

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する。

## I 調査概要

1 調査名：岩国都市計画道路見直し業務

### 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

#### 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

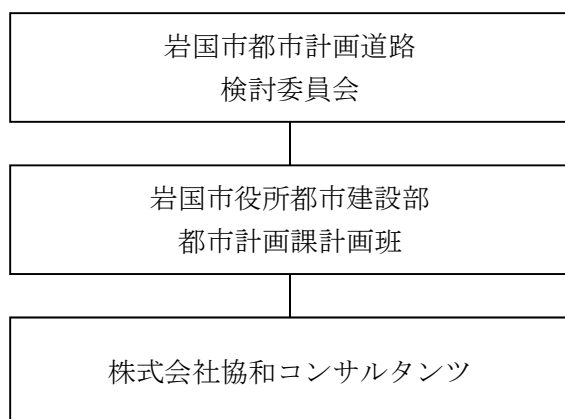
#### 第4章 都市計画道路見直しの基本方針の検討

- 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
- 4-2 都市計画道路見直しの進め方
- 4-3 都市計画道路見直しの判断基準の設定

#### 第5章 検討対象路線の整理

- 5-1 検討対象路線の整理
- 5-2 道路機能分類の整理

### 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、将来の岩国市を見据え、まずは現状を十分把握し、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。

