

岐阜都市計画道路変更理由書（岐阜県決定）

岐阜県では、関係市町とともに平成 13 年に岐阜県方式の「都市計画道路の見直し方針（案）」を策定し、全県的に取り組んでる。

特に、市町が住民主体の視点から、今後それぞれのまちにふさわしいまちづくりを検討し、都市計画道路の見直しを実施している。

岐阜市では、市内の都市計画道路（延長 331.64km）のうち、計画決定以後、長期にわたり工事が行われていない路線（区間）について、岐阜市の将来の都市像を踏まえた上で、道路の役割などを再確認し、社会経済情勢の変化に対応した道路網を再構築するために、「岐阜市内都市計画道路の見直し方針」（平成 18 年 3 月策定）を策定し、都市計画道路の見直しを進めてきた。

岐阜市の見直しの結果を踏まえ、下記の路線について、決定当時の道路の役割や必要性の変化から都市計画変更を行うものである。

3・2・6号 金町本郷町線

当路線は、昭和 21 年の戦災復興計画を機に市街地の骨格を形成するとともに、長良川の堤防道路との接続する道路として位置付けられ、現在、岐阜市の南北軸である金華橋通り（岐阜市金町 2 丁目）を起点とし、長良川の左岸堤防上に計画されている 3・6・61 号忠節合渡橋線との交差部（岐阜市本郷町 7 丁目）を終点として、延長約 1,330m で都市計画決定している。

今回、都市計画変更する区間は、当路線の終点から 3・3・22 号岐阜北方線までの延長約 330m の区間である。当該区間は、幅員 20m で都市計画決定しているが、長良川堤防道路に接続する計画道路であるため、今回の見直しにより、長良川堤防道路である 3・6・61 号忠節合渡橋線は計画を廃止する事としており、これに伴い、幹線道路としての役割がなくなり、主に地域内の生活道路としての役割を担うものと考えられることから、計画の廃止を行うものである。

また廃止に伴い終点の変更を行うものである。

なお、今回の変更にあわせ、平成 10 年 11 月に改正された都市計画法施行令に基づき、車線数を 4 車線に定める。

3・3・25号 美江寺小熊町線

当路線は、昭和 21 年の戦災復興計画を機に市街地の骨格を形成する道路として位置付けられ、現在、岐阜市中心部に位置する美江寺観音を起点とし、岐阜市鶯谷町を終点とする、県道岐阜各務原線（鶯谷トンネル）を介して岐阜市東部地域や各務原市を結ぶ道路である。

当路線の終点の鶯谷町周辺には、多くの神社や仏閣が分布しており、地域の歴史や文化などの地域資源を後世へ継承していくまちづくりを目指していく必要がある。

しかしながら、当路線の終点から延長約 90m の未改良区間においては、幅員 15m で都市計画決定されており、都市計画通りに整備を行った場合、道路拡幅により市の重要文化財が安置されている慈恩寺といった歴史的・文化的資産が失われてしまうことが懸念される。

一方、当該区間の自動車交通機能は、現在の 2 車線の車道により確保され、さらに北側の側道により歩行者や自転車等の交通機能は確保されている状況である。

以上により、一部改良済みであるが、道路ネットワークを考慮して、当路線の終点から 3・6・43 号金園町小熊町線までの延長約 200m の計画の廃止を行うものである。

また廃止に伴い、終点の変更と路線名称を「3・3・25 号美江寺鶯谷線」から「3・3・25 号美江寺小熊町線」に変更を行うものである。

なお、車線数の決定について、起点から 3・3・7 号岐阜駅高富線までの区間の車線数を 4 車線、そこから 3・6・43 号金園町小熊町線までの区間の車線数を 2 車線に定める。

3・4・28号 岐阜蘇原線

当路線は、昭和 21 年の戦災復興計画を機に市街地の骨格を形成するとともに、岐阜市中心部と周辺部との交流や連携を強化する道路として位置付けられ、現在、岐阜市の南北軸である金華橋通り（岐阜市金町 8 丁目）を起点とし、岐阜市水海道を終点として、延長約 5,480m で都市計画決定している。

