

4 基本方針による評価

第2次多治見市都市計画マスタープラン(改訂版)における「道路網整備に関する基本方針」を受け、この基本方針に適合する都市計画及び構想路線を抽出し、将来道路網の配置計画案を作成します。

1. 都市計画マスタープランにおける基本方針

1. 「中心の再生」を支援する道路づくり
2. 公共交通との連携を強化する道路づくり
3. 都市内交通の円滑な移動を支援する道路づくり
4. 他都市との連携を強化する道路づくり

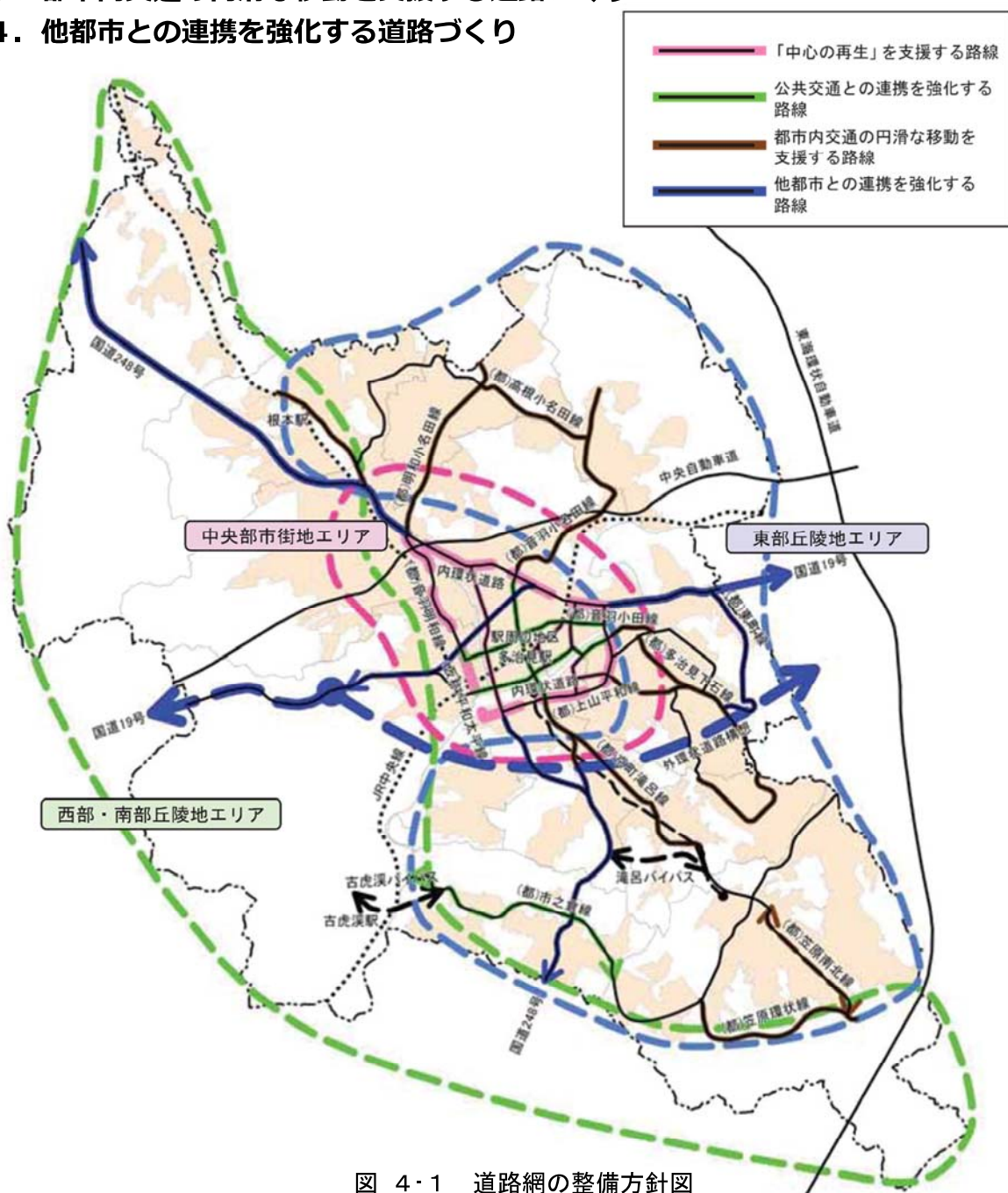


図 4・1 道路網の整備方針図

2. 道路の配置方針

1. 「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。
- 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。

