

平成28年10月21日

瑞穂市長 棚橋 敏明 様

瑞穂市道路整備計画審議会
会長 倉内 文 孝



瑞穂市道路整備計画見直しについて（答申）

平26年11月17日付け、瑞開第358号で諮問のあった道路整備計画見直しについて慎重に審議を行い、ここに結論を得たので、別紙の通り答申する。

答 申 (案)

1. はじめに

本審議会は、平成26年11月17日、瑞穂市が抱える道路網の問題点や課題を踏まえ、今後の道路整備のあり方について平成22年3月にとりまとめた「瑞穂市道路網整備計画」(以下「現行計画」という)の見直しについて市長より調査・審議の諮問を受けた。

現行計画では、道路・交通づくりの基本となる都市計画マスタープランで掲げられた「骨格道路網の形成を図ること」、「美しく安全な道づくりを促進すること」、「公共交通の充実を図ること」に基づき、市民が安全で快適で、地域活力を生み出す道路整備を目指している。

現行計画の策定から5年が経過し、計画に基づく整備が進められた一方、道路を取り巻く環境の変化や、より身近な道路である生活道路の計画的な整備も必要となってきたおり、進捗状況の確認及び計画の見直しを実施した。

本審議会では、4回にわたり審議を行い、瑞穂市における道路整備の将来への展望、問題点及び課題を十分に検討した結果として、①瑞穂市の将来道路ネットワークとなる「瑞穂市の将来幹線道路網」の見直し、②「幹線道路の整備優先度」の見直し、③「生活道路の整備方針」の設定、以上3事案について提言する。

2. 「瑞穂市の将来幹線道路網」の見直しについて

瑞穂市における将来幹線道路網にあたっては、審議会において瑞穂市の道路整備の課題、将来都市像との整合、新たなインターチェンジの整備など周辺都市における道路整備等を勘案し精査した。その結果、現行計画における、道路の段階構成を考慮した、広域幹線道路、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路からなるネットワークで必要な機能を確保できるとして、現行計画から変更無しとし、次の道路から構成するものとした。

ただし、主要地方道岐阜巣南大野線バイパスが整備された際には、現道の主要地方道岐阜巣南大野線(一部市道)をより一層地域住民のための道路に振替えるなど、道路の位置づけについて見直しを行い、それに応じた再整備を行うことが必要である。

