

令和4年4月 一部修正
「整備優先路線」追加のお知らせをご確認ください

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

目 次

はじめに.....	1
1. 都市計画道路について.....	2
(1) 都市計画道路とは.....	2
(2) 都市施設を都市計画に定める意義.....	3
2. 都市計画道路を取り巻く現状と今後の見通し.....	4
(1) 都市計画道路の整備状況.....	4
(2) 都市計画道路を取り巻く現状と今後の見通し.....	6
3. 第2次整備プログラムの考え方.....	7
(1) 未着手都市計画道路の見直しの必要性.....	7
(2) 想定する将来の設定.....	7
(3) 今後の道路整備のあり方.....	8
(4) 評価・検証の基本的な考え方.....	10
4. 評価・検証方法.....	11
(1) 評価対象範囲の考え方.....	11
(2) 評価・検証の流れ.....	12
(3) 整備効果の評価の考え方.....	13
(4) 整備効果の評価（定量的評価）の基準.....	18
(5) 事業性の検証（定性的検証）の基準.....	19
(6) 評価・検証結果の確認.....	21
(7) 道路整備費の見通し.....	21
5. 第2次整備プログラムの概要.....	22
6. 路線別の見直しの方向性.....	23
(1) 路線別の見直しの方向性（個票）.....	23
(2) 路線別の見直しの方向性（図面）.....	63
7. 今後のスケジュール.....	82
【参考資料】.....	83
(1) 未着手都市計画道路の見直しの経緯.....	83
(2) 未着手都市計画道路の整備に関する懇談会 委員名簿.....	83
(3) 「未着手都市計画道路の整備方針」に基づく都市計画変更進捗.....	84
(4) 「都市計画道路整備プログラム」に基づく整備着手進捗.....	84
(5) 市政アンケート結果の概要.....	85

はじめに

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。

本市の都市計画道路網は、大正時代に当初の都市計画決定が行われた後、市街化の進展や市域の拡大等それぞれの時代背景とともに必要な見直しが行われ、幹線街路においては、平成 27 年度末時点で 208 路線 840.71km が都市計画決定されており、政令指定都市の中ではその延長が最も長く、その整備率は 90.9% と札幌市に次いで 2 番目となっています。

一方で、都市計画決定以降、長期に渡って整備に着手できない「未着手都市計画道路」の存在が課題となっています。

こうした課題への対応のため、本市の都市計画道路の 8 割以上を占める幹線街路の計画の見直しに関して、平成 16 年度に学識経験者等で構成する「未着手都市計画道路の整備に関する検討委員会」を設置し、個々の路線を整備する上での課題をいかに解決できるかといった観点から「未着手都市計画道路の整備に関する提言」がとりまとめられました。

本市では、この提言に基づき、平成 17 年度に「未着手都市計画道路の整備方針」を策定し、未着手都市計画道路のうち、約 3 割を今後整備しないこととし、平成 18 年度には、「都市計画道路整備プログラム」を策定し、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た路線について、整備着手時期を 10 年単位で第 1 期から第 3 期に分類しました。

その後、この整備プログラムに沿って整備推進を図ってきましたが、道路整備を取り巻く状況の変化や、関連事業等の進捗の変化、当初の想定と実際の道路整備費との差等を要因に、現在において整備着手時期第 1 期と位置付けた路線の整備着手進捗が約 3 割に留まっており、整備プログラムと整備着手進捗との間に乖離が生じています。

このような状況のもと、平成 27 年度においては、整備着手時期第 1 期末となる平成 28 年度を迎えることを見据え、学識経験者等で構成する「未着手都市計画道路の整備に関する懇談会」を全 4 回開催し、整備プログラムの見直しに関する考え方やその方向性に対しご意見をいただきました。そして、これを踏まえて、平成 28 年 6 月に「都市計画道路整備プログラムの見直し方針」をとりまとめ、見直しの基本的な考え方等について公表しました。

この見直し方針に基づき、未着手都市計画道路における評価・検証等を行い、路線別の見直しの方向性（計画のあり方及び整備着手時期）を定めた「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）」（以下、第 2 次整備プログラムという）を策定することとしました。

1. 都市計画道路について

(1) 都市計画道路とは

都市計画法で定める都市施設の一つであり、あらかじめ位置・経路・幅員などが決められた都市の骨格となる道路です。

都市内の道路は、交通の用に供するばかりでなく、電気、ガス、上下水道、通信などの供給処理施設の設置場所として、さらに、防災、採光、通風上の空間として、多様な機能によって都市を支えています。

都市計画道路はその規模、目的に応じて性格づけがなされており、自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路の4つに分類されます。

表-1 都市内道路の機能

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	
	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	
②空間機能	都市環境機能		景観、日照、相隣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	公共交通機関の 導入空間機能	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、 バス等の公共交通機関の導入のための空間
		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、CATV、都市廃棄物処理 管路等の都市における供給処理及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、 ストリートファニチャー等のための空間
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形成	
	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	

出典：(社) 日本都市計画学会編「実務者のための新都市計画マニュアルⅡ」

表-2 都市計画道路の分類と機能

道路の区分		道路の機能等
自動車専用道路		都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量でかつ高速に処理する。
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の自動車交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
	補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である。
区画街路		街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。また、街区や宅地の外郭を形成する、日常に密着した道路である。
特殊街路		自動車交通以外の特殊な交通の用に供する次の道路である。 ①専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路 ②専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 ③主として路面電車の交通の用に供する道路

出典：（社）日本都市計画学会編「実務者のための新都市計画マニュアルⅡ」

（２）都市施設を都市計画に定める意義

都市施設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ですが、都市施設を都市計画に定めることについては、以下のような意義があります。

①計画段階における整備に必要な区域の明確化

都市施設の整備に必要な区域をあらかじめ都市計画において明確にすることにより、長期的視点から計画的な整備を展開することができ、円滑かつ着実な都市施設の整備を図ることができる。

②土地利用や各都市施設間の計画の調整

都市内における土地利用や、各都市施設相互の計画の調整を図ることにより、総合的、一体的に都市の整備、開発を進めることができる。

③住民の合意形成の促進

将来の都市において必要な施設の規模、配置を広く住民に明確に示すとともに、開かれた手続きにおいて地域社会の合意形成を図ることができる。

出典：国土交通省「都市計画運用指針 第8版」

2. 都市計画道路を取り巻く現状と今後の見通し

(1) 都市計画道路の整備状況

①道路ネットワークの概成

本市の自動車専用道路は、平面道路の混雑緩和、地域の交通環境の改善や安全性・快適性の向上、道路空間の有効利用、都市活動の活発化等を目的に、昭和 40 年代前後に名古屋高速道路、名古屋環状 2 号線が都市計画決定され、現在、名古屋環状 2 号線の事業中区間を除き全線開通しています。

都市内におけるまとまった交通を受けもつとともに、都市の骨格を形成する道路である幹線街路は、本市での整備率は 90.9%で、政令指定都市の中でも計画延長が長く、また整備率が高い状況です。一方で、残る未着手都市計画道路（約 55km）の多くは、2 車線の補助幹線街路となっています（表-3 参照）。

表-3 幹線街路の整備率

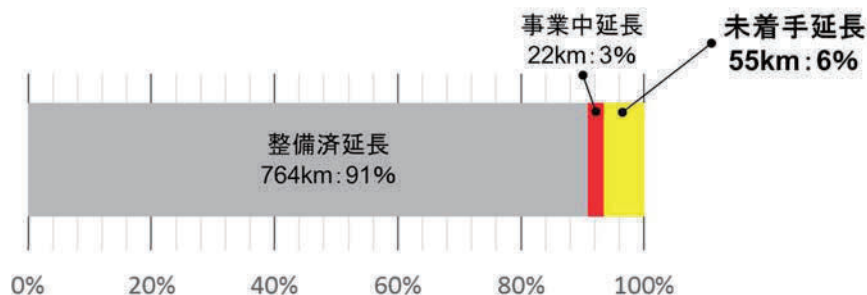
	計画延長 (km)	整備済延長 (km)	整備率
8 車線以上	29.02	28.92	99.6%
6 車線	145.30	144.35	99.4%
4 車線	260.74	242.56	93.0%
2 車線	405.65	348.01	85.8%
車線別計	840.71	763.84	90.9%

出典：「都市計画現況調査」（平成 28 年 3 月 31 日時点）

②超長期に渡る建築制限

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は約 9 割となっています（図-2 参照）。

このような路線では、都市計画道路の区域に一定の建築制限が課せられており、権利者が土地を有効に利用できないといった状況が長期化しているという課題があります。



※整備済延長、事業中延長は全体事業費に対する換算延長の合計

図-1 本市における都市計画道路（幹線街路）の整備状況
（平成 28 年 3 月 31 日時点）

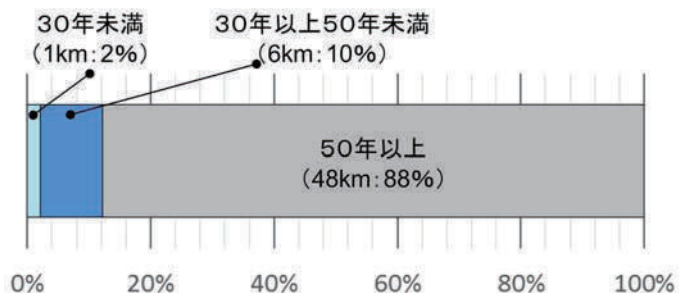


図-2 未着手都市計画道路の計画決定経過年数別の割合
（平成 28 年 3 月 31 日時点）

【参考】都市計画道路区域内における建築制限（都市計画法第 53 条・第 54 条）

（１）建築制限の概要

都市計画道路の区域内で建築を行う場合には、事業の円滑な実施を確保するため、都市計画法（第 53 条・第 54 条）により、階数が 2 階以下で、主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造等の容易に移転、除去できるものであることといった制限があります。

（２）建築制限の緩和

本市では、関係権利者の皆様の負担を軽減するため、一部の区域で 3 階建の建築を許可するという特例的な取扱い（建築制限の緩和）を行っており、第 2 次整備プログラム策定に合わせ、緩和対象区域を見直すこととします。

(2) 都市計画道路を取り巻く現状と今後の見通し

①人口の動向

本市の総人口は、平成 28 年 9 月 1 日現在で約 230.5 万人であり、これまで増加傾向を示しています。

ただし、名古屋市総合計画 2018 では、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と推計しています(図-3 参照)。

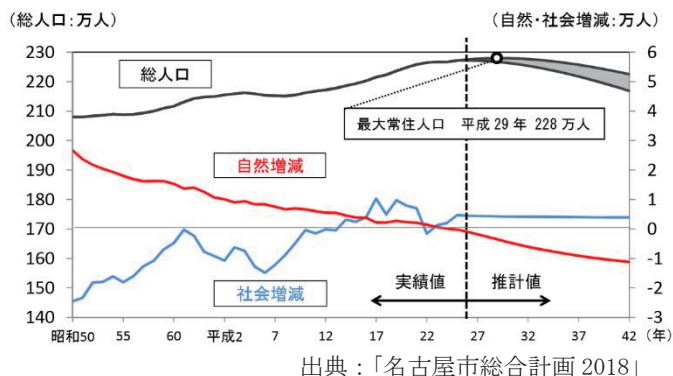
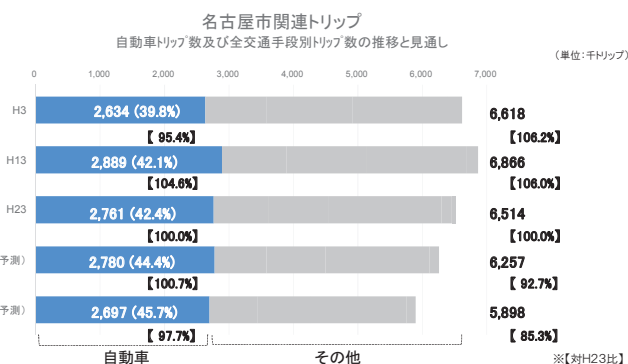


図-3 総人口の推移と推計

②自動車交通の動向

中京都市圏パーソントリップ調査における自動車トリップ数の推移は、平成 13 年(第 4 回調査)時点がピークとなっており、将来の見通しとしては、平成 23 年(第 5 回調査)時点から、ほぼ横ばいで推移すると推計されています(図-4 参照)。

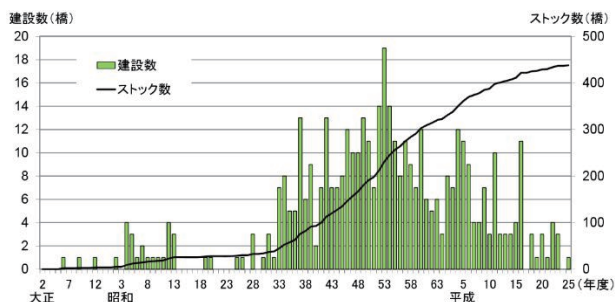


出典：「第 3 回～第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査報告書」より名古屋市作成

図-4 名古屋市関連トリップの推移(自動車及び全交通手段)

③維持管理時代の到来

本市の橋梁等の公共施設の多くは、市域の拡張や高度経済成長にあわせて昭和 30 年代から 60 年代にかけて建設され、老朽化が進行しており、維持管理費の増加が見込まれています(図-5 参照)。



出典：「名古屋市総合計画 2018」

図-5 本市における重要橋梁の建設年度

④道路整備費の推移

都市計画道路の整備は、関連事業の進捗に合わせ事業性の高い区間について、順次整備着手してきました。一方で、道路整備費は、厳しい財政状況のもと減少しています(図-6 参照)。

