

大垣市都市計画道路の見直し基本方針

平成29年3月

大 垣 市

目 次

<u>1. はじめに</u>	1
<u>2. 都市計画道路について</u>	
2-1 都市計画道路とは	2
2-2 都市計画道路の機能	2
2-3 都市計画道路によるまちづくりへの影響	3
<u>3. 大垣市における都市計画道路の整備状況について</u>	
3-1 これまでの都市計画道路の変遷	4
3-2 都市計画道路の現状	4
<u>4. 都市計画道路の見直しについて</u>	
4-1 社会情勢の変化	7
4-2 都市計画道路の見直しの必要性	11
<u>5. 見直しの基本的な考え方</u>	
5-1 見直しの基本的な考え方	12
<u>6. 見直しの具体的な方法</u>	
6-1 路線の選定	12
6-2 区間の設定	12
6-3 区間の評価	14
6-4 検証・評価項目について	15
<u>7. 今後の予定</u>	
7-1 見直しの進め方	21
7-2 今後の継続的・定期的な検証	21

1. はじめに

大垣市の都市計画道路は、昭和 20 年代の戦災復興をベースとした都市計画道路網の策定に始まり、その後は周辺との合併や高度経済成長による市街地拡大、自動車交通量の増大を前提に計画されました。

平成 28 年 3 月 31 日現在の都市計画道路の整備状況は約 67%にとどまっており、都市計画決定してから何十年も経過しているものの、未だ整備が進んでいない路線があり、計画決定された路線は建築制限を課した状態が続いているのが現状です。

その一方で、計画時の時代と今日とでは社会情勢が大きく変化しており、人口減少、少子高齢化が進行し、人口増加・拡大型社会から人口減少・成熟型社会へと移行しており、コンパクトなまちづくりが求められています。

こうしたなか、国や岐阜県では必要に応じた都市計画道路の見直し方針を示しています。このような状況を踏まえ、市においても、現状に合った都市計画道路とするため、大垣市都市計画道路の見直し基本方針を定め、これに従い、都市計画道路網を検証し見直しを行っていくものです。

2. 都市計画道路について

2-1 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市計画法の手続きを経て定められた道路のことで、都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保するための都市交通における基幹的な都市施設で、以下のように区分されます。

道路の区分		道路の機能等
自動車専用道路		都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量・高速に処理
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の自動車交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する
	都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する
	補助幹線街路	主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散
区画街路		街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理。街区や宅地の外郭を形成する日常生活に密着した道路
特殊街路		自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路 (歩行者自転車専用、モノレール交通、路面電車交通など)

(出典：実務者のための新都市計画マニュアルⅡ)

2-2 都市計画道路の機能

都市計画道路の基本的な機能として、人や物資の移動のための「交通機能」、景観・日照権の確保や災害時の避難路等の収容空間としての「空間機能」、都市の骨格形成を促す「市街地形成機能」があります。

機能の区分		内容	
交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための沿道サービス機能	
空間機能	都市環境機能		
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難や救援活動のための機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止する空間機能
	収容空間	公共交通のための導入空間	地下鉄、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上下水道、ガス、電気など都市における供給処理及び通信情報施設のための空間
		道路付属物のための空間	電柱、交通信号、案内板等のための空間
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成し、発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区の形成	
	生活空間	日常生活のコミュニティ空間の形成	

(出典：実務者のための新都市計画マニュアルⅡ)

2-3 都市計画道路によるまちづくりへの影響

(1) 都市計画道路を定める意義（メリット）

都市計画道路を定める意義は、主に次の3点です。

- ・土地利用や他の都市施設の計画と調整し、都市計画としての統一性や一体性を確保できます。
- ・都市計画道路の区域内には建築制限が発生するので、整備に支障のある建築物の発生を抑制することができます。
- ・都市計画決定の手続きをすることで、計画の必要性や内容が明らかになり、整備に向けた住民との合意が形成されます。

(2) 都市計画道路による住民生活への影響（デメリット）

都市計画道路による住民生活への影響は、都市計画道路に定められた区域内において新たに建築物の建築をしようとする場合には許可が必要になるとともに、建築物の用途や形態に制限が発生します。

○都市計画法による建築制限

都市計画道路など、都市計画決定された区域に建築物を建築しようとする場合は、都市計画法第53条に基づき許可を受ける必要があります。また、許可条件は、当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められる場合に許可されます。

<許可基準（都市計画法第54条）>

当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

- ・階数が2以下で、かつ、地階を有しないこと。
- ・主要構造部(建築基準法第2条第5号に定める主要構造部をいう。)が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

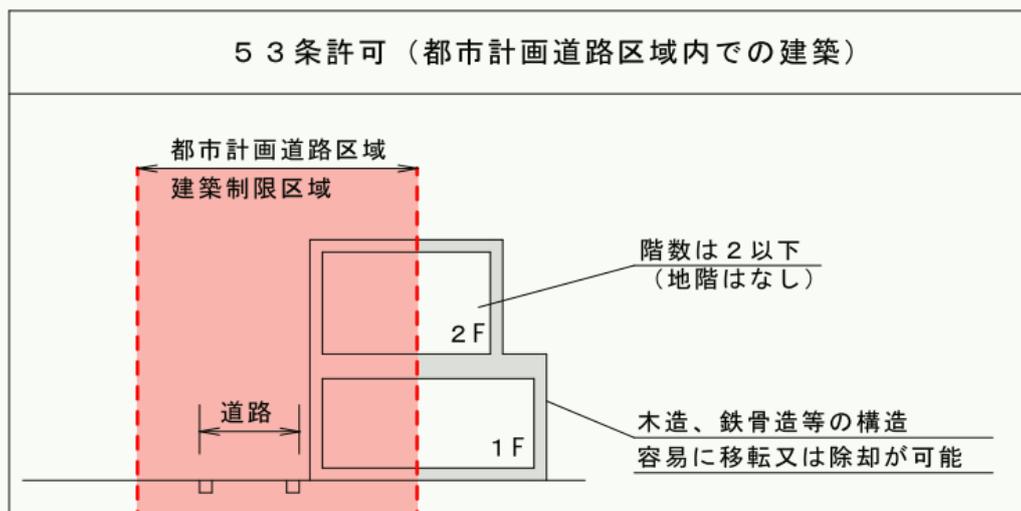
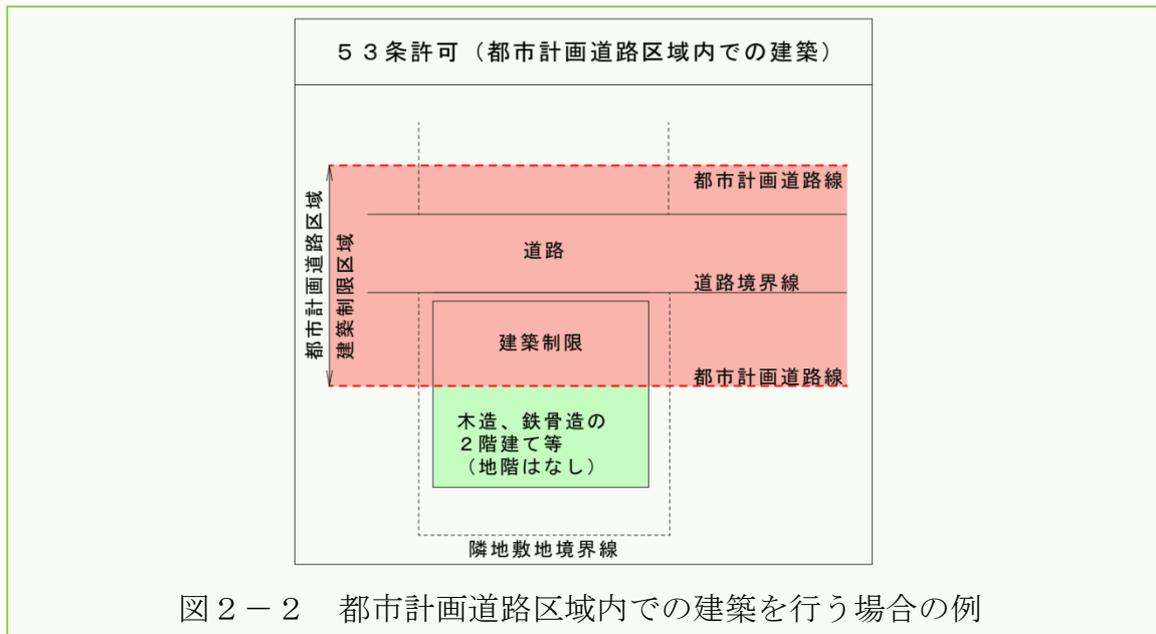


