

1 調査名称：平成30年度 都交調委 第1号 大分都市圏交通戦略検討業務委託

2 調査主体：大分県 都市・まちづくり推進課

3 調査圏域：臼杵都市計画区域（大分都市圏・臼杵市）

4 調査機関：平成30年8月2日～平成31年3月15日

5 調査概要：

臼杵市において、都市計画マスタープラン等の各種計画の推進を図るため、平成25年に実施された大分都市圏パーソントリップ調査結果を活用し、将来道路網の見直し検討を行った。

検討に当たっては、地域枚の道路網の課題を分析し、長期未着手路線の状況等地域の状況も勘案して、都市計画決定の見直し方針を検討した。

I 調査概要

1 調査名称：平成30年度 都交調委 第1号 大分都市圏交通戦略検討業務委託

2 報告書目次

1. 調査概要

1. 業務の目的
2. 業務の概要
3. 業務項目
4. 業務フローチャート

2. 道路網の課題整理

1. 都市計画面での分析
2. 交通処理面での分析
3. 地域別の課題整理

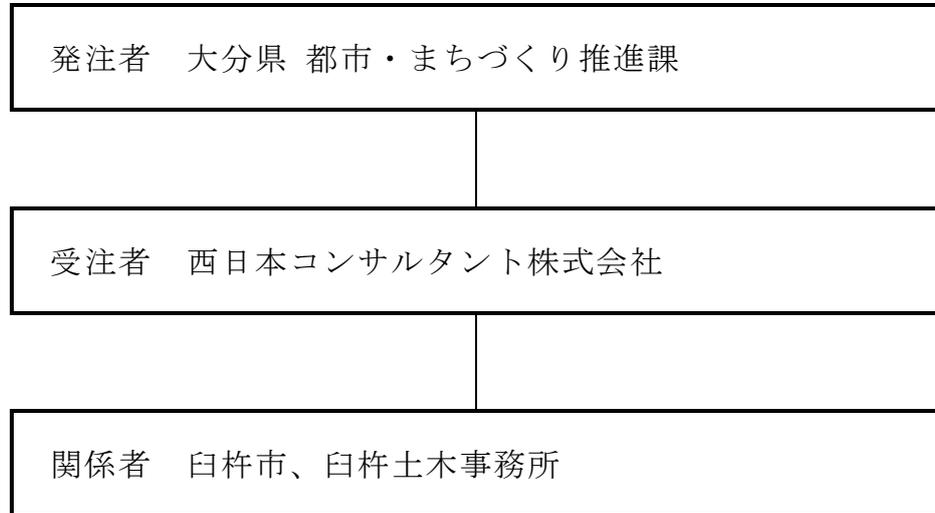
3. 道路網の整備方針の設定

1. 対象路線の抽出
2. 将来ネットワークの提案

4. 個別路線の評価と検討

1. 評価指標の設定・本業務での対応
2. 総合評価

3 調査体制



4 委員会名簿等：－

II 調査成果

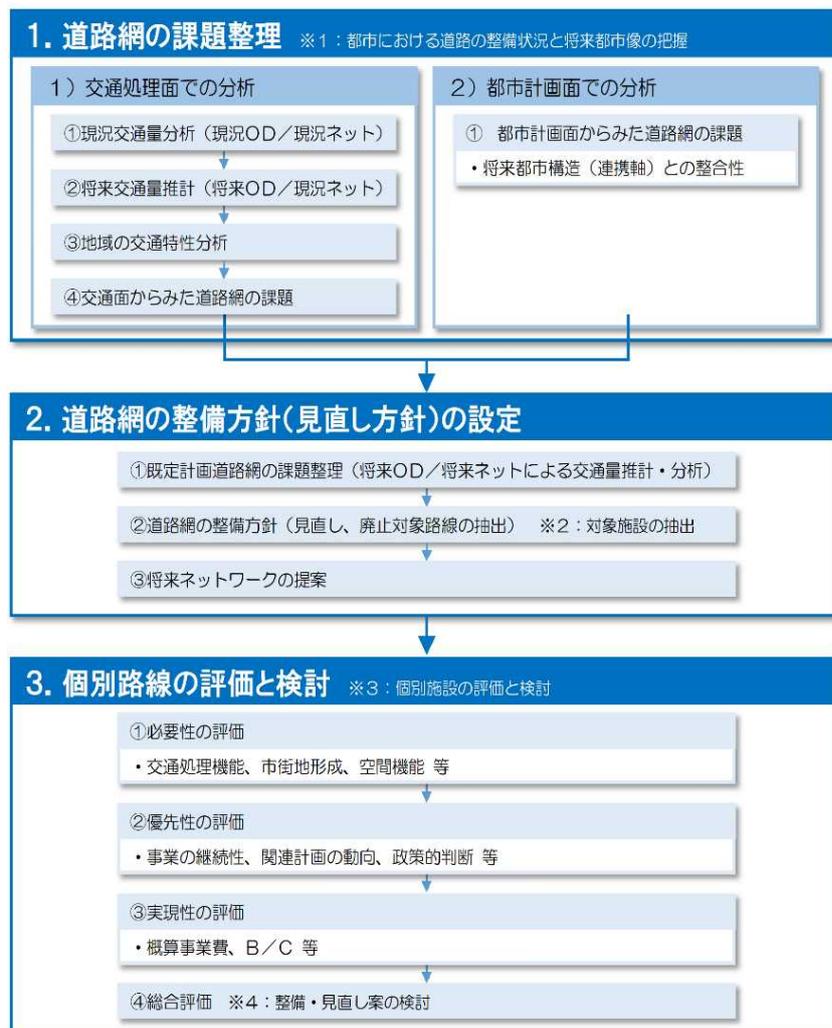
1 調査目的

臼杵市において、都市計画マスタープラン等の各種計画の推進を図るため、平成25年に実施された大分都市圏パーソントリップ調査結果を活用し、将来道路網の見直し検討を行った。

