

1 調査名称： 笠岡市都市計画道路網見直し調査業務

2 調査主体： 笠岡市

3 調査圏域： 笠岡都市圏

4 調査期間： 平成21年度

5 調査概要： 笠岡市の既決定都市計画道路について多様な観点から評価を行い、計画の存続、廃止を検討することで、新たな都市計画道路網の素案を作成したものである。

## I 調査概要

1 調査名 : 笠岡市都市計画道路網見直し調査業務

### 2 報告書目次

#### 第1章 都市計画道路と見直しの必要性について

- 1.1 都市計画道路とは
- 1.2 笠岡市都市計画道路の現状
- 1.3 都市計画道路検証の必要性
- 1.4 検討の考え方
- 1.5 検討に用いた資料

#### 第2章 見直しにあたっての現状と課題

- 2.1 社会経済状況
- 2.2 土地利用状況
- 2.3 上位計画の整理

#### 第3章 見直し検討路線の選定

- 3.1 選定条件の整理
- 3.2 見直し検討路線選定結果
- 3.3 評価カルテ①：見直し検討路線の選定

#### 第4章 将来交通需要からみた評価

- 4.1 将来交通量推計
- 4.2 将来交通需要からみた必要車線数の検討

#### 第5章 まちづくりからみた評価

- 5.1 評価項目の整理
- 5.2 評価基準の設定
- 5.3 事業妥当性の評価項目
- 5.4 各路線の評価(チェックシート：見直し評価指標)

#### 第6章 見直し検討路線の評価1

#### 第7章 見直し案の作成

- 7.1 見直し案の検討

7.2 評価カルテ③：見直し路線の変更・評価

7.3 ネットワークの妥当性の検証

第8章 都市計画道路網見直し素案の作成

3 調査体制

特記事項無し

4 委員会名簿等：

特記事項無し

## II 調査成果

### 1 調査目的

本市の都市計画道路は、その多くを昭和40年代に決定しているが、近年の社会情勢の変化等により都市計画道路の考え方も変化しており次のような課題が生じている。

#### 1) 建築制限の長期化

都市計画決定されたものの、長期間未着手となっている区間では、都市計画法第53条第1項による建築制限が長期化しており、地権者の生活設計の立て方や土地の有効利用へ影響を及ぼしている。

#### 2) 法令改訂への対応

道路構造令（道路の技術的指針）が改訂され、歩行者自転車空間の幅員構成等が変更されている。

#### 3) ネットワークの変化

当初決定された道路網が市街地の高度成長を前提としたものであったこと、その後必要に応じて地域高規格道路等の新たな都市計画道路が決定され、その整備が優先されたこと、道路網が形成された後に行われた笠岡湾の埋立により、新たな道路が整備されたこと等からネットワークとしての道路の必要性が変化している。

#### 4) 自然環境や景観の重視、防災への対応

自然環境や景観へ配慮したまちづくり、歴史や文化を保全し個性あるまちづくり等まちづくりへの考え方そのものが変化してきているとともに、防災への配慮も求められている。

#### 5) 効率的な整備の推進

限られた財源の中で整備を進めていくために、事業に対する費用と効果を把握して、重点化を図りながら整備することが求められている。

以上のことより、当初決定されてから長期間未実施の状態になっている都市計画道路について再検討する必要があると考えられた。このため、平成17年3月に岡山県が策定した「岡山県都市計画道路見直しガイドライン」を基本として、笠岡市独自の見直しのための検討を行ったものである。

検証の対象は、笠岡市の都市計画道路20路線のうち、未着手区間（概成済み区間、未改良区間）を含む11路線とした。改良済区間（未改良用地取得済区間を含む）と事業中区間は対象外としている。また、岡山県見直しガイドラインを参考に、笠岡市都市計画マスタープランなどの上位計画に位置づけられており、今後のまちづくりにとって重要度が高い路線は対象外としている。