図2-1 都市計画道路区域内での建築制限



3. 大垣市における都市計画道路の整備状況について

3-1 これまでの都市計画道路の変遷

(1) 戦災復興をベースとした骨格形成 (S23~)

- ・ 商業発展に向けた大垣駅周辺における格子状道路の計画
- ・ 連絡性確保を目的とした周辺市町村に至るアクセス路の計画

(2) 合併や高度経済成長期による拡張 (S29~)

- ・ 合併に伴う道路網の拡大
- ・ 名神高速自動車道の建設計画に伴う広域アクセス路線の計画
- ・ 岐大バイパスの建設計画による周辺路線網計画

(3) 赤坂町合併による再編 (S42~)

- ・ 赤坂町との一体的な都市形成に向けた外環状道路の再編

(4) 東海環状自動車道計画による路線追加 (H8~)

- ・ 東海環状自動車道による広域アクセスの利便性向上

3-2 都市計画道路の現状

(1) 都市計画道路の改良状況

大垣市では現在、総数 38 路線、全長 130km が都市計画決定されています。そのうち、平成 28 年 3 月末現在の整備率は約 67%になります。

表 3-1 大垣市都市計画道路の一覧表

	番号	路線名	計画決定 (m)		整備済	未整備
			幅員 (m)	延長 (m)	延長 (m)	延長 (m)
1	1・3・1	東海環状自動車道	23.5	7,700	3,300	4,400
2	3・3・1	大垣駅南口線	36~25	2,760	830	1,930
3	3・2・2	一般国道21号線	36~32	9,730	9,730	-
4	3・3・3	神田木戸線	25	820	680	140
5	3・3・4	高屋藤江線	25	640	640	-
6	3・3・5	南高橋神戸線	25~22	3,340	3,340	-
7	3・3・6	大垣環状線	25~22	12,580	12,580	-
8	3・3・7	寺内安八線	22	4,020	3,670	350
9	3・3・8	静里中島線	22~16	5,110	940	4,170
10	3・3・9	直江地内線	25	250	250	-
11	3・3・10	古宮上笠線	25	5,630	-	5,630
12	3・3・11	南高橋横曽根線	22	7,690	7,690	-
13	3・3・12	長松大野線	25	2,270	-	2,270
14	3・3・13	長松大井線	25~15	11,960	1,100	10,860
15	3・3・14	俵町北切石線	20	860	510	350
16	3・3・15	神田船町線	20	520	300	220
17	3・3・16	西大垣久瀬川線	20	400	400	-
18	3・3・17	東外側木戸線	20~15	1,240	910	330
19	3・3・18	高屋桧線	25~20	3,180	3,180	-
20	3・3・19	神田神戸線	20	3,610	2,580	1,030
21	3・3・20	新町林線	20~11	1,180	910	270
22	3・3・21	俵町羽衣線	20~15	1,270	-	1,270
23	3・3・22	新町寺内線	20	530	-	530
24	3・3・23	禾ノ森本今線	20	1,480	-	1,480
25	3・3・24	昼飯大島線	20	5,840	5,420	420
26	3・3・25	大垣一宮線	22~15	2,230	1,130	1,100
27	3・4・26	西大垣墨俣線	30~11	5,780	5,300	480
28	3・4・27	東外側小野線	25~15	2,440	2,440	-
29	3・4・28	三塚大井線	15	1,890	1,890	-
30	3・4・29	神田高湊線	25~15	6,490	6,490	-
31	3・4・30	綾野上笠線	16	1,490	-	1,490
32	3・4・31	静里栄町線	16~15	2,630	-	2,630
33	3・4・32	禾ノ森東前線	16	1,050	-	1,050
34	3・5・33	寺内長松線	25~12.5	5,320	5,320	-
35	3・4・34	大垣駅北口線	20	1,100	1,100	-
36	3・3・100	大垣関ヶ原線	20	1,410	1,410	-
37	3・5・103	表佐榎戸線	12	1,240	1,040	200
38	3・4・300	墨俣輪之内線	16	2,710	2,710	-
計				130,390	87,790	42,600

(出典：市政のあらまし(平成27年度版))

4. 都市計画道路の見直しについて

4-1 社会情勢の変化

(1) 人口減少の成熟型社会への転換

本格的な人口減少・少子高齢社会の到来を迎え、本市の都市計画区内人口は、2005年（平成17年）の15.6万人をピークに減少傾向にあり、大垣市人口ビジョンによれば、平成42年には15.2万人に減少すると見込まれております。

