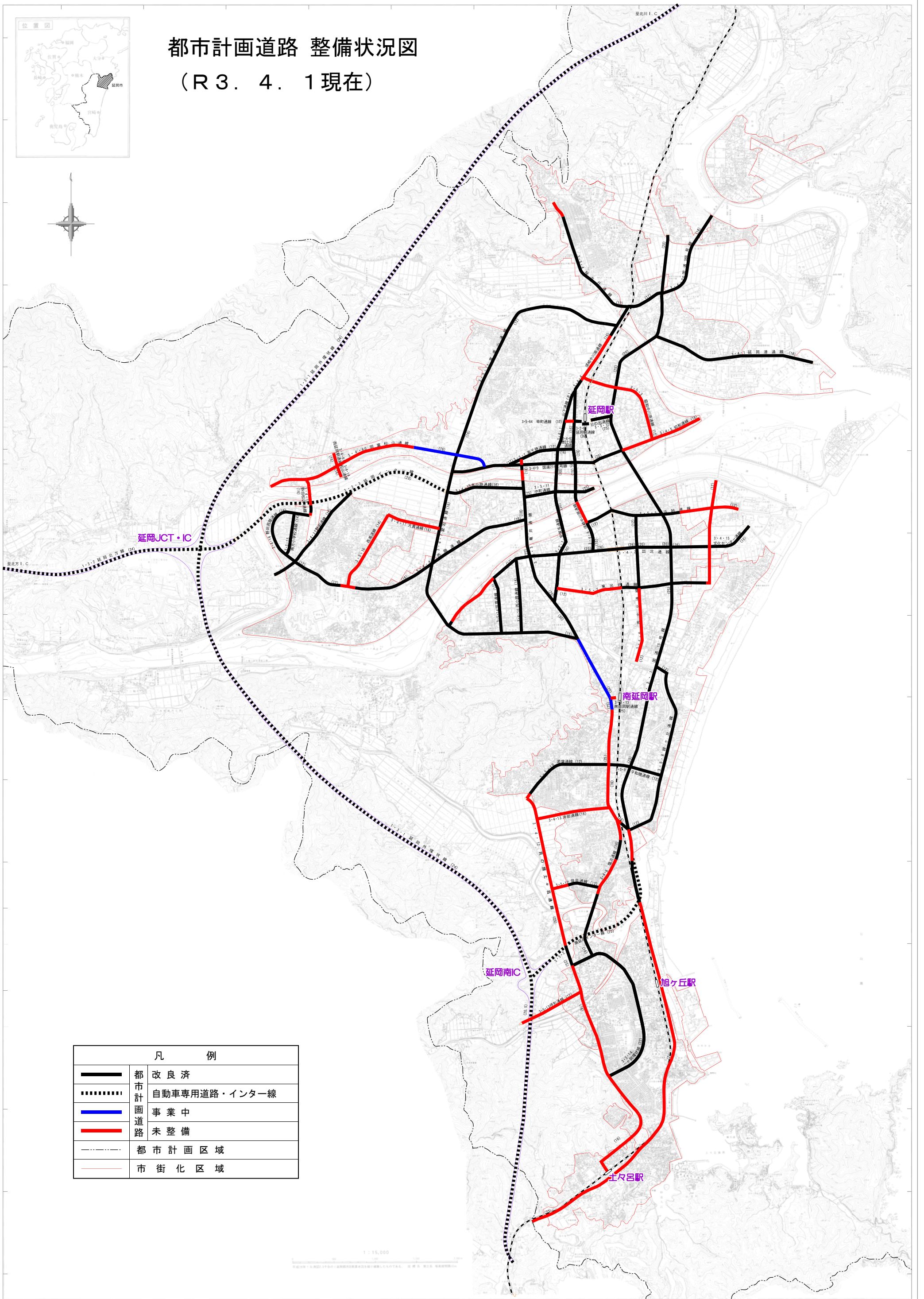
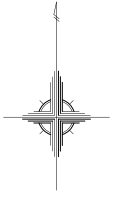
路線番号			路線名	計画			改良済延長 (m)	事業中延長 (m)	未整備延長 (m)	改良率	当初決定年
区分	規模	番号		幅員 (m)	車線数	延長 (m)					
1	3	1	※延岡外環状線	24.0	4	22,680	22,680	0	0	100%	S.60
1	3	2	※延岡北方線	24.0	4	13,210	13,210	0	0	100%	H. 6
3	2	1	安賀多通線	30.0	4	4,310	2,372	488	1,450	55%	S.21
3	2	63	延岡駅通線	36.0	4	40	40	0	0	100%	〃
3	3	1	国道10号線	25.0	4	13,300	8,060	0	5,240	61%	S.38
3	3	2	※南延岡インター線	25.0		2,450	2,450	0	0	100%	S.52
3	3	3	※延岡インター線	28.0	4	2,820	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	0	50	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	0	690	80%	S.21
3	4	3	亀井通線	20.0	2	1,690	1,510	0	180	89%	〃
3	4	4	須崎中川原通線	16.0	2	3,480	2,640	0	840	76%	〃
3	4	5	昭通線	16.0	2	1,020	0	0	1,020	0%	〃
3	4	6	塩浜通線	16.0	2	1,710	1,010	0	700	59%	〃
3	4	7	愛宕通線	16.0	2	3,540	3,540	0	0	100%	〃
3	4	8	西階通線	16.0	2	3,000	2,810	0	190	94%	〃
3	4	9	国道218号線	20.0	4	2,010	2,010	0	0	100%	〃
3	4	10	西小路通線	16.0	2	890	890	0	0	100%	S.32
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	0	4,840	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	0	370	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	807	123	1,750	30%	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	0	1,230	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	0	860	49%	S.38
3	5	7	東出北通線	12.0	2	3,100	970	0	2,130	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	620	620	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	3,300	0	0	100%	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	0	810	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	0	970	0%	H. 8
3	5	64	幸町通線	12.0	2	100	0	0	100	0%	S.21
3	6	1	山下通線	8.0		710	710	0	0	100%	S.34
8	7	1	延岡駅東西自由通路線	4.0		100	100	0	0	100%	H.26
合計			52路線			121,750	94,769	611	26,370	77.8%	

