

未着手都市計画道路

の整備について

(第2次整備プログラム)



平成29年3月
名古屋市

概要版

目次

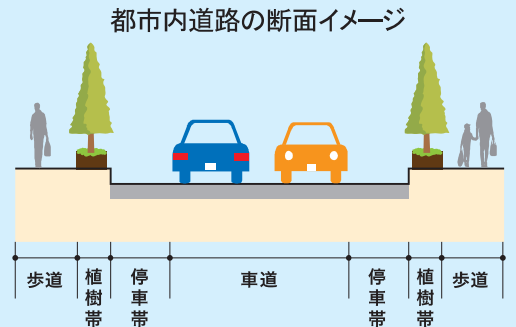
■ 都市計画道路とは	1
■ 都市計画道路の整備状況	1
■ 未着手都市計画道路の見直しの必要性	2
■ 見直し対象路線の評価・検証	3 ~ 4
■ 路線別の見直しの方向性	5 ~ 21
※千種区・名東区には見直し対象路線はありません	
■ 未着手都市計画道路の見直し経緯と今後のスケジュール	22

都市計画道路とは

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。都市計画道路は主に以下の機能を有しています。

また、都市計画道路の計画区域内では、事業の円滑な実施を確保するため建築行為に一定の制限がかかります。

交通機能	人や物資を円滑に移動させる機能
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	災害発生時の避難通路や火災の拡大を遅延・防止する機能
收容空間機能	上・下水道や電気、ガス、地下鉄などを收容する機能
市街地形成機能	都市や街区を形成する機能



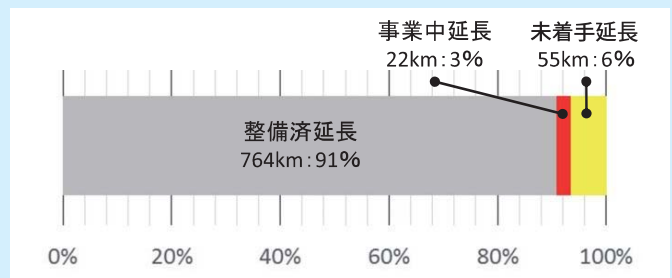
都市計画道路の整備状況

市内の都市計画道路(幹線街路)は841km計画されており、そのうちの764kmが整備済みとなっています。

「都市計画道路整備プログラム」(平成18年度公表)に基づき、計画的・効率的な道路整備を推進してきました。

しかし、現在でも事業未着手の都市計画道路(未着手都市計画道路)が55km残っています。

都市計画道路(幹線街路)の整備状況



(平成28年3月31日時点)

未着手都市計画道路の見直しの必要性

社会経済情勢が変化していく中、次のことを踏まえ、未着手都市計画道路の見直しを行う必要があります。

都市計画道路を取り巻く現状と今後の見通し

■人口の動向

本市の常住人口は平成29年頃にピークを迎え、その後減少傾向に転じる見込みとなっています。

■自動車交通量の動向

自動車トリップ数の推移は、平成13年調査時点にピークを迎え、将来の見通しとしては、ほぼ横ばいで推移する見込みとなっています。

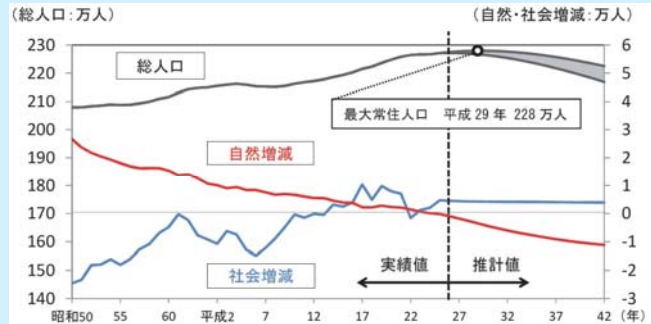
■維持管理時代の到来

本市の橋梁等の公共施設の多くは、昭和30～60年代にかけて建設され、老朽化が進行しており、維持管理費が増加する見込みとなっています。

■超長期に渡る建築制限

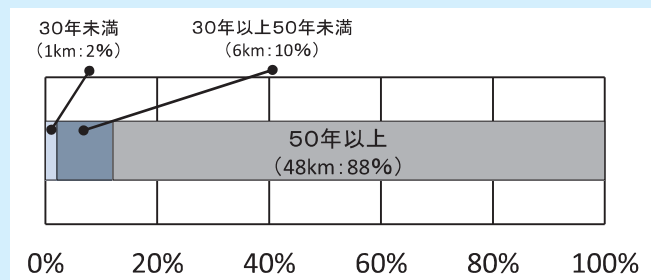
都市計画道路の区域には、一定の建築制限が課せられています。本市の未着手都市計画道路のうち都市計画決定から50年以上経過している路線が約9割となっています。

