

1 調査名称：（出水市）総合都市交通体系調査

2 調査主体：出水市

3 調査圏域：出水都市計画区域

4 調査期間：平成29年5月31日から平成30年3月23日

5 調査概要：本市では、市町合併後の一体的なまちづくりを進め、また、平成23年3月に全線開通した九州新幹線及び現在整備中の南九州西回り自動車道等の高速交通網を活用したまちづくりを進めるため、平成25年3月に「出水市都市計画マスタープラン」を策定した。また、平成28年4月1日には、「出水都市計画区域」の変更とともに「出水都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の変更が行われた。

これらの方針や上位計画等との整合を図るとともに、住民の意向を反映しながら、効率的なまちづくりを推進するため、長期未着手道路を含めた都市計画道路網の見直しについて、評価・検証を行う。

## I 調査概要

### 1 調査名称

(出水市) 総合都市交通体系調査

### 2 報告書目次

#### 第1章 はじめに

- 1－1 業務の目的
- 1－2 都市計画道路の見直し

#### 第2章 将来都市像及び都市計画道路網の現状・課題の明確化

- 2－1 将来都市像の明確化
- 2－2 都市計画道路網及び周辺状況の現状整理
- 2－3 社会情勢の変化等の検証
- 2－4 都市計画道路網見直しの必要性

#### 第3章 見直し検討対象路線の選定

- 3－1 見直し検討対象路線選定の流れ
- 3－2 見直し検討対象路線の選定
- 3－3 見直し検討対象路線の概要

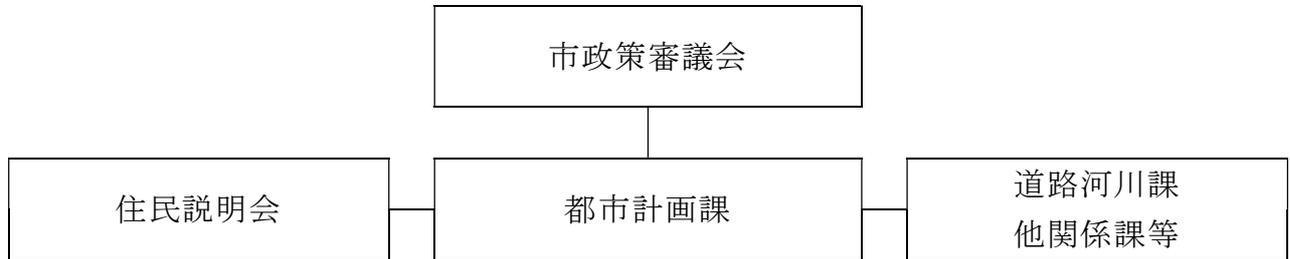