検討に当たっては、地域毎の道路網の課題を分析し、長期事業未着手路線の状況等地域の状況も勘案して、都市計画決定の見直し方針を検討した。

本業務は、「都市施設の整備・見直し方針(道路)(H17.4.20 大分都市計画課)(以下、見直し方針という)」に準拠したフローで実施した。

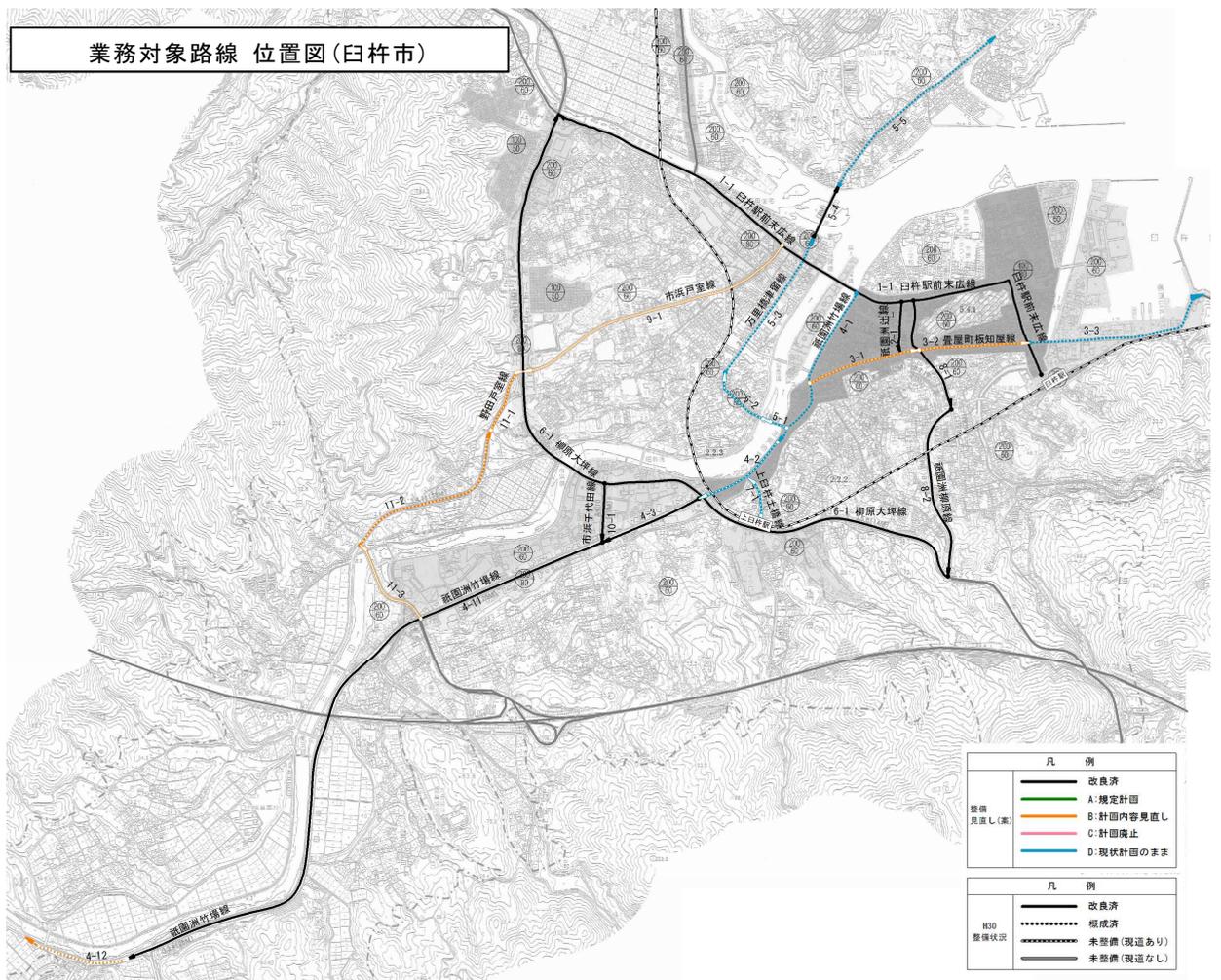
2 調査フロー



3 調査圏域図

検討路線は以下の11路線とする。

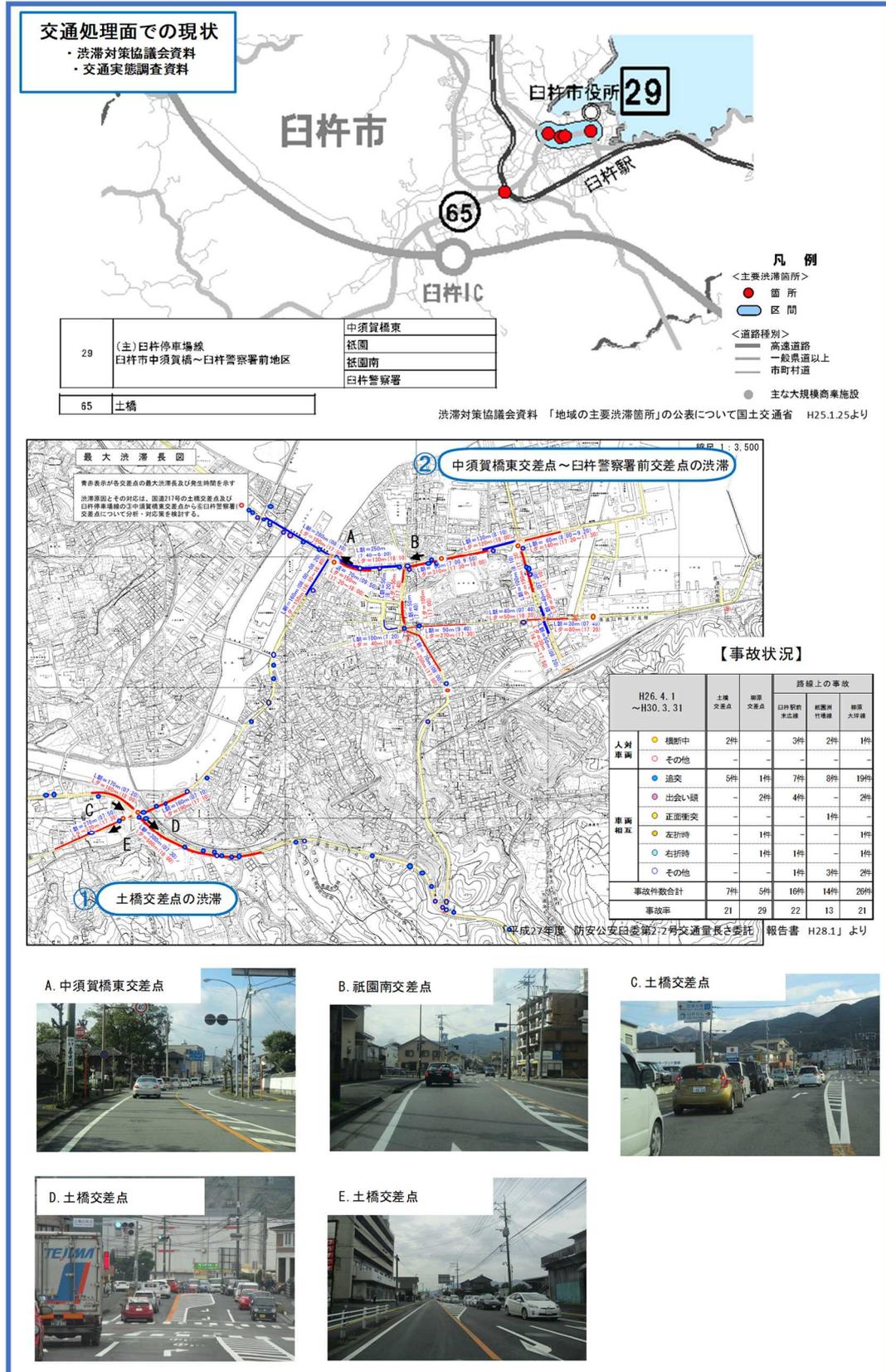
- 3.4.1 臼杵駅前末広線
- 3.4.2 祇園洲辻線
- 3.5.3 畳屋町板知屋線
- 3.3.4 祇園洲竹場線
- 3.5.5 万里橋津留線
- 3.5.6 柳原大坪線
- 3.5.7 上臼杵土橋線
- 3.5.8 祇園洲柳原線
- 3.4.9 市浜戸室線
- 3.4.10 市浜千代田線
- 3.4.11 野田戸室線



2) 交通処理面での分析

交通処理面から見た分析を整理した。分析結果は下記の通りである。