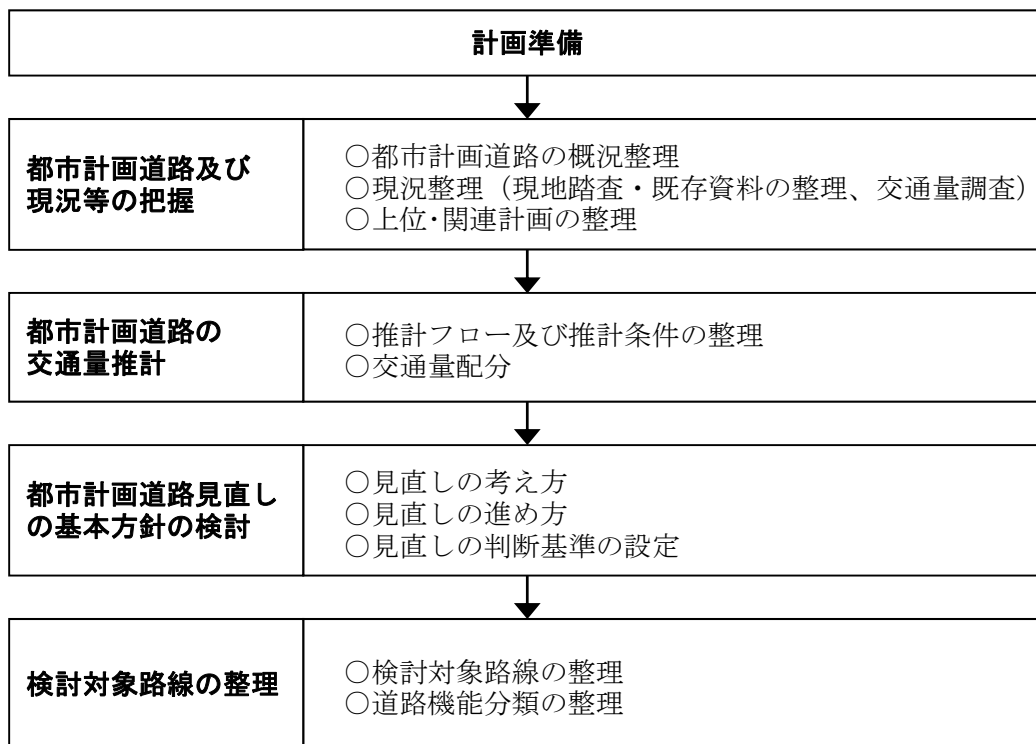


図 調査フロー

### 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。

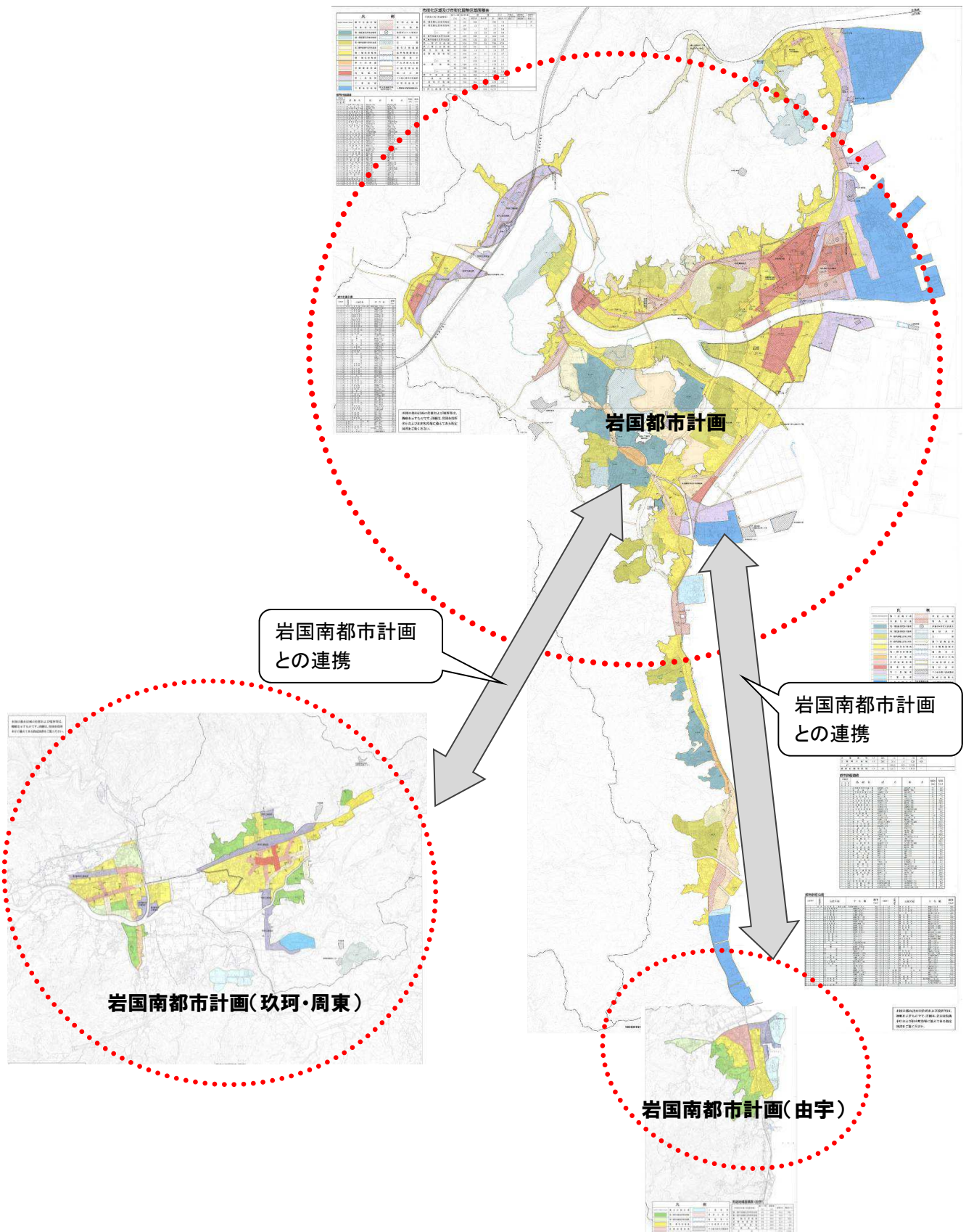


図 調査圏域図

#### 4 調査成果

##### 1. 都市計画道路及び現況等の把握

##### (1) 岩国市都市計画道路の現状

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。

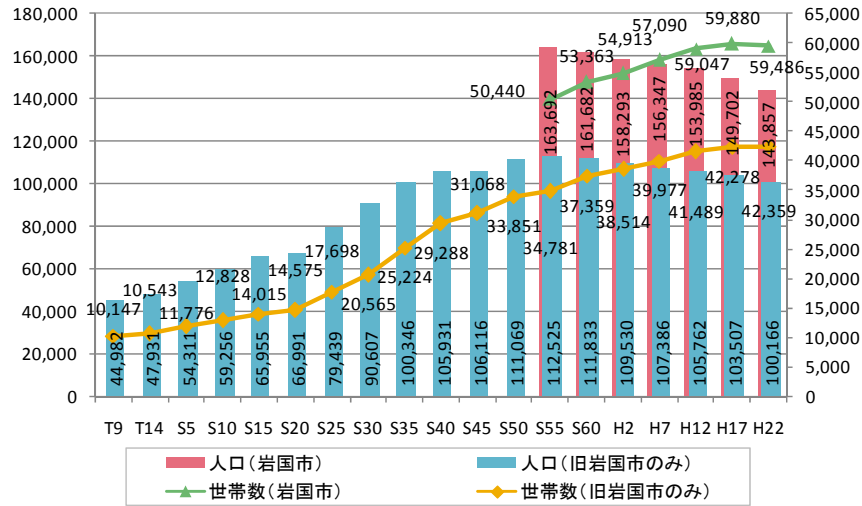
表 岩国市都市計画道路一覧

番号	路線番号	路線名	当初決定	最終変更	幅員 (m)	車線 数	延長 (m)	整備状況(m)						
								整備済み	未整備	概成	未着手・ 現道あり	未着手・ 現道なし		
1	3-3-1	岩国停車場中央通り線	S 30 . 6 . 17	H 25 . 12 . 20	25	4	490	490	0	0	0	0	0	
2	3-3-2	東本通り線	S 30 . 6 . 17	H 25 . 12 . 20	25	4	390	390	0	0	0	0	0	
3	3-3-3	南岩国停車場天地線	S 30 . 6 . 17	S 55 . 11 . 18	25	4	720	0	720	510	120	90		
4	3-3-4	楠中津線	S 30 . 6 . 17	S 55 . 11 . 18	22	4	1,560	0	1,560	130	485	945		
5	3-3-5	新岩国駅通り線	S 47 . 9 . 26	S 55 . 11 . 18	25	4	40	40	0	0	0	0	0	
6	3-4-6	昭和町帝人線	S 30 . 6 . 17	H 12 . 12 . 8	18	2	900	900	0	0	0	0	0	
7	3-4-7	岩国停車場装束線	S 30 . 6 . 17	S 55 . 11 . 18	18	2	4,380	1,070	3,310	3,310	0	0	0	
8	3-4-8	昭和町藤生線	S 30 . 6 . 17	H 25 . 12 . 20	18	2	7,570	3,620	3,950	765	0	3,185		
9	3-4-9	南岩国駅東通線	S 39 . 7 . 31	H 12 . 12 . 8	18	2	1,850	0	1,850	0	1,455	395		
10	3-4-10	尾津中通り線	S 39 . 7 . 31	H 12 . 12 . 8	18	2	1,300	0	1,300	1,300	0	0	0	
11	3-4-11	岩国停車場保津線	S 30 . 6 . 17	S 55 . 11 . 18	16	2	12,210	445	11,765	7,445	3,295	1,025		
