

1 調査名称：都市計画道路網調査検討業務委託

2 調査主体：岐阜市

3 調査圏域：岐阜市全域

4 調査期間：平成26年度～平成27年度

5 調査概要：

本市では、平成18年3月に策定した「岐阜市内都市計画道路の見直し方針」をもとに、将来の都市像を踏まえた上で、道路の役割等を再確認し、社会情勢等の変化に対応した道路網を再構築するため、第1次の見直しを行った。

その後、人口減少・高齢化社会の進展、厳しい財政状況による公共投資の減少等、交通をとりまく社会情勢等も大きく変化している。

そこで、これらの変化に対応した持続可能な都市を目指すために、更なる都市計画道路の見直しを行い、道路網を再構築する必要がある。

本業務は、都市計画道路の第2次見直しにあたって、最新の第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果を活用し、見直し評価検討に必要な将来交通需要予測を実施した。

また、将来交通量や交通特性等の分析・検討を行い、社会情勢等の変化に対応した、都市計画道路の「第2次見直し方針（案）」を作成し、見直し候補路線（案）を抽出したものである。

## I 調査概要

### 1 調査名

都市計画道路網調査検討業務委託

### 2 報告書目次

#### ◆将来交通需要予測編

1. 目的と全体構成
2. 需要予測の条件設定
3. 将来交通需要予測の実施
4. 結果のまとめ

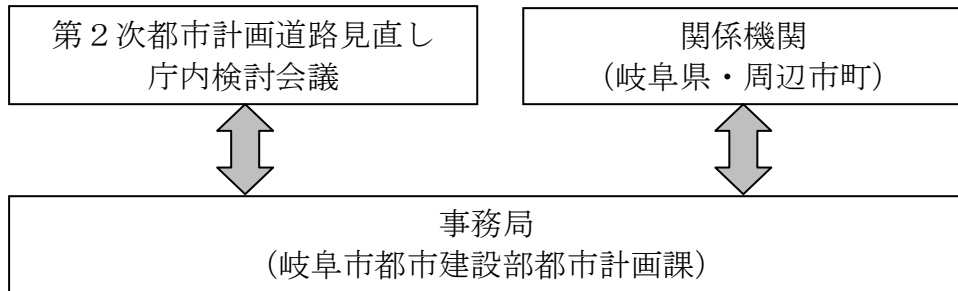
#### ◆都市計画道路の見直し編

1. 業務概要
2. 都市計画道路を取り巻く環境の変化
3. 上位関連計画
4. 都市計画道路の課題と見直しの必要性
5. 第2次見直しの方針
6. 区間の評価
7. 見直し候補路線(案)の抽出
8. 第2次見直し方針(案)のとりまとめ
9. 見直し候補路線(案)の状況整理

#### ◆駐車場整備計画の見直し編

1. 地域概況の把握
2. 駐車場整備の課題
3. 駐車需給バランスの検証
4. 駐車場整備計画の策定

3 調査体制



4 委員会名簿等：

第2次都市計画道路見直し市内検討会議 名簿

部	課
企画部	交通総合政策課
基盤整備部	基盤整備政策課
	広域事業推進課
	道路建設課
	道路維持課
都市建設部	駅周辺事業推進課
	区画整理課

## II 調査成果

### 1 調査目的

本市では、平成18年3月に策定した「岐阜市内都市計画道路の見直し方針」をもとに、将来の都市像を踏まえた上で、道路の役割等を再確認し、社会情勢等の変化に対応した道路網を再構築するため、第1次の見直しを行った。

