

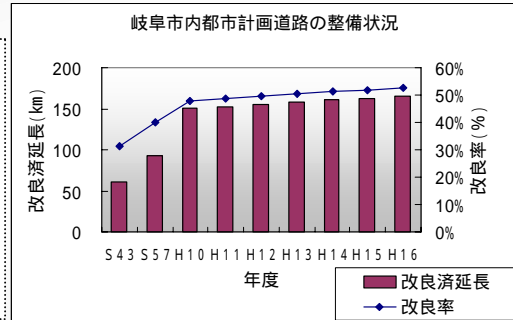
『岐阜市内都市計画道路の見直し方針』の概要〔H18.3〕

見直しの背景

都市計画道路の現状

- ・120(125)路線、延長313.66(331.64)kmの道路を都市計画決定しています。
- ・改良率は、市内52(53)％、県内42％、全国53％です。
- ・計画配置密度は、市内3.2km/k㎡、県内2.6km/k㎡、全国2.8km/k㎡です。
- ・改良済配置密度は、市内1.9km/k㎡、県内1.4km/k㎡、全国1.7km/k㎡です。
- ・市内の未改良路線数は、120(125)路線中72(75)路線あります。そのうち都市計画決定後30年以上経過しているものは、43(45)路線あり、未改良路線数比で6割、未改良延長比で5割を占めます。

H18.1 市町合併前の旧市域における数値です。()内は合併後の新市域における数値です。



現状の課題

交通渋滞や混雑の解消

- ・市内の自動車交通は10年間で1.2倍となり、自動車の分担率は60％に達しました。
- ・R21号等では慢性的に、長良川渡河部等ではピーク時に渋滞が発生しています。
- ・さらなる幹線道路網の整備とピーク時間帯の自動車抑制策が必要です。



安全安心なまちづくり

- ・住区内の狭い道路に、住区を通過する自動車が進入し、歩行者等の安全が脅かされている地域があります。
- ・水害や地震など災害に対して、強いまちづくりが必要です。

公共交通の活用

- ・路面電車及びバスの利用者は4年間で約3/4に減少しました。路面電車は平成17年3月に廃線されました。
- ・全ての人ができる公共交通はなくてはならないものです。
- ・サービスレベルを向上し、利用促進を図ることが必要です。



社会経済情勢の変化

人口減少社会の到来

- ・少子高齢化が一層進展し、高齢化対策と少子化対策が求められています。さらに人口減少社会が到来します。

地球温暖化防止や循環型社会の構築

- ・環境問題が顕在化し、循環型社会が望まれています。

将来自動車需要の減少

- ・平成32年をピークに減少に転ずると予測されています。

規制緩和

- ・地域独自の道路整備ができるような規制緩和が進められています。

行政を取り巻く状況の変化

財政状況の悪化(国、岐阜県、岐阜市)

- ・『あれもこれも』、『つくる』から『あれかこれか』、『つかう』へ

地方分権の進展

- ・地方への権限委譲に伴い、地域の実情に合った政策が可能となりました。一方、地方には説明する責任が求められています。

都市間競争の時代

- ・都市の存続のためには、魅力向上など都市戦略が必要です。

地球温暖化対策

- ・公共交通や自転車などの活用や交通渋滞の解消などにより温室効果ガスの削減が必要です。

環境にやさしく、誰もが使える公共交通や自転車、歩行者に配慮して、道路網の再構築が必要です。人口や自動車需要の減少が予測され、それぞれの道路の役割を見つめ直さなければなりません。限られた財源を各種政策に有効に活用しなければなりません。

