

長野都市計画道路見直し 検討部会の報告

第78回 長野市都市計画審議会

令和3年2月10日

都市整備部 都市政策課

1

長野都市計画道路見直し検討部会委員名簿

【敬称略】

区分	氏名	職名	分野
学識経験者	タカギ ナオキ 高木 直樹	信州大学 名誉教授	都市環境
	ホヤノ シゲオ 梅干野 成央	信州大学工学部 建築学科 准教授	建築史
	ドロキ ナオキ 轟 直希	長野工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授	交通計画
行政	ミウラ ジュン 三浦 淳	長野国道事務所 計画課長	道路管理者
	マスザワ ケニヒコ 増澤 邦彦	長野建設事務所 計画調査課長	道路管理者
	エモト シヤス 江本 幹保	長野中央警察署 交通第二課長	交通管理者
	カサイ ナオキ 笠井 直樹	長野南警察署 交通課長	交通管理者

検討部会の作業内容について

社会状況の大きな変化(急速な人口減少、投資的事業費減少、情報化・環境への対応)

都市計画道路(未整備路線)

検討部会の作業

第2回都市計画道路見直しの
路線評価手順は?
路線評価指標は?
※第1回見直しを踏まえて検証

未整備路線の評価・検証内容
必要性の評価
実現性の評価
関連計画・道路網等の検証

存続候補路線
変更候補路線
廃止候補路線 } の提案

期間・回数 令和3年10月頃まで(6回予定)
審議内容 事務局の資料を参考にして、各委員の皆様それぞれのそれぞれのお立場でご意見、ご提案を頂きたいと考えています。

都市計画審議会へ
答申

3

見直しの基本的な考え方

【部会検討範囲】

都市計画道路(全路線)

路線特性把握
(主要幹線、環状、補助幹線、BPなど)

都市計画道路
(未整備路線 + 構想道路)

都市計画道路の評価・検証

存続候補路線
現在のまま都市計画
を継続する路線

変更候補路線
現段階では必要性がある
と考えられるものの事業
実施上の課題があると考えられる路線

廃止候補路線
社会情勢の変化など
により道路の必要性
が失われていると考えられる路線

【個別路線ごとに検討】

- ・変更候補路線
- ・廃止候補路線

関係者と調整、協議を行い変更(廃止)手続き
又は関連路線事業化に合わせて変更(廃止)手続き

4

第77回都市計画審議会および第1回検討部会の意見について

【全体的な考え方について】

- ・将来目指す都市像、コンパクト・プラス・ネットワークを念頭に置いて検討することが重要
- ・前回の見直しをそのまま踏襲するのではなく、社会情勢に合った見直しをすべき

【評価について】

- ・都計道見直しにあたっては各論にならないようにすること
- ・必要性の観点から見た評価機能区分「ネットワーク形成機能」について連動する評価指標・基準を設けた方が良い
- ・地域ごとの人口動態や、地域間の人の動きに注視して評価するべき
- ・公共交通網を考慮した道路網の評価が必要
- ・公共交通の乗り換え拠点を起点とした郊外(広域)への連携を考慮した評価になるようにすべき

【市民参画、案のまとめ方等について】

- ・市民にとって他人事とならないように市民参画の内容についてはしっかりと考えるべき
- ・単に存続、変更、廃止候補の判定をするのではなく、方向性を見極めるべき
- ・候補路線の抽出で終わるのではなく、できるだけ速やかに計画変更に移行すべき
- ・廃止候補路線について折衷案、落としどころについても検討すべき
- ・現状、第1回見直し結果、第2回見直し検討内容が比較できる図面・資料の提示

5

今後の見直し検討部会スケジュール案

長野都市計画道路見直し検討部会

長野市都市計画審議会

第1回検討部会(12月23日開催)

- ・現状の整理(関連計画、基礎資料等)
- ・見直しの概要、対象路線の確認、評価指標の整理

第2回検討部会(3月30日予定)

- ・評価指標、手順見直し及び個別基準の考え方
必要性、代替性、実現性、検証項目及び
路線抽出のための手順の検討

第3回検討部会(4月下旬)

- ・評価指標及び手順見直し(第2回の継続審議)
- ・候補路線の抽出

第4回検討部会(5月下旬)

- ・候補路線の抽出(評価手順、指標の修正含む)
- ・見直し素々案検討

第5回検討部会(7月中旬)

