

1 調査名称：平成26年度 豊橋市都市計画道路ネットワーク検討調査

2 調査主体：豊橋市

3 調査圏域：東三河都市計画区域

4 調査期間：平成26年度

5 調査概要：

- 1) 豊橋市の都市計画道路網について、本市の将来像を見据え、現行都市計画道路網の妥当性を定量的・定性的な観点から検証を行い、将来道路交通整備の基本方針を作成した
- 2) 長期未着手路線においては都市計画決定の廃止を含めた見直し方針を明確にした
- 3) 現計画を継続する路線においては、路線としての位置づけや機能を明確にし、都市計画道路ネットワークとしての検証を再度行った
- 4) 路線整備を効果的・効率的に整備するために都市計画道路整備プログラムを策定し、市民に分かりやすい道路整備計画を立案するなど、都市計画道路に係る整備戦略を策定した

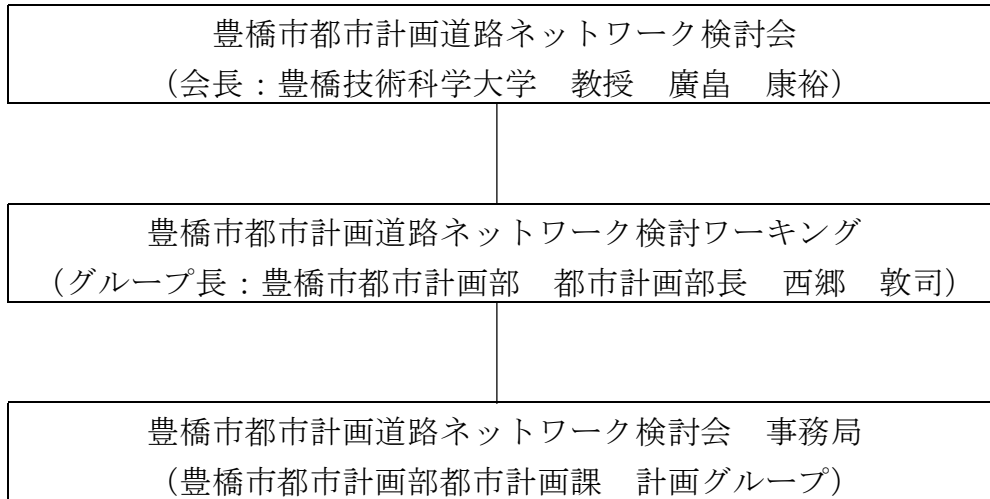
I 調査概要

1 調査名：平成26年度 豊橋市都市計画道路ネットワーク検討調査

2 報告書目次

1. 都市計画道路ネットワーク検討調査について
 - 1-1 調査の目的と背景
 - 1-2 都市計画道路見直しの考え方と効果
 - 1-3 全体スケジュール
 - 1-4 都市計画道路ネットワーク検討の流れと進捗状況及びスケジュール
 - 1-5 平成25年度の実施と平成26年度の予定
2. 平成25年度調査の概要
 - 2-1 都市計画道路カルテ（現況）
 - 2-2 課題整理と都市計画道路整備の視点
3. 交通量推計の概要
 - 3-1 交通量推計の実施方針
 - 3-2 交通量推計データの作成
 - 3-3 交通量配分
 - 3-4 センサスOD表とPT調査OD表との比較
4. 将来都市計画道路ネットワーク案の作成
 - 4-1 上位計画・関連計画の整理
 - 4-2 現況交通状況
 - 4-3 交通量の推計
 - 4-4 道路網検討の課題
 - 4-5 環状線の整備による検討
 - 4-6 その他道路の整備による検討
5. 都市計画道路カルテ（計画編）の検討
 - 5-1 検討方法
 - 5-2 都市計画道路カルテ（計画編）の作成
 - 5-3 総合評価結果
6. 都市計画道路整備プログラムの作成
 - 6-1 検討ステップ
 - 6-2 路線の重要度評価
 - 6-3 整備時期の検討

3 調査体制



4 委員会名簿等：

豊橋市都市計画道路ネットワーク検討会委員

委員氏名	所属団体名（役職）
廣島 康裕	豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系教授
志賀 勝宏	国土交通省中部地方整備局 名四国道事務所 調査課長
岩田 明	国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所 計画課長
横山 甲太郎	愛知県建設部都市計画課 都市計画課長
大谷 光司	愛知県東三河建設事務所 企画調整監
木村 邦久	豊橋市副市長
加藤 明人	豊橋市建設部 建設部長

II 調査成果

1 調査目的

(1) 都市計画道路見直しの背景

都市計画道路は、円滑な都市活動を支えるとともに、都市の骨格を形成し、貴重な空間となる根幹的な都市施設として、都市計画法に基づき決定された道路である。

本市では、昭和3年に35路線の都市計画道路を決定以来、人口や交通量の増加、市街地の拡大に対応できるよう計画路線を増やし、都市計画道路の整備・拡充を図ってきた。

しかし、近年、人口減少や少子高齢化の進展、経済の低成長、市街地拡大の収束などの社会経済情勢の変化により、都市計画道路として決定した当時の必要性や位置付けに変化が生じているものもある。

こうした状況のもとで、平成14年に国土交通大臣の諮問機関である社会資本整備審議会は中間報告において、都市計画道路については必要な見直しを早期に実施する必要があると示し、国土交通省は同年秋の全国都市計画担当課長会議で「各都道府県が都市計画道路見直しのガイドラインを作成し、市町村を支援する。各市町村はこのガイドラインに基づく見直しを促進する」との考えを示した。

これらの状況を踏まえ、愛知県は平成17年3月に「都市計画道路見直し指針」を策定し、愛知県における都市計画道路の今後の方向性や、未整備路線の見直しの基本的な考え方を示した。

