

1 調査名称：彦根市都市計画道路網見直し検討調査

2 調査主体：彦根市

3 調査圏域：彦根市管内

4 調査期間：平成24年度～平成25年度

5 調査概要：

都市計画道路は、都市の将来像を誘導し、円滑な交通環境と良好な都市環境を形成するために計画されるものであり、その整備は長期間を要する。彦根市の都市計画道路は、昭和初期に計画決定されたものをはじめ、大部分が昭和40年代の後半までに決定されているが、多くの未着手路線が存在している状況にある。

一方、本市を取り巻く社会情勢については、人口減少および少子高齢社会の到来や、環境重視社会への移行ならびに都市防災への対応、さらには、歴史的建造物やまちなみなどを彦根市の魅力として保存・活用することが求められるなど様々な変化が生じている。

このように大きく情勢が変化するなかで、効果的、効率的かつ質の高い道路整備を進めていくためには、本市の将来の都市像を見据えた都市計画道路網のあり方を再構築しつつ、長期間未着手になっている都市計画道路の見直しが必要となっている。

都市計画道路の見直しにあたっては、「彦根市都市計画道路網見直し指針」の策定を行い、その見直し指針に基づき都市計画道路の未整備区間の必要性を検証した上で、都市計画道路の存続、計画の見直し、廃止を検討するものとする。

なお、平成25年度は、見直し案作成までの最終年として取組んだものである。

I 調査概要

1 調査名：彦根市都市計画道路網見直し検討調査

2 報告書目次

序. 調査の概要

- (1) 調査目的
- (2) 調査内容
- (3) 報告書の構成

1. 廃止・変更路線の問題点の検証

- (1) 長曾根銀座河原線、錦船町線
- (2) 大藪磯線-3
- (3) 河瀬馬場線
- (4) 稲部肥田線-1

2. 早期見直し路線の先行実施の検証

- (1) 先行見直しの必要性
- (2) 見直しの先行実施の考え方

3. 変更対象路線等の基本的な検討

- 3.1 費用対効果に関する検討
- 3.2 都市防災機能の向上に関する検討
- 3.3 変更対象路線等の基本的な検討

4. 都市計画道路の見直し案の作成

- 4.1 都市計画道路の見直し案

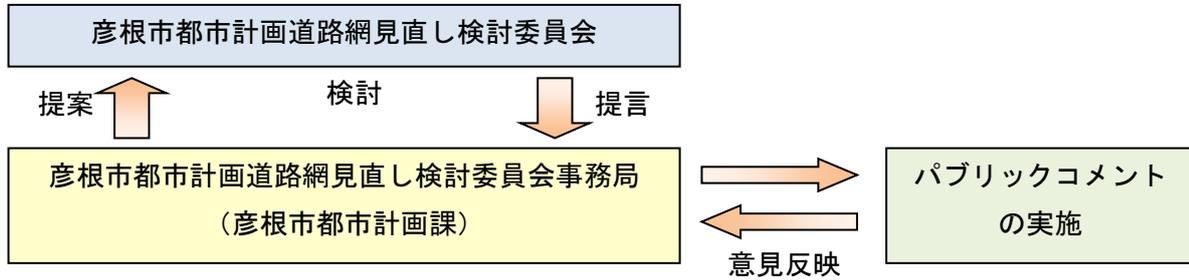
5. 懸案箇所的基本的な検討

- 5.1 現在の都市計画道路の課題
- 5.2 都市計画道路見直し案
- 5.3 まとめ
- 5.4 今後の課題

参考. 検討委員会での検討経緯

参考資料

3 調査体制



4 委員会名簿等

彦根市都市計画道路網見直し検討委員会・委員名簿

	分野	氏名	備考	
1	学識経験者 (都市交通計画)	つかぐち ひろし 塚口 博司	立命館大学 理工学部 都市システム工学科 教授 (県内外市都市計画審議会等多数参加)	会長
2	学識経験者 (都市史・保存修景)	はまざき かずし 濱崎 一志	滋賀県立大学 人間文化学部 地域文化学科 教授 (彦根市都市計画審議会会長)	
3	学識経験者 (環境計画)	こんどう りゅうじろう 近藤 隆二郎	滋賀県立大学 環境科学部 環境政策・計画学科 教授 (湖東圏域公共交通活性化協議会副会長)	
4	関係行政機関	はしもと しげかず 橋本 重一	滋賀県湖東土木事務所長 (彦根市都市計画審議会委員)	
5	関係行政機関	おおくぼ しやうえ 大久保 庄衛	彦根警察署 交通課長 (彦根市都市計画審議会委員)	
6	関係行政機関	やまだ しずお 山田 静男	彦根市都市建設部長	

(平成 25 年度名簿)