また、これに伴い交通量についても、減少すると見込まれております。

このようなことから、人口増加・拡大型社会の時代に都市計画決定された道路網を、人口減少・成熟型社会に合ったものにするのが求められています。

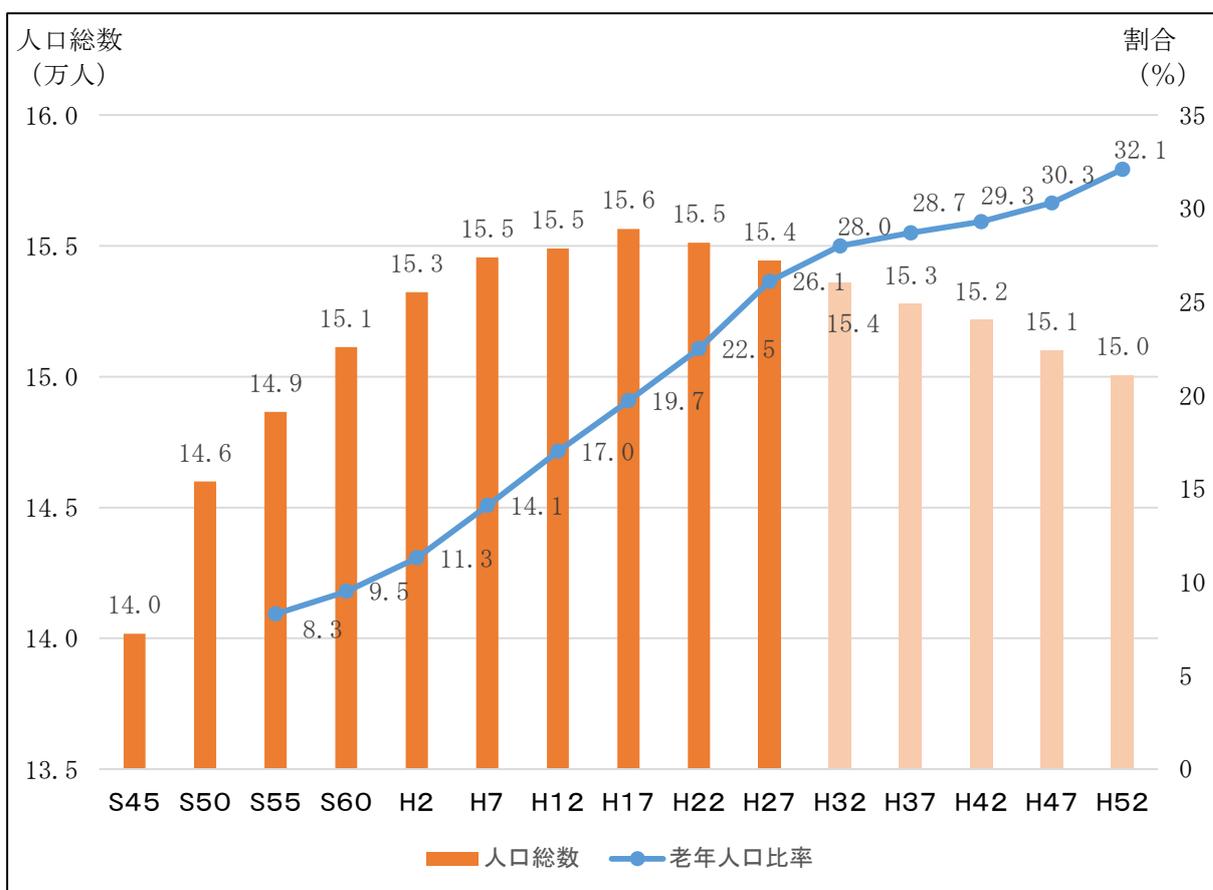


図4-1 計画区域における人口及び老年人口の推移・推計

(出典：国勢調査、大垣市人口ビジョン)

※推計値は、大垣市人口ビジョンによる全市の数値をもとに、H22における市内人口総数に対する計画区域人口の割合が変わらないものと仮定して算出。

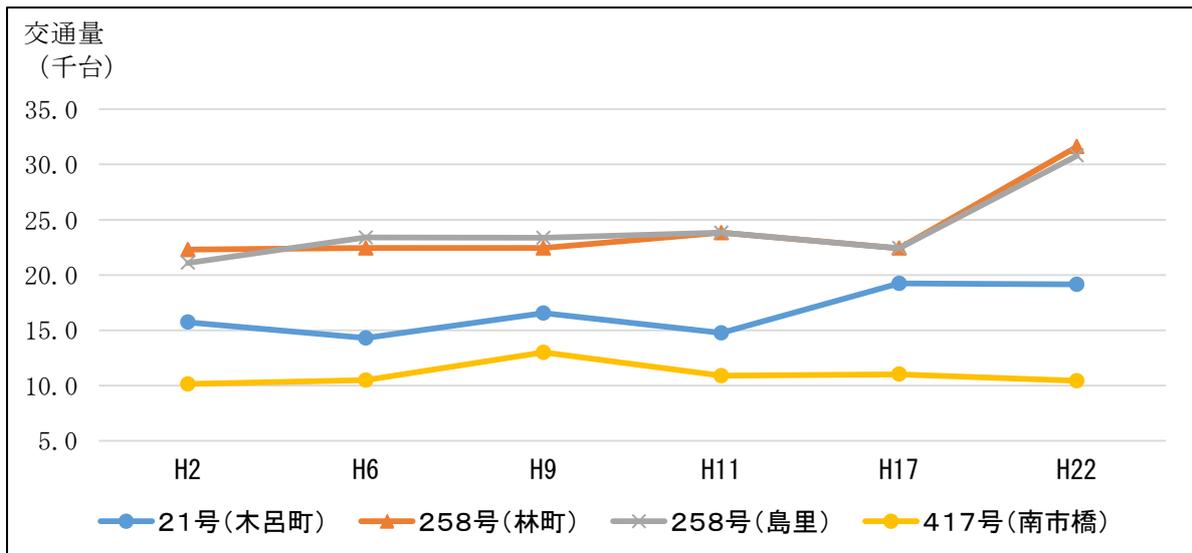


図4-2 一般国道の交通量の推移

(出典：全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）)

※交通量は、平日の12時間交通量調査。括弧内の町名は、調査地点を示す。

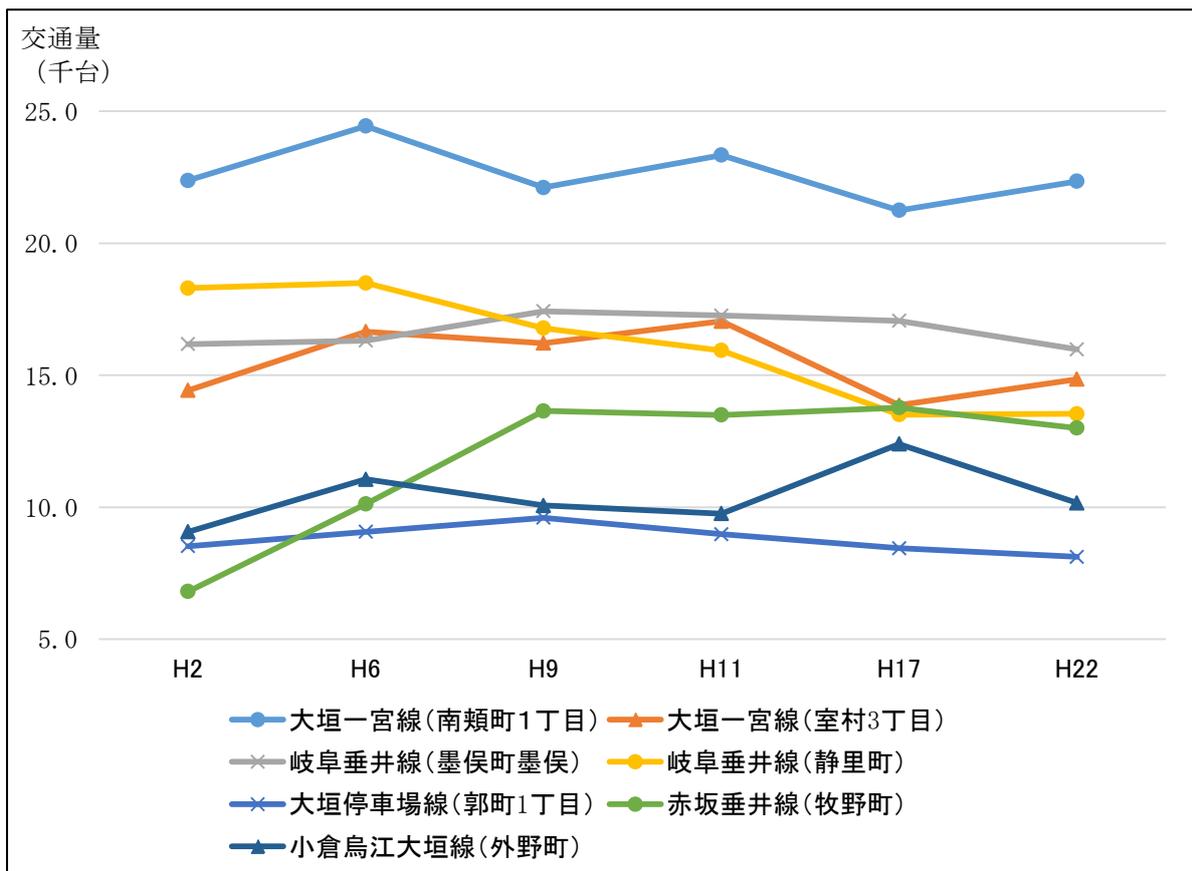


図4-3 主要地方道及び一般県道の交通量の推移

(出典：全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）)

