

1 調査名称：津島市都市計画道路見直し検討業務

2 調査主体：津島市

3 調査圏域：津島市全域

4 調査期間：令和3年度

5 調査概要：

津島市の健全な発展のためには、交通需要特性や道路交通特性などを踏まえた道路交通の課題への対応を図るとともに、道路交通の円滑化、都市及び地域の活性化、超高齢社会、低炭素社会などの社会経済情勢の変化への対応や、災害時における避難路の確保など、安全・安心に留意した道路交通環境の整備を進めていく必要がある。

また、都市計画決定当初から現在にかけて、道路に期待される役割や津島市の将来像、道路をとりまく社会経済情勢は大きく変化している。一方、社会経済情勢の変化や行政の厳しい財政事情から、道路事業予算は縮小している。今後はさらに、道路事業予算に占める道路維持・修繕費の割合が高まり、新たな道路整備への費用は減少していく見込みである。

今後は、人口が減少しコンパクトな市街地形成が求められる等の社会経済情勢の変化を踏まえ、将来の都市像とそれに至る都市整備の道筋が大きく見直される中で、こうした変化に応じた都市計画道路の見直しを行うことが必要である。

こうした背景を踏まえ、限られた予算の中で効率的・効果的な道路整備を進める必要があることから、長期未整備路線について都市計画決定の廃止を含めた検討を行うなど、都市計画道路の役割や必要性を再検証し、見直しを行うものである。

## I 調査概要

1 調査名称：津島市都市計画道路見直し検討業務

### 2 報告書目次

§ 1 業務概要

§ 2 見直し検討路線の現状整理

§ 3 上位・関連計画等の整理

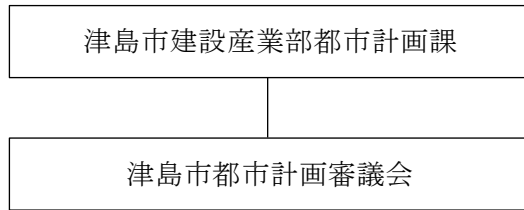
§ 4 都市計画道路見直し方針の整理

§ 5 都市計画道路見直し（案）の作詞絵

§ 6 法定図書に係る資料の作成

§ 7 道路整備プログラム（案）の策定

3 調査体制：



4 委員会名簿等：

委員会等は設置していません。

## II 調査成果

### 1 調査目的

津島市の健全な発展のためには、交通需要特性や道路交通特性などを踏まえた道路交通の課題への対応を図るとともに、道路交通の円滑化、都市及び地域の活性化、超高齢社会、低炭素社会などの社会経済情勢の変化への対応や、災害時における避難路の確保など、安全・安心に留意した道路交通環境の整備を進めていく必要がある。

また、都市計画決定当初から現在にかけて、道路に期待される役割や津島市の将来像、道路をとりまく社会経済情勢は大きく変化している。

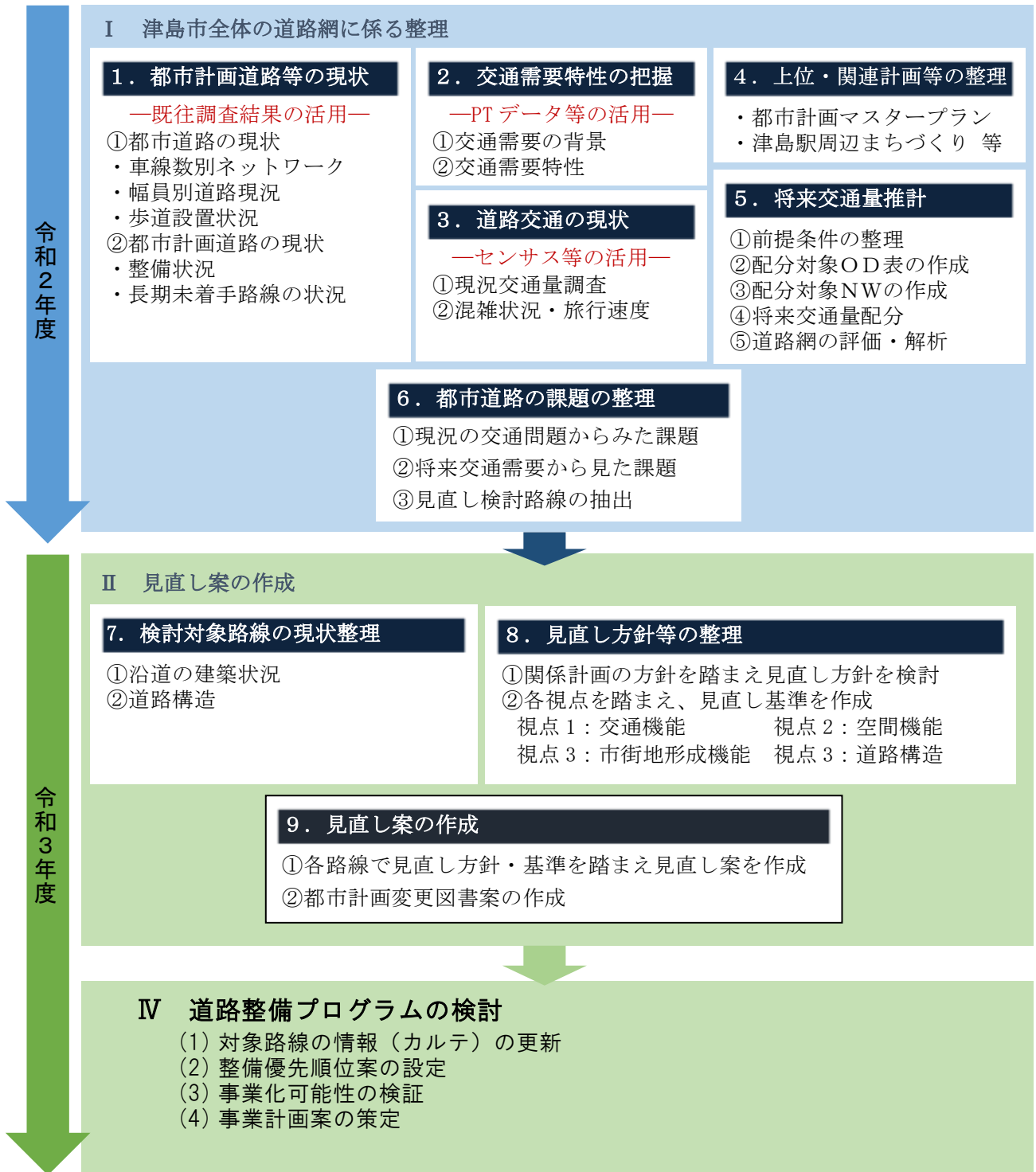
一方、社会経済情勢の変化や行政の厳しい財政事情から、道路事業予算は縮小している。今後はさらに、道路事業予算に占める道路維持・修繕費の割合が高まり、新たな道路整備への費用は減少していく見込みである。

