

報告事項

瀬戸市都市計画道路の見直し方針について

(資料 : 4-1 ~ 4-4)

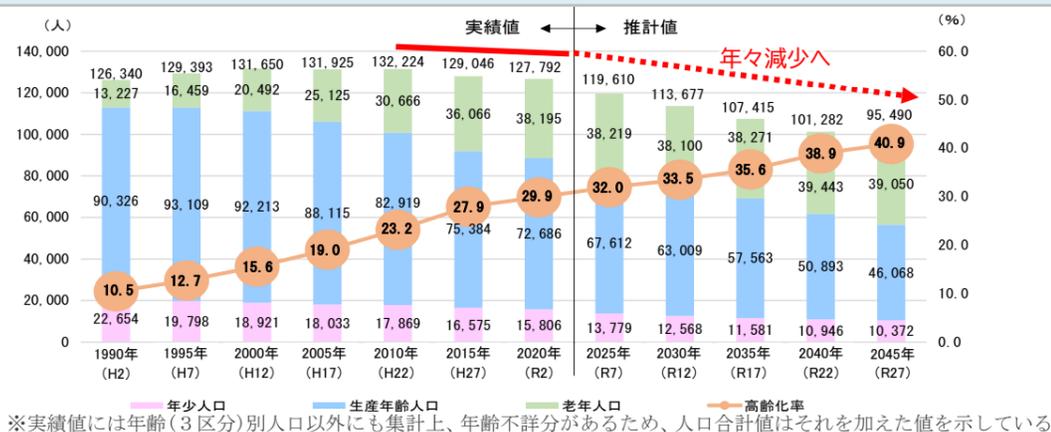
I 都市計画道路の見直しの概要

1 都市計画道路の見直しについて

愛知県では大正8年に都市計画道路を計画決定して以降、戦後から高度経済成長期にかけて多くの路線が計画決定され、都市計画道路を整備することで、暮らしやすい市街地の形成や経済、産業の発展などに寄与してきました。一方で、数多くの路線がまだ整備できていない状況であり、人口減少社会や財政状況など社会経済情勢が変化していること等を踏まえ、都市計画道路の見直しが求められています。

このような中、未着手の都市計画道路の必要性などを再検証し、必要に応じて計画の変更、廃止を行うため、基本的な考え方として「愛知県都市計画道路見直し方針」が平成30年8月に策定されました。この方針に基づき、関係機関と協力の上、都市計画道路の見直しを進めています。

2 瀬戸市の現状



※実績値には年齢(3区分)別人口以外にも集計上、年齢不詳分があるため、人口合計値はそれを加えた値を示している

図1 将来人口の推移 (出典：国勢調査、社会保障・人口問題研究所)

本市の人口は図1のとおり平成22年をピークに減少に転じ、令和2年時点で127,792人となり、国立社会保障・人口問題研究所の推計による令和27年人口は95,490人、高齢化率は40.9%と予測されています。また、図2のとおり本市のトリップ数は人口を維持していた平成13年からすでに減少に転じ、将来的な人口減少に伴い年々減少する予測となっています。

このような中、一定区域内の人口密度を維持するとともに、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、日常生活に必要なサービスが住まい等の身近に存在する「多極ネットワーク型コンパクト構造」の実現に向け、「瀬戸市立地適正化計画」を令和5年4月に策定しました。

これらを踏まえ、地形や既存市街地の形成等の制約条件から整備が進まない未着手の都市計画道路について、県方針に基づき必要性の再検証を行い、持続可能な都市形成を目指し、実現可能な都市計画道路の整備による交通ネットワークの形成を推進するため、都市計画道路の見直しを行います。