※交通量は、平日の12時間交通量調査。括弧内の町名は、調査地点を示す。

(2) 集約型都市構造への転換

平成18年6月の社会資本整備審議会の都市交通・市街地整備小委員会の中間報告において、社会経済情勢の変化を踏まえ、「集約型都市構造への転換」が必要とされました。

また、都市再生特別措置法が改正され、コンパクトな街づくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設されました。こうした流れを受け、本市においても集約型都市構造への転換を目指すため、平成28年度から立地適正化計画の策定に取り組んでいます。

(3) 厳しい財政状況

近年の厳しい財政状況により、道路整備投資額は減少傾向にあります。また、今後は、高度経済成長期に整備した道路の維持管理費用の増大に加え、社会保障費の増大も必至になると考えられます。

このため、今後は道路整備に活用できる財源が縮小傾向になることが見込まれることから、効果的・効率的な道路整備が求められます。

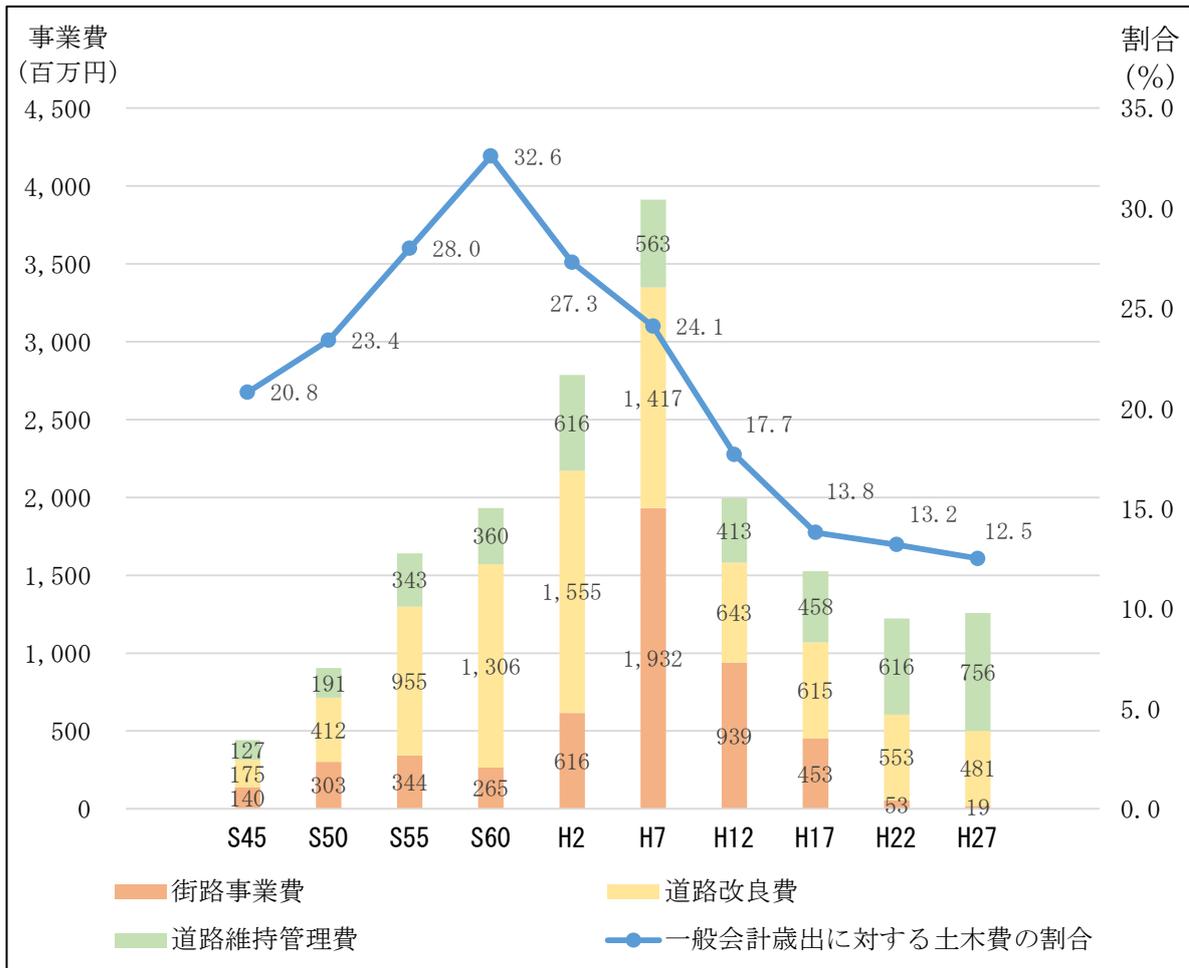


図4-4 道路整備事業・維持管理費の推移

(出典：大垣市歳入歳出決算実績報告書)

※1. 平成17年度以降は上石津地域の事業費を含む。

※2. 街路事業費とは市施工の都市計画道路整備事業費。

(4) 建築制限に係る訴訟事例

都市計画道路の長期未着手路線において、都市計画道路内の建築制限に関する訴訟等が起きています。

○最高裁判決（H17.11.1）盛岡市における市道区域決定処分取消等請求訴訟

(訴訟内容)

昭和13年に都市計画決定された都市計画道路の区域内に土地・建物を所有する原告が、長年にわたり建築制限を受けたとして賠償等を求めた裁判。

(判決内容)

都市計画法第53条の建築制限が課せられることによる損失については、一般的に当然に受忍すべきものとされる制限の範囲であることから、損失の補償請求はできない、との判決が出され、最高裁判所では上告が棄却されたが、以下のような補足意見が提示されている。

(裁判官補足意見)

建築制限は、都市計画の実現を担保するために必要不可欠であり、かつ、権利者に無補償での制限を受忍させることに合理的な理由があることが前提であり、建築制限に対する受忍限度を考える際には、制限の内容と同時に、制限の及ぶ期間が問題とされなければならないが、60年にわたって制限が課せられている場合に損失補償の必要はないという考え方は大いに疑問である。

○最高裁判決（H20.3.11）伊東市における建築不許可処分取消請求訴訟

(訴訟内容)

都市計画法第53条に基づく都市計画道路の区域内における住民の建築許可申請に対する静岡県の建築不許可処分について、取り消し処分を求めた裁判。

(判決内容)

変更決定をするに当たって勘案した土地利用、交通等の現状及び将来の見通しは、都市計画に関する基礎調査の結果が客観性、実証性を欠くものであったために合理性を欠くものであったといわざるを得ない。本件変更決定は、そのような不合理な現状の認識及び将来の見通しに依拠してされたものであることから、法第6条第1項の規定による都市計画に関する基礎調査の結果に基づき、都市施設が土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案して適切な規模で必要な位置に配置されるように定めることを規定する都市計画法第13条第1項第14号、第6号の趣旨に反して違法である。

