

神戸町道路網見直し基本方針【概要版】

I. 計画策定にあたって

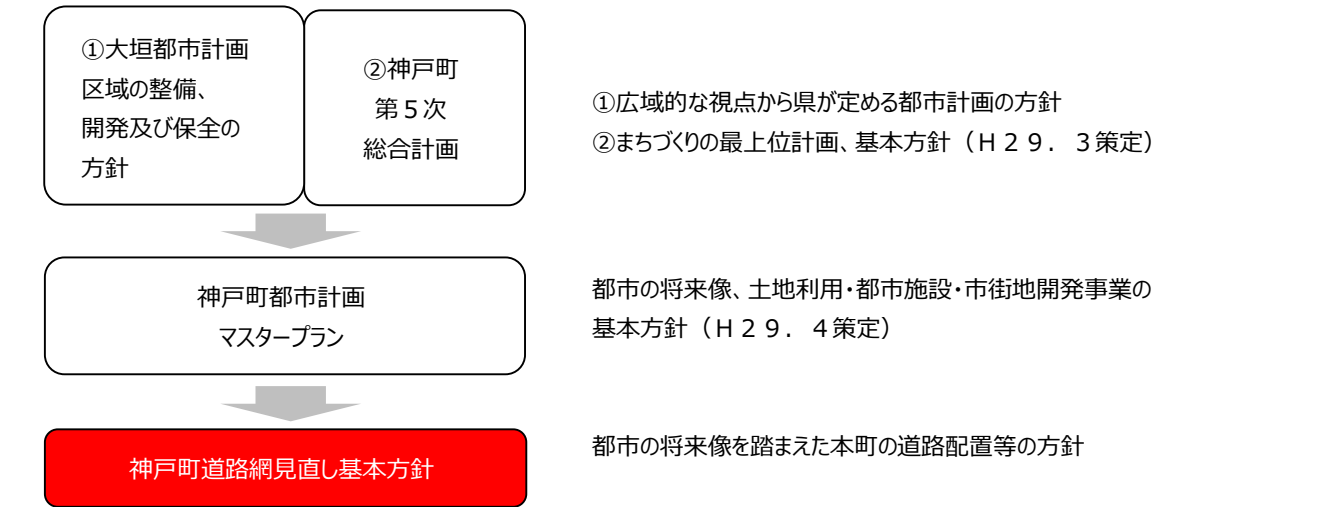
1 道路網見直し基本方針とは

道路網見直し基本方針とは、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、神戸町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ものです。

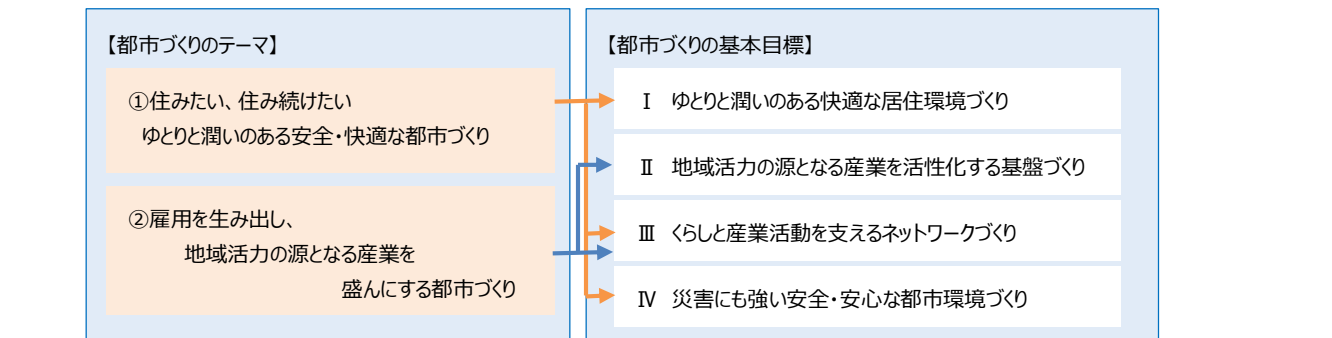
具体的に都市計画道路の見直しを進めるためには、概ね 20 年後の将来像を見据えた都市づくりの方向性を示す必要があります。

2 基本方針の位置付け

基本方針は、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。



■神戸町都市計画マスタープランにおける都市づくりのテーマと基本目標



II. 道路網見直しの背景

1 幹線道路の現状

現在、神戸町内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。また本町には都市計画道路が 14 路線、33.2 k m決定されております。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

