

2-7 都市計画道路の変更に係る方針

(1) 都市計画道路検証方針

1) 検証方針の目的

福岡県都市計画道路検証方針は、都市計画道路について今後とも都市計画として継続すべきか否かを判断するために、路線の必要性等を検証する方法及び適切な見直しを行う手順など、都市計画道路の検証を行う際の福岡県としての基本的な方針を示したものである。本方針の適切な運用により、目指すべき将来都市像に沿った都市計画とすることを目的としている。

目指すべき将来都市像を実現するために都市計画決定された都市計画道路については、その整備に相当程度長期間を要するものであり、その実現に向け一定の継続性が要請されるものであることから、変更は慎重に行われるべきものです。

しかしながら、社会情勢の変化、都市政策の転換、将来都市像の変化等により、都市計画道路の必要性が大きく変化していることや、当初都市計画決定のまま長期にわたり事業が行われていない都市計画道路が多く存在すること等の問題に対しては、継続性・安定性の要請等を踏まえながら適宜都市計画道路の検証を行い、必要に応じて都市計画の変更を行うことが求められています。

このため、福岡県では本方針(当初策定：平成17年8月)に従い、平成17年度より市町と協力しながら都市計画道路の検証を行っています。(但し政令市の区域については政令市が独自で行うこととし、県と政令市は十分に連携・調整を行う。) 検証の対象は県が都市計画決定権者[※]である都市計画道路のうち幹線街路とします。検証の結果、必要性等に変化が生じた都市計画道路で、地域調整等を踏まえた上で廃止や変更することが妥当という結論が得られたものについて都市計画の変更等を行います。

なお、市町はこの検証方針をガイドラインとして、市町決定都市計画道路(幹線街路)について検証を行うことが望ましいです。

※ 平成24年4月改正後の決定権者とする。

2) 都市計画道路の現状と検証の必要性

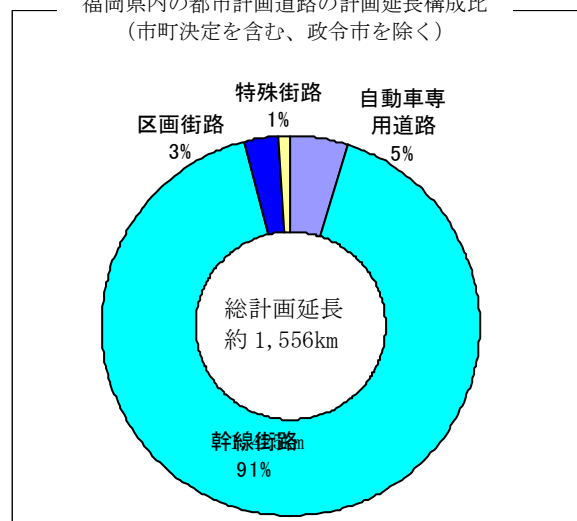
① 都市計画道路の現状 (検証着手時点)

ア) 都市計画道路の計画延長

(政令市を除く：平成 15 年 3 月末現在)

- 都市計画道路の計画延長のうち市街地部の交通処理機能等を担う幹線街路がほとんどを占めています。
- 都市計画道路（幹線街路）の延長は平成 15 年 3 月末時点で 1,425 km に達しており、計画延長構成比は約 91% となっています。

福岡県内の都市計画道路の計画延長構成比
(市町決定を含む、政令市を除く)



イ) 都市計画道路のうち幹線街路の未着手状況

- 都市計画道路（幹線街路）の延長のうち、約 39% が改良済み、約 52% が未着手となっています。

全国の都市計画道路（幹線街路）の改良済み延長約 53% と比べても遅れています。

▼ 福岡県内の都市計画道路（幹線街路）の整備状況（市町決定を含む、政令市を除く）

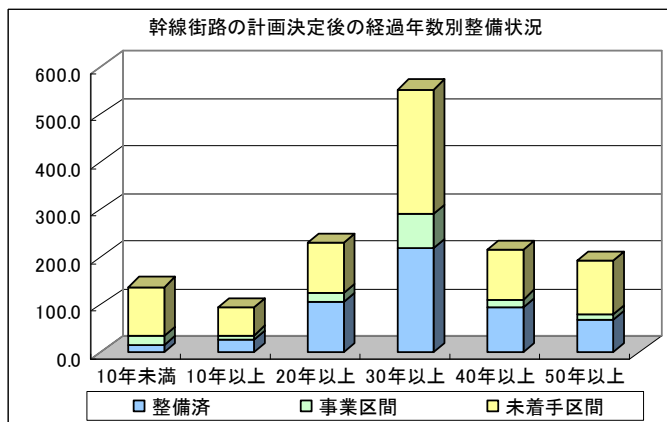
(平成 15 年 3 月末現在)

整備状況	計画 (計)	改良済	事業中	未着手
延長 (構成比)	1,425km (100.0%)	559km (39%)	130km (9%)	736km (52%)

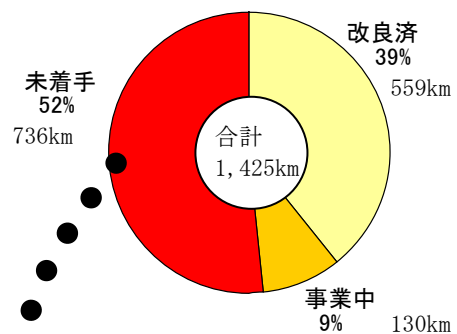
ウ) 長期未着手都市計画道路の状況

- 事業未着手延長の約 6 割以上が都市計画決定後 30 年以上の長期にわたり、事業未着手となっています。

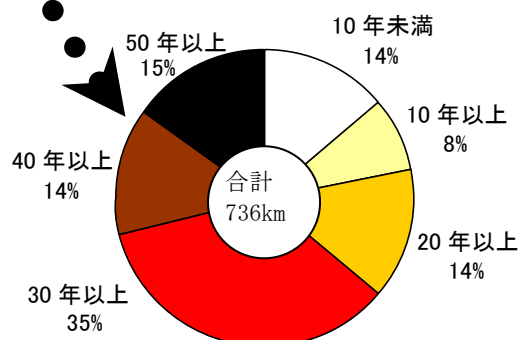
(政令市を除く：平成 14 年 3 月末現在)