【配置方針】

①-1 内環状軸の形成

内環状軸が形成されることにより、中心市街地における交通の集中を緩和することができます。

国道 19 号線、国道 248 号線多治見バイパス、上山平和線、音羽明和線、（仮称）平和太平洋線

①-2 歩行者・自転車の安全確保

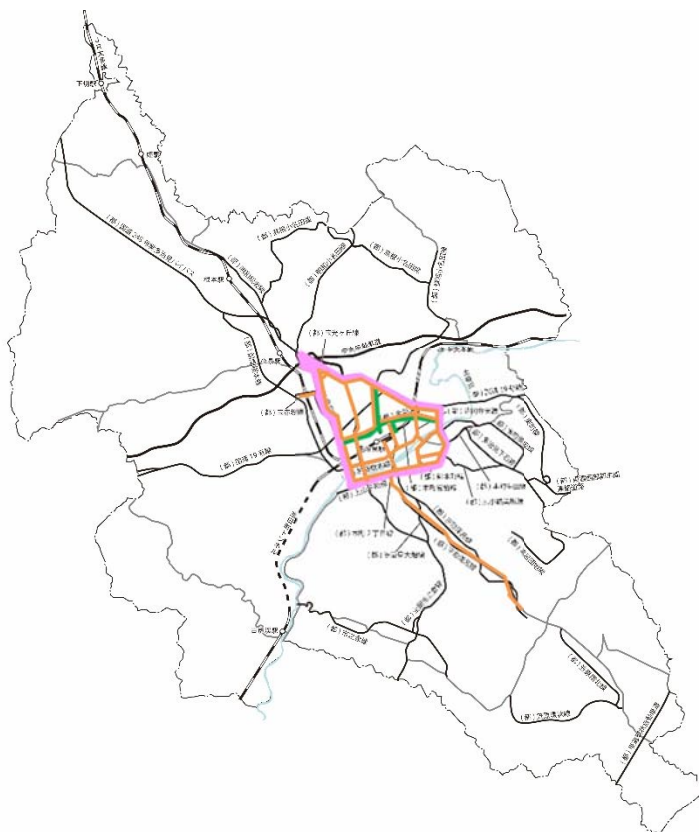
内環状道路内の中心市街地及びその外縁部の平地において、歩行者・自転車の安全性を高めることにより、快適な交通環境を創出することができます。

国道 19 号線、国道 248 号線多治見バイパス、金岡市之倉線、上山平和線、豊岡弁天線、音羽小名田線、前畑根本線、本町 2 丁目線、本町生田線、多治見大畑線、広小路美坂線、音羽明和線、本町宮前線、宝赤坂線、宝光ヶ丘線、音羽小田線、錦本町線、平和滝呂線、（仮称）白山豊岡線