12	3-4-12	南岩国線	S 39 . 7 . 31	H 10 . 2 . 6	16	2	880	0	880	0	880	0	0	
13	3-4-13	西岩国駅通り線	S 30 . 6 . 17	H 12 . 12 . 8	16	2	230	230	0	0	0	0	0	
14	3-4-14	今津中津線	S 30 . 6 . 17	H 12 . 12 . 8	16	2	1,490	0	1,490	0	245	1,245		
15	3-3-15	室の木線	H 12 . 9 . 1		22.5	4	1,020	0	1,020	0	0	1,020		
16	3-4-16	門前線	S 30 . 6 . 17	H 12 . 12 . 8	19	2	950	950	0	0	0	0	0	
17	3-4-17	柱野大竹線	S 47 . 9 . 26	H 10 . 12 . 15	16	2	2,270	1,825	445	0	0	445		
18	3-4-18	室の木尾津線	S 30 . 6 . 17	H 12 . 12 . 8	16	2	3,630	945	2,685	990	895	800		
19	3-5-19	麻里布藤河線	S 30 . 6 . 17	H 12 . 9 . 1	12	2	5,820	3,935	1,885	1,575	310	0		
20	3-6-20	川西平田線	H 10 . 2 . 6	H 10 . 2 . 6	11	2	1,750	0	1,750	920	385	445		
21	3-5-21	麻里布中央線	S 30 . 6 . 17	S 55 . 12 . 1	15	2	490	490	0	0	0	0	0	
22	3-5-22	昭和町川口線	S 30 . 6 . 17	S 55 . 12 . 1	15	2	1,230	725	505	0	445	60		
23	3-3-23	元町錦見線	S 30 . 6 . 17	H 12 . 9 . 1	25	4	3,890	2,370	1,520	1,380	140	0		
24	3-5-24	牛野谷川西線	S 35 . 8 . 20	H 10 . 12 . 15	15.5	2	3,190	1,125	2,065	955	1,110	0		
25	3-5-25	臥竜橋通り線	S 30 . 6 . 17	S 55 . 12 . 1	12	2	680	680	0	0	0	0	0	
26	3-5-26	今津川線	S 30 . 6 . 17	H 12 . 9 . 1	12	2	2,370	0	2,370	260	1,745	365		
27	3-5-27	海土路御庄線	H 4 . 7 . 31	H 26 . 9 . 12	14	2	5,560	175	5,385	3,480	0	1,905		
28	3-4-28	藤生線	H 12 . 12 . 8		16	2	450	0	450	450	0	0	0	
29	3-5-29	藤生停車場線	S 30 . 6 . 17	S 55 . 12 . 1	12	2	75	0	75	0	75	0	0	