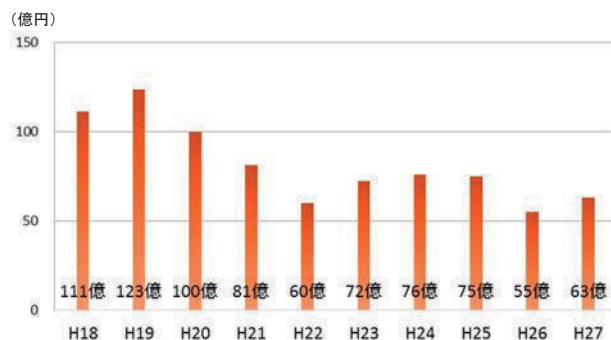


図-6 道路整備費の推移

3. 第2次整備プログラムの考え方

(1) 未着手都市計画道路の見直しの必要性

①見直しの必要性

今後の都市計画道路の整備を進めるにあたっては、既存施設やソフト施策の最大限の活用を図りつつ、国際競争力の強化、コンパクトシティ・プラス・ネットワーク、人口減少等の社会構造の変化も踏まえ、選択と集中のもと、ストック効果が最大限発揮されるよう重点化した取り組みを進めることが重要です。また、財政状況等の先行きの見通しが不透明な中、見直しにあたっては、交通混雑に対処する交通機能や、南海トラフ巨大地震の被害想定をもとに、多様な主体の協働による「震災に強い市街地の形成」に向けた取り組みを図る上での防災機能など、都市計画道路の整備により期待される機能や整備効果を見極め、整備優先性の高い路線を早期供用することが求められます。

一方で、路線によっては今後も長期に渡り事業化に至らないことも想定されることから、超長期の建築制限や、筐子トンネル事故を契機とした維持管理の重要性の高まりと、それに対応する維持管理費用の増加といった要素も踏まえた今後の都市計画道路の整備のあり方を検討する必要があります。

②第2次整備プログラム策定の効果

第2次整備プログラムを策定することにより、次のような効果が期待されます。

○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

(2) 想定する将来の設定

今後の都市計画道路の整備は、都市計画道路（幹線街路）の整備率が約9割という現状及び将来の人口や交通量の推計を踏まえ、超長期に渡る建築制限の実態を勘案しつつ、名古屋市のめざす都市の姿に整合した都市計画道路網の形成を目指します。このとき、都市施設の計画の目標年次等を踏まえ、未着手都市計画道路の整備完了の目標時期を概ね20～30年後とします。

【参考】都市施設の計画の目標年次等	
都市施設の計画の目標年次	概ね20年後 (出典：国土交通省「都市計画運用指針 第8版」)
名古屋市都市計画マスタープラン	長期的展望：概ね20年
名古屋市総合計画2018	長期的展望：15年先
事業施行期間の標準的な目安	5～7年/事業単位 (出典：愛知県建設部「都市計画」) ※施行期間や単位は個別具体の事情等に応じて設定

(3) 今後の道路整備のあり方

今後の都市計画道路の整備にあたっては、本市の各種施策と整合のとれた計画の立案及び事業化が必要になります。

そのため、平成 26 年 10 月に策定した名古屋市総合計画 2018 における「未来につながる持続可能なまちづくり」の方針のもと、「めざす都市の姿」及び「市政運営の取り組み」や「めざす都市像の実現に向けた施策・事業」との整合を図りつつ、都市計画道路の整備のあり方を評価します。

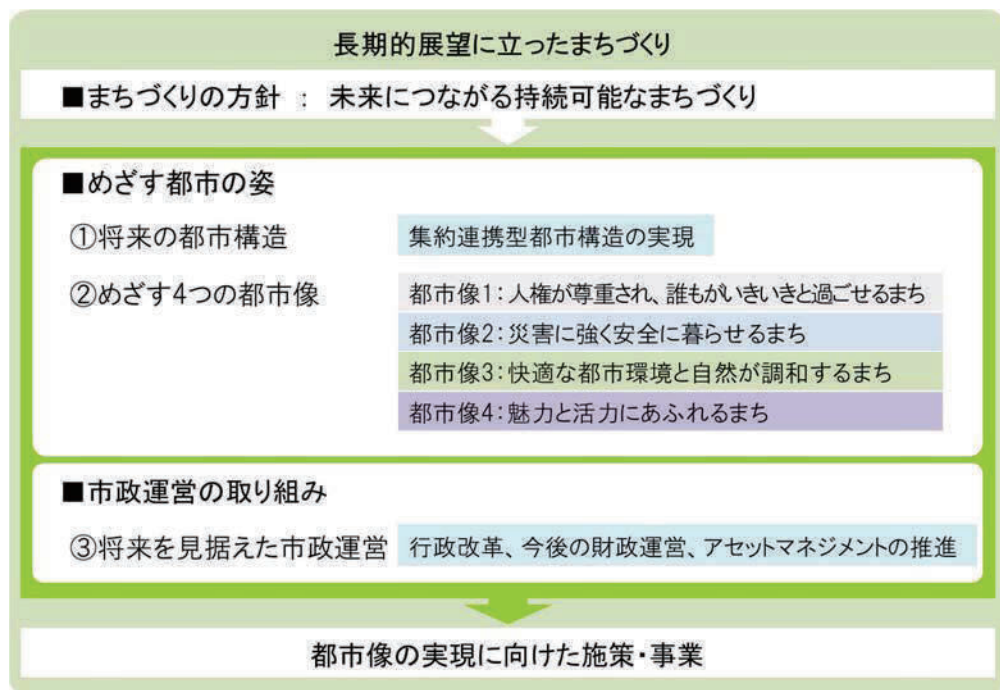


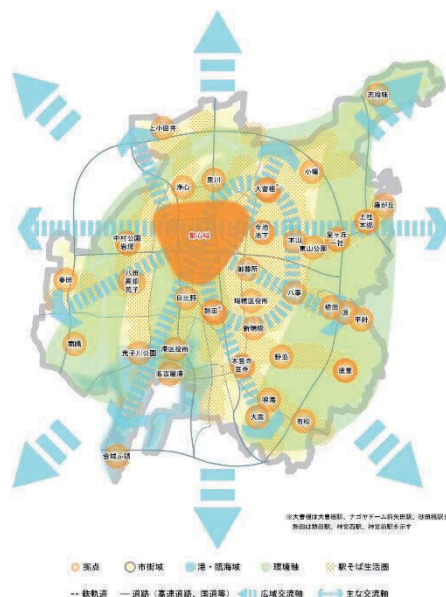
図-7 名古屋市総合計画 2018 におけるまちづくりの方針等（抜粋）

① 将来の都市構造と都市計画道路の整備

将来の都市構造の考え方としては、以下のことが求められます。

- 国際的・広域的な交流が促進されるよう、都心機能や交流機能を高める
- 環境負荷を抑制するとともに、道路などの都市基盤や都市施設等の効率的な維持管理ができる

○できるだけ自動車に頼らず歩いて暮らせる生活圏を形成する
また、名古屋市都市計画マスタープラン（平成 23 年 12 月）において、駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、商業・業務・住宅・サービス・文化等の多様な都市機能が適切に配置・連携されており、さらに景観・歴史・環境や防災に配慮された、魅力的で安全な空間づくりがなされている都市構造である「集約連携型都市構造」の実現をめざすとしており、今後の都市計画道路についてもこうした考え方との整合が求められます。



出典：「名古屋市総合計画 2018」

図-8 将来都市構造図

② めざす都市像と都市計画道路の整備

都市計画道路の整備は、施策を推進する事業のうち、「自動車交通の円滑化」、「地震に強いまちづくり」、「交通事故のない地域づくり」といった事業と密接に関連する施策です。また、整備の対象となる地域に応じて、「交通施策とまちづくりとの連携」等の様々な事業と関連性を持ち、各種の関連計画等と整合を図りつつ、検討を進めることが求められます。

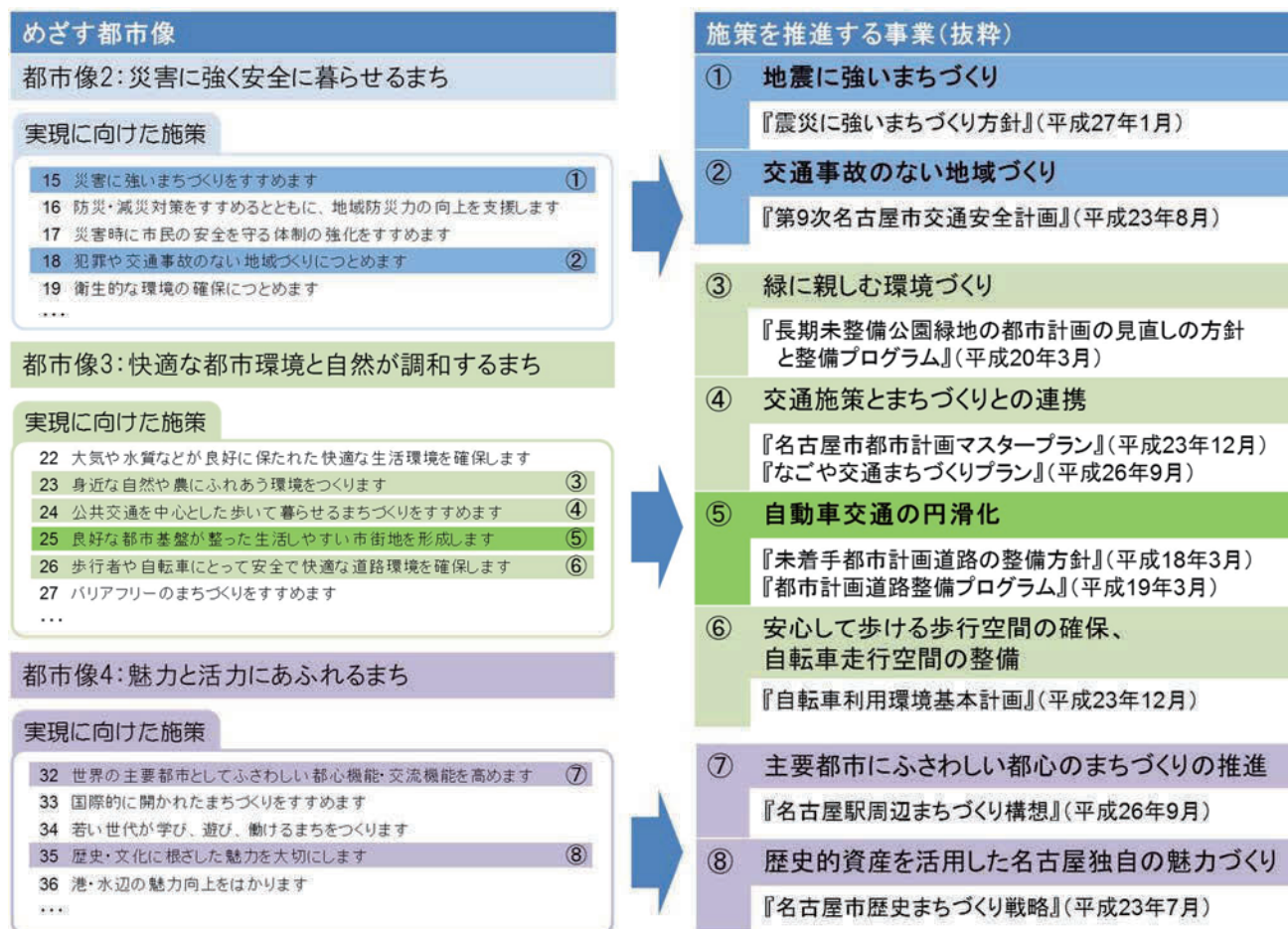


図-9 めざす都市像と都市計画道路整備に関連する事業

③ 将来を見据えた市政運営と都市計画道路の整備

将来を見据えた市政運営の観点から、地域の事業実施環境を捉えた道路の整備効果を確認するため、未着手都市計画道路の沿線地域の交通処理機能の向上性等の評価に加え、関連事業等の有無や、その計画が想定する事業規模に対する道路整備の有効性、地域のまちづくり等を含めた計画の事業性の検証を行う必要があります。

また、今後の財政運営等を踏まえた上での選択と集中による道路整備の推進は、重点的、効果的かつ効率的な事業実施の観点から重要であり、未着手都市計画道路の整備必要性の高さについて、整備効果の高さや、事業性を勘案しつつ整備優先順位の高い路線を厳選することにより評価することが求められます。このとき、超長期に渡る建築制限の実態や、都市施設の計画の目標年次等を勘案しつつ、行政の説明責任を果たすため、新たな都市計画上の時間管理概念を持ち、整備実現性を踏まえた検討を行う必要があります。

(4) 評価・検証の基本的な考え方

①めざす都市の姿の実現に向けた都市計画道路の整備推進

今後の都市計画道路の整備は、対象とする地域の現状と将来交通需要の適切な見通しを持ち、概ね 20～30 年後の将来を見据え、将来の都市構造の考え方や道路整備と密接に関連する施策、将来を見据えた市政運営と整合させることが求められます。

これらのことを踏まえ、

○都心機能・交流機能の向上に資する道路

○交通円滑化に資する道路

○防災に資する道路

○交通安全に資する道路

の整備を推進することにより、めざす都市の姿の実現を目指します。

②評価・検証の基本的な考え方

めざす都市の姿の実現に向けた都市計画道路の整備推進を図るべく、整備必要性の高い路線を選定するため、未着手都市計画道路の整備効果について、将来の都市構造の考え方や道路整備に密接に関連する施策といった視点から評価します。また、将来を見据えた市政運営の視点から、事業性の検証を行います。

この評価・検証の結果を踏まえて、今後整備する路線（概ね 20～30 年後までに整備完了を目指す路線）と、今後整備しない路線に分類します。このとき、

○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

をすることが重要であり、今後整備する路線のうち、優先的に整備する路線を選定することとします。

これらのことから、各路線の見直しの方向性を表-4 のように分類します。

また、これに応じた都市計画法第 53 条・第 54 条に基づく建築の許可やその基準の運用（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に係る建築制限の緩和を含む）を行うことで、効率的な道路ネットワーク形成及び市街地整備の実現を図ります。

表-4 見直しの方向性と建築制限

見直しの方向性		建築制限
整備優先路線	今後 10 年以内に整備着手	緩和しない（法 53 条）
計画存続路線	今後 10 年以降に整備着手	緩和する（法 53 条特例）
変更候補路線	現況幅員等への計画の変更を検討	・ 緩和する ・ 都市計画の変更による解除
廃止候補路線	計画の廃止を検討	

