

参考1 情報公開及び合意形成

都市計画道路の見直しに関する情報の公開や合意形成の手法は、地域の事情により様々であるため、本ガイドラインではその時期、内容及び手段は示していない。しかし、都市計画手続きにおける公聴会等の前の各検討段階において、広報誌やホームページを活用した情報公開、アンケートやパブリックコメントによる意向調査、路線単位での説明会などを実施することは、都市計画道路の見直しを円滑に進めるうえで有効である。



参考図1 見直し手順と情報公開・合意形成の例

参考2 建築制限に関する訴訟例

都市計画道路に関する訴訟は、平成9年の訴訟を最初の例として、その後12都府県で計13件の例がある。そのうち2件は平成20年3月11日に最高裁が県の上告を棄却し、東京高裁判決（静岡県側の敗訴）が確定した。その他、8件が地裁において係争中である（国土交通省・未着手都市計画道路の見直しの推進について／平成19年3月 他）。

■訴訟例1：都市計画道路伊東大仁線線（延長1,320m、幅員17m）

(1) 訴訟概要

都市計画法第53条に基づく、都市計画道路の区域内における住民の建築許可申請に対して、静岡県が不許可とした処分を争ったもの。

(2) 訴訟経緯

平成9年3月25日	都市計画道路「伊東大仁線」の都市計画変更決定（幅員11m→17m）
平成9年10月21日	住民1人が建築不許可処分取消訴訟を提訴
平成10年7月10日	住民5人が建築不許可処分取消訴訟を提訴
平成15年11月27日	一審・静岡地裁判決 県側勝訴
平成17年10月20日	東京高裁判決 県側敗訴
平成20年3月11日	最高裁決定 県の上告を棄却

(3) 争点

静岡県が建築申請に対して、都市計画施設に関する都市計画に適合しないことを理由に不許可としたため、不許可理由の前提となる都市計画の違法性を争ったもの。

(4) 東京高裁判決理由（都市計画決定を違法とした理由）

都市施設の都市計画は、都市計画法第13条（都市計画基準）により、土地利用や交通等の現況及び将来の状況を勘案して基礎調査等を基に決定されることとなるが、この調査結果において、

- ◆第二次伊東市総合計画第五次基本計画が平成12年度の将来人口として設定していた数値をそのまま平成22年度の将来人口として設定したこと
 - ◆将来交通量について、現実に人口減少傾向が見られるゾーンほど可能収容人口の残容量が多くなり、それに対応して将来予測される交通量も増加するという予測手法を用いたこと
- 等に合理性を欠くものがあり、これを根拠とする都市計画であることから、法第13条の趣旨に反しており、違法であるとした。

よって、都市計画に適合しないことを理由にした建築不許可処分は違法であるとした。

（東京高裁判決要旨）

①都市計画決定権者の裁量

都道府県知事は、都市計画を決定するについて一定の裁量を有するものといえるが、その裁量は都市計画法第13条第1項各号の定める基準に従って行使されなければならない。

②裁量の前提となる基礎調査

都道府県知事が、都市計画に都市施設を定めるにあたっては、（上記）基礎調査の結果に基づいて土地利用、交通等の現状を正しく認識し、かつ、将来を的確に見通し、現状の正しい認識及び将来の的確な見通しを勘案して適切な規模で必要な位置に配置するようしなければならない。

③基礎調査の客観性、実証性と違法性

そうすると、当該都市計画に関する基礎調査の結果が客観性、実証性を欠くために土地利用、交通等の現状の認識及び将来の見通しが合理性を欠くにもかかわらず、そのような不合理な現状の認識及び将来の見通しに依拠して都市計画が決定されたと認められるとき（略）、当該都市計画

の決定は、都市計画法第 13 条第 1 項第 11 号、第 18 号の趣旨に反して違法となると解するのが相当である。

④本件の基礎調査の合理性の判断

(将来交通量について、) 現実に人口減少計画が見られるゾーンほど可能収容人口の残容量が多くなり、それに対応して将来予測される交通量も増加するという予測手法の構造自体合理性を欠くものと言わざるを得ないし、また、交通量予測の基本となる伊東市の平成 22 年における総人口の予測について、過大に設定されてしまっているという問題があり、合理性に疑いのあるものと言わざるを得ない。