今後は、人口が減少しコンパクトな市街地形成が求められる等の社会経済情勢の変化を踏まえ、将来の都市像とそれに至る都市整備の道筋が大きく見直される中で、国土交通省では「都市計画道路の見直しの手引き」、愛知県では「愛知県都市計画道路見直し方針」において、長期未整備路線について都市計画決定の廃止を含めた検討を行うなど、都市計画道路の役割や必要性を再検証し、見直しを行う必要性を示している。

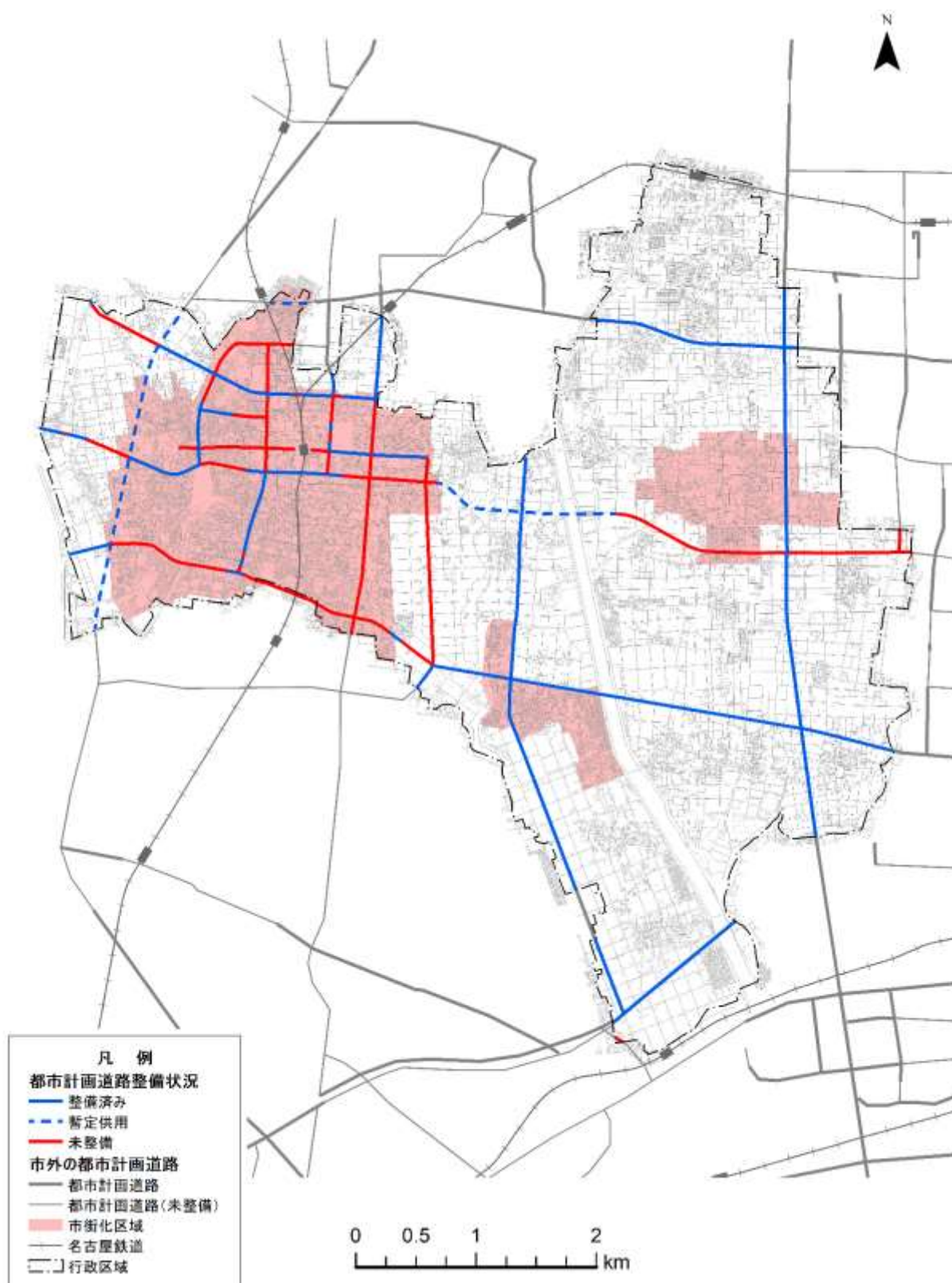
また、都市計画道路には、都市計画法 53 条により一定の建築制限が設けられていることから、今後も存続する場合は、制限を継続する理由として整備の必要性、実現性を明確にする必要がある。過去には長期未着手都市計画道路についての訴訟（盛岡市都市計画道路の都市計画決定に関する訴訟）が起こされており、慎重な対応を図る必要がある。

こうした背景を踏まえ、限られた予算の中で効率的・効果的な道路整備を進める必要があることから、長期未整備路線について都市計画決定の廃止を含めた検討を行うなど、都市計画道路の役割や必要性を再検証し、見直しを行うものである。

## 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



#### 4 調査成果

##### (1) 津島市都市計画道路見直し方針

###### 1) 見直し検討手順

都市計画道路の見直し検討フローは、愛知県都市計画道路見直し方針に基づき、当市の実情を踏まえ設定する。

都市計画道路の計画決定状況や整備状況等より、長期未着手路線等未整備路線を抽出した後、都市計画道路の交差区間等で分割した評価対象区間を設定する。

一方、津島市の上位・関連計画における都市計画道路の役割や位置づけ、整備方針等より、評価対象区間の見直し・整備優先性を検討する上での評価の視点・考え方を整理するとともに、愛知県都市計画道路見直し指針における検証項目（必要性・代替性・実現性等）や津島市の将来都市構造を構築する上で必要と考えられる道路整備の優先性が向上する要因を評価指標として設定する。

