

## 岐阜都市計画道路変更理由書（岐阜市決定）

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。

こ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・5・59号 鹿島町六条線

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、長良川堤防道路との接続する道路として位置付けられ、現在、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（岐阜市本荘）を起点とし、国道 21 号バイパスとの交差部（岐阜市六条）を終点として、延長約 3,040m で都市計画決定している。

今回、都市計画変更する区間は、当路線の起点から 3・3・15 号岐阜穂積線までの延長約 560m である。当該区間は、幅員 11m 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はなくなり、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事から、計画の廃止を行うものである。

また廃止に伴い、起点の変更と路線名称を「3・5・59 号熊野六条線」から「3・5・59 号鹿島町六条線」に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 2 車線に定める。

### 3・6・60号 真砂島田線

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、岐阜市中心部と南西部との交流や連携を担う道路として位置付けられ、現在、忠節橋通り（岐阜市真砂町 8 丁目）を起点とし、岐阜市桜通り 6 丁目を終点として、延長約 1,170m 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・3・20 号岐阜北方線との交差部から終点までの延長約 630m の区間である。当該区間は、戦前の土地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 11m で都市計画決定しているが、現況幅員は約 9.7m

～10m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、幹線道路として求められる自動車、自転車及び歩行者の交通機能は概ね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・5・76号 市橋今嶺線**

当路線は、昭和55年に岐阜市西部地域における交流や連携を強化する幹線街路として位置付けられ、現在、3・3・24号環状線（岐阜市市橋5丁目）を起点とし、長良川堤防下（岐阜市江崎）を終点として、延長約1,920mで都市計画決定している。

当路線の終点付近には、広範囲にわたって物流を取り扱っている岐阜貨物ターミナル駅や物流センター等が位置しており、これらの施設から発生・集中する物流を中心とした交通需要に対応する道路である。

今回、都市計画変更する区間は、当路線の終点から延長約320mの区間である。当該区間は幅員16mで都市計画決定しているが、当路線と一体で計画されていた岐阜貨物ターミナル駅が、昭和58年に国鉄再建計画の一環としての貨物輸送の抜本的合理化対策により、ターミナル駅の区域が縮小され、当路線の物流のための役割や交通機能の必要性はなくなったことから当該区間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・5・76号市橋江崎線」から「3・5・76号市橋今嶺線」に変更を行い、併せて、住所表示の変更に伴い、起点の位置の名称を「岐阜市市橋5丁目」から「岐阜市市橋3丁目」に変更を行うものである。

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。