

1 調査名称：田辺市総合都市交通体系調査

2 調査主体：和歌山県田辺市

3 調査圏域：和歌山県田辺都市圏

4 調査期間：平成28年度～平成30年度

5 調査概要：田辺市管内の都市計画道路の現状を整理し、田辺市都市計画マスタープラン（H22年3月策定）及び和歌山県都市計画道路見直し方針（H25年3月改訂）等に基づき、機能的な道路網の整備に向け、事業投資の効率化なども検討しつつ都市計画道路網の見直しを実施する。

I 調査概要

1 調査名称 : 田辺市総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 業務概要

- 1.1 業務名
- 1.2 業務の目的
- 1.3 業務の内容
- 1.4 業務委託機関
- 1.5 業務受託機関
- 1.6 履行期間
- 1.7 業務対象区域
- 1.8 業務実施フロー

2. 現況の把握

- 2.1 田辺市の特性の整理
- 2.2 上位計画、関連計画の整理

3. 交通量調査

- 3.1 調査概要
- 3.2 調査結果

4. 問題点・課題の整理

- 4.1 田辺市のまちづくりの課題
- 4.2 未着手の都市計画道路の課題

5. 見直し方針の整理

- 5.1 見直し対象路線の抽出
- 5.2 見直し方針の検討及び設定

6. 道路機能の必要性検証と評価

- 6.1 見直し対象区間の必要性の検証・評価

7. 将来交通量の推計

8. 見直し案の作成

9. 住民意向の把握

10. 都市計画変更手続き方針の整理

11. 会議運営

3 調査体制

発注者 和歌山県田辺市
和歌山県田辺市新屋敷町1番地

受注者 玉野総合コンサルタント株式会社 和歌山事務所
和歌山市小松原通り1丁目1番11号

4 委員会名簿等：

検討委員会

田辺市副市長、企画部長、総務部長、市民環境部長、産業部長、建設部長、教育次長、水道部長、田辺市企画広報課長、総務課長、財政課長、環境課長、商工振興課長、観光振興課長、都市計画課長、管理課長、土木課長、学校教育課長、工務課長

II 調査成果

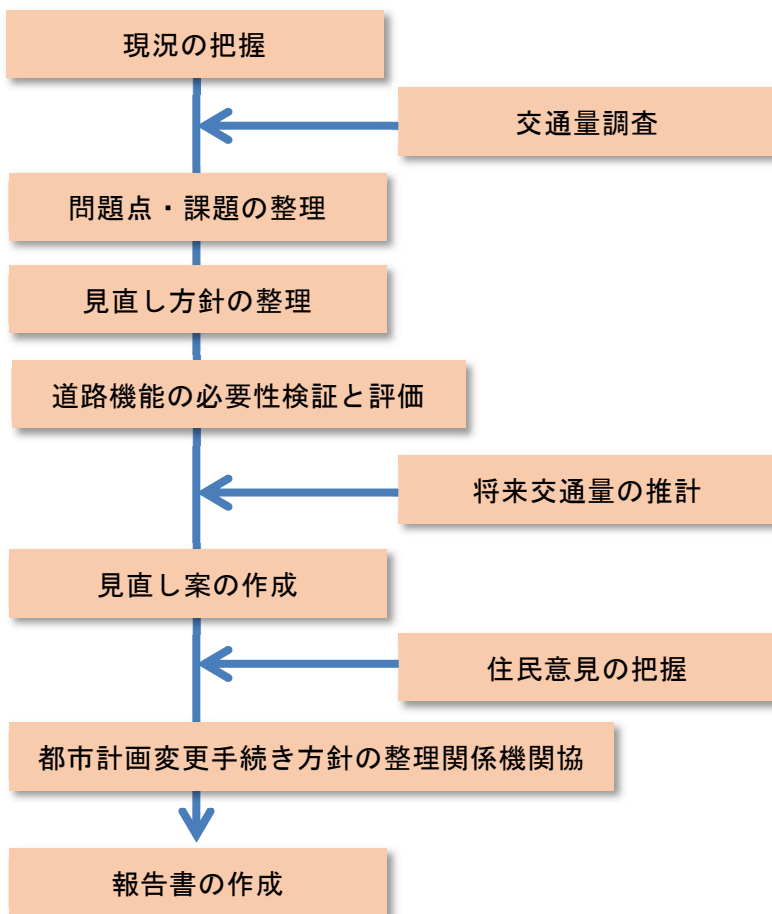
1 調査目的

田辺市の都市計画道路は全 14 路線で計画総延長 54.92km であるが、改良済延長は 19.45km、改良率は 35.4% と低く、長期にわたって整備がなされていない路線も存在し、今後も整備の推進が必要となっている。