⑤都市計画変更決定の違法の判断

非控訴人が本件決定をするにあたって勘案した土地利用、交通等の現状及び将来の見通しは、都市計画に関する基礎調査の結果が客観性、実証性を欠くものであったため合理性を欠くものであったと言わざるを得ない。そうである以上、本件変更決定は、そのような不合理の現状及び将来の見通しに依拠してされたものであることから、(略) 都市計画法第 13 条第 1 項第 14 号、第 6 号の趣旨に反して違法であるというべきである。

(5) 最高裁の決定

県の上告を棄却する決定。これにより東京高裁判決が確定した。

【都市計画道路「伊東大仁線」の概要】

a) 都市計画決定権者 静岡県知事

b) 当初都市計画決定 昭和 32 年 3 月 30 日 都市計画道路「伊東大仁線」の都市計画決定

c) 変更都市計画決定 平成 9 年 3 月 25 日 都市計画道路「伊東大仁線」の都市計画変更決定

変更内容：起点から国道 135 号との交差点部までの約 180m の区間において、幅員 11m を 17m に変更

変更理由：増大する自動車交通を円滑に処理し、安全、快適な歩道空間を確保するため

d) 伊東大仁線の概要

起点 伊東市東松原町

終点 伊東市広野 2 丁目

延長 1,320m (うち、1,210m が主要地方道伊東修善寺線と重複)

幅員 代表幅員 11m

■訴訟例2：盛岡広域都市計画道路3・4・43号神明前北井崎線（延長1,520m、幅員16m）

(1) 訴訟概要

都市計画道路（昭和13年3月5日 都市計画決定）の区域内に土地・建物を所有する原告が、長年にわたり建築制限を受けてきたことについて、これは都市計画事業への着手も見直しもしないまま放置してきたことによるものであり、都計決定と建築制限の維持は違法であるとして、盛岡市に対して、以下の3点を求めたもの。

- ①都市計画決定の取消し
- ②国家賠償法に基づく慰謝料の支払い
- ③憲法に基づく財産権補償

(2) 訴訟経緯

平成11年6月25日	原告が盛岡市を被告として盛岡地裁に提訴
平成13年9月28日	地裁判決：①を却下、②③を棄却
平成13年10月10日	原告が盛岡地裁の判決に不服として仙台高裁に控訴
平成14年5月30日	高裁判決：①②③を棄却
平成14年6月11日	原告が仙台高裁の判決に不服として最高裁に上告
平成17年10月25日	原告の上告受理（ただし、裁判官全員一致で上告受理の申立て理由の①②に関する理由は重要ではないとして排除）
平成17年11月1日	最高裁判決：③を棄却（ただし、裁判官4人のうち一人から補足意見あり）

(3) 判決要旨

①抗告訴訟の対象について

都市計画決定は、その後続く都市計画事業の施行に関する基本的指針を定めた一般的・抽象的な性質のものに過ぎず、建築制限も、不特定多数のものに対して一般的、抽象的な効果として生じるものであり、個人の権利ないし法律上の利益に直接の影響を及ぼす性質のものではないと解されるため、都市計画決定に当たる本件処分を抗告控訴の対象とすることはできないと解すべきであるから、原告らの訴えは不適法なものとして却下を免れない。

②国家賠償法に基づく慰謝料請求について

都市計画事業は一般的に長期間を要し、その施行に際しては人員や予算上の制約も多く、都市全体に対するその道路の優先度を見定めながら整備を進めざるを得ない性格のものであるため、結果的に特定路線の一部区間が長期未着手となっても、そのことから直ちに違法であるとはいえない。

これを超えて、正当な理由がないにもかかわらず、都市計画事業自体が長期間全く進行していないとか、当該特定路線の必要性が見直されるべきであるのに、これが長期間放置されているとかという特別の事情がない限り、裁量権の範囲内のものとして違法になることはないとするのが相当である。

