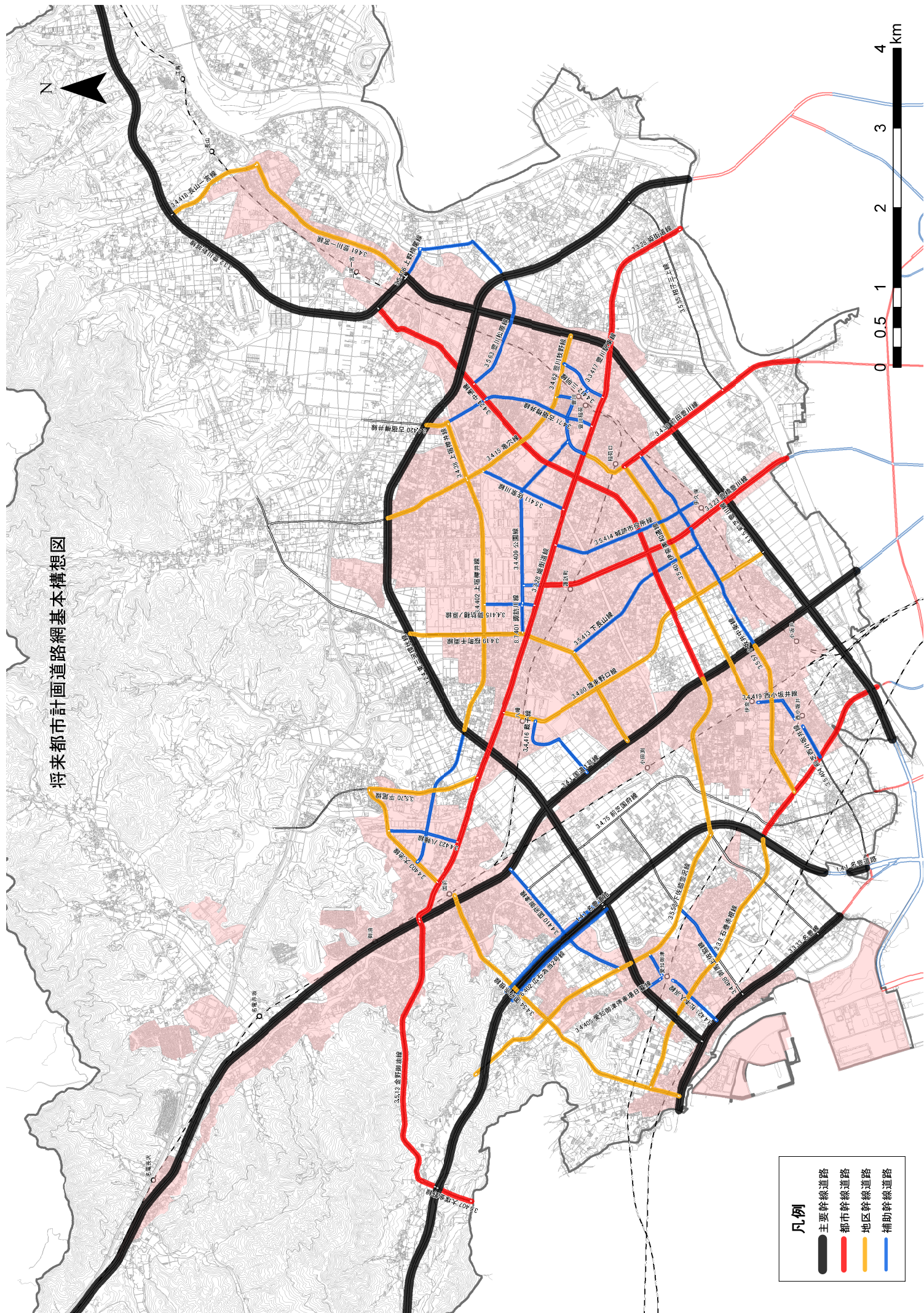


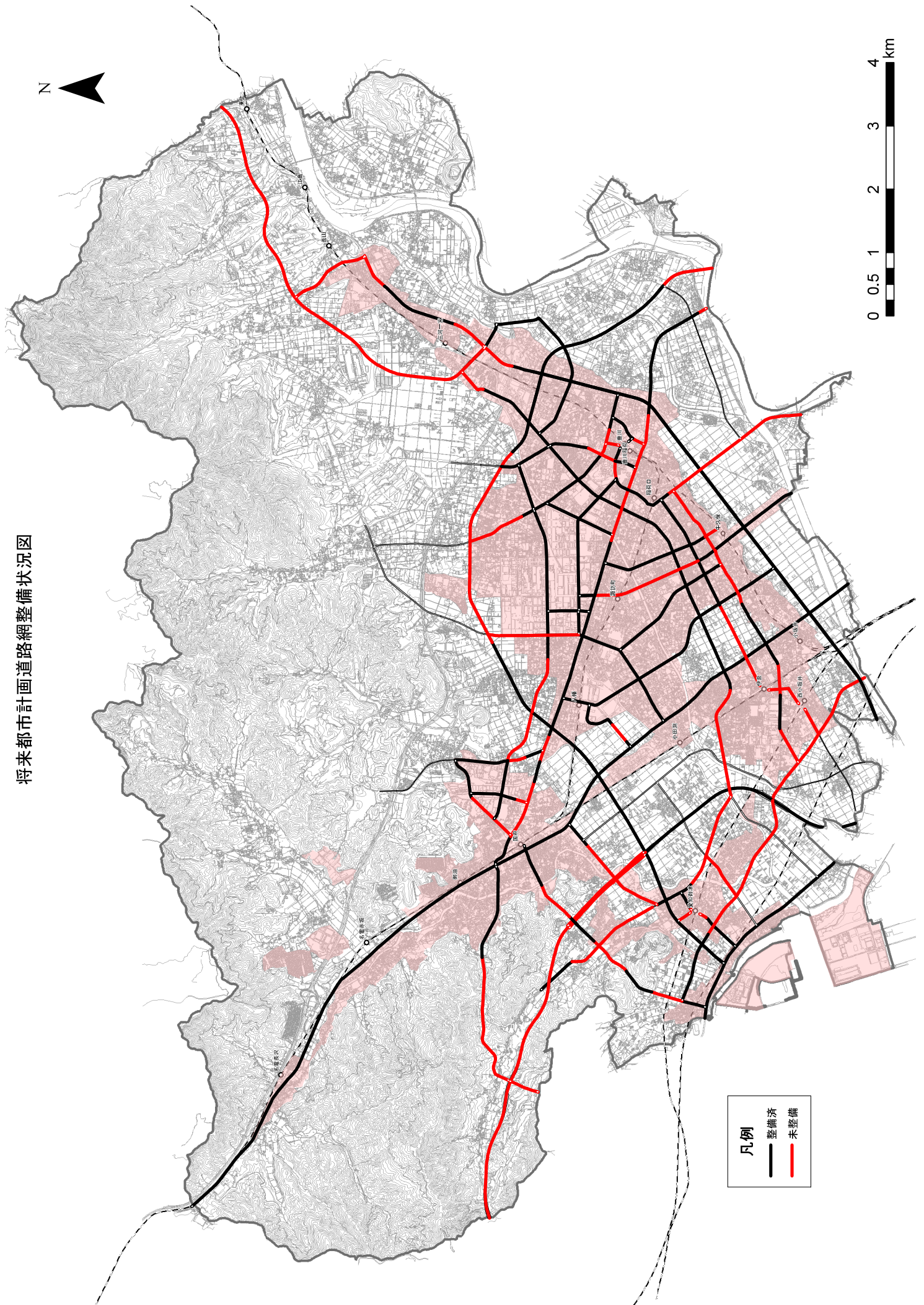
将来都市計画道路網基本構想図



- 凡例
- 主要幹線道路
  - 都市幹線道路
  - 地区幹線道路