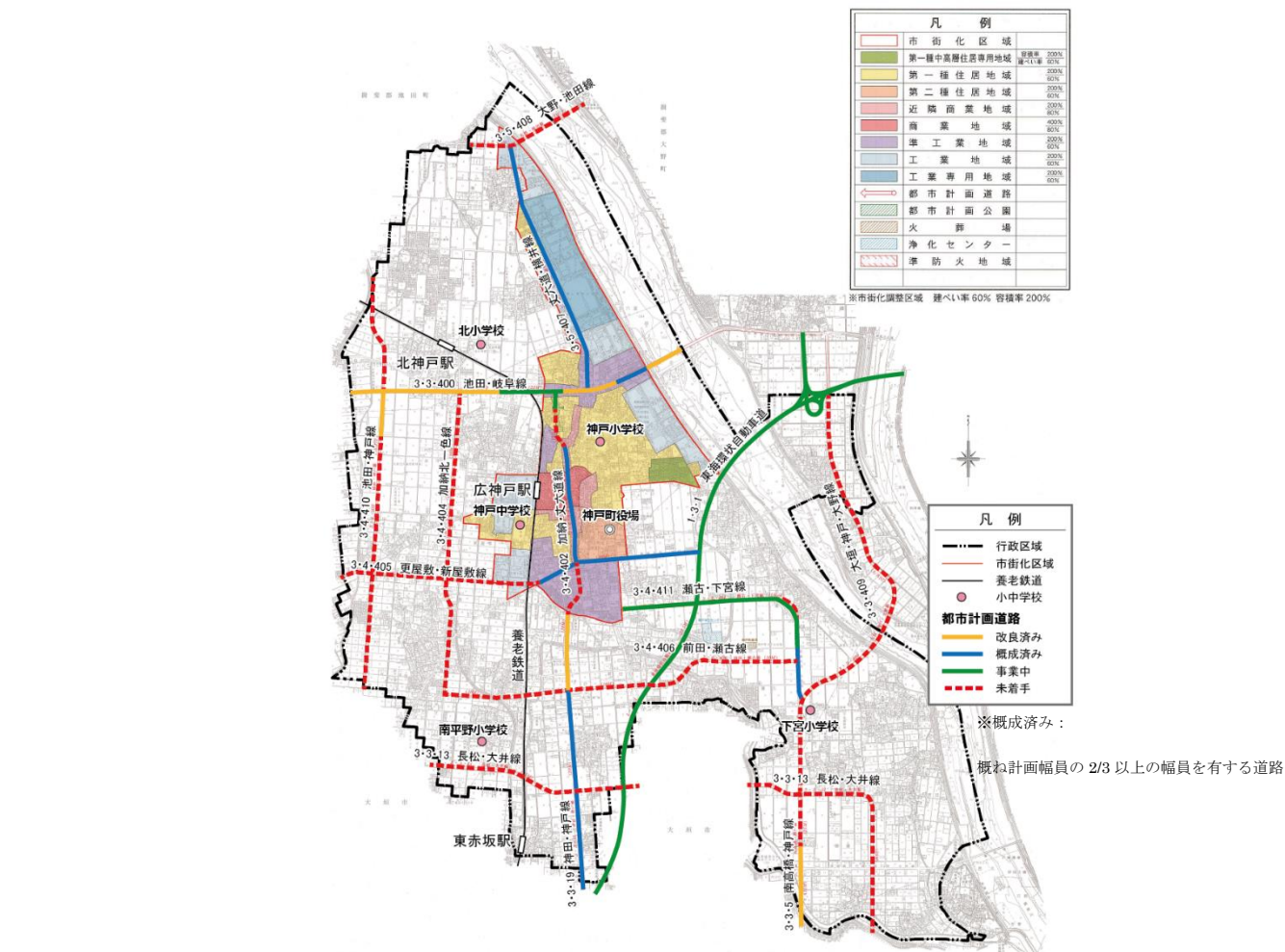
■大垣都市計画区域における都市計画道路の状況

項 目	都市計画区域 面積(km2)	都市計画道路			
		路線数	計画延長 (km)	密度 (km/km2)	整備率 (%)
神戸町	18.8	14	33.2	1.8	36.7

※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)

■本町の都市計画道路整備状況



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

神戸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の間も開通の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。

