

美祿市都市計画道路見直し方針

令和5年5月

美 祿 市

<u>1 見直しの背景、必要性</u>	1
1-1 見直しの背景	1
1-2 都市計画道路の現状	2
1-3 見直しの必要性	4
<u>2 見直しの判断基準</u>	5
2-1 基本的な考え方	5
2-2 まちづくりの方向性	6
2-3 見直し方針判定フロー	8
2-4 対象路線の必要性の検証、評価	12
<u>3 見直し方針</u>	15
3-1 都市計画道路見直し方針図	15
<u>4 見直し手順</u>	16
4-1 今後の進め方	16
4-2 関係行政機関等協議	16

1 見直しの背景、必要性

1-1 見直しの背景

都市計画道路は、「都市における円滑な移動を確保するための交通機能」、「都市環境や都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能」、「都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能」等の機能を有するものであり、都市の将来像を実現するために、都市計画法に基づいて決定される道路である。

都市計画道路の多くは、戦後から高度経済成長期において、将来的な人口増加による市街地の拡大や交通量の増大を前提として計画されてきたが、近年では、少子・高齢化、人口減少によりほとんどの地域において市街地の拡大は収束の方向に向いていると考えられ、交通量もすでに減少に転じている。さらに、公共投資の抑制により公共事業を取り巻く環境は厳しさを増しており、「選択と集中」の観点から、より効果的で効率的な事業推進が求められる状況となっている。

本市においても、当初の都市計画道路は昭和33年3月に都市計画決定され、その後、昭和45年7月に現在の都市計画道路網の原型となる形に計画変更されている。令和5年1月時点で当初の計画決定後64年、また、昭和45年の計画変更後からでも52年が経過しているが、未だ改良が完了していない路線・区間が残るなかで、近年の少子・高齢化や人口減少、経済活動の低迷や環境問題等、都市を取り巻く社会情勢の変化により、目指すべき都市の将来像そのものが変化してきている。

計画的な整備を図るために決定された都市計画道路が長期間未改良のままであることは、道路機能が発揮されないばかりか、道路予定地内の土地所有者の私権を長期間制限することとなり、住民に都市計画に対する不信感を与えることになりかねないことから、今後、本市が目指すべき都市の将来像に沿って、都市計画道路の機能と役割を再検証し、「選択と集中」により重点化を図りながら、既存ストックを有効に活用しつつ効率的かつ効果的に整備を進めることが必要となっている。

そのため、平成18年3月に山口県にて策定された「都市計画道路の見直し基本方針」を基に「美祢市都市計画道路見直し方針」を定め、これに従い都市計画道路の整備の必要性等について見直し検討を行うものである。

1-2 都市計画道路の現状

美祢市の都市計画道路は7路線、総延長9.54kmが計画決定されており、令和5年1月時点の整備率（改良済延長+施工中延長）/計画総延長は66.8%となっている。

なお、7路線のうち全線整備済みの路線が3路線、概成区間の含まれる路線が1路線あり、残りの3路線には未改良区間が含まれている状況となっている。

表1 都市計画道路一覧

種別	番号	路線名称	当初計画 決定年	最終計画 決定年	決定後 経過年数	幅員 (m)	延長 (m)	車線 数	改良済 (m)	施工中 (m)	概成 (m)	未改良 (m)	計 (m)	整備率 (%)
4	1	駅前線	昭和33年	平成13年	64年	16	250	2	250				250	100.0
4	2	渋倉伊佐線	昭和45年	平成24年	52年	18	3,670	2	1,030	930		1,710	3,670	53.4
(内訳)						11	480	2		480			480	100.0
						18	2,160	2		450		1,710	2,160	20.8
						20	1,030	2	1,030				1,030	100.0
												16	4,240	2
4	5	渋倉北川線	昭和33年	平成13年	64年	16	4,240	2	3,010		1,230		4,240	71.0
(内訳)						12	1,720	2	1,720				1,720	100.0
						16	2,070	2	840		1,230		2,070	40.6
						21.5	450	4	450				450	100.0
												4	240	2
4	7	渋倉下村線	平成13年	-	21年	16	240	2	60			180	240	25.0
5	3	国行下村線	昭和33年	平成13年	64年	12	500	2	500				500	100.0
5	4	吉則伊佐線	昭和33年	平成13年	64年	12	280	2	230			50	280	82.1
5	6	国行吉則線	昭和45年	平成13年	52年	12	360	2	360				360	100.0
合 計							9,540	-	5,440	930	1,230	1,940	9,540	66.8