▼ 交通処理面から見た課題



3) 地域別の課題整理

臼杵市の各地域について、交通処理及び都市計画の両面から課題を整理した。

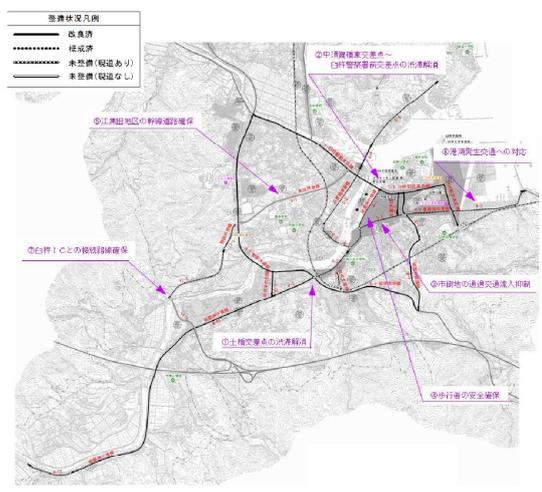
▼臼杵市の課題

道路網の課題		路線名		根拠資料
①	土橋交差点の渋滞解消	(都)柳原大坪線 (都)祇園洲竹場線	4-2、4-3	渋滞対策協議会資料 臼杵市都市マスタープラン
②	中須賀橋東交差点～臼杵警察署前交差点の渋滞解消	(都)臼杵駅前末広線		渋滞対策協議会資料
③	市街地の通過交通流入抑制	(都)曇屋町板知屋線	3-1、3-2	臼杵市都市マスタープラン
④	歩行者の安全確保	(都)祇園洲竹場線	4-1、4-2	臼杵市都市マスタープラン
⑤	江無田地区の幹線道路整備	(都)市浜戸室線		臼杵市都市マスタープラン
⑥	港湾発生交通への対応 (中心市街地から通過交通を排除)	構想路線		臼杵市都市マスタープラン
⑦	臼杵ICとの接続道路整備	(都)野田戸室線	11-3	臼杵市都市マスタープラン