② 多治見駅へのアクセス強化

多治見駅北地区において、内環状軸と多治見駅の連絡を確保することにより、多治見駅へのアクセス利便性を高めることができます。

音羽小名田線、音羽明和線、音羽小田線、（仮称）白山豊岡線



2. 公共交通との連携を強化する道路づくり

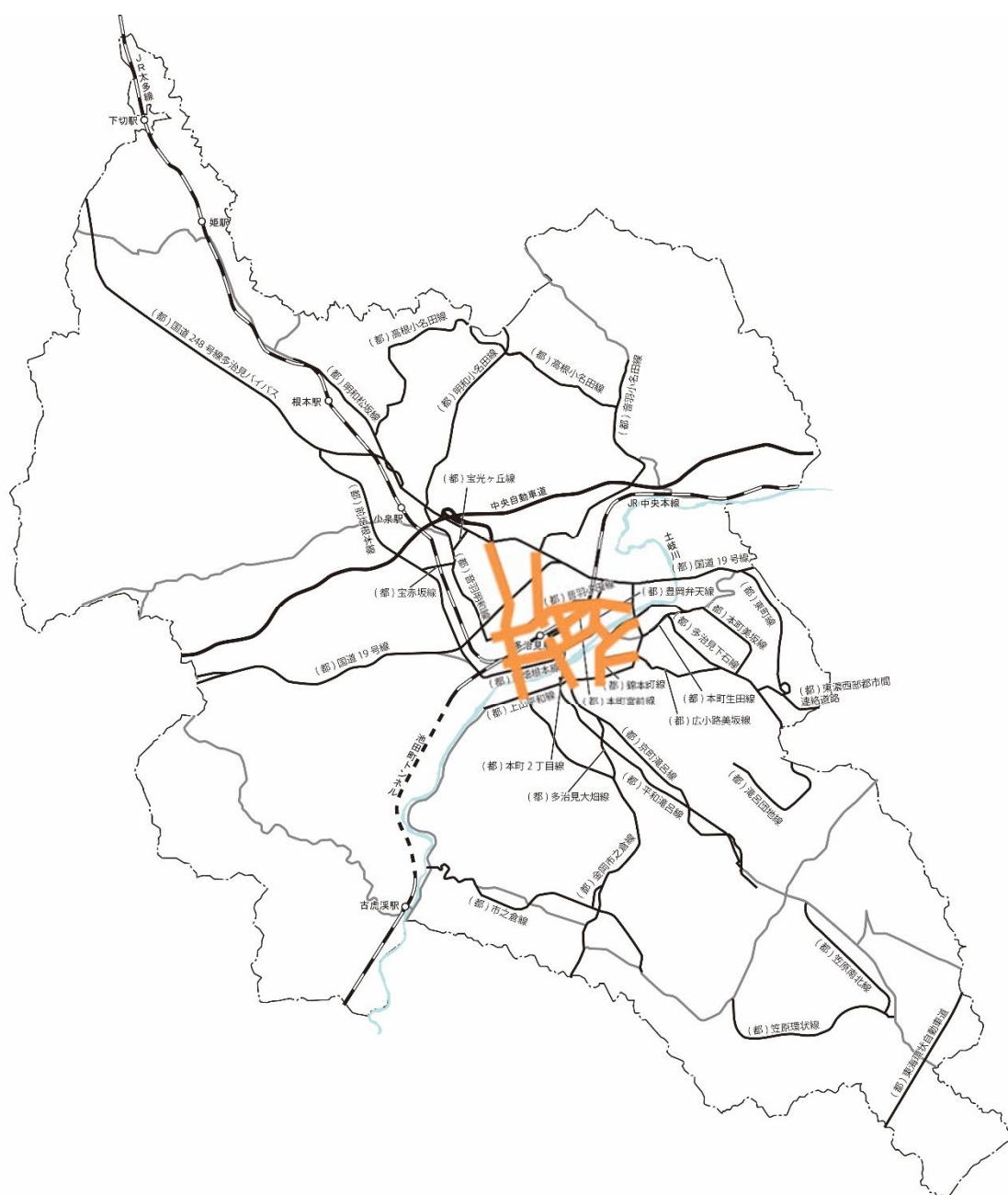
①内環状道路から多治見駅にアクセスする道路の整備により、公共交通の運行しやすい環境を整えます。

【配置方針】

① 内環状道路から多治見駅へのアクセス道路の整備

内環状道路及び中心市街地の都市計画道路を活用することにより、内環状道路から多治見駅にアクセスするバスネットワークの再編が可能になります。

金岡市之倉線、豊岡弁天線、音羽小名田線、前畑根本線、本町 2 丁目線、本町生田線、多治見大畑線、広小路美坂線、音羽明和線、本町宮前線、音羽小田線、錦本町線、（仮称）白山豊岡線



