

田原市道路整備プログラム

(最終案)

平成 29 年 3 月

田 原 市

目 次

1. 田原市道路整備プログラム策定にあたって	1
1-1 道路整備プログラムとは	1
1-2 道路整備プログラムの目的	1
1-3 道路整備プログラムの位置付け	1
1-4 上位・関連計画	3
2. 田原市の現状	10
2-1 自然・地理条件、土地利用	10
2-2 人口動向	11
2-3 産業経済	12
3. 田原市の道路整備計画	13
3-1 道路・交通の現況	13
3-2 道路に対する市民の意識	16
3-3 道路整備の課題と方向性	18
3-4 課題を踏まえた幹線道路網の将来構想	21
4. 道路整備プログラムの策定	22
4-1 基本方針	22
4-2 道路整備プログラムの評価対象道路網	23
4-3 整備優先度の検討手法	27
4-4 道路整備プログラム	33
4-5 生活道路等の整備の取組	38
4-6 道路整備プログラムの検証及び改定	40

1. 田原市道路整備プログラム策定にあたって

1-1 道路整備プログラムとは

田原市道路整備プログラムは、道路整備を計画的かつ効率的に進めていくために、上位計画等との整合を図りながら、路線ごとの整備の有効性や事業性について客観的に評価し、整備の優先順位と今後20年間の整備時期の目標を示すものです。

1-2 道路整備プログラムの目的

田原市では、将来の都市像として「うるおいと活力のあるガーデンシティ」を目指しており、この将来像を実現するためには、都市の骨格となる“道路”を計画的に整備していくことが必要となります。

近年、本格的な人口減少や少子高齢化社会の到来、南海トラフ地震など巨大災害の切迫、さらにはインフラの老朽化など本市を取り巻く社会情勢は目まぐるしく変化しており、それらの危機的な状況に適応する都市構造を再構築するためには、効率的かつ効果的な道路整備が求められています。

そこで、田原市道路整備プログラムでは、長期取組の到達目標として、田原市が目指すべき将来の望ましい姿を示すとともに、その将来像の実現に向けて今後20年間で整備すべき路線や優先順位について明確にすることを目的とします。

1-3 道路整備プログラムの位置付け

田原市道路整備プログラムは、「改定版 第1次田原市総合計画」や「改定版 田原市都市計画マスタープラン」等の上位計画を踏まえた「田原市道路整備計画」において、将来構想（将来幹線道路フルネットワーク）の実現に向けた道路整備の実行プランに位置付けられています。

計画期間は、平成29年度～平成48年度までとし、将来構想実現に向け、今後20年間の具体的な取り組みについて計画します。

また、期間内において、本市を取り巻く社会情勢の大きな変化や上位計画の改定等があった場合は、速やかに見直しを検討します。

改定版 第1次田原市総合計画（平成25年3月）

計画期間 : 平成25年度～平成34年度（10年間）

まちづくりの理念：『みんなが幸福を実現できるまち』

将来都市像 : 『うるおいと活力のあるガーデンシティ』

改定版 田原市都市計画マスタープラン（平成28年3月）

計画期間 : 平成28年度～平成47年度（20年間）

都市づくりの理念：『街と町をつなぎ豊かさをつむぐたはらガーデンシティ』

田原市道路整備計画

将来構想（将来幹線道路フルネットワーク）

⇒目指すべき将来の望ましい姿（長期取組の到達目標）

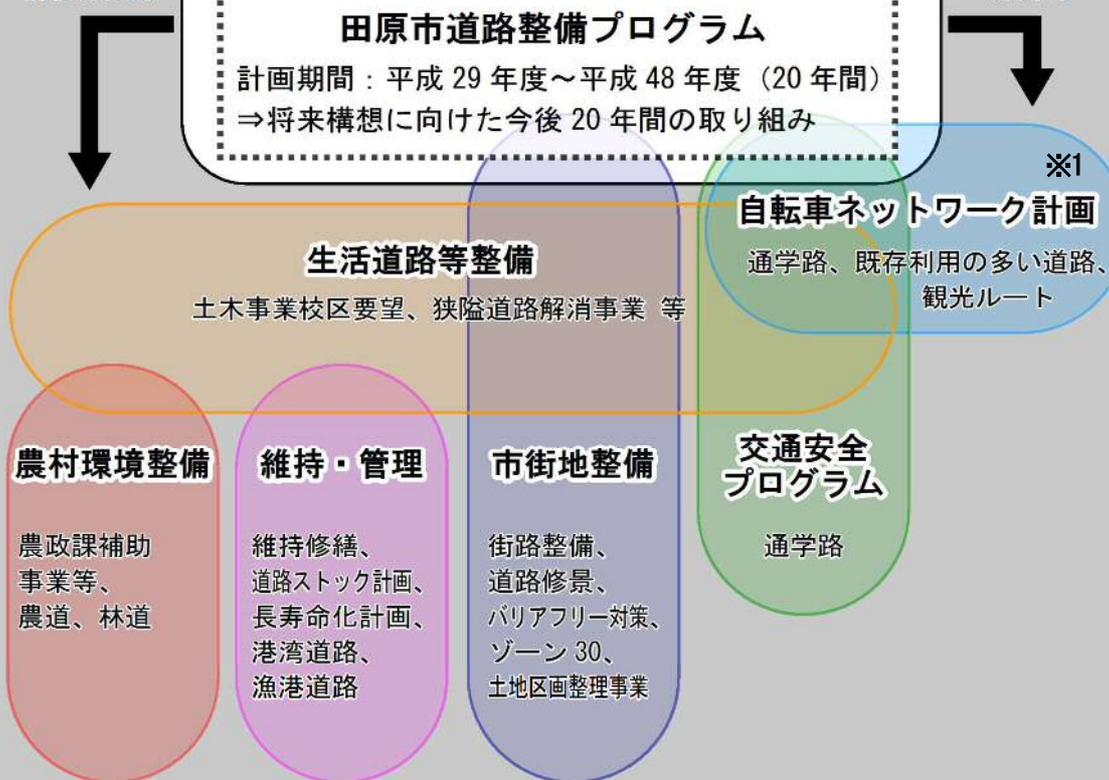
田原市道路整備プログラム

計画期間：平成29年度～平成48年度（20年間）

⇒将来構想に向けた今後20年間の取り組み

評価方法等

方針等



※1 平成29年度以降に計画策定を検討

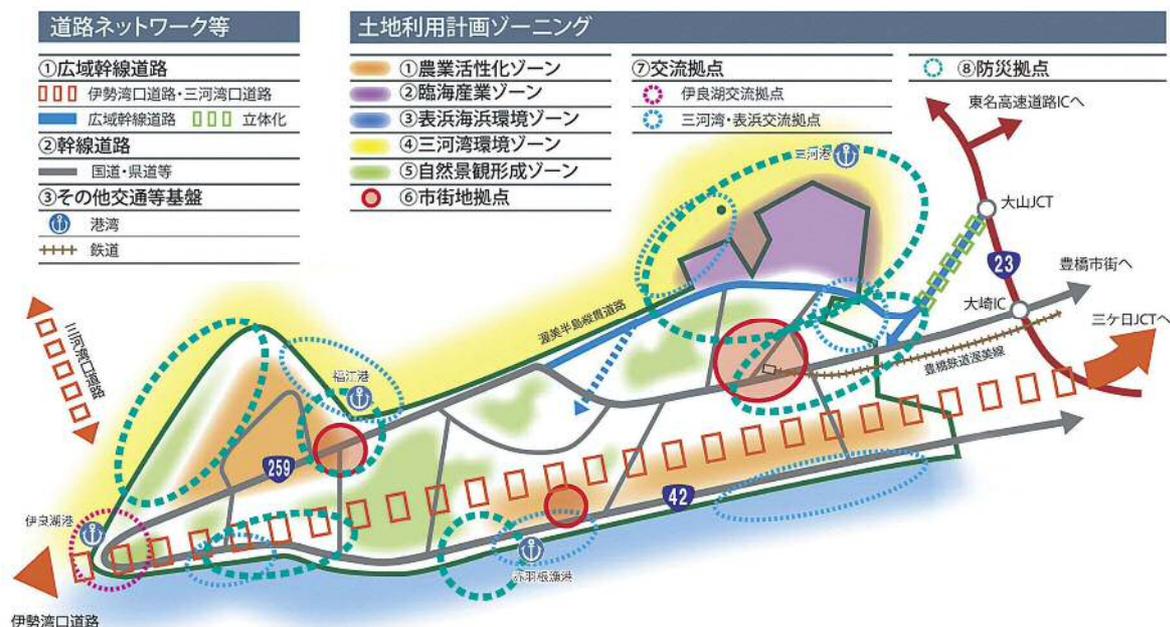
▲ 田原市道路整備プログラムの位置付け

1-4 上位・関連計画

ここでは、田原市道路整備プログラムの上位計画である「改定版 第1次田原市総合計画」や「改定版 田原市都市計画マスタープラン」等において、道路整備についての主な記述を整理します。

(1) 改定版 第1次田原市総合計画（平成25年3月）

改定版 第1次田原市総合計画は、急激な社会経済状況の変化や成熟型社会における人々の価値観の多様化に対応できるまちづくりを進めるため、平成18年度に策定した「第1次田原市総合計画」を改定したものです。「みんなが幸福を実現できるまち」をまちづくりの理念として新たに掲げ、市民一人ひとりの幸福の創出に主眼を置いた10年先を見据えたまちづくりの指針として、平成25年3月に策定されています。



資料：改定版 第1次田原市総合計画

▲ 土地利用概念図

道路整備に関しては、以下の内容が主な取り組みとして記述されています。

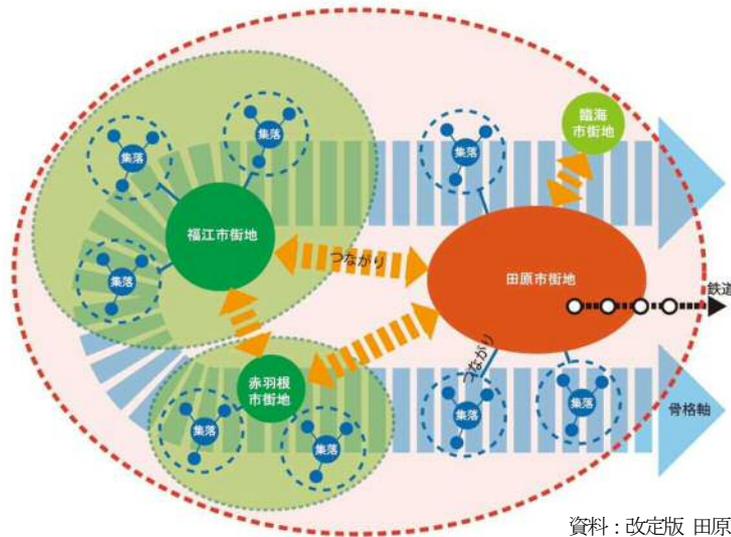
基本事業	事業内容
広域幹線道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> ○伊勢湾口道路や三遠南信自動車道・東三河縦貫軸等の広域幹線道路の整備促進を働きかけ、交通の利便性向上を図ります。
幹線道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> ○国道 259 号・42 号等の市内外を結ぶ幹線道路の整備促進と、市内各拠点間を結ぶ主要道路の整備により、産業活動の効率化や日常生活の利便性向上を図ります。 ○増加している自転車利用ニーズに対して、ハード・ソフトの両面から環境整備を推進します。
生活道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> ○生活道路の改良や、通学路等の歩道を整備し、市民生活の安全性・快適性の向上を図ります。
道路管理の充実	<ul style="list-style-type: none"> ○道路の修繕工事、清掃および草刈りを実施し、交通の安全性・快適性の向上を図ります。 ○道路の管理、清掃をアダプトプログラムを活用して、環境美化に努めます。
街路の推進	<ul style="list-style-type: none"> ○交通の流通円滑化、歩行者の安全のため、街路事業の企画、検討、調整、整備を行います。
田原駅周辺の整備	<ul style="list-style-type: none"> ○交通結節点としての機能を高め、ガーデンシティにふさわしい景観を備えた駅前広場を整備します。 ○都市計画道路等幹線道路網を整備し、自動車交通の円滑化を図るとともに歩行者の安全を確保します。

(2) 改定版 田原市都市計画マスタープラン（平成 28 年 3 月）

改定版 田原市都市計画マスタープランは、人口減少・少子高齢化の急速な進行、南海トラフ地震の発生が予測されるなど、本市を取り巻く社会情勢の変化に対応したまちづくりを進めるため、平成 21 年 3 月に策定（平成 27 年 8 月に一部改定）された「田原市都市計画マスタープラン」を改定したものです。