都市計画道路(幹線街路)の整備状況
(政令市を除く：平成 15 年 3 月末現在)



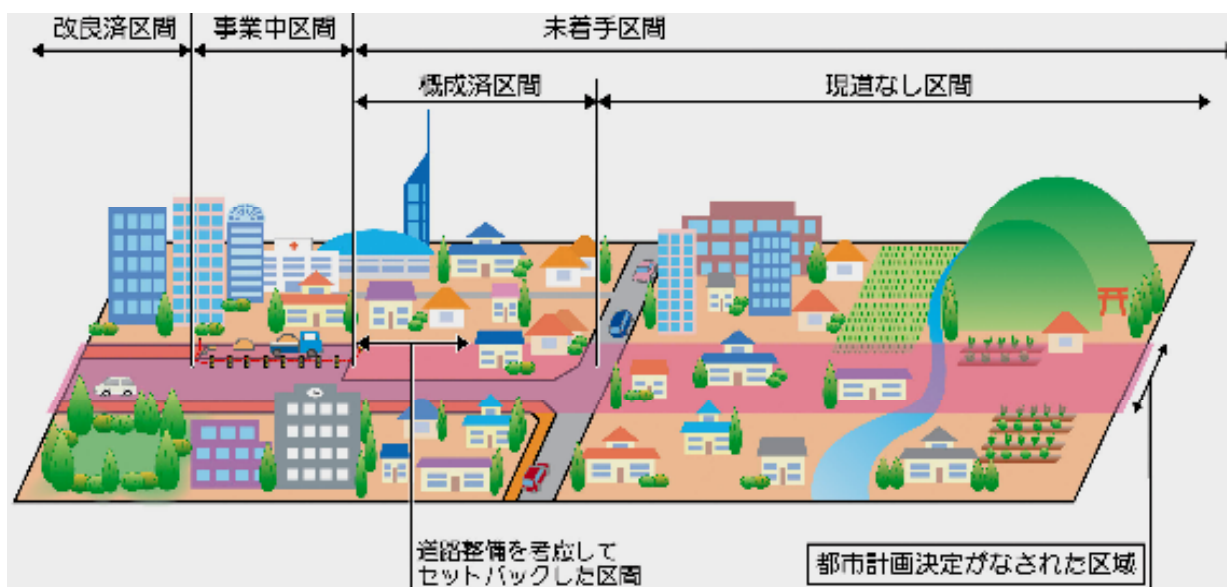
未着手路線の経過年数(延長ベース)



※ 事業未着手の都市計画道路（幹線街路）の定義

事業未着手となっている都市計画道路とは、都市計画決定がなされた事項（幅員や車線数、立体交差等の構造）どおりに完成していない都市計画道路（路線もしくは区間）と定義します。（但し事業中のものは除く）

全く道路が無い区間のみならず、既に現道があり自動車が対面通行可能な区間や将来的な道路整備を考慮して建物のセットバックが多く行われている区間も事業未着手となります。



②事業未着手の要因

都市計画道路の計画決定は、将来における都市構造を想定してそれを支えるために必要な道路網を明確にするとともに、道路の区域を予め明らかにし、事業実施に支障を来さないように規制を行うという目的も持っています。このため、必ずしも決定直後に事業実施できる路線ばかりでなく、事業着手まである程度の時間を要する路線も含まれています。

都市計画道路の整備に関しては、国、県、市町等の事業主体が事業の緊急性、事業効果、事業環境及び財政状況等を総合的に判断して優先順位の高いものから着手しており、それぞれの判断によって結果的に未着手道路が残ることとなります。

また、計画決定後の状況の変化や詳細な調査により、事業実施上様々な問題があることが明らかになり未着手となっているものもあります。

未着手の要因としては概ね以下の様に分類されると考えられます。

ア) 事業実施の優先順位が低いもの

- 事業効果が比較的小さく、緊急性がない。
- 将来計画としては必要だが現段階では必要性が低い。等

イ) 事業実施上問題があるもの

a) 多大な時間を要する

- 地域の合意形成に多大な時間を要する。

-
- 関係機関との合意形成に多大な時間を要する。
 - 関連する事業の進捗が遅れている。等
- b) 多大な費用を要する
- 地形的な要因等から道路構造令を満足するために多大な費用を要する。
 - 密集市街地にあり多大な用地補償費を要する。等
- c) 多大な支障がある
- 沿道周辺土地利用に対し重大な悪影響を与える。
 - 都市計画道路区域内に重要な歴史文化資産等がある。等

③検証の必要性

近年の社会情勢の変化により、都市計画道路を取り巻く情勢も変化しており様々な課題が生じています。

ア) 都市計画道路の必要性の変化

- 人口減少時代が近づき市街地拡大の圧力が低下するなかで、都市計画決定当時に描いていた右肩上がりの将来都市像からの変化を余儀なくされています。
- 少子高齢化や環境負荷の軽減に対応し、歩行者・自転車・公共交通等のニーズが高まる等都市計画道路に求められる路線の機能、役割に変化が生じています。

イ) 都市計画道路の事業実施環境の変化

- 限りある資源や限られた財源のなかで、より一層の公共事業の効率性の確保や重点化を図ることを求められています。
- 環境や景観に対する意識が高まる等、価値観が変化し事業実施が困難となっている場合があります。

ウ) 建築制限の長期化

- 建築制限が長期化し計画道路区域の地権者が生活設計を立てられない、土地を有効に活用できない等の問題が発生しています。

エ) 地方分権の進展

- 行政に対する住民意識が高まり、都市計画道路の必要性を説明できる根拠が従来以上に求められています。
- 国から県、県から市への権限委譲が進み、地方公共団体は従来以上に自らの責任と判断が求められています。