これらより、評価検証区間ごとに評価（加点方式）を実施し、総合点により必要性に関する評価を行う。

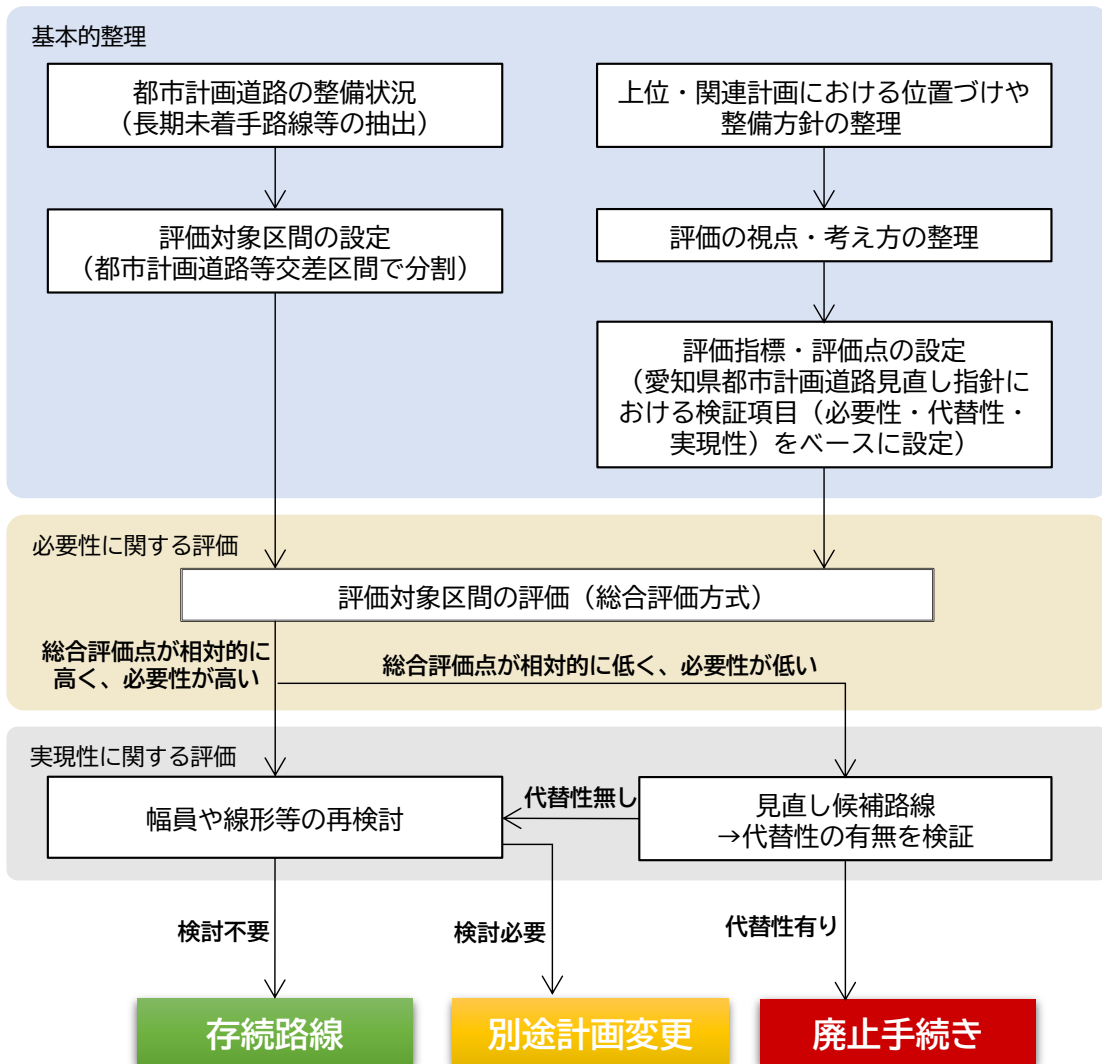


図 都市計画道路見直し検討フロー

## 2) 都市計画道路の整備状況

津島市内の都市計画道路は、幹線道路 20 路線、総延長（市内）44,420mが指定されている。

そのうち整備済延長の割合（整備率）は 66.2%となっており、計画延長の約 3 割が未着手の状況となっている。

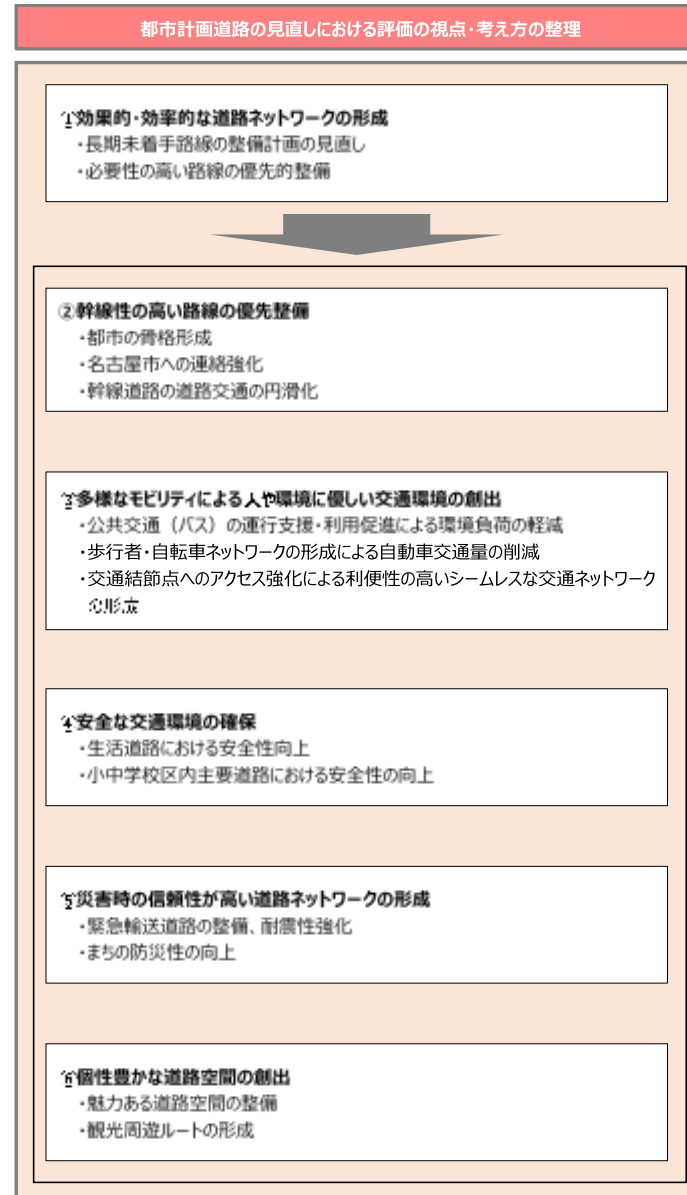
| 路線番号     | 路線名      | 国・県市道別 | 代表計画幅員 | 計画区域内総延長(m) | 市内総延長(m) | 市内整備済延長(m) | 改良率(%) |
|----------|----------|--------|--------|-------------|----------|------------|--------|
| 3・3・261  | 名古屋第3環状線 | 国      | 20     | 19,600      | 2,850    | 2,850      | 100.0  |
| 3・2・262  | 名古屋津島線   | 県      | 23     | 10,310      | 7,430    | 3,710      | 49.9   |
| 3・3・264  | 西尾張中央道   | 県      | 25     | 17,700      | 4,590    | 4,590      | 100.0  |
| 3・4・266  | 愛西津島線    | 県      | 16     | 2,130       | 830      | 190        | 22.9   |
| 3・4・284  | 甚目寺佐織線   | 県      | 18     | 11,880      | 2,040    | 2,040      | 100.0  |
| 3・4・292  | 津島佐屋線    | 市      | 16     | 5,330       | 1,320    | 0          | 0.0    |
| 3・5・293  | 津島七宝名古屋線 | 県・市    | 12     | 8,780       | 7,180    | 4,450      | 62.0   |
| 3・4・311  | 弥富蟹江名古屋線 | 県      | 20     | 5,910       | 1,360    | 1,360      | 100.0  |
| 3・4・319  | 間崎永和停車場線 | 県      | 20.5   | 630         | 110      | 0          | 0.0    |
| 3・5・329  | 昭和南本町線   | 県・市    | 15     | 1,950       | 1,950    | 774        | 39.7   |
| 3・5・330  | 新開永和線    | 県・市    | 12     | 4,790       | 4,520    | 4,520      | 100.0  |
| 3・4・336  | 津島南濃線    | 県・市    | 16     | 2,620       | 2,620    | 2,320      | 88.5   |
| 3・5・338  | 天王通線     | 県・市    | 15     | 950         | 950      | 0          | 0.0    |
| 3・5・726  | 津島駅東線    | 市      | 12     | 980         | 980      | 820        | 83.7   |
| 3・5・727  | 又吉昭和線    | 市      | 12     | 550         | 550      | 270        | 49.1   |
| 3・4・728  | 橋詰見越線    | 市      | 16     | 1,620       | 1,620    | 530        | 32.7   |
| 3・4・729  | 立込元寺線    | 市      | 16     | 1,750       | 1,750    | 0          | 0.0    |
| 3・4・730  | 花正義原線    | 市      | 16     | 200         | 200      | 0          | 0.0    |
| 3・4・731  | 内佐屋元寺線   | 市      | 16     | 230         | 230      | 230        | 100.0  |
| 3・4・732  | 佐織津島線    | 市      | 18     | 1,340       | 1,340    | 730        | 54.5   |
| 合計 20 路線 |          |        |        | 99,250      | 44,420   | 29,384     | 66.2   |





#### 4) 上位・関連計画と見直し評価の整理

| 上位・関連計画における都市計画道路の位置づけや整備方針の整理 |  |
|--------------------------------|--|