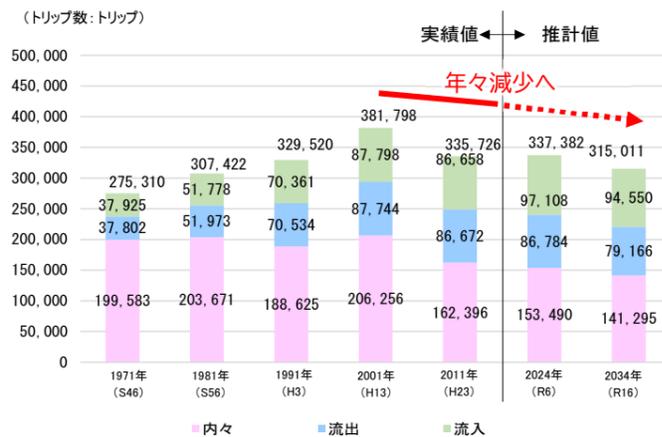
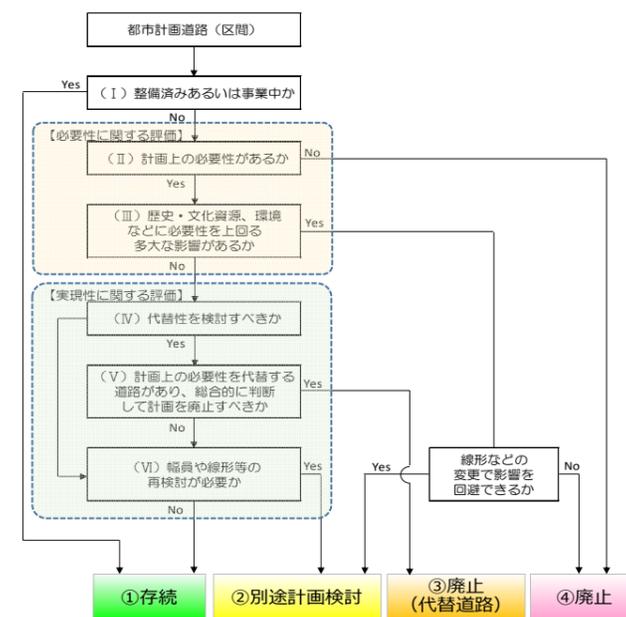


図2 瀬戸市のトリップ数の推移
出典：瀬戸市都市交通マスタープラン(平成30年)

II 都市計画道路の見直しの考え方

1 都市計画道路の見直し方法

「愛知県都市計画道路見直し方針」に基づき、図3の見直し検討フローにおける各チェック項目について、必要性・実現性の観点から検証を行い、「①存続」、「②別途計画検討」、「③廃止(代替道路)」、「④廃止」に分類します。また、「③廃止(代替道路)」では、現道が都市計画道路を代替する機能を有する場合、現況幅員へ都市計画を変更するため、本市では「③廃止(代替道路) 現況道路へ都市計画変更」として表1のとおり明確に整理します。



※廃止については交通量推計により影響を検証
図3 検討フロー (出典：愛知県都市計画道路見直し方針)

2 見直しの妥当性検証

見直しの妥当性については、第5回パーソントリップ調査データによる交通量推計により、見直し対象路線及び区間の将来交通量から検証します。交通量推計では、パーソントリップ調査データのネットワークを基本に2車線以上の市内道路を追加したネットワークを作成し、主要な市内交通の流れを再現します。形成したネットワークの再現性について確認した後、将来交通量(令和17年)による推計を行い、分類の妥当性について検証を行います。その際、見直しの影響は、平成29年度愛知県都市計画道路見直し検討調査業務委託と同様に交通量推計結果から下記2点のとおり検証します。

- (1) 将来交通量で高い混雑度(1.25以上)が発生する区間について確認(表2)
- (2) 周辺道路への影響を把握するため、断面混雑度について確認(図4)

※本見直しでは、混雑度1.25以上かつ断面混雑度の変化率1.1以上の路線及び区間はなし

表1 見直しの方針の種類

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、構造など見直し等)
③廃止(代替道路)	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 現況道路へ都市計画変更 現道において都市計画道路を代替して機能を発揮する場合、現況幅員へ都市計画を変更する
④廃止	都市計画道路の一部または全体を廃止する

表2 混雑度の解釈 (出典：道路の交通容量、(社)日本道路協会)

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することがなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25	昼間12時間のうち道路の混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

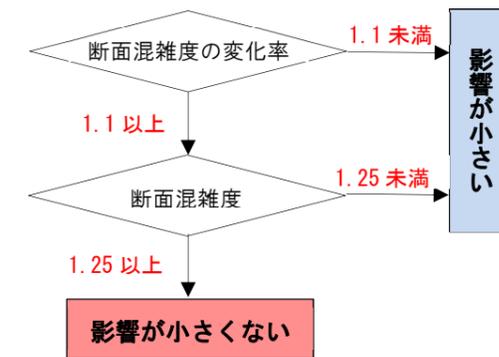


図4 断面混雑度による影響の評価
出典：愛知県都市計画道路見直し検討調査業務委託

III 都市計画道路の見直し対象路線

都市計画道路の見直し対象路線は、本市の都市計画道路41路線のうち、既に整備が完了している区間、暫定供用として整備されている区間、未整備区間が一部のみの区間（隣接路線との接続や用地等が整理されれば事業化の目途が立つ区間）及び事業中の区間を除いた18路線（33区間）を対象とします。

