

光市長期未着手都市計画道路の見直し方針

平成 2 7 年 1 2 月
光 市

目 次

1	はじめに	1
2	光市における都市計画道路の現状	2
	（１）都市計画道路の現状	
	（２）見直しの必要性	
3	基本的な考え方	6
4	検討方法及び結果	7
	（１）進め方	
	（２）検討対象路線（区間）	
	ア 抽出方法	
	イ 抽出結果	
	（３）見直しの方向性	
	ア 検証・評価の方法等	
	イ 検討対象路線（区間）ごとの方向性	
5	今後の進め方	16

1 はじめに

都市計画道路は、交通処理機能や市街地形成機能などの多様な機能を有する根幹的な施設であり、都市の将来像を見据えて都市全体のネットワークの将来の姿として定められ、その時々为社会ニーズ等に応じて見直しが行われながら、これまで鋭意整備が進められてきました。

しかしながら、未だ整備が完了していない路線もあり、その中には計画の決定から30年以上経過した路線も存在しています。

これらの路線の多くは、人口の増加や市街地の拡大、モータリゼーションの進展が続く社会を前提として定められたものです。一方で、少子高齢化・人口減少社会の到来や経済活動の低迷、集約型都市構造への転換など、都市を取り巻く社会経済状況は大きく変化してきており、決定時の必要性や位置付けに変化が生じている路線もあると考えられます。

また、都市計画道路は整備を前提に定められるものであり、計画区域内の土地には建築制限が課せられていますが、公共投資の抑制傾向が続く今日においては、都市計画道路の整備が長期化する傾向にあり、この制限が民間開発の障害となることや、都市計画の信頼を低下させることなどの問題が指摘されています。

このような状況を踏まえ、本市においても長期にわたり事業に着手できていない都市計画道路の見直しを進めることとし、その方針を明らかにします。

2 光市における都市計画道路の現状

(1) 都市計画道路の現状

本市においては、隣接市と一体となった周南都市計画区域と周南東都市計画区域の2つの都市計画区域が指定されています。

平成27年3月末日現在、周南都市計画区域において、19路線、約39.4kmの都市計画道路を定めています。これらは全て幹線街路^(参考1)であり、整備済み延長は約28.5km、整備率は約72.4%となっています。また、未整備延長約10.9kmのうち約8.7kmが未着手の状態となっています。

なお、周南東都市計画区域においては、都市計画道路を定めていません。

(2) 見直しの必要性

本市の人口は平成22年で53,004人となっており、ピークの昭和60年と比較して、5,224人減少しています。また、国立社会保障・人口問題研究所によると、平成52年には39,021人に減少すると推計されており、今後、本格的な人口減少社会を迎えることになると見込まれます。

また、平成24年3月に策定した都市計画マスタープランにおいて、本市の特性を活かし、課題を克服するため、将来の都市構造を「多核連携型都市構造」とし、地域集約型の都市づくりを進めることとしています。

さらに、限りある財源の下で効率的・効果的なまちづくりを推進する必要なことから、本市においても、目指すべき将来都市像を見据え、都市計画の性格を十分に理解した上で、社会経済状況の変化を踏まえつつ、長期未着手都市計画道路を見直す必要があります。

(参考1) 都市計画道路の分類

道路の区分		道路の機能等
自動車専用道路		都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量でかつ高速に処理する。
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の重要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
	補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である。
区画街路		街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。また街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路である。
特殊街路		自動車交通以外の特殊な交通の用に供する次の道路である。 ア. 専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路 イ. 専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 ウ. 主として路面電車の交通の用に供する道路

[出典：(社)日本都市計画学会編「実務者のための新都市計画マニュアル」]

< 光市の人口推移及び推計 >



[出典：総務省「国勢調査」]

