

1 調査名称：柳井市都市計画道路見直し業務

2 調査主体：柳井市

3 調査圏域：柳井都市圏

4 調査期間：平成23年度

5 調査概要：

柳井市においては、未着手状態にある都市計画道路の大半が昭和40年代までに計画決定されたものであり、その後全市的な見直しは行われていない。平成21年1月に策定された「柳井市都市計画マスタープラン」の中でも、“人口減少社会にあって自動車保有台数の減少が始まっていることから、長期未着手道路を中心に現在の都市計画道路網を根本的に見直す段階にある”としている。

本業務は、「柳井市都市計画マスタープラン」の実現に向け、全市的な長期未着手都市計画道路の今後の方向性について山口県が示す「都市計画道路の見直し基本方針」に基づき検討するとともに、見直しの必要な路線については都市計画変更手続きに向けた基礎資料の作成を行うものである。

I 調査概要

1 調査名：柳井市都市計画道路見直し業務（総合都市交通体系調査）

2 報告書目次

1. 業務概要	1- 1
1.1 業務の目的	1- 1
1.2 業務名・履行場所・期間等	1- 1
1.3 業務項目	1- 1
1.4 実施方針	1- 2
2. 交通実態調査の実施	2- 1
2.1 概要	2- 1
2.2 交通実態調査結果	2- 3
3. 都市計画道路網の現状と見直しの方向性の検討	3- 1
3.1 柳井市都市計画道路の現状整理	3- 1
3.2 都市計画道路の将来交通量推計	3- 52
3.3 未整備都市計画道路の整備必要性の検討	3- 79
3.4 全市的な都市計画道路の見直しの方向性の検討	3- 93
3.5 柳井市都市計画道路の見直しの方向性	3-140
3.6 都市計画道路カルテの作成	3-141
4. 都市計画道路見直し方針(案)	4- 1
4.1 「廃止検討路線」周辺の状況整理	4- 1
4.2 廃止理由(案)の整理	4- 19
4.3 「存続・見直し候補路線」の見直し計画たたき案検討	4- 31
4.4 柳井市都市計画道路見直し方針(案)	4- 56
4.5 柳井市都市計画道路見直し方針(案)ネットワークの将来交通量	4- 58

3 調査体制

柳井市都市計画道路検討委員会

(委員長：柳井市建設部長)

4 委員会名簿等：

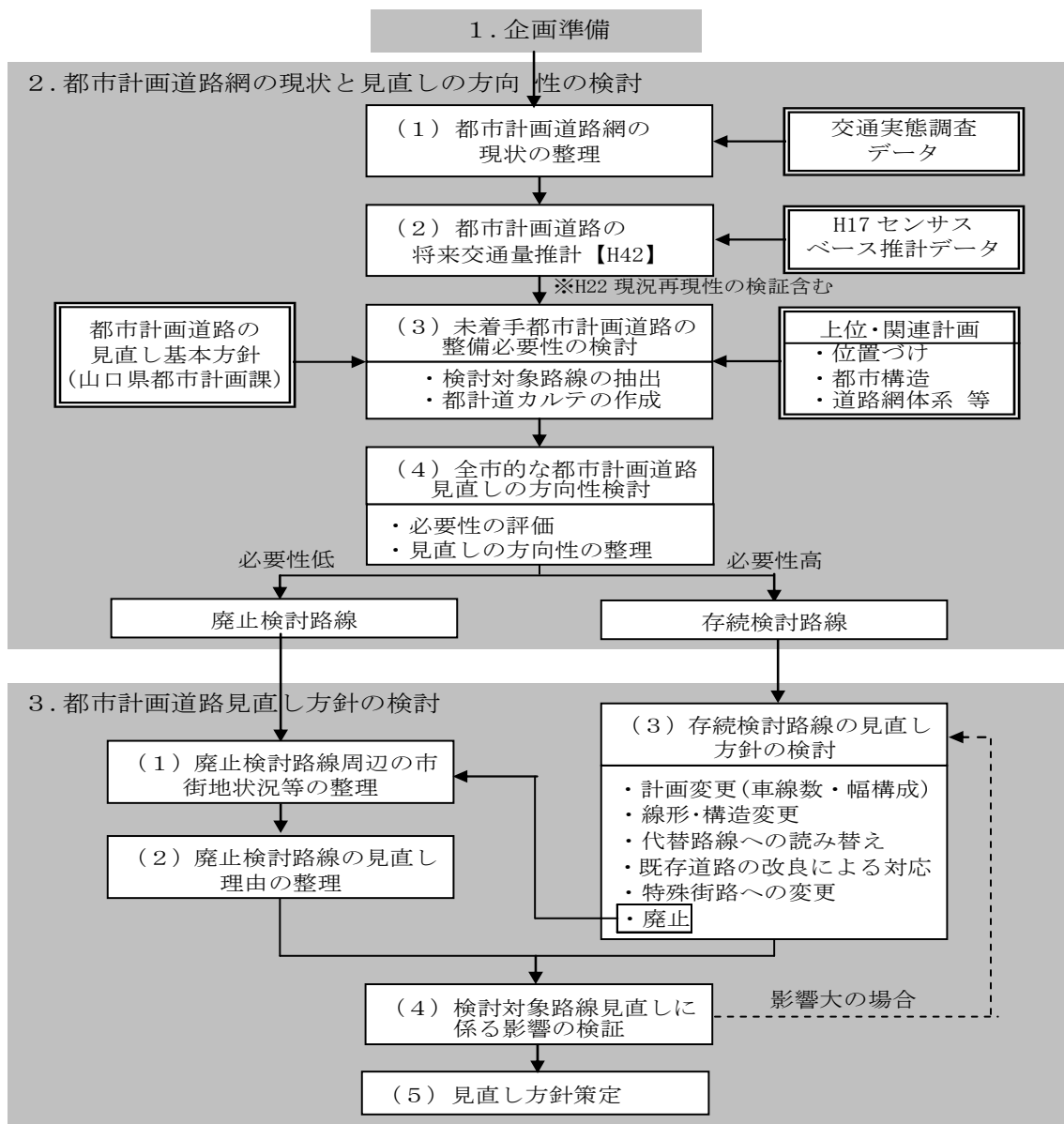
区 分	所 属		氏 名
委員長	建設部長		沖永 佳則
副委員長	都市計画課長	議長	前田 栄二
委員	土木建築課長 土木建築課長補佐 土木建築課 土木建築課 都市計画課長補佐 都市計画課 都市計画課 都市計画課 政策企画課長 柳井ニューテ ^ィ ール推進室長 商工観光課長 水道課長	土木担当（技術職） 建築担当（技術職） 都市計画担当（事務職） 都市計画担当（技術職） 下水道担当（技術職）	山本 泰弘 平野 勝美 田原 章 吉富 達也 三宅 智 岸田 稔明 新本 博 笠松 英明 今井 伸也 藤中 理史 山本 文夫 豊川 哲郎
事務局	都市計画課		恩田 弘泰

