

---

# 関市都市計画道路見直し方針 (案)

令和5年

---

## 1. はじめに

本市の都市計画道路は昭和 22 年から順次計画され、人口増加や経済成長に伴う交通量の増大等を前提とした都市計画道路網が計画決定されてきました。

本市の都市計画道路の整備率は約 68.8%（計画延長約 85.5km、整備済延長約 58.8km）と、全国平均約 66.2%（令和 2 年 3 月末）に比べて高い状況ですが、未整備区間の中には計画決定から 40 年以上経過しても事業に着手してない路線も存在します。

計画決定から長期間が経過していることに加え、人口減少と少子高齢化の進展、経済の低成長など、都市を取り巻く社会経済情勢も変化しています。

そのような状況の中、岐阜県において令和 2 年に近年の法改正や実際の見直しの取り組み等を踏まえ、「都市計画道路の見直し方針」を改正しました。また国においても、平成 23 年に「都市計画運用指針」の改正にあたり、地方公共団体において都市計画道路の必要性について再検証を行い、廃止や幅員変更などの都市計画変更を行うことを助言しています。

本市においても、一部の未改良区間が計画決定後 40 年以上経過しており、社会経済状況が大きく変化する中、現状にあった都市計画道路とするため、関市都市計画道路の見直し方針を定め、これに従い、都市計画道路網を検証し見直しを行っていくものです。

## 2. 都市計画道路について

### 2.1 都市計画道路とは

#### (1) 都市計画道路とは

都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、円滑な都市交通と良好な都市環境を確保するために、将来のまちづくりと一体となって計画される道路で、都市計画法に基づきあらかじめルートや幅員などが決められています。

図表1 都市計画道路の区分

| 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・高速に処理                           |
| 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重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 | 主要幹線街路又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                           |
| 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。街区や宅地の外郭を形成する日常生活に密着した道路                            |
| 特殊街路    |        | 自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路（歩行者自転車専用、モノレール交通、路面電車交通など）                                 |

(資料：日本都市計画学会「実務者のための新都市計画マニュアルⅡ」)

## (2) 都市計画道路の機能

都市における道路には、交通機能、空間機能、市街地形成機能があり、これらの機能を十分発揮し、良好な都市形成に寄与するように都市計画道路を計画する必要があります。

図表2 都市計画道路の機能

| 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<br>(トラフィック機能)                     |  |
|          | 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<br>(アクセス機能) |  |
| ②空間機能    | 都市環境機能         | 景観、日照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           | 公共交通のための導入空間   | 地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間                |
|          |                | 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およ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を形成する                                  |  |
|          | 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                            |  |

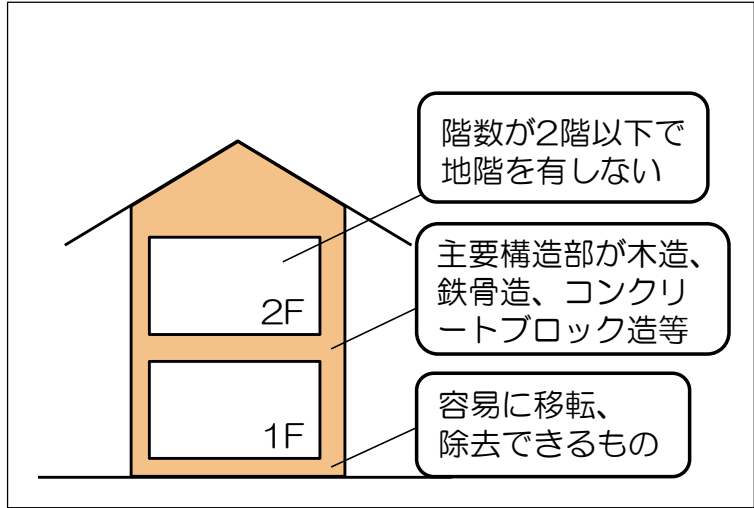
(資料：日本都市計画学会「実務者のための新都市計画マニュアルⅡ」)

(3) 都市計画道路における区域内の建築制限

都市計画道路の区域内では、将来の道路整備を円滑に実施するため、都市計画法第 53 条・54 条により、建築物に建築制限がかけられています。

都市計画道路区域内において、建築行為を行う場合には、許可申請が必要です。(建物に付属する門、塀も建築物として取扱います。)

図表3 都市計画道路区域内における建築制限



2.2 関市における都市計画道路の決定・整備状況

(1) 都市計画道路網

関市内には 30 路線約 85.5km の都市計画道路が都市計画決定されています。

図表4 関市都市計画道路一覧

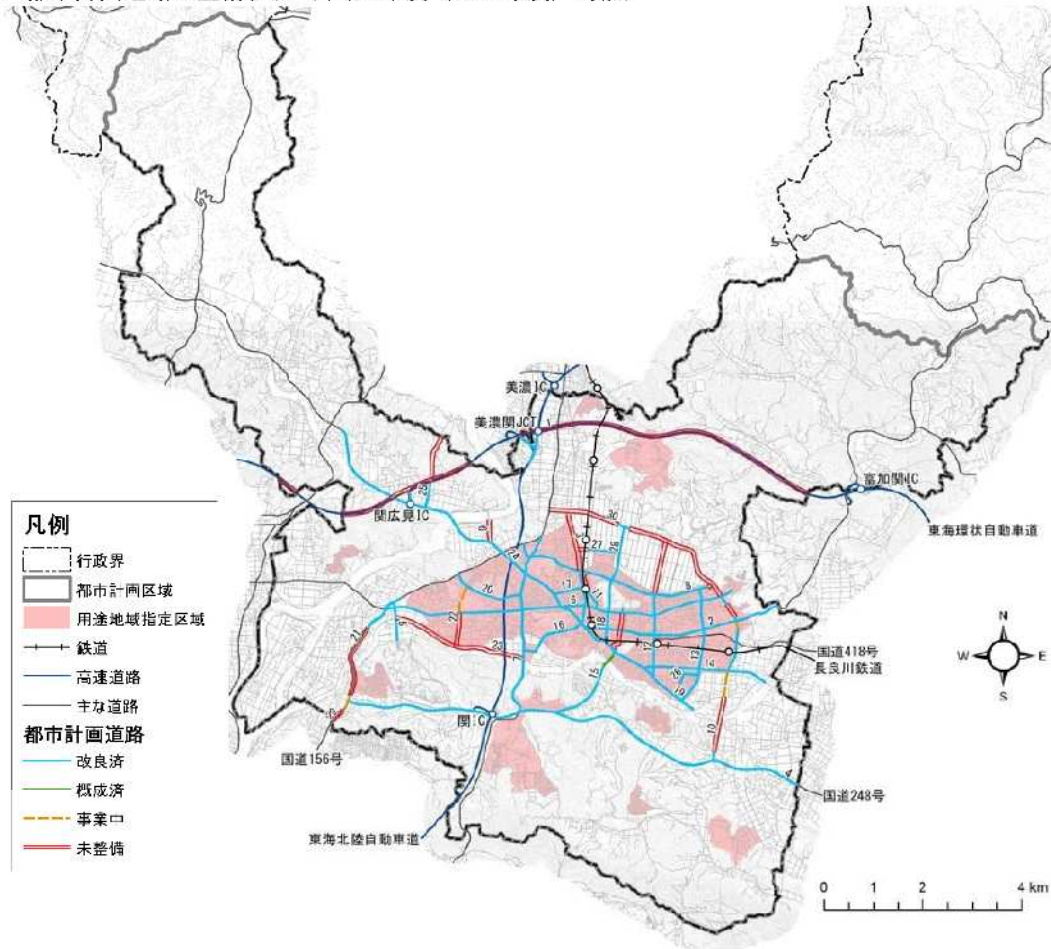
| 路線番号   | 路線名      | 路線番号   | 路線名           |
|--------|----------|--------|---------------|
| 1.3.1  | 東海環状自動車道 | 3.5.15 | 片倉庄中線         |
| 3.4.1  | 一本木岩下線   | 3.5.16 | 桜本町緑町線        |
| 3.4.2  | 関美濃線     | 3.4.17 | 西本郷一ツ山線       |
| 3.3.3  | 山田東田原線   | 3.6.18 | 関坂祝線          |
| 3.4.4  | 公園線      | 3.5.19 | 福野一ノ門線        |
| 3.6.5  | 関金山線     | 3.3.20 | 国道156号線       |
| 3.5.6  | 藤谷山王線    | 3.5.21 | 倉知一ノ門線        |
| 3.5.7  | 山王東山線    | 3.6.22 | 庄中小屋名線        |
| 3.5.8  | 鮎ノ瀬橋線    | 3.5.23 | 国道418号西関バイパス線 |
| 3.4.9  | 東山西田原線   | 3.5.24 | 坂田関線          |
| 3.5.10 | 本町西本郷線   | 3.6.25 | 鋳物師屋稻河線       |
| 3.5.11 | 稻河富野線    | 3.4.26 | 境松西本郷線        |
| 3.5.12 | 東本郷鋳物師屋線 | 3.4.27 | 西本郷尾太線        |
| 3.6.13 | 国道248号線  | 3.4.28 | 山田線           |
| 3.5.14 | 末広赤尾線    | 3.4.29 | 下有知東山線        |

(2) 都市計画道路整備状況

市内の都市計画道路の延長 85.5km のうち、改良済区間は約 68.8%で、残りの約 31.2% は未改良となっています (令和 2 年度時点)。

図表5 関市都市計画道路の整備状況(令和2年度時点)

■都市計画道路の整備状況(令和2年度(2020年度)時点)



(資料：関市都市計画マスタープラン)

## 2.3 都市計画道路見直しの必要性

### (1) 社会経済情勢の変化

#### ・人口や経済の変化

関市の都市計画道路は、人口増加や経済成長に伴う交通量の増大等を前提に計画決定され、本市は一般国道など都市計画道路の整備とともに発展してきました。

しかしながら、人口減少・少子高齢社会の到来を迎え、国立社会保障・人口問題研究所による推計によると人口がゆるやかに減少していくと見込まれています。

図表6 人口の推移



(資料：実績値は令和2年国勢調査、推計値は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口/平成30年推計」)

---

## (2) 都市計画施策の変化

### ・国の動向

平成 23 年に「都市計画運用指針」の改正にあたり、地方公共団体において都市計画道路の必要性について再検証を行い、廃止や幅員変更などの都市計画変更を行うことを助言しています。また、平成 29 年に都市計画基本問題小委員会においても都市計画道路の見直しを指摘しています。

### ・岐阜県の動向

令和 2 年に近年の法改正や実際の見直しの取り組み等を踏まえ、「都市計画道路の見直し方針」を改正しました。

### ・集約型都市構造への転換

関市では、人口減少と少子高齢化が進むなかでも関市が存続していくことができるようにするため、平成 29 年に計画的・継続的なまちづくりを進めるための指針である「関市立地適正化計画」を策定し、本計画に基づいたコンパクトなまちづくりを進めています。

## (3) 未着手都市計画道路における問題

### ・建築制限

長期間整備が行われないにも関わらず、都市計画道路の区域においては、都市計画法第 53 条による建築制限により有効な土地活用が妨げられています。

### ・必要性の再検証

都市計画決定当初に想定されていた道路に求められる機能や役割が、時間の経過とともに変化している可能性があることから、都市計画道路の必要性について再検証する必要があります。

→ 今後は人口減少等に伴う交通需要の減少や、公共事業の縮小、経済の低成長等、計画決定当初からの社会経済情勢も変化していることから、新たなまちづくりの課題への対応が求められています。また、社会経済情勢の変化や成熟型社会に対応した都市計画道路網を実現するため、都市計画道路の必要性、合理性を検証した上で、関市の将来都市像を見据えた都市計画道路網を再構築する必要があります。



### 3. 見直しの基本的な考え方

#### 3.1 上位計画との関連

「都市計画運用指針」や「岐阜県都市計画道路の見直し方針（案）」及び「岐阜県見直し候補路線選定マニュアル（案）」の考え方を踏まえ、「関市都市計画マスタープラン」などの上位計画に即した都市計画道路の見直しを行います。

#### 3.2 関市における将来都市像と道路整備方針

上位計画である「関市都市計画マスタープラン」（令和3年3月）では、将来の都市像を「にぎわい・つながりのある豊かさ巡るまち」と設定されており、この中で道路整備等について以下のような方針が設定されています。

図表7 関市都市計画マスタープランにおける位置付け

| 将来都市像   |
|---|
| にぎわい・つながりのある豊かさ巡るまち   |
| 道路整備に関する方針  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>・交通体系は、広域連携軸や都市連携軸としての役割を担っている道路交通網が中心ですが、今後の高齢化社会の到来や地球環境問題に対する意識の高まり、厳しい財政状況等を踏まえると、コンパクトシティへの転換や、高齢者や学生、障がい者等の移動困難者の移動手段の確保など、公共交通の役割も重要視されます。そのため、自動車や自転車等と公共交通の連携を含めた総合交通政策を進めていきます。</li><li>・都市計画道路については、将来の交通政策や総合的なまちづくりの観点を踏まえ、都市計画決定後何十年も整備が進まない路線や整備効果が期待できない路線などについて、住民参加を含めて整備の見直しを図りつつ、真に必要な道路の効率的な整備を進めます。</li></ul> |
| 道路整備に関する方針  |
| <p>①高規格幹線道路</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・東海北陸自動車道及び(都)東海環状自動車道は、広域的な都市間連携を支える高規格幹線道路であり、都市間交流・連携の強化に重要な役割を果たす路線であることから、これらの路線を活用したまちづくりを推進します。</li><li>・(都)東海環状自動車道は、沿線市町と連携し、4車線化を促進します。</li></ul>   |
| <p>②都市幹線道路</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・市街地を環状に囲む以下の路線を「環状軸」と位置づけ、通過交通の中心市街地への流入を排除し、市街地内の交通錯綜を緩和する路線として整備を推進します。</li><li>・環状軸から放射状に配置する以下の路線や本市の市街地から洞戸地域、板取地域、武儀地域、上之保地域へとつながる以下の路線を「放射・連携軸」と位置づけ、周辺都市との連携強化及び拠点間の移動支援を図る路線として、整備を推進します。</li><li>・中心市街地ゾーンを縦断し、拠点間の連携を強化する路線として、以下の路線を「文化交流軸」として位置づけます。</li></ul>   |
| <p>③補助幹線道路、生活道路</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・幹線道路を補完する都市計画道路（(都)倉知一ノ門線、(都)庄中小屋名線、(都)末広赤尾線等）や、市内の県道、市道などの整備を進め、都市内連携の強化及び快適な交通環境の形成を図ります。</li><li>・市街地及び市全域に分布する集落地においては、日常の生活空間、防災空間として、安全な生活道路の整備・充実を推進します。</li></ul>  |

| 区分                 |        | 該当路線  |
|--------------------|--------|---|
| 高規格幹線道路<br>(広域連携軸) |        | 東海北陸自動車道、(都)東海環状自動車道  |
| 都市幹線道路             | 環状軸    | (都)国道156号線 [(国)156号]、(都)山田東田原線 [(国)248号]、(都)東山西田原線、(都)下有知東山線  |
|                    | 放射・連携軸 | (都)国道248号線、(都)国道418号西関バイパス線[(国)418号]、(都)藤谷山王線、(主)江南関線、(都)一本木岩下線、(主)関金山線、(主)関本巣線、(都)坂田関線、(都)下切坂田線、(主)岐阜美濃線、(一)富加美濃線、(主)北野乙狩線、(国)256号、(主)白鳥板取線、(主)美濃洞戸線、(主)美濃加茂和良線、(主)美濃川辺線、(主)金山上之保線 |
|                    | 文化交流軸  | (都)西本郷尾太線、(都)西本郷一ツ山線  |
| 補助幹線道路             |        | (都)倉知一ノ門線、(都)庄中小屋名線、(都)末広赤尾線など  |

### 3.3 関市における将来都市像と道路整備方針

都市計画道路が整備されることにより向上する道路の機能について「必要性」の観点から評価するとともに、交通特性、地域特性、事業特性等について「合理性」の観点からも評価し、見直しの検証を行います。