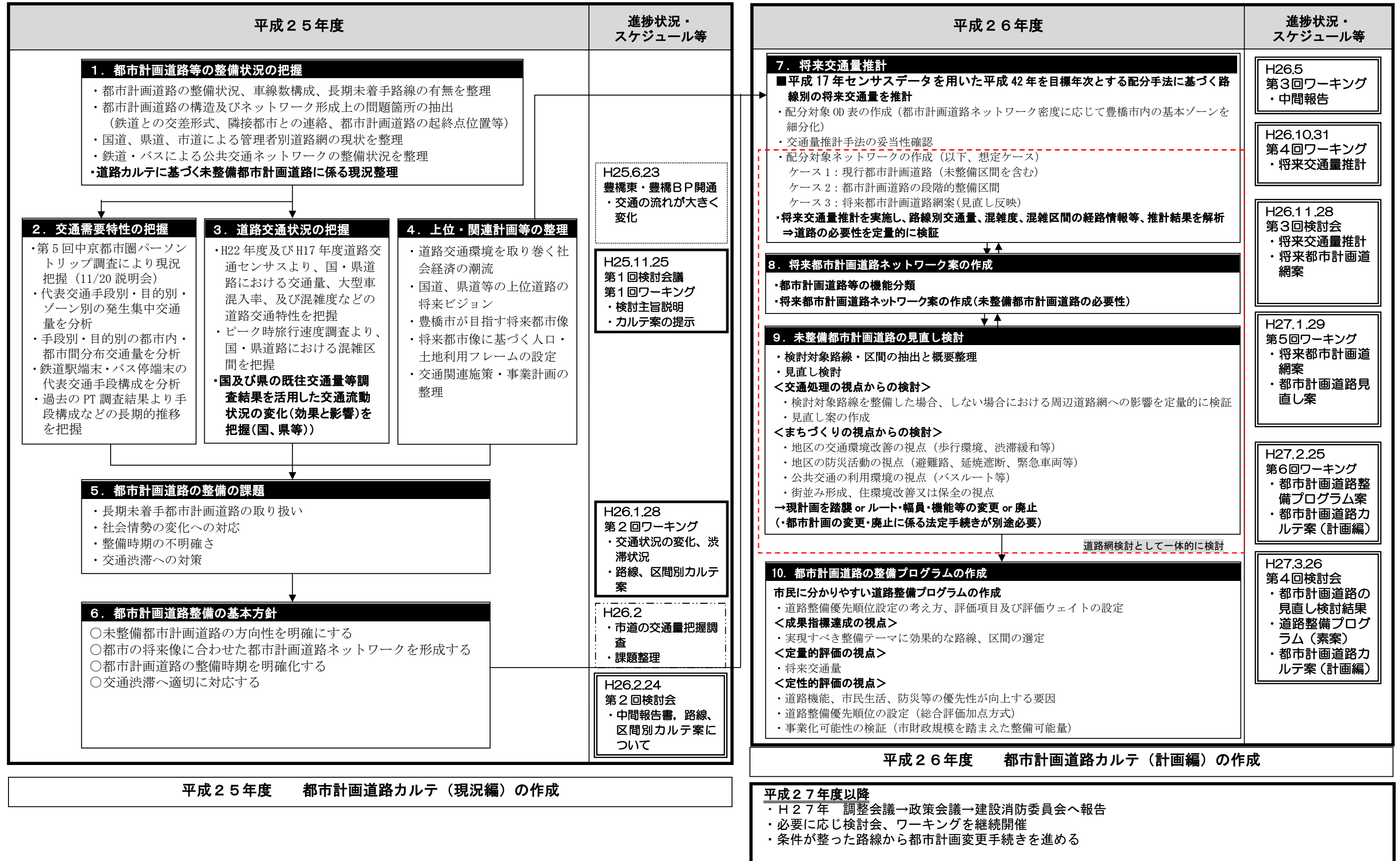
このような状況下、平成22、23年度に全国道路交通センサス、中京都市圏パーソナルトリップ調査が行われたことから、本市においてもこれらの状況やデータを活用し、都市計画道路の総合的な見直しを図ることとして、愛知県が策定した指針などを参考に平成25年度から未整備の都市計画道路の見直し検討に着手した。

(2) 調査の目的

調査の目的は以下のとおりである。

- 1) 豊橋市の都市計画道路網について、本市の将来像を見据え、現行都市計画道路網の妥当性を定量的・定性的な観点から検証を行い、将来道路交通整備の基本方針を作成する
- 2) 長期未着手路線においては都市計画決定の廃止を含めた見直し方針を明確にする
- 3) 現計画を継続する路線においては、路線としての位置づけや機能を明確にし、都市計画道路ネットワークとしての検証を再度行う
- 4) 路線整備を効果的・効率的に整備するために都市計画道路整備プログラムを策定し、市民に分かりやすい道路整備計画を立案するなど、都市計画道路に係る整備戦略を策定する

