

未着手都市計画道路の整備方針



平成18年3月
名古屋市住宅都市局

目 次

．はじめに	2
．都市計画道路とは	3
1．都市計画法で定められた道路	3
2．都市計画道路の機能	3
3．都市計画道路の種別	4
4．標準的な都市計画道路の配置（住宅地）	4
5．都市計画道路の幅員構成	5
．都市計画道路の見直しの背景	6
1．社会経済情勢の変化	6
2．都市計画道路の現状	9
3．都市計画道路による建築制限	10
．未着手都市計画道路の見直しの進め方	11
1．見直しの必要性	11
2．見直しの基本的な考え方	11
3．道路整備上の課題に対する解決策の検討	12
4．道路整備効果の検討	15
5．自動車交通処理等の検証	16
．路線別の整備方針	17
千種区	17
東区	17
北区	18
西区	22
中村区	24
中区	29
昭和区	29
瑞穂区	31
熱田区	35
中川区	37
港区	42
南区	45
守山区	47
緑区	51
天白区	55
．未着手都市計画道路の見直しのスケジュール	56

・はじめに

現在市内には、208 路線、848 k mの都市計画道路（幹線街路）が計画決定されていますが、そのうちの 79 k mが未だ事業未着手となっており、それらの路線の整備方針を明確にすることが大きなテーマとなっています。

本市は大正 13 年に、今日の道路網の礎となる最初の都市計画道路 40 路線を決定し、その後、市域の拡大、市街地の進展等、それぞれの時代背景のもとに、適宜必要な見直しを行ってきました。特に、第 2 次世界大戦後は、いち早く戦災復興計画の策定を行い、その中で、戦前の計画を一旦廃止し、新たに都市計画道路 95 路線を決定しました。この計画は、交通の円滑化はもちろんのこと、都心部に幅員 100mの道路を配置するなど防災や美観にも配慮して計画されており、全国に誇りうるものでした。

本市ではこの計画を実現するため、土地区画整理事業等で市民の皆様のご協力を得ながら道路整備を進め、現在、政令指定都市では 2 番目に高い整備率を確保するに至りました。しかし、前述したように未だ 79 k mの都市計画道路（幹線街路）が事業未着手であり、特に、戦災復興土地区画整理事業で整備された市中心部と組合土地区画整理事業で整備された市郊外部の中間に位置する既成市街地にそれらは多く残っており、事業完了にはなお多大な時間と事業費が必要になると考えられます。また、これらの路線の多くは、文化財や公園・緑地に影響を及ぼしたり、道路構造に問題があるなど、道路を整備する上でさまざまな課題を抱えています。

従来、都市計画道路は長期的視点からその必要性が位置づけられたものであり、また、増大を続ける自動車交通量に対応するため一層の整備拡充が必要であるとの考えから、計画の廃止を含めた縮小の方向での見直しは行ってきませんでした。しかし、人口増の停滞（近い将来の人口減少）や少子高齢化、地球温暖化、経済成長の鈍化などその前提となる社会経済情勢や社会システムが大きく変化しており、また、市民の皆様への行政に対するニーズも多様化し、公共事業においても、その必要性を厳しく吟味し直してそれを市民に説明する行政のアカウンタビリティ（説明責任）が求められるようになってきました。

そこで、すべての事業未着手の都市計画道路（幹線街路）を対象に見直しの検討を行い、パブリックコメントによる市民意見を受け、ここに「未着手都市計画道路の整備方針」を策定しました。この見直しは、前述した道路整備上の課題をいかに解決するかという、課題対応型の見直しを軸に展開していますが、その解決策検討の過程においては、社会経済状況の変化や地域のまちづくりにできるだけ柔軟に対応するよう配慮しており、都市計画道路を新しい時代に対応した市民に身近な存在として位置づけ直すものと考えています。

都市計画道路とは

1. 都市計画法で定められた道路

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。

2. 都市計画道路の機能

都市内の道路は、人や物を移動させるための交通空間であるとともに、人々が集い、語り、子どもが遊ぶといった日常の生活空間でもあります。また、火災や地震などの災害時には、避難路としての役割や延焼をくいとする防火帯の役割を持っており、さらに、電気、ガス、水道、地下鉄などの各種都市施設を設置するための収容空間としての役割も持っています。表 - 1 にそれら都市内道路の機能を示します。