○岐阜県都市計画道路の見直し方針（案）では、以下の4つの視点から見直しを行うこととしています。

- ①地域・住民主体による見直し
- ②経済性の観点における見直し
- ③地域特性の観点における見直し
- ④外部要件の観点における見直し

## 4. 見直しの評価手順

### 4.1 評価の流れ

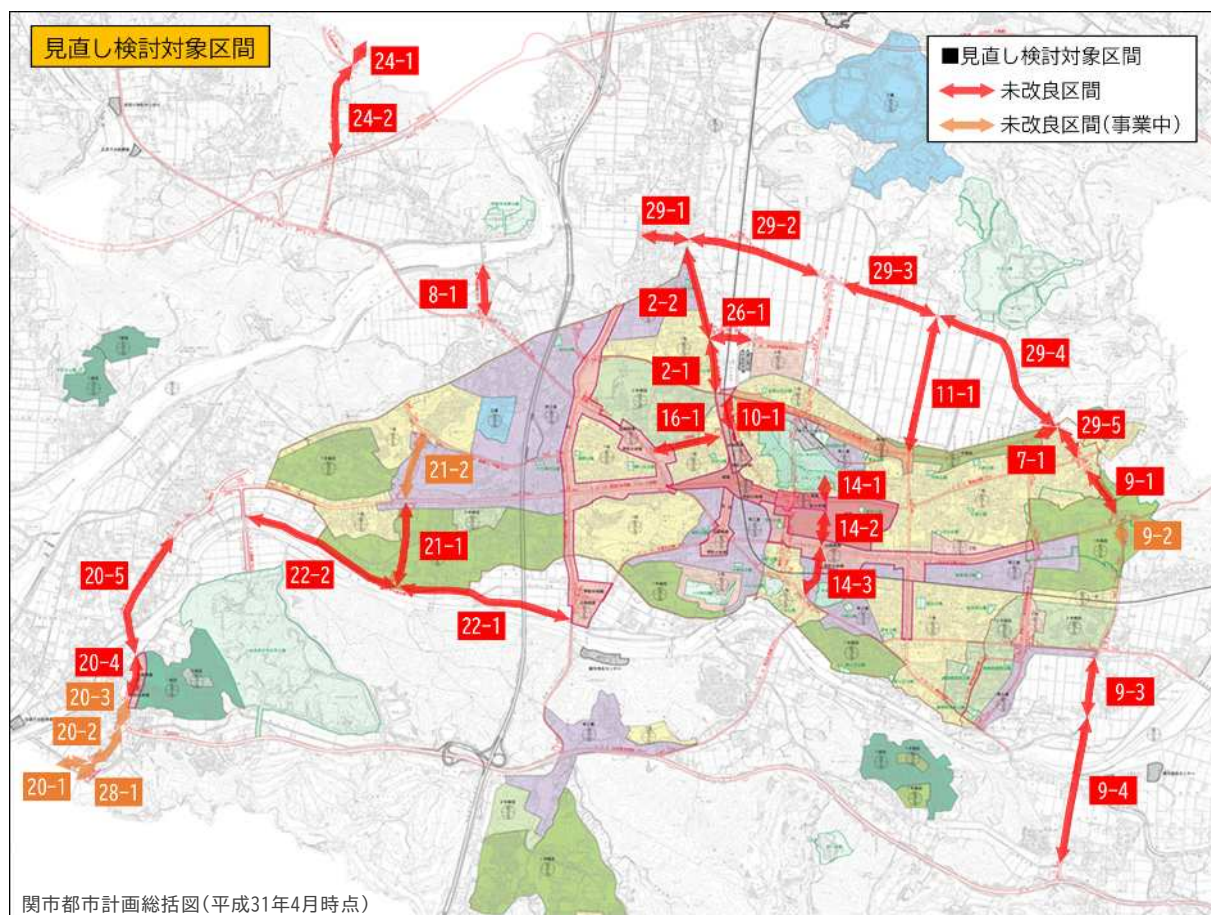
- ・都市計画道路に求められる機能や役割とその重要性から「必要性」、「合理性」の観点から踏まえた評価項目・評価基準により、見直し検討対象区間について評価を行い、地域の状況や課題等を踏まえた上で見直し候補路線（案）を選定します。

### 4.2 見直し検証対象区間の抽出

- ・未改良区間のすべての幹線街路を見直し検討対象区間とします（事業中の区間も含む）。
- ・きめ細かに評価するため対象路線の区間割を行い、下図15路線32区間を対象区間として設定します。

※自動車専用道（東海環状自動車道）は、東海三県にまたがる広域的な高速道路ネットワークを形成する路線であり、今回の都市計画道路見直しの趣旨にはそぐわないため、検討対象から除いています。

図表8 見直し検討対象区間



### 4.3 評価項目の設定

- ・都市計画道路がもつ機能や特性を踏まえ、必要性や合理性の観点から以下の評価項目を設定しました。

図表9 必要性評価項目と評価の考え方

| 区分       | 評価項目      | 評価の考え方  |
|----------|-----------|---|
| ①交通機能    | 通行機能      | 上位計画(関市都市計画マスタープラン)で幹線道路として位置付けられた道路は必要性が高い             |
|          |           | 市街地の渋滞緩和に寄与する道路は必要性が高い                                  |
|          | 沿道利用機能    | 商店や工場への沿道利用が見込まれる道路は必要性が高い                              |
|          | アクセス機能    | 主要な施設(拠点、公園、病院、大型商業施設等)や交通結節点(主要な駅、高速IC)へのアクセス道路は必要性が高い |
| ②空間機能    | 都市防災機能    | 緊急輸送道路、避難場所への避難路となる道路は必要性が高い                            |
|          |           | 延焼遮断効果のある道路は必要性が高い                                      |
| ③市街地形成機能 | 土地利用の誘導形成 | 都市機能誘導区域や居住誘導区域内の利便性向上、土地利用の誘導に資する道路は必要性が高い             |
|          | 都市構造の誘導形成 | 地域間連絡、地域内の核となる幹線道路は必要性が高い                               |

図表10 合理性評価項目と評価の考え方

| 区分                          | 評価項目                     | 評価の考え方   |
|-----------------------------|--------------------------|--|
| ①交通特性                       | ネットワーク機能                 | 居住誘導区域から都市幹線道路へアクセスする道路は合理性が高い                               |
|                             | 自動車通行機能                  | 交通需要の変化により計画の規模に対して将来交通量が少ない道路や周辺の道路ネットワークで交通処理が可能な道路は合理性が低い |
|                             | 自転車・歩行者通行機能              | 駅や学校に近く自転車・歩行者の通行が多いと想定される道路や自転車の通行が多い幹線道路は合理性が高い            |
|                             |                          | 沿道土地利用等からみて自転車・歩行者の通行が少ないと想定される道路は合理性が低い                     |
|                             | 沿道利用機能                   | 整備により沿道の商店等への沿道利用が確保できる道路は合理性が高い                             |
| 代替機能                        | 交通処理上、代替路線が存在する道路は合理性が低い |  |
| ②地域特性                       | 土地利用                     | 土地利用状況における歩道幅員の規模が適正な道路は合理性が高い                               |
|                             | 地域資源                     | 文化財や景観に影響する道路は合理性が低い   |
| ③事業特性                       | 経済性                      | 大規模構造物を整備する必要がある、事業費が高額となる道路は合理性が低い                          |
|                             |                          | すでに2車線以上の車道及び歩道が整備された現道のある道路は合理性が低い                          |
|                             | 実現性                      | 整備により大掛かりな建物等の取り壊しを招く道路は合理性が低い                               |
| 地形や地物により路線線形の制約がある道路は合理性が低い |                          |  |

#### 4.4 評価指標及び評価ウェイトの設定

- ・各評価項目について評価を行うため、評価基準を設定しました。
- ・なお、各指標の評価ウェイト（配点）については、AHP法（一対比較法）を用いて検討しました。

図表11 必要性評価指標の評価ウェイト・評価基準

| 区分           |                     | 配点  | 評価基準   |
|--------------|---------------------|-----|--|
| ①交通機能        | 通行機能①<br>(位置付け)     | 20  | 関市都市計画マスタープランによる位置付け<br>○都市幹線道路 : 20<br>○補助幹線道路・その他の都市計画道路 : 15<br>○上記以外 : 5         |
|              | 通行機能②<br>(渋滞緩和)     | 10  | ○渋滞緩和に寄与 : 10<br>○上記以外 : 0   |
|              | 沿道利用機能              | 5   | 沿道の用途地域<br>○商業系地域・工業系地域を通過 : 5<br>○第1種・第2種・準住居地域を通過 : 3<br>○上記以外 : 0                 |
|              | アクセス機能              | 10  | ○アクセス向上に寄与 : 10<br>○上記以外 : 0   |
| ②空間機能        | 都市防災機能①<br>(緊急輸送道路) | 5   | ○岐阜県緊急輸送道路指定区間を含む : 5<br>○上記以外 : 0   |
|              | 都市防災機能②<br>(延焼遮断)   | 5   | ○延焼遮断に寄与(用途指定ありかつ現道幅員12m未満かつ計画幅員12m以上。ただし、河川に面し、河川によって延焼遮断できる道路は除く) : 5<br>○上記以外 : 0 |
| ③市街地<br>形成機能 | 土地利用の<br>誘導形成       | 10  | ○都市機能誘導区域または居住誘導区域を通過 : 10<br>○上記以外 : 0  |
|              | 都市構造の<br>誘導形成       | 35  | ○地域間を連絡する幹線道路 : 35<br>○地域内の核となる幹線道路 : 20<br>○地域内の生活道路 : 5                            |
| 合計           |                     | 100 |  |

図表12 合理性評価指標の評価ウェイト・評価基準

| 区分    |              | 配点  | 評価基準   |
|-------|--------------|-----|--|
| ①交通特性 | ネットワーク機能     | 10  | ○都市幹線道路 : 10<br>○居住誘導区域から都市幹線道路へのアクセス道路 : 10<br>○上記以外 : 0  |
|       | 自動車通行機能      | 10  | ○4車線計画区間で将来交通量が設計基準未満の区間 : 0<br>○交通量の変化等により、周辺の道路ネットワークで交通処理が可能である区間 : 0<br>○上記以外 : 10                                       |
|       | 自転車・歩行者通行機能  | 5   | ○自転車・歩行者需要が高い（駅・小学校・中学校・高校・大学から500m以内のエリアを含む） : 5<br>○上記・下記以外 : 3<br>○自転車・歩行者需要が低い（用途指定がなく、現状で沿道の土地利用もなく、将来的な土地利用も見込めない） : 0 |
|       | 沿道利用機能       | 5   | ○用途指定があり整備により停車帯が確保可能（2車線道路は計画幅員16m以上、4車線道路は計画幅員25m以上の道路） : 5<br>○上記以外 : 0   |
|       | 代替機能         | 15  | ○並行路線が計画道路の機能を代替可能 : 0<br>○並行路線に歩道整備をすれば機能を代替可能 : 5<br>○上記以外 : 15  |
| ②地域特性 | 土地利用（歩道幅員）   | 15  | ○歩道の規模が適正（下記以外） : 15<br>○歩道の規模が大きい（用途指定なしまたは住居系で、かつ計画幅員が14mを超える区間） : 0<br>○計画幅員内で歩道が整備できない（計画幅員が12m未満の区間） : 0                |
|       | 地域資源（文化財・景観） | 5   | ○景観計画重点地区を通過 : 0<br>○文化財に影響 : 0<br>○上記以外 : 5   |
| ③事業特性 | 経済性①（大規模構造物） | 10  | ○大規模構造物（鉄道立体、大規模橋梁等）あり : 0<br>○なし : 10   |
|       | 経済性②（現況充足）   | 10  | ○2車線以上の車道かつ歩道が整備された現道あり : 0<br>○上記を満たさない現道あり : 5<br>○現道なし : 10   |
|       | 実現性①（支障物件）   | 10  | ○支障物件が多い（既成市街地・集落内を通過） : 0<br>○支障物件が中程度（上記以外で沿道に建物あり） : 5<br>○支障物件が少ない（沿道に建物がほとんどない） : 10                                    |
|       | 実現性②（路線線形）   | 5   | ○地形や地物による制約あり : 0<br>○上記以外 : 5   |
| 合計    |              | 100 |  |

