

1 調査名称：田布施町都市計画道路網見直し調査業務委託

2 調査主体：田布施町

3 調査圏域：熊毛郡田布施町一円地内

4 調査期間：平成24年度～平成25年度

5 調査費：3,675千円（当年度までの合計：6,209.7千円）  
（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

本業務は、田布施町の現状や将来見通しに整合したまちづくりの実現に向け、全町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（H18.3）」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った。

具体的には、地域特性を反映した「必要性の判断基準」を設定し、その基準をもとに検討対象路線（区間）の必要性について評価した。

また、廃止検討路線の見直し理由について整理するとともに、存続検討路線は各路線の個別課題解消に向けた見直し方針を具体的に検討した。さらに、検討対象路線見直しに係わる影響の検証も行った。

## I 調査概要

1 調査名：田布施町都市計画道路網見直し調査業務委託

### 2 報告書目次

#### 1. 業務概要

1. 1 業務の目的

1. 2 業務内容

1. 3 業務フロー

#### 2. 都市計画道路の見直し方針の検討

2. 1 見直し検討対象路線および区間の設定

2. 2 全域的な都市計画道路見直しの方向性検討

2. 3 「廃止検討路線」周辺の市街地状況等の整理

2. 4 「廃止検討路線」の見直し理由の整理

2. 5 「存続検討・見直し候補路線」の見直し方針の検討

2. 6 検討対象路線見直しに係る影響の検証

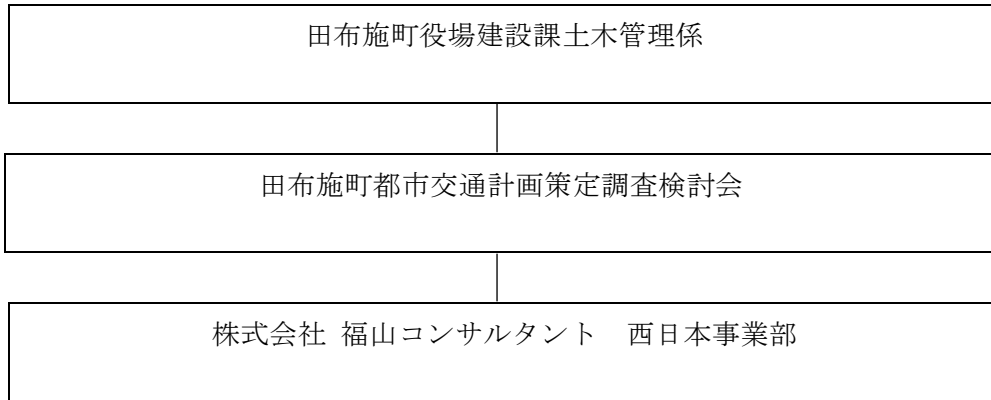
2. 7 見直し方針の策定

#### 3. 関係機関協議の開催支援

3. 1 協議資料

3. 2 議事録

### 3 調査体制



### 4 委員会名簿等

	所属	役職等	氏名
委員長	建設課	課長	川添 俊樹
副委員長	建設課	技幹	鳥上 清史
委員	建設課	課長補佐	本城 嘉也
委員	建設課	主任	増原 規美子
委員	総務課	課長	東 浩二
委員	企画財政課	課長	西本 重貴
委員	経済課	課長	落合 祥二
委員	町民福祉課	課長	河村 五男
委員	税務課	課長	岡本 正
委員	健康保険課	課長	猪股 勝美
委員	学校教育課	課長	水田 貴之
委員	社会教育課	課長	岡本 憲一

