

岡崎市都市計画道路見直し方針

令和 3 年 3 月

岡 崎 市

はじめに

都市計画道路は、都市基盤を支える最も重要な施設で、人と車の円滑な交通を確保する空間だけでなく、市街地の誘導や街区形成の基となり、都市の骨格として土地利用計画とともに都市生活を支える根幹的役割を担っています。

本市の都市計画道路は、昭和5年に都市計画街路として一連の街路が決定され、その後は高度経済成長による市街地拡大や市域の拡大、自動車交通量の増大を背景に数回にわたり変更されてきました。

2020(令和2)年3月31日現在の本市の都市計画道路の整備状況は、整備の完了している箇所が全体の約79%（概成済・事業中を含む）に留まっており、都市計画決定してから何十年も経過しているものの未だ整備が進まず、建築制限が課された状態が続いています。また一部の山間部未整備区間では現道拡幅が進められています。

その一方で、計画時と現在とでは社会情勢が大きく変化しており、本市では「岡崎市立地適正化計画」を平成31年3月に、「第7次岡崎市総合計画」及び「岡崎市都市計画マスタープラン」を令和3年3月に改定し、道路整備の推進、将来都市像などについて位置づけしています。さらに、愛知県は平成30年8月に「愛知県都市計画道路見直し方針」を示し、平成31年3月に改定した「西三河都市計画区域マスタープラン」の中でも都市計画道路の見直しについて位置づけするなど、上位・関連計画の中で新たな方向性が示されています。

このような状況を踏まえ、本市はゾーン、拠点、軸を中心とした持続可能な目指すべき都市構造に対応した都市計画道路とするため、「岡崎市都市計画道路見直し方針」を作成しました。

目次

第1章 岡崎市の都市計画道路の現状	1
1.1 都市計画道路とは	1
1.2 都市計画道路の機能	1
1.3 都市計画道路を定める意義	2
1.4 岡崎市の都市計画道路の現状	3
第2章 都市計画道路の見直しの必要性	6
2.1 社会情勢や道路を取り巻く環境の変化	6
2.2 上位・関連計画の整理	10
2.3 都市計画道路の見直しの必要性	11
第3章 見直しの基本的な考え方	12
第4章 見直しの具体的な方法	13
4.1 見直しの検討フロー	13
4.2 見直し対象路線・区間の設定	16
4.3 必要性に関する評価方法	17
4.4 実現性に関する評価方法	19
4.5 道路網の検証	20
第5章 都市計画道路の見直し方針	23
5.1 区間別の見直し方針（案）の概要	23
5.2 区間別の見直し方針	23
5.3 路線カルテの作成	25
5.4 策定の経緯	26

第1章 岡崎市の都市計画道路の現状

1.1 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市計画法の手続きを経て定められた道路のことで、都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保するための都市交通における基幹的な都市施設で、以下のように区分される。

表 都市計画道路の区分

道路の区分		道路の機能など
自動車専用道路		都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道など、もっぱら自動車の交通の用に供する道路
幹線街路	主要幹線街路	主として地方生活圏及び主要な都市圏域の骨格を構成するとともに地方生活圏相互を連絡する、多量の自動車交通に対応した道路
	都市幹線街路	都市計画区域の骨格を形成し、都市計画区域内の主要な交通発生源を相互に結ぶ道路
	地区幹線道路	市町村の骨格を形成し、市町村内の交通発生源を相互に結ぶ道路
	補助幹線街路	幹線道路と区画街路とを連絡し、これらの道路の交通を集散させる機能をもつ道路
区画街路		地区内における沿道宅地などへのサービスのための道路
特殊街路		自転車や歩行者の専用道路や、新交通システム等の交通を目的とした道路

出典) 愛知県の都市計画

1.2 都市計画道路の機能

都市計画道路の基本的な機能は、人や物資の移動を支える「①交通機能」、都市環境保全や災害時の避難救援、道路付属物等の収容のための「②空間機能」、都市構造の形成を促す「③市街地形成機能」に大別される。

表 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	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための沿道サービス機能	
②空間機能	都市環境機能	景観、日照、相隣などの都市環境保全機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難や救援活動のための機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止する空間機能
	収容空間	公共交通のための導入空間	地下鉄、バスなど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	上下水道、ガス、電気など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		交通信号、案内板などのための空間	
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し、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の形成	
	生活空間	日常生活のコミュニティ空間の形成	

出典) 実務者のための新都市計画マニュアルII

1.3 都市計画道路を定める意義

都市計画道路を定める意義は、以下のとおりである。

① 計画段階における整備に必要な区域の明確化

都市施設の整備に必要な区域をあらかじめ都市計画において明確にすることにより、長期的な視点から計画的な整備を展開することができ、円滑かつ着実な都市施設の整備を図ることができる。

② 整備に支障のある建築物の発生を抑制

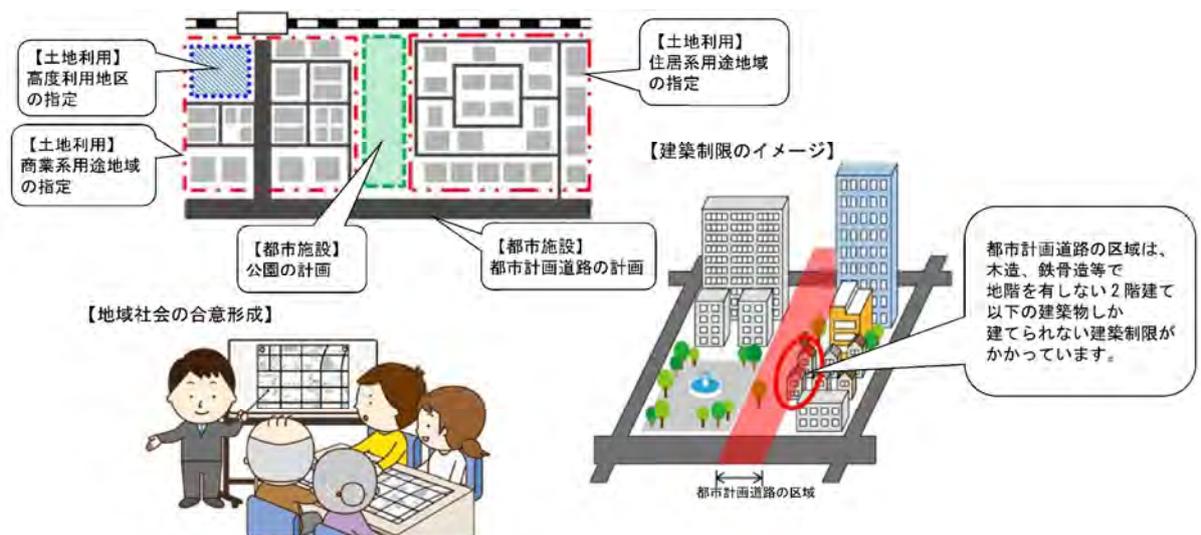
都市計画道路の区域内には建築制限が発生するため、整備に支障のある建築物の発生を抑制することができる。

③ 土地利用や各都市施設間の計画の調整

都市内における土地利用や、各都市施設相互の計画の調整を図ることにより、総合的、一体的に都市の整備、開発を進めることができる。

④ 住民の合意形成の促進

将来の都市において必要な施設の規模、配置を広く住民に明確に示すとともに、開かれた手続きにおいて地域社会の合意形成を図ることができる。



出典) 愛知県「都市計画道路見直し方針」

図 都市計画道路を定める意義

1.4 岡崎市の都市計画道路の現状

(1) 都市計画道路の現在の整備状況

本市の都市計画道路は、1930(昭和 5)年に都市計画街路として一連の街路が決定された。その後、市街地の拡大や市域の拡大等により、数回にわたり変更されてきた。

2020(令和 2)年 3 月現在の都市計画道路網は、整備済区間が全体の約 8 割、未整備区間が約 2 割を占めている。

未整備区間の多くは、1961(昭和 36)年に決定され、その後 50 年以上経過している。

なお、未整備区間のうち市決定区間は約 1 割である。

・都市計画道路の決定主体

都道府県決定：広域の見地から決定すべき道路又は根幹的道路(国道・都道府県道など)