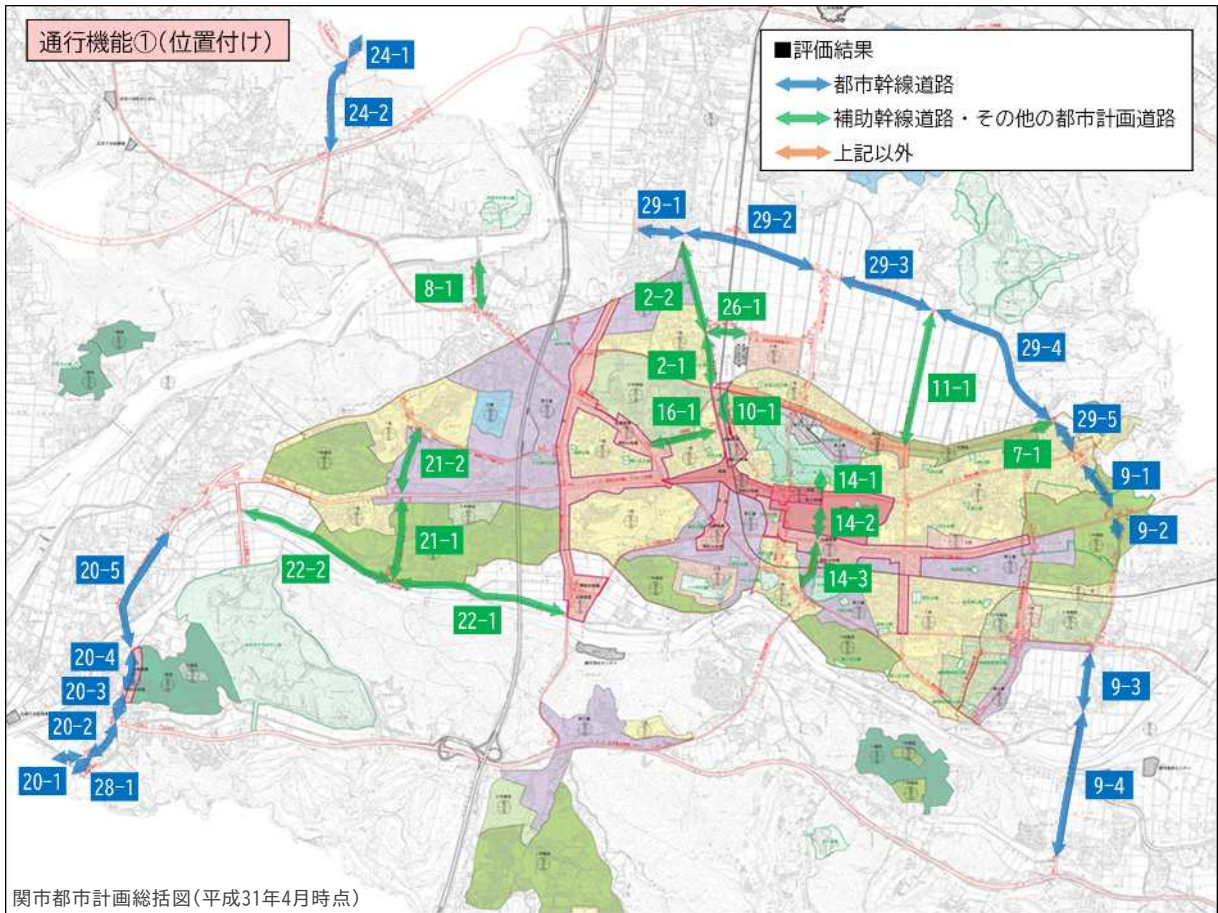
## 5. 見直しの結果

### 5.1 各区間の評価結果

#### (1) 必要性指標評価結果

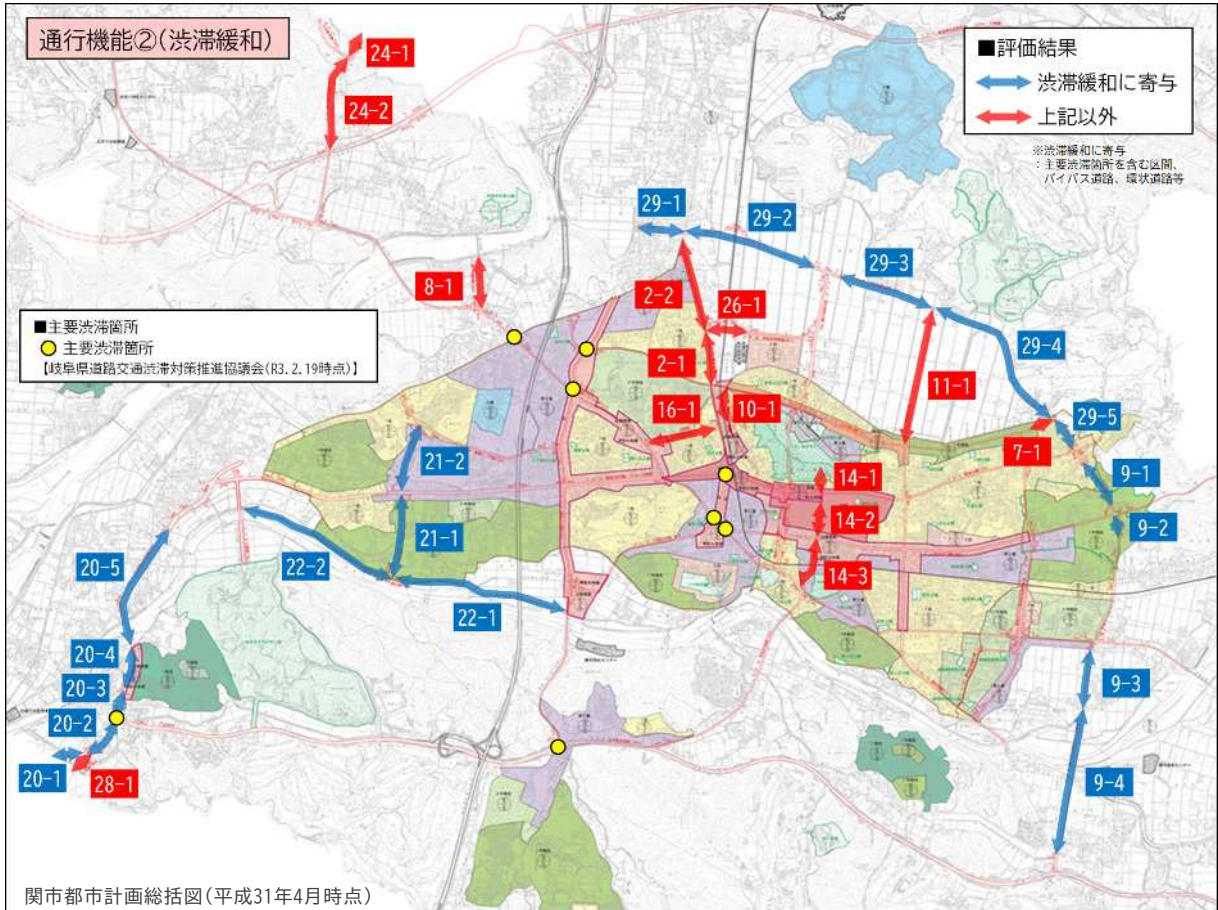
(通行機能①：位置付け)

|        |   |
|--------|---|
| 評価の考え方 | ・上位計画(都市マス)で幹線道路として位置付けられた道路は必要性が高い   |
| 評価基準   | 関市都市計画マスタープランによる位置付け<br>○都市幹線道路 : 20<br>○補助幹線及びその他の都市計画道路 : 15<br>○上記以外 : 5 |



(通行機能②：渋滞緩和)

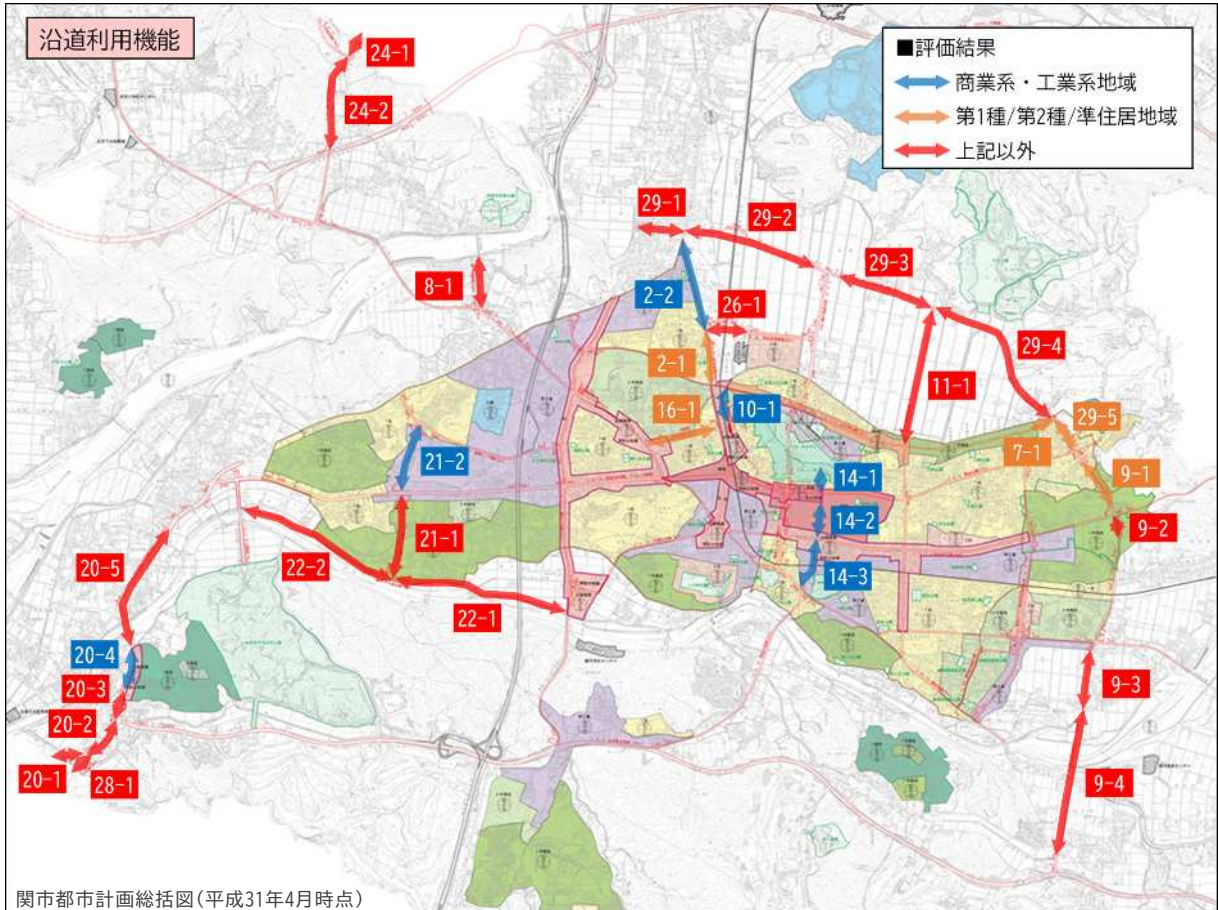
|        |  |
|--------|--|
| 評価の考え方 | ・市街地の渋滞緩和に寄与する道路は必要性が高い                          |
| 評価基準   | ○渋滞緩和に寄与（主要渋滞箇所を含む区間、バイパス道路、環状道路等）：10<br>○上記以外：0 |





(沿道利用機能)

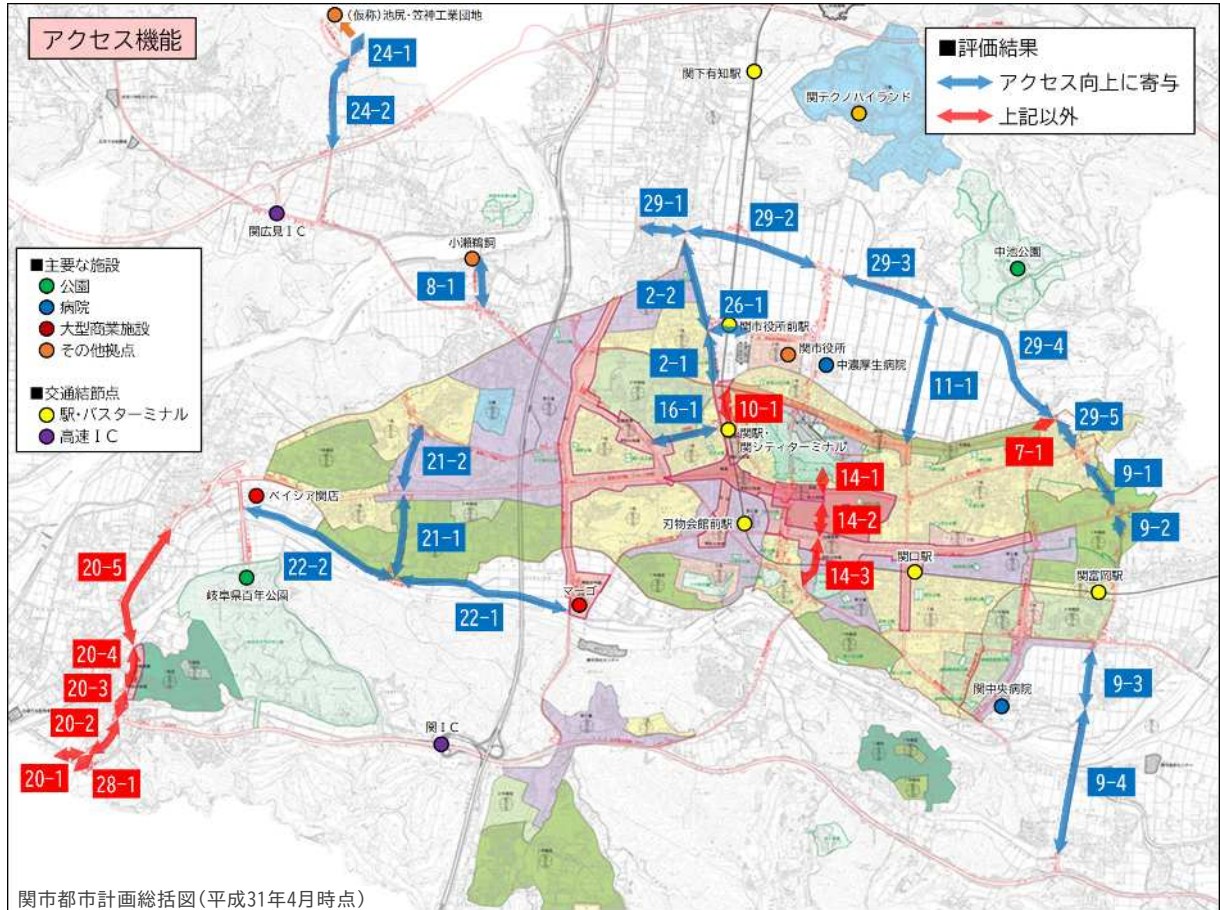
|        |  |
|--------|--|
| 評価の考え方 | ・商店や工場への沿道利用が見込まれる道路は必要性が高い  |
| 評価基準   | 沿道の用途地域<br>○商業系地域・工業系地域を通過 : 5<br>○第1種・第2種・準住居地域を通過 : 3<br>○上記以外 : 0 |



|  |              |  |         |  |        |
|--|--------------|--|---------|--|--------|
|  | 第1種低層住居専用地域  |  | 第1種住居地域 |  | 近隣商業地域 |
|  | 第2種低層住居専用地域  |  | 第2種住居地域 |  | 商業地域   |
|  | 第1種中高層住居専用地域 |  | 準住居地域   |  | 準工業地域  |
|  | 第2種中高層住居専用地域 |  |         |  | 工業地域   |
|  |              |  |         |  | 工業専用地域 |

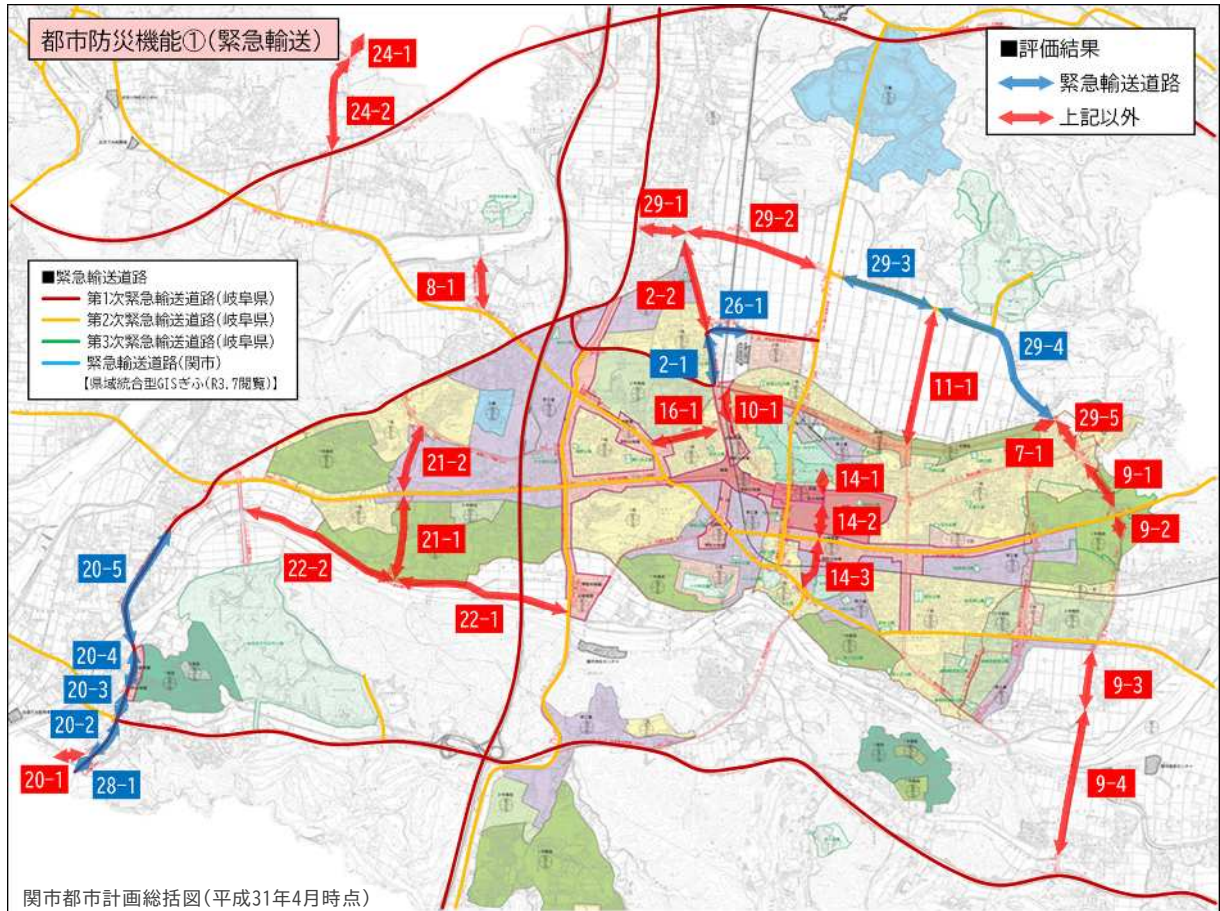
(アクセス機能)

|        |   |
|--------|---|
| 評価の考え方 | ・ 主要な施設（拠点、公園、病院、大型商業施設等）や交通結節点（主要な駅、高速IC）へのアクセス道路は必要性が高い |
| 評価基準   | ○アクセス向上に寄与：10<br>○上記以外：0                                  |



