

# 土岐市都市計画道路の見直し方針（案）

令和4年5月

土 岐 市

## はじめに

土岐市の都市計画道路は現在22路線で、その多くは昭和30年代半ばから昭和40年代後半に計画決定されており、その後数回の変更を経て現在の計画に至っております。

昭和30～40年代は高度経済成長期であり、都市計画道路は都市の拡大を前提に決定されたものが多く、土岐市においても人口増加や経済成長に伴う市街地拡大や自動車交通量の増加を予測した都市計画道路として決定してきました。

しかしながら、土岐市の人口は昭和50年から大きな増減はなく、国勢調査人口では平成7年をピークに減少に転じています。また近年の少子高齢化や財政状況の悪化など、都市を取り巻く社会経済情勢の変化から、全国的にも都市計画道路の整備のあり方について考える必要が生じております。

このため、平成13年から国土交通省の主導を基に、岐阜県と共に土岐市の都市計画道路の見直しを進めてまいりました。平成18年には3・4・11大富久尻線全線廃止、3・4・14西之洞線幅員変更、平成26年には、3・5・7土岐口下肥田線（現高山下肥田線）、3・4・1土岐市停車場線、8・7・2駄知線の一部を廃止しました。

この度、土岐市の現在の状況と将来都市像を見据えた土地利用、道路体系、まちづくりを新たに勘案し、「土岐市都市計画道路の見直し方針（案）」を作成しましたので、これを公表します。

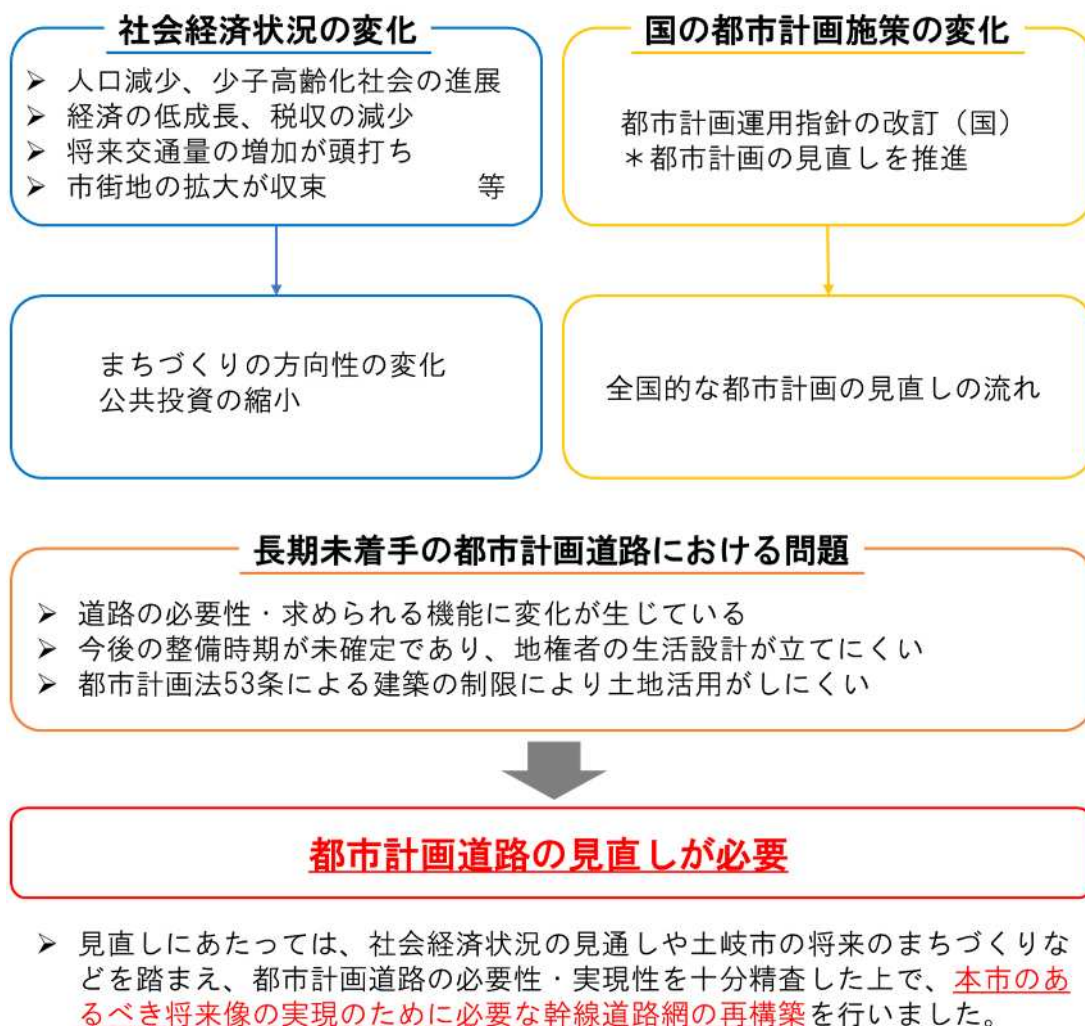
また今後の見直しについては、経済、社会情勢の変化や「土岐市都市計画マスタープラン」等の計画に変更が生じた場合において検討してまいります。

