

# 平生町都市計画道路見直し方針

令和3年8月

<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 判定フロー .....	8
2-4 対象路線の必要性の検証、評価 .....	12
<u>3 見直し道路網</u> .....	15
3-1 都市計画道路見直し方針案図 .....	15
<u>4 見直し手順</u> .....	16
4-1 今後の進め方 .....	16
4-2 関係行政機関協議 .....	16

**参考**

見直し路線カルテ

将来交通量推計図（フルネットケース、見直し結果反映ケース）

道路交通センサスの概要（まとめ）

# 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。

本町においても、すべての都市計画道路が昭和 49 年 1 月に都市計画決定されたものであり、令和 3 年 1 月時点で計画決定後 47 年が経過しているが、未だ計画延長の半数以上が整備未着手となっているなかで、近年の人口の減少や少子高齢化、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着手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、本町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「平生町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

本町の都市計画道路は7路線、総延長19.88kmが計画決定されており、令和3年3月時点の整備率（整備済延長+事業決定済延長）／計画総延長は35.9%となっている。

なお、7路線のうち全線整備済みの路線が1路線、また、全線事業決定区間となる路線が1路線あるものの、残りの5路線には未着手区間が含まれている状況となっている。

表1-1 都市計画道路一覧

都市計画道路の名称		当初決定権者	現決定権者	都市計画決定の経緯		幅員 (m)	車線数	計画延長 (m)	整備済 (m)	事業決定区間 (m)	未着手 (m)	未着手	
				当初決定	最終変更							現道あり (m)	現道なし (m)
番号	名称												
3・3・1	国道188号 平生バイパス	県	県	S49.1.25	R2.2.21	27.00	4	3,100		3,100			
3・4・2	桜町線	県	町	S49.1.25	S49.1.25	18.00	2	1,340	1,340				
3・4・3	平生曾根線	県	県	S49.1.25	S49.1.25	16.00	2	2,790	1,300		1,490	1,490	
3・4・4	中央線	県	県	S49.1.25	S49.1.25	18.00	2	1,620	900		720		720
3・4・5	臨港線	県	県町	S49.1.25	S49.1.25	18.00	2	6,480			6,480	5,080	1,400
3・4・6	天池線	県	町	S49.1.25	S49.1.25	18.00	2	1,360	500		860		860
3・4・7	平生横幹線	県	県	S49.1.25	S49.1.25	16.00	2	3,190			3,190	2,530	660
幹線道路計								19,880	4,040	3,100	12,740	9,100	3,640

(令和3年3月31日現在(都市計画道路現況調査票より))

※1 整備済延長とは、計画幅員どおりに整備が完了している延長とする。(都市計画事業以外において整備した延長についても含む。)

