

議第 2 号

高富都市計画道路の変更について

(岐阜県決定)

令和 3 年 7 月 7 日提出

岐阜県都市計画審議会

会長 高木 朗義

都政第427号の3

岐阜県都市計画審議会

高富都市計画道路を次のように変更したいので、都市計画法第21条第2項において準用する同法第18条第1項の規定により諮問します。

令和3年6月15日

岐阜県

上記代表者 岐阜県知事 古田 肇

高富都市計画道路の変更（岐阜県決定）

都市計画道路中 3・3・1 号岐阜駅高富線を次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造			
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差構造
幹線街路	3・3・1	岐阜駅高富線	山県市佐賀	山県市伊佐美	山県市高木、西深瀬	約4,080m		4車線	25m	
	車線の内訳		4車線			約3,060m				
			2車線			約1,020m				
	構造形式の内訳		山県市佐賀	山県市高木		約450m	地下式		22.5m	
					約3,630m	地表式		25m	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車専用道路 1・3・1東海環状自動車道と立体交差1箇所 ・幹線道路と平面交差2箇所 	

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由

都市計画道路 3・3・1 岐阜駅高富線について、将来推計交通量を踏まえ、接続する東海環状自動車道の開通を見据えた早期整備に向け、一部区間について幅員の縮小及び車線数の変更を行うものである。

高富都市計画道路の変更に関する補足説明

1 変更内容

名称	変更内容
3・3・1 岐阜駅高富線	<p>○区域の変更 変更延長 L=約1,020m 幅員 W=25m → W=14.5m 車線数 4車線 → 2車線</p> <p>○住所表記の変更 起点 高富町大字佐賀字西田 → 山県市佐賀 終点 高富町大字伊佐美字東川 → 山県市伊佐美 主な経過地 高富町大字高木、大字西深瀬 → 山県市高木、西深瀬 地下式の起点 高富町大字佐賀咽洞 → 山県市佐賀 地下式の終点 高富町大字高木字南ヶ洞 → 山県市高木</p> <p>○自動車専用道路との交差構造の変更 平面交差 → 立体交差</p>

2 関係機関との協議 国土交通省、山県市

3 縦覧期間 令和3年3月4日 ～ 令和3年3月18日

4 意見書の提出 83件

理 由 書

高富都市計画区域マスタープラン及び山縣市都市計画マスタープランでは、体系的な道路ネットワークの形成により、交通の利便性と快適性の向上、観光・交流の活性化等を図ることとしており、3・3・1岐阜駅高富線（以下「当該路線」という）は優先的に整備を予定する施設として位置付けられている。

当該路線は、昭和58年2月1日に起点山縣市佐賀字西田から終点山縣市伊佐美字東川までの約4,290mを都市計画決定し、その後、平成8年10月4日に東海環状自動車道と同時に北側の一部ルート変更、平成12年1月7日に岐阜市との境界変更による起点部の変更を行い、延長4,080m、幅員25m・4車線として都市計画決定している。

当該路線の整備については、山縣市佐賀から山縣市伊佐美までの約3,830mの区間を平成8年度から道路事業として整備に着手し、令和元年度末までに東海環状自動車道の開通と合わせ山県IC以南までが供用されている。しかしながら、山県IC以北については未整備のため円滑な交通の確保の観点からも、地元より早期整備が望まれている。

このような中、将来推計交通量や混雑度、東海環状自動車道 岐阜三輪SICの近接性も踏まえた地域への影響等も考慮した上で、令和6年度に開通が予定されている東海環状自動車道 山県ICから大野神戸IC間の開通も見据え、早期の整備が必要であることから、当該路線の山県ICから終点までの区間について、幅員及び車線数の変更を行うものである。

なお、1・3・1東海環状自動車道との交差構造については、平面交差として決定されていますが、当初より立体交差で計画され、現地も立体交差で供用されていることから、今回の変更に合わせて記載内容を訂正するものである。

高富都市計画道路の変更案に対する意見書の要旨

(1) 現在4車線の都市計画を変更しないでほしいという意見

○4車線で整備もしくは用地買収すべき

- ・当該変更区間を利用する関市、郡上市のためにも、東海環状自動車道の全線4車線化に合わせて4車線道路整備すべきである。
- ・国道256号は美山方面に向かう車が年々増加傾向にあることや、美山地域は水道バルブ生産地として全国的に有名で、企業誘致には好条件であることなどから、都市計画変更は行わず、4車線分を用地買収し、当面2車線分を開通するのがよいと思う。
- ・平成元年度以降、道路事業に合わせて、都市計画を4車線から2線に変更した事例はなく、山県市の自主性のある街づくりの観点を無視している。
- ・早期の整備が必要ならば、都市計画変更をしないほうが早期に整備が始まったのではないか。