3. 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)平和太平洋線)の整備促進を図ります。

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。

【配置方針】

①-1 内環状道路未整備区間の整備促進

内環状道路未整備区間の整備をすることにより、中心市街地の渋滞を緩和することができます。

(仮称) 平和太平洋線、上山平和線

①-2 市街地南北方向の道路交通容量拡大

内環状道路より放射される道路網の強化により、交通需要が多い南北方向の移動を円滑化することができます。

国道 19 号線、国道 248 号線多治見バイパス、金岡市之倉線、本町美坂線（本町 6～生田町 3）、音羽小名田線、前畑根本線、本町生田線、多治見大畑線、京町滝呂線、明和松坂線、広小路美坂線、宝赤坂線

②-1 渋滞の緩和（産業を支援する道路網の強化）

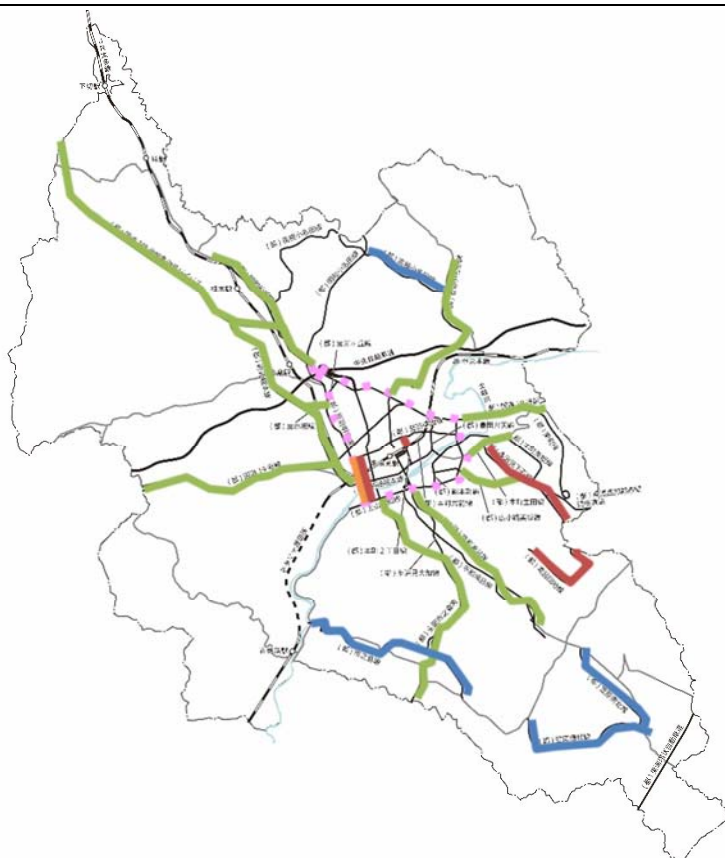
工場や物流施設へのアクセス道路整備により、産業交通の円滑な処理が可能になります。

高根小名田線（旭ヶ丘 10～小名田町）、市之倉線、笠原南北線、笠原環状線

②-2 渋滞の緩和（ネットワークの連続性の確保）

道路の連続性を確保することにより、交通の円滑化を図ることができます。

上山平和線、多治見下石線、滝呂団地線、(仮称) 平和太平洋線、(仮称) 白山豊岡線
(仮称) 東濃西部都市間連絡道路(延伸)