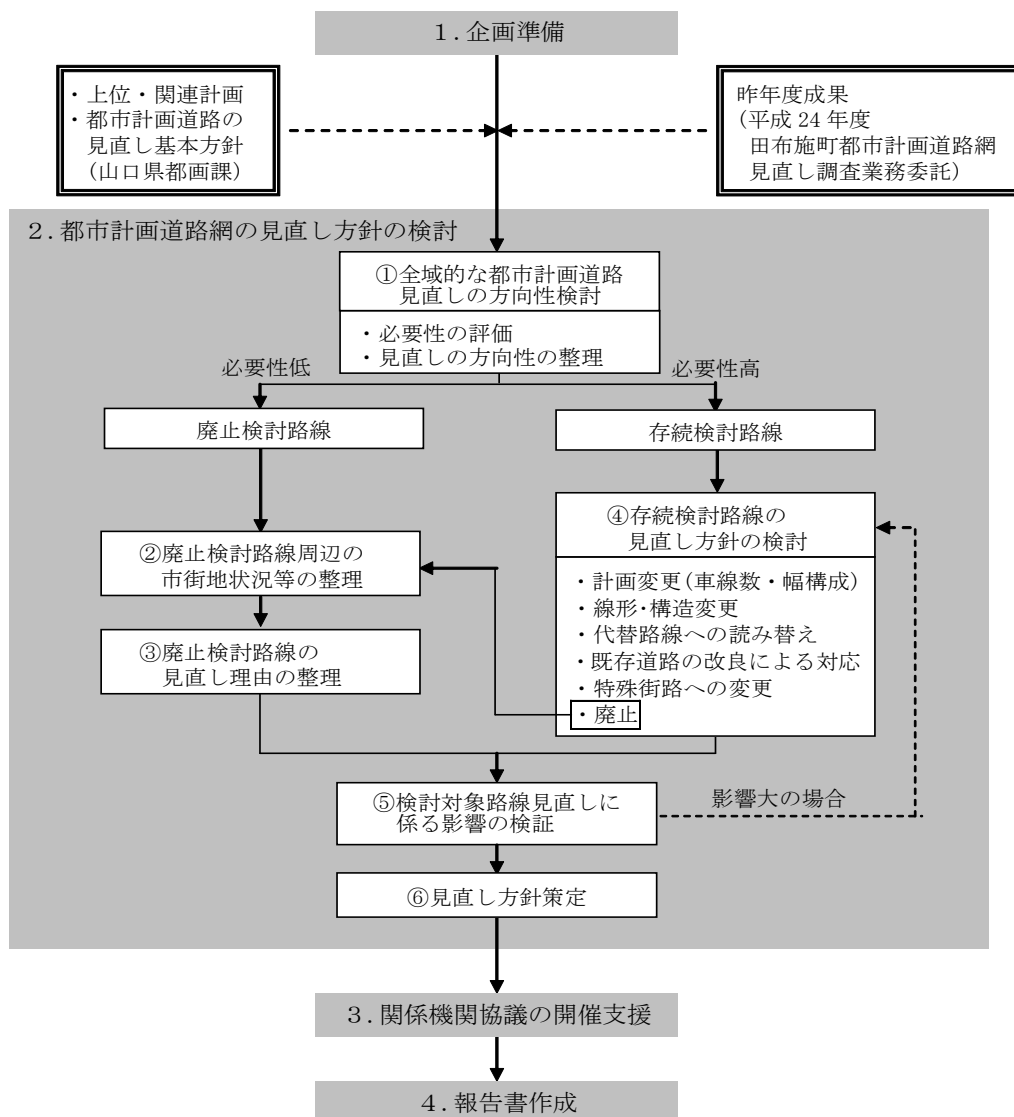
## II 調査成果

### 1 調査目的

「近年の人口の減少見通し、経済の低成長、市街地の拡大の収束等の社会経済状況の変化を踏まえると、必要性が変化しつつある路線については見直しを行う必要性が高まっている」(新・都市計画マニュアルⅡ-都市施設・公園緑地編-都市交通施設 より抜粋)との全国的な認識の中、田布施町においてもその傾向は同様であり、現状や将来見通しに整合したまちづくりの実現が求められている。

本業務は、全町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 (H18.3)」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