- ・見直し素案(パブコメ案)の検討
- ・公表までのスケジュール確認

第6回検討部会(10月上旬)

- ・パブコメ結果の整理と見直し案の検討
- ・都市計画審議会への答申について

中間
報告

中間
報告

8~9月
パブリックコメント

意見

最終
報告

第78回審議会(本日)
・第1回検討部会の報告
・検討事項について意見聴取

第79回審議会(6月頃予定)
・見直し素々案作成状況報告
・検討事項について意見聴取

第80回審議会(9月頃予定)
・検討状況の報告
・見直し素案について意見聴取

第81回審議会(11月頃予定)
・見直し案報告(答申)

6

○見直し対象路線の特定

見直し対象路線は、**整備済みと事業中を除く未整備路線(概成済*含む)**及び都市計画マスタープランに掲載されている構想路線を見直し対象とする。評価区間の設定では、前回見直しの区間設定も踏まえつつ、①整備状況の変化点、②主要交差点部、③未整備区間での現道の有無を基準として新たに区間分割を行った。

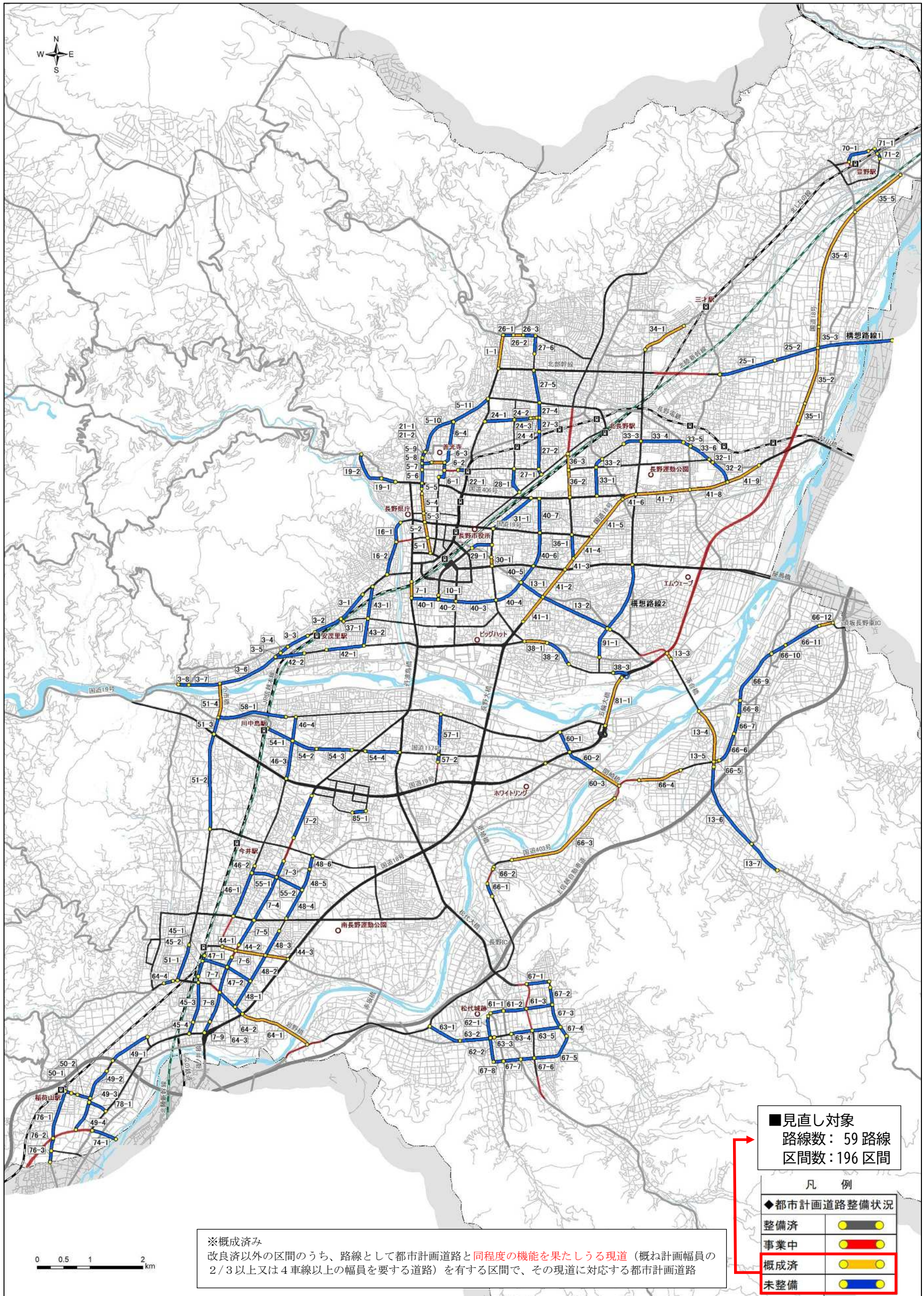


図 1 見直し対象路線

○見直しの評価指標、評価基準と道路機能分類(案)