II 調査成果

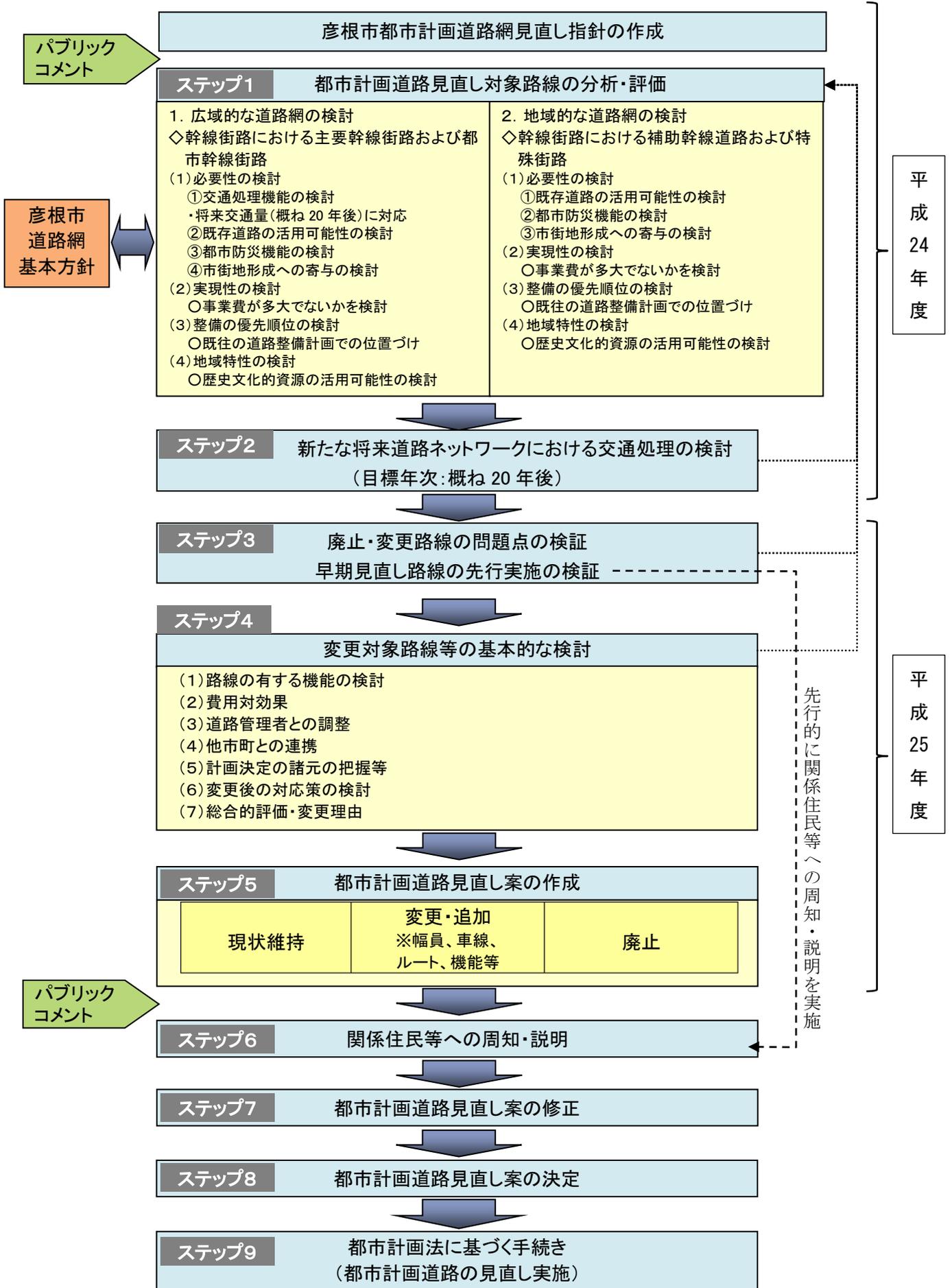
1 調査目的

本市を取り巻く社会情勢については、人口減少および少子高齢社会の到来により、「彦根市低炭素社会構築都市宣言」をはじめとする環境重視社会への移行ならびに都市防災への対応が求められており、さらに、彦根城旧城下町地域を対象に「彦根市歴史的風致維持向上計画」が策定され、歴史的建造物やまちなみなどを彦根の魅力として保存・活用することが示されるなど様々な変化が生じている。