盛岡市の場合、都市計画道路について漸次見直しを実施してきており、それらの中で本路線の重要性を検討し、必要性を確認した上で変更を行わなかったこと、都市計画事業総体としてみれば、漸次整備を進行させてきていることから、都市計画が60年以上の長期間にわたって事業化されるに至っていないことを考慮に入れても、その状態は未だ認められる裁量権の範囲内に止まっているというべきであり、都市計画の実施または変更について権限を有している公務員が法的義務に違反したものと認められず、請求は理由がない。

③財産権の補償について

本件不動産に対する建築制限は、一般的に当然に受忍すべきものとされる制限の範囲を超えて特別の犠牲を課せられたものということがいまだ困難であるから、憲法 29 条 3 項を根拠として、損失につき補償請求をすることはできないものというべき。

(4)最高裁判所裁判官による補足意見

最高裁では全員一致の意見で判決（上告棄却）がなされているが、藤田宙靖裁判官により補足意見として、建築制限が長期間にわたる場合の損失補償の要否について以下の見解が示された。

- ・公共の利益を理由として建築制限が損失補償を伴うことなく認められるのは、その制限が都市計画の実現を担保するために必用不可欠であり、かつ、権利者に無補償での制限を受忍させることに合理的な理由があることを前提とした上でのことというべきであることから、そのような前提を欠く事態となった場合には、都市計画制限であることを理由に補償を拒むことは許されないものというべき。
- ・建築制限に対する受忍限度を考える際には、制限の内容と同時に、制限の及ぶ期間が問題とされなければならないと考えられるものであり、60 年にわたって制限が課せられている場合に損失補償の必要は無いという考え方には大いに疑問がある。
- ・原審は、一般的な建築制限について指摘するに止まり、60 年以上経過しているという特有の事情についての判断が明示されていない、という限りでは、上告論旨には理由があるものというべき。
- ・都市計画制限の及ぶ期間と損失補償の要否の問題について、一切の判断をしていないことから原審判決を破棄し、仙台高裁に差し戻すことも考えられないではない。
- ・しかし、原告の土地の所在する地域は、第 1 種住居地域（200/60）であり、高度な土地利用が従来行われた地域でも、今後予定されている地域でもない。
- ・上告人の共有する建築物は、木造瓦葺平屋建の居宅であり、これと同程度の規模及び構造の建築物を再度建築することは法 54 条 3 号により許可されると考えられる。
- ・上告人の土地のうち予定区域内に含まれるのは、全体の 4 分の 1 にとどまることから、残余の部分を敷地として法 54 条 3 号に該当する最大の建築物の許可の下に建築すれば、規定の容積率、建ぺい率の上限に近いものとなると考えられる。
- ・このような本件土地に関する具体的事情に照らせば、建築制限が長期間にわたっていることを考慮に入れても、特別の犠牲とまでいうことはできず憲法 29 条 3 項を根拠とする補償を必要とするとはいえない。

注) 補足意見：裁判所法 11 条の最高裁判決の意見制度にもとづき、裁判官が法廷意見に賛成する立場から、さらに付随的な事項や念のための説明などをつけ加えるもので、法廷意見を補強しようというもの。