市町村決定：上記以外の道路

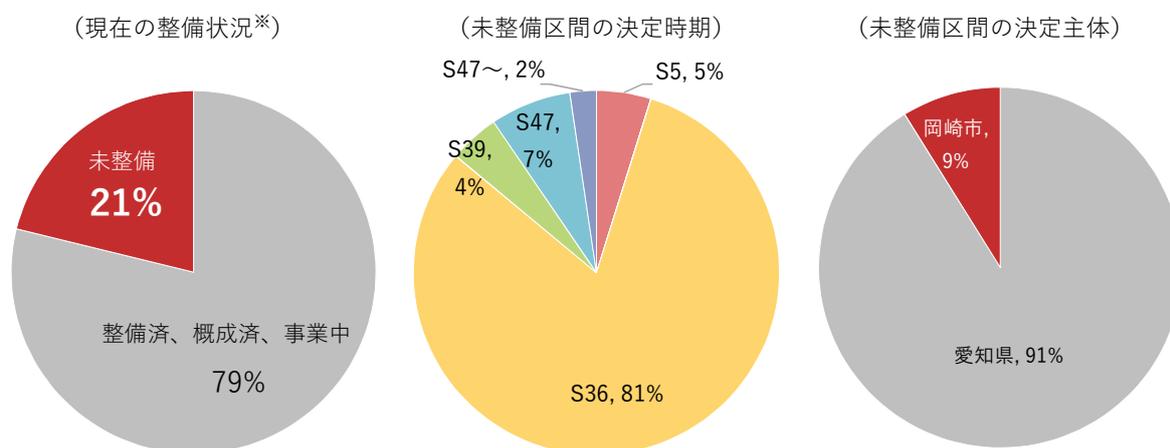


図 現在の整備状況及び未整備区間の決定時期、決定主体

※本見直し運用基準における都市計画道路の整備状況は以下のとおり定義する。

整備済・・・計画のとおり事業が完了した状態

概成済・・・計画幅員が確保された状態（用地取得済または用地取得が不要）

事業中・・・事業が実施されている（予定を含む）状態

未整備・・・計画幅員が確保されていない状態（用地取得が必要）

表 現在の都市計画道路の一覧

	決定主体	路線番号	路線名	代表幅員(m)	代表車線数	総延長 (m)
1	愛知県	3・2・2	衣浦岡崎線	30	4	11,730
2	愛知県	3・2・6	名古屋岡崎線	30	4	9,520
3	岡崎市	3・2・207	龍田町線	30	2	330
		小計				21,580
4	愛知県	3・3・108	中岡崎駅前線	22	4	140
		小計				140
5	愛知県	3・4・1	蒲郡岐阜線	20	4	14,370
6	愛知県	3・4・5	国道1号線	21.5	4	17,600
7	愛知県	3・4・13	安城蒲郡線	16	2	850
8	愛知県	3・4・14	安城幸田線	16	2	6,190
9	愛知県	3・4・23	岡崎一色線	16	2	11,270
10	愛知県	3・4・24	岡崎駅平戸橋線	16	2	12,610
11	愛知県	3・4・25	岡崎刈谷線	18	2	8,610
12	愛知県	3・4・43	豊田安城線	18	2	110
13	愛知県	3・4・46	豊田西尾線	16	2	7,490
14	愛知県	3・4・58	日名橋線	19	4	5,770
15	愛知県	3・4・59	福岡線	16	2	3,830
16	愛知県	3・4・62	本郷知立線	16	2	680
17	愛知県	3・4・64	美合線	18	2	5,290
18	愛知県	3・4・66	本宿榎山線	19.75	4	3,340
19	愛知県	3・4・90	羽根若松線	16	2	1,950
20	愛知県	3・4・94	明代橋線	19	2	2,780
21	愛知県	3・4・102	和田線	16	2	3,860
22	愛知県	3・4・107	伝馬町線	20	4	4,590
23	岡崎市	3・4・202	岡崎環状線	16	2	15,860
24	岡崎市	3・4・204	井内新村線	16	2	5,470
25	岡崎市	3・4・209	伝馬新線	16	2	1,980
26	岡崎市	3・4・210	柱町線	20	2	320
27	岡崎市	3・4・213	若松線	16	2	2,100
28	岡崎市	3・4・216	岡崎豊田線	16	2	750
		小計				137,670
29	愛知県	3・5・21	生平幸田線	12	2	4,530
30	愛知県	3・5・26	岡崎三好線	14.3	2	240
31	愛知県	3・5・29	蒲郡本宿線	12	2	4,420
32	愛知県	3・5・35	桑谷線	12	2	4,870
33	愛知県	3・5・47	長沢東蔵前線	12	2	4,410
34	愛知県	3・5・56	野場福岡線	12	2	1,060
35	愛知県	3・5・63	丸山線	12	2	6,970
36	愛知県	3・5・97	矢作桜井線	12	2	4,290
37	愛知県	3・5・111	北尻線	12	2	420
38	愛知県	3・5・112	真伝線	12	2	1,390
39	愛知県	3・5・113	羽根町線	12	2	1,000
40	愛知県	3・5・114	緑丘線	12	2	940
41	岡崎市	3・5・201	岩津町線	12	2	230
42	岡崎市	3・5・203	井田町線	12	2	2,660
43	岡崎市	3・5・205	大平田口線	12	2	5,330
44	岡崎市	3・5・206	岡崎駅西線	12	2	280
45	岡崎市	3・5・208	蔵前線	12	2	320
46	岡崎市	3・5・211	東岡崎駅南線	12	2	1,140
47	岡崎市	3・5・212	美合小美線	12	2	2,770
48	岡崎市	3・5・214	上地町線	12	2	710
49	岡崎市	3・5・215	上地柱線	12	2	1,070
		小計				49,050
50	愛知県	3・6・28	奥殿線	8	2	11,260
51	愛知県	3・6・57	秦梨線	8	2	9,500
52	愛知県	3・6・65	南大須鴨田線	8	2	9,570
		小計				30,330
53	岡崎市	8・7・201	上地西緑道	6		680
54	岡崎市	8・7・202	上地東緑道	6		1,050
		小計				1,730
		合計				240,500

出典) R2 都市計画道路現況調査 (R2.3.31 現在)

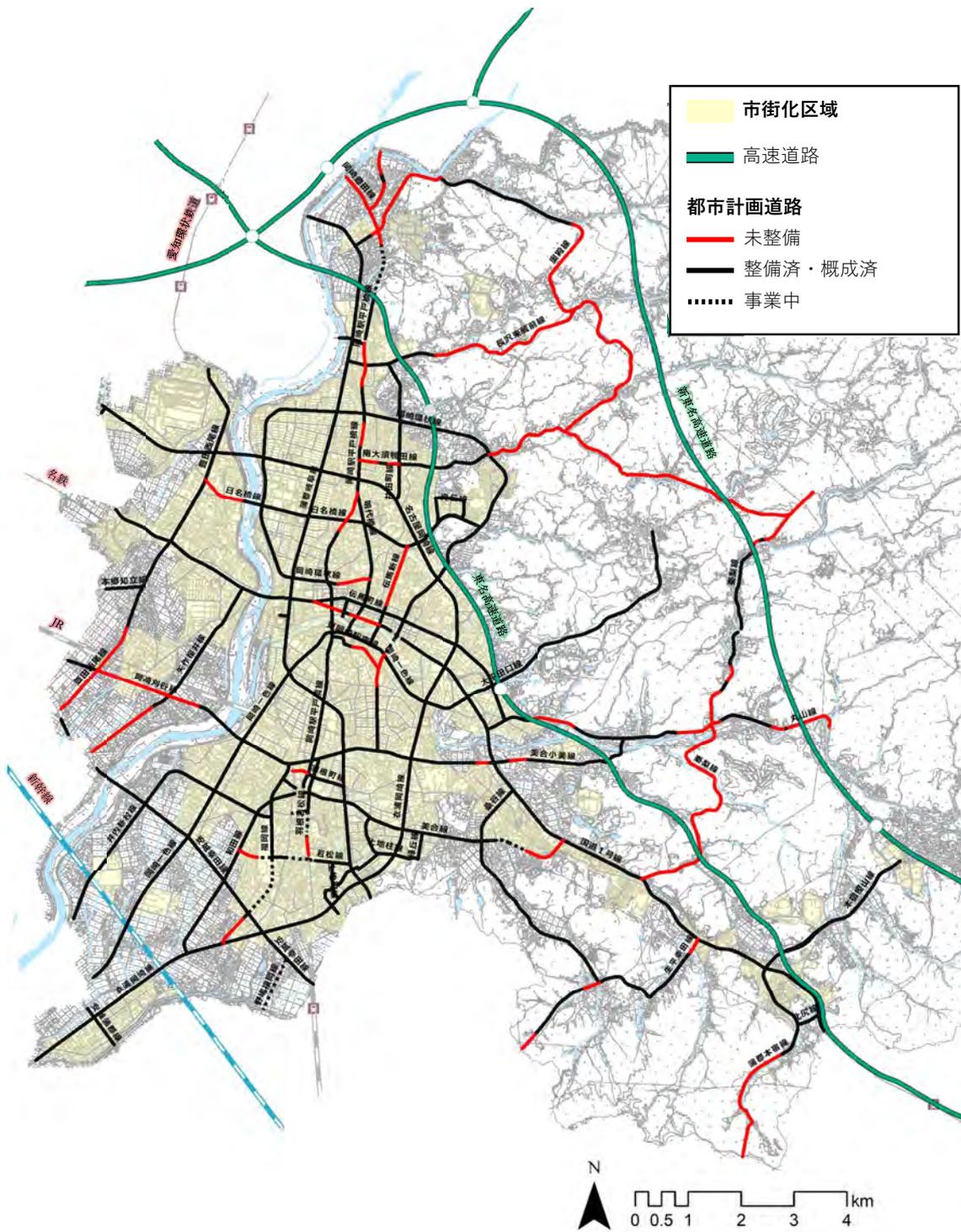


図 現在の都市計画道路の整備状況

第2章 都市計画道路の見直しの必要性

1章では岡崎市の都市計画道路の未整備区間の多くが、50年以上経過していることを示した。2章では、都市計画道路の決定時期からの社会情勢の変化やその間の政策の転換（上位、関連計画）を整理したうえで、都市計画道路の見直しの必要性を整理する。

