

# 美濃加茂市都市計画道路見直し方針 (案)

令和3年3月

# 目 次

---

1. 都市計画道路とは	
(1) 都市計画道路とは .....	1
(2) 都市計画道路が有する機能 .....	2
2. 都市計画道路の整備状況	
(1) 岐阜県における都市計画道路の整備状況 .....	3
(2) 美濃加茂市における都市計画道路の整備状況 .....	4
3. 都市計画道路を取り巻く社会情勢	
(1) 本市が目指すまちづくりの方向性 .....	6
(2) 都市計画道路を取り巻く社会情勢の変化 .....	13
(3) 都市計画道路の見直しの必要性 .....	18
4. 見直しの基本的な考え方	
(1) 見直しの基本的な考え方 .....	19
(2) 見直しの視点 .....	20
(3) 見直し評価のフロー .....	22
(4) 見直し候補路線 .....	23
(5) 見直し評価 .....	24
5. 都市計画道路の見直し方針	
(1) 都市計画道路の見直し方針 .....	25
(2) 各路線の見直し方針.....	27
6. 見直しに向けた検討体制とスケジュール	
(1) 検討体制 .....	35
(2) 今後のスケジュール .....	35

## 1. 都市計画道路とは

# 1 都市計画道路とは

### (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、良好な都市環境を確保するとともに、都市生活者の利便性の向上を図るため、都市計画法に定められた都市の骨格となる道路です。

都市計画道路をはじめとする道路は、人やモノの移動のための機能だけでなく、電気やガス、上下水道等の供給処理施設の設置場所として、さらには、災害時の避難路や防災空間として多様な機能を有しており、都市基盤を支える上で重要な役割を担っています。

■ 都市計画道路の分類と機能

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、広域交通を大量でかつ高速に処理する。
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させるための補助的な幹線街路である。
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する。また、街区や宅地の外郭を形成する日常生活に密着した道路である。
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である。 ①専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路 ②専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 ③主として路面電車の交通の用に供する道路

出典：(社) 日本都市計画学会 「実務者のための新都市計画マニュアルⅡ」

## 1. 都市計画道路とは

### (2) 都市計画道路が有する機能

都市計画道路が有する基本的な機能として、人やモノの移動を確保するための「交通機能」、都市の環境や防災面から良好な都市空間を形成するとともに、供給処理施設（電気やガス、上下水道等）の収容空間を確保するための「空間機能」、都市の骨格を構成するための「市街地形成機能」があります。

■ 都市計画道路が有する機能

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出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能	
空間機能	都市環境機能	景観、日照等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延、防止するための空間機能
	収用空間	公共交通機関の導入空間機能	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通機関の導入のための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上下水道、ガス、電気、電話等の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機能	電柱、交通信号、街灯、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するとともに、その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	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

出典：(社) 日本都市計画学会 「実務者のための新都市計画マニュアルⅡ」

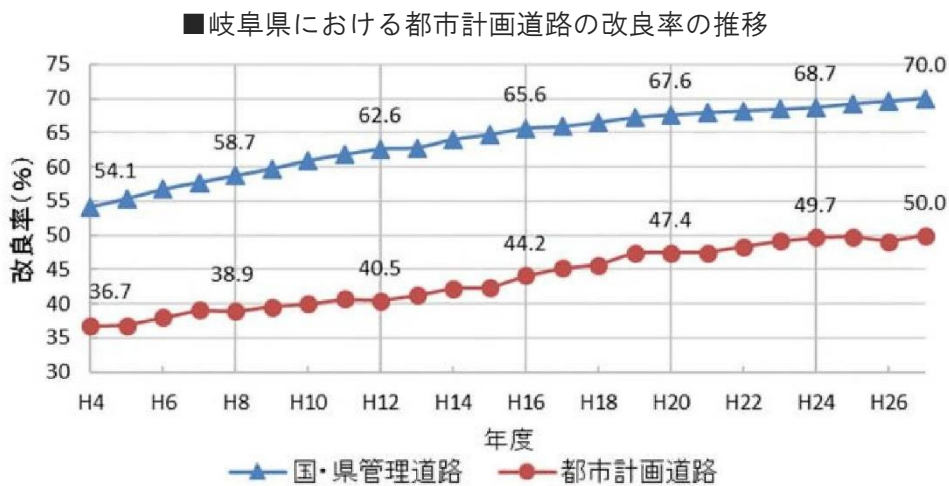


## 2 都市計画道路の整備状況

### (1) 岐阜県における都市計画道路の整備状況

岐阜県における都市計画道路は1,594km（用途地域内では928km）が計画決定されています。一方、改良済延長は791km（用途地域内では537km）、未改良延長は803km（用途地域内では391km）となっており、改良率は約50%（用途地域内では約62%）に留まっています。

また、計画決定後30年以上が経過しながらも未改良となっている路線は約560kmあり、近年の改良率を考慮しても、全路線を改良するまでの期間が想定し難く、未改良区間内の私有地（地権者）への建築制限が長期間に渡って続くことになるため、有効な土地利用を妨げることが懸念されます。



出典：岐阜県都市計画道路見直し方針（2020年（令和2年）1月一部改正）

#### ■都市計画道路の整備状況

	計画延長	改良済延長	改良率
都市計画道路全体	1,594km	791km	50%
用途地域内	928km	573km	62%

#### ■都市計画道路の決定経過年数別延長（2018年（平成30年）3月31日現在）

決定経過年数	計画延長		改良済延長		未改良延長	
	延長 (km)	割合 (%)	延長 (km)	割合 (%)	延長 (km)	割合 (%)
10年未満	10 km	1%	1 km	0% (6%)	9 km	1% (94%)
10～20	79 km	5%	13 km	1% (16%)	66 km	4% (84%)
20～30	208 km	13%	62 km	4% (30%)	146 km	9% (70%)
30～40	168 km	11%	76 km	5% (45%)	93 km	6% (55%)
40～50	362 km	23%	196 km	12% (54%)	167 km	10% (46%)
50年以上	767 km	48%	466 km	29% (61%)	301 km	19% (39%)
合計	1,594 km	100%	812 km	51%	782 km	49%

※（ ） 決定経過年数別の割合

出典：岐阜県都市計画道路見直し方針（2020年（令和2年）1月一部改正）

## 2. 都市計画道路の整備状況

### (2) 美濃加茂市における都市計画道路の整備状況

美濃加茂市（以下、「本市」という。）は、1953年（昭和28年）に加茂野島線をはじめとした9路線が都市計画決定されて以降、都市の著しい発展や都市化・広域化に加え、日々変化する社会経済情勢へ対応し、その時代にあった都市計画道路網とするため、適宜見直しや道路網の再編を進めてきました。

現時点での本市の都市計画道路は、自動車専用道路、幹線街路、区画街路があり、29路線約57.9kmが存在しています。そのうち、整備済区間が約27.1km、概成済区間が約16.9km、未整備区間が約13.8kmあり、全体での整備率は47%に留まっています。