資料：未着手都市計画道路の見直しの推進について（国土交通省／平成 19 年 3 月）

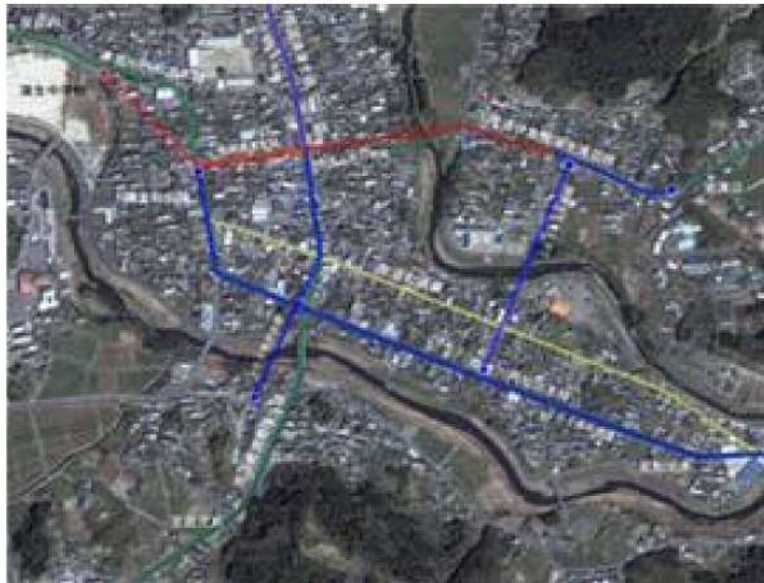
参考3 路線・区間別検証カルテ記入例

例1) 都市計画道〇・〇・〇号〇〇〇線

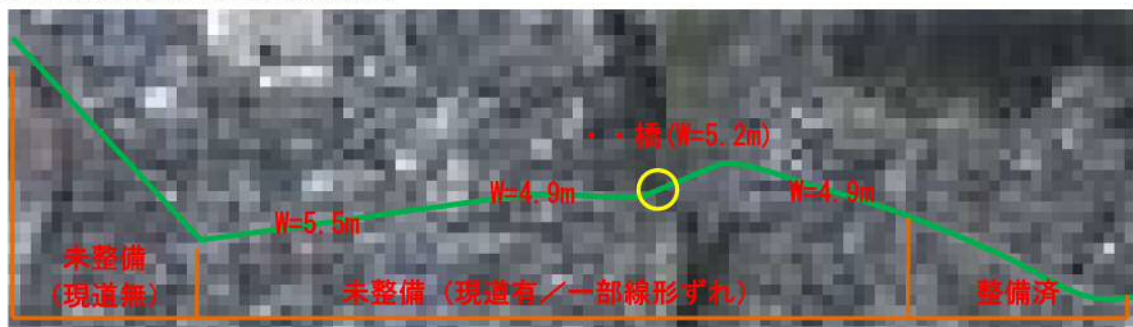
路線・区間別検証カルテ		・・・都市計画区域		〇・〇・〇号〇〇〇線		1/3	
① 路線 の 概要	路線名	都市計画道〇・〇・〇号〇〇〇線 ----- 県道□□□線、県道◇◇◇線			種別	幹線街路	
	検討対象区間	起点	・・・町大字・・・				
		終点	・・・町大字・・・				
	関係機関	都市計画の決定・変更	鹿児島県				
		その他	・・・町				
	計画延長	000m(改良済延長 00m)					
	計画幅員	11.0m(橋梁部 7.5m)、現道幅員 4.9m(□□□線)~5.5m(◇◇◇線)、橋梁部 5.2m)					
	車線数						
	構造形式	○	地表式		地下式		嵩上式
		→表式区間における交差構造街路との平面交差3ヶ所					
	交通量	当初	—	現況	0000 台/日	将来	—
	混雑度	当初	—	現況	0.00	将来	—
地域区分		昭和45年DID内		直近国勢調査DID内		市街化区域・用途地域内	
地域の将来像 (土地利用方針 や用途地域等)	・・・都市計画区域マスタープランでは、主要用途の配置の方針として、当該路線の北側地域については住宅地、県道◇◇◇線との交差部周辺及び南側については商業・業務地に位置づけられている。なお、・・・都市計画区域では用途地域は指定されていない。						
現況土地利用	県道◇◇◇線との交差部周辺に商業施設等が立地しているが、その他の区間沿道には戸建住宅が連担する良好な住宅地が形成されている。						

対象路線・区間及び周辺道路の位置図、現況土地利用・用途地域図

■対象路線・区間及び周辺道路



■沿道土地利用現況 (用途地域未指定)