| 第5次津島市総合計画                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>○総合的な道路交通体系の形成               <ul style="list-style-type: none"> <li>・長期未着手路線の整備計画の見直し</li> <li>・幹線道路の整備（名古屋津島線 BP、一宮西港道路、木曽川・長良川新架橋等の計画及び事業化の推進）</li> <li>・公共交通の交通結節点の機能強化・充実（津島駅、青塚駅、名鉄バス津島営業所）</li> </ul> </li> <li>○安全・安心な道路交通環境の確立               <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全な通学路の整備、生活道路の充実</li> </ul> </li> <li>○個性豊かな道路空間の形成               <ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史的な町並みにあった道路整備による観光客のまちなかの回遊性向上</li> <li>・無電柱化の推進による都市災害の防止、都市景観の向上</li> </ul> </li> </ul>   |
| 津島市都市計画マスタープラン                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■交通施設の方針               <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路網の再構築（見直し）、歩行者・自転車ネットワークの充実</li> <li>・駅前広場の整備、バスなどの待合機能の改善、コミュニティバスの見直し</li> <li>・名古屋駅へのアクセス性の向上</li> </ul> </li> <li>○道路の整備方針               <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要幹線道路の暫定供用区間、未整備区間の整備促進</li> <li>・木曽川・長良川新架橋の早期実現と新架橋へのアクセス道路の整備促進</li> <li>・幹線道路の整備促進による南北・東西方向の自動車交通の円滑化</li> <li>・地区幹線道路の未整備区間の整備、自転車歩行者道の整備</li> </ul> </li> <li>○公共交通等の整備方針               <ul style="list-style-type: none"> <li>・サービス水準の高い公共交通ネットワークの整備</li> <li>・名鉄津島線の駅周辺環境の整備及び乗り継ぎ利便性の向上、名鉄青塚駅での自転車歩行者道及び駅前広場の整備</li> <li>・（都）名古屋津島線を主軸とした歩行者・自転車ネットワークの整備</li> <li>・（都）天王通線及び本町筋の歩行者を優先したまちづくりの推進</li> </ul> </li> <li>■都市防災の方針               <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路の耐震性強化</li> </ul> </li> </ul> |
| 津島市国土強靱化計画                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>○道路ネットワークの整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路等の整備及びアクセス向上</li> <li>・緊急輸送道路や重要物流道路等を含む幹線道路ネットワークの整備、地震対策等</li> <li>・バイパス整備、現道拡幅や交差点改良等の整備</li> </ul> </li> <li>○避難場所・避難路の確保・整備等               <ul style="list-style-type: none"> <li>・避難場所に至る通学路や歩行空間を含めた避難路等の整備等</li> </ul> </li> <li>○火災に強いまちづくり等の推進               <ul style="list-style-type: none"> <li>・延焼防止効果のある道路等の整備</li> </ul> </li> </ul>   |
| その他                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>○津島市地域防災計画（地震・津波災害対策計画編）               <ul style="list-style-type: none"> <li>・複数の広域交通ネットワークの確保</li> </ul> </li> <li>○津島市環境基本計画・津島市緑の基本計画               <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要道路（（都）名古屋津島線と（都）西尾張中央道等）による道路緑化軸の形成、緑のシンボル道路（（都）天王通線）の形成</li> </ul> </li> <li>○都市再生整備計画               <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路改良事業（（都）橋詰見越線）、歩行者優先の歩道整備（（都）天王通線）</li> </ul> </li> </ul>   |



