

1 調査名称：岩国市都市計画道路整備プログラム策定業務

2 調査主体：岩国市

3 調査圏域：岩国都市計画区域内

4 調査期間：平成28年度

5 調査概要：

本市で平成26、27年度に実施した都市計画道路見直しにおいて、存続案、変更案及び新規案となった計29路線を対象に整備優先度評価（道路整備プログラムの作成）を行う。道路整備プログラムの作成では、地域の実情や将来のまちづくりの方向性等を反映させた評価手法について検討を行った上で、将来を見据えた都市計画道路の整備優先度の評価を行い、整備の優先度評価が低い路線については、廃止又は変更について検討し、都市計画道路の最終的な見直し素案を策定する。

また、変更案、廃止案、新規案となった路線について都市計画に反映させる手続きの支援を行う。

6 調査担当：岩国市都市建設部都市計画課計画班

TEL：0827-29-5161

E-mail：toshikei@city.iwakuni.lg.jp

## I 調査概要

1 調査名称：岩国市都市計画道路整備プログラム策定業務

### 2 報告書目次

#### 第1章 業務概要

- 1-1 業務目的
- 1-2 業務内容
- 1-3 業務対象地
- 1-4 業務フロー

#### 第2章 都市計画道路及び現況等の把握

- 2-1 都市計画道路の概況
- 2-2 現況整理
- 2-3 上位・関連計画の整理
- 2-4 市民アンケート調査

#### 第3章 道路網の問題点及び課題の抽出

#### 第4章 都市計画道路の交通量推計

- 4-1 推計フロー及び推計条件
- 4-2 交通量配分

#### 第5章 整備優先順位の評価手法の検討

- 5-1 道路整備プログラム策定の流れ
- 5-2 検討対象路線
- 5-3 必要性の評価項目と重みづけの設定

#### 第6章 整備優先度評価（第一次評価：必要性）

- 6-1 必要性の評価方法
- 6-2 整備優先度評価（第一次評価：必要性）

#### 第7章 整備優先度評価（第二次評価：事業性）

- 7-1 事業性の評価項目
- 7-2 費用対効果（B/C）
- 7-3 政策上の重要度
- 7-4 整備効果の発現への影響
- 7-5 整備優先度評価（第二次評価：事業性）

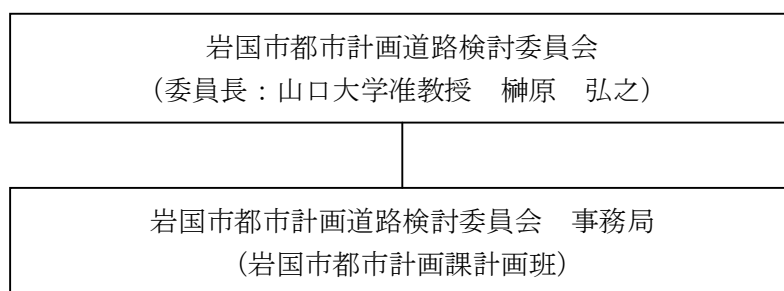
#### 第8章 道路整備プログラムの作成

- 8-1 整備優先度の評価基準（総合的な評価）
- 8-2 整備優先度の評価結果（総合的な評価結果）

#### 第9章 都市計画道路見直し案の策定

- 9-1 存続案から廃止案への検討
- 9-2 最終見直し素案

## 3 調査体制



## 4 委員会名簿等

	区分	所属	氏名	備考
1	知識経験者	山口大学 大学院創生科学研究科・准教授	榊原 弘之	委員長
2	関係団体	岩国商工会議所・専務理事	木村 圭一	
3		岩国市観光協会・会長	光廣 雅治	
4		芸防地区タクシー協会・専務理事	小柳 正義	
5	行政機関	国土交通省 山口河川国道事務所・所長	廣川 誠一	
6		山口県 岩国土木建築事務所・所長	小澤 雅史	
7		山口県 岩国警察署交通課・課長	福永 紀晴	
8		岩国市 総務部・危機管理監	宗正 誠司	
9		岩国市 都市建設部・都市開発担当部長	高崎 智船	
10	市民	岩国市自治会連合会・幹事長	嶋田 陽生	

## II 調査成果

### 1 調査目的

本業務は、平成 26、27 年度に実施した都市計画道路見直しにおいて、存続案、変更案及び新規案となった計 29 路線を対象に整備優先度評価（道路整備プログラムの作成）を行うことを目的とする。また、変更案、廃止案、新規案となった路線について都市計画に反映させる手続きを支援することを目的とする。

なお、道路整備プログラムの作成では、地域の実状や将来のまちづくりの方向性等を反映させた評価手法について検討を行った上で、将来を見据えた都市計画道路の整備優先度の評価を行い、整備の優先度評価が低い路線については、廃止又は変更について検討し、都市計画道路の最終的な見直し素案を策定する。

