

# 神戸町道路網見直し基本方針

---

令和元年5月

神 神戸町



## 【目次】

I.	計画策定にあたって.....	1
1.	道路網見直し基本方針とは.....	1
2.	策定の趣旨.....	1
3.	道路網における都市計画道路.....	2
4.	基本方針の位置付け.....	4
5.	基本方針の策定方法.....	4
II.	道路網見直しの背景.....	5
1.	幹線道路、道路交通状況の現状及び将来の見通し.....	5
2.	道路整備予算の現状と見通し.....	12
3.	都市づくりの方向性の変化.....	13
III.	見直しの基本的な考え方.....	18
1.	道路計画の方向性.....	19
2.	見直しの考え方.....	20
IV.	道路網の見直し.....	21
1.	道路網の見直しの評価手順.....	21
2.	個別路線の評価.....	22
3.	見直し後の道路網の妥当性の確認.....	34
V.	個別路線の見直し方針（案）.....	37
VI.	今後について.....	51
1.	今後の進め方について.....	51
2.	継続的な見直し.....	51
3.	今後の課題.....	51



# I. 計画策定にあたって

## 1. 道路網見直し基本方針とは

道路網見直し基本方針とは、主に高度経済成長期に決定された幹線道路の将来計画である都市計画道路について、時代に即した計画へと見直しを進めていくため、神戸町（以下「本町」という。）の都市づくりの方向性に即した将来の幹線道路網の姿を明らかにする役割を果たすものです。

## 2. 策定の趣旨

本町では、人口や交通量の増大といった都市の拡大に対応するため、昭和49年に主要な都市計画道路の決定を行い、その後も社会経済状況の変化を受け、都市計画道路の一部追加や変更を行ってきました。一方で整備については、県道や町道の現道拡幅事業等を中心に必要な道路網整備を進めてきたことから、都市計画道路の整備率は低い状況となっております。

しかしながら、今後本町では、人口減少やそれに伴う自動車交通の減少が予想され、その一方で東海環状自動車道の開通による自動車交通量の変化も予想されることから、こうした社会情勢の変化に対応して、幹線道路の将来計画である都市計画道路の見直しを行っていく必要があります。

なお、幹線道路の将来計画の見直しは、沿道の土地利用の方向性等、都市の発展方向に大きな影響を与えるものですので、将来都市像に即した見直しをする必要があります。これについては、平成29年4月に、人口減少・少子高齢化といった社会構造の変化や東海環状自動車道を活かした地域活性化といった課題に対応するための本町の都市づくりの方向性を示した『神戸町都市計画マスタープラン』を新たに策定し、都市の具体的な将来像を明らかにしたところですので、これにあわせて幹線道路である都市計画道路の見直しを行う必要が生じているものです。

こうした状況を受け、今後具体的に個別の都市計画道路の見直しを進めるためには、概ね20年後の交通状況や都市像を見通しつつ、幹線道路網全体の見直しの方向性を示す必要があることから、神戸町道路網見直し基本方針（以下「本方針」という。）を策定するものです。

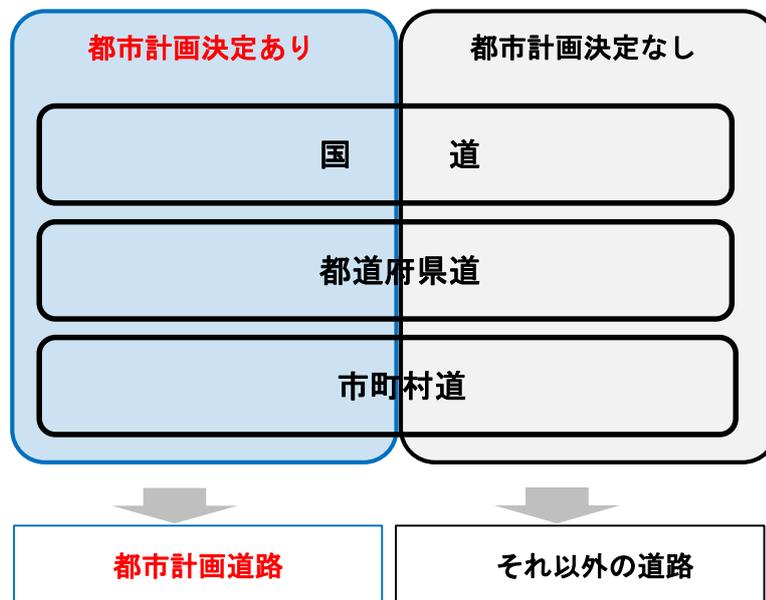
### 3. 道路網における都市計画道路

#### 1) 都市計画道路とは

一般に供される道路は、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道に分類されますが、都市計画道路とはそうした道路の中から、特にまちの将来都市像の実現に必要な道路について、計画的に整備を進めていけるよう都市計画法に基づき決定したものです。

なお都市計画道路は、人や物の移動のための機能だけでなく、沿道の土地利用の誘導する市街地形成を行なう機能や、災害時には避難や救援を行なうとともに、空間として災害の拡大を防止する都市防災機能などを有するなど、都市の基盤施設として重要な役割を担っています。なお、都市計画道路は、その交通機能等から自動車専用道路・幹線街路・区画街路・特殊街路に区分されています。

#### ▶道路の管理区分と都市計画道路の関係



#### ▶都市計画道路の種別

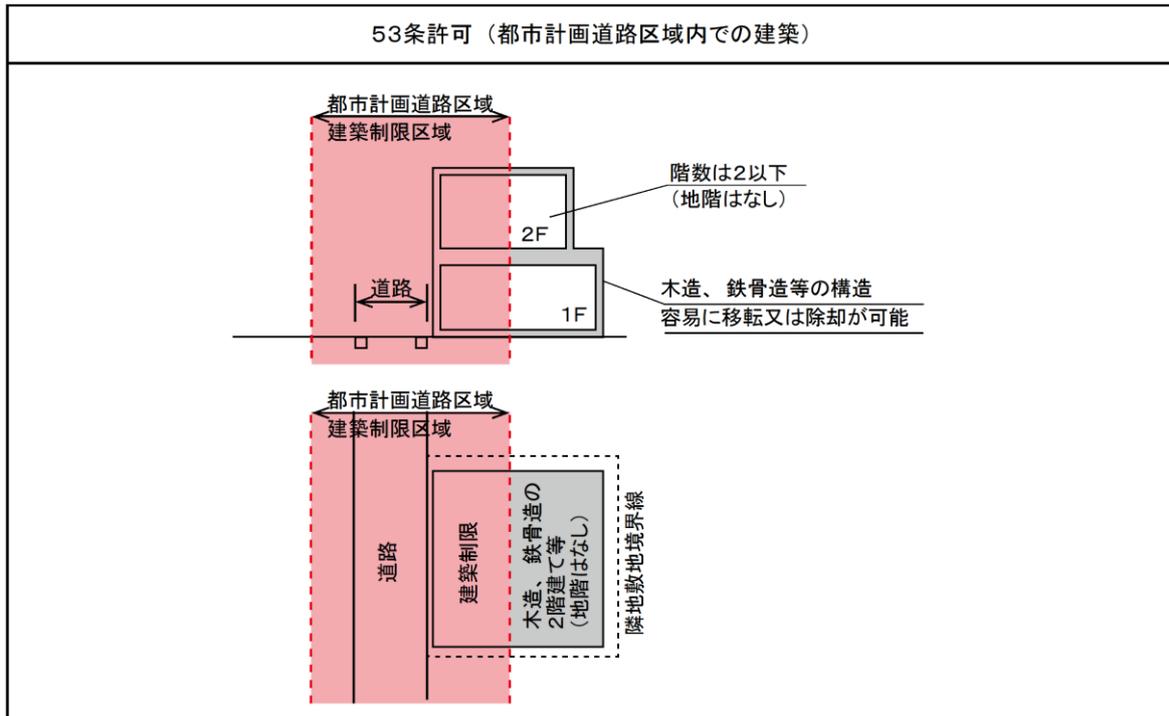
種別	内 容	
自動車専用道路	自動車のための道路で、広域交通を大量にかつ高速で処理する道路	
幹線街路	主要幹線街路	都市間を結ぶ主要な道路（特に自動車のための道路）
	都市幹線街路	まちづくりの骨格となる道路（自動車・自転車・歩行者のための道路）
	補助幹線街路	地域の中の主要な道路
区画街路	宅地への出入り交通を処理する等、日常生活に密着した道路	
特殊街路	自動車以外の特殊な交通のための道路（歩行者、自転車、モノレール、路面電車等）	

2) 長期未着手の都市計画道路が抱える課題

都市計画道路が決定されている土地には、将来道路を建設する際に大きな支障とならない建物しか建てられない制限がかけられています。(都市計画道路は、将来の事業の円滑な施行を確保するために都市計画法第53条・54条による建築制限を行っている。)

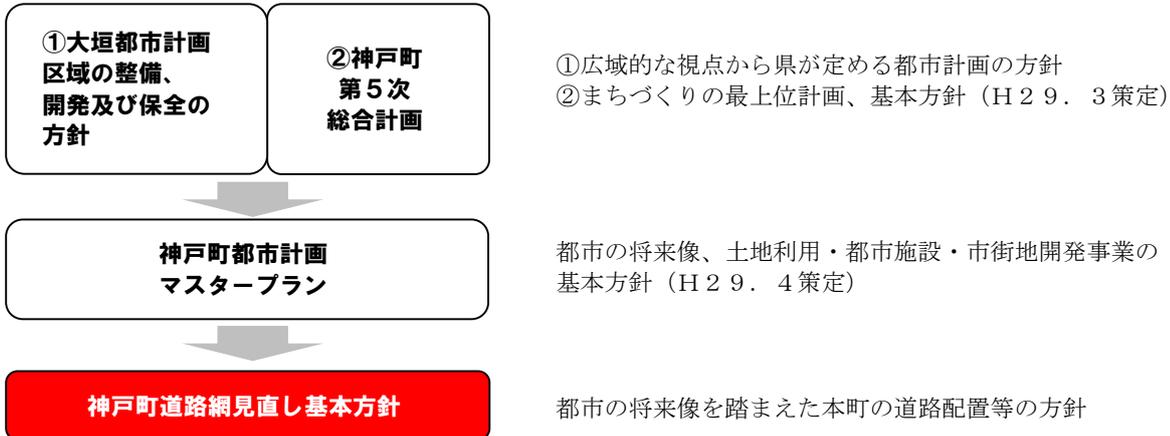
これが長期間になると、有効な土地利用が図られないことから、活発な土地利用が妨げられる可能性があります。

▶53条許可 (都市計画道路区域内での建築)



#### 4. 基本方針の位置付け

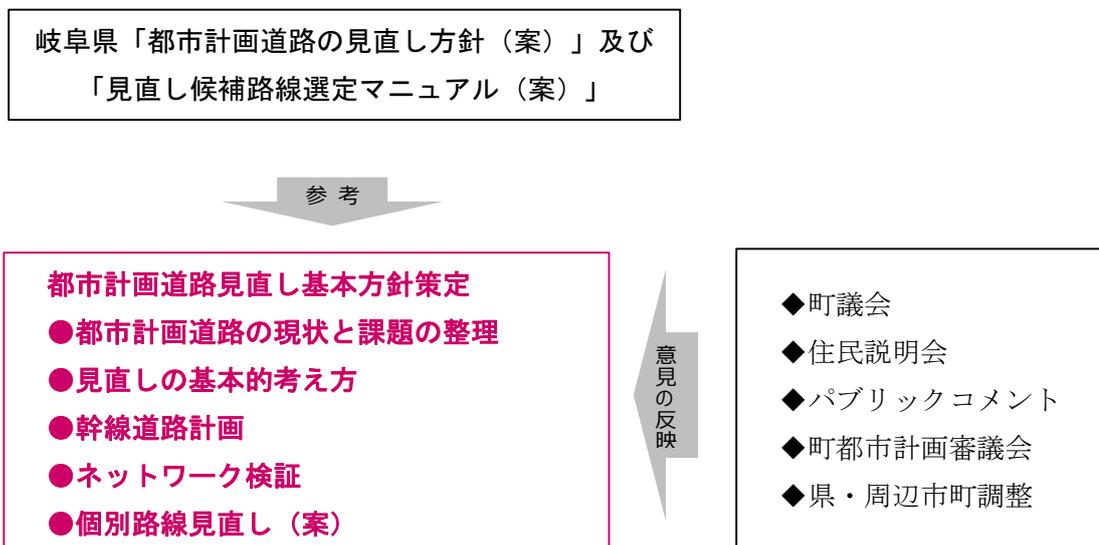
本方針は、岐阜県が広域的な観点から都市計画の方針を定めた「大垣都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」と、本町が定めたまちづくりの基本方針である「神戸町第5次総合計画」や、総合計画に即した都市計画の基本方針である「神戸町都市計画マスタープラン」を上位計画として、これらの計画と整合を図りながら定めます。



#### 5. 基本方針の策定方法

本方針は、岐阜県「都市計画道路の見直し方針（案）」及び「見直し候補路線選定マニュアル（案）」を参考にしたほか、都市計画道路の見直しと整備の促進を図ることを目的に2017年（平成29年）3月に設立された、岐阜県と関係市町からなる「岐阜県都市計画道路見直し研究会（以下「研究会」という。）」での意見も参考に策定します。

また、策定にあたっては、町民の代表である町議会との協議のほか、直接町民の意見を聴くための住民説明会やパブリックコメント、都市計画の専門家等からなる町都市計画審議会の意見聴取を行いながら進めます。



## II. 道路網見直しの背景

### 1. 幹線道路、道路交通状況の現状及び将来の見通し

#### 1) 幹線道路・交通状況の現状

##### ① 幹線道路の現状

現在の本町の幹線道路網において、東海環状自動車道を除き、一般国道は通過していないことから、県道7路線を中心にこれらを補完する主要な町道によって構成されています。

主要道路としては、南北に一般県道大垣大野線（一部、都市計画道路（以下「(都)」と略す。）大垣・神戸・大野線、(都) 瀬古下宮線）や役場前の町道（旧県道）、東西に主要地方道岐阜関ヶ原線（(都) 池田神戸線）や一般県道赤坂神戸線（一部(都) 更屋敷・新屋敷線）等が挙げられるほか、大垣市北部と瑞穂市を結ぶ一般県道曾井中島美江寺大垣線（一部(都) 大垣・神戸・大野線）や揖斐川沿いには一般県道脛永万石線が通過しています。また、西座倉地区には、主要地方道岐阜巣南大野線が通過しています。

また本町には都市計画道路が14路線、33.2km決定されております。

これは、大垣市、垂井町、神戸町、安八町からなる大垣都市計画区域の中にあつては大垣市に次いで2番目に延長が長く、密度（面積あたりの都市計画道路延長）はもっとも高い状況となっています。

しかしながらその整備率（概成済み路線を含む）は、約4割と他市町より低い状況です。

#### ▶大垣都市計画区域における都市計画道路の状況

項目	都市計画区域 面積(km <sup>2</sup> )	都市計画道路			
		路線数	計画延長 (km)	密度 (km/km <sup>2</sup> )	整備率 (%)
大垣都市計画区域	151.0	55	219.7	1.5	62.7
神戸町	18.8	14	33.2	1.8	36.7
大垣市	83.1	38	130.4	1.6	67.3
垂井町	31.2	8	29.6	0.9	62.0
安八町	18.2	6	26.4	1.5	73.3

