

1 調査名称：出雲都市計画道路変更計画策定業務

2 調査主体：出雲市

3 調査圏域：出雲市

4 調査期間：平成 26 年度

5 調査概要：

都市計画道路は、都市交通の確保や市街地整備を進める上で大きな役割を持つ都市の根幹的施設である。しかしながら出雲市において、さまざまな理由により長期間にわたり事業未着手となっている路線が存在している。

また近年、急速な少子高齢化の進行に伴う人口減少や厳しい財政状況による公共事業費の減少など都市をめぐる状況が大きく変化しており、現在の都市計画道路が将来の都市に必要な道路網となっているか検証し、必要であれば速やかに見直すことが求められている。このほか、長期にわたる建築制限への対応や、効率的かつ重点的な道路整備の必要性からも見直しが求められている。

このような状況にあることから、平成 26 年度に行った出雲市都市計画道路見直し検討業務委託（平成 26 年 3 月島根県）の成果を基に、不足する情報の収集、調査を行い見直し素案を作成する。また、本業務期間内に開催される出雲市都市計画道路見直し検討委員会における検討資料作成及び提言とりまとめまでの支援を行うことを目的とする。

I 調査概要

1 調査名 出雲都市計画道路変更計画策定業務

2 報告書目次

序章 業務の目的と流れ

序. 1 業務の目的

序. 2 業務の流れ

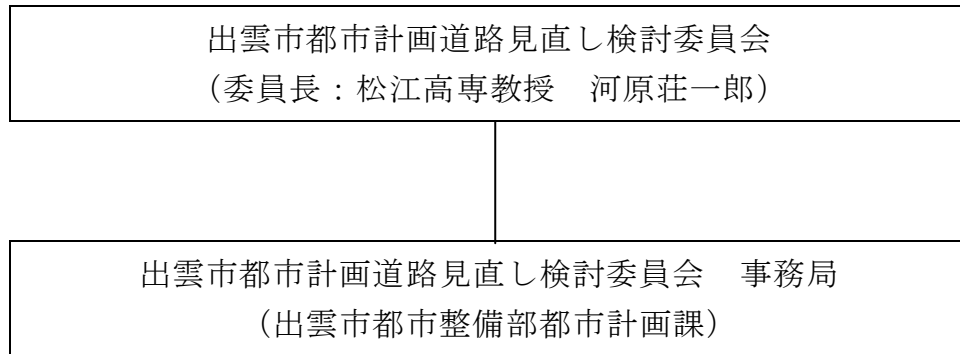
序. 3 作業計画

第1章 見直し対象路線の抽出	1-1
第2章 都市計画道路の見直し方法の検討	2-1
第3章 基本情報の整理	3-1
3. 1 基本情報シート	3-1
3. 2 路線カルテ	3-34
第4章 見直し検討	4-1
4. 1 第1段階の検証	4-1
4. 2 第2段階の検証	4-4
4. 3 第3段階の検証	4-7
4. 4 見直しマニュアルフローによる確認	4-14
4. 5 路線の再検証	4-66
第5章 見直し素案の作成	5-1
第6章 見直し検討委員会	6-1
6. 1 第1回検討委員会	6-1
6. 2 第2回検討委員会	6-2
6. 3 第3回検討委員会	6-3
6. 4 第4回検討委員会	6-4
6. 5 提言書	6-5
6. 6 説明用パワーポイント資料	6-6
第7章 交通量調査	7-1
7. 1 調査の目的	7-1
7. 2 調査対象路線と概要	7-1
7. 3 調査状況	7-6
7. 4 調査結果の整理	7-10
第8章 整備方針の検討	8-1

■資料

- ・ 出雲市都市計画マスタープラン（関係箇所抜粋）
- ・ H26 出雲都市計画道路見直し検討業務委託（島根県）概要版
- ・ 島根県都市計画道路見直し方針
- ・ 島根県都市計画道路見直しマニュアル

3 調査体制



4 委員会名簿等

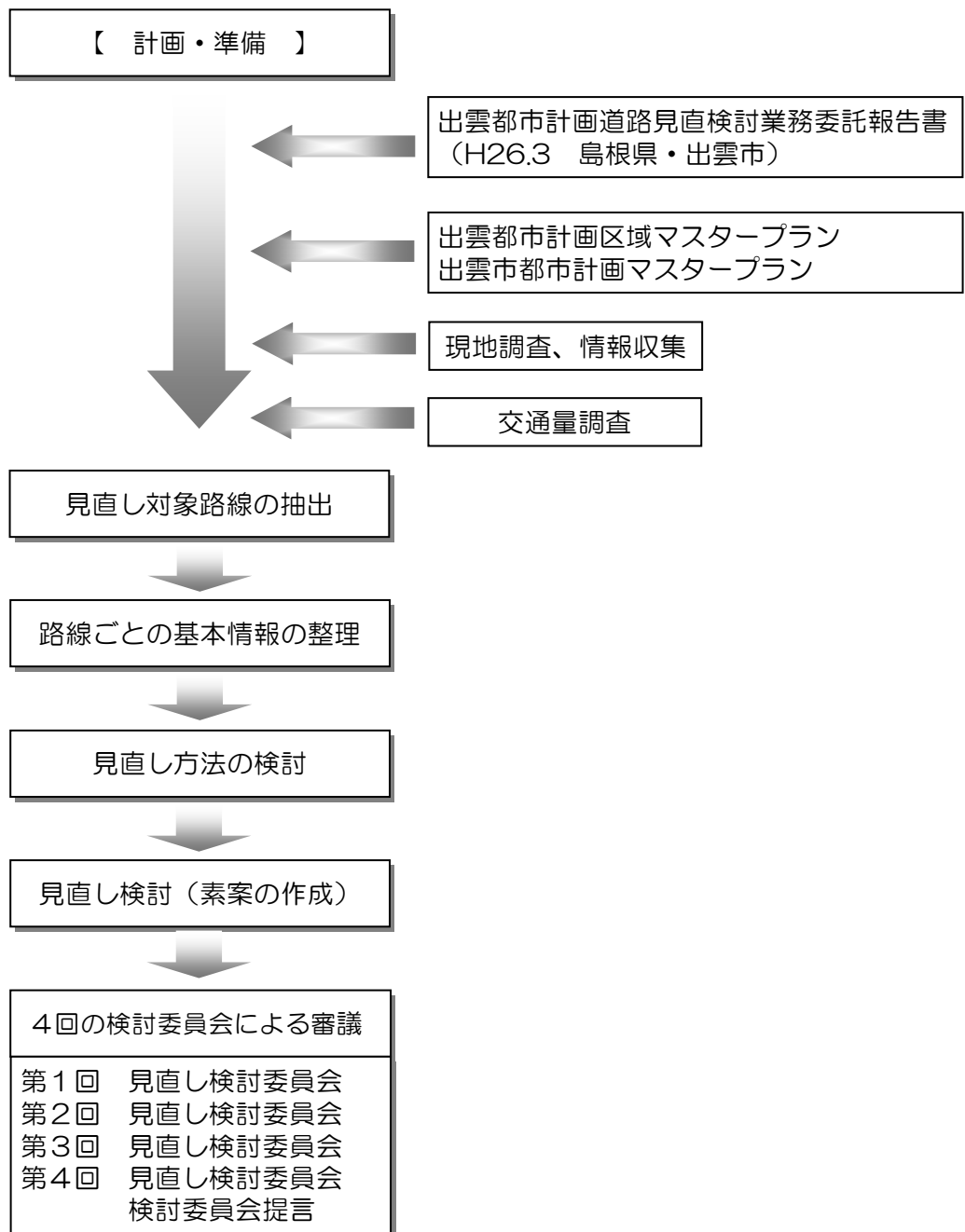
役 職	氏 名	組 織 ・ 役 職 等
委員長	河原荘一郎	松江工業高等専門学校教授
副委員長	勝部 祐治	元島根県景観審議会委員
委 員	佐々木 誠	出雲商工会議所事務局長
委 員	坂本 倫光	平田商工会議所事務局長
委 員	室家 隆一	出雲商工会会長
委 員	長岡 秀治	斐川町商工会会長
委 員	小野 篤彦	出雲観光協会事務局長
委 員	小村 浩二	一畑バス株式会社出雲支社課長代理
委 員	別所 克己	出雲市土木委員会会長
委 員	入江紀久男	出雲市自治会連合会会長
委 員	亀谷 典子	出雲市男女共同参画まちづくりネットワーク会議
委 員	山本 俊彦	中国地方整備局松江国道事務所計画課課長
委 員	石田 弘至	島根県土木部都市計画課課長
委 員	中山 浩一	出雲警察署交通課課長
委 員	岩崎 泰敬	島根県出雲県土整備事務所管理監

II 調査成果

1 調査目的

平成26年度に行った出雲市都市計画道路見直し検討業務委託（平成26年3月島根県）の成果を基に、不足する情報の収集、調査を行い都市計画道路見直し素案を作成する。また、出雲市都市計画道路見直し検討委員会における調査・検討及び提言とりまとめの支援を行うことを目的とする。