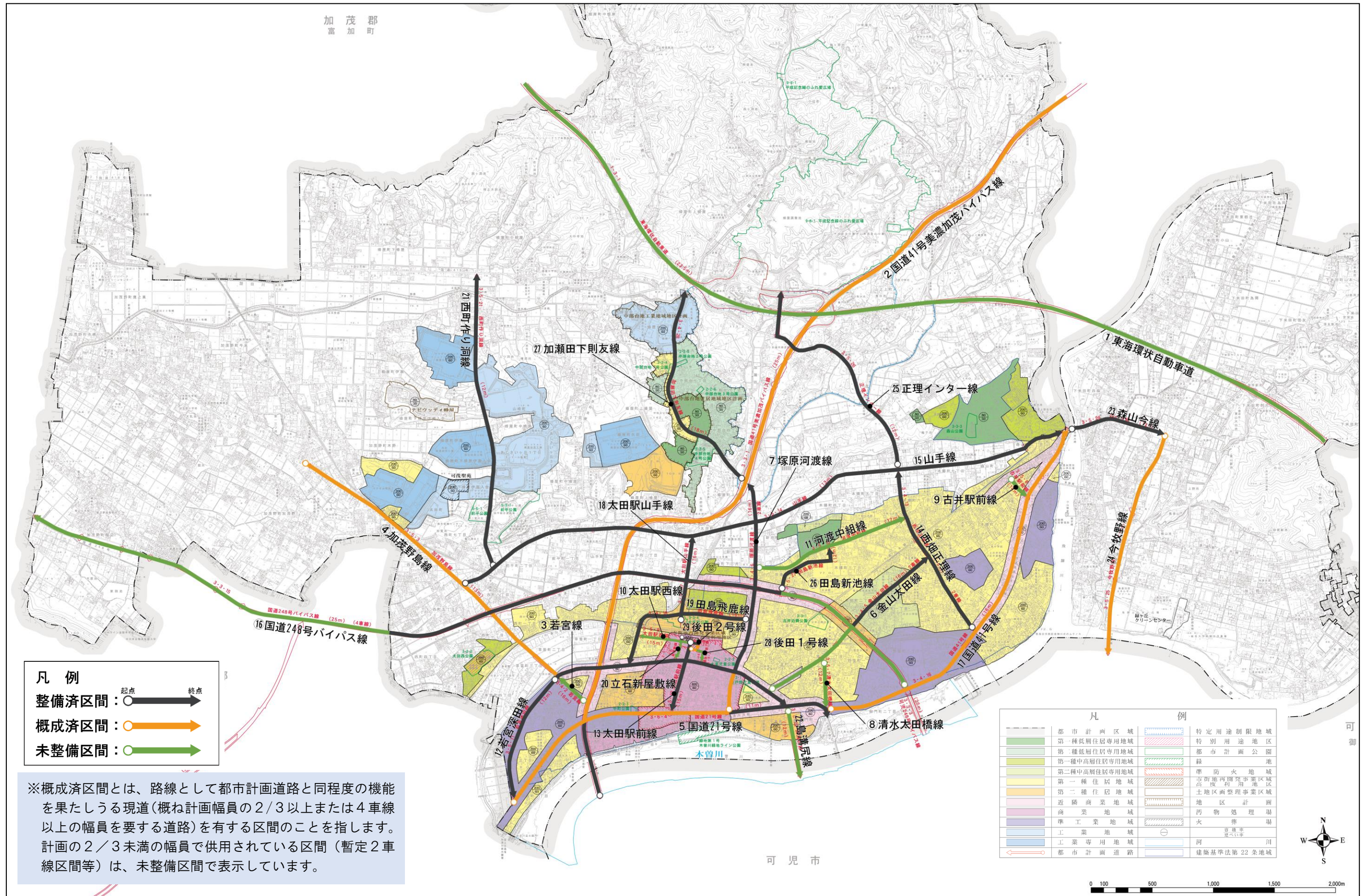
■本市の都市計画道路の整備状況

区分	番号	路線名	路線番号	計画延長 (m)	計画幅員 (m)	計画 車線数	整備状況（延長）			整備率
							整備済(m)	概成済(m)	未整備(m)	
自動車 専用道路	1	東海環状自動車道	1・3・1	6,800	23.5	—	—	—	6,800	0%
	小計			6,800	23.5	—	—	—	6,800	0%
幹線街路	2	国道41号美濃加茂バイパス線	3・3・1	7,370	25	—	600	6,770	—	8%
	3	若宮線	3・4・2	310	16	—	—	—	310	0%
	4	加茂野島線	3・5・3	4,610	13	—	1,980	2,630	—	43%
	5	国道21号線	3・6・4	2,700	11	—	820	1,880	—	30%
	6	金山太田線	3・4・5	1,670	16	2	810	—	860	49%
	7	塚原河渡線	3・4・6	1,900	16	—	1,580	320	—	83%
	8	清水太田橋線	3・5・7	400	12	2	—	—	400	0%
	9	古井駅前線	3・5・8	220	14	2	—	—	220	0%
	10	太田駅西線	3・5・9	440	15	—	—	—	440	0%
	11	河渡中組線	3・5・10	1,250	12	—	—	—	1,250	0%
	12	若宮深田線	3・5・11	990	12	—	990	—	—	100%
	13	太田駅前線	3・5・12	600	15	2	600	—	—	100%
	14	西畑正理線	3・4・13	1,470	16	2	1,470	—	—	100%
	15	山手線	3・5・14	5,180	13	—	5,180	—	—	100%
	16	国道248号バイパス線	3・3・15	5,880	25	4	3,270	—	2,610	56%
	17	国道41号線	3・4・16	3,380	16	—	—	3,380	—	0%
	18	太田駅山手線	3・4・17	700	16	—	700	—	—	100%
	19	田島飛鹿線	3・4・18	1,270	16	—	1,270	—	—	100%
	20	立石新屋敷線	3・5・19	180	12	—	20	—	160	11%
	21	西町作り洞線	3・5・21	2,430	12	—	2,430	—	—	100%
	22	島溝尻線	3・5・22	630	12	—	—	—	630	0%
	23	森山今線	3・5・24	840	12	—	840	—	—	100%
	24	今牧野線	3・5・25	1,880	12	—	—	1,880	—	0%
	25	正理インター線	3・5・26	2,020	12	—	2,020	—	—	100%
	26	田島新池線	3・5・27	640	12	—	640	—	—	100%
	27	加瀬田下則友線	3・4・28	1,860	18	—	1,860	—	—	100%
	小計			50,820	—	—	27,080	16,860	6,880	53%
区画街路	28	後田1号線	7・6・1	190	9	2	—	60	130	0%
	29	後田2号線	7・6・2	110	12	2	60	50	—	55%
計			300	—	—	60	110	130	20%	
合計			57,920	—	—	27,140	16,970	13,810	47%	

出典：美濃加茂市都市計画課調査



2. 都市計画道路の整備状況



■本市の都市計画道路の整備状況図



# 3 都市計画道路を取り巻く社会情勢

## (1) 本市が目指すまちづくりの方向性

本市が目指すまちづくりの指針である「美濃加茂市都市計画マスタープラン」や「美濃加茂市立地適正化計画」では、「コンパクト＋ネットワーク＆サテライト」の考え方にに基づき、土地利用や都市施設等の今後の方向性を示しています。

また、美濃太田駅周辺については、駅周辺のにぎわい創出に向けて「美濃太田駅周辺整備将来基本構想」を策定しており、様々なまちづくりに関する施策方針を示しています。

### 1) 美濃加茂市都市計画マスタープラン（2020年（令和2年）3月改定）

美濃加茂市都市計画マスタープランの概要		
【目標年次】	2040年（20年後の将来） （中間見直し：2030年）	
【将来人口フレーム】	2040年（令和22年）	56,090人
	2030年（令和12年）	57,075人

【まちづくりの目標と柱】

まちづくりの目標

目標年次 2040年

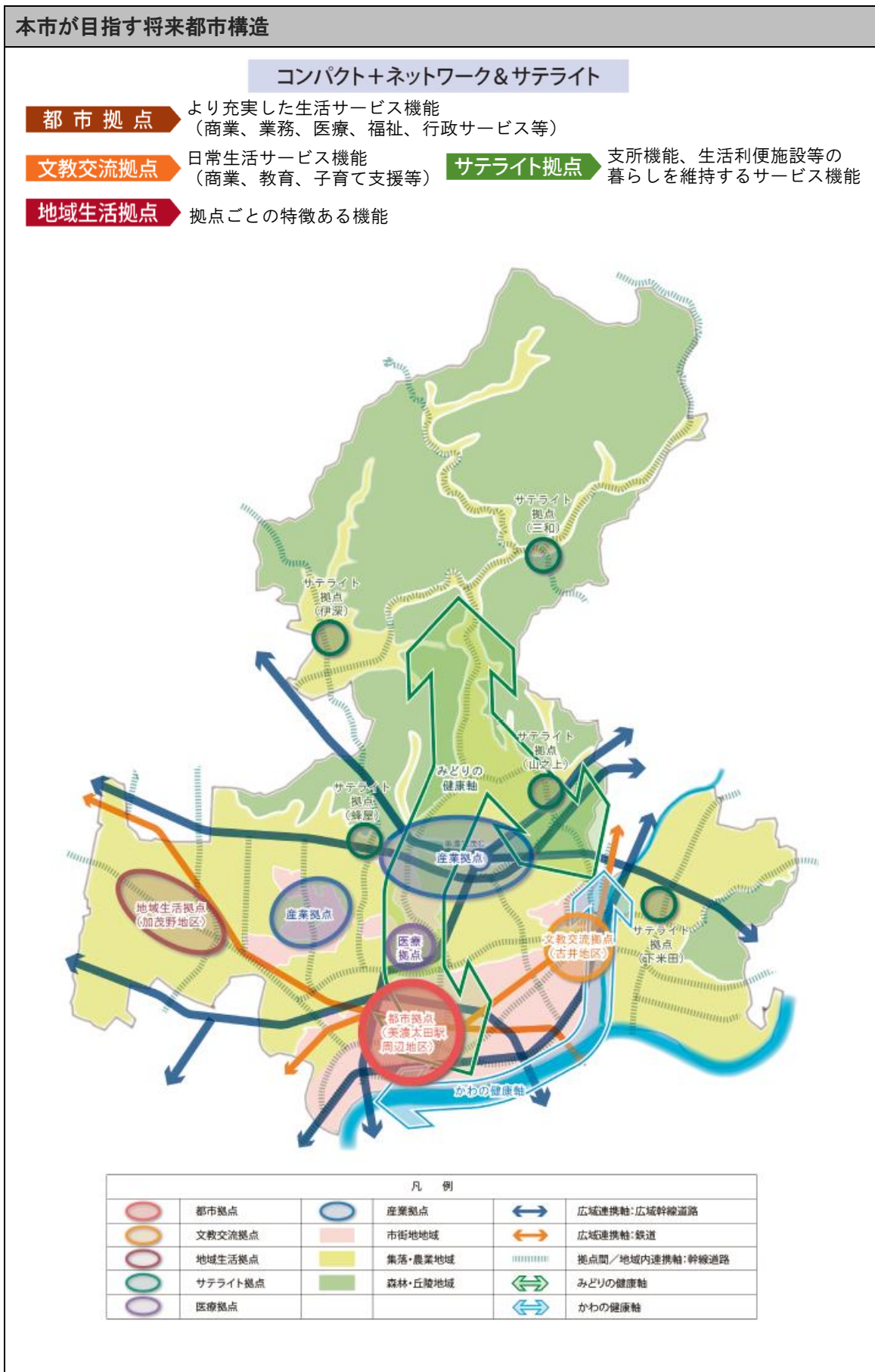
みんな笑顔で、安全・安心、健康に暮らすことができるまち  
～みんなの夢がかなう、堂々、美濃加茂～

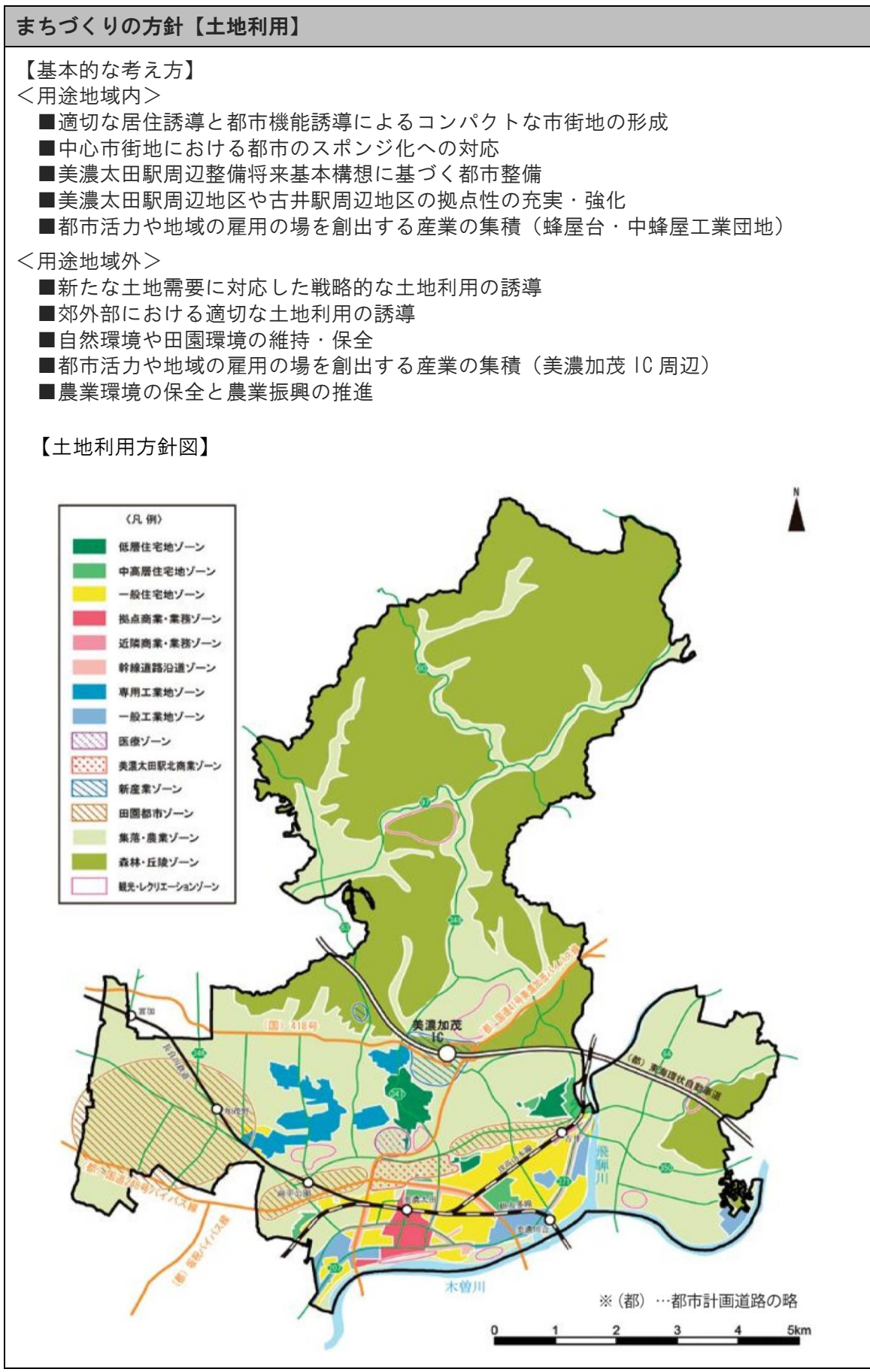
まちづくりの柱

<p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 0.9em;">ファミリー層や女性に選ばれるまち</p> <p style="font-size: 0.8em;">ファミリー層や女性にとって魅力的な住環境、子育て・教育環境や生き活きと活躍できる環境が整ったまちを目指す</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 0.9em;">歩いて暮らせる便利なまち</p> <p style="font-size: 0.8em;">身近な生活圏に利便施設が整い、徒歩やバスを利用しながら、さまざまなサービスを受用できるまちを目指す</p>
<p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 0.9em;">まちなかににぎわい・活力があふれるまち</p> <p style="font-size: 0.8em;">美濃太田駅周辺を中心とする中心市街地（まちなか）ににぎわいと活力があふれるまちを目指す</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 0.9em;">誰もが健康に暮らすことができるまち</p> <p style="font-size: 0.8em;">健康づくりの環境が整った、日々の暮らしの中で健康寿命の延伸につながるまちを目指す</p>
<p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 0.9em;">安全・安心を感じることができるまち</p> <p style="font-size: 0.8em;">災害・犯罪に強く、誰もが安全・安心を感じながら暮らすことができる、防災力・防犯力に優れたまちを目指す</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 0.9em;">働く場が確保されているまち</p> <p style="font-size: 0.8em;">市内に就労の場が多くあり、本市の活力をけん引する産業活動を継続することができるまちを目指す</p>
<p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 0.9em;">歴史・文化、自然と調和したまち</p> <p style="font-size: 0.8em;">本市が有する豊かな歴史・文化資源や自然環境を大切にしたいまちを目指す</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 0.9em;">市民の力を活かすことができるまち</p> <p style="font-size: 0.8em;">地域の人々の主体的な活動を後押しし、市民・事業者・行政が連携して課題解決に取り組むまちを目指す</p>