5) 上位・関連計画と見直し評価の整理

| カテゴリー                    |                            | 指標   | 評価の考え方                       | 評価点   |                        |                   | 対応する視点      |     |
|--------------------------|----------------------------|--|------------------------------|---|------------------------|-------------------|-------------|-----|
|                          |                            |  |                              | 1点  | 2点                     | 3点                |             |     |
| 交通機能                     | 都市における円滑な移動を確保するための交通機能    | 道路整備がもたらす財政的効果                                     | 道路整備前後の路線価評価                 | 路線価評価額の相対的増加額の高い区間を評価                                 | 平均値未満                  | 平均値以上～平均値+1標準偏差未満 | 平均値+1標準偏差以上 | ①   |
|                          |                            | 道路ネットワーク機能の確保                                      | 道路ネットワークの形成(機能確保)に資する道路      | 幹線性の高い路線を評価   | 地区幹線道路                 | 都市幹線道路            | 主要幹線道路      | ①   |
|                          |                            | 渋滞の緩和  | 主要渋滞箇所やボトルネック踏切の解消の有無        | 現況道路網における道路交通の円滑化に資する路線を評価                            | 混雑度1.0超1.25未満          | 混雑度1.25以上         | 主要渋滞箇所      | ②   |
|                          |                            |  |                              | 将来道路網における道路交通の円滑化に資する路線を評価                            | 混雑度1.0超1.25未満          | 混雑度1.25以上         | —           |     |
|                          |                            | 主要な施設へのアクセスの確保                                     | 市民生活                         | 市役所、主要な公共施設へのアクセス機能の有無                                |                        |                   | 機能あり        | ②   |
|                          |                            |  |                              | 大規模商業施設へのアクセス機能の有無                                    | 日常生活、緊急時の医療活動に資する路線を評価 |                   | 機能あり        | ②   |
|                          |                            |  |                              | 救急医療施設へのアクセス機能の有無                                     |                        |                   | 機能あり        | ②   |
|                          |                            |  | 産業                           | 工業・物流拠点へのアクセス機能の有無                                    | 産業活動の支援に資する路線を評価       |                   | 機能あり        | ②   |
|                          |                            | 観光   | レクリエーション・スポーツ拠点へのアクセス機能の有無   | 観光周遊に資する路線を評価   |                        | 機能あり              | ②           |     |
|                          |                            | 交通結節機能及び公共交通の支援                                    | 結節機能                         | 高規格幹線道路などのICや鉄道駅へのアクセス機能の有無                           | 交通結節点へのアクセスに資する路線を評価   |                   | 機能あり        | ②、③ |
| 公共交通支援機能                 | バス路線の有無                    |  | 公共交通の円滑な運行、新たなルート形成に資する路線を評価 |   | バス路線                   | ③                 |             |     |
| 歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援      |                            | 歩行者・自転車ネットワーク関連計画への位置付けの有無                         | 歩行者・自転車ネットワークの形成に資する路線を評価    |   | 指定あり                   | ③、④               |             |     |
|                          |                            | 小学校への安全なアクセス機能の確保                                  | 小学校より1km圏域に内包する路線を評価         | 一部区間を内包   | 過半を内包                  | 全区間を内包            | ④           |     |
| 非常時の道路交通の信頼性を確保するための交通機能 | 避難・救援ルートの確保                | 緊急輸送道路の指定の有無                                       | 広域からの救援に資する路線を評価             | 市指定   | 第2次                    | 第1次               | ⑤           |     |
| 空間機能                     | 都市交通                       | 都市交通に資する道路   | 現道の有無                        | 車道部の整備状況に係る路線を評価                                      | 現道あり                   | 一部現道あり            | 現道なし        | ③   |
|                          | 歩道の有無                      |  | 歩道部の設置状況に係る路線を評価             | 両側歩道あり  | 片側歩道あり                 | 歩道なし              | ③、④         |     |
|                          | 都市環境                       | 都市空間・景観形成等   | 都市空間・景観形成等の関連計画への位置付けの有無     | 都市計画マスタープランにおけるにぎわい・活力軸や環境基本計画、緑の基本計画に位置づけられる路線(軸)を評価 | その他緑地道路軸               | 主要軸               | にぎわい・活力軸    | ⑥   |
| 都市防災                     | 都市防災に資する道路                 | 老朽木造住宅が密集している地区や狭隘道路の多い地区等、地区の防災上特に問題のある地区を通過しているか | 震災復興検討地区に内包・隣接する路線を評価        |   | 該当                     |                   | ⑤           |     |
| 市街地形成機能                  | 都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能 | 将来都市構造を形成する道路                                      | 将来都市構造における玄関口機能の位置づけ         |   | 該当                     |                   | ⑥           |     |
|                          |                            | 市街地の形成に資する道路                                       | 土地区画整理事業、市街地再開発事業などの関連事業の有無  | 都市再生整備計画に位置づけられる路線を評価                                 |                        | 該当                | ⑥           |     |

## 6) 見直し方針

必要性・実現性に関する評価を実施した結果、総合点が低く、計画上の必要性が低い路線・区間として、下記の路線・区間を廃止候補路線とする。

見直しの結果、市全体の都市計画道路総延長が 44.42km から 40.89km と 3.53km 減少する。

表 都市計画道路見直し候補路線一覧表

| 路線名     | 見直し方針案 | 見直し前延長   | 見直し後延長   |
|---------|--------|----------|----------|
| ①橋詰見越線  | 一部廃止   | 約 1,620m | 約 760m   |
| ②昭和南本町線 | 一部廃止   | 約 1,950m | 約 1,580m |
| ③又吉昭和線  | 全線廃止   | 約 550m   | 0m       |
| ④立込元寺線  | 一部廃止   | 約 1,750m | 約 200m   |
| ⑤花正莪原線  | 全線廃止   | 約 200m   | 0m       |

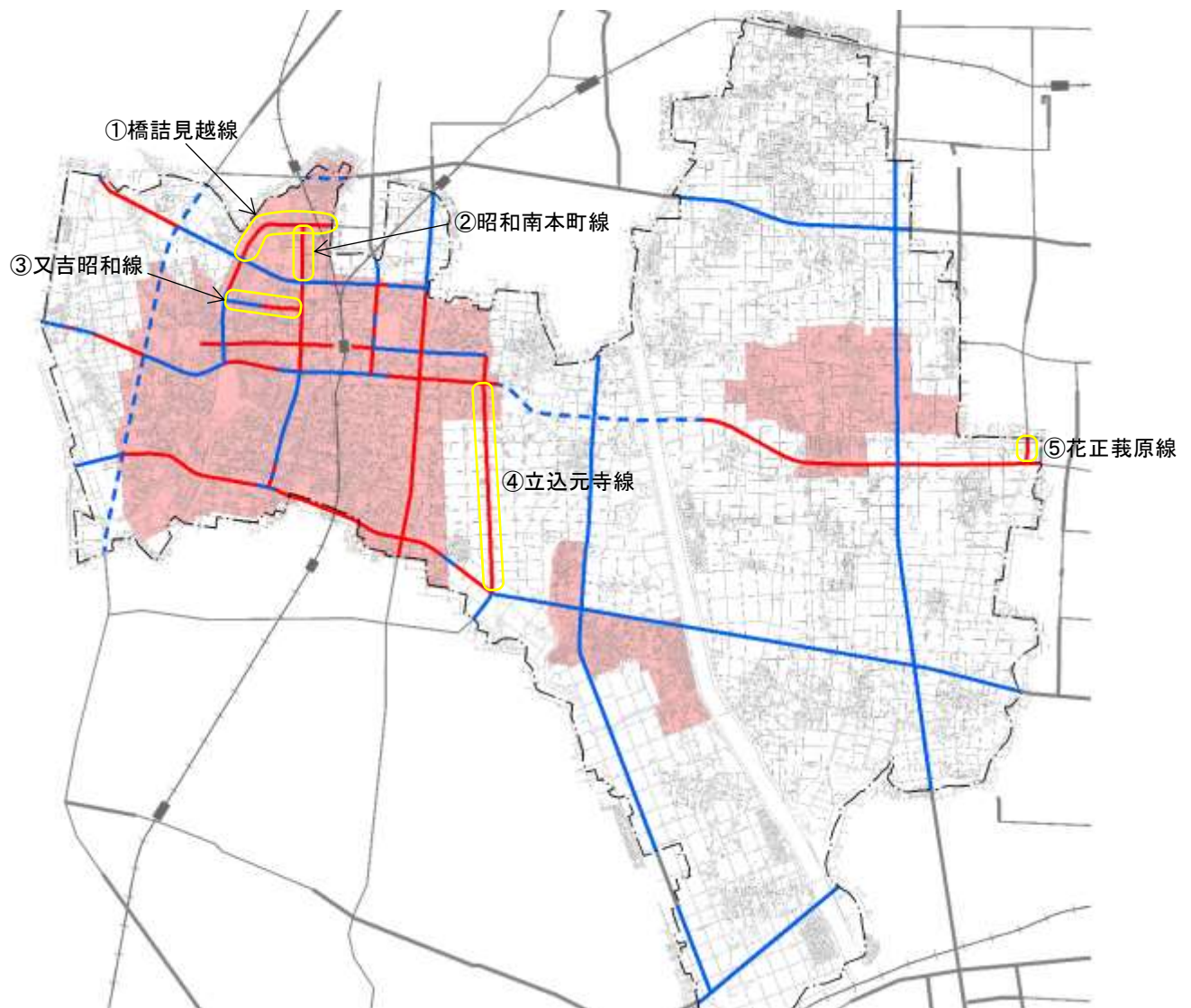


図 廃止候補路線・区間図

① 3・4・728号橋詰見越線

|                |                    |                 |                  |
|----------------|--------------------|-----------------|------------------|
| 当初決定           | 昭和53年1月25日         | 最終決定            | 平成22年12月24日      |
| 決定延長<br>(見直し後) | 約1,620m<br>(約760m) | 整備済延長<br>(見直し後) | 約530m<br>(約530m) |
| 将来交通量          | 500~1,900台/日       | 将来混雑度           | 0.05~0.17        |

見直し理由

昭和53年に名鉄尾西線とは立体交差とした延長約1,880m、幅員16mの幹線街路として決定されました。

北側バイパス区間周辺には県道津島南濃線と県道一宮弥富線が、両側歩道を有する2車線、幅員16m、名鉄尾西線及び津島線とは立体交差で整備されており、円滑な交通処理が図られています。

東側の終点付近においては、名鉄尾西線と立体交差の計画が決定されており、市街地整備と同調した整備を行う必要がありますが、当初決定時に想定していた市街地整備は行われず、今後も見込まれません。これらのことから、市街地整備を前提とした当計画を見直す必要があります。なお、見直し検討作業において、当該区間を廃止した場合でも、これらの現道や周辺都市計画道路で円滑な交通処理ができることを確認しております。

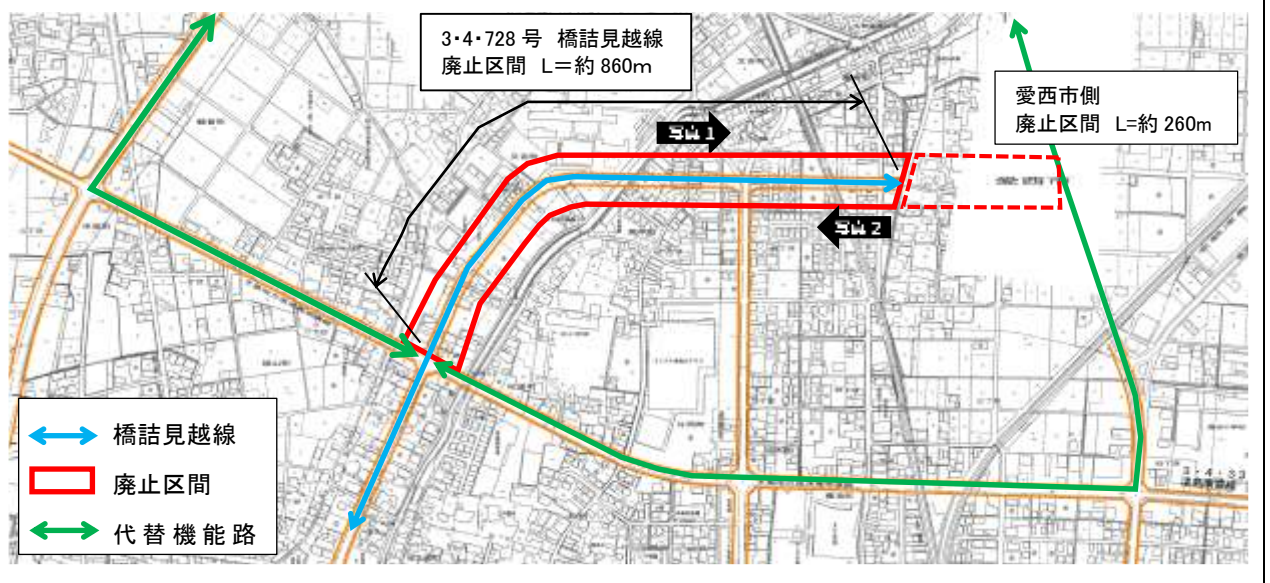
以上を踏まえ、必要性等の検証を行った結果、周辺現道網が当該都市計画道路の代替性を有するものと判断し、又吉町2丁目地内から津島市藤浪町5丁目地内までの約860mの区間について都市計画を廃止します。

位置図

写真1 (西→東)



写真2 (東→西)



② 3・5・392号昭和南本町線

|                |                      |                 |                  |
|----------------|----------------------|-----------------|------------------|
| 当初決定           | 昭和14年5月25日           | 最終決定            | 平成22年12月24日      |
| 決定延長<br>(見直し後) | 約1,950m<br>(約1,580m) | 整備済延長<br>(見直し後) | 約774m<br>(約774m) |
| 将来交通量          | 1,500~1,700台/日       | 将来混雑度           | 0.13~0.15        |

見直し理由

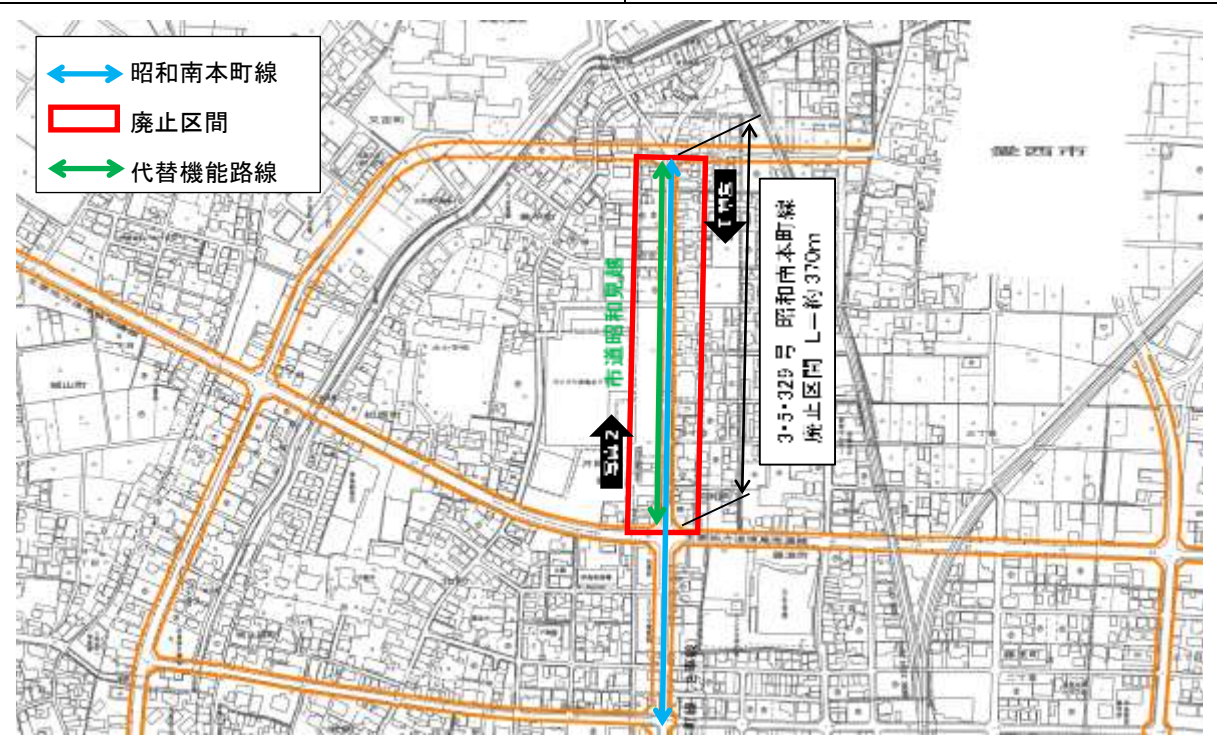
昭和14年に延長約1,100m、幅員15mの幹線街路として決定されました。  
 北側の未整備区間約370mの同位置には、2車線の市道昭和見越線が幅員約8mで整備されており交通処理が図られています。  
 当初決定時に想定していた市街地整備は行われず、今後も見込まれない状況であり、「①3・4・728号橋詰見越線」の廃止を踏まえ、当計画を見直す必要があります。なお、見直し検討作業において、当該区間を廃止した場合でも、これらの現道や周辺都市計画道路で円滑な交通処理ができることを確認しております。  
 以上を踏まえ、必要性等の検証を行った結果、周辺現道網が当該都市計画道路の代替性を有するものと判断し、昭和町4丁目地内から津島市昭和町2丁目地内までの約370mの区間について、都市計画を廃止します。

位置図

写真1 (北→南)



写真2 (南→北)



③ 3・5・727号又吉昭和線

|                |                  |                 |                   |
|----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| 当初決定           | 昭和 55 年 10 月 6 日 | 最終決定            | 平成 22 年 12 月 24 日 |
| 決定延長<br>(見直し後) | 約 550m<br>(全線廃止) | 整備済延長<br>(見直し後) | 約 260m<br>(全線廃止)  |
| 将来交通量          | 500~2,000 台/日    | 将来混雑度           | 0.04~0.18         |

見直し理由

昭和 55 年に大規模火災を受けた沿線地区の復旧、復興を図るとともに、周辺地区の市街地整備を見込み、延長約 550m、幅員 12m の幹線街路として決定されました。

東側の未整備区間の同位置には、両側歩道を有する 2 車線の市道米之座西柳原線が、幅員約 10m で整備されており、交通処理が図られています。

火災被害を受けた西側の約 270m の沿線は市街地の復旧、復興が進むとともに当該区間の整備も完了しました。しかし、東側の約 280m の沿線においては、当初決定時に想定していた市街地整備は行われず、今後も見込まれないことから、市街地拡大を前提とした当計画を見直す必要があります。なお、見直し検討作業において、当路線を廃止した場合でも、これらの現道や周辺都市計画道路で円滑な交通処理ができることを確認しております。

以上を踏まえ、又吉昭和線について、必要性等の検証を行った結果、現道が当該都市計画道路の代替性を有するものと判断し、全線約 550m の区間について都市計画を廃止します。




位置図

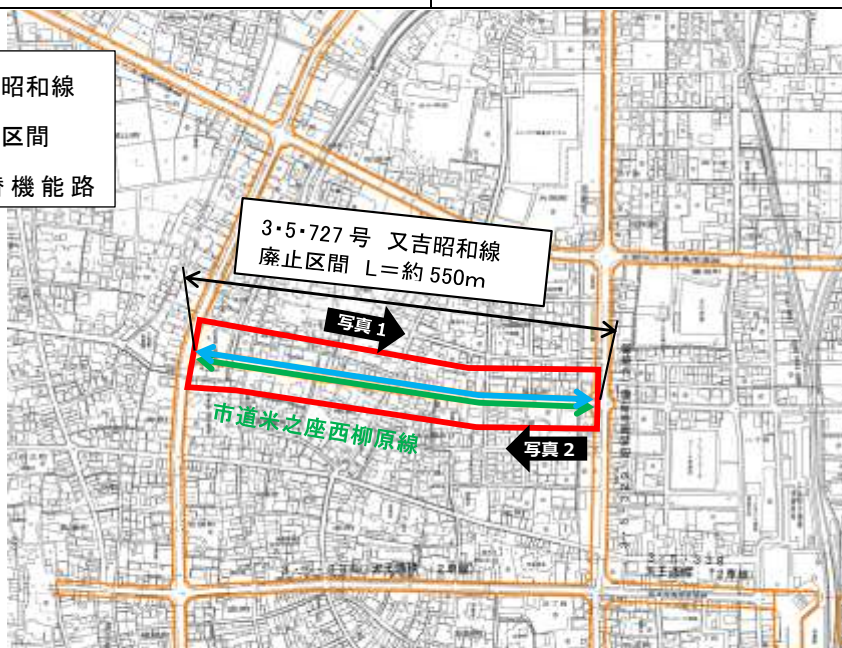
写真 1 (西→東)



写真 2 (東→西)



-  又吉昭和線
-  廃止区間
-  代替機能路



④ 3・4・729号立込元寺線

|                |                    |                 |              |
|----------------|--------------------|-----------------|--------------|
| 当初決定           | 昭和53年1月25日         | 最終決定            | 平成22年12月24日  |
| 決定延長<br>(見直し後) | 約1,750m<br>(約200m) | 整備済延長<br>(見直し後) | 約0m<br>(約0m) |
| 将来交通量          | 4,400~5,900台/日     | 将来混雑度           | 0.40~0.54    |

見直し理由

昭和53年に当該沿線における市街地の拡大と秩序ある整備を見込み、延長約1,750m、幅員16mの幹線街路として決定されました。

県道名古屋津島線より南側の未整備区間の同位置には、2車線の市道東愛宕根高線が、幅員約8mで整備されており、交通処理が図られています。

当該路線沿線では当初見込んでいた市街地拡大が進まず、また、今後も見込まれないことから、市街地拡大を前提とした当計画を見直す必要があります。なお、見直し検討作業において、当区間を廃止した場合でも、これらの現道や周辺都市計画道路で円滑な交通処理ができることを確認しております。

以上を踏まえ、立込元寺線について、必要性等の検証を行った結果、現道が当該都市計画道路の代替性を有するものと判断し、津島市埋田町1丁目地内から津島市杵前町4丁目地内までの約1,550mの区間について都市計画を廃止します。

位置図

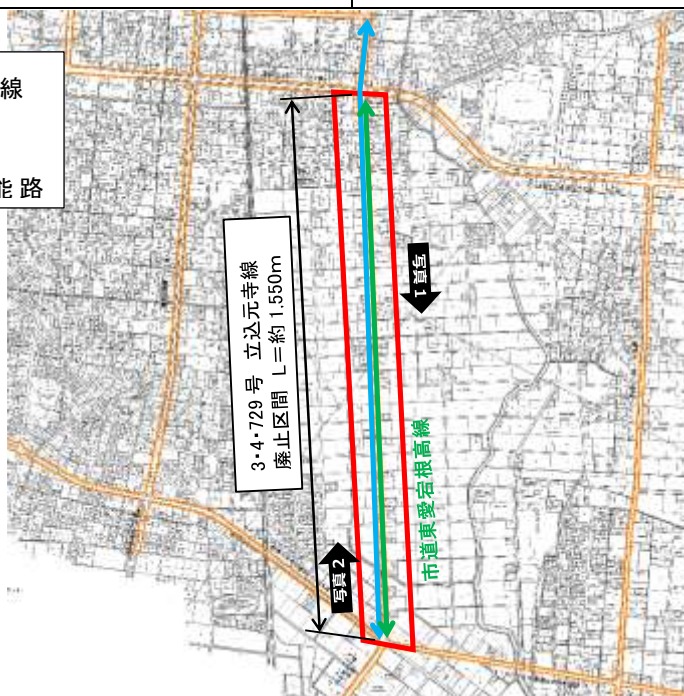
写真1 (北→南)



写真2 (南→北)



- 立込元寺線
- 廃止区間
- 代替機能路





⑤ 3・5・730号花正莪原線

|                |                 |                 |               |
|----------------|-----------------|-----------------|---------------|
| 当初決定           | 昭和53年1月25日      | 最終決定            | 平成22年12月24日   |
| 決定延長<br>(見直し後) | 約200m<br>(全線廃止) | 整備済延長<br>(見直し後) | 約0m<br>(全線廃止) |
| 将来交通量          | 2,100台/日        | 将来混雑度           | 0.20          |

見直し理由

昭和53年に当該沿線における市街地の拡大と秩序ある整備を見込み、延長約200m、幅員16mの幹線街路として決定されました。

本路線の同位置には、2車線で片側歩道を有する市道下田神尾線が、幅員約10mで整備されており、交通処理を行っています。

当初見込んでいた市街地拡大が進まず、また、今後も見込まれないこと等から、市街地拡大を前提とした当計画を見直す必要があります。なお、見直し検討作業において、当該路線を廃止した場合でも、これらの現道や周辺都市計画道路で円滑な交通処理ができることを確認しております。

以上を踏まえ、花正莪原線について、必要性等の検証を行った結果、現道が当該都市計画道路の代替性を有するものと判断し、全線約200mの区間について都市計画を廃止します。

位置図

写真1 (北→南)



写真2 (南→北)

