

多治見駅周辺都市整備将来構想

～コンパクトシティの顔づくり～

平成２７年１月

多治見市

あいさつ

「もっと！人が元気！まちが元気！多治見」の実現のためには、多治見駅を中心に、まちなかに賑わいを取り戻す必要があります。

多治見市は、昭和 40 年代から名古屋のベッドタウンとして人口が増加し、栄えてきましたが、昨今、東京や大阪の近郊と同じく、名古屋への都心回帰の流れがおきています。少子化・高齢化に加え、都心回帰による人口減少が進むと自治体の存続が困難になるとも言われています。都心回帰の動きを人口減少につなげることなく、多治見駅周辺の居住にとどめ、コンパクトシティにつなげていくことが必要です。

駅の北側は、土地区画整理事業が順調に進捗し、後は仕上げを待つばかりとなっています。駅の南側についても地権者の方々をはじめとして、地域の皆さんにまちづくりの機運が高まっており、具体的な取組みに着手していきます。

また、多治見駅は、既に橋上駅舎となっており、駅の南北を一体としてにぎわいを作り出していく条件は整っています。

市中央部市街地では、市民病院の更新、健康づくり・次世代育成関連窓口を集約した駅北庁舎の整備などにより、居住に必要な各種のサービスを提供するとともに、コミュニティバスにより、快適な移動手段の確保に努めています。

これらの取組みやテクノパークの整備による若者への働く場所の確保により、人口減少時代を乗り越えていかなければなりません。

駅南のまちづくりを成功に導いていくためには、駅の南北を一体的として捉え、駅周辺をどのようなまちにしていくのかという大きな構想を持つ必要があります。

まちづくりは、行政だけの仕事ではありません。市民の皆さん、地権者の皆さん、経済界の皆さんと一緒に、多治見駅周辺を多治見市におけるコンパクトシティの顔としてしっかり作っていきましょう。

平成 27 年 1 月

多治見市長 古 川 雅 典

目 次

第1章 都市整備将来構想の策定にあたって

1 策定の趣旨	1
2 対象区域	2

第2章 地域の位置付けと都市整備の目標

1 多治見駅周辺の位置付け	3
2 上位計画等における位置付け	3
3 多治見駅周辺における都市整備の目標	9

第3章 多治見駅周辺の現状と課題

1 多治見駅周辺の現状	10
2 多治見駅周辺の課題	21

第4章 都市整備将来構想

1 都市整備の方針	23
2 都市整備のゾーン区分	23
3 ゾーンごとの都市整備の方針	25

資料

多治見駅周辺都市整備将来構想策定委員会設置要綱	28
多治見駅周辺都市整備将来構想策定委員会委員名簿	30
多治見駅周辺都市整備将来構想策定委員会開催経過	31

別冊

都市整備の主な施策

想定される施策及び事業の例

第1章 都市整備将来構想の策定にあたって

1 策定の趣旨

多治見駅の周辺は、コンパクトシティの核となるエリアとして都市整備を進めていく必要があり、土地区画整理事業等による駅北地区の整備を進めるとともに、駅南北を繋ぐ自由通路を整備したところです。しかしながら、駅南地区においては、人口減少等による商店街の賑わい喪失、老朽木造家屋や狭隘道路の問題など、商業機能、居住環境及び交通環境の各側面において、解決すべき課題があり、引き続き取り組みが必要な状況です。

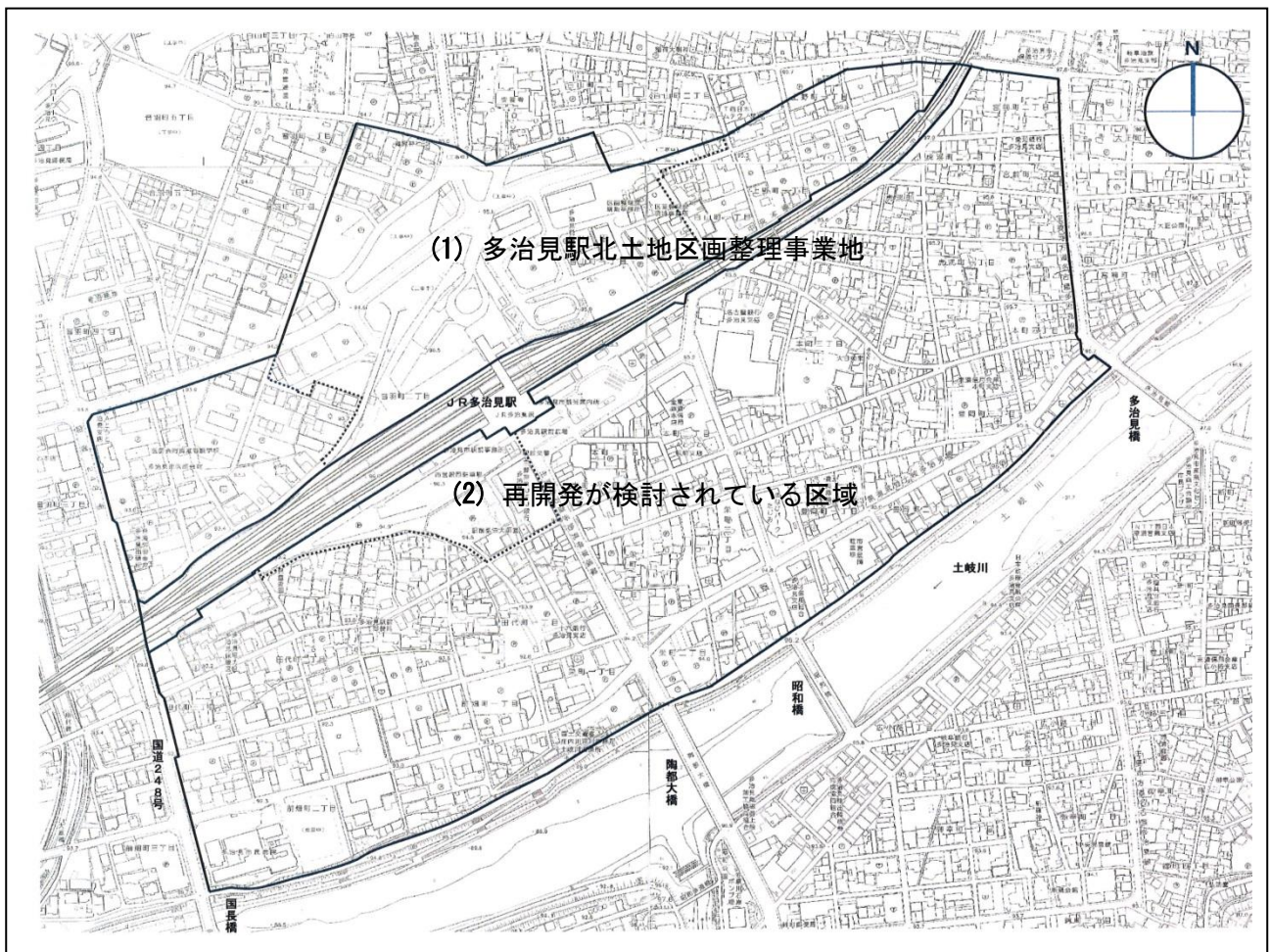
多治見駅周辺での交流によるにぎわいの創出を目的とし、中心市街地としての機能の維持・向上を軸に、商業・サービス機能の維持・向上、安全で快適な交通環境・生活環境の形成、防災・減災機能の向上を視野に入れた都市整備の将来構想を策定するものです。

2 対象区域

本構想で定める都市整備の対象区域は、次の図に定めるとおり（約 66.6ha）とします。

区域の設定にあたっては、多治見駅南北の一体的な都市整備を推進するため、駅北と駅南の両方を含むものとした。

駅北については、多治見駅北土地区画事業の区域を北端とし、西側については区域としての一体性を考慮し国道 248 号までとしました。駅南については、再開発の機運が高まっている区域を中心とし、土岐川を南端としました。東側については、川南のオリベストリートへの動線としても期待されるながせ商店街を含め、主要地方道名古屋多治見線までとしました。



第2章 地域の位置付けと都市整備の目標

1 多治見駅周辺の位置付け

多治見市は、土岐市、瑞浪市、恵那市、中津川市とともに東濃圏域を形成しており、圏域においては、各市間の連携を強固とし、都市計画道路の整備など共通の目的・課題に対して協力することが期待されています。

また、多治見市は、土岐市、瑞浪市とともに東濃西部地域を形成しており、古くから陶磁器の生産地として栄え、この地域の中心都市として発展してきました。近年では、東海環状自動車道（東回りルート）が開通したことで、「人・もの・情報」の交流が促進し、特に三河方面へのアクセスが容易となったことで、潜在的な開発可能性の高まりが期待されています。

また、名古屋市のベッドタウンとしての側面もあり、中部圏の中核的都市群の一つとして、瀬戸市、春日井市、犬山市、小牧市など近隣の市町村との経済・産業を含めた機能補完や連携を一層深めていくことが望まれます。

これらの東濃地域の玄関口としての本市の広域的な役割も踏まえ、まちの顔となる多治見駅周辺の都市整備を進めていく必要があります。

2 上記計画等における位置付け

本構想は、既存の上位計画等との整合を図りながら、多治見駅周辺における固有の課題や、既存計画の策定後に醸成されつつある再開発の機運などを踏まえて策定する必要があります。

(1) まちづくりに係る基本的計画

市の政策を定める最上位の計画である総合計画では、政策分野を「教育・文化」、「産業・経済」、「都市基盤」、「生活環境」、「保健・医療・福祉」の5分野としており、「都市基盤」はまちづくり柱の一つとして位置付けられています。

総合計画では、各政策分野における具体的な事業を施策Ⅰ、施策Ⅱの2段階で体系化しており、多治見駅周辺については、政策分野「都市基盤」において、施策Ⅰ「土地利用」、施策Ⅱ「駅周辺への都市機能の集約を図り、にぎわいを創出します」と整理し、コンパクトシティの顔として整備していくこととしています。このような位置付けを受け、駅南地区の市街地整備の支援など5点の事業を掲げているところです。

また、都市計画に関する基本的な方針である都市計画マスタープランでは、「人にやさしく、活力あるまち」を都市計画の理念とし、集約・再生型都市計画（コンパクトシティの形成）を進めていくこととしています。都市計画マスタープランでは、盆地地形に密接に関係して形成されてきた市街地の特性やまちづくりに関する共通の課題を抱える地区を一体的に捉え、「中央部市街地エリア」、「東部丘陵地エリア」、「西部・南部丘陵地エリア」の3つのエリアに区分しています。「中央部市街地エリア」については、「中心市街地の再生と活性化」をまちづくり重点施策として掲げ、駅北地区の市街地開発事業との一体性のもと、JR多治見駅北地区の都市機能の向上と、駅南・川南地区の再生・活性化に向けた具体策を展開し、駅周辺地区における都市拠点性を高めることとしています。