評価指標は、「長野県都市計画道路見直し指針」及び前回見直し時の指標を参考に、「必要性」、「代替性」、「実現性」の視点で以下の評価基準を整理した。

1) 必要性…上位及び関連計画による位置づけの確認、道路の種別や性格を評価

表 1 - 1 必要性の評価指標と評価基準①

機能区分 (案)		前回評価基準	今回評価基準 (案)	変更点など
都市環境	土地利用緩衝機能	沿道に異なる用途を持つ道路を「土地利用緩衝機能あり」と定義する。	沿道に異なる用途を持つ道路を「土地利用緩衝機能あり」と定義する。	同一基準
	歩行者の安全性確保機能	項目なし	鉄道駅、小中学校、高校から 500m 以内に存在する道路を「歩行者の安全性確保機能あり」と定義する。	新設
	自転車の安全性確保機能	項目なし	自転車ネットワーク計画に位置づけのある道路を「自転車の安全性確保機能あり」と定義する。	新設
防災	消防活動困難区域の解消機能	いずれの 2 車線確保道路からも、140m を超える区域に存在する都計道を「消防活動困難区域の解消に寄与する道路」として定義する。	いずれの 2 車線確保道路*からも、140m を超える区域に存在する都計道。 *幅員 5.5m 以上の道路と想定し評価	同一基準
	緊急輸送機能	指定緊急輸送路である、または緊急輸送路としての代替機能を有する道路を「緊急輸送機能を有する」として定義する。	緊急輸送路*である、または緊急輸送路としての代替機能を有する道路を「緊急輸送機能を有する」として定義する。 *県の防災計画における緊急輸送路 (第 1 次、2 次)、市の防災計画における緊急幹線道路	拡充 長野市防災計画における緊急幹線道路を対象として加える
	避難支援機能	項目なし	広域避難場所、1 次避難場所から 500m 以内の都計道を「避難支援機能を有する」と定義する。	新設
	延焼遮断機能	項目なし	計画幅員 12m 以上の都計道を「延焼遮断機能を有する」と定義する。	新設
収容空間	電線共同溝の収容機能	①一体的整備を必要とする中心市街地内の商業系用途地域 ②既存の電線地中化検討地域	電線地中化計画のある区間を「電線共同溝の収容機能を有する」と定義する。	過年度における②の基準のみを採用 (土地利用誘導機能と重複する基準であるため、①は不採用とした)
	公共交通運行支援機能	現道でバス路線として機能している、または近隣バス路線の代替性を有する道路を「バス路線運行支援道路」として定義する。	現道でバス路線として機能している区間を抽出	近隣バス路線の代替性を判断することが困難であるため、現道でバス路線として機能している路線のみを抽出とした

表1-2 必要性の評価指標と評価基準②

機能区分 (案)		前回評価基準	今回評価基準 (案)	変更点など
市街地形成	土地利用誘導機能	地域拠点としての位置付であるにも係わらず、道路整備の遅れ等による理由で市街化の遅れが目立つ、当該拠点へのアクセス路及び拠点内の道路を「土地利用の誘導からの必要性のある道路」と定義する。	【都市機能誘導への寄与】 都市機能誘導区域に含まれる区間を「都市機能誘導へ寄与する道路」として定義する。	新たな計画(立地適正化計画)に基づく指標として設定
			【沿道土地利用誘導】 沿道に線的な用途地域*が設定されている区間を「沿道土地利用誘導機能を有する」と定義する。 ※全ての用途地域を対象に評価	都計道と土地利用は一体であるとの観点により指標を設定
	開発計画支援機能	土地区画整理事業等、面整備計画内の道路あるいは、そこへのアクセス路を「開発計画を支援する道路」と定義する。	土地区画整理事業等、面整備計画内の道路あるいは、そこへのアクセス路を「開発計画を支援する道路」と定義する。	同一基準
交通	幹線道路機能	道路の分担する交通の量、質、及び形態から判断される道路機能分類より「幹線・主要幹線」に位置づけられた道路を「幹線道路機能を有する」と定義する。	都市構造上の機能分類において「幹線・主要幹線」に位置づけられた道路を「幹線道路機能を有する」と定義する。	同一基準 ※現時点では区域マスの分類を参照。今後、必要に応じて都市構造上の機能分類を検討し、その結果を活用する予定
	将来交通需要(トラフィック機能)	将来交通需要が4,000台/日以上以上の道路を「将来交通需要から必要性の高い道路」と定義する。	将来交通需要が4,000台/日以上以上の道路を「将来交通需要から必要性の高い道路」と定義する。	同一基準
	連続性確保機能	対象路線の整備により、連続した幹線道路としての一体性が保たれる区間を、「整備効率の高い区間」として定義する。	対象路線の整備により、連続した幹線道路としての一体性が保たれる区間を、「整備効率の高い区間」として定義する。	同一基準

