

都市計画道路整備プログラムの見直し方針

平成 28 年 6 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) 道路ネットワークの概成.....	4
(2) 人口の動向.....	5
(3) 自動車交通の動向.....	5
(4) 維持管理時代の到来.....	5
(5) 超長期に渡る建築制限.....	5
3. 都市計画道路整備プログラムに基づく取り組み.....	6
(1) 都市計画道路整備プログラム.....	6
(2) 整備着手に係る評価.....	6
4. 見直しの取り組みの方向性.....	7
(1) 整備プログラムの見直しの必要性.....	7
(2) 想定する将来の設定.....	7
(3) 名古屋市総合計画 2018 と整合した都市計画道路の整備.....	8
5. 見直しの基本的な考え方.....	10
(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.....	10
(2) 見直しの基本的な考え方.....	10
(3) 見直し検討の流れ.....	11
6. 評価・検証方法.....	12
(1) 評価対象範囲の考え方.....	12
(2) 整備効果の評価.....	12
(3) 事業性の検証.....	16
(4) 評価・検証結果の確認.....	17
7. 道路整備費の見通し.....	18
(1) 概ね 20～30 年後までの道路整備費の想定.....	18
8. 今後の取り組み.....	18
【参考資料 1】 検討体制・経緯.....	19
【参考資料 2】 懇談会における主な意見.....	20
【参考資料 3】 市政アンケート結果の概要.....	22

はじめに

都市計画道路は、円滑な都市活動、都市の利便性の向上、良好な都市環境を確保する上で重要な都市施設です。

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 26 年度末時点で 208 路線 843.79km 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 90.4%と札幌市に次いで二番目となっています。

一方で近年では、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内、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、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方向性等、いただいたご意見を踏まえ、この度「都市計画道路整備プログラムの見直し方針」をとりまとめました。

今後は、さらに検討を進め、見直し対象路線における整備のあり方（計画の存続又は廃止）及び整備着手時期を見直し、「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）」をとりまとめていきます。

第 2 次整備プログラムについては、パブリックコメントを実施し、策定・公表を行う予定です。また、これに基づき、選択と集中の下、見直しに伴う計画の廃止等の都市計画変更の実施や、整備優先度の高い路線の整備推進を図っていきます。

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) 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90.4%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58km）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)	整備済み延長 (km)	整備率
8車線以上	29.02	28.92	99.7%
6車線	145.30	144.33	99.3%
4車線	262.87	241.99	92.1%
2車線	406.60	347.86	85.6%
車線別計	843.79	763.10	90.4%

出典：「都市計画現況調査」（平成27年3月31日時点）

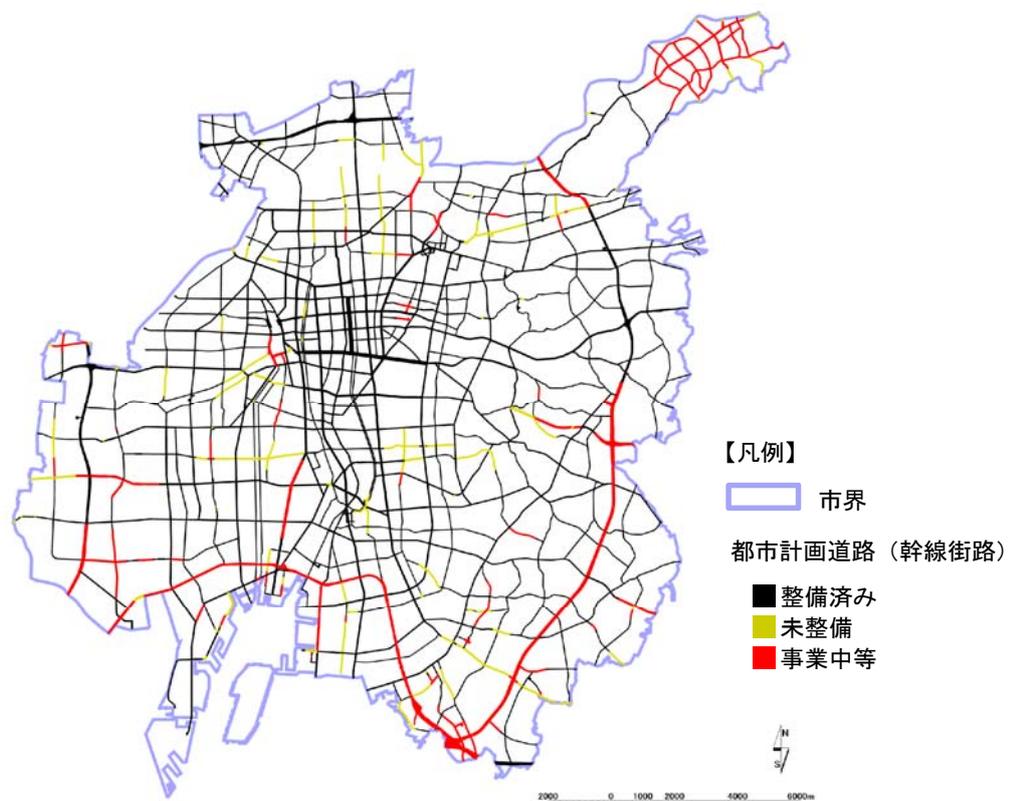
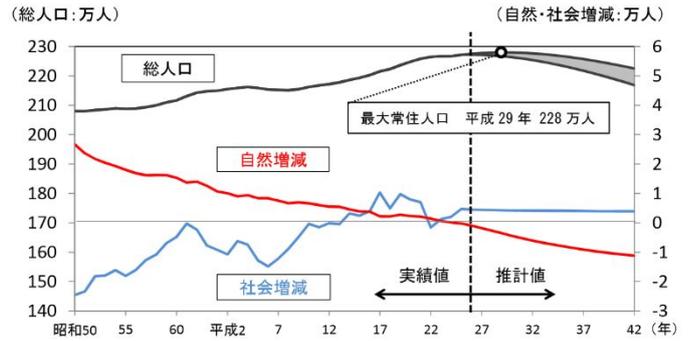


図-1 都市計画道路網図（幹線街路）

(2) 人口の動向

本市の総人口は、平成 28 年 3 月 1 日現在で約 229.8 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-2 参照)。

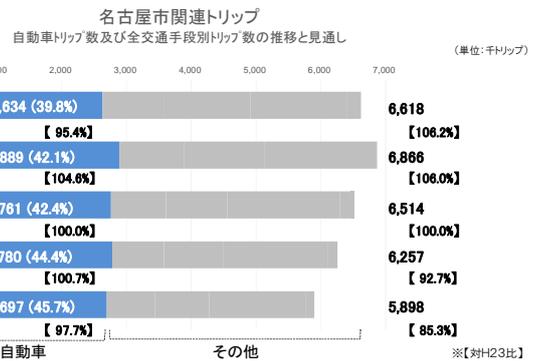


出典：「名古屋市総合計画 2018」

図-2 総人口の推移と推計

(3) 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-3 参照)。

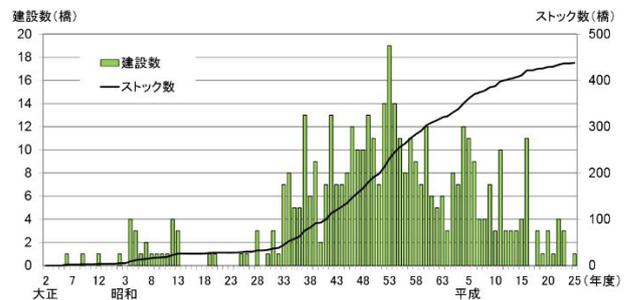


出典：「第 3 回～第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査報告書」より名古屋市作成

図-3 名古屋市関連トリップの推移(自動車及び全交通手段)

(4) 維持管理時代の到来

本市の橋りょう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-4 参照)。



出典：「名古屋市総合計画 2018」

図-4 本市における重要橋りょうの建設年度

(5) 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おり、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 8 割以上となっています(図-6 参照)。

このような箇所では、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。

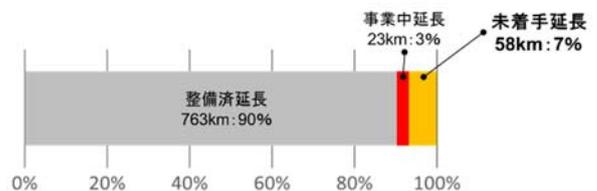


図-5 本市における都市計画道路(幹線街路)の整備状況

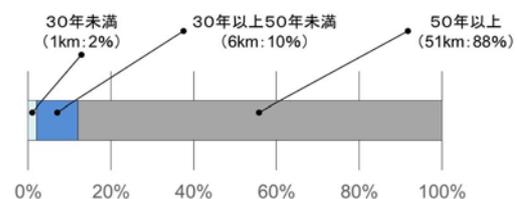


図-6 未着手都市計画道路の計画決定経過年数別の割合

※図-5、図-6 はともに平成 27 年 3 月 31 日時点

3. 都市計画道路整備プログラムに基づく取り組み

(1) 都市計画道路整備プログラム

道路整備に対する透明性を高めるとともに、計画的で効率的な道路整備を推進するため、整備方針において今後も本市が主体的に整備していくこととした路線について、路線ごとの整備着手時期を10年単位で1～3期に分類しました。(以下「整備プログラム」という。)

まもなく整備プログラムの整備着手時期第1期末となる平成28年度を迎えますが、整備着手進捗は約3割となっています。

表-4 整備プログラムの概要と整備着手進捗

路線別の整備着手時期		H19.3 策定内容		着手済み区間		進捗率 (延長ベース)
		箇所数	延長(km)	箇所数※	延長(km)	
第1期	平成19～28年度 (今後10年以内に整備着手)	22	10	9.3	3.4	34%
第2期	平成29～38年度 (今後11～20年間に整備着手)	33	19	3.0	1.7	10%
第3期	平成39年度～ (今後21年以降に整備着手)	32	19	1.8	0.7	4%
合計		87	48	14.1	5.8	13%

