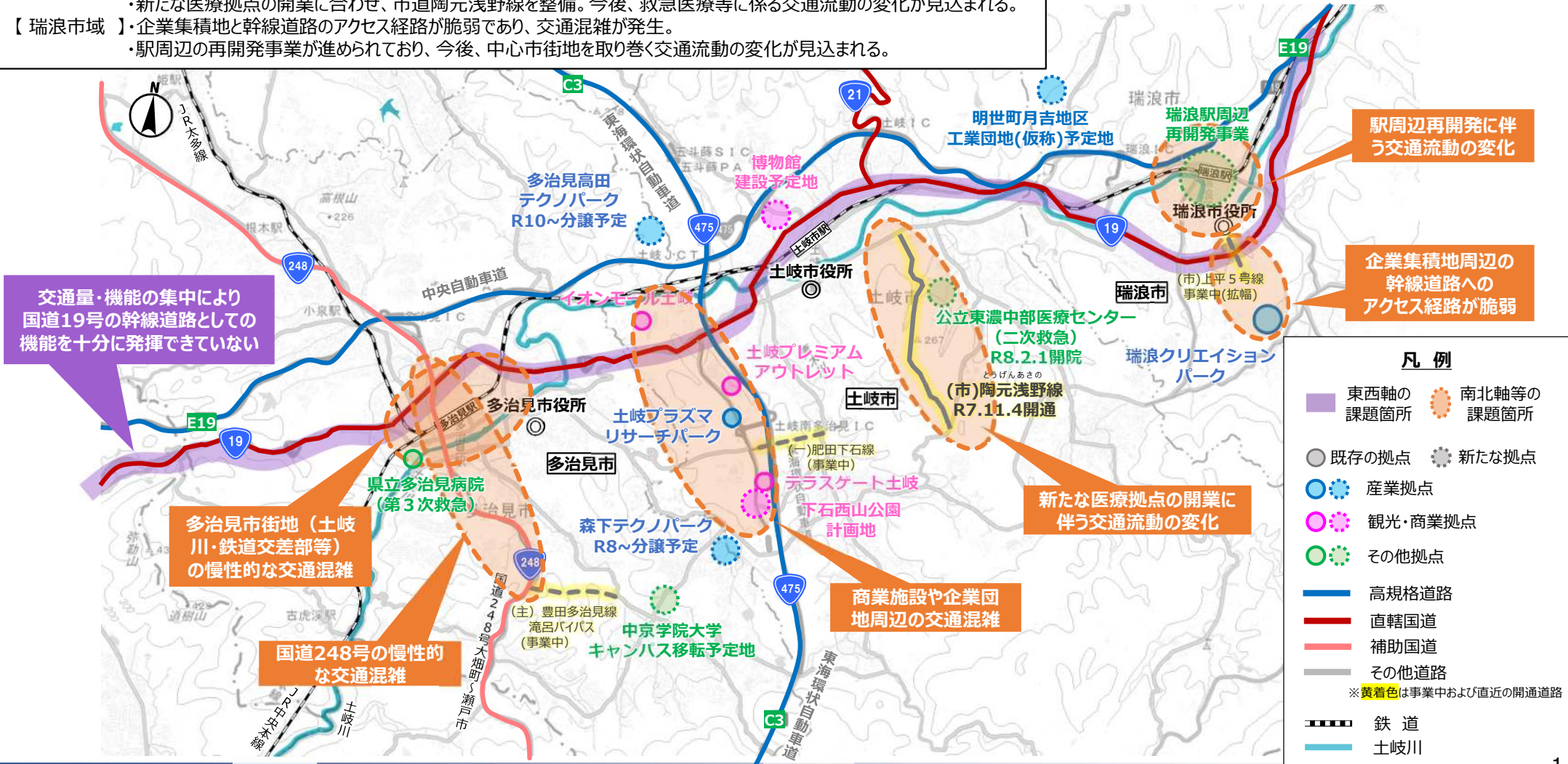


東濃西部地域の今後の道路ネットワークに関する検討の方向性

- 国道19号は、中央自動車道とともに東濃西部地域の東西方向を結ぶ幹線道路としての役割を担っている。しかし、広域交通のみならず中短距離交通の利用も多く、慢性的な速度低下が発生しており、本来の幹線機能を十分に発揮できていない。このため、**東西軸の機能強化に向けた対策の検討が必要**である。
- また、国道19号における交通課題の背景には、交通が集中しやすい施設立地の状況、南北方向道路の機能不足や接続方法の課題などがある。そのため、**東西軸の機能強化に向けた検討に加えて、今後の拠点整備などのまちづくりの観点や、顕在化している南北方向の道路交通の課題を踏まえ、面的な道路・交通のあり方についてもあわせて検討する必要がある。**