表 - 1 都市内道路の機能

機能の区分		内 容	
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	
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
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：実務者のための新都市計画マニュアル

3. 都市計画道路の種別

都市計画道路は、その機能に応じて表 - 2 に示すような種別に分類されます。

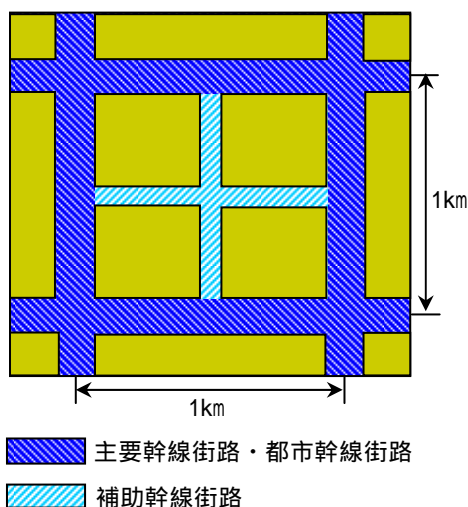
表 - 2 都市計画道路の分類と機能

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。 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 専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 主として路面電車の交通の用に供する道路

出典：実務者のための新都市計画マニュアル

4. 標準的な都市計画道路の配置（住宅地）

図 - 1 都市計画道路の配置



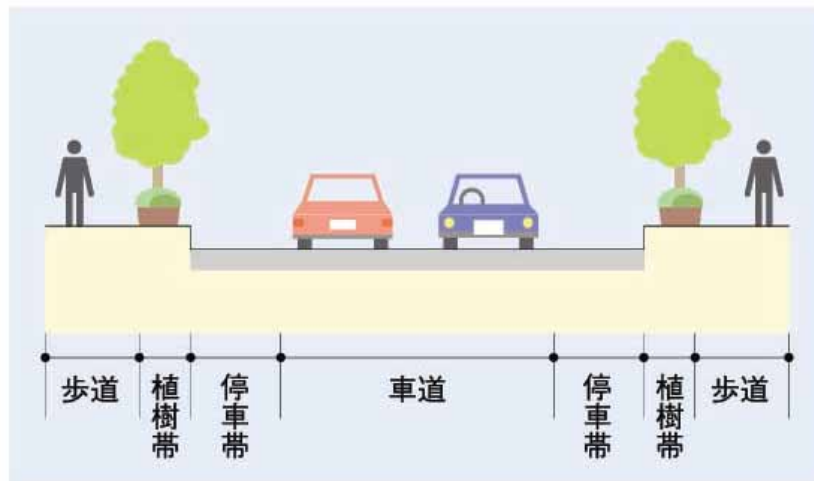
住宅地においては、図 - 1 に示すように、概ね 1 km^2 を標準とする居住地区を囲むように主要幹線街路、都市幹線街路を配置し、これらに囲まれた地域内に補助幹線街路を適切に配置することにより、居住地区内の通過交通を排除し、良好な住環境を保全します。

出典：実務者のための新都市計画マニュアル

5. 都市計画道路の幅員構成

都市計画道路（幹線街路）は、図 - 2 に示すように、安全性・快適性の向上を図るため、幅の広い歩道や植樹帯等を設け、歩行者と自動車を分離します。また、自動車の安全で円滑な通行が妨げられないように、沿道の土地利用によっては、停車帯を設けます。

図 - 2 幅員構成図



・都市計画道路の見直しの背景

1. 社会経済情勢の変化

都市計画道路を取り巻く社会経済状況は大きく変化しています。現在、まちづくりにおいては、少子高齢社会、環境、防災、自動車交通の適正化、厳しい財政状況、市民参加などのテーマがクローズアップされており、都市計画道路についても、このような変化を前提に整備を進めていく必要があります。

