

# 西尾市都市計画道路見直し(案)について

## パブリックコメント募集資料



令和2年1月 西尾市



## 目次

1. はじめに.....	1
2. 都市計画道路の見直しの目的と背景 .....	2
2-1 都市計画道路とは .....	2
2-2 都市計画道路の整備状況.....	2
2-3 都市計画道路の見直しの目的と必要性 .....	2
2-4 都市計画道路の見直しの基本的な考え方.....	3
3. 都市計画道路の見直しの検討の内容 .....	5
3-1 都市計画道路の見直しの検討フロー .....	5
3-2 検討フローにおける各チェック項目の概要.....	6
3-3 路線の評価方法 .....	7
4. 都市計画道路の見直し（案） .....	9
4-1 各路線の見直し（案）結果一覧 .....	9
4-2 見直し（案）における廃止及び変更検討区間の詳細 .....	15
5. 今後の対応.....	27
5-1 見直し（案）の取り扱いについて .....	27
5-2 廃止する路線、区間について .....	27
5-3 全体スケジュール .....	28
6. 参考 用語解説 .....	29

## 1. はじめに

---

本見直し（案）は、西尾市における未着手の都市計画道路について、西尾市独自の地域特性を踏まえ、計画の必要性などを再検証し、計画の「存続」、「廃止」等の方向性を示したものである。

本文中に、\*をつけた用語は巻末において解説

## 2. 都市計画道路の見直しの目的と背景

### 2-1 都市計画道路とは

都市計画道路\*とは、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保する上で必要な施設として都市計画に位置付けられ、都市の骨格をなすものであり、交通機能、空間機能、市街地形成機能を有しています。

①交通機能	都市や都市間等の円滑な移動を確保する機能
②空間機能	都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設（上・下水道、電気、ガス等）などの収容空間を確保する機能
③市街地形成機能	都市構造を形成し、街区を形成する機能

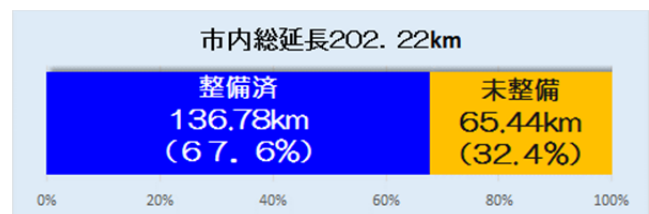
また、道路を都市計画に位置づける意義として、以下のようなことが挙げられます。

- 道路の整備に必要な区域をあらかじめ明確にすること。
- 土地利用や都市施設\*相互の計画を図ることにより、総合的、一体的に都市の整備、開発を進めること。
- 開かれた手続きにおいて地域社会の合意形成を図ること。
- 将来の道路事業の円滑な施行を確保するため建築制限を行うこと。

### 2-2 都市計画道路の整備状況

西尾市の都市計画道路は、当初、昭和 25 年に都市計画決定され、平成 31 年 4 月現在では 53 路線が指定されています。このうち、全て整備されている路線が 23 路線、整備が完了していない路線が 30 路線となっています。

都市計画道路の市内総延長は 202.22 km で、そのうち整備済延長は 136.78 km であり、整備率は 67.6%となっていますが、未整備のまま長期間経過している路線も多く存在します。



事業中は未整備に含む

### 2-3 都市計画道路の見直しの目的と必要性

近年では人口減少社会が現実のものになり、財政状況が厳しくなるなど道路整備を取り巻く社会経済情勢は変化してきており、時代の流れに対応した道路計画の見直しが求められています。

また、近年の整備状況を考慮すると、全線整備までにかかなりの年月を要することが想定され、その結果、未整備区間内の民有地への建築制限が長期に及び、有効な土地利用\*を妨げてしまうことが懸念されます。

このような状況を踏まえ、未着手の都市計画道路の必要性などを再検証し、適正な見直しを進めることが必要であり、今回の見直し検討に至りました。

## 2-4 都市計画道路の見直しの基本的な考え方

「愛知県都市計画道路見直し方針（平成30年8月）」で示されている背景や必要性和、西尾市における課題等も同様であるため、この考え方に準じ、西尾市においても、以下の考え方で見直しを行うこととしました。

- (1) 未着手区間について見直しを検討  
都市計画道路のうち未着手区間について必要性を判断し、計画の廃止、変更等を検討しました。
- (2) 社会経済情勢の変化などを考慮して必要性を検証  
未着手区間の多くは計画決定後かなりの年数が経過しているため、現在の社会経済情勢を考慮した上で評価項目を設定し、必要性を検証しました。
- (3) 財政負担の軽減、既存ストック\*の有効活用を考慮して代替性を検証  
未着手区間の付近の現道で、計画路線が担うべき機能を代替できないか検証し、代替できる場合、当該路線の計画の廃止を検討しました。

表 2.1 都市計画道路の整備状況（西尾市内）

機能	番号	区分規模 番号	路線名	起点	終点	市内延長 (m)	市内整備 済延長 (m)	整備率	
幹線街路	1	3・2・2	衣浦岡崎線	碧南市港本町	岡崎市大平町字石丸	11,690	11,690	100%	
	2	3・4・7	西尾知多線	高浜市碧海町一丁目	西尾市米津町五郎田	1,090	0	0%	
	3	3・1・8	名豊道路	刈谷市今川町西曾根	額田郡幸田町大字芦谷字山ノ田	6,030	6,030	100%	
	4	3・4・12	安城一色線	安城市御幸本町	西尾市一色町一色東塩浜	12,920	3,020	23%	
	5	3・4・13	安城蒲郡線	安城市桜井町伝左	額田郡幸田町大字深溝字樋口	3,330	3,330	100%	
	6	3・4・22	大浜今川線	碧南市源氏町1丁目	西尾市細池町神明	7,120	7,120	100%	
	7	3・4・23	岡崎一色線	岡崎市大平町字新寺	西尾市一色町野田寄神	14,080	7,900	56%	
	8	3・5・27	荻原一色線	西尾市一色町味浜屋下	西尾市吉良町荻原桐杭	4,530	1,380	30%	
	9	3・4・33	衣浦蒲郡線	西尾市菱池町外河原	額田郡幸田町大字深溝字井戸ヶ入	10,760	8,520	79%	
	10	3・4・34	吉良南北線	西尾市吉良町富田鷺田	西尾市吉良町吉田西中浜	2,520	1,470	58%	
	11	3・4・36	花蔵寺花ノ木線	西尾市花ノ木3丁目	西尾市室町波落	3,390	3,390	100%	
	12	3・4・37	国道247号線	西尾市寺津町大明神	西尾市東幡豆町米田	19,410	10,130	52%	
	13	3・5・42	徳永富田線	西尾市徳永町稲場	西尾市吉良町富田鷺田	4,530	3,860	85%	
	14	3・4・46	豊田西尾線	岡崎市北野町字二番沢	西尾市米津町五郎田	330	0	0%	
	15	3・4・50	西尾安城線	西尾市南中根町曾根	西尾市菱池町洲崎	7,040	6,240	89%	
	16	3・3・51	西尾吉良線	西尾市善明町五反田	西尾市吉良町白浜新北切	7,870	310	4%	
	17	3・4・52	西尾穴口線	西尾市上町宮前	西尾市江原町六田	4,930	2,100	43%	
	18	3・5・53	西尾新川港線	碧南市明石町	西尾市花ノ木町3丁目	3,320	1,520	46%	
	19	3・5・54	西尾幡豆線	西尾市細池町東堤	西尾市西幡豆町上大坪	8,200	6,760	82%	
	20	3・5・61	碧南西尾線	碧南市栄町3丁目	西尾市城崎4丁目	4,860	4,660	96%	
	21	3・4・69	一色中央通線	西尾市一色町中外沢上大割	西尾市一色町前野荒子	970	970	100%	
	22	3・4・72	岡山富田線	西尾市吉良町岡山山ヶ田	西尾市吉良町富田鷺田	3,490	990	28%	
	23	3・5・74	木田吹貫線	西尾市吉良町上横須賀渡舟場	西尾市吉良町木田前田	1,220	420	34%	
	24	3・4・75	楠村線	西尾市平坂町空町	西尾市寺津町五十間	1,470	0	0%	
	25	3・4・78	蛇山線	西尾市東幡豆町根ノ上	西尾市東幡豆町須賀田	1,050	830	79%	
	26	3・5・85	富好新田宮崎鳥羽線	西尾市吉良町富好新田西青鳥	西尾市鳥羽町南荒井	4,640	3,400	73%	
	27	3・5・88	西尾環状線	西尾市住崎町雁立	西尾市矢曾根町上前田	7,440	7,440	100%	
	28	3・6・99	吉田中央線	西尾市吉良町吉田宮前	西尾市吉良町富好新田蔵井戸	1,780	1,780	100%	
	29	3・5・100	米津刈宿線	西尾市新渡場町大西	西尾市刈宿町出口	7,260	7,260	100%	
	30	3・5・104	西尾本町線	西尾市本町	西尾市永吉3丁目	1,000	1,000	100%	
	31	3・3・109	西尾駅東線	西尾市高島町4丁目	西尾市丁田町左	480	480	100%	
	32	3・4・251	戸ヶ崎線	西尾市桜町2丁目	西尾市志籠谷町山畔	2,370	2,370	100%	
	33	3・5・252	井内新村線	西尾市高落町河原前	西尾市新村町土井野	1,040	1,040	100%	
	34	3・5・253	熊味今川線	西尾市熊味町東平角	西尾市今川町東大城	1,790	1,790	100%	
	35	3・5・254	中町通線	西尾市緑町4丁目	西尾市錦城町	1,970	1,250	63%	
	36	3・4・255	田貫徳永線	西尾市田貫町西荒古	西尾市徳永町稲場	3,490	2,098	60%	
	37	3・6・301	栄生港線	西尾市一色町治明西側	西尾市一色町一色乾地	2,100	2,100	100%	
	38	3・4・302	開正池田線	西尾市一色町治明大戸前	西尾市一色町池田永茂	2,100	1,950	93%	
	39	3・6・303	中部線	西尾市一色町前野新田	西尾市一色町一色前新田	890	890	100%	
	40	3・5・304	東部線	西尾市一色町池田西八反	西尾市一色町対米九郎左	1,490	1,490	100%	
	41	3・4・351	上横駅前線	西尾市吉良町上横須賀宮前	西尾市吉良町上横須賀宮前	160	0	0%	
	42	3・5・352	栄町線	西尾市吉良町上横須賀渡舟場	西尾市吉良町上横須賀蔵屋敷	660	660	100%	
	43	3・4・353	吉田駅前線	西尾市吉良町吉田八ツ田	西尾市吉良町吉田上浜	390	260	67%	
	44	3・4・354	吉田荻原線	西尾市吉良町荻原御用田	西尾市吉良町白浜新北切	4,960	950	19%	
	45	3・5・401	中部幹線	西尾市西幡豆町京田	西尾市寺部町笠外	1,170	382	33%	
	46	3・6・402	幡豆海岸通線	西尾市鳥羽町古新田	西尾市東幡豆町走り付	4,060	1,320	33%	
	47	3・5・403	東幡豆臨港線	西尾市東幡豆町堂山	西尾市東幡豆町須賀田	2,640	2,100	80%	
	区画街路	48	7・7・251	西尾線側道1号線	西尾市戸ヶ崎2丁目	西尾市寄住町柴草	800	800	100%
		49	7・7・252	西尾線側道2号線	西尾市寄住町柴草	西尾市道光寺町東縄	140	140	100%
		50	7・7・253	西尾線側道3号線	西尾市矢曾根町赤池	西尾市矢曾根町上前田	330	330	100%
		51	7・7・254	西尾線側道4号線	西尾市矢曾根町上前田	西尾市矢曾根町下前田	330	330	100%
		52	7・7・255	西尾線側道5号線	西尾市寄住町柴草	西尾市道光寺町東縄	140	140	100%
		53	7・6・401	西幡豆線	西尾市西幡豆町中屋敷	西尾市西幡豆町入前	450	390	87%
	計					202,220	136,780	67.6%	