II 調査成果

1 調査目的

本業務は、「柳井市都市計画マスタープラン」の実現に向け、全市的な長期未着手都市計画道路の今後の方向性について山口県が示す「都市計画道路の見直し基本方針」に基づき検討するとともに、見直しの必要な路線については都市計画変更手続きに向けた基礎資料の作成を行うものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1. 柳井市都市計画道路の現状と課題

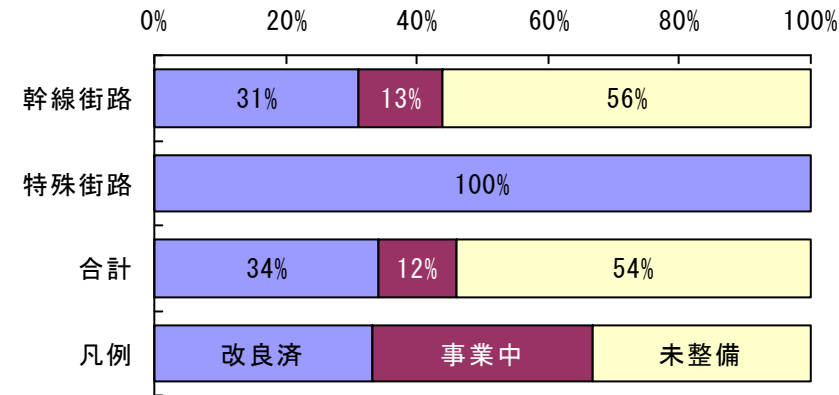
1) 柳井市都市計画道路の現状

- 柳井市都市計画道路は27路線が定められており、そのうち18路線が未整備の状況です。
- 市内の都市計画道路の計画延長は約28kmであり、そのうち58%が未整備となっています。

▼ 都市計画道路の整備状況（道路種類別）

平成23年12月末現在

道路種別	計画延長(km)	改良済み延長		事業中延長		未整備延長	
		延長(km)	整備率	延長(km)	事業中率	延長(km)	未整備率
自動車専用道路	—	—	—%	—	—%	—	—%
幹線街路	26.6	8.3	31%	3.4	13%	14.9	56%
区画街路	—	—	—%	—	—%	—	—%
特殊街路	1.2	1.2	100%	0	0%	0	0%
合計	27.8	9.5	34%	3.4	12%	14.9	54%



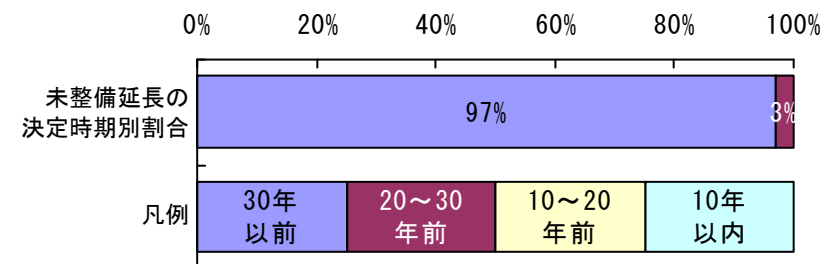
▲ 道路種別別整備状況

- 1981年以前に都市計画決定された都市計画道路(計画決定後30年経過)は延長約26kmで、全体の93%を占めています。
- 未整備延長で見ると、約19kmのうち98%が計画決定から30年以上経過しています。

▼ 柳井市の幹線街路の都市計画決定の状況

平成23年12月末現在

決定年次	合計	～1981 30年以前	1982～1991 20～30年前	1992～2001 10～20年前	2002～ 10年以内
計画延長(km)	27.8	27.0	0.4	0.4	0
改良済延長(km)	9.5	9.1	0	0.4	0
事業中延長(km)	0	0	0	0	0
未整備延長(km)	18.3	17.9	0.4	0	0

