

# 大阪府都市計画道路見直しの基本的指針

大阪府

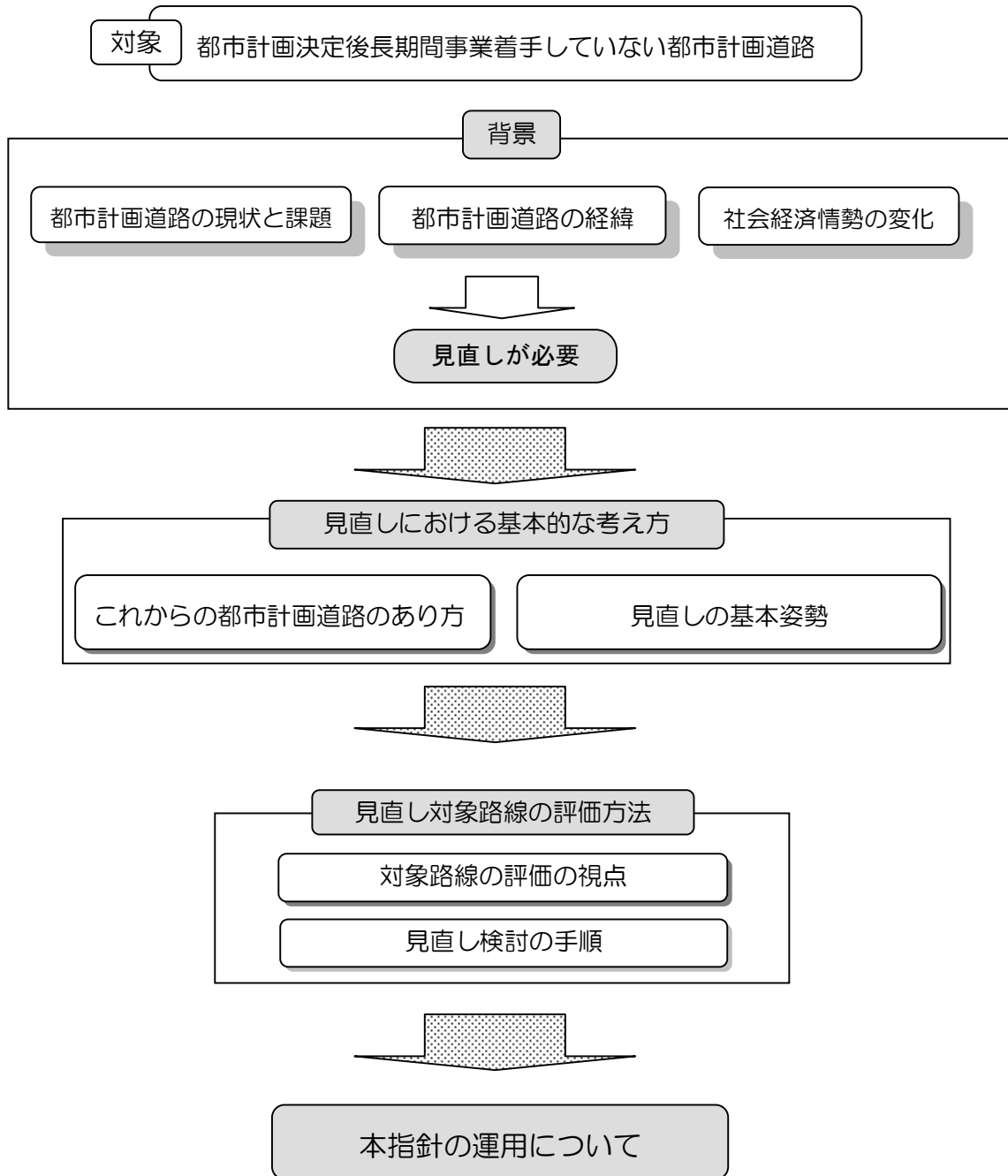
平成 15 年 3 月

## 《目 次》

<u>1. 指針策定の目的</u>	-----P1
<u>2. 背景</u>	-----P2
2-1 都市計画道路の現状と課題	-----P2
2-2 都市計画道路の経緯	-----P3
2-3 社会経済情勢の変化	-----P4
<u>3. 見直しにおける基本的な考え方</u>	-----P6
3-1 これからの都市計画道路のあり方	-----P6
3-1-1 目指すべき大阪の将来都市像	-----P6
3-1-2 これからの都市計画道路のあり方	-----P6
3-2 見直しの基本姿勢	-----P7
3-2-1 基本姿勢	-----P7
3-2-2 見直し検討の対象とする範囲	-----P7
3-2-3 見直しの評価対象路線	-----P8
3-2-4 見直しの評価対象とする単位(圏域)	-----P8
<u>4. 見直し対象路線の評価方法</u>	-----P9
4-1 対象路線の評価の視点	-----P9
4-2 見直し検討の手順	-----P10
<u>5. 本指針の運用について</u>	-----P16

# 1. 指針策定の目的

本指針は、都市計画決定後長期間にわたり事業未着手の都市計画道路について、これからの大阪の将来都市像に沿った計画となっているかを点検・検証し、存続又は廃止の位置付けを行うために、路線の必要性を評価する方法と適切な見直しを行う手順など、大阪府が都市計画道路の見直しを実施するに当たっての基本的な方針を示したものである。



