日南市

都市計画道路の見直し方針

令和８年９月

日 南 市

目次

1. 都市計画道路見直しの概要 1-1
1.1. 都市計画道路見直しの背景 1-1
1.2. 都市計画道路の概要 1-2
1.2.1. 都市計画道路とは 1-2
1.2.2. 都市計画道路の分類 1-3
1.2.3. 都市計画道路の整備・廃止による影響 1-4
1.3. 日南市の道路の現状 1-5
1.3.1. 都市計画道路の整備状況 1-5
1.3.2. 広域道路網との対応 1-6
1.4. 都市計画道路の課題 1-10
1.4.1. 社会情勢の変化 1-10
1.4.2. まちづくりの方向性の変化 1-14
1.5. 上位・関連計画等への対応 1-17
2. 都市計画道路見直しの手順 2-1
2.1. 見直し手順の概要 2-1
2.1.1. 見直し検討の流れ 2-1
2.1.2. 庁内関係会議の開催について 2-2
2.2. 見直し対象路線・区間の選定 2-3
2.2.1. 見直し対象路線の選定方法 2-3
2.2.2. 見直し対象路線一覧 2-4
2.2.3. 見直し対象路線の年代と制度の変遷 2-8
2.3. 見直し対象路線の評価方法 2-9
2.3.1. 評価方法の概要 2-9
2.3.2. 定量的評価 2-10
2.3.3. 定性的評価 2-13
3. 都市計画道路見直し評価結果 3-1
3.1. 結果の概要 3-1
3.2. 区間別の見直し結果 3-2
3.2.1. 見直し結果の一覧 3-2
3.2.2. 見直し方針図 3-4
3.2.3. 廃止候補区間の一覧 3-5
3.3. 見直し後の都市計画道路のすがた 3-10
3.4. 今後の方針 3-12
3.4.1. 道路整備の流れ 3-12
3.4.2. 都市計画決定の手続きと地元意見の反映 3-13
3.4.3. 継続的な見直し 3-14

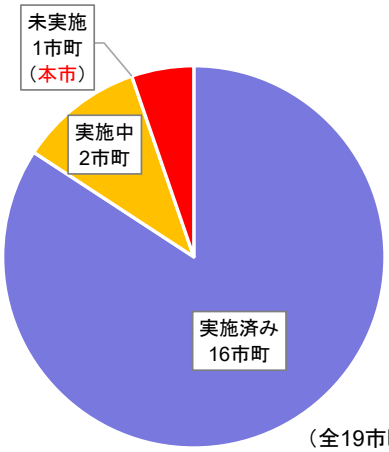
1.　都市計画道路見直しの概要

1.1.　都市計画道路見直しの背景

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保する都市交通におけるもっとも基幹的な都市施設として、都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。都市計画道路は都市の健全な発展を促すとともに、地域の円滑な交通を提供するものですが、整備には多額の事業費を必要とすることから、実現のためには長期間を要します。

都市計画道路の多くは昭和 30～50 年代ごろに都市計画決定されており、その中には計画決定後長らく未着手のままである路線も存在します。これら都市計画道路は計画決定された当時から社会情勢が大きく変化しているため、計画規模が現在の地域の実態にそぐわないことが考えられます。このような状況は県内各市町村で発生しており、宮崎県は平成 19 年に都市計画道路を見直す際の考え方や作業方法を取りまとめた「宮崎県都市計画道路見直しガイドライン」を公表しました。これを基に宮崎県内でも、宮崎市や延岡市をはじめ多くの市町村で、現在の地域の状況を踏まえた都市計画道路の見直しが進んでいます。一方で本市は継続的に都市計画道路の整備を進めてきたことや、これまで大きな交通流動の変化がなかったことから、全市的な都市計画道路の見直しを実施する必要性に迫られていませんでした。しかし近年では国の新直轄事業によって東九州自動車道の整備が進められており、本市においても日南北郷 IC～日南東郷 IC をはじめ整備が進んでいます。この東九州道の開通によって周辺の交通流動が大きく変化すると予想されるため、本市においても都市計画道路の見直しを実施することとしました。

本市では、人口減少や少子高齢化、産業構造の変化などの社会情勢の変化に直面する中で、令和 3 年 3 月に都市計画の基本となる都市計画マスタープランを改正しました。マスタープランでは本市に分散する多様な生活拠点を道路や公共交通によるネットワークで接続する「日南型のコンパクトシティ」の実現を目指しています。本方針はこれを踏まえ、「日南型のコンパクトシティ」の実現を目指すべく、今ある都市計画道路の計画を見直すことで、道路ネットワークの効率化を図るものです。



（全19市町）

出典：国土交通省　都道府県別及び市区町村別の見直し実施状況（R7.3 末時点）

図 1-1　宮崎県都市計画道路見直しガイドライン（平成 19 年度策定）公表後における宮崎県内の都市計画道路の見直し状況

1.2. 都市計画道路の概要

1.2.1. 都市計画道路とは

都市計画道路とは、都市の計画的な発展や交通の円滑化・安全性の確保を目的として、都市計画法に基づき将来整備することを計画決定した道路のことを指します。すでに完成して車や人が通行している実際の道路とは異なり、都市計画道路は「将来作ることが予定されている道路」の枠組みや位置を示しています。

本市では、日南都市計画区域（旧日南市域）および南郷都市計画区域（旧南郷町域）で合わせて 59 路線が都市計画決定され、都市計画区域内では原則これらに基づき道路の新設や拡幅などの整備が行われています。例として、現在整備が進められている東九州自動車道の場合、日南都市計画区域内では「1.5.1 号　日南串間線」として都市計画決定され、この計画に基づき整備が進められています。

表 1-1　都市計画道路の担う機能

機能区分		機能の例
交通機能	トラフィック機能	人や物資の通行空間としての機能
	アクセス機能	沿道の建物等への出入り、駐停車などの沿道サービスの機能
空間機能	都市環境機能	日照の確保や都市景観形成などの都市環境の保全の機能
	防災機能	延焼の防止や避難、救援のための通路などの防災空間としての機能
	収容空間	バスなどの公共交通や上下水道・ガス・電気・電話などの供給処理施設の収容空間としての機能
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導	都市の骨格を形成し、都市の発展の方向や土地利用の方向を規定する機能
	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機能
	コミュニティ空間	人々が語らう日常生活のコミュニティ空間としての機能

1.2.2. 都市計画道路の分類

都市計画道路はその機能に応じて、以下に示す通りいくつかの区分に分けられています。

表 1-2 都市計画道路の分類

道路の区分	道路の機能	日南市における 路線数（路線の例）
自動車専用道路	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	2 路線※1 東九州自動車道
幹線街路	都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路	45 路線 国道 220 号、山瀬東郷線など
区画街路	地区における宅地の利用に供するための道路	2 路線
特殊街路	専ら歩行者、自転車、都市モノレール、路面電車の交通の用に供する道路	10 路線※2 市場通線（通称：マグロ通り）など

出典:国土交通省 都市計画運用指針（令和 7 年 3 月）

※1 東九州自動車道を日南都市計画区域、南郷都市計画区域でそれぞれ 1 路線として計上しています。

※2 日南都市計画区域では歩行者専用道路、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路以外の自動車の通行が可能な道路についても、歩行者ネットワークを形成する上で重要な路線について一部特殊街路として指定しています。

1.2.3. 都市計画道路の整備・廃止による影響

都市計画道路が整備されることにより、渋滞緩和、交通事故の低減、緊急車両や災害時の通行の確保など様々な効果を地域にもたらします。一方で、都市計画道路が計画されている土地では建物の建築や土地の売買に制限※が設けられており、とくにその土地を所有する方にとって大小さまざまな負担が生じていると考えられます。そのため、都市計画道路の整備が不要となった場合は、都市計画の変更による廃止が必要です。

都市計画道路が廃止される場合、その場所は都市計画図面上から都市計画道路としての指定がなくなり、将来の道路整備計画から外れます。これはあくまで「将来この場所に道路を作る計画を取りやめる」ことを意味しており、その場所に存在する道路そのものを廃止するものではありません。例えば、都市計画道路の計画区域内に道路がすでに建設されている場合でも、廃止によって道路が物理的に通行不能になるわけではなく、その道路は一般の道路として存在し続け、その後の保守や維持も廃止前と同じように進められます。

都市計画道路が廃止されることで、計画の存在により土地に課されていた制約が解消されるため、土地利用が活発化する正の効果が考えられます。例えば、計画により建築に制限が課せられていた土地では土地の売買や建物の建て替えが行いやすくなるため、地域の活性化につながる可能性が考えられます。また、都市計画道路としての計画がない場合でも、必要に応じて道路の整備が行われるため、整備の可能性が全く失われるものではありません。例として、県道元狩倉日南線では、飫肥地区より西の都市計画道路の指定区間外に位置する城之下橋や吉野方橋、山本橋に対して、架け替えや拡幅、側道橋の新設といった整備が進められています。都市の持続可能な発展と、暮らしやすいまちづくりを目指すためにも、都市計画道路の見直しが必要となっています。

※都市計画法第 53 条（建築の許可）について

> 第 53 条　都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域内において建築物の建築をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事等の許可を受けなければならない。

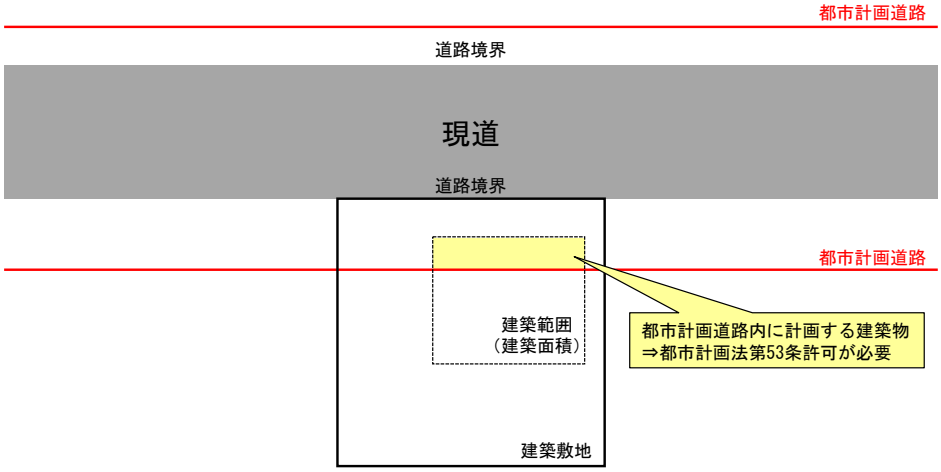


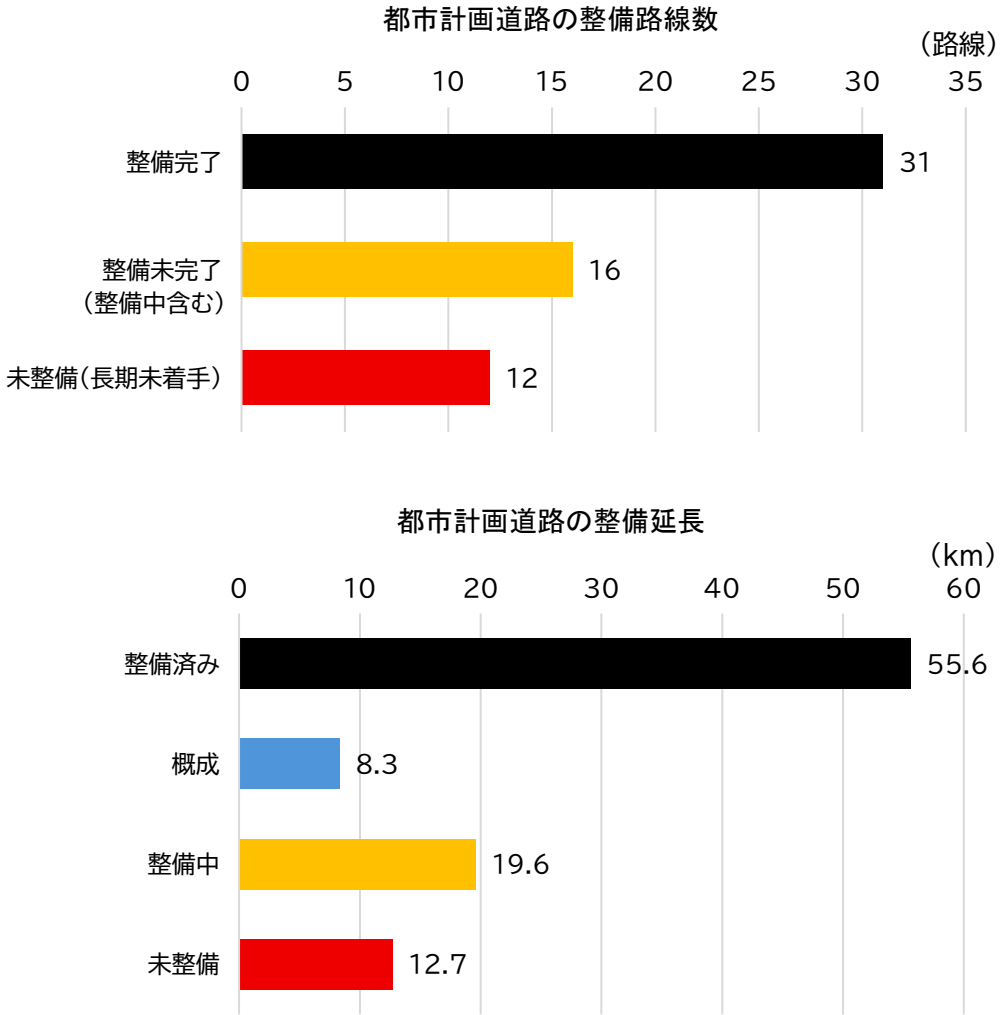
図 1-2　都市計画法第 53 条（建築の許可）のイメージ

1.3.　日南市の道路の現状

1.3.1.　都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路の整備状況を路線別に整理すると、日南都市計画区域および南郷都市計画区域の全計画路線数 59 路線のうち 31 路線(52.5%)が整備済みである一方、12 路線(20.3%)が長期に渡り未着手となっています。

また、都市計画道路の延長では、計画延長約 96.2km に対して約 12.7km（13.2%）が未整備となっています。



参考：日南市都市計画マスタープラン（令和 3 年 3 月）を基に更新

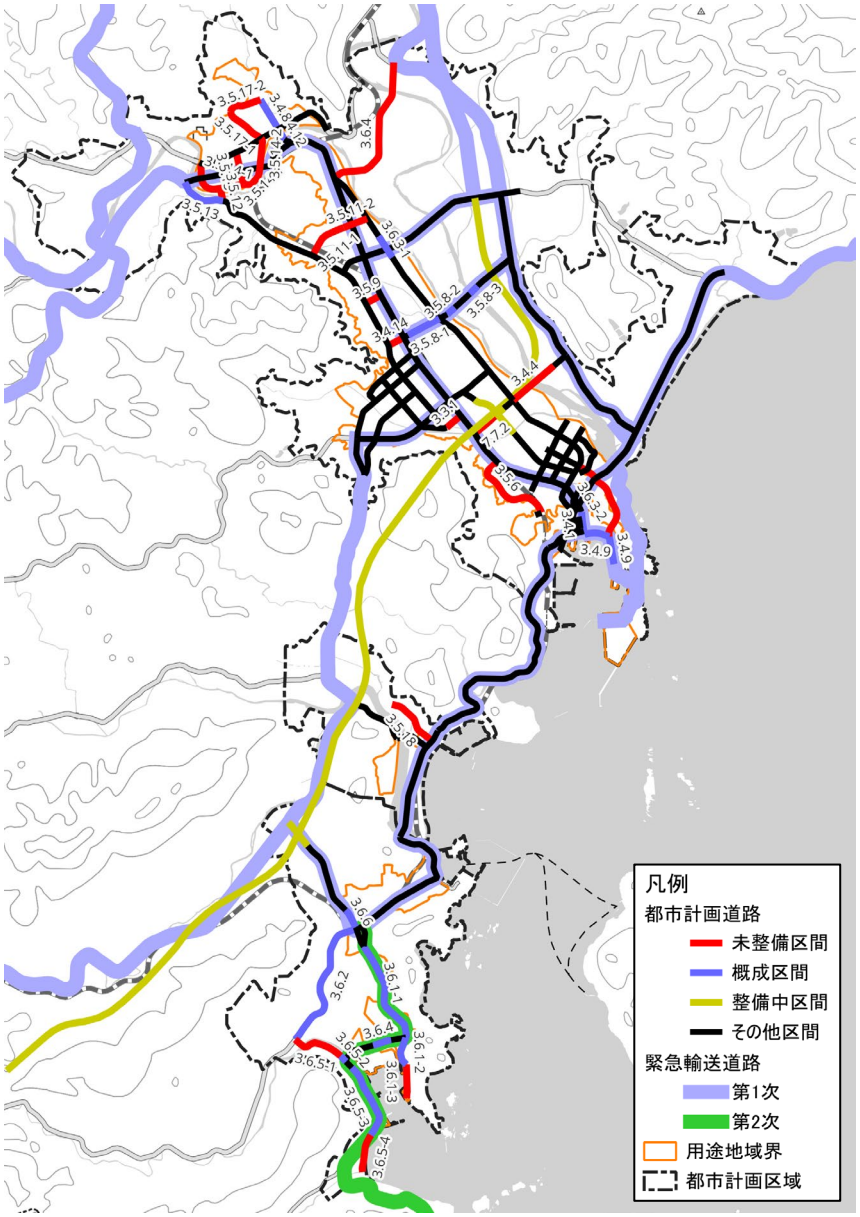
図 1-3　都市計画道路の整備状況

※概成：整備が未着手である区間のうち、現道が概ね計画幅員の 2/3 以上又は 4 車線以上の幅員を有する区間

1.3.2. 広域道路網との対応

1) 緊急輸送道路

宮崎県では「宮崎県地域防災計画」に基づき、災害時に効率的な緊急輸送を行うための緊急輸送道路を指定しています。市内の都市計画道路のうち、緊急輸送道路に指定されている区間では、3.4.9 東港町通線、3.6.1 栄松通線などに整備未完了の区間が存在します。