2. 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1. 将来都市計画道路ネットワーク案の作成

1) 検討ケース

環状線の整備による検討により、(都)東三河環状線と(都)外郭線は次のように条件を決めた。

◎(都)東三河環状線を当面全線2車線で整備するのが望ましい

◎(都)東三河環状線と(都)一色高洲線の集約化が望ましい

◎(都)外郭線を2車線で整備し内環状を形成するのが望ましい

上記にその他の都市計画道路の整備区間を加え(基本道路と称する)、整備路線の効果を検証する。また、整備車線数は既定計画に基づく車線数を設定し、妥当性を検証する。

下表に整備区間の概要を示す。次頁に基本道路整備路線位置図と整備後の車線数を示す。

表 1-1 整備路線の概要

路線番号	路線名	道路区分	位置付け	道路機能	現状	整備	備考
					車線	車線	
1	3・1・27 東三河臨海道路	都市幹線	三河港湾計画関連	—	未整備	4車新設	—
2	3・2・3 豊橋鳥羽線	主要幹線	都市拠点及び地域拠点相互の連絡機能を果たす 一般国道259号	②放射	現道2車	4車線	
3	3・2・4 東三河環状線	主要幹線	本市の外環状道路としての機能を果たす 豊川ICへの接続機能を果たす	①環状	未整備 一部2車	2車線 一部廃止	一部 事業中
4	3・3・8 石巻赤根線	都市幹線	本市の内環状道路として機能を果たす	①環状 ②放射	現道2車	4車線	
5	3・3・33 名豊線	主要幹線	(都)名豊道路へのアクセス機能を果たす 一般国道247号	②放射	現道2車	2車線	
6	3・3・35 吉田方線	都市幹線	本市の放射軸としての機能を果たす	②放射	未整備	6車新設	
7	3・4・1 国道1号線	主要幹線	都市拠点及び地域拠点相互の連絡機能を果たす	②放射	現道4車 一部6車	4車線 一部6車	
8	3・4・18 小松原街道線	都市幹線	本市の放射軸としての機能を果たす	②放射	現道2車	2車線	一部 事業中
9	3・4・26 花田大崎線	都市幹線	都市拠点及び地域拠点相互の連絡機能を果たす	②放射	未整備	2車新設	
10	3・4・32 南栄伊古部線	都市幹線	(都)名豊道路へのアクセス機能を果たす 地域拠点(南栄周辺)への軸線となる	②放射	現道2車	2車線	一部 事業中
11	3・4・37 一色高洲線	主要幹線	複数の放射道路を接続する環状道路として機能を果たす	①環状	2車 一部未整備	2車新設 一部廃止	
12	3・4・39 牛川町線	地区幹線	(主)豊橋乗本線	③その他	現道2車	2車線	
13	3・4・40 老津赤沢線	地区幹線	(都)東三河臨海道路及び(都)豊橋鳥羽線へのアクセス機能を果たす	③その他	未整備	2車新設	事業中
14	3・4・42 大岩富士見線	地区幹線	(都)国道1号線及び(都)名豊道路へのアクセス機能を果たす	③その他	未整備	2車新設	
15	3・4・43 大清水赤沢線	地区幹線	地域拠点(大清水周辺)への軸線となる	③その他	現道	2車線	
16	3・4・44 大清水町線	地区幹線	(都)名豊道路へのアクセス機能を果たす	③その他	未整備	2車新設	
17	3・4・75 前芝国府線	地区幹線	(都)前芝豊川線へのアクセス機能を果たす	③その他	未整備	2車新設	
18	3・4・77 三ツ山通	地区幹線	牟呂坂津土地区画整理事業関連	③その他	未整備	2車新設	事業中
19	3・4・301 下地牛川線	地区幹線	(都)国道1号線及び(都)東三河環状線へのアクセス機能を果たす	③その他	未整備	2車新設	
20	3・4・302 山田原線	地区幹線	(都)国道1号線へのアクセス機能を果たす	②放射	未整備	2車新設	
21	3・4・310 汐田通	地区幹線	柳生川南部土地区画整理事業関連	③その他	未整備	2車新設	事業中
22	3・4・312 東松山大岩線	地区幹線	(都)国道1号線へのアクセス機能を果たす	②放射	未整備	2車新設	
23	3・4・317 元浜通	地区幹線	柳生川南部土地区画整理事業関連	③その他	未整備	2車新設	事業中
24	3・4・318 弥生町線	地区幹線	地域拠点(南栄周辺)への軸線となる	③その他	未整備	2車新設	
25	3・4・319 吉前線	地区幹線	(都)東三河環状線へのアクセス機能を果たす	③その他	現道2車	2車線	
26	3・5・47 外郭線	地区幹線	本市の内環状道路としての機能を果たす	①環状	未整備	2車線	一部 事業中
27	3・5・322 雲谷三弥線	地区幹線	(都)国道1号線及び(都)名豊道路へのアクセス機能を果たす	③その他	未整備	2車新設	
28	3・5・305 岩崎町線	地区幹線	(都)国道1号線へのアクセス機能を果たす	③その他	未整備	2車新設	
29	3・5・306 牛川西部線	地区幹線	牛川西部土地区画整理事業関連	③その他	未整備	2車新設	事業中
30	3・5・308 大岩寺沢線	地区幹線	(都)国道1号線及び(都)名豊道路へのアクセス機能を果たす	②放射	未整備	2車新設	事業中
31	3・5・311 花中線	地区幹線	(都)石巻赤根線へのアクセス機能を果たす	③その他	現道	2車線	
32	3・5・315 前芝西小坂井線	地区幹線	(都)名豊線及びJR東海道本線西小坂井駅へのアクセス機能を果たす	③その他	現道1車	2車線	
33	3・5・316 前田豊川線	地区幹線	(都)豊橋鳥羽線及びJR飯田線豊川駅へのアクセス機能を果たす	③その他	未整備	2車新設	
34	3・5・320 雲谷町線	地区幹線	(都)大岩中原線及び既存集落へのアクセス機能を果たす	③その他	未整備	2車新設	
35	3・5・321 野田菰口線	地区幹線	(都)吉前線へのアクセス機能を果たす	③その他	現道	2車線	
36	(仮称)明海老津線	地区幹線	臨海部の工業団地と国道259号の連絡を行う	③その他	未整備	2車新設	新規

注:豊橋市マスタープランにおいて、(都)一色高洲線は地区幹線に位置づけられているが、本検討において主要幹線の(都)東三河環状線の代わりを果たす路線としており、主要幹線に分類した。

