

1 調査名称：姫路市都市計画道路網見直し検討調査

2 調査主体：姫路市

3 調査圏域：姫路市内

4 調査期間：平成25年度

5 調査費：4,042千円(税込)
(総合都市交通体系調査)

6 調査概要：

姫路市では「姫路市都市計画道路整備プログラム(H20改訂版)」を策定し、周辺の交通状況やまちづくりとの関連を考えながら、計画的に都市計画道路の整備を進めてきた。都市計画道路は、平成23年度末現在で138路線約322kmが計画されており、全体の約64%にあたる206kmが整備済みであるが、54路線104kmについては未整備である。

こうした状況のもと、平成23年度から全県的に都市計画道路網の見直しに着手しており、本市も現在見直し作業を進めている。本業務では、兵庫県が策定した「都市計画道路網見直しガイドライン」に基づき、各検証項目での評価、検討並びに、兵庫県実施の平成42年全県配分結果を受けての姫路市域の将来交通量配分を実施した上で、評価対象路線ごとに存続、廃止等の方針を決定するものである。

I 調査概要

1 調査名：姫路市都市計画道路網見直し検討調査

2 報告書目次

1. 業務概要

1.1 業務目的

1.2 全体構成

2. 見直し前都市計画道路網における将来交通量配分の実施

2.1 将来交通量推計プロセス

2.2 将来交通量推計の前提条件（都市計画道路網見直し前）

2.3 見直し前都市計画道路網における将来交通量推計結果

3. 路線別カルテの検証

3.1 路線別階層性の設定

3.2 路線別カルテの作成

4. 見直し後都市計画道路網における将来交通量配分の実施

4.1 将来交通量推計の前提条件（都市計画道路網見直し後）

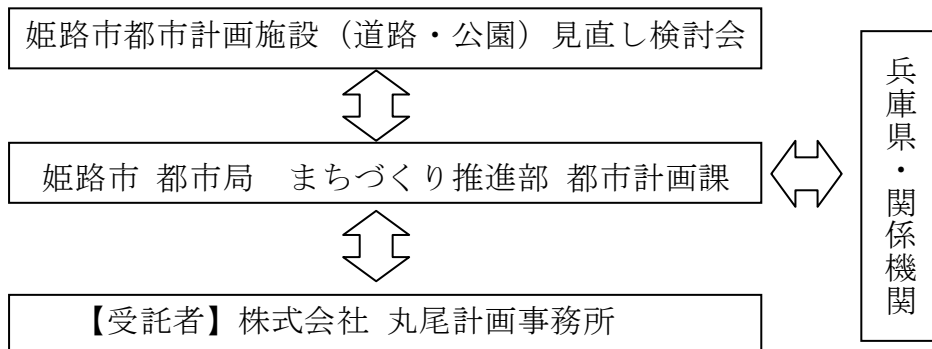
4.2 見直し後都市計画道路網における将来交通量推計結果

5. 整備・廃止形態の検討

5.1 整備・廃止形態における基本方針

5.2 整備・廃止形態における路線別カルテの作成

3 調査体制



4 委員会名簿等：

姫路市都市計画施設（道路・公園）検討会

組織	所属	部会
リーダー	都市局まちづくり推進部参事	
サブリーダー	都市局まちづくり推進部都市計画課長	
メンバー	市長公室企画政策推進室主幹	
	市長公室行財政改革推進室主幹	
	環境局環境政策室長	公園部会
	都市局交通計画室主幹	道路部会
	建設局建設総務部建設総務課長	道路部会
	建設局道路部道路整備改善課長	道路部会
	建設局道路部街路建設課長	道路部会
	建設局道路部道路建設課長	道路部会
	建設局みどり整備室公園整備担当主幹	公園部会
建設局みどり整備室公園管理・緑化担当主幹	公園部会	
事務局	都市局まちづくり推進部都市計画課都市施設係	