だからこそ、今、都市計画道路の見直しが必要なのです！

都市計画道路のあり方の提案

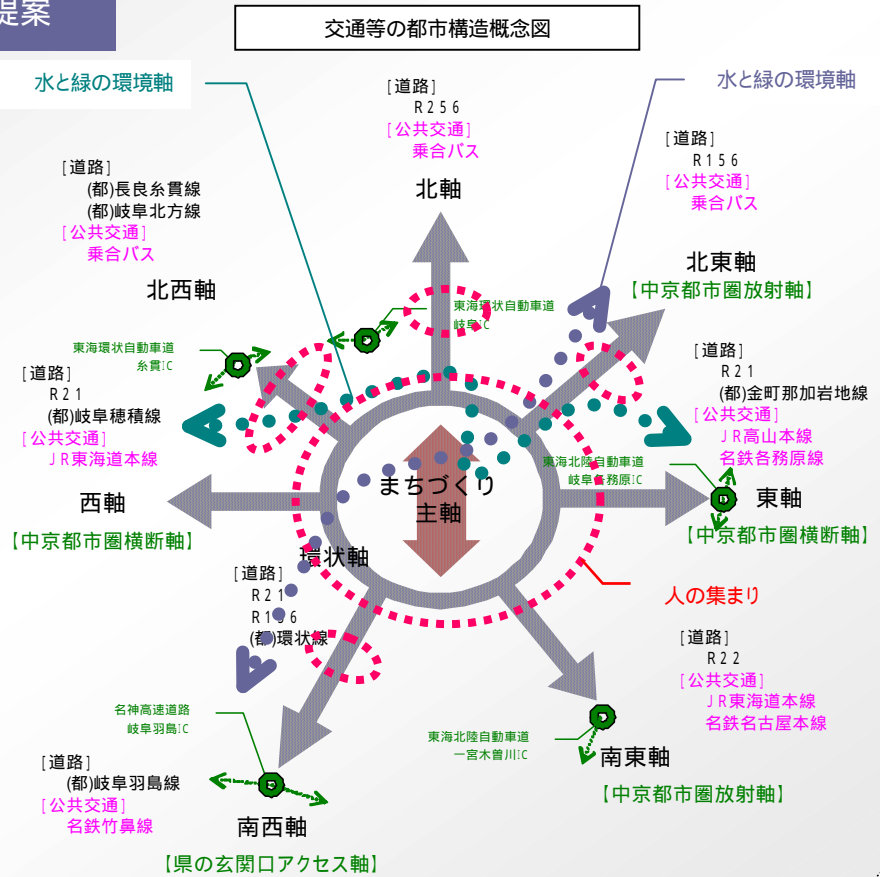
都市や交通の将来像

多様な地域核のある都市
(コンパクトで個性的な都市)をめざします。

市民一人ひとりが、環境にやさしいライフスタイルを実現できる都市をめざします。

歩行者や自転車が安心して通行することができる都市をめざします。

公共交通と自動車が適切に組み合わせられた都市をめざします。



都市計画道路のあり方

それぞれの道路に求める機能とその対象を明確にします。

自動車を中心に捉えるのではなく、歩行者、自転車、公共交通、災害対策、止まっている交通など多方面から捉える必要があります。

都市圏や都市レベルの道路は、長期的な視点から、積極的に都市計画に位置付けます。

幹線性の高い道路は、都市計画法の趣旨に従い、長期的な視点から都市計画道路に位置付け、長期にわたるとも整備していくこととします。

地域レベルの道路は、地域住民の意向に従い、必要があれば都市計画に位置付けます。

補助幹線街路などは、地域のための道路とし、地域住民等の意向に従い、柔軟に見直すことができることとします。

都市計画道路の3つのイメージ

都市や地域を結ぶ主要な道路 -主要幹線-

信号交差点を抑制したり、中央分離帯を設けたりすることにより、自動車の走りやすさを高める道路を目指します。

特に自動車のための道路とします。ただし一定の歩行者・自転車通行機能は確保します。

まちづくりの骨格となる道路 -都市幹線-

沿道土地利用の促進を図り、都市の賑わいを創出したり、自動車の走りやすさと沿道への出入りのしやすさを兼ね備えた道路を目指します。

自動車、自転車、歩行者のための道路とします。

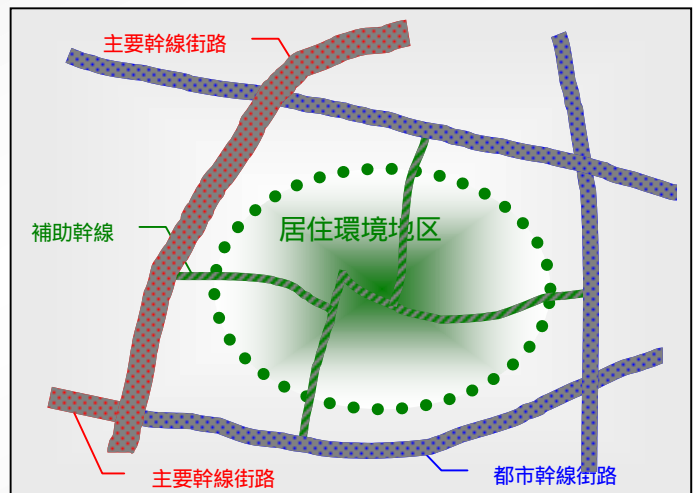
地域の中の主要な道路 -補助幹線-

