

(案)

瑞浪都市計画道路本町線の変更

(岐阜県決定)

令和 7 年度

岐 阜 県 瑞 浪 市

計 画 書

瑞浪都市計画道路の変更(岐阜県決定)

都市計画道路中3・5・4号本町線を次のように変更する。

種別	名 称		位 置			区 域	構 造				備 考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員	
幹線街路	3・5・4	本町線	瑞浪市寺河戸町字道下	瑞浪市土岐町字原	本町通り	約650m	地表式	2	12m	幹線街路と平面交差3箇所	
なお、瑞浪市寺河戸町字沖中,字佃地内に約5,600m ² の駅前広場を設ける。											

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由

3・5・4号本町線について、交通上の課題解消および防災機能向上を図るため、駅前広場出口交差点形状をラウンドアバウト構造に改良するとともに、本路線に付随する駅前広場について、交通結節点の強化としての駐車や歩行スペースの拡張と、憩いの空間としてのオープンスペースの整備を行うため拡張する。加えて、新たに車線数を2車線に定める。

瑞浪都市計画道路 変更の概要(岐阜県決定)

変更前後対照計画書

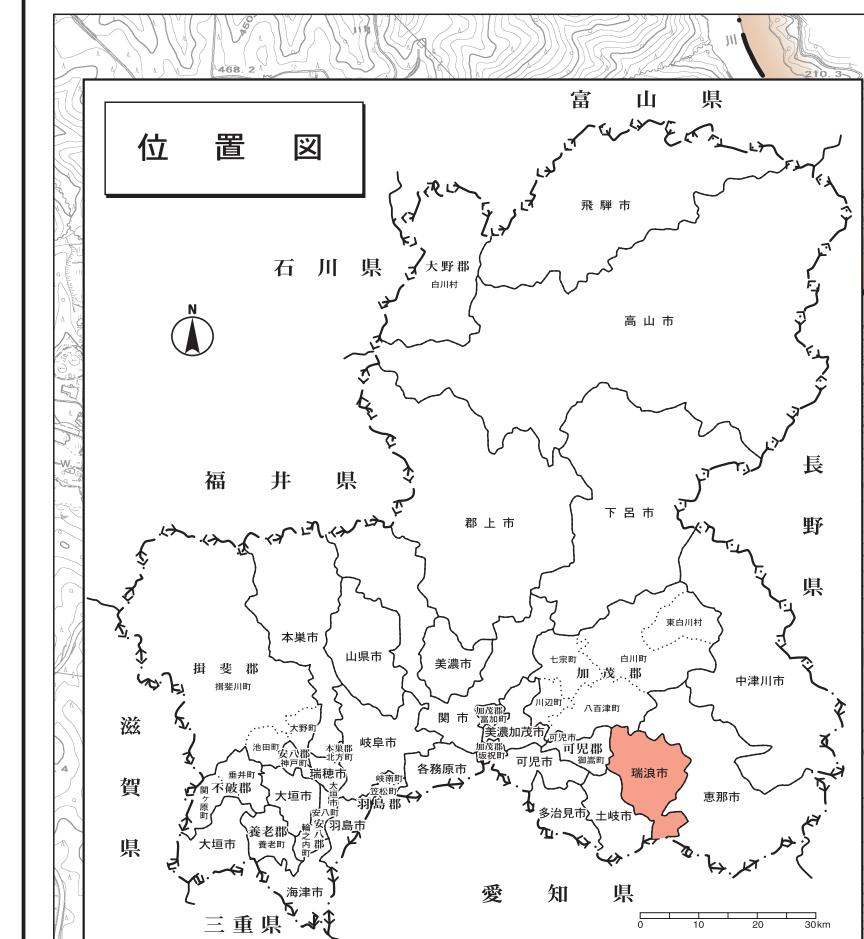
変更内容調書(岐阜県決定)

