

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30年4月26日から平成31年3月20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、平成29年度に行った長期未着手道路の評価・検証の結果を十分に踏まえた上で、必要に応じて新規の路線を設定し、見直しに伴う将来の道路ネットワークに対する影響分析を行い、都市計画道路見直し案の作成を行う。

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

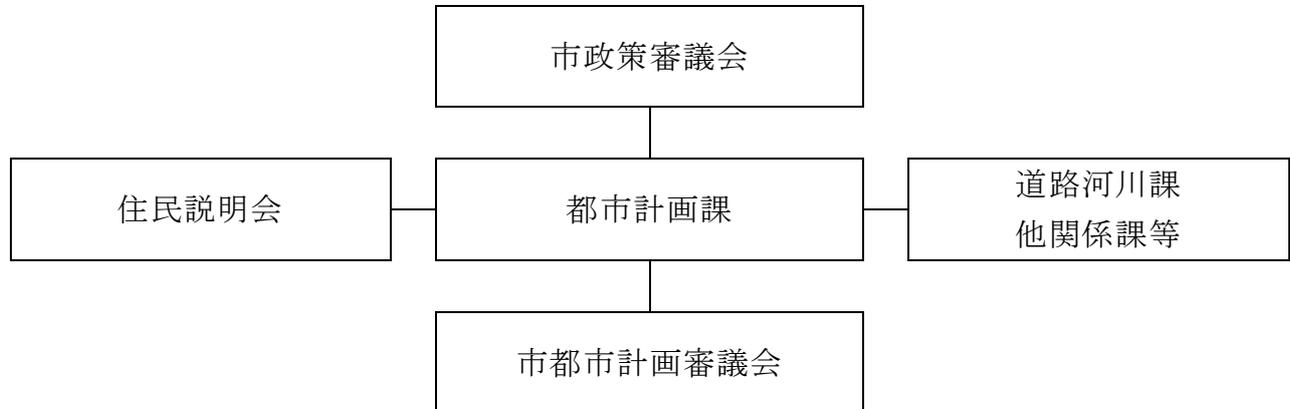
第5章 都市計画道路網全体における詳細検討路線の方針の検討

- 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
- 5－4 詳細検討路線の方向性・具体的な変更等の方針の検討

第6章 新規都市計画道路の指定について

- 6－1 都市計画決定路線候補選定の流れ
- 6－2 配置方針の確認
- 6－3 実現性、妥当性の確認
- 6－4 評価のまとめ
- 6－5 新規都市計画道路の指定候補

3 調査体制



4 委員会名簿等：出水市都市計画審議会

役職	任命区分	推薦団体及び役職等		氏名
委員	学識経験者	出水市農業委員会	農地利用最適化推進委員	川 畑 健 男
〃		出水商工会議所	常議員	土 屋 康 弘
会長		鹿児島県建築士会出水支部	支部長	青 木 憲 治
〃		出水警察署	署長	鶴 田 忍
〃	市議会議員	出水市議会	議員	鶴 田 悌次郎
〃		出水市議会	議員	土 屋 工 吉
〃		出水市議会	議員	杉 本 尚 喜
〃		出水市議会	議員	道 上 正 己
〃	県の職員	北薩地域振興局 建設部 土木建築課 出水市駐在	参事	出 口 博 之
〃		北薩地域振興局 農林水産部 農政普及課 出水市駐在	参事	西 山 和 博
〃	市民	出水市自治会連合会	事務局長	山 口 安 任
〃		出水市女性団体連絡協議会	監事	道 上 律 子
〃		鶴の町商工会	会長	田 下 豊
〃		一般社団法人 さつま出水青年会議所	副理事長	梶 智 和