下図に基本道路整備路線位置図を示す。

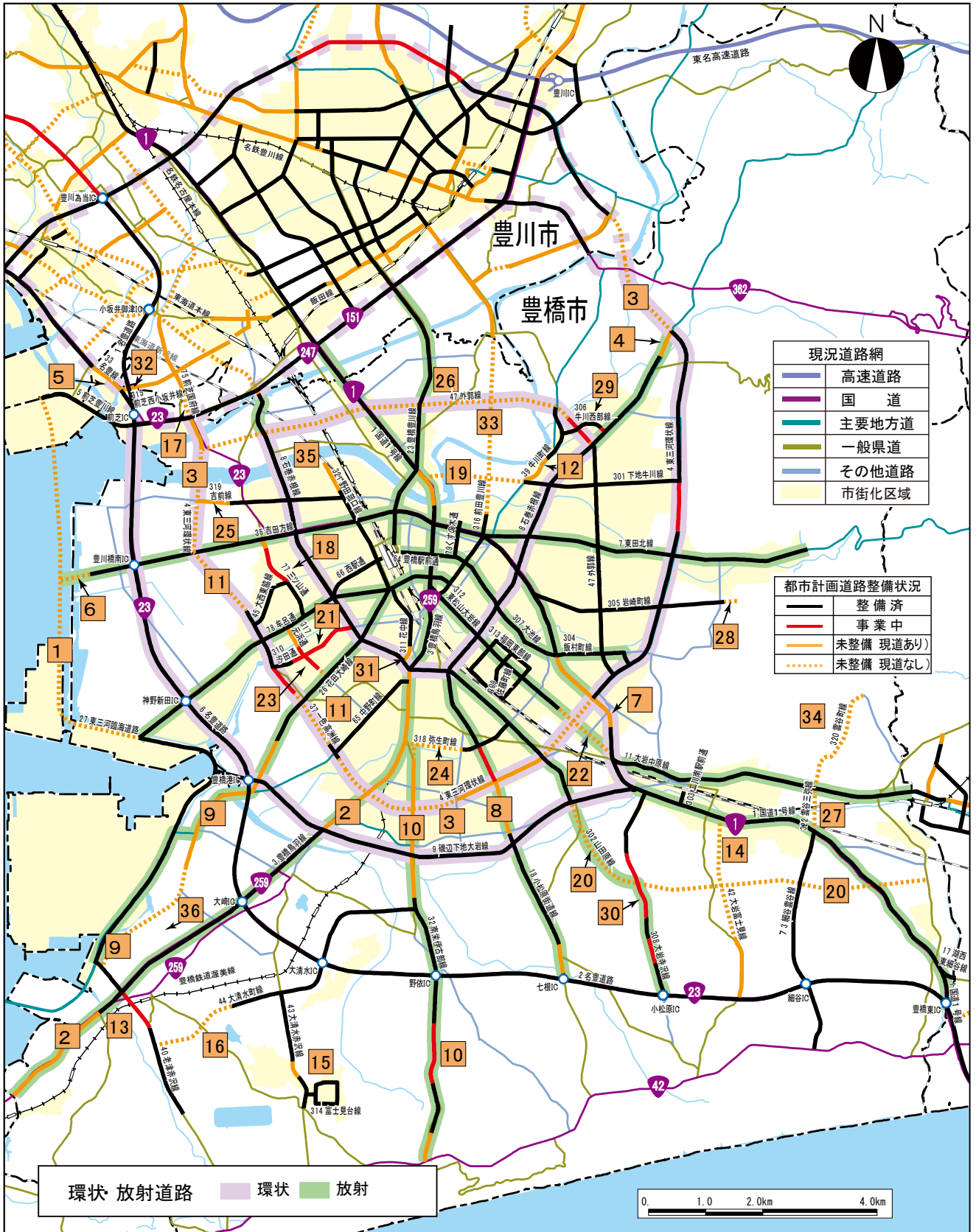


図 1-1 基本道路整備路線位置図

2. 都市計画道路カルテ（計画編）の検討

1) 検討方法

見直し素案の検討は、下図に示す検討手順に基づき関係機関等との協議・調整を踏まえて進めた。

検討対象区間別に都市計画道路カルテ（計画編）評価指標に基づく機能別の評価を踏まえ、将来交通量を反映し、事業上の課題や代替可能性などの事業の実現性を検討した後、総合評価を実施し「現行存続」、「変更候補」、「廃止候補」、「検討継続」の4種類に分類した。

表 2-1 見直し素案の種類

種類	素案の内容
現行存続	現在の都市計画を基本的に継続する（整備を前提）
変更候補	現在の都市計画の一部または全体を変更する （車線、線形、構造などの見直し、整備を前提）
廃止候補	都市計画道路の一部または全体を廃止する
検討継続	交通状況、都市構造、上位計画道路の変化や進捗を見ながら今後整備の有無も含め、検討を継続する