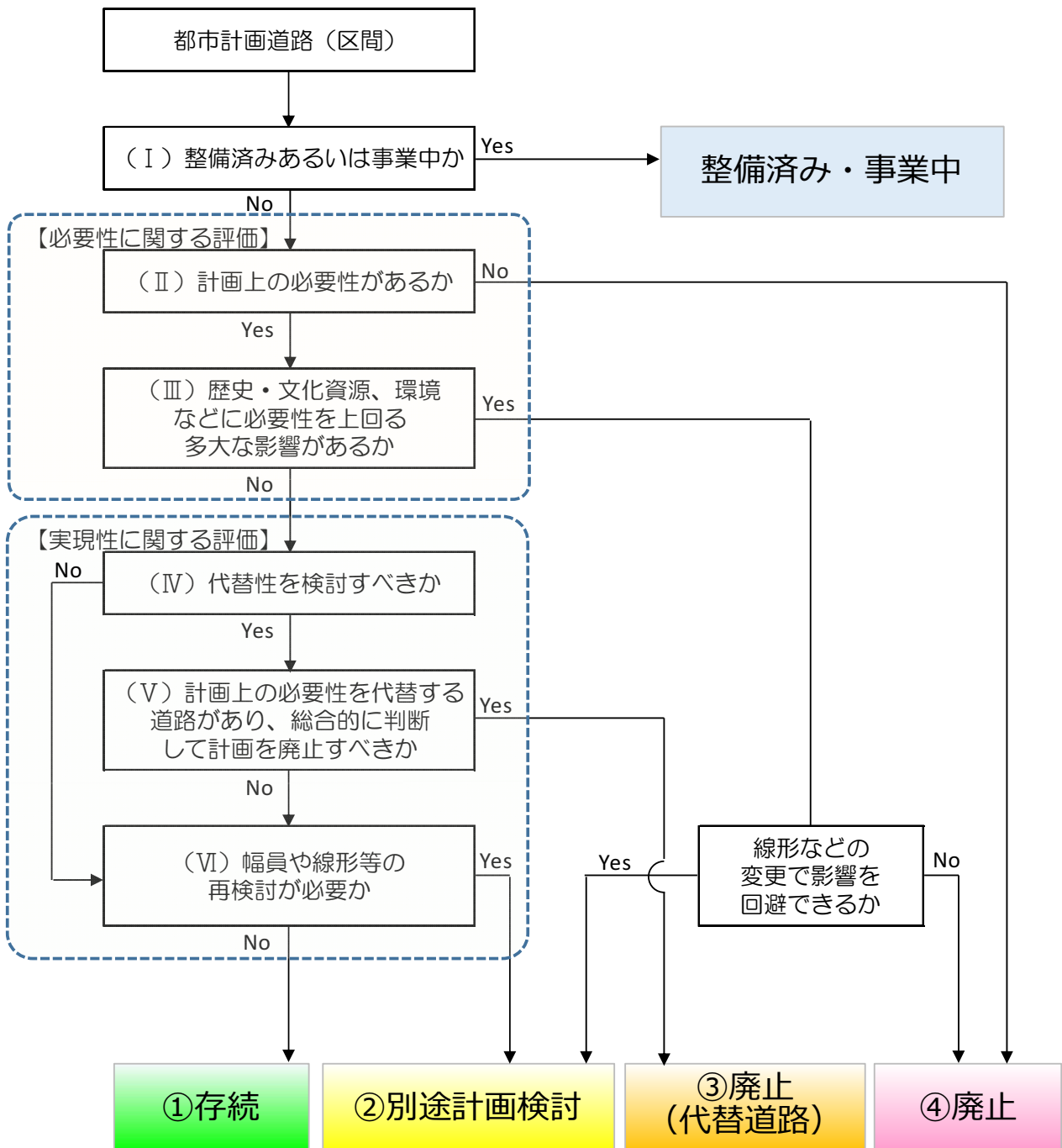
未整備路線

整備済み延長等データ：都市計画道路決定路線一覧表（平成31年4月現在）

### 3. 都市計画道路の見直しの検討の内容

#### 3-1 都市計画道路の見直しの検討フロー

西尾市の都市計画道路の見直しにあたっては、以下のフローに基づき検討を行いました。



※廃止については交通量推計により影響を検証

### 3-2 検討フローにおける各チェック項目の概要

都市計画道路の見直しの検討フローにおけるチェック項目は以下のとおりです。

#### ◆都市計画道路（区間）

- ・適宜、必要性などを検証する区間を設定  
※主要な道路との交差点、※区域区分\*の境界、整備済み区間の境界等を考慮

#### ◆チェック項目Ⅰ 整備済みあるいは事業中か

- ・整備済み、事業中の区間を確認することにより未着手区間を抽出

#### ◆チェック項目Ⅱ 計画上の必要性があるか

- ・未着手区間について、現時点において、計画上の必要性があるか否かを判断する。
- ・市街化区域\*⇒交通機能、空間機能、市街地形成機能より判断
- ・市街化調整区域\*⇒交通機能より判断  
※ただし、沿道における人口の集積状況などにより、空間機能、市街地形成機能を評価することもあり得る。

#### ◆チェック項目Ⅲ 歴史・文化資源、環境などに必要性を上回る多大な影響があるか

- ・計画上の必要性を大きく上回るデメリットがあるか否か。  
※ただし、計画の変更、廃止による周辺への影響を確認した上で判断

#### ◆チェック項目Ⅳ 代替性を検討すべきか(注)

- ・事業の見通しや周辺の道路状況などから代替性を検討すべきか。  
※事業の見通しについては、近接区間の整備状況や用地取得状況を考慮

#### ◆チェック項目Ⅴ 計画上の必要性を代替する道路があり、総合的に判断して計画を廃止すべきか

- ・計画上の必要性を代替し得る道路があるか否か
- ・代替道路\*や未着手区間の状況等を総合的に勘案  
※道路：今後整備する都市計画道路含む

#### ◆チェック項目Ⅵ 幅員や線形等の再検討が必要か

- ・技術的に計画どおりに道路築造することが可能か
- ・まちづくりなどの観点から、幅員や線形等の再検討が必要か

#### (注)【廃止(代替道路)について】

廃止（代替道路）は、対象路線に現道（既存道路）があり、その道路で代替が可能な場合（自路線での代替）と、現道が無い又は現道があっても、その道路では代替が不可能な場合、周辺道路を代替道路（他路線での代替）とする、2つのケースがあります。



3-3 路線の評価方法

(1) 必要性に関する評価

「愛知県都市計画道路見直し方針」を参考に、西尾市の評価項目、指標を設定しました。

(II) 計画上の必要性の有無

評価区域		カテゴリー	評価項目	指標		
市街化調整区域を対象 市街化区域を対象	市街化調整区域を対象	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	道路ネットワーク機能の確保	道路ネットワーク確保に資する道路	
				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	
				主要な施設へのアクセスの確保	市役所、主要な公共施設へのアクセス機能の有無	
					産業・物流拠点へのアクセス機能の有無	
					観光・レクリエーション拠点へのアクセス機能の有無	
					第2次または第3次救急医療施設*へのアクセス機能の有無	
					防災拠点へのアクセス機能の有無	
				交通結節機能*及び公共交通の支援	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	
					公共交通の導入計画の有無	
					歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援	通学路の指定の有無
	沿道に高齢者施設*や小中高等学校が立地しているか					
	ある程度の集落があり歩行者の需要が見込まれる道路の有無					
	(注)	空間機能	都市環境	都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し供給処理施設などの収容空間を確保するための空間機能	景観形成・都市緑化等	景観や都市緑化などの関連計画への位置づけの有無 電線類の地中化計画・共同溝*の整備計画への位置づけの有無
			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、地区の防災上問題のある地区を通過しているか	
		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	市街地の形成に資する道路	市街地の骨格を形成する道路 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 低未利用地*の市街化に資する道路	

(注) 市街化調整区域であっても、沿道における人口の集積状況などにより、空間機能、市街地形成機能の評価することもあり得る。

(III) 歴史、文化資源、環境などに必要性を上回る影響の有無

指標
計画上の必要性が認められた未着手区間について、計画どおりに道路を整備することにより、関連計画に位置づけられるような貴重な歴史・文化資源を損なったり、周辺環境を著しく害するといった必要性を大きく上回るデメリットがあるか否かを判断。

(2) 実現性に関する評価

「愛知県都市計画道路見直し方針」を参考に、西尾市の考え方を加味し代替道路の条件を設定しました。

(IV) 代替道路の条件

評価区域	カテゴリー		評価項目	指標	代替道路の条件			
市街化調整区域を対象	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	道路ネットワーク機能の確保	道路ネットワーク確保に資する道路	都市計画道路と同じ地域間を結ぶ道路を基本とするが、広域幹線軸の位置づけのある区間については代替する道路は無いものとする。 また、自路線を代替とする場合には、計画車線数に対し、現道車線数が少ない場合は代替性なしとする。			
			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	並行路線、当該区間の渋滞、何れにおいても何らかの整備がなされなければ渋滞解消には寄与しないものとし、自路線での代替、他路線での代替、いずれの場合も代替性なしとする。			
			主要な施設へのアクセスの確保	市役所、主要な公共施設へのアクセス機能の有無	都市計画道路と同じ施設・拠点に同じ方面からアクセス可能な2車線以上の道路とする。			
				産業・物流拠点へのアクセス機能の有無				
				観光・レクリエーション拠点へのアクセス機能の有無				
				第2次または第3次救急医療施設へのアクセス機能の有無				
				防災拠点へのアクセス機能の有無	都市計画道路と同じ施設・拠点に同じ地域からアクセス可能な道路とし、避難路として必要な幅員(8m以上)がある道路とする。			
			交通結節機能及び公共交通の支援	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	主要施設へのアクセスの確保(防災拠点へのアクセス機能を除く)と同様の判断方法。			
				公共交通の導入計画の有無	他路線では代替道路にならない。自路線において現道があり、既にバス路線がある場合には代替性ありとする。			
			歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援	通学路の指定の有無	都市計画道路と同じ施設にアクセス可能な道路とし、歩道が設置されている道路とする。 学校に直接アクセスする区間の通学路については、歩道のある道路とする。			
				沿道に高齢者施設や小中高等学校が立地しているか	都市計画道路と同じ施設にアクセス可能な道路とし、歩道が設置されている道路とする。			
				ある程度の集落があり歩行者の需要が見込まれる道路の有無	都市計画道路と同じ集落を通る道路とし、歩道が設置されている道路とする。			
			(注)	空間機能	都市環境 都市防災	景観形成・都市緑化等	景観や都市緑化などの関連計画への位置づけの有無	代替道路にならない。※既存計画変更により路線の位置付けがなくなる(見込み)の場合、評価項目から外れる。
							電線類の地中化計画・共同溝の整備計画への位置づけの有無	代替道路にならない。※既存計画変更により路線の位置付けがなくなる(見込み)の場合、評価項目から外れる。
					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、地区の防災上問題のある地区を通過しているか	延焼防止機能のある幅員12m以上の道路(※:道路構造令*の解説と運用)とする。	
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	市街地の形成に資する道路	市街地の骨格を形成する道路	周辺の都市計画道路、その他の現道で、道路密度(※)を確保できれば代替性ありと判断 ※住宅地:4km/k㎡、商業地:5~7km/k㎡、工業地:1~2km/k㎡(※:都市計画マニュアル*)				
			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	代替道路にならない。※既存計画変更により路線の位置付けがなくなる(見込み)の場合、評価項目から外れる。				
			低未利用地の市街化に資する道路	低未利用地を通過し、都市計画道路と同程度の幅員を持つ道路。				

(注) 市街化調整区域であっても、沿道における人口の集積状況などにより、空間機能、市街地形成機能を評価することもあり得る。

## 4. 都市計画道路の見直し（案）

---

### 4-1 各路線の見直し（案）結果一覧

検討の結果、見直し路線は28路線となり、区間ごとの評価の結果は、①存続が47区間、②別途計画検討が4区間、③廃止(代替道路)が16区間、④廃止が1区間となりました。

なお、荻原一色線（表中※1）、富好新田宮崎鳥羽線（表中※2）については、未整備区間に含まれた整備済み区間を含め、廃止区間とします。

次頁以降に各路線の見直し（案）結果一覧と路線図を示します。

（表中の■を自路線での代替、■を他路線での代替として表示しています。）

各路線の見直し（案）結果一覧（1/4）

見直し案の③廃止(代替道路)について、他路線 自路線

都市計画道路名	区間		見直し案	延長 (m)	計画 幅員 (m)	計画 車線 数	市街化区域 内外	道路現況				
	番号	枝番						整備 状況	現道 有無	現況 車線	現況 幅員 (m)	歩道 整備
西尾知多線	2	1	①存続	110	16	2	区域外	未整備	無し	-	-	-
	2	2	①存続	980	16	2	一部区域内	未整備	無し	-	-	-
安城一色線	4	1	①存続	600	16	2	区域内	未整備	有り	2	13	片側 歩道
	4	2	①存続	1,680	23	4	区域外	未整備	無し	-	-	-
	4	3	①存続	1,860	23	4	区域外	未整備	無し	-	-	-
	4	6	①存続	1,410	20	4	一部区域内	未整備	無し	-	-	-
	4	7	①存続	550	16	2	区域外	未整備	無し	-	-	-
	4	11	①存続	460	16	2	区域内	未整備	無し	-	-	-
岡崎一色線	7	3	③廃止 (代替道路)	1,450	16	2	区域外	未整備	有り	-	-	-
	7	5	①存続	1,680	16	2	区域外	未整備	無し	-	-	-
	7	6	①存続	1,210	16	2	一部区域内	未整備	無し	-	-	-
荻原一色線	8	1	①存続	610	16	2	区域内	未整備	無し	-	-	-
	8	3	③廃止 (代替道路)	560	16	2	区域内	未整備	有り	2	11.2	両側 歩道
	8	4	③廃止 (代替道路)	360	16	2	一部区域内	未整備	有り	2	11.3	両側 歩道
	8	5	整備済	390	12	2	区域外	整備済	有り	2	12	片側 歩道
	8	6	③廃止 (代替道路)	1,000	12	2	区域外	未整備	有り	2	10	片側 歩道
	8	7	整備済	300	12	2	区域外	整備済	有り	2	12	両側 歩道
	8	8	③廃止 (代替道路)	620	12	2	区域外	未整備	有り	2	10.7	片側 歩道

※1

各路線の見直し（案）結果一覧（2/4）

見直し案の③廃止(代替道路)について、他路線 白路線

都市計画道路名	区間		見直し案	延長 (m)	計画 幅員 (m)	計画 車線 数	市街化区域 内外	道路現況				
	番号	枝番						整備 状況	現道 有無	現況 車線	現況 幅員 (m)	歩道 整備
衣浦蒲郡線	9	3	①存続	200	29	4	区域内	未整備	有り	2	23	両側 歩道
	9	5	①存続	210	29	4	区域外	未整備	有り	2	13.5	両側 歩道
	9	8	①存続	5,200	18	2	区域外	未整備	有り	2	18	両側 歩道 (一部 未整備)
吉良南北線	10	1	①存続	590	12	2	区域外	未整備	無し	—	—	—
	10	3	③廃止 (代替道路)	790	16	2	一部区域内	未整備	無し	—	—	—
国道247号線	12	1	①存続	2,070	16	2	区域内	未整備	一部有り	—	8	—
	12	2	①存続	930	16	2	一部区域内	未整備	有り	2	10.1	片側 歩道
	12	5	①存続	2,020	16	2	一部区域内	未整備	有り	2	11	片側 歩道
	12	6	②別途 計画検討	1,720	23-29	4	一部区域内	未整備	無し	—	—	—
	12	7	①存続	870	16	2	区域外	未整備	無し	—	—	—
	12	8	①存続	600	16	2	区域外	未整備	有り	2	11	両側 歩道
	12	10	①存続	1,070	16	2	一部区域内	未整備	有り	2	14	両側 歩道
豊田西尾線	14	1	①存続	330	16	2	区域内	未整備	無し	—	—	—
西尾安城線	15	1	①存続	190	12	2	区域外	未整備	有り	2	13.05	両側 歩道
西尾吉良線	16	1	①存続	570	16	2	区域外	未整備	一部有り	—	11	—
	16	3	①存続	1,400	16	2	一部区域内	未整備	一部有り	—	10.7	—
	16	4	②別途 計画検討	1,470	23	4	区域外	未整備	無し	—	—	—
	16	5	②別途 計画検討	1,410	23	4	区域外	未整備	有り	2	8.2	両側 歩道 (狭い)
	16	6	②別途 計画検討	1,730	23	4	区域外	未整備	無し	—	—	—
	16	7	③廃止 (代替道路)	1,000	23-29	4	一部区域内	未整備	無し	—	—	—