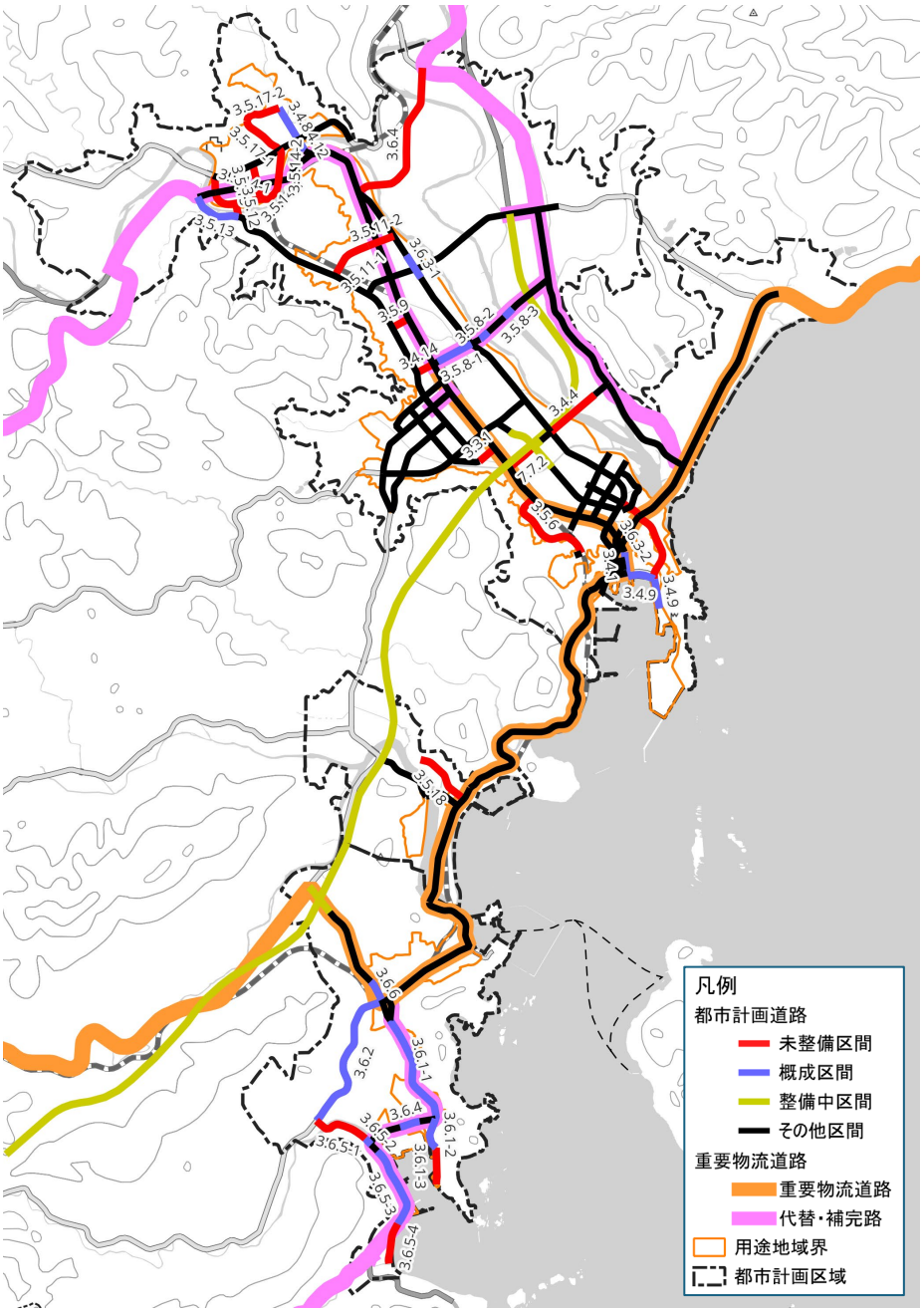


出典:国土数値情報(緊急輸送道路)※令和 6 年 3 月時点

図 1-4 緊急輸送道路の指定と都市計画道路の整備状況

2)　重要物流道路

国土交通省では物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定しています。市内の都市計画道路のうち、重要物流道路に指定されている区間では概ね整備が進んでいますが、3.4.1 飯肥油津港線に整備未完了の区間が存在します。

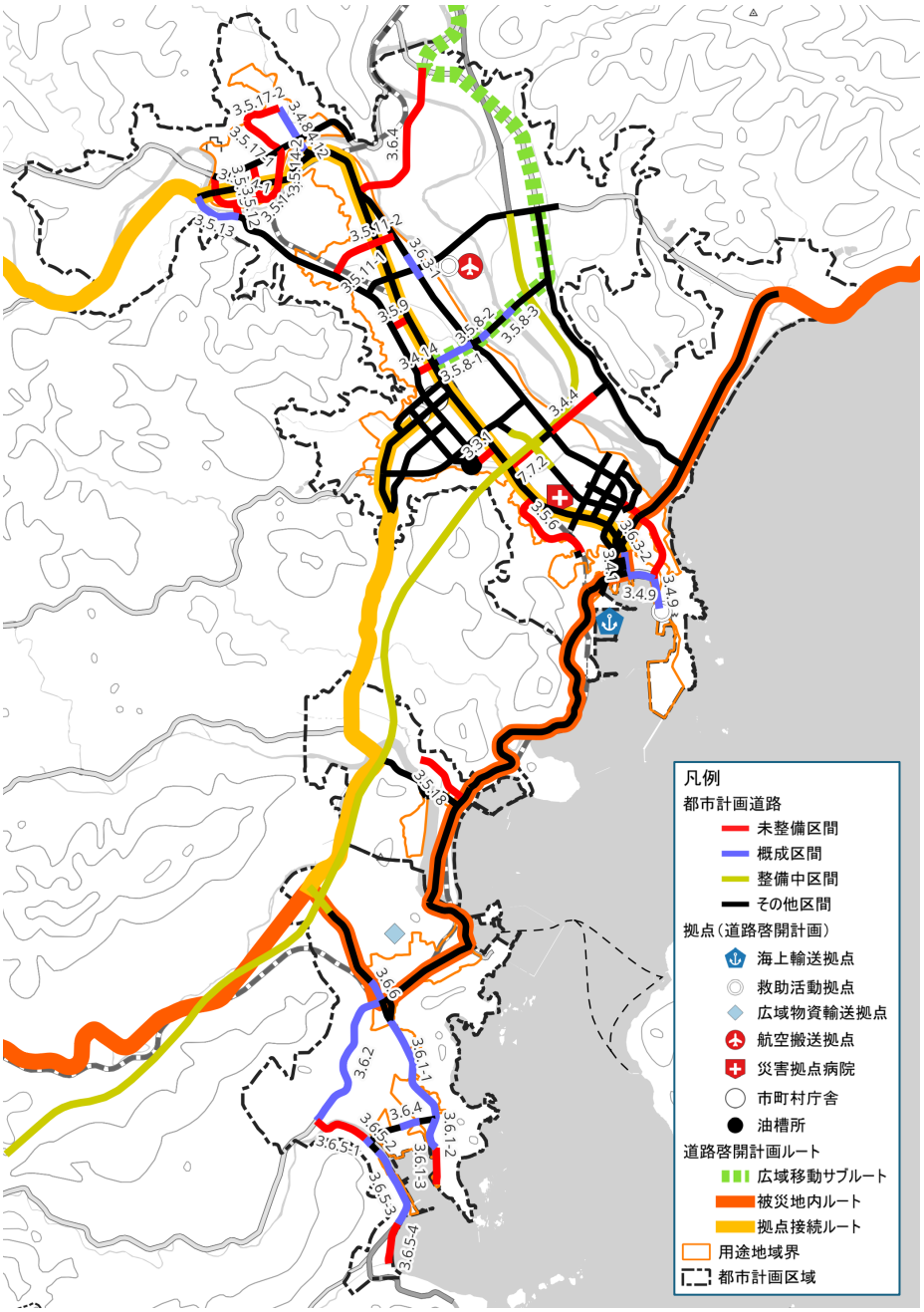


出典：国土数値情報（重要物流道路）※令和 3 年 4 月時点

図 1-5　重要物流道路の指定と都市計画道路の整備状況

3)　宮崎道路啓開計画

国交省や宮崎県では、宮崎道路啓開計画に基づき災害時に被害の甚大な地域に向けて、いち早く到達するための緊急輸送ルートを定めています。市内の都市計画道路のうち、緊急輸送ルートに指定されている区間では、3.4.1 飫肥油津港線などに整備未完了の区間が存在します。

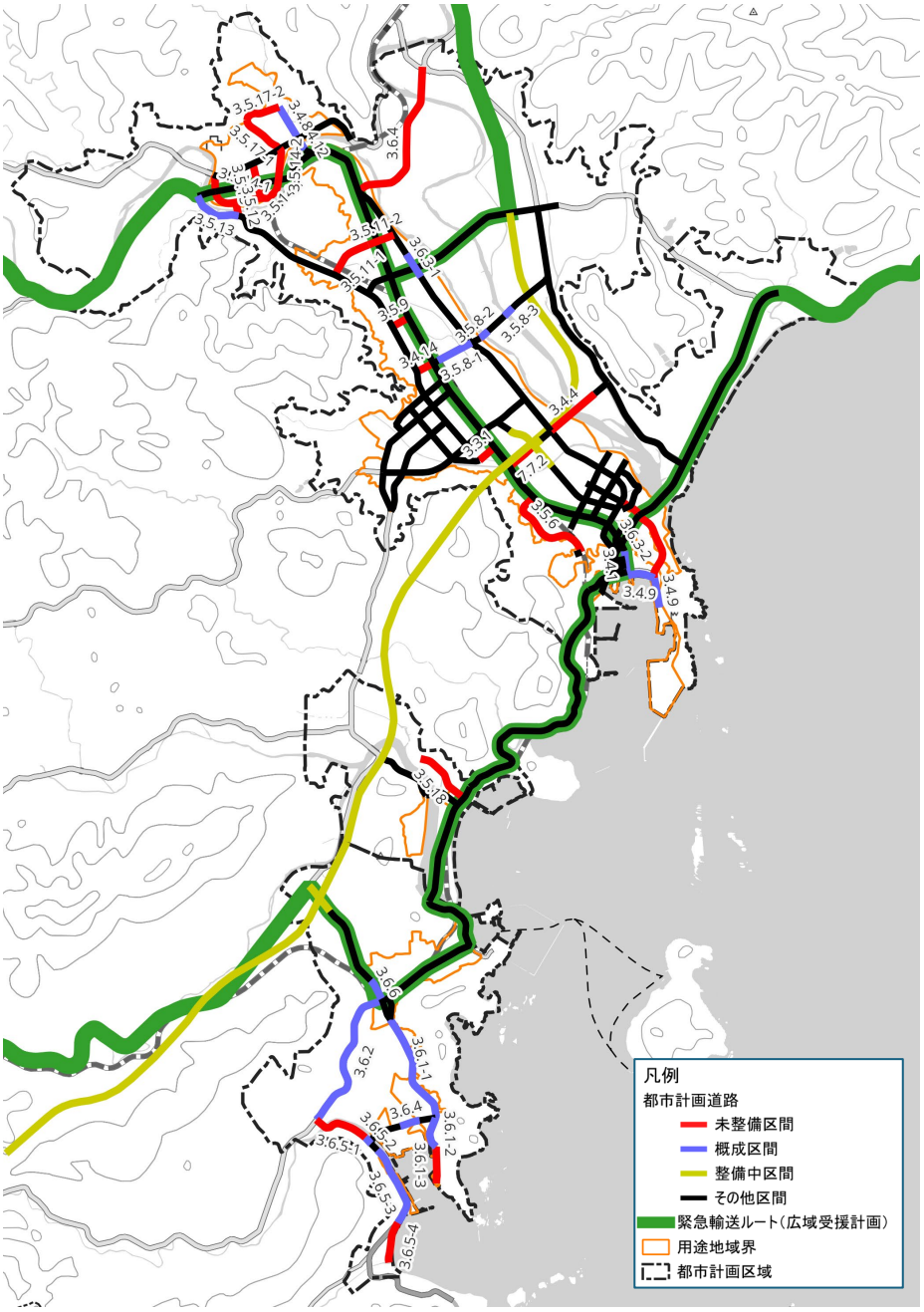


出典：宮崎道路啓開計画（令和 4 年 1 月一部修正）

図 1-6　道路啓開計画と都市計画道路の整備状況

4)　広域受援計画

宮崎県広域受援計画では、全国から被害が甚大な地域及び防災拠点に到達し、活動するための必要最低限のルートとして緊急輸送ルートを定めています。市内の都市計画道路のうち、緊急輸送ルートに指定されている区間は概ね整備済みですが、3.4.1 飫肥油津港線に整備未完了の区間が存在します。



出典:「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」に基づく宮崎県実施計画(令和 7 年 3 月改定)

