

1 調査名称：岡崎市都市計画道路網再編調査業務

2 調査主体：岡崎市

3 調査圏域：岡崎市全域

4 調査期間：平成26年度

5 調査概要：

岡崎市では、増加する自動車交通需要を受け止め、いかに自動車交通を円滑に処理するかという視点から都市計画道路等の計画的な整備を進めてきましたが、近年、道路整備を取り巻く社会経済情勢は、人口減少・少子高齢社会の進展、市街地拡大の収束、公共投資余力の減退、地球規模の環境問題への対応など、大きな時代の転換点にあります。

本市では、転換期を向かえようとしている都市計画道路網について、市の将来像を見据えた現行都市計画道路網の妥当性を定量的・定性的な観点から検証を行い、将来道路交通ビジョンを作成するとともに、都市計画道路網の再編を行うことを検討してまいります。また、現行都市計画道路の未整備路線・区間にあつては、道路整備プログラムを策定し、市民に分かりやすい道路整備計画を立案するものとしています。

これらより、平成25年度には交通施設整備の現状、交通需要特性及び道路交通特性を把握するとともに、これら現状を踏まえ道路交通の課題整理を行ったところです。平成26年度には、平成25年度調査の結果を受け、将来交通量推計、将来都市計画道路網案の作成、道路整備プログラム(案)の策定等を行うものです。

## 調査概要

1：調査名：岡崎市都市計画道路網再編調査業務

2：報告書目次

序．はじめに

- 1) 本調査の目的
- 2) 本調査の流れ

1．将来交通量推計

- 1) 配分対象OD表の作成
- 2) 配分対象ネットワークの作成
- 3) 将来交通量配分

2．道路交通の課題整理

- 1) 問題区間の抽出
- 2) 課題の整理

3．将来道路交通ビジョンの作成

- 1) 岡崎市の将来都市像
- 2) 都市計画道路等の方針

4．将来都市計画道路網案の作成

5．都市計画道路整備プログラムの作成

- 1) 検討対象区間の設定
- 2) 費用便益比 (B/C) の算定
- 3) 道路整備優先順位の設定の考え方
- 4) 評価項目及び評価ウエイトの設定
- 5) 道路整備優先順位の設定
- 6) 実現可能性の検討

3 調査体制：岡崎市都市整備部都市計画課において検討を行った。

## 調査成果

### 1 調査目的

岡崎市では、増加する自動車交通需要を受け止め、いかに自動車交通を円滑に処理するかという視点から都市計画道路等の計画的な整備を進めてきましたが、近年、道路整備を取り巻く社会経済情勢は、人口減少・少子高齢社会の進展、市街地拡大の収束、公共投資余力の減退、地球規模の環境問題への対応など、大きな時代の転換点にあります。

本市では、転換期を向かえようとしている都市計画道路網について、市の将来像を見据えた現行都市計画道路網の妥当性を定量的・定性的な観点から検証を行い、将来道路交通ビジョンを作成するとともに、都市計画道路網の再編を行うことを検討してまいります。また、現行都市計画道路の未整備路線・区間にあっては、道路整備プログラムを策定し、市民に分かりやすい道路整備計画を立案するものとしています。

これらより、平成 25 年度には交通施設整備の現状、交通需要特性及び道路交通特性を把握するとともに、これら現状を踏まえ道路交通の課題整理を行ったところです。平成 26 年度には、平成 25 年度調査の結果を受け、将来交通量推計、将来都市計画道路網案の作成、道路整備プログラム(案)の策定等を行うものです。