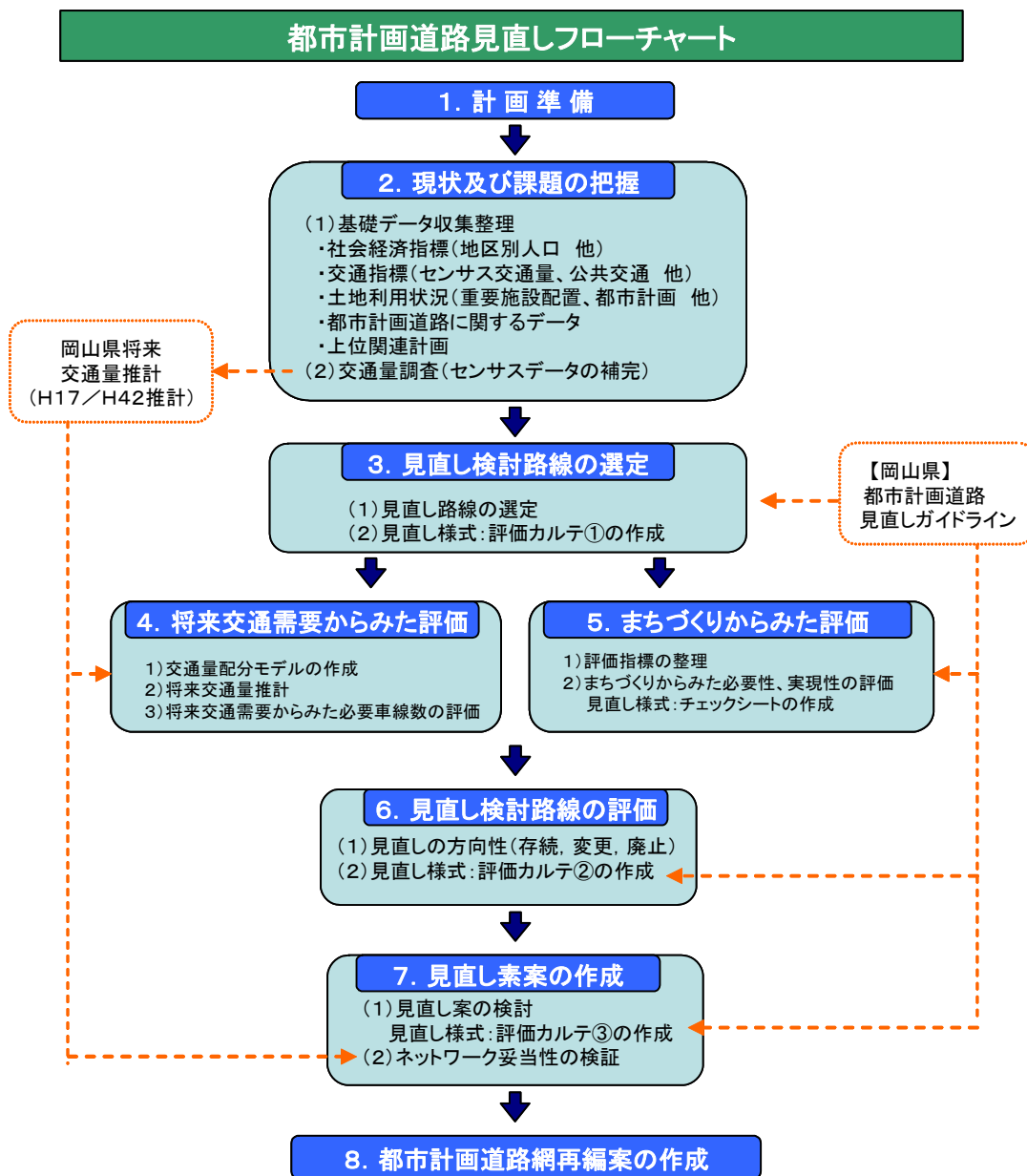
検証の視点としては、

- ・ 上位計画との整合
- ・ 計画決定時からの必要性の変化（将来交通需要等の変化）
- ・ 既存道路の活用（代替機能を有する道路の有無）
- ・ 市街地形成機能（防災、景観、環境、歴史、文化等の面からの効果）
- ・ 事業実現性（沿道の地形、土地利用状況や実現するための費用）