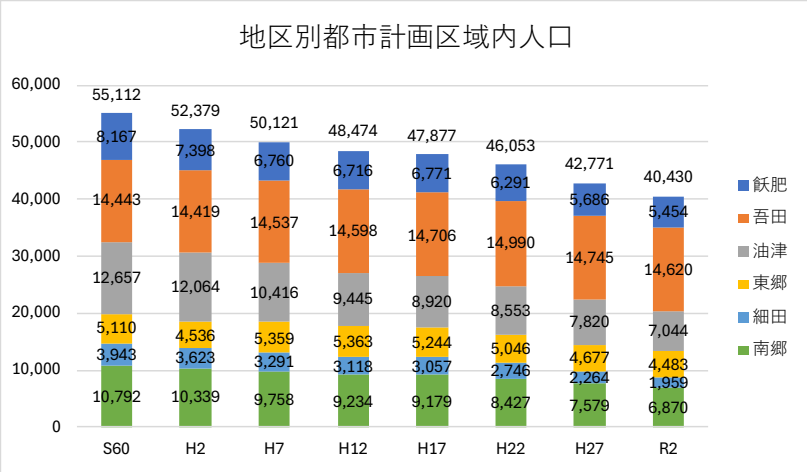
図 1-7　広域受援計画と都市計画道路の整備状況

1.4.　都市計画道路の課題

1.4.1.　社会情勢の変化

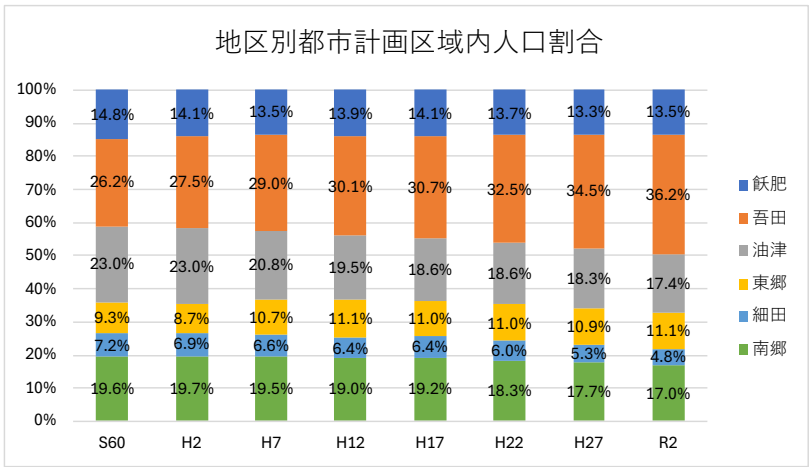
1)　人口の動態

本市の都市計画区域内における人口は 40 年間で減少傾向にあります。また地区別では、吾田地区のみ人口が増加している一方で他の地区の人口は減少し、過疎化が進行しています。例として、飫肥地区の人口は昭和 60 年より 2,713 人（33.2%）減少し、令和 2 年に 5,454 人となっています。また油津地区の人口は昭和 60 年より 5,613 人（44.3%）減少し、令和 2 年に 7,044 人となっています。



参考：日南市都市計画基礎調査（令和 6 年 3 月）調書

図 1-8　都市計画区域内人口の推移



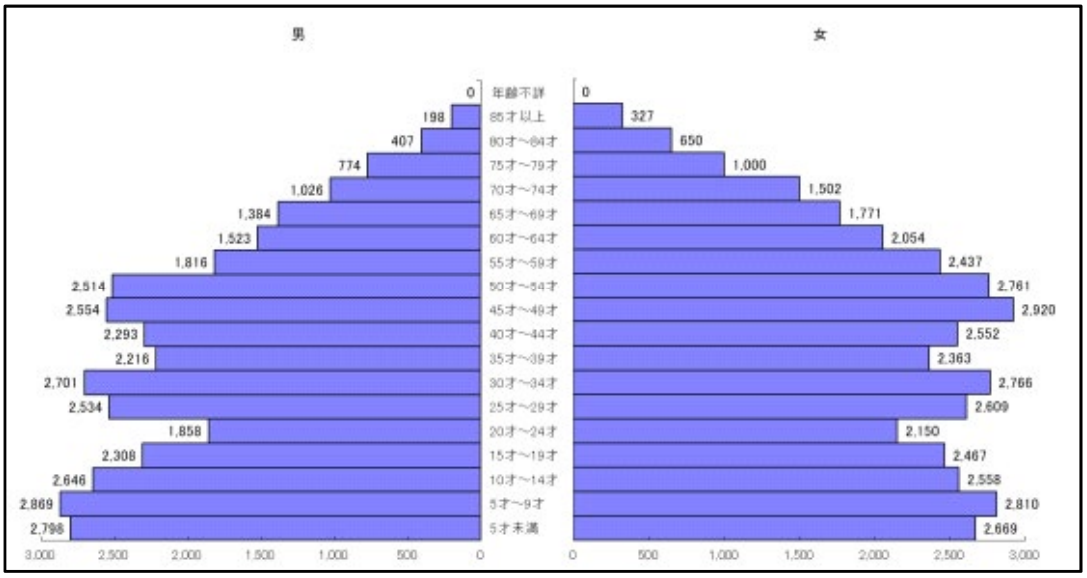
参考：日南市都市計画基礎調査（令和 6 年 3 月）調書

図 1-9　都市計画区域内における地区別構成比の推移

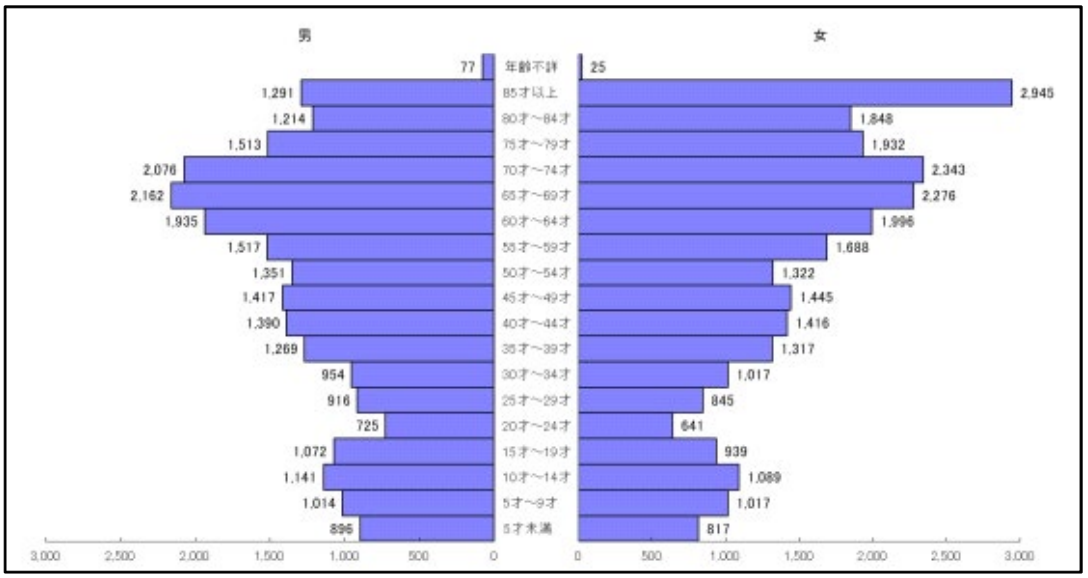
2)　高齢化の進行状況

本市では少子高齢化が進行しており、人口ピラミッドを比較すると、昭和 55 年には 65 歳以上の高齢者よりも 15 歳未満のこどもの人口が多いピラミッド型の人口分布を示していたものが、令和 2 年には高齢者がこどもの人口を逆転し、つぼ型に近い形状を示しています。

■年齢・性別人口（昭和 55 年国勢調査 （73,785 人））



■年齢・性別人口（令和 2 年国勢調査 （50,848 人））

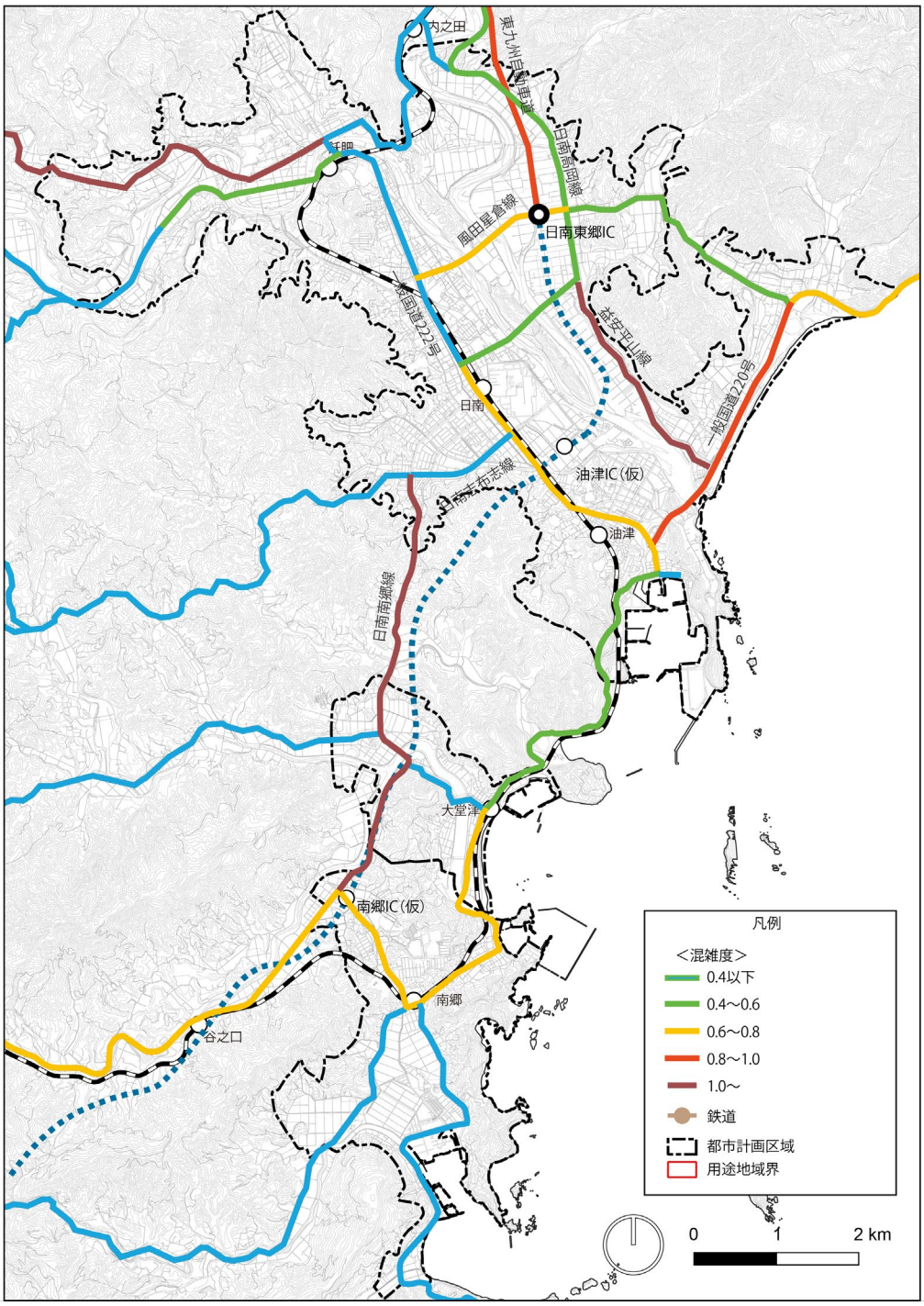


出典：国勢調査

図 1-10　年齢別人口

3)　道路の混雑状況

令和 3 年度道路交通センサスにおける混雑度は、混雑が見られない 1.0 未満の区間が多く、これは慢性的な交通渋滞が発生していないことを示しています。また、現在、事業中の 1.5.1 日南串間線（東九州自動車道）の開通により、市内を通り抜けていた自動車が高速道路に転換し、幹線道路では通過交通の減少など利用状況の大きな変化が予測されます。

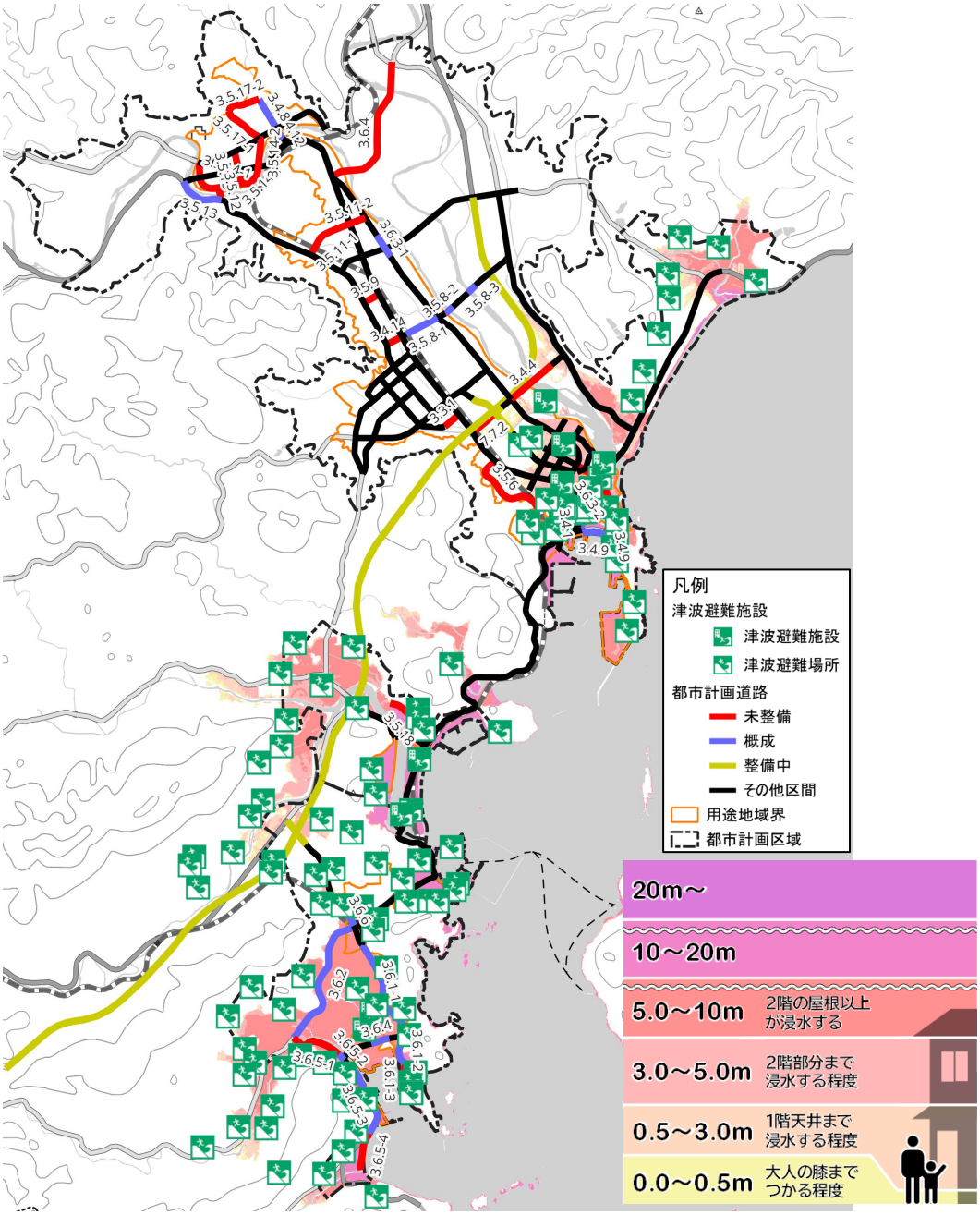


参考：令和 3 年度　全国道路・街路交通情勢調査の結果より作成

図 1-11　道路の混雑状況

4)　津波浸水想定区域

南海トラフ巨大地震時における想定最大規模の津波浸水想定では、市街地を含む沿岸部において津波による 2m 以上の浸水が想定されています。これを受けて、本市では津波避難計画に基づき、緊急避難ビルなどの津波避難施設の整備を進めています。



出典：国土数値情報（津波浸水想定区域）

図 1-12　津波浸水想定区域（想定最大規模）と避難施設

1.4.2.　まちづくりの方向性の変化

1)　日南市都市計画マスタープラン（令和３年３月改正）

日南市都市計画マスタープランでは、市内に分散する生活拠点に対し、各拠点を結ぶネットワークを構築することで、拠点分散ネットワーク型を目標とした「日南型のコンパクトシティ」の創造をまちづくりの目標として掲げています。