## 2 調査フロー



### 3 調査圏域図

調査対象圏域は以下に示す通りであり、岡崎市全域である。



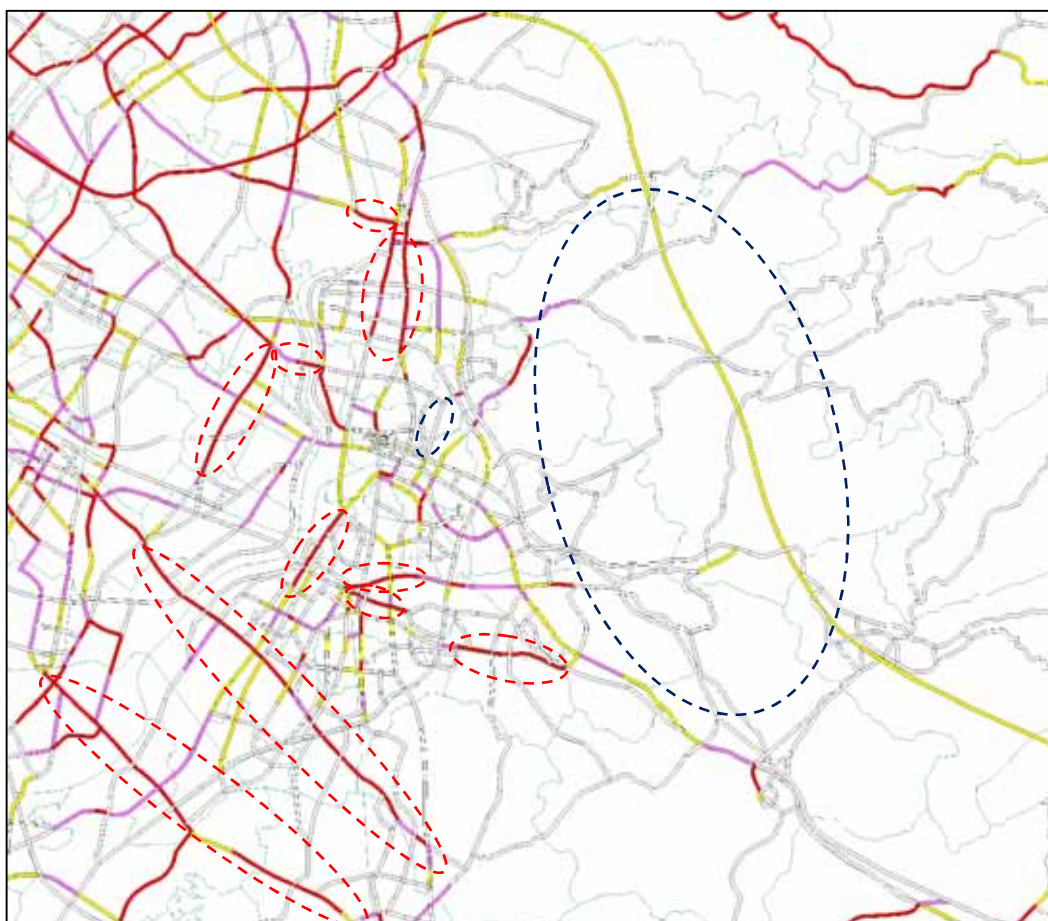
## 4 調査成果

### 1) 問題区間の抽出

先の現行都市計画道路網における将来交通量配分結果より、将来交通量が連続して 200 百台/日を超える路線・区間は、国道 1 号、国道 248 号、(都)名古屋岡崎線、(都)衣浦岡崎線といった既往調査で主要幹線道路に位置づけられた路線に加え、(都)岡崎刈谷線(国道 248 号以西の区間)、岡崎駅平戸橋線(国道 1 号～(都)岡崎刈谷線間)といった骨格的都市幹線道路に位置づけられた路線となっており、路線機能に見合った将来交通需要が予測されています。

しかし、将来交通需要と交通容量の需給バランスを見ると、混雑度(将来交通需要/交通容量)が連続して 1.5 以上(1 日をとおして継続的に混雑が発生)となる区間や、将来交通需要が見込まれず都市計画道路としての計画決定を継続する必要性が低い路線が見られることから、以下にこれら問題区間を抽出し、配分結果の分析を踏まえ、課題を整理します。

図2-1 問題区間の抽出



\* ベース図は、現行都市計画道路網配分における混雑度図

\* 赤囲みは混雑度 1.5 が連続する区間、青囲みは将来交通需要量が少ない都市計画道路



## 2) 課題の整理

～ : 矢作川架橋路線 ( (都)岡崎三好線、(都)日名橋線、(都)安城幸田線、(都)安城蒲郡線 )

## 矢作川断面で特定路線に集中する交通の計画的な迂回・誘導

矢作川断面の将来需給バランスは、**岡崎市断面では 330 百台/日の容量不足** (本調査で用いた交通容量は第 5 回 PT 調査の BPR 関数の設定で示される交通容量を引用しています。) となっています。また、国道 248 号、(都)名古屋岡崎線及び国道 1 号といった主要幹線道路で区分した断面で見た場合、**(都)名古屋岡崎線～国道 1 号間で約 200 百台/日の容量不足**が予測される一方、国道 248 号や(都)岡崎刈谷線では約 100 百台/日の交通容量の余力が見込まれており、**特定路線への交通集中**が見られます。また、豊田市から西尾市を含めた広域圏で見た場合、豊田市内の路線で交通容量に余力が見込まれることもあり、**広域断面では約 30 百台/日の容量不足にまで減少**します。

表2-1 現行都市計画道路網配分における矢作川断面の将来需給バランス (交通容量、交通量は百台/日)

	路線名	橋梁名	H22セサス交通量	A		B		D=A-B
				交通容量	H47配分交通量	混雑度	需給バランス	
豊田市	国道301号	久澄橋	198	381	234	0.61	147	
	(都)高橋細谷線	竜宮橋	-	273	133	0.49	140	
	(都)平戸橋水源線	山室橋	139	224	107	0.48	117	
	(都)岡崎駅平戸橋線	郡界橋	92	79	88	1.11	-9	
	(都)岡崎豊田線	-	-	95	127	1.34	-32	
	国道248号	葵大橋	304	381	279	0.73	102	
	(都)岡崎三好線	天神橋	160	87	137	1.57	-50	
	(都)名古屋岡崎線	岡崎大橋	226	333	413	1.24	-80	
	(都)日名橋線	日名橋	186	87	191	2.20	-104	
	国道1号	矢作橋	418	333	453	1.36	-120	
岡崎市	(都)岡崎刈谷線	渡橋	241	381	268	0.70	113	
	(都)安城幸田線	美矢井橋	72	95	245	2.58	-150	
	(都)安城蒲郡線	小川橋	124	95	201	2.12	-106	
安城市	(県)西尾小川線	志貴野橋	72	79	85	1.08	-6	
	名豊道路	名豊矢作橋	361	428	416	0.97	12	
西尾市								
岡崎市断面			1,699	1,871	2,201	1.18	-330	
検討断面			-	3,351	3,377	1.01	-26	

岡崎市内で混雑度が 1.5 を上回る矢作川架橋路線は、北から(都)岡崎三好線 (混雑度 1.57) (都)日名橋線 (同 2.20) (都)安城幸田線 (同 2.58) の 3 路線となっています。これら 3 橋を流動する交通の経路分析 (混雑区間を流動する交通の OD 分布) より、**岡崎市と豊田市または安城市等の周辺都市とを連絡する内外交通が約 4～8 割と主体**を占めています。

< 矢作川架橋区間を流動する交通の経路分析 >

- ・(都)岡崎三好線 (天神橋) を流動する交通は、岡崎市北部と豊田市南部及び中心部を連絡する都市間交通需要ではありますがトリップ長の短い都市間交通に加え、岡崎市中心部と豊田市南部及び中心部を連絡する都市間交通が存在しています。
- ・(都)日名橋線 (日名橋) を流動する交通は、岡崎市中心部と豊田市南部等を連絡する都市間交通に加え、幸田町等と豊田市南部を連絡する通過交通が約 20 百台/日存在しています。
- ・(都)安城幸田線 (美矢井橋) 安城蒲郡線 (小川橋) を流動する交通は、岡崎市中心部と安城市中心部および南部を連絡する都市間交通に加え、幸田町等と安城市中心部等を連絡する通過交通が約 100 百台/日存在しています。

