

. 路線別の整備方針

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
千種1	茶屋ヶ坂牛巻線 (S15.3.13)	200	茶屋坂通2丁目 ～ 赤坂町2丁目	2	15	14.5	2.7	木造密集地 一定機能	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況は2車線、両側歩道付であり、幅員14.5mは、当該道路の必要最低幅員13.6mおよび木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たす。 ・「整備効果」は高いが、現況で既にその効果が発揮されている。	現況 幅員に 変更
千種2	猫ヶ洞藤森線 (S32.9.24)	500	猫洞通2丁目 ～ 猫洞通1丁目	2	16	14.5	3.8	商店街 一定機能	地域間交流 防災避難路 交通安全	・現況は2車線、両側歩道付であり、幅員14.5mは、当該道路の必要最低幅員13.6mを満たす。 ・「整備効果」は低い。	現況 幅員に 変更
千種3	四谷通隼人町線 (S32.3.23)	270	東山元町4丁目 ～ 東山元町5丁目	2	14.54	7.3	0.0		交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全	・該当する「道路整備上の課題」がなく、現計画どおりとする。	現計画 どおり
東1	守山本通線 (S31.8.13)	120	大幸二丁目 ～ 大幸一丁目	2	18～40	15.8 24.6	3.0 4.2	木造密集地 一定機能	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・円滑な交通処理および木造住宅密集地内における防災空間確保のため、現計画どおりとする。	現計画 どおり

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
北1	光音寺内田橋線 (S21.7.23)	60	中切町6丁目地内	2	15	現道なし	0.0	堤防道路	交通円滑化 生活利便性	・堤防道路は本来河川管理用通路である。 ・堤防道路との接続により、交通量が増える。 ・堤防道路へ取付けるには、側道整備のために現計画以上に用地が必要となる。 ・堤防道路に接続させなくても、周辺の自動車交通処理は問題ない。 ・「整備効果」も低い。	計画の 廃止
北2	光音寺内田橋線 (S21.7.23)	1,790	中切町6丁目 ～金城町2丁目	2	15	10.9 11.5	2.0 2.2	木造密集地 一定機能 代替ルート	防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況は2車線、両側歩道付であるが、幅員10.9m,11.5mは、当該道路の必要最低幅員13.0～14.5mおよび木造住宅密集地の避難路，延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たさない。 ・一部並行して2車線、両側歩道付の幅員10.9mの市道が整備されているが、必要最低幅員13.0～13.6mを満たさず、代替ルートとみなせない。	現計画 どおり
北3	豊山水分橋線 (S32.9.24)	800	楠味鏡二丁目 ～楠味鏡五丁目	2	20	現道なし (一部6.8)	0.0 (0.0)	木造密集地 道路構造等	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 交通安全 防災対策	・木造住宅密集地の避難路，延焼遮断帯として整備が必要である。 ・水分橋（東志賀町線）の架替えに合わせて、詳細な測量、設計を行い、東志賀町線を含めて総合的に検討する必要がある。	線形や 構造等 の変更

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
北4	味鋤線 (S32.9.24)	500	中味鋤三丁目 ～ 中味鋤二丁目	2	16	5.5 13.1	0.0 2.4	木造密集地 一定機能	交通円滑化 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況は幅員5.5m,13.1mで、幅員13.1mは2車線、両側歩道付であり、当該道路の必要最低幅員13.1mを満たすが、木造住宅密集地の避難路，延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たさない。	現計画 どおり
北5	味鋤線 (S32.9.24)	50	楠町大字味鋤地内	2	16	現道なし	0.0	堤防道路	交通円滑化 生活利便性 公共交通	・堤防道路は本来河川管理用通路である。 ・堤防道路との接続により、交通量が増える。 ・堤防道路へ取付けるには、側道整備のために現計画以上に用地が必要となる。 ・堤防道路に接続させなくても、周辺の自動車交通処理は問題ない。 ・「整備効果」も低い。	計画の 廃止
北6	杉村老松線 (S32.9.24)	140	成願寺町字北方寺地内	2	16	現道なし	0.0	堤防道路	交通円滑化 公共交通	・堤防道路は本来河川管理用通路である。 ・堤防道路との接続により、交通量が増える。 ・堤防道路へ取付けるには、側道整備のために現計画以上に用地が必要となる。 ・堤防道路に接続させなくても、周辺の自動車交通処理は問題ない。 ・「整備効果」も低い。	計画の 廃止

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
北7	杉村老松線 名古屋環状線以北 (S32.9.24) 名古屋環状線以南 (S21.7.23)	2,510	成願寺二丁目 ～大杉町4丁目	2	15,16	7.2 10.9	0.0 2.2	木造密集地 一定機能 道路構造等	交通円滑化 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況は幅員7.2m,10.9mで、幅員10.9mは2車線、両側歩道付であるが、当該道路の必要最低幅員12.5～14.5mおよび木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たさない。 ・東志賀町線との交差が鋭角になるため、交差点形状の改良が必要である。	現計画 どおり 〔交差点 改良〕
北8	東志賀町線 豊山水分橋線以北 (S32.9.24) 豊山水分橋線以南 (S40.1.27)	1,020	東味銃一丁目 ～楠町大字味銃	2,4	18,30	13.2	2.1	木造密集地 一定機能	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況は2車線、両側歩道付であるが、幅員13.2mは、当該道路の必要最低幅員14.5～20.0mおよび木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たさない。 ・水分橋の架替えに合わせて、詳細な測量、設計を行い、豊山水分橋線を含めて総合的に検討する必要がある。	線形や 構造等 の変更
北9	上飯田線 (S21.6.27)	1,350	上飯田通1丁目 ～大曾根四丁目	4	30	24.5	4.1	商店街 一定機能	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・現況は4車線、両側歩道付であり、幅員24.5mは、当該道路の必要最低幅員24.5mを満たす。 ・「整備効果」は高いが、現況で既にその効果が発揮されている。	現況に 幅員 変更

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
北10	中小田井味鏡線 (S32.9.24)	280	楠町如意新堀 ～落合町	2	16	3.6 (一部現道なし)	0.0 (0.0)	公園・緑地 道路構造等	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・洗堰を渡る橋梁整備に伴い、沿道利用の側道が必要になると考えられるため、詳細な測量、設計を行って、幅員等を見直す必要がある。 ・洗堰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。	線形や 構造等 の変更
北11	大杉町線 (S15.3.13)	790	大杉町1丁目 ～杉栄町2丁目	2	15	11.1	片側 3.0	木造密集地 一定機能 代替ルート	防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況は2車線、片側歩道付であるが、幅員11.1mは、当該道路の必要最低幅員14.5mおよび木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たさない。 ・並行して2車線、両側歩道付の幅員10.0mの市道が整備されているが、必要最低幅員13.6～14.5mを満たさず、代替ルートとみなせない。	現計画 どおり