3. 都市計画道路を取り巻く社会情勢



### 3. 都市計画道路を取り巻く社会情勢





### 3. 都市計画道路を取り巻く社会情勢

#### まちづくりの方針【都市施設（交通）】

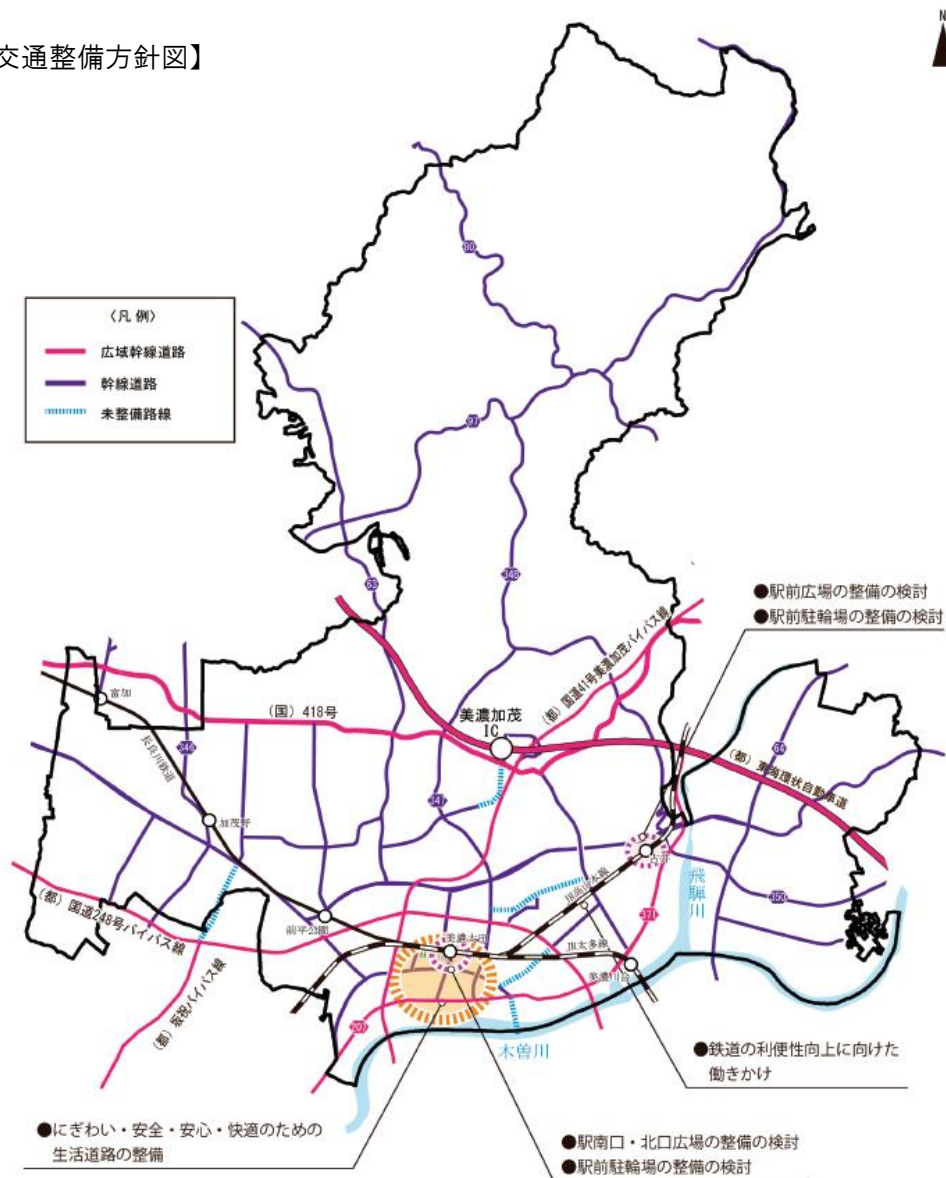
##### 【基本的な考え方】

- 市民の生活利便性や本市の活力を支え、育てるうえで重要な都市基盤としての交通ネットワークの整備・充実・強化
- さまざまな技術革新等も考慮した新たな交通手段のあり方の検討

##### 【基本方針】

- ①-1 広域幹線道路ネットワークの整備
- ①-2 地域内幹線道路ネットワークの整備
- ①-3 安全・安心・快適のための生活道路の整備

##### 【交通整備方針図】







##### 【都市計画道路の見直しに関する記述】

- 美濃太田駅周辺整備将来基本構想を踏まえて、駅周辺の都市計画道路の見直しを行います。
- 都市計画道路の未整備路線については、将来交通量やまちづくりの視点等を考慮し、見直しを行っていきます。

### 3. 都市計画道路を取り巻く社会情勢

#### 2) 美濃加茂市立地適正化計画（2020年（令和2年）3月策定）

美濃加茂市立地適正化計画の概要	
【計画年次】	2020年（令和2年）～2040年（令和22年）
【立地適正化に関するまちづくりの基本的な考え方】	
<p style="text-align: center;"><b>“みんなの夢がかなうまち” “いつまでも豊かに暮らせる”</b>  <b>「コンパクト・プラス・ネットワークのまち」の実現</b></p> <p>まちの中心部や主要な鉄道駅周辺〈コンパクトエリア（都市拠点、文教交流拠点、医療拠点）〉に都市機能や生活利便機能の集約を図りながら、各地区（居住地）との間をコミュニティバスを主とした公共交通で結び〈ネットワーク〉、市内の誰もが便利で快適に暮らすことができるまちをめざします。</p>	
【立地適正化に関するまちづくり基本方針】	
<p><b>1</b> 健やかな心と体を育む、歩いて楽しいまちづくり</p> <p>様々な世代の人々が、日々の暮らしを通して心身ともに健やかに成長できるまちなかの環境を整えるとともに、歩いて楽しむことができる回遊性の高いまちをつくりまします。</p> 	
<p><b>2</b> 多様な世代が暮らしやすい居住環境が整ったまちづくり</p> <p>若者やファミリー層、高齢者に至る多様な人々にとって魅力があふれ、安全・安心と利便性を感じながら、住み続けたいと思えるまちをつくりまします。</p> 	
<p><b>3</b> 拠点ごとの特性に応じた機能が整ったまちづくり</p> <p>美濃太田駅周辺の都市拠点、古井駅周辺の文教交流拠点など拠点ごとの特性に応じた都市機能や生活利便機能が整った、様々なサービスを受入れる暮らしやすいまちをつくりまします。</p> 	
<p><b>4</b> 誰もが移動しやすい環境が整ったまちづくり</p> <p>主要な施設（医療・福祉、商業、公共公益等）や各地区の居住地に誰もが容易にアクセスできる移動環境が整い、持続的に維持されるまちをつくりまします。</p> 	





### 3. 都市計画道路を取り巻く社会情勢

構想の実現に向けた施策（案）（一部抜粋）		
分類	施策方針	施策案
地域の 基盤整備	駅南地区の既成市街地の再整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地再開発事業</li> <li>・シンボル整備（まちの顔づくり）</li> <li>・防災機能の強化充実</li> </ul>
	美濃太田駅周辺の観光・交流機能の充実・強化、景観形成などおもてなしの空間形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光拠点整備の推進</li> <li>・電線地中化</li> </ul>
	安全安心な歩行者環境や快適な公園などの空間整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅南通りの歩行者空間化の検討</li> <li>・公園・広場整備</li> <li>・バリアフリー化の向上</li> </ul>
	中山道太田宿の歴史、まちなみを次世代に継承する施設などの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな拠点施設整備の検討</li> <li>・既存施設の機能充実</li> </ul>
	道路ネットワークの整備による駅南への人の集中の誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路の再編</li> </ul>
	交通結節機能の充実・強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場再編</li> <li>・駐輪場、駐車場の再整備</li> <li>・美濃太田駅自由通路の利便性向上</li> </ul>

### 3. 都市計画道路を取り巻く社会情勢

#### (2) 都市計画道路を取り巻く社会情勢の変化

##### 1) 少子化・超高齢化の進展

本市の人口は、年々増加しており、2015年（平成27年）には約55,000人となっています。国立社会保障・人口問題研究所による推計では、当面の間は人口増加が続くものの、2025年（令和7年）をピークに人口減少に転じ、2040年（令和22年）には約54,000人まで落ち込む見込みとなっています。また、今後も高齢化が進行するものと推測されます。

そのため、将来的な少子化・超高齢化の一層の進展による財政的制約を念頭に置きながら、選択と集中による効率的かつ効果的な道路整備を推進し、持続可能なまちづくりを進めていくことが求められます。



■本市の人口推計（5年毎）

出典：美濃加茂市都市計画マスタープラン

■本市の高齢者人口（2020年（令和2年）4月1日現在）

区分	総人口	65歳以上	70歳以上	75歳以上
人口	57,308人	13,141人	9,933人	6,618人
昨年比	+315人	+161人	+312人	+131人
構成比	100%	22.93%	17.33%	11.55%

出典：美濃加茂市HP

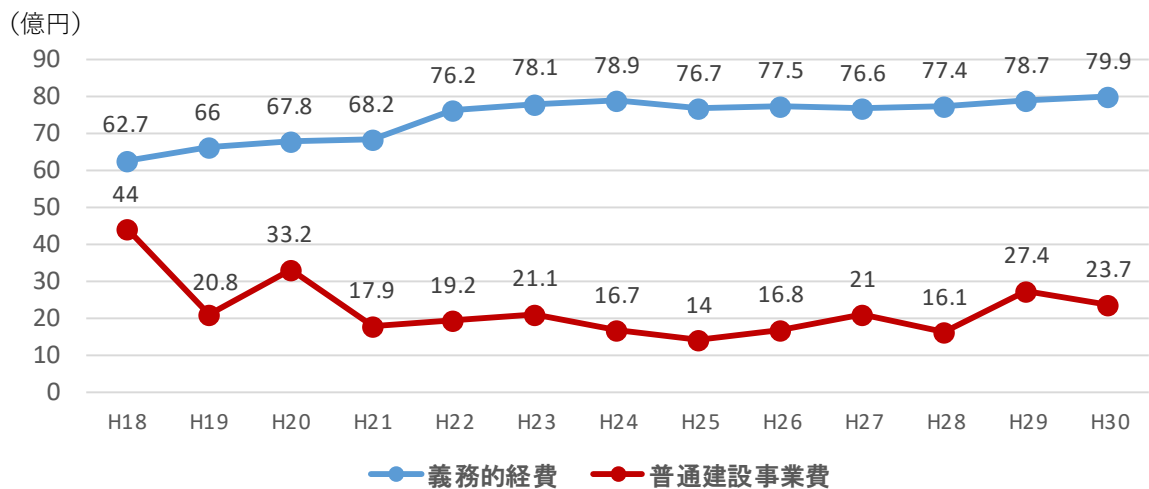
### 3. 都市計画道路を取り巻く社会情勢

#### 2) 加速するインフラ施設の老朽化

日本全体として、少子化・超高齢化の進展に伴い、社会保障費等の義務的経費が増加している傾向にあり、本市においても同様の傾向が見られます。

また、戦後の復興期から高度経済成長期にかけて集中的に整備が進められた都市計画道路等のインフラ施設が、今後急速に老朽化するため、インフラ施設の維持・修繕・更新等に係る費用の増加が見込まれます。