30	3-5-30	欠口錦帯橋線	S 30 . 6 . 17	S 55 . 12 . 1	12	2	1,860	375	1,485	0	775	710		
31	3-5-31	楠旭町線	S 39 . 7 . 31	S 55 . 12 . 1	12	2	1,580	0	1,580	0	620	960		
32	3-5-32	岩国千石原線	S 34 . 12 . 5	S 55 . 12 . 1	12	2	1,540	220	1,320	0	910	410		
33	3-5-33	横山川西線	S 30 . 6 . 17	H 5 . 12 . 14	12	2	1,470	445	1,025	0	700	325		
34	3-4-34	牛野谷灘線	S 39 . 7 . 31	H 10 . 2 . 6	18	2	3,380	1,685	1,695	800	0	895		
35	3-4-35	山北牛野谷線	S 30 . 6 . 17	H 10 . 2 . 6	16	2	1,530	0	1,530	1,010	40	480		
36	3-4-36	牛野谷線	H 10 . 2 . 6	H 10 . 2 . 6	22.5	2	1,510	1,510	0	0	0	0	0	
37	3-5-37	岩国御庄線	S 47 . 8 . 23	S 55 . 12 . 1	12	2	140	140	0	0	0	0	0	
38	3-5-38	御庄守内線	S 47 . 8 . 23	S 55 . 12 . 1	12	2	1,570	130	1,440	0	0	1,440		
39	3-5-39	御庄川線	S 47 . 8 . 23	S 55 . 12 . 1	13	2	950	550	400	400	0	0	0	
41	3-6-41	関所山錦帯橋線	S 30 . 6 . 17	S 55 . 12 . 1	9	2	2,370	0	2,370	0	2,080	290		
42	3-2-42	岩国南道路線	H 元 . 1 . 17	H 12 . 9 . 1	30	4	4,900	0	4,900	4,560	340	0		
43	3-4-43	関戸多田線	S 62 . 9 . 1	S 62 . 9 . 1	16	2	2,090	2,090	0	0	0	0	0	
44	3-5-44	尾松線	S 62 . 8 . 12	S 62 . 8 . 12	12	2	960	960	0	0	0	0	0	
45	3-5-45	多田川線	S 62 . 8 . 12	S 62 . 8 . 12	12	2	260	260	0	0	0	0	0	
46	1-4-201	岩国大竹道路	H 12 . 9 . 1		17	6	5,100	0	5,100	0	0	5,100		
47	8-7-1	岩国駅東西線	H 25 . 12 . 20		6	4	110	0	110	0	0	110		
合計								98,705	28,770	69,935	30,240	17,050	22,645	