まちづくりの目標

<第6次多治見市総合計画（改訂版）>

めざすまちの将来像
もっと！『人が元気！まちが元気！多治見』

- ①たがいに支えあう : あらゆる活動主体の力を結集し、将来の世代を育み、互いに助けあい、支えあっていくこと
- ②じまのできる : 自分の生まれ育ったまち、暮らしていくまちを誇りに思い、住み続けられること
- ③みりよくあふれる : 他のまちから働く場所や子育ての環境を求めて、多治見に住みたいと思えること



<多治見市都市計画マスタープラン>

都市計画の理念
『人にやさしく、活力あるまち』
集約・再生型都市計画
＜コンパクトシティ＞

快適さと効率性を追求する
まちづくり

低炭素社会をめざした
まちづくり

次世代への継承をめざした
まちづくり

中央部市街地エリア

まちづくり重点施策

まちづくりのテーマ
『多くの人が集い楽しむまちづくり』

中心市街地の再生と活性化

■第6次多治見市総合計画（改訂版）

（平成23年12月19日議決（改訂）、平成20年3月28日議決（策定））

＜都市基盤＞の主な施策	
土地利用	・計画的な市街地形成と地域の個性を活かした土地利用の誘導 ・土地区画整理事業を行い宅地利用を促進 ・駅周辺への都市機能の集約化を図りにぎわいを創出
都市景観	・美しい風景づくり
居住環境	・住み良い住まいづくりの促進、安全・安心な住環境整備 ・災害対策体制や防災・減災基盤を整備
交通政策	・快適に移動できる道路交通網の整備 ・計画的な道路の維持・修繕 ・「人」にやさしい交通対策 ・利便性の高い公共交通の確保

■第2次多治見市都市計画マスタープラン（平成22年11月30日告示）

中央部市街地エリア

鉄道南部の旧市街地から、鉄道北部の国道沿い周辺地区を軸に広がる市街地
（市街化区域）を主体とするエリア

まちづくりのテーマ：『多くの人が集い楽しむまちづくり』

- ◆集約型の都市構造（コンパクトシティ）の核となるエリアをめざしたまちづくりを展開する。
- ◆中心市街地の再生・活性化を軸に、商業・サービス、公共・公益施設を効果的に配置するとともに、安全で快適な交通環境・生活環境を形成する。

○駅周辺地区で中心都市としての拠点性を発揮させていく

○水と緑があふれるまちなみで高気温化に対処していく

○土岐川周辺地区を快適な商業・居住地空間として再生させていく

○虎渓山地区の恵まれた市街地環境と自然環境をより高めていく

○中心市街地の外郭を形成する内環状道路を完成させる

○誰でも安全で快適に移動できる交通手段と環境を整備していく

(2) その他の関連計画

さらに、これらのまちづくりに係る基本的な計画のほか関連する計画として、環境側面において多治見市先導的都市環境形成計画、道路整備に関し多治見都市計画道路網構想、交通政策において多治見市総合交通戦略があります。

多治見市先導的都市環境形成計画においては、中心地区の再生における人と地球にやさしい持続可能なまちづくりの実現を基本理念とし、4つの基本方針のもとに、交通結節点機能の強化や多治見駅北土地地区画整理事業の推進などの環境配慮施策（案）を整理しています。

多治見都市計画道路網構想においては、まちづくりの観点からの道路整備を基本的考え方の1つとして据え、5つの基本方針を掲げています。基本方針の1つである「中心の再生」を支援する道路づくりにおいては、中心市街地へ流入する通過交通を排除するとともに、多治見駅へのアクセス改善、さらには歩行者・自転車を優先した道路環境の整備を進めることとしています。

多治見市総合交通戦略においては、地域をつなぎ、集約・再生型のまちを支える都市交通の実現を戦略の理念として掲げ、3つのビジョンを掲げています。ビジョンの1つであるまちの賑わいを創出する支援する交通環境においては、中心市街地内に便利で快適に移動できる交通環境を整えることで、まちの再生、賑わいの創出を目指すとし、集約拠点の整備や駅前ロータリーの整備を具体的な対応策として掲げています。

■多治見市先導的都市環境形成計画（平成22年3月策定）

平成19年8月16日には、国内観測史上最高気温となる40.9度を記録し、「日本一暑いまち多治見」をキーワードとした高気温対策などの都市計画の実現に向けて取り組んでいます。

環境配慮方針

基本理念 中心地区の再生における人と地球にやさしい持続可能なまちづくりの実現

基本方針① 人と公共交通を優先した交通環境整備

基本方針② 再生可能エネルギー等の活用によるCO2排出抑制

基本方針③ みどりの保全・創出と風の道によるヒートアイランド現象の緩和

基本方針④ 安心して暮らし続けられる生活環境の確保

拠点整備方針図



■多治見都市計画道路網構想（平成 22 年 3 月策定）

これからの道路整備の基本的考え方

- ◆ 現実的かつ効率的な道路整備
- ◆ まちづくりの観点からの道路整備

都市計画道路の計画策定に関する基本方針

- 「中心の再生」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
- 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
- ネットワークの連続性の確保

■多治見市総合交通戦略（平成 26 年 4 月 1 日告示）

戦略の理念

地域をつなぎ、集約・再生型のまちを支える都市交通の実現

ビジョン 1. 自家用車に頼らなくても移動できる公共交通体系

各輸送手段の役割を明確にし、快適で利便性の高い公共交通体系を構築することで、自家用車に頼らなくても移動できる交通環境を目指します。

ビジョン 2. まちの賑わい創出を支援する交通環境

中心市街地内に便利で快適に移動できる交通環境を整えることで、まちの再生、賑わいの創出を目指します。

ビジョン 3. だれもが安全・快適に移動できる交通環境

高齢者や障がい者、そして来訪者などを含め、だれもが安全に、徒歩や自転車、公共交通などにより快適に移動できる交通環境を目指します。

3 多治見駅周辺における都市整備の目標

多治見駅周辺の位置付けや上位計画等における位置付けを踏まえ、都市整備の目標を次のように整理します。

(1) 東濃を代表する多治見市の玄関

東濃の中心都市としての機能や観光客の宿泊・レセプション等に対応する駅前サービス（おもてなし）を提供するまち

(2) 活気に満ちた多治見市の中心

魅力のある店舗が集積し、市民や地元企業などが集い、文化・交流活動によるにぎわいの生まれるまち

(3) 歩いて楽しい魅力のあるまち

駅前の景観や通りの街並みに、美しさや歴史を感じながら、楽しく回遊できるまち

(4) 暮らしやすい定住環境

移動しやすい交通環境と日常生活を支える医療・福祉など、地域生活サービスが充実した駅近居住のまち

(5) 水と緑のネットワーク

水や豊かな緑陰などで土岐川につながる水と緑がつながれたまち

第3章 多治見駅周辺の現状と課題

1 多治見駅周辺の現状

(1) 市街地形成の沿革

多治見市は、古くから知られた陶磁器の生産地です。陶磁器生産の発展には、明治末期から大正・昭和初期にかけての鉄道施設や道路整備等の輸送網の発達によるところが大きいといえます。古くは、製品の輸送は、下街道・中馬街道を馬車で名古屋に、馬で木曽川沿いの今渡などに運び船積し四日市に運び全国に輸送していました。その後鉄道が発展し、中央本線は、明治33年に名古屋～多治見が、明治35年に多治見～中津川が開通し、私鉄の笠原鉄道（多治見～笠原）は大正12年、国鉄太多線（美濃太田～多治見）は昭和3年に開通しました。

鉄道の発達により、陶磁器の集散地となった多治見は、それまで土岐川の北岸に市街地はありませんでしたが、北岸の駅を中心に商店街が発展しました。このようにして、多治見市は全国的な陶磁器の集散地となり、発展してきました。



資料出所：日本図誌体系・中部 I

多治見市は、県庁所在地の岐阜市から東に約 40 k m、中部圏の中核都市である名古屋市から北東に約 30 k m の距離にあり、国道 19 号、中央自動車道、東海環状自動車道、J R 中央線等の交通網が充実した地方都市です。

このため、「美濃焼のまち」と「住宅都市」の2つの側面を持つまちとして発展し、近年では多治見山吹テクノパーク等、積極的に企業誘致を進めており、新しい一面を持ったまちになりつつあります。