(1) 人口増の停滞と少子高齢化の進展

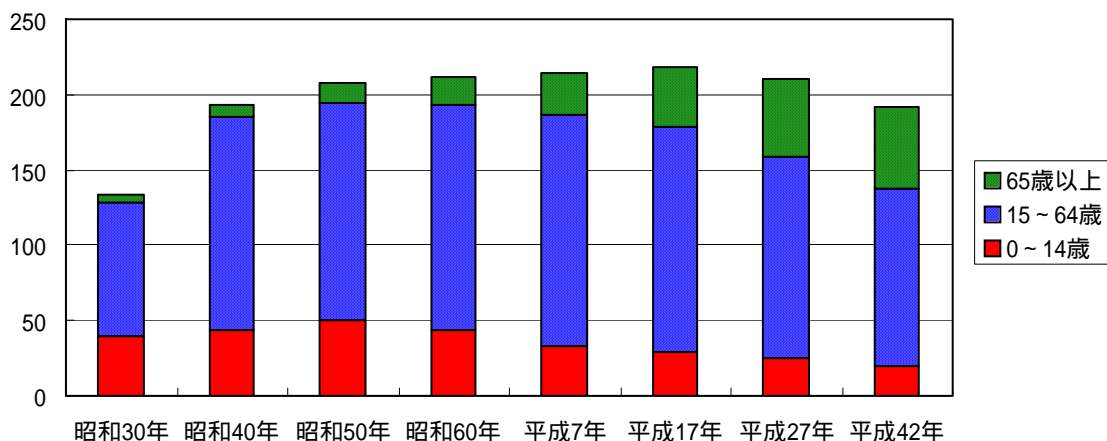
図 - 3 に示すように、昭和 50 年以降、本市の人口はほぼ横ばいであり、将来的には減少に転じると予測されています。また、急速な少子高齢化により、平成 27 年には 0～14 歳の人口が総人口の約 12% となる一方で、65 歳以上の高齢者は総人口の約 25% になると予測されています。

このような中、道路整備の基準である道路構造令が平成 13 年に改正され、子どもや高齢者、障害者の方々が安心して通行できる通行空間やバス待ちなどの滞留空間、また、植栽の整備等による環境空間などをもつ「ゆとりある歩道」の整備が求められるようになってきました。

そこで、高齢者や障害者の方々が円滑に移動できるように今後も道路のバリアフリー化を進めていくとともに、車や歩行者、自転車、また、バスや地下鉄利用者などすべての道路利用者の立場を考えた、市民の生活を支える道路整備を行っていく必要があります。

図 - 3 本市の人口の推移

(百万人)



年齢不詳は含んでいない

出典：昭和 30 年、40 年、50 年、60 年、平成 7 年の人口は国勢調査結果による（各年 10 月 1 日現在）
平成 17 年の人口は平成 12 年国勢調査結果を基礎とし、毎月の住民基本台帳人口及び外国人登録人口の異動数を加減して推計したもの（平成 17 年 4 月 1 日現在）
平成 27 年、42 年の人口は「日本の市町村別将来推計人口」（国立社会保障・人口問題研究所）による

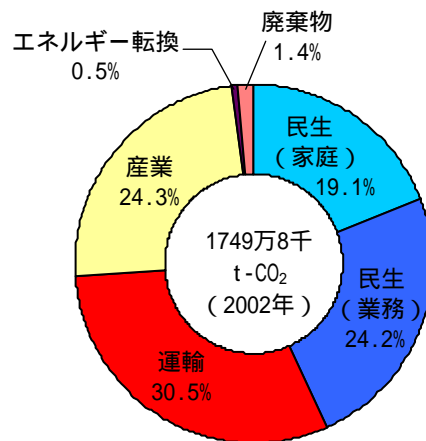
(2) 環境の重視

平成 17 年 2 月、地球温暖化防止のための京都議定書が発効されました。本市は、これに先駆け、平成 9 年に「2010 年（平成 22 年）までに市内の二酸化炭素排出総量を 1990 年（平成 2 年）の水準から 10% 削減する」という独自目標を掲げました。

本市の二酸化炭素の排出量は、図 - 4 に示すように民生部門 43.3%、運輸部門 30.5%、産業部門 24.3%などとなっています。運輸部門の排出量を抑えるためには、交通渋滞を緩和するための道路の体系的なネットワークの整備が重要です。

また、都市に残された貴重な自然環境や歴史・文化的資産、良好な景観や町並みを都市の個性として積極的に評価し、それらを保全・活用していくことも、ますます重要になっており、都市計画道路の整備もそれらと整合を図って進めていく必要があります。

