

岐阜市内第2次都市計画道路見直し候補路線(案) 概要版

平成28年3月に策定した「岐阜市内第2次都市計画道路見直し方針」に基づき、見直しの評価・検討、関係機関協議等を行い、「見直し候補路線(案)」をとりまとめました。

見直し候補路線(案)の概要と主な理由 16路線 [21.46km] ■ : 廃止候補 ■ : 変更候補

| A「現況充足」グループ 2路線 [1.08km] | | |
|--------------------------|----------------------------------|--|
| 路線名 [見直し延長] | 見直しの概要 | 見直しが考えられる主な理由 |
| ① 新本町市橋線 [380m] | 幅員18m(2車線) ⇒14m(2車線)〈現況幅員〉 | <ul style="list-style-type: none"> 現況幅員は計画幅員に対して僅かに不足していますが、計画車線数や両側歩道が既に確保されているため、求められる機能は現況幅員内(断面再構成)で充足できると考えられます。 |
| ② 徹明茜部線 [700m] | 幅員27m(4車線) ⇒24~25m(4車線)〈現況幅員〉 | |

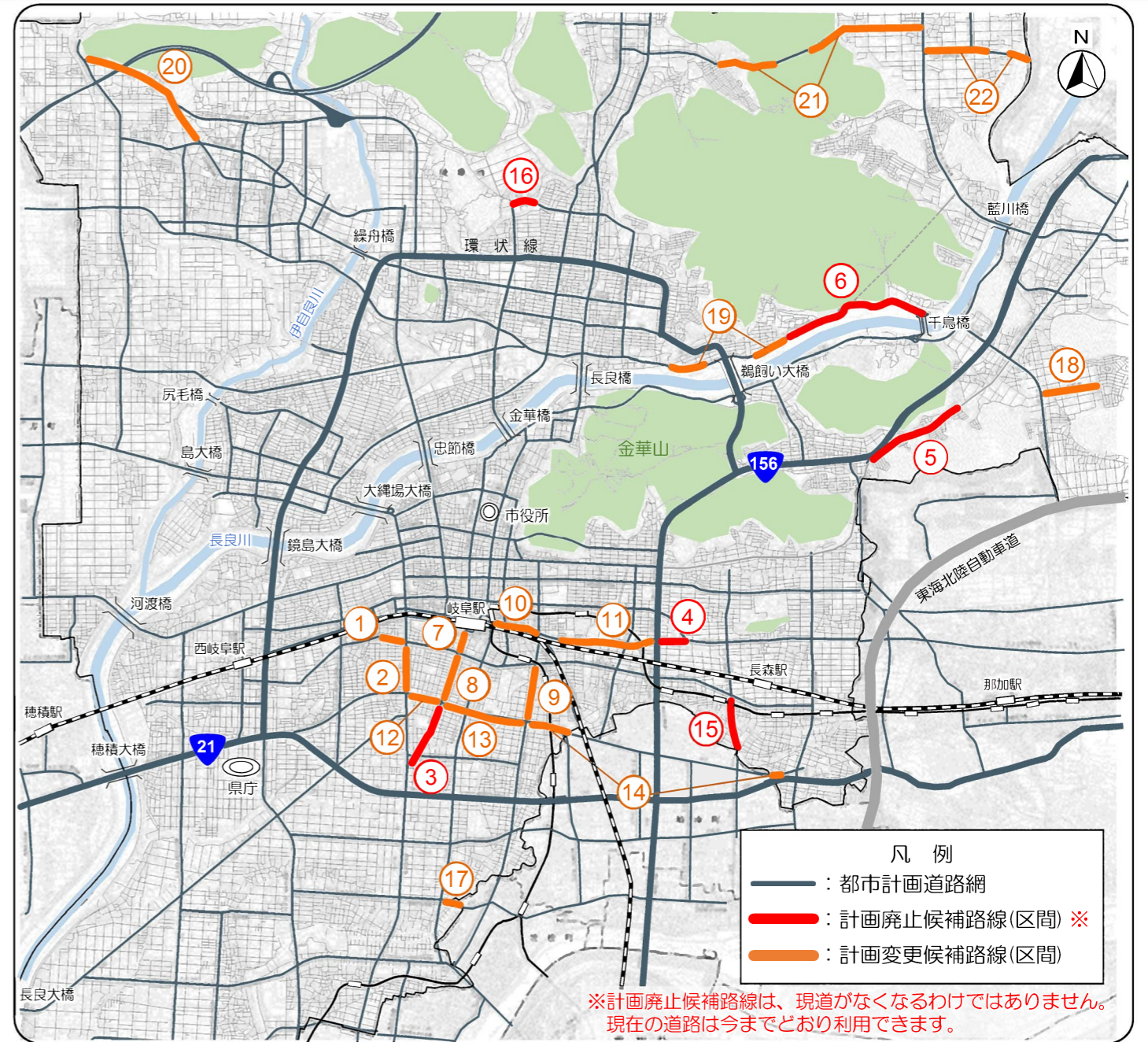
| B「代替ルート」グループ 4路線 [5.04km] | | |
|---------------------------|---------------------------------------|--|
| 路線名 [見直し延長] | 見直しの概要 | 見直しが考えられる主な理由 |
| ③ 岐阜羽島線 [970m] | 幅員36m(6車線) ⇒ 廃止 〈現道大半なし〉 | <ul style="list-style-type: none"> 周辺に代替ルートとなる幹線道路が整備されており、当区間の求められる機能が充足できるため、新たに幹線道路を整備する必要性が低下したと考えられます。 |
| ④ 岐阜駅那加線 [450m] | 幅員16m(2車線) ⇒ 廃止 〈現況幅員6m〉 | |
| ⑤ 日野岩田坂線 [1,460m] | 幅員16m(2車線) ⇒ 廃止 〈現況幅員9~10m〉 | |
| ⑥ 長良古津橋線 [2,160m] | 幅員12m(2車線) ⇒ 廃止 〈現況幅員6~10m〉 | |

