

理 由 書

(名古屋都市計画道路 3・1・141号 山手植田線ほか 2 路線)

1. 変更の概要

未着手都市計画道路の路線別の見直しの方向性を示す「未着手都市計画道路の整備について（第2次整備プログラム）」（平成29年3月策定）に基づき、その必要性等を検証した結果、3・1・141号山手植田線ほか2路線について、以下のとおり都市計画の変更を行います。

(A) 計画の変更を行う路線

第2次整備プログラムにおいて「廃止候補路線」と位置づけた路線のうち、3・1・141号山手植田線については、現計画区域の一部区間を廃止することに伴い、起点及び車線数等の変更を行います。

◆表1 都市計画変更の概要（名古屋市決定） [変更後]

路線名	変更内容	概要
3・1・141号 山手植田線	起点の変更 区域の削除 車線数の変更 交差箇所数の変更	山手植田線の起点を変更し、一部区域（約760m）を削除 【延長 約2,850m → 約2,090m】 一部区域の車線数及び代表車線数を変更 【車線数 4車線 → 2車線】 区域変更に伴い交差箇所数を変更 【交差箇所数 4箇所 → 3箇所】

(B) 未着手都市計画道路の廃止に関連する変更を行う路線

(A) の変更に伴い、3・3・65号茶屋ヶ坂牛巻線及び3・5・133号四谷通隼人町線については、一部区域を削除します。

◆表2 (A) に関連する都市計画変更の概要（名古屋市決定） [変更後]

路線名	変更内容	概要
3・3・65号 茶屋ヶ坂牛巻線	区域の削除	山手植田線の区域変更に伴い一部区域の削除
3・5・133号 四谷通隼人町線	区域の削除	山手植田線の区域変更に伴い一部区域の削除

2. 都市計画変更の理由

(1) 都市計画変更に至る経緯

名古屋市の未着手都市計画道路は、決定後50年以上経過している路線が約9割となっています。こうした現状や、道路を取巻く社会経済情勢が大きく変化していることを踏まえ、平成27年には、学識者等を構成員とする「未着手都市計画道路の整備に関する懇談会」を開催し、見直しの基本的な考え方等を取りまとめた「未着手都市計画道路の見直し方針」を平成28年6月に公表しました。

この方針に基づき、見直し対象である未着手都市計画道路について、道路の整備効果を「都心機能・交流機能」、「自動車交通の円滑化」、「防災」、「交通安全」の4つの項目に分類し、路線ごとに定量的な評価を行いました（表3参照）。また、事業性を「関連事業等との連携」、「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」の3つの項目に分類し、定性的な検証を行いました（表4参照）。

これら「整備効果の評価」及び「事業性の検証」の2つの視点による見直しを受けて、未着手都市計画道路の路線別の見直しの方向性を「整備優先路線」、「計画存続路線」、「変更候補路線」、「廃止候補路線」の4つに大別した「未着手都市計画道路の整備について（第2次整備プログラム）」を平成29年3月に策定・公表しました。

今回変更を行う3・1・141号山手植田線は、この「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）」において「廃止候補路線」と位置づけております。

3・1・141号山手植田線の変更に伴い、3・3・65号茶屋ヶ坂牛巻線及び3・5・133号四谷通隼人町線の一部区域を削除します。

◆表3 整備効果の評価（定量的評価）

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

◆表4 事業性の検証（定性的検証）

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

(2) 都市計画変更の理由と内容

(A) 3・1・141号山手植田線

3・1・141号山手植田線は、昭和46年に都市計画決定され、その後、名称変更、構造事項の変更を経て、令和4年に現在の都市計画決定の内容となりました。

当該路線は、昭和区内の茶屋ヶ坂牛巻線から天白区内の名古屋環状2号線までの延長約2,850m、代表幅員40m、4車線の幹線街路です。

今回の変更対象は、昭和区の約760mの事業未着手区間及び天白区の約1,650mの2車線で供用している区間です。

昭和区の事業未着手区間は、第2次整備プログラムにおいて、茶屋ヶ坂牛巻線との交差部が五差路となり、自動車交通の円滑化の整備効果が限定的であることや、地形起伏等を考慮した整備による影響範囲の拡大等、事業規模に対する道路整備の有効性が低いことから「廃止候補路線」としており、経年的に山手植田線の交通量が減少傾向であることも踏まえ、当該区間の計画を廃止し、起点を変更します。

また、天白区の現在2車線で供用している区間は、昭和区の事業未着手区間を廃止することにより交通量の増加は見込まれないことから、計画車線数を4車線から2車線に変更します。

(B) 3・1・141号山手植田線の変更に関連する変更を行う路線

3・3・65号茶屋ヶ坂牛巻線及び3・5・133号四谷通隼人町線については、山手植田線の一部区間の廃止に伴い、交差点の一部区域を削除します。

3. 都市計画変更の考え方

(1) 3・1・141号山手植田線

① 道路構造

道路の種別は4種1級、設計速度は60km/hの道路構造とします。

② 幅員構成

(一般部)