(2) 道路網の整備方針と設定

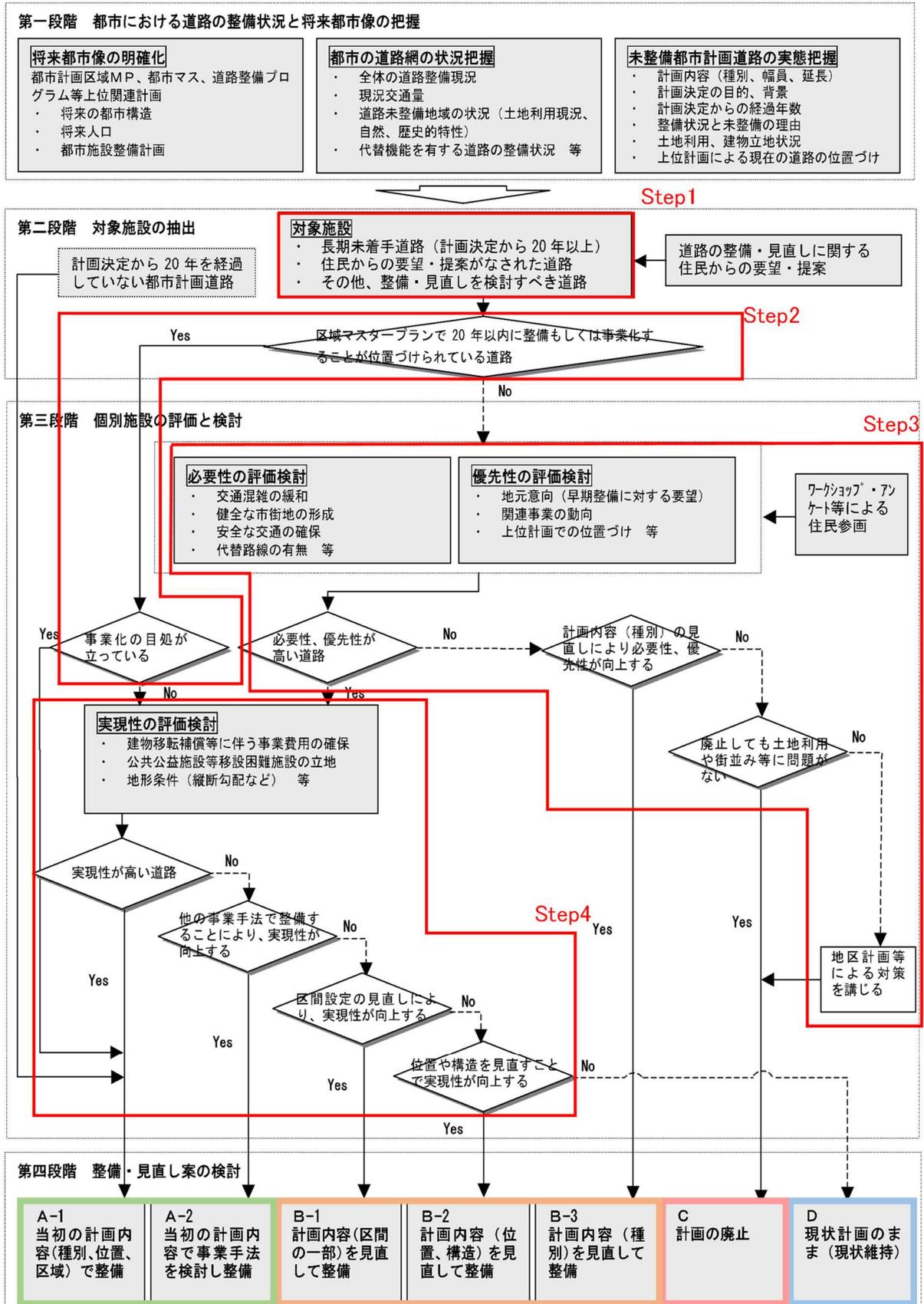
1) 対象路線の抽出

課題	阻害要因 (道路構造、ネットワーク構成、沿道状況)	事業動向と 解消見込み課題 新たな課題	路線番号/路線名	区間番号	都市政策目標(案)
① 土橋交差点の渋滞解消	・代替路線不足による交通の集中 ・広域交通の混入による交通容量超過	・交通混雑が著しい既存道路と並行する(都)市浜戸室線、(都)野田戸室線の整備により、容量超過問題は軽減する見込み。	3.4.1 臼杵駅前末広線	1-1	■見直し後に残る課題への対応 「中須賀橋東交差点～臼杵警察署前交差点の渋滞」 「港湾発生交通への対応」
			3.4.2 祇園洲辻線	2-1	
② 中須賀橋東交差点～臼杵警察署前交差点の渋滞解消	・代替路線不足による交通の集中 ・連続する交差点での速度低下 ・沿道流入部での流出入車両による交通阻害	・臼杵港整備による中心市街地の交通量増加が予想される。 ・見直しネットワークにおいて、交通量減少効果はあるが交通混雑の解消に至らない。(残る課題)	3.5.3 壘屋町板知屋線	3-1	■(都)壘屋町板知屋線(掛町～港町東) 1)臼杵市中心市街地の歩行者系道路として整備。 2)交通需要に対しては代替路線を検討。 ⇒計画内容(位置)の見直し
				3-2	
③ 市街地の通過交通流入抑制	・代替路線不足による交通の集中 ・並行路線の交通混雑	・臼杵港整備による中心市街地の交通量増加が予想される。 ・(都)壘屋町板知屋線(掛町～港町東)の通過交通抑制には代替路線が必要である。	3.5.3 壘屋町板知屋線	3-3	■(都)壘屋町板知屋線(港町東～下り松) 1)臼杵港発生交通を担う路線として整備。2)継続して実現性の向上に努める。⇒現状計画のまま(現状維持)
				4-1	
④ 歩行者の安全確保	・歩行者・自転車通行空間未整備 ・道路構造不備に起因する高い事故率 ・S字線形による視距不足 ・沿道流入部が多く交通が錯綜	・(都)祇園洲竹場線(中須賀橋東～土橋)の整備により歩道整備や線形の改善が行われる見込み。	3.3.4 祇園洲竹場線	4-1	■(都)祇園洲竹場線(中須賀橋東～土橋) 1)歩行者の安全性を確保した整備。歴史資源を考慮した整備。 2)継続して実現性の向上に努める。 ⇒現状計画のまま(現状維持)
				4-2	
⑤ 江無田地区の幹線道路確保	・(都)市浜戸室線が未整備 ・部分的な住宅開発、概成住宅地への影響	・(都)市浜戸室線の整備により、江無田地区・市浜地区の交通円滑化が図れる見込み。	3.4.9 市浜戸室線	4-3	■(都)市浜戸室線(野田～馬代)が未整備。 ・優先的な整備が求められる。
				4-11	
⑥ 港湾発生交通への対応	・既定都市計画道路網では交通処理困難。	・臼杵港整備による中心市街地の交通量増加が予想される。 ・(都)壘屋町板知屋線(掛町～港町東)の通過交通抑制には代替路線が必要である。 ・(都)臼杵駅前末広線の交通容量向上処理が必要である。	3.5.5 万里橋津留線	4-12	■(都)祇園洲竹場線(深田～家野橋) 1)区間別役割の確認。現状に合わせた整備方針の見直し。 ⇒計画内容(位置・構造)の見直し
				5-1	
⑦ 臼杵ICとの接続路線確保	・(都)野田戸室線(野田～馬代)が未整備 ・優先的な整備が求められる。	・市街地の外郭に位置する(都)野田戸室線の整備により、臼杵ICへのアクセス道として交通集中箇所を回避した通行が可能となる見込み。	3.5.5 万里橋津留線	5-1	■(都)万里橋津留線(万里橋東～中市浜) 1)沿道状況を考慮した幅員での整備。 ⇒現状計画のまま(現状維持)
				5-2	