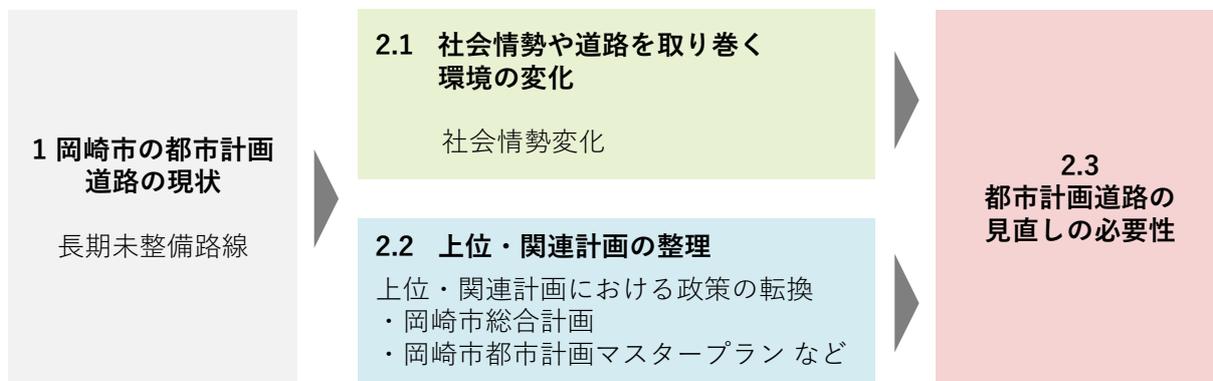


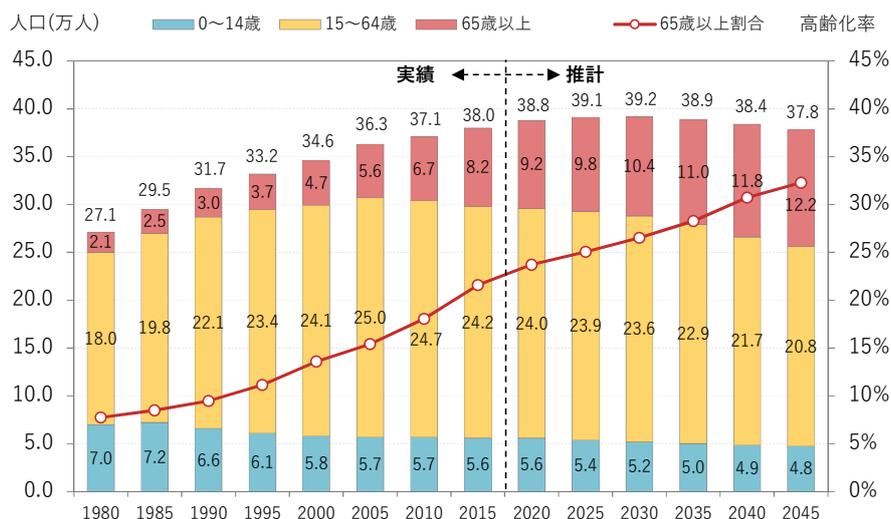
図 都市計画道路の見直しの必要性に係る整理フロー

2.1 社会情勢や道路を取り巻く環境の変化

(1) 人口減少、超高齢社会の到来

本市の総人口は2030(令和12)年頃まで増加で推移し、その後減少に転じることが予測されている。

年少人口(0~14歳)は1985(昭和60)年から、生産年齢人口(15~64歳)は2010(平成22)年から減少しており、今後益々高齢化の進行が想定される。

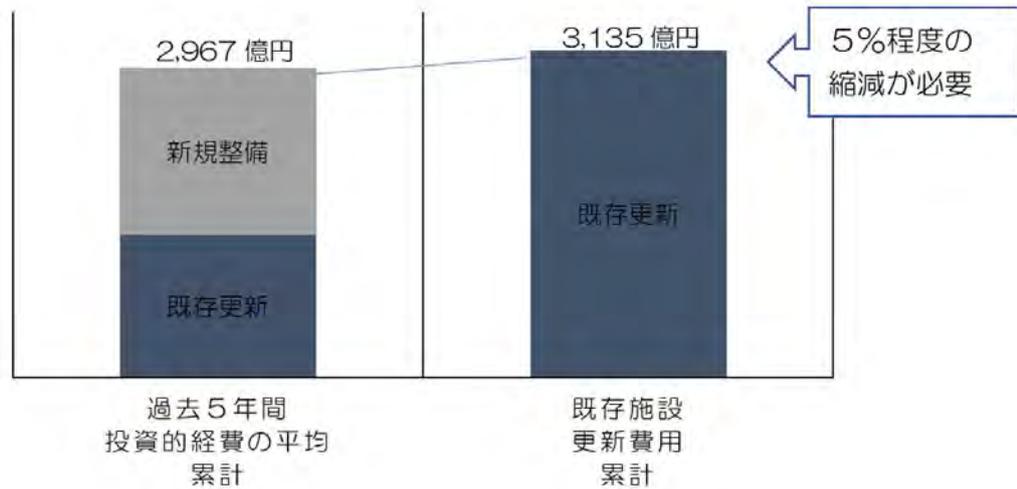


出典) 国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(2018(平成30)年推計)』

図 岡崎市の人口の見通し

(2) 厳しい財政状況と道路事業予算の縮小

厳しい財政状況下であり、人口減少などの将来変化が見込まれるなか、公共施設などの老朽化対策が大きな課題となっている。岡崎市公共施設等総合管理計画の試算によると、長寿命化への取組みによりライフサイクルコストを縮減し、不足額5%を大きく超える財源を生み出さなければインフラに係る新規事業を行えないことが確認されている。

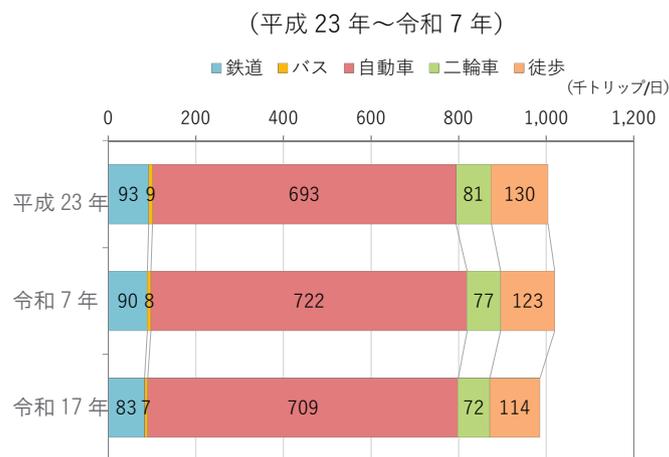


出典) 岡崎市公共施設等総合管理計画 (H28.8)

図 令和36年までのインフラにかかる更新費と不足額 (インフラ一般財源ベース)

(3) ピークを迎える自動車需要

本市を発着する自動車交通量は4年後の2025(令和7)年頃まで増加し、その後減少に転じることが見込まれるため、需要に応じた都市計画道路網の見直しが求められる。



※第5回調査圏域での集計

出典) 各回中京PT

図 岡崎市の交通手段別トリップ数 (発生・集中) の推移と見通し

(4) 建築制限に対する新たな司法の見解

財政的事情などにより都市計画決定されてから数十年を経ても事業が着手すらされておらず、将来的にも見通しが立たないまま放置されている場合であっても、都市計画施設区域内の土地は建築制限が課せられ続けることから、しばしば問題が発生する。

その問題が訴訟にまで至ったもののうち、都市計画道路に関して本案審理が行われたものは、概ね2つの類型がある。一つは都市計画制限の取り消しを目指し、建築不許可処分の取消訴訟を提起しつつ都市計画制限の違法性を争ったもの、もう一つは金銭的解決を目指し、都市計画制限による損失補償や損害賠償請求したものである。

表 都市計画道路に係る訴訟事例 (1/2)

事例	訴訟概要	判決概要
最高裁判所判決 昭和62年9月22日 判時1285号25頁 被告：福島県	○都市計画道路の幅員変更を行う都市計画の変更に関し、道路予定地及びその周辺住民が、計画変更決定の手續の違法等を主張してその取消しを求めたもの	◆都市計画決定、およびその変更決定は、直接特定の個人に向けられた具体的処分ではなく、事後都市計画事業の認可、事業のための土地等の収用等一連の手續を予定する都市計画事業の基礎を固める一般的、抽象的決定にすぎない。 ⇒事件としての成熟性に欠けるとして処分性を否定
東京高等裁判所判決 平成5年2月17日 行集44巻1〇2号17頁 被告：東京都（大田区）	○長期にわたって未施工の都市計画道路予定区域内の土地において建築確認申請・建築許可申請を行ったところ不許可とされたことから、その処分の違法を主張し、取り消しを求めたもの	◆ただ単に都市計画中のある部分について長期間事業が実施されていないということをもって当該都市計画が合理性を欠くに至ったということではできず、都市計画決定以後40年以上にわたり放置されたものではないということは明らか。 ◆長期未着手や環境問題等事情の変更により、都市計画決定が違法性を帯び、その違法性が不許可処分に承継されると解し得るとする主張は、いったん適法に成立した都市計画決定が、成立後の事情によって違法になることはありえないので、それ自体失当である。 ⇒不許可処分は適法であり、原告の請求は理由がなく、棄却
最高裁判所判決 平成17年11月1日 判時1928号25頁 被告：岩手県	○昭和13年に都市計画決定された都市計画道路の区域内に土地・建物を所有する原告が、長年にわたり建築制限を受けたとして賠償等を求めた裁判	◆建築制限の損失は、一般的に当然に受忍すべきものとされる制限の範囲を超えて特別の犠牲を課せられたものということが未だ困難である。 ⇒補償請求することはできず、棄却 ※補足意見：60年を超える長きにわたって課せられている期間を考慮することなく、単に建築制限の程度から損失補償を不要にする考え方には大いに疑問がある。