II 調査成果

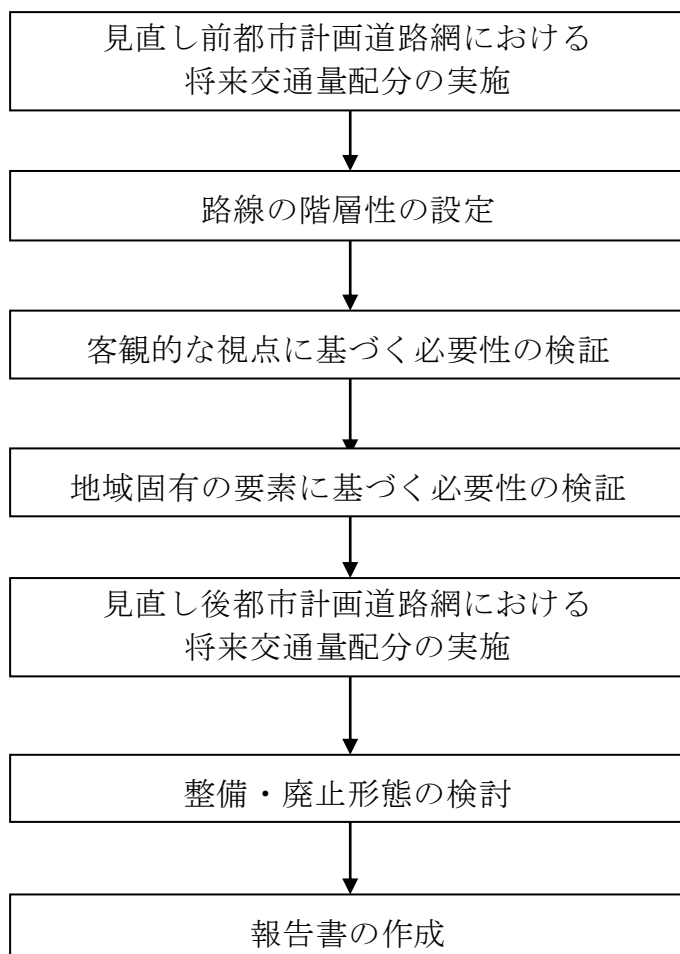
1 調査目的

姫路市では「姫路市都市計画道路整備プログラム（H20 改訂版）」を策定し、周辺の交通状況やまちづくりとの関連を考えながら、計画的に都市計画道路の整備を進めている。本市の都市計画道路は、平成 23 年度末で 138 路線約 322km が計画されており、そのうちの約 64%にあたる 206km が整備済みであるが、54 路線 104km については未整備である。また未整備路線のうち、約 96%にあたる 50 路線、約 100 kmについては、計画決定から 20 年を越えている状況である。

未整備区域内の土地所有者等には長期にわたり権利を制限し続けていること、少子高齢化・人口減少社会の到来など社会経済情勢が大きく変化していることから、限られた財政状況のもと、透明性や選択と集中による効率的な社会基盤整備がより一層求められている。

