

1 調査名称：（美祢市）総合都市交通体系調査

2 調査主体：美祢市

3 調査圏域：美祢都市圏

4 調査期間：令和4年度

5 調査概要：

本市における都市計画道路は、昭和33年に都市計画決定され、その後昭和45年に現在の都市計画道路網の原型となる形に計画変更されている。しかしながら、長期にわたり未整備の都市計画道路が残っており、近年の少子・高齢化や人口減少、経済活動の低迷や環境問題等、都市を取り巻く社会情勢が変化する中、目指すべき都市の将来像そのものが変化してきている。

本調査は、本市が目指すべき都市の将来像に沿って、都市計画道路の機能と役割を再検証し、効率的かつ効果的に整備を進めるため、「美祢市都市計画道路見直し方針」を定め、これに従い都市計画道路の整備の必要性について見直し検討を行うものである。

I 調査概要

1 調査名称：（美祢市）総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1 業務概要

- 1－1 業務の目的
- 1－2 業務の概要
- 1－3 業務対象位置図
- 1－4 業務項目及び数量
- 1－5 業務実施フロー
- 1－6 業務実施内容
- 1－7 業務実施体制
- 1－8 成果品の内容及び部数

2 検討対象路線（区間）の抽出

- 2－1 都市計画道路の課題の整理
- 2－2 検討対象路線（区間）の抽出

3 必要性の検証・評価

- 3－1 検証対象路線（区間）の必要性の検証
- 3－2 必要性の評価

4 見直し方針の策定

- 4－1 廃止・変更理由の整理
- 4－2 課題解消に向けた検討
- 4－3 道路網としての検証
- 4－4 見直し方針の策定

3 調査体制

委員会等の設置なし

4 委員会名簿等：

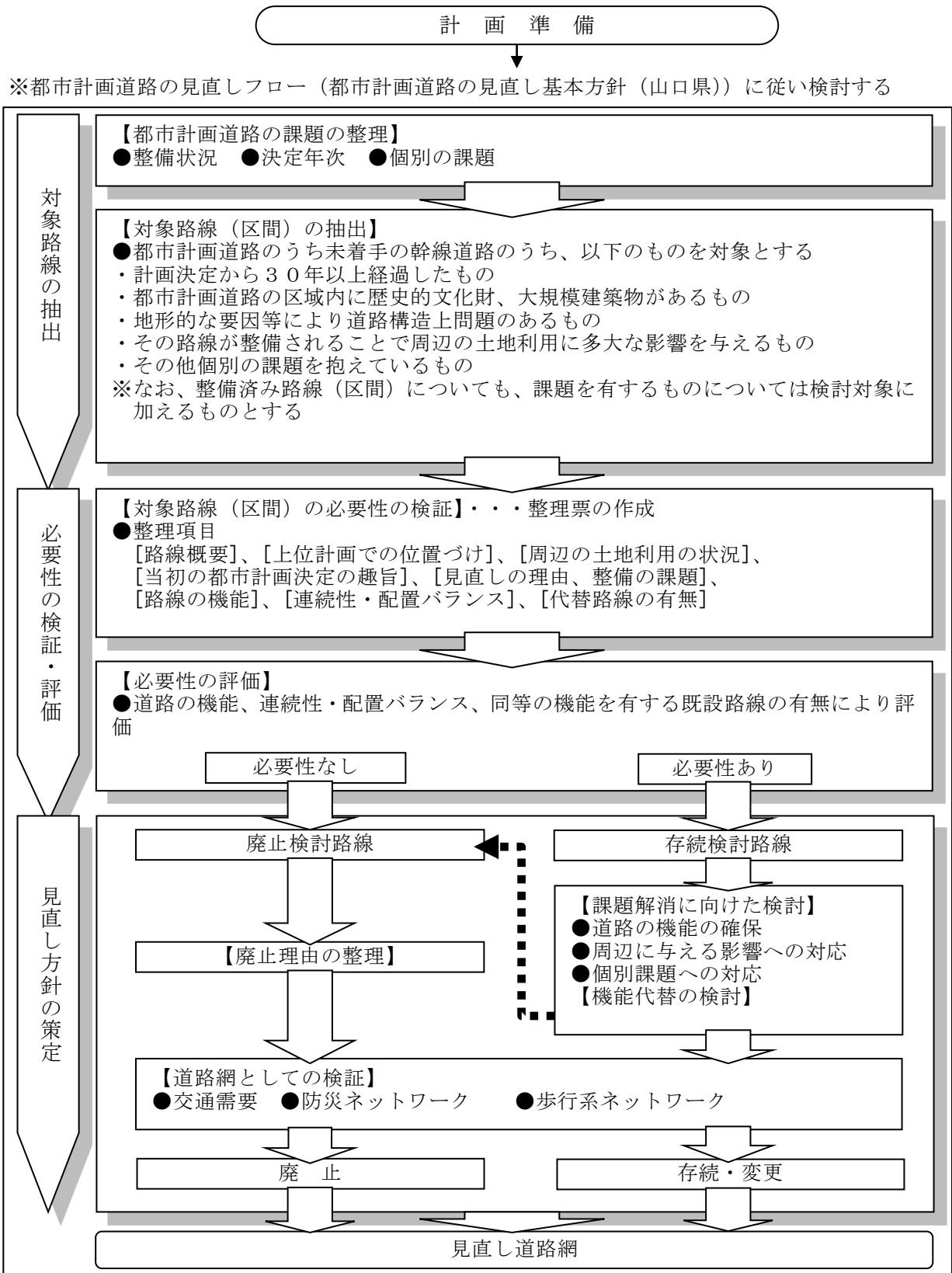
委員会等の設置なし

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

本調査は、山口県が定めた「都市計画道路の見直し基本方針」に基づき、美祢市における都市計画道路の必要性を検証・評価した上で、廃止又は存続・変更検討路線（区間）に分けて整理を行い、美祢市の都市計画道路の見直し方針を策定することを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1 美祢都市計画道路の現状

