

参考資料

第134回（令和2年度 第2回）

議案概要説明書

第1号議案 東三河都市計画道路の変更について（豊橋市決定）

目 次

理由書（豊橋市決定）	1
1. 変更の概要	1
2. 都市計画変更の理由とその内容	2
3. 都市計画変更手続きのスケジュール	5
意見書の要旨及び意見に対する市の見解	6

理 由 書

(東三河都市計画道路 3・4・310号 汐田通)

1. 路線の概要

3・4・310号汐田通は、豊橋柳生川南部土地区画整理地区内の都市計画道路で、3・4・37号一色高洲線と3・3・8号石巻赤根線とを東西に結び、地区内で発生する交通や地区外から地区内を通過する交通を安全かつ効率よく誘導する2車線の地区幹線道路として位置づけられています。また、この道路は両側に歩道を設置することにより歩行者などの安全を確保するとともに、道路沿道が住居系の土地利用であることから、歩道には植樹帯を配置して良好な沿道環境を確保する道路として計画されたものです。

東三河都市計画区域マスタープラン（平成31年3月策定）において、交通安全対策の強化に向け、幹線道路では道路構造の改良などに取り組むことにより交通事故対策を推進し、通過交通などの幹線道路への交通転換、生活道路の面的な速度抑制などを促進します。さらに、社会経済情勢などの変化を踏まえ、道路の機能を明確にしたうえで、必要に応じた計画の見直しを行うこととしています。（P31 2-1 交通施設参照）

第5次豊橋市総合計画 後期基本計画（平成28年3月策定）において、交通渋滞や沿道環境を改善するため、また、災害時における緊急輸送道路などの機能を補完するため、幹線市道の整備に取り組むこととしています。（P137 6-2 幹線道路網の整備参照）

豊橋市都市計画マスタープラン（平成23年3月策定）において、都市幹線道路や地区幹線道路として位置づけられた都市計画道路は、交通渋滞や沿道環境を改善するため、道路の整備を推進することとしています。また、社会経済情勢などの変化を踏まえ、道路の機能を明確にしたうえで、必要に応じた計画の見直しを行うこととしています。（P42 3.道路参照）

2. 都市計画変更の理由とその内容

(1) 都市計画変更の理由

現在、都市計画道路3・4・310号汐田通は豊橋柳生川南部土地区画整理事業で整備が進められており、既に整備された区間は、道路とともに新しい街区を築き、戸建住宅を中心に新しい市街地が形成されています。一方、未整備区間では、沿道に大型商業施設や高層マンションが立地するなど、都市計画決定当時とは異なる沿道状況になっています。この沿道土地利用状況の変化を考慮し、円滑な交通処理を目的として、3・4・310号汐田通の幅員構成を見直すものです。