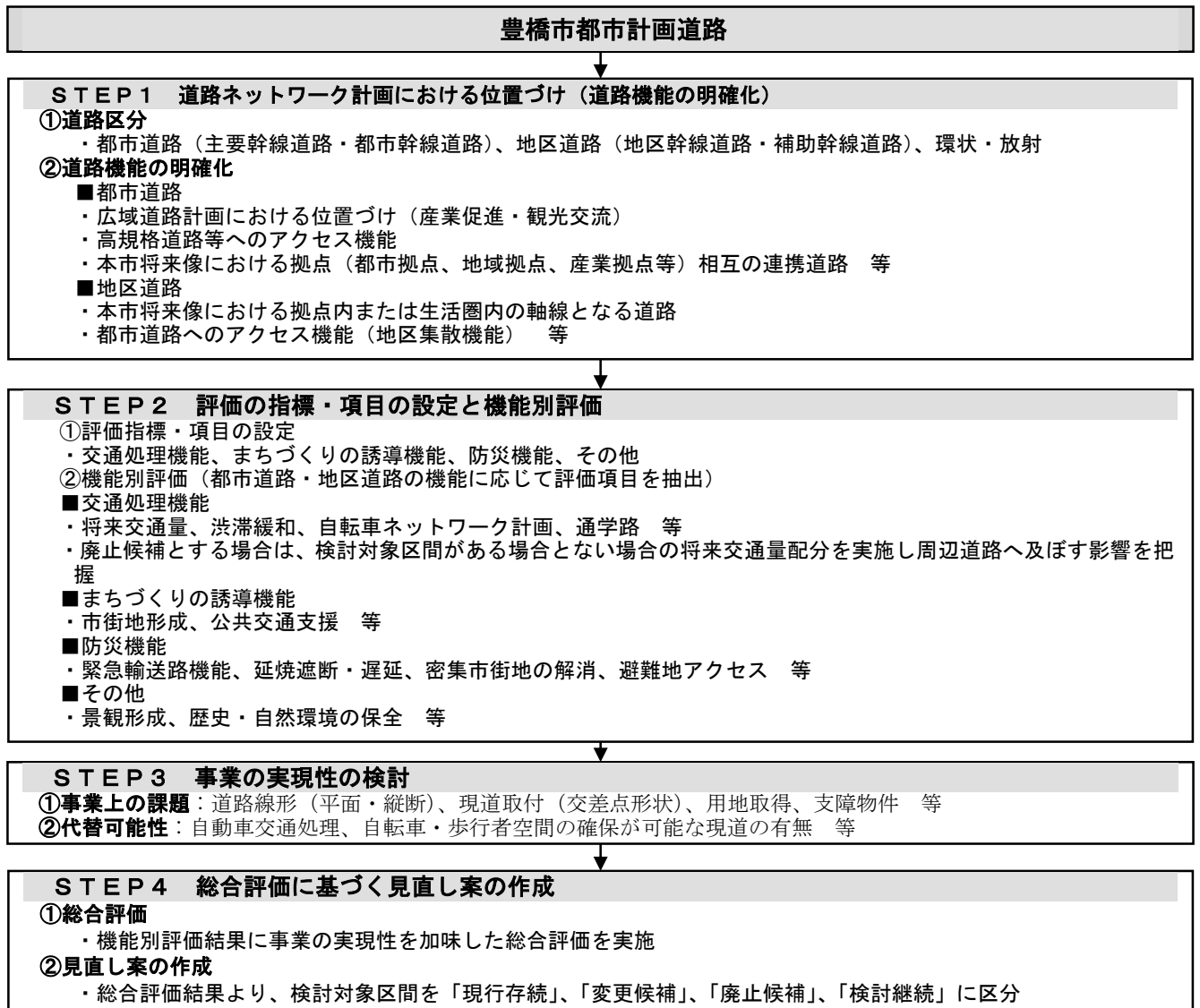


図 2-1 見直し検討手順

2) 総合評価結果

都市計画道路カルテ（計画編）に基づく総合評価結果（見直し素案（案））を下図に示す。また路線別の素案を次頁に示す。

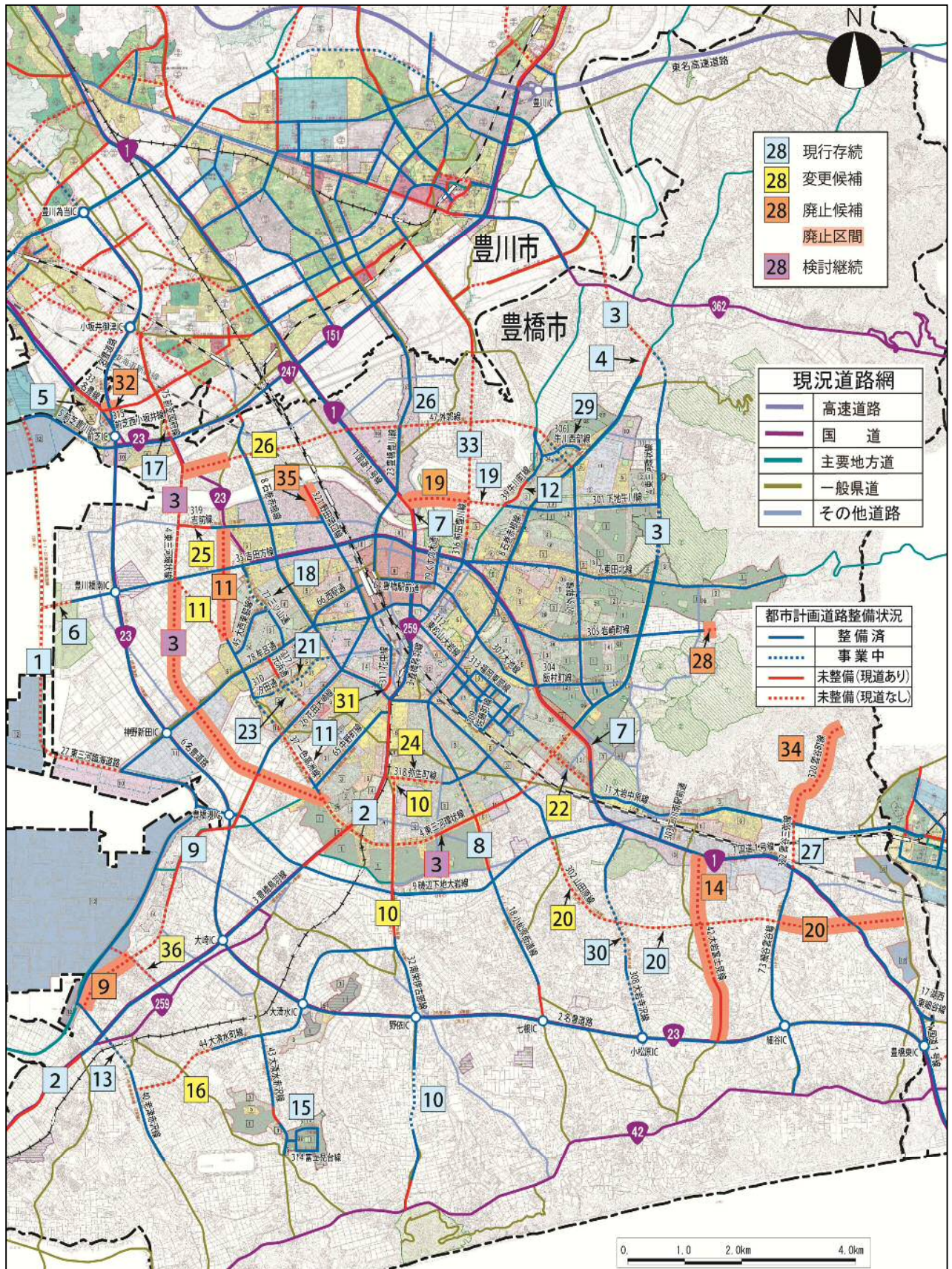


図 2-2 見直し素案(案)総括図

3. 都市計画道路整備プログラムの作成

3-1 検討ステップ

道路整備プログラムは、「都市計画道路整備プログラム策定マニュアル（案）」（平成 11 年 3 月 建設省）をもとに「一次選定；路線の重要度評価」、「二次選定；整備時期の検討」の 2 ステップで検討する。