2 調査フロー

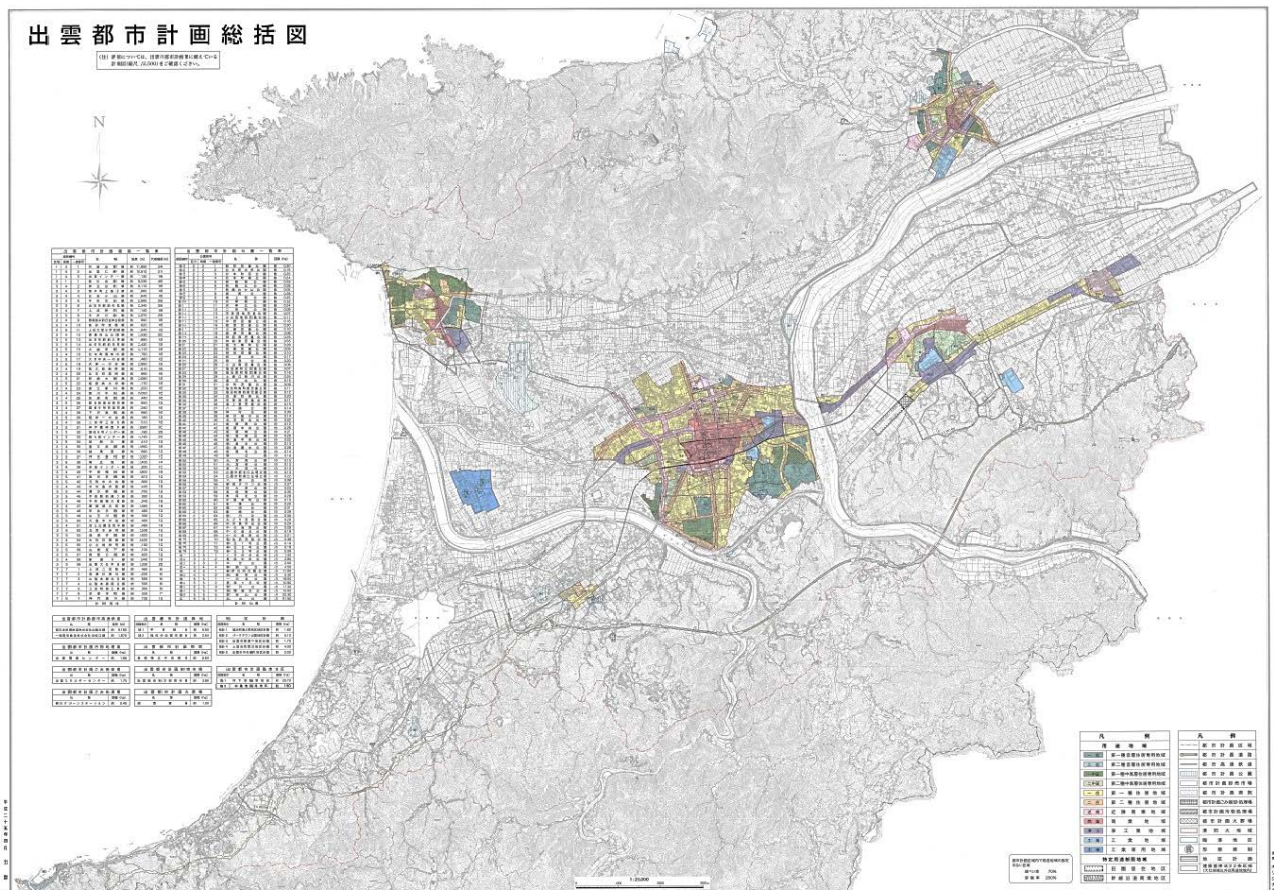


3 調査圏域図

島根県圏域図



出雲都市計画区域



4 調査成果

(1) 都市計画道路の見直し方法の検討

都市計画道路の見直しの方法について検討を行った結果、以下の方法により行うこととした。

- ・見直しの検討については、島根県都市計画道路見直しマニュアルに基づき行う。都市計画道路の諸機能、特に交通機能は都市計画道路網が適切に形成されることによって発揮されるため、都市の将来像を踏まえ、都市全体の道路ネットワークを対象とした検討を行い、その必要性や効果を明らかにしたうえで見直しを行う。
- ・また、市街地形成機能や都市防災機能等についても検証を行う。このほか、文化財等の歴史・文化的環境や沿道の土地利用状況、建物セットバック状況を考慮し、実現性についても検証する。
- ・今回の見直しについては、見直し対象路線について以下の判定を行う。
 - イ．現在の計画を存続する。
 - ロ．現在の計画を廃止する。
 - ハ．現在の計画の位置、幅員又は道路種別を変更する
- ・区画街路の決定に関して、現道において既に必要とする幅員があるものについても、将来的に交通安全対策やまちづくりに係る道路整備が考えられるものについては、決定を継続することとする。

■見直しの検討（素案の作成）方法

見直し対象路線毎の基本情報を整理したうえで、都市計画道路見直しマニュアルを基に、見直し作業を3段階に分割し検討する。

第1段階・・・主要な要素での判断が可能な路線を判定する。

1-① 将来交通量が2車線で6,000台/日、4車線で12,000台/日以上あり、かつ機能~~を~~代替する路線がない(※1)もの

『存続』することとする。

1-② 都市計画マスタープランで主要な位置づけがあり、かつ機能~~を~~代替する路線がない(※1)もの

『存続』することとする。

1-③ 連続立体交差事業（2期区間）に関連する路線

連続立体交差事業が休止の状態のため、関連する都市計画道路の評価を行うことが難しいことから『存続』とし、この事業の継続・中止が決定したところで再度、関連路線について見直しを行うこととする。

1-④ 現道で一定の機能を発揮(※2)している路線

現道幅員への『変更』を行うこととする。ただし、区画街路に関しては、今後の整備が考えられないものについては『廃止』することとする。

1-⑤ 重要な文化財埋蔵地に計画されている路線

『廃止』することとする。ただし、将来交通量が多く(※3)、かつ機能を代替える路線がない(※1)の場合は、第2段階において再度検討を行うこととする。

(※1) 補助幹線街路の場合、概ね 300m以内に同等の機能を持つ並行路線がない場合。主要幹線、幹線街路の場合については、距離を問わず機能の代替えが可能と判断される並行路線がない場合。

(※2) 計画車線数が確保され、現況の歩行者通行についても支障が生じない構造となっているもの。更に、将来交通量においても支障が生じないもの。

(※3) 4,000台/日以上交通量とする。

第2段階・・・第1段階において対象とならなかった路線について、多角的な見地から『存続』、『廃止』、『変更』の判定を行う。これについては、島根県都市計画道路見直しマニュアルの評価項目に関して路線毎に検証を行ったうえで判断する。

2-① 代替機能路線がない

補助幹線の場合、概ね 300m以内に同等の機能を持つ並行路線がない場合。現道がある場合はその機能についても評価する。ただし、沿道土地利用が主たる機能の路線は評価をしない。

主要幹線、都市幹線街路の場合については、距離を問わず機能の代替えが可能と判断される並行路線の有無による。

区画街路は評価をしない。

2-② ネットワーク機能が高い

主要幹線、都市幹線街路及び都市計画マスタープランで主要な位置付けがされている路線を対象とする。

補助幹線の場合、上記路線同志を繋ぐ路線を対象とする。

また、廃止した場合、ネットワークの分断が生じないかを確認する。

区画街路は対象としない。

2-③ 将来計画交通量が多い

1-①に定める交通量のほかに、4,000台/日以上交通量を評価する。

区画街路は評価をしない。

2-④ 歩道整備の必要性が高い

見直しマニュアルの『自動車交通量が 1,000 台/日以上で歩行者・自転車交通量が 500 人/日以上』に準じて評価する。

主要な通学路に係る路線については、その必要性を評価する。

現況自動車交通量が多い場合(※4)についても、その必要性を評価する。

区画街路は評価をしない。

(※4) 4,000 台/日以上交通量とする。

2-⑤ 防災性の向上が大きい

緊急輸送道路に係る路線を評価する。また、住宅が密集する地域における避難路や延焼防止機能を評価する。

2-⑥ セットバック率が高い

見直しマニュアルの『セットバック率 50%以上』に準じて評価する。

2-⑦ 市街地形成、まちづくりへの影響が大きい

沿道（用途地域内に限る）に低・未利用地が多い路線について、市街地の促進を評価する。また、中心市街地や観光地等における路線については、地域のまちづくりと整合がとれているかを確認する。

第3段階・・・『廃止』路線と『存続』、『変更』路線の再検証を行う。

3-① 『廃止』路線については、廃止した場合に考えられる問題点のうち、特に対処しなければならないと判断される問題について整理を行う。この中で、都市計画道路の存続も含めて対処方法を検討する。

3-② 『変更』路線のうち、幹線街路から区画街路に変更した路線についても、上記と同様の検討を行う。

3-③ 『存続』路線については、現在の計画幅員が適正か検証を行う。

3-④ 『存続』、『変更』路線については、概算総事業費の確認を行う。

3-⑤ 最後に、見直し後の全体的な道路配置に問題がないかを確認する。

(2) 都市計画道路見直し検討(3段階検証)と見直し結果

出雲都市計画道路 見直し検討 (第1段階)