総人口の推移と推計



(出典:「名古屋市総合計画2018」)

未着手都市計画道路の計画決定経過年数別の割合



(平成28年3月31日時点)

今後の道路整備のあり方

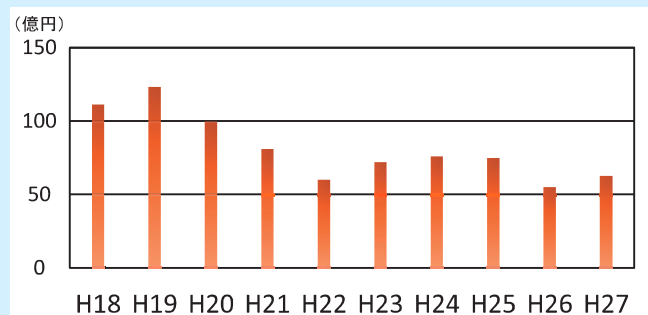
■めざす都市の姿

- ・都市計画マスタープランにおける集約連携型都市構造の実現をめざします。
- ・防災性、安全性、快適性や魅力のある都市像の実現をめざします。

■将来を見据えた市政運営

- ・厳しい財政状況における選択と集中による道路整備を推進します。

道路整備費の推移



未着手都市計画道路の見直し

見直しの効果

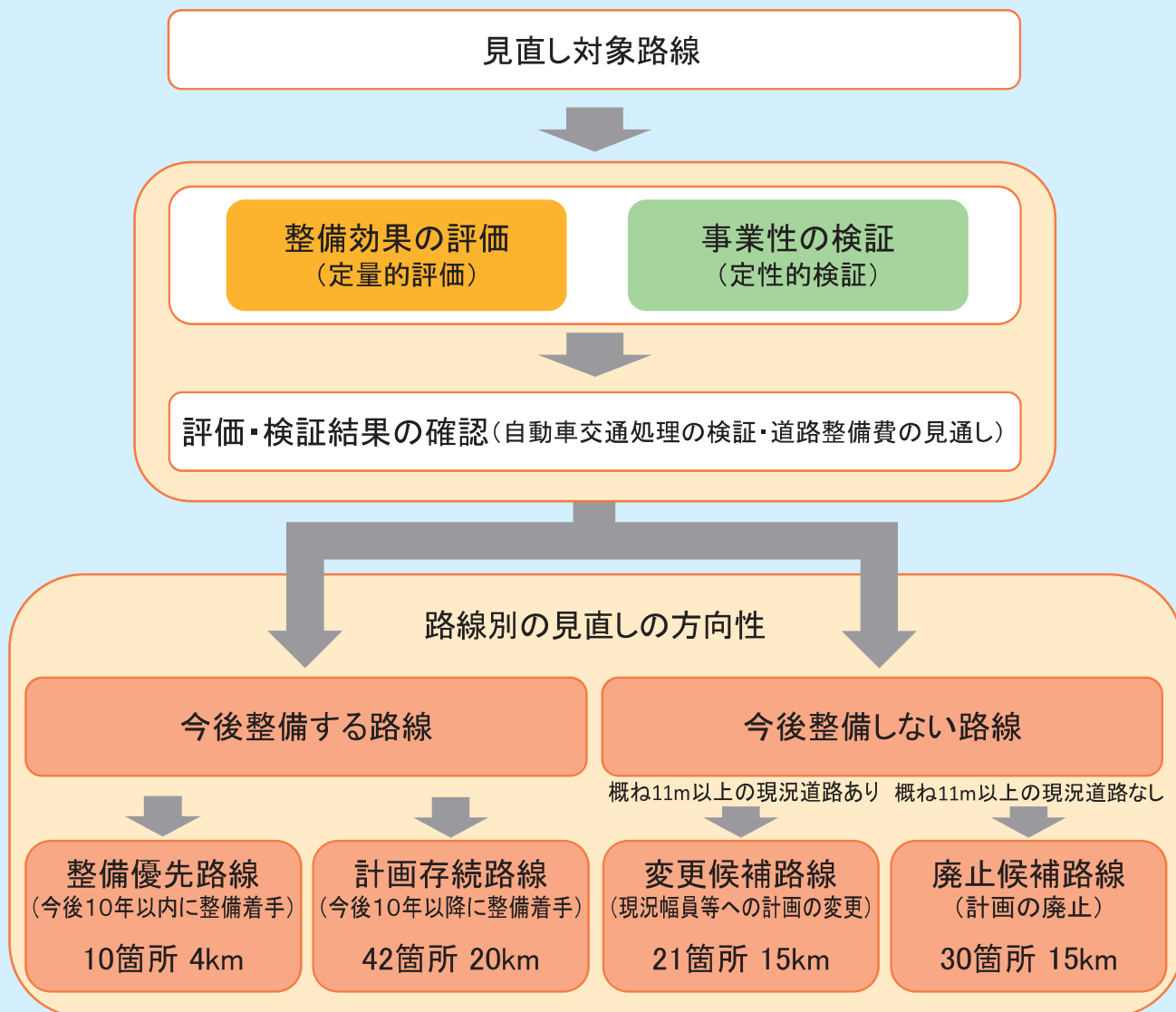
- 関係権利者の生活設計の立てやすさへの寄与
- 道路整備の透明性や公平性の確保
- 重点的、効果的かつ効率的な道路整備の推進