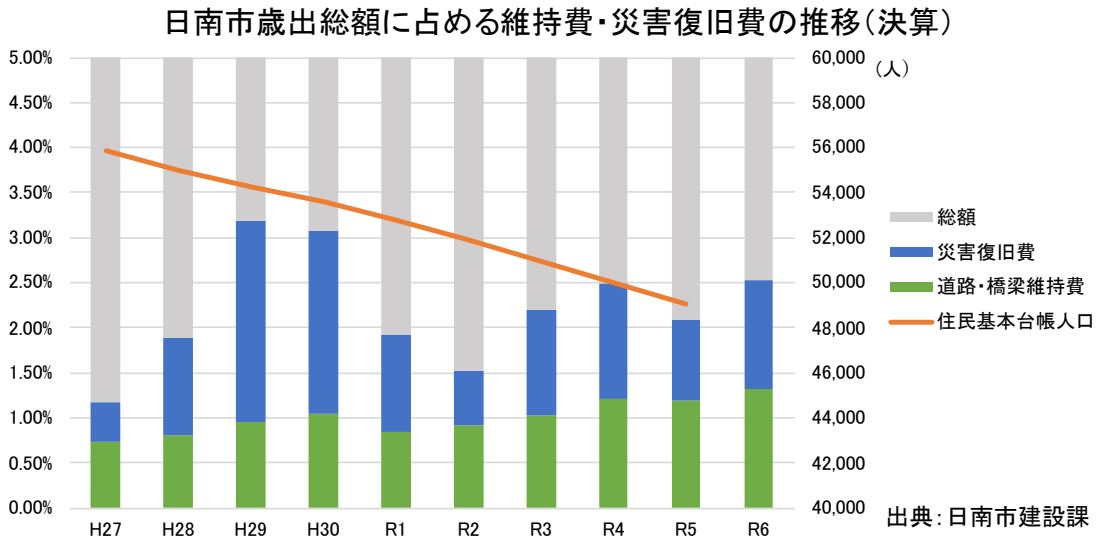
参考：日南市都市計画マスタープラン（令和３年３月改正）p94-95

図 1-13　都市計画マスタープランによるまちづくり構想図

2)　公共事業投資の変化

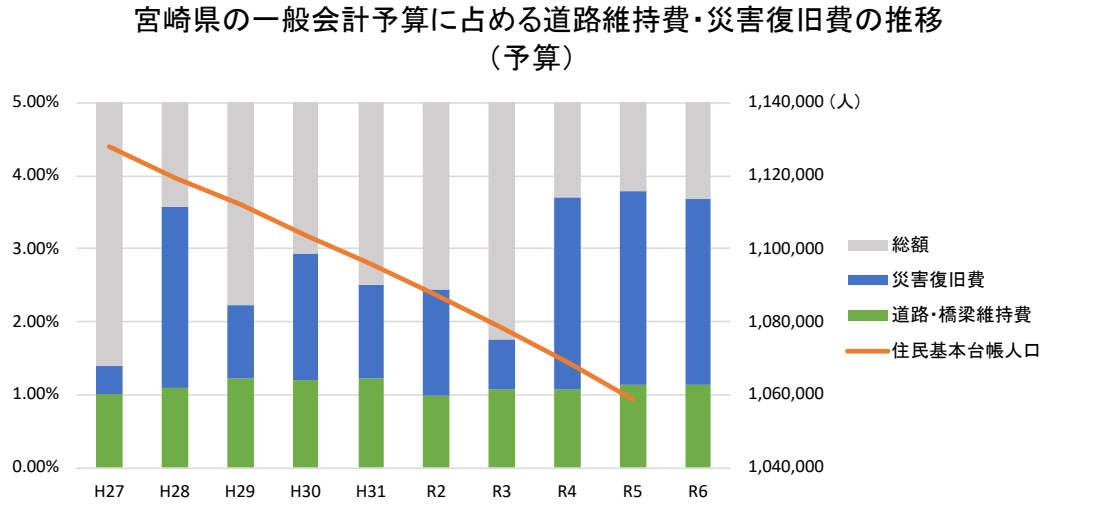
人口減少により市の財政は年々厳しさを増す一方で、道路を通行する車両の大型化や老朽化、さらに近年では資材費の高騰により、道路や橋梁の維持に必要な額は増加傾向にあります。

さらに、地震や大雨、台風などの災害の激甚化によって災害復旧費も増加しており、財政を圧迫する要因となっています。令和 6 年度には、8 月に発生した日向灘沖を震源とする地震や令和 6 年 10 月宮崎豪雨などの災害が連続して発生したことにより、日南市の災害復旧費は約 4 億 4000 万円と極めて多額の歳出となりました。これは 10 年前である平成 27 年度の約 4 倍の歳出となっています。そのため、限られた財源の中で、まず今ある道路の維持管理を行い、さらに道路の新設や拡幅などの整備を進めていく必要があります。



※道路・橋梁維持費は土木費のうち道路維持費と橋りょう維持費を合算したもの

図 1-14　日南市の道路・橋梁維持費と災害復旧費の推移（決算）



出典：みやざきの道路 2025・宮崎県 HP（県政情報/財政・予算）

※維持費は、維持調査費、道路維持費、舗装補修費、沿道修景費、橋梁維持費、メンテナンス費の計

図 1-15　宮崎県の道路予算と災害復旧費の推移（予算）

3)　観光の振興

本市は、鵜戸神宮や城下町飫肥などの歴史・文化的資源をはじめ、プロスポーツキャンプに代表される他地域にはない豊富な観光資源を有しています。また、近年では、クルーズ船や訪日観光客（インバウンド）の増加により、全国的に観光需要が高まっています。しかし、本市では、宮崎空港などから市内観光地までのアクセスルートが十分でないことから、観光アンケート調査結果では「まちの賑やかさ」や「アクセス」といった課題が生じており、その結果、日南市内の観光客数は、2018 年の 193 万人から 2023 年には 163 万人に減少しており、いまだコロナ禍前の水準まで回復していません。

そこで本市では、東九州自動車道の整備延伸による効果をより活かすため、多様な地域資源を生かした「日南ならでは」のブランディング強化や、新たなＩＣ開通を見据えた、ニーズに合わせたドライブルートなど回遊ルートの造成・周知など、ニーズを捉えた観光戦略に取り組んでいます。

表 1-3　日南市の観光に関する重要業績評価指標（ＫＰＩ）

重要業績評価指標（ＫＰＩ）

	指標名	単位	R5（実績）	R7	R8	R9	R10	R11（目標）
	観光入込客数	万人	163	175	181	187	193	199
	※5 か年でコロナ禍前の水準まで戻すために各年約 6 万人の増で積算。							
	観光消費額	億円	35.5	39.5	41.5	43.5	45.5	47.5
	※5 か年でコロナ禍前の水準まで戻すために各年 2 億円の増で積算。							
新	市内宿泊者数	千人	148.0	158	163	168	173	178
	※5 か年でコロナ禍前の水準まで戻すために各年約 5 千人の増で積算。							
新	堀川運河周辺の通行量	人/8h	705	705	800	900	1,000	1,000
	※R6 年 3 月策定の「油津の歴史文化遺産を活用したまちづくり計画」の指標							
新	飫肥城周辺入込客数	千人	97	137	157	177	197	217
	※5 か年でコロナ禍前の水準まで戻すために各年約 2 万人の増で積算。							

出典：日南市重点戦略プラン 2025 分野別施策集（別冊） p.11

1.5. 上位・関連計画等への対応

本方針では、県ガイドラインのほか以下に示す上位・関連計画を踏まえて見直しを実施します。

表 1-4 上位・関連計画一覧

計画名	策定者	策定年月	関連する内容
都市計画に関する基本方針	宮崎県	平成 29 年 3 月	・圏域内の各都市を結ぶ都市連携軸を構成する都市計画道路の整備 ・宮崎空港や油津港などの港湾の利便性向上と交通結節機能の強化 ・社会情勢の変化による整備の必要性が低下した都市計画道路の見直しの推進
南那珂圏域都市計画区域マスタープラン	宮崎県	令和 4 年 6 月	・圏域内の各都市を結ぶ都市連携軸を構成する都市計画道路の整備 ・交通結節点の形成と港湾、鉄道、道路の連携強化
みやざきの道路 2025	宮崎県	令和 7 年 10 月	・安全・安心・快適に生活できる「地域交通ネットワーク」の構築 ・生活圏・経済圏の拡大に対応した「県内 1 時間構想」の実現
日南市重点戦略プラン 2025	日南市	令和 7 年 4 月	・東九州自動車道の早期開通促進 ・油津港の機能強化 ・主要幹線道路の防災対策の整備促進
日南市都市計画マスタープラン	日南市	令和 3 年 3 月	・コンパクトシティの実現 ・油津港や東九州自動車道 IC、県立日南病院などへのアクセス向上 ・災害に強い道路の整備推進
日南市公共施設等総合管理計画	日南市	令和 4 年 3 月	・日南型コンパクトシティの実現 ・公共施設保有量の削減
日南市地域防災計画	日南市	令和 8 年 2 月	・避難所などの地域の防災施設と市の輸送拠点を結ぶ輸送ルートの確保

2.　都市計画道路見直しの手順

2.1.　見直し手順の概要

2.1.1.　見直し検討の流れ

本方針では、宮崎県「都市計画道路見直しガイドライン」(以下、県ガイドライン) に基づき、以下の手順で都市計画道路の見直しを行います。

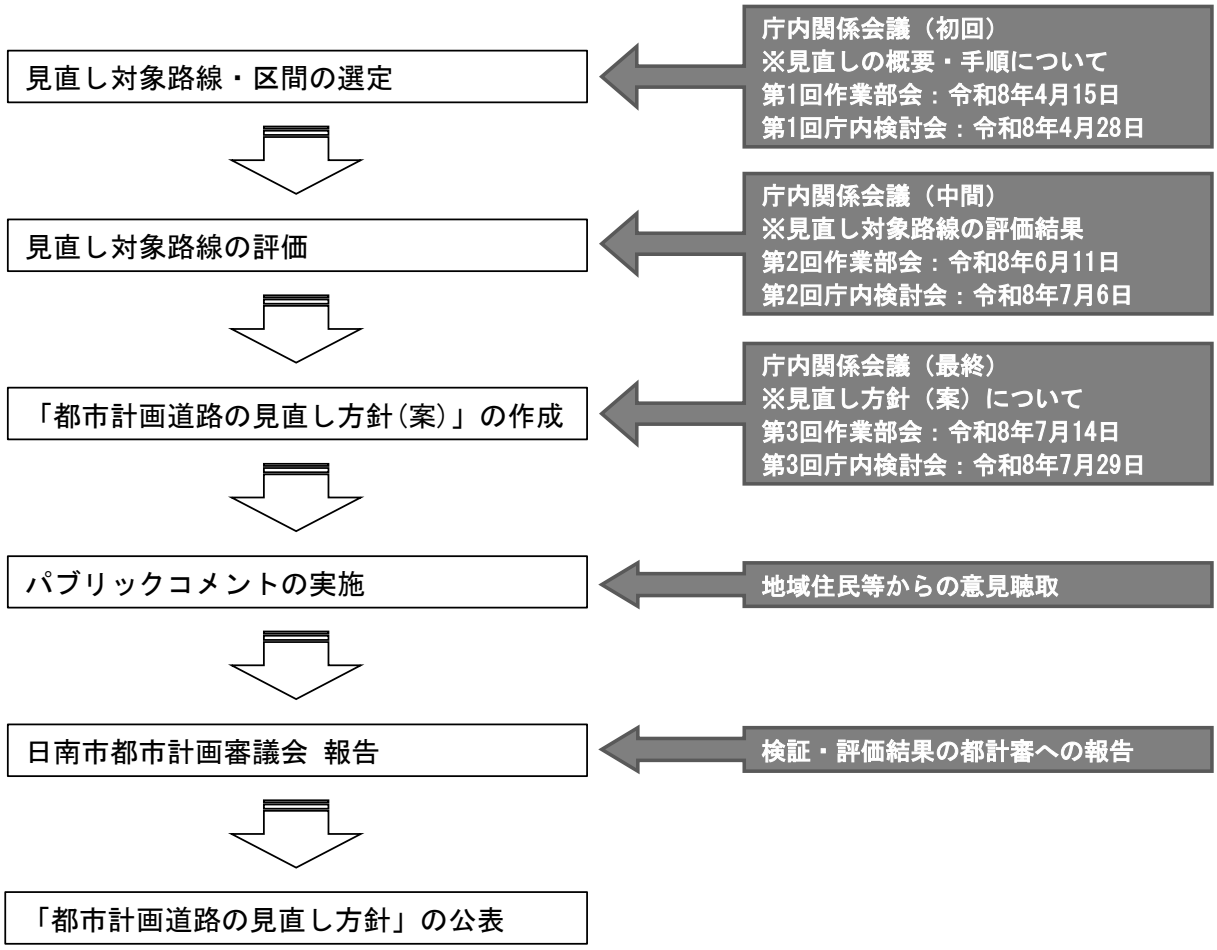


図 2-1　見直し検討フロー

2.1.2. 庁内関係会議の開催について

見直しに当たっては都市計画道路に関係する計画、事業や地域の状況など多角的な視点から検討する必要があることから、道路を主に管理する建設課だけでなく都市計画に携わる庁内の幅広い関係部署による庁内関係会議（庁内検討会・作業部会）を実施しました。

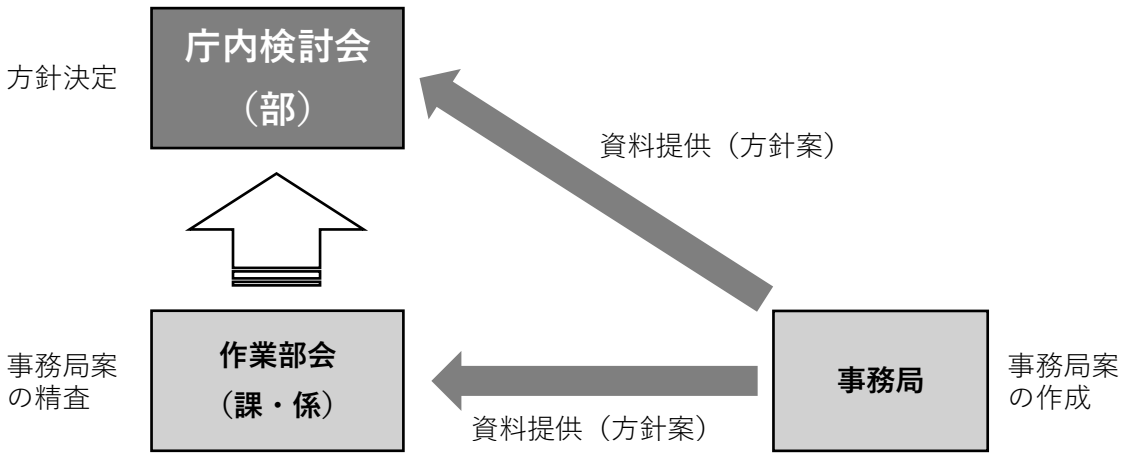


図 2-2　作業部会・庁内検討会のフロー

表 2-1　庁内関係会議

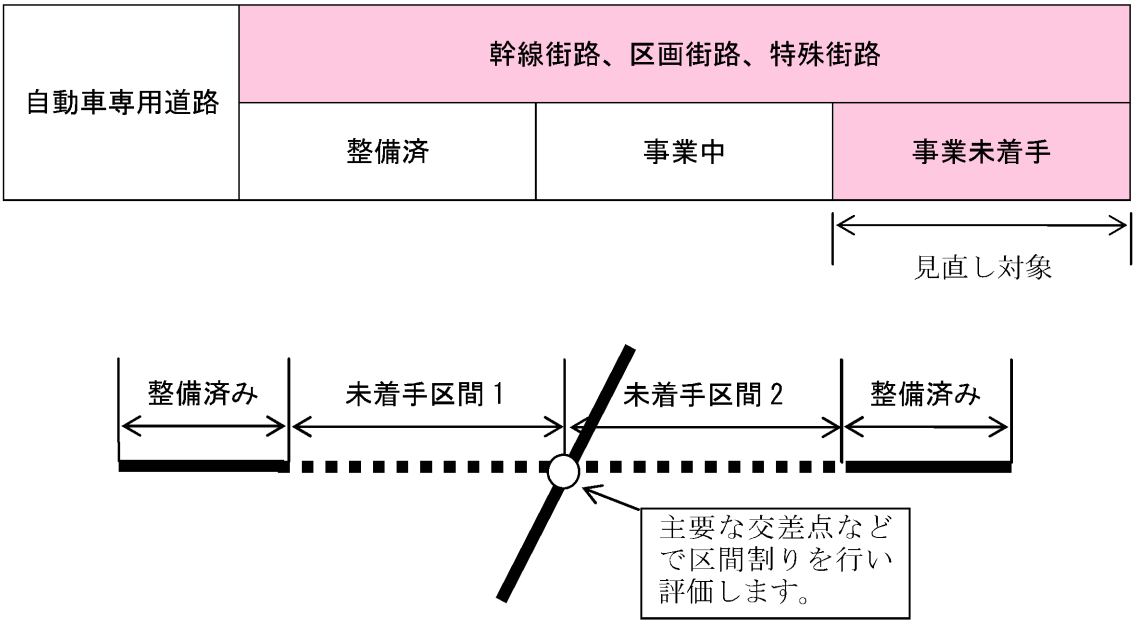
庁内検討会	作業部会	
部	課	係
総合政策部	総合政策課 未来創生課 危機管理課	総合政策係 未来創生係 危機管理係
市民生活部	地域自治課	協働係
健康福祉部	長寿課 健康増進課	高齢者あんしん係 地域医療対策室
産業経済部	商工政策課 農村整備課	商工政策係 農地整備係
建設部	建設課 財産マネジメント課 下水道課 水道課	建設係・保全係・管理係 建築営繕係 工務係 施設計画係
教育委員会	学校教育課 生涯学習課	学事係 文化財係
病院・消防	警防課	警防係