# 土岐市都市計画道路網の見直し方針(案)

## 1 都市計画道路について

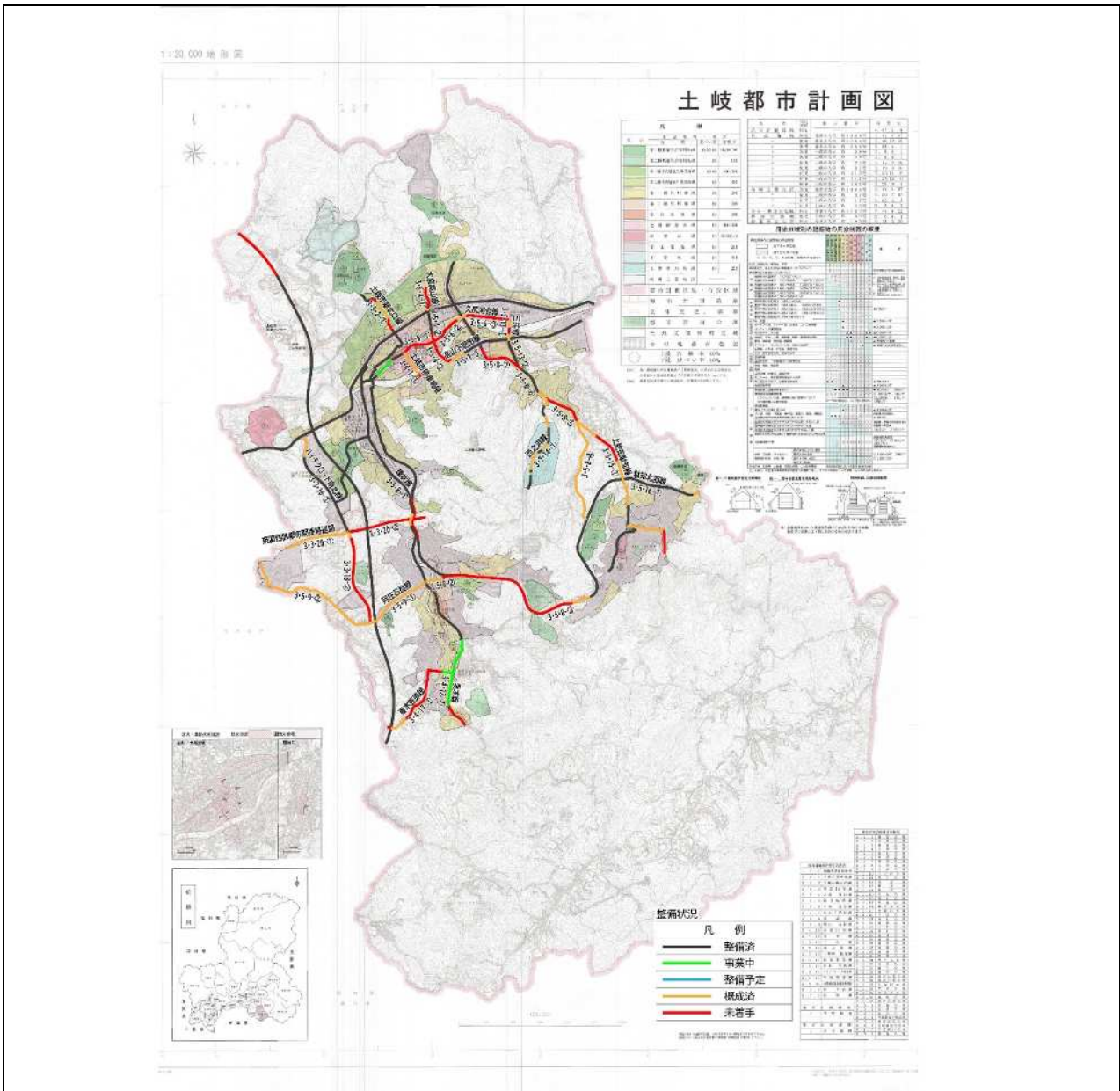
- ・ 都市計画とは、都市の将来像を実現するため、都市計画法に基づき、まちづくりに関するルールや計画をつくり、まちづくりを進めることです。
- ・ 都市計画道路とは、都市計画の中で、都市施設として計画する道路で、まちの骨格となり、まちづくりに大きく関わる道路です。
- ・ 都市計画道路は、人や車の移動を便利で安全にするだけでなく、景観や防災面での役割もあり、長期的な視野に立ってまちの将来像の実現のために必要な道路として定めています。