4. 評価・検証方法

(1) 評価対象範囲の考え方

第2次整備プログラムでは、未着手都市計画道路（幹線街路）について、見直しの対象（以下、見直し対象路線という）とします。

見直し対象路線は市内に広く存在し、路線によって期待される機能や整備効果もそれぞれ異なることから、以下のような点に留意しつつ、見直し対象路線の特徴に応じた適切な範囲を設定の上、整備のあり方の評価を行うこととします。ただし、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。

【評価対象範囲の設定に係る留意点】

- 道路に求められる機能は広域的・幹線的な場合や、地域的・補助幹線的な場合がある。
- 見直し対象路線ごとに未着手延長や事業範囲、既存の並走する幹線街路や区画街路といった道路の整備状況が異なる。
- 計画区域にかかる学区などの地域のまとまりが異なる。

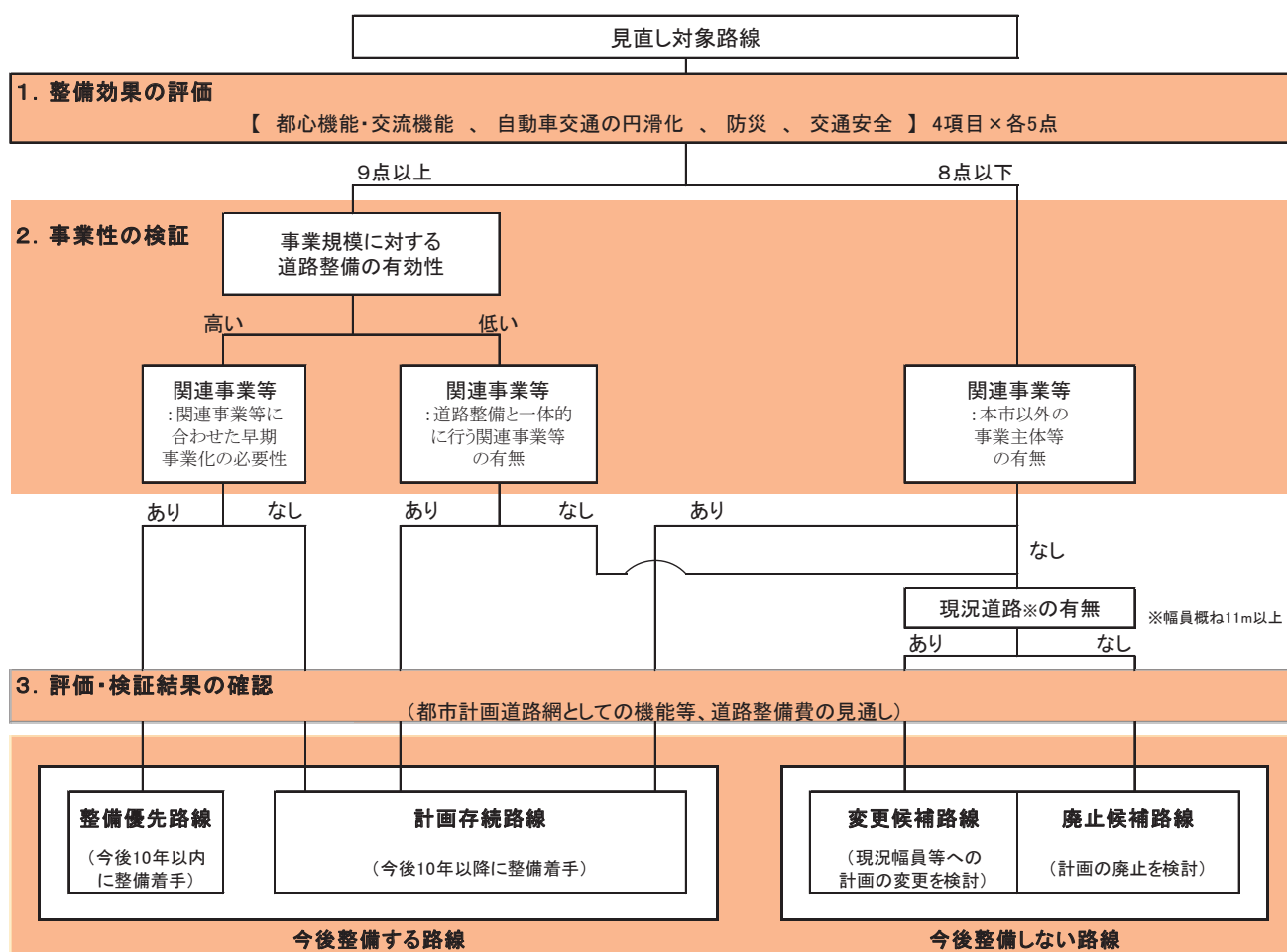
(2) 評価・検証の流れ

評価・検証の基本的な考え方に基づき、見直し対象路線における見直しの方向性の分類を図-10 のように行いました。

はじめに、整備効果の評価、事業性の検証を行うため、評価・検証項目にかかる各路線の現況について把握しました。そして、各路線を整備した場合の効果について、都心機能・交流機能等の評価項目により定量的な評価を行いました。

次に、この評価結果を踏まえて、各路線の事業性について、関連事業等との連携や事業規模に対する道路整備の有効性の視点から定性的な検証を行い、特に整備効果及び事業性の高い路線を整備優先路線とするなど、各路線の見直しの方向性を定めました。

なお、評価・検証の結果については、全市的な都市計画道路網としての機能の検証や道路機能の代替性等の視点から、計画の変更や廃止による課題がないかといった点を確認しました。



○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。

○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。

○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性が生じたため、見直しの方向性を再検討路線とします。

図-10 第2次整備プログラムの策定フロー

(3) 整備効果の評価の考え方

① 都心機能・交流機能

都心機能・交流機能の評価にあたっては、将来の都市構造（集約連携型都市構造）の実現に資する都市計画道路の機能を評価するため、都心域や拠点の魅力向上の観点や、都心機能や交流機能の向上を目指す他の計画（都市計画マスタープラン、公共交通や自転車の利用環境に関する計画等）との整合を考慮し、幹線道路に期待される広域的な道路網の形成の観点（地域間の交流化を含む）、地域生活の利便性、公共交通利用の向上性の観点から評価することが重要です。

このような都心域・拠点の機能向上及び交流軸の確保といった点について、土地利用の方向性に応じた都心域・拠点の機能向上性や、広域交通ネットワークの連続性等といった視点のもと、評価します。

表-5 都心機能・交流機能の評価の考え方

指標	評価のポイント
都心域・拠点の機能向上性	○都心域や拠点の魅力向上や、自動車・歩行者等の交通状況に応じた道路空間の必要性 ○公共交通や公的施設等へのアクセス性
広域交通ネットワークの連続性	○都市間・拠点間を結ぶ幹線道路の位置づけや連続性（一般国道等）
隣接市町とのネットワークの連続性	○隣接市町の計画との整合性

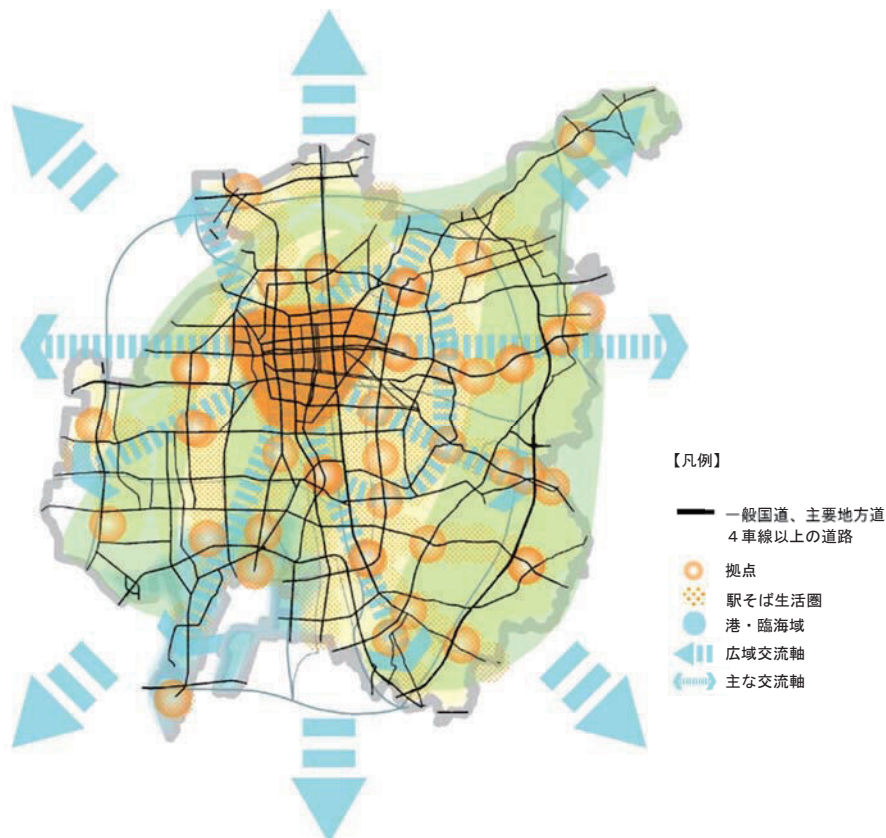


図-11 広域交通網（一般国道等）

② 自動車交通の円滑化

本市の都市計画道路は、広域的な交通処理を担う路線は概ね整備済みであり、未着手都市計画道路の多くが2車線の補助幹線街路となっています。このような状況のもと、交通円滑化の視点から将来の人口減少や自動車交通量が横ばいといった推計を踏まえた評価をすることが求められます。

このとき、見直し対象路線やその沿線の幹線街路での自動車交通の混雑状況といった、広域的な交通処理の観点とともに、地域の交通処理の現状等、未着手都市計画道路の位置する地域の道路の整備状況を捉え、既存の道路の活用可能性を含めた地域的な視点からも併せて評価する必要があります。

以上より、自動車交通の円滑化の視点からの評価は、道路の新設や拡幅により期待される交通処理機能の向上性や、評価対象とする地域の道路の整備状況等を踏まえた整備効果を評価します。

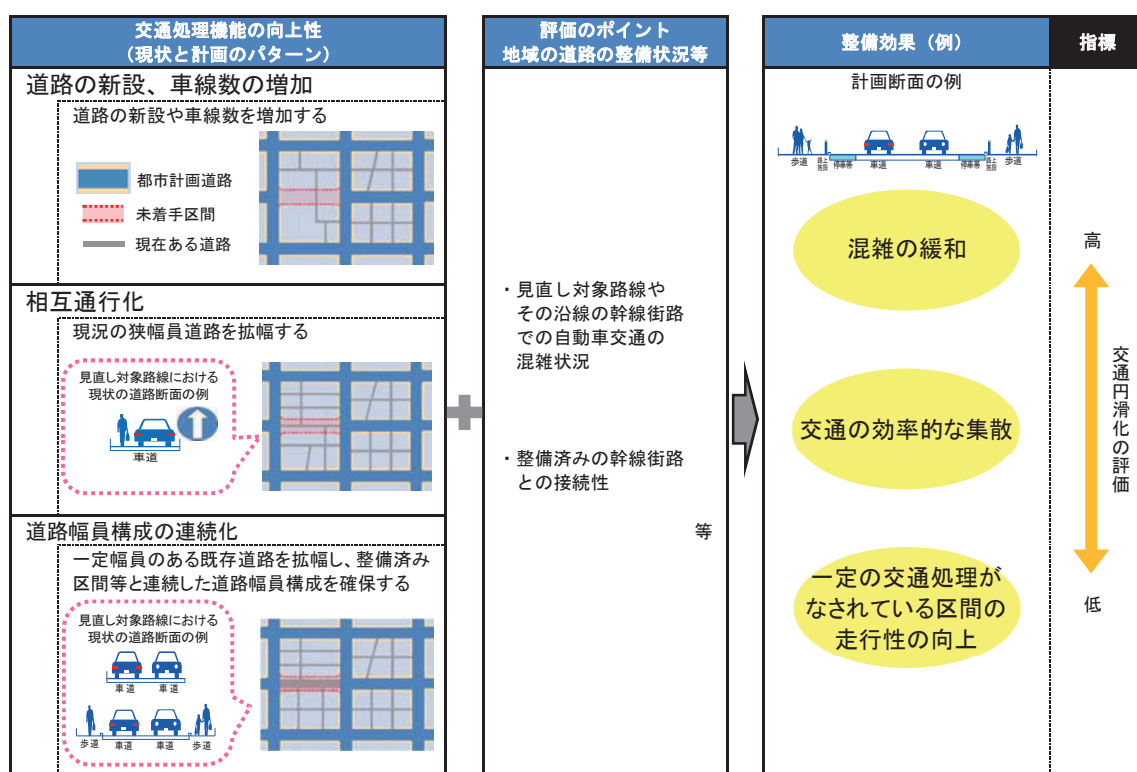


図-12 自動車交通の円滑化の評価の考え方

③ 防災

本市では、平成 27 年 1 月に「震災に強いまちづくり方針」を策定し、多様な主体の協働による「震災に強い市街地の形成」に向けた本市の取り組み方針を示しました。この方針において、火災や津波から避難するための経路や一時的に火災から身を守るための避難空間としての機能、市街地火災の拡大を防ぐ延焼遮断機能、緊急輸送などの救援活動機能が期待される道路を防災道路と位置づけました。

この方針の前提となる南海トラフ巨大地震の被害想定（あらゆる可能性を考慮した最大クラス）をもとに評価した道路閉塞や火災延焼の危険性は、木造住宅の密集状況に関連性があることが確認できます。このことから、道路整備に係る地域的な視点として、延焼クラスターと見直し対象路線との位置関係等が道路の整備効果に関連性があると考えられます。

