

1 調査名称：岩国都市計画道路見直し業務

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26～27年度

5 調査概要：

本市の都市計画道路は46路線、総延長距離98.7kmとなっており、その内整備済み延長は28.8kmであり、長期にわたって整備が行われていない路線が存在する。また、都市計画決定当時から社会経済情勢が大きく変化していることから、現在の都市計画や道路網としての位置づけに合致しない路線も生じている。よって、将来を見据え、現状を把握し地域の状況や道路網としての問題点及び課題を理解した上で、岩国市の特性等に応じた都市計画道路の見直しの判断基準を設定し、検討対象路線を整理した前年度の結果をもとに、必要性及び実現性の検証、路線の評価を行い、見直し素案を作成することで、都市計画道路網の再構築を行う。

I 調査概要

1 調査名称：岩国都市計画道路見直し業務

2 報告書目次

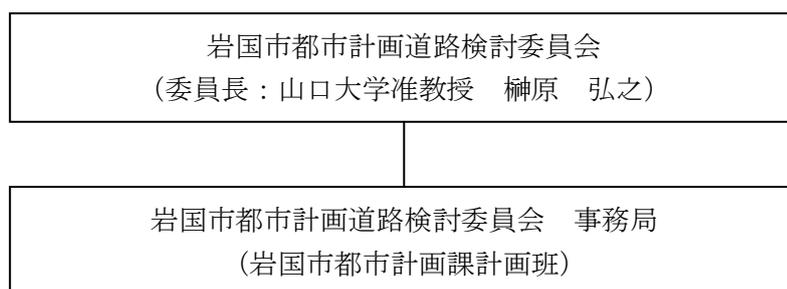
【平成26年度】

第1章 業務概要	第4章 都市計画道路見直しの基本方針の検討
1-1 業務目的	4-1 岩国市の現状及び問題点・課題と都市計画道路見直しの考え方
1-2 業務内容	4-2 都市計画道路見直しの進め方
1-3 業務対象地	4-3 都市計画道路見直しの判断基準の設定
1-4 業務フロー	
第2章 都市計画道路及び現況等の把握	第5章 検討対象路線の整理
2-1 都市計画道路の概況	5-1 検討対象路線の整理
2-2 現況整理	5-2 道路機能分類の整理
2-3 上位・関連計画の整理	
第3章 都市計画道路の交通量推計	
3-1 推計フロー及び推計条件	
3-2 交通量配分	

【平成27年度】

第1章 業務概要	第6章 都市計画道路の道路機能分類の整理（新規路線候補含む）
1-1 業務目的	6-1 道路機能分類の考え方
1-2 業務内容	6-2 都市計画道路の道路機能分類
1-3 業務対象地	
1-4 業務フロー	第7章 必要性の検証
第2章 都市計画道路見直しの進め方	7-1 路線の必要性の検証
	7-2 幅員の必要性の検証
第3章 上位計画から見た将来道路網の設定	第8章 実現性の検証
3-1 上位計画から見た将来道路網設定の考え方	第9章 路線の評価
3-2 各視点の骨格軸	
第4章 新規路線候補の検討	第10章 総合的な評価
4-1 新規路線候補の抽出の目的	10-1 総合的な評価
4-2 新規路線候補の抽出	10-2 将来交通需要に対する検証
第5章 検討対象路線の整理（新規路線候補含む）	第11章 見直し素案の作成
5-1 検討対象路線選定の考え方	
5-2 検討対象路線の整理	

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 大学院理工学研究科・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	西野 賢治 廣川 誠一		
6		山口県 岩国土木建築事務所・所長	藤山 一郎 小澤 雅史		
7		山口県 岩国警察署交通課・課長	福澄 克俊		
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	松村 知樹 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

本市の都市計画道路は 46 路線であり、長期にわたって整備が行われていない路線が存在している。

また、都市計画決定当時から経済活動の低迷、高齢化の進行、モータリゼーションの進展など、社会経済情勢が大きく変化していることから、現在の都市計画や道路網としての位置づけに合致しない路線も生じている。

以上のことから、将来を見据え、現状を把握し地域の状況や道路網としての問題点及び課題を理解した上で、岩国市の特性等に応じた都市計画道路の見直しの判断基準を設定し、検討対象路線を整理した前年度の結果をもとに、必要性及び実現性の検証、路線の評価を行い、見直し素案を作成する。