※ある区間の一部のみを整備着手した路線もあるため、小数点以下の数値で表しています。

(平成28年3月31日時点)

(2) 整備着手に係る評価

整備着手にあたっては、整備プログラム策定時に行った事業時期制約要因や関連事業等に基づく評価等を整備着手の要因として、限られた財源の中、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、事業進捗を図ってきました。

一方で、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、図-7のとおり当初の想定と実際の道路整備費の乖離等を要因として、整備着手時期第1期と位置づけたものの、整備未着手となっている路線もあります。



図-7 名古屋市における道路整備費の推移

4. 見直しの取り組みの方向性

(1) 整備プログラムの見直しの必要性

整備プログラムのねらいの一つである「関係権利者の生活設計の立てやすさ」に配慮することを念頭に、改めて、今後整備着手する路線の事業化目処をできる限り示すことができるよう、実際の整備着手状況を踏まえ、現状に見合った見直しをする必要があります。

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、笹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。

このようなことを前提として、整備プログラムの見直しの方向性をとりまとめます。

(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の目標年次を概ね 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 （出展：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) 名古屋市総合計画 2018 と整合した都市計画道路の整備

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。

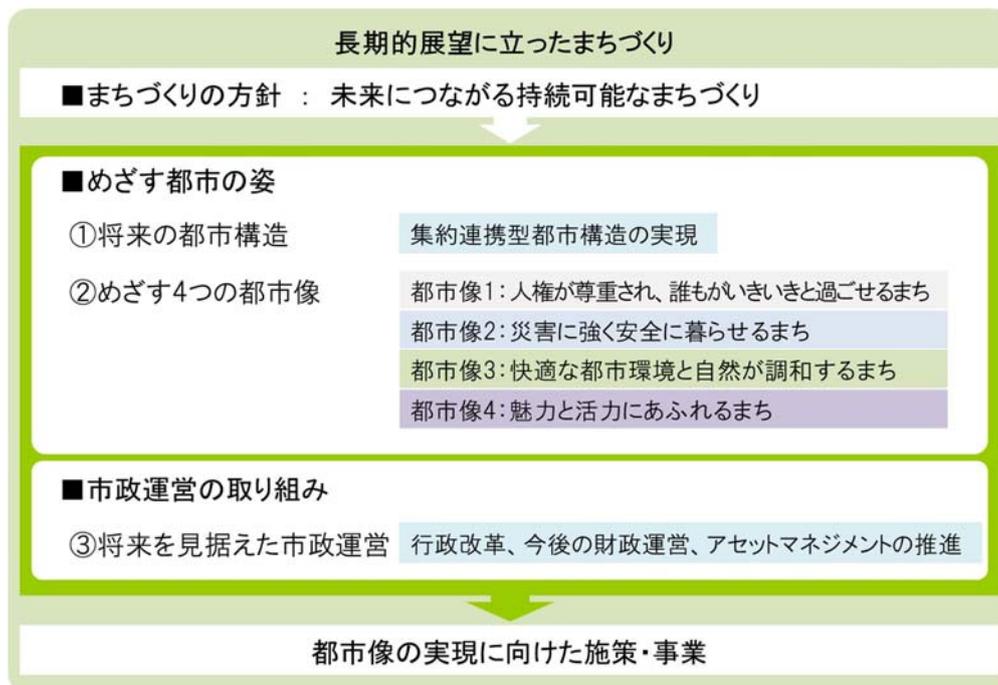


図-8 名古屋市総合計画 2018 におけるまちづくりの方針等（抜粋）

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。

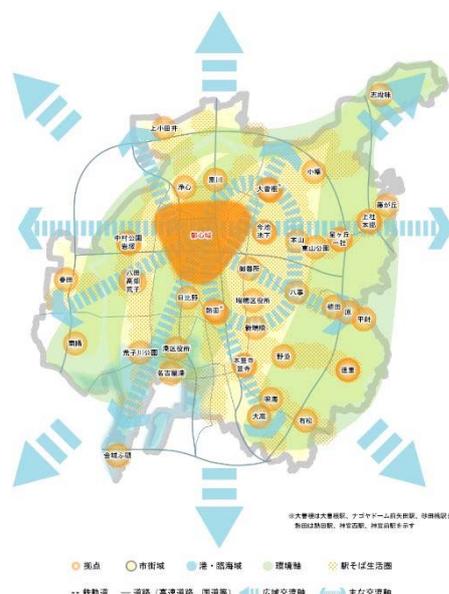


図-9 将来都市構造図

② めざす4つの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

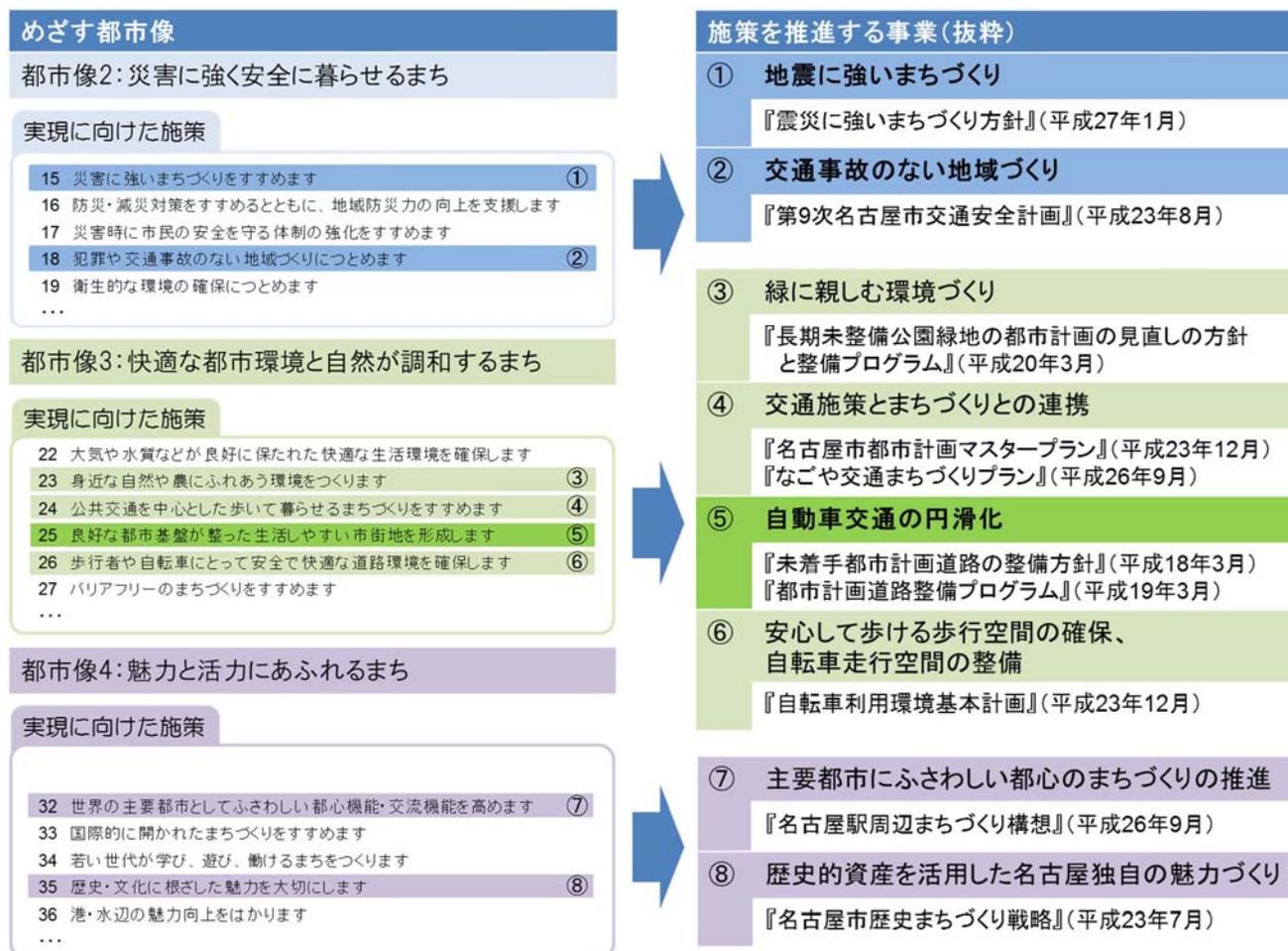


図-10 めざす都市像と都市計画道路整備に関連する事業

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、見直し対象路線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見直しを行う必要があります。

5. 見直しの基本的な考え方

(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、前章で掲げた見直しの取り組みの方向性のもと、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) 見直しの基本的な考え方

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、見直し対象路線について、その整備効果を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、概ね20～30年後までに整備完了を目指す路線（以下、計画存続路線という）と、整備しない路線（以下、計画廃止候補路線という）に分類します。

このとき、

- 未着手都市計画道路に係る関係権利者の生活設計の立てやすさ等の勘案
- 道路整備の透明性や公平性の確保
- 計画存続路線の整備の重点的、効果的かつ効率的な推進

をすることが重要です。

そこで、今後10年以内に整備を優先して実施する予定の路線（整備優先路線）を選定し、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（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。