図 - 4 部門別CO₂排出量



（出典：名古屋市環境局資料）

(3) 防災まちづくり

平成 14 年 4 月、本市は「東海地震に係る地震防災対策強化地域」に指定され、平成 15 年 12 月には、「東南海・南海地震が発生した場合に著しい地震災害が生ずるおそれがあるため、地震防災対策を推進する必要がある地域」に指定されました。このように、本市の周辺では大規模な地震の発生が予測されており、名古屋市都市防災構造化計画によって、避難路（避難圏域内の各地点から避難距離が概ね 500m 以内となるように配置された幅員 15m 以上の道路）として指定された都市計画道路の早急な整備が必要となっています。

また、市内には木造家屋が密集し、細い街路が入り組んでいるため、火災時や緊急時の救助活動等に支障が生じる地区が存在します。このような地区で都市計画道路を整備することは、消防車などの通行や、速やかな消火活動を可能にするとともに、火災の延焼を食い止める役割も期待できるため、市民の大切な財産と命を守ることに直結します。

資料編 P13 に阪神・淡路大震災の事例を掲載

(4) なごや交通戦略

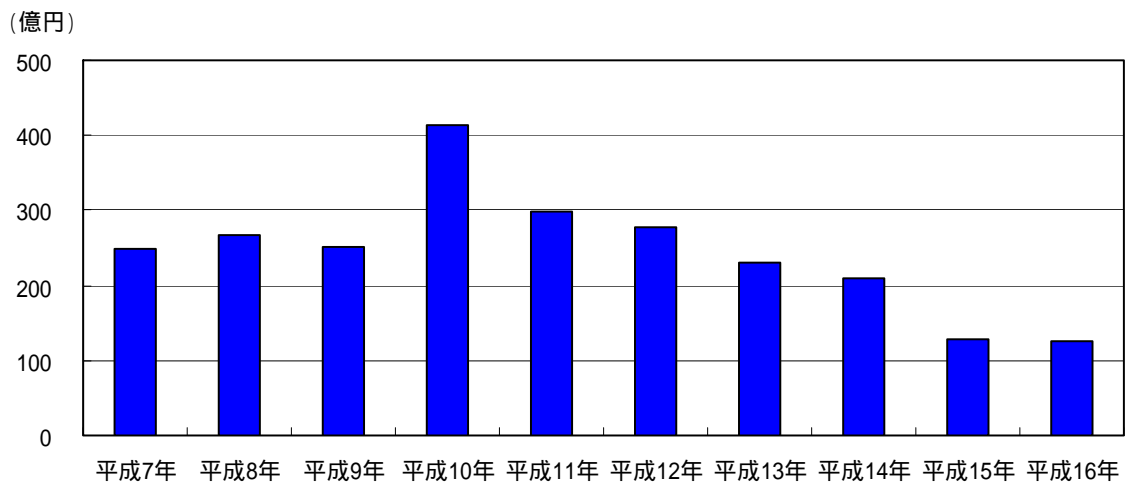
平成16年6月に、名古屋市交通問題調査会から答申された「なごや交通戦略」では、「まちと交通」のあるべき姿を実現するため、「環境にやさしい交通」、「まちの賑わいを支える交通」、「安全・快適な交通」を目標に掲げています。この目標を達成するためには、都市計画道路ネットワークの整備とともに、道路、鉄道等の交通機関相互の連携強化や交通需要マネジメントの積極的な推進によって対応していくことが望ましいとしています。

(5) 厳しい財政状況

市の財政状況は、収入よりも支出が大きく、公債償還基金からの借り入れにより収入を償わざるをえない大変厳しい状況が続いていました。このような状況から脱却するため、時代の変化に柔軟に対応できる財政基盤の確立を目標とした財政健全化計画を策定し、事務事業の見直しや投資的経費の抑制などに取り組んでいます。その影響もあり本市の道路整備費は、図-5に示すように、平成10年度の約400億円をピークに年々減少してきています。

そこで、今後の道路整備は、既存ストックの活用を図りながら、選択と集中による効率的な事業推進を図っていく必要があります。

図-5 本市の道路整備費の推移



(6) 市民参加のまちづくり

これからのまちづくりにおいては、以前にも増して市民参加や市民協働が重要となっています。多様な価値観を持つ市民の皆様のニーズを取り入れるために、広く意見を聴くと同時に、行政から積極的に情報を開示して、市民の皆様とのコミュニケーションを図ることが必要です。