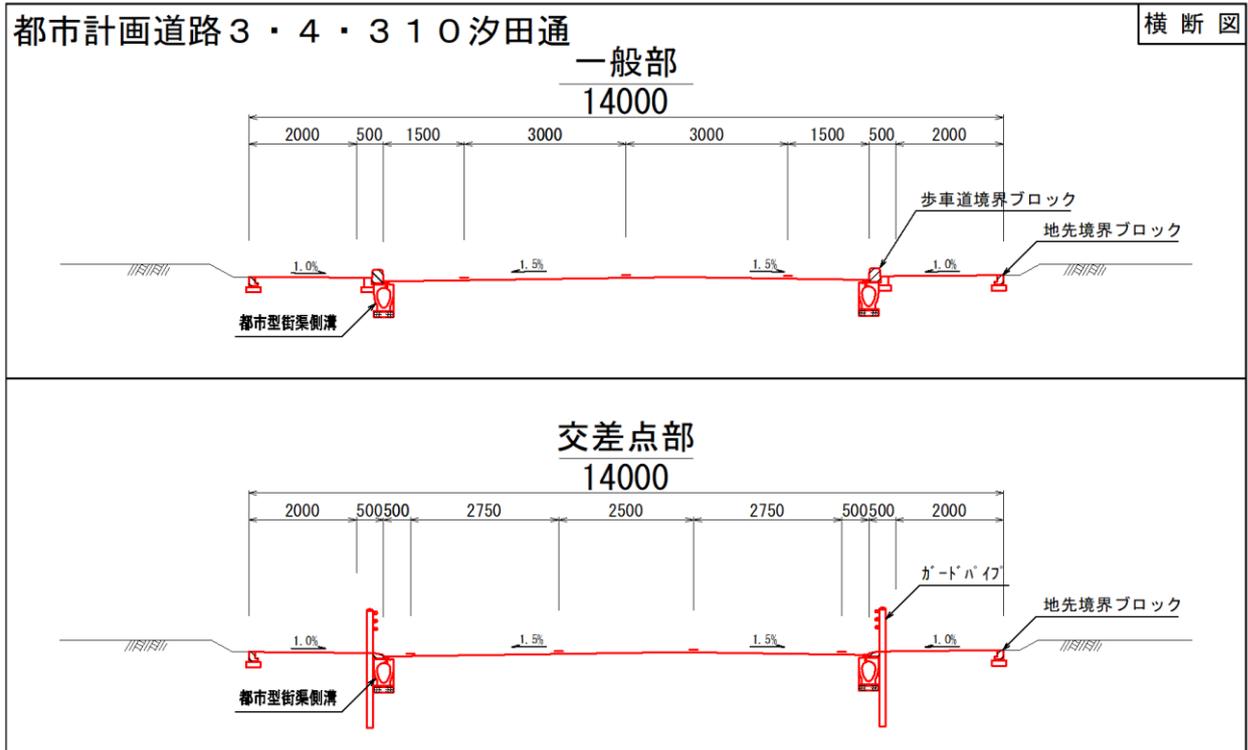
(2) 都市計画変更の内容

【3・4・310号 汐田通】

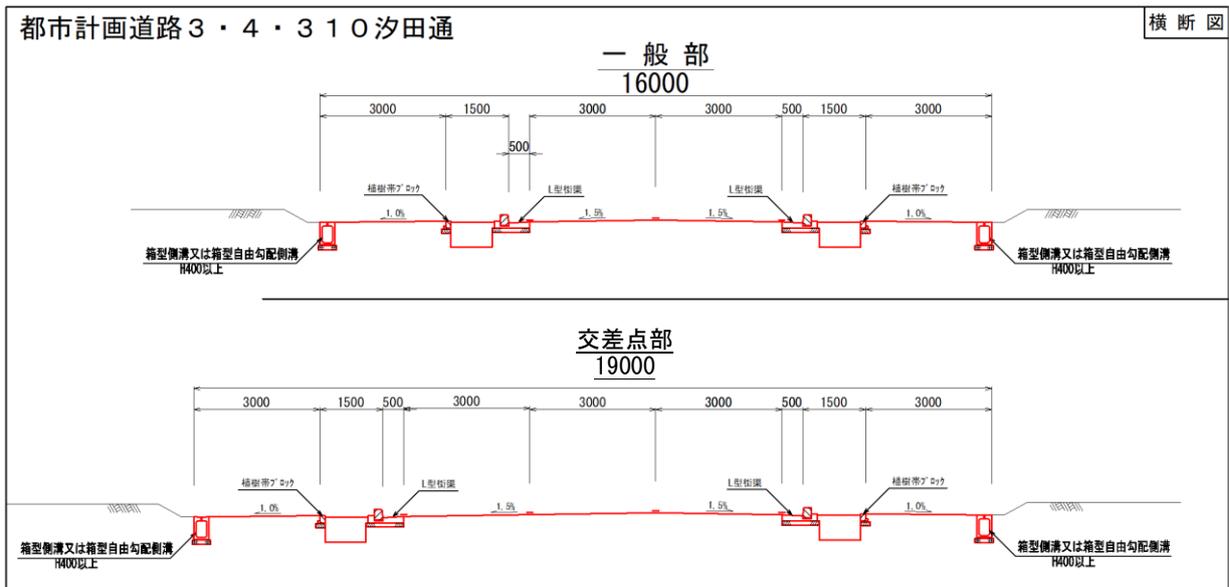
変更の延長	○約 250m	
変更の内容	○一部区間の区域(幅員)を変更する。	
	新	旧
一般部幅員 (交差点部幅員)	14m (14m)	16m (19m)

○道路幅員

変更後



(変更前)



3. 都市計画決定（変更）の考え方

- a) 設計条件
- | | | |
|-------|---|---------|
| 車線数 | : | 2 車線 |
| 道路の区分 | : | 第4種第3級 |
| 設計速度 | : | 50 Km/h |

b) 幅員構成（変更区間）

●車道部

- ・車線：一般部の車線幅員は3.0mとし、交差点部の車線幅員は2.75m、右折車線幅は2.5mとする。
- ・停車帯：一般部に1.5mとする。
- ・路肩：交差点部は0.5mとする。

●歩道部

- ・歩道幅：両側に歩道幅 2.0mとする。
- ・路上施設：両側に0.5mとする。

東三河都市計画道路の変更（豊橋市決定）

事 項	時 期	備 考
説 明 会	令和2年 7月10日	区画整理組合総代会
県 事 前 協 議	令和2年10月 7日	
県 事 前 協 議 回 答	令和2年10月13日	
管 理 予 定 者 協 議	令和2年10月13日	
案 の 縦 覧	令和2年10月16日から 令和2年10月30日まで	縦覧者数： 0名 意見書提出： 1件
市町村都市計画審議会	令和3年 1月 7日	
知 事 協 議	令和3年 1月 日	以下予定
知 事 協 議 回 答	令和3年 2月 日	
決 定 告 示	令和3年 2月 日	