※印の路線については、暫定改良部分も改良済み扱いとしている。





# 都市計画道路 整備状況図 (R3.4.1現在)



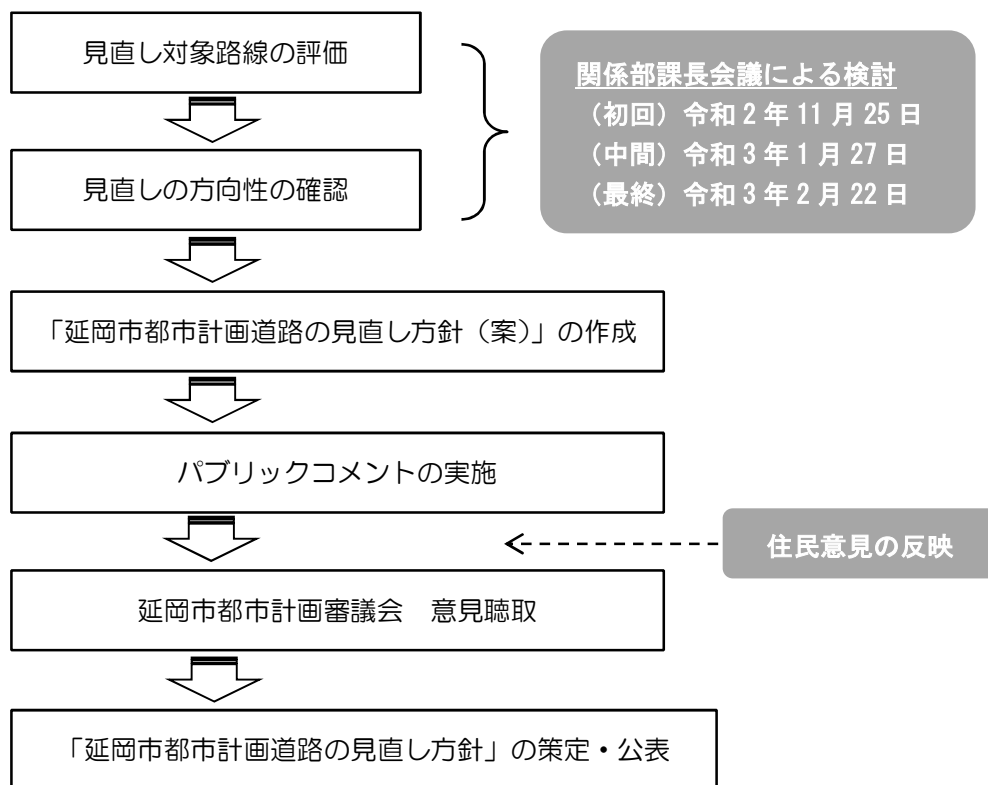
凡 例	
—	改良済
-----	自動車専用道路・インター線
—	事業中
—	未整備
-----	都市計画区域
-----	市街化区域

1 : 15,000

## 2. 都市計画道路見直しの手順

### 2-1. 見直し方針策定までの流れ

都市計画道路見直し方針の策定は、関係部署に聞き取りを行った上で、以下の手順で行います。



#### 【都市計画道路見直しに係る関係部課長会議】

見直しにあたっては、都市計画道路に関係する計画、事業等を踏まえた検討が必要なことから、庁内の関係部署で構成された「都市計画道路見直しに係る関係部課長会議」にて検討を行いました。

#### ▼都市計画道路見直しに係る関係部課長会議

部 署 名	
企画部	企画課 地域・離島・交通政策課 経営政策課
総務部	危機管理室
農林水産部	総合農政課
商工観光部	商業・駅まち振興課
都市建設部	土木課 区画整理課 建築指導課
消防本部	警防課