4-2 都市計画道路の見直しの必要性

大垣市の道路網計画は、戦災復興都市計画から始まり、高度経済成長期、安定成長期等、時代と社会背景が移り変わるにつれて、これまでも各時代に合った見直しを図ってきました。現在の都市計画道路網計画では、約67%が既に改良を終えており、現在においても、計画的に道路整備を進めています。

一方で、都市計画決定してから何十年も経過しているものの、未だ整備が進んでいない路線が存在しています。また、今後の人口減少に伴う公共事業費の減少や、都市政策の転換の時期に差し掛かっており、今一度、都市計画道路網を見直す時期にきています。

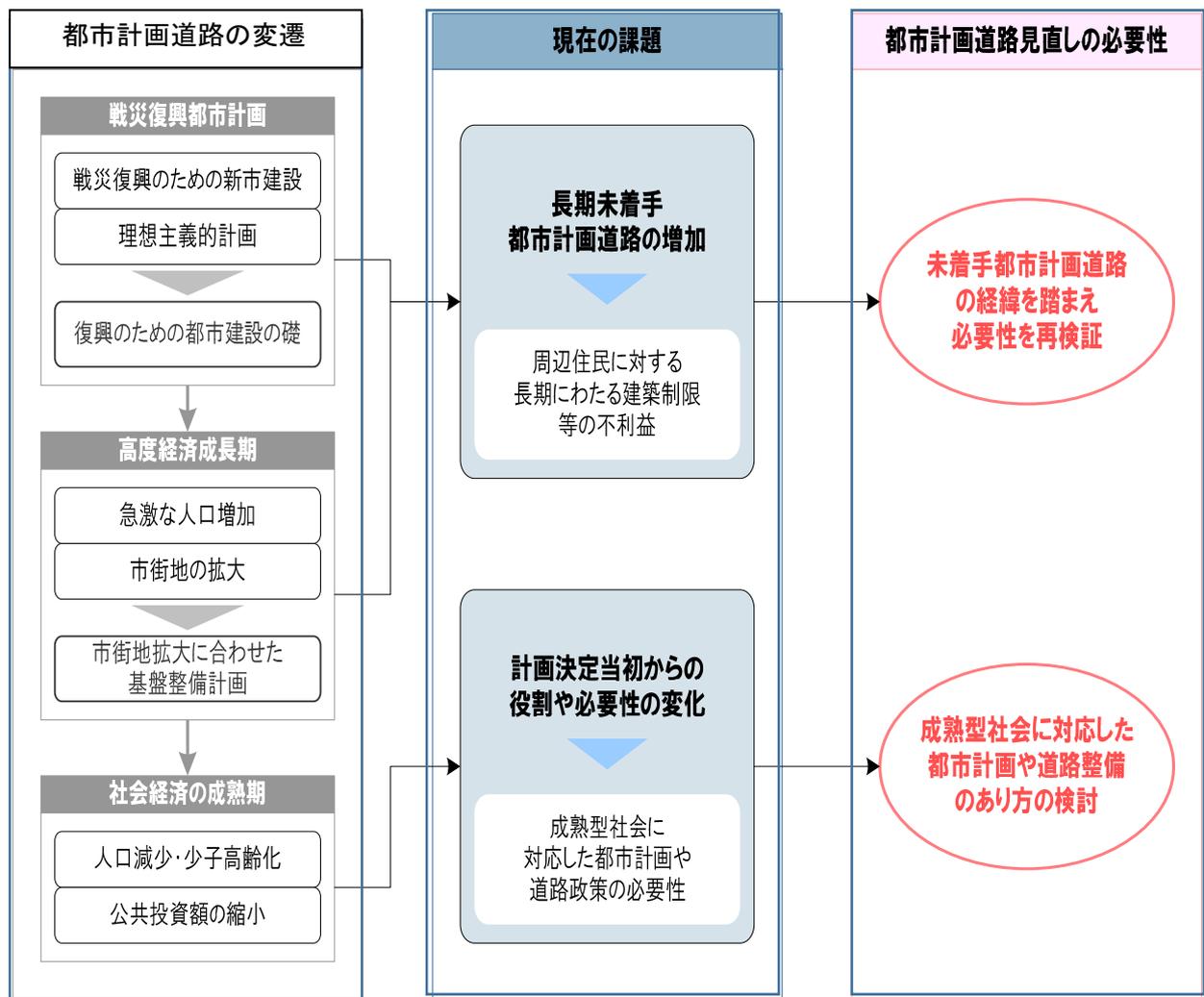


図 4-5 都市計画道路の見直しの必要性

5. 見直しの基本的な考え方

5-1 見直しの基本的な考え方

国が策定した「都市計画運用指針」や、岐阜県が策定した「都市計画道路の見直し方針（案）」、「見直し候補路線選定マニュアル（案）」の考え方を踏まえつつ、本市の「大垣都市計画区域マスタープラン」、「大垣市都市計画マスタープラン」、「大垣市立地適正化計画」の観点を加味するものとします。

○岐阜県における都市計画道路の見直し

- ・岐阜県では、平成13年5月（平成20年7月一部改正）、透明性の高い効率的な事業の推進を図ることや地域社会の合意形成を図ることを主目的として、県内の都市計画道路を見直すため、「都市計画道路の見直し方針（案）」、「見直し候補路線選定マニュアル（案）」を策定しました。
- ・岐阜県の都市計画道路の見直し方針（案）は、以下の4つの視点から見直しを行うこととしています。
 - ① 地域・住民主体による見直し
 - ② 経済性の観点における見直し
 - ③ 地域特性の観点における見直し
 - ④ 外部要件の観点における見直し

6. 見直しの具体的な方法

6-1 路線の選定

全線において都市計画道路どおり完成していない未整備路線すべてを見直し路線として抽出します。また、表3-1では神田高湊線と大垣関ヶ原線は整備済ですが、一部未整備区間があるため、この2路線も見直しの対象とします。その結果、市内全38路線の中で、自動車専用道路の東海環状自動車道を除く24路線が見直しの対象となります。