⑧ 市街地の通過交通流入抑制	・代替路線不足による交通の集中 ・連続する交差点での速度低下 ・沿道流入部での流出入車両による交通阻害	・臼杵港整備による中心市街地の交通量増加が予想される。 ・見直しネットワークにおいて、交通量減少効果はあるが交通混雑の解消に至らない。(残る課題)	3.5.5 万里橋津留線	5-3	■(都)万里橋津留線(中市浜～津留) 1)沿道状況を考慮した幅員での整備。 ⇒現状計画のまま(現状維持)
				5-4	
⑨ 歩行者の安全確保	・歩行者・自転車通行空間未整備 ・道路構造不備に起因する高い事故率 ・S字線形による視距不足 ・沿道流入部が多く交通が錯綜	・(都)祇園洲竹場線(中須賀橋東～土橋)の整備により歩道整備や線形の改善が行われる見込み。	3.5.6 柳原大坪線	5-5	■(都)柳原大坪線 1)沿道状況を考慮した幅員での整備。 ⇒現状計画のまま(現状維持)
				5-5	
⑩ 市街地の通過交通流入抑制	・代替路線不足による交通の集中 ・連続する交差点での速度低下 ・沿道流入部での流出入車両による交通阻害	・臼杵港整備による中心市街地の交通量増加が予想される。 ・見直しネットワークにおいて、交通量減少効果はあるが交通混雑の解消に至らない。(残る課題)	3.5.7 上臼杵土橋線	6-1	■(都)上臼杵土橋線 1)鉄道駅へのアクセス道路として整備。2)沿道状況を考慮した位置・幅員での整備。⇒現状計画のまま(現状維持)
				7-1	
⑪ 市街地の通過交通流入抑制	・代替路線不足による交通の集中 ・連続する交差点での速度低下 ・沿道流入部での流出入車両による交通阻害	・臼杵港整備による中心市街地の交通量増加が予想される。 ・見直しネットワークにおいて、交通量減少効果はあるが交通混雑の解消に至らない。(残る課題)	3.5.8 祇園洲柳原線	8-1	■(都)市浜戸室線 1)都市骨格形成路線として整備。2)野田戸室線と合わせた整備。⇒計画内容(位置・構造)の見直し
				8-2	
⑫ 市街地の通過交通流入抑制	・代替路線不足による交通の集中 ・連続する交差点での速度低下 ・沿道流入部での流出入車両による交通阻害	・臼杵港整備による中心市街地の交通量増加が予想される。 ・見直しネットワークにおいて、交通量減少効果はあるが交通混雑の解消に至らない。(残る課題)	3.4.10 市浜千代田線	9-1	■(都)野田戸室線(馬代～臼杵消防署) 1)主要拠点(臼杵IC)への主たるアクセス道路として整備。 2)市浜戸室線と合わせた整備。 ⇒計画内容(位置・構造)の見直し
				10-1	
⑬ 市街地の通過交通流入抑制	・代替路線不足による交通の集中 ・連続する交差点での速度低下 ・沿道流入部での流出入車両による交通阻害	・臼杵港整備による中心市街地の交通量増加が予想される。 ・見直しネットワークにおいて、交通量減少効果はあるが交通混雑の解消に至らない。(残る課題)	3.4.11 野田戸室線	11-1	■(都)野田戸室線(野田～馬代) 1)主要拠点(臼杵IC)への主たるアクセス道路として整備。 2)市浜戸室線と合わせた整備。 ⇒計画内容(位置・構造)の見直し
				11-2	
⑭ 市街地の通過交通流入抑制	・代替路線不足による交通の集中 ・連続する交差点での速度低下 ・沿道流入部での流出入車両による交通阻害	・臼杵港整備による中心市街地の交通量増加が予想される。 ・見直しネットワークにおいて、交通量減少効果はあるが交通混雑の解消に至らない。(残る課題)	構想路線	11-3	■見直し後に残る課題への対応 「港湾発生交通への対応(中心市街地から通過交通を排除)」 「市街地の通過交通流入抑制」
				海添川ルート	
				山創ルート	



