

萩市都市計画道路見直し方針

令和5年3月



萩市

目次

1章 はじめに

- 1-1 見直しの趣旨 ----- 1
- 1-2 都市計画制度及び都市計画道路とは ----- 2

2章 都市計画道路の見直しの必要性

- 2-1 萩市の都市計画道路の現状・課題 ----- 5
- 2-2 都市計画道路の見直しの必要性 ----- 9

3章 見直し検証に際しての基本的な考え方

- 3-1 基本的な考え方 ----- 14
- 3-2 見直しフロー ----- 15
- 3-3 見直し判断基準 ----- 16

4章 見直し方針

- 4-1 見直し結果 ----- 19

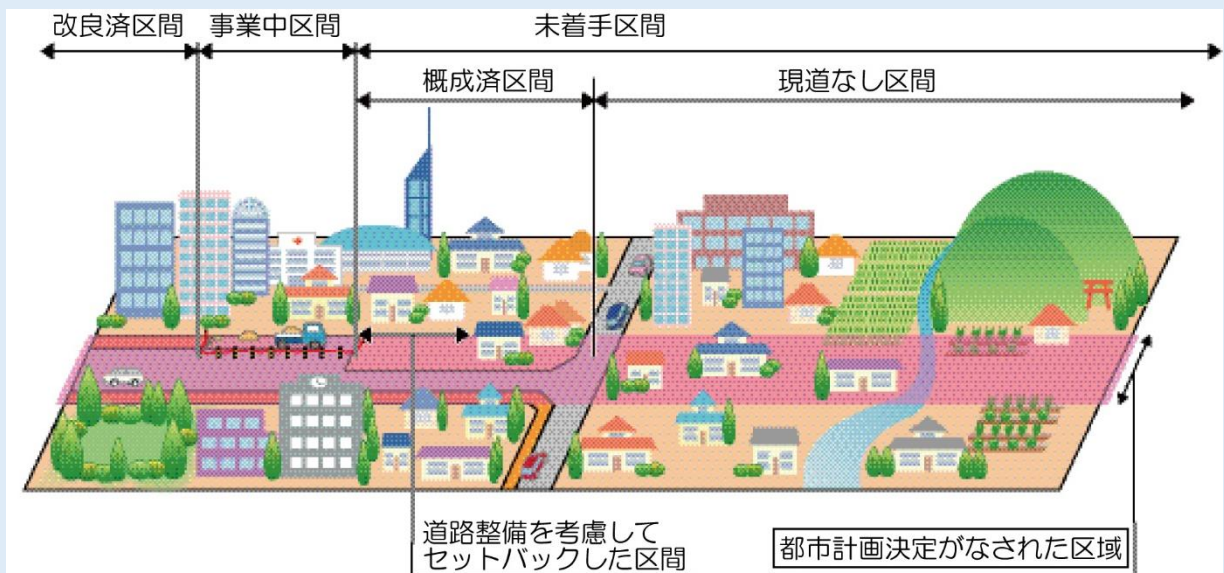
5章 見直しの進め方について

- 5-1 今後の進め方 ----- 21

1-1. 見直しの趣旨

- 都市計画決定後、長期間事業に着手できていない都市計画道路（長期未着手都市計画道路）の取扱いが、全国的な課題となっています。
- また、全国的に少子高齢化が進む中、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを目指す立地適正化計画制度が創設され、萩市においても「萩市立地適正化計画」を令和2年3月に策定し、新しいまちづくりを目指し取組を進めています。
- さらに、山陰道を含む道路ネットワークの整備も進捗しており、新たなまちづくり、新たな道路ネットワークを踏まえた、都市計画道路全体の見直しが必要と考えられます。
- そこで、萩市を取り巻く情勢を踏まえ、長期間にわたり事業未着手となっている都市計画道路の必要性・実現性等を検証・評価し、計画見直しの必要性について検討を行っています。
- なお、この見直し方針は、山口県の「都市計画道路の見直し基本方針」に基づき、萩市における見直しが必要な都市計画道路の存続・廃止・変更の方向性を示したものです。

▼事業未着手の定義



- ◆ 事業未着手となっている都市計画道路とは、都市計画決定がなされた区域内においては建築制限（都市計画法53条）がなされることを鑑み、都市計画決定がなされた事項（幅員や車線数、立体交差などの構造）どおりに完成していない都市計画道路（路線もしくは区間）と定義しています。

1-2. 都市計画制度及び都市計画道路とは

(1) 都市計画制度とは

- 都市計画制度とは、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るために、都市計画法に基づいて将来の土地利用や、道路・公園・下水道などの都市施設、市街地開発事業などの計画を策定し、その実現を図るための制度のことです。
- 都市計画制度は、大正 8 年に当初公布がなされ、昭和 43 年に新都市計画法が公布され現在に至っています。
- 旧都市計画法（昭和 43 年より前）においては、現在のような詳細な決定手続（案の公告、縦覧、意見書の提出など）が制度化されておらず、都市計画決定に際して十分な住民意見の反映がなされていない状況でした。

▼都市計画によって定められるもの

- ◎ 土地利用（用途地域・特別用途地区など）
- ◎ 都市施設（道路・公園・下水道など）
- ◎ 市街地開発事業（土地区画整理事業など）

(2) 都市施設とは

- 都市施設とは、道路・公園・下水道など安全で快適な都市の生活や都市機能の維持にとって必要な施設で、都市の骨格を形成し、市街地を性格付ける役割を持っています。

▼都市施設のイメージ



(3) 都市計画道路とは

■都市計画道路は、都市計画法に基づいてルート・幅員などが決められた道路で、都市の基盤施設として都市の骨格を形成する都市施設の1つであり、将来の都市像を実現する役割や市民生活、産業活動を支える役割を有しています。

■都市計画道路の持つ主な機能として以下の3つが挙げられます。

①交通機能：日常生活や産業活動における交通の利便性向上機能

- ◎人や物資の通行区間としての機能
- ◎沿道への出入、駐停車など沿道サービスの機能

②市街地形成機能：都市の発展を誘導する機能

- ◎都市の骨格を形成し、都市の発展方向や土地利用の方向性を規定する機能
- ◎一定規模の街区を形成する機能

③空間機能：公共公益施設の収容や良好な住環境を形成する機能

- ◎上下水道などの収容機能
- ◎避難や救援のための通路としての機能や延焼を防止するための空間機能

■これらの機能を確保するために、安全で円滑な交通が確保された適切な構造の計画や、沿道市街地の環境や景観の向上を図る計画が都市計画道路に求められています。したがって、都市計画道路として必要な道路の区域を明確に提示する必要があります。

