

3. 街路・道路の整備方針

1) 幹線・補助幹線道路

(1) 幹線・補助幹線道路網の構想

幹線道路は都市の骨格を形成する道路であり、市内と市外を結ぶ交通や通過交通を主体に処理する機能を有しており、本市及び隣接市町を含んだ広域的な視点から位置付けられる道路である。補助幹線道路は幹線道路を補完し、主に地域内交通を幹線道路へ誘導する機能を有する。本市においてはこれら道路の整備を促進し、道路の段階構成が明確な幹線・補助幹線道路網を構築する。

本市が目指す幹線・補助幹線道路網の構想を下図に示す。

なお、都市計画道路については、『都市計画道路の見直しに関する国の方針』に基づき、今後の都市を取り巻く状況の変化や目指すべき将来の都市像に的確に対応するよう、必要に応じて都市計画道路の追加、廃止、現状維持など見直しを実施する。

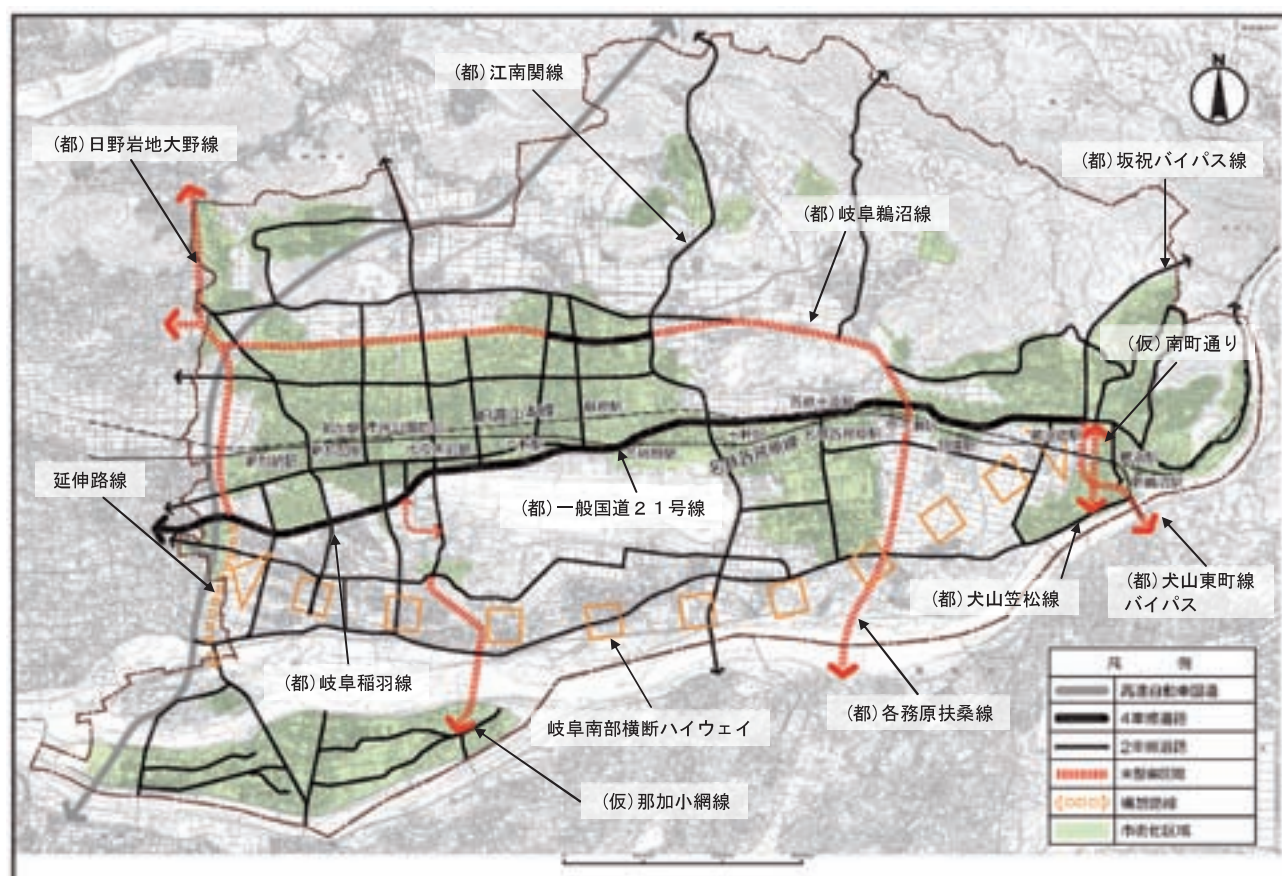
●都市計画道路の見直しに関する国の方針

平成14年8月2日 社会資本整備審議会 道路分科会 中間答申

今、転換のとき ～よりよい暮らし・経済・環境のために～ 18項より抜粋

都市計画道路について、今後の都市を取り巻く状況の変化や目指すべき将来の都市像に的確に対応するよう、都市計画道路の追加、廃止、現状維持など必要な見直しを早期に実施する必要がある。