これらより、広域断面では概ね将来需給バランスは均衡するため、岡崎市通過交通等、**特定路線に集中する交通の経路を踏まえた計画的な迂回・誘導**による対応を図る必要があります。

既往調査で位置づけた新橋 (大門地区、六名地区) については、将来交通需要の視点からは必要



性が低く、アクセス道路が住専系用途地域を通過するなどの土地利用上の問題も有していることから、本調査結果では新橋を位置づけません。

: 国道 248 号、(都)岡崎駅平戸橋線( (都)岡崎三好線 ~ (都)名古屋岡崎線 ~ (都)岡崎環状線間)

#### 将来交通需要に対応した交通容量の強化(車線数の増加)

青木川付近の南北路線の交通量および混雑度( (都)岡崎三好線 ~ (都)名古屋岡崎線間の平均交通量)は、国道 248 号が 444 百台/日(混雑度 1.63)、(都)岡崎駅平戸橋線が 284 百台/日(同 3.26)、(都)井田町線が 105 百台/日(同 1.33)、東名側道が 63 百台/日(同 0.94)と 4 路線の断面交通量で 896 百台/日(同 1.77)と予測される一方、断面交通容量は 507 百台/日と**断面需給バランスは 389 百台/日の交通容量不足**となっています。

国道 248 号及び(都)岡崎駅平戸橋線を流動する交通の経路情報を見ると、岡崎市を通過する交通は約 1 割程度であり、**岡崎市中心部等を連絡する内々・内外交通が主体**を占めています。

これらより、岡崎市に発生集中する交通が主体を占める一方、当該区間東部は丘陵地といった地形的な要因もあり、迂回・誘導する代替路線が存在しないことから、これら**南北路線の混雑解消に向けては、交通容量の強化(車線数の増加)を図る**必要があります。

また、(都)岡崎駅平戸橋線は、岡崎市のバス基幹軸として位置づけられる路線であることから、自動車交通からバス交通への手段転換を促す施策展開も必要と考えられます。

: (都)豊田西尾線( (都)日名橋線 ~ (都)本郷知立線間)

#### 地区内交通需要に対応し、道路網密度を充足する新設道路の配置

矢作地区における南北路線の網間隔は約 2~2.5km( (都)豊田安城線 ~ (都)豊田西尾線間)と広く、特定路線に交通が集中せざるを得ない道路配置となっています。その結果、(都)豊田西尾線( (都)日名橋線 ~ (都)本郷知立線間)では、将来交通量約 160~220 百台/日と、交通容量 87 百台/日に対して**約 70~130 百台/日の交通容量不足が発生**しており、国道 1 号と交差する暮戸交差点はボトルネック交差点として渋滞が発生しています。

(都)豊田西尾線( (都)日名橋線 ~ (都)本郷知立線間)を流動する交通の経路を見ると、豊田市方向や安城市方向への都市間交通需要も一定量存在しますが、北部では三菱自動車が立地する橋目地区、南部では西岡崎駅周辺地区等に発生集中する**地区内交通も多く存在**しています。

これらより、公共施設や大規模企業等への地区内交通が多く存在することから、矢作地区の将来的な土地利用の方向性を踏まえた上で、道路網密度を充足するとともに、ボトルネック交差点の解消を図るためには、**新設道路の配置を検討**する必要があります。

: (都)岡崎一色線(国道 248 号 ~ (都)岡崎刈谷線間)

#### 矢作川堤防リフレッシュ道路や地区内道路への計画的な迂回・誘導

市内のほぼ全区間で交通容量が不足しており、特に、多車線道路の国道 248 号と(都)岡崎刈谷線を連絡する区間においては、将来交通量約 140~200 百台/日と、交通容量 87 百台/日に対して**約 50~110 百台/日の交通容量不足が発生**する一方、併走する地区道路や矢作川リフレッシュ道路では交通容量に余力が見られます。

(都)岡崎一色線(国道 248 号 ~ (都)岡崎刈谷線間)を流動する交通の経路情報を見ると、安城市及び西尾市方向の都市間交通需要は約 1 割程度であり、**東岡崎駅や岡崎駅周辺の都心部に発生**

集中する市内々交通が多く存在するとともに、豊田市や西尾市等を連絡する比較的トリップ長の長い市内外交通も存在しています。

これらより、(都)岡崎一色線の当該区間に集中する交通を併走する矢作川堤防リフレッシュ道路や地区内道路への計画的な迂回・誘導により、交通流の適正化を図る必要があります。

: (都)岡崎刈谷線 ( (都)岡崎駅平戸橋線 ~ 国道 248 号 ~ 国道 1 号間 )

#### 都市内拠点間を連絡する幹線道路機能の拡充

J R 岡崎駅周辺において、(都)福岡線以西の 4 車線区間に接続する誘発交通の影響もあり、(都)福岡線 ~ 国道 1 号間の 2 車線区間の将来交通量は約 120 ~ 210 百台/日、と、交通容量 87 百台/日に対して約 30 ~ 120 百台/日の交通容量不足が発生しています。

(都)岡崎刈谷線の道路機能を代替する国道 1 号や隣接する(都)羽根町線、(都)美合線の区間によっては交通容量を上回る将来交通需要が存在しています。

(都)岡崎刈谷線 ( (都)福岡線 ~ 国道 1 号間 ) を流動する交通の経路情報を見ると、東岡崎駅・美合駅周辺地区と岡崎駅周辺地区を連絡する岡崎市内々交通が約 6 ~ 9 割と主体を占めています。