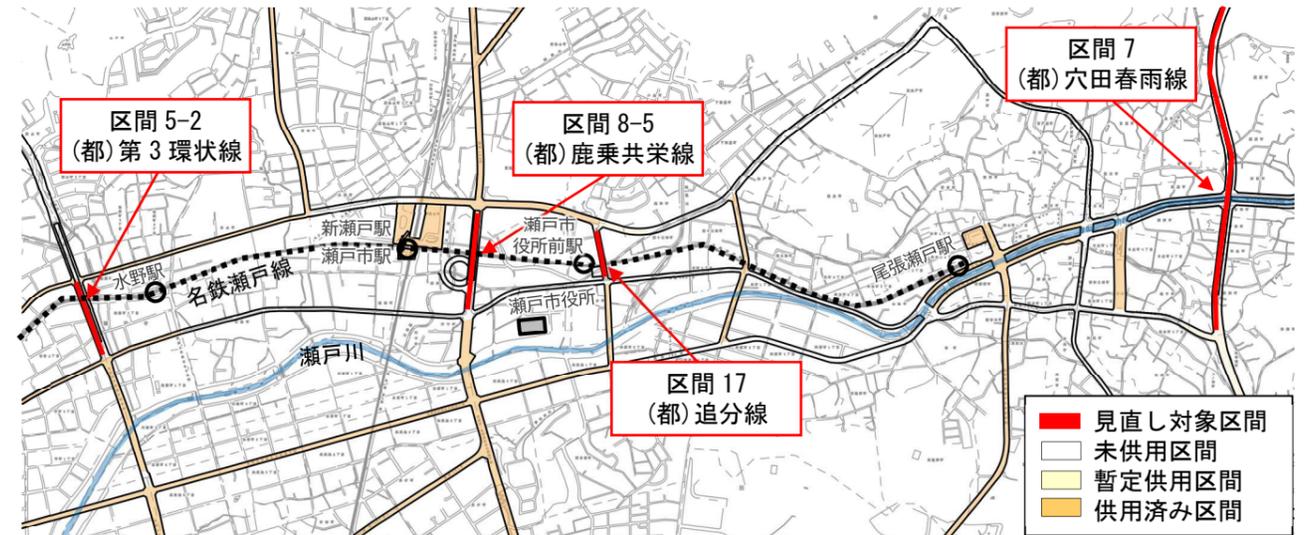
表3 都市計画道路の各見直し区間の諸元

整理番号	区間	路線名	決定者	経過年数 (R5.3末)	市内延長 (m)	区間の計画幅員 (m)	区間の計画車線数	現況道路名	
1	1	記念橋上之山線	県	32	5,690	12	2	国道248号、 国道155号	
	2	記念橋上之山線	県			12~18	2		
	3	記念橋上之山線	県			16	2		
2		品野線	県	87	2,390	25	4	現道なし	
3	1	瀬戸大府東海線	県	87	5,050	20	2	国道248号、 国道155号	
	2	瀬戸大府東海線	県			25~28	4		
4	1	瀬戸環状東部線	県	32	9,170	25	4	現道なし	
	2	瀬戸環状東部線	県			25~28	4		
	3	瀬戸環状東部線	県			30	4		市道山口出来町線
5	1	第3環状線	県	87	6,090	25~28	4	市道高根森林公園線、 主要地方道瀬戸環状線	
	2	第3環状線	県			27	4		
	3	第3環状線	県			30	4		現道なし
	4	第3環状線	県			42~77	4		
	5	第3環状線	県			30~44	4		
6	1	赤津線	県	87	2,520	12	2	県道黨元東古瀬戸線、 主要地方道瀬戸設楽線	
	2	赤津線	県			12	2		
7		穴田春雨線	県	32	3,750	25~30	4	市道深川穴田線、 中橋線	
8	1	鹿乗共栄線	県	87	6,020	12	2	国道155号	
	2	鹿乗共栄線	県			12	2		
	3	鹿乗共栄線	県			12~20	2		
	4	鹿乗共栄線	県			20	2		市道共栄追分線
	5	鹿乗共栄線	県			27	2		
9		瀬戸新居線	県	87	2,290	20	2	市道瀬戸新居線	
10		瀬戸川プロムナード線	県	87	1,670	24	2	国道248号	
11	1	名古屋瀬戸線	県	87	4,360	16	2	国道363号	
	2	名古屋瀬戸線	県			16	2		国道155号、 主要地方道瀬戸設楽線
12		汗千山脇線	県	87	1,450	12	2	国道155号、 市道今池汗干線	
13		品野古瀬戸線	県	87	3,130	12	2	国道248号	
14		本山線	県	23	900	12	2	県道定光寺山脇線	
15		瀬戸環状北部線	県	32	1,950	25~28	4	現道なし	
16		陣屋線	市	87	1,620	20	2	市道松山安戸線	
17		追分線	市	87	440	16	2	市道吉田橋進陶線 ※車両の通り抜け不可	
18		川北汗干線	市	87	2,110	12	2	市道川北汗干線	