  - 補助幹線道路



将来都市計画道路網整備状況図



## 4 基本構想における

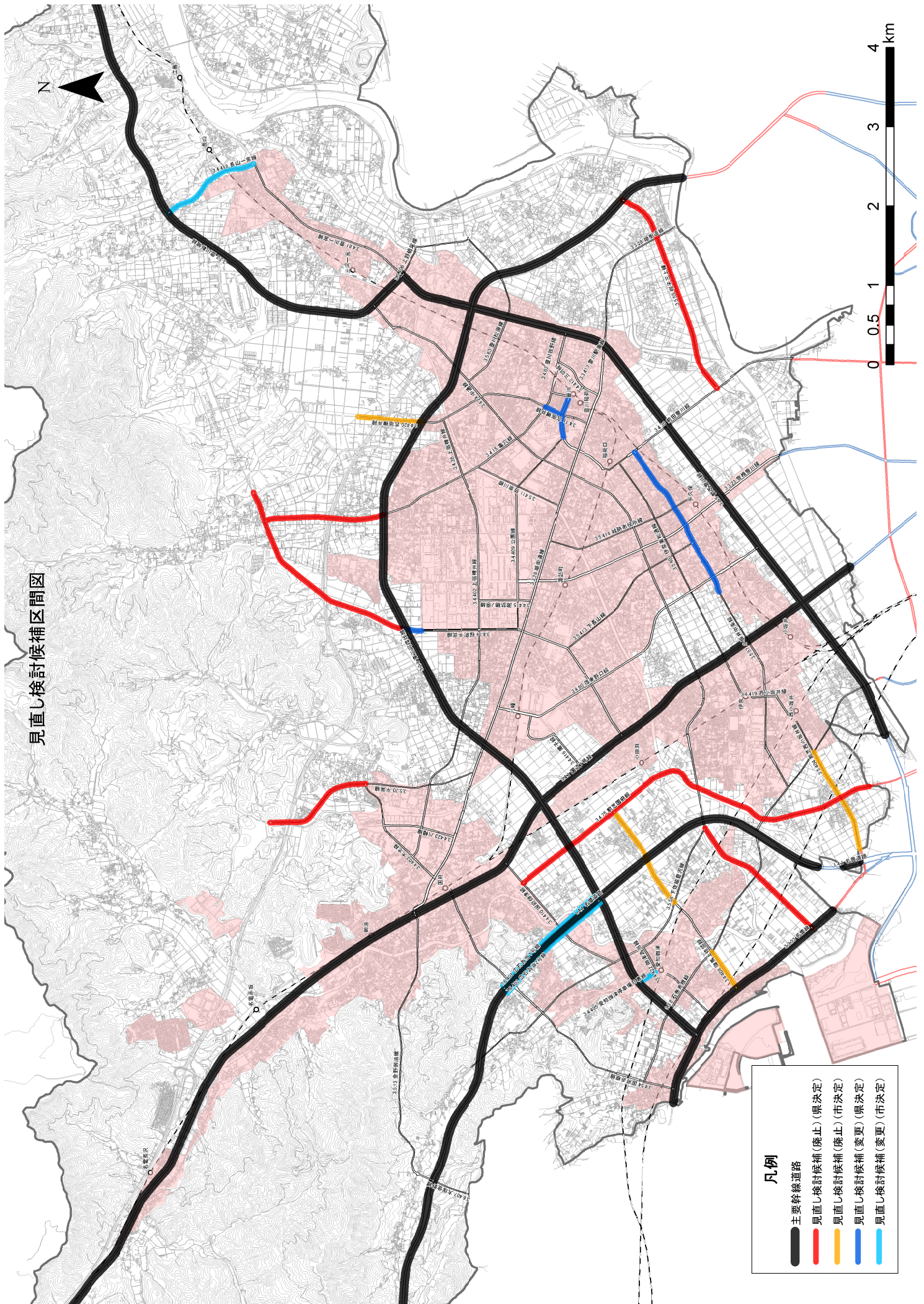
### 「見直し検討候補都市計画道路」の見直し方針

---

基本構想において、見直し検討候補とした路線・区間について、都市計画道路見直し検討カルテを作成し、各路線・区間の都市計画決定や都市計画変更の経緯、まちづくり上の評価を踏まえ、周辺の市街地環境や見直し前後における各種機能性の影響などを明らかにし、各路線・区間の見直し方針を決定します。