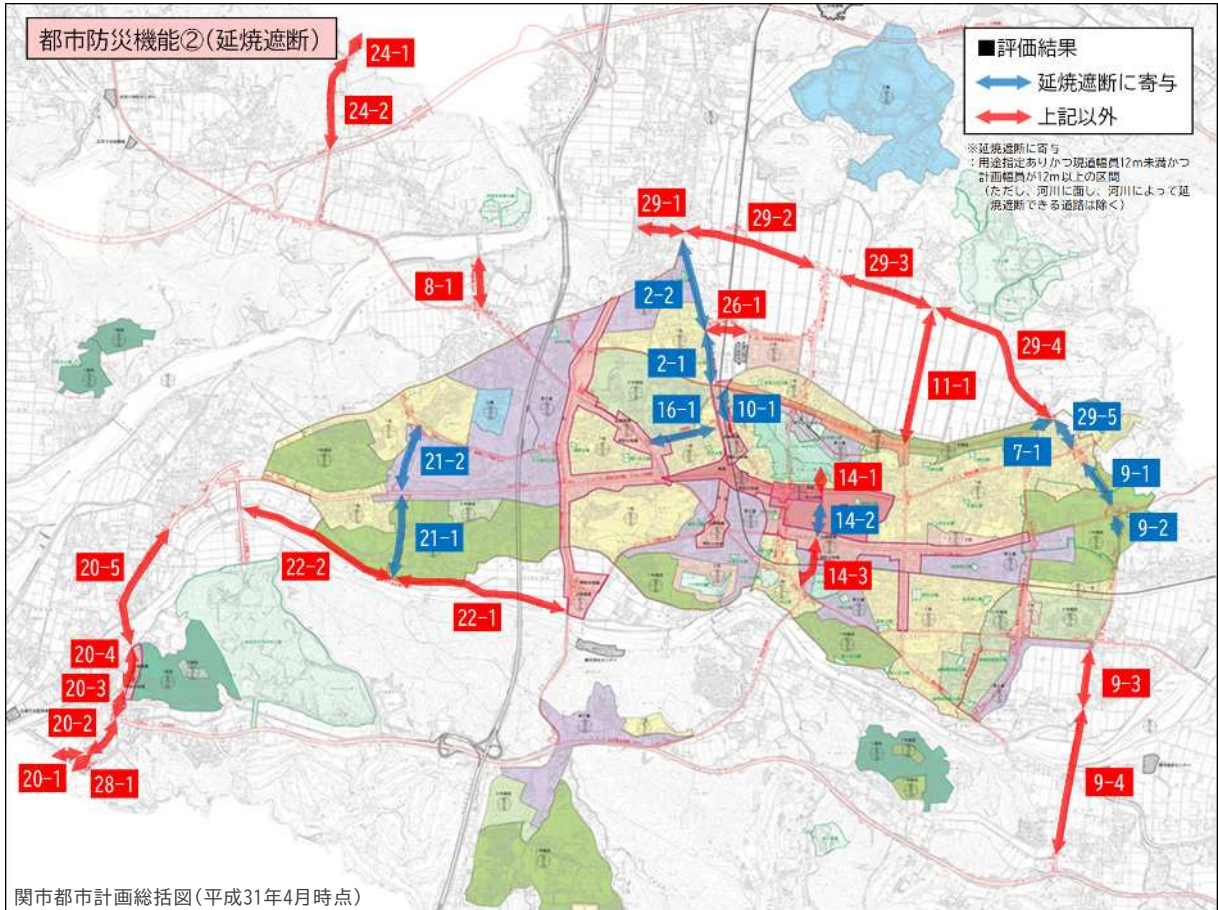
(都市防災機能①：緊急輸送道路)

|        |                                |
|--------|--------------------------------|
| 評価の考え方 | ・緊急輸送道路、避難場所への避難路となる道路は必要性が高い  |
| 評価基準   | ○岐阜県緊急輸送道路指定区間を含む：5<br>○上記以外：0 |



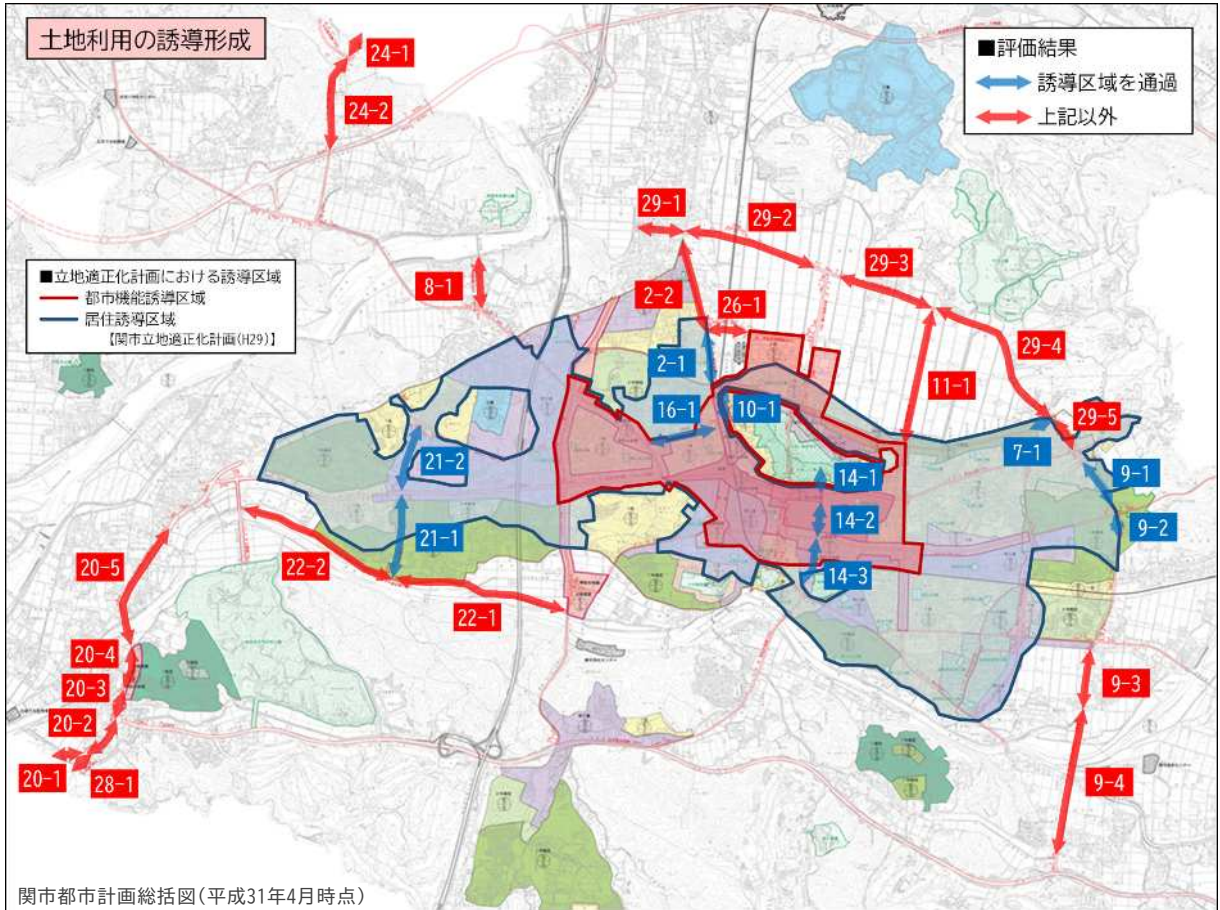
(都市防災機能②：延焼遮断)

|        |  |
|--------|--|
| 評価の考え方 | ・延焼遮断効果のある道路は必要性が高い  |
| 評価基準   | ○用途指定ありかつ現道幅員12m未満かつ計画幅員12m以上（ただし、河川に面し、河川によって延焼遮断できる道路は除く）：5<br>○上記以外：0 |



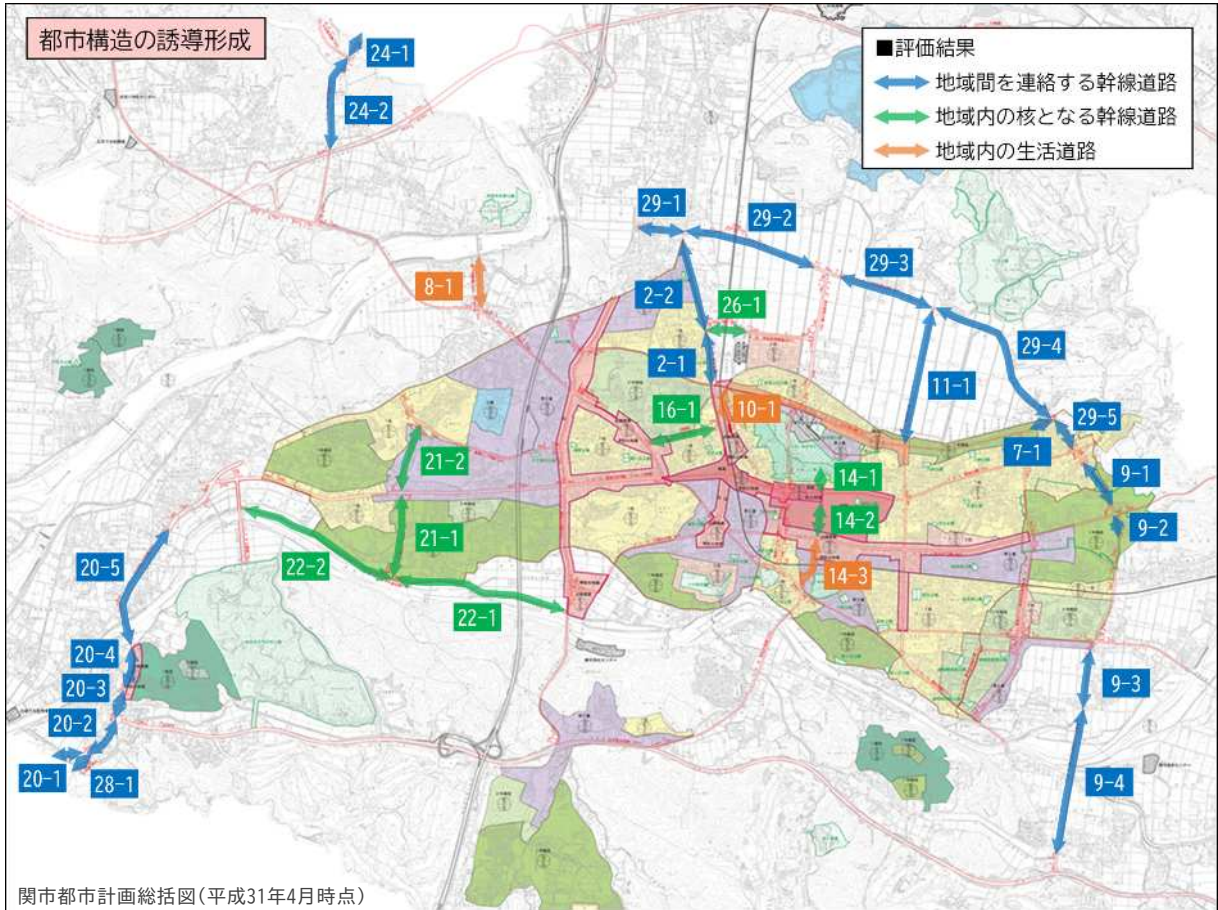
(土地利用の誘導形成)

|        |  |
|--------|--|
| 評価の考え方 | ・都市機能誘導区域や居住誘導区域内の利便性向上、土地利用の誘導に資する道路は必要性が高い |
| 評価基準   | ○都市機能誘導区域または居住誘導区域を通過：10<br>○上記以外：0          |



(都市構造の誘導形成)

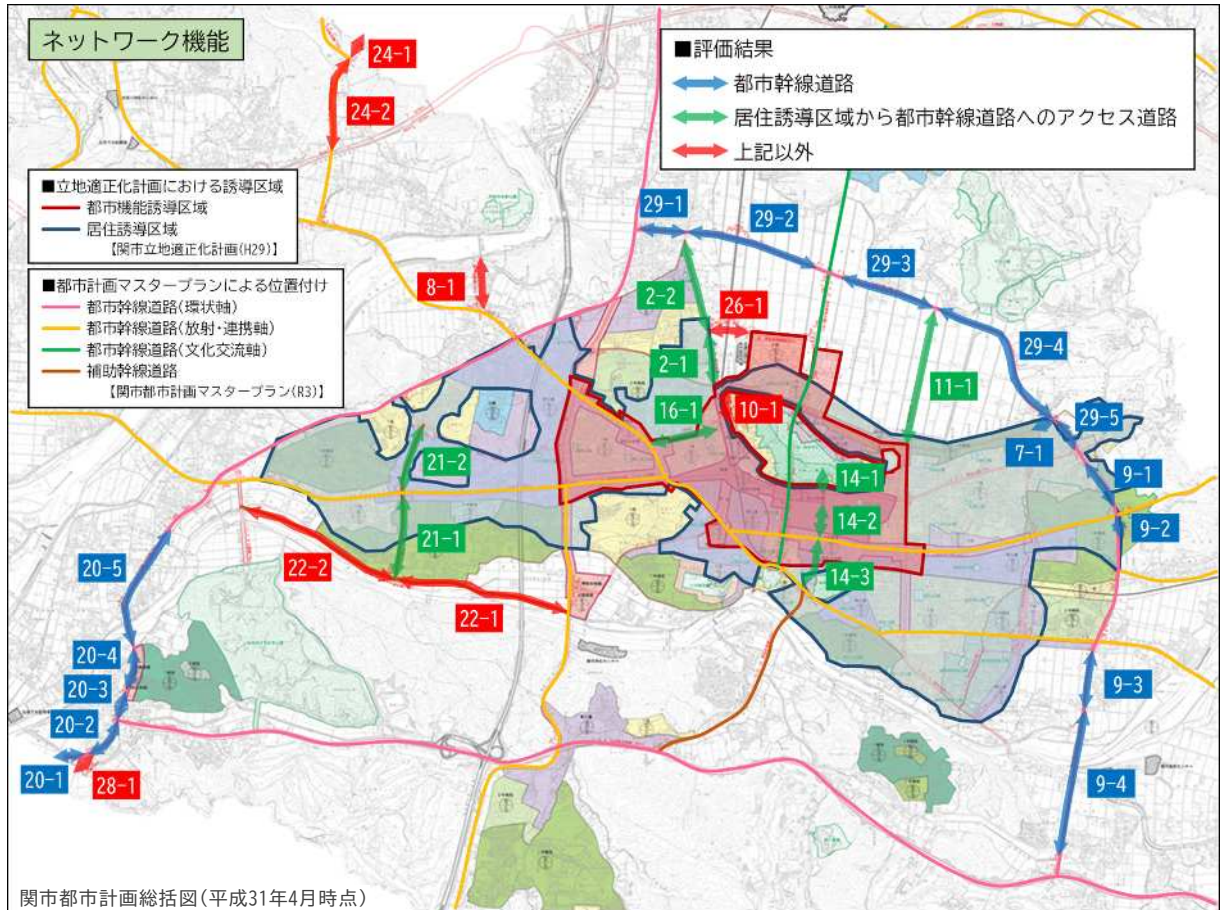
|        |   |
|--------|---|
| 評価の考え方 | ・ 地域間連絡、地域内の核となる幹線道路は必要性が高い                                 |
| 評価基準   | ○ 地域間を連絡する幹線道路： 3 5<br>○ 地域内の核となる幹線道路： 2 0<br>○ 地域内の生活道路： 5 |