などを用いて行い、次の見直し検討フローに沿って実施することとする。

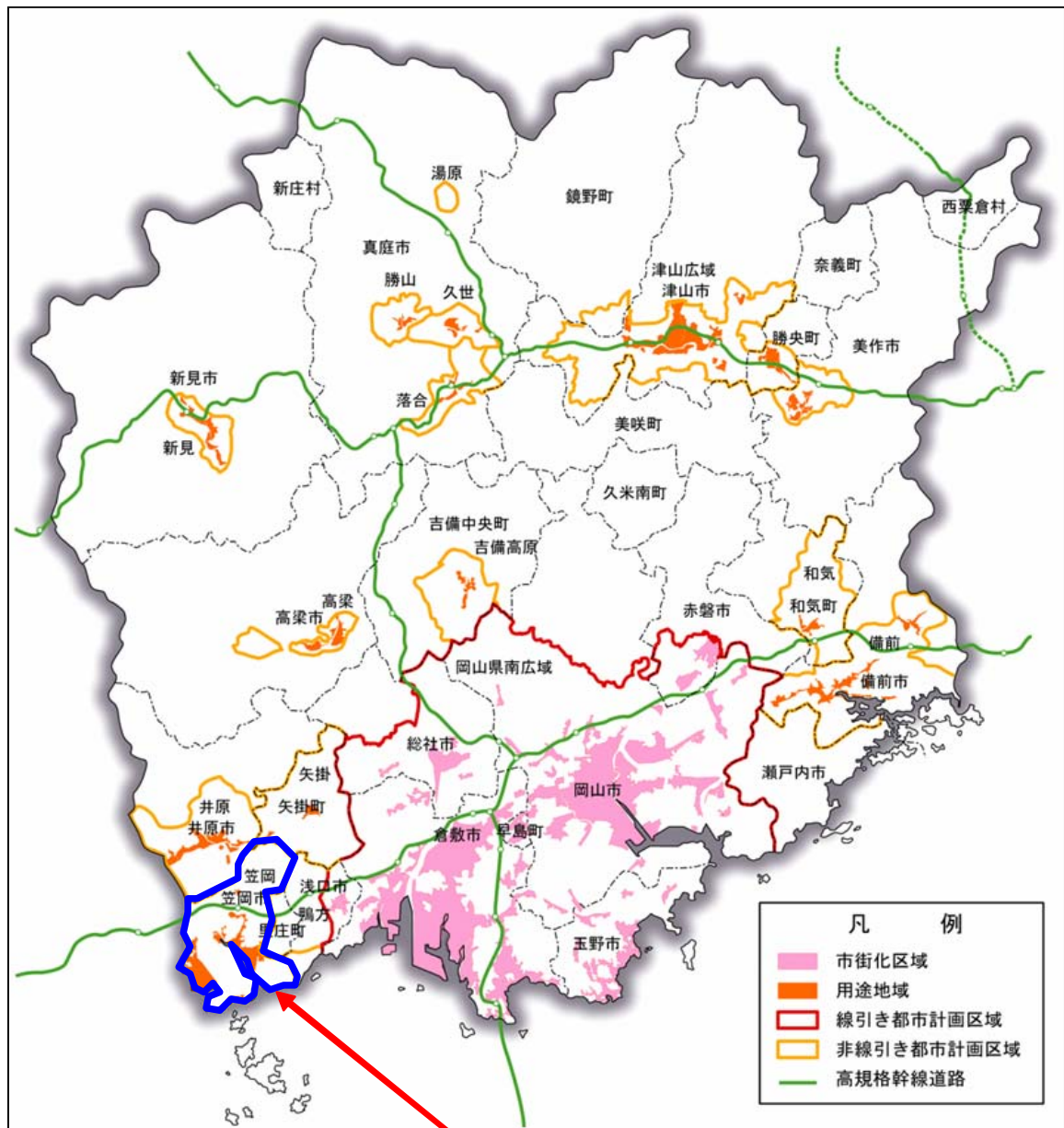
各段階において、評価カルテ①②③及びチェックシートを作成し、考え方や方向性の整理を行いながら次の段階へ進めている。

## 2 調査フロー



### 3 調査圏域図

笠岡市は笠岡都市計画区域として単独の都市計画区域である。(昭和46年9月3日) 昭和47年に区域区分を導入していたが、社会状況の変化等から平成21年4月に区域区分を廃止し、非線引き都市計画区域となった。旧市街化区域には従来通り用途地域が指定されており、旧市街化調整区域には区域区分廃止とともに特定用途制限地域が導入されている。



調査区域(笠岡都市計画区域)