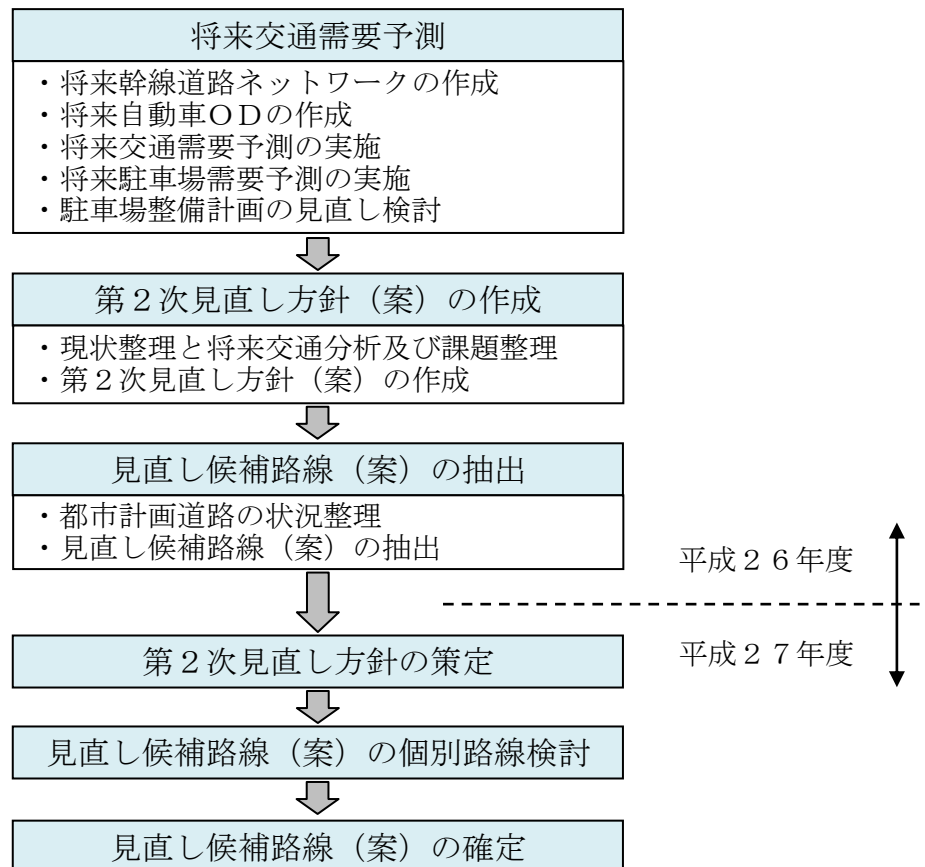
その後、人口減少・高齢化社会の進展、厳しい財政状況による公共投資の減少等、交通をとりまく社会情勢等も大きく変化している。

そこで、これらの変化に対応した持続可能な都市を目指すために、更なる都市計画道路の見直しを行い、道路網を再構築する必要がある。

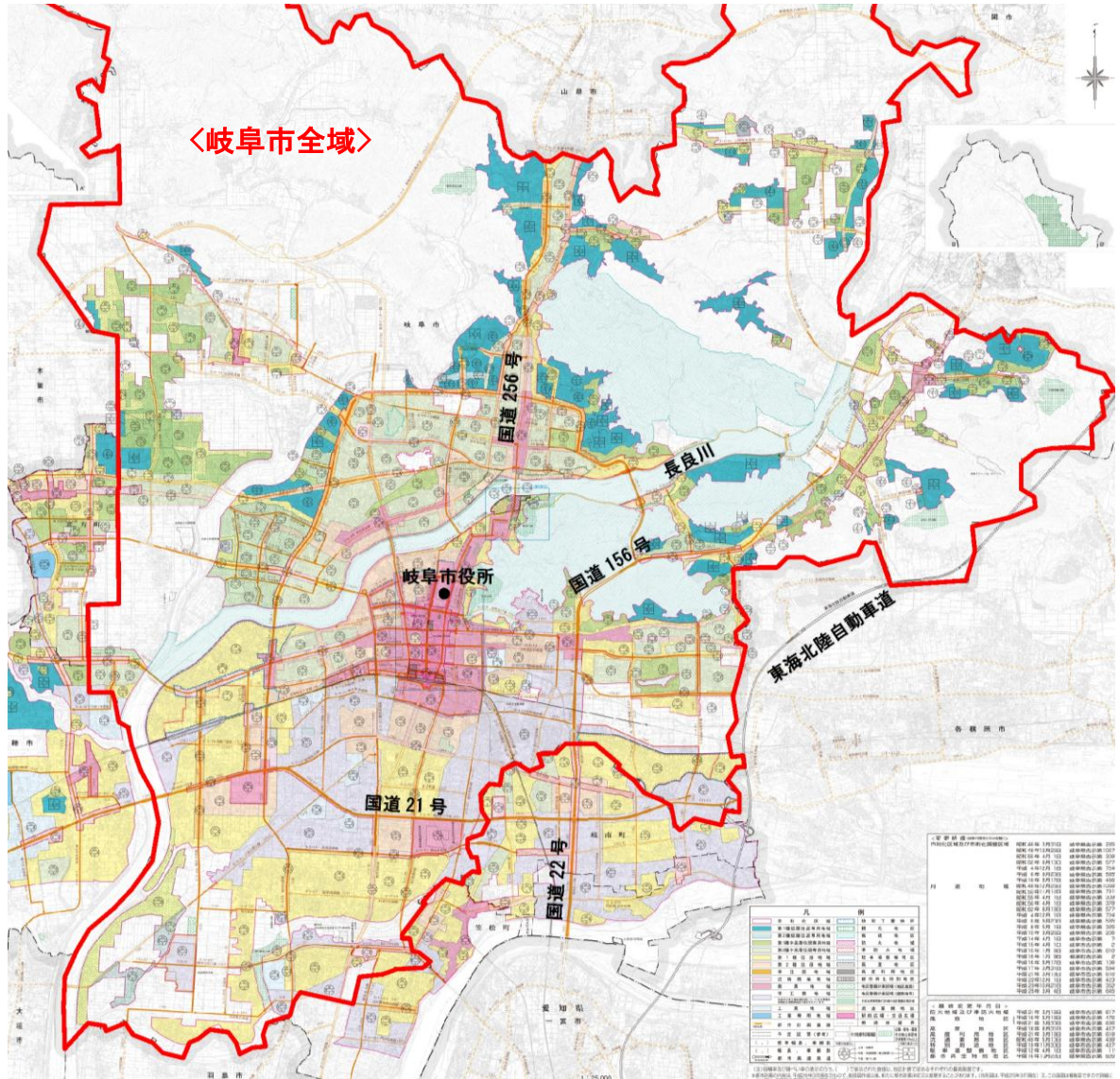
本業務は、都市計画道路の第2次見直しにあたって、最新の第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果を活用し、見直し評価検討に必要となる将来交通需要予測を実施した。