(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。）

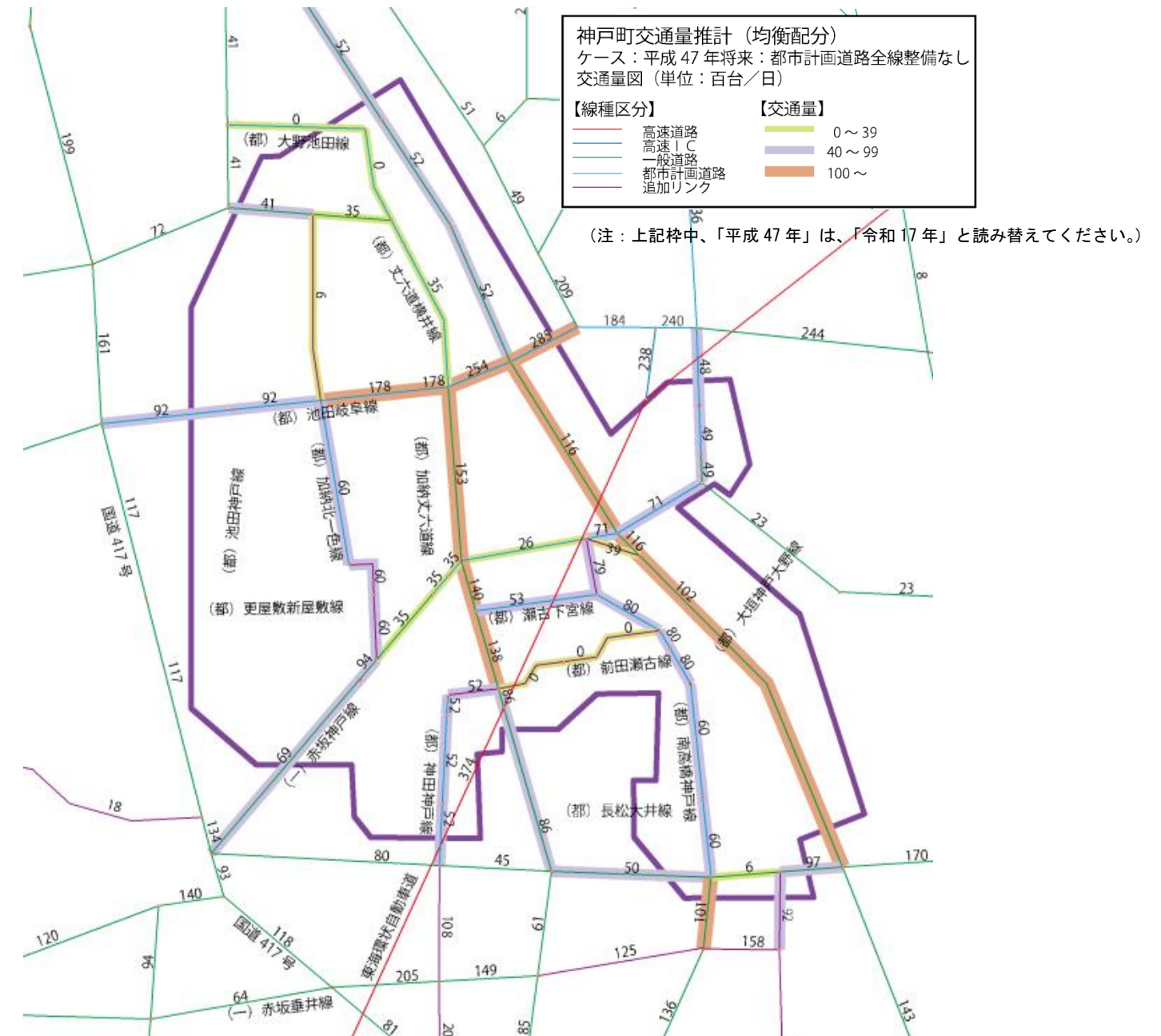
③ 将来交通量推計による道路交通量の変化

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。

■ 都市計画道路を整備しない場合

都市計画道路を整備しない場合では、東海環状自動車道の（仮称）大野・神戸インター利用者は、県道岐阜関ヶ原線を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。

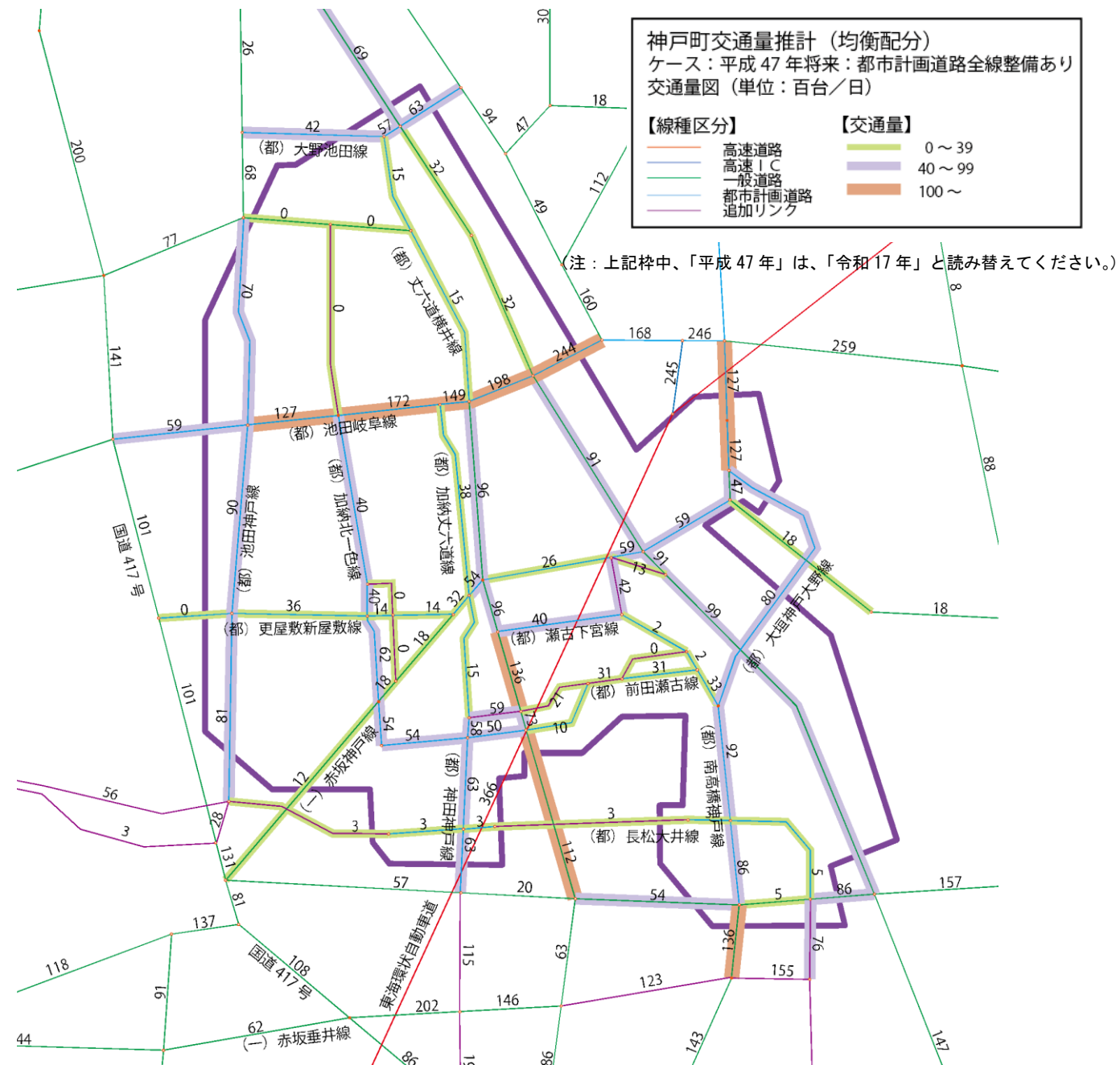
その結果、役場前の旧県道で設計交通量を大きく超過するほか、堤防道路でも超過しています。



■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、（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、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、（仮称）大野・神戸 I C 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 2 5 8 号を経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。