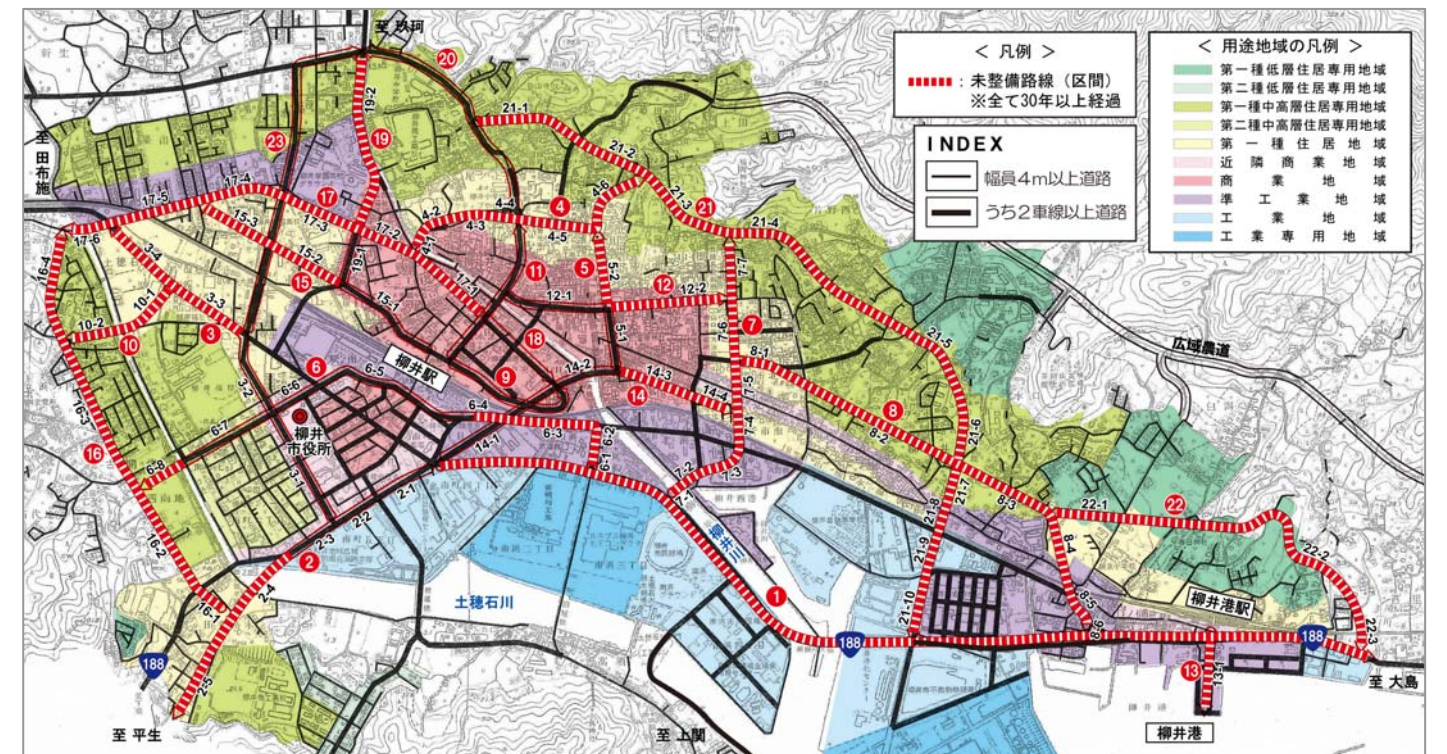


▲ 未整備都市計画道路の計画決定時期

▼ 柳井市都市計画道路一覧

SEQ	番号			路線名	決定事項			当初 決定年月日	経過 年数	告示 番号	整備状況	
	区分	規模	番号連		幅員 (m)	車線 数	延長 (m)				改良延長 (m)	改良率 (%)
1	3	2	1	南柳井線	30.00	4	3,400.0	S33 1 24	53	県 577	—	—
2	3	3	1	樺の割線	28.00	4	1,210.0	S33 1 24	53	県 577	600.0	49.6
3	3	4	2	柳井新庄線	20.00	4	1,310.0	S33 1 24	53	県 577	710.0	54.2
4	3	4	4	樋の上姫田線	18.00	2	980.0	S33 1 24	53	市 21	—	—
5	3	4	5	姫田線	18.00	2	470.0	S33 1 24	53	市 21	210.0	44.7
6	3	4	6	古開作線	16.00	2	1,850.0	S47 8 11	38	県 125	1,150.0	62.2
7	3	4	7	明法寺新市線	16.00	2	1,010.0	S33 1 24	53	市 21	—	—
8	3	4	8	新市三本松線	16.00	2	1,590.0	S33 1 24	53	市 21	—	—
9	3	4	9	柳井駅東大才線	16.00	2	500.0	S51 9 28	34	県 577	500.0	100.0
10	3	4	10	土穂石線	16.00	2	420.0	S58 9 27	27	市 21	—	—
11	3	4	11	柳井駅門の前線	20.00	2	540.0	S33 1 24	53	県 577	540.0	100.0
12	3	5	2	中央通り線	15.00	2	750.0	S33 1 24	53	市 21	370.0	49.3
13	3	5	3	柳井港線	15.00	2	290.0	S33 1 24	53	市 21	200.0	69.0
14	3	5	4	古開作中開作線	12.00	2	1,140.0	S33 1 24	53	県 577	1,000.0	87.7
15	3	5	5	柳井駅八丁土手線	12.00	2	950.0	S33 1 24	53	県 577	390.0	41.1
16	3	5	6	向地線	12.00	2	1,460.0	S33 1 24	53	市 21	—	—
17	3	5	7	柳町土穂石線	12.00	2	1,520.0	S33 1 24	53	市 21	—	—
18	3	5	8	東中割伊保庄線	12.00	2	330.0	S33 1 24	53	市 21	330.0	100.0
19	3	5	9	境関下馬皿線	12.00	2	780.0	S33 1 24	53	県 577	190.0	24.4
20	3	5	10	後地和田線	12.00	2	800.0	S33 1 24	53	市 75	800.0	100.0
21	3	5	11	山手線	12.00	2	2,820.0	S33 1 24	53	市 21	180.0	6.4
22	3	5	12	小深田稲積線	12.00	2	1,330.0	S33 1 24	53	市 21	—	—
23	3	5	13	東条線	18.00	2	1,140.0	S33 1 24	53	県 577	1,140.0	100.0
24	8	5	1	古開作中央線	12.00	—	740.0	S49 1 22	8	市 21	740.0	100.0
25	8	7	1	古市金屋線	4.00	—	310.0	H2 9 5	8	市 21	310.0	100.0
26	8	7	2	古市線	3.00	—	70.0	H2 9 5	8	市 21	70.0	100.0
27	8	7	3	金屋線	4.00	—	40.0	H2 9 5	8	市 21	40.0	100.0
				27路線			27,750.0				9,470.0	34.1