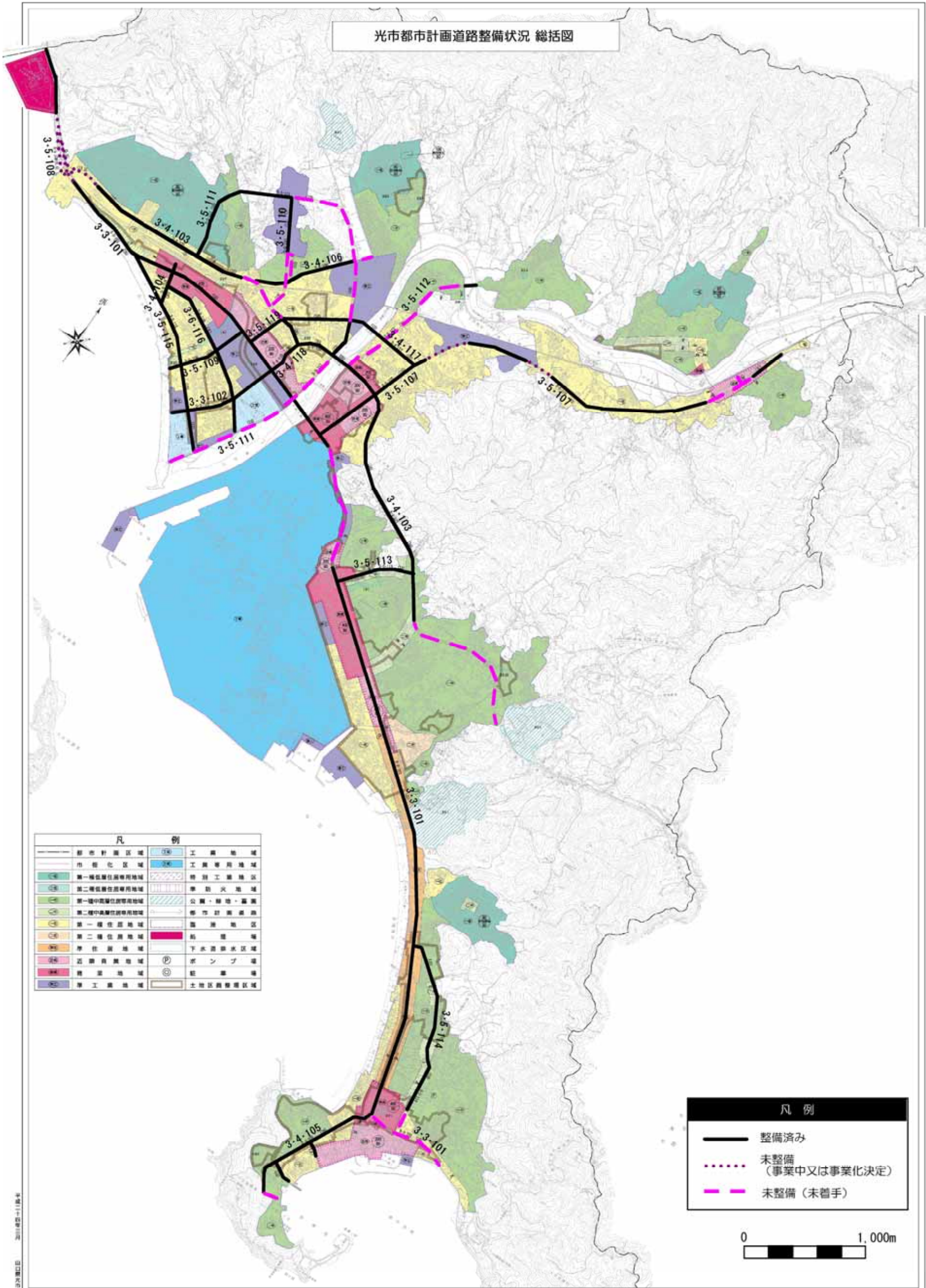
国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」から作成]

< 光市都市計画道路整備状況 >

(H27. 3.31 現在)