※密度 = 都市計画道路延長 ÷ 都市計画面積

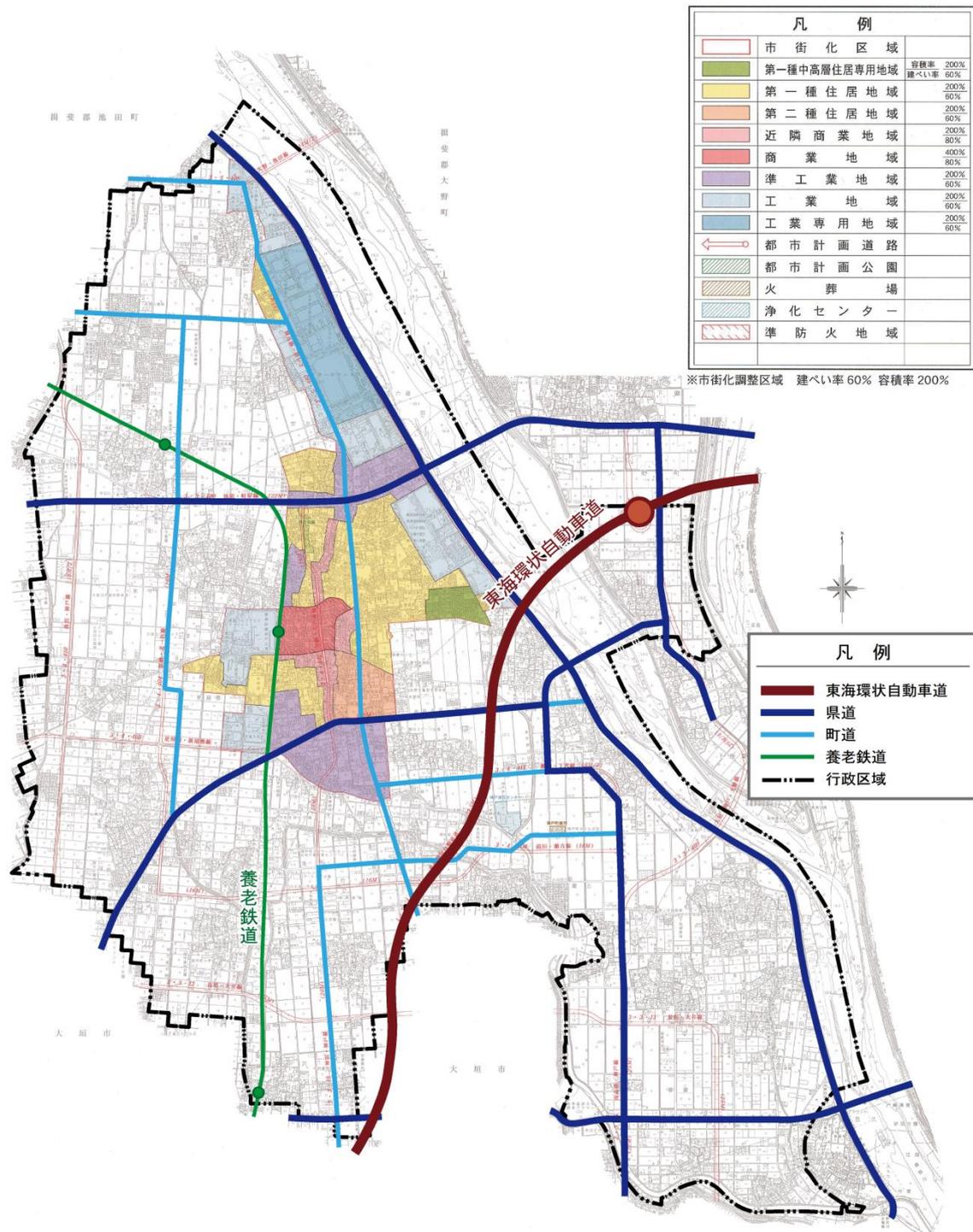
資料：岐阜県の都市計画資料編(H29.3)

##### ② 幹線道路の整備の見通し

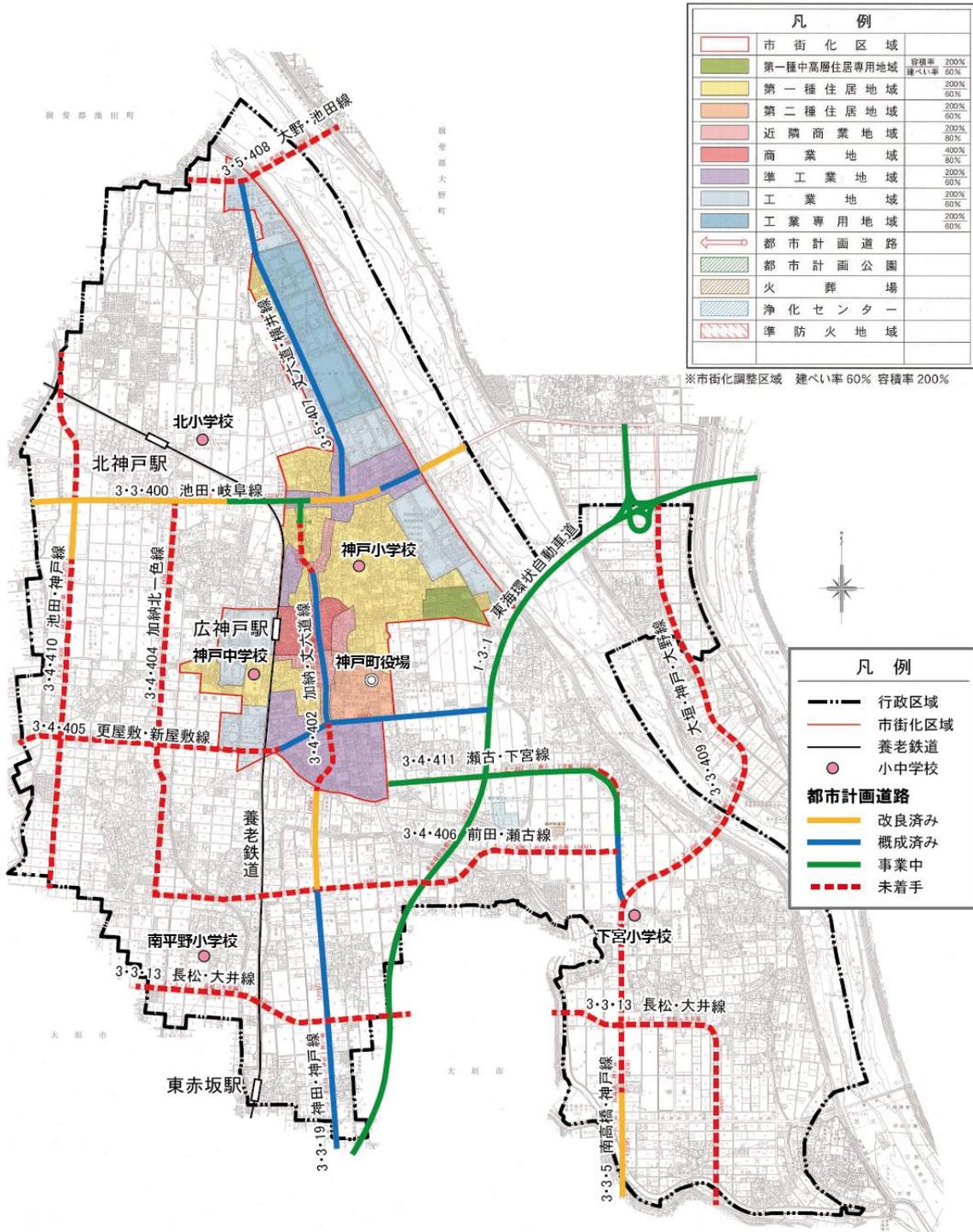
現在実施中の主要な道路事業としては、東海環状自動車道の整備の他、県においては（仮称）大野・神戸インターチェンジ（以下、IC）の1次アクセス道路である主要地方道岐阜関ヶ原線（(都) 池田岐阜線）の4車線化事業等や一般県道大垣大野線（(都) 瀬古下宮線）の道路改良事業、町においては、(都) 加納・丈六道線の主要地方道岐阜関ヶ原線に接続する区間での道路改良事業等が進められておりますが、未着手となっている路線も多いことから、全線整備には今後も相当の期間を要する状況です。

## II. 道路網見直しの背景

### ▶ 本町の幹線道路状況



▶本町の都市計画道路整備状況



※概成済み：概ね計画幅員の2/3以上の幅員を有する道路

## II. 道路網見直しの背景

### 2) 道路交通状況の現状と変化の見通し

#### ① 道路交通状況の現状

本町の主要道路の交通量等の状況をみると、一般県道曾井中島美江寺大垣線や役場前の町道で交通量が多くなっています。また、大型車混入率は揖斐川沿いを縦断する一般県道脛永万石線が高くなっています。

現状として、役場前町道でピーク時に部分的な混雑が見られますが、幹線道路での慢性的な交通渋滞等といった、深刻な交通処理上の課題は発生していない状況です。

#### ② 今後の道路交通状況の変化の見通し

##### (1) 交通施設整備等による変化について

現在、国において整備が進められている東海環状自動車道については、2019年度（令和元年度）には大垣北ICから（仮称）大野・神戸ICの間が開通する予定であるほか、2024年度（令和6年度）には（仮称）大野・神戸ICから（仮称）高富ICの間も開通する見通しであることが示されており、今後これら広域道路交通網の整備の進展に従い、交通への変化が生じる事が予想されます。

また、本町には基幹的な公共交通として、年間600万人以上を輸送する養老鉄道がありますが、これについては利用者数の減少傾向が続く厳しい経営環境から、一時存廃の検討が行われていました。

しかし、養老鉄道は高齢者や学生等の交通弱者の重要な移動手段であることから、沿線市町の支援により事業を存続することを決定し、2018年（平成30年）1月には新たな事業形態に移行したところです。

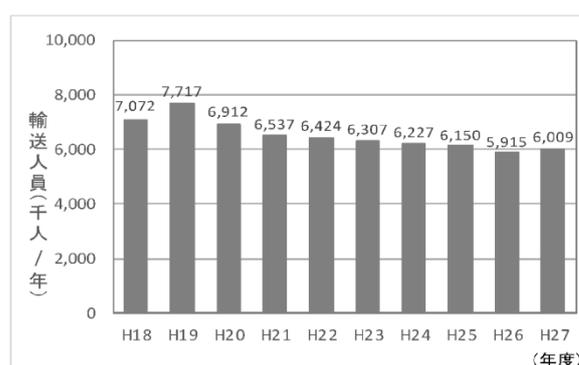
このことから、本方針策定に当たっては鉄道廃止による急激な自動車への交通転換に伴う道路交通状況の変化については考慮しないこととします。

#### ▶ 東海環状自動車道の事業進捗



資料：事業進捗ダイジェスト版（国土交通省中部地方整備局 岐阜国道事務所・北勢国道事務所）より作成

#### ▶ 養老鉄道の輸送人員



資料：養老線交通圏地域公共交通網形成計画

## (2) 将来人口減少とその影響による交通量変化について

本町の人口は2005年（平成17年）の20,830人をピークに減少傾向にあり、2035年（令和17年）には15,446人にまで減少することが想定されています。

また、年少人口、生産年齢人口が減少傾向にある一方で老年人口が増加傾向にあり、全国的に少子高齢化が進行するなか、本町においてもその傾向が顕著に表れています。

なお、こうした人口減少を受け、中京都市圏パーソントリップ調査結果では2035年（令和17年）の町内総交通量は2011年（平成23年）に比べ、約2割減少することが想定されています。

## ▶人口の推移



平成27年国勢調査速報値：19,286人

(注：上記表中のH32～H52についてはそれぞれR2～R22と読み替えてください。)

## II. 道路網見直しの背景

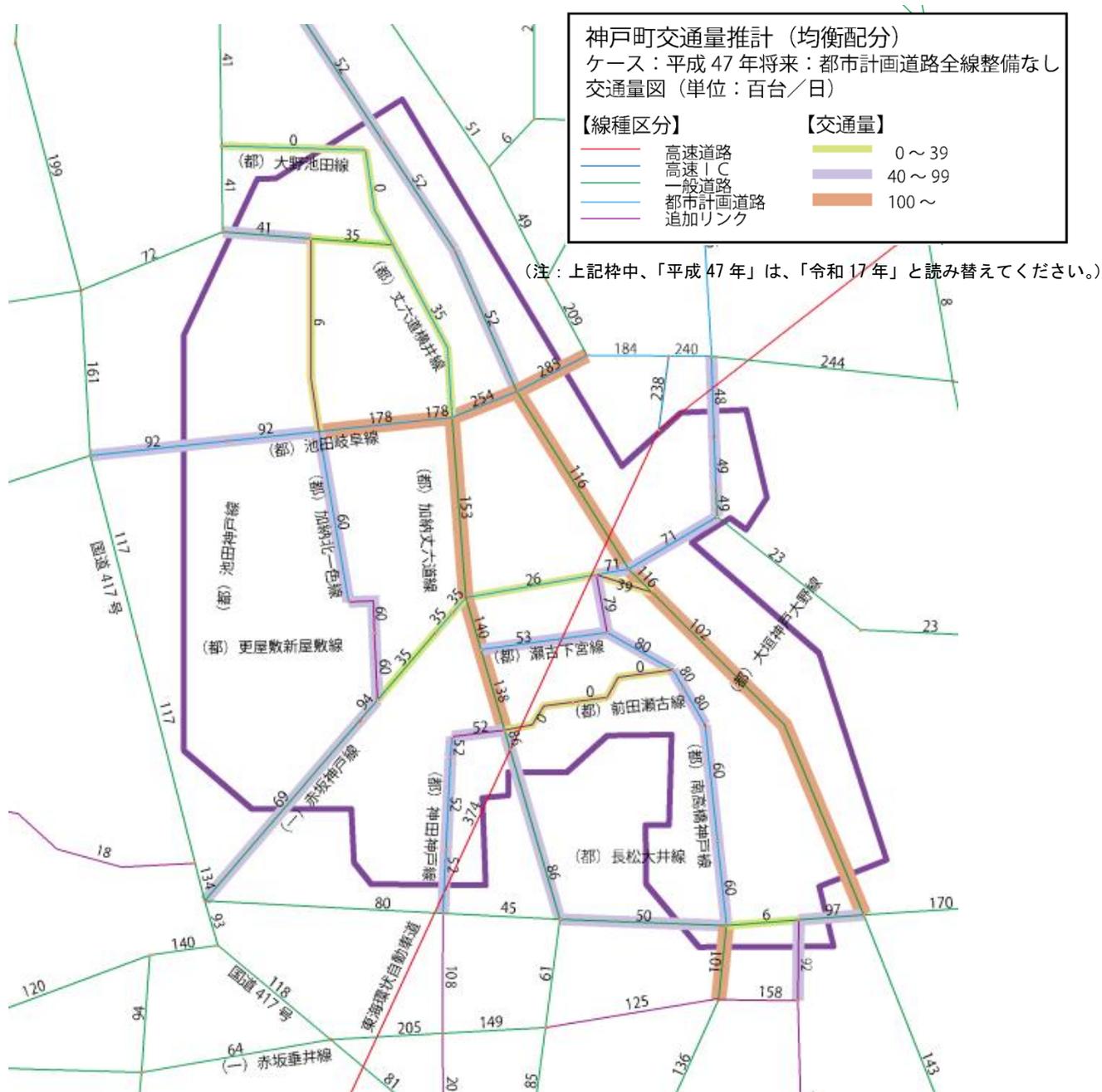
### ③ 将来交通量推計による道路交通量の変化

将来の道路交通量については、インターチェンジ開通と人口減少による交通量の変化の影響という複合的な変化が生じるため、これを総合的に把握するため、中京都市圏パーソントリップ調査の平成47年（令和17年）推計交通量を用いて、均衡配分方式による将来交通量推計を実施しました。

#### (1) 既存整備道路における現況再現交通量

現況整備道路以外の新たな都市計画道路を整備しない場合、東海環状自動車道の（仮称）大野・神戸IC利用者は、主要地方道岐阜関ヶ原線を1次アクセス、同線に繋がる路線を2次アクセス道路として通行しています。

その結果、役場前の旧県道で設計交通量を大きく超過するほか、堤防道路でも超過しています。



(2) 全ての都市計画道路を整備した場合

全ての都市計画道路を整備した場合、道路整備の結果によって交通が分散されることにより、役場前や堤防道路の交通量超過は概ね解消される結果となっています。

一方で、本町に跨る大垣市の環状道路として計画されている（都）長松大井線では、大垣市内において機能を代替できる路線があり、交通量も少ないなど、今後、大垣市街地を中心にコンパクトシティ化の中で、大規模な外環状道路の必要性が低くなっていると考えられます。また、現在4車線で計画されている（仮称）大野・神戸ICと大垣市中心部を結ぶ（都）大垣神戸大野線は、揖斐川架橋部の交通量が前後区間より若干少ないものの、三重県から国道258号を經由して本路線に繋がる広域的ネットワークとしての役割を考えると、連続した道路計画として存続することが重要と考えられます。