- ＜各市域における南北方向の道路交通課題＞
- 【多治見市域】・南北の主要な幹線道路である国道248号や、土岐川・鉄道横断部等、市街地全体で慢性的な交通混雑が発生。
 - 【土岐市域】・商業施設や企業団地が集積するエリアで交通混雑が発生。周辺では今後も新たな拠点整備が進められる計画。
 - ・新たな医療拠点の開業に合わせ、市道陶元浅野線を整備。今後、救急医療等に係る交通流動の変化が見込まれる。
 - 【瑞浪市域】・企業集積地と幹線道路のアクセス経路が脆弱であり、交通混雑が発生。
 - ・駅周辺の再開発事業が進められており、今後、中心市街地を取り巻く交通流動の変化が見込まれる。

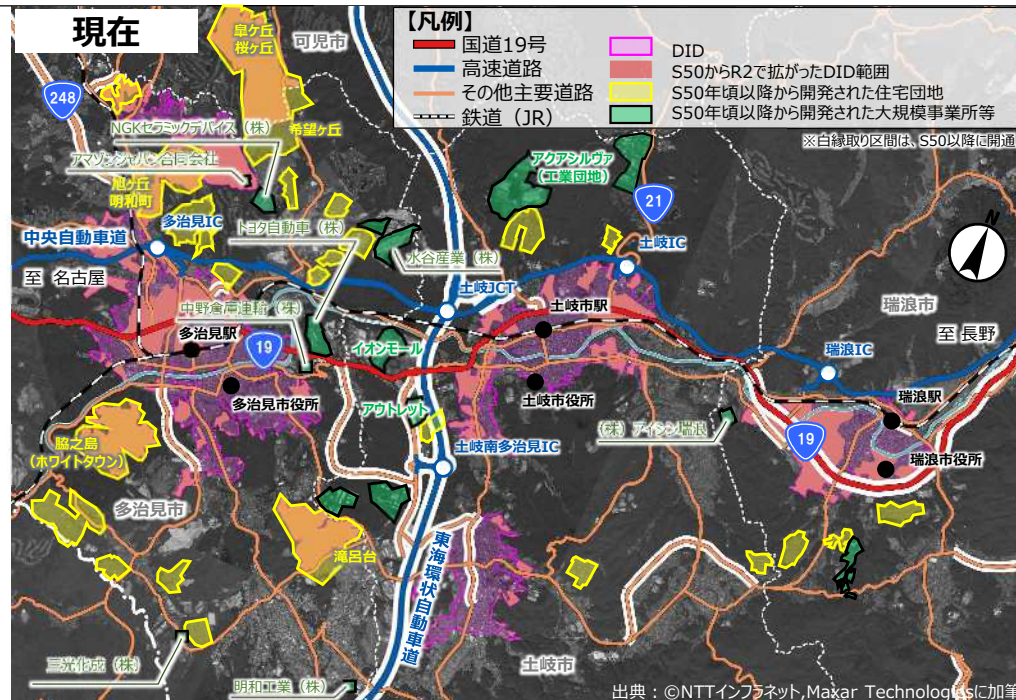
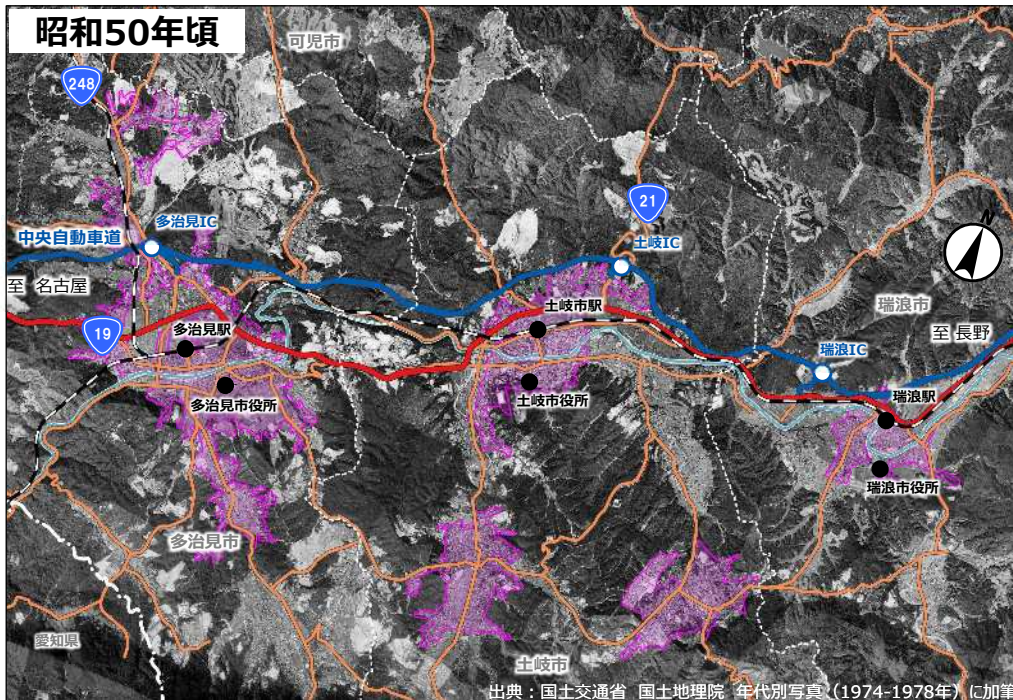