注)平成23年3月31日現在

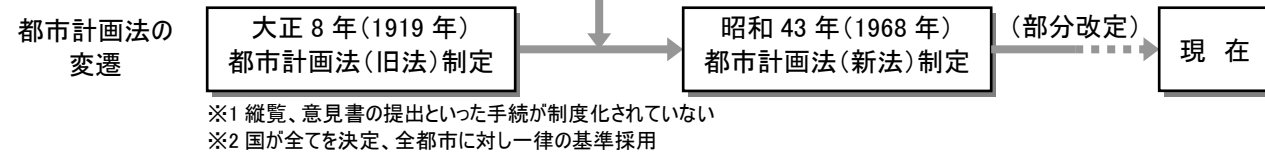


2) 柳井市都市計画道路の課題

計画決定から長期間経過

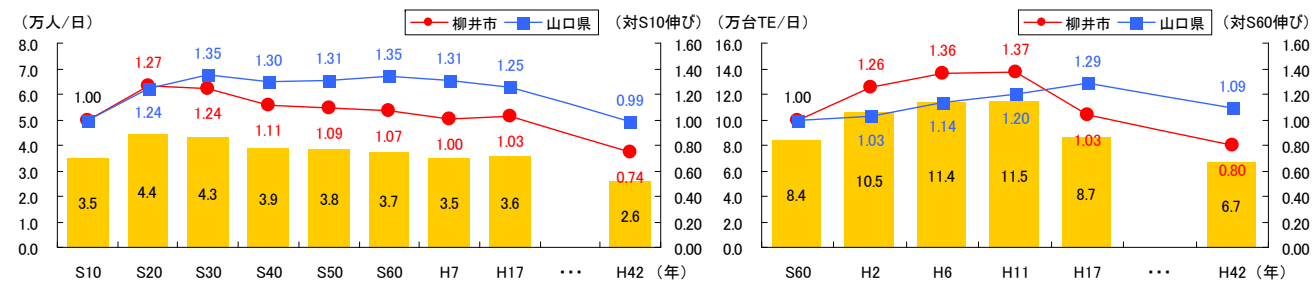
- 柳井市においては、未整備都市計画道路の97%が計画決定から長期間（30年以上）経過しており、計画決定時の位置づけや必要性に大きな変化が生じている可能性があります。
- 特に、旧法時代に計画決定された路線については「住民意見が十分反映されていない*1」、「地域の特徴が考慮されていない*2」といった問題があり、柳井市の現状との整合性について確認する必要があると考えられます。

柳井市においては、昭和33年（旧法時代）に都市計画道路の大半が計画決定されている！



社会情勢等の変化への対応

- 都市の将来像は、それぞれの時代背景を基に計画されてきました。本市の都市計画道路の多くが計画決定された昭和30年代～は、人口の増加、産業の発展、市街地の拡大が著しく、そのような時代背景の中で想定された将来都市像は、拡大成長型を基調としていました。
- しかしながら、平成の時代を迎え、人口減少・高齢社会の到来、環境問題への意識の高まりといった社会情勢の変化を踏まえ、当初想定していた拡大成長型の将来像から一転して集約型都市構造へ方針転換が求められており、これに対応した都市計画道路の見直しが急務の課題となっています。
- H21年1月に策定された「柳井市都市計画マスタープラン」(柳井市の都市計画に関する基本的な方針)においても、“人口減少社会にあって自動車保有台数の減少が始まっていることから、長期未着手道路を中心に現在の都市計画道路網を根本的に見直す段階にある”としています。