街路番号	都市計画道路名	計画決定			整備状況	
		代表幅員 (m)	延長 (m)	当初決定 年月日	整備済 延長 (m)	整備率 (%)
3・3・101	国道 188 号虹ヶ浜室積線	22	約 10,650	S14.11.24	約 8,250	約 77.5
3・3・102	高洲線	22	約 900	S39. 3. 4	約 900	100.0
3・4・103	虹ヶ丘森ヶ峠線	16	約 6,270	S40. 9. 8	約 4,420	約 70.5
3・4・104	虹ヶ浜線	20	約 310	S39. 3. 4	約 310	100.0
3・4・105	普賢寺埠頭線	16	約 1,150	S29. 3.31	約 1,080	約 93.9
3・4・106	船戸三太線	16	約 1,000	S39. 3. 4	約 850	約 85.0
3・5・107	島田市島田駅前線	12	約 4,300	S14.11.24	約 2,980	約 69.3
3・5・108	瀬戸風線	13.5	約 500	S40. 9. 8	0	-
3・5・109	流川線	12	約 670	S39. 3. 4	約 670	100.0
3・5・110	花園大平線	12	約 930	S39. 3. 4	約 490	約 52.7
3・5・111	川園線	12	約 4,300	S39. 3. 4	約 1,500	約 34.9
3・5・112	原線	12	約 1,300	S39. 3. 4	約 150	約 11.5
3・5・113	金山線	12	約 600	S40. 9. 8	約 600	100.0
3・5・114	新開神田線	12	約 1,800	S40. 9. 8	約 1,600	約 88.9
3・5・115	浜線	12	約 1,630	S39. 3. 4	約 1,630	100.0
3・6・116	高洲虹ヶ浜線	8	約 1,350	S39. 3. 4	約 1,350	100.0
3・4・117	花園島田線	16	約 1,170	S62. 2.17	約 1,170	100.0
3・4・118	浅江花園線	20	約 280	S62. 2.17	約 280	100.0
3・5・119	泉町花園線	12	約 310	S62. 2.17	約 310	100.0
計 19 路線			約 39,420		約 28,540	約 72.4

< 光市都市計画道路整備状況 総括図 >



3 基本的な考え方

長期末着手都市計画道路の見直しは、都市計画マスタープランに示した本市の将来都市像「人の活力と豊かな自然が調和した 多核連携によるコンパクトな都市」を見据えた上で、以下に示す点に留意して行います。