2) 代替性…並行路線・既存路線の有効活用の可能性(同等の機能の有無)を評価

表1-3 代替性の評価指標と評価基準

機能区分 (案)	前回評価基準	今回評価基準 (案)	変更点など
代替路の有無	<ul style="list-style-type: none"> 用途内は500m、用途外は1km以内に代替路が存在するか 用途地域に応じて歩道の有無も考慮 	<ul style="list-style-type: none"> 用途内は500m、用途外は1km以内に代替路が存在するか 用途地域に応じて歩道の有無も考慮 	同一基準
現道活用の可能性	商業系:幅員10.5m、住居系:幅員8.5m、その他:幅員6.5mを上回っており、将来交通量が少ないもの。	商業系:幅員10.5m、住居系:幅員8.5m、その他:幅員6.5mを上回っており、将来交通量が少ない*もの。 ※将来交通量が4,000台未満の道路	同一基準

3) 実現性…環境、まちづくりへの影響、施工性（地形的制約、道路構造令との整合当等）を評価

表 1-4 実現性の評価指標と評価基準

機能区分（案）	前回評価基準	今回評価基準（案）	変更点など
自然環境保全	対象路線が、風致地区や自然公園地区、景観保全上重要な位置付けにある河川等を通過する場合、「自然環境保全の観点から実現性に課題の残る道路」として定義する。	対象路線が、風致地区や自然公園地区、景観保全上重要な位置付けにある河川等を通過する場合、「自然環境保全の観点から実現性に課題の残る道路」として定義する。	同一基準
歴史環境保全	対象路線が、伝統的建築群保存地区や、歴史的町並み、歴史的遺構が分布する地区等を通過し、歴史的資源を喪失する恐れがある場合、「歴史的環境保全の観点から実現性に課題の残る道路」として定義する。	<ul style="list-style-type: none"> ・伝統的建造物群保存地区または伝統環境保存区域に含まれる区間 ・歴史的風致重点区域に含まれる区間 	<p style="color: red;">拡充</p> <p style="color: red;">歴史的風致重点区域に含まれる区間を対象とする</p>
地域コミュニティ保全	整備により既存の地域コミュニティを分断する恐れのある道路	整備により既存の地域コミュニティを分断する恐れのある道路	同一基準
既定計画幅員	整備水準の妥当性に問題のある道路	整備水準の妥当性に問題のある道路	同一基準
道路構造令適合性	<ul style="list-style-type: none"> ・最大値 9%（特例値として+2%） ・その他地形的制約より施工上問題がある箇所 	<ul style="list-style-type: none"> ・最大値 9%（特例値として+2%） ・その他地形的制約より施工上問題がある箇所 	同一基準