## II. 道路網見直しの背景

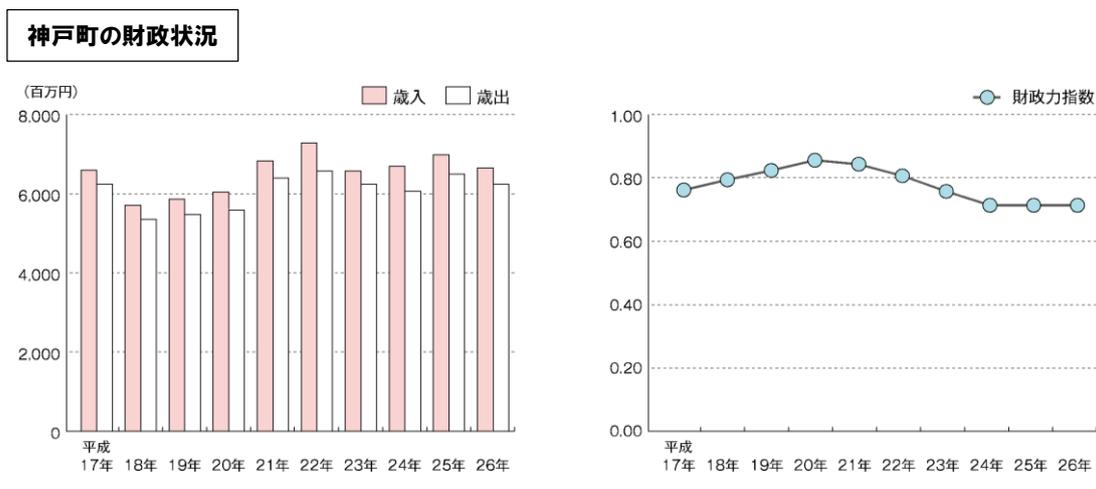
### 2. 道路整備予算の現状と見通し

町の財政は財政力指数の低下とともに経常収支比率が上昇傾向にあることから、厳しい状況が続いています。

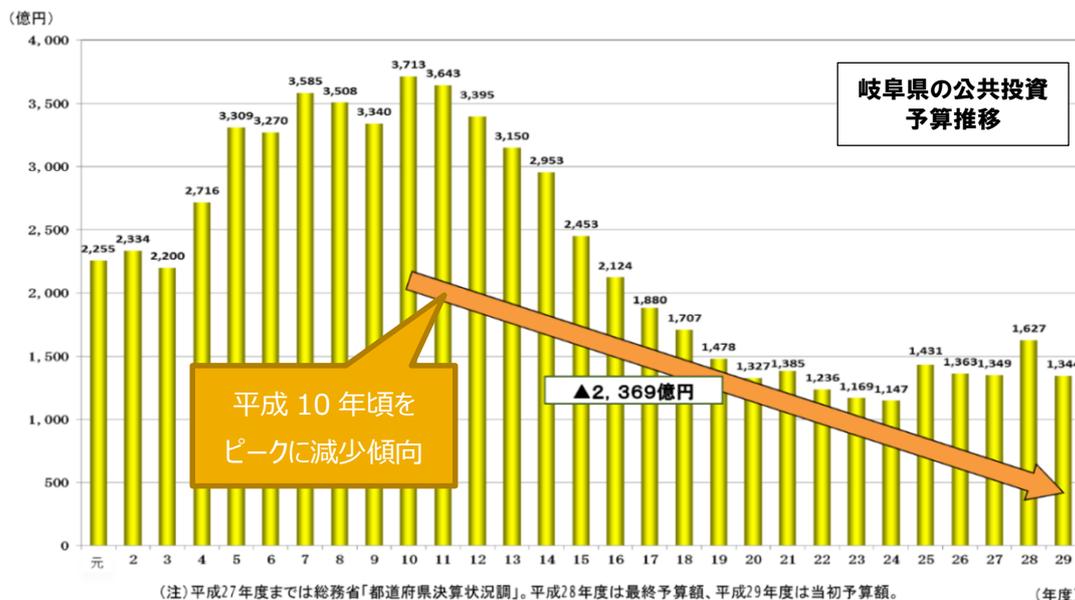
また、県道の管理者である県や、補助金を交付する国の予算も、1998年（平成10年）頃をピークに大きく減少しており、今後も大幅な増加は望めない状況となっています。

このような厳しい予算状況のなか、近年国は新たな道路については『選択と集中』の方針のもと、整備（ストック）効果の高い事業に重点的に予算を配分している状況です。

このような状況で全ての路線を整備するには、これまでに増して多大な年数が必要となります。



資料：神戸町第5次総合計画



資料：岐阜県の財政状況（平成29年4月）

### 3. 都市づくりの方向性の変化

#### 1) 本町の都市づくりの方向性

「神戸町都市計画マスタープラン」では、今後も人口減少が見込まれる中、将来にわたって持続可能な効率的な都市づくりを進めるとともに地域の活性化を図る必要があるため、「住みたい、住み続けたいゆとりと潤いのある安全・快適な都市づくり」と「雇用を生みだし、地域活力の源となる産業を盛んにする都市づくり」の2つをテーマとした都市づくりを進めることとし、具体的な将来都市構造等を示しています。

##### ① 将来都市構造

今後、人口減少が見込まれる神戸町では、テーマに基づき、企業誘致等とあわせて移住定住を促進するための取り組みを進めていくこととしています。

その際、神戸町らしくありつつも合理的な都市構造を目指していくこととし、コンパクトな市街地を維持しつつ、新たな開発は養老鉄道の駅周辺等を活用し、将来も効率的な都市経営ができるような都市構造を目指しています。

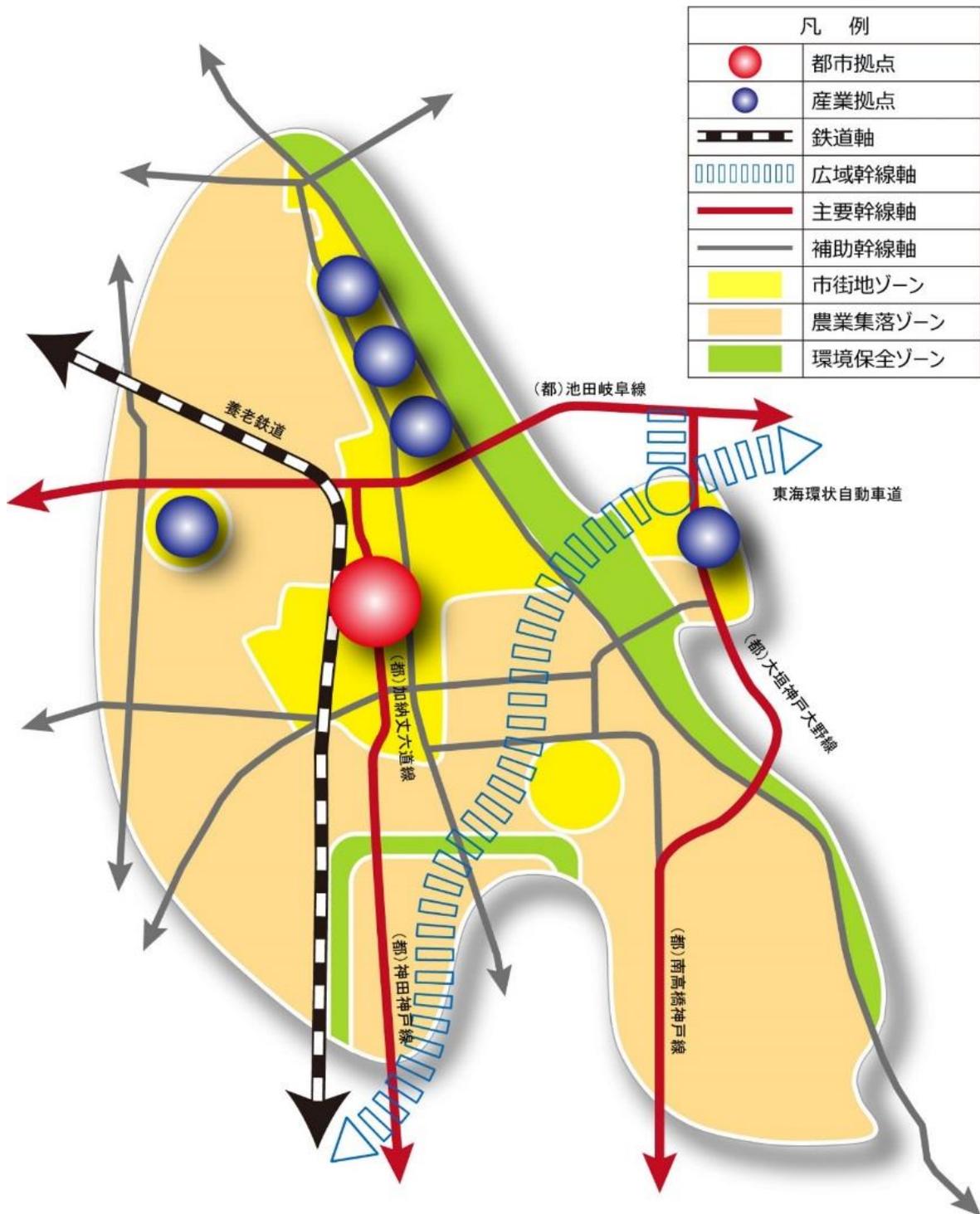
また、(仮称)大野・神戸IC周辺を中心に基盤整備や企業誘致を進めることで、東海環状自動車道を最大限活用した、産業競争力の強い都市構造を目指しています。

##### ② 市街地整備、拠点形成の方針

市街地整備、拠点形成の方針では、人口構造や社会経済情勢の変化に対応した持続可能な都市づくりに向け、拠点の維持・形成に向けた都市基盤の整備・保全を図ることとしています。

「都市拠点」では、神戸町役場から広神戸駅の一帯を定め、日常生活に必要なサービス機能の維持・集積を図り、「産業拠点」では、(仮称)大野・神戸IC周辺で土地区画整理等の事業を実施し、計画的に企業誘致を推進することとしています。

▶ 将来都市構造図



資料：神戸町都市計画マスタープラン

### ③ 都市施設の方針

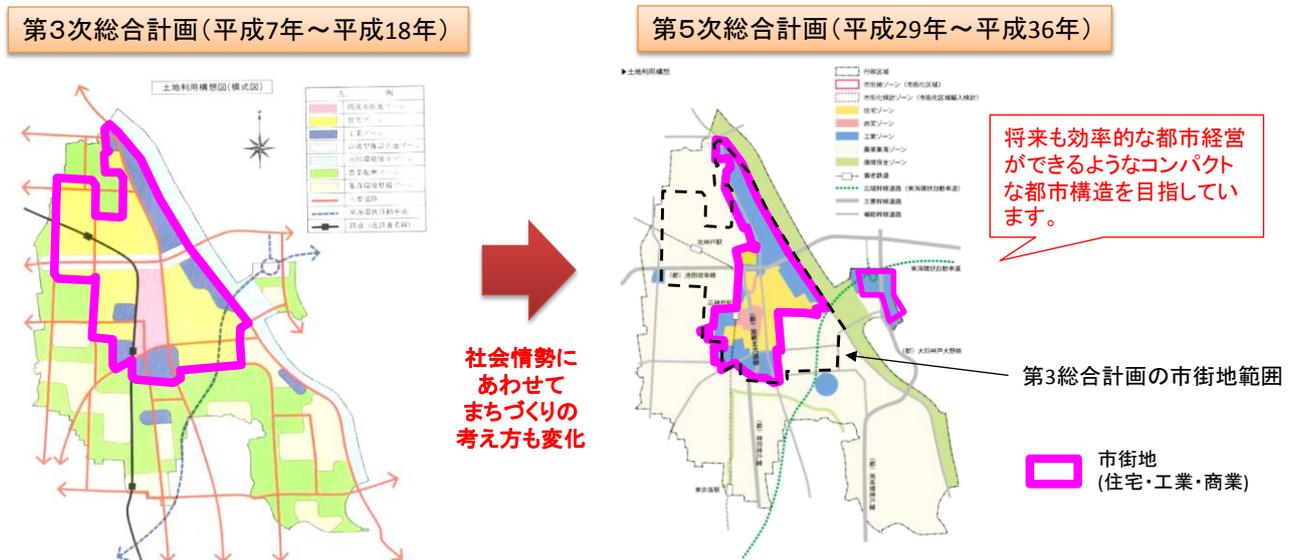
都市施設の方針では、安全で快適な暮らしを確保し移住・定住を促進するため、また（仮称）大野・神戸ICの整備効果を最大限に活かすため、計画的な都市施設の整備を図るとともに、今後の厳しい財政の見通しを踏まえ、これまでに整備された都市施設の適切な維持管理や計画的な長寿命化により、既存の都市施設の有効活用を図ることとしています。

そのなかで、幹線道路の整備・誘導の方針としては、町内外への円滑な移動を確保するため、県道や都市計画道路等による幹線道路のネットワークを構築することや、工業ゾーンへ土地利用の転換を図る箇所と（仮称）大野・神戸ICを結ぶアクセス道路を整備することとしています。一方、未着手の都市計画道路については、社会経済情勢の変化を踏まえ必要性が低いと判断される場合は路線の見直しを図ることとしています。

また、社会情勢の変化による将来像の変化に関して、第3次総合計画と第5次総合計画の将来像を比較すると、第3次総合計画では北一色や下宮、福井の辺りまで市街化区域が広がるという将来像となっていました。第5次総合計画では中心市街地の拡大路線を見直し、将来も効率的な都市経営ができるようなコンパクトな町の姿を目指すこととしています。

この将来像の見直し結果から、市街化区域拡大を前提とした都市計画道路については、見直しが必要な状況です。

#### ▶ 将来像の変化



資料：神戸町都市計画マスタープラン、神戸町総合計画（第3次・第5次）

（注：上記のうち「平成36年」は「令和6年」と読み替えてください。）

## II. 道路網見直しの背景

### 2) 周辺市町の都市づくりの方向性

都市計画道路網の見直しにあたっては、地域の幹線道路としての連続性が重要となることから、周辺市町の都市づくりの方向性にも整合するように配慮する必要があります。

そこで、ここでは主な周辺市町の都市づくりの方向性について整理します。

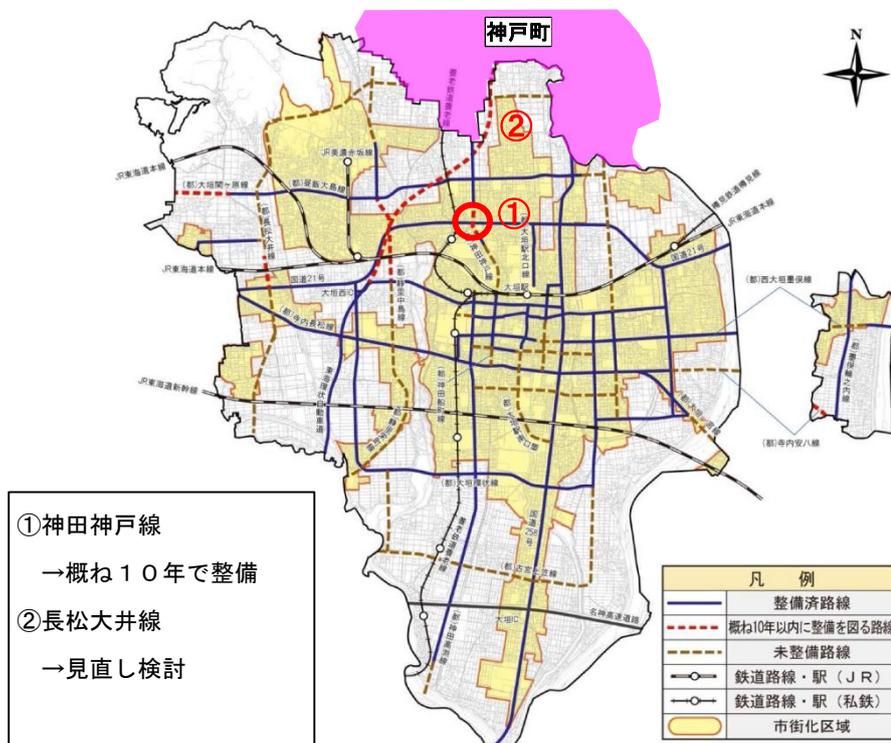
#### ①大垣市の都市づくりの方向性

本町と最も密接な関係にある大垣市では、平成29年3月に「大垣市都市計画マスタープラン」と「大垣市都市計画道路の見直し基本方針」を策定しています。

これらの計画では、今までのように外延的に拡大した都市から、都市の中心地機能が活かされ、居住環境を維持しつつ、ある程度高い密度での居住等、コンパクトな都市づくりが求められており、今後、都市の活力を維持していくためには、市街地の再構成を進めるとともに、今後の発展に資する都市機能の誘導等新たな土地利用を図ることも必要であり、環境に与える影響等を考慮しつつ戦略的な機能配置へ展開するための都市構造が示されています。

これに伴い、都市計画道路についても、「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るなか、現状に合った都市計画道路とするため、都市計画道路網を検証し見直しを行う」との方針が示されています。

神戸町に關係する路線では、大垣市と本町の中心部を結ぶ(都)神田神戸線の国道21号交差点は10年以内に整備する方針となっておりますが、本町と跨る(都)長松大井線などでは見直し検討の対象路線となっています。