そのため、これまで以上に道路整備等に係る建設事業費が制約されることが想定されるため、今後は既存ストックが有する機能を最大限に活用した道路交通体系の構築が求められています。



■本市の義務的経費及び普通建設事業費の推移

出典：岐阜県市町村の行財政関係の統計（岐阜県HP）



■都市計画道路の修繕・更新等（(都)加茂野島線 西町跨線橋）



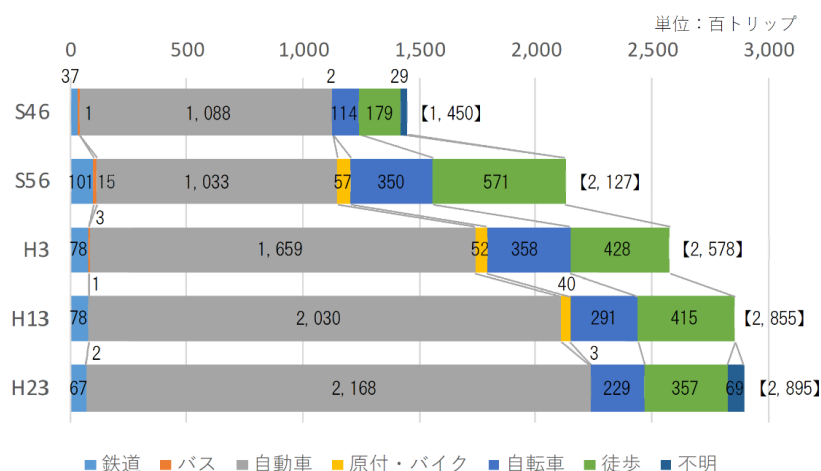
### 3. 都市計画道路を取り巻く社会情勢

#### 3) 自動車トリップ数の変化

本市及び周辺3町（坂祝町、川辺町、富加町）における自動車トリップ数は1981年（昭和56年）から2011年（平成23年）まで増加傾向にあり、日常的な交通手段として自動車が多量に利用されていることがわかります。

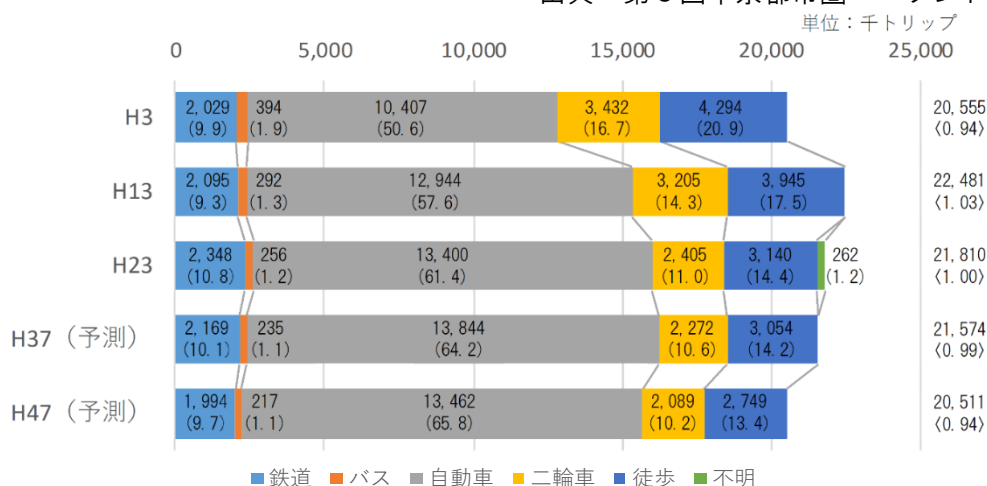
しかしながら、中京都市圏における交通トリップ数の推計では、今後、総トリップ数が減少する傾向にあり、これまで増加傾向にあった自動車トリップ数についても、2025年（令和7年）頃をピークに減少に転じる見込みとされています。

このように、将来的に自動車ニーズが減少する見通しにあることから、未整備の都市計画道路に関して、路線の必要性を再検証していく必要があります。



■本市及び周辺3町における代表交通手段別トリップ数の推移

出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査



■中京都市圏における代表交通集団別トリップ数の推計と見通し

出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査

#### ■自動車トリップ数とは

「自動車トリップ数」とは、代表交通手段<sup>※1</sup>が「自動車」であるトリップ<sup>※2</sup>のことを指します。

※1：代表交通手段とは、1つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段といいます。

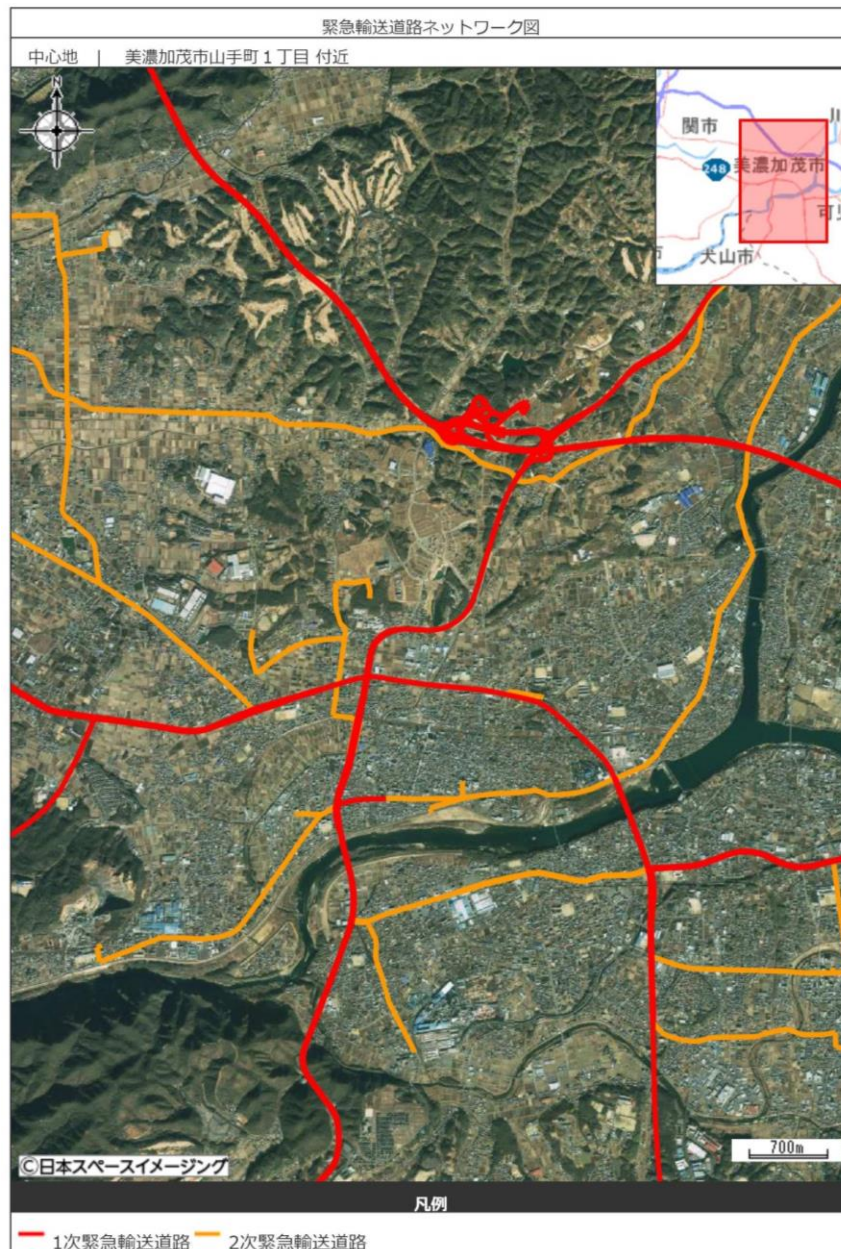
※2：トリップとは、人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位を表し、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップとして数えます。

### 3. 都市計画道路を取り巻く社会情勢

#### 4) 防災・減災・地域強靱化対策の重要性の高まり

東日本大震災以降、全国的に防災・減災対策や地域強靱化が取り組まれている中、岐阜県においては、南海トラフを震源域とする巨大地震や内陸直下型地震、頻発している豪雨災害やそれに伴う土砂災害等の大規模自然災害の発生が懸念されており、災害時に様々な機能（物資輸送機能や避難空間機能等）を果たす道路ネットワークの構築と強靱化が求められています。

また、本市においては、東海環状自動車道、国道 21 号線、国道 41 号線、国道 248 号、（一）各務原美濃加茂線、（一）美濃加茂川辺線、（都）加茂野島線（一部）等の道路が岐阜県指定の緊急輸送道路に指定されており、今後は、2020 年（令和 2 年）12 月に策定した「美濃加茂市地域強靱化計画」に基づき、重点施策・事業を推進していく必要があります。



■本市中心部における緊急輸送道路指定状況

出典：岐阜県域統合型GISぎふ

### 3. 都市計画道路を取り巻く社会情勢

#### 5) 建築制限に対する新たな司法の見解

本市の都市計画道路には、長期未着手路線が存在していますが、これまでも社会情勢の変化に応じて適宜見直しを進めてきました。しかしながら、全国的には都市計画法第53条に基づく建築制限に関する訴訟等が発生している状況にあります。

2005年(平成17年)の最高裁判決では、建築制限は受忍の範囲であり補償の必要なしとしながらも、「制限が長期にわたる場合、制限内容だけで損失補償の必要なしとするのは疑問」と補足意見が付されています。

そのため、本市においても、都市計画道路の必要性を再度評価・検証し、建築制限の解消により有効的な土地利用を図る等、適正な都市計画の運用を踏まえた計画が求められています。

### 3. 都市計画道路を取り巻く社会情勢

#### (3) 都市計画道路の見直しの必要性

本市ではこれまでに、社会情勢やまちづくりの方向性に対応するため、都市計画道路の見直しを進めてきました。しかしながら、前述のように少子化・超高齢化の進展やインフラ施設の急速な老朽化、まちづくりの方向性の変化など、本市の都市計画道路を取り巻く社会情勢が日々変化しており、これからの時代に即した道路交通体系の構築が求められています。

#### 美濃加茂市の都市計画道路網

#### 都市計画道路を取り巻く社会情勢と課題

##### 都市計画道路

- 都市計画道路の約53%が未整備となっており、建築制限が長期化しているため、**計画的な見直しによる土地利用の促進**が求められます。
- 道路が有する機能（交通機能、空間機能、市街地形成機能等）を十分に検討した上で、**都市計画道路の見直しによる将来的な本市の道路ネットワークの再編**が求められています。

##### まちづくりの方向性

- 1) 都市計画マスタープランに即した道路交通体系の構築  
⇒まちづくりの目標や将来都市構造の実現に向けた、**持続可能な道路交通体系の構築**が求められています。  
⇒将来需要やまちづくりの視点等を踏まえながら、**計画的な未整備路線の見直し**が必要となっています。
- 2) 美濃太田駅周辺整備将来基本構想と連携した道路整備の推進  
⇒**美濃太田駅周辺の将来整備と連携しながら、駅周辺のにぎわい創出に寄与する道路整備の推進**が求められています。