6-2 区間の設定

見直し対象路線となった路線は、部分的には事業化が進み既成済となっているもの、重要路線となっているもの、等様々な状況が考えられます。

したがって、路線全体を検証するのではなく、都市計画道路の整備状況や、交通量が大きく変化する交差点などで一定区間ごとに路線を分割して再検証の評価単位とします。

以上の考え方にに基づき、24路線65区間を再検証の対象区間とします。

見直し対象区間図

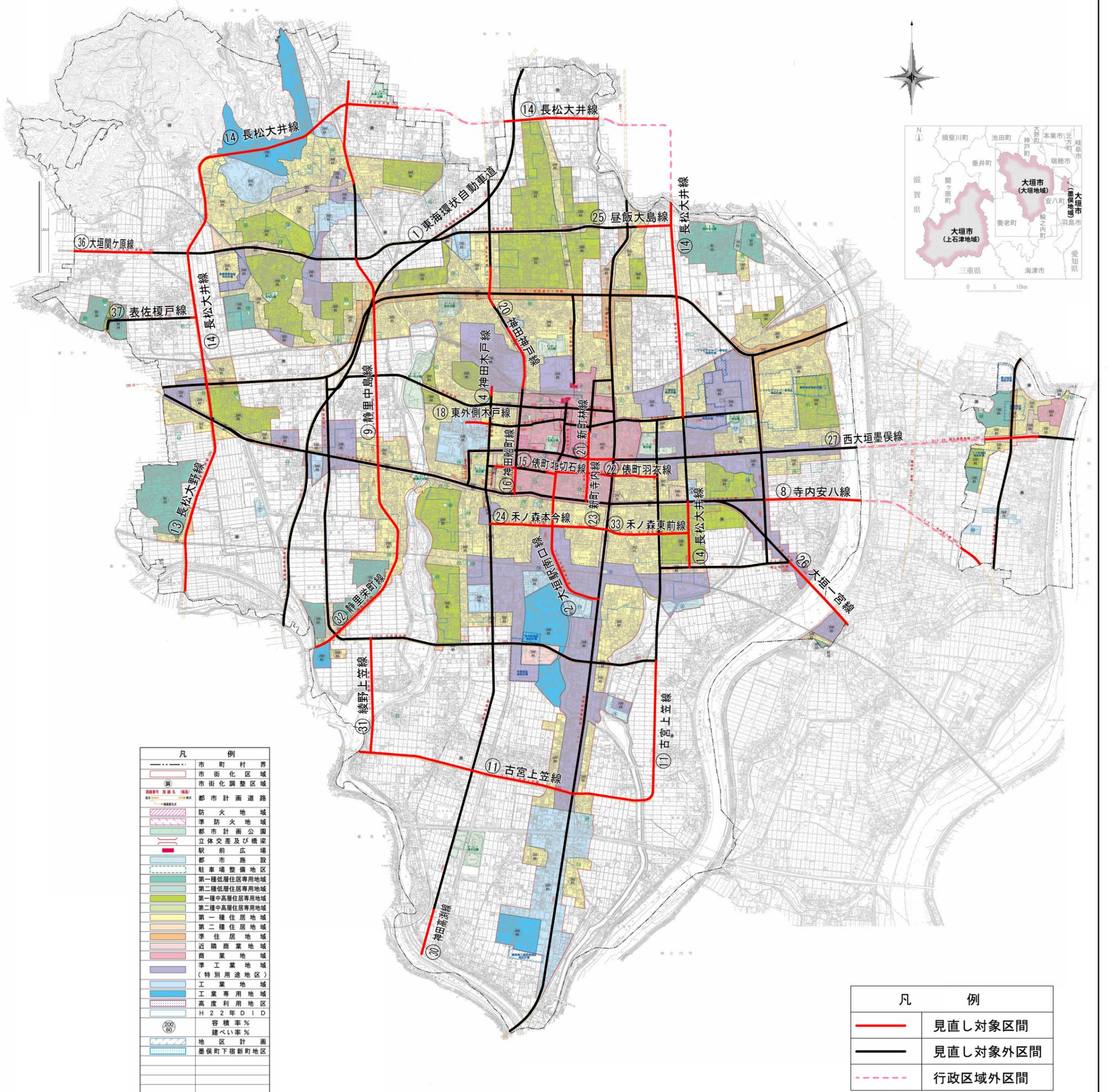


図6-1 見直し対象区間図

6-3 区間の評価

図6-2の整備方針の判断手法に従って、区間単位及び道路網の検証を行います。

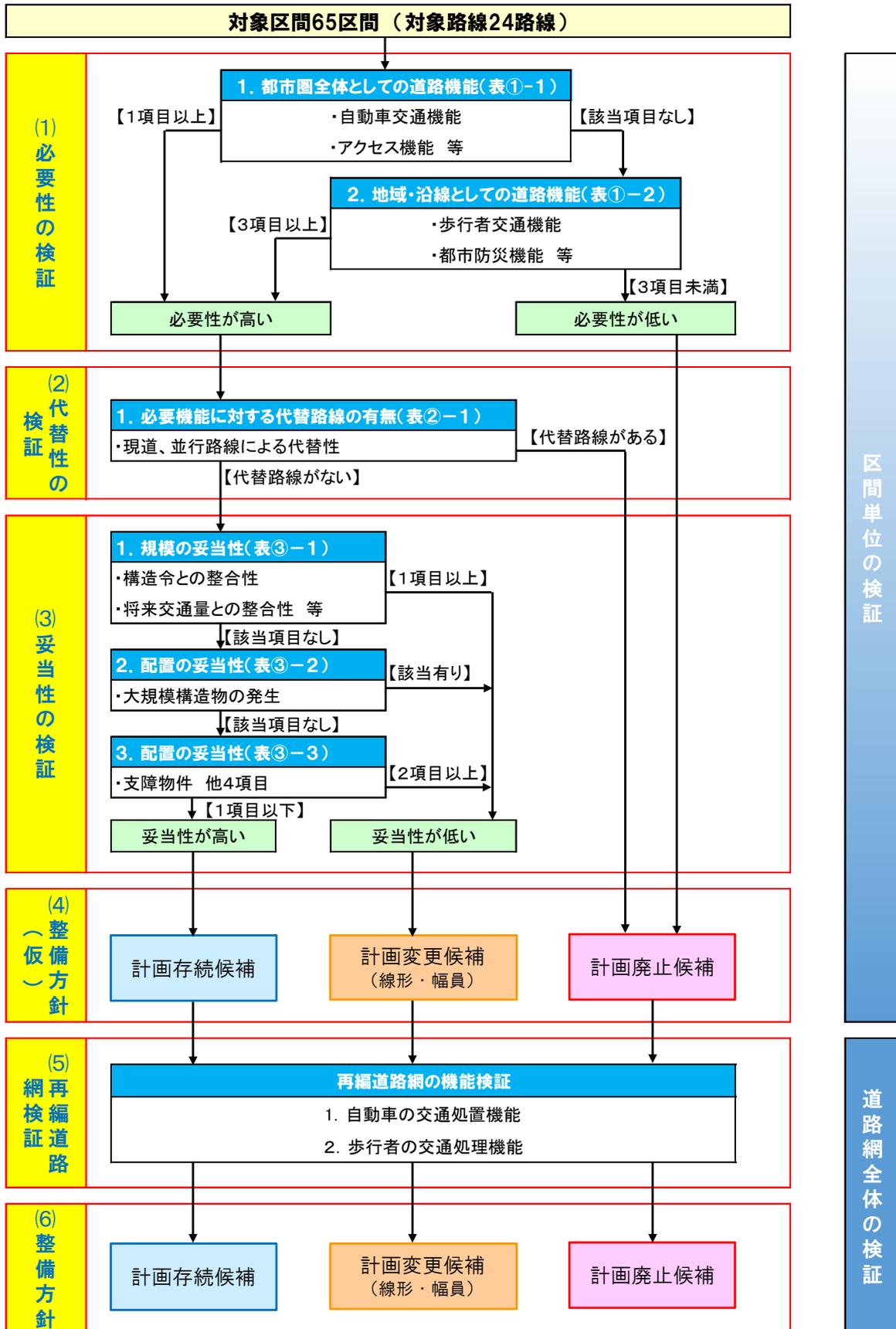


図6-2 整備方針の判断手法

6-4 検証・評価項目について

(1) 必要性の検証

必要性の検証では、路線の持つ「機能」について、「都市圏全体としての道路機能」と「地域・沿線地域としての道路機能」の観点から、客観的かつ一律の評価を行います。

1. 都市圏全体としての道路機能（表①-1）

都市圏全体としての道路機能について、以下の項目について評価します。

項目	評価の観点
①自動車交通機能 【混雑緩和】	地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和への機能
②アクセス機能 【広域アクセス】	市内外の拠点や交通結節点（主要駅・高速IC）との接続機能
③アクセス機能 【市内主要アクセス】	J R 大垣駅と市内主要拠点との接続機能
④市街地形成機能 【市街地骨格】	上位関連計画に位置付けられた道路網のうち、市街地骨格の機能
⑤市街地形成機能 【区画整理】	区画整理事業地や開発事業地との接続機能