美祢市の都市計画道路は7路線、総延長9.54kmが計画決定されており、令和5年1月時点の整備率（（改良済延長＋施工中延長）／計画総延長）は66.8%となっている。

なお、7路線のうち全線整備済みの路線が3路線、概成区間の含まれる路線が1路線あり、残りの3路線には未改良区間が含まれている状況となっている。

種別	番号	路線名称	当初計画 決定年	最終計画 決定年	決定後 経過年数	幅員 (m)	延長 (m)	車線 数	改良済 (m)	施工中 (m)	概成 (m)	未改良 (m)	計 (m)	整備率 (%)
4	1	駅前線	昭和33年	平成13年	64年	16	250	2	250				250	100.0
4	2	渋倉伊佐線	昭和45年	平成24年	52年	18	3,670	2	1,030	930		1,710	3,670	53.4
(内訳)						11	480	2		480			480	100.0
						18	2,160	2		450		1,710	2,160	20.8
						20	1,030	2	1,030			1,030	100.0	
4	5	渋倉北川線	昭和33年	平成13年	64年	16	4,240	2	3,010		1,230		4,240	71.0
(内訳)						12	1,720	2	1,720				1,720	100.0
						16	2,070	2	840		1,230		2,070	40.6
						21.5	450	4	450				450	100.0
4	7	渋倉下村線	平成13年	-	21年	16	240	2	60			180	240	25.0
5	3	国行下村線	昭和33年	平成13年	64年	12	500	2	500				500	100.0
5	4	吉則伊佐線	昭和33年	平成13年	64年	12	280	2	230			50	280	82.1
5	6	国行吉則線	昭和45年	平成13年	52年	12	360	2	360				360	100.0
合 計							9,540	-	5,440	930	1,230	1,940	9,540	66.8