▼都市計画道路の整備イメージ

▼整備されていない道路の状況



歩道が無く、電柱が歩行者や自動車の通行を阻害しています。

▼整備された道路の状況



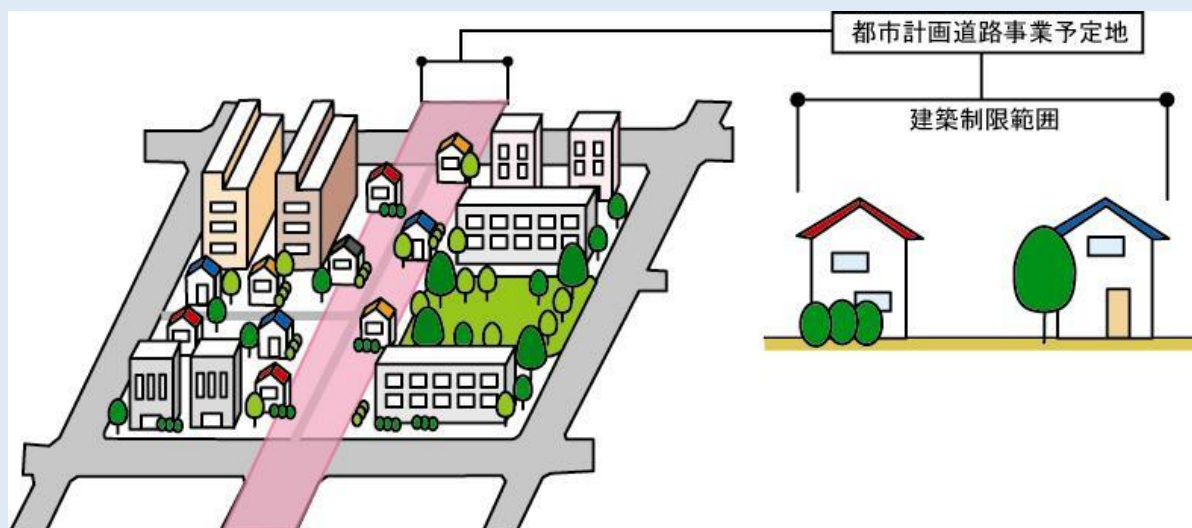
両側に歩道が設置され、人も自動車も安心して通行できる道路です。

(4) 都市計画決定とは

- 都市計画決定とは、都市計画の内容を決定するための一定の手続きのことで、都市計画に必要な区域を明確化するために実施します。案の作成に当たっては、住民の意見が反映されるよう、必要に応じて説明会・公聴会などを開催しています。
- 都市計画決定を行う主な理由は以下のとおりです。
 - ◎ 将来の都市像を実現するために、事前に市民との合意形成を図りながら整備を行うことができます。
 - ◎ 市民生活や産業活動を支える重要な整備を計画的に実施できます。
 - ◎ 「都市計画図」に整備予定地を明示し、建築規制をかけることで、整備する区域を明確化し、区域内の円滑な事業環境をつくることができます。

▼ 計画区域内での建築規制（53条制限）

・将来の事業が円滑に実施できるよう、建築について制限が課せられます。



・都市施設の計画された区域の中に一定規模以上の建物が建てられないなどの制限がかけられます。

(建築が許可されるものの例)

- ① 階数が2階以下で地下室が無いもの
- ② 木造・鉄骨造りなど移転や撤去が容易なもの

2章 都市計画道路の見直しの必要性

2-1. 萩市の都市計画道路の現状・課題

(1) 都市計画道路の現状

■萩市は 17 路線、50,770mの都市計画道路を有しており、自動車専用道路が 2 路線 21,660m、幹線街路は 12 路線 27,950m、区画街路は 2 路線 330m、特殊街路は 1 路線 830mが計画決定されています。また、幹線道路の多くが昭和 45 年に都市計画決定されています。

▼都市計画道路一覧（令和 4 年 3 月 31 日現在）

道路区分	番号	路線番号	路線名	計画延長(m)	計画幅員(m)	計画車線数	決定年月日(当初) (最終)	経過年数
自動車専用道路	1	1・4・1	萩三隅道路	10,600	17~20.5	4	H4.8.21 R3.2.12	29年
	2	1・5・2	大井萩道路	11,060	11~19	2	R3.2.12 —	1年
	計			21,660	—	—	—	—
幹線街路	3	3・3・1	玉江新川線	4,620	16~27	4	S45.7.17 H19.12.21	51年
	4	3・3・2	大屋土原線	2,400	25~26	4	S45.7.17 R3.2.12	51年
	5	3・4・3	土原新川線	3,090	16~20	2	S45.7.17 R3.2.12	51年
	6	3・4・4	東萩駅松本線	740	16	2	S45.7.17 H17.3.1	51年
	7	3・4・5	今魚店金谷線	3,190	16~25	2	S45.7.17 H17.3.1	51年
	8	3・4・6	船津中の倉線	1,220	16	2	H1.2.28 H17.3.1	32年
	9	3・5・7	土原菊ヶ浜玉江線	4,630	12	2	S45.7.17 H17.3.1	51年
	10	3・5・8	東田町松本線	1,120	12	2	S45.7.17 H17.3.1	51年
	11	3・5・9	南古萩唐樋線	1,030	12	2	S45.7.17 H17.3.1	51年
	12	3・5・10	椿新川線	3,440	12~16	2	S45.7.17 H19.12.21	51年
	13	3・5・12	前小畑無田ヶ原口線	1,210	15	2	R3.2.12 —	1年
	14	3・6・11	今魚店土原線	1,260	8~16	2	S45.7.17 H17.3.1	51年
計			27,950	—	—	—	—	
区画街路	15	7・6・1	大広津開作線	60	8	—	S53.9.16 —	43年
	16	7・7・2	半田千人塚線	270	6	—	H7.9.6 H10.8.21	26年
計			330	—	—	—	—	
特殊街路	17	8・7・1	松本東光寺線	830	5	—	48.11.15 —	48年
	計			830	—	—	—	—
合計				50,770	—	—	—	—

※自動車専用道路：都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等、専ら自動車の交通の用に供する道路