### 2-2. 見直し対象路線・区間の選定

評価を行う対象路線は、事業中の路線を除いた全ての未整備路線を対象とします。未整備路線の26路線を「主要な交差点」や「市街化区域内外」、



「道路ネットワークの変化点」などで区間割りをした51区間について評価を行います。

なお、評価の方法については、「宮崎県都市計画道路見直しガイドライン」を参考に、本市の実情を踏まえた上で必要性や実現性の評価を行います。

▼都市計画道路 見直し対象路線

令和3年4月1日現在

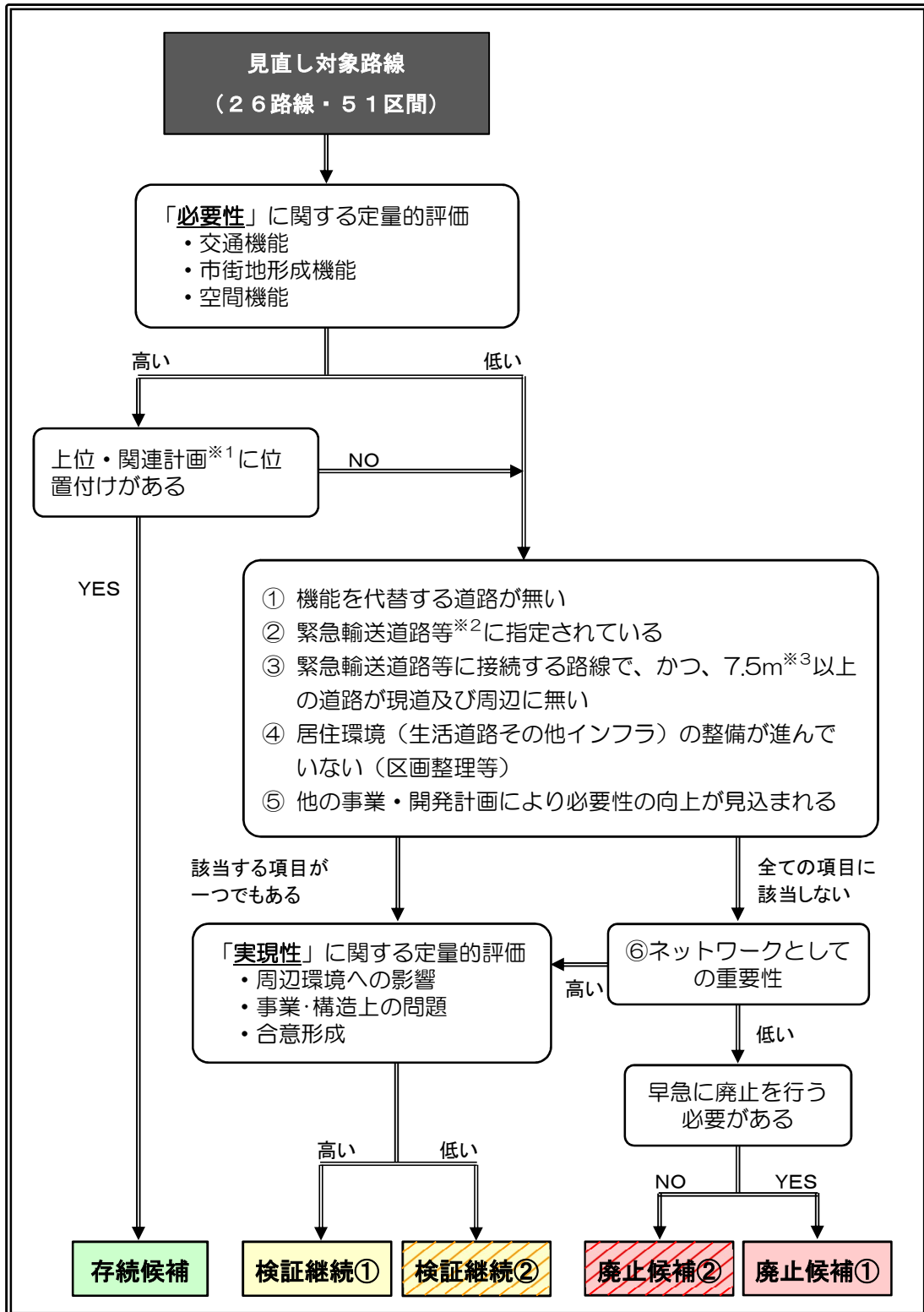
No.	路線名	計画		見直し対象区間		見直し対象		管理区分
		幅員(m)	車線	起点	終点	区間延長(m)	路線延長(m)	
1	安賀多通線	25.0	4	構口町1丁目	平原町2丁目	640	1,450	県
		16.0	2	平原町2丁目	塩浜町1丁目	810		県
2	国道10号線	25.0	4	塩浜町1丁目	塩浜町4丁目	430	5,240	国
		21.0		塩浜町4丁目	土々呂6丁目	4,360		国
		23.0		土々呂6丁目	土々呂6丁目	450		国
3	南延岡駅通線	25.0	4	構口町1丁目	構口町1丁目	50	50	県
4	出北通線	12.0	2	古城町3丁目	古城町1丁目	240	690	市
				古城町1丁目	古城町1丁目	100		市
				古城町1丁目	出口町	350		市
5	亀井通線	18.0	2	東本小路	北小路	140	180	市
				北小路	北小路	40		市
6	須崎中川原通線	15.0	2	中島町1丁目	新町	270	840	市
		16.0	2	中川原3丁目	中川原4丁目	570		県
7	昭通通線	16.0	2	昭和町2丁目	昭和町3丁目	1,020	1,020	市
8	塩浜通線	16.0	2	平原町4丁目	塩浜町2丁目	220	700	市
				塩浜町2丁目	塩浜町3丁目	480		市
9	西階通線	15.0	2	西階町1丁目	西階町1丁目	190	190	市
10	貝の畑土々呂通線	25.0	4	片田町	石田町	1,570	4,840	市
				石田町	石田町	360		市
		16.0	2	伊形町	南一ヶ岡3丁目	1,360		市
				南一ヶ岡3丁目	南一ヶ岡5丁目	580		市
				南一ヶ岡5丁目	土々呂5丁目	900		市
				土々呂5丁目	土々呂5丁目	70		市
11	沖田通線	16.0	2	平原町4丁目	沖田町	560	850	市
				沖田町	沖田町	290		市
12	松山通線	16.0	2	松山町	松山町	180	180	市
13	大貫通線	16.0	2	大貫町4丁目	野地町3丁目	650	650	市
14	野田松山通線	19.0	2	野田1丁目	野田1丁目	30	370	市
		17.0		野田1丁目	松山町	230		市
		19.0		松山町	松山町	110		市
15	岡富松山通線	16.0	2	古川町	松山町	960	1,750	市
		16.0		松山町	松山町	380		市
		16.0		松山町	松山町	410		市
16	西延岡駅通線	16.0	2	松山町	松山町	130	130	市
17	昭和中川原通線	12.0	2	昭和町2丁目	川原崎町	850	1,230	市
				桜園町	桜園町	280		市
				桜園町	中川原3丁目	100		市
18	桜ヶ丘通線	12.0	2	桜ヶ丘2丁目	桜ヶ丘3丁目	220	220	市
19	浜砂通線	12.0	2	浜砂3丁目	東浜砂	720	720	市
20	西出北通線	12.0	2	出北4丁目	別府町	860	860	市
21	東出北通線	12.0	2	安賀多町5丁目	旭町2丁目	280	2,130	市
				旭町2丁目	旭町6丁目	510		市
				出北6丁目	出北6丁目	480		市
				出北6丁目	東浜砂	860		市
22	若葉通線	12.0	2	若葉町2丁目	片田町	40	40	市
23	笹目通線	12.0	2	塩浜町3丁目	塩浜町3丁目	160	160	市
24	伊形通線	12.0	2	伊形町	伊形町	270	810	市
				伊形町	上伊形町	540		市
25	西高通線	14.0	2	西階町1丁目	西階町1丁目	170	970	市
				西階町1丁目	野地町3丁目	800		市
26	幸町通線	12.0	2	幸町3丁目	山下町2丁目	100	100	市
26路線・51区間						26,370	26,370	

## 2-3. 評価の方法

### (1) 評価の手順

以下のフローに基づき、全ての区間について評価を行い、見直しの方向性を決定します。

#### ▼都市計画道路見直し検討フロー



※1：都市計画区域マスタープラン、延岡市長期総合計画、延岡市都市計画マスタープラン

※2：緊急輸送ルート、緊急輸送道路、緊急交通路、緊急交通路補完路線

※3：「震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引き」参考

(2) 検討フローにおける定量的評価について

① 必要性に関する定量的評価

必要性については、都市計画道路に求められる機能である「交通機能」「市街地形成機能」「空間機能」について確認することとし、下表の14項目の評価指標について評価（○×の二択）を行います。