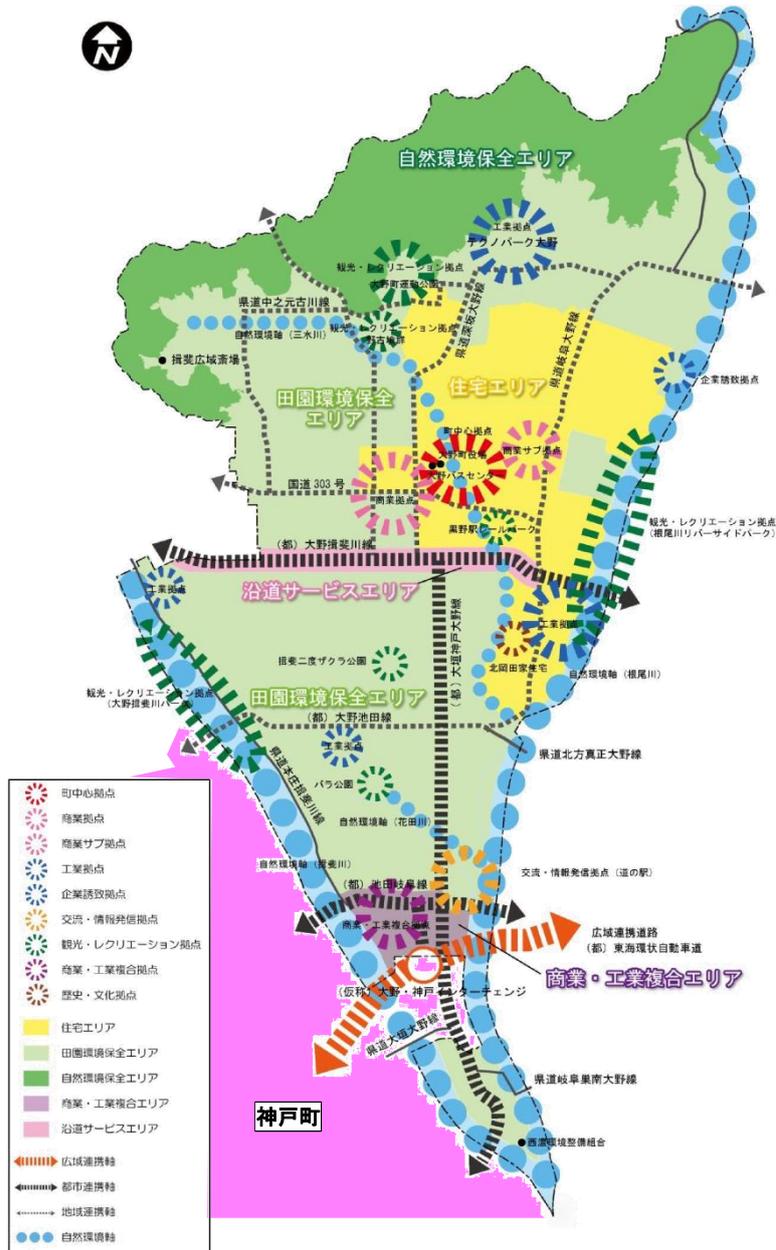
資料：大垣市都市計画マスタープラン

## ②大野町の都市づくりの方向性

大野町では2017年(平成29年)9月に「大野町都市計画マスタープラン」が策定されています。

大野町の計画ではインターチェンジの開設等を活かしたまちづくりを目指すことが示され、将来都市構造図にあるとおり、(仮称)大野・神戸IC周辺を商業・工業複合エリアとして位置づけています。

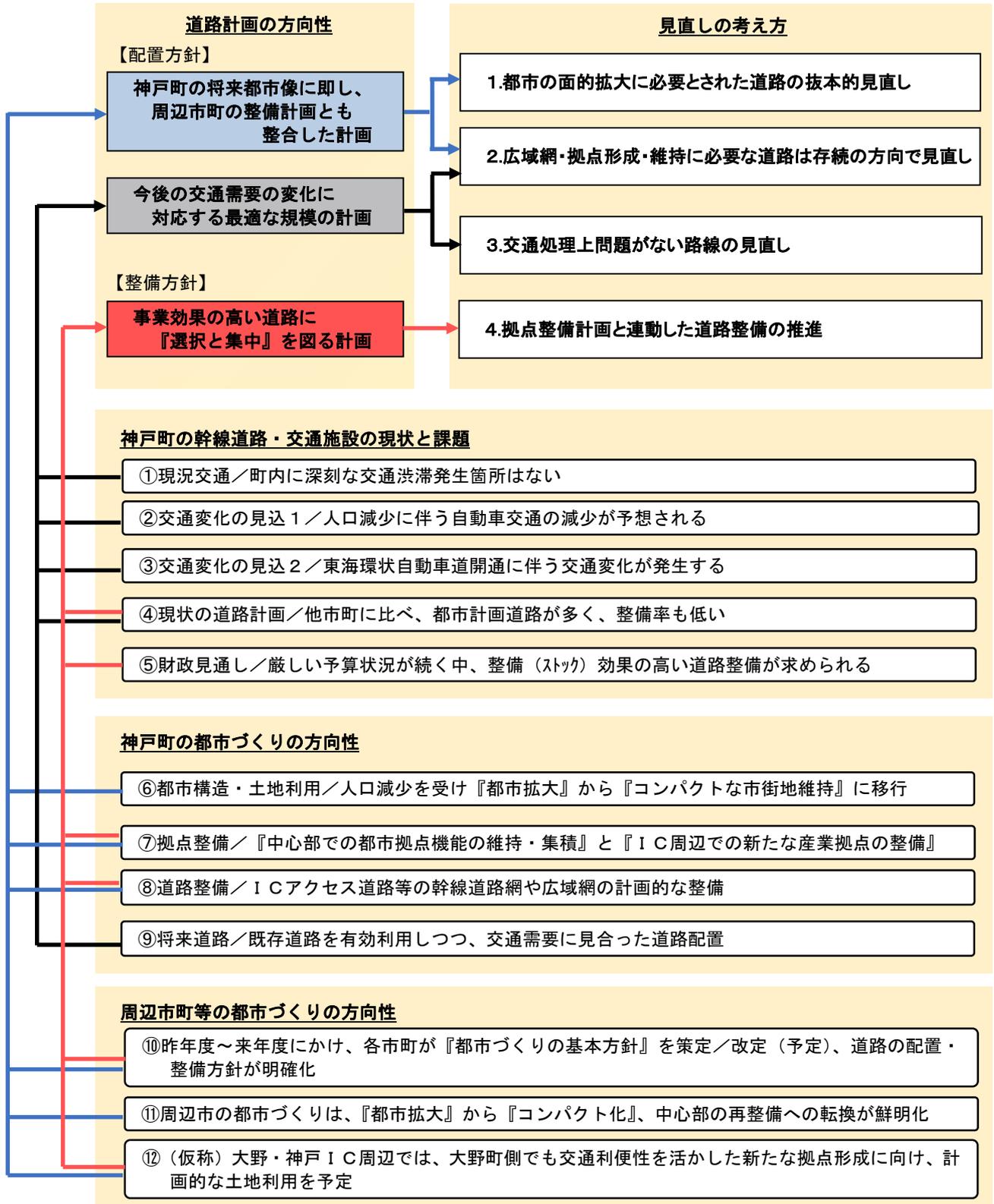
本町に関係する道路については、(都)池田岐阜線や(都)大垣神戸大野線、(都)大野池田線の早期整備を行うことが示されています。



資料：大野町都市計画マスタープラン

## III. 見直しの基本的な考え方

幹線道路・交通施設の現状と課題や本町、周辺市町等の都市づくりの方向性を踏まえ、道路計画の方向性及び、見直しの考え方を以下のように設定します。



## 1. 道路計画の方向性

### 【配置方針】

#### 神戸町の将来都市像に即し、周辺市町の整備計画とも整合した計画

人口減少や東海環状自動車道の開通等の社会状況の変化を受け、本町や周辺市町の都市づくりの方向性が大きく変化してきたなか、都市づくりに必要な道路も必然的に変えていく必要があります。

#### 今後の交通需要の変化に対応する最適な規模の計画

人口が減少し、全体では交通量の増加は見込まれないなか、今後都市づくりに必要な道路を計画する上では、神戸町でこれまで整備された道路も活かしつつ、道路の規模等について、合理的なものにしていく必要があります。

### 【整備方針】

#### 事業効果の高い道路に『選択と集中』を図る計画

都市計画道路の整備率が低い当町は、必要性和合理性に基づき見直しを進めつつも、必要な道路は整備を行っていく必要がありますが、厳しい予算状況の中、事業の実施にあたっては、これまで以上に『選択と集中』を進める必要があります。

## 2. 見直しの考え方

### 1. 都市の面的拡大に必要とされた道路の抜本的見直し

- 市街地中心部への交通を迂回させる環状道路等の見直しを検討

市街地の拡大路線が見直しされた中、例えば大垣市の外環状線的な道路等については見直しを検討します。

### 2. 広域網・拠点形成・維持に必要な道路は存続の方向で見直し

- 規模(車線数や郊外部両側歩道)については最適な計画へと見直しを検討
- 広域網や検討段階の拠点構想については当面存続で検討

I Cアクセス道路や広域的な道路など町の発展に必要な道路については、引き続き存続しますが、車線数等規模については将来交通量による見直しを検討します。

### 3. 交通処理上問題がない路線の見直し

- 代替路線整備等により、必要機能が確保された道路の検討

計画路線に近接して並行道路が整備されているものについて、計画路線を整備しなくても交通上に問題がないか確認した上で、見直しを検討します。

### 4. 拠点整備計画と連動した道路整備の推進

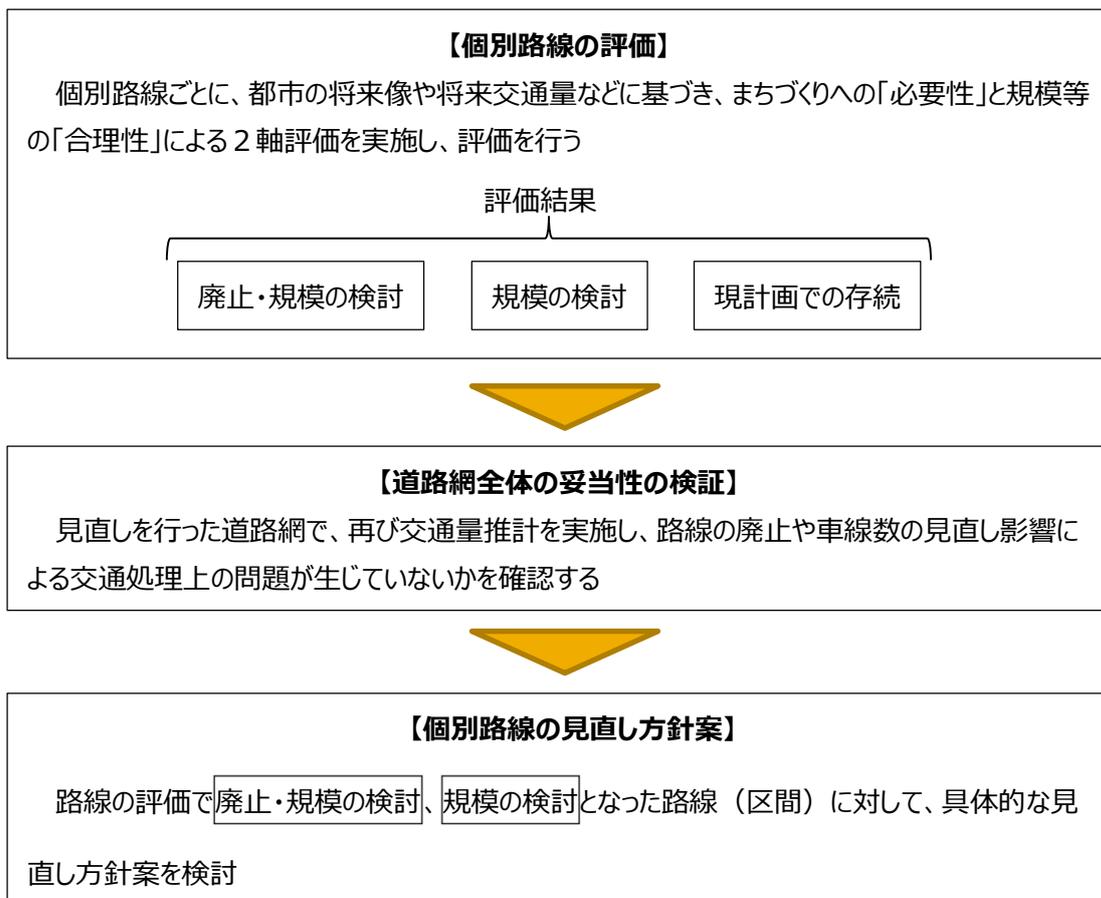
- 検討段階の拠点構想は構想の具体化と併せ道路整備も検討
- 広域網としての役割や、周辺市町の状況も踏まえ検討

I C周辺企業誘致等の新たな拠点整備と連動したストック効果の高い道路整備を計画的に進めることとするほか、検討段階の拠点構想は今後の構想の具体化と併せ道路整備を検討します。また、広域的な道路については周辺市町の整備進捗状況も踏まえ、事業化の検討を行っていきます。

## IV. 道路網の見直し

### 1. 道路網の見直しの評価手順

具体的な道路網の見直しでは『基本的な考え方』に基づき個別路線ごとの評価を行なっていきますが、同時に道路網全体としての妥当性も確保していく必要があることから、見直しにあたっては以下に示す手順によって評価を実施します。



## 2. 個別路線の評価

## 1) 評価対象路線

評価対象路線は東海環状自動車道を除く未整備の都市計画道路すべてとします。また、対象路線は交差点で分割して全13路線32区間について評価を行います。

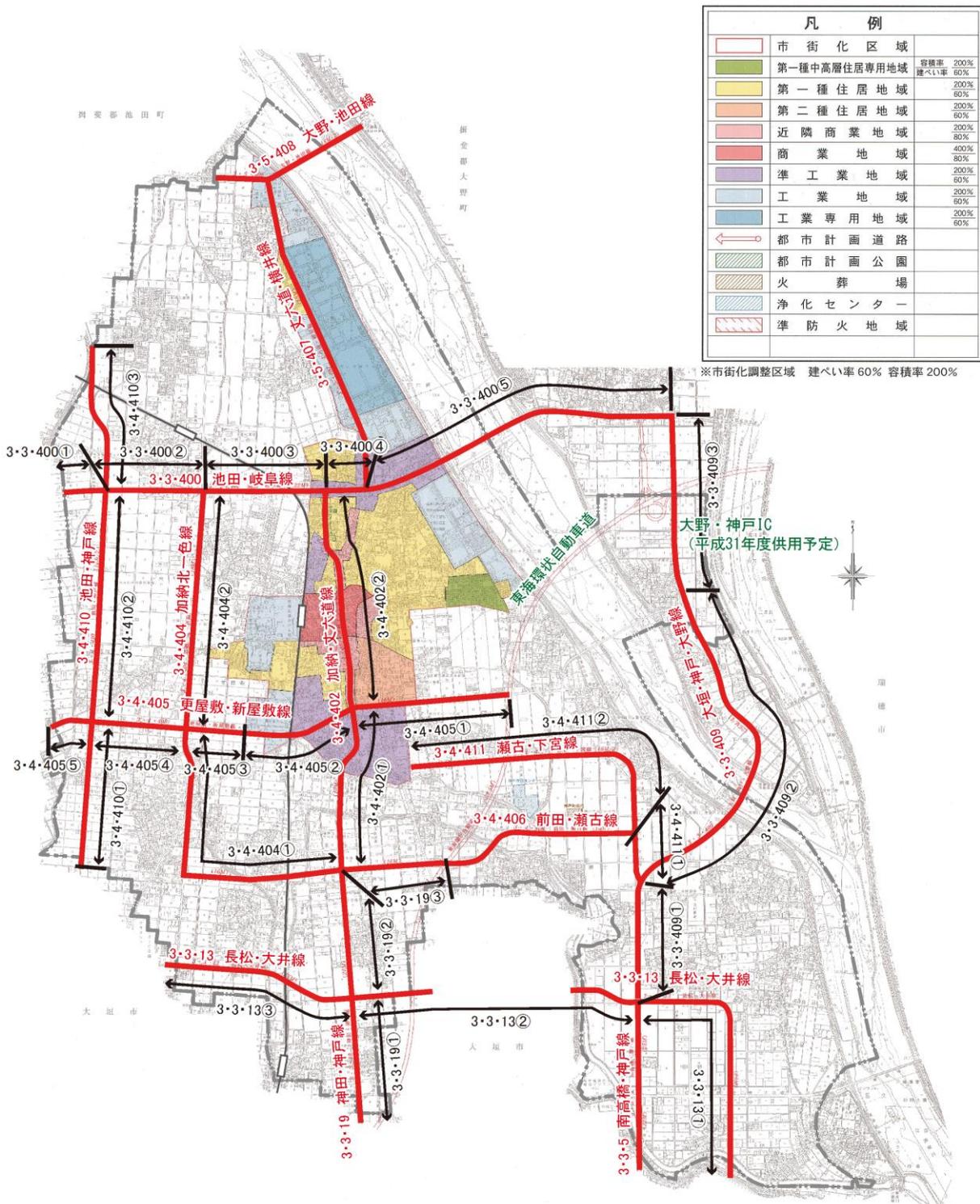
## ▶都市計画道路 評価対象路線 一覧表

路線名	路線番号	区間番号
南高橋神戸線	3・3・5	
長松大井線	3・3・13	①
		②
		③
神田神戸線	3・3・19	①
		②
		③
池田岐阜線	3・3・400	①
		②
		③
		④
		⑤
大垣神戸大野線	3・3・409	①
		②
		③
加納丈六道線	3・4・402	①
		②