#### 第4章 見直し検討対象路線の評価・検証

- 4－1 見直し検討対象路線の評価・検証
- 4－2 詳細検討路線の選定

#### 第5章 都市計画道路網全体における詳細検討路線の方針の検討

- 5－1 詳細検討路線の方針の検討の流れ
- 5－2 将来検討路線の方向性の検討
- 5－3 新規候補路線の検討

3 調査体制



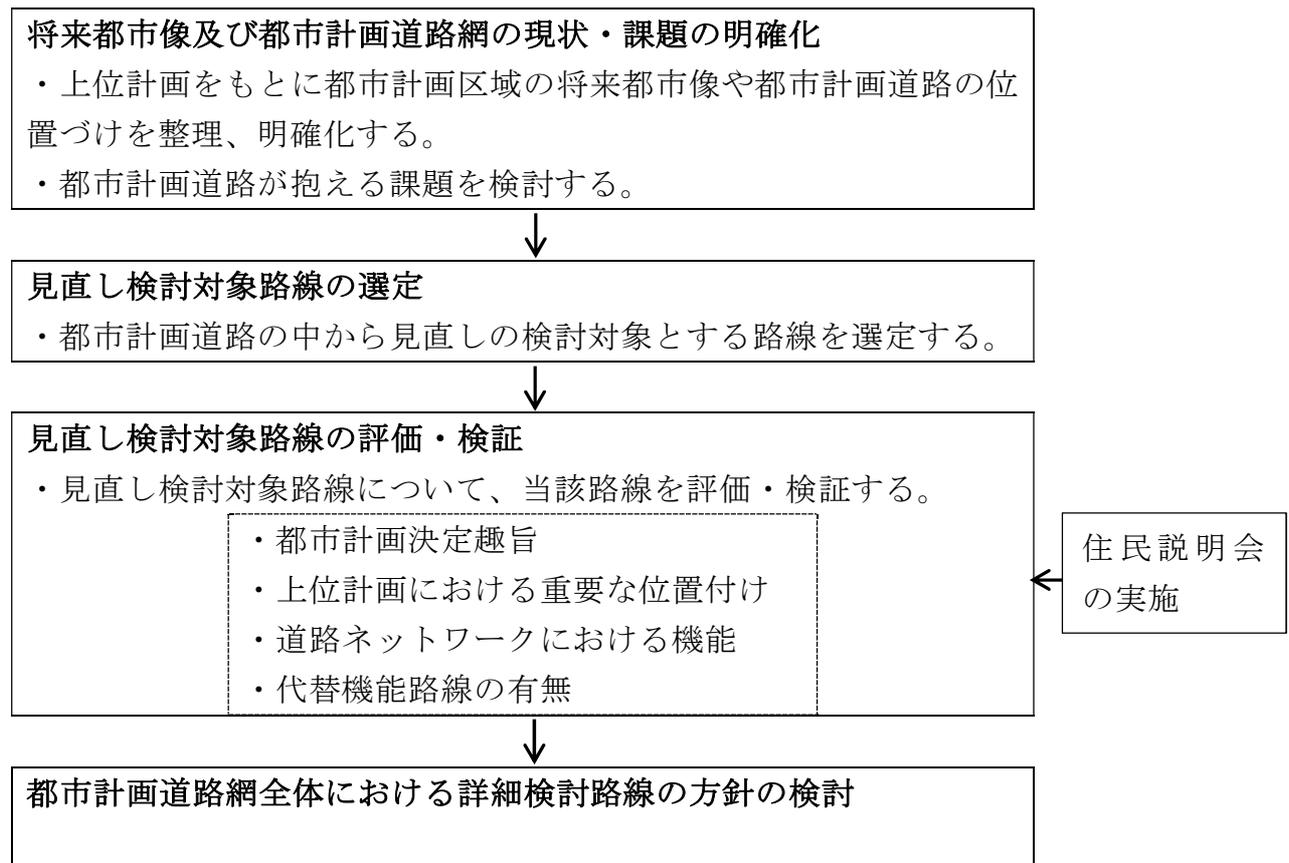
4 委員会名簿等：

## II 調査成果

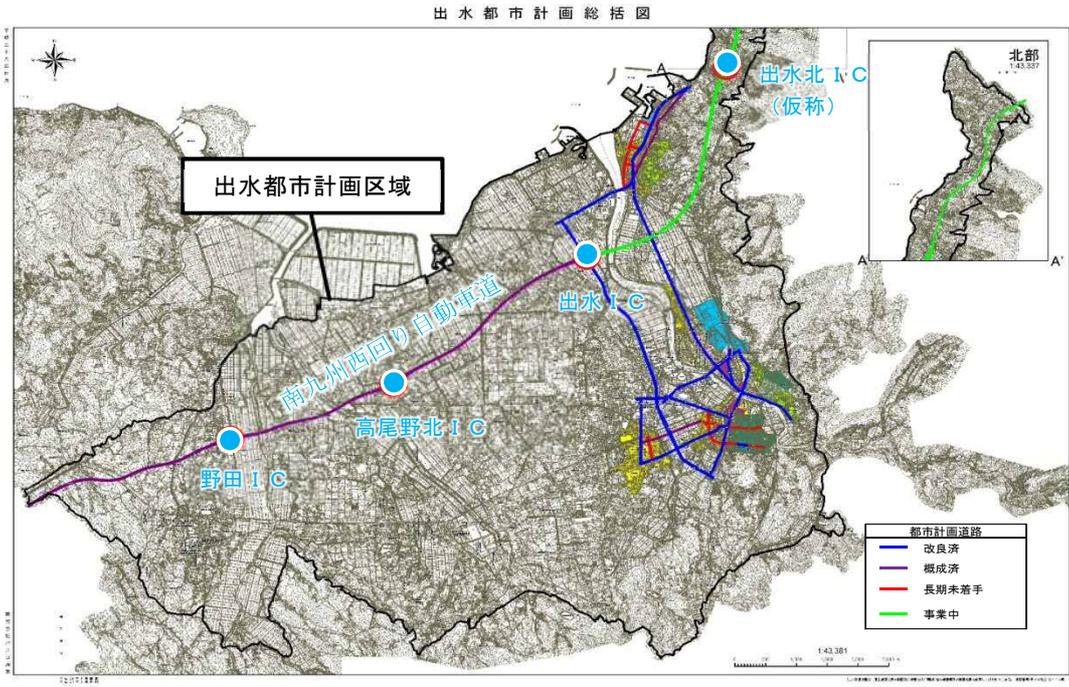
### 1 調査目的

出水市では、市町合併後の一体的なまちづくりを進め、また、平成23年3月に全線開通した九州新幹線及び現在整備中の南九州西回り自動車道等の高速交通網を活用したまちづくりを進めるため、平成25年3月に「出水市都市計画マスタープラン」を策定した。また、平成28年4月1日には、「出水都市計画区域」の変更とともに「出水都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の変更が行われた。これらの方針や上位計画等との整合を図るとともに、住民の意向を反映しながら、効率的なまちづくりを推進するため、長期未着手道路を含めた都市計画道路網の見直しについて、評価・検証を行う。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



## 4 調査成果

### 4-1 見直し検討対象路線の評価・検証

ガイドラインによる当該路線の妥当性を評価・検証の観点を示します。