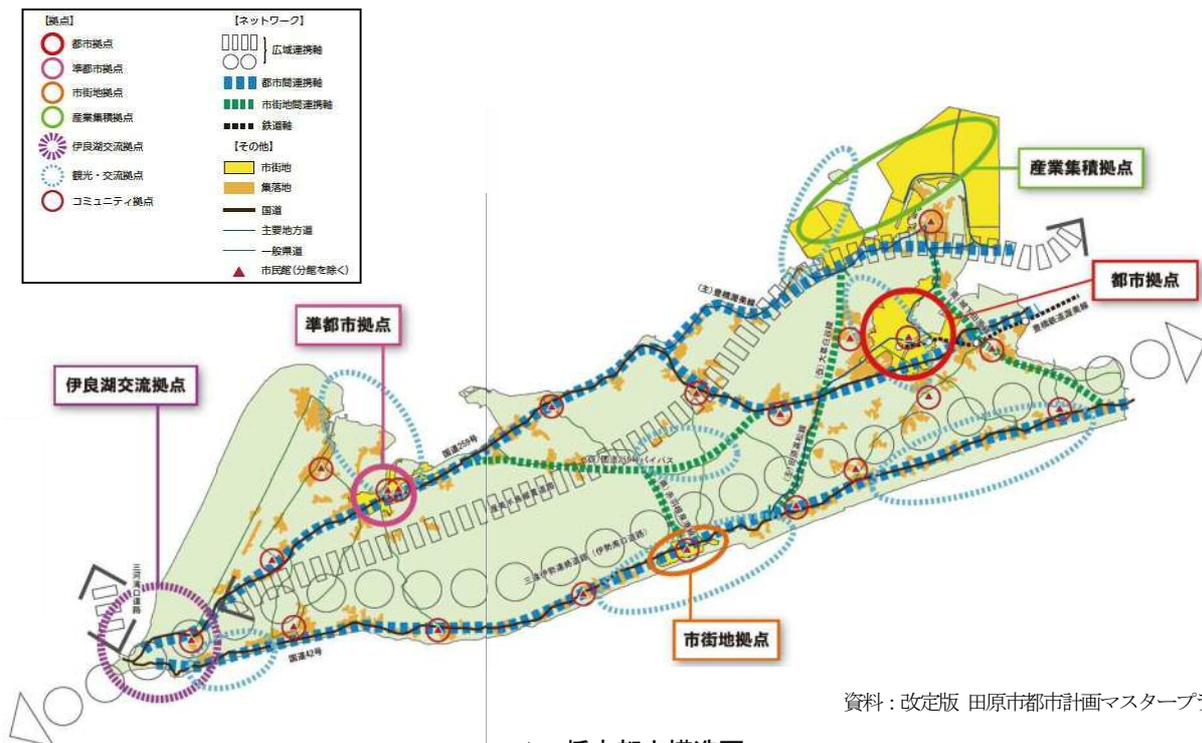
「街と町をつなぎ豊かさをつむぐ たはらガーデンシティ」を都市づくりの理念に掲げ、市街地（街）と集落（町）等が機能を適切に分担しながらネットワークによってつながれ、それぞれの市街地と集落が共に生き続けられる多極ネットワーク型のコンパクトシティの実現を目標としています。

道路整備に関しては、以下の内容が主な取り組みとして記述されています。



資料：改定版 田原市都市計画マスタープラン

▲ 都市づくりの概念図



資料：改定版 田原市都市計画マスタープラン

▲ 将来都市構造図

道路整備に関しては、以下の内容が都市施設整備の方針として記述されています。

基本事業	事業内容
広域幹線道路	<p>産業・観光の振興、地域の利便性の向上、救急医療の広域化に伴う救急搬送の時間短縮のため、また、3市街地を20分程度で結ぶために極めて重要な道路であることから、次の取組を進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・半島地域の持つ交通ハンデの解消や市域と高速交通網との時間短縮の効果が期待される渥美半島縦貫道路の早期事業化・整備促進を図ります。 ・周辺市町村から2兆円以上の物流が臨海市街地へ集中するため、その物流を支えるためのアクセス改善に資する国道23号等の幹線道路の整備や浜松三ヶ日・豊橋道路の早期事業化・整備促進を図ります。 ・三遠南信地域との連携、東名、新東名など高速自動車交通網へのアクセス、西遠地域との連携、市内道路交通ネットワークの充実など複合的な機能を果たす三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路）の具体化に向け、長期的な視点から整備促進を図ります。
都市間連携道路	<p>豊橋市や浜松市などの他都市と本市を結ぶ主要な道路であり、また市内を東西に結ぶ重要な道路であることから、次の取組を進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道42号、259号及び主要地方道豊橋渥美線について、走行環境の向上等の整備促進を図ります。
市街地間連携道路	<p>市内主要地域を結ぶために重要な道路であることから、次の取組を進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(仮)国道259号バイパス（田原市街地～福江市街地）などの整備により市街地間の交通改善を図ります。 ・(県)城下田原線の早期事業化・整備促進を図ります。
その他の道路	<p>広域幹線道路、都市間連携道路等を骨格とした市域全体にわたる幹線道路網の確立や、市街地や集落の身近な生活道路の安全確保などを図るため、次の取組を進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田原市道路整備計画に基づき、表浜側と内海側に沿って半島を貫く国道42号、259号をはしご状に一定間隔で南北方向につなぐ路線や、市街地と周辺の集落とをつなぐ路線を整備促進し、市域全体にわたる幹線道路網の充実を図ります。 ・緊急車両の進入困難な旧来の市街地や集落については、狭あい道路の解消を目指します。 ・避難路に指定された道路の拡幅・改良等を推進します。 ・歩いて暮らせるまちづくりを実現するため、市街地における道路整備に併せて、自転車歩行者道の整備を図ります。
自転車道	<p>本市においては、自動車への依存度が高い状況にあるため、自転車利用のあり方に関する基本的な方針やそのための施設整備等に関する計画・方針が定められていない状況にあります。そのため、以下の取組を進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車道のネットワークのあり方に関する検討を行い、総合的な計画の立案を検討します。 ・一般県道田原豊橋自転車道線の整備（国道42号併設区間における自転車歩行者道及び十分な幅員を確保した自転車歩行者専用道の設置）を進め、適切な維持管理を図ります。

(3) その他の主な関連計画

田原市では、「改定版 第1次田原市総合計画」、「改定版 田原市都市計画マスタープラン」以外にも、様々な計画を策定しており、道路整備等に関する方針が示されています。

計画名称	計画概要	道路整備等に関する方針
田原市・渥美町まちづくり推進計画(新市建設計画)	<p>平成16年12月に策定し、合併特例法に基づく市町村建設計画で、新市建設の根幹となるべき主要事業や特徴的的事业を掲載しています。</p> <p>合併特例債の起債可能期間が延長されたことを受け、引き続き活用できる環境を整備するため、平成26年12月に、新市建設計画の計画期間を平成32年度まで延長しています。</p>	<p>○広域幹線道路 伊勢湾口道路、東三河縦貫軸(渥美半島縦貫道路等)、国道259号等の整備促進による新市から国道23号や東名・第二東名等広域幹線道路へのアクセスの改善、赤羽根地区での円滑な交通確保、快適な居住環境形成に寄与する道路整備を計画しています。</p> <p>○新市交流軸と循環道路の整備 3つの市街地拠点間を結ぶ新市交流軸を整備し、各拠点間移動時間15分を目指すとしています。市内の多様な拠点間を結ぶ循環道路(南北横断道路等)等の整備を進めるとしています。</p>
たはらエコ・ガーデンシティ構想推進計画	<p>地球規模の環境問題や地域の環境課題に対応し、地域資源を活用した環境の改善と地域経済の活性化、市民生活の向上を目指す計画で、平成16年3月に策定(平成25年3月改定)されています。</p>	<p>「コンパクトシティプロジェクト」の中で、三河田原駅の交通結節点機能強化、P&Rの推進、バスの利用推進、歩行者交通環境の整備、自転車通行環境や利用環境の整備などが掲げられています。</p>
田原市景観基本計画	<p>田原市の優れた景観を資産として生かし美しい渥美半島を次世代に継承するため、本市における景観形成の基本的な方針及び良好な景観形成に向けた整備・保全に関する施策を明らかにすることで、市民・事業者・行政が目指す方向性の共有を図るマスタープランで、平成25年3月に策定されています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の新設や拡幅の際に沿道の自然景観との調和に配慮 ・国道42号、259号を景観軸と捉え、沿道の歴史的資源を活用した景観づくり ・田原市のシンボリックな道路景観の創造 ・道路美化活動の推進 ・自転車道構想や渥美半島菜の花浪漫街道等の連携 ・海の景観を眺望できる視点場の設定

計画名称	計画概要	道路整備等に関する方針
<p>田原市 地域防災計画</p>	<p>災害対策基本法に基づき、田原市の地域に係る関係機関が処理しなければならない防災に関する事務または業務について、総合的な運営を計画化したもので、平成 27 年 6 月修正されています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・災害に強い道路ネットワーク整備 (緊急輸送道路の事前指定、代替ルート確保) ・橋梁等の耐震性の向上 (既設橋梁では耐震補強の推進) ・道路の防災構造化 (山間道路の法面処理工、落石覆工等の対策) <p>[緊急輸送道路の指定路線]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 259 号(第一次)、国道 42 号(第二次) ・主要地方道豊橋渥美線(第一次、第二次) ・田原臨海道路(第一次) ・主要地方道田原高松線(第二次) ・市道岩ノ根大坪線(第二次) <p>[緊急避難路の指定路線]</p> <p>地震直後の避難、救助活動を円滑・確実に実施するため、救急避難路を指定</p>
<p>地震・津波防災戦略 (緊急地震・津波対策 5 箇年計画)</p>	<p>南海トラフ巨大地震等による地震・津波被害を最小限に止め、災害対策基本法や田原市地域防災計画、その他個別に定める計画に掲げる各種の安全対策を確実かつ計画的に推進するためのアクションプランとして、平成 24 年度から 5 箇年計画として策定(平成 26 年 3 月修正)されています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○緊急輸送道路、避難路等の整備(国道・県道) <ul style="list-style-type: none"> ・豊橋渥美線への避難路(歩道橋)の整備 ・その他緊急輸送道路、避難路等に指定された道路の拡幅・改良等を要望 ○避難路等の整備(市道) <ul style="list-style-type: none"> ・避難路等に指定された道路の拡幅・改良等を推進 ○城下田原線の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・汐川河口部地域を、津波防止機能を合わせ持つ道路となるよう整備を要望 ○緊急輸送道路機能強化「命の道」の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・太平洋から三河湾に越水する津波を防ぐとともに、被災地と災害支援拠点地を結ぶ「命の道」としての役割を担う「三遠伊勢連絡道路」の早期整備を要望 ○橋梁の耐震調査、耐震改修の実施(国・県道) <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路、避難路等の橋梁の耐震調査及び耐震改修等を要望
<p>第 2 次田原市 地域公共交通 戦略計画 (地域公共交通網 形成計画)</p>	<p>「だれもが安心して移動できるまち」の実現を掲げ平成 20 年 3 月に策定した「田原市地域公共交通戦略計画」を、社会・経済情勢の変化や公費負担の増加等に対応して平成 26 年 6 月に改定(平成 27 年 3 月一部見直し)した地域公共交通活性化・再生法による法定計画です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道待合室、駐車場・駐輪場の整備・環境維持(P&Rの促進を含む) ・バス停留所(上屋・ベンチ・夜間照明・駐輪場等)の整備 ・バス運行に配慮した道路整備等(バス通行のための道路改良、バス停車帯整備等)

計画名称	計画概要	道路整備等に関する方針
<p>東三河振興 ビジョン</p>	<p>愛知県による「東三河県庁」の設置（平成 24 年 4 月）を契機に、構成団体や住民等の「連携」による取組の実効性を高め、東三河のさらなる発展と地域課題の解決を図るため、東三河の将来像やその実現に向けて重点的に取り組む施策の方向性を明らかにし、地域づくりの羅針盤として共有する計画として、平成 25 年 3 月に策定されています。</p>	<p>[広域交通基盤等の整備・強化]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浜松三ヶ日・豊橋道路については、三遠南信自動車道や新東名高速道路と名豊道路を結ぶことで広域幹線道路ネットワークの効果をさらに高め、三河港や渥美半島へのアクセス機能を強化する道路として、国や静岡県、浜松市等と連携しながら実現に向けた取組を推進 ・伊勢湾口道路については、豊橋・三ヶ日方面と伊勢方面を結ぶ地域高規格道路の三遠伊勢連絡道路として、この地域の県境を越えた広域幹線道路に位置付けられている。渥美半島の振興にも大きく貢献することから、国の動きを注視しつつ、将来を見据えた構想として取組を推進 ・豊橋市から各地域までの「東三河 1 時間交通圏」を確立するため、東三河縦貫軸に位置付けられている国道 151 号、247 号、257 号、259 号や主要地方道長篠東栄線・豊橋渥美線など、東三河縦貫軸を構成する各路線のバイパス等の整備を推進するとともに、高規格幹線道路等へのアクセスとなる路線を中心に、引き続き事業を推進 ・観光客が安心、快適に東三河の観光地を訪れることができるよう、運転しやすい道路整備や、高速交通網から主要観光地までの時間短縮、休憩ポイントの充実、道路案内など情報発信の充実等に取り組む「ほの国観光道づくり」（仮称）を推進 ・駅施設の改善や輸送サービスの向上に努めるよう、各鉄道会社に働きかけていくとともに、鉄道を観光資源として活用する取組を各鉄道会社と連携して推進 ・愛知県バス対策協議会や地域公共交通会議等における協議・調整や、公的補助制度の活用、地域との連携等により、バス路線を始めとする生活機能を確保 ・鳥羽伊良湖航路の維持・存続に向け、利用促進等の取組を推進

2. 田原市の現状

2-1 自然・地理条件、土地利用

田原市は、愛知県南端の渥美半島に位置し、東は豊橋市に接し、北は三河湾、南は太平洋、西は伊勢湾に囲まれた市です。

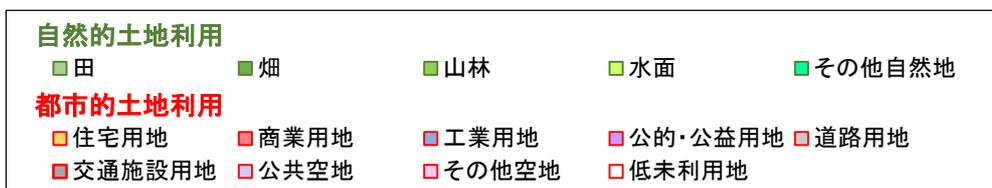
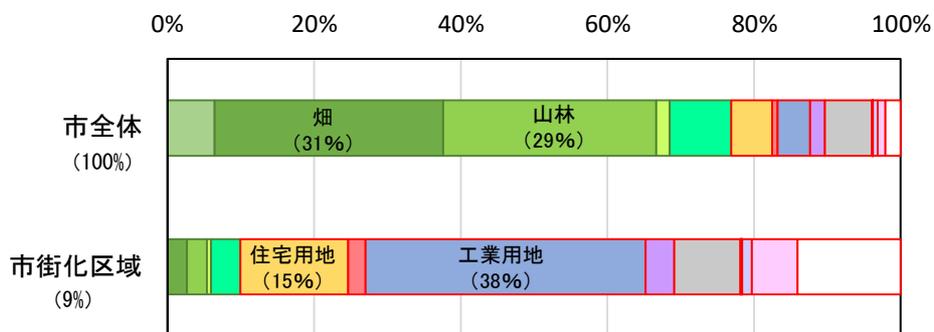
気候は、県内の他地域と比べて気温の年格差が小さく、温暖な地域となっています。