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
西1	広井町線 (S32.3.23)	580	栄生三丁目 ～ 栄生二丁目	2	15	5.9	0.0	木造密集地 代替ルート 道路構造等	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・名古屋環状線と伏見町線を結ぶ形で計画されているが、名古屋環状線とは鋭角に、また伏見町線とは接続する堀越枇杷島線と100mずれて交差しており、構造的に問題があるほか、整備すれば、2つの幹線道路間のバイパスとして使われる可能性もある。逆に、計画を廃止しても、周辺の自動車交通処理は問題ない。 ・木造住宅密集地内にあるが、名古屋環状線、伏見町線、名鉄線に囲まれ、幅員10.9mの市道が縦横に入っているため、計画を廃止しても、防災上大きな影響はないと考えられる。また、道路配置密度も問題ない。	計画の 廃止
西2	伏見町線 (S40.1.27)	180	枇杷島町字柳場地内	6	27	15.6	2.0		交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・枇杷島橋付近では、庄内川堤防の引堤、橋梁架替えが計画されており、それに伴い、幅員、車線数の変更が必要となる。	車線数 等 の 変 更
西3	堀越枇杷島線 (S15.3.13)	460	枇杷島三丁目 ～ 枇杷島一丁目	2	15	7.3	0.0	木造密集地 道路構造等	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・広井町線と100mずれて交差する計画となっているが、広井町線を廃止するため、道路構造上の課題はなくなる。 ・木造住宅密集地内であり、防災空間を確保する必要がある。	現計画 どおり

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
西4	上名古屋線 (S21.7.23)	480	稲生町字杵先 ～又穂町3丁目	2	15	10.9	2.0	一定機能	生活利便性 公共交通 交通安全	・「整備効果」が低い。 ・計画を廃止しても道路配置密度および周辺の自動車交通処理は問題ない。	計画の 廃止
西5	上名古屋線 (S21.7.23)	1,300	又穂町3丁目 ～上名古屋一丁目	2	15	8.0 10.9	0.0 2.0	木造密集地 一定機能	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況は幅員8.0m,10.9mで、幅員10.9mは2車線、両側歩道付であるが、当該道路の必要最低幅員14.5mを満たさない。 ・木造住宅密集地内であり、防災空間を確保する必要がある。	現計画 どおり
西6	深井岩井橋線 (S21.7.23)	260	那古野一丁目地内	2	15	5.4	0.0	文化財等 木造密集地	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・町並み保存地区に指定された四間道地区に位置し、県指定文化財に支障が生じる。文化財を保存するため線形や構造の工夫をしても他の町並みに影響が及ぶことが避けられない。 ・木造住宅密集地内にあるが、堀川が近くにあり、その東には長畝内田橋線が整備されているため、計画を廃止しても、防災上大きな影響はないと考えられる。 ・桜通線、江川線、東志賀町線等の幹線道路に囲まれ、堀川を挟んだすぐ東には長畝内田橋線が整備されており、計画を廃止しても、道路配置密度および周辺の自動車交通処理は問題ない。	計画の 廃止

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
西7	中小田井味鏡線 (S32.9.24)	250	山田町大字大野木地内	2	16	現道なし	0.0	公園・緑地 道路構造等	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・洗堰を渡る橋梁整備に伴い、沿道利用の側道が必要になると考えられるため、詳細な測量、設計を行って、幅員等を見直す必要がある。 ・洗堰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。	線形や構造等の変更
西8	北押切堀端線 (S21.7.23)	590	名西二丁目地内	2	15	現道なし (一部7.3)	0.0 (0.0)	木造密集地 道路構造等	交通円滑化 生活利便性 交通安全 防災対策	・木造住宅密集地内であり、防災空間を確保する必要がある。 ・市道浄心押切町線との交差点部が雁木になっており、交差点形状の改良が必要である。	現計画 どおり (交差点改良)
中村1	枇杷島野田町線 (S15.3.13)	920	岩塚本通4丁目 ～岩塚町字大池	2	15	12.9 (一部現道なし)	2.4 (0.0)	一定機能 代替ルート	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 交通安全	・現況は2車線、両側歩道付であるが、幅員12.9mは、当該道路の必要最低幅員13.0～13.6mを満たさない。 ・一部並行して2車線、両側歩道付の幅員10.2～15.5mの市道が整備されているが、必要最低幅員13.6mを満たさず、また万場大橋線との交差点部で、枇杷島野田町線の既設区間と約150mずれて接続している。	現計画 どおり
中村2	日比津小本線 (S15.3.13)	520	道下町2丁目 ～太閤通6丁目	2	14.54	9.1	0.0	木造密集地	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況幅員9.1mは、木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たさない。	現計画 どおり

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
中村3	椿町線 (H11.8.13)	370	太閤一丁目地内	4	30~36	現道なし	0.0	代替ルート	交通円滑化 地域間交流 生活利便性 公共交通 交通安全	・並行して2車線、両側歩道付の幅員15.0mの市道（旧都市計画道路駅西線）が整備されているが、平成11年にささしまライブ24地区の整備にあわせ、名古屋駅周辺地区の交通処理の円滑化を図るため、計画交通量27,000（台/日）、4車線で延伸された路線であり、現在南から順次整備中である。	現計画 どおり
中村4	深井岩井橋線 (S21.7.23)	130	那古野一丁目地内	2	15	5.4	0.0	文化財等 木造密集地	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・町並み保存地区に指定された四間道地区に位置し、県指定文化財に支障が生じる。文化財を保存するため線形や構造の工夫をしても他の町並みに影響が及ぶことが避けられない。 ・木造住宅密集地内にあるが、堀川が近くにあり、その東には長畝内田橋線が整備されているため、計画を廃止しても、防災上大きな影響はないと考えられる。 ・桜通線、江川線、東志賀町線等の幹線道路に囲まれ、堀川を挟んだすぐ東には長畝内田橋線が整備されており、計画を廃止しても、道路配置密度および周辺の自動車交通処理は問題ない。	計画の 廃止
中村5	深井岩井橋線 (S21.7.23)	60	名駅五丁目地内	2	15	4.8	0.0		交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全	・該当する「道路整備上の課題」がなく、現計画どおりとする。	現計画 どおり

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
中村6	中村則武線 (S15.3.13)	80	稲葉地町字野方地内	2	14.54	現道なし	0.0	堤防道路	交通円滑化 公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・堤防道路は本来河川管理用通路である。 ・堤防道路との接続により、交通量が増える。 ・堤防道路へ取付けるには、側道整備のために現計画以上に用地が必要となる。 ・堤防道路に接続させなくても、周辺の自動車交通処理は問題ない。 ・「整備効果」も低い。 	計画の 廃止
中村7	広小路線 (S29.11.18)	110	稲葉地町字鶉野地内	4	24.54	現道なし (一部24.5)	0.0 (3.4)	代替ルート	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 交通安全	<ul style="list-style-type: none"> ・現計画から若干ずれた位置に新大正橋が整備されており、現況との整合を図るのが適当である。 	現況に 変更
中村8	岩塚牧野線 (S15.3.13)	170	稲葉地町字頓振 ～岩上町	2	15	現道なし	0.0	堤防道路	交通円滑化 生活利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・堤防道路は本来河川管理用通路である。 ・堤防道路との接続により、交通量が増える。 ・堤防道路へ取付けるには、側道整備のために現計画以上に用地が必要となる。 ・堤防道路に接続させなくても、周辺の自動車交通処理は問題ない。 ・「整備効果」も低い。 	計画の 廃止

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
中村9	岩塚牧野線 (S15.3.13)	630	黄金通2丁目 ～太閤五丁目	2	15	14.5	3.3	木造密集地 一定機能	生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況は2車線、両側歩道付であり、幅員14.5mは、当該道路の必要最低幅員13.6～14.5mを満たす。 ・木造住宅密集地内であり、「整備効果」も高いが、現況で既にその効果が発揮されている。	現況 に 変 更
中村10	三蔵町線 (S32.3.23)	30	名駅南一丁目地内	2	20	15.8	3.0	一定機能 (橋梁のみ)	生活利便性 交通安全	・「整備効果」は低いですが、未着手区間は橋梁(天王崎橋)のみの50mであり、計画の連続性を考慮して、現計画どおりとする。	現計画 どおり
中村11	駅西線 (S21.7.23)	530	下米野町2丁目 ～長戸井町1丁目	2	15	5.9 9.4	0.0 0.0	木造密集地	交通円滑化 地域間交流 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・木造住宅密集地内であり、防災空間を確保する必要がある。	現計画 どおり