### 2 調査フロー

本調査は、以下のフローの通り行うものとする。

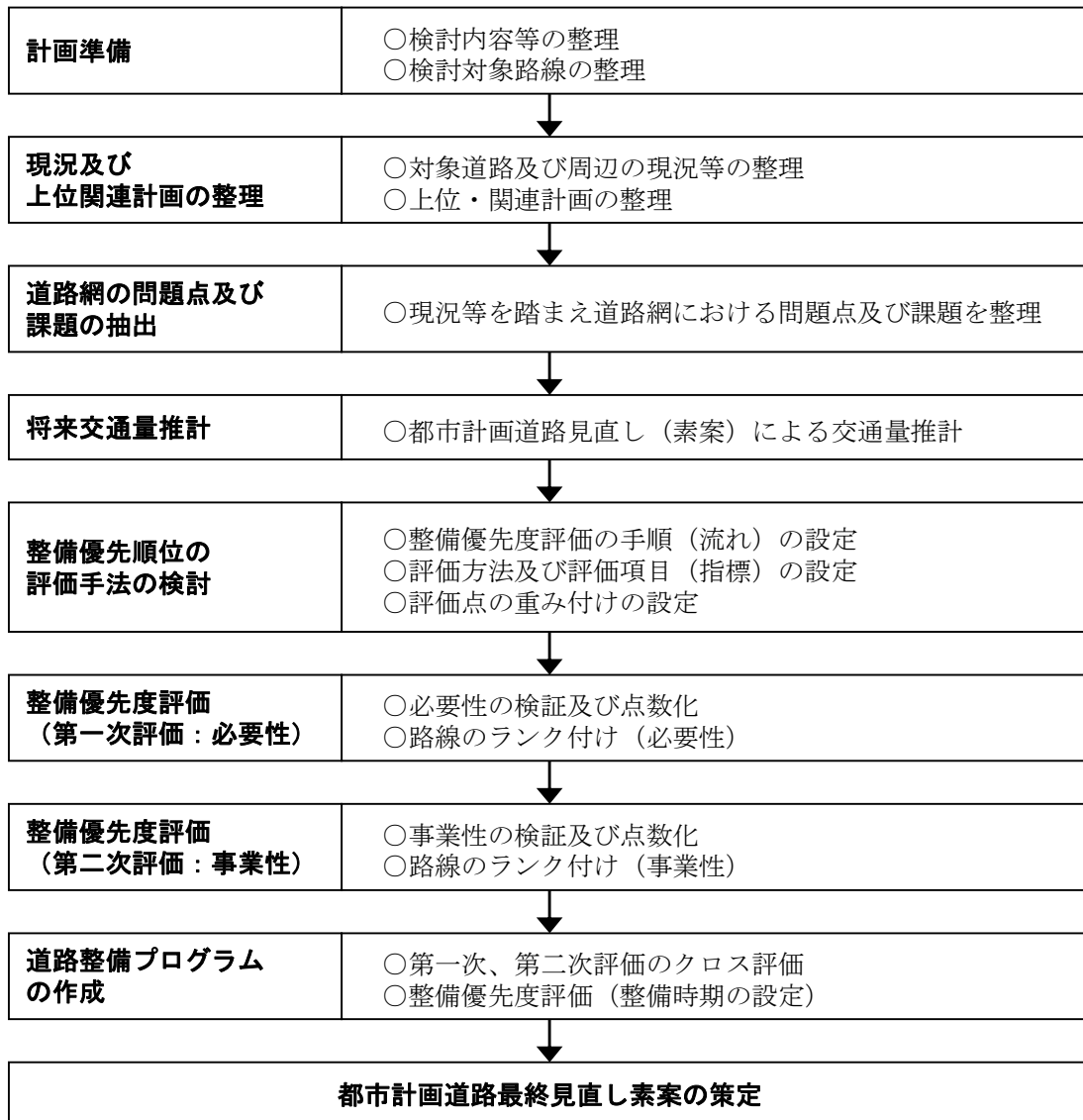


図 調査フロー

### 3 調査圏域図

調査圏域は、平成 26、27 年度に実施された岩国都市計画区域内における以下の都市計画道路見直し検討結果に基づき行うものとする。