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。

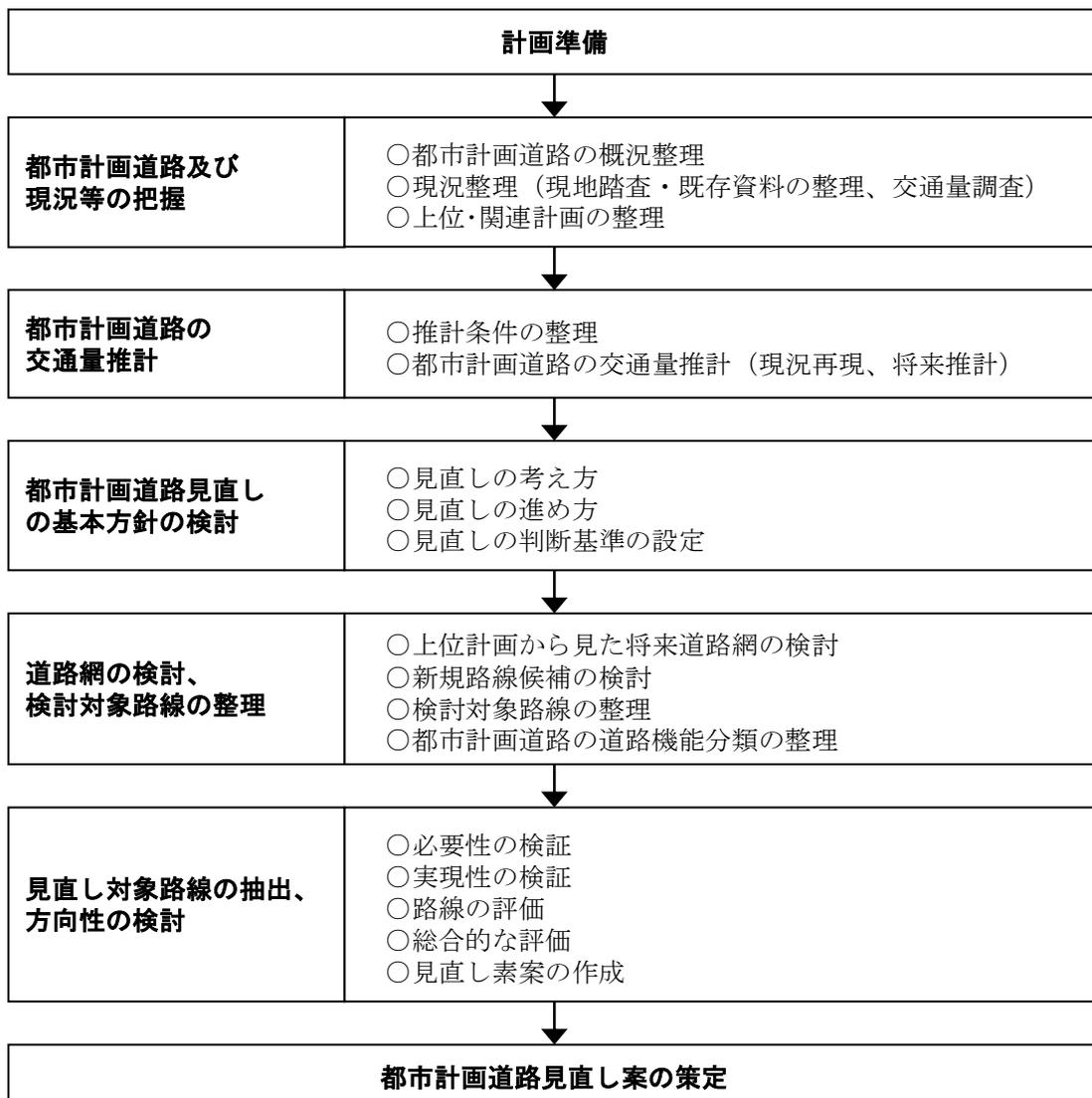


図 調査フロー

3 調査圏域図

調査圏域は、岩国都市計画区域内を対象とするが、岩国市の道路網ネットワークの検討として、隣接する岩国南都市計画区域との連携も視野に入れて検討を行うものとする。