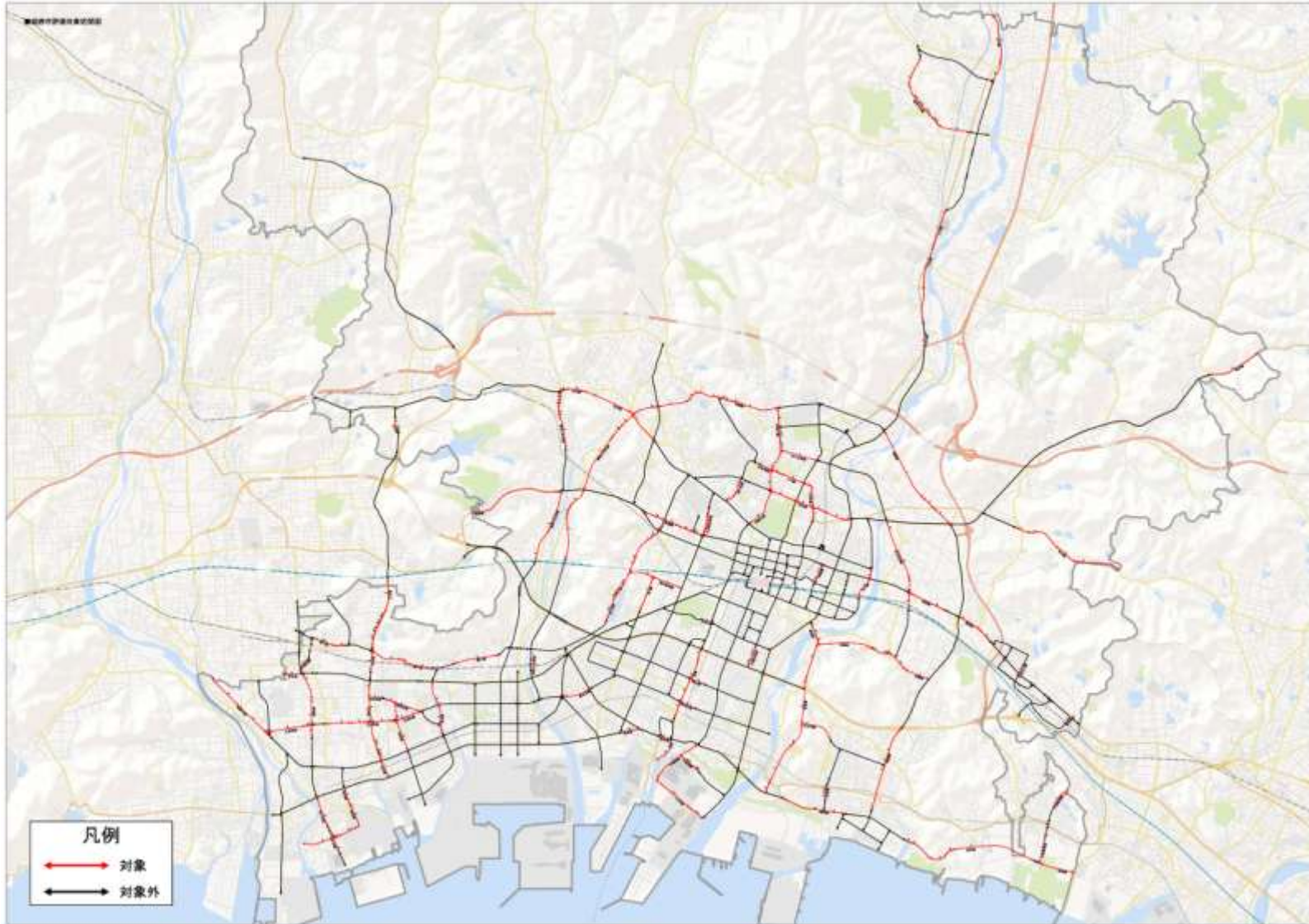
こうした状況のもと、平成 23 年度から全県的に都市計画道路網の見直しに着手しており、本市も現在見直し作業を進めている。本業務では、兵庫県が策定した「都市計画道路網見直しガイドライン」に基づき、各検証項目での評価、検討並びに、兵庫県実施の平成 42 年全県配分結果を受けての姫路市域の将来交通量配分を実施した上で、評価対象路線ごとに存続、廃止等の方針を決定するものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図

都市計画道路見直し対象区間を下図に示す。



姫路市都市計画道路見直し対象路線図

4 調査成果

1 見直し前都市計画道路網における将来交通量配分の実施

1.1 将来交通量推計プロセス

本業務における将来交通量の推計プロセスは図 1.1 に示すとおりであり、兵庫県実施の平成 17 年センサスベース平成 42 年 OD 表 (H22 年フレーム) を用いた中・西播磨地域の圏域配分結果を受けて、姫路市における市道等のネットワークの追加およびゾーンの細分化を行い、将来交通量推計を実施した。