注)  : 与件

### 3 調査圏域図

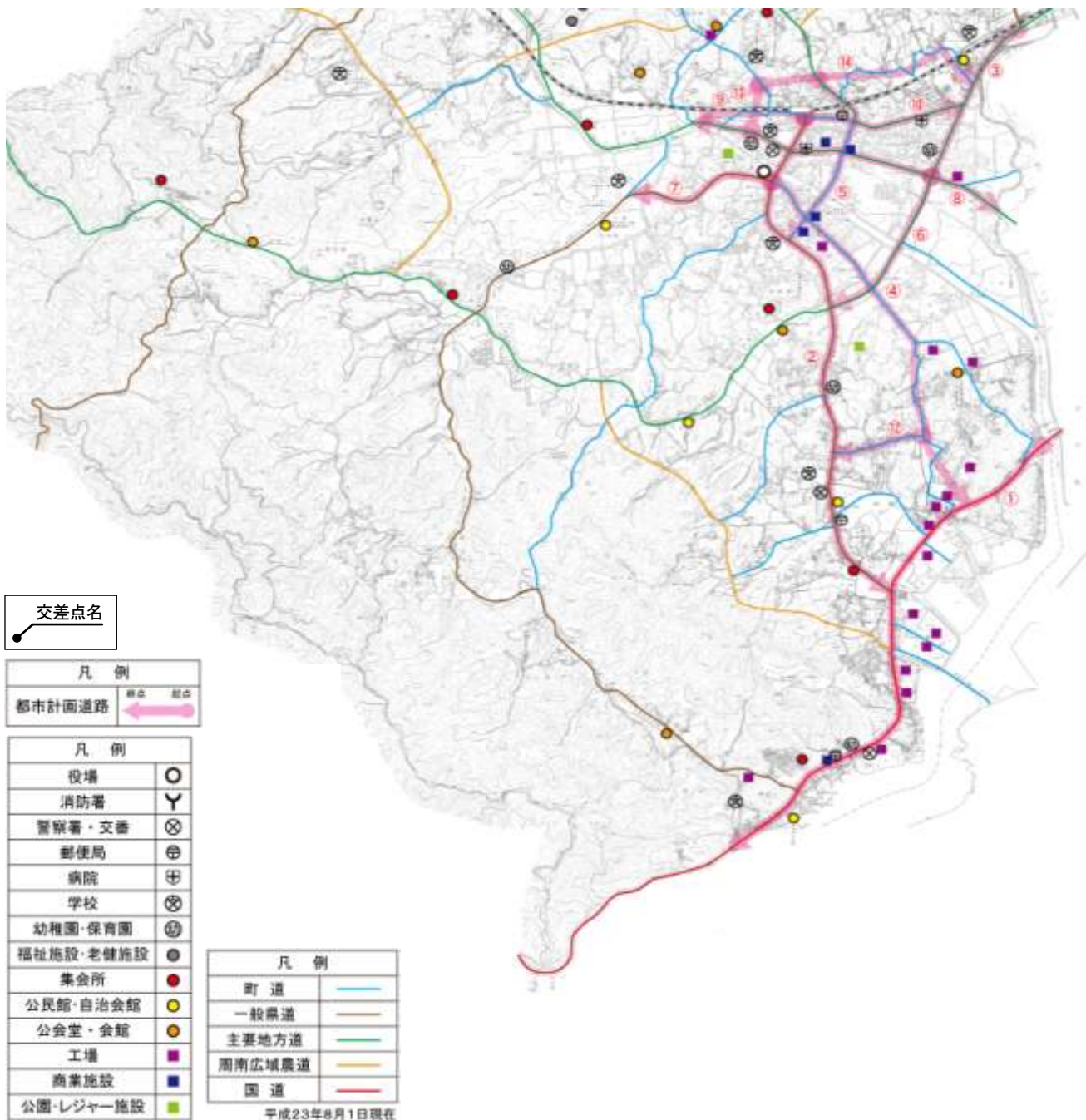


▲検討対象地域（熊毛郡田布施町一円地内）

#### 4 調査成果

田布施町内における都市計画道路の計画決定の経緯および整備進捗状況を以下に示す。

下表によると、全ての路線において当初決定から30年以上が経過しているが、「三本松塩坪線」および「旭助政線」は既に整備済みのため、本業務で検討対象とする長期未着手路線については、「三本松塩坪線」および「旭助政線」以外の都市計画道路とする。また、長期未着手路線のうち未整備区間は約13kmで、都市計画道路総延長の約6割を占める。