○将来交通量の推計値について疑義がある

- ・平成22年を基準としたPT調査により交通量推計を行っているが、平成27年度を基準としたPT調査をやれば12,000台を超えられる。
- ・将来交通量の算定にあたり、山県市内開発予定区域及び岐阜市の三輪地域ものづくり産業等集積地整備事業計画区域からの交通量が加味されておらず、将来交通量は増加する可能性が高い。
- ・混雑度が1を下回っているだけで混雑しないとは言えない。また、混雑度で道路の車線数を決めるとの法令はない。

○車線数の算定方法に疑義がある

- ・4車線計画の場合の当該区間の将来交通量は11,800台/日であるが、道路構造令には「交差点の多い第4種の道路には設計基準交通量に0.8を乗じた値を設計基準交通量とする」とあり、当該区間には1.02kmの間に3か所の交差点および非優先交差点があることから、設計基準交通量の12,000台に0.8を乗じた9,600台が当該区間の設計基準交通量となり、4車線相当となる。
- ・当該区間は都市部4種1級の基準で計画されているが、地方部3種2級の道路ではないか。その場合、将来交通量から4車線相当となる。

○その他

- ・これまで制限をかけられてきた土地所有者の合意が取れていない。

(2) 現在の伊佐美交差点の位置を変更しないでほしいという意見

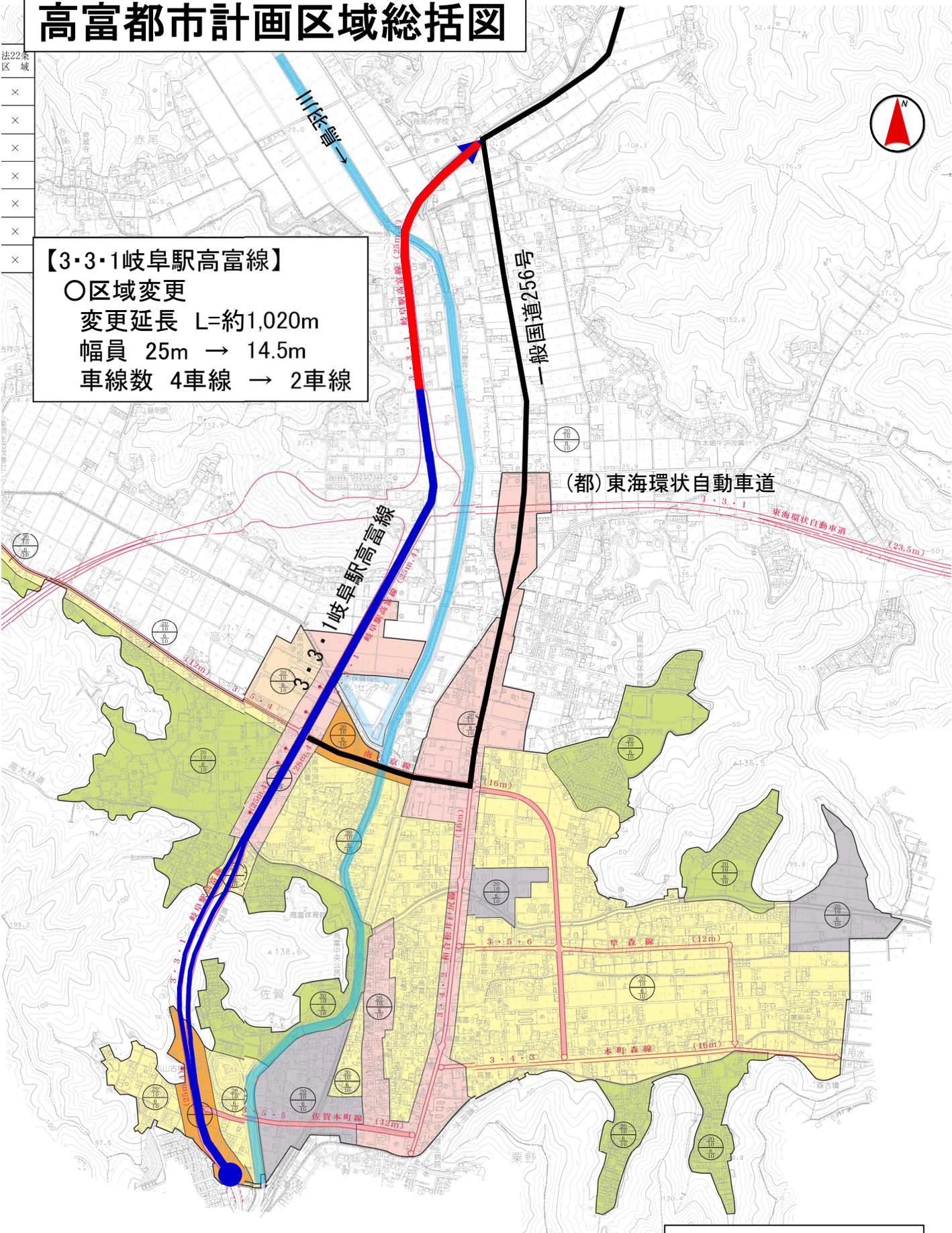
- ・変則交差点の解消を目的として現伊佐美交差点を西に約100m移動することであるが、変則交差点であっても特別交通事故が多い等、問題点があるわけでもないなので、その必要性はない。
- ・交差点を移動させることにより、現交差点周辺の住民は不便になるだけでなく、経済的・医療的に困る。