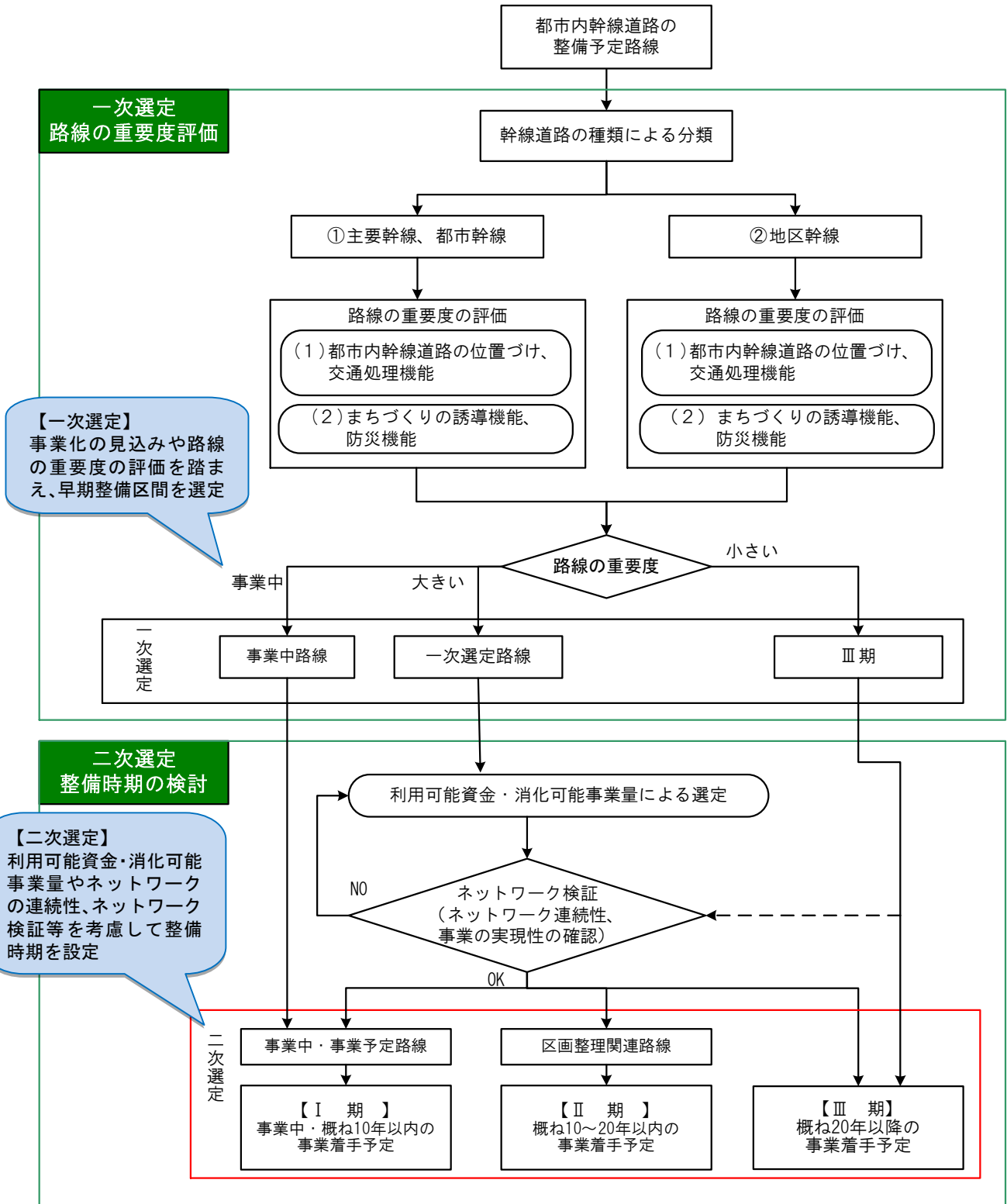


図 3-1 道路整備プログラムの検討ステップ

3-2 路線の重要度評価（一次選定）

(1) 検討の流れ

整備予定路線の重要度を評価し、重要度の高い区間を選定する。

重要度を評価すると、主要幹線、都市幹線と地区幹線では目指すべき道路機能が異なるため「①主要幹線、都市幹線」「②地区幹線」に分け、それぞれで評価と選定を行い、整備量のバランスに配慮する。