2) 将来ネットワークの提案

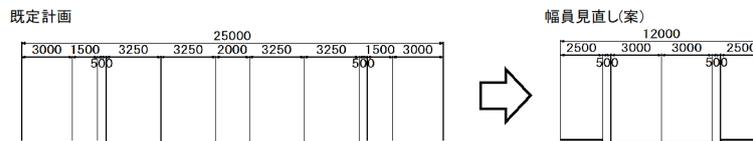
対象路線の整備方針より、理想的な将来ネットワークを提案した。



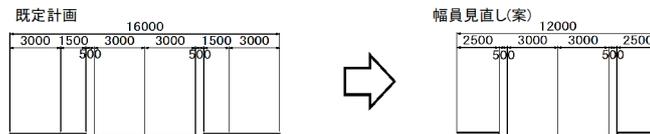
既定都市計画道路網からの変更点は以下の通りである。

- ・ 3.5.3 豊屋町板知屋線：代替路線を検討
- ・ 3.3.4 祇園洲竹場線：幅員構成の変更
- ・ 3.4.9 市浜戸室線：幅員構成の変更
- ・ 3.4.11 野田戸室線：幅員構成の変更

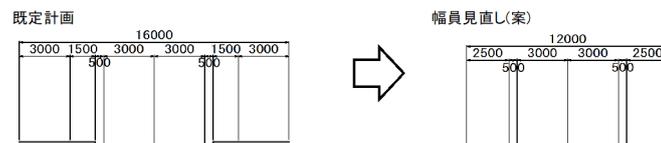
▼祇園洲竹場線幅員構成比較



▼市浜戸室線幅員構成比較



▼野田戸室線幅員構成比較



(3) 個別路線の評価と検討

1) 評価指標の設定・本業務での対応

「都市施設の整備・見直し方針(道路)」(H17.4大分県)及び過年度報告書を基に評価指標を設定し、対象路線の評価を行った。

▼評価指標の設定

分類	評価項目	内容	本業務での対応	
必要性評価	交通処理機能	区域MPで都市間連携軸として位置づけられている道路	区域MP(H23.3)の「主要幹線道路」	
		周辺都市間、都市内主要拠点間の交通を処理するとともに、交流・連携の促進・支援に寄与する道路(都市計画区域MPの都市間連携軸・都市内連携軸を担う道路)	区域MPで都市内連携軸として位置づけられている道路	区域MP(H23.3)の「都市幹線道路」
		主要な発生集中点とのアクセスに必要な道路(鉄道駅にアクセスするための道路、集客性の高い施設・公園等にアクセスするための道路)	鉄道駅等主要交通結節点への主たるアクセス道路	日杵駅等にアクセスする主要道路
		集客性の高い施設・公園等へのアクセス道路	集客性の高い施設(市役所、工業団地等)、公園(総合公園)等にアクセスする主要道路	
		主要幹線道路	(道路種別を参照)	
		幹線道路	(道路種別を参照)	
		交通処理機能(交通容量)の大きい道路か(主要幹線道路又は幹線道路)		
	交通混雑の緩和に寄与する道路か(交通混雑が著しい既存道路と並行して配置されている道路、または交通混雑の著しい市街地の外郭を取り囲むように配置されている道路)	交通混雑が著しい既存道路と並行する道路	交通混雑が著しい道路(区間)の迂回路として機能する道路(混雑が著しい路線:H27センサス箇所別基本表で混雑度1.25以上路線等)	
	交通混雑の著しい市街地の外郭を取り囲む道路	交通混雑の著しい市街地の外周に位置し通過交通の混入を軽減する道路		
	現況道路網での課題解決に寄与する道路	将来需要に対応する道路	主要断面の現況道路網需給比1.0以上、かつ将来道路網需給比1.0未満の道路 ※H47OD/H27NW/H47OD/規定計画NW	
	将来需要に対応する道路	交通量4000台/日以上以上の道路 ※H47OD/規定計画NW		
	市街地形成機能	商業・業務地区の高度化を促進するうえで必要性が高い道路か(商業系の用途地域指定がなされている道路)	商業・業務地区の高度化を促進する道路	沿道の用途地域が商業系の用途地域(準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域) ※商業立地に選べない準住居・準工業も評価する
		商業・業務地区の高度化を促進する道路	沿道の用途地域が商業系の用途地域(準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域) ※商業立地に選べない準住居・準工業も評価する	
	空間機能	住居地区の活動中心となる道路	住居地区の活動中心となる道路	沿道の用途地域が商業系の用途地域(準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域) ※商業立地に選べない準住居・準工業も評価する
住居地区の活動中心となる道路で、健全な市街地を形成するうえで必要性が高い道路か(既に住宅地が形成されている。もしくは確実に形成される見込みのある住居地区に配置されている道路)		住居地区の活動中心となる道路	沿道の用途地域が商業系の用途地域(準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域) ※商業立地に選べない準住居・準工業も評価する	