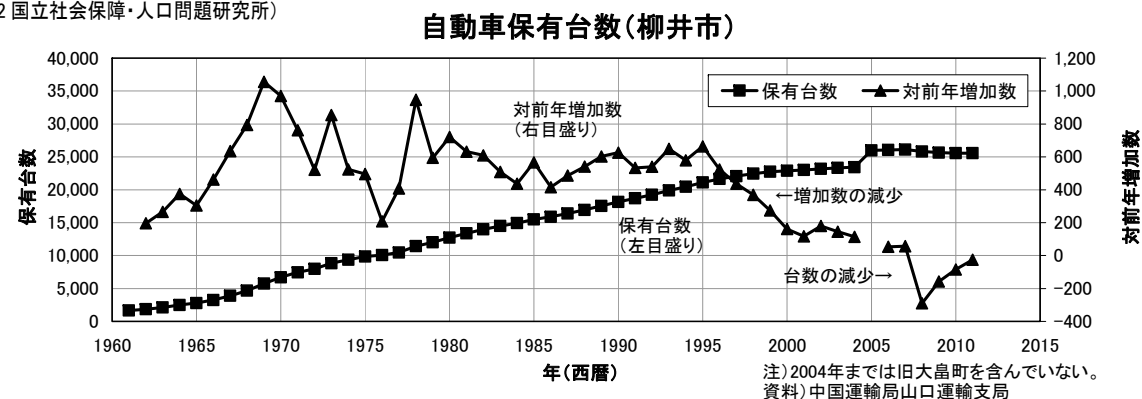


▲人口の推移と今後の見通し (柳井市)

注) ~H17には旧大島町含まず、H42には旧大島町含む
 資料)「国勢調査」
 ・「日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)」
 (H20.12 国立社会保障・人口問題研究所)

▲自動車交通発生集中量の推移と今後の見通し (柳井市)

注) 旧大島町含まず
 資料)「自動車OD表」(国土交通省)



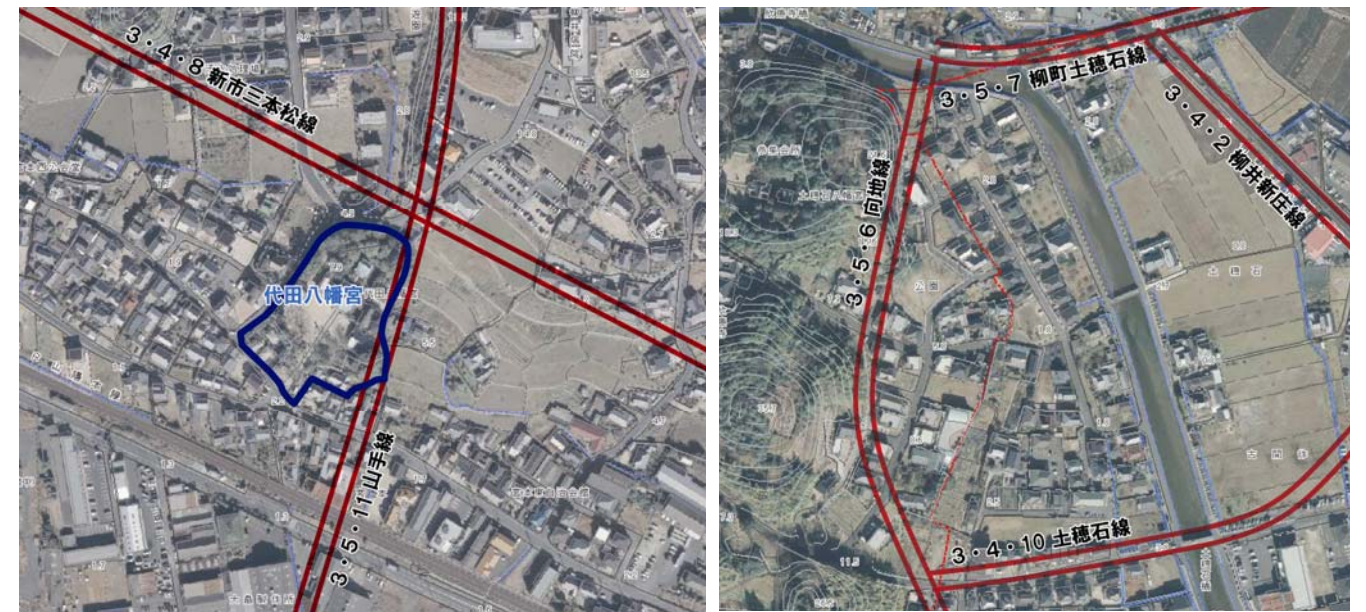
実現性に乏しい計画の見直し

- 計画決定から長期間経過した都市計画道路の中には、道路構造的な問題や周辺土地利用への影響が懸念されるものもあり、これらについては現実的な整備計画に見直ししていくことが必要です。
- 道路構造の一般的な技術基準が定められている道路構造令は、交通情勢や社会環境の変化、技術の進歩などに対応し改正が行われており、よって過去に計画決定された都市計画道路の場合、現行の構造令に適合しなくなっている恐れがあります(特に、歩道等幅員や交差構造など)。

▼道路構造令の変遷(4種道路の歩道等の最小(有効)幅員の例)

必要幅員の判断要素	歩道			自転車歩行者道		
	標準	多	少	標準	多	少
S45 道路の種別区分(自動車交通量)	1.0m~3.0m	—	1.0m~2.25m	2.0m	—	1.5m
S57	1.5m~3.5m	—	1.0m~2.25m	2.0m~3.5m	—	1.5m~2.75m
H5	2.0m~3.5m	—	2.0m~2.75m	3.0m~4.0m	—	3.0m
H13 歩行者交通量	2.0m	3.5m	—	3.0m	4.0m	—