#### ■評価・検証の4つの観点

##### a) 都市計画決定趣旨

- ◆最終の都市計画決定趣旨(変更が無い場合は当初)が、社会経済情勢の変化を踏まえた現在も妥当性を有しているかを判定する。

##### b) 上位計画における重要な位置付け

- ◆対象となる路線又は区間が、県や市町村の総合計画や都市計画区域マスタープラン等の上位計画や市町村マスタープランにおいて、重要な位置付けがなされているかを判定する。

##### c) 道路ネットワークにおける機能

- ◆以下に示す道路ネットワークにおける機能面での必要性の有無について判定する。
  - ①都市構造上の機能(都市間連絡軸、都市内連絡軸、都心環状軸等)
  - ②都市防災の空間機能(災害避難路、延焼遮断空間等)
  - ③都市美観の保全機能(まちなみ景観軸、緑のネットワーク等)
  - ④都市環境の改善機能(自転車・歩行者の安全性・快適性、滞留空間、沿道環境(騒音・振動・大気等))

##### d) 代替機能路線の有無

- ◆対象路線の有する機能に対して、同様の機能を有する路線が存在するかにより判定する。

#### 妥当性を有する路線の課題検討と課題が存在しない場合の位置づけ

- ◆個別路線の妥当性の検証結果、4つの観点すべてに妥当性があると判断された場合は、当該路線を整備した場合に生じる沿道地域との各種不具合について、以下のような観点から検討を行う。

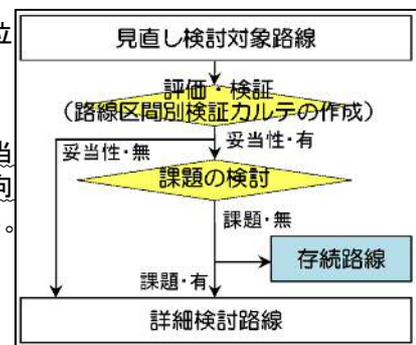
#### ■課題(当該路線を整備した場合に生じる沿道地域との不具合)の検討の視点