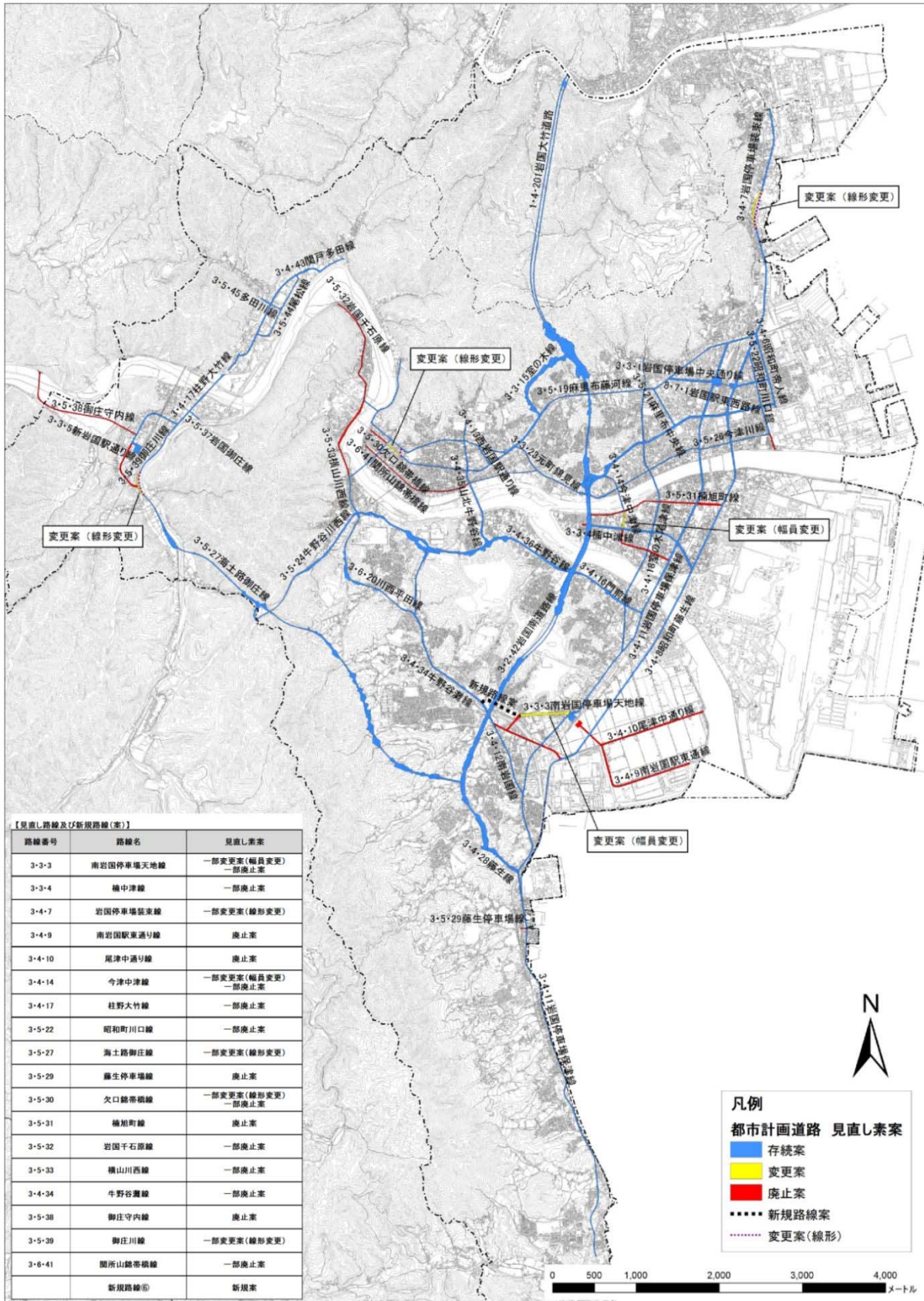


図 調査圏域図

#### 4 調査成果

##### 1. 岩国市都市計画道路見直し基本方針による見直し素案

「岩国市都市計画道路見直し基本方針」により検証した結果、見直し素案は以下の通りである。この中で存続案、変更案及び新規案となった路線を対象として道路整備プログラムの検討を行った。