高富都市計画区域総括図

法22条
区域

×
×
×
×
×
×

【3・3・1岐阜駅高富線】
○区域変更
変更延長 L=約1,020m
幅員 25m → 14.5m
車線数 4車線 → 2車線



(都) 東海環状自動車道

東海環状自動車道 (23.5m)

3・3・1 岐阜駅高富線

一般国道256号

3・5・6

摩森線 (12m)

3・4・3

本町森線 (16m)

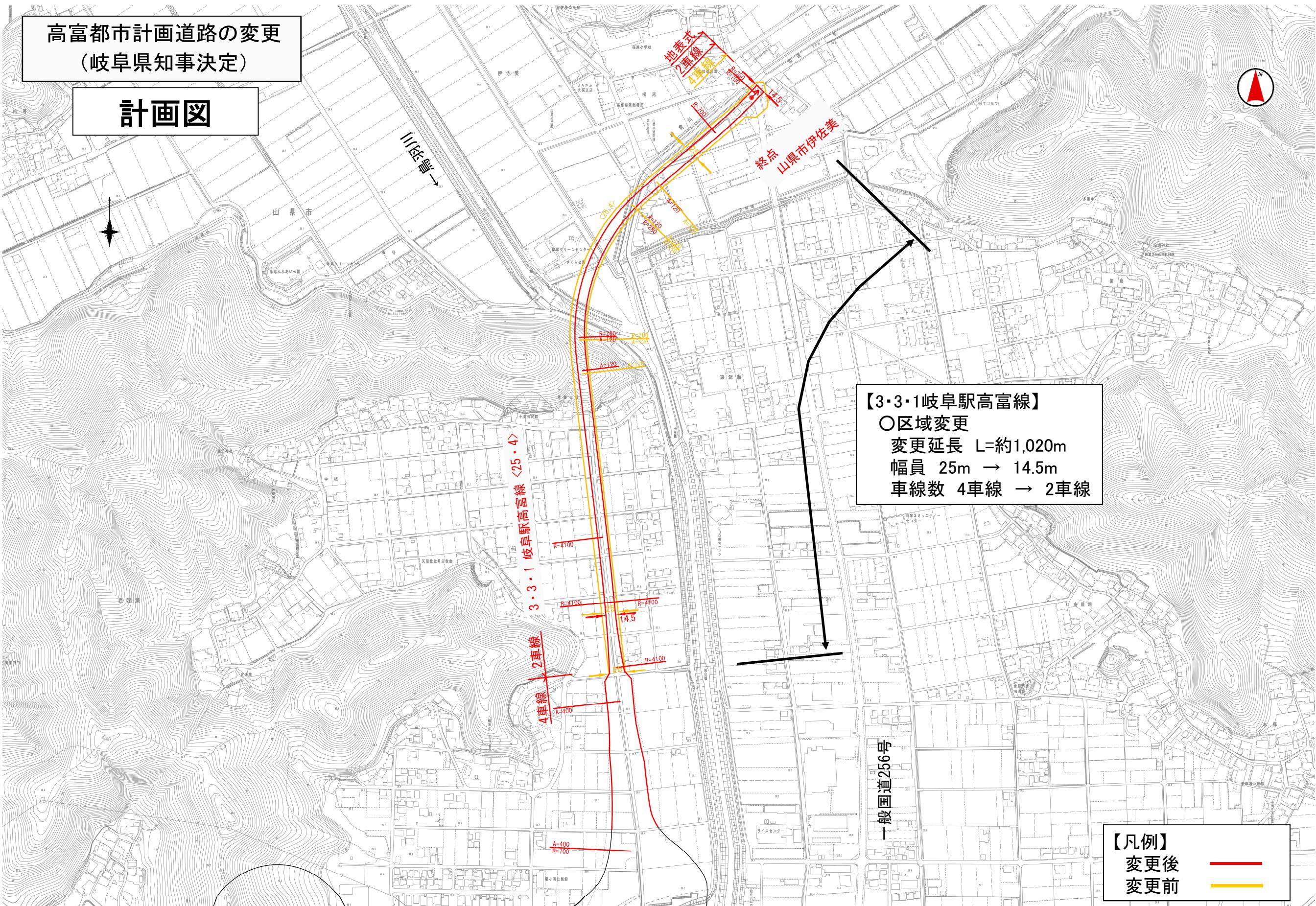
5・5

佐賀本町線 (12m)

【凡例】
対象路線 —
変更区間 —

高富都市計画道路の変更
(岐阜県知事決定)

計画図



【3・3・1岐阜駅高富線】
○区域変更
変更延長 L=約1,020m
幅員 25m → 14.5m
車線数 4車線 → 2車線

3・3・1 岐阜駅高富線 <25・4>

【凡例】
変更後 ————
変更前 ————