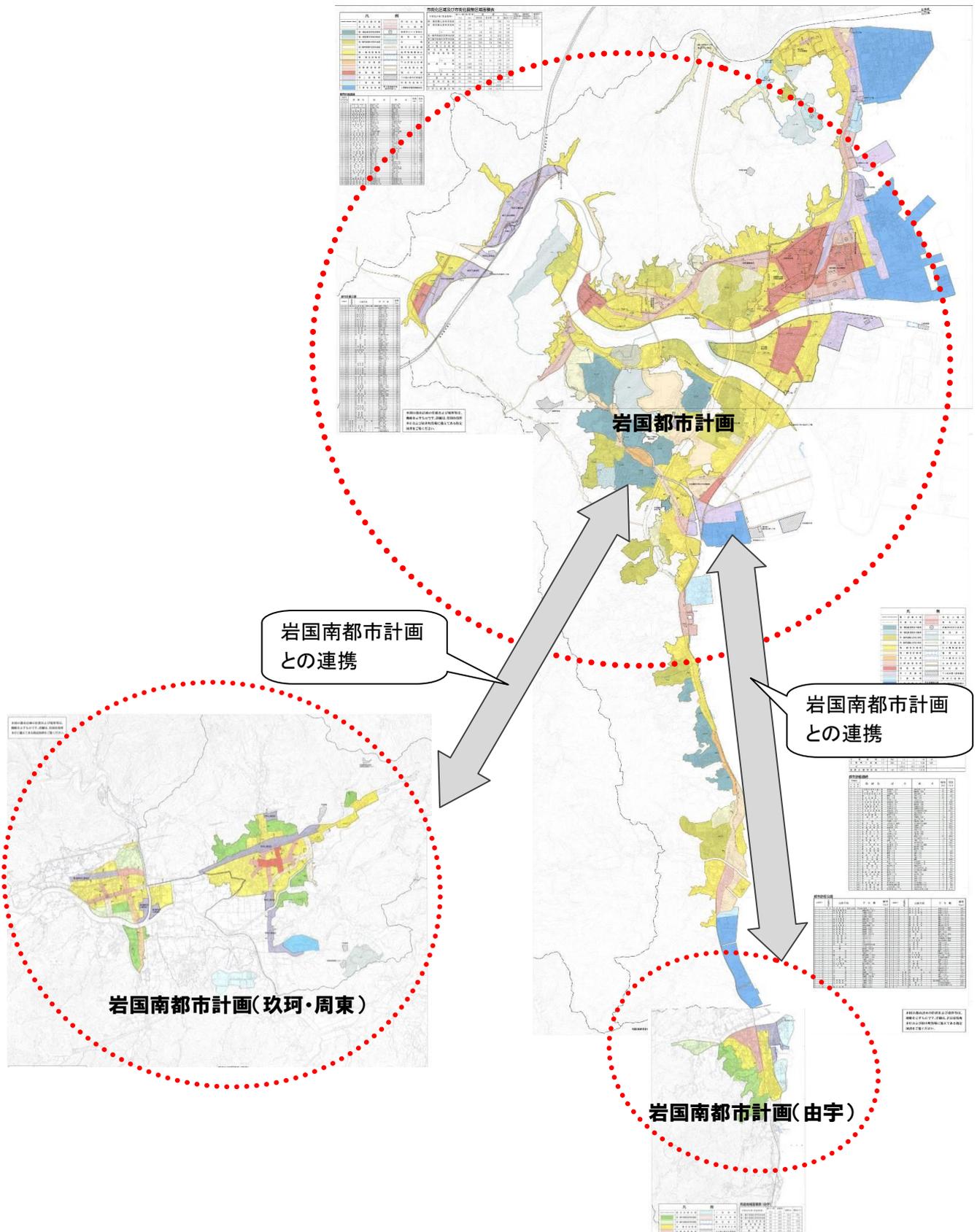


図 調査圏域図

4 調査成果

1. 岩国市都市計画道路の現況把握

岩国市の都市計画道路は46路線計画されている。計画延長98,705mに対し、整備済み延長は28,770m(整備率:約29%)で、残りの延長69,935mは未整備である。全国(53%)、山口県(51%)よりも低い整備率となっている。