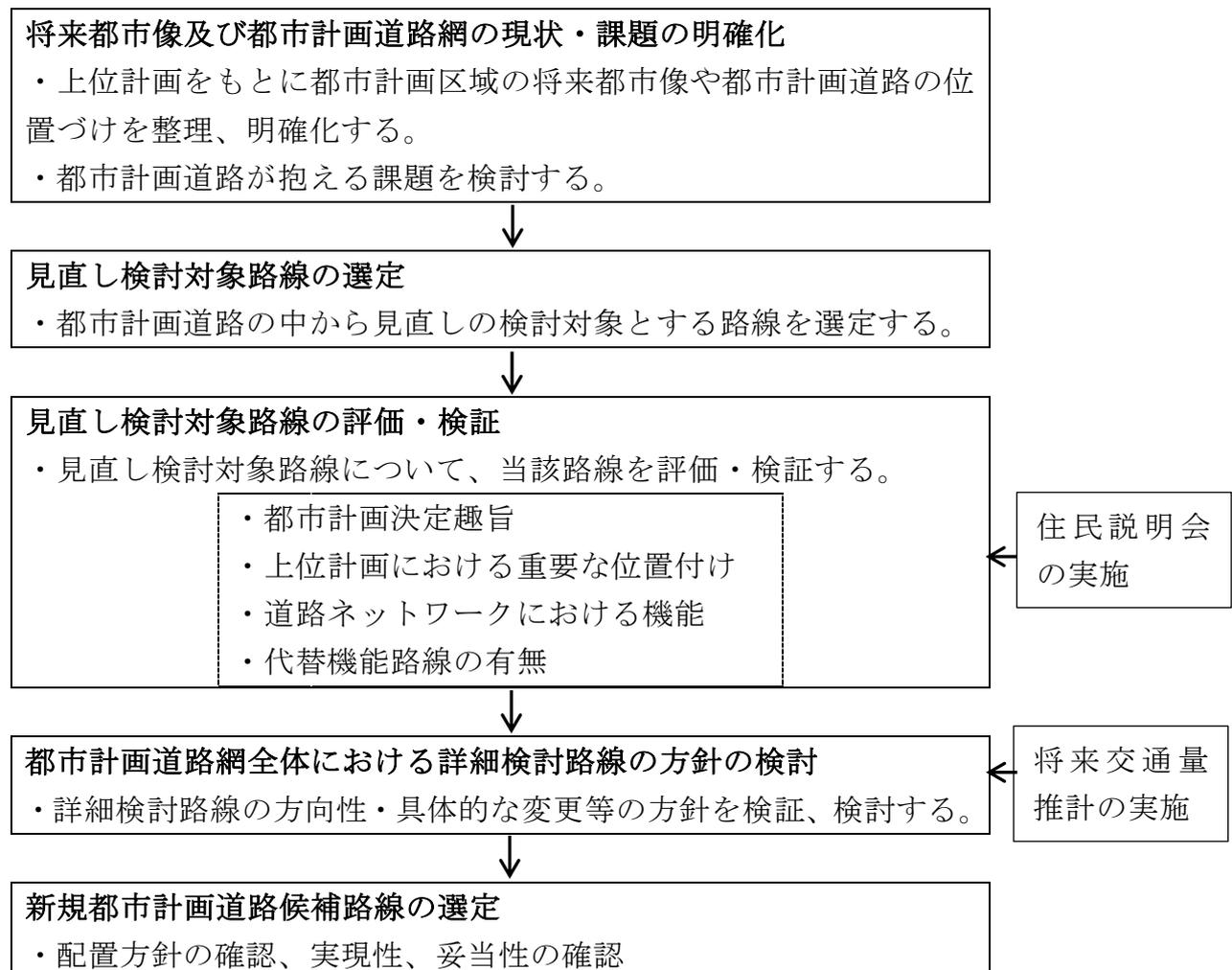
II 調査成果

1 調査目的

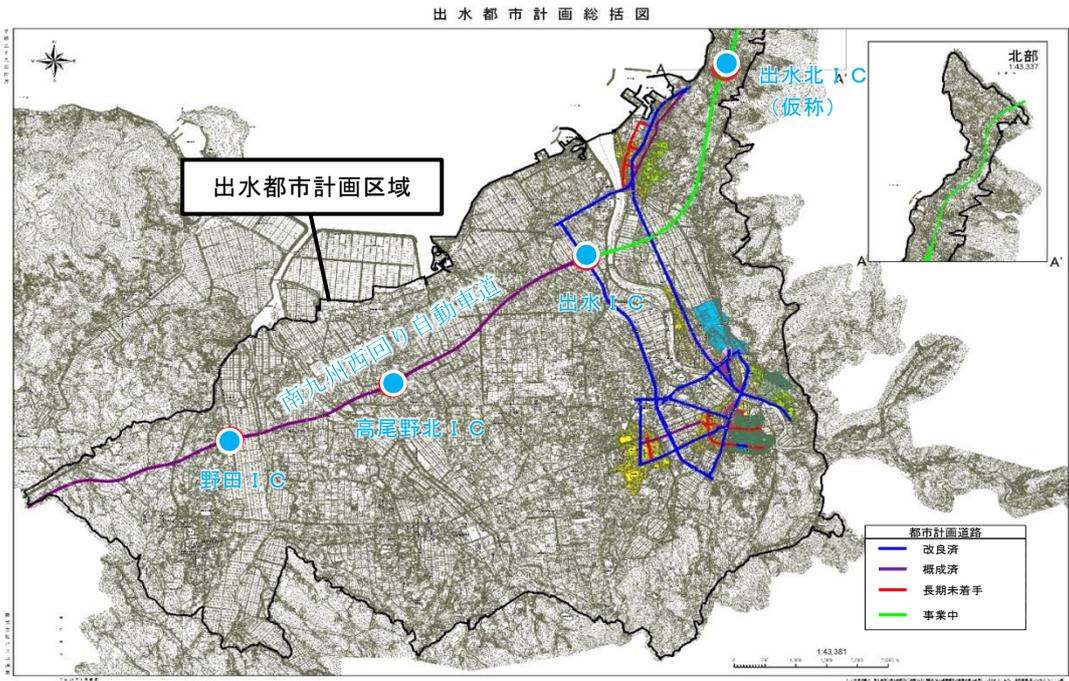
本市では、市町合併後の一体的なまちづくりを進め、また、平成23年3月に全線開通した九州新幹線及び現在整備中の南九州西回り自動車道等の高速交通網を活用したまちづくりを進めるため、平成25年3月に「出水市都市計画マスタープラン」を策定した。また、平成28年4月1日には、「出水都市計画区域」の変更とともに「出水都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の変更が行われた。

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、平成29年度に行った長期未着手道路の評価・検証の結果を十分に踏まえた上で、必要に応じて新規の路線を設定し、見直しに伴う将来の道路ネットワークに対する影響分析を行い、都市計画道路見直し案の作成を行う。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 詳細検討路線の方向性の検討

妥当性に問題があると判断した「詳細検討路線」について、関係機関で都市計画道路網全体からみた詳細検討路線の「位置づけ」や「必要性」を詳細に検討し、いずれの路線も廃止する方向となりました。

区分	規模	一連番号	街路名称	STEP 3 (1) 当該路線の妥当性								
				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				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。	
						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			①~④の1でも「必要性あり」があれば「妥当性あり」とす
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	【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必要性が無く、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 「妥当性あり」 c ⇒ 「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 