都市構造上の機能分類（案）を下表に示す。

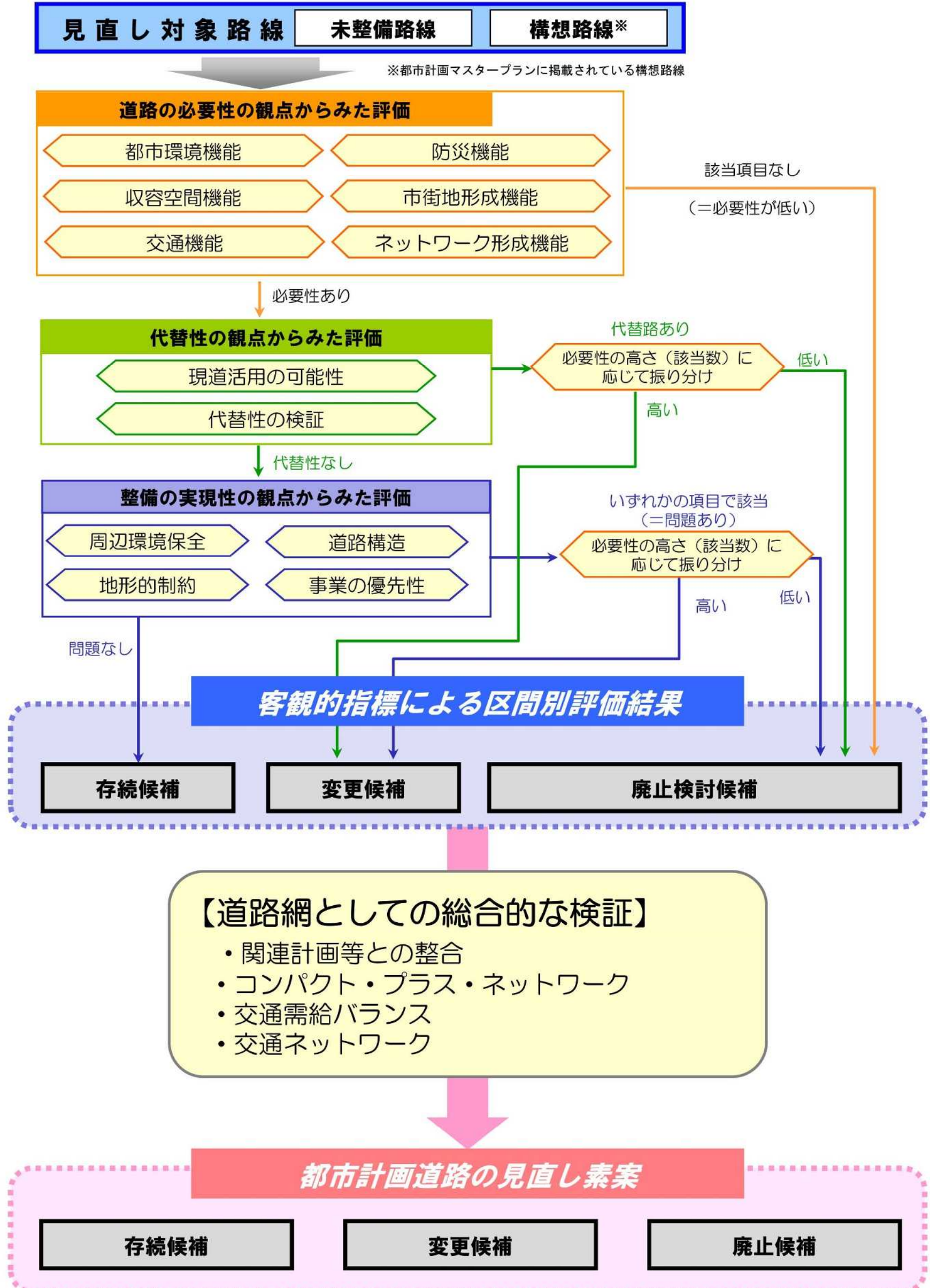
表 1-5 都市構造上の機能分類（案）

項目	視点
都市構造を構成する道路	都市構造を形成する環状道路、放射状道路としての機能
都市外拠点と都市内拠点を結ぶ道路	放射状道路の中で、中心市街地と近隣自治体の連携強化する機能
都市内拠点間を連絡する道路	市内の主要拠点間を連絡する機能
都市軸を形成する道路	近隣自治体の都市活動や交流を支える機能
商業・業務地区の活動の中心となる道路	商業、業務活動を支援する機能
居住地区の活動の中心となる道路	生活環境を維持し、交通処理を担う機能
バイパスを形成する道路	集中する交通を分散する機能
歩行者・自転車の安全性を強化する道路	公共施設周辺及び移動ルートにおける安全を確保する機能
観光交流を支援する道路	観光交流を支援する機能

見直しの判定の流れと 評価イメージ

今回の検討手順 (案)

- ①評価は「必要性→代替性→実現性」の順番で行う。
- ②始めに、“区間別”に、必要性・代替性・実現性の評価結果をもとに存続候補・変更候補・廃止候補等に分類を行う。その際には、必要性の高さ(該当数)により評価を分岐させる。
- ③次に、“道路網”として、区間別判定結果を道路網やまちづくりなどの視点により総合的に定性的な検証を実施する。