種別	名称		変更内容
	番号	路線名	
幹線街路	3・5・4	本町線	<ul style="list-style-type: none">○区域の変更<ul style="list-style-type: none">・駅前広場区域の変更($A=約3,800m^2 \rightarrow A=約5,600m^2$)・交差点形状変更に伴う変更(ラウンドアバウト、変更区間L=約200m)○車線数を2車線に決定

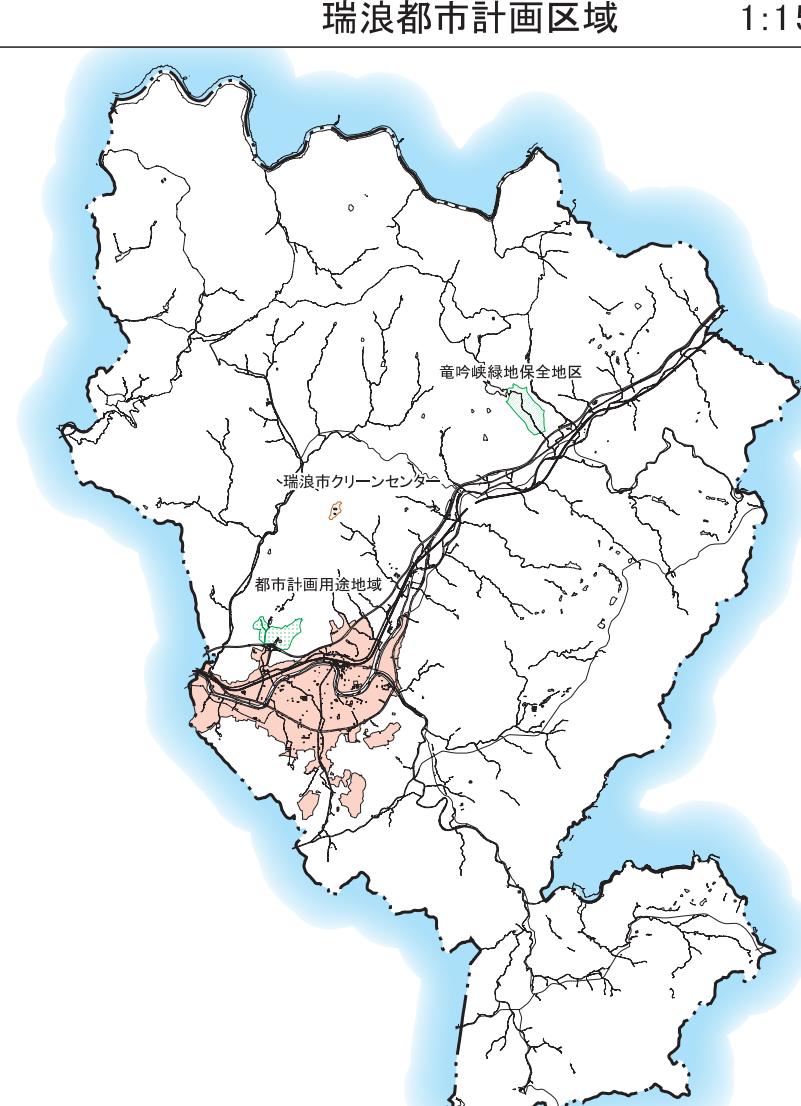
全路線変更前後対照表

瑞浪都市計画道路									
変更前				変更後				決定権者 大・知 = 大臣認可知事決定 県 = 知事決定 市 = 市決定	摘要 要
路線番号	路線名	標準幅員m	延長m	路線番号	路線名	標準幅員m	延長m		
3・4・1	国道19号線	16.5	14,860	3・4・1	国道19号線	16.5	14,860	大・知	一般国道19号
3・4・2	中原益見線	16	1,790	3・4・2	中原益見線	16	1,790	知	—
3・4・3	狭間線	16	760	3・4・3	狭間線	16	760	知	県道瑞浪インター線
3・5・4	本町線	12	650	3・5・4	本町線	12	650	知	一部県道瑞浪停車場線
3・5・5	竜門線	12	820	3・5・5	竜門線	12	820	市	—
3・5・6	小田益見線	12	1,890	3・5・6	小田益見線	12	1,890	市	—
3・5・7	小田本町線	12	2,480	3・5・7	小田本町線	12	2,480	市	一部県道上山田寺河戸線
3・5・8	和合山田線	12	2,860	3・5・8	和合山田線	12	2,860	知	一部県道武並土岐多治見線
3・5・9	大後豆沢線	12	3,220	3・5・9	大後豆沢線	12	3,220	知	県道大西瑞浪線
3・5・10	寺河戸山田線	12	2,210	3・5・10	寺河戸山田線	12	2,210	知	県道上山田寺河戸線
3・5・11	公園線	12	1,320	3・5・11	公園線	12	1,220	市	変更(市決定)
3・5・12	一日市場市原線	12	700	3・5・12	一日市場市原線	12	700	知	主要地方道瑞浪大野瀬線
3・4・13	竜門線	20	960	3・4・13	竜門線	20	960	市	—
7・6・1	松ヶ瀬正宗寺線	9	810	7・6・1	松ヶ瀬正宗寺線	9	810	市	—
7・6・2	市原中久手線	8	830	7・6・2	市原中久手線	8	830	市	—
7・6・3	中久手広田線	8	470	7・6・3	中久手広田線	8	470	市	—