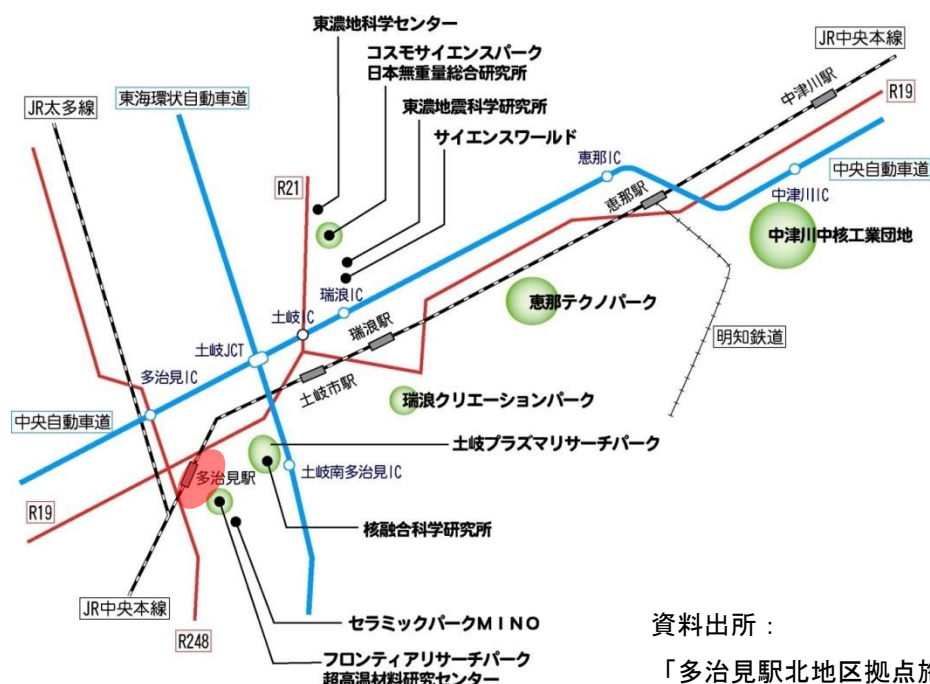
■多治見駅

開通済(東海環状) 有料道路 一般国道

※()のIC・JCT名は仮称

資料出所：岐阜国道事務所ホームページ

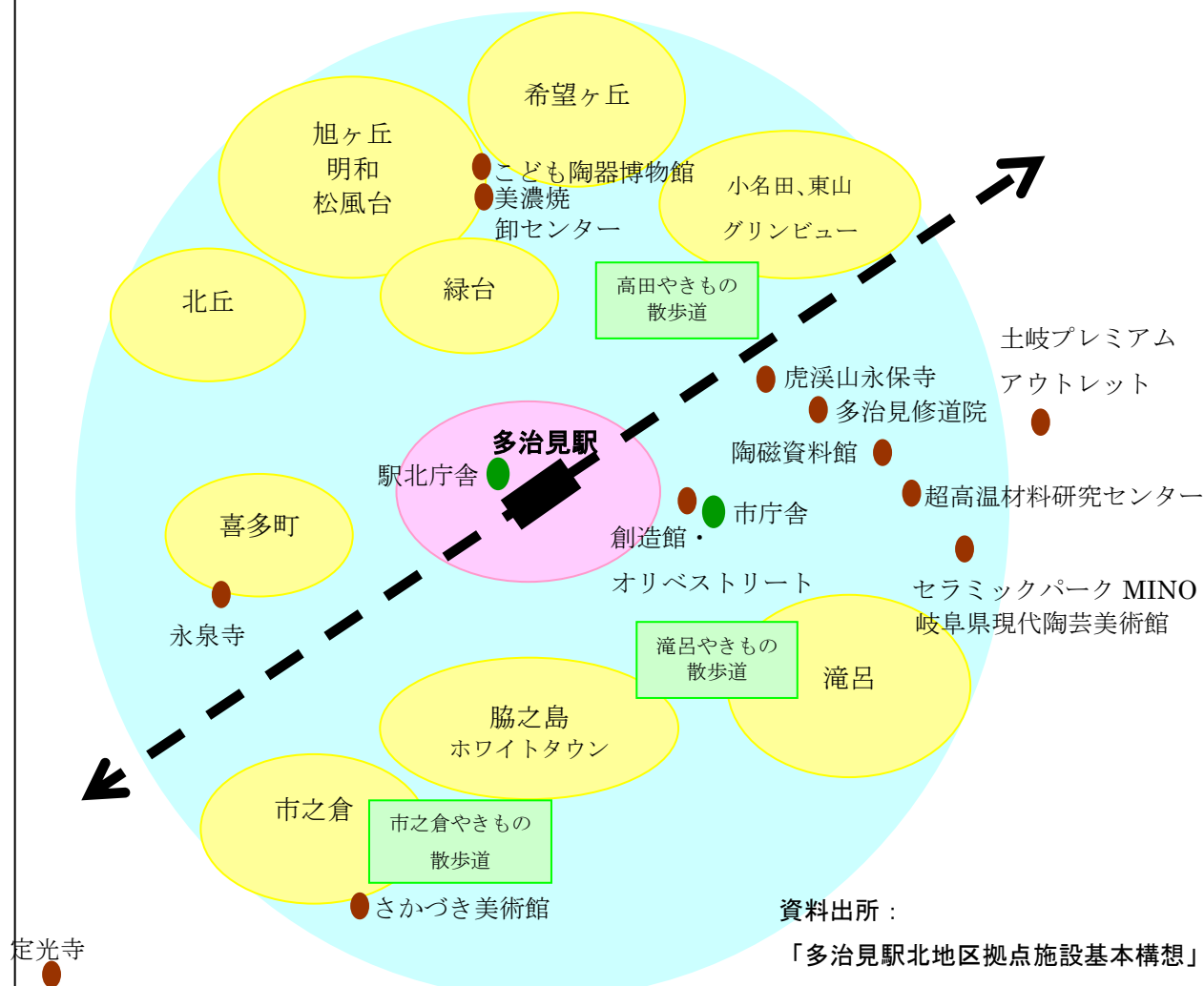
■ 交通ネットワーク、研究施設、工業団地



資料出所：

「多治見駅北地区拠点施設基本構想」

■ 交通ネットワーク、研究施設、工業団地



資料出所：

「多治見駅北地区拠点施設基本構想」

(3) 社会経済条件

社会経済の主な指標は、次のとおりとなっています。

人口・世帯等

【平成 26 年 4 月 1 日現在】

人 口：総数 114,457 人

男性 55,725 人

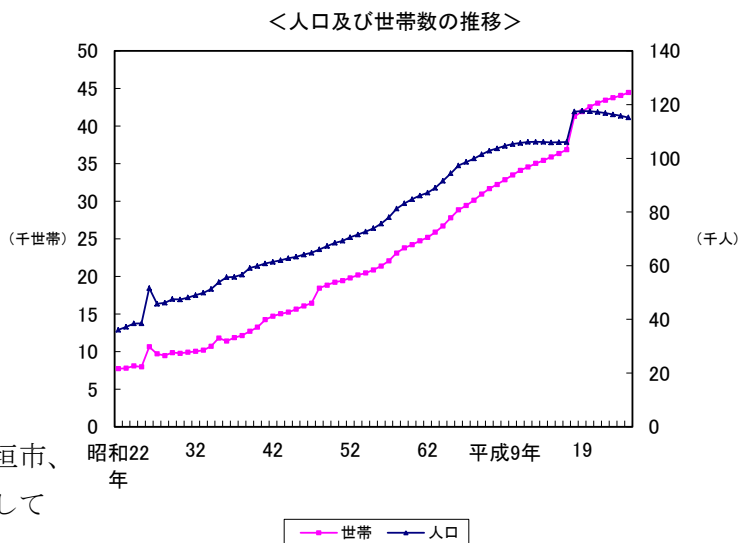
女性 58,732 人

世帯数：44,806 世帯

1 世帯当たり人員：2.55 人／世帯

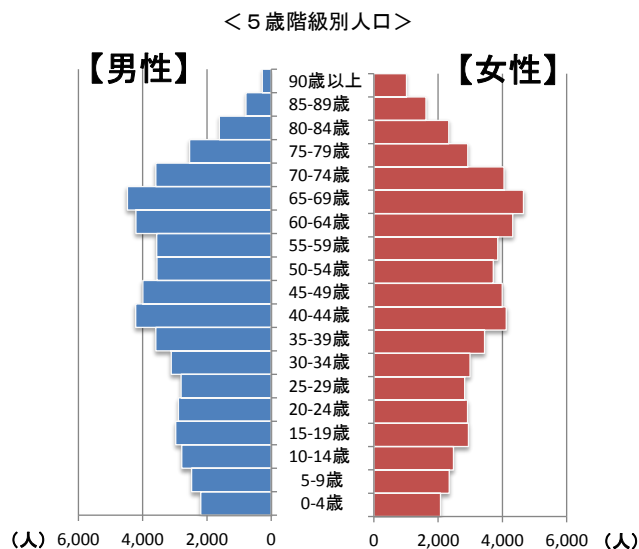
人口密度：1,254.5 人／k m²

多治見市は、岐阜県内で岐阜市、大垣市、各務原市に次ぎ 4 番目の人口規模を有しています。



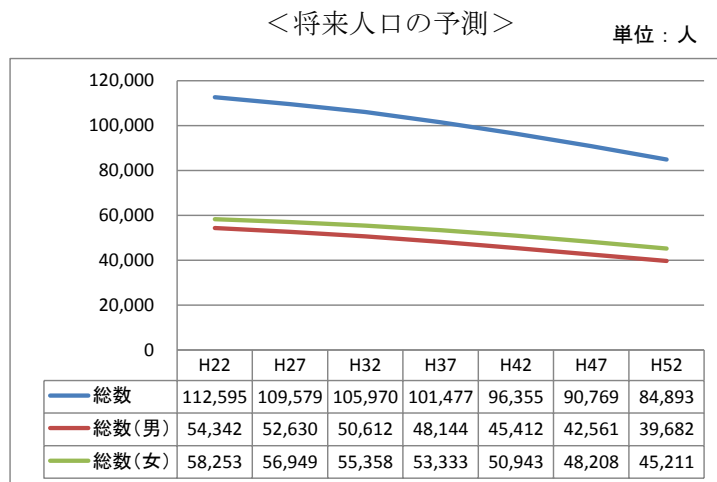
ここ数年、本市の人口は減少傾向にあるものの、世帯数は増加傾向を示しており、世帯の少規模化が進行していることが分かります。

年齢別では、昭和 40 年代の宅地開発の影響を受け、65～69 歳及び 40～44 歳の人口割合が高くなっています。

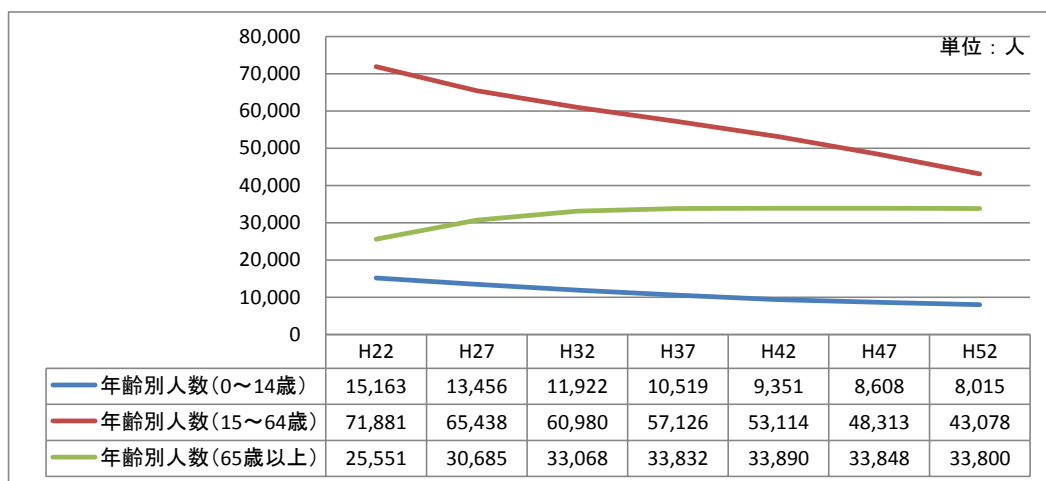


国立社会保障・人口問題研究所による将来人口予測では、本市の人口は平成 42 年には 10 万人を割り込むと予測されています。

また、平成 42 年の 15～64 歳の人口割合は 1 割を下回ると予測され、平成 52 年の 65 歳以上の人口割合は 40%に達する見込みです。



資料出所：国立社会保障・人口問題研究所



資料出所：国立社会保障・人口問題研究所

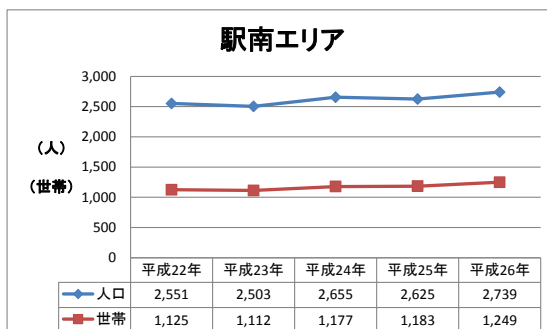
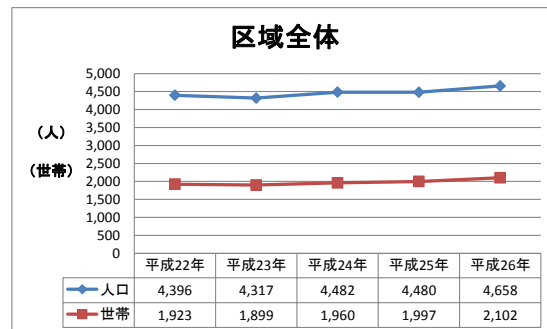
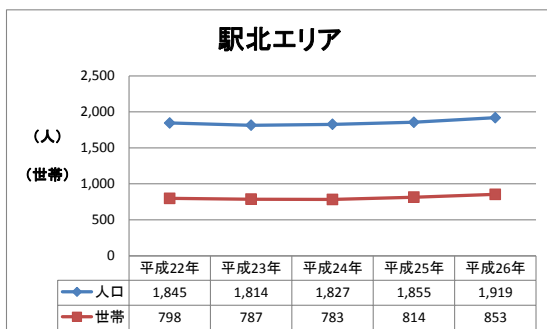
また、国立社会保障・人口問題研究所による本市の若年女性（20-39 歳女性）の平成 22 年に対する平成 52 年の人口は、44.3%減少すると推計されています。