こうした課題に対応するために、新たな将来都市像に基づく都市計画道路の検証を行う必要があります。

3) 福岡県の将来都市像と都市計画道路のあり方

①福岡県の都市づくりの目標と考え方

「福岡県都市計画基本方針」において、都市づくりの目標、都市整備の考え方が以下のように設定されています。

ア) 都市づくりの目標

「拠点と公共交通軸が紡ぎだす、豊かで暮らしやすい都市を目指して」

イ) 都市づくりの考え方

「集約型の都市づくりへの転換」

- 都市部における持続可能な社会を構築するうえでの種々の課題に的確に対応していくために、環境負荷が少なく、多様な世代が快適で魅力ある都市生活を身近な街なかで送ることのできる「集約型の都市づくり」への転換をめざします。
- 中心市街地や鉄道駅周辺等で既存の集積のある地区、もしくは新たな交通結節機能整備と連動したまちづくりが計画される地区を拠点として位置付け、土地の有効利用や魅力的な市街地空間づくりを促進し、多様な機能を備えた市街地の形成を図ります。
- 拠点間を結び都市の連携を促進させる軸（以下「公共交通軸」という。）を新たに設定し、拠点とあわせ沿線の一部に機能を集約させることにより、公共交通の維持・充実を図り、多様な交通手段の確保と都市機能の相互補完を図ります。
- 市街地内外において、緑地や農地、自然地等の保全・復元・創出を図ることにより、市街地と自然環境が調和・共存するメリハリのある土地利用の形成を図ります。

②将来都市像の考え方

福岡県都市計画基本方針を踏まえて、県内の各都市計画区域の将来都市像を示すものとして都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）を定めています。またこの都市計画区域マスタープランに即しつつ、それぞれの市町における将来都市像のビジョンを示すものとして、住民参加のもと、市町の都市計画に関する基本的な方針（市町都市計画マスタープラン）を定めているところもあります。

これらは策定の過程で相互に連携・調整が図られたものであるため、これらを将来都市像として都市計画道路の検証を進める必要があります。

③これからの都市計画道路のあり方

少子高齢化の進展に伴い人口は減少傾向に転じ、都市部においても人口増加による市街地拡大の圧力から開放されることが考えられる。さらに地方都市においては、市街地の空洞化にますます拍車がかかることが懸念されます。

これまでの拡散型の市街地形成を脱却し、福岡県の将来都市像である集約型の都市づくりを目指す必要があります、これからの都市計画道路は、以下のような考えのもとに計画する必要があります。

ア) 都市の連携を支える道路

- 各都市を連絡する都市計画道路網の充実・機能強化を図り、各都市の連携を促すネットワーク型の都市構造を形成します。

イ) 質の高い市街地を支える道路

- 土地利用と都市交通施設や公共交通との連携を進め、拠点の形成、安全・安心に資する道路整備を図ることにより、集約型の都市づくりを進めます。

ウ) 高齢化社会に対応する道路

- 高齢者等が地域のなかで自立的に活動し、安心して暮らせるまちづくりを進めるため、ゆとりのある歩道や段差の解消等のバリアフリーに対応するとともに、歩いて暮らせる都市づくり等の交通環境や施設整備を進めます。

エ) 環境負荷の軽減に対応する道路

- 自動車交通に過度に依存した都市構造を改め、歩行者優先の空間づくりや、歩行者・自転車ネットワークの形成、駅などの交通結節点における交流機能の充実により、自動車交通による環境負荷の軽減を図ります。

オ) 公共事業の効率化

- 限られた財源のなかで、より一層の公共事業の効率性の確保、重点化を図るとともに、既存ストックの活用や機能分担等を図り、効率性の高い都市計画道路の整備を進めます。

