
岐阜市内第2次都市計画道路見直し方針

平成28年 3月

岐 阜 市

目 次

はじめに	1
1. 都市計画道路とは	2
1-1 都市計画とは	2
1-2 都市計画道路とは	2
1-3 都市計画道路の見直しとは	4
2. 都市計画道路の沿革	5
2-1 都市計画道路の整備状況	5
2-2 第1次見直しの実施	7
3. 第2次見直しの必要性	8
3-1 社会情勢の変化と課題	8
3-2 第2次見直しの必要性	13
3-3 見直しによる効果	14
4. 第2次見直しの評価方針	15
4-1 見直しの基本的な考え方	15
4-2 見直しの評価手順	16
4-3 見直し評価視点の検討	18
4-4 9つの評価視点の考え方	20
4-5 見直し候補路線(案)の絞り込み	26
5. 見直しの進め方	28
5-1 見直しの進め方	28
5-2 今後の継続的・定期的な検証	29
用語の解説	30

はじめに

都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、円滑な都市交通と良好な都市環境を確保するための都市施設として、都市計画法に基づいて決定された道路です。

本市における最初の都市計画道路は大正 15 年に定められ、その後戦災復興都市計画による追加や変更が行われ、さらに高度経済成長期の市街地の拡大に併せて追加や変更が行われてきました。

その後、平成 18 年 3 月には、将来の都市像を踏まえた上で、社会情勢等の変化に対応した道路網を再構築するため、「岐阜市内都市計画道路の見直し方針」（以下「第 1 次見直し方針」という）を策定し、この方針に基づき平成 24 年度までに見直しを実施しました。

近年、中京都市圏では中部国際空港の開港や高速道路網及び鉄道ネットワークの整備等が進展しており、本市においても、路面電車の廃止や環状線の 4 車線化等、都市交通基盤が大きく変化しています。また、人口減少・高齢化社会の進展、厳しい財政状況による公共投資の減少が見込まれる等、交通を取り巻く社会情勢等も大きく変化しています。

これらの変化に対応し、持続可能な都市を目指すため、再度市内の都市計画道路の必要性や役割、配置・規模をさまざまな観点から検証し、現在の都市計画道路を見直すための基本的な考え方を検討しました。

この冊子は、この見直しの方針についてとりまとめたもので、今後この方針により、第 2 次の都市計画道路の見直し候補路線（案）の抽出を行い、市民の皆様等のご意見も伺いながら、見直しについて理解が得られた路線について、都市計画変更手続き等を進めていく予定です。

1. 都市計画道路とは

1-1 都市計画とは

「都市計画」とは言葉の響きどおりに解釈すると「都市」の「計画」のことで、まちづくりのためのルールのことですが、都市計画法（第4条）によれば、「都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画」と定義されています。

本市をはじめとする地方自治体では、この都市計画法に基づく「都市計画」という「まちづくりのルール」を定め、暮らしやすい秩序のある都市をつくることを目指し、そこに住む皆さんが安心して暮らせるよう、計画的なまちづくりを進めています。

1-2 都市計画道路とは

(1) 都市計画道路の機能

- 都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、円滑な都市交通と良好な都市環境を確保するための都市施設として、都市計画法に基づいて決定された道路です。
- この都市計画道路をはじめとする都市の骨格となる道路は、人や物の移動のための機能だけでなく様々な機能を持っており、都市の基盤施設として重要な役割を担っています。

表 1-1. 都市計画道路の機能

機能の区分		内 容	
①交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
②空間機能	都市環境機能	景観、日照等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、ケーブルテレビ、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理および通信情報施設のための空間
道路付属物のための空間		電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、街灯、ベンチ等のための空間	
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	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	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

資料：実務者のための新都市計画マニュアルⅡ（平成15年）〔日本都市計画学会〕

(2) 都市計画道路の種別

- 都市計画道路は、その交通機能等から自動車専用道路・幹線街路・区画街路・特殊街路に区分されます。

表 1-2. 都市計画道路の種別

種別	内容	岐阜市における路線数
自動車専用道路	自動車のための道路で、広域交通を大量にかつ高速で処理する道路	1 路線
幹線街路	主要幹線街路	107 路線
	都市幹線街路	
	補助幹線街路	
区画街路	宅地への出入交通を処理する等、日常生活に密着した道路	14 路線
特殊街路	自動車以外の特殊な交通のための道路（歩行者、自転車、モノレール、路面電車等）	なし

主要幹線街路



(都) 金町那加岩地線

都市幹線街路



(都) 金町光明町線

補助幹線街路



(都) 金町西ノ荘線

(3) 都市計画の決定権者

- 都市計画を定める者については、「都道府県」が定める都市計画と「市町村」が定める都市計画が定められています。(都市計画法第 15 条)
- 都市計画の決定に当たっては、市町村の区域を超える特に広域的・根幹的な都市計画について都道府県が決定し、その他は市町村が定めるとされています。(都市計画法第 15 条)

表 1-3. 道路の種類と都市計画決定権者

道路の種類等	決定権者の区分		
	都道府県	市町村	
		指定都市 (政令指定都市)	その他の市町村 (岐阜市)
一般国道	○	○	
都道府県道	○	○	
自動車専用道路	○	○	
その他の道路		○	○

(4) 都市計画法による建築制限

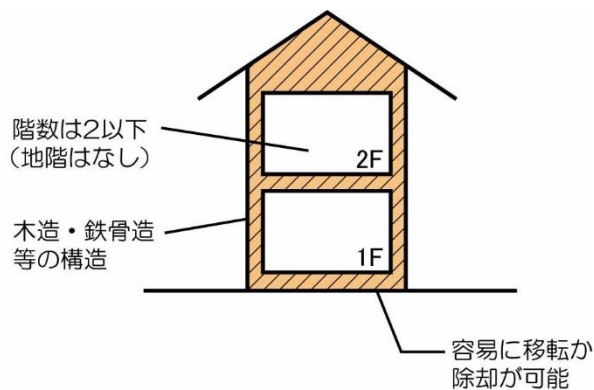
- 都市計画決定された都市計画施設区域内では、事業の円滑な実施のため、都市計画法第53条・54条による建築物の制限がかけられています。
- 都市計画道路等の区域において建築物の建築をしようとする場合、あらかじめ市長の許可が必要で、下記の基準を満たしている場合に許可されます。

< 都市計画施設の区域における建築制限 >

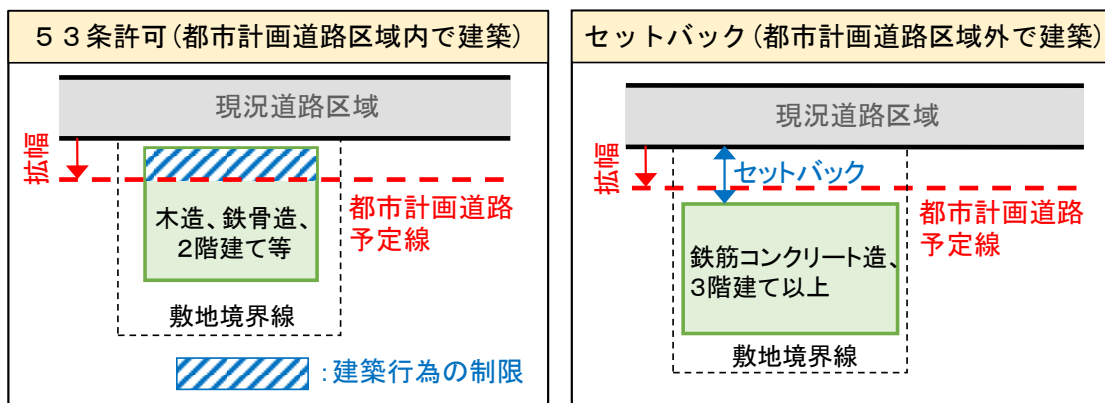
< 許可基準（都市計画法第54条） >

次の2つの要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるもの

- 一、階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと
- 二、主要構造物（建築基準法第二条第五号に定める主要構造物）が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造、その他これに類する構造であること



< 建築を行う場合の例 >



1-3 都市計画道路の見直しとは

都市計画道路の見直しとは、都市計画道路が整備に長期間を要することから、「都市計画運用指針（国土交通省）」や「岐阜市都市計画マスタープラン」に示されているとおり、最新の都市計画基礎調査や都市交通調査等に基づき、将来都市像を踏まえ、都市計画道路の必要性や役割、配置・規模等の検証を改めて行い、広く市民の皆様からご意見を頂いた上で、計画の廃止や幅員の変更を行うものです。