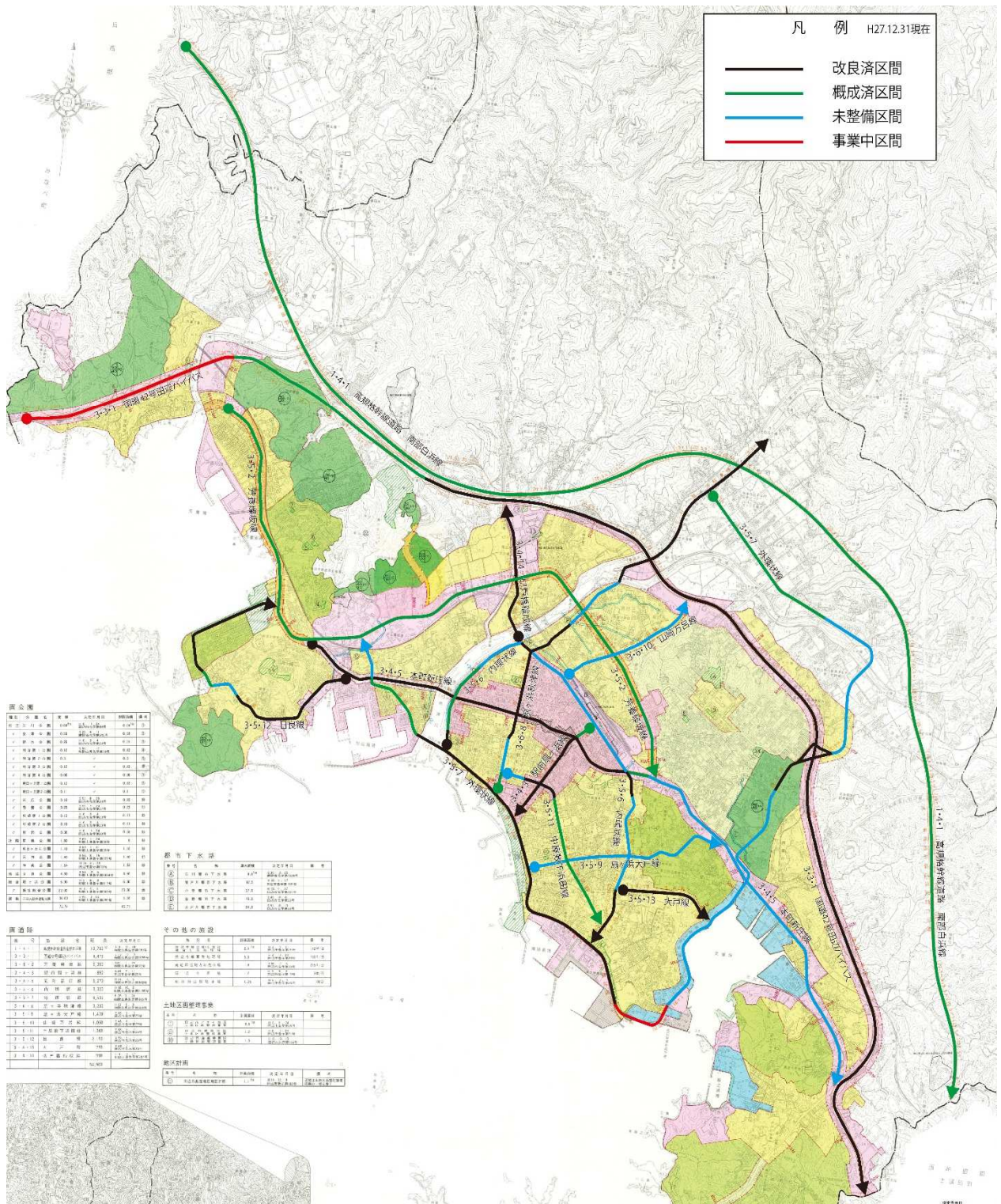
一方で、少子高齢化の進展など、現在の都市計画道路網が決定された当時から社会情勢は変化している。