土地利用としては、「畑」、「山林」がそれぞれ市全体面積の3割と自然的土地利用が多くを占めていますが、一方で、臨海市街地には大規模な工業用地も存在しており、市街化区域でみれば工業用地が4割を占めています。

平成15年に田原町と赤羽根町が合併して田原市が誕生し、その後平成17年に渥美町を編入して現在の市域となった経緯があり、臨海部の臨海市街地を合わせ4つの市街地を有しています。



▲ 田原市の市街地



資料：平成25年度都市計画基礎調査

▲ 土地利用現況（対比率）

2-2 人口動向

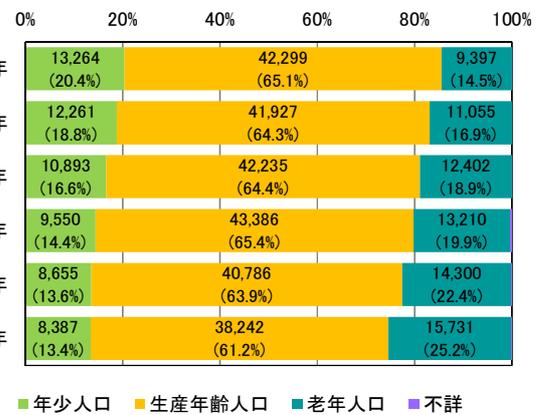
田原市の人口は、平成17年をピークに年々減少しており、平成27年には62,364人と平成17年から4,026人が減少しています。

校区別では、「田原南部」と「田原東部」の2地区を除いた全ての校区で人口が減少しており、特に、「伊良湖」、「亀山」、「堀切」といった半島先端部の地区の減少が著しくなっています。

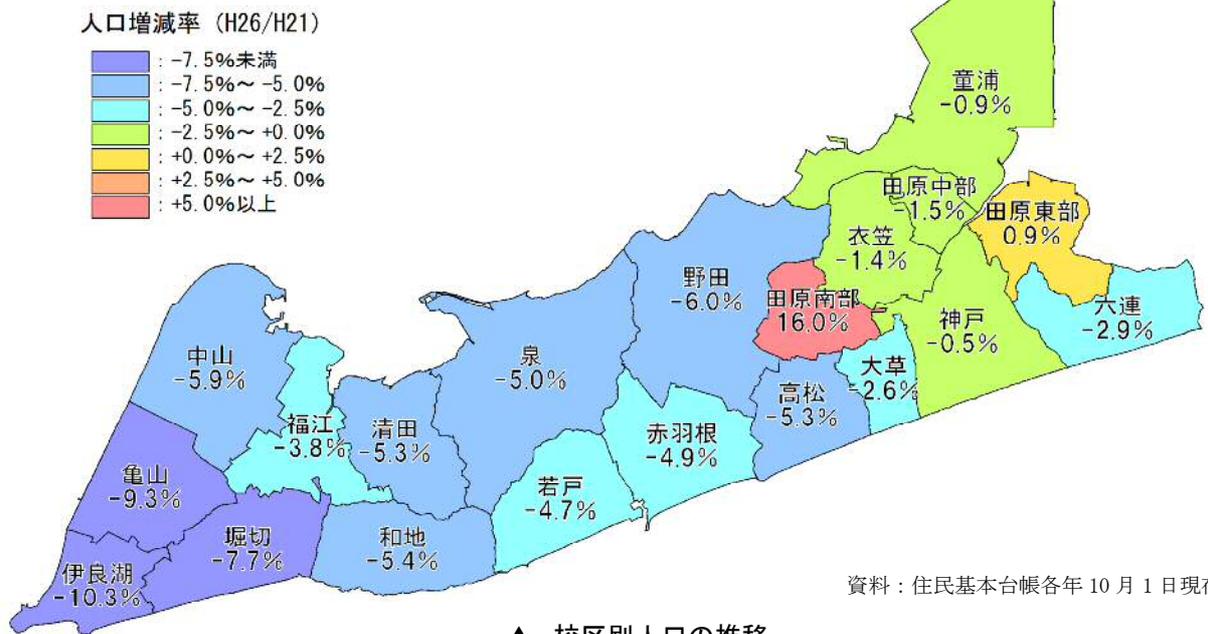
年齢階層別人口では、65歳以上の老年人口の割合は一貫して上昇しており、平成26年には25%を超えています。一方で、15歳未満の年少人口は年々減少しており、平成26年には8千人台にまで減少しています。本市においても確実に少子化、高齢化が進んでいることが伺えます。



▲ 人口及び世帯数の推移



▲ 年齢階層別人口の推移



▲ 校区別人口の推移

2-3 産業経済

田原市の農業は、温暖な気候や豊川用水の全面通水（昭和 43 年）以降の大規模な生産基盤整備により、野菜類の産地化や温室、畜産団地の造成等が進み、平成 26 年の農業産出額が 813 億円（推計）と、市町村として全国 1 位の農業先進地域となっています。

水産業については、市内 5 つの漁港で海苔養殖やしらす漁、うなぎ養殖等が営まれており、漁獲量は年間 11,000～12,000t で推移しています。平成 25 年には、県内第 3 位の漁獲量となり、三方を海に囲まれた地理的特性が活かされています。

工業について、製造品出荷額はリーマンショックにより、一時は最盛期の半数程度に落ち込んだものの、平成 22 年以降は徐々に増加しており、平成 25 年で約 1.9 兆円に達しています。これは、愛知県全体（約 42 兆円）の約 4.5%を占めていることとなり、県内に占める田原市の人口シェア（平成 22 年国勢調査）0.8%と比較すると顕著な工業都市であるといえます。なお、製造品出荷額の 9 割以上は「輸送用機械器具製造業」であり、大規模な自動車工場に大きく依存する構造であることが伺えます。

商業については、県内に占める田原市の人口シェア 0.8%に対して、事業所数、従業者数、年間商品販売額のシェアはいずれもそれを下回っており、商業の市内産業全体に占める比重が低いことが伺えます。市民の買物動向についても、約 4 割が市外を買物先としており、その大半が豊橋市内となっています。

観光面では、伊良湖岬をはじめ、蔵王山、大石海岸（太平洋ロングビーチ）、サンテパークたはらなど、半島という地理的特性と海・山の自然、歴史資源など観光資源が数多く分布しており、市内観光施設利用者は年間延べ約 300 万人に達しています。



▲ キャベツ



▲ 田原臨海



▲ 伊良湖岬



▲ 電照菊

3. 田原市の道路整備計画

3-1 道路・交通の現況

(1) 道路網

道路網としては、太平洋岸の国道42号、三河湾沿いの国道259号が市域の骨格軸として形成されています。両者間の南北方向は県道、幹線市道で連絡されています。



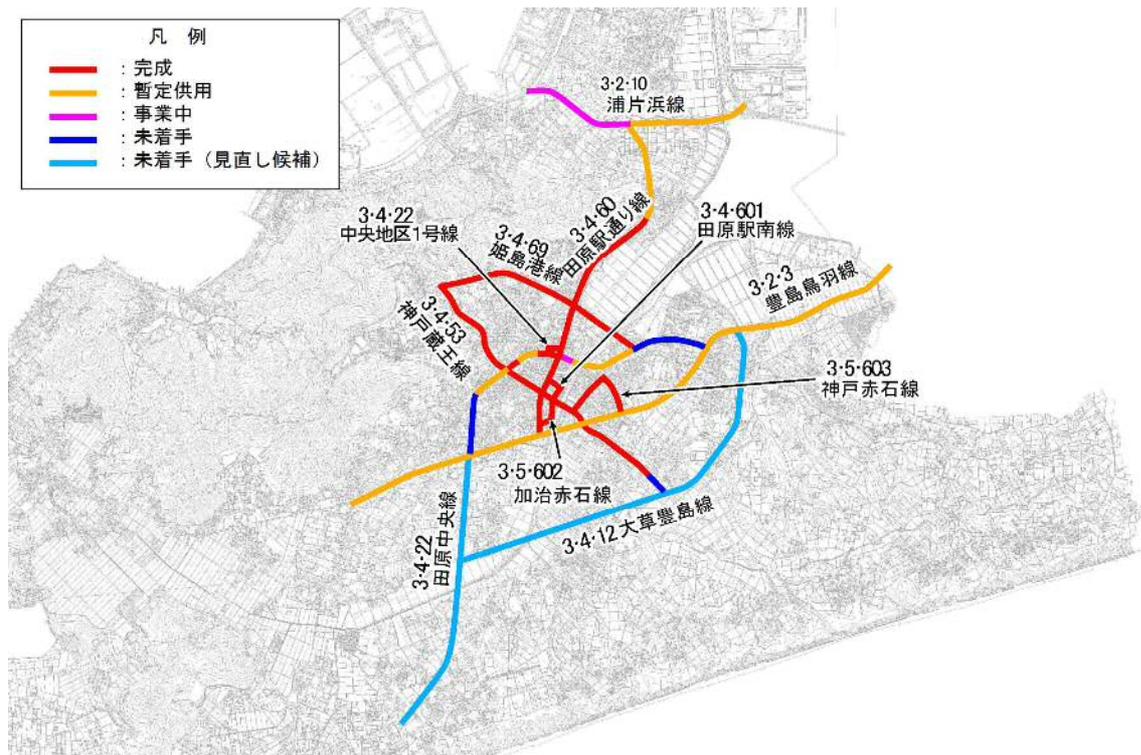
▲ 田原市の現況幹線道路網

(2) 都市計画道路

本市の都市計画道路は、11路線、総延長33,090mが都市計画決定されています。

整備状況としては、改良済延長は20,070m、改良率は60.7%（平成27年3月末現在）となっており、未着手区間は主に市街化調整区域で多くなっています。

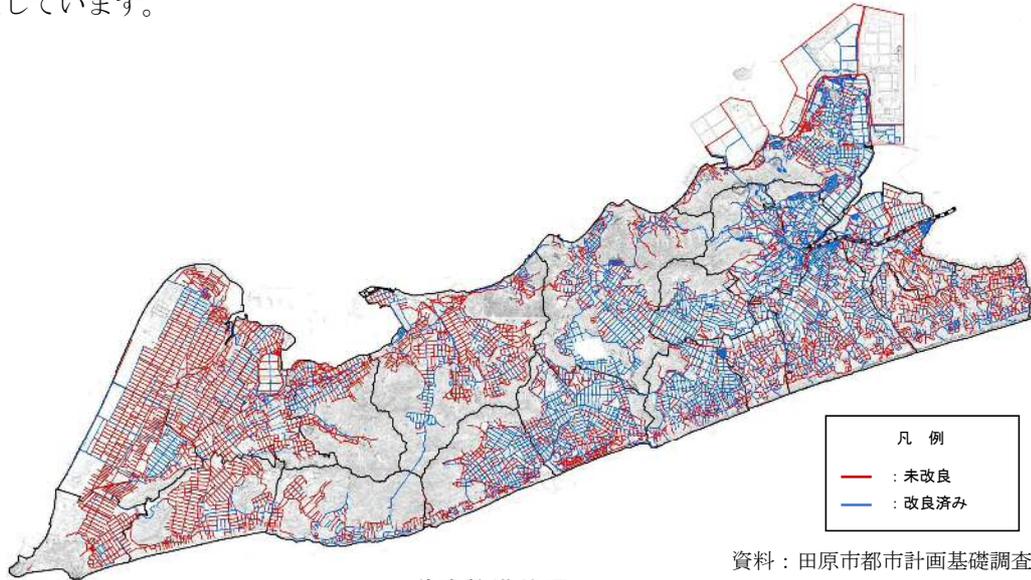
未着手の路線のうち2路線は見直しの候補路線となることが見込まれています。



▲ 都市計画道路の整備状況

(3) 道路整備状況

田原市の市道の整備状況として、田原市街地では比較的整備がされているものの、福江市街地では幅員 4m 未満の道路が約 37%、赤羽根市街地は約 59%であり、市街地内に狭あい道路が多く存在しています。また、福江市街地の幹線道路において、歩道が設置されていない区間が多く存在しています。



▲ 道路整備状況

(4) 道路交通の現況

田原市の道路交通の状況として、国道 259 号や国道 42 号、(主) 豊橋渥美線など東西方向の路線の交通量が多く、10,000 台/日以上交通量となっています。

特に、国道 259 号の田原市街地周辺では約 14,000~20,000 台/日、(主) 豊橋渥美線の臨海工業地周辺では約 30,000 台/日の交通量があり、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会による「地域の主要渋滞箇所」となっています。