「妥当性あり」 c ⇒ 「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 「妥当性あり」 c ⇒ 「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) 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 「妥当性あり」 c ⇒ 「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 「妥当性あり」 c ⇒ 「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 「妥当性あり」 c ⇒ 「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 「妥当性あり」 c ⇒ 「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 「妥当性あり」 c ⇒ 「詳細検討路線」

妥当性に問題があると判断した指標 (紫色着色部分)

(2) 詳細検討路線の方向性・具体的な変更等の方針の検討

出水市道路総合整備計画におけるネットワークを用いて、将来交通量推計を実施し、推計結果等をもとにその方向性と具体的な変更等の方針を検証、検討しました。

■ 将来交通量推計結果

時点	ケース	交通量や混雑度の概要
現況 (H17)	—	交通量 ：国道3号の交通量が多くなっている。特に、米ノ津川を横断する区間が200百台/日を超えている。 混雑度 ：国道3号を中心に混雑度が高い。県道出水高尾野線でも一部で高い。
将来 (H42)	CASE 1 (フルネット) 見直し前の全ての計画道路が整備された場合	交通量 ：南九州西回り自動車道の交通量が多い。並行する国道3号の交通量は現状(H17)より減少。 混雑度 ：南九州西回り自動車道の混雑度が若干高いが、慢性的な渋滞とはならない。
	CASE 2 (見直し道路網) 見直し後の道路網の場合	交通量・混雑度 ：CASE 1と同様。見直し路線周辺以外においてはCASE1と変化なし。
	【参考】CASE 3 (現実フルネット) 南九州西回り自動車道の整備が確定している区間と見直し後の計画道路が整備された場合	交通量 ：南九州西回り自動車道の水俣市接続区間が未整備のため、国道3号線の米之津川より北側区間の交通量が多い。 混雑度 ：国道3号線の米ノ津川横断部より北側区間の混雑度が高くなり、南九州西回り自動車道の整備が重要。