2 検討対象路線（区間）の抽出

山口県策定の都市計画道路見直しの見直し基本方針においては、未改良区間を含む路線のうち、以下のいずれかに該当するものを検討対象路線とすることとなっている。

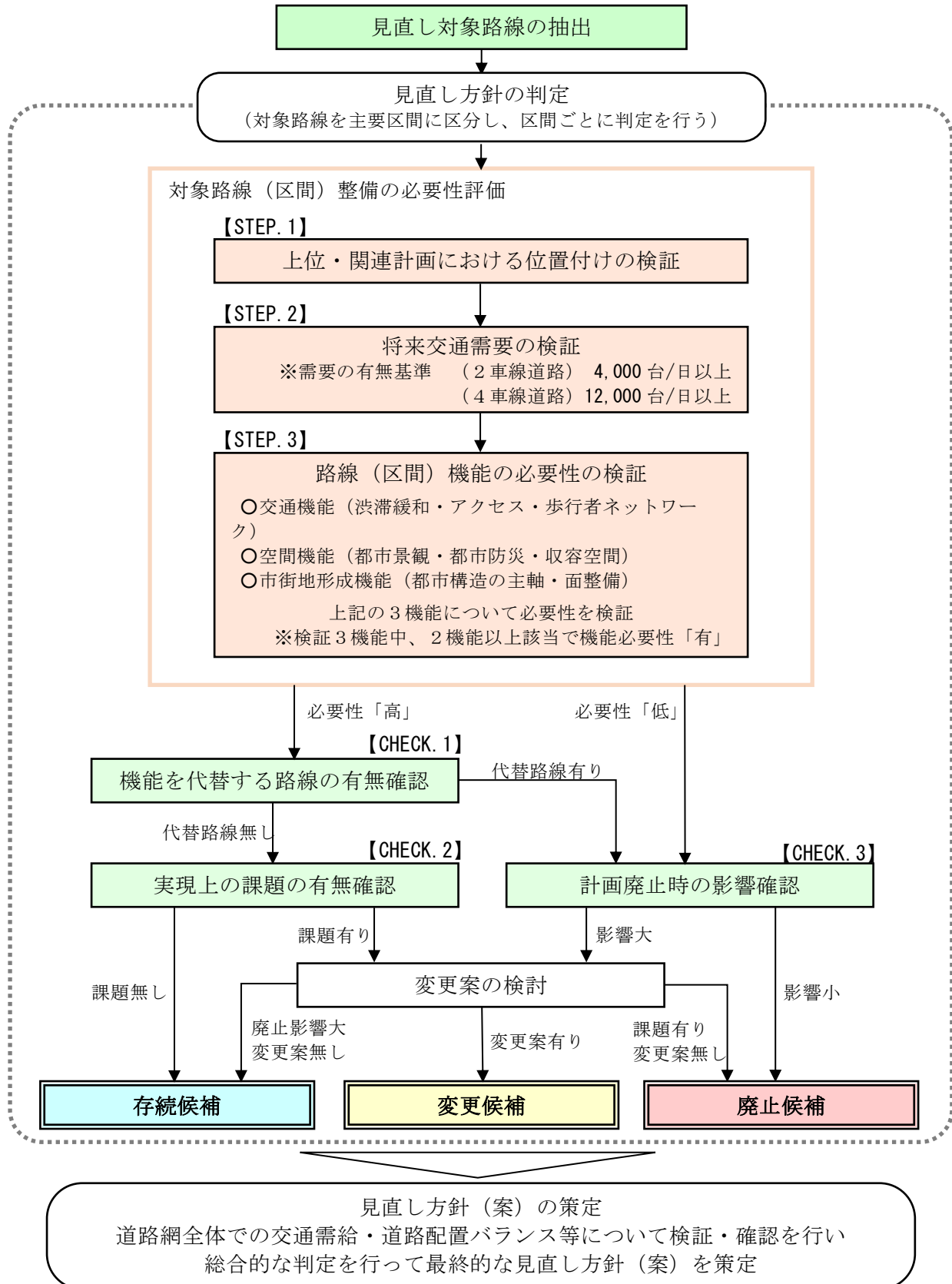
- ・ 計画決定から30年以上を経過したもの
- ・ 都市計画道路の区域内に、歴史的文化遺産、大規模建築物等があるもの
- ・ 地形的な要因等により道路構造上問題のあるもの
- ・ その路線が整備されることで周辺の土地利用に多大な影響を与えるもの
- ・ その他個別の課題を抱えているもの

なお、本検討においては、未改良区間のみではなく、概成区間を含む路線も対象とするものとした。

本検討では、都市計画道路7路線のうち、全線が「改良済」となっている3路線（駅前線、国行下村線、国行吉則線）及び計画決定後30年未満の渋倉下村線は検証・評価の対象外とした。また、概成・未改良区間が含まれ、計画決定後30年以上が経過している、渋倉伊佐線、渋倉北川線及び吉則伊佐線の3路線を検証対象路線として抽出した。