▲ 田原市の交通量と渋滞ポイント

(5) 公共交通の現況

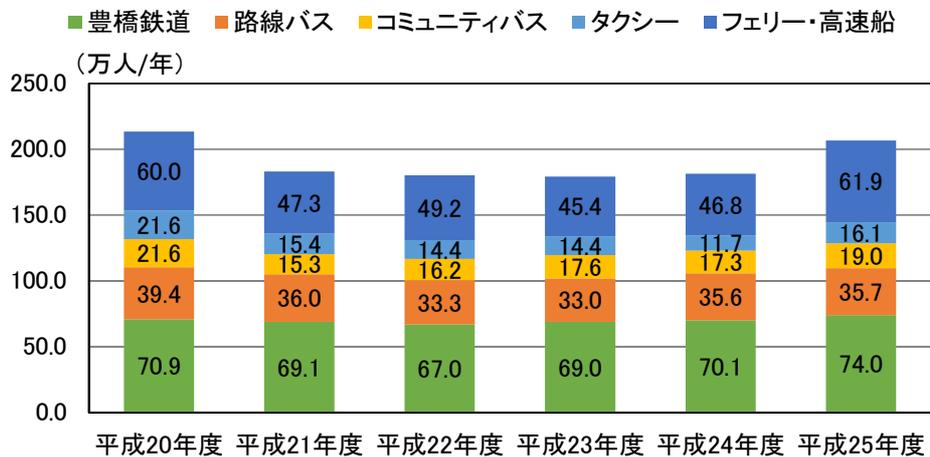
本市から市外へアクセスする公共交通としては、豊橋市間は「鉄道」、「バス」、知多、伊勢間は「海上交通」となっており、それらを補完する本市のコミュニティバスがあります。

豊橋市間を結ぶ豊橋鉄道渥美線は、市外への主要な移動手段であり、豊橋鉄道株式会社により運行されています。市内には三河田原駅、神戸駅、豊島駅、やくま台駅の4駅があり、4駅の延べ利用者数は年間70万人を超えています。

また、豊橋駅と伊良湖岬を結ぶ「伊良湖本線」、渥美病院と保美を結ぶ「伊良湖支線」の2路線の路線バスがあり、豊鉄バス株式会社により運行されています。

海上交通は伊良湖と鳥羽を結ぶフェリーと伊良湖～河和を結ぶ高速船があり、年間の利用者数は60万人を超えています。

これらを補完する田原市コミュニティバス（市街地バス・ぐるりんバス・地域乗合タクシー）の利用者数は、平成21年度から年々増加しており、平成25年度には約19万人となっています。



資料：第2次田原市地域公共交通戦略計画

▲ 田原市の公共交通ネットワーク図



▲ 田原市の公共交通ネットワーク図（平成28年4月6日現在）

3-2 道路に対する市民の意識

道路整備の市民ニーズを把握するため、平成27年12月に田原市在住の18歳から75歳の市民3,000名を対象に、「道路整備に関する市民意識調査」を実施しました。

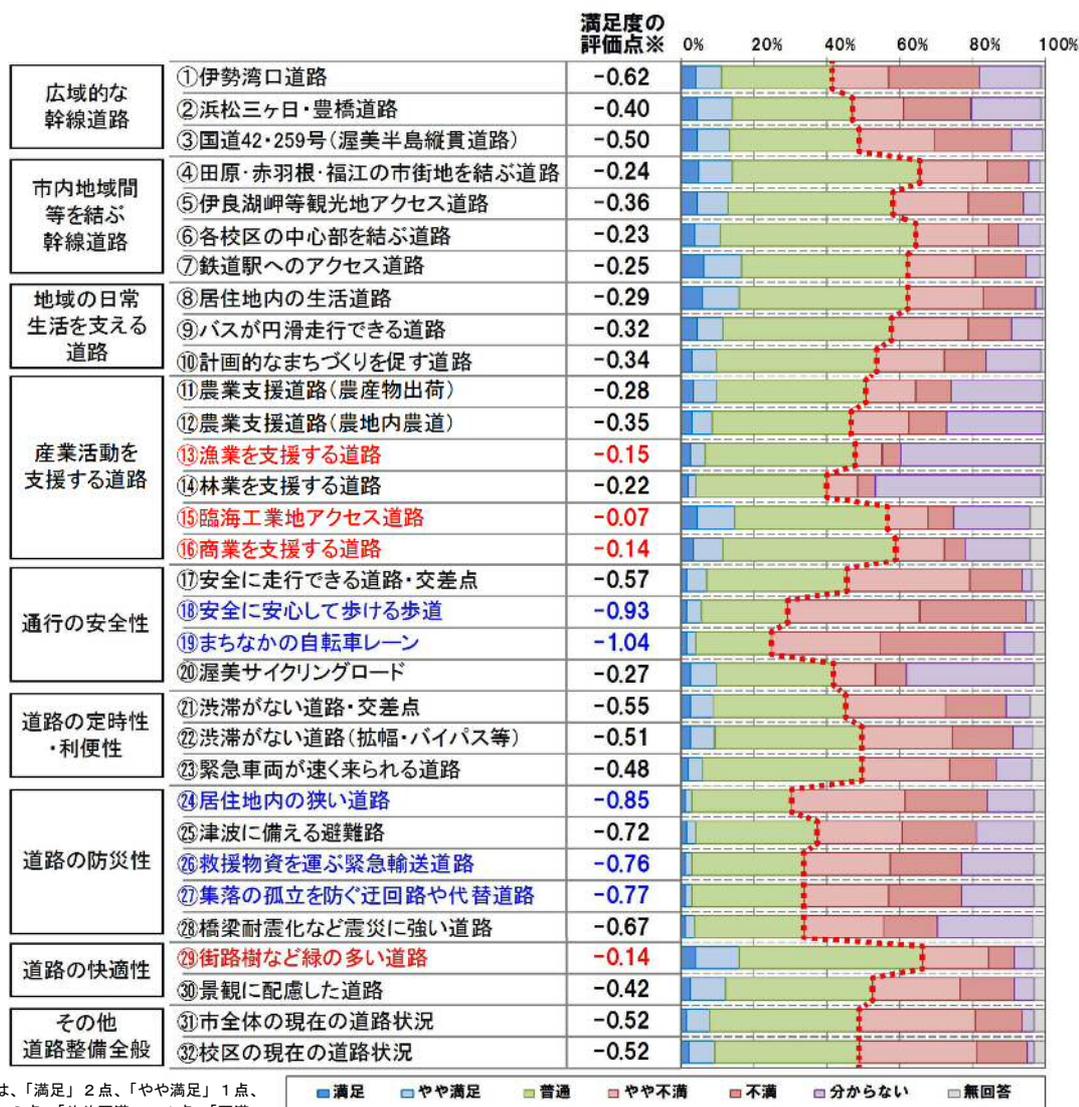
また、翌年1月には、市民意識調査を補足する形で、市内20校区において、道路の利用実態等について意見交換会を実施しました。

ここでは、市民意識調査結果から、市民のみなさまが現状の道路に対して何に不満を持っているのか、今後の道路整備に対して何を重視しているかを整理しました。

(1) 道路の現状の満足度

市民意識調査から、最も満足度の低い項目は「⑲まちなかの自転車レーン」、次いで「⑱安全に安心して歩ける歩道」となっており、『通行の安全性』に不満を持っていることが伺えます。

また、その他には、「⑳居住地内の狭い道路」、「㉑集落の孤立を防ぐ迂回路や代替道路」など『道路の防災性』についても不満を持っていることが分かりました。



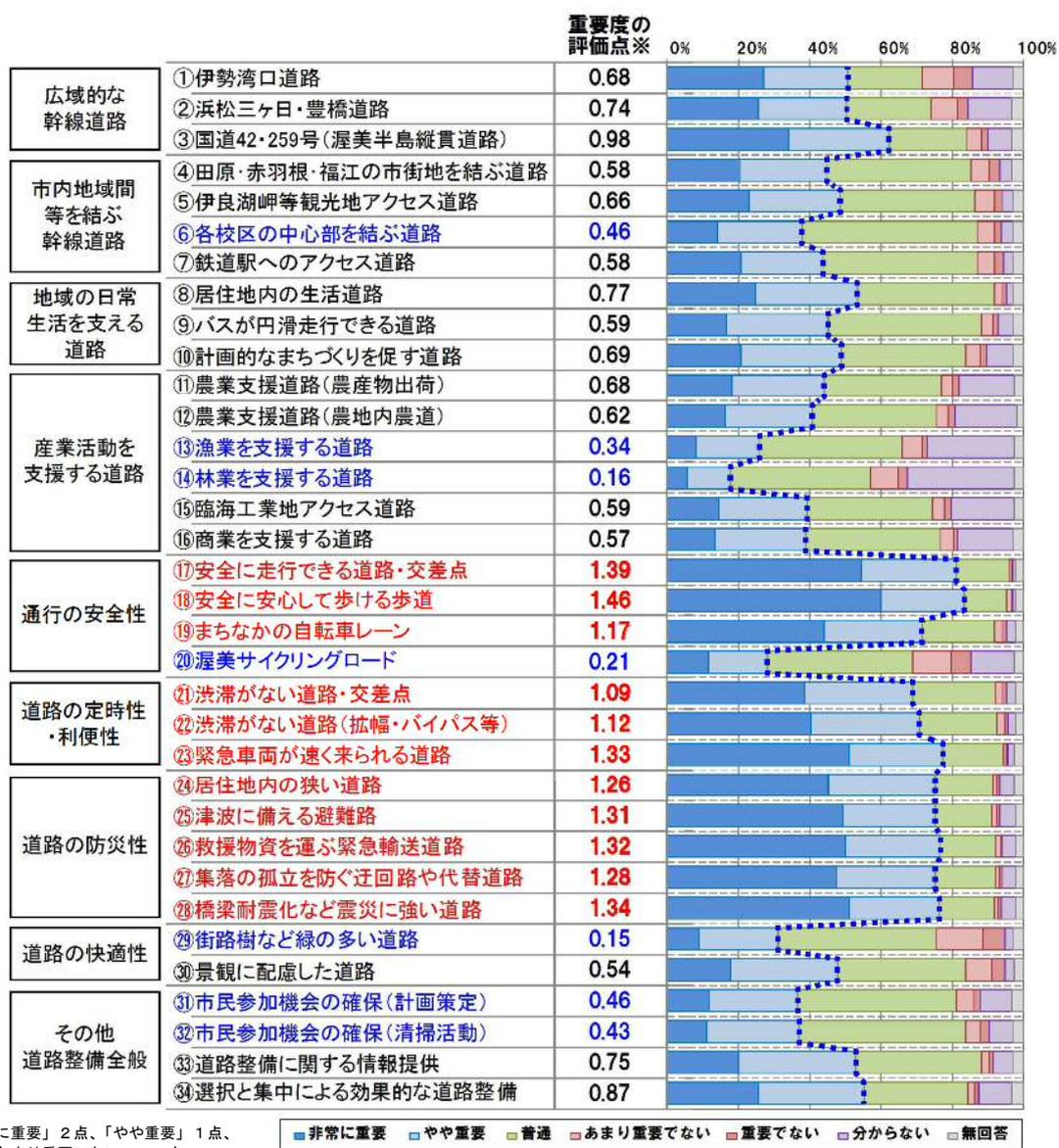
※評価点は、「満足」2点、「やや満足」1点、「普通」0点、「やや不満」-1点、「不満」-2点とし、回答数で加重平均した値

▲ 道路の現状の満足度

(2) 今後の道路整備の重要度

今後の道路整備の重要度が最も高い項目は「⑱安全に安心して歩ける歩道」で、次いで「⑰安全に走行できる道路・交差点」となっており、満足度の低かった『通行の安全性』について重要視していることが伺えます。

また、その他には、「㉓緊急車両が早く来られる道路」や「㉒渋滞がない道路（拡幅・バイパス等）」などの『道路の定時性・利便性』、「㉑橋梁耐震化など震災に強い道路」や「㉔救援物資を運ぶ緊急輸送道路」などの『道路の防災性』についての重要度も高く、それらを充実させるための整備推進が強く求められていることがみてとれます。



※評価点は、「非常に重要」2点、「やや重要」1点、「普通」0点、「あまり重要でない」-1点、「重要でない」-2点として、回答数で加重平均した値。

▲ 今後の道路整備の重要度

3-3 道路整備の課題と今後の方向性

田原市の現状や道路整備状況、上位・関連計画や市民ニーズを踏まえ、田原市の目指す将来構想の実現に向けた道路整備の課題と今後の方向性について以下の 10 項目で整理しました。

本道路整備プログラムでは、この課題と今後の方向性を踏まえた評価を行います。

(1) 安全性を向上させる道路環境整備の推進

市民意識調査の「道路の安全性」に関する市民の満足度が低いことから分かるように、自動車及び歩行者の安心・安全な交通環境を確保することが必要です。

今後は、集落内や市街地内の生活道路も含めて、歩道の整備や道路の拡幅、交差点改良など、安全性の向上につながる整備を計画的に進めることが重要です。

(2) 防災面を重視した道路ネットワークの充実

南海トラフにおける海溝型地震の被害が想定される一方で、「道路の防災性」に関する市民の満足度の低さが目立ちます。

よって、今後は、災害発生時の避難や輸送ルートの確保に資する道路ネットワークの確保が重要となります。集落内や市街地での安全な避難路、緊急輸送道路等の確保を含め、緊急時を想定した信頼性の高いネットワークを形成するための道路整備が必要となります。

(3) 第 3 次医療施設 60 分圏域の拡大

一般に、救急医療においては、例えば外傷患者は発症後から根治的処置を 60 分以内に行えるかどうかで生死を分けるといわれております。

一方で、田原市は三方を海に囲まれた半島であり、その市域の多くが第三次医療施設である「豊橋市民病院」へ 60 分で到達するのが困難な地域となっています。

そのため、今後は、迅速な救急医療を支える「命の道」となる三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路）や渥美半島縦貫道路等の整備により高速連携ネットワークを確立していくことが重要になります。