※幹線街路：都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路

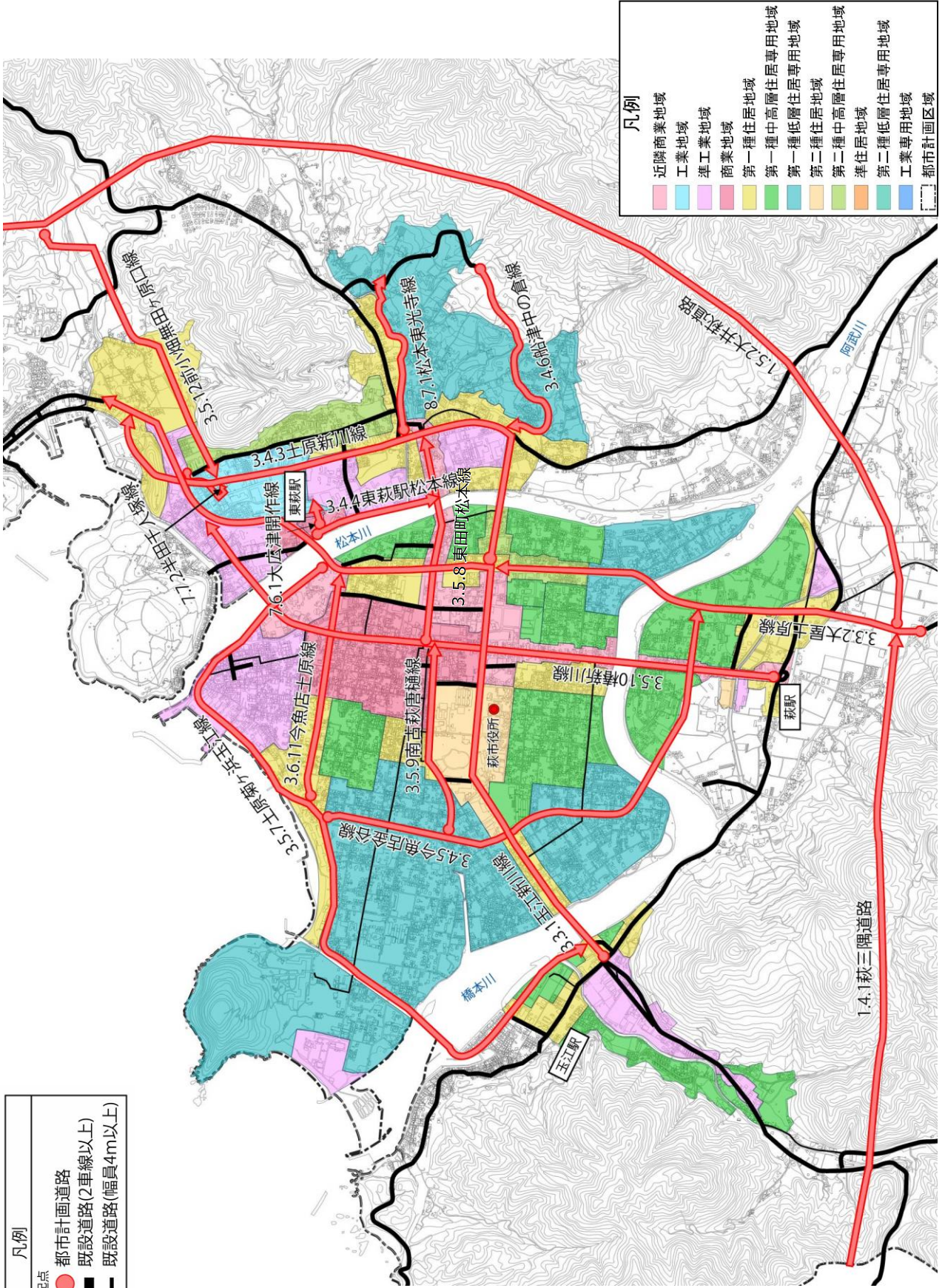
※区画街路：地区における宅地の利用に供するための道路

※特殊街路：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

専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路

主として路面電車の交通の用に供する道路

凡例	
終点	↓
起点	●
都市計画道路	—
既設道路(2車線以上)	—
既設道路(幅員4m以上)	—



凡例	
近隣商業地域	■
工業地域	■
準工業地域	■
商業地域	■
第一種住居地域	■
第一種中高層住居専用地域	■
第一種低層住居専用地域	■
第二種住居地域	■
第二種中高層住居専用地域	■
準住居地域	■
第二種低層住居専用地域	■
工業専用地域	■
都市計画区域	□

▲都市計画道路網図

(2) 都市計画道路の整備状況

- 都市計画道路 50,770mにおいて、整備済延長は 31,120mとなり、整備率は約 61%となります。未整備延長は 7,050mで、未整備率は 14%となります。なお、幹線道路 12 路線のうち、7 路線に未整備区間が含まれており、いずれの路線も都市計画決定から 50 年以上経過しています。