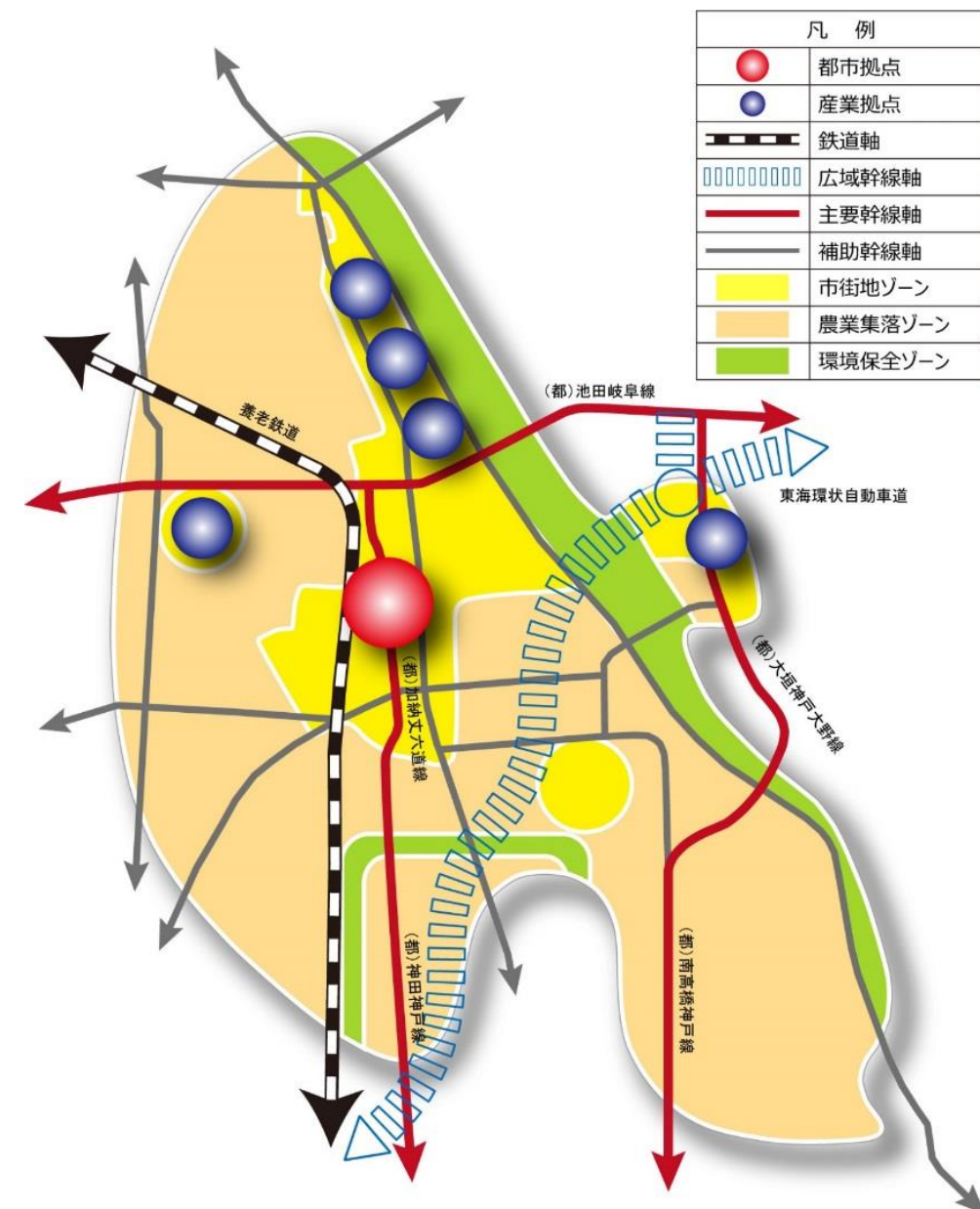


3 都市づくりの方向性の変化

神戸町では、都市計画マスタープランで示すテーマに基づき、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。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。