路線名	路線番号	区間番号
更屋敷新屋敷線	3・4・405	①
		②
		③
		④
		⑤
前田瀬古線	3・4・406	
池田神戸線	3・4・410	①
		②
		③
瀬古下宮線	3・4・411	①
		②
丈六道横井線	3・5・407	
大野池田線	3・5・408	
加納北一色線	3・4・404	①
		②

全13路線32区間

▶ 評価対象路線 位置図



## 2) 評価手法

道路は様々な機能を有することから、その評価も総合的に行なうことが重要であるため、個別路線の評価には、研究会提案手法である、階層分析法を用いたまちづくりへの「必要性」と規模等の「合理性」による2軸評価による手法で行ないます。

(階層分析法 (AHP)) とは・・・

複雑に絡み合った複数の評価指標を総合的に判断して、意思決定や重要度評価をする場合に用いられる意思決定方法です。

それぞれの自治体のまちづくりへの考え方(重要性、優先性)を反映した最適な道路評価の配点を考える(数値化する)ことができます。

なお、評価の配点は「道路網見直しの基本的な考え方」に基づき行います。

### 【必要性の配点について】

必要性の配点は、『神戸町の将来像に即した計画であること』との考え方に基づき、都市骨格としての道路交通機能や、まちづくり機能としての市街地形成機能を重視します。

<重要度大>

- ・都市の骨格としての道路交通機能 (①)
- ・拠点形成・まちづくりとしての市街地形成機能 (③)

### 【合理性の配点について】

合理性の配点は、『今後の交通需要の変化に対応する最適な規模の計画』、『事業効果の高い道路に「選択と集中」を図る計画』との考え方に基づき、交通量や道路規模等の交通特性と、事業効果すなわち経済性等の事業特性を重視します。

<重要度大>

- ・交通量や道路規模等の交通特性 (①)
- ・経済性や実現性等の事業特性 (③)
- ・交通特性では、ネットワーク機能(神戸町都市計画マスタープランでの道路機能の評価)、通行機能(将来交通量による規模の検証)、代替機能(平行道路の有無)を重視する

## 必要性の検証指標

機能の区分			内 容
第 1 階層	第 2 階層	第 3 階層	
① 交通機能	通行機能	主要幹線街路	人や物質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
	安全対策機能	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
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	
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
	収容空間	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等の都市の供給処理およ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

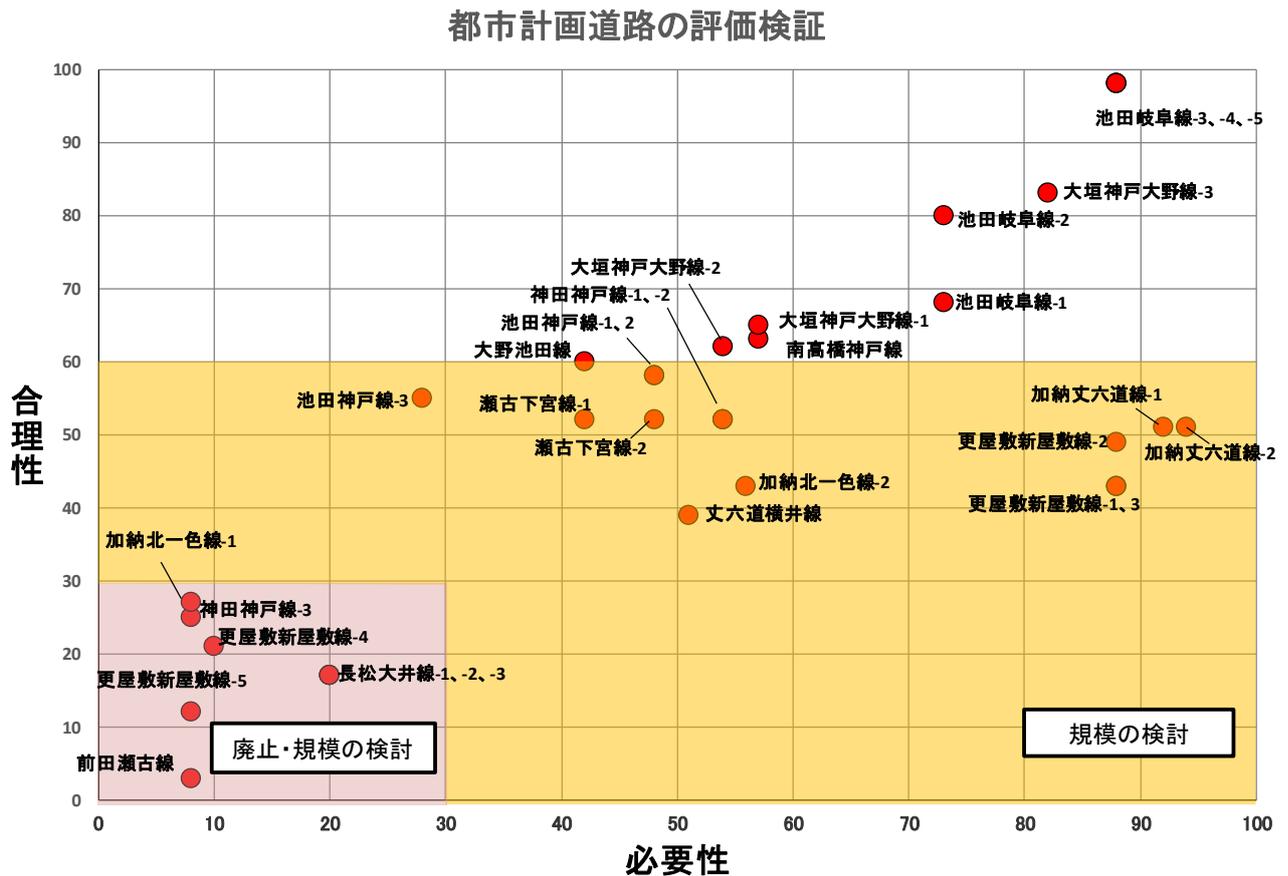
### 合理性の検証指標

特性の区分		内 容
第 1 階層	第 2 階層	
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	物質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	将来の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、歴史的な街並みや商店街、コミュニティ等への影響
	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

### 3) 評価結果

前頁までに設定した検証指標、広域ネットワークをより重視した配点により路線区間毎に評価した結果を以下に示します。

#### ▶階層分析（AHP）採点結果



#### 廃止・規模の検討

→必要性、合理性のいずれも低い（30点未満）路線は、廃止も含めた見直しを検討します。

#### 規模の検討

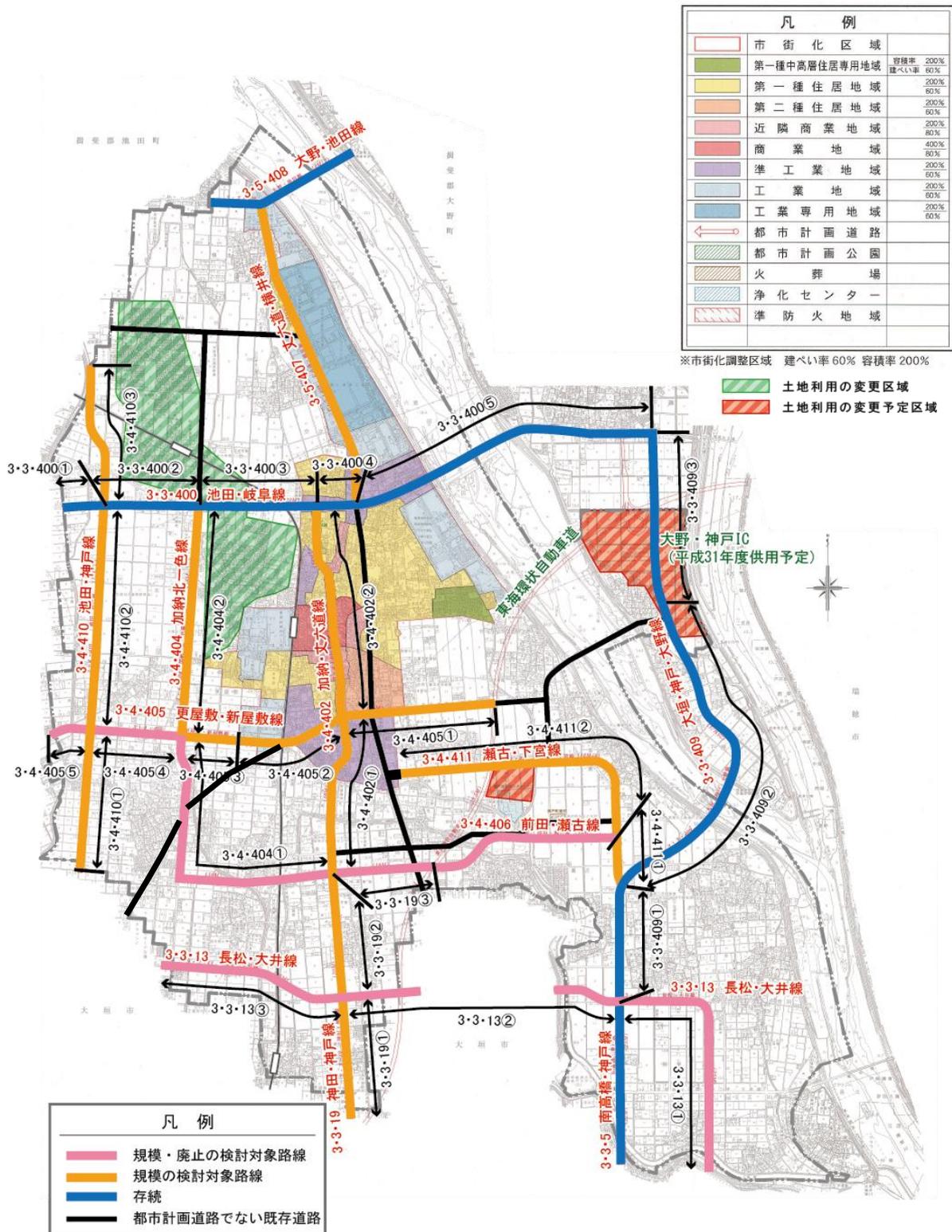
→必要性はある（30点以上）が、合理性が低い（60点未満）区間は、経済性等の事業特性等に課題があることから、規模（幅員等）の見直しを検討します。

#### 現計画で存続

→上記以外の路線は、計画を存続する路線とします。

IV. 道路網の見直し

▶ 路線の見直し評価結果



## 4) 都市計画道路 路線毎の評価の概要

### ▶南高橋神戸線 **現計画で存続**

本路線は、国道21号の楽田交差点から本町に至る4車線道路の一部で、本町と大垣市を結ぶ主要幹線の1つとして計画されたものであり、今後、(仮称)大野・神戸IC周辺で企業誘致等を軸としたまちづくりを行う上でも重要であることから、必要性が評価されています。

合理性についても、大垣市北部と連結し、大垣市街地への玄関口となる路線であること、また将来交通量もあることから高い評価となっています。

### ▶長松大井線

#### <区間①~③> **廃止・規模の検討**

本路線は、都市拡大が進む高度成長期に、大垣市を中心とした大規模な環状道路として計画されたものですが、本町の推計結果では将来交通量が少ないことや、沿道は開発が制限される地域であり、今後も開発(市街化)が見込めないことから、交通機能、まちづくり機能のいずれでも評価が低くなっており、必要性の評価がかなり低くなっています。

また合理性についても、交通量が少ないことや整備効果も小さいため経済性や実現性も低いことから、非常に低い評価となっています。

### ▶神田神戸線

#### <区間①②> **規模の検討**

本区間は、国道21号の中野交差点から本町中心部に至る道路の一部で、本町と大垣市を結ぶ主要幹線の1つとして計画されたものであり、都市拠点である本町の中心市街地を維持する上でも重要であることから、必要性が評価されています。

一方で合理性については、沿道は開発が制限される地域となっており、将来的な開発(市街化)が想定されないことから、評価が低くなっています。

#### <区間③> **廃止・規模の検討**

本区間は、都市拡大が進む高度成長期に、本町市街地外周道路として計画された路線の一部ですが、近年本路線に近接並行した路線が整備されたことや、沿道は開発が制限される地域であり、今後も沿道の開発(市街化)が見込めないことから、交通機能、まちづくり機能のいずれでも評価が低くなっており、必要性の評価が非常に低くなっています。

また合理性についても、代替路線もあり、実現性も低いことから、かなり低い評価となっています。

▶池田岐阜線

<区間①～⑤> **現計画で存続**

本路線（主要地方道岐阜関ヶ原線）は本町の主要な東西道路で、必要性については本町と岐阜市などを結ぶ主要幹線としての交通機能や、防災面（緊急輸送道路に指定）の機能としての評価が高いだけでなく、市街化区域においてはまちづくり機能でも評価が高い路線となっています。

また合理性についても、大野・神戸ICの1次アクセス道路として未整備区間も全線事業化されているなど実現性も高いことから、評価の高い路線となっています。

▶大垣神戸大野線

<区間①②③> **現計画で存続**

本路線は、国道21号の楽田交差点から本町を經由し（仮称）大野・神戸ICまでを結ぶ4車線道路の一部で、本町と大垣市を結ぶ主要幹線の1つとして計画されたものです。

今後IC周辺での企業誘致を軸としたまちづくりを行う上でも重要な道路であることに加え、国道258号とも繋がる重要な広域ネットワーク道路であることから、必要性の評価が高い道路となっています。特に③区間では沿道で具体的な開発（市街化）を進める方針であり、まちづくり機能としても重要となっています。

また合理性についても、三重県境から大垣市、神戸町、大野町へ繋がる広域ネットワーク機能としての評価が高く、広域ネットワーク道路による都市的な沿道環境の構築が期待されています。

▶加納丈六道線

<区間①～②> **規模の検討**

本路線は、国道21号の中野交差点から本町中心部を経て、池田岐阜線（主要地方道岐阜関ヶ原線）と連絡する道路の一部で、本町中心部から各地を結ぶ主要幹線として計画されたものであり、沿道の多くは市街化区域となっており、土地利用上も、都市拠点である中心市街地を維持する上でも重要であることから、必要性が高い路線となっています。

一方で合理性については、道路計画区域に立地する建物も多く、整備費が大きいことや合意形成が相応に困難なことが想定されることから、経済性や実現性の面で評価が低くなっています。

**▶更屋敷新屋敷線****<区間①～③> 規模の検討**

本区間は本町の中心部の主要な東西道路として計画されたものであり、主要幹線を補完する補助幹線としての機能の評価ほか、市街化区域ではまちづくり面でも必要性が高い路線となっています。

一方で合理性については、沿道の一部は開発が抑制される地域となっていることに加え、市街化区域では道路計画区域に立地する建物補償や鉄道横断が必要となる区間があり、経済性や実現性の面からも評価が低くなっています。

**<区間④～⑤> 廃止・規模の検討**

本区間は本町中心部から池田町へ繋がる路線として計画されたものですが、池田町側で道路計画がなく、道路として繋がる見込みがないことや、沿道は開発が制限される地域となっていることから、交通面、まちづくり面のいずれでも評価が低くなっているため、必要性の評価が非常に低くなっています。

また合理性については、池田町と繋がる見込みがないことから将来交通量も少なく、経済性、実現性も低いことから、非常に低い評価となっています。

**▶前田瀬古線 廃止・規模の検討**

本路線は、都市拡大が進む高度成長期に本町市街地の外縁道路として計画された路線の一部ですが、近年本路線に近接並行した路線が整備されたことや、沿道は開発が制限される地域であり、今後も沿道の開発（市街化）が見込めないことから、交通面、まちづくりのいずれでも評価が低くなっているため、必要性の評価が非常に低くなっています。

また合理性についても、代替路線があることや、将来交通量も少なく、実現性も低いことから、かなり低い評価となっています。

#### IV. 道路網の見直し

##### ▶池田神戸線

###### <区間①②③> **規模の検討**

本区間は、大垣市と池田町を結ぶ南北道路を補完するために本町西部に計画された路線の一部です。①②区間の沿道には将来土地利用の変更を検討する区域を含んでいますが、全区間とも現在は沿道の土地利用が厳しく制限されています。しかし、将来、南北道路の代替道路として期待されており、都市間を結ぶ道路として必要性が評価されています。

また合理性については、河川改修や新たな鉄道横断が必要となるなど現計画では実現性が低くなっていますが、将来は幹線道路の代替機能として期待されるなど、大垣市と池田町間の交通処理の面で評価されています。