##### 社会情勢の変化

- 1) 少子化・超高齢化の進展  
⇒少子化・超高齢化の進展に伴い、一層の財政的制約が想定されることから、**選択と集中による効率的かつ効果的な道路整備の推進**により、持続可能なまちづくりの推進が求められています。
- 2) 加速するインフラ施設の老朽化  
⇒インフラ施設に係る維持管理費の増大が想定されることから、**既存道路網が有する機能を最大限に活用した、道路交通体系の構築**が求められています。
- 3) 自動車トリップ数の変化  
⇒人口減少を背景に、中京都市圏全体の将来自動車トリップ数の減少が予測されていることから、**将来の自動車ニーズに対応した計画的な都市計画道路の再編**が求められています。
- 4) 防災・減災対策の重要性の高まり  
⇒近年頻発する豪雨災害等の自然災害にも対応した、**災害に強い道路ネットワークの構築**が求められています。
- 5) 建築制限に対する新たな司法の見解  
⇒本市の持続的発展に寄与するため、**都市計画決定区域内の地権者等と連携した、有効的な土地利用の推進**が求められています。

都市計画道路の見直しが必要となります。



## 4 見直しの基本的な考え方

### (1) 見直しの基本的な考え方

今後の都市計画道路の整備にあたっては、前述の社会情勢の変化や本市が目指すまちづくりの方向性を十分に踏まえつつ、持続可能な道路交通体系の構築を念頭に置きながら事業の推進を図る必要があることから、以下の考え方に基づき都市計画区域マスタープラン及び都市計画マスタープランの改定にあわせて都市計画道路の見直しを行います。

#### 美濃加茂市都市計画道路見直しの基本的な考え方

- |   |                                |
|---|--------------------------------|
| 1 | 本市が目指す将来都市構造の実現に向けた道路交通体系の再構築  |
| 2 | 既存道路網の有効活用を念頭に置いた都市計画道路網の再編    |
| 3 | 将来需要やまちづくりの視点等の時代に即した都市計画道路の整備 |

#### 1 本市が目指す将来都市構造の実現に向けた道路交通体系の再構築

本市が目指すまちづくりの目標や将来都市構造の実現に向けて、都市計画道路が有する機能や地域特性等を十分に踏まえた見直しを行うことで、効率的かつ効果的な道路整備の推進を図るとともに、既存の道路空間を有効的に利活用しながら、持続可能な道路交通体系の再構築を目指します。

#### 2 既存道路網の有効活用を念頭に置いた都市計画道路網の再編

人口減少下において、限られた財源の中で円滑な道路交通を確保するためには、都市計画道路の整備推進のみならず、既存の道路網が有する機能を最大限に活用することが重要となります。そのため、都市計画道路と既存道路の機能分担による、都市計画道路網の再編を目指します。

#### 3 将来需要やまちづくりの視点等の時代に即した都市計画道路の整備

長期未整備路線については、建築制限がかかることで有効的な土地利用の促進を抑制することが懸念されることから、本市の持続的発展を目指すため、自動車交通の将来需要や美濃太田駅周辺整備将来基本構想等に掲げられたまちづくりに関する施策等との連携を重視した、時代に即した都市計画道路の見直しを行い、道路整備の推進を図ります。

#### 4. 見直しの基本的な考え方

### (2) 見直しの視点

前述の見直しの基本的な考え方に基づき、都市計画道路の見直しを行うにあたって、留意すべき視点を以下に示します。

視点1		本市が目指すまちづくりとの「整合性」	
<p>本市が目指す将来都市構造の実現にあたっては、市民生活の利便性向上や活力創出に寄与する道路交通体系の構築が求められています。また、美濃太田駅周辺については、将来的な再整備を念頭に置いた、にぎわいと魅力づくりに寄与することのできる道路網整備が求められていることから、上位関連計画での位置づけを整理し、本市が目指すまちづくりとの整合性を検証します。</p>			
位置づけ		内容	
①都市計画区域 マスタープラン	都市計画道路の 見直し	未完成路線については、地域の実情に合わせ、路線の廃止や幅員縮小などの見直しを検討します。	
②美濃加茂市都市計 画マスタープラン・立地適正化計 画	美濃太田駅周辺 の路線	「コンパクト+ネットワーク&サテライト」のまちづくりをコンセプトに設定し、都市機能誘導施設の整備、公共交通の利便性向上を目指し、美濃太田駅周辺整備将来基本構想を踏まえて駅周辺の都市計画道路の見直しを行います。	
	都市計画道路の 未整備路線	都市計画道路の未整備路線については、将来交通量やまちづくりの視点等を考慮し、見直しを行っていきます。	
③美濃太田駅周辺 整備将来基本構想	施策方針	道路ネットワークの整備による駅南への人の集中の誘導	
	施策案	都市計画道路の再編	

視点2		都市計画道路の「必要性」	
<p>都市計画道路は、交通機能や空間機能、市街地形成機能といった様々な機能を有しており、それぞれの機能が都市形成にとって必要なものです。そのため、これらの機能に対する評価を行い、各路線の必要性を検証します。</p>			
機能区分		内容	
①交通機能	通行機能	主要幹線街路	人や物資の移動の通行空間としての機能
		都市幹線街路	
補助幹線街路			
区画街路			
特殊街路			
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み下ろし等の沿道サービス機能	
②空間機能	都市環境機能		景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	災害等の拡大を遅延・防止するための空間機能

4. 見直しの基本的な考え方

(前頁のつづき)

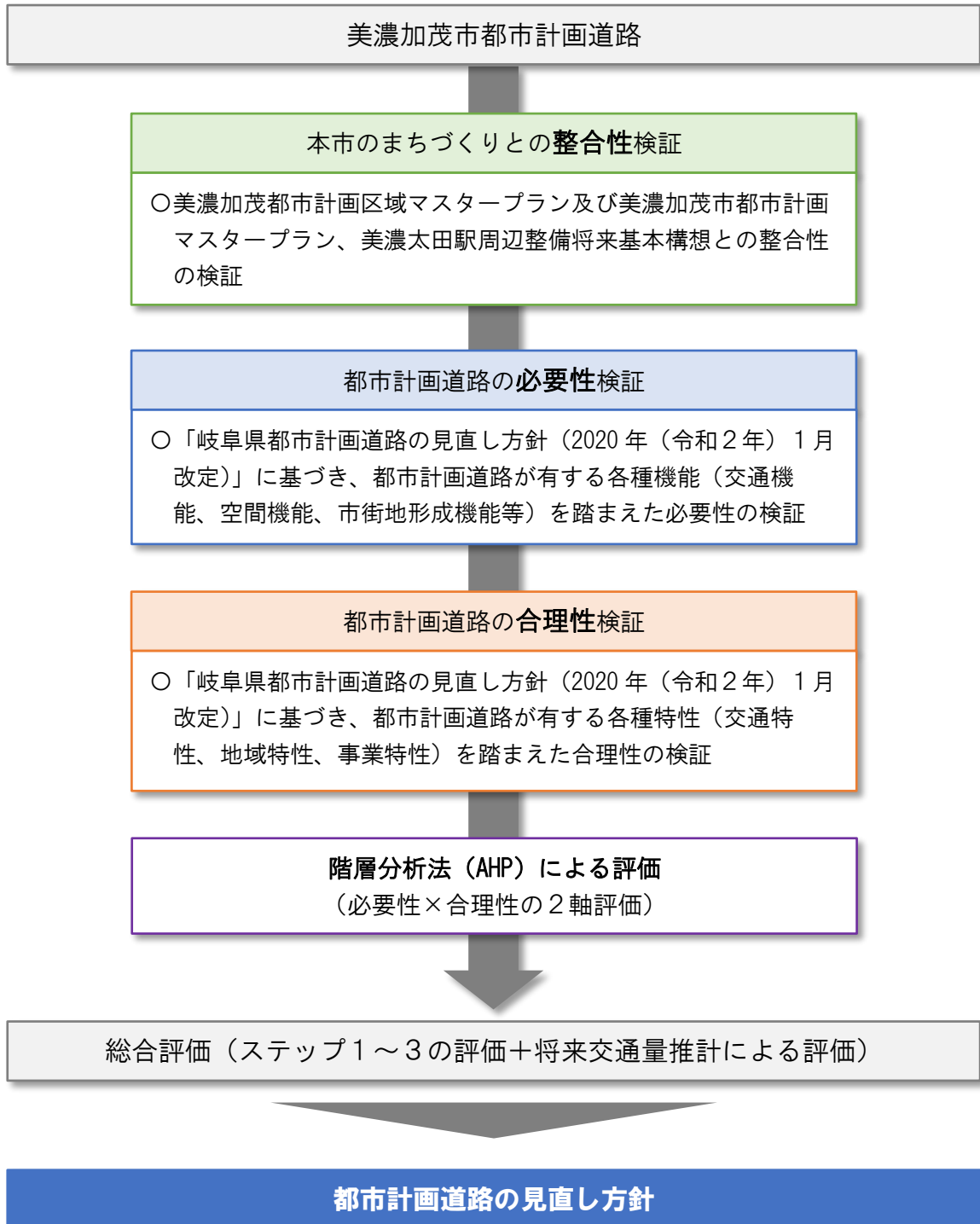
機能区分		内 容	
②空間機能	収用空間	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、都市廃棄物処理管路などの都市の供給処理及び通信情報施設のための空間
		道路付属物のための空間	電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の住宅を区画する街区を形成する	
	生活空間機能	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	
岐阜県独自の都市内道路の機能			
機能区分		内 容	
①交通機能	渋滞対策機能	渋滞地点を含む路線で、道路整備により渋滞対策が見込まれる道路	
	交通事故対策機能	交通事故対策地点を含む路線で、道路整備により対策が見込まれる道路	
②都市安全機能	歩行者通行機能	渋滞地点を含む路線で、道路整備により渋滞対策が見込まれる道路	
	自転車通行機能	交通事故対策地点を含む路線で、道路整備により対策が見込まれる道路	

視点3	都市計画道路の「合理性」	
<p>都市計画道路を整備するにあたっては、その路線が持つ特性や計画対象地の地域特性を考慮する必要があるとともに、経済性や実現性など道路整備事業としての合理性を見極めたうえで、事業を推進する必要があります。そのため、これらの特性に対する評価を行い、各路線の合理性を検証します。</p>		
特性区分		内 容
①交通特性	ネットワーク機能	道路ネットワークとしての機能
	通行機能	物資の移動の通行空間としての機能
	歩行者通行機能	人の移動の通行空間としての機能
	自転車通行機能	自転車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出入、自動車の駐停車、貨物の積み下ろし等の沿道サービス機能
	代替機能	都市計画道路に平行する道路の道路機能
②地域特性	土地利用	将来土地利用における人口減少の影響 市街化調整区域における道路機能
	地域資源 (既存の街並み等)	既存の街並み、歴史的街並みや商店街、コミュニティなどへの影響
	地域住民	地域住民との協働
③事業特性	経済性	事業費とまちづくりへの効果
	実現性	事業化の見込み

#### 4. 見直しの基本的な考え方

### (3) 見直し評価のフロー

前述の見直しの視点を踏まえ、以下のフローに基づき都市計画道路の見直しに向けた評価検証を行います。



4. 見直しの基本的な考え方

(4) 見直し候補路線

前述の見直し評価のフローに基づき、以下の都市計画道路の見直し評価を行います。

なお、今回の見直しでは、東海環状自動車道及び国道41号美濃加茂バイパス線を除いた未整備路線(16路線)を見直し候補路線として設定します。

■見直し候補路線(16路線)