以上より、防災の視点からの評価は、道路の新設や拡幅により期待される防災機能の向上性や、評価対象とする地域の道路の整備状況等を踏まえた整備効果を評価します。

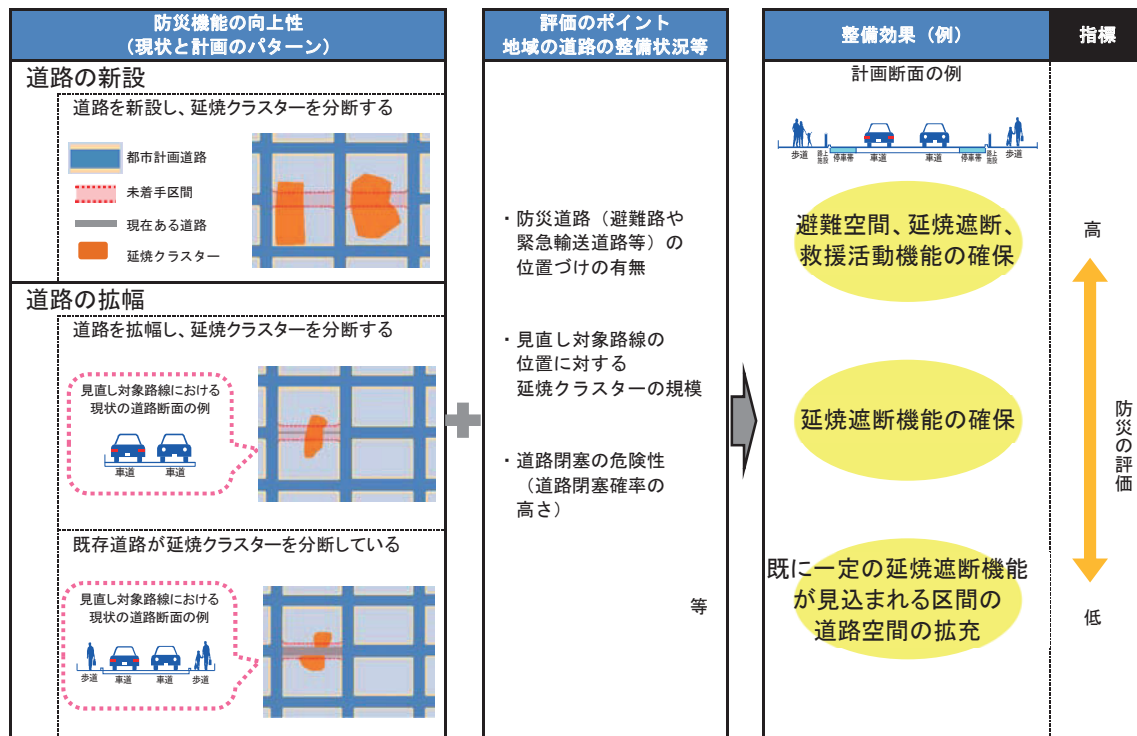


図-13 防災の評価の考え方

【参考】「震災に強いまちづくり方針」（抜粋）

防災道路

- ・火災や津波から避難するための経路や一時的に火災から身を守るための避難空間としての機能、市街地火災の拡大を防ぐ延焼遮断機能、緊急輸送など救援活動機能が期待される道路を防災道路の配置の考え方に沿って位置づけたもの。

防災道路の考え方

総称	機能	名称	考え方
防災道路	避難空間	・ 広域避難場所接続道路	・ 広域避難場所や津波浸水区域外まで避難するためのネットワーク化された経路（幅員がおおむね 15m 以上の道路をおおむね 1km 間隔に配置） ・ 避難のための安全性の高い空間
		・ 避難路	
	延焼遮断		・ 市街地大火の防止
	救援活動	・ 緊急輸送道路 ・ 緊急用河川敷道路	・ 災害時に必要な救助、消防活動および緊急物資輸送のためのネットワーク化された経路

防災道路を構成する路線種別

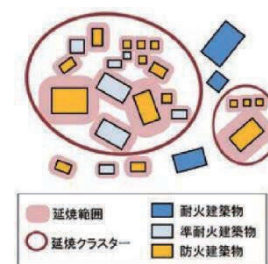
- 第 1 次緊急輸送道路
- 第 2 次緊急輸送道路
- 緊急用河川敷道路
- 広域避難場所接続道路
- 避難路
- 広域避難地



※防災道路は、高速自動車国道・都市高速道路を除いて図示

延焼クラスター（地区で燃え広がる可能性がある範囲）

- ・ 個々の建物に建物構造と建築面積を考慮した延焼限界距離を設定（耐火建築物は延焼しない）し、これに基づく範囲（計算上、延焼限界距離（火災延焼が起こらない最小限の建物間隔）の 1/2）が重なり合って一つの塊となったものを指す。
- ・ 市街地の火災に対する潜在的な延焼危険性を評価する指標で、出火を放置した場合に、最終的に焼失する可能性のある建物群を示すもの。



④ 交通安全

本市における交通安全対策としては、「第9次名古屋市交通安全計画」等に基づき、幹線道路における交通安全対策や生活道路等における人優先の歩行空間整備、自転車利用環境の整備等を実施してきました。

また、自転車走行空間に関しては、「名古屋市自転車利用環境基本計画」（平成23年12月）において、4車線以上の幹線道路における歩行者・自転車・自動車の分離を積極的に進める「整備候補路線」を選定し、自転車走行空間整備を行っているところです。

以上より、交通安全の視点からの評価は、既存計画等との整合を図りつつ、既に交通安全対策が施されている地域の存在等を踏まえ、道路の新設や拡幅により期待される交通安全機能の向上性や、評価対象とする地域の道路の利用状況等を踏まえた整備効果を評価します。

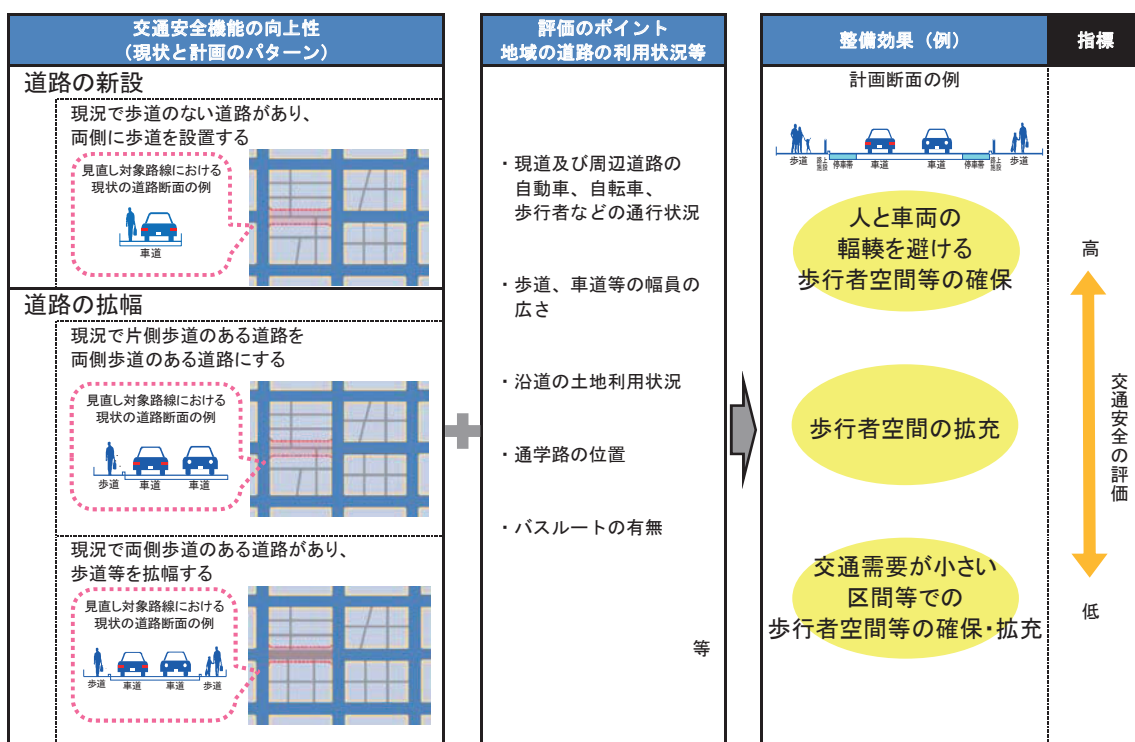


図-14 交通安全の評価の考え方

(4) 整備効果の評価（定量的評価）の基準

前述のような考え方にに基づき、整備効果の評価の基準等を表-6 のように設定し、現況把握及び評価を行いました。

表-6 整備効果の評価の基準及び内容

項目	評価の基準	基準の内容	点数
都心機能・交流機能	都心域・拠点の機能向上に資する路線	・都市計画マスタープランの都心域に位置する路線、または拠点駅に接続する路線 ・一般国道や主要地方道等（4車線以上の計画）としての連続性を確保する路線	5
		・鉄道駅（拠点駅を除く）に接続する路線 ・隣接市町の計画に接続する路線 ・主要地方道(2車線)としての連続性を確保する路線	3
	広域交通ネットワークの形成に資する路線	・上記に該当しない路線	0
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	・道路新設や車線数を増加する計画のうち、現況道路や周辺に自動車交通の渋滞がある路線	5
		・道路新設や車線数を増加する計画のうち、現況道路がない又は一方通行規制となっている路線	4
		・車線数を増加する計画のうち、相互通行可能な現況道路で、整備により概成区間等と連続することで走行性を高める路線	3
		・現況道路が、計画上の車線数を満たしている路線 ・接続する路線との交差形状等により整備効果が限定的な路線	2
		・路線の一端が、他の都市計画道路と接続しない路線 ・駅前広場を整備する計画となっている路線	1
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	・防災道路（避難路・緊急輸送道路等）の「防災上特に対策が必要な区間」に該当し、かつ地区の燃え広がりやすさ(延焼クラスター内の建物数1,000棟以上)の軽減に寄与する路線	5
		・防災道路の「防災上特に対策が必要な区間」に該当し、かつ地区の燃え広がりやすさ(延焼クラスター内の建物数1,000棟未満)の軽減に寄与する路線	4
		・防災道路である路線	3
		・防災道路（緊急輸送道路を除く）のうち、現況道路が既に地区の燃え広がりやすさを軽減している路線 ・防災道路ではないが地区の燃え広がりやすさの軽減に寄与する路線	2
		・防災道路ではなく、地区の燃え広がりやすさの軽減に寄与しない路線	1
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	・通学路かつバスルートであり、現況道路に歩道がない路線	5
		・通学路かつバスルートであり、現況道路に片側歩道がある路線	4
		・通学路かつバスルートであり、現況道路に両側歩道が整備されている路線 ・現況道路に通学路指定がある路線	3
		・通学路やバスルートではなく、現況道路に歩道がない路線	2
		・通学路やバスルートではなく、現況道路に歩道がある路線 ・現況道路がない路線	1

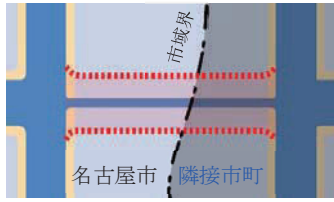
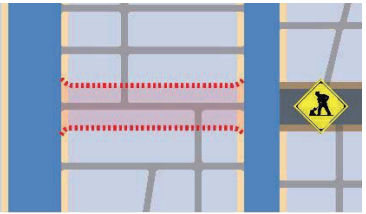
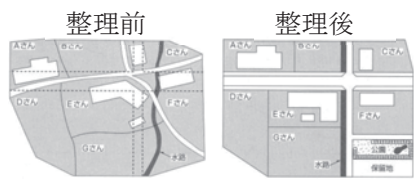
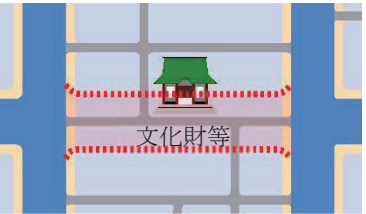
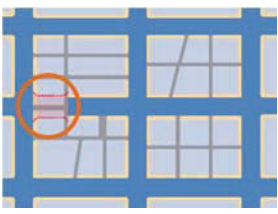
※通学路は、平成28年度時点の小・中学校の通学路指定を対象としています。地域により様々な指定状況であることを勘案し、都市計画道路の位置に対して1街区離れた範囲までを評価の対象としています。

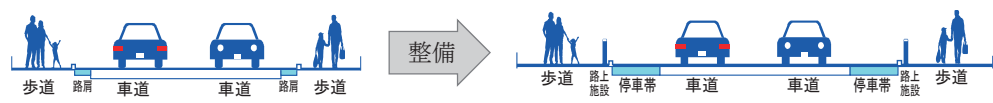
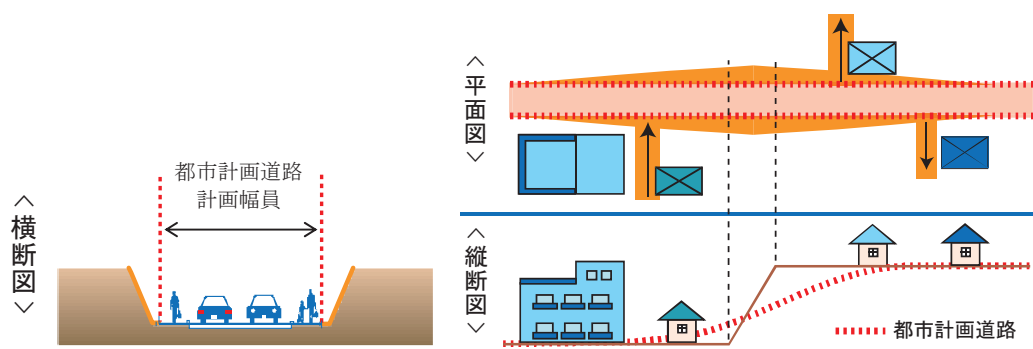
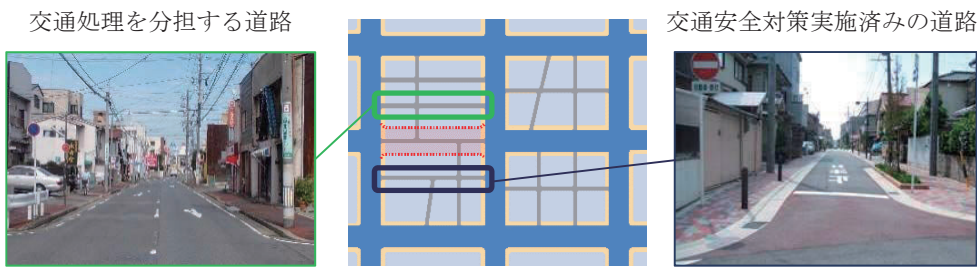
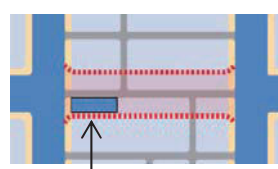
※バスルートは、平成28年4月時点の市バス路線を評価の対象としています。