都市計画道路の整備状況

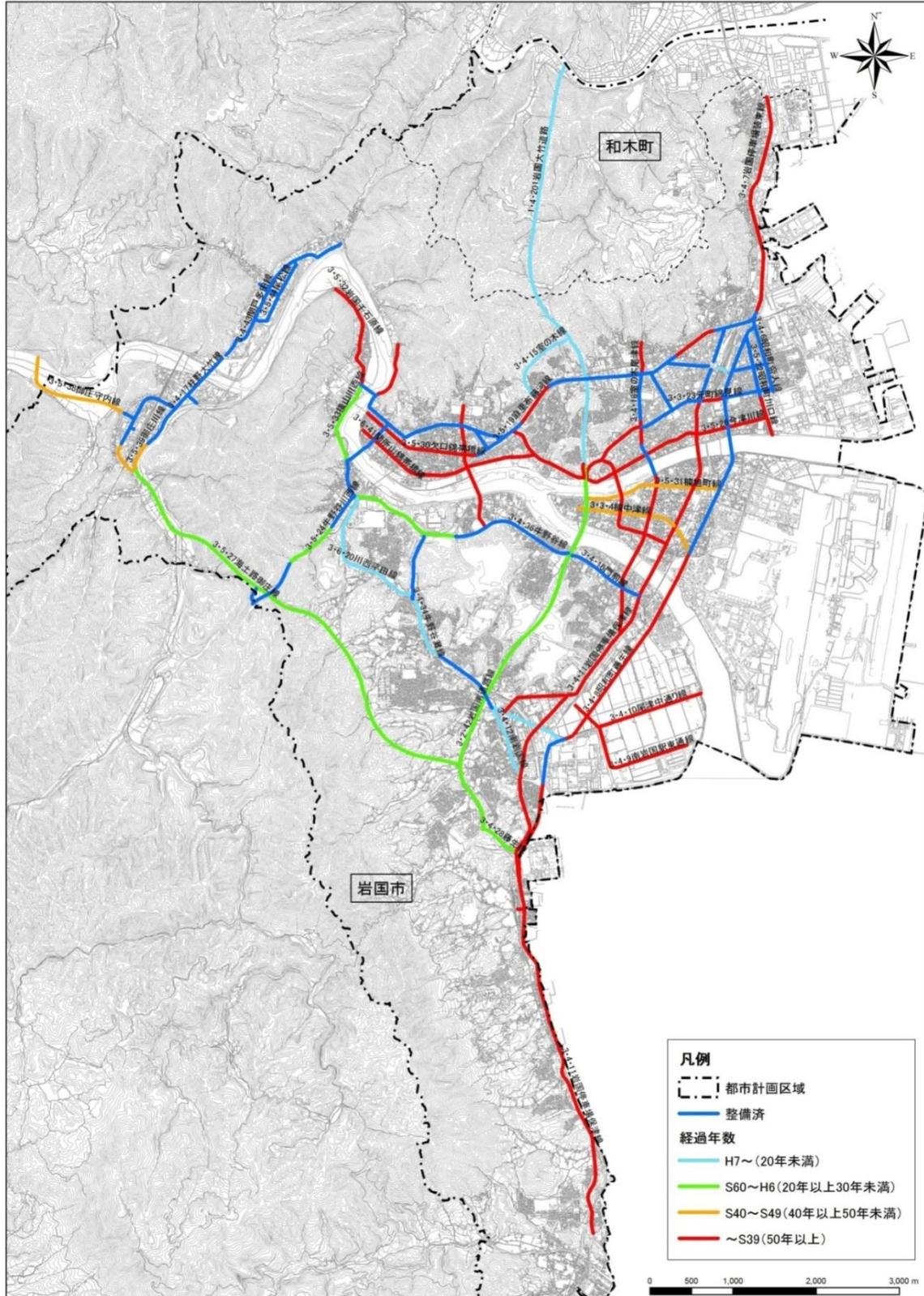


図 都市計画道路の整備状況 (未整備路線は経過年数別に表記)

2. 都市計画道路見直しの基本方針の検討

(1) 都市計画道路見直しの考え方

都市計画道路見直しの考え方は、全国的な背景や上位・関連計画を踏まえ、以下の通り設定した。

【岩国市都市計画道路見直しの考え方】

- 都市計画マスタープランの実現に向けた道路網の再構築
- 道路が有する多様な機能を十分に発揮できる都市計画道路の設定
- 都市計画道路の効果的・効率的な整備方針の検討