(参考) 東濃西部地域の地域概況

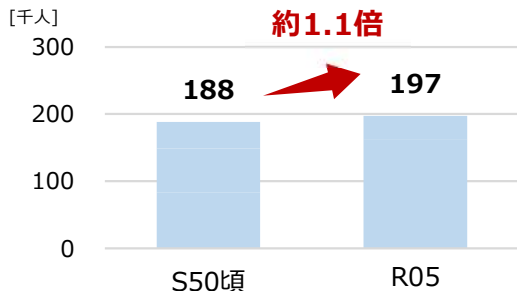
■ 東濃西部地域の成り立ち

- 東濃西部地域は、中央部の土岐川沿いに緩やかに丘陵部が広がり、中央自動車道、国道19号、JR中央本線を中心に市街地を形成。
- 多治見バイパスが4車線化された昭和50年頃と比較すると、多治見市では、郊外に住宅地が開発され、**人口が増加**。また、国道19号沿線において、**大規模商業施設等が立地しており、国道19号沿線が地域の経済活動の中心**となっている。
- 昭和50年頃以降、**面開発は南北方向に広がってきている一方、新たな道路NW整備は東海環状自動車道とその関連道路を除いて限定的**である。

■ 地域の発展経緯

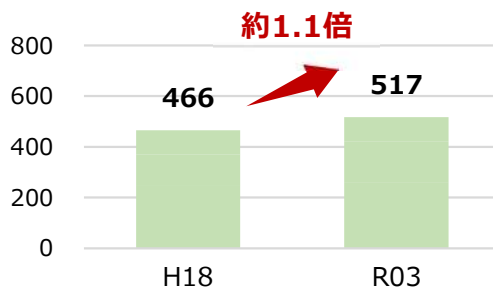


【人口推移】

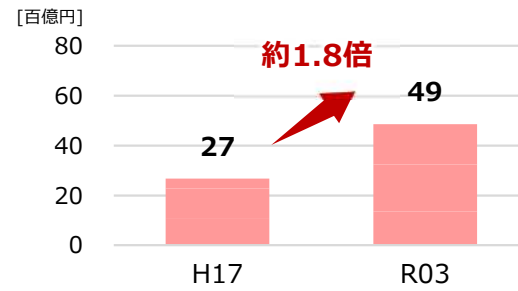


※出典 【人口】S50頃：自治体統計データ[多治見市：S52.12、土岐市：S55.10、瑞浪市：S55.4]、R5：自治体HP[多治見市：R5.10、土岐市：R5.9、瑞浪市：R5.10]、【事業所数】H18：事業所・企業統計調査[H18]、R3：経済センサス[R3]、【製造品出荷額等】H17：工業統計[H17]、R3：経済構造実態調査[2022]

