

6 都市計画道路整備優先度の検討

1. 整備優先度の考え方

都市計画道路の見直し案を踏まえ、選択と集中により効率的・効果的な道路整備を進めていくため、今後の「整備優先度」を設定します。

整備優先度は、その路線の整備の重要性により、道路網を構成する上で重要性が最も高い路線を「短期」、「短期」に次いで重要性が高い路線を「中期」、「短期」「中期」に比べて重要ではないが、将来道路網を構成する上で必要な路線を「長期」と位置づけます。

表 6・1 整備優先度の分類

整備優先度	整備の考え方
短期	道路網を構成する上で重要性が最も高い路線であり、最優先に整備を検討します。
中期	「短期」に次いで重要性が高い路線であり、「短期」に続き整備を検討します。
長期	「短期」「中期」に比べて重要ではないが、将来道路網を構成する上で必要な路線であり、「中期」に続き整備を検討します。

2. 整備優先度評価対象路線

整備優先度の評価対象とする路線は、次に該当する路線とします。

- 未整備区間が残る都市計画道路を評価対象とする。
- 構想路線を評価対象とする。
- 整備済路線、事業中路線及び廃止候補路線は評価対象外とする。



図 6・2 評価対象のイメージ

3. 整備優先度の設定方法

1. 整備優先度の評価指標

整備優先度評価対象路線について、整備による効果を評価したうえで、整備優先度を決定します。

整備による効果を評価するための指標は、大きく次の2つとします。

(1) 交通渋滞に対する効果指標

市民意識調査において、今後力を入れてほしい施策は「渋滞解消のための道路整備」が近年連続して1位となっています(図6-3)。このことから、市民の意見を反映するために交通渋滞に対する効果を整備優先度の評価の指標とし、交通渋滞の解消に効果的な路線を評価するものとします。

(2) 基本方針に対する指標

基本方針は、長期視点にたった都市の将来像を明確にした「都市計画マスタープラン」と整合を図ったものです。このことから、都市の将来像を反映するために4つの基本方針に基づく6項目について、整備優先度の評価の指標とし、都市の将来像と合致している項目及び該当する路線を評価するものとします。