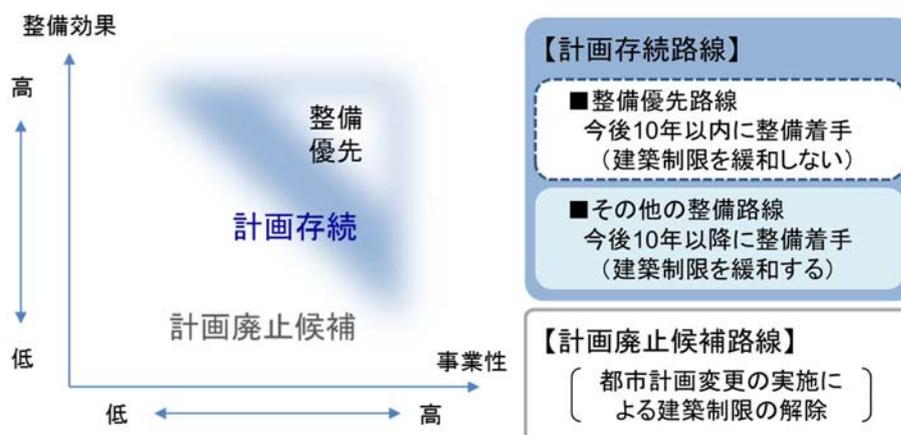


図-11 検討イメージ図

(3) 見直し検討の流れ

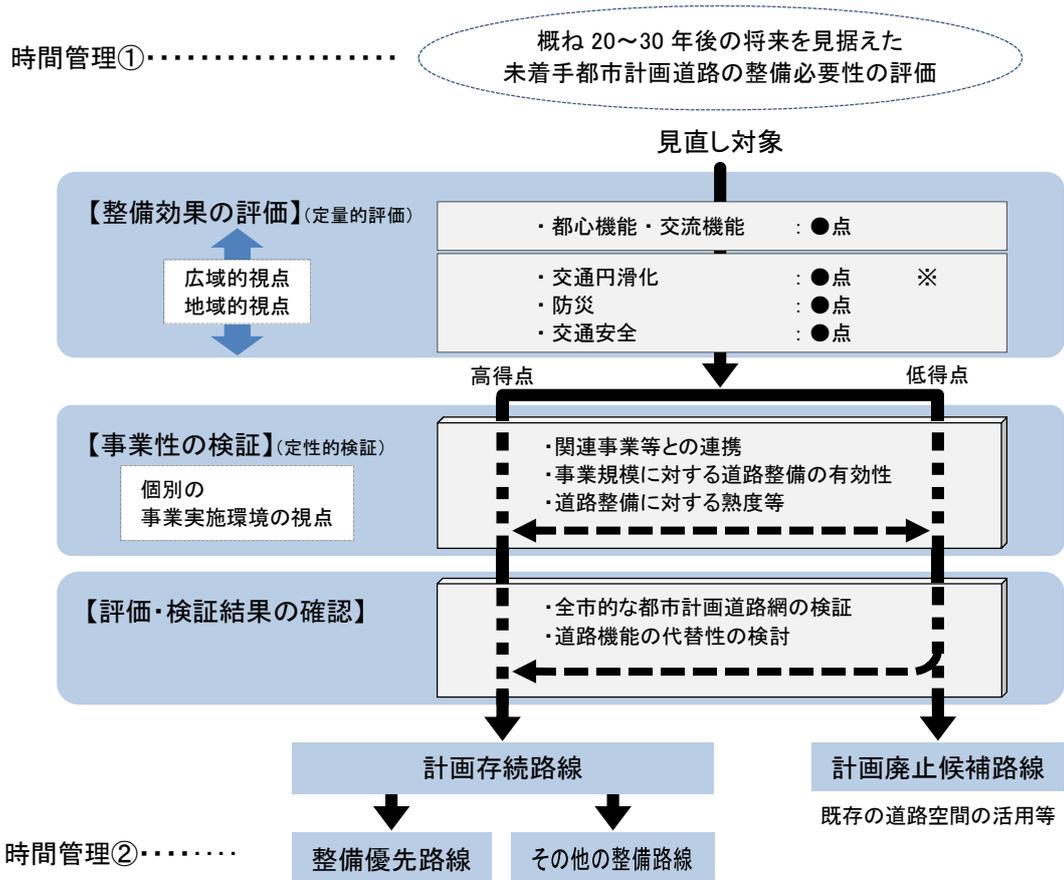
前項の見直しの基本的な考え方にに基づき、計画存続路線等の分類を図-12 に示す流れで行います。

まず、見直し対象路線の整備により期待される整備効果について、広域的視点・地方的視点を含む都心機能・交流機能等の評価視点により定量的な評価を行い、整備効果の高い路線とそうでない路線に分けます。

次に、この評価結果をもとに見直し対象路線の事業性について、個別の事業実施環境を捉えた、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、道路整備に対する熟度等といった視点により定性的な検証を行います。事業性の検証にあたっては、明確で透明性の高い検証のプロセスのもと、事業性の高さに応じ見直し対象路線を改めて分け、整備効果や事業性の高い路線とそうでない路線に分類します。

その後、ここまでの評価・検証の結果を全市的な都市計画道路網の検証や道路機能の代替性の視点から、計画廃止による課題がないかといった点を確認し、計画存続路線・計画廃止候補路線に分類します。

最後に、計画存続路線の中から、特に整備効果及び事業性の高い路線を整備優先路線として選定します。



※平準化した評価点を設け、見直し対象路線の整備効果の評価する。

図-12 検討の流れ

6. 評価・検証方法

(1) 評価対象範囲の考え方

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。

【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) 整備効果の評価

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の評価するため、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、表-5のように指標を設定し評価します。

表-5 都心機能・交流機能の評価指標

指標	内容
都心域・拠点の機能向上性	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○隣接市町の計画との整合性

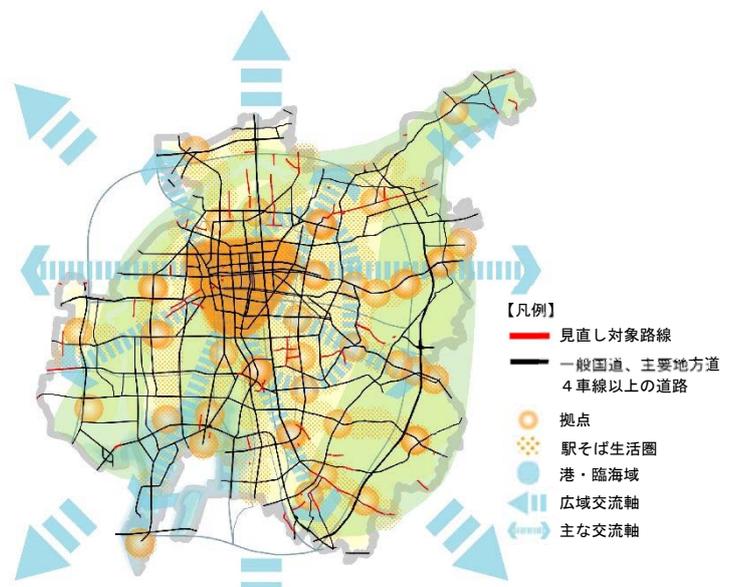


図-13 広域交通網（一般国道など）と見直し対象路線

② 交通円滑化

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（約 58km）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、交通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図-14のように指標として設定し評価します。

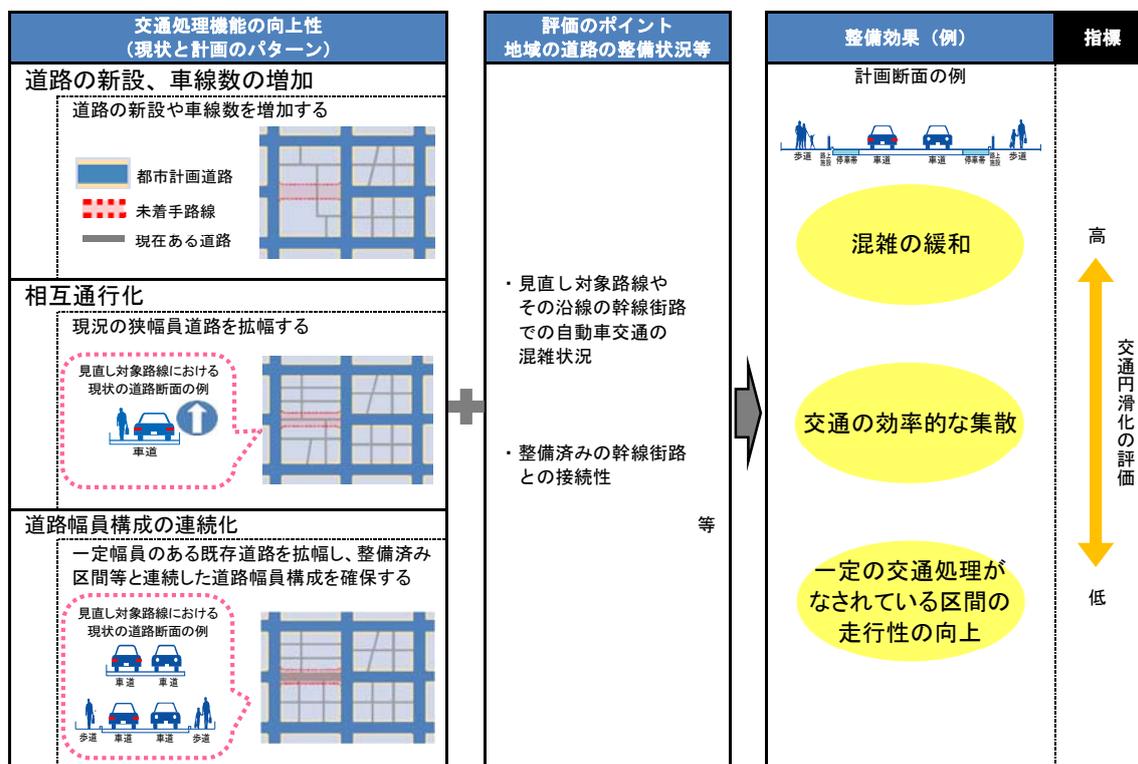


図-14 交通円滑化の評価指標

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（平成23年8月）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図-16のように指標として設定し評価します。