(2) 都市計画道路見直しの進め方

都市計画道路見直し全体の流れについては、以下の通り進めるものとした。

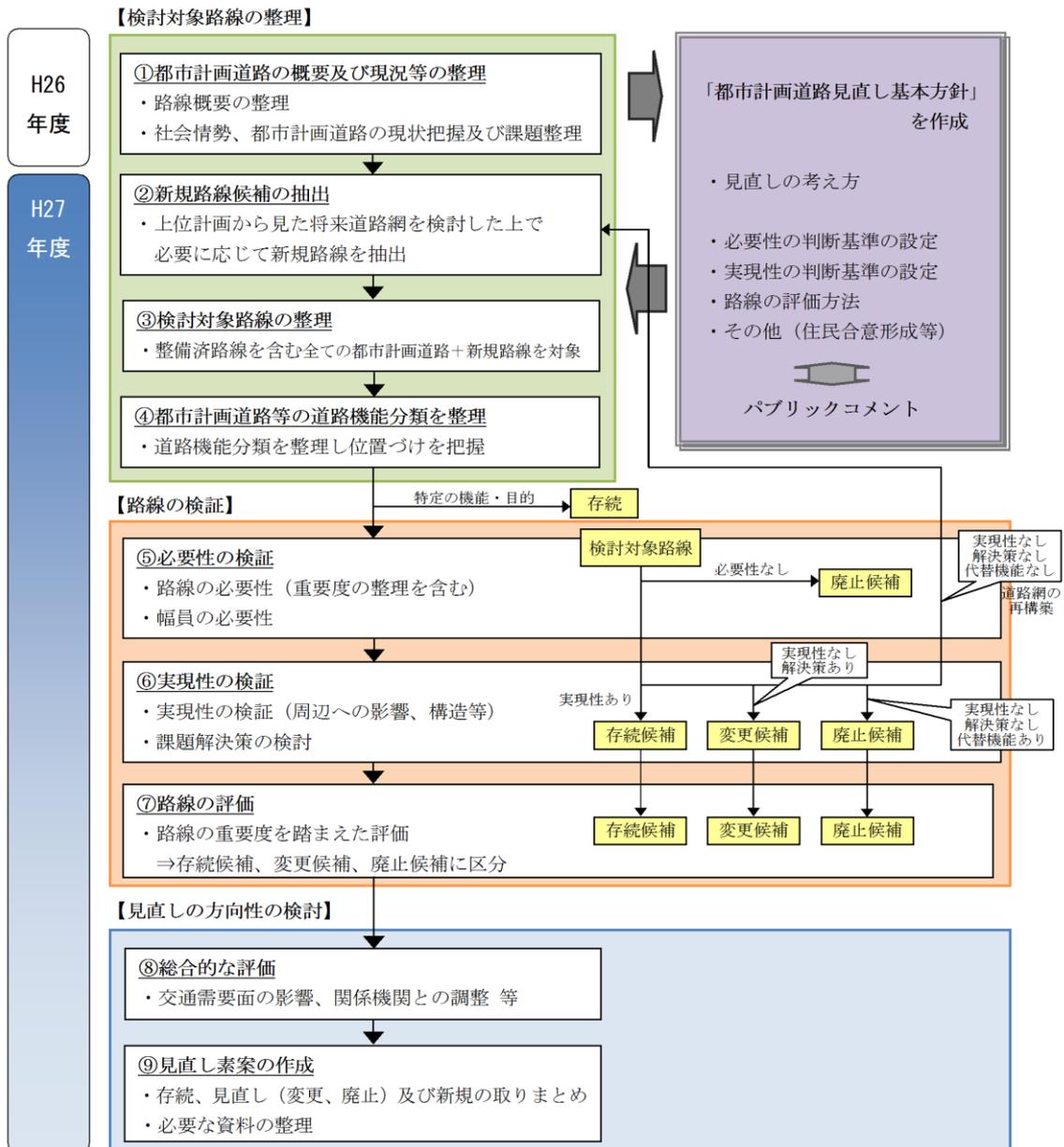


図 見直しの進め方

3. 検討対象路線の整理

時代背景の変化とともに都市計画道路の位置づけも大きく変わってきていることから、都市計画決定からの経過年数や道路種別に関わらず、整備済み路線を含む全ての都市計画道路を見直しの検討対象路線とした。

また、上位計画から見た将来道路網の設定を行った上で、新規路線候補を抽出した。新規路線候補にあたっては、今後、位置や線形等を検討し、実現可能な路線であるかを含め、都市計画道路としての位置づけの可否について検討し、都市計画道路としての必要性の検証を行う必要があることから検討対象路線に加えるものとした。

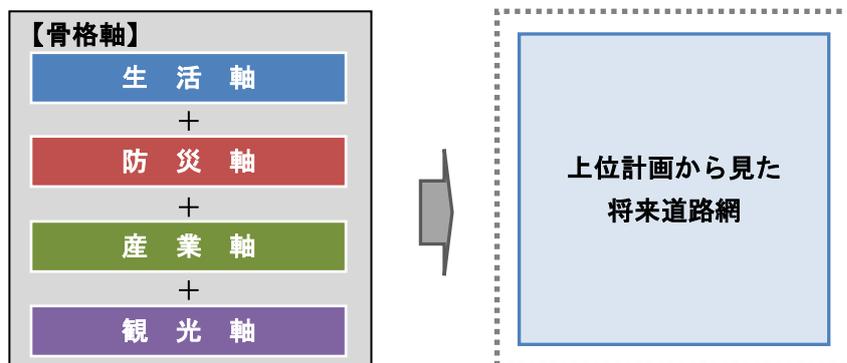
【検討対象路線の条件】

1. 計画決定の経過年数及び道路種別に関わらず、整備済み路線を含むすべての都市計画道路を検討対象路線とする。
2. 望ましい将来道路網の中で都市計画道路としての位置づけがない新規路線も検討対象路線とする