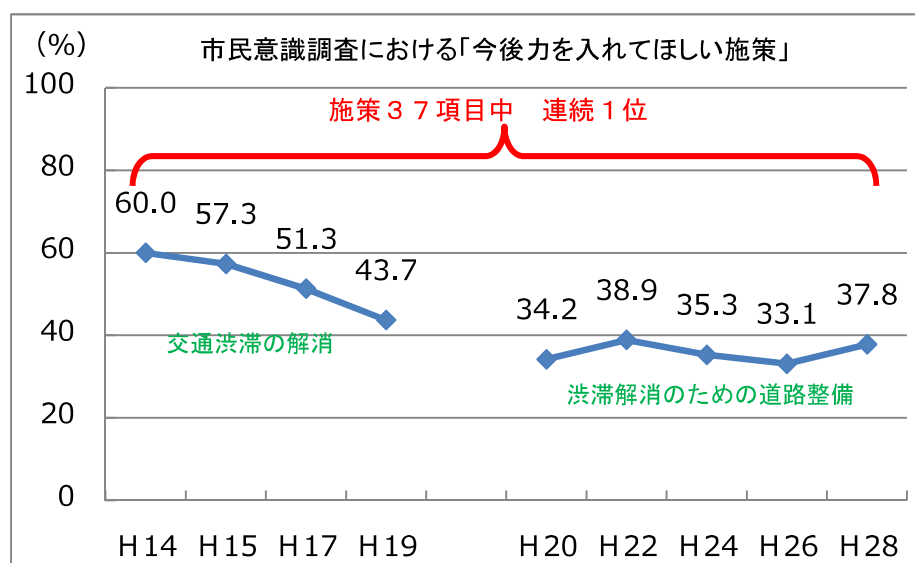


図 6-3 【参考】渋滞に関する項目の割合推移

2. 整備優先度の評価項目・配点

整備優先度の2つの評価指標について、それぞれ具体的な項目及び内容と、評価の配点を次に示します。

(1) 交通渋滞に対する効果指標【計1点】

将来交通量推計による交通配分上で、混雑度 1.5 以上の路線に対し、解消に寄与する路線。	⇒該当あり 1点
--	-------------

(2) 基本方針に対する指標【計6点】

・「中心の再生」を支援する道路づくり	
①既存の放射状道路網に加え、環状型道路網を配置することで市街地の通過交通を削減し、通学や通勤時の歩行者・自転車を優先した環境にやさしい安心・安全な道路づくりを進めます。	⇒該当あり 1点
②多治見駅北地区において公共交通のアクセス強化に向けた道路整備を進め、駅南地区に集中する自動車交通の分散化を図ります。	⇒該当あり 1点
・他都市との連携を強化する道路づくり	
①東濃西部都市間連絡道路の一部暫定供用開始により、市街地南部から東海環状自動車道土岐南多治見インターチェンジへのアクセスが改善されました。引き続き、東濃3市のネットワーク機能を強化するための道路整備を促進します。	⇒該当あり 1点
・公共交通との連携を強化する道路づくり	
①内環状道路から多治見駅にアクセスする道路の整備により、公共交通の運行しやすい環境を整えます。	⇒該当あり 1点
・都市内交通の円滑な移動を支援する道路づくり	
①市街地南北方向の交通について、道路の交通容量を拡大し、中心市街地での渋滞を緩和するため、内環状道路未整備区間((仮称)平和太平線)の整備促進を図ります。	⇒該当あり 1点
②市街地内で散在する渋滞の緩和と交通安全性を高めるため、地域の道路を改良整備します。	⇒該当あり 1点

※1 項目で該当が重複する場合は、1点としてカウントする

3. 整備優先度の設定基準

整備優先度評価の項目該当数全7点について、該当数が多いものから優先路線として設定します。

表 6・2 整備優先度と評価点

整備優先度	評価点
短期	該当数 5 の路線
中期	該当数 4～3 の路線
長期	該当数 2～1 の路線

4. 整備優先度の設定

以上より、整備優先度の評価結果は次のとおりとなります。

	都市計画道路				標準幅員 (m)	未整備延長 (m) 【事業延長】	計画延長 (m)	交通渋滞に対する 効果指標	基本方針に対する指標										該当数	整備優先度		
									「中心の再生」を支援する道路づくり			公共交通との連携を強化する道路づくり		都市内交通の円滑な移動を支援する道路づくり			他都市との連携を強化する道路づくり					
	①		②	①					①	②		①										
	内環状の形成	歩行者・自転車の安全確保	多治見駅へのアクセス強化	内環状から多治見駅へのアクセス道路の整備					内環状道路未整備区間の整備促進	市街地南北方向の道路交通容量拡大	渋滞の緩和(産業を支援する道路網の強化)	渋滞の緩和(ネットワークの連続性の確保)	広域交通拠点から市内拠点へのアクセス確保	隣接都市との連絡強化								
評価対象路線（区間）	3	3	2	国道248号線多治見バイパス	大藪町	25.0	480	8200							○				○	2	長期	
	3	4	3	金岡市之倉線	大畑町2～市之倉町5	16.0	2,800	6,500							○				○	2	長期	
	3	4	4	上山平和線	山下町～平和町8	16.0	2,130	3,060		○	◇				○			○		3	中期	
	3	5	5	本町美坂線	本町6～生田町3	12.0	830	830							○					1	長期	
	3	4	6	豊岡弁天線	栄町2～本町4	16.0	680	1,280			○									2	長期	
					宮前町2～弁天町2		280				○							2	長期			
	3	4	7	音羽小名田線	虎溪山町2～小名田町1	16.0	1,760	4,730							○					1	長期	
	3	4	8	前畑根本線	前畑町4～根本町5	16.0	3,810	3,810							○					1	長期	
					栄町1～前畑町4		970	970			○		○				3	中期				
	3	4	9	本町2丁目線	栄町3～本町2	16.0	240	240			○		○							2	長期	
	3	5	11	多治見下石線	生田町1～東町4	12.0	1,470	2,000									○			1	長期	
					東町4～下沢町3		480								○			1	長期			
	3	6	14	京町滝呂線	滝呂町15～滝呂町14	8.0	360	2,860							○					1	長期	
	3	6	15	明和松坂線	高根町4～松坂町2	11.0	1,580	2,230							○					1	長期	
	3	5	16	広小路美坂線	広小路3～山下町	12.0	450	450			○		○							2	長期	
					山下町～美坂町7		1,150	1,150					○				1	長期				
	3	5	22	滝呂団地線	滝呂町9	12.0	300	1,820									○			1	長期	
	3	4	24	宝赤坂線	宝町9～赤坂町1	18.0	400	400			○				○					2	長期	
	3	5	25	宝光ヶ丘線	宝町11～光ヶ丘2	12.0	100	300			○									1	長期	
	3	3	27	東濃西部都市間連絡道路(4車線化)	東町4	28.0	350	350										○		1	長期	
	3	4	28	音羽小田線	音羽町1～宮前町2	18.0	872	1,260	○		○	○	○							4	中期	
	3	5	30	笠原南北線	笠原町	14.0	1,240	1,860									○			1	長期	
	3	5	31	笠原環状線	笠原町	11.0	2,610	2,610									○			1	長期	
	構想路線				(仮称)平和太平線				○	○	◇				○			○		○	5	短期
	構想路線				(仮称)白山豊岡線				○		○	○	○					○			5	短期
	構想路線				(仮称)東濃西部都市間連絡道路(延伸)				○									○	○	3	中期	
整備済路線	1	3	1	東海環状自動車道		10.75×2	0	1,970														
	3	3	1	国道19号線		23.0	0	7,920														
	3	4	10	明和小名田線		20.0	0	2,630														
	3	6	12	本町生田線		11.0	0	1,120														
	3	6	13	多治見大畑線		8.0	0	2,100														
	3	4	17	音羽明和線		16.0	0	2,250														
	3	6	18	本町宮前線		11.0	0	570														
	3	4	23	東町線		17.0	0	2,270														
	3	5	29	錦本町線		15.0	0	730														
	8	7	2	平和滝呂線		4.0	0	4,030														
事業中路線（区間）	3	3	2	国道248号線多治見バイパス	金岡町4～光ヶ丘1	25.0	220	-														
					北丘町5～大藪町		3,100															
	3	4	7	音羽小名田線	小名田町1～小名田町2	16.0	280	-														
	3	5	20	高根小名田線	旭ヶ丘10～小名田町1	13.0	1,280	1640														
	3	5	21	市之倉線	市之倉町13～市之倉町3	12.0	3,840	3840														
路線止区間（候補）	3	5	5	本町美坂線	生田町3～美坂町8	12.0	1,130	1,130														
	3	5	20	高根小名田線	高根町～旭ヶ丘10	13.0	2,860	2,860														