2. 都市計画道路の沿革

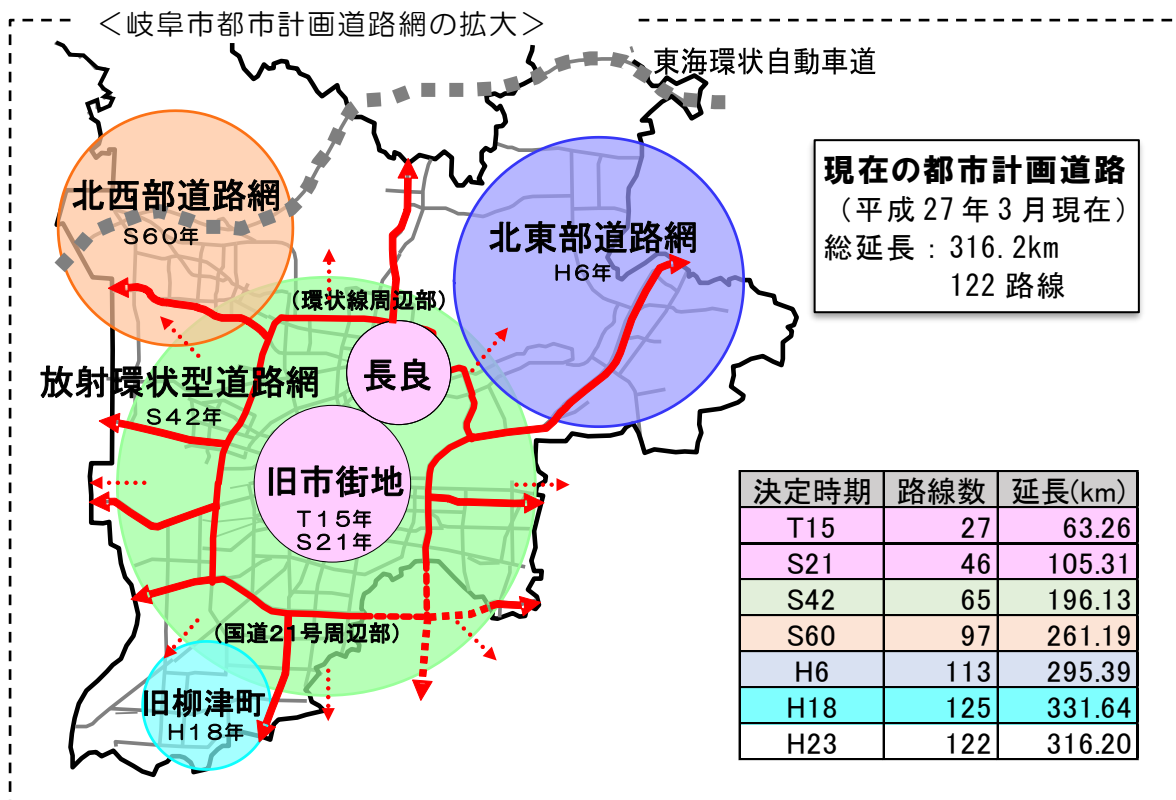
2-1 都市計画道路の整備状況

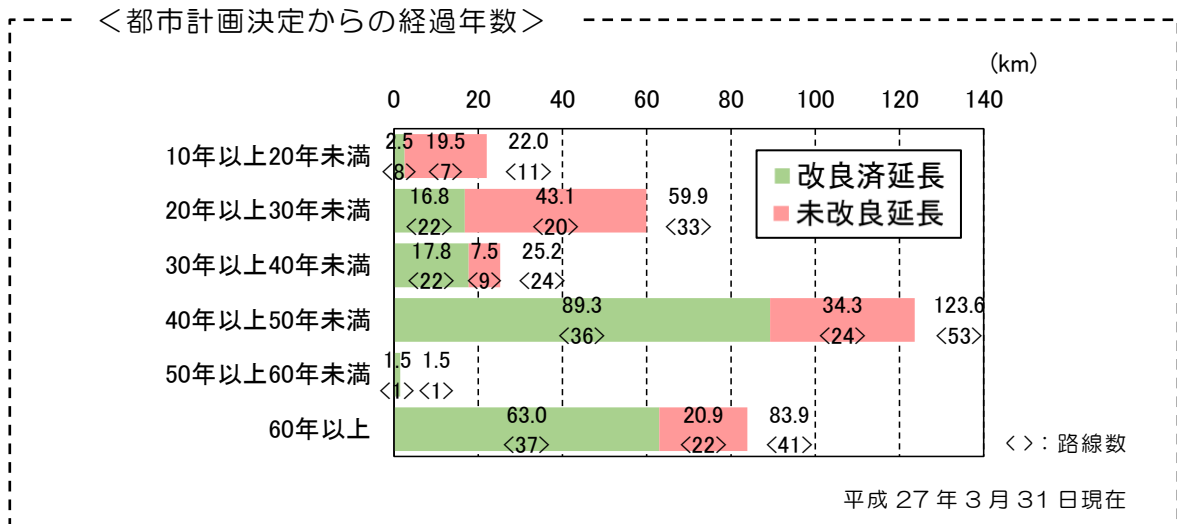
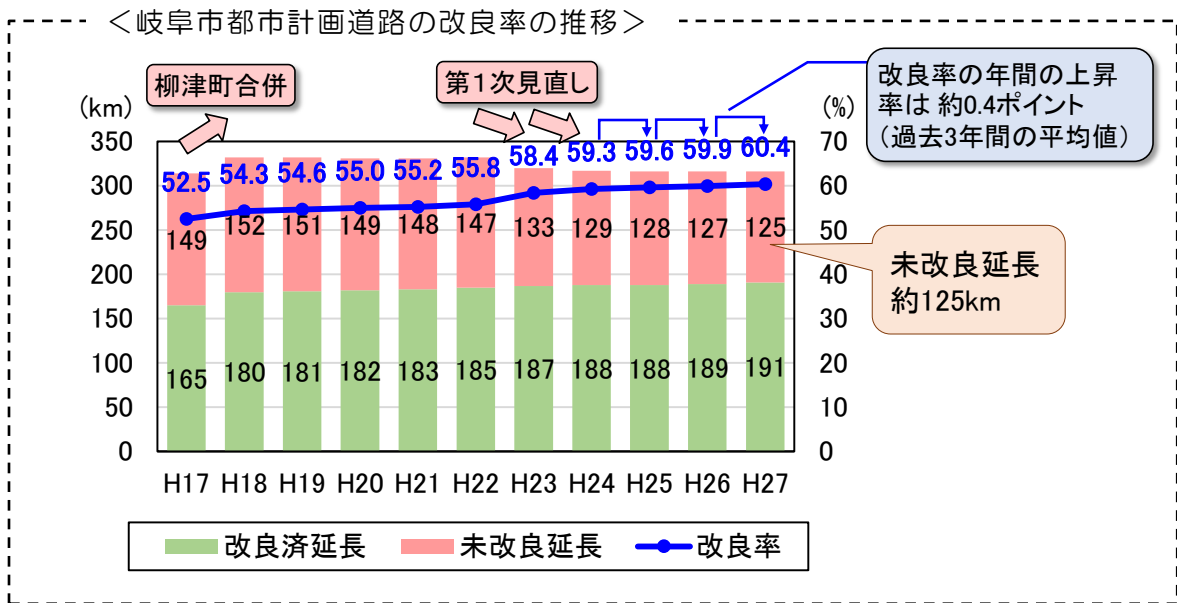
- 本市の都市計画道路 122 路線 約 316km のうち、改良済は約 191 km (改良率: 60.4%) で、約 125 km (69 路線) の未改良区間が存在します。(平成 27 年 3 月時点)
- 改良率の年間の上昇率は、約 0.4 ポイント (過去 3 年間の平均値) で僅かです。

- 本市では、大正 13 年に岐阜市と周辺 7 町村にわたる都市計画区域を定め、大正 15 年に 27 路線 (約 63km) の都市計画街路を計画しました。
- 以後、太平洋戦争後の戦災復興都市計画、昭和 42 年の高度経済成長期の都市計画等を経て、平成 27 年 3 月現在 122 路線・約 316km の都市計画道路が計画決定されています。
- その整備については年々進められてきているものの、改良済路線は 53 路線 (約 191km・60.4%) で、残る 69 (事業中を除くと 67) 路線 (約 125km・39.6%) は未改良となっており、このうち 22 路線 (約 21km・16.7%) が都市計画決定後 60 年以上経過しています。

課題

⇒ 依然として未改良区間が多く、今後、全てを整備するには多大な年数を要します。





【岐阜市における未着手の理由（例）】

合意形成の長期化による未着手

◎既に市街地化されている地域を通過する路線では、道路整備により地域の生活環境やコミュニティに大きな影響を及ぼします。このため、合意形成が進まず、事業が実施できないで現在に至っている路線があり、このような路線では計画を見直すことも必要になってきています。

財政的な理由による未着手

◎限られた財源の中で、優先順位や整備効果の高い路線から整備を進めてきたことで、市全体の都市計画道路の中で投資効果が低い路線・区間で結果的に未着手となっているものがあります。必要性や整備効果を再確認した上で、計画を見直すことも必要になってきています。

2-2 第1次見直しの実施

■本市では、平成18年3月に第1次の都市計画道路見直し方針を策定し、この方針に従って平成23年度までに11路線を変更しました。(うち2路線は廃止)

- 平成18年3月に策定した「岐阜市内都市計画道路の見直し方針」では、①「整備の緊急性や投資効果」、②「市の魅力や活力向上」、③「環境に優しい公共交通活用」、④「地域の安全・安心・暮らし」、⑤「道路機能の変化」の5つの視点により見直し候補路線を選定しました。
- 平成24年度までに11路線(約17km)について都市計画変更が完了し、見直しに伴い改良率が約3ポイント上昇しました。

<第1次見直しの実施結果>



見直し路線	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度～
③ 真砂島田線 ⑭ 熊野六条線 ⑮ 市橋江崎線	都市計画変更手続き完了 平成22年12月1日 市告第422号	都市計画変更により、下記5路線は名称が変更されました。 ⑤ 美江寺鶯谷線 → 美江寺小熊町線 ⑥ 岐阜那加線 → 金町東興町線 ⑦ 金町鹿島町線 → 金町光明町線 ⑭ 熊野六条線 → 鹿島町六条線 ⑮ 市橋江崎線 → 市橋今嶺線		
① 岐阜蘇原線 ⑤ 美江寺鶯谷線 ⑪ 忠節合渡橋線 ⑫ 福光菅生線 ⑬ 金町本郷町線	都市計画変更手続き完了 平成23年1月14日 県告第24号			
⑥ 岐阜那加線 ⑦ 金町鹿島町線 ⑧ 六条日置江線		都市計画変更手続き完了 平成23年10月21日 県告第529号		
② 新本町市橋線 ⑨ 城南芋島線 ⑩ 城南岐大線				
		車道や歩道の幅員など具体的な道路設計 および関係機関協議・調整		検討継続

資料：広報ぎふ(平成25年3月15日号)

3. 第 2 次見直しの必要性

3-1 社会情勢の変化と課題

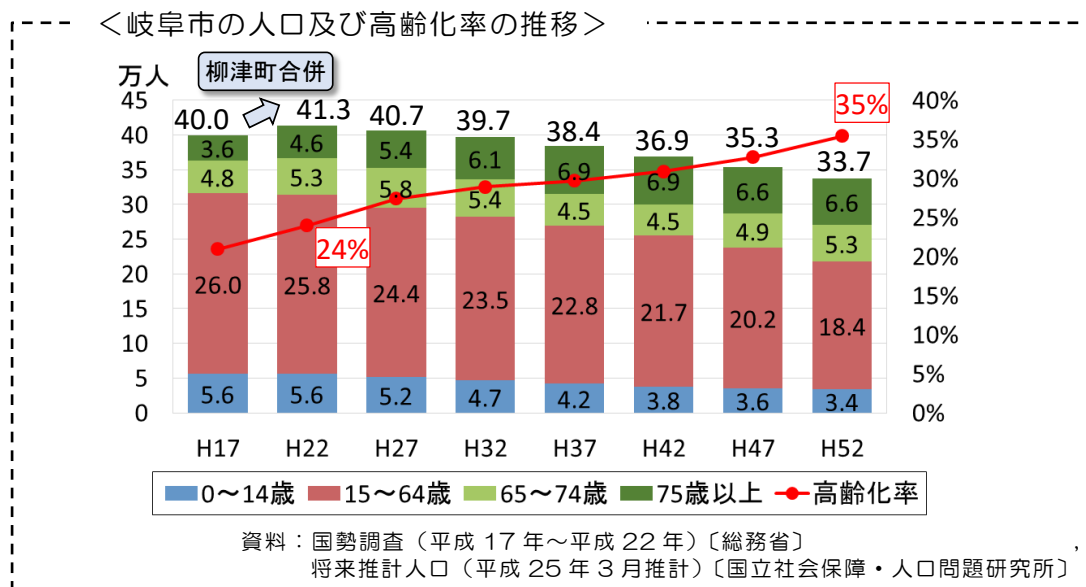
- 本市の人口は平成 22 年をピークに減少期に入り、高齢化の進行も予測されており、人口減少や人口の地域的な偏り・密度等を踏まえた将来交通量等による計画が必要です。
- 市内で完結する移動が減少し、市外へ出入りする移動が増加する等、移動特性が変化しており、また自動車交通需要の減少が予測されているため、各道路の求められる役割・機能等の変化を踏まえた計画が必要です。
- 今後公共投資に係る財源確保が厳しくなると想定されることから、効率的・効果的に整備するため、「選択と集中」を図る観点で見直しが必要です。
- 東日本大震災後、防災拠点等の見直しにより緊急輸送道路が追加されたことから、道路の役割や機能等の変化を踏まえた計画が必要です。
- 上位計画である都市計画マスタープラン、岐阜市総合交通戦略、岐阜市地域公共交通網形成計画が策定されており、将来像の変化等に対応した計画が必要です。
- 都市計画道路における建築制限の損失補償や、都市計画の正当性等に関する訴訟が発生しており、長期末着手路線の必要性・実現性の十分な検討や、正当性の合理的な理由の説明が必要です。