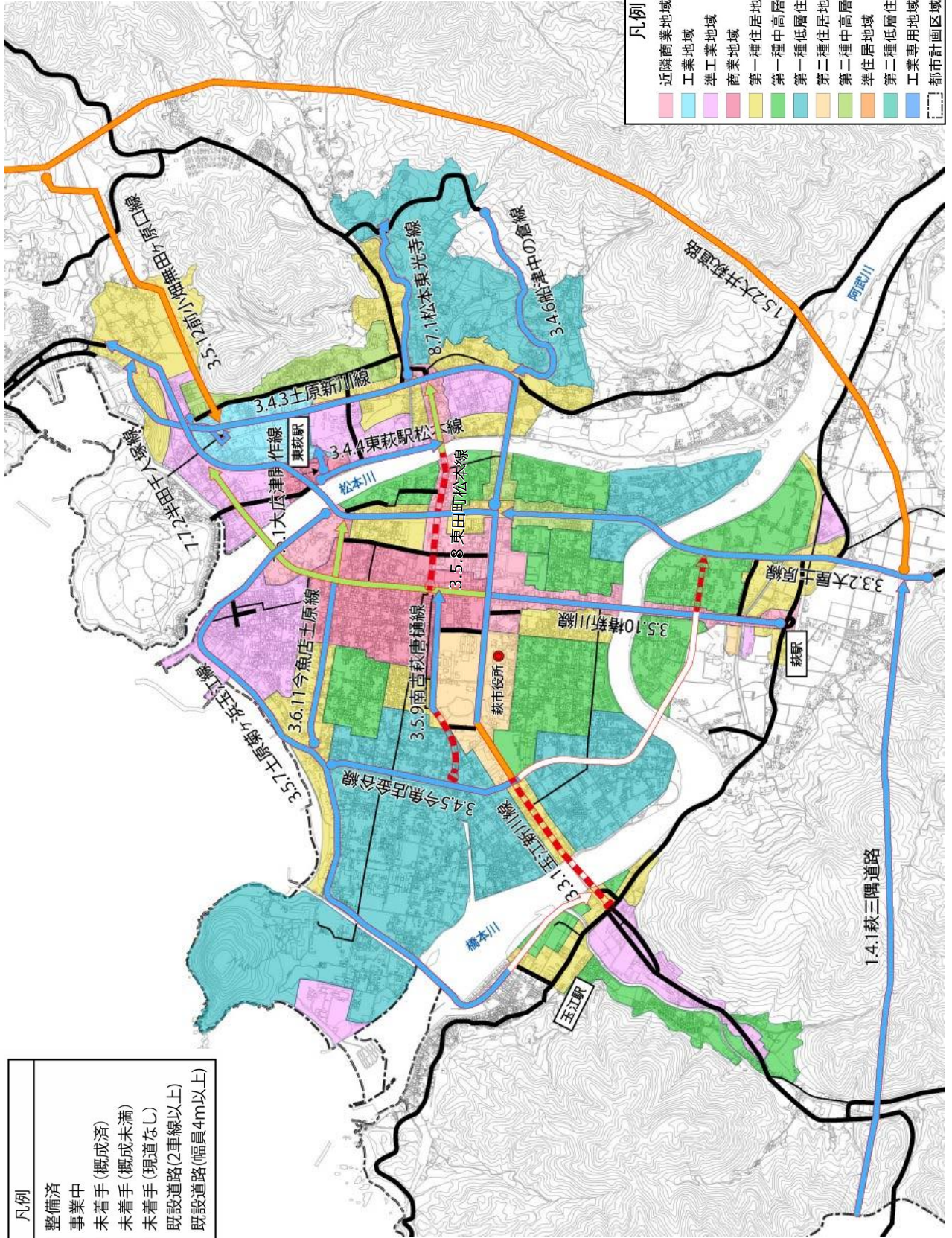
▼都市計画道路整備状況（令和 4 年 3 月 31 日現在）

道路区分	番号	路線番号	路線名	計画延長 (m)	整備状況					整備率	
					整備済 (m)	事業中 (m)	未整備 (m)				
							概成済	概成未済			
現道あり	現道なし										
自動車専用道路	1	1・4・1	萩三隅道路	10,600	10,600	—	—	—	—	100%	
	2	1・5・2	大井萩道路	11,060	—	11,060	—	—	—	0%	
	計				21,660	10,600	11,060	—	—	49%	
幹線街路	3	3・3・1	玉江新川線	4,620	3,500	330	—	790	—	76%	
	4	3・3・2	大屋土原線	2,400	2,400	—	—	—	—	100%	
	5	3・4・3	土原新川線	3,090	3,090	—	—	—	—	100%	
	6	3・4・4	東萩駅松本線	740	740	—	—	—	—	100%	
	7	3・4・5	今魚店金谷線	3,190	1,020	—	—	300	1,870	32%	
	8	3・4・6	船津中の倉線	1,220	1,220	—	—	—	—	100%	
	9	3・5・7	土原菊ヶ浜玉江線	4,630	4,060	—	—	—	570	88%	
	10	3・5・8	東田町松本線	1,120	—	—	340	780	—	0%	
	11	3・5・9	南古萩唐樋線	1,030	750	—	—	280	—	73%	
	12	3・5・10	椿新川線	3,440	1,650	—	1,790	—	—	48%	
	13	3・5・12	前小畑無田ヶ原口線	1,210	—	1,210	—	—	—	0%	
	14	3・6・11	今魚店土原線	1,260	930	—	330	—	—	74%	
	計				27,950	19,360	1,540	2,460	2,150	2,440	69%
	区画街路	15	7・6・1	大広津開作線	60	60	—	—	—	—	100%
16		7・7・2	半田千人塚線	270	270	—	—	—	—	100%	
計				330	330	—	—	—	100%		
特殊街路	17	8・7・1	松本東光寺線	830	830	—	—	—	—	100%	
計				830	830	—	—	—	—	100%	
合計				50,770	31,120	12,600	2,460	2,150	2,440	61%	

※萩三隅道路（暫定 2 車線）については整備済とする。

※概成済とは、都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画道路の 2/3 以上または 4 車線以上の幅員を要する道路）を有する路線を指す。概成未済とは、概ね計画幅員の 2/3 未満の幅員を要する道路及び計画決定のみで現道無しとの区間。

凡例	
	整備済
	事業中
	未着手 (概成済)
	未着手 (概成未済)
	未着手 (現道なし)
	既設道路(2車線以上)
	既設道路(幅員4m以上)



凡例	
	近隣商業地域
	工業地域
	準工業地域
	商業地域
	第一種住居地域
	第一種中高層住居専用地域
	第一種低層住居専用地域
	第二種住居地域
	第二種中高層住居専用地域
	準住居地域
	第二種低層住居専用地域
	工業専用地域
	都市計画区域

▲都市計画道路整備状況

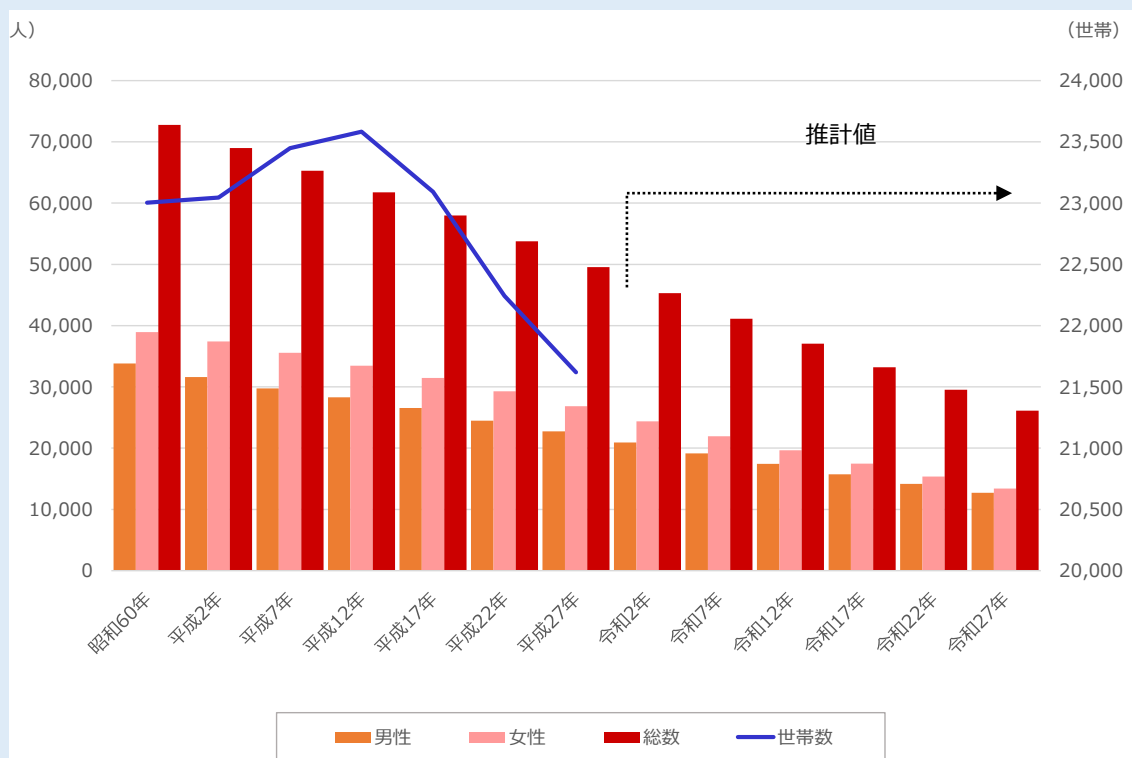
2-2. 都市計画道路の見直しの必要性

(1) 社会経済情勢の変化

1) 都市計画道路の必要性の変化

- 少子高齢化による人口減少に伴い、市街地の拡大傾向や将来の道路交通需要にも変化が生じることが考えられます。
- 地球温暖化問題に関して、温室効果ガス排出削減が地球規模で取り組まれており、特に道路交通環境は、自動車から排出される有害物質の削減が重要な行政課題となっています。

▼萩市の年齢別人口動向



資料：国勢調査（S60～H27 総務省） H30 推計値（R2～27 国立社会保障・人口問題研究所）

2) 地方分権の進展

- 地方分権の進展により、都市計画についても地方自治体が各々の責任において、主体的に取り組むことができるようになりました。
- 国から県、県から市への権限移譲が進むなかで、地方自治体は従来以上に自らの責任と判断が求められています。
- 行政に対する市民意識が高まり、都市計画道路の必要性の根拠が従来以上に求められています。