昨今の厳しい財政状況のもと、投資先の選択と集中を余儀なくされる中で、道路整備にあたっては、行政のアカウンタビリティー（説明責任）の観点からも、道路整備にかかる情報をできるかぎり明らかにしながら、関係権利者や納税者である市民の皆様の見解を踏まえ、効率的な道路整備を進めることが必要となっています。

2. 都市計画道路の現状

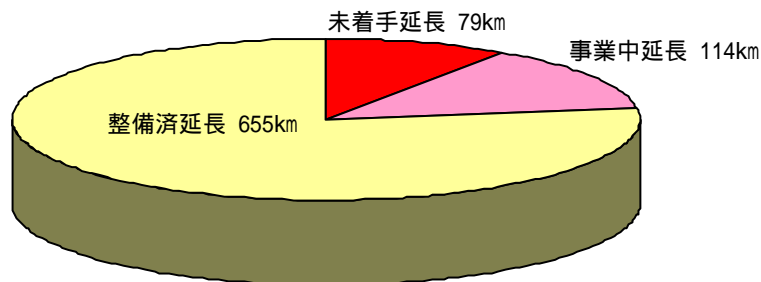
市内の都市計画道路は、大正13年の都市計画決定以来、第2次世界大戦や高度経済成長、市町村合併など、それぞれの時代背景の中で必要な見直しを行いつつ整備を進めてきました。

図-6に示すように、現在、都市計画道路（幹線街路）は848km計画されており、そのうちの655kmが整備済みで、114kmが事業中となっています。

一方、事業未着手の都市計画道路（幹線街路）は、未だ79km残っており、図-7に示すように、そのうち都市計画決定後30年以上経過している路線が9割を占め、長期未着手の路線が多く残っている状況となっています。

今回の見直しでは、この事業未着手の都市計画道路（幹線街路）（以下、「未着手都市計画道路」という。）を検討対象とします。

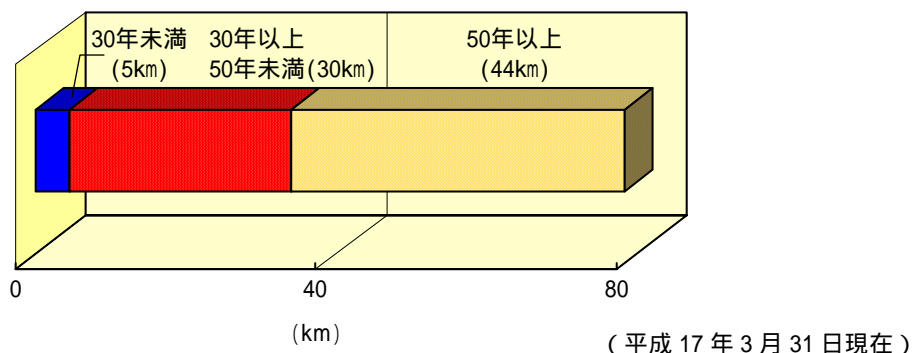
図-6 都市計画道路（幹線街路）の整備状況



(平成17年3月31日現在)

事業未着手の都市計画道路（幹線街路）には、事業に着手していても用地の確保がされていない、若しくは用地買収に着手していない区間を含みます。

図 - 7 未着手都市計画道路の計画決定後経過年次別の割合



3. 都市計画道路による建築制限

(1) 建築制限の概要

都市計画道路の区域内に建築物を建築する場合には、事業の円滑な実施を確保するため、都市計画法（53条・54条）により、階数が2階以下で、主要構造物が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造等の容易に移転、除去できるものに限るなどの制限があり、関係権利者の皆様には、長期にわたり建築制限を課している状況となっています。

(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、平成2年より、次の要件すべてに該当する場合には、3階建の建築を許可するという建築制限の緩和措置を講じています。現在対象となっているのは、18路線、約13kmです。