##### ▶瀬古下宮線

###### <区間①～②> **規模の検討**

本路線は、本町市街地の外縁を通り本町と大垣市を結ぶ道路として計画された路線です。

沿道では企業誘致などのための開発が予定されている区域もあることから、I Cなどへのアクセス道路としての必要性が評価されています。

一方合理性については、両側歩道（完成形）での整備の見込みは低いものの、現在、片側歩道設置による道路工事が事業化されており、道路機能の確保の観点から評価されています。

##### ▶丈六道横井線 **規模の検討**

本路線は、既存の工業団地へのアクセス道路として計画された路線で、工業団地からの交通処理の必要性を有しています。

合理性については、本路線は全線概成済みとなっており、今後交通量が増える可能性も低いため、更なる拡幅の予定はなく、完成形での整備の見込みがないことなどから、低い評価となっています。

**▶大野池田線 現計画で存続**

本路線は、本町最北部に位置し、大野町と池田町を結ぶ道路として本町最北部に計画された路線であり、広域的な役割を担う道路として、必要性が評価されています。

一方、合理性については、揖斐川への架橋を要するため経済性が低いものの、大野町内での整備の実現性が高いことや、神戸町を経由し、池田町へ至る都市間連絡道路として隣接市町が期待していることから、高い評価となっています。

**▶加納北一色線****<区間①> 廃止・規模の検討**

本路線は、都市拡大が進む高度成長期に本町を取巻く道路として計画された路線の一部ですが、今後も沿道の開発（市街化）が見込めないことから必要性の評価が非常に低くなっています。

また合理性についても、新たな鉄道横断が必要なため、経済性や実現性も低いことから、かなり低い評価となっています。

**<区間②> 規模の検討**

本路線は、都市拡大が進む高度成長期に本町市街地の外周道路として計画された路線の一部ですが、規制緩和により、路線東側には住宅の開発が見込めるようになったことから、まちづくり面での必要性が評価されています。

一方合理性については、路線西側は開発が制限される地域であり、今後も開発（市街化）の見込みは無いことから両側歩道での整備の見込みもないため、低い評価となっています。

## 3. 見直し後の道路網の妥当性の確認

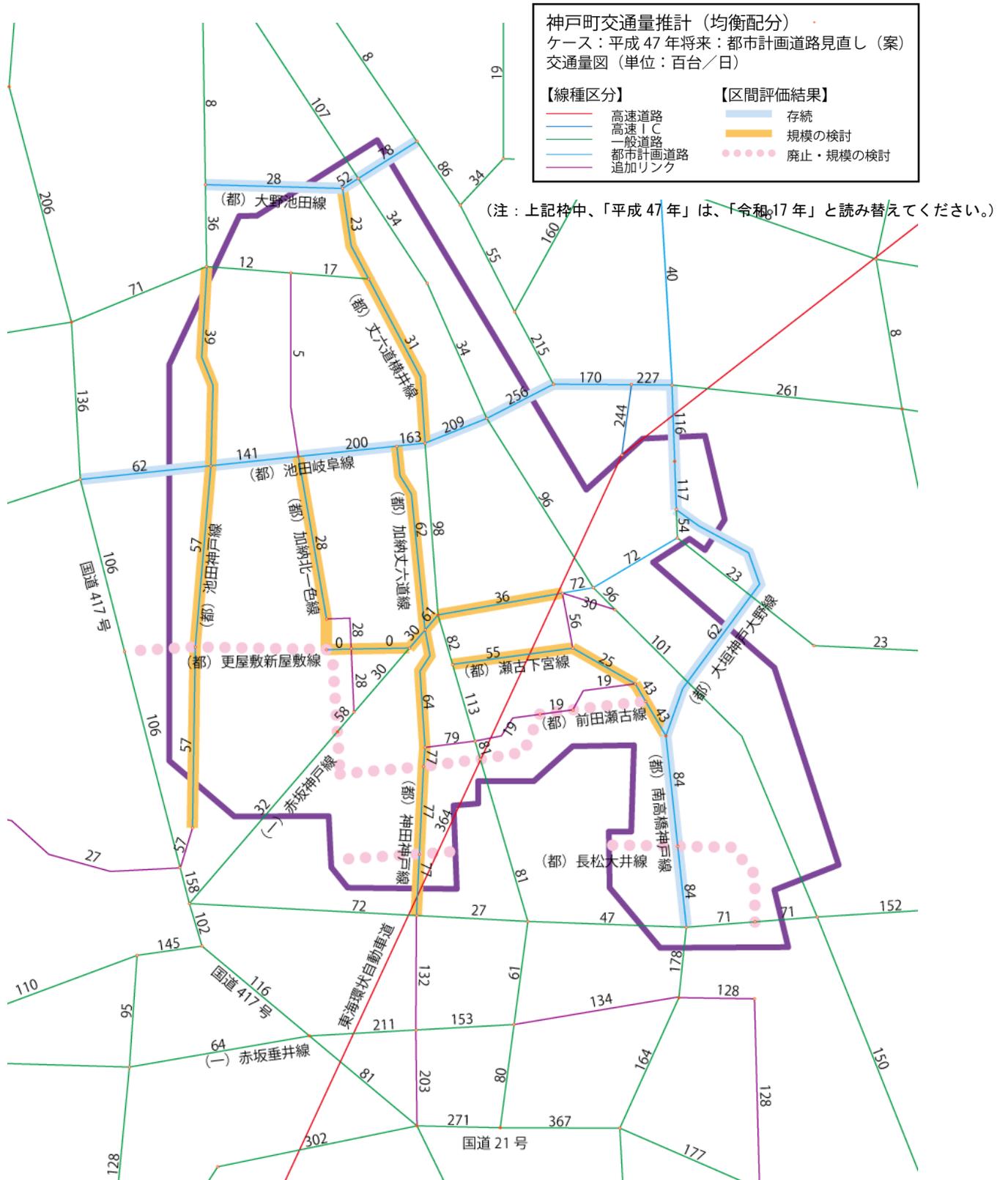
前述の評価結果を踏まえ、以下の表の見直し道路の案のとおり、路線の廃止や規模の見直しを行った場合に、交通処理計画上問題が生じないかを確認するため、交通量推計を実施しました。

推計の結果、見直し後の道路網においても、役場前や堤防道路での交通量超過は概ね解消されており、交通処理上も見直しは妥当なものであることが確認できました。

## ▶都市計画道路 見直し道路の案

路線名	番号	評価結果
南高橋神戸線	3・3・5	現計画で存続
長松大井線	3・3・13	廃止の検討
神田神戸線	3・3・19	区間①～②は規模の検討、区間③は廃止の検討
池田岐阜線	3・3・400	現計画で存続
大垣神戸大野線	3・3・409	現計画で存続
加納丈六道線	3・4・402	規模の検討
更屋敷新屋敷線	3・4・405	区間①～③は規模の検討、区間④～⑤は廃止の検討
前田瀬古線	3・4・406	廃止の検討
池田神戸線	3・4・410	規模の検討
瀬古下宮線	3・4・411	規模の検討
丈六道横井線	3・5・407	規模の検討
大野池田線	3・5・408	現計画で存続
加納北一色線	3・4・404	区間①は廃止の検討、区間②は規模の検討

▶ネットワークの検証結果



IV. 道路網の見直し

ネットワークの検証結果(変更箇所一覧)

番号	路線名	区間	個別の評価 (見直し方針)	延長	ネットワークの変更内容	変更前		変更後(案)		
						道路種別	設計基準交通量 (台/日)	将来交通量 (推計)(台/日)	道路種別	設計基準交通量 (台/日)
3・3・13	長松大井線	①	廃止	1,150	ネットワークから除外	3種2級	36,000	300	-	-
		②	廃止	700	ネットワークから除外	3種2級	36,000	300	-	-
		③	廃止	1,420	ネットワークから除外	3種2級	36,000	300	-	-
3・3・19	神田神戸線	①	変更	720	道路幅員の見直し	3種3級	8,000	6,300	3種3級	8,000
		②	変更	800	道路幅員の見直し	3種3級	8,000	6,300	3種3級	8,000
		③	廃止	650	ネットワークから除外	3種3級	8,000	6,300	-	-
3・4・402	加納丈六道線	①	変更	1,020	道路幅員・ルートの見直し	4種2級	10,000	1,500	4種3級	9,000
		②	変更	1,430	道路幅員・ルートの見直し	4種2級	10,000	3,800	4種3級	9,000
		①	変更	600	道路幅員の見直し	4種2級	10,000	2,600	4種3級	9,000
		②	変更	320	道路幅員の見直し	4種2級	10,000	5,400	4種3級	9,000
		③	変更	1,070	道路幅員の見直し	4種2級	10,000	3,200	4種3級	9,000
3・4・405	更屋敷新屋敷線	④	廃止	600	ネットワークから除外	4種2級	10,000	3,600	-	-
		⑤	廃止	250	ネットワークから除外	4種2級	10,000	0	-	-
		①	廃止	1,270	ネットワークから除外	3種3級	8,000	3,100	-	-
		②	変更	900	道路幅員の見直し	4種2級	10,000	8,100	3種3級	8,000
		③	変更	1,850	道路幅員の見直し	4種2級	10,000	9,000	3種3級	8,000
3・4・410	池田神戸線	③	変更	550	道路幅員・ルートの見直し	4種2級	10,000	7,000	3種3級	8,000
		①	変更	400	道路幅員の見直し	4種2級	10,000	3,300	3種3級	8,000
3・4・411	瀬古下宮線	②	変更	1,760	道路幅員・ルートの見直し	4種2級	10,000	4,000	3種3級	8,000
3・5・407	丈六道横井線	①	廃止	2,070	道路幅員の見直し	3種4級	8,000	3,200	3種4級	8,000
3・4・404	加納北一色線	①	廃止	1,900	ネットワークから除外	4種2級	10,000	5,400	-	-
		②	変更	1,540	道路幅員の見直し	4種2級	10,000	4,000	3種4級	8,000

その他の路線への影響について

番号	路線名	道路種別	車線数	整備状況	設計基準交通量 (台/日)	将来交通量 (推計)(台/日)	検証結果
3・3・5	南高橋神戸線	3種2級	4	一部未整備	36,000	8,400	OK
3・3・400	池田岐草線	3種3級	4	一部未整備	32,000	25,600	OK
3・3・409	大垣神戸大野線	3種2級	4	未整備	36,000	11,700	OK
3・5・408	大野池田線	3種3級	2	未整備	8,000	7,800	OK

## V. 個別路線の見直し方針（案）

都市計画道路における個別路線の評価及び道路網全体の妥当性の検討結果を受け、ここからは個別路線ごとに、都市計画の変更を行なう際の具体的な見直しの概要（道路構造見直しの方向性等）や今後の整備の進め方の案を示します。

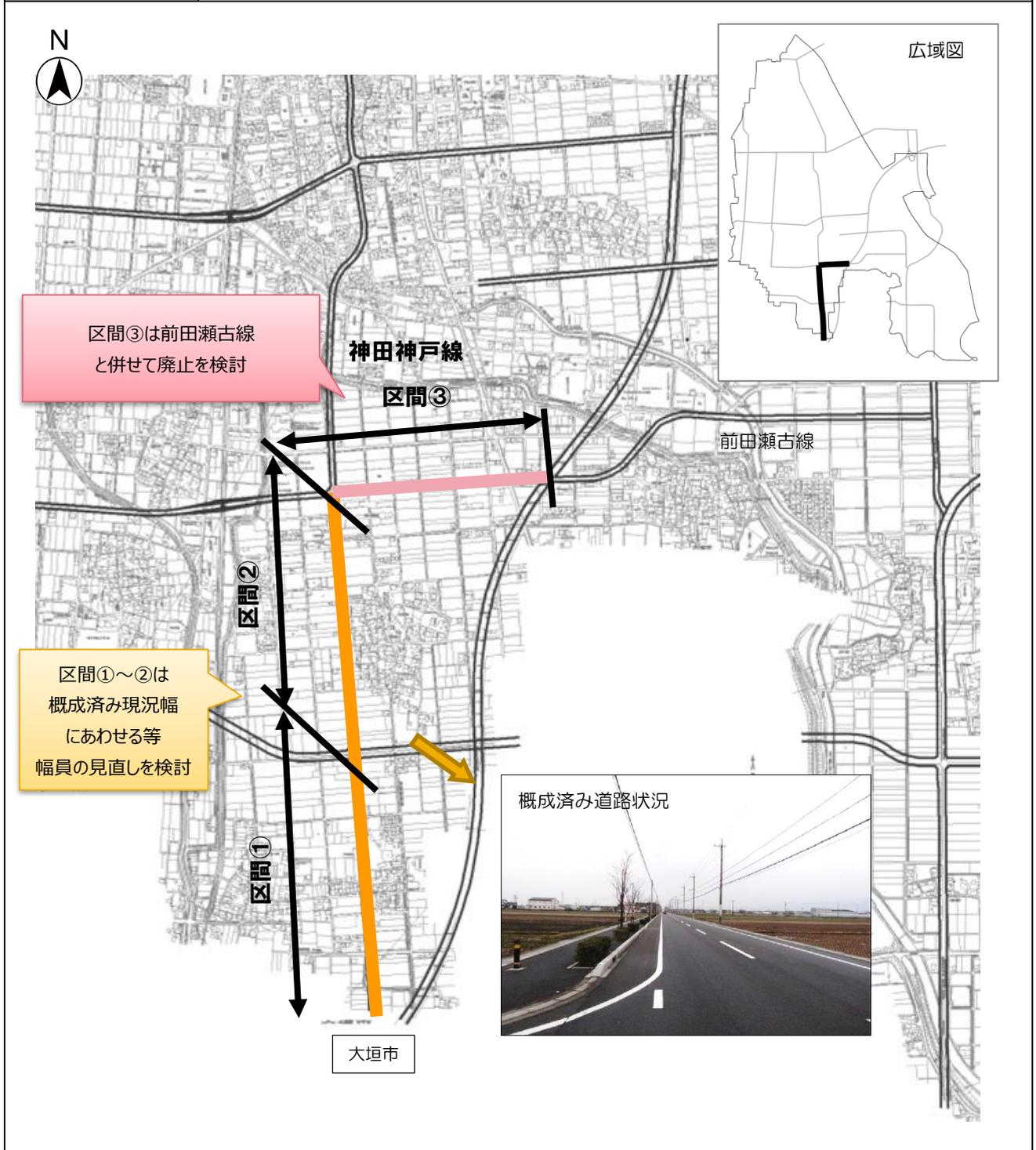
路線名	南高橋神戸線	路線の評価 結果	現計画で存続
見直しの概要と 今後の進め方	本路線は広域的な役割を考慮すると必要性、合理性ともに高いことから、現計画で存続するものとします。なお、本路線は国道258号と一体で県西部の南北広域交通軸を担う路線であることから、今後は大垣神戸大野線とあわせた整備に向け、各種調整を進めていきます。		