これらより、都市内拠点間を連絡する交通処理機能を有する一方、並走するいずれの道路とも交通容量を上回る将来交通需要が見込まれることから、当該道路の交通容量の強化(車線数の増加)を図る必要があります。

< (都)岡崎刈谷線拡幅区間の検討 >

4 車線拡幅区間の設定による以下の 4 ケースの配分結果を比較した結果、いずれのケースとも国道 1 号線に至る区間において、交通量は 100 百台/日を上回り、混雑度は概ねの区間で 1.5 を上回ることから、円滑な交通処理を確保するためには国道 1 号線まで 4 車線拡幅することが望ましいと言えます。

表 2-2 検討ケースの設定と配分評価

検討ケース (都)岡崎刈谷線 4 車線拡幅区間	配分評価
ケース 1 (都)福岡線以西 (現行都市計画道路)	2 車線区間である(都)福岡線 ~ 国道 1 号間の混雑度は 1.4 ~ 2.4 と概ねの区間で 1.5 を上回っています。
ケース 2 (都)福岡線 ~ (都)岡崎駅平戸橋線	(都)岡崎駅平戸橋線 ~ 国道 248 号間は、4 車線区間接続部の誘発交通の影響もあり、交通量約 180 ~ 200 百台/日、混雑度約 2.0 ~ 2.3 と推計されます。国道 248 号 ~ 国道 1 号間は、交通量約 110 ~ 180 百台/日、混雑度 1.2 ~ 2.1 と、国道 248 号以西の区間と比較して若干交通量や混雑度は低下するものの、交通量は 100 百台/日を上回り、混雑度は概ねの区間で 1.5 を上回っています。
ケース 3 (都)福岡線 ~ 国道 248 号間	2 車線区間の国道 248 号 ~ 国道 1 号間は交通量約 110 ~ 180 百台/日、混雑度 1.3 ~ 2.1 と、交通量は全区間で 100 百台/日を上回り、混雑度はほぼ全区間で 1.5 を上回っています。
ケース 4 (都)福岡線 ~ 国道 1 号	(都)福岡線 ~ 国道 1 号間の全線を 4 車線化したことにより、混雑度が 1.5 を上回る区間は発生していません。

表-2-3 検討ケース別配分結果

上段：交通量(百台/日) 下段：混雑度、網掛は2車線区間

	(都)岡崎一色線～ (都)福岡線間	(都)福岡線～ (都)岡崎駅平戸橋線間	(都)岡崎駅平戸橋線～ 国道248号間	国道248号～ 国道1号間
ケース1	203 (154～269) 0.74 (0.56～0.98)	200 (189～211) 2.30 (2.18～2.42)	185 (168～206) 2.13 (1.93～2.37)	137 (121～160) 1.57 (1.39～1.83)
ケース2	226 (191～285) 0.82 (0.69～0.83)	253 (240～266) 0.92 (0.87～0.97)	185 (170～203) 2.13 (1.96～2.34)	134 (107～181) 1.54 (1.23～2.08)
ケース3	242 (210～295) 0.88 (0.77～1.08)	280 (274～286) 1.02 (1.00～1.04)	252 (226～283) 0.92 (0.82～1.03)	140 (127～181) 1.61 (1.26～2.09)
ケース4	247 (215～298) 0.90 (0.78～1.09)	287 (281～292) 1.05 (1.02～1.06)	267 (239～299) 0.97 (0.87～1.09)	188 (134～256) 0.69 (0.49～0.93)

：(都)羽根町線(全区間)

：(都)美合線(都)衣浦岡崎線～国道1号間)

**周辺道路網整備を含めた計画的な迂回・誘導**

岡崎駅東部地区における東西路線の将来交通量は、(都)羽根町線が約140～190百台/日、(都)美合線(都)衣浦岡崎線～国道1号間が約110～170百台/日と、交通容量87百台/日に対して(都)羽根町線で約50～100百台/日、(都)美合線で約20～80百台/日の交通容量不足が発生しています。

これら2路線の混雑区間を流動する交通の経路情報を見ると、岡崎駅周辺地区と美合駅周辺地区を連絡する市内々交通が約6～7割と主体を占める一方、安城市方向や豊川市方向を連絡する市内外交通も約2～3割存在しています。

これらより、当該区間を流動する交通の約2～3割程度は安城市や豊川市等を連絡する比較的トリップ長の長い内外交通であること、併走する(都)岡崎刈谷線の交通容量の強化(車線数の増加)による交通処理量の増大等を総合的に勘案し、当該2路線の混雑区間に集中する市内外交通等の計画的な迂回・誘導を図る必要があります。また、(都)羽根町線の未都市計画決定区間(国道248号以東)を都市計画道路として整備することで交通容量の強化を図る必要があります。

：(都)伝馬新線(都)伝馬町線～日名橋線間)

：(都)奥殿線、(都)南大須鴨田線、(都)丸山線、(都)秦梨線

**都市計画道路の見直し(変更・廃止)を検討**

市街地及び東部丘陵地内の都市計画道路未整備路線・区間において、将来交通需要が40百台/日を下回る路線・区間が存在するとともに、これら路線の機能を代替する現道が存在する路線・区間も見受けられ、交通処理の視点からは都市計画決定を継続する必要性が低くなっています。