#### 4 調査成果

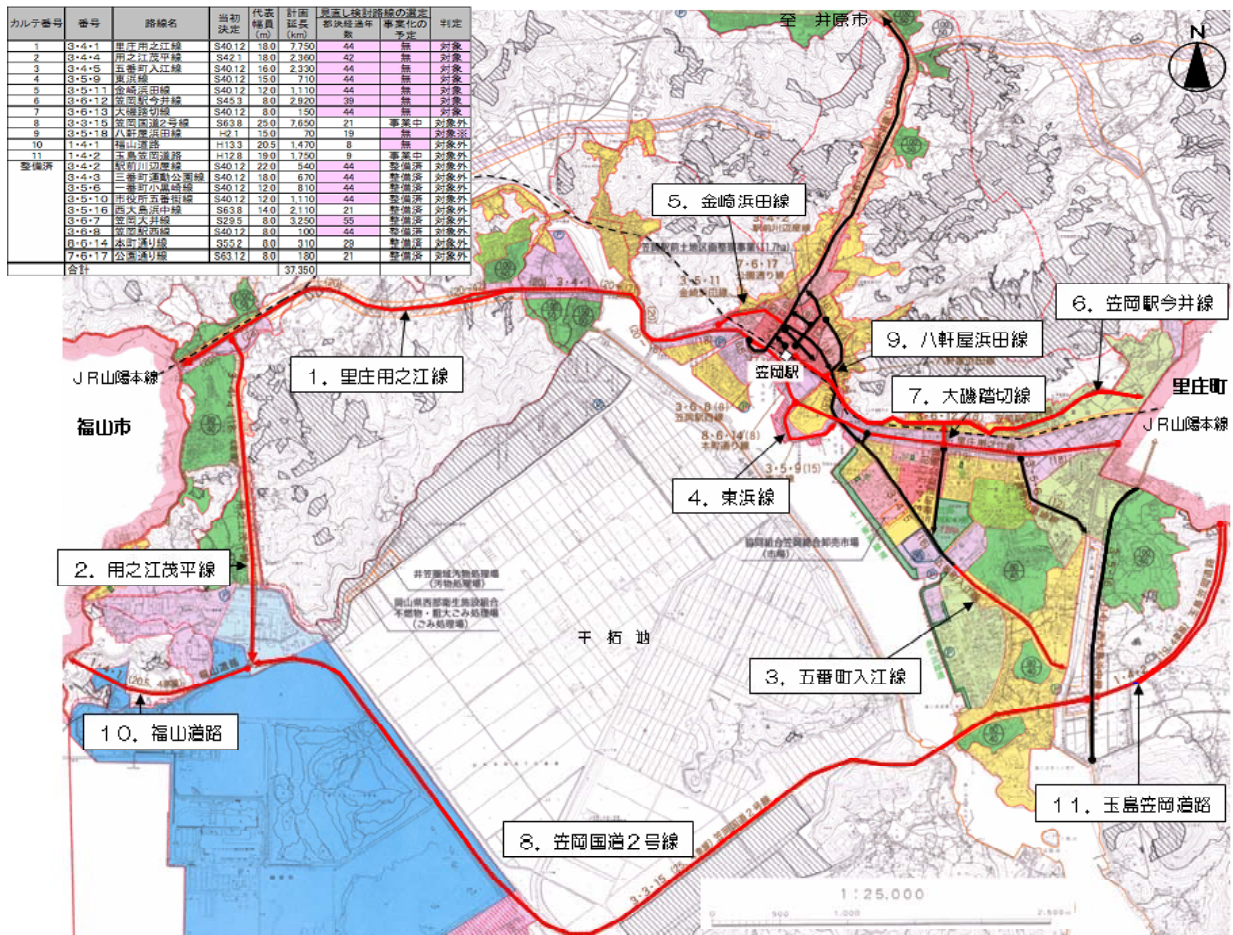
##### ●選定条件の整理

見直し検討路線は、「岡山県都市計画道路見直しガイドライン 平成17年3月岡山県」を参考に、以下に示す条件に該当する路線とする。

##### 見直し検討路線の選定条件

都市計画決定(当初決定)から30年以上経過している未整備の都市計画道路で、今後も具体的な整備予定がない路線 ※平成22年3月時点

##### ●見直し検討路線選定結果



なお、(都)八軒屋浜田線については、当初決定から30年経過していないが、ネットワークを構成する(都)笠岡駅今井線と合わせて見直す必要があるため対象としている。



## ●評価カルテ①の作成

路線の概要、当初都市計画決定の目的、経緯、決定されてからの期間等について、過去の資料から整理を行う。

また、岡山県区域マスタープランや笠岡市都市計画マスタープランへの位置づけを整理することで、見直し検討区間を選定する。

当初都市計画決定後30年未満、または未整備区間が事業中（予定あり）に該当しない路線については、検討路線として引き続きカルテ②に作業を進める。

内線番号	路線番号	路線名
3	3・4・4	用之江茂平線

**評価カルテ① 見直し検討路線の選定**

路線名： 3・4・4 用之江茂平線

延長： 約 2,360 m 幅員： 18 m 位置： 笠岡市用之江 ~ 笠岡市茂平

決定年次： 昭和42年 (約 43年経過) ※平成22年3月現在

◇路線概要 ■広域交通重視 □地域交通重視 □その他の目的

都市計画道路用之江茂平線は、国道2号(用之江用之江線)と豊後福山道路を結ぶ広域連絡線であり、周辺地域の主要幹線道路である。