路線・区間別検証カルテ		・・・都市計画区域	〇・〇・〇号〇〇〇線	2/3
② 決定の趣旨	決定・変更	時期（年月日）	当初決定から最終変更までの経緯（趣旨・内容）	
	当初決定	昭和00年0月0日	輸送力の強化を図り、出火その他の際の横断路線としての幹線街路を決定して市街地の発展を図る（理由書抜粋）。	
③ 上位計画における位置づけ	計画名称	対象路線・区間の位置づけ		
	・・・都市計画「都市計画区域マスタープラン」(H0.0)	<ul style="list-style-type: none"> ● 県道□□□線の区間は広域的な交流・連携を強化する役割をもつ東西方向の主軸として“主要幹線道路”に位置づけられている。 ● 県道◇◇◇線の区間は“都市幹線道路”として位置づけられ、主要幹線道路網との連携を図り、必要に応じ整備・拡充を図ることが示されている。 ● 両区間ともに、整備目標は概ね10年後以降に定められている。 ● 現道のない区間（町役場前から☆☆中学校まで）は特に位置づけはない。 		
	その他関連計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在、・・・町では、県道□□□線と県道××線とを連絡するバイパス整備計画（◎◎バイパス）の検討を進めている。 ● ◎◎バイパスは、△△と※※を結ぶ「◇環状道路」、国道○号の災害時の代替道路、災害時の2次緊急輸送道路として位置づけられている。 		
④ 路線・区間の持つ機能	路線の有する機能	概要		
	都市構造上の機能	● 当該路線は、・・・町と周辺各都市との広域的な連携・交流を強化する役割をもつ“主要幹線道路”であり、また町内交通の円滑化（東西方向）、適正な市街地形成（区域マスで商業業務地に位置づけ）に寄与する“都市幹線道路”である。		
	都市防災の空間機能	<ul style="list-style-type: none"> ● 当該路線は、“主要幹線道路及”び“都市幹線道路”として位置づけられており、災害避難路、緊急輸送路及び延焼遮断空間としての機能を有している。 ● 計画幅員11.0mで整備した場合、現在の延焼防止率約40%（現道幅員5m）が約60%程度にまで向上する（道路構造令：道路幅員と延焼防止率の関係より）。 		
	都市美観の保全機能	● 当該路線は、“観光・レクリエーション地区”（・・・公園、総合体育館等、区域マスで位置づけ）へ連絡しており、周辺の公園や緑地とのネットワーク形成、沿道の街並みと一体となった景観形成が求められる道路である。		
	都市環境の改善機能	<ul style="list-style-type: none"> ● 当該路線の現況幅員は4.9～5.5mであり、歩行者や自転車の安全性、快適性を向上させるなど交通環境の改善が求められる道路である。 ● なお、当該路線のうち、町役場前から☆☆中学校までの区間については、現道のない未整備区間であり、当該道路の整備に伴う交通量の増加等によって、現在の良好な住環境が損なわれる可能性がある。 		

路線・区間別検証カルテ		・・・都市計画区域	○・○・○号○○○線	3/3
⑤ 代替路の有無	有無	<input type="checkbox"/> 有り（以下に路線名・概要を記入） <input checked="" type="checkbox"/> 無し		
	路線名	概要（代替路の管理者・構造規格など）		
	△△△線	●・・・町役場前から☆☆中学校までの区間は、代替路となり得る県道△△△線（一部未整備であり、区域マスでは“主要幹線道路”、概ね10年以降整備着手に位置づけられている）が東側に通過している。		
◎◎バイパス計画	●◎◎バイパス計画は、位置、構造等は未決定であるが、※※・◎◎間の主要幹線道路としての機能を代替できる可能性がある。			
評価検証	妥当性の有無	<input checked="" type="checkbox"/> 有り（⑥事業実施に向けた課題の検討） <input type="checkbox"/> 無し（詳細検討路線）		
	評価検証結果の概要	4つの観点から検証した結果、概ね妥当性はあると判断される。したがって、⑥事業実施に向けた課題を検討する。		
	ア. 都市計画決定趣旨の妥当性	●計画決定から大きく社会経済情勢は変化しているが、当初計画決定時の幹線街路としての機能性を現在も有しており、妥当性はある。		
	イ. 上位計画における重要な位置づけ	●区域マスにおいて“主要幹線道路”及び“都市幹線道路”として位置づけられ、重要な位置づけにある。		
	ウ. 道路ネットワークにおける機能面での必要性の有無	●都市構造、防災、美観、環境のいずれの機能面からもその必要性はある（一部未整備区間を除く）。		
エ. 代替機能路線の有無	●代替路となり得る道路はない（一部未整備区間を除く、◎◎バイパス計画は詳細未定のため未考慮）。			
⑥ 事業実施に向けた課題	有無	<input checked="" type="checkbox"/> 有り（詳細検討路線） <input type="checkbox"/> 無し（存続路線）		
	地物・地形上の制約	特になし		
	二次的改良	特になし		
	計画位置	●町役場前から☆☆中学校までの区間は、既に宅地化されており、相応の事業費を要する（代替路となり得る県道×××線が近接して東側に通過している）。		
	その他	●◎◎バイパスが整備された場合、当該路線の代替路となり得る可能性があるため、当該バイパス整備の可否を想定した見直し検討が必要である。		
参考図等				
最終的な評価検証の結果	<input type="checkbox"/> 存続路線 <input checked="" type="checkbox"/> 詳細検討路線			
<p>評価検証結果の概要：4つの観点から検証した結果、いずれも妥当性はあると判断される。ただし、当該区間（役場前から☆☆中学校まで）については事業実施上の課題を有していること、◎◎バイパスの整備の可否によって方針が異なる可能性があることから、全線を対象として詳細検討を実施するものとする。</p>				