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
中村12	駅西線 (S21.7.23)	380	長戸井町1丁目 ～黄金通6丁目	2	15	9.1	0.0	道路構造等	生活利便性 公共交通 交通安全	・名古屋環状線と烏森町線を結ぶ形で計画されているが、名古屋環状線は黄金橋に向かって坂路になっており、その本線に接続しようとする、名古屋環状線の側道の通行ができなくなる。また、沿道利用のための側道が必要になると考えられ、そのために現計画以上に用地が必要となる。さらに、烏森町線との交差が鋭角になるため、交差点形状の改良が必要となる。 ・「整備効果」も低く、すぐ南には烏森町線が計画されており、計画を廃止しても、道路配置密度および周辺の自動車交通処理は問題ない。	計画の 廃止
中村13	烏森町線 (S32.3.23)	1,090	牛田通4丁目 ～長戸井町2丁目	2	16	9.0	片側 2.0	木造密集地 一定機能 道路構造等	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況は2車線、片側歩道付であるが、幅員9.0mは、当該道路の必要最低幅員12.5～15.5mおよび木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たさない。 ・日比津小本線との交差が鋭角になるため、交差点形状の改良が必要である。	現計画 どおり (交差点 改良)

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
中村14	笹島線 (H11.8.13)	200	名駅南四丁目地内	4	30	現道なし	0.0	代替ルート	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全	・並行して2車線、両側歩道付の幅員15.0mの市道が整備されているが、平成11年にささしまライブ24地区の整備にあわせ、名古屋駅周辺地区の交通処理の円滑化を図るため、計画交通量23,000(台/日)、4車線で計画決定された路線であり、現在西から順次整備中である。	現計画 どおり
中1	三蔵町線 (S32.3.23)	20	栄一丁目地内	2	20	15.8	3.0	一定機能 (橋梁のみ)	生活利便性 交通安全	・「整備効果」は低いが、未着手区間は橋梁(天王崎橋)のみの50mであり、計画の連続性を考慮して、現計画どおりとする。	現計画 どおり
昭和1	高田町線 (S21.6.27)	1,870	吹上町1丁目 ~ 広見町3丁目	4	30	現道なし (一部7.3)	0.0 (0.0)	木造密集地 代替ルート	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・木造住宅密集地内の避難路、延焼防止帯として整備が必要である。 ・ただし、現在、4車線で計画されているが、将来交通量は4,000~7,000(台/日)と推計され、道路整備による地域コミュニティ分断の回避も考慮すると、2車線への変更が適当である。 ・並行して2車線、両側歩道付の幅員10.9m,11.8mの市道が整備されているが、必要最低幅員13.1~14.5mを満たさず、代替ルートとみなせない。	車線数 の 更 変

番号	路線名称 (都市計画 決定年月日)	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
昭和2	茶屋ヶ坂牛巻線 (T15.1.27)	490	広路町字石坂 ～ 広路町字雲雀ヶ岡	4	24.54	21.8	2.8	商店街 一定機能 代替ルート	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・現況は4車線、両側歩道付であり、幅員21.8mは、当該道路の必要最低幅員21.5mを満たす。 ・「整備効果」は高いが、現況で既にその効果が発揮されている。	現況 幅員に 変更
昭和3	山手植田線 (S46.8.25)	760	山手通3丁目 ～ 八事富士見	4	40	現道なし	0.0	道路構造等	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・地形が複雑であり、茶屋ヶ坂牛巻線との交差部が五差路となるため、詳細な測量、設計を行い、八事天白溪線、四谷通隼人町線（整備済）なども含めて、総合的に検討する必要がある。	線形や 構造等 の変更
昭和4	古渡松風線 (S21.7.23)	90	恵方町1丁目地内	2	15	11.2	片側 2.6	一定機能	生活利便性 公共交通 交通安全	・現況は2車線、片側歩道付であるが、幅員11.2mは、当該道路の必要最低幅員13.6mを満たさない。 ・「整備効果」は低い。未着手区間は90mであり、計画の連続性を考慮して、現計画どおりとする。	現計画 どおり
昭和5	古渡松風線 (S21.7.23)	970	恵方町1丁目 ～ 塩付通6丁目	2	15	10.7	1.8	一定機能 代替ルート	生活利便性 公共交通 交通安全	・「整備効果」が低い。 ・計画を廃止しても道路配置密度および周辺の自動車交通処理は問題ない。	計画の 廃止

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
瑞穂1	光音寺内田橋線 (S21.7.23)	470	桃園町 ～浮島町	2	15	4.0	0.0	道路構造等	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全	・JR東海道本線、昭和橋線（国道1号）、名鉄常滑線と立体交差する計画となっているが、物理的に極めて困難な状況である。 ・当該道路周辺には、新堀川を挟んで新堀川西線、昭和橋線の南には浮島線が計画されており、それぞれに課題があることから、詳細な測量、設計を行って、総合的に検討する必要がある。	線形や 構造等 の変更
瑞穂2	浮島線 (S15.3.13)	240	浮島町地内	2	15	現道なし	0.0	代替ルート 道路構造等	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全	・光音寺内田橋線に接続する計画となっているが、現況は昭和橋線の側道に接続している。 ・当該道路周辺には、新堀川西線、光音寺内田橋線が計画されており、それぞれに課題があることから、詳細な測量、設計を行って、総合的に検討する必要がある。	線形や 構造等 の変更
瑞穂3	浮島線 (S15.3.13)	120	浮島町地内	2	15	14.5	2.8	一定機能	生活利便性 公共交通 交通安全	・現況は2車線、両側歩道付であり、幅員14.54mは、当該道路の必要最低幅員12.5mを満たす。 ・「整備効果」は低い。	現 況 幅員に 変 更

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
瑞穂4	高田町線 (S21.6.27)	1,710	洲雲町1丁目 ～大喜町3丁目	4	30	7.0	0.0	文化財等 木造密集地 代替ルート	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	<ul style="list-style-type: none"> ・現況幅員7.0mは、木造住宅密集地内の避難路、延焼防止帯として必要な幅員概ね15mを満たさない。 ・現在、4車線で計画されているが、将来交通量は4,000～10,000(台/日)程度と推計され、道路整備による地域コミュニティ分断の回避も考慮すると、2車線への変更が適当である。 ・一部並行して2車線、両側歩道付の幅員10.9m,11.8mの市道が整備されているが、必要最低幅員13.6～14.5mを満たさず、代替ルートとみなせない。 ・八高古墳、海上寺表門に支障を及ぼすため、線形や構造の工夫が必要である。 	車線数 等 の 変 更
瑞穂5	高田町線 (S21.6.27)	830	大喜町3丁目 ～妙音通2丁目	4	30	14.5	3.3	木造密集地	地域間交流 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、4車線で計画されているが、将来交通量は4,000(台/日)程度と推計され、道路整備による地域コミュニティ分断の回避も考慮すると、2車線への変更が適当である。 ・現況は2車線、両側歩道付であり、幅員14.5mは、2車線とした場合の当該道路の必要最低幅員14.5mを満たす。 ・木造住宅密集地内であり、「整備効果」も高いが、現況で既にその効果が発揮されている。 	現況 幅員に 変 更