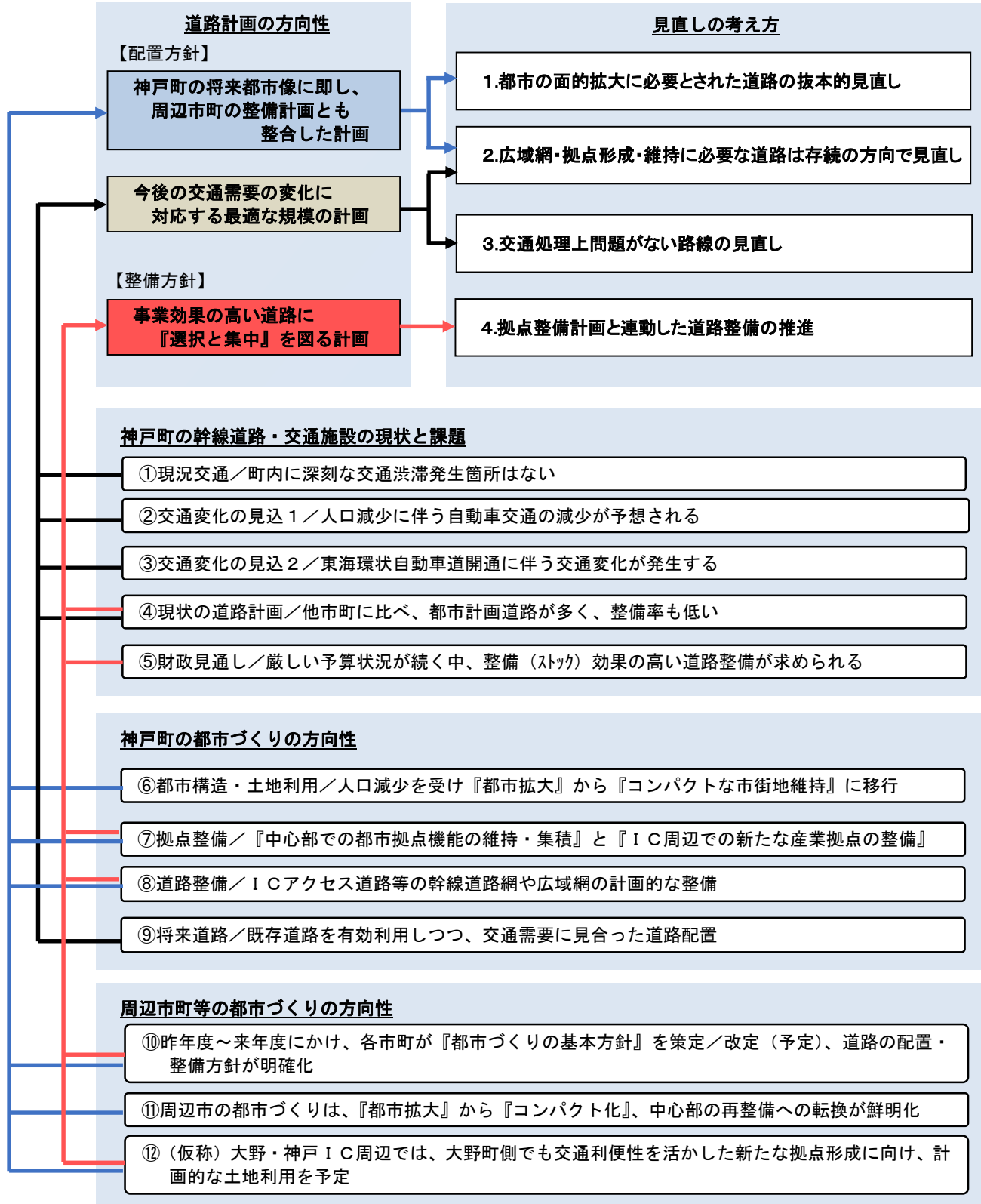
そのなかで、幹線道路の整備・誘導の方針としては、町内外への円滑な移動を確保するため、県道や都市計画道路等による幹線道路のネットワークを構築することや、工業ゾーンへ土地利用の転換を図る箇所と（仮称）大野・神戸 I C を結ぶアクセス道路を整備することとしています。一方、未着手の都市計画道路については、社会経済情勢の変化を踏まえ必要性が低いと判断される場合は路線の見直しを図ることとしています。

■将来都市構造図



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。



■道路計画の方向性

【配置方針】

神戸市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神戸町は、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。

■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

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

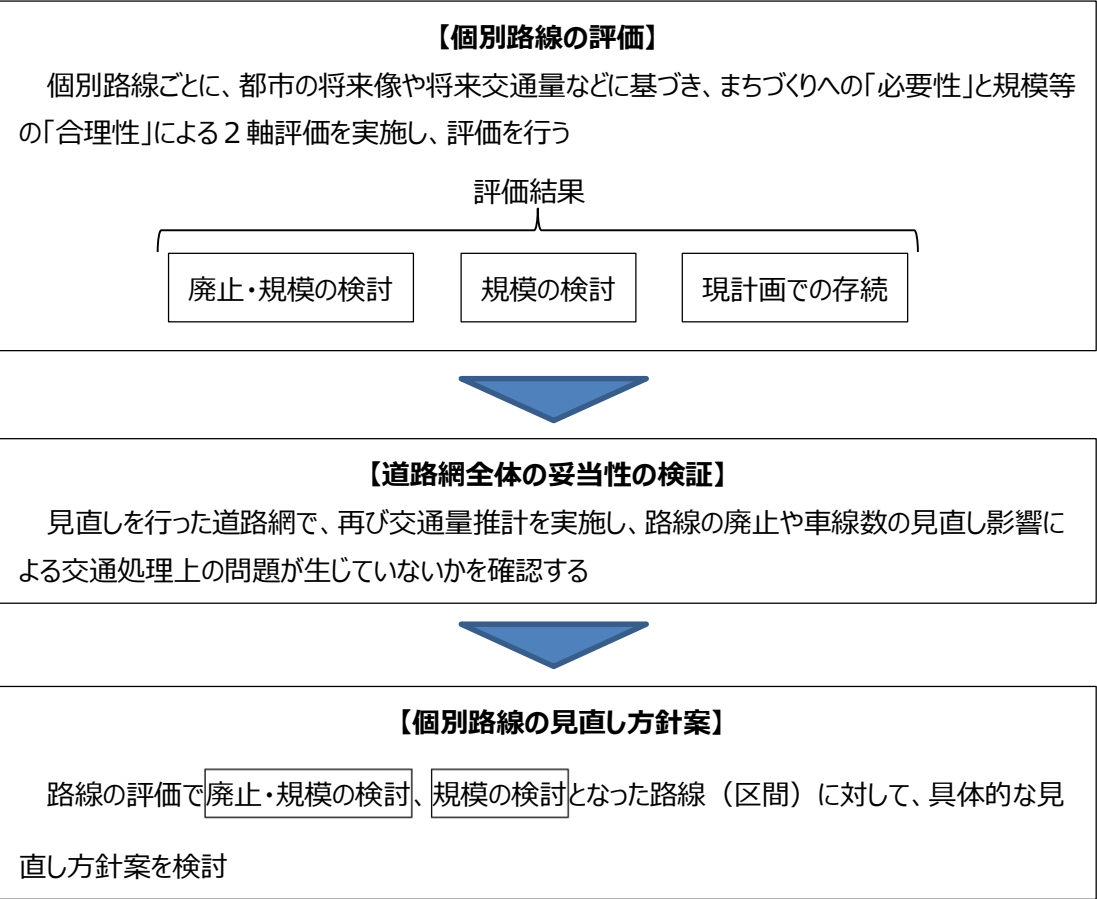
3.交通処理上問題がない路線の見直し ・代替路線整備等により、必要機能が確保された道路の検討