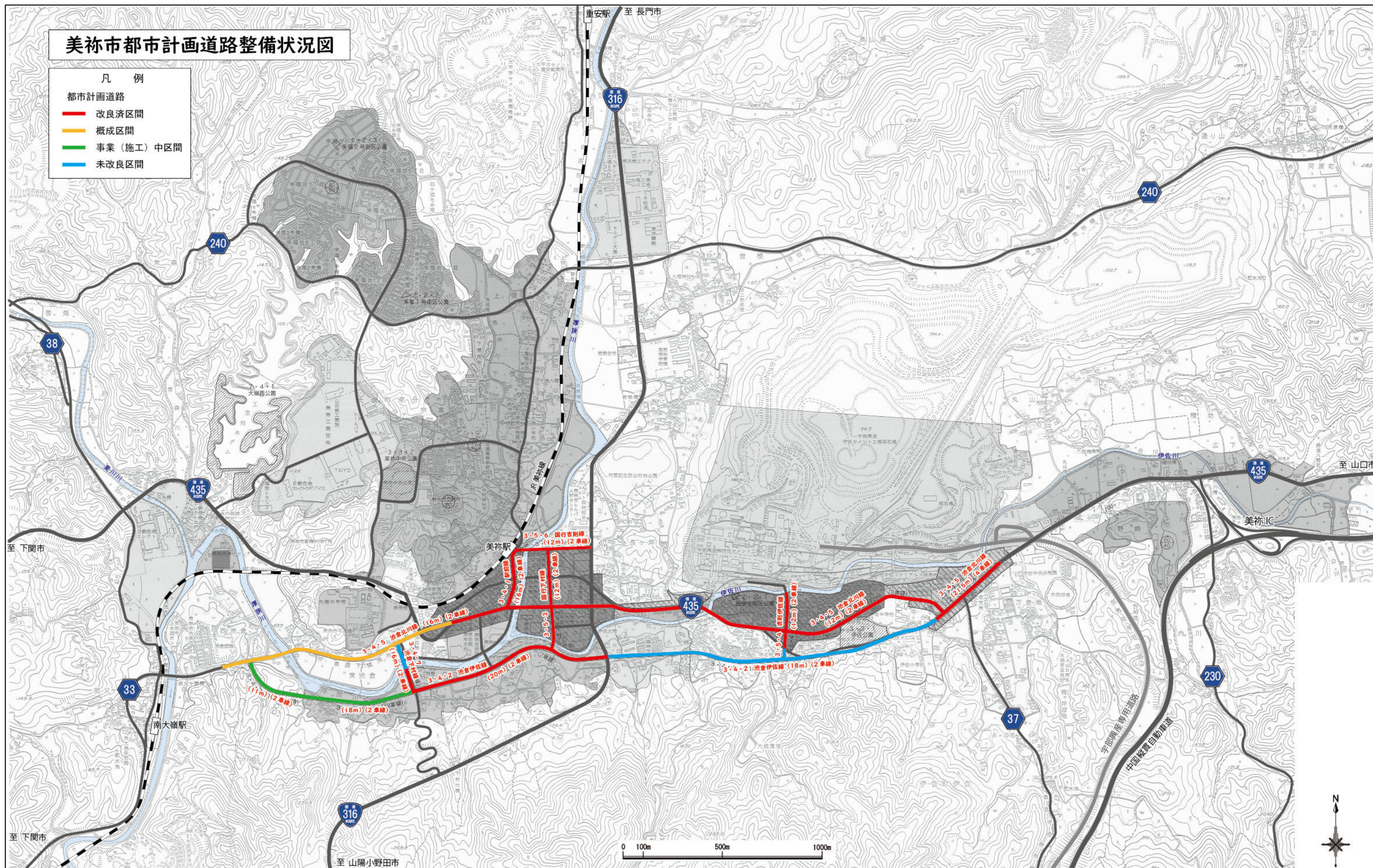


図1 美祢都市計画道路整備状況図

1-3 見直しの必要性

本市における都市計画道路の現状や近年及び今後の社会経済情勢、まちづくり等を踏まえ、以下の理由により都市計画道路の計画について見直しを行う必要があると考える。

① 長期未改良路線による制限の解除

本市の都市計画道路には未改良となっている路線（区間）が全体の約 20%残っており、これらの計画区域に含まれる地権者には、計画の決定以降長期間にわたり、建築等への制限がかかっている状態となっている。

今後も整備の見込みが立たない路線の計画を残しておく、さらに長期間の制限を強いることとなるため、計画の見直しを行い、必要性が低く整備の実現性が低い路線については、計画を変更・廃止するなど、地権者への制限をできるだけ早く解除することが必要である。

② 社会経済情勢の変化への対応

本市の都市計画道路は昭和 33 年に当初決定され、昭和 45 年に現計画の原型となる形に変更決定されたものであり、当時に想定されていた将来のまちづくりと、現況及び今後に見据えるまちづくりの姿には大きな乖離が発生していると考えられる。

したがって、現在及び今後の状況をしっかりと踏まえたうえで、目指すべき将来都市像を明らかにして、そのために必要となる都市計画道路について見直しを行うことが必要である。

③ 整備の実現性・優先性の検証

近年の公共投資の抑制傾向を踏まえると、計画された都市計画道路すべてを当初の計画通りに整備することは現実的ではないと考えられる。

限られた投資額の中で、整備の「選択と集中」を行っていくためにも、現時点からの将来を見据えて、本当に必要となる、実現性の高い路線や構造について検証する必要がある。

④ 整備計画・整備方針の可視化

都市計画道路を含む、美祢市の都市計画の内容については、市民に広く周知されているとは言えない状況にある。

都市計画道路の見直しを行って、その結果を公表することにより、美祢市内における今後のまちづくりを含めた都市基盤の整備計画や整備方針について、市民に対して明確に示すことが可能となる。