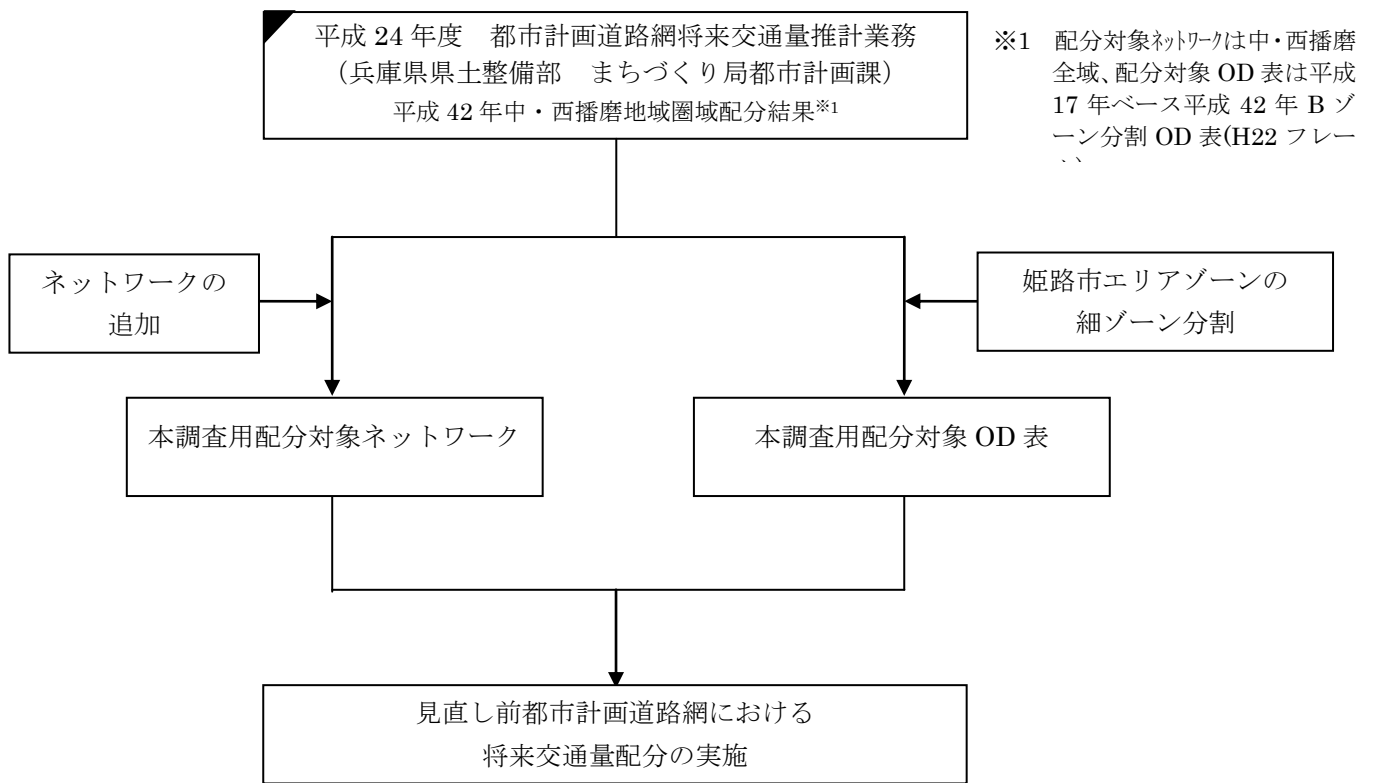


図 1.1.1 将来交通量推計プロセス

2 路線別カルテの検証

本業務では、兵庫県が策定した『都市計画道路網見直しガイドライン』に基づき各見直し対象路線の評価を行う。都市計画道路網見直しにおける検証の流れを図 2.1 に示す。