当該都市計画施設が都市計画決定後、相当期間（20年以上）経過していること
 当該都市計画施設の事業着手が近い将来に見込まれていないこと
 当該都市計画施設が商業地域又は近隣商業地域（容積率300%以上の区域）及びそれに準ずる地域内にあること
 建築許可を受けようとする土地が、防火地域又は準防火地域であること

・未着手都市計画道路の見直しの進め方

1.見直しの必要性

人口増の停滞や少子高齢化、地球温暖化の進展、大規模地震発生への危惧など社会情勢は大きく変化しており、市民の皆様のニーズはますます多様化し、公共事業に関しても今まで以上に行政の説明責任が求められています。

また、未着手都市計画道路 79 k mのうち、都市計画決定後 30 年以上経過している路線が 9 割を占めており、関係権利者の皆様には、長期にわたり建築制限を課している状況が続いています。近年の厳しい財政状況を考えると、未着手都市計画道路の整備にはなお長い年月が必要であると予測されます。

一方、個々の未着手都市計画道路に目を向けると、次項以降で詳述するように、道路の整備によって文化財などに影響が及ぶなど、道路整備上の課題を抱えている路線が多く存在しています。

そこで、昨今の社会経済情勢の変化や市民ニーズの多様化に対応するとともに、個々の路線の道路整備上の課題を解決して都市計画道路の効果を適切に発揮するためには、高齢者や子ども、地域環境、防災の視点など、地域のまちづくりと深く関わる視点を加味しながら、計画の廃止も含めた都市計画道路の見直しを行う必要があります。

2.見直しの基本的な考え方

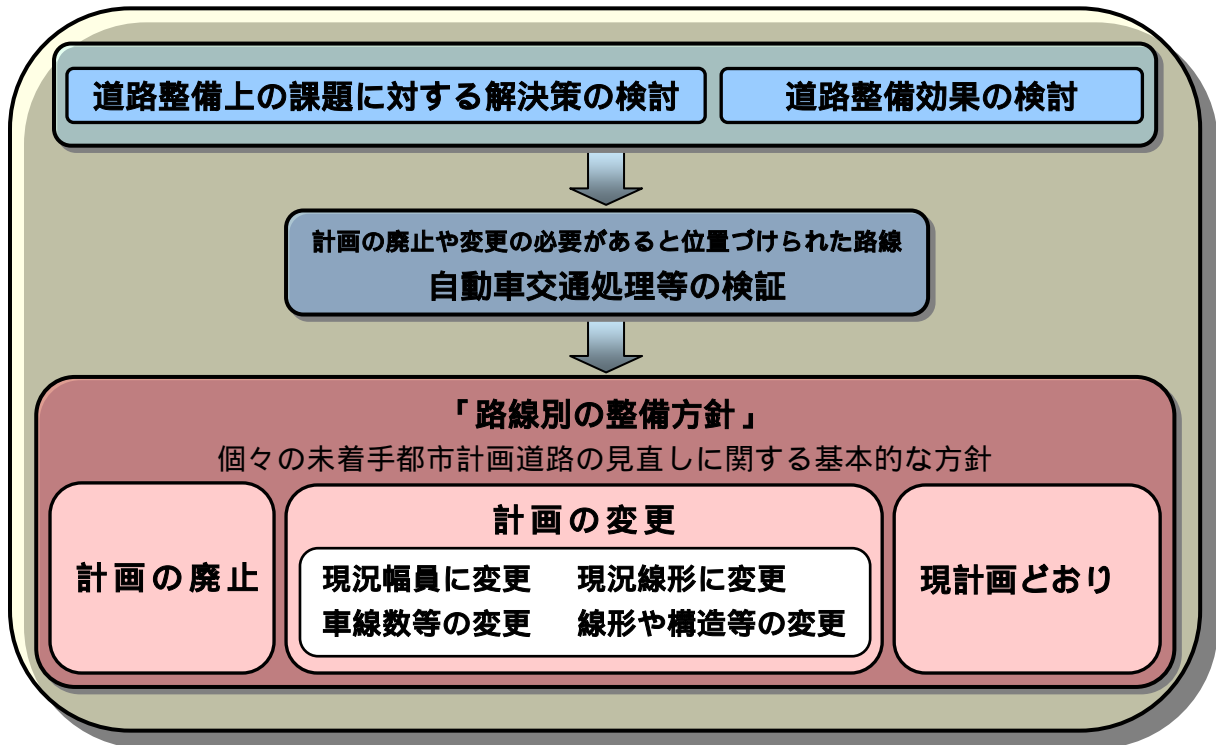
残り 79 k mとなっている未着手都市計画道路を見てみると、「文化財や公園・緑地、商店街に影響を及ぼす」、「既に歩道が整備されており一定の道路機能が備わっている」、「道路構造に問題がある」など、それぞれの路線が整備する上でさまざまな課題を抱えていることがわかりました。