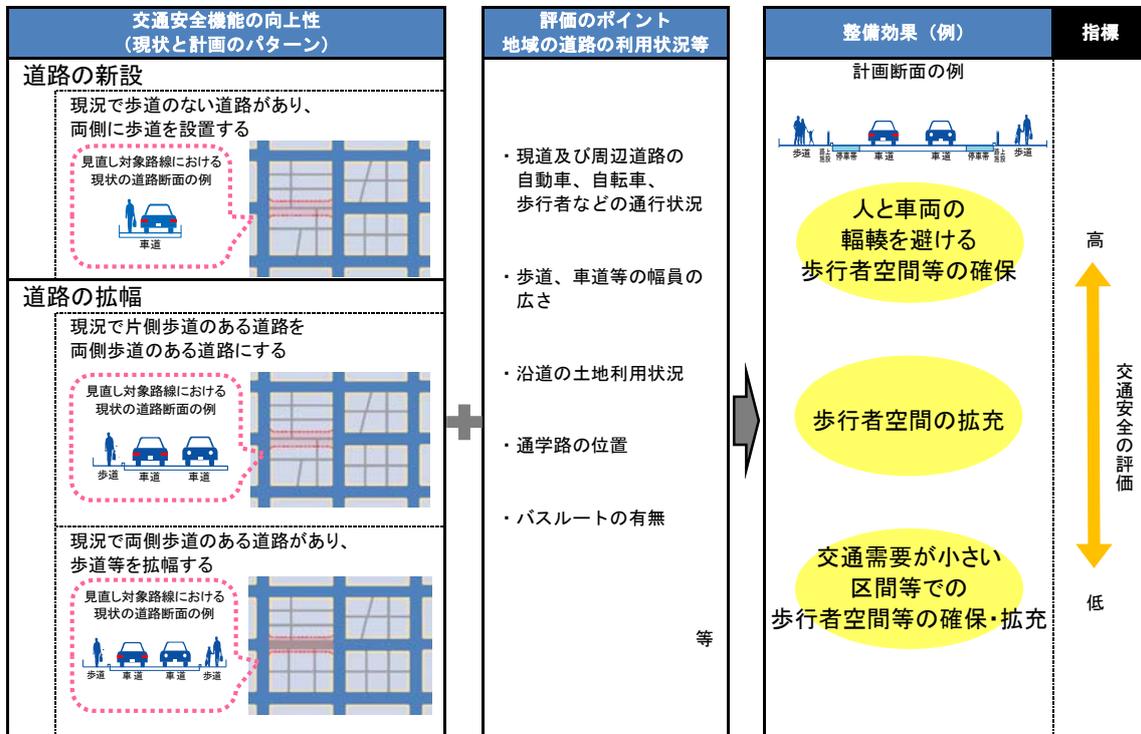
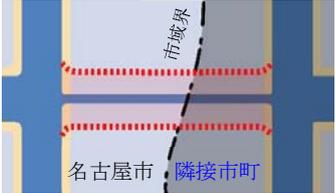
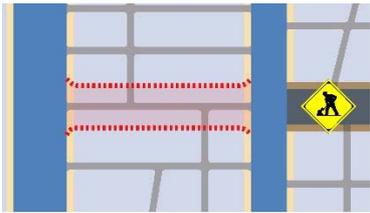
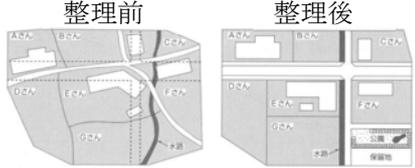
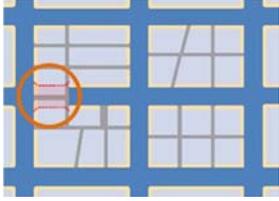


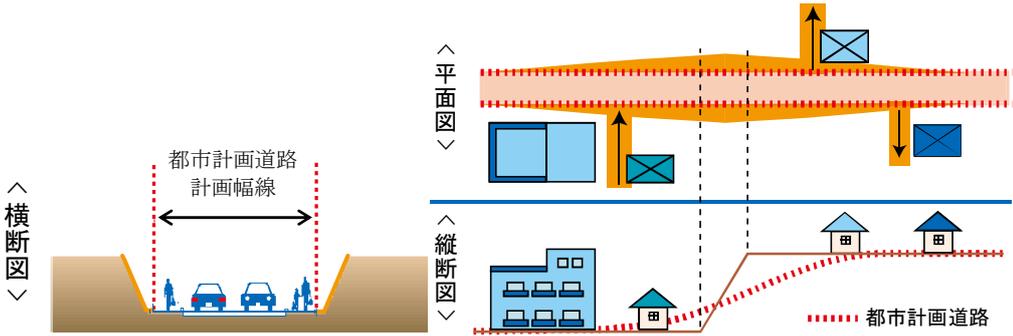
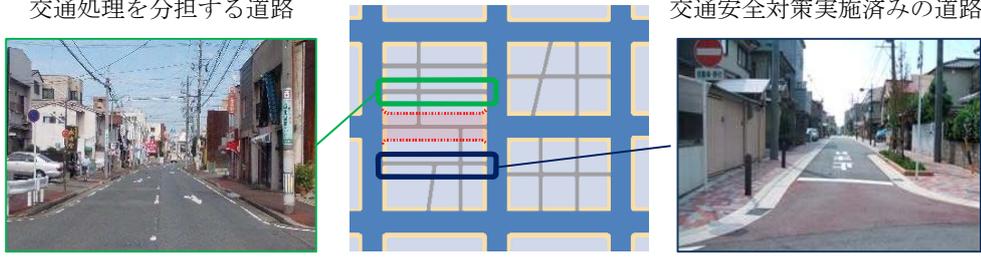
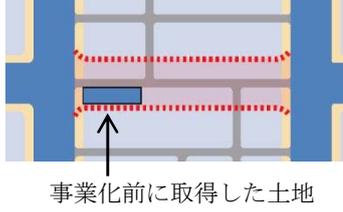
図-16 交通安全の評価指標

(3) 事業性の検証

見直し対象路線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、事業性の検証の項目とその指標を表-6のように設定します。

表-6 事業性の検証指標

検証項目	検証指標	
関連事業等との連携	<p>(1) 総合計画等における施策との連携</p>  <p>各種施策との連携や関連事業に合わせた事業化の必要性</p>	<p>(2) 鉄道の立体交差化</p>  <p>鉄道の立体交差化事業に合わせた事業化の必要性</p>
	<p>(3) 橋梁老朽化対策</p>  <p>橋梁老朽化対策に合わせた事業化の必要性</p>	<p>(4) 隣接市町の事業計画</p>  <p>隣接市町の事業計画に合わせた事業化の必要性</p>
	<p>(5) 近接区間事業中</p>  <p>近接区間の事業進捗に合わせた事業化の必要性</p>	<p>(6) 土地区画整理事業等</p>  <p>土地区画整理事業等に合わせた事業化の必要性</p>
	<p>(7) 文化財等への影響</p>  <p>文化財等の保存・活用の取り組みを考慮した事業化の必要性</p>	<p>(8) 事業最終区間</p>  <p>全線整備完了による整備効果の発現性</p>

検証項目	検証指標
事業規模に対する道路整備の有効性	<p>(9) 一定の機能がある道路の拡幅</p>  <p>一定幅員のある歩車分離整備がされた道路の有無</p>
	<p>(10) 地形起伏等による事業の実現性</p> <p>■：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</p>  <p>道路整備の規模やその影響範囲の大きさ</p>
	<p>(11) 交通処理を分担する道路等の有無</p>  <p>計画に近接し歩車分離された道路等の有無</p>
道路整備に対する熟度等	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="335 1422 614 1736"> <p>(12) 住民参加</p>  </div> <div data-bbox="662 1422 1029 1736"> <p>(13) 用地先行取得</p>  <p>事業化前に取得した土地</p> </div> <div data-bbox="1077 1422 1348 1736"> <p>(14) 地元要望</p>  </div> </div>

(4) 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、計画廃止による課題がないかどうかを確認します。

7. 道路整備費の見通し

(1) 概ね 20～30 年後までの道路整備費の想定

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、道路整備費の大幅な伸びを期待し難い中でも、必要な道路を早期に整備するため、従来と同程度の道路整備費の確保は必要だと考えています。

一方、整備プログラムの見直しにあたっては、概ね 20～30 年後までの道路整備費の長期的な想定について、不確実性（新たなプロジェクト等が具体化する可能性、投資的経費の圧縮、維持管理費の見込みとその影響等）や現行の整備プログラムに基づく整備進捗の実態等を勘案したより信頼性のある都市計画の立案及び、より実現可能性の高い時間管理の実施が求められます。

そこで、今後も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めざす（高位想定）ことを基本的な考え方とする一方、今後整備が必要となる路線の道路整備費は、予算編成方針や近年の道路整備費の傾向を参考として、段階的に減少していくことも想定（低位想定）した上で、計画存続路線等を選定することとします。

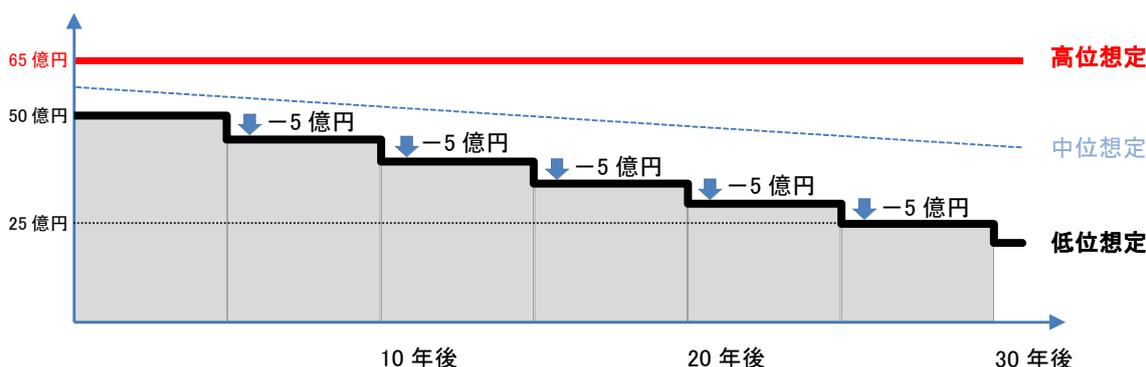


図-17 道路整備費の想定

8. 今後の取り組み

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、整備優先路線について順次事業に着手し、早期の整備効果の発現を目指します。