地域内に関係のない自動車の進入を抑制し、コミュニケーションの場の提供など地域のための道路を目指します。

特に歩行者、自転車、生活者に配慮した道路とします。

居住環境地区の形成を目指します。

居住環境地区のイメージ



居住環境地区とは？ 自動車交通による危険が少なく、徒歩で歩き回れる良い環境の地域。都市の部屋。

将来像の実現のためには、道路網の再構築が必要です！

見直しの基本方針

変更について
検討します。

廃止について
検討します。

見直しの対象

市内都市計画道路

幹線街路

未改良道路

補助幹線街路

未概成道路

自動車専用道路

区画街路

見直し対象外

主要幹線街路

都市幹線街路

概成済道路

変更検討とは、ルート変更や幅員縮小などを検討することです。

概成済道路とは、計画幅員の2/3以上又は4車線以上を有する道路です。

背景

現状
の課題

社会
情勢の
変化

行政を
取り巻く
状況の
変化

都市や
交通の
将来像

都市
計画
道路の
あり方

見直しの視点



評価の前提となる視点

道路の幹線性の視点

・自動車交通量が多い、トリップ長が長い、国道道である、まちづくりの骨格であるなど幹線性が高いことです。

路線評価の5つの視点

市の魅力や活力向上の視点

・まちづくり資産を保存することにより、都市の魅力向上を図ったり、活力増進を図ることです。

整備の緊急性や実現可能性の視点

・渋滞対策や交通安全対策など緊急性があること、事業の実現可能性を考えることです。

環境に優しい公共交通活用の視点

・幹線バスなどのサービス水準を向上し、活用を図ることです。

道路の歴史や機能の視点

・道路の歴史を踏まえ、考え方を転換すべきか否か、求められる道路機能が変化していないか考えることです。

生活者(地域)の視点

・現況や将来において、地球環境にやさしい自転車や歩行者などの交通安全面や地域の防災面、コミュニケーションの場など生活環境面から、生活者の視点に立って検証することです。