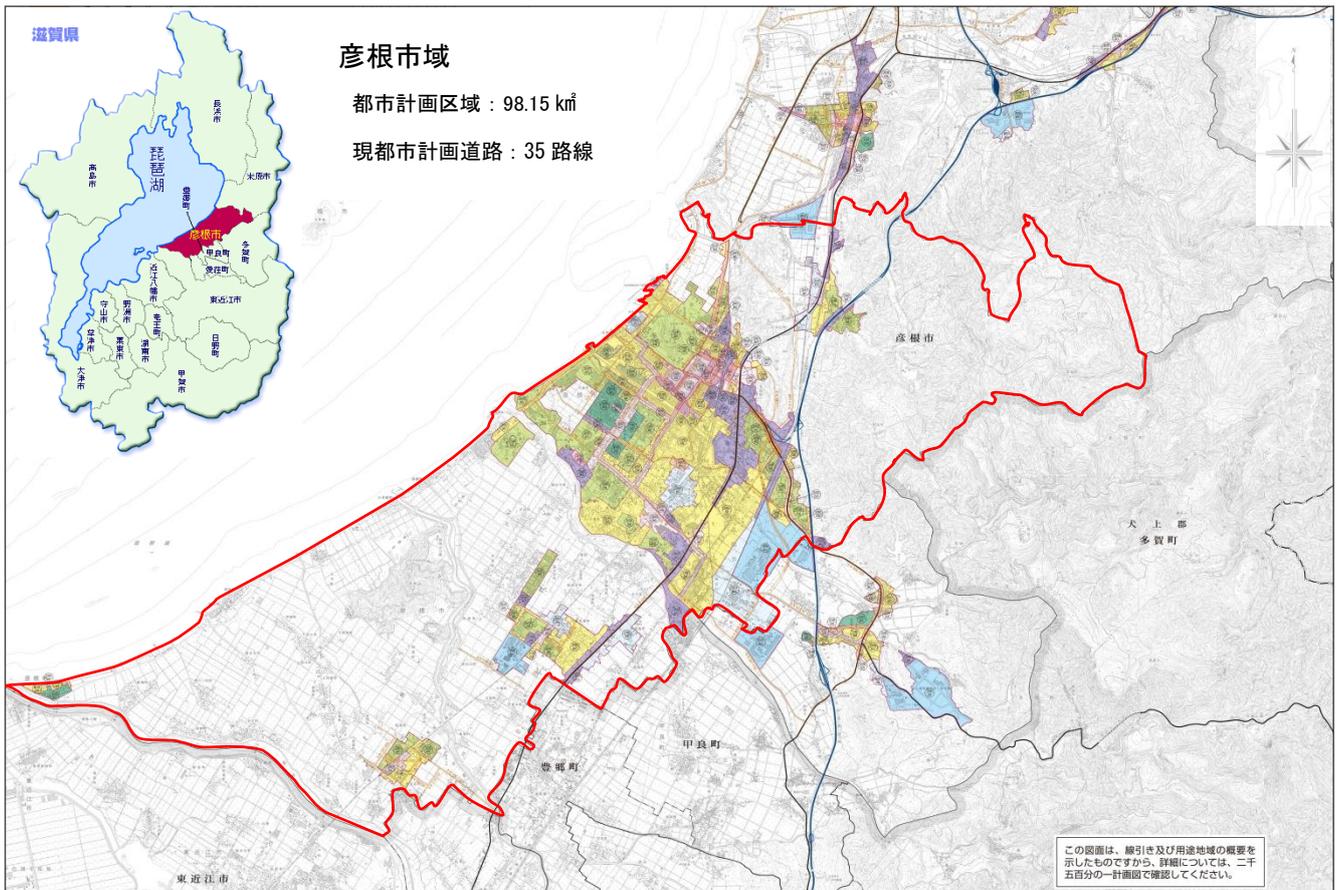
また、本市の都市計画道路については、昭和初期に計画決定されたものをはじめとし、大部分が昭和40年代の後半までに決定されており、未だに未着手路線が存在している状況にある。

よって、このような状況から、本業務では、市民の意識やニーズの変化に対応し、本市の将来の都市像を見据えた都市計画道路網の再構築のため、都市計画道路の見直し検討を行うものであり、平成25年度はその2年目として取組むものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1. 廃止・変更路線の問題点の検証