- また、保全すべき資源・環境への影響が懸念されたり、既に計画幅内の土地利用が進行しつつある区間もあり、現実的な対応が求められています。



▲文化財エリアにかかる計画の例((都)山手線)

▲計画幅内で土地利用が進行している例((都)向地線)

長期未整備による弊害

- 未整備都市計画道路の計画幅内には、都市計画法53条により建築制限がかけられ、土地利用や建物更新の際の障害となることから、民間開発の障害となることや、都市計画についての信頼性を低下させるなどの課題が指摘されています。

木造住宅等の一般的な建築物の法定耐用年数が概ね20~30年程度であることを考えると、長期未整備都市計画道路の計画幅内に立地している建築物については、建て替えに際して地権者に再度の規制を課してしまう恐れがあります。
 ⇒30年経過を長期と定義している根拠

2. 見直し方針の検討手順

1) 対象路線・区間の選定

・都市計画道路で未整備の幹線街路のうち、以下のものを評価対象路線として抽出しました。

- 計画決定から30年以上経過したもの
⇒基準：H23.4.1 現在
- 都市計画道路の区域内に歴史的文化財、大規模建築物があるもの
- 地形的な要因により道路構造上問題のあるもの
⇒立体交差の接続困難な都計道、等
- 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
⇒用途白地地域や既成の住宅専用地域を貫く都計道、等
- その他個別の課題を抱えているもの
⇒廃止検討中の土地区画整理事業や長期優良住宅制度との対応など、廃止・見直し前提で計画幅内の土地利用を認めている都計道等

SEQ	区分	規模	番号	路線名	幅員(m)	車線数	延長(m)	決定事項	当初決定年月日	経過年数	告示番号	整備状況	
												改良延長(m)	改良率(%)
1	3	2	1	南柳井線	30.00	4	3,400.0	S33	1/24	53	県 577	-	-
2	3	3	1	堀の割線	28.00	4	1,210.0	S33	1/24	53	県 577	600.0	49.6
3	3	4	2	柳井新庄線	20.00	4	1,310.0	S33	1/24	53	県 577	710.0	54.2
4	3	4	4	樋の上畑田線	18.00	2	980.0	S33	1/24	53	市 21	-	-
5	3	4	5	畑田線	18.00	2	470.0	S33	1/24	53	市 21	210.0	44.7
6	3	4	6	古開作線	16.00	2	1,850.0	S47	8/11	38	県 125	1,150.0	62.2
7	3	4	7	明法寺新市線	16.00	2	1,010.0	S33	1/24	53	市 21	-	-
8	3	4	8	新市三本松線	16.00	2	1,590.0	S33	1/24	53	市 21	-	-
9	3	4	9	柳井駅東大才線	16.00	2	500.0	S51	9/28	34	県 577	500.0	100.0
10	3	4	10	土穂石線	16.00	2	420.0	S58	9/27	27	市 21	-	-
11	3	4	11	柳井駅門の前線	20.00	2	540.0	S33	1/24	53	県 577	540.0	100.0
12	3	5	2	中央通り線	15.00	2	750.0	S33	1/24	53	市 21	370.0	49.3
13	3	5	3	柳井港線	15.00	2	290.0	S33	1/24	53	市 21	200.0	69.0
14	3	5	4	古開作中開作線	12.00	2	1,140.0	S33	1/24	53	県 577	1,000.0	87.7
15	3	5	5	境開下馬血線	12.00	2	950.0	S33	1/24	53	県 577	390.0	41.1
16	3	5	6	向地線	12.00	2	1,460.0	S33	1/24	53	市 21	-	-
17	3	5	7	柳町土穂石線	12.00	2	1,520.0	S33	1/24	53	市 21	-	-
18	3	5	8	東中割伊保庄線	12.00	2	330.0	S33	1/24	53	市 21	330.0	100.0
19	3	5	9	境開下馬血線	12.00	2	780.0	S33	1/24	53	県 577	190.0	24.4
20	3	5	10	後地和田線	12.00	2	800.0	S33	1/24	53	市 75	800.0	100.0
21	3	5	11	山手線	12.00	2	2,820.0	S33	1/24	53	市 21	180.0	6.4
22	3	5	12	小深田福積線	12.00	2	1,330.0	S33	1/24	53	市 21	-	-
23	3	5	13	東条線	18.00	2	1,140.0	S33	1/24	53	県 577	1,140.0	100.0
24	8	5	1	古開作中央線	12.00	-	740.0	S49	1/22	8	市 21	740.0	100.0
25	8	7	1	古市金屋線	4.00	-	310.0	H2	9/5	8	市 21	310.0	100.0
26	8	7	2	古市線	3.00	-	70.0	H2	9/5	8	市 21	70.0	100.0
27	8	7	3	金屋線	4.00	-	40.0	H2	9/5	8	市 21	40.0	100.0
				27路線			27,750.0					9,470.0	34.1