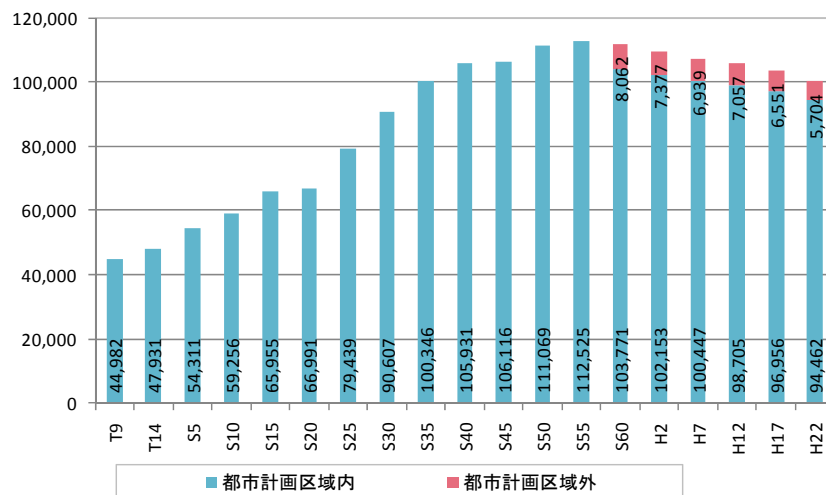


(2) 社会情勢の変化

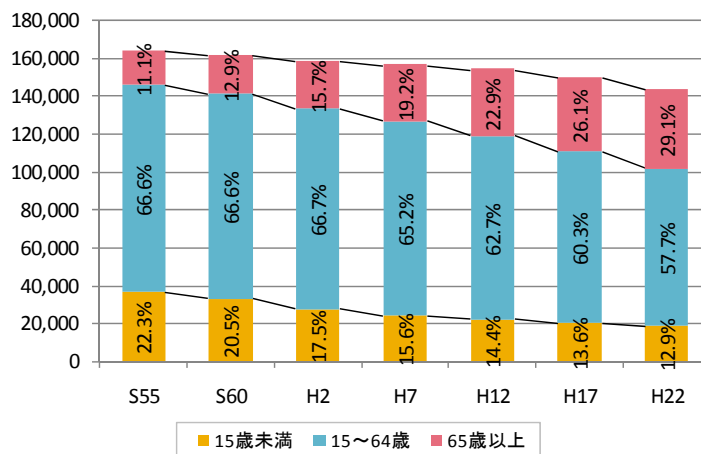
岩国市全域における人口は、近年減少傾向を示している。旧岩国市における人口は、昭和 55 年をピークにその後は減少が続いている。年齢区分別人口の推移では、平成 22 年で約 3 割が 65 歳以上の高齢者で、30 年前の昭和 55 年より 18% も上昇している。一方で、15 歳未満、15～64 歳はそれぞれ約 10% 減少しており、少子・高齢化が進んでいる。