2 見直しの判断基準

2-1 基本的な考え方

- ◆都市計画道路の見直しを行うにあたっては、基本的に山口県が策定した「都市計画道路の見直し基本方針（H18.3）」に準拠するものとする。
- ◆人口減少・少子高齢化を見据えた、今後のまちづくり方針・将来像との整合性を重視し、まちづくりに関する県・市の上位関連計画について整理し、それぞれの計画における都市計画道路の位置付け等について確認を行って、各路線に求められる役割等について検証する。
- ◆都市計画道路の役割として求められる、都市内交通の円滑化に資する路線として、将来交通量推計の結果等から、将来的に一定の交通需要が認められる路線については、計画の存続を基本として検討を行うものとする。
- ◆公共投資額の減少に伴う「選択と集中」による重点化整備推進のため、既存の道路（ストック）による機能代替の可能性を積極的に検討し、新規道路整備よりも既存道路の個別改良等による機能確保も選択肢とする。
- ◆道路ネットワーク確保の観点では、都市計画道路のみではなく、既存道路も含めた全体での道路網・ネットワークによる検証を行う。

2-2 まちづくりの方向性

本市の人口は1955年（昭和30年）から減少傾向が続いており、今後も減少が続くと見込まれている。近年では少子・高齢化も顕著となってきており、今後はこれら社会・経済情勢の変化・推移を踏まえたまちづくりを進めていく必要がある。

現在策定されている「美祢都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（R2.9 山口県）」、「第二次美祢市総合計画（R2.3 美祢市）」、「美祢市都市計画マスタープラン（H30.1 美祢市）」等の上位関連計画においても、今後の状況を踏まえたまちづくりの方向性や目指すべき将来都市構造、道路の整備方針等が示されており、本見直し検討においても、これらの方向性・将来像に沿って評価・検証を行うものとする。

■将来都市構造

・集約型都市構造

市街地部については、今後の人口減少、少子・高齢化を踏まえて、効率的で持続可能となる集約型都市構造を目指す。

【上位関連計画より抜粋】

長門市、山陽小野田市、山口市等との都市機能の連携強化を図るとともに、都市内に蓄積された都市基盤施設を活用することで、中心市街地の再構築を行う。また、立地適正化計画制度の活用を検討するなどして都市機能等を誘導し、中心市街地の拠点性を高めることにより、公共交通や徒歩による移動が可能な集約型の都市づくりを進める。

（美祢都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 P.2 より）

都市拠点・地域拠点に便利な都市機能が集約され、公共交通等によりネットワークされた「集約型都市構造」を目指します。

（第二次美祢市総合計画 P.108 より）

本市の将来都市構造は、長期的な高齢化の進行等を念頭に置き、将来にわたって誰もが住みたいと思う、便利な都市機能が集約され、ネットワークされた「集約型都市構造」を目指します。

（美祢市都市計画マスタープラン P.31 より）

・災害に強い都市構造

将来にわたり、住民が安全・安心に暮らしていくことができるよう、災害に強いまちづくりを目指す。

【上位関連計画より抜粋】

避難場所や避難路、延焼防止帯となる公園や道路等の整備を促進するなど、災害に強いまちづくりに取り組む。

近年頻発する局地的な集中豪雨や大型化する台風による洪水、土砂災害などに対し、被害の発生や拡大をできるだけ抑えることができるよう、災害リスクを踏まえた都市構造の実現を目指す。

（美祢都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 P.22 より）

安全で安心な都市基盤を構築するため、街路など都市インフラの整備を進めます。

(第二次美祢市総合計画 P.108 より)

いつでも、どこでも起こりうる激甚災害、巨大災害等に備えるため、災害危険箇所等での土地利用規制の強化や、避難地・避難路の整備、建築物や構造物の耐震化・不燃化を推進します。

(美祢市都市計画マスタープラン P.53 より)

■道路の整備方針等

・計画の見直しを含めた「選択と集中」による道路ネットワークの確保

道路整備については、近年の公共投資の抑制傾向も踏まえ、既存の道路網を含めた道路ネットワーク、また、市街化状況等を踏まえた計画の見直しを行い、整備必要性の高い箇所の「選択と集中」により、効率的で効果的な整備を進める。

【上位関連計画より抜粋】

市街地内の交通を円滑に処理し、より安全で快適な生活を実現するため、幹線道路ネットワークの構築や公共交通機関の利便性の向上を図る。

長期にわたり未整備の都市計画道路については、県策定の都市計画道路の見直し基本方針等をもとに土地利用や拠点形成など地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、構造等についての検証を行い、見直しの必要がある場合には都市計画の見直しを行う。

(美祢都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 P.9 より)

未整備区間の改良等により、安全で快適な道路網の整備を進めるとともに、法定点検や長寿命化計画により道路上の重要構造物（橋梁、トンネル、標識等）に必要な予防保全的管理（更新・修繕）を確実に実施します。

(第二次美祢市総合計画 P.109 より)

市街地の渋滞を解消し、良好な都市環境を形成するとともに、産業活動を支える物流機能を強化するため、渋倉伊佐線をはじめとする未整備の都市計画道路について、優先順位を定め、順次整備を進めます。

都市計画決定から長期間事業未着手の区間を含む都市計画道路の中で、社会経済情勢の変化等に伴い、決定当初の位置づけや必要性に変化が生じている路線については、需要に応じて、道路幅員の見直し等、必要な都市計画の変更を推進します。