(1) 人口減少・高齢化社会の進展

- 本市の人口は平成 22 年の 41.3 万人をピークに減少期に入り、国立社会保障・人口問題研究所による人口推計によれば、平成 32 年で 39.7 万人、平成 42 年で 36.9 万人、平成 52 年で 33.7 万人へと減少が進むと予測されています。

課題

- ⇒人口減少や地域的な偏り・密度等を踏まえた将来交通量による計画が必要です。
- ⇒多様な利用者が安全に安心して共存できる道路環境を考慮した計画が必要です。



(2) 道路利用状況

- 10年前と比べ、市内で完結する移動が減少している一方、市外へ出入りする移動が増加し、移動特性が変化しています。
- 市内全体の自動車交通需要は、平成47年には減少することが予測されています。

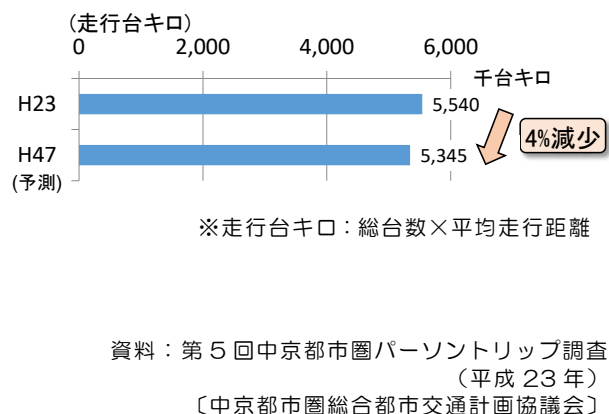
課題

⇒各道路の求められる役割・機能等の変化を踏まえた計画が必要です。

<岐阜市の交通流動の推移>



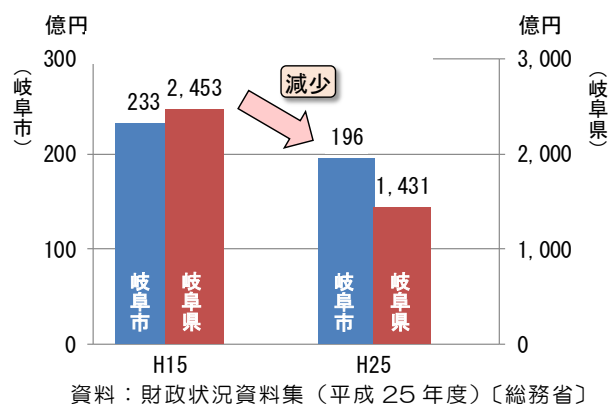
<岐阜市内の交通需要の推移>



(3) 財政状況の悪化

- 本市の投資的経費は、この10年間で233億円から196億円と約16%減少しています。
- 岐阜県においても同様に、投資的経費は、この10年間で2,453億円から1,431億円と約42%減少しています。
- (1)で示した人口減少社会の到来の中では、税収の減少傾向が見込まれ、都市計画道路の整備に使える財源も限られていくことが予測されます。

<岐阜県・岐阜市の投資的経費の推移>



- 国民ニーズを踏まえ、「新たな道路供給」から「今ここにある道路」の改善を優先する等、道路を賢く使う道路政策へ視点が転換しています。（社会資本整備審議会道路分科会建議 中間とりまとめ、平成24年6月）

課題

⇒効率的かつ効果的に整備するため、「選択と集中」を図る観点で見直しが必要です。

(4) 防災・減災対策による整備方針

- 東日本大震災以降の防災・減災への取組みが進む中で、岐阜県は緊急輸送道路の見直しを行い、県全体で約 595km の道路が新たに緊急輸送道路に位置づけられています。

課題

⇒緊急輸送道路等の見直しにより、道路の役割や機能等の変化を踏まえた計画が必要です。

＜岐阜県緊急輸送道路の見直しの概要（平成 25 年 3 月）＞

- 南海トラフ巨大地震や内陸型地震等の超広域災害に備え、緊急輸送道路の見直しが実施されています。

【見直し概要】

①整備基準の設定

- 緊急輸送道路の整備基準を新たに設定。

路線種別	基準
第 1 次緊急輸送道路	車線数が 2 以上であること。
第 2 次緊急輸送道路 第 3 次緊急輸送道路	原則車線数 2 以上であること。ただし、2 車線が確保できない区間においては、待避所等があること。待避所等の相互間の距離は、300m 以内を基本とするが、当面の間、500m 以内とする。

②防災拠点の見直し

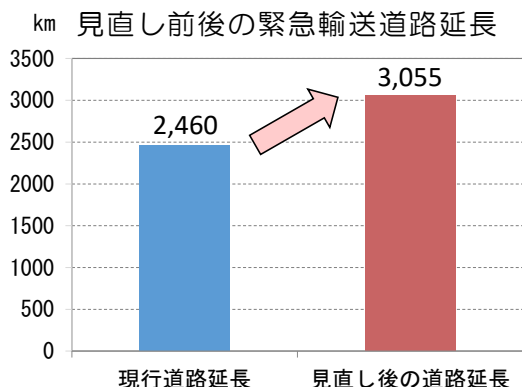
- 超広域災害に備え、大型ヘリ用ヘリポート、県広域防災拠点、道の駅を新規追加。

③道路ネットワークの見直し

- 県独自の地震被害想定等を踏まえ、多重化・代替性を確保・強化。
- 市町村道、農道、林道についても、ネットワークとして活用できる区間を追加。



- 見直しにより、岐阜県全体で約 595km の道路が新たに緊急輸送道路に位置付けられました。



資料：緊急輸送道路ネットワークの概要（平成 25 年 3 月）〔岐阜県〕

(5) 道路整備等の将来像

- 上位計画である「岐阜市都市計画マスタープラン」(H20.12)、「岐阜市総合交通戦略」(H26.3)、「岐阜市地域公共交通網形成計画」(H27.3)が策定され、都市の将来像が変化しています。
- これらの上位計画では、持続可能なまちづくりの推進と、公共交通を軸に都市機能が集積した歩いて出かけられるまち「コンパクト+ネットワーク」を目指しています。

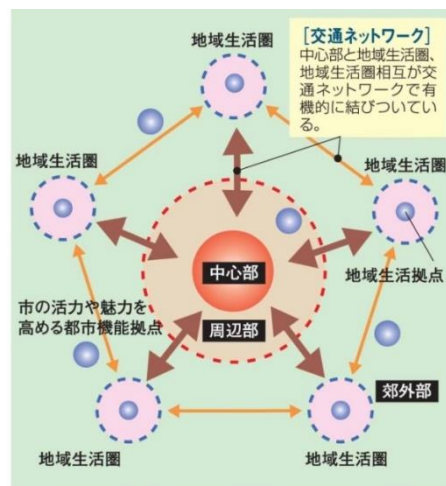
課題

⇒最新の上位計画による将来像に対応した計画が必要です。

<都市計画マスタープラン(平成20年12月策定:計画の目標年次・平成42年)>

- 都市計画マスタープランでは、市街地の拡散による低密度な市街地の形成に伴う都市経営コストの増大を抑制すること等の視点から、コンパクトな市街地が互いに連携する集約型都市構造を目指としています。
- 都市を支える都市基盤施設として重要な道路網について、これまでの市街地の拡大に対応したことから集約型都市構造に対応し得る道路網への再構築が必要です。

集約型都市構造と交通ネットワークの概念



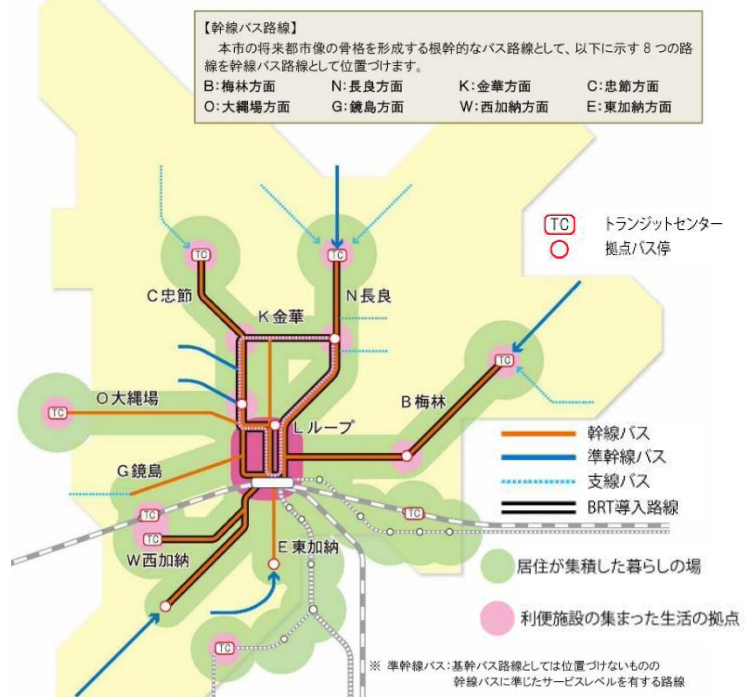
資料:岐阜市都市計画マスタープラン・全体構想(平成20年12月)〔岐阜市〕

<総合交通戦略(平成26年3月策定:計画の目標年次・平成30年度)>

集約型都市構造の形成イメージ

- 総合交通戦略では、集約型都市構造実現に向けて、公共交通に徒歩、自転車、自動車などを含め、総合的かつ戦略的に実施する計画を位置づけています。
- 都市計画道路はバス等の公共交通の走行空間となるものであり、これらの計画と連携した道路網としていく必要があります。