そこで、本市の都市計画道路の見直しは、残された個々の路線の課題をいかに解決するかということを中心に、加えて道路の整備効果を把握しながら、計画の廃止や変更を検討するという、課題対応型の見直しを行うこととしました。

具体的には、個々の未着手都市計画道路ごとに道路整備上の課題を整理した上で、地域のまちづくりの視点を考慮しながら、現計画のままで道路整備が可能であるか見極め、不可能な場合にはその解決策を検討しました。さらに、それに加えて7つの評価項目により道路の整備効果を把握し、効果が低い路線については計画の廃止を検討しました。

検討の結果、計画を見直す必要があると位置づけられた路線については自動車交通処理等の検証を行い、最終的に、すべての未着手都市計画道路を「計画の廃止」、「計画の変更(4分類)」、「現計画どおり」に分類した『路線別の整備方針』を策定しました。図 - 8 に未着手都市計画道路の見直しの流れを示します。

図 - 8 未着手都市計画道路の見直しの流れ



現計画どおり整備する路線及び現況幅員に変更する路線でも、交差点付近の拡幅が必要となるなど局所的な変更の生じる場合があります。

3. 道路整備上の課題に対する解決策の検討

(1) 課題の整理

図 - 9 に示すように、未着手都市計画道路の整備上の課題を 8 つにまとめました。

図 - 9 未着手都市計画道路の整備上の課題

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

(2) 課題に対する解決策の検討

個々の未着手都市計画道路について、道路整備上の課題ごとに次のような解決策の検討を行いました。

【1】文化財等に影響を及ぼす路線



未着手都市計画道路の沿線に歴史的建造物や遺跡等の文化財がある場合は、それら文化財に影響を及ぼさないように、計画の変更、廃止を検討する。

【2】公園や緑地を分断する路線



未着手都市計画道路が公園や緑地を分断する場合は、自然環境への影響を最小限に抑えるように、公園や緑地の整備計画との整合も考慮しながら、計画の変更を検討する。

【3】商店街の存続に影響を与える路線



未着手都市計画道路の沿線に商店街がある場合は、商店街の存続を困難にする可能性があるため、地域のまちづくりの視点を考慮しながら、計画の変更、廃止を検討する。

【4】木造住宅密集地内に存在する路線



未着手都市計画道路が木造住宅密集地内を通過する場合は、防災空間の確保という視点から整備が必要であるが、地域のコミュニティに大きな影響を与える可能性もあるため、地域のまちづくりを考慮しながら、計画の変更を検討する。

【5】一定の道路機能が確保されている路線



未着手都市計画道路の中には、計画幅員を満たさないものの、既に車道、歩道が整備されており、幹線道路として一定の道路機能を有しているものがある。

これら路線については、地域特性を考慮しながら設定した必要最低幅員の基準を基に、現況幅員への変更を検討する。

資料編 P14 を参照

【6】代替ルートのお考えられる路線



未着手都市計画道路に並行して、代替となるルートが整備されている場合がある。

この代替ルートが「必要最低幅員の基準」を満たすとともに、適正な道路機能を有する場合には、未着手都市計画道路の計画の変更、廃止について検討する。

【7】堤防道路へ取り付く計画となっている路線



未着手都市計画道路が堤防道路に取り付く計画となっている場合は、堤防接続の効果、影響を考慮し、計画の廃止を検討する。

【8】道路構造等に問題のある路線



高低差のある地形、複雑な交差形状など、道路構造等に問題のある計画となっている場合は、今後、詳細な調査、設計を行って、計画の変更、廃止を検討する。

4. 道路整備効果の検討

一般的に道路を整備することは、交通混雑の解消、防災性や安全性の向上などさまざまな効果が期待できますが、未着手都市計画道路の中には整備効果の小さいものもあります。そこで、表 - 3 に示す「道路整備効果の評価項目」により、未着手都市計画道路の整備により期待される効果(現況で一定の道路機能があり、効果が既に発揮されている場合を含む。その意味で、「路線の位置づけ」と言い換えることもできる。)を把握し、整備効果が小さい路線については計画の廃止について検討しました。