地域	図 番号	路線		道路種別	都市計画 マスタープラン 位置付け	区間 延長 (m)	計画 幅員 (m)	現道の状況			現況自動車 交通量 (台/日)	将来自動車 交通量 H42 (台/日)	現況歩行 者・自転車 1時間 (人/h)	交通機能 代替路線	セットバック状況			判定項目	見直し検討(第1段階)	
		番号	名称					幅員 (m)	交通機能						セットバック 軒数	建物補 償軒数	セットバック 率		見直し結果	備考
									車道	歩道										
出雲	3	3.4.3	南本町 上塩治線	補助幹線	—	110	20.0	16.0	○	○	7,900	1,600	154	(現道一定機能あり)	1	1	50%	1-④ 現道一定機能あり	現道幅員への変更 W=16.0m (道路区分の変更なし)	・現道の幅員構成で機能上特に支障は無いため、現道幅員への変更とする。
出雲	7-A	3.4.7	上成新町線	補助幹線	—	230	18.0	8.5 ~ 10.5	○	×	1,600	1,000未満	75	出雲市駅前 大津線	6	42	13%			
出雲	7-B	3.4.7	上成新町線	補助幹線	—	530	18.0	6.0 ~ 6.5	△	×	1,000未満	2,400	92	出雲市駅前大 津線、白枝線	1	101	1%			
出雲	7-C	3.4.7	上成新町線	補助幹線	—	160	18.0	6.0 ~ 6.5	△	×	1,000未満	2,500	54	出雲市駅前 白枝線	0	34	0%			
出雲	10	3.4.10	高砂町 渡橋線	補助幹線	環状道路	340	16.0	5.0 ~ 6.5	△	×	1,800	4,200	43	国道9号 有楽町線	3	20	13%			・都市計画マスタープランで主要な位置づけがあるが、並行して代替機能路線があるため、第2段階での判定とする。
出雲	11-A	3.5.11	上成大津 小学校前線	補助幹線	—	440	12.0	7.0 ~ 7.5	△	×	5,300	12,500	(135) 自転車道含 む	神立白枝線	3	38	7%	1-③ 計画交通量6,000台/日以上 (連立2期関連路線)	現計画を存続 【連立2期関連路線と同扱 い】	・連立2期(連続立体交差事業2期区間)の継続・中止により、本路線の将来交通量が大きく変化するため、連立2期関連路線の取扱いと同じとする。 ・連立2期が休止の状態のため、直接関連する本路線の評価を行うことが難しいことから『存続』とし、この事業の継続・中止が決定したところで再度見直しを行うこととする。
出雲	11-B	3.5.11	上成大津 小学校前線	補助幹線	—	700	12.0	6.0 ~ 8.0	△	×	5,400	5,000	79	神立白枝線	4	54	7%			
出雲	13	3.5.13	出雲市駅前 大津線	補助幹線	—	880	12.0	—	—	—	—	3,800	—	大曲来原線、 (市)一の谷 公園線	0	8	0%	1-③ 連立2期関連路線	現計画を存続 【連立2期関連路線】	・連立2期が休止の状態のため、直接関連する本路線の評価を行うことが難しいことから『存続』とし、この事業の継続・中止が決定したところで再度見直しを行うこととする。
出雲	15	3.5.15	大曲来原線	補助幹線	—	1,400	12.0	5.0 ~ 8.0	△	×	6,700	10,800	(112) 自転車道含 む	—	0	16	0%	1-③ 連立2期関連路線	現計画を存続 【連立2期関連路線】	・連立2期が休止の状態のため、直接関連する本路線の評価を行うことが難しいことから『存続』とし、この事業の継続・中止が決定したところで再度見直しを行うこととする。
出雲	18-A	3.5.18	天神一の谷 線	補助幹線	—	1,150	12.0	—	—	—	—	3,200	—	下沢高西線 (一部区間)	3	38	7%			
出雲	18-B	3.5.18	天神一の谷 線	補助幹線	—	885	12.0	4.5 ~ 6.0	△	×	1,800	1,000未満	8	—	10	3	77%			
出雲	21	3.5.21	新崎大塚線	補助幹線	—	174	12.0	9.0	○	×	6,400	5,200	25	(現道一定機能あり)	5	2	71%			
出雲	26	3.5.26	郡是前塩治 原町線	補助幹線	—	650	12.0	5.5 ~ 6.5	△	×	4,000	2,400	81	医大前新町線	4	22	15%			
出雲	28-A	3.4.28	下沢高西線	補助幹線	—	130	16.0	4.0	×	×	1,700	3,500	35	郡是製糸前 日吉神社前線	0	1	0%			
出雲	28-B	3.4.28	下沢高西線	補助幹線	—	335	16.0	5.0 ~ 6.0	△	×	4,200	3,600	33	郡是製糸前 日吉神社前線	1	7	13%			
出雲	29	3.5.29	昭栄一の谷 線	補助幹線	—	1,180	12.0	—	—	—	—	3,700	—	—	0	38	0%	1-③ 連立2期関連路線	現計画を存続 【連立2期関連路線】	・連立2期が休止の状態のため、直接関連する本路線の評価を行うことが難しいことから『存続』とし、この事業の継続・中止が決定したところで再度見直しを行うこととする。
出雲	(1)	7.7.1	上成二京町 線	区画街路	—	460	6.0	5.0	○	—	区画道路	区画道路	区画道路	区画道路	—	—	—	1-④ 現道一定機能あり	現計画を廃止	・区画道路として既に一定の機能があり、また今後の整備予定もないため、廃止とする。

出雲都市計画道路 見直し検討 (第1段階)

地域	図号	路線		道路種別	都市計画マスタープラン位置付け	区間延長 (m)	計画幅員 (m)	現道の状況			現況自動車交通量 (台/日)	将来自動車交通量 H42 (台/日)	現況歩行者・自転車ピーク1時間 (人/h)	交通機能代替路線	セットバック状況			判定項目	見直し検討(第1段階)	
		番号	名称					幅員 (m)	交通機能						セットバック軒数	建物補償軒数	セットバック率		見直し結果	備考
									車道	歩道										
出雲	(2)	7.7.2	高瀬川南沿線	区画街路	—	1,220	6.0	—	—	—	区画道路	区画道路	区画道路	区画道路	12	49	20%			
出雲	(5)	7.7.5	三京町海上東線	区画街路	—	360	6.0	5.0～6.0	○	—	区画道路	区画道路	区画道路	区画道路	—	—	—	1-④ 現道一定機能あり	現計画を廃止	・区画道路として既に一定の機能があり、また今後の整備予定もないため、廃止とする。
大社	52	3.5.52	北荒木赤塚線	都市幹線	環状道路	1,340	12.0	7.5～10.5	○	×	5,200	4,500	8	(現道一定機能あり)	1.0	17.0	6%			・都市計画マスタープランで主要な位置づけがあるが、並行して代替機能路線があるため、第2段階での判定とする。
大社	55	3.5.55	小土地神門線	補助幹線	—	1,150	12.0	5.5～6.0	△	×	2,500	3,500	129	北荒木赤塚線	13	69	16%			
大社	56	3.5.56	山根流下線	補助幹線	—	1,100	12.0	—	—	—	—	1,000未満	—	大社日御碕線	3	31	9%			
大社	57	3.5.57	西原乙見線	補助幹線	環状道路	820	12.0	—	—	—	—	1,000未満	—	—	0	12	0%	1-⑤ 広域的な文化財の保護	現計画を廃止	・弥生時代の埋蔵文化財である原山遺跡の保護のため、廃止とする。 ・都市計画マスタープランにおいて中環状道路の位置づけがあるが、将来交通量が少ないため、現段階において代替機能は検討しないこととする。
大社	58	3.4.58	駅通り線	補助幹線	—	380	16.0	11.6～12.0	○	○	4,800	4,300	126	(現道一定機能あり)	7	22	24%	1-④ 現道一定機能あり	現道幅員への変更 W=11.5m (道路区分の変更なし)	・現道で一定の機能を発揮しているため、現道幅員への変更とする。 ・計画歩道幅員 (両側) を2.25mとする。
大社	59-A	3.3.59	出雲大社平田線	主要幹線	環状道路	860	25.0	—	—	—	—	5,700	—	浜山公園北荒木線、北荒木赤塚線	0	10	0%			・都市計画マスタープランで主要な位置づけがあるが、代替機能路線があるため、第2段階での判定とする。
大社	59-B	3.3.59	出雲大社平田線	主要幹線	—	1,470	14.0	—	—	—	—	3,000	—	(主)出雲大社線、(県)斐川出雲大社線	2	16	11%			・都市計画マスタープランで主要な位置づけがあるが、代替機能路線があるため、第2段階での判定とする。
平田	48	3.5.48	竿井手筋線	補助幹線	—	480	12.0	11.0	○	△	3,300	1,000未満	27	(現道一定機能あり)	10	5	67%	1-④ 現道一定機能あり	現道幅員、片側歩道への変更 W=11.0m (道路区分の変更なし)	・現道 (2車線片側歩道) で一定の機能を発揮しており、将来交通量、現況自転車歩行者数も少ないため、現道幅員、片側歩道への変更とする。
平田	49	3.5.49	山王川筋線	補助幹線	—	390	12.0	—	—	—	—	1,000未満	—	竿井出筋線	0	2	0%			
斐川	24-A	3.4.24	斐川中央線	都市幹線	産業都市拠点ネットワーク	2,210	16.0	(7.0)	○	×	(7,600)	3,600	(39)	(市)新川中央線	19	15	56%			・都市計画マスタープランで主要な位置づけがあるが、近接して並行に代替機能路線があるため、第2段階での判定とする。
斐川	24-B	3.4.24	斐川中央線	都市幹線	—	1,890	16.0	(7.0)	○	×	(6,700)	6,100	(23)	(市)新川中央線	5	26	16%			・将来交通量が6,000台/日以上あるが、近接して並行に代替機能路線があるため、第2段階での判定とする。