これらより、周辺道路網や市街地への影響、他事業関連との整合性等を踏まえた上で、都市計画道路の見直し(変更・廃止)を検討する必要があります。

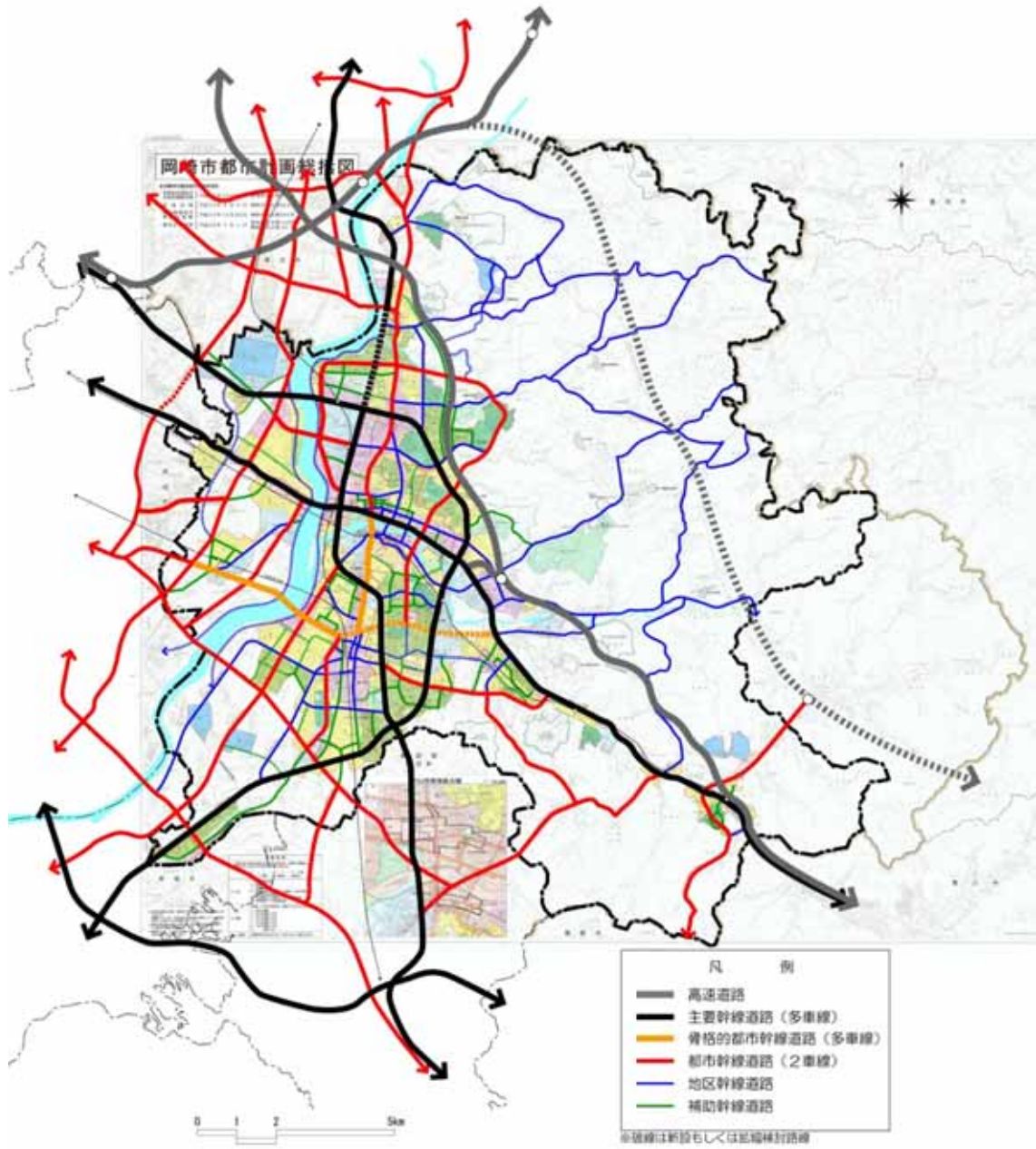
## 将来都市計画道路網案の作成

本市の各都市計画道路に求められる機能を段階構成別に以下に整理するとともに、次頁に将来道路網案を示します。

表4-1 路線別機能の整理

将来道路網図 対応路線記号	路線機能	該当する路線	
主要幹線道路	A	愛知県においては、名古屋市を中心とする広域的な放射軸であり、岡崎市の東西軸として機能する路線	国道1号
	B	岡崎市の南北軸として機能し、岡崎市都心地区と豊田市都心地区を結ぶ路線	国道248号((都)蒲郡岐阜線)
	C	国道1号のバイパス機能を有し、岡崎市都心地区の北側外郭を形成する路線	(都)名古屋岡崎線
	D	岡崎市の市街地の南側外郭を形成し、西尾市及び衣浦港を結ぶ路線	(都)衣浦岡崎線
骨格的都市幹線道路	E	国道1号を補完し、岡崎市と衣浦東部地域(安城市、刈谷市等)を連絡する路線	(都)岡崎刈谷線((都)豊田西尾線~国道1号間)
	F	国道248号を補完し、都心地区内の拠点間(東岡崎駅周辺地区と岡崎駅周辺地区)を連絡する路線	(都)岡崎駅平戸橋線(国道1号~(都)岡崎刈谷線間)
都市幹線道路	G	<放射道路(東西路線)> 主要幹線道路及び骨格的都市幹線道路を補完し、主に岡崎市と隣接都市間(豊田市、安城市等)を流動する市内外交通需要に対応する路線 都心地区等拠点アクセス需要や矢作川断面の交通需要に対処する路線	(都)岡崎三好線、(都)日名橋線(国道248号以西)、(都)本郷知立線、(都)岡崎刈谷線((都)豊田西尾線以西)、(都)安城幸田線、(都)安城蒲郡線、(都)美合線(国道248号~国道1号間)、(都)生平幸田線等
	H	<放射道路(南北路線)> 国道248号を補完し、主に岡崎市と隣接都市間(豊田市、西尾市等)を流動する市内外交通需要に対応する路線 岡崎市都心地区内の拠点相互(康生・本町地区、東岡崎駅周辺地区、岡崎駅周辺地区)を連絡し、一体的市街地形成を誘導する路線	(都)岡崎駅平戸橋線(国道1号以北)、(都)岡崎豊田線、(都)豊田安城線、(都)豊田西尾線、(都)矢作桜井線、(都)岡崎一色線(国道248号以南)、(都)福岡線、国道473号((都)本宿檜山線)、(都)蒲郡本宿線等
	I	<環状路線> 岡崎市市街地の外郭を形成するとともに、放射道路相互を連絡することで特定路線に発生集中する交通を計画的に迂回・分散する機能を有する路線	(都)岡崎環状線
地区幹線道路	J	岡崎市内の各地区と最寄りの鉄道駅や主要施設等を連絡し、住宅地、商業地及び工業地の各地区の軸線として機能する路線	(都)井田町線、(都)明代橋線、(都)伝馬町線、(都)羽根町線、(都)井内新村線、(都)和田線、(都)柱町線、中山間地域の現道等
線補助幹線道路	K	市街地内において、上位道路への円滑な自動車交通処理機能の確保及び地区内における自転車・歩行者交通の安全に配慮した路線	(都)真伝線、(都)上地町線、(都)上地柱線、(都)緑丘線、未都市計画道路の実力現道等

