

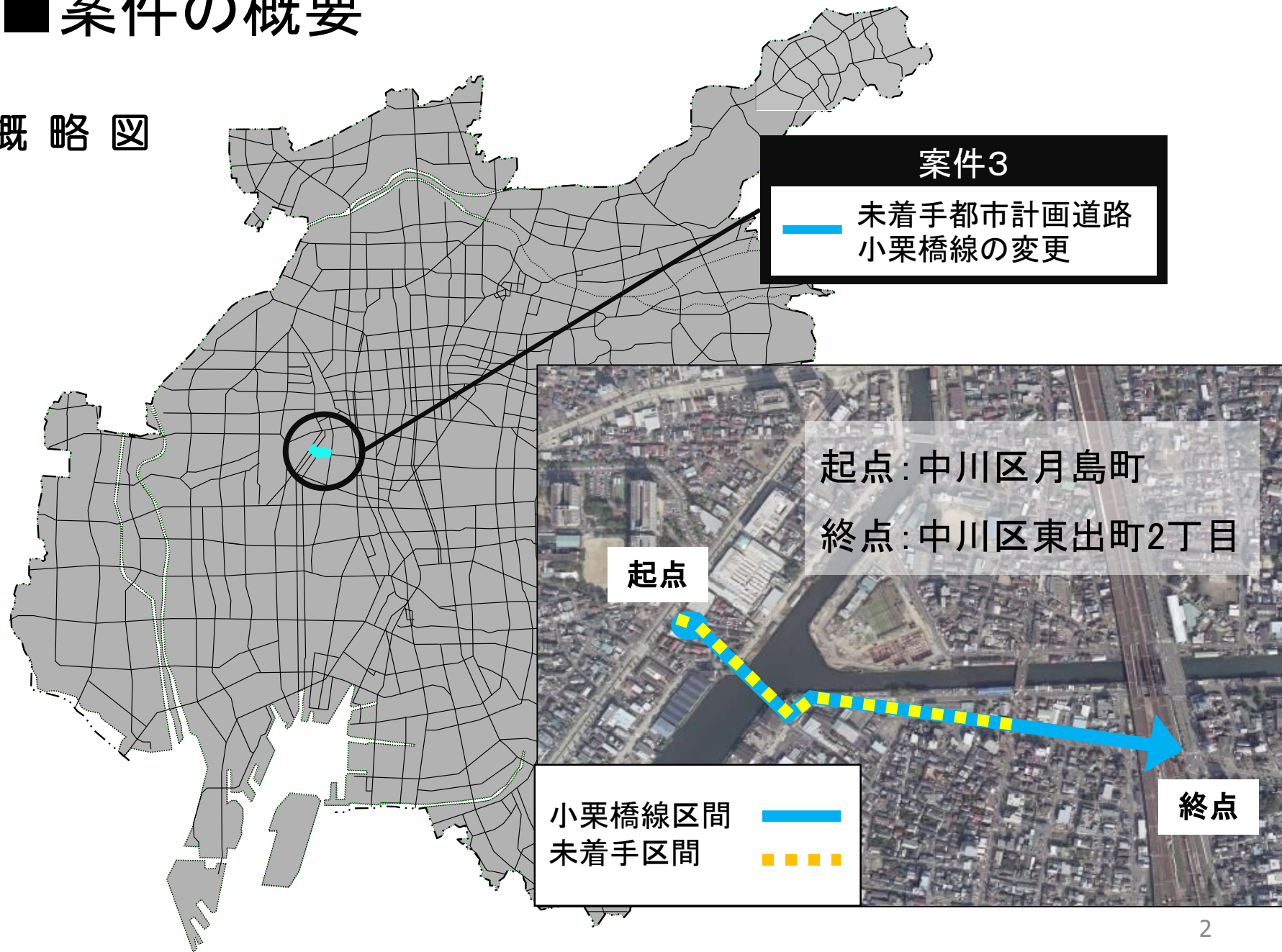
案件3

未着手都市計画道路(小栗橋線)の 見直しについて

第23号議案 名古屋都市計画道路の変更

■ 案件の概要

概略図



■都市計画道路の見直し

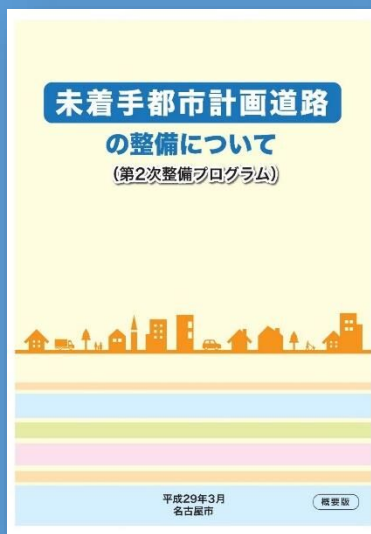
○背景

都市計画道路を取り巻く状況の変化

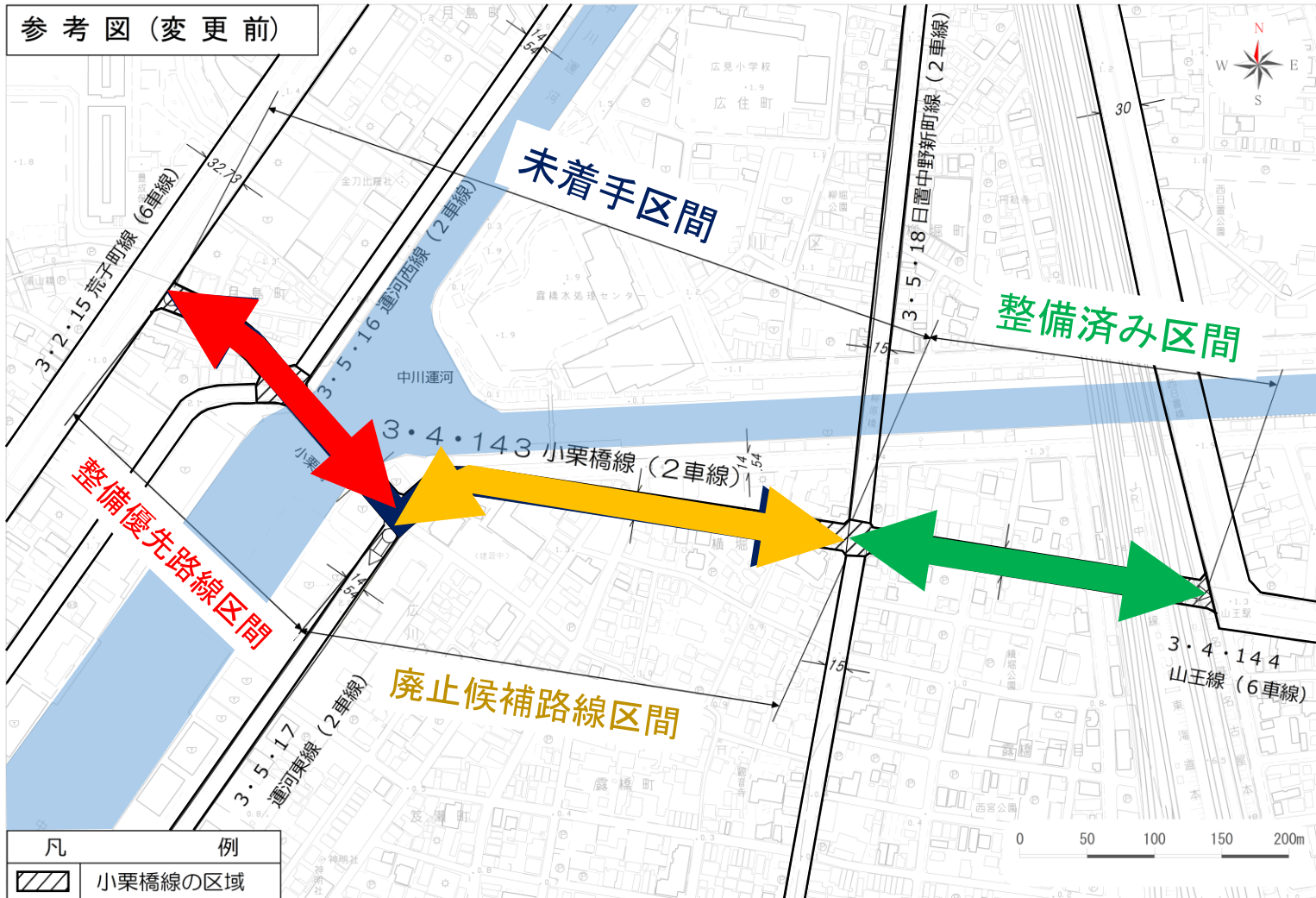
- ・人口減少や都市構造の転換など社会情勢の変化
- ・厳しい財政状況
- ・超長期に渡る建築制限