今回、都市計画変更する区間は、3・5・31 号岐阜笠松線から約 820m の区間である。当該区間が通過する白山地区は、戦前の区画整理事業により道路整備が行われた経緯があり、計画幅員は 15m で都市計画決定しているが、現況幅員は 14.5m であり、2 車線の車道と両側の歩道が既に設置されている。

従って、現在の道路幅員に変更しても、自動車、自転車及び歩行者の交通機能等、幹線道路として求められる機能は確保されている状況であるため、計画幅員を現況の幅員に縮小する変更（W=15m 14.5m）を行うものである。

なお、車線数の決定について、新たに車線数を 2 車線に定めるものである。

3・6・61号 忠節合渡橋線

当路線は、昭和 21 年の戦災復興計画を機に中心市街地の外郭を形成するとともに、長良川の左岸堤防の天端を利用した東西交通の道路軸として位置付けられ、現在、岐阜市の南北軸である金華橋通り（岐阜市忠節町 1 丁目）を起点とし、河渡橋（岐阜市

江崎)を終点として、延長約 5,910m で都市計画決定されている。

長良川の堤防は洪水から市民を守るためのものである一方、長年、道路として使われてきた経緯がある。このような長良川の歴史を踏まえた上で、長良川の自然資産等を活かしたまちづくりは、これからの岐阜市の魅力や活力向上に寄与するものである。

しかしながら、当路線は幅員 11m 及び 12m で都市計画決定されており、都市計画通りに整備を行った場合、堤防道路の拡幅により堤防本体が大きくなり、地域(生活圏)に影響を与えることが懸念される。

一方、当路線の幹線道路としての役割は、岐阜市中心部と周辺部との交流や連携を強化する放射状道路としての機能を持つ 3・3・15 号岐阜穂積線(4車線)が自動車交通や歩行者自転車交通を担っている。

また、本路線の現状の交通機能についても、概ね 2車線の車道により確保され、さらに堤防小段部の歩行者自転車道により歩行者や自転車等の交通機能は確保されている状況である。

さらに岐阜市では、今後の超長期的な展望として、これまでの自動車交通を重視した道路としての役割を改め、歩行者や自転車、地域(生活圏)、さらには自然環境などを重視した道路としたいと考えている。

以上により、当路線の幹線道路としての役割は、当路線に並走する路線が交通機能などを代替えることができることなどから、あえて、防災機能と自然環境を保持する堤防に、都市計画道路として位置付ける必要性はなくなったため、全線約 5,910m の計画の廃止を行うものである。

なお、起点から約 500m の区間は改良済みであるが、道路ネットワークを考慮して全線計画の廃止を行う。

3・5・62号 福光菅生線

当路線は、昭和 42 年に長良以北地域の外郭を形成するとともに、長良川の右岸堤防の天端を利用した東西交通の道路軸として位置付けられ、現在、長良橋の北詰め(岐阜市長良福光)を起点とし、鏡島大橋(岐阜市菅生)を終点として、延長約 4,970m で都市計画決定している。

長良川の堤防は洪水から市民を守るためのものである一方、長年、道路として使われてきた経緯があり、このような長良川の歴史を踏まえた上で、長良川の自然資産等を活かしたまちづくりは、これからの岐阜市の魅力や活力向上に寄与するものである。

しかしながら、当路線は幅員 12m で都市計画決定されており、都市計画通りに整備を行った場合、堤防道路の拡幅により堤防本体が大きくなり、地域(生活圏)に影響を与えることが懸念される。

一方、当路線の幹線道路としての役割は、3・6・66 号東島高富線及び県道墨俣合渡

岐阜線（2車線）などが自動車交通や歩行者自転車交通等の道路機能を担っている。また、本路線の現状の交通機能についても、概ね2車線の車道により確保されている状況である。

さらに岐阜市では、今後の超長期的な展望として、これまでの自動車交通を重視した道路としての役割を改め、歩行者や自転車、地域（生活圏）、さらには自然環境などを重視した道路としたいと考えている。

以上により、当路線の幹線道路としての役割は、当路線に並走する路線が交通機能などを代替えることができることなどから、あえて、防災機能と自然環境を保持する堤防に、都市計画道路として位置付ける必要性はなくなったため、全線約4,970mの計画の廃止を行うものである。