■将来道路網の設定

上位計画から見た将来道路網は、4つの視点より骨格的な軸を設定し、すべての骨格軸を重ね合わせて設定を行う。

なお、骨格軸の設定は、岩国都市計画区域内だけでなく、岩国南都市計画区域とのアクセスや都市計画区域外の各拠点とのアクセスも視野に入れて設定する。



【新規路線候補の抽出】

上位計画から見た将来道路網の中で都市計画道路としての位置づけがない路線を新規路線候補として抽出する。但し、以下の路線は対象外とする。

※対象外とする路線

- 岩国市外の路線
- 岩国市の中心地域から中山間地域へつなぐ路線
〔中山間地域側には都市計画道路が設定されておらず道路網としてネットワークが組めないため〕

4. 見直し対象路線の抽出、方向性の検討

見直し対象路線の抽出においては、以下の各段階における検証より、それぞれ判断基準を設定し検討を行った。

- (1) 必要性の検証
- (2) 実現性の検証
- (3) 路線の評価

(1) 必要性の検証

① 路線の必要性の検証

必要性の検証は、路線及び幅員について検証を行うものとした。

路線の検証は、上位・関連計画との整合、将来の交通需要（計画交通量）、重要度を踏まえた路線の機能、連続性及び代替路の有無において行うものとする。

また、幅員の検証は「必要性あり」の路線を対象として、計画交通量、道路機能及び沿道状況等を踏まえて検証する。

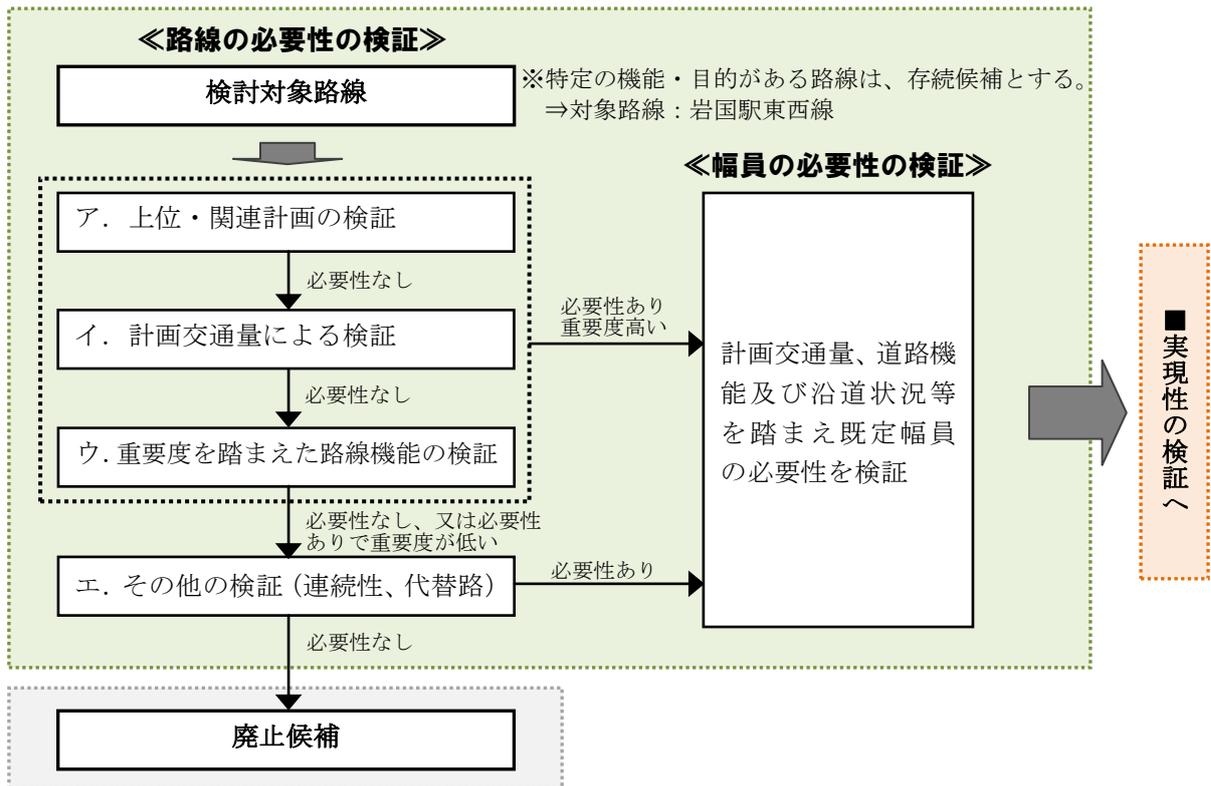


図 必要性の検証フロー

ア. 上位・関連計画の検証

都市計画区域マスタープラン、総合計画、岩国市都市計画マスタープラン等の上位計画及び都市計画道路に関する関連計画（岩国市都市交通戦略、岩国市中心市街地活性化基本計画）において、都市計画道路が計画の方針に位置づけされているか検証し、1つでも計画の中で位置づけされている路線は、「**必要性あり**」とする。

イ. 計画交通量による検証

将来交通量推計により、計画交通量が4,000台/日以上を超える路線については、第4種第2級相当以上に該当し、幹線性が高い路線と判断して、「**必要性あり**」とする。

また、4,000台/日未満の路線については、以下の通りとする。

○計画交通量：4,000台/日以上 ⇒ 必要性あり

○計画交通量：4,000台/日未満 ⇒ ウ. 重要度を踏まえた路線機能の検証で必要性を判断

ウ. 重要度を踏まえた路線機能の検証

重要度を踏まえた路線機能の検証にあたっては、山口県の「都市計画道路の見直し基本方針」をもとに、岩国市都市計画マスタープラン等の考えを踏まえ、検証項目の設定を行った。