また、将来交通量や交通特性等の分析・検討を行い、社会情勢等の変化に対応した、都市計画道路の「第2次見直し方針（案）」を作成し、見直し候補路線（案）を抽出したものである。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



## 4 調査成果

### ◆将来交通需要予測

**■交通量配分モデル**  
 ⇒高回転換率内生利用者均等配分モデル  
 <日交通容量の設定方法>

- 日交通容量は時間可能交通容量に日換算係数を乗じて求める。
- 時間可能交通容量は「道路の交通容量(昭和59年9月:日本道路協会)」に基づき、単路部交通容量を算出し、市街地内については交差点補正を行った。
- 日換算係数はピーク率の逆数を用いて、重方向率を考慮する。
- 算定に必要な補元は道路構造令や平成22年道路交通センサス調査結果より設定する。

**■自動車ネットワークの作成**  
 都市計画道路の見直し評価検討を行うため、自動車ネットワークを次のように更新した。  
 ○リンクの追加:整備済の幹線1級市道並びに都市計画道路の見直し評価検討に必要と考えられる市内や周辺影響地域の道路を追加  
 ○道路特性の補正:都市計画道路の見直し候補路線についてリンクレベルできめ細やかな特徴を再現するため、自由旅行速度や日交通容量等の諸条件をきめ細やかに再設定  
 ○見直し候補路線の設定:都市計画道路の見直し候補路線(案)を反映した見直しケースのネットワークを作成  
 ○00表の作成:上記変更に伴い交通流の偏りが生じるゾーンについて00表を分割

**■現況再現性の検証**  
 ⇒相関係数(R)=0.9074、決定係数(R<sup>2</sup>)=0.8234  
**■交通量配分の実施**

- 2車線道路では交通量が1.9千台/日~11.9千台/日。ただし、廃止候補路線を除いた値では3.4千台/日以上。
- 4車線道路では交通量が12.4千台/日~55.9千台/日。
- 6車線道路では交通量が18.7千台/日~51.7千台/日。
- 混雑度はすべての区間で1.25以下になっており、著しい混雑は発生しない。

②趨勢ケース 混雑度図

③見直しケース 混雑度図

**■条件設定**  
 第5回中京PT調査における将来交通量推計データを基本にして、市内幹線道路の追加やゾーン細分化を行うとともに、配分対象道路網のネットワーク条件をきめ細やかに再設定して、将来の交通流動の変化や都市計画道路の見直しによる影響を検証する。  
 交通需要予測は、現況再現性の確認ケース、将来の趨勢として都市計画道路がすべて整備されたケース、都市計画道路を見直したケースの、合わせて3ケースとする。  
 予測年次は、現況再現ケースは平成23年、将来の趨勢及び都市計画道路を見直したケースは平成47年とする。また、いずれも平日00交通量を対象にして交通需要予測を行う。

ケース名	年次	交通量	道路ネットワーク
①現況再現ケース	平成23年	平成23年平日OD表	平成23年時点の整備実績
②趨勢ケース	平成47年	平成47年平日OD表	都市計画道路フルネット
③見直しケース	平成47年	平成47年平日OD表	都市計画道路見直しケース

**■目的**  
 平成25年度に中京都市圏総合都市交通計画協議会が取りまとめた第5回中京PT調査を活用した中京都市圏の将来交通需要予測結果をもとに、市内における都市計画道路の見直し評価検討に必要となる、よりきめ細やかな幹線道路網の将来交通需要予測を実施する。