各路線の見直し（案）結果一覧（3/4）

見直し案の③廃止(代替道路)について、他路線 自路線

都市計画道路名	区間		見直し案	延長 (m)	計画 幅員 (m)	計画 車線 数	市街化区域 内外	道路現況				
	番号	枝番						整備 状況	現道 有無	現況 車線	現況 幅員 (m)	歩道 整備
西尾口線	17	3	③廃止 (代替道路)	770	18	2	区域内	未整備	有り	2	12	両側 歩道
	17	4	③廃止 (代替道路)	800	18	2	区域外	未整備	有り	2	12	両側 歩道
	17	5	③廃止 (代替道路)	950	18	2	区域外	未整備	有り	2	10	歩道 無し
西尾新川港線	18	2	①存続	450	12	2	区域外	未整備	有り	2	12.5	歩道 無し
	18	7	①存続	700	18	2	区域内	未整備	有り	2	12	両側 歩道
碧南西尾線	20	4	①存続	200	16	2	区域内	未整備	有り	2	16.4	両側 歩道
岡山富田線	22	1	③廃止 (代替道路)	760	16-22	2	一部区域内	未整備	無し	—	—	—
	22	2	①存続	850	16	2	区域内	未整備	有り	2	7.7	一部 有り
木田吹貫線	23	1	③廃止 (代替道路)	420	16	2	区域内	未整備	有り	2	8.1	歩道 無し
	23	2	①存続	210	12	2	区域内	未整備	有り	2	6.6	歩道 無し
	23	4	③廃止 (代替道路)	170	12	2	区域外	未整備	有り	2	8	片側 歩道、 部分的 別線
楠村線	24	1	①存続	1,070	16	2	区域内	未整備	有り	2	10.8	一部 有り
	24	2	①存続	400	16	2	区域内	未整備	有り	—	6.2	—
蛇山線	25	2	①存続	220	16	2	区域外	未整備	有り	2	7.6	歩道 無し
富好新田 宮崎鳥羽線	26	2	③廃止 (代替道路)	950	12	2	区域外	未整備	有り	2	10.2	一部 有り
	26	3	整備済	180	12	2	区域内	整備済	有り	2	12	両側 歩道
	26	4	③廃止 (代替道路)	290	12-15	2	区域内	未整備	有り	2	8.3	片側 歩道

※2

各路線の見直し（案）結果一覧（4/4）

見直し案の③廃止(代替道路)について、他路線 自路線

都市計画道路名	区間		見直し案	延長 (m)	計画 幅員 (m)	計画 車線 数	市街化区域 内外	道路現況				
	番号	枝番						整備 状況	現道 有無	現況 車線	現況 幅員 (m)	歩道 整備
中町通線	35	2	①存続	260	12	2	区域内	未整備	有り	2	8.9	片側 歩道
	35	4	①存続	230	18	2	区域内	未整備	有り	2	18	両側 歩道
	35	5	①存続	230	18	2	区域内	未整備	有り	1	6.5	歩道 無し
田貫徳永線	36	6	①存続	1,030	18-20	2	区域内	未整備	有り	2 (一部1 車線)	12	両側 歩道 (一部 無し)
開正池田線	38	2	①存続	150	16	2	区域外	未整備	無し	—	—	—
上横駅前線	41	1	①存続	160	16	2	区域内	未整備	有り	1	5.5	歩道 無し
吉田駅前線	43	2	③廃止 (代替道路)	130	16	2	区域内	未整備	有り	1	5.9	歩道 無し
吉田荻原線	44	1	①存続	690	16-22	2	区域外	未整備	無し	—	—	—
	44	2	①存続	1,470	16	2	区域外	未整備	有り	2	9.5	片側 歩道
	44	4	④廃止	1,850	16	2	区域外	未整備	有り	2	6.5	歩道 無し
中部幹線	45	3	①存続	770	12	2	区域内	未整備	有り	2	6	歩道 無し
幡豆海岸通線	46	1	①存続	1,320	10	2	一部区域内	未整備	一部有り	1	5.5	—
	46	3	①存続	320	10	2	区域内	未整備	有り	1	4.2	—
	46	5	①存続	900	10	2	区域外	未整備	有り	1 (一部2 車線)	9.2	歩道 無し
東幡豆臨港線	47	2	①存続	540	10	2	区域内	未整備	有り	2 (一部1 車線)	12.3	両側 歩道 (一部 無し)
西幡豆線	53	1	①存続	60	8	2	区域内	未整備	有り	1	4.8	歩道 無し

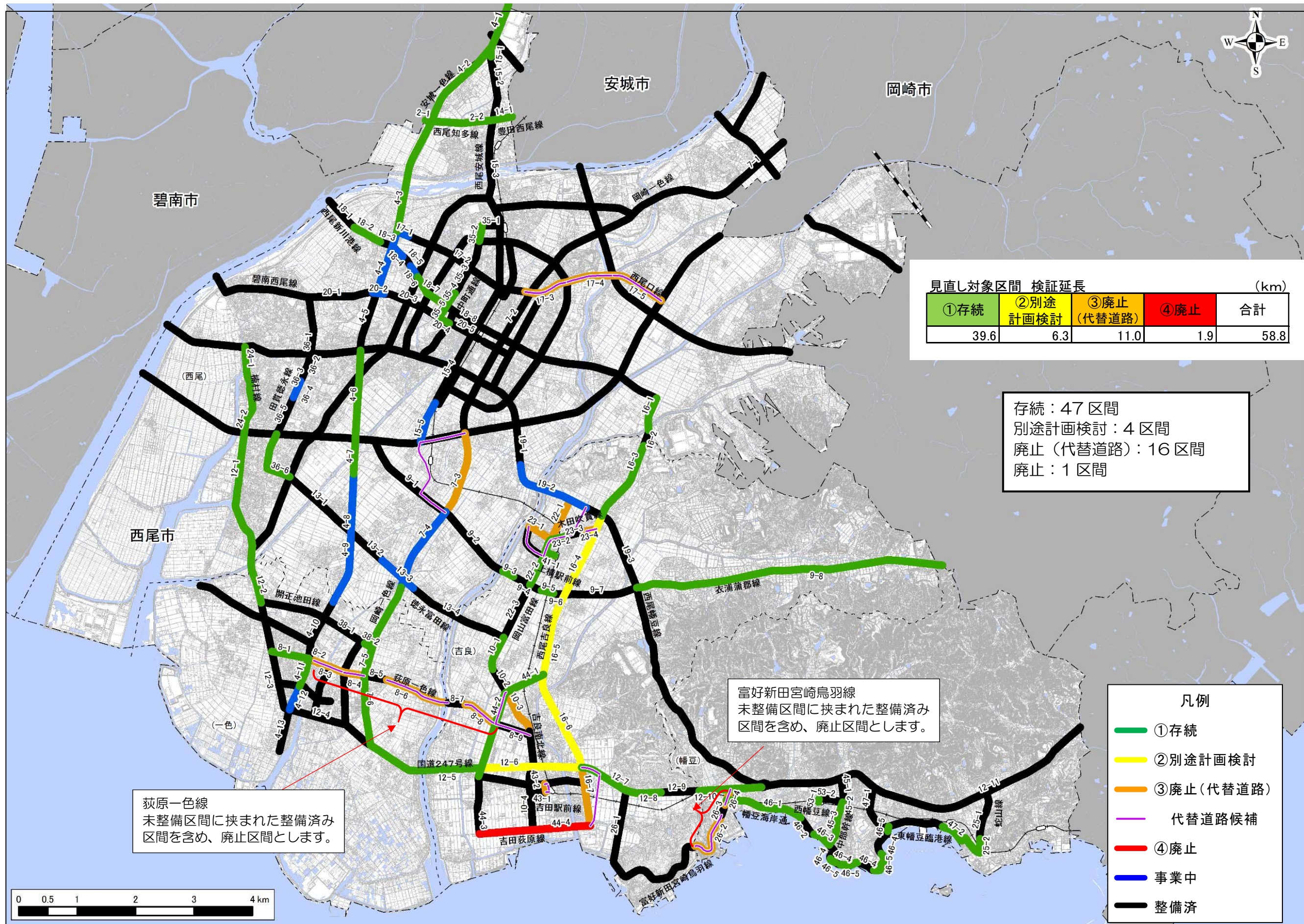


図4.1 見直し(案)路線図

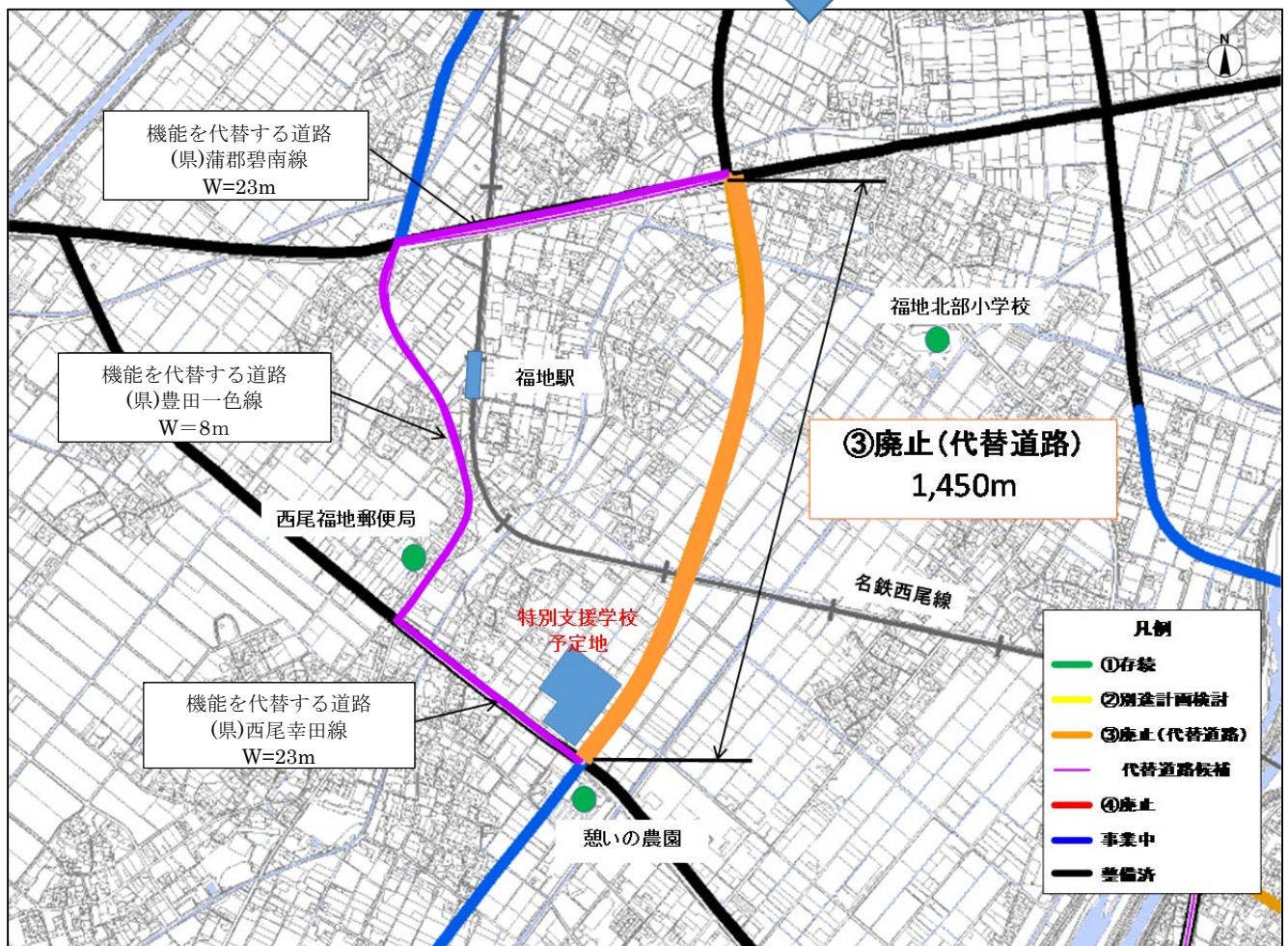
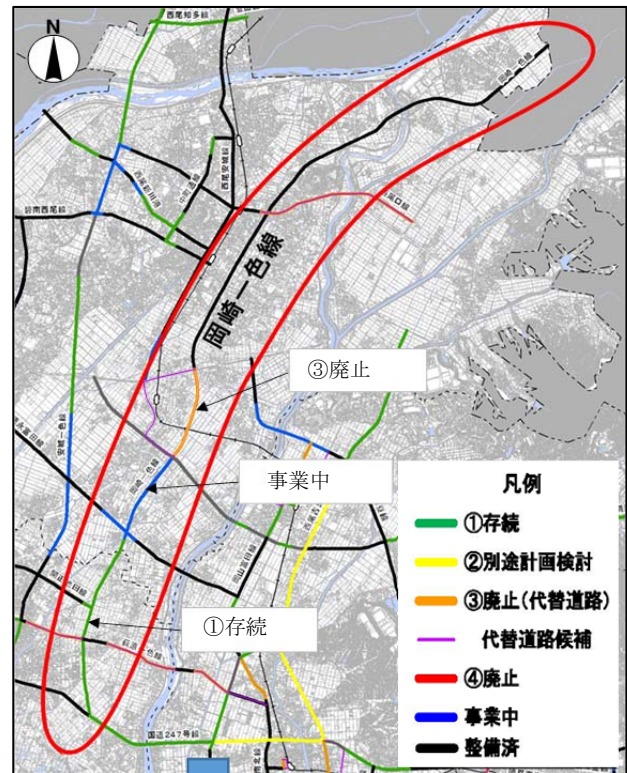


#### 4-2 見直し（案）における廃止及び変更検討区間の詳細

##### ◆岡崎一色線 [③廃止（代替道路）]

当該区間は、細池町十良山から須勝町流地内までの未整備区間約 1,450m について、「都市幹線道路としての道路ネットワーク機能確保」及び「主な施設である憩いの農園へのアクセスの確保」の点から計画上の必要性がありました。が、周辺道路（（県）蒲郡碧南線、（県）豊田一色線、（県）西尾幸田線）によって、計画路線が持つ機能の代替性が確保されると判断されたため、当該区間を「廃止」（代替道路）することとしました。