ただし、新たな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、事業着手時期や整備のあり方を改める必要も出てくるのが考えられ、それらに応じて適時見直しを行います。また、計画廃止候補路線は、超長期に渡る建築制限の解除を念頭に、早期に都市計画の変更を行うとともに、必要に応じて既存の道路空間の活用等も検討します。

表-7 今後のスケジュール（案）

これらのことを踏まえながら、平成 28 年度以降、見直し対象路線の評価・検証を個別具体に行った上で、整備着手時期等を見直し、新たな整備プログラムを策定してまいります。

時期	概要
平成 28 年度	パブリックコメント実施 新たな整備プログラムの公表
平成 29 年度～	新たな整備プログラムに基づき整備推進 計画廃止候補路線の都市計画変更の実施

【参考資料1】検討体制・経緯

(1) 検討体制

未着手都市計画道路の整備に関する懇談会 名簿

氏名	所属等
青木 奈美	サカエ経済新聞 編集長
江崎 俊哉	一般社団法人 日本自動車連盟愛知支部 事業課長
倉内 文孝	岐阜大学 教授（交通工学・交通計画）
鈴木 弘司	名古屋工業大学 准教授（土木計画学・交通工学）
鶴田 佳子	岐阜工業高等専門学校 教授（都市計画）
松隈 知栄子	松隈法律事務所 弁護士
◎ 松本 幸正	名城大学 教授（交通計画・都市計画）

※◎は座長。
（敬称略、五十音順）

(2) 検討経緯

時期	概要
平成27年 9月8日	第1回未着手都市計画道路の整備に関する懇談会 （議題）未着手都市計画道路の整備について
11月17日	第2回未着手都市計画道路の整備に関する懇談会 （議題）見直しの視点の具体例について
平成28年 1月26日	第3回未着手都市計画道路の整備に関する懇談会 （議題）見直しの方向性について
3月24日	第4回未着手都市計画道路の整備に関する懇談会 （議題）最終とりまとめについて

【参考資料2】懇談会における主な意見

テーマ	意見の概要
整備プログラムの検証	<ul style="list-style-type: none"> ・なぜ第1期路線を整備できなかったのか検証し、見直しに反映すべき。
見直しの必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化、都市機能のコンパクト化などの要素を追加して、整備量を減らすが質的に向上していくイメージが読み取れるとよい。
見直しの留意点	<ul style="list-style-type: none"> ・評価にあたり、指標やプロセスについて公平性、客観性、透明性をもたせるべき。 ・公平性の担保の観点から、見直しの視点は具体的にポイント制などで、分かりやすい評価基準があるとよい。
見直しの対象	<ul style="list-style-type: none"> ・地域的な視点での評価は、対象エリアを狭め、利害衝突を生む可能性がある。「地域」の基準を要検討。
評価方法	<ul style="list-style-type: none"> ・各評価視点別でない総合的な評価の検討が必要。 ・地域により状況が千差万別のためパターン分けした評価は困難ではないか。道路整備は防災上重要でも、現状が街の個性であるともいえる。 ・地域的な視点だけでなく広域的な視点による必要性の確認も重要。 ・評価・検証指標は、アウトプットの効果の大小といった表現にすべき。
整備効果の評価	<ul style="list-style-type: none"> ・現状で未着手都市計画道路であるということから整備の必要性は低いのではないか。 ・立地適正化計画等の上位計画との評価基準の整合を図るべき。 ・公共交通や自転車ネットワークの評価について明示すべき。 ・歩きやすい空間は走りにくい道路である可能性がある。徒歩や自転車等の空間を含め、都心機能・交流機能として総合評価してはどうか。 ・整備効果の指標が、必ずしも3段階ある必要はない。 ・ここでいう整備効果は例示に過ぎないため、それが分かるように表現すること。
事業性の検証	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施環境の視点のうちまちづくりの視点、住民の合意の視点があるとよい。 ・いかにして時間管理を踏まえた事業性の判断をするかを検討する必要がある。 ・事業性の検証について、客観的とは言い過ぎだが、明確、透明なプロセス等、分かりやすい表現での説明が望ましい。

計画廃止等	<ul style="list-style-type: none"> ・整備できないものは計画決定しないとするべき。 ・計画廃止だけでなく、既存道路の活用やソフト施策、機能転換などの考え方もあってもよい。 ・計画廃止した場合、その後のプロセスを必要に応じ住民参加の上で決定するようなことも検討があるとよい。
時間管理概念	<ul style="list-style-type: none"> ・今後 50 年も権利制限をかけ続ける必要があるのか。 ・他都市に比べて名古屋市は、今後そんなに大きな人口減少ではない想定のため、現在から 20 年後くらいの評価でよいのでは。 ・特に予算の下限値を基にする等して、計画期間内に整備する意味合いで使用してはどうか。 ・将来のシナリオを想定（低位想定）の上、時間管理のあり方を要検討。
道路整備費の想定	<ul style="list-style-type: none"> ・厳格・正確に見積もり、整備プログラムを策定することが何より重要。
道路整備以外	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞問題に関しては、信号サイクルの調整で対応できるのではないのか。

【参考資料3】市政アンケート結果の概要

■調査期間

平成27年11月10日（火曜日）から平成27年11月24日（火曜日）まで

■調査方法（平成27年度 第4回市政アンケート）

- (1) 対象 市内に居住する満20歳以上の市民（外国人を含む）
- (2) 標本数 2,000人
- (3) 抽出法 住民基本台帳をフレームとする無作為抽出(※)
- (4) 調査方法 郵送法
- (5) 回収率 調査標本数2,000人に対して
有効回収数 928人（有効回収率46.4%）

※ 母集団から標本を抽出する手法の一つで、今回は、母集団（市内に居住する満20歳以上の市民）から、区の人口比率に応じて無作為に標本（2,000人）を抽出。

■その他

パーセントについては、小数点以下第2位を四捨五入して算出しており、合計が100%にならないこともある。

■標本構成

F 1 あなたの性別は

	全体	男性	女性	無回答
%	100.0%	39.8%	59.7%	0.5%
回答者数	928	369	554	5

F 2 あなたの年代は

	全体	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上	無回答
%	100.0%	9.1%	11.4%	16.6%	16.4%	21.8%	24.4%	0.4%
回答者数	928	84	106	154	152	202	226	4

F 3 あなたのご職業は何ですか

	全体	会社員・ 公務員 (フルタイム)	自営・ 自由業	アルバイト・ パート(派遣 も含む)	家事 専業	学生	無職 (定年後 も含む)	その他	無回答
%	100.0%	27.3%	9.9%	16.3%	18.5%	2.6%	21.8%	2.9%	0.8%
回答者数	928	253	92	151	172	24	202	27	7

F 4 お住まいの区はどちらですか

	全体	千種区	東区	北区	西区	中村区	中区	昭和区	瑞穂区
%	100.0%	6.5%	3.4%	7.3%	7.4%	4.1%	2.8%	5.4%	5.0%
回答者数	928	60	32	68	69	38	26	50	46
	熱田区	中川区	港区	南区	守山区	緑区	名東区	天白区	無回答
%	3.3%	9.3%	5.7%	6.0%	8.1%	11.0%	7.8%	6.5%	0.4%
回答者数	31	86	53	56	75	102	72	60	4

都市計画道路の整備について

都市計画道路とは、都市計画法に基づいて定められる道路で、市内の全道路延長約 6,400kmのうち、約 844km の幹線道路を都市計画道路としています。このうち、約 90%は整備されていますが、約 7%（約 58km）は、まだ事業に着手していない状況です。

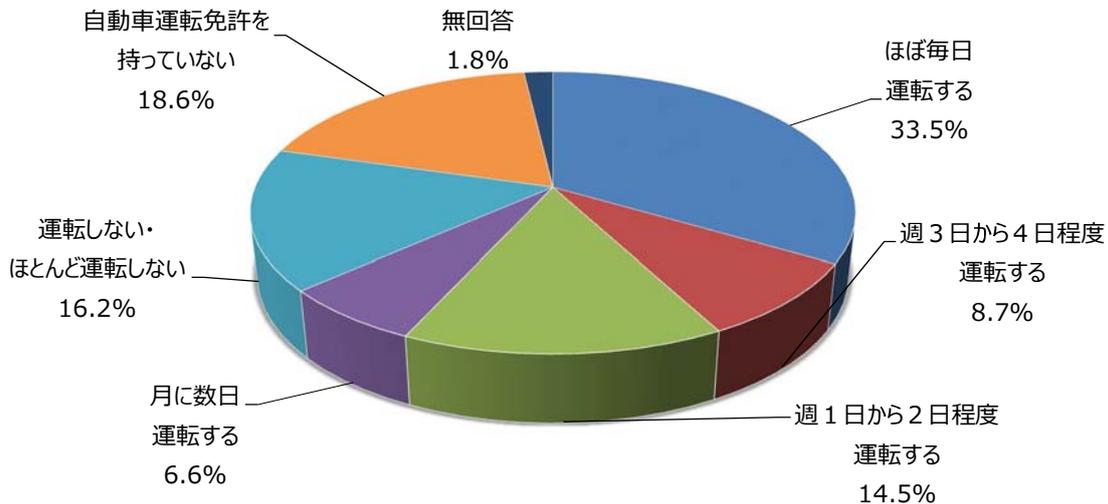
このような事業未着手の都市計画道路の整備着手時期を定めた「都市計画道路整備プログラム」を平成 18 年度に策定し、事業を進めてきましたが、厳しい財政事情等の影響により事業化が遅れています。

この整備プログラム策定から間もなく 10 年を迎えますが、この間の社会情勢の変化等を踏まえつつ、このアンケートで、都市計画道路について市民の皆さまのご意見をおたずねし、今後の都市計画道路の整備について検討したいと考えています。