第77回長野市都市計画審議会、
第1回長野市都市計画道路見直し検討部会
議論まとめ

【第77回長野市都市計画審議会】 議論まとめ

	質問・意見	回答	備考
1	女性部会員がいない理由は如何に。 多角的な視点から意見を聞くことが必要。	専門的見地から意見をもらうために部会委員を選出。 都市計画審議会やパブリックコメントでいただいた意見を反映させていきたい。	
2	地域における課題を見直しの過程に取り入れてほしい。 部会委員だけではなく住民からの意見聴取をしっかりと反映させてほしい。	パブリックコメントを実施し、いただいた意見を反映させていきたい。 見直し案の作成後には必要に応じ都市計画変更を行い、地元説明を実施する考え。	
3	第1回見直し案作成後、裾花堤防線以外の廃止候補にあがった路線についての進展は如何に。	裾花堤防線以外の廃止候補路線についてはその後の検証で存続判定となったが、現在事業化には至っていない。	
4	第1回見直し時と同じように存続、変更、廃止と形だけで分けるのではなく、部会の中で都市計画道路見直しの取り扱い方を検討してほしい。	廃止、変更候補路線について、廃止や変更をしても問題ないと考えられる理由のとりまとめについて検討部会で検討していきたい。	
5	検討部会では、廃止候補についてそのまま廃止することが難しいとなった場合の折衷案、落としどころについても検討すべき。	検討部会で今後検討(質問4と関連)。	
6	第1回見直しが行われた際の事情と、今回見直しの中でどういった議論がされたのかが整理された、わかりやすい資料の提示をしてほしい。	検討部会で検討を進め、審議会に報告をする段階で提示。	

	質問・意見	回答	備考
7	第1回見直しの方法をそのままではなく、大事なのは今の上位計画や関連計画である。今の社会情勢に合った見直しをしてほしい。	上位計画や関連計画を加味して、評価指標・基準や、道路網としての総合的な検証項目について社会情勢に合ったものにする。	
8	公共交通も含めて必要な道路網が見えてくる。	”交通網”として検討部会で今後検討。	
9	地域の人口動態、地域間の人の動きについても検証が必要。	上位計画や関連計画を加味して今後の検討部会内で検討。	
10	”コンパクト・プラス・ネットワーク”の考え方も大事だが、ハブ(交通結節点)を起点とした郊外(広域)への連携も考慮すべき。	市域全体を見渡して、将来的な交通ネットワークを検証しながら考えていきたい。	
11	優先的に整備することが必要な路線についても検討すべき。	今回見直しでは将来目指す都市像に対応した都市計画道路網の検証が目的。 道路の評価をどの程度出せるかは今後検討。	
12	歴史的な視点で見て、都市計画道路を廃止したほうがその地域は歴史的風致として残っていくだろうとなるかもしれない。そういったことをしっかり検討してほしい。	検討部会で今後検討。	
13	案の作成後、できるだけ速やかに計画変更に移行すべき。	検討部会で今後検討。	
14	最終的な報告は部会長が行った方が、都市計画審議会での受け答えがし易い。	検討部会で今後検討。	

【第1回長野都市計画道路見直し検討部会】 議論まとめ

分類	質問・意見	回答	備考
	<p>1-1 資料2-1「検討部会の作業内容について」における「情報化・環境への対応」について、情報化とはどのようなことを考えているのか。 テレワーク推奨などによる人の動きの変化か、AIや自動運転の活用など市で考えていることが現時点であるのか。</p>	<p>市の構想として具体的なものはない。 今後の道路のあり方として記載したもの。 ⇒ “情報化”の視点からみた評価指標を今後検討</p>	<p>資料2-1 3頁 「検討部会の作業内容について」</p>
	<p>1-2 今年は顕著に交通量が変動した時期がある。交通量データの有無は如何に。</p>	<p>長野県警にトラカンデータの情報提供を交渉中。</p>	
<p>全体</p>	<p>1-3 住民、住自協に対して何かしらの説明は行っているか。 市民目線で考えると、都市計画のような全体像は他人事のように見えてしまいがち。そうならないように、市民の意見を吸い上げるにあたっては方法を入念に考えるべき。</p>	<p>現時点で住民、住自協に対する説明は行っていない。 パブリックコメントの実施前には、必要に応じて住自協に説明をする考え。 都市計画道路は総論としての道路網であるため、住民に対して個別の説明ではなくパブリックコメントのみを実施予定。 ⇒ 市民にとって他人事とならないように周知方法や内容については今後検討(ただし各論とならないように)</p>	
	<p>1-4 今回の見直しは何年後を目指したものなのか。</p>	<p>上位計画である長野市都市計画マスタープランと合わせて考えていきたい。 ◎長野市都市計画MP 計画目標年次20年後(2036年) 中間目標年次10年後(2026年)</p>	