4. 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。

【配置方針】

①-1 広域交通拠点から市内拠点へのアクセス確保

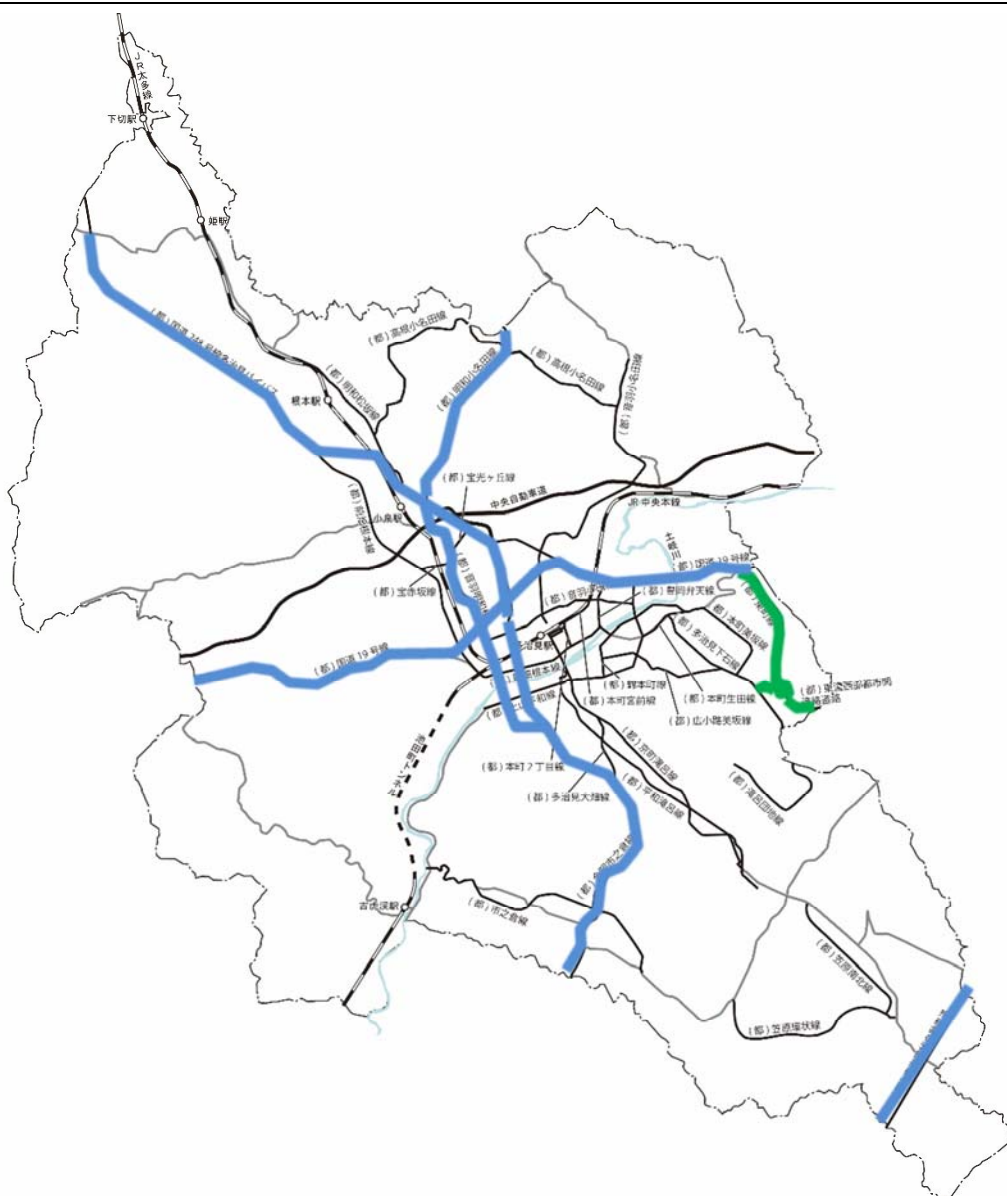
中央自動車道や東海環状自動車道などの広域交通網と直結することにより、他都市から市内拠点へのアクセスが確保できます。

東町線、東濃西部都市間連絡道路、（仮称）東濃西部都市間連絡道路(延伸)

