

蒲郡市 都市計画道路の長期未整備に関する取り組み方針  
(案)

《パブリックコメント募集資料》

平成31年2月

蒲郡市

(空白ページ)

## 目次

1	はじめに	1
2	見直しの目的	1
3	愛知県の都市計画道路見直し方針	4
4	「蒲郡市 都市計画道路の長期未整備に関する取り組み方針」の基本的な考え方	6
5	蒲郡市の検討手順	9
6	「蒲郡市 都市計画道路の長期未整備に関する取り組み方針」の取扱いについて	11
7	都市計画変更により都市計画施設の区域外になる土地について	11
8	見直し対象路線の状況	12
9	存続とする路線	16
10	廃止する路線	36
11	計画内容を変更する路線	50
12	見直しを継続する路線	54
13	建築制限の緩和について	60
14	全体スケジュール	86

(空白ページ)

## 1 はじめに

都市計画道路は、主に市内における円滑な移動を確保するための交通機能として都市計画に定めるもので、国土レベルの広域的な自動車交通を処理する「自動車専用道路」、市内のまとまった交通を受け持つとともに、まちの骨格を形成する「幹線道路」、宅地から発生する交通を幹線道路に誘導する「区画道路」などの機能があります。

蒲郡市では、当初、合併前の昭和25年に都市計画道路を計画決定し、それ以降、経済成長や社会情勢の変化に合わせて路線の追加や見直しを行いながら整備を進めて、平成30年4月1日現在で22路線、延長約34,440mが完了しています。

その一方、事業中の路線を除いて、整備されていない都市計画道路として、現道を拡幅する路線が16路線で延長約10,531m、これ以外の未着手の路線が13路線で延長約14,398m残っています。

## 2 見直しの目的

これら未整備の都市計画道路は、整備の必要性が低下している路線、未着手の路線であっても今後も必要な路線など、路線により状況は異なります。また、長期に渡り整備の見通しが立たず未整備のまま現在に至っている路線は、その都市計画道路内の私有地への建築制限が長期に及んでいることなどが課題となっています。

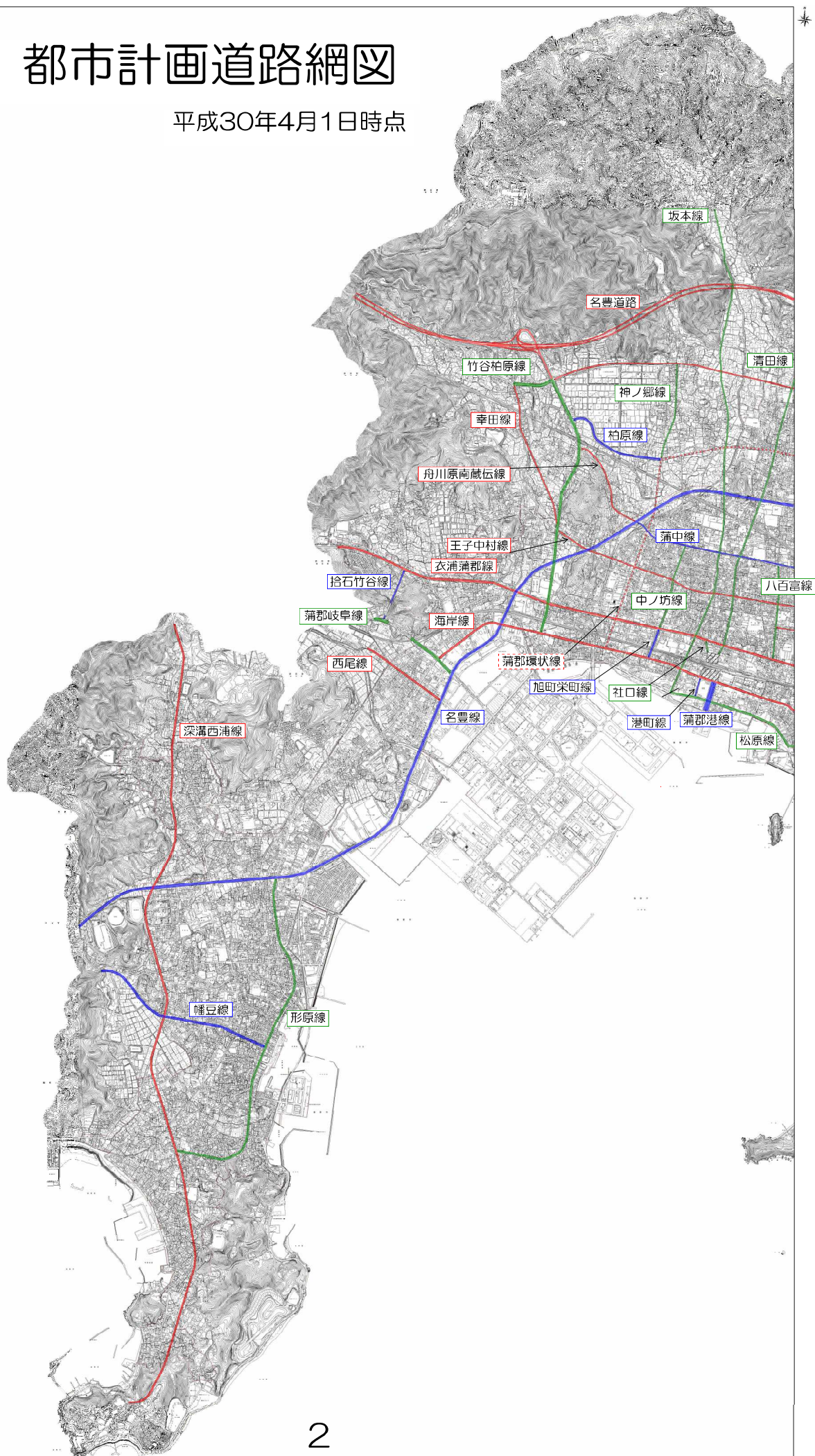
長期未整備の都市計画道路が抱える課題は、蒲郡市のみならず全国的な課題でもあり、愛知県は、県内における課題解消に向けて、平成30年8月に「愛知県都市計画道路見直し方針」を策定しました。この方針は、未整備路線の必要性などを再検証し、必要に応じて計画の変更、廃止を行う基本的な考え方を示すものです。

そこで今回、「愛知県都市計画道路見直し方針」（以下、「県見直し方針」という。）を参考にしながら、蒲郡市における長期未整備の都市計画道路が抱える課題に取り組むために、今後の具体的な道筋を示す「蒲郡市 都市計画道路の長期未整備に関する取り組み方針」を取りまとめました。

今後、この「蒲郡市 都市計画道路の長期未整備に関する取り組み方針」に基づいて、都市計画道路の見直しを進めてまいります。

# 蒲郡市 都市計画道路網図

平成30年4月1日時点





清田線

名豊道路

柏原神ノ郷線

五井線

豊岡線

蒲郡環状線

本宿線

蒲中線

王子中村線

八百富線

西田川線

大塚金野線

豊岡大塚線

衣浦蒲郡線

名豊線

松原線

天伯線

星越線

大塚駅前線

竹島線

海岸線

二罫線

三谷駅前線

乃木山線

東前線

※ 路線の着色は、路線の区分を判別するためのものです。

### 3 愛知県の都市計画道路見直し方針

蒲郡市における長期末整備の都市計画道路が抱える課題に取り組むにあたり、以下に示す県見直し方針（一部抜粋）を参考にし、蒲郡市の実情を踏まえて路線毎に見直す方針を取りまとめました。

#### 県見直し方針の基本的な考え方

(1) 未着手区間について見直しを検討

都市計画道路のうち、特に未着手区間について、必要性などを判断し、計画の廃止、変更等を検討する。

(2) 社会経済情勢の変化などを考慮して必要性を検証

未着手区間の多くは計画決定後かなりの年数が経過しているため、現在の社会経済情勢などを考慮した上で、評価項目を設定し、必要性を検証する。

(3) 財政負担の軽減、既存ストックの有効活用を考慮して代替性を検証

都市計画道路については、これまで計画に従い順次整備を進めてきたが、路線によっては事業着手までにかかなりの期間を要することが懸念されるものもあり、また、益々厳しくなることが予想される財政状況などから、既存ストックを有効活用した道路整備への転換が求められる。

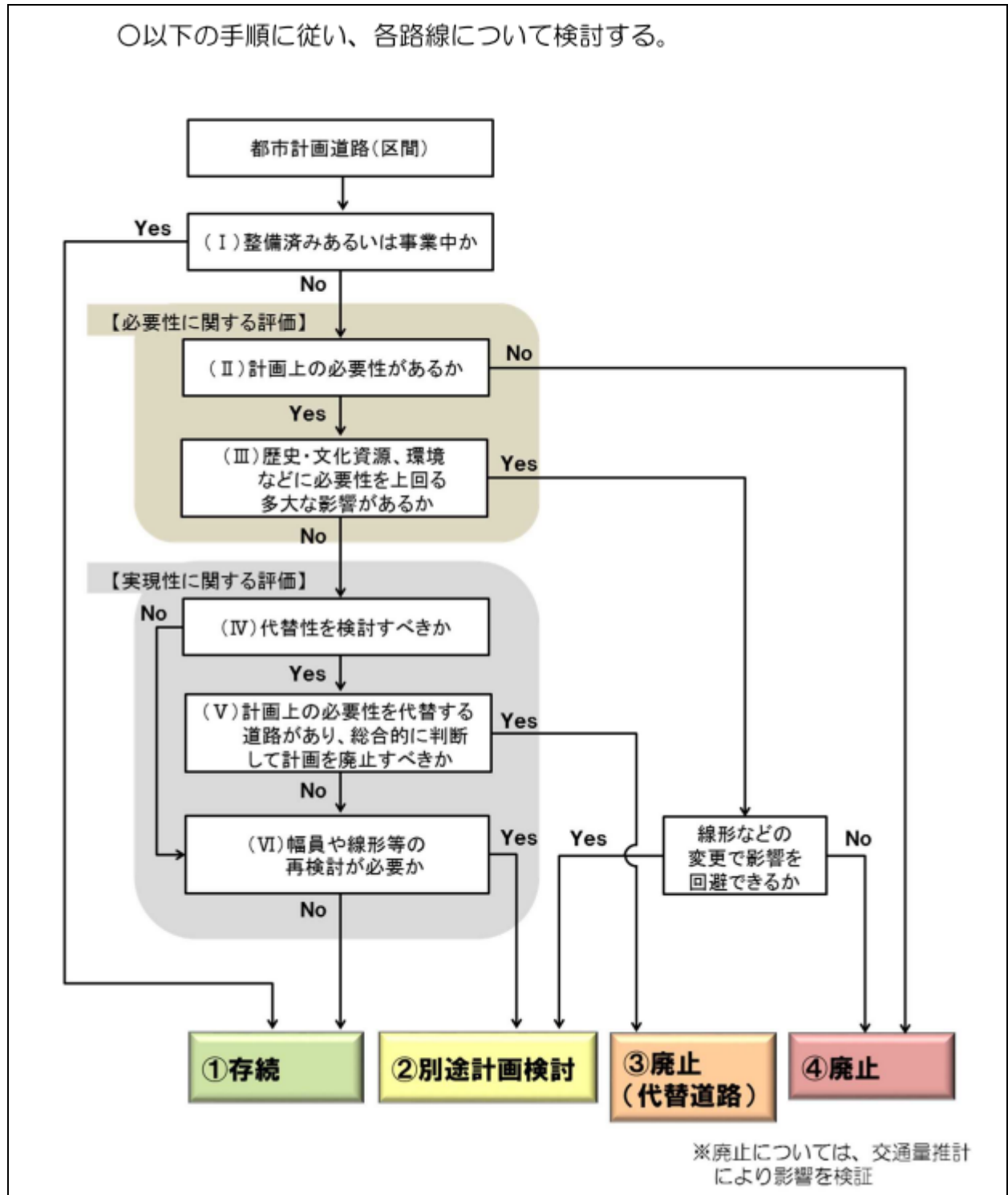
そのため、未着手区間の付近の現道で、その機能を代替できないか検証し、代替できる場合、当該路線の計画の廃止を検討する。

○なお、見直しの結果、計画を存続させることになった未着手区間についても、財政状況や整備の優先度を踏まえると、当面、事業着手できない箇所もある。そのため、長期の建築制限による土地所有者（地権者）の負担軽減を目的に、都市計画道路の見直しと並行して、建築許可制度の柔軟な運用を検討する。

※ 「愛知県都市計画道路見直し方針 平成30年8月」より抜粋



都市計画道路の見直しの検討手順



※ 「愛知県都市計画道路見直し方針 平成30年8月」より抜粋

## 4 「蒲郡市 都市計画道路の長期未整備に関する取り組み方針」

### の基本的な考え方

蒲郡市における未整備の都市計画道路（未整備区間を有する路線を含む。）は、今後も整備の見通しが立たない状況となっている路線があります。

これらの都市計画道路について、県見直し方針を参考に、改めてその必要性などを検討した上で、以下のように整理を行います。

#### 存続

※ 県見直し方針の「①存続」に該当するもの。

#### 廃止

（代替性のある道路を踏まえた廃止も含む。）

※ 県見直し方針の「③廃止(代替道路)及び④廃止」に該当するもの。

#### 計画内容変更

（廃止する区間を有する路線を含む。）

※ 県見直し方針の「②別途計画検討」に該当し、変更内容を示すもの。

#### 見直し継続

※ 県見直し方針の「②別途計画検討」に該当し、見直しを継続検討する必要があるもの。

また、蒲郡市の都市計画道路の見直しは、以下の事項に着目することが重要です。

#### (1) 区域区分と都市施設の関係

市街化区域と市街化調整区域を区分する「区域区分」と道路、公園、下水道などの「都市施設」の関係は、都市計画法の主旨を踏まえて定める「都市計画運用指針」の都市施設に関する都市計画の基本的考え方において、以下のことが示されています。

- 市街化区域においては、少なくとも道路、公園、下水道を定めるべきである。
- 市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域であるので、市街化を促進する都市施設については、これを定めるべきではない。ただし、地域間道路、市街化区域と他の市街化区域とを連絡する道路等で市街化を促進するおそれがないと認められるものは定めることができる。

蒲郡市において、市街化調整区域内に存在する長期未整備の都市計画道路のうち、名豊道路（国道23号蒲郡バイパス）に関連する都市計画道路など（4路線）を除い

た都市計画道路（9路線）は、区域区分制度を適用した昭和45年（以下、「線引き」という。）以前である昭和25年から昭和41年までの間に都市計画決定を行った路線で、後の線引きにより市街化調整区域となっています。

今回の見直しで、市街化調整区域に存在する都市計画道路は、改めて区域区分との関係を踏まえて、その必要性を判断します。

判断基準として、線引きの結果、路線全体が市街化調整区域に位置している路線は、地域間道路、市街化区域と他の市街化区域を連絡する道路といった市街化調整区域における都市施設として認められるものとは言えないことから、これらの路線は廃止することを基本とします。

### 《市街化調整区域の未整備路線及び区間のうち、線引き以前に決定した9路線》

※カッコ内、当初決定年

- 清田線（昭和25年）
- 西尾線（昭和36年）
- 深溝西浦線（昭和41年）
- 蒲郡環状線（昭和25年）
- 幡豆線（昭和41年）
- 神ノ郷線（昭和25年）
- 五井線（昭和25年）
- 舟川原南蔵伝線（昭和25年）
- 拾石竹谷線（昭和36年）

## (2) 人口減少・少子高齢化社会を踏まえた見直し

今後、さらに進行する見通しとなっている人口減少・少子高齢化社会により、財政規模の縮小が懸念されます。その一方、未整備の都市計画道路の建設に必要な事業費は多額を要することが予測されます。

都市計画道路の見直しに取り組むことで、将来の財政負担の軽減につながります。

## (3) 建築制限への対応

都市計画道路は、都市計画法第53条の規定により、その区域内に建築物を建築する場合、許可が必要となり、建築物の構造に制限があります。

その許可基準は、都市計画法第54条に規定されており、階数が2階以下で地階が無いこと。また、主要構造が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造であることとされており、いわゆる、3階建ての建築物、地下室、鉄筋コンクリートの建築物が建築できないということになります。

この建築制限は、都市計画道路などの都市施設を整備する際に、建物の補償費を抑

えて、円滑な事業が行えるように、その区域内の建築行為に一定の制限をしているものです。

県見直し方針では、計画を存続させることになった未着手区間について、都市計画道路の見直しと並行して、建築許可制度の柔軟な運用を検討するとしています。

蒲郡市は、都市計画道路の見直しにより存続する路線については、これまでどおり都市計画法の規定に基づいて建築制限を運用していく考えです。

これに対して、計画の見直しが必要な路線で、検討に時間を要する路線については、建築制限を行う必要性が極めて低いことから、これらの路線を対象に建築制限の緩和を実施します。