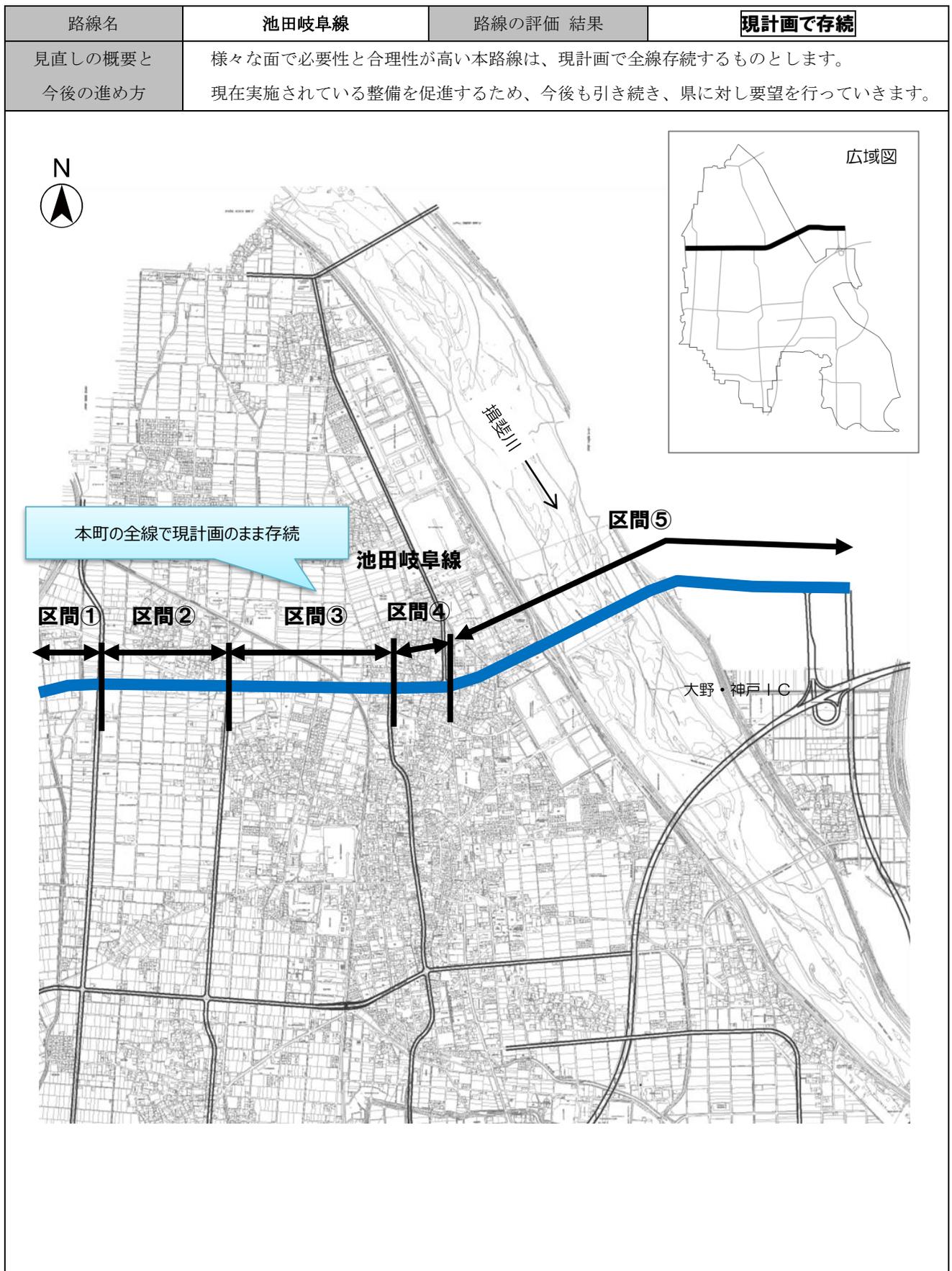
V. 個別路線の見直し方針（案）

路線名	長松大井線	路線の評価 結果	規模・廃止の検討
見直しの概要と今後の進め方	<p>本路線は、まちづくりの変化や交通量の減少により、必要性・合理性ともに低くなっていることから、廃止の方向で見直しを検討します。</p> <p>今後は、本路線については見直し対象としている大垣市とも調整しつつ、手続きを進めます。</p>		

路線名	神田神戸線	路線の評価 結果	区間①～②は <b>規模の検討</b> 、 区間③は <b>規模・廃止の検討</b>
見直しの概要と今後の進め方	沿道土地利用が見込まれないことから、区間①～②では2車線片側歩道が整備された概成済み現況幅にあわせるなど、幅員の見直しを検討し合理性の向上を図ります。まちづくりの変化などから必要性・合理性ともに低い区間③については、前田瀬古線と併せて廃止を検討します。 今後は見直しに必要な手続きを進めます。		



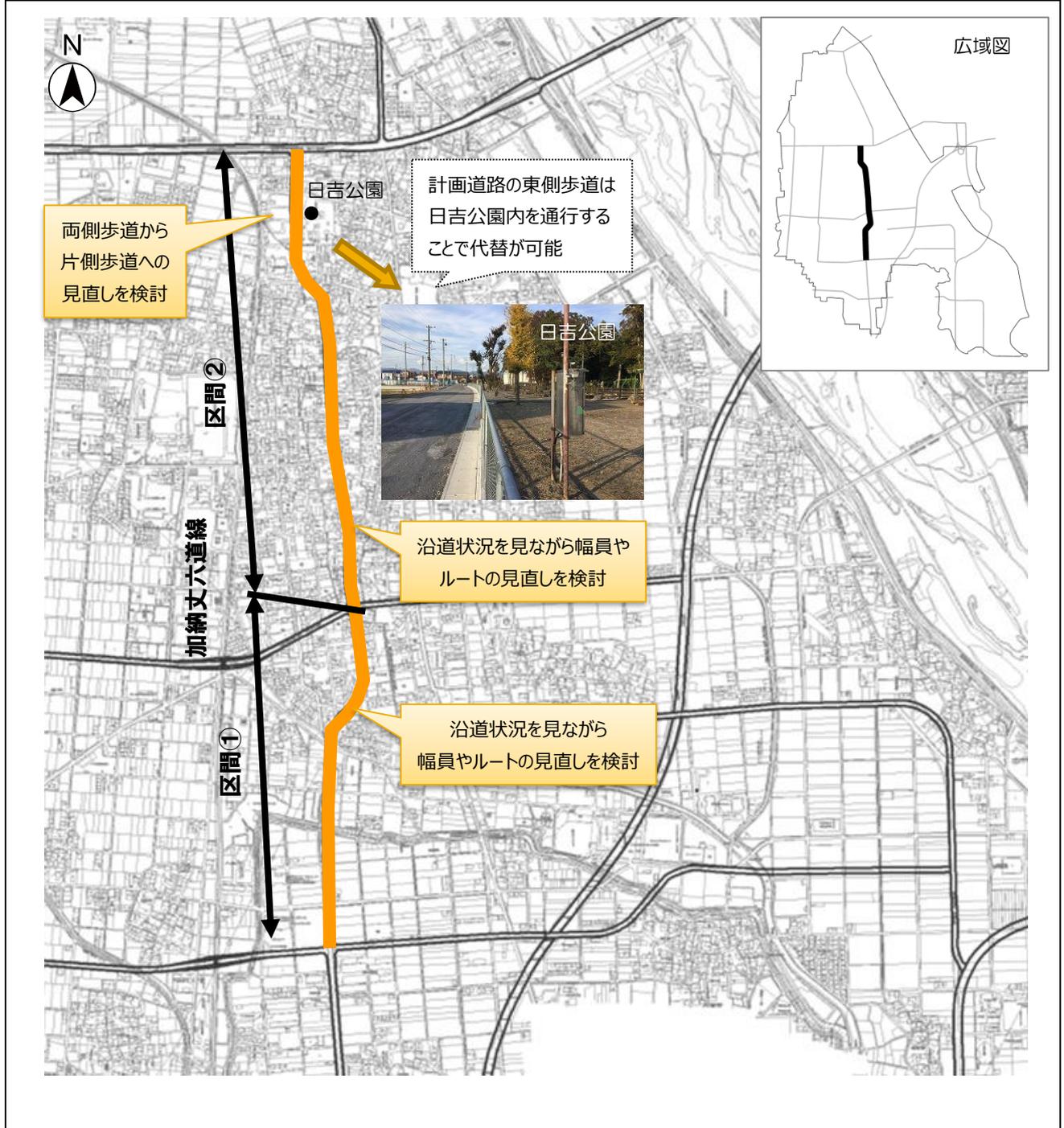
V. 個別路線の見直し方針（案）



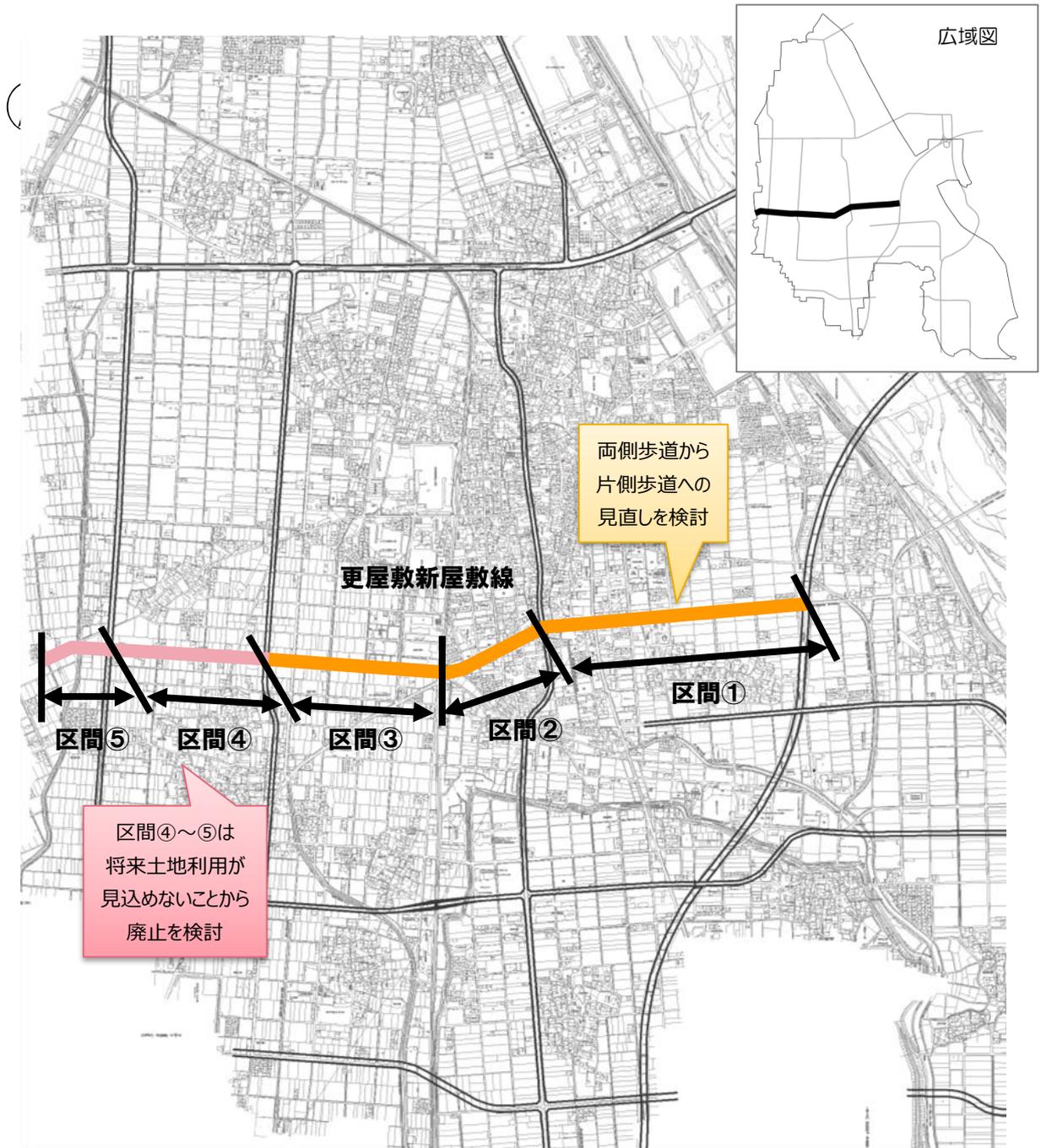
路線名	大垣神戸大野線	路線の評価 結果	現計画で存続
見直しの概要と今後の進め方	<p>本路線は、広域的な役割を考慮すると必要性、合理性ともに高いことから、現計画で存続するものとします。なお、本路線は国道258号と一体で県西部の南北広域交通軸を担う路線であることから、今後は期成同盟会等により、関係機関に対する要望活動をおこなうとともに、整備手法の検討や事業化における課題の解決など、早期事業着手に向けた調整を進めていきます。</p>		

V. 個別路線の見直し方針（案）

路線名	加納丈六道線	路線の評価 結果	規模の検討
見直しの概要と今後の進め方	<p>建物補償が多いことにより、経済性や実現性などに課題があることから、沿道状況を見ながら幅員や一部ルートの見直しを検討し、合理性の向上を図ります。</p> <p>今後は、空家の増加などによる活力低下が懸念される中心部のまちづくりの議論とあわせて、道路について具体的な見直しの検討を行うこととします。</p> <p>なお、現在区間②で道路整備中の日吉公園横は、公園内を通行することで東側の歩道機能は確保されるため、両側歩道から西側片側歩道への見直しを進めます。</p>		



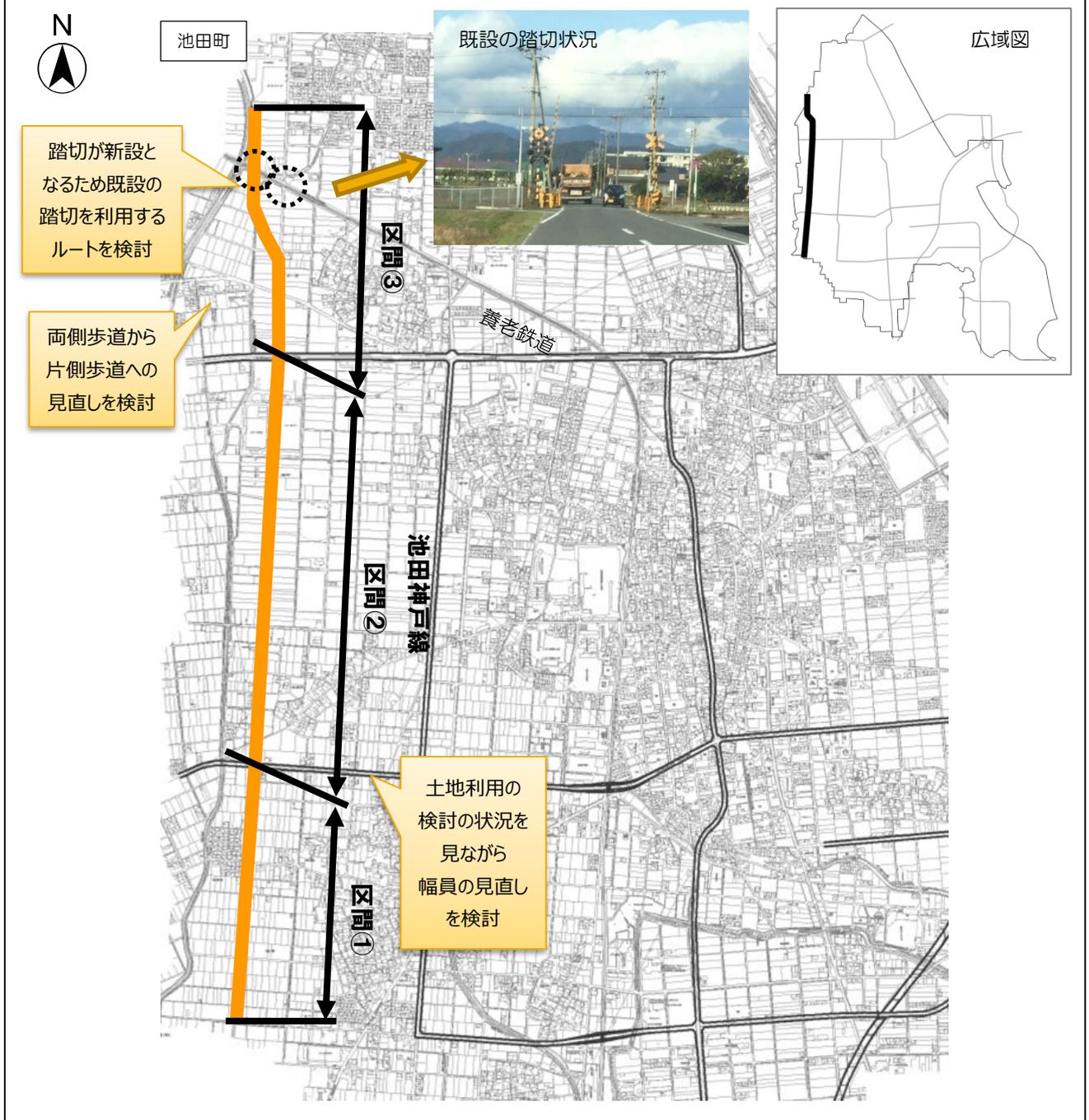
路線名	更屋敷新屋敷線	路線の評価 結果	区間①～③は <b>規模の検討</b> 、 区間④～⑤は <b>規模・廃止の検討</b>
見直しの概要と今後の進め方	<p>区間①～③の中の沿道土地利用が見込まれない部分について、片側歩道などによる幅員の見直しを検討し、合理性の向上を図ります。</p> <p>まちづくりの変化などから必要性・合理性ともに低い評価となっている区間④⑤については廃止を検討します。</p> <p>今後は見直しに必要な手続きを進めます。</p>		