①-2 隣接都市との連絡強化

隣接都市との交通網を直結し、交通容量を確保することにより、隣接都市との連絡強化が可能になります。

東海環状自動車道、国道19号線、国道248号線多治見バイパス、岡岡市之倉線、明和小名田線、音羽明和線、（仮称）平和太平洋線



3. 基本方針による評価

各都市計画道路について、道路網整備に関する基本方針に照らし合わせた評価結果は次のとおりとなります。

整備済路線

都市計画道路				標準幅員 (m)	計画延長 (m)	改良済延長 (m)	改良率	告示 (当初)	基本方針											該当数
									「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	
番号		種別		状況																
1	3	1	東海環状自動車道		整備済	10.75×2	1,970	1,970	100%	H10.4.10									○	1
3	3	1	国道19号線		整備済	23.0	7,920	7,920	100%	S34.9.16	○	◇				○			○	3
3	3	2	国道248号線多治見バイパス		事業中	25.0	8,200	4,400	54%	S40.3.31	○	◇				○			○	3
3	4	3	金岡市之倉線			16.0	6,500	3,700	57%	S40.3.31		○		○		○			○	4
3	4	4	上山平和線			16.0	3,060	930	30%	S34.9.16	○	◇		○			○			3
3	5	5	本町美坂線(本町6～生田町3)			12.0	830	0	0%	S34.9.16					○					1
			本町美坂線(生田町3～美坂町8)				1,130	0	0%										0	
3	4	6	豊岡弁天線			16.0	1,280	320	25%	S34.9.16		○		○						2
3	4	7	音羽小名田線			16.0	4,730	2,690	57%	S40.3.31		○	○	○		○				4
3	4	8	前畑根本線(県病院交差点～根本町)			16.0	3,810	0	0%	S40.3.31					○					1
			前畑根本線(前畑町～県病院交差点)				970	0	0%			○		○					3	
3	4	9	本町2丁目線			16.0	240	0	0%	S34.9.16		○		○						2
3	4	10	明和小名田線		整備済	20.0	2,630	2,630	100%	S50.7.11									○	1
3	5	11	多治見下石線			12.0	2,000	50	3%	S34.9.16							○			1
3	6	12	本町生田線		整備済	11.0	1,120	1,120	100%	S34.9.16		○		○		○				3
3	6	13	多治見大畑線		整備済	8.0	2,100	2,100	100%	S14.7.5		○		○		○				3
3	6	14	京町滝呂線			8.0	2,860	2,500	87%	S43.4.20					○					1
3	6	15	明和松坂線			11.0	2,230	650	29%	S43.4.20					○					1
3	5	16	広小路美坂線			12.0	1,600	0	0%	S34.9.16		○		○		○				3
3	4	17	音羽明和線		整備済	16.0	2,250	2,250	100%	S40.3.31	○	◇	○	○					○	4
3	6	18	本町宮前線		整備済	11.0	570	570	100%	S34.9.16		○		○						2
3	5	20	高根小名田線(高根町～旭ヶ丘10)			13.0	2,860	0	0%	S50.7.11										0
			高根小名田線(旭ヶ丘10～小名田町)		事業中		1,640	360	22%						○				1	
3	5	21	市之倉線		事業中	12.0	3,840	180	5%	S60.7.12						○				1
3	5	22	滝呂団地線			12.0	1,820	1,520	84%	S60.7.15							○			1
3	4	23	東町線		整備済	17.0	2,270	2,270	100%	S60.7.15								○		1
3	4	24	宝赤坂線			18.0	400	0	0%	S63.3.29		○			○					2
3	5	25	宝光ヶ丘線			12.0	300	200	67%	S63.3.31		○								1
3	3	27	東濃西部都市間連絡道路		一部事業中	28.0	350	0	0%	H10.4.10								○		1
3	4	28	音羽小田線			18.0	1,260	388	31%	H11.4.9		○	○	○						3
3	5	29	錦本町線		整備済	15.0	730	730	100%	H14.4.9		○		○						2
3	5	30	笠原南北線			14.0	1,860	620	33%	H16.2.23							○			1
3	5	31	笠原環状線			11.0	2,610	0	0%	H16.2.23							○			1
8	7	2	平和滝呂線		整備済	4.0	4,030	4,030	100%	S57.1.8		○								1

※ 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。

4. 基本方針による評価からみた課題

道路網整備に関する基本方針に照らし合わせた評価結果から、大きく次の2つの課題が挙げられます。

(1) 基本方針に基づかない都市計画道路の必要性

基本方針に基づかない都市計画道路について、今後の位置づけの確認が必要です。

(2) 駅周辺の新たな道路の整備

第7次多治見市総合計画では、『にぎわいと活力のあるまちづくり』を政策の柱としています。にぎわい創出において、多治見駅周辺の活性化を重点にしています。「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」の観点から、駅周辺の新たな道路の整備が必要です(図 4-2)。