また、廃止する路線及び廃止する区間は、廃止までの経過措置として、建築制限の緩和を実施します。

## 5 蒲郡市の検討手順

県見直し方針を参考に、以下の事項を踏まえた検討手順を次のページに示します。

### (1) 県見直し方針の検討手順に加える判断基準

県見直し方針で示す検討手順に、以下の3点の判断基準を加えます。

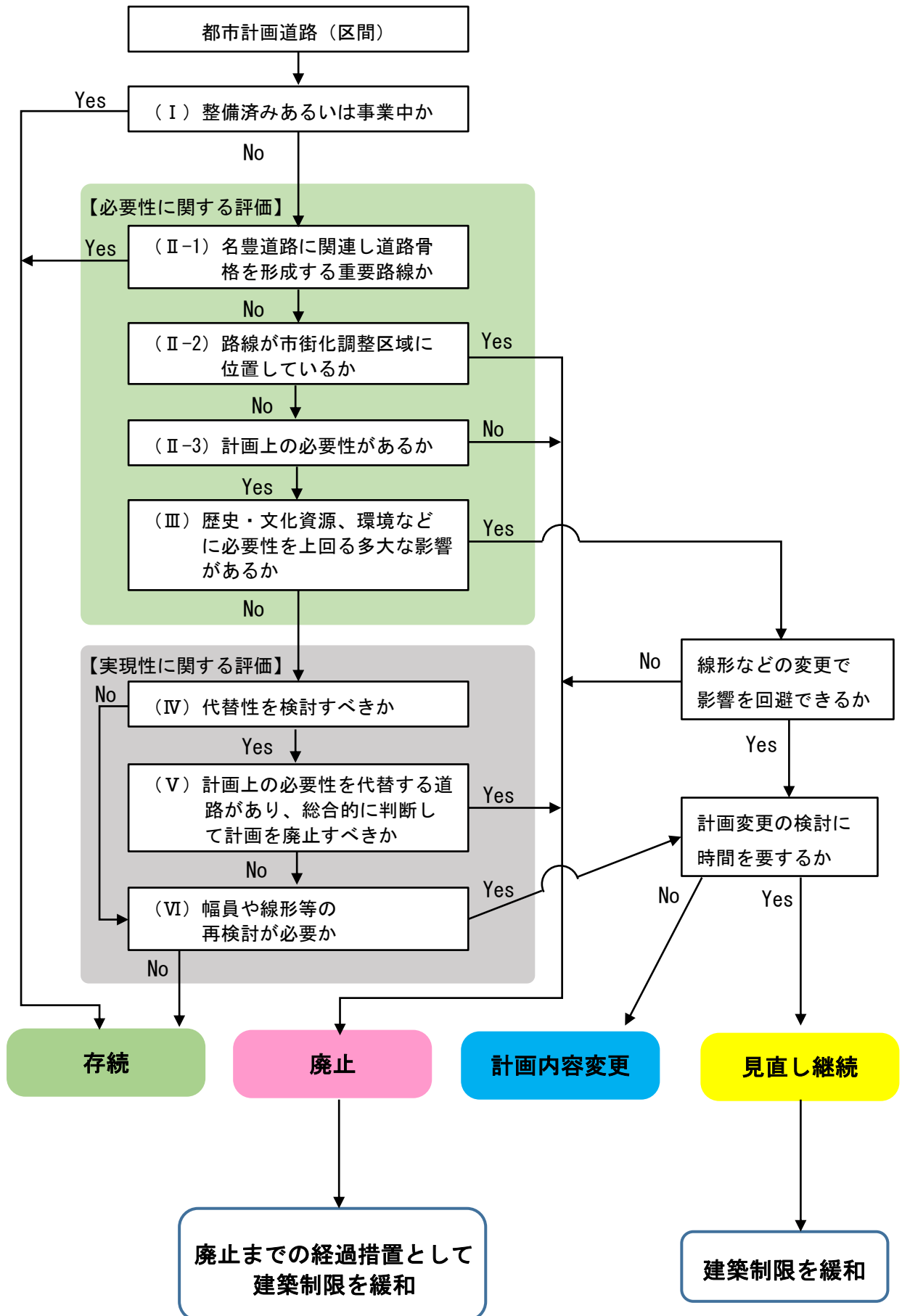
- 本市の骨格を形成する上で重要な路線は見直し対象としない。  
⇒ 検討手順の（Ⅱ-1）で評価
- 線引きの結果、路線全体が市街化調整区域に位置する路線は、市街化調整区域における都市施設のあり方を踏まえて、廃止することを基本とする。  
※ 他の路線との接点部分が市街化区域にかかる路線を含む。  
⇒ 検討手順の（Ⅱ-2）で評価
- 計画の見直しが必要な路線で、検討に時間を要するか否かにより「計画内容変更」又は「見直し継続」に分類します。

### (2) 建築制限の緩和

検討により整理する「廃止」及び「見直し継続」の対象路線に対して建築制限緩和を示します。

なお、「見直し継続」について、近隣市町との調整などが必要で見直し方針が明確にならない路線については緩和の対象としません。

# 蒲郡市の都市計画道路見直しにかかる検討手順



## 6 「蒲郡市 都市計画道路の長期未整備に関する取り組み方針」

### の取扱いについて

「蒲郡市 都市計画道路の長期未整備に関する取り組み方針」に基づいて、順次、廃止及び変更に関する都市計画変更に取り組んでいきますが、都市計画変更は、愛知県との協議や地元地域の皆様方への説明などを行いながら、蒲郡市都市計画審議会に諮り進めていく必要があります。

このため、ここで示す内容は、決定事項ではなく、あくまで都市計画道路の長期未整備に関して取組む方針として定めるもので、「蒲郡市 都市計画道路の長期未整備に関する取り組み方針」に法的な位置づけは無く、都市計画道路の変更を担保するものではありません。

このほか、事業を進める際に都市計画変更が必要となる場合や、新規の都市計画道路の決定については、随時、必要に応じて行います。

## 7 都市計画変更により都市計画施設の区域外になる土地について

土地に対して建築制限の制約を受けるため、蒲郡市では、平成21年度より都市計画施設予定地補正として、私道や小規模な土地を除いた土地に、市の税務部局で固定資産税に減価補正を行っています。補正は予定地に係る土地の面積の割合に応じて3%から10%までを減価補正として計算しています。これについて、都市計画施設の区域外となる土地は、都市計画変更の決定後の土地の評価替えから適用されなくなります。

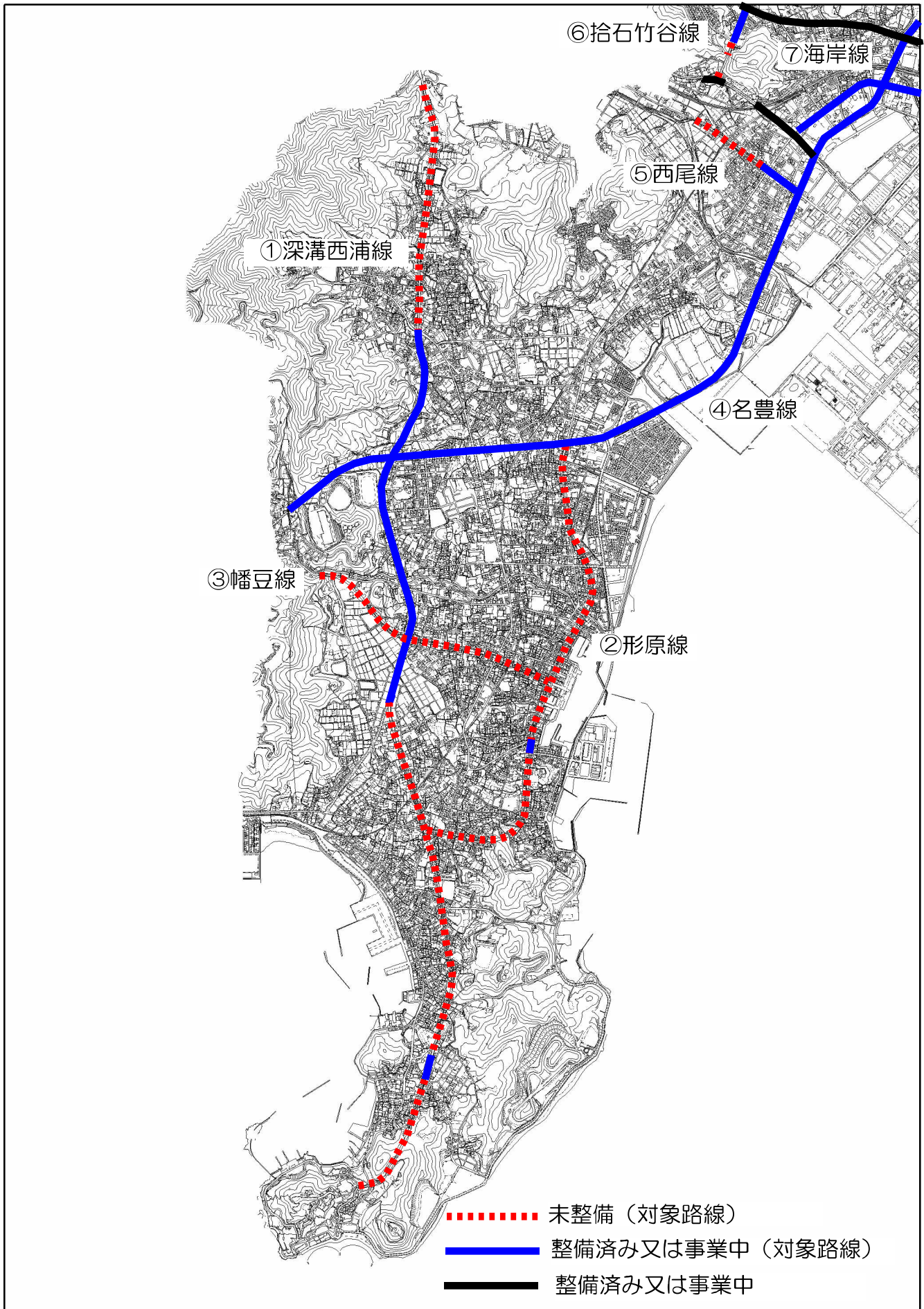
このことについては、都市計画変更の手続を行う際に実施する説明会等において、改めて関係者の方々に説明をさせていただきます。

## 8 見直し対象路線の状況

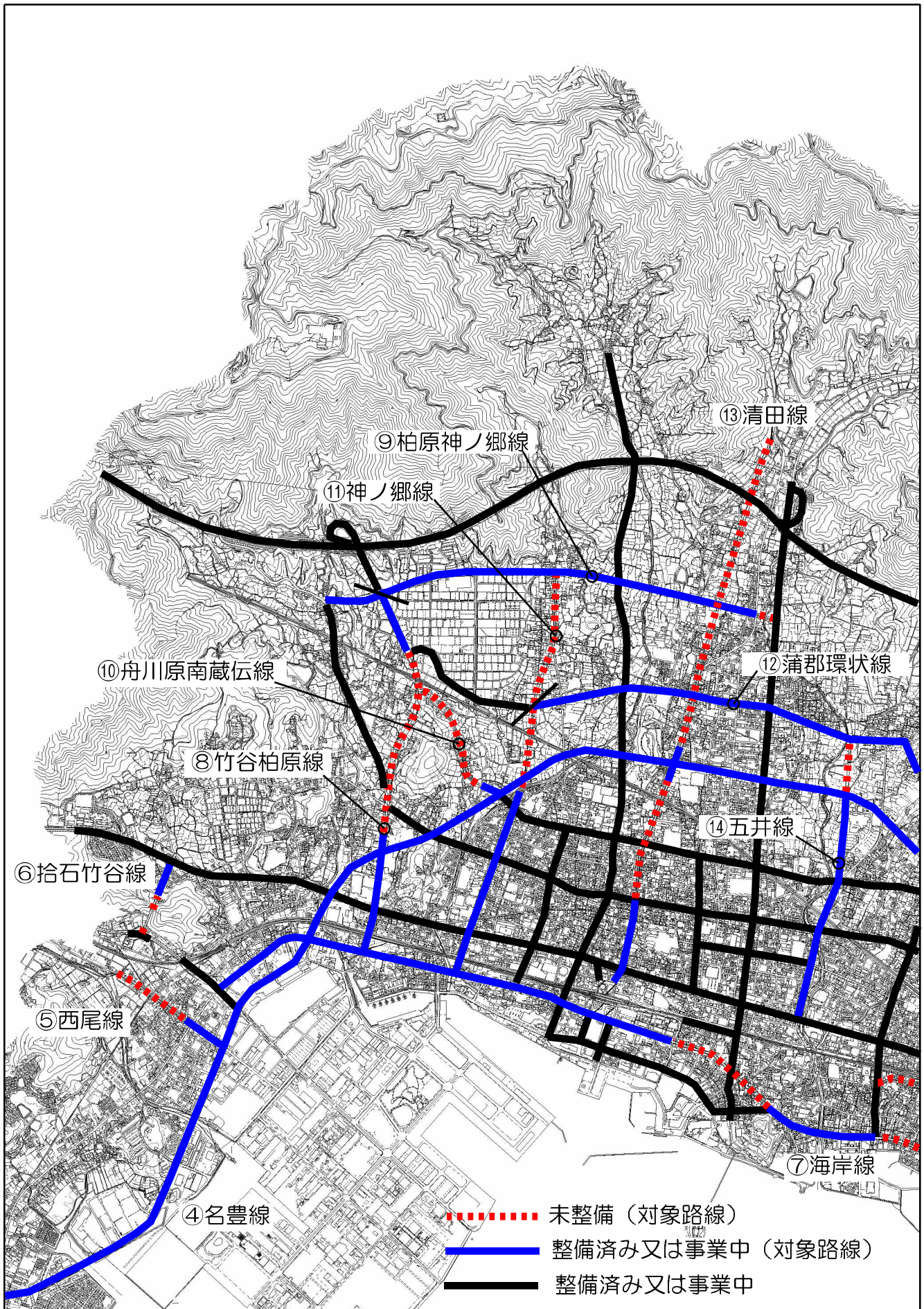
番号	路線名	決定年月日	計画延長	整備済み延長	未整備延長 (事業中区間除く)
①	深溝西浦線	S41.12.28	約 6,650m	約 2,330m	約 4,320m
②	形原線	S41.12.28	約 2,860m	約 90m	約 2,770m
③	幡豆線	S41.12.28	約 1,510m	—	約 1,510m
④	名豊線	S36.2.8	約 14,550m	約 13,760m	約 790m
⑤	西尾線	S36.2.8	約 710m	約 240m	約 470m
⑥	拾石竹谷線	S36.2.8	約 330m	約 220m	約 110m
⑦	海岸線	S25.6.6	約 7,360m	約 5,335m	約 1,699m
⑧	竹谷柏原線	H3.11.25	約 2,460m	約 1,360m	約 1,100m
⑨	柏原神ノ郷線	H3.11.25	約 2,300m	約 2,180m	約 120m
⑩	舟川原南蔵伝線	S25.6.6 ※H22.12.24 蒲中線から分割	約 780m	約 90m	約 690m
⑪	神ノ郷線	S25.6.6	約 780m	—	約 780m
⑫	蒲郡環状線	S25.6.6	約 6,090m	約 3,970m	約 870m
⑬	清田線	S25.6.6	約 3,270m	約 700m	約 2,570m
⑭	五井線	S25.6.6	約 1,630m	約 1,300m	約 330m
⑮	星越線	S25.6.6	約 1,550m	約 850m	約 700m
⑯	三谷駅前線	S25.6.6	約 410m	—	約 410m
⑰	二舗線	S25.6.6	約 410m	—	約 410m
⑱	東前線	S36.2.8	約 860m	約 690m	約 170m
⑲	豊岡大塚線	H9.10.31	約 3,020m	約 630m	約 2,390m
⑳	大塚駅前線	S25.6.6	約 320m	約 250m	約 70m
㉑	大塚金野線	H9.10.31	約 2,650m	—	約 2,650m
	合計 (21 路線)		約 60,500m	約 33,530m	約 24,929m