(5) 事業性の検証（定性的検証）の基準

未着手都市計画道路の位置する地域の事業実施環境を捉えた評価をするため、事業性の検証の基準等を表-7のように設定し、現況把握及び検証を行いました。

表-7 事業性の検証の基準及び内容

項目	検証の基準及び内容	
関連事業等との連携	(1) 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	(2) 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
	(3) 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	(4) 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
	(5) 近接区間事業中  近接する区間が事業中である	(6) 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
	(7) 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	(8) 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
	(9) その他 上記以外に関連事業等がある	

項目	検証の基準及び内容		
事業規模に対する道路整備の有効性	(10) 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状況での整備の有効性 (広域交通ネットワークとしての整備必要性がある路線は対象としない)		
	(11) 地形起伏等による事業の実現性 ■：高低差により必要な構造物や既存の道路との取り付けによる影響範囲  高低差のある地形等、道路構造上の課題や、文化財等への支障がある状況での整備の有効性		
	(12) 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状況での整備の有効性		
道路整備に対する熟度等	(13) 用地先行取得  事業化前に取得した土地	(14) 地元要望 	(15) 住民参加 
	先行取得している用地がある	地元住民等から整備に関する要望がある	地元説明会等を通じた合意形成
(16) その他 上記以外に考慮する地域の状況がある			

（６）評価・検証結果の確認

個別の見直し対象路線について、整備効果の評価や事業性の検証を行った結果を踏まえて、見直し後の将来の自動車交通処理について全市的な都市計画道路網が適切かといった検証や、仮に計画の変更や廃止とした場合の道路機能の代替性の検討等を行うことで、計画の変更や廃止による課題がないかどうかを確認しました。

（７）道路整備費の見通し

本市の財政状況は、市税収入の大幅な伸びが期待できない一方、扶助費などの義務的経費は高齢者の増加などにより今後も増加が見込まれており、公共施設の建設等に使われている投資的経費は減少傾向にあります。このような状況のもと、今後見込まれる道路整備予算は、近年と同程度（65億円）を確保し、必要な道路の早期整備完了をめざすことを基本的な考え方とします。その上で、近年の傾向を参考として、5年間で5億円程度の段階的な減少を想定します。

5. 第2次整備プログラムの概要

第2次整備プログラムの策定フローに基づき、路線別の分類を行った結果、表-8に示すような箇所数・延長・概算事業費となりました。今後の都市計画道路の整備にあたっては、現在事業中の路線の整備進捗を図りつつ順次事業に着手するとともに、変更候補路線・廃止候補路線については、早期の都市計画の変更を目指します。

ただし、第2次整備プログラムのもと整備を進めていく中で、事業中路線の進捗状況や市の財政状況といった道路整備を取り巻く環境の変化など、見直しの方向性を改める必要も出てくることが考えられ、それらに応じて適時見直しを行います。

表-8 第2次整備プログラムの概要

		箇所数	延長（km）	概算事業費（億円）
今後整備する路線	整備優先路線 （今後10年以内に整備着手）	10	4	310 【500】
	計画存続路線 （今後10年以降に整備着手）	42	20	540
	小計	52	24	850 【1040】
今後整備しない路線	変更候補路線 （現況幅員等への計画の変更を検討）	13 <21>	8 <15>	170
	廃止候補路線 （計画の廃止を検討）	24 <30>	12 <15>	520
	小計	37 <51>	20 <30>	690

※概算事業費は、国管理の一般国道に係る費用を除いた値です。

※【 】内は、現在事業中の路線も含めた平成29年度以降の概算事業費です。

※< >内は、「未着手都市計画道路の整備方針」（平成18年3月）で「計画の廃止」等とした路線も含めた箇所数・延長です。

※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。

6. 路線別の見直しの方向性

(1) 路線別の見直しの方向性（個票）

第2次整備プログラムの策定フローに基づき、路線別の分類を行った結果について、路線別に掲載します。なお、千種区、名東区には見直し対象路線はありません。

【掲載内容の見方】

- ① 現況幅員及び現況歩道幅員は、各路線の代表的な幅員である。
- ② 「整備効果の評価」欄の点数については、P. 18 を参照。
- ③ 「事業性の検証」欄には、P. 19、20 に示す項目に関し、各路線の事業実施環境の現況把握を含め、以下のことに該当する項目のみ記載。
 - ・【関連事業等】：道路整備と連携する関連事業等がある。
 - ・【道路整備の有効性】：事業規模に対する道路整備の有効性が低い。
 - ・【道路整備の熟度等】：道路整備に対する熟度等がある。
- ④ 概算事業費については、以下の条件のもとに算出・表示している。
 - ・原則、現計画を前提とする。
 - ・本市における事業実績等から算出する一般的な道路整備費を基準とする（地形起伏等の周辺状況と道路整備の影響範囲を考慮する必要がある路線を除く）。
 - ・今後、都市計画変更等が行われた場合には、概算事業費が変動する可能性がある。
 - ・事業費は5億円単位で表示する。また、5億円未満の場合は、“*”印で表示する。
 - ・未着手都市計画道路の整備方針（平成18年3月）で今後整備しない方針（計画の廃止等）とした路線については“—”印で表示し、算出を省略する。
- ⑤ 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、計画存続路線とするため、個票は記載していない。

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数	概算事業費(億円)		
東①	守山本通線 (S31.8.13)	120	大幸一丁目～ 大幸二丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・その他(一体的な整備検 討)	・広域交通ネットワークを形成する路線として道 路整備の必要性がある。 ・第1次緊急輸送道路の位置づけがある。 ・橋梁(矢田川橋)は一定の耐震性能を有して いる。 ・接続する守山区内の区間を勘案した一体的な 整備が望ましい。	計 画 存 続 路 線
				15.8 24.6	18～40	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				3.0 4.2	2	交通安全	1			
						合計	9		*	

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性							
						整備効果		事業性									
						項目	点数										
									概算事業費(億円)								
北①	光音寺内田橋線 (S21.7.23)	940	中切町6丁目～ 金城町4丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・路線の一端が、他の都市計画道路と接続しない。 ・現況で幅員概ね11m以上の道路がある。	15	変更候補 路線						
				10.9	15	自動車交通 の円滑化	1										
				歩道 (m)	車線数	防災	2										
				2.0	2	交通安全	3										
						合計	6										
				光音寺内田橋線 (S21.7.23)	290	金城町3丁目地 内	幅員 (m)					幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅 【道路整備の熟度等】 ・その他(病院、学校等)	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね11m以上の道路がある。	*
							10.9					15	自動車交通 の円滑化	2			
							歩道 (m)					車線数	防災	2			
	2.0	2	交通安全				3										
			合計	7													
	北②	光音寺内田橋線 (S21.7.23)	560	金城町2丁目地 内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・近接区間事業中 【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね11m以上の道路がある。		20					
					11.5	15	自動車交通 の円滑化	2									
歩道 (m)					車線数	防災	2										
2.2					2	交通安全	3										
	合計	7															

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数			
概算事業費(億円)										
北③	豊山水分橋線 令和4年4月 一部修正 整備優先路線としています。 詳細は「変更路線見直しの方向性（個票）」 をご確認ください。 (S32.9.24)	800	楠味鉦二丁目～ 楠味鉦五丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の実現性 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(2筆) ・地元要望	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・整備する場合、東志賀町線等との交差部が五差路となり、自動車交通の円滑化の整備効果が限定的である。また、地形起伏等を考慮した整備による影響範囲の拡大が想定され、事業規模に対する道路整備の有効性が低い。 ・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あるため、見直しの方向性を再検討路線とする。	再検討路線
				現道なし (一部6.8)	20	自動車交通の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				0.0 (0.0)	2	交通安全	3			
				合計	8					
再検討										
北④	味鉦線 (S32.9.24)	500	中味鉦三丁目～ 中味鉦一丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0		・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・路線の一端が、他の都市計画道路と接続しない。	廃止候補路線
				13.1 5.5	16	自動車交通の円滑化	1			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				2.4 0.0	2	交通安全	3			
				合計	6					
10										

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数		概算事業費(億円)	
北⑤	杉村老松線 (S32.9.24)	560	安井三丁目～ 安井四丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・路線の一端が、他の都市計画道路と接続しない。 ・現況で幅員概ね11m以上の道路がある。	変更候補 路線
				10.9	16	自動車交通 の円滑化	1			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				2.2	2	交通安全	3			
				合計	6	15				
	杉村老松線 (S32.9.24)	870	金田町5丁目～ 辻本通1丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね11m以上の道路がある。	
				11.8 10.9	16	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				2.7 2.2	2	交通安全	3			
				合計	7	15				

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数	概算事業費(億円)		
北⑥	杉村老松線 (S32.9.24)	480	辻本通1丁目～ 志賀本通2丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0		・自動車交通の円滑化、防災の面で高い整備 効果が見込まれる。 ・橋梁(木津根橋)は一定の耐震性能を有して いる。	計 画 存 続 路 線
				10.9 5.5	16	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	4			
				2.2 0.0	2	交通安全	2			
						合計	10			
	杉村老松線 (S21.7.23)	600	志賀本通2丁目 ～大杉町4丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0		・自動車交通の円滑化、防災の面で高い整備 効果が見込まれる。	
				7.2	15	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	5			
				0	2	交通安全	2			
						合計	11			
北⑦	東志賀町線 (S32.9.24)	350	東味鉦一丁目 地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・隣接市町の事業計画 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(1筆)	・広域交通ネットワークを形成する路線として道 路整備の必要性がある。 ・第2次緊急輸送道路の位置づけがある。 ・当該区間の南側は、整備優先路線であり、事 業進捗に合わせた事業化が望ましい。 ・整備にあたっては、愛知県や春日井市との調 整が必要である。	計 画 存 続 路 線
				13.2	18	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				2.1	2	交通安全	1			
						合計	9			

理由等		見直しの 方向性
概算事業費(億円)		
20		計 画 存 続 路 線
25		
15		

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数			
北⑧	東志賀町線 (水分橋以北:S32.9.24) (水分橋以南:S40.1.27)	670	東味鉢一丁目 ～楠町大字味鉢	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【関連事業等】 ・橋梁老朽化対策 ・近接区間事業中	・広域交通ネットワークを形成する路線として道路整備の必要性がある。 ・整備により、現道の混雑緩和等の特に高い整備効果が見込まれる。 ・第2次緊急輸送道路の位置づけがある。 ・水分橋は、早期に耐震性能を確保する必要がある。 ・整備にあたっては、橋梁の架け替えを含む、計画線形等の検討を行う。 ・現在、当該区間の南側区間が事業中であり、これに引き続き整備を行う必要がある。	整備優先路線
				13.2 13.5	18 30	自動車交通 の円滑化	5			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				2.1 1.7	2 4	交通安全	1			
				合計		14				
				75						
北⑨	中小田井味鉢線 (S32.9.24)	280	楠町大字味鉢 字落合～落合町	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・文化財等への影響(洗堰緑地) 【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の実現性	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・整備する場合、地形起伏等を考慮した整備による影響範囲の拡大(洗堰緑地を分断する橋梁新設、側道設置に伴う計画区域を越えた用地確保等)が想定され、事業規模に対する道路整備の有効性が低い。	廃止候補路線
				現道なし (一部3.6)	16	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				0.0 (0.0)	2	交通安全	1			
				合計		8				
				15						
北⑩	大杉町線 (S15.3.13)	790	大杉町1丁目～ 杉栄町2丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・近接区間事業中 ・その他(前後区間の連続性) 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(1筆)	・未着手区間のみの総合的な整備効果は高くはないが、前後区間の歩道の連続性の確保や、接続・交差する杉村老松線との一体的な整備が望ましい。	計画存続路線
				11.1 11.4	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				片側3.0	2	交通安全	3			
				合計		7				
				20						

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数			
概算事業費(億円)										
西①	伏見町線 (S40.1.27)	180	枇杷島町字柳 場地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【関連事業等】 ・隣接市町の事業計画 ・近接区間事業中	・広域交通ネットワークを形成する路線として道路整備の必要性がある。 ・整備により、現道の混雑緩和等の特に高い整備効果が見込まれる。 ・第2次緊急輸送道路の位置づけがある。 ・国土交通省により庄内川の河道掘削や堤防の引提工事、堤防道路の付替などの治水対策が順次進められている。そのスケジュールにあわせ、特定構造物改築事業により枇杷島橋の架け替えを行う。 ・整備にあたっては、愛知県や清須市との調整が必要である。	
				15.6	27	自動車交通 の円滑化	5			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				2.0	6	交通安全	1			
				合計	14	25				
西②	堀越枇杷島線 (S15.3.13)	460	枇杷島三丁目 ～枇杷島一丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・交通処理を分担する道路等の有無	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・整備する場合、伏見町線とT字交差する計画であり、自動車交通の円滑化の整備効果が限定的である。 ・近接して、一定の機能がある道路がある。	
				7.3	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				0.0	2	交通安全	3			
				合計	7	20				
西③	上名古屋線 (S21.7.23)	940	又穂町3丁目～ 秩父通1丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(1筆)	・交通安全の面で特に高い整備効果が見込まれる。 ・防災道路ではないが、地区の燃え広がりやすさを軽減する整備効果が見込まれる。	
				8.0 10.9	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				0.0 2.0	2	交通安全	5			
				合計	9	30				