表 都市計画道路に係る訴訟事例 (2/2)

事例	訴訟概要	判決概要
<p>最高裁判所判決 平成 20 年 3 月 11 日 判時 1914 号 42 頁</p> <p>被告：静岡県</p>	<p>○都市計画道路に関する都市計画に適合しないことを理由に建築許可申請を行ったところ不許可とされたことから、その処分を違法を主張し、取り消しを求めたもの</p>	<p>◆都市計画を変更して本件変更区間を拡幅する新たな都市計画を定めるに当たり勘案した土地利用、交通等の現状、および将来の見通しは、<u>都市計画に関する基礎調査の結果が客観性、実証性を欠くものであったために合理性を欠いている。</u></p> <p>⇒本件変更決定は違法であるから、都市計画に適合しないことを理由にした不許可処分は違法であり、請求はすべて容認すべき（上告棄却）</p>
<p>広島高等裁判所判決 平成 22 年 3 月 25 日</p> <p>被告:岡山県</p>	<p>○昭和 40 年に都市計画決定された都市計画道路に対し、長期事業化されないのは決定に瑕疵があり、廃止または変更の義務付けを求めたもの</p>	<p>◆都市計画決定は、長期間固定的に財産権を制限するものであるから、処分性を備えている。</p> <p>⇒処分性を認める。</p> <p>◆事業実施の意思があり、<u>計画の必要性の検証がなされていること、建築制限の実情が土地所有者に過大な負担をかけていないことから、本件区間の必要性を認める。</u></p> <p>⇒計画を廃止しないことは、裁量権の逸脱、または濫用に当たらないとして、棄却</p>

訴訟において従来、都市計画決定は、特定の人々の権利義務に対して直接具体的な法的効果を及ぼさず「行政庁の処分」ではないとされてきた。

しかし近年、岡山県の事例のように都市計画決定に「処分性」を認める事例や、岩手県、静岡県や岡山県等の事例にあるように、都市計画決定の必要性、正当性、合理性等が審査された事例もある。また裁判において勝訴するも、「60年にわたる建築制限に対して損失補償不要とする考え方は大いに疑問」と意見が補足されるなど、長期にわたって着手されていない都市計画道路に関する判決が変容してきているといえる。

したがって、今後これらの判決にもあるように、未整備道路について常に都市計画の合理性、必要性、重要性や実現性などを確認することが重要である。

2.2 上位・関連計画の整理

社会情勢の変化などを踏まえ、上位・関連計画で政策の転換がなされている。ここでは、下図に示す上位・関連計画について、都市計画道路の見直しに関わる部分を整理する。

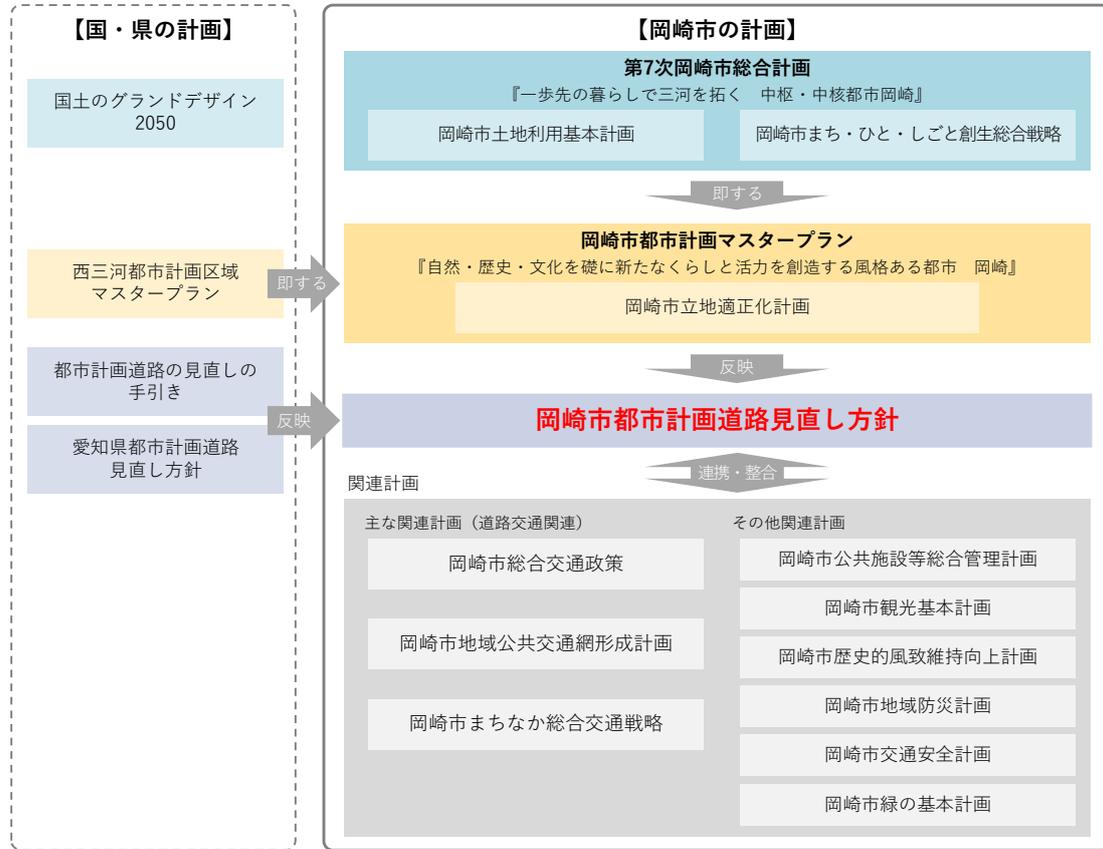


図 上位・関連計画

表 上位計画及び主な関連計画の整理の視点

	上位・関連計画	整理の視点
国の計画	①国土のグランドデザイン 2050 (コンパクト・プラス・ネットワークの推進)	<ul style="list-style-type: none"> コンパクト・プラス・ネットワークの推進 都市計画道路の必要性の点検
	②都市計画道路の見直しの手引き (H29.7)	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路見直しの基本的考え方 都市計画道路の見直しの検討手順
県の計画	③愛知県都市計画道路見直し方針 (H30.8)	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路見直しの基本的考え方 都市計画道路の見直しの検討手順
	④西三河都市計画区域マスタープラン (H31.3)	<ul style="list-style-type: none"> 都市づくりの理念、目標、隣接市とのつながり 交通施設に関する都市計画決定等の方針
岡崎市の上位計画	①第7次岡崎市総合計画 (R3.3)	<ul style="list-style-type: none"> 岡崎市の将来像 都市基盤に関する基本政策の方向性
	②岡崎市土地利用基本計画 (H28.7)	
	③岡崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (R2.3)	
	④岡崎市都市計画マスタープラン (R3.3)	
	⑤岡崎市立地適正化計画 (H31.3)	
岡崎市の主な関連計画	①岡崎市総合交通政策 (H26.3)	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通や歩行者、自転車を含めた道路関連施策の方向性
	②岡崎市地域公共交通網形成計画 (H28.5)	
	③岡崎市まちなか総合交通戦略 (H23.3)	

2.3 都市計画道路の見直しの必要性

本市の都市計画道路は、1930(昭和5)年に都市計画街路として一連の街路が決定され、その後は高度経済成長による市街地拡大や市域の拡大、自動車交通量の増大を背景に数回にわたる変更を経て、現在も整備が進められている。2020(令和2)年3月31日現在の都市計画道路の整備率は約79%に留まっており、都市計画決定してから何十年も経過しているものの未だ整備が進まず、建築制限が課された状態が続いている。