2.2.　見直し対象路線・区間の選定

2.2.1.　見直し対象路線の選定方法

評価を行う対象路線は、県ガイドラインに基づいて、日南都市計画区域および南郷都市計画区域に定められた都市計画道路 59 路線のうち、現在整備が未着手（概成済み含む）である 25 路線を対象とします。

未着手区間の延長が長い路線について、県ガイドラインでは道路の持つ機能や役割が区間で変化する地点で区間割りして、区間ごとに評価することと定めています。本方針でも、これに則り区間の分割を実施します。



出典：県ガイドライン　p.32, 37

図 2-3　見直し対象路線と区間分けの考え方

2.2.2. 見直し対象路線一覧

県ガイドラインに従って見直し対象路線を整理した結果、以下の 25 路線が見直し対象となりました。見直しでは、これら路線を分割した 36 区間を対象に評価を行います。

表 2-2　事業未着手の区間を含む路線一覧

都市計画区域	分類	管理者	路線番号	路線名	代表幅員(m)	計画延長(m)	うち未整備延長(m)	うち概成済延長(m)	整備状況
日南	幹線街路	市	3.3.1	横通尾山線	22	1,220	240	－	未整備
		国	3.4.1	飫肥油津港線	20	8,440	－	400	概成済
		市	3.4.4	平野線	16	1,720	668	－	未整備
		市	3.4.8	仮屋線	16	450	－	450	概成済
		港	3.4.9	東港町通線	16	690	－	690	概成済
		県	3.4.12	飫肥停車場線	16	250	－	120	概成済
		市	3.4.14	望洋台線	16	210	210	－	未整備
		市	3.5.6	海田天福線	12	1,230	1,050	－	未整備
		県	3.5.8	戸高益安線	12	1,750	－	760	概成済
		市	3.5.9	山瀬通線	12	210	210	－	未整備
		市	3.5.11	南平宮の前線	12	920	920	－	未整備
		市	3.5.12	前鶴線	12	160	160	－	未整備
		市	3.5.13	楠原平野線	12	4,770	－	540	概成済
		市	3.5.14	小川広木田線	12	1,540	1,540	－	未整備
		市	3.5.15	八幡通線	12	420	420	－	未整備
		市	3.5.17	山川線	12	980	980	－	未整備
		市	3.5.18	大堂津港線	12	750	750	－	未整備
		市	3.6.3	油津星倉線	11	6,220	1,240	330	未整備
		市	3.6.4	宮崎飫肥線	8	2,000	2,000	－	未整備
南郷		県市港	3.6.1	栄松通線	11	2,440	384	1,734	概成済
		県	3.6.2	栄之森汐入通線	11	1,830	－	1,750	概成済
		県	3.6.4	新開通線	11	890	－	446	概成済
		県市	3.6.5	外浦江川通線	11	2,430	1,275	1,053	未整備
		国市	3.6.6	栄之森高免通線	8	1,950	－	290	概成済
日南	区画街路	市	7.7.2	上平野線	6	350	350	－	未整備

参考：日南市都市計画マスタープラン（平成 26 年版） p.94-95 より加筆修正

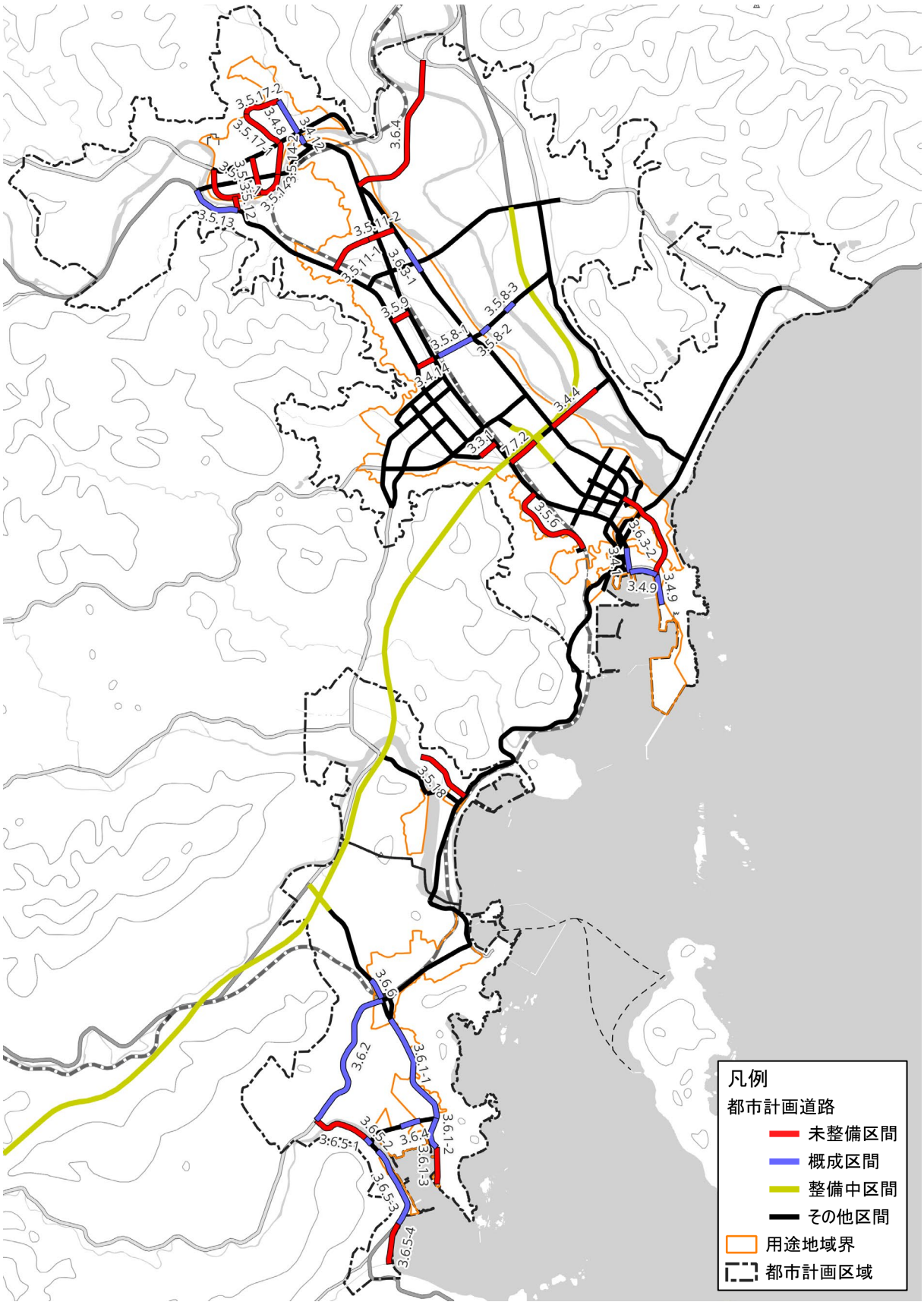


図 2-4　見直し対象路線図

表 2-3　見直し対象区間一覧

計画	道路区分	管理者	路線番号	路線名	区間	見直し延長(m)
日南都市計画区域	幹線街路	市	3.3.1	横通尾山線		240
		国	3.4.1	飫肥油津港線		400
		市	3.4.4	平野線		668
		市	3.4.8	仮屋線		450
		港	3.4.9	東港町通線		690
		県	3.4.12	飫肥停車場線		120
		市	3.4.14	望洋台線		210
		市	3.5.6	海田天福線		1,050
		県	3.5.8	戸高益安線	1	483
					2	133
					3	144
		市	3.5.9	山瀬通線		210
		市	3.5.11	南平宮の前線	1	580
					2	340
		市	3.5.12	前鶴線		160
		市	3.5.13	楠原平野線		540
		市	3.5.14	小川広木田線	1	1,170
					2	370
		市	3.5.15	八幡通線		420
		市	3.5.17	山川線	1	540
					2	440
		市	3.5.18	大堂津港線		750
		市	3.6.3	油津星倉線	1	330
					2	1,240
		市	3.6.4	宮崎飫肥線		2,000
南郷都市計画区域		県	3.6.1	栄松通線	1	1,353
		市			2	381
		港			3	384
		県	3.6.2	栄之森汐入通線		1,750
		県	3.6.4	新開通線		446
		市	3.6.5	外浦江川通線	1	734
		市			2	102
		県			3	951
		市			4	541
		市	3.6.6	栄之森高免通線		290
日南都市計画区域	区画街路	市	7.7.2	上平野線		350

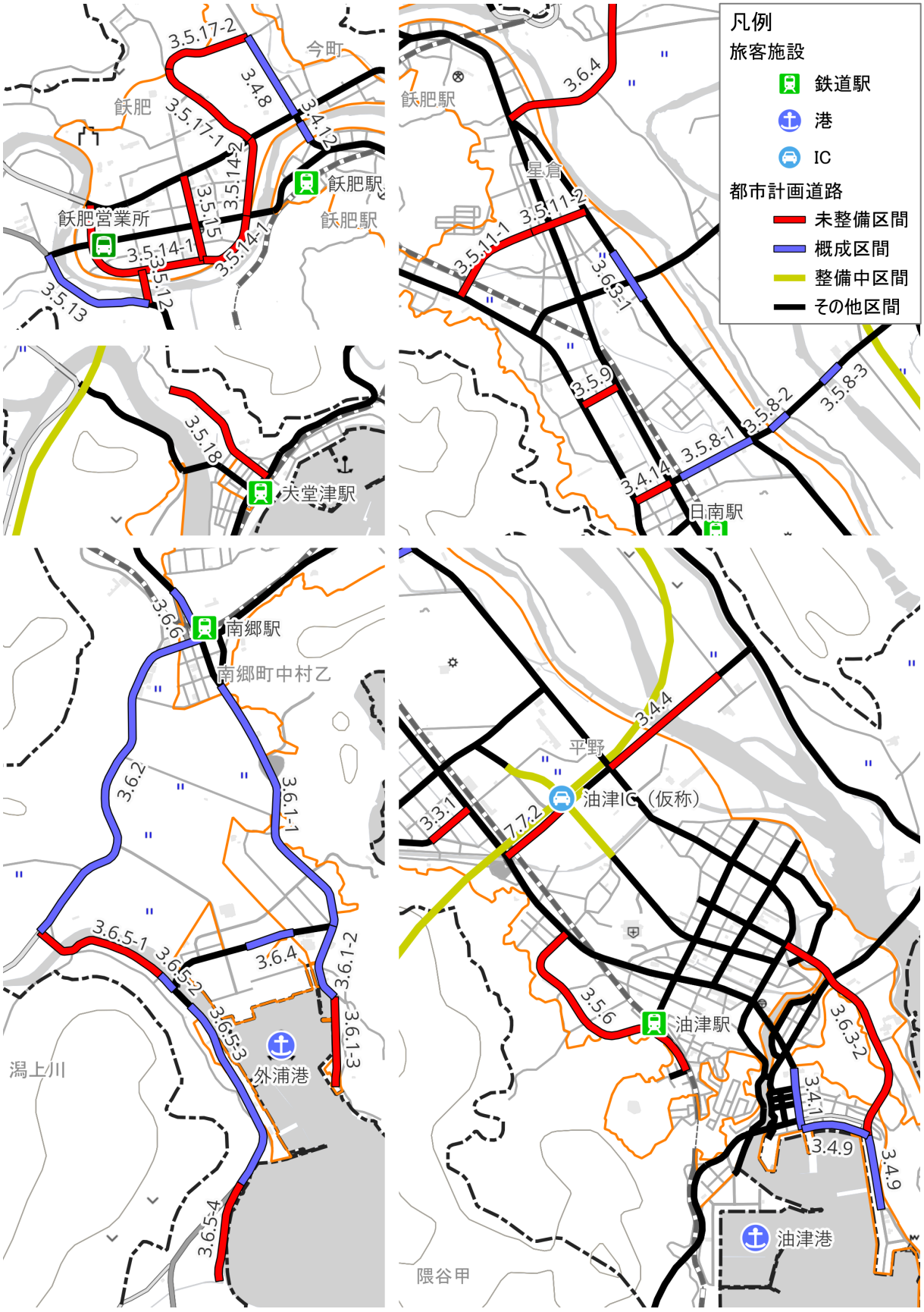
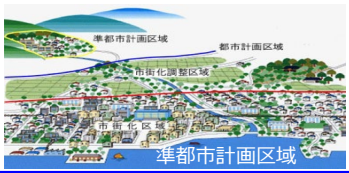


図 2-5　見直し対象区間の位置図

2.2.3. 見直し対象路線の年代と制度の変遷

見直し対象路線が都市計画決定された時期と、当時の都市計画制度の背景を整理しました。

表 2-4 都市計画制度の変遷と見直し対象路線の当初決定時期

都市計画制度とその内容	見直し対象路線の当初決定時期
1919（大正８年） **旧都市計画法** ・震災復興 ・戦災復興 大田区京浜国道（震災復興）	日南市の主要な幹線道路である国道 220 号をはじめ、多くの幹線道路や当時の市街を連絡する路線が都市計画決定 3.4.1 飫肥油津港線 3.5.8 戸高益安線 3.6.1 栄松通線 3.6.2 栄之森汐入通線 3.6.4 宮崎飫肥線 など 17 路線
・高度経済成長による都市への人口流入と、それに伴う環境悪化、土地利用の混乱 **1968（昭和43年）** **新都市計画法** 新百合丘駅周辺 （土地区画整理事業）	将来的な人口増加による交通量の増加と市街地の拡大を見据えた、新たな市街地の骨格となる路線が都市計画決定 また飫肥重要伝統建造物保全地区の指定などに伴い、飫肥地区の都市計画道路が変更される 3.3.1 横通尾山線 3.5.6 海田天福線 3.5.11 南平宮の前線 など 6 路線
2000（平成12年） **○線引き選択制導入、区域マス創設** **○準都市計画区域の創設** ・一部を除き、地域の実情に応じて都道府県が判断できるよう、線引きを選択制に ・準都市計画区域を創設し、都市計画区域外における用途混在・散発的都市的土地利用を防止  	東九州自動車道の計画の具体化が進み、影響を受ける市内の一部地域で都市計画道路が再編される 3.4.12 飫肥停車場線 7.7.2 上平野線 ※路線番号・路線名は現在のもの