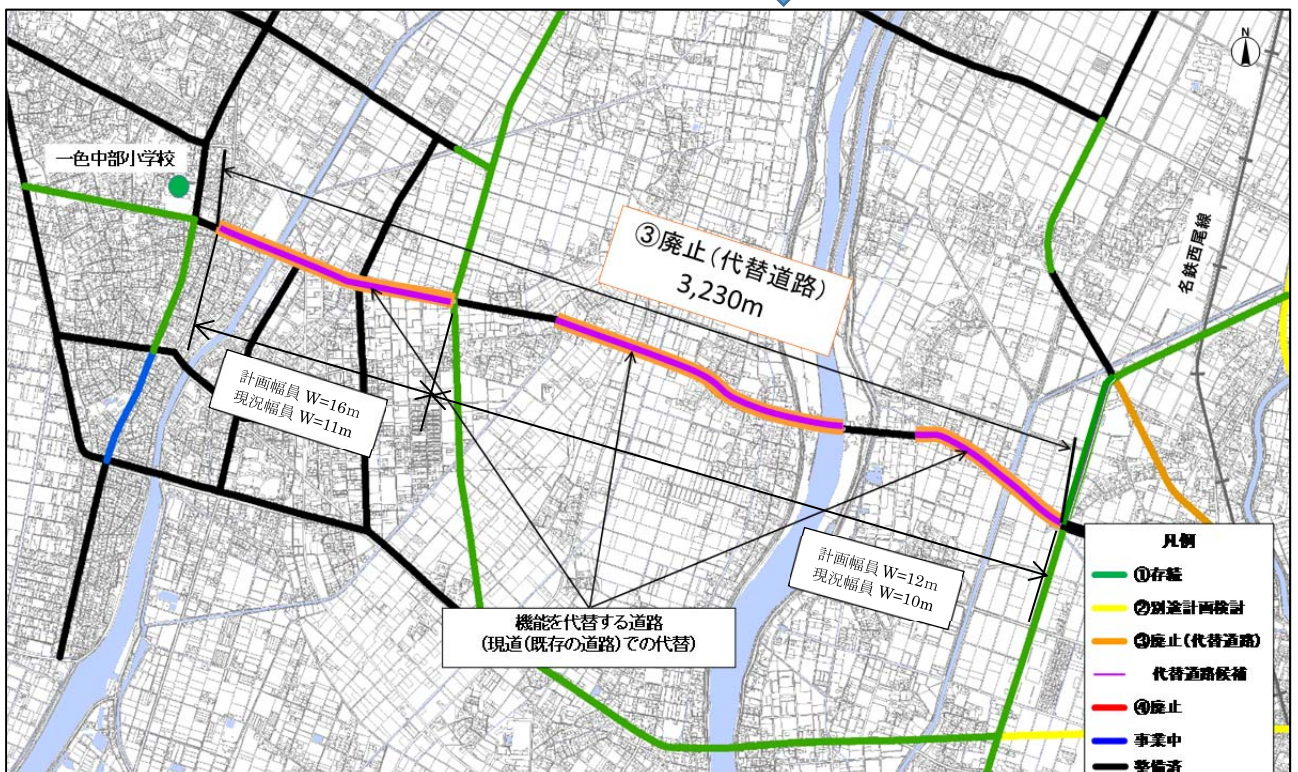
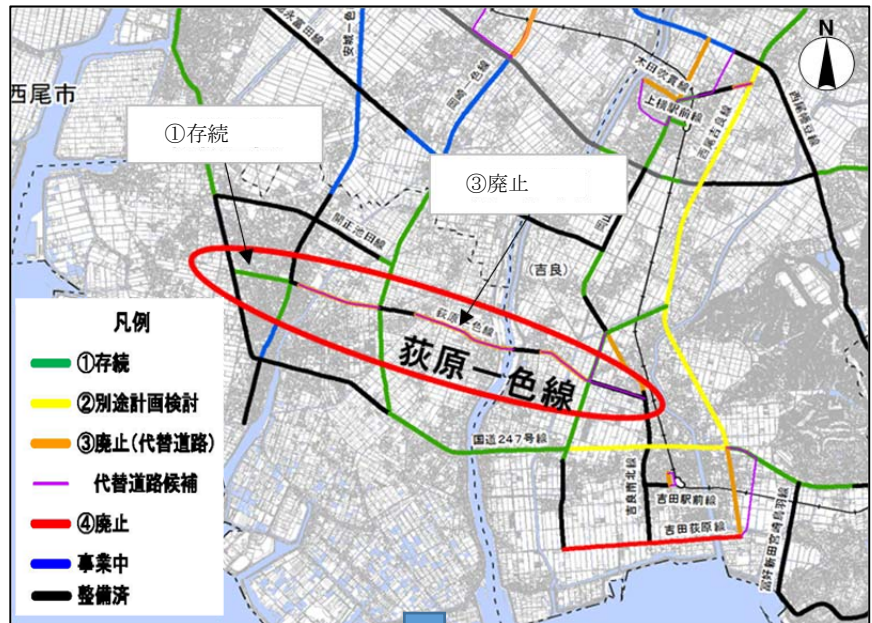
残りの未整備 2,890m については、「道路ネットワーク機能確保」の点から代替性が確保出来ないため、事業「存続」とします。



◆荻原一色線 [③廃止(代替道路)]

当該廃止区間は計画上の必要性において、「都市幹線道路としての道路ネットワーク機能確保」及び「指定緊急避難場所・指定避難所(一色中部小学校)へのアクセスの確保」、「一色中部小学校へのアクセスのための歩行者自転車の安全で円滑な移動の支援」、「都市幹線道路としての市街地の骨格形成機能」の点から計画上の必要性があると判定されましたが、2車線の現道があり両側歩道も設置されていること、周辺道路密度が高いことなどから、計画路線が持つこれらの機能の代替性が確保されると判断し、未整備区間約2,540mに挟まれた整備済区間を含む約3,230mについて、都市計画を「廃止」することとします。

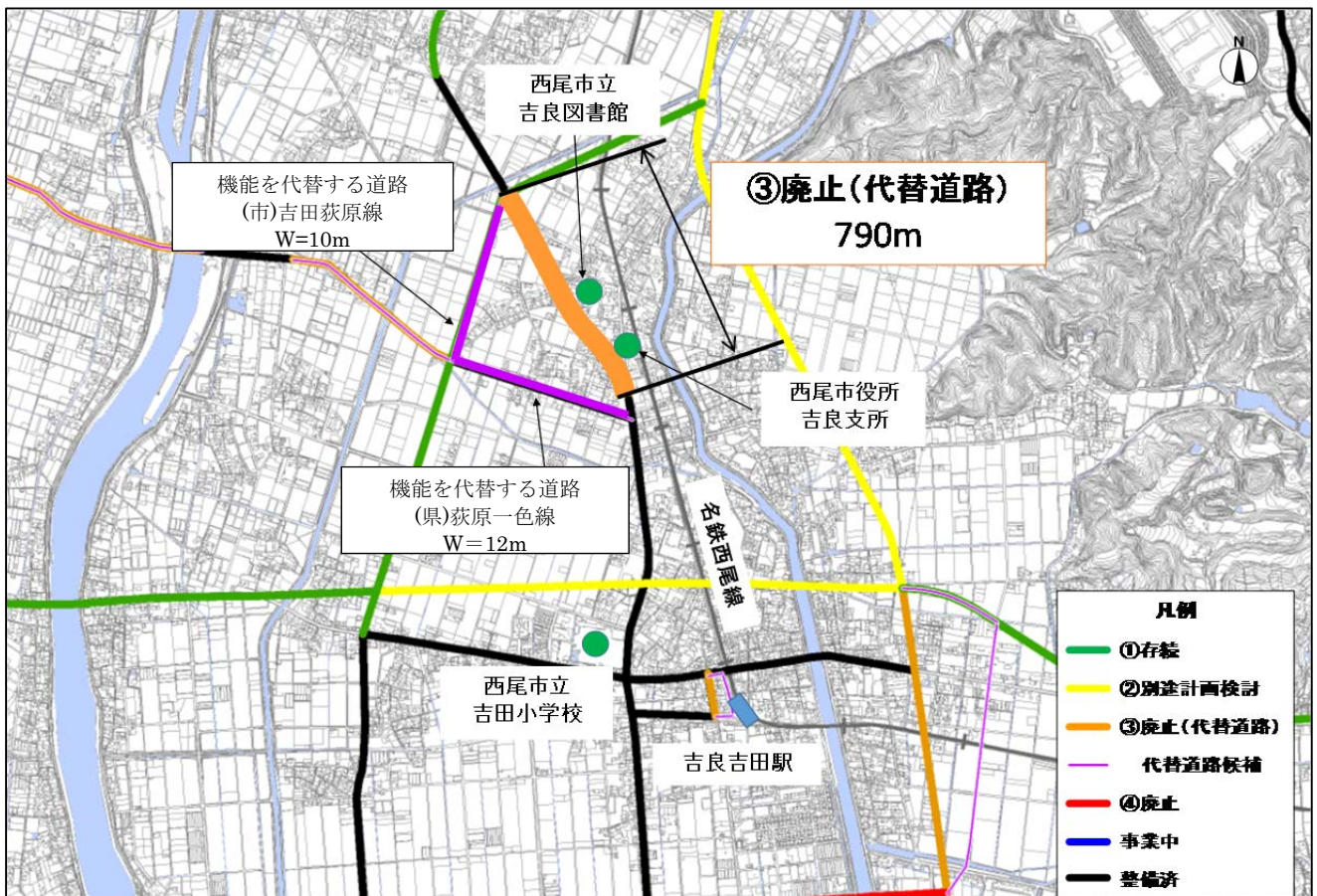
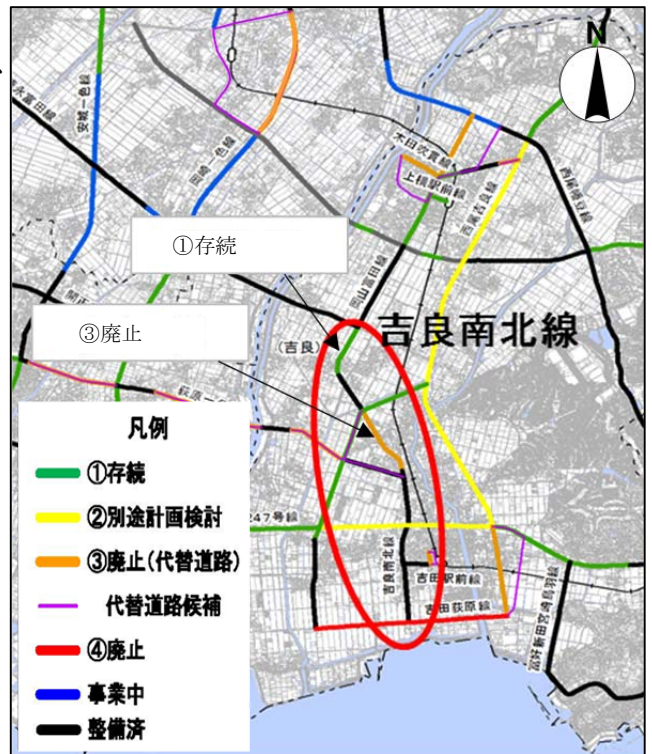
残りの未整備区間610mについては、「指定緊急避難場所・指定避難所(一色中部小学校)へのアクセスの確保」の点から代替性が確保出来ないため、事業「存続」とします。



◆吉良南北線 [③廃止(代替道路)]

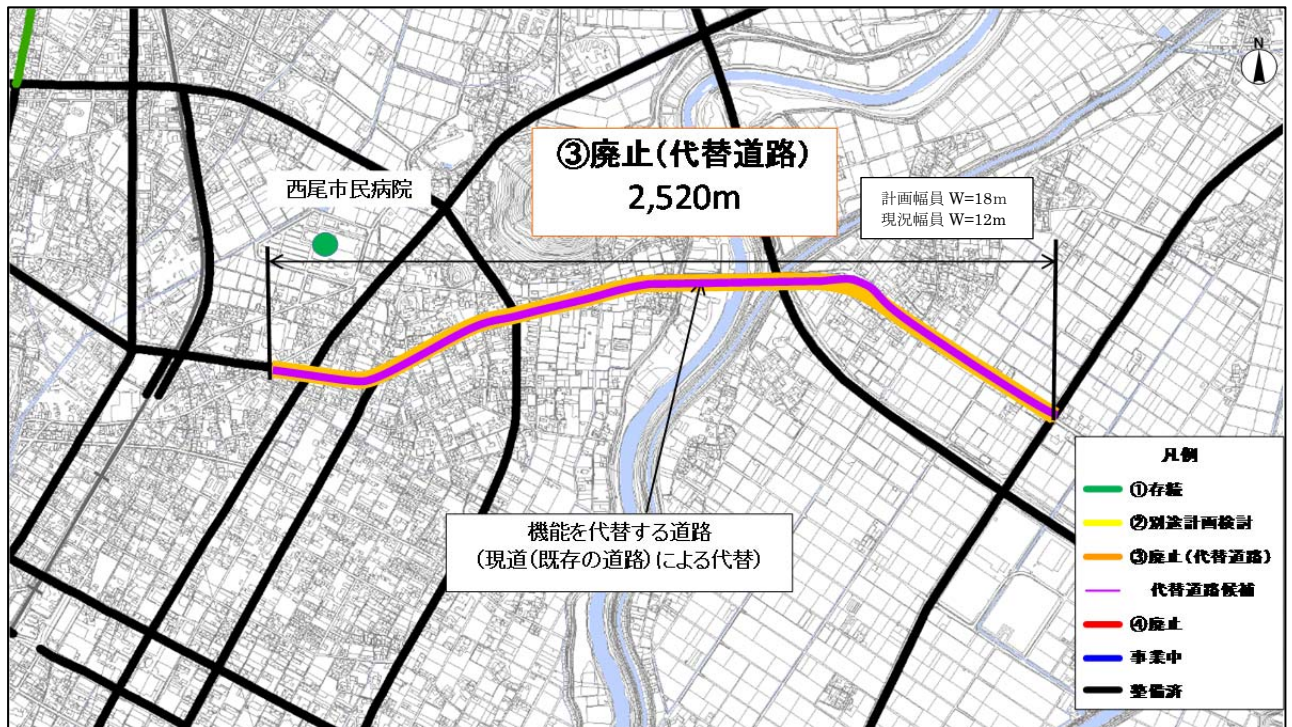
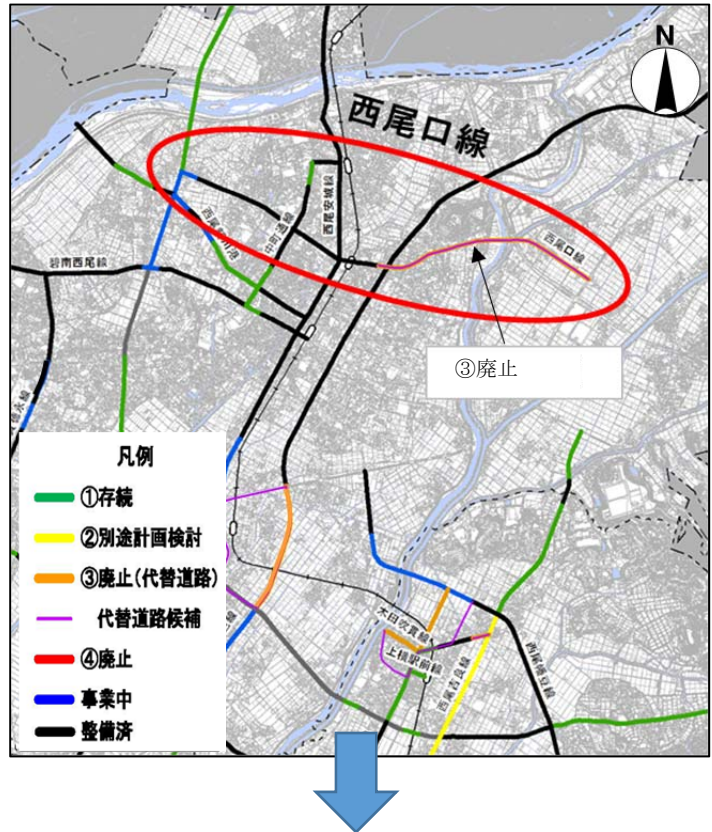
当該廃止区間は計画上の必要性において、「都市幹線道路としての道路ネットワーク機能の確保」、「主要な施設である西尾市役所吉良支所、西尾市立吉良図書館へのアクセスの確保」、「荻原小学校へのアクセスのための歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援」、「住環境再生地域内における都市防災に資する道路」、「都市幹線道路としての市街地の骨格形成」の点から計画上の必要性があると判定されましたが、いずれの機能も周辺路線(県)荻原一色線、(市)吉田荻原線)によって計画路線が持つこれらの機能の代替性が確保されると判断し、未整備区間約790mについて、都市計画を「廃止」することとします。