図—1 本指針の概要

## 2. 背景

### 2-1 都市計画道路の現状と課題

#### 現状

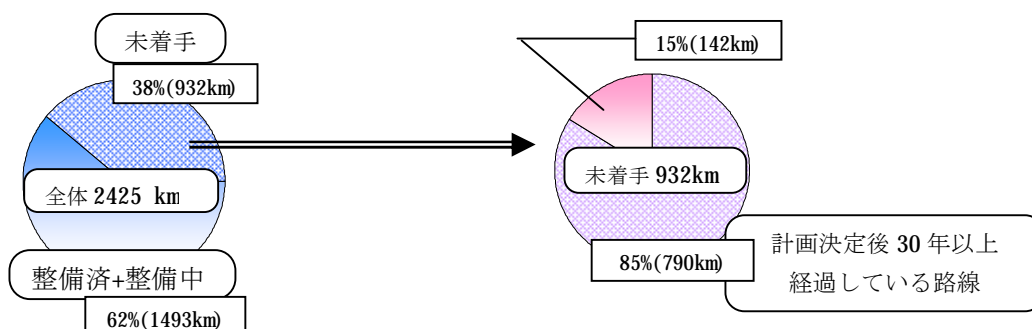
- 都市計画道路の整備状況は、平成12年度末時点で、整備済区間と整備中区間を合わせて、約6割である。

【図-2】

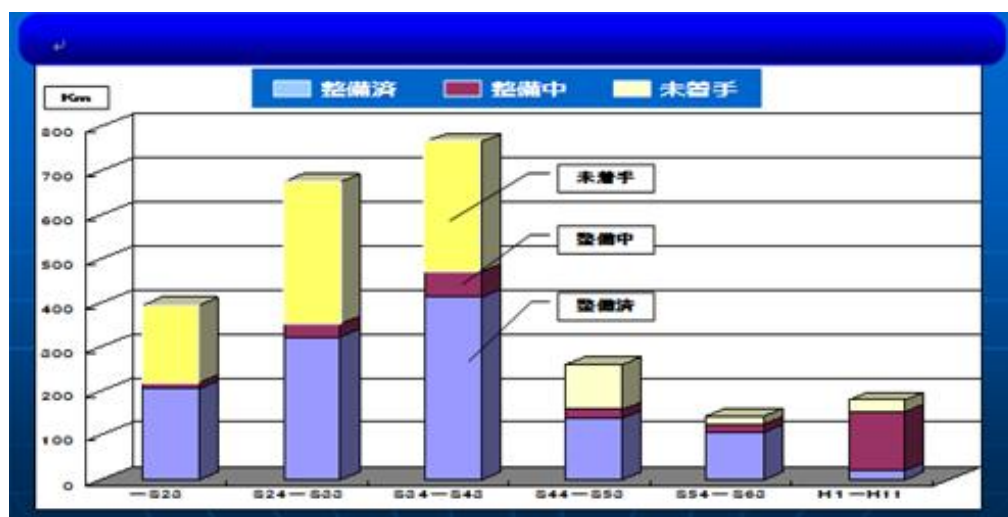
- 約4割が未着手であるが、そのうちの8割以上が都市計画決定後30年以上経過している（昭和44年以前）。【図-3】

#### 課題

- 未着手の都市計画道路区域では、自由には建築ができないという制限があり（都市計画法第53条）、しかも、それが長期化していることから、地権者の不満とともに地域の活性化が阻害されているのではないかという懸念がある。
- 長期間未着手の都市計画道路は、計画当初と社会経済情勢が大きく変化していることから、既に代替路線が存在しているなど、必要性が変化している可能性がある。



【図-2】都市計画道路の整備状況（平成12年度末現在、大阪市を除く）



【図-3】都市計画決定年代別整備状況（平成12年度末現在、大阪市を除く）

## 2-2 都市計画道路の経緯

### ①昭和20年代～30年代前半：戦災復興の時代

- ・ 都心部への人口集中とともに、経済は大きく回復し、増大する交通混雑の緩和と物資輸送の強化のため、都心部疎開跡地を中心に多くの都市計画道路が計画決定された。

### ②昭和30年代後半～40年代：高度経済成長の時代

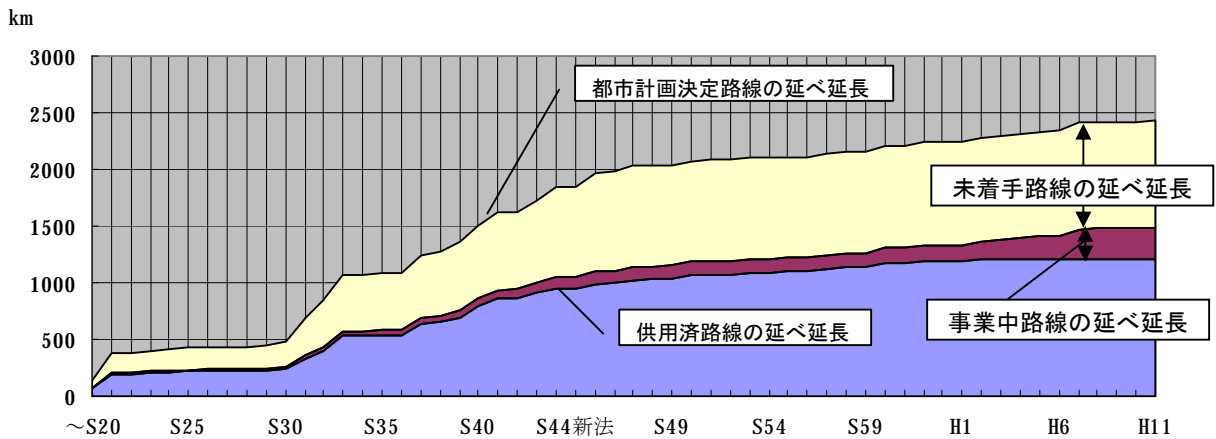
- ・ 都市の均衡ある発展を目指すとともに、急激なモータリゼーションに対応するため、府内一斉に多くの骨格的な都市計画道路が計画決定され整備された。

### ③昭和50年代～平成3年前後：安定成長型社会の時代

- ・ 市街地の拡大と経済成長に支えられ、都市計画道路は着実に整備されていった。
- ・ 併せて「国際花と緑の博覧会」や「関西国際空港」などの大規模プロジェクトに関連した都市計画道路が整備された。