| C「車線数変化」グループ 5路線 [6.34km] | | |
|---------------------------|-----------------------------------|--|
| 路線名 [見直し延長] | 見直しの概要 | 見直しが考えられる主な理由 |
| ⑦ 岐阜羽島線 [340m] | 幅員36m(6車線) ⇒29m(4車線)〈現況幅員〉 | <ul style="list-style-type: none"> 将来の自動車交通量の減少により、都市計画決定当初に求められていた車線数を縮小しても、交通処理が可能と考えられます。 車線数縮小による大幅な幅員縮小(現況幅員)することで、建物の建築制限が解消され、沿道土地利用の有効活用が期待できると考えられます。 |
| ⑧ 岐阜羽島線 [700m] | 幅員36m(6車線) ⇒15m(2車線)〈現況幅員〉 | |
| ⑨ 岐阜笠松線 [800m] | 幅員20m(4車線) ⇒15m(2車線)〈現況幅員〉 | |
| ⑩ 岐阜駅那加線 [740m] | 幅員20m(4車線) ⇒20m(2車線)〈現況幅員8m〉 | |
| ⑪ 岐阜駅那加線 [1,320m] | 幅員22m(4車線) ⇒14m(2車線)〈現況幅員7~8m〉 | |



| | |
|------------------|---------------------------------------|
| ⑫ 城南岐大線 [420m] | 幅員36m(6車線) ⇒16m(2車線)〈現況幅員〉 |
| ⑬ 城南芋島線 [1,150m] | 幅員36m(6車線) ⇒16m(2車線)〈現況幅員〉 |
| ⑭ 城南芋島線 [870m] | 幅員28・22m(4車線) ⇒16m(2車線)〈現況幅員8~10m〉 |