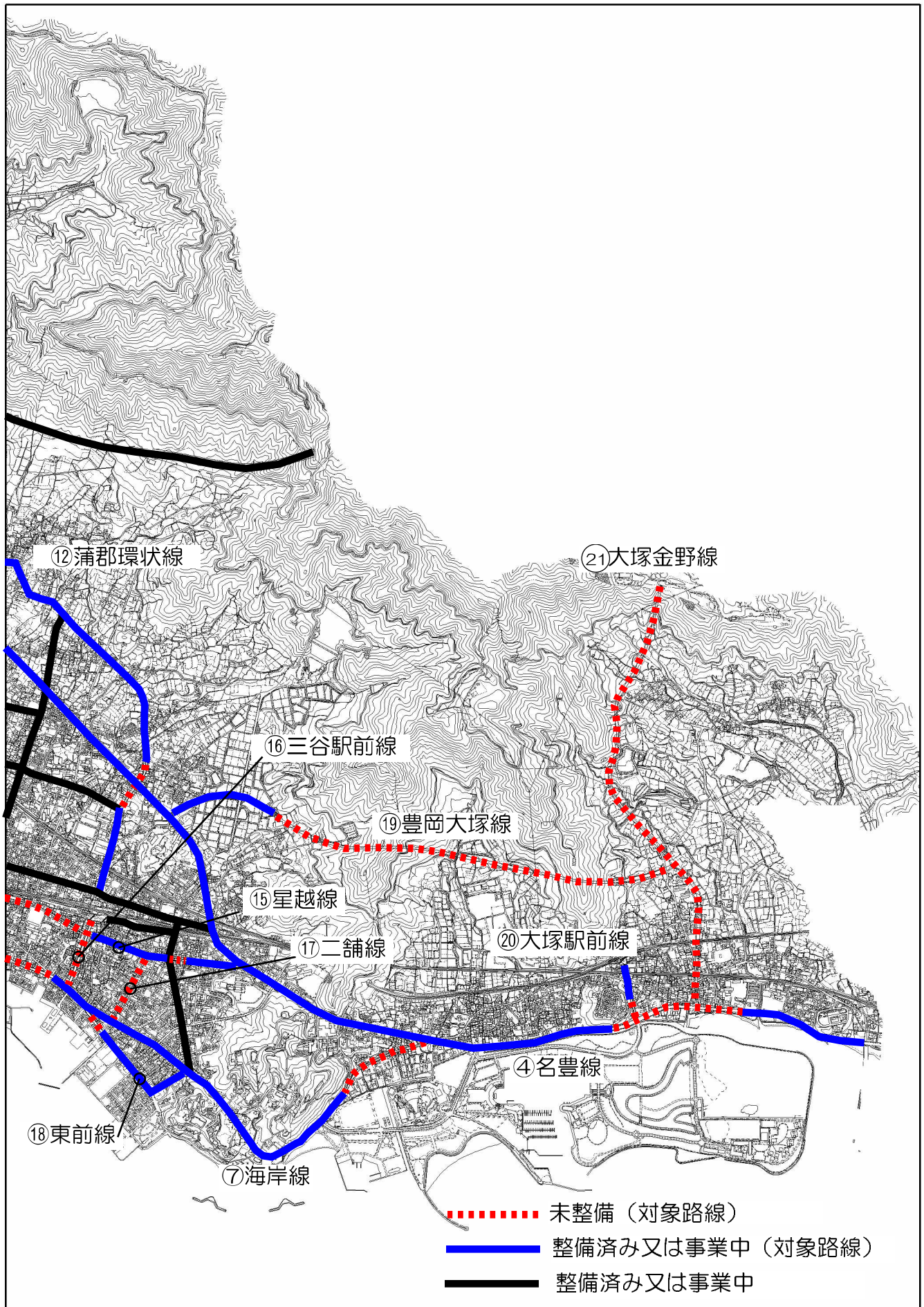
# 見直し対象路線状況図 1



# 見直し対象路線状況図2



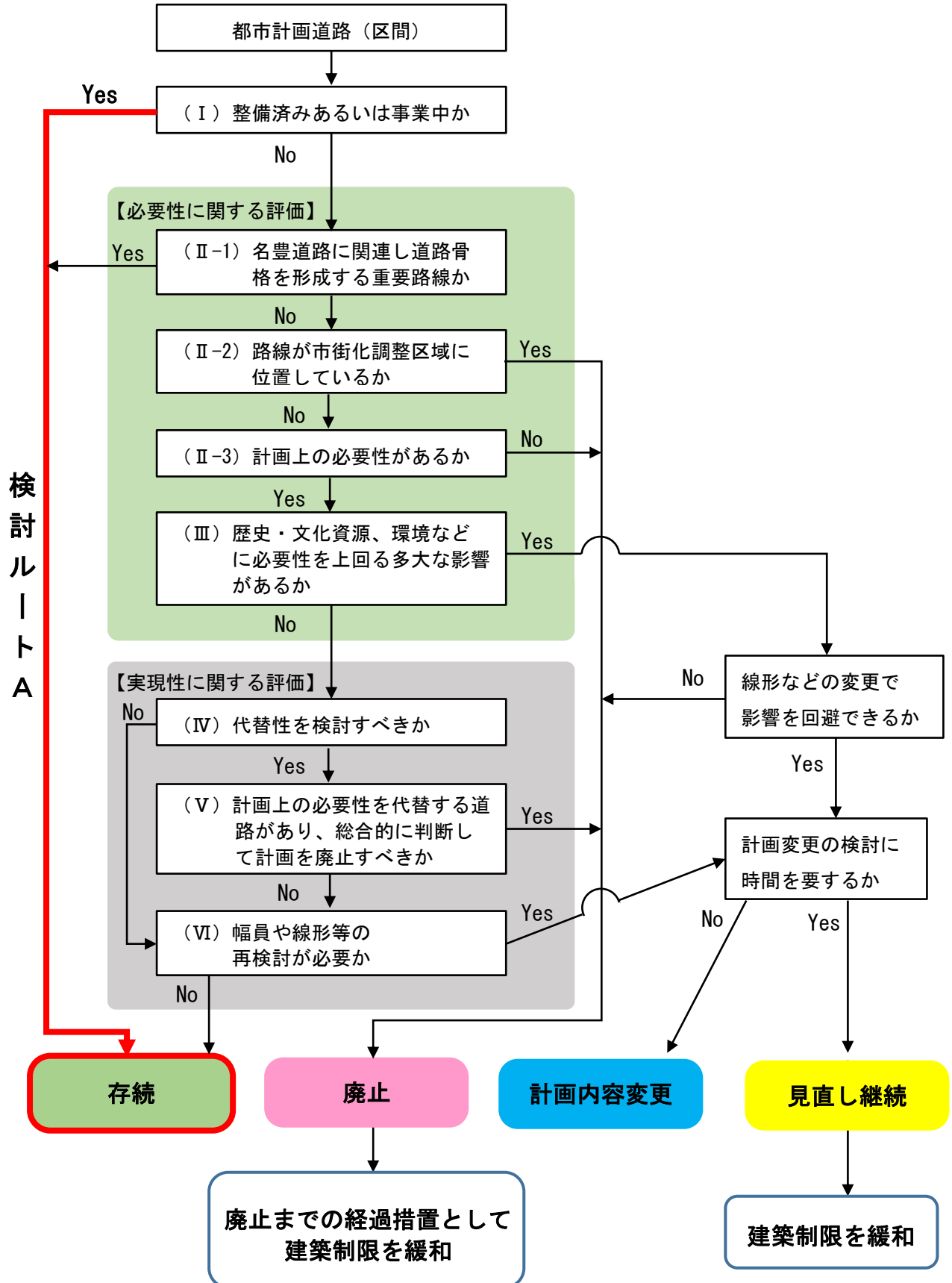
# 見直し対象路線状況図3



## 9 存続とする路線

### (1) 検討ルートAによる判定で存続

以下の検討手順によるものは次のとおりです。

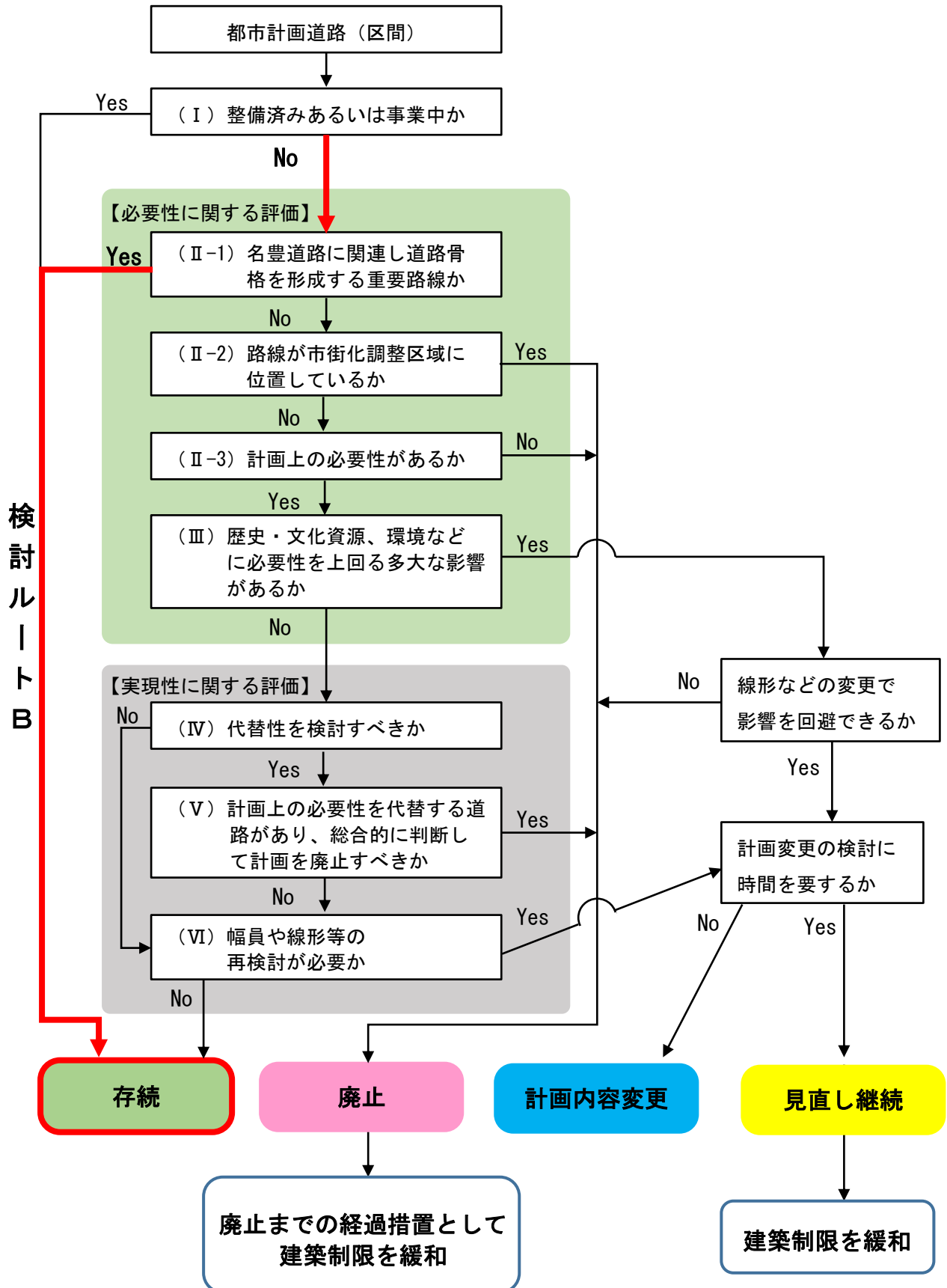


検討手順「(I)整備済みあるいは事業中か」により

**存続** に該当する路線（暫定供用含む。）

路線名	計画延長	備考
名豊道路	約 6,750m	整備済み延長 約 4,300m、整備率 64%、 計画 4 車線、暫定 2 車線
蒲郡岐阜線	約 560m	
衣浦蒲郡線	約 6,110m	
本宿線	約 3,370m	
旭町栄町線	約 240m	
王子中村線	約 3,750m	
蒲郡港線	約 240m	
蒲中線	約 2,560m	
幸田線	約 1,070m	
乃木山線	約 880m	
松原線	約 1,410m	
中ノ坊線	約 690m	
社口線	約 90m	
竹島線	約 270m	
柏原線	約 850m	
豊岡線	約 2,030m	
港町線	約 150m	
坂本線	約 4,030m	整備済み延長 約 3,750m
西田川線	約 660m	
八百富線	約 760m	
天伯線	約 390m	
港町松原線	約 310m	
合計（22路線）	約 37,170m	事業中の名豊道路と坂本線の事業中区間を 除くと。約 34,440m

(2) 検討ルートBによる判定で存続  
以下の検討手順によるものは次のとおりです。



検討手順 「(Ⅱ-1)名豊道路に関連し道路骨格を形成する重要路線か」により

存続 に該当する路線

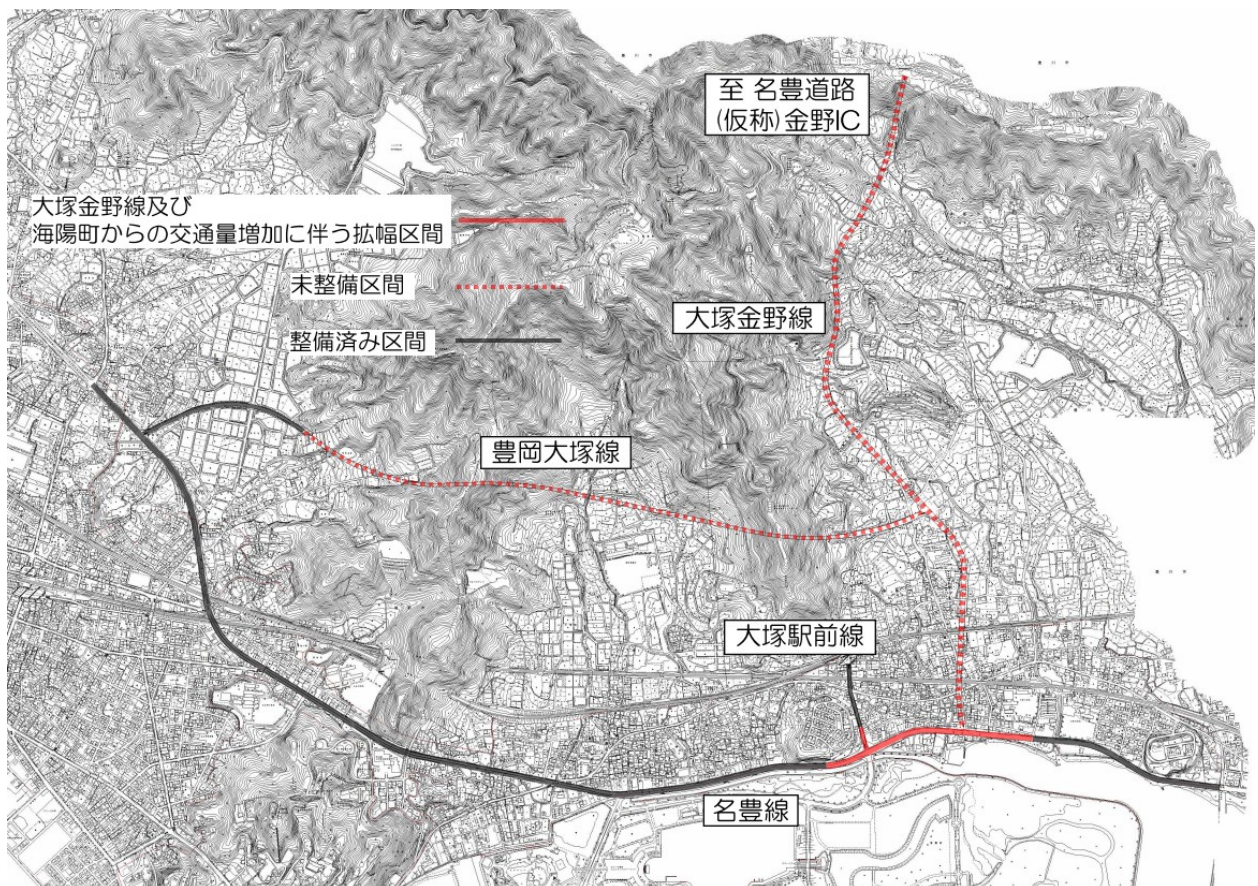
《蒲郡西インターチェンジ関連》

- 竹谷柏原線  
蒲郡西インターチェンジへのアクセス道路



### 《(仮称)金野インターチェンジ関連》

- 大塚金野線  
豊川市に位置する(仮称)金野インターチェンジへのアクセス道路
- 名豊線  
大塚金野線が接続する路線であり、接続時に交差点の改良等に伴って整備する未整備区間
- 大塚駅前線  
名豊線の整備に伴って整備する未整備区間
- 豊岡大塚線  
大塚金野線と名豊線を結ぶ路線であり、市街化区域内(大塚町)の渋滞などの対策として、整備の必要性を適切な時期に判断した上で見直す必要がある。



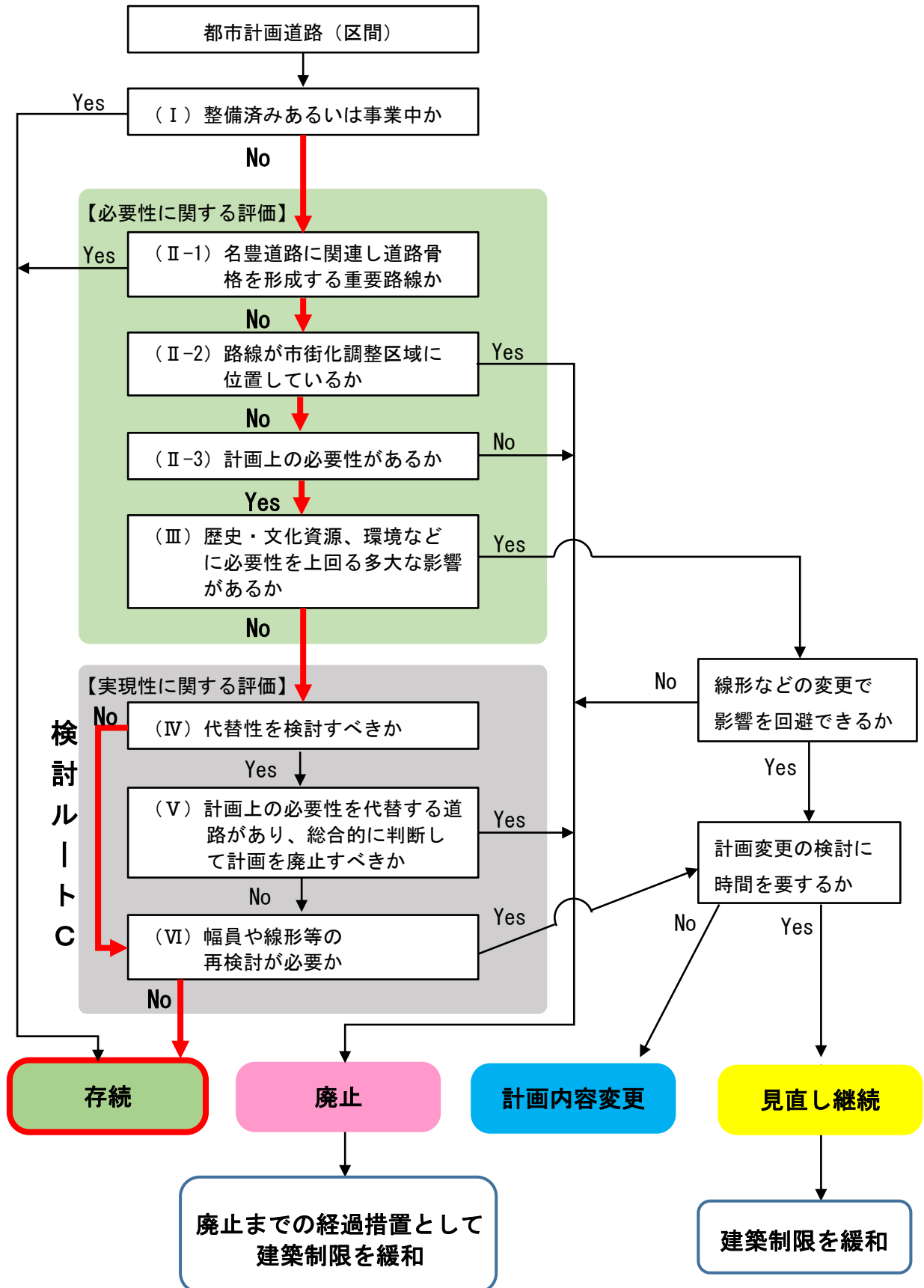
### 《蒲郡インターチェンジ関連》

蒲郡インターチェンジへのアクセス道路である本宿線は整備済みです。



(空白ページ)