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
瑞穂6	茶屋ヶ坂牛巻線 (T15.1.27)	1,010	弥富町字紅葉園 ～ 弥富町字月見ヶ岡	4	24.54	21.8	2.8	一定機能 代替ルート	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・現況は4車線、両側歩道付であり、幅員21.8mは、当該道路の必要最低幅員19.5～21.5mを満たす。 ・「整備効果」は高いが、現況で既にその効果が発揮されている。	現況 幅員に 変更
瑞穂7	弥富相生山線 (S21.7.23)	600	弥富町字紅葉園 ～ 柏木町1丁目	2	15	11.8	1.5 2.4	一定機能 代替ルート	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・現況は2車線、両側歩道付であるが、幅員11.8mは、当該道路の必要最低幅員13.6mを満たさない。 ・並行して2車線、両側歩道付の幅員10.9m,12.7mの市道が整備されているが、必要最低幅員13.1mを満たさず、代替ルートとみなせない。	現計画 どおり
瑞穂8	雁道線 (S15.3.13)	1,140	雁道町1丁目 ～ 高田町2丁目	2	15	6.4 10.9 (一部現道なし)	0.0 2.5 (0.0)	商店街 木造密集地 一定機能	交通円滑化 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況は幅員6.4m,10.9m(一部現道なし)で、幅員10.9mは2車線、両側歩道付であるが、当該道路の必要最低幅員13.1mおよび木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たさない。 ・道路整備により商店街の存続に影響が与える可能性についての配慮が必要である。	現計画 どおり

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
瑞穂9	雁道線 (S21.7.23)	860	東栄町3丁目 ～ 田辺通1丁目	2	15	7.3 10.9 (一部現道なし)	0.0 2.6 (0.0)	一定機能 代替ルート 道路構造等	交通円滑化 地域間交流 生活利便性 公共交通 交通安全	・山崎川を渡り、地形が高く なった志段味田代町線に取り付 けるためには、山崎川の西から 高架（盛土）構造の坂路にする 必要がある。そうすると、沿道 利用のための側道が必要になる と考えられ、そのために現計画 以上に用地が必要となる上、山 崎川沿いの道路の通行もできな くなる。 ・並行して2車線、両側歩道付 の幅員14.5mの市道が整備され ており、必要最低幅員13.6～ 14.5mを満たすため、代替ルー トとみなしうる。	計画の 廃止
瑞穂10	豆田町線 (S21.6.27)	660	高田町1丁目 ～ 瑞穂通2丁目	4	30	14.5	3.3	木造密集地 代替ルート	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況は2車線、両側歩道付 で、幅員14.5mは木造住宅密集 地の避難路、延焼遮断帯として 必要な幅員概ね15mを満たす が、将来交通量は20,000（台/ 日）程度と推計され、現計画ど おり4車線が必要である。 ・並行して2車線、両側歩道付 の幅員11.8mの市道が整備され ているが、必要最低幅員13.1m を満たさず、代替ルートとみな せない。	現計画 どおり

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
瑞穂11	豆田町線 (S29.11.18)	1,120	田辺通2丁目 ～ 弥富町字緑ヶ岡	2	14.54	10.9	2.5	一定機能 代替ルート	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・現況は2車線、両側歩道付であるが、幅員10.9mは、当該道路の必要最低幅員13.6～14.5mを満たさない。 ・並行して2車線、両側歩道付の幅員10.9m,12.7mの市道が整備されているが、必要最低幅員13.1mを満たさず、代替ルートとみなせない。	現計画 どおり
熱田1	大津町線 (S21.6.27)	40	伝馬二丁目地内	4	30	24.5	4.0	一定機能	地域間交流 防災避難路 公共交通 交通安全	・現況は4車線、両側歩道付であり、幅員24.5mは、当該道路の必要最低幅員20.0mを満たす。 ・「整備効果」は高いが、現況で既にその効果が発揮されている。	現況に 幅員変 更
熱田2	新堀川西線 (S21.7.23)	210	花表町地内	2	15	現道なし	0.0	道路構造等	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全	・JR東海道本線、昭和橋線（国道1号）、名鉄常滑線と立体交差する計画となっているが、物理的に極めて困難な状況である。 ・当該道路周辺には、新堀川を挟んで光音寺内田橋線、昭和橋線の南には浮島線が計画されており、それぞれに課題があることから、詳細な測量、設計を行って、総合的に検討する必要がある。	線形や 構造等 の変更

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
熱田3	茶屋ヶ坂牛巻線 (S21.7.23)	60	三本松町 ～ 神宮三丁目	2	15	8.8	0.0	代替ルート 道路構造等	生活利便性 公共交通 交通安全	・ JR東海道本線、名鉄名古屋本線と立体交差する計画となっているが、現況は平面踏切で、踏切からT字交差する大津町線までの距離が70mしかなく、物理的に極めて困難な状況である。 ・ 450m北で豆田町線がオーバース、400m南で市道がアンダーパス（秋葉地下道）で鉄道と立体交差している。 ・ 歩行者や自転車、車いすなどの交通弱者に対する安全なアクセス機能を確保する必要がある。	線形や 構造等 の変更
熱田4	下之一色篠原線 (S28.10.27)	690	野立町1丁目 ～ 比々野町	2	20	14.5	2.8	商店街 木造密集地 一定機能 代替ルート	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・ 現況は2車線、両側歩道付であり、幅員14.5mは、当該道路の必要最低幅員14.5mおよび木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たす。 ・ 「整備効果」は高いが、現況で既にその効果が発揮されている。	現況 幅員に 変更
熱田5	昭和橋線 (S21.6.27)	180	一番一丁目 ～ 白鳥町	8 (10)	50	40.6	2.3	一定機能 (橋梁のみ)	地域間交流 防災避難路 生活利便性 交通安全	・ 未着手区間は橋梁（白鳥橋）のみの180mであり、計画の連続性を考慮して、現計画どおりとする。	現計画 どおり
熱田6	昭和橋線 (S21.6.27)	20	伝馬三丁目地内	6	50	17.5	0.0		交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・ 未着手区間は橋梁（新熱田橋）のみの20mであり、計画の連続性を考慮して、現計画どおりとする。	現計画 どおり

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
中川1	戸田荒子線 (S32.9.24)	580	戸田三丁目 ～戸田五丁目	2	16	3.6 (一部現道なし)	0.0 (0.0)	木造密集地 道路構造等	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況幅員3.6mは、木造住宅 密集地の避難路，延焼遮断帯と して必要な幅員概ね15mを満た さない。 ・近鉄名古屋線とは、立体交差 する計画である。	現計画 どおり
中川2	稲永埠頭線 (S15.3.13)	280	野田一丁目地内	2	15	14.5	3.0	木造密集地 一定機能 代替ルート	地域間交流 防災避難路 生活利便性 防災対策	・現況は2車線、両側歩道付で あり、幅員14.5mは、当該道路 の必要最低幅員13.6mおよび木 造住宅密集地の避難路，延焼遮 断帯として必要な幅員概ね15m を満たす。 ・「整備効果」は高いが、現況 で既にその効果が発揮されている。	現況 幅員に 変更
中川3	日置中野新町線 (S15.3.13)	630	五女子一丁目 ～八熊通5丁目	2	15	5.8～11.1	0.0	木造密集地 代替ルート	交通円滑化 防災避難路 生活利便性 交通安全 防災対策	・現況幅員5.8～11.1mは、木 造住宅密集地の避難路，延焼遮 断帯として必要な幅員概ね15m を満たさない。 ・並行して2車線、両側歩道付 の幅員10.9mの市道が整備され ているが、必要最低幅員12.5m を満たさず、代替ルートとみな せない。	現計画 どおり
中川4	日置中野新町線 (S15.3.13)	830	神郷町1丁目 ～外新町4丁目	2	15	14.5	2.8	一定機能	防災避難路 生活利便性 交通安全	・現況は2車線、両側歩道付で あり、幅員14.5mは、当該道路 の必要最低幅員13.0～13.6mを 満たす。 ・「整備効果」は低い。	現況 幅員に 変更