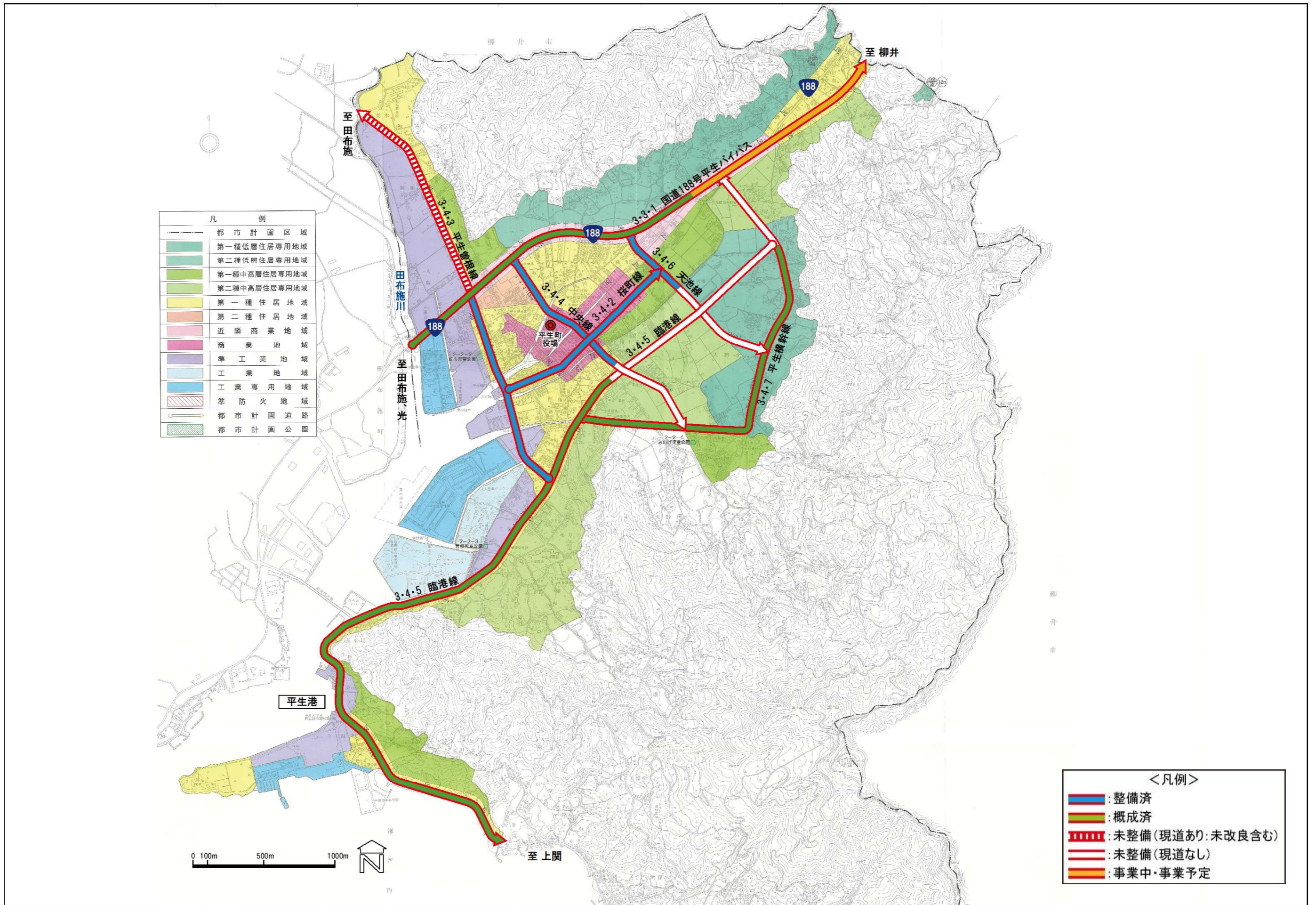


図1-1 都市計画道路整備状況図

### 1-3 見直しの必要性

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 長期未着手路線による制限の解除

本町には整備未着手の都市計画道路が全体の約 64%あり、当初計画決定から 47 年が経過しており、これらの計画区域に含まれる地権者には、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ことで、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、計画を廃止して、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

整備未着手の都市計画道路は昭和 49 年に当初決定されたものであり、当初計画決定時に想定されていたまちづくりと、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、町の都市計画の内容については、町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、その結果を町民に公表することで、本町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、町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・町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、将来的に交通需要の集中が予測される路線については、原則的に計画を存続して、優先的な整備着手（促進）につい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

本町の人口は1985年（昭和60年）の15,030人をピークに減少傾向にあり、2020年（令和2年）には11,921人（※速報値）となっており、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「第五次平生町総合計画（R3.3 平生町）」「平生都市計画区域マスタープラン（R2.9 山口県）」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・交通体系

#### ・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】

都市の将来人口や建物用途分布から、土地利用に関わる将来像を整理・分析し、町全体の施設運用に留意しつつ用途地域の見直しを行います。

（第五次平生町総合計画 P.97 より）

柳井市、田布施町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、立地適正化計画を活用することで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。

（平生都市計画区域マスタープラン P.2 より）

#### ・広域交通ネットワークの強化

道路・交通体系については、周辺都市へのアクセス・移動利便性の向上を目指し、広域交通ネットワークの充実・強化を計る。

#### 【上位関連計画より抜粋】

柳井広域都市圏域内外を連絡する道路ネットワークが構築され、土地資源が有効に活用されたまちをめざします。

（第五次平生町総合計画 P.97 より）

柳井広域都市圏における圏域間交流を通じた地域活性化を図るために、広島県や隣接する広域都市圏との連携を促進する総合的な広域交通ネットワークの充実・強化に努める。

（平生都市計画区域マスタープラン P.9 より）



## ■町道を含めた道路整備方針

### ・既存道路を含めた「選択と集中」による道路ネットワークの確保

町道を含めた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、地区別の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】