注)平成23年3月31日現在

INDEX

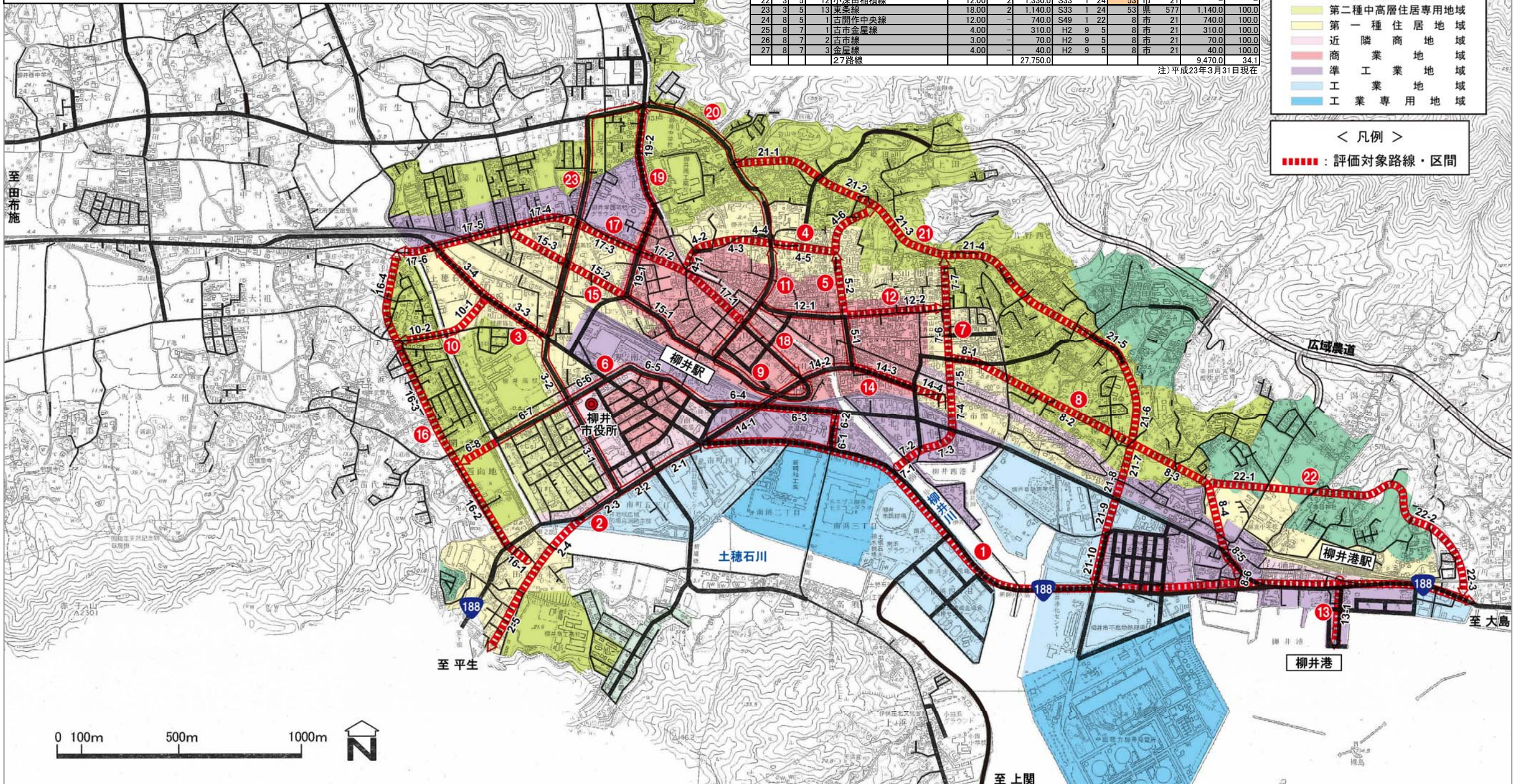
- 幅員4m以上道路
- うち2車線以上道路

< 用途地域の凡例 >

- 第一種低層住居専用地域
- 第二種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 近隣商地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 工業地域
- 工業専用地域