## 2 都市計画道路の見直しの背景



直近では平成26年に都市計画道路網の見直しを検討し、都市計画道路の一部区間の廃止を決定しました。今回、前回の見直しから概ね7年が経過したことから、将来のまちづくりとの整合性や最新の交通量データ等を踏まえた見直しを再度行い、その結果がまとまりましたのでご報告いたします。

### 3 土岐市の都市計画道路の整備状況



**【整備済】**  
計画通り整備された区間



例：高山下肥田線

**【概成済】**  
事業としては未着手であるが都市計画道路と同等の機能を持つ現道を有する区間で、概ね計画幅員の2/3以上がある区間



例：土岐市停車場線

**【事業中】**  
事業が着手され現在整備が行われている区間



例：妻木線

**【未着手】**  
左記以外の区間



例：環状線

## 4 見直しの視点

見直しの視点として、① 将来都市像との整合性、② 整備優先性、③ 実現性、④ 道路ネットワークとしての必要性、⑤ 代替性から総合的に評価、判断します。

評価の視点	項目	内容
① 将来都市像との整合性	将来人口	都市計画道路においては、都市拠点などを接続する路線の整備を促進する一方、市街化の進展を前提として計画された路線で、DID が縮小している区域における路線など、今後拡大が見込まれない路線についてはコンパクトシティ形成の観点から見直しが必要。
	将来交通量	将来の交通需要の変化に伴い、計画車線数と将来交通量との整合がとれていない路線については見直しが必要
	将来土地利用	上位関連計画等により土地利用の変更・見直し等が位置づけられている区域においては、見直しが必要
	将来道路網密度	近隣に並行する路線等があるなど、整備を行わなくても一定の道路網密度が確保できる路線については見直しの検討が必要
② 整備優先性	交通処理機能 都市構造上の位置づけ 空間機能・環境保全機能	道路が有する様々な機能を評価し、点数化した上で整備優先性を設定。整備優先性が低い路線は見直しが必要。
総合評価	③ 実現性	事業計画と整合していない路線や工事施工上困難が予想される路線は見直しが必要
	④ 道路ネットワークとしての必要性	ネットワークとしての必要性を評価し、必要性が認められない路線は見直しが必要
	⑤ 代替性からの必要性	道路が有する機能を他で代替できる路線は見直しが必要