<都市計画道路網の見直しにおける検証の流れ(例)>

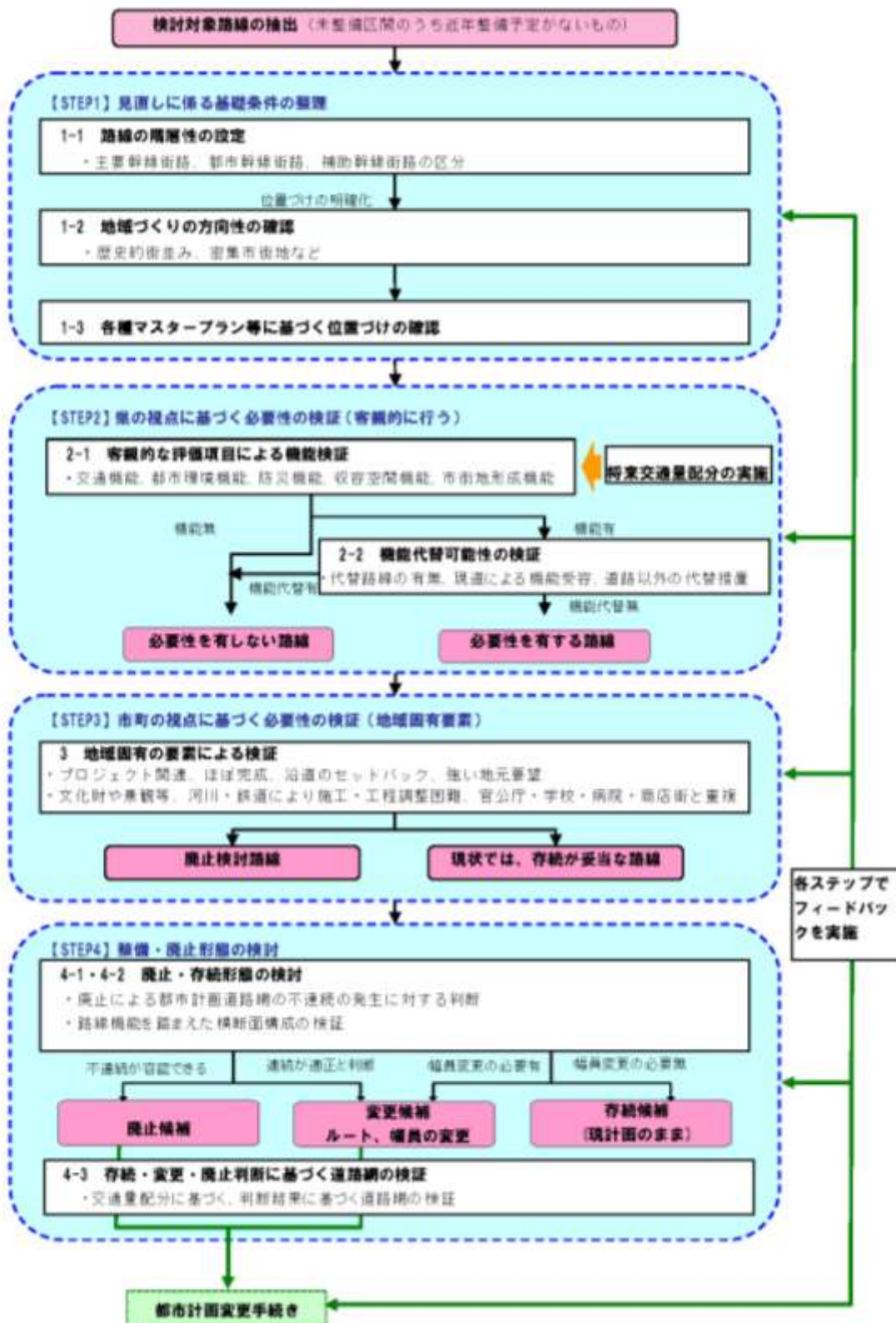


図 2.1 都市計画道路網見直しにおける検証の流れ

2.1 路線別階層性の設定

都市計画道路は、交通機能から自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路に区分される。このうち、幹線街路については、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路に区分される。

また、兵庫県策定の『都市計画道路網見直しガイドライン』では、現在の土地利用の状況などを踏まえ各路線に求められる機能から、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路を表 2.1.1 のとおり明確な基準により仕分けることとしている。それに加え兵庫県では、将来交通量が 8,000 台/日（交差点の多い第 4 種第 2 級、2 車線道路の設計基準交通量）以上の区間を主要幹線街路及び都市幹線街路とすることとしており、見直し前都市計画道路網における将来交通量推計結果を活用し、将来交通量 8,000 台/日以上 の路線を抽出し、路線別階層性の設定を、図 2.1.1 に示すとおり行った。