県が策定した「都市計画道路の見直し基本方針」(平成18年3月)を踏まえつつ、本市の実情に応じて実施します。

総合計画、都市計画マスタープランその他関連する計画との整合を図りながら、実施します。

市民や利害関係者への情報提供に配慮し、合意形成に努めながら実施します。

県と連携して、実施します。

4 検討方法及び結果

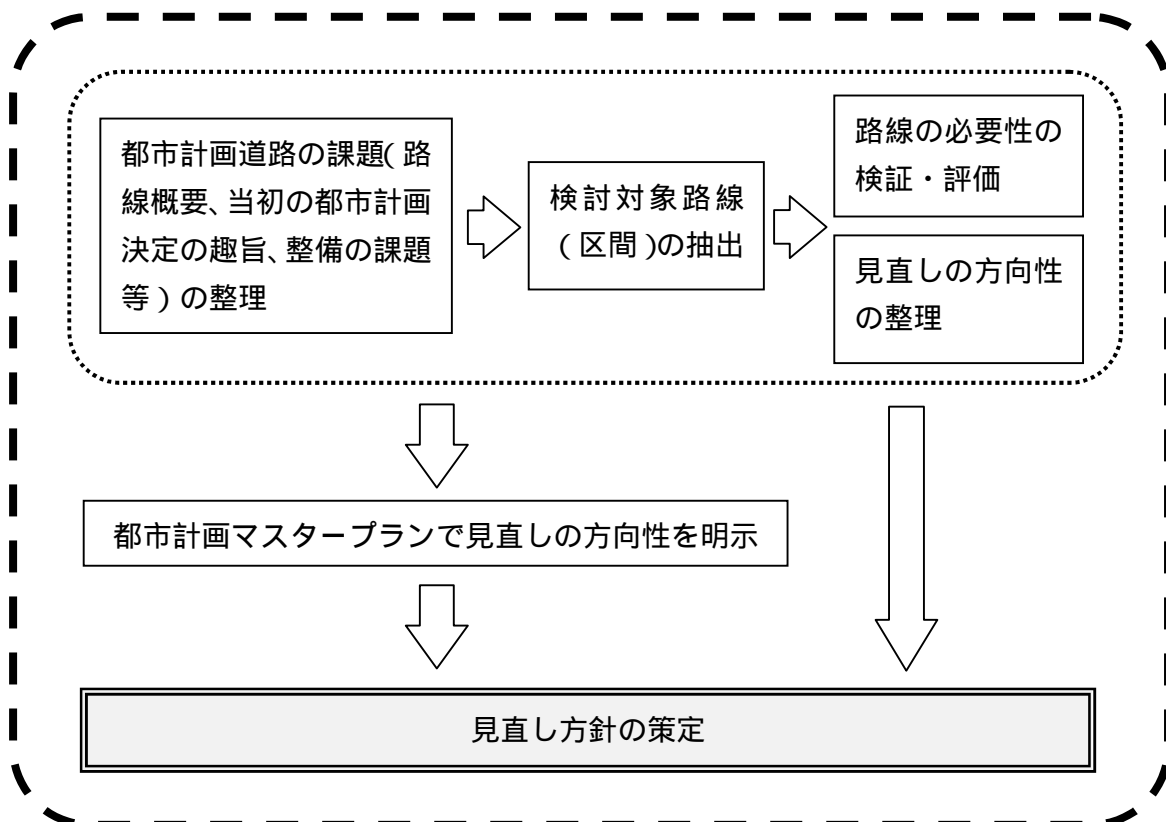
(1) 進め方

長期未着手都市計画道路の見直しの検討は、以下のとおり進めます。

課題を整理し、見直し検討の対象とする都市計画道路(検討対象路線(区間))を抽出します。

必要性を検証・評価して、見直しの方向性を整理します。

< 見直し手順 >



(2) 検討対象路線 (区間)

ア 抽出方法

検討対象路線 (区間) は、未着手区間 (事業化に向けた取組みを進めている区間を除く。) のうち、以下のいずれかに該当するものとします。

計画の決定から30年以上を経過したもの

計画区域内に大規模な建築物や歴史的な文化財等があるもの

地形的な要因等により道路構造上問題のあるもの

当該路線の整備により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

イ 抽出結果

「ア 抽出方法」に基づき検討対象路線 (区間) を抽出した結果、8 路線14 区間、延長約8.0kmが対象となります。

< 検討対象路線（区間）一覧表 >

街路番号	都市計画道路名	区間番号	区間幅員 (m)	区間延長 (m)
3・3・101	国道 188 号虹ヶ浜室積線	1	16	約 680
		2	22	約 1,050
3・4・103	虹ヶ丘森ヶ峠線	3	22	約 460
		4	16	約 1,220
3・4・105	普賢寺埠頭線	5	16	約 70
3・5・107	島田市島田駅前線	6	12	約 380
		7	20	約 70
3・5・110	花園大平線	8	10・12	約 440
3・5・111	川園線	9	12	約 750
		10	12	約 450
		11	12	約 1,120
3・5・112	原線	12	12	約 360
		13	12	約 790
3・5・114	新開神田線	14	12	約 200
計 8 路線 14 区間				約 8,040

(3) 見直しの方向性

ア 検証・評価の方法等

必要性の検証・評価の方法等については、以下のとおりとします。

見直しに当たっては、検討対象路線（区間）ごとに、未着手の理由や整備にあたっての課題を整理するとともに、道路としての必要性の検証を行います。

必要性の検証・評価及び見直しの方向性の整理は、以下の項目について県が示した整理票^(参考2)に取りまとめることを行います。

[整理項目]

- ・ 路線概要
- ・ 当初の都市計画決定の趣旨
- ・ 見直しの理由、整備の課題等 ・ 路線の機能^(参考3)
- ・ 道路の連続性、配置バランス ・ 機能を代替する路線の有無

路線の必要性、見直しの方向性については、道路の機能、連続性、配置バランス及び機能を代替する路線の有無等により判断します。

(参考2) 都市計画道路の必要性整理票

【路線の機能】	必要性の視点 自動車交通重要 アクセス機能 歩行系ネットワーク	評価・課題等
交通機能		
空間	都市環境機能 景観の保全・向上 騒音の軽減 沿道緑化	
機能	都市防災機能 防災ネットワーク 収容空間機能 延焼防止効果 ライフラインの収容	
都市形成機能	都市構造の軸 土地利用の方向 調整機能	