- ・通過交通の市内集中を回避するための環状道路として位置づけられている。
- ・終点側(茂平側)は茂平工業団地等の工業系地域となっており、大きな工場が立地している。
- ・笠岡国道2号線への接続部分(笠岡西IC)以外の区間は4車線改良済みである。

◇当初決定目的

臨海工業地帯の造成計画に伴い、背後地の整備と連絡を行うためとして、昭和42年に当初決定している。また、昭和63年に(都)笠岡国道2号線の決定に伴って、広域交通体系の交通需要に対処するとともに土地利用の増進を図るとして、(都)笠岡国道2号線への取り付け区間を追加決定している。

◇決定(変更)経緯

決定日	延長	幅員	概要
昭和42年11月19日	1,870	18	当初
昭和45年3月24日	1,850	18	変更 表示様式の変更 2・1・4-3・4・4
昭和46年11月16日	1,840	18	変更
昭和63年8月30日	2,410	18	変更 (都)笠岡国道2号の都決に伴い、取り付け区間の追加
平成13年3月30日	2,360	18	変更 (都)福山道路の都決に伴い、谷成部分の構造により延長を減

◇上位計画の位置付け ■あり □なし

笠岡市都市マスタープラン  
・広域道路網にアクセスする地域道路網の整備  
・市域中心部から放射線状に延びる幹線道路をつなぐ環状道路を配置し、通過交通の市内集中を回避する。

◇対象路線の位置

◇見直し検討区間(対象路線のみ)

区間番号	区間延長	概要
(1)	520	笠岡市茂平 ~ 笠岡市茂平

◇検討路線の有無

□決定後30年未満 □未整備区間事業中(又は予定) ■検討路線(→カルテ②へ)