※斐川中央線の現況については、並行する (市) 新川中央線の数値等を記載している

見直し第1段階・・・主要な要素での判断が可能な路線を判定する。

- 1-① 将来交通量が2車線で6,000台/日、4車線で12,000台/日以上あり、かつ機能を代替する路線が無いもの。
『存続』することとする。
- 1-② 都市計画マスタープランで主要な位置づけがあり、かつ機能を代替する路線が無いもの。
『存続』することとする。
- 1-③ 連続立体交差事業 (2期区間) に関連する路線
連続立体交差事業が休止の状態のため、関連する都市計画道路の評価を行うことが難しいことから『存続』とし、連立事業の継続・中止が決定したところで再度、関連路線について見直しを行うこととする。
- 1-④ 現道で一定の機能を発揮している (計画車線数が確保され、現況の歩行通行についても支障が生じない構造となっており、更に将来交通量においても支障が生じない) 路線
現道幅員への『変更』を行うこととする。ただし、区画街路に関しては、今後の整備が考えられないものについては『廃止』することとする。
- 1-⑤ 重要な文化財埋蔵地に計画されている路線
『廃止』することとする。ただし、将来交通量が多く、かつ機能を代替する路線が無い場合は、第2段階において再度検討を行うこととする。

出雲都市計画道路 見直し検討 (第2段階)

地域	区番号	路線		道路種別	都市計画マスタープラン位置付け	区間延長 (m)	計画幅員 (m)	現道の状況			現況自動車交通量 (台/日)	将来自動車交通量 H42 (台/日)	現況歩行者・自転車 7-11時間 (人/h)	交通機能代替路線	セットバック状況			評価項目										H26.10.24 検討委員会意見欄	見直し検討 (第2段階)				
		番号	名称					幅員 (m)	交通機能						セッパッ 軒数	建物 補償 軒数	セッパッ 率	代替機能 なし	ネット ワーク機 能 高い	将来交通 量 多い	歩道整備 の必要性 高い	防災機能 向上 大きい	セット バック率 高い	市街地形 成、まち づくり	その他	見直し結果	理由等						
									車道	歩道																			車道	歩道			
出雲	7-A	3.4.7	上成新町線	補助幹線	-	230	18.0	8.5 ~ 10.5	○	×	1,600	1,000未満	75	出雲市駅前 大津線	6	42	13%	○														区画街路に変更 W=10.0m	・補助幹線機能を代替する路線があること、また商店街の両側を移転する計画となっており、事業実施が難しいと判断されることから、幅員10mの区画街路への変更とする。
出雲	7-B	3.4.7	上成新町線	補助幹線	-	530	18.0	6.0 ~ 6.5	△	×	1,000未満	2,400	92	出雲市駅前 大津線、白 枝線	1	101	1%	○													現道幅員に合わせた区画街路に変更 W=6.0m	・補助幹線機能を代替する路線があること、また商店街の両側を移転する計画となっており、事業実施が難しいと判断されることから、現道幅員にあわせた区画街路への変更とする。	
出雲	7-C	3.4.7	上成新町線	補助幹線	-	160	18.0	6.0 ~ 6.5	△	×	1,000未満	2,500	54	出雲市駅前 白枝線	0	34	0%	○													現道幅員に合わせた区画街路に変更 W=6.0m	・補助幹線機能を代替する路線があること、また商店街の両側を移転する計画となっており、事業実施が難しいと判断されることから、現道幅員にあわせた区画街路への変更とする。	
出雲	10	3.4.10	高砂町 渡橋線	補助幹線	環状道路	340	16.0	5.0 ~ 6.5	△	×	1,800	4,200	43	国道9号 有楽町線	3	20	13%	◎	○												現計画を存続	・都市計画マスタープランにおいて中環状道路を構成する主要な路線と位置付けられており、道路ネットワーク上不可欠な路線であることから存続とする。 ・また、区間途中の危険な交差点の解消も果たす。	
出雲	11-B	3.5.11	上大津 小学校前線	補助幹線	-	700	12.0	6.0 ~ 8.0	△	×	5,400	5,000	79	神立白枝線	4	54	7%	○	○												現道幅員に合わせた区画街路に変更 W=6.0m	・補助幹線機能を代替する路線があること、また現地は家屋が連担しており事業実施が難しいと判断されることから、現道幅員にあわせた区画街路への変更とする。	
出雲	18-A	3.5.18	天神一の 谷線	補助幹線	-	1,150	12.0	-	-	-	-	3,200	-	下沢高西線 (一部区 間)	3	38	7%	○	○												現計画を廃止	・現道のない箇所の計画であるが、既に宅地化が進行しており、加えて宅地に対して斜めの計画線となっているため、事業実施は難しいと判断されることから廃止とする。 ・近接する下沢高西線(28-B)を存続することにより、ネットワーク機能は確保可能と考えられる。	
出雲	18-B	3.5.18	天神一の 谷線	補助幹線	-	885	12.0	4.5 ~ 6.0	△	×	1,800	1,000未満	8	-	10	3	77%	○	○	◎	○										現計画を存続	・沿道は都市計画マスタープランにおいて、低層、中高層の住宅地として土地利用を図ることとしているが、現状は低・未利用地が多い状況にある。 ・従って、本路線の整備により、一の谷公園周辺の住居専用地域への市街化誘導の促進を図るため、存続とする。 ・また、本路線は整備が途中で止まっている状況にあり、都市計画道路のネットワーク構成から大津中央一の谷線まで繋ぐ必要がある。	
出雲	21	3.5.21	新崎大塚線	補助幹線	-	174	12.0	9.0	○	×	6,400	5,200	25	(現道一定 機能あり)	5	2	71%						◎								片側歩道への変更 W=10.5m (道路種別の変更なし)	・現道は歩道の未整備区間となっており、歩行者ネットワークが分断されていることから、これを繋ぐため歩道計画を存続させる。 ・なお、歩行者交通量及び現況路肩の広さから片側歩道計画に変更する。	
出雲	26	3.5.26	郡是前塩 冶原町線	補助幹線	-	650	12.0	5.5 ~ 6.5	△	×	4,000	2,400	81	医大前新町 線	4	22	15%														現計画を廃止	・現況交通が4,000台/日あるが、周辺道路の整備などにより将来交通量が少なくなると予測されていることと、補助幹線機能を代替する路線があることから廃止とする。	
出雲	28-A	3.4.28	下沢高西線	補助幹線	-	130	16.0	4.0	×	×	1,700	3,500	35	郡是製糸前 日吉神社前 線	0	1	0%														現計画を存続	・内環状道路と中(外)環状道路の接続機能を持つ路線である。 ・現道は狭隘であるが、接続する中環状道路の今市古志線沿線の開発等に伴って通過交通量が増加しており、円滑な交通の確保、交通安全の面で整備の必要性が高いことから存続とする。	
出雲	28-B	3.4.28	下沢高西線	補助幹線	-	335	16.0	5.0 ~ 6.0	△	×	4,200	3,600	33	郡是製糸前 日吉神社前 線	1	7	13%														現計画を存続	・内環状道路と中環状道路の接続機能を持つ路線であり、現況交通量も多い。 ・また、天神一の谷線(18-A)に近い位置にあるため、機能を1つにして下沢高西線を存続とする。	
出雲	(2)	7.7.2	高瀬川 南治線	区画街路	-	1,220	6.0	-	-	-	区画道路	区画道路	区画道路	区画道路	12	49	20%	-	-	-	-										現計画を廃止	・高瀬川対岸(北側)の市道及び自転車道により、既に一定の交通機能があり、また沿道は建物が連担している状況にあるため、廃止とする。	

出雲都市計画道路 見直し検討 (第2段階)