見直し検討候補とした路線・区間については、次頁の見直し検討候補区間図に示すとおりです。











都市計画道路見直し検討カルテにより決定する、各路線・区間の見直し方針の分類定義は以下のとおりです。

**【都市計画道路の見直し方針の分類定義】**

**・ 廃止検討候補**

都市計画道路を廃止することが可能と考えられる路線・区間のうち、県決定路線に該当するもの。

**・ 廃止候補**

都市計画道路を廃止することが可能と考えられる路線・区間のうち、市決定路線に該当するもの。

**・ 変更検討候補**

都市計画道路を変更することが可能と考えられる路線・区間のうち、県決定路線に該当するもの。

**・ 変更候補**

都市計画道路を変更することが可能と考えられる路線・区間のうち、市決定路線に該当するもの。

※都市計画道路の変更は、機能変更、幅員変更等があるが、今後の検討の結果、廃止となることもありうる。

※県決定路線については、市による検討を踏まえたうえで、今後、県による検討を行う路線として「廃止検討候補」、「変更検討候補」とした。

次頁より、見直し検討候補（路線・区間）ごとの都市計画道路見直し検討カルテを示します。



■見直し検討候補（廃止）都市計画道路見直し検討カルテ	
・ 3・4・15 亀穴線	28
・ 3・4・19 桜町千両線	29
・ 3・4・24 中通線	30
・ 3・4・75 前芝国府線	31
・ 3・4・408 御馬上佐脇線	32
・ 3・4・420 古宿樽井線	33
・ 3・5・55 柑子三上線	34
・ 3・5・70 平尾線	35
・ 3・5・404 前芝西小坂井線	36
■見直し検討候補（変更）都市計画道路見直し検討カルテ	
・ 3・4・30 前田豊川線	37
・ 3・4・71 古宿樽井線	38
・ 3・4・405 愛知御津停車場日暮線	39
・ 3・4・418 長山一宮線	40
・ 3・5・57 小坂井中条線	41
・ 7・6・401 広石為当1号線	42
・ 7・6・402 広石為当2号線	43



■見直し検討候補（廃止）都市計画道路見直し検討カルテ

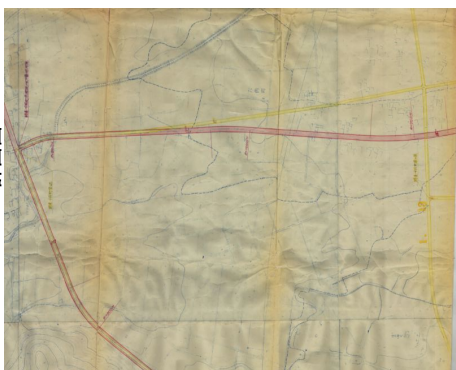
路線名称	3・4・15 電穴線
------	------------

【基本情報】

路線総延長	4,240 m	計画幅員	16 m	計画車線数	2 車線
対象区間延長	1,530 m	整備済延長	0 m	整備率	0.0%
現況道路幅員	8 m	現況交通量	26百台/日	将来交通量 (標準フルネット配分)	58～62百台/日
都市計画道路区域内建築物件数	41 件				

路線の概況(計画決定・変更経緯)

S15.5.9 新規決定  
 S17.11.21 起点の短縮、一部幅員変更  
 S24.3.1 起終点の逆転及び終点の延伸  
 S40.1.27 起点の短縮  
 S46.3.31 再編成、起点の延伸  
 H12.8.18 車線数決定のための一括変更  
 H22.12.24 都市計画区域再編に伴う名称変更及び合併に伴う変更



過去の決定時における理由等の整理

・当初決定は昭和15年であり、当初線引き(市街化区域内外の決定)前における都市計画決定されており、人口増加及び市街地の拡大局面であったことから、将来における市街地の拡大、自動車交通の増大に備えて都市計画道路を計画されたものと考えられる。  
 ・また、抜本的な見直しを行った昭和40年の都市計画決定理由には、東名高速道路豊川ICの建設決定や新しい工業地帯の開発を踏まえ、増大する自動車交通に備えて計画されたものとされている。