(4) 市内地区間・校区間を結ぶ道路ネットワークの強化

合併により市街地が点在する本市において、その一体感を高める意味でも、市内の地区間・校区間を円滑・迅速に行き来できる定時性・利便性の高い道路網の充実が必要です。

今後は、東西の主軸となる 2 本の国道とそれらを結ぶ南北方向の県道や市道等の機能を強化させ、有機的で代替性あるネットワーク形成を進めることが必要になります。

(5) 広域高速ネットワークへの接続性を高める高規格の道路網整備

半島という特殊な地勢から、広域的な高速道路ネットワークへのアクセス性を高めることで、市域の隅々までその恩恵を及ぼすようにすることが必要です。

そのため、東名、新東名、三遠南信自動車道等に連なる高機能な幹線道路（伊勢湾口道路、渥美半島縦貫道路等）の整備推進が必要になります。

(6) 産業活力の維持発展を支援できる道路網の充実

県内有数の工業力、豊かな食資源を提供する農水産業など、地域の経済的基盤となる産業の振興に寄与する道路の整備、充実が必要です。

今後は、生産工場と高速道路網を結ぶ道路や、農水産物の迅速な輸送に役立つ道路、観光産業を支える道路などを計画的に整備していくことが必要となります。

(7) コンパクトシティ形成に資する都市計画道路網の整備

人口減少時代にあつて、特に田原市街地の無秩序な拡散による不効率化を防ぎ、コンパクトな市街地を形成するために有効な都市計画道路網の整備を計画的に進めることが必要です。

今後は、三河田原駅を中心とした市街地内の効果的で安全な街路ネットワークの形成により求心性の向上を目指すことが重要です。

(8) 公共交通網の確保・充実とその走行環境の向上

高齢化の進展に伴い、日常生活の足となるバス運行の維持と利便性の向上、またそのための走行環境の整備推進が必要です。

また、鉄道、フェリーなども含めた公共交通ネットワークの充実を支援する道路整備も重要となります。

(9) 快適性のある道路環境・景観づくり

走行や歩行の快適性を高める道路環境の美化、沿道景観の向上等の市民協働による努力の継続が必要です。

また、観光の振興にもつながる道路構造物や付属物のデザインの工夫、道の駅などの拠点への案内の充実、渥美サイクリングロードの整備など、訪れて楽しい道路づくりへの取り組みが重要となります。

(10) 現況の問題点や市民ニーズに対応した効率的・効果的な道路整備

交通渋滞や危険箇所の解消、通学路の安全性向上については、市民のみなさまからのご要望も多く頂いています。

今後は、市民のみなさまのご意見を踏まえ、限られた財源の中で効率的かつ効果的な道路整備を行うため、客観的な評価指標による優先順位の検討を行い整備していくことが重要となります。

4. 道路整備プログラムの策定

4-1 基本方針

道路整備プログラムでは、市として目指すべき将来の望ましい将来像に向けて今後 20 年間で取り組む道路整備について示します。

市の将来都市像の実現に向け道路整備の課題解消を進めていく上で、以下の 3 つを道路整備の基本方針に決めました。

道路整備プログラムでは、3 つの基本方針を踏まえた評価、優先順位の検討を行います。

市の将来都市像

『うるおいと活力のあるガーデンシティ』

道路整備の課題

- ① 安全性を向上させる道路環境整備の推進
- ② 防災面を重視した道路ネットワークの充実
- ③ 第 3 次医療施設 60 分圏域の拡大
- ④ 市内地区間・校区間を結ぶ道路ネットワークの強化
- ⑤ 広域高速ネットワークへの接続性を高める高規格の道路網整備
- ⑥ 産業活力の維持発展を支援できる道路網の充実
- ⑦ コンパクトシティ形成に資する都市計画道路網の整備
- ⑧ 公共交通網の確保・充実とその走行環境の向上
- ⑨ 快適性のある道路環境・景観づくり
- ⑩ 現況の問題点や市民ニーズに対応した効率的・効果的な道路整備

基本方針①

渥美半島を次世代に繋げるみちづくり

基本方針②

渥美半島で安心して暮らせるみちづくり

基本方針③

渥美半島から元気を創出するみちづくり

4-2 道路整備プログラムの評価対象道路網

本道路整備プログラムは、将来構想を実現するために、今後 20 年間で田原市が取り組むべき路線について検討するものです。

よって、田原市の管理する主要な幹線市道のうち、「現在の道路幅員が必要最低限の幅員を満たしていない路線」や「歩道未設置など通学路安全対策路線に指定されている路線」など、既存の道路構造が不十分で今後整備を必要とする路線を抽出します。

さらに、それらの路線に、未整備の都市計画道路や都市計画道路の構想路線を加えた以下の 65 路線を対象に評価、優先度の検討を行います。

最終的に、検討した優先度と田原市の道路整備に要する費用の実績から、今後 20 年間で整備に取り組む路線を抽出します。

抽出番号	路線名	道路種別	道路区分	現況最小幅員(m)	事業区間延長(m)	事業内容				
						新設	道路拡幅	歩道設置	橋梁架替	橋梁拡幅
1	谷熊中央線	1級市道	3種4級	5.50	521		○			
2	百々海岸線	1級市道	3種5級	4.00	465		○			
3	東ヶ谷豊島線	1級市道	3種4級	4.00	2,458		○	○		
4	(都)神戸蔵王線+延伸※	都市計画道路	3種2級	-	1,980	○				
5	萱町吉胡線	1級市道	4種3級	7.30	331		○	○		
6	衣笠藤七原線	1級市道	3種3級	5.70	197		○	○		
7	谷ノ口海岸線	1級市道	3種5級	4.00	180		○			
8	南町漆田線	1級市道	3種3級	6.10	73		○			
9	志田加治線	1級市道	3種3級	6.00	1,708		○			
10	大草海岸線	1級市道	3種5級	3.90	669		○			
11	田原中央線	1級市道	3種5級	3.00	447		○			
12	大草大久保線	1級市道	3種5級	4.60	1,370		○			
13	雲明仁崎線	1級市道	3種3級	6.80	475		○	○		
14	彦山山ノ神線	1級市道	3種5級	4.50	1,039		○			
15	赤東赤中線	1級市道	3種3級	6.90	1,371		○			
16	保美西山線	1級市道	3種5級	4.00	694		○			
17	保美中山線	1級市道	3種5級	4.40	619		○		○	
18	山田古田線	1級市道	3種5級	3.60	791		○		○	
19	小塩津保美線	1級市道	3種4級	7.90	1,818		○	○	○	○
20	長山数原前線	2級市道	3種5級	3.90	3,596		○	○		
21	若戸前田線	2級市道	3種5級	4.70	296		○			
22	貝場百々線	2級市道	3種5級	4.00	1,273		○			
23	百々太神線	2級市道	3種5級	3.60	1,182		○			○
24	寺東中新造線	2級市道	3種5級	3.00	807		○			
25	下畑波瀬北線	2級市道	3種3級	6.00	1,903		○	○		

※No. 4 (都) 神戸蔵王線+延伸は、県決定の都市計画道路ですが、他の都市計画道路等との比較のため、市道と並べて評価、優先度検討を行います。

抽出番号	路線名	道路種別	道路区分	現況最小幅員(m)	事業区間延長(m)	事業内容					
						新設	道路拡幅	歩道設置	橋梁架替	橋梁拡幅	交差点改良
26	川西天白線	2級市道	3種5級	4.40	42		○				
27	赤石愚中線	2級市道	3種5級	4.50	31		○				
28	清谷椿線	2級市道	4種4級	3.90	260		○				
29	上八軒家井戸沢線	2級市道	3種4級	5.00	932		○	○		○	
30	南町豊南線	2級市道	3種5級	3.00	995		○				
31	仲大辻線	2級市道	3種5級	4.50	141		○				
32	志田糖塚線	2級市道	3種4級	4.00	1,597		○			○	
33	東前黒河線	2級市道	3種5級	3.00	1,318		○			○	
34	東滝頭木ウベ線	2級市道	3種5級	3.50	772		○			○	
35	黒河西屋敷線	2級市道	3種4級	3.50	872		○				
36	馬草黒ヶ谷線	2級市道	3種5級	3.00	2,119		○		○		
37	仲瀬古坂下線	2級市道	3種5級	4.50	522		○				
38	二又椎沢線	2級市道	3種2級	7.00	1,744		○				
39	上り世古弥次郎線	2級市道	3種5級	4.00	28		○				
40	権巫地猿田線	2級市道	3種5級	3.10	1,581		○				
41	坂南新前田線	2級市道	3種5級	3.80	1,237		○				
42	中原寺田線	2級市道	3種5級	4.30	257		○				
43	原ノ島平城線	2級市道	4種3級	3.10	750		○	○		○	
44	沖田大岩下線	2級市道	3種5級	3.00	1,696		○				
45	宮下沢線	2級市道	3種4級	6.30	394		○	○			
46	八反坪小新田線	2級市道	3種5級	3.00	1,483		○				
47	道上1号線	2級市道	3種5級	4.00	87		○				
48	穂波日ノ出線	2級市道	3種5級	-	139						
49	梵木下南線	2級市道	3種4級	4.00	335		○	○		○	
50	段土仲原1号線	2級市道	3種4級	4.60	411		○	○			
51	西今田西畑線	2級市道	3種5級	4.70	306		○				
52	馬道下宮ノ前線	2級市道	3種4級	4.00	399		○	○			
53	植松松葉田線	2級市道	3種5級	4.00	1,391		○				
54	左々組西原線	2級市道	3種5級	2.50	1,428		○		○		
55	植松南線	2級市道	3種5級	3.00	1,232		○				
56	除地和名池線	2級市道	3種5級	4.50	1,192		○				
57	西瀬古新堀東線	2級市道	3種5級	4.30	109		○				
58	東太田宮東線	2級市道	3種4級	3.50	1,115		○				
59	波治神寺口線	2級市道	3種5級	4.20	223		○				○
60	中瀬古渡川線	2級市道	3種5級	3.80	187		○				
61	前田寺ノ前3号線	2級市道	3種5級	3.00	595		○			○	
62	(仮)田原駅前通り線 延伸	計画	-	-	3,110	○					
63	(都)田原中央線1※	都市計画道路	-	-	840	○					
64	(都)田原中央線2※	都市計画道路	-	-	680	○					
65	(仮)大草白谷線	計画	-	-	3,980	○					

※No. 63、No. 64 の(都)田原中央線は、県決定の都市計画道路ですが、他の都市計画道路等との比較のため、市道と並べて評価、優先度検討を行います。

幹線市町村道とは

全国の道路延長の8割を占める市町村道は、国民が毎日使う最も身近な生活関連社会資本です。しかし、延長が膨大であるがために、その整備水準は量的にも質的にも立ち遅れているのが現状です。

そこで、効率的な整備を行い、幹線道路ネットワークを明確化するために“幹線市町村道”を選定することとされています。“幹線市町村道”は、全国基幹道路網を形成する路線として優先的に整備するものとして、国庫補助事業の主たる対象となっています。

【幹線1級市町村道の基準】

地方生活圏及び大都市圏域の基幹的道路網を形成するのに必要な道路で、一般国道及び都道府県道以外の道路のうち次の条件のいずれかに該当するものです。

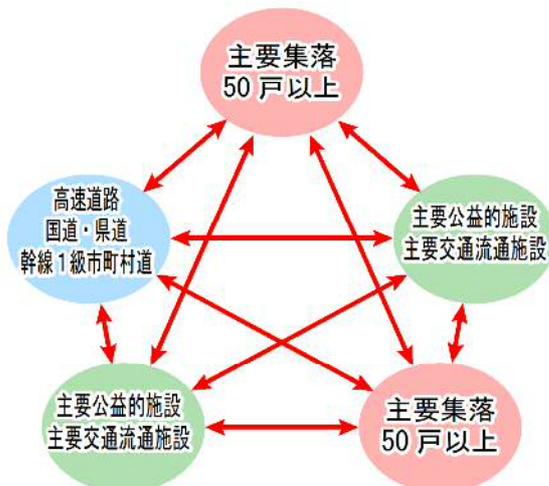
- ・都市計画決定された幹線街路
- ・主要集落（50戸以上）とこれと密接な関係にある主要集落とを連絡する道路
- ・主要集落と主要交通流通施設、主要公益的施設、または主要生産施設とを連絡する道路
- ・主要交通流通施設、主要公益的施設、主要生産施設または主要観光地の相互間において密接な関係を有するものを連絡する道路
- ・主要集落、主要交通流通施設、主要公益的施設または主要観光地と密接な関係にある一般国道、都道府県道、または幹線1級市町村道を連絡する道路
- ・大都市または地方開発のため特に必要な道路

【幹線2級市町村道の基準】

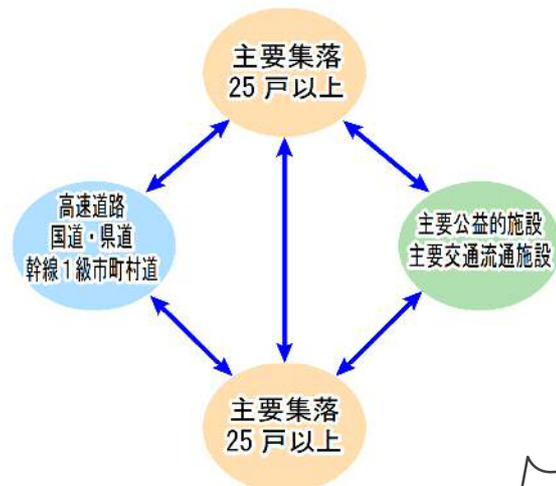
幹線1級市町村道以上の道路を補完し、幹線道路網の形成に必要な道路で次の条件のいずれかに該当するものです。

- ・都市計画決定された補助幹線街路
- ・集落（25戸以上）相互を連絡する道路
- ・集落と主要交通流通施設、主要公益的施設もしくは、主要な生産の場を結ぶ道路
- ・集落とこれに密接な関係にある一般国道、都道府県道、または幹線1級市町村道とを連絡する道路
- ・大都市または地方開発のために必要な道路