- ◆都市計画道路内に地域の資源となる歴史・文化・自然的な建造物等が立地している等、地物・地形に制約があり、整備上大きな課題があるか。
- ◆都市計画決定幅員未満で改良済みであり、都市計画決定幅員での二次的改良に課題があるか。
- ◆通過交通を分担する幹線道路であるが、都市計画決定後長期間経過しているため、その間に周辺地域が宅地化され、幹線道路の計画位置としては不適當となっているか。

- ◆事業実施に向けた大きな課題が無い場合には**存続路線**として位付ける。

#### 詳細検討路線の選定

- ◆個別路線の妥当性の検証結果、“4つの観点のうち一つでも妥当がないと判断された路線”及び課題検討の結果、“事業実施に向けた大きな課題が存在する路線”については**詳細検討路線**とする。



### a 都市計画決定趣旨

評価の観点：最終の都市計画決定趣旨が、現在も妥当性があるかを確認します。

表 4. 1 都市計画決定趣旨の確認

| 街路名称   |             | 当初決定<br>最終決定             | a 都市計画決定趣旨   | 評価   |
|--------|-------------|--------------------------|--|--|
| 3・5・5  | 西出水<br>停車場線 |                          | 西出水駅から主要地方<br>道へアクセスする道路<br>として計画された。  | 西出水駅が移転し、駅<br>と接続しなくなった。<br>⇒妥当性なし   |
| 3・5・10 | 西町線         | S29. 5. 8<br>S29. 5. 8   | 近年の本町の産業の発展、市街地の<br>拡大は著しく、米ノ津町との合併も<br>具体になりつつあるにも関わらず、<br><u>出水-米ノ津を連結する重要幹線で<br/>ある現在の県道の幅員は約 4m であり、<br/>交通上の支障、町の発展の障害<br/>になっていることから春日線外 12<br/>線の都市計画街路を追加決定する<br/>ものである。</u> | 出水-米ノ津を連<br>結する重要幹線との<br>関連が低い。<br>⇒妥当性なし  |
| 3・6・13 | 仲町<br>やな線   |                          |  | 計画地が、国の重要伝<br>統的建造物群保存地<br>区に選定されたこと<br>により、地区の区割り<br>や形態を保存する必<br>要がある。<br>⇒妥当性なし |
| 3・6・14 | 古市<br>山崎線   |                          |  |  |
| 3・5・12 | 平松線         | S31. 2. 16<br>S31. 2. 16 | 本市は鹿児島県の北の玄関口であ<br>り、周辺の水俣市、大口市、阿久根<br>市の <u>中心地として総合的都市計画<br/>を樹立し、産業、文化、交通の発展<br/>を図るため米之津中央線外 5 線を<br/>設定するものである。</u>   | 本市や周辺市におけ<br>る、産業、文化、交通<br>の発展への貢献度が<br>低い。<br>⇒妥当性なし                              |
| 3・5・9  | 駅前線         | S31. 2. 16<br>S40. 6. 18 | 【当初決定】本市は鹿児島県の北の<br>玄関口であり、周辺の水俣市、大口<br>市、阿久根市の <u>中心地として総合的<br/>都市計画を樹立し、産業、文化、交<br/>通の発展を図るため米之津中央線<br/>外 5 線を設定するものである。</u>   |  |
| 3・5・11 | 臨海線         |                          | 【変更】米ノ津港の拡張計画並びに<br><u>国道改良工事に伴い、変更するもの<br/>である。</u>   |  |
| 3・6・15 | 本通線         |                          |  |  |