地域のまちづくりにおける評価結果

・コミュニティバス路線に該当し、公共交通支援に寄与する。  
 ・まちづくり上の評価は高いことから、都市計画道路が整備されることによるまちづくり上の効果は低い。

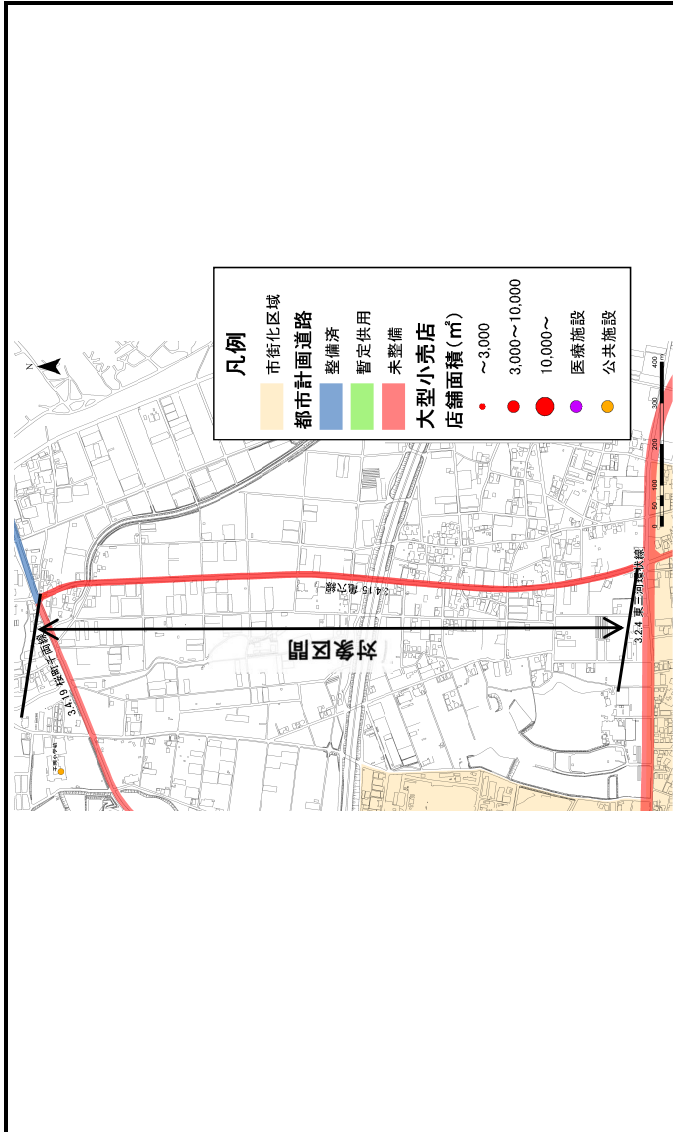
地区名	現道状況	将来道路交通ビジョンの基本目標との関連性			
		連携	交流	安全	活力
中部	歩道設置状況	幹線道路のタイプ	まちづくりへの寄与	まちづくり	まちづくり
			公共交通支援	安心なまちづくり	まちづくり
金屋	2	C	③	—	—

【幹線道路のタイプ】(市域全体でみた評価)  
 C: 豊川市内の各拠点間や各地域間を連絡し、拠点・地域間の円滑な移動を確保するとともに、拠点・地域間の交流を促進する連携軸となる幹線道路

【まちづくりへの寄与の判断基準】(地域単位でみた評価)  
 ・公共交通支援…③バス交通の定時性・速達性向上が期待できる(バス路線に該当する路線)

将来交通量推計結果による考察  
 現状より交通量は増加する予測であるが、現況道路の2車線交通容量以下であることから交通処理上の問題は発生しない。

【検討対象区間位置図】



【廃止可能性の検討】

機能代替可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員8mの車線分離された現況道路が存在することから、自動車交通処理及びコミュニティバスの通行機能の確保は可能である。</li> <li>・現況道路に歩道はないものの、沿道に歩行者の発生集中する施設が少ないため、歩行者通行機能確保の必要性は低い。</li> </ul>
市街地環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象区間全体が市街化調整区域であり、沿道に公共施設、商業施設等の立地はほとんどみられない。</li> </ul>
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員8mの車線分離された現況道路が存在することから、現況においても延焼遅延、避難路の確保といった防災機能を有すると見える。</li> </ul>
交通処理機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現況で2車線の交通処理機能を有しており、見直しによる交通処理上の影響はない。</li> </ul>
事業の実現性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備にあたっては約10億円の事業費を要する。</li> </ul>
社会情勢の変化からの考察	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在においては、社会情勢の変化から市街化区域の拡大は想定されず、また、新しい大規模な工業用地開発等の見直しはないことから、当初決定時及び昭和40年時点での将来的なまちづくり上の懸念については終息したものと考えられる。</li> <li>・また、当該路線公線における市街地の形成は今後見込まれない。</li> <li>・当初決定以降、路線改良等が個別に実施されており、当初見込まれた課題については一定の対応がされているものと考えられる。</li> </ul>
総合評価及び見直しに当たっての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会情勢の変化により、新たな市街地の拡大や大規模な工業用地開発は見込まれない。</li> <li>・現況道路による自動車交通処理機能及び防災機能の確保が可能である。</li> <li>・当該路線について、新たなまちづくり上の機能付加は想定されない。</li> <li>・以上のことから、都市計画道路ネットワークとしての連続性を踏まえ、当該区間を廃止検討候補とする。</li> <li>・現況道路に歩道がないため、コミュニティバスの乗降や歩行者の安全な通行のため、必要に応じ歩行者空間確保の検討を行う必要がある。</li> </ul>