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数		概算事業費(億円)	
西④	上名古屋線 (S21.7.23)	340	上名古屋四丁目～上名古屋一丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・総合的な整備効果が高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね11m以上の道路がある。	変更候補路線
				10.9	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				2	2	交通安全	3			
						合計	6		10	
西⑤	深井岩井橋線 (S21.7.23)	260	那古野一丁目 地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【関連事業等】 ・文化財等への影響 【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の 実現性 ・交通処理を分担する道路 等の有無	・都心域に位置し、総合的な整備効果は高いが、近接して一定の機能がある道路(幅員15m)があり、自動車交通の円滑化の整備効果が限定的である。 ・整備する場合、地形起伏等を考慮した整備による影響範囲の拡大(町並み保存地区、県指定文化財への支障)が想定され、事業規模に対する道路整備の有効性が低い。 ※なお、この路線は「未着手都市計画道路の整備方針」(平成18年3月)で「計画の廃止」の方針としている。	廃止候補路線※
				5.4	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0	2	交通安全	2			
						合計	10		—	
西⑥	中小田井味鉦線 (S32.9.24)	250	山田町大字大 野木地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・文化財等への影響(洗堰 緑地) 【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の 実現性	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・整備する場合、地形起伏等を考慮した整備による影響範囲の拡大(洗堰緑地を分断する橋梁新設、側道設置に伴う計画区域を越えた用地確保等)が想定され、事業規模に対する道路整備の有効性が低い。	廃止候補路線
				現道なし	16	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				0.0	2	交通安全	1			
						合計	8		15	

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数	概算事業費(億円)		
西⑦	北押切堀端線 (S21.7.23)	590	名西二丁目地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・交通処理を分担する道路 等の有無	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・整備する場合、名古屋環状線とT字交差する 計画であり、自動車交通の円滑化の整備効果 が限定的である。 ・近接して、一定の機能がある道路がある。	廃止候補 路線
				現道なし (一部7.3)	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				0.0 (0.0)	2	交通安全	3			
						合計	7			
							15			

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数			
中村①	枇杷島野田町線 (S15.3.13)	420	岩塚本通4丁目 ～岩塚町字神田	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・事業最終区間 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(2筆)	・自動車交通の円滑化、防災の面で高い整備効果が見込まれる。 ・当該区間は事業最終区間であり、早期整備により全線整備完了し、西区枇杷島二丁目から中村区横前町を結ぶ道路ネットワークを形成する必要がある。 ・並行して2車線、両側歩道付の幅員10.2～15.5mの市道があるが、一部で最低限の幅員を満たさず、また万場大橋線との交差部で、枇杷島野田町線の既設区間と約150mずれて接続している。	整備優先路線
				現道なし	15	自動車交通の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	4			
				0.0	2	交通安全	3			
						合計	11			
				20						
中村②	枇杷島野田町線 (S15.3.13)	500	岩塚町字神田 ～岩塚町字大池	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の拡幅	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね11m以上の道路がある。	変更候補路線
				12.9	15	自動車交通の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				2.4	2	交通安全	3			
						合計	7			
				5						
中村③	日比津小本線 (S15.3.13)	520	道下町2丁目～ 太閤通6丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・事業最終区間 【道路整備の熟度等】 ・その他(病院、学校等)	・防災の面で特に高い整備効果が見込まれる。 ・当該区間は事業最終区間であり、早期整備により全線整備完了し、中村区猪之越町2丁目から中川区篠原橋通3丁目を結ぶ道路ネットワークを形成する必要がある。	整備優先路線
				9.1	14.54	自動車交通の円滑化	3			
				歩道 (m)	車線数	防災	5			
				0.0	2	交通安全	2			
						合計	10			
				15						

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数			
中村④	深井岩井橋線 (S21.7.23)	130	那古野一丁目 地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【関連事業等】 ・文化財等への影響 【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の 実現性 ・交通処理を分担する道路 等の有無	・都心域に位置し、総合的な整備効果は高い が、近接して一定の機能がある道路(幅員15m) があり、自動車交通の円滑化の整備効果が限 定的である。 ・整備する場合、地形起伏等を考慮した整備に よる影響範囲の拡大(町並み保存地区、県指定 文化財への支障)が想定され、事業規模に対す る道路整備の有効性が低い。 ※なお、この路線は「未着手都市計画道路の整 備方針」(平成18年3月)で「計画の廃止」の方 針としている。	廃止候補路線※
				5.4	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道	車線数	防災	1			
				0	2	交通安全	2			
				合計		10				
				—						
中村⑤	深井岩井橋線 (S21.7.23)	60	名駅五丁目地 内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【道路整備の有効性】 ・交通処理を分担する道路 等の有無	・都心域に位置し、総合的な整備効果は高い が、並行して2車線、両側歩道付の幅員15mの 市道が整備されており、自動車交通の円滑化の 整備効果が限定的であることから、事業規模に 対する道路整備の有効性が低い。	廃止候補路線
				4.8	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0	2	交通安全	2			
				合計		10				
				*						
中村⑥	三蔵町線 (S32.3.23)	30	名駅南一丁目 地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【関連事業等】 ・その他(前後区間の連続 性) 【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・当該未着手区間は橋梁部(天王崎橋)のみで あり、一定の耐震性能を有している。 ・前後区間の計画の連続性を勘案し計画存続 路線とする。	計画 存続 路線
				15.8	20	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				3.0	2	交通安全	1			
				合計		9				
				5						

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数			
中村⑦	駅西線 (S21.7.23)	530	下米野町1丁目 ～長戸井町2丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・近接区間事業中	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・整備する場合、椿町線とT字交差する計画であり、自動車交通の円滑化の整備効果が限定的である。	廃止候補路線
				5.9 9.4	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0 0.0	2	交通安全	2			
				合計	8					
中村⑧	烏森町線 (S32.3.23)	1,090	牛田通4丁目～ 長戸井町2丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3		・総合的な整備効果が高くはない(8点以下)。	廃止候補路線
				9.0 9.4	16	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				片側2.0	2	交通安全	1			
				合計	8					
中村⑨	笹島線 (H11.8.13)	200	名駅南四丁目 地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【関連事業等】 ・総合計画等 ・土地区画整理事業	・整備により、都心域の魅力、アクセス性の向上を図る効果が見込まれる。 ・整備により、周辺の混雑緩和等の特に高い整備効果が見込まれる。 ・リニア中央新幹線の整備を契機とした都心域の開発動向と整合した早期整備が必要である。	整備優先路線
				現道なし	30	自動車交通 の円滑化	5			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0	4	交通安全	1			
				合計	12					
20										
25										
40										

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数		概算事業費(億円)	
中①	三蔵町線 (S32.3.23)	20	栄一丁目地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【関連事業等】 ・その他(前後区間の連続性) 【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・当該未着手区間は橋梁部(天王崎橋)のみであり、一定の耐震性能を有している。 ・前後区間の計画の連続性を勘案し計画存続路線とする。	計画 存続 路線
				15.8	20	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				3.0	2	交通安全	1			
						合計	9			
									*	

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数		概算事業費(億円)	
昭和①	高田町線 (S21.6.27)	40	広見町3丁目地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0		・自動車交通の円滑化、防災の面で高い整備効果が見込まれる。	計 画 存 続 路 線
				7.3	18	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	5			
				0.0	2	交通安全	2			
						合計	11		*	
昭和②	山手植田線 (S46.8.25)	760	山手通3丁目～ 八事富士見	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【関連事業等】 ・その他(一体的な整備検討) 【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の実現性 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(18筆) ・地元要望 ・その他(病院、学校等)	・広域交通ネットワークを形成する路線であり、また周辺道路に渋滞箇所がみられ総合的な整備効果は高い。 ・整備する場合、茶屋ヶ坂牛巻線との交差部が五差路となり、自動車交通の円滑化の整備効果が限定的であることや、地形起伏等を考慮した整備による影響範囲の拡大等、事業規模に対する道路整備の有効性が低い。 ・接続する未着手路線(八事天白溪線)と一体的に、代替措置について総合的に検討している。	廃 止 候 補 路 線
				現道なし	40	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				0.0	4	交通安全	1			
						合計	11		80	

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数			
瑞穂①	光音寺内田橋線 (S21.7.23)	470	桃園町～浮島町	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の 実現性	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・整備する場合、地形起伏等を考慮した整備による影響範囲の拡大(鉄道との立体交差化に伴う計画区域を越えた用地確保等)が想定され、事業規模に対する道路整備の有効性が低い。	廃止候補路線
				4.0 3.7	15	自動車交通の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0 0.0	2	交通安全	2			
				合計	7					
45										
瑞穂②	浮島線 (S15.3.13)	240	浮島町地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・その他(一体的な整備検討) 【道路整備の有効性】 ・交通処理を分担する道路等の有無	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・近接して、一定の機能がある道路(幅員概ね15m)がある。 ・整備する場合、接続する未着手路線(光音寺内田橋線)との一体的な整備が考えられる。ただし、接続する未着手路線を整備する場合、地形起伏等を考慮した整備による影響範囲の拡大(鉄道との立体交差化に伴う計画区域を越えた用地確保等)が想定され、事業規模に対する道路整備の有効性が低い。	廃止候補路線
				現道なし	15	自動車交通の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0	2	交通安全	2			
				合計	7					
	10									
	浮島線 (S15.3.13)	120	浮島町地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・総合的な整備効果が高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね15mの道路がある。 ※なお、この路線は「未着手都市計画道路の整備方針」(平成18年3月)で「現況幅員に変更」の方針としているが、当該路線の起点付近を廃止候補路線とすることに伴い、方針を変更する。	廃止候補路線※
				14.5	15	自動車交通の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
2.8				2	交通安全	3				
合計				6						
—										

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数			
瑞穂③	高田町線 (S21.6.27)	540	洲雲町1丁目～ 高田町2丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・文化財等への影響 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(1筆) ・地元要望 ・その他(病院、学校等)	・自動車交通の円滑化、防災の面で高い整備 効果が見込まれる。 ・整備にあたっては、八高古墳への配慮が必要 である。	計画 存続 路線
				7.3	18	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	5			
				0.0	2	交通安全	2			
						合計	11		20	
瑞穂④	高田町線 (S21.6.27)	860	高田町2丁目～ 大喜新町4丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・近接区間事業中 【道路整備の熟度等】 ・地元要望 ・その他(病院、学校等)	・自動車交通の円滑化、防災の面で高い整備 効果が見込まれる。 ・事業中区間の進捗を勘案し、早期整備を行う 必要がある。	整備 優先 路線
				7.0 6.5	18	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	5			
				0.0 0.0	2	交通安全	3			
						合計	12		40	
瑞穂⑤	弥富相生山線 (S21.7.23)	400	弥富町字紅葉 園～柏木町1丁 目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅 ・総合的な整備効果が高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね12mの道路がある。	変更 候補 路線	
				11.8	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				1.5 2.4	2	交通安全	1			
						合計	5			5

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数			
								概算事業費(億円)		
瑞穂⑥	雁道線 (S15.3.13)	700	雁道町1丁目～ 亀城町6丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・その他(一体的な整備検 討) 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(2筆) ・その他(病院、学校等) ・その他(商店街)	・自動車交通の円滑化、防災の面で高い整備 効果が見込まれる。 ・接続する高田町線の事業化を勘案した整備が 望ましい。	計 画 存 続 路 線
				6.4 7.3 (一部現道なし)	15	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	5			
				0.0 0.0 (0.0)	2	交通安全	3			
						合計	12		30	
瑞穂⑦	雁道線 (S15.3.13)	440	高田町2丁目地 内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・総合的な整備効果が高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね11m以上の道路がある。	変 更 候 補 路 線
				10.9	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				2.5	2	交通安全	3			
						合計	7		10	
瑞穂⑧	雁道線 (S21.7.23)	860	東栄町3丁目～ 田辺通1丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅 ・交通処理を分担する道路 等の有無 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(2筆)	・総合的な整備効果が高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね11mの道路がある。また近接 して、一定の機能がある道路(幅員概ね11m)が ある。 ※なお、この路線は「未着手都市計画道路の整 備方針」(平成18年3月)で「計画の廃止」の方 針としている。	廃 止 候 補 路 線 ※
				7.3 10.9 (一部現道なし)	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0 2.6 (0.0)	2	交通安全	3			
						合計	6		—	

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数		概算事業費(億円)	
瑞穂⑨	豆田町線 (S21.6.27)	660	北原町1丁目～ 瑞穂通2丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅 【道路整備の熟度等】 ・その他(病院、学校等)	・現況道路(幅員概ね14.5m)は東側に位置する 既成区間と同様に、拠点(瑞穂区役所)に対し 既にアクセス性を有している。 ・現況道路及び周辺に渋滞箇所はなく、将来の 自動車交通量からも4車線化する事業規模に対 する道路整備の有効性は低いため、計画の幅 員及び車線数を現況に変更することが適当であ る。	変更 候補 路線
				14.5	30	自動車交通 の円滑化	3			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				3.3	4	交通安全	3			
						合計	13		40	
瑞穂⑩	豆田町線 (S29.11.18)	1,120	田辺通2丁目～ 弥富町字緑ヶ岡	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅 【道路整備の熟度等】 ・その他(病院、学校等)	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね11m以上の道路がある。	変更 候補 路線
				10.9	14.54	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				2.5	2	交通安全	3			
						合計	7		20	

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数		概算事業費(億円)	
熱田①	新堀川西線 (S21.7.23)	210	花表町地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の 実現性	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・整備する場合、地形起伏等を考慮した整備に よる影響範囲の拡大(鉄道との立体交差化に伴 う計画区域を越えた用地確保等)が想定され、 事業規模に対する道路整備の有効性が低い。	廃止 候補 路線
				現道なし	15	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0	2	交通安全	1			
						合計	6		10	
熱田②	下之一色篠原線 (S28.10.27)	690	野立町1丁目～ 比々野町	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・現況道路(幅員概ね15m)は東側に位置する 既成区間と同様に、拠点(日比野)に対し既に アクセス性を有しており、事業規模に対する道 路整備の有効性は低い。 ※なお、この路線は「未着手都市計画道路の整 備方針」(平成18年3月)で「現況幅員に変更」 の方針としている。	変更 候補 路線※
				14.5	20	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				2.8	2	交通安全	3			
						合計	12		—	