(美祢市都市計画マスタープラン P.44 より)

2-3 見直し方針判定フロー

都市計画道路見直しの方針は、以下の判定フローにより検証・評価する。

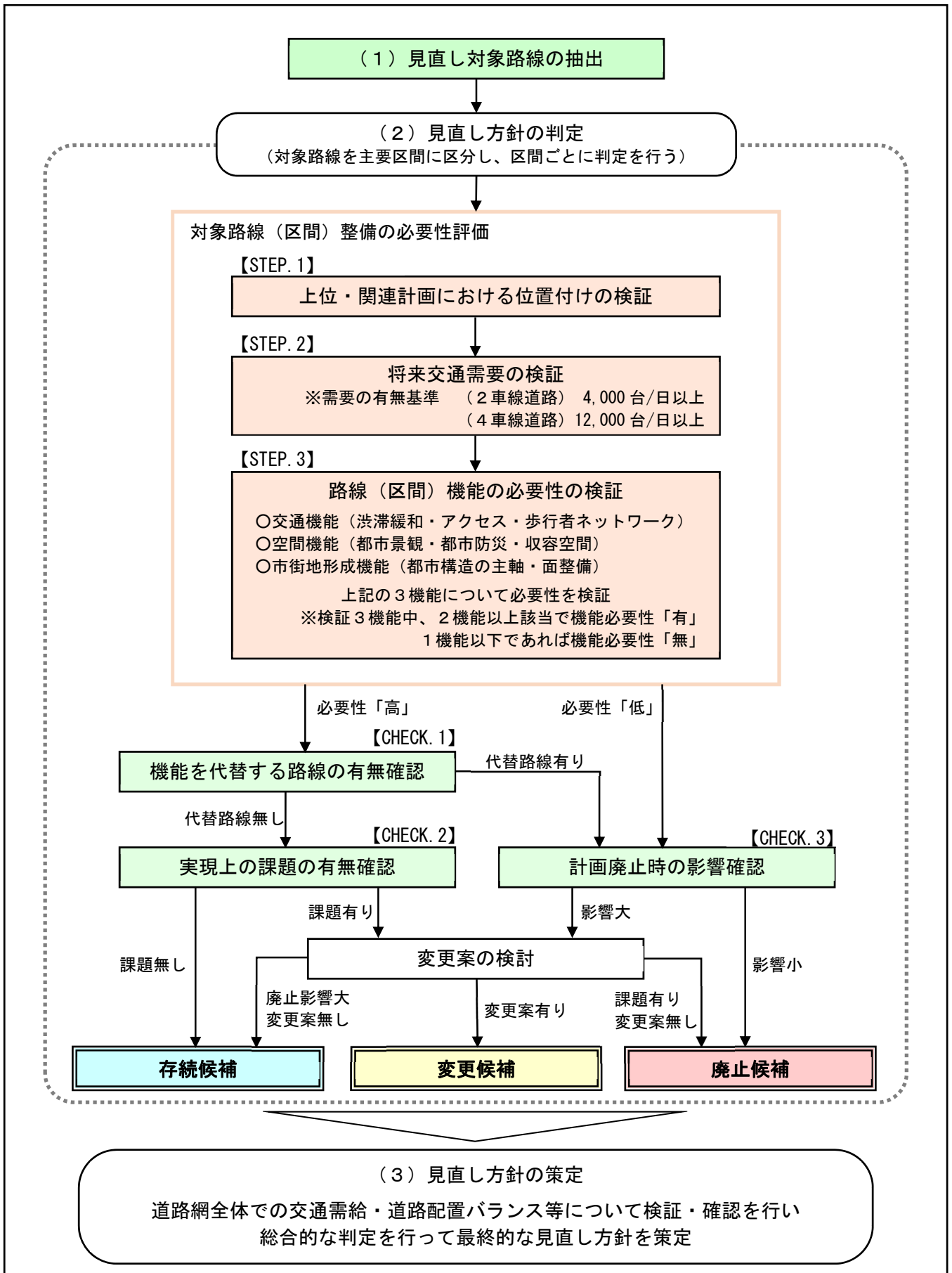


図2 見直し方針判定フロー

(1) 見直し対象路線の抽出

山口県策定の「都市計画道路見直しの基本方針」に則り、未改良区間を含む路線のうち、以下のいずれかに該当するものを見直し対象とする。(本検討では概成区間も対象に含む)

- ・計画決定から30年以上を経過したもの
- ・都市計画道路の区域内に、歴史的文化遺産、大規模建築物等があるもの
- ・地形的な要因等により道路構造上問題のあるもの
- ・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
- ・その他個別の課題を抱えているもの

(2) 見直し方針の判定

○対象路線（区間）整備の必要性評価

以下に示す【STEP.1】～【STEP.3】の3項目による検証を実施し、2つ以上の項目で判定基準を満足している路線（区間）については、『整備の必要性の高い』路線（区間）と評価し、計画の存続・整備実施を前提とした確認・検討を行うものとする。

また、整備の必要性が確認できた項目が1つ以下だった場合は、『整備の必要性が低い』路線（区間）と評価し、計画の廃止を前提として、その廃止影響等に関する確認・検討を行うものとする。