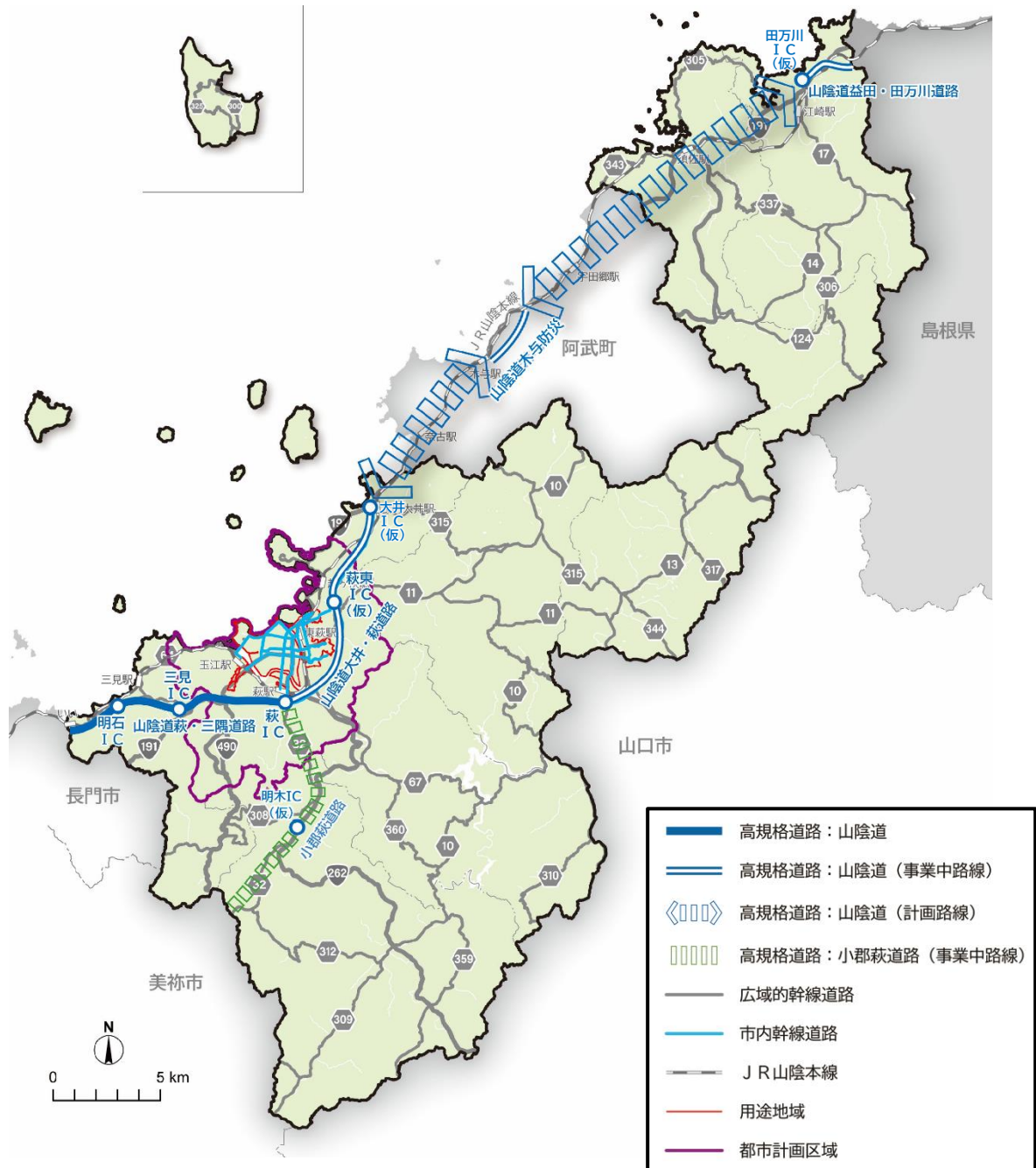
3) 都市計画道路の事業実施に伴う環境の変化

- 地方分権の進展により行財政運営の自主性・自立性を得ると同時に、将来的な財政の縮減も予想され、施設整備や行政サービスについて、より一層の効率性の確保や重点化が求められています。
- 環境や景観に対する意識が高まる等、市民の価値観が変化し事業実施が複雑化しています。

(2) 萩市都市計画マスタープランにおける都市計画道路に関する方針

- 都市計画マスタープランとは、都市計画法第 18 条の 2 に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、住民に最も近い立場にある市町村が、その創意工夫のもと、住民の意見を反映させて具体的な都市づくりの方針を策定するものです。
- 都市計画マスタープランの中では、萩市の骨格となる道路についても定めています。具体には高規格道路として山陰自動車道や小郡萩道路、広域的幹線道路として県道萩津和野線及び国道 490 号が位置付けられています。
- 都市計画決定後、長期にわたり事業が未着手の都市計画道路について、社会情勢の変化や都市政策の転換等による必要性等を検証し、既存路線の活用も含め見直しを実施していくことが示されています。