幹線・補助幹線道路網図



(2)整備方針

今後整備を促進すべき主要な路線は以下の通りである。

整備促進路線(短期)

路線名	目的
(都) 犬山東町線バイパス	鷺沼地区における交通流動の円滑化及び(都)一般国道21号線に連絡する都市間交通*路線として整備する。
(都) 岐阜鷺沼線 【(主) 川島三輪線 ～(県) 六軒停車場線】	市街地北側の東西軸として都市内及び都市間交通の円滑化を図る路線として整備する。
(都) 各務原扶桑線 【(仮) 新愛岐大橋 ～(主) 芋島鷺沼線】	広域的通過交通*や都市間交通が集中する(都) 江南関線の渋滞を緩和するため、愛岐大橋上流側に(仮) 新愛岐大橋を架橋し、(主) 芋島鷺沼線に至る新設路線を整備する。
(仮) 那加小網線	樺通り及び飛行場通りからなる都心軸と川島地区を結ぶため、(仮) 各務原大橋を架橋し、本市の南北軸を整備するとともに、航空自衛隊岐阜基地正門から西へ道路を整備する。
(都) 犬山東町線	(都) 犬山東町線バイパスと新鷺沼駅を連絡する区間を整備する。
(仮) 南町通り	(都) 犬山東町線バイパスによる鷺沼南町地区の分断を解消するため、生活幹線道路として整備する。

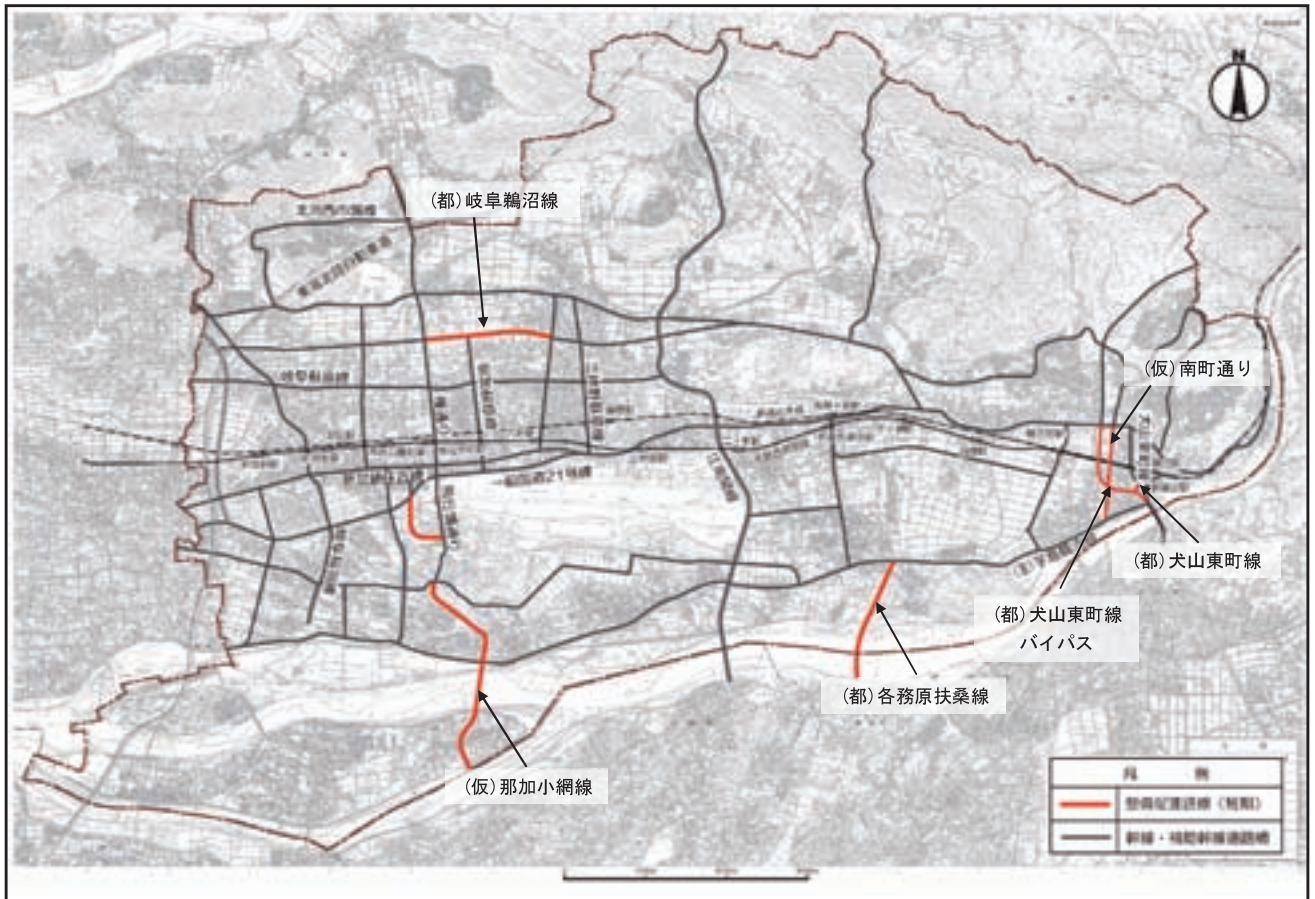
整備促進路線(中長期)