【STEP.1】上位・関連計画における位置付けの検証

現在及び将来の社会情勢等に即した、これから目指すべき都市計画との整合性を検証するため、今後のまちづくりの方向性を示した上位・関連計画において、検討対象路線（区間）が、重要路線等、計画の方針に位置付けられているかを確認する。

(具体判定基準)

「美祢都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (R2.9 山口県都市計画課)」において、「広域幹線道路」、「地域幹線道路」及び「都市内骨格道路」に位置付けられている路線（区間）については『位置付け有り』と判定する。

【STEP.2】将来交通需要の検証

都市計画道路の主要機能となる「都市内交通の円滑処理」に鑑み、検討対象路線（区間）において、将来的な交通需要が見込まれているかについて確認する。

(具体判定基準)

将来交通量推計結果 (R12年・フルネットケース) により、検討対象路線（区間）の将来推計交通量を確認し、2車線計画道路で4,000台/日以上、4車線計画道路で12,000台/日以上であれば『将来交通需要有り』と判定する。

【STEP.3】路線（区間）機能の必要性の検証

将来交通需要以外の、都市計画道路に求められる多面的な機能においてどのような必要性が認められるか、路線（区間）機能全般の必要性について確認する。

（具体判定基準）

検討対象区間ごとに、以下の3機能8項目（山口県「都市計画道路見直しの基本方針」に準拠）について、必要性の検証を行う。

表2 路線（区間）機能の必要性の検証項目

機能	検証項目	判定概要・基準等
交通機能	渋滞緩和 物流支援 機能	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備により、周辺道路の渋滞緩和や市街地中心部への通過交通流入の回避につながると想定される区間であるか 重要物流道路に指定されている、もしくは、道路整備により、当該区間が重要物流道路指定区間の代替路となり得るか
	アクセス機能	<ul style="list-style-type: none"> 市街地内の公共公益拠点（市役所、小中学校等）への直接的・広域的な主要アクセス機能があるか 道路整備により新たなバス運行ルートとなり得るか（現況で路線バスが運行されていない区間限定）
	歩行者 ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 道路（歩道）整備により、「美祢市都市・地域拠点活性化計画」における『都市機能を維持・誘導する区域』内において、新たな歩道ネットワークが確保できるか
空間機能	都市景観機能	<ul style="list-style-type: none"> 対象道路に植樹帯が計画されていて道路緑化につながるなど、道路整備により都市景観の向上につながるか
	都市防災機能	<ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路に該当、もしくは、道路整備により、当該区間が緊急輸送道路の代替路となり得るか 住宅地における延焼防止機能・消防活動困難区域の解消機能が確認できるか
	収容空間機能	<ul style="list-style-type: none"> 計画区間内に上下水道管等のライフライン収容計画があるか
市街地形成機能	都市構造の主軸	<ul style="list-style-type: none"> 主要・広域幹線道路など、将来の都市構造において主軸となる路線（区間）となるか
	面整備	<ul style="list-style-type: none"> 土地区画整理事業など、検討対象路線（区間）と併せた面的な整備が予定されている計画があるか

都市計画道路に求められる機能のうち、多面的な機能を持つ路線（区間）を評価するものとし、上記の「交通」「空間」「市街地形成」の3機能のうち、2つ以上の機能で必要性が確認できたものを『機能必要性有り』と判定する。

【CHECK.1】機能を代替する路線の有無確認

整備の必要性が高いと判定された路線（区間）について、その路線（区間）に求められている機能を代替することができる既存の路線があるかどうかの確認を行う。

機能代替可能な既存道路が無ければ、対象の計画路線（区間）は「存続候補」として判定し、機能代替可能な既存道路がすでに有るのであれば、新たに道路を整備する必要性がなくなるため、対象の計画路線（区間）は「廃止候補」として判定する。

【CHECK.2】実現上の課題の有無確認

上記の【CHECK.1】において「代替路線無し」と判定された路線（区間）について、計画を存続し、今後、実際に整備を実現していく上での課題があるかどうかの確認を行う。

「道路構造的課題」「ネットワーク上の課題」「補償家屋数の増大など事業費上の課題」などの有無について確認し、実現上の課題が無ければ「存続候補」として判定する。

なお、実現上の課題が認められた場合には、その課題を解消・回避するための変更計画案について検討を行って、変更案が有れば「変更候補」として判定し、課題を解消する案が確立できない場合は「廃止候補」として判定する。

【CHECK.3】計画廃止時の影響確認

整備の必要性が低いと判定された路線（区間）及び【CHECK.1】において「代替路線有り」と判定された路線（区間）について、その路線（区間）を廃止した場合の影響について確認を行う。

廃止による「周辺道路への将来交通需要の分散影響（現道の交通容量不足）」「道路（歩道）ネットワークの連続性確保への影響」「上位関連計画内容との不整合」などについて確認し、廃止時の影響が小さければ「廃止候補」として判定する。

なお、廃止時の影響が大きければ、その影響を回避・最小化するための変更計画案について検討を行って、変更案が有れば「変更候補」として判定し、影響を回避する案が確立できない場合は「存続候補」として判定する。