■見直し検討候補（廃止）都市計画道路見直し検討カルテ

路線名称	3・4・19 桜町干面線
------	--------------

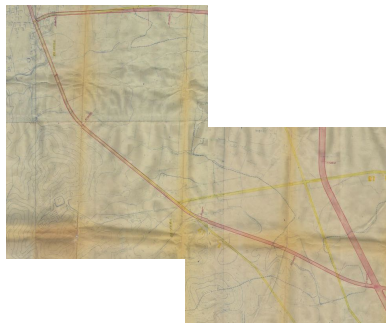
【基本情報】

路線総延長	6,220 m	計画車線数	2 車線
対象区間延長	2,790m(210m)	整備済延長	410 m
現況道路幅員	12 m	現況交通量	—
都市計画道路区域内建築物件数	14 件	将来交通量 (標準フルネット部分)	82～93百台/日

路線の概況(計画決定・変更経緯)

S15.5.9	新規決定
S24.3.1	起点の位置及び終点の延伸
S40.1.27	統合、起点の短縮及び終点の延伸
S42.2.9	ルートの一部変更
S46.3.31	再編成
S53.8.7	一部幅員の変更(16m→19m)
S59.8.1	一部区域及び幅員の変更 (16m→15m)、一部線形の変更(白鳥町地内)
H3.9.9	一部幅員の変更(15m→20m)
H8.12.13	都市計画公園の交通処理に対処するため、一部幅員の変更
H12.8.18	車線数決定のための一括変更
H22.12.2	都市計画区域再編に伴う名称変更及び合併に伴う変更

S40.1.27計画図



過去の決定時における理由等の整理

•当初決定は昭和15年であり、当初線引き(市街化区域内外の決定)前における都市計画決定されており、人口増加及び市街地の拡大局面であったことから、将来における市街地の拡大、自動車交通の増大に備えて都市計画道路を計画されたものと考えられる。  
 •また、抜本的な見直しを行った昭和40年の都市計画決定理由には、東名高速道路豊川ICの建設決定や新しい工業地帯の開発を踏まえ、増大する自動車交通に備えて計画されたものとされている。