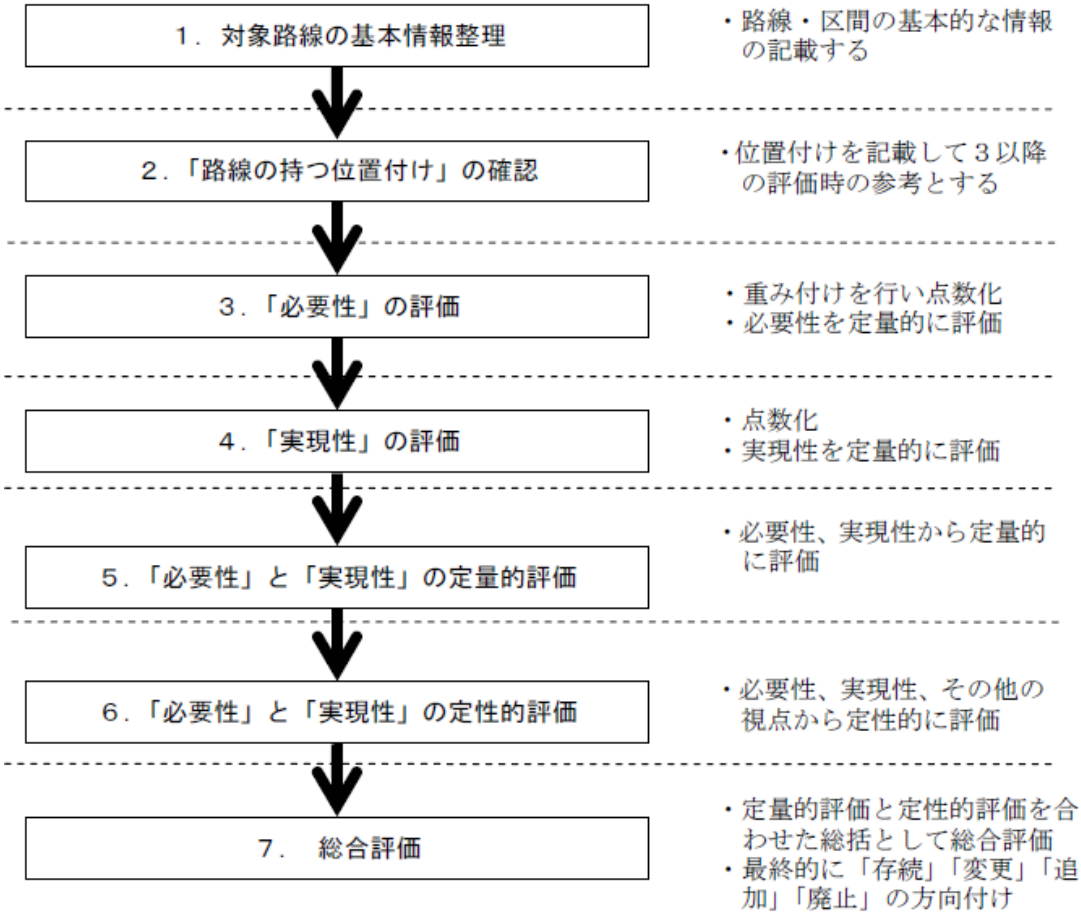
出典：国土交通省 都市局 都市計画課（令和 8 年 3 月）

2.3.　見直し対象路線の評価方法

2.3.1.　評価方法の概要

本方針では、対象路線について路線の必要性・実現性の評価を行い、各路線別に評価カルテを作成しました。県ガイドラインに基づく評価カルテ作成の進め方は以下の通りです。

対象路線の基本情報整理および位置付けの確認については、計画決定当時の資料から整理を行いました。ただし、計画決定趣旨や変更理由などの記録が残されていない路線は、考えられる当時の状況から推測して記載しています。



図の出典：県ガイドライン　p.39

図 2-6　県ガイドラインで定める評価カルテ作成の進め方

2.3.2. 定量的評価

本方針では、路線の必要性・実現性それぞれの視点から、各区間に対して一律の基準を用いて定量的評価を行いました。

「必要性」の評価では、路線の交通機能、市街地形成機能、空間機能、その他路線が整備されることによる効果について、関連計画や周辺施設の立地状況を基に、17 項目から 0～100 点満点で評価しました。各評価指標の考え方と配点については、表 2-5 に示しています。

「実現性」の評価では、路線の整備による周辺施設への影響や財政負担などの問題、合意形成などの路線整備に求められる条件について、路線の計画構造や沿道状況を基に、10 項目から -10～+10 点の範囲で評価しました。各評価指標の考え方については、表 2-6 に示しています。また、配点については、各評価指標を「高」「中」「低」の 3 段階で評価し、それぞれに+1 点、0 点、-1 点の配点を与えました。

定量的評価の結果、必要性、実現性の点数に応じて、方向付けを行いました。ただし、評価カルテ上での路線整備の方向付けは、総合評価によってのみ決定するため、定量的評価の結果を以て廃止や存続を決定するものではありません。

存続候補

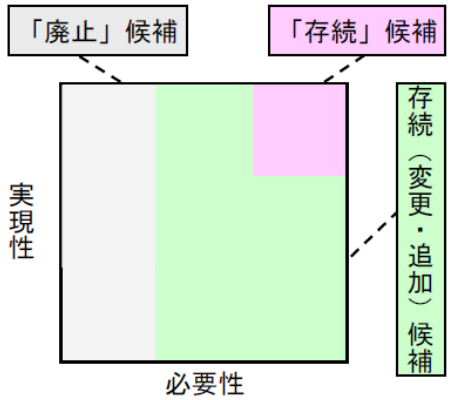
・必要性および実現性の定量的評価の結果がともに上位となった区間

存続（継続検討）候補

・必要性の定量的評価の結果が中位または上位となった区間
・ただし「存続候補」を除く

廃止候補

・必要性の定量的評価の結果が下位となった区間



図の出典：県ガイドライン p.51

図 2-7 定量的評価の結果と存続・変更・追加・廃止の検討

表 2-5　必要性の定量的評価項目

		視点	No.	評価指標	判断基準	点数
交通機能	アクセス機能	道路の“つながる”ことによる効果を評価	1-1	将来の計画などに位置づけがあるか？	日南市重点戦略プラン、日南市都市計画マスタープランなど	5
			1-2	環状道路などの主要な幹線道路とアクセスしているか？	東九州自動車道、国道、県道	5
			1-3	公共公益施設などの主要な拠点へアクセスしているか？	救急病院、商店街、工業団地、公民館、学校など	10
			1-4	駅などの主要な交通施設へアクセスしているか？	鉄道駅、IC、港など	5
	トラフィック機能	道路の“物・人を運ぶ”ことによる効果を評価	1-5	多くの交通量が見込まれているか？	現道および並行路線の混雑度	7.5
			1-6	代替する路線がない	概ね 500m 以内の機能的な代替路線の有無	7.5
			1-7	混雑緩和・解消に寄与するか？	主要渋滞箇所	7.5
			1-8	学校などが近く歩行者・自転車交通が多く見込まれるか？	保育施設、学校、旅客施設、商業地域など	7.5
市街地形成機能		道路の“まちづくりを支援”する効果を評価	2-1	中心市街地を活性化するような道路か？	日南市中心市街地活性化基本計画	5
			2-2	再開発が進むなど市街地での土地利用を支援する道路か？	市街地開発事業、再開発事業など	5
			2-3	日照を改善するなど都市環境の向上に有効な路線か？	専用住居系地域、計画線形、幅員（植樹帯）	5
			2-4	市街地内のまちなみ景観を支援する道路か？	日南市都市計画マスタープランにおける道路景観形成軸	5
空間機能		道路の“空間”としての価値を評価	3-1	火災時に延焼をくいとめるか？	道路幅員（15m 以上）	5
			3-2	避難活動を助ける道路か？	避難所、道路幅員（15m 以上）、緊急輸送道路	5
			3-3	地下空間の有効利用が可能か？	上下水道	5
			3-4	海や山の眺めを確保するなど都市の美観形成に寄与するか？	港町油津景観計画、城下町飫肥景観計画、日本風景街道	10

参考：県ガイドライン p45

表 2-6　実現性の定量的評価項目

	視点	No.	評価指標	判断基準
周辺環境への影響	道路が“環境”に与える影響を評価	5-1	地域を分断するなど街なみや地域コミュニティへの影響	DID 地区、計画車線数
		5-2	学校など大規模な公共公益施設や商店街への影響	公共公益施設の計画路線上への立地状況
		5-3	歴史・文化財への影響	歴史・文化財
		5-4	自然環境を破壊するなど環境保全上の影響	公共緑地
事業・構造上の問題	道路の“事業・構造上”の問題点を評価	6-1	計画範囲内の支障建築物数及び種類による影響	航空写真、計画図など
		6-2	トンネルなど工事の難しさ	50m 以上の橋梁またはトンネル、立体交差、大規模な交差点改良
		6-3	現行の道路構造令と合致しているか	道路構造令
社会経済状況	道路を“取り巻く社会的背景”の問題点を評価	7-1	住民との合意形成の見通し	地元の要望状況
		7-2	財政状況から見た実現可能性	財政状況、過去の整備事例
		7-3	関連事業計画の有無	日南市都市マスタープラン、港湾計画、市街地開発事業、再開発事業など

参考：県ガイドライン p49

2.3.3. 定性的評価

定性的評価では、定量的に評価できない事項や計画決定時の趣旨との照らし合わせを中心に6項目から評価を行いました。その際に、評価内容がそれぞれ「存続要因」「廃止要因」のどちらに属するものか評価カルテに示しています。

定量的評価および定性的評価の結果を基に総合的な評価を行い、各区間の見直しの方向性を判断しました。

表 2-7　定性的評価項目

項目	内容
「必要性」からの評価	・定量的に点数評価できない留意すべき事項などに配慮した「必要性」からの定性的評価
「実現性」からの評価	・定量的に点数評価できない留意すべき事項などに配慮した「実現性」からの定性的評価
「交通処理面」からの評価	・将来交通量の見込みや周辺道路の交通量を踏まえ、当路線の交通処理上の問題を評価 ・将来交通量の把握が必要で既存の資料がない場合は、簡易的な将来交通量予測を行って判断 ・「廃止」の場合、道路網として交通処理上の影響が発生する交差点や路線が存在するかを確認 ・都市内道路として主要幹線街路―都市幹線街路―補助幹線街路―区画街路―という道路網体系がバランスよく配置されているかを確認
「土地利用・景観面」からの評価	・適正な都市計画道路の配置密度がくずれ、土地利用上著しく利便性が低下するなどの弊害を確認 ・景観形成上、重要な路線か、土地利用と景観の適合性を踏まえて確認
「計画決定趣旨」からの評価	・都市計画決定された時点の趣旨からみて、現在当路線が果たす役割や機能にどのような変化が見られるか評価

参考：県ガイドライン p53

3.　都市計画道路見直し評価結果

3.1.　結果の概要

本方針での見直し対象である 25 路線 36 区間に対して、定量的評価および定性的評価による方向づけを行った結果を図 3-1 に示します。評価の結果、このうち、17 区間が存続（継続検討）候補で 18 区間が廃止候補と計 35 区間で計画の見直しを図ることが妥当であるとの結果が得られました。本市では今後、これらの路線について、沿線住民の皆様をはじめ地元の皆様の意見を伺いながら、地域の実情に沿った道路整備について検討してまいります。

存続候補

・全線を現状の計画に沿って整備することを前提として検討する路線
・今後、整備着手の優先順位および整備計画を検討する

存続（継続検討）候補

・道路幅員や車線数の変更、あるいは廃止の上で新規路線としての追加などを前提とした計画の再編を検討する路線
・今後、地域の実情に沿った道路の整備について検討を継続する

廃止候補

・全線の整備計画の廃止を念頭に置いて都市計画の見直しを図る路線
・今後、地域の実情に沿った道路網の在り方について検討する

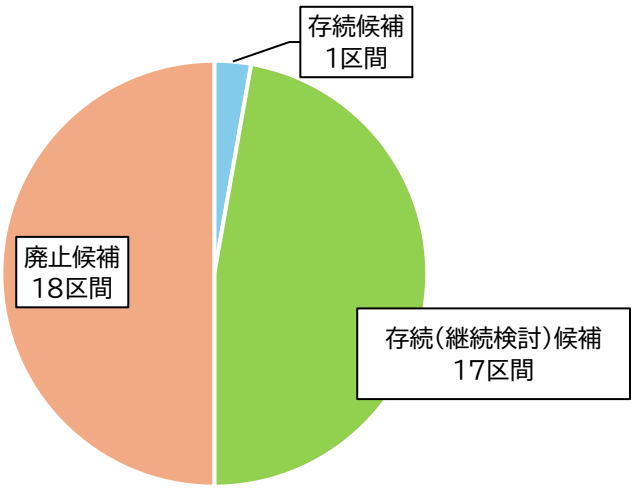


図 3-1　評価結果の概要

3.2. 区間別の見直し結果

3.2.1. 見直し結果の一覧

表 3-1 見直し結果一覧（1/2）

路線番号	路線名	区間	定量的検証		定量的評価	定性的評価	総合評価
			必要性	実現性			
3.3.1	横通尾山線		○	○	存続(継続検討)		存続(継続検討)候補
3.4.1	飫肥油津港線		◎	○	存続(継続検討)		存続(継続検討)候補
3.4.4	平野線		△	○	廃止候補		廃止候補
3.4.8	仮屋線		○	○	存続(継続検討)		存続(継続検討)候補
3.4.9	東港町通線		○	◎	存続(継続検討)	関連計画との整合	廃止候補
3.4.12	飫肥停車場線		○	○	存続(継続検討)		存続(継続検討)候補
3.4.14	望洋台線		○	○	存続(継続検討)		存続(継続検討)候補
3.5.6	海田天福線		△	○	廃止候補		廃止候補
3.5.8	戸高益安線	1	○	○	存続(継続検討)		存続(継続検討)候補
		2	○	◎	存続(継続検討)		存続(継続検討)候補
		3	○	◎	存続(継続検討)		存続(継続検討)候補
3.5.9	山瀬通線		△	○	廃止候補		廃止候補
3.5.11	南平宮の前線	1	△	○	廃止候補		廃止候補
		2	△	○	廃止候補	沿道の市街化	存続(継続検討)候補
3.5.12	前鶴線		△	○	廃止候補		廃止候補
3.5.13	楠原平野線		△	○	廃止候補	国道のバイパス	存続(継続検討)候補
3.5.14	小川広木田線	1	△	○	廃止候補		廃止候補
		2	△	○	廃止候補	公共交通観光振興	存続(継続検討)候補

表 3-2　見直し結果一覧（2/2）

路線番号	路線名	区間	定量的検証		定量的評価	定性的評価	総合評価
			必要性	実現性			
3.5.15	八幡通線		△	○	廃止候補		廃止候補
3.5.17	山川線	1	△	○	廃止候補		廃止候補
		2	△	○	廃止候補	沿道の市街化	存続(継続検討)候補
3.5.18	大堂津港線		△	○	廃止候補		廃止候補
3.6.3	油津星倉線	1	△	◎	廃止候補	沿道の市街化	存続(継続検討)候補
		2	△	○	廃止候補		廃止候補
3.6.4	宮崎飫肥線		△	○	廃止候補		廃止候補
3.6.1	栄松通線	1	○	○	存続(継続検討)		存続(継続検討)候補
		2	△	○	廃止候補		廃止候補
		3	△	○	廃止候補		廃止候補
3.6.2	栄之森汐入通線		○	◎	存続(継続検討)		存続(継続検討)候補
3.6.4	新開通線		○	○	存続(継続検討)		存続(継続検討)候補
3.6.5	外浦江川通線	1	△	○	廃止候補		廃止候補
		2	△	◎	廃止候補		廃止候補
		3	○	○	存続(継続検討)		存続(継続検討)候補
		4	△	○	廃止候補		廃止候補
3.6.6	栄之森高免通線		○	○	存続(継続検討)		存続(継続検討)候補
7.7.2	上平野線		－	－	－	IC 整備	存続候補

定量的検証（必要性・実現性）の記号
◎：定量的評価の点数が満点に対して 2/3 以上
○：定量的評価の点数が満点に対して 1/3 以上
△：定量的評価の点数が満点に対して 1/3 未満