都市計画の見直し

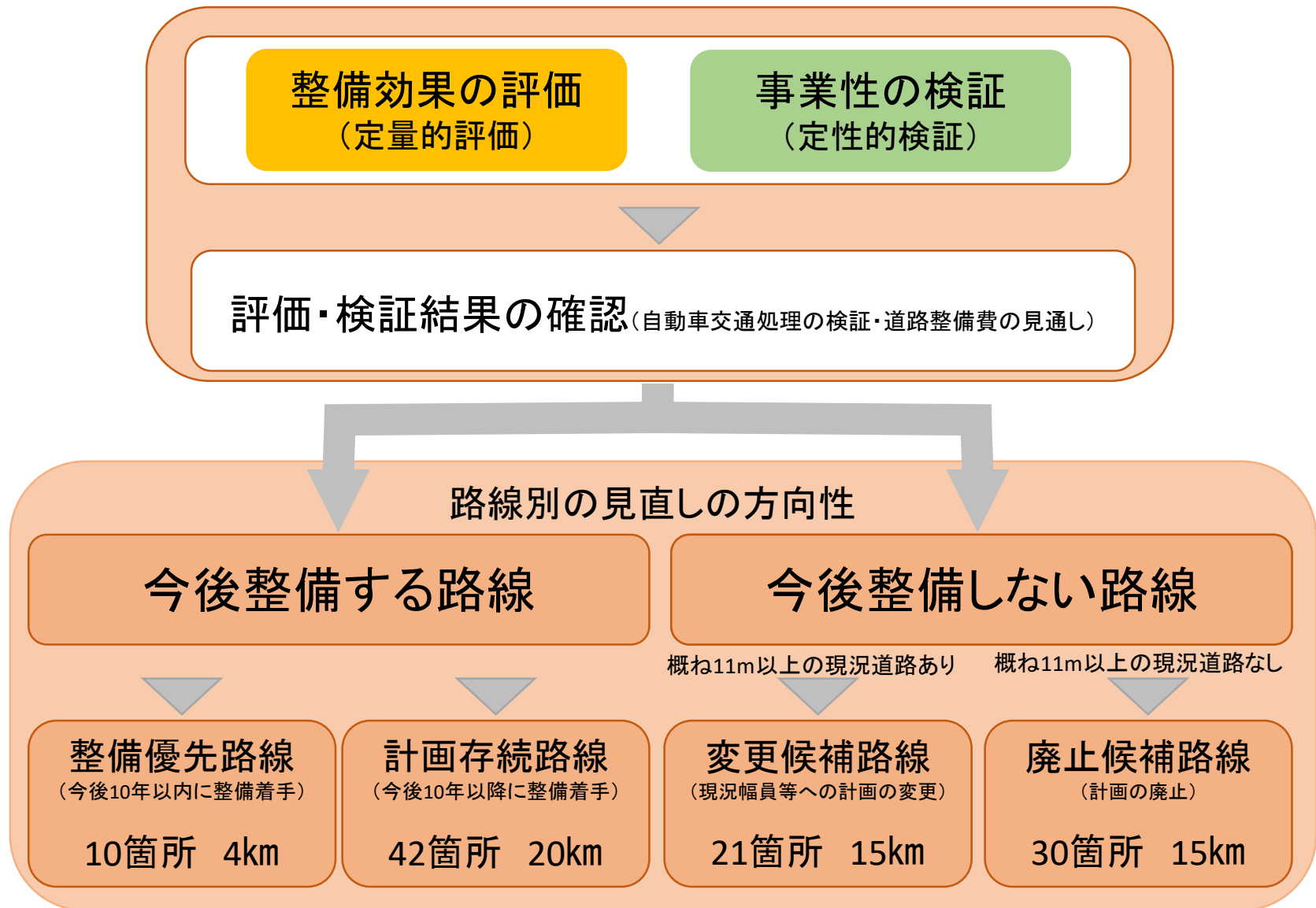
未着手都市計画道路の整備について (第2次整備プログラム)