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
中川5	小栗橋線 (S21.7.23)	430	愛知町 ～月島町	2	20	9.9 (一部現道なし)	0.0 (0.0)	木造密集地 代替ルート 道路構造等	交通円滑化 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況幅員9.9mは、木造住宅 密集地の避難路、延焼遮断帯と して必要な幅員概ね15mを満た さない。 ・並行して2車線、両側歩道付 の幅員10.9mの市道が整備され ているが、必要最低幅員12.5m を満たさず、代替ルートとみな せない。 ・岩井町線と荒子町線を結ぶ形 で計画されているが、岩井町線 は黄金橋に向かって坂路になっ ており、当該道路とはその坂路 の入り口で交差する計画となっ ている。現計画のままでは円滑 な交差処理が困難なため、今 後、詳細な測量、設計を行って、 線形等を見直す必要がある。	線形や 構造等 の変更
中川6	小栗橋線 (S21.7.23)	250	月島町 ～広川町1丁目	2	20	10.2 (一部現道なし)	片側 2.0 (0.0)	木造密集地 一定機能 代替ルート 道路構造等	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・小栗橋は、2車線、片側歩道付 であるが、幅員10.2mは、当該 道路の必要最低幅員12.5mおよ び木造住宅密集地の避難路、延 焼遮断帯として必要な幅員概ね 15mを満たさない。 ・一部並行して2車線、両側歩 道付の幅員10.9mの市道が整備 されているが、必要最低幅員 12.5mを満たさず、代替ルート とみなせない。 ・運河西線との交差が鋭角にな るため、交差点形状の改良が必 要である。	現計画 どおり (交差点) 改良

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
中川7	小栗橋線 (S21.7.23)	340	広川町1丁目 ～横堀町1丁目	2	20	11.1 (一部現道なし)	2.1 (0.0)	木造密集地 一定機能 代替ルート 道路構造等	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・並行して2車線、両側歩道付の幅員14.5mの市道が整備されており、必要最低幅員13.0mおよび木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たすため、代替ルートとみなしうる。	計画の 廃止
中川8	横井町五月通線 (S15.3.13)	970	土野町 ～柳瀬町1丁目	2	15	14.5	3.0	木造密集地 一定機能 代替ルート	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況は2車線、両側歩道付であり、幅員14.5mは、当該道路の必要最低幅員12.5～14.5mおよび木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たす。 ・「整備効果」は高いが、現況で既にその効果が発揮されている。	現況 幅員に 変更
中川9	横井町五月通線 (S15.3.13)	1,240	小本一丁目 ～五月通2丁目	2	15	9.6	片側 1.8	一定機能 道路構造等	地域間交流 生活利便性 公共交通 交通安全	・現況は2車線、片側歩道付であるが、幅員9.6mは、当該道路の必要最低幅員13.0～13.6mを満たさない。 ・日比津小本線との交差が鋭角になるため、交差点形状の改良が必要である。	現計画 どおり (交差点 改良)
中川10	秋竹線 (S21.7.23)	180	澄池町地内	2	20	16.5	2.0	商店街 一定機能 代替ルート	地域間交流 防災避難路 生活利便性 交通安全	・現況は2車線、両側歩道付であり、幅員16.5mは、当該道路の必要最低幅員14.5mを満たす。 ・「整備効果」は高いが、現況で既にその効果が発揮されている。	現況 幅員に 変更

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
中川11	秋竹線 (S21.7.23)	60	舟戸町地内	2	20	16.4	2.0	一定機能 代替ルート	地域間交流 防災避難路 生活利便性 交通安全	・現況は2車線、両側歩道付であり、幅員16.4mは、当該道路の必要最低幅員14.5mを満たすが、荒子町線と運河西線との交差点間隔が短く、右折車線設置のため、幅員20mが必要である。	現計画 どおり
中川12	秋竹線 (S15.3.13)	670	広川町5丁目 ～八幡本通1丁目	2	20	16.4	3.2	木造密集地 一定機能	地域間交流 防災避難路 生活利便性 交通安全 防災対策	・現況は2車線、両側歩道付であり、幅員16.4mは、当該道路の必要最低幅員14.5mおよび木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たす。 ・「整備効果」は高いが、現況で既にその効果が発揮されている。	現況 幅員に 変更
中川13	下之一色篠原線 (S28.10.27)	430	的場町3丁目 ～的場町2丁目	2	20	14.5	2.8	木造密集地 一定機能 代替ルート	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 防災対策	・現況は2車線、両側歩道付であり、幅員14.5mは、当該道路の必要最低幅員13.6mおよび木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たす。 ・「整備効果」は高いが、現況で既にその効果が発揮されている。	現況 幅員に 変更
中川14	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	2	20	14.5	2.8	一定機能 代替ルート	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況は2車線、両側歩道付であり、幅員14.5mは、当該道路の必要最低幅員13.0～14.5mを満たす。 ・「整備効果」は高いが、現況で既にその効果が発揮されている。	現況 幅員に 変更

番号	路線名称 〔都市計画 決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
中川15	国道1号西線 (S32.9.24)	1,570	福島三丁目 ～富田町大字包里字西亥 寅新田	4	25	15.1	2.5	木造密集地	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 交通安全 防災対策	・現況交通量が多く混雑しており、円滑な交通処理を行うため、現計画どおりとする。	現計画 どおり
中川16	西条新家線 (S62.5.11)	610	富田町大字千音寺字三角 ～富田町大字千音寺字中 地	2	16,20	現道なし	0.0		交通円滑化 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・該当する「道路整備上の課題」がなく、現計画どおりとする。	現計画 どおり
中川17	新家戸田線 (S62.5.11)	600	戸田一丁目 ～戸田三丁目	2	16	6.2	0.0	木造密集地 道路構造等	交通円滑化 防災避難路 生活利便性 交通安全 防災対策	・現況幅員6.2mは、木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たさない。 ・JR関西本線とは、立体交差する計画である。	現計画 どおり
中川18	大治藤前線 (S62.5.11)	80	万場五丁目地内	2	16	現道なし	0.0		交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全	・該当する「道路整備上の課題」がなく、現計画どおりとする。	現計画 どおり
中川19	千音寺線 (S62.5.11)	1,320	富田町大字千音寺字上川 西 ～富田町大字千音寺字東 六反畑	2	16	現道なし	0.0		交通円滑化 地域間交流 生活利便性 公共交通 交通安全	・該当する「道路整備上の課題」がなく、現計画どおりとする。	現計画 どおり