分類	質問・意見		回答	備考
評価指標・基準	2-1	<p>「歴史環境保全」における論点で「現道活用の可能性？」とあるが、委員側で判断ができるような資料はあるか。 観光地として整備する上で、市としてどのようなイメージを持っているか。</p>	<p>現時点では「歴史的風致維持向上計画」に紐付けて評価する考え。 実現性の評価では以下の基準(案) ”当該計画の重点区域を通過するか否か” ⇒ ・実現性評価基準(案)は適正か、今後検討 ・”観光”の視点等から考えて総合的な検証(定性的評価)を行うべきか</p>	資料2-2 表1-4
	2-2	<p>混雑している道路、危険な道路などの現状を評価している指標や基準はあるか。</p>	<p>必要性評価のうち、「歩行者の安全性確保機能」「自転車の安全性確保機能」で学校や鉄道駅など、人が集中する道路＝危険性が高い道路として評価をする考え。 ”危険な道路”についてはデータが不足しておりどのような評価ができるのか見えていない部分あるため、現状把握、情報収集を行う。 渋滞に関しては、道路網として総合的な検証をする考え。 ⇒ ・必要性の評価基準(案)は適正か ・学校や鉄道駅などの評価対象施設は適正か</p>	
	2-3	<p>表1-5「都市構造上の機能分類」で評価内容を整理して、白黒はっきりつけられないものや加えたほうが良い評価内容をそれぞれの評価指標・基準に反映させていくのか。</p>	<p>「都市構造上の機能分類」 ・・・現時点では、道路の持つ性格の分類が目的。 必要性の評価「幹線道路機能」における基準や、総合的な検証をする際の基準とする。 ⇒ 「都市構造上の機能分類」を評価指標、基準に取り入れるか</p>	資料2-2 表1-5

分類	質問・意見		回答	備考
評価手順	3-1	必要性、代替性、実現性の評価の中で、どれほど重要とされる道路であっても機械的に評価が行われるだけで、その程度は評価されないのか。	<p>必要性、代替性、実現性の評価は定量的に行う。次に、道路網として上位・関連計画の示すこれからの長野市の都市像実現に最も適しているか、といった視点で総合的な検証を行う考え。</p> <p>⇒ 道路網としての総合的な検証の内容について検討</p>	資料2-2最終頁「見直しの判定の流れと評価イメージ」
	3-2	資料2-2「見直しの判定の流れと評価イメージ」における「道路の必要性の観点からみた評価」の「ネットワーク形成機能」について、表1-1に連動する機能区分がない。	<p>必要性の評価における機能区分「ネットワーク形成機能」について検討をする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・資料2-2 表1-1 ・資料2-2最終頁「見直しの判定の流れと評価イメージ」
	3-3	まず拠点と拠点を結ぶ路線の確認をしたほうが良いのでは。市が目指す都市像、“コンパクト・プラス・ネットワーク”を念頭に置いて検討することが大切。	<p>まず必要性、代替性、実現性の評価を行うことによって、前回見直し結果との変化点を確認することも期待している。</p> <p>必要性、代替性、実現性評価の後、「道路網としての総合的な検証」において、“コンパクト・プラス・ネットワーク”の視点で評価をしたい。</p> <p>⇒ 表1-5「都市構造上の機能分類」の評価への取り入れ方および道路網としての総合的な検証の内容について検討</p>	資料2-2最終頁「見直しの判定の流れと評価イメージ」
	3-4	今回見直しにおいて車線数、幅員、線形や構造等の変更についても考えるのか。	<p>車線数、幅員、線形や構造等の変更が必要な路線は、見直し素案における「変更候補」に該当。</p> <p>ただし、具体的な都市計画変更の内容は見直し案作成後、必要に応じて検討したい。</p> <p>⇒ “変更”内容の整理の仕方について</p>	”