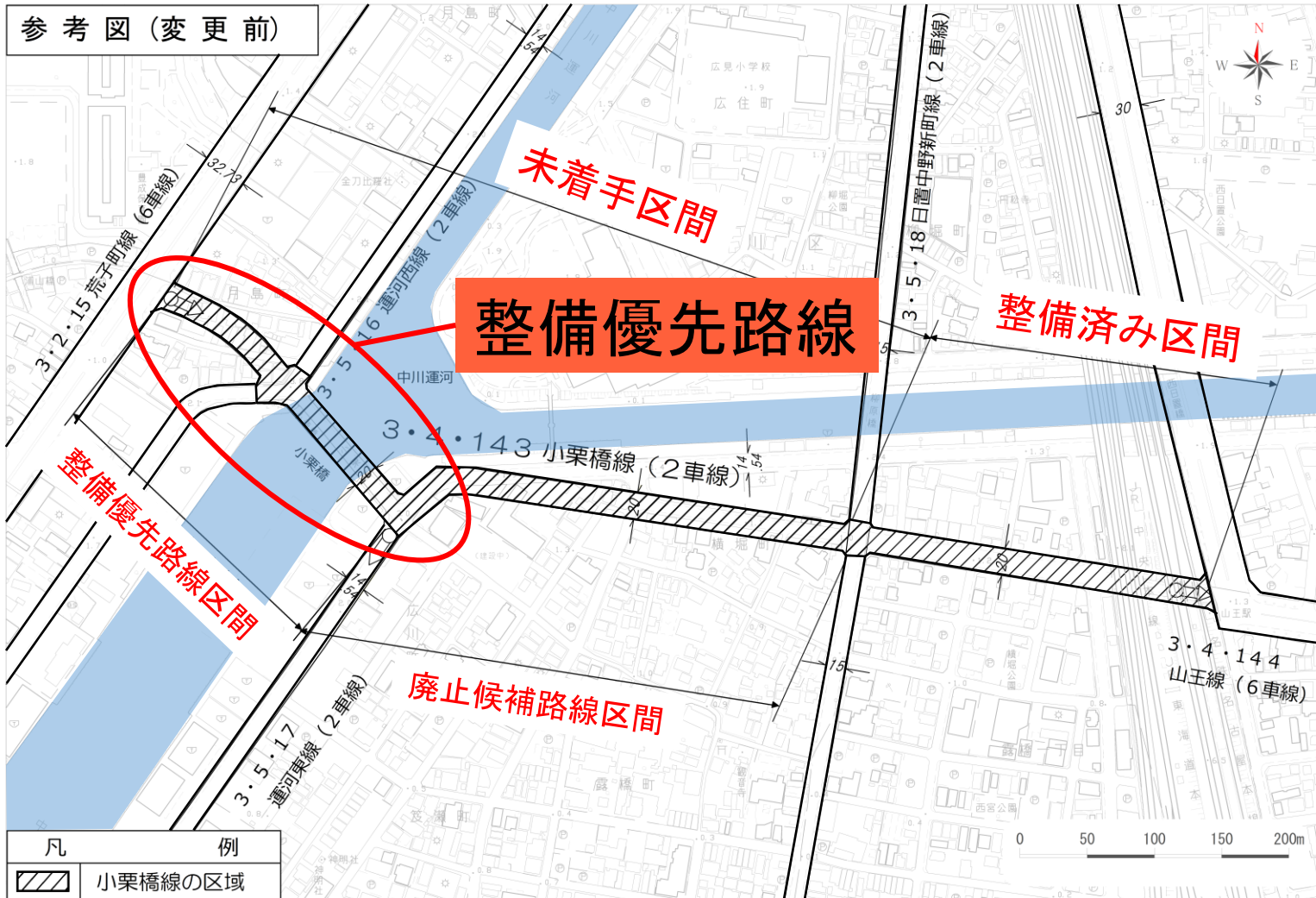


H29.3策定



未着手都市計画道路の見直しについて(第2次整備プログラム) 3ページ





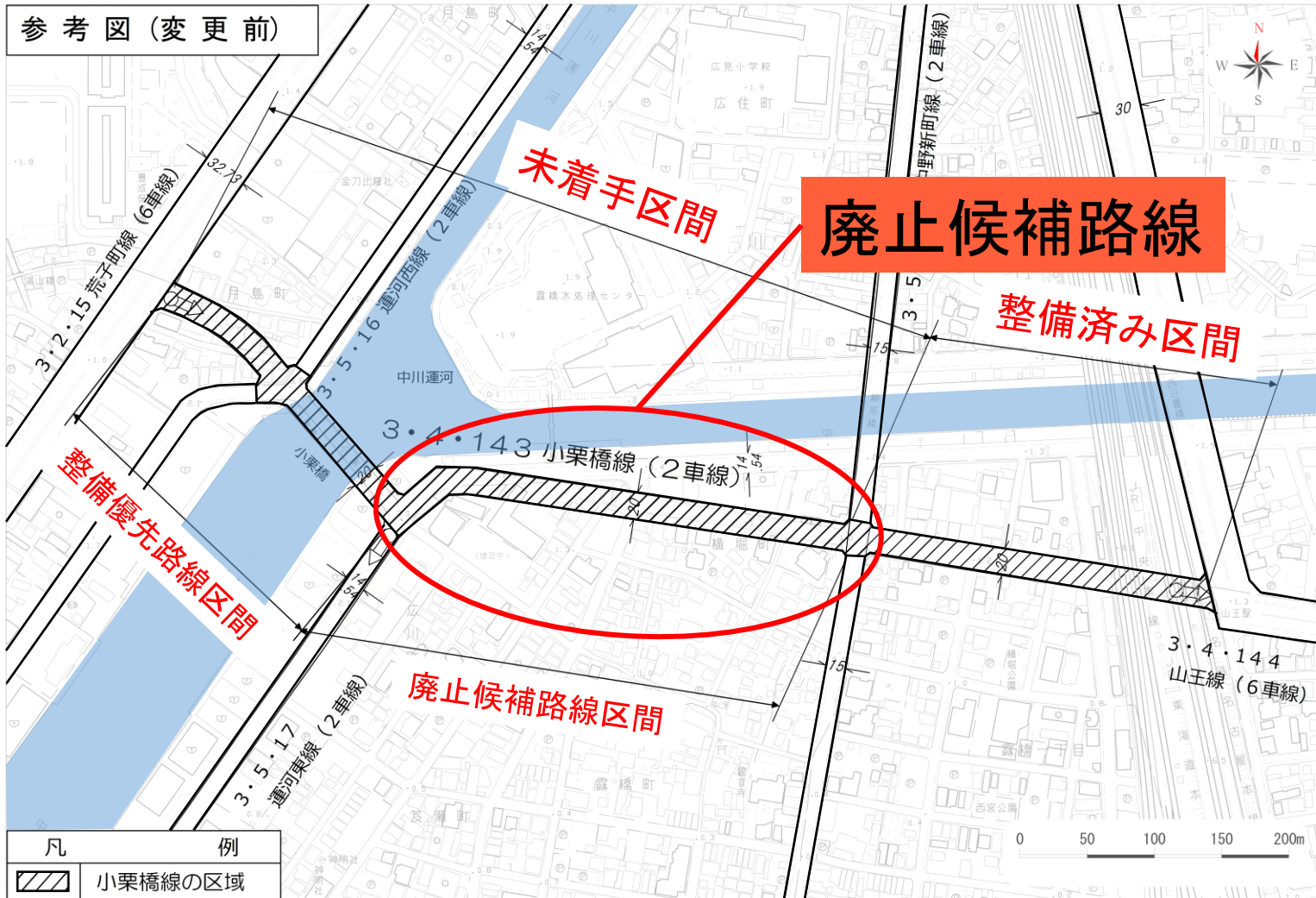
■整備優先路線の評価について



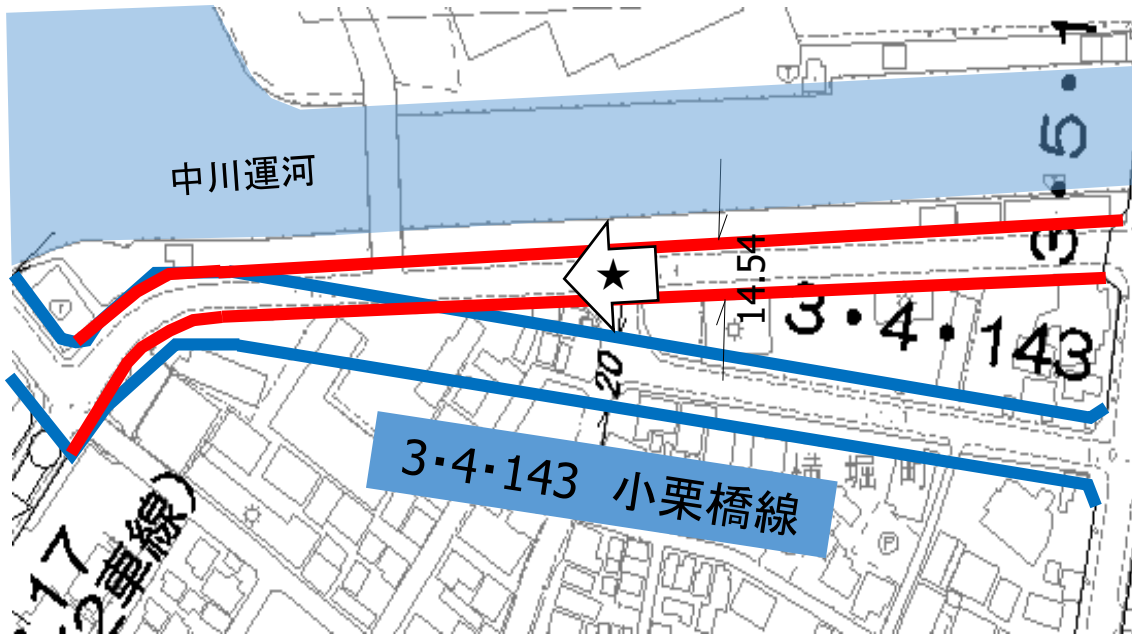
橋梁の老朽化



昭和4年(1929年)より供用
老朽化のため、早期架け替えが必要



■ 廃止候補路線の評価について



近接した既設道路

北側に2車線で両側歩道
のある道路がある

既に一定の機能がある



2.77m

9.00m

2.77m

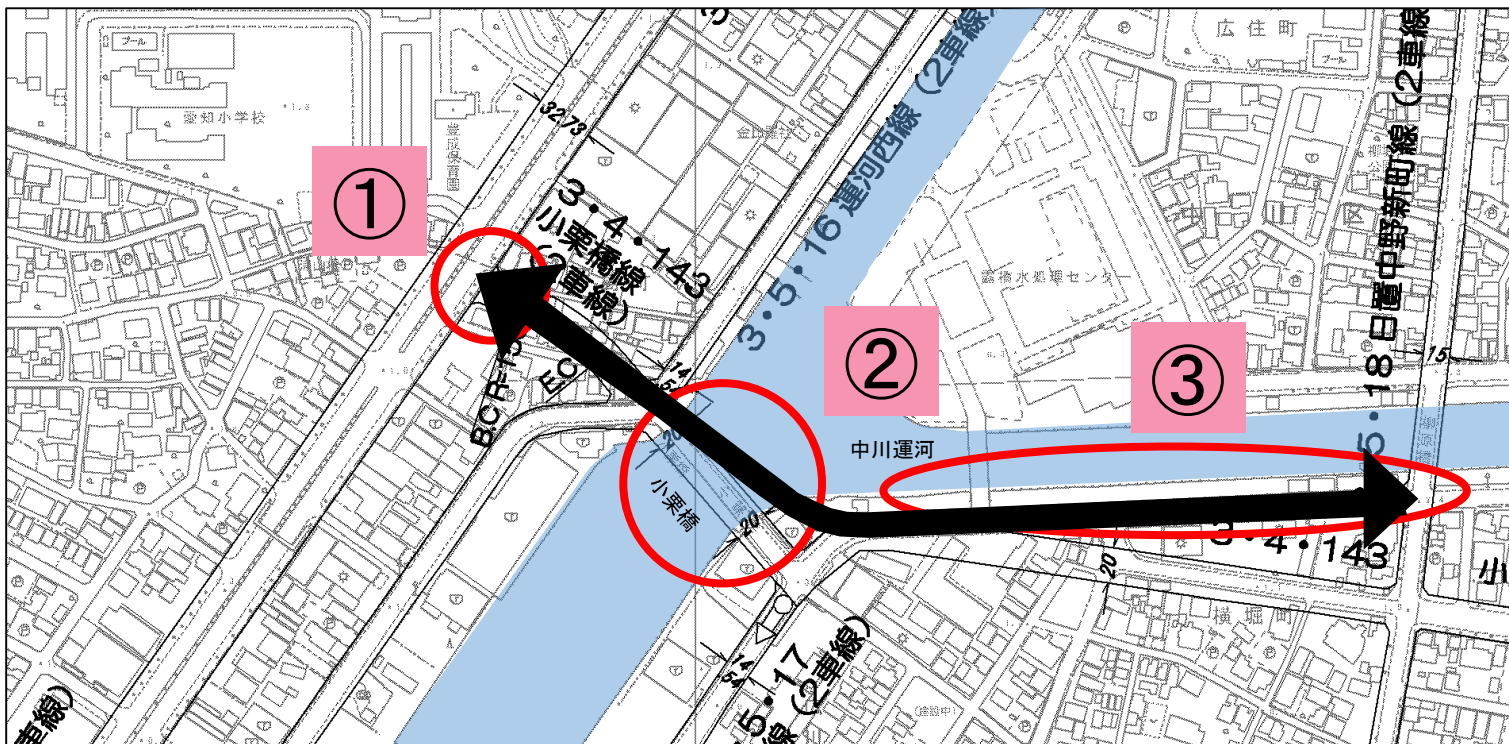
14.54m

■都市計画の見直し案検討

①荒子町線との交差角度

②橋梁の設計

③14. 54mの既設道路の活用





参考図 (変更後)

3・2・15 荒子町線 (6車線)

32.73

3・5・16 運河西線 (2車線)

中川運河

3・5・143 小栗橋線 (2車線)

小栗橋

3・5・18 日置中野新町線 (2車線)

名称を変更する区間

3・4・214 露橋線 (2車線)

3・4・144 山王線 (6車線)

3・5・143 小栗橋線 (2車線)

3・4・214号 露橋線

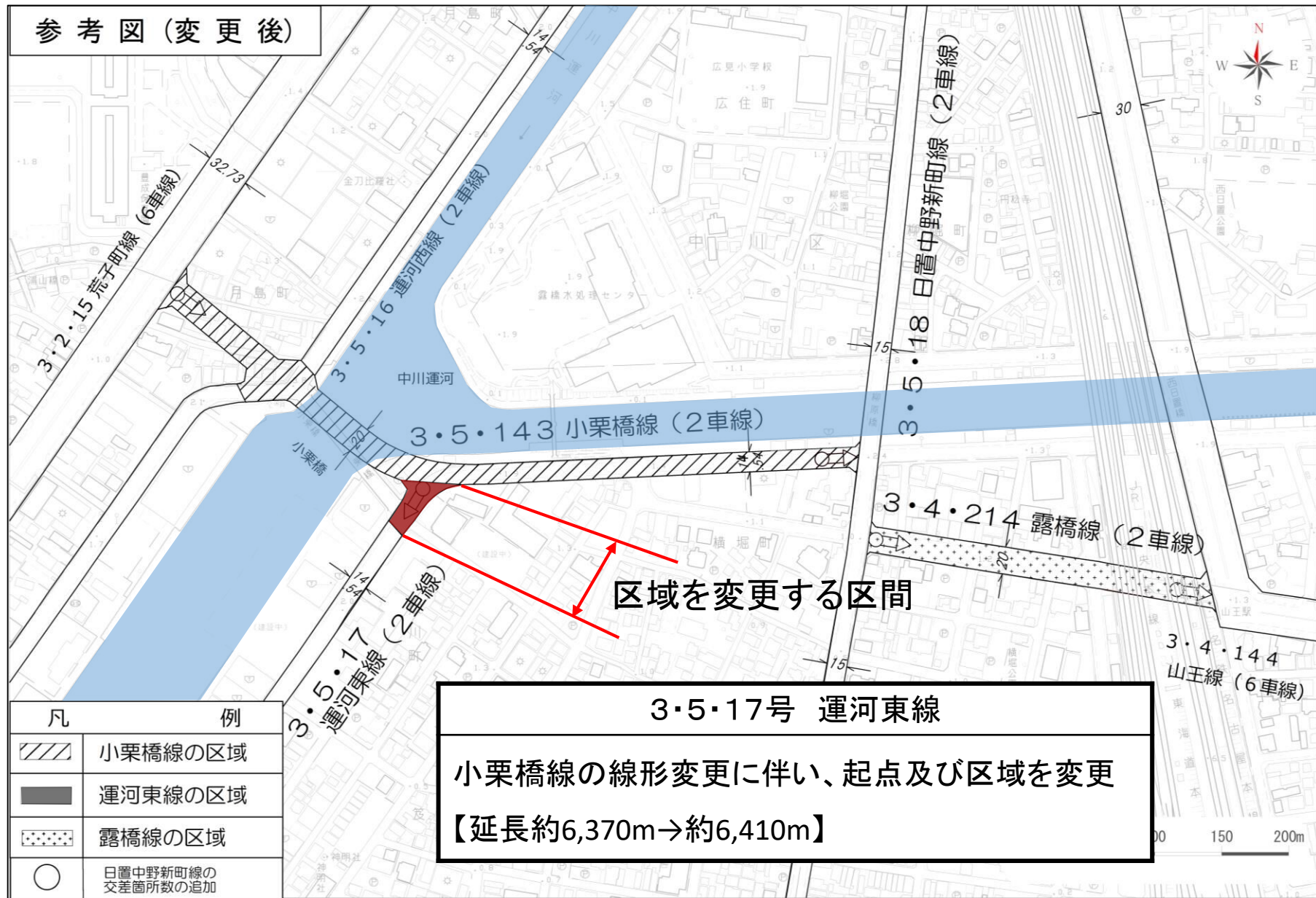
小栗橋線の一部区間の廃止に伴い、
整備済み区間の名称を変更し、新規路線として追加
【延長約260m、幅員20m】