さらに、国立社会保障・人口問題研究所による推計値をもとに、日本創生会議が公表した数値によると、大都市への人口移動が収束しない場合にあっては、若年女性（20-39 歳女性）の平成 22 年に対する平成 52 年の人口は、50.1%減少すると推計されており、この結果、多治見市の自治体としての維持が困難になると言われています。

構想区域にかかる過去 5 年間の人口及び世帯数をみると、平成 23 年は減少していますが、平成 24 年以降、人口、世帯数とも増加傾向を示しています。

これは、マンション建設に伴うものと考えられます。

また、駅北と駅南を分けて見た場合も、同様の傾向を示しています。



資料出所：多治見市町丁別人口統計

製造業事業所数と製造品出荷額等の推移

○事業所数及び従業者数はともに減少傾向を示しています。

○平成 20 年以降の事業所当たりの従業者数及び製造品出荷額は増加傾向を示しています。

	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年	平成 24 年
事業所数（件）	408	405	339	310	303
従業者数（人）	7,181	6,774	6,325	6,106	6,057
製造品出荷額等（万円）	12,882,911	11,940,352	10,101,179	10,453,770	11,132,946
事業所当たり 従業者数（人）	17.6	16.7	18.7	19.7	20.0
事業所当たり 製造品出荷額等（万円）	31,576	29,482	29,797	33,722	36,742

資料出所：平成 26 年統計たじみ

当該地域周辺の大型商業施設

NO	店舗名	店舗面積 (㎡)	開設年月
①	多治見インターモール (ニトリ多治見インター店)	13,418	H9.11
②	カーマホームセンター 21 多治見店	9,609	H11.07
③	スーパーマーケットパロー多治見店	8,390	S61.10
④	シティP多治見（ピアゴ多治見店）	8,330	H6.10
⑤	スーパーマーケットパロー多治見南店	7,400	H12.11
⑥	多治見駅前ビル（駅前プラザ・テラ）	6,455	S46.10
⑦	SEIYU 上新電機多治見店	6,298	H11.07
⑧	ケーズデンキ多治見パワフル館	3,550	H18.12
⑨	笠原ショッピングプラザ・メイン	3,454	S61.01

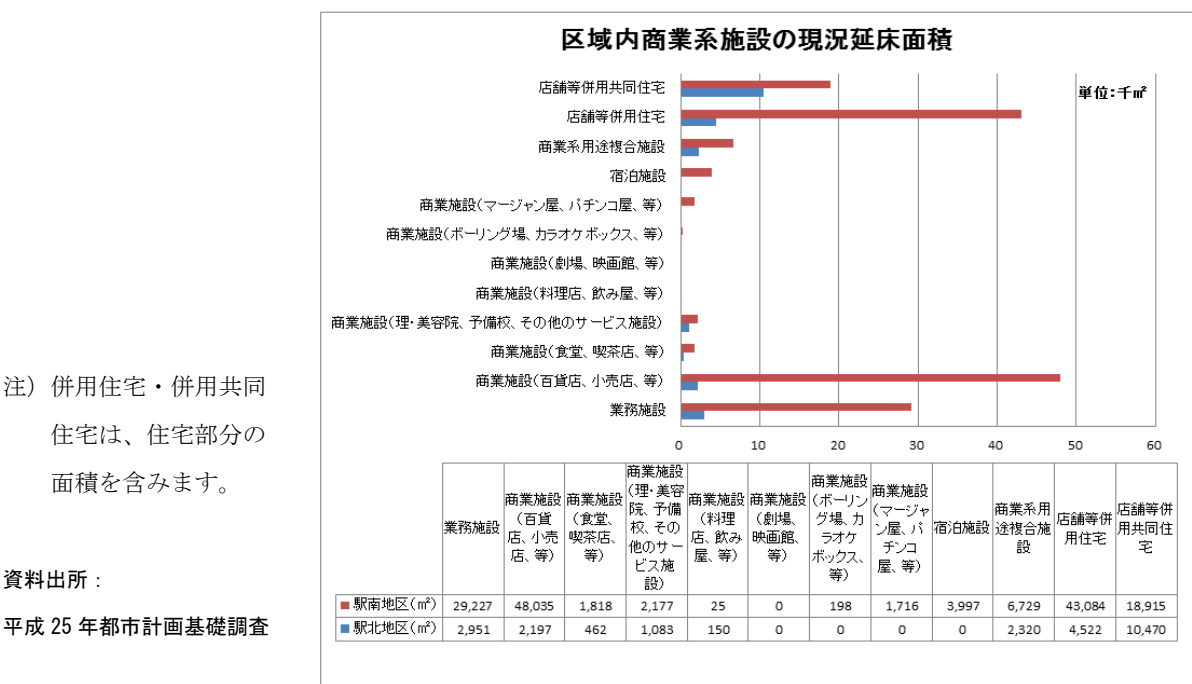
資料出所：全国大型小売店総覧 2013（東洋経済）



区域内商業系施設の現況延床面積

○商業施設の延床面積の合計は、駅北地区で約 3,900 ㎡、駅南地区で約 54,000 ㎡となっています。

○区域内では、劇場、映画館等の商業施設の立地はありません。



(4) 交通基盤条件

○多治見市は、市街地周辺を丘陵地に囲まれた盆地状の地形をしており、市の中心部を東西方向に土岐川が流れています。この地形は、多治見市へのアクセス道路が周辺の峠に限定され、かつ中心市街地において橋に交通量が集中するなど交通を分断する要因になっています。

○地形的な条件に加え、歴史的にも古くから放射状の道路線形が形成され、主要施設の立地が進んだことによって、交通の集中による渋滞を引き起こしています。

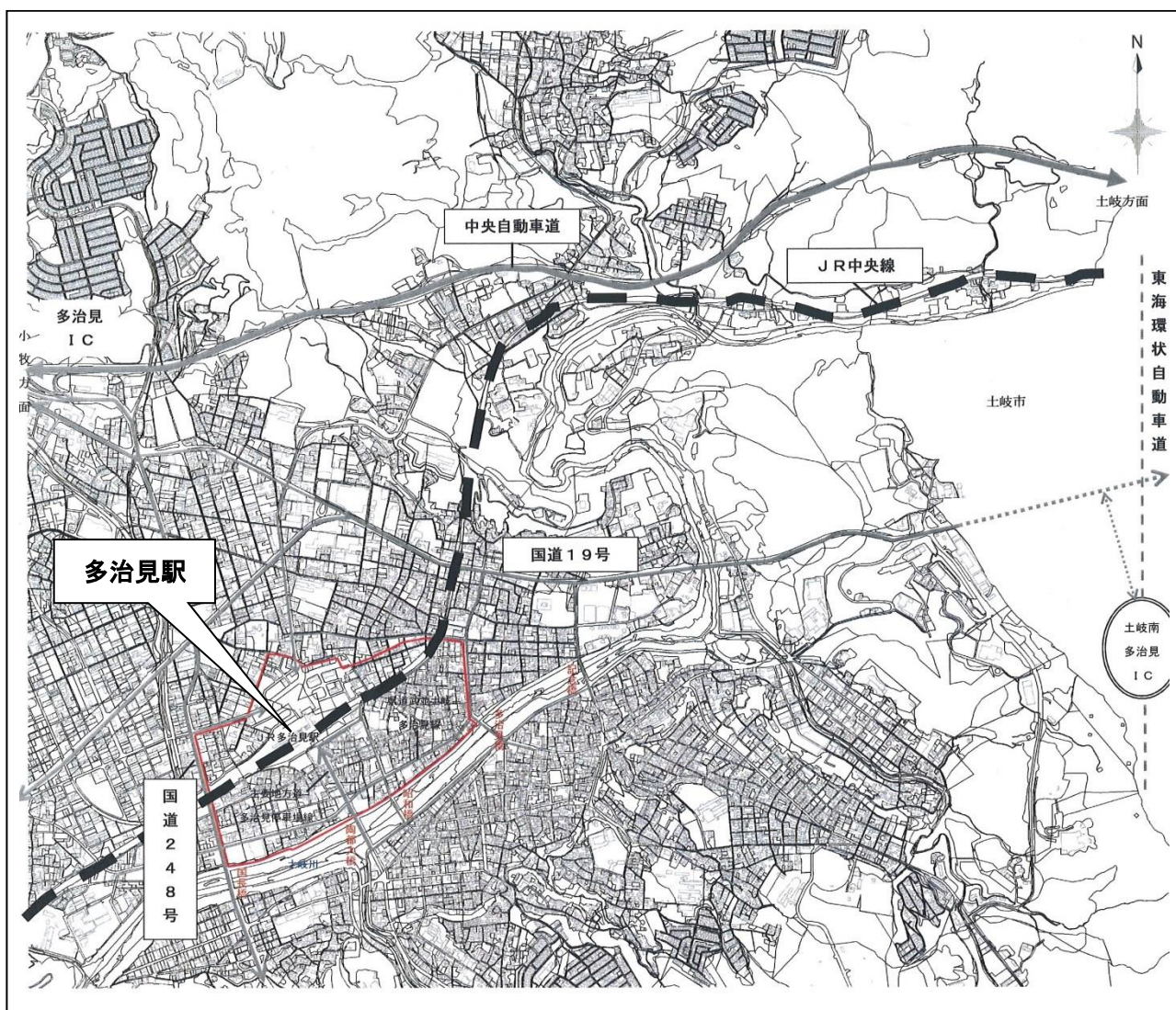
- ・土岐川・鉄道断面における幹線道路の混雑
- ・多治見 I C 付近の幹線道路における混雑
- ・住宅団地から発生する自動車交通による混雑 等

○ J R 中央本線南側には多車線道路がなく、ネットワークが形成されていない状況にあります。

○都市計画道路網の改良率は 52.3% であり、改良済みの都市計画道路網がネットワーク化されていない状況にあります。

○ホワイトタウンや桜ヶ丘団地など主要団地から多治見駅へアクセスする駅末端自動車利用トリップは、合わせて約 5 千トリップあり、これが朝夕の幹線道路の混雑の要因となっています。