1) 広域幹線道路・・・2路線

都市間を連絡する道路で、広域性の特に高い道路で構成。

東海環状自動車道、岐阜南部横断ハイウェイ

2) 主要幹線道路・・・5路線

市内へのアクセス交通、地域間相互連絡に供する道路で、市内交通の渋滞緩和等の環状機能をもつ。

一般国道21号、主要地方道北方多度線、主要地方道岐阜巣南大野線バイパス、一般県道曾井中島美江寺大垣線（巣南庁舎前）、市道西部環状線

3) 幹線道路・・・5路線

市内の各地区、主要施設相互間の交通連絡道路で十字状道路を構成。

一般県道曾井中島美江寺大垣線（美江寺）、一般県道美江寺西結線、一般県道穂積巣南線、市道穂積鷺田橋線、一般県道曾井中島美江寺大垣線（鷺田橋）

4) 補助幹線道路・・・17路線

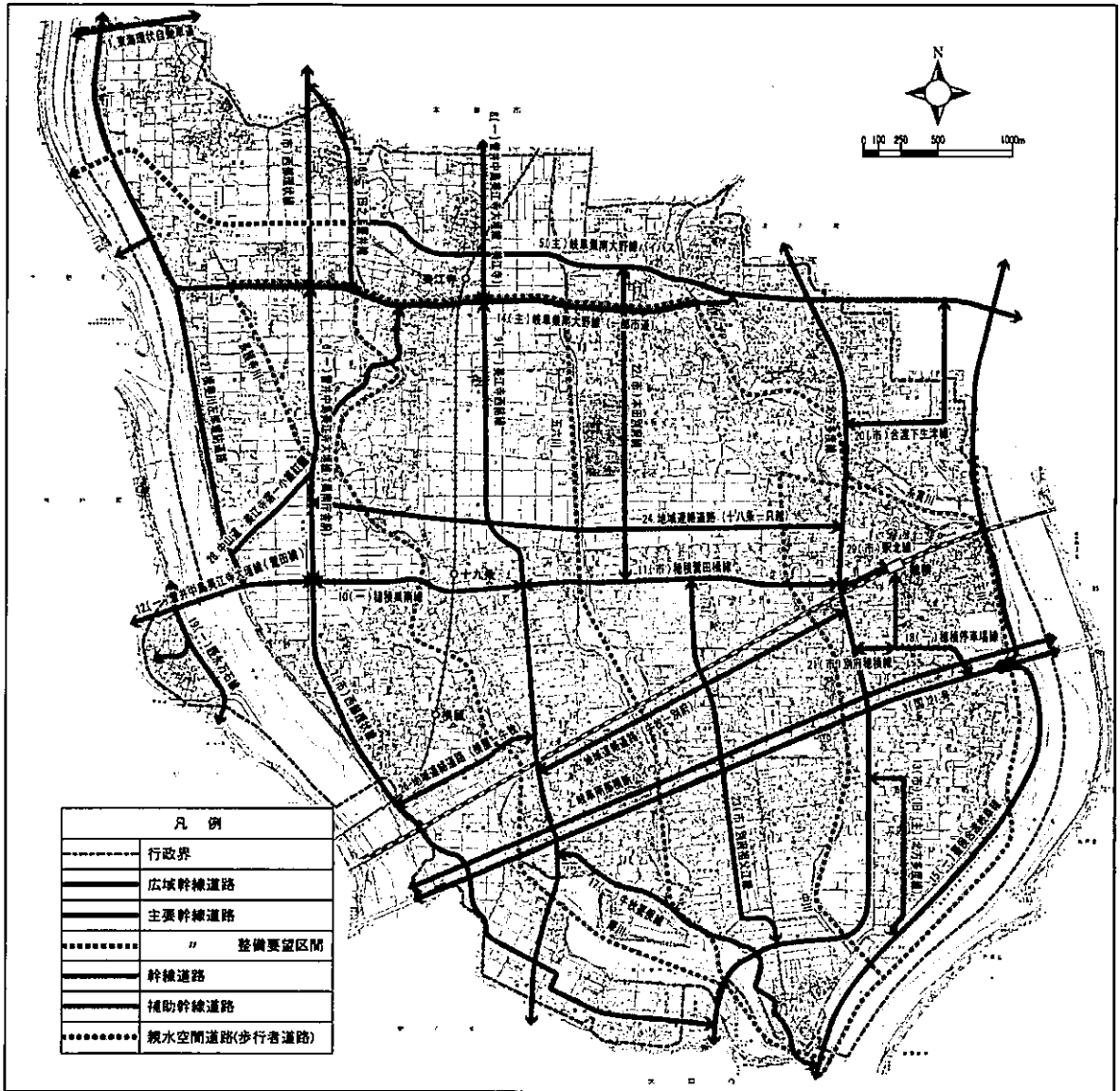
幹線道路を補完し、区域内の交通を円滑にする生活道路。

市道（旧主要地方道北方多度線）、主要地方道岐阜巣南大野線（一部市道）、一般県道墨俣合渡岐阜線、一般県道田之上屋井線、一般県道牛牧墨俣線、一般県道穂積停車場線、一般県道脛永万石線、市道合渡下生津線、市道別府穂積線、市道本田別府線、市道別府祖父江線、市道地域連絡道路（十八条～只越）、市道地域連絡道路（牛牧～別府）、市道地域連絡道路（横屋～牛牧）、揖斐川左岸堤防道路、中山道・美江寺宿～小簾紅園、市道駅北線

5) 親水空間道路（歩行者道路）・・・堤防道路

瑞穂市の特徴である河川を活かした遊歩道ネットワークを構成。

長護寺川、犀川、五六川、中川、糸貫川、天王川



図：将来幹線道路網

3. 「幹線道路の整備優先度」の見直しについて

瑞穂市の将来幹線道路網の今後の整備にあたって、重点化、効率化を図るために道路網の評価について見直しを行った。基本的な評価方法については、現行計画を踏襲するものとしたが、評価内容については、瑞穂市の将来都市像との整合を図るとともに、時点修正を行った。さらに、本審議会での議論をふまえ、交通安全に関する指標を新たに追加した評価項目を設定し評価を行い整備ランクを設定した。