残りの未整備区間590mについては、「都市幹線道路としての道路ネットワーク機能の確保」、「主要な施設である西尾市役所吉良支所、西尾市立吉良図書館へのアクセスの確保」に資する機能の代替性が確保出来ないため、事業「存続」とします。



◆西尾口線 [③廃止（代替道路）]

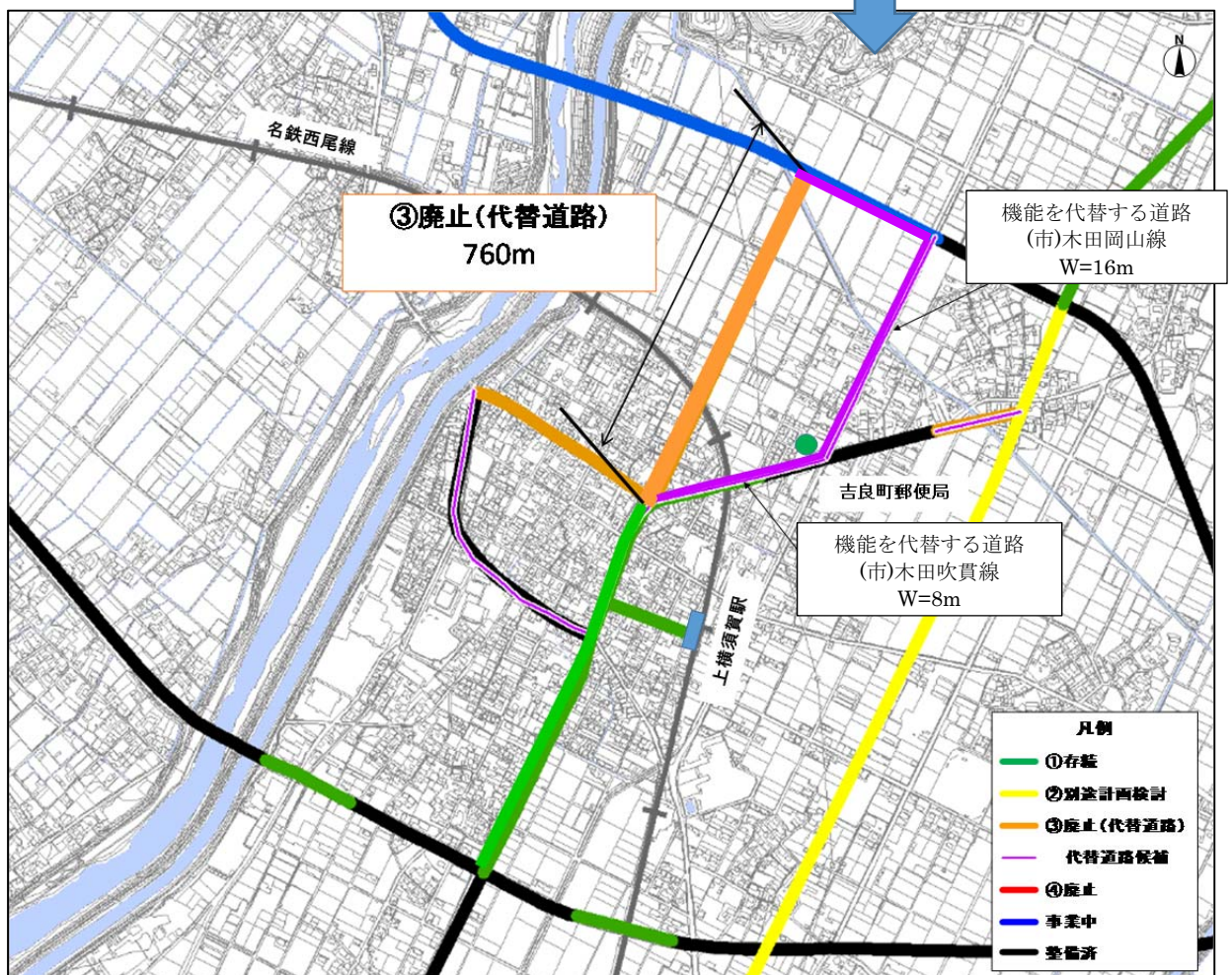
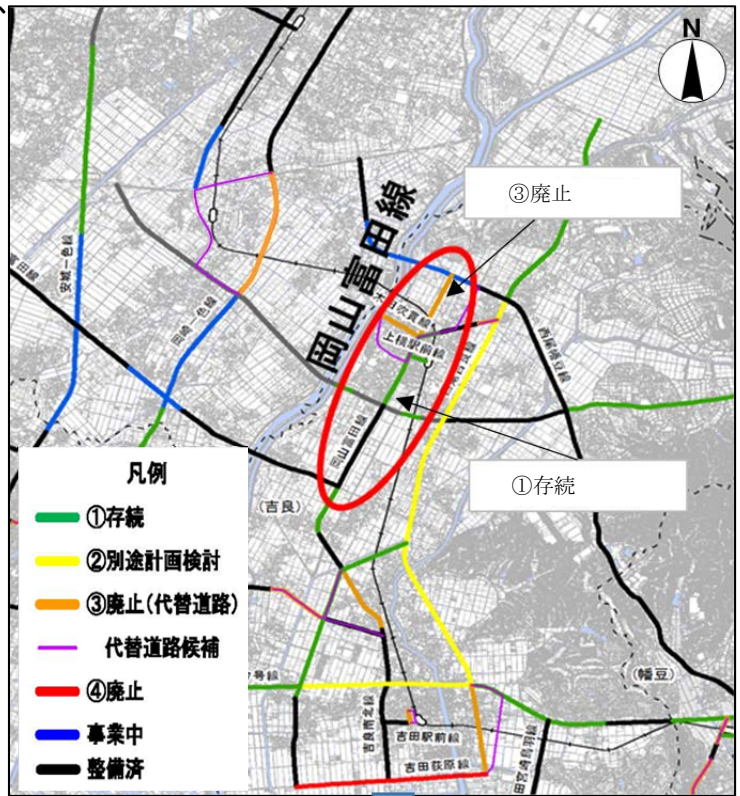
当該廃止区間は計画上の必要性において、「都市幹線道路としての道路ネットワーク機能の確保」、「交通結節機能点となる国道23号小島ICへのアクセス」、「通学路における歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援」、「住環境再生地域内における都市防災に資する道路」、「都市幹線道路としての市街地の骨格形成」、「沿線の低未利用地の市街化」の点から計画上の必要性があると判定されましたが、いずれの機能も2車線の現道によって計画路線が持つこれらの機能の代替性が確保されると判断し、未整備区間約2,520mについて、都市計画を「廃止」することとします。



◆岡山富田線 [③廃止(代替道路)]

当該廃止区間は計画上の必要性において、「通学路における歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援」、「住環境再生地域内における都市防災に資する道路」、「地区・補助幹線道路としての市街地の骨格形成機能」の点から計画上の必要性があると判定されましたが、いずれの機能も周辺道路（(市)木田吹貫線及び(市)木田岡山線）によって計画路線が持つこれらの機能の代替性が確保されると判断し、未整備区間約760mについて、都市計画を「廃止」することとします。

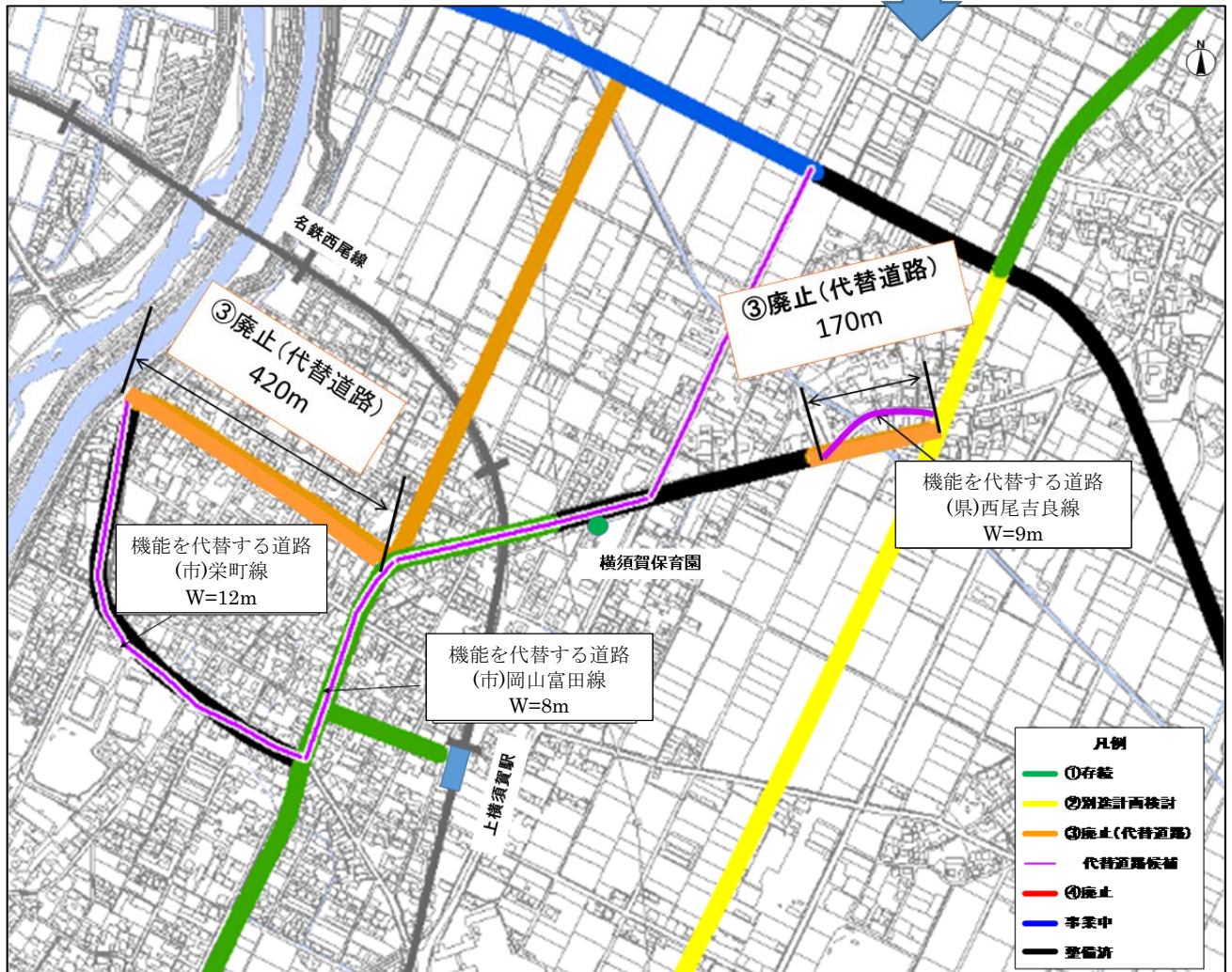
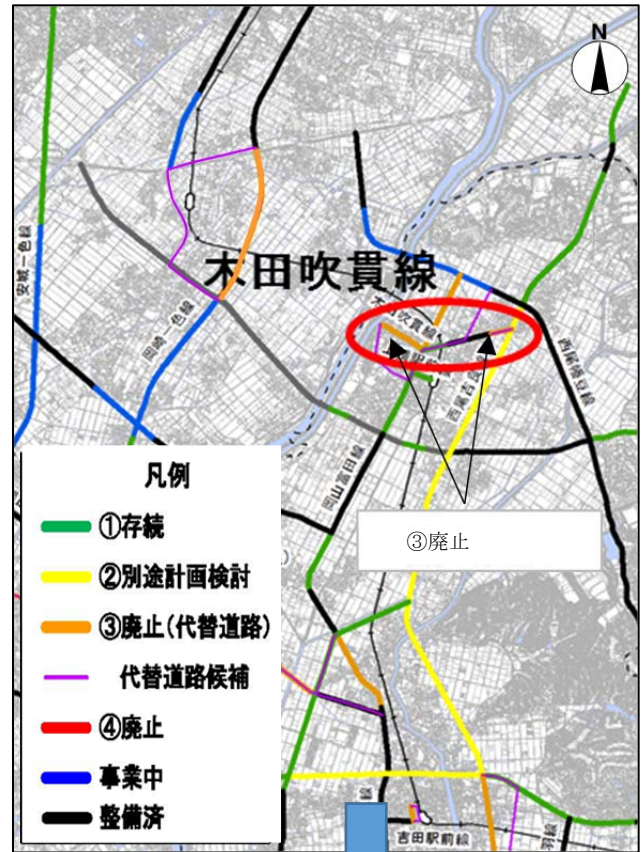
残りの未整備区間850mについては、「通学路における歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援」、「住環境再生地域内における都市防災に資する道路」、「沿線の低未利用地の市街化に資する」機能の代替性が確保出来ないため、事業「存続」とします。