検証においては以下の項目で行い、それぞれの検証項目で1つ以上該当する路線は、「必要性あり」と判断する。

表 路線機能の検証項目

機能	検証の視点		検証項目	重要度が高い項目
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	◎
		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	◎
		3	○工業地等からの広域的な動線	
		4	○慢性的な混雑の緩和	◎
		5	○住宅地内の通過交通抑制	
	沿道利用や拠点間連絡	6	○I C、空港及び主要駅へのアクセス	◎
		7	○他市とのアクセス	◎
		8	○地域間をつなぐ位置づけ	◎
		9	○救急医療時の搬送ルートとして重要な位置づけ	◎
		10	○観光拠点へのアクセス	
		11	○貨物荷捌きスペースの確保	
	歩行系ネットワークの形成	12	○公共施設等へのアクセス	
		13	○通学路等の安全性向上	◎
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	
		15	○災害時の緊急輸送路から避難所へのアクセス	◎
	防災ネットワークの形成、延焼防止	16	○延焼遮断帯不足エリアの解消	◎
		17	○消防困難区域の解消	◎
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		
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	
		20	○土地利用の誘導形成	
	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	

併せて、重要度の整理を行うが、重要度の定義として「岩国市の将来まちづくりの基盤となる」、「緊急性を要する」、「人命に関わる」を重要度が高いとして、各路線ごとに判断する。

【重要度の評価基準】

<p>重要度が高い路線</p> <ul style="list-style-type: none"> ■重要度が高い項目に1つ以上該当する路線 ■重要度が高い項目に該当しないが、必要性の項目に複数該当する路線 (多機能をもつ都市計画道路として、重要度が比較的高いと判断)
<p>重要度が低い路線</p> <ul style="list-style-type: none"> ■重要度が高い項目に1つも該当せず、且つ、必要性の該当項目が1つの路線

エ. その他の検証（連続性、代替路の有無）

以下の検証で、連続性に該当する場合は「**必要性あり**」、代替路がある場合は「**必要性なし**」とする。

【連続性】

○検討対象路線で必要なしとされた区間を廃止すると、道路の連続性が失われてしまい、ネットワーク機能が損なわれてしまうような場合。

【代替路の有無】

○都市計画道路と並行して、対象道路の機能に見合った十分な幅員をもつ道路があり、都市計画道路を廃止しても交通上影響がない場合。

②幅員の必要性の検証

1) 幅員の考え方

幅員の設定は以下の項目を踏まえ設定した。なお幅員の設定は連続性も考慮する。

■計画交通量

⇒車線数や通過車両による沿道への影響等について判断する

■沿道状況

⇒商業系及び工業系等、沿道への出入り状況等より、停車スペース等の有無を判断する

■道路機能

⇒自転車空間、歩行者空間、植樹スペース等、必要機能より判断する

2) 幅員検証の判断基準

幅員の判断基準は以下の通りとする。

①4種1級の設計基準交通量 12,000 台に対して、混雑度 1.25 までを 2 車線道路の許容範囲として設定。

②4種2級の設計基準交通量 10,000 台を超える交通量がある道路は車線幅の余裕として停車車両などにより直進車両の障害を軽減するために停車帯が必要として設定。

③4種2級以上で交通量が 4,000 台以上ある道路に対して、商業施設などへの沿道の出入りが多い箇所や、貨物の荷捌き車両により直進車両の障害を軽減するために停車帯が必要として設定。また、交通量が比較的多く、工業系の地域も停車帯が必要として設定。