No.	都市計画道路名称	検証結果	交通対策・その他
17	3. 4. 21 長曾根銀座河原線	<ul style="list-style-type: none"> ・(都)長曾根銀座河原線や(都)錦船町線の廃止については、現状で混雑傾向のある(県)彦根近江八幡線や(県)神郷彦根線、近隣で幅員が十分ではない芹川堤防線などへ交通量を負担させることになる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・(都)長曾根銀座河原線や(都)錦船町線の廃止の負担増に対しては、道路ネットワークにおける交通処理対策で示した主要な交差点の改良などの効果的な交通処理対策を行う共に、通過交通の進入抑制対策や、公共交通の利用促進による自動車交通量減少化などの実施により軽減に取り組む。 ・2路線の廃止より、期待していた都市防災機能の改善が図れないため、都市防災機能向上のための代替手段の検討を行う。
21	3. 4. 26 錦船町線		
23	3. 4. 30 河瀬馬場線	<ul style="list-style-type: none"> ・(都)河瀬馬場線は、廃止による道路ネットワーク形成上の問題は特に生じないこと、空間機能上の問題点、市街形成機能上の問題点もないことから廃止とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市全体の交通処理対策に従い、個別の交通処理対策は必要なし。
30-1	3. 5. 105 稲部肥田線-1	<ul style="list-style-type: none"> ・交通機能上の問題点など各種問題点については、稲枝駅東西アクセスの向上が図られていることから、一定の整理が出来るが、稲枝地区全体のまちづくりの観点からすると、廃止の影響は少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・代替路線として「(都)彦富野良田線・(主)愛知川彦根線」の整備と活用を進める。
13-3	3. 5. 108 大藪磯線-3	<ul style="list-style-type: none"> ・道路事業として着手しており、その計画との整合を図るためルートを変更する。問題点は特になし。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート変更のため、市全体の交通処理対策に従い、個別の交通処理対策は必要なし。

(注) (都)は都市計画道路、(県)は県道、(主)は主要地方道を示す。

<(都)長曾根銀座河原線や(都)錦船町線の都市防災機能向上のための代替手段>

- ・長曾根銀座河原線、錦船町線については、2路線の廃止より、期待していた都市防災機能の改善が図れないため、都市防災機能向上のための代替手段の検討を行った。
- ・2路線の廃止に伴う都市防災機能の低下に対する代替手段として、既存の空地等を活用した防災機能を有する公園(街区公園)の整備を図ることとした。

- [利点] ・本市が目指している歴史的建造物やまちなみの保全に整合している。
- ・空地を利用することで事業費も抑えられ、実現性も高い。
- [効果] ・防災機能を有する公園は、災害発生時には、消防活動の拠点としての他に、避難場所、延焼遮断帯、救護活動の拠点、および物資集積の拠点として機能する。

※街区公園について

- ・街区公園は、住区基幹公園（街区公園、近隣公園、地区公園）の1つで、もっぱら街区に居住する者の利用に供することを目的とする公園で誘致距離250mの範囲内で1箇所当たりを標準として配置する。



図 密集市街地における空地等を活用した公園による都市防災機能向上のイメージ

2. 早期見直し路線の先行実施の検証

(1) 先行実施の必要性

- ・彦根市では、彦根城の世界遺産登録をめざしている（彦根城は国の世界遺産暫定リストに登載済）。彦根城を囲む城下町関連資産は彦根城の資産価値を高めるための有効な資産となることから、世界遺産登録に向け、「花しょうぶ通り」の伝統的建造物群保存地区指定を早期に実施する必要がある。

(2) 見直しの先行実施の考え方

- ・「花しょうぶ通り」をはじめとする古き良きまちなみの保存・活用の位置づけは、長曾根銀座河原線や錦船町線の道路整備計画よりも重要度が拡大している。
- ・このため、次の方針のもとで長曾根銀座河原線、錦船町線の見直しの先行実施を行う。