路線名	目的
(都) 一般国道21号線	本市を東西に横断する広域的な幹線道路であり、経済・産業・防災等の重要な役割を果たす路線として整備を促進する。
(都) 坂祝バイパス線	(都)一般国道21号線に連絡し、都市間及び広域的通過交通の円滑化並びに、慢性的な渋滞の緩和を図るバイパス路線として4車線化整備を促進する。
(都) 江南関線	本市の南北道路交通の軸となっており、広域的通過交通や都市間交通が集中する路線として整備を促進する。
(都) 岐阜稲羽線	本市西部の南北道路交通路線として、岐阜市と稲羽地区を結ぶ地域的な役割の道路として整備を促進する。
(都) 犬山笠松線	本市南部の東西道路交通路線として、犬山市と笠松町を結ぶ地域的な役割の道路として整備を促進する。
(都) 岐阜鷺沼線 【(主) 川島三輪線以西 及び(主) 江南関線以东】	市街地北側の東西軸として都市内及び都市間交通の円滑化を図る路線として整備を促進する。
岐阜南部横断ハイウェイ	(都)一般国道21号線に集中する広域的な通過交通を市街地外へ誘導するとともに、本市南部地域の東西軸を形成する主要な幹線道路としての機能が期待されていることから、当該道路の整備を促進する。
(都) 日野岩地大野線 及び延伸路線	岐阜地域の環状線の一部を形成し、並びに本市西部の南北軸として都市間交通の円滑化を図る。また、川島地区との連絡を強化するため、当該路線の(都)一般国道21号線以南への延伸を図る。
(都) 各務原扶桑線 【(主) 芋島鷺沼線 ～(都)一般国道21号線】	広域的通過交通や都市間交通が集中する(都) 江南関線の渋滞を緩和するため、(主) 芋島鷺沼線から(都)一般国道21号線、(都) 岐阜鷺沼線に至る新設路線の整備を促進する。

