

都市計画道路見直しマニュアル

平成17年8月

島根県土木部都市計画課

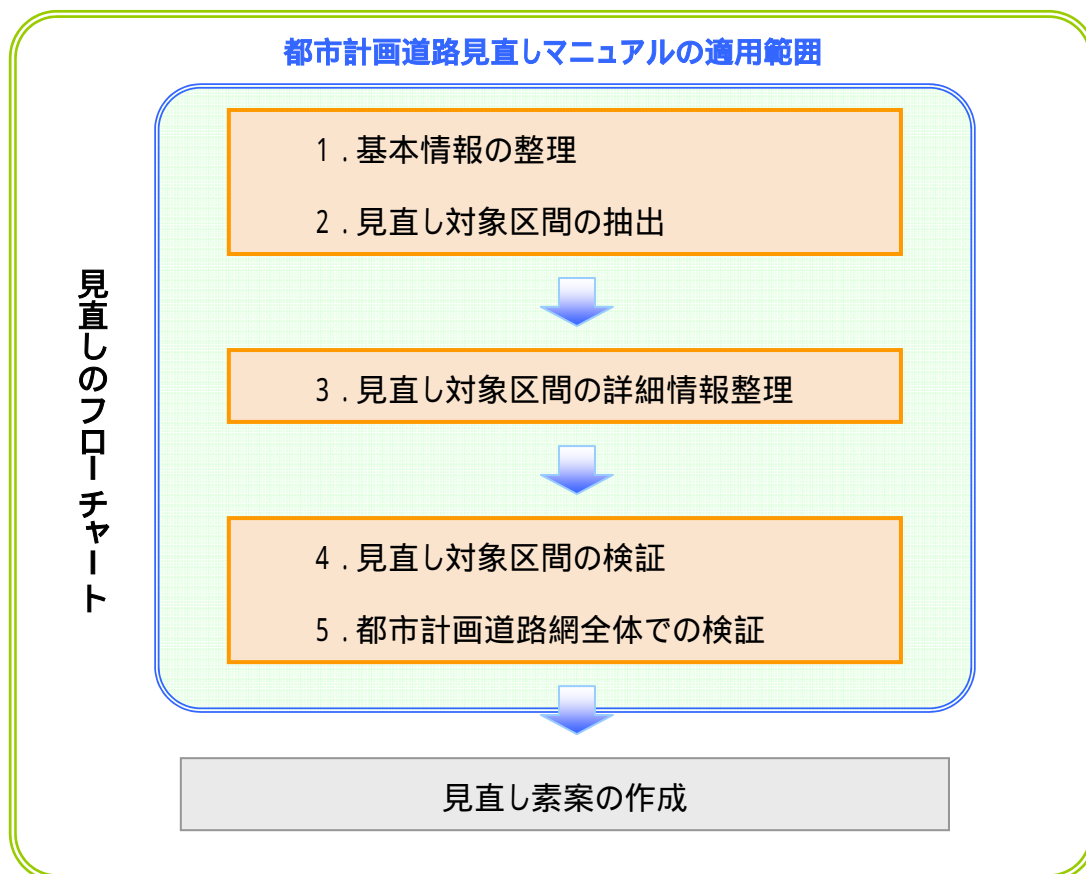
目次

1. マニュアルの適用範囲と見直しの検討手順	1
2. 基本情報の整理	1
3. 見直し対象区間の抽出	2
4. 見直し対象区間の詳細情報整理	3
5. 見直し対象区間の検証	4
6. 都市計画道路網全体での検証	8
7. 作業要領と判断基準	9
様式1～4	18

1. マニュアルの適用範囲と見直しの検討手順

都市計画道路の見直しは、「都市計画道路見直しの基本方針」に従い以下の手順により行う。

都市計画道路見直しの基本方針より



2. 基本情報の整理

まず始めに都市計画区域内の都市計画道路の現況とこれまでの経緯を把握する。

都市計画決定経緯

現存する資料・台帳等をもとに都市計画道路（幹線街路以外の路線も含む）の決定、変更及び廃止経緯を整理する。なお、整理にあたっては必ず決定、変更及び廃止経緯がわかる図及び表を作成し添付するものとする。

現況道路整備状況

現在の道路整備状況について道路整備状況図を作成する。なお、作成にあたっては都市計画道路のみを対象とせず、都市計画区域内に存在する国道、県道、幹線機能を持つ市町村道及び農道なども整備状況を記入する。

3. 見直し対象区間の抽出

「基本情報の整理」で作成した資料に基づき、既に都市計画決定済みの幹線街路（いわゆる 3 番街路）のうち、以下のいずれかの条件に該当する未着手区間を見直し対象区間として抽出する。なお、下記条件のいずれにも該当しない幹線街路の区間は存続するものとして取り扱う。

都市計画道路見直しの基本方針より

見直し対象区間の条件

- ・旧都市計画法（昭和 44 年 6 月以前）に基づき計画決定した区間。（当初決定後、幅員変更など根本的変更を行ったものは除く。車線数決定は根本的変更とはみなさない。）
- ・計画決定後 10 年以上事業未着手で、今後 10 年以内に事業着手する見込みのない区間。
- ・景観、自然環境及び歴史・文化的背景などその地域の状況の変化により事業化が難しい区間。