IV 鉄道・河川との交差形状の整理が必要な区間

都市計画道路の見直しでは対象区間について、現時点で計画上の必要性があるか、計画上の必要性を代替する道路があるかなど総合的な判断を行います。その中で、地形や既成市街地の形成等の制約条件から整備が進まない区間では、実現可能な見直しを推進する必要があります。

特に、名鉄瀬戸線と交差する(都)第3環状線、(都)鹿乗共栄線及び(都)追分線、並びに瀬戸川と交差する(都)穴田春雨線は、鉄道事業者や関係機関と実現可能な構造形式等について協議を行い、見直しを行います。



区間5-2 (都) 第3環状線

名古屋圏の環状道路かつ市内の外環状道路として重要な役割をもっており、踏切北側の(都)瀬戸新居線との接続等課題はあるものの鉄道との立体交差で都市計画決定されています。



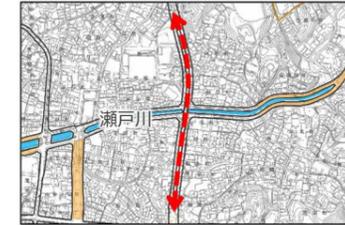
区間8-5 (都) 鹿乗共栄線

計画決定では、鉄道との立体交差（ループ形状）となっていますが、現在の道路構造基準には合致せず、実現可能な構造形式での見直しが必要です。



区間17 (都) 追分線

鉄道との平面交差となっていますが、整備を行うには接続する国道155号と(都)陣屋線の高低差が大きいなどの課題があります。



区間7 (都) 穴田春雨線

踏切を通過せずに中心市街地から産業拠点(工業団地)へアクセスできますが、河川との立体交差で計画決定されており、整備を行うには既成市街地へ大きく影響するなど課題があります。