### ④平成3年前後～：成熟型社会の時代

- ・ 既存の都市基盤施設の大規模更新や公共投資力が低下したこともあり、残された長期未着手路線の整備はあまり進んでいない。



	戦災復興の時代	高度経済成長の時代	安定成長型社会の時代	成熟型社会の時代
大阪府の都市基盤整備	・ 戦災復興土地区画整理事業開始	・ 千里・泉北ニュータウン着工 ・ 十大放射三環状線事業開始 ・ 阪神高速道路公団設立、事業開始 ・ 北大阪急行地下鉄乗入 ・ 中央環状線・新御堂筋線完成	・ 関西空港関連施設の事業開始 ・ 大阪府道路整備長期計画（レインボー計画21）の策定 ・ 大阪モノレール（千里中央～南茨木）開通	・ 関西国際空港開港
関連法	・ 特別都市計画法公布	・ <b>新都市計画法公布</b>	・ 都市計画法改正（地区計画制度創設）	・ 環境基本法公布 ・ 地方分権一括法公布
社会情勢	・ 終戦 ・ ジェーン台風襲来	・ 東海道・山陽新幹線開通 ・ 名神高速道路完成 ・ 日本万国博覧会開催 ・ オイルショック	・ バブル景気 ・ 花と緑の博覧会開催	・ 阪神淡路大震災 ・ 地球温暖化防止京都会議 ・ 明石海峡大橋開通

図-4 都市計画道路の変遷と当時の社会情勢

## 2-3 社会経済情勢の変化

### ①市街地拡大の収束傾向

- ・大阪府域においては、産業経済構造の変化により事業所数が減少しているとともに、人口流出と急激な少子化の進展のため、人口減少社会の到来を目前に控えており、市街地の拡大は収束しつつある。
- ・都心部などでは、工場跡地利用や地価下落に伴い都心回帰が起こっている。

### ②高齢社会の到来

- ・高齢者人口の増加に伴い、安全面や使いやすさを重視した施設整備が重要となっている。

### ③環境問題への取り組み

- ・地球温暖化問題や道路沿道における騒音・振動・大気汚染などの環境問題の解決に向けた取り組みが一層重要となってきている。

### ④まちづくりに対する意識の変化

- ・阪神淡路大震災を契機に地域防災に対する意識が高まっている。
- ・地域の自然環境や歴史文化資産の保全に対する意識が高まっている。
- ・行政主導型から公民協働型へ変化しつつある。

### ⑤公共事業の見直し

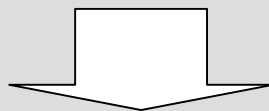
- ・公共事業は、より一層の効率性を目指すため、その見直しが行われ、少子高齢対策や環境問題対策などへ転換されつつある。

### ⑥地方分権時代の到来

- ・地方分権の進展により、都市計画についても地方自治体が、それぞれの責任において、主体的に取り組むことができるようになった。

### ⑦関係法令の改正

- ・都市計画法では、地方分権や住民主体といった点を重視した改正が行われ、道路構造令では、福祉のまちづくりに対応した歩道の幅員などが標準的な基準として改正されている。



以上のような社会経済情勢の変化を背景に、長期間未着手の都市計画道路の見直しに取り組むことが必要である。

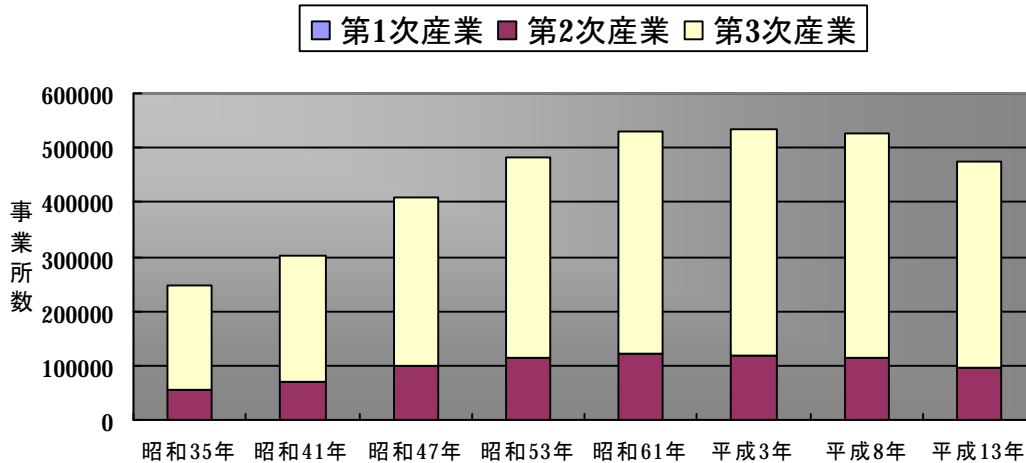


図-4 大阪府の産業別事業所数の推移

(資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査報告」)

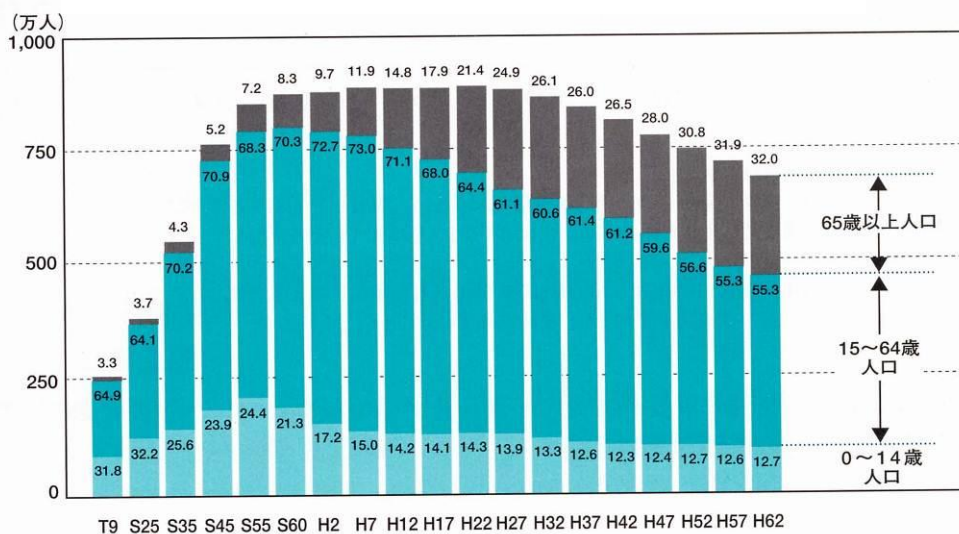


図-5 大阪府の年齢別人口構成の推移(経過と予測)