（3）見直し方針の策定

都市計画道路は道路網として連続することにより機能を発揮するものであり、各路線の見直し方針の策定にあたっては、都市全体の道路網（ネットワーク）として検証することが必要であることから、道路網全体での交通需給バランスや道路の配置バランス等について検証・確認を行い、最終的な見直し方針を策定する。

2-4 対象路線の必要性の検証、評価

(1) 検証・評価対象路線の抽出

都市計画道路7路線のうち、全線が「改良済」となっている3路線（駅前線、国行下村線、国行吉則線）及び計画決定後30年未満の渋倉下村線は検証・評価の対象外（原則として存続路線）とし、概成・未改良区間が含まれていて、計画決定後30年以上が経過している、渋倉伊佐線、渋倉北川線及び吉則伊佐線の3路線を検証・評価対象路線として抽出する。

表3 検討・評価対象路線抽出結果一覧

種別	番号	路線名称	当初計画 決定年	最終計画 決定年	決定後 経過年数	幅員 (m)	延長 (m)	車線 数	改良済 (m)	施工中 (m)	概成 (m)	未改良 (m)	計 (m)	整備率 (%)
4	1	駅前線	昭和33年	平成13年	64年	16	250	2	250				250	100.0
4	2	渋倉伊佐線	昭和45年	平成24年	52年	18	3,670	2	1,030	930		1,710	3,670	53.4
(内訳)						11	480	2		480			480	100.0
						18	2,160	2		450		1,710	2,160	20.8
						20	1,030	2	1,030				1,030	100.0
4	5	渋倉北川線	昭和33年	平成13年	64年	16	4,240	2	3,010		1,230		4,240	71.0
(内訳)						12	1,720	2	1,720				1,720	100.0
						16	2,070	2	840		1,230		2,070	40.6
						21.5	450	4	450				450	100.0
4	7	渋倉下村線	平成13年	-	21年	16	240	2	60			180	240	25.0
5	3	国行下村線	昭和33年	平成13年	64年	12	500	2	500				500	100.0
5	4	吉則伊佐線	昭和33年	平成13年	64年	12	280	2	230			50	280	82.1
5	6	国行吉則線	昭和45年	平成13年	52年	12	360	2	360				360	100.0

(2) 検証・評価を行う区間分け

対象3路線の概成区間及び未改良区間について、これまでの整備状況や現況状況及び主要交差点間で区間分けを行い、それぞれの区間ごとに検証・評価を行う。

(※各路線・区間の位置はP.13の図3 検証・評価路線 区間割図を参照)

(3) 検証・評価の実施

対象区間ごとに、判断フローによる検証・評価を実施し、「存続候補区間」「変更候補区間」「廃止候補区間」の判定を行った。

(※各区間の検証・評価結果はP.14の表4 美祢市 都市計画道路見直し方針 検証・評価結果概要一覧を参照)