地域	図番号	路線		道路種別	都市計画マスタープラン位置付け	区間延長 (m)	計画幅員 (m)	現道の状況			現況自動車交通量 (台/日)	将来自動車交通量 H42 (台/日)	現況歩行者・自転車 7-11時間 (人/h)	交通機能代替路線	セットバック状況			評価項目								H26.10.24 検討委員会意見欄	見直し検討 (第2段階)					
		番号	名称					幅員 (m)	交通機能						代替機能なし	ネットワー機能 高い	将来交通量 多い	歩道整備の必要性 高い	防災機能 向上 大きい	セットバック率 高い	市街地形成、まちづくり	その他	見直し結果	理由等								
									車道	歩道															セッバック軒数		建物補償軒数	セッバック率				
大社	52	3.5.52	北荒木赤塚線	都市幹線	環状道路	1,340	12.0	7.5 ~ 10.5	○	×	5,200	4,500	8	(現道一定機能あり)	1.0	17.0	6%	◎	○	○											現計画を存続	・都市計画マスタープランにおいて中環状道路を構成する主要な路線と位置付けられており、道路ネットワーク上不可欠な路線であることから存続とする。 ・自動車交通量が多く歩道整備の必要性が高い。
大社	55	3.5.55	小土地神門線	補助幹線	-	1,150	12.0	5.5 ~ 6.0	△	×	2,500	3,500	129	北荒木赤塚線	13	69	16%			○											現道幅員に合わせた区画街路に変更 W=5.5m 起点位置の変更	・補助幹線機能を代替する路線があること、また現地は建物が連担しており事業実施が難しいと判断されることから、現道幅員にあわせて区画街路への変更とする。 ・現道に合わせ、起点位置を変更する。
大社	56	3.5.56	山根流下線	補助幹線	-	1,100	12.0	-	-	-	-	1,000未満	-	大社日御碕線	3	31	9%				○										現計画を廃止	・補助幹線機能を代替する路線があり、また、計画が住宅の密集地域や集団墓地内への計画
大社	59-A	3.3.59	出雲大社平田線	主要幹線	環状道路	860	25.0	-	-	-	-	5,700	-	浜山公園北荒木線、北荒木赤塚線	0	10	0%	◎	○												現計画を廃止	・主要幹線、環状道路という位置付けがあるが、既に整備済みの他の路線がその機能を担っており、道路ネットワークが成立していることから廃止とする。
大社	59-B	3.3.59	出雲大社平田線	主要幹線	-	1,470	14.0	-	-	-	-	3,000	-	(主)出雲大社線、(県)斐川出雲大社線	2	16	11%	◎													現計画を廃止	・主要幹線という位置付けがあるが、既に整備済みの他の路線がその機能を担っており、道路ネットワークが成立していることから廃止とする。
平田	49	3.5.49	山王川筋線	補助幹線	-	390	12.0	-	-	-	-	1,000未満	-	竿井出筋線	0	2	0%														現計画を廃止	・補助幹線機能を代替する路線があり、また周辺の区画道路整備と住宅地開発により当初の市街化誘導の目的が薄れているため廃止とする。
斐川	24-A	3.4.24	斐川中央線	都市幹線	産業都市拠点ネットワーク	2,210	16.0	(7.0)	○	×	(7,600)	3,600	(39)	(市)新川中央線	19	15	56%	◎		○	○	◎	○								起終点等位置の変更 計画幅員の変更 W=12.0m	・都市計画マスタープランにおいて、産業都市拠点のネットワーク路線として位置付けられており、周辺は工業団地が整備され、現在も団地の拡張工事が進められていることから存続とする。 ・現地は整備済み区間、買収済み用地もあり、加えてセットバック率も高い。 ・近接して並行にある(市)新川中央線は、J Rとの立体交差部のクリアランスが1m以上不足しており、大型車の通行が制限されている。 ・起点としていた県道位置が大きく変更となったため、これに合わせ起点位置を変更し、路線を延伸する。 ・同路線の24-B区間を廃止することにより道路機能が補助幹線となること、また将来交通量、現況自転車歩行者数が多いため、現計画の歩道幅、路肩幅を縮小し、計画幅員を12mとする。
斐川	24-B	3.4.24	斐川中央線	都市幹線	-	1,890	16.0	(7.0)	○	×	(6,700)	6,100	(23)	(市)新川中央線	5	26	16%	◎	◎	○			○								現計画を廃止	・近接して並行に交通機能を代替する(市)新川中央線があることから廃止とする。

※斐川中央線の現況については、並行する(市)新川中央線の数値等を記載している

第2段階・・・第1段階において対象とならなかった路線について、『存続』、『廃止』の判定を行う。

これについては、島根県都市計画道路見直しマニュアルの評価項目に関して、路線毎に検証を行ったうえで判断する。

- 2-① 代替機能がない： 補助幹線の場合、概ね300m以内に同等の機能を持つ並行路線がない場合。現道がある場合はその機能についても評価する。ただし、沿道土地利用が主たる機能の路線は評価をしない。主要幹線、都市幹線街路については、距離を問わず機能の代替が可能と判断される並行路線の有無による。区画街路は評価をしない。
- 2-② ネットワーク機能が低い： 主要幹線、都市幹線街路及び都市計画マスタープランで主要な位置づけのされた路線を対象とする。補助幹線の場合、前述した路線同志を繋ぐ路線を対象とする。廃止した場合、ネットワークの分断が生じないかを確認する。区画街路は対象としない。
- 2-③ 計画交通量が多い： 第1段階の6,000台/日のほかに、4,000台/日以上交通量を評価する。区画街路は評価をしない。
- 2-④ 歩道整備の必要性が高い： 見直しマニュアルの『自動車交通量が1,000台/日以上で歩行者・自転車交通量が500人/日以上』に準じて評価する。主要な通学路に係る路線について評価する。現況自動車交通量が多い場合(4,000台/日以上)についても、その必要性を評価する。区画街路は評価をしない。
- 2-⑤ 防災性の向上が大きい： 緊急輸送道路に係る路線を評価する。また、住宅が密集する地域における避難路や延焼防止機能を評価する。
- 2-⑥ セットバック率が高い： 見直しマニュアルの『セットバック率50%以上』に準じて評価する。
- 2-⑦ 市街地形成、まちづくりへの影響が大きい： 沿道(用途地域内に限る)に低・未利用地が多い路線について、市街化の促進を評価する。また、中心市街地や観光地等における路線については、地域のまちづくりと整合がとれているかを確認する。

出雲都市計画道路 見直し検討 (第3段階)