## b 上位計画における重要な位置づけ

評価の観点: 区域マスや都市マスにおいて重要な位置づけがなされていれば「妥当性あり」とします。

表 4. 2 上位計画における位置づけの確認

| 街路名称   |             | b 上位計画における重要な位置づけ |              | 評価                   |
|--------|-------------|-------------------|--------------|----------------------|
|        |             | 区域マスにおける位置づけ      | 都市マスにおける位置づけ |                      |
| 3・5・5  | 西出水<br>停車場線 | 特になし              | 廃止を含めた見直し    | 重要な位置づけに無い<br>⇒妥当性なし |
| 3・5・10 | 西町線         | 特になし              | 廃止を含めた見直し    | 重要な位置づけに無い<br>⇒妥当性なし |
| 3・6・13 | 仲町<br>やな線   | 特になし              | 廃止を含めた見直し    | 重要な位置づけに無い<br>⇒妥当性なし |
| 3・6・14 | 古市<br>山崎線   | 特になし              | 廃止を含めた見直し    | 重要な位置づけに無い<br>⇒妥当性なし |
| 3・5・12 | 平松線         | 特になし              | 廃止を含めた見直し    | 重要な位置づけに無い<br>⇒妥当性なし |
| 3・5・9  | 駅前線         | 特になし              | 廃止を含めた見直し    | 重要な位置づけに無い<br>⇒妥当性なし |
| 3・5・11 | 臨海線         | 特になし              | 廃止を含めた見直し    | 重要な位置づけに無い<br>⇒妥当性なし |
| 3・6・15 | 本通線         | 特になし              | 特になし         | 重要な位置づけに無い<br>⇒妥当性なし |

## c 道路ネットワークにおける機能（必要性）

評価の観点: 以下に示す道路ネットワークにおける機能面での必要性の有無について判定します。

表 4. 3 道路ネットワークにおける機能と評価内容

| 項目                              | 評価内容                    |
|---------------------------------|-------------------------|
| ①都市構造上の機能（都市間連絡軸、都市内連絡軸、都心環状軸等） | 上位計画における幹線道路としての位置づけの有無 |
| ②都市防災の空間機能（災害避難路、延焼             | 地域防災計画や都市計画マスタープランにお    |

|   |  |
|---|--|
| 遮断空間等)  | ける、「避難路」「延焼遮断帯」としての位置づけの有無                                   |
| ③都市美観の保全機能（まちなみ環境軸、緑のネットワーク等）                   | 都市計画マスタープランや景観計画における、都市の骨格となる美観の保全に関する位置づけの有無                |
| ④都市環境の改善機能（自転車・歩行者の安全性・快適性、滞留空間、沿道環境（騒音・振動・大気等） | 自転車・歩行者の安全性・快適性、滞留空間の改善（横断構成の確認、歩行者空間）<br>沿道環境（騒音・振動・大気等の改善） |

### c-① 都市構造上の機能

評価の観点：上位計画における幹線道路としての位置づけの有無を確認します。

表 4. 4 都市構造上の機能の評価

| 街路名称   |             | c-① 都市構造上の機能              |
|--------|-------------|---------------------------|
| 3・5・5  | 西出水<br>停車場線 | 幹線道路等としての位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・5・10 | 西町線         | 幹線道路等としての位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・6・13 | 仲町<br>やな線   | 幹線道路等としての位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・6・14 | 古市<br>山崎線   | 幹線道路等としての位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・5・12 | 平松線         | 幹線道路等としての位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・5・9  | 駅前線         | 幹線道路等としての位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・5・11 | 臨海線         | 幹線道路等としての位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・6・15 | 本通線         | 幹線道路等としての位置づけなし<br>⇒必要性なし |

**c-② 都市防災の空間機能（災害避難路、延焼遮断空間等）**

評価の観点：地域防災計画や都市計画マスタープランにおける、「避難路」「延焼遮断帯」  
としての位置づけの有無

**表 4. 5 都市防災の空間機能の評価**

| 街路名称   |             | c-② 都市防災の空間機能              |
|--------|-------------|----------------------------|
| 3・5・5  | 西出水<br>停車場線 | 避難路、延焼遮断帯の位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・5・10 | 西町線         | 避難路、延焼遮断帯の位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・6・13 | 仲町<br>やな線   | 避難路、延焼遮断帯の位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・6・14 | 古市<br>山崎線   | 避難路、延焼遮断帯の位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・5・12 | 平松線         | 避難路、延焼遮断帯の位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・5・9  | 駅前線         | 避難路、延焼遮断帯の位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・5・11 | 臨海線         | 避難路、延焼遮断帯の位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・6・15 | 本通線         | 避難路、延焼遮断帯の位置づけなし<br>⇒必要性なし |