▼都市計画道路の計画決定の経緯および整備進捗状況

都市計画道路路線数	13
長期未着手路線数(30年以上)	11
比率	85%
都市計画道路総延長(km)	22.40
長期未着手路線の未整備延長(km)	13.04
比率	58%

■都市計画道路の長期未着手状況

NO	都計道名	交通機能※	当初 決定年月日	経過 年数	整備済み		概成済み		事業中		事業予定あり(未改良)		未改良(現道あり)		未改良(現道なし)		既定計画 延長(km)
					延長(km)	整備率(%)	延長(km)	整備率(%)	延長(km)	整備率(%)	延長(km)	整備率(%)	延長(km)	整備率(%)	延長(km)	整備率(%)	
1	八海別府線	広域幹線道路	S49.1.25	38年	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	4.02	100%	0.00	0%	4.02
2	一本松米出線	都市内骨格道路	S49.1.25	38年	1.68	43%	1.18	30%	0.00	0%	1.04	27%	0.00	0%	0.00	0%	3.90
3	八和田定井手線	地域幹線道路	S49.1.25	38年	0.57	19%	0.00	0%	0.20	7%	0.55	19%	1.65	56%	0.00	0%	2.97
4	長名石鳥越線	都市内骨格道路	S49.1.25	38年	1.06	38%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.46	16%	1.28	46%	2.80
5	長合三宅線	地域幹線道路・都市内骨格道路	S49.1.25	38年	0.65	46%	0.45	32%	0.00	0%	0.00	0%	0.30	21%	0.00	0%	1.40
6	天神三宅線	地域幹線道路	S49.1.25	38年	0.12	10%	1.11	90%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	1.23
7	長名石西田布施線	—	S49.4.16	37年	0.09	9%	0.23	22%	0.00	0%	0.53	50%	0.20	19%	0.00	0%	1.05
8	天神線	地域幹線道路	S49.1.25	38年	0.30	58%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.22	42%	0.00	0%	0.52
9	一本松定井手線	—	S49.1.25	38年	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.24	33%	0.48	67%	0.72
10	三本松塩坪線	地域幹線道路・都市内骨格道路	S36.3.16	51年	1.08	100%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	1.08
12	旭助政線	—	S49.1.25	38年	0.64	100%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.64
13	八王寺駒方線	—	S36.3.16	51年	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.41	100%	0.41
14	御蔵戸上ゲ線	—	S49.1.25	38年	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	0.00	0%	1.66	100%	1.66
合計(km)					6.19	28%	2.97	13%	0.20	1%	2.12	9%	7.09	32%	3.83	17%	22.40

※出典) 田布施都市計画(都市計画区域の整備、開発及び保全の方針) (H24.3/山口県)

2013.3.31現在

整備済み路線

全域的な都市計画道路見直しの方向性検討については、地域特性を踏まえた「都市計画道路の必要性の判断基準」を設定し、次頁に示す手順にそって都市計画道路の見直しの方向性について検討した。

具体的な「必要性の評価基準」については、「都市計画の整合性」「需給バランス」「多様な機能」「施工性」の観点から設定し、多面的な視点から都市計画道路の必要性を評価した。