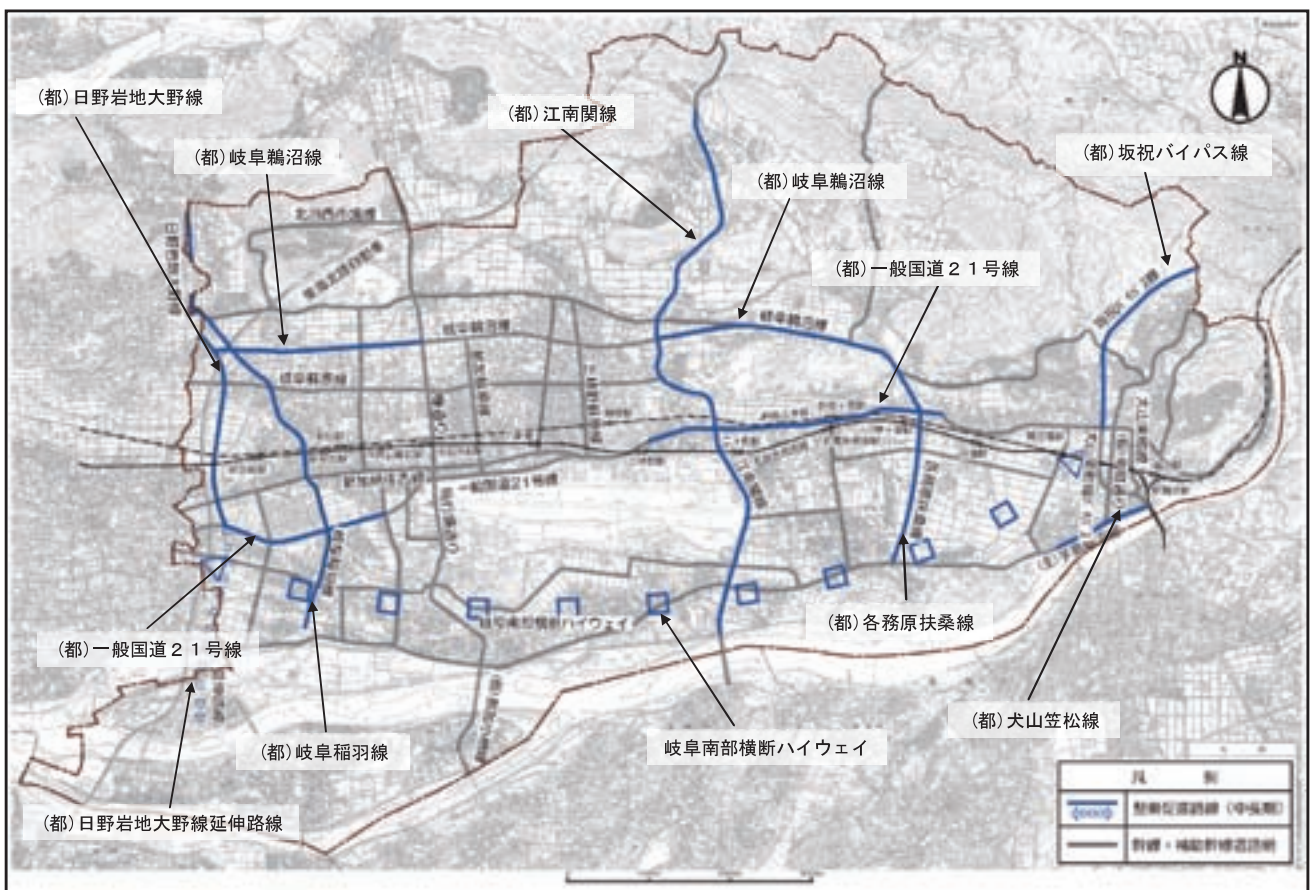
※都市間交通: 各都市間を結ぶ交通。

※広域的通過交通: ここでは、高規格幹線道路等を利用し、広い範囲の移動を目的に本市内を通過するだけの交通のことをさす。

整備促進路線(短期)



整備促進路線(中長期)



(3)都市計画道路の追加・変更及び廃止の方針

先の整備方針に沿って都市計画道路の整備を進めるため、都市計画道路については以下のように追加及び変更（廃止を含めて）の手続きを進める。

今後の都市計画道路の追加及び変更路線

	短期	中長期
追加 路線	—	(都)日野岩地大野線延伸路線 岐阜南部横断ハイウェイ
変更 路線	(都)三柿野蘇原線 ((都)岐阜蘇原線～(都)一般国道21号線間) 当該路線と鉄道との交差形式は、JR高山本線が立体交差で計画決定されているのに対し、名鉄各務原線では(都)一般国道21号線との距離が短いため平面交差で計画決定がされている。当該路線の整備に当たっては、整備促進を図る上から平面交差形式への計画変更を検討する。	(都)犬山笠松線 当該路線の計画決定ルートと整備済みの県道芋島鵜沼線のルートが整合していないため、南部横断ハイウェイの都市計画決定に合わせ、当該路線の線形を変更する。