道路網交通量による将来推計交通量などをもとに、都市計画道路の整備状況、土地利用および交通状況を個別に整理し、道路機能の評価を行い、都市計画道路の廃止を含めた見直しを行います。

(第五次平生町総合計画 P.97 より)

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。

長期にわたり未着手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併せて、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。

(平生都市計画区域マスタープラン P.9 より)

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。

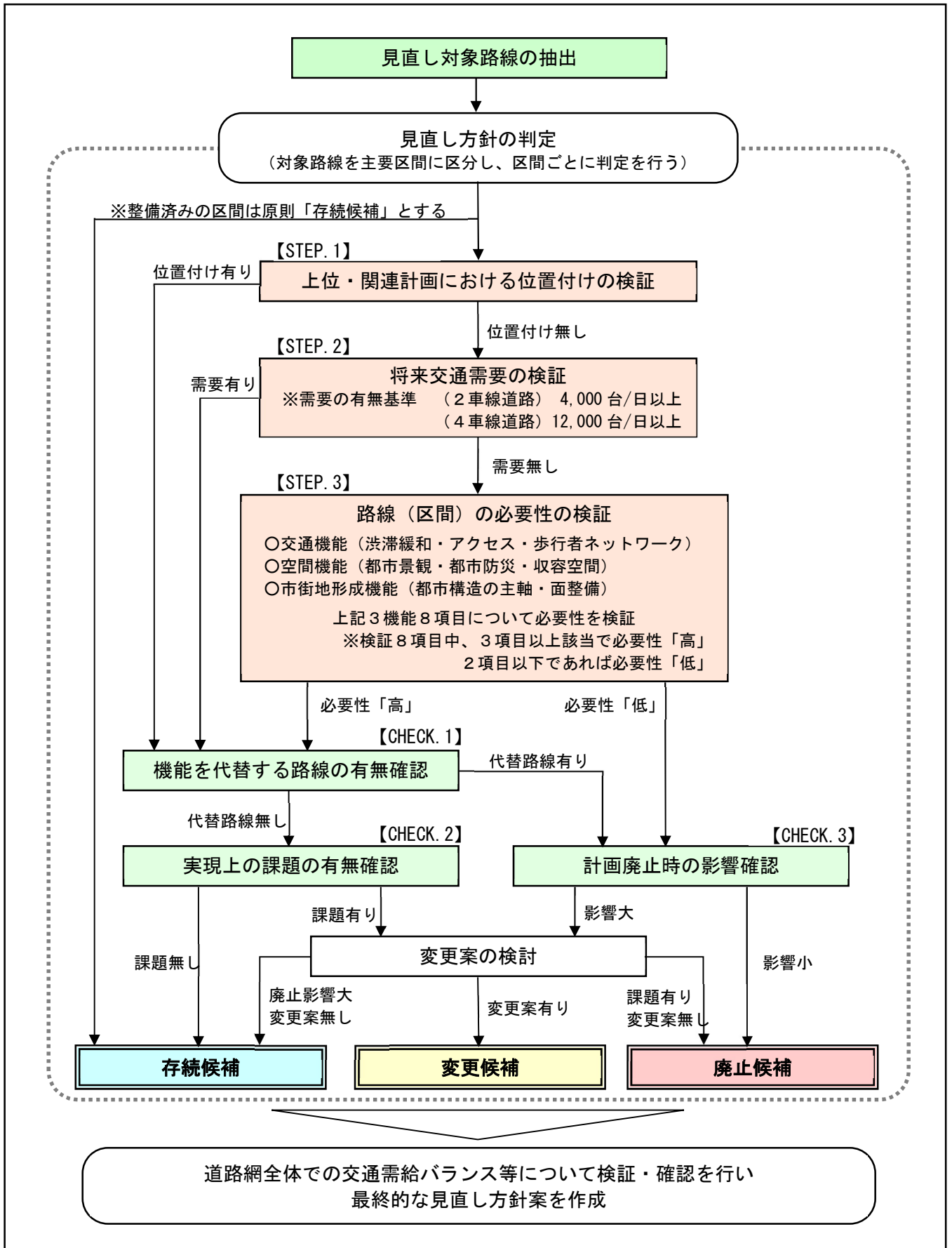


図2-1 見直し方針判定フロー

## (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、未着手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。

- ・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

### 【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)

「平生都市計画区域マスタープラン」において、主要・広域連携機能を持つ「広域幹線道路」及び「地域幹線道路」に位置付けられている路線（区間）については『必要性有り』と判定する。（※「都市内骨格道路」については、今後のまちづくりの方向性により区域等が流動的となる可能性が残るため位置付けの対象からは除外する。）