■周辺道路網図



JR東海 多治見駅乗客数の推移

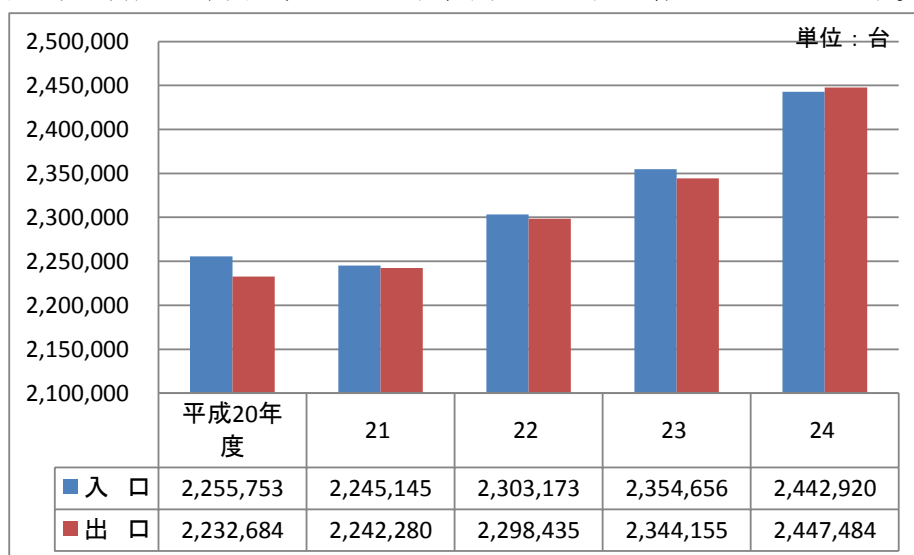
○平成 20 年度に対する平成 24 年度の乗車人数は、勝川駅は 3 %増、多治見駅で 5 %減、土岐市駅で 6 %減、高蔵寺駅で 5 %減、春日井駅で 4 %減となっており、生産年齢人口の減少による利用者の減少が見られます。

	多治見		土岐市		高蔵寺		春日井		勝川	
	乗車人員 (人)	1日平均 (人)	乗車人員 (人)	1日平均 (人)	乗車人員 (人)	1日平均 (人)	乗車人員 (人)	1日平均 (人)	乗車人員 (人)	1日平均 (人)
■ 24	5,006,040	13,715	2,012,446	5,514	7,367,000	20,184	5,647,000	15,473	5,796,000	15,878
■ 23	4,994,978	13,647	2,049,592	5,615	7,426,000	20,290	5,668,000	15,487	5,707,000	15,592
■ 22	5,040,981	13,811	2,056,307	5,634	7,472,000	20,471	5,712,000	15,650	5,624,000	15,407
■ 21	5,111,490	14,004	2,087,985	5,721	7,526,000	20,618	5,739,000	15,724	5,562,000	15,239
■ 平成20年度	5,290,346	14,494	2,146,851	5,882	7,786,000	21,331	5,910,000	16,192	5,630,000	15,426

資料出所：東海旅客鉄道株式会社

中央自動車道多治見 I C利用状況

○平成 20 年度に対し平成 24 年度は、入口で 8%、出口で 10%の増加となっています。

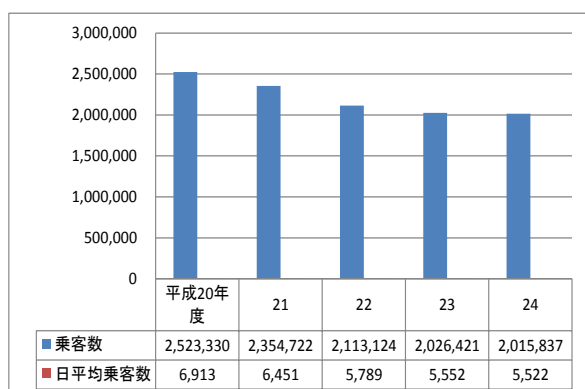


資料出所：中日本高速道路株式会社

バス利用状況

○減少傾向を示しており、平成 20 年度に対し平成 24 年度は 20%の減少となっています。

＜乗合バス（多治見市内に関する路線分）乗客数の推移＞

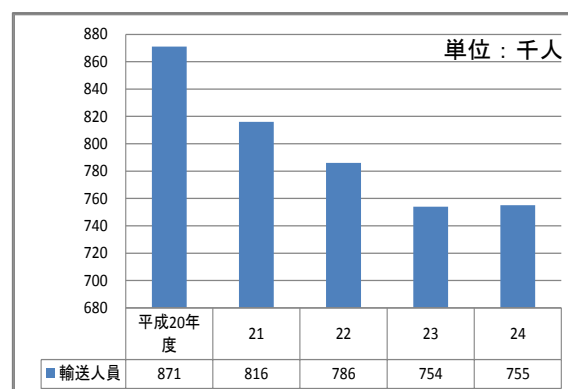


資料出所：東濃鉄道株

タクシー利用状況

○減少傾向を示しており、平成 20 年度に対し平成 24 年度は 13%の減少となっています。

＜タクシー輸送人員の推移＞

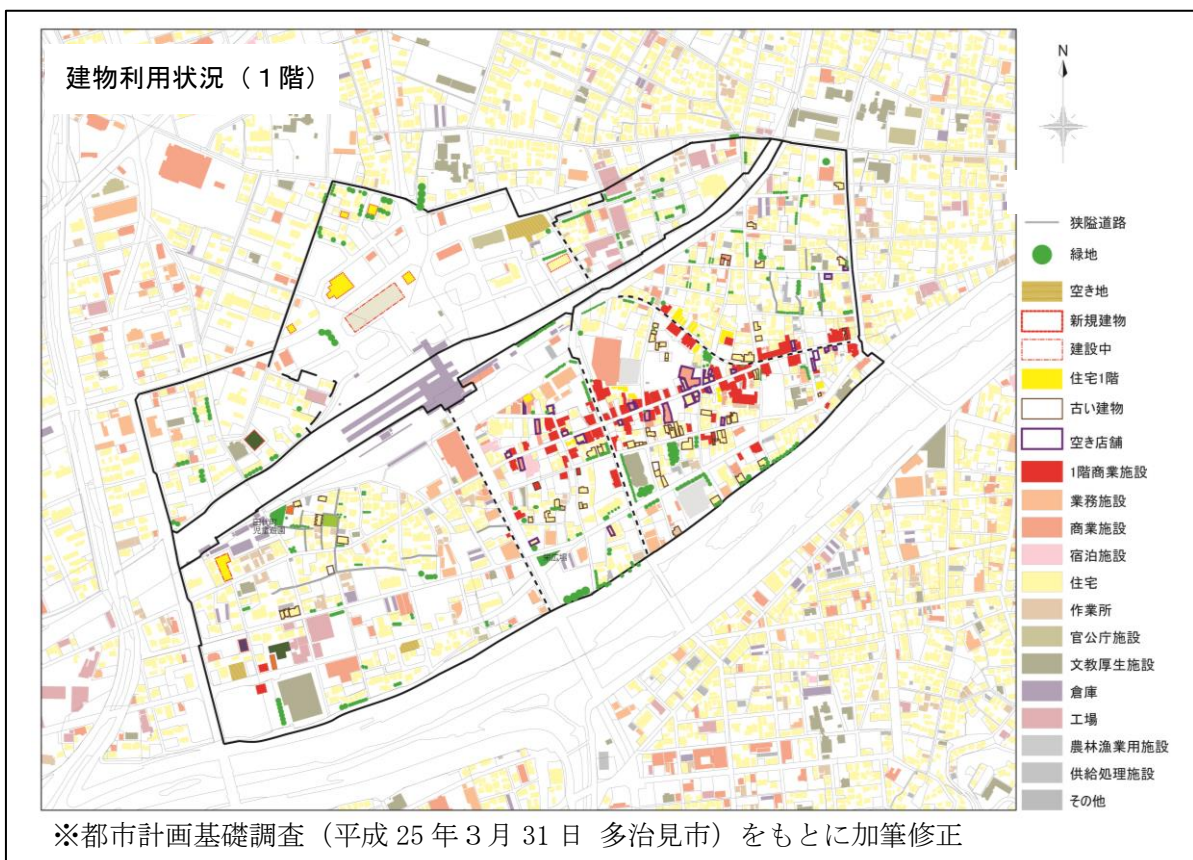
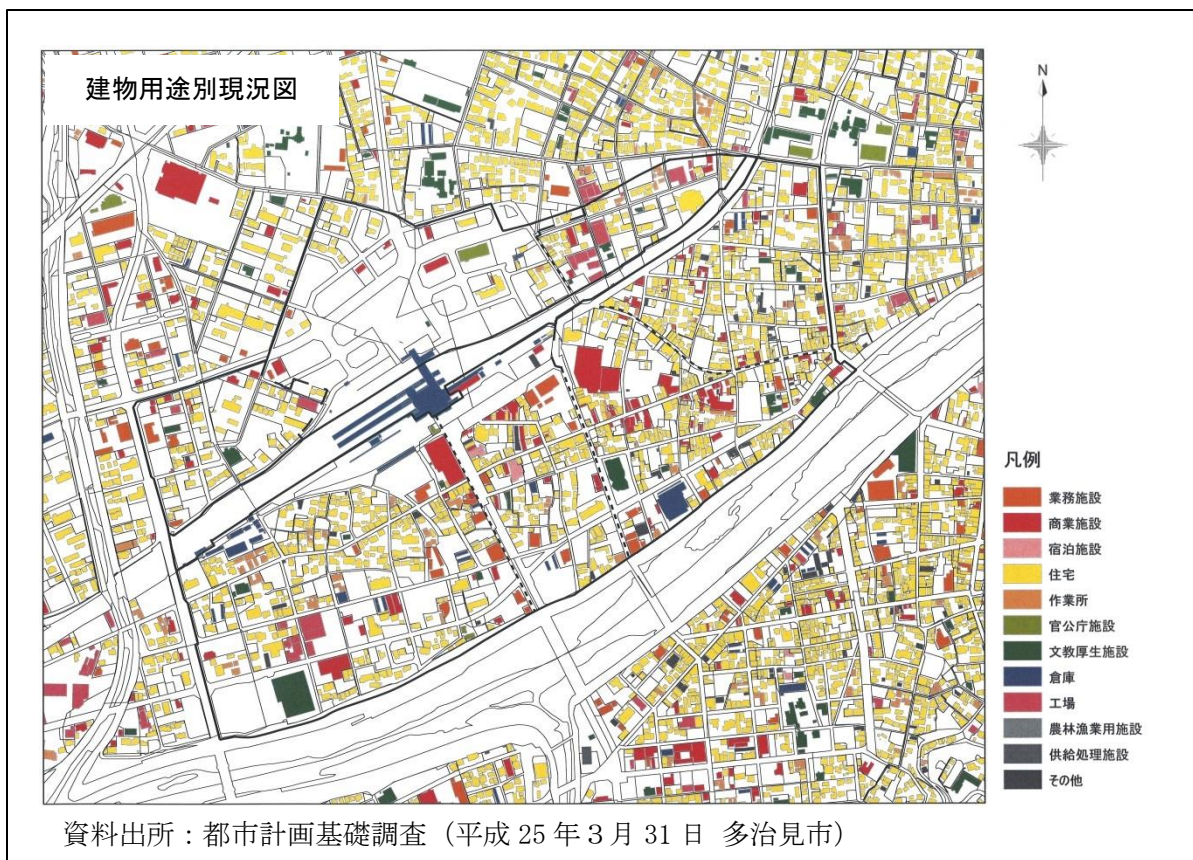