▲(都)三柿野蘇原線① 平成21年撮影



▲(都)三柿野蘇原線② 平成21年撮影



▲(都)犬山笠松線① 平成21年撮影



▲(都)犬山笠松線② 平成21年撮影

都市計画道路廃止の事例

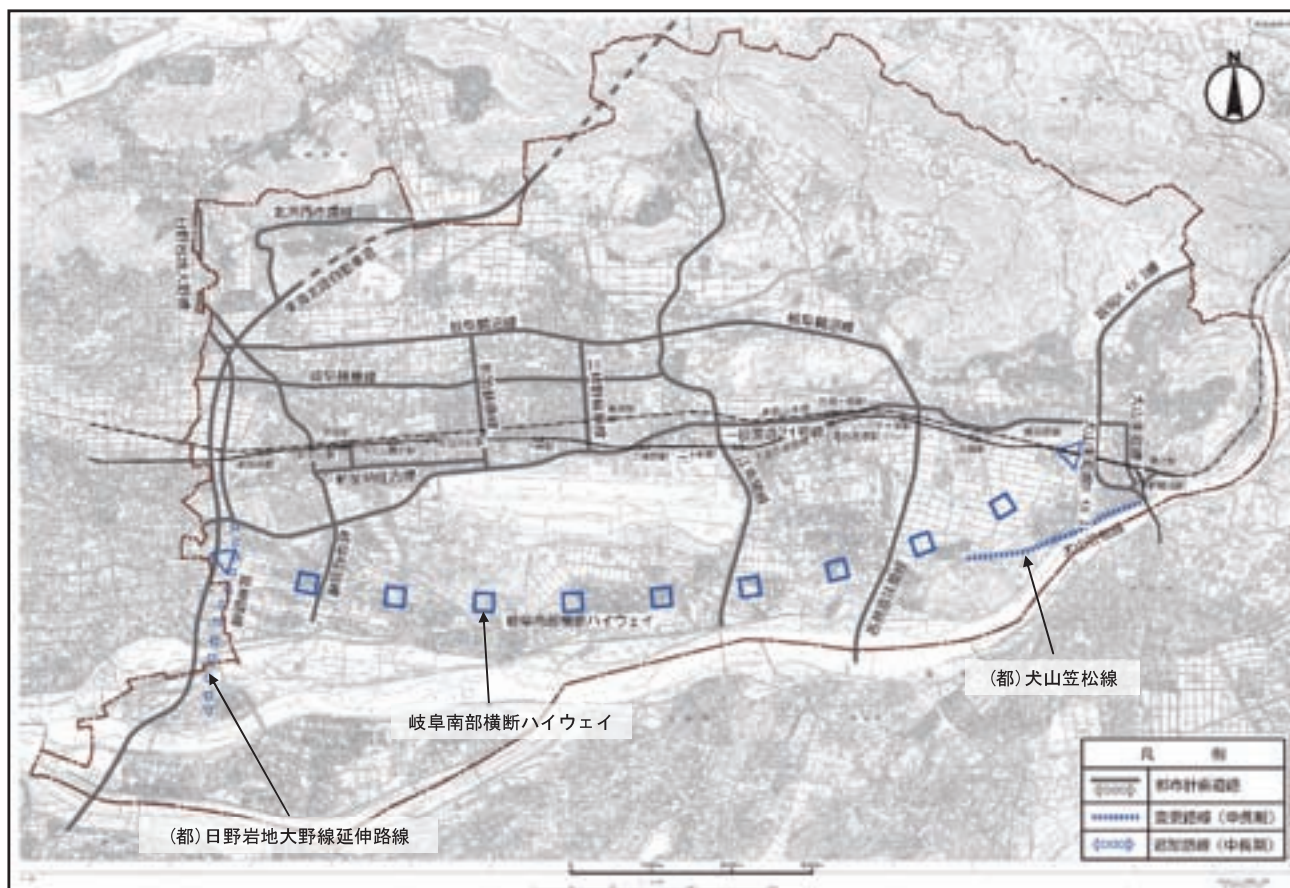
昭和41年に計画決定した(都)那加稲羽線を都心ルネサンス計画(P93参照)に基づき当該路線の代替機能を果たす樺通り及び飛行場通りを整備することから廃止した。