都市圏全体としての道路機能の具体的な評価方法は、下記のとおりです。

①自動車交通機能【混雑緩和】

ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する（混雑度 1.25 以上）区間の混雑緩和に寄与すると考えられる区間を評価します。

②アクセス機能【広域アクセス】

広域拠点については、近隣市町の役場や主要駅（J R 大垣駅、J R 岐阜羽島駅等）や高速 IC（大垣 IC、大垣西 IC）を設定し、この広域拠点間の連絡機能を有する 2 車線以上でかつ最短経路と考えられる区間は評価します。

③アクセス機能【市内主要アクセス】

市内主要拠点については、市の公共施設（市役所等）や医療施設（大垣市民病院等の第二次、第三次救急医療施設）を設定し、この市内主要拠点の連絡機能を有する 2 車線以上でかつ最短経路と考えられる区間は評価します。

④市街地形成機能【市街地骨格】

「大垣都市計画区域マスタープラン」、「大垣市都市計画マスタープラン」に位置づけられた道路網のうち、放射環状道路網、環状道路網、国道 21 号の機能を補完する路線は評価します。

⑤市街地形成機能【区画整理】

公共団体施行による区画整理事業地や開発事業地に接続する区間は評価します。

2. 地域・沿線地域としての道路機能（表①-2）

地域・沿線地域としての道路機能について、以下の項目について評価します。

項目	評価の観点
①歩行者交通機能 【教育・医療施設】	教育施設や医療施設に近接した区間における歩行者自転車の安全性
②歩行者交通機能 【公共・集客施設】	市の公共施設や集客施設に近接した区間における歩行者自転車の安全性
③歩行者交通機能 【通学路指定】	小・中学校の通学路に指定した区間における歩行者自転車の安全性
④都市防災機能 【緊急輸送路指定】	緊急輸送路に指定した区間における災害時の防災機能の確保
⑤都市防災機能 【防災拠点・避難所】	防災拠点・指定避難所に近接した区間における災害時の防災機能の確保
⑥都市防災機能 【延焼遮断機能】	人口集中地区（D I D）における延焼遮断機能の確保
⑦都市防災機能 【浸水区域の迂回路】	過去の洪水等による浸水区域の迂回路としての防災機能の確保
⑧観光振興機能 【観光資源】	主要幹線道路から観光施設を結ぶ観光振興機能の確保
⑨物流支援機能 【高速 IC 連絡】	主要幹線道路から工場集積地を結ぶ物流支援機能の確保

地域・沿線地域としての道路機能の評価方法は、下記のとおりです。

①歩行者交通機能【教育・医療施設】

教育施設については、市内の小学校、中学校、高等学校、大学、特別学校を設定します。医療施設は、大垣市民病院等を設定し、教育施設や医療施設の主要な出入り交通と考えられる区間は評価します。

②歩行者交通機能【公共・集客施設】

集約施設については、市内の大型の商業施設を設定します。公共施設や集客施設の主要な出入り交通と考えられる区間は評価します。

③歩行者交通機能【通学路指定】

小学校や中学校の通学路に指定した区間は評価します。

④都市防災機能【緊急輸送路指定】

岐阜県緊急輸送道路に位置付けられた区間は評価します。

⑤都市防災機能【防災拠点・避難所】

防災拠点・指定避難所については、大垣市地域防災計画に位置付けられた広域避難場所及び地震時指定避難所の主要な出入り交通を担う区間は評価します。

⑥都市防災機能【延焼遮断機能】

人口集中地区（D I D）や建築物の密集地において延焼が防止される区間は評価します。ただし、河川などで延焼遮断の代替機能が認められる場合は評価対象から外します。

⑦都市防災機能【浸水区域の迂回路】

過去の洪水等による浸水被害で供用できなかった区間を回避して迂回路となる区間は評価します。

⑧観光振興機能【観光資源】

観光資源については、奥の細道むすびの地記念館などの観光施設を設定し、これらの観光施設へ連絡する2車線以上かつ最短経路と考えられる区間は評価します。

⑨物流支援機能【高速 IC 連絡】

工場集積地とは、工業系用途地域を設定し、これらの工場集積地へ連絡する2車線以上でかつ最短経路と考えられる区間は評価します。

必要性の判定は、「1.都市圏全体としての道路機能」のうち、1項目以上に該当する場合、「必要性が高い」と判断します。また、「1.都市圏全体としての道路機能」に該当しない場合においても「2.地域・沿線としての道路機能」のうち、3項目以上に該当する場合は「必要性が高い」と判断します。上記に該当しない区間は、「必要性が低い」と判断します。

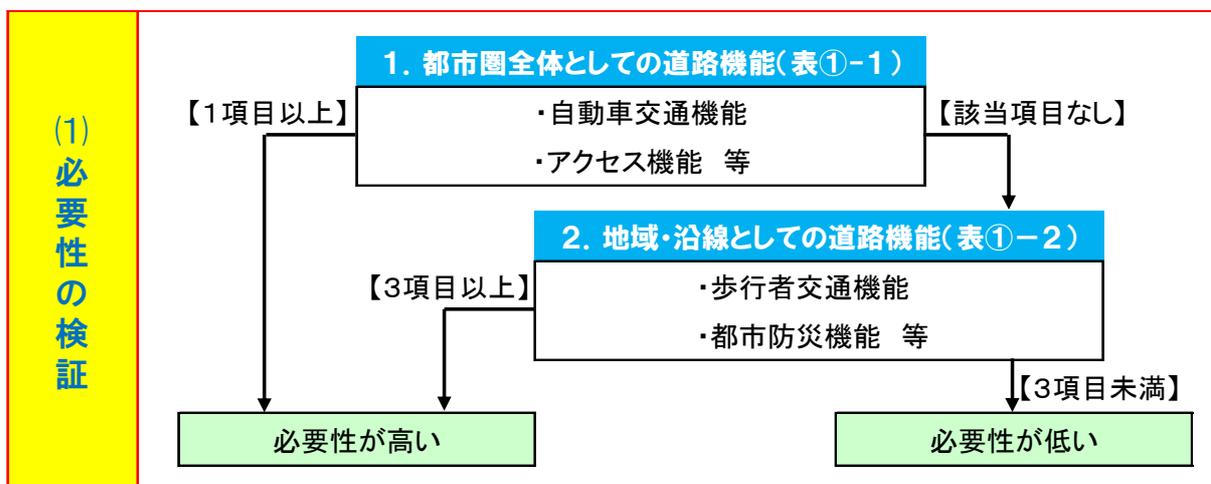


図6-3 必要性の判定

(2) 代替性の検証

1. 必要機能に対する代替路線の有無 (表②-1)

既存ストックの有効活用の観点から、すでに供用している道路や並行して計画されている路線等による代替の可能性について評価します。

項目	評価の観点
①代替道路の有無	計画路線の機能を代替できる路線の有無

代替道路の有無の評価基準は、現道や並行して位置している路線（DID 区域内は 250m 程度、DID 区域外は 500m 程度以内）に、当該区間に必要な機能が代替できる区間は評価します。