**■全体構成**  
 都市計画道路の見直し手順と、各段階で用いる交通量の種類を下記に整理する。  
 「基礎条件等の整理・検討」の段階では、現況交通量として平成22年道路交通センサスの箇所別基本表を用いて整理する。  
 「8つの必要性の視点による評価」の段階では、趨勢型(都市計画道路が全て整備されたケース)の将来交通需要予測結果(②)を用いる。この需要予測に際しては、現況再現性を確認済み(①)の道路ネットワーク条件を用いる。  
 「見直し・存続区間の決定」の段階では、都市計画道路見直し後の将来交通需要予測(③)を行い、見直し区間及びその周辺道路に大きな問題が生じないかを検証する。

# ◆都市計画道路の見直し論

## 第2次見直しの必要性・進め方

岐阜市において2回目の都市計画道路の見直しに至る背景及び必要性を整理する。また、第2次見直しの作業フローを示す。

### 1 都市計画道路の整備状況

・岐阜市の都市計画道路122路線(約316km)のうち、改良済み路線は52路線(約189km、改良率59.9%)で、70路線(約127km、約40%)は未改良区間である。  
 (都市計画道路一覧表(平成26年3月))  
 ・未改良路線の20路線(約29%)が都市計画道路決定後60年以上経過している。  
 ⇒当然として未着手区間が多く、未着手の都市計画道路の区域における建築制限の更なる長期化等の課題が生じる。

### 2 第1次見直しの実施内容

・第1次見直し方針が平成18年3月に策定され、それから9年が経過している。  
 ・第1次見直しでは、計14路線(約18.9km)の都市計画道路の見直し案が作成され、平成23年度までに、11路線を変更(うち2路線を廃止)している。  
 ・見直しに伴い、改良率は約3.2ポイント上昇した。  
 ⇒必要に応じて都市計画道路の見直しは実施してきている。

### 第1次見直しにおける路線評価の5つの視点

- ①整備の緊急性や投資効果
- ②市の魅力や活力向上
- ③環境に優しい公共交通活用
- ④地域の安全・安心・暮らし
- ⑤道路機能の変化

### 3 第1次見直し以降の社会情勢の変化

(1) 人口減少社会の到来  
 ・岐阜市の総人口は平成32年には約40.4万人に減少する見込み。(総合計画2013-2017、平成25年3月)  
 ⇒人口の減少に伴い減少する交通需要を踏まええた都市計画道路の策定が必要。

### (2) 道路利用状況の変化

・岐阜市内の自動車の混雑度は減少傾向にある。  
 (平成17年、22年道路交通センサス)  
 ・岐阜市内の自動車トリップは平成37年までは増加傾向にあるが、平成47年には減少傾向に入る見込み。岐阜市内の道路交通需要(走行台キロ)は平成47年には平成23年よりも減少する見込み。(第5回中京都市圏PT調査、平成25年)  
 ⇒道路利用状況の変化を見据えた都市計画道路の策定が必要。

### (3) 県・市の財政硬直化に伴う投資的経費の減少

・この10年間で岐阜県・岐阜市ともに投資的経費が半分以上減少。(岐阜県、岐阜市H/P、平成26年)  
 ⇒効率的かつ重点的な事業執行「選択と集中」を図る観点から都市計画道路の見直しが必要。

### (4) 道路整備の将来像

・集約型都市構造を目指し、中心市街地や地域生活圏を連絡する道路ネットワークの強化が課題。  
 (都市計画マスタープラン、平成20年12月)  
 ・総合交通戦略では「公共交通を軸に都市機能が集積した歩いて出かけるまち」を目指すと位置付けられた。  
 (岐阜市総合交通戦略、平成26年3月)  
 ⇒将来像の変化等に対応した都市計画道路の策定が必要。

### (5) 防災・減災対策による道路整備方針の変化

・東日本大震災後、岐阜県では防災拠点等の見直しによる緊急輸送道路の見直しが行われ、今後重点的に整備する道路ネットワークが設定された。  
 (岐阜県HP、平成26年3月)  
 ⇒緊急輸送道路の見直しを考慮した都市計画道路の策定が必要。