## ●将来交通量需要からみた評価

将来の路線の混雑度、断面の混雑度といった将来交通需要からみた評価を行う。評価は交通量配分手法を用いて将来道路網をもとに推計した平成42年交通量を用いる。

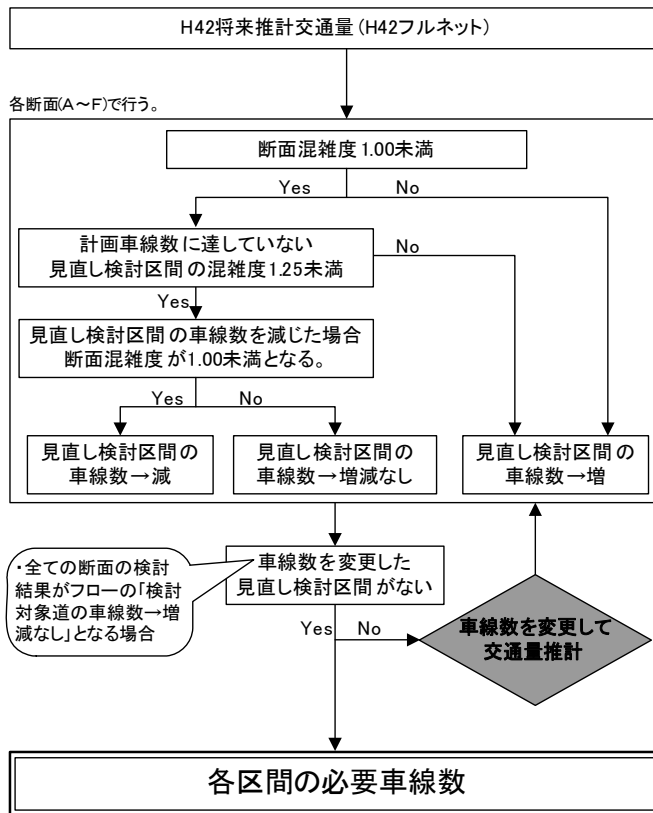
### 1) 将来交通量推計

現況交通量を再現するため平成17年OD表を作成し、平成17年センサス及び本調査で実施した交通量調査結果と現況配分交通量の比較を行い、現況再現性の検証を行った。また、将来交通量推計のため、平成42年OD表を作成した。

なお、各OD表の作成にあたっては、「岡山県将来交通量推計担当者会議資料」で作成されているH17センサスベースOD表を用いており、笠岡市内分については、集落からの交通の動きを考慮する必要があるため、道路ネットワーク等を勘案し、人口指標によりさらに細かくゾーン分割を行い作成している。

### 2) 将来交通需要からみた必要車線数の検討

前項で推計した将来交通量と設定した交通容量をもとに算定した各道路の混雑度と断面混雑度より各見直し検討区間の必要車線数を検討する。



**(※1) : 混雑度1.25未満とは**

1.00未満 : 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。

1.00~1.25 : 昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続する可能性は非常に低い。

本検討では、各道路単独の混雑度については、他の道路への転換や混雑の度合い等を考慮して、1.25までは許容できる範囲とする。

**(※2) : 断面混雑度1.00以上とは、**

各道路単独の混雑度の許容値は1.25としたが、断面混雑度の基準を1.25とすると、極端に混雑した道路や全ての道路で混雑している状況を許容することになり、断面受給バランス上望ましくないと考えられることから、断面混雑度は断面トータルで混雑のない状況である1.00を許容値とする。

●まちづくりからみた評価

まちづくりに関連する定量的、定性的な評価項目を設定して各路線の評価を行う。

1) 評価項目の整理

・ 必要性の評価項目

分類	項目	番号
上位計画・関連計画	上位計画に位置づけがある	1)
	関連計画(事業)に位置づけがある	2)
ネットワーク機能	地域高規格幹線道路である	3)
	都市圏間・市町村間を連絡する広域道路である	4)
	市街地間を連絡する幹線道路である	5)
	都市骨格形成に寄与する幹線道路である(環状・放射)	6)
	主要施設への主なアクセス道路である	7)
	河川、鉄道等を横断し地区間を連絡する道路である	8)
	バス路線等の公共交通を支援する道路である	9)
道路・交通機能	渋滞緩和・解消に必要である(混雑度)	10)
	歩行者・自転車ネットワーク確保が特に必要である	11)
	主要な渋滞地点がある	12)
	通学路に指定されている	13)
防災医療・活動支援	交通事故の減少に寄与する	14)
	避難路確保や救急活動に寄与する道路である	15)
	密集地等における防災機能に寄与する道路である	16)
市街地形成機能	防災計画等に位置づけがある(緊急輸送道路等)	17)
	良好な住環境の形成を支援する道路である	18)
	商工業や観光振興等を支援する道路である	19)

・ 事業妥当性の評価項目

分類	項目	番号
自然・文化保護	まちづくり資源(歴史的建造物、文化財等)の状況	1)
	自然保全や動物保護等の状況	2)
地形的制約	物理・地形的制約の状況	3)
既存市街地状況	支障物件の状況(住宅密集地の有無等)	4)
	大規模構造物の状況	5)
費用対効果	財政負担面と整備効果のバランス	6)
法令等その他	関係法令(道路構造令等)との整合	7)