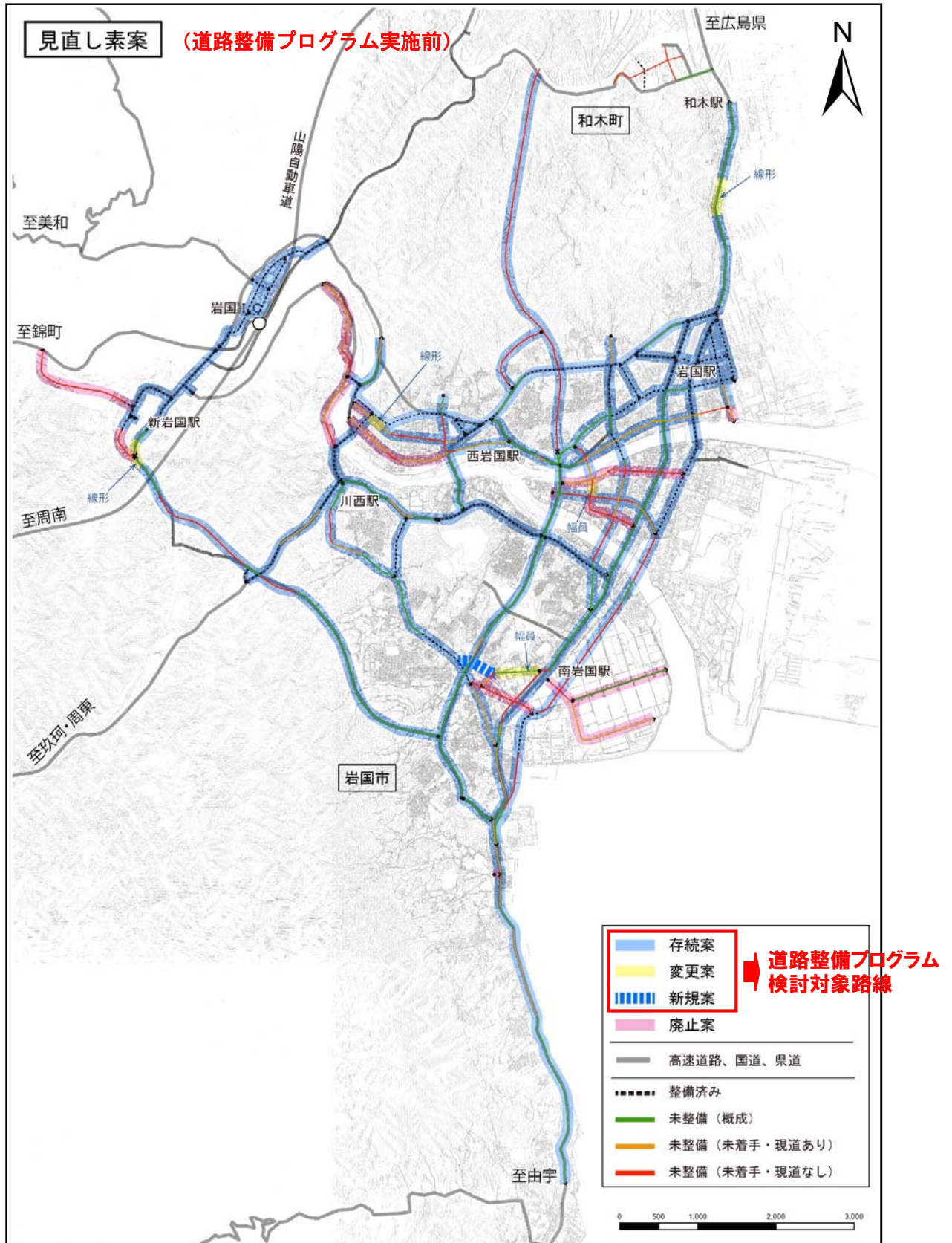


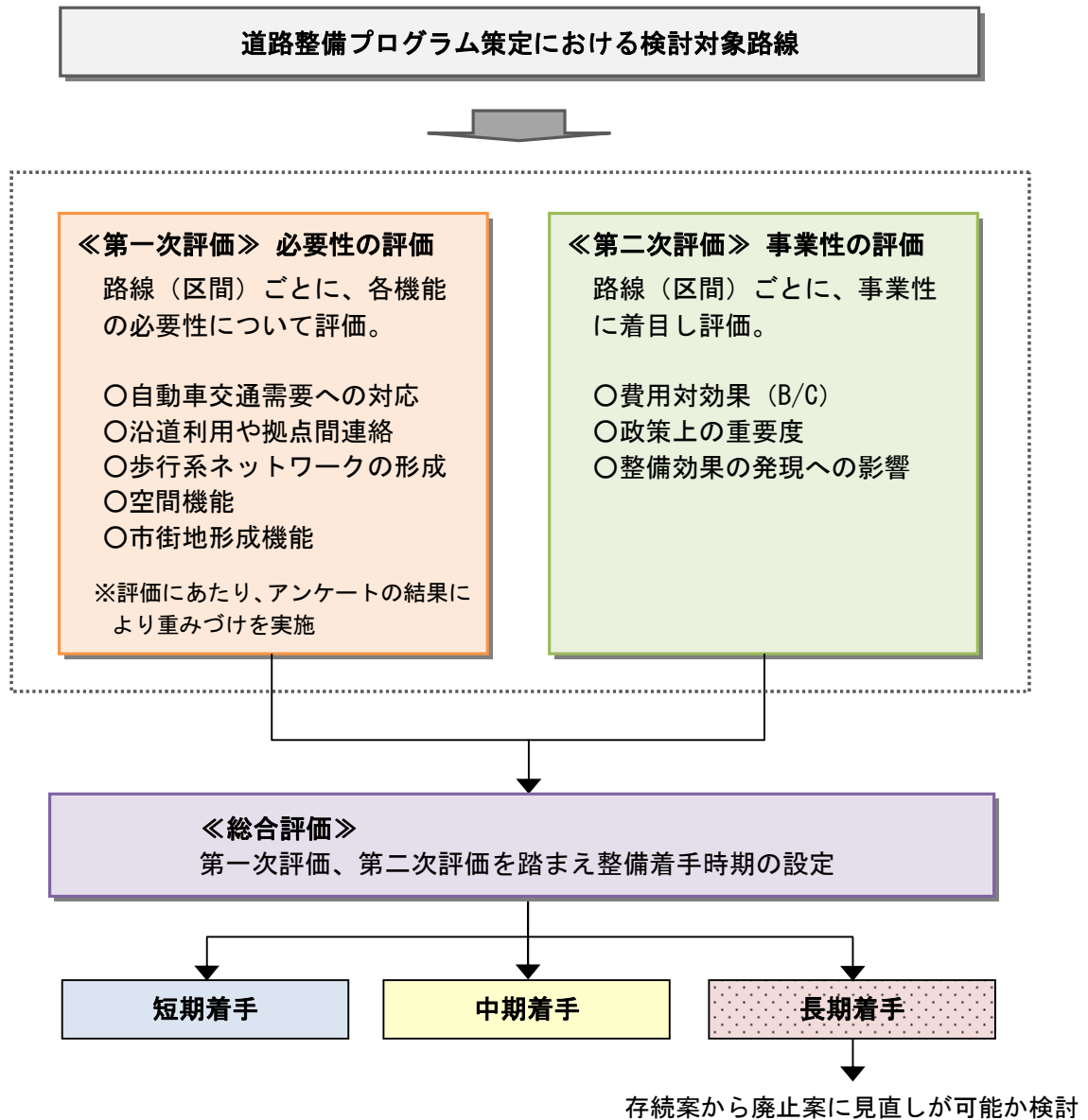
図 岩国市都市計画道路見直し基本方針による見直し素案

## 2. 道路整備プログラムの策定について

### (1) 道路整備プログラム策定の流れ

道路整備プログラムでは、下記のフローの通り、第一次評価（必要性の評価）及び第二次評価（事業性の評価）を行い、各路線（区間）をそれぞれ評価した上で、総合的な評価により整備着手時期を設定した。