### (6) 建築制限等に関する裁判判例

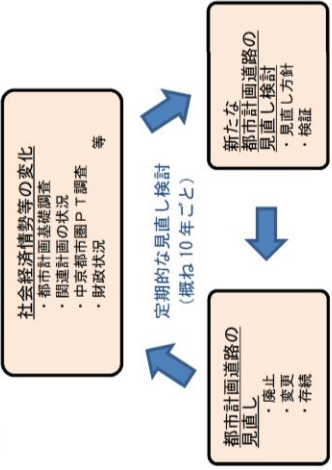
・長期未着手都市計画道路についての訴訟が起きている。  
 <盛岡訴訟H17.11・行政側勝訴> ・伊東訴訟H20.3・行政側敗訴  
 ・建築制限の損失補償を求めた訴訟。60年に渡る建築制限に対する損害補償不要とする。都市計画の基礎調査が客観性は、実証性を欠いており違法とされた。  
 ⇒長期未着手路線については重要性・実現性の十分な検討が必要。  
 ⇒都市計画の正当性には合理的な理由が必要。

### 4 第2次見直しの必要性

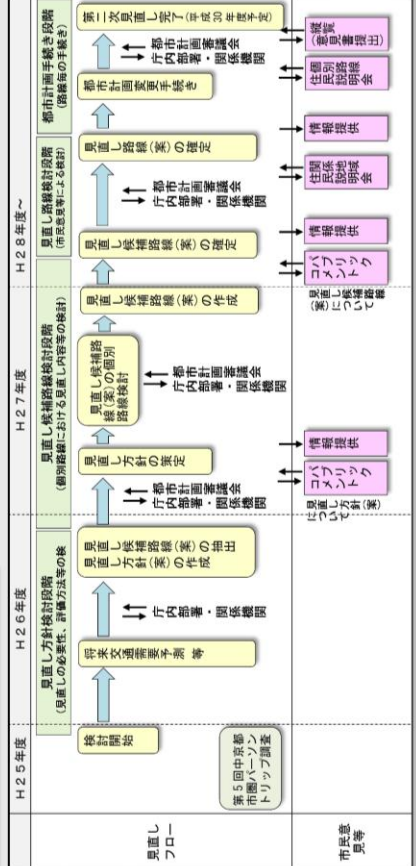
・未着手の都市計画道路が約4割と依然として多く、長期にわたる建築制限の影響や、都市計画道路網と社会情勢等の変化との整合性等の課題を解決し、都市計画の正当性を合理的に説明していく必要があるため、第2次見直しを実施する必要がある。

・都市計画道路の検証・見直しは、「継続的・定期的な見直し」として、中京都市圏パシフィック調査の実施時期に合せ、概ね10年毎に見直し検討を行うことを基本とする。このような取組みにより、都市計画に対する信頼性・透明性を高めることとなると考えられる。