カ) まちづくりに関する協働意識の高まり

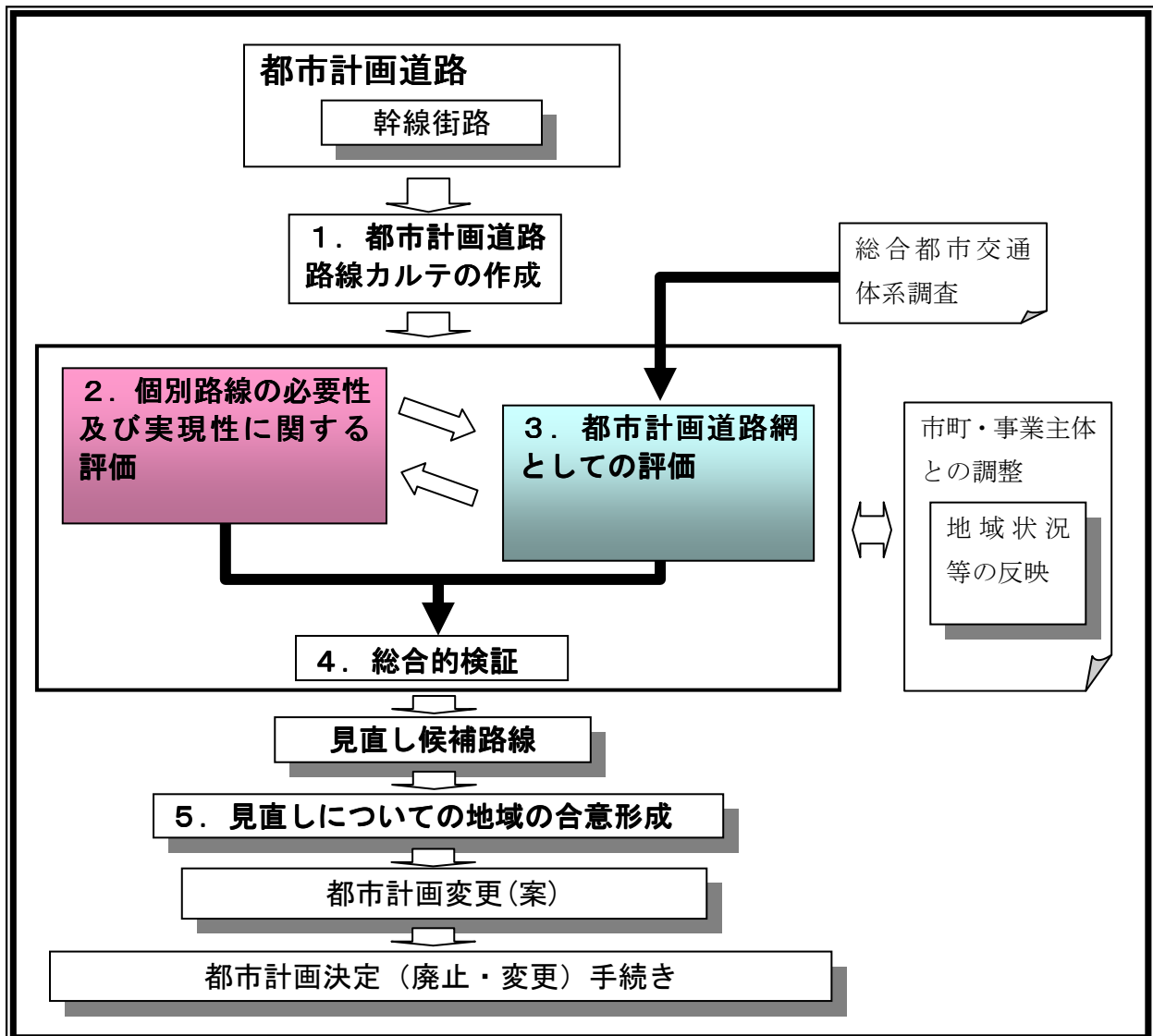
- 住民や企業と行政が相互に連携を取って良質な地域社会を形成しようという機運が高まっているため、特に地域レベルにおいてはそれぞれの役割と責任を分担しつつ協働して都市計画道路の整備を進めます。

以上を踏まえ、現在決定している都市計画道路が今後も継続すべきか、次項の検証手順により検証します。

4) 都市計画道路の検証の進め方

①全体の流れ

- 1) 全ての都市計画道路（幹線街路）について路線カルテを作成し、路線毎の決定経緯や整備状況等を把握する。
- 2) 個別の路線に対して必要性及び実現性の評価を行う。
- 3) 個別路線の評価結果に対して都市計画道路網としての評価を行う。
- 4) 適切な道路網が確保されなければ再度個別路線の評価に戻る。
※一連の作業の際には、市町や事業主体と密接に調整を行い、地域状況や関係者の意見を反映させるものとする。
- 5) 以上の総合的な検証作業により「見直し候補路線」を抽出する。
- 6) 抽出した「見直し候補路線」について都市計画区域ごとに適宜公表し、地域の合意形成を図るよう努める。
- 7) 公聴会等により地域の意見を聴いたうえで、都市計画の変更案を作成する。
- 8) 都市計画決定（廃止・変更）の手続きに入る。



②評価を行う際の視点

- 目指すべき将来都市像に基づき、総合都市交通体系調査等を活用してそれにふさわしい都市計画道路網となっているか検証します。
- 地域状況や事業主体の意見を取り入れます。
- 路線の計画においては、一つの路線に全ての機能を持たせるのではなく、道路網全体のなかで適切な機能分担を行い、それにふさわしい構造等で計画します。
- 限られた投資のなかで効率的な都市計画道路の整備が図られるよう配慮します。
- 都市計画道路以外の既存の道路も含めて、道路網の妥当性等を検証します。 等

③検証の手順

1. 都市計画道路路線カルテの作成

- 個別路線・区間の必要性等の検証に先立ち、全ての都市計画道路（幹線街路）について路線毎にカルテを作成します。
- 路線内を必要に応じ、道路種別、機能別及び交差点間等により区間を設定します。
- カルテの作成時には、市町・事業主体と密接に調整を行います。
- カルテは都市計画道路の決定推移が分かり、必要性等に関する評価を行うことができるように作成します。
- カルテにおいて整理する項目は次のとおりです。

路線カルテの記入項目

- 路線番号・路線名
- 検討候補路線の地名
- 延長・幅員・車線数
- 都市計画決定（変更）年月日
- 都市計画決定（変更）の趣旨
- 改良済み、事業着手済み、事業未着手の路線、概成済みの有無
〔改良済み、事業着手済みの区間の場合以下省略できる〕
- 中長期道路計画*等における位置付け
〔中長期道路計画等に位置付けてある区間の場合以下省略できる〕
- 上位計画等における位置付け
- 路線の機能
- 代替路線の有無
- 路線の未着手の理由及び事業実施における問題
- 評価・検証の結果