表 2.1.1 路線の階層性設定基準

機能	検証方法	考え方	判定	
			主要幹線街路	都市幹線街路
トラフィック機能	緊急輸送路	県地域防災計画に幹線（一次）緊急輸送路、一般（二次）緊急輸送路の指定があるか	● (一次)	● (二次)
	緊急交通路	県警察本部が指定する緊急交通路に指定されているか	●	—
	物流ネットワーク路線	国土交通省策定の国際物流基幹ネットワークの指定路線か	●	—
	広域連絡路線	複数の市町を連絡するまたは同一市町内の 4 車線以上の路線か	● (市町連絡かつ 4 車線以上)	● (同一市町の 4 車線以上)
アクセス機能	高速道路 IC	自動車専用道路 IC に直接アクセスする道路か	● (高規格)	● (その他)
	流通業務団地等物流施設	物流拠点に直接アクセスする路線か	—	●
	公共公益施設アクセス	市役所、主要駅 ^{※1} 、工業団地、港湾、空港、観光地などへ直接アクセスする幅員 12m 以上 ^{※2} の路線か	—	●
	3 次救急医療機関アクセス	3 次救急医療機関へ直接アクセスする路線か	●	—

※1：鉄道駅で、駅前広場が計画決定されているもの（駅前広場は未決定だが、現にバスが駅に乗り入れている駅を含む）

※2：2 車線以上、両側歩道を有する必要最小限の幅員

2.2 路線別カルテの作成

路線別カルテの作成においては、図 2.1.1 に示す階層性の設定を基本として、兵庫県策定の『都市計画道路網見直しガイドライン』に基づき、客観的な評価項目に基づく機能検証（ステップ 2）及び地域固有の要素による検証（ステップ 3）を行った。検証作業を行った路線別カルテの一例を表 2.2.1 に示す。また、ステップ 2・3 における路線別廃止・存続検証結果については、公表することにより市民の間に著しい混乱を生じさせる恐れがあるため非公開とする。