(資料：大阪府「大阪の再生・元気倍増プラン～大阪21世紀の総合計画」)

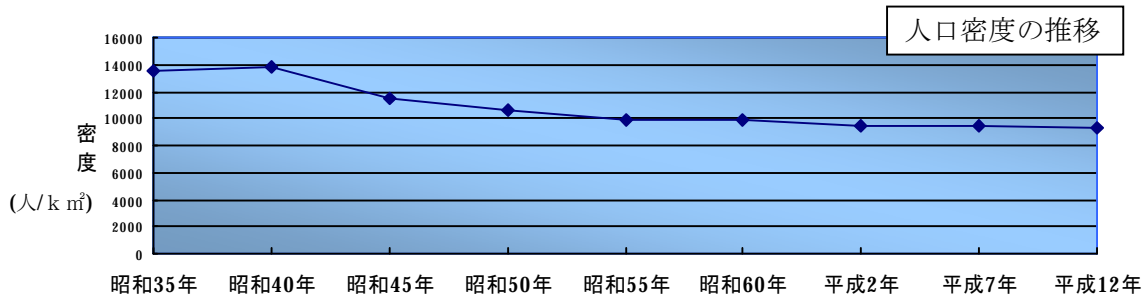
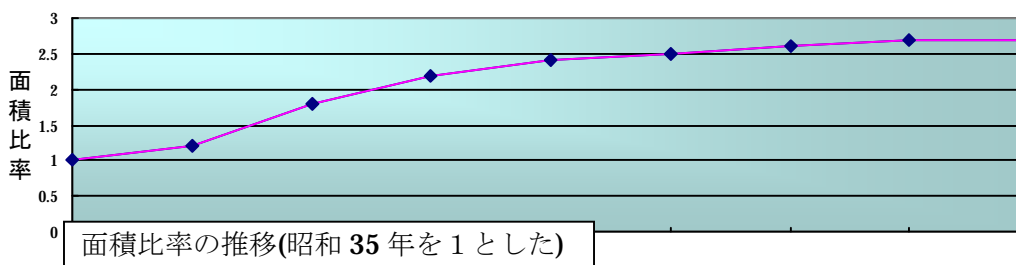


図-6 大阪府の市街地(人口集中地区(DID地区))の面積比率及び人口密度の推移

(資料：大阪府「平成12年国勢調査による大阪府の人口動向基礎資料編」)

### 3. 見直しにおける基本的な考え方

#### 3-1 これからの都市計画道路のあり方

##### 3-1-1 目指すべき大阪の将来都市像

府の総合計画（元気増プラン）の中で目標設定している

**「安全で安心で、そして快適で便利なまち」、「都市の再生と活力」**

を目指すものとする。

□これからの大阪の将来像は、府の総合計画（元気増プラン）の中でも示しているとおおり、昨今の複雑に社会経済情勢が絡み合う中で、地域コミュニティ活動が活発化する良質な居住空間や生活空間の形成に向けて、「安全で安心で、そして快適で便利なまち」を再構築し、都心部における都市型産業の育成やインナーエリアの再生による地域拠点形成を行うなど、「都市の再生と活力」を図り、再び大阪の元気な姿を実現しなければならない。

##### 3-1-2 これからの都市計画道路のあり方

目指すべき大阪の将来都市像に向けて、これからの都市計画道路は、交通処理機能に加え、

- 「ゆとり」と「安心」を与えてくれる空間であること。
- 都市の活性化につながる道路であること。

を目指すものとする。

□今までの都市計画道路は、自動車の交通機能、いいかえれば自動車交通中心の道路網形成という考え方と、車道を中心とした考え方が一般的であり、歩行者や自転車が通行するための機能、緑や火災の延焼を防止するための空間的機能といった考え方は十分とはいえなかった。したがって、道路空間は、「ゆとり」と「安心」を与えてくれる総合的な都市空間といった要素も重視することとした。

□また、市街地の拡大が収束しつつあるといった社会情勢に照らすと、都心部やインナーエリア等をいかに活かしていくのかといった要素、つまり、これらの地域の交通渋滞緩和や活性化につながる道路網計画になっているかといった要素も重視することとした。したがって、府域一律の均一な道路網を計画するのではなく、住宅地であるとか、商業地であるといった土地利用状況を考慮し、地域特性に応じた道路密度や道路配置を検討することとした。



## 3-2 見直しの基本姿勢

### 3-2-1 基本姿勢

長期間未着手の都市計画道路がこれからも大阪の将来都市像に沿った計画となっているか、市街地形成機能や交通機能、都市防災機能等様々な観点から定量的及び定性的に評価し、必要性の判断を総合的に行い、存続又は廃止の位置付けを行う。

□今回の見直しは、都市計画決定後長期間経過している路線の中に、計画の必要性が変化している可能性の高い路線を中心に、従来から重視されてきた「市街地形成機能」や「交通処理機能」に加えて、「火災の延焼を防止するといった防災機能」や「緑のネットワークなど連続したオープンスペースとしての機能」等、昨今、特に重要となってきた観点にも重点を置いて評価する。