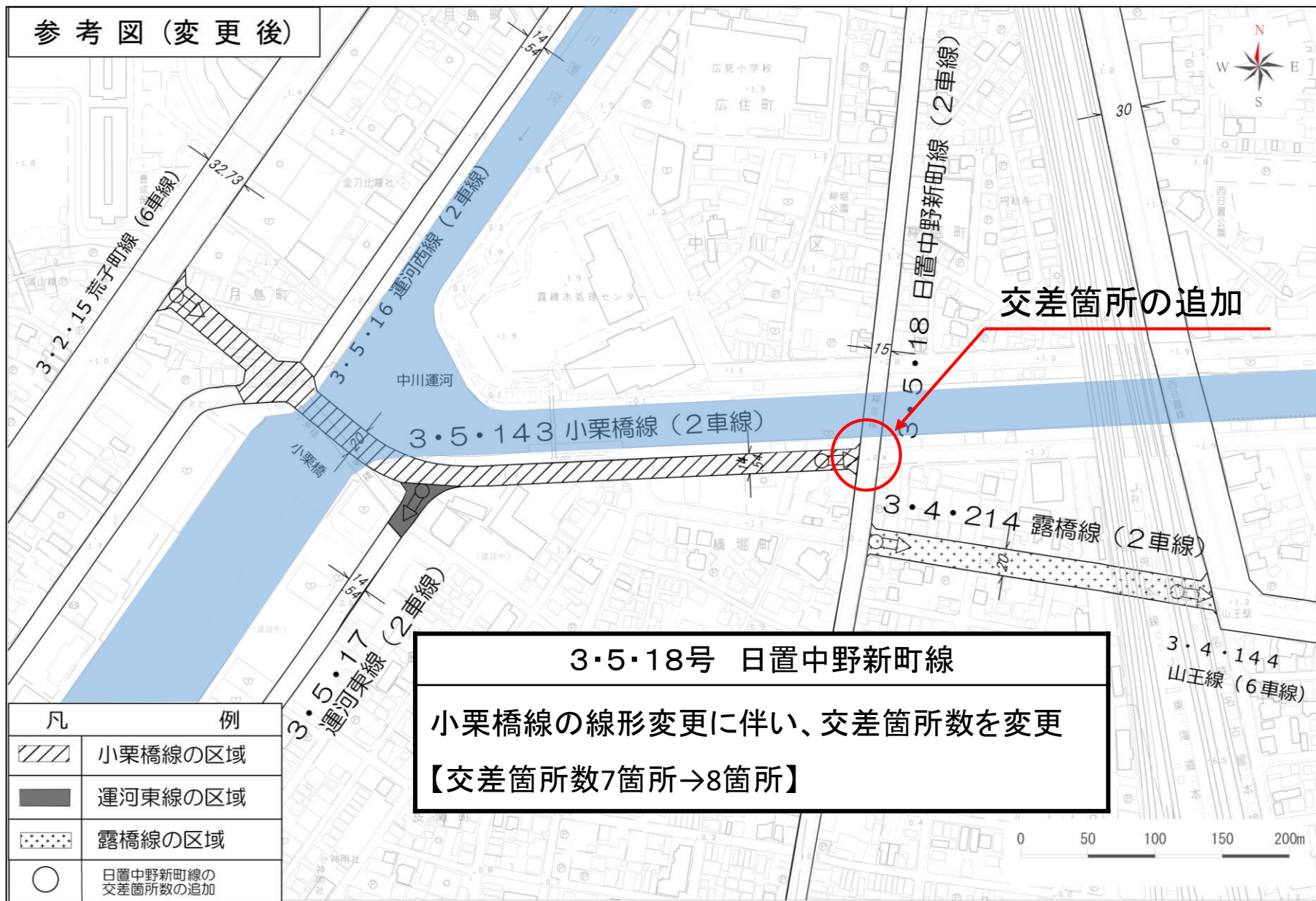
凡	例
	小栗橋線の区域
	運河東線の区域
	露橋線の区域
	日置中野新町線の 交差箇所数の追加

50 100 150 200m

3・4・214号 露橋線
小栗橋線の一部区間の廃止に伴い、 整備済み区間の名称を変更し、新規路線として追加 【延長約260m、幅員20m】

参考図 (変更後)





都市計画案の縦覧と意見書の提出

縦 覧 期 間	令和4年12月5日 ～ 令和4年12月19日
意見書提出数	1通

参考図(変更後)

月島町内新設区間

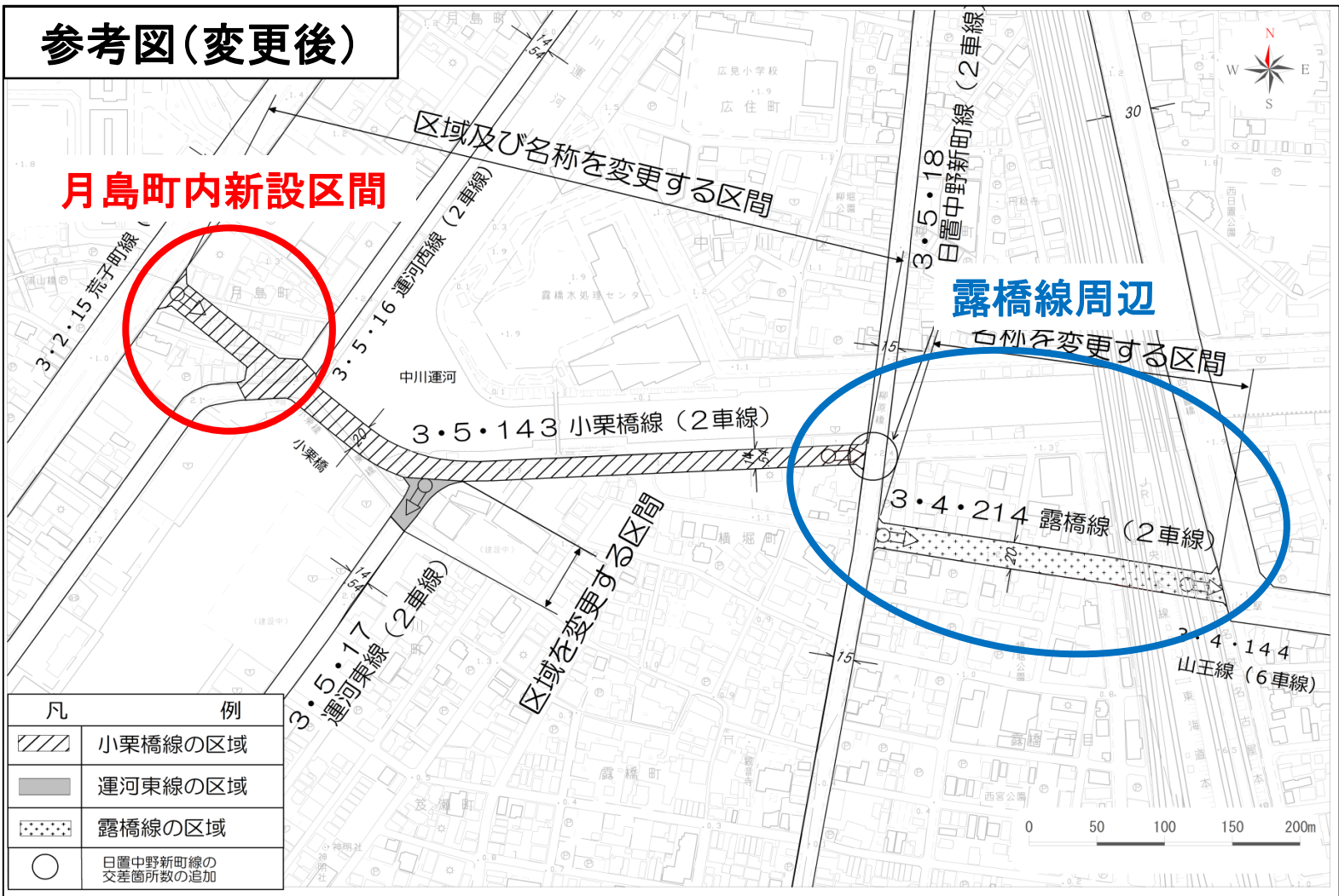
区域及び名称を変更する区間

露橋線周辺

名称を変更する区間

区域を変更する区間

凡	例
	小栗橋線の区域
	運河東線の区域
	露橋線の区域
	日置中野新町線の交差箇所数の追加



都市計画案に係る意見の要旨及び都市計画決定権者の見解 1,2ページ

月島町内新設区間について

都市計画案に係る意見の要旨及び都市計画決定権者の見解 (小栗橋線について)

1 意見書の提出状況

意見書受付期間	令和4年12月5日～令和4年12月19日
意見書提出数	1通

2 都市計画案に係る意見の要旨及び都市計画決定権者の見解

(1) 都市計画の変更

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
- 月島町内の荒子町線から運河西線への接線線100mは、計画廃止とする。 (理由) - 小栗橋周辺の自動車交通は交通量や事故が少なく、渋滞もなく円滑に流れている。 - 月島町は東側、西側の都市計画道路及び北側の工場により延焼遮断機能がある。 - 小栗橋は老朽化し歩道も片側しかなく更新が必要である。 - 月島町内の道路計画は整備効果の評価として廃止する事を提案する。 - 現状及び将来予測の為に周辺の交通量調査を実施し計画の再検討を行うことを提案する。 - 整備効果の評価としている定量的データにて、月島町内の道路計画の効果を提示して下さい。 - 事業性の検証について各検証項目・基準・結果を提示して下さい。	- 平成29年3月に「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策定・公表しており、この中で、整備効果の評価及び事業性の検証を行っています。 - 整備効果の評価としては、「都市機能・交流機能」「自動車交通の円滑化」「防災」「交通安全」の項目において、定量的評価を行っています。 - 当該路線の整備効果については、主要地方道(2車線)としての連続性を確保する路線であり、道路新設することで、並行する幹線街路の渋滞を緩和し自動車交通の円滑化が図られます。 - また、荒子町線から運河西線までの新設する区間において、歩行者空間等が確保されるとともに、道路空間の形成により延焼遮断機能が図られます。 - これらのことから整備効果の高い路線です。

1

露橋線周辺について

・事業性の検証としては、「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」「道路整備に対する熱意等」の項目について、定性的検証を行っています。