条件の判断基準について

根本的変更

幅員変更、道路構造の変更（地表式 高上式など）、大幅な起終点位置の変更などを根本的な変更として扱う。したがって車線数決定、名称変更、交差道路の変更に伴う交差点の隅切り変更などは根本的変更とはみなさない。

10 年以内に事業着手する見込み

県の都市計画区域マスタープランにおいて「概ね 10 年以内に整備または着手することを予定している主要な施設」に位置付けられている、あるいは市町村の都市計画マスタープラン及び総合計画等で同様の位置付けがなされているものは事業着手見込みがあるものとして扱う。

景観、自然環境及び歴史・文化的背景などその地域の状況の変化

景観、自然環境や歴史的・文化的資源に対する価値観の高まりによりこれらの資源を生かしたまちづくりが進められようとしているなどが考えられる。

状況例

- ・景観、環境に関する条例などの区域に指定された。
- ・景観、環境保全のためのハード整備、ソフト事業が実施（予定）された。
- ・市街地開発事業など、関連事業の中止が決定された。

4. 見直し対象区間の詳細情報整理

見直し対象区間の評価を行うにあたっては、長期未着手道路となった原因及びその原因となった要素をどの程度保有しているかを把握する必要がある。

都市計画道路見直しの基本方針より

長期未着手道路の原因

- ・ 財政上の制約
- ・ 交通機能の変化
- ・ 他事業の進捗の影響
- ・ 都市をめぐる社会環境の変化

よって見直し対象区間に抽出された区間を持つ路線については以下の項目を記入したカルテを作成した上で、「長期未着手道路の原因」を明確にする。

路線のカルテ記入項目

路線データ

- ・ 路線番号及び路線名
- ・ 路線の位置
- ・ 路線の概略図
- ・ 都市計画決定内容
- ・ 決定の経緯
- ・ 上位計画における位置付け
- ・ まちづくりとの関連
- ・ 路線が有する機能

区間データ

- ・ 現況及び将来交通量
- ・ 道路の現況及び計画内容
- ・ 道路の機能分類
- ・ 路線の効果
- ・ 事業の見込み
- ・ 他事業との調整の有無
- ・ 沿道用途地域
- ・ 他法令、景観条例、遺跡、文化財等との関係
- ・ 地域住民との関係
- ・ 路線存続に対する支障要因の有無
- ・ 未着手区間の原因

5. 見直し対象区間の検証

見直し対象区間の検証は、基本方針の「見直しの視点」をふまえた上で総合的に行う。

見直しの視点

都市機能上の必要性

都市計画道路見直しの基本方針より

社会情勢の変化を考慮したうえで、都市計画道路がもつ交通、空間（電気、ガスなど公共公益施設の収容機能、避難路などの防災機能など）、市街地形成の機能を検証し、幹線であれば「広域的な観点」、それ以外の補助幹線等であれば「地域のまちづくりの観点」から都市の道路網として必要性を検証する。

特に空間機能のうち防災面での機能については、緊急輸送道路ネットワークを考慮した上で都市防災上、将来における避難路の必要性等を検証する。

なお、歩行者の交通機能検証にあたっては、歩行空間のユニバーサルデザイン化の観点からそのネットワークについて検討する。

幹線街路（3番街路）は、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路に通常分類され、主要幹線街路、都市幹線街路はトラフィック機能を重視する街路であり、補助幹線街路はアクセス機能を重視する街路である。

主要幹線街路	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枢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	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	主要幹線街路また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完し、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。

また、道路の諸機能は大別すると「交通機能」、「空間機能」、「市街地形成機能」に分類される。諸機能の検証にあたっては以下の機能について検証をするものとする。

機能の区分		機能の内容
交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）
	都市環境機能	景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能

空間 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としての機能
		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	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV等の都市における供給処理および通信情報施設のための空間
		道路付属物のための空間	電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間
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		一定の規模の宅地を区画する街路を形成する
	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

〔(社)日本都市計画学会「実務者のための新都市計画マニュアル」を参考に作成〕

経済性

都市計画道路見直しの基本方針より

限られた投資を効果的な整備に結びつける必要があり、経済的な観点から位置、規模、構造について検証する。

但し、費用便益分析を行う場合、防災効果など道路が持つ多様な便益のすべてを正確に把握できるものではないため、その結果は慎重に取り扱うべきであり評価の一指標にとどめるものとする。

経済性については、例え投資効果が低い区間であっても他の評価の視点からみて必要な区間と判断されることもあるため、あくまでも評価の視点のひとつとして扱う。

費用便益分析は、交通処理機能が重視される主要幹線街路、都市幹線街路について行い、別途定めるB/Cの算出要領に従うものとする。但し、計画の車線数が現況から増加しない場合（歩道部の拡幅など）は行わない。