「○」と評価された項目の点数を合計し、必要性について点数化します。

▼必要性の評価指標

分類	No	評価指標	配点
交通機能	1-1	上位・関連計画に位置付けがあるか？	7.5
	1-2	主要な幹線道路とアクセスしているか？	7.5
	1-3	主要な拠点（学校、高齢者施設、病院、大規模小売店舗、主要な工場等）へアクセスしているか？	7.5
	1-4	主要な交通施設（鉄道駅、インターチェンジ等）へアクセスしているか？	7.5
	1-5	自動車交通量が多いか？（混雑度 <sup>※1</sup> は1.0以上か？）	7.5
	1-6	代替する路線がないか？	7.5
	1-7	混雑緩和・解消に寄与するか？	7.5
	1-8	学校などが近く歩行者・自転車が多いか？	7.5
	小計		60.0
市街地形成機能	2-1	中心商業地（駅周辺や延岡市都市計画マスタープランにおいて位置付けている商業ゾーン）を活性化させるか？	6.0
	2-2	都市環境の向上に有効な路線か？（沿道の採光の向上が期待できるか？植樹帯が設置できるか？）	4.0
	小計		10.0
空間機能	3-1	火災時に延焼をくいとめるか？（延焼遮断帯としての機能を持つか？）	10.0
	3-2	避難活動を助ける道路か？	10.0
	3-3	地下空間の有効利用により生活機能の向上が見込まれるか？（上下水道、ガス、電気等のための空間利用）	5.0
	3-4	自然の眺めを確保する等都市の美観形成に寄与するか？	5.0
	小計		30.0
合計			100.0

※1 混雑度：道路の混雑の程度を示す指標。1.0未満なら道路が混雑することはなく、渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどないとされる。

## ② 実現性に関する定量的評価

実現性については、事業を実施する場合の問題点を「周辺環境への影響」「事業・構造上の問題」「合意形成」の三つの視点から確認することとし、下表の7項目の評価指標について評価（○×の二択）を行います。

「○」と評価された項目の点数を合計し、実現性について点数化します。

### ▼実現性の評価指標

分類	No	評価指標	配点
周辺環境への影響	4-1	地域を分断するなど地域コミュニティへの影響がないか？	10.0
	4-2	学校など大規模な公共施設や商店街への影響がないか？	10.0
	小計		20.0
事業・構造上の問題	5-1	支障建築物数及び種類による影響がないか？	20.0
	5-2	長大橋など工事の難しさがないか？	20.0
	5-3	現行の道路構造令と合致しているか？	10.0
	5-4	関係機関との調整等実現に向けた協議の見通しがあるか？	10.0
	小計		60.0
合意形成	6-1	住民との合意形成の見通し（整備要望があるか？）	20.0
	小計		20.0
合計			100.0

### (3) 見直しの方向性について

#### ○**存続候補**

都市計画道路としての必要性が高く、現計画のまま存続することが妥当であると判断される区間を存続候補とします。

#### ○**検証継続①**

整備実施の可能性を確認し、必要に応じて計画変更（幅員、線形等）や代替路線の整備の検討を行います。

#### ○**検証継続②**

計画変更（幅員、線形等）や代替路線の整備の検討を行います。検討の結果によっては、廃止候補に移行することがあります。

#### ○**廃止候補①、②**

必要性、実現性を検証した結果、都市計画道路として整備を行わない場合でも影響が小さいと考えられる区間を廃止候補とします。

今後、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区間から順次廃止に向けた都市計画手続きを進めていきます。

手続きを早期に進める区間について「廃止候補①」、それ以外の区間については「廃止候補②」に分類します。

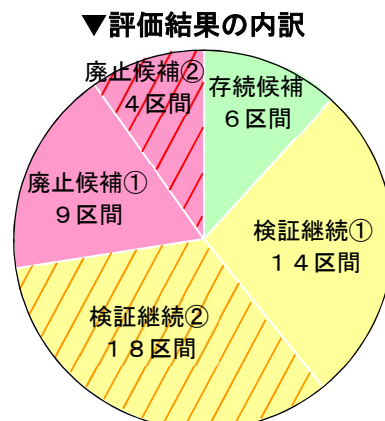
---

※今回の公表はあくまで見直しの方向性を示すものであり、これを持って都市計画道路の廃止等が直ちになされるものではありません。今後の流れについては「4. 見直し方針策定後の流れ（P24）」において示しています。

## 3. 見直し対象路線の評価結果

### 3-1. 評価結果

区間毎に評価を行った結果、存続候補と評価された区間は6区間、検証継続①は14区間、検証継続②は18区間、廃止候補①は9区間、廃止候補②は4区間となりました。





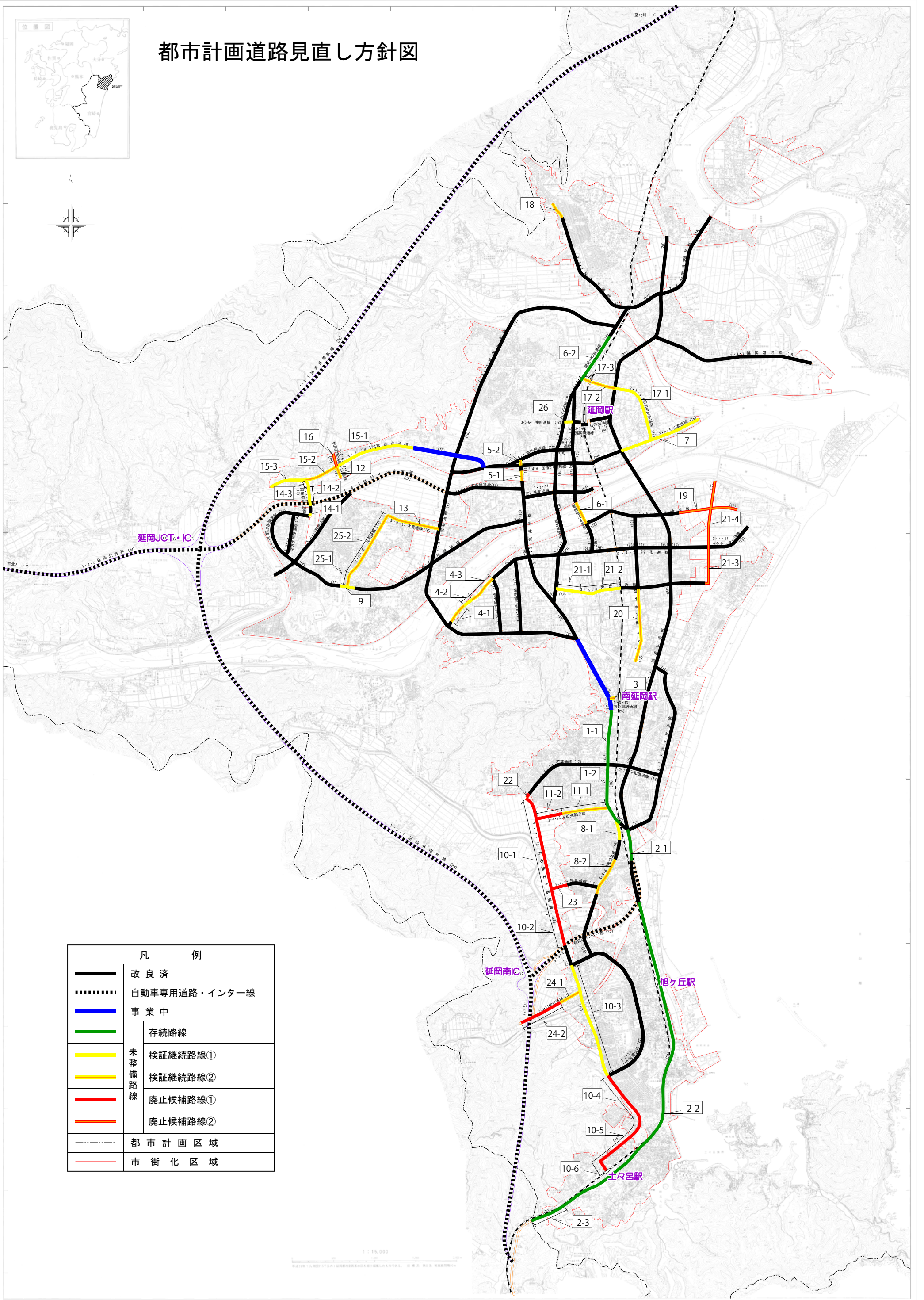
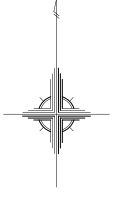
▼評価結果