### 継続的・定期的な見直し検討のイメージ

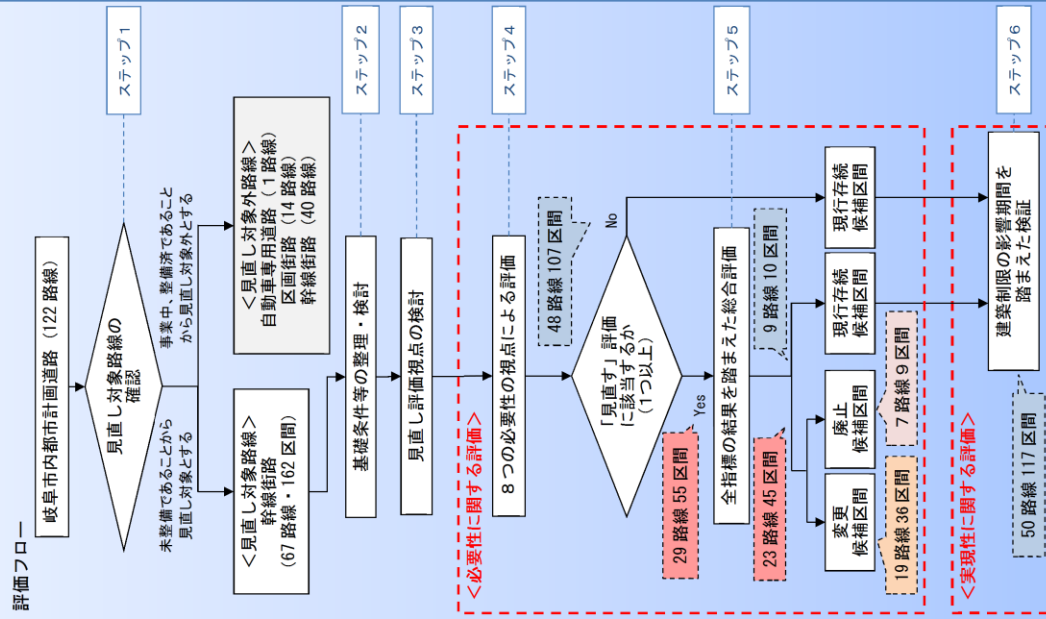


### 5 第2次見直しの進め方



## 第2次見直しの評価方針

第2次見直しにおける評価フロー、各検討内容の考え方を以下に示す。



※平成27年度以降、都市基礎情報活用支援システム (GIS) や道路整備プログラム等を活用し、事業の実現性を踏まえて再検討を行う

**見直しの基本的な考え方**  
**見直しのコンセプト：道路を「つくる」から「賢く使う」へ**。将来都市像の的確な反映を前提に、第2次見直しでは、将来都市像や社会情勢等の変化に対応し、都市計画の正当性を合理的に説明するために、量的・質的に必要な道路整備を格別し、真に必要な路線に絞り込むことが必要である。特に、地域の特性を重視したきめ細かな見直しや、限られた財源の中で既存ストックを最大限に有効活用する等、道路を「つくる」から「賢く使う」観点で、積極的に見直しを実施する。  
 ・そして、時代に適合した都市計画道路網に見直し、不要な権利制限を解消することが非常に重要である。

**見直しの評価手順**  
 ①路線 (区間) を必要性に関する視点で評価し、総合評価により絞り込みを行い、見直し候補路線 (案) を抽出する。  
 ②必要性があると評価された路線も、実現性に関する視点で再検証を行い、継続的な検討を行うものとする。

**各検討内容の考え方**  
**【ステップ1 見直し対象路線の確認】**  
 ・岐阜市内の都市計画道路について、最新の事業状況を確認する。  
 ⇒幹線街路のうち改良済みまたは事業中である40路線を除く67路線を見直し対象とした。

**【ステップ2 基礎情報等の整理・検討】**  
 ・社会情勢の変化や交通状況の変化、上位計画の把握、都市計画道路網のあり方の検討等、都市計画道路の整理・検討を行う。  
 ⇒交通状況の変化としてPT調査や道路交通センサス等、上位計画・関連計画の把握として都市計画マスタープランや総合交通戦略等を把握し、都市計画道路網のあり方・幹線性等、都市計画道路の役割や機能を検討し、評価の基礎情報について整理した。

**【ステップ3 見直し評価視点の検討】**  
 ・第2次見直しの評価視点は、社会情勢等の変化を把握し、第1次見直しの「5つの評価視点」の検証を行い、新たな視点の追加も検討する。  
 ⇒第1次見直しの視点 (①～⑤) を踏襲し、最新の状況・データ等を用いて評価する。また、新たに、地域の状況に特に着目し (⑥)、既存の地域コミュニティを重視したまちづくりの推進 (⑦)、既存ストックの有効活用 (⑧)、健康制限 (⑨) を考慮し、4つの視点を追加設定した。

**第1次見直しを踏襲する視点**  
 <必要性の視点>  
 ①整備の緊急性や投資効果  
 ・渋滞対策や交通安全対策等の緊急性がある路線は「見直さない」、事業の投資効果が低い路線は「見直す」。  
 ②市の魅力や活力向上  
 ・文化遺産や自然資産等の保存、既存の地域核 (商店街) の保存により、市の魅力向上や活力増進に繋がる路線は「見直す」、集約型都市構造の推進に繋がる路線は「見直さない」。  
 ③環境にやさしい公共交通活用  
 ・幹線バスやBRT等のサービス水準を向上し、活用を図ることに繋がる路線は「見直さない」。  
 ④地域の安全・安心・暮らし  
 ・生活者の視点に立ち、歩行者や自転車の交通安全、生活環境面、地域の防災面から問題がある路線は「見直さない」。  
 ⑤道路機能の変化  
 ・代替路線の存在や交通量の増減等、求められる道路機能が変化した路線は「見直す」。

**第2次見直しで新たに追加する視点**  
 <必要性の視点>  
 ⑥地域の実情を踏まえた歩道の必要性  
 ・周辺の施設 (学校等) や新たな拠点整備の予定等、地域の状況を踏まえ求められる歩道機能が変化した路線は「見直す」。  
 ⑦居住環境の保護  
 ・大規模な住宅等の取り壊しにより、地域のコミュニティを分断し、地域環境が悪化する恐れがある路線は「見直す」。  
 ⑧道路構造物の既存ストックの有効活用  
 ・耐震補強等の予防保全のための対策が実施されている等、既存の道路構造物を有効活用できる路線は「見直す」。  
 <実現性の視点>  
 ⑨健康制限の影響期間  
 ・事業の実現性により、今後も長期にわたり健康制限がかかると見込まれる路線は「見直す」。