【事業所数の推移】 ※事業者規模：30人以上



【製造品出荷額等の推移】

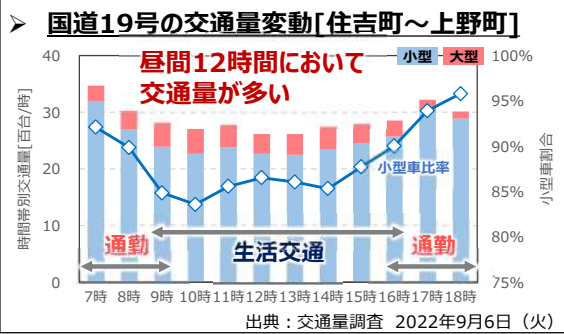
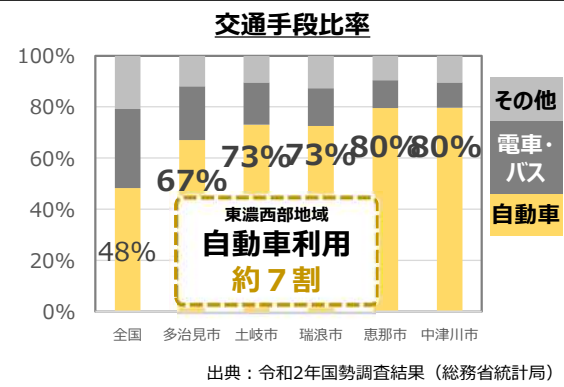
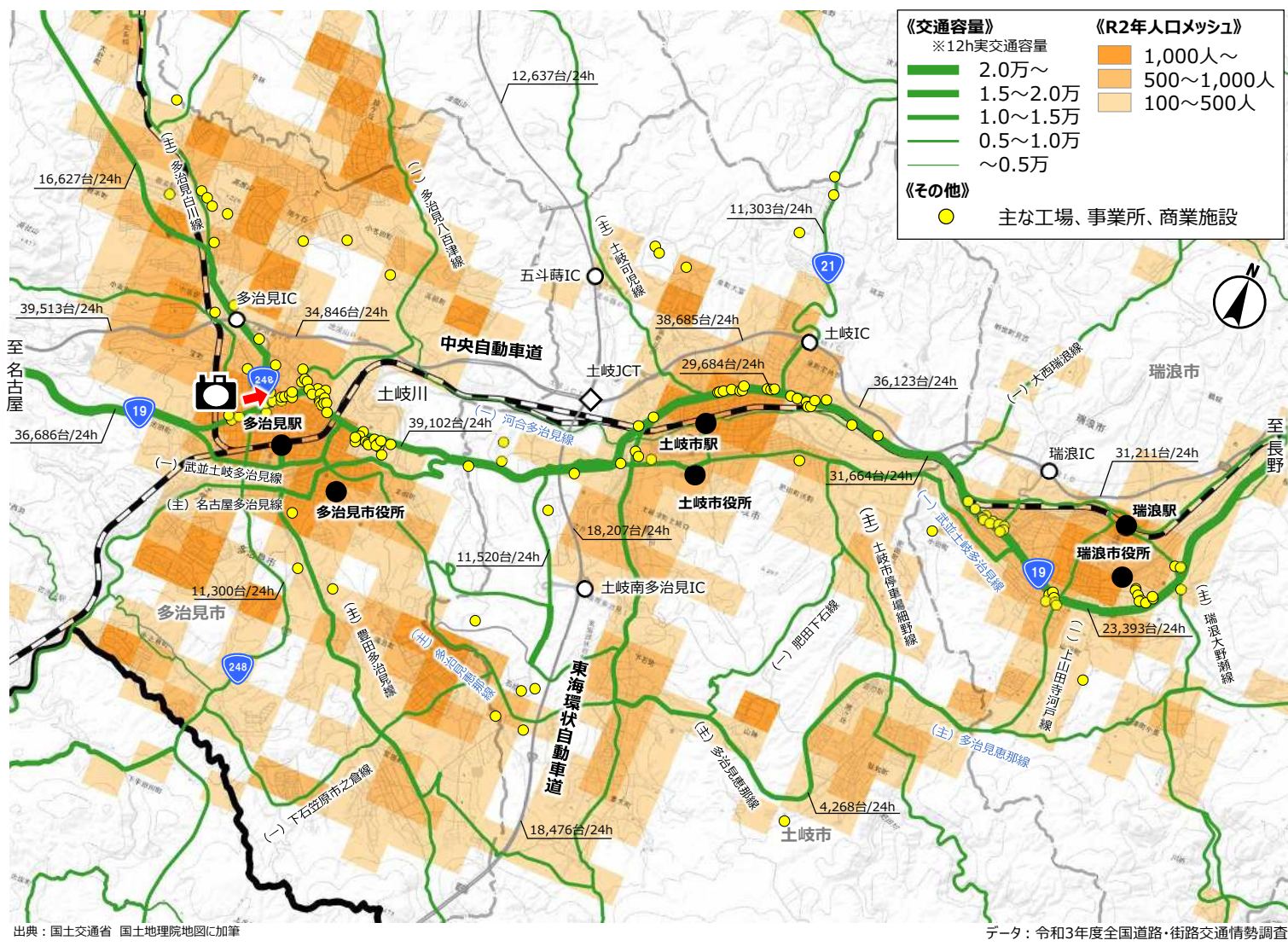