■地域防災計画（H28.1）における位置づけ

- ・避難路の指定・・・該当なし
- ・延焼遮断帯・・・記載なし

■都市計画マスタープラン（H25.3）における位置づけ

- ・避難路の指定・・・該当なし
- ・延焼遮断帯・・・該当なし

c-③ 都市美観の保全機能（まちなみ環境軸、緑のネットワーク等）

評価の観点：都市計画マスタープランや景観計画における、都市の骨格となる美観の保全に関する位置づけの有無

表 4. 6 都市美観の保全機能の評価

| 街路名称   |             | c-③ 都市美観の保全機能                     |
|--------|-------------|-----------------------------------|
| 3・5・5  | 西出水<br>停車場線 | 都市の骨格となる美観の保全に関する位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・5・10 | 西町線         | 都市の骨格となる美観の保全に関する位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・6・13 | 仲町<br>やな線   | 都市の骨格となる美観の保全に関する位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・6・14 | 古市<br>山崎線   | 都市の骨格となる美観の保全に関する位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・5・12 | 平松線         | 都市の骨格となる美観の保全に関する位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・5・9  | 駅前線         | 都市の骨格となる美観の保全に関する位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・5・11 | 臨海線         | 都市の骨格となる美観の保全に関する位置づけなし<br>⇒必要性なし |
| 3・6・15 | 本通線         | 都市の骨格となる美観の保全に関する位置づけなし<br>⇒必要性なし |

■都市計画マスタープラン（H25.3）における位置づけ

- ・都市の骨格となる美観の保全に関する位置づけ・・・該当なし

## ■景観計画（H22.3）における位置づけ

・都市の骨格となる美観の保全に関する位置づけ・・・3・6・14 古市山崎線が位置する市道 上町鍋野線は、景観計画において景観重要公共施設に位置づけられますが、当該路線の整備方針を実現するために都市計画道路を決定しているものではないため、都市の骨格となる景観の保全に関する位置づけには「該当なし」とします。

### c-④ 都市環境の改善機能（自転車・歩行者の安全性・快適性、滞留空間、沿道環境（騒音・振動・大気等）

評価の観点：自転車・歩行者の安全性・快適性、滞留空間の改善（横断構成の確認、歩行者空間）沿道環境（騒音・振動・大気等の改善）

表 4. 7 都市環境の改善機能の評価

| 街路名称   |             | c-④ 都市環境の改善機能           |
|--------|-------------|-------------------------|
| 3・5・5  | 西出水<br>停車場線 | 都市環境の改善が考えられる<br>⇒必要性有り |
| 3・5・10 | 西町線         | 都市環境の改善が考えられる<br>⇒必要性有り |
| 3・6・13 | 仲町<br>やな線   | 都市環境の改善が考えられる<br>⇒必要性有り |
| 3・6・14 | 古市<br>山崎線   | 都市環境の改善が考えられる<br>⇒必要性有り |
| 3・5・12 | 平松線         | 都市環境の改善が考えられる<br>⇒必要性有り |
| 3・5・9  | 駅前線         | 都市環境の改善が考えられる<br>⇒必要性有り |
| 3・5・11 | 臨海線         | 都市環境の改善が考えられる<br>⇒必要性有り |
| 3・6・15 | 本通線         | 都市環境の改善が考えられる<br>⇒必要性有り |