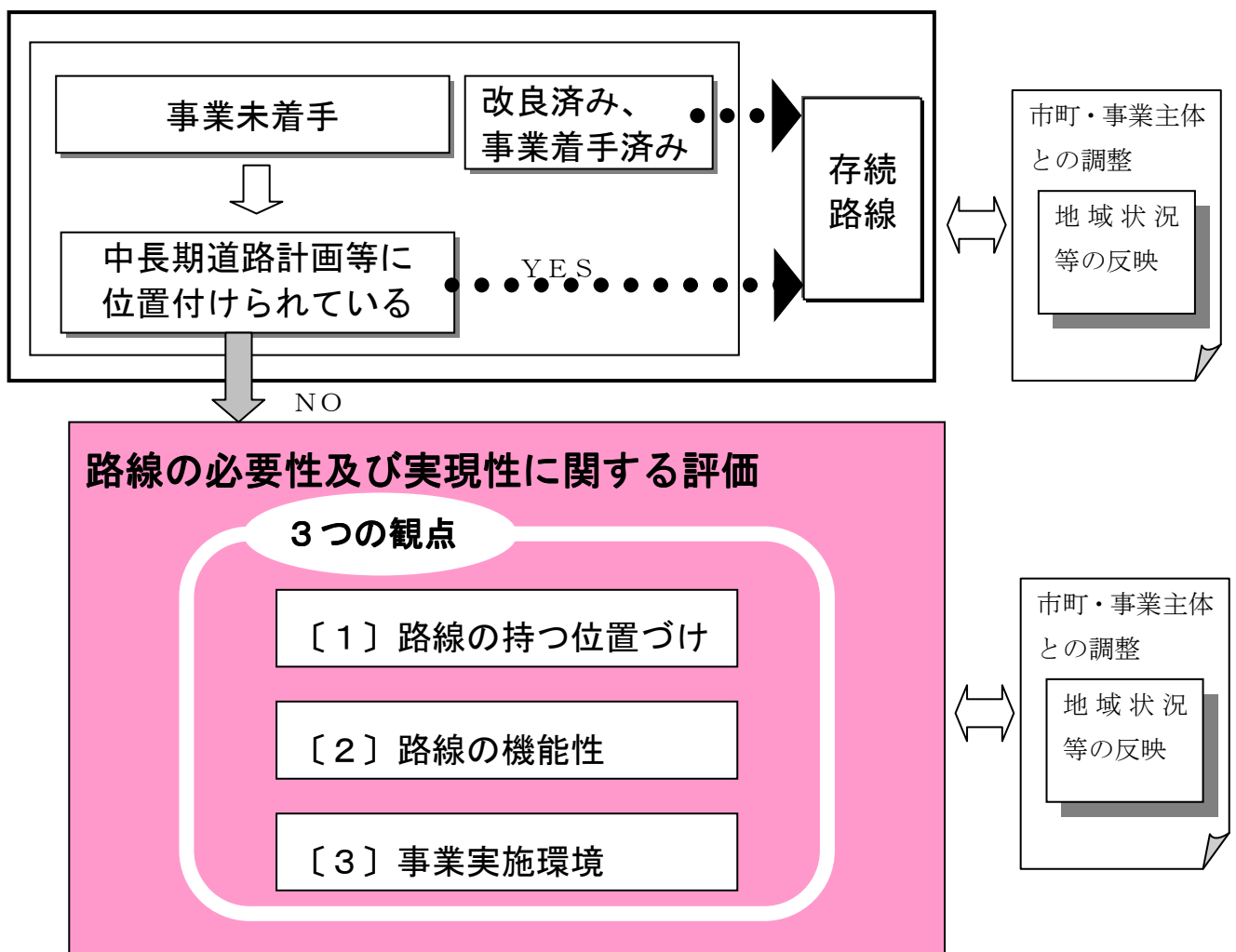
※区間毎に記入する。

※ 中長期道路計画

県内の道路整備について、より計画的にかつ効率的な実施を図るため、整備方針や整備効果、また、整備対象路線や整備目標時期(概ね5～10年間)、事業主体等を取りまとめたものです。

2. 個別路線の必要性及び実現性に関する評価

- 1) 「改良済み路線」、「事業着手済み路線」及び「中長期道路計画等に位置付けられている路線」の必要性については、事業を実施する際または計画に位置付ける際に評価を行っているため、本方針によっては評価を行わず存続路線とします。
- 2) 路線カルテを作成した路線のうち、事業未着手で中長期道路計画等に位置付けられていない路線に対して必要性及び実現性に関する評価を行います。
- 3) 評価は3つの観点から行うこととし、『〔1〕路線の持つ位置付け』、『〔2〕路線の機能性』について評価した上で、『〔3〕事業実施環境』をチェックする。これにより路線を必要性及び実現性について評価し、問題のある路線を抽出します。
- 4) 市町や事業主体と調整を行い、特に主要地方道等の広域的な道路については、当該都市計画区域だけでなく周辺都市計画区域とも密接に関連しているため、周辺の市町や事業主体とも密接に調整を行うこととします。



〔1〕“路線の持つ位置づけ”に関する評価項目

① 当初都市計画決定を行った趣旨の存続

- ・当初決定における計画趣旨が現在もなお有効であるかを確認する。

② 現在の上位計画等における評価対象路線の位置づけ

- ・路線が、市町総合計画や市町村の都市計画マスタープラン等の上位計画において特段の位置づけがなされているか、また、他の事業において関連する路線として位置づけがなされているか等を確認する。

〔2〕“路線の機能性”に関する評価項目

③ 路線が有する機能による必要性

- ・路線が有する機能について、以下の各観点から検討し、その機能性の大小を確認する。
 - 交通機能（主要幹線・幹線・補助幹線の位置付けに応じた、トラフィック機能・アクセス機能を有するか、等。）
 - 市街地形成機能（都市構造・土地利用の誘導形成、街区形成、生活空間の形成を図る機能を有するか、等。）
 - 都市防災に資する空間機能（災害避難路・延焼遮断空間・緊急的な移動の確保に位置付けられているか、等。）
 - 収容空間機能（公共交通軸としての位置づけ、供給処理・通信情報施設の空間、道路付属物のための空間を形成する機能を有するか、等。）
 - 景観形成に資する空間機能（観光拠点内に位置する路線、シンボルロードとして位置付けられる路線、まちなみ景観軸、緑のネットワークの機能を有するか、等。）
 - 都市環境の改善機能（バイパス効果による沿道環境改善、密集市街地居住改善の機能を有するか、等。）
 - 安全性の改善機能（歩行者・自転車のネットワークを形成する、高齢者等に配慮する、防犯に資する機能を有するか、等。）
 - その他

④ 代替機能を有する道路の有無

- ・路線の有する機能について、同様の機能を有する路線（現道含む）がないかを確認する。

〔3〕“事業実施環境”に関する評価項目

⑤ 路線の事業実施における問題

- ・路線について事業実施する場合に障害となる問題点を評価し、事業実施可能であるか否かを確認する。

[例]