(3) 検討ルートCによる判定で存続  
 以下の検討手順によるものは次のとおりです。



検討手順の評価により

**存続** に該当する路線

番号	路線名	内容
存続－1	蒲郡環状線	名豊線との交差点（豊岡町地内）の右折帯未整備に関連した拡幅未整備区間
存続－2	海岸線	拡幅未整備区間
存続－3	清田線	蒲郡環状線から南側の拡幅未整備区間
存続－4	柏原神ノ郷線	国道 473 号から本宿線までの未整備区間
存続－5	西尾線	拡幅未整備区間
存続－6	五井線	名豊線から蒲郡環状線の未整備区間
存続－7	星越線	拡幅未整備区間
存続－8	二舗線	全線（拡幅未整備）
存続－9	東前線	拡幅未整備区間

路線別の詳細は、P24～P35 参照。

## 存続-1 蒲郡環状線

名豊道路（国道 247 号中央バイパス）と交差する箇所において右折帯が未整備であるため、存続する区間とします。



## 存続-2-1 海岸線

蒲郡駅南土地区画整理事業に伴い事業中の区間から本宿線及び竹島線との交差点までが拡幅未整備のため、存続する区間とします。



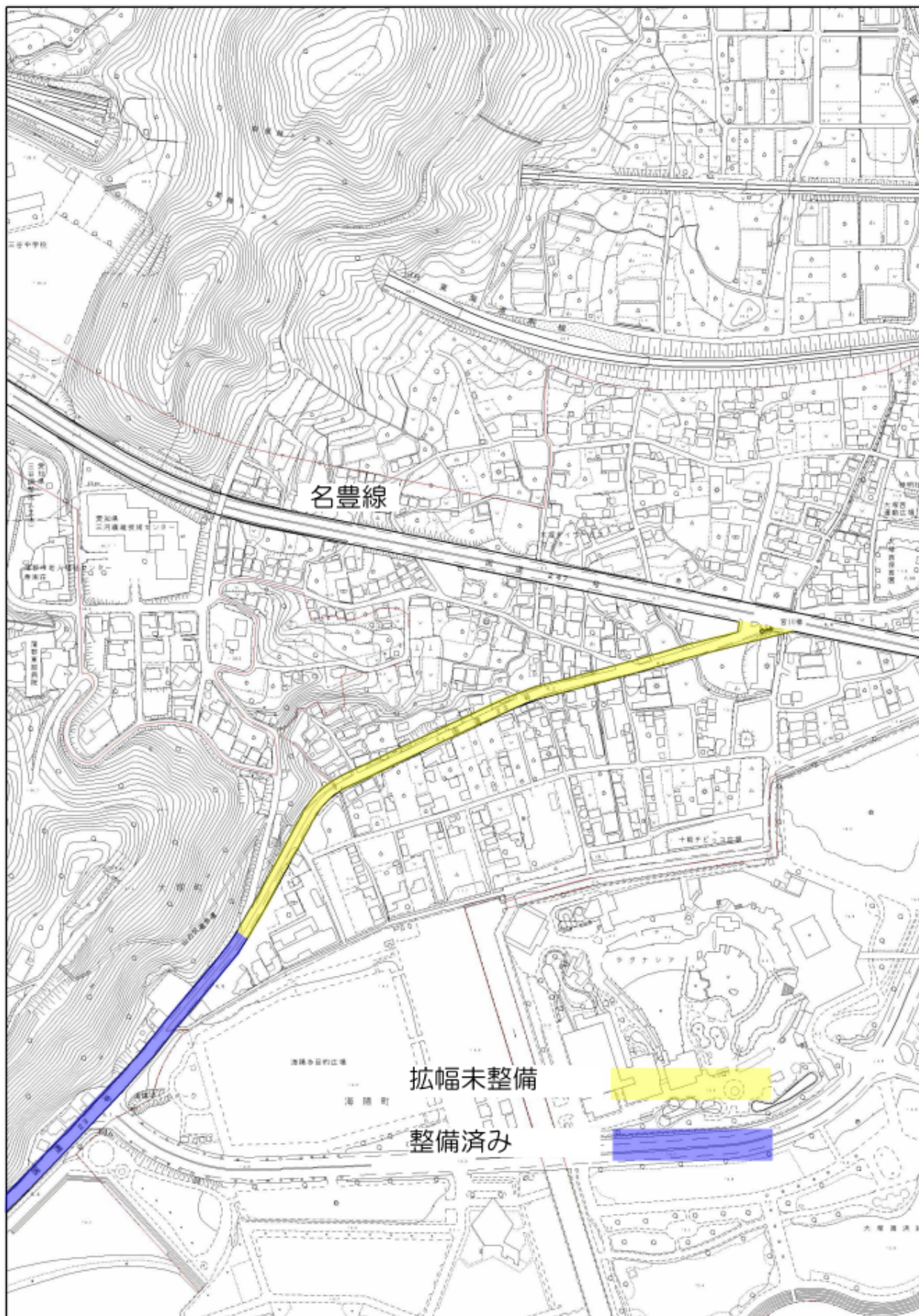
## 存続-2-2 海岸線

豊岡線との交差点から八剣神社前交差点までが拡幅未整備のため、存続する区間とします。



### 存続-2-3 海岸線

名豊線（国道 247 号中央バイパス）との交差点から延長約 610m が拡幅未整備で歩道が確保されていないため、存続する区間とします。



### 存続-3 清田線

蒲郡環状線から南側の拡幅未整備区間で歩道が確保されていないため、存続する区間とします。 ※蒲郡環状線から北側の区間は廃止-2による。





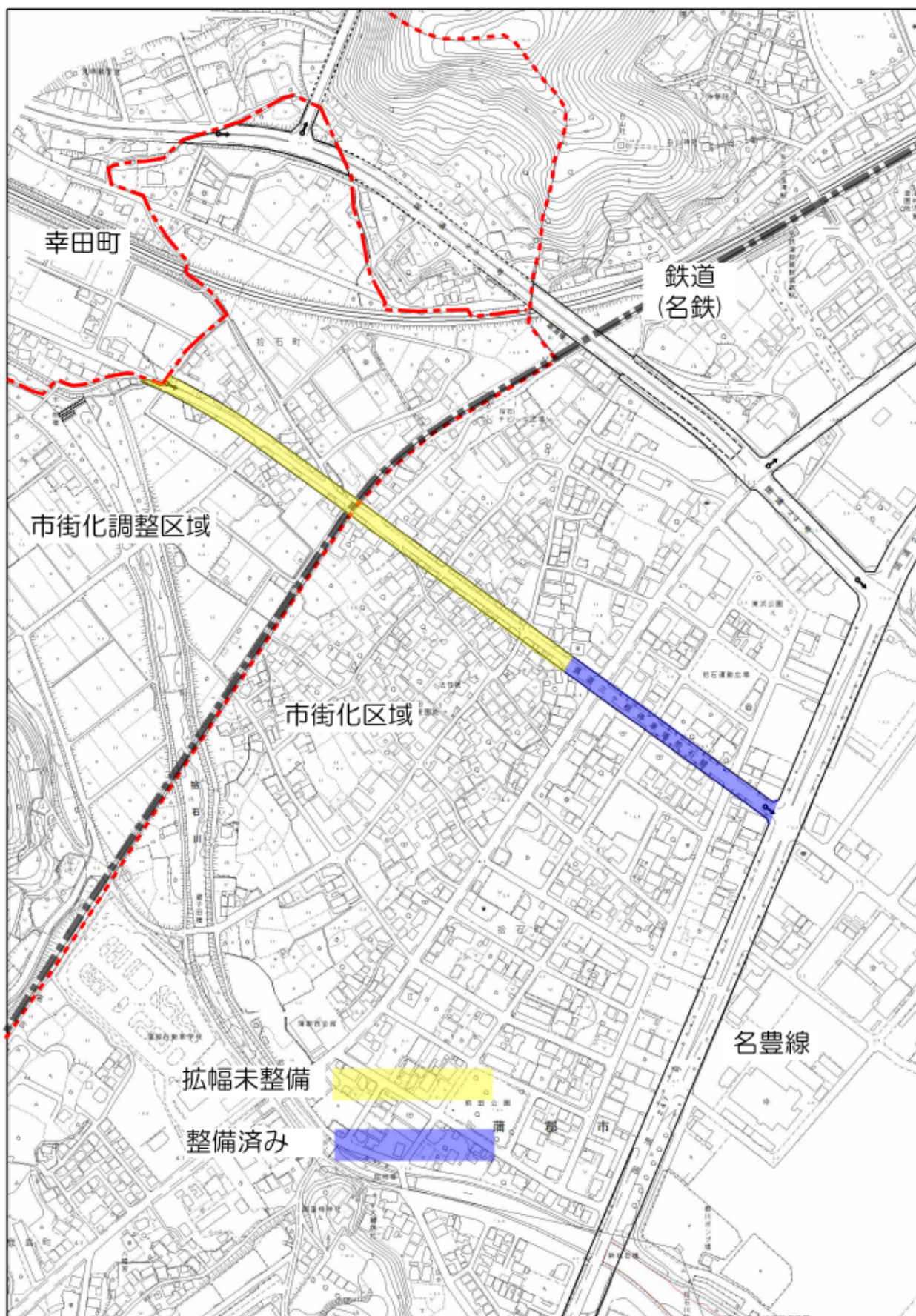
## 存続-4 柏原神ノ郷

国道 473 号から本宿線までの区間が未整備のため、存続する区間とします。



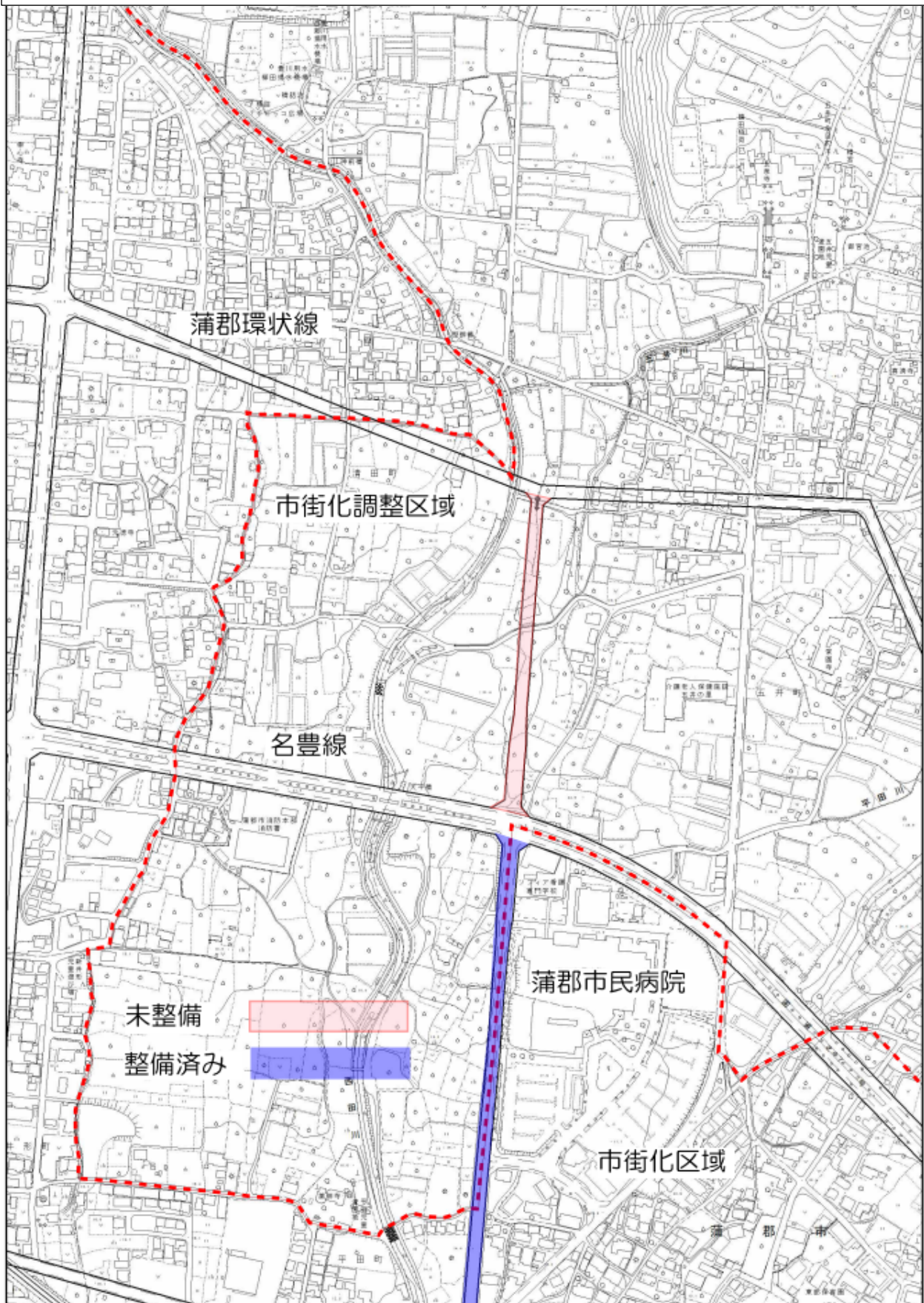
## 存続-5 西尾線

鉄道の踏切をはじめとした拡幅未整備区間で、自動車と歩行者の分離が確保されていないため、存続する区間とします。



## 存続-6 五井線

未整備となっている名豊線から蒲郡環状線の区間は、蒲郡環状線から本市の二次緊急医療施設である蒲郡市民病院に接続するアクセス機能を有する道路であるため、存続する路線とします。



## 存続-7-1 星越線

豊岡線から三谷駅前線までの区間は拡幅未整備で一方通行となっているため、存続する区間とします。



## 存続-7-2 星越線

乃木山線との交差点から東側1街区の南側が歩道未整備であるため、存続する区間とします。



## 存続-8 二舗線

路線東側は土地区画整理事業に伴い整備を行いました、路線西側は計画位置で整備が出来ておらず拡幅未整備となっているため、存続する路線とします。



## 存続-9 東前線

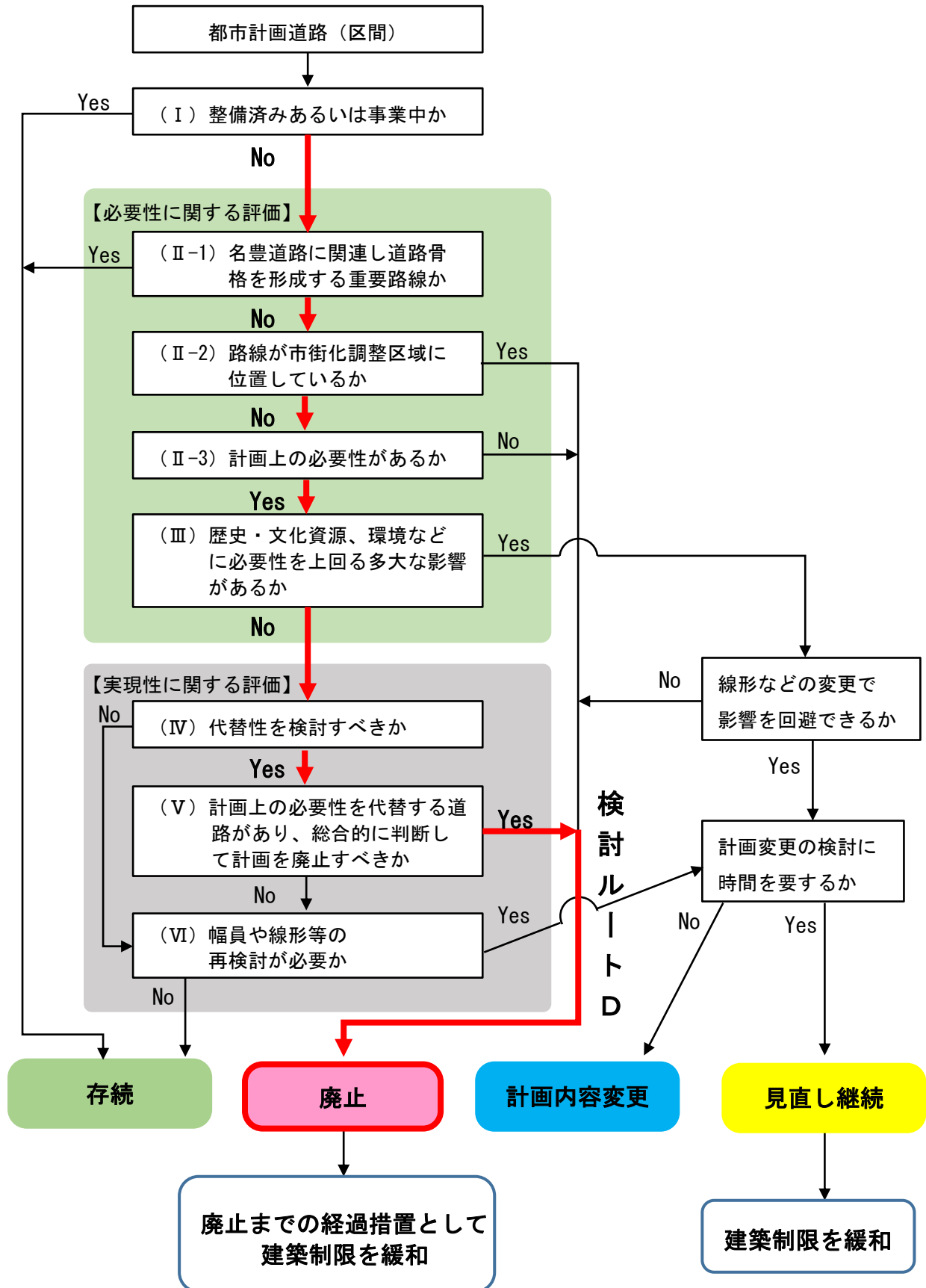
路線西側で海岸線と交差する箇所から1街区の間で、拡幅未整備であるため、存続する区間とします。