(参考) 東濃西部地域の地域概況

東濃西部地域の人口分布・施設立地状況

- 東濃西部地域は、多治見・土岐・瑞浪の3つの市街地から南北に伸びる路線に沿って人口が分布しているが、一方商業施設や事業所は国道19号沿線に集中している。
- また、当該地域の交通手段は全国と比較して自動車に依存している傾向があり、通勤交通に加えて生活交通も多く存在。

東濃西部地域の人口分布・施設立地状況

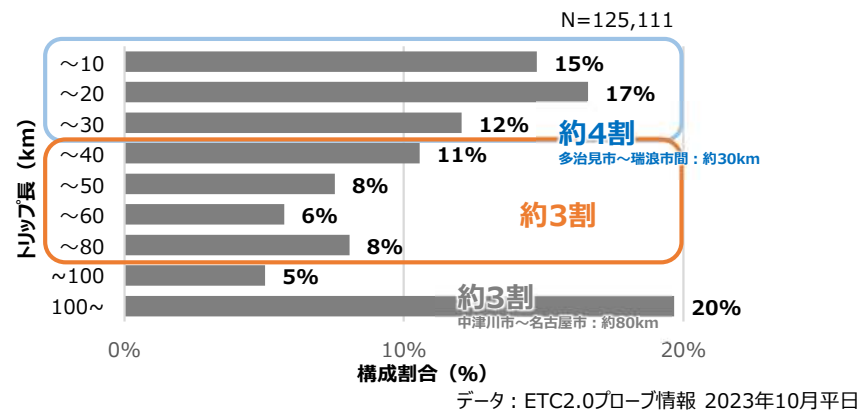


(参考) 東濃西部地域の交通概況と交通課題

東濃西部地域の人口分布・施設立地状況

- 国道19号を利用する交通は、30km未満の短トリップ約4割、30～80kmの中トリップが約3割、80km以上の長トリップが約3割と、様々なトリップ長の交通が概ね均等に分布している。
- この傾向は、国道19号に地域交通と通過交通が混在していることに起因しており、並行路線との適切な機能分担が図られていない。
- なお、国道19号を利用する東濃西部地域の内々交通の割合は、H6年時点に比べ増加傾向にある。