見直し候補路線

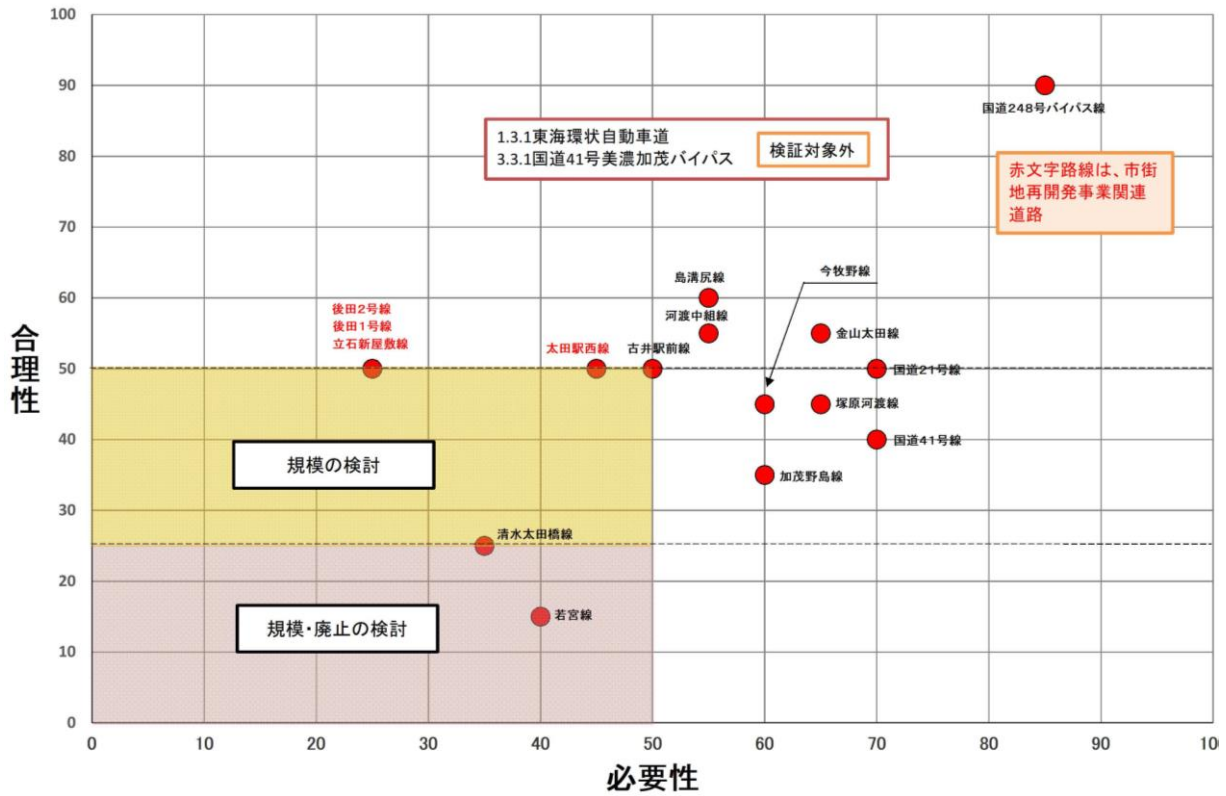
区分	番号	路線名	路線番号	計画延長 (m)	計画幅員 (m)	計画 車線数	整備状況(延長)			整備率
							整備済(m)	概成済(m)	未整備(m)	
自動車 専用道路	1	東海環状自動車道	1・3・1	6,800	23.5	—	—	—	6,800	0%
	小計			6,800	23.5	—	—	—	6,800	0%
幹線街路	2	国道41号美濃加茂バイパス線	3・3・1	7,370	25	—	600	6,770	—	8%
	3	若宮線	3・4・2	310	16	—	—	—	310	0%
	4	加茂野島線	3・5・3	4,610	13	—	1,980	2,630	—	43%
	5	国道21号線	3・6・4	2,700	11	—	820	1,880	—	30%
	6	金山太田線	3・4・5	1,670	16	2	810	—	860	49%
	7	塚原河渡線	3・4・6	1,900	16	—	1,580	320	—	83%
	8	清水太田橋線	3・5・7	400	12	2	—	—	400	0%
	9	古井駅前線	3・5・8	220	14	2	—	—	220	0%
	10	太田駅西線	3・5・9	440	15	—	—	—	440	0%
	11	河渡中組線	3・5・10	1,250	12	—	—	—	1,250	0%
	12	若宮深田線	3・5・11	990	12	—	990	—	—	100%
	13	太田駅前線	3・5・12	600	15	2	600	—	—	100%
	14	西畑正理線	3・4・13	1,470	16	2	1,470	—	—	100%
	15	山手線	3・5・14	5,180	13	—	5,180	—	—	100%
	16	国道248号バイパス線	3・3・15	5,880	25	4	3,270	—	2,610	56%
	17	国道41号線	3・4・16	3,380	16	—	—	3,380	—	0%
	18	太田駅山手線	3・4・17	700	16	—	700	—	—	100%
	19	田島飛鹿線	3・4・18	1,270	16	—	1,270	—	—	100%
	20	立石新屋敷線	3・5・19	180	12	—	20	—	160	11%
	21	西町作り洞線	3・5・21	2,430	12	—	2,430	—	—	100%
	22	島溝尻線	3・5・22	630	12	—	—	—	630	0%
	23	森山今線	3・5・24	840	12	—	840	—	—	100%
	24	今牧野線	3・5・25	1,880	12	—	—	1,880	—	0%
	25	正理インター線	3・5・26	2,020	12	—	2,020	—	—	100%
	26	田島新池線	3・5・27	640	12	—	640	—	—	100%
	27	加瀬田下則友線	3・4・28	1,860	18	—	1,860	—	—	100%
	小計			50,820	—	—	27,080	16,860	6,880	53%
区画街路	28	後田1号線	7・6・1	190	9	2	—	60	130	0%
	29	後田2号線	7・6・2	110	12	2	60	50	—	55%
	計			300	—	—	60	110	130	20%
合計			57,920	—	—	27,140	16,970	13,810	47%	

出典：美濃加茂市都市計画課調査

4. 見直しの基本的な考え方

(5) 見直し評価

見直し候補路線（16 路線）について、前述のフローに沿って必要性及び合理性の階層分析評価（AHP 評価）を行った結果、以下の路線を見直し対象路線に設定します。



見直し対象路線（廃止又は変更）					
路線番号	路線名	対象区間	路線番号	路線名	対象区間
3・4・2	若宮線	全区間（310m）	3・5・9	太田駅西線	全区間（440m）
3・5・7	清水太田橋線	全区間（400m）	7・6・1	後田1号線	全区間（190m）
3・5・8	古井駅前線	全区間（220m）	7・6・2	後田2号線	全区間（110m）

※立石新屋敷線については、AHP 評価で「規模の検討」の対象路線となっていますが、美濃太田駅南地区市街地再開発事業に関連する路線であり、必要性が高いことから当該路線は存続とします。

国道 21 号線及び国道 41 号線については、必要性及び合理性の視点から都市計画道路としての存続は必要であるものの、バイパス線の供用開始に伴い、道路名称を分かりやすく整理するため、今回の見直しに合わせて名称を変更します。

見直し対象路線（名称変更のみ）					
路線番号	路線名	対象区間	路線番号	路線名	対象区間
3・6・4	国道 21 号線	全区間 (2,700m)	3・4・16	国道 41 号線	全区間 (3,380m)