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

IV. 道路網の見直し

1 道路網の見直しの評価手順

具体的な都市計画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っていきます。また、妥当性の確保のため、以下の手順により評価を実施します。



2 個別路線の評価

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。

■評価手法

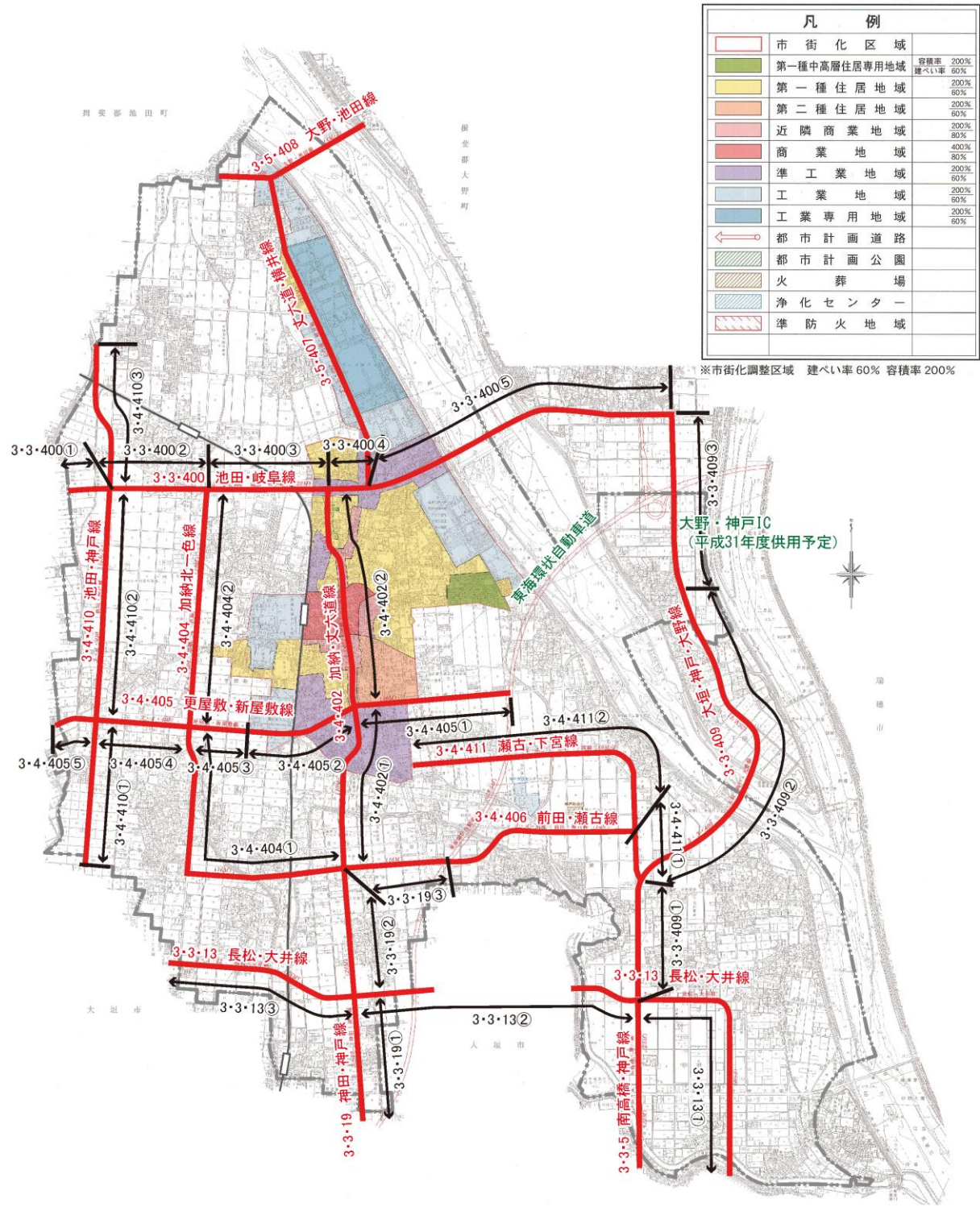
道路は様々な機能を有することから、その評価も総合的に行なうことが重要であるため、個別路線の評価には、研究会提案手法である、階層分析法を用いたまちづくりへの「必要性」と規模等の「合理性」による2軸評価による手法で行ないます。