## 2) まちづくりからみた評価（「チェックシート」）

チェックシートを用いて各区間のまちづくりの視点からみた必要性及び事業の妥当性を評価する。

チェックシート		見直し評価指標		区間名：金崎浜田線	
区間延長	約641m	幅員	12m	区間位置	近隣市街地 ～近隣市街地
路線延長	約1,100m	起点	近隣市街地西側	最終決定	543.1.27
幅員	12.0m	終点	近隣市街地東側	最終決定	543.1.8
改良延長	約641m	改良+補修延長	約641m	用途	なし
改良率	42%	改良+補修率	42%	代替道路	なし
計画年度(平成14)	-	計画年度(平成14)	6,200	必要経費(平成14)	6,200
計画年度(平成15)	-	計画年度(平成15)	6,527	必要経費(平成15)	6,527
計画年度(平成16)	-	計画年度(平成16)	6,791	必要経費(平成16)	6,791
計画年度(平成17)	-	計画年度(平成17)	7,055	必要経費(平成17)	7,055

○必要性的検証		◎…必要性が特に高い		○…必要性あり		△…必要性が低い		
分類	判定	項目	判定	評価内容	判定	評価内容	判定	
上位計画・関連計画	◎	上位計画に位置づけがある	◎	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	◎	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	◎	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。
ネットワーク機能	○	都市計画でネットワーク機能を果たしている	○	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	○	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	○	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。
道路・交通機能	○	主要道路への支分が確保されている	○	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	○	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	○	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。
防災機能・防災機能	◎	防災機能に貢献している	◎	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	◎	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	◎	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。
市街地形成	◎	市街地形成に貢献している	◎	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	◎	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	◎	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。

○事業実現性の検証		○…特に問題なし		△…問題あり		×…実現困難		
項目	判定	内容	判定	評価内容	判定	評価内容	判定	
自然・文化保護	○	自然・文化保護に配慮している	○	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	○	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	○	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。
地形的制約	×	地形的制約がある	×	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	×	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	×	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。
既存市街地状況	×	既存市街地状況が良好である	×	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	×	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	×	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。
その他	○	その他	○	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	○	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。	○	近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。近隣市街地計画でマスタープランに優先的に実施する路線として位置づけられている。

○計画道路		○代替道路	
計画道路	○あり(計画)	代替道路	○あり(計画以外)

○総合評価	
見直し区間の有無	◎ 存続

## ●見直し対象路線の評価

「将来交通需要からみた評価」と「まちづくりからみた評価」に基づき、見直し検討路線について見直しの必要性及び方向性の評価を行う。

### ・評価カルテ②の作成

評価カルテ②		見直し検討路線の検証		区間名：金崎浜田線	
区間延長	約641m	幅員	12m	区間位置	近隣市街地 ～近隣市街地
区間概要	○広域交通重視	○広域交通重視	○広域交通重視	○その他目的	○その他目的
○必要性的検証	◎…必要性が特に高い	○…必要性あり	△…必要性が低い		
◎上位・関連計画	◎	◎	◎	◎	◎
◎ネットワーク	○	○	○	○	○
◎交通機能	○	○	○	○	○
◎防災機能	◎	◎	◎	◎	◎
◎市街地形成	◎	◎	◎	◎	◎
○事業実現性の検証	○…特に問題なし	△…問題あり	×…実現困難		
○自然・文化保護	○	○	○	○	○
×地形的制約	×	×	×	×	×
×既存市街地状況	×	×	×	×	×
○その他	○	○	○	○	○
○計画道路	○あり(計画)	代替道路	○あり(計画以外)	なし	なし
○総合評価	◎ 存続				

## ●見直し案の作成

### 1) 見直し案の検討 (評価カルテ③の作成)

見直し必要路線について、代替機能の検討を行い、見直しの方向性を検証、再評価する。また、その結果を受けた見直し案を検討するとともに、機能保持に必要な代替案についても検討する。



### 2) ネットワークの妥当性の検証

見直し案を反映した再編道路について、将来交通量推計により、ネットワークの妥当性を検証する。検証の結果、下記により妥当と判断した。

- ・全ての検討断面で混雑度は1.00未満となるため、将来交通需要に対応した路線配置といえる。
- ・路線で見た場合も全ての路線で混雑度が1.00未満となる

## 5 今後の予定

調査結果を用いて都市計画変更の素案を作成し、素案を用いてパブリックコメント及び市民説明会を実施することができた。今後、都市計画変更の原案を作成し、都市計画法上の変更手続きを順次実施いくこととしている。