その間、計画時と今日とでは社会情勢が大きく変化しており、それらに対応したコンパクト・プラス・ネットワークの考え方による政策の転換が進められている。

都市計画道路についても、目指すべき都市構造に対応したものか適時適切な見直しが求められている。

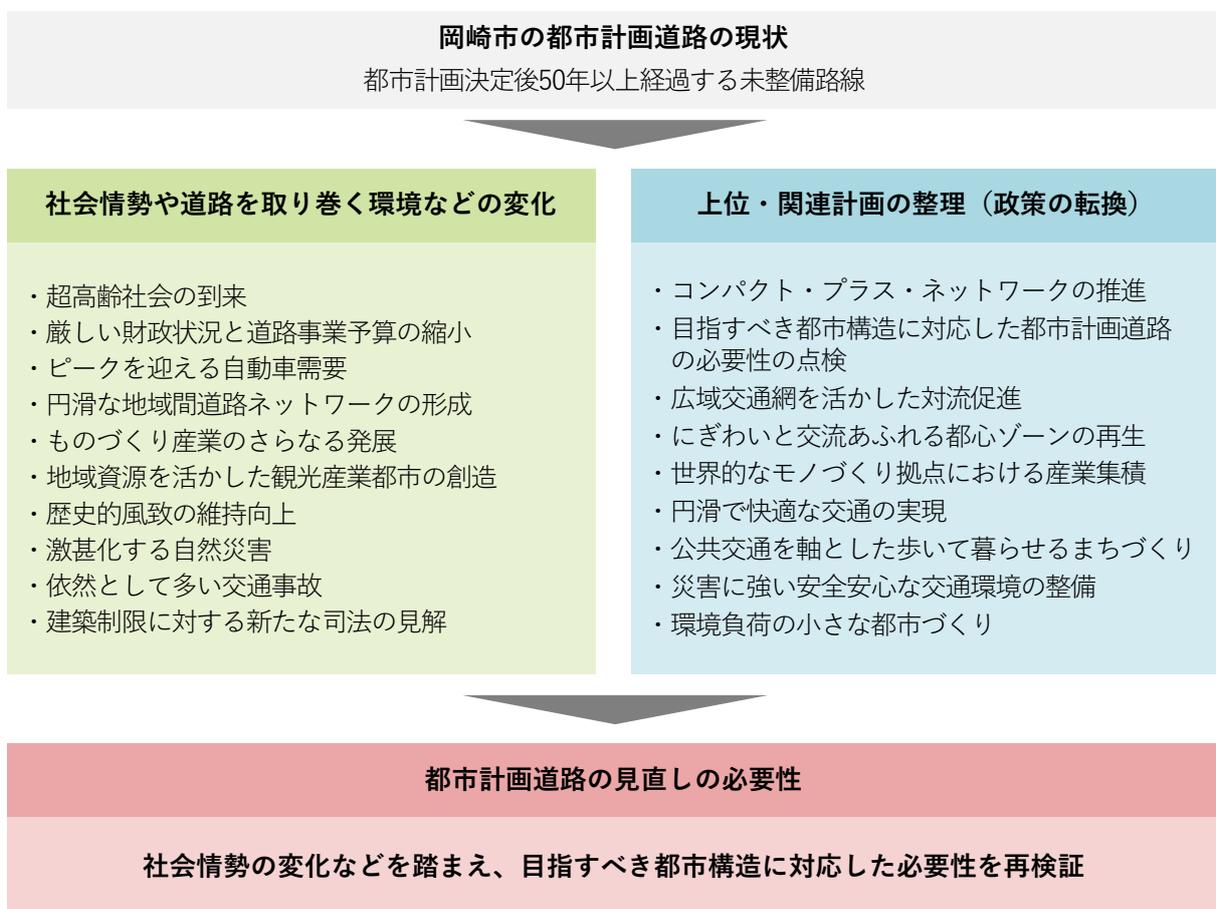


図 都市計画道路の見直しの必要性

第3章 見直しの基本的な考え方

本市の都市計画道路の見直しにあたって、近年の社会情勢や道路を取り巻く環境などを踏まえ、検証対象とすべき区間や考慮すべき事項等の基本的な考え方を以下のとおり整理した。

- (1) 未整備区間について見直しを検討
- (2) 社会情勢の変化などを考慮した必要性を検証
- (3) 財政負担の軽減、既存ストックの有効活用を考慮した代替性の検証

(1) 未整備区間について見直しを検討

都市計画道路のうち未整備区間について、必要性などを判断し、計画の廃止、変更等を検討する。

(2) 社会情勢の変化などを考慮して必要性を検証

未整備区間の多くは計画決定後 50 年以上が経過しているため、社会情勢などを考慮した上で、評価項目を設定し必要性を検証する。

(3) 財政負担の軽減、既存ストックの有効活用を考慮して代替性を検証

都市計画道路については、これまで計画に従い順次整備を進めてきたが、路線によっては事業着手までかなりの期間を要することが懸念されるものもあり、また益々厳しくなることが予想される財政状況などから、既存ストックを有効活用した道路整備への転換が求められる。

そのため、未整備区間の付近の現道でその機能（必要性）を代替できないか検証し、代替できる場合は当該路線の計画の廃止を検討する。

【見直し対象路線・区間の設定】

整備済（概成済を含む）及び事業中の路線を除く、未整備区間とする。

なお整備状況は以下のとおり定義する。

整備済・・・計画のとおり事業が完了した状態

概成済・・・計画幅員が確保された状態（用地取得済または用地取得が不要）

事業中・・・事業が実施されている（予定を含む）状態

未整備・・・計画幅員が確保されていない状態（用地取得が必要）

【必要性に関する評価】

代替路線の有無を考慮した必要性に関する評価を行う。

【実現性に関する評価】

支障となる物件の有無や技術的な観点から計画通りに道路築造可能かなど、実現性に関する評価を行う。

【道路網の検証】

廃止により周辺路線への影響がないか、交通の需給バランスにあった車線数になっているかなど、見直し方針（仮）の検証を行い見直し方針（案）を定める。

【見直し方針】

見直し方針は以下の3種類とする。

存続候補

県見直し方針の「①存続」にあたり現計画を踏襲するもの。
必要に応じて新規路線を位置づける。

計画変更候補

県見直し方針の「②別途計画検討」に該当し、現計画を変更または見直しを継続検討する必要があるもの。

廃止候補

県見直し方針の「③廃止（代替道路）」及び「④廃止」に該当し、今後廃止に向けた検討を進めるもの。

各評価方法の詳細は次節以降に示す。

(参考)「愛知県都市計画道路見直し方針 (H30.8)」における見直し検討フロー

○以下の手順に従い、各路線について検討する。

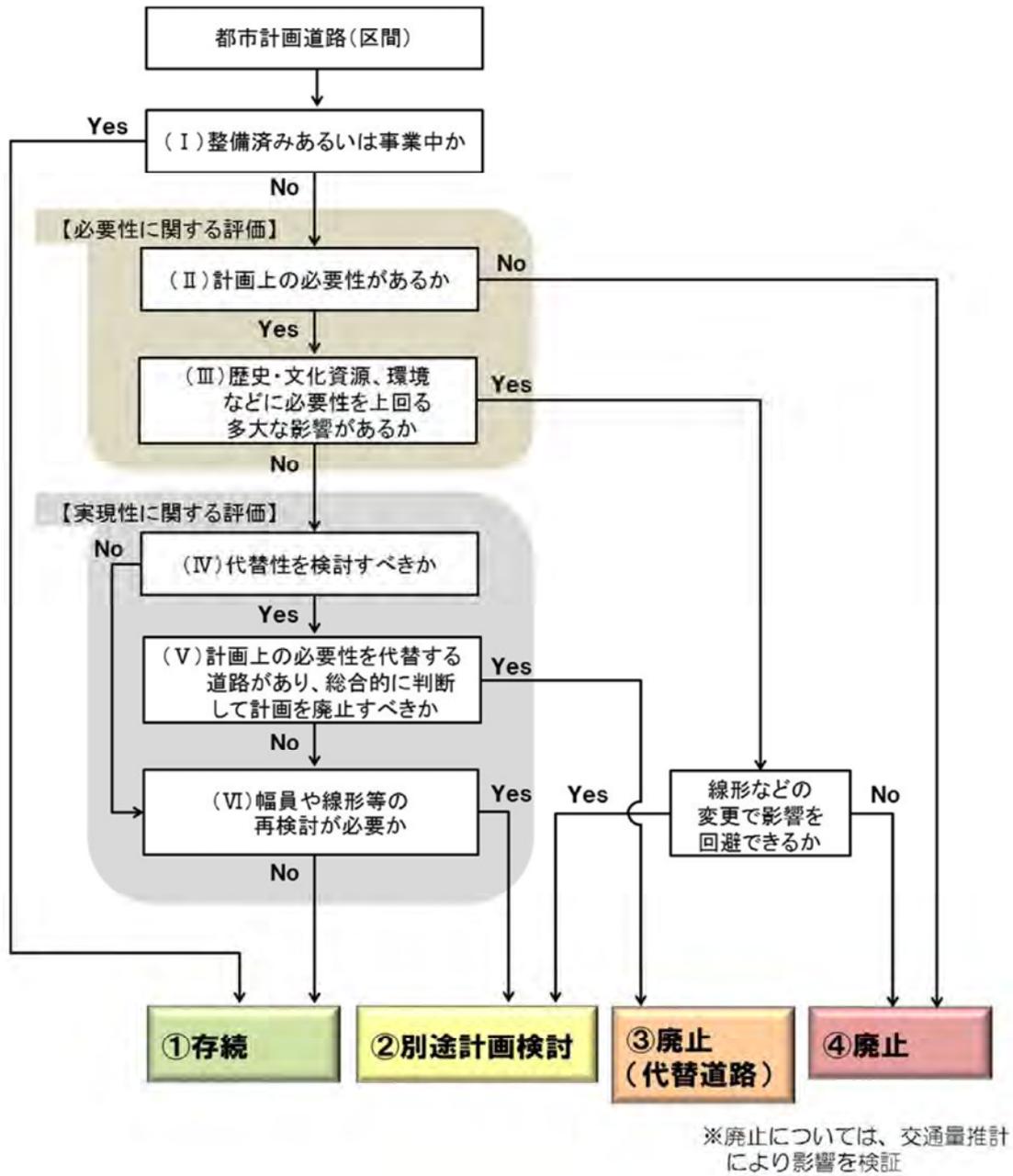


図 愛知県方針の見直し検討フロー(参考)