平成 31 (2019) 年 4 月 1 日

第 7 回区域区分見直しに関する 長野市の考え方

1 基本方針

本市の市街化区域内人口は横ばい傾向ですが、市全域の人口は平成 12 年以降減少傾向が続いており、新たな市街化区域の拡大については慎重に検討する必要があります。

このような状況下、本市では人口増加や都市の拡大を前提とせず、将来にわたり持続可能な都市とするために集約型都市構造の形成を基本方針とし、開発型から保全型へと方針転換を図り、市街地の外延的な拡大を抑制すると共に市街化調整区域は良好な自然環境を今後も維持保全することを目指します。

そこで、長野市都市計画マスタープランや立地適正化計画を基本とした以下の視点に基づいて計画的な土地利用の規制・誘導を進めます。

- ① 市街地の区域は現状の市街化区域を基本とする
- ② 市街地の区域は上位計画と整合し、その方針に沿った施策として位置づけられた事業区域を除き、区域区分見直しによる市街化区域への編入は行わない
- ③ 自然環境の維持保全や農林業振興と都市生活の共存を図る
- ④ 市街化区域内の公共交通が便利なエリアへ生活サービス施設等の機能や居住を誘導する

2 見直し基準

区域区分の見直しに当たって、市街化区域への編入を検討する区域は次によるものとします。その際「都市計画運用指針」の考え方についても合わせて参考とします。

また、長野市では集約型都市構造への土地利用誘導を基本とすることから、生活サービス施設や住宅地等の開発事業の場合は、都市拠点（広域拠点、地域拠点）及び生活拠点の周辺であり、公共交通に比較的容易にアクセスが可能な区域（注 1）について編入を検討する区域とします。

(1) 市街化調整区域から市街化区域への編入基準（新たな飛地を除く）

市街化調整区域の土地で既存の市街化区域に接し、次に該当する区域に限り市街化区域に編入できるものとします。

- ① 土地区画整理事業で概ね 3 年以内に着手することが確実な区域で、事業認可、組合設立認可が確実である等、施行されることが確実な区域
- ② 地方公共団体、地方公社等の公的機関が住宅地、産業用地等の造成事業を実施することが確実な区域で、市の上位計画と整合が図られている区域
- ③ 既に工場として開発されている区域及び工場拡張計画があり、市街化区域として整備することが望ましい区域で、周辺の土地利用との整合が図られ、事

業計画について関係機関との調整が完了している他、市の上位計画と整合が図られている区域

- ④ 地区計画により計画的な市街化が確実になされると見込まれる区域で、関係者の合意形成の他、関係機関との協議が完了している区域
- ⑤ 既決定の区域区分境界線が、その後の土地利用の状況の変化や地形地物の変更等によって不明確になり境界を明確にするために必要な土地の区域

(2) 市街化調整区域から市街化区域への編入基準（新たな飛地の場合）

新たに飛地の市街化区域を設定する場合は、周辺のインフラの整備状況や将来見通しを鑑み選定します。なお、市の上位計画と整合が図られており、上記(1)の基準を満たすと共に、次のいずれかに該当する区域は市街化区域に編入できるものとします。

- ① 効率的な工業生産、環境保全を図る必要がある場合の工場適地で一つの独立した市街地を形成するに十分な規模の土地の区域
- ② インターチェンジ、新たに設置される鉄道の新駅又は大学等の公共公益施設と一体となって計画的に整備される住居、工業、研究業務、流通業務等の適地、或いは既に整備されている工場や流通業務等の区域と合わせることで同様の土地利用が図れる区域で、一つの独立した市街地を形成するに十分な規模の土地の区域

(3) 市街化区域から市街化調整区域への編入基準

市街化区域の土地の区域で次のいずれかに該当する区域は、市街化調整区域への検討後、編入することができるものとします。

- ① 市街化区域に指定されてから相当程度の期間において市街化の進展が見られず、現に市街化していない区域において土砂災害特別警戒区域及びがけ崩れ等による災害の発生のおそれのある土地の区域
- ② 線引き境界線が土地利用の状況の変化や地形地物の変更等によって不明確になり、境界を明確にするために必要な土地の区域

注1) 公共交通に比較的容易にアクセス可能な区域の目安

- 1. 30本/日以上以上の運行頻度（概ねピーク時片道3本以上に相当）の鉄道路線及びバス路線
- 2. 全ての鉄道駅、バス停の徒歩圏（例：鉄道駅については概ね800m、バス停については概ね300m）