なお、これらの評価に当たっては、関係市町村とも十分に協議しながら路線毎にカルテを作成して、総合的に必要性を判断する。

### 3-2-2 見直し検討の対象とする範囲

府域<sup>\*</sup>の都市計画道路のうち、事業未着手の幹線街路

□今回の見直しは、府域で多く残されている事業未着手の路線について、これからの大阪の将来都市像に沿った計画となっているか、広域的な見地で、多面的な点検・検証を府内一斉に実施するものであることから、都市計画法施行規則第7条に定める幹線街路を見直しの対象とした。

なお、幹線街路以外の都市計画道路である自動車専用道路、区画街路、特殊街路については、それぞれが特定の機能や目的を果たすため、あるいは局所的な土地利用に対応して定められており、広域的で多面的な点検・検証にはなじまないことから、今回の一斉見直しの対象とはせず、必要に応じて個別に対応することとした。

また、都市計画においては、都市計画法の規定により政令市が都道府県並みの決定権限を有していることから、大阪市の幹線街路については、今回検討の対象とはしないが、ネットワークとしての整合を図るため、大阪市域にまたがる路線については十分な調整を行う。

\*：大阪市を除く

### 3-2-3 見直しの評価対象路線

見直しの評価対象は、事業未着手の幹線街路のうち

①旧都市計画法による都市計画決定のもの 又は、

②地形・地物との不適合を有するもの

とする。

□都市計画道路は、事業着手まで長期間を要することが都市計画法本来、予定されているが、時間の経過とともに社会経済情勢は変化し、計画が陳腐化している可能性も考えられる。

特に、旧都市計画法（新都市計画法が昭和 43 年 6 月制定、翌 44 年 6 月施行）時代の長期未着手路線は 30 数年以上も経過しており、その総延長は、新都市計画法以後の未着手路線総延長の 5 倍強に達している（3 ページの図-2、3 参照）。

そのため、今回の見直しでは、事業未着手の大部分を占める旧都市計画法時代の路線について、評価対象とした。

□また、都市計画線上に歴史文化資産等がある場合や整備の際に地形上どうしても道路構造令を満足できない場合は、都市計画決定年次を問わず、評価対象とした。

□以上のように評価対象を設定することで、特に早期に見直し検討を行うことが必要な未着手路線を、概ね網羅して評価することができると考えられる。

### 3-2-4 見直しの評価対象とする単位(圏域)

見直しの評価対象とする単位は、府域<sup>\*</sup>において、十大放射三環状線のような主要幹線道路や淀川、大和川等の主な地物で囲まれた圏域とする。

□圏域は、幹線街路の市街地形成機能や交通機能及び地域特性を適正に評価するため、十大放射三環状線（国道 43 号、府道大阪池田線、御堂筋線、大阪高槻京都線、国道 308 号、国道 163 号、西名阪自動車道、国道 309 号、松原泉大津線、第 2 阪和国道、大阪外環状線、大阪中央環状線、大阪内環状線）といった主要幹線道路と、淀川や大和川など地域を分断する地物に囲まれるそれぞれの区域を、評価対象の一単位とする。

□圏域設定は、基本的に以上のとおりとするが、実際の交通実情や経済圏域等を勘案して、必要に応じて、一圏域内を細分化したり、隣接圏域同士を合わせて一つの圏域として考えるものとする。