見直し対象路線の評価・検証

未着手都市計画道路の整備完了の目標時期を20～30年後と設定し、次の方法で整備効果や事業性の視点から現況把握及び評価・検証を行いました。

路線別の見直しの方向性の策定

次の手順で路線別の見直しの方向性を策定しました。



- 今後整備する路線については、現況道路の整備状況等に応じて局所的な変更が生じる場合があります。
- 整備優先路線の選定にあたっては、現時点で今後も本市が事業主体として整備を進めていくこととしている路線を対象としました。
- 見直し対象路線のうち、国管理の一般国道(約5km)については、評価・検証の対象から除き、計画存続路線とします。
- 関連事業等との連携が必要な路線や国管理の一般国道については、関連事業者等と調整の上、整備着手時期等を検討します。
- 今後の道路整備費については、近年と同程度の道路整備費を確保し、必要な道路の早期整備完了を目指します。
その上で、近年の道路整備費等の傾向を参考として、段階的に減少していくことを想定し、今後10年間で約500億円、それ以降は約540億円を見込むこととします(国管理の一般国道に係る費用を除く)。
- 変更候補路線、廃止候補路線の箇所数と延長は、平成17年度策定の「未着手都市計画道路の整備方針」で今後整備しない方針とした路線を含みます。
- 見直し対象路線のうち、豊山水分橋線(北区)については、案の作成にあたり、現計画の評価・検証等の上、廃止候補路線としていましたが、その後、同路線の線形や構造等の変更について再検討する必要が生じたため、見直しの方向性を再検討路線とします。

整備効果の評価(定量的評価)

評価項目	評価の基準
都心機能 ・交流機能	都心域・拠点の機能向上に資する路線 広域交通ネットワークの形成に資する路線
自動車交通 の円滑化	周辺における混雑緩和や走行性の向上等により自動車交通を円滑化する路線
防災	災害時に地域における延焼遮断機能等の防災機能を確保する路線
交通安全	道路の新設・拡充により歩行者空間等の安全性が向上する路線

○いずれの項目も5点満点で評価

事業性の検証(定性的検証)

検証項目	検証の基準	基準の内容
関連事業等 との連携	総合計画等における施策との連携	総合計画等で、事業化の必要性等が位置づけられている
	鉄道の立体交差化	鉄道との立体交差を検討する区間となっている
	橋梁老朽化対策	橋梁の耐震性能の確保が必要となっている
	隣接市町の事業計画	隣接市町に接続する計画となっている
	近接区間事業中	近接する区間が事業中である
	土地区画整理事業等	事業中の土地区画整理事業等に近接している
	文化財等への影響	対象路線の整備により文化財や緑地等への影響が考えられる
	事業最終区間	対象路線の整備により全線整備完了となる
	その他	上記以外に関連事業等がある
事業規模 に対する 道路整備 の有効性	一定の機能がある道路の拡幅	計画車線数を満たし、歩車分離された現況道路等がある
	地形起伏等による事業の実現性	道路構造上の課題や、文化財等への支障がある
	交通処理を分担する道路等の有無	計画に近接して、既に一定の機能がある道路等がある
道路整備 に対する 熟度等	用地先行取得	先行取得している用地がある
	地元要望	地元住民等から整備に関する要望がある
	住民参加	地元説明会等を通じた合意形成
	その他	上記以外に考慮する地域の状況がある