## (2) 合理性指標評価結果

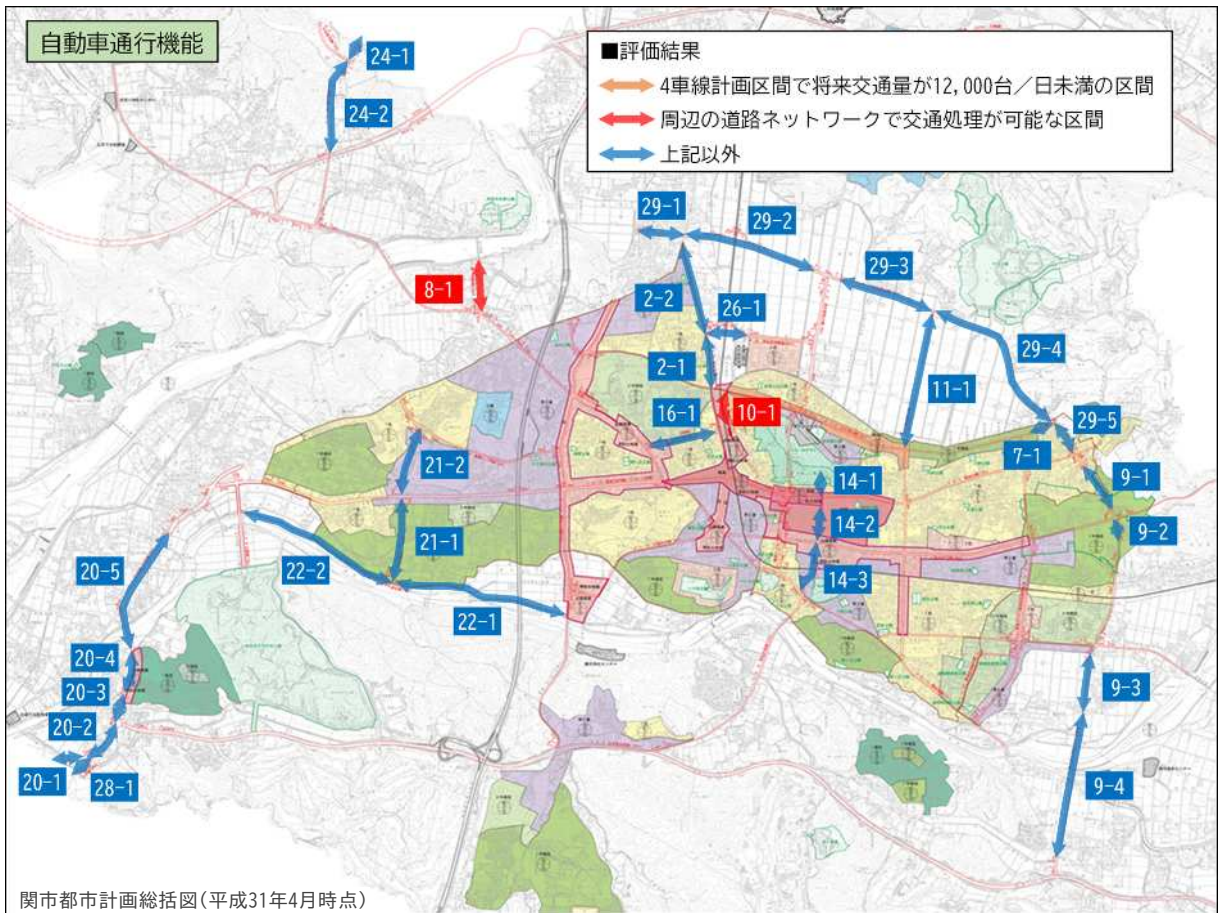
(ネットワーク機能)

|        |   |
|--------|---|
| 評価の考え方 | ・都市幹線道路や、居住誘導区域から都市幹線道路へアクセスする道路は合理性が高い                   |
| 評価基準   | ○都市幹線道路 : 10<br>○居住誘導区域から都市幹線道路へのアクセス道路 : 10<br>○上記以外 : 0 |



(自動車通行機能)

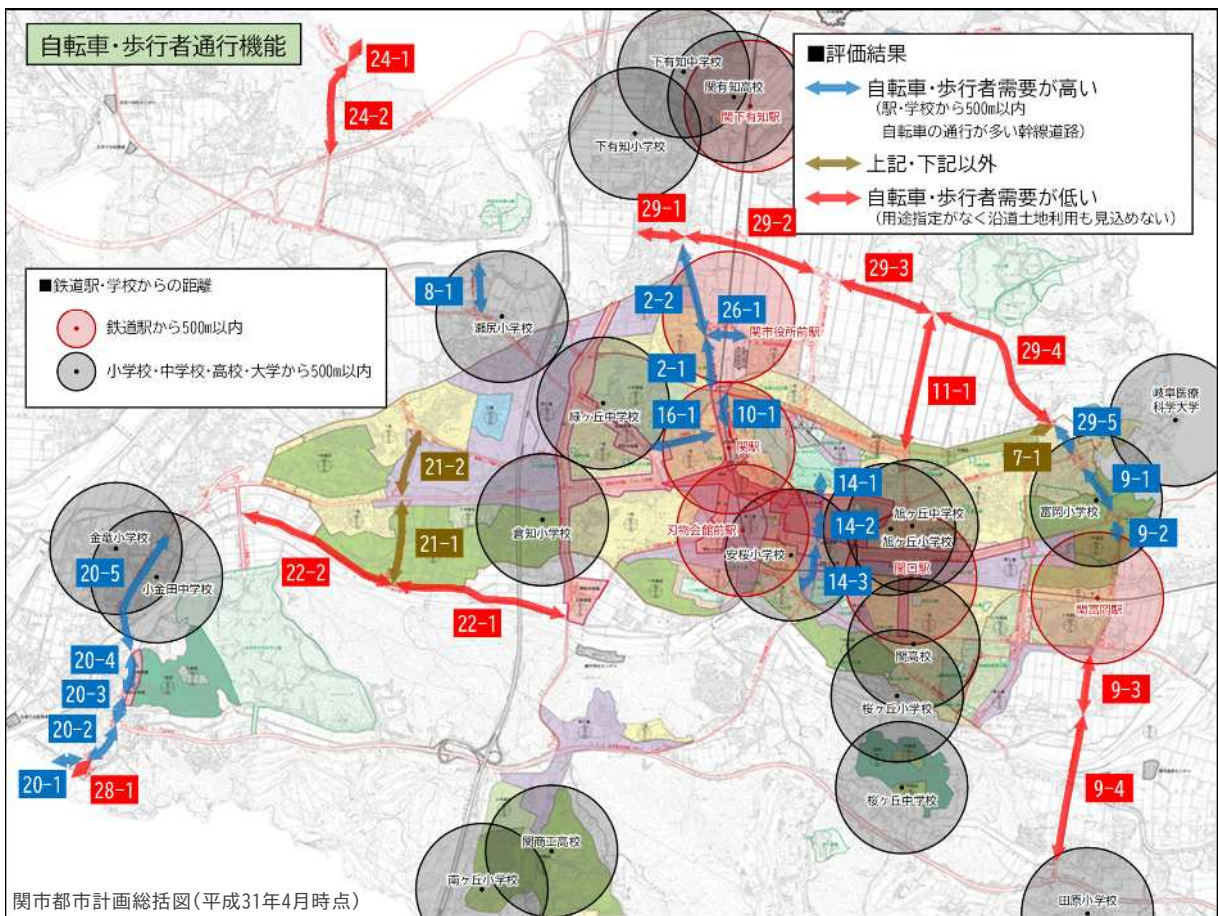
|        |  |
|--------|--|
| 評価の考え方 | ・ 交通需要の変化により計画の規模に対して将来交通量が少ない道路や周辺の道路ネットワークで交通処理が可能な道路は合理性が低い                         |
| 評価基準   | ○ 4車線計画区間で将来交通量が設計基準未満の区間： 0<br>○ 交通量の変化等により、周辺の道路ネットワークで交通処理が可能である区間： 0<br>○ 上記以外： 10 |





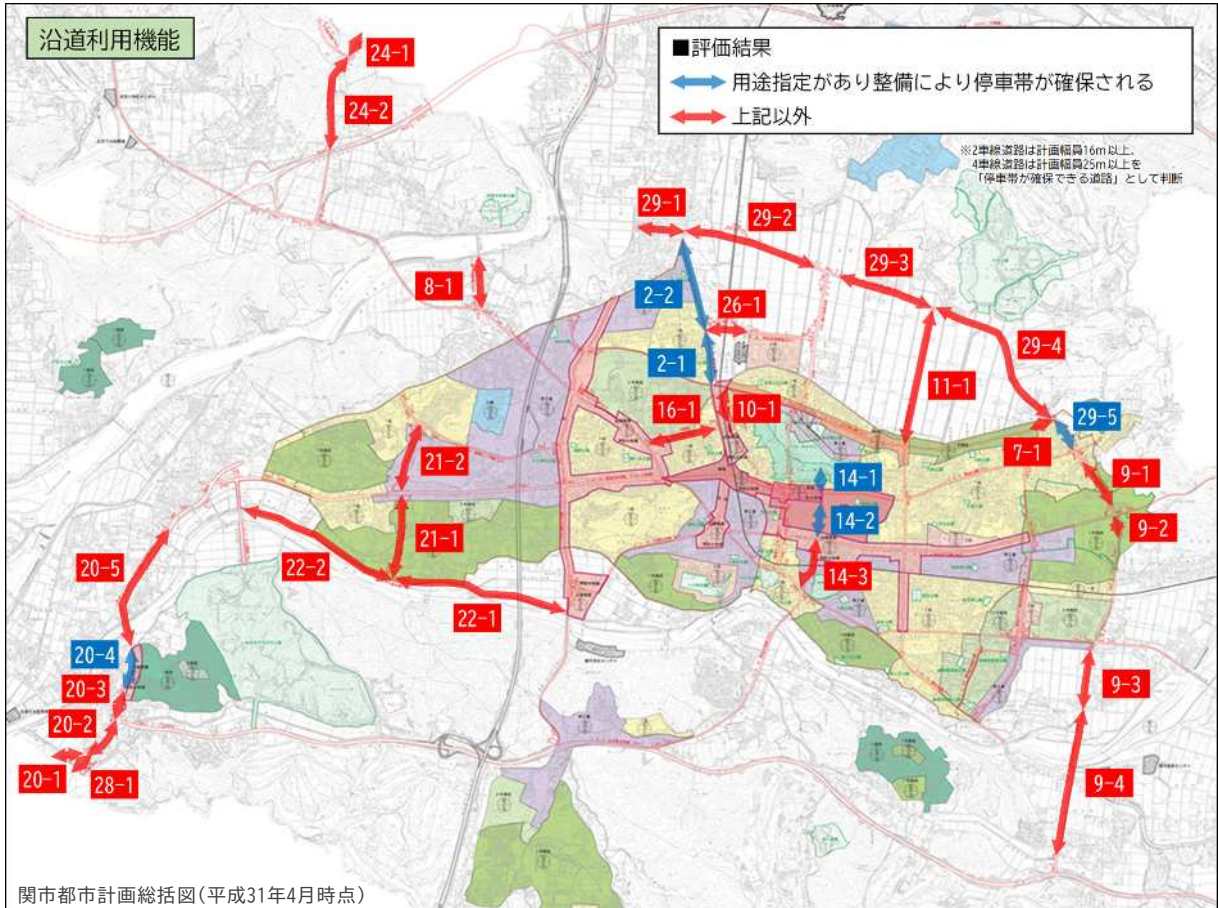
(自転車・歩行者通行機能)

|               |   |
|---------------|---|
| <p>評価の考え方</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅や学校に近く自転車・歩行者の通行が多いと想定される道路や自転車の通行が多い幹線道路は合理性が高い</li> <li>・ 沿道土地利用等からみて自転車・歩行者の通行が少ないと想定される道路は合理性が低い</li> </ul>   |
| <p>評価基準</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自転車の多い幹線道路、または自転車・歩行者需要が高い（駅・小学校・中学校・高校・大学から500m以内のエリアを含む）：5</li> <li>○ 上記・下記以外：3</li> <li>○ 自転車・歩行者需要が低い（用途指定がなく、現状で沿道の土地利用もなく、将来的な土地利用も見込めない）：0</li> </ul> |



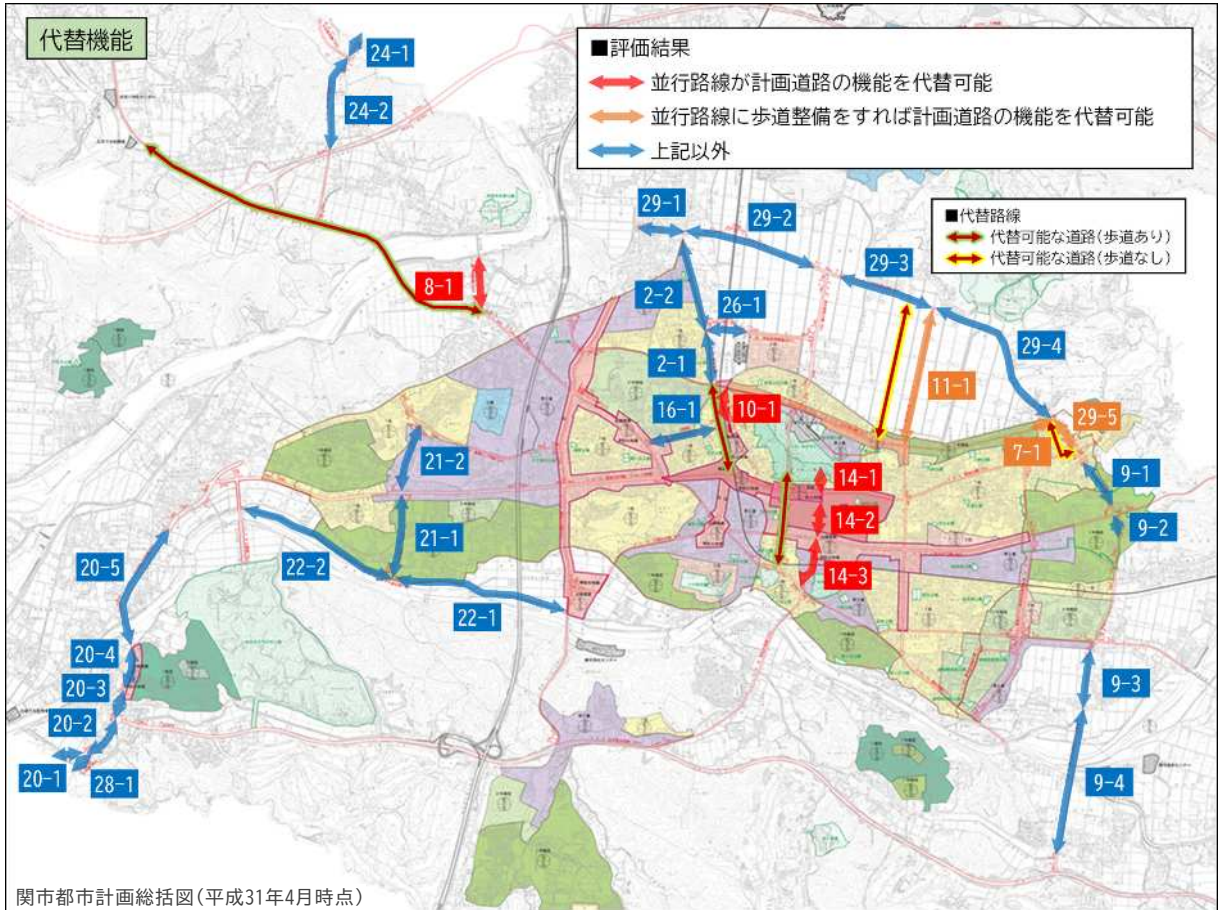
(沿道利用機能)

|        |   |
|--------|---|
| 評価の考え方 | ・整備により沿道の商店等への沿道利用が確保できる道路は合理性が高い                                       |
| 評価基準   | ○用途指定があり整備により停車帯が確保可能（2車線道路は計画幅員16m以上、4車線道路は計画幅員25m以上の道路）：5<br>○上記以外　：0 |