○象徴となる「花しょうぶ通り」をできる限り早期に伝統的建造物群保存地区に指定する。

＝伝統的建造物群保存地区指定に合わせて、関係する都市計画道路2路線は早期見直しを行い、廃止の影響が少ないことを確認し廃止する。

[早期指定理由] 「伝統的建造物群保存地区」指定への地域での機運の高まり
文化庁による「重要伝統的建造物群保存地区」認定への障害

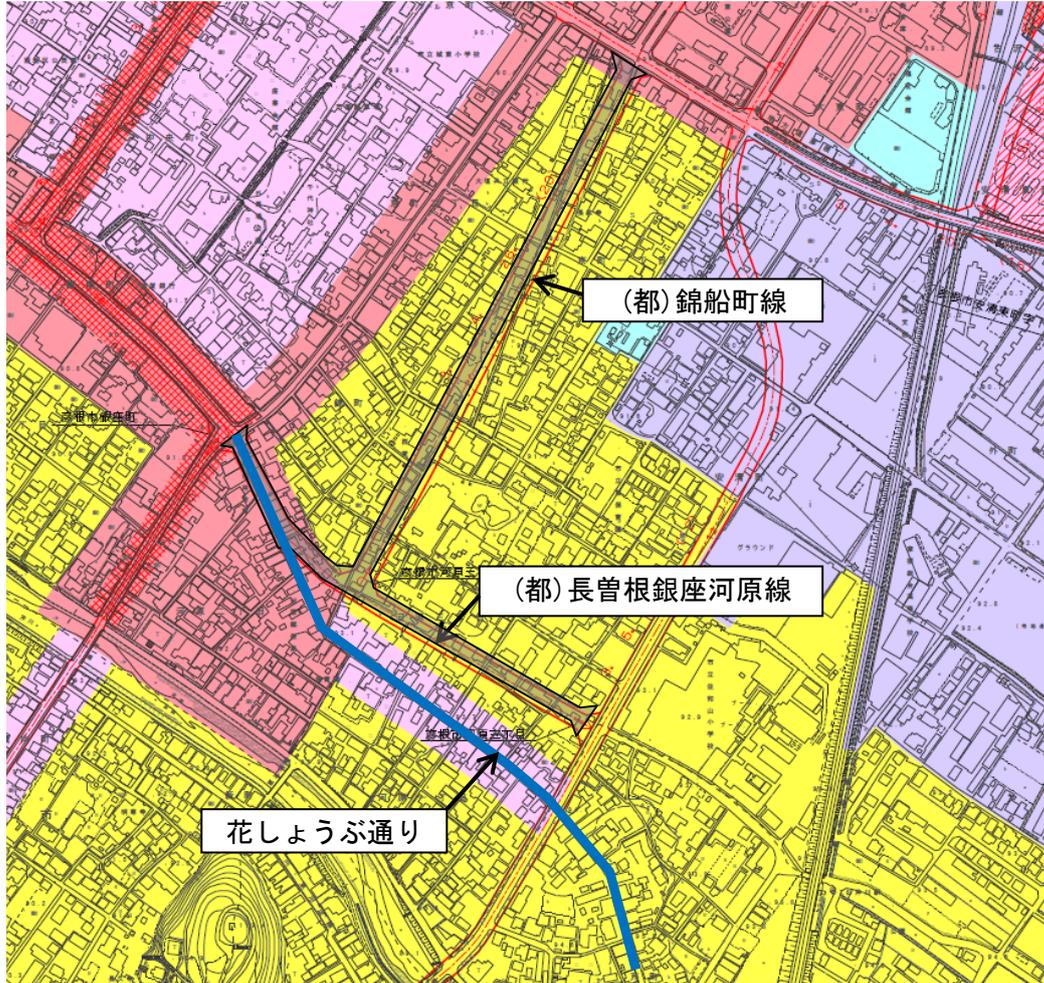


図 長曾根銀座河原線、錦船町線と花しょうぶ通り

3. 変更対象路線等の基本的な検討

- ・長曾根銀座河原線、錦船町線、河瀬馬場線、稲部肥田線-1の「廃止」4路線と、大藪磯線-3の「路線変更」について、ステップ1～3の検討結果を踏まえ、次の各項目についての検討を行った。

1. ⑰ 3.4.21 長曾根銀座河原線

検討項目	検討内容
(1) 路線の有する機能の検討	①交通処理機能 ・廃止に伴う交通量の負担増に対しては、交差点の改良などを行う共に、通過交通の進入抑制対策や公共交通の利用促進などにより周辺道路の交通処理機能を確保する。 ②都市防災機能（災害避難路、延焼防止機能、緊急輸送路等） ・当路線の廃止に伴う都市防災機能の低下に対し、既存の空地等を活用した防災機能を有する公園の整備を図る。 ③都市環境空間機能（歩行者・自転車支援、緑化や景観形成等） ・「花しょうぶ通り」などのまちなみの保存・活用は、道路整備よりも重要度

	<p>が拡大する。</p> <p>④都市収容空間機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開発等に伴う新たな基盤施設の必要性は低く、当路線が廃止されても沿道の都市収容空間機能は確保される。
(2)費用対効果	<ul style="list-style-type: none"> ・当路線を整備した場合の費用対効果は低く、当路線廃止より事業費の削減が図れる。 ・当該路線の廃止は、彦根城を囲む城下町関連資産となる「花しょうぶ通り」は彦根城の資産価値を高め、彦根城の世界遺産登録の実現に寄与する。
(3)道路管理者との調整	<ul style="list-style-type: none"> ・廃止に伴う本市の道路管理者とは調整済みである。 ・廃止に伴って周辺県道にも影響があるため、滋賀県にも意見照会を行う。
(4)他市町との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の廃止による他市町への影響はないと考えられる。 ・周辺市町にも周知のため廃止に伴う意見照会を行う。
(5)計画決定の諸元の把握等	<ul style="list-style-type: none"> ・区間延長：450m ・計画幅員：16m（代表幅員14m） ・車線数：2車線 <p style="text-align: right;">} → 「廃止」</p>
(6)変更後の対応策の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・廃止による影響の大きい道路については、交差点改良等の対策を行う必要がある。 ・既存の空地を防災公園とするなど、防災に対する代替施設を確保する必要がある。伝統的建造物群保存地区や防災公園の都市計画決定と同時に行うことが必要である。
(7)総合的評価・変更理由	<ul style="list-style-type: none"> ・本市が進める歴史的建造物やまちなみなどを彦根市の魅力として保存・活用するために、伝統的建造物群保存地区の都市計画決定を目指していることから、都市計画道路を廃止する。