道路整備プログラムの検討対象路線は、都市計画道路見直し素案による存続、変更及び新規案とし、かつ、今後も本市が事業主体となって整備していく路線（市道）とし、整備済み及び現在整備中の路線は除くものとした。



### 《整備着手時期について》

短期の事業着手時期については概ね10年以内を見据えた設定とした。

また、中・長期については10年以降に事業着手するものの、現時点においては、その着手時期は未定の路線として設定した。その中で中期については、事業の重要度が高く、今後、事業優先度が高い路線として設定を行った。

## (2) 市民アンケート調査

道路整備プログラムの策定を行う上で、市民の道路整備に対する考えを反映するため、郵送配布によるアンケート調査を実施した。

この結果をもとに、第一次評価における必要性の評価項目の重みづけを行った。

### 《アンケート調査概要》

調査目的	岩国市内の道路利用、道路状況の満足度及び将来の道路整備に向けた市民の考え等を聴取し、都市計画道路の整備検討に向けた基礎資料の収集を目的とした。
調査対象者	岩国都市計画区域の在住者（18歳以上）
調査期間	平成28年8月17日～平成28年8月31日
調査方法	郵送配布
配布票数	1,500票
回収票数	616票（回収率：41.1%）

### 《アンケート調査結果の総括》

#### ○岩国市内の道路状況について

道路の現状に対しては、特に歩行者・自転車利用としての道路や、災害時の防災機能を確保した道路に対する不満が多く見られた。道路整備の方向性に対しては、新しい道路整備をするべきとの回答率が33.7%、道路整備は減らしていくべきとの回答が23.6%であった。

#### ○道路整備に望むこと

渋滞緩和や生活道路の通過交通抑制との回答が最も多く、次いで災害に強い道路、快適な道路、市外や主要な交通拠点にアクセスしやすい道路等の回答が多かった。



(3) 必要性の評価項目

必要性の評価項目は、下表の通り、都市計画道路見直し素案の検討で設定した項目により検証した。また、評価点については市民の意見も反映することを踏まえ、アンケート調査における「今後してほしいと思う道路整備」の回答数により、評価項目の重みづけを行い、各路線（区間）の評価点の合計により必要性の評価を行うものとした。

《必要性の評価項目》

表 交通機能の評価項目及び評価の内容

機能 (大分類5)		検証の視点	評価項目 (小分類 21)	評価の内容	
1	交通機能	自動車交通 需要への対応	1	○まちづくりの視点 (集約型都市)に おける位置づけ	都市計画マスタープランで位置づけられている「都市拠点」「地域拠点」間や、駅周辺の市街地を中心とした拠点間を相互に結ぶ路線である。
			2	○災害時の救援活動 や物資の輸送活動 に重要な位置付け	災害時の緊急輸送道路として指定されている。また、将来的に緊急輸送道路に指定すべき路線となっている。
			3	○工業地等からの広 域的な動線	工業地等からの大型車両の広域的な通過動線となっている。
			4	○慢性的な混雑の緩和	対象道路又は並行する道路で、混雑度が高いまたは渋滞ポイントがあるなど、慢性的な混雑が緩和される効果がある。
			5	○住宅地内の通過交 通抑制	住宅地内へ入り込んでいる通過交通が抑制される効果がある。
2	交通機能	沿道利用や 拠点間連絡	6	○IC、空港及び主 要駅へのアクセス	IC、空港や主要駅(岩国駅、新岩国駅)へのアクセス道路となっている。
			7	○他市とのアクセス	都市計画マスタープランで「広域連携軸(広域幹線道路)」に位置づけられている。
			8	○地域間をつなぐ位 置づけ	都市計画マスタープランで「都市連携軸(都市幹線道路)」に位置づけられている。又は、立地適正化を目指した中心地域と中山間地域をつなぐ路線である。
			9	○救急医療時の搬送 ルートとして重要 な位置づけ	医療拠点(第二次救急医療機関、第三次救急医療機関)へのアクセスルートとなっている。
			10	○観光拠点へのア クセス	IC や主要駅及び他市から観光拠点へのアクセス路となっている。
			11	○貨物荷捌きス ペースの確保	商業地域(岩国駅周辺)の中で、貨物車両の荷捌きスペース(停車帯)が確保される。
3	交通機能	歩行系ネッ トワークの 形成	12	○公共施設等へのア クセス	人が多く集まる公共施設※や観光施設が都市計画道路に面している、又は主要な公共施設へのアクセス路になっている。 ※ 市役所、小・中学校、図書館、市民会館、総合公園、運動公園等
			13	○通学路等の安全 性向上	通学路として利用されている路線に対して、道路が整備されることで安全性の向上に寄与する。