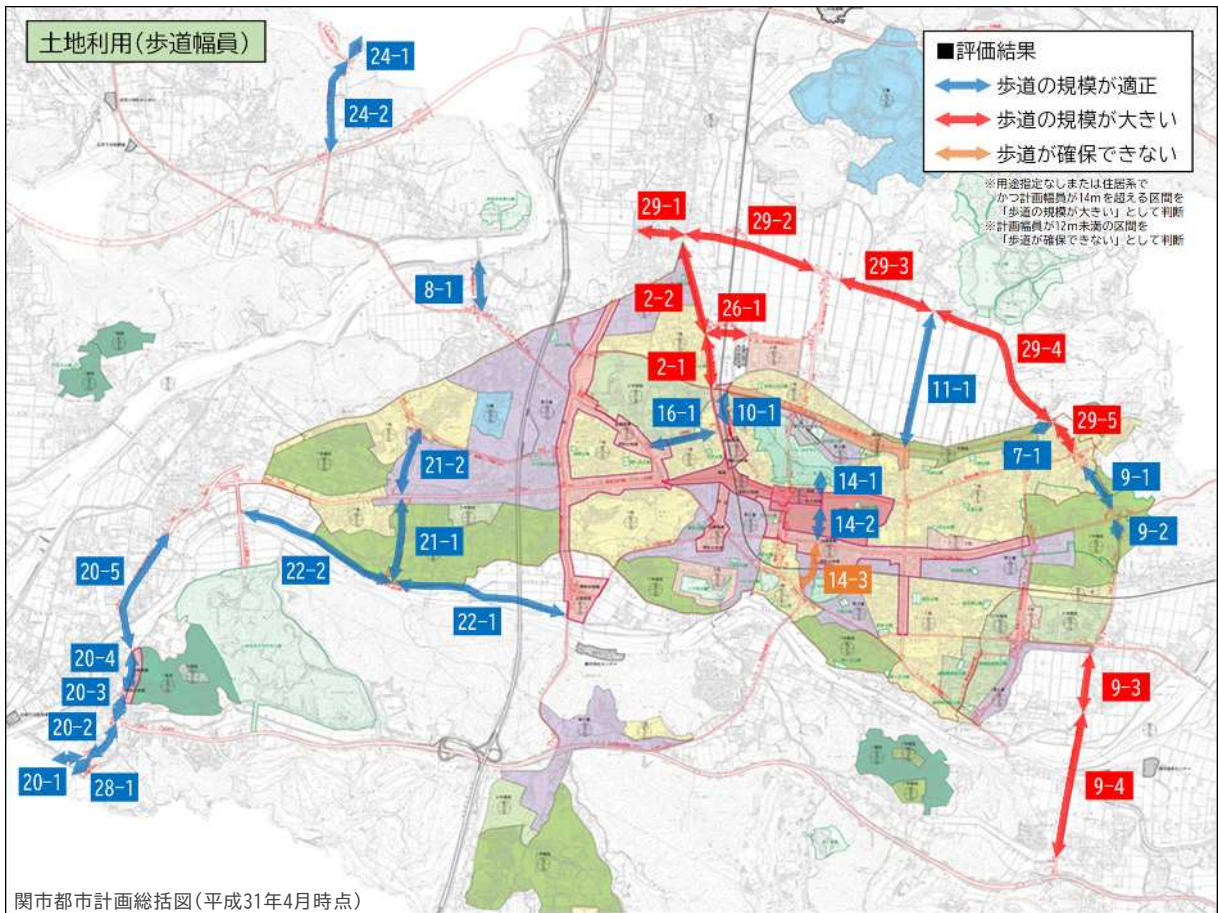
(代替機能)

|        |  |
|--------|--|
| 評価の考え方 | ・ 交通処理上、代替路線が存在する道路は合理性が低い   |
| 評価基準   | ○ 並行路線が計画道路の機能を代替可能 : 0<br>○ 並行路線に歩道整備をすれば機能を代替可能 : 5<br>○ 上記以外 : 15 |



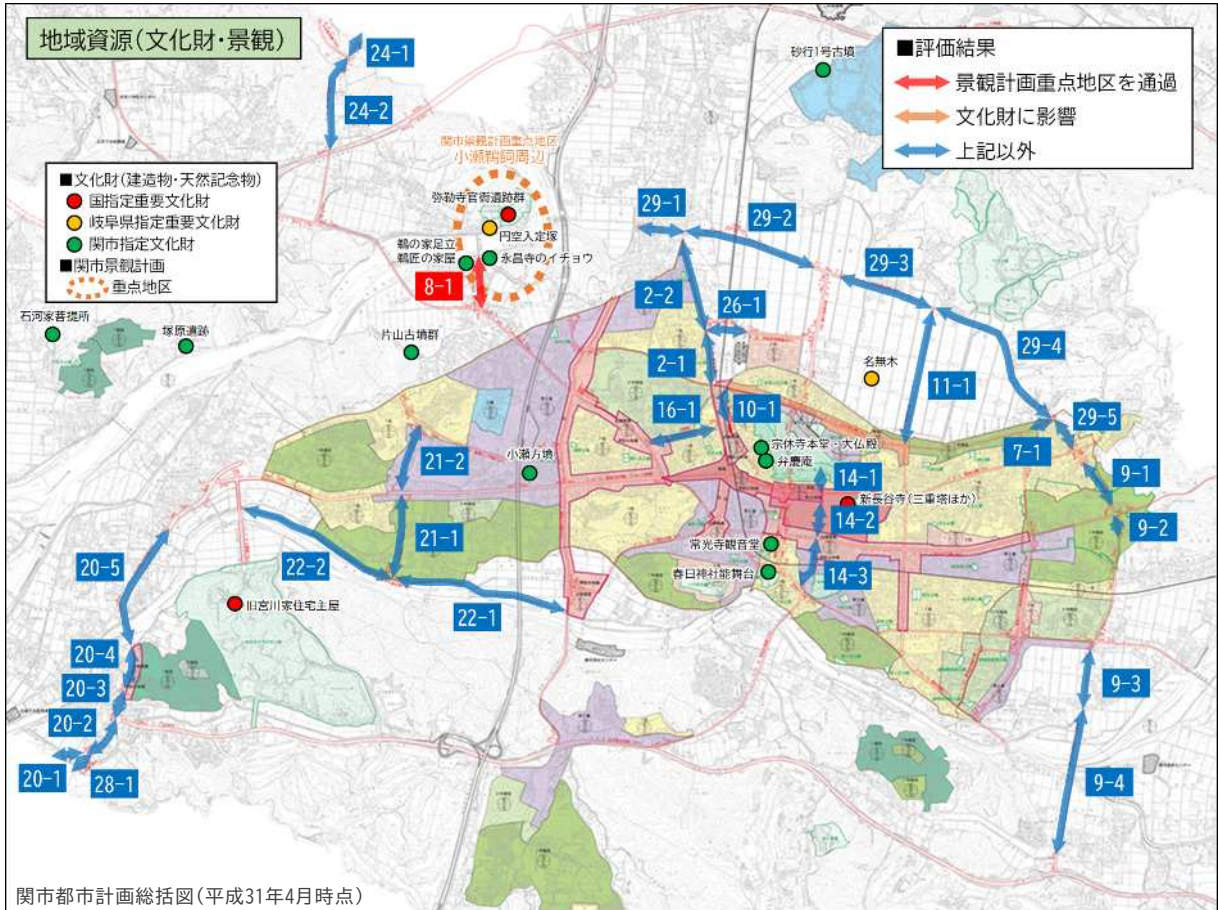
(土地利用：歩道幅員)

|        |  |
|--------|--|
| 評価の考え方 | ・土地利用状況における歩道幅員の規模が適正な道路は合理性が高い  |
| 評価基準   | ○歩道の規模が適正（下記以外）： 15<br>○歩道の規模が大きい（用途指定なしまたは住居系で、かつ計画幅員が14mを超える区間）： 0<br>○計画幅員内で歩道が整備できない（計画幅員が12m未満の区間）： 0 |



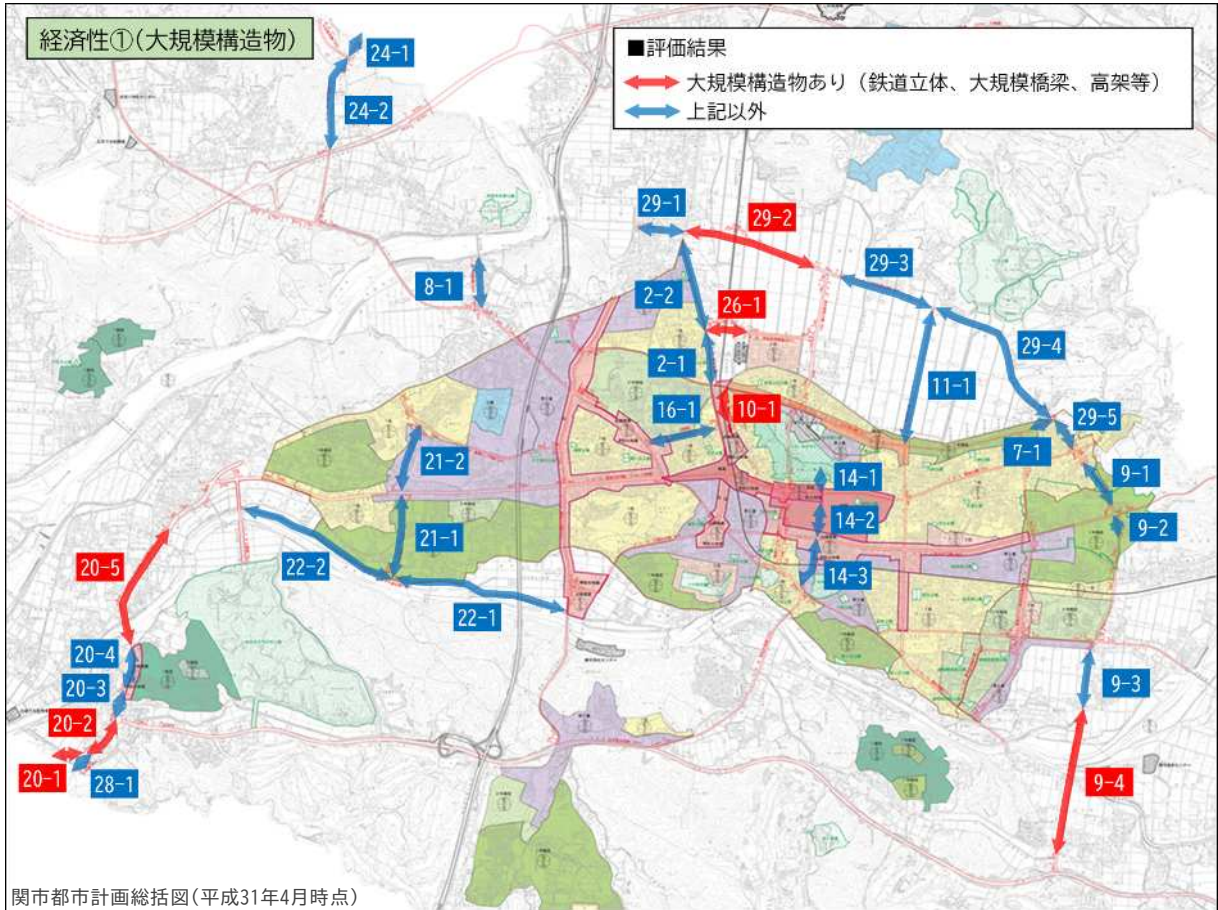
(地域資源：文化財・景観)

|        |  |
|--------|--|
| 評価の考え方 | ・文化財や景観に影響する道路は合理性が低い                  |
| 評価基準   | ○景観計画重点地区を通過：0<br>○文化財に影響：0<br>○上記以外：5 |



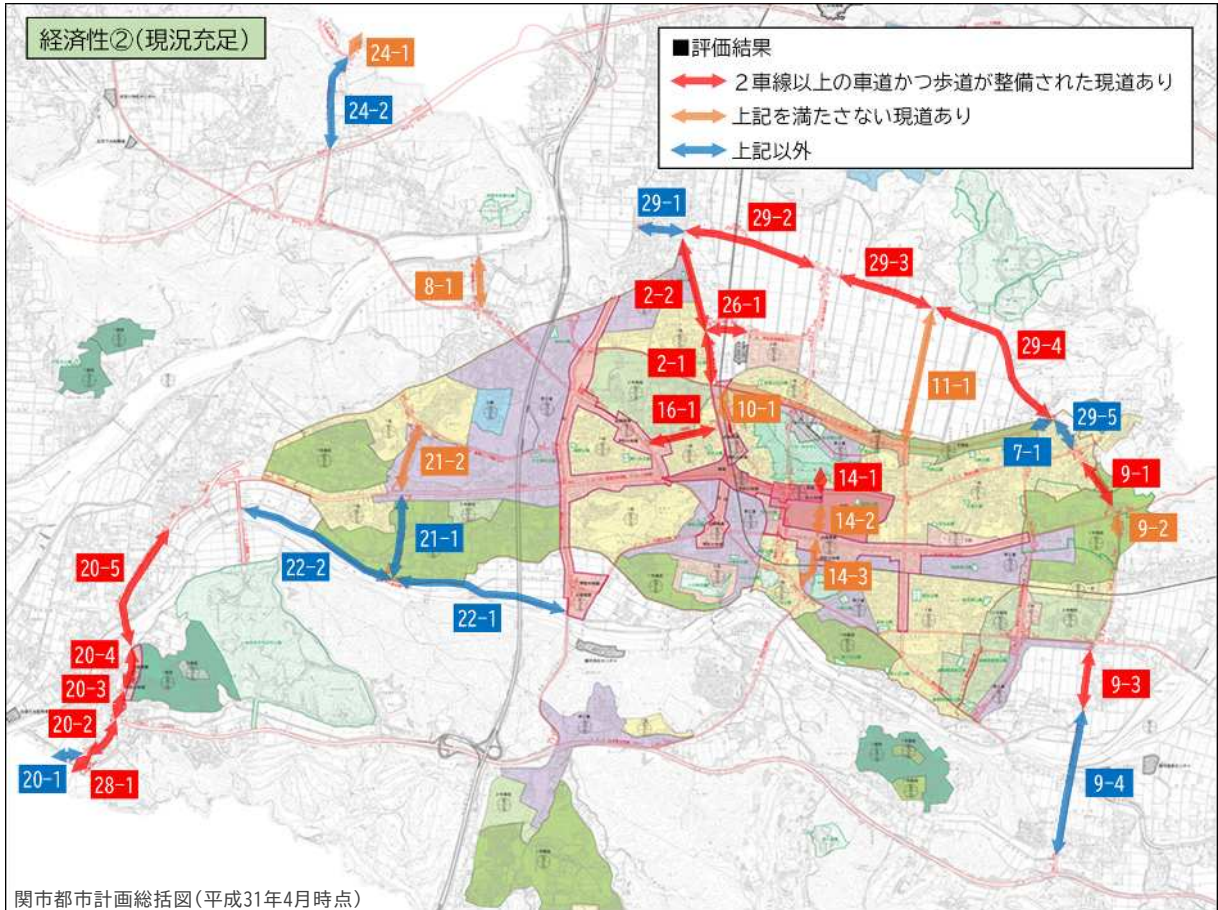
(経済性①：大規模構造物)

|        |   |
|--------|---|
| 評価の考え方 | ・大規模構造物を整備する必要があり、事業費が高額となる道路は合理性が低い    |
| 評価基準   | ○大規模構造物あり（鉄道立体、大規模橋梁、高架等）： 0<br>○なし： 10 |