資料出所：中部運輸局岐阜運輸支局

(5) 建物現況

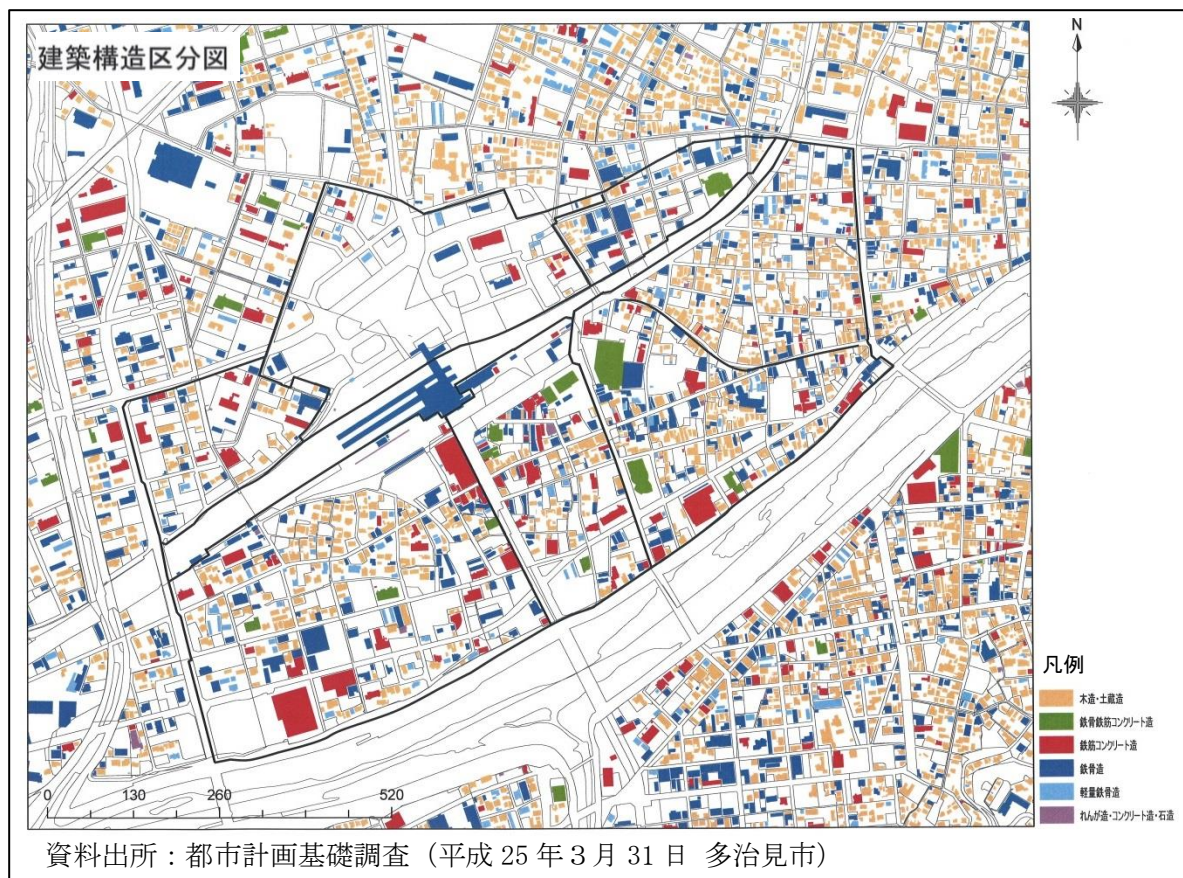
○駅南口周辺では商業・業務施設の立地が見られますが、駅北の区画整理区域を除き、区域全体としては住宅、商業、工場が混在しています。

○ながせ商店街沿いでは、1階を店舗とする店舗併用住宅が並んでいます。



○幹線道路沿道では、鉄骨鉄筋コンクリート造や鉄筋コンクリート造の大規模建築物が比較的多く見受けられます。

○木造住宅が集積する中に、鉄骨造の中小規模の建築物が点在しています。



＜主な大規模建築物＞



駅前プラザ・テラ



東濃信用金庫本店



クリスタルプラザ多治見



まなびパーク多治見



東鉄ビル

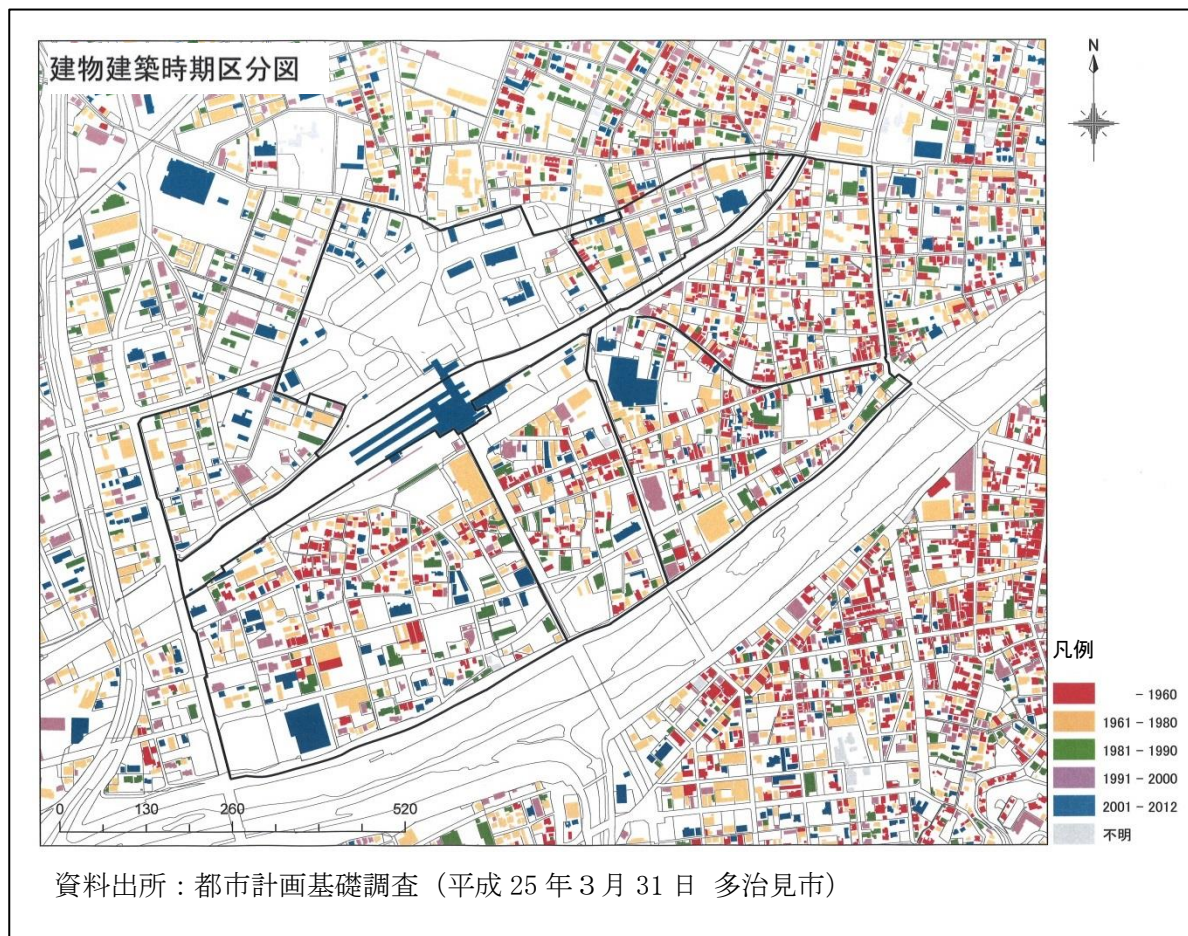


多治見市民病院



クリスタルプラザ
アネックス多治見

- 駅北側の区画整理区域では、建築物の建設が進んでいます。
- 駅南側の住宅地では、1980 年以前の建築物が多く立地しています。
- 特に、田代町の線路寄り、ながせ商店街周辺、虎溪町、大日町では、戦前に建てられた建築物が多く立地しています。



2 多治見駅周辺の課題

多治見駅周辺の現状を踏まえ、多治見駅周辺における都市整備の課題を次のように整理します。

駅周辺の都市整備にあたり解決すべき課題

高度利用と広域的機能の誘導

自由通路の有効活用とデッキの整備による駅南北の一体化・連携

歩行者・自転車、自家用車の導線整備によるアクセスの向上



中央部市街地エリアの課題【多治見市都市計画マスタープラン】

① 中心市街地人口の下げ止まりと、人口動向の地区間格差

多治見駅北地区の整備を一因として周辺地区、特に大原川右岸地区で人口が増加していますが、駅南地区と川南地区では依然として人口減少が続いており、この傾向は当分の間続くことが見込まれます。