こういった状況を踏まえ、田辺市の将来の都市像を見据えた効率的・効果的なまちづくりを実現するため、都市計画道路の見直しを行うことを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



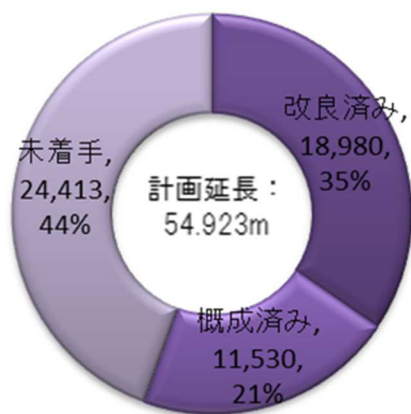
4 調査成果

田辺都市計画道路の現況

区分	番号	路線名	計画決定						改良済延長(m)	概成済延長(m)	備考
			起点	終点	車線数	幅員(m)	延長(m)	決定年月日			
1	4	1 高規格幹線道路南部白浜線	中芳養字千町	新庄町字長井谷		21	10,700	H 8. 11. 29 県告示第 981号	0	3,900	
3	3	1 国道42号田辺バイパス	芳養町字佐美	新庄町字田鶴	4	25	9,870	S48. 7. 12 県告示第 501号 H12. 12. 12 県告示第1065号	6,600	0	
3	5	2 芳養礫坂線	芳養町字炭竈	神子浜字礫山		12	5,350	S48. 7. 12 県告示第 501号 S61. 1. 23 県告示第 33号	0	5,350	
3	4	3 駅前扇ヶ浜線	湊塔之内962-4	湊川原場1764		18	850	S15. 12. 26 内告示第 648号 S48. 7. 11 市告示第 25号	650	200	
3	4	5 元町新庄線	元町字天神原	新庄町字名喜里	2	18	5,273	S15. 12. 26 内告示第 648号 H14. 11. 5 県告示第 948号	1,820	0	
3	5	6 内環状線	上屋敷町	神子浜字下浜田	2	12	3,320	S53. 10. 13 市告示第 37号 H18. 10. 6 県告示第1186号	580	450	
3	5	7 外環状線	秋津町字安井	元町字益穂	2	15	8,550	S48. 7. 11 市告示第 25号 H12. 12. 12 県告示第1068号	3,170	430	
3	6	8 扇ヶ浜秋津線	新屋敷町	秋津町字中芝	2	10	3,200	S48. 7. 11 市告示第 25号 H12. 5. 9 県告示第 502号	2,430	120	
3	5	9 扇ヶ浜大戸線	湊川原場1764	神子浜大戸931-5		12	1,470	S15. 12. 26 内告示第 648号 S48. 7. 11 市告示第 25号	0	0	
3	6	10 山崎万呂線	湊山崎1312-3	下万呂759		8	1,050	S15. 12. 26 内告示第 648号 S48. 7. 11 市告示第 25号	0	0	
3	5	11 中屋敷下浜田線	中屋敷町23-1	神子浜下浜田381-38		12	1,360	S15. 12. 26 内告示第 648号 S48. 7. 11 市告示第 25号	230	970	
3	5	12 目良線	元町天神町2410-229	元町出口1789		12	2,190	S15. 12. 26 内告示第 648号 S48. 7. 11 市告示第 25号	1,760	110	
3	4	13 大戸線	神子浜下浜田381-38	神子浜森の内810-12		16	750	S42. 8. 25 建告示第2598号 S48. 7. 11 市告示第 25号	750	0	全区間改良済み
3	4	14 切戸橋福成線	湊字浄行寺後	稲成町字北江原		16	990	S48. 7. 11 市告示第 25号 H 4. 11. 27 県告示第 794号	990	0	全区間改良済み
計		14路線					54,923		18,980	11,530	

(未改良区間を含む路線)

番号	路線名
①	1.4.1 高規格幹線道路南部白浜線
②	3.3.1 国道42号田辺バイパス
③	3.5.2 芳養礫坂線
④	3.4.3 駅前扇ヶ浜線
⑤	3.4.5 元町新庄線
⑥	3.5.6 内環状線
⑦	3.5.7 外環状線
⑧	3.6.8 扇ヶ浜秋津線
⑨	3.5.9 扇ヶ浜大戸線
⑩	3.6.10 山崎万呂線
⑪	3.5.11 中屋敷下浜田線
⑫	3.5.12 目良線