圖4-1 将来道路網案





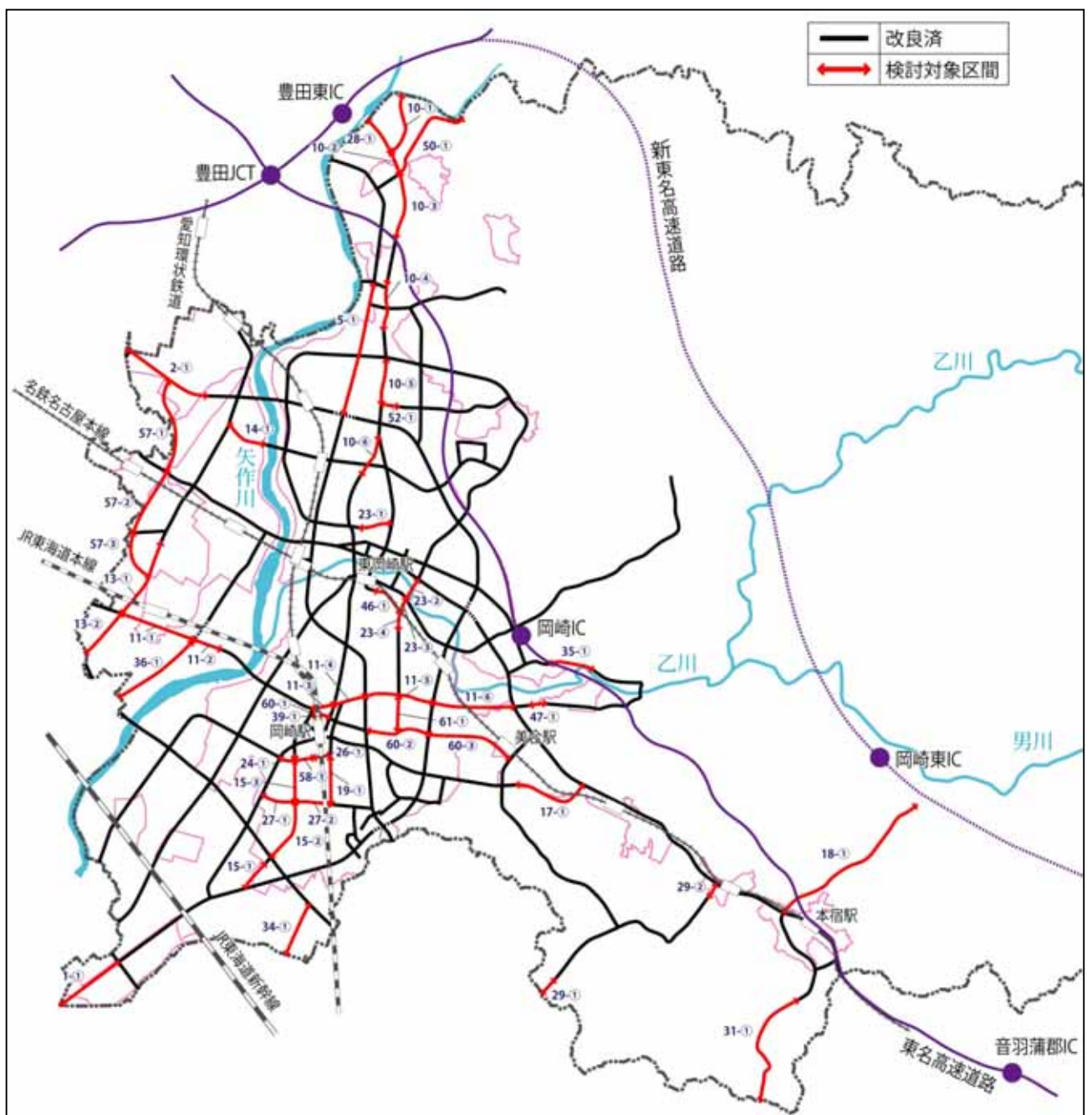
## 都市計画道路整備プログラム(案)の作成

### 1) 検討対象区間の設定

都市計画道路整備プログラム(案)作成における検討対象区間は、現行都市計画道路のうち概成済及び未整備の路線を基本としますが、将来都市計画道路網案の作成において幹線道路としての機能や位置づけを行った新規路線についても追加するものとします。また、これら路線を都市計画道路等が交差する区間で区分し、区間毎に評価・検討を行います。

なお、事業中区間や交差点部等における短区間(立体交差点を含む)のものは、他事業や交差道路等の整備時期に整合する必要があるため、今回実施する検討対象区間から除外するものとします。