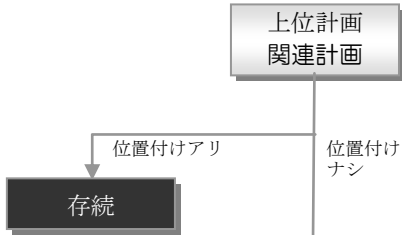
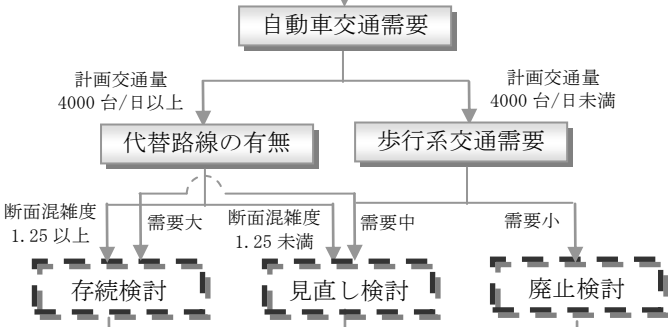
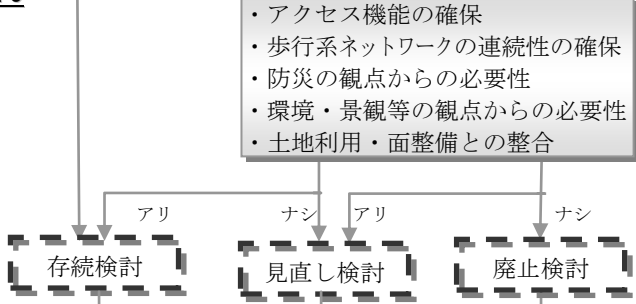
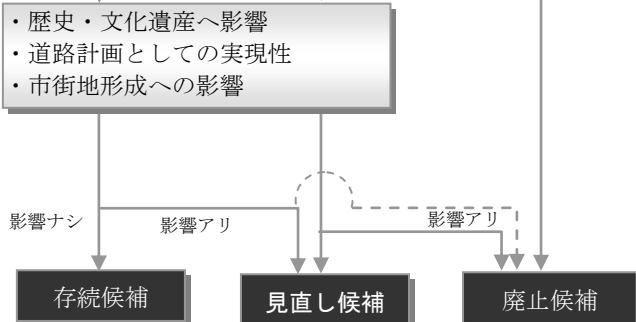
#### ▼必要性の評価基準

	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)	・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	・都市計画区域マスタープランに重要路線としての位置付けがある
(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 (交通容量は推計QVを活用)
	歩行系交通需要への対応	・歩行者・自転車が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 ・バス路線に指定されている
	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
		・消防活動困難区域の解消に寄与する
		・延焼遮断帯不足エリアの解消に寄与する
ライフラインの収容等のための必要性	・準防火地域に位置する	
土地利用・面整備等との整合性	・公共下水道整備計画等に位置付けられている ・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



検討対象路線（区間）の見直しの方向性（存続、見直し、廃止）については、以下の手順にそって検討した。

▼見直しの方向性検討手順

検討手順	概要
<p><b>Step. 1</b></p> 	<p>(都市計画の整合性からみた評価)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上位計画である市総合計画、都市計画マスタープラン、関連計画である都市計画区域マスタープラン、都市交通体系調査に<u>重要な路線として位置づけられる路線</u>については「<u>存続</u>」とする。</li> <li>・また、国土レベルの幹線道路網を構成する<u>指定国道や都市の骨格を形成する路線等</u>についても「<u>存続</u>」とする。</li> </ul>
<p><b>Step. 2</b></p> 	<p>(交通需要からみた評価)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車や歩行者・自転車交通需要の多少により、「<u>存続・見直し・廃止検討</u>」のいずれかについて判断する。</li> <li>※自動車交通需要については、4種1車線道路の交通容量4000台/日を基準に判断（設計基準交通量の算定方法に基づき試算。1車線道路の幅員を4.5m（3.5～5.5mの中間値）と仮定）</li> <li>※歩行者・自転車交通需要については、              需要大：歩行者+自転車 600人・台/日以上              需要中：歩行者+自転車 150人・台/日以上              を基準に判断（補助事業採択基準より）</li> </ul>
<p><b>Step. 3</b></p> 	<p>(その他の多様な機能からみた評価)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・Step2で「<u>見直し・廃止検討</u>」となった路線を対象に、<u>広域交通拠点等へのアクセス機能や歩行系ネットワークの形成、防災、環境保全、景観形成、土地利用との整合等の観点からみた必要性</u>について検証する。</li> </ul>
<p><b>Step. 4</b></p> 	<p>(施工性からみた評価)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・Step1～3で「<u>存続・見直し検討</u>」となった路線を対象に、<u>歴史・文化遺産への影響や道路計画としての実現性、市街地形成への影響（良好な街並形成の阻害、市街化抑制・静穏エリアへの影響）等の観点から既計画の妥当性</u>について再検証する。</li> </ul>

注)「見直し候補」とは、機能的には存続する必要があるが、「現道活用」や「横断構成の変更」の視点から計画を縮小検討する路線