この廃止に関しては、決定権者である県知事が第161回岐阜県都市計画審議会(平成17年7月21日開催)に諮問し、その答申を受けて同年8月12日に決定告示を行った。

都市計画道路の見直し(短期)



都市計画道路の見直し(中長期)



2) 生活道路

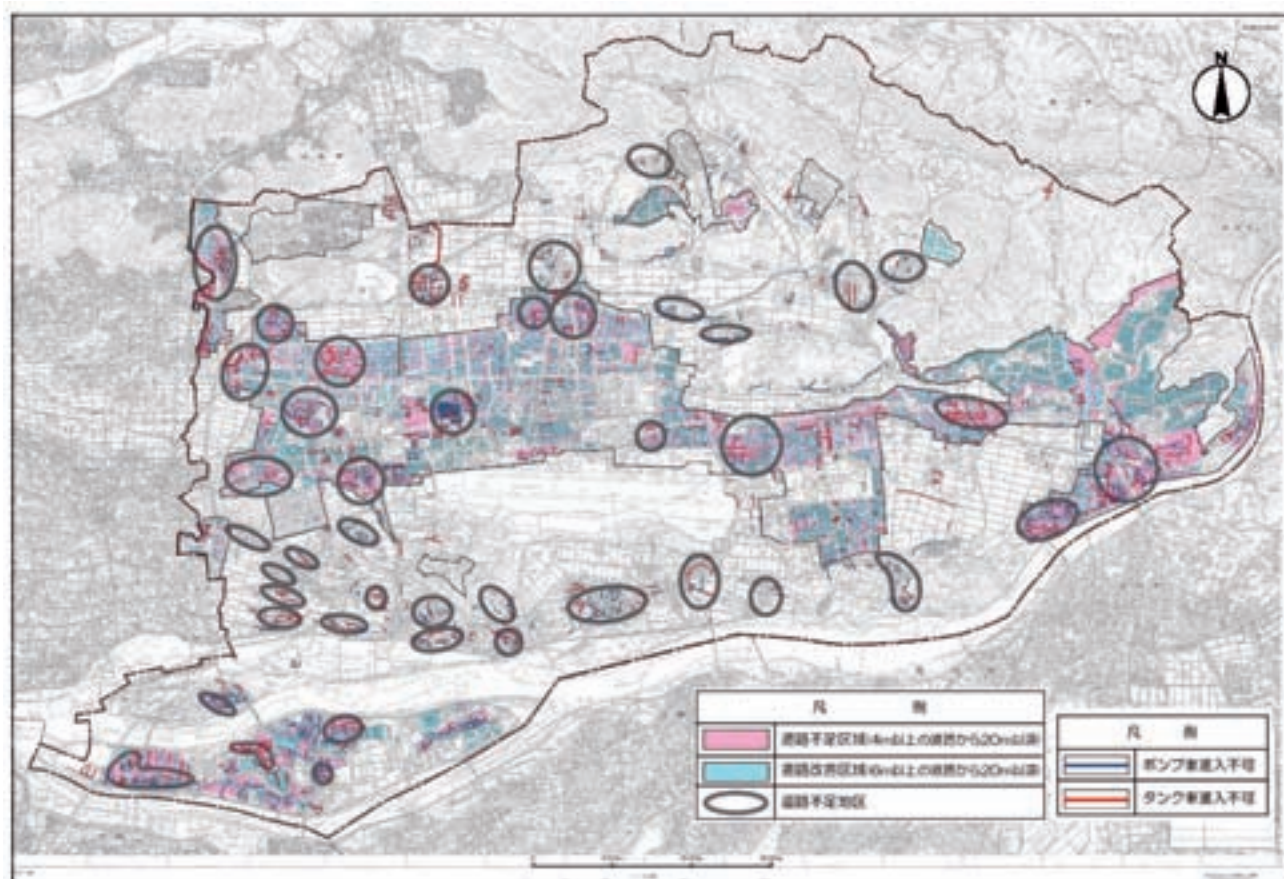
本市の幅員別道路網の現況を見ると、既成市街地及び集落地における生活道路（地区の街区を構成する道路であり、主に沿道に住む人が利用する道路）の多くは、6m未満もしくは4m未満の狭幅員道路によって構成されている。