※ 1つの項目(色付範囲)に○が2箇所ついた場合、片方を◇で表示している。

※表中の評価は、未整備区間を対象にしているため、P51 の評価と異なる

整備優先度ごとの該当路線の一覧は次のとおりとなります。

表 6・3 整備優先度と該当路線

整備優先度	該当路線
短期	構想路線 (仮称) 平和太平線 構想路線 (仮称) 白山豊岡線
中期 (未整備延長)	3・4・4 上山平和線 (山下町～平和町 8) L=2,130m 3・4・8 前畑根本線 (栄町 1～前畑町 4) L= 970m 3・4・28 音羽小田線 (音羽町 1～宮前町 2) L= 872m 構想路線 (仮称) 東濃西部都市間連絡道路 (延伸)
長期 (未整備延長)	3・3・2 国道 248 号線多治見バイパス (大藪町) L= 480m 3・4・3 岡岡市之倉線 (大畑町 2～市之倉町 5) L=2,800m 3・5・5 本町美坂線 (本町 6～生田町 3) L= 830m 3・4・6 豊岡弁天線 (栄町 2～本町 4、宮前町 2～弁天町 2) L= 960m 3・4・7 音羽小名田線 (虎溪山町 2～小名田町 1) L=1,760m 3・4・8 前畑根本線 (前畑町 4～根本町 5) L=3,810m 3・4・9 本町 2 丁目線 (栄町 3～本町 2) L= 240m 3・5・11 多治見下石線 (生田町 1～東町 4、東町 4～下沢町 3) L=1,950m 3・6・14 京町滝呂線 (滝呂町 15～滝呂町 14) L= 360m 3・6・15 明和松坂線 (高根町 4～松坂町 2) L=1,580m 3・5・16 広小路美坂 (広小路 3～山下町、山下町～美坂町 7) L=1,600m 3・5・22 滝呂団地線 (滝呂町 9) L= 300m 3・4・24 宝赤坂線 (宝町 9～赤坂町 1) L= 400m 3・5・25 宝光ヶ丘線 (宝町 11～光ヶ丘 2) L= 100m 3・3・27 東濃西部都市間連絡道路 (東町 4) L= 350m 3・5・30 笠原南北線 (笠原町) L=1,240m 3・5・31 笠原環状線 (笠原町) L=2,610m

※整備優先度はあくまで目安であり、長期路線であっても緊急性を有する事業の場合は優先的に整備を行う等、整備優先度によらない場合がある。



※破線は構想路線であり、ルートは未定です。

図 6-4 整備優先度図（平成 28 年 4 月 1 日現在）

5. 第7次多治見市総合計画による位置づけ

第7次多治見市総合計画において、（仮称）平和太平線は最優先整備路線として位置付けられています。

施策 道路整備

交通アクセスに優れたまちの利点をいかすために、快適な道路環境を目指し、国・県・関係団体と連携して対策を実施します。

基本計画事業

快適に移動できるよう、効果的な道路網整備を進めるため、多治見都市計画道路網構想を見直します	都市政策課
（仮称）平和太平線の早期整備に向け、県と連携・調整するとともに、負担金などのための基金を計画的に積み立てます	都市政策課
渋滞を緩和し、交通の安全性を高めるため、高根小名田線など地域の道路を改良整備します	道路河川課
東濃3市のネットワーク機能を強化するとともに市街地の渋滞を緩和するため、東濃西部都市間連絡道路など国・県と連携し道路整備を進めます	道路河川課
道路や橋などの効率的な管理計画に基づいた維持・修繕を実施します	道路河川課
道路・河川の美化清掃や道路状況の見守りなどを行う市民ボランティアの活動を支援します	道路河川課