\*: 大阪市域は除く

## 4. 見直し対象路線の評価方法

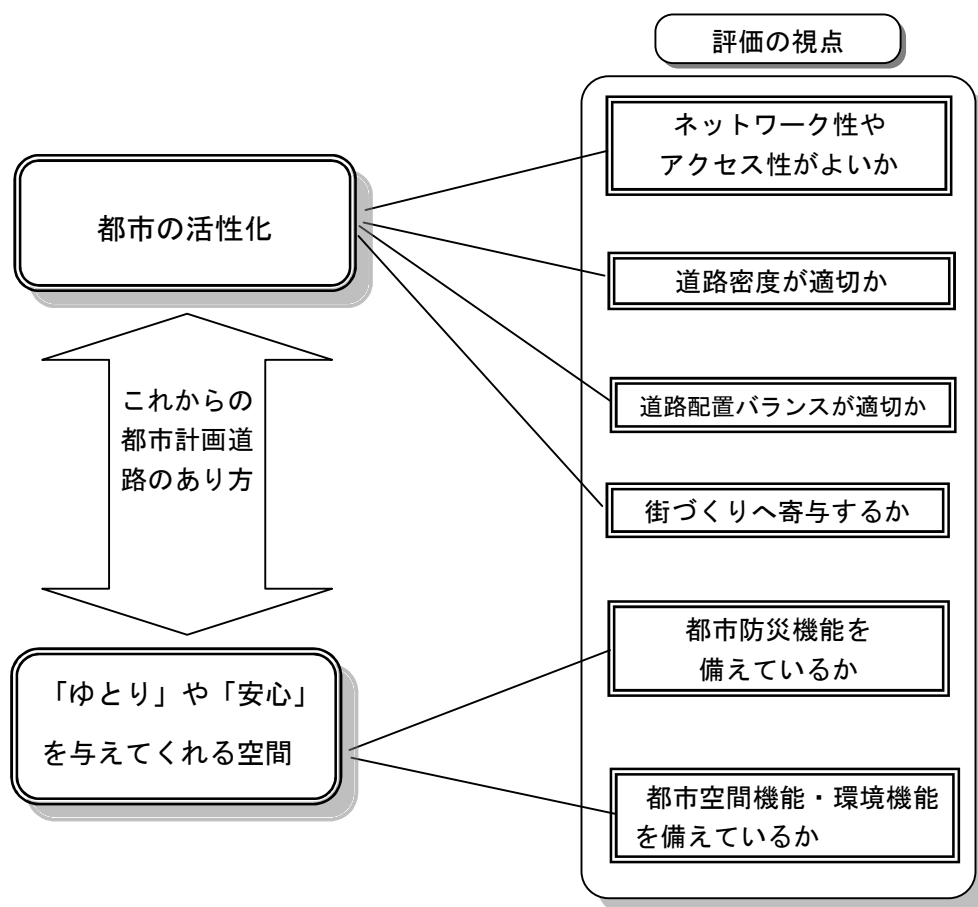
### 4-1 対象路線の評価の視点

見直し対象路線の評価の視点は、次のとおりとする。

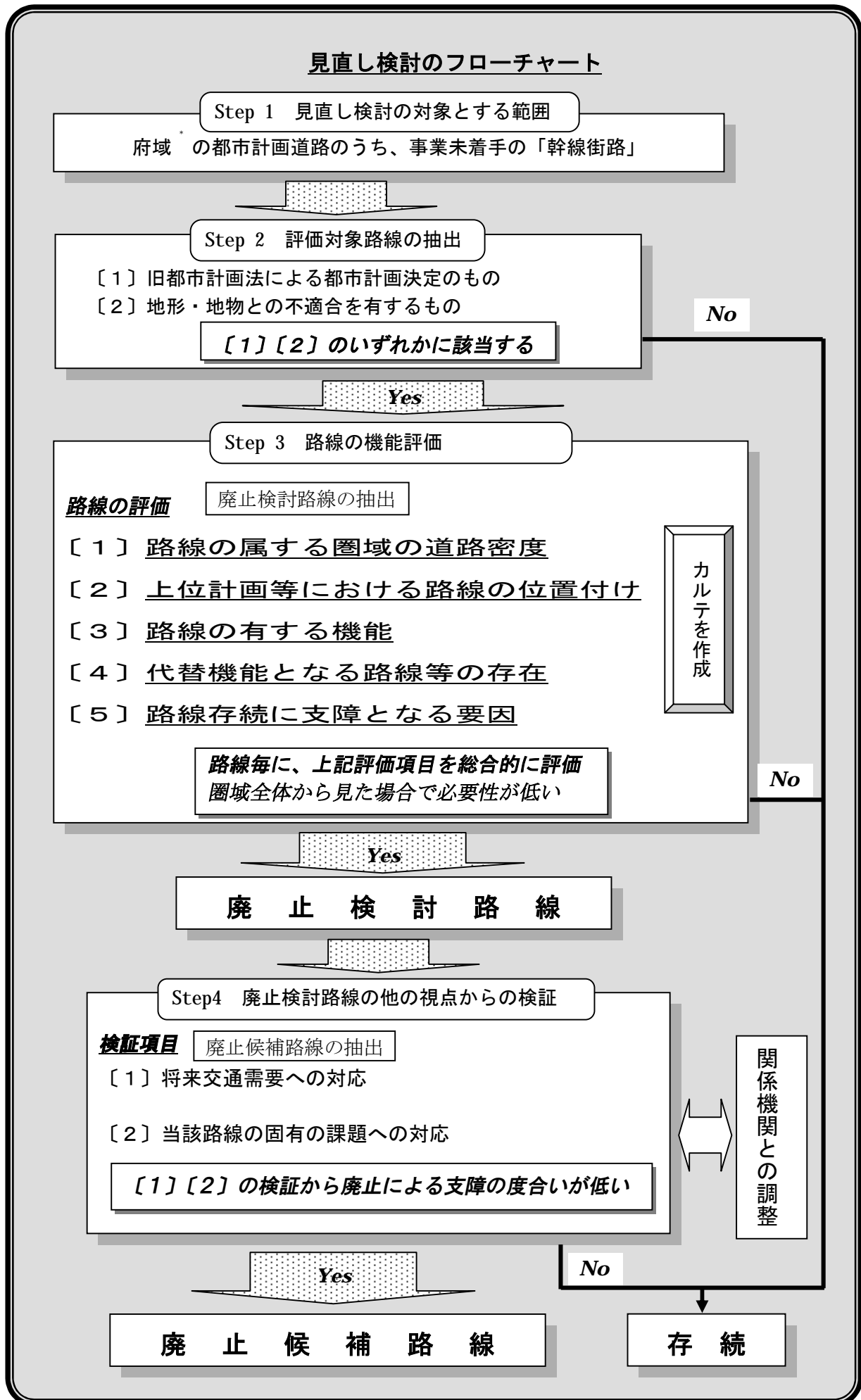
- ①ネットワーク性やアクセス性がよいか
- ②道路密度が適切か
- ③道路配置バランスが適切か
- ④街づくりへ寄与するか
- ⑤都市防災機能を備えているか
- ⑥都市空間機能・環境機能を備えているか

□見直し対象路線の抽出にあたっては、先に示した「都市の活性化」や「ゆとりや安心を与えてくれる空間」といった、これからの都市計画道路に求められる要素を、対象路線が具備しているかが評価のポイントである。そのため、これらにつながる視点として、上記6つの具体化した視点を定めた。

□なお、設定にあたっては、平成12年12月国土交通省策定の都市計画運用指針（IV-2-2都市施設の条文）や平成14年度第4回府政モニターアンケートの結果等を参考とした。



4-2 見直し検討の手順



\*：大阪市を除く

## 路 線 別 評 価 カ ル テ

### ■路線の概要

路線番号・路線名： \_\_\_\_\_ 圏域番号： \_\_\_\_\_  
 評価対象区間： \_\_\_\_\_  
 延長・幅員： L = \_\_\_\_\_ W = \_\_\_\_\_  
 都市計画決定（変更）年月日： \_\_\_\_\_  
 路線の位置付け： 幹 線 系 \_\_\_\_\_

### ■各項目の評価

[1] 圏域の 道路密度		基準道路密度	現況道路密度	
	全 体	km / km <sup>2</sup>	km / km <sup>2</sup>	
	幹線系	km / km <sup>2</sup>	km / km <sup>2</sup>	