これら道路不足地区（市街化区域内については「4m以上の道路から20m以上離れた区域を道路不足区域」、「6m以上の道路から20m以上離れた区域を道路改善区域」と定義し、特に道路不足区域が広範囲に形成されている地区を道路不足地区とするとともに、市街化調整区域内については「4m未満の道路が密集する集落区域」を道路不足区域と定義する。）は、交通安全上及び防災上の問題が懸念される。

特に、幅員4m未満の狭あい道路については、緊急車両（消防車：タンク車及びポンプ車）の進入が困難な道路も多くみられ、火災などの日常的な災害時の安全性を確保するといった観点からも大きな問題を有している。（下図参照）

また、狭あい道路沿いに設置されたブロック塀については、災害時の倒壊や見通しの悪さ等から危険性が大きく、狭あい道路の解消にあわせ、その改善が求められる。

道路不足地区及び狭あい道路の分布状況



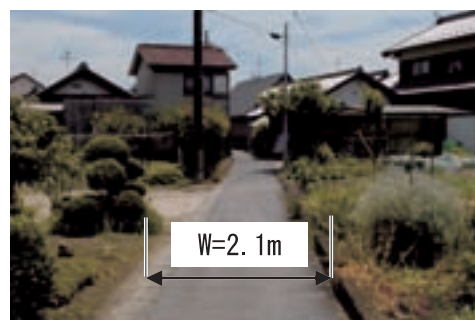
消防車(ポンプ車 L=5.5m W=2.2m)



消防車(タンク車 L=7.55m W=2.6m)



▲狭あい道路(鵜沼南町地内) 平成21年撮影



▲狭あい道路(前渡西町地内) 平成21年撮影



▲狭あい道路(那加西市場町地内) 平成21年撮影



▲狭あい道路(那加雄飛ヶ丘町地内) 平成21年撮影

このような状況から、これら狭あい道路が多くみられる道路不足地区については、行政側が主体となって道路拡幅又は新設道路の整備により安全で快適な居住環境の確保を図る必要があり、こうした生活道路の実態を踏まえ、以下にその整備方針を示す。

◆既定計画の整備促進

既定計画（都市計画道路、地区計画、市道計画）の整備を図ることで道路不足状況が概ね解消する場合は、既定計画路線の整備を促進することを方針とする。

◆住民参加による主要な生活道路の計画づくりと整備促進

既定計画が無い場合は、今後、住民参加により主要な生活道路の整備路線を検討し、その整備促進を図ることを方針とする。

- 幹線・補助幹線道路の整備により、住宅地への通過交通の流入を抑制するとともに、歩道の確保を検討する。
- 主要な生活道路における交差点改良（隅切りの設置等）を検討する。
- 住宅地等における歩行者優先道路の面的な整備を検討する。
- 通過交通の流入しにくい面的な交通規制の導入を検討する。

◆幅員 4m未満の生活道路の解消

幅員 4m未満道路の多い既成市街地や集落地において安全で快適な住環境を確保するため、建築基準法第42条第2項に規定された道路（以下、「2項道路」という）について、（仮称）生活道路拡幅整備事業制度など生活道路整備に関する支援及び奨励制度を確立し、個々の建築行為と連動しながら確実に後退用地の確保を進めるなど、地域住民の理解と協働により幅員 4m未満の道路の解消を図る。

【具体例】

- 地区計画道路の整備
- 2項道路における確実な後退用地の確保
 - 道路中心線より 2mは寄付受納
 - 寄付を確実に促すため、分筆登記費用等の一部を補助
 - 寄付受納後、市による後退用地部分の整備
- 緑の条例による生垣助成制度の活用促進

生活道路整備の流れ