② 商業施設の分布状況の変化

北部の国道沿道周辺や大原川右岸地区で商業施設の立地が進んでいますが、中心商業地の駅南地区・川南地区において、空き店舗の増加等により商業用地が減少しています。

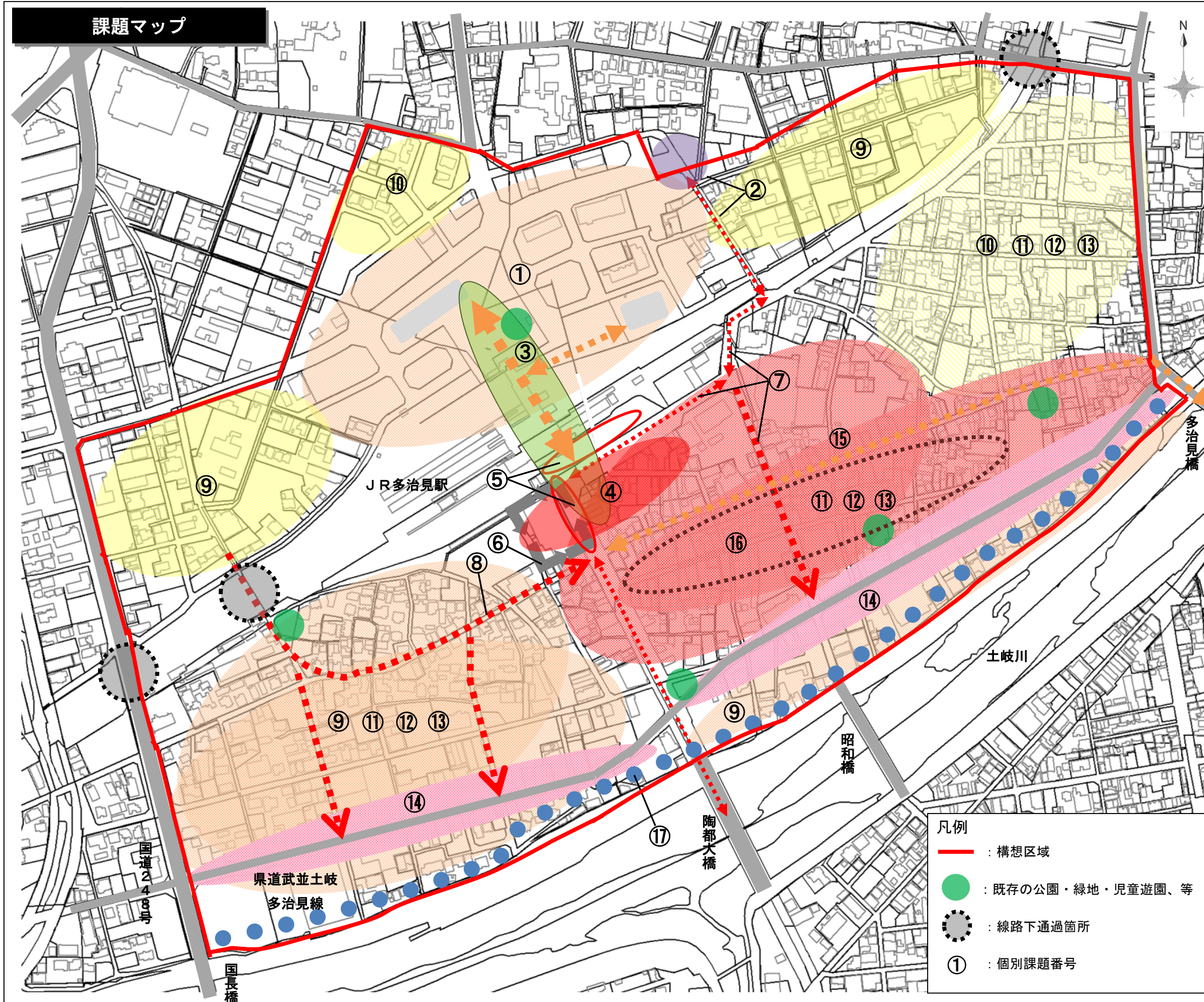
③ 旧市街地における防災面の課題

JR中央線南側の住宅と店舗等が混在する旧市街地においては、狹隘道路が多い密集市街地となっており、建物の老朽化対策を含めて火災や震災などの防災面の対策が必要となっています。

④ 幹線道路における交通渋滞の一部緩和と慢性化

(都) 音羽明和線や国道 248 号南バイパスの開通により、中心商業地南側の幹線道路一部区間においては朝夕ラッシュ時の車の流れは改善されたものの、依然として中心商業地西側の国道 248 号を中心に交通渋滞が残っています。

課題マップ



駅北

- ① 区画整理が進んだが、平面駐車場が多く、土地の高度利用が必要である。
- ② 東へ抜ける都市計画道路が整備途上のため、踏切方向への自動車の流れが多い。また、駅南から踏切を渡り駅北へ流入する自動車による混雑が発生しているため、自動車交通に対する渋滞緩和策が必要である。
- ③ 市役所駅北庁舎及び駅北立体駐車場の供用開始後における駅利用者や駅北来訪者へのおもてなし機能が必要である。

駅南

- ④ 商業・業務施設等の老朽化が進んでいるなど、商業の再生及び安全性の確保に向けた機能更新が必要である。
- ⑤ 通勤・通学時間帯における駅南口への送迎車による渋滞が発生しているため、送迎スペースの充実強化及びアクセスルートの改善が必要である。
- ⑥ テラ駐車場のイン・アウトは一方通行の市道を利用し、出庫の動線が生活道路と交錯しているため、自動車動線の改善が必要である。
- ⑦ 駅南口～フランテ前を経て駅北へ流入する自動車により交通渋滞が発生するため、自動車交通に対する渋滞緩和策が必要である。また、フランテ前を南進する一方通行道路の両側での駐車により、歩行者の安全性が確保されていないため、改善が必要である。
- ⑧ 駅北から駅南への抜け道となっており、歩行者交通の安全性が確保されていないため、自動車交通ルートの改善が必要である。
- ⑨ 土地の高度利用と良好な住環境との調和を図っていく必要がある。
- ⑩ 定住人口の増加に向けた居住機能の増進を図ることが必要である。
- ⑪ 避難場所としての役割を持ったオープンスペースの確保が必要である。
- ⑫ ゆとりのある敷地の緑や、桜・エノキなどのシンボリックな巨木を活かした住環境づくりの機運が必要である。
- ⑬ 宅地規模が小さく、密集度が高いため、防災上の配慮が必要である。
- ⑭ 周辺の住環境と調和のとれた高度利用が必要である。
- ⑮ 建物の老朽対応や空き店舗の解消等、商業再生とともに、川南につながる観光ルートとしての再生が必要である。
- ⑯ 伝統的な家屋群と周辺の土地利用との調和を図ることが必要である。
- ⑰ 土岐川に併行する道路沿いは、土岐川に面する景観配慮も必要である。

共通

- ⑩ 民有空間及び公共空間における環境への配慮が必要である。

第4章 都市整備将来構想

1 都市整備の方針

多治見駅周辺においては、コンパクトシティの形成や広域的役割を踏まえ、定住人口と交流人口の増加に向け、都市整備の取組みを進めていく必要があります。

このため、機能面では、駅南北を一体に捉え、おもてなしや生活に必要な機能の連携・確保を図るとともに、多治見駅や各種機能へのアクセス改善を図る必要があります。

また、土地利用のあり方については、高度利用への転換を推進するとともに、快適に過ごせる空間づくりや、安全・安心の確保に向けた取組みを推進する必要があります。

これらのことから、多治見駅周辺の現状と課題を踏まえ、多治見駅周辺における都市整備の方針を次のように整理します。

駅周辺における都市整備の方針

- (1) 多治見駅南北連絡線（自由通路）を中心に駅南北を一体に捉え、機能の連携を図るとともに、コンパクトシティの顔として定住人口と交流人口の増加に向けたにぎわいの形成を推進します。
- (2) 定住人口の増加を目指し、中高層マンションと既存の低層住宅の共存を図るとともに、まちなかでの生活利便性を高め、良好な居住環境の確保に努めます。
- (3) 中心市街地における夏の暑さ対策を一層進め、生活者・来訪者が快適に過ごせる空間づくりを目指します。また、公園等のオープンスペースや民有地を活用した水と緑のネットワーク化を推進します。
- (4) 中心市街地における安全な歩行者・自転車空間の確保に向け、自動車交通の削減を図るなど、誰もが安全で快適に移動できる交通環境の形成に努め、歩いて楽しい歩行者ネットワークを構築します。
- (5) にぎわい、景観、防災等、まちづくりの視点に基づき、駐車場の適正配置を誘導します。

2 都市整備のゾーン区分

本構想の対象区域について、多治見駅や土岐川との位置関係、進行中のまちづくりの取組み、既存の規制などを踏まえ、3つのゾーンに区分することとします。

(1) 駅前顔づくりエリア

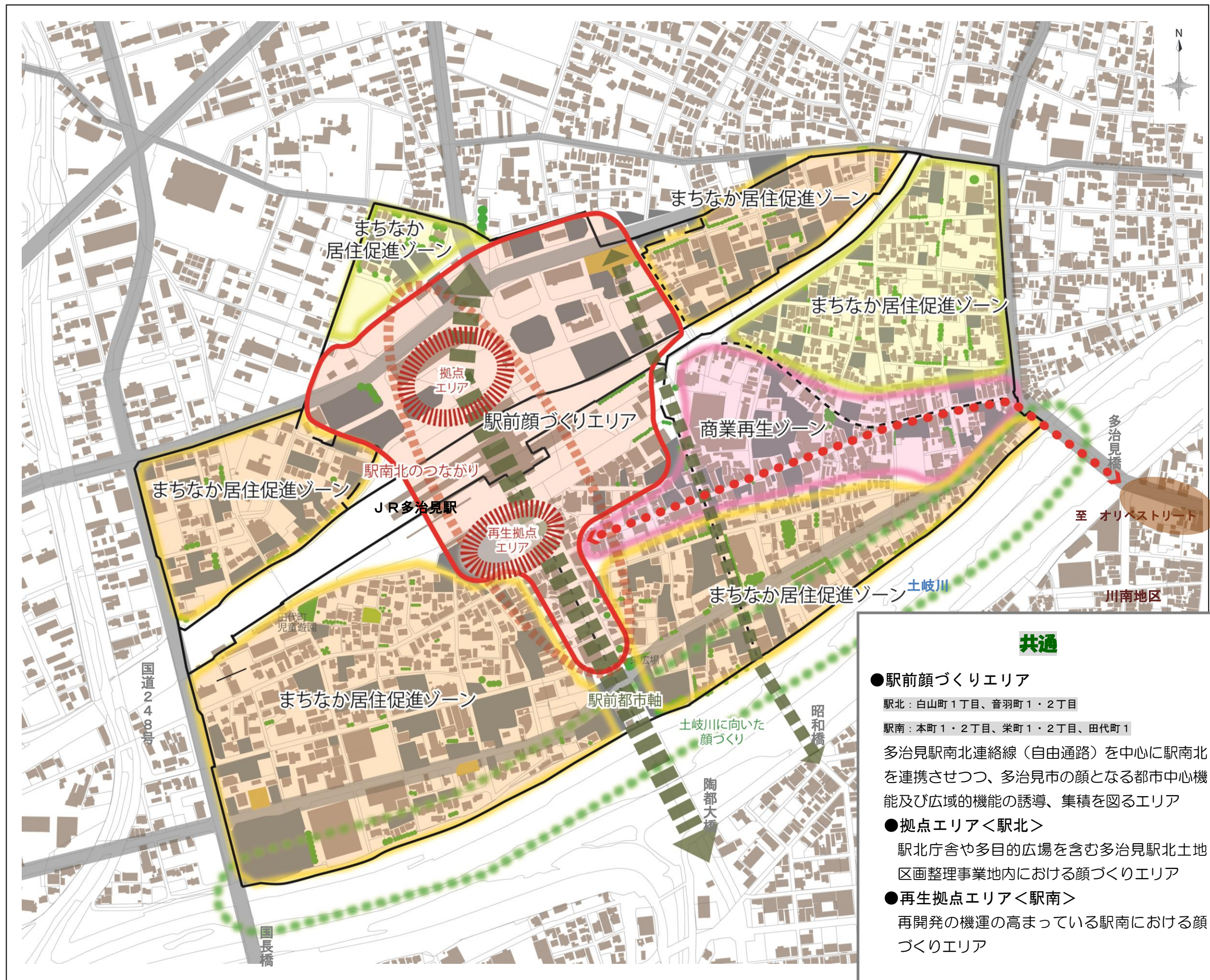
多治見駅南北連絡線（自由通路）を中心に駅南北を連携させつつ、多治見市の顔となる都市中心機能及び広域的機能の誘導、集積を図るエリア