[2] 上位計画等における位置付け	
-------------------	--

[3] 路線の有する機能	
道路配置バランス	
ネットワーク ・アクセス性	
都市防災機能	
都市空間機能	
環境機能	
面的整備との一体性	

[4] 代替機能となる 路線等の存在	
-----------------------	--

[5] 路線存続に支障 となる要因	
----------------------	--

### ■圏域全体から見た路線の総合的評価

※「現時点において圏域全体から見て必要性が低い」と認められるか否かを記載。

【備 考】

## **見直し検討の手順**

### **■Step 1：見直し検討の対象とする範囲**

#### **【補足】**

- ◆Step 3 の道路密度評価や Step 4 の将来交通需要対応の検証などで必要となるため、府域(大阪市を除く)の都市計画道路のうち、幹線街路(都市計画法上の「幹線街路」)を「主に幹線的機能を有する路線」(幹線系)と「主に補助幹線的機能を有する路線」(補助幹線系)とに分類する。
- ◆ここでは、都市計画幅員が16m以上のものを幹線系、都市計画幅員が8m以上16m未満のものは、補助幹線系とする。ただし、それぞれの圏域において、地域の実情を勘案して決定する。  
(幅員が16m未満であるが、国道・主要府道に重複する路線は、「幹線系」として取り扱う等)

### **■Step 2：評価対象路線の抽出**

- ◆Step 1による検討対象路線から、以下のいずれかに該当する路線を抽出し、Step 3に移る。

#### **【旧法による都市計画決定のもの】**

- 当該路線の都市計画決定年次が旧法(昭和44年6月以前)の場合は、評価対象路線として抽出する。(現在の社会経済情勢を背景として、まず、事業未着手で陳腐化している可能性がある道路を現在の視点で見直すことに焦点を絞って検討を進めることとする。)

#### **【地形・地物との不適合】**

- 都市計画線上に歴史的文化資産などがある場合は、評価対象路線として抽出する。  
例)・重要文化財、文化遺産、史跡、歴史的建造物群など  
・神社、仏閣、墓地など
- 現状のままで整備すると、道路構造令上、縦断線形などで構造上の問題がでてくる場合は、評価対象路線として抽出する。

- ◆上記2条件のどちらにも該当しない路線は、今回は評価対象外とし、存続させる。

### **■Step 3：路線の機能評価**

#### **路線の評価**

- ◆路線の評価は、
  - 〔1〕 路線の属する圏域の道路密度
  - 〔2〕 上位計画等における路線の位置付け
  - 〔3〕 路線の有する機能
  - 〔4〕 代替機能となる路線等の存在
  - 〔5〕 路線存続に支障となる要因

の5つの項目について行う。

## 〔1〕「路線の属する圏域の道路密度」の評価

- ◆圏域の道路網を定量的に評価するために、道路密度（ $1\text{km}^2$  当たりの道路延長）を計算する。
- ◆圏域ごとに「現況道路密度」と「基準道路密度」を比較評価する。

### 【道路密度】

□十大放射三環状線、淀川、大和川で構成される圏域を単位として、それぞれの圏域で、現況の道路密度が基準となる道路密度を満たしているか点検する。

### ○評価基準（参考とした基準）

「良好な市街地形成のための都市内道路の整備のあり方とその推進方策について」の答申（昭和 62 年 8 月 12 日答申第 16 号）を参考として評価基準を設定する。

地 区	整備水準 ( $1\text{km}^2$ 当り)
住宅地	4 km
商業地	5 km
工業地	1 km

- ・本検討においては、上記整備水準に基づき、圏域内の用途地域が指定されている区域を対象として、各用途別面積比で加重平均した整備水準を基準値として設定する。
- ・ここで、設定される基準値は、「幹線＋補助幹線」の密度であり、「幹線」は、その 2 分の 1 として設定する。
- ・道路密度の算定には「都市計画道路＋現道」を計上する。

## 〔2〕「上位計画等における路線の位置付け」の評価

- ◆対象路線が、市町村総合計画や都市計画マスタープランなどの上位計画あるいはその他の行政計画において、特段の位置付け（重要な路線として路線名が具体的に挙げられている等）があるか、などを調べる。

## 〔3〕「路線の有する機能」の評価

- ◆「道路配置バランス」、「ネットワーク・アクセス性」、「都市防災機能」、「都市空間機能」、「環境機能」及び「面的整備との一体性」について、路線ごとに評価する。

### 【道路配置バランス】

□評価対象路線が、周辺地域の道路配置バランスを保つ上で必要な路線であるかを調べる。

### 【ネットワーク・アクセス性】

□評価対象路線が、「都市中心部間の連絡機能を有しているか」「自動車専用道路のインターチェンジにアクセスしているか」「鉄道駅や主要な公共施設にアクセスしているか」、などを調べる。

#### 【都市防災機能】

□評価対象路線が、防災計画上、緊急時の交通路として位置付けられているか、緊急時の避難地や防災拠点へのアクセス道路となっているか、などを調べる。

#### 【都市空間機能】

□評価対象路線が、歴史文化（あるいは、景観、自然、緑、防災など）のネットワークを形成する路線として位置付けられているか（もしくは、それを活かした路線整備が可能であるか）、などを調べる。

□評価対象路線が、歩行者道・自転車道のネットワークを形成する路線として位置付けられているか、現況の計画幅員で、現在の法令基準上必要な自転車道や歩道の幅員を確保できているか、などを調べる。

#### 【環境機能】

□評価対象路線が、混雑度が著しく大きい幹線道路のバイパス的な役割を果たし、当該現道の交通量の低減や沿道の環境改善が期待できるか、などを調べる。

#### 【面的整備との一体性】

□評価対象路線が、土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備(予定も含む)地内の幹線道路となっており、その事業を支援するものであるか、などを調べる。