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
港1	戸田荒子線 (S32.9.24)	380	甚兵衛通2丁目 ～油屋町3丁目	4	20	7.3	片側 2.3	代替ルート	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 交通安全	・現在、4車線で計画されているが、並行して2車線、両側歩道付の幅員14.5mの県道が整備されており、幅員14.5mは2車線とした場合の必要最低幅員12.5～13.1mを満たすことから、当該道路は2車線への変更が適当である。	車線数 等の変 更
港2	中郷十一屋線 (S32.9.24)	100	潮凧町地内	2	20	15.0	2.3	一定機能	地域間交流 生活利便性 交通安全	・現況は2車線、両側歩道付であり、幅員15.0mは、当該道路の必要最低幅員12.5mを満たす。 ・「整備効果」は低い。	現況 幅員に 変更
港3	梅ノ木線 (S21.6.27)	140	築三町1丁目 ～西倉町	4	30	28.0	2.5	一定機能 (橋梁のみ)	地域間交流 防災避難路 生活利便性 交通安全	・未着手区間は橋梁(中川橋)のみの140mであり、計画の連続性を考慮して、現計画どおりとする。	現計画 どおり
港4	潮凧線 (S28.10.27)	1,250	一州町 ～潮凧町	4	22	現道なし (一部22.0)	0.0 (2.5)	代替ルート	交通円滑化 地域間交流 生活利便性 公共交通 交通安全	・当該道路の北300m区間は、現計画から若干ずれた位置に港湾道路が整備されており、現況との整合を図るのが適当である。 ・南600m区間は、並行して4車線(2車線は高架)、両側歩道付の幅員22.0mの港湾道路が整備されており、必要最低幅員20.0mを満たすため、代替ルートとみなしうる。	現況 線形に 変更
港5	潮凧線 (S28.10.27)	100	潮凧町地内	6	30	現道なし (一部30.0)	0.0 (5.0)	代替ルート	交通円滑化 地域間交流 公共交通 交通安全	・現計画と若干ずれた線形で港湾道路が整備されており、現況との整合を図るのが適当である。	現況 線形に 変更

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
港6	名古屋港線 (S21.7.23)	730	港栄二丁目 ～港栄四丁目	2	15	9.1	0.0	木造密集地	生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・木造住宅密集地内であり、防 災空間を確保する必要がある。	現計画 どおり
港7	名古屋港線 (S21.7.23)	250	千鳥一丁目 ～千鳥二丁目	2	15	13.6	1.5 3.0	一定機能	生活利便性 公共交通 交通安全	・現況は2車線、両側歩道付で あるが、幅員13.6mは、当該道 路の必要最低幅員14.5mを満 たさない。 ・「整備効果」は低い、当該 道路の南が事業中で、未着手区 間は残り250mであり、計画の 連続性を考慮して、現計画ど おりとする。	現計画 どおり
港8	明治町東築地線 (S21.7.23)	2,100	木場町 ～東築地町	2	15	14.5	2.8	一定機能	生活利便性 公共交通	・現況は2車線、両側歩道付で あり、幅員14.5mは、当該道路 の必要最低幅員12.5～14.5mを 満たす。 ・「整備効果」は低い。	現 況 幅員に 変 更
港9	大津町線 (S21.6.27)	180	木場町 ～竜宮町	4	30	24.5	4.0	一定機能	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・現況は4車線、両側歩道付で あり、幅員24.5mは、当該道路 の必要最低幅員20.0mを満 たす。 ・「整備効果」は高いが、現況 で既にその効果が発揮されてい る。	現 況 幅員に 変 更
港10	道徳北柴田線 (S15.3.13)	40	本星崎町地内	2	15	現道なし	0.0		交通円滑化 地域間交流 生活利便性 公共交通 交通安全	・該当する「道路整備上の課 題」がなく、現計画どおりとす る。	現計画 どおり

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
港11	弦月宝生線 (S15.3.13)	340	本星崎町地内	2	14.54	現道なし	0.0	代替ルート 道路構造等	交通円滑化 生活利便性 交通安全	・名鉄常滑線と立体交差する計画となっているが、鉄道を高架にすることは困難なため、当該道路をオーバーパスにする必要がある。その際には沿道利用のための側道が必要になると考えられ、そのために現計画以上に用地が必要となる。 ・800m南の大同町駅前に、当該道路と並行して2車線、両側歩道付の14.5mの市道が整備されており、必要最低幅員13.0～13.6mを満たすとともに、名鉄常滑線の立体交差化により踏切が除却されるため、代替ルートとみなしうる。	計画の 廃止
港12	日光大橋線 (S32.9.24)	80	南陽町大字西福田字雁島 地内	2	20	13.0	0.0		地域間交流 防災避難路 公共交通 交通安全	・該当する「道路整備上の課題」がなく、現計画どおりとする。	現計画 どおり
港13	名四国道線 (S46.3.31)	380	藤高二丁目地内	6	37～56	30.5	2.7	一定機能	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・当該区間の整備計画との整合を図るため現計画どおりとする。	現計画 どおり
港14	船見町線 (H6.9.27)	320	船見町地内	2	18	現道なし	0.0		交通円滑化 地域間交流 生活利便性 交通安全	・該当する「道路整備上の課題」がなく、現計画どおりとする。	現計画 どおり

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
南1	大津町線 (S21.6.27)	2,370	内田橋一丁目 ～南陽通6丁目	4	30	24.5	4.0	一定機能	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・現況は4車線、両側歩道付であり、幅員24.5mは、当該道路の必要最低幅員20.0mを満たす。 ・「整備効果」は高いが、現況で既にその効果が発揮されている。	現況に 変更
南2	道徳北柴田線 (S15.3.13)	670	泉楽通4丁目 ～加福町2丁目	2	15	現道なし	0.0	道路構造等	交通円滑化 地域間交流 生活利便性 公共交通 交通安全	・山崎川を渡る橋梁整備に伴い、沿道利用のための側道が必要となる可能性がある。 ・橋梁から北に下る坂路は、縦断勾配が急勾配となるため、十分な検討が必要である。 ・加福地区では、大規模な低利用地があり、その開発の動きにあわせて総合的に検討する必要がある。	線形や 構造等 の変更
南3	道徳北柴田線 (S15.3.13)	40	滝春町地内	2	15	現道なし	0.0		交通円滑化 地域間交流 生活利便性 公共交通 交通安全	・該当する「道路整備上の課題」がなく、現計画どおりとする。	現計画 どおり
南4	道徳北柴田線 (S15.3.13)	1,500	滝春町 ～元柴田東町4丁目	2	15	14.5	3.0	一定機能	生活利便性 公共交通	・現況は2車線、両側歩道付であり、幅員14.5mは、当該道路の必要最低幅員12.5～13.1mを満たす。 ・「整備効果」は低い。	現況に 変更

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
南5	光音寺内田橋線 (S21.7.23)	230	内田橋二丁目地内	2	15	3.7	0.0	道路構造等	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全	・JR東海道本線、昭和橋線（国道1号）、名鉄常滑線と立体交差する計画となっているが、物理的に極めて困難な状況である。 ・当該路線周辺には、新堀川を挟んで新堀川西線、昭和橋線の南には浮島線が計画されており、それぞれに課題があることから、詳細な測量、設計を行って、総合的に検討する必要がある。	線形や 構造等 の変更
南6	浮島線 (S15.3.13)	540	豊一丁目 ～豊三丁目	2	15	14.5	2.8	一定機能	生活利便性 公共交通 交通安全	・現況は2車線、両側歩道付であり、幅員14.5mは、当該道路の必要最低幅員12.5mを満たす。 ・「整備効果」は低い。	現況に 変更
南7	高田町線 (S32.3.23)	70	鳥山町3丁目 ～笠寺町字迫間	2	10.9	現道なし	0.0	木造密集地 道路構造等	交通円滑化 生活利便性 交通安全 防災対策	・弦月宝生線との交差部で地形に高低差があり、沿道利用のための側道が必要になると考えられるため、詳細な測量、設計を行って、幅員等を見直す必要がある。 ・木造住宅密集地内であり、防災空間を確保する必要がある。	線形や 構造等 の変更