例2) 都市計画道◇・◇・◇号◇◇◇線

路線・区間別検証カルテ		・・都市計画区域		◇・◇・◇号◇◇◇線		1/3	
① 路線 の 概要	路線名	都市計画道路◇・◇・◇号◇◇◇線			種別	幹線街路	
		県道※※※線					
	検討対象区間	起点	・・町大字・・・・				
		終点	・・町大字・・・・				
	関係機関	都市計画の決定・変更	鹿児島県				
		その他	・・町				
	計画延長	000m (改良済延長 0m)					
	計画幅員	11.0m (現道幅員 8.0m)					
	車線数	未決定					
	構造形式	○	地表式		地下式		嵩上式
		→表式区間における交差構造街路との平面交差1ヶ所					
	交通量	当初	—	現況	000	将来	—
	混雑度	当初	—	現況	0.00	将来	—
地域区分		昭和45年DID内		直近国勢調査DID内	○	市街化区域・用途地域内	
地域の将来像 (土地利用方針 や用途地域等)	・・都市計画区域マスタープランでは、主要用途の配置の方針として、当該路線の沿道は概ね住宅地として位置づけられている。 用途地域は第1種住居地域に指定されている。						
現況土地利用	当該路線の西側に☆☆小学校、町役場が立地しているが、その他は戸建て住宅が連担する良好な住宅地が形成されている。						
対象路線・区間及び周辺道路の位置図、現況土地利用・用途地域図							
■対象路線・区間及び周辺道路							
							

路線・区間別検証カルテ		・・都市計画区域	◇・◇・◇号◇◇◇線	2/3
② 決定の趣旨	決定・変更	時期（年月日）	当初決定から最終変更までの経緯（趣旨・内容）	
	当初決定	昭和00年0月0日	駅前を中心とする系統、隣接町村から市街地との系統ある街路網を形成し、都市の発展と住民の福利を増進し、公共の安寧を維持する。	
	最終変更	昭和00年0月0日	名称変更（×・×・×号×××線→◇・◇・◇号◇◇◇線）	
③ 上位計画における位置づけ	計画名称	対象路線・区間の位置づけ		
	第一次・・町総合振興計画（H0.0）	● 地域間や主要施設間等を結ぶ道路交通網を地域連携軸として位置づけており、整備促進を図ることが示されている。		
	・・都市計画「都市計画区域マスタープラン」（H0.0）	● “都市幹線道路”として位置づけられており、市街化動向を勘案しつつ、有機的なネットワークが形成されるよう未整備区間の早期整備に努めることが示されている。 ● 整備目標は概ね10年後以降に定められている。		
	旧・・町都市計画マスタープラン	● “地区幹線道路”として位置づけられており、未着工路線の整備促進を図ることが示されている。		
	その他関連計画	なし		
④ 路線・区間の持つ機能	路線の有する機能	概要		
	都市構造上の機能	● 当該路線は旧・・町市街地内（用途地域内）の“地区幹線道路”であり、地区内交通の集散機能に加え、町役場へのアクセス道路としての機能を有している。 ● 当該路線区間を含む県道※※※線全線としては、※※地区とを連絡する“都市幹線道路”としての機能を有している。		
	都市防災の空間機能	● 当該路線は“都市幹線道路”及び“地区幹線道路”として位置づけられており、町役場へのアクセス道路であることから、災害避難路、緊急輸送路及び延焼遮断空間としての機能を有している。 ● 計画幅員11.0mで整備した場合、延焼防止率が約60%程度にまで向上する（道路構造令：道路幅員と延焼防止率の関係より）。		
	都市美観の保全機能	● 当該路線は・・・神社をはじめとする歴史・自然地区へのアクセス道路ともなるため、同神社門前の街並み景観整備（都市マスで位置づけ）と一体となった景観形成が求められる道路である。		
	都市環境の改善機能	● 当該路線は、☆☆小学校及び町役場に面しており、また、・・・神社をはじめとする歴史・自然地区へのアクセス道路であることから、歩行者や自転車の安全性、快適性を向上させるなど交通環境の改善が求められる道路である。		