< 凡例 >

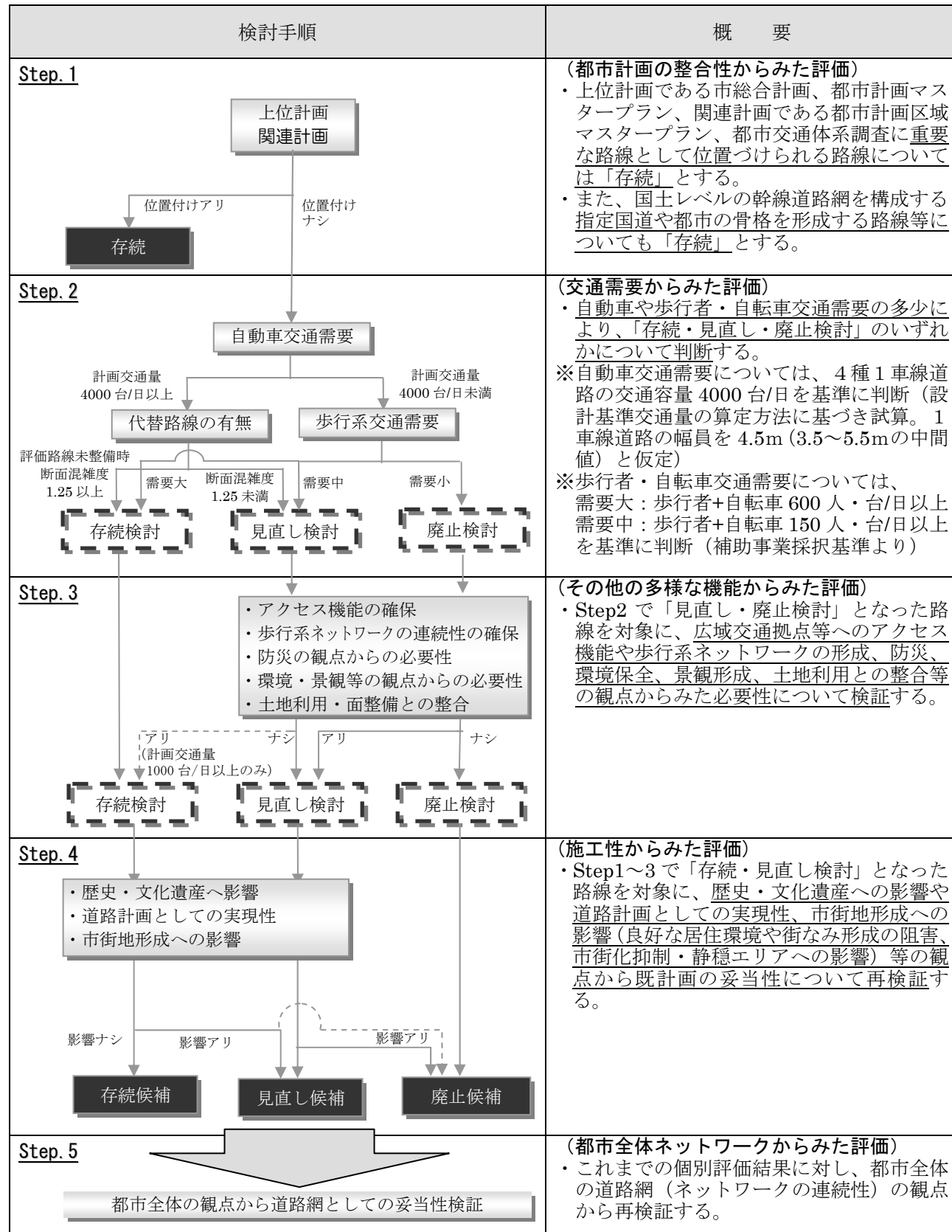
- 評価対象路線・区間



2) 検討手順と判断基準

- 都市計画道路の見直しについては、自動車交通機能だけでなく、歩行者動線や防災の観点といった都市計画道路が担うべき多面的な機能も踏まえつつ、その必要性を最新データに基づき検証することで行いました。具体的には、以下に示す5つのステップにより現行都市計画道路の必要性について検証しました。
- また、必要性の判断基準につきましては、柳井市の特性を反映しつつ、右表のように設定しました。

▼ 見直し方針検討手順



注)「見直し検討」においては、原則計画縮小の方向のみ検討

▼ 柳井市における存続必要性の判断基準

	評価の視点	存続必要性の判断基準(案)	
(Step1) 都市計画の整合性	都市構造の主軸形成(ネットワークの連続性)	<ul style="list-style-type: none"> ・指定国道である ・主要・広域幹線道路として位置付けられる 	
	上位・関連計画との整合性	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープラン(柳井市)に重要路線としての位置付けがある ・区域マスタープラン(山口県)に重要路線としての位置付けがある ※合併(H17.2.21)以前の計画は、原則評価対象外とした 	
(Step2) 需給バランス	自動車交通需要への対応	・計画交通量が4000台/日以上である(4種1車線道路の日交通容量)	
	代替路線の有無(自動車)	・当該道路未整備時の将来断面混雑度が1.25以上となる(下記交通容量参照)	
	歩行系交通需要への対応	・歩行者+自転車150人・台/日以上である	
(Step3) 多様な機能	アクセス機能の確保	・広域交通拠点や公共・公益拠点等への主要アクセスルートとして機能する	
	歩行系ネットワークの連続性	・小・中学校指定通学路において、歩道のネットワーク化に寄与する	
	防災ネットワークの形成、延焼防止のための必要性		・災害時の緊急輸送道路に指定されている
			・豪雨浸水時に緊急輸送道路の代替ルートとして機能する
			・延焼遮断帯不足エリアの解消に寄与する
			・避難路不足エリアの解消に寄与する
	周辺環境、景観の保全・向上のための必要性	・景観計画等に位置付けられている	
ライフラインの収容等のための必要性	・公共下水道整備計画等に位置付けられている		
土地利用・面整備等との整合性	<ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業など、当該道路整備を前提とした土地利用となっている ※事業化見込みの不透明な計画の場合は評価しない 		
(Step4) 施工性等	施工性	・文化財保護法や条例に基づく指定文化財等の改変を伴わない	
		・実現性の高い道路計画である	
		・現状において都計道計画幅内の建物立地がほとんど見られない	
(Step5) 総合評価	都市全体ネットワークからみた評価	・上記の個別評価結果に対し、都市全体の道路網(ネットワークの連続性)の観点から、総合的に判断	

<自動車交通容量の設定>

幹線街路(既成)整備済	主要幹線道路(原則評価対象外)	4-1相当と想定、交差点補正なし(2車線:120百台/日、4車線:480百台/日)
	幹線道路	4-2相当と想定、交差点補正あり(2車線:80百台/日)
	補助幹線道路	4-3相当と想定、交差点補正あり(2車線:72百台/日)
その他	一般県道以上または市道4車線	幹線道路相当と想定(2車線:80百台/日、4車線240百台/日)
	その他(市道・農道等)2車線道路	補助幹線道路相当と想定(2車線:72百台/日)
	1車線道路	道路幅員4.5mと仮定(40百台/日)

注)・わかりやすさ・比較しやすさの観点から原則「道路構造令の設計基準交通量」を採用
 ・1車線道路(W=4.5m)の交通容量は「設計基準交通量」の算定方法に準拠し設定