問題点・課題の整理

田辺市のまちづくりの課題

(1) 持続可能で効率的な集約型の都市づくりに向けた道路網整備

田辺市は、全国の多くの他都市と同様に人口減少社会を迎えている。今後も持続可能で効率的な都市づくりを進めていくためには、人口減少・少子高齢社会への対応を図りながら、本市の各地域が有する資源を活かした地域拠点の構築を進めるとともに、各拠点間を連携する交通ネットワークを構築していく必要がある。また、環境負荷低減・低炭素に配慮した都市づくりの必要性や、都市経営コストの増大も懸念されていることから、低密度な市街地が拡散する都市構造から集約型の都市構造への転換に寄与する道路網の整備が求められている。

(2) 地域の活性化や交流人口の増加に向けた、質を重視した道路網整備

将来交通量の推計では、今後の人口減少に伴い将来交通量も減少していくことが予想されているが、このような状況下でも、本市に来訪する機会を創出し、地域の活性化や交流人口の増加を目指す必要がある。また、本市で暮らす人々が行政に対して求める住民ニーズも多様化してきており、求められる課題のすべてに答えていくことは難しい状況である。産業振興による地域の活性化や、観光振興による交流人口の増加に向けて、機能的かつ訪れたい道路網の整備が必要であるが、国・地方自治体ともに深刻な財政危機を迎えている中、量を重視した計画から質の重視や既存資源の有効利用等への発想の転換により、本当に必要な整備・施策を見極めながら進めていく必要がある。

(3) 市民の安全・安心な生活に寄与する道路網整備

道路は人々の流通のために欠かせないものであるが、災害時における避難路としても重要な役割を果たす。本市の自然災害としては、近い将来発生が危惧されている南海トラフ巨大地震による地震・津波災害や、大雨による土砂災害等が考えられる。特に南海トラフ巨大地震による津波浸水は、最短で12分、最大で津波高12mが想定されている（平成25年3月和歌山県公表）。市民の命を守るために、様々な自然災害に備えた道路網を整備することで、災害に強いまちづくりを進めていく必要がある。また、障がい者、高齢者をはじめ誰もが安全・安心に歩いて暮らせる歩行者空間の整備や、自転車交通の安全性向上に寄与する自転車道の整備を進めていくことが求められている。公共交通機関との連携も見据えた道路網整備を進めるとともに、災害時において円滑な交通流を確保し得る道路ネットワークの構築が必要である。

未着手の都市計画道路の課題

(1) 地権者への建築制限

都市計画法第53条では、都市計画施設内の建築物の建築に関し制限が定められている。これにより、都市計画道路に係る地権者は、階数が2階以下で地階を有さず、主要構造物が木造や鉄骨造等の容易に移転・除去が可能な建築物のみが建築可能となる。このため、都市計画道路が計画決定後も長期未着手の状態が続くと、地権者は長期に渡り建築制限を強いられる

こととなる。

我が国におけるこれまでの訴訟事例としては、「事業実施の時期が不明瞭であることから、地権者の生活設計を立てることが出来ない。」「都市計画法第 53 条により建築制限がかけられ、地権者が土地を有効に利用できない。」「都市計画法第 53 条による建築制限が理由で土地の売買等が上手くいかない。」などが挙げられる。

(2) 成熟社会への対応

田辺市の人口は、昭和 60 年頃より減少が始まり、少子高齢化が進んでいる。また、「国立社会保障・人口問題研究所」による田辺市の将来人口推計でも、人口減少とともに高齢者の割合が加速度的に増加することが予想されている。さらに、将来交通量の推計結果においても、現在よりも交通量が少なくなることが予想されている。