「BRT」を導入し、これを軸とした公共交通ネットワークを構築することを位置づけています。



資料:岐阜市総合交通戦略2014-2018(平成26年3月)〔岐阜市〕

(6) 建築制限に対する司法の見解

- 本市の都市計画道路には長期未着手路線が存在しており、これまでも必要性を検証し、見直しを進めてきました。一方、全国的には建築制限に関する訴訟等が起きています。

課題

⇒都市計画道路の必要性を再度検証し、建築制限の解消により沿道土地利用の有効活用を図る等、適正な都市計画の運用を踏まえた計画が必要です。

< 訴訟事例 >

■最高裁判決（H17.11.1）盛岡市における市道区域決定処分取消等請求訴訟

（訴訟内容）

昭和13年に都市計画決定された都市計画道路の区域内に土地・建物を所有する原告が、長年にわたり建築制限を受けたとして賠償等を求めた裁判。

（判決内容）

都市計画法第53条の建築制限が課せられることによる損失については、一般的に当然に受忍すべきものとされる制限の範囲であることから、損失の補償請求はできない、との判決が出され、最高裁判所では上告が棄却されたが、以下のような補足意見が提示された。

（補足意見）

建築制限は、都市計画の実現を担保するために必要不可欠であり、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が前提であり、「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ず、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ないという考え方は大いに疑問」

■最高裁判決（H20.3.11）伊東市における建築不許可処分取消請求訴訟

（訴訟内容）

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する静岡県の建築不許可処分について、取り消し処分を求めた裁判。

（判決内容）

変更決定をするに当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に合理性を欠くものであったといわざるを得ない。本件変更決定は、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されたものであることから、法第6条第1項の規定による都市計画に関する基礎調査の結果に基づき、都市施設が土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案して適切な規模で必要な位置に配置されるように定めることを規定する都市計画法第13条第1項第14号、第6号の趣旨に反して違法である。

3-2 第2次見直しの必要性

- 第1次見直し後も、未改良の都市計画道路は約4割と依然として多く存在し、長期にわたる建築制限の影響や、社会情勢等の変化による課題を解決し、都市計画の正当性を合理的に説明していく必要があるため、第2次見直しを実施する必要があります。

第1次見直しの実施

- 平成18年3月に「都市計画道路見直し方針」を策定し、見直し路線11路線(約17km)の都市計画変更が完了
- ⇒第1次見直し方針策定から約10年が経過

社会情勢等の変化及び課題

①人口減少・高齢化社会の進展

④防災・減災対策による整備方針

②道路利用状況

⑤道路整備等の将来像

③財政状況の悪化

⑥建築制限に対する司法の見解

第2次見直しの必要性

- 社会情勢等の変化による課題を解決し、真に必要な道路網を構築する必要があります。
- 都市計画の正当性を合理的に説明し、都市計画に対する信頼性・透明性を高める必要があります。
- 都市計画道路の見直しを行うことで、都市計画による権利制限を解消することも非常に重要です。

第2次見直しの実施

3-3 見直しによる効果

- 人口減少・高齢化社会の進展や環境への配慮等、社会情勢等の変化に対応した都市計画道路網が構築されます。
- 必要な道路が明確化されることにより、真に必要な道路整備が進められます。
- 都市計画の信頼性・透明性を高めることができます。
- 建築制限の解消により、沿道地権者の土地の有効活用が期待できます。
- 建築制限の解消により、土地の流動性が高まり、まちの活性化が期待できます。

◇人口減少・高齢化社会の進展や環境への配慮等、社会情勢等の変化に対応した都市計画道路網が構築されます。

- 道路の利用状況の変化や公共交通軸の強化といった将来像の変化等に対応した都市計画道路網が構築され、目指すべき将来都市像の実現につながります。

◇必要な道路が明確化されることにより、真に必要な道路整備が進められます。

- 交通渋滞や安全対策だけでなく防災・減災対策等、安心・安全なまちづくりにつながる道路や学校等の周辺施設に配慮した歩道の整備等、地域の実情に応じた道路の整備が進められます。
- 厳しい財政状況が続くと予想されるなか、真に必要な道路へ財源を有効に活用することができます。

◇都市計画の信頼性・透明性を高めることができます。

- 都市計画道路の必要性等について、市民と行政との十分な合意形成を図り、行政の説明責任を果たすことで、都市計画の信頼性・透明性を高めることができます。

◇建築制限の解消により、沿道地権者の土地の有効活用が期待できます。

- 都市計画道路区域を廃止・変更し、建築制限を解消することで、沿道地権者の建替え等の判断が容易になり、土地の有効活用が期待できます。

◇建築制限の解消により、土地の流動性が高まり、まちの活性化が期待できます。

- 都市計画道路区域を廃止・変更し、建築制限を解消することで、不動産取引等による土地の市場流動性が高まり、経済活動の活性化が期待できます。

4. 第2次見直しの評価方針

4-1 見直しの基本的な考え方

道路を「つくる」から「賢く使う」

～利用状況やニーズ、将来都市像の的確な反映を前提に～

- 第2次見直しでは概ね20年後の都市を展望した上で、将来都市像や社会情勢等の変化に対応し都市計画の正当性を合理的に説明するために、量的・質的に必要な道路整備を検証し、真に必要な路線に絞り込むことが必要です。
- 特に、地域の特性を重視したきめ細かな見直しや、限られた財源の中で既存ストックを最大限に有効活用する等、道路を「つくる」から「賢く使う」観点で、積極的に見直しを実施します。
- そして、時代に適合した都市計画道路網に見直し、不要な権利制限を解消することが非常に重要です。

【国・県との関係】

- 本見直し方針は、国県道や市道など市内のすべての都市計画道路について、本市が見直しを実施するための基本的な方針を示したものです。
- 本見直し方針は、国や県の見直しに対する考え方を十分踏まえつつ、本市としての観点を加味するものとします。
- 見直しに際しては、岐阜県が都市計画決定する国県道などの路線はもちろんのこと、その他の路線についても、適時に国や県などの了承を得ながら進めるものとします。

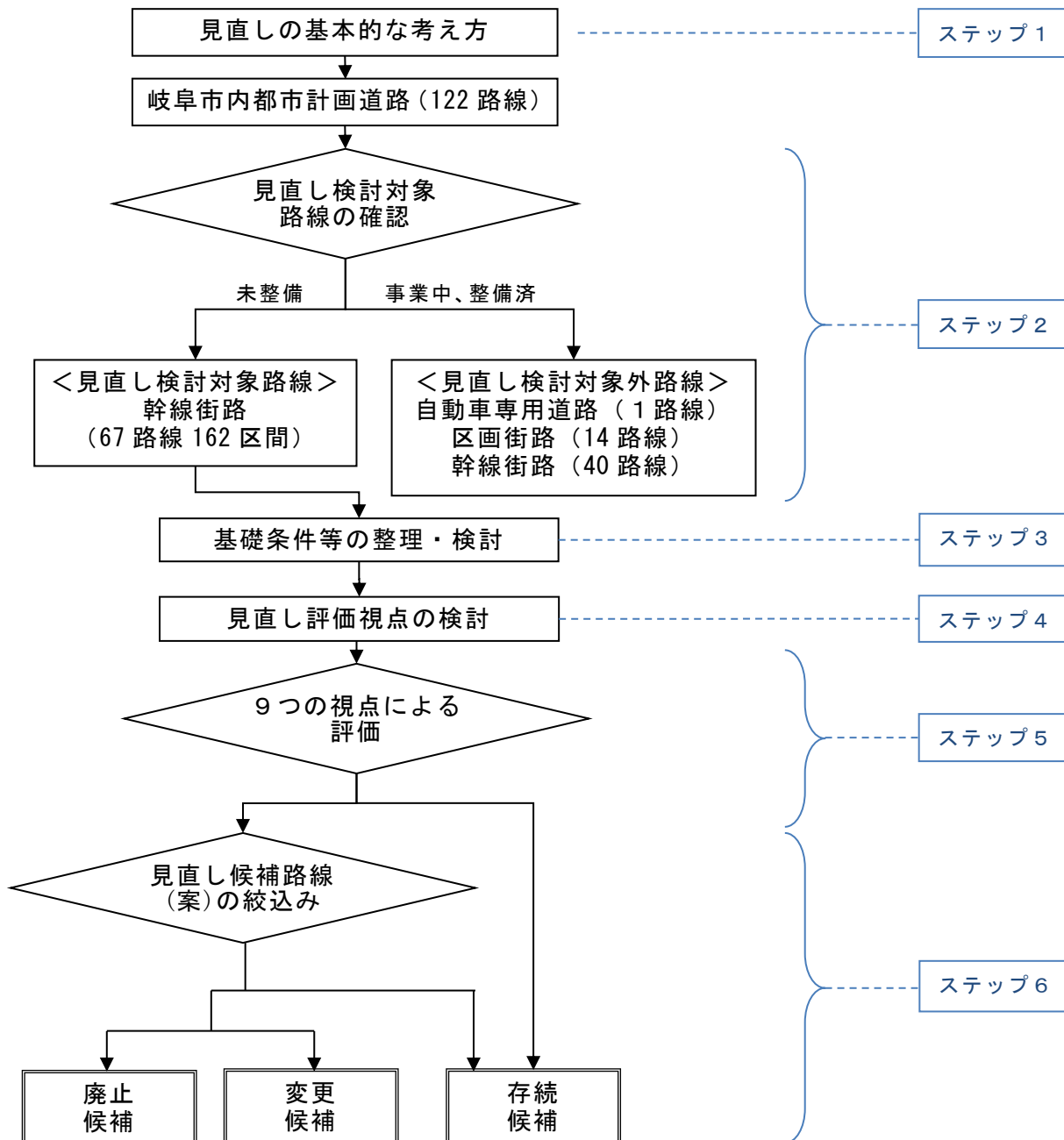
＜岐阜県における都市計画道路の見直し＞

- 岐阜県では、平成13年5月（平成20年7月一部改正）、透明性の高い効率的な事業の推進を図ることや地域社会の合意形成を図ることを主目的として、全県的に都市計画道路を見直すべく、『都市計画道路の見直し方針（案）』、『見直し候補路線選定マニュアル（案）』を策定しました。
- 岐阜県の都市計画道路の見直し方針（案）は、以下の4つの視点から見直しを行うことを基本方針としています。
 - ① 地域・住民主体による見直し（住民参画、協働作業）
 - ② 経済性の観点における見直し（効率的、現実的な道路網計画）
 - ③ 地域特性の観点における見直し（歴史、都市構造、整備状況を踏まえた街に相応しい道路計画）
 - ④ 外部要件の観点における見直し（既存道路ストックを活用した上で、道路の役割や機能に応じた道路計画）