将来 (H42) 交通量推計 (CASE1) 結果 : 混雑度



将来 (H42) 交通量推計 (CASE2) 結果 : 混雑度



将来 (H42) 交通量推計 (CASE3) 結果 : 混雑度

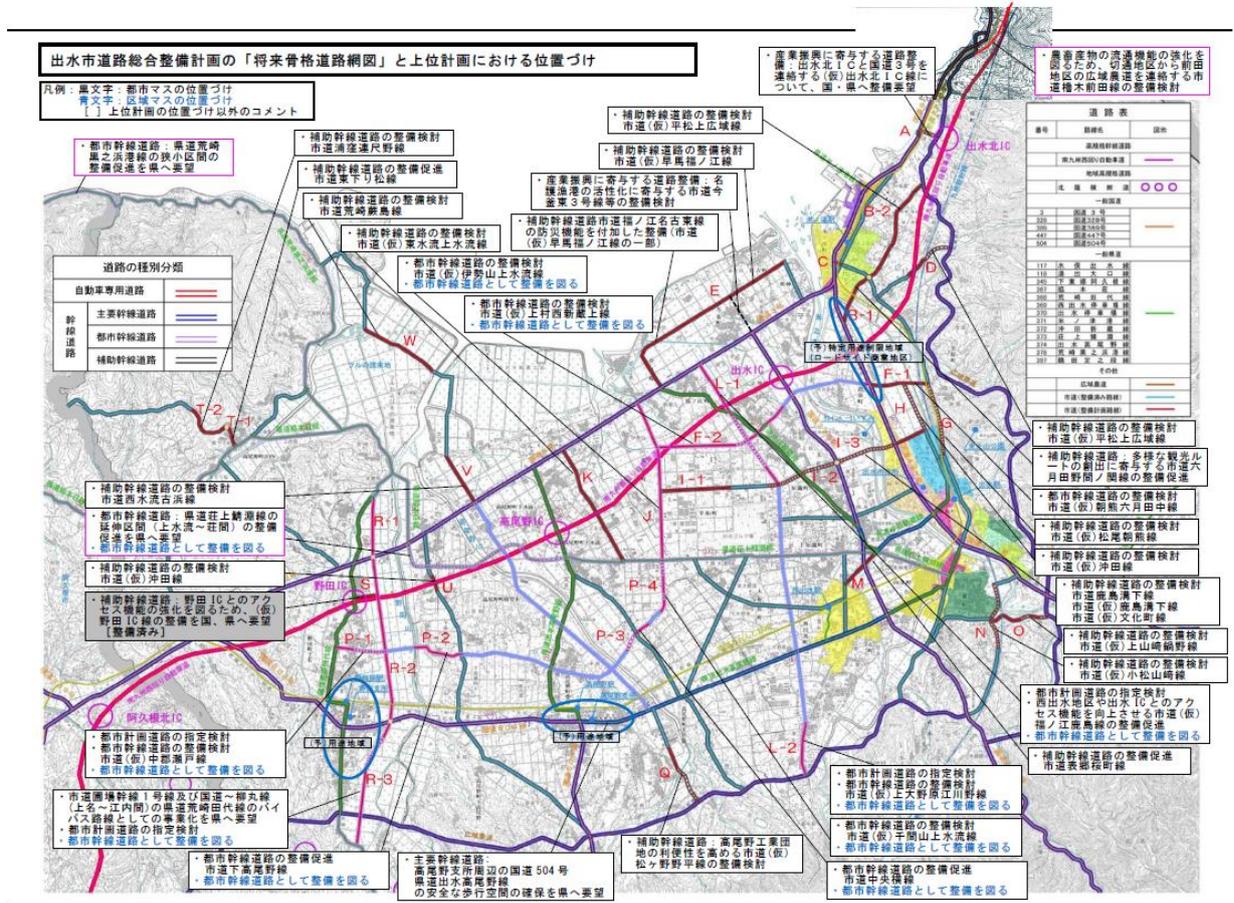


■ 詳細検討路線の方向性 (具体的な変更等の方針)