図5 鉄道・河川との交差形状の整理が必要な4路線

V 都市計画道路の見直し方針

都市計画道路の見直し方針は以下のとおりです。

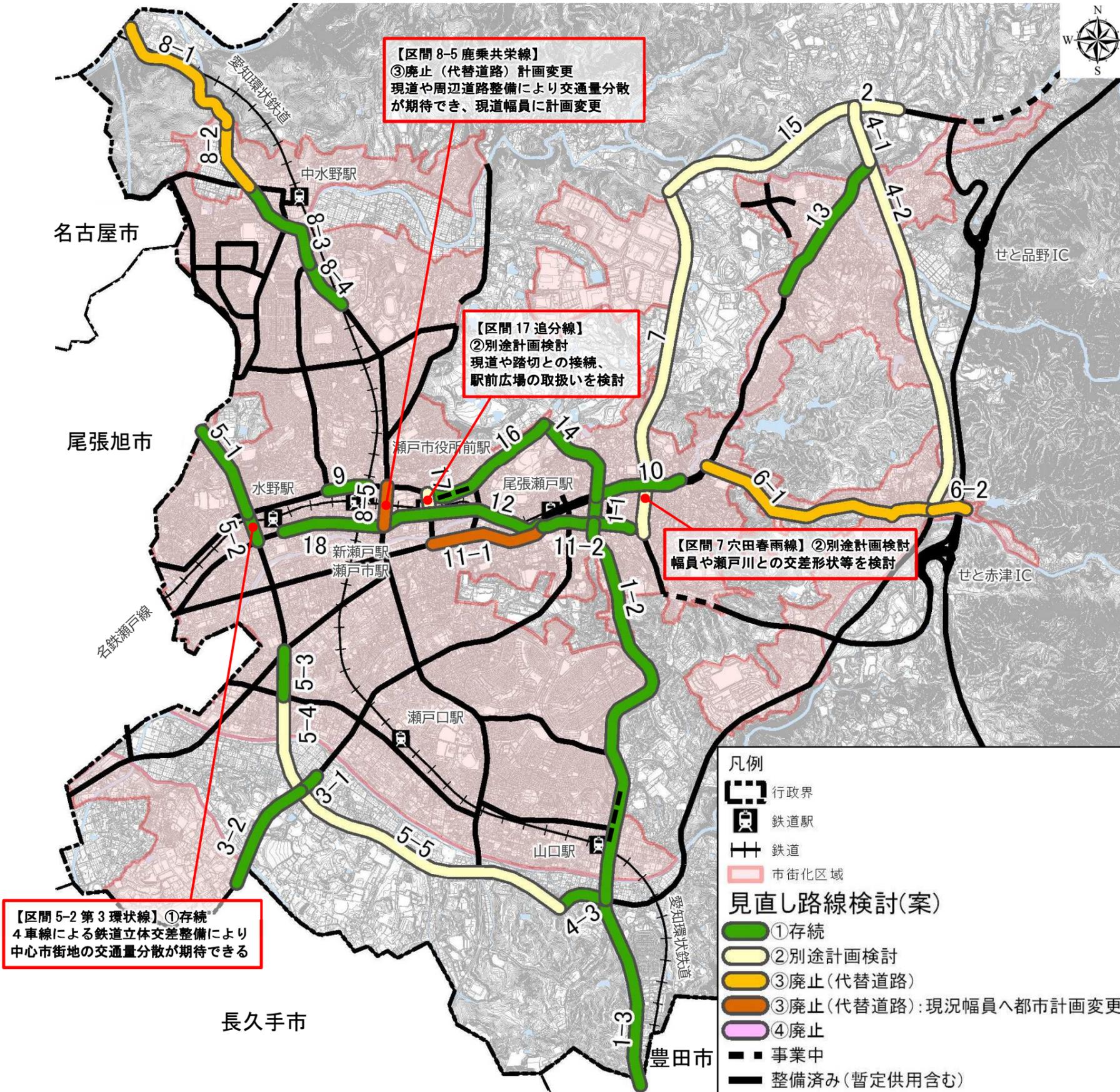


図6 都市計画道路の見直し方針

表4 都市計画道路の見直し方針一覧

整理番号	区間	路線名	見直し方針結果	方針結果の理由
1	1	記念橋上之山線	①存続	現道が国道155号であり、豊田市と繋がる広域連携軸のため存続とします。
	2	記念橋上之山線	①存続	
	3	記念橋上之山線	①存続	
2		品野線	②別途計画検討	(都)瀬戸環状東部線との接続を考慮し、別途計画検討とします。
3	1	瀬戸大府東海線	①存続	事業化の目的があるため存続とします。
	2	瀬戸大府東海線	①存続	
4	1	瀬戸環状東部線	②別途計画検討	国道248号との交差形状等を考慮し、別途計画検討とします。
	2	瀬戸環状東部線	②別途計画検討	
	3	瀬戸環状東部線	①存続	名古屋圏の環状道路である(都)第3環状線と豊田市へ繋がる国道155号へ接続するため存続とします。
5	1	第3環状線	①存続	名古屋圏の環状道路であり、市内の外環状道路として中心市街地に流入する交通量を分散する役割があるため区間5-1~5-3を存続とし、区間5-4及び5-5は広幅員となっているため幅員等別途計画検討とします。
	2	第3環状線	①存続	
	3	第3環状線	①存続	
	4	第3環状線	②別途計画検討	
	5	第3環状線	②別途計画検討	
6	1	赤津線	③廃止(代替道路)	現道によって機能を代替できるため廃止とします。
	2	赤津線	③廃止(代替道路)	
7		穴田春雨線	②別途計画検討	交通量推計による混雑度が低い幅員等別途計画検討とします。
8	1	鹿乗共栄線	③廃止(代替道路)	現道によって機能を代替できるため廃止とします。
	2	鹿乗共栄線	③廃止(代替道路)	
	3	鹿乗共栄線	①存続	中水野駅周辺の土地区画整理事業が予定されている区域に隣接し、瀬戸市立地適正化計画の都市機能誘導区域であり、一部区間で歩道がないため存続とします。
	4	鹿乗共栄線	①存続	
	5	鹿乗共栄線	③廃止(代替道路) 現況道路へ都市計画変更	両側歩道があり、現道によって機能を代替できるため廃止とし、現況道路への計画変更とします。