4-2 見直しの評価手順

- 9つの視点により見直し検討対象路線（区間）を評価します。
- 9つの視点により評価された路線（区間）について、見直しの合理的な整理等を踏まえた上で、見直し候補路線（案）の絞り込みを行い、廃止・変更・存続候補を決定します。

<評価フロー>



(1) 見直しの基本的な考え方 ステップ 1

- 第2次見直しでは、将来都市像や第1次見直しからの社会情勢等の変化を踏まえ、見直しの基本的な考え方を検討します。

⇒「4-1」で見直しの基本的な考え方について整理します。

(2) 見直し検討対象路線の確認 ステップ 2

- 整備済または事業中である区間を除く未整備区間を見直し検討対象とします。きめ細かく評価を行うため、対象路線の区間割を検討します。

(3) 基礎条件等の整理・検討 ステップ 3

- 交通状況の変化、上位計画の把握、都市計画道路網のあり方の検討等、都市計画道路を取り巻く基礎情報の整理・検討を行います。

⇒評価の基礎情報として、以下の内容について整理します。

○交通状況の変化：現況交通量、将来交通需要予測等

○上位計画・関連計画の把握：都市計画マスタープラン、総合交通戦略、
地域公共交通網形成計画等

○都市計画道路網のあり方：道路の幹線性、都市計画道路の役割・機能等

(4) 見直し評価視点の検討 ステップ 4

- 第2次見直しの評価視点は、社会情勢等の変化を把握し、第1次見直しの「5つの評価視点」の検証を行い、さらに新たな視点の追加を検討します。

⇒「4-3」～「4-4」で見直し評価視点について整理します。

(5) 9つの視点による評価 ステップ 5

- ステップ4で導いた9つの視点（指標）により、路線（区間）を評価します。

(6) 見直し候補路線（案）の絞り込み ステップ 6

- 9つの視点により評価した結果、1つ以上「見直す指標」に該当した絞り込み路線（区間）について、個別路線毎の地域の状況等を十分に踏まえた上で、見直し理由、内容や都市計画の正当性を合理的に説明できるように整理し、廃止・変更・存続候補を決定し、見直し候補路線（案）の絞り込みを行います。

⇒「4-5」で見直し候補路線（案）の絞り込みの方法について整理します。

4-3 見直し評価視点の検討

- 第1次見直しの5つの視点を踏襲し、4つの視点を追加設定します。

I 第1次見直しの評価視点に関わる社会情勢の変化

1. 人口減少・高齢化社会の進展

- ・人口は平成22年の41.3万人をピークに減少期に入り、平成52年には33.7万人(19%減少)を予測
- ・高齢者の割合は24%から35%を予測

⇒人口減少や人口の地域的な偏り・密度等を踏まえた将来交通量等による計画が必要

⇒多様な利用者が安全に安心して共存できる道路環境を考慮した計画が必要

2. 道路利用状況

- ・10年前に比べ、市内で完結する移動が減少し、市外へ出入りする移動が増加
- ・市内全体の交通需要は、平成47年には減少見込み

⇒各道路の求められる役割・機能等の変化を踏まえた計画が必要

3. 財政状況の悪化

- ・県市ともに投資的経費が減少しており、今後も公共投資に係る財源確保が厳しくなると想定

⇒効率的・効果的に整備するため、「選択と集中」の観点で見直しが必要

4. 防災・減災対策による整備方針

- ・東日本大震災後、防災拠点等の見直しにより緊急輸送道路の位置付けを追加し、整備基準を設定

⇒緊急輸送道路等の見直しにより、道路の役割や機能等の変化を踏まえた計画が必要

5. 道路整備等の将来像

- ・都市計画マスタープラン(H20.12)、岐阜市総合交通戦略(H26.3)、岐阜市地域公共交通網形成計画(H27.3)を策定

⇒将来像の変化等に対応した計画が必要

第1次見直しの評価視点を踏襲し、将来交通量や防災対策、交通計画等にかかわる最新状況、データ等を用いて評価

II 第1次見直し以降の新たな社会情勢の変化

6. 地域の状況に応じた道路整備

- ・地域主権改革により、道路構造に関する地方独自の基準を設定できるようになった(内閣府HP、平成24年4月)
- ・岐阜県は「県道の構造の技術的基準を定める条例」を定めた(平成24年7月)また、岐阜市では「市道の構造の技術的基準を定める条例」を定めた(平成25年3月)

⇒地域の状況を特に考慮した、都市計画道路の必要性を踏まえた計画が必要

7. 既存の道路や地域コミュニティを重視したまちづくり

- ・国民ニーズを踏まえ、「新たな道路供給」から「今ここにある道路」の改善を優先する等、今後の道路交通施策のコンセプトを「賢く使う」とし、既存道路をより有効に活用する必要があると報告されている(社会資本整備審議会道路分科会、平成26年7月)

- ・近年、地域における人と人との関係の希薄化に伴い地域の支え合い機能が低下しており、福祉や生活安全等、あらゆる分野で深刻な影響を与えていることが課題となっている(岐阜県HP、平成26年)

⇒既存道路を地域の状況を踏まえて賢く使い、都市計画道路の新設・拡幅による地域コミュニティへの影響に配慮した計画が必要

8. 既存道路構造物の予防保全によるライフサイクルコスト縮減の取組

- ・今後道路構造物の老朽化が急速に進行することから、予防保全によるライフサイクルコスト縮減、メンテナンスサイクルを回す仕組みの構築が求められている(道路の老朽化対策の本格実施に関する提言、平成26年4月)

- ・都市計画道路整備を待たずに予防保全が行われる道路構造物が存在する

⇒橋梁の耐震補強対策等の既存の道路構造物の予防保全の実施を踏まえた計画が必要

9. 建築制限に対する司法の見解

- ・都市計画道路における建築制限の損失補償や、都市計画の正当性等に関する訴訟が発生している

⇒建築制限を解消し、沿道土地利用の有効活用を図る等、適正な都市計画の運用を踏まえた計画が必要

Ⅲ 第2次見直しの評価視点

◆ 第1次見直しを踏襲する視点

評価の視点① 整備の緊急性や投資効果

- ・渋滞対策や交通安全対策など緊急性があるか？
- ・事業の投資効果が低いか？

評価の視点② 市の魅力や活力向上

- ・まちづくり資産を保存し、市の魅力向上や活力増進を図ることができるか？

評価の視点③ 環境にやさしい公共交通活用

- ・幹線バスなどのサービス水準を向上し、活用を図ることができるか？

評価の視点④ 地域の安全・安心・暮らし

- ・生活者の視点に立った時、歩行者や自転車の交通安全面、地域の防災面などはよいか？

評価の視点⑤ 道路機能の変化

- ・道路整備の経過を踏まえて求められる道路機能が変化しているか？

◆ 第2次見直しで新たに評価を行う必要がある視点

評価の視点⑥ 地域の状況を踏まえた歩道の必要性

- ・周辺の施設(学校等)や新たな拠点整備の予定等、地域の状況を踏まえて求められる歩道機能が変化しているか？

評価の視点⑦ 居住環境の保護

- ・大規模な住宅等の取り壊しにより、地域のコミュニティを分断し、大きな影響を及ぼす恐れがあるか？

評価の視点⑧ 道路構造物の既存ストックの有効活用

- ・耐震補強等の予防保全のための対策が実施されている等、既存の道路構造物を有効活用できるか？

評価の視点⑨ 沿道土地利用の有効活用

- ・建築制限を解消し、沿道土地利用の有効活用を図ることにより、地域の活性化が期待できるか？

第2次見直しで新たな視点を追加

4-4 9つの評価視点の考え方

「4-3」で示した9つの評価視点について、その視点ごとに具体的な評価の考え方を以下に示します。

評価視点① 整備の緊急性や投資効果の視点

【見直さない指標】

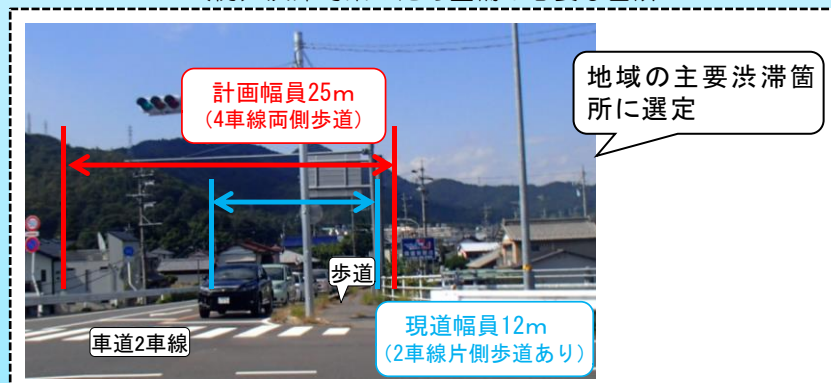
①-1 緊急輸送等の防災対策や渋滞対策、交通安全対策などの面から緊急的に整備が望まれる場合は見直しません。