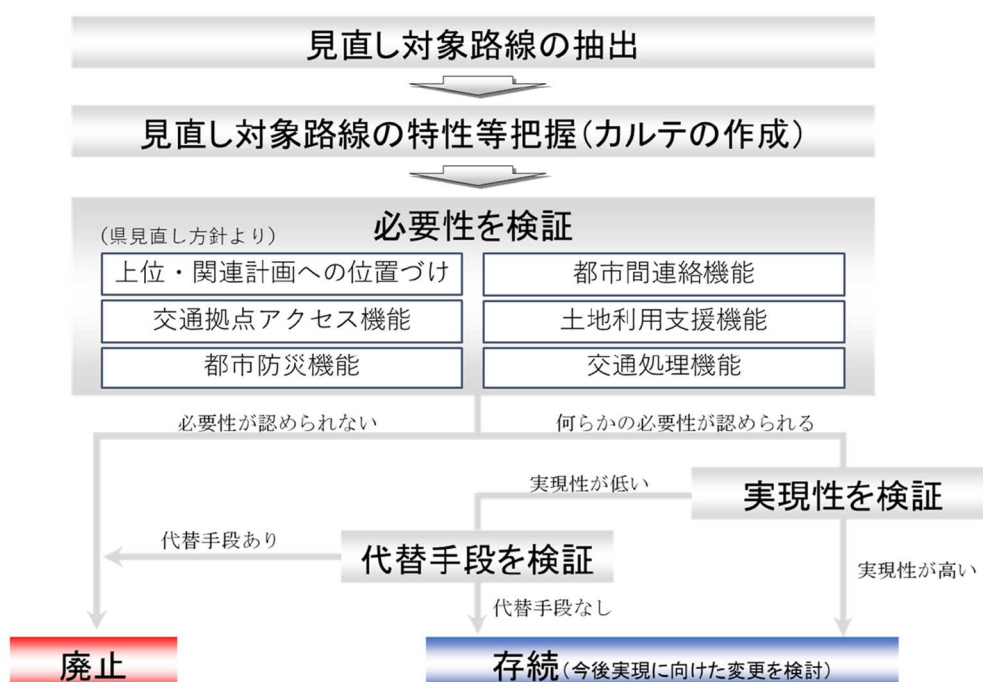
一方、現在の都市計画道路は、高度成長期に代表される右肩上がりの人口増加、市街地の拡大を前提とした計画決定がなされている。

現在の、そしてこれからの社会経済情勢の変化を踏まえながら、未着手の都市計画道路の必要性を再検証するとともに、本当に必要な道路を抽出し、公共事業投資の効率化を図るなど、成熟社会への対応が必要である。

見直し方針の整理

(1) 見直し方針の実施フロー

都市計画道路の見直しの検証は、概成済み、未整備となっている路線・区間について見直しを行う。見直しにあたっては、「和歌山県都市計画道路見直し方針改訂版（H25 年 3 月、和歌山県。）」を踏まえつつ、以下の検証フローによって実施する。



(2) 見直し方針の実施フロー

都市計画道路の見直しは、「見直し方針（和歌山県）」に示される「①上位・関連計画への位置づけ」、「②都市間連絡機能」、「③交通拠点アクセス機能」、「④土地利用支援機能」、「⑤都市防災機能」、「⑥交通処理機能」の6つの検証項目を用いて必要性を評価する。本検討では、必要性の検証項目を元に、田辺市の現状に合わせた具体的な検証基準を立案し検証する。

表 必要性の評価と検証

検証項目	検証基準（案）
位置づけ 上位計画・ 関連計画への 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・総合計画、都市計画マスタープラン等各種上位関連計画において、複数の市町村を広域的にネットワークする「広域幹線道路」に位置づけられているか ・各種上位関連計画において、重点的に整備を推進、促進する道路として挙げられているか
路線機能 都市間連絡機能	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺主要都市間の連絡路線（圏域の骨格を構成する国道等の一部をなしている）となっているか ・隣接市町との連絡路線（周辺市町に跨る都市計画道路の一部をなしている）となっているか
交通拠点 アクセス機能	<ul style="list-style-type: none"> ・インターチェンジへ直接アクセスしているか ・重要港湾、物流拠点へ直接アクセスしているか ・主要鉄道駅へ直接アクセスしているか
土地利用支援 機能 <small>（※下表参照）</small>	<ul style="list-style-type: none"> ・主要な公共施設へ直接アクセスしているか ・主要な集客施設、観光施設へ直接アクセスしているか ・開発プロジェクトへ直接アクセスしているか ・まちづくりにおける主要エリアへ直接アクセスしているか
都市防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路に位置づけられているか ・防災拠点に直接アクセスしているか
交通処理機能	<ul style="list-style-type: none"> ・廃止に伴い周辺道路に深刻な渋滞を引き起こす可能性があるか ・対象路線に代替する路線が存在しないか