No.	路線名	計画		見直し対象		定量的評価		評価結果
		幅員 (m)	車線	区間延長 (m)	路線延長 (m)	必要性	実現性	
1	安賀多通線	25.0	4	640	1,450	84.0	50	存続候補
		16.0	2	810		76.5	40	存続候補
2	国道10号線	25.0		430	5,240	69.0	60	存続候補
		21.0	4	4,360		84.0	40	存続候補
		23.0		450		76.5	90	存続候補
3	南延岡駅通線	25.0	4	50	50	28.5	40	検証継続②
4	出北通線			240	690	54.0	50	検証継続②
		12.0	2	100		44.0	60	検証継続①
				350		44.0	50	検証継続②
5	亀井通線	18.0	2	140	180	45.0	50	検証継続②
				40		32.5	40	検証継続②
6	須崎中川原通線	15.0	2	270	840	58.5	50	検証継続②
		16.0	2	570		78.5	50	存続候補
7	昭和通線	16.0	2	1,020	1,020	47.5	60	検証継続①
8	塩浜通線	16.0	2	220	700	46.5	60	検証継続①
				480		54.0	40	検証継続②
9	西階通線	15.0	2	190	190	55.0	60	検証継続①
10	貝の畑土々呂通線	25.0	4	1,570	4,840	20.0	60	廃止候補①
				360		50.0	70	廃止候補①
				1,360		40.0	70	検証継続①
		16.0	2	580		35.0	80	廃止候補①
				900		47.5	20	廃止候補①
				70		32.5	50	廃止候補①
11	沖田通線	16.0	2	560	850	44.0	50	検証継続②
				290		20.0	60	廃止候補①
12	松山通線	16.0	2	180	180	37.5	30	検証継続②
13	大貫通線	16.0	2	650	650	39.0	50	検証継続②
14	野田松山通線	19.0		30	370	37.5	80	検証継続①
		17.0	2	230		37.5	60	検証継続①
		19.0		110		32.5	70	検証継続①
15	岡富松山通線	16.0		960	1,750	40.0	60	検証継続①
		16.0	2	380		40.0	50	検証継続②
		16.0		410		40.0	70	検証継続①
16	西延岡駅通線	16.0	2	130	130	22.5	30	廃止候補②
17	昭和の中川原通線			850	1,230	37.5	70	検証継続①
		12.0	2	280		32.5	30	検証継続②
				100		43.5	30	検証継続②
18	桜ヶ丘通線	12.0	2	220	220	22.5	50	検証継続②
19	浜砂通線	12.0	2	720	720	30.0	50	廃止候補②
20	西出北通線	12.0	2	860	860	30.0	30	検証継続②
21	東出北通線			280	2,130	48.5	70	検証継続①
		12.0	2	510		32.5	60	検証継続①
				480		30.0	50	廃止候補②
				860		22.5	70	廃止候補②
22	若葉通線	12.0	2	40	40	20.0	70	廃止候補①
23	笹目通線	12.0	2	160	160	12.5	60	廃止候補①
24	伊形通線	12.0	2	270	810	30.0	50	検証継続②
				540		17.5	80	廃止候補①
25	西高通線	14.0	2	170	970	30.0	40	検証継続②
				800		22.5	40	検証継続②
26	幸町通線	12.0	2	100	100	58.5	60	検証継続①
26路線・51区間				26,370	26,370	41.5	54	

## 都市計画道路見直し方針図



# 都市計画道路見直し方針図



凡 例	
	改良済
	自動車専用道路・インター線
	事業中
	存続路線
	検証継続路線①
	検証継続路線②
	廃止候補路線①
	廃止候補路線②
	都市計画区域
	市街化区域

1:15,000

## 路線毎の評価結果



3-2. 路線毎の評価結果 (1/4)