# 10 廃止する路線

## (1) 検討ルートDによる判定で廃止

以下の検討手順によるものは次のとおりです。





検討手順の評価（代替道路あり）により

廃止 に該当する路線

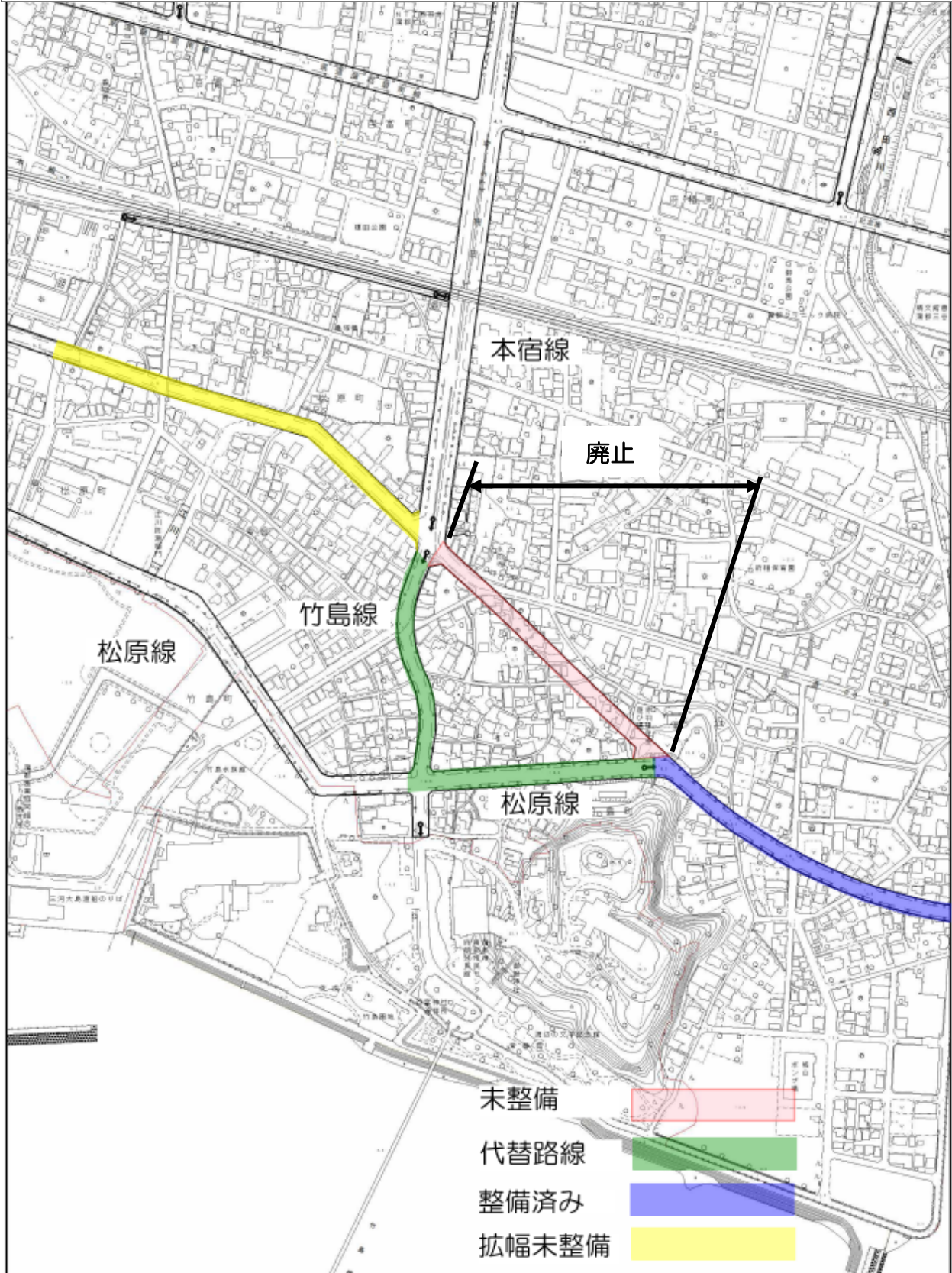
番号	路線名	内容
廃止－１	海岸線	未整備区間の代替道路あり。
廃止－２	清田線	蒲郡環状線から北側の拡幅未整備区間及び未整備区間の代替道路あり。（市街化調整区域）
廃止－３	深溝西浦線	「形原温泉信号」から北側の拡幅未整備区間に代替性あり。（市街化調整区域）

路線別の詳細は、P38～P40 参照。

## 廃止-1 海岸線

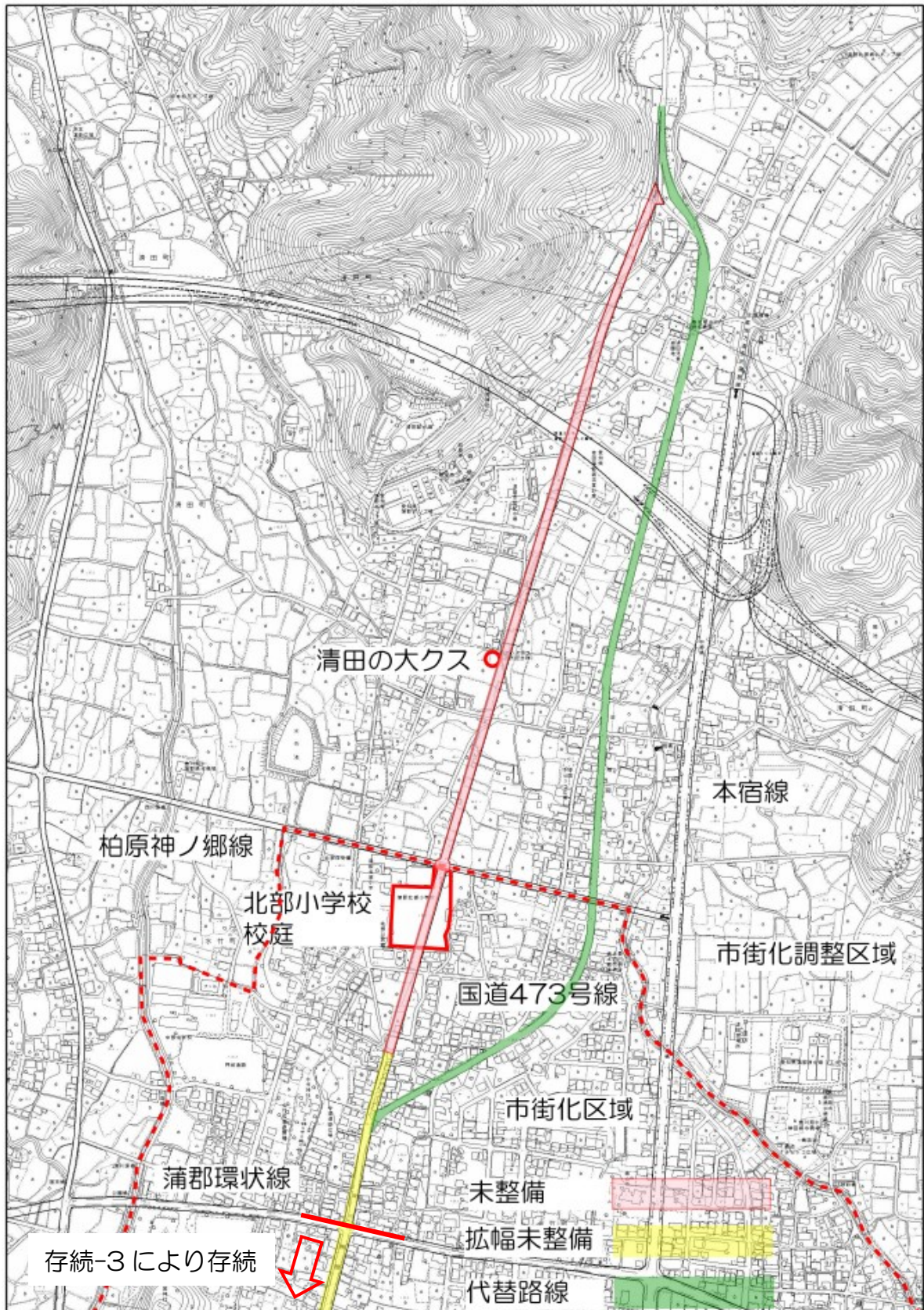
本宿線及び竹島線と交差する箇所から松原線までの未整備区間は、起伏のある地形で構造的に道路整備が困難で整備の実現性は極めて低い状況です。

この区間に接続している竹島線と松原線に代替機能があるため、この未整備区間は廃止とします。



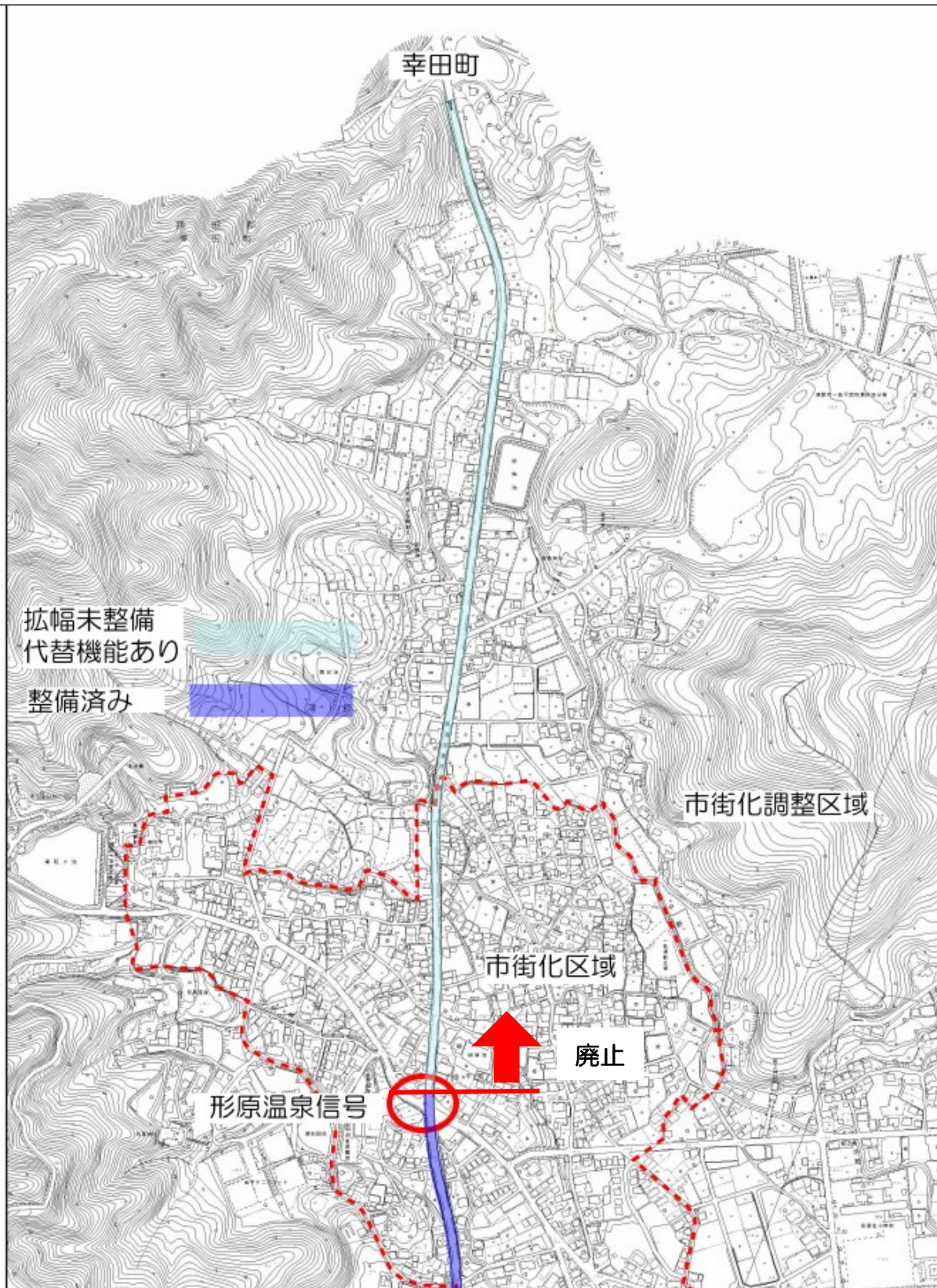
## 廃止-2 清田線

蒲郡環状線から北側の未整備区間は、北部小学校の校庭を分断する計画となっています。また、国の天然記念物である清田の大クスに影響する計画となっています。この区間は、今後の整備の見通しが立たないことと、大半が市街化調整区域であり、国道473号に計画道路の代替性があることから、廃止する区間とします。



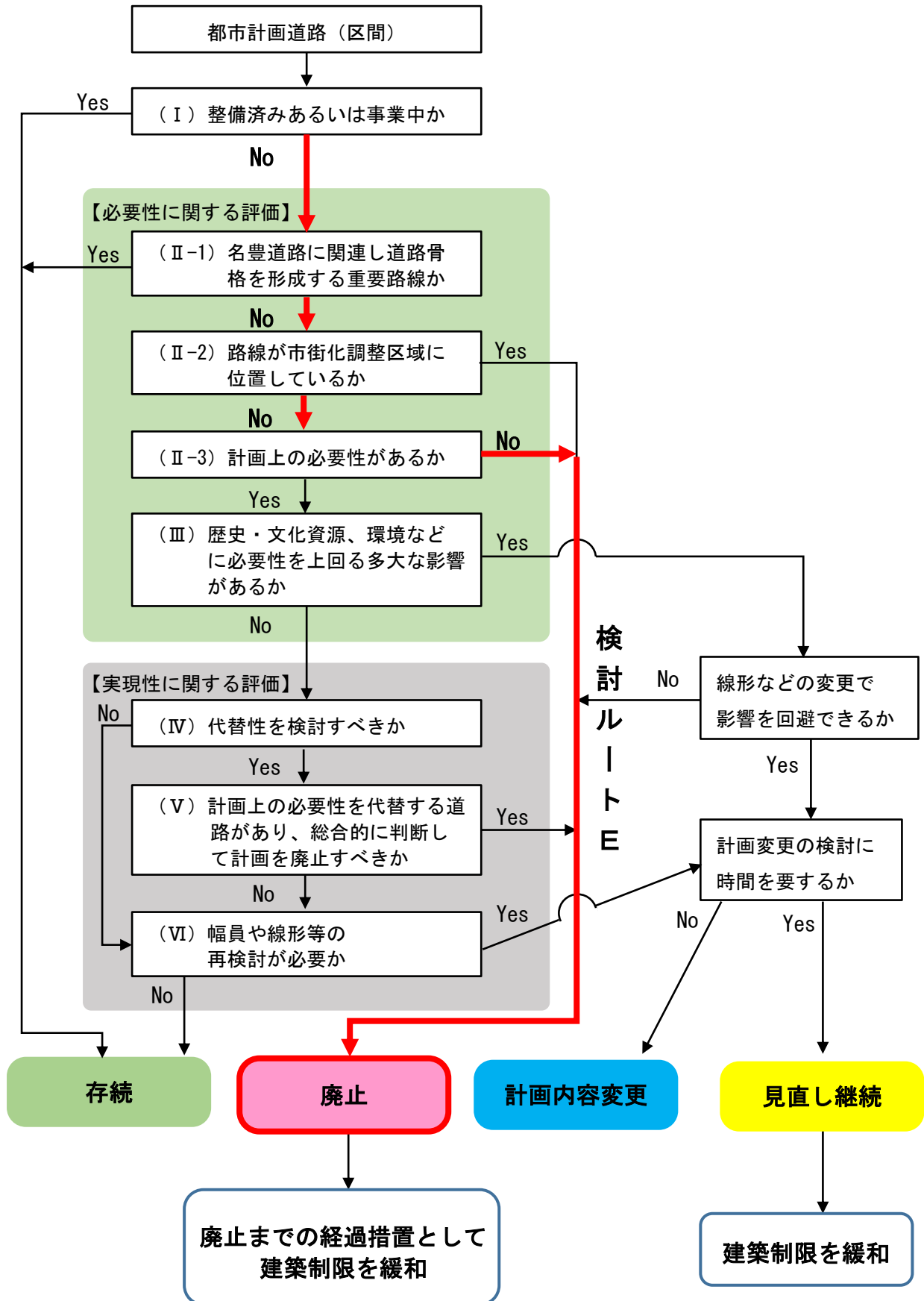
### 廃止-3 深溝西浦線

形原温泉信号から幸田町との境界までの約 1,400m の区間で、西側の歩道が未整備のため拡幅未整備となっていますが、車両の交通機能は、片側 1 車線で合計 2 車線が確保されています。また、この未整備区間の大半は市街化調整区域で、東側に歩道があり、一定の交通機能が確保されている状況があります。このため、現在の道路に計画道路の代替性があることから、廃止する区間とします。



(空白ページ)