今後、この整備ランクを基本に具体的な整備内容を検討し、重点的・効率的な整備を進められたい。同時に、地域要件や親水空間道路整備など豊かな生活に欠かせないゆとり、景観形成にも十分な配慮が必要である。

本審議会でも評価した整備ランクは次の通りである。

1) 重点整備路線「高」・・・9路線

○主要幹線道路

主要地方道岐阜県南大野線バイパス、一般国道21号、市道西部環状線、主要地方道北方多度線、一般県道曾井中島美江寺大垣線(県南庁舎前)

○幹線道路

一般県道美江寺西結線、一般県道穂積県南線、市道穂積鷺田橋線

○補助幹線道路

主要地方道岐阜県南大野線(一部市道)

2) 重点整備路線「中」・・・8路線

○幹線道路

一般県道曾井中島美江寺大垣線(美江寺)

○補助幹線道路

一般県道脛永万石線、中山道・美江寺宿～小簾紅園、市道本田別府線、市道別府祖父江線、市道地域連絡道路(牛牧～別府)、一般県道牛牧墨俣線、市道駅北線

3) 重点整備路線「低」・・・10路線

○幹線道路

一般県道曾井中島美江寺大垣線(鷺田橋)

○補助幹線道路

一般県道墨俣合渡岐阜線、揖斐川左岸堤防道路、市道地域連絡道路（十八条～只越）、市道地域連絡道路（横屋～牛牧）、市道別府穂積線、一般県道穂積停車場線、市道合渡下生津線、市道（旧主要地方道北方多度線）、一般県道田之上屋井線