評価は、都市計画現況カルテの評価項目をベースに（１）都市内幹線道路の位置づけ・交通処理機能、（２）まちづくりの誘導機能、防災機能、その他の視点から行う。

「①主要幹線、都市幹線」「②地区幹線」のそれぞれにおいて、評価項目の設定と評価を行い、重要度の高い路線を選定した。

選定基準は「①主要幹線、都市幹線」「②地区幹線」のそれぞれ上位 8 割の路線を一次選定路線とした。

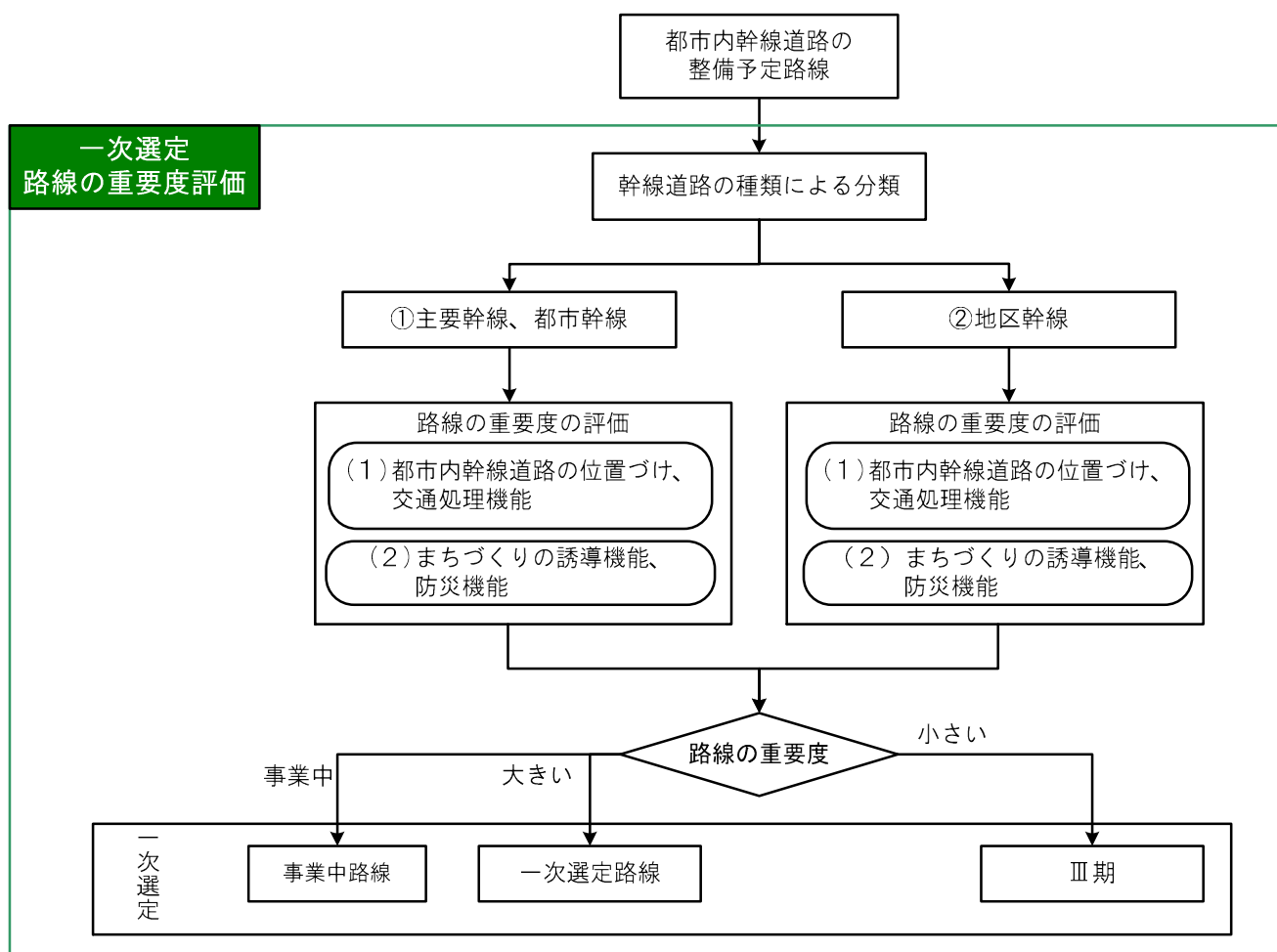


図 3-2 路線の重要度評価(一次選定)の流れ

●整備時期を設定する路線（一次選定、二次選定）について

次の路線・区間については、本プログラムでは以下のように考える。

- ・ 事業中および施行中の区画整理事業区域内にある区間はⅠ期整備路線とする
- ・ (都)東三河臨海道路は、三河港港湾計画が決定するため本プログラムでは検討せず、Ⅲ期整備路線とする

(2) 評価結果

「①主要幹線、都市幹線」「②地区幹線」のそれぞれ上位8割の路線を一次選定とした。また、廃止候補路線は一次選定路線から除外し、一方、事業中路線は総合点に関わらず、一次選定路線とした。一次選定から外れた路線はⅢ期整備とする。
 下図に一次選定した路線を示す。