(2) まちなか居住促進ゾーン

駅周辺における定住人口の増加に向けて、土地の高度利用を図りながら、良好な居住環境を形成していくゾーン

(3) 商業再生ゾーン

ながせ商店街を中心とする一帯で商業再生を推進するゾーン



駅北

＜北側＞ 音羽町１丁目

- まちなか居住促進ゾーン
地区計画を踏まえ、良好な住環境をめざし、まちなか居住を促進するゾーン。

＜西側＞音羽町２・３丁目＜東側＞上野町１丁目

- まちなか居住促進ゾーン
土地の高度利用との調和を図りつつ、良好な住環境をめざし、まちなか居住を促進するゾーン。

駅南

＜西側＞ 栄町１丁目、田代町、前畑町

- まちなか居住促進ゾーン
土地の高度利用との調和を図りつつ、良好な住環境をめざし、まちなか居住を促進するゾーン。

＜中央・駅側＞ 本町１～４丁目、

- 商業再生ゾーン
日帰り観光の動線でもあるながせ商店街を中心として商業再生を推進するゾーン。

＜中央・土岐川側＞栄町２、３丁目、豊岡１～３丁目

- まちなか居住促進ゾーン
土地の高度利用との調和を図りつつ、良好な住環境をめざし、まちなか居住を促進するゾーン。

＜東側＞ 大日町、虎溪町、宮前１・２丁目

- まちなか居住促進ゾーン
低層住宅との調和を図りつつ、良好な住環境をめざし、まちなか居住を促進するゾーン。

＜土岐川沿い＞

建築物及び緑の配置など、土岐川に顔を向けた顔づくりを推進。

＜駅南北のつながり＞

駅南北をつなぐにぎわいの連携核として位置づけ。

共通

●駅前顔づくりエリア

駅北：白山町１丁目、音羽町１・２丁目

駅南：本町１・２丁目、栄町１・２丁目、田代町１

多治見駅南北連絡線（自由通路）を中心に駅南北を連携させつつ、多治見市の顔となる都市中心機能及び広域的機能の誘導、集積を図るエリア

●拠点エリア＜駅北＞

駅北庁舎や多目的広場を含む多治見駅北土地区画整理事業地内における顔づくりエリア

●再生拠点エリア＜駅南＞

再開発の機運の高まっている駅南における顔づくりエリア

3 ゾーンごとの都市整備の方針

各ゾーンの位置付けに応じ、ゾーンごとの都市整備の方針を次のように定めます。

(1) 駅前顔づくりエリア

多治見駅南北連絡線（自由通路）を中心に駅南北を連携させつつ、多治市の顔となる都市中心機能及び広域的機能の誘導、集積を図るエリアです。

このエリアには、窓口、保健・福祉、教育関係の行政サービスを提供する市役所駅北庁舎など多治見駅北土地区画整理事業地内における拠点エリア、駅南において再開発の機運の高まっている再生拠点エリアを含み、デッキの整備を含め駅南北のつながりを形成し、駅南北を一体のものとしてコンパクトシティの顔を形成していくこととします。

この位置付けを受け、具体的な整備方針を次のとおり定めます。

- ア デッキによる歩車分離を含め、駅と各種機能とのアクセス向上に向けた動線設定を検討します。
- イ 駅への送迎等による交通渋滞の緩和に向け、駅南ロータリーの送迎機能を強化します。
- ウ 市街地整備が行われた区域では土地の高度利用を進めるとともに、都市としての複合拠点性を高めます。
- エ 暗渠化した虎渓用水を開渠として一部復活させ、ヒートアイランド現象の緩和を図ります。
- オ 多治見駅～土岐川間について、商業・業務エリアとして再生を図り、建築物の老朽化の進む駅南ロータリー周辺（テラ、駅西駐車場等）については、にぎわい形成に資する機能更新を促します。
- カ 停車場線を駅南の都市軸となるメインストリートとして、風格ある都市の顔づくりを推進します。

(2) まちなか居住促進ゾーン

駅周辺における定住人口の増加に向けて、土地の高度利用を図りながら、良好な居住環境を形成していくゾーンです。

多治見駅の近傍については、土地の高度利用を促進していくことが必要であり、まちなか居住促進ゾーンについては、駅近傍の高度利用との調整を図りつつ良好な居住環境を形成していくゾーンと、地区計画による高さ制限などを踏まえ良好な居住環境を形成していくゾーンの2種類を設定します。

この位置付けを受け、具体的な整備方針を次のとおり定めます。

- ア 従来からの低層住宅が多く残る地区については、狭隘道路が多いことなどから、住環境及び防災機能の向上を促します。
- イ 田代町における生活道路は、駅南にアクセスする車両の抜け道となっていることから、交通ルートの改善による安全性の確保を図ります。
- ウ 土岐川沿い幹線道路における商業地としての土地の有効利用を促します。
- エ 土岐川の水辺を活かした環境整備を進めます。

(3) 商業再生ゾーン

ながせ商店街を中心とする一帯で商業再生を推進するゾーンです。

ながせ商店街については、多治見駅から川南のオリベストリートへの導線でもあり、日帰り観光の振興とも協調しながら、賑わいの形成を目指します。

この位置付けを受け、具体的な整備方針を次のとおり定めます。

ア ながせ商店街については、多治見駅からオリベストリートへの動線としての役割も踏まえて魅力の増進を促します。

資 料

多治見駅周辺都市整備将来構想策定委員会設置要綱
多治見駅周辺都市整備将来構想策定委員会委員名簿
多治見駅周辺都市整備将来構想策定委員会開催経過

多治見駅周辺都市整備将来構想策定委員会設置要綱

多治見駅周辺都市整備将来構想策定委員会設置要綱

平成 26 年 4 月 14 日 多治見市告示第 94 号

(設置)

第 1 条 集約型都市構造の核となるエリアとして、中心市街地の再生・活性化を軸に効果的な商業、サービス、公益施設等の配置と、誰もが安全で快適に移動できる交通環境や生活環境の形成を目的とした「多治見駅周辺都市整備将来構想」を策定するため、多治見駅周辺都市整備将来構想策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第 2 条 委員会は、多治見駅周辺都市整備将来構想の策定に関し、必要な事項について調査審議を行う。

(組織)

第 3 条 委員会は、別表に掲げる委員により構成することとし、市長が委嘱し、又は任命する。

(任期)

第 4 条 委員の任期は、多治見駅周辺都市整備将来構想の策定終了までとする。

(委員長)

第 5 条 委員会に委員長を置く。

2 委員長は、委員のうちから互選する。

3 委員長は、委員会を代表し、会議を総括する。

4 委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、委員長があらかじめ指名する委員が、その職務を代理する。

(会議)

第 6 条 委員会の会議は、必要に応じて委員長が招集し、委員長が議長となる。ただし、委員委嘱又は任命後最初の会議は、市長が招集する。

2 委員会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。ただし、書面により代理者に権限の委任がある場合には、代理者を出席委員とみなす。

3 委員長が必要と認めた場合は、委員以外の者に会議への出席を求め、意見を聴取することができる。

(庶務)

第 7 条 委員会の庶務は、都市計画部都市政策課において行う。

(委任)

第 8 条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が定める。

附 則

この告示は、平成 26 年 5 月 21 日から施行する。

別表（第 3 条関係）

区 分	職、役職等
学識経験者	3 人以内
地権者代表	2 人以内
商工会議所	多治見商工会議所専務
市民代表	2 人以内
多治見市	副市長
	企画部長
	総務部長
	経済部長
	建設部長

多治見駅周辺都市整備将来構想策定委員会委員名簿

多治見駅周辺都市整備将来構想策定委員会 委員名簿

※敬称略、委員区分順

委員区分	氏名	役職等
学識経験者	土井 幸平	元大東文化大学教授、元大阪市立大学教授
学識経験者	岡井 有佳	立命館大学准教授
学識経験者	横島 毅	(株)再開発研究所代表、元川西市職、多治見市再開発アドバイザー
地権者代表	赤塚 勝彦	多治見駅前商店街振興組合理事長、再開発協議会会長
商工会議所	宮浦 哲也	多治見商工会議所専務理事
市民代表	河村 記男	多治見駅前地区（12区）まちづくり検討委員会会長
市民代表	加藤 文恵	多治見市都市計画審議会委員
多治見市	佐藤 喜好	多治見市 副市長
多治見市	青山 崇	同 企画部長
多治見市	瀬瀬 崇治	同 総務部長
多治見市	佐橋 政信	同 経済部長
多治見市	佐藤 能博	同 建設部長

多治見駅周辺都市整備将来構想策定委員会開催経過

回数	開催日	議題
第1回	平成26年 5月21日（水）	○辞令交付 ○自己紹介 1 委員長の互選及び職務代理者の指名 2 駅周辺整備に係る経緯の説明 3 都市整備将来構想及び基本計画の策定工程の説明 （1）都市整備将来構想 （2）基本計画 4 構想策定区域の決定 5 駅周辺整備に係る意見交換 6 第2回以降の日程調整 7 その他
第2回	平成26年 8月5日（火）	○ 市長挨拶 ○ 開会 1 地区の現況と課題 （1）上位計画等及び基本指標等について （2）土地利用の状況等について （3）居住者・事業者アンケート調査（結果）について （4）来街者調査（結果）について （5）職員アンケート調査（結果）について （6）その他 2 その他 3 次回会議の案内
第3回	平成26年 9月9日（火）	○ 開会 1 地区の現況と課題（補足） 2 居住者・事業者等アンケート調査結果 / 各種アンケート調査のまとめ 3 構想素案の検討 （1）構想策定に向けた課題の整理（前提条件） （2）個別課題の整理（課題マップ） （3）駅周辺都市整備の方向 （4）都市整備将来構想（案）（ゾーニングイメージ） （5）都市整備将来構想（案）（都市整備将来構想マップ） （6）駅南口交通処理上の課題について 4 パブリック・コメント手続で公表する案について 5 その他 6 次回会議の案内

第4回	平成26年 11月7日（金）	○ 開会 1 多治見駅周辺都市整備将来構想（案）について （1）第1章 都市整備将来構想の策定にあたって （2）第2章 現状と課題 （3）第3章 まちづくりの目標 （4）第4章 まちづくりの取組み 2 その他
-----	-------------------	--