### 廃止・存続を判断

※ 評価方法及び判断結果の詳細は、別途資料「評価詳細資料」参照。

## 5 見直し方針（案）

都市計画の見直しについては、路線の状況や求められる機能、それに対する実現性（要移転物件、大規模な道路構造物、地域の意向）、都市計画道路としての連続性や整備状況からのネットワークとしての必要性、道路機能が代替できるかなど複雑に関係し合い、一律の基準で廃止、変更等の見直しの方針を決定することは困難であり、これまでに検討した結果から総合的に判断することが必要となります。

今回の見直しでは、左ページ①～⑤の5項目を検討した結果から見直しが必要な「×」が5項目中4項目以上ある区間を「廃止」とします。3項目ある「大富高山線①」「大富高山線③」「妻木線②」「妻木笠原線①」に関しては、地元からの整備要望や土地区画整理事業により事業中であるため、今回の見直しでは「存続」とします。なお、今後「土岐市都市計画マスタープラン」等の改定をする際には、見直し路線の抽出、評価を検討します。

路線名	区間番号	①将来都市像との整合性	②道路整備優先性	③実現性	④道路ネットワークとしての必要性	⑤道路機能の代替性からの必要性	見直し方針（案）
土岐市停車場線	3・4・1-①	×	◎	×	○	○	存続
土岐市駅北口線	3・5・2-①	×	○	◎	×	○	存続
大富高山線	3・5・4-①	—	×	◎	×	×	存続
	3・5・4-②	×	○	○	×	○	存続
	3・5・4-③	×	○	×	×	○	存続
久尻河合線	3・5・6-①	×	◎	○	○	○	存続
	3・5・6-②	×	○	○	○	×	存続
	3・5・6-③	×	○	○	○	×	存続
高山下肥田線	3・5・7-①	—	◎	○	○	○	存続
環状線	3・5・8-①	×	◎	◎	○	○	存続
	3・5・8-②	—	◎	×	○	○	存続
	3・5・8-③	×	◎	◎	○	×	存続
	3・5・8-④	—	×	◎	×	○	存続
	3・5・8-⑤	—	○	◎	○	○	存続
	3・5・8-⑥	—	○	◎	○	○	存続
	3・5・8-⑦	×	×	○	×	×	廃止
阿庄石拾線	3・5・9-①	—	◎	◎	○	○	存続
	3・5・9-②	—	○	◎	○	○	存続
妻木線	3・4・12-①	×	×	○	○	×	存続
三共線	3・5・13-①	×	×	○	○	○	存続
	3・5・13-②	×	○	◎	○	○	存続
西之洞線	3・7・14-①	—	×	◎	×	○	存続
上肥田駄知線	3・5・15-①	×	◎	×	○	○	存続
駄知北部線	3・5・16-①	×	○	◎	○	○	存続
妻木笠原線	3・4・17-①	×	×	×	○	○	存続
ハイテクロード南北線	3・3・18-①	—	◎	◎	○	○	存続
	3・3・18-②	×	◎	○	○	○	存続
東濃西部都市間連絡道路	3・3・20-①	—	◎	◎	○	○	存続
	3・3・20-②	×	○	×	○	○	存続