また、「第五次平生町総合計画」において、路線名を挙げて、整備推進を明記されている路線（区間）についても「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、他の必要性検証項目とは分けて（単独評価項目として）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『必要性有り』と判定する。

【STEP.3】路線（区間）の必要性の検証

将来交通需要は少ない路線（区間）であっても、その他の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（県の見直し基本方針に準拠）について、必要

機能	検証項目	判定概要・基準等
交通機能	渋滞緩和機能	道路整備により、山口県道路渋滞対策部会が指定する主要渋滞箇所（区間）の渋滞緩和につながると想定される区間については「必要性有り」
	アクセス機能	隣接市町や公共公益拠点（町役場、小中学校等）への直接的・広域的な主要アクセス機能があれば「必要性有り」
	歩行者ネットワーク	小中学校の通学路となる区間については「必要性有り」
空間機能	都市景観機能	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場合は「必要性有り」（景観計画は未策定）
	都市防災機能	緊急輸送路や避難路に該当、また、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れば「必要性有り」
	収容空間機能	公共下水道計画において、汚水幹線（支線）が整備済み、または、今後の整備計画がある路線（区間）については「必要性有り」
市街地形成機能	都市構造の主軸	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）については「必要性有り」
	面整備	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れば「必要性有り」

性の検証を行う。

表 2 - 1 路線（区間）の必要性の検証項目

交通需要は少ないものの、その他で多面的な機能を持つ路線（区間）を評価するものとし

上記8項目のうち、3項目以上で必要性が確認できたものを『必要性が高い』と判定する。

#### 【CHECK.1】機能を代替する路線の有無確認

整備の必要性有り・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「存続候補」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。

「文化財等への支障」「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）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) 最終的な見直し方針案の作成

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等について検証・確認を行い、最終的な見直し方針案を作成する。

## 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「整備済み」及び「事業決定区間」となっている2路線（国道188号平生バイパス、桜町線）は対象外（原則として存続路線）とし、未着手区間が含まれる残りの5路線（すべて計画決定から30年以上経過）を検証・評価対象路線として抽出する。

表 2-2 検討・評価対象路線抽出結果一覧

都市計画道路の名称		幅員 (m)	車 線 数	計画 延長 (m)	整備 済み (m)	事業 決定 区間 (m)	未着手 (m)			
番号	名 称						現道 あり (m)	現道 なし (m)		
3・3・1	国道188号 平生バイパス	27.00	4	3,100		3,100			対象外（全線事業決定）	
3・4・2	桜町線	18.00	2	1,340	1,340				対象外（全線整備済み）	
3・4・3	平生曾根線	16.00	2	2,790	1,300		1,490	1,490	評価・検討対象	
3・4・4	中央線	18.00	2	1,620	900		720	720	評価・検討対象	
3・4・5	臨港線	18.00	2	6,480			6,480	5,080	1,400	評価・検討対象
3・4・6	天池線	18.00	2	1,360	500		860		860	評価・検討対象
3・4・7	平生横幹線	16.00	2	3,190			3,190	2,530	660	評価・検討対象

（令和3年3月31日現在（都市計画道路現況調査票より））

### (2) 検証・評価を行う区間分け

対象5路線について、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 2-2 見直し検証・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」「廃止候補区間」「変更候補区間」の判定を行った。