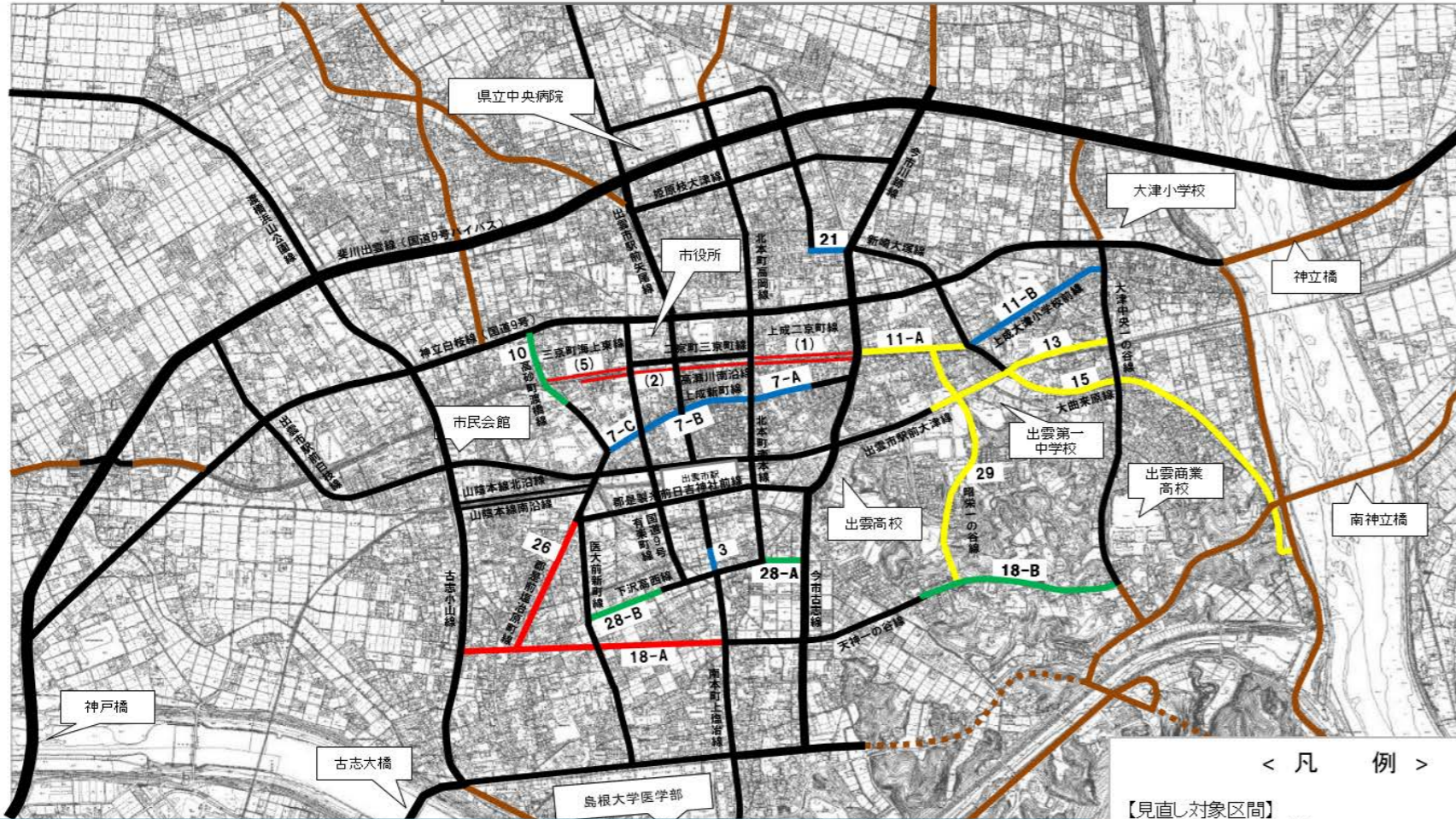
地域	区 番号	路線		道路種別	都市計画 マスタープラン 位置付け	区間 延長 (m)	計画 幅員 (m)	現道の状況			現況自動車 交通量 (台/日)	将来自動車 交通量 H42 (台/日)	現況歩行者・ 自転車 1時間 (人/h)	交通機能 代替路線	セットバック状況			現道、付近の現況の問題点等	計画の問題点等	その他特殊事項	見直し結果	見直し検討 (第3段階)			
		番号	名称					幅員 (m)	交通機能						セッ トバ ック 幅員 率	現 道、 付 近 の 現 況 の 問 題 点 等	計 画 の 問 題 点 等					そ の 他 特 殊 事 項	見 直 し 結 果	現計画の廃止路線、区画街路への変更路線： 特に対処しなければならないと考えられる問題と対策	現計画存続路線 (幹線街路)： 計画幅員の確認
									車道	歩道															
出雲	3	3.4.3	南本町 上塩治線	補助幹線	—	110	20.0	16.0	○	○	7,900	1,600	154	(現道一定 機能あり)	1	1	50%	・幅員16m決定で一度整備され ているため、周囲から都市計画 道路の整備は完了していると捉 えられている。	・幅員16m決定で整備された後 に、再度 20mに変更決定され ており、建築制限が再度かけら れている状況にある。	・現道に必要とする機能があ る。	現道幅員への変 更 W=16.0m (道路区分の変 更なし)				
出雲	7-A	3.4.7	上成新町線	補助幹線	—	230	18.0	8.5 ～ 10.5	○	×	1,600	1,000未満	75	出雲市駅前 大津線	6	42	13%	・商店街であるが、以前のよう な賑わいは薄れている。	・商店街の両側が移転補償対象と なっている。このため、街路事業と セットでまちづくりのビジョンを定 める必要がある。 ・m当たりの事業費が高額である。	・整備中区間に続く区間 ・まちづくりを理由とした請 願等により、幅員の変更決定 をH7年に行っている。	区画街路に変更 W=10.0m	・商店街の活性化・賑わい創出 ⇒ 現在実施されている賑わい創出のイベント、空き店舗活 用などの取り組みを継続し、訪れた人が街を回廊する新たな 仕掛けづくりも模索しながら、少しずつでも賑わいを取り戻し ていくことが必要と考える。			
出雲	7-B	3.4.7	上成新町線	補助幹線	—	530	18.0	6.0 ～ 6.5	△	×	1,000未満	2,400	92	出雲市駅前 大津線、白 枝線	1	101	1%	・アーケード商店街であるが以 前のような賑わいは薄れている。 (扇町の区間については アーケード撤去予定) ・一方通行の規制がかかっている。	・商店街の両側が移転補償対象と なっている。このため、街路事業と セットでまちづくりのビジョンを定 める必要がある。 ・m当たりの事業費が高額である。	・まちづくりを理由とした請 願等により、幅員の変更決定 をH7年に行っている。	現道幅員に合わ せた区画街路に 変更 W=6.0m	・商店街の活性化・賑わい創出 ⇒ 現在実施されている賑わい創出のイベント、空き店舗活 用などの取り組みを継続し、訪れた人が街を回廊する新たな 仕掛けづくりも模索しながら、少しずつでも賑わいを取り戻し ていくことが必要と考える。			
出雲	7-C	3.4.7	上成新町線	補助幹線	—	160	18.0	6.0 ～ 6.5	△	×	1,000未満	2,500	54	出雲市駅前 白枝線	0	34	0%	・商店街であるが、以前のよう な賑わいは薄れている。	・商店街の両側が移転補償対象と なっている。このため、街路事業と セットでまちづくりのビジョンを定 める必要がある。 ・m当たりの事業費が高額である。	・まちづくりを理由とした請 願等により、幅員の変更決定 をH7年に行っている。	現道幅員に合わ せた区画街路に 変更 W=6.0m	・商店街の活性化・賑わい創出 ⇒ 現在実施されている賑わい創出のイベント、空き店舗活 用などの取り組みを継続し、訪れた人が街を回廊する新たな 仕掛けづくりも模索しながら、少しずつでも賑わいを取り戻し ていくことが必要と考える。			
出雲	10	3.4.10	高砂町 渡橋線	補助幹線	環状道路	340	16.0	5.0 ～ 6.5	△	×	1,800	4,200	43	国道9号 有楽町線	3	20	13%	・三京町海上東線との交差点部 は、見通しが悪く交通安全上問 題がある交差点となっている。	・将来交通量が比較的多い。 ・出雲地域の環状道路で唯一着 手予定がない区間である。	・H23年度議会請願(早期着 手)	現計画を存続		計画幅員で問題な し。		
出雲	11-A	3.5.11	上成大津 小学校前線	補助幹線	—	440	12.0	7.0 ～ 7.5	△	×	5,300	12,500	(135) 自転車道含む	神立白枝線	3	38	7%	・現況交通量が比較的多い。 ・並列して自転車道があるが、 利用するためには現道と高瀬川 を渡らなければならない。	・連立2期(連続立体交差事業2期区 間)の継続・中止により、本路線の 将来交通量が大きく変化する。 ・沿道に建物が連担している。	・連続立体交差事業(2期区 間)関連路線と同扱いとする。	現計画を存続 【連立2期関連路 線と同扱い】		計画幅員で問題な し。		
出雲	11-B	3.5.11	上成大津 小学校前線	補助幹線	—	700	12.0	6.0 ～ 8.0	△	×	5,400	5,000	79	神立白枝線	4	54	7%	・現況交通量が比較的多い。 ・歩行者・自転車交通量が比較 的多い。	・一畑電鉄との平面交差(踏切)が 残る。また、踏切幅員の必要があ る。 ・沿道に建物が連担している。 ・将来交通量が比較的多い。	・沿道に一畑電鉄大津町駅が あり、駅へのアクセス道路と なっている。	現道幅員に合わ せた区画街路に 変更 W=6.0m	・自転車、歩行者の安全対策 ⇒ 沿線に建物が連担し歩道用地を確保することが難しいた め、必要に応じて現道内で可能な対策を検討する。			
出雲	13	3.5.13	出雲市駅前 大津線	補助幹線	—	880	12.0	—	—	—	3,800	—	—	大曲来原 線、(市) 一の谷公園 線	0	8	0%	—	—	・連続立体交差事業(2期区 間)関連路線	現計画を存続 【連立2期関連路 線】		計画幅員で問題な し。		
出雲	15	3.5.15	大曲来原線	補助幹線	—	1,400	12.0	5.0 ～ 8.0	△	×	6,700	10,800	(112) 自転車道含む	—	0	16	0%	・現況交通量が多く、踏切交通 量も多い。 ・並列して自転車道があるが、 利用するためには現道と高瀬川 を渡らなければならない。	・一部区間が高瀬川上に計画(BOXカ ルパート構造)されている。 ・将来交通量が多い。	・連続立体交差事業(2期区 間)関連路線	現計画を存続 【連立2期関連路 線】		計画幅員で問題な し。		
出雲	18-A	3.5.18	天神一の谷 線	補助幹線	—	1,150	12.0	—	—	—	3,200	—	—	下沢高西線 (一部区 間)	3	38	7%	・宅地化が進行している地域で ある。	・下沢高西線と近い位置にある。 ・住宅地を斜めに横切る都市計画と なっており、事業実施に当たって買 収残地利用の問題が大きい。	・H23年度議会陳情(早期整 備)	現計画を廃止	・医大前新町線(中環状道路)と古志小山線(外環状道路)と の連絡機能の代替え ⇒ この区間の将来交通量は多くはないが、今後の交通量の 動向により検討が必要になった場合には、下沢高西線(28- B)の現道に沿った延伸を検討する。 ・現況交差点の問題解消 ⇒ 部分的な交差点改良の必要性を検討する。			
出雲	18-B	3.5.18	天神一の谷 線	補助幹線	—	885	12.0	4.5 ～ 6.0	△	×	1,800	1,000未満	8	—	10	3	77%	・区間途中で整備が止まっている 状況にある。 ・沿道に低・未利用地が多くあり 過去に区画整理が検討された経 緯もある。	—	・整備済み区間に続く区間	現計画を存続		計画幅員で問題な し。		
出雲	21	3.5.21	新崎大塚線	補助幹線	—	174	12.0	9.0	○	×	6,400	5,200	25	(現道一定 機能あり)	5	2	71%	・歩道整備が途中で終わってい る。 ・現況交通量が多い。	・将来交通量が比較的多い。	・整備済み区間に続く区間 ・現道の車道部は2車線が確保 され、路肩も広く設けられて いる。	片側歩道への変 更 W=10.5m (道路種別の変 更なし)				
出雲	26	3.5.26	郡是前塩治 原町線	補助幹線	—	650	12.0	5.5 ～ 6.5	△	×	4,000	2,400	81	医大前新町 線	4	22	15%	・現況交通量が比較的多い。 ・自転車交通量(79台/時) が比較的多いが、歩行者交通 量(3人/時)は少ない。	・沿道に建物が連担している。	・H元年度に終点部から南側の 都市計画道路を廃止してい る。	現計画を廃止	特になし			
出雲	28-A	3.4.28	下沢高西線	補助幹線	—	130	16.0	4.0	×	×	1,700	3,500	35	郡是製糸前 日吉神社前 線	0	1	0%	・現道は狭路であるが、整備済 み区間が繋がっているため通過 交通が利用している。	・未整備区間が130mと僅かである。	・内環状道路の延長上にあり、 中(外)環状道路と接続す る。	現計画を存続		計画幅員で問題な し。		
出雲	28-B	3.4.28	下沢高西線	補助幹線	—	335	16.0	5.0 ～ 6.0	△	×	4,200	3,600	33	郡是製糸前 日吉神社前 線	1	7	13%	・現況交通量が比較的多い。	・天神一の谷線に近い位置にある	・内環状道路の延長上にあり、 中環状道路と接続する。	現計画を存続		計画幅員で問題な し。		
出雲	29	3.5.29	昭栄一の谷 線	補助幹線	—	1,180	12.0	—	—	—	3,700	—	—	—	0	38	0%	・一部区間がトンネル構造で計画 されている。	・連続立体交差事業(2期区 間)関連路線	現計画を存続 【連立2期関連路 線】		計画幅員で問題な し。			

出雲都市計画道路 見直し検討 (第3段階)