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
南8	笠寺緑線 (S15.3.13)	260	呼続五丁目 ～ 笠寺町字西之門	2	14.54	7.6	0.0	商店街 木造密集地	交通円滑化 地域間交流 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・道路整備により商店街の存続に影響がでる可能性についての配慮が必要である。 ・名鉄名古屋本線の連続立体交差化にあわせて、総合的に検討する必要がある。 ・木造住宅密集地内であり、防災空間を確保する必要がある。	線形や 構造等 の変更
南9	笠寺緑線 (S15.3.13)	740	笠寺町字西之門 ～ 白雲町	2	15	7.0	0.0	文化財等 商店街 木造密集地	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況幅員7.0mは、木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たさない。 ・道路整備により商店街の存続に影響がでる可能性についての配慮が必要である。 ・旧東海道の一里塚、笠覆寺の西門に支障を及ぼすため、線形や構造の工夫が必要であり、詳細な測量、設計を行って、線形等を見直す必要がある。	線形や 構造等 の変更
守山1	東志賀町線 (S40.1.27)	150	大字瀬古字味鏡前 ～ 瀬古二丁目	4	30	11.7	1.1	木造密集地	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 交通安全 防災対策	・水分橋の現況は2車線、両側歩道付であるが、幅員11.7mは木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たさない。現況交通量が多く混雑しており、円滑な交通処理を行うため、現計画どおり4車線が必要である。 ・水分橋の架替えに合わせて、詳細な測量、設計を行って、豊山水分橋線を含めて総合的に検討する必要がある。	線形や 構造等 の変更

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
守山2	鳥羽見線 (S35.8.13)	490	町北地内	2	12	現道なし (一部6.0)	0.0 (0.0)	木造密集地 道路構造等	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・沿線の地形に高低差があり、一部盛土構造とする必要がある。その区間では沿道利用のための側道が必要になると考えられるため、詳細な測量、設計を行って、幅員等を見直す必要がある。 ・守山本通線との交差が鋭角になるため、交差点形状の改良が必要である。 ・木造住宅密集地内であり、防災空間を確保する必要がある。	線形や 構造等 の変更
守山3	松川橋線 (S31.8.13)	150	大字川字柳原地内	2	18	12.7	2.3	一定機能 (橋梁のみ)	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・未着手区間は橋梁（松川橋）のみの150mであり、計画の連続性を考慮して、現計画どおりとする。	現計画 どおり
守山4	小幡西山線 (S31.8.13)	150	緑ヶ丘地内	2	16	14.8	2.2 3.6	一定機能	地域間交流 防災避難路 生活利便性 交通安全	・現況は2車線、両側歩道付であり、幅員14.8mは、当該道路の必要最低幅員14.5mを満たす。 ・「整備効果」は高いが、現況で既にその効果が発揮されている。	現 況 幅員に 変 更
守山5	小幡西山線 (S31.8.13)	430	小幡三丁目地内	2	16	5.5 (一部現道なし)	0.0 (0.0)	代替ルート 道路構造等	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 交通安全	・名古屋環状2号線との交差部が五差路となる。 ・並行して2車線、両側歩道付の幅員14.8mの県道が整備されており、必要最低幅員13.6mを満たすため、代替ルートとみなしうる。	計画の 廃 止

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
守山6	小幡西山線 (S31.8.13)	1,160	小幡二丁目 ～小幡南三丁目	2	16	5.0 (一部現道なし)	0.0 (0.0)	木造密集地	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況幅員5.0mは、木造住宅 密集地の避難路，延焼遮断帯と して必要な幅員概ね15mを満た さない。	現計画 どおり
守山7	上志段味線 (S40.1.27)	80	大字上志段味字川原地内	4	23	現道なし	0.0		交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・未着手区間は橋梁のみの80m であり、計画の連続性を考慮し て、現計画どおりとする。	現計画 どおり
守山8	上志段味線 (S40.1.27)	420	大字上志段味字東谷地内	4	23	10.6 (一部現道なし)	片側 3.0 (0.0)	公園・緑地	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 交通安全	・現況は2車線、片側歩道付で あるが、将来交通量は29,000 (台/日)程度と推計され、現 計画どおり4車線が必要であ る。 ・森林公園を分断するため、整 備に際しては自然環境に配慮す る必要がある。	現計画 どおり
守山9	白鳥線 (S40.1.27)	790	大字上志段味字東谷地内	2	16	現道なし	0.0	公園・緑地	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・森林公園を分断するため、整 備に際しては自然環境に配慮す る必要がある。	現計画 どおり

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
守山10	東谷線 (S40.1.27)	480	大字上志段味字東谷地内	2	16	9.3	0.0	道路構造等	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・庄内川に張り出して拡幅する計画となっているが、河川側は崖地であり、また反対側も急傾斜地であるため、詳細な測量、設計を行って、幅員や構造の工夫を行う必要がある。	線形や構造等の変更
守山11	喜多山線 (S31.8.13)	480	喜多山南地内	2	12	7.0	0.0		交通円滑化 公共交通 交通安全	・該当する「道路整備上の課題」はないが、計画幅員12m、守山本通線と千代田通線を結ぶだけの短区間路線であり、「整備効果」も低い。 ・並行して名古屋環状2号線が整備されており、計画を廃止しても、道路配置密度および周辺の自動車交通処理は問題ない。	計画の 廃止
守山12	山の手通線 (S35.8.13)	50	茶臼前地内	2	16	現道なし (一部16.0)	0.0 (9.0)	代替ルート	交通円滑化 地域間交流 生活利便性 公共交通 交通安全	・現計画と異なる線形で名古屋環状2号線と交差しており、現況との整合を図るのが適当である。	現況に 変更
守山13	山の手通線 (S35.8.13)	50	弁天が丘地内	2	16	現道なし	0.0		交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全	・該当する「道路整備上の課題」がなく、現計画どおりとする。	現計画 どおり
守山14	幸心線 (S35.8.13)	50	新守西地内	2	16	12.5	0.0	道路構造等	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全	・JR新守山駅に西駅前広場が計画されているが、鉄道利用者の利便性向上のため、広場の位置、面積等の検討を行う必要がある。	線形や構造等の変更

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
守山15	守山本通線 (S31.8.13)	1,870	市場 ～城南町	2	18	13.0	1.8	商店街 木造密集地 一定機能	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況は2車線、両側歩道付であるが、幅員13.0mは、当該道路の必要最低幅員16.0～17.5mおよび木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たさない。 ・道路整備により商店街の存続に影響がでる可能性についての配慮が必要である。	現計画 どおり
守山16	守山本通線 (S31.8.13)	1,140	小幡一丁目 ～喜多山一丁目	2	16	13.8	2.4	商店街 木造密集地 一定機能	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況は2車線、両側歩道付であるが、幅員13.8mは、当該道路の必要最低幅員14.5mおよび木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たさない。 ・道路整備により商店街の存続に影響がでる可能性についての配慮が必要である。	現計画 どおり
守山17	守山駅前線 (S31.8.13)	210	廿軒家地内	2	16	2.7 7.0	0.0 0.0	商店街 木造密集地 道路構造等	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・名鉄守山自衛隊前駅に駅前広場が計画されている。名鉄瀬戸線とは立体交差する計画である。	現計画 どおり
守山18	春日井吉根線 (S58.3.25)	150	大字吉根字小屋前地内	2	12	現道なし	0.0		交通円滑化 地域間交流 公共交通 交通安全	・未着手区間は橋梁のみの150mであり、計画の連続性を考慮して、現計画どおりとする。	現計画 どおり
緑1	東郊線 (S33.10.3)	280	鳴海町字上汐田地内	4	23	16.5	1.6	木造密集地	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 交通安全 防災対策	・現況交通量が多く混雑しており、円滑な交通処理を行うため、現計画どおりとする。	現計画 どおり