詳細検討路線がない場合(現道を除く)においても、将来交通量推計(交通量配分)に問題は確認できないため、詳細検討路線は全て「廃止路線」とします。

(3) 都市計画決定路線候補選定

整備計画の未整備区間の整備推進に向け、都市計画決定の必要性について検討しました。



路線名	配置方針			STEP2 要件2			STEP3 妥当性の確認		評価
	土地利用	機能	整備年次	①地物・地形に制約がある	②代替路線がある	③最終構想水準で改良済みで、二次改良に課題	a 上位計画における重要な位置づけ	都市マス	
路線A【(仮称)出水北IC線】	(都)出水阿久根線のICから用途地域を通る主要幹線国道3号を連絡	補助幹線	短期(040まで)	・支障は想定されない(概略設計において確認済み)	・整備計画に位置づけられた必要な路線である	未改良	産業振興に寄与する道路整備：出水北ICと国道3号を連絡する(仮)出水北IC線について、国へ整備要望	都市マス	妥当性あり
路線B【六月田野間/関線(仮称)平松西側外線】	B-1:用途地域と(都)米ノ津阿久根線を連絡	補助幹線	短期(040まで)	・石像があるが、移設可能。	・	未改良	補助幹線道路：多様な観光ルートの創出に寄与する市道六月田野間/関線の整備促進	都市マス	妥当性あり 整備中、都法の必要性は高い
路線C【(仮称)平松線(都計道)】	B-2:土地利用等と連絡しない	補助幹線	—	・	・	未改良	補助幹線道路の整備検討市道(仮)平松西側外線	都市マス	妥当性あり
路線D【(仮称)平松上広域線】	土地利用等と連絡しない	補助幹線	—	・	・	未改良	補助幹線道路の整備検討市道(仮)平松上広域線	都市マス	妥当性あり
路線E【(仮称)早馬福ノ江線】	土地利用等と連絡しない	補助幹線	—	・	・	未改良	補助幹線道路の整備検討市道(仮)早馬福ノ江線	都市マス	妥当性あり
路線F【(仮称)駒形六月田中線、(仮称)上村西新農上線】	国道447号以東：用途地域・指定予定の特定用途制限地域(ロードサイド商業地区)を通る主要幹線国道447号から路線Gを介して出水駅を連絡	補助幹線	—	・大きな支障は想定されない(幹線の機能あり。橋梁の架けかえ必要で、費用対効果の検証が必要)	・	未改良	補助幹線道路の整備検討市道(仮)駒形六月田中線、補助幹線道路の整備検討市道(仮)上村西新農上線	都市マス	妥当性あり
路線G【(仮称)松尾朝熊線】	出水駅から路線Fを介して用途地域・指定予定の特定用途制限地域(ロードサイド商業地区)を通る主要幹線国道447号を連絡	補助幹線	—	・大きな支障は想定されない(傾斜地への設置で費用対効果の検証が必要)	・	未改良	補助幹線道路の整備検討市道(仮)松尾朝熊線	都市マス	妥当性あり
路線H【(仮称)沖田線】	路線Fと用途地域を連絡	補助幹線	—	・大きな支障は想定されない(事業所の移転が必要、費用対効果の検証が必要)	・	未改良	補助幹線道路の整備検討市道(仮)沖田線	都市マス	妥当性あり
路線I【(仮称)鹿島野線、(仮称)鹿島野下線、(仮称)文化町線】	国道447号以東：(都)出水阿久根線のICにつながる主要幹線の国道328号から、用途地域・指定予定の特定用途制限地域(ロードサイド商業地区)を通る主要幹線国道447号、補助幹線路線Fを連絡	補助幹線	短期(040まで)	・大きな支障は想定されない(橋梁の新設必要で費用対効果の検証が必要)	・	未改良	補助幹線道路の整備検討市道(仮)鹿島野線、補助幹線道路の整備検討市道(仮)鹿島野下線、補助幹線道路の整備検討市道(仮)文化町線	都市マス	位置づけなし ⇒妥当性なし
路線J【(仮称)伊勢山上水流線】、路線K【(仮称)東水道上水流線】	土地利用等と連絡しない	都市幹線	—	・	・	未改良	補助幹線道路の整備検討市道(仮)伊勢山上水流線、補助幹線道路の整備検討市道(仮)東水道上水流線	都市マス	妥当性あり
路線L【(仮称)塩ノ江野線】	土地利用等と連絡しない	都市幹線	短期(040まで)	・	・	未改良	補助幹線道路の整備検討市道(仮)塩ノ江野線	都市マス	妥当性あり
路線M【(仮称)桜木町線】	西出水駅周辺の用途地域と(都)春日線を介して出水駅周辺の用途地域と連絡	補助幹線	—	・支障は想定されない(概略設計により確認済み)	・	未改良	補助幹線道路の整備検討市道(仮)桜木町線	都市マス	位置づけなし ⇒妥当性なし