No.	路線名	計画		見直し対象 (m)		評価の概要										
		幅員 (m)	車線	区間延長	路線延長	定量的評価		評価結果	上位計画の位置づけ	①	②	③	④	⑤	⑥	コメント
						必要性	実現性									
1	安賀多通線	25.0	4	640	1,450	84.0	50	存続候補	有	-	-	-	-	-	-	上位計画において本市の骨格的な道路として位置づけられている。
		16.0	2	810		76.5	40	存続候補	有	-	-	-	-	-	-	上位計画において本市の骨格的な道路として位置づけられている。
2	国道10号線	25.0	4	430	5,240	69.0	60	存続候補	有	-	-	-	-	-	-	上位計画において本市の骨格的な道路として位置づけられている。
		21.0		4,360		84.0	40	存続候補	有	-	-	-	-	-	上位計画において本市の骨格的な道路として位置づけられている。	
		23.0		450		76.5	90	存続候補	有	-	-	-	-	-	上位計画において本市の骨格的な道路として位置づけられている。	
3	南延岡駅通線	25.0	4	50	50	28.5	40	検証継続②	無	×	×	×	×	○	-	① 現道が代替となる(現道幅員19m、両側歩道) ⑤ 南延岡駅バリアフリー化との連携が必要になる可能性がある。
4	出北通線	12.0	2	240	690	54.0	50	検証継続②	無	○	×	○	×	×	-	① 現道は歩道がなく、離合できない区間もあり、代替となる道路もない。 ③ 緊急輸送道路等に接続するが、十分な幅員がない。
				100		44.0	60	検証継続①	無	○	×	×	×	×	-	① 現道は歩道がなく、代替となる道路もない。
				350		44.0	50	検証継続②	無	○	×	×	×	×	-	① 現道は歩道がなく、代替となる道路もない。
5	亀井通線	18.0	2	140	180	45.0	50	検証継続②	無	×	×	×	×	×	○	① 現道が代替となる(現道幅員11.5m、両側歩道) ⑥ 市街地形成交通軸でありネットワーク上の重要性は高い。
				40		32.5	40	検証継続②	無	×	×	×	×	×	○	① 現道が代替となる(現道幅員16m、両側歩道) ⑥ 主要幹線道路にアクセスし、ネットワーク上の重要性は高い。
6	須崎中川原通線	15.0	2	270	840	58.5	50	検証継続②	無	×	×	×	×	×	○	① 現道が代替となる(現道幅員11m、片側歩道) ⑥ 市街地形成交通軸でありネットワーク上の重要性は高い。
				570		78.5	50	存続候補	有	-	-	-	-	-	-	上位計画において本市の骨格的な道路として位置づけられている。
7	昭通通線	16.0	2	1,020	1,020	47.5	60	検証継続①	無	○	×	○	○	×	-	① 現道は一部、歩道がなく、代替となる道路もない。 ③ 緊急輸送道路等に接続するが、十分な幅員がない。 ④ 狭隘道路が多く、下水道が未整備である。
8	塩浜通線	16.0	2	220	700	46.5	60	検証継続①	無	×	×	×	×	×	○	① 現道が代替となる(現道幅員15.5m、両側歩道) ⑥ 主要幹線道路にアクセスし、ネットワーク上の重要性は高い。
				480		54.0	40	検証継続②	無	×	×	×	×	×	○	① 現道が代替となる(現道幅員11.5m、両側歩道) ⑥ 主要幹線道路にアクセスし、ネットワーク上の重要性は高い。

- ① 機能を代替する道路が無い
- ② 緊急輸送道路等に指定されている
- ③ 緊急輸送道路等に接続する路線で、かつ、7.5m以上の道路が現道及び周辺に無い
- ④ 居住環境(生活道路その他インフラ)の整備が進んでいない(区画整理等)
- ⑤ 他の事業・開発計画により必要性の向上が見込まれる
- ⑥ ネットワークとしての重要性が高い



3-2. 路線毎の評価結果 (2/4)

No.	路線名	計画		見直し対象 (m)		評価の概要										
		幅員 (m)	車線	区間延長	路線延長	定量的評価		評価結果	上位計画の位置づけ	①	②	③	④	⑤	⑥	コメント
						必要性	実現性									
9	西階通線	15.0	2	190	190	55.0	60	検証継続①	無	×	○	×	×	○	-	① 現道が代替となる(現道幅員11m、両側歩道)が一部幅員が不足する箇所がある。 ② 緊急輸送ルートに指定されている。 ⑤ 西階公園が防災拠点として位置づけあり(西階公園防災等施設整備)
10	員の畑土々呂通線	25.0	4	1,570	4,840	20.0	60	廃止候補①	無	×	×	×	×	×	×	① 広域的な交通処理機能として(主)北方土々呂線、延岡道路が代替となる。地域間の交通処理を担う市道整備計画を沖田地区ほ場整備に反映させる。 ④ 市街化調整区域であり居住地がない。 ⑥ 市街地形成交通軸であるが代替道路があり、将来交通量が見込まれずネットワーク上の重要性は低い。
				360		50.0	70	廃止候補①	無	×	×	×	×	×	×	① 現道が代替となる(現道幅員11m、片側歩道)。 ④ 市街化調整区域であり居住地がない。 ⑥ ネットワーク機能は(主)北方土々呂線が有している。
		16.0	2	1,360	4,840	40.0	70	検証継続①	無	×	×	×	○	×	-	① 広域的な交通処理機能として(主)北方土々呂線が代替となる。 ④ 住宅地内に位置しているが狭隘道路が多い。
				580		35.0	80	廃止候補①	無	×	×	×	×	×	×	① 現道が代替となる(現道幅員12.5m、片側歩道) ⑥ ネットワーク機能は現道及び周辺道路((主)北方土々呂線等)が有している。
				900		47.5	20	廃止候補①	無	×	×	×	×	×	×	① 広域的な交通処理機能として延岡道路、(主)北方土々呂線等が代替となる。 ⑥ ネットワーク機能は現道及び周辺道路(県道土々呂日向線等)が有している。
				70		32.5	50	廃止候補①	無	×	×	×	×	×	×	① 現道が代替となる(現道幅員11.5m) ⑥ 将来交通量が見込まれずネットワーク上の重要性は低い。
11	沖田通線	16.0	2	560	850	44.0	50	検証継続②	無	○	×	○	○	×	-	① 現道は歩道がなく、離合できない区間もあり、代替となる道路もない。 ③ 緊急輸送道路等に接続するが、十分な幅員がない。 ④ 住宅地内に位置しているが狭隘道路が多い。
				290		20.0	60	廃止候補①	無	×	×	×	×	×	×	① 地域間の交通処理を担う市道整備計画を沖田地区ほ場整備に反映させる。 ⑥ 将来交通量が見込まれずネットワーク上の重要性は低い。
12	松山通線	16.0	2	180	180	37.5	30	検証継続②	無	○	×	○	○	○	-	① 現道がなく、代替となる道路もない。 ③ 緊急輸送道路等に接続するが、十分な幅員がない。 ④ 農地が多く道路等が整備されていない。 ⑤ えんキッズの開館により交通量が増加する可能性がある。
13	大貫通線	16.0	2	650	650	39.0	50	検証継続②	無	×	×	×	×	○	-	① 現道が代替となる。(現道幅員10m、片側歩道、一部歩道なし)並行する市道が歩道として機能している。 ⑤ 県体育館整備により交通量が増加する可能性あり。
14	野田松山通線	19.0	2	30	370	37.5	80	検証継続①	無	×	×	×	×	×	○	① 現道が代替となる(現道幅員14m、片側歩道) ⑥ 主要幹線道路にアクセスし、ネットワーク上の重要性は高い。
		17.0		230		37.5	60	検証継続①	無	×	×	×	×	×	○	① 現道が代替となる(現道幅員10m、片側歩道) ⑥ 主要幹線道路にアクセスし、ネットワーク上の重要性は高い。
		19.0		110		32.5	70	検証継続①	無	×	×	×	×	×	○	① 現道が代替となる(現道幅員10m、片側歩道) ⑥ 主要幹線道路にアクセスし、ネットワーク上の重要性は高い。