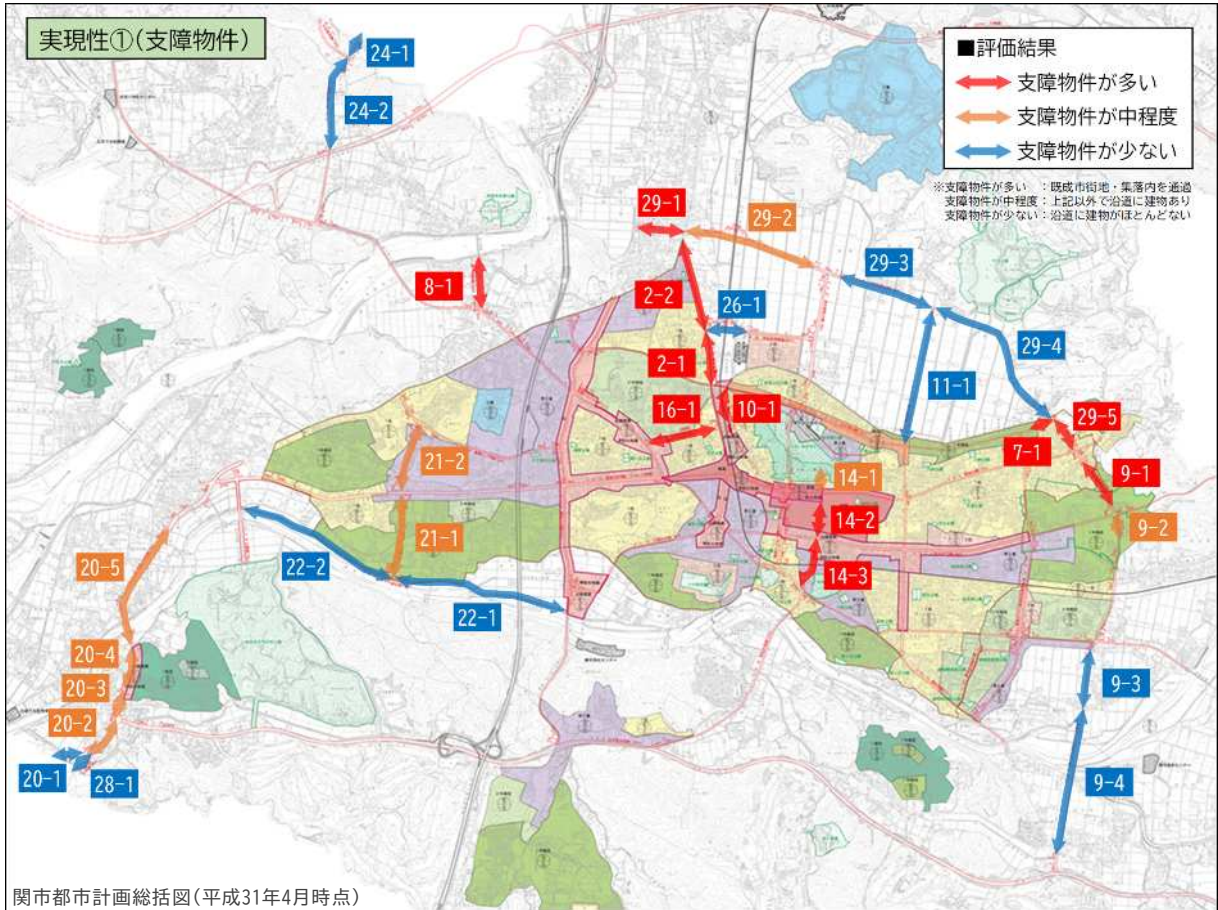
(経済性②：現況充足)

|        |   |
|--------|---|
| 評価の考え方 | ・すでに2車線以上の車道及び歩道が整備された現道のある道路は合理性が低い                        |
| 評価基準   | ○2車線以上の車道かつ歩道が整備された現道あり： 0<br>○上記を満たさない現道あり： 5<br>○上記以外： 10 |



(実現性①：支障物件)

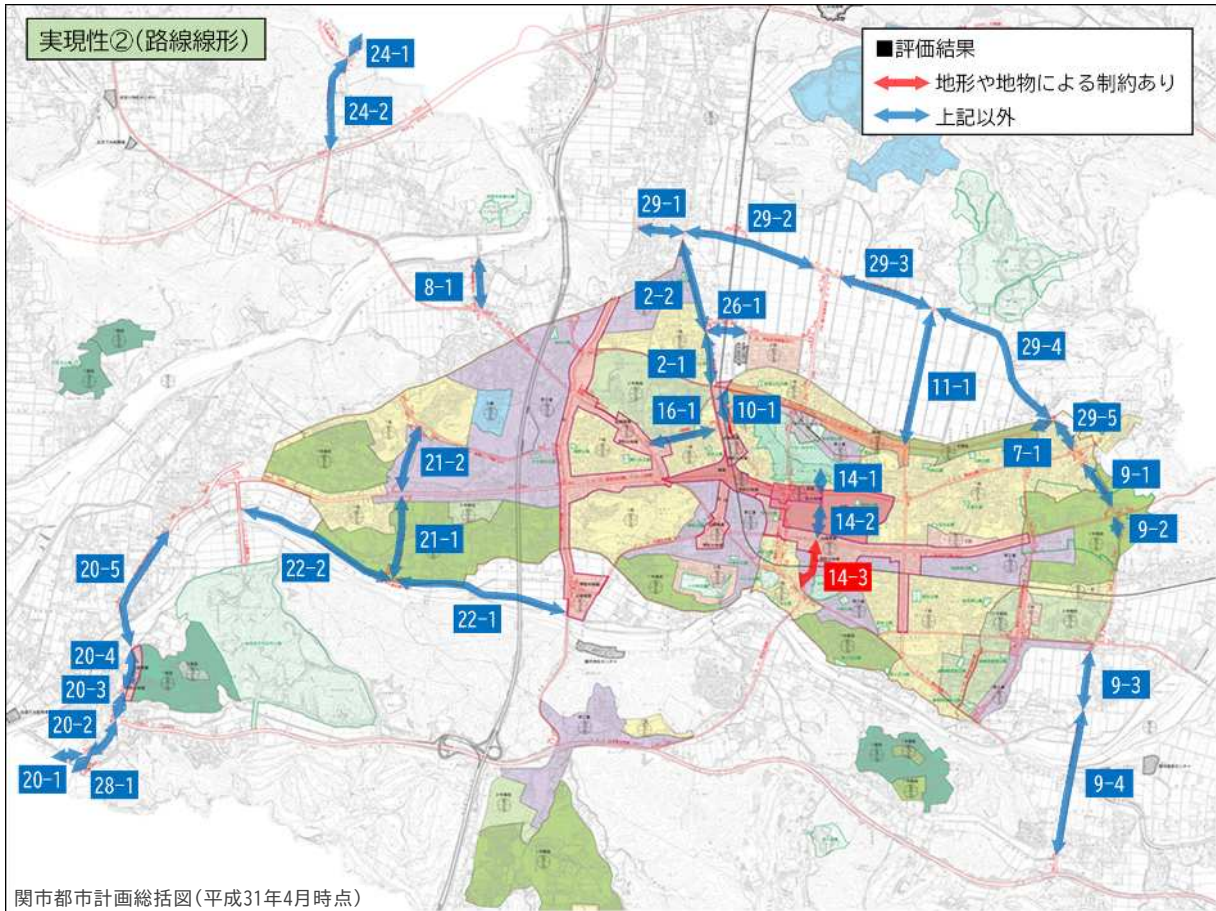
|        |  |
|--------|--|
| 評価の考え方 | ・整備により大掛かりな建物等の取り壊しを招く道路は合理性が低い  |
| 評価基準   | ○支障物件が多い（既成市街地・集落内を通過）： 0<br>○支障物件が中程度（上記以外で沿道に建物あり）： 5<br>○支障物件が少ない（沿道に建物がほとんどない）： 10 |





(実現性②：路線線形)

|        |                              |
|--------|------------------------------|
| 評価の考え方 | ・地形や地物により路線線形の制約がある道路は合理性が低い |
| 評価基準   | ○地形や地物による制約あり：0<br>○上記以外：5   |



## 6. 見直し候補路線の検討

### 6.1 個別指標評価結果一覧

各区間の評価結果は下表のとおり。

図表13 個別指標評価結果一覧

|       |          | 配点            | 関美濃線 |     | 山王東山線 |     | 鮎ノ瀬橋線 |     | 東山西田原線 |     |      |      | 本町西本郷線 | 稲河富野線 | 未広赤尾線 |      |      | 桜本町緑町線 |      | 国道156号線 |      |    |  |  |
|-------|----------|---------------|------|-----|-------|-----|-------|-----|--------|-----|------|------|--------|-------|-------|------|------|--------|------|---------|------|----|--|--|
|       |          |               | 2-1  | 2-2 | 7-1   | 8-1 | 9-1   | 9-2 | 9-3    | 9-4 | 10-1 | 11-1 | 14-1   | 14-2  | 14-3  | 16-1 | 20-1 | 20-2   | 20-3 | 20-4    | 20-5 |    |  |  |
| 必要性指標 | ①交通機能    | 通行機能①(位置付け)   | 20   | 15  | 15    | 15  | 15    | 20  | 20     | 20  | 20   | 15   | 15     | 15    | 15    | 15   | 15   | 20     | 20   | 20      | 20   | 20 |  |  |
|       |          | 通行機能②(渋滞緩和)   | 10   | 0   | 0     | 0   | 0     | 10  | 10     | 10  | 10   | 0    | 0      | 0     | 0     | 0    | 0    | 10     | 10   | 10      | 10   | 10 |  |  |
|       |          | 沿道利用機能        | 5    | 3   | 5     | 3   | 0     | 3   | 0      | 0   | 0    | 5    | 0      | 5     | 5     | 5    | 3    | 0      | 0    | 0       | 5    | 0  |  |  |
|       |          | アクセス機能        | 10   | 10  | 10    | 0   | 10    | 10  | 10     | 10  | 0    | 10   | 0      | 0     | 0     | 10   | 0    | 0      | 0    | 0       | 0    | 0  |  |  |
|       | ②空間機能    | 都市防災機能①(緊急輸送) | 5    | 5   | 0     | 0   | 0     | 0   | 0      | 0   | 0    | 0    | 0      | 0     | 0     | 0    | 0    | 5      | 5    | 5       | 5    | 5  |  |  |
|       |          | 都市防災機能②(延焼遮断) | 5    | 5   | 5     | 5   | 0     | 5   | 5      | 0   | 5    | 0    | 0      | 5     | 0     | 5    | 0    | 0      | 0    | 0       | 0    | 0  |  |  |
|       | ③市街地形成機能 | 土地利用の誘導形成     | 10   | 10  | 0     | 10  | 0     | 10  | 10     | 0   | 10   | 0    | 10     | 10    | 10    | 10   | 0    | 0      | 0    | 0       | 0    | 0  |  |  |
|       |          | 都市構造の誘導形成     | 35   | 35  | 35    | 35  | 5     | 35  | 35     | 35  | 35   | 5    | 35     | 20    | 20    | 5    | 20   | 35     | 35   | 35      | 35   | 35 |  |  |
|       | 必要性 合計   |               | 100  | 83  | 70    | 68  | 30    | 93  | 90     | 75  | 75   | 40   | 60     | 50    | 55    | 35   | 63   | 65     | 70   | 70      | 75   | 70 |  |  |
| 合理性指標 | ①交通特性    | ネットワーク機能      | 10   | 10  | 10    | 10  | 0     | 10  | 10     | 10  | 10   | 0    | 10     | 10    | 10    | 10   | 10   | 10     | 10   | 10      | 10   | 10 |  |  |
|       |          | 自動車通行機能       | 10   | 10  | 10    | 10  | 0     | 10  | 10     | 10  | 10   | 0    | 10     | 10    | 10    | 10   | 10   | 10     | 10   | 10      | 10   | 10 |  |  |
|       |          | 自転車・歩行者通行機能   | 5    | 5   | 5     | 3   | 5     | 5   | 5      | 0   | 0    | 5    | 0      | 5     | 5     | 5    | 5    | 5      | 5    | 5       | 5    | 5  |  |  |
|       |          | 沿道利用機能        | 5    | 5   | 5     | 0   | 0     | 0   | 0      | 0   | 0    | 0    | 0      | 5     | 5     | 0    | 0    | 0      | 0    | 0       | 0    | 5  |  |  |
|       |          | 代替機能          | 15   | 15  | 15    | 5   | 0     | 15  | 15     | 15  | 15   | 0    | 5      | 0     | 0     | 0    | 15   | 15     | 15   | 15      | 15   | 15 |  |  |
|       | ②地域特性    | 土地利用(歩道幅員)    | 15   | 0   | 0     | 15  | 15    | 15  | 15     | 0   | 15   | 15   | 15     | 15    | 15    | 15   | 15   | 15     | 15   | 15      | 15   | 15 |  |  |
|       |          | 地域資源(文化財・景観)  | 5    | 5   | 5     | 0   | 5     | 5   | 5      | 5   | 5    | 5    | 5      | 5     | 5     | 5    | 5    | 5      | 5    | 5       | 5    | 5  |  |  |
|       | ③事業特性    | 経済性①(大規模構造物)  | 10   | 10  | 10    | 10  | 10    | 10  | 10     | 0   | 0    | 10   | 10     | 10    | 10    | 10   | 0    | 0      | 10   | 10      | 0    |    |  |  |
|       |          | 経済性②(現況充足)    | 10   | 0   | 0     | 10  | 5     | 0   | 5      | 0   | 10   | 5    | 5      | 0     | 5     | 5    | 0    | 10     | 0    | 0       | 0    | 0  |  |  |
|       |          | 実現性①(支障物件)    | 10   | 0   | 0     | 0   | 0     | 0   | 5      | 10  | 10   | 0    | 10     | 5     | 0     | 0    | 0    | 10     | 5    | 5       | 5    | 5  |  |  |
|       |          | 実現性②(路線線形)    | 5    | 5   | 5     | 5   | 5     | 5   | 5      | 5   | 5    | 5    | 5      | 5     | 5     | 0    | 5    | 5      | 5    | 5       | 5    | 5  |  |  |
|       | 合理性 合計   |               | 100  | 65  | 65    | 73  | 40    | 75  | 85     | 65  | 65   | 35   | 75     | 70    | 70    | 45   | 75   | 85     | 70   | 80      | 85   | 70 |  |  |

|       |          | 配点            | 倉知一ノ門線 |      | 庄中小屋名線 |      | 坂田関線 |      | 境松西本郷線 |      | 山田線  |      | 下有知東山線 |      |      |    |  |
|-------|----------|---------------|--------|------|--------|------|------|------|--------|------|------|------|--------|------|------|----|--|
|       |          |               | 21-1   | 21-2 | 22-1   | 22-2 | 24-1 | 24-2 | 26-1   | 28-1 | 29-1 | 29-2 | 29-3   | 29-4 | 29-5 |    |  |
| 必要性指標 | ①交通機能    | 通行機能①(位置付け)   | 20     | 15   | 15     | 15   | 15   | 20   | 20     | 15   | 20   | 20   | 20     | 20   | 20   | 20 |  |
|       |          | 通行機能②(渋滞緩和)   | 10     | 10   | 10     | 10   | 10   | 0    | 0      | 0    | 0    | 10   | 10     | 10   | 10   | 10 |  |
|       |          | 沿道利用機能        | 5      | 0    | 5      | 0    | 0    | 0    | 0      | 0    | 0    | 0    | 0      | 0    | 0    | 3  |  |
|       |          | アクセス機能        | 10     | 10   | 10     | 10   | 10   | 10   | 10     | 0    | 10   | 10   | 10     | 10   | 10   | 10 |  |
|       | ②空間機能    | 都市防災機能①(緊急輸送) | 5      | 0    | 0      | 0    | 0    | 0    | 0      | 5    | 5    | 0    | 0      | 5    | 5    | 0  |  |
|       |          | 都市防災機能②(延焼遮断) | 5      | 5    | 5      | 0    | 0    | 0    | 0      | 0    | 0    | 0    | 0      | 0    | 0    | 5  |  |
|       | ③市街地形成機能 | 土地利用の誘導形成     | 10     | 10   | 10     | 0    | 0    | 0    | 0      | 0    | 0    | 0    | 0      | 0    | 0    | 0  |  |
|       |          | 都市構造の誘導形成     | 35     | 20   | 20     | 20   | 35   | 35   | 20     | 35   | 35   | 35   | 35     | 35   | 35   | 35 |  |
|       | 必要性 合計   |               | 100    | 70   | 75     | 55   | 55   | 65   | 65     | 50   | 60   | 75   | 75     | 80   | 80   | 83 |  |
| 合理性指標 | ①交通特性    | ネットワーク機能      | 10     | 10   | 10     | 0    | 0    | 0    | 0      | 0    | 0    | 10   | 10     | 10   | 10   | 10 |  |
|       |          | 自動車通行機能       | 10     | 10   | 10     | 10   | 10   | 10   | 10     | 10   | 10   | 10   | 10     | 10   | 10   | 10 |  |
|       |          | 自転車・歩行者通行機能   | 5      | 3    | 3      | 0    | 0    | 0    | 0      | 5    | 0    | 0    | 0      | 0    | 0    | 5  |  |
|       |          | 沿道利用機能        | 5      | 0    | 0      | 0    | 0    | 0    | 0      | 0    | 0    | 0    | 0      | 0    | 0    | 5  |  |
|       |          | 代替機能          | 15     | 15   | 15     | 15   | 15   | 15   | 15     | 15   | 15   | 15   | 15     | 15   | 15   | 5  |  |
|       | ②地域特性    | 土地利用(歩道幅員)    | 15     | 15   | 15     | 15   | 15   | 15   | 15     | 0    | 15   | 0    | 0      | 0    | 0    |    |  |
|       |          | 地域資源(文化財・景観)  | 5      | 5    | 5      | 5    | 5    | 5    | 5      | 5    | 5    | 5    | 5      | 5    | 5    |    |  |
|       | ③事業特性    | 経済性①(大規模構造物)  | 10     | 10   | 10     | 10   | 10   | 10   | 10     | 0    | 10   | 10   | 0      | 10   | 10   |    |  |
|       |          | 経済性②(現況充足)    | 10     | 10   | 5      | 10   | 10   | 5    | 10     | 0    | 0    | 10   | 0      | 0    | 10   |    |  |
|       |          | 実現性①(支障物件)    | 10     | 5    | 5      | 10   | 10   | 10   | 10     | 10   | 0    | 5    | 10     | 10   | 0    |    |  |
|       |          | 実現性②(路線線形)    | 5      | 5    | 5      | 5    | 5    | 5    | 5      | 5    | 5    | 5    | 5      | 5    | 5    |    |  |
|       | 合理性 合計   |               | 100    | 88   | 83     | 80   | 80   | 75   | 80     | 50   | 70   | 65   | 50     | 65   | 65   | 65 |  |