（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）ことができるものです。

■評価対象路線 位置図



■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。

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。

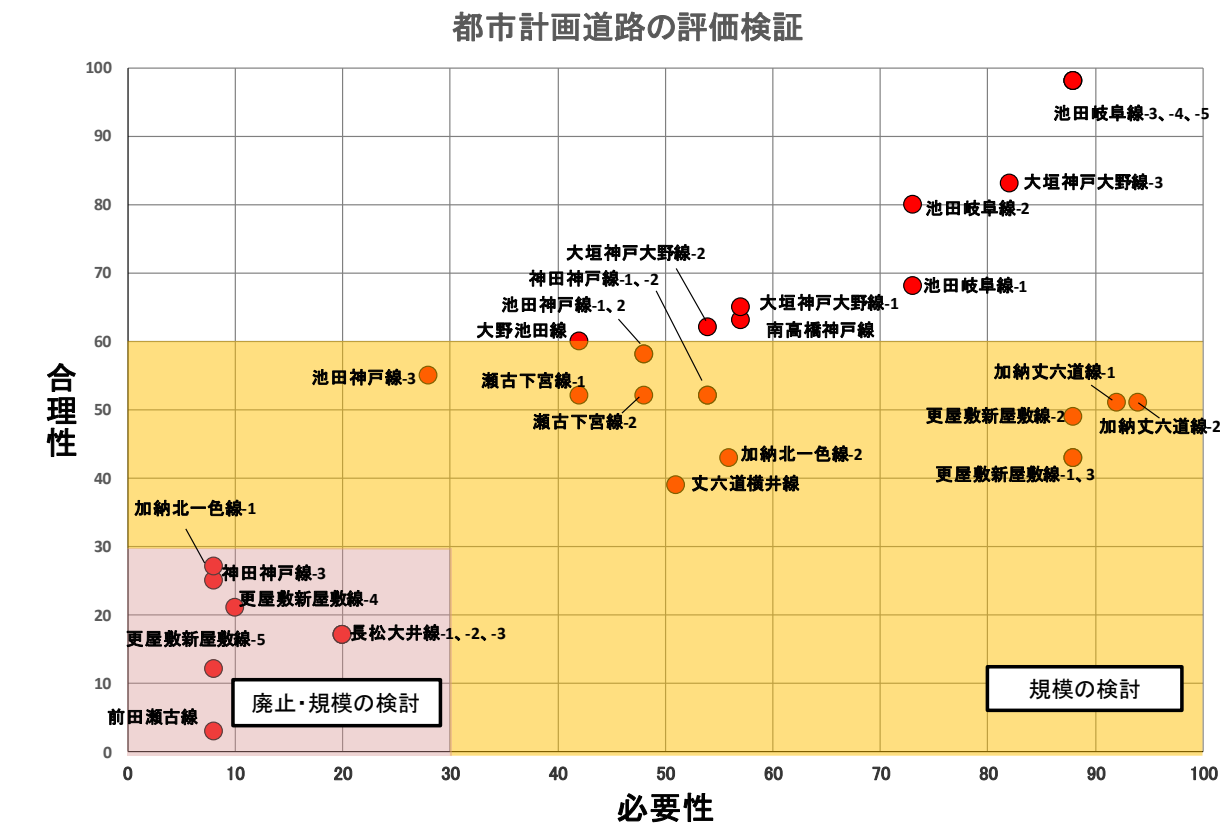
合理性の検証指標

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

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。

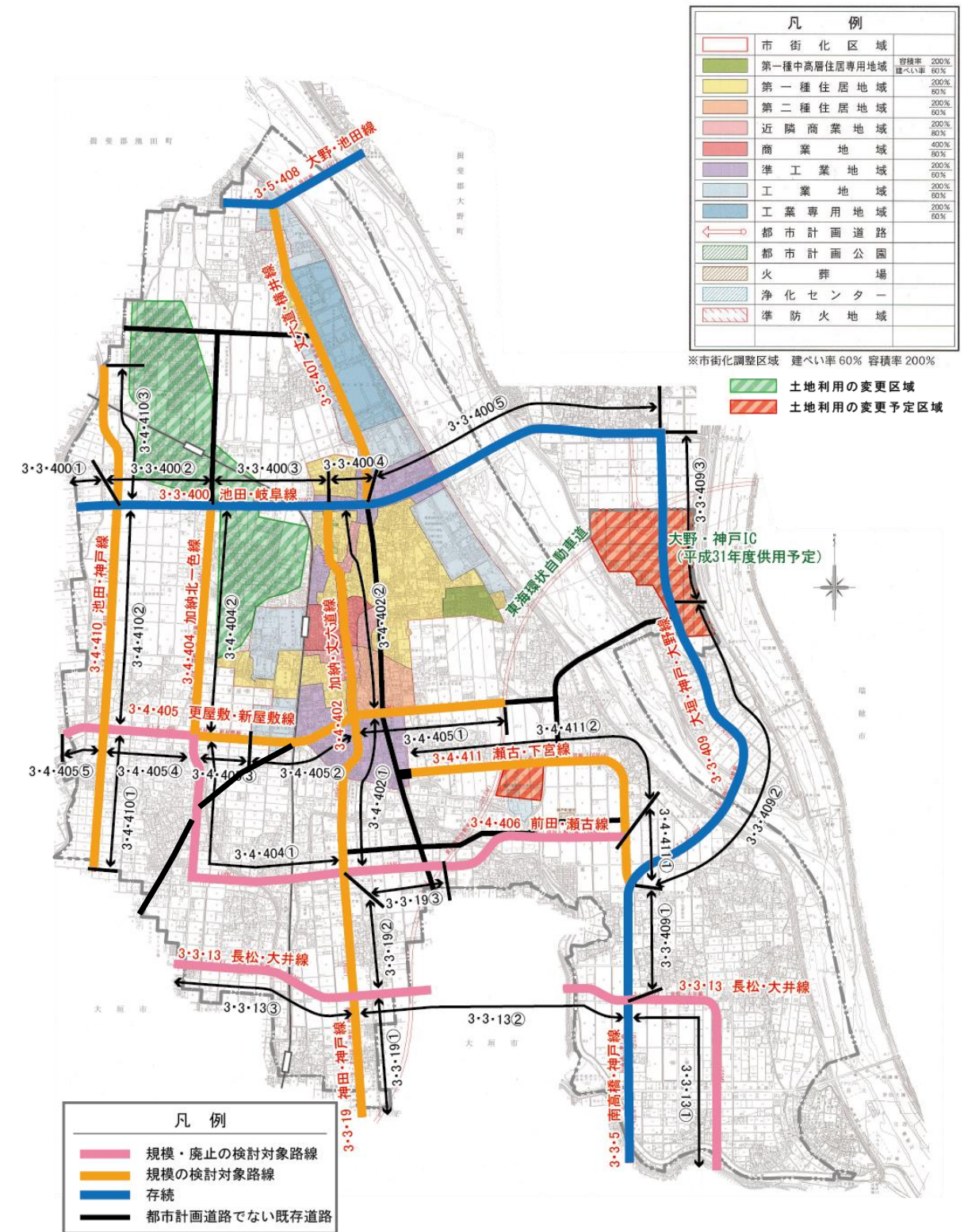
規模の検討

→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。

■路線毎の見直し評価結果



■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(変更箇所一覧)