| D「交通機能変化」グループ 2路線 [1.09km] | | |
|----------------------------|------------------------------------|--|
| 路線名 [見直し延長] | 見直しの概要 | 見直しが考えられる主な理由 |
| ⑮ 北一色若宮地線 [720m] | 幅員12m(2車線) ⇒ 廃止 〈現道大半なし〉 | <ul style="list-style-type: none"> 当路線(区間)の都市計画決定当初に求められていた交通機能が、その後の交通状況の変化により、周辺道路も含めた現在の道路状況で十分となったため、新たに幹線道路を整備する必要性が低下したと考えられます。 |
| ⑯ 福光打越線 [370m] | 幅員12m(2車線) ⇒ 廃止 〈現道大半なし〉 | |



| E「歩道機能変化」グループ 6路線 [7.91km] | | |
|----------------------------|--|--|
| 路線名 [見直し延長] | 見直しの概要 | 見直しが考えられる主な理由 |
| ⑰ 野瀬笠松駅線 [220m] | 幅員12m(2車線・両側歩道) ⇒11.2m(2車線・片側歩道)〈現況幅員〉 | <ul style="list-style-type: none"> 両側歩道で計画されていますが、現在の歩道利用状況(片側歩道)や将来の沿道土地利用等より、片側歩道で機能を果たせると考えられます。 |
| ⑱ 諏訪山線 [740m] | 幅員12m(2車線・両側歩道) ⇒9m(2車線・片側歩道)〈現況幅員〉 | |
| ⑲ 長良古津橋線 [1,220m] | 幅員12m(2車線・両側歩道) ⇒9~10m(2車線・片側歩道)〈現況幅員〉 | |
| ⑳ 古市場御望線 [2,050m] | 幅員12m(2車線・両側歩道) ⇒10m(2車線・片側歩道)〈現況幅員〉 | |
| ㉑ 栗野福富線 [2,670m] | 幅員12m(2車線・両側歩道) ⇒9~10m(2車線・片側歩道)〈現況幅員〉 | |
| ㉒ 福富溝口線 [1,010m] | 幅員12m(2車線・両側歩道) ⇒10~11m(2車線・片側歩道)〈現況幅員〉 | |



岐阜市内第2次都市計画道路見直し方針 [平成28年3月策定] 概要版

はじめに

- 本市では、平成18年3月に策定した「岐阜市内都市計画道路の見直し方針（第1次見直し）」に基づき、平成23年度までに11路線を都市計画変更しました。
- その後も、道路を取巻く社会情勢等が変化しており、これらの変化による課題を解決し、真に必要な道路網を構築するため、改めて、市民の皆様のご意見を伺いながら、平成28年3月に「岐阜市内第2次都市計画道路見直し方針」を策定しました。
- この方針に基づき、「見直し候補路線(案)」の抽出を行い、市民の皆様のご意見を伺いながら、見直しについて理解が得られた路線について、都市計画変更手続き等を進めていく予定です。

都市計画道路とは

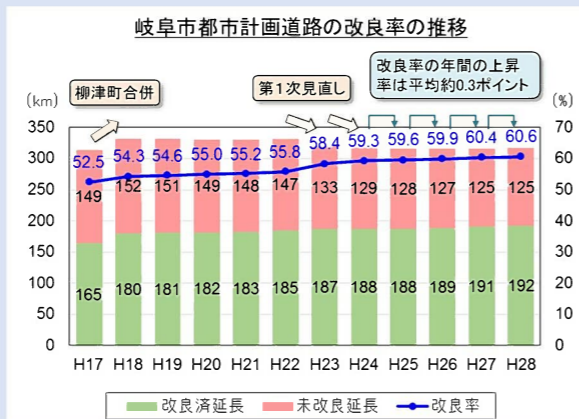
都市の骨格を形成し、円滑な都市交通と良好な都市環境を確保するための都市施設として、都市計画法に基づいて決定された道路です。