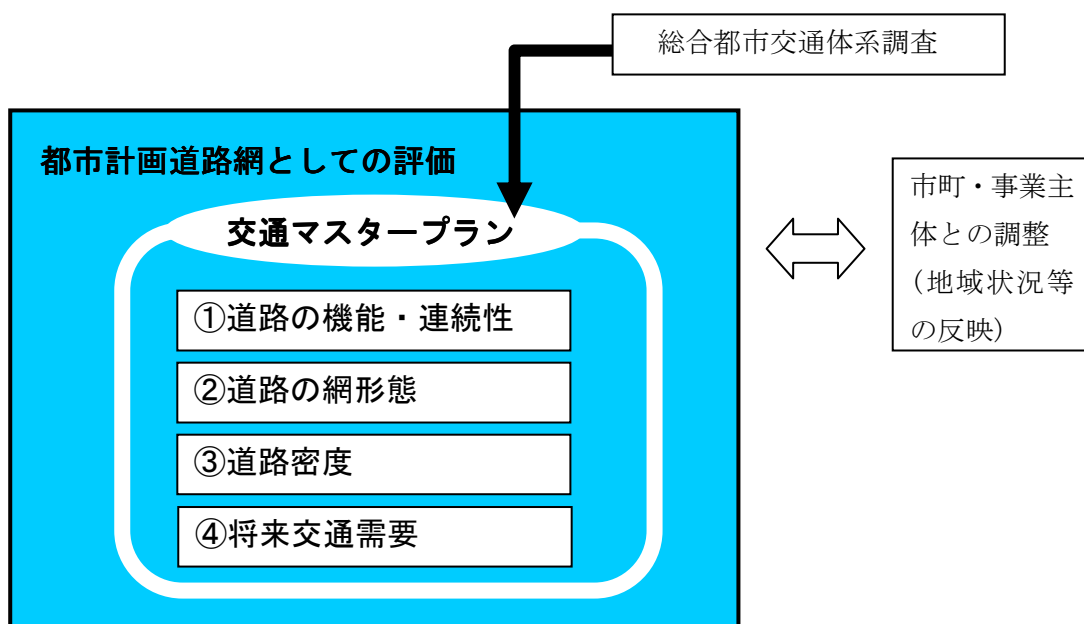
- 地形的な要因等から道路構造令を満足するために莫大な費用を要する。
- 沿道周辺土地利用に対し重大な悪影響を与える。
- 都市計画道路区域内に重要な歴史文化資産等がある。

等

3. 都市計画道路網としての評価

個別路線の必要性及び実現性を評価した結果を踏まえ、問題ありとされた路線について廃止または変更を行った場合、都市計画道路網が総合都市交通体系調査による交通マスタープランにふさわしい都市計画道路網であるか、以下の観点による評価を行います。

- 1) 広域幹線の連続性が確保されているか評価を行います。
- 2) 都市計画道路の網形態（放射環状型等）に支障が無いか評価を行います。
- 3) 道路密度が適切であるか評価を行います。
- 4) 総合都市交通体系調査による将来交通需要予測により、都市計画道路網として支障が無いか（適切な機能分担・需給バランスが保たれているか）評価を行います。



4. 総合的検証

- 1) 都市計画道路網としての評価の結果と個別路線の評価の結果とを併せて総合的に検証を行います。
- 2) 個別路線の評価で必要性及び実現性に問題ありとされたにも関わらず、廃止等を行った場合、道路網として支障があるとされた路線については、市町、事業主体と密接に調整を行ったうえで、代替案等を検討し、再検証を行います。
- 3) 個別路線の評価を踏まえたうえで、当該市町・事業主体だけでなく周辺の市町や事業主体とも密接に調整を行い、道路網として廃止または変更を行っても支障が無いと総合的に判断された路線を「見直し候補路線」として位置付けます。

5. 地域の合意形成

- 1) 検証作業の結果得られた「見直し候補路線」については、都市計画区域ごとに適宜公表し、地域の合意形成を図るよう努めます。
- 2) 公聴会等により地域の意見を聴いたうえで、都市計画の変更案を作成します。
- 3) 都市計画決定（廃止・変更）の手続きを行います。

5) 本方針の運用について

①本方針の対象範囲

本方針では都市計画道路のうち、幹線街路を対象とします。

今回の検証では、都市計画道路について、将来都市像に沿いつつ、広域的かつ多面的な観点から検証を行います。

都市計画道路のうち、「自動車専用道路」については別途検証されており、また、局所的な土地利用に対応する「区画街路」「特殊街路」については、それぞれが特定の機能、目的を果たすために決定されているために、今回の広域的かつ多面的な観点からの検証になじまないと判断されます。したがって、今回の検証対象とせず、個別に対応することとします。

②県の役割

- 福岡県は、本方針に基づき、政令市を除く区域における全ての都市計画道路（幹線街路）について、市町とのパートナーシップにより路線カルテを作成します。
- 路線カルテをもとに、県が都市計画決定権者^{*}である都市計画道路について、本方針に基づき検証を行います。
- 検証の過程においては当該市町及び事業主体、また周辺市町（政令市を含む）及び事業主体と密接に調整を行います。
- 見直し候補路線について地域の合意形成に努めます。
- 都市計画変更案を作成し手続きを行います。

※ 平成 24 年 4 月改正後の決定権者とします。

③市町の役割

- 市町（政令市を除く）は本方針に基づき全ての都市計画道路（幹線街路）について、県とのパートナーシップにより路線カルテを作成することが望ましいです。
- 県決定都市計画道路と併せて都市計画道路網を形成している市町決定都市計画道路についても、県と同時に一体的に検証を行うことが合理的である。このため、市町（政令市を除く）は、この検証方針をガイドラインとして、市町決定都市計画道路（幹線街路）について県と連携して検証を行うことが望ましいです。
- なお、政令市については各々独自に検証を行うものとし、県と政令市は十分に連携・調整を行うものとしします。