番号	路線名称 〔都市計画〕 決定年月日	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
緑2	東郊線 (S33.10.3)	1,720	鳴海町字上汐田 ～左京山	4	23	13.2	1.9	木造密集地	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況交通量が多く混雑しており、円滑な交通処理を行うため、現計画どおりとする。	現計画 どおり
緑3	国道1号東線 (S41.10.13)	1,310	有松町大字有松字橋東南 ～鳴海町字境松	4	23	12.6	1.8	木造密集地	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・現況交通量が多く混雑しており、円滑な交通処理を行うため、現計画どおりとする。	現計画 どおり
緑4	名碧線 (S41.10.13)	1,080	大高町字鷺津 ～大高町字砦前	2	16	9.6	片側 2.0	公園・緑地 一定機能	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・現況は2車線、片側歩道付で、幅員9.6mは、当該道路の必要最低幅員13.0～14.5mを満たさない。 ・一部近接する鷺津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。	現計画 どおり
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	2	16	現道なし	0.0	公園・緑地 道路構造等	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 公共交通 交通安全	・沿線の地形に高低差があり、法面等が必要となる一方、分断する水上公園、火上山緑地保全地区の自然環境に配慮した整備を行うため、詳細な測量、設計を行って、線形、幅員等を見直す必要がある。	線形や 構造等 の変更

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
緑6	平手豊明線 (S40.1.27)	680	鳴海町字大清水地内	2	16	現道なし	0.0	公園・緑地	交通円滑化 地域間交流 防災避難路 生活利便性 交通安全	・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。	現計画 どおり
緑7	枯木上旭出線 (S33.10.3)	650	鳴海町字清水寺 ～鳴海町字薬師山	2	12	現道なし	0.0	公園・緑地 木造密集地 道路構造等	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全 防災対策	・沿線の地形に高低差があり、法面等が必要となる一方、近接する成海神社緑地保全地区の自然環境に配慮した整備を行うため、詳細な測量、設計を行って、線形、幅員等を見直す必要がある。 ・古鳴海停車場線との交差が鋭角になるため、交差点形状の改良が必要である。 ・木造住宅密集地内であり、防災空間を確保する必要がある。	線形や 構造等 の変更
緑8	星崎鳴海線 (S33.10.3)	760	潮見が丘一丁目 ～潮見が丘三丁目	4	20	18.9	1.9 3.0	木造密集地 一定機能	地域間交流 防災避難路 生活利便性 交通安全 防災対策	・現況は4車線、両側歩道付であり、幅員18.9mは、木造住宅密集地の避難路、延焼遮断帯として必要な幅員概ね15mを満たすが、当該道路の必要最低幅員21.0～21.6mを満たさない。必要最低幅員が計画幅員を上回るが、計画の連続性を考慮して、現計画どおりとする。	現計画 どおり

番号	路線名称 〔都市計画〕 〔決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
緑9	大高町線 (S41.10.13)	750	大高町字東森前 ～大高町字江明	2	20	現道なし	0.0	文化財等 公園・緑地 道路構造等	交通円滑化 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・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個所があり、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。	線形や構造等の変更
緑10	敷田大久伝線 (S33.10.3)	420	鳴海町字御茶屋 ～鳴海町字米塚	2	16	現道なし	0.0	公園・緑地 道路構造等	交通円滑化 地域間交流 生活利便性 公共交通 交通安全	・沿線の地形に高低差があり、法面等が必要となる一方、近接する米塚緑地保全地区の自然環境に配慮した整備を行うため、詳細な測量、設計を行って、線形、幅員等を見直す必要がある。	線形や構造等の変更
緑11	熊野豊明線 (S55.9.22)	670	鳴海町字鏡田 ～鳴海町字笹塚	2	16	現道なし	0.0	道路構造等	交通円滑化 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・沿線の地形に高低差があり、法面等が必要となるため、詳細な測量、設計を行って、線形、幅員等を見直す必要がある。	線形や構造等の変更
緑12	大高北線 (H4.7.30)	100	大高町字下塩田地内	2	18	4.8	0.0	道路構造等	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全	・高針大高線と交差する計画となっているが、高針大高線の本線は新大高橋に向かって坂路になっている。本線に接続しようとする、高低差処理を行う必要があるが、現計画区域内で、歩車共存の側道を整備することにより対応することとする。	現計画どおり

番号	路線名称 〔都市計画 決定年月日〕	延長 (m)	区間	計画		現況		道路整備 上の課題	整備効果	評価	整備方針
				車 線	幅員 (m)	幅員 (m)	歩道 (m)				
天白1	弥富相生山線 (S21.7.23)	270	表山一丁目地内	2	15	11.8	1.5 2.4	一定機能 代替ルート	地域間交流 防災避難路 生活利便性 公共交通 交通安全	・現況は2車線、両側歩道付であるが、幅員11.8mは、当該道路の必要最低幅員13.6mを満たさない。 ・並行して2車線、両側歩道付の幅員10.9m,12.7mの市道が整備されているが、必要最低幅員13.1mを満たさず、代替ルートとみなせない。	現計画 どおり
天白2	山手植田線 (S46.8.25)	60	大坪一丁目 ～一本松一丁目	4	40	16.3	片側 4.8		交通円滑化 地域間交流 防災避難路 交通安全	・現況は2車線、両側歩道付であるが、将来交通量は29,000(台/日)程度と推計され、また未着手区間は橋梁(新一本松橋)のみの60mであり、計画の連続性を考慮して、現計画どおりとする。	現計画 どおり
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	2	16	4.6 8.0 (一部現道なし)	0.0 片側 2.5 (0.0)	公園・緑地 道路構造等	交通円滑化 生活利便性 公共交通 交通安全	・東山公園を分断する計画になっており、公園計画との整合を図る必要がある。 ・山手植田線との交差が鋭角になるため、交差点形状の改良が必要である。 ・山手植田線の見直しにあわせて、総合的な検討を行う必要がある。	線形や 構造等 の変更

注1) 現況幅員および現況歩道幅員は、各路線の代表的な幅員である。

注2) 「道路整備上の課題」については、P12の「図 - 9 未着手都市計画道路の整備上の課題」を参照。

文化財等 : 文化財等に影響を及ぼす路線
木造密集地 : 木造住宅密集地内に存在する路線
堤防道路 : 堤防道路へ取り付く計画となっている路線
公園・緑地 : 公園や緑地を分断する路線
一定機能 : 一定の道路機能が確保されている路線
道路構造等 : 道路構造等に問題のある路線
商店街 : 商店街の存続に影響を与える路線
代替ルート : 代替ルートの考えられる路線

注3) 「整備効果」については、P16の「表 - 3 道路整備効果の評価項目」を参照。

交通円滑化 : 自動車交通の円滑化
公共交通 : 公共交通の利用
地域間交流 : 地域間の交流化
交通安全 : 交通安全
防災避難路 : 災害時の避難動線
防災対策 : 防災対策
生活利便性 : 地域生活の利便性