※各図表の「N」は、回答者数を表しています。

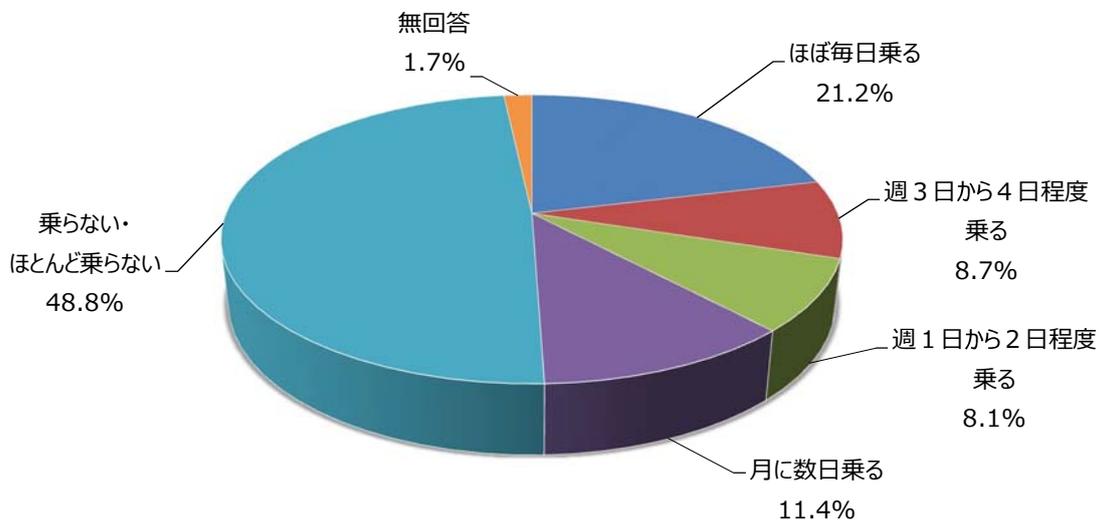
問 1 あなたは、ふだん自動車^①を運転しますか。（○は1つだけ）

N = 928



問 2 あなたは、ふだん自転車^②に乗りますか。（○は1つだけ）

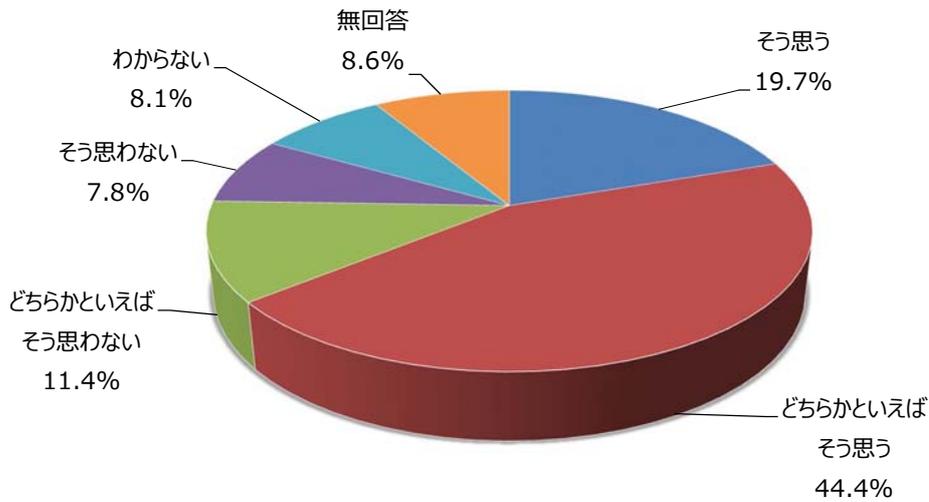
N = 928



問3 あなたは名古屋市内の道路全般について、どのような印象をお持ちですか。

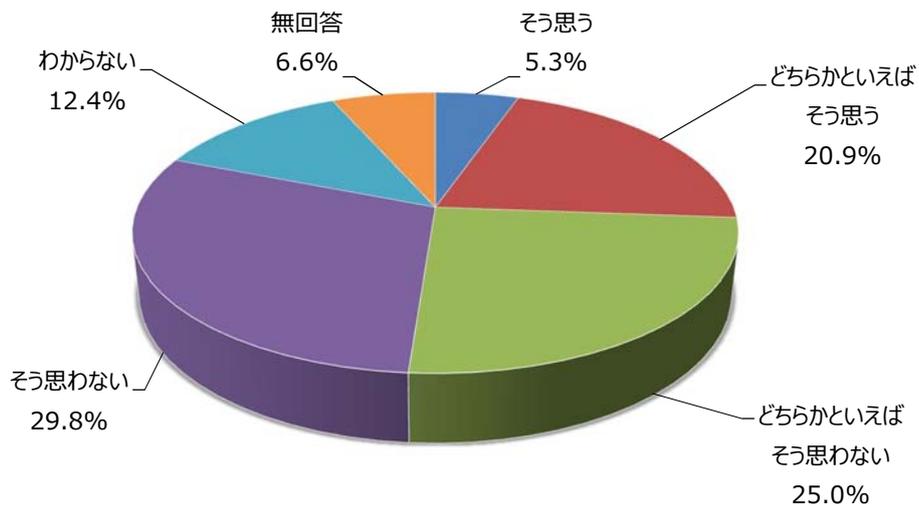
(1) 自動車^①で走りやすい (○は1つだけ)

N=928



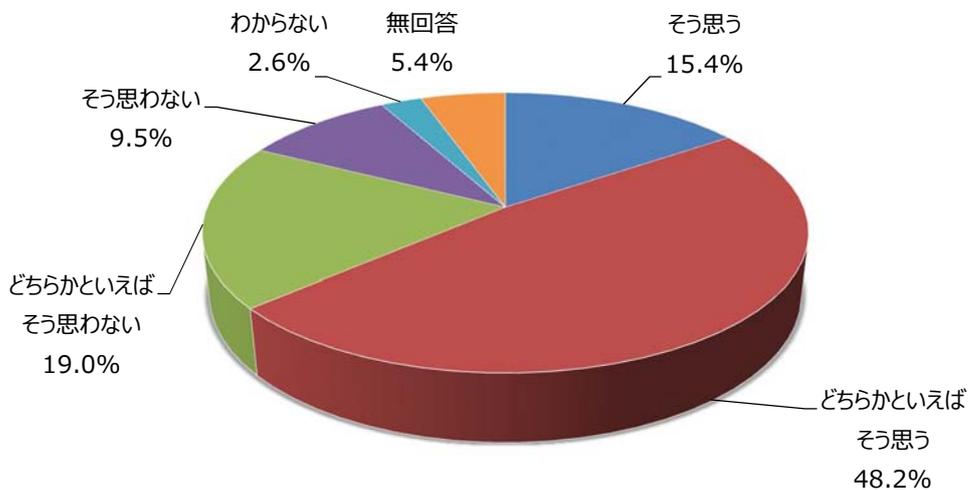
(2) 自転車^①で走りやすい (○は1つだけ)

N=928



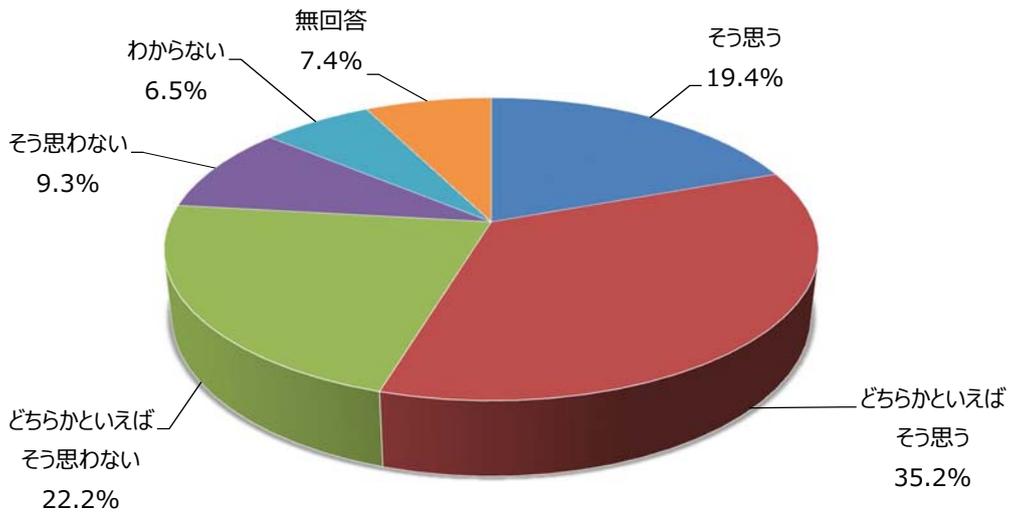
(3) 歩きやすい (○は1つだけ)

N=928



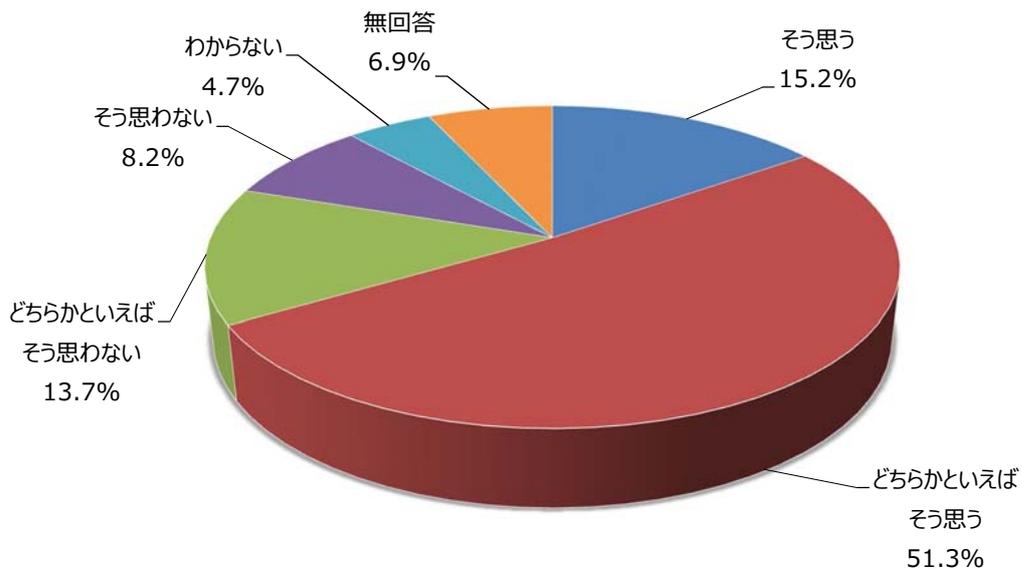
(4) 渋滞が多い (○は1つだけ)