（※各区間の検証・評価結果は P.14 の表 2-3 平生町 都市計画道路見直し方針 検証・評価結果概要一覧を参照）

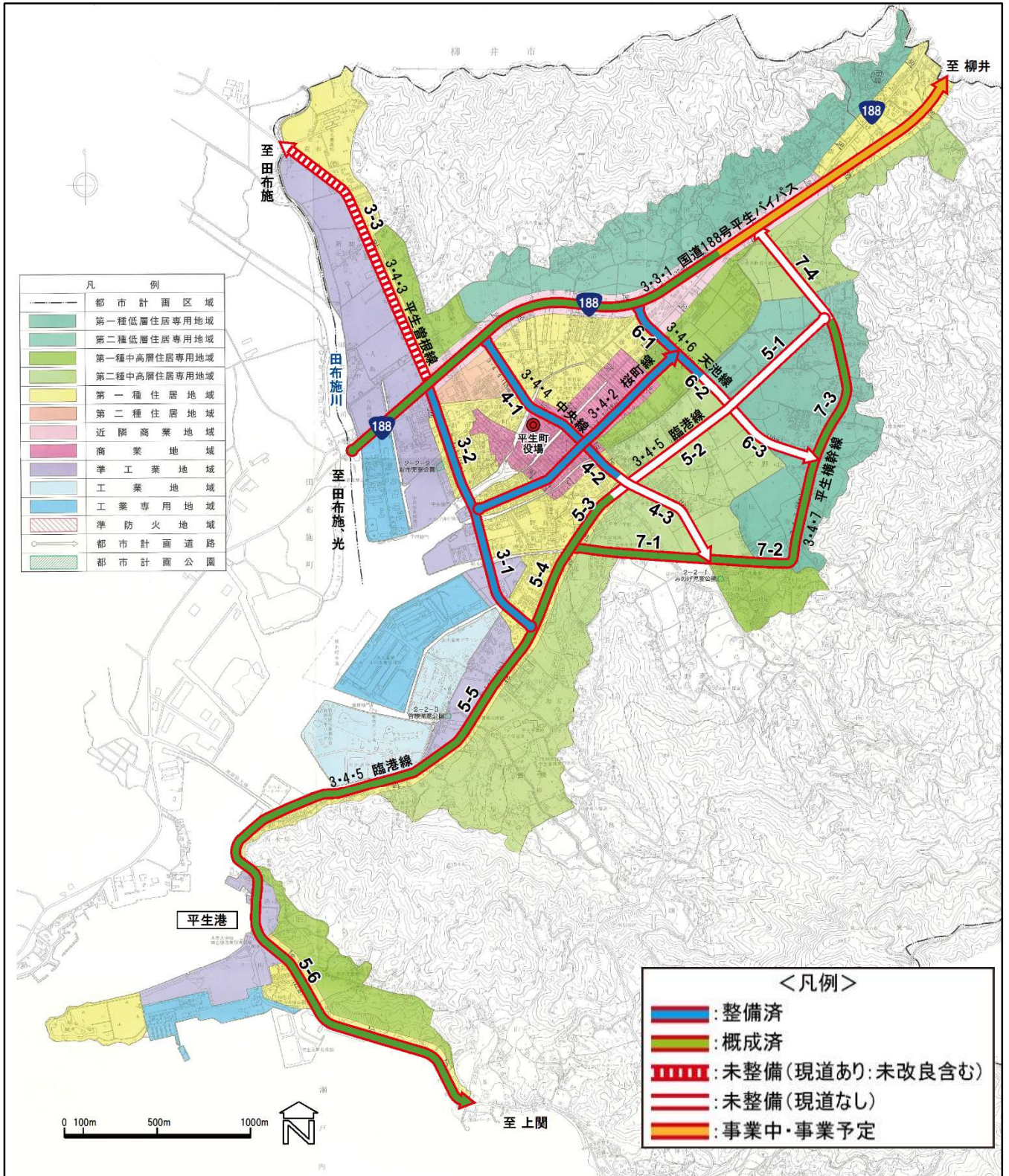


図2-2 見直し検証・評価路線・区間割図



表 2-3 平生町 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							STEP. 1	STEP. 2	STEP. 3（路線（区間）の必要性の検証）										CHECK. 1	CHECK. 2	CHECK. 3	判定・評価結果
路線番号	路線名	区間	車線数	延長(m)	整備状況	現道有無	上位関連計画の位置付け	将来交通需要	交通機能			空間機能			市街地形成機能		○数	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	アクセス	歩行者	都市景観	都市防災	収容空間	都市構造の軸	面整備						
3 3 1	国道 188 号 平生バイパス	—	4	3,100	全線事業決定区間																	存続候補区間 (事業決定区間)
3 4 2	桜町線	—	2	1,340	全線整備済																	存続候補区間(整備済)
3 4 3	平生曾根線	3-1	2	700	整備済	—	有	無	—	○	—	—	○	○	○	—	4	高	—	—	—	存続候補区間(整備済)
		3-2	2	700	整備済	—	有	無	—	—	—	—	○	○	○	—	3	高	—	—	—	存続候補区間(整備済)
		3-3	2	1,390	未整備	2車線	有	有	—	○	—	—	○	○	○	—	4	高	無	無	大 (容量不足)	存続候補区間
3 4 4	中央線	4-1	2	810	整備済	—	無	無	—	○	—	—	○	○	○	—	4	高	—	—	—	存続候補区間(整備済)
		4-2	2	310	整備済	—	無	無	—	○	—	—	○	○	○	—	4	高	—	—	—	存続候補区間(整備済)