実現可能性

都市計画道路見直しの基本方針より

周辺の社会環境（景観、自然環境及び歴史・文化的背景等）や土地利用状況を考慮し、実現性について検証する。

社会環境や土地利用状況などから事業実現が可能であるか検証を行う。

検証の方法

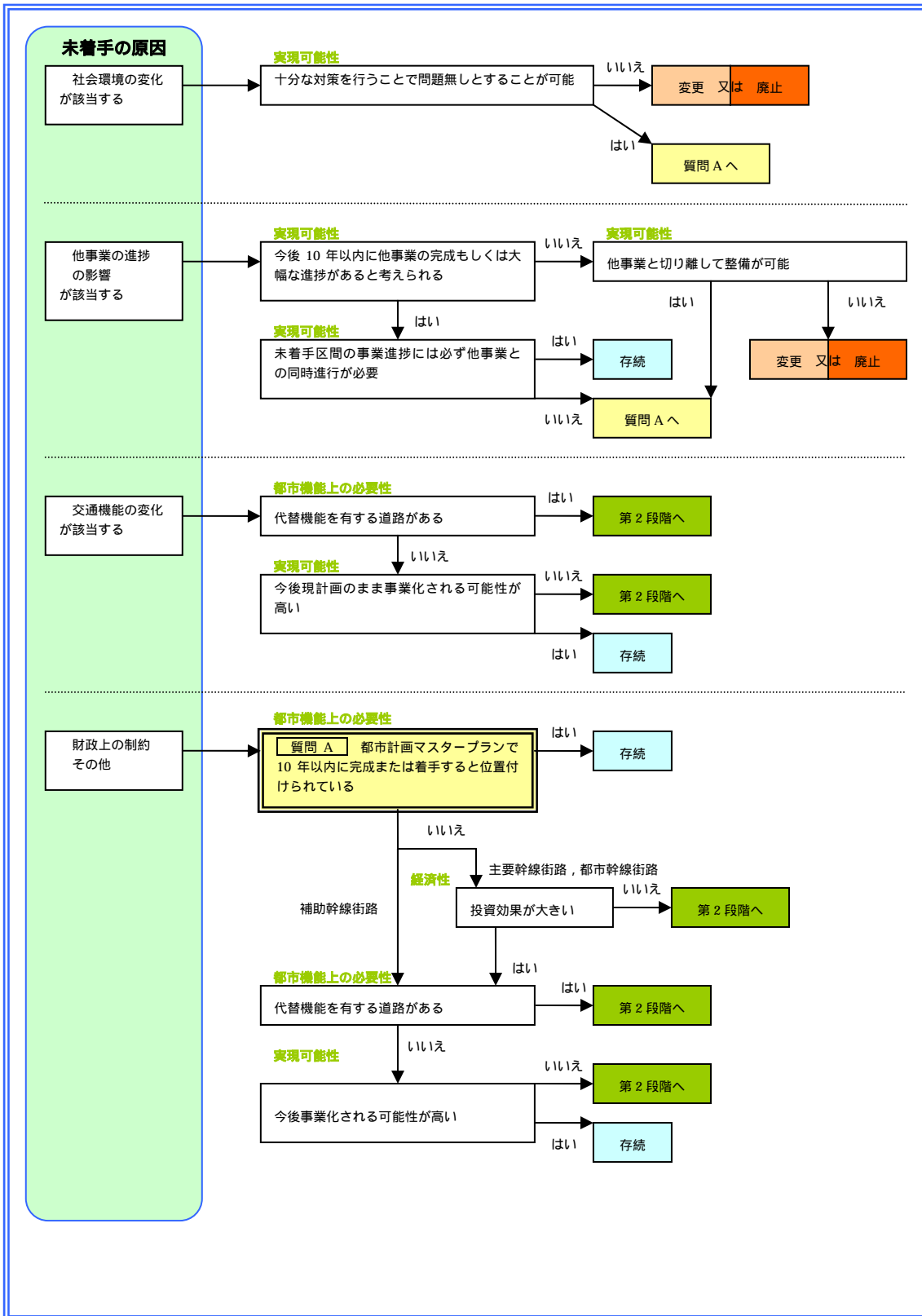
具体的な検証の方法は見直し作業フローチャートに従って行うものとする。

見直し作業フローチャート(第1段階)