路線・区間別検証カルテ		・・都市計画区域	◇・◇・◇号◇◇◇線	3/3
⑤ 代替路の有無	有無	<input type="checkbox"/> 有り（以下に路線名・概要を記入） <input checked="" type="checkbox"/> 無し		
	路線名	◎◎◎線		
	概要（代替路の管理者・構造規格など）	<ul style="list-style-type: none"> ●旧・・町市街地内の“地区幹線道路”としての機能に着目した場合、代替路となり得る道路はない。 ●ただし、当該路線は※※地区と連絡する“都市幹線道路”としての機能を有しており、この機能にのみ着目すると、※※川をはさんで西側に通過する◎◎◎線（計画幅員 11.0m／改良済）が代替路となり得る。 		
評価検証	妥当性の有無	<input checked="" type="checkbox"/> 有り（⑥事業実施に向けた課題の検討） <input type="checkbox"/> 無し（詳細検討路線）		
	評価検証結果の概要	4つの観点から検証した結果、概ね妥当性はあると判断される。したがって、⑥事業実施に向けた課題を検討する。		
	ア. 都市計画決定趣旨の妥当性	●計画決定から大きく社会経済情勢は変化しているが、当初計画決定時の幹線街路としての機能性を現在も有しており、妥当性はある。		
	イ. 上位計画における重要な位置づけ	●区域マスでは“都市幹線道路”、都市マスでは“地区内幹線道路”として位置づけられ、重要な位置づけにある。		
	ウ. 道路ネットワークにおける機能面の必要性の有無	●都市構造、防災、美観、環境のいずれの機能面からもその必要性はある。		
エ. 代替機能路線の有無	●“地区幹線道路”としての機能に着目すると、代替路となり得る道路はない。			
⑥ 事業実施に向けた課題	有無	<input checked="" type="checkbox"/> 有り（詳細検討路線） <input type="checkbox"/> 無し（存続路線）		
	地物・地形上の制約	●都市計画道路の計画地内に☆☆小学校、町役場の一部が含まれる。		
	二次的改良			
	計画位置	●渡河部（※※川、※※橋）があるため、相応の事業費を要する。		
	その他	●“都市幹線道路”（県道・・線）としての機能に着目すると、◎◎◎線が代替路となり得るため、地区幹線道路としての必要性を再検討することも必要である。		
参考図等				
最終的な評価検証の結果	<input type="checkbox"/> 存続路線 <input checked="" type="checkbox"/> 詳細検討路線			
<p>評価検証結果の概要：評価検証結果の概要：4つの観点から検証した結果、いずれも妥当性はあると判断される。ただし、計画地内に公共施設が含まれ事業実施上の課題を有していること、当該路線の地区幹線道路としての必要性によっては、方針が異なる可能性があることから、全線を対象として詳細検討を実施するものとする。</p>				