表 土地利用支援機能において対象とする施設等

区分	施設等
主な公共施設	<ul style="list-style-type: none"> ・国、県などの官公庁施設、市役所、警察署、消防署、救急指定病院など（学校施設は、主要なアクセス手段が自動車によるものではないため、評価対象外とするが、歩道や交通安全施設等への配慮が必要となるため、施設位置を確認する）
主な集客施設・ 観光施設	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模公園、スポーツ施設、観光拠点 等
プロジェクト・ まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業、再開発事業、市街地整備構想 等

道路機能の必要性検証と評価

(1) 必要性の検証方法

前項で示した「県見直し方針」に示される6つの機能（「①上位・関連計画への位置づけ」、「②都市間連絡機能」、「③交通拠点アクセス機能」、「④土地利用支援機能」、「⑤都市防災機能」、「⑥交通処理機能」）を、見直し対象区間ごとに検証・評価する。検証は、対象区間ごとに路線カルテを作成し、都市計画決定経緯や53条申請状況等も含めて整理する。

(2) 実現性・代替性の評価と検証

必要性について評価・検証を行い尊属候補となった路線は、実現性・代替性を検証する。

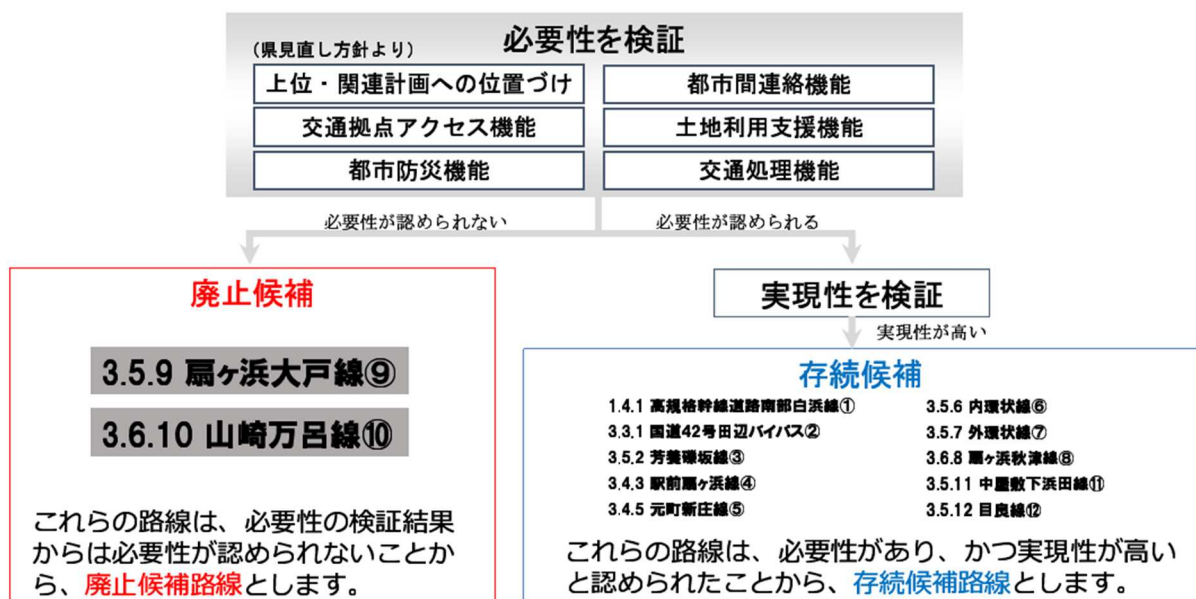
以下に示す検証基準に該当するものが多いほど実現性が低いと評価する。

実現性の低い路線（区間）については、整備促進に向けて代替手段を検討し、代替手段があるものは廃止、ないものは線形や構造の変更など、都市計画道路の決定内容について今後検討していく。