2. ⑳ 3.4.26 錦船町線

検討項目	検討内容
(1)路線の有する機能の検討	<p>①交通処理機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廃止に伴う交通量の負担増に対しては、交差点の改良などを行う共に、通過交通の進入抑制対策や公共交通の利用促進などにより周辺道路の交通処理機能を確保する。 <p>②都市防災機能（災害避難路、延焼防止機能、緊急輸送路等）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当路線の廃止に伴う都市防災機能の低下に対し、既存の空地等を活用した防災機能を有する公園の整備を図る。 <p>③都市環境空間機能（歩行者・自転車支援、緑化や景観形成等）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「花しょうぶ通り」などのまちなみの保存・活用は、道路整備よりも重要度が拡大する。 <p>④都市収容空間機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開発等に伴う新たな基盤施設の必要性は低い。 ・当路線と並行する（都）彦根駅大藪線〔整備中〕が新設され当路線の都市収容空間機能のある程度の代替できる。
(2)費用対効果	<ul style="list-style-type: none"> ・当路線を整備した場合の費用対効果は低く、当路線廃止より事業費の削減が図れる。 ・一方、廃止に伴う防災公園整備により、比較的小規模な事業費により都市防災機能を向上させることが出来る。
(3)道路管理者との調整	<ul style="list-style-type: none"> ・廃止に伴う本市の道路管理者とは調整済みである。 ・廃止に伴って周辺県道にも影響があるため、滋賀県にも意見照会を行う。

(4) 他市町との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の廃止による他市町への影響はないと考えられる。 ・周辺市町にも周知のため廃止に伴う意見照会を行う。
(5) 計画決定の諸元の把握等	<ul style="list-style-type: none"> ・区間延長：560m ・計画幅員：20m ・車線数：2車線 } → 「廃止」
(6) 変更後の対応策の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・廃止による影響の大きい道路については、交差点改良等の対策を行う必要がある。 ・既存の空地を防災公園とするなど、防災に対する代替施設を確保する必要がある。伝統的建造物群保存地区や防災公園の都市計画決定と同時に行うことが必要である。
(7) 総合的評価・変更理由	<ul style="list-style-type: none"> ・当路線については、長曾根銀座河原線に接続する予定の路線であるが、本市が進める歴史的建造物やまちなみなどを彦根市の魅力として保存・活用するためにも本路線の廃止は有効である。また、長曾根銀座河原線が廃止となることから、本路線も廃止とする。

3. ②③ 3.4.30 河瀬馬場線

検討項目	検討内容
(1) 路線の有する機能の検討	<p>①交通処理機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(都)河瀬馬場線の整備済区間は、東西方向の既存道路と連絡しており、廃止による道路ネットワーク形成上の問題は特に生じない。 <p>②都市防災機能（災害避難路、延焼防止機能、緊急輸送路等）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当路線が通る地区は農地であること、区間延長 60m の短区間であることから、当路線の廃止による都市防災機能上の問題点は生じない。 <p>③都市環境空間機能（歩行者・自転車支援、緑化や景観形成等）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当路線が通る地区は農地であること、区間延長 60m の短区間であることから、当路線の廃止による都市環境空間機能上の問題点は生じない。 <p>④都市収容空間機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当路線が通る地区は農地で市街化調整区域であることから、新たな開発の可能性はなく、当路線の廃止による都市環境空間機能上の問題点は生じない。
(2) 費用対効果	<ul style="list-style-type: none"> ・当路線を整備した場合の費用対効果は低く、当路線廃止より事業費の削減が図れる。
(3) 道路管理者との調整	<ul style="list-style-type: none"> ・廃止に伴う本市の道路管理者とは調整済みである。 ・廃止に伴って周辺県道にも影響があるため、滋賀県にも意見照会を行う。
(4) 他市町との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の廃止による他市町への影響はないと考えられる。 ・周辺市町にも周知のため廃止に伴う意見照会を行う。
(5) 計画決定の諸元の把握等	<ul style="list-style-type: none"> ・区間延長：60m ・計画幅員：16m ・車線数：2車線 } → 「廃止」
(6) 変更後の対応策の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・当路線の廃止による道路ネットワーク形成上の問題は特に生じないことから、当路線での個別の交通処理対策は必要なく、廃止後は本市全体の交通処理対策に従い適切な対応を図る。
(7) 総合的評価・変更理由	<ul style="list-style-type: none"> ・当路線については、特に問題なく廃止とする。