### 〔4〕「代替機能となる路線等の存在」の評価

- ◆〔3〕の評価対象路線の有する機能に対して、同様の機能を有する路線（対象路線の都市計画で定められた幅員内の現道を含む）が存在するか調べる。

### 〔5〕「路線存続に支障となる要因」の評価

- ◆評価対象路線が、現状において、下記のような課題を有しているか調べる。
  - ・現計画のまま整備すると道路面と現地盤との間に大きな段差が生じる構造となり、沿道利用ができなくなるため、駅や公共施設などへのアクセス機能が発揮できない。
  - ・歴史文化遺産等の上を通過しており、それを保存しつつ道路整備を実施することは非常に困難。
  - ・主に通過交通を分担する幹線道路であるが、都市計画決定後長期間が経過しているため、その間に周辺地域が宅地化され、幹線道路の計画位置としては、相応しくなくなっている。など

### 廃止検討路線の抽出

- ◆対象路線ごとに、上記の評価項目を記載した「評価カルテ」を作成する。
- ◆カルテ作成に当たっては、関係市町村の意見を参考にする。
- ◆路線ごとの評価カルテに基づき、「〔3〕路線の有する機能」（＝必要性がプラスになる評価）を抽出し、このうち「ネットワーク・アクセス性」「都市防災機能」「都市空間機能」などについて「〔4〕代替機能となる路線等の存在」（＝必要性がマイナスになる評価）を確認し、「〔1〕圏域の道路密度」「〔2〕上位計画等における位置付け」「〔5〕路線存続に支障となる要因」を加味して、総合的に対象路線の必要性を評価する。
- ◆なお、対象路線のカルテ作成を通じて、長期に亘り事業未着手となっている原因について、その特徴(傾向)が明らかになった場合は、各対象路線を評価する際に参考とする。



## ■Step 4：廃止検討路線の他の視点からの検証

### 〔1〕将来交通需要との対応を検証

- ◆圏域内の将来交通需要と廃止検討路線を除いた場合の将来交通容量を比較し（総走行台キロで比較する）、当該路線を廃止した場合の交通量面における支障度合いの目安とする。
- ◆「将来交通容量」>「将来交通需要」であれば、交通量の面からは大きな支障がないものと判断することができる。  
一方、「将来交通容量」<「将来交通需要」の場合、ある程度支障があると判断することができる。

#### 【将来交通需要への対応度】

□検証の対象は、幹線系道路とする。

補助幹線系道路にも、交通処理機能があるが、地域に関連する交通需要を主に分担するということと、Step3の〔1〕において、道路密度の評価を行っており、地域内の交通需要に対しては、一定の評価がされているとみなすことができることから、補助幹線系においては、この検証は実施しない。（この基準道路密度は地域から発生または集中する交通需要に対して標準的に処理が可能であることを示している。）

□将来交通需要量（走行台キロ）

平成 11 年道路交通センサスの交通量から算出した現況における圏域内の走行台キロを基に（府道以上が対象）、将来交通需要量を推定する。

□将来交通容量（走行台キロ）

圏域内で、廃止候補路線を除いた後に、幹線系路線の標準処理能力（実交通容量・設計基準交通量など）に延長を乗じて算出する。

### 〔2〕当該路線の固有の課題への対応を検証

- ◆市町村等と連携し、当該路線の固有の課題（用地の先行取得など）を把握し、廃止することが地域の実情に即したものであるかを確認する。

### 廃止候補路線の抽出

- ◆廃止検討路線に対して、【将来交通需要との対応】及び【当該路線の固有の課題への対応】による検証を行った結果、どちらも支障の度合いが低いと判断できる場合のみ、当該路線を廃止候補路線として、位置づける。

## 5. 本指針の運用について

- 大阪府は、本指針に基づき、「16m以上の幅員を有する幹線街路」又は「国道、府道に重複する幹線街路」について、見直しを行う。
- 市町村は、補助幹線系の幹線街路について、本指針を参考にして見直しを実施することができるものとする。
- 今回の見直しの検討対象とならない路線についても、見直しを行うことが必要となった場合、大阪府が本指針を踏まえ検討する。
- 本指針に基づき、平成15年度内に具体的な個別路線について評価を実施する。
- 廃止候補の位置付けとなった路線については、その変更理由を明確にし、速やかに都市計画変更の手続に移行する。
- 長期未着手路線の見直しは、概ね10年後に、その時点の都市計画道路を取り巻く状況等を踏まえ、再度実施するものとする。

□平成10年以前の都市計画法では、「広域的な観点から定めるべきもの」及び「都市の根幹的な施設」として幅員16m以上の道路は、都道府県知事が都市計画決定することとなっていたため、これらを府の検討対象とした。また、大阪府長期道路整備計画である「レインボー計画21」（昭和62年策定）の中の幹線道路や補助幹線道路においても、同様に幅員16mで区分している。

□本指針は、市町村が見直しを実施する場合も、適用できるものとした。

□昭和44年6月以降に都市計画決定したいわゆる新法の幹線街路について、個別の事情により大阪府が見直しを行うことが必要と判断した場合は、本指針の考え方を十分踏まえて、その路線の必要性について点検・検証する。

□本指針に示した「見直し検討のフローチャート」に従い、具体的な事業未着手路線の評価を行うが、平成15年度内を目途に、府全域(大阪市域除く)の点検・検証を終える。

□今回の見直しでは、評価の結果、廃止候補と位置づけられた路線は、速やかに都市計画変更の手続きに移行する。なお、都市計画手続きは、平成16年度以降3ヵ年程度で完了することを目標とする。

□なお、本指針で取り扱わない幅員や線形などの変更については、必要に応じて別途検討する。

□見直しは今回限りとせず、位置づけられた結果は、今後の社会経済情勢の変化や府政モニターアンケート調査結果（受忍期間は概ね10年が限界とする意見が大多数）を考慮し、概ね10年後に、再び、同様に見直しを実施するものとする。