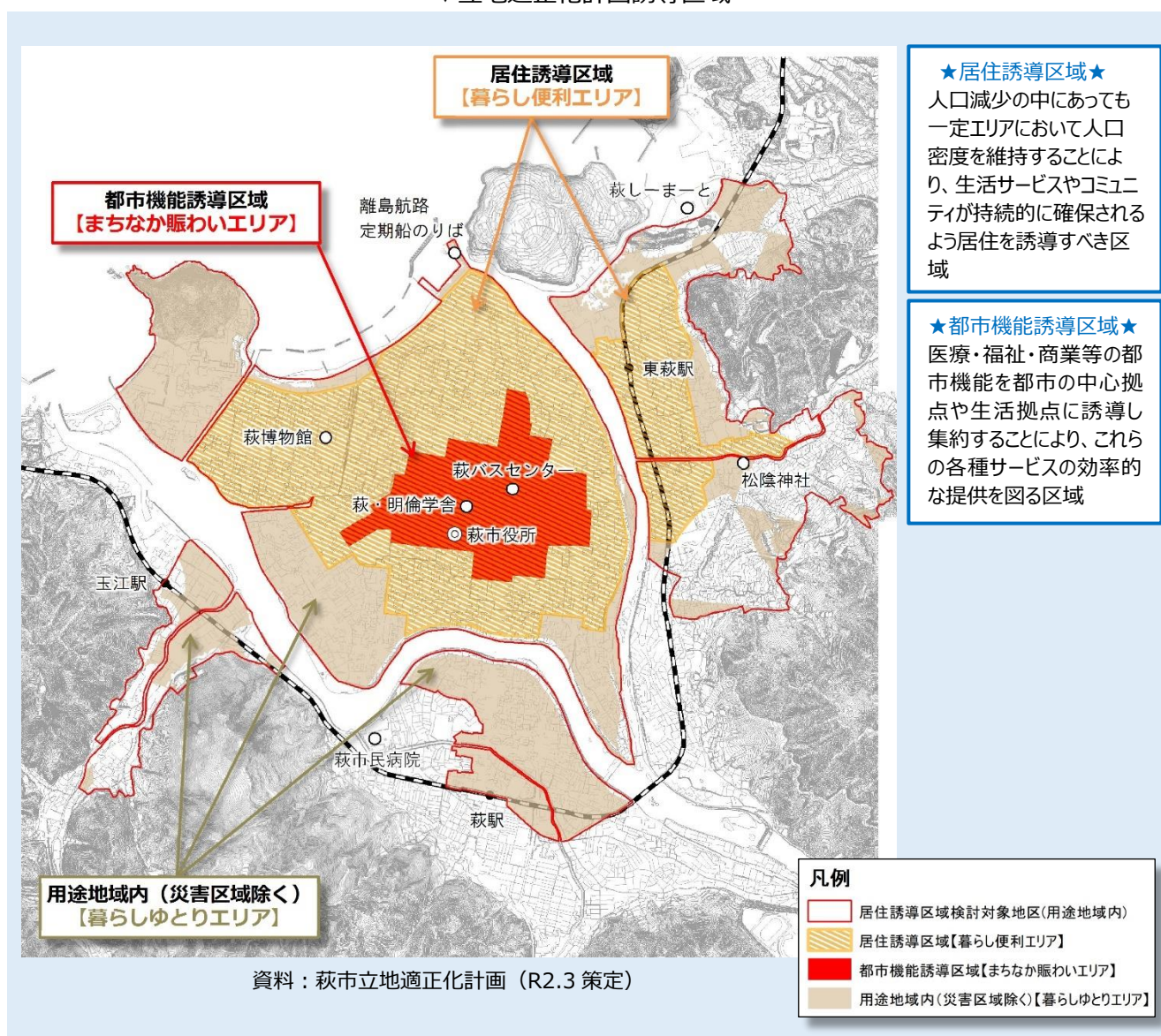
▼萩市都市計画マスタープランにおける道路の方針図



(3) 立地適正化計画における新たなまちづくりの方針

- 急速な人口減少や高齢化を背景に、誰もが安心できる健康で快適な生活環境の実現、また、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっています。このような背景の中、「都市機能を集約したコンパクトなまちづくり」と「公共交通によるネットワーク」の連携による「コンパクト・プラス・ネットワーク」を基本とした都市再生特別措置法の一部改正が平成26年8月1日に施行され、従来の都市構造からコンパクトな都市構造への転換を目指した取組が全国的に動き出しています。
- 萩市においても、将来にわたり持続可能で快適な生活が送れ、住み慣れた地域で安心して暮らし続けられる安全・安心なまちづくりを目指し、居住や都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランとなる「萩市立地適正化計画」を策定しました。
- 立地適正化計画では、都市機能や居住を誘導する具体的な区域、誘導すべき施設を設定すると共に、これらを誘導するための施策等を定めています。

▼立地適正化計画誘導区域



(4) 都市計画道路の長期にわたり未着手となることによる弊害・問題点

- 未着手の都市計画道路の多くが昭和45年に当初計画決定されており、当初計画決定時に想定されていたまちづくりと、現在及び今後を踏まえたまちづくりの姿では大きな乖離が発生していると考えられます。
- 本市では、未着手の幹線街路が計画延長の約14%あり、当初計画決定から50年以上が経過している路線が数多くあります。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制限をかけている状態です。
- 今後も整備の見込みが立たない計画が存続することで、更に長期間の建築制限をかけることとなるため、計画の見直しを行い、整備の必要性及び実現性が低い路線については、計画を廃止し、不要な建築制限をできるだけ早く解除することが必要です。
- 現在の道路構造令や県・市の条例を踏まえ、実際に整備することが可能な計画であるか、幅員構成等が現在の基準を満たしているか等について見直しを行うことが必要です。
- 近年の公共投資の抑制傾向を踏まえ、計画された都市計画道路全てを整備することは相当の長期間を要します。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ことが必要です。

(5) 都市計画道路見直しの必要性 (まとめ)

- 社会経済情勢の変化や、萩市都市計画マスタープラン及び萩市立地適正化計画に示された将来像の考え方を踏まえると、都市計画道路網は再検証が必要な時期を迎えていると言えます。
- 人口減少・少子高齢化を踏まえた、今後のまちづくりを進めていく上では、「コンパクト+ネットワーク」を基本とした集約型都市構造の実現が不可欠であり、そのためには、都市計画道路についても、「選択と集中」による事業の推進が必要となっています。

社会経済情勢の変化

- 都市計画道路の必要性の変化
⇒人口減少、環境問題
- 地方分権の進展
⇒権限委譲に伴う責任と判断
⇒都市計画道路の必要性の根拠が従来以上に求められる
- 事業実施に伴う環境の変化
⇒より一層の効率化の確保と重点化
⇒価値観の変化に伴う事業環境の複雑化

萩市都市計画マスタープランにおける 都市計画道路に関する方針

- 交通体系の基本方針
⇒広域的な経済活動・交流と、市内の円滑な移動環境をつくりだし、また、効果的な交通規制や自動車、歩行者の共存を可能にするために、役割分担された道路網体系を確立して、市民の安全な交通環境を整える

萩市立地適正化計画における 新たなまちづくりの基本方針

- ◎ 高次な都市機能を集積し、萩市民全体の都市活動を守る
- ◎ 産業施策と連携した都市空間形成により、都市の活力を向上させる
- ◎ まちなかの人口を維持し、暮らしやすい生活環境を守る
- ◎ 城下町の暮らしを継承した、萩らしいまちなみ景観を守る

将来都市像の大きな変革期

長期未着手となることによる 弊害・問題点

- ◎ 事業実施の時期が不明確であることから、地権者の生活設計が立てられない
- ◎ 都市計画法第 53 条で建築が制限されることにより、地権者が土地を有効に利用できない。また、この制限が理由で土地の売買等がうまくいかない事例も生じている
- ◎ 当初決定時からの社会構造の変化等を踏まえると、必要性が変化しているのではないかという疑問がある

- ◎ 事業実施の時期の明示
- ◎ 都市計画道路の制限内容に関する正確な情報の提供
- ◎ 都市計画道路の必要性の検証

社会経済情勢の変化や長期にわたり未着手となることの弊害・問題点を踏まえると、現在の都市計画道路網を改めて検証すべき時期を迎えている

3章 見直しの基本的な考え方

3-1. 基本的な考え方

■萩市では、少子高齢化、人口減少社会が到来する中で、社会経済情勢の変化も考慮しながら、これからの都市像を効率的かつ戦略的に実現してくためにも、『萩市立地適正化計画』を策定し、新たなまちづくりに取り組んでいる所であり、都市計画道路についても、その必要性及び実現性を改めて検証した上で、既存の道路ネットワークを再構築していく必要が生じています。