9		瀬戸新居線	①存続	瀬戸市立地適正化計画の都市機能誘導区域であり、一部区間で歩道がないため存続とします。
10		瀬戸川プロムナード線	①存続	
11	1	名古屋瀬戸線	③廃止(代替道路) 現況道路へ都市計画変更	両側歩道があり、現道によって機能を代替できるため廃止とし、現況道路への計画変更とします。
	2	名古屋瀬戸線	①存続	瀬戸市立地適正化計画の都市機能誘導区域であり、歩道がないため存続とします。
12		汗干山脇線	①存続	瀬戸市立地適正化計画の都市機能誘導区域であり、大部分で歩道がないため存続とします。
13		品野古瀬戸線	①存続	現道は瀬戸市立地適正化計画の居住誘導区域内が大部分となる国道248号で、一部区間で歩道がないため存続とします。
14		本山線	①存続	歩道のない車線道路のため存続とします。
15		瀬戸環状北部線	②別途計画検討	交通量推計による混雑度が低い幅員等別途計画検討とします。
16		陣屋線	①存続	一部事業中のため存続とします。
17		追分線	②別途計画検討	現道や踏切との接続、駅前広場の取扱いなど別途計画検討とします。
18		川北汗干線	①存続	歩道のない1車線道路のため存続とします。

愛知県都市計画道路見直し方針

概要版



都市計画道路は、暮らしやすい市街地の形成や経済、産業の発展などに大きく寄与してきました。

一方、最近では、いよいよ人口減少社会が現実のものになり、財政状況が厳しくなるなど道路整備を取り巻く社会経済情勢が変化してきており、時代の流れに対応した道路計画の見直しが求められているところです。

このような状況の中、未着手の都市計画道路の必要性などを再検証し、必要に応じて計画の変更、廃止を行うため、本方針をとりまとめました。

今後、本方針に従い、本県と各市町村が相互協力のもと、地元の合意形成を図りつつ、都市計画道路の見直しを進めていきます。

都市計画道路の現状と課題

- 本県では、平成29年3月31日現在、約5,000kmの都市計画道路が計画決定されていますが、その内約1,360kmが未整備のまま残っており、近年の整備実績を考慮すると全線整備までにかかなりの年月を要します。
- これら未整備区間の多くは高度経済成長期までに計画決定されたものであり、計画決定時から現在にかけて社会経済情勢などが変化してきていることから、計画の必要性などを再検証する必要があります。