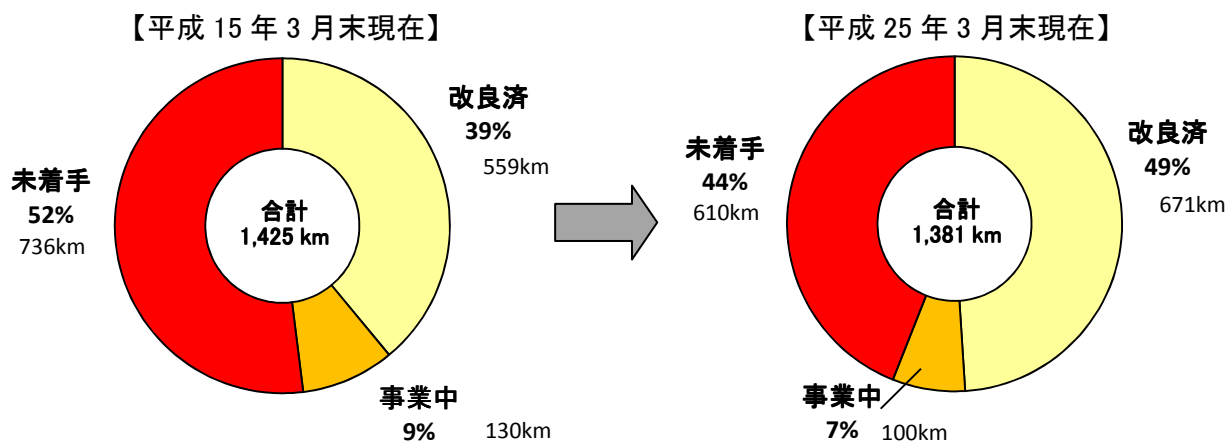
④都市計画道路の検証の実施時期

- 概ね 10 年毎に行うこととし、総合都市交通体系調査が行われる時期に合わせてできる限り同時に行います。

(参考資料) 都市計画道路検証の進捗状況について

都市計画道路の整備進捗及び、都市計画道路検証結果を踏まえた都市計画決定の変更により、平成25年3月末時点での幹線街路の未着手区間の割合は約44%となっており、平成15年3月末時点と比較して8ポイント(52%→44%)の減少、未着手区間延長は126km(736km→610km)の減少となっています。

都市計画道路(幹線街路)の整備状況 (政令市を除く)



見直し候補路線の手続き状況 (政令市を除く)

福岡県 都市計画審議会 報告	市町名	見直し候補路線		手続済路線(H27年12月時点)	
		路線数	区間延長(km)	路線数	区間延長(km)
第206回 (H21.6.1)	柳川市	7	6.7	7	6.7
	八女市	3	3.6	3	3.6
	嘉麻市	3	5.5	3	5.5
	須恵町	1	1.6	1	1.6
	新宮町	2	1.1	1	0.9
	芦屋町	1	0.5		
	立花町	1	0.3	1	0.3
第207回 (H21.8.21)	大川市	4	3.3		
	小郡市	3	2.6	3	2.6
	宗像市	3	1.2		
	福津市	11	7.3		
	みやま市	4	4.3	4	4.3
	篠栗町	1	1.4	1	1.4
	遠賀町	4	3.8	1	0.2
第208回 (H21.11.30)	大牟田市	3	3.9	3	3.9
	久留米市	8	10.9	6	9.1
	直方市	4	2.7		
	豊前市	2	6.4		
	春日市	1	0.6	1	0.6
	太宰府市	2	3.9	2	3.9
	糸島市	4	1.5	2	1
	朝倉市	8	5	4	2.2
	宇美町	16	21.6	13	14.7
	粕屋町	2	2.8		
第209回 (H22.2.22)	筑後市	5	4.5	5	4.5
第213回 (H23.6.2)	飯塚市	6	3.2	5	2.9
	田川市	10	15.6	2	2.2
計	27市町	119	125.6	68	72.1

残 51路線 53.5km

(2) 都市計画区域の統合に伴う都市計画道路見直しの考え方

福岡県においては、平成 27 年 10 月に福岡県都市計画基本方針を策定し、これに基づき国の制度の趣旨を踏まえつつ、広域的な観点を強化した複数の都市計画区域で一体の都市計画区域マスタープランの策定を行うこととしています。これを受け、都市施設である都市計画道路についても、広域化する生活圏や変化する都市構造に対応し、行政区域を超えた地域での連携を図るため、その位置付けの見直しを行うものです。

1) 現状と課題

現在の都市計画道路は、基本的には従前の都市計画区域内で完結する路線として計画決定されています。今回の都市計画区域の再編を受け、今後、都市計画道路においても必要に応じて路線の統合を行い、広域的な観点からその位置付けを明確にします。

【位置づけの例】

環状道路・放射状道路・公共交通軸・拠点間アクセス道路・交通結節点間道路

2) 見直しの方針

都市計画道路について、都市計画区域再編時には、路線概要は従前のまま路線番号のみを変更します。その後、何らかの理由により変更などの手続きに着手する路線について、環状道路等の位置づけ等、路線の性格を加味しながら、都市計画区域再編の主旨を踏まえ、併せて都市計画道路の統合を行います。

(ケース 1)

現状で環状道路・放射状道路・公共交通軸・拠点間アクセス道路・交通結節点間道路といった位置づけで都市計画決定されている複数の路線を、市町境を越えて統合します。

(ケース 2)

現状では環状道路・放射状道路・公共交通軸・拠点間アクセス道路・交通結節点間道路といった位置づけでは都市計画決定されていない路線、もしくは新規に追加する路線で、隣接市町の都市計画道路と一体となった場合にその機能が期待できる複数の路線を、市町境を越えて統合します。