■こうした状況を踏まえ、都市計画道路の見直しに当たっての基本的な考え方を以下のように整理します。

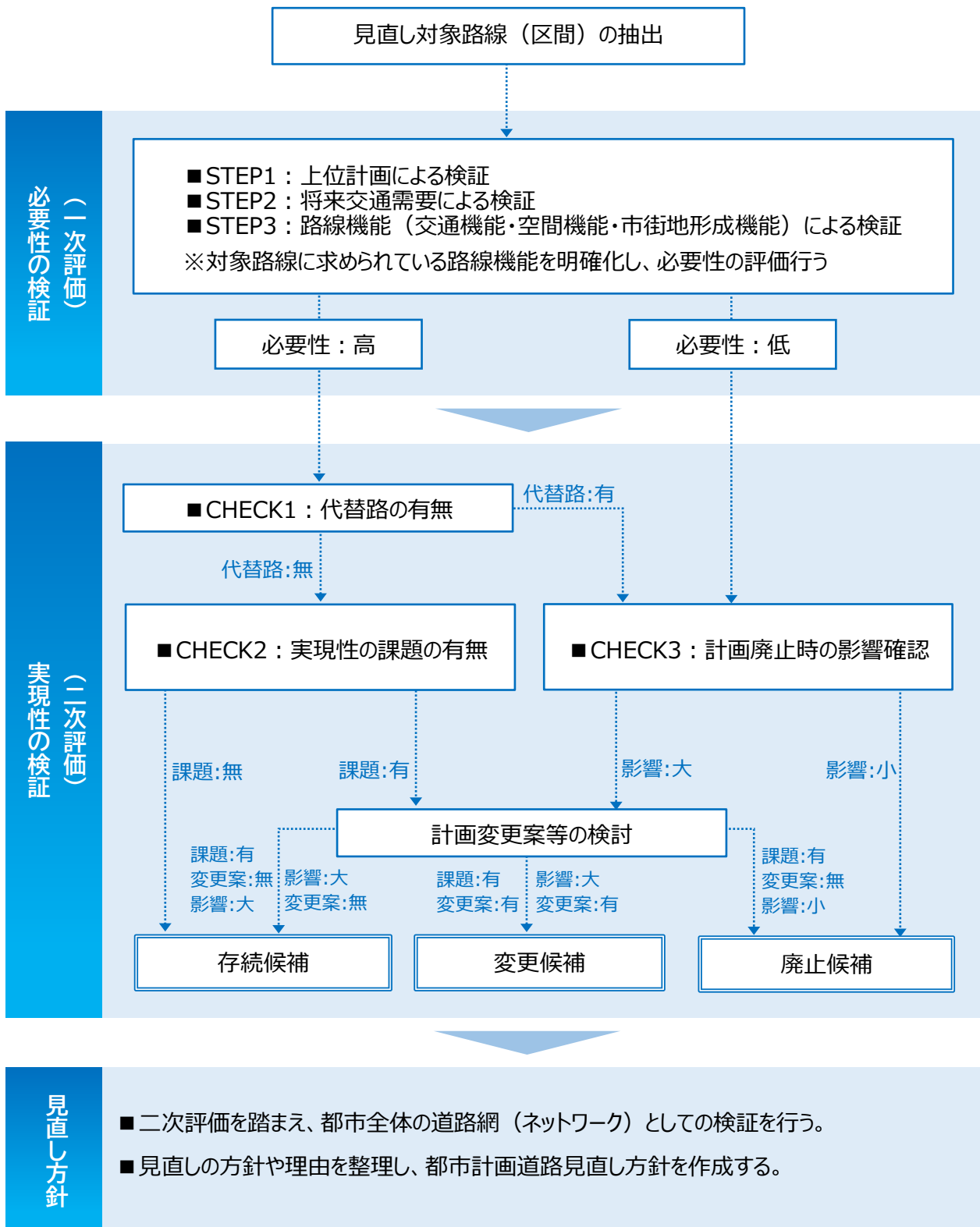
- ◎ 高次な都市機能の集積と、暮らしやすい生活環境を守るコンパクトなまちづくりを目指します。
- ◎ 少子高齢化や人口減少問題にも考慮しつつ、萩らしいまちなみ景観を守り、安全で利便性の高い道づくりを進めます。
- ◎ 公共投資額の減少に伴う「選択と集中」による重点化整備推進のため、既存の道路（ストック）による機能代替の可能性を積極的に検討し、新規道路整備よりも既存道路の個別改良等による機能確保を優先します。

■ なお、都市計画道路の見直しを行うに当たっては、山口県が策定した「都市計画道路の見直し基本方針（H18.3）」に準拠して進めます。

3-2. 見直しフロー

■ 都市計画道路見直し方針は、以下の判定フローに基づき検証・評価します。

▼都市計画道路網見直し判定フロー



3-3. 見直し判定基準

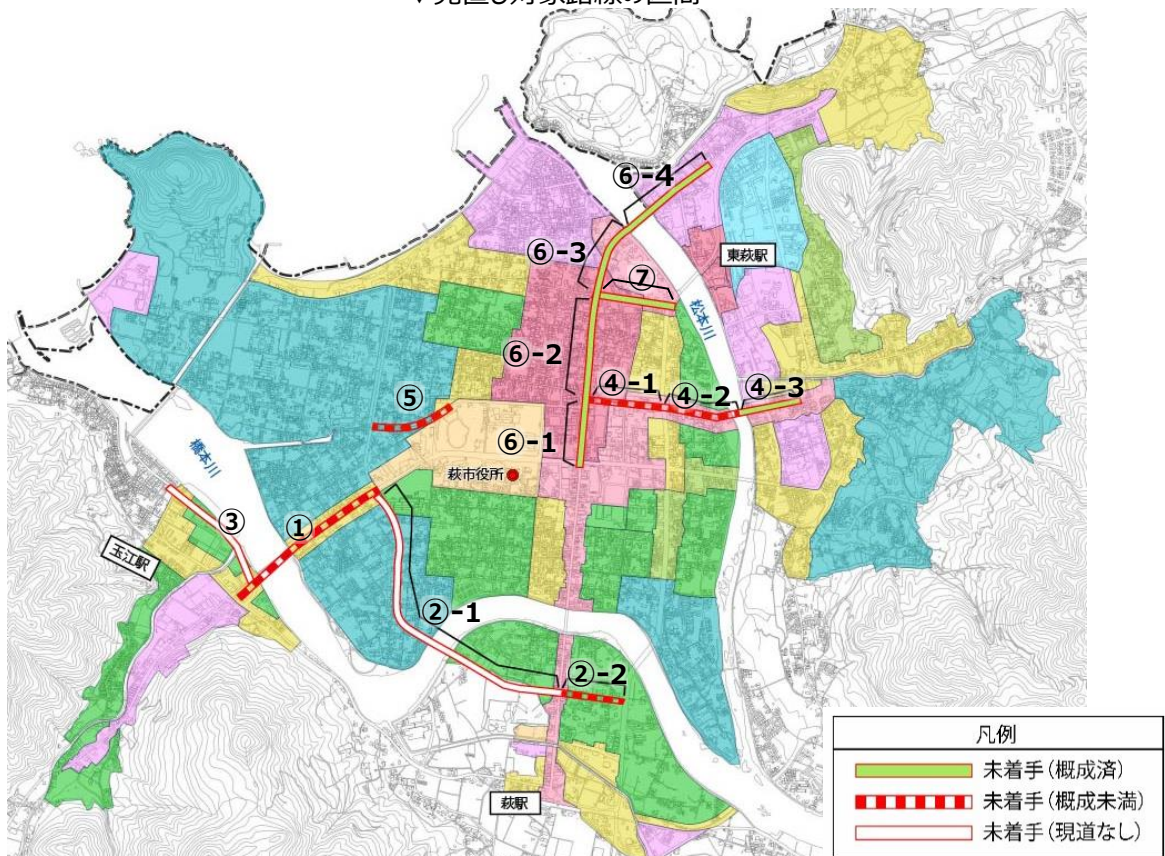
(1) 見直し対象路線の抽出

- 見直しの検討対象路線は幹線街路 12 路線のうち、全線が整備済である 4 路線及び全線事業中の 1 路線を対象外とし、一部事業中区間や未整備区間を有する残りの 7 路線（いずれも計画決定から 30 年以上経過したもの）を見直し対象路線とします。
- 抽出された対象路線について、整備状況や主要交差点で区間分けし、以下の通り細分化します。