人口・世帯数の推移



岩国都市計画区域の人口推移



年齢区分別人口割合の推移

※出典：国勢調査

図 人口等の推移



## 2. 都市計画道路見直しの基本方針

### (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。

#### 【検討対象路線の整理】

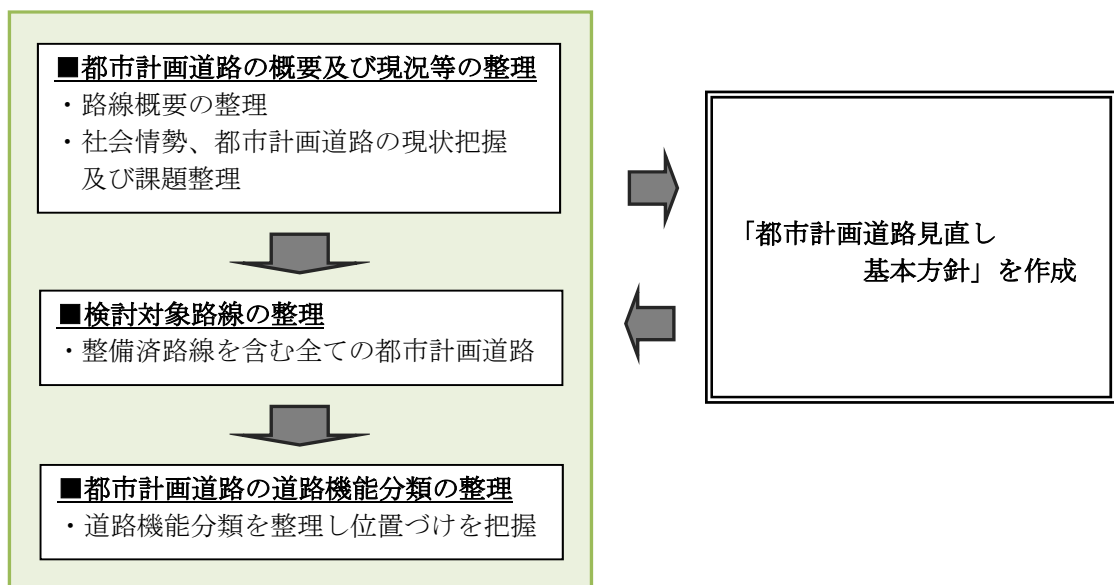


図 見直しの進め方

### 3. 都市計画道路見直しの判断基準

#### (1) 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（事業化路線を含む）を見直しの検討対象路線とする。

#### 【検討対象路線の設定】

- 計画決定から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) 路線の検証

路線の検証は、以下の判断基準を設定し、各段階において検証を行うものとする。

- ①必要性の判断基準の設定
- ②実現性の判断基準の設定
- ③路線の評価方法

#### ①必要性の判断基準

##### 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する。

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。

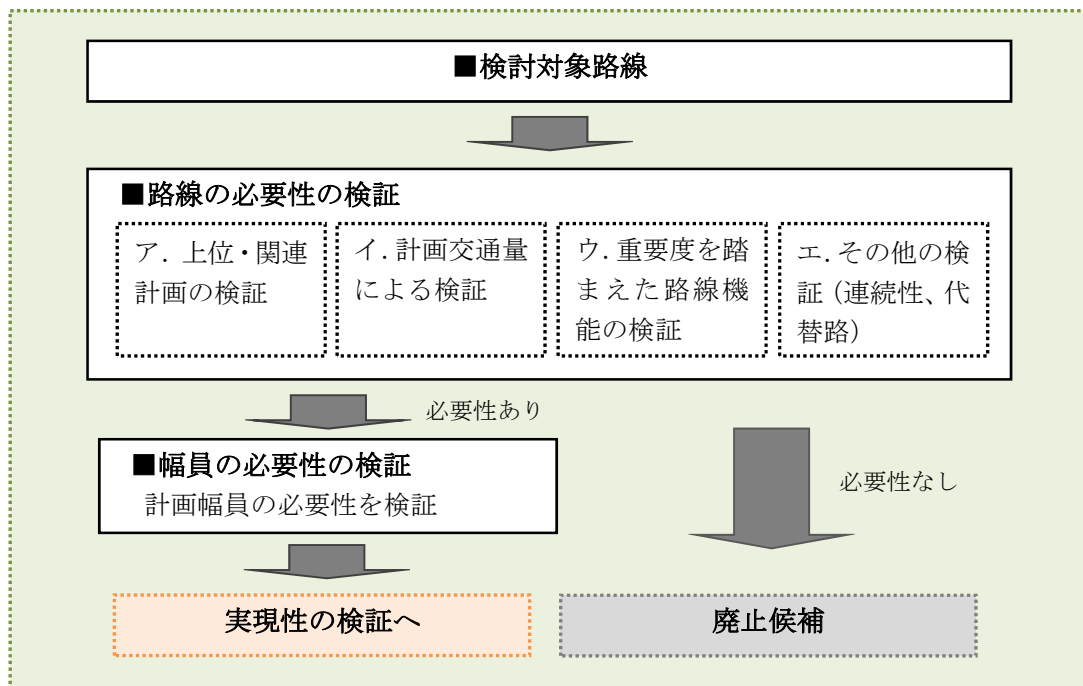


図 必要性の検証フロー

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係る関連計画（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。

併せて、重要度の整理を行うものとし、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。

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	

【重要度の評価基準】

重要度が高い路線

- 重要度が高い検証項目に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)