3 必要性の検証・評価

検討対象区間の必要性を評価し、見直し方針を整理するにあたり、以下に示す判定フローによる必要性の検証・評価を行い、整備の必要性のない路線（区間）を廃止検討路線（区間）とし、整備の必要性のある路線（区間）を存続・変更検討路線（区間）として整理した。



【STEP. 1】 上位・関連計画における位置付けの検証

現在及び将来の社会情勢等に即した、これから目指すべき都市計画との整合性を検証するため、今後のまちづくりの方向性を示した上位・関連計画において、検討対象路線（区間）が、重要路線等、計画の方針に位置付けられているかを確認する。

（具体判定基準）

「美祢都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（R2.9 山口県都市計画課）」において、「広域幹線道路」、「地域幹線道路」及び「都市内骨格道路」に位置付けられている路線（区間）については『位置付け有り』と判定する。

【STEP. 2】 将来交通需要の検証

都市計画道路の主要機能となる「都市内交通の円滑処理」に鑑み、検討対象路線（区間）において、将来的な交通需要が見込まれているかについて確認する。

（具体判定基準）

将来交通量推計結果（R12年・フルネットケース）により、検討対象路線（区間）の将来推計交通量を確認し、2車線計画道路で4,000台/日以上、4車線計画道路で12,000台/日以上であれば『将来交通需要有り』と判定する。

【STEP. 3】 路線（区間）機能の必要性の検証

将来交通需要以外の、都市計画道路に求められる多面的な機能においてどのような必要性が認められるか、路線（区間）機能全般の必要性について確認する。

（具体判定基準）

検討対象区間ごとに、次項の表に示すの3機能8項目（山口県「都市計画道路見直しの基本方針」に準拠）について、必要性の検証を行う。

路線（区間）機能の必要性の検証項目

機能	検証項目	判定概要・基準等
交通機能	渋滞緩和 物流支援 機能	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備により、周辺道路の渋滞緩和や市街地中心部への通過交通流入の回避につながると想定される区間であるか ・重要物流道路に指定されている、もしくは、道路整備により、当該区間が重要物流道路指定区間の代替路となり得るか
	アクセス機能	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地内の公共公益拠点（市役所、小中学校等）への直接的・広域的 主要アクセス機能があるか ・道路整備により新たなバス運行ルートとなり得るか（現況で路線バス が運行されていない区間限定）
	歩行者 ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・道路（歩道）整備により、「美祢市都市・地域拠点活性化計画」にお ける『都市機能を維持・誘導する区域』内において、新たな歩道ネッ トワークが確保できるか
空間機能	都市景観機能	<ul style="list-style-type: none"> ・対象道路に植樹帯が計画されていて道路緑化につながるなど、道路整 備により都市景観の向上につながるか
	都市防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路に該当、もしくは、道路整備により、当該区間が緊急輸 送道路の代替路となり得るか ・住宅地における延焼防止機能・消防活動困難区域の解消機能が確認で きるか
	収容空間機能	<ul style="list-style-type: none"> ・計画区間内に上下水道管等のライフライン収容計画があるか
市街地 形成 機能	都市構造の主軸	<ul style="list-style-type: none"> ・主要・広域幹線道路など、将来の都市構造において主軸となる路線（区 間）となるか
	面整備	<ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業など、検討対象路線（区間）と併せた面的な整備が 予定されている計画があるか



都市計画道路に求められる機能のうち、多面的な機能を持つ路線（区間）を評価するものとし、上記の「交通」「空間」「市街地形成」の3機能のうち、2つ以上の機能で必要性が確認できたものを『機能必要性有り』と判定する。

【CHECK. 1】機能を代替する路線の有無確認

整備の必要性が高いと判定された路線（区間）について、その路線（区間）に求められている機能を代替することができる既存の路線があるかどうかの確認を行う。

機能代替可能な既存道路が無ければ、対象の計画路線（区間）は「存続候補」として判定し、機能代替可能な既存道路がすでに有るのであれば、新たに道路を整備する必要性が無くなるため、対象の計画路線（区間）は「廃止候補」として判定する。

【CHECK. 2】実現上の課題の有無確認

上記の【CHECK. 1】において「代替路線無し」と判定された路線（区間）について、計画を存続し、今後、実際に整備を実現していく上での課題があるかどうかの確認を行う。