空間機能	密集市街地において災害避難路、延焼遮断道路となる道路か(幅員15m以上の道路)	密集市街地における災害避難路、延焼遮断道路	計画幅員15m以上(県方針に準拠) ※密集市街地の定義	
	その他の市街地において災害時等の消防活動困難地域の解消につながる道路か(消防活動困難区域(現道幅員6m以上の道路から直距離140mの範囲に含まれない区域)を解消するための道路)	その他の市街地における災害避難路、延焼遮断道路	現在幅員6m以上の道路から直距離140mの範囲に含まれない区域に計画する道路 ※H30.10.31現在	
空間機能	地下埋設物等を収納するために必要な道路か(共同溝の設置が計画されている道路、下水道管渠を埋設するために整備することが必要な道路)	共同溝の設置が計画されている道路	無電柱化事業計画、または無電柱化事業の対象候補、の対象道路 ※各道路管理者の既往計画書	
	下水道管渠を埋設するために整備することが必要な道路	下水道管渠を埋設するために整備することが必要な道路	下水道管渠埋設計画対象道路 ※日杵市上下水道工務課	
その他	人々の賑わいの場となり、地域の活性化につながる道路か(買い物客や観光客の増大等を目的として整備される道路)	地域の活性化につながる道路	大型商業施設など主要施設に連絡する道路	
	通学路やバスルート等として特に安全な交通確保が求められる道路か(歩道拡幅、歩車道分離等の必要な道路)	通学路やバスルートとしてお国安全確保が求められる道路	現在通学路、または路線バスルートである道路、併用後通学路、または路線バスルートとなる可能性が高い道路 ※将来判断	
その他	周辺に代替機能を有する道路が存在しない、周辺に代替機能を有する道路の整備計画がない、又は整備できる可能性がないか	周辺に代替機能を確保できない道路	代替機能を有する既存道路、計画、整備の可能性が小さい ※現道及び閉鎖路線の現況と動向に関する情報	
	地元に対する事業説明が行われているか(これまでに事業化調査、住民説明会等の実施されている道路)	事業化調査、住民説明会が実施されている道路	事業化検討に関する調査報告書・資料がある道路、事業化に関する住民説明会を開催した経緯がある道路 ※各道路管理者	
優先性評価	事業の継続性	早期整備、見直し、変更要望等の意向が出ているか	地元代表者、自治会、期成会、学校施設、経済団体等から早期整備等の要望を受けた経緯がある道路 ※各道路管理者	
	関連事業の動向	土地区画整理事業等、当該道路に関連する事業の見通しが立っている道路か	土地区画整理事業など当該道路の事業の見通しが立っている道路	
優先性評価	政策的判断	上位計画で優先的整備の位置づけがあるか(都市計画マスタープランにおける重点整備路線等)	都市計画マスタープランにおける重点整備路線	
	緊急輸送道路	県指定の緊急輸送道路に位置づけられている道路か	日杵市都市計画MP(H20.12)の「優先的整備を図る路線」	
優先性評価	通学路緊急合同点検	通学路における緊急合同点検を実施した道路か(道路管理者対応)	通学路における緊急合同点検を実施した道路	
	通学路緊急合同点検	通学路における緊急合同点検を実施した道路	通学路における緊急合同点検を実施した道路	
実現性評価	事業費の確保	計画地内に住宅が多数立地しているなど整備時における移転補償が大きく、事業費確保で大きな問題とならないか(53条申請、移転補償対象建築物数)	下記以外の路線 未改良区間に商業地域・近隣商業地域にある、RC建築物の有無(意図・事業費が評価対象区間の平均以上の区間)	
	移設困難	計画地内に貴重な自然環境、歴史・文化資源等や病院、学校等公共施設がないか	下記以外の路線 計画地内に貴重な自然、歴史文化資源、病院・学校等がある道路	
	構造上の問題	地形上等の制約(縦断が確保できない、など)から整備が困難ではないか	下記以外の路線 河川、鉄道、地形等に起因して、道路構造令に準拠する規格・構造の確保が困難な道路 個別の状況説明が必要	
	既存街区への影響		下記以外の路線 用途地域内にある道路	