【道路の連続性、配置バランス】(廃止した場合)

【機能を代替する路線の有無】

【必要性の評価】

【見直しの方角・見直しの方針】

■ 都市計画道路の必要性整理票

【路線概要】

名称 _____ 路線(区間)番号 _____

計画決定の経緯 (決定) 昭和 _____ 年 _____ 月 _____ 日 (最終変更) _____ 年 _____ 月 _____ 日

計画種別 _____

自: _____ m (代表幅員) _____ m (車線の数) _____ (構造形式) _____
 (交通機能分類): 主要幹線・都市幹線・補助幹線

起点 ○ _____ 〇 終点 _____

延長 _____

幅員 _____ 至: _____

■: 整備済み ■: 事業中 □: 未着手 (事業予定あり) ▲: 未着手 (事業予定なし)

見直し対象区間 _____

自: _____ m (幅員) _____ m (車線の数) _____ (構造形式) _____
 (予定管理者) _____

【道路の区分】 _____ 種 級 _____
 (種別構成) _____ (自動車) (自転車) (歩道) (軌道) (単線) (複線) (軌道) (単線) (複線) (自動車) (自転車) (歩道) () = _____

上位計画での位置付け _____

周辺土地利用の状況 (用途地域) _____
 (建物の立地状況等) _____
 (建築規制等の状況)・53条の許可申請件数: _____ 件
 開通するまわりの計画書 _____

【当初の都市計画決定の趣旨】 (理由書本文) _____

【見直しの理由、整備の課題等】 _____

(参考3) 都市計画道路の機能

機能の区分		内 容	
① 交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
② 空間機能	都市環境機能	景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理および通信情報施設のための空間
道路付属物のための空間		電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間	
③ 市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

[出典：(社)日本都市計画学会編「実務者のための新都市計画マニュアル 」]

イ 検討対象路線（区間）ごとの方向性

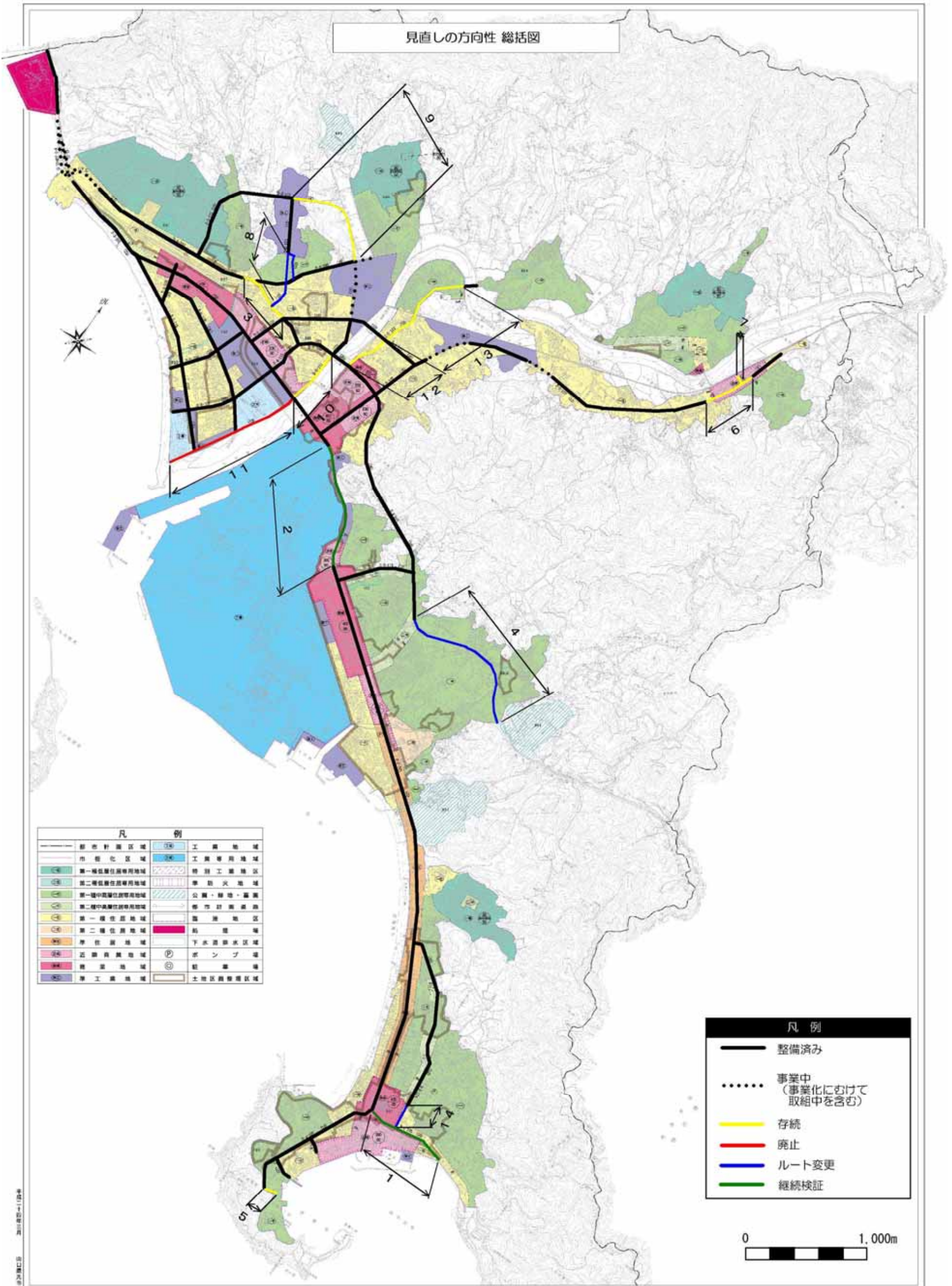
検討対象路線（区間）について、「ア 検証・評価の方法等」に基づき、必要性の検証・評価を行った結果、「検討対象路線（区間）ごとの方向性 一覧表」に示すとおり、4路線4区間について変更する必要があると判断します。