都市計画道路の見直しとは

都市計画道路は整備に長期間を要するため、最新の計画やデータに基づき、将来都市像を踏まえ、都市計画道路の必要性や役割、配置・規模などの検証を改めて行い、広く市民の皆様からご意見を頂いた上で、計画の廃止や幅員の変更を行うものです。

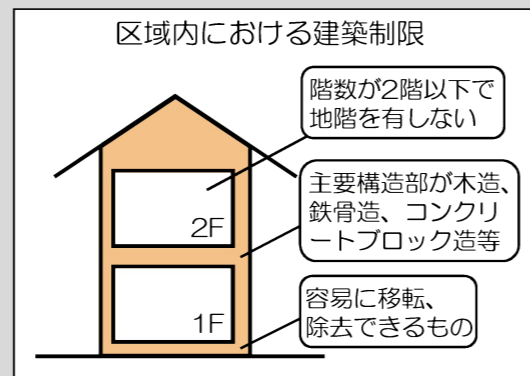
都市計画道路の整備状況

- 本市の都市計画道路122路線・約316kmのうち、改良済は約192km(改良率60.6%)で、約125kmの未改良区間が存在します。(平成28年3月時点)
 - 改良率の年間の上昇率は平均約0.3ポイントで僅かです。
- ⇒依然として未改良区間が多く、今後、全てを整備するには多大な年数を要します。