4.2 見直し対象路線・区間の設定

見直し対象路線・区間は、整備済（概成済を含む）及び事業中の路線・区間を除く「未整備区間」とする。

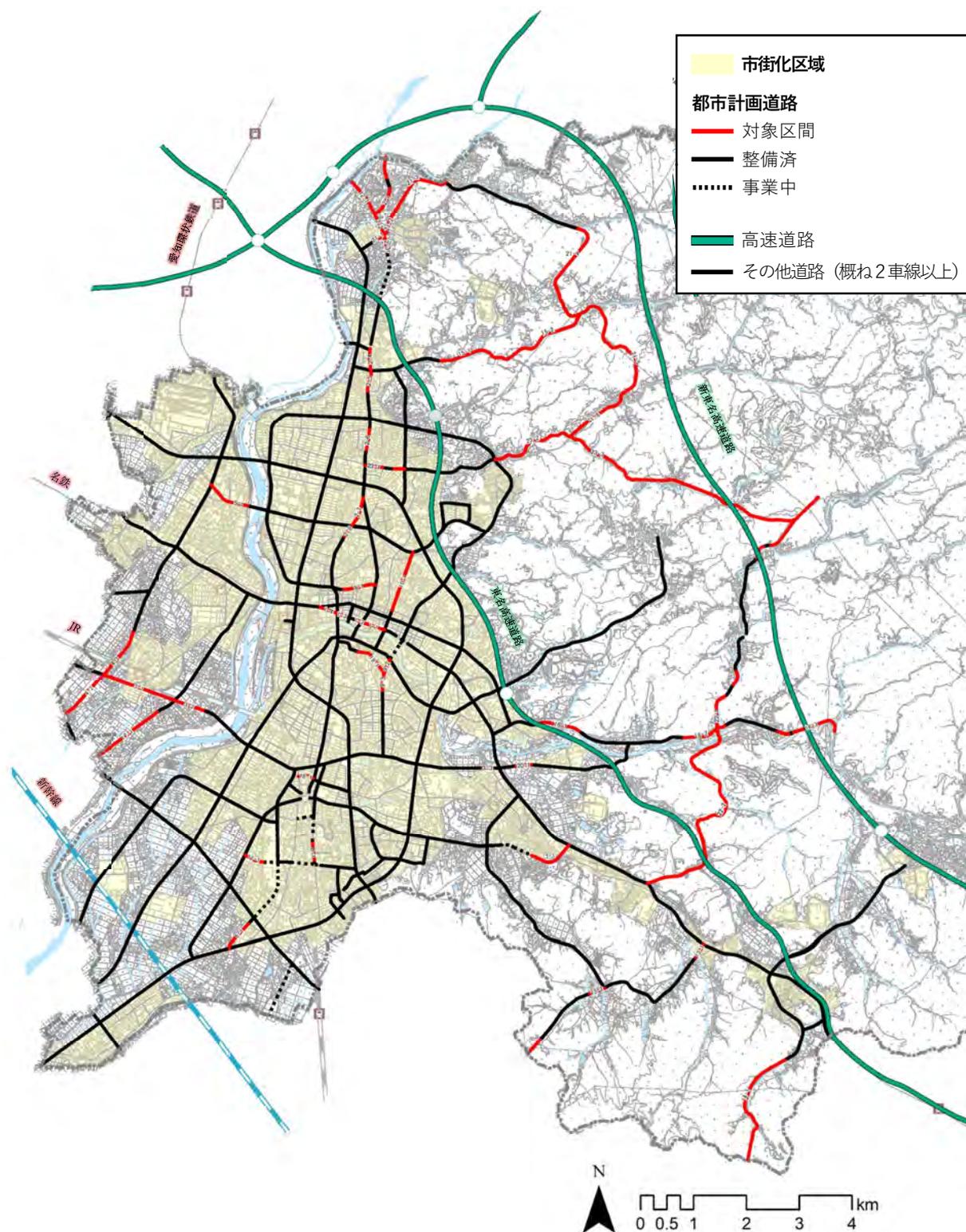


図 見直し対象路線・区間

4.3 必要性に関する評価方法

都市計画道路は都市の骨格を形成し、市内外の主要な拠点間の交通需要に対応する都市レベルの都市計画道路と、地域の特性などによって計画される地域レベルの都市計画道路に大別される。都市レベルの都市計画道路は岡崎市内で完結するものではないため、広域的な観点での評価が必要である。

一方、地域レベルでは、市民の生活利便性の確保と、一定の市街地維持に必要な財政上の課題に対応した集約型都市構造への転換が進められている。そのため地域レベルの都市計画道路の見直しに当たっては、既存ストックを有効活用した道路整備への転換が求められる。

以上を踏まえ、必要性に関する評価は大きく以下の3点から評価する。各指標及び判断基準の一覧を次頁に示す。

(II-1) 都市の道路骨格軸を形成する路線か

都市の骨格を形成し、市内外の主要な拠点間の連携・交流に寄与する都市計画道路であるかを評価する。

(II-2) 計画上の必要性があるか

本市の将来像を誘導するとともに、市内の将来交通需要に対応した都市計画道路とするため、以下の観点から必要性を検証する。

- ・市街化区域：自動車交通機能、歩行者・自転車交通機能、空間機能、市街地形成機能
- ・市街化調整区域：自動車交通機能、歩行者・自転車交通機能

(III) 計画上の必要性を代替する道路があるか

既存ストックを有効活用した道路整備への転換を念頭に、未整備区間付近に都市計画道路の必要性を代替しうる現道があるか否かを評価し、代替道路があると判断された未整備区間については必要性はないと判断する。

表 必要性に関する評価項目と代替道路の条件

評価区域	都市計画道路に求められる機能	評価項目		指標	評価内容・評価基準	根拠資料など	(Ⅲ)計画上の必要性を代替する道路があるか			
							代替道路の条件			
都市計画区域全域を対象	自動車の交通機能	道路ネットワーク機能の確保 (主要拠点間の連携・交流)		A	岡崎市内外の主要拠点間の連携・交流への寄与	1)西三河都市計画区域マスタープランの将来都市構造図に示される道路網に該当する都市計画道路か 2)岡崎市総合計画の将来像に示される主な幹線道路に該当する都市計画道路か 3)岡崎市都市計画マスタープランの将来都市構造像に示される幹線道路軸、広域道路軸に該当する都市計画道路か	1)西三河都市計画区域MPの将来都市構造図 2)岡崎市総合計画の将来像 3)岡崎市都市計画MPの将来都市構造像	代替道路はないと判断	(Ⅱ-1)都市の道路骨格軸を形成する路線か	
		渋滞の緩和		B	主要渋滞箇所やボトルネック踏切の解消への寄与	1)渋滞区間に位置する都市計画道路か 2)渋滞箇所(ボトルネック踏切含む)に位置する都市計画道路か 3)渋滞区間に並行し、渋滞緩和に寄与すると想定される都市計画道路か(渋滞区間に並行(1km以内)を対象)	・愛知県内の主要渋滞箇所(H25.11公表) ・愛知県ボトルネック踏切(H28.6公表)	代替道路はないと判断 (周辺で渋滞対策事業が行われている場合を除く)	(Ⅱ-2)計画上の必要性があるか	
		主要な施設へのアクセス	公共施設	C1	市役所、主要な公共施設へのアクセス機能の有無	・市役所、支所にアクセスする都市計画道路か	・市役所、支所	同等の機能を有する2車線以上の現道があるか		
			文化施設	C2	主要な文化施設へのアクセス機能の有無	・岡崎市立地適正化計画において都市機能増進施設として挙げられている文化・集会施設にアクセスする都市計画道路か	・岡崎市立地適正化計画の都市機能増進施設(文化・集会施設)			
			産業・物流	C3	主要な産業・物流拠点へのアクセス機能の有無	・岡崎市企業立地ガイドに示される主要な工業団地(事業中を含む)や隣接市町の主要工業団地にアクセスする都市計画道路か	・岡崎市企業立地ガイド ・隣接市町ホームページ			
			観光施設	C4	主要な観光・レクリエーション施設へのアクセス機能の有無	・岡崎市観光基本計画アクションプランの目標(観光入込客数)の対象となる施設及びイベントの開催場所にアクセスする都市計画道路か	・岡崎市観光基本計画アクションプラン目標指標1の対象となる施設及びイベントの開催場所			
			医療施設	C5	主要な医療施設へのアクセス機能の有無	・岡崎市立地適正化計画において都市機能増進施設として挙げられている中型以上の医療施設にアクセスする都市計画道路か	・岡崎市立地適正化計画の都市機能増進施設(広域機能、中域生活機能対象施設) ※診療所より大きい医療施設が対象となる			
	防災		C6	防災拠点へのアクセス機能の有無	1)緊急輸送道路に該当または将来指定される可能性のある都市計画道路か 2)岡崎市地域防災計画に記載の防災拠点(広域避難所、救急告示医療機関)にアクセスする都市計画道路か	・岡崎市地域防災計画に記載の緊急輸送道路及び防災拠点				
	交通結節	C7	高規格幹線道路等のICや鉄道駅へのアクセス機能の有無	1)高規格幹線道路、地域高規格道路などのICへアクセスする都市計画道路か 2)鉄道駅にアクセスする都市計画道路か	・東名高速道路、新東名高速道路IC ・鉄道駅					
	歩行者・自転車の交通機能	歩行者、自転車の安全で円滑な移動の支援		D1	通学路の安全性向上への寄与	1)現道が通学路に指定されており、都市計画道路整備(現道拡幅)により、通学路の安全性が向上するか 2)現道が通学路に指定、または沿道に歩行者の安全性を確保すべき施設が立地しており、近傍に都市計画道路(新設)が整備された場合、都市計画道路が通学路指定される、または現道への通過交通が抑制されるか 3)都市計画道路整備により、小学校の外郭が形成され、通学路への通過交通が抑制されるか	・通学路指定図 ・診療所、保育所、幼稚園等の立地状況	1)2)現道が自動車交通機能を有する場合:片側歩道があるか 有しない場合:片側歩道がある、又は現道の交通安全対策ができるか 3)小学校の外郭を形成する2車線以上の現道があるか		
D2				歩行者、自転車の安全性・円滑性向上への寄与	・歩行者、自転車ネットワーク関連計画に位置付けられる都市計画道路か	・岡崎市まちなか総合交通戦略施策展開図	代替道路はないと判断			
市街化区域内のみ対象	空間機能	収容	公共交通のための導入空間	E	バス基幹軸の形成への寄与	・地域公共交通網形成計画に示されるバス基幹軸に位置する都市計画道路か	・岡崎市地域公共交通網形成計画	代替道路はないと判断		
		都市環境	景観形成・都市緑化を図る空間	F	景観形成・都市緑化への寄与	・緑の基本計画において示される緑のネットワーク(道路軸を街路樹で結ぶ)に該当する都市計画道路か	・岡崎市緑の基本計画	代替道路はないと判断		
		都市防災	避難・救援、災害防止のための空間	G	避難・救援、災害防止への寄与	・延焼クラスター(建物数が1,000棟以上)内に位置する都市計画道路か ※延焼クラスター:地震に伴う火災が、消防活動が全く行われずに放置された場合の延焼範囲	・岡崎市災害危険度判定調査結果	代替道路はないと判断		
	市街地形成機能	土地利用誘導や街区形成	区画整理	H1	土地区画整理、市街地再開発等の関連事業の有無	・岡崎市土地区画整理事業(岡崎駅東土地区画整理事業、岡崎駅南土地区画整理事業)に関する都市計画道路か	・岡崎駅東土地区画整理事業 ・岡崎駅南土地区画整理事業	代替道路はないと判断		
拠点形成			H2	都市機能誘導区域の形成への寄与	1)都市機能誘導区域にアクセスする都市計画道路か 2)都市機能誘導区域内または、都市機能誘導区域の外郭を形成するとともに、通過交通抑制に寄与する都市計画道路か	・岡崎市立地適正化計画(都市機能誘導区域) ・岡崎市まちなか総合交通戦略	代替道路はないと判断			

