

理 由 書

岐阜市中心市街地には岐阜駅と名鉄岐阜駅があり、J R 東海道本線・高山本線、名鉄名古屋本線・各務原線は、多くの県民に重要な公共交通機関として利用されている。その反面、本地域は、これらの都市間移動の根幹を担う鉄道交通が集中していることから、沿線地域では踏切による交通渋滞、騒音や地域コミュニティの分断などが課題となってきた。

このため、岐阜市、鉄道事業者、県などの関係者が岐阜駅周辺地域における安全で円滑な交通の確保並びに魅力と活力あふれるまちづくりを目的とし、昭和40年代から鉄道高架化の検討を行い、J R 東海道本線・高山本線については、昭和55年に都市計画を決定し、平成10年度に高架事業が完了した。

一方、名鉄名古屋本線の岐阜市区間では、現在においても、(都)城南芋島線や(都)岐阜笠松線等の幹線道路を含む13路線と平面で交差しており、列車本数が回送列車を含め一日当たり500本以上と多く踏切遮断時間が非常に長いことから、交通渋滞など都市環境の悪化が永年の課題となっている。これらの踏切のうち岐南7号は「開かずの踏切」、岐南6号他2か所は「ボトルネック踏切」として、国土交通省の「緊急に対策の検討が必要な踏切」に位置づけられており、抜本的な対策が必要となっている。また、名鉄名古屋本線は、住宅密集地を通過しているため、沿線地域のコミュニティの分断、踏切内での事故及び列車通過による騒音振動なども長年の課題となっている。

これらの課題に対応するため、名鉄線の高架化計画について、沿線住民や県内各界の代表者、学識経験者、鉄道事業者、行政が一体となって基本構想の検討を行い、平成11年に名鉄名古屋本線高架化の名鉄高架事業基本構想(案)を策定した。

この基本構想(案)を踏まえ、岐阜都市計画区域マスタープランでは、踏切除却による都市内交通の円滑化やまちの活性化のため、名鉄名古屋本線について関係機関と調整の上、連続立体交差事業の早期事業着工を目指すことが位置づけられている。また、岐阜市都市計画マスタープランでは、名鉄名古屋本線及び周辺地区について、踏切除却による都市内交通の円滑化やまちの活性化を図るため、鉄道の高架化を推進するとともに、駅を中心とした周辺地区との一体的なまちづくりの推進が位置づけられており、これまでに、岐阜市は地域住民と協働して名鉄高架化による将来のまちづくりを検討してきた。

以上のことから、羽島郡岐南町下印食4丁目から岐阜市加納西広江町2丁目までの間において、名鉄名古屋本線の高架化を実施し、踏切による交通渋滞の解消及び沿線市街地の一体的なまちづくりの推進等を図るとともに、現在の加納駅と茶所駅を統合し、駅を中心としたまちづくりの推進等を図るために当該都市高速鉄道を決定するものである。