東三河都市計画道路 3・4・310 号汐田通都市計画変更（案）への意見書に対する市の見解（募集期間：令和 2 年 10 月 16 日～令和 2 年 10 月 30 日）

意見書の要旨	意見に対する市の見解
<p>1. 都市計画の変更理由について</p> <p>円滑な交通処理を図るためには幅員を拡大させる必要があり、一般部の幅員 16m から 14m の変更内容は計画の変更理由と変更内容が矛盾しています。このため、将来交通量の予測を計画決定時と今回変更時の変化を示し幅員を減少させた理由を説明してください。</p>	<p>1. 都市計画の変更理由について</p> <p>道路幅員を決定する道路種級（4 種 3 級：500～4000 台/日）は、将来交通需要を考慮し決められており、計画決定時から変更しておりません。</p> <p>また、未整備区間は、都市計画決定時とは土地利用状況が変化しており、沿道に大型商業施設や高層マンションが立地するなど、都市計画決定時とは異なる状況にあります。このため、敷地内緑化を活用したうえで道路植樹帯を無くし、さらに幅員構成を再配分し、停車帯を設けることで、通行車両の安全と円滑な交通処理を図る幅員として支障がないため、計画変更するものです。</p>
<p>2. 沿道土地利用との関連について</p> <p>変更箇所南側の用途地域は工業地域と近隣商業区域で多様な用途の建築が可能であり、土地利用の高度化が図られる地域であるため、幅員を減少させるより拡大させて道路機能を充実させるべきです。整備された戸建住宅が多い区間よりも幅員を減少させた理由について、土地利用の視点からも説明してください。</p>	<p>2. 沿線土地利用との関連について</p> <p>戸建住宅が多い整備済み区間に比べて、未整備区間は、都市計画決定時とは土地利用状況が変化しており、沿道に大型商業施設や高層マンションが立地するなど、都市計画決定時とは異なる状況にあります。このため、将来土地利用が大きく変化しないと見込まれることから、円滑な交通処理を図る幅員として支障がないため、計画変更するものです。</p>
<p>3. 歩道部の幅員減少について</p> <p>変更箇所において、一般部に 1.5m の停車帯を設けていると自転車の通行を妨げること、また交差点部において車道幅員を 3.0m から 2.75m に減少していることで、自動車と自転車の事故の危険性が大きくなることから好ましいとは言えない。このことから、自転車交通ネットワークと自転車交通の処理方法を 1 路線内で変更する理由について説明してください。</p>	<p>3. 歩道部の幅員減少について</p> <p>停車帯を設けている一般部は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H28.7」を参考に、停車帯内に自転車通行空間を確保するなど、必要な誘導等を検討していきます。</p> <p>また、車道幅員を 2.75m に減少している交差点部は、同ガイドラインを参考に、円滑で安全な自転車通行空間を確保するために、交差点を超えたところまで必要な誘導等を検討し、適切な交差点処理を行っていきます。</p>
<p>4. 一般部の幅員構成について</p> <p>3・4・310 汐田通の整備済区間はすでに計画決定通りの幅員構成で整備しているので、計画の連続性から幅員構成は統一するべきと考えます。</p>	<p>4. 一般部の幅員構成について</p> <p>未整備区間は、都市計画決定時とは土地利用状況が変化しており、沿道に大型商業施設や高層マンションが立地するなど、都市計画決定時とは異なる状況にあります。このため、敷地内緑化を活用したうえで道路植樹帯を無くし、さらに幅員構成を再配分し、停車帯を設けることで、通行車両の安全と円滑な交通処理を図る幅員として支障がないため、計画変更するものです。</p>
<p>5. 交差点部の幅員構成について</p> <p>都市部の右折車線におけるやむをえない場合の縮小値 2.5m を採用していますが、右折車線は縮小値を採用せず基準値で交差点整備を行うべきと考えます。</p>	<p>5. 交差点部の幅員構成について</p> <p>都市計画道路に交差する既設市道との安全な交差形状を確保しつつ、既設市道の事業化の見直し等を検討した結果、縮小値を採用しても円滑な交通処理を図る交差点として支障がないため、計画変更するものです。</p>
<p>6. 計画書について</p> <p>計画書の幅員は「14～16m」にすべきではないでしょうか。また記載を修正となると縦覧手続きのやり直しとなるが、その場合、本意見書の取り扱いはどうなるのか。</p>	<p>6. 計画書について</p> <p>計画書における幅員の記載は、路線の標準となる幅員であり、当該路線において全路線延長の過半を占める幅員 16m を記載しております。記載の修正はしないため、縦覧手続きのやり直しは行いません。</p>