路線名	配置方針			STEP 2 要件2			STEP 3 妥当性の確認		
	土地利用	機能	整備年次	①地物・地形に制約がある	②代替路線がある	③都決職員未満で改良済みで、二次改良に課題	b 上位計画における重要な位置づけ		評価
路線 N【(仮称)小松山崎線】	用途地域と主要幹線の国道328号・国道447号・広域農道を連絡	補助幹線	—	伝達地区を通る【妥当性なし】	—	未改良	—	—	位置づけなし ⇒妥当性なし
路線 O【(仮称)上山崎線野線】			—	・大きな支障は想定されない(新幹線高架下建築限界の確保困難の可能性があるため設計による確認が必要)	—	未改良	—	—	位置づけなし ⇒妥当性なし
路線 P【(仮称)中部瀬戸線、下高尾野線、中央横線、(仮称)平間山上水浜線】	土地利用等と連絡しない	都市幹線	短期(H40まで)						
路線 Q【(仮称)松ヶ野野平線】	土地利用等と連絡しない	補助幹線	短期(H40まで)						
路線 R【国道～柳丸線、園場幹線1号線】	土地利用等と連絡しない	都市幹線	短期(H40まで)						
路線 S【(仮称)野田 IC線】	(都)出水阿久根線から都市幹線路線 R を連絡 ※路線 R の整備が前提となる	補助幹線	—	・大きな支障は想定されない(概略設計により確認必要)	—	未改良	—	・補助幹線道路：野田 IC とのアクセス機能の強化を図るため、(仮)野田 IC 線の整備を国、県へ要望 ・補助幹線道路：野田 IC とのアクセス機能の強化を図るため、(仮)野田 IC 線の整備を国、県へ要望	妥当性あり
路線 T【(東下り)松線、浦窪・連尺野線】	土地利用等と連絡しない	補助幹線	短期(H40まで)						
路線 U【(庄上下線)】	土地利用等と連絡しない	補助幹線	—						
路線 V【(西水流古浜線)】	土地利用等と連絡しない	補助幹線	—						
路線 W【(荒崎蔵島線)】	土地利用等と連絡しない	補助幹線	—						
県道庄上崎瀬線延伸部(整備計画路線外)	土地利用等と連絡しない	都市幹線	—						
市道増木野田線	土地利用等と連絡しない	補助幹線	—						
県道荒崎蔵島・浜港線	土地利用等と連絡しない	都市幹線	—						

新規都市計画道路の指定候補

路線名	整備年次 (道路総合計画)	備考
路線 A【(仮称)出水北 IC 線】	短期(H40 まで)	
路線 B【六月田野間ノ関線、(仮称)平松西関外線】 ※B-1 区間	短期(H40 まで)	
路線 F【(仮称)朝熊六月田中線、(仮称)上村西新蔵上線】 ※国道 328 号以東の区間	短期(H40 まで)	短期は、国道 328 号・国道 447 号間
路線 G【(仮称)松尾朝熊線】	—	
路線 H【(仮称)沖田線】	—	
路線 S【(仮称)野田 IC 線】	—	