表 空間機能・市街地形成機能の評価項目及び評価の内容

機能 (大分類5)		検証の視点	評価項目 (小分類21)		評価内容
4	空間機能	周辺の環境、 景観の保全・ 向上	14	○沿道との一体的 な景観づくり	道路空間内の緑化により、沿道と の一体的な景観づくりとして位 置づけられている。
		防災ネットワ ークの形成、 延焼防止	15	○災害時の緊急輸 送路から避難所 へのアクセス	緊急輸送路から避難所（小中学校 等）へのアクセスに重要な路線で ある。
			16	○延焼遮断帯不足 エリアの解消	80 戸/ha 以上、且つ木造率が 2/3 以上の地区である。
			17	○消防困難区域の 解消	消防活動困難区域の解消に寄与 する。
		ライフライン の収容等	18	○電線共同溝等の 収容空間として の位置づけ	電線共同溝等の収容空間として 重要な位置づけがある。
5	市街地 形成機能	都市構造の主 軸や土地利用 の方向性	19	○市街地形成上の 骨格軸	地区内の骨格軸としての位置づけ または計画がある。
			20	○土地利用の誘導 形成	沿道地域で土地利用や用途地域 見直しの予定がある。
		面整備上の必 要性	21	○土地区画整理区 域内の骨格とな る幹線道路	今後事業化される土地区画整理 区域内の骨格軸としての位置づ けがある。

《評価点の重みづけ》

評価点の重みづけは、アンケート調査（今後してほしい道路整備）の回答数より、全体（100%）に対する各割合を算出した上で、評価点の設定を行った。

表 アンケート結果における重みの割合

アンケート項目	票数	割合	評価点
まちづくりと一体となり、地域を活性化させる道路	184	10.9%	2.0
広島などの岩国市外や、空港、駅、高速道路などへアクセスしやすい道路	197	11.7%	2.0
渋滞の緩和や生活道路内への通過交通の抑制など、安全で快適な道路	404	23.9%	3.0
バスが定時制を確保でき、且つ市内を移動しやすい道路	115	6.8%	1.5
地震や火災などの災害時に避難や救援活動をしやすい道路	269	16.0%	2.5
救急時など、市内の大きな病院に行きやすい道路	85	5.0%	1.5
学校・公園などに安全に行くことができる、歩行者にやさしい道路	176	10.4%	2.0
錦帯橋などの観光地へのルートが観光客にわかりやすく、且つ行きやすい道路	50	3.0%	1.0
道幅が広く、緑が多いなど景観性や機能性が高く、快適に利用できる道路	207	12.3%	2.0
合 計	1,687	100.0%	17.5

【評価点の基準】		
20%以上		3.0
15%以上 20%未満		2.5
10%以上 15%未満		2.0
5%以上 10%未満		1.5
5%未満		1.0

《アンケート項目及び必要性評価項目の対照表》

必要性の評価項目とそれに対応するアンケート項目を整理し、評価項目の重み付け（評価点の設定）を行うものとする（下表参照）。下表の評価点を用いて各対象路線（区間）に求められる機能を定量的に検証し、第一次評価（必要性の評価）とする。

なお、黄色で着色した項目については都市計画道路として重要度が高い機能であるため、重みづけの補正（1.2倍）を行うものとする。

表 評価項目の重みづけ

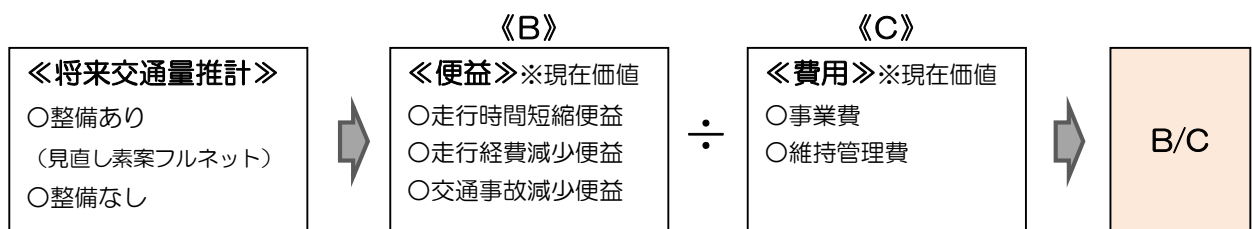
	アンケート項目 「今後してほしいと思う道路整備」	必要性の評価項目（小分類 21）	重みづけ (評価基準点)
①	まちづくりと一体となり、 地域を活性化させる道路	まちづくりの視点（集約型都市）における位置づけ	2.0
		市街地形成上の骨格軸	
		土地利用の誘導形成	
		土地区画整理区域内の骨格となる幹線道路	
②	広島などの岩国市外や、空 港、駅、高速道路などへアク セスしやすい道路	IC、空港及び主要駅へのアクセス	2.0
		他市とのアクセス	
③	渋滞の緩和や生活道路内へ の通過交通の抑制など、安全 で快適な道路	工業地等からの広域的な動線	3.0
		慢性的な混雑の緩和	
		住宅地内の通過交通抑制	
		貨物荷捌きスペースの確保	
④	バスが定時制を確保でき、且 つ市内を移動しやすい道路	地域間をつなぐ位置づけ	1.5
⑤	地震や火災などの災害時に避 難や救援活動をしやすい道路	災害時の救援活動や物資の輸送活動に重要な位置づけ	2.5
		災害時の緊急輸送路から避難所へのアクセス	
		延焼遮断帯不足エリアの解消	
		消防困難区域の解消	
⑥	救急時など、市内の大きな病 院に行きやすい道路	救急医療時の搬送ルートとして重要な位置づけ	1.5
⑦	学校・公園などに安全に行く ことができる、歩行者にやさ しい道路	公共施設等へのアクセス	2.0
		通学路等の安全性向上	
⑧	錦帯橋などの観光地へのルー トが観光客にわかりやすく、 且つ行きやすい道路	観光拠点へのアクセス	1.0
⑨	道幅が広く、緑が多いなど景 観性や機能性が高く、快適に 利用できる道路	沿道との一体的な景観づくり	2.0
		電線共同溝等の収容空間としての位置づけ	