4.4 実現性に関する評価方法

計画上の必要性が認められた未整備区間について、事業上の問題は発生していないか、または実現性のある計画となっているか、大きく以下の2点から評価する。

(Ⅳ) 歴史・文化資源、環境などに多大な影響があるか(歴史・文化資源、環境などへの影響)

計画通りに道路を整備することにより、貴重な歴史・文化資源を損なったり、周辺環境を著しく害するといった必要性を大きく上回るデメリットがあるか否かを評価する。

ここで必要性を大きく上回るデメリットが確認された場合は、線形など計画を変更することで影響を回避できる場合は計画を変更し、計画の変更では影響を回避できない場合は計画を廃止することを基本とする。

(Ⅴ) 幅員や線形などの再検討が必要か(地形や地物などの制約)

鉄道との交差や渡河部などにおいて、地形や地物などの制約により、現状の計画のまま整備しても縦断線形などの問題が発生しないか(道路構造令※と適合するか)を確認する。

※道路構造令とは・・・

道路を新設、又は改築する場合における道路構造の一般的技術的基準を定めた政令のこと。

4.5 道路網の検証

(1) 廃止候補路線の妥当性検証

必要性・実現性に関する評価で、廃止候補（仮）となった見直し対象区間が実際に廃止された場合に、周辺道路などに交通の影響はないか、将来の交通量を推計して次の2点について検証を行う。

- ① 見直し対象区間が実際に廃止された場合は、周辺道路へ交通の分散が予測されることから、この周辺道路で混雑（長時間の渋滞）が発生しないか検証を行う。

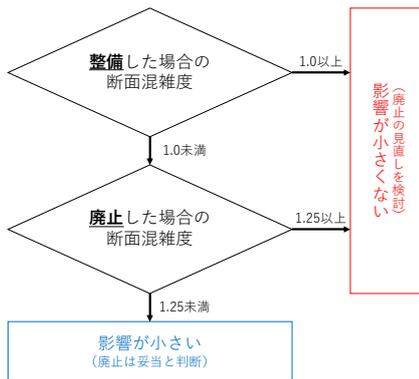


図 検証フロー

表 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することがなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	昼間12時間のうち道路の混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時間のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

出典)道路の交通容量 (S59.9 (財)日本道路協会)



図 検証のイメージ

② 廃止候補（仮）が全て廃止された場合に、市全体における交通の流れの変化を確認し、混雑（長時間の渋滞）が発生していないか検証を行う。

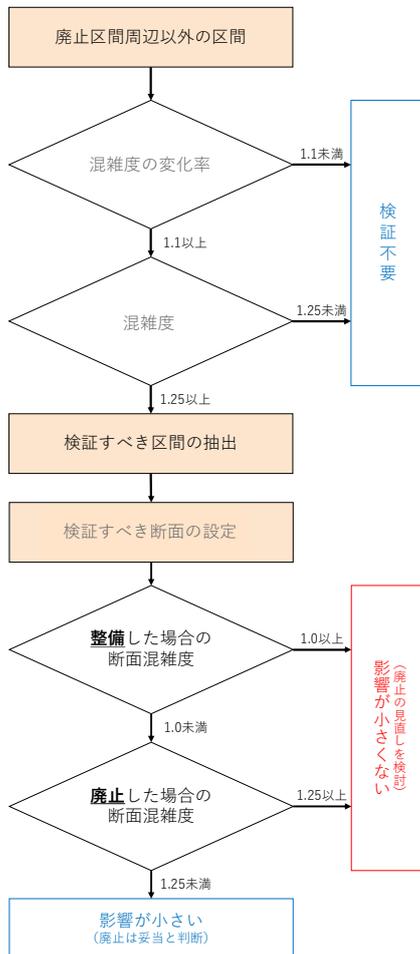


図 検証フロー

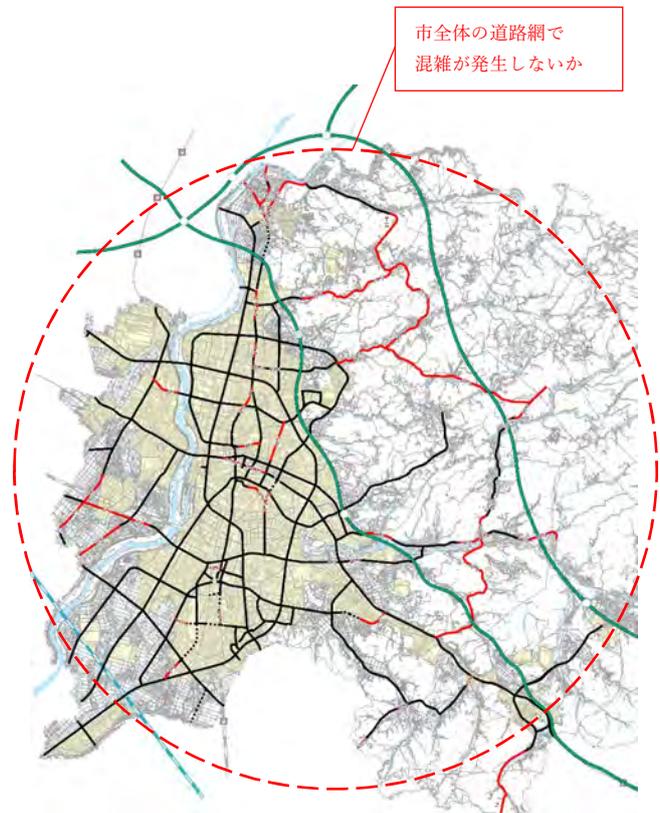


図 検証のイメージ

<見直し方針（案）の立案（1）：廃止候補>

道路網の検証（1）の結果、周辺道路などに影響がない見直し対象区間については、「廃止候補（仮）」を「廃止候補（案）」と整理する。



(2) 車線数の妥当性、新規路線の必要性検証

将来の交通量を推計した結果を用いて、見直し対象区間の現在の計画が交通需要バランスにあった車線数になっているか、また新規の都市計画道路を追加する必要があるか検証を行う。

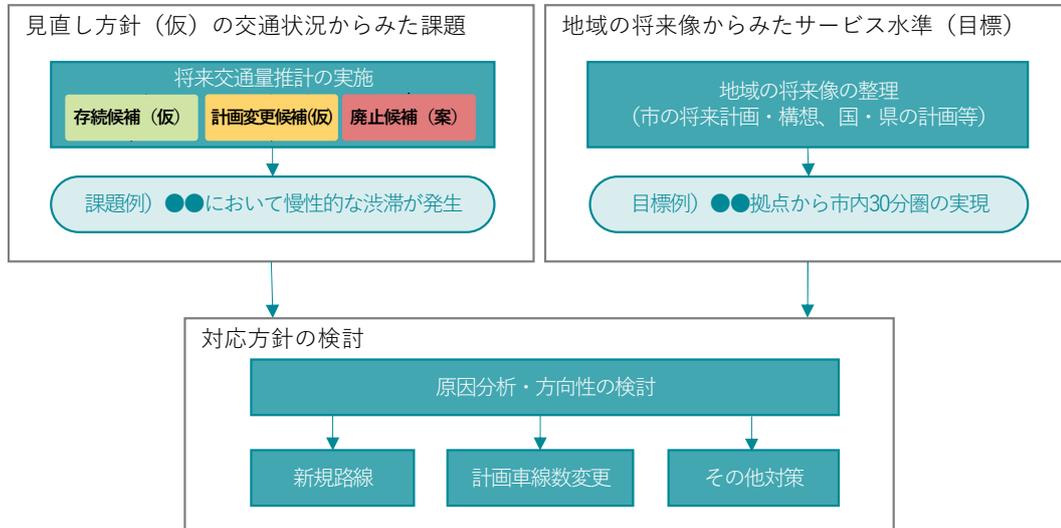


図 検証フロー

<見直し方針(案)の立案(2): 存続候補、計画変更候補>

道路網の検証(2)の結果、現計画で支障がない場合は「存続候補(案)」、車線数等の変更がある場合は「計画変更候補(案)」と整理し、また必要に応じて「新規路線」を設定する。