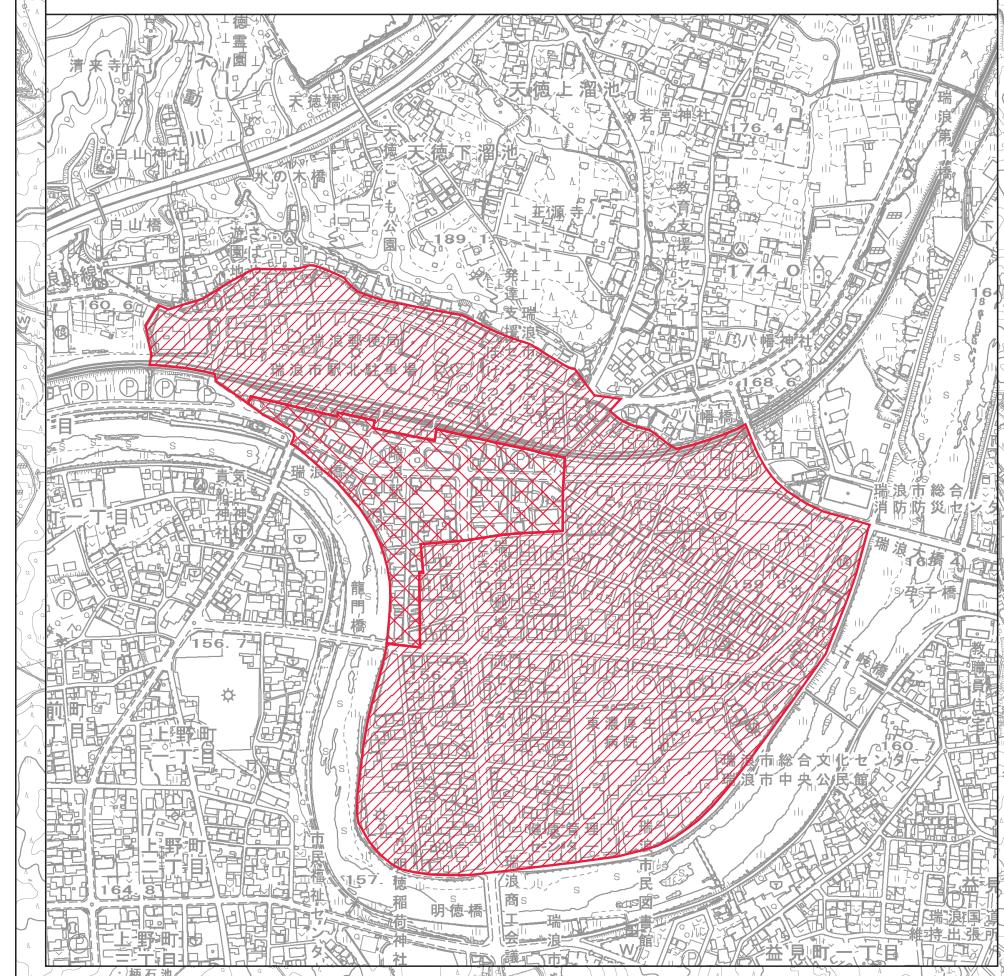
瑞浪都市計画総括図



瑞浪都市計画区域 1:150,000

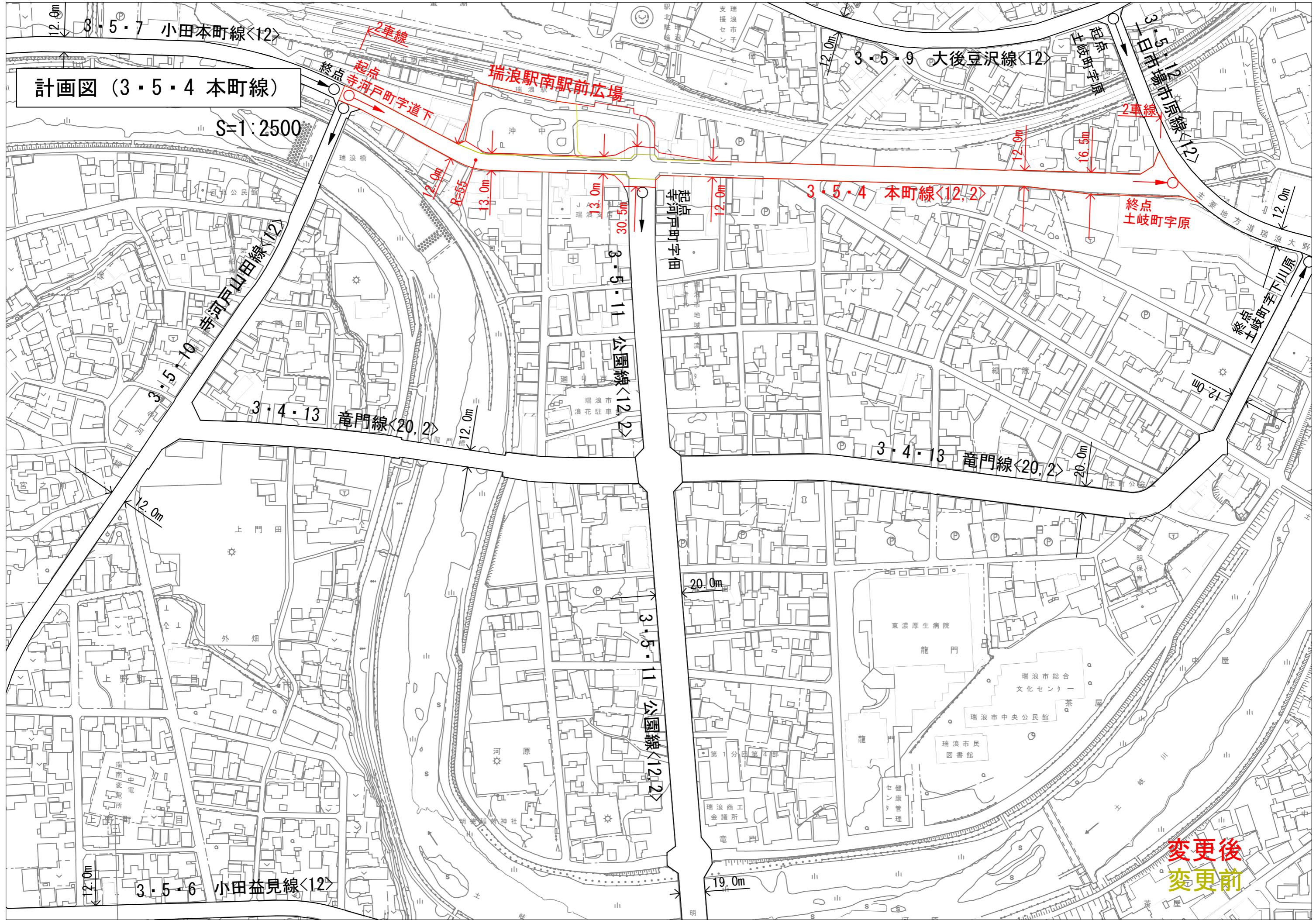


防火・準防火地域 1:10,000



瑞浪都市計画道路 3・5・4号本町線 ○区域の変更

- 駅前広場区域の変更
($A = \text{約 } 3,800 \text{ m}^2$ $A = \text{約 } 5,600 \text{ m}^2$)
 - 交差点形状変更に伴う変更
(ラウンドアバウト、変更区間 $L = \text{約 } 200 \text{ m}$)
- 車線数を2車線に決定



都市計画道路の変更理由書 (3・5・4号本町線)

瑞浪市の都市計画道路は、昭和30年の寺河戸山田線の都市計画決定にはじまり、その後の高度経済成長期における市街地拡大やモータリゼーションの急速な進展に合わせて路線数を増やし、現在、16路線、総延長約37kmとなっている。

しかし、加速する人口減少や高齢化社会の進展を背景に、本市においても地域の活力は徐々に失われつつあり、誰もが住み続けられる持続可能なまちづくりの実現を目指し、都市計画道路の整備含めた中心市街地の機能強化と都市機能の維持が必要となっている。