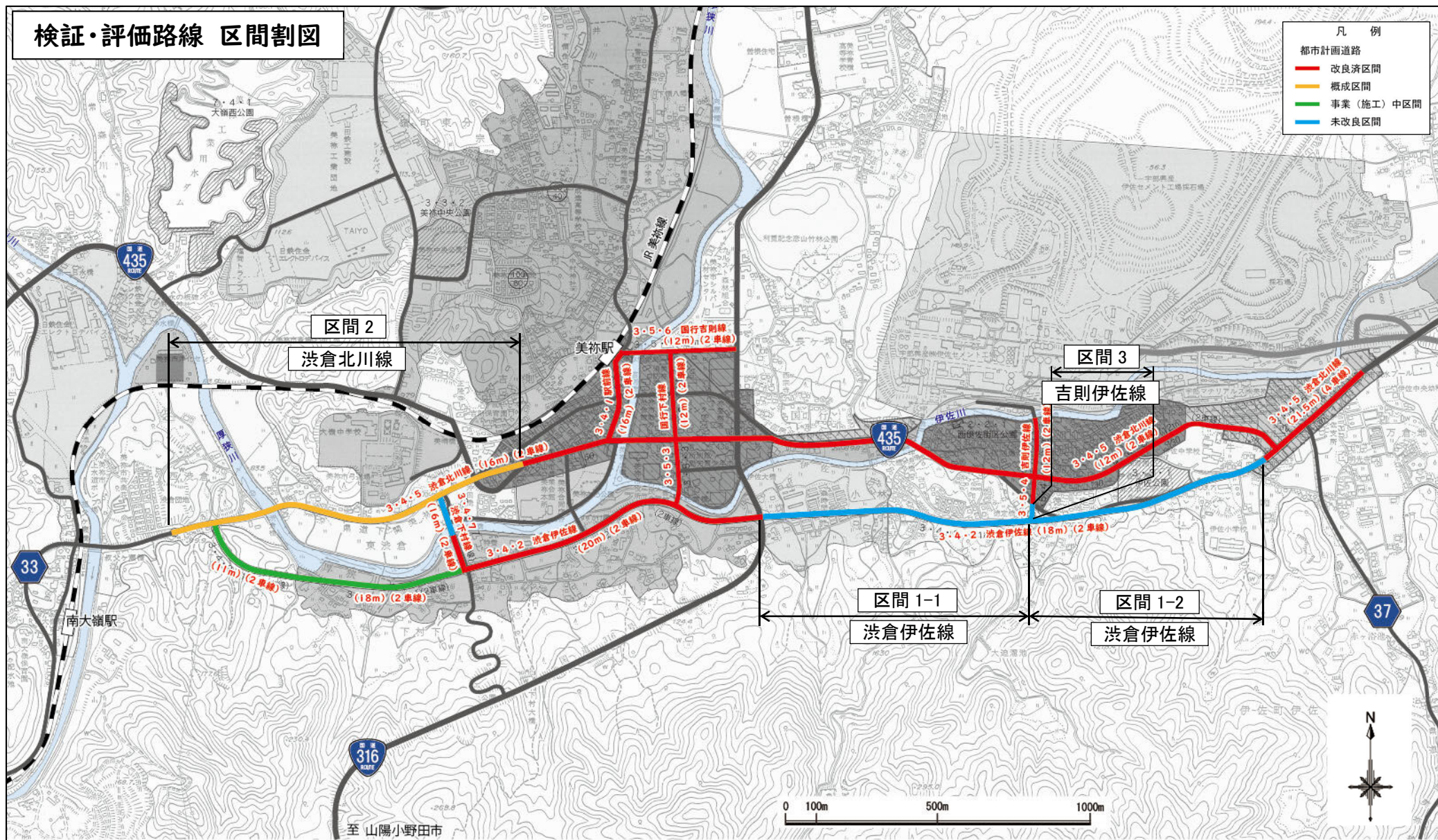


図3 検証・評価路線 区間割図

表4 美祿市 都市計画道路見直し方針 検証・評価結果概要一覧

見直し対象路線（区間）の情報							対象路線（区間）整備の必要性評価											CHECK. 1	CHECK. 2	CHECK. 3	見直し方針		
							STEP. 1	STEP. 2	STEP. 3（路線（区間）機能の必要性の検証）							整備の必要性							
路線番号	路線名	区間	車線数	計画幅員・区間延長(m)	整備状況	現道有無	上位関連計画における位置付け	将来交通需要	交通機能			空間機能			市街地形成機能		必要性○機能数	機能必要性	機能代替路線の有無	実現上の課題の有無	計画廃止時の影響		
									渋滞緩和物流等	アクセス	歩行者ネット	都市景観	都市防災	収容空間	都市構造の軸	面整備							
342	渋倉伊佐線	1-1	2	18・900	未改良	無	有 都市内骨格道路	有 5,400台/日	○市街地部通過交通排除 重要物流道路代替	○主要施設アクセス バス運行可能路線	—	—	○緊急輸送道路代替 沿線延焼防止効果	—	—	—	2	有	高 (3/3)	無	有 計画幅員が過剰 ↓ 工事費・用地補償の増大	→	変更候補 →計画幅員の縮小 変更について検討
		1-2	2	18・810	未改良	有 2車線	有 都市内骨格道路	有 5,300台/日	○市街地部通過交通排除	○主要施設アクセス バス運行可能路線	—	—	○緊急輸送道路代替	—	—	—	2	有	高 (3/3)	無	有 計画幅員が過剰 ↓ 工事費・用地補償の増大	→	変更候補 →計画幅員の縮小 変更について検討
345	渋倉北川線	2	2	16・1,230	概成	有 2車線	有 広域幹線道路	無 1,700台/日	—	○主要施設アクセス	—	—	○緊急輸送道路指定	—	○都市構造の軸	—	3	有	高 (2/3)	無	有 歩道計画幅員が過剰 ↓ 現道以上の歩道拡幅必要性・実現性低	→	変更候補 →計画幅員の縮小 変更について検討
354	吉則伊佐線	3	2	12・50	未改良	無	無	無 100台/日	—	—	—	—	—	—	—	—	0	無	低 (0/3)	→	有(大) 都市計画道路ネットワークが切断され、補助幹線道路機能が果たせなくなる	→	存続候補