4) その他

○広域幹線道路・・・2路線

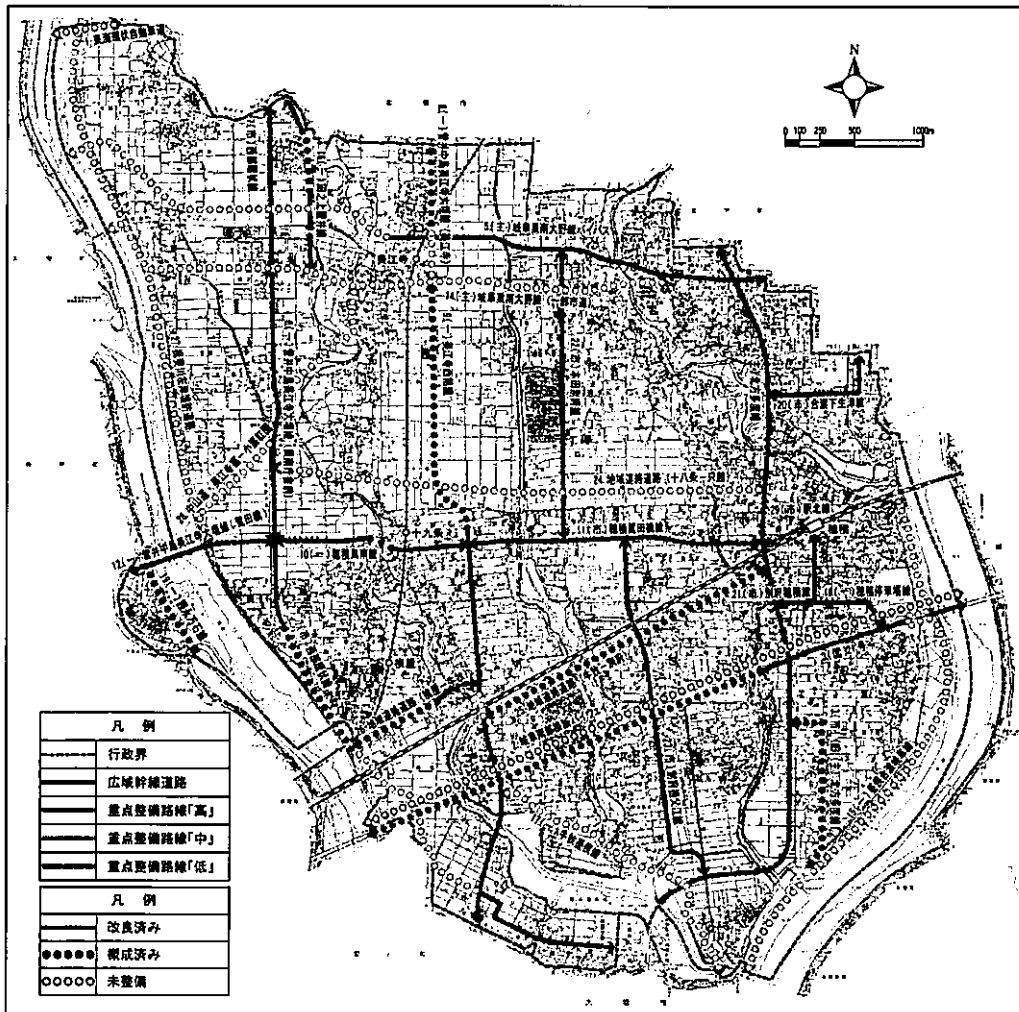
東海環状自動車道、岐阜南部横断ハイウェイ

※主要事業

国の施策としてその整備が必要不可欠なものとして位置づけた。

○親水空間道路（遊歩道）・・・6河川

長護寺川、犀川、五六川、中川、糸貫川、天王川



図：整備優先度の評価結果

4. 「生活道路の整備方針」について

瑞穂市内の道路は、幹線道路を除く生活道路が約490km、その内歩道設置道路が約24km、幅員4.5m未満の狭隘道路が約290km（全体の約60%）である。生活道路については、現行計画において整備水準（幅員）の考えを示していたが、今回の見直しにおいて、本審議会では、生活道路の整備優先度を客観的に評価出来るよう評価基準を提言する。評価基準は、生活道路に求められる主たる機能により「交通円滑化道路」と「利便性向上道路」の2種類に分類し、「緊急性」「必要性」「整備効果」「実現性」の4つの視点からそれぞれ評価指標を設け評価を行い、優先度を設定することとした。

今後、この評価基準に基づき、評価の高いものから順次整備を進められたい。

なお、最終的な整備優先度を設定する際には、この評価結果に加え、地域バランスや他事業との整備時期などを勘案することも必要である。

以下、評価基準は次の通りとする。

表：緊急性の評価指標

視点	番号	評価指標	内容	点数	採点基準	指標の適用	
						交通円滑化道路	利便性向上道路
1. 緊急性	1	通学路 等	通学路になっているあるいは接続するなどしている道路ほど緊急性は高い	6	通学路に指定されている	○	○
				4	整備により通学路となる可能性が高い		
				2	通学路に接続する		
				0	上記以外		
	2	自動車 交通量	通過交通の混入が見られたり自動車が多いほど緊急性は高い	6	一日を通して地域住民以外の利用も多い	○	-
				4	通勤通学時間帯には地域住民以外の利用も多い		
				2	終日地域住民の利用がほとんどである		
				0	自動車の利用がほとんど見られない		
	3	自転車 歩行者 交通量	通勤通学などでの自転車歩行者が多いほど緊急性は高い	6	一日を通して利用がある	○	-
				4	朝夕に通勤・通学等での利用がある		
				0	自転車・歩行者の利用はほとんど見られない		
	4	交通 安全	交通事故が多い路線や事故の危険性の高い路線は緊急性は高い	6	過去に死亡事故が発生したことがある	○	○
				4	過去5年以内に人身事故が発生したことがある		
				2	過去5年以内に人身事故は発生していないが、危険な箇所がある		
				0	危険な箇所はない		
	5	舗装 状態	舗装の劣化が激しいほど緊急性は高い	6	市の中長期舗装修繕計画に位置づけられている	○	○
				4	未舗装道路		
				2	舗装の劣化が見られる		
				0	舗装の劣化は見られない		