当該路線は、上記項目のうち、「関連事業等との連携」の「橋梁老朽化対策」が該当し、老朽化した小栗橋の早期の架け替えによる耐震性能の確保の必要性の高い路線です。

- 小栗橋線は運河西線から柳原橋南交差点を直進し山王線に260m延長する計画に変更する。 - 露橋線は追加不要である。 - 小栗橋線は廃止路線化により分断(クランク)され、名称変更される露橋線の鉄道高架下は高さが2.9mで改善の見通しがなく、広域交通ネットワーク機能は形成されていない。	運河沿いの既存の街路を活用し、この区間を都市計画道路小栗橋線に位置付けるとともに、幹線街路を結ぶ都市計画道路ネットワークの連続性の観点から、既存の都市計画を尊重し、露橋線と名称変更することで、継続して都市計画道路に位置付けます。
---	--

(2) その他の要望事項

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
- 小栗橋線と荒子町線の交差点となる信号交差点の西側道路は幅員が2.7mと大変狭い。 - 交差点西側道路延長上の街区及び区画街路がどうなっているかも併せ検討し交差点の位置を決めるべきである。 - 信号、歩道付き交差点の移動により、小栗橋バス停、コンビニへ歩行距離が延び高齢者・障害者へ影響が大きい。	- 並行する幹線街路の渋滞を緩和するため、新たな都市計画道路ネットワークを形成するにあたり、荒子町線に信号交差点の設置が必要と考えられます。 - この場合、新設信号交差点と既設信号交差点が近接することとなり、信号試験防止等、安全性を確保する観点から既設信号機の移設が必要と考えられます。

2

未着手都市計画道路の見直しについて(第2次整備プログラム) 3ページ

整備効果の評価
(定量的評価)

事業性の検証
(定性的検証)

評価・検証結果の確認
(自動車交通処理の検証・道路整備費の見通し)

路線別の見直しの方向性

今後整備する路線

今後整備しない路線

概ね11m以上の現況道路あり

概ね11m以上の現況道路なし

整備優先路線
(今後10年以内に整備着手)

10箇所 4km

計画存続路線
(今後10年以降に整備着手)

42箇所 20km

変更候補路線
(現況幅員等への計画の変更)

21箇所 15km

廃止候補路線
(計画の廃止)

30箇所 15km

■整備効果の評価(定量的評価)の基準について

未着手都市計画道路の見直しについて(第2次整備プログラム) 4ページ

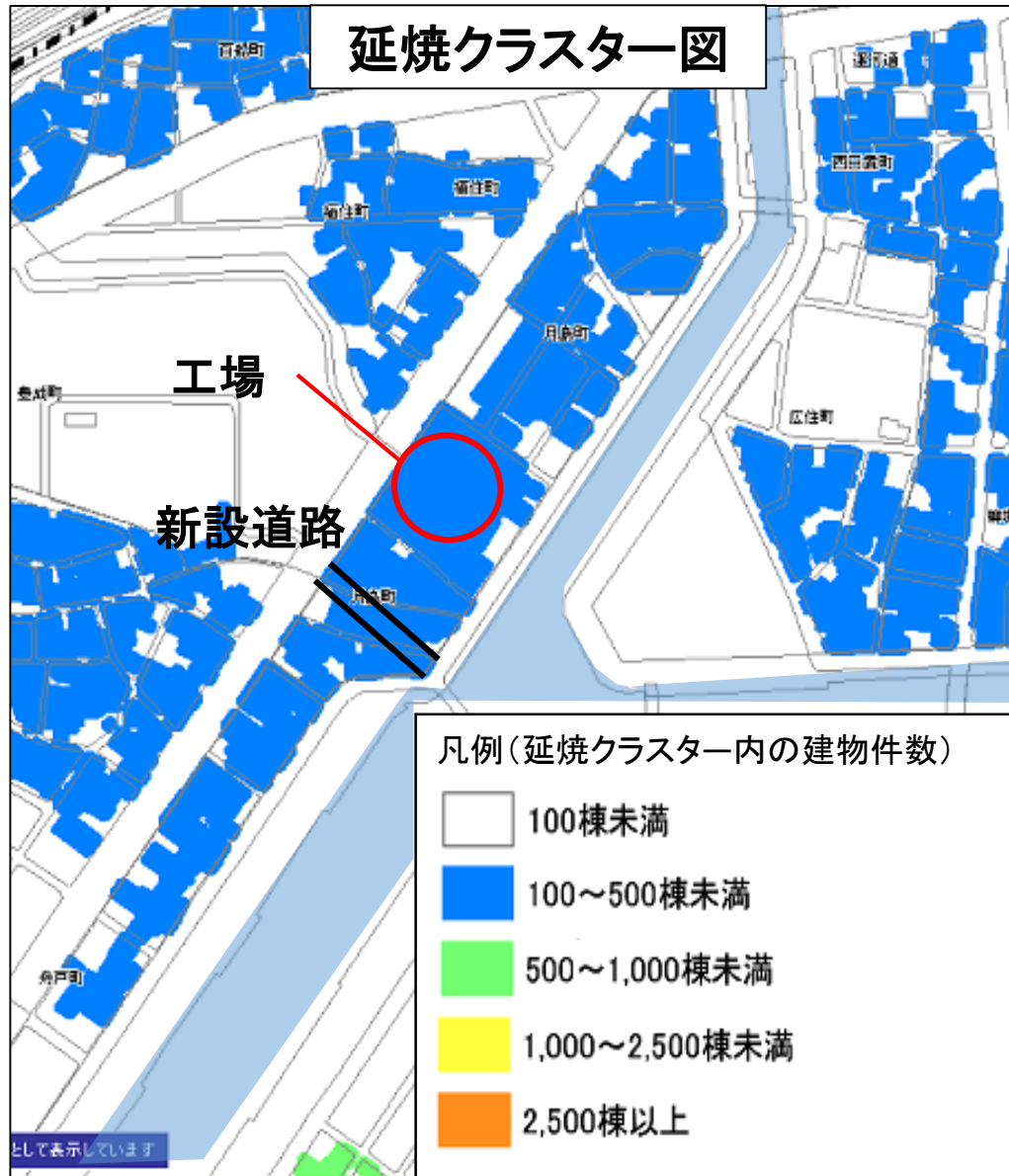
項目	評価の基準
都心機能・交流機能	都心域・拠点の機能向上に資する路線 広域交通ネットワークの形成に資する路線
自動車交通の円滑化	周辺における混雑緩和や走行性の向上等により自動車交通を円滑化する路線
防災	災害時に地域における延焼遮断機能等の防災機能を確保する路線
交通安全	道路の新設・拡充により歩行者空間等の安全性が向上する路線

■整備効果の評価(定量的評価)の結果について

説明資料 3-3ページ

項目	評価結果
都心機能・交流機能	主要地方道(2車線)としての連続性を確保する路線
自動車交通の円滑化	道路新設や車線数を増加する計画のうち、現況道路がない又は一方通行規制となっている路線
防災	防災道路の「防災上特に対策が必要な区間」に該当し、かつ地区の燃え広がりやすさ(延焼クラスター内の建物数1,000棟未満)の軽減に寄与する路線
交通安全	通学路やバスルートではなく、現況道路に歩道がない路線

■延焼遮断効果について



延焼クラスター

地震の揺れによって地区内で火災が発生した場合に、どの程度の範囲の建物に燃え広がるのかを評価します。

延焼クラスター内の建物棟数が多いほど、燃え広がる可能性の範囲が広く、その発生危険性も高くなります。

■整備効果の評価(定量的評価)の結果について

説明資料 3-3ページ

項目	評価結果
都心機能・交流機能	主要地方道(2車線)としての連続性を確保する路線
自動車交通の円滑化	道路新設や車線数を増加する計画のうち、現況道路がない又は一方通行規制となっている路線
防災	防災道路の「防災上特に対策が必要な区間」に該当し、かつ地区の燃え広がりやすさ(延焼クラスター内の建物数1,000棟未満)の軽減に寄与する路線
交通安全	通学路やバスルートではなく、現況道路に歩道がない路線

■事業性の検証について

未着手都市計画道路の見直しについて(第2次整備プログラム)概要版 4ページ下段

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
事業規模に対する道路整備の有効性	その他	上記以外に関連事業等がある
	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
道路整備に対する熟度等	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
	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

参考図(変更後)