※熱田③及び④は国管理の一般国道であり、評価・検証の対象から除き、計画存続路線とするため、個票は記載していない。

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数			
中川①	戸田荒子線 (S32.9.24)	580	戸田三丁目～ 戸田五丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・鉄道立体交差事業 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(4筆) ・地元要望	・自動車交通の円滑化、防災の面で高い整備 効果が見込まれる。 ・鉄道との立体交差事業に合わせ、整備方法に ついて検討する。 ・整備にあたっては、鉄道事業者との調整が必要 である。	計画 存続 路線
				3.6 (一部現道なし)	16	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	4			
				0.0 (0.0)	2	交通安全	3			
				合計	11	15				
中川②	日置中野新町線 (S15.3.13)	830	神郷町1丁目～ 外新町4丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅 ※なお、この路線は「未着手都市計画道路の整備 方針」(平成18年3月)で「現況幅員に変更」 の方針としている。	・総合的な整備効果が高くない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね14.5mの道路がある。	変更 候補 路線※
				14.5	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				2.8	2	交通安全	3			
				合計	7	—				
中川③	小栗橋線 (S21.7.23)	430	愛知町地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の 実現性 【道路整備の熟度等】 ・その他(病院、学校等)	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・整備する場合、岩井町線とT字交差する計画 であり、自動車交通の円滑化の整備効果が限 定的である。また、地形起伏等を考慮した整備 による影響範囲の拡大(黄金橋との交差位置、 線形変更時の学校への支障等)が想定され、事 業規模に対する道路整備の有効性が低い。	廃止 候補 路線
				9.9 (一部現道なし)	20	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				0.0 (0.0)	2	交通安全	3			
				合計	8	20				

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数			
中川④	小栗橋線 (S21.7.23)	250	月島町～広川町1丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・橋梁老朽化対策	・整備により、都心域の魅力、アクセス性の向上を図る効果が見込まれる。 ・また、自動車交通の円滑化、防災の面で高い整備効果が見込まれる。 ・小栗橋は、早期に耐震性能を確保する必要がある。 ・整備にあたっては、橋梁の架け替えを含む、計画線形等の検討を行う。	整備優先路線
				10.2 (一部現道なし)	20	自動車交通の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	4			
				片側2.0 (0.0)	2	交通安全	2			
				合計	13	25				
中川⑤	小栗橋線 (S21.7.23)	340	広川町1丁目～横堀町1丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【道路整備の有効性】 ・交通処理を分担する道路等の有無	・都心域に位置し、総合的な整備効果は高いが、近接して、一定の機能がある道路(幅員概ね15m)があり、自動車交通の円滑化の整備効果が限定的であることから、事業規模に対する道路整備の有効性が低い。 ※なお、この路線は「未着手都市計画道路の整備方針」(平成18年3月)で「計画の廃止」の方針としている。	廃止候補路線※
				11.1 (一部現道なし)	20	自動車交通の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				2.1 (0.0)	2	交通安全	1			
				合計	9	—				
中川⑥	横井町五月通線 (S15.3.13)	290	小本一丁目～松葉町3丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(1筆) ・その他(病院、学校等)	・整備により、小本駅周辺のアクセス性の向上を図る効果や、交通安全の面で高い整備効果が見込まれる。	計画存続路線
				9.1	15	自動車交通の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				片側1.7	2	交通安全	4			
				合計	10	5				

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数		概算事業費(億円)	
中川⑦	横井町五月通線 (S15.3.13)	950	松葉町3丁目～ 五月通2丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0		・総合的な整備効果が高くはない(8点以下)。	
				9.6	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				片側1.8	2	交通安全	1			
						合計	4		25	
中川⑧	秋竹線 (S21.7.23)	60	舟戸町地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・総合的な整備効果が高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね16mの道路がある。	変更候補路線
				16.4	20	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				2.0	2	交通安全	1			
						合計	5		*	
中川⑨	下之一色篠原線 (S28.10.27)	430	的場町3丁目～ 的場町2丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・近接区間事業中 【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね15mの道路がある。 ※なお、この路線は「未着手都市計画道路の整備方針」(平成18年3月)で「現況幅員に変更」の方針としている。	変更候補路線※
				14.5	20	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				2.8	2	交通安全	3			
						合計	7		—	

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数		概算事業費(億円)	
中川⑩	下之一色篠原線 (S28.10.27)	2,120	若山町2丁目～ 中野本町1丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・近接区間事業中 【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね15mの道路がある。 ※なお、この路線は「未着手都市計画道路の整備方針」(平成18年3月)で「現況幅員に変更」の方針としている。	変更候補路線※
				14.5	20	自動車交通の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				2.8	2	交通安全	3			
						合計	7		—	
中川⑫	新家戸田線 (S62.5.11)	600	戸田一丁目～ 戸田三丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・鉄道立体交差事業 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(1筆) ・地元要望 ・その他(病院、学校等)	・自動車交通の円滑化、防災の面で高い整備効果が見込まれる。 ・鉄道との立体交差事業に合わせ、整備方法について検討する。 ・整備にあたっては、鉄道事業者との調整が必要である。	計画存続路線
				6.2	16	自動車交通の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	5			
				0.0	2	交通安全	3			
						合計	12		15	
中川⑬	大治藤前線 (S62.5.11)	80	万場五丁目地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・隣接市町の事業計画	・広域交通ネットワークを形成する路線として道路整備の必要性がある。 ・自動車交通の円滑化の面で高い整備効果が見込まれる。 ・整備にあたっては、愛知県や大治町との調整が必要である。	計画存続路線
				現道なし	16	自動車交通の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0	2	交通安全	3			
						合計	11		*	

※中川⑩は国管理の一般国道であり、評価・検証の対象から除き、計画存続路線とするため、個票は記載していない。

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数			
中川⑭	千音寺線 (S62.5.11)	110	富田町大字千音寺字上川西～字下前田畔	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・隣接市町の事業計画 ・土地区画整理事業 【道路整備の熟度等】 ・地元要望	・広域交通ネットワークを形成する路線として道路整備の必要性がある。 ・自動車交通の円滑化の面で高い整備効果が見込まれる。 ・整備にあたっては、愛知県やあま市との調整が必要である。	計画 存続 路線
				現道なし	16	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0	2	交通安全	1			
						合計	9		5	
中川⑮	千音寺線 (S62.5.11)	90	富田町大字千音寺字東六反畑地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・隣接市町の事業計画 ・土地区画整理事業 【道路整備の熟度等】 ・地元要望	・広域交通ネットワークを形成する路線として道路整備の必要性がある。 ・整備にあたっては、愛知県や大治町との調整が必要である。	計画 存続 路線
				10.5 7.5	16	自動車交通 の円滑化	3			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				片側1.8 0.0	2	交通安全	2			
						合計	9		*	

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数		概算事業費(億円)	
港①	中郷十一屋線 (S32.9.24)	100	潮風町地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね15mの道路がある。 ※なお、この路線は「未着手都市計画道路の整備方針」(平成18年3月)で「現況幅員に変更」の方針としている。	変更候補路線※
				15	20	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				2.3	2	交通安全	1			
						合計	4		—	
港②	潮風線 (S28.10.27)	1,250	一州町～潮風町	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・交通処理を分担する道路 等の有無	・総合的な整備効果が高くはない(8点以下)。 ・近接して、一定の機能がある道路(幅員概ね22m)があり、自動車交通の円滑化の整備効果が限定的である。 ※なお、この路線は「未着手都市計画道路の整備方針」(平成18年3月)で「現況線形に変更」の方針としている。	変更候補路線※
				現道なし (一部22.0)	22	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				0.0 (2.5)	4	交通安全	1			
						合計	6		—	
港③	潮風線 (S28.10.27)	100	潮風町地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・交通処理を分担する道路 等の有無	・総合的な整備効果が高くはない(8点以下)。 ・近接して、一定の機能がある道路(幅員概ね30m)があり、自動車交通の円滑化の整備効果が限定的である。 ※なお、この路線は「未着手都市計画道路の整備方針」(平成18年3月)で「現況線形に変更」の方針としている。	変更候補路線※
				現道なし (一部30.0)	30	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				0.0 (5.0)	6	交通安全	1			
						合計	6		—	

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数		概算事業費(億円)	
港④	名古屋港線 (S21.7.23)	730	港栄二丁目～ 港栄四丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(1筆) ・地元要望	・総合的な整備効果が高くない(8点以下)。	廃止候補路線
				9.1	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0	2	交通安全	2			
						合計	5		10	
港⑤	名古屋港線 (S21.7.23)	250	千鳥一丁目～ 千鳥二丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・近接区間事業中 ・その他(築地ポータウン 計画) 【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・総合的な整備効果が高くない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね14m以上の道路がある。	変更候補路線
				13.6	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				1.5 3.0	2	交通安全	3			
						合計	6		*	
港⑥	道徳北柴田線 (S15.3.13)	40	本星崎町地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の熟度等】 ・その他(港湾計画)	・未着手区間のみの総合的な整備効果は高くはないが、名古屋港港湾計画における港湾環境整備施設計画を勘案し、計画存続とする。 ・整備にあたっては、港湾管理者との調整が必要となる。	計画存続路線
				現道なし	15	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0	2	交通安全	1			
						合計	6		10	

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数			
港⑦	弦月宝生線 (S15.3.13)	340	本星崎町地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の 実現性	・総合的な整備効果が高くない(8点以下)。 ・整備する場合、道徳北柴田線とT字交差する 計画であり、自動車交通の円滑化の整備効果 が限定的である。 ・整備する場合、地形起伏等を考慮した整備に よる影響範囲の拡大(鉄道との立体交差化に伴 う計画区域を越えた用地確保等)が想定され、 事業規模に対する道路整備の有効性が低い。 ※なお、この路線は「未着手都市計画道路の整 備方針」(平成18年3月)で「計画の廃止」の方 針としている。	廃 止 候 補 路 線 ※
				現道なし	14.54	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0	2	交通安全	1			
						合計	4			
港⑧	日光大橋線 (S32.9.24)	80	六軒家地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・隣接市町の事業計画 ・その他(愛知県管理の橋 梁)	・広域交通ネットワークを形成する路線として道 路整備の必要性がある。 ・第2次緊急輸送道路の位置づけがある。 ・整備にあたっては、橋梁の管理をしている愛 知県との調整が必要である。	計 画 存 続 路 線
				13.0	20	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				1.8	2	交通安全	1			
						合計	9			
—									*	

※港⑨は国管理の一般国道であり、評価・検証の対象から除き、計画存続路線とするため、個票は記載していない。

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数			
概算事業費(億円)										
南①	道徳北柴田線 (S15.3.13)	670	泉楽通4丁目～ 加福町2丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の 実現性 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(1筆)	・総合的な整備効果が高くはない(8点以下)。 ・整備する場合、地形起伏等を考慮した整備による影響範囲の拡大(橋梁新設、既存道路との 取り付け位置等)が想定され、事業規模に対する道路整備の有効性が低い。	廃止候補路線
				現道なし	15	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0	2	交通安全	1			
						合計	6		20	
南②	道徳北柴田線 (S15.3.13)	40	滝春町地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・その他(港湾計画)	・未着手区間のみの総合的な整備効果は高くはないが、名古屋港港湾計画における港湾環境整備施設計画を勘案し、計画存続とする。 ・整備にあたっては、港湾管理者との調整が必要となる。	計画存続路線
				現道なし	15	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0	2	交通安全	1			
						合計	6		10	
南③	道徳北柴田線 (S15.3.13)	1,500	滝春町～元柴 田東町4丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅 【道路整備の熟度等】 ・その他(病院、学校等)	・総合的な整備効果が高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね15mの道路がある。 ※なお、この路線は「未着手都市計画道路の整備方針」(平成18年3月)で「現況幅員に変更」の方針としている。	変更候補路線※
				14.5	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				3.0	2	交通安全	3			
						合計	6		—	

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数			
南④	光音寺内田橋線 (S21.7.23)	230	内田橋二丁目 地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の 実現性	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・整備する場合、地形起伏等を考慮した整備に よる影響範囲の拡大(鉄道との立体交差化に伴 う計画区域を越えた用地確保等)が想定され、 事業規模に対する道路整備の有効性が低い。	廃止候補路線
				3.7	15	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0	2	交通安全	2			
						合計	7			
25										
南⑤	浮島線 (S15.3.13)	540	豊一丁目～豊 三丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・総合的な整備効果が高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね15mの道路がある。 ※なお、この路線は「未着手都市計画道路の整 備方針」(平成18年3月)で「現況幅員に変更」 の方針としているが、当該路線の起点付近を廃 止候補路線とすることに伴い、方針を変更する。	廃止候補路線※
				14.5	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				2.8	2	交通安全	3			
						合計	6			
—										
南⑥	高田町線 (S32.3.23)	70	鳥山町3丁目～ 笠寺町字迫間	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の 実現性	・総合的な整備効果が高くはない(8点以下)。 ・整備する場合、弦月宝生線とT字交差する計 画であり、自動車交通の円滑化の整備効果が 限定的である。また、地形起伏等を考慮した影 響範囲の拡大(法面等整備に伴う計画区域を 越えた用地確保等)が想定され、事業規模に対 する道路整備の有効性が低い。	廃止候補路線
				現道なし	10.9	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0	2	交通安全	3			
						合計	6			
*										

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数		概算事業費(億円)	
南⑦	笠寺緑線 (S15.3.13)	260	呼続五丁目～ 笠寺町字西之門	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【関連事業等】 ・鉄道立体交差事業 【道路整備の熟度等】 ・その他(商店街)	・整備により、拠点(笠寺)の魅力、アクセス性の向上を図る効果が見込まれる。 ・防災道路ではないが、地区の燃え広がりやすさを軽減する整備効果が見込まれる。 ・着工の準備を進めている名鉄名古屋本線(山崎川～天白川)の連続立体交差事業にあわせて、計画線形等を総合的に検討し、整備を行う。	計画 存続 路線
				7.6	14.54	自動車交通 の円滑化	3			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				0.0	2	交通安全	3			
						合計	13		10	
南⑧	笠寺緑線 (S15.3.13)	740	笠寺町字西之門～白雲町	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・文化財等への影響 【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の実現性 【道路整備の熟度等】 ・その他(商店街)	・整備した場合、防災の面で整備効果が見込まれる。 ・ただし、整備する場合、地形起伏等を考慮した影響範囲の拡大(旧東海道の史跡、沿道の社寺仏閣等の歴史的資源への支障)が想定され、事業規模に対する道路整備の有効性が低い。	廃止 候補 路線
				7.0	15	自動車交通 の円滑化	3			
				歩道 (m)	車線数	防災	5			
				0.0	2	交通安全	2			
						合計	10		25	