第5章 都市計画道路の見直し方針

5.1 区間別の見直し方針（案）の概要

見直し対象区間の全 50 区間について、見直し検討フロー（13 頁）により「(II)～(III)必要性に関する評価」「(IV)～(V)実現性に関する評価」及び「道路網の検証」を行ったところ、存続候補(案)が 28 区間、計画変更候補(案)が 10 区間、廃止候補(案)が 12 区間となった。

存続候補（案） = 28区間

計画変更候補（案） = 10区間

廃止候補（案） = 12区間

存続候補（案）……………計画の具体化に向けて関係機関と協議・調整を進めていく。

計画変更候補（案）……現在の計画における課題を解消するために、道路線形の見直しなど
詳細な検討を進めていく。

廃止候補（案）……………都市計画の手続きに向けて、説明会の実施や関係機関と協議・調整
を進めていく。

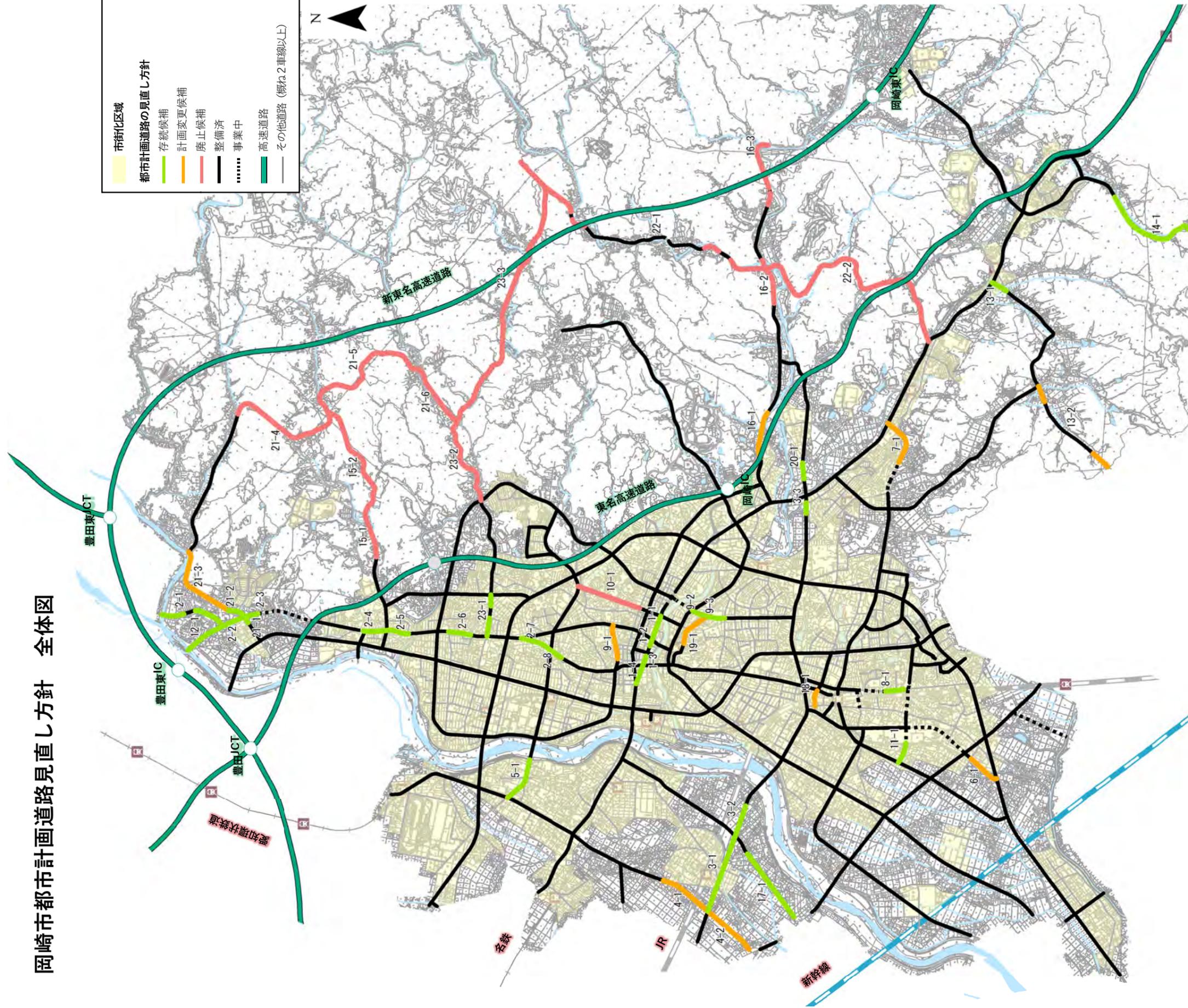
なお「道路網の検証」で廃止候補(案)の全 12 区間について実際に廃止した場合、周辺道路への影響はないことを確認した。また市街化区域内を中心とした一部の区間では、廃止の影響とは別の都市内交通の集中などによる混雑の発生などの課題を確認した。

そのため、今後、新規路線の追加検討や交通安全対策の実施などについて、関係機関との協議・調整を進めていく。

5.2 区間別の見直し方針

区間別の検証を踏まえ、都市計画道路見直し方針（案）についてパブリックコメントを実施した結果から、都市計画道路の見直し方針及び評価結果を次頁に示す。

岡崎市都市計画道路見直し方針 全体図



市街化区域

都市計画道路の見直し方針

- 存続候補
- 計画変更候補
- 廃止候補
- 整備済
- 事業中
- 高速道路
- その他道路 (概ね2車線以上)



No.	路線番号	路線名	決定時期	区間 区間番号	当初決定 現在決定 変更	幅員 (m)	車線数	見直し方針	
								カル 子 N O	
1	3-4-5	国道1号線	愛知県	1-1	S5	30	4	存続	1
2	3-4-24	岡崎平戸線	愛知県	2-1	S44	12	2	存続	5
				2-2	S44	16-15	2	存続	6
				2-3	S44	16	2	存続	7
3	3-4-216	岡崎豊田線	岡崎市	2-4	S36	12	2	存続	8
				2-5	S36	12	2	存続	9
4	3-4-202	岡崎津久線	岡崎市	2-6	S5	16	2	存続	10
				2-7	S5	16	2	存続	11
5	3-4-209	岡崎津久線	岡崎市	2-8	S5	16	2	存続	12
				2-9	S5	16	2	存続	13

3	3-4-25	岡崎刈谷線	愛知県	3-1	S36	25	4	存続	13
4	3-4-46	豊田西尾線	愛知県	3-2	S36	25	4	存続	14
				3-3	S36	18	2	存続	15
5	3-4-58	白尾線	愛知県	4-1	S36	16	2	変更	16
				4-2	S36	16	2	変更	17
6	3-4-59	福西線	愛知県	5-1	S36	18	2	存続	18
				6-1	S43	16	2	変更	19
7	3-4-64	美合線	愛知県	7-1	S36	18	2	変更	20
				8-1	H26	18	2	存続	21
8	3-4-90	羽田若松線	岡崎市	9-1	S36	16	2	存続	22
				9-2	S36	15	2	存続	23
9	3-4-202	岡崎津久線	岡崎市	9-3	S36	18	2	存続	24
				10-1	S36	16	2	存続	25
10	3-4-209	岡崎津久線	岡崎市	11-1	H25	16	2	存続	26
				12-1	H25	16	2	存続	27
11	3-4-213	若松線	岡崎市	13-1	S36	12	2	存続	28
				13-2	S36	12	2	変更	29
12	3-4-216	岡崎豊田線	岡崎市	14-1	S36	12	2	存続	30
				14-2	S36	12	2	存続	31
13	3-5-21	生平田線	愛知県	15-1	S36	12	2	存続	32
				15-2	S36	12	2	存続	33

16	3-5-63	丸山線	愛知県	16-1	S36	12	2	変更	33
				16-3	S36	12	2	存続	35
17	3-5-97	矢作若井線	愛知県	17-1	S36	12	2	存続	36
				18-1	H1	12	2	変更	37
18	3-5-113	羽田若松線	岡崎市	19-1	S36	12	2	変更	38
				19-2	S36	12	2	存続	39
19	3-5-211	東岡崎若松線	岡崎市	20-1	S36	12	2	存続	40
				20-2	S39	12	2	存続	41
20	3-5-212	美合小栗線	岡崎市	21-1	S39	8	2	存続	42
				21-2	S39	8	2	存続	43
21	3-6-28	美合線	愛知県	21-3	S36	8	2	存続	44
				21-4	S36	8	2	存続	45
22	3-6-57	美合線	愛知県	21-5	S36	8	2	存続	46
				21-6	S36	8	2	存続	47
23	3-6-65	南大瀬田線	愛知県	22-1	S36	12	2	存続	48
				22-2	S36	12	2	存続	49
24	3-6-65	南大瀬田線	愛知県	23-1	S36	8	2	存続	49
				23-2	S36	8	2	存続	50

5.4 策定の経緯

岡崎市都市計画道路見直し方針は以下の経緯を経て策定した。