道路整備を取り巻く社会経済情勢の変化

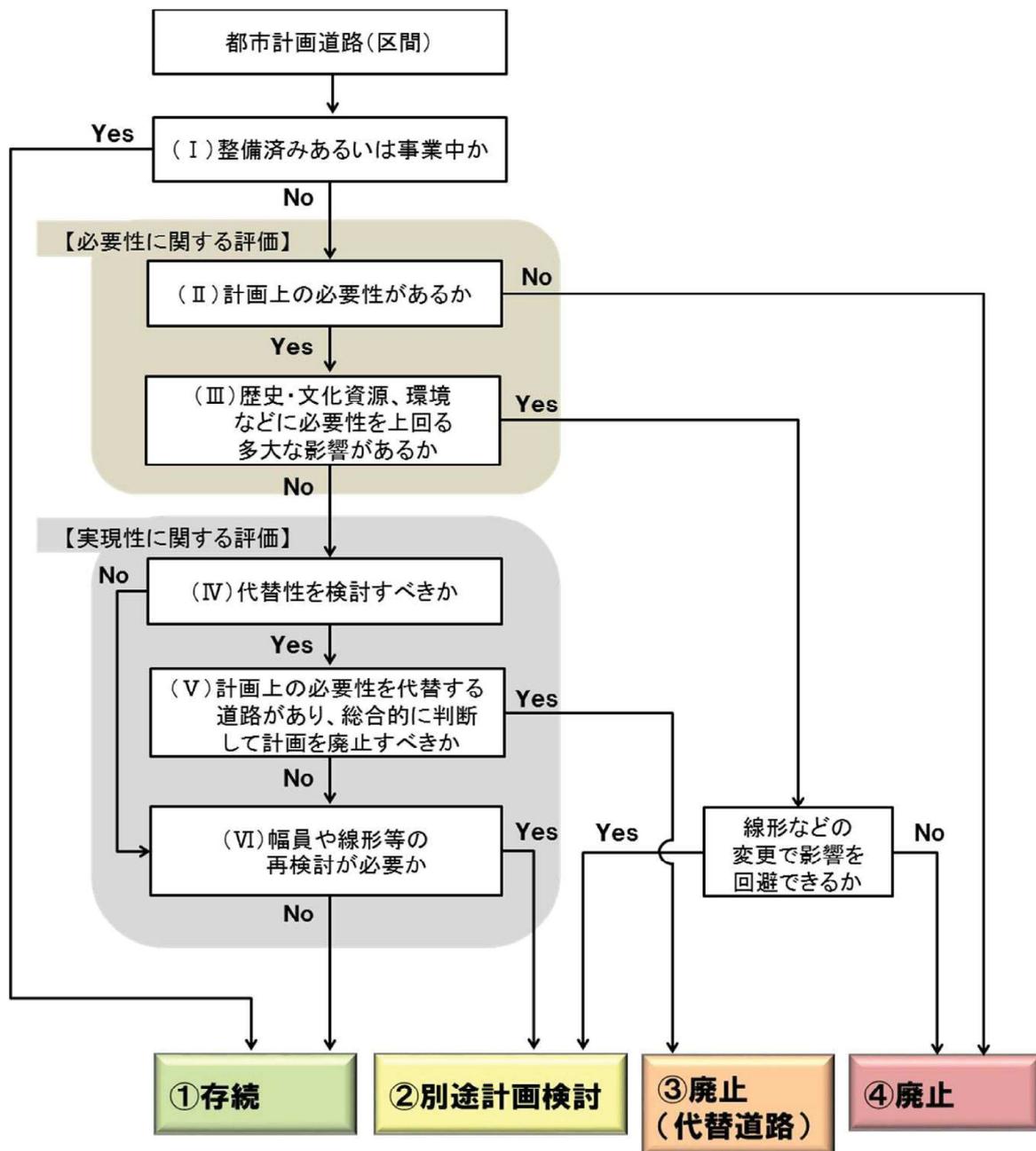
- (1) 人口減少・超高齢社会の到来
- (2) ピークを迎える自動車トリップ数
- (3) 厳しい財政状況、加速するインフラの老朽化
- (4) 大規模災害発生リスクの高まり
- (5) 広域道路及び都市・地域間道路ネットワークの形成
- (6) 歴史・文化資源、環境の保全
- (7) 建築制限に対する新たな司法の見解

都市計画道路の見直しの検討手順

基本的な考え方

- (1) 未着手区間について見直しを検討
- (2) 社会経済情勢の変化などを考慮して必要性を検証
- (3) 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

見直し検討フロー



※廃止については、交通量推計により影響を検証

検討フローにおける判断基準

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
※主要な道路との交差点、区域区分の境界、整備済みの区間の境界等を考慮

（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

（Ⅱ）計画上の必要性があるか

- ・市街化区域⇒交通機能、空間機能、市街地形成機能より判断
- ・市街化調整区域⇒交通機能より判断
※ただし、沿道における人口の集積状況などにより、空間機能、市街地形成機能を評価することもあり得る。

①交通機能	②空間機能	③市街地形成機能
<p>都市内や都市間等の円滑な移動を確保する機能</p> 	<p>都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設（上・下水道、電気、ガス等）などの収用空間を確保する機能</p> 	<p>都市構造を形成し、街区を形成する機能</p> 