① 機能を代替する道路が無い  
 ② 緊急輸送道路等に指定されている  
 ③ 緊急輸送道路等に接続する路線で、かつ、7.5m以上の道路が現道及び周辺に無い  
 ④ 居住環境(生活道路その他インフラ)の整備が進んでいない(区画整理等)  
 ⑤ 他の事業・開発計画により必要性の向上が見込まれる  
 ⑥ ネットワークとしての重要性が高い

3-2. 路線毎の評価結果 (3/4)

No.	路線名	計画		見直し対象 (m)		評価の概要										
		幅員 (m)	車線	区間延長	路線延長	定量的評価		評価結果	上位計画の位置づけ	①	②	③	④	⑤	⑥	コメント
						必要性	実現性									
15	岡富松山通線	16.0	2	960	1,750	40.0	60	検証継続①	無	×	×	×	○	○	-	① 広域的な交通処理機能として国道218号が代替となる。 ④ 農地が多く道路等が整備されていない。 ⑤ えんキッズの開館により交通量が増加する可能性がある。
		16.0		380		40.0	50	検証継続②	無	×	×	×	○	○	-	① 広域的な交通処理機能として国道218号が代替となる。 ④ 農地が多く道路等が整備されていない。 ⑤ えんキッズの開館により交通量が増加する可能性がある。
		16.0		410		40.0	70	検証継続①	無	×	×	○	○	×	-	① 広域的な交通処理機能として国道218号が代替となる。 ③ 緊急輸送道路等に接続するが、十分な幅員がない。 ④ 農地が多く道路等が整備されていない。 ⑤ 当区間からのえんキッズ利用は想定されない。
16	西延岡駅通線	16.0	2	130	130	22.5	30	廃止候補②	無	×	×	×	×	×	×	① 都市計画道路としての機能の必要性が低い。 ⑤ 当区間からのえんキッズ利用は想定されない。 ⑥ 西延岡駅は廃止されており、ネットワーク上の重要性は低い。
17	昭和中川原通線	12.0	2	850	1,230	37.5	70	検証継続①	無	○	×	○	○	×	-	① 現道は歩道がなく、代替となる道路もない。 ③ 緊急輸送道路等に接続するが、十分な幅員がない。 ④ 狹隘道路が多く、下水道が未整備である。
				280		32.5	30	検証継続②	無	○	×	×	×	×	-	① 現道は歩道がなく、代替となる道路もない。
				100		43.5	30	検証継続②	無	○	×	○	×	×	-	① 現道は一方通行規制の道路で、歩道がなく、代替となる道路もない。 踏切部では離合ができない。 ③ 緊急輸送道路等に接続するが、十分な幅員がない。
18	桜ヶ丘通線	12.0	2	220	220	22.5	50	検証継続②	無	○	×	×	×	×	-	① 現道は歩道がなく、代替となる道路もない。
19	浜砂通線	12.0	2	720	720	30.0	50	廃止候補②	無	×	×	×	×	×	×	① 市街地と文化センターを連絡する機能として市道惣領堤防線等が代替となる。 ④ 市街化調整区域であり居住者が少ない。 ⑥ 将来交通量が見込まれずネットワーク上の重要性は低い。
20	西出北通線	12.0	2	860	860	30.0	30	検証継続②	無	○	×	×	○	×	-	① 現道は歩道がなく、代替となる道路もない。 ④ 狹隘道路が多く、下水道が未整備である。
21	東出北通線	12.0	2	280	2,130	48.5	70	検証継続①	無	×	×	×	×	×	○	① 現道が代替となる(現道幅員9.5m、片側歩道) ⑥ 主要幹線道路にアクセスし、ネットワーク上の重要性は高い。
				510		32.5	60	検証継続①	無	×	×	×	×	×	○	① 現道が代替となる(現道幅員10.5m、片側歩道) ⑥ 主要幹線道路にアクセスし、ネットワーク上の重要性は高い。
				480		30.0	50	廃止候補②	無	×	×	×	×	×	×	① 市道出北通線等が代替となる。 ④ 市街化調整区域であり居住者が少ない。 ⑥ 将来交通量が見込まれずネットワーク上の重要性は低い。
				860		22.5	70	廃止候補②	無	×	×	×	×	×	×	① 市道緑ヶ丘方財線等が代替となる。 ④ 市街化調整区域であり居住者が少ない。 ⑥ 将来交通量が見込まれずネットワーク上の重要性は低い。

① 機能を代替する道路が無い  
 ② 緊急輸送道路等に指定されている  
 ③ 緊急輸送道路等に接続する路線で、かつ、7.5m以上の道路が現道及び周辺に無い  
 ④ 居住環境（生活道路その他インフラ）の整備が進んでいない（区画整理等）  
 ⑤ 他の事業・開発計画により必要性の向上が見込まれる  
 ⑥ ネットワークとしての重要性が高い