国道19号のトリップ構成割合



国道19号を利用する交通のOD



・内々交通			・通過交通		
順位	OD	割合	順位	OD	割合
1位	土岐市 ⇄ 春日井市	9.4%	1位	中津川市 ⇄ 名古屋市	5.0%
2位	土岐市 ⇄ 名古屋市	7.3%	2位	中津川市 ⇄ 春日井市	3.7%
3位	瑞浪市 ⇄ 春日井市	6.4%	3位	恵那市 ⇄ 春日井市	3.5%
4位	多治見市 ⇄ 恵那市	5.6%	3位	恵那市 ⇄ 名古屋市	3.5%
5位	瑞浪市 ⇄ 名古屋市	5.6%	5位	中津川市 ⇄ 小牧市	2.1%

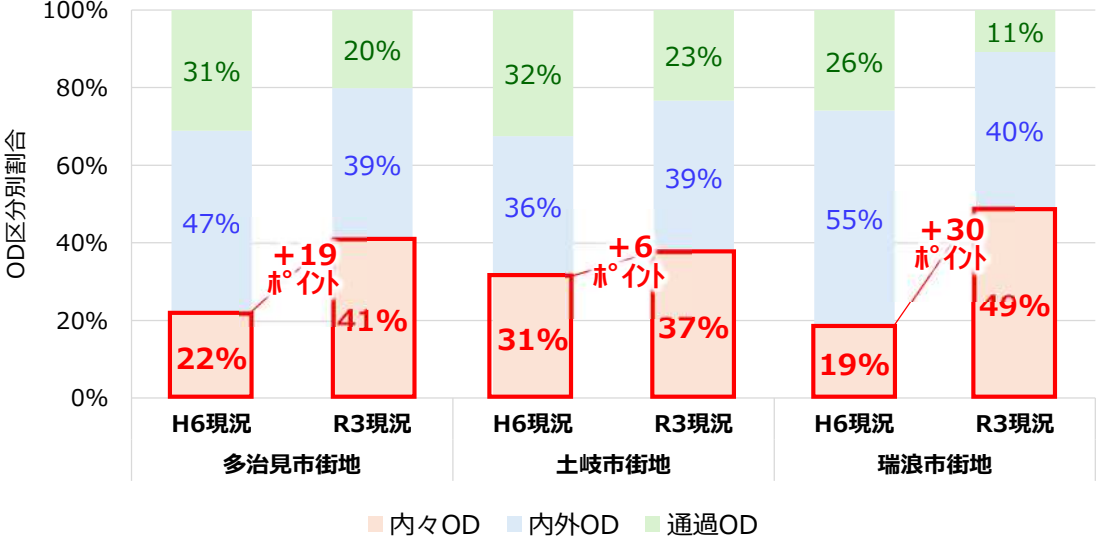
・内々交通			・通過交通		
順位	OD	割合	順位	OD	割合
1位	土岐市 ⇄ 春日井市	9.4%	1位	中津川市 ⇄ 名古屋市	5.0%
2位	土岐市 ⇄ 名古屋市	7.3%	2位	中津川市 ⇄ 春日井市	3.7%
3位	瑞浪市 ⇄ 春日井市	6.4%	3位	恵那市 ⇄ 春日井市	3.5%
4位	多治見市 ⇄ 恵那市	5.6%	3位	恵那市 ⇄ 名古屋市	3.5%
5位	瑞浪市 ⇄ 名古屋市	5.6%	5位	中津川市 ⇄ 小牧市	2.1%