(2) 検討ルートEによる判定で廃止  
以下の検討手順によるものは次のとおりです。



検討手順の評価（計画上の必要性なし）により

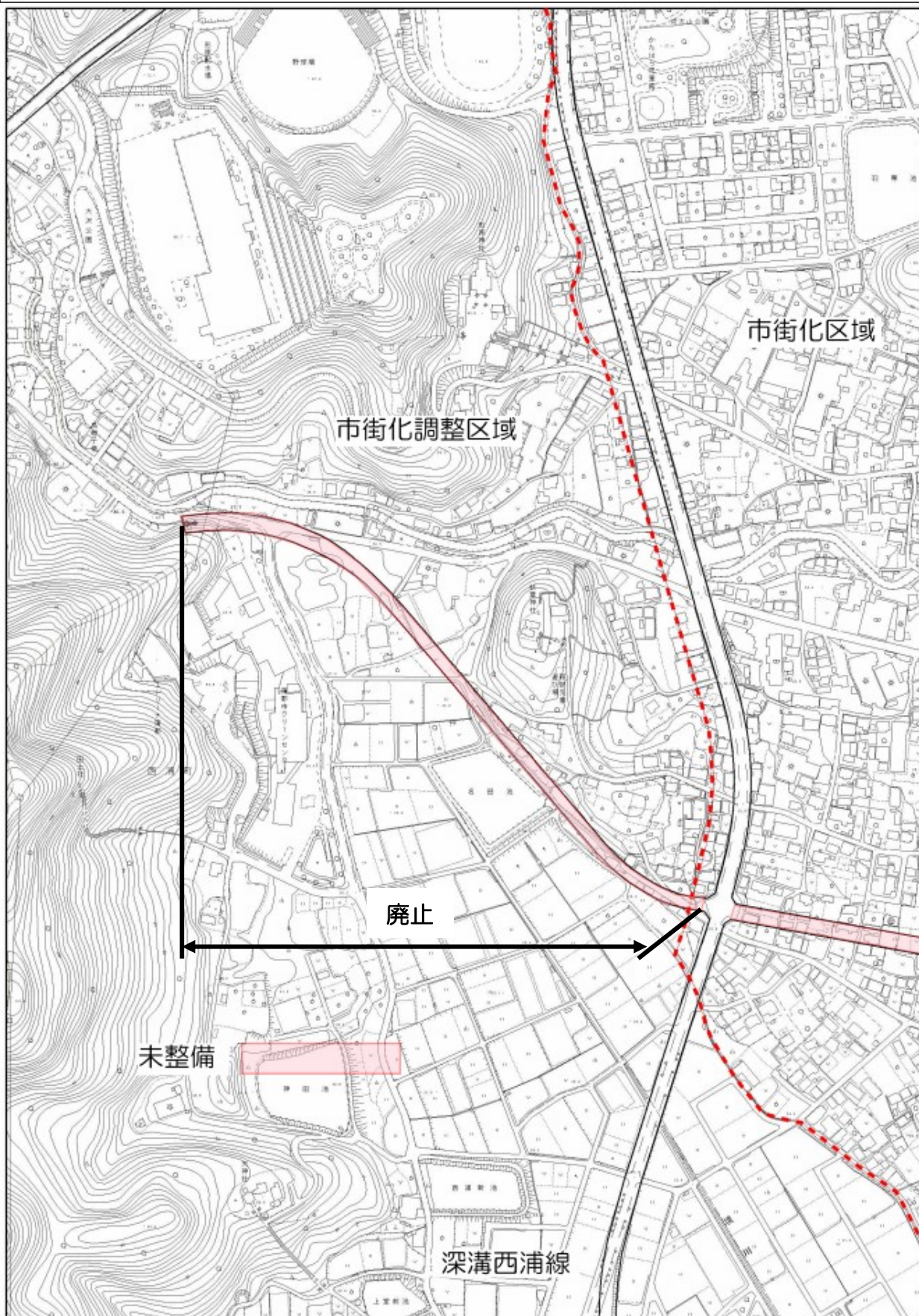
**廃止** に該当する路線

番号	路線名	内容
廃止－４	幡豆線	深溝西浦線から西側区間の必要性無し。 （市街化調整区域）

路線別の詳細は、P44 参照。

## 廃止-4 幡豆線

未整備となっている幡豆線のうち、西尾市幡豆町との境界にある起点から深溝西浦線との交差部までの大半は市街化調整区域で、幡豆町側には都市計画道路はありません。この区間は、都市計画道路の必要性は極めて低いため、廃止する区間とします。

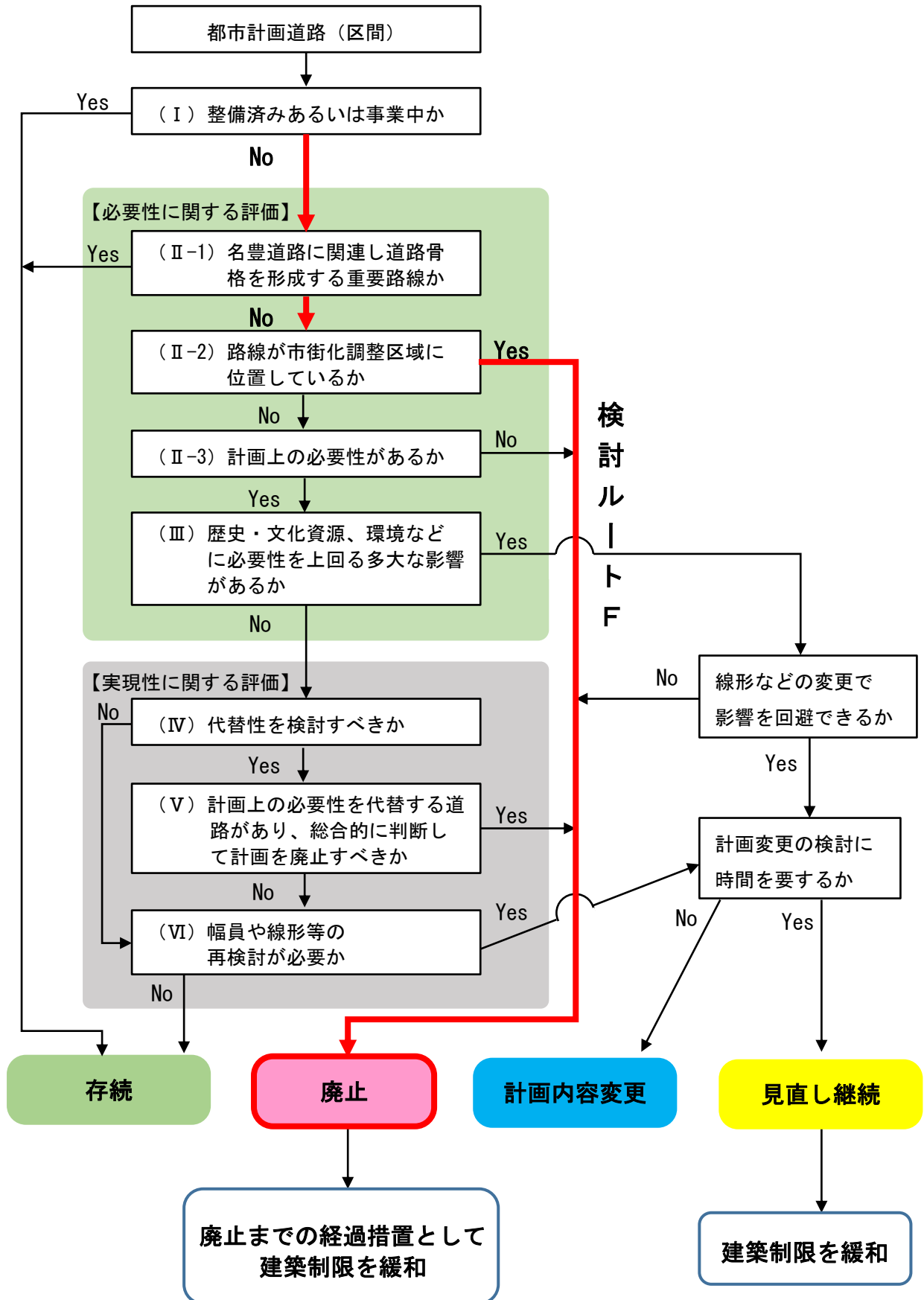




(空白ページ)

(3) 検討ルートFによる判定で廃止

以下の検討手順によるものは次のとおりです。



検討手順の評価（路線が市街化調整区域に位置している）により

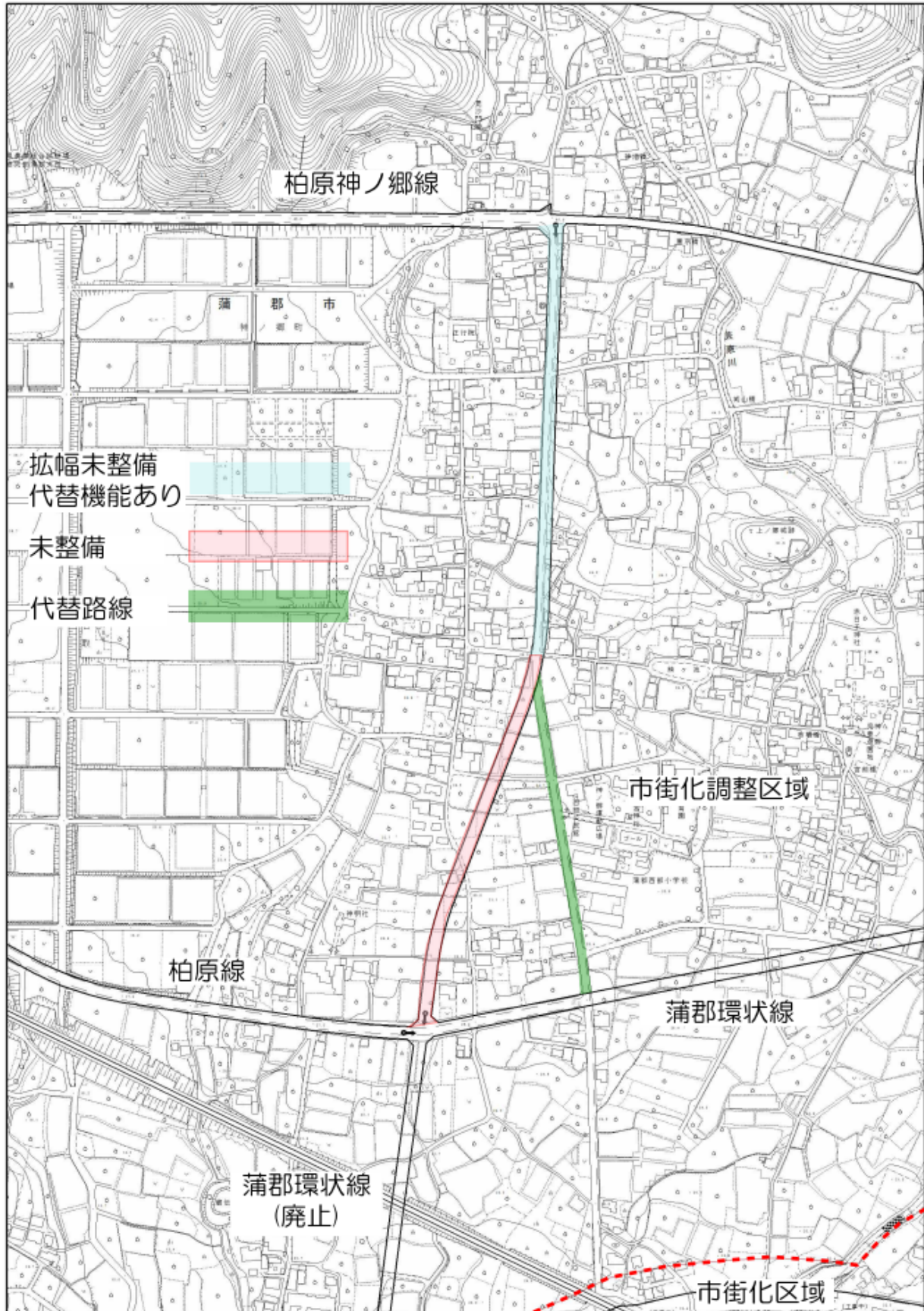
**廃止** に該当する路線

番号	路線名
廃止－5	神ノ郷線
廃止－6	舟川原南蔵伝線

路線別の詳細は、P48、P49 参照。

## 廃止-5 神ノ郷線

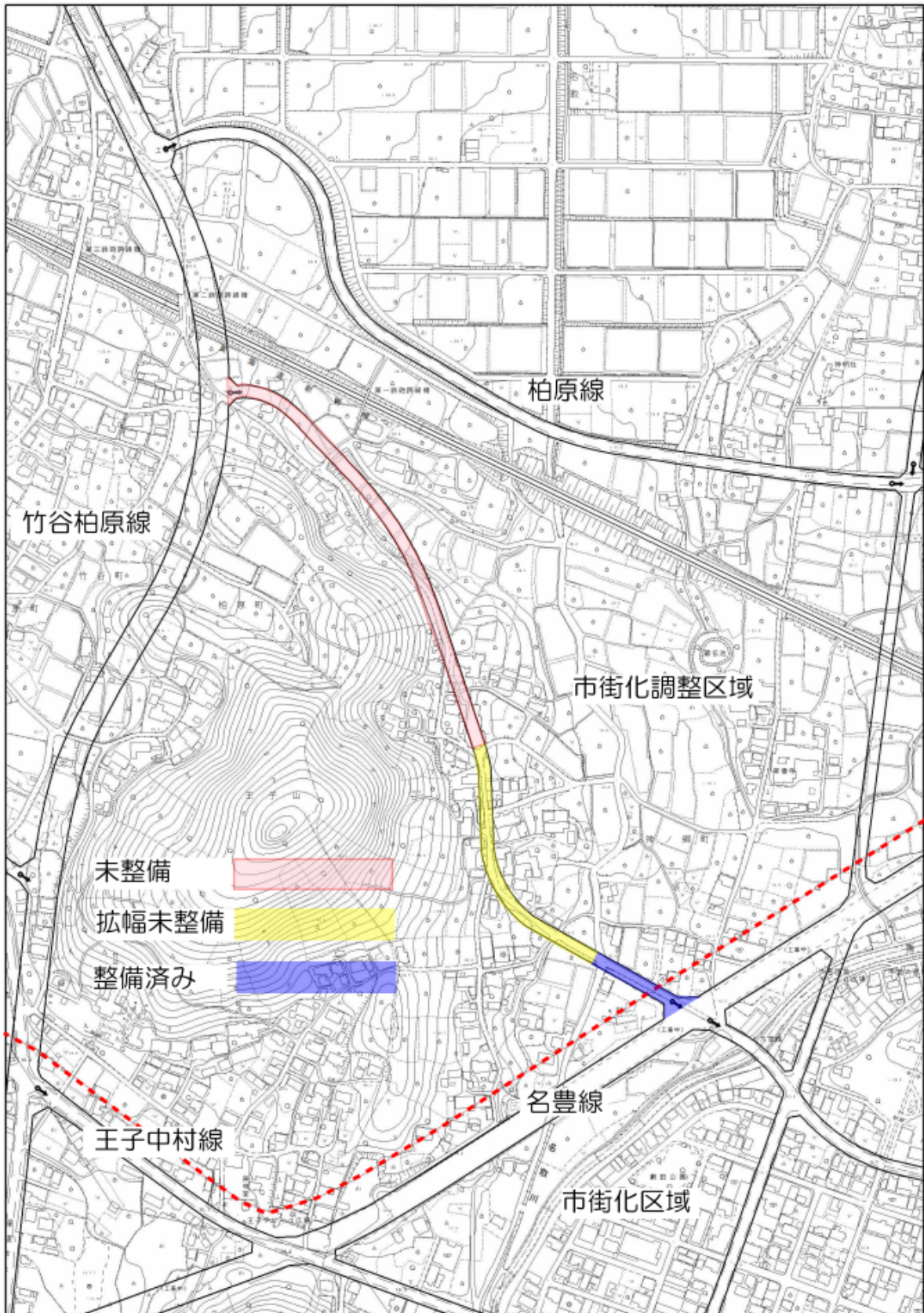
当該路線は、市街化調整区域内に位置しているため廃止する路線とします。  
なお、拡幅未整備区間を含めた現道は、計画道路が接続する柏原神ノ郷線と蒲郡環状線に接続しており、現道に代替性がある状況があります。