◆木田吹貫線 [③廃止（代替道路）]

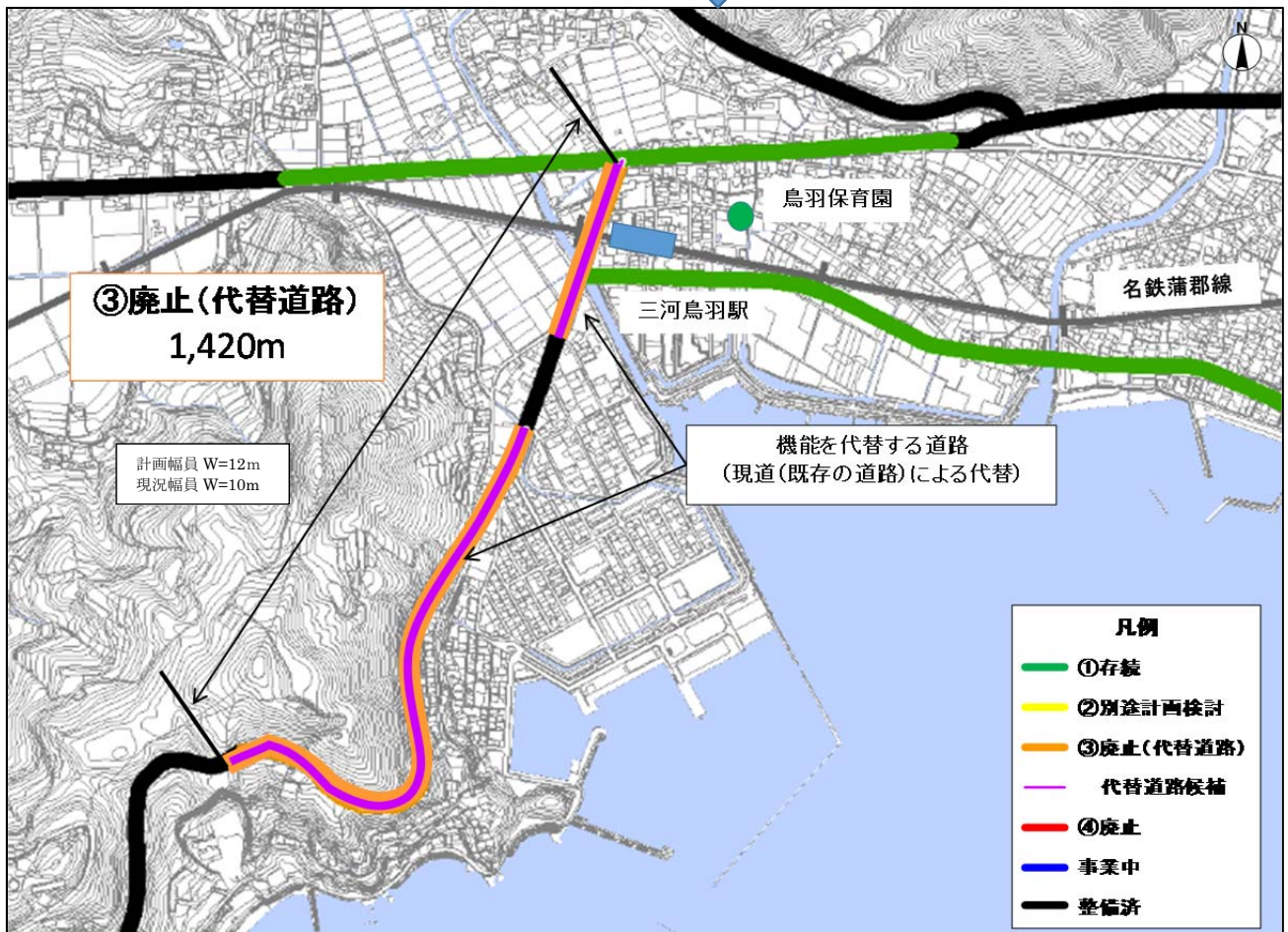
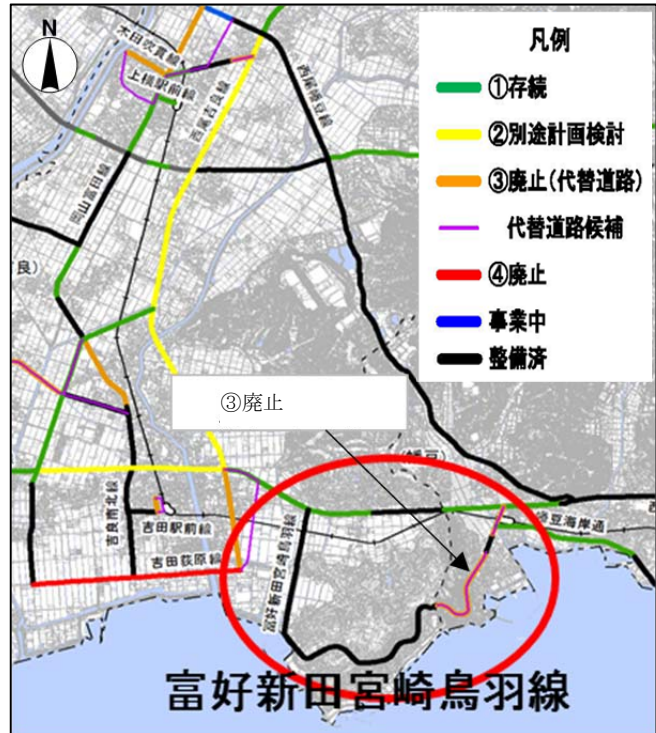
当該廃止区間は計画上の必要性において、「通学路における歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援」、「住環境再生地域内における都市防災に資する道路」、「地区・補助幹線道路としての市街地の骨格形成機能」の点から計画上の必要性があると判定されましたが、いずれの機能も現道や並行する道路（(市)栄町線、(市)岡山富田線、(県)西尾吉良線）によって計画路線が持つこれらの機能の代替性が確保されると判断し、未整備区間約590mについて、都市計画を「廃止」することとしました。

残りの未整備区間210mについては、「通学路における歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援」、「住環境再生地域内における都市防災に資する道路」としての機能の代替性が確保出来ないため、事業「存続」とします。



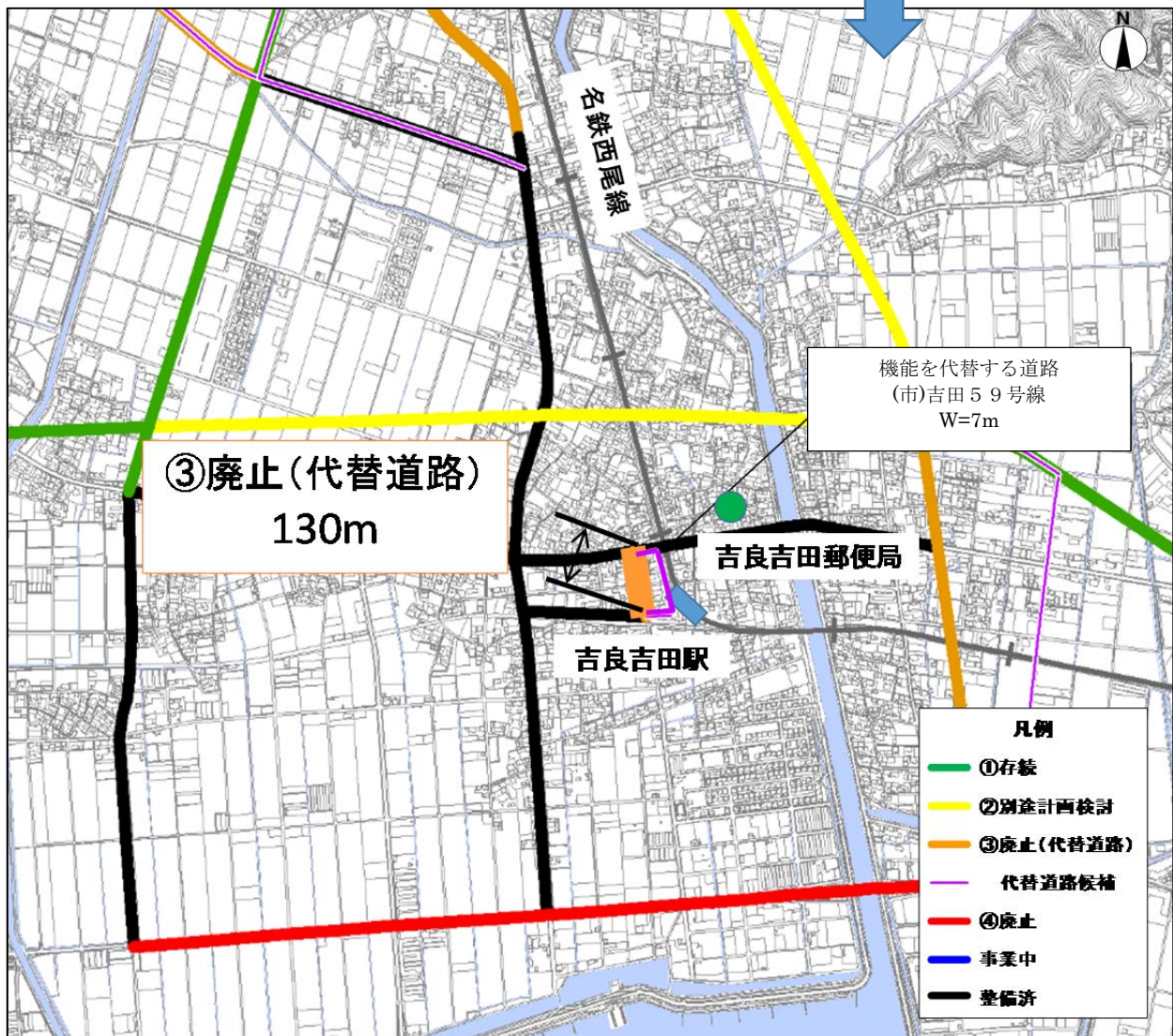
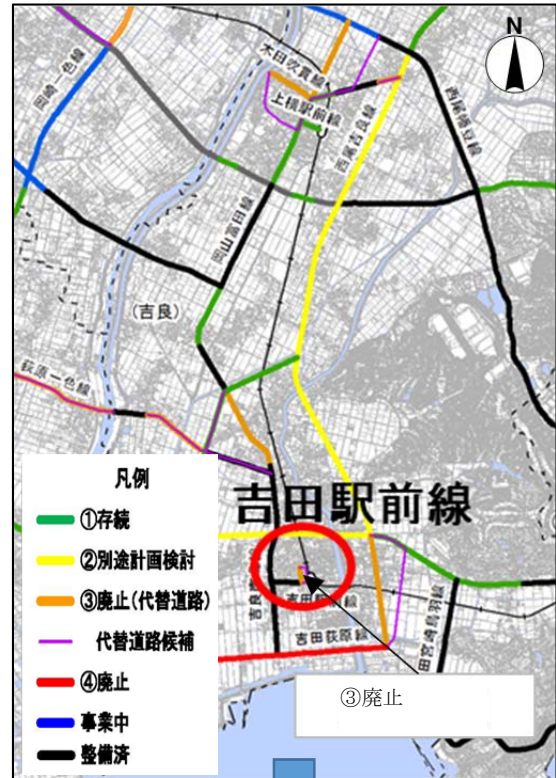
◆富好新田宮崎鳥羽線 〔③廃止（代替道路）〕

当該廃止区間は計画上の必要性において、「主要な観光拠点である宮崎海岸へのアクセスの確保」、「交通結節点となる三河鳥羽駅へのアクセスの確保」、「通学路における歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援」、「地区・補助幹線としての市街地の骨格形成」の点から計画上の必要性があると判定されましたが、いずれの機能も2車線の現道によって計画路線が持つこれらの機能の代替性が確保されると判断し、未整備区間約1,240mに挟まれた整備済区間を含む約1,420mについて、都市計画を「廃止」することとします。



◆吉田駅前線 [③廃止（代替道路）]

当該廃止区間は計画上の必要性において、「通学路における歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援」、「住環境再生地域内における都市防災に資する道路」、「地区・補助幹線道路としての市街地の骨格形成」の点から計画上の必要性があると判定されましたが、並行する現道（（市）吉田59号線）によって、計画路線が持つこれらの機能の代替性が確保されると判断し、未整備区間約130mについて、都市計画を「廃止」することとします。