以上を踏まえまして、見直し方針（案）を以下に定めます。（計画幅員は、小数点第1位を四捨五入して示しています。）

路線名	区間番号	起点	終点	延長	計画幅員	代表計画 車線数(未 着手区間)	都市計画決定 年月日		道路 管理者	見直し 方針(案)
				(m)	(m)		当初	最終		
土岐市停車場線	3・4・1-①	(都)久尻河合線	(一)武並土岐多治見線	550	18	2	S34.1.24	H26.3.28	県	存続
土岐市駅北口線	3・5・2-①	(都)国道19号線	泉町久尻字上ヶ峯	1,090	12~16	-	S35.4.7	S49.10.25	県+市	存続
大富高山線	3・5・4-①	泉中窯町2丁目	(都)国道19号線	480	12~14	-	S16.4.9	S49.11.18	市	存続
	3・5・4-②	(都)国道19号線	(都)久尻河合線	570	12~22	-			市	存続
	3・5・4-③	(都)久尻河合線	(都)高山下肥田線	430	12~14	-			市	存続
久尻河合線	3・5・6-①	(都)土岐市停車場線	(都)大富高山線	600	12~15	2	S36.3.7	H26.3.28	県+市	存続
	3・5・6-②	(都)大富高山線	(都)環状線	670	12~16	2			県+市+未定	存続
	3・5・6-③	(都)環状線	(都)三共線	890	14~16	2			県+未定	存続
高山下肥田線	3・5・7-①	(都)大富高山線	(都)環状線	690	12~14	-	S34.1.24	H26.3.28	県	存続
環状線	3・5・8-①	(都)学園都市線	(都)妻木線	3,055	12~15	-	S37.3.26	H14.4.2	県	存続
	3・5・8-②	(都)妻木線	(都)泉下石線	435	12	2			県+未定	存続
	3・5・8-③	(都)泉下石線	(都)駄知北部線	4,685	12	2			県+市	存続
	3・5・8-④	(都)駄知北部線	(都)上肥田駄知線	2,005	12	-			市	存続
	3・5・8-⑤	(都)上肥田駄知線	(都)西之洞線	740	12	2			県	存続
	3・5・8-⑥	(都)西之洞線	(都)三共線	810	12~14	2			県	存続
	3・5・8-⑦	(都)三共線	(都)高山下肥田線	935	16	2			市+未定	廃止
阿庄石拾線	3・5・9-①	(都)妻木線	(都)ハイテクロード南北線	1,280	12	-	S37.3.26	H1.12.1	県	存続
	3・5・9-②	(都)ハイテクロード南北線	多治見市行政界	2,630	12	-			県	存続
妻木線	3・4・12-①	(都)妻木笠原線	(一)妻木笠原線	1,115	16	-	S49.10.25	S49.10.25	未定	存続
三共線	3・5・13-①	(都)久尻河合線	(都)高山下肥田線	325	14	-	S49.10.25	S49.10.25	市	存続
	3・5・13-②	(都)高山下肥田線	(都)環状線	555	12~16	-			県	存続
西之洞線	3・7・14-①	(都)環状線	肥田町肥田字西之洞	1,860	7.5	-	S49.11.8	H18.12.22	県	存続
上肥田駄知線	3・5・15-①	(都)環状線	土岐市駄知町 字竈前	4,050	9~12	-	S49.10.25	S49.10.25	県+未定	存続
駄知北部線	3・5・16-①	(都)環状線	瑞浪市行政界	2,520	12	-	S49.11.8	H1.12.15	県	存続
妻木笠原線	3・4・17-①	(都)妻木線	妻木町字西ヶ沢	1,890	12~16	-	S49.10.25	S49.10.25	県+市+未定	存続
ハイテクロード南北線	3・3・18-①	(都)国道19号線	(都)学園都市線	1,400	27~35	-	H1.12.1	H8.8.16	県	存続
	3・3・18-②	(都)東濃西部都市間連絡道路	(都)阿庄石拾線	1,820	27	-			県	存続
東濃西部都市間連絡道路	3・3・20-①	多治見市行政界	(都)ハイテクロード南北線	1,190	32	-	H10.4.10	H10.4.10	県	存続
	3・3・20-②	(都)ハイテクロード南北線	下石町字洞田	1,500	28~50	-			県	存続





## 6 区間別の見直し方針（案）

区間番号	3・5・8-⑦	路線名	環状線	管理者	市+未定
計画延長	935m	現計画幅員	16m	現計画車線数	2車線
見直し方針			廃止		
<p>整備優先性が低く、整備に伴う移転物件も多い。また、本区域の近隣には新病院が建設される予定であり、それに伴い本区域の一部には新規連絡道路が建設される予定である。そのことから、本区域の生活道路としての機能並びに市街地相互を環状に結ぶ幹線道路機能については、新規連絡道路並びに3・5・7高山下肥田線、3・5・13三共線②によって代替できる。また、本区域に重なる通学路についても新規連絡道路と重なり、代替が可能である。以上のことから廃止を検討する。</p>			 <p>写真：変更区間の現状</p>		
					

### \*その他の変更について

今回存続とした路線についても接続する路線の廃止や整備実施時における設計等によって構造や線形を変更する必要がある場合は、適宜都市計画の変更を行います。