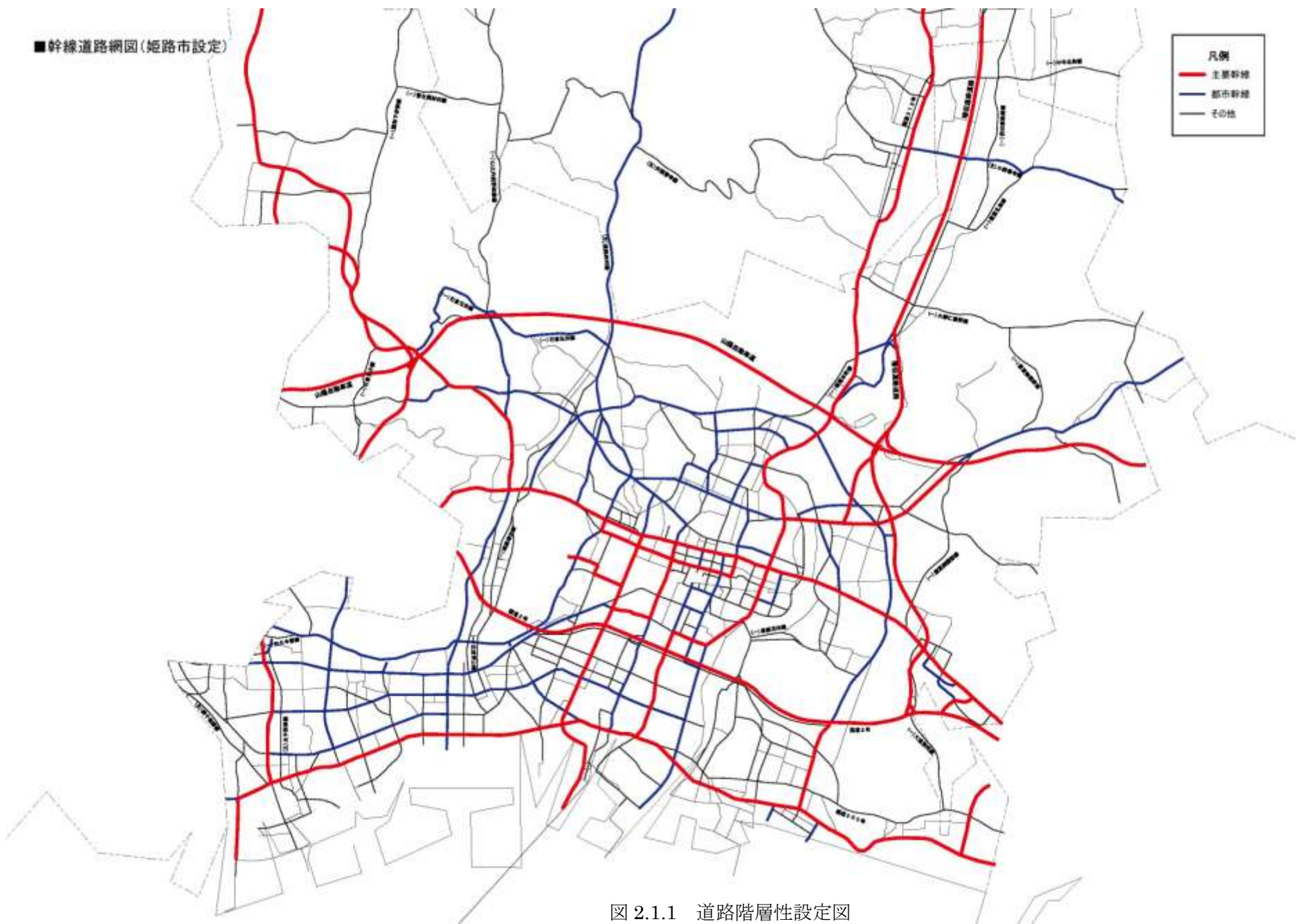


图 2.1.1 道路階層性設定図

表 2.2.1 見直し対象路線別カルテ (例)

市町名: 姫路市																			
名称: 3.4.0号△△線(2車線) 計画延長= 5,430 m																			
STEP2_県の視点に基づく必要性の検証																			
2-1 客観的な評価項目による機能評価																			
区間番号 (No)	区間延長 (m)	①交通機能			②都市環境機能			③防災機能			④収容空間 機能	⑤市街地 形成機能	備 考						
		交通 処理	自 転 車 歩 行 者	通 学 路	観 光 ア ク セ ス	駅 周 辺 交 通 環 境 改 善	景 観 向 上	延 焼 遮 断 機 能	緊 急 避 難 路 へ の 位 置 付 け	緊 急 車 両 の 走 行 性 向 上	消 防 活 動 の 円 滑 化	路 線 バ ス		面 整 備 の 計 画					
1	700	-	-	○	-	-	-	/	/	/	○	-	主要幹線街路[国道●●号]	⇒	あり	通学路、路線バス:歩道幅員2m以上	⇒	なし	
2	1,110	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	事業予定区間	⇒	/	/	⇒	/	
3	520	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	事業予定区間	⇒	/	/	⇒	/	
4	420	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	改良区間 事業中区間	⇒	/	/	⇒	/	
5	1,230	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	改良区間	⇒	/	/	⇒	/	
6	450	○	-	-	-	-	-	/	/	/	-	-	主要幹線街路(現道なし)	⇒	なし		⇒	あり	交通処理
7	1,000	-	-	-	-	-	-	/	/	/	○	-	主要幹線街路[県道□□線]	⇒	あり	路線バス:歩道幅員2m以上	⇒	なし	
2-2 機能代替可能性の検証																			
代替・補充 可能性の 有無	代替方策 (代替路線名)	補充方策 (道路以外 での代替 (代替策の 具体))	必要性の 有無	備 考															
あり	通学路、路線バス:歩道幅員2m以上		なし																
/	/	/	/	/															
/	/	/	/	/															
/	/	/	/	/															
なし			あり	交通処理															
あり	路線バス:歩道幅員2m以上		なし																
STEP3_市町の視点に基づく必要性の検証																			
3-1 必要性を有しない路線における検証																			
区間番号 (No)	区間延長 (m)	廃止が周辺 のまちづくりに 及ぼす影響	混雑影響を 及ぼす道路 への影響	既に大部分が 完成している	沿道にセッ トされている 建物が多い	ネットワー クとしての 支障がある	整備に 対する住民 要望が強い	左記に該当する場合、状況を具体的に記述											
1	700	○	-	-	-	○	-												
2	1,110	/	/	/	/	/	/												
3	520	/	/	/	/	/	/												
4	420	/	/	/	/	/	/												
5	1,230	/	/	/	/	/	/												
6	450	/	/	/	/	/	/												
7	1,000	-	-	-	-	-	-												
3-2 必要性を有する路線における検証																			
周辺地区に影響を及ぼす要素			道路整備に影響を及ぼす要素			左記に該当する場合、 状況を具体的に記述	現 状 で は 存 続 が 妥 当 な 路 線	備 考											
念文化 され る 景 観 に 与 える 影 響 が 懸	念河 川 さ れ る 鉄 道 等 に 与 える 影 響 が 懸	え公共 影 響 が 懸 念 さ れ る 商 店 街 等 に 与	の縦 断 線 を 形 成 し て お く る 路 線 構 造 上	計 画 決 定 と ズ レ シ 生 じ て い る 都 市															
/	/	/	/	/	/		⇒	存続											
/	/	/	/	/	/		⇒	/											
/	/	/	/	/	/		⇒	/											
/	/	/	/	/	/		⇒	/											
-	-	-	-	-	-		⇒	存続											
/	/	/	/	/	/		⇒	廃止											