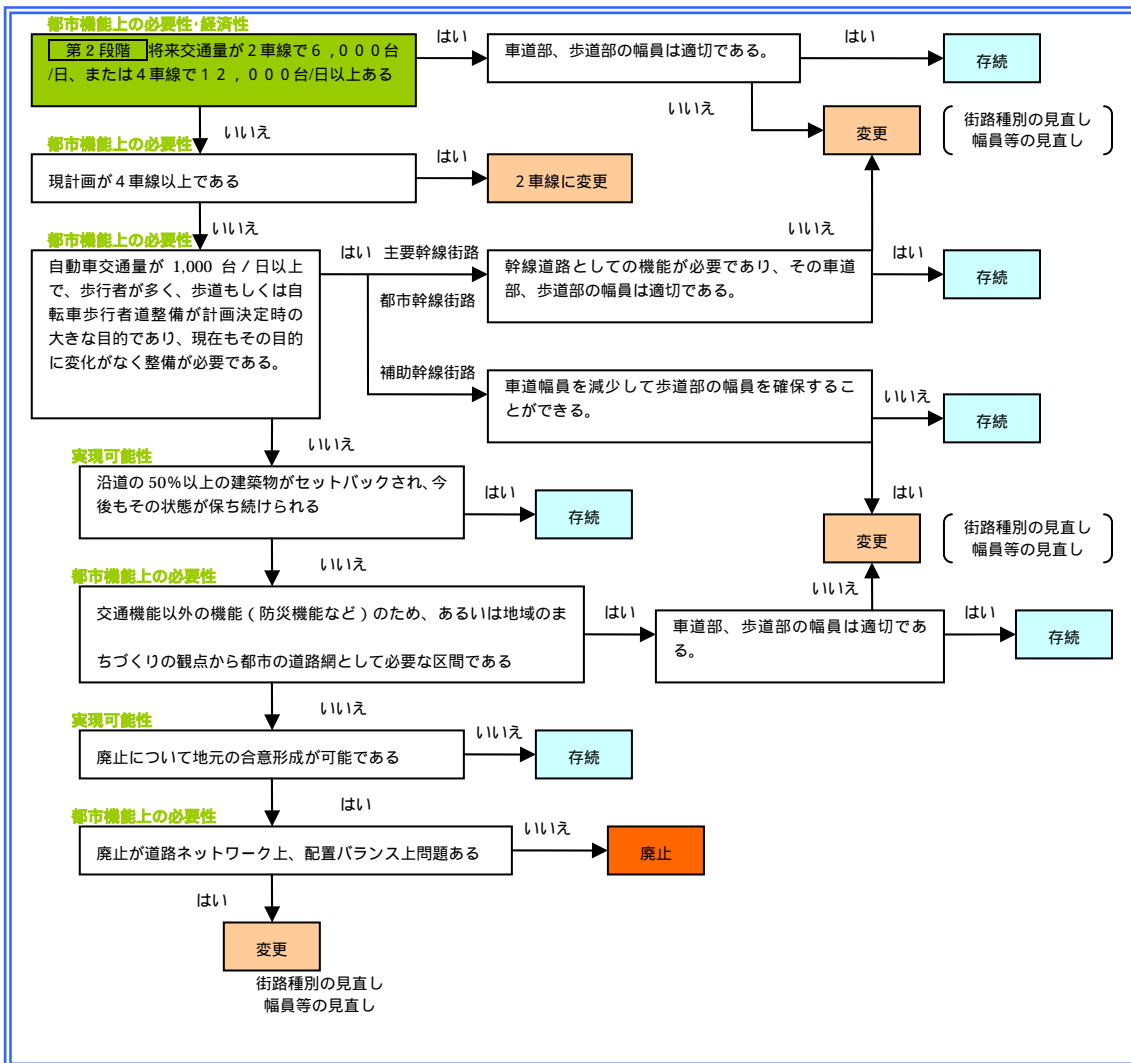
見直し作業は以下のフローに従い未着手の原因ごとに行うものとする。

未着手の原因は、 財政上の制約、 交通機能の変化、 他事業の進捗の影響、 社会環境の変化、 その他に分類する。

なお、原因が複数ある場合はその優先順位は () とし、その区間の優先順位が一番高い原因により検討を進める。

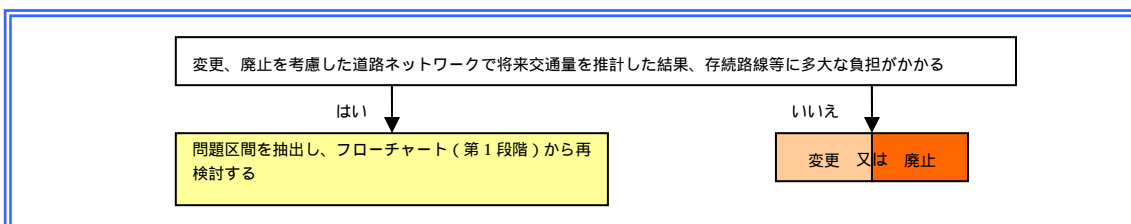


見直し作業フローチャート(第2段階)



6. 都市計画道路網全体での検証

「4. 見直し対象区間の検証」のフローチャートの第1段階、第2段階で変更もしくは廃止となった区間を考慮した道路ネットワークで将来交通量を推計し検討する。



修正した道路ネットワークが、既設の道路や存続都市計画道路に多大な負担がかからないか検証する。

但し、小規模な都市計画区域（町単独や合併前の旧町の単独都市計画区域が存在している場合など）で、道路網として将来交通量の推計を行うのが困難な場合は、既存道路の現況交通量などをもとに判断してもよい。

7. 作業要領と判断基準

具体的な見直しの作業は、基本方針の「見直しにあたっての留意点」をふまえ慎重に行う。

見直しにあたっての留意点

都市計画道路見直しの合理的理由の整理

都市計画道路見直しの基本方針より

都市計画道路は従来より都市交通調査等を活用して、適宜必要性が検証されている。今回の見直しにあたっては、社会情勢の変化（将来人口、産業・経済の動向、将来交通需要等）、都市構造の変化及び今後の見通しを整理し、道路の機能を今日的視点から今一度明確にした上で見直し後の将来交通量のチェック等を行い、その必要性について合理的理由を明確にする。

地元の合意形成

都市計画道路見直しの基本方針より

都市計画道路の見直しについては、広域的な観点（交通ネットワーク等）と地域の将来のまちづくりの観点から、その必要性について十分な情報提供を行う必要がある。

情報提供の方法としては、チラシ、市町村報、インターネットのホームページなどでその内容を周知することや説明会の開催などが考えられる。

道路構造

既決定都市計画道路の幅員構成など道路構造は、計画決定時の道路構造令等に基づいて決定されている。一方で道路構造令は、経済社会の変化に伴って改訂され、過去に計画決定された都市計画道路は現時点における構造令を満足しない場合がある。今回の見直しに当たり、道路幅員を変更する場合には（現在の道路幅員を都市計画決定する場合を除く）、やむを得ない場合を除き原則現行構造令に適合するよう変更する。