**【ステップ4 必要性に関する8つの視点による評価】**  
 ・ステップ3で導いた9つの視点のうち、必要性に関する8つの視点により、区間ごとに都市計画道路の必要性について評価する。  
 ⇒29路線 55 区間を全指標の結果を踏まえた総合評価を行う必要がある区間と評価した。

**【ステップ5 必要性に関する全指標 (見直し評価・見直さない評価) の結果を踏まえた総合評価】**  
 ・8つの視点による全指標 (見直し評価・見直さない評価) の結果を踏まえて、総合的に評価し、見直し候補路線 (案) を抽出する。  
 ⇒7路線 9 区間を廃止候補路線、19路線 36 区間を変更候補路線 (計23路線 45 区間) と評価した。

**【ステップ6 健康制限の影響期間を踏まえた検証】**  
 ・現行存続候補区間については、健康制限の影響期間への考え方の変化を踏まえて、事業の実現性について検証を行う。  
 ・都市基礎情報活用支援システム (GIS) や道路整備プログラム等を活用し、事業の実現性を踏まえて再検討を行う。



# ◆ 駐車場整備計画の見直し編

## ■ 将来の駐車場の需給バランスの検証結果

エリア	ブロック	取寄台数(台)		ピーク駐車台数(台)		コインパーキング含む		不足台数(台)	
		平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
柳ヶ瀬地区	No.1	30	33	354	43	332	224	-189	-87
	No.2	31	35	447	209	388	238	-159	-149
	No.3	32	40	338	163	381	247	-109	-176
	No.4	33	34	351	209	350	136	215	136
	No.5	34	35	356	148	324	147	209	176
	No.6	35	36	312	130	240	177	60	53
	No.7	36	37	248	60	173	142	75	106
	No.8	37	38	170	31	106	116	61	107
	No.9	38	39	84	31	450	244	170	216
	No.10	39	40	64	31	317	335	367	329
柳ヶ瀬地区	No.11	40	41	346	246	346	246	154	222
	No.12	41	42	409	351	409	351	235	251
	No.13	42	43	153	64	153	64	80	111
	No.14	43	44	275	133	275	133	149	72
	No.15	44	45	753	539	440	542	313	211
	No.16	45	46	110	58	110	58	31	38
	No.17	46	47	334	148	334	148	33	39
	No.18	47	48	73	0	67	66	6	7
	No.19	48	49	343	233	240	247	133	144
	No.20	49	50	145	41	145	41	7	8
小計			3,459	4,251	3,442	3,451	2,507	2,508	1,223



■ 自動車駐車場に関する課題

中心市街地の活性化を支えるためには、公共駐車場の整備が不可欠である。しかしながら、現状は駐車場が不足しているという状況ではなく、**将来の駐車需要も減少が見込まれている**。したがって、今後の再開発によって顕在化する駐車需要に対応することが必要である。

なお整備にあたっては、原因者負担の原則や利用者にとっての利用しやすさを考慮することが求められるとともに、**既存駐車場の有効活用の観点から需給バランスの偏りを解消する必要がある**。

■ 自動二輪車駐車場に関する課題

平成26年に柳ヶ瀬周辺地区(高島屋より半径300m以内の街区)で実施した二輪車等駐車実態調査では、道路機軸を著しく阻害している状況は見受けられず、**早急な対応が求められる状況ではなかった**。

このため、現状では大きな課題が無いものの今後の継続して自動二輪車の駐車実態調査を行い、二輪車駐車対策に対するニーズの高まりに応じて商業施設や事務所等への附属の義務化や、既存駐車場の活用した二輪車駐車場の整備を検討することとする。