4. (30-1) 3.5.105 稲部肥田線-1

検討項目	検討内容
(1) 路線の有する機能の検討	<p>①交通処理機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(主)大津能登川長浜線と国道 8 号の連絡については、廃止の場合でも代替路線に十分な交通処理能力があり問題は少ない。 ・稲枝駅東西アクセスについては、新たな都市計画道路が計画されたことによりアクセス性は担保されている。 ・現在事業中の路線が完成すると、当路線の交通機能を補完する道路ネットワークとなり、稲枝駅東側地区との連携や稲枝駅西口アクセスなどでの交通機能上の問題は少ない。 <p>②都市防災機能（災害避難路、延焼防止機能、緊急輸送路等）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当路線の周辺は市街化調整区域の農地であり、当路線の代替道路が整備されており、当路線が廃止されても大きな問題を生じない。 <p>③都市環境空間機能（歩行者・自転車支援、緑化や景観形成等）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当路線の周辺は市街化調整区域の農地であること、当路線の代替道路が整備されており、当路線が廃止されても大きな問題を生じない。 ・特に、JR 線をくぐる既存道路があること、新たに(都)稲枝駅東西線が整備されることから、当路線が廃止されても歩行者・自転車の通行は確保されると考えられる。 <p>④都市収容空間機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当路線の周辺は市街化調整区域の農地であり、市街化区域内も市街化が進んでおり、今後、大規模開発は生じないと考えられるため、当路線が廃止されても大きな問題を生じない。
(2) 費用対効果	<ul style="list-style-type: none"> ・当路線を整備した場合の費用対効果は低く、当路線廃止より事業費の削減が図れる。
(3) 道路管理者との調整	<ul style="list-style-type: none"> ・廃止に伴う本市の道路管理者とは調整済みである。 ・廃止に伴って周辺県道にも影響があるため、滋賀県にも意見照会を行う。
(4) 他市町との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の廃止による他市町への影響はないと考えられる。 ・しかしながら、周辺市町にも周知のため廃止に伴う意見照会を行う。
(5) 計画決定の諸元の把握等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区間延長：980m ・ 計画幅員：12m ・ 車線数：2 車線 <p style="text-align: right;">} → 「廃止」</p>
(6) 変更後の対応策の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・当路線の代替機能を果たす現在事業中である各路線の完成をめざす。
(7) 総合的評価・変更理由	<ul style="list-style-type: none"> ・当路線については、当初計画決定以降、稲枝駅改築を契機に周辺整備として数々の都市計画道路を始め新規道路が計画され、事業にも着手しているところであり、JR 線を跨ぐ東西アクセスもある程度確保されているところである。 ・このように、当初計画での機能は現在では別路線で担保されており、事業費も非常に大きいことから、廃止とする。

検討項目	検討内容			
(1) 路線の有する機能の検討	<p>①交通処理機能</p> <ul style="list-style-type: none"> 当路線を変更した場合、丁字路の交差点 2 箇所が 1 箇所の交差点に集約されるため、交通機能は向上され、問題は生じない。 <p>②都市防災機能（災害避難路、延焼防止機能、緊急輸送路等）</p> <ul style="list-style-type: none"> 当路線が通る地区は農地であること、ルート変更後も道路ネットワークは形成されることから、当路線の変更による問題は生じない。 <p>③都市環境空間機能（歩行者・自転車支援、緑化や景観形成等）</p> <ul style="list-style-type: none"> 当路線が通る地区は農地であること、ルート変更後も道路ネットワークは形成されることから、当路線の変更による問題は生じない。 <p>④都市収容空間機能</p> <ul style="list-style-type: none"> 当路線が通る地区は農地で市街化調整区域であることから、新たな開発の可能性はなく、当路線のルート変更による都市環境空間機能上の問題点は生じない。 			
(2) 費用対効果	<ul style="list-style-type: none"> 当路線をルート変更して整備した場合と、既存都市計画ルートで整備した場合を比較すると、僅かな差であり特に問題は生じない。 			
(3) 道路管理者との調整	<ul style="list-style-type: none"> 当路線は本市管理の道路であり、ルート変更に伴う本市の道路管理者および県道路管理者とは調整済みである。 			
(4) 他市町との連携	<ul style="list-style-type: none"> 当路線は、本市内の中心部を通る路線であり、ルート変更による他市町への影響はない。このため、ルート変更に伴う他市町との連携の必要性はないが、他路線の廃止とともに周辺市町へ意見照会を行う。 			
(5) 計画決定の諸元の把握等	<table style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;"> <ul style="list-style-type: none"> 区間延長：550m 計画幅員：12m 車線数：2 車線 </td> <td style="border: none; vertical-align: middle;">} → 「変更」</td> <td style="border: none;"> <ul style="list-style-type: none"> 区間延長：580m 計画幅員：15m 車線数：2 車線 </td> </tr> </table>	<ul style="list-style-type: none"> 区間延長：550m 計画幅員：12m 車線数：2 車線 	} → 「変更」	<ul style="list-style-type: none"> 区間延長：580m 計画幅員：15m 車線数：2 車線
<ul style="list-style-type: none"> 区間延長：550m 計画幅員：12m 車線数：2 車線 	} → 「変更」	<ul style="list-style-type: none"> 区間延長：580m 計画幅員：15m 車線数：2 車線 		
(6) 変更後の対応策の検討	<ul style="list-style-type: none"> 当路線のルート変更による道路ネットワーク形成上の問題は特に生じないことから、当路線での個別の交通処理対策は必要なく、当路線の整備後は本市全体の交通処理対策に従い適切な対応を図る。 			
(7) 総合的評価・変更理由	<ul style="list-style-type: none"> 当路線については、本市が道路事業として進めており、その計画に整合するよう変更する。 			