なお、将来交通量需要の推計を行い、これら4路線4区間を見直した場合においても、変更後の道路網で自動車交通処理機能を確保できると判断しています。

< 検討対象路線（区間）ごとの方向性 一覧表 >

街路 番号	都市計画道路名	区間 番号	見直しの 方向性	理由
3・3・101	国道 188 号 虹ヶ浜室積線	1	継続検証	周南広域都市圏の広域幹線道路であり、さらに様々な角度から検証する必要があるため。
		2	継続検証	周南広域都市圏の広域幹線道路であり、さらに様々な角度から検証する必要があるため。
3・4・103	虹ヶ丘森ヶ峠線	3	存続	国道 188 号を補完する市の主要幹線であり、必要性が高いため。
		4	ルート変更	既存の道路が一定の代替機能を有するため。
3・4・105	普賢寺埠頭線	5	存続	交通機能の観点から必要性が高いため。
3・5・107	島田市 島田駅前線	6	存続	市の広域連携軸の一つで、必要性が高いため。
		7	存続	市の広域連携軸と JR 島田駅前を接続する路線であり、必要性が高いため。
3・5・110	花園大平線	8	ルート変更	既存の道路が一定の代替機能を有するため。
3・5・111	川園線	9	存続	市街地を接続する路線で、必要性が高いため。
		10	存続	市の主要幹線を接続する路線で、必要性が高いため。
		11	廃止	求められる機能が少なく、必要性が低いため。
3・5・112	原線	12	存続	市街地を接続する路線で、必要性が高いため。
		13	存続	市街地を接続する路線で、必要性が高いため。
3・5・114	新開神田線	14	ルート変更	既存の道路が一定の代替機能を有するため。

< 見直しの方向性 総括図 >



5 今後の進め方

見直しの方向性に沿って、今後は、路線ごとに現地の調査を行い、必要な図面等を作成した上で、関係機関との協議等を行うとともに、市民や利害関係者への情報提供・合意形成に努めます。

その後、協議等が調った路線から、順次都市計画の変更に向けた法定手続きを進めます。