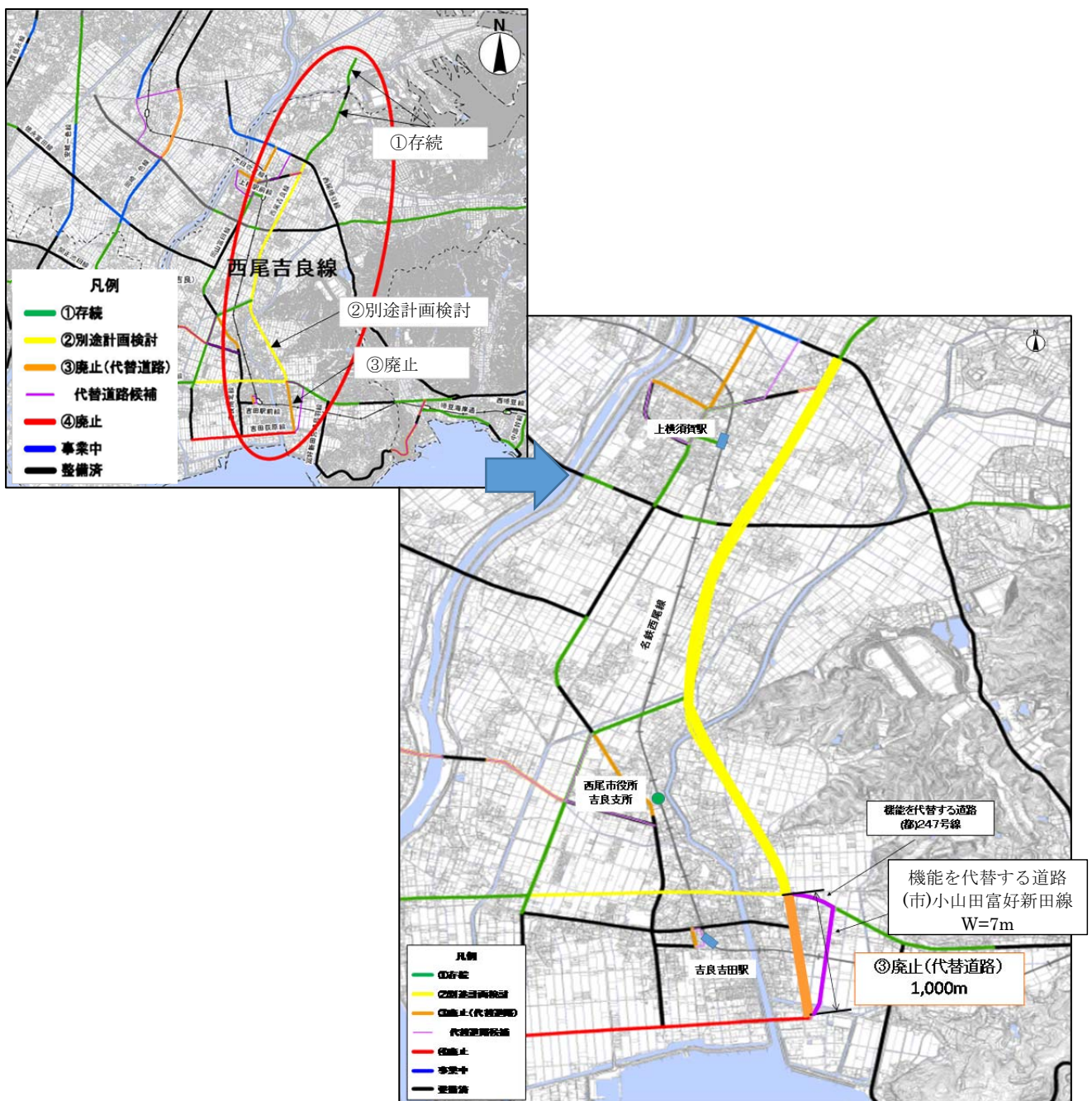


◆西尾吉良線 [③廃止(代替道路)]

当該廃止区間は計画上の必要性において、「工業地域、準工業地域へのアクセスの確保」、「住環境再生地域内における都市防災に資する道路」、「都市幹線道路としての市街地の骨格形成機能」の点から計画上の必要性があると判定されましたが、いずれの機能も並行する現道（(都)247号線、(市)小山田富好新田線）によって計画路線が持つこれらの機能の代替性が確保されると判断し、未整備区間約1,000mについて、都市計画を「廃止」することとします。

また、吉良町木田殿貝戸から吉良町富好新田井戸後までの約4,610m区間においては、交通量推計結果から、交通容量に余裕があると判断されたため、この区間の計画車線数を4車線から2車線に変更することとします（市としての考え方を示したものであり関係機関との調整結果にも基づくものではありません）。

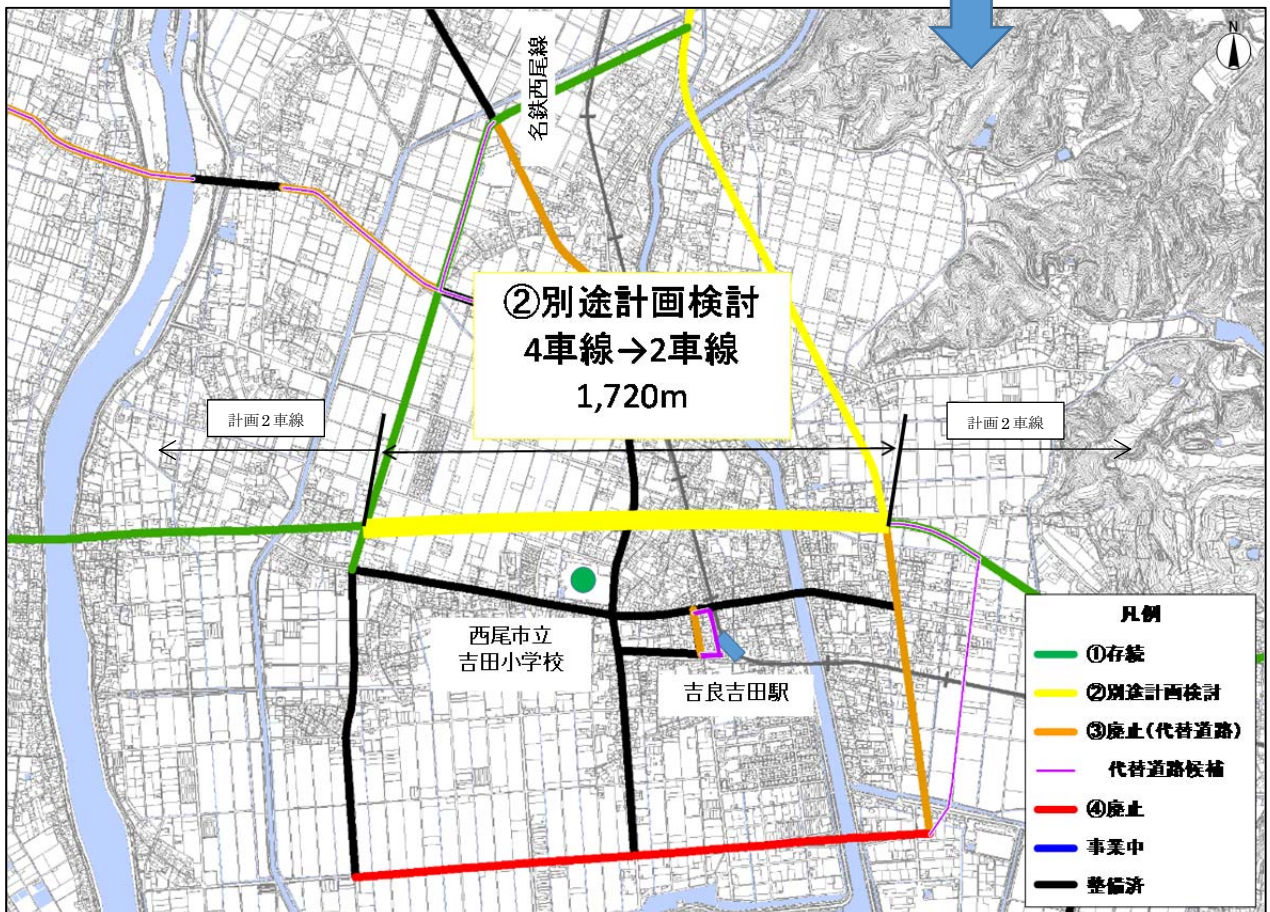
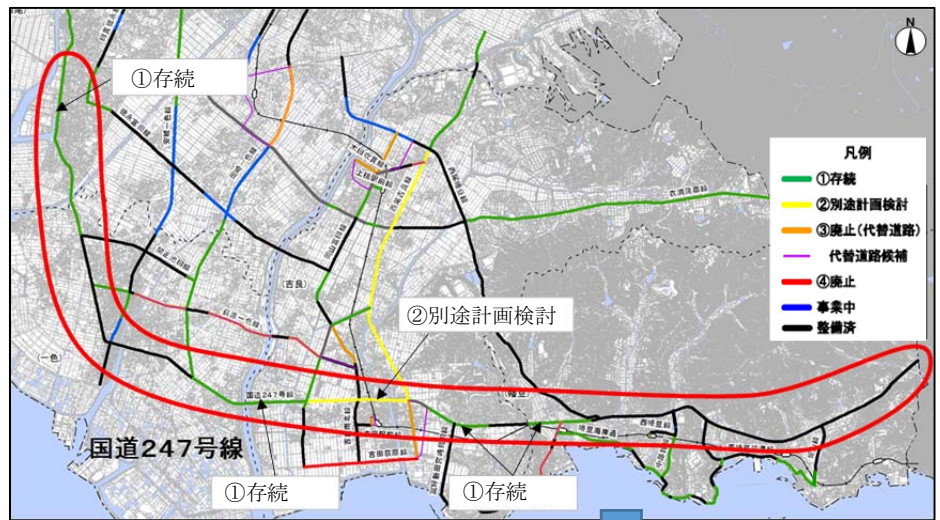
残りの未整備区間1,970mについては、「工業地域へのアクセスの確保」の点から代替性が確保出来ないため、事業「存続」とします。



◆国道247号線 [②別途計画検討]

当該計画変更区間は「広域幹線軸としての道路ネットワーク機能の確保」、「主要な施設や地域である工業地域、準工業地域、寺津漁港へのアクセスの確保」、「通学路における歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援」、「沿線の低未利用地の市街化」、「住環境再生地域内における都市防災に資する機能」の点から必要性のある区間であり、「道路ネットワーク機能の確保」、「歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援」、「都市防災に資する機能」において代替性が確保出来ない区間です。一方、交通量推計によると、交通容量に余裕があると判断されたため、この区間の計画車線数を4車線から2車線に計画変更を行います（市としての考え方を示したものであり関係機関との調整結果にも基づくものではありません）。

残りの未整備区間  
7,560mについては、「道路ネットワーク機能の確保」、「主要な施設や地域へのアクセスの確保」、「歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援」、「低未利用地の市街化」に資する機能の代替性が確保出来ないため、事業「存続」とします。



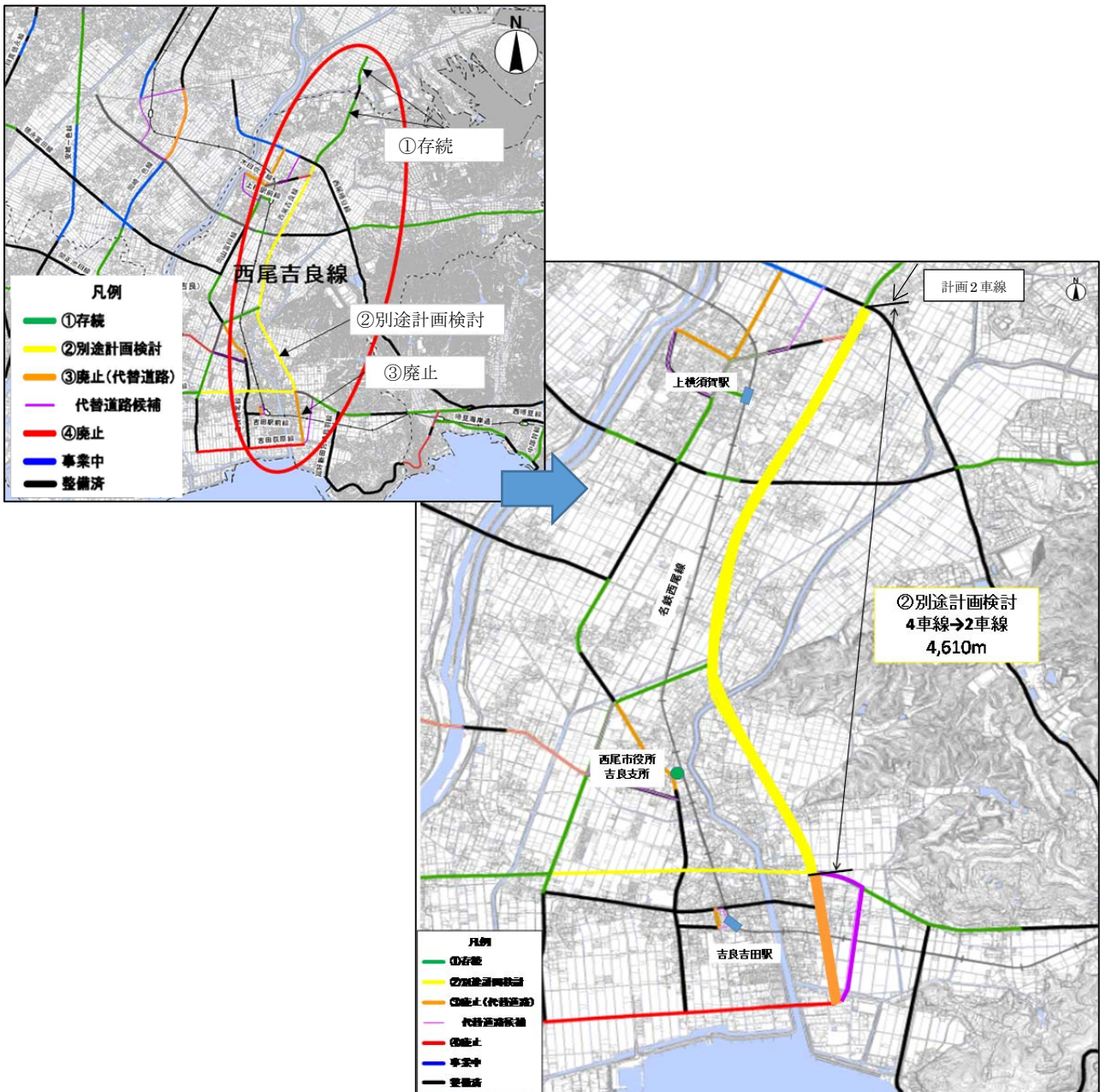
◆西尾吉良線 [②別途計画検討]

当該廃止区間は計画上の必要性において、「工業地域、準工業地域へのアクセスの確保」、「住環境再生地域内における都市防災に資する道路」、「都市幹線道路としての市街地の骨格形成機能」の点から計画上の必要性があると判定されました。

吉良町木田殿貝戸から吉良町富好新田井戸後までの約 4,610m 区間においては、交通量推計結果から、交通容量に余裕があると判断されたため、この区間の計画車線数を 4 車線から 2 車線に変更することとします（市としての考え方を示したものであり関係機関との調整結果にも基づくものではありません）。