そのような中、令和6年度よりスタートした「第7次瑞浪市総合計画」や令和7年3月に策定した「瑞浪市都市計画マスタープラン」において、安心・快適な居住環境の整備と利便性の高い生活環境を実現するとともにまちの魅力を高めるため、駅周辺再開発を重要なプロジェクトとして位置づけ、周辺整備を推進することとしている。これら方針に基づき、複合公共施設の整備や駅前広場の再整備等に取り組み、魅力あふれるまちづくりを実践している。

○ 3・5・4号本町線

(駅前広場区域の変更、交差点形状変更に伴う変更及び車線数を2車線に決定；県決定)

本町線は昭和31年に都市計画決定され、以降、昭和38年には駅前広場の追加などの変更を行い、JR瑞浪駅南西の瑞浪橋北交差点である瑞浪市寺河戸町字道下を起点とし、瑞浪駅前を経て、3・5・12号一日市場市原線（主要地方道瑞浪大野瀬線）との交差点である瑞浪市土岐町字原を終点とする延長約650m、幅員12mの路線として、現在に至っている。

現在、本路線と駅前広場が位置する瑞浪駅南地区では、地権者で組織する組合にて市街地再開発事業が検討されており、バリアフリーに配慮した歩きたくなるまちを目指している。

このような状況の中、平日の朝夕は本路線及び駅前広場が非常に混雑し、頻繁に渋滞が発生している状況である。また、歩道はマウンドアップ型であり、電柱が立ち並んでいることから、安全で快適な通行の支障となっている。加えて、近年多発している地震や豪雨等により電柱が倒壊し、近隣家屋等への被害や道路交通障害が想定されることから、防災上も対策が必要である。更に本路線に付随する駅前広場については、都市計画決定以降、整備・供用されているが、社会環境の変化に伴い、駐車スペースの不足等、利用者ニーズに対応しきれていない状況となっている。

のことから、安全かつ円滑な交通の確保、防災機能向上及び良好な景観の形成、そして快適で魅力あるエリアの創出のため、駅前広場出口交差点形状をラウンドアバウト構造に改良するとともに、無電柱化、歩道のバリアフリー化を行うため、区域を変更する。加えて、混雑解消のための駐車スペースの整備、広場内の配置の見直し等による交通結節点機能を強化、中心市街地として魅力があり歩きたくなるまちとするための歩行スペースの整備、憩いの空間としてのオープンスペースの整備等による都市の広場機能の強化を図るため、駅前広場区域を変更する。更に現在決定されていない車線数を2車線に新たに決定する。