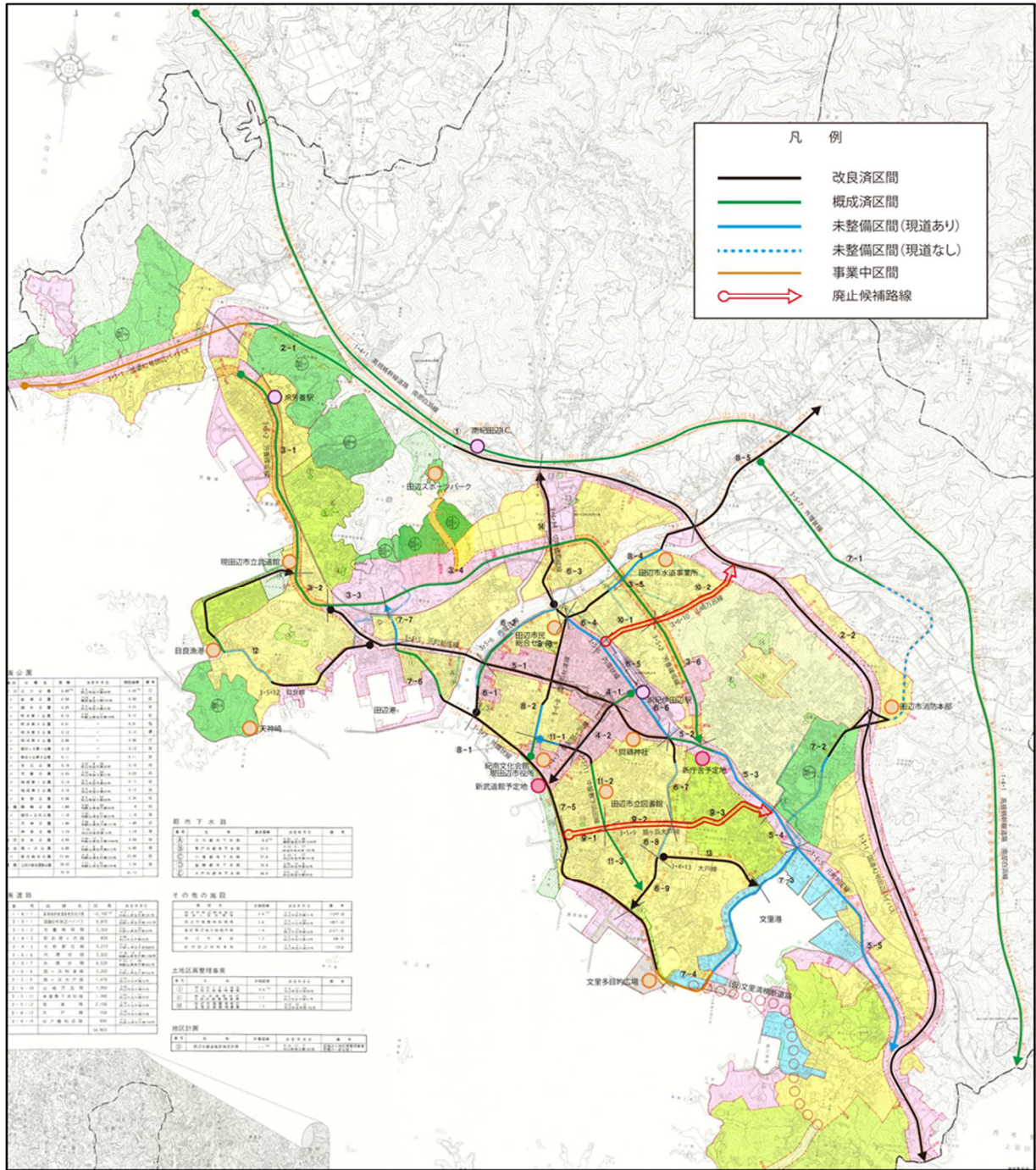
実現性の検証基準（案）	
施工上の妨げ	整備する上で支障となる物件や構造物等がある。
自然環境	自然公園区域に含まれている。 保全すべき海岸の自然環境に影響を及ぼす可能性がある。
整備効果	現道で概ねの機能が確保されている。