#### (4) 事業性の評価項目

事業性は以下の項目により評価を行い、項目ごとに点数づけを行った上で、評価点の合計により、A～Dにランク付けを行うものとした。

##### ①費用対効果 (B/C)

都市計画道路見直し素案の検討において実施した将来交通量推計を基本に、対象路線(区間)が整備された場合、整備されない場合の交通量推計結果から各便益を算出し、概算事業費等と比較することによりB/Cの算出を行うものとする。なお、B/Cの算出にあたっては、「費用便益分析マニュアル H20.11 (国土交通省 道路局 都市・地域整備局)」を基本とする。



※ 今回算出されるB/Cは、整備優先度評価の検討の中で投資額に対する効果を相対的に評価するために実施したものであり、供用開始時期、事業期間、概算事業費等は、便宜上、仮の設定を行い算出したものである。そのため、事業化の際に算出するB/Cとは異なる。

##### ②政策上の重要度

都市政策における重要な内容(岩国大竹道路の整備等)に対して、関連性の高い路線(区間)を整備優先度の高い評価とする。

##### ③整備効果の発現への影響

事業完了に伴う整備効果発現までに、期間を要すると考えられる諸課題を考慮し、各路線における整備優先度の評価を行うものとする。

(5) 道路整備プログラムによる評価結果