～3.5.102 彦根駅大藪線と 3.5.103 西沼波野田山線の東西連絡の検討結果について～

- ステップ1 都市計画道路見直し対象路線の分析・評価で存続となったものの、3.5.102 彦根駅大藪線と 3.5.103 西沼波野田山線の東西連絡の検討が必要としたことについては、別途検討した結果、踏切付近に近接して交差点が4箇所あり、都市計画道路の接続は事業規模および周辺への影響が大きく事業化は極めて困難であるとの結果を得ました。つきましては、都市計画道路の東西連絡ではなく、神宮踏切周辺交差点の形状の見直しおよび、3.5.102 彦根駅大藪線の線形見直しを行うことで道路ネットワークの強化を図ることとし、今後も検討を進めることにしています。

4. 都市計画道路の見直し案の作成

1. 路線の廃止

■ ⑰ 3. 4. 21 長曾根銀座河原線

(廃止区間のデータ：延長 450m、幅員 16m、車線数 2、当初決定日 S15. 4. 18)

- ・当路線については、本市が進める歴史的建造物やまちなみなどを彦根市の魅力として保存・活用するために「伝統的建造物群保存地区」の都市計画決定を目指していることから、都市計画道路を廃止する。

■ ⑳ 3. 4. 26 錦船町線

(廃止区間のデータ：延長 560m、幅員 20m、車線数 2、当初決定日 S40. 12. 21)

- ・当路線については、3. 4. 21 長曾根銀座河原線に接続する予定の路線であるが、本市が進める歴史的建造物やまちなみなどを彦根市の魅力として保存・活用するためにも本路線の廃止は有効である。また、長曾根銀座河原線が廃止となることから、本路線も廃止とする。

- ・なお、当該 2 路線の廃止については、将来交通量を周辺道路へ配分することになるため、影響の大きい道路については、交差点改良等の対策を行う必要がある。
- ・また、路線の廃止によって、都市計画道路の持つ都市防災機能が将来にわたり失われるため、既存の空地を防災公園とするなど、防災に対する代替施設を確保する必要がある。
- ・このようなことから、上記 2 路線の廃止については、「伝統的建造物群保存地区」や「防災公園」の都市計画決定と同時に行うことが必要である。

■ ㉓ 3. 4. 30 河瀬馬場線

(廃止区間のデータ：延長 60m、幅員 16m、車線数 2、当初決定日 S48. 12. 28)

- ・当路線については、特に問題なく廃止とする。

■ ⑳-1 3. 5. 105 稲部肥田線-1

(廃止区間のデータ：延長 980m、幅員 12m、車線数 2、当初決定日 S40. 3. 31)

- ・当路線については、当初計画決定以降、稲枝駅改築を契機に周辺整備として数々の都市計画道路を始め新規道路が計画され、事業にも着手しているところであり、JR線を跨ぐ東西アクセスもある程度確保されているところである。このように、当初計画での機能は現在では別路線で担保されており、事業費も非常に大きいことから、廃止とする。
- ・なお、この廃止路線については、稲枝地区全体のまちづくりの観点からすると影響も少なくないため、地域とも十分な調整を行い実施する。

2. 路線の変更 (ルート)

■ ⑬-3 3. 5. 108 大藪磯線-3

(変更区間のデータ：延長 580m、幅員 15m (予定)、車線数 2、当初決定日 S15. 4. 18)

- ・当路線については、本市が道路事業として進めており、その計画に整合するよう変更する。

3. 存続 (現状維持)

- ・その他、15 路線 21 区間については、計画を存続させる。

- ・なお、計画の存続であってもすでに道路事業で必要断面が整備されながら、都市計画道路との計画の相違により建築規制が存続している場合は、積極的に部分修正を行い都市計画と現況の整合を図るものとする。

