

●都市計画道路とは

- 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**
- 等の機能を有し、都市の将来像実現のために、都市計画法に基づいて決定される道路。

●見直しの背景

都市計画道路の多くは、将来的な人口増加による市街地拡大や交通量増大を前提として計画されてきたが、近年では、ほとんどの地域で市街地の拡大は収束方向で、交通量も減少に転じている。さらに、公共投資の抑制により「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が昭和33年に決定され、昭和45年に現在の計画の原型となる形に変更されており、計画変更後52年が経過しているが、未だ改良が完了していない路線が残るなか、少子・高齢化や人口減少、経済活動の低迷等の社会情勢の変化により、目指すべき都市の将来像が変化してきている。

そのため、山口県策定の「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、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。

●都市計画道路の現状

本市の都市計画道路は7路線、総延長9.54kmが計画決定され、令和5年1月時点の整備率は66.8%であり、7路線のうち全線改良済の路線が3路線、また、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。

表 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
					(内訳)	18	2,160	2		450		1,710	2,160	20.8
					(内訳)	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
					(内訳)	16	2,070	2	840		1,230		2,070	40.6
					(内訳)	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
合計							9,540	-	5,440	930	1,230	1,940	9,540	66.8

※概成区間：改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路）を有する区間

●見直しの判断基準

■基本的な考え方

- ◇都市計画道路の見直しにあたっては、基本的に山口県策定の「都市計画道路の見直し基本方針(H18.3)」に準拠する。
- ◇今後のまちづくり方針・将来像との整合性を重視し、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。
- ◇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。
- ◇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。

➤ ■まちづくりの方向性

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示される、目指すべき将来都市構造、道路の整備方針等に沿って評価・検証を行う。