3) 具体的な手続きの流れ

①都市計画区域再編時

統合された区域に合わせ、都市計画道路の番号のみを一旦変更します。

②都市計画区域再編を踏まえた都市計画道路の統合

都市計画道路においては、通常、事業実施前の詳細な検討による区域の変更や、長期未着手路線の見直しの際に手続きを実施し、都市計画変更を行っています。今回の都市計画区域再編に合わせた都市計画道路の統合については、全てを一斉に実施するのではなく、前述したように別の理由により変更手続きに着手する路線がある場合に、環状・放射状・拠点間アクセス・交通結節点間道路の位置づけ等、路線の性格を加味した上で、統合すべき路線と判断された場合に、関係市町との協議を踏まえ、併せて手続きを行うものです。

(ケース1)

そもそも従前から統合前提の位置づけでの都市計画決定となっているため、一方が変更手続きに着手する際に、併せて機械的に統合します。

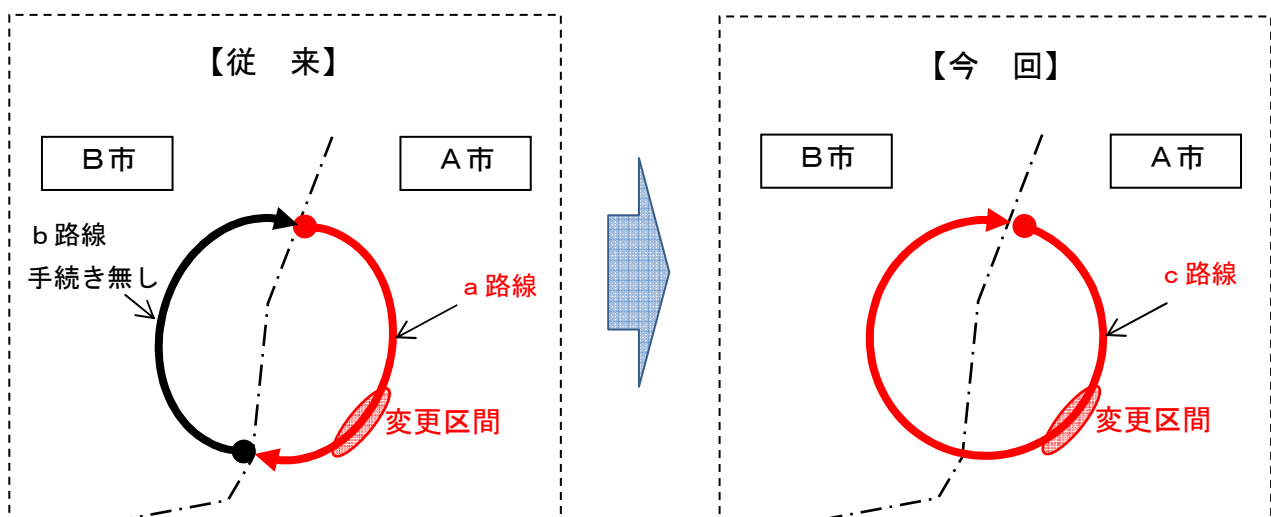
- ・統合する路線に県決定路線が含まれる場合は、県決定として手続きを行います。
- ・統合する路線に県決定路線が含まれない場合は、各市町で決定し、統合した路線の概要は、各市町の旧概要をベースに、新概要として統合後の路線概要を同一のものとします。

(ケース2)

従前の位置づけが無い場合でも、統合した場合に機能的に位置づけの説明が可能な場合は、一方が変更もしくは新規追加手続きに着手する際に、併せて理由を整理して統合します。

- ・統合する路線に県決定路線が含まれる場合は、県決定として手続きを行います。
- ・統合する路線に県決定路線が含まれない場合は、各市町で決定し、統合した路線の概要は、各市町の旧概要をベースに、新概要として統合後の路線概要を同一のものとします。

都市計画道路の変更を契機とした都市計画道路の統合(路線の性格別)イメージ



【 参 考 】

都市計画道路の決定又は変更を行う主体に関する

福岡県の考え方

平成27年12月22日国都計第127号で国土交通省都市局都市計画課長から技術的助言のあった「一般国道又は都道府県道と市町村道とで構成される一の路線の都市計画道路に係る都市計画を変更する主体について（技術的助言）」の記述に対して、都市計画道路の決定又は変更を行う主体についての本県の考え方を以下に示します。

国都計第127号 技術的助言	技術的助言に対する県の考え方
<p>1 一般国道又は都道府県道と市町村道で構成される一の都市計画道路に係る都市計画を変更する場合は、変更箇所に係る都市計画を定めるべき者が変更することが望ましい。すなわち、変更箇所が一般国道又は都道府県道部分のみの場合については都道府県が、市町村道部分のみの場合については市町村が変更することが望ましい。</p> <p>2 変更箇所が一般国道又は都道府県道部分と市町村道部分の双方を含む場合は、事務の合理化を図る観点から、都道府県が変更することが望ましい。なお、都道府県と市町村による協議の上、一般国道又は都道府県道部分について都道府県が、市町村道部分について市町村がそれぞれ変更することも考えられる。</p>	<p>1 都市計画法第15条第1項第5号及び政令第9条第2項第1号の規定により、県が決定する都市計画道路は道路法第3条の一般国道又は都道府県道及びその他の道路で自動車専用道路であるものとされており、その他は市町村が定めることとされている。したがって、決定又は変更の箇所が一般国道又は県道である区間のみの場合については県が、それ以外の区間のみの場合については市町村が決定し、又は変更することを原則とする。</p> <p>2 決定又は変更の箇所が一般国道又は県道である区間とそれ以外の区間の双方を含む場合は、事務の合理化を図る観点から、県が決定し、又は変更することが望ましい。なお、県と市町村による協議の上、一般国道又は県道である区間について県が、それ以外の区間について市町村がそれぞれ決定し、又は変更することも考えられる。</p>