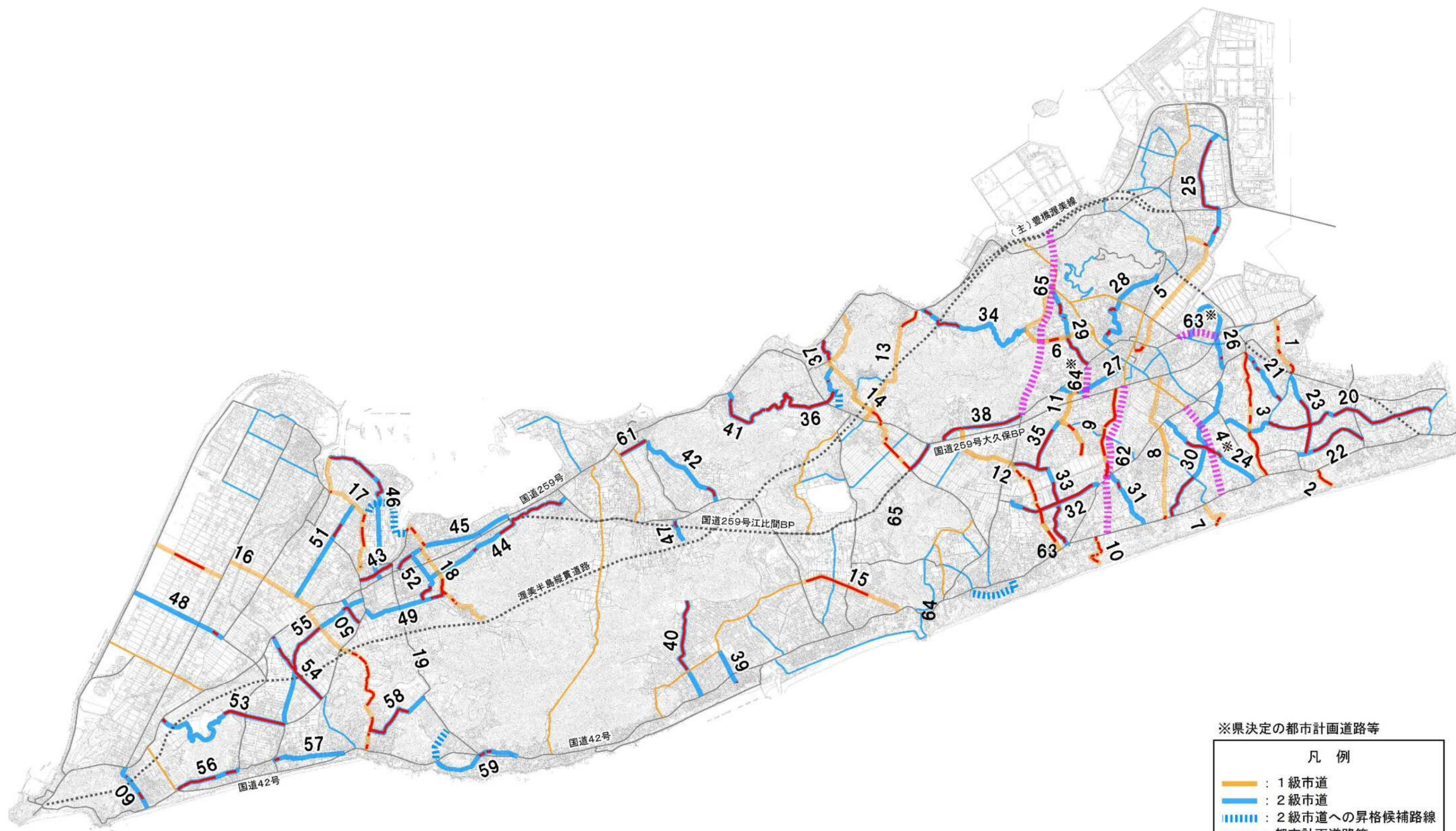
【幹線1級】



【幹線2級】



▲ 幹線市町村道の選定



※県決定の都市計画道路等

凡 例	
	: 1級市道
	: 2級市道
	: 2級市道への昇格候補路線
	: 都市計画道路等
	: 整備区間 (不適合箇所)
数字	: 抽出番号

▲ 道路整備プログラムの評価対象路線

4-3 整備優先度の検討手法

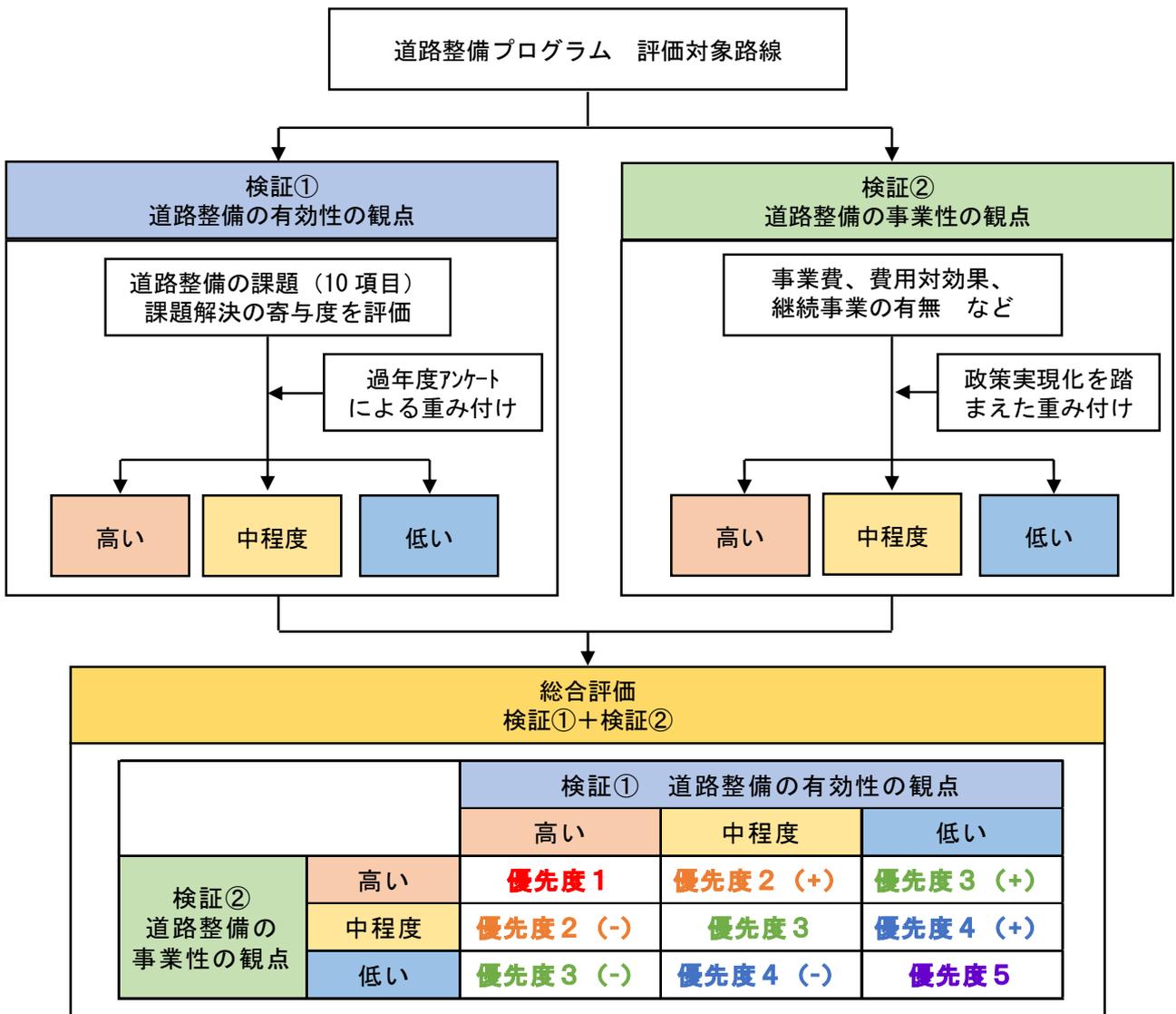
(1) 検討手法

対象路線ごとに、検証①〔道路整備の有効性の観点〕と検証②〔道路整備の事業性の観点〕の2つの視点から評価を行い、それらの評価結果を組み合わせた総合評価によって整備優先度の検討を行います。

検証①では、道路整備の有効性の観点から、前述した「道路整備の課題（10項目）」に対する課題解決の寄与度について評価を行います。なお、各項目で重要性が異なることが想定されるため、過年度実施のアンケート結果を用いた重み付けを行います。

一方、検証②では、道路整備の事業性の観点から、事業費や費用対効果など事業を円滑に進める上で重要な項目により評価を行います。検証②においても、各項目の重要度を踏まえ、政策実現化を考慮した重み付けを行います。

総合評価として、検証①と検証②の評価結果を組み合わせて、対象路線の優先度の検討を行います。なお、総合評価において、同じ“優先度”であっても、事業性が高くなければ事業そのものが実施できないため、検証②を重視した評価とします。



▲ 整備優先度の検討フロー

(2) 検証①：道路整備の「有効性」の観点からの検証

検証①では、前述した「道路整備の課題（10 項目）」に対する課題解決の寄与度について評価を行います。各項目の判定は下表の基準を用います。

なお、各項目で重要性が異なることが想定されるため、「道路整備に関する市民意識調査（アンケート）」における「今後の道路整備の重要度」から「重要度評価点」を回答数に応じて集計し、重み付け係数を設定します。

重み付けを考慮した各路線の評価を、点数に応じて、「高（3 点以上）」、「中（2～3 点未満）」、「低（2 点未満）」の 3 段階にランク分けを行います。

評価項目		判断基準	重み付け係数
①	安全性を向上させる道路環境整備の推進	<p>道路の安全性に関する市民の満足度が低く、自動車交通の安全のほか、歩行者の安心・安全な通行環境の確保が必要となることから、以下の路線を抽出します。</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩道設置事業、歩道設置の可能性がある新設路線 歩道が未設置の「通学路（小学校・中学校）」指定路線 	1.43
②	防災面を重視した道路ネットワークの充実	<p>災害時の安全な避難路、緊急輸送道路等の確保を含め、緊急時を想定した信頼性の高いネットワークを形成する道路整備が必要であることから、以下の路線を抽出します。</p> <ul style="list-style-type: none"> 「市の緊急輸送道路」に指定されている路線 新設道路で「市の緊急輸送道路」となる可能性がある路線 「津波」、「液状化」の「迂回路候補」となる路線 	1.30
③	第 3 次医療施設 60 分圏域の拡大	<p>救急医療において、発症後から根治的処置を 60 分以内に行えるかどうかを生死を分ける。よって、最寄の第 3 次医療施設である「豊橋市民病院（豊橋市）」からの 60 分圏域の拡大に寄与する路線として、以下の路線を抽出します。</p> <ul style="list-style-type: none"> 「東西方向」の高規格幹線道路（市道は該当なし） 	1.33
④	市内地区間・校区間を結ぶ道路ネットワークの強化	<p>市内の地区間・校区間を円滑・迅速に行き来できる定時性・利便性の高い道路網の充実が必要であることから、以下の路線を抽出します。</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市マスの「広域連携軸」、「都市間連携軸」、「市街地間連携軸」、「地域幹線道路」に指定されている路線 上記の各種連携軸へのアクセス性向上に寄与する路線 	0.52
⑤	広域高速ネットワークへの接続性を高める高規格の道路網整備	<p>半島という特殊な地勢から、広域的な高速道路ネットワークへのアクセス性を高めることが必要であり、東名、新東名、三遠南信自動車道等に連なる高規格の幹線道路の整備推進が求められていることから、以下の路線を抽出します。</p> <ul style="list-style-type: none"> 「渥美半島縦貫道路」及び「渥美半島縦貫道路の IC」へのアクセス性向上に寄与する路線（田原市を南北方向に結ぶ路線） 	0.80

評価項目		判断基準	重み付け 係数
⑥	産業活力の維持発展を支援できる道路網の充実	<p>県内有数の工業力、豊かな食資源を提供する農水産業など、地域の経済的基盤となる産業の振興に寄与する物流を円滑化する道路の整備充実が必要であることから、「工業地帯」や「農地」、「観光資源」の多い箇所への渋滞緩和、アクセス時間短縮が望める路線として以下を抽出します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「工業」：田原臨海工業団地と国道 259 号を結ぶ路線 ・「農業」：都市計画基礎調査における「田」「畑」の密集したエリア内の路線 ・「観光」：田原市観光統計に記載の観光施設のへのアクセス道路及び周辺路線 	0.62
⑦	コンパクトシティ形成に資する都市計画道路網の整備	<p>人口減少時代にあつて、特に田原市街地の無秩序な拡散による不効率化を防ぎ、コンパクトな市街地を形成するために有効な都市計画道路網の整備を計画的に進めることが必要であることから、以下の路線を抽出します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「都市計画道路」及び都市計画マスタープランにおける「都市計画道路の構想路線」 	0.69
⑧	公共交通網の確保・充実とその走行環境の向上	<p>高齢化の進展に伴い、日常生活の足となるバス運行の維持と利便性の向上、また、そのための走行環境の整備（停留所整備等）の推進が必要であることから、以下の路線を抽出します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「バス路線」となっている路線 	0.59
⑨	快適性のある道路環境・景観づくり	<p>走行や歩行の快適性を高める道路環境の美化、沿道景観の向上等の市民協働による努力の継続が必要であり、観光の振興にもつながる道路構造物や付属物のデザインの工夫など、訪れて楽しい道路づくりへの取り組みが必要となることから、以下の路線を抽出します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「街路樹」や「植樹帯」が設置されている路線 ・新設道路で「街路樹」や「植樹帯」が設置される可能性のある路線 	0.35
⑩	現況の問題点や市民ニーズに対応した効率的・効果的な道路整備	<p>限られた財源の中で、交通渋滞や危険な箇所の解消や通学路の安全性向上等については市民からの要望も多く、この問題点を道路整備の効果を検討しつつ、優先順位を付けて整備していくことが必要であることから、以下の路線を抽出します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 27 年度の校区意見交換会等で指摘のあった路線 	0.61