## 廃止-6 舟川原南蔵伝線

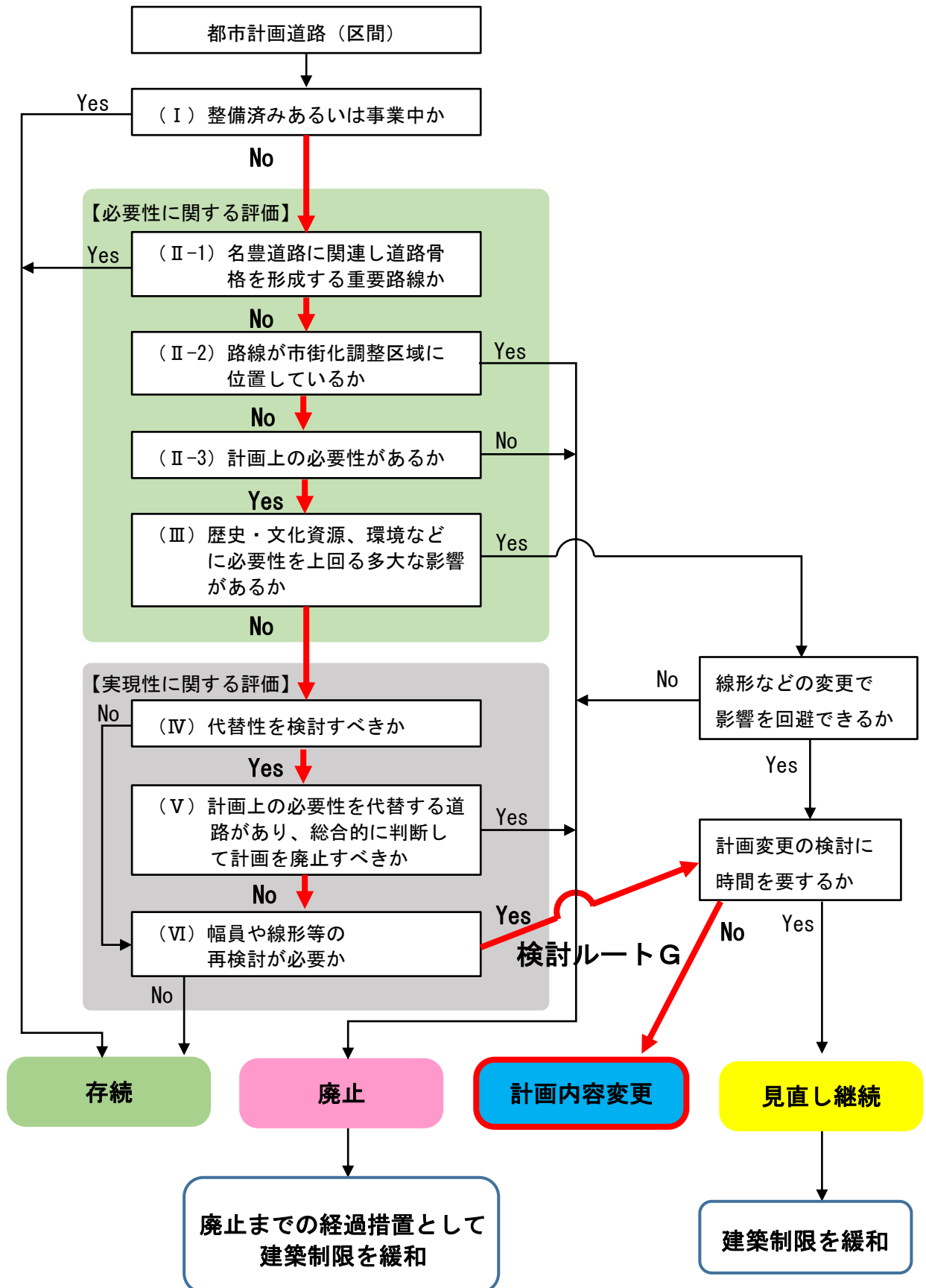
当該路線は、市街化調整区域内に位置しているため廃止する路線とします。

なお、拡幅未整備区間を含めた現道は、計画道路が接続する竹谷柏原線と名豊線に接続しています。整備済みの名豊線と王子中村線、存続する竹谷柏原線により、市街地の交通処理機能は確保される状況です。



# 11 計画内容を変更する路線

(1) 検討ルートGによる判定で計画内容を変更  
以下の検討手順によるものは次のとおりです。



検討手順の評価により

計画内容変更

に該当する路線

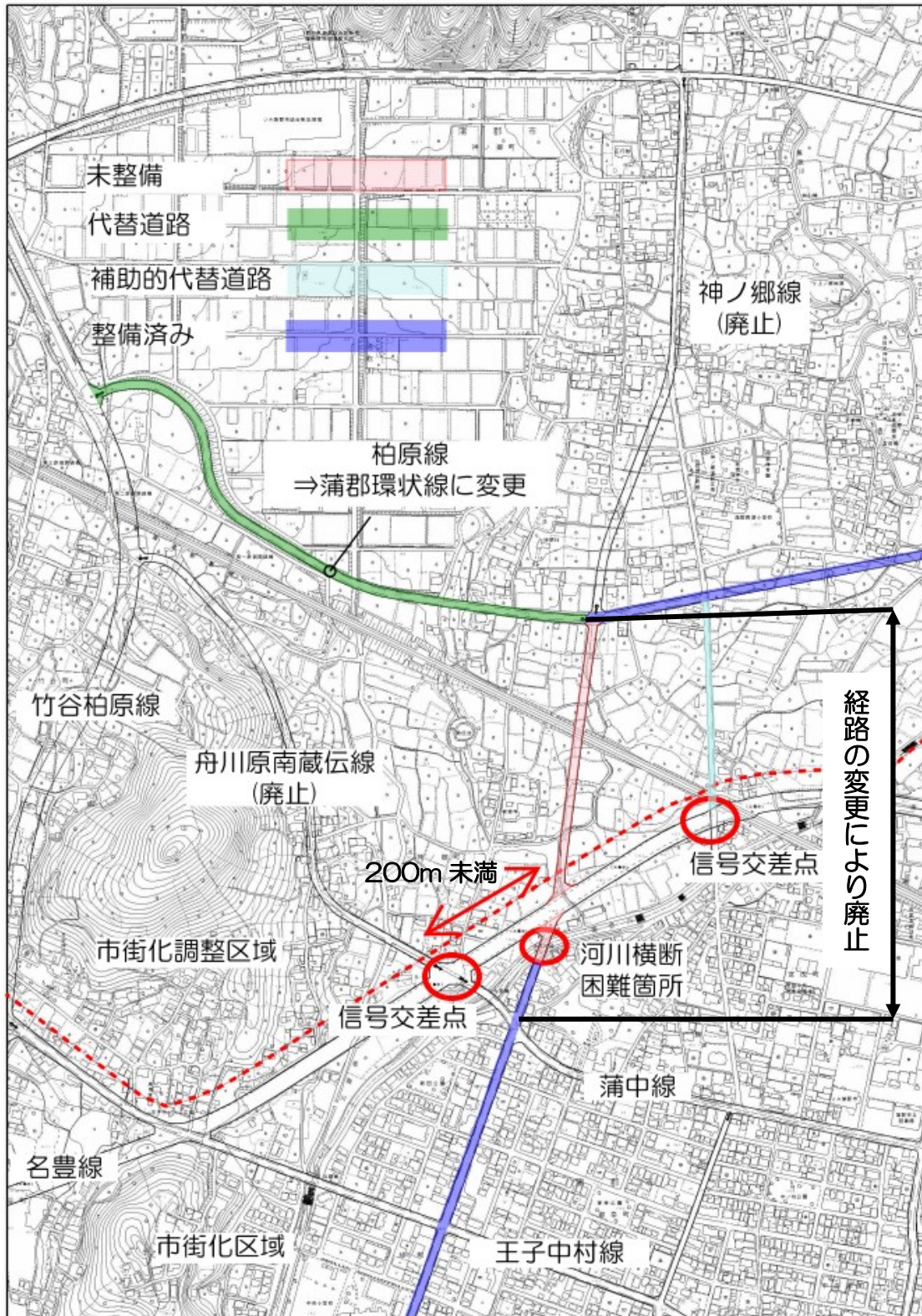
番号	路線名	内容
計画内容変更-1	蒲郡環状線	柏原線を蒲郡環状線に変更し未整備区間を廃止。
計画内容変更-2	三谷駅前線	計画幅員15mを現況幅員12mに変更。

路線別の詳細は、P52、P53 参照。

## 計画内容変更-1 蒲郡環状線

未整備区間が交差する名豊線（国道 247 号中央バイパス）は、この交差点より西側で蒲中線との信号交差点があり、交差点区間の距離が 200m 未満であるため交差点の整備が困難であることと、交差点南側で河川（落合川）を横断する箇所は構造的に困難な状況です。未整備区間の整備は現実的ではない状況であるため、柏原線を蒲郡環状線に変更して、竹谷柏原線に接続することで環状機能を確保します。

なお、未整備区間東側には、名豊道路と信号交差点で接続する現道があります。





## 計画内容変更-2 三谷駅前線

当該路線の計画幅員は 15m です。現況は 4m の車線が 2 車線と両側に 2m の路肩があり合計 12m の幅員が確保されていることから、交通機能には支障がありません。

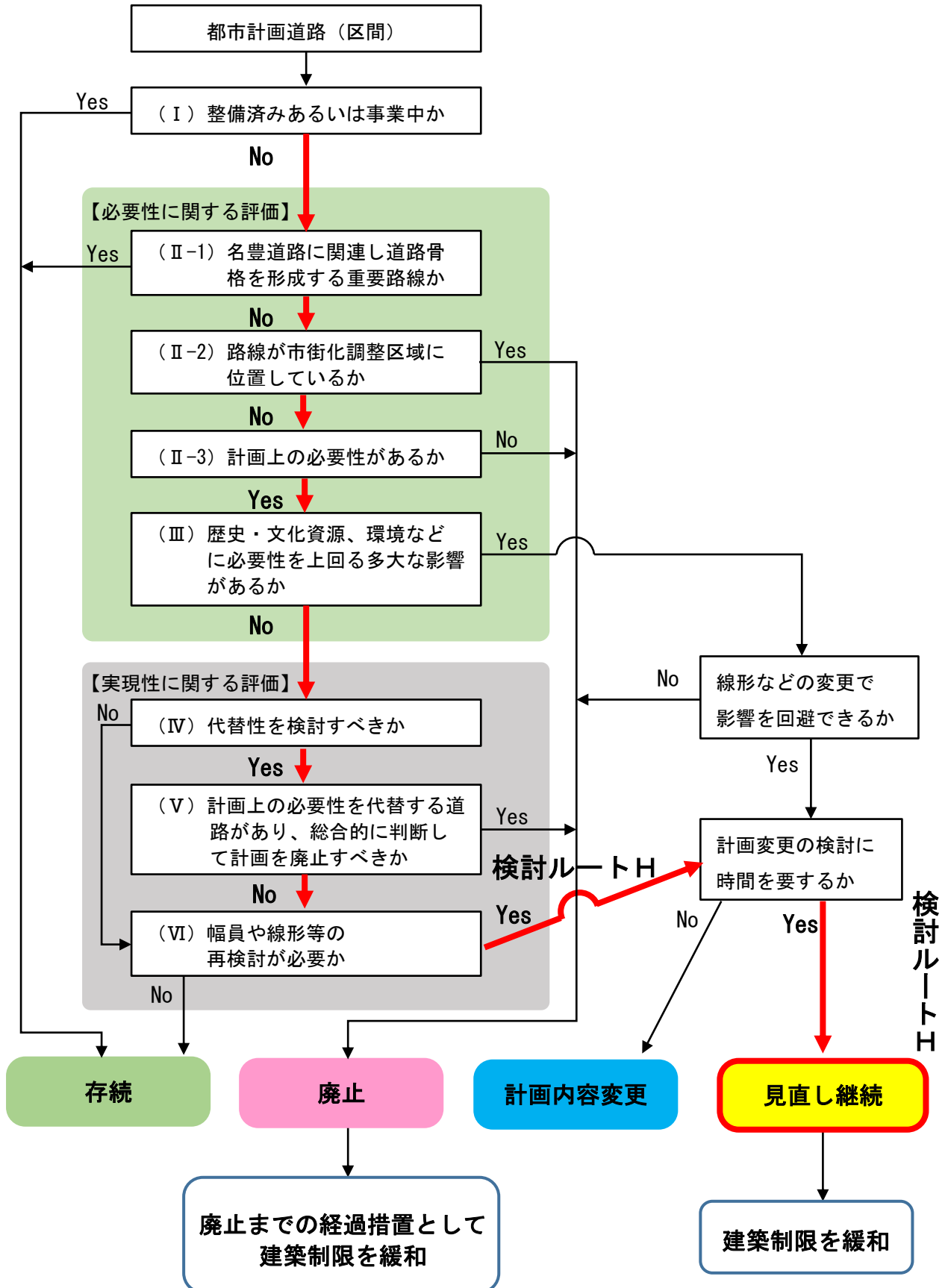
今後において、計画どおりの拡幅を行う必要性は低い状況となっていることから、現況幅員の 12m に計画幅員を変更します。



## 12 見直しを継続する路線

### (1) 検討ルートHによる判定で見直し継続

以下の検討手順によるものは次のとおりです。



検討手順の評価により

見直し継続

に該当する路線

番号	路線名	内容
見直し継続-1	深溝西浦線	未整備区間の見直し検討を継続して建築制限の緩和を実施。
見直し継続-2	形原線	未整備区間の見直し検討を継続して建築制限の緩和を実施。
見直し継続-3	幡豆線	未整備区間の見直し検討を継続して建築制限の緩和を実施。
見直し継続-4	拾石竹谷線	未整備区間の見直し検討を継続。

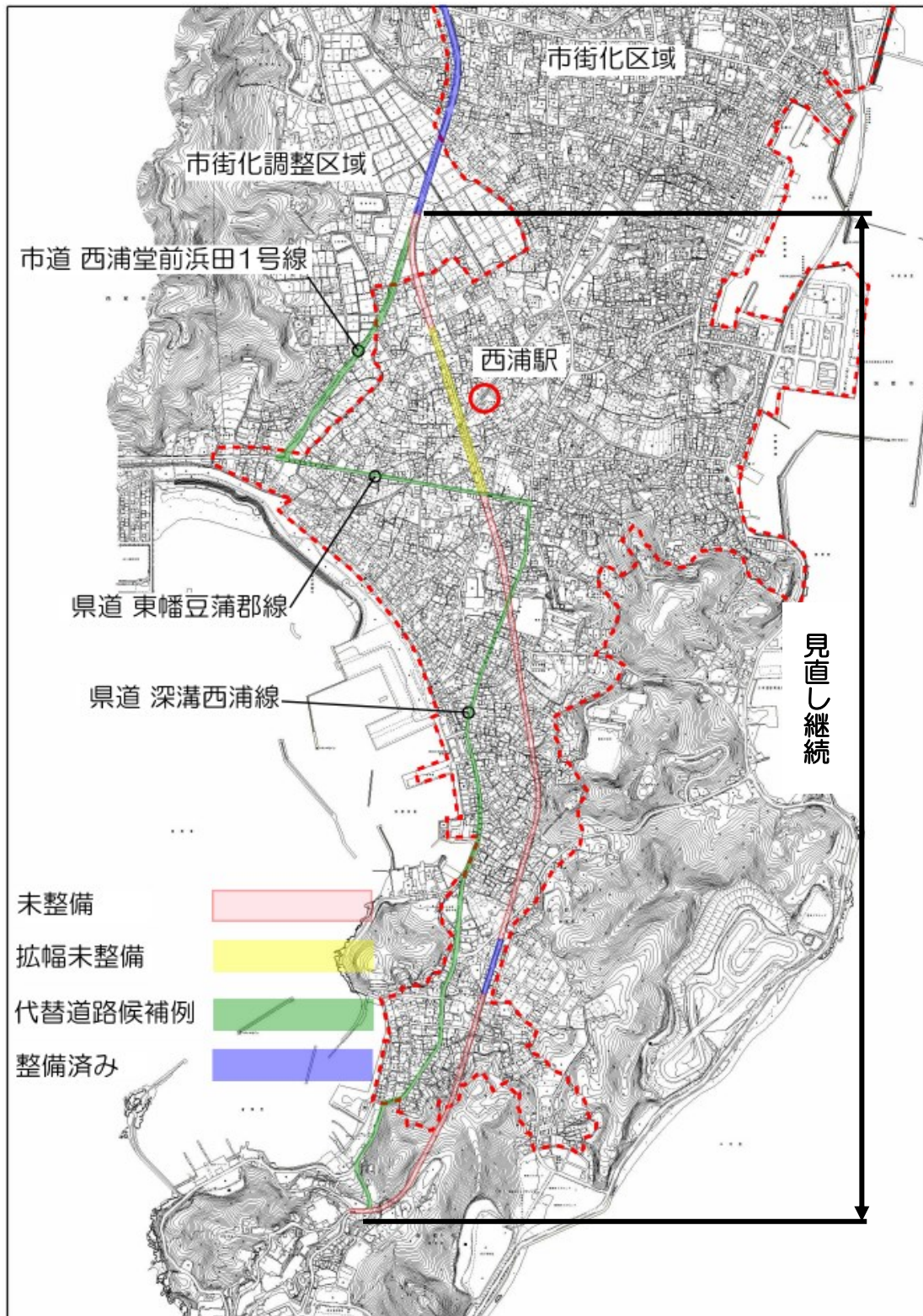
路線別の詳細は、P56~P59 参照。

## 見直し継続-1 深溝西浦線

※建築制限緩和

当該区間は、今後においても整備の見通しは立たない状況ですが、市街化区域内の骨格となる必要な都市計画道路です。計画内容は、住宅を中心とした土地利用がされている状況があり、計画内容の変更の検討が必要です。代替となりうる現道は、十分な車道及び歩道の幅員が確保されていません。こういった中で、都市計画道路の変更は、事業の実現性を持って進める必要があるため、見直し検討を継続します。