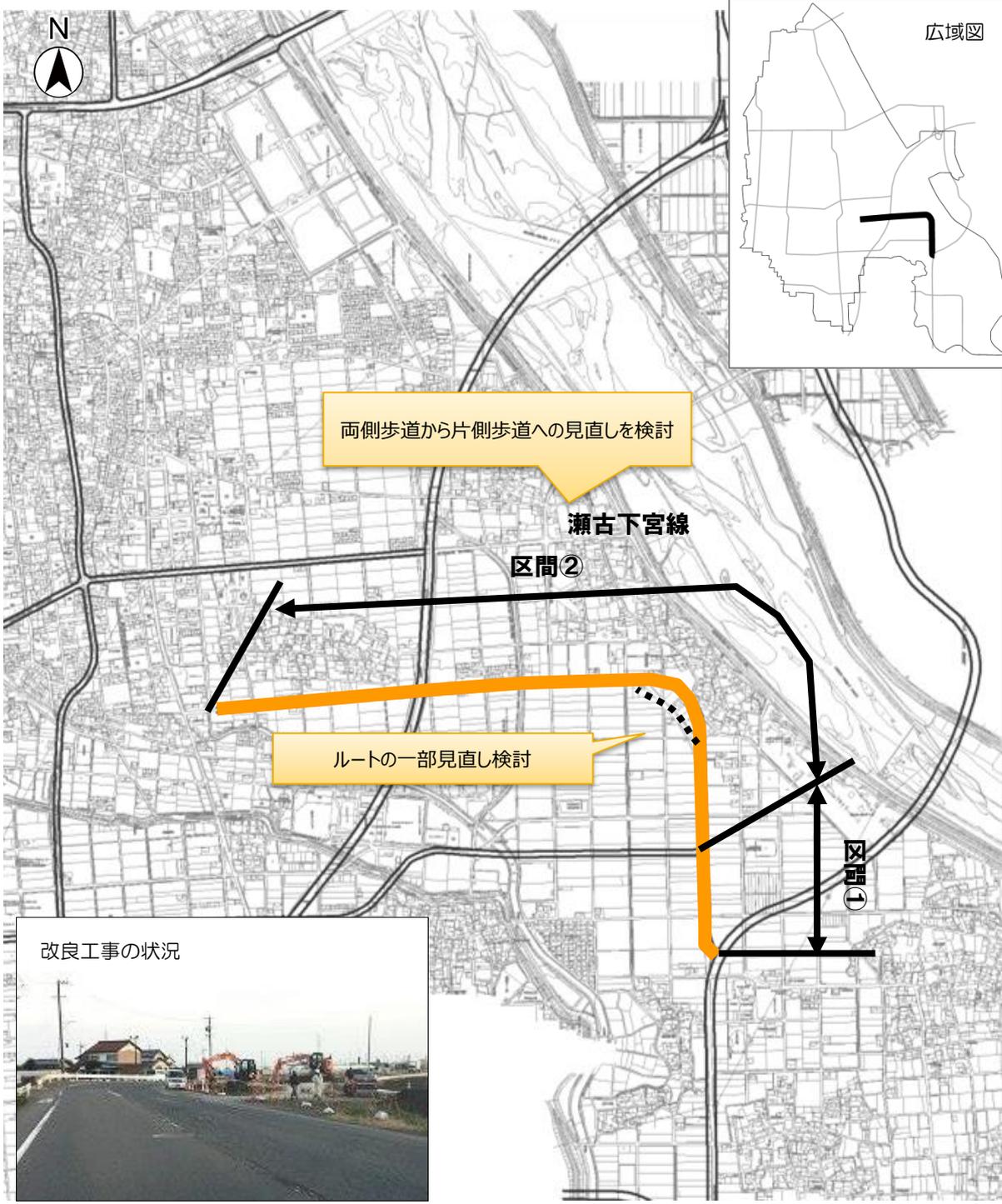
V. 個別路線の見直し方針（案）

路線名	前田瀬古線	路線の評価 結果	<b>規模・廃止の検討</b>
見直しの概要と今後の進め方	<p>まちづくりの変化や、北側に近年整備された代替路線もあり、必要性・合理性ともに低い評価となっていることから、神田神戸線の一部区間とあわせての廃止を検討します。</p> <p>今後は見直しに必要な手続きを進めます。</p>		
<p>The map displays the urban layout with the <b>前田瀬古線</b> (Maeda-Sekoguchi Line) highlighted in red. A callout box indicates that the <b>神田神戸線と併せて廃止を検討</b> (Consideration for abolition along with the Kamata-Kobe Line). Another callout points to a road labeled <b>計画路線の代替道路として機能する町道</b> (Town road that functions as a replacement road for the planned route). An inset map titled <b>広域図</b> (Regional Map) shows the location within a larger area. A photograph titled <b>代替路線の状況</b> (Status of the replacement route) shows a modern, paved road.</p>			

路線名	池田神戸線	路線の評価 結果	規模の検討
見直しの概要と今後の進め方	<p>区間①②については、沿道での開発見込みが立てば合理性が向上することから、再圃場整備とあわせた都市的開発に関する検討の状況を見ながら、必要に応じ幅員の見直しを検討します。区間③については、沿道土地利用が見込まれないことから両側から片側歩道への見直しや、既設踏切を利用したルート変更などを検討し、合理性の向上を図ります。</p> <p>区間①②は、今後開計画発が具体化した場合、道路についても整備に向けた見直し手続を進めます。区間③については、整備を進めている池田町側の状況を見ながら、本町での事業化を検討するとともに、見直しを進めます。</p>		



V. 個別路線の見直し方針（案）

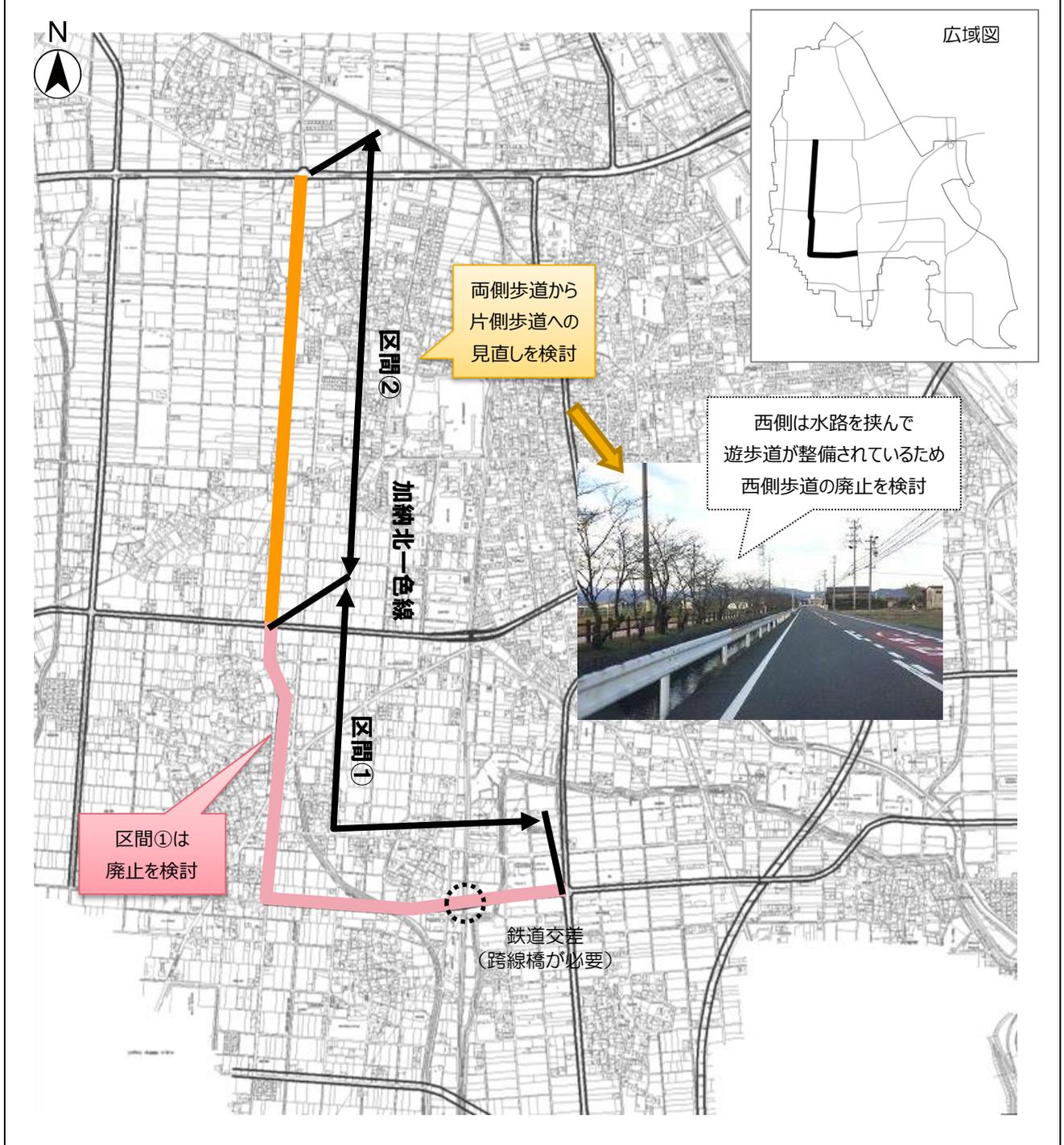
路線名	瀬古下宮線	路線の評価 結果	規模の検討
見直しの概要と今後の進め方	<p>沿道の土地利用が見込めないものの、新規工業団地の重要なアクセス道路として、その役割を期待されていることから、片側歩道等による幅員の見直しにより合理性の向上を図ります。</p> <p>今後はルートの一部見直しや、幅員の変更（片側歩道など）の見直しを進めます。</p>		
 <p>改良工事の状況</p>			

路線名	丈六道横井線	路線の評価 結果	<b>規模の検討</b>
見直しの概要と今後の進め方	<p>大部分が概成済みであり、更なる整備の見込みはないことから、概成済み幅にあわせる等の幅員の見直しを検討します。</p> <p>今後は見直しに必要な手続きを進めます</p>		

V. 個別路線の見直し方針（案）

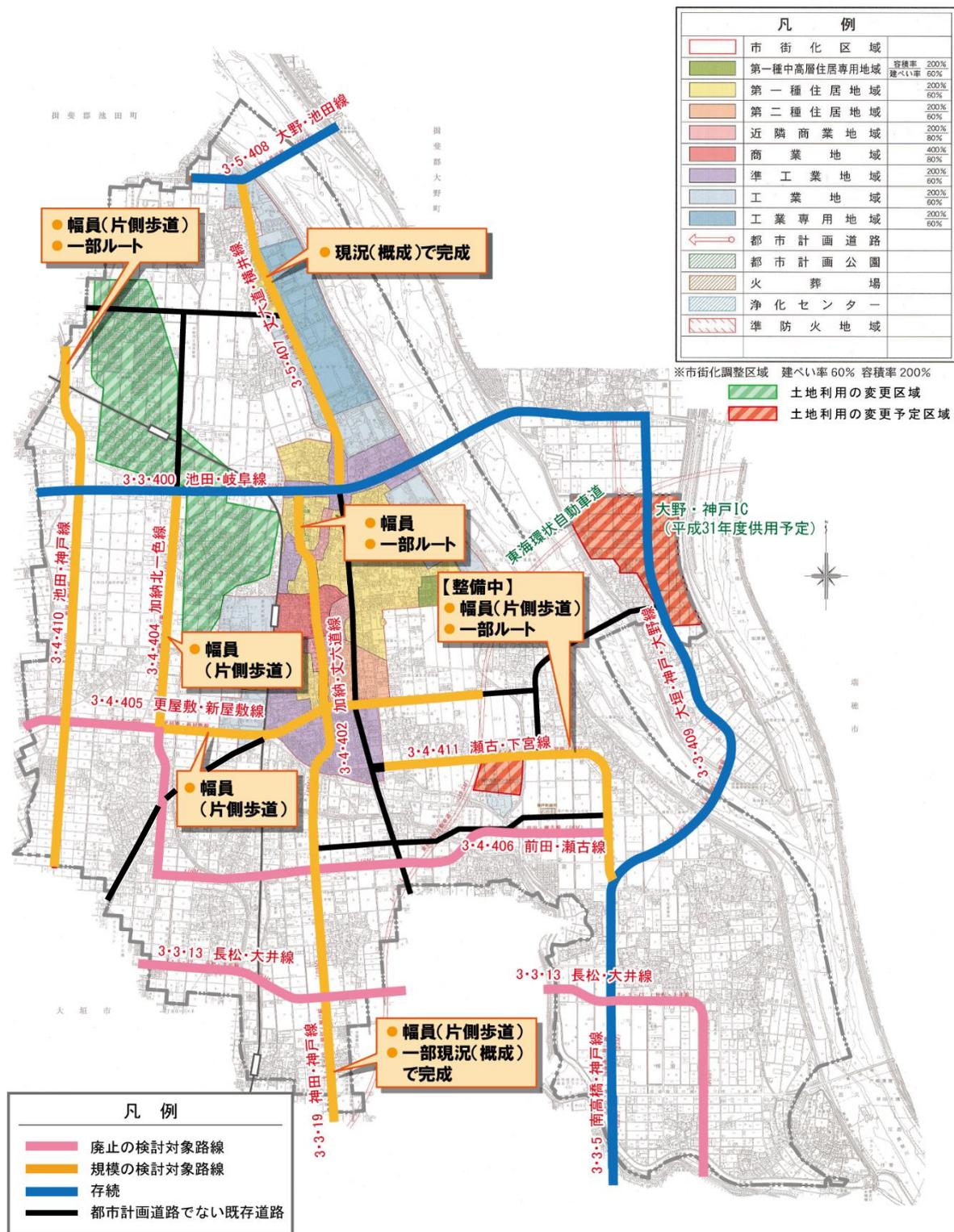
路線名	大野池田線	路線の評価 結果	<b>現計画で存続</b>
見直しの概要と今後の進め方	<p>大野町と池田町を結ぶ広域的な役割を担う路線で必要性が評価されています。また、揖斐川架橋の必要があるため経済性が低いものの、隣接2町の整備に対する期待が高いことから、現計画で存続とします。今後は整備手法などの検討を含め、隣接2町と調整を図っていきます。</p>		
<p>The map displays the Oonoike Line (大野池田線) in blue, connecting Oono (大野町) and Ikeda (池田町). A callout box indicates that the entire line is to be maintained in the current plan (全線、現計画で存続). The Ibi River (揖斐川) is shown with an arrow. A north arrow is in the top left, and an inset map (広域図) shows the line's location within a larger regional context.</p>			

路線名	加納北一色線	路線の評価 結果	区間①は <b>規模・廃止の検討</b> 、 区間②は <b>規模の検討</b>
見直しの概要と今後の進め方	区間①は必要性、合理性も低いことから廃止を検討します。区間②は歩道の見直し等により合理性の向上を図ります。 今後は区間①について見直しに必要な手続きを進めます。区間②についてはルートの一部見直しや代替機能が確保された西側歩道の見直しを進めるとともに、規制緩和による住宅開発の状況を見ながら整備時期を検討します		



V. 個別路線の見直し方針（案）

▶個別路線の見直し（案）まとめ



## VI. 今後について

### 1. 今後の進め方について

今後は、個別路線の見直し方針（案）に示した方向性に沿って、具体的な変更計画を検討・立案し、県や関係する市町とも十分調整しながら、都市計画決定・変更手続きを行っていきます。

なお、都市計画道路の見直しは、計画区域内の土地所有者をはじめとする地域住民の生活や事業者の土地利用等に大きな影響を及ぼすことから、都市計画手続きに入る前には、地域住民等への周知を行い、理解を深めながら進めていくこととします。

### 2. 継続的な見直し

今後も人口動向、社会・経済状況の変化、都市計画や総合計画など上位計画の変更、都市計画道路を取り巻く状況の変化等が考えられることから、そのような変化にも柔軟に対応できるよう、適切かつ継続的な見直しを行っていきます。

### 3. 今後の課題

本町の中心市街地は、住宅密集により狭隘道路が多く、東西移動については役場と駅との拠点間の連絡にも円滑さを欠くほか、鉄道の存在により大型車の通り抜けに支障があるといった課題があることから、今後その対策としての東西道路を検討していく必要があります。

なお、道路計画の検討にあたっては、その後の整備を円滑に進めていくうえでも、地域との合意形成を図りながら進めて行く事が重要ですが、近年公共事業に対する住民ニーズが複雑化する中では、中心市街地が抱える様々な課題に包括的に対応するためのまちづくりを議論する中で、その実現に必要な道路を位置づけるという形で検討を進める必要があります。

現在本町の中心市街地は、自動車社会への移行による商業機能の衰退や、他地区より空家増加が早いといったまちとしての課題も抱えており、また今後本町では新たな企業誘致や宅地供給により移住定住を促進することとしていますが、その効果を見込んでもなお人口は減少する見込みであることから、特に中心部の空家については一層の深刻化が懸念されるものです。

こうしたことから、本町では現在、空家等対策計画の策定を進めているところではありますが、今後中心部の空家空地の利活用を具体的に検討する上でも、中心部まちづくりの議論が必要となるものです。

なおこうした課題は全国的なものであることから、国は現在、市町村が取り組む『中心部再生のまちづくり』について、道路や公園などのほか、観光や福祉など幅広い事業について総合的な支援を行なっています。今後はこうした制度の活用も視野に、地域との協働による中心部まちづくりの議論を行っていくこととし、その中で中心部の活力維持に必要な道路についても検討を行っていくものとします。



# 神戸町道路網見直し基本方針

令和元年 5 月

発行：神戸町

〒503-2392

岐阜県安八郡神戸町大字神戸 1111 番地

TEL 0584-27-3111

編集：産業建設部 建設課