■ 整備目標

新たに駐車場を供給する必要性は低いと考えられ、今後の再開発に合わせて顕在化する駐車需要に対しては、再開発と一体的に駐車場を整備することとする。

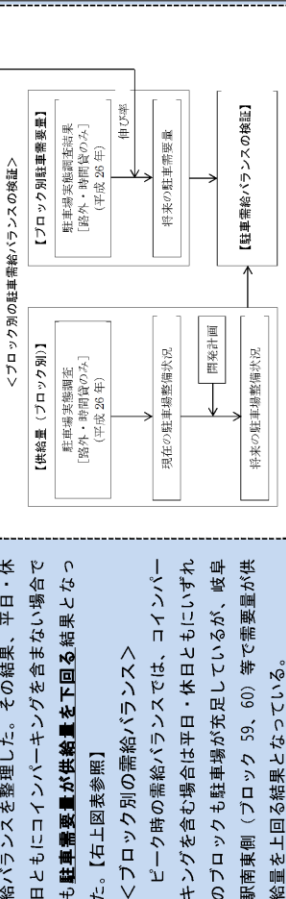
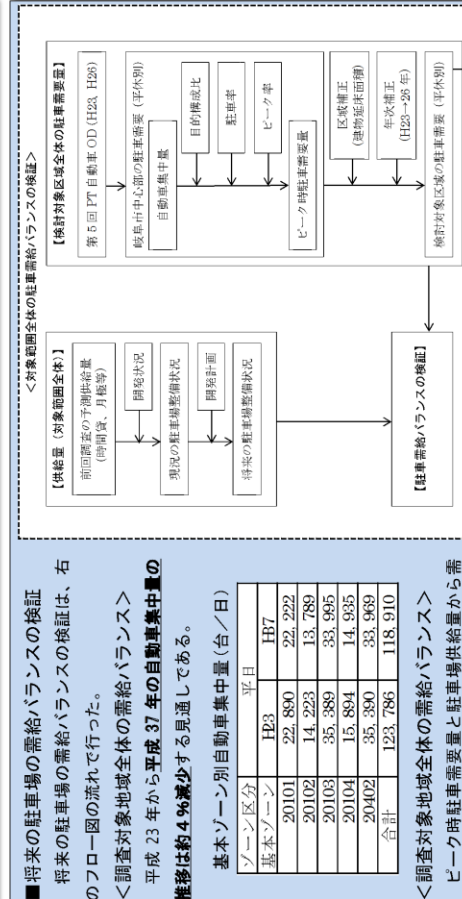
- 駐車場整備施策
- 1) 路外駐車場の整備  
 将来の駐車需要バランスをブロック別にみると、柳ヶ瀬の一部地区や岐阜駅前地区などで駐車場が不足しているが隣接するブロックでは供給量が上回っていることから、**当面は新たな公共駐車場整備は行わないこととする**。  
 今後の再開発による駐車需要に対しては、再開発計画に合わせた一体的な駐車場整備を行うこととする。
  - 2) 附属義務による整備推進  
 柳ヶ瀬駅前地区が改正された附属義務台数に低減されたが、本市では自動車分担率が高い状況を考慮して**当面は現状の附属義務台数を維持することとし、引き続き駐車供給を注深く観察していく**。
  - 3) 既設駐車場の有効利用  
 中心市街地の駐車場利用状況の偏りを無くし、駐車場への入庫待ち車両による道路交通への妨げ等を排除するため、案内・誘導により**供給バランスの偏りを解消することとする**。

■ 業務概要

現駐車場整備計画の策定時は、自動車保有台数の増加が続き将来交通量が増加すると予測の下で駐車需要を推計していた。その後の駐車場を取り巻く社会情勢や経済情勢の変化により、駐車需要が大きく変化している。本調査では、このような変化を踏まえて今後の駐車場整備のあり方について検討を行うものである。

■ 地域概況

- 岐阜市中心部では、人口や従業者数の減少が続いている。しかしながら自動車保有台数は高い水準を維持している。
- 郊外型大規模小売店舗の増大や景気の低迷による個人消費の冷え込み等により、**柳ヶ瀬及び岐阜駅前周辺をはじめとする中心市街地の吸引力は縮小している**。魅力ある街づくりに向けた交通基盤整備が必要である。
- 10年前と比べ岐阜市役所を中心とした**中心市街地では自動車集中量が減少している**。
- 平成26年4月に実施した時間貸し駐車場を対象とした駐車場実態調査結果によると、調査範囲の**駐車場取寄台数は59百台**、ピーク時駐車台数は**平日で30百台、休日で34百台**である。
- 柳ヶ瀬地区、岐阜駅前周辺区では、平日・休日ともに収容台数の半分程度の駐車台数となっている。



■ 将来の駐車場の需給バランスの検証

将来の駐車場の需給バランスの検証は、右のフロー図の流れで行った。

＜調査対象地域全体の需給バランス＞

平成23年から平成37年の自動車集中量の推移は約4%減少する見通しである。

ゾーン区分	平日	休日
基本ゾーン	H23	H17
20101	22,890	22,222
20102	14,223	13,789
20103	35,389	33,995
20104	15,894	14,935
20402	35,389	33,969
合計	123,786	118,910

＜調査対象地域全体の需給バランス＞

ピーク時駐車需要量と駐車場供給量から需給バランスを整理した。その結果、平日・休日ともにコインパーキングを含まない場合でも**駐車需要量が供給量を下回る結果**となった。【右上図表参照】

＜ブロック別の需給バランス＞

ピーク時の需給バランスでは、コインパーキングを含む場合は平日・休日ともにいずれのブロックも駐車場が充足しているが、岐阜駅前側(ブロック59、60)等で需要量が供給量を上回る結果となっている。