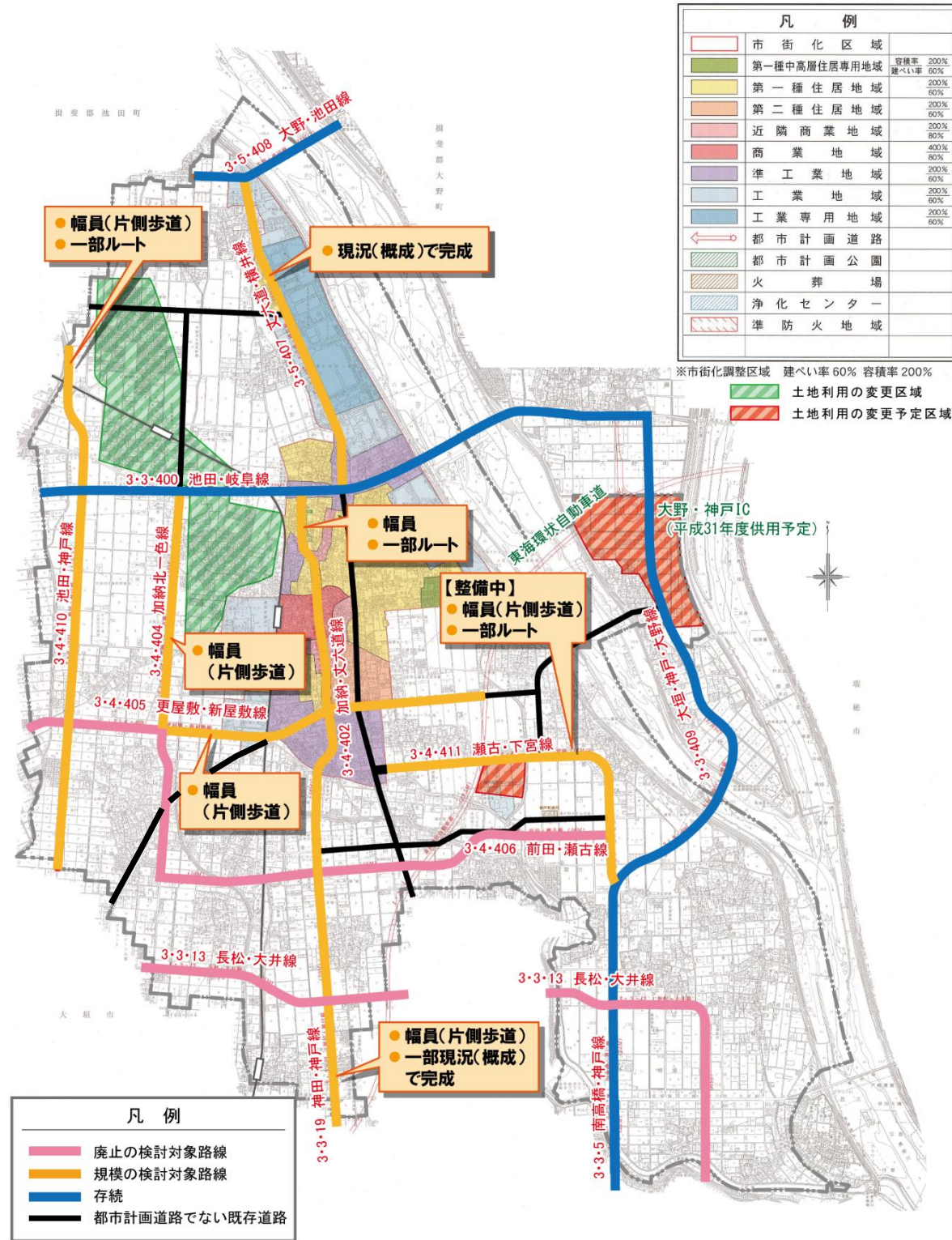
番 号	路線名	区 間	個別の評価 (見直し方針)	延 長	ネットワークの変更内容	変更前			変更後(案)		
						道路種別	設計基準交通量 (台/日)	将来交通量 (推計)(台/日)	道路種別	設計基準交通量 (台/日)	将来交通量 (推計)(台/日)
3・3・13	長松大井線	①	廃 止	1,150	ネットワークから除外	3種2級	36,000	300	-	-	-
		②	廃 止	700	ネットワークから除外	3種2級	36,000	300	-	-	-
		③	廃 止	1,420	ネットワークから除外	3種2級	36,000	300	-	-	-
3・3・19	神田神戸線	①	変 更	720	道路幅員の見直し	3種3級	8,000	6,300	3種3級	8,000	7,700
		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	7,700
		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	6,400
		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	6,200
		③	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	3,600
3・4・405	更屋敷新屋敷線	①	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	6,100
		②	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	3,000
		③	変 更	600	ネットワークから除外	4種2級	10,000	3,600	-	-	-
		④	廃 止	250	ネットワークから除外	4種2級	10,000	0	-	-	-
		⑤	廃 止	1,270	ネットワークから除外	3種3級	8,000	3,100	-	-	-
3・4・406	池田神戸線	①	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	5,700
		②	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	5,700
		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	3,900
3・4・411	瀬古下宮線	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	4,300
		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	5,500
3・5・407	丈六道横井線	変 更	2,070	道路幅員の見直し	道路幅員の見直し	3種4級	8,000	3,200	3種4級	8,000	3,100
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	2,800

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	池田岐阜線	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）

■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

神戸町の中心市街地は、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、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。

また、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、人口も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。

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が、こうした課題は全国的なものであることから、さまざまな国等の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。

（令和元年5月17日版）