3.2.2. 見直し方針図

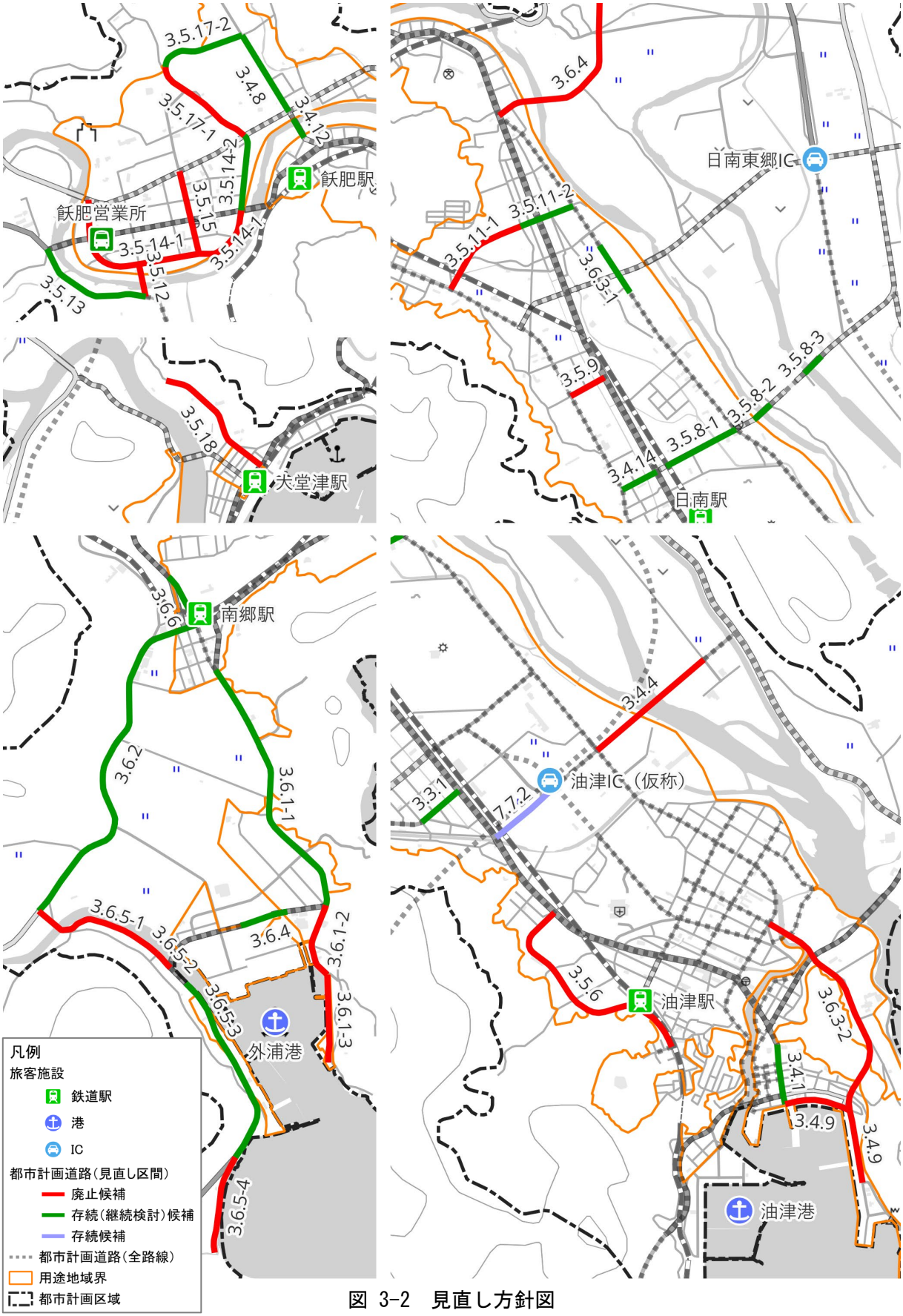


図 3-2 見直し方針図

3.2.3. 廃止候補区間の一覧

表 3-3　廃止候補区間一覧（1/5）

路線番号	路線名	区間	見直し延長(m)	区間の概要と廃止理由
3.4.4	平野線		668	見直し対象区間は平野（吾田地区）の連絡を目的として、平成 13 年に都市計画決定されました。 当時の東九州道は油津 IC の整備予定がなく、新直轄方式での整備も決まっていなかったため、東九州道とは別に広渡川を渡河する路線が必要とされていました。 広渡川に架橋が必要であり整備に莫大な費用がかかること、東九州道、油津 IC の整備などにより油津 IC～日南東郷 IC 間での利用が可能となったため本路線の整備意義が薄まったことから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。
3.4.9	東港町通線		690	見直し対象区間は国道 220 号と油津港の連絡を目的として、昭和 30 年に都市計画決定されました。 油津港湾計画において臨港道路として位置づけられており、平成 8 年に港湾計画が変更となった際に、併せて都市計画変更の手続きを実施しています。 周辺の臨港道路の整備や港湾計画の変更により大型車の通行が計画決定時ほど想定されなくなったこと、港湾設備などの港周辺の施設と干渉するおそれがあり、既計画幅員での整備が難しいことから、廃止が妥当であると判断しました。
3.5.6	海田天福線		1,050	見直し対象区間は中平野地区～天福公園（天福球場）の連絡と、当時計画されていた風田～隈谷を結ぶ平山下隈谷線へのアクセスを目的として、昭和 53 年に都市計画決定されました。 その後県道日南南郷線の整備により平山下隈谷線の計画は廃止となりましたが、本路線は計画が残っていました。 平山下隈谷線との接続という目的が失われたこと、一部区間が桜ヶ丘小学校の通学路となっており、整備により通過交通が増えると安全性が懸念されること、現道がなく整備が難しいことから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。

表 3-4　廃止候補区間一覧（2/5）

路線番号	路線名	区間	見直し延長(m)	区間の概要と廃止理由
3.5.9	山瀬通線		210	見直し対象区間は星倉山瀬地区の街区形成を目的として、昭和 53 年に都市計画決定されました。 国道 222 号と楠原平野線を接続する道路は本路線のほかにも多数存在しており、平成 18 年度には北に並行する山瀬東郷線が新たに整備されました。 区間が短く JR 線の東側（油津星倉線）に繋がらないため、並行路線と比べて東西方向の移動には不便であること、現道の両脇に民家が並んでおり、用地取得が難しいことから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。
3.5.11	南平宮の前線	1	580	見直し対象区間は南平地区、宮の前地区の街区形成を目的として、昭和 53 年に都市計画決定されました。 現道が存在せず、周辺では都市計画決定前の旧道を軸に宅地化が進行しています。また楠原平野線～国道 222 号を連絡する役割は南に並行する山瀬東郷線が担っています。 現在の道路網で必要な市街地のアクセス性は確保されていること、計画線上に集合住宅など多数家屋があり用地取得が難しいこと、JR と新たな交差が生じることや、南平に深い切通を設ける必要があり整備が難しいことから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。
3.5.12	前鶴線		160	見直し対象区間は飫肥重伝建地区の指定に伴い、それまで飫肥地区～平野地区を結んでいた前鶴平野線（現在の楠原平野線）の飫肥地区内の代替として、昭和 53 年に都市計画決定されました。 現在、国道 222 号へは楠原平野線を通って西へ迂回するルートが整備されており、幅員も広くなっています。 飫肥地区の人口は昭和 45 年の 9,093 人から令和 8 年に 5,021 人と減少しており、交通量も減少傾向にあること、仮に整備した場合に重伝建地区への不要な交通流入を招くこと、前鶴橋の架け替えが必要となり整備に多額の費用を要することから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。

表 3-5　廃止候補区間一覧（3/5）

路線番号	路線名	区間	見直し延長(m)	区間の概要と廃止理由
3.5.14	小川広木田線	1	1,170	見直し対象区間は、飫肥地区の地域内交通処理を目的として、昭和 53 年に都市計画決定されました。 飫肥重伝建地区を避けて路線が計画されています。 市街化が進んでおり、計画線上に多数の建物があります。 飫肥地区の人口は昭和 45 年の 9,093 人から令和 8 年に 5,021 人と減少しており、現在の道路網で必要な市街地のアクセス性は確保されていること、整備した場合でも周辺の幹線道路の交通改善は見込まれないこと、用地取得の必要な面積が大きく整備が難しいことから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。
3.5.15	八幡通線		420	見直し対象区間は飫肥重伝建地区の指定に伴い、それまで南北方向の幹線であった前鶴平野線（現在の楠原平野線）の代替として、昭和 53 年に都市計画決定されました。 飫肥重伝建地区を避けて路線が計画されています。 市街化が進んでおり、計画線上に多数の建物があります。 飫肥地区の人口は昭和 45 年の 9,093 人から令和 8 年に 5,021 人と減少しており、現在の道路網で必要な市街地のアクセス性は確保されていること、周辺の交通量が減少傾向にあること、遺跡文化財への支障が懸念され整備が難しいことから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。
3.5.17	山川線	1	540	見直し対象区間は飫肥地区の地域内交通の誘導を目的として、昭和 53 年に都市計画決定されました。 現道は狭いため南行の一方通行として運用されており、並行する 2 車線の道路（市道八幡通線）が主な交通を受け持っています。 飫肥地区の人口は昭和 45 年の 9,093 人から令和 8 年に 5,021 人と減少しており、周辺の交通量が減少傾向にあることから現在の道路網で必要な市街地のアクセス性は確保されていること、用地取得の必要な面積が大きいことや、西側の急斜面を掘削する必要があり整備が難しいことから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。

表 3-6　廃止候補区間一覧（4/5）

路線番号	路線名	区間	見直し延長(m)	区間の概要と廃止理由
3.5.18	大堂津港線		750	見直し対象区間は大堂津～志布志間の都市間交通の誘導を目的として、昭和 30 年に都市計画決定されました。 都市計画決定当時は現在の大堂津橋が整備されておらず、本路線が県道大堂津志布志線（現在の仏坂大堂津線）として幹線交通を担っていました。 昭和 49 年の大堂津橋の開通により幹線街路としての役目を終えたこと、現道が狭く整備が難しいことから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。
3.6.3	油津星倉線	2	1,240	見直し対象区間は国道 222 号～油津港の接続を目的として、昭和 53 年に都市計画決定されました。 現道は幅員が狭く、また一部区間は現道が存在しないことから並行する道路が通過交通を担っています。 油津地区の人口は昭和 45 年の 12,240 人から令和 8 年に 4,094 人と減少しており、交通量も減少傾向にあること、整備には堀川運河の架橋や津の峯へのトンネル開削が必要なこと、現在の道路網で必要な市街地のアクセス性は確保されていることから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。
3.6.4	宮崎飫肥線		2,000	見直し対象区間は飫肥～北郷間の都市間連絡を目的として、旧宮崎県営軌道の線路跡を利用し、昭和 53 年に最終都市計画変更されました。 昭和 53 年当時は現在の星倉東郷線（平成 12 年開通）や東郷橋（昭和 55 年開通）が開通しておらず、飫肥地区から東郷や北郷へは本路線が有効なルートでした。 東九州道の開通により周辺の県道では通過交通の減少が予測されること、長大橋梁やトンネルが複数あり整備に多額の費用を要することから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。
3.6.1	栄松通線	2	381	見直し対象区間は外浦港～南郷駅、南郷支所間の連絡を目的として、昭和 28 年に都市計画決定されました。 外浦港栄松地区へのアクセス道路として利用されており、沿道には住宅や港湾関連の施設が並んでいます。 外浦港栄松地区は水産品や砂利、砂の物揚場として利用されていますが、コンテナ等の大型貨物の取り扱いはありません。 沿道は成熟した市街地であり今後の大幅な人口増や交通量の増加は見込めないこと、港湾設備などと干渉し整備が難しいことから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。

表 3-7　廃止候補区間一覧（5/5）

路線番号	路線名	区間	見直し延長(m)	区間の概要と廃止理由
3.6.1	栄松通線	3	384	見直し対象区間は外浦港～南郷駅、南郷支所間の連絡を目的として、昭和 28 年に都市計画決定されました。 外浦港栄松地区の臨港道路として利用されており、沿道には住宅や港湾施設が並んでいます。 外浦港栄松地区は水産品や砂利、砂の物揚場として利用されていますが、コンテナ等の大型貨物の取り扱いはありません。 沿道は成熟した市街地であり今後の大幅な人口増や交通量の増加は見込めないこと、港湾設備などと干渉し整備が難しいことから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。
3.6.5	外浦江川通線	1	734	見直し対象区間は外浦～贄波地区の連絡を目的として、昭和 28 年に都市計画決定されました。 現道が存在せず、周辺では都市計画決定前の道路を軸に市街地が形成されています。 現在の道路網で市街地から幹線道路へのアクセス性は確保されていること、現道が存在せず用地取得の必要な面積が大きいため整備が難しいことから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。
		2	102	見直し対象区間は外浦～贄波地区の連絡を目的として、昭和 28 年に都市計画決定されました。 現道は生活道路として利用されています。 現在の道路網で市街地から幹線道路へのアクセス性は確保されていること、新開通線（国道 448 号）との接続のため側道を設ける必要があり、現状の計画構造では整備が難しいことから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。
		4	541	見直し対象区間は外浦～贄波地区の連絡を目的として、昭和 28 年に都市計画決定されました。 現道が存在せず、周辺では都市計画決定前の道路を軸に市街地が形成されています。 現在の道路網で市街地から幹線道路へのアクセス性は確保されていること、現道が存在せず用地取得の必要な面積が大きいため整備が難しいことから、必要性・実現性ともに低く、廃止が妥当であると判断しました。

3.3.　見直し後の都市計画道路のすがた

現在の都市計画道路網は図 3-3 に示すネットワークとなりますが、今回の見直し方針において「廃止候補」として位置づけられた区間を全て計画廃止した場合、将来の日南市の都市計画道路網は図 3-4 のようなネットワークとなります。

ただし、この図は現段階において廃止候補の全てを廃止することを示すものではありません。また存続（継続検討）候補を含むその他の路線についても、個別の計画の見直しや合意形成の結果により、廃止や区間の短縮・線形変更となる場合が考えられます。