月島町内新設区間

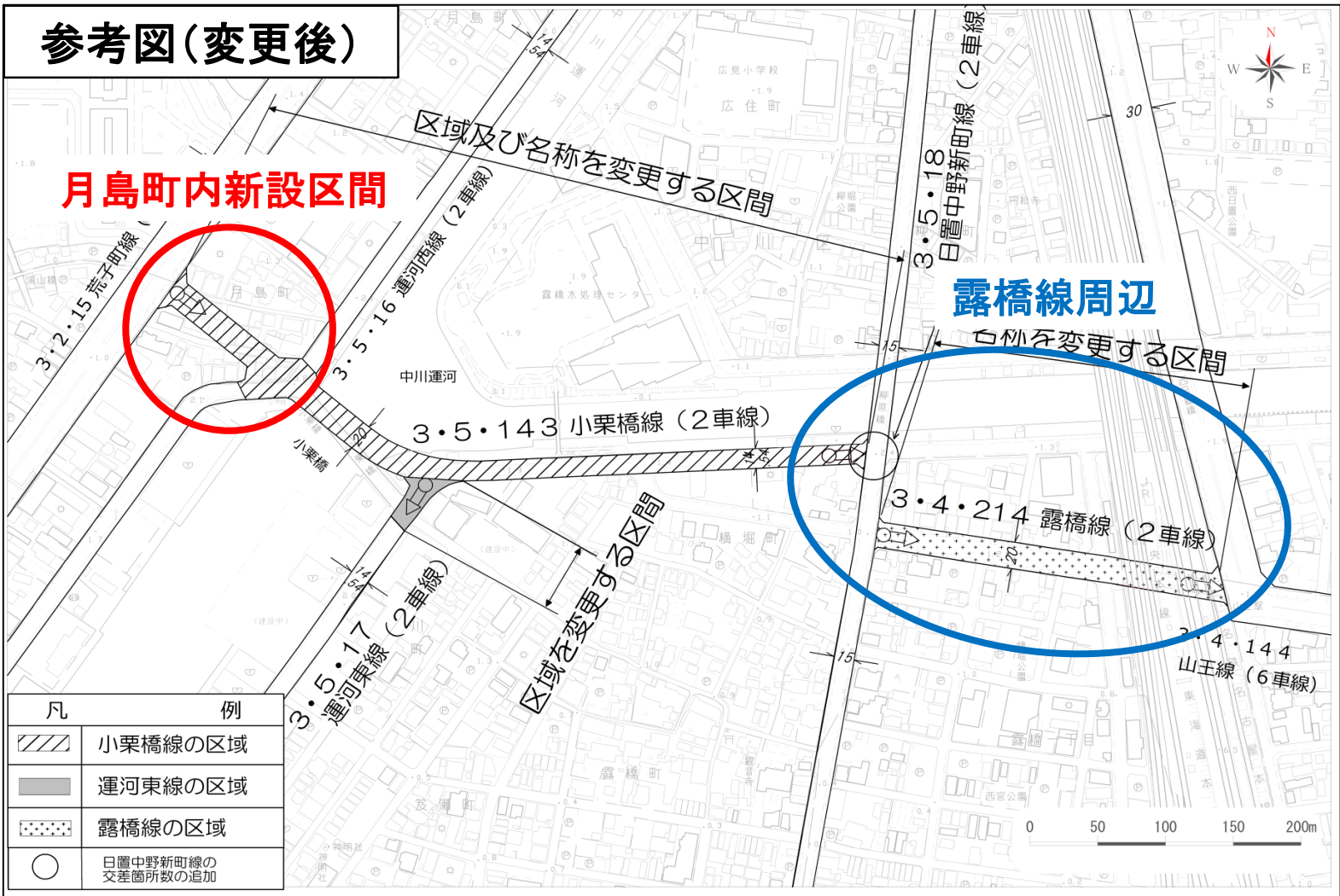
区域及び名称を変更する区間

露橋線周辺

名称を変更する区間

区域を変更する区間

凡	例
	小栗橋線の区域
	運河東線の区域
	露橋線の区域
	日置中野新町線の交差箇所数の追加



都市計画案に係る意見の要旨及び都市計画決定権者の見解 1,2ページ

月島町内新設区間について

都市計画案に係る意見の要旨及び都市計画決定権者の見解 (小栗橋線について)

1 意見書の提出状況

意見書受付期間	令和4年12月5日～令和4年12月19日
意見書提出数	1通

2 都市計画案に係る意見の要旨及び都市計画決定権者の見解

(1) 都市計画の変更

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
- 月島町内の荒子町線から運河西線への接線線100mは、計画廃止とする。 (理由) - 小栗橋周辺の自動車交通は交通量や事故が少なく、渋滞もなく円滑に流れている。 - 月島町は東側、西側の都市計画道路及び北側の工場により延焼遮断機能がある。 - 小栗橋は老朽化し歩道も片側しかなく更新が必要である。 - 月島町内の道路計画は整備効果の評価として廃止する事を提案する。 - 現状及び将来予測の為に周辺の交通量調査を実施し計画の再検討を行うことを提案する。 - 整備効果の評価としている定量的データにて、月島町内の道路計画の効果を提示して下さい。 - 事業性の検証について各検証項目・基準・結果を提示して下さい。	- 平成29年3月に「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策定・公表しており、この中で、整備効果の評価及び事業性の検証を行っています。 - 整備効果の評価としては、「都市機能・交流機能」「自動車交通の円滑化」「防災」「交通安全」の項目において、定量的評価を行っています。 - 当該路線の整備効果については、主要地方道(2車線)としての連続性を確保する路線であり、道路新設することで、並行する幹線街路の渋滞を緩和し自動車交通の円滑化が図られます。 - また、荒子町線から運河西線までの新設する区間において、歩行者空間等が確保されるとともに、道路空間の形成により延焼遮断機能が図られます。 - これらのことから整備効果の高い路線です。

1

露橋線周辺について

・事業性の検証としては、「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」「道路整備に対する熱意等」の項目について、定性的検証を行っています。

当該路線は、上記項目のうち、「関連事業等との連携」の「橋梁老朽化対策」が該当し、老朽化した小栗橋の早期の架け替えによる耐震性能の確保の必要性の高い路線です。

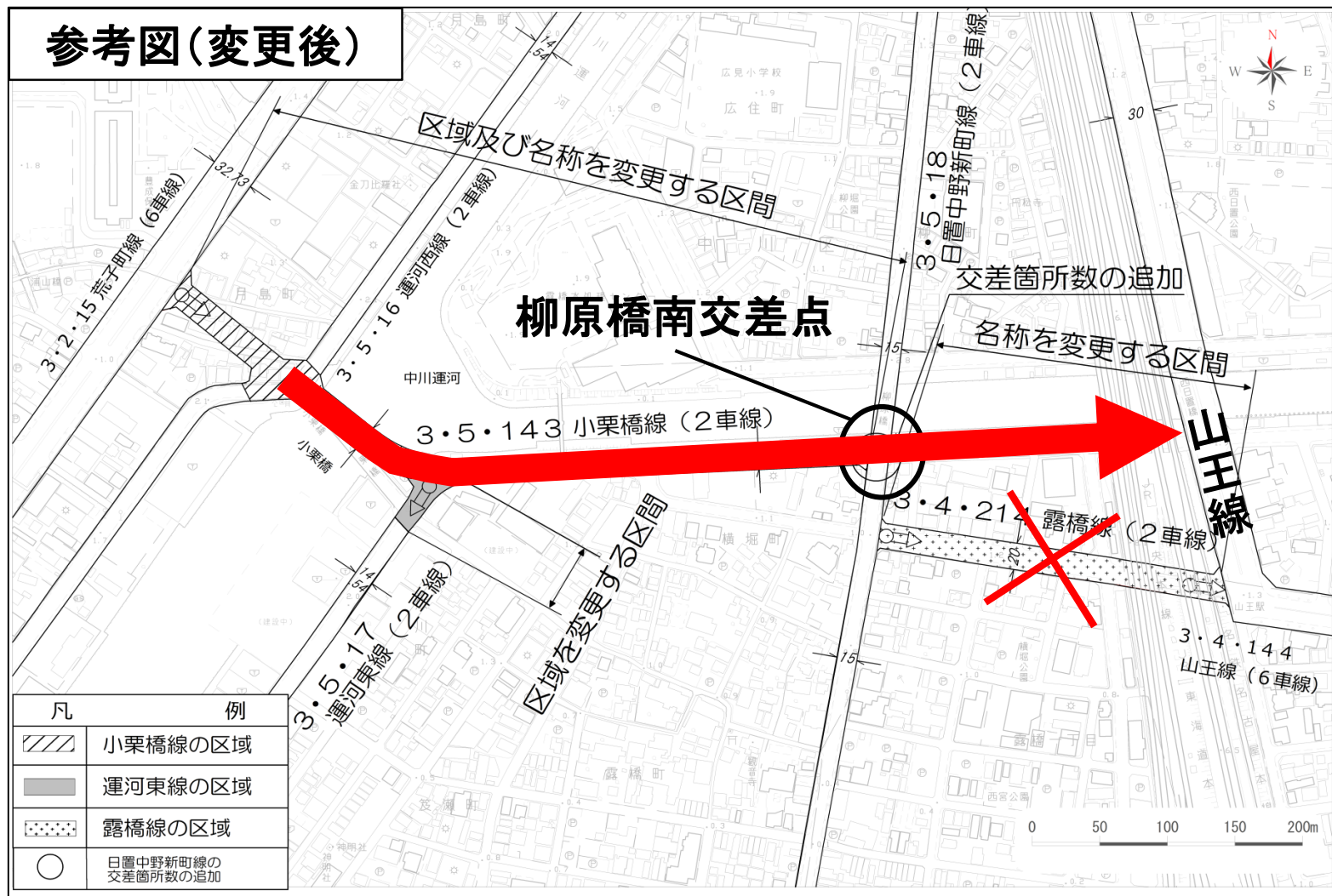
- 小栗橋線は運河西線から柳原橋南交差点を直進し山王線に260m延長する計画に変更する。 - 露橋線は追加不要である。 - 小栗橋線は廃止路線化により分断(クランク)され、名称変更される露橋線の鉄道高架下は高さが2.9mで改善の見通しがなく、広域交通ネットワーク機能は形成されていない。	運河沿いの既存の街路を活用し、この区間を都市計画道路小栗橋線に位置付けるとともに、幹線街路を結ぶ都市計画道路ネットワークの連続性の観点から、既存の都市計画を尊重し、露橋線と名称変更することで、継続して都市計画道路に位置付けます。
---	--

(2) その他の要望事項

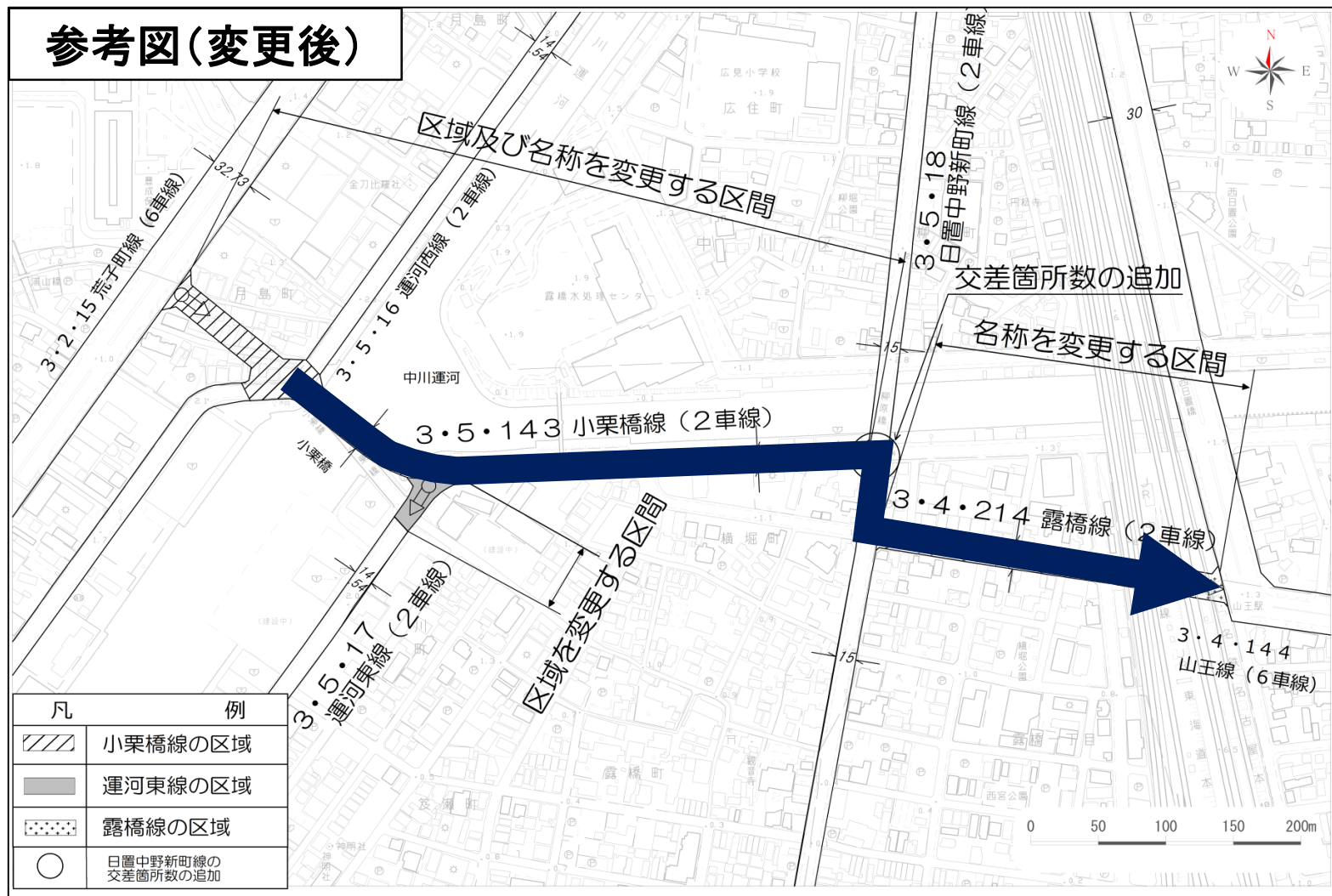
意見の要旨	都市計画決定権者の見解
- 小栗橋線と荒子町線の交差点となる信号交差点の西側道路は幅員が2.7mと大変狭い。 - 交差点西側道路延長上の街区及び区画街路がどうなっているかも併せ検討し交差点の位置を決めるべきである。 - 信号、歩道付き交差点の移動により、小栗橋バス停、コンビニへ歩行距離が延び高齢者・障害者へ影響が大きい。	- 並行する幹線街路の渋滞を緩和するため、新たな都市計画道路ネットワークを形成するにあたり、荒子町線に信号交差点の設置が必要と考えられます。 - この場合、新設信号交差点と既設信号交差点が近接することとなり、信号試験防止等、安全性を確保する観点から既設信号機の移設が必要と考えられます。