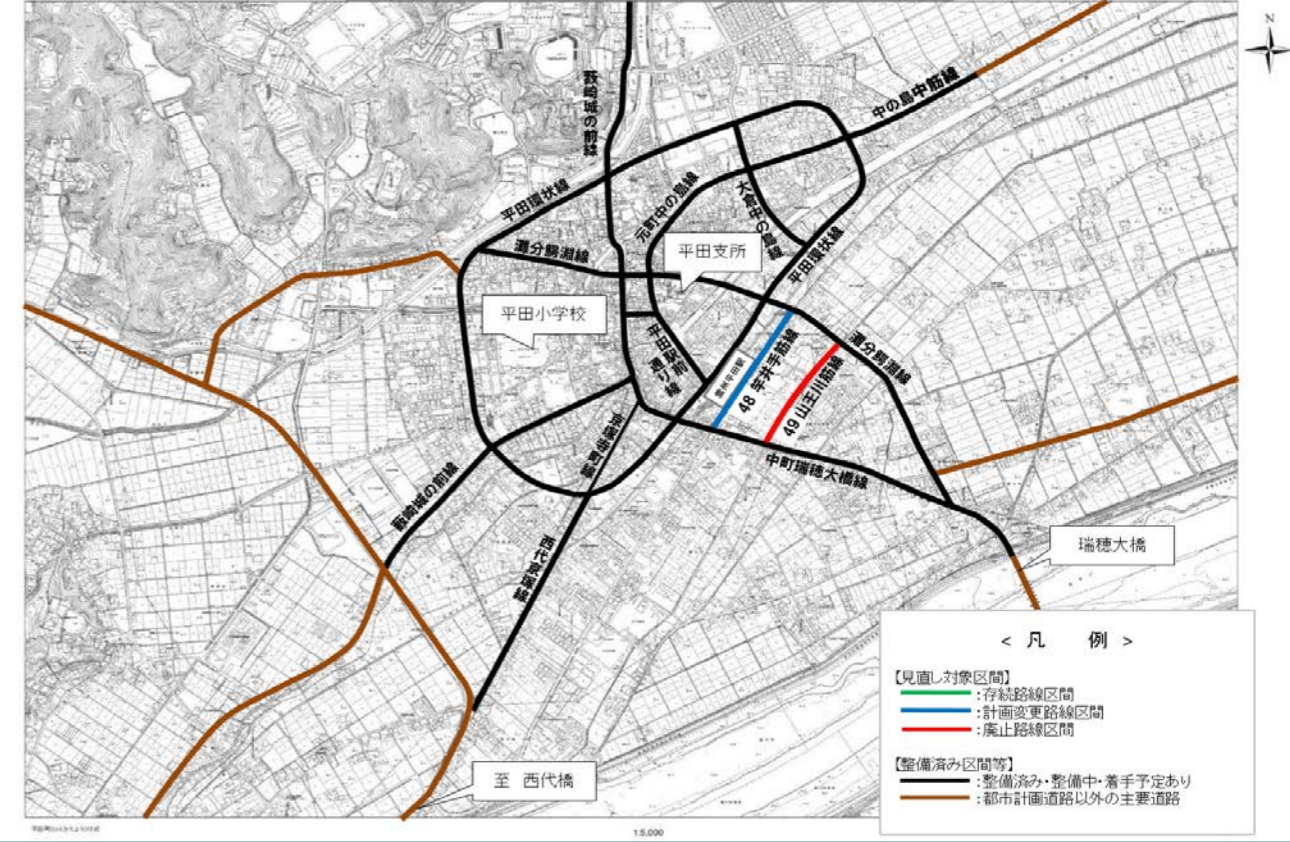
地域	区 番号	路線		道路種別	都市計画 マスタープラン 位置付け	区間 延長 (m)	計画 幅員 (m)	現道の状況			現況自動車 交通量 (台/日)	将来自動車 交通量 H42 (台/日)	現況歩行者・ 自転車 1時間 (人/h)	交通機能 代替路線	セットバック状況			現道、付近の現況の問題点等	計画の問題点等	その他特殊事項	見直し結果	見直し検討 (第3段階)						
		番号	名称					幅員 (m)	交通機能						セットバック 軒数	建物補 償軒数	セットバック 率					現計画の廃止路線、区画街路への変更路線： 特に対処しなければならないと考えられる問題と対策	現計画存続路線 (幹線街路)： 計画幅員の確認					
									車道	歩道																		
出雲	(1)	7.7.1	上成二京町線	区画街路	-	460	6.0	5.0	○	-	区画道路	区画道路	区画道路	区画道路	-	-	-	・一方通行の規制がかかっている。	・高瀬川を対岸側(自転車道側)に移設する計画となっており、自転車道移設やそれに伴う用地・補償費が必要となる。	・現道に一定機能がある。	現計画を廃止	特になし						
出雲	(2)	7.7.2	高瀬川南沿線	区画街路	-	1,220	6.0	-	-	-	区画道路	区画道路	区画道路	区画道路	12	49	20%	・沿道宅地への自動車進入の便が悪い。	・県道の出雲路自転車道線が計画内にあるため、計画幅員(6m)では問題がある。	・沿道に建物が連担している。	-	現計画を廃止	特になし					
出雲	(5)	7.7.5	三京町海上東線	区画街路	-	360	6.0	5.0 ~ 6.0	○	-	区画道路	区画道路	区画道路	区画道路	-	-	-	-	・高瀬川を対岸側(自転車道側)に移設する計画となっており、自転車道移設やそれに伴う用地・補償費が必要となる。	・現道に一定機能がある。	現計画を廃止	特になし						
大社	52	3.5.52	北荒木赤塚線	都市幹線	環状道路	1,340	12.0	7.5 ~ 10.5	○	×	5,200	4,500	8	(現道一定機能あり)	1.0	17.0	6%	・一部区間について、道路際まで沿線住宅がせり出し、見通しが悪く、歩道も無い。	・現況交通量が比較的多いため、歩行者等の安全確保が問題である。	・一部区間が片側歩道で整備済みである。	現計画を存続	計画幅員で問題なし。						
大社	55	3.5.55	小土地神門線	補助幹線	-	1,150	12.0	5.5 ~ 6.0	△	×	2,500	3,500	129	北荒木赤塚線	13	69	16%	・沿線に小学校・中学校があり、歩行者(95人/時)・自転車(34台/時)交通量が比較的多い。	・神門通りに新たに交差点をつくることとなる。	・神門通りに自動車交通を誘導してしまう恐れがある。	・沿道に建物が連担している。	-	現道幅員に合わせた区画街路に変更 W=5.5m 起点位置の変更	特になし				
大社	56	3.5.56	山根流下線	補助幹線	-	1,100	12.0	-	-	-	1,000未満	-	大社日御碕線	3	31	9%	・住宅の密集地域や集団墓地がある。	・地域に防災機能(延焼防止、避難経路等)の課題がある。	-	・現況が住宅の密集地域や集団墓地で現道の無い箇所計画された路線であり、実現が困難と予想される。	-	現計画を廃止	・住宅密集地における防災機能の課題。 ⇒ この地域の現況においては、都市計画道路の整備は難しいことから、住民と行政が共に防災性の向上を意識したまちづくりを考えていく必要がある。(今後課題)					
大社	57	3.5.57	西原乙見線	補助幹線	環状道路	820	12.0	-	-	-	1,000未満	-	-	0	12	0%	・弥生時代の文化財の広域包蔵地である原山遺跡がある。	・原山遺跡の保護という問題がある。	・一畑電鉄との立体交差、堀川への橋梁架設が必要となる。	-	現計画を廃止	・大社地域の内環状道路の不形成。 ⇒ 今後の大社地域の交通量の推移を見ながら、必要に応じて検討を行うこととする。						
大社	58	3.4.58	駅通り線	補助幹線	-	380	16.0	11.6 ~ 12.0	○	○	4,800	4,300	126	(現道一定機能あり)	7	22	24%	・歩行者(48人/時)・自転車(78台/時)交通量が比較的多い。	・歩道内に松並木がある。	・通りの街並みの保存との兼ね合いがある。	・沿道に建物が連担している。	・現道に一定機能がある	現道幅員への変更 W=11.5m (道路区分の変更なし)					
大社	59-A	3.3.59	出雲大社平田線	主要幹線	環状道路	860	25.0	-	-	-	-	5,700	-	浜山公園北荒木線、北荒木赤塚線	0	10	0%	・遷宮があった昨年は、周辺道路においてかなりの交通渋滞が発生した状況があった。	・起点部の現在の交差点形状を著しく変更する必要がある。	-	・主要幹線街路であるが、現況において浜山公園北荒木線、北荒木赤塚線が代替え路線として機能している。	現計画を廃止	特になし					
大社	59-B	3.3.59	出雲大社平田線	主要幹線	-	1,470	14.0	-	-	-	-	3,000	-	(主)出雲大社線、(県)斐川出雲大社線	2	16	11%	・遷宮があった昨年は、周辺道路においてかなりの交通渋滞が発生した状況があった。	・一畑電鉄との立体交差、堀川への橋梁架設が必要となる。	・主要幹線街路であるが、(主)出雲大社線、(県)斐川出雲大社線が代替え路線として機能している。	現計画を廃止	特になし						
平田	48	3.5.48	竿井手筋線	補助幹線	-	480	12.0	11.0	○	△	3,300	1,000未満	27	(現道一定機能あり)	10	5	67%	・現道下に縦断方向で幹線用水(竿井出川)がある。	-	・現道に一定機能がある	現道幅員、片側歩道への変更 W=11.0m (道路区分の変更なし)							
平田	49	3.5.49	山王川筋線	補助幹線	-	390	12.0	-	-	-	1,000未満	-	竿井出筋線	0	2	0%	・南側は、区画道路整備と住宅地開発により、市街地形成済みである。	・高圧線・鉄塔の移設が必要となる	-	現計画を廃止	特になし							
斐川	24-A	3.4.24	斐川中央線	都市幹線	産業都市拠点ネットワーク	2,210	16.0	(7.0)	○	×	(7,600)	3,600	(39)	(市)新川中央線	19	15	56%	・並行する幹線市道の新川中央線は現況交通量が多いが、歩道の無い区間がある。	・幹線市道の新川中央線のJR立体交差点部が、基準の高さより1m以上不足している。	・起点部で交差する県道の位置が決定時と変わっている。	・近接(50m~100m程度)して、並行する幹線市道の新川中央線がある。	・JRとの立体交差が必要となる。	・起点部を変更(延伸)する必要がある。	・幹線市道の新川中央線に緊急輸送道路の指定がなされている。	・整備済み箇所がある。	・用地の買収済み箇所がある。	起終点等位置の変更 計画幅員の変更 W=12.0m	
斐川	24-B	3.4.24	斐川中央線	都市幹線	-	1,890	16.0	(7.0)	○	×	(6,700)	6,100	(23)	(市)新川中央線	5	26	16%	・並行する幹線市道の新川中央線は現況交通量が多いが、歩道の無い区間がある。	・近接(80m程度)して、並行する幹線市道の新川中央線がある。	-	現計画を廃止	・(市)新川中央線における歩行者・自転車の安全対策 ⇒ 市道の交通安全の注意箇所として注視する。また今後、沿道の土地利用等により安全対策の必要が生じた場合には検討を行う。						