#### d) 代替機能路線の有無

評価の観点：対象路線の有する機能に対して、同様の機能を有する路線について現道や並行に走行する道路の存在を確認します。

表 4. 8 代替機能路線の有無の評価

| 街路名称   |             | d 代替機能路線の有無  |
|--------|-------------|--|
| 3・5・5  | 西出水<br>停車場線 | 接続する西出水駅が移転し、当該道路を整備する妥当性が無くなっており、代替機能の必要性がない。<br>⇒妥当性なし   |
| 3・5・10 | 西町線         | 代替機能を有する 3・5・3 米ノ津阿久根線 (W=15) が整備済みであり、現時点で混雑がみられない (混雑度 0.77)。<br>⇒妥当性なし  |
| 3・6・13 | 仲町<br>やな線   | 代替機能を有する 3・5・6 広瀬やな線 (W=15) が整備済みであり、現時点で混雑がみられない (混雑度 0.65)。<br>⇒妥当性なし  |
| 3・6・14 | 古市<br>山崎線   | 東西区間：代替機能を有する 3・5・6 広瀬やな線 (W=15) が整備済みであり、現時点で混雑がみられない (混雑度 0.65)。<br>南北区間：代替機能を有する 3・5・3 米ノ津阿久根線 (W=15) が整備済みであり、現時点で混雑がみられない (混雑度 0.77)。<br>⇒妥当性なし |
| 3・5・12 | 平松線         | 代替機能を有する路線はないものの、接続する 3・5・11 臨海線の必要性が低く、当該路線を整備する妥当性が低い。<br>⇒妥当性なし   |
| 3・5・9  | 駅前線         | 代替機能を有する路線はないものの、接続する 3・5・11 臨海線の必要性が低く、当該路線を整備する妥当性が低い。<br>⇒妥当性なし   |
| 3・5・11 | 臨海線         | 代替機能を有する 3・4・1 米ノ津中央線 (W=18) が整備済みであり、現時点で混雑がみられない (混雑度 1.07)。<br>⇒妥当性なし   |
| 3・6・15 | 本通線         | 代替機能を有する 3・4・1 米ノ津中央線 (W=18) が整備済みであり、現時点で混雑がみられない (混雑度 1.07)。現道幅員がほぼ都決幅員であり整備の必要性が低い。<br>⇒妥当性なし   |

## 4-2 詳細検討路線の選定

前項までの個別路線の妥当性の検証の結果、全ての路線が、a～dの4つの観点のうち一つでも「妥当性なし」と判断されたため、下記フローに基づき、全ての路線が「詳細検討路線」となります。