「道路構造的課題」「ネットワーク上の課題」「補償家屋数の増大など事業費上の課題」などの有無について確認し、実現上の課題が無ければ「存続候補」として判定する。

なお、実現上の課題が認められた場合には、その課題を解消・回避するための変更計画案について検討を行って、変更案が有れば「変更候補」として判定し、課題を解消する案が確立できない場合は「廃止候補」として判定する。

【CHECK. 3】計画廃止時の影響確認

整備の必要性が低いと判定された路線（区間）及び【CHECK. 1】において「代替路線有り」と判定された路線（区間）について、その路線（区間）を廃止した場合の影響について確認を行う。

廃止による「周辺道路への将来交通需要の分散影響（現道の交通容量不足）」「道路（歩道）ネットワークの連続性確保への影響」「上位関連計画内容との不整合」などについて確認し、廃止時の影響が小さければ「廃止候補」として判定する。

なお、廃止時の影響が大きければ、その影響を回避・最小化するための変更計画案について検討を行って、変更案が有れば「変更候補」として判定し、影響を回避する案が確立できない場合は「存続候補」として判定する。

都市計画道路は道路網として連続することにより機能を発揮するものであり、各路線の見直し方針の策定にあたっては、都市全体の道路網（ネットワーク）として検証することが必要であることから、道路網全体での交通需給バランスや道路の配置バランス等について検証・確認を行い、最終的な見直し方針を策定する。

4 見直し方針の策定

判定フロー及び評価手法により検証・評価を行った結果、各検討対象区間の見直し方針は下表および下図のとおりとなった。

見直し対象路線（区間）の情報						対象路線（区間）整備の必要性評価										CHECK. 1	CHECK. 2	CHECK. 3	見直し方針 （案）			
						STEP. 1	STEP. 2	STEP. 3（路線（区間）機能の必要性の検証）							整備の 必要性							
路線 番号	路線名	区 間	車 線 数	計 画 幅 員 ・ 区 間 延 長 (m)	整 備 状 況	現 道 有 無	上 位 関 連 計 画 に お け る 位 置 付 け	得 未 交 通 需 要	交通機能			空間機能				市街地形成機能		必 要 性 の 機 能 数	機 能 必 要 性	機 能 代 替 路 線 の 有 無	実 現 上 の 課 題 の 有 無	計 画 凍 止 時 の 影 響
									渋滞緩和 物流等	アクセス	歩行者 ネット	都市景観	都市防災	収容空間	都市構造 の 主 軸	面整備	緊急輸送 道路代替 沿線延滞 防止効果					
3 4 2	洪倉伊佐線	1-1	2	18 ・ 900	未改良	無	有 都市内骨格 道路	有 5,400 台/日	○市街地部 通過交通 排除 重要物流 道路代替	○主要施設 アクセス バス運行 可能路線	-	-	○緊急輸送 道路代替 沿線延滞 防止効果	-	-	-	2	有 高 (3/3)	無	有 計画幅員が 過剰 工事費・用地 補償の増大	有 計画凍止時 の影響	有 変更候補 →計画幅員の縮小 変更について検討
		1-2	2	18 ・ 810	未改良	有 2車線	有 都市内骨格 道路	有 5,300 台/日	○市街地部 通過交通 排除	○主要施設 アクセス バス運行 可能路線	-	-	○緊急輸送 道路代替	-	-	-	2	有 高 (3/3)	無	有 計画幅員が 過剰 工事費・用地 補償の増大	有 計画凍止時 の影響	有 変更候補 →計画幅員の縮小 変更について検討
3 4 5	洪倉北川線	2	2	16 ・ 1,230	概成	有 2車線	有 広域幹線 道路	無 1,700 台/日	-	○主要施設 アクセス	-	-	○緊急輸送 道路指定	-	○都市構造 の 主 軸	-	3	有 高 (2/3)	無	有 歩道計画幅員 が過剰 →現道以上の 歩道幅員必要 性・実現性低	有 計画凍止時 の影響	有 変更候補 →計画幅員の縮小 変更について検討
3 5 4	吉則伊佐線	3	2	12 ・ 50	未改良	無	無	無 100 台/日	-	-	-	-	-	-	-	-	0	無 低 (0/3)	無	有 (大) 都市計画道路 ネットワーク が切断され、 補助幹線道路 機能が果たせ なくなる	有 計画凍止時 の影響	有 変更候補 →計画幅員の縮小 変更について検討