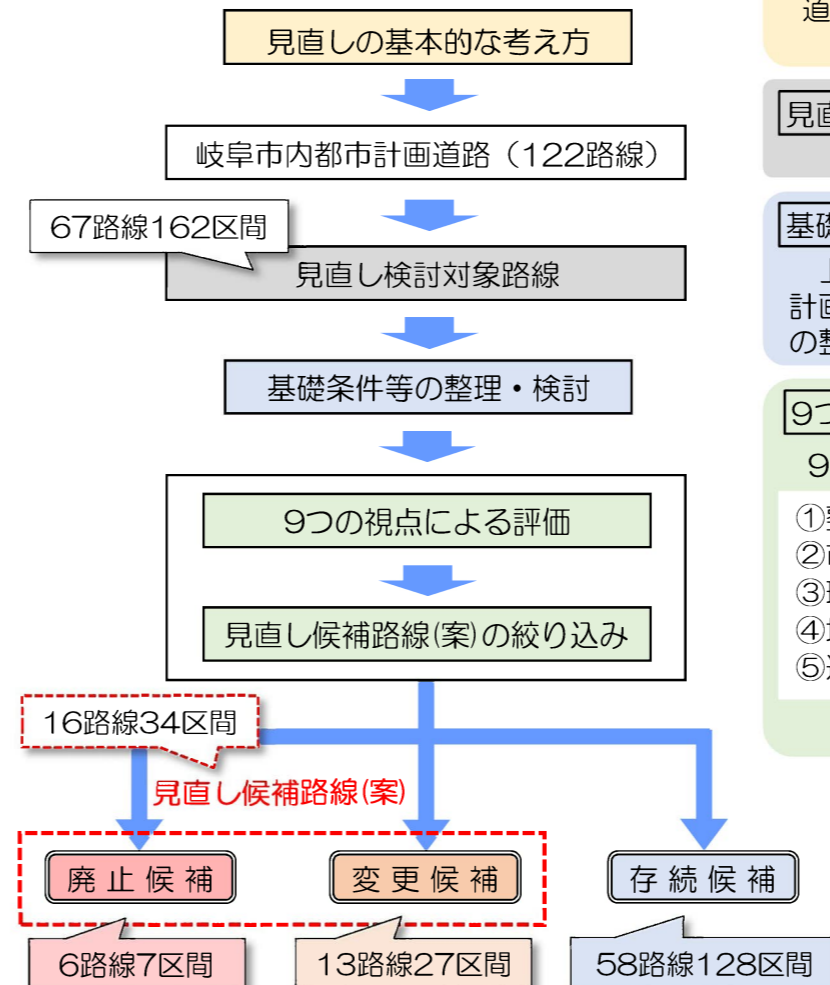


都市計画道路区域内の建築制限

都市計画道路の区域内では、将来の道路整備を円滑に実施するため、都市計画法第53条・54条により、建築物に建築制限がかけられています。



見直しの評価方法



見直しの基本的な考え方

道路を「つくる」から「賢く使う」
～利用状況やニーズ、将来都市像の的確な反映を前提に～

見直し検討対象路線

未整備の区間(整備済・事業中を除く)を見直し検討対象路線とします。

基礎条件等の整理・検討

上位・関連計画における将来都市像の把握、将来交通量や都市計画道路網のあり方の検討等、都市計画道路を取巻く基礎情報等の整理・検討を行います。

9つの視点による評価

9つの評価視点により、見直し検討対象路線(区間)を評価します。

- | | |
|----------------|--------------------|
| ①整備の緊急性や投資効果 | ⑥地域の状況を踏まえた歩道の必要性 |
| ②市の魅力や活力向上 | ⑦居住環境の保護 |
| ③環境にやさしい公共交通活用 | ⑧道路構造物の既存ストックの有効活用 |
| ④地域の安全・安心・暮らし | ⑨沿道土地利用の有効活用 |
| ⑤道路機能の変化 | |

見直し候補路線(案)の絞り込み

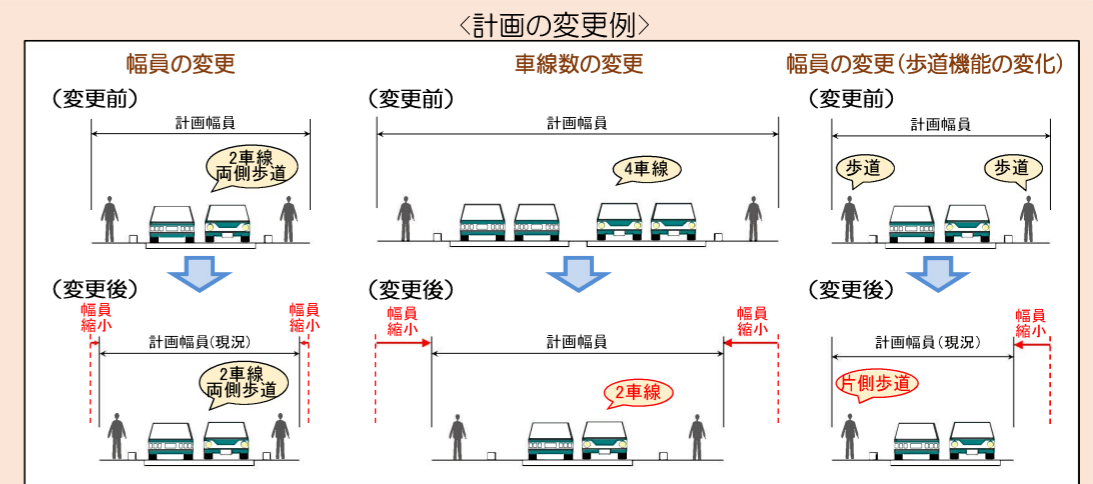
絞り込みでは、個別路線毎の地域の状況等を十分踏まえた上で、9つの視点による評価結果や沿道の土地利用状況、大型関連事業による影響等に留意しながら、都市計画の正当性を合理的に説明できるように整理し、廃止・変更・存続候補を決定します。

廃止候補

路線・区間そのものの整備の必要性が低いと評価された場合、当該路線・区間を廃止する都市計画の変更を行います。現道は、今までどおり利用できます。

変更候補

現在の計画幅員による整備の必要性が低いと評価された路線・区間では、計画幅員を現道の幅員や将来必要となる車線数等が確保できる幅員に縮小する都市計画の変更を行います。



存続候補

現在の計画について、今後の必要性が確認された路線・区間では、変更は行わず、今後も存続し、整備を進めます。