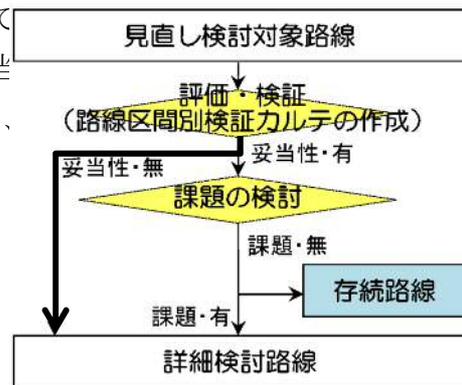


表 4. 9 詳細検討路線の選定

| 区分 | 規模 | 一連番号 | 街路名称    | STEP3 (1) 当該路線の妥当性                            |                   |                           |                         |                                |                      |                             | d 代替機能路線の有無   | a～dで1つでも「妥当性なし」があれば「詳細検討路線」とする。          |
|----|----|------|---------|---|-------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------------------|----------------------|-----------------------------|---|--|
|    |    |      |         | a 都市計画決定趣旨が現在も妥当か                             | b 上位計画における重要な位置づけ | c 道路ネットワークにおける機能面での必要性の有無 |                         |                                |                      | ①～④の1でも「必要性あり」があれば「妥当性あり」とす |   |  |
|    |    |      |         |   | ①都市構造上の機能         | ②都市防災の空間機能                | ③都市美観の保全機能              | ④都市環境の改善機能                     |                      |                             |   |  |
| 3  | 5  | 5    | 西出水停車場線 | 【妥当性なし】都決後、接続する西出水駅が移転したため、当該道路を整備する妥当性がなくなった | 【妥当性なし】重要な位置づけに無い | 【必要性なし】幹線道路等としての位置づけなし    | 【必要性なし】避難路、延焼遮断帯の位置づけなし | 【必要性なし】都市の骨格となる美観の保全に関する位置づけなし | 【必要性あり】都市環境の改善が考えられる | ①～④の1でも「必要性あり」④ ⇒ 「妥当性あり」   | 【妥当性なし】接続する西出水駅が移転し、当該道路を整備する妥当性が無くなっており、代替機能の必要性がない  | 「妥当性なし」 a b d<br>「妥当性あり」 c<br>⇒ 「詳細検討路線」 |
| 3  | 5  | 10   | 西町線     | 【妥当性なし】決定趣旨である出水-米ノ津を連結する重要幹線との関連が低い          | 〃                 | 〃                         | 〃                       | 〃                              | 〃                    | 〃                           | 【妥当性なし】代替機能を有する3・5・3米ノ津阿久根線 (W=15) が整備済みで、現時点で混雑がみられない (混雑度0.77)  | 「妥当性なし」 a b d<br>「妥当性あり」 c<br>⇒ 「詳細検討路線」 |
| 3  | 6  | 13   | 仲町やな線   | 〃   | 〃                 | 〃                         | 〃                       | 〃                              | 〃                    | 〃                           | 【妥当性なし】代替機能を有する3・5・6広瀬やな線 (W=15) が整備済みで、現時点で混雑がみられない (混雑度0.65)  | 「妥当性なし」 a b d<br>「妥当性あり」 c<br>⇒ 「詳細検討路線」 |
| 3  | 6  | 14   | 古市山崎線   | 〃   | 〃                 | 〃                         | 〃                       | 〃                              | 〃                    | 〃                           | 【妥当性なし】東西区間：代替機能を有する3・5・6広瀬やな線 (W=15) が整備済みで、現時点で混雑がみられない (混雑度0.65)<br>南北区間：代替機能を有する3・5・3米ノ津阿久根線 (W=15) が整備済みで、現時点で混雑がみられない (混雑度0.77) | 「妥当性なし」 a b d<br>「妥当性あり」 c<br>⇒ 「詳細検討路線」 |
| 3  | 5  | 12   | 平松線     | 【妥当性なし】決定趣旨である本市や周辺市における、産業、文化、交通の発展への貢献度が低い  | 〃                 | 〃                         | 〃                       | 〃                              | 〃                    | 〃                           | 【妥当性なし】代替路線はないが、接続する3・5・11臨海線の必要性が低く、当該路線を整備する妥当性が低い  | 「妥当性なし」 a b d<br>「妥当性あり」 c<br>⇒ 「詳細検討路線」 |
| 3  | 5  | 9    | 駅前線     | 〃   | 〃                 | 〃                         | 〃                       | 〃                              | 〃                    | 〃                           | 【妥当性なし】代替路線はないが、接続する3・5・11臨海線の必要性が低く、当該路線を整備する妥当性が低い  | 「妥当性なし」 a b d<br>「妥当性あり」 c<br>⇒ 「詳細検討路線」 |
| 3  | 5  | 11   | 臨海線     | 〃   | 〃                 | 〃                         | 〃                       | 〃                              | 〃                    | 〃                           | 【妥当性なし】代替機能を有する3・4・1米ノ津中央線 (W=18) が整備済みで、現時点で混雑がみられない (混雑度1.07)   | 「妥当性なし」 a b d<br>「妥当性あり」 c<br>⇒ 「詳細検討路線」 |
| 3  | 6  | 15   | 本通線     | 〃   | 〃                 | 〃                         | 〃                       | 〃                              | 〃                    | 〃                           | 【妥当性なし】代替機能を有する3・4・1米ノ津中央線 (W=18) が整備済みで、現時点で混雑がみられない (混雑度1.07)。現道がほぼ都決幅員で利便性が高く整備の必要性が低い   | 「妥当性なし」 a b d<br>「妥当性あり」 c<br>⇒ 「詳細検討路線」 |

## 都市計画道路網全体における詳細検討路線の方針の検討

詳細検討路線として位置づけた路線を、都市計画道路網全体における交通処置機能等からみた位置づけや必要性を詳細に検討し、存続、変更、廃止の方向性を設定します。さらに、平成20年に策定した出水市道路整備計画において整備計画路線に位置付ける路線を精査し、これらによりネットワークされる道路網について、将来交通量推計により妥当性を検証し、関係機関全体で検討したうえで見直し方針を決定します。