代替性の検証基準（案）	
整備効果	当該路線（区間）に隣接して同規模の道路がある。

(3) 検証結果



路線網図



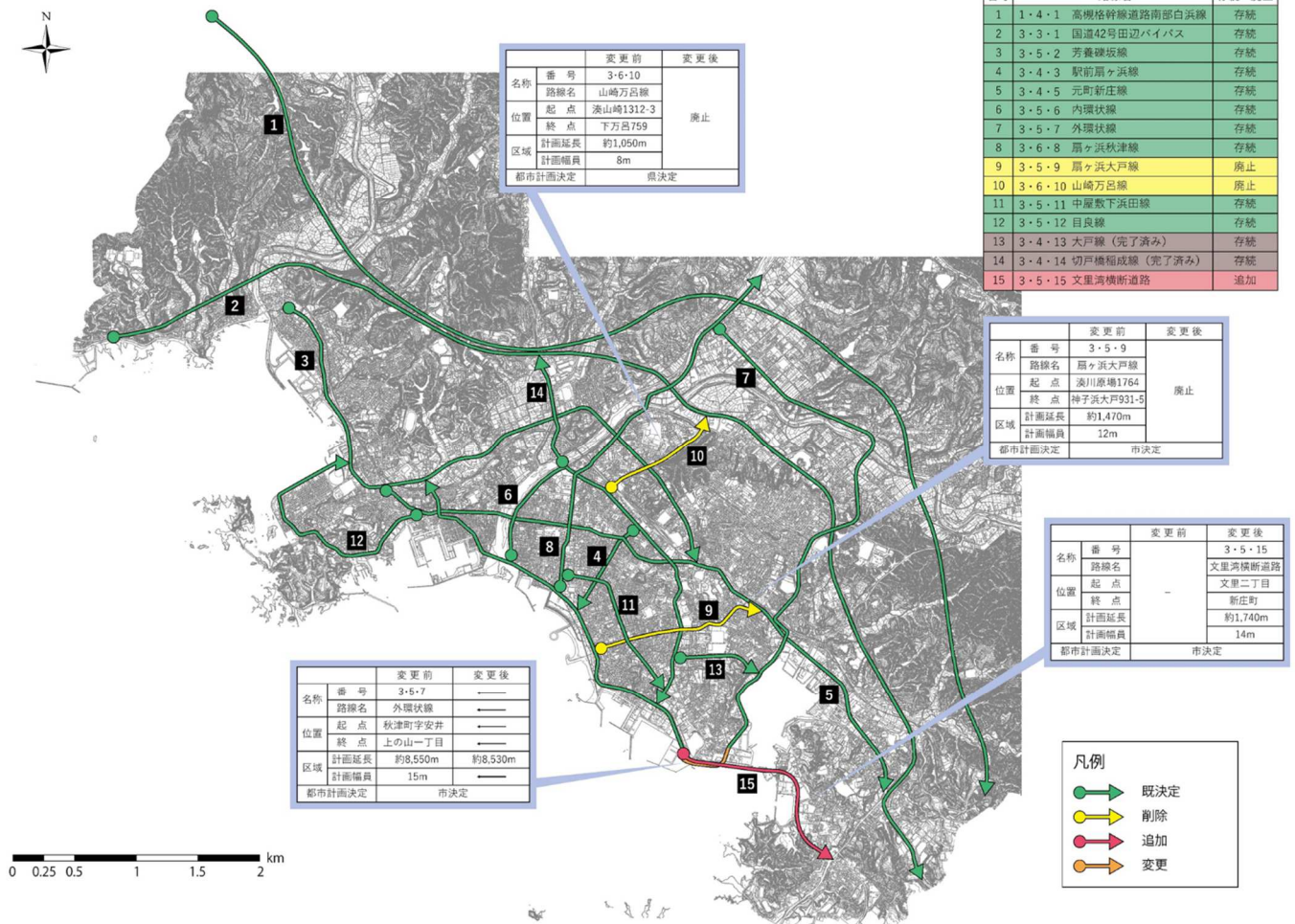
都市計画変更手続き方針の整理

今回の都市計画道路見直しにおいては、市決定路線の3.5.9 扇ヶ浜大戸線の廃止と、県決定路線の3.6.10 山崎万呂線の廃止に向けた手続きを進める必要がある。

都市計画の変更は、都市計画図書を取りまとめ、市・県都市計画審議会に都市計画の案を付議、諮問し、最終的に都市計画決定の公告がなされ、告示となる。

このため、廃止に至った経緯や、廃止の理由などを取りまとめ、都市計画変更の手続きの方針として整理する

田辺市都市計画道路見直し 新旧対照総括図 (参考資料)



都市計画総括図（変更案）