集約型都市構造

市街地部については、「効率的で持続可能」となる『集約型都市構造』を目指す。

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。

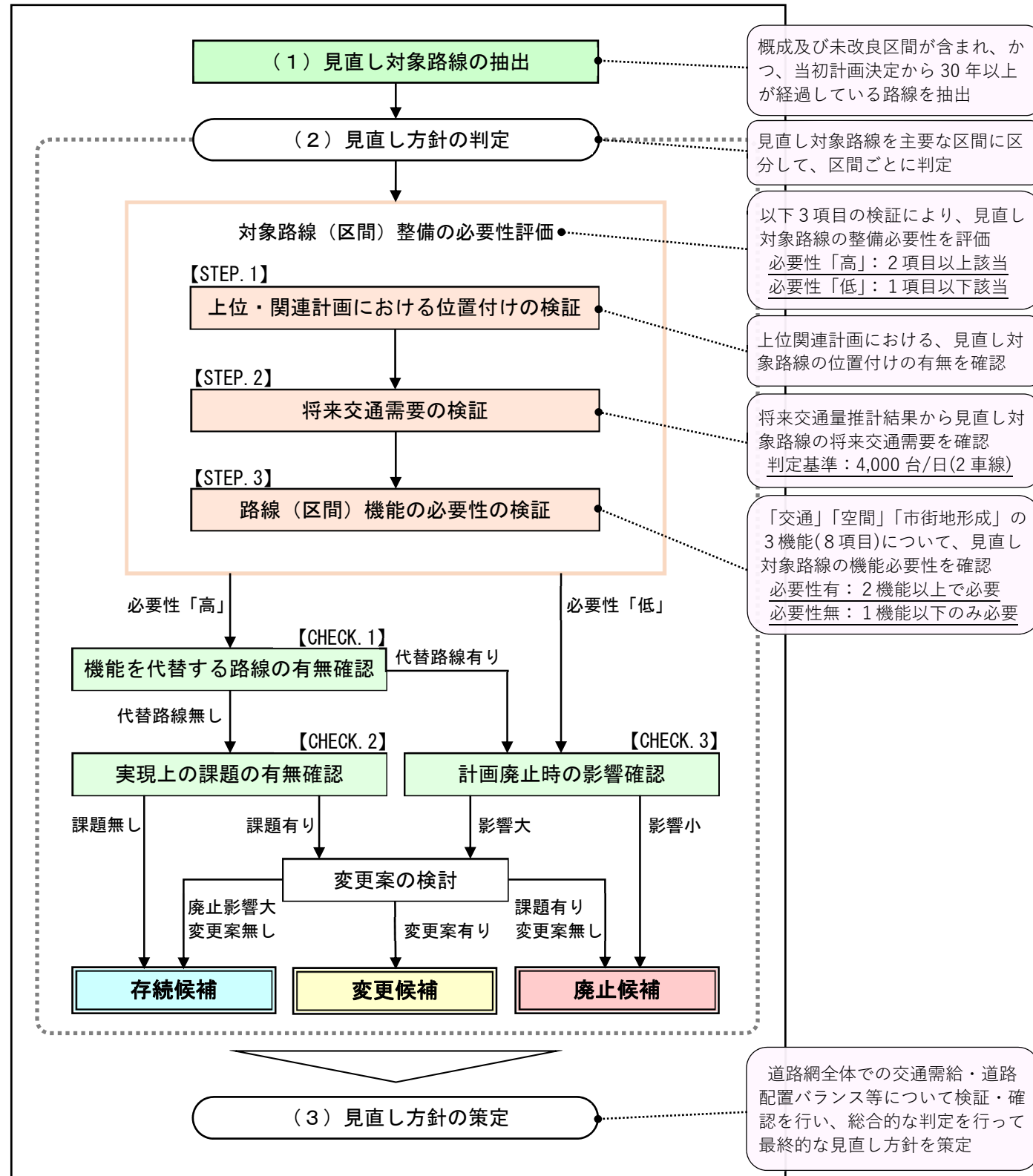
計画の見直しを含めた「選択と集中」による道路ネットワークの確保

既存の道路網を含めた道路ネットワーク、市街化状況等を踏まえた計画の見直しを行い、「選択と集中」により、効率的で効果的な整備を進める。

●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。

【判定フロー】



●見直し（検証・評価）対象路線の抽出・区間分け

➤(1) 検証・評価対象路線の抽出

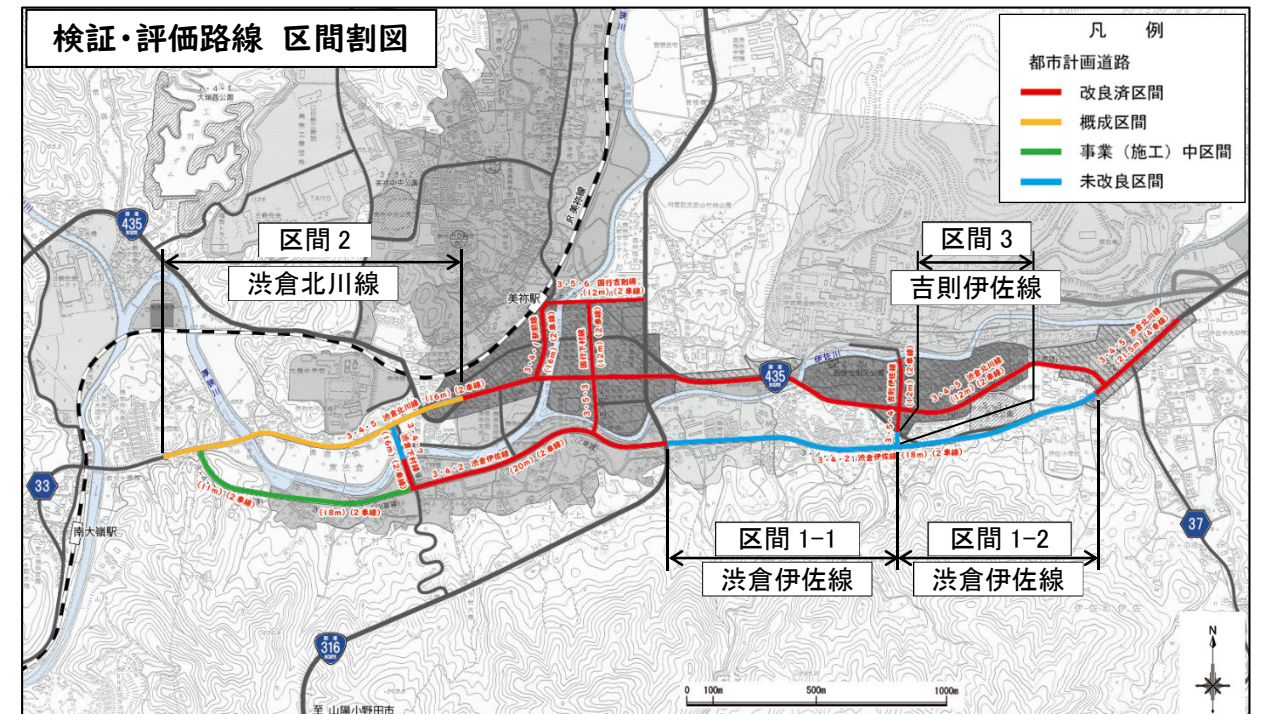
都市計画道路7路線のうち、概成及び未改良区間が含まれていて、かつ、計画決定後30年以上が経過している洪倉伊佐線、洪倉北川線及び吉則伊佐線の3路線を検証・評価対象路線として抽出。

表 検討・評価対象路線抽出結果

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	洪倉伊佐線	昭和45年	平成24年	52年	18	3,670	2	1,030	930		1,710	3,670	53.4
						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	洪倉北川線	昭和33年	平成13年	64年	16	4,240	2	3,010		1,230		4,240	71.0
						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	洪倉下村線	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・評価を実施。



●検証・評価結果

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」「廃止候補区間」「変更候補区間」の判定を行った結果は下表のとおり。

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	幅員・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				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	收容空間	都市構造の軸	面整備								
3 4 2	渋谷伊佐線	1-1	2	18・900	未改良	無	有	有	○	○	—	—	○	—	—	—	2	有	高	無	有 (計画幅員)	→	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	有	○	○	—	—	○	—	—	—	2	有	高	無	有 (計画幅員)	→	変更候補 →計画幅員の縮小変更について検討
3 4 5	渋谷北川線	2	2	16・1,230	概成	有 2車線	有	無	—	○	—	—	○	—	—	3	有	高	無	有 (計画幅員)	→	変更候補 →計画幅員の縮小変更について検討	
3 5 4	吉則伊佐線	3	2	12・50	未改良	無	無	無	—	—	—	—	—	—	—	0	無	低	→	有 (道路網の切断)	→	存続候補	

●都市計画道路見直し方針図