（第7次多治見市総合計画）

6. 期待される整備効果（短期）

短期路線の整備により、市内南北方向の交通容量が増大し、市内の主要な交通渋滞は概ね解消される効果が期待できます。

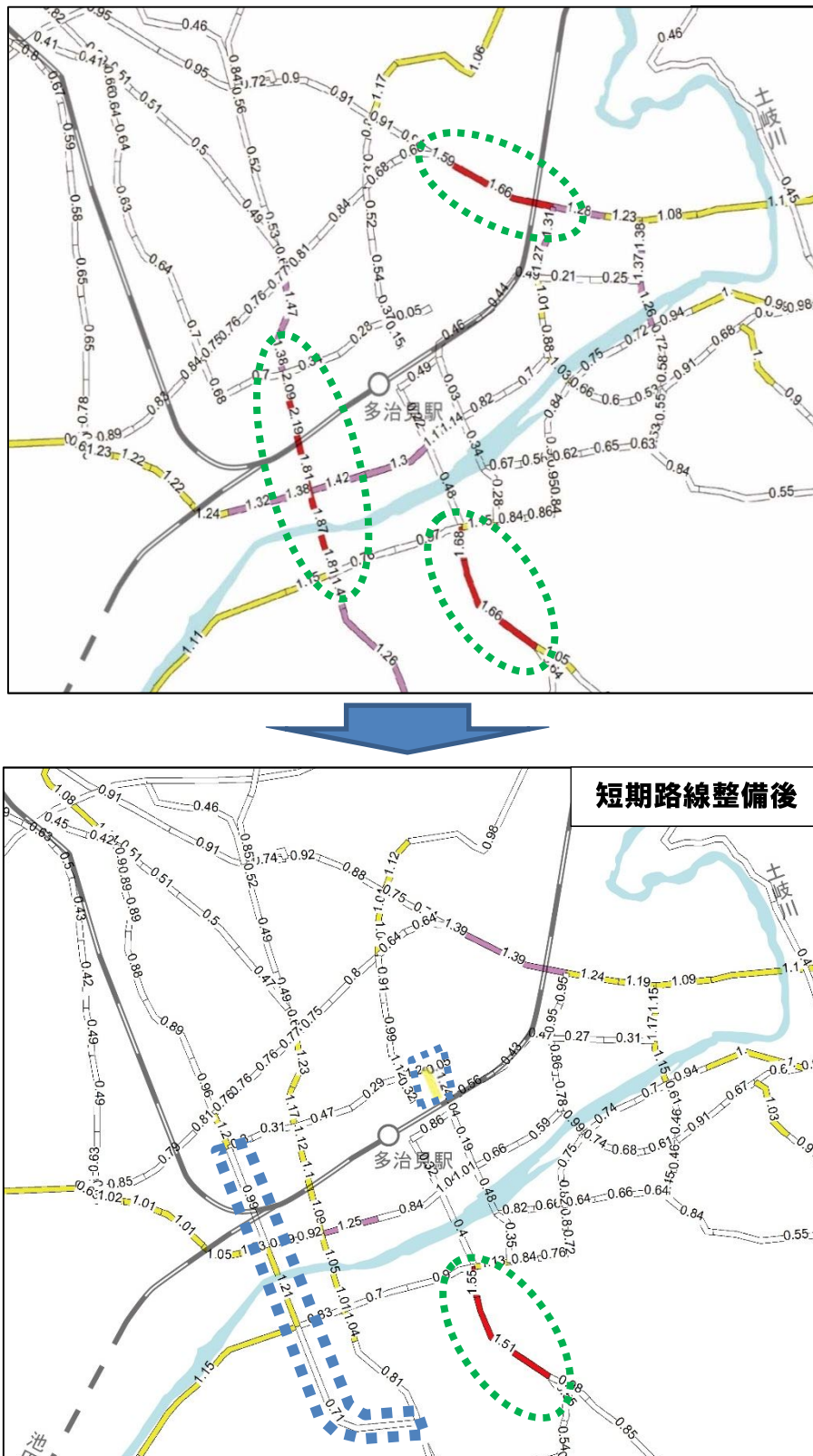


図 6・5 短期路線整備前後の混雑度の変化