▼見直し対象路線の区間細分化

検討区間番号	路線名	延長 (m)
①	玉江新川線	790
②-1	今魚店金谷線	1,870
②-2		300
③	土原菊ヶ浜玉江線	570
④-1	東田町松本線	380
④-2		400
④-3		340
⑤	南古萩唐樋線	280
⑥-1	椿新川線	330
⑥-2		510
⑥-3		350
⑥-4		600
⑦	今魚店土原線	330

▼見直し対象路線の区間



(2) 必要性の検証 (一次評価)

■ 必要性の検証においては、STEP 1 から STEP 3 の 3 段階で評価を行います。各 STEP において1つでも該当する項目があれば「必要性が高い」、該当項目が全てなければ「必要性が低い」として判定します。

■ STEP1 : 上位計画による検証

◎ 「山口県都市計画区域マスタープラン」及び「萩市都市計画マスタープラン」において位置付けのある路線を「必要性あり」と判定します。

■ STEP2 : 将来交通需要による検証

◎ 将来における交通需要が4,000 台/日以上[※]を越える路線については、幹線性が高い路線として「必要性あり」と判定します。

※ 将来交通需要は、山口県の中長期ネットワークにおける推計結果に基づく。

4,000 台/日は、道路構造令の解説と運用による道路区分の第 4 種第 2 級の計画交通量 (4,000 台/日以上 10,000 台/日未満)

■ STEP3 : 路線機能 (交通機能・空間機能・市街地形成機能) による検証

◎ 上位計画への位置付けや、将来交通需要のほか、道路に求められる多様な路線機能について、以下の項目に該当する場合「必要性あり」と判定します。

▼ 路線機能検証項目

機能区分	検証項目	判定基準
交通機能	歩行者ネットワーク	通学路に指定されている場合「必要性あり」とする
空間機能	都市防災機能	緊急輸送道路に指定されているか、延焼防止に寄与する場合「必要性あり」とする
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	立地適正化計画の居住誘導区域に指定されている場合「必要性あり」とする

(3) 実現性の検証（二次評価）

■CHECK1：代替路の有無

- ◎整備の「必要性あり」と判定された路線（区間）について、今後、その路線（区間）に必要となる機能を代替することができる既存の路線（代替路）があるかどうかの確認を行います。
- ◎「代替路なし」の場合は、CHECK2（実現性の課題の有無）へ。
- ◎「代替路あり」の場合は、CHECK3（計画廃止時の影響）へ。

■CHECK2：実現性の課題の有無

- ◎CHECK1 において「代替路なし」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います。
- ◎整備を実現していく上での課題においては、「文化財等への支障」、「起終点の高低差が激しく縦断的に取りつかない等の構造的課題」、「補償家屋数の増大等による事業費上の課題」、「河川横断部の有無」等について確認します。
- ◎「課題なし」の場合は、整備すべき路線（区間）として『存続候補』と判定します。
- ◎「課題あり」の場合は、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い、変更案が有れば『変更候補』として判定します。その際、課題はあるが、廃止時の影響が小さい場合は『廃止候補』として判定しますが、廃止時の影響が大きい場合や、現行の計画が妥当と判断される場合は『存続候補』として判定します。

■CHECK3：計画廃止時の影響確認

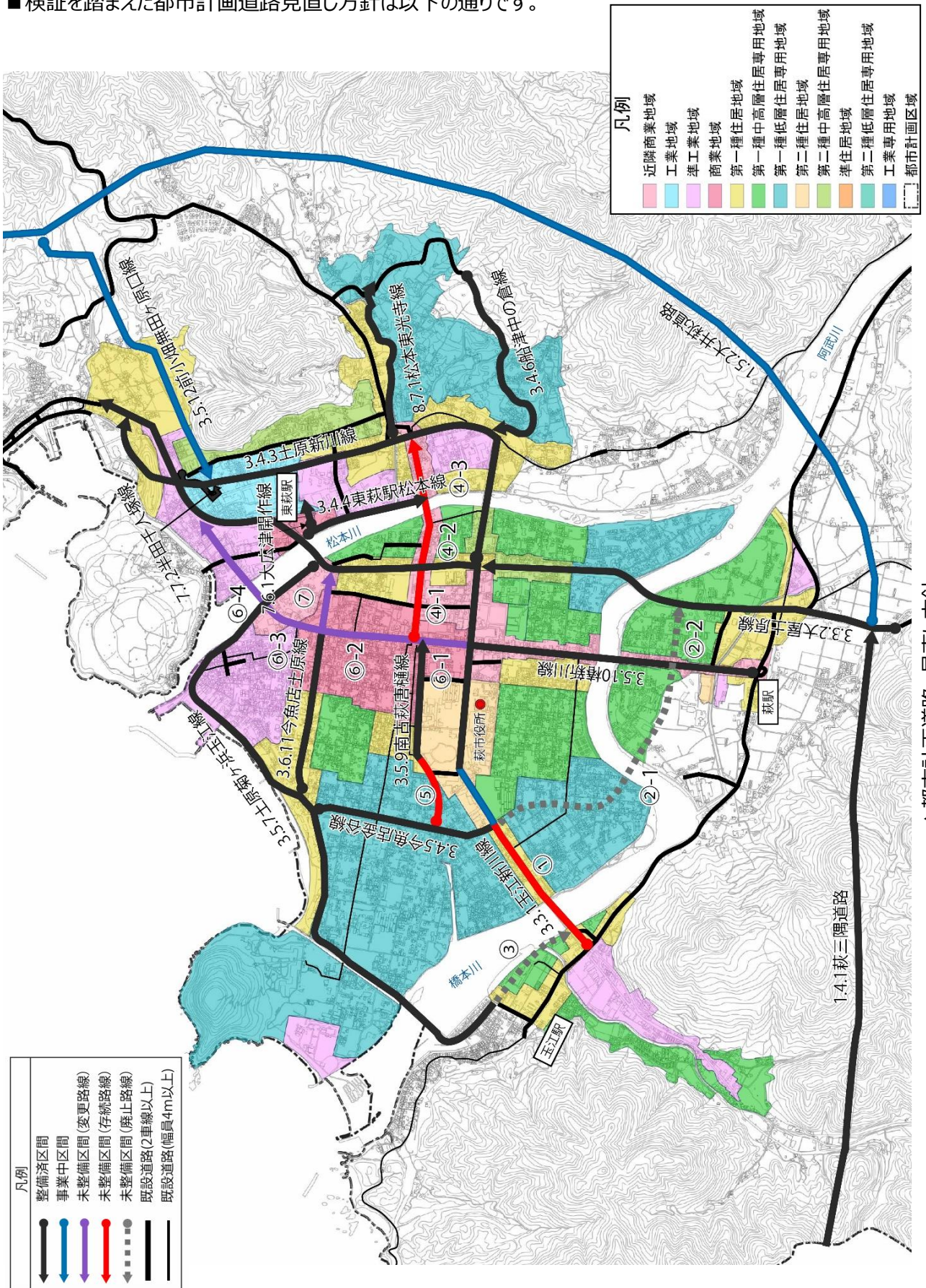
- ◎必要性の検証（一次評価）において「必要性が低い」と判定された路線（区間）、及び CHECK1 において「代替路