このため、現在の計画位置に建築制限を行う必要性は極めて低下していることから、当該区間の建築制限の緩和を実施します。

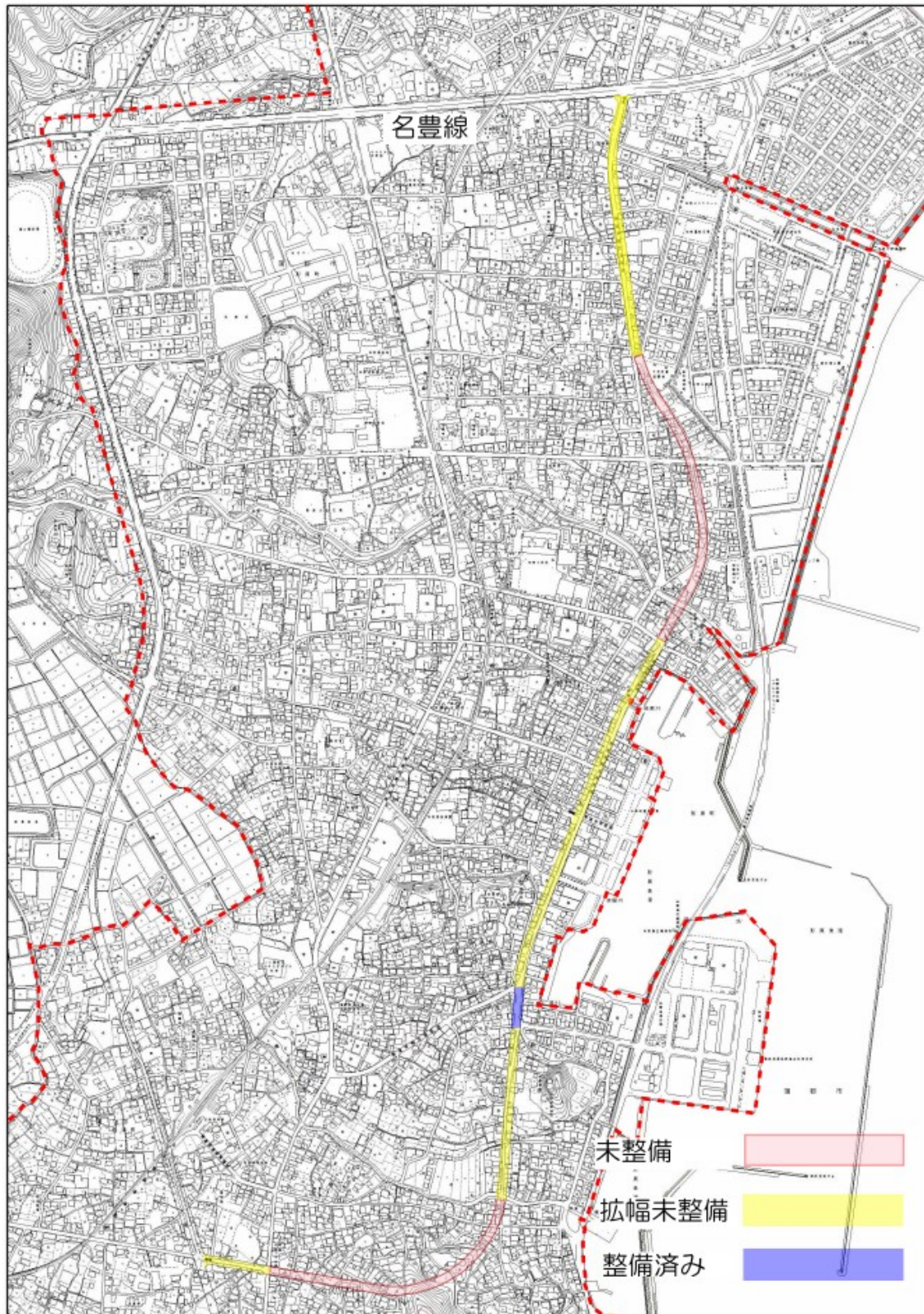


## 見直し継続-2 形原線

※建築制限緩和

当該路線は、深溝西浦線と同様、今後においても整備の見通しは立たない状況ですが、市街化区域内の骨格となる必要な都市計画道路です。計画内容は、住宅を中心とした土地利用がされている状況があり、計画内容の変更の検討が必要です。都市計画道路の変更は、事業の実現性を持って進める必要があるため、見直し検討を継続します。

このため、現在の計画位置に建築制限を行う必要性は極めて低下していることから、建築制限の緩和を実施します。



### 見直し継続-3 幡豆線

※建築制限緩和

当該区間は、深溝西浦線・形原線と同様、今後においても整備の見通しは立たない状況ですが、市街化区域内の骨格となる必要な都市計画道路です。計画内容は、住宅を中心とした土地利用がされている状況があることと、鉄道との立体交差箇所が構造的に困難であることなどにより、計画内容の変更の検討が必要です。代替となりうる現道は、十分な車道及び歩道の幅員が確保されていません。こういった中で、都市計画道路の変更は、事業の実現性を持って進める必要があるため、見直し検討を継続します。このため、現在の計画位置に建築制限を行う必要性は極めて低下していることから、当該区間の建築制限の緩和を実施します。



## 見直し継続-4 拾石竹谷線

幸田町の区間を含めた拡幅未整備区間は、歩道が未整備です。見直しを進めるにあたって幸田町との調整を行いながら継続して検討を行います。この路線については、方向性が明確とはいえないため建築制限緩和の対象にしません。



## 13 建築制限の緩和について

### (1) 建築制限の緩和対象路線

4「蒲郡市 都市計画道路の長期未整備に関する取り組み方針」の基本的な考え方の、

(3) 建築制限への対応（7 ページ）で示すように、以下について建築制限の緩和を実施します。

### 廃止する路線又は廃止する区間を有する路線の以下6路線

番号	路線名	内容
廃止－1	海岸線	本宿線及び竹島線と交差する箇所から松原線までの未整備区間
廃止－2	清田線	蒲郡環状線から北側の拡幅未整備区間及び未整備区間
廃止－3	深溝西浦線	「形原温泉信号」から幸田町との境界までの拡幅未整備区間
廃止－4	幡豆線	西尾市幡豆町との境界から深溝西浦線との交差部の未整備区間
廃止－5	神ノ郷線	未整備区間
廃止－6	舟川原南蔵伝線	全線

路線別の図面は、P62～P73 参照。

### 見直しを継続する必要がある路線で建築制限の緩和を実施する以下3路線

番号	路線名	内容
見直し継続－1	深溝西浦線	見直し検討を継続する区間
見直し継続－2	形原線	見直し検討を継続する区間
見直し継続－3	幡豆線	見直し検討を継続する区間

路線別の詳細は、P74～P85 参照。

※ 計画内容を変更する路線（2路線）についても、建築制限の緩和を実施することも考えられますが、具体的な変更内容が今後の調整によるところがあるため緩和の対象としないこととします。



## (2) 他の自治体における建築制限の緩和状況

他の自治体において、都市計画法第53条による建築制限を緩和しているのは、5都府県21市（HP調べ）です。

緩和の内容は、許可基準にある階数が2階以下を3階以下とするものです。

主要構造部について、鉄筋コンクリート造などを緩和の対象としている自治体はありません。

緩和の対象については、全ての都市計画道路を対象としている自治体と商業系の用途地域や道路整備の優先性を考慮して緩和している自治体があります。

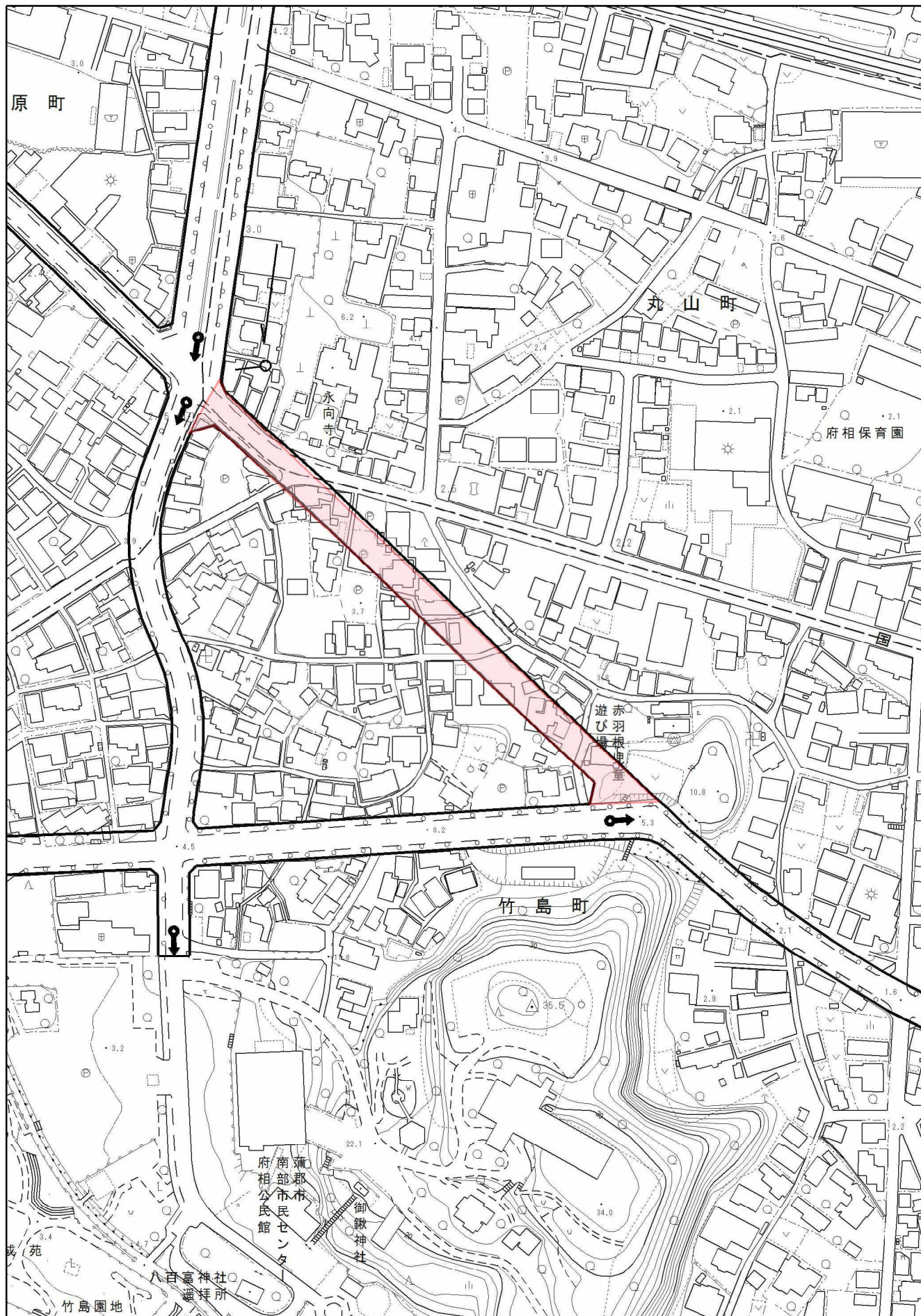
## (3) 蒲郡市における建築制限の緩和

蒲郡市における建築制限の緩和は、他の自治体にならって、許可基準のうち、階数を3階以下とする緩和とします。

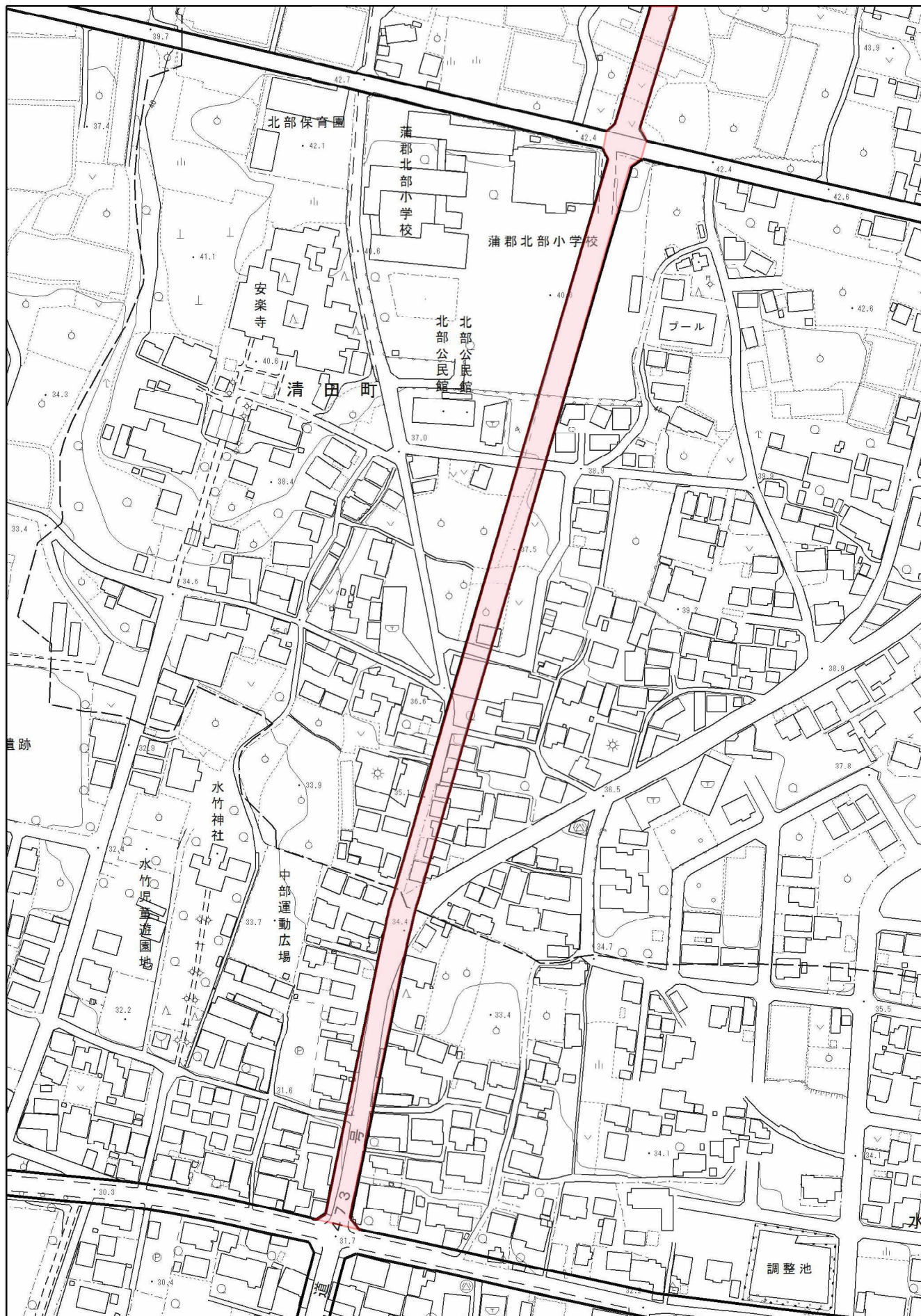
なお、都市計画法第53条で、都市計画施設の区域において建築しようとする者は、都道府県知事等（蒲郡市の許可権者は市長）の許可を受けなければならないと規定されており、この許可基準は、同法第54条に規定されていますが、許可基準を別に定めることで緩和ができます。

このため、建築制限の緩和として、許可基準を全て適用しないとするのは、都市計画法の規定に反することになるため、あくまで許可基準の緩和として運用することになります。

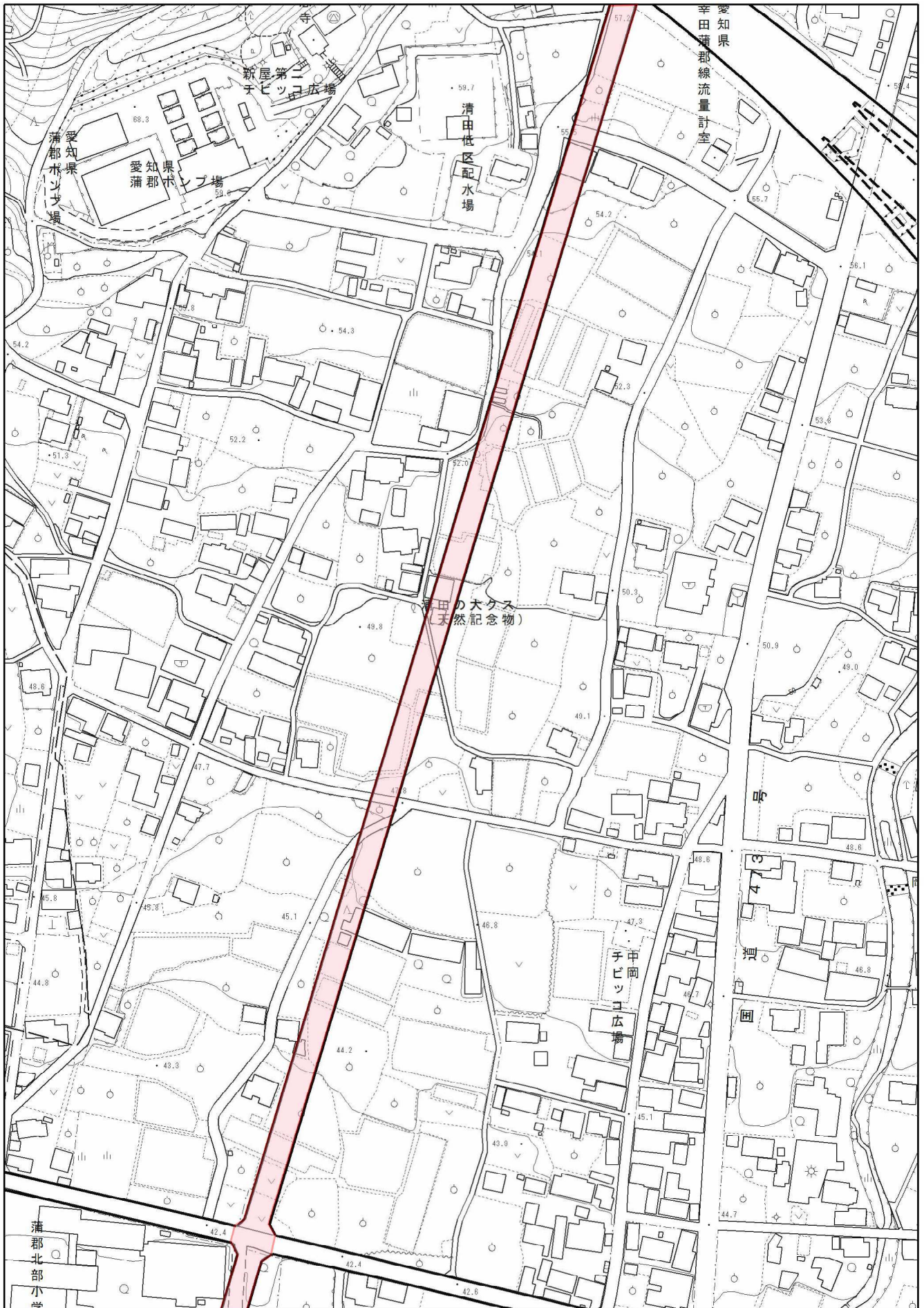
建築制限緩和区間（廃止までの経過措置）  
廃止－1 海岸線



建築制限緩和区間（廃止までの経過措置）  
廃止-2-1 清田線



建築制限緩和区間（廃止までの経過措置）  
廃止-2-2 清田線



建築制限緩和区間（廃止までの経過措置）  
廃止-2-3 清田線