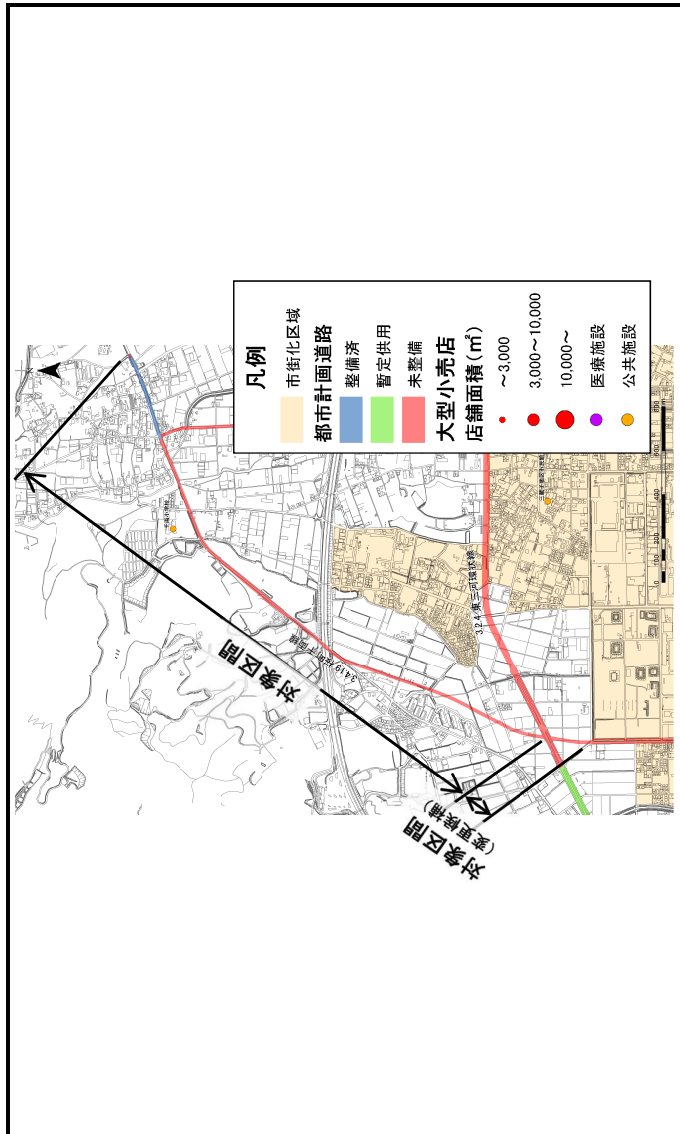
地域別みち・まちづくりの検討カルテにおける評価

•全区間が市街化調整区域内であり、まちづくりに寄与する項目はないことから、都市計画道路が整備されることによるまちづくり上の効果は低い。

地区名	現道状況	将来道路交通ビジョンの基本目標との関連性			
		連携	交流	安全	活力
中部	歩道設置状況	幹線道路	まちづくりへの寄与	まちづくりへの寄与	まちづくりへの寄与
	車線数	公共交通支機	拠点形成	安心なまちづくり	活力あるまちづくり
金屋	2	C	C	—	—

【幹線道路のタイプ】(市域全体でみた評価)  
 C:豊川市内の各拠点間や各地域間を連絡し、拠点・地域間の円滑な移動を確保するとともに、拠点・地域間の交流を促進する連携路となる幹線道路

【検討対象区間位置図】



【廃止可能性の検討】

機能代替可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>東名高速道路以北では幅員12mの現況道路があり、それ以南においても幅員8mの車線分離された現況道路が近接して存在することから、自動車交通処理の代替は可能である。</li> <li>現況道路に歩道が存在するもの、そのほとんどが片側歩道となっている。</li> </ul>
市街地環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象区間全体が市街化調整区域であるが、沿道に千両小学校が立地し、通学路として重要な役割を果たしている。</li> <li>東名高速道路との交差点から千両小学校前までの区間は交通安全事業により片側歩道整備済み。</li> </ul>
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>幅員12mの車線分離された現況道路が存在することから、現況においても延焼遅延、避難路の確保といった防災機能を有するといえる。</li> </ul>
交通処理機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>現況道路で同程度の交通量が処理されており、都市計画道路としての整備を行わずとも交通処理上の問題は発生しない。</li> </ul>
事業の実現性	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備にあたっては約12億円の事業費を要する。</li> </ul>
社会情勢の変化からの考察	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在においては、社会情勢の変化から市街化区域の拡大は想定されず、また、新しい大規模な工業用地開発等の見通しはないことから、当初決定時及び昭和40年時点における将来的なまちづくり上の懸念については終息したものと考えられる。</li> <li>また、当該対象区間の沿道における市街地の形成は今後見込まれない。</li> <li>当初決定以降、路線改良等が個別に実施されており、当初見込まれた課題については一定の対応がされているものと考えられる。</li> </ul>
総合評価及び見直しに当たっての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路ネットワークとしての連続性と、現況道路による自動車交通処理機能、防災機能の確保が可能であることを踏まえ、当該区間については、整備の段階において現況道路に合わせた線形変更を検討する。</li> <li>東三河環状線以南については、整備の段階において現況道路に合わせた線形変更を検討する。</li> <li>沿道に小学校及びスポーツ公園が立地することから、歩行者の安全な通行のため、現況道路においては必要に応じ歩行者空間確保等の交通安全性向上の検討を行う必要がある。</li> </ul>