図 5-1 検討対象区間





### 3) 道路整備優先順位の設定の考え方

道路整備優先順位の設定の考え方

「岡崎市都市計画道路網再編調査業務 (H26.3)」において、今後の道路整備等として、

1. 安全・安心な道路交通環境の確保
2. 渋滞の解消・緩和に資する道路整備と交通需要マネジメントの展開
3. 都市内・都市間の連携・交流を支援する都市計画道路ネットワークの形成

の3つの視点で課題が抽出されています。

今年度は、この課題抽出の視点を踏まえ、以下の考え方で都市計画道路の整備優先順位設定を行うものとしします。

#### 【 都市計画道路の整備優先順位設定の考え方 】

- 3つの道路整備課題に基づく道路機能の評価
  - ・今後の道路整備等の課題に対応した指標を設定し、その指標に基づき道路機能の評価を行います。
- 費用便益比による定量的評価
  - ・費用便益比 ( B / C ) による定量的評価を組み込んだ総合的な評価を行います。

都市計画道路の整備優先順位の設定フロー

都市計画道路の整備優先順位設定フローを以下に示します。

図 5-3 都市計画道路の整備優先順位の設定フロー

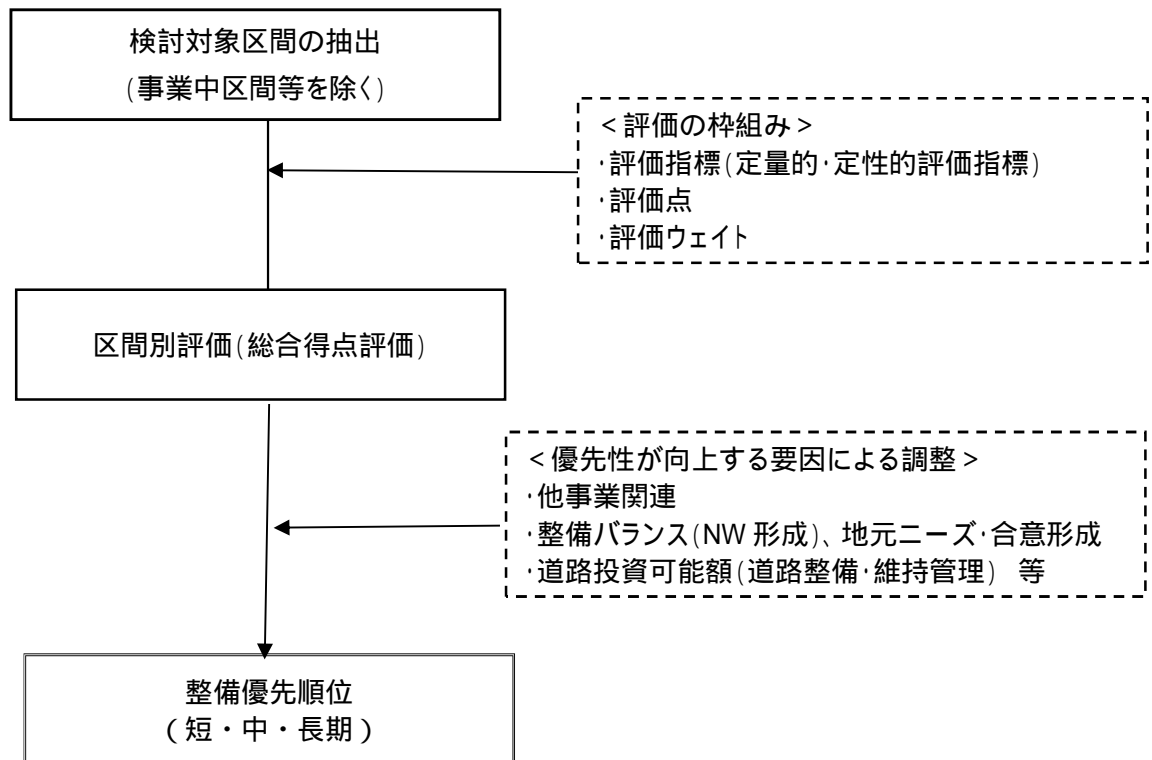


図 5-6 評価結果図 (整備優先度ランク)