改正道路構造令の都市計画道路への適用の考え方は以下のとおりである。

整備済みの道路

改正構造令を適用する必要なし。

今後新設・改築する道路

原則として改正構造令に適合するよう、都市計画を変更する。（但し、改築時期が10年以上先で明確でない場合は、今後状況の変化やさらなる改正も予想されるため、当面改正構造令を適用した都市計画変更を行わなくてもよいものとする。（実施計画が明確になった時点で変更する。）

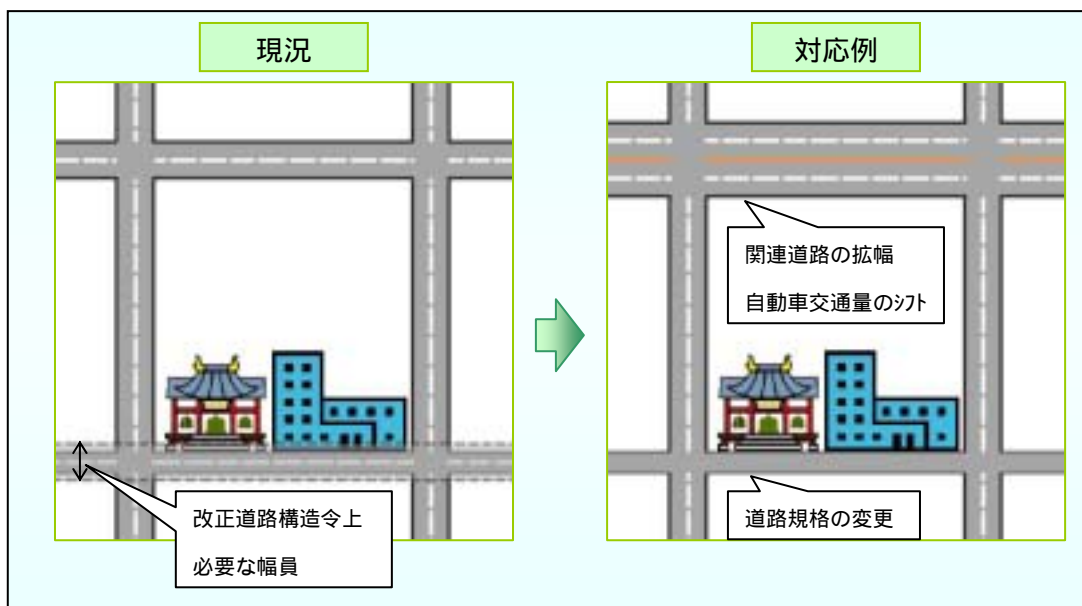
今後新設・改築する道路で沿道に景観・環境上考慮すべき建築物あるいは堅固な建築物が立地している等により都市計画変更が困難な場合

関連道路の設置変更等により、当該道路の自動車又は歩行者、自転車の交通量を見直し、道路規格の変更により原則改正構造令に適合させる。

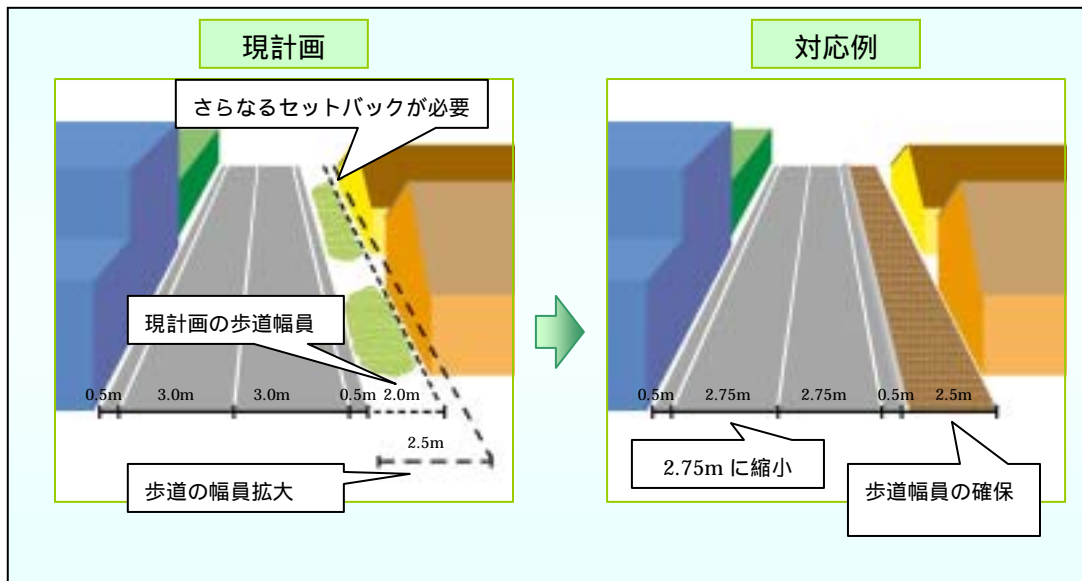
上記、において対応が不可能で、やむを得ない場合

やむを得ず現計画の幅員を道路構造令上必要な幅員に変更できない場合、現計画の幅員で良いものとするが、自動車、歩行者、自転車の交通量を勘案し、幅員構成を再検討するものとする。その際、歩道もしくは自転車歩行者道の幅員確保のためやむを得ない場合は、想定される改築事業が道路構造令第38条の第1項および第2項の規定により道路構造令第5条の規定を緩和することが出来る場合に限り、道路種別に関わらず車道幅員を2.75mまで縮小することができるものとする。