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数		概算事業費(億円)	
守山①	東志賀町線 (S40.1.27)	150	川西二丁目～ 瀬古二丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【関連事業等】 ・橋梁老朽化対策 ・近接区間事業中	・広域交通ネットワークを形成する路線として道路整備の必要性がある。 ・整備により、現道の混雑緩和等の特に高い整備効果が見込まれる。 ・第2次緊急輸送道路の位置づけがある。 ・現在、当該区間の南側区間が事業中であり、これに引き続き整備を行う。 ・整備にあたっては、橋梁(水分橋)の架け替えを含む、計画線形等の検討を行う。	整備優先路線
				11.7	30	自動車交通の円滑化	5			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				1.1	4	交通安全	1			
						合計	14		15	
守山②	鳥羽見線 (S35.8.13)	490	町北地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の実現性 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(2筆)	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・整備する場合、守山本通線とT字交差する計画であり、自動車交通の円滑化の整備効果が限定的である。また、地形起伏等を考慮した影響範囲の拡大(取り付き道路整備に伴う計画区域を越えた用地確保等)が想定され、事業規模に対する道路整備の有効性が低い。	廃止候補路線
				現道なし (一部6.0)	12	自動車交通の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				0.0 (0.0)	2	交通安全	3			
						合計	7		15	
守山③	松川橋線 (S31.8.13)	150	大字川字柳原地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・隣接市町の事業計画 ・その他(愛知県管理の橋梁) ・その他(前後区間の連続性) 【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の拡幅	・未着手区間のみの総合的な整備効果は高くはないが、前後区間の計画の連続性を勘案し、広域交通ネットワークを形成する路線として道路整備の必要性がある。 ・整備にあたっては、橋梁を管理している愛知県との調整が必要である。 ・春日井市区間は都市計画決定されていないため、必要に応じ、今後都市計画上の整理を行う。	計画存続路線
				12.7	18	自動車交通の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				2.3	2	交通安全	1			
						合計	8		25	

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数			概算事業費(億円)
守山④	小幡西山線 (S31.8.13)	660	小幡二丁目～ 小幡五丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・近接区間事業中 ・その他(一体的な整備検討) 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(1筆) ・地元要望	・自動車交通の円滑化の面で高い整備効果が見込まれる。 ・接続・交差する守山本通線との一体的な整備が望ましい。	計画 存続 路線
				5.0 7.3	16	自動車交通 の円滑化	3			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				0.0	2	交通安全	3			
				合計	9					
守山⑤	上志段味線 (S40.1.27)	80	大字上志段味 字川原地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【関連事業等】 ・隣接市町の事業計画 ・土地区画整理事業 【道路整備の熟度等】 ・地元要望	・広域交通ネットワークを形成する路線として道路整備の必要性がある。 ・自動車交通の円滑化の面で高い整備効果が見込まれる。 ・整備にあたっては、愛知県や春日井市との調整が必要である。	計画 存続 路線
				現道なし	23	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				0	4	交通安全	1			
				合計	13					
守山⑥	上志段味線 (S40.1.27)	200	大字上志段味 字東谷地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【関連事業等】 ・隣接市町の事業計画 ・土地区画整理事業 ・文化財等への影響(森林公園) 【道路整備の熟度等】 ・地元要望	・広域交通ネットワークを形成する路線として道路整備の必要性がある。 ・自動車交通の円滑化の面で高い整備効果が見込まれる。 ・近接する土地区画整理事業区域内の区間の事業進捗を勘案し、早期整備を行う必要がある。 ・整備にあたっては、愛知県や尾張旭市との調整が必要である。また、森林公園の自然環境に配慮する必要がある。	整備 優先 路線
				11.9 (一部現道なし)	23	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				片側3.0 (0.0)	4	交通安全	2			
				合計	14					
							*			

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数			
守山⑩	幸心線 (S35.8.13)	50	新守西地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・その他(駅前広場) 【道路整備の熟度等】 ・地元要望	・JR新守山駅に駅前広場が計画されている。 ・未着手区間のみの総合的な整備効果は高くはないが、整備により、新守山駅周辺のアクセシ 性の向上を図る効果が見込まれる。 ・整備にあたっては、周辺のまちづくりの動向を 見極めつつ、駅前広場の位置、面積等の検討 を行う必要がある。また、鉄道事業者との調整が 必要である。	計 画 存 続 路 線
				12.5	16	自動車交通 の円滑化	1			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0	2	交通安全	3			
						合計	8	10		
守山⑪	守山本通線 (S31.8.13)	1,870	市場～城南町	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・その他(一体的な整備検 討) 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(1筆) ・その他(商店街)	・広域交通ネットワークを形成する路線として道 路整備の必要性がある。 ・第1次緊急輸送道路の位置づけがある。 ・橋梁(矢田川橋)は一定の耐震性能を有して いる。 ・接続する守山駅前線の事業化を勘案した一体 的な整備が望ましい。	計 画 存 続 路 線
				15.8 13.0 13.0	18	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				3.0 1.6 1.8	2	交通安全	1			
						合計	9	40		
守山⑫	守山本通線 令和4年4月 一部修正 整備優先路線としてい ます。 詳細は「変更路線見直 しの方向性(個票)」 をご確認ください。 (S31.8.13)	1,140	小幡一丁目～ 喜多山一丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・鉄道立体交差事業 ・その他(一体的な整備検 討) 【道路整備の熟度等】 ・その他(商店街)	・広域交通ネットワークを形成する路線として道 路整備の必要性がある。 ・第1次緊急輸送道路の位置づけがある。 ・現在、名鉄瀬戸線の立体交差事業を行って おり、関連区間も既に事業中である。 ・接続・交差する小幡西山線との一体的な整備 が望ましい。	計 画 存 続 路 線
				15.0 13.8	16	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				2.4 2.4	2	交通安全	3			
						合計	11	40		

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数			
守山⑬	守山駅前線 (S31.8.13)	210	廿軒家地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・鉄道立体交差事業 ・その他(駅前広場) 【道路整備の熟度等】 ・その他(商店街)	・名鉄守山自衛隊前駅に駅前広場が計画されている。 ・未着手区間のみの総合的な整備効果は高くはないが、整備により、守山自衛隊前駅周辺のアクセス性の向上を図る効果が見込まれる。 ・鉄道との立体交差事業に合わせ、整備方法について検討する。 ・整備にあたっては、鉄道事業者との調整が必要である。	計画 存続 路線
				2.7 7.0	16	自動車交通 の円滑化	1			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0 0.0	2	交通安全	3			
						合計	8			
								15		
守山⑭	春日井吉根線 (S58.3.25)	150	大字吉根字小 屋前地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・隣接市町の事業計画 【道路整備の熟度等】 ・地元要望	・広域交通ネットワークを形成する路線として道路整備の必要性がある。 ・自動車交通の円滑化の面で高い整備効果が見込まれる。 ・整備にあたっては、愛知県や春日井市との調整が必要である。 ・春日井市区間は都市計画決定されていないため、必要に応じ、今後都市計画上の整理を行う。	計画 存続 路線
				現道なし	12	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0	2	交通安全	1			
						合計	9			
								20		

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数			
									概算事業費(億円)	
緑④	名碧線 (S41.10.13)	1,080	大高町字鷺津 ～大高町字砦 前	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・文化財等への影響(特別 緑地保全地区)	・広域交通ネットワークを形成する路線として道 路整備の必要性がある。 ・第2次緊急輸送道路の位置づけがある。 ・交通安全の面で特に高い整備効果が見込ま れる。 ・一部近接する鷺津特別緑地保全地区の自然 環境に配慮した整備を行う必要がある。	
				8.3 9.6	16	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				0.0 片側2.0	2	交通安全	5			
						合計	13		20	
緑⑤	西大高線 (S41.10.13)	1,060	大高町字一色 山～大高町字 定納山	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・文化財等への影響(特別 緑地保全地区、氷上公園) 【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の 実現性 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(15筆)	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・整備する場合、地形起伏等を考慮した影響範 囲の拡大(火上山特別緑地保全地区への影響 等)が想定され、事業規模に対する道路整備の 有効性が低い。	廃止候 補路線
				現道なし	16	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				0.0	2	交通安全	1			
						合計	8		50	
緑⑥	平手豊明線 (S40.1.27)	680	鳴海町字大清 水地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	3	【関連事業等】 ・隣接市町の事業計画 ・文化財等への影響	・広域交通ネットワークを形成する路線として道 路整備の必要性がある。 ・自動車交通の円滑化の面で高い整備効果が 見込まれる。 ・勅使ヶ池緑地を分断するため、整備に際して は自然環境に配慮する必要がある。 ・整備にあたっては、愛知県や豊明市との調整 が必要である。	計画存 続路線
				現道なし	16	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				0	2	交通安全	1			
						合計	11		30	

※緑①、②及び③は国管理の一般国道であり、評価・検証の対象から除き、計画存続路線とするため、個票は記載していない。

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数			
概算事業費(億円)										
緑⑦	枯木上旭出線 (S33.10.3)	170	鳴海町字清水 寺地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の 実現性	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・東側に位置する未着手区間は、事業規模に対 する道路整備の有効性が低い。	廃止候補路線
				現道なし	12	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				0.0	2	交通安全	2			
				合計	8	10				
緑⑧	枯木上旭出線 (S33.10.3)	480	鳴海町字三高 根～鳴海町字 薬師山	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・文化財等への影響(特別 緑地保全地区) 【道路整備の有効性】 ・地形起伏等による事業の 実現性	・総合的な整備効果は高いが、整備する場合、 地形起伏等を考慮した影響範囲の拡大(急傾 斜地、成海神社特別緑地保全地区への影響) が想定され、事業規模に対する道路整備の有 効性が低い。	廃止候補路線
				現道なし	12	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				0.0	2	交通安全	3			
				合計	9	15				
緑⑨	星崎鳴海線 (S33.10.3)	530	鳴海町字文木 ～潮見が丘三 丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅 【道路整備の熟度等】 ・その他(病院、学校等)	・広域交通ネットワークとしての総合的な整備効 果は高いが、現況道路は車線構成等において 既成区間との連続性を既に確保している。 ・現況で幅員概ね19mの道路があり、幅員を1m 程度拡幅する事業規模に対する道路整備の有 効性は低い。 ・そのため、計画幅員を現況に変更することが 適当である。	変更候補路線
				19.1 18.9	20	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	3			
				2.2 1.9	4	交通安全	3			
				合計	13	*				

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証			理由等	見直しの 方向性
						整備効果		事業性		
						項目	点数			
緑⑩	大高町線 (S41.10.13)	750	大高町字東森前～大高町字江明	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・交流機能	0	【関連事業等】 ・土地区画整理事業 ・文化財等への影響 【道路整備の熱度等】 ・用地先行取得(4筆) ・地元要望	・自動車交通の円滑化、防災の面で高い整備効果が見込まれる。 ・国指定文化財の大高城跡に支障を及ぼすため、線形や構造の工夫が必要である。 ・地形に高低差がある箇所があり、法面等が必要となるため、詳細な測量、設計を行って、総合的な検討を行う必要がある。 ・近接する土地区画整理事業の進捗を勘案し、早期整備を行う必要がある。	整備優先路線
				現道なし	20	自動車交通の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	5			
				0.0	2	交通安全	3			
				合計		12				
				40						
緑⑪	大高北線 (H4.7.30)	100	大高町字下塩田地内	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・交流機能	0	【関連事業等】 ・土地区画整理事業 【道路整備の有効性】 ・交通処理を分担する道路等の有無 【道路整備の熱度等】 ・用地先行取得(1筆)	・未着手区間のみの総合的な整備効果は高くはないが、土地区画整理事業の進捗に応じた事業化の検討が必要である。 ・高針大高線とT字交差する計画である。	計画存続路線
				4.8	18	自動車交通の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0	2	交通安全	2			
				合計		5				
				*						

番号	路線名称 (都市計画決定年月日)	延長 (m)	区間	現況	計画	現況把握及び評価・検証		理由等	見直しの 方向性	
						整備効果				事業性
						項目	点数			
								概算事業費(億円)		
天白①	弥富相生山線 (S21.7.23)	250	表山一丁目～ 表山三丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【道路整備の有効性】 ・一定の機能がある道路の 拡幅	・総合的な整備効果が高くはない(8点以下)。 ・現況で幅員概ね12mの道路がある。	変更候補路線
				11.8	15	自動車交通 の円滑化	2			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				1.5 2.4	2	交通安全	1			
						合計	5		*	
天白②	山手植田線 (S46.8.25)	60	大坪一丁目～ 一本松一丁目	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	5	【関連事業等】 ・その他(前後区間の連続 性)	・当該未着手区間は橋梁部(新一本松橋)のみ であり、一定の耐震性能を有している。 ・前後区間の計画の連続性を勘案し計画存続 路線とする。ただし、昭和区の未着手区間を廃 止候補路線とすることに合わせ、当該区間及び これに接続する区間を2車線の計画に変更する ことを検討している。	計画存続路線
				16.3	40	自動車交通 の円滑化	3			
				歩道 (m)	車線数	防災	2			
				片側4.8	4	交通安全	1			
						合計	11		*	
天白③	八事天白溪線 (S32.9.24)	990	天白町大字八 事字裏山～天 白町大字八事 字山田	幅員 (m)	幅員 (m)	都心機能・ 交流機能	0	【関連事業等】 ・文化財等への影響(東山 公園) ・その他(一体的な整備検 討) 【道路整備の熟度等】 ・用地先行取得(5筆) ・地元要望	・総合的な整備効果は高くはない(8点以下)。 ・接続する未着手路線(山手植田線)と一体的 に、代替措置について総合的に検討している。	廃止候補路線
				4.6 8.0 (一部現道なし)	16	自動車交通 の円滑化	4			
				歩道 (m)	車線数	防災	1			
				0.0 片側2.5 (0.0)	2	交通安全	2			
						合計	7		30	