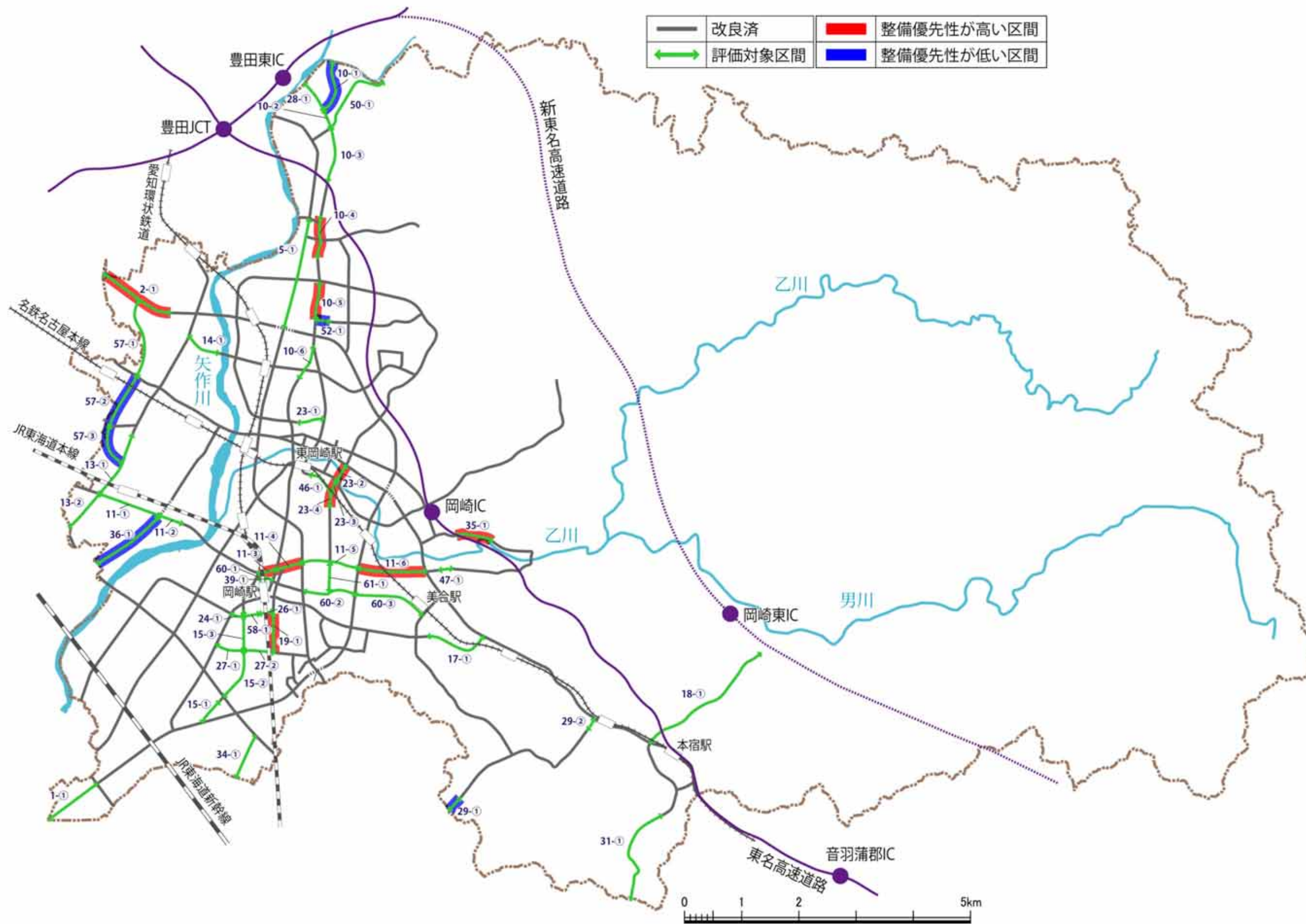


表 5-8 想定管理者区分別整備優先順位結果

想定管理者区分	No.	路線番号	路線名	分割 No.	ウェイト付 総合評価点 (50点換算)	想定管理者区 分別区間順位	事業費 (億円)
愛知県 管理 候補路線	10	3・4・24	岡崎駅平戸橋線		23	1	15.9
	11	3・4・25	岡崎刈谷線		22	2	9.2
	19	3・4・90	羽根若松線		22	2	22.2
	2	3・2・6	名古屋岡崎線		21	4	5.4
	10	3・4・24	岡崎駅平戸橋線		21	4	3.9
	11	3・4・25	岡崎刈谷線		20	6	23.9
	11	3・4・25	岡崎刈谷線		20	6	34.8
	35	3・5・63	丸山線		20	6	4.1
	17	3・4・64	美合線		19	9	27.7
	5	3・4・1	蒲郡岐阜線		18	10	62.3
	10	3・4・24	岡崎駅平戸橋線		18	10	3.6
	11	3・4・25	岡崎刈谷線		18	10	26.3
	18	3・4・66	本宿榎山線		18	10	23.2
	29	3・5・21	生平幸田線		18	10	3.5
	14	3・4・58	日名橋線		17	15	8.2
	31	3・5・29	蒲郡本宿線		17	15	13.2
	10	3・4・24	岡崎駅平戸橋線		16	17	11.2
	11	3・4・25	岡崎刈谷線		16	17	15.4
	11	3・4・25	岡崎刈谷線		16	17	3.3
	15	3・4・59	福岡線		16	17	22.5
	15	3・4・59	福岡線		16	17	11.9
	13	3・4・46	豊田西尾線		15	22	15.1
	1	3・2・2	衣浦岡崎線		13	23	14.5
	10	3・4・24	岡崎駅平戸橋線		12	24	3.7
	13	3・4・46	豊田西尾線		12	24	7.8
	50	3・6・28	奥殿線		12	24	20.9
	34	3・5・56	野場福岡線		11	27	8.8
	10	3・4・24	岡崎駅平戸橋線		8	28	8.0
	29	3・5・21	生平幸田線		6	29	2.6
	52	3・6・65	南大須鴨田線		5	30	0.7
	岡崎市 管理 候補路線	23	3・4・202	岡崎環状線		24	1
23		3・4・202	岡崎環状線		22	2	9.6
23		3・4・202	岡崎環状線		22	2	10.0
58		-	新設(柱町線延伸)		18	4	12.2
24		3・4・204	井内新村線		17	5	7.0
26		3・4・210	柱町線		17	5	14.9
46		3・5・211	東岡崎駅南線		17	5	17.3
15		3・4・59	福岡線		16	8	6.2
23		3・4・202	岡崎環状線		15	9	18.0
27		3・4・213	若松線		15	9	14.2
39		3・5・113	羽根町線		15	9	5.7
57		-	新設(矢作地区)		15	9	23.5
47		3・5・212	美合小美線		13	13	5.0
61		-	新設(岡崎環状線延伸)		13	13	22.4
27		3・4・213	若松線		12	15	25.3
28		3・4・216	岡崎豊田線		12	15	8.0
60		-	新設(羽根町線延伸)		12	15	20.1
60		-	新設(羽根町線延伸)		12	15	26.8
60		-	新設(羽根町線延伸)		11	19	3.6
36		3・5・97	矢作桜井線		10	20	13.4
57	-	新設(矢作地区)		10	20	21.9	
57	-	新設(矢作地区)		10	20	15.0	