- 災害避難路、整備水準を満たしていない緊急輸送道路、事故多発地点等、整備が必要な箇所は、見直しません。

(例) 防災対策のため整備が必要な箇所



(例) 渋滞対策のため整備が必要な箇所



【見直す指標】

①-2 計画道路の機能が現況道路で充足しており、拡幅整備の投資効果が低い場合は見直します。

- 計画幅員に拡幅しても車線数や歩道等、現道と機能面での差が少ない区間は、見直します。

(例) 計画幅員に拡幅しても現道と機能面での差が少ない区間



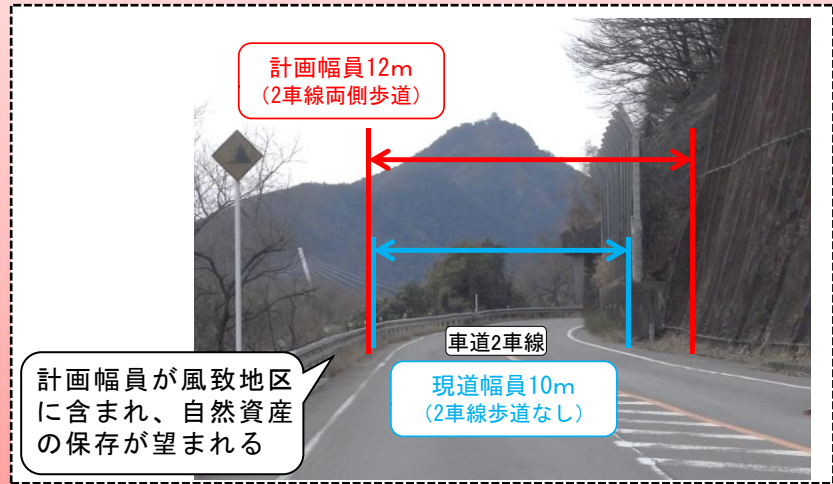
評価視点② 市の魅力や活力向上の視点

【見直す指標】

②-1 文化資産や自然資産などまちづくり資産を保存することにより、市の魅力向上につながる場合は見直します。

- 計画幅員内に重要文化財が掛かっている場合や、自然遺産（金華山・長良川風致地区）に含まれている区間は、見直します。

(例) 風致地区内を通過する路線

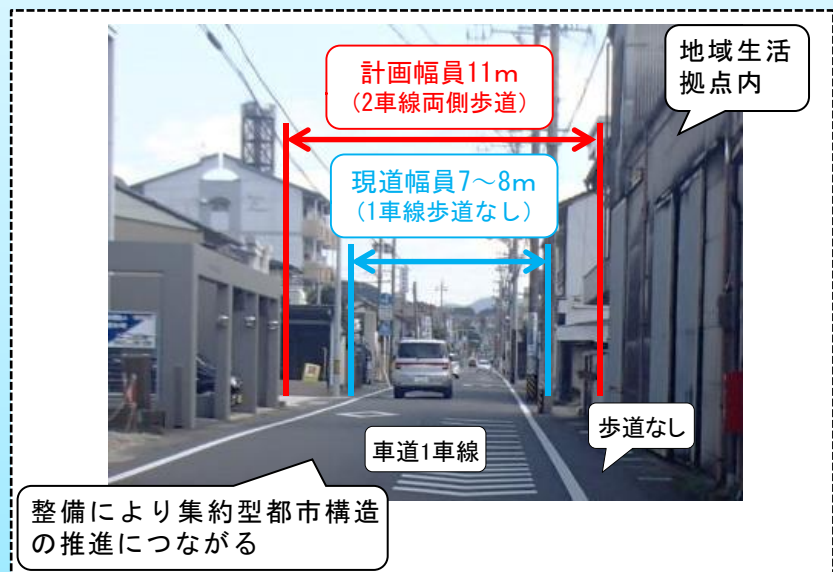


【見直さない指標】

②-2 道路整備により新たな地域核を形成するなど集約型都市構造の推進につながる場合は見直しません。

- 日常生活で必要となる拠点内の施設への移動を支援する区間は、見直しません。

(例) 日常生活で必要となる拠点内の施設への移動を支援する路線



評価視点③ 環境にやさしい公共交通活用の視点

【見直さない指標】

③-1 幹線バスなど公共交通のサービス向上に不可欠な場合は見直しません。

③-2 地域の拠点を連絡する場合は見直しません。

- 都市機能の集積に寄与する幹線バス路線やBRT導入候補路線など公共交通のサービス向上に不可欠な区間は、見直しません。
- 交通結節点と地域の拠点間を連絡する区間は、見直しません。

(例) バスの走行環境改善が必要な区間



評価視点④ 地域の安全・安心・暮らしの視点

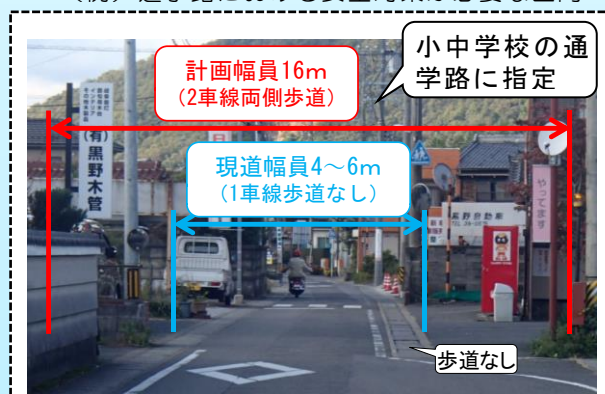
【見直さない指標】

④-1 小中学校への通学における交通安全面から問題がある場合は見直しません。

地域内の災害対策をよく考えた上で、消火活動や延焼遮断等の防災面から問題がある場合は見直しません。

- 安全面で問題のある通学路や、消防活動困難区域の解消や延焼遮断に役立つ区間は、見直しません。

(例) 通学路における安全対策が必要な区間



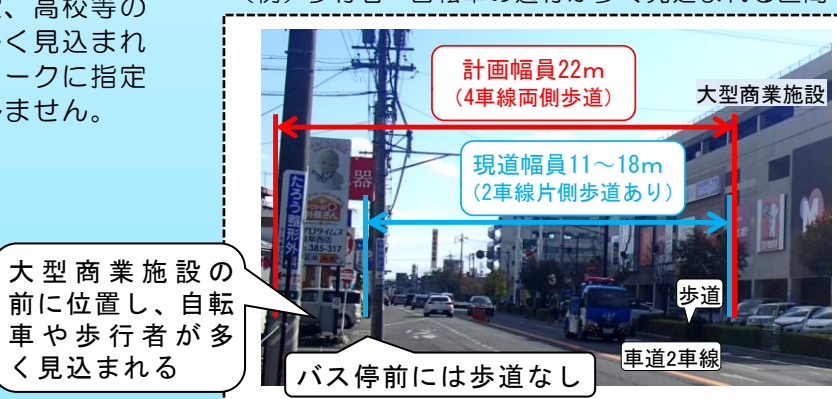
(例) 防災性の向上に資する区間



④-2 地域内の歩道網の現状と将来像をよく考えた上で、歩行者・自転車の交通安全面や、日常生活のコミュニティ空間などの生活環境面から問題がある場合は見直しません。

- 主要鉄道駅、大型商業施設、高校等の周辺で自転車や歩行者が多く見込まれる区間や、自転車ネットワークに指定されている区間は、見直しません。

(例) 歩行者・自転車の通行が多く見込まれる区間

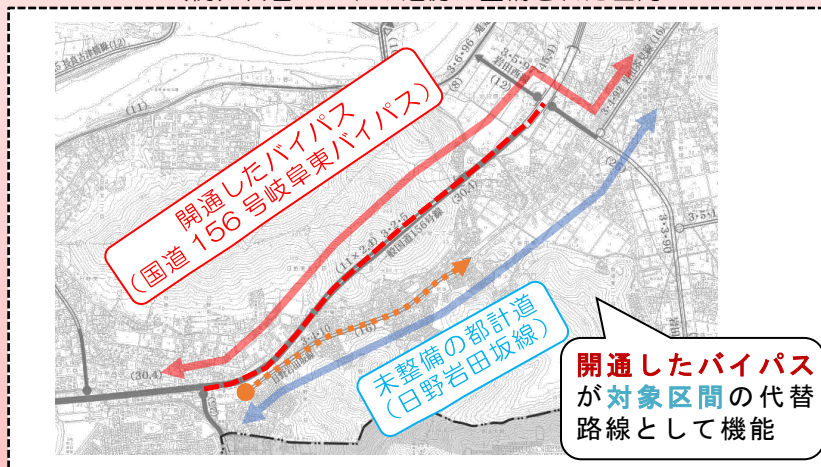


評価視点⑤ 道路機能の変化の視点

【見直す指標】

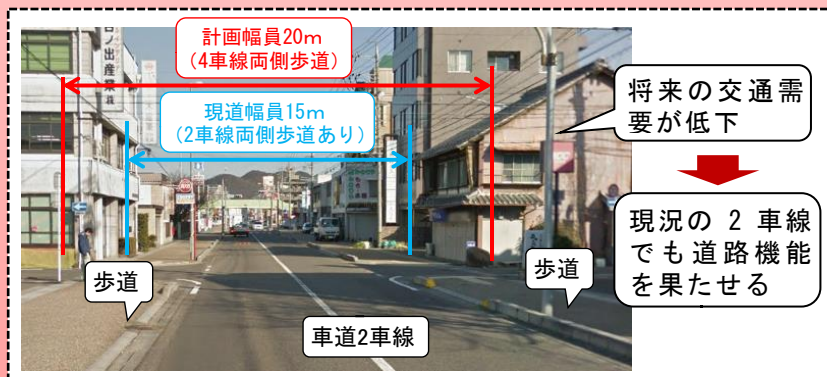
⑤-1 代替路線の整備や土地利用の変化などにより、整備しなくても一定の道路機能が道路網として果たせる場合は見直します。(例) 代替ルートが近傍に整備された区間

- 代替路線により道路機能が果たせる区間や、交通量の変化等により必要性が低くなっている区間は、見直します。



⑤-2 道路が暫定整備されている場合や求められる道路機能が変化した場合は、道路構造(車線数等)の変更を考えた上で見直します。(例) 将来交通需要に対して計画幅員まで拡幅する必要性が低下した区間

- 道路が暫定整備されている区間や、将来交通需要に対して計画幅員まで拡幅する必要性が低下した区間は、見直します。

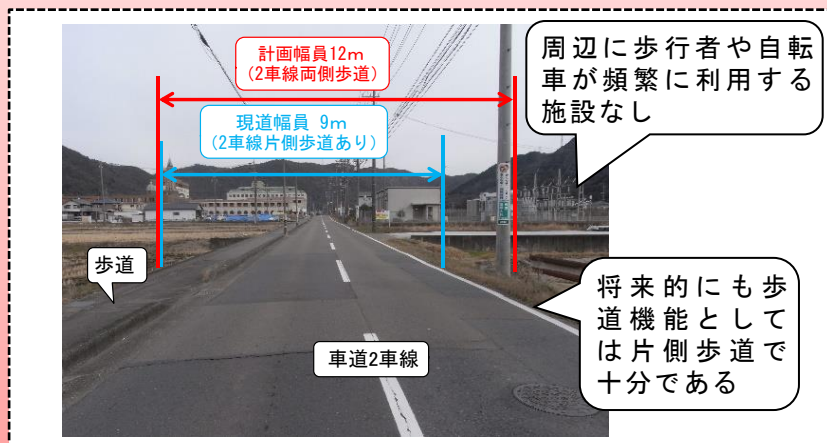


評価視点⑥ 地域の状況を踏まえた歩道の必要性の視点

【見直す指標】

⑥ 市街化調整区域であり、人口密度が低く、新たな拠点整備の予定がないなど、地域の状況を踏まえて求められる歩道機能が変化した場合は見直します。(例) 両側歩道の計画を片側歩道に見直しても機能が確保できる区間