3-1 都市計画道路見直し方針図

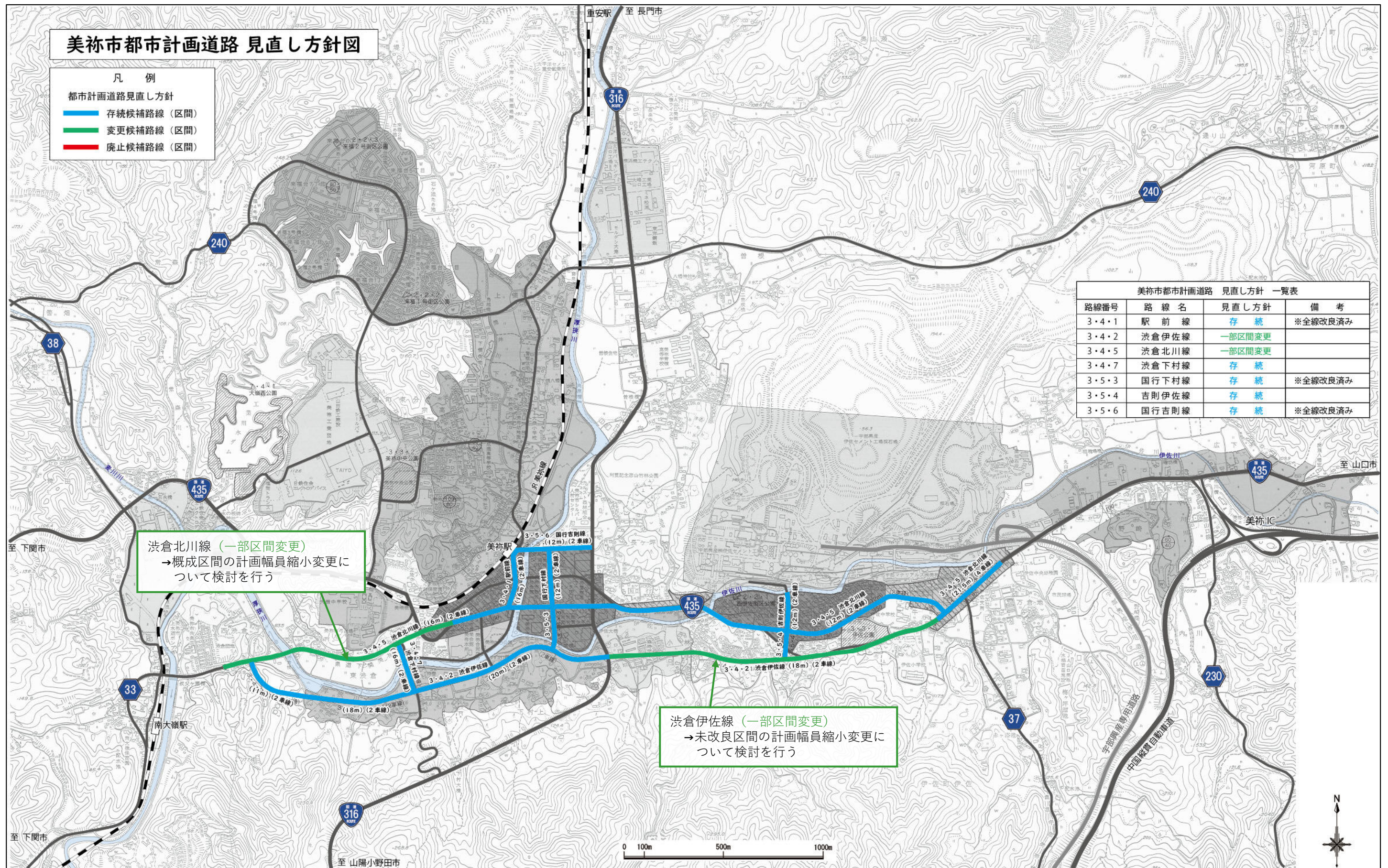


図4 美祢市都市計画道路 見直し方針図

4 見直し手順

4-1 今後の進め方

各路線の見直し方針について、住民説明や関係行政機関協議を行い、必要に応じて意見等への対応検討を行ったうえで、合意が得られた路線については見直し方針を確定する。

なお、見直し対象の全路線について同時進行で説明・協議を行っていくことは困難であると考えられるため、他の道路事業計画や関連計画等を踏まえ、一定の優先度を検討・設定し、順次、合意形成に向けた説明・協議を進めていく。

見直し方針が確定した路線について、都市計画の変更が必要なものは、準備が整い次第、順次、都市計画変更の手続きを進めていく。

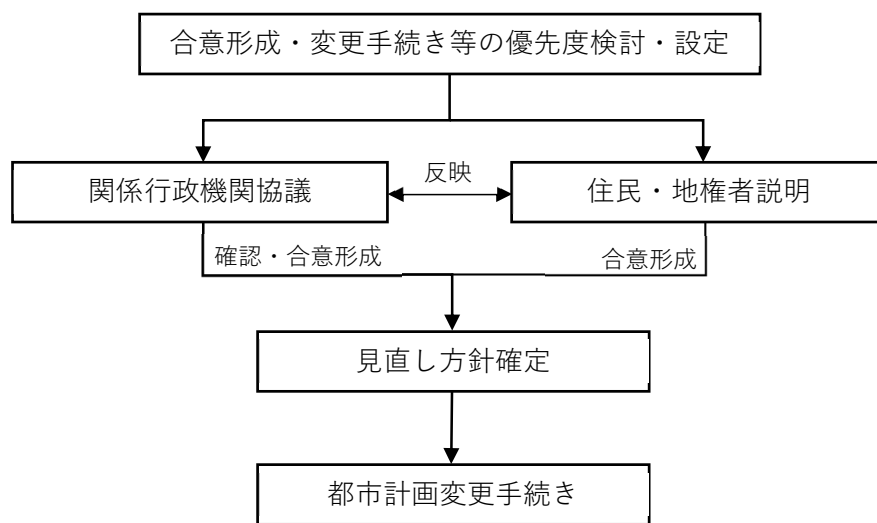


図5 今後の進め方フロー

4-2 関係行政機関等協議

見直し方針の確定に向けては、関係するすべての行政機関等と十分な協議・確認を行う。

【想定される関係行政機関等】

- 県
 - ・ 山口県（都市計画課、道路整備課、道路建設課）
 - ・ 宇部土木建築事務所
- 市
 - ・ 美祢市庁内関係課
 - ・ 美祢市都市計画審議会

等