2) 総合評価

指標から評価した結果は以下の通りである。

全体ID	路線No	区間No	路線番号	路線名	STEP1 (判定)	STEP2 (判定)	STEP3		STEP4 (判定)	実現性	(判定)	最終判定結果	
							必要性	優先性				実現性	(判定)
1	1	1	3.4.1	臼杵駅前末広線	---	---	---	---	---	---	---	-	評価対象外
2	2	1	3.4.2	祇園洲辻線	---	---	---	---	---	---	---	-	評価対象外
3	3	1	3.5.3	豊屋町板知屋線	STEP2へ	STEP3へ	8	0	STEP4へ	1	B-2	B-2 計画内容(位置・構造)を見直して整備	臼杵中心市街地の交通需要に対応する重要路線であるが、市マスの目指すまちづくり方針(歩行者の安全確保・過剰な交通抑制)と異なるため、代替機能を有する路線を検討する必要あり。
4	3	2	3.5.3	豊屋町板知屋線	STEP2へ	STEP3へ	8	0	STEP4へ	2	B-2	B-2 計画内容(位置・構造)を見直して整備	
5	3	3	3.5.3	豊屋町板知屋線	STEP2へ	STEP3へ	10	2	STEP4へ	2	D	D 現状計画のまま(現状維持)	臼杵港開港に伴う発生交通需要に対応する重要路線である。しかし沿道に連絡所・JRがあり、事業化までに長期間を要することが明確である。周辺土地利用の変化を見据えて、継続して実現性の向上に努める。
6	4	1	3.3.4	祇園洲竹場線	STEP2へ	STEP3へ	9	3	STEP4へ	2	D	D 現状計画のまま(現状維持)	臼杵川以東の中心市街地から発生する交通を集約する路線と位置付けられる。しかし沿道に住宅・商店・歴史的資源があり、事業化までに長期間を要することが明確である。周辺土地利用や地元の要望状況を踏まえつつ、継続して実現性の向上に努める。
7	4	2	3.3.4	祇園洲竹場線	STEP2へ	STEP3へ	9	2	STEP4へ	1	D	D 現状計画のまま(現状維持)	
8	4	3	3.3.4	祇園洲竹場線	---	---	---	---	---	---	---	-	評価対象外
9	4	11	3.3.4	祇園洲竹場線	---	---	---	---	---	---	---	-	評価対象外
10	4	12	3.3.4	祇園洲竹場線	STEP2へ	STEP3へ	6	2	B-3	---	---	B-3 計画内容(種別)を見直して整備	奥道川白杵線以西は将来交通量が8,000台/日未満と見込まれ、4車線の必要性が低い。種別を変更し、同時に幅員構成も見直す。(幅員検討が必要)
11	5	1	3.5.5	万里橋津留線	STEP2へ	STEP3へ	2	0	STEP4へ	1	D	D 現状計画のまま(現状維持)	地区内交通を担う路線である。5-1区間と5-2区間と併せた整備が必要であるが概成市街地を通る路線であり、実現性に劣る。周辺土地利用の変化を見据え、継続して実現性の向上に努める。
12	5	2	3.5.5	万里橋津留線	STEP2へ	STEP3へ	4	0	STEP4へ	1	D	D 現状計画のまま(現状維持)	
13	5	3	3.5.5	万里橋津留線	STEP2へ	STEP3へ	3	0	STEP4へ	0	D	D 現状計画のまま(現状維持)	
14	5	4	3.5.5	万里橋津留線	---	---	---	---	---	---	---	-	評価対象外
15	5	5	3.5.5	万里橋津留線	STEP2へ	STEP3へ	4	0	STEP4へ	2	D	D 現状計画のまま(現状維持)	地区内交通を担う路線である。概成市街地を通る路線であり移転補償費が大きく実現性に劣る。また概成道路が機能を有しているため、長期間整備しなくとも道路網の形成や地域のまちづくりに着しい支障がない。周辺土地利用の変化を見据え、継続して実現性の向上に努める。
16	6	1	3.5.6	柳原大坪線	---	---	---	---	---	---	---	-	評価対象外
17	7	1	3.5.7	上臼杵土橋線	STEP2へ	STEP3へ	4	0	STEP4へ	1	D	D 現状計画のまま(現状維持)	交通結前古機能の向上を図る路線であるが、概成市街地を通る路線であり移転補償費が大きく実現性に劣る。周辺土地利用や公共交通施設設置の位置づけの変化を見据え、継続して実現性の向上に努める。
18	8	1	3.5.8	祇園洲柳原線	---	---	---	---	---	---	---	-	評価対象外
19	8	2	3.5.8	祇園洲柳原線	---	---	---	---	---	---	---	-	評価対象外
20	9	1	3.4.9	市浜戸室線	STEP2へ	STEP3へ	10	1	STEP4へ	3	B-2	B-2 計画内容(位置・構造)を見直して整備	江無田・戸室地区の幹線道路として必要性が高い道路である。同地区は部分的な住宅開発が行われており、概成住宅地を通る路線となるため移転補償費が大きく実現性に劣る。道路整備の効率化を図るため、最低限必要な幅員への変更を検討する。(幅員検討が必要)
21	10	1	3.4.10	市浜千代田線	---	---	---	---	---	---	---	-	評価対象外
22	11	1	3.4.11	野田戸室線	STEP2へ	STEP4へ	---	---	---	4	B-2	B-2 計画内容(位置・構造)を見直して整備	
23	11	2	3.4.11	野田戸室線	STEP2へ	STEP4へ	---	---	---	4	B-2	B-2 計画内容(位置・構造)を見直して整備	臼杵Cと市街地を連絡する路線と位置付けられ、中心部の交通渋滞に対して効果が大きい路線であるが、概成道路が機能を有しているため実現性に劣る。道路整備の効率化を図るため、最低限必要な幅員への変更を検討する。(幅員検討が必要)
24	11	3	3.4.11	野田戸室線	STEP2へ	STEP4へ	---	---	---	3	B-2	B-2 計画内容(位置・構造)を見直して整備	
A-1	当初の計画内容(種別・位置・区間)で整備 区域MP20年以内の整備が位置付けられている道路(事業化の目的の立っているもの)の必要性、優先性、実現性の評価が高い道路、及び計画決定から20年を経過していない道路については基本的に当初の計画内容で整備を行う。												
A-2	当初の計画内容(種別・位置・区間)で事業手法を検討し整備 必要性、優先性の評価が高いが実現性の評価が低い道路のうち、事業手法を検討することにより実現性が向上するものについては、土地区画整理事業等による整備や連携により、当初の計画内容で整備を行う。												
B-1	計画内容(区間の一部)を見直して整備 区間設定の見直しによって実現性が向上するものについては、区間の一部を見直して整備する。												
B-2	計画内容(位置・構造)を見直して整備 区間の一部を見直しても整備できないものについては、計画内容(位置・構造)を見直して整備する。ただし、見直しの対象路線は当初予定地の近傍でかつ当初予定した道路種別によることとする。												
B-3	計画内容(種別)を見直して整備 当初予定していた計画内容では、必要性、優先性が低いものの、道路種別を変更することにより、これらの評価が向上するものについては、計画内容(道路幅員構成等含む)を見直して整備する。												
C	計画の廃止 整備計画を見直しても必要性・優先性の評価が向上しない道路については、計画の廃止を行う。ただし、建築制限の解除に伴い土地利用等に悪影響を及ぼす可能性のある場合は適切な対策(地区計画など)を定める。												
D	現状計画のまま(現状維持) 必要性・優先性が高いものの、事業手法、区間、位置・構造を見直しても当面実現性の低いものについては、現状の計画内容のままですが、周辺土地利用や都市施設整備等の変化を見据えて、継続して実現性の向上に努めるものとします。												