車道部

- ・車線・・・幅員3.25m、2車線で全幅6.5m
- ・中央帯(中央分離帯)・・・6.0m
- ・停車帯・・・1.5m

歩道部

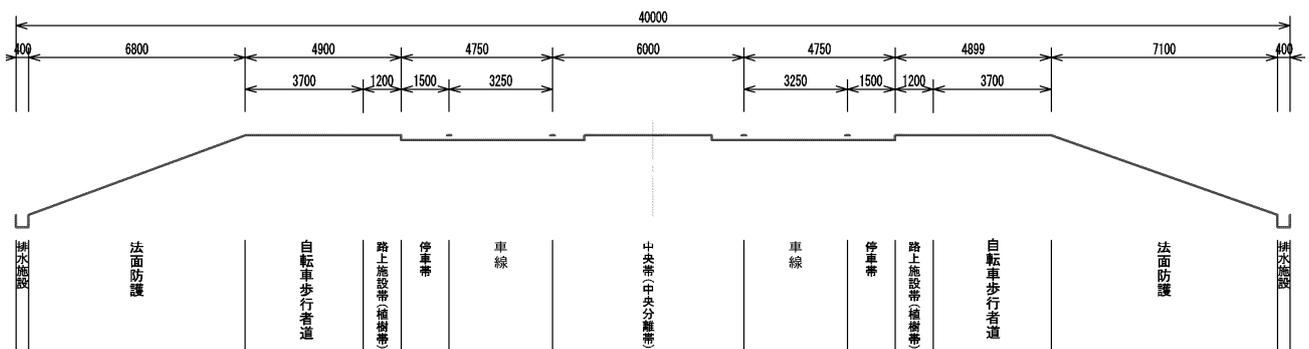
- ・自転車歩行者道・・・3.7m
- ・路上施設帯(植樹帯)・・・1.2m

法面防護・・・6.8m、7.1m

排水施設・・・0.4m

山手植田線

一般部 (W=40.0m)



(交差点部)

車道部

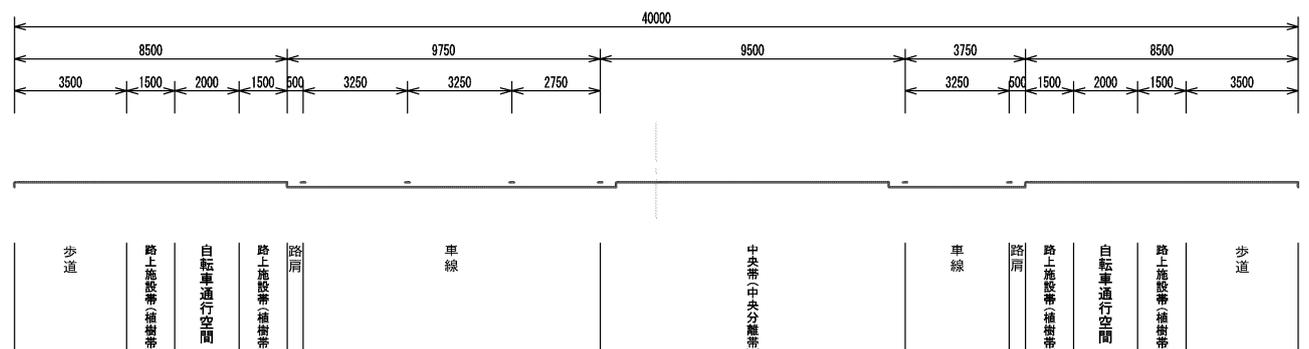
- ・車線・・・幅員3.25m、2車線に3.25m及び2.75mの付加車線を設け、全幅12.5m
- ・中央帯(中央分離帯)・・・9.5m
- ・路肩・・・0.5m

歩道部

- ・歩道・・・3.5m
- ・自転車通行空間・・・2.0m
- ・路上施設帯(植樹帯)・・・3.0m

山手植田線

交差点部 (W=40.0m)



(2) 3・3・65号茶屋ヶ坂牛巻線

①道路構造

道路の区分は4種1級、設計速度は60km/hの道路構造とします。

②幅員構成

車道部

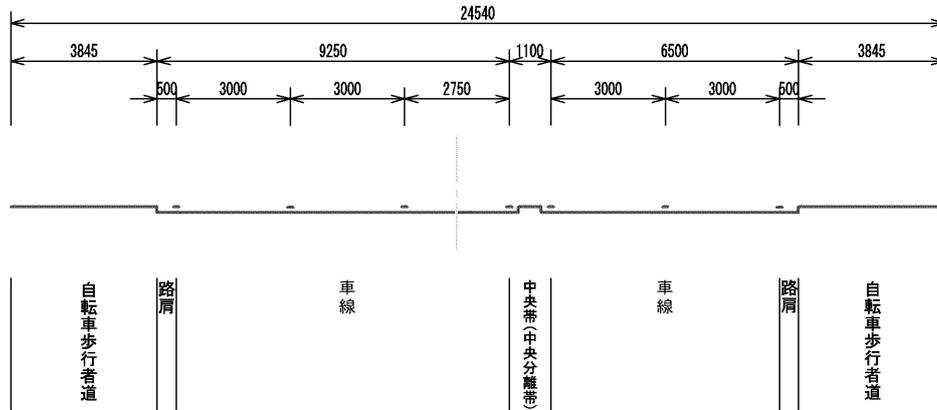
- ・車線・・・幅員3m、4車線に2.75mの付加車線を設け、全幅14.75m
- ・中央帯(中央分離帯)・・・1.1m
- ・路肩・・・0.5m

歩道部

- ・自転車歩行者道・・・3.845m

茶屋ヶ坂牛巻線

交差点部 (W=24.54m)



(3) 3・5・133号四谷通隼人町線

①道路構造

道路の区分は4種2級、設計速度は40km/hの道路構造とします。

②幅員構成

車道部

- ・車線・・・幅員3.0m、2車線に2.5mの付加車線を設け、全幅8.5m
- ・路肩・・・0.5m

歩道部

- ・歩道・・・2.52m

四谷通隼人町線

交差点部 (W=14.54m)