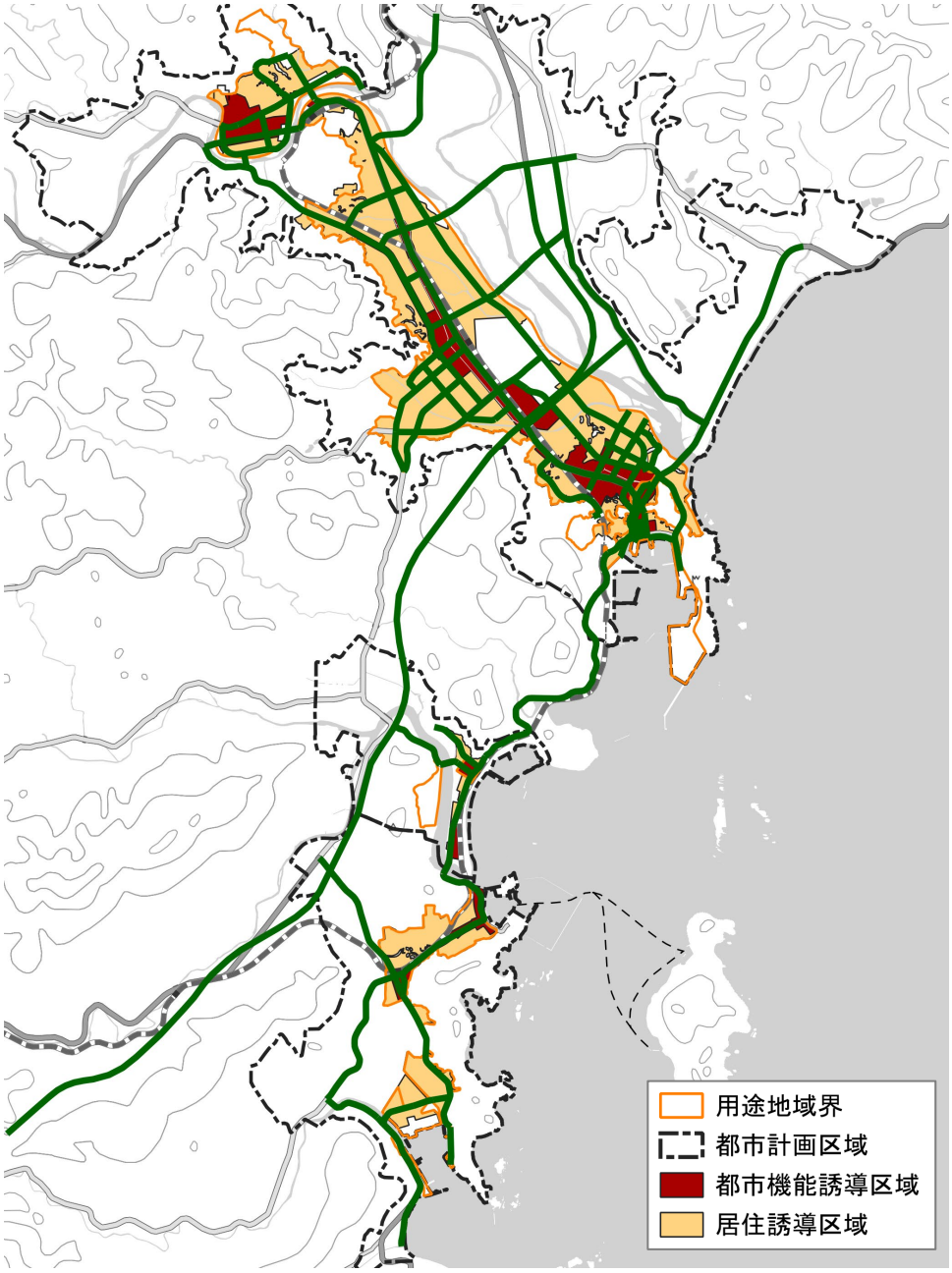


図 3-3　現在の都市計画道路網

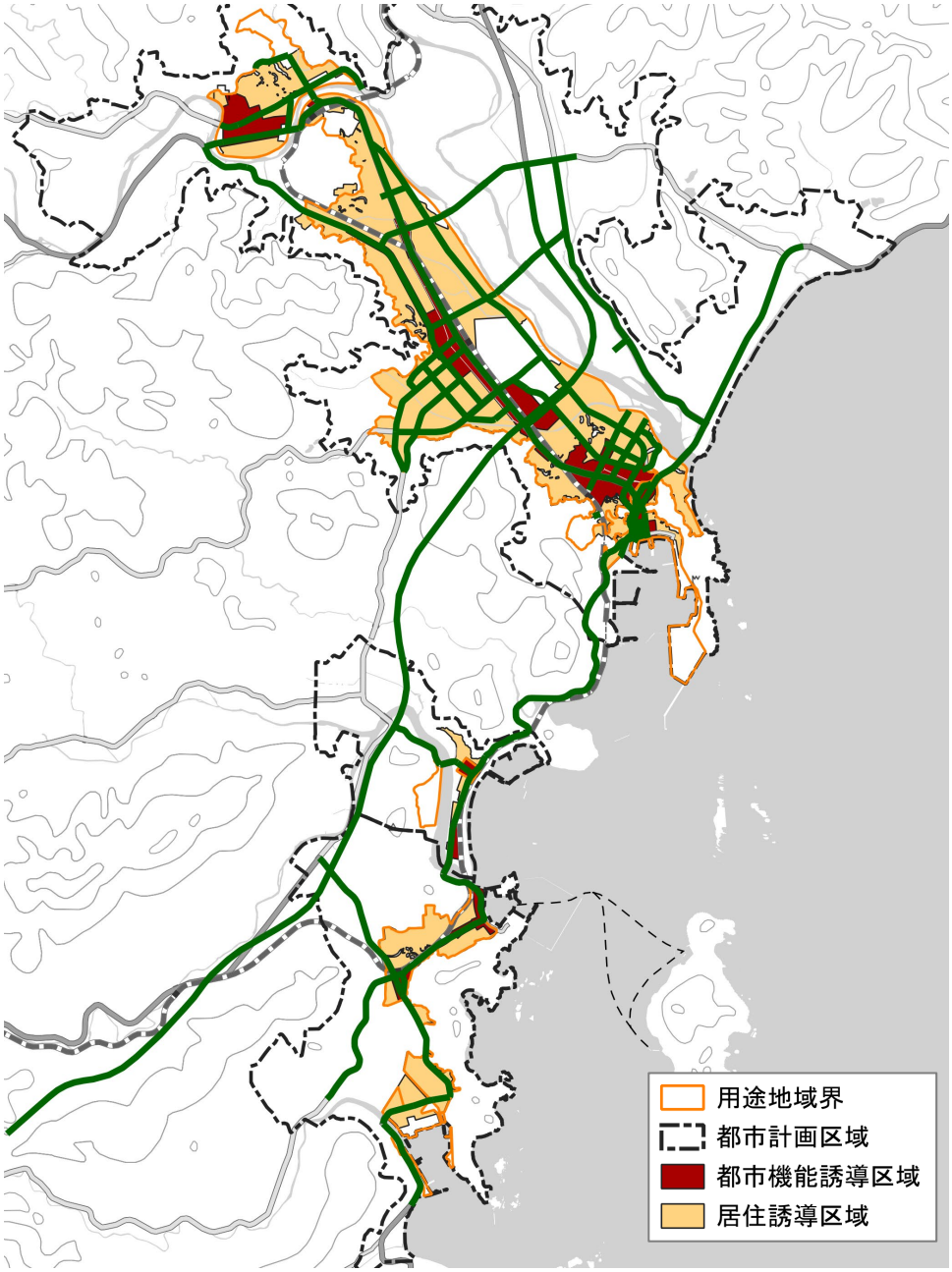


図 3-4　見直し方針に基づく都市計画道路網

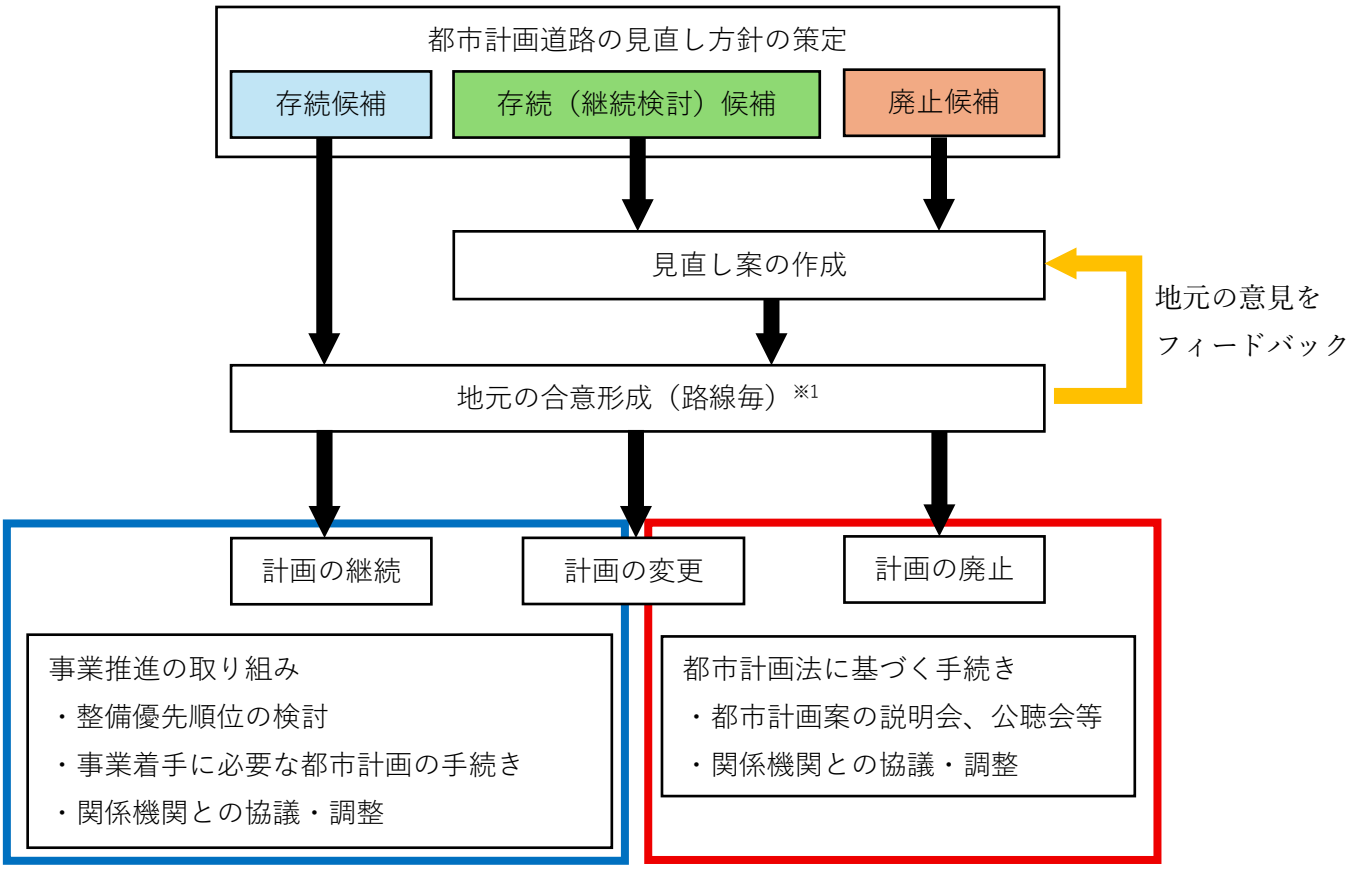
3.4.　今後の方針

3.4.1.　道路整備の流れ

本方針による見直し結果において、廃止候補および存続（継続検討）候補となった路線については、計画変更の方向性やその影響に関する調査・検討を行い、地域の皆さまの意見を伺った上で、合意形成のなされた路線から順次都市計画変更の手続きを進めてまいります。

検討の結果、都市計画道路が廃止となり、都市計画道路としての整備を行わない場合においても、今後、その地域での道路整備を行わないものではありません。生活道路としての整備や現在の道路に対する局部的な改良など、その地域の実情に合った道路整備について、地域の皆さまの意見を伺いながら整備を進めてまいります。

本方針による見直し結果において、存続候補となった路線については、今後、すみやかに事業着手に移行できるよう、整備の優先順位を検討した上で必要な各種手続き・協議を進めてまいります。その他本市のまちづくりを進める上で新たな都市計画道路が必要と判断された場合には、別途検討してまいります。



※1　実施方法については地区説明会・地権者説明会・ワークショップ等、路線や地域に合わせた最適な方法を今後検討していきます。

図 3-5　今後の手続きの例

3.4.2.　都市計画決定の手続きと地元意見の反映

都市計画の決定や変更には都市計画法で定められた公聴会等をはじめ、関係権利者や地域住民の意向を尊重することが重要です。とくに、都市計画道路は地域の皆様の生活に密接に関わる都市施設であることから、都市計画決定までの間に繰り返し住民意見を反映する機会を設けることで、合意形成を図る予定です。

以下に示す流れは都市計画決定の手続きに関する基本的な流れの一例です。今後の都市計画の変更に当たっては、それぞれの路線や地域の実情に合わせて、最適な方法を今後検討していきます。

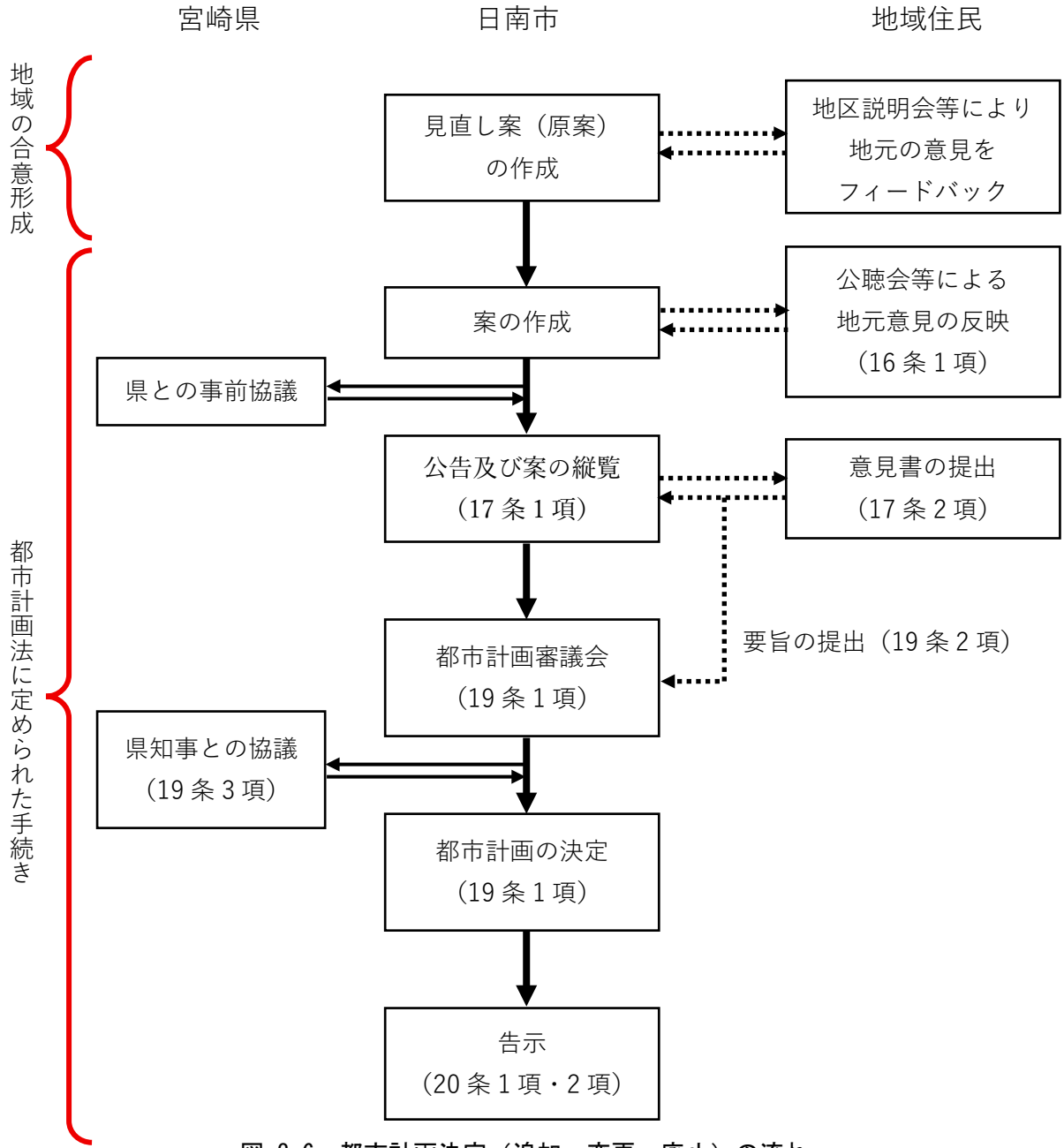


図 3-6　都市計画決定（追加・変更・廃止）の流れ

以下に都市計画における住民参加の手段を示します。

表 3-8　都市計画決定に関する住民参加手段

手段	目的	形式	対象者※1
地区説明会等	それぞれの見直し区間について、本方針による見直しの方向性を踏まえた都市計画の原案を住民に説明し、質問や意見を受ける場です。併せて、地域住民・地権者等からの懸念事項や地域の実情を把握し、計画へ反映します。	（※2）	地域住民、地権者等
公聴会	地域住民や利害関係者から見直し案に対する意見を聴取します。市は頂いた意見を踏まえて都市計画案を検討します。	対面/web による会合	地域住民、利害関係者
意見書	都市計画案が公告・縦覧される期間中、市民や利害関係者が書面で意見を提出する制度です。提出された意見書の要旨は都市計画審議会へ報告され、審議の資料となります。	書面 /電子提出	市民、利害関係者

※1　関係法令に基づき、それぞれの路線や沿道地域の状況を考慮した上で、地域の意見を踏まえながら対象者の範囲を決定するものとします。

※2　実施方法については地区説明会・地権者説明会・ワークショップ等、路線や地域に合わせた最適な方法を今後検討していきます。

3.4.3.　継続的な見直し

都市計画道路を取り巻く環境は、社会経済情勢や法制度の変化など、今後とも常に変化することが予想されます。

従って都市計画道路の見直しについても、都市計画マスタープランの改定など、本市の都市計画について全体像の見直しを行う様々な機会において、必要に応じて随時実施するものとします。

海幸、山幸、人幸。

日南

日南には、幸がある。

お問い合わせ先

「日南市未来創生課」　日南市中央通一丁目 1-1

電話番号:0987-31-1128

FAX：0987-31-1191

Mail：miraisousei@city.nichinan.lg.jp