3 見直し後都市計画道路網における将来交通量配分の実施

「路線別カルテの検証」における検証結果を受けて、見直し後都市計画道路網における将来交通量を把握するために、見直し後の都市計画道路網における将来交通量配分を実施する。そして見直し前後における、将来交通量および混雑度の比較を行い、路線の廃止により新たに混雑が予測される箇所については評価の再検討を行う。

また、以後の検討項目である整備・廃止形態の検討については、これら配分結果における将来交通量を用いて実施した。

4 整備・廃止形態の検討

4.1 整備・廃止形態における基本方針

ステップ 2・3 における検証結果である「廃止検討路線もしくは現状では存続が妥当な路線」について、整備・廃止形態の検討を行い、存続・変更・廃止判断に基づく道路網の検証を行う。

「廃止検討路線」については、都市計画道路網として不連続な状況に対する判断をし、不連続が容認でき廃止が妥当であるか、連続性を確保するために現道を活用して「幅員等仕様やルートの変更等都市計画変更」を行うか等の廃止形態を明確化する必要がある。また、「現状では存続が妥当な路線」については、将来自動車交通量、歩行者自転車交通量、沿道の施設立地状況等その路線に求められる機能を踏まえ、現都市計画決定断面構成について再検討を行い、車線数、歩道幅員、自転車道など断面構成を検証したうえで存続形態を明確化する必要がある。

以上の必要性から、整備・廃止形態については表 5.1.1 に示す基本方針により検討を行った。

5 今後の進め方について

本業務において、市における各評価区間の見直し方針が決定された。平成 26 年度は関係機関との協議を進め、協議が整えば都市計画公園・緑地とともに、見直し案を公表する予定である。その後、パブリックコメントにより、市民の皆様方からの意見を伺い、平成 27 年度より順次都市計画変更の手続きに入る予定である。

表 5.1.1 整備・廃止形態における基本方針

検証結果	検討事項	必要データ	基準	検討結果例	備考
現状では存続が妥当な路線	車線数	自動車交通量 (配分交通量)	12,000台/日未満	2車線	
			12,000台/日以上 43,200台/日未満	4車線	
			43,200台/日以上 64,800台/日未満	6車線	
	路肩 (自歩道)	自転車交通量	500台/日以上	自転車道 自転車レーン 自転車通行位置明示	道路構造令の自転車道等の設置の考え方における、自転車交通を分離する際の判断基準を参考に設定 (出典:『道路構造令の解説と運用』 社団法人 日本道路協会)
	自歩道	自転車・歩行者交通量	150人/日以上 (自転車と歩行者の 通行量の合計)	自歩道	兵庫県における歩道等設置規定を参考に設定
沿道状況		沿道施設へのアクセスの必要性が低い	片側自歩道		
廃止検討路線	不連続の可否	周辺道路状況	現道で処理可能な交通量であり、かつ都市計画道路網として連続させる必要がない	廃止	ただし、現道に課題がある場合は、街路事業ではなく道路事業として整備が必要
			現道なしの場合で、代替道路で処理可能な交通量であり、かつ都市計画道路網として連続させる必要がない	廃止	ただし、代替道路に課題がある場合は、街路事業ではなく道路事業として整備が必要
			都市計画道路網として連続させる必要がある (現道が1車線かつ歩道なし、または現道なしの場合)	代替道路にルート変更	

※廃止または幅員等仕様変更路線と接続する都市計画道路についても、接続方法の確認を行う必要がある。