		4-3	2	500	未整備	無	無	無	—	○	—	—	○	—	○	—	3	高	無	無	小	存続候補区間
3 4 5	臨港線	5-1	2	700	未整備	無	無	無	—	—	—	—	○	—	—	—	1	低	無	無	小	廃止候補区間
		5-2	2	680	未整備	無	無	無	—	—	—	—	○	—	—	—	1	低	無	無	小	廃止候補区間
		5-3	2	480	概成済	2車線	無	無	—	○	○	—	○	○	—	—	4	高	有 (概成現道)	有 (支障家屋多)	小	廃止候補区間
		5-4	2	470	概成済	2車線	無	無	—	○	○	—	○	○	—	—	4	高	有 (概成現道)	有 (支障家屋多)	小	廃止候補区間
		5-5	2	1,260	概成済	2車線	有	無	—	○	—	—	○	○	○	—	4	高	無	無	大 (歩道不連続)	存続候補区間
		5-6	2	2,890	概成済	2車線	有	有	—	○	—	—	○	○	○	—	4	高	無	無	大 (歩道不連続)	存続候補区間
3 4 6	天池線	6-1	2	350	整備済	—	無	無	—	—	—	—	○	○	—	—	2	低	—	—	—	存続候補区間(整備済)
		6-2	2	420	一部 整備済	一部 無	無	無	—	—	—	—	—	○	—	—	1	低	無	無	小	廃止候補区間
		6-3	2	590	未整備	無	無	無	—	—	—	—	○	—	—	—	1	低	無	無	小	廃止候補区間
3 4 7	平生横幹線	7-1	2	750	概成済	2車線	無	無	—	—	○	—	○	○	—	—	3	高	有 (概成現道)	無	小	廃止候補区間
		7-2	2	1,070	概成済	2車線	無	無	—	—	○	—	○	○	—	—	3	高	有 (概成現道)	無	小	廃止候補区間
		7-3	2	800	概成済	2車線	無	無	—	—	○	—	○	○	—	—	3	高	有 (概成現道)	無	小	廃止候補区間
		7-4	2	570	未整備	無	無	無	無	—	—	—	—	○	—	—	1	低	有 (並行路線)	無	小	廃止候補区間