(3) 妥当性の検証

妥当性の検証では、路線の「配置・規模」について、「規模の妥当性」と「配置の妥当性」の観点から、客観的かつ一律の評価を行います。

1. 規模の妥当性 (表③-1)

規模の妥当性について、以下の項目について評価します。

項目	評価の観点
①構造令との整合 【道路構造令基準】	計画幅員と道路構造令の整合
②将来交通量との整合 【将来推計交通量】	将来交通量と車線数の整合
③必要機能との整合	緊急輸送道路機能・延焼遮断機能が必要な区間との整合

規模の妥当性の具体的な評価基準は、下記のとおりです。

①構造令との整合【道路構造令基準】

現在の道路構造令に対して、車線数・幅員（歩道含む）等が計画幅員と整合しているかを評価します。

②将来交通量との整合【将来推計交通量】

将来計画交通量と車線数の整合を評価します。

③必要機能との整合

必要性の検証で、緊急輸送道路機能、延焼遮断機能が必要とされた区間について、それぞれの機能に必要な幅員と計画幅員との整合を評価します。

2. 配置の妥当性 (表③-2)

配置の妥当性について、まず、以下の項目について評価します。

項目	評価の観点
①物理的・地形的制約 【大規模構造物の発生】	河川や鉄道との交差が存在

配置の妥当性の具体的な評価基準は、下記のとおりです。

①物理的・地形的制約【大規模構造物の発生】

大規模橋梁、鉄道立体交差、大規模法面、トンネルが必要となる区間は、評価します。

3. 配置の妥当性（表③-3）

次に、以下の項目について評価します。

項目	評価の観点
①物理的・地形的制約 【支障物件】	支障物件・大規模施設が存在
②環境的・文化的制約 【文化財抵触】	文化財等支障物件が存在
③環境的・文化的制約 【天然記念物】	天然記念物の生息地が周辺に存在
④地域資源的制約 【湧水地・保全樹林】	湧水地・保存樹木が存在
⑤地域資源的制約 【景観遺産抵触】	景観遺産が存在

配置の妥当性の具体的な評価基準は、下記のとおりです。

①物理的・地形的制約【支障物件】

支障物件は、住宅・倉庫など沿線上に密集している場合や、大規模工場など大規模施設がある区間は、評価します。

②環境的・文化的制約【文化財抵触】

国、県、市による指定文化財（建築文化財及び埋蔵文化財）がある区間は、評価します。

③環境的・文化的制約【天然記念物】

県、市が指定する天然記念物（ハリヨ、陸貝、トネリコ、ホタルなど）の生息地から近接している区間は、天然記念物への影響を評価します。

④地域資源的制約【湧水地・保全樹林】

「わくわく湧き水マップ」に掲載されている湧き水や揖斐関ヶ原養老国定公園の保安林地区にある区間は、評価します。

⑤地域資源的制約【景観遺産抵触】

大垣市景観遺産がある区間は、評価します。

妥当性の判定は、「1.規模の妥当性」、「2.配置の妥当性」の該当項目がなく、「3.配置の妥当性」の該当項目が1項目以下の場合、「妥当性が高い」と判断します。上記に該当しない区間は、「妥当性が低い」と判断します。

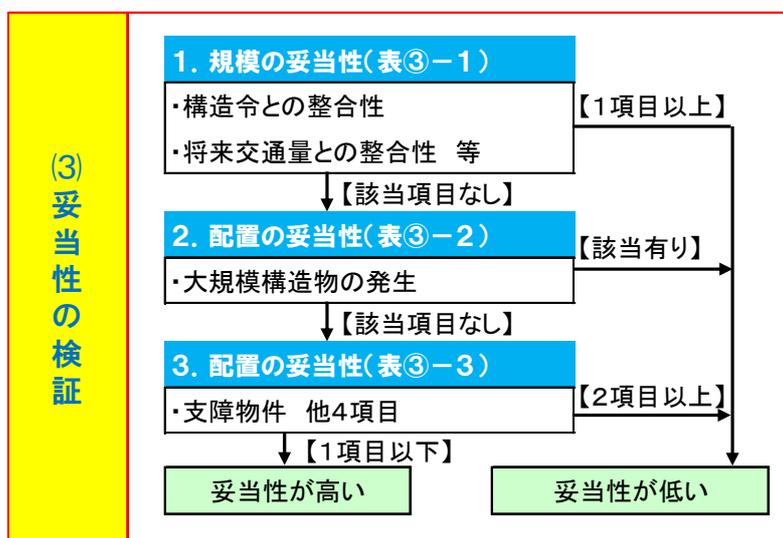


図6-4 妥当性の判定

(4) 整備方針(仮)

ここまでの必要性・代替性・妥当性の検証により、区間単位における整備方針を「計画存続候補」、「計画変更候補(線形・幅員)」、「計画廃止候補」に仮設定します。

(5) 再編道路網検証

再編道路網検証では、評価結果によって設定した道路網の機能状況について検証を行います。設定した道路網によって著しい渋滞や歩行者交通機能の整合性に支障が生じないかについて検証します。

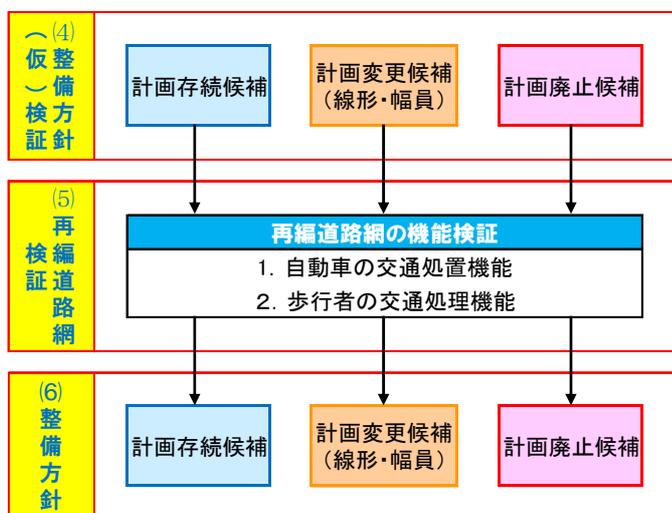


図6-5 再編道路網の検証

1. 自動車の交通処置機能

廃止または変更（幅員）の設定により、当該道路または周辺道路の交通処理に支障を与えていないか等について、道路網で確認します。支障を与えていた場合は、混雑区間周辺における区間を見直し、廃止・変更等を見直します。

項目	検証の観点
①自動車の交通処理機能	著しい渋滞（混雑度 1.25 以上）が生じていないか

2. 歩行者の交通処理機能

「地域・沿線地域としての必要な道路機能」の「歩行者交通機能」が必要な区間において、確保できているか等について、確認します。

項目	検証の観点
①歩行者の交通処理機能	廃止により、歩行者交通機能が損なわれていないか

(6) 整備方針

各路線の整備方針は、計画存続候補、計画変更候補（線形・幅員）、計画廃止候補 に設定します。

7. 今後の予定

7-1 見直しの進め方

見直し基本方針の策定にあたっては、大垣市都市計画景観審議会や岐阜県、関係機関と協議・調整を行うとともに、広く市民から意見を聞くため、パブリックコメントを実施します。

策定した見直し基本方針に基づき、見直し対象路線を検証し、整備方針を設定します。

7-2 今後の継続的・定期的な検証

都市計画道路の見直しは、都市計画道路の必要性に大きな変化が生じた場合は、適宜必要に応じて見直しを検討し、広く市民に意見を聞きながら進めてまいります。