の対応例



の対応例



決定経緯の図及び表の作成

決定経緯がわかる図及び表は様式 1、様式 2、様式 3 を作成する。

道路整備状況図の作成要領

以下の要領によって作成する。

図面の規格：都市計画総括図あるいはそれに類するものを使用する。

(縮尺 1 万分の 1 程度)

着 色：未着手 (今後 10 年以内に事業着手見込み無し)・・・赤
 未着手 (今後 10 年以内に事業着手見込み有り)・・・オレンジ
 事業中又は整備済み・・・緑
 都市計画道路以外の道路 (2 車以上改築済み)・・・黒
 都市計画道路以外の道路 (未改築)・・・青

着色は整備状況の異なる区間ごとに行う。

今後 10 年以内に事業着手見込み無し / 有りの判断は、「2 . 見直し対象区間の抽出」の条件の判断基準「10 年以内に事業着手する見込み」と同じものとする。

都市計画道路以外の道路については、都市計画区域内に存在する国道、県道、幹線機能を持つ市町村道及び農道を対象とする。

未着手区間を含む都市計画道路の幹線街路については、決定幅員、主要交差点、道路管理者等により路線を適切に区間ごとに分割し、旗あげするものとする。

(例：3.3.10号 線で2区間ある場合、「10-1」、「10-2」とする)

カルテの記入要領

カルテは様式4を作成する。

なお、記入の際の留意点及び判断基準等は以下のとおりである。

路線番号、路線名

都市計画決定されている路線番号、路線名を記入する。

見直し対象路線の位置及び位置図

都市計画決定されている路線の起点～終点の地名を記入する。位置図については総括図を用いる(縮尺自由)。また当該路線の未着手区間を赤もしくはオレンジ色で着色し、道路整備状況図で設定した区間毎に旗あげを行う。路線延長が長い場合など別途添付でもよい。

都市計画決定内容

都市計画決定されている路線の延長、標準幅員、車線数を記入する。

決定の経緯

都市計画決定、変更された年月日を全て記入し、決定・変更理由を簡潔に記入する。

上位計画等における位置付け

県、市町都市計画マスタープラン及び市町総合計画などの上位計画に路線の位置付けがある場合は記入する。

また、交通バリアフリー法に基づく特定経路等の位置付けがある場合にも記入する。(上位計画での位置づけが路線の一部区間である場合、その区間を明記する。)

まちづくりとの関連

沿道地区のまちづくりとの関連(例えば、まちなみなど歴史的資源を活用したまちづくりと都市計画道路の整備との関連等)について簡潔に記入する。

また、路線が土地区画整理事業など面的整備地内の道路になっておりその事業を支援するものであれば記入する。(事業予定も含む)

路線が有する機能

路線が有する機能を道路の機能ごとに記入する。交通機能ではネットワーク機能やアクセス機能について記入し、歩道のネットワーク等についても必要であれば記入する。空間機能については都市環境機能、防災機能等について記入する。

未着手区間の原因

区間毎に未着手区間の原因を記入する。 財政上の制約、 交通機能の変化、 他事業の進捗の影響、 社会環境の変化、 その他のなかから選択する。

現況、将来交通量

現況の交通量は最新の既存資料を用いる。見直しに用いる各路線の将来交通量は、平成32年とし、平成11年度道路交通センサスのOD調査データまたは平成11年度穴道湖中海圏域新都市OD調査（PT調査）のデータを利用し、センサスデータの場合3段階推定法、PTデータの場合4段階推定法により推計する。

但し、小規模な都市計画区域（町単独や合併前の旧町の単独都市計画区域が存在している場合など）で、道路網として将来交通量の推計を行うのが困難な場合は、将来交通量の伸び率により算出してもよいものとする。

道路の構造

区間毎の延長、幅員、車線数、構造を記入する。

計画道路網密度

用途地域が指定されている区域では、用途地域内の計画道路網密度を算出し、記入する。（道路網密度算出の対象道路は3番街路（補助幹線街路）以上の都市計画道路及び2車線改良済みの都市計画道路以外の道路とする。）用途地域が指定されていない区域では記入しなくて良い。

道路の機能分類

「幹線」・・・主要幹線街路・都市幹線街路、「補幹」・・・補助幹線街路、「他」・・・その他の街路とする。

路線の効果

B/Cの算出方法は別途定める算出要領による。

代替路線の名称を挙げる。（機能を代替するものが複数路線ある場合はすべて記入する。）

事業の見込み

事業実施年度の見込みを「H 年頃」と記入する。未定は「未定」と記入する。事業の見込みとは、事業者の事業計画などで着手年度がおおよそ推定できる場合のみ記入する。

注 カルテの事業見込みは、見直し対象区間抽出における10年以内に着手する見込みとは、記入の判断基準が異なるので留意すること。カルテでは、事業者の内部資料等から実施見込み年度を記入する。