N = 928

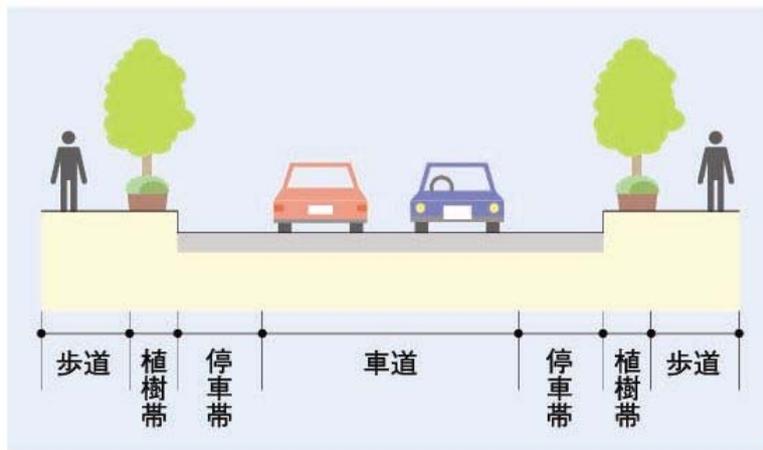


(5) 道路が充実している (○は1つだけ)

N = 928

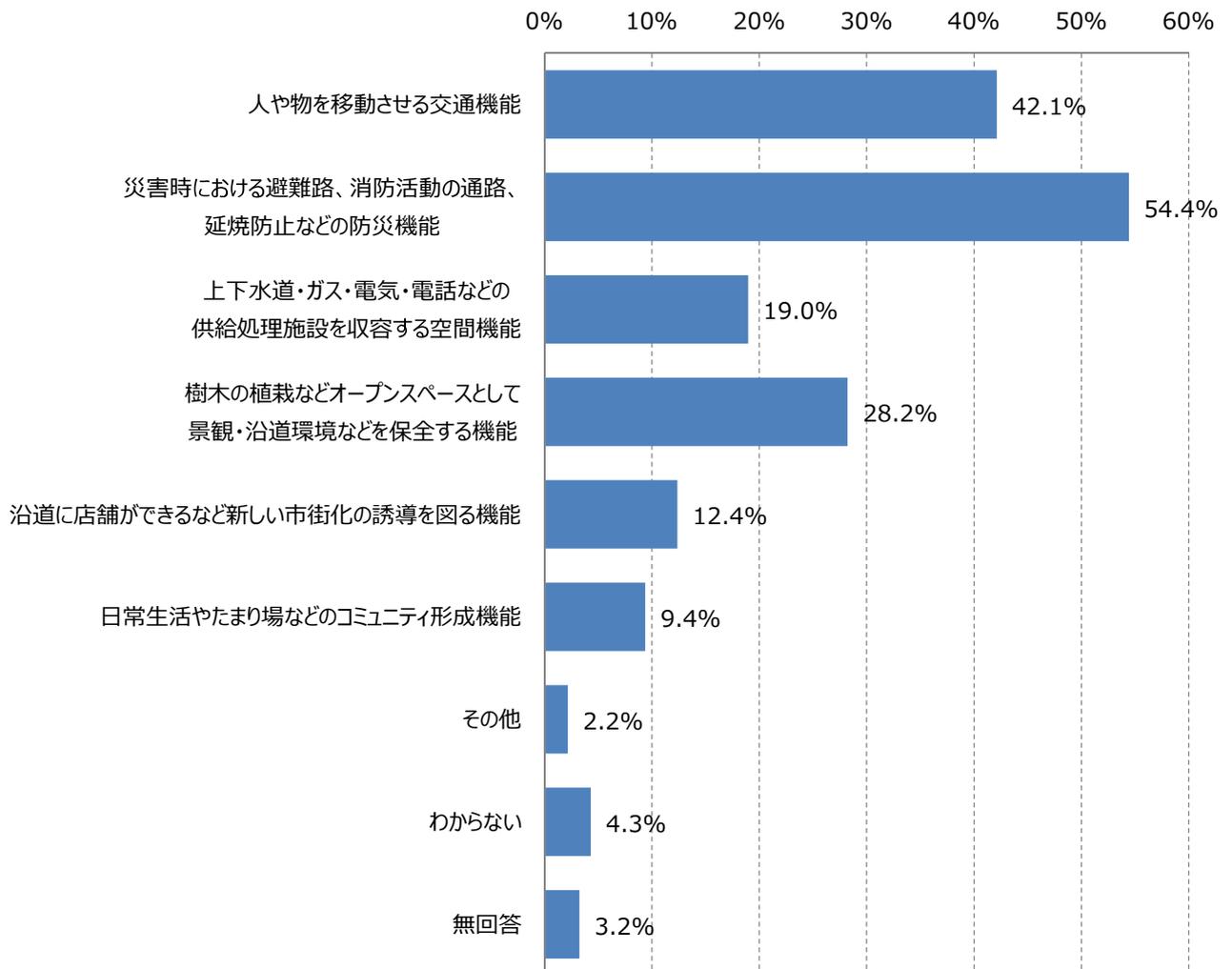


■都市計画道路の断面イメージ



問 4 あなたは、都市計画道路の機能のうち、どのような機能を重視して、道路整備を進めるべきだと思いますか。(〇は2つまで)

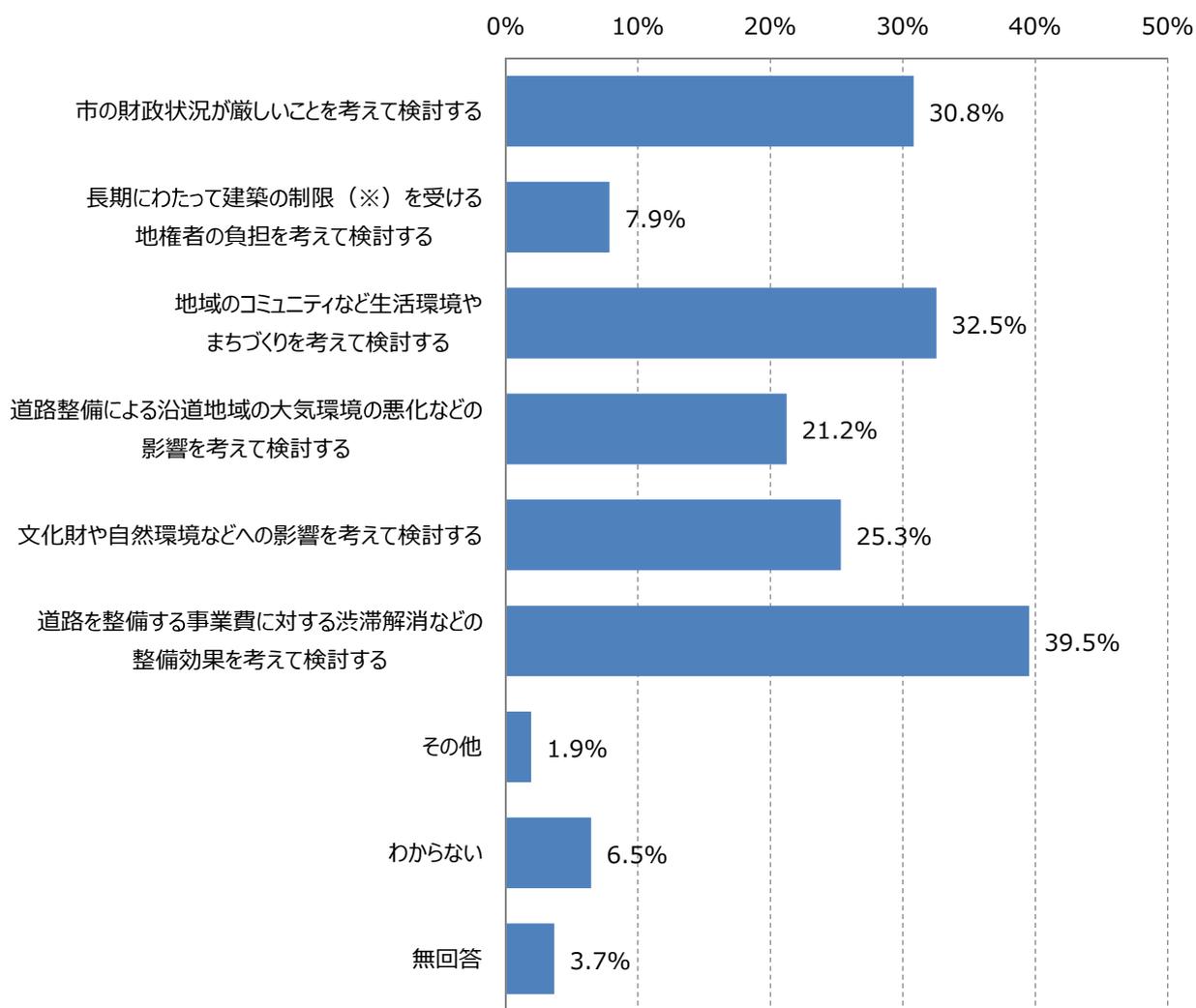
N = 928



まだ事業に着手していない都市計画道路の今後の整備について、お考えをおたずねします。

問 5 あなたは、都市計画道路の整備を検討するにあたって、どのような視点を重視すべきだと思いますか。(〇は2つまで)