※斐川中央線の現況については、並行する(市)新川中央線の数値等を記載している

見直し案（見直し方針）図 出雲地域



見直し案（見直し方針）図 平田地域

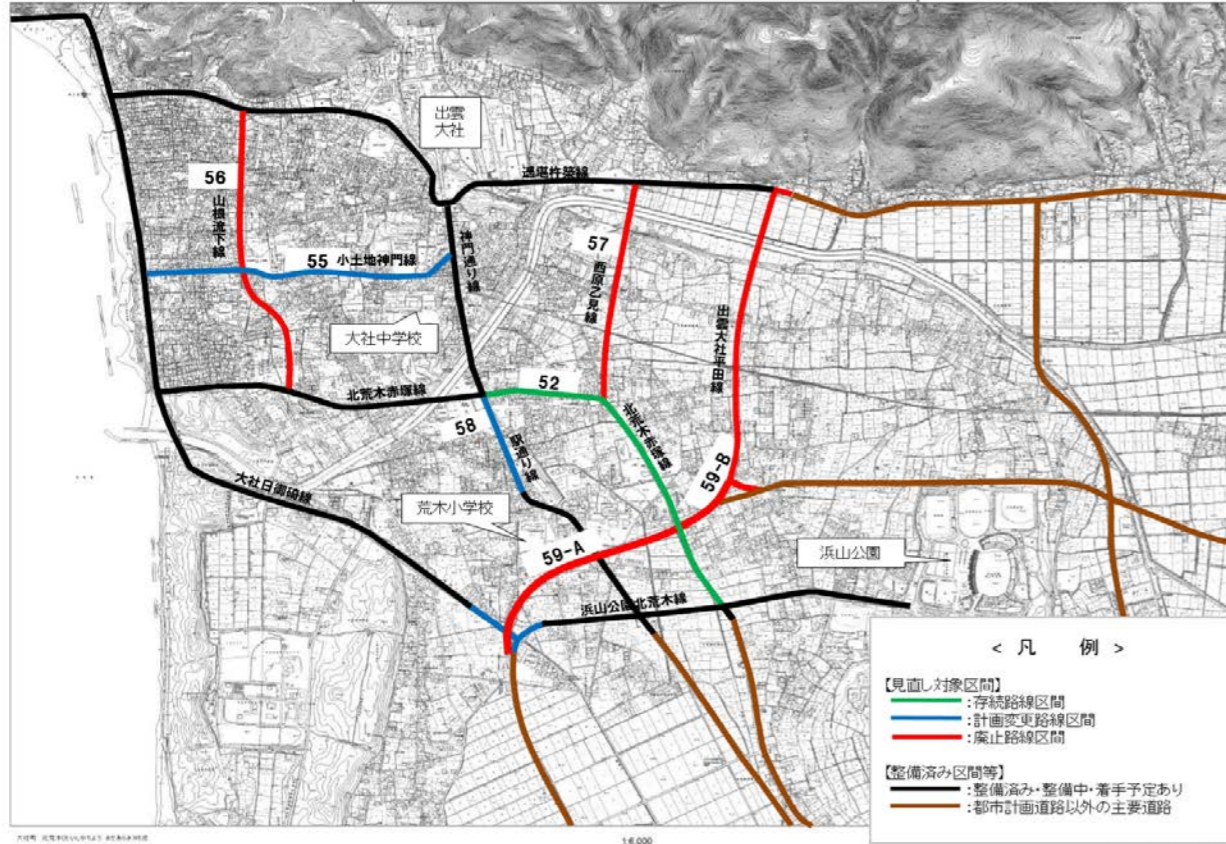


- < 凡 例 >
- 【見直し対象区間】
- 存続路線区間
 - 計画変更路線区間
 - 廃止路線区間
- 【整備済み区間等】
- 整備済み・整備中・着手予定あり
 - 都市計画道路以外の主要道路

< 凡 例 >

- 【見直し対象区間】
- 存続路線区間
 - 存続路線区間(連立2期間連絡線)
 - 計画変更路線区間
 - 廃止路線区間
- 【整備済み区間等】
- 整備済み・整備中・着手予定あり
 - 都市計画道路以外の主要道路

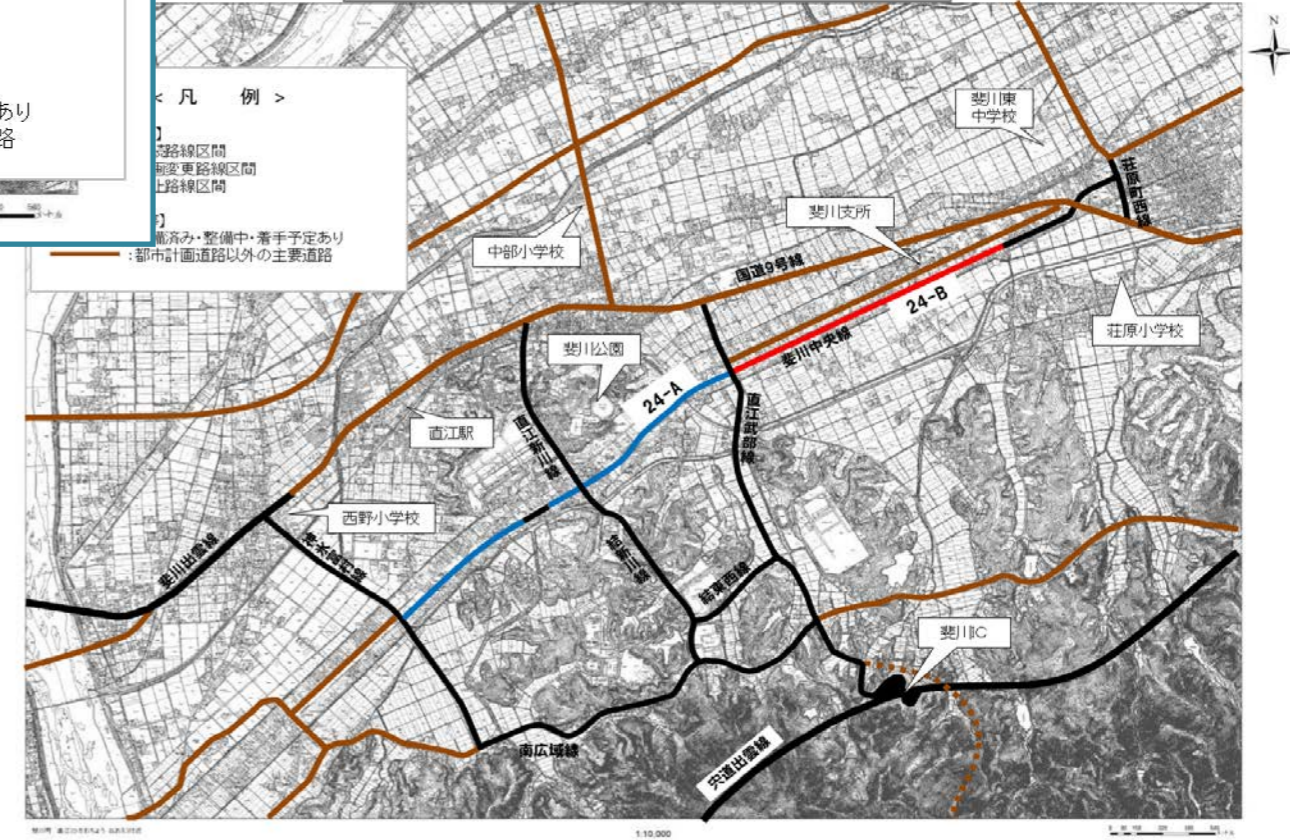
見直し案（見直し方針）図 大社地域



< 凡 例 >

- 【見直し対象区間】
- 存続路線区間
 - 計画変更路線区間
 - 廃止路線区間
- 【整備済み区間等】
- 整備済み・整備中・着手予定あり
 - 都市計画道路以外の主要道路

見直し案（見直し方針）図 斐川地域



< 凡 例 >

- 【見直し対象区間】
- 存続路線区間
 - 計画変更路線区間
 - 廃止路線区間
- 【整備済み区間等】
- 整備済み・整備中・着手予定あり
 - 都市計画道路以外の主要道路