2

■意見の要旨



■意見の理由



意見の整理

参



3.5m

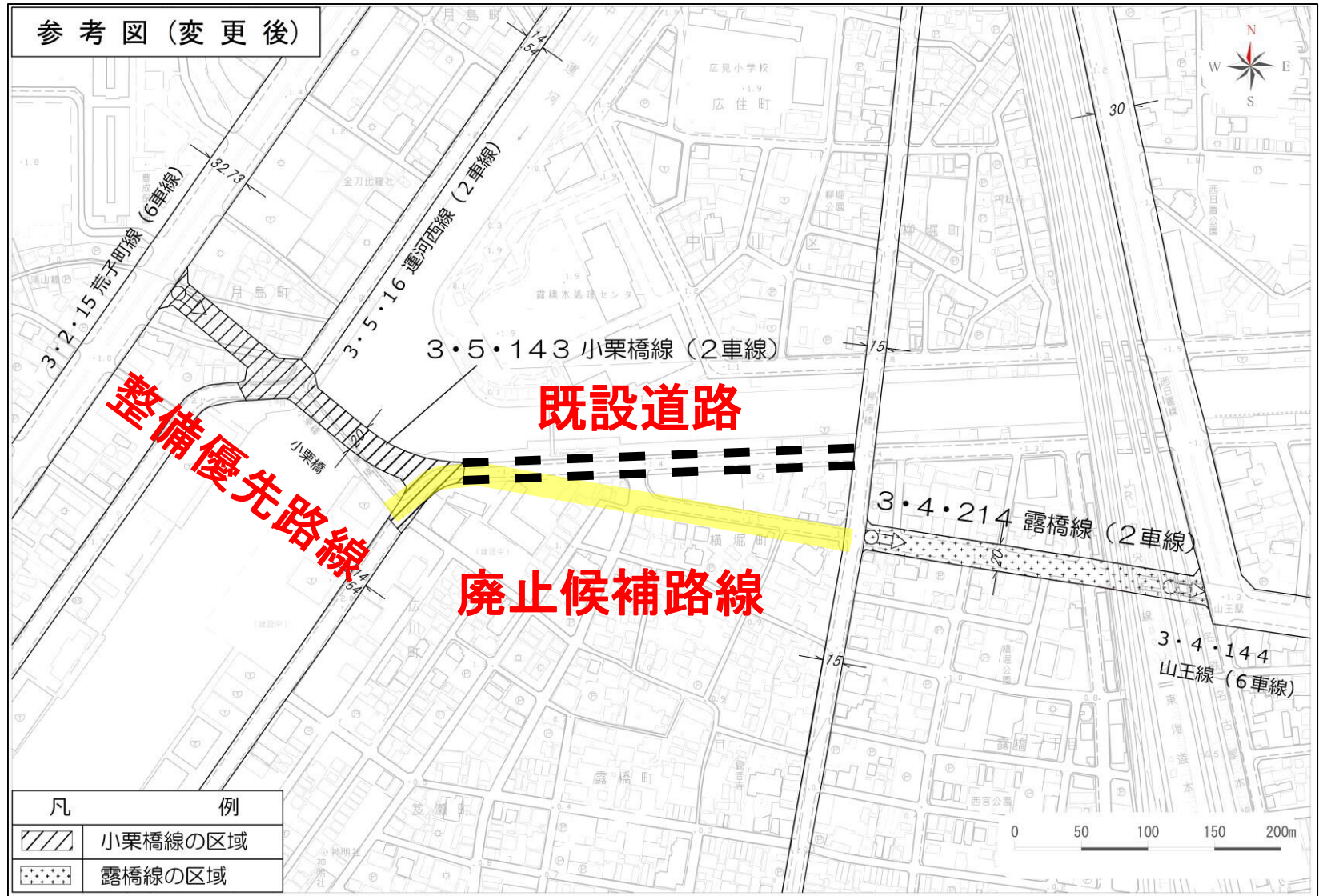
3・5・143 小栗橋線 (2車線)



2.9m



■ 既設道路の都市計画道路の位置づけ





都市計画案に係る意見の要旨及び都市計画決定権者の見解 2,3ページ

	- 事業性の検証としては、「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」「道路整備に対する熱度等」の項目について、定性的検証を行っています。 - 当該路線は、上記項目のうち、「関連事業等との連携」の「橋梁老朽化対策」が該当し、老朽化した小栗橋の早期の架け替えによる耐震性能の確保の必要性の高い路線です。
- 小栗橋線は運河西線から柳原橋南交差点を直進し山王線に260m延長する計画に変更する。 - 露橋線は追加不要である。	運河沿いの既存の街路を活用し、この区間を都市計画道路小栗橋線に位置付けるとともに、幹線街路を結ぶ都市計画道路ネットワークの連続性の観点から、既存の都市計画を尊重し、露橋線と名称変更することで、継続して都市計画道路に位置付けます。

(2) その他の要望事項

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
- 小栗橋線と荒子町線の交差点となる信号交差点の西側道路は幅員が2.7mと大変狭い。 - 交差点西側道路延長上の街区及び区画街路がどうなっているかも併せ検討し、交差点の位置を決めるべきである。 - 信号、歩道付き交差点の移動により、小栗橋バス停、コンビニへ歩行距離が延び高齢者・障害者へ影響が大きい。	- 並行する幹線街路の渋滞を緩和するため、新たな都市計画道路ネットワークを形成するにあたり、荒子町線に信号交差点の設置が必要と考えられます。 - この場合、新設信号交差点と既設信号交差点が近接することとなり、信号誤認防止等、安全性を確保する観点から既設信号機の移設が必要と考えられます。

2

- 岩井町線から荒子町線へ侵入すると右折できないため、先の信号交差点でリターンする事になり、安全性・利便性が損なわれる。 - 都市計画道路に接続する道路の歩行者の安全、交通の円滑化は警察署行政と地域住民に任せる考えで計画していることか。 - 西側の幅員の狭い道路は東行きの一方通行とし周辺の方通行規制等についても検討調整を行っていくというのは、検討を先延ばした縦割り行政による決定責任逃れではないか。 - 説明会の記載・説明内容の、小栗橋線開通後の信号交差点の位置変更と一方通行変更について、縦覧計画書に記載が抜けている。 - 既設信号交差点の運河西線から荒子町線の接続道路を拡幅する事をひとつの改善案として提案する。 - 愛知町内の街路は、ほぼ90%が一方通行となっており交通事故も少なく安全な街区となっている。荒子町線の信号交差点移設は75年前の計画にこだわることなく社会の変化、交通量の減少、高齢化・障害者に優しい都市計画とする事を提案する。	地元課題への対応にあたりましては、意見を参考に事業担当部局とともに検討調整してまいります。
---	---