また、いずれの機能も並行する現道（（都）247 号線、（市）小山田富好新田線）によって計画路線が持つこれらの機能の代替性が確保されると判断し、未整備区間約 1,000m について、都市計画を「廃止」することとします。

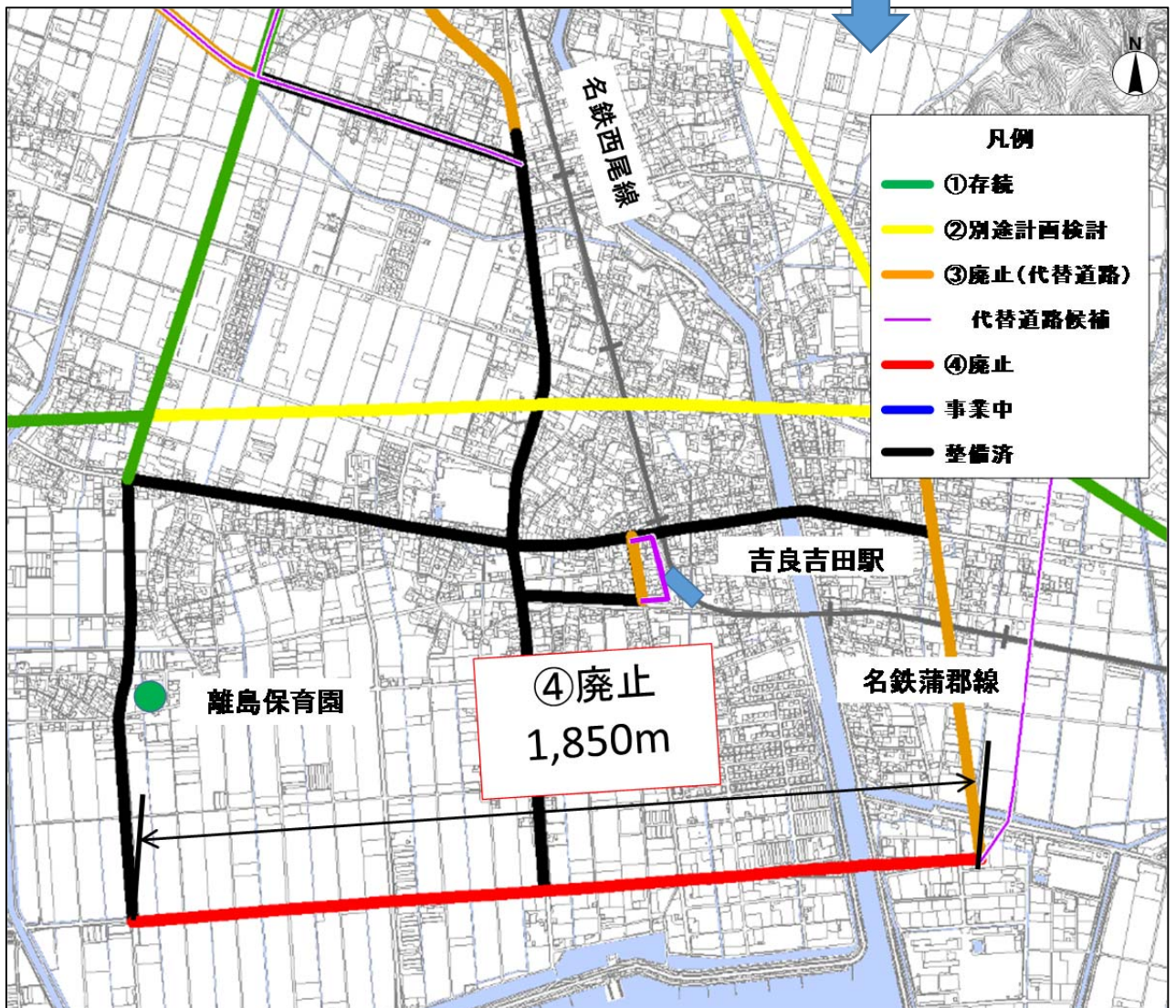
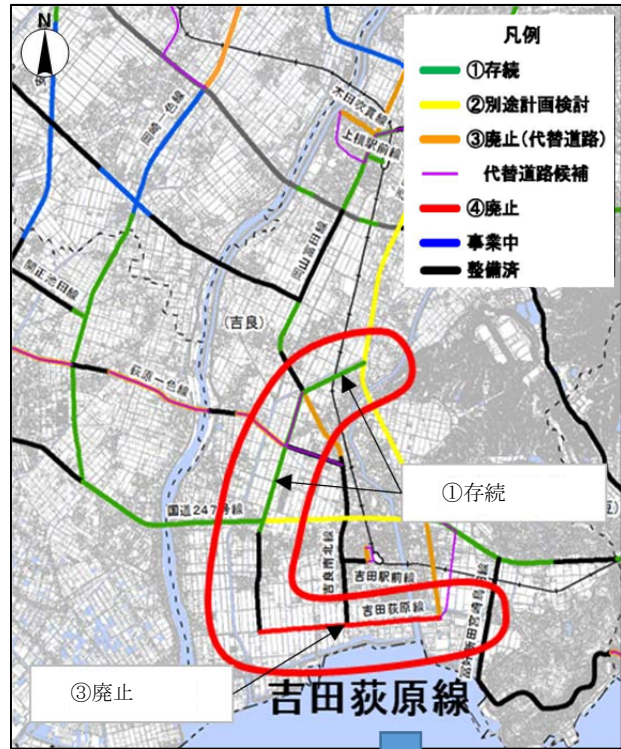
残りの未整備区間 1,970m については、「工業地域へのアクセスの確保」の点から代替性が確保出来ないため、事業「存続」とします。



◆吉田荻原線 [④廃止]

当該廃止区間は必要性検討の何れの評価項目にも該当がなく、計画上の必要性は低いと判断し、未整備区間約1,850mについて、都市計画を「廃止」することとしました。

残りの未整備区間2,160mについては、「指定緊急避難場所・指定避難所（荻原小学校）へのアクセスの確保」、「通学路における歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援」に資する機能の代替性が確保出来ないため、事業「存続」とします。



## 5. 今後の対応

---

### 5-1 見直し（案）の取り扱いについて

「西尾市都市計画道路見直し（案）」に基づいて、別途計画変更又は廃止とした路線については、順次都市計画変更に向け、取り組んで行く予定ですが、都市計画変更は関係機関との協議や市民の皆さまや地元住民の方々から理解を得る必要があります。このため、今回お示した内容については決定事項ではなく、都市計画道路の変更を担保するものではありません。

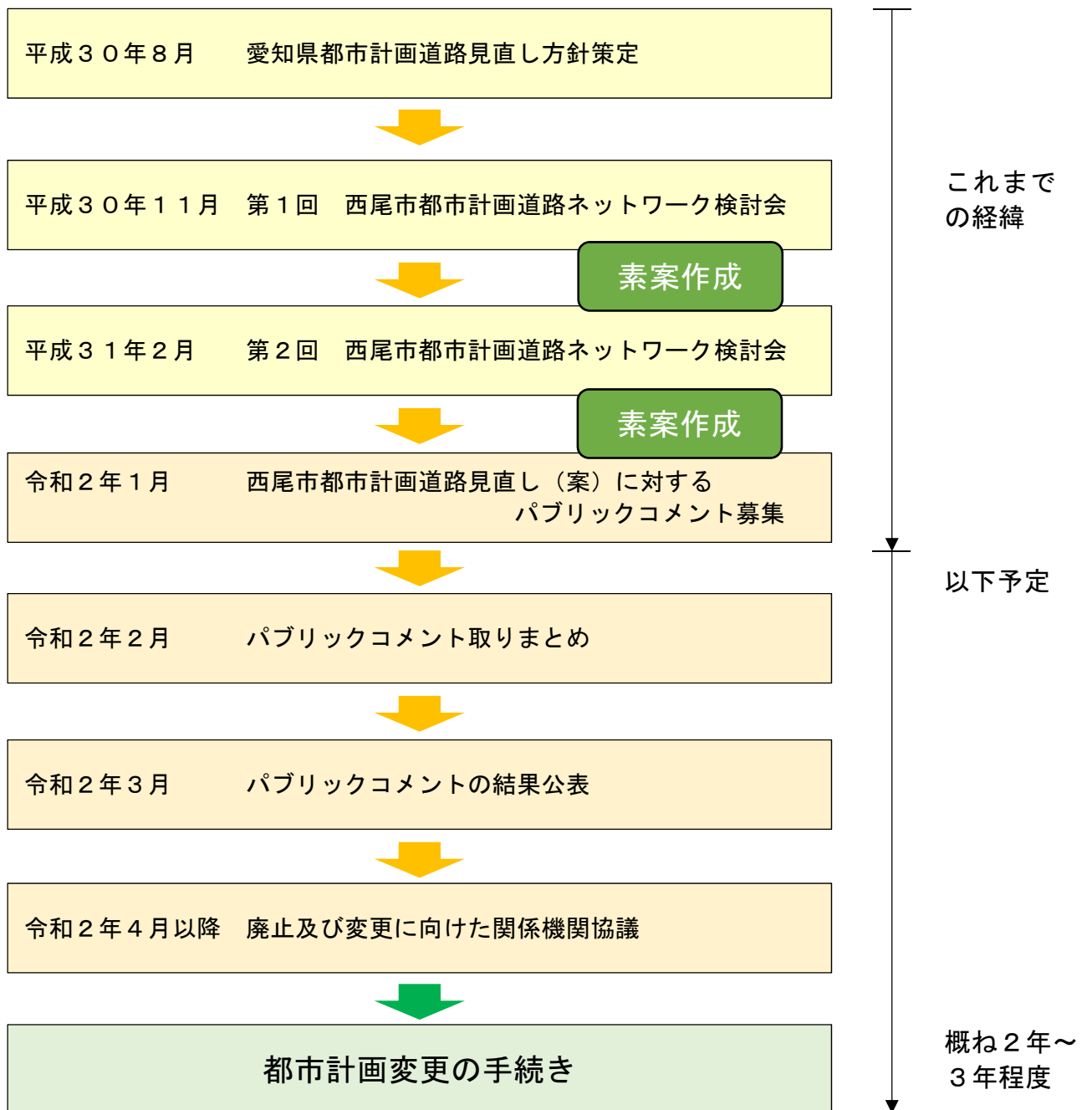
また、今後も社会経済情勢など変化に即し、必要に応じて見直しを行ってまいります。

### 5-2 廃止する路線、区間について

廃止とした路線（区間）には、同一の位置に既存の道路が含まれる場合があります。既存の道路については、都市計画道路の廃止に関わらず、今後も維持管理を行い、必要な整備を行います。

### 5-3 全体スケジュール

西尾市都市計画道路見直し（案）の策定経過と今後のスケジュールを以下に示します。



## 6. 参考 用語解説

### か行

既存ストック	これまでに整備された道路、公園、下水道等の蓄積のこと。
救急医療施設	急病人などの治療に当たる厚生労働省令に規定する救急病院（救急診療所）として告示をしている医療機関。比較的症状の軽い患者に対応する1次救急、症状の重い救急患者に対応する2次救急、重篤な救急患者に対応する3次救急に分類される。
共同溝	上下水道、ガス管、電気・通信ケーブルといった複数の埋設物を一緒に収める地下施設。
区域区分	無秩序な市街地の拡大による環境悪化の防止、計画的な公共施設整備による良好な市街地の形成等の観点から、都市計画区域を「市街地を促進する区域（市街化区域）」と「市街化を抑制する区域（市街化調整区域）」に区分すること。
高規格幹線道路	「高速自動車国道」及び「一般国道の自動車専用道路」のこと。昭和62年の第4次全国総合開発計画に位置付けられ、現在、約14,000kmの道路網で形成されている。
交通結節機能	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続を行う機能。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、自由通路、駅前広場等がその機能を果たす。
高齢者施設	老人福祉法による老人デイサービスセンターや各種老人ホーム、介護保険法による特別養護老人ホーム、介護老人保健施設等で、高齢者の介護や健康管理といった様々なサービスを行う施設のこと。

### さ行

市街化区域	都市計画区域のうち、すでに市街地が形成されている区域と、概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図る区域。用途地域などを定め、秩序ある市街化形成を図るとともに、市街化を促進する都市施設を定め、市街地開発事業などによって整備、開発を積極的に進めるべき区域とされる。
市街化調整区域	都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。
市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的に、建築物及び建築敷地の整備並びに公共施設の整備を行う事業。
主要渋滞箇所	客観的データ（交通費など）、住民・道路利用者の意見、現地状況の確認等を踏まえ、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会で議論し選定した渋滞箇所のこと。

### た行

代替道路	本見直し（案）においては、都市計画道路の機能を果たし得る既存の道路を指す。
低未利用地	適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間にわたり利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度（利用頻度、整備水準、管理状況など）が低い「低利用地」の総称。
道路構造令	道路を新設または改築する場合における道路構造の一般的技術的基準を定めたもの。
都市計画区域	都市計画を策定する場というべきもので、健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保するために都市計画法その他の法令の規制を受けるべき土地の範囲であり、自然的、社会的条件等を勘案して一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要のある区域について、県が指定するもの。
都市計画道路	都市計画に定められる施設の一つ。都市の骨格をなす道路として都市計画に位置付けられるものであり、自動車専用道路、幹線街路、区画街路などに分類さ

	れる。
都市計画マニュアル	都市計画の基本的な考え方や各制度の背景となる考え方、都市計画実務に携わる中で直面する様々な課題の対応方策等についてとりまとめたもの。
都市施設	道路、鉄道、公園、緑地、上下水道、エネルギー供給施設、河川、学校、病院等、都市の骨格を形成し、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するため、都市計画に定められる施設の総称。
土地区画整理事業	地権者から土地を提供（減歩）してもらい、この土地を道路・公園などの公共用地に充てる他、その一部を売却し事業資金の一部に充てることにより、道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。
土地利用	土地の利用状況、または、効率的な都市活動の増進、自然環境の保全、特色ある街並みの形成等を図ることを目的として、開発行為や建築物の立地に関するルールを定めたもの。

#### は行

ボトルネック踏切	自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切。自動車ボトルネック踏切と歩行者ボトルネック踏切がある。
----------	---

#### や行

用途地域	都市計画法及び建築基準法に定められ、住居、商業、工業といった市街地の大枠としての土地利用のルールを定めるもの。用途地域は13種類あり、それぞれの目的に応じて、建てられる建物の種類が決められる。
------	--