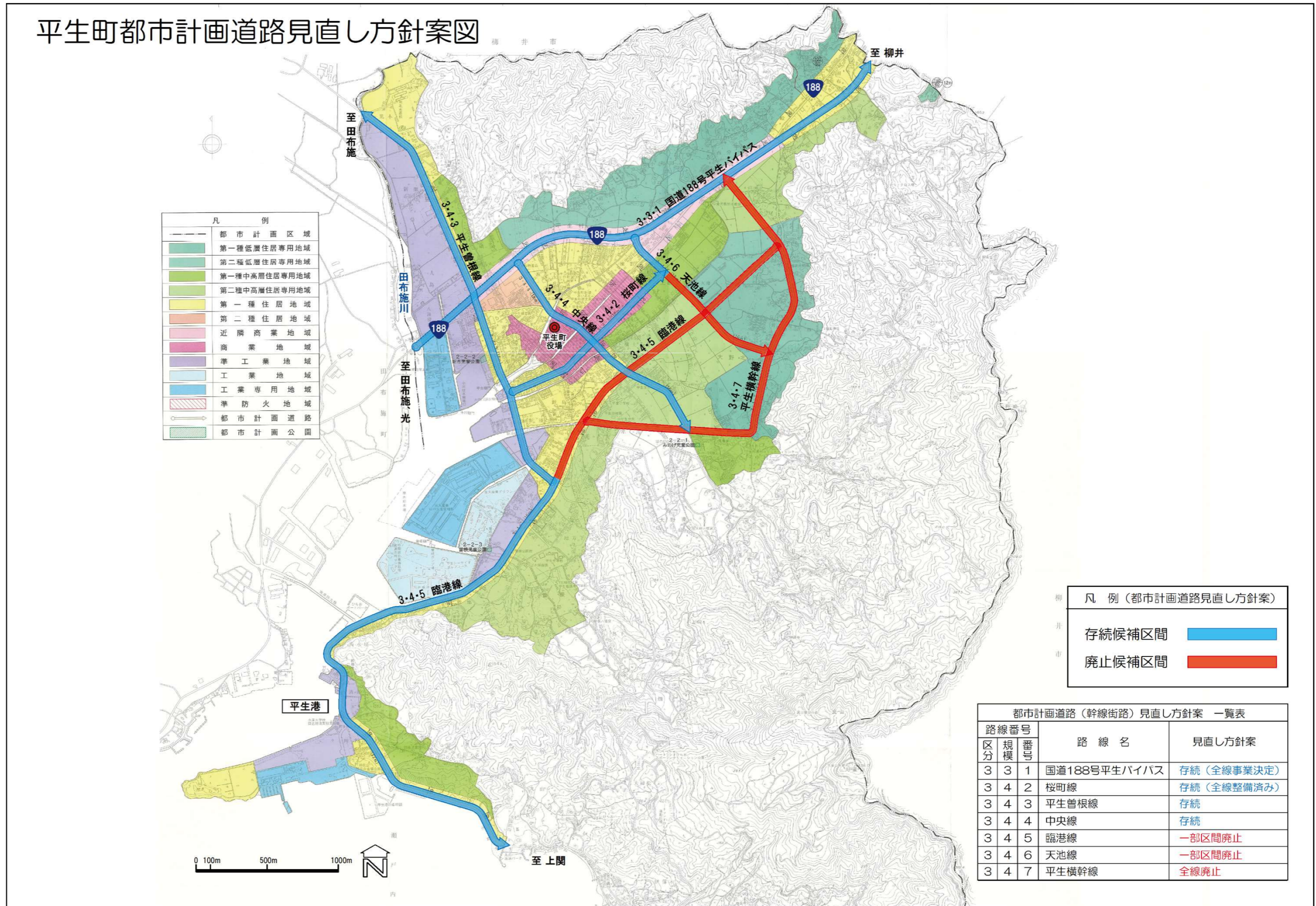


図 3-1 平生町都市計画道路見直し方針案図

## 4 見直し手順

### 4-1 今後の進め方

各路線の見直し方針案について、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・協議を進めていくものとする。

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については、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。

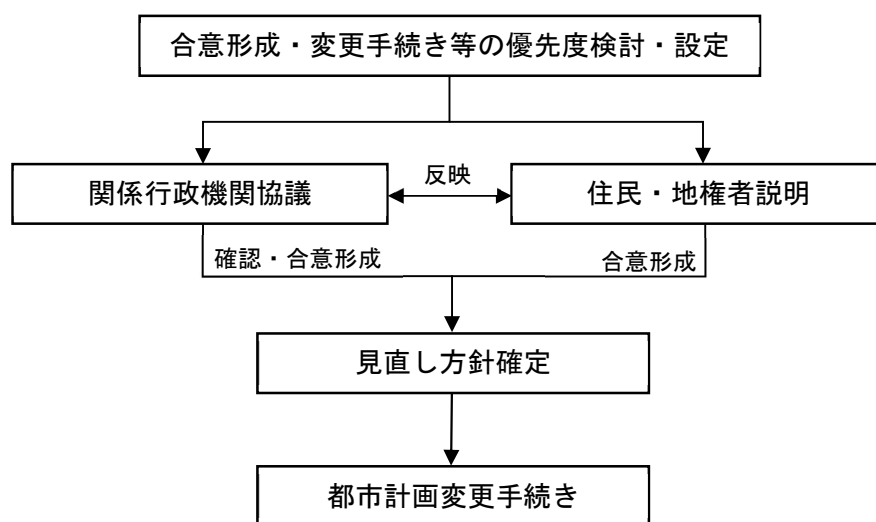


図4-1 今後の進め方フロー

### 4-2 関係行政機関協議

見直し方針案の確定に向けては、関係するすべての行政機関と十分な協議・確認を行って、合意を得るものとする。

#### 【想定される関係行政機関】

- 国
  - ・山口河川国道事務所（計画課）
  - ・岩国国道維持出張所
- 県
  - ・山口県（都市計画課、道路整備課、道路建設課）
  - ・柳井土木建築事務所
- 市町
  - ・平生町庁内関係課
  - ・柳井市（都市計画・建築課）
  - ・田布施町（建設課）