他事業との調整の有無

施工時期の調整が必要となる関連事業の事業名を記入する。また、他事業の計画の概要がわかるものがあれば別紙にて添付すること。

沿道用途地域

区間毎に沿道の主な用途地域を記入。主な用途地域は、接している延長が一番長

いものを採用とする。

他法令、景観条例、遺跡、文化財との関係

都市計画道路と重複する他法令、景観条例、遺跡、文化財等について整備に影響がある、ないに関わらず全て記入する。なお、法令・条例の区域、あるいは遺跡・文化財の位置がわかる図面があれば別紙にて添付すること。

地域住民との関係

沿道の住民もしくは当該区間の利用者から市町村窓口への苦情・相談等があればその件数を記入する。

区間毎にセットバックしている建築物があればその件数と沿道建築物に対するセットバック建築物の割合を記入する。

路線存続に対する支障要因の有無

当該区間が存在することにより、支障が生じる場合はその理由を記入する。

フローチャートの判断基準及び留意点

フローチャート(第1段階)

十分な対策を行うことで問題無しとすることが可能

景観に考慮した設計を行うなど対策を行うことによって都市環境上問題無しとすることができるか検討する。

なお、都市環境上問題ありとは、計画を実現することによって景観、歴史・文化上重要な施設及び地域の機能がどの程度失われることとなるかで判断される。

損失許容の範囲は施設及び地域によって異なるので、必要のある場合は専門家等の意見を参考にする。

投資効果が大きい

算出要領により算出したB / Cが1以上の場合を投資効果が大きいとする。

注 このマニュアルで使用するB / Cの値は、簡便な算出方法によるもので、1より小さいと
いて投資効果が小さいということではないので、他の検討に用いることがないよう取り
扱いには注意すること。

今後事業化の可能性が高い

現時点において事業予定者の事業計画により今後20年以内に事業化が計画されている区間を事業化される可能性が高いとする。

フローチャート(第2段階)

車道部、歩道部の幅員は適切である。(幹線道路としての機能が必要であり、その車道部、歩道部の幅員は適切である。)

現在の道路構造令に照らし計画の車道部分の幅員（停車帯等を含む）や歩道あるいは自転車歩行者道部分の（植栽帯を含む）幅員が、その必要とされる機能に対して適切であるか検証する。検証の結果、現在の計画幅員を拡幅する必要がある場合、想定される事業時期、地元及び沿道状況によっては当面現計画のまま存続としてよい。

歩行者が多い

歩行者が多いとは、通学路及びその他で歩行者と自転車利用者の合計が500人/日以上とする。

注 このマニュアルでいう上記の歩行者が多いという定義が道路構造令の歩行者が多いという定義と同一ではないため歩道部幅員の検証に当たっては十分注意すること。

交通機能以外の機能のため都市の道路網として必要な区間である。

特に補助幹線街路について空間機能、市街地形成機能のため必要かどうかを検証する。

防災機能については、道路が果たすべき役割として、緊急車両の通行空間や避難路としての機能に加え、延焼防止・遅延等の機能がある。これらを踏まえ、都市計画道路の必要性を検証する。

地域のまちづくりの観点から都市の道路網として必要な区間である。

広域的な交通を担わない補助幹線街路の場合、地域のまちづくりの方針を踏まえて道路整備の必要性を検証する。具体的には、中心市街地活性化の計画と連動した道路計画となっているとか、歴史的資源やまち並み等地域固有の資源を活用したまちづくりと整合した計画となっているなどの検証が考えられる。

廃止について地元の合意形成が可能である。

都市計画道路の見直しにあたっては、その必要性について十分な情報の提供を行うとともに、住民の意見の把握を行うことが必要であるが、この段階での判断は、過去の沿道の住民もしくは当該区間の利用者から市町村窓口への相談・苦情等や道路整備に関する地元要望等を勘案して行う。その際、基本的には地元の合意形成は可能であるとし、安易に不可能との判断を行わないこと。

廃止が道路ネットワーク上、配置バランス上問題ある。

当該道路の計画廃止が道路ネットワーク上問題ないか、道路ネットワークは、車道のみならず歩道のネットワークについても確認する。また当該道路の機能分類（幹線OR補助幹線）を考慮した配置間隔や配置密度に問題が生じないか確認する。

問題がある場合は、現在の計画の変更を検討する。

計画の変更には次のようなケースが考えられる。

・幅員の変更

将来交通量や沿道の土地利用や歩道のネットワーク等の状況から、廃止できな

いが、現在の計画幅員は必要ない場合、幅員の変更を検討する。

・都市計画道路区分（街路種別）の変更

将来交通量が多くなく交通機能よりも空間機能、市街地形成機能が必要な場合、幹線街路から区画街路に変更することが考えられる。（この場合、当然計画幅員の変更を検討する。）