5. 都市計画道路の見直し方針

# 5 都市計画道路の見直し方針

## (1) 都市計画道路の見直し方針

4.(2) 見直しの視点を基に評価・検証を実施した結果を踏まえ、本市の都市計画道路の見直し方針を以下に示します。

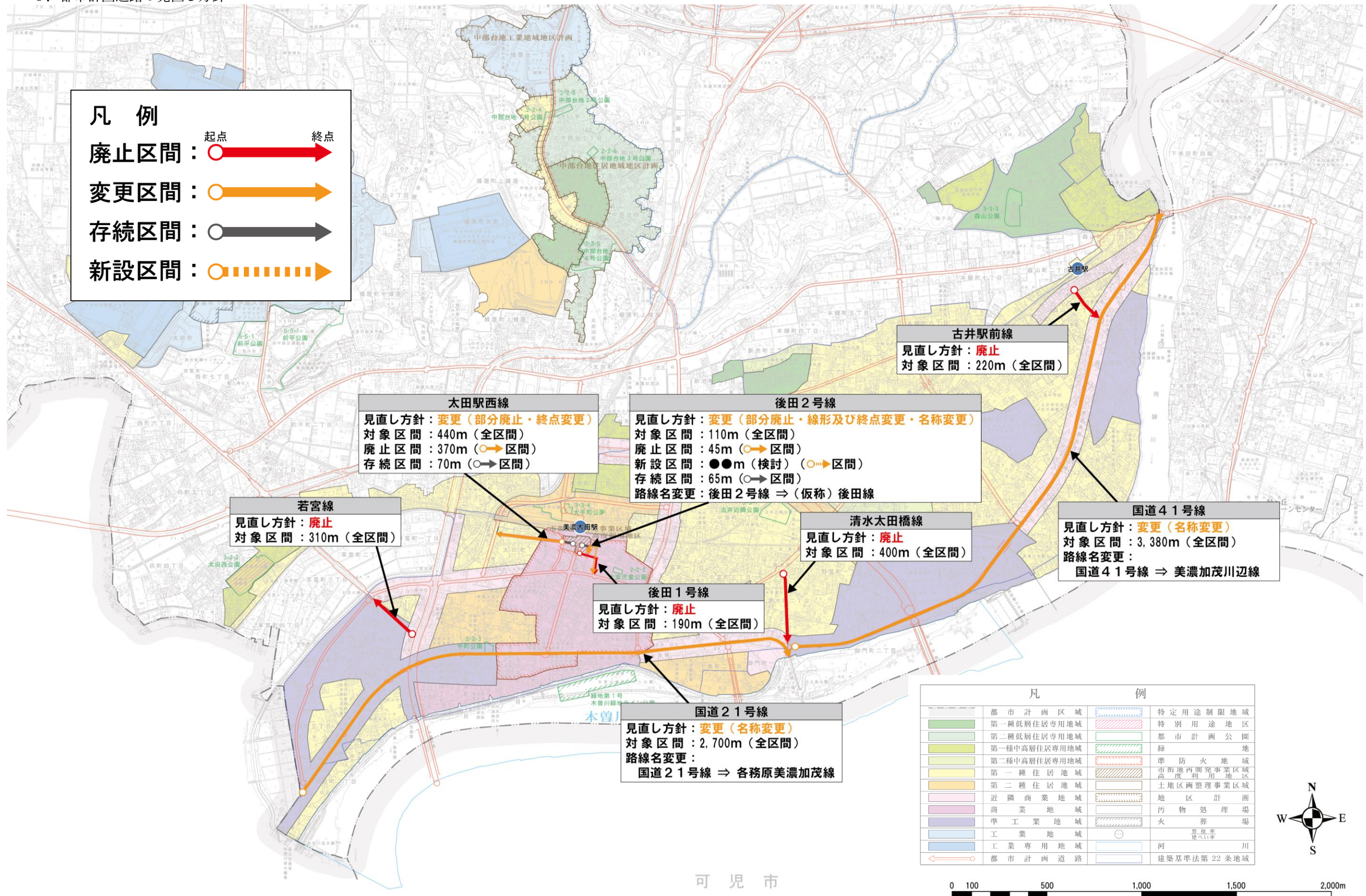
■ 都市計画道路の見直し方針

区分	路線名	計画延長 (m)	計画幅員 (m)	計画 車線数	整備率	都市計画決定年月日		道路 管理者	見直し方針
						当初	最終		
自動車 専用道路	東海環状自動車道	6,800	23.5	—	0%	H1.12.1	H4.10.23	国	存続
幹線街路	国道41号美濃加茂バイパス線	7,370	25	—	8%	S38.3.25	H13.1.5	国	存続
	若宮線	310	16	—	0%	S38.3.25	S49.10.25	市	廃止
	加茂野島線	4,610	13	—	43%	S28.5.11	S55.7.8	市	存続
	国道21号線	2,700	11	—	30%	S28.5.11	S63.7.12	県	変更 (名称変更)
	金山太田線	1,670	16	2	49%	S28.5.11	H15.1.14	市	存続
	塚原河渡線	1,900	16	—	83%	S28.5.11	H19.7.13	市	存続
	清水太田橋線	400	12	2	0%	S28.5.11	H17.8.15	市	廃止
	古井駅前線	220	14	2	0%	S28.5.11	H16.4.2	市	廃止
	太田駅西線	440	15	—	0%	S28.5.11	S49.10.25	市	変更 (部分廃止等)
	河渡中組線	1,250	12	—	0%	S38.3.25	H4.10.14	市	存続
	若宮深田線	990	12	—	100%	S38.3.25	S49.10.25	市	存続
	太田駅前線	600	15	2	100%	S28.5.11	H16.4.2	市	存続
	西畑正理線	1,470	16	2	100%	S28.5.11	H15.1.14	市	存続
	山手線	5,180	13	—	100%	S49.10.25	H1.11.28	市	存続
	国道248号バイパス線	5,880	25	4	56%	S49.10.25	H23.3.25	国・県	存続
	国道41号線	3,380	16	—	0%	S49.10.25	S57.1.26	県	変更 (名称変更)
	太田駅山手線	700	16	—	100%	S49.10.25	H7.3.28	市	存続
	田島飛鹿線	1,270	16	—	100%	S49.10.25	S63.7.12	市	存続
	立石新屋敷線	180	12	—	11%	S49.10.25	S61.7.22	市	存続
	西町作り洞線	2,430	12	—	100%	S49.10.25	S60.4.2	市	存続
	島溝尻線	630	12	—	0%	S49.10.25	S49.10.25	市	存続
	森山今線	840	12	—	100%	S63.7.11	S63.7.11	市	存続
	今牧野線	1,880	12	—	0%	S63.7.12	S63.7.12	県	存続
	正理インター線	2,020	12	—	100%	H1.12.1	H4.10.23	市	存続
	田島新池線	640	12	—	100%	H4.10.14	H4.10.14	市	存続
	加瀬田下則友線	1,860	18	—	100%	H8.4.1	H8.4.1	県	存続
区画街路	後田1号線	190	9	2	0%	S49.10.25	H17.8.15	市	廃止
	後田2号線	110	12	2	55%	S49.10.25	H17.8.15	市	変更 (部分廃止等)

概成済又は未整備となっている加茂野島線、河渡中組線、島溝尻線など、階層分析評価(AHP評価)で「規模の検討」対象外に評価された路線は、都市計画マスタープランに位置づけられた都市基盤を支える幹線ネットワーク道路として、長期的・広域的な視点から存続とします。



5. 都市計画道路の見直し方針



■ 都市計画道路の見直し方針図



5. 都市計画道路の見直し方針

(2) 各路線の見直し方針

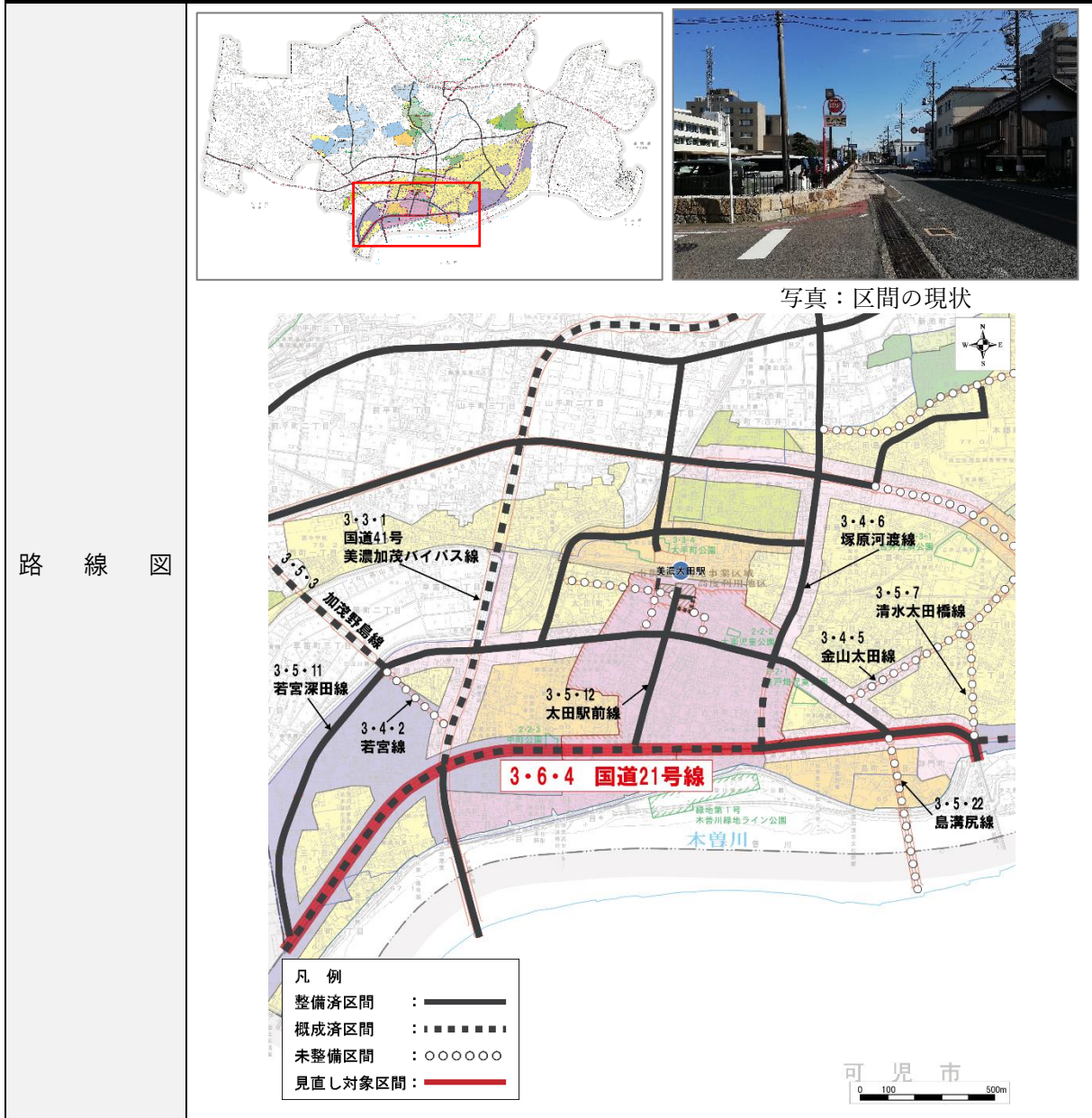
路線番号	3・4・2	路線名	若宮線	管理者	美濃加茂市	
区間路線長	310m	代表幅員	16m	車線数	—	
未整備区間長	310m	未整備区間	(都) 国道41号美濃加茂バイパス線 ~ (都) 加茂野島線			
整備率	0.0%	上位計画等の位置付け	区域マス：見直し対象路線（未完成路線）			
概成率	0.0%		都市マス：見直し対象路線（未整備路線）			
評価	整合性	○	必要性	40/100	合理性	15/100
見直し方針	廃止	廃止区間	当該路線起点部 ~ 当該路線終点部（全区間）			
理由	<p>当該路線の周辺には都市計画道路が整備されており、円滑な交通処理が可能であることから、整備の必要性は低い状況です。また、道路整備に伴い沿道の建物移転等も多く発生し、周辺住民への影響も大きいため、当該路線の整備により得られる効果も低いことが想定されます。そのため、周辺の道路網で十分に機能を代替することができることから、当該路線は廃止とします。</p>					
路線図			 <p>写真：区間の現状</p>			
						

5. 都市計画道路の見直し方針

路線番号	3・6・4	路線名	国道21号線	管理者	岐阜県	
区間路線長	2,700m	代表幅員	11m	車線数	—	
未整備区間長	—	未整備区間	— (一部整備済み、一部概成済み)			
整備率	30.4%	上位計画等の 位置付け	区域マス：近隣の都市との連携を強化する路線 都市マス：主要幹線道路 防災計画：第1次緊急輸送道路			
概成率	69.6%					
評価	整合性	○	必要性	70/100	合理性	50/100

見直し方針	変更 (名称変更)	変更区間	当該路線起点部 ~ 当該路線終点部 (全区間)
-------	--------------	------	-------------------------

理由  
当該路線は本市の道路ネットワークを構築するうえで、骨格的路線に位置づけられていることから、今後も継続的に整備推進を図るべき路線です。以前は国管理の路線でしたが、2018年(平成30年)4月1日より岐阜県にその管理が移管されたことを受け、都市計画道路の名称変更を行う必要があります。したがって、当該路線の名称を国道21号線から「各務原美濃加茂線」に変更を行います。





5. 都市計画道路の見直し方針

路線番号	3・5・7	路線名	清水太田橋線	管理者	美濃加茂市	
区間路線長	400m	代表幅員	12m	車線数	2	
未整備区間長	400m	未整備区間	(都) 金山太田線 ～ (都) 国道41号線			
整備率	0.0%	上位計画等の 位置付け	区域マス：見直し対象路線（未完成路線）			
概成率	0.0%		都市マス：見直し対象路線（未整備路線）			
評価	整合性	○	必要性	35/100	合理性	25/100
見直し方針	廃止	廃止区間	当該路線起点部 ～ 当該路線終点部（全区間）			
理由	<p>当該路線の周辺には都市計画道路が整備されており、円滑な交通処理が可能であることから、整備の必要性は低い状況です。また、道路整備に伴い沿道の建物移転等も多く発生し、周辺住民への影響も大きいため、当該路線の整備により得られる効果も低いことが想定されます。加えて、当該路線の将来交通量も少ないことが予測されることから、周辺の道路網で十分に機能を代替することができるため、当該路線は廃止とします。</p>					
路線図	<p>写真：区間の現状</p>					

5. 都市計画道路の見直し方針

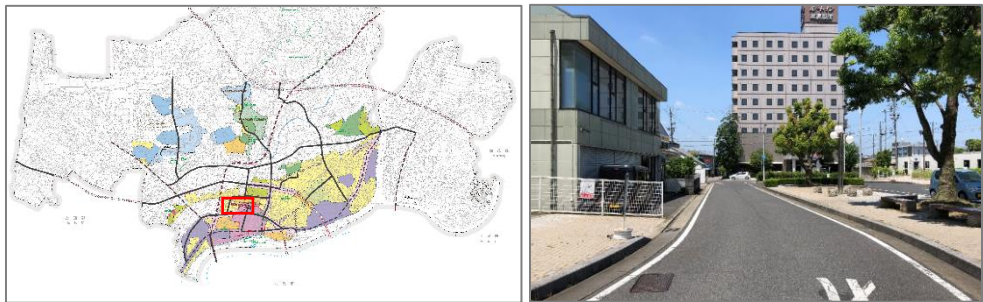
路線番号	3・5・8	路線名	古井駅前線	管理者	美濃加茂市	
区間路線長	220m	代表幅員	14m	車線数	2	
未整備区間長	220m	未整備区間	古井駅前広場 ～ (都)国道41号線			
整備率	0.0%	上位計画等の 位置付け	区域マス：見直し対象路線（未完成路線）			
概成率	0.0%		都市マス：見直し対象路線（未整備路線）			
評価	整合性	○	必要性	45/100	合理性	50/100
見直し方針	廃止	廃止区間	当該路線起点部 ～ 当該路線終点部（全区間）			
理由	古井駅へのアクセス道路として、道路整備に関する必要性はあるものの、事業推進に伴い用地買収や移転補償等が発生し、周辺住民へ多大な影響を及ぼすことが想定されます。また、当該路線の周辺には既に道路ネットワークが構築されていることから、円滑な交通処理が可能となっています。古井駅周辺においては、地元住民らが参画するまちづくり団体において、将来構想が検討されていることから、当該路線については、廃止の方向性を念頭に関係団体との協議を進めながら見直しを進めます。					
路線図	 <p>写真：区間の現状</p>					