データ：ETC2.0プローブ情報 2023年10月平日

OD内訳の経年変化



東濃西部地域におけるOD内訳は、内々ODの割合が経年的に増加傾向



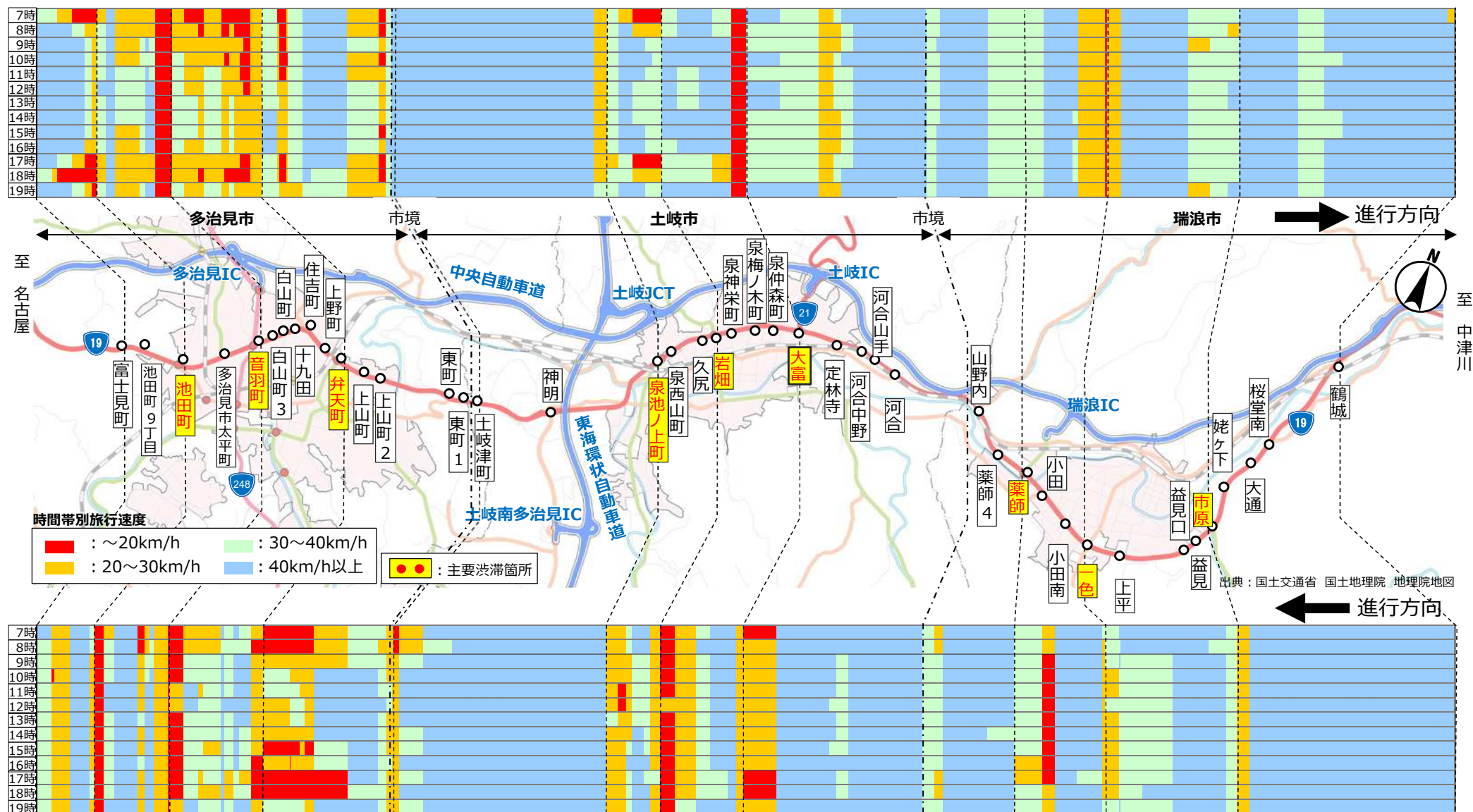
※多治見市・土岐市・瑞浪市内のゾーンを東濃西部地域として、内々OD、通過OD、内外ODを集計
データ：H11センサスペース配分モデル(H6現況OD)による配分結果、H27センサスペース配分モデル(R3現況OD)による配分結果
(「センサスペース」とは、全国道路・街路交通情勢調査を基準として構築した交通量配分モデルを指す)

(参考) 東濃西部地域の交通概況と交通課題

■ 国道19号の速度低下発生状況

- 多治見市内では、信号連担と従道路側への信号青時間の割付のため、国道19号本線で慢性的な速度低下が発生している。
- 多治見市外では、土岐市でピーク時間帯にやや混雑が発生している。