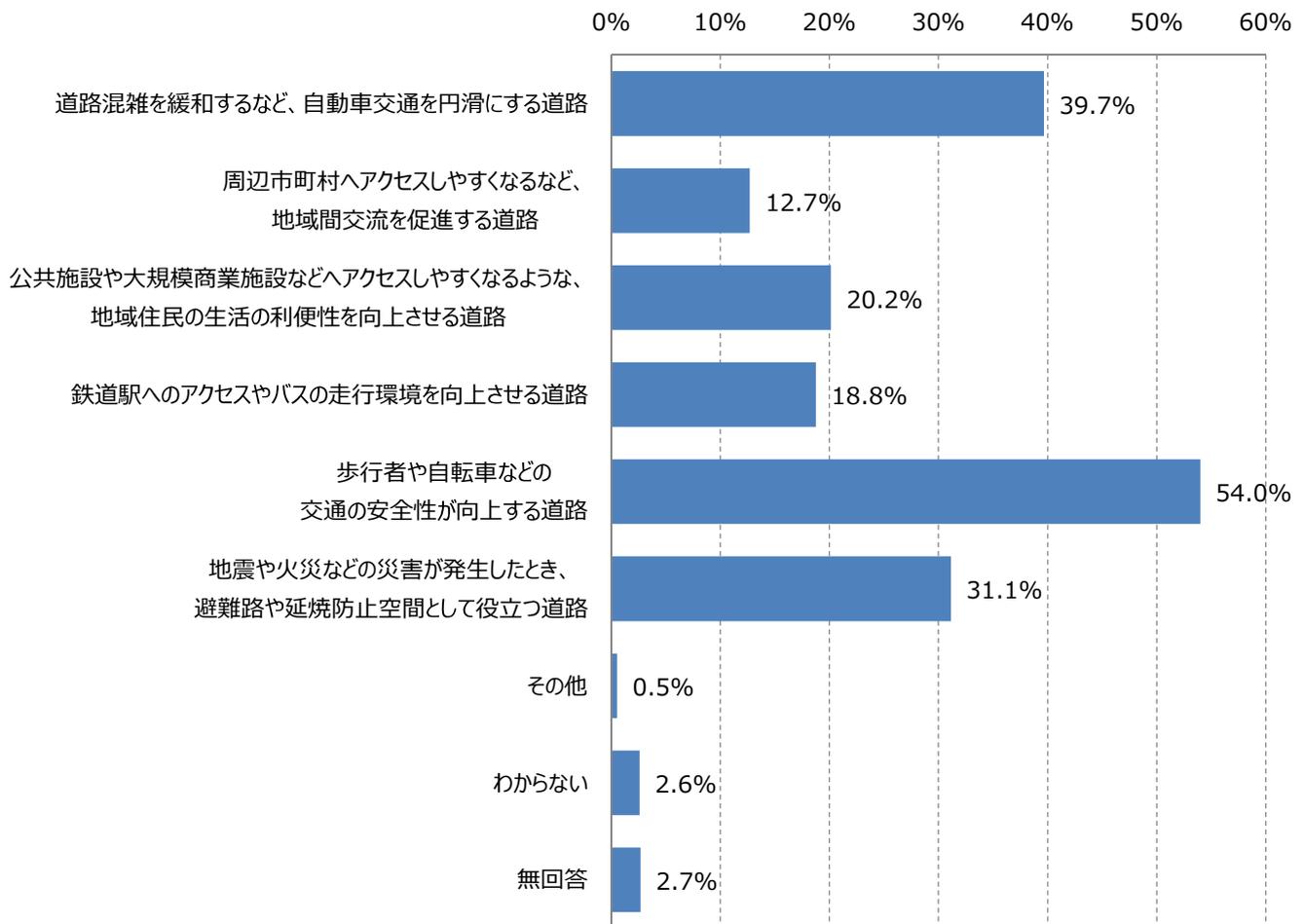
N=928



※ 都市計画道路の計画区域内の土地には、原則として木造・鉄骨造等で、2階建てまでしか建てることのできない「建築の制限」があります。

問 6 あなたは、都市計画道路の整備を検討するにあたって、どのような道路を優先的に整備すべきだと思いますか。(〇は2つまで)

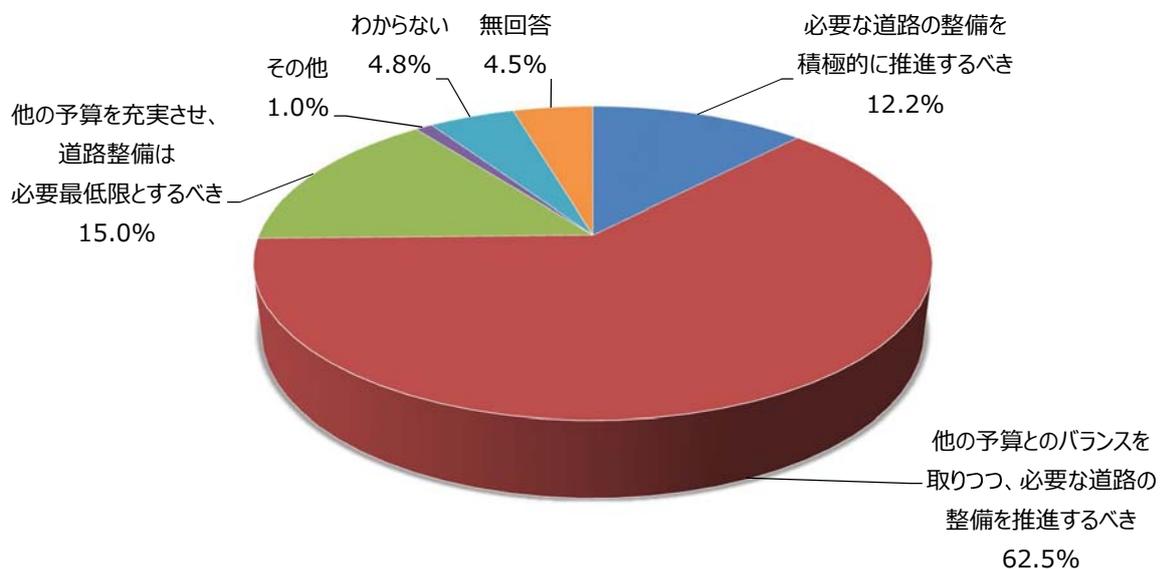
N = 928



問 7 本市の財政状況は引き続き厳しいことが想定されます。このようなことを踏まえたとき、今後の本市における都市計画道路の整備はどうあるべきだと思いますか。

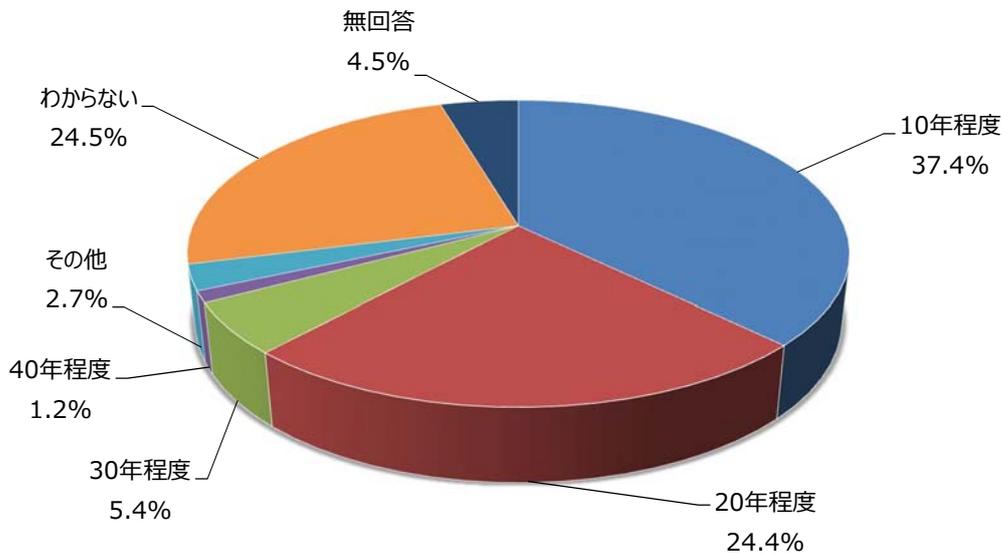
(〇は1つだけ)

N = 928



問 8 限られた財源の中、全ての都市計画道路の整備が完了するまでには相当の期間を要することが考えられます。今後、整備が完了するまでに、どのくらいの期間をかけて事業を進めていくべきだと思いますか。(〇は1つだけ)

N=928



問 9 本市の道路計画・道路整備についてご意見がございましたら、ご自由にお書きください。

- ・名古屋市の道路は、現状でもある程度整備されており、歩行者、自転車の安全性がより確保されれば、車の進行もスムーズになり、バランスの取れた町になると思います。
- ・災害を考慮し緊急車両が入れる道路。避難延焼防止、電柱電線の整備。
- ・歩道をわがもの顔で走り抜ける自転車はこわい！車道を自転車が走るとこれもこわい。車道の端に自転車道があるところがありますが、車が左折するときやはりあぶない。すべての道路に自転車専用をつくるのはむずかしい。けれど知恵をしばってください。
- ・名古屋の道路はほかの都市に比べて非常によく整備されている。7%の未着手の計画があるとはいえ、費用対効果の高い計画に限定し、道路以外の改善を急ぐ事項に財源をあてるべき。
- ・少子高齢化が進む中で人口減少を考えると、これから本当に必要かどうか、40年、50年前に計画されたものが現状と見あっているかどうかを考えなければいけないのでは？人口が減れば減収となります。維持管理していく上で、新規は見直しも考え、現状をいかに有効利用していくかも考えて欲しいです。障害者の方やお年寄りの方も安心して歩けるように整備いただけるとありがたいです。40年後のあるべき姿をえがいてほしいです。(自動運転車も出てきています)

ほか

都市計画道路整備プログラムの見直し方針

名古屋市住宅都市局都市計画部街路計画課

〒460-8508 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号

TEL: 052-972-2721 FAX: 052-972-4164

電子メール: a2721@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp