

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2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

#### § 0 はじめに

#### § 1 都市計画道路網等の現況整理

##### 1－1 都市計画道路の整備状況

##### 1－2 都市計画道路の車線数

#### § 2 交通需要特性の把握

##### 2－1 交通需要の背景整理

##### 2－2 交通需要特性の整理

#### § 3 道路交通の現状

##### 3－1 現況交通量調査

##### 3－2 道路交通特性の把握

#### § 4 上位・関連計画等の整理

##### 4－1 計画の体系

##### 4－2 上位・関連計画（国・県）

##### 4－3 上位・関連計画（津島市）

#### § 5 将来交通量推計

##### 5－1 配分条件の整理

##### 5－2 配分対象OD表の作成

##### 5－3 配分対象ネットワークの作成

##### 5－4 将来交通量配分

##### 5－5 道路網の評価・解析

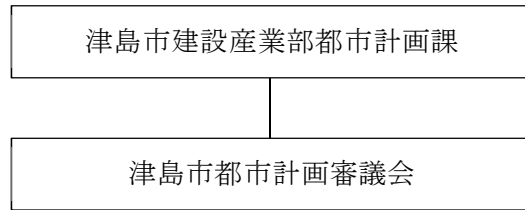
#### § 6 都市計画道路の課題の整理

##### 6－1 都市計画道路ネットワーク形成上の課題

##### 6－1 今後のまちづくりからみた課題

##### 6－2 道路網密度からみた課題

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。

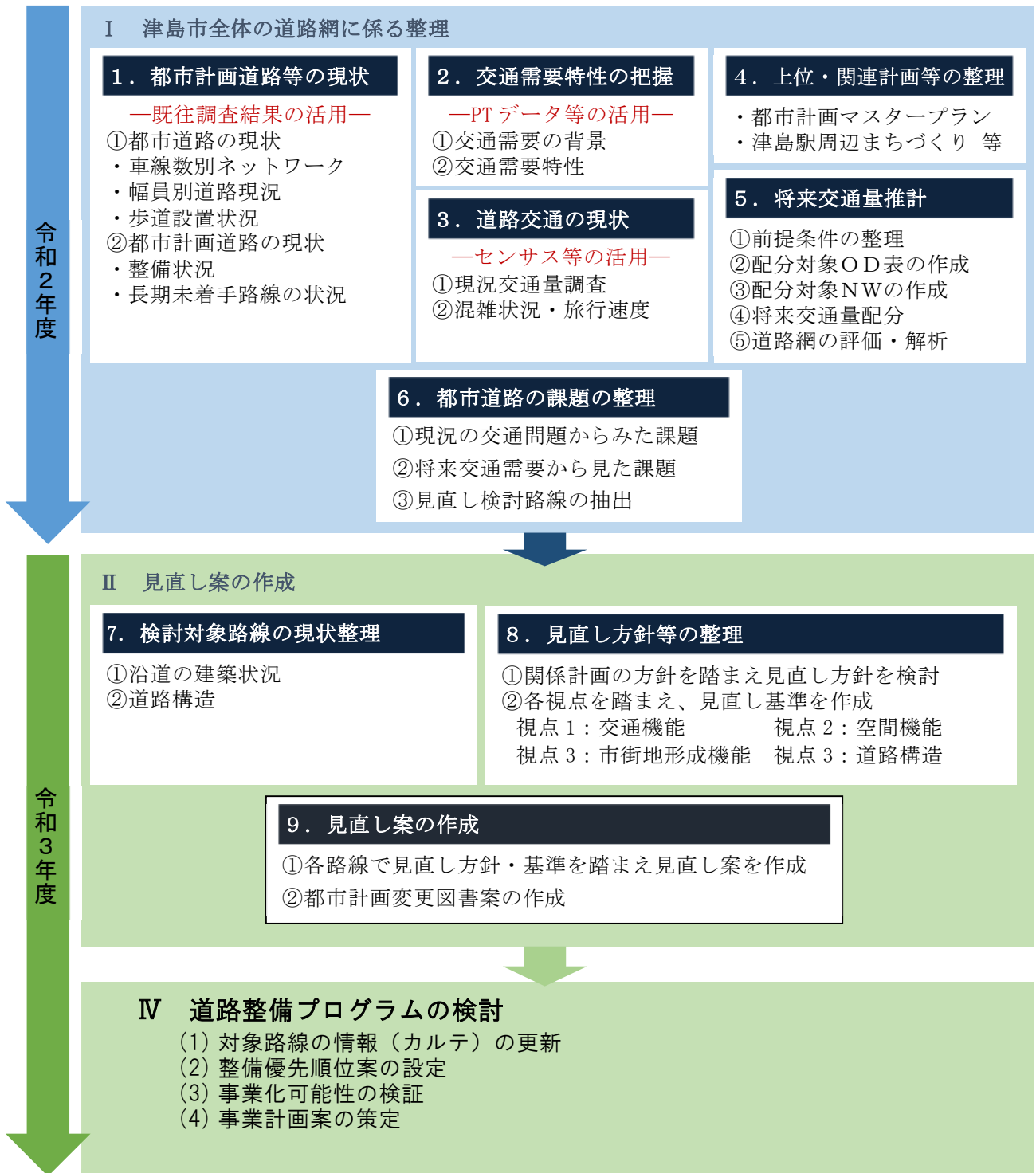
今後は、人口が減少しコンパクトな市街地形成が求められる等の社会経済情勢の変化を踏まえ、将来の都市像とそれに至る都市整備の道筋が大きく見直される中で、こうした変化に応じた都市計画道路の見直しを行うことが必要である。

内閣府より示される「経済財政運営と改革の基本方針 2017」においては、都市計画道路見直しの具体的な目標、対自治体への都市計画道路見直しの方針が示されている。

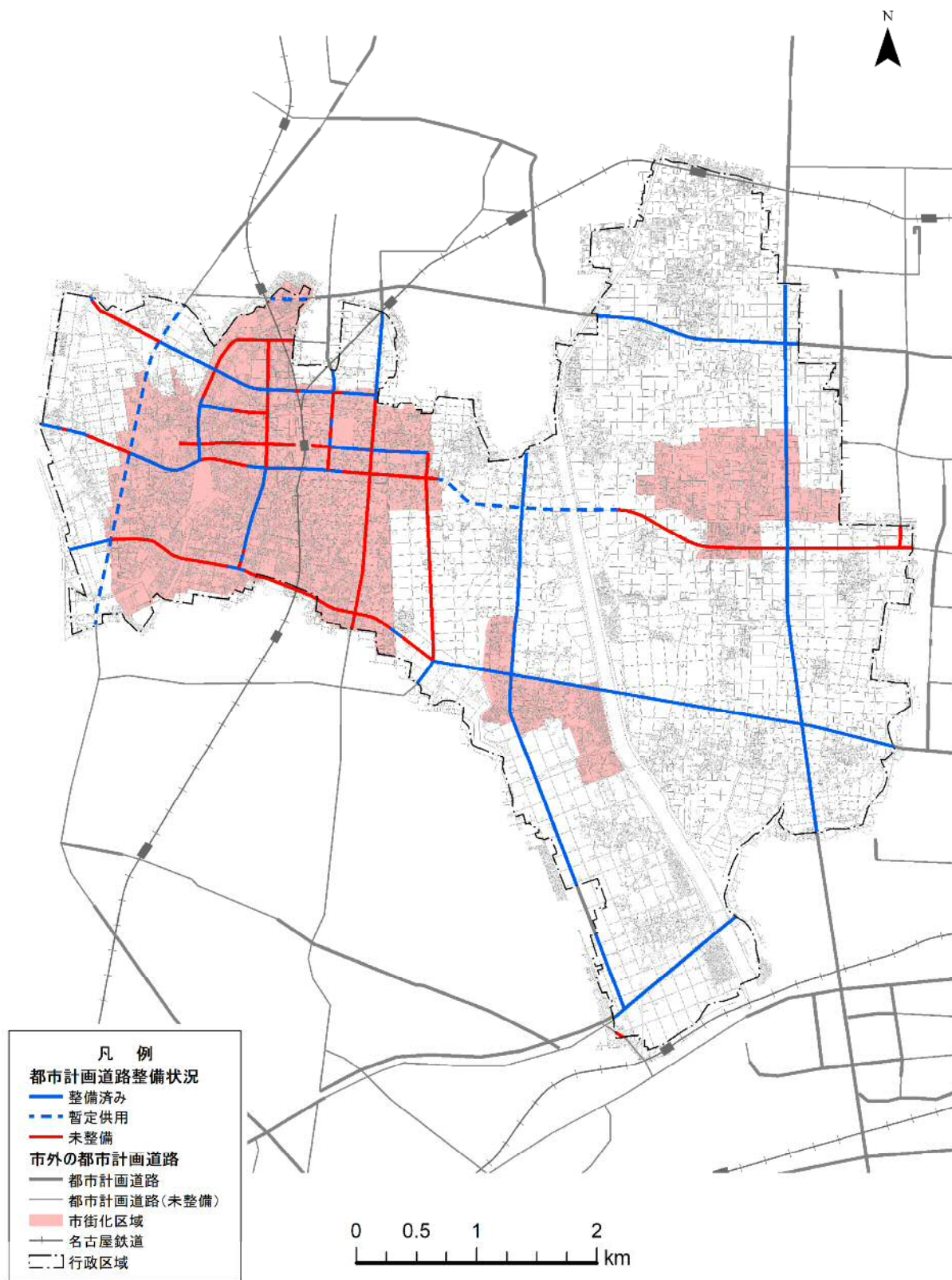
また、都市計画道路には、都市計画法 53 条により一定の建築制限が設けられていることから、今後も存続する場合は、制限を継続する理由として整備の必要性、実現性を明確にする必要がある。過去には長期未着手都市計画道路についての訴訟（盛岡市都市計画道路の都市計画決定に関する訴訟）が起こされており、慎重な対応を図る必要がある。

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) 都市計画道路ネットワーク形成上の課題

#### 1) 幹線道路ネットワークの構築

都市計画道路の整備状況をみると、(都)名古屋津島線、(都)津島七宝名古屋線といった東西方向の幹線道路が未整備の状況にある一方で、自動車交通需要としては、名古屋市と愛西市方面を結ぶ東西方向の広域的な通過需要がみられる。

また(都)名古屋津島線、(都)津島七宝名古屋線は緊急輸送道路機能も担う道路であることから、広域的な交通処理、防災の観点より、これら東西方向の幹線道路の整備推進が必要である。

#### 2) 適切な都市計画道路網の形成

第5回PT調査による交通流動状況では、津島市東部のゾーン内々の自動車交通流動が多い状況が確認された一方、都市計画道路網の密度は低い状況となっている。当該ゾーンは市街化調整区域が主体であることと、今後は自動車交通に過度に依存せず、公共交通等への転換を図っていく必要があることを考慮し、都市計画道路としては現行決定路線を維持するものとする。

津島市西部のゾーンについては、未整備の都市計画道路が多く残る状況にあり、その整備には多大な費用と長い時間を要することから、総合的な観点より道路整備の優先順位や整備主体などを定め、整備効果の高い路線を選択し、集中的に整備する必要がある。

未整備の都市計画道路のうち、このような選択と集中の観点より、現道の整備状況や将来的な整備の実現性等を考慮し、現時点において見直し検討候補として挙げられる都市計画道路は、以下に示す通りである。

表1 都市計画道路見直し検討候補一覧表

| 路線名              | 見直し方針案   |
|------------------|----------|
| ①橋詰見越線           | 廃止       |
| ②昭和南本町線（津島南濃線以北） | 廃止（代替道路） |
| ③又吉昭和線           | 廃止（代替道路） |
| ④天王通線            | 別途計画検討   |
| ⑤佐織津島線           | 廃止（代替道路） |
| ⑥津島佐屋線           | 廃止（代替道路） |
| ⑦立込元寺線           | 廃止（代替道路） |
| ⑧花正莪原線           | 廃止（代替道路） |



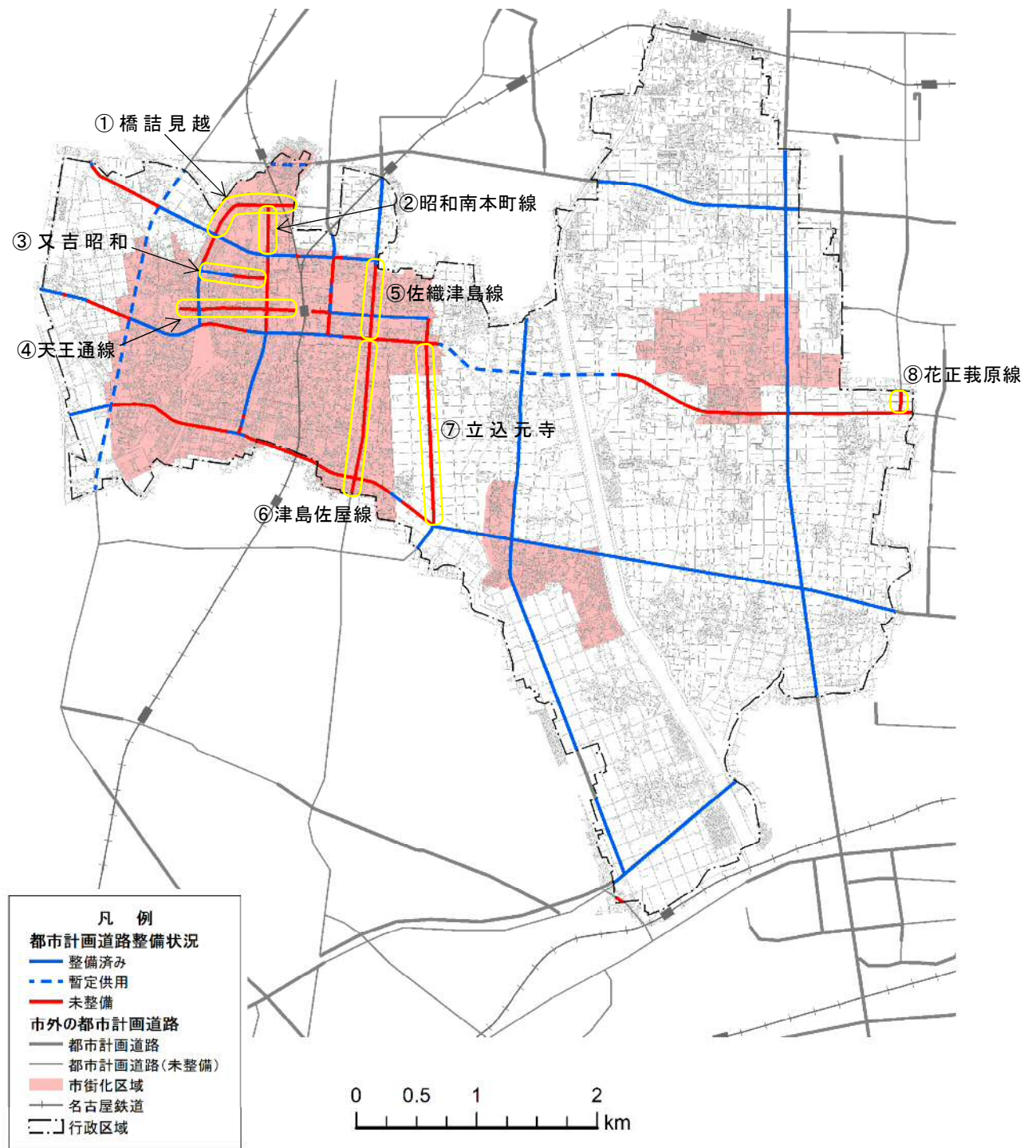
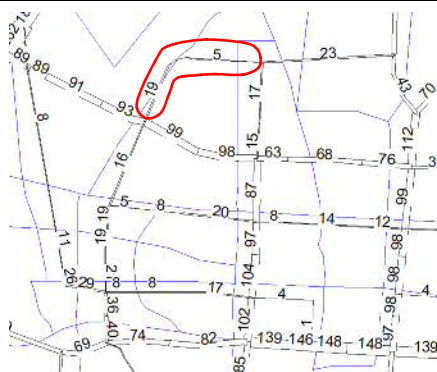
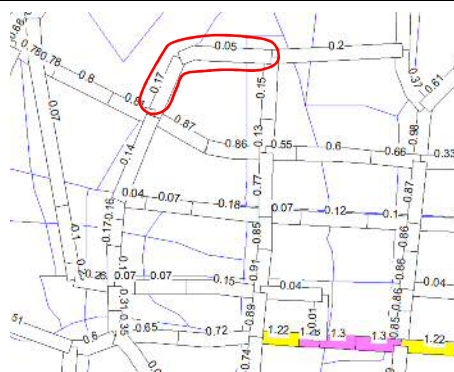


図1 都市計画道路整備状況と見直し検討候補路線図

これら見直し検討候補路線①～⑧について、将来交通量推計結果からみた考察を路線ごとに整理する。



①橋詰見越線

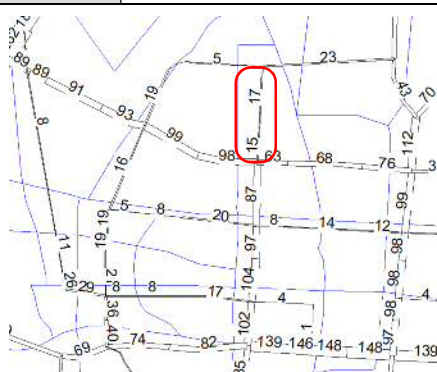
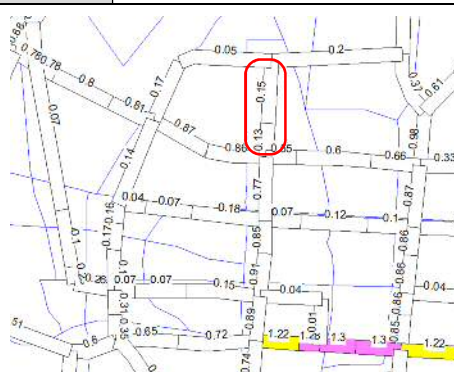
|   |           |  |           |
|---|-----------|--|-----------|
| 将来交通量   | 5~19 百台/日 | 混雑度  | 0.05~0.17 |
|  |           |  |           |

考察

橋詰見越線を整備した場合においても、将来交通量は5~19百台/日と少なく、混雑度も0.05~0.17と低い。

当該路線の整備にあたっては、渡河部等、工事費がかさむ要素も見られるが、将来の交通需要が見込まれないことから、新設道路としての整備効果は薄いと見える。

②昭和南本町線（津島南濃線以北）

|   |            |  |           |
|---|------------|--|-----------|
| 将来交通量   | 15~17 百台/日 | 混雑度  | 0.13~0.15 |
|  |            |  |           |

考察

橋詰見越線と接続してネットワークを形成する路線であり、橋詰見越線を廃止した場合、ネットワークが途切れる形となる。

将来交通量は15~17百台/日と少なく、混雑度も0.13~0.15と低い。車線分離された現道が存在することから、都市計画道路が廃止された場合においても、自動車交通処理の代替機能は確保される。


③又吉昭和線

| 将来交通量  | 5~20 百台/日 | 混雑度 | 0.04~0.18 |
|--|-----------|-----|-----------|
|  |           |     |           |
| <p><b>考察</b></p> <p>将来交通量は5~20 百台/日と少なく、混雑度も0.04~0.18 と低い。車線分離された現道が存在することから、都市計画道路が廃止された場合においても、自動車交通処理の代替機能は確保される。</p> |           |     |           |

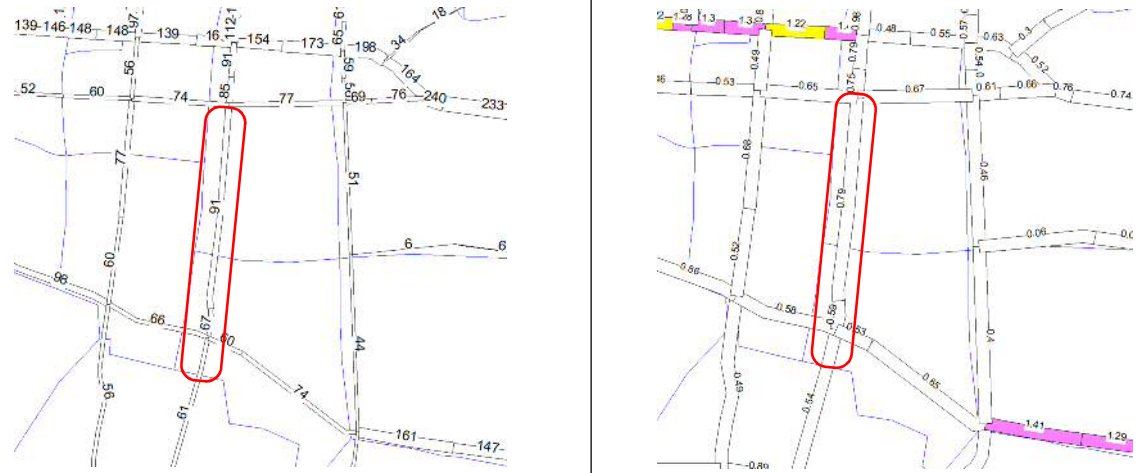
④天王通線

| 将来交通量   | 8~29 百台/日 | 混雑度                      | 0.07~0.26 |
|---|-----------|--------------------------|-----------|
|   |           |                          |           |
| <p>参考：現況ネットワークによる交通量</p>  |           | <p>参考：現況ネットワークによる混雑度</p> |           |
| <p><b>考察</b></p> <p>将来交通量は8~29 百台/日と少なく、混雑度も0.07~0.26 と低い。ただし、これは南側の名古屋津島線が整備された場合の交通量であり、名古屋津島線が未整備の場合の交通量は31~71 百台/日、混雑度は0.29~0.62 となっている。</p> <p>名古屋津島線の整備を前提に、歩行者中心の道路への機能変更等、魅力あるまちづくりを支える都市計画道路のあり方について検討する必要がある。</p> |           |                          |           |

⑤佐織津島線



| 将来交通量   | 85~156 百台/日 | 混雑度 | 0.75~1.37 |
|---|-------------|-----|-----------|
|   |             |     |           |
| <p><b>考察</b></p> <p>将来交通量は 85~156 百台/日であり、混雑度が 0.75~1.37 と 1 を超える箇所が存在するものの、車線分離された現道が存在し、狭幅員ながら歩道も整備されていることから、都市計画道路が廃止された場合においても、交通処理の代替機能は確保される。</p> |             |     |           |

⑥津島佐屋線

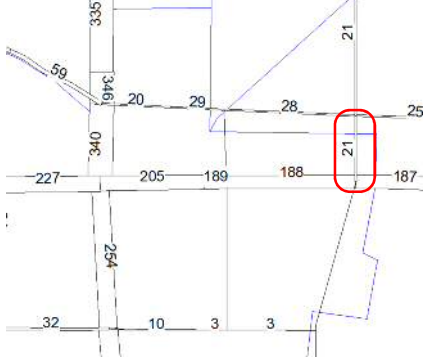
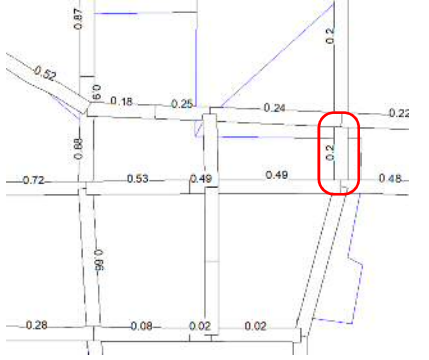
| 将来交通量   | 67~91 百台/日 | 混雑度 | 0.59~0.79 |
|---|------------|-----|-----------|
|   |            |     |           |
| <p><b>考察</b></p> <p>将来交通量は 67~91 百台/日であるが、混雑度が 0.59~0.79 と 1 を下回っている。車線分離された現道が存在し、狭幅員ながら歩道も整備されていることから、都市計画道路が廃止された場合においても、交通処理の代替機能は確保される。課題としては、愛西市側との接続についての調整が必要である。</p> |            |     |           |



⑦立込元寺線

|   |            |  |           |
|---|------------|--|-----------|
| 将来交通量   | 44~59 百台/日 | 混雑度  | 0.40~0.54 |
|    |            |  |           |
| <p><b>考察</b></p> <p>将来交通量は44~59百台/日であるが、混雑度が0.40~0.54と1を下回っている。車線分離された現道が存在することから、都市計画道路が廃止された場合においても、自動車交通処理の代替機能は確保される。</p> <p>現道に歩道が設置されていないため、大部分が市街化調整区域であることを踏まえ、歩行者の通行需要を考慮し、必要に応じた歩道設置を検討する必要がある。</p> |            |  |           |

⑧花正裁原線

|  |         |  |      |
|--|---------|--|------|
| 将来交通量  | 21 百台/日 | 混雑度  | 0.20 |
|   |         |  |      |
| <p><b>考察</b></p> <p>将来交通量は21百台/日と少なく、混雑度も0.20と低い。車線分離された現道が存在することから、都市計画道路が廃止された場合においても、自動車交通処理の代替機能は確保される。</p> <p>交差点間の距離が近いことから、自動車の方向別交通需要を踏まえ、必要に応じた交差点改良を検討する必要がある。</p> |         |  |      |

## (2) 今後のまちづくりからみた課題

都市計画マスタープランにおいて、「未来へつなぐ、暮らしやすい都市づくり」として、人口減少や高齢化が進行する中でも暮らしやすい環境を維持するため、コミュニティバスをはじめとする公共交通ネットワークや歩行者・自転車ネットワークを形成することにより、誰もが快適に移動しやすい都市づくりが目指されている。

また、今後増加が見込まれる運転免許を返納する高齢者に対しても、その移動を支援する公共交通ネットワークや歩行者・自転車ネットワークの形成が重要であることから、自動車交通処理のみならず、公共交通ネットワークや歩行者・自転車ネットワークの形成に資する都市計画道路網の構築が必要である。

一方、今後の人口減少を見据え、都市活力の維持に向けては、観光等による交流人口の増進が重要であることから、観光資源等を活用した交流拠点の形成やアクセスネットワークの構築が必要である。特に、都市計画マスタープランにおいて「にぎわい・活力軸」に位置付けられる（都）天王通線については、中心市街地を東西に通過するとともに、歴史的資源である津島神社へのアクセス道路でもあることから、魅力あるまちづくりを支える都市計画道路のあり方、道路機能のあり方について検討する必要がある。

## (3) 道路網密度からみた課題

市西部における道路網密度（エリア内道路延長/エリア面積）を、①市街化区域内、②善田川以西の市域内の2パターンについて算出する。

対象とする道路は都市計画道路、車線分離された国県道及び1,2級市道とし、前述の見直し検討候補路線を廃止した場合の道路網密度についても算出する。

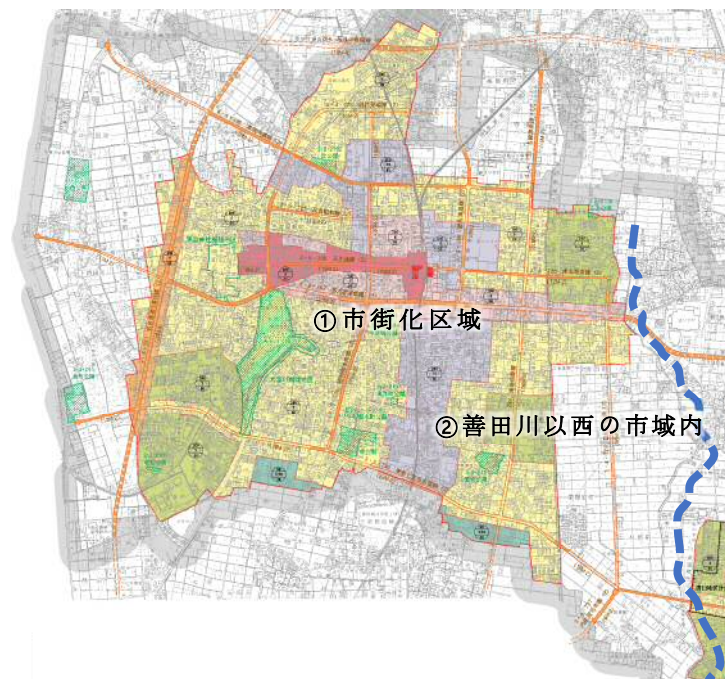


図2 道路網密度算出対象エリア

各パターンにおける道路網密度は下表のとおりとなる。

見直し検討候補路線廃止後においても、①市街化区域内においては 4.60km/km<sup>2</sup> であり、住宅市街地の整備水準 4.0km/km<sup>2</sup> 以上の道路網密度となっている。また、②善田川以西の市域内においては 3.88km/km<sup>2</sup> であり、住宅・商業・工業混在地の整備水準 3.5km/km<sup>2</sup> 以上となっていることから、道路網密度の視点からは、見直し検討候補路線廃止の妥当性が示される。

表2 道路網密度算出結果

| パターン                       |     | ①市街化区域<br>内 | ②善田川以西の市域<br>内 |
|----------------------------|-----|-------------|----------------|
| エリア面積(km <sup>2</sup> )    |     | 5.00        | 8.28           |
| 道路延長(km)                   | 現行  | 24.21       | 33.32          |
|                            | 廃止後 | 23.01       | 32.12          |
| 道路網密度(km/km <sup>2</sup> ) | 現行  | 4.84        | 4.02           |
|                            | 廃止後 | <b>4.60</b> | <b>3.88</b>    |

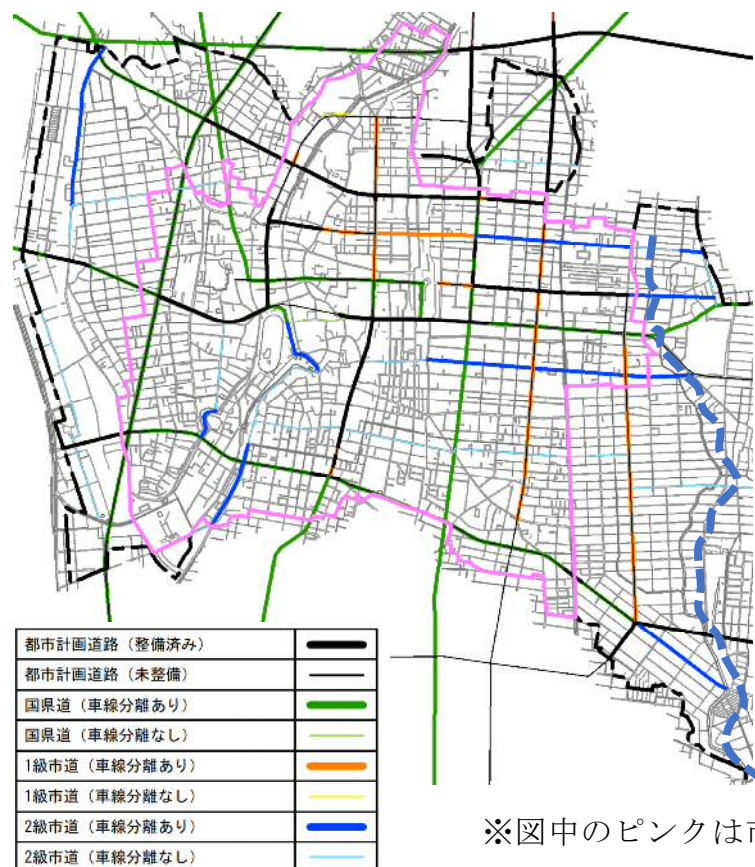


図3 道路網密度算出対象道路 (S=1:40,000)