候補路線絞り込みの視点

見直しの合理性の視点

・権利制限の状況などを踏まえつつ、当初都市計画決定理由や今回の都市計画変更理由を明確に説明できることです。

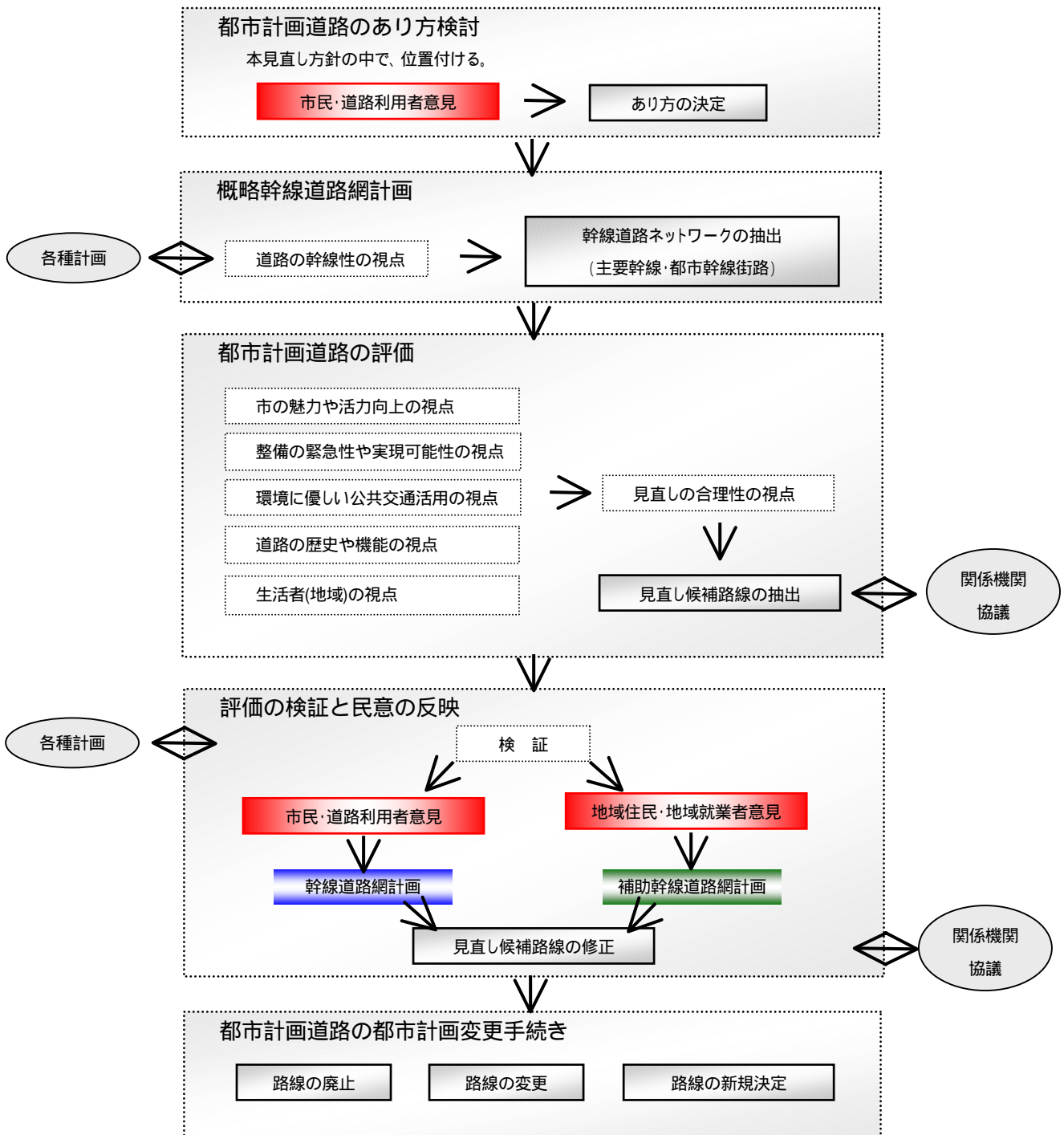
都市計画道路の見直しを行えば、こんな効果が期待できます！

地域の合意に基づいた円滑な事業の推進が図られ、整備後には地域の高い評価が期待できます。

限られた財源を効率的に運用することができます。

地域の実情に応じた(身の丈に合った)道路整備を促進することができます。

都市計画道路の見直しフロー



例えば都市計画道路の見直しでは、こんな路線の廃止や変更を考えています！

代替ルートがある路線の廃止・変更

まちづくり資産の保全につながる路線の廃止・変更

社会情勢等の変化(交通量や道路構造の考え方など)に伴う廃止・変更 etc