表：緊急性の評価指標（つづき）

視点	番号	評価指標	内容	点数	採点基準	指標の適用	
						交通円滑化道路	利便性向上道路
1. 緊急性	6	雨水排水	大雨時に道路やその周辺に冠水が発生する路線は緊急性が高い	6	大雨時に大規模な道路冠水が発生する	○	○
				4	大雨時に軽微な道路冠水や大きな水たまりが発生する		
				2	路面排水施設がない		
				0	大雨時でも特に通行に支障がない		
	7	緊急車両	緊急車両の侵入が困難な路線は緊急性が高い	6	幅員狭隘のため、緊急車両の侵入が不可能(現道 2.5m 未満)	-	○
				4	幅員狭隘のため、緊急車両の進入が困難(現道 4.0m 未満)		
				2	幅員狭隘のため、緊急車両のすれ違いが困難(現道 6.0m 未満)		
				0	現道幅員 6.0m 以上、または緊急車両の通行は想定されない(非住宅地)		
	8	避難所までの距離	避難所や避難場所に近い路線は緊急性が高い	6	避難所・避難場所に接続する	○	○
				4	避難所・避難場所から半径 100m 圏内にある		
				2	避難所・避難場所から半径 300m 圏内にある		
				0	上記以外		
	9	地域の危険度(地震)	地震防災ハザードマップにおける建物の全壊率の高い区域にある路線は緊急性が高い	6	危険度 10%以上の区域にある	○	○
				4	危険度 4~10%の区域にある		
				2	危険度 2~4%の区域にある		
				0	上記以外		
	10	地域の危険度(火災)	延焼遮断帯となる道路建物が密集している地域において火災時に延焼を防止できる道路は緊急性が高い	6	密集している	○	○
				0	密集していない		

表：必要性の評価指標

視点	番号	評価指標	内容	点数	採点基準	指標の適用	
						交通円滑化道路	利便性向上道路
2. 必要性	1	公共交通との接続	鉄道駅やバス停に近い路線は必要性が高い	6	鉄道駅にアクセスする またはバス停がある	○	○
				4	鉄道駅から 800m 圏内にあるかつバス停から 300m 圏内にある		
				2	鉄道駅から 800m 圏内もしくはバス停から 300m 圏内にある		
				0	上記以外		
	2	公共施設との接続	公共施設に近い路線は必要性が高い	6	不特定の人が利用する公共施設から 500m 圏内かつ主に地区居住者が利用する施設(地区公民館)から 300m 圏内にある	○	○
				4	不特定の人が利用する公共施設から 500m 圏内にある		
				2	主に地区居住者が利用する施設(地区公民館)から 300m 圏内にある		
				0	上記以外		

表：必要性の評価指標（つづき）

視点	番号	評価指標	内容	点数	採点基準	指標の適用	
						交通円滑化道路	利便性向上道路
2. 必要性	3	生活利便施設との接続	生活利便施設に近い路線は必要性が高い	6	不特定の人が利用する生活利便施設（銀行、郵便局、病院、大規模店舗等）から500m圏内かつ主に地区居住者が利用する生活利便施設（簡易郵便局、医院、コンビニ等）から300圏内にある	○	○
				4	不特定の人が利用する生活利便施設（銀行、郵便局、病院、大規模店舗等）から500m圏内		
				2	主に地区居住者が利用する生活利便施設（簡易郵便局、医院、コンビニ等）から300圏内にある		
				0	上記以外		
	4	沿道状況	沿道の開発が進んでいる路線は必要性が高い	6	区間の50%以上に住宅が接道している	○	○
				4	区間の20~50%未満に住宅が接道している		
				2	区間の20%未満に住宅が接道している		
				0	接道する住宅はない		
	5	主要市道	1級、2級市道に認定されている路線は必要性が高い	6	1級市道に認定されている。	○	-
				4	2級市道に認定されている		
				0	1, 2級市道に認定されていない		
	6	代替性	代替性のない道路は必要性が高い	6	交通円滑化道路：並行する2車線以上の道路が250m以上離れている 利便性向上道路：並行する4m以上の同等機能を有する道路が120m以上離れている	○	○
4				利便性向上道路：並行する4m以上の同等機能を有する道路が80m以上離れている			
2				利便性向上道路：並行する4m以上の同等機能を有する道路が30m以上離れている			
0				上記以外			