(3) 検証②：道路整備の「事業性」の観点からの検証

検証②では、道路整備の「事業性」という観点から、道路整備事業を円滑に進めることに関連した評価項目を設定し、それにより各路線の評価を行います。各評価項目の判断基準は、下表の通りです。

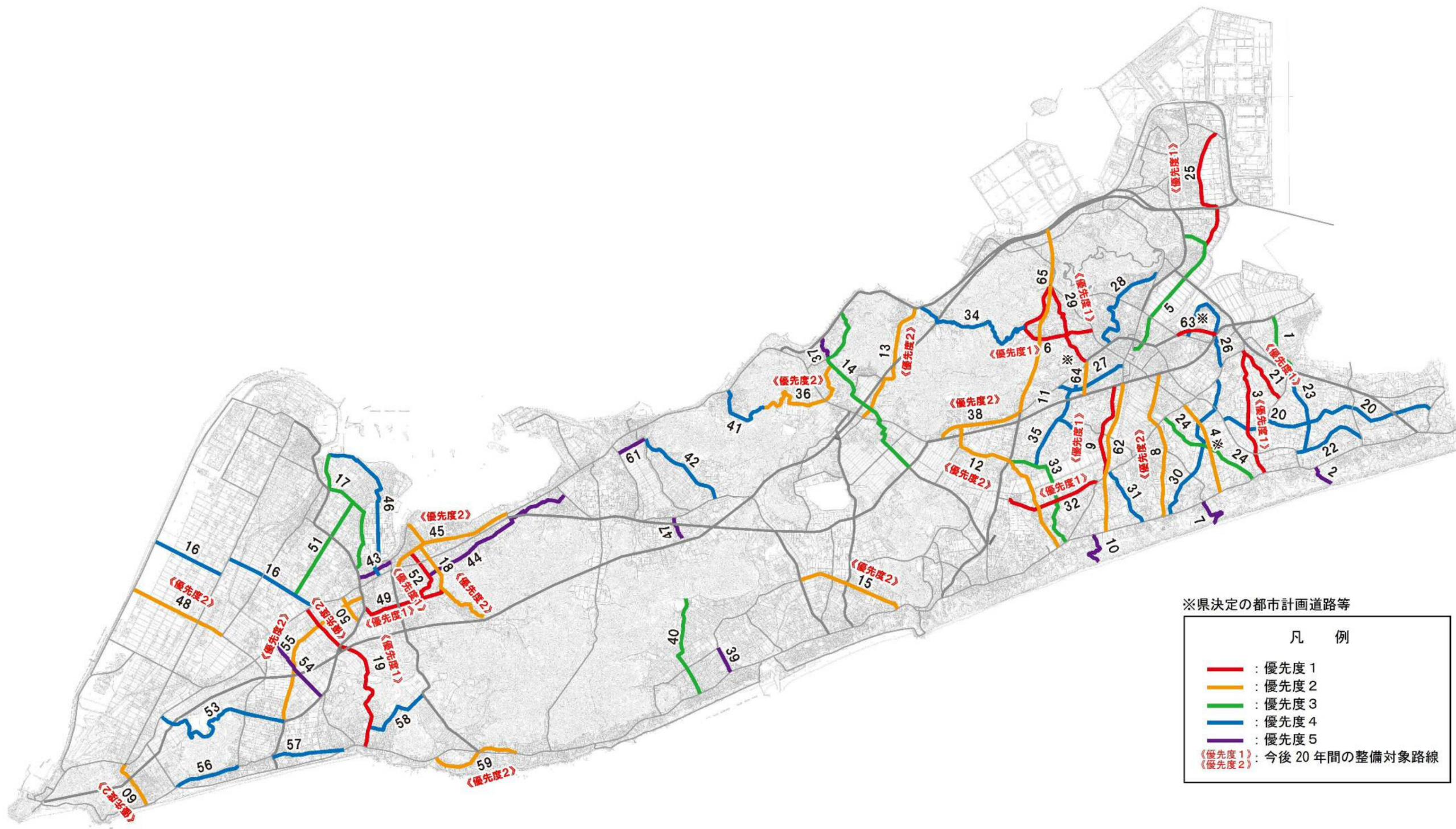
また、検証②においても、検証①と同様に各評価項目の重み付けを行います。

検証②における評価項目のうち、市施策を実現する上で特に重要な項目については、検証①で最も高い重み付け係数である「①安全性を向上させる道路環境整備の推進：1.43」を踏まえ、「1.50」を設定しました。

市施策を実現する上で特に重要な項目は、③継続事業（現在優先的に取り組んでいる事業の早期完了を図るため）、⑥上位計画における位置付け（市施策実現に向けた計画的な整備を要するため）の2項目としました。

その他、①事業費、②費用対効果、④交通安全プログラム対策、⑤校区要望の有無については、上記の重要項目に順ずるものとして、重み付け係数「1.00」としました。

評価項目		評価内容	判断基準	重み付け係数
①	事業費	より多くの事業を早期に実現し、都市の骨格を形成するため、事業費の低い路線を抽出します。	事業費が2億円以内の路線	1.00
②	費用対効果 (事業の効率性)	道路整備に要する財源が限られる中で、効率的な道路整備の促進を図るため、事業費に見合った整備効果を生み出す事業を抽出します。	費用便益比(B/C)が1.0を超える路線	1.00
③	継続事業 (事業の継続性)	現在、着手している事業であれば、未着手の事業と比べて、早期完了が可能なことから、継続事業である路線を抽出します。	継続事業である路線	1.50
④	交通安全プログラム対策	通学路の交通安全対策は喫緊の課題であり、田原市通学路交通安全プログラム対策において、危険指摘箇所等の対策が計画されているため、それらの路線については高評価とする。	交通安全プログラム対策に位置づけられる路線	1.00
⑤	校区要望の有無	道路利用者の中でも最も利用頻度の高い地元住民から要望の多い路線を抽出します。	校区要望に挙がっている路線	1.00
⑥	上位計画 ・主要施策	上位計画において主要施策になっている事業は、市施策を実現に向けた計画的な整備を要するため、それらの路線を抽出します。	上位計画における主要施策に位置づけられる路線	1.50



4-4 道路整備プログラム

道路整備プログラムとして、今後 20 年間で優先的に整備する路線の要旨を以下に示します。

なお、優先的に整備する路線においては、事業の内容等により整備時期を“短期（概ね 5 年間）”、“中期（概ね 10 年間）”、“長期（概ね 20 年間）”の 3 つに分類しました。

抽出番号	21				
路線名	若戸前田線	道路種別	2級市道	道路種別	3種5級
事業区間延長	296m	現況最小幅員	4.70m	判定	優先度1
事業内容	道路拡幅			整備時期	短期
要旨	<p>本路線は、相川町から市道 東ヶ谷豊島線へ接続する2級市道です。 田原市通学路交通安全プログラム対策において、危険指摘箇所等の対策が計画されているため、整備を進めていきます。</p>				

抽出番号	19				
路線名	小塩津保美線	道路種別	1級市道	道路種別	3種4級
事業区間延長	1818m	現況最小幅員	7.90m	判定	優先度1
事業内容	道路拡幅、歩道設置、橋梁架け替え、交差点改良			整備時期	短期
要旨	<p>本路線は、国道42号(小塩津町)から主要地方道 豊橋渥美線を経由して国道259号(保美町)に至る1級市道です。 伊良湖岬小学校及び福江中学校の再編に伴う通学路整備を進めていきます。</p>				

抽出番号	6				
路線名	衣笠藤七原線	道路種別	1級市道	道路種別	3種3級
事業区間延長	197m	現況最小幅員	5.70m	判定	優先度1
事業内容	道路拡幅、歩道設置			整備時期	短期
要旨	<p>本路線は、田原町衣笠から滝頭を経由して藤七原を結ぶ1級市道です。 田原市通学路交通安全プログラム対策において、危険指摘箇所等の対策が計画されているため、整備を進めていきます。</p>				

抽出番号	52				
路線名	馬道下宮ノ前線	道路種別	2級市道	道路種別	3種4級
事業区間延長	399m	現況最小幅員	4.00m	判定	優先度1
事業内容	道路拡幅、歩道設置			整備時期	短期
要旨	<p>本路線は、長沢町馬道下～古田町宮ノ前を結ぶ、福江市街地内の2級市道です。 伊良湖校区、堀切校区、和地校区方面から渥美支所へのアクセス道路として、整備を進めていきます。</p>				

抽出番号	29				
路線名	上八軒家井戸沢線	道路種別	2級市道	道路種別	3種4級
事業区間延長	932m	現況最小幅員	5.00m	判定	優先度1
事業内容	道路拡幅、歩道設置、橋梁拡幅			整備時期	短期
要旨	本路線は、田原町上八軒家から、市道 衣笠藤七原線を經由して、田原町井戸沢へ至る2級市道です。衣笠小学校通学路安全対策及び火葬場改築に伴うアクセス対策として、整備を進めていきます。				

抽出番号	9				
路線名	志田加治線	道路種別	1級市道	道路種別	3種3級
事業区間延長	1708m	現況最小幅員	6.00m	判定	優先度1
事業内容	道路拡幅			整備時期	長期
要旨	本路線は、県道 大草豊島線(大草町志田)と国道259号田原バイパス(加治町)を南北に結ぶ1級市道です。 国道42号から市街地中央への南北連携強化路線として、田原駅前通り線延伸区間との機能融合の検討を進めていきます。				

抽出番号	32				
路線名	志田糠塚線	道路種別	2級市道	道路種別	3種4級
事業区間延長	1597m	現況最小幅員	4.00m	判定	優先度1
事業内容	道路拡幅、橋梁拡幅			整備時期	中期
要旨	本路線は、大草町志田から糠塚へ至る2級市道です。 通学路区間であるが、全線を通して道路幅員の狭い区間が多いため、整備を進めていきます。				

抽出番号	49				
路線名	梵木下南線	道路種別	2級市道	道路種別	3種4級
事業区間延長	335m	現況最小幅員	4.00m	判定	優先度1
事業内容	道路拡幅、歩道設置、橋梁拡幅			整備時期	短期
要旨	本路線は、主要地方道 豊橋渥美線から県道 和地福江港線を經由して市道 山田古田線へ至る2級市道です。 渥美支所へのアクセス及び大地震時に液状化が懸念される箇所を迂回する福江市街地の外環状路線として期待されることから、整備を進めていきます。				

抽出番号	3				
路線名	東ヶ谷豊島線	道路種別	1級市道	道路種別	3種4級
事業区間延長	2458m	現況最小幅員	4.00m	判定	優先度1
事業内容	道路拡幅、歩道設置			整備時期	中期
要旨	本路線は、国道42号(東神戸町東ヶ谷)と国道259号(豊島町)間を結ぶ1級市道です。 集落間を南北に連携する道路であるが、全線を通して道路幅員の狭い区間が多いため、整備を進めていきます。				

抽出番号	63				
路線名	(都)田原中央線1※	道路種別	都市計画道路	道路種別	-
事業区間延長	840m	現況最小幅員	-	判定	優先度1
事業内容	新設			整備時期	長期
要旨	本区間は、愛知県決定の都市計画道路で、未着手の区間となっています。 本市の骨格を成す都市計画道路として、市街化区域に隣接した地域での住宅供給の検討と合わせて早期事業化・整備促進を図ります。				

抽出番号	25				
路線名	下畑波瀬北線	道路種別	2級市道	道路種別	3種3級
事業区間延長	1903m	現況最小幅員	6.00m	判定	優先度1
事業内容	道路拡幅、歩道設置			整備時期	中期
要旨	本路線は、吉胡町から波瀬町を結び臨海工業団地へ至る2級市道です。 本市の主要産業である工業を支援する道路として、また、津波による浸水想定区域を迂回する機能など高い整備効果が見込まれることから、整備を進めていきます。				

抽出番号	59				
路線名	波治神寺口線	道路種別	2級市道	道路種別	3種5級
事業区間延長	223m	現況最小幅員	4.20m	判定	優先度2
事業内容	道路拡幅、交差点改良			整備時期	中期
要旨	本路線は、国道42号に並行して、和地町波治神と寺口を結ぶ2級市道です。 道路幅員の狭い区間や県事業の国道42号交差点改良に合わせた交差市道の改良を進めていきます。				

抽出番号	15				
路線名	赤東赤中線	道路種別	1級市道	道路種別	3種3級
事業区間延長	1371m	現況最小幅員	6.90m	判定	優先度2
事業内容	道路拡幅			整備時期	中期
要旨	本路線は、国道42号から県道 赤羽根野田線を経由して、県道 赤羽根泉港線を結ぶ1級市道です。 大地震による津波で国道42号が通行不能となった場合の代替路線として重要な役割を果たすことから、道路整備を進めていきます。				

抽出番号	18				
路線名	山田古田線	道路種別	1級市道	道路種別	3種5級
事業区間延長	791m	現況最小幅員	3.60m	判定	優先度2
事業内容	道路拡幅、橋梁架け替え			整備時期	中期
要旨	本路線は、山田町から国道259号を経由して古田町を結ぶ1級市道です。 現況の道路幅員が非常に狭いことや一部が福江市街地の外環状路線となることから、整備を進めていきます。				

抽出番号	48				
路線名	穂波日ノ出線	道路種別	2級市道	道路種別	3種5級
事業区間延長	139m	現況最小幅員	-	判定	優先度2
事業内容	道路延伸			整備時期	中期
要旨	本路線は、県道 堀切中山線から県道 小中山伊良湖線を経由して伊勢湾へ至る2級市道です。道路のつながりを改善し通学路の安全を確保するため、整備を進めていきます。				