（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

（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

（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

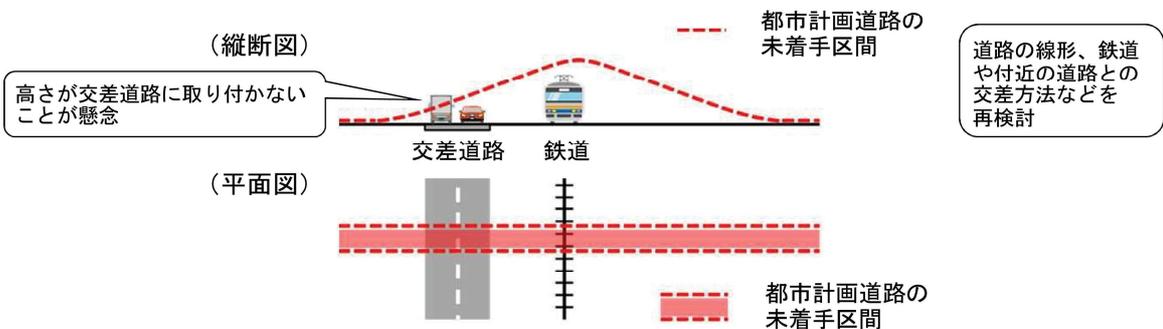
（Ⅵ）幅員や線形等の再検討が必要か

- ・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

都市計画の変更、廃止が考えられる事例(イメージ)

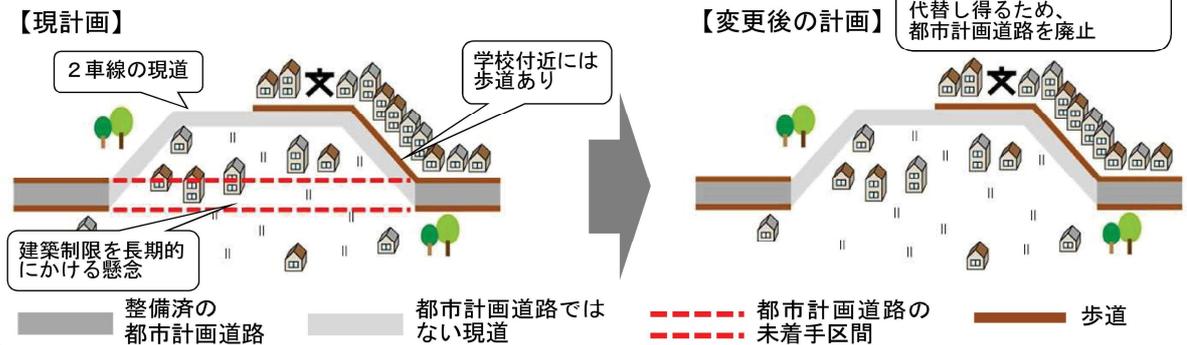
②別途計画検討

◆鉄道と交差道路が近接しており、高さが取り付かないことが懸念されるケース



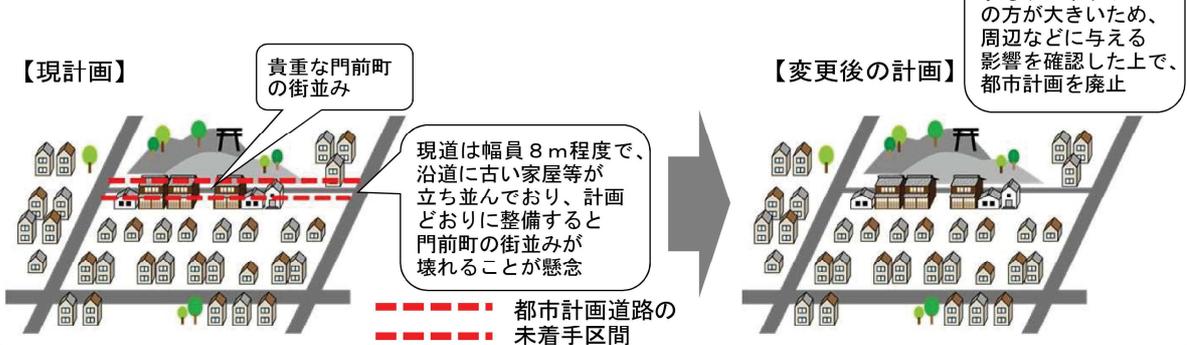
③廃止(代替道路)

◆付近に機能を代替する現道があるケース



④廃止

◆貴重な歴史・文化資源に道路計画がかかるケース



問い合わせ先 愛知県建設部都市計画課 街路・都市防災グループ

〒460-8501(住所記入不要)

電話 052-954-6517 FAX 052-954-6942 Eメール toshi@pref.aichi.lg.jp