表：整備効果の評価指標

視点	番号	評価指標	内容	点数	採点基準	指標の適用	
						交通円滑化道路	利便性向上道路
3. 整備効果	1	歩行者の安全性向上	歩道が整備される路線、路肩が広がる路線は整備効果が高い	6	歩道の整備により歩行者の安全性がかなり向上する	○	○
				4	道路の拡幅により路肩が広がるなど歩行者の安全性が向上する		
				2	道路幅員は変化しないが、歩行空間が明確になる		
				0	上記以外		
	2	車両の安全性向上	広幅員の路線ほど整備効果が高い	6	整備後センターラインのある道路となる	○	-
				4	整備後拡幅されるがセンターラインは無い		
				0	上記以外		
	3	ネットワーク向上	幹線道路や整備済路線に接続する路線は整備効果が高い	6	幹線道路に接続する	○	-
				4	1, 2級市道に接続する		
				2	6m以上の市道に接続する		
				0	上記以外		
	4	他事業との関連	他の事業と関連する路線は整備効果が高い	6	他の公共事業と関連性が非常に高い	○	○
4				他の公共事業とある程度関連性がある			
0				他の公共事業と関連しない			

表：実現性の評価指標

視点	番号	評価指標	内容	点数	採点基準	指標の適用	
						交通円滑化道路	利便性向上道路
4. 実現性	1	建物の移転	移転する建物が少ない道路ほど実現性が高い	6	整備時に移転が必要な建物・工作物がない	○	○
				4	整備時に移転が必要な建物・工作物があるが、撤去される見込みである		
				0	整備時に移転が必要な建物・工作物がある		
	2	施工難易度	擁壁や橋梁などの道路構造物等が少なく、施工難易度が低い道路ほど実現性が高い	6	通常の道路築造で整備可能	○	○
				4	水路や地下埋設物などの取扱に注意が必要		
				0	擁壁・橋梁などの道路構造物の設置や踏切の拡幅などが必要		
	3	地元が合意した上で、地元要望がある	元の合意形成が図られている道路ほど実現性が高い	6	地権者全員の同意が得られており、地元の要望がある	○	○
				4	地権者全員の同意が得られる予定であり、地元の要望がある		
				0	地権者の同意が得られていない		

実現性ランク	A (得点率上位1/3)	優先度「中+」	優先度「高」	優先度「高+」
	B (得点率中位1/3)	優先度「低+」	優先度「中」	優先度「高-」
	C (得点率下位1/3)	優先度「低-」	優先度「低」	優先度「中-」
		C (得点率下位1/3)	B (得点率中位1/3)	A (得点率上位1/3)
緊急性・必要性・整備効果ランク				

図：整備優先度の設定

5. 「その他の懸案」について

東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジの整備が平成31年度の開通に向け現在進められており、瑞穂市においては、インターチェンジへのアクセス確保が大きな懸案事項となっている。インターチェンジへのアクセス道路として瑞穂市が県へ整備を要望している主要地方道岐阜県南大野線バイパスは、岐阜市側から順次整備しており、現在市道8-102号付近まで整備が進められている。しかしながら、一般県道田之上屋井線以西については、未だルートが確定しておらず、早期のルート確定及び事業化について、今後も引き続き関係機関に働きかけを行っていくことを要望する。

生活道路については、特に安全面について本審議会で多くの意見が出されており、今後の道路整備において、交通安全に配慮した道路構造について十分検討するとともに、交通安全対策について地域住民の意向を踏まえて検討していくことを要望する。

また、本審議会で提言した道路整備計画等について、より実効性のあるものとするため、今回と同様に社会経済情勢の変化や事業の進捗状況等を踏まえて、継続的なフォローと定期的な見直し、評価を実施するよう要望する。

6. 審議会の経過について

回	年 月 日	審議の経過
第1回	平成26年11月17日(月)	<input type="checkbox"/> 議題 ・ 現行の道路整備計画の概要及び進捗状況と見直しの必要性について
第2回	平成27年2月27日(金)	<input type="checkbox"/> 議題 ・ 幹線道路網及び重点整備路線について ・ 路線の評価について ・ 生活道路について
第3回	平成28年3月22日(火)	<input type="checkbox"/> 議題 ・ 幹線道路の評価（整備優先度）見直しの結果について ・ 生活道路について（優先度の評価基準）について
第4回	平成28年6月22日(水)	<input type="checkbox"/> 議題 ・ これまでの検討結果のまとめについて ・ 答申（案）について