■ 国道19号 時間帯別速度状況

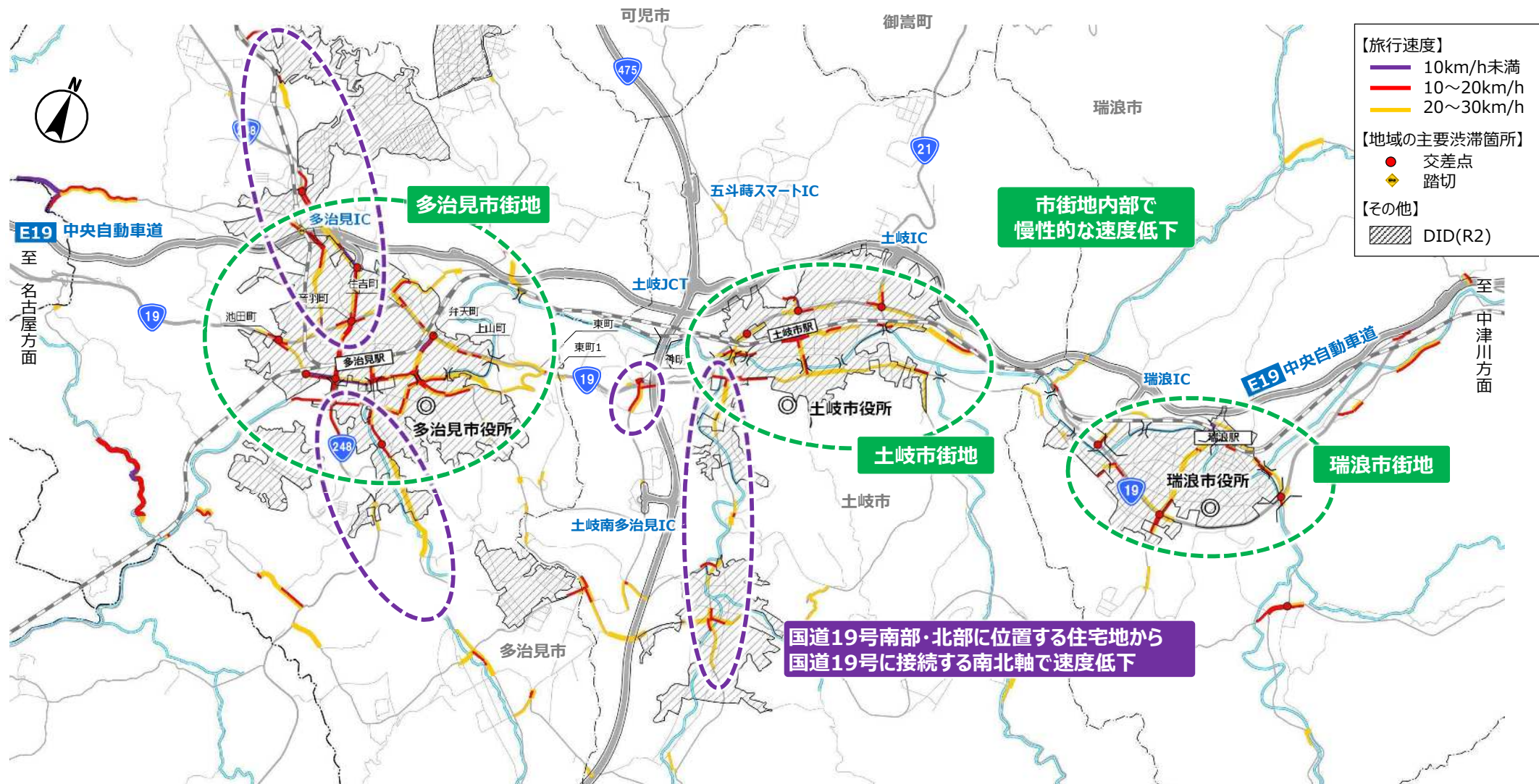


(参考) 東濃西部地域の交通概況と交通課題

■ 東濃西部地域の速度低下発生状況

○ 国道19号や接続する南北軸に加え、市街地内部でも慢性的な速度低下が発生している。

■ 東濃西部地域の市街地における速度状況



【出典】：国土交通省 国土地理院図を加工
データ：ETC2.0データ 2024年10月平日昼間12時間平均