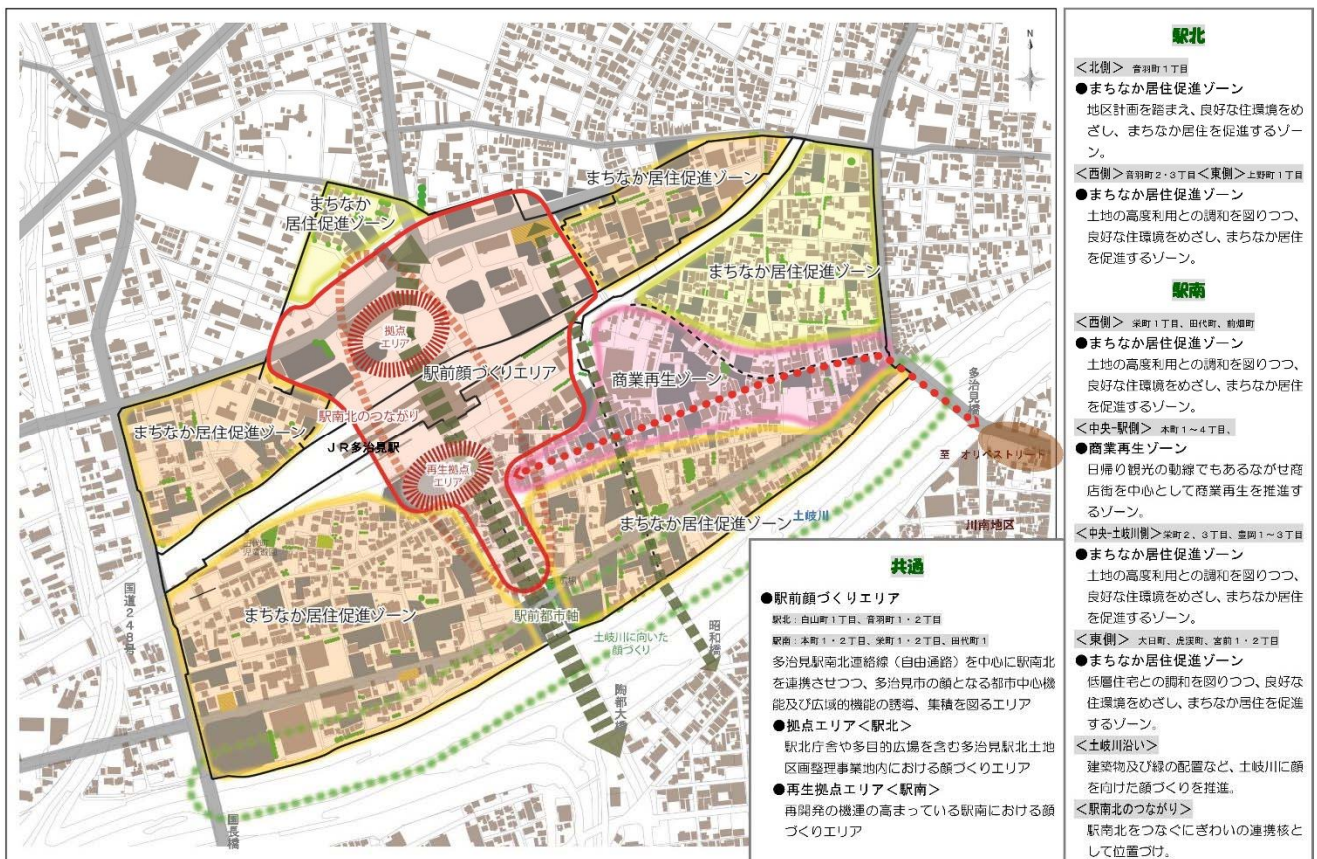


図 4-2 都市整備将来構想

(多治見駅周辺都市整備将来構想)