- 市街化調整区域で人口密度が低く、また新たな拠点整備の予定がない等、両側歩道の計画を片側歩道に見直しても機能が確保できると考えられる区間は、見直します。



評価視点⑦ 居住環境の保護の視点

【見直す指標】

⑦ 道路整備により既存建物の広範囲での移転が必要になる場合や、地域コミュニティの分断につながる場合等、住環境に大きな影響を及ぼす恐れがある場合は見直します。

- 道路の拡幅や新設によって、大掛かりな建築物の取り壊しを招き、居住環境に大きな影響を与えると考えられる区間は、見直します。

(例) 拡幅・新設によって沿道市街地の居住環境に大きな影響を与える区間



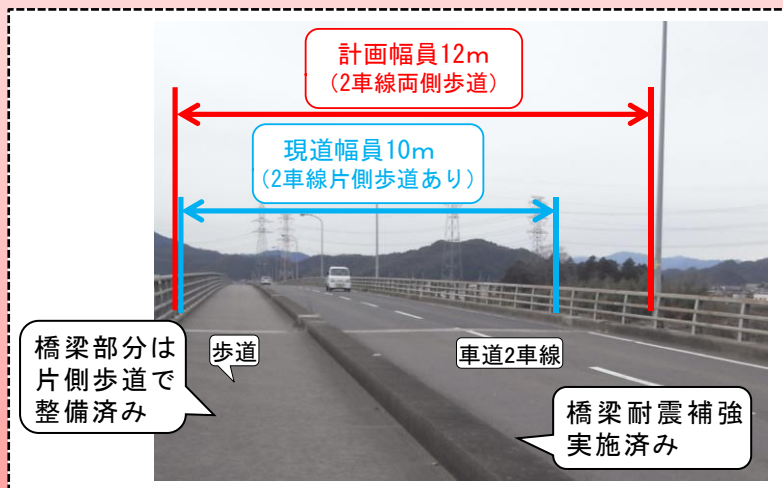
評価視点⑧ 道路構造物の既存ストックの有効活用の視点

【見直す指標】

⑧ トンネルや橋梁等の大規模な道路構造物と連続する場合は、予防保全等の一定の整備水準が確保された既存の道路構造物の状況を踏まえ、道路構造の変更が必要な場合は見直します。

(例) 連続する道路区間の整備形状との整合性を考慮した変更が必要な区間

- 既存の大規模な道路構造物（トンネルや橋梁等）が有効活用できる区間は、見直します。



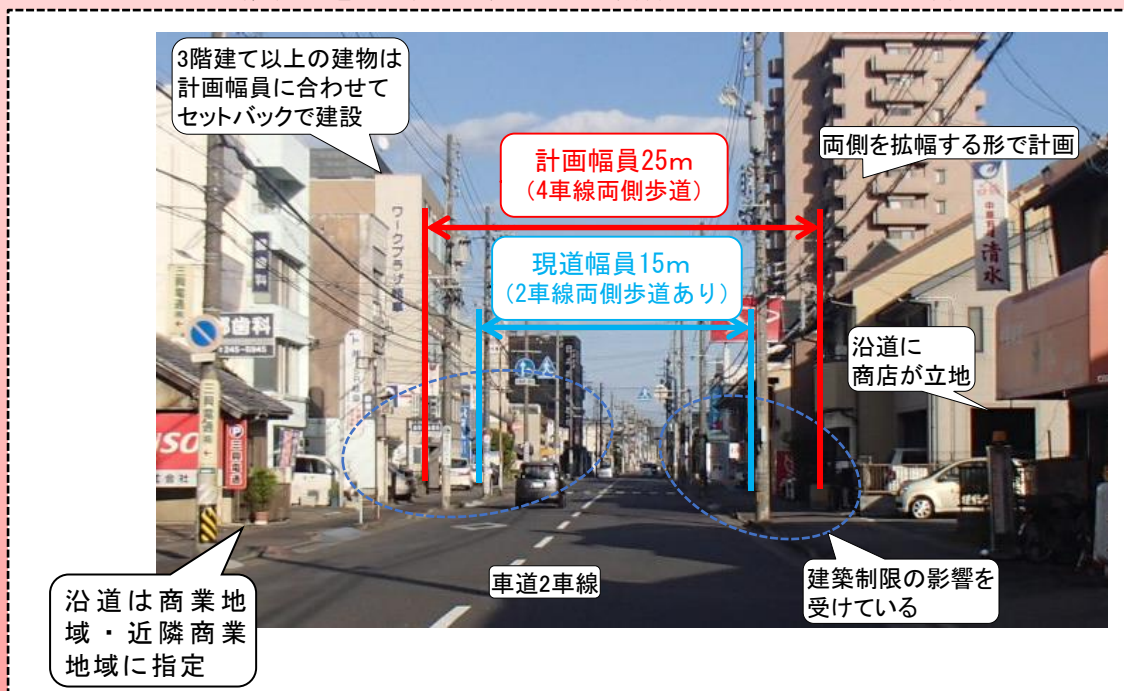
評価視点⑨ 沿道土地利用の有効活用の視点

【見直す指標】

⑨ 都市計画における土地利用の方針を踏まえ、建築制限の解消により、沿道土地利用の有効活用を図ることで、地域の活性化が期待できる場合は見直します。

- 沿道の用途地域が商業系等の場合、建築制限を解消し、沿道土地利用の有効活用が期待できると考えられる区間は、見直します。

(例) 沿道土地利用の有効活用が期待できると考えられる区間



以上の9つの評価視点に基づく14の評価指標により、見直し検討対象路線(区間)を評価します。

4-5 見直し候補路線(案)の絞り込み

- 9つの視点により評価した結果、1つ以上「見直す指標」に該当した路線(区間)について、見直し候補路線(案)の絞り込みを行います。なお、「見直す指標」に1つも該当しない路線(区間)は、存続候補とします。
- 絞り込みでは、個別路線毎の地域の状況等を十分に踏まえた上で、9つの評価視点による評価結果や沿道の土地利用状況、大型関連事業による影響等に留意しながら、都市計画の正当性を合理的に説明できるように整理し、廃止・変更・存続候補を決定します。

絞り込みの留意点

(1) 9つの評価視点による評価結果

- 対象区間において「見直す」や「見直さない」指標に該当する場合、それぞれの視点について地域の状況を踏まえた上で総合的に検討を行います。

(2) 当初の都市計画決定理由

- 当初の都市計画決定理由や内容を踏まえた上で検討を行います。

(3) 都市計画道路の役割・機能

- 現在の都市計画道路の役割・機能を把握し、求められる道路の機能を果たすことができるかを踏まえた上で検討を行います。

(4) 沿道の土地利用状況(建築制限による影響)

- 都市計画道路の沿道土地利用や建築制限の状況(建築物のセットバックや都市計画法第53条による許可状況等)、都市計画決定からの経過年数等を踏まえた上で、適正な都市計画の観点で検討を行います。

(5) 大型関連事業による影響

- 高速道路やバイパス整備等の大型関連事業は、周辺道路に及ぼす影響が非常に大きいため、影響の可能性のある路線については、整備後の交通状況を見ながら慎重に判断する等、今後の動向を踏まえた上で検討を行います。

(6) 現況道路等の課題や問題点

- 見直しを実施することで、現況道路等で生じる課題や問題点、事故状況等を整理し、必要に応じて道路断面構成や安全対策等の対応を踏まえた上で検討を行います。

(7) 地元要望

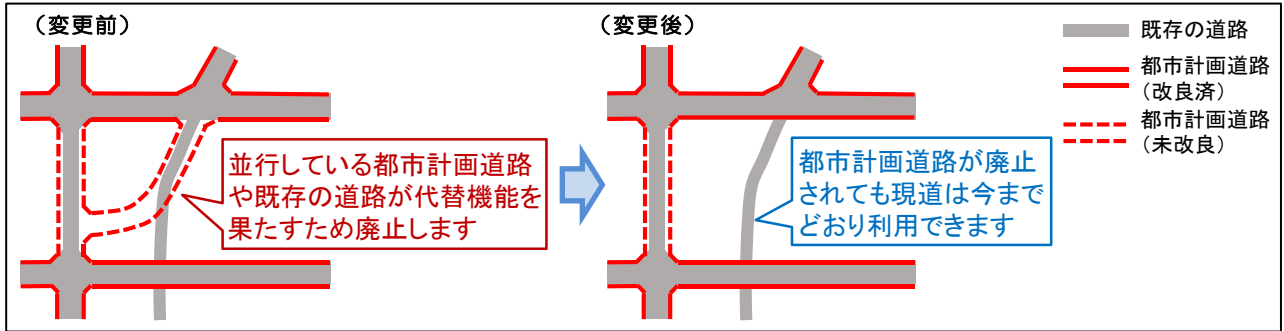
- 拡幅や歩道の整備等の地元要望がある場合は、その内容を参考に検討を行います。

絞り込み結果の分類

第2次見直し方針により現在の計画の検証を実施すると、次のような分類で都市計画変更を行うこととなります。

廃止候補

- 路線・区間そのものの整備の必要性が低いと評価された場合、当該路線・区間を廃止する都市計画の変更を行います。
- 現道は、今までどおり利用できます。



変更候補

- 現在の計画幅員による整備の必要性が低いと評価された路線・区間では、計画幅員を現道の幅員や将来必要となる車線数等が確保できる幅員に縮小する都市計画の変更を行います。

表 4-1. 計画の変更例

幅員の変更	車線数の変更	幅員の変更 (歩道機能の変化)
<p>現道の道路幅員が計画に対して不足している場合、車線数や歩道の設置状況等、機能面で充足している場合は現況の幅員に変更します。</p>	<p>自動車交通需要が変化し、計画の車線数が必要でないと判断された場合、将来必要な車線数を確保できる幅員に変更します。</p>	<p>現道の片側歩道で機能を充足できる場合等、求められる歩道機能の変化に合わせて幅員を変更します。</p>
<p>(変更前)</p> <p>(変更後)</p>	<p>(変更前)</p> <p>(変更後)</p>	<p>(変更前)</p> <p>(変更後)</p>