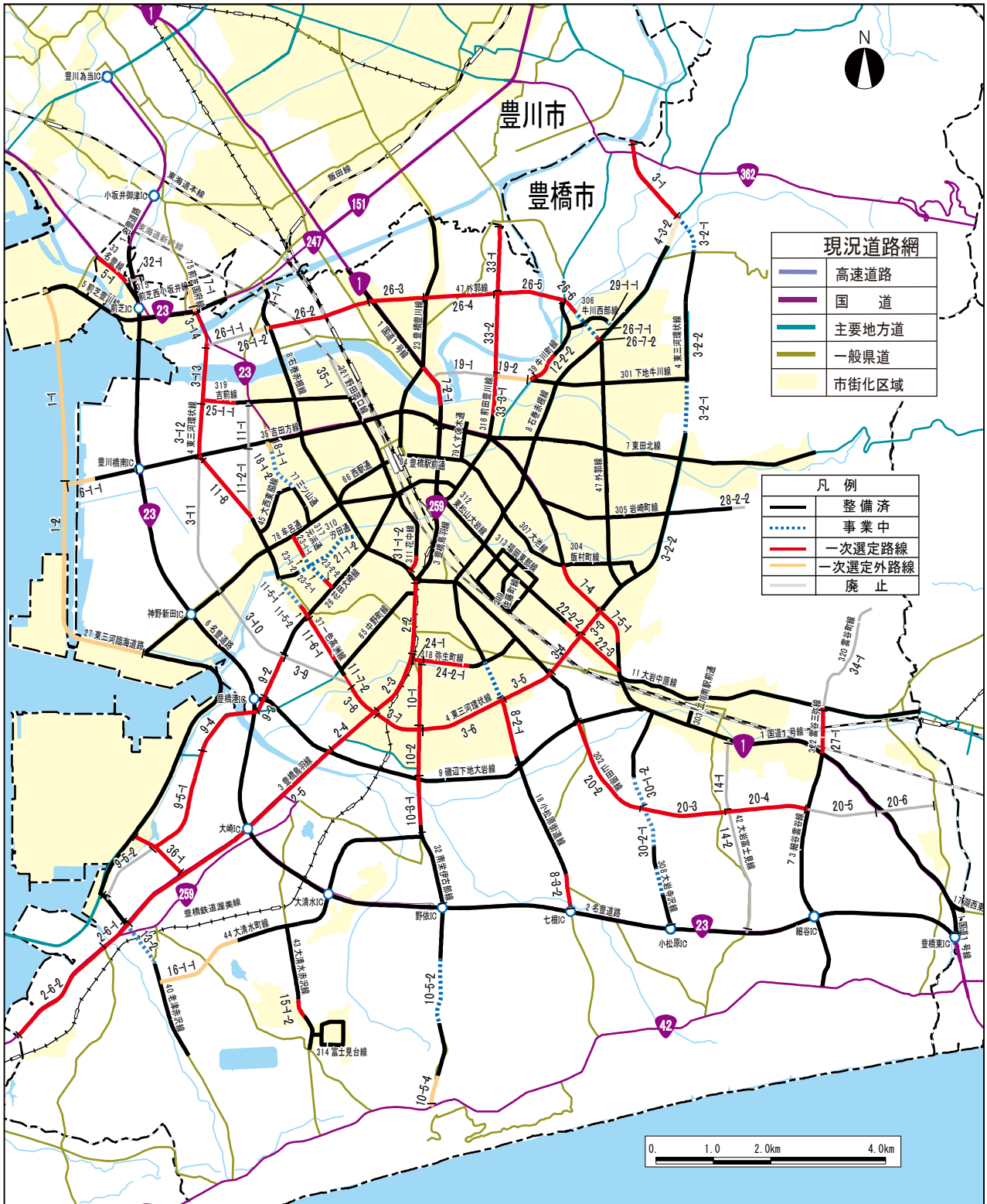


図 3-3 一次選定路線図

3-3 整備時期の検討（二次選定）

（1）検討の考え方

早期整備区間について、利用可能な資金による選定やネットワークとしての連続性の確認等により、整備時期を検討する。

整備時期は、Ⅰ期（事業中及び10年以内の事業着手予定）、Ⅱ期（概ね10～20年以内に事業着手予定）、Ⅲ期（概ね20年以降に事業着手予定）の分類する。

1）利用可能資金・消化可能事業量による選定

近年の豊橋市内における幹線道路整備事業費の実績を参考に、各整備時期において投資できる資金の目安を設定し、路線の重要度評価の結果をもとにⅠ期、Ⅱ期、Ⅲ期に分類（仮設定）する。

2）ネットワーク検証

整備時期の仮設定結果を踏まえ、ネットワークとしての連続性（（仮）Ⅰ期・Ⅱ期の整備だけではつながりがなく機能しない等）を確認し、必要に応じて区間ごとの整備時期を調整する。

さらに、大規模構造物や用地取得の難易性など事業実施上の課題の有無、代替路線などによる機能の分担状況を踏まえ、必要に応じて整備時期を調整する。

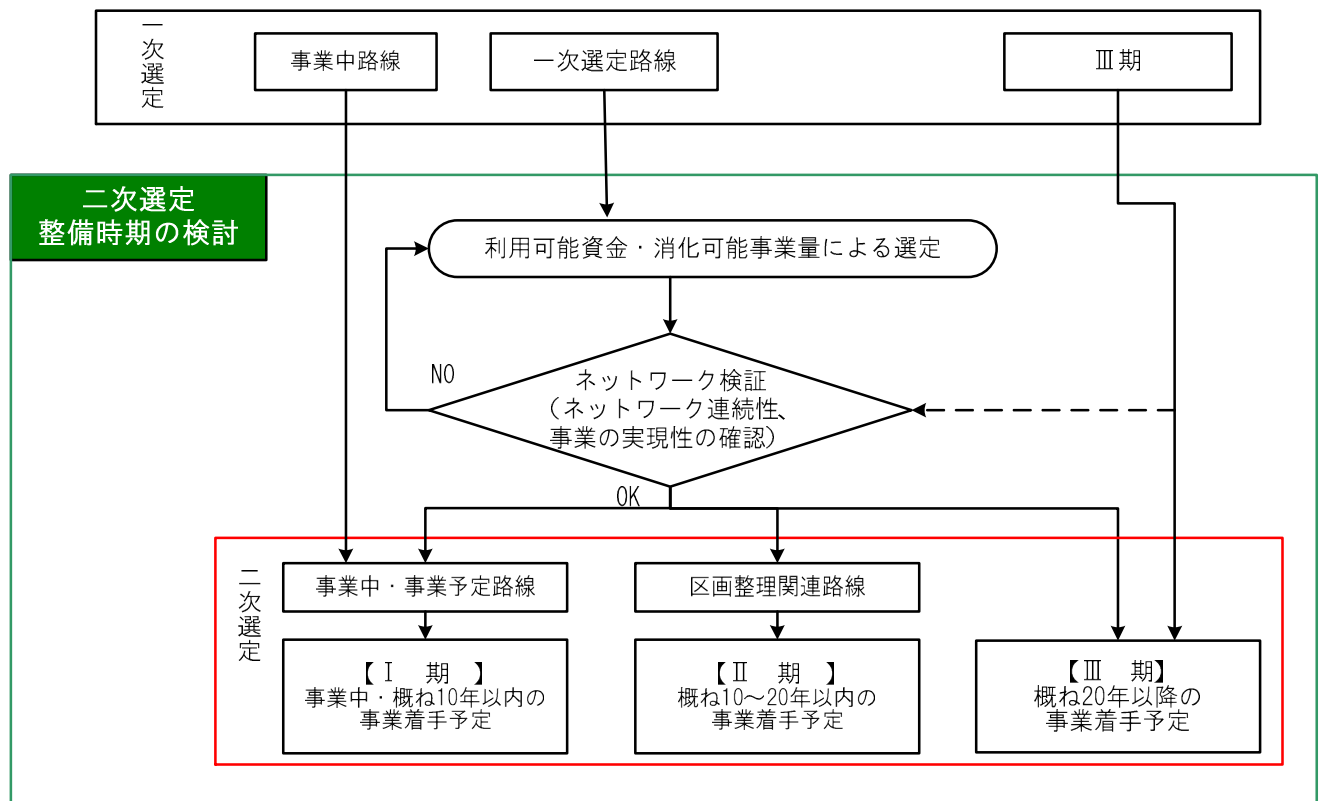


図 3-4 整備時期の検討（二次選定）の流れ

(2) 整備優先の仮選定

整備時期は、Ⅰ期・Ⅱ期を概ね20年以内に事業着手予定として事業費量を設定した。路線の選択は、事業中・事業予定路線を優先し、「①主要幹線、都市幹線」「②地区幹線」別に上位路線を選定した。

Ⅲ期整備路線には、一次選定で外れた路線も含める。

3-4 ネットワークの連続性の確認

整備時期の仮設定結果を踏まえ、ネットワークとしての連続性（(仮)Ⅰ期・Ⅱ期の整備だけでは連続性が取れなく機能しない等）を確認し、必要に応じて区間ごとの整備時期を調整する。

さらに、事業の実現性や路線の整備状況などを考慮して、整備時期を調整し、二次選定路線を決定した。