抽出番号	50				
路線名	段土仲原1号線	道路種別	2級市道	道路種別	3種4級
事業区間延長	411m	現況最小幅員	4.60m	判定	優先度2
事業内容	道路拡幅、歩道設置			整備時期	短期
要旨	本路線は、主要地方道 豊橋渥美線から国道259号を結ぶ2級市道です。福江中学校再編に伴う通学路として、また福江市街地の外環状路線として、整備を進めていきます。				

抽出番号	55				
路線名	植松南線	道路種別	2級市道	道路種別	3種5級
事業区間延長	1232m	現況最小幅員	3.00m	判定	優先度2
事業内容	道路拡幅			整備時期	長期
要旨	本路線は、主要地方道 豊橋渥美線に並行して、堀切町～保美町を結ぶ2級市道です。排水機能を有していない等の未改良区間の整備を進めていきます。				

抽出番号	13				
路線名	雲明仁崎線	道路種別	1級市道	道路種別	3種3級
事業区間延長	475m	現況最小幅員	6.80m	判定	優先度2
事業内容	道路拡幅、歩道設置			整備時期	長期
要旨	本路線は、国道259号(野田町弥蔵)からして、主要地方道 豊橋渥美線(仁崎町)を結ぶ1級市道です。車両交通量が多い通学路において歩道の連続性が無いことから、歩道の整備を進めていきます。				

抽出番号	38				
路線名	二又椎沢線	道路種別	2級市道	道路種別	3種2級
事業区間延長	1744m	現況最小幅員	7.00m	判定	優先度2
事業内容	道路拡幅			整備時期	中期
要旨	本路線は、国道259号のバイパス整備により、市へ移管された路線です。バス路線となっていることや、田原市通学路交通安全プログラム対策において、危険指摘箇所等の対策が計画されていることなど、重要性の高い路線であるため、整備を進めていきます。				

抽出番号	36				
路線名	馬草黒ケ谷線	道路種別	2級市道	道路種別	3種5級
事業区間延長	2119m	現況最小幅員	3.00m	判定	優先度2
事業内容	道路拡幅、橋梁架け替え			整備時期	長期
要旨	本路線は、野田町馬草～黒ケ谷を結ぶ2級市道です。 橋梁部がボトルネックとなっている地域内交通の改善を図るため、整備を進めていきます。				

抽出番号	12				
路線名	大草大久保線	道路種別	1級市道	道路種別	3種5級
事業区間延長	1370m	現況最小幅員	4.60m	判定	優先度2
事業内容	道路拡幅			整備時期	長期
要旨	本路線は、国道42号(大草町)と国道259号田原バイパスを南北に結ぶ1級市道です。 全線通して道路幅員の狭い区間が多いため、道路整備を進めていきます。				

抽出番号	8				
路線名	南町漆田線	道路種別	1級市道	道路種別	3種3級
事業区間延長	73m	現況最小幅員	6.10m	判定	優先度2
事業内容	道路拡幅			整備時期	長期
要旨	本路線は、国道42号(南神戸町南町)と国道259号田原バイパス(東赤石)を南北に結ぶ1級市道です。 国道42号の交差点付近において、道路幅員が狭いため整備を進めていきます。				

抽出番号	45				
路線名	宮下沢線	道路種別	2級市道	道路種別	3種4級
事業区間延長	394m	現況最小幅員	6.30m	判定	優先度2
事業内容	道路拡幅、歩道設置			整備時期	長期
要旨	本路線は、国道259号と並行して、福江町と高木町を結ぶ2級市道です。 市の緊急輸送道路に指定されていることやバス路線となっているなど、重要度の高い路線であるため、整備を進めていきます。				

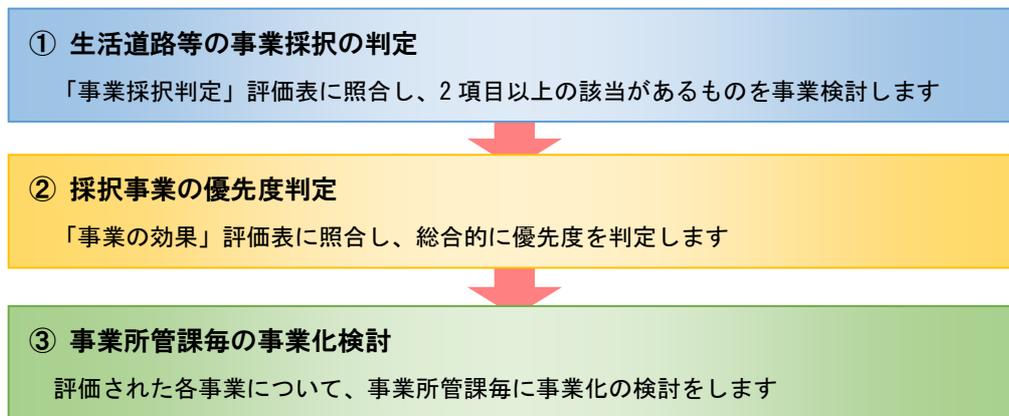
抽出番号	60				
路線名	中瀬古渡川線	道路種別	2級市道	道路種別	3種5級
事業区間延長	187m	現況最小幅員	3.80m	判定	優先度2
事業内容	道路拡幅			整備時期	長期
要旨	本路線は、国道42号(日出町中瀬古)と国道259号(伊良湖町渡川)を結ぶ2級市道です。 通学路でもあり地域内の主要な道路の道路幅員が狭い区間について、整備を進めていきます。				

4-5 生活道路等の整備の取組

「3-3 道路整備の課題と今後の方向性」で整理したように、「(10) 現況の問題点や市民ニーズに対応した効率的・効果的な道路整備」を進めていく上では、幹線道路網以外の生活道路等についても、客観的な評価指標により優先順位の検討を行い、整備していくことが重要です。

よって、生活道路等については、次のような評価により事業採択の検討及び優先順位評価を行い、市民要望に応じていきます。

また、既に運用されている「狭あい道路解消事業」では、個人の建築行為に際し建築基準法で定める4m通路確保のための建築制限の制度を効果的かつ有益に活用する本市の制度により、積極的に狭小幅員の解消を誘導します。



▲ 生活道路等の評価方法

「事業採択判定」評価表

	評価項目	要件1	要件2	要件3	要件4
事業採択要件	地域需要 将来需要	沿線宅地化の増進 (市外化区域限定)	大規模開発の予定	既存集落の土地利用増進	既存集落の交通環境の改善
	上位計画	国土計画に合致	市総合計画に合致	市都市計画に合致	市交通計画に合致
	個別計画との整合	市道路整備計画に合致	国・県等の各種補助メニューに合致	その他市の個別計画に合致	地域の自発的計画に合致
	防災・安全 事件事故 現状改善対策	通学路、災害時の各種輸送道路、避難路等指定路線の保全	交通事故、各種事件等の発生抑制及び防止に資する対策	交通安全推進協、交通安全総点検などの危険指摘箇所対策	生活道路の著しい破損や路面冠水等、通行障害の改善対策
	地域の合意形成	校区協力体制有り (要望事業必須)	関係地権者賛同率80%	使用貸借・寄附など対策区間の100%用地提供	現道路敷地内行為でかつ概算事業費が130万円未満

「事業の効果」評価表

	評価項目	概要	改善すべき問題・評価すべき効果又は性質
円滑な交通	便利な道路網の形成	各種公共的施設等へのアクセシビリティ、モビリティ向上	公共公益施設へアクセスする道路
			地形又は道路線形により走行困難（道路構造不適合改善）
	交通の流れの改善	ボトルネックなどによる混雑の解消、通過交通の排除、分散や抑制	信号交差点で1サイクルで通過できない箇所
			時速 10km/h 以下で走行を強いられる区間
	交通の利便向上	交通結節点アクセス向上等 エコモビの推進、 初期治療 15 分圏及び 第 3 次救急医療 60 分圏の確立	幹線道路等の交通量が多いため抜け道や迂回など利用が多く発生（道路構造不適合改善、安全対策強化）
			鉄道駅、バス停へアクセスする道路
安全な暮らし	交通事故の削減	事故危険箇所の 要因改善 または予防効果	死亡事故発生要因の除去
			交通事故発生要因の除去及び予防対策
			交通危険指摘箇所の事故予防対策
	歩行者・自転車の安全	「健康都市（楽しく歩ける道づくり）」、「自転車ネットワーク」の実現、通学路の安全確保	通学路の安全確保
			自転車道ネットワーク計画の実現
	災害への備え	(1次・2次・市) 緊急輸送道路、災害時徒歩帰宅支援ルート、各地区避難経路の保全	健康ウォーキングルートの歩道や路肩の安全確保
			津波に備える避難路の確保
			救援物資を運ぶ緊急輸送道路の確保
			集落の孤立を防ぐ迂回路や代替道路の確保
快適な環境	身近な生活環境	狭小幅員解消や市道認定要件の確立、交通安全施設の適正配置	救急車両の進入困難箇所の改善
			幅員 5.5m 未満道路の道路構造不適合の改善
			幅員 4m 未満道路の 1.5 車線の道路整備（待避所整備）
	通行機能の維持保全	道路の適切な維持管理	未舗装又は路面が著しく損傷
			排水施設の機能が不十分であり雨天時の通行支障や隣接地流出被害がある
	美しい町並みの形成	「菜の花浪漫街道」、 「田原市景観基本計画」 対象事業の実施	道路区域内の占使用物による通行障害
菜の花浪漫街道対策区域の沿道景観を阻害する道路付属物等の改善			
地域の景観づくりを先導する景観に配慮した整備			
地域活力の向上	地域の自立を支援	「地区まちづくり推進計画」の実現	自転車道ネットワーク計画以外の自転車ガイドラインに準じた整備
			地区まちづくり推進計画で指摘のある現況問題発生箇所の改善対策
			地域の独自の取組で用地提供など事業実現の可能性が極めて高い計画
	都市再生を支援	「コンパクトシティプロジェクト」の実現、民間活力を利用した街の再生など	地域の独自性を発揮することが有機的に認められかつ建設事業の地域バランスが保てる計画
			市街地中心部及び公共駐車場など都市機能を高め利便性を向上させる
	地域経済の振興	東三河 1 時間交通圏の確立、幹線道路等アクセス向上による時短効果	駅周辺やバス利用などパーク・アンド・ライド またはサイクル・アンド・ライドを推進
市街化区域のスロー・ムーブを推進する歩行空間や自転車利用空間整備			
工業団地から幹線道路へアクセスする路線			
他	即効性の発揮	市民ニーズの早期実現	農業・漁業等の集荷施設から幹線道路へアクセスする路線
			観光拠点・公営集客施設から幹線道路へアクセスする道路
			対策の概算事業費が 130 万円未満と想定されるもの

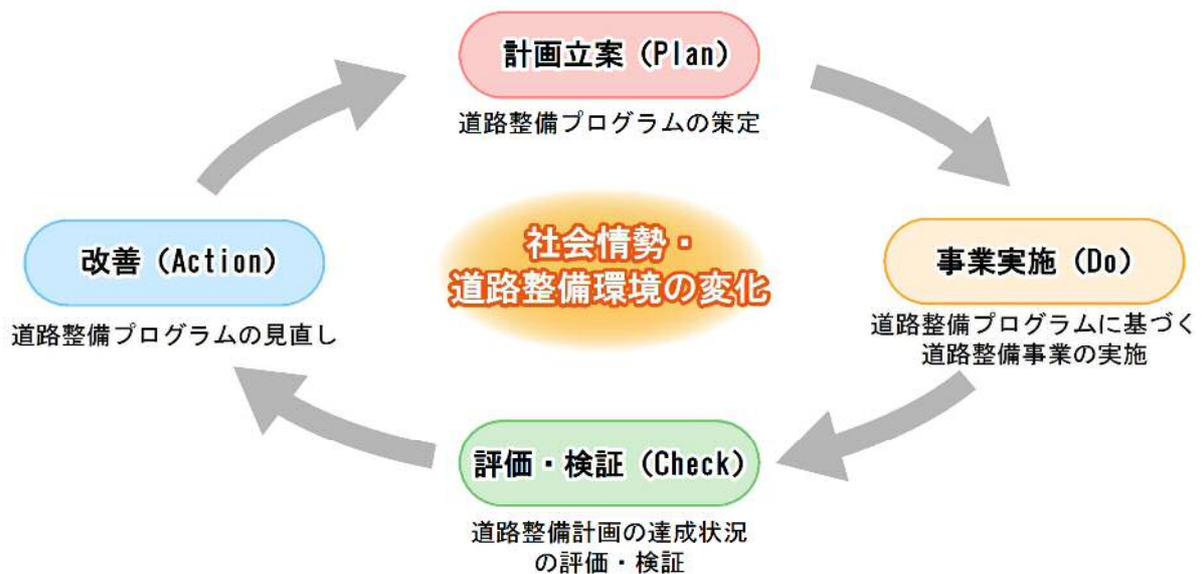
4-6 道路整備プログラムの検証と改定

近年、人口減少や少子高齢化社会の到来、南海トラフ地震など巨大災害の切迫など本市を取り巻く社会情勢は刻々と変化しています。

今後の20年間に於いて効率的かつ効果的な道路整備を進めていくためには、道路整備事業の進捗を適切に管理するとともに、それらの社会情勢の変化による影響を的確に捉えることが重要です。

そのため、本道路整備プログラムでは、社会情勢や道路整備環境の変化を把握した上で、計画立案（Plan）、事業実施（Do）、評価・検証（Check）、改善（Action）のPDCAサイクルにより、道路整備プログラムの評価方法や評価結果、道路整備計画の達成状況に不整合がないかなど検証を行い、必要に応じて道路整備プログラムの見直しを行ってまいります。

道路整備プログラムの見直しは、計画期間の中間年度を基本とします。ただし、社会情勢の大きな変化が生じた場合は、その時点で検証を行います。



▲ 道路整備プログラムのPDCAサイクル