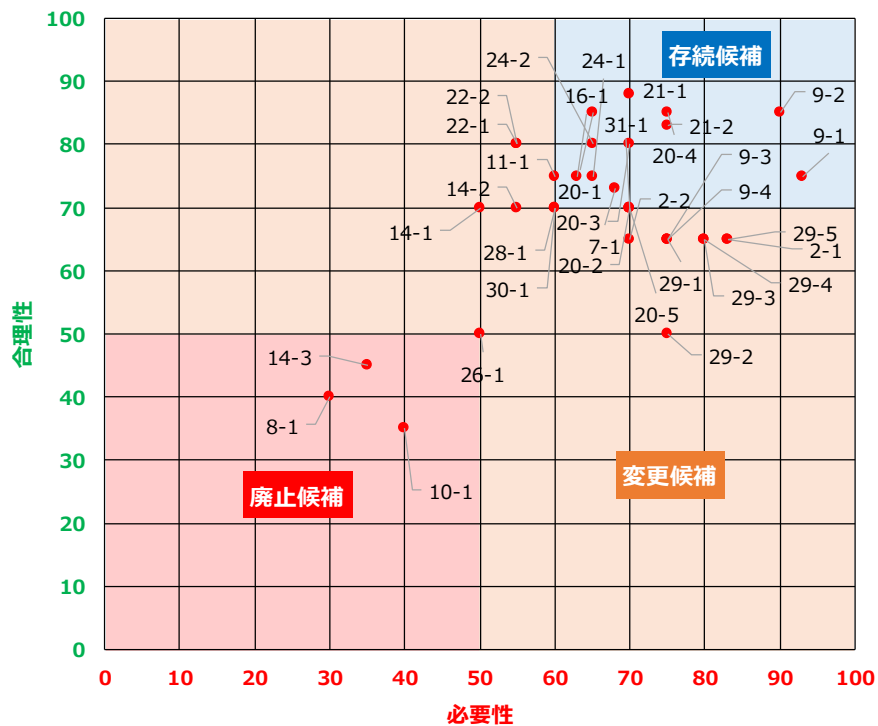
## 6.2 見直し候補路線の抽出

各区間の必要性・合理性を評価した結果に基づき、存続・変更・廃止候補路線を抽出しました。

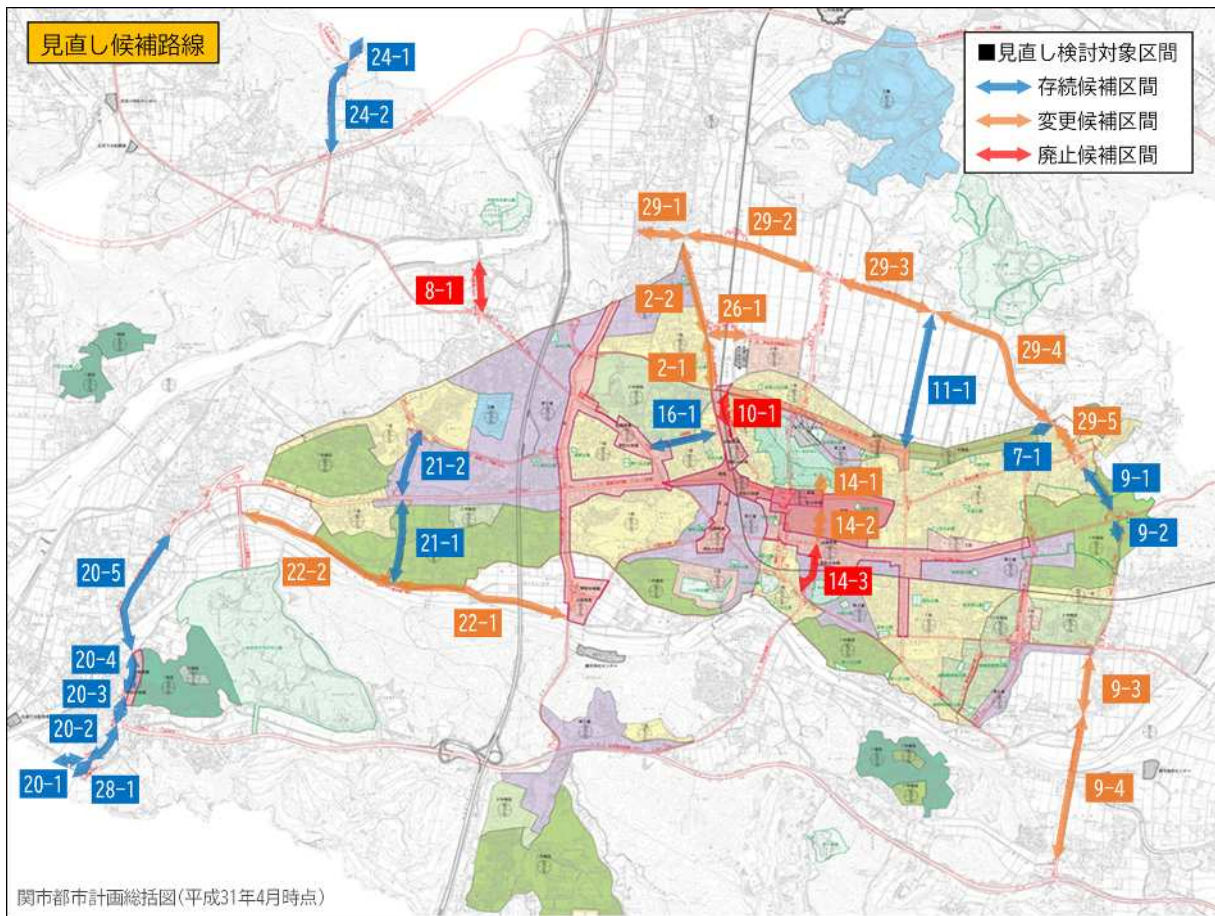
必要性が60点以上かつ合理性が70点以上の区間（8路線15区間）を「存続候補路線」、それ以外の区間（8路線17区間）を「見直し候補路線（変更または廃止）」に選定しました。

「見直し候補路線」のうち、必要性・合理性がともに50点未満の区間（3路線3区間）は「廃止候補路線」、それ以外の区間（6路線14区間）は「変更候補路線」に選定しました。

図表14 存続・変更・廃止候補路線の抽出



図表15 見直し候補路線



抽出された存続・変更・廃止候補路線は、以下の方針で具体的な都市計画変更内容等を検討していきます。

①存続候補

現在の計画について、今後の必要性が高い路線・区間では、変更は行わず、今後も計画を存続します。

②変更候補

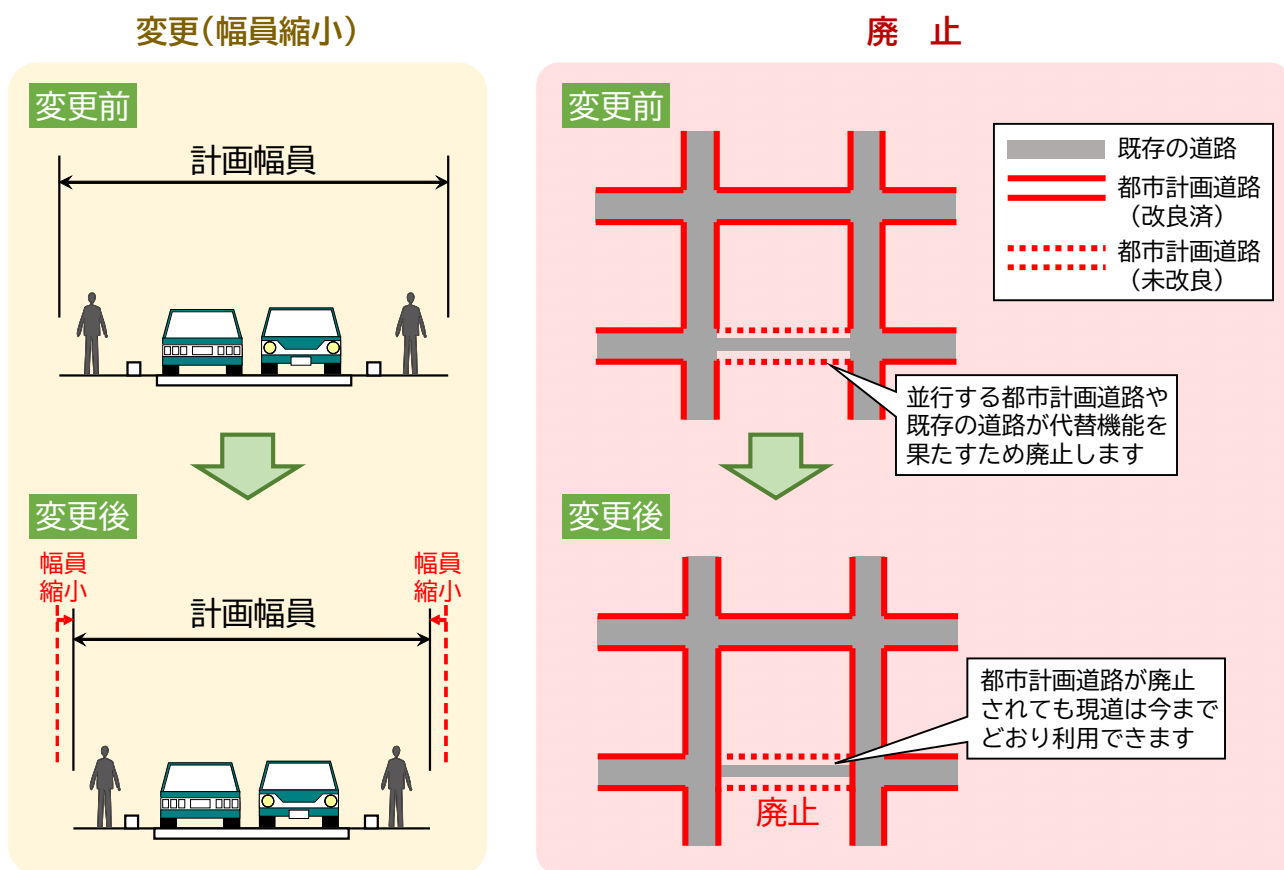
計画の幅員や線形、鉄道との交差方式を変更します。

③廃止候補

都市計画を廃止します。

都市計画が廃止されても、供用されている現道は今までどおり通行できます。

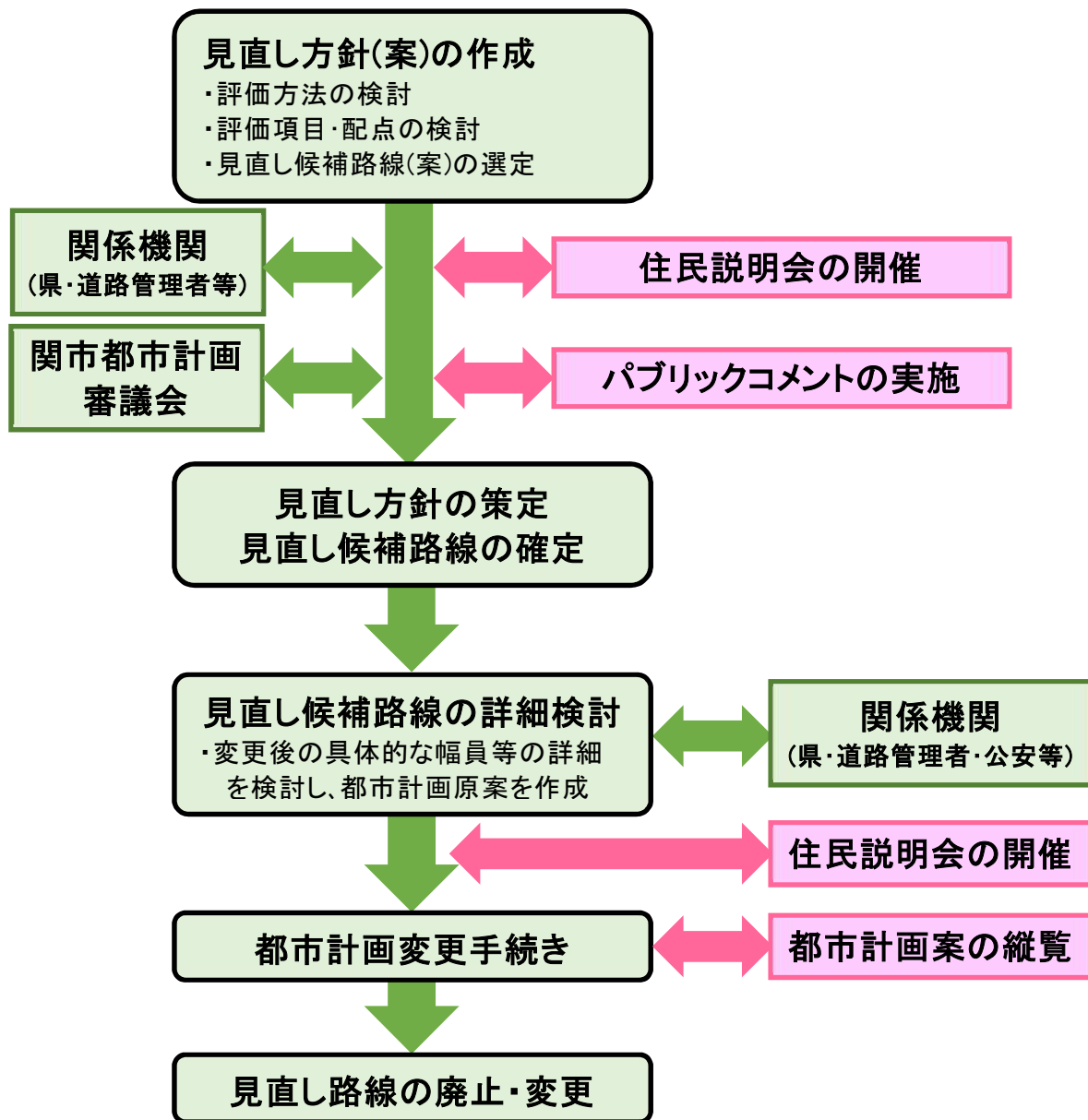
図表 1 6 計画の変更の主な例



### 6.3 見直しの進め方

見直し方針の策定及び見直し候補路線の選定は、パブリックコメントや住民説明会により広く市民に意見を募集し、関係機関や関市都市計画審議会と協議・調整を図り、その結果を踏まえて行います。その後、地域住民と合意形成が図れた路線から順次詳細な検討を行い、都市計画の手続きを進めていきます。

図表17 見直しの進め方



### 6.4 今後の継続的・定期的な検証

都市計画道路の見直しは、都市計画道路の必要性に大きな変化が生じた場合、適宜必要に応じて見直しを検討し、広く市民に意見を聞きながら進めてまいります。