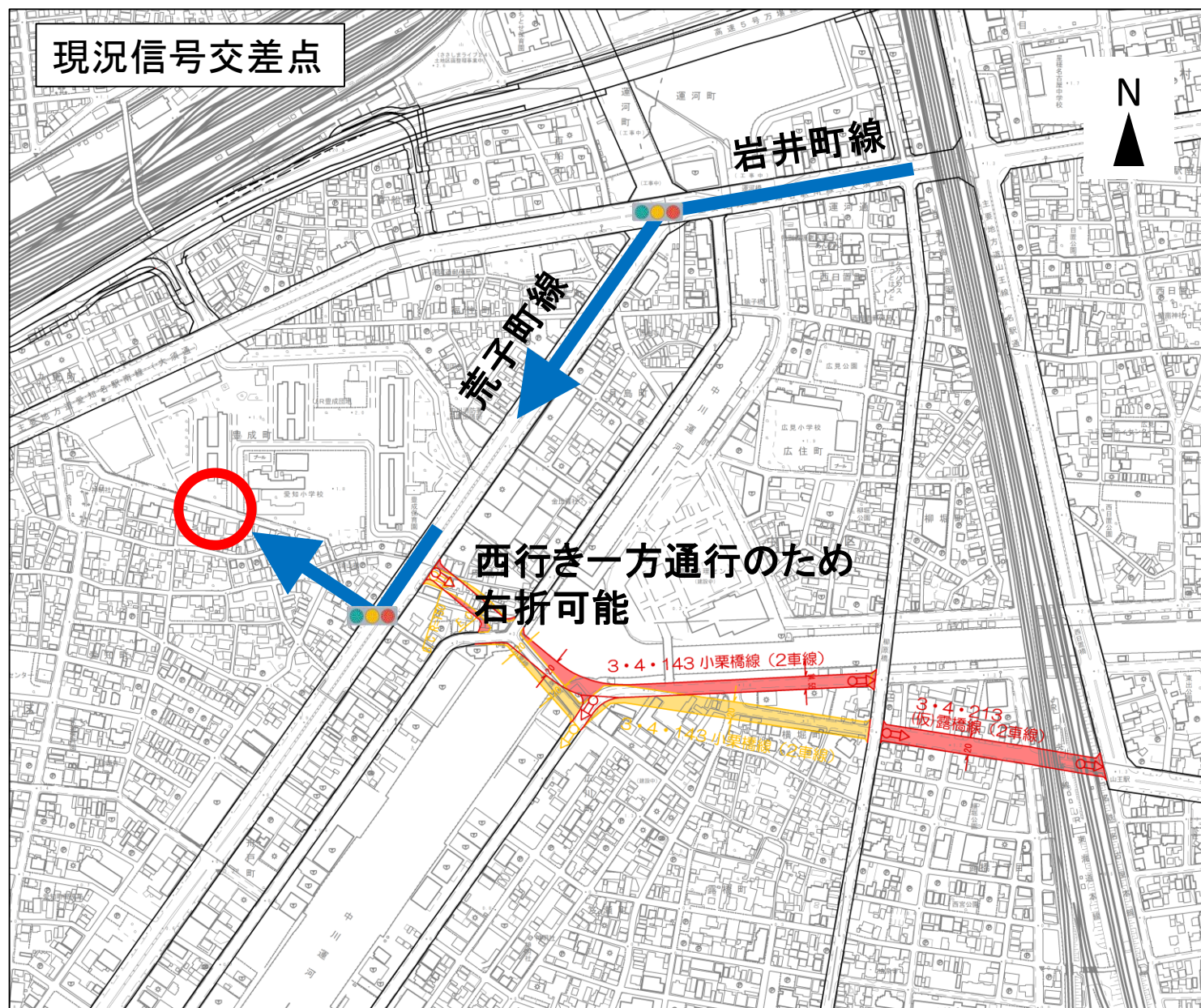
信号移設と一方通行規制について

3

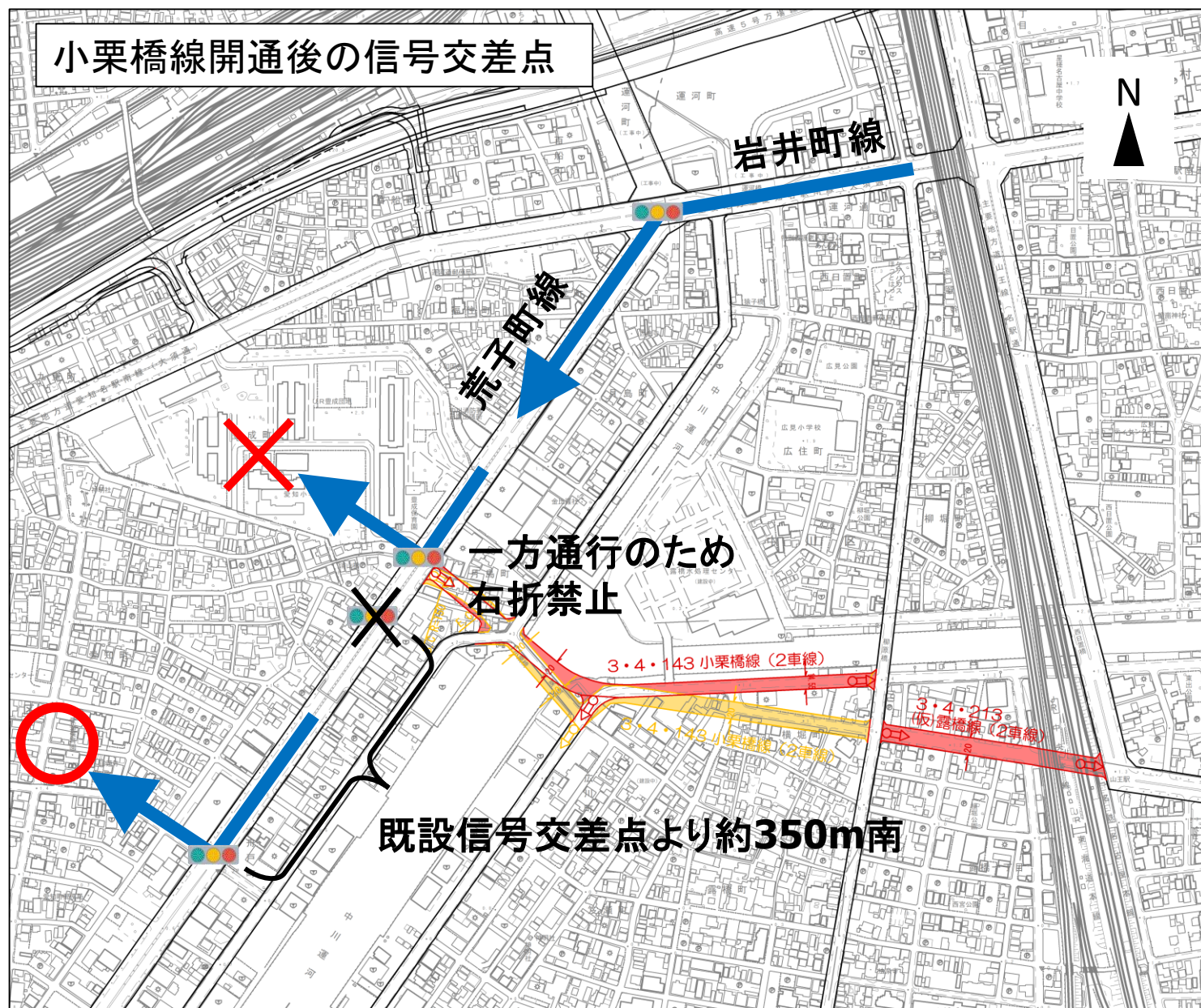
■ 信号移設と一方通行規制について



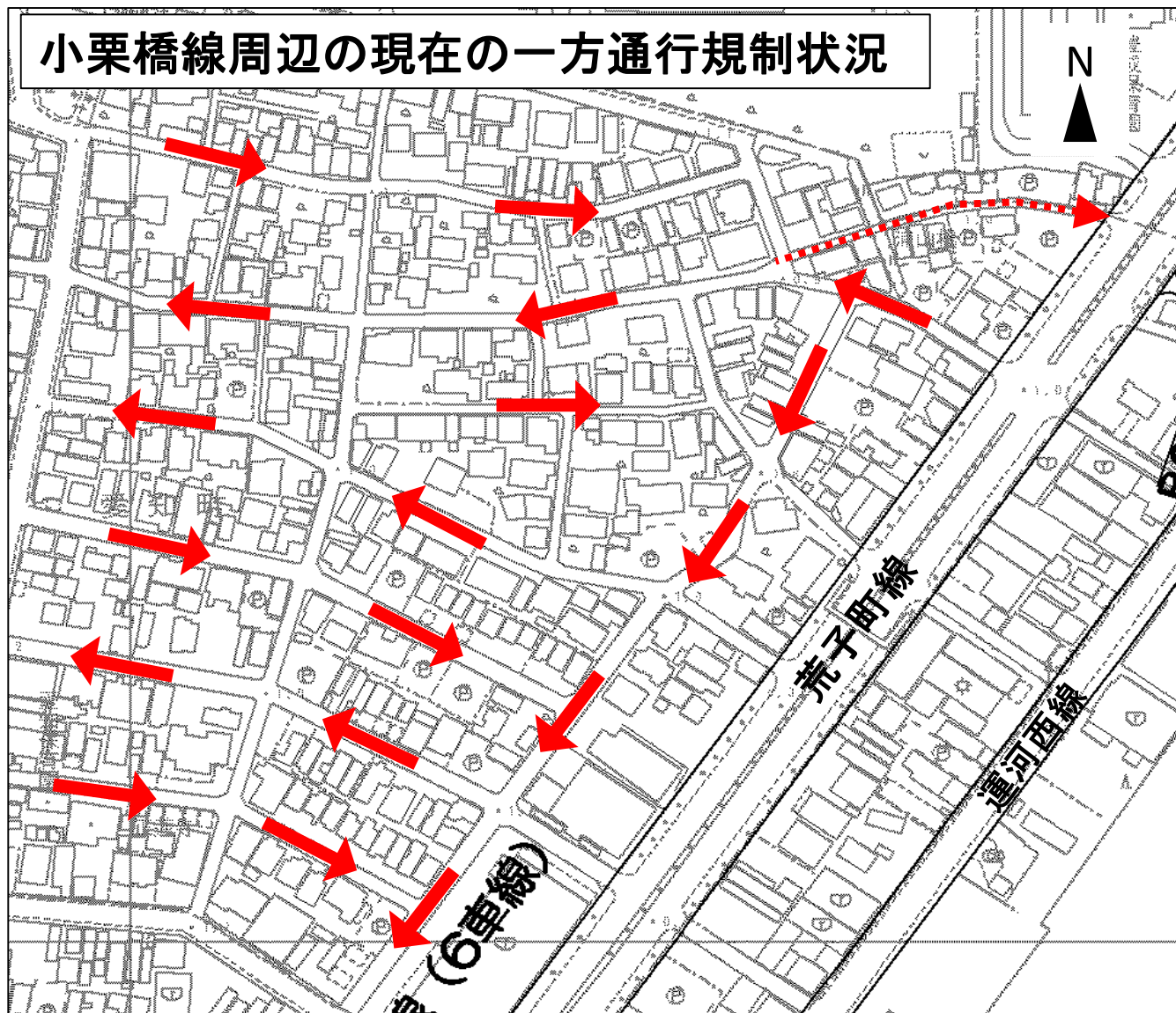
■右折について



■右折について



■一方通行規制について



都市計画決定権者の見解

- ・ 並行する幹線街路の渋滞を緩和するため、新たな都市計画道路ネットワークを形成するにあたり、荒子町線に信号交差点の設置が必要と考えられます。
- ・ この場合、新設信号交差点と既設信号交差点が近接することとなり、信号誤認防止等、安全性を確保する観点から既設信号機の移設が必要と考えられます。
- ・ 地元課題への対応にあたりましては、意見を参考に事業担当部局とともに検討調整してまいります。