・道路構造の変更

他の道路や鉄道との交差部の形状や構造に課題があり、結果的に着手が困難な場合は、交差部の構造を変更し、その部分の区域を変更することが考えられる。

・ルートの変更（代替道路の都市計画決定を含む）

当該道路の計画廃止が道路ネットワーク上、配置上問題ある場合で、沿道状況や地形その他の制約により現在の都市計画道路区域での整備が適当でない場合、ルートを変更することが考えられる。その場合、現計画道路を廃止し、近傍の既存道路を新たに計画決定することも考えられる。（既存道路の改良の有無は問わない）

（参考）

都市計画道路の配置については、従来は、住宅地の道路網密度を 4 km/k m^2 、商業系の市街地では $5 \sim 7 \text{ km/k m}^2$ 、工業系の市街地は、 $1 \sim 2 \text{ km/k m}^2$ 、用途地域の加重平均で都市全体としては 3.5 km/k m^2 とされてきた。（下図参照）

しかし、都市計画運用指針では、道路網密度を明示していない。今後はそれぞれの都市の実情に応じて計画水準を設定していくのが望ましく、特に補助幹線街路は地域の実情により適宜配置の計画を行うことが望ましい。

▼ 新線新路の望ましい配置パターン

土地利用区分	配置パターン	配置密度	網構成の内容
商業系 土地利用		幹線道路 4km 補助幹線道路 2km ----- 6 km/km ²	地区幹線以上のランクの道路4km/km ² 、補助幹線2km/km ² 、全市で130m間隔の電子状とする
住居系 土地利用		幹線道路 2km 補助幹線道路 2km ----- 4 km/km ²	地区幹線以上のランクの道路2km/km ² 、補助幹線2km/km ² 、全市で500m間隔の電子状とする ・想定人口密度 70~80人/ha
準工業・工業系 土地利用		幹線道路 1km 補助幹線道路 1km ----- 2 km/km ²	実例並みに建設局が「工業地域計画指針」等を参考にして決定。 準工業系1km間隔、工業系2km間隔の電子状とする。
工業専用系 土地利用		幹線道路 1km ----- 1 km/km ²	
市街地平均	全国の想定地域面積比による加重平均 住居系-60% 準工業・工業系-20% 商業系-15% 工業専用系-15%	3.5km/km ²	

【出典】第8次道路整備5十年計画時において設定された道路の21世紀における目標水準

都市計画道路網全体での検証(最終チェック)

変更、廃止を考慮した道路ネットワークで将来交通量を推計した結果、存続路線等に多大な負担がかかる。

変更、廃止区間を織り込んだ将来道路ネットワークにおいて将来交通量の配分を行い、他路線に大きな負担がかからないか都市計画区域全体で交通機能に関する検証を行う。

注 小規模な都市計画区域(町単独や合併前の町単独都市計画区域が存続している場合など)で、道路網として将来交通量の推計を行うのが困難な場合は、既存道路の現況交通量などをもとに判断してもよい。

様式3

都市計画道路 都市計画決定経緯表 ○…変更、×…廃止、太字…名称変更、●…番号変更、◎…車線数決定、→…路線の分割または統合

都市計画 決定年月日	S33.3.28	S34.12.28	S36.3.29	S38.3.23	S39.3.4	S40.1.14	S41.10.4	S42.8.30	S44.4.28 S44.5.12	S47.11.21	S48.3.16	S50.3.3	S50.11.28	S52.9.16	S54.11.16 S54.11.17	S56.12.11	S56.6.18	S60.4.2	H5.4.2	H6.12.16	H8.3.29 H8.4.4	H10.3.27	H15.6.2	H16.10.29 H16.11.11	
路線名	A 線								●									○			○				
	B 線								●																
	C 線								●																
	D 線					○			●										○						
	E 線								●																
	F 線					○			●																
	G 線						○		●																
	H 線		○				○		●																
	I 線					○			●																
	J 線		○				○		●																
既定を全て 廃止し、 新たに決定				AAA 線	●																				
													CCC線												

●路線カルテ

平成 年 月 日作成

路線データ		区間データ			
■路線番号及び路線名		■現況及び将来交通量			
■路線の位置		現況交通量			
■路線の概略図		歩行者数			
		自転車数			
		H 将来交通量			
		■道路の現況および計画内容			
		計画延長(m)			
		計画幅員(m) 【現況幅員】			
		車線数			
		大規模構造物			
		計画道路網密度 (km/km ²)			
		■道路の機能分類			
■路線の効果					
路線の効果 (B/C)					
代替路の 路線名					
■事業の見込み					
事業実施時期					
■他事業との調整の有無(施工時期の調整が必要となるもの)					
事業名					
■都市計画決定内容		■用途地域			
延長(m)		沿道の用途地域			
標準幅員(m)		■他法令、景観条例、遺跡、文化財等との関係			
車線数		関係するもの			
幅員構成		■地域住民との関係			
		苦情件数			
		セットバック済の建築物数と【その割合】			
		■路線存続に対する支障要因の有無			
		要因			
		■未着手区間の有無と原因			
		未着手の原因			
■決定の経緯		■上位計画における位置づけ			
決定又は変更年月日	決定・変更の趣旨	県都市計画区域 マスタープラン			
		市町都市計画マ スタープラン			
		市町村総合計 画・その他			
		■まちづくりとの関連			
■路線が有する機能					
交通機能					
空間機能(防災機能)					
市街地形成機能					
その他					