表 - 3 道路整備効果の評価項目

視点	評価項目	評価の基準 (以下の基準に該当する路線は整備効果があるとみなす)
広域的な視点	自動車交通の円滑化	道路がないところに新たに道路が整備されたり、2車線から4車線に車線数が増加するなど、自動車交通を円滑にする路線
	地域間の交流化	国道や主要地方道に位置づけられているなど、地域間の自動車交通を処理する路線
	災害時の避難動線	災害時に避難空間や延焼防止空間として機能する「避難路」に指定されている路線
地区的な視点	地域生活の利便性	周辺に行政機関や医療・福祉施設、学校等があり、整備によって地域生活の利便性が向上する路線
	公共交通の利用	鉄道駅の近くや、バスなどの公共交通が十分でない地域内に計画されており、整備によって公共交通の利用が促進される路線
	交通安全	現状の歩道が狭かったり、高齢者居住率が高い地域に計画されているなど、整備によって歩行者や自転車の安全性が向上する路線
	防災対策	木造住宅密集度が高い地域内に計画されており、整備によって災害時の地域の安全性が向上する路線

5. 自動車交通処理等の検証

都市計画道路には、交通機能、都市環境機能、収容空間機能、市街地形成機能などがあり、それらを有機的に機能させるために、都市計画道路の配置や道路幅員について一定の望ましい水準や基準が定められています。

そこで、「道路整備上の課題に対する解決策の検討」と「道路整備効果の検討」の結果、計画の変更や廃止をする必要があると位置づけられた路線については、次のような検証を行いました。

【1】自動車交通処理の検証

計画の廃止、あるいは車線数の減少を伴う計画の変更をする場合は、自動車交通が円滑に処理され、周辺の道路で慢性的な交通混雑が起こるおそれがないか検証する。

【2】道路密度の検証

計画を廃止する場合は、その地区における道路の配置密度が適正かどうかを検証する。この場合、都市計画道路以外でも2車線で歩道が整備されているような道路は、道路網に含めて配置密度を検証する。

【3】道路の幅員構成の検証

道路幅員を変更する場合は、道路としての一体性を考慮し、道路の幅員構成の連続性について検証する。

. 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	<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
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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

未着手都市計画道路の見直しのスケジュール

平成
15
年度

「高田町線沿線住民アンケート」の実施

平成
16
年度

「市政アンケート（都市計画道路の見直しについて）」の実施

未着手都市計画道路の整備に関する検討委員会の提言

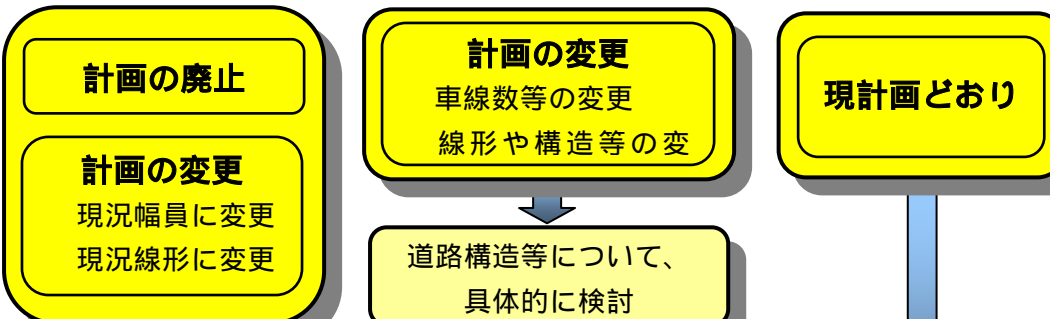
平成
17
年度

「未着手都市計画道路の整備方針（案）」の公表

パブリックコメントによる意見募集

「未着手都市計画道路の整備方針」の公表

平成
18
年度
以降



関係学区説明会の開催