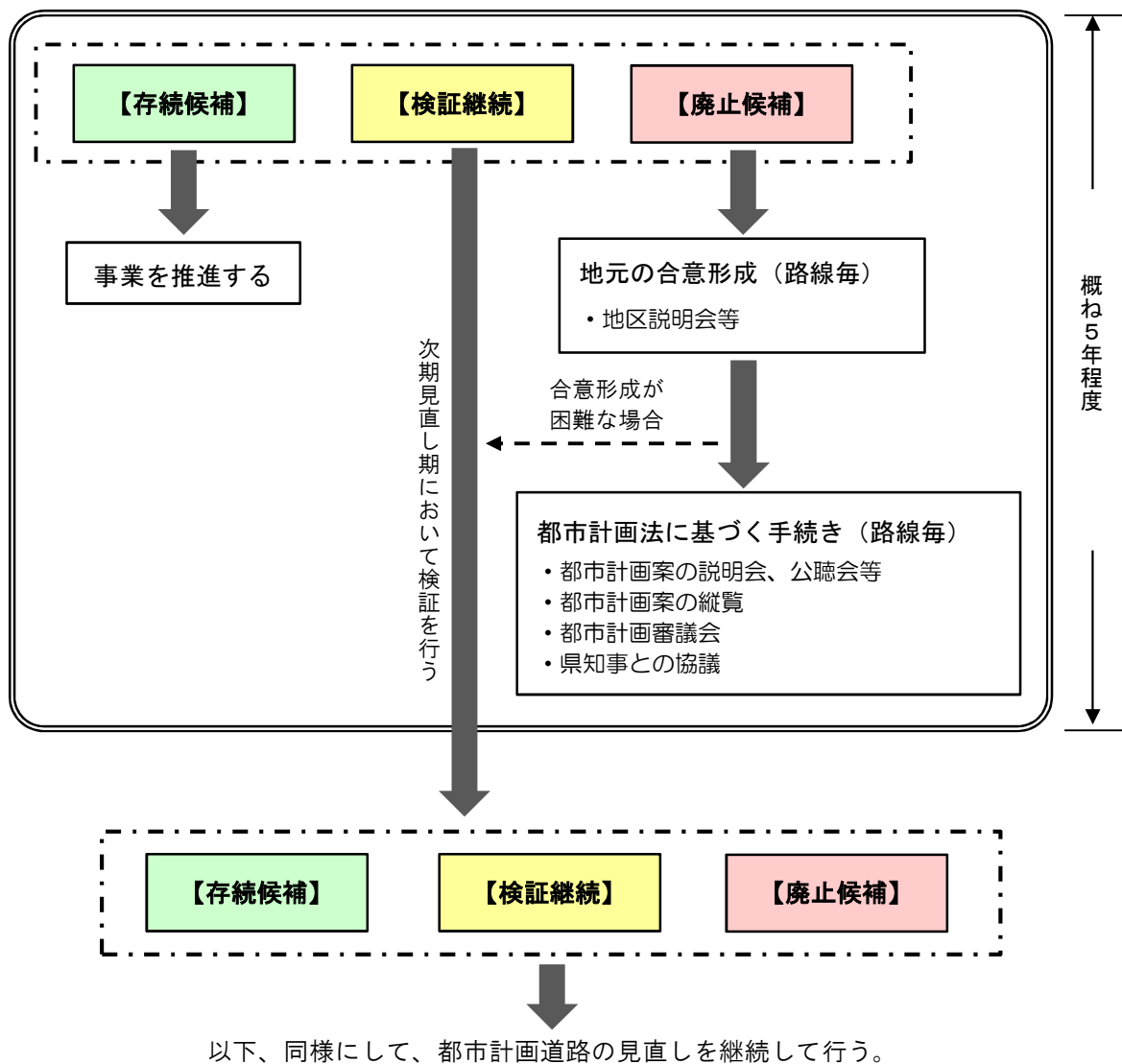
3-2. 路線毎の評価結果 (4/4)

No.	路線名	計画		見直し対象 (m)		評価の概要										
		幅員 (m)	車線	区間延長	路線延長	定量的評価		評価結果	上位計画の位置づけ	①	②	③	④	⑤	⑥	コメント
						必要性	実現性									
22	若葉通線	12.0	2	40	40	20.0	70	廃止候補①	無	×	×	×	×	×	×	① 地域間の交通処理を担う市道整備計画を沖田地区ほ場整備に反映させる。 ⑥ 将来交通量が見込まれずネットワーク上の重要性は低い。
23	笹目通線	12.0	2	160	160	12.5	60	廃止候補①	無	×	×	×	×	×	×	① 地域間の交通処理を担う市道整備計画を沖田地区ほ場整備に反映させる。 ⑥ 将来交通量が見込まれずネットワーク上の重要性は低い。
24	伊形通線	12.0	2	270	810	30.0	50	検証継続②	無	○	×	×	○	×	-	① 現道がなく、代替となる道路もない。 ④ 住宅地内に位置しているが狭隘道路が多い。
				540		17.5	80	廃止候補①	無	×	×	×	×	×	×	① 現道が代替となる(現道幅員9.0m、片側歩道) ④ 市街化調整区域であり居住者が少ない。 ⑥ 将来交通量が見込まれずネットワーク上の重要性は低い。
25	西高通線	14.0	2	170	970	30.0	40	検証継続②	無	○	×	○	×	○	-	① 現道は歩道がなく、代替となる道路もない。 ③ 緊急輸送道路等に接続するが、十分な幅員がない。 ⑤ 西階公園が防災拠点として位置づけがある。(西階公園防災等施設整備)
				800		22.5	40	検証継続②	無	×	×	×	×	○	-	① 現道が代替となる(現道幅員10m、片側歩道) ⑤ 西階公園が防災拠点として位置づけがある。(西階公園防災等施設整備)
26	幸町通線	12.0	2	100	100	58.5	60	検証継続①	無	○	×	×	×	○	-	① 現道は歩道がなく、代替となる道路もない。 ⑤ 延岡駅西口街区「再開発ビル」の整備により交通量が増加する可能性がある。

- ① 機能を代替する道路が無い
- ② 緊急輸送道路等に指定されている
- ③ 緊急輸送道路等に接続する路線で、かつ、7.5m以上の道路が現道及び周辺に無い
- ④ 居住環境(生活道路その他インフラ)の整備が進んでいない(区画整理等)
- ⑤ 他の事業・開発計画により必要性の向上が見込まれる
- ⑥ ネットワークとしての重要性が高い

#### 4. 見直し方針策定・公表後の流れ

- 廃止候補となった路線につきましては、見直しの経緯や理由について地区説明会等を実施し住民のみなさまへ十分に説明を行い、ご意見を伺いながら合意形成を図ります。
- 検証継続となった路線につきましては、必要な検証を行い、整備方針の検討や変更案・代替案の検討を行います。検討した内容については、必要に応じて地区説明会等を実施し合意形成を図ります。
- 合意形成がなされた路線から順次、都市計画法に基づく手続きに移行します。
- 都市計画道路は長期的な視点から、都市の将来像を踏まえ必要性を検証していくことが望ましいことから、今後も継続して見直しを図ることとします。



### 廃止候補区間説明図

今回行った見直しにおいて、廃止候補となった区間の概要図は次頁以降のとおりです。

#### ▼廃止候補区間

No.	路線名・区間		頁数
10	貝の畑土々呂通線	区間1	P26
		区間2	P27
		区間4	P28
		区間5	P28
		区間6	P28
11	沖田通線	区間2	P26
16	西延岡駅通線		P29
19	浜砂通線		P30
21	東出北通線	区間3	P30
	東出北通線	区間4	P30
22	若葉通線		P26
23	笹目通線		P26
24	伊形通線	区間2	P27