第一次評価（必要性の評価）及び第二次評価（事業性の評価）の結果を踏まえた各路線（区間）の整備着手時期は、以下の通りとした。

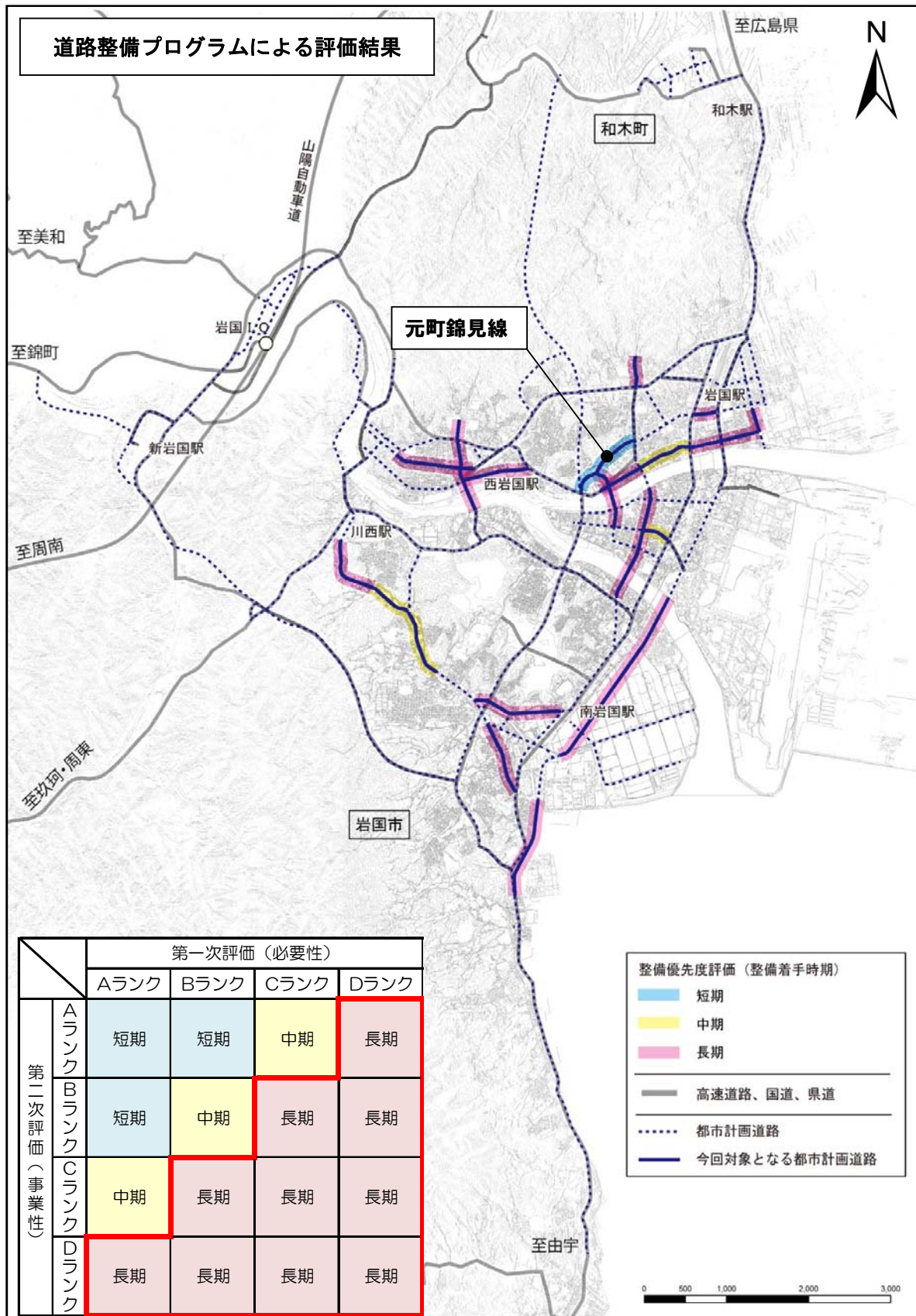


図 道路整備プログラムによる評価結果

### 3. 最終見直し素案

道路整備プログラムを踏まえた最終見直し素案は以下の通りとした。

#### 【見直し素案】

見直しの方向性	路線数	備考
存続案	28 路線	
変更案	5 路線	一部廃止路線を含む
廃止案	6 路線	
一部廃止路線案	7 路線	

なお、廃止及び変更理由については以下の通りとした。

#### 【廃止案の理由】

- ・計画決定当初は、交通処理、市街地形成等の機能を持ち、都市計画において必要な路線であったが、見直し基本方針による検証の結果、将来的に必要ななくなった路線を廃止案とする。
- ・事業着手の見込みが長期となり、代替路線で交通が処理できる路線を廃止案とする。

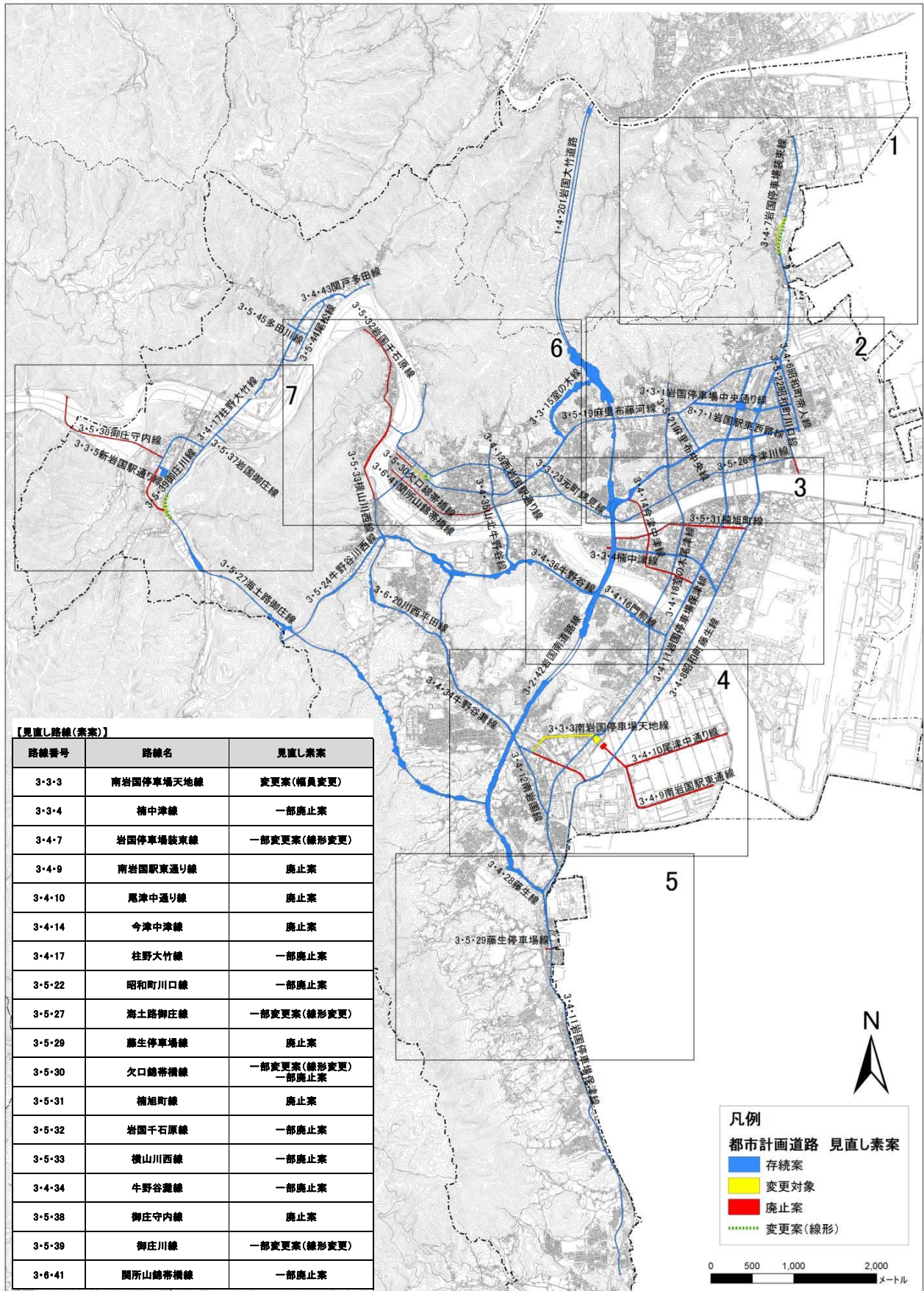
#### 【変更案の理由】

##### ■幅員変更

- ・将来交通需要の予測をもとに、幅員構成（車線）の検証を行い、縮小した幅員構成（車線）で交通量が処理できるものについては、幅員変更案とする。

##### ■線形変更

- ・計画路線の建物や、地域コミュニティ等への影響を考慮し、線形を修正する変更案とする。



☒ 最終見直し案案