④歩行者又は自転車が多い箇所は、車線以外の幅員を安全性が確保できる幅員に設定。

(2) 実現性の検証

①実現性の検証フロー

実現性の検証は、「必要性あり」の路線を対象に、検証を行うものとした。

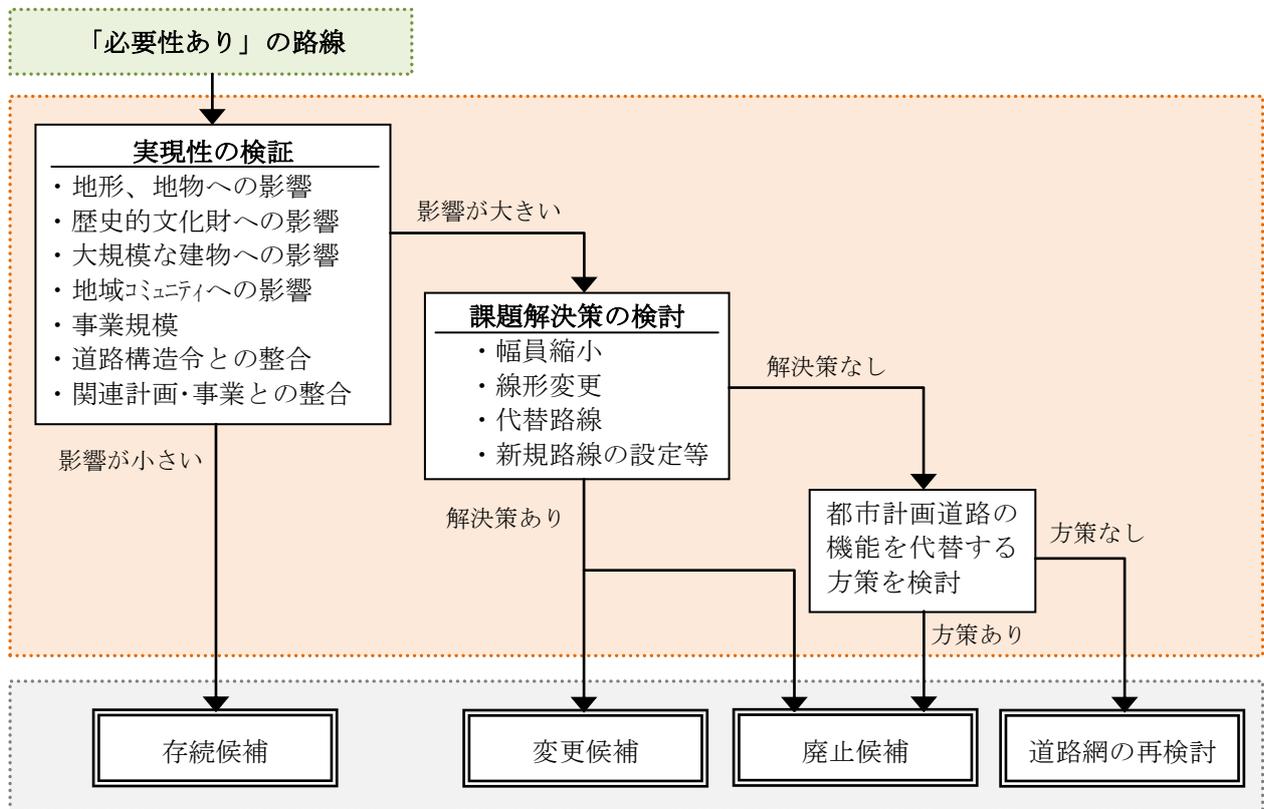


図 実現性の検証フロー

②実現性の検証項目

実現性の検証は、整備による影響や都市計画決定されている計画内容の事業規模等により、実際に計画通りの事業が可能であるか検証を行うものであり、検証項目は以下の通りとする。

【実現性の検証項目】

- | | |
|----------------|-----------------|
| a. 地形、地物への影響 | b. 歴史的文化的財への影響 |
| c. 大規模な建物への影響 | d. 地域コミュニティへの影響 |
| e. 事業規模 | f. 道路構造令との整合 |
| g. 関連計画・事業との整合 | |

③課題解決策の検討

実現性の検証で「問題あり」と判断した路線において、その問題点に対する課題解決策の検討を行う。なお、解決策としては、幅員縮小、線形変更、代替路への振り替え、新規路線の設定等が考えられる。

また、課題解決策の検討において「解決策なし」と判断した路線については、都市計画道路の機能を代替する方策を検討した上で廃止候補とする。さらに、ここで方策がない場合は、道路網の再検討を行うものとする。

(3) 路線の評価

路線の評価は、(1) 必要性の検証、(2) 実現性の検証を行った上で、「存続候補」「変更候補（幅員又は線形変更）」「廃止候補」として位置づけた。

路線の評価結果を整理すると、以下の通りとなる。

都市計画道路の路線数	46 路線 (171 区間)
■ 存続候補	131 区間
■ 変更候補	幅員変更 14 区間 線形変更 3 区間
■ 廃止候補	23 区間
	21 路線

(4) 総合的な評価

路線ごとの評価結果を踏まえ、道路網全体での視点から総合的に検証を行うとともに、将来交通需要に対する見直し後の影響について検証し、最終的な見直しの方向性を設定した。

① 変更、廃止候補の検証

1) 線形変更による検討

路線の評価より線形変更候補となっている路線の中で、実際に都市計画変更する路線について総合的な視点で検討を行う。

2) 幅員変更による検討

路線の評価より幅員変更候補となっている路線について、都市計画変更する路線について総合的な視点で検討を行う。

② 新規路線候補の検証

評価結果を踏まえ、今後継続して検討していく新規路線候補を抽出する。

③ 将来交通需要に対する検証

変更候補及び廃止候補における将来交通需要に対する影響の検証については、周辺ネットワークの混雑度の変化により判断する。

(5) 見直し素案の作成

総合的な評価結果を踏まえ、見直し素案を整理すると以下の通りとなる。

変更候補及び廃止候補を合わせて、18 路線 (21 区間) となる。

また、新規候補が 1 路線となる。

都市計画道路の路線数	46 路線 (171 区間)	
■ 存続候補	150 区間	
■ 変更候補	幅員変更 2 区間	} 18 路線
	線形変更 4 区間	
■ 廃止候補	15 区間	
■ 新規候補	1 路線	