

都市計画道路の見直しについて

1. 都市計画道路とは

都市計画道路とは、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として都市計画に位置付けられ、都市の骨格をなすものであり、多様な機能を有しています。

2. 当町の都市計画道路について

令和2年度末時点では、全路線 16 路線 22.80km、整備済延長 13.76km、整備率 60.4%となっています。

その内 12 路線が県決定、4 路線が町決定となっております。

表 都市計画道路の整備状況(令和2年度末)

番号	路線名	決定権者	決定年	計画(km)	整備状況(km)		改良率	
					改良済	未整備		
3.3.157	国道1号西線	県	昭和48年	2.78	1.58	1.20	56.8%	
3.3.264	西尾張中央道	県	昭和42年	4.15	4.15	0.00	100.0%	
3.4.283	七宝蟹江線	県	昭和42年	2.94	0.56	2.38	19.0%	
3.5.293	津島七宝名古屋線	県	昭和53年	0.02	0.02	0.00	100.0%	
3.4.304	日光大橋線	県	昭和42年	0.67	0.20	0.47	29.9%	
3.4.312	弥富名古屋線	県	昭和42年	2.59	2.31	0.28	89.2%	
3.4.314	今源才線	県	昭和42年	0.99	0.79	0.20	79.8%	
3.4.328	城新線	県	昭和42年	1.42	0.54	0.88	38.0%	
3.5.332	新本町線	県	昭和42年	1.82	1.82	0.00	100.0%	
3.4.337	天王線	県	昭和42年	1.43	0.00	1.43	0.0%	
3.3.355	温泉通線	県	昭和42年	2.18	1.43	0.75	65.6%	
3.3.356	蟹江駅前線	県	昭和42年	0.17	0.00	0.17	0.0%	
3.5.901	大膳線	町	昭和42年	0.74	0.18	0.56	24.3%	
3.4.902	藤丸中央線	町	昭和42年	0.44	0.10	0.34	22.7%	
3.3.903	南駅前線	町	平成28年	0.38	0.00	0.38	0.0%	
8.7.904	蟹江駅南北自由通路	町	平成28年	0.08	0.08	0.00	100.0%	
				合計	22.80	13.76	9.12	60.4%

3. 都市計画道路の見直しについて

都市計画道路は、高度経済成長期における都市の拡大を前提に決定されたものが多く、近年の人口減少、低成長等の社会経済情勢の変化を踏まえると、都市計画決定後、長期間が経過し、その必要性に変化が生じつつある道路もあります。当町におきましても、当初の都市計画決定から50年以上未着手の路線があるため、周辺地域に与える整備効果と効率的な財政投資を勘案し、必要に応じた計画の見直しを検討してまいります。

4. 「愛知県都市計画道路見直し方針」における見直しの基本的な考え方

3のような状況の中、必要に応じて、計画の変更、廃止を行うにあたり、平成30年8月に策定された「愛知県都市計画道路見直し方針」が策定されました。この方針では、以下の考え方で都市計画道路の見直しを検討します。