存続候補

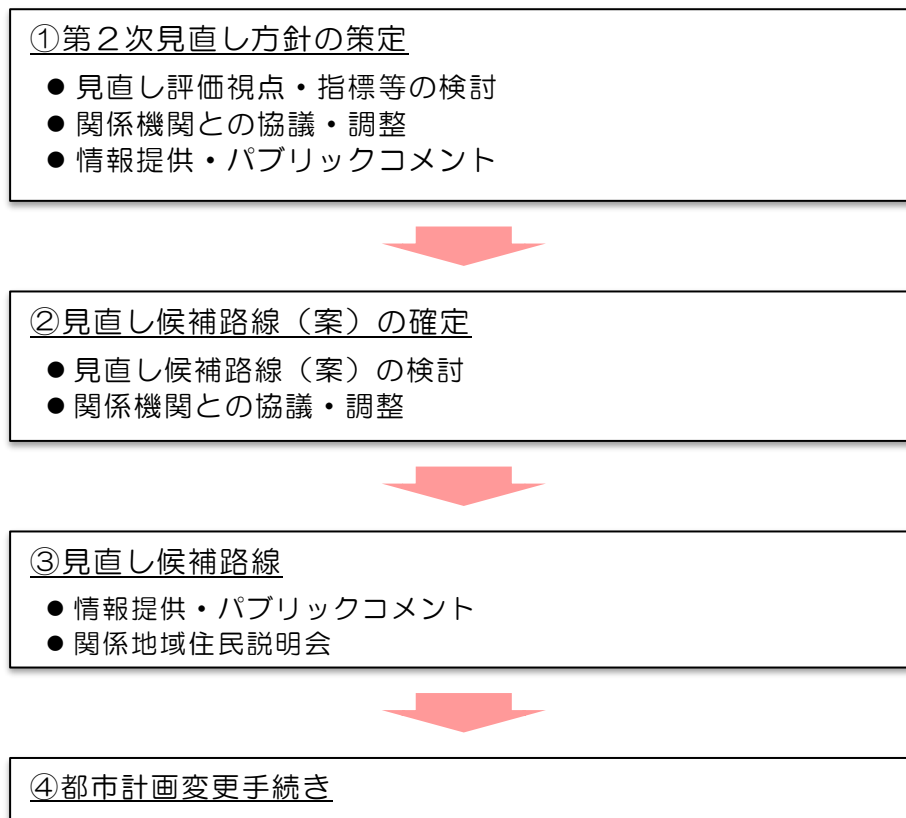
- 現在の計画について、今後の必要性が確認された路線・区間では、変更は行わず、今後も存続し、整備を進めます。

5. 見直しの進め方

5-1 見直しの進め方

- 見直し方針は、岐阜市都市計画審議会や岐阜県、道路管理者等の関係機関と協議・調整を行い、パブリックコメントにより広く市民に意見募集し、その結果を踏まえて策定します。
- 見直し候補路線（案）は、策定した見直し方針に基づき検討し、関係機関と協議・調整を行い、確定します。
- 見直し候補路線（案）について、パブリックコメントや関係地域住民説明会を実施し、見直しについて理解が得られた路線を対象に、都市計画変更の手続きを進めていきます。

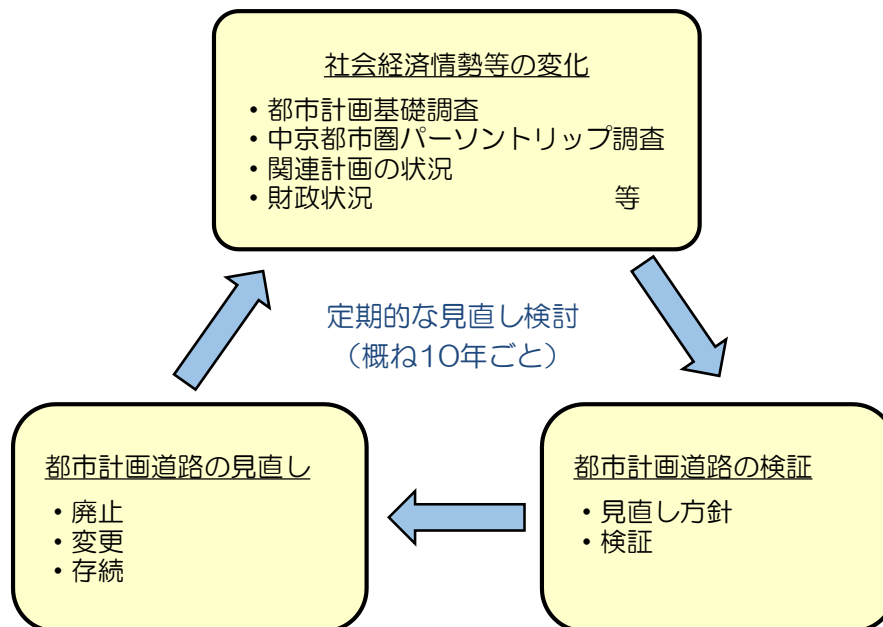
<見直しの進め方>



5-2 今後の継続的・定期的な検証

- 都市計画道路の見直しは、「継続的・定期的な検証」として、都市計画基礎調査（概ね 5 年毎）や中京都市圏パーソントリップ調査（概ね 10 年毎）の実施サイクルに合わせて、概ね 10 年毎に行うことを基本とします。
- このような「継続的・定期的な検証」を行い、市民への説明を行うことで、都市計画に対する信頼性・透明性を高めることとなると考えます。
- また、まちづくりの方針や財政状況、社会情勢等が大幅に変化し、都市計画道路の必要性に大きな変化が生じた場合は、適宜必要に応じて見直しを行います。

<継続的・定期的な検証のイメージ>



用語の解説

か行

幹線バス	<ul style="list-style-type: none"> 地域の幹線道路を運行するバス路線で、運行本数が多く、バス交通の軸となる路線のこと。
岐阜市総合交通戦略	<ul style="list-style-type: none"> 誰もが自由に移動できる交通環境社会の実現をめざし、市民や交通事業者等と連携しつつ、交通施策を総合的・重点的に推進するために策定された計画（平成 26 年 3 月策定）。
岐阜市地域公共交通網形成計画	<ul style="list-style-type: none"> 少子高齢化、人口減少の進展に対応した持続可能な公共交通ネットワークを構築するために策定された計画（平成 27 年 3 月策定）。
岐阜市都市計画審議会	<ul style="list-style-type: none"> 岐阜市に設置された、都市計画法に基づき都市計画に関する事項の調査審議を行う機関。
岐阜市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画法第 18 条の 2 に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、都市の長期的なまちづくりの方針を総合的・体系的に示した計画（平成 20 年 12 月策定）。
緊急輸送道路	<ul style="list-style-type: none"> 地震直後から発生する救助・救急・医療・消火活動及び避難者への緊急物資の供給等に必要となる人員及び物資の輸送を円滑かつ確実に実施するための道路。
公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> 都市の基軸となる公共交通サービス水準の高い鉄道や幹線バス路線のこと。
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> 交通手段の乗り継ぎを行う拠点（乗り継ぎ拠点）のこと。 「鉄道相互」、「鉄道とバス」、「自動車や自転車などと鉄道やバス」、「幹線バスと支線バス」などの乗り継ぎ拠点がある。

さ行

市街化区域	<ul style="list-style-type: none"> すでに市街地を形成している区域、または、おおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。
市街化調整区域	<ul style="list-style-type: none"> 市街化を抑制すべき区域のこと。
市街地開発事業	<ul style="list-style-type: none"> 市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的に、建築物・建築敷地の整備、公共施設の整備を行う事業（土地区画整理事業、市街地再開発事業）のこと。
消防活動困難区域	<ul style="list-style-type: none"> 消防自動車が出入りできる幅員 6m 以上の道路からホースが到達する一定の距離以上離れた区域のこと。
将来交通需要予測	<ul style="list-style-type: none"> 道路計画や交通計画等の策定における基礎資料として活用するため、将来的な交通量を予測するもの。
ストック	<ul style="list-style-type: none"> ある時点に存在する経済数量で、都市政策の観点では、既存の都市施設等（道路、公園、緑地、下水道等）のことをいう。
セットバック	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画法、建築基準法等で規定された条件を満たすため、道路から後退して建築を行うこと。
戦災復興都市計画	<ul style="list-style-type: none"> 太平洋戦争後の日本において、空襲を受けて破壊された都市の復興のため、戦災復興土地区画整理事業によって進められた都市計画のこと。

た行

地域コミュニティ	<ul style="list-style-type: none"> • 同一地域内にともに居住する人々が、居住することにより生活のあらゆる分野にわたって協働し、その居住地域を媒介とした共通的な意識、価値観、言語、行動規範、生活様式等を形成する地域的生活共同体のこと。
地域生活拠点	<ul style="list-style-type: none"> • 周辺部、郊外部において、地域生活圏での集約拠点として、日常生活に必要な機能の集積を図る区域のこと。
中京都市圏パーソントリップ調査	<ul style="list-style-type: none"> • 名古屋市を中心とした都市圏内（愛知県、岐阜県南部、三重県北勢地域）において「人の動き」を調べるための交通に関する実態調査のこと。 • 人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に動いたかについて、調査日1日の全ての動きを調べる。
投資的経費	<ul style="list-style-type: none"> • 道路、橋りょう、公園、学校、公営住宅の建設等社会資本の整備等に要する経費であり、普通建設事業費、災害復旧事業費及び失業対策事業費から構成されている。
都市計画運用指針	<ul style="list-style-type: none"> • 都市政策を進めていく上で、都市計画制度をどのように運用していくことが望ましいか等、国としての原則的な考え方を示したもの。
都市計画基礎調査	<ul style="list-style-type: none"> • 都市における人口、産業、土地利用、交通などの現況及び将来の見通しを把握するための調査。
都市交通調査	<ul style="list-style-type: none"> • 都市における交通実態を把握・分析するための調査で、パーソントリップ調査、全国都市交通特性調査、都市OD調査等が実施されている。
都市施設	<ul style="list-style-type: none"> • 円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保するうえで必要な施設。 • 本市では道路、都市高速鉄道、駐車場、公園、緑地、墓園、運動場、下水道、汚物処理場、ごみ焼却場、その他水路、市場、と畜場、火葬場、流通業務団地を定めている。
トリップ	<ul style="list-style-type: none"> • ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位のこと。

は行

パブリックコメント	• “協働のまちづくり” の推進を図るための取組みの一つで、市が基本的な政策の意思決定を行う前に、広く市民から意見を募集し、これを参考にして意思決定をするとともに、市民からの意見の概要と市の考え方などを公表していく一連の手続きのこと。
BRT	• 「Bus Rapid Transit」の略で、バスレーンの導入など走行環境の改善によるバスの定時性や速達性を確保し、連節バスなど車両の高度化とあわせ、利便性・快適性を高めた次世代のバスシステムのこと。
風致地区	• 都市としての風致を維持するため、特に自然的景観の維持に重点を置き、条例で建築、土地造成等に規制をする地区。
防災拠点	• 大規模災害発生時に迅速な災害対策活動のため、救助活動、物資配分、ライフライン復旧等の活動拠点となる施設のこと。

ま行

メンテナンスサイクル	• 建造物の維持管理を効率的・効果的に進めるための業務サイクルで、点検⇒診断⇒措置⇒記録⇒（次の点検）というサイクルが構築されるべきとされている。
------------	---

や行

用途地域	• 住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めるもので、12種類に分類される。 • 用途地域が指定されると、それぞれの目的に応じて、建てられる建物の種類が決められる。
予防保全	• 建造物の損傷の早期発見・早期対策で国民の安全安心とネットワークの信頼性を確保するとともに、ライフサイクルコストの最小化と建造物の長寿命化を図ること。

ら行

ライフサイクルコスト	• 建造物の計画、設計から建設、維持・管理、解体撤去、廃棄にいたる費用のこと。
------------	---