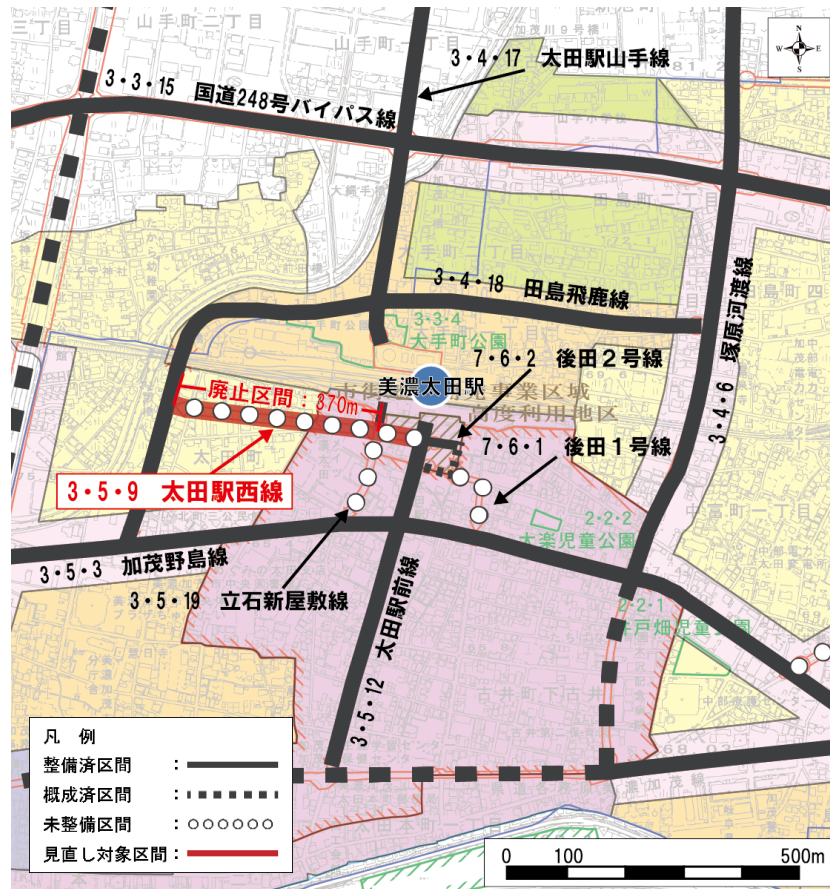
5. 都市計画道路の見直し方針

路線番号	3・5・9	路線名	太田駅西線	管理者	美濃加茂市	
区間路線長	440m	代表幅員	15m	車線数	2	
未整備区間長	440m	未整備区間	(都)太田駅前線 ~ (都)田島飛鹿線			
整備率	0.0%	上位計画等の	区域マス：見直し対象路線（未完成路線）			
概成率	0.0%	位置付け	都市マス：見直し対象路線（駅周辺路線）			
評価	整合性	○	必要性	45/100	合理性	50/100
見直し方針	変更 (部分廃止等)	変更区間	(都)立石新屋敷線起点部 ~ 当該路線終点部 廃止区間長：370m			
理由	美濃太田駅へのアクセス道路としての機能を有しているため、整備の必要性はあるものの、加茂野島線をはじめとした周辺道路で機能の代替が可能となります。また、当該路線は、美濃太田駅周辺整備将来基本構想の関連道路として、まちづくりの観点からも将来的な土地利用に合わせた道路整備が必要です。したがって、当該路線については、部分廃止、終点変更等の方向性を念頭に関係機関等との協議を進めながら見直しを進めます。					

路線図



写真：区間の現状



5. 都市計画道路の見直し方針

路線番号	3・4・16	路線名	国道41号線	管理者	岐阜県	
区間路線長	3,380m	代表幅員	16m	車線数	—	
未整備区間長	—	未整備区間	— (全線概成済み)			
整備率	0.0%	上位計画等の位置付け	区域マス：近隣の都市との連携を強化する路線			
概成率	100.0%		都市マス：主要幹線道路 防災計画：第1次緊急輸送道路			
評価	整合性	○	必要性	70/100	合理性	40/100
見直し方針	変更 (名称変更)	変更区間	当該路線起点部 ~ 当該路線終点部 (全区間)			
理由	当該路線は本市の道路ネットワークを構築するうえで、骨格的路線に位置づけられていることから、今後も継続的に整備推進を図るべき路線です。以前は国管理の路線でしたが、2017年(平成29年)4月1日より岐阜県にその管理が移管されたことを受け、都市計画道路の名称変更を行う必要があります。したがって、当該路線の名称を国道41号線から「美濃加茂川辺線」に変更を行います。					
路線図	<p>写真：区間の現状</p>					



5. 都市計画道路の見直し方針

路線番号	7・6・1	路線名	後田1号線	管理者	美濃加茂市	
区間路線長	190m	代表幅員	9m	車線数	2	
未整備区間長	130m	未整備区間	(都)後田2号線終点部 ～ (都)加茂野島線			
整備率	0.0%	上位計画等の	区域マス：見直し対象路線（未完成路線）			
概成率	31.6%	位置付け	都市マス：見直し対象路線（駅周辺路線）			
評価	整合性	○	必要性	25/100	合理性	50/100
見直し方針	廃止	廃止区間	当該路線起点部 ～ 当該路線終点部（全区間）			

理由

当該路線は美濃太田駅から加茂野島線へのバイパス道路としての機能を有していますが、将来交通量も少なく、周辺道路で十分に機能を代替することが可能となります。また、当該路線は美濃太田駅周辺整備将来基本構想に基づき、将来的な土地利用に合わせた道路整備が必要です。したがって、当該路線については、再開発事業を視野に入れ、後田2号線と統合・廃止をした上で交通円滑化のため新ルート設定の検討など、関係団体等との協議を進めながら見直しを進めます。

路線図



5. 都市計画道路の見直し方針

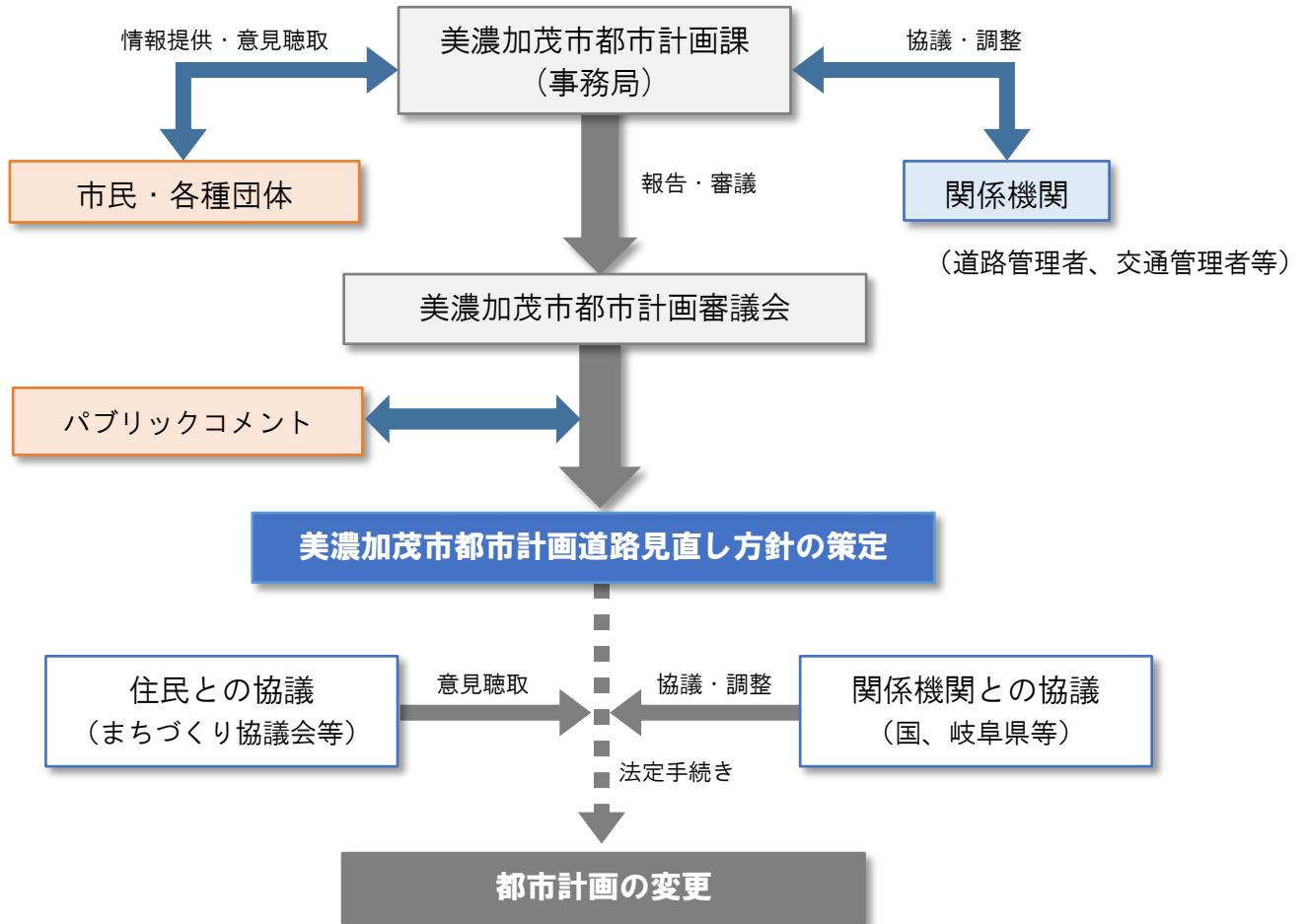
路線番号	7・6・2	路線名	後田2号線	管理者	美濃加茂市	
区間路線長	110m	代表幅員	12m	車線数	2	
未整備区間長	—	未整備区間	—（一部整備済み、一部概成済み）			
整備率	55.5%	上位計画等の 位置付け	区域マス：見直し対象路線（未完成路線）			
概成率	45.5%		都市マス：見直し対象路線（駅周辺路線）			
評価	整合性	○	必要性	25/100	合理性	50/100
見直し方針	変更 (部分廃止等)	廃止区間	当該路線南北区間（45m）			
理由	<p>当該路線は駅へのアクセス道路として一部整備済み（その他区間は概成済み）であるため、現道で概ね必要な機能が確保されています。加えて、将来交通量も少なく、周辺道路で十分に機能を代替することが可能となります。また、当該路線は美濃太田駅周辺整備将来基本構想に沿った道路整備が必要です。したがって、当該路線については、再開発事業を視野に入れ、南北区間を部分廃止した上、交通円滑化のため新ルート設定（後田2号線の線形変更等）の検討など関係機関等との協議を進めながら見直しを進めます。</p>					
路線図	<p>写真：区間の現状</p>					



## 6 見直しに向けた検討体制とスケジュール

### (1) 検討体制

都市計画道路の見直しに向けて、以下の検討体制で都市計画手続き等を進めます。



### (2) 今後のスケジュール

本見直し方針に基づき、以下のスケジュールで都市計画道路の変更手続きを進めます。また、まちづくり施策や社会情勢の変化等へ対応するため、定期的に見直し方針を改定します。

項目	2020年度 (令和2年度)	2021年度 (令和3年度)	2022年度 (令和3年度)	2023年度 (令和4年度)
見直し方針の策定	→			
都市計画変更内容の検討		→	→	
都市計画の変更手続		→	→	→