- 未着手区間について見直しを検討
- 社会経済情勢の変化などを考慮して必要性を検証
- 財政負担の軽減、既存ストックの有効活用を考慮して代替性を検証

そして、見直し候補路線について「①存続」、「②別途計画検討」、「③廃止(代替路線)」、「④廃止」のいずれかの方針を検討することとしています。

5. 当町における都市計画道路の見直しについて

上記の「愛知県都市計画道路見直し方針」に基づき、当町の都市計画道路の見直しを検討しました。

6. 都市計画道路の検証

「愛知県都市計画道路見直し方針」の検討フロー

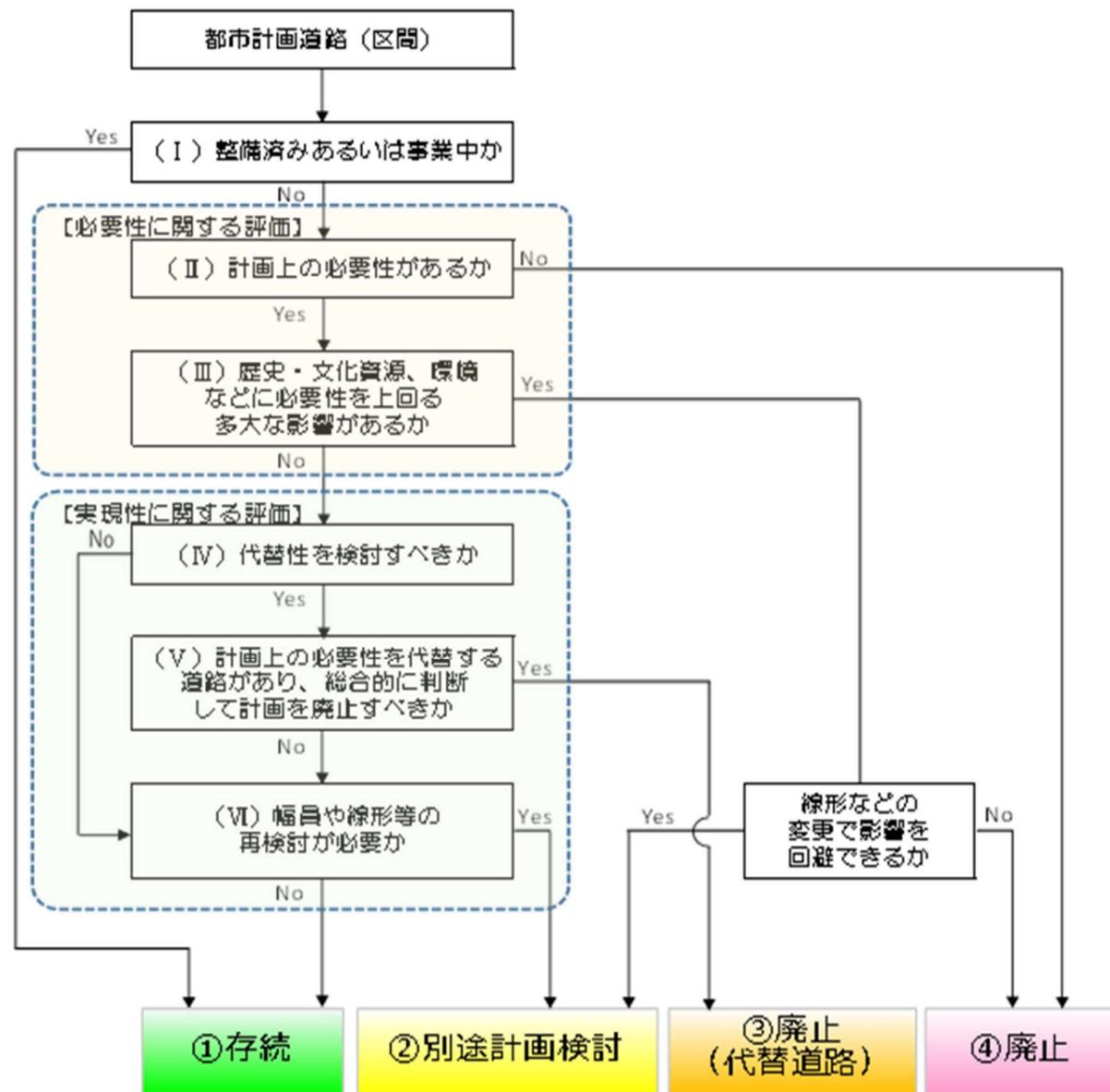


表 都市計画道路の見直し方針

種類	方針の内容
①存続	現在の都市計画を基本的に存続させる
②別途計画検討	現在の都市計画の一部または全体を変更する(車線、幅員、線形、構造などの見直し等)
③廃止(代替路線)	計画上の必要性を代替する道路が存在する場合に都市計画道路の一部または全体を廃止する
④廃止	都市計画道路の一部または全体を廃止する

都市計画道路(区間)

・適宜、必要性などを検証する区間を設定
※主要な道路と交差点、区域区分の境界、整備済み区間の境界等を考慮

チェック項目(I) 整備済みあるいは事業中か

・整備済み、事業中の区間を確認することにより未着手区間を抽出

・西尾張中央道、津島七宝名古屋線、新本町線、蟹江駅南北自由通路→整備済みのため①存続
・未着手区間を含む12路線を抽出
→チェック項目(II)へ

チェック項目(II) 計画上の必要性はあるか

12路線について、いずれも計画上の必要性を確認
→チェック項目(III)へ

チェック項目(III) 歴史・文化資源、環境などに必要性を上回る多大な影響があるか

・計画上の必要性を大きく上回るデメリットがあるか否か。
※ただし、計画の変更、廃止による周辺への影響を確認した上で判断

12路線について、いずれもデメリットなし
→チェック項目(IV)へ

チェック項目(IV) 代替性を検討すべきか

・事業の見通しや周辺の道路状況などから代替性を検討すべきか
※事業の見通しについては、近接区間の整備状況や用地取得状況を考慮

・南駅前線について、事業化の見込み有→チェック項目(VI)へ
・他の11路線について、いずれも事業の見通しなし
→チェック項目(V)へ

チェック項目(V) 計画上の必要性を代替する道路があり、総合的に判断して計画を廃止すべきか。

・計画上の必要性を代替し得る道路があるか否か
・代替道路や未着手区間の状況等を総合的に勘案
※道路:今後整備する都市計画道路含む

・天王線、大膳線、藤丸中央線の3路線について、計画上の必要性を代替し得る道路あり。⇒ ③廃止(代替道路)
・他の8路線については、代替し得る道路なしのためチェック項目(VI)へ

チェック項目(VI) 幅員や線形等の再検討が必要か

・技術的に計画どおりに道路築造することが可能か
・まちづくりなどの観点から、幅員や線形等の再検討が必要か

・チェック項目(IV)から移動した南駅前線について、幅員線形等の再検討が必要⇒②別途計画検討
・他の8路線⇒①存続

7. 見直し(素案)

都市計画道路の必要性等を検証した結果、廃止の候補路線を、天王線、藤丸中央線、大膳線の3路線、別途計画検討の候補路線を南駅前線の1路線とします。



8. 今後の手続きの流れ

地元説明会后、地元等と調整が整った路線から、都市計画変更の手続きを都市計画法の規定に従って実施していきます。