重要度が低い路線

- 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

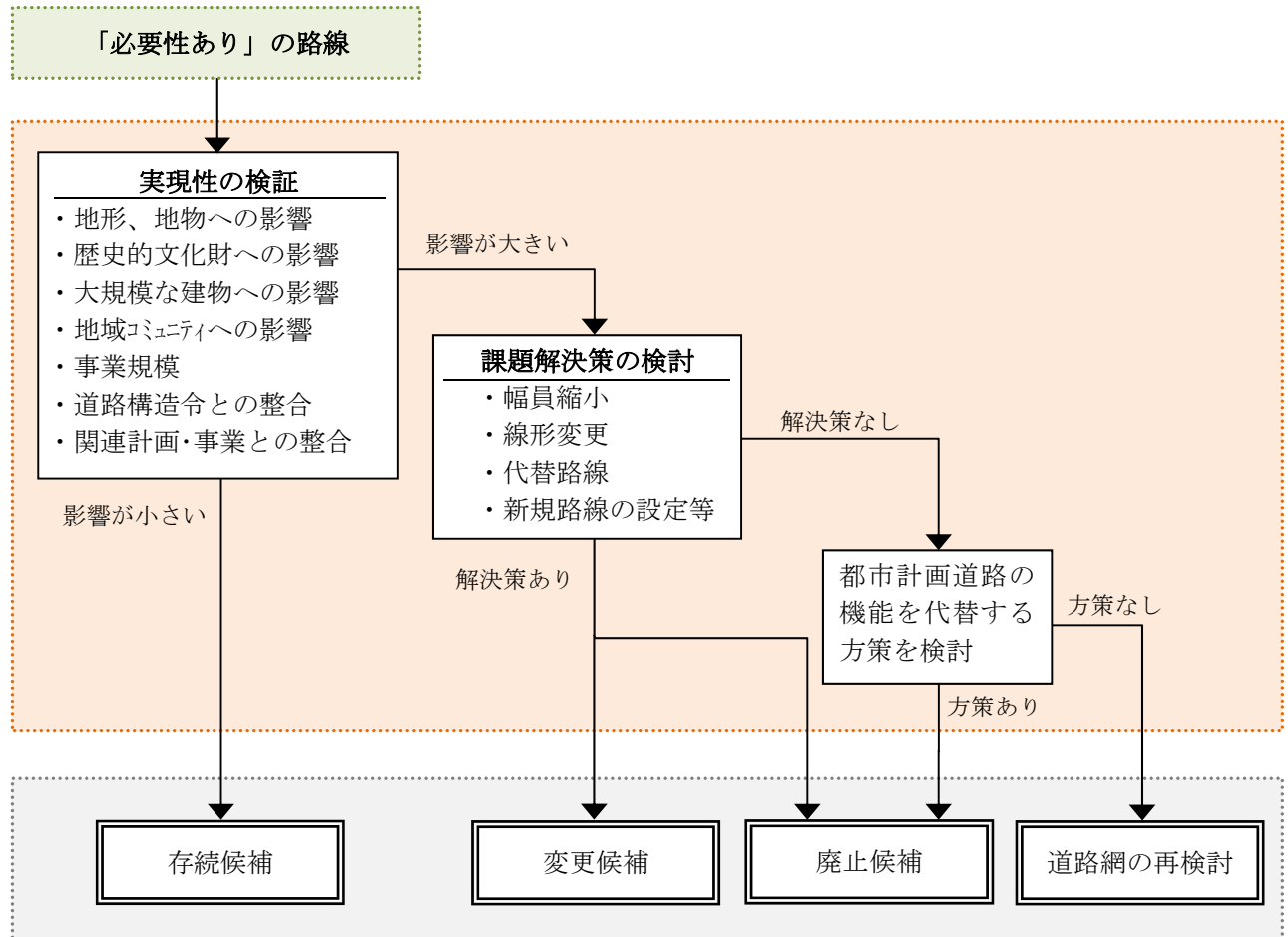
各路線に対して、計画交通量、道路機能及び沿道の土地利用（用途指定）等を踏まえ、道路空間としての機能を整理し、道路構造令に準拠した既定幅員の検証を行う。

検証結果より、既定幅員が必要幅員より広い場合は総合的に検証した上で幅員の変更を行うものとする。

## ② 実現性の判断基準

### 1) 実現性の検証フロー

実現性の検証は、以下のフローの通り、「必要性あり」の路線を対象に、検証を行うものとする。



### 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 路線の評価方法

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」「廃止候補」として位置づける。

#### 【路線の評価】

- 存続候補
- 変更候補（幅員又は線形変更）
- 廃止候補

### (3) 見直しの方向性の検討

路線の評価結果より、総合的な評価の中で最終的な確認及び調整等を行う。

総合的な評価の結果については、見直し素案を作成し住民に対して公表する。

なお、住民から出された意見については、都市計画道路見直しの方向性に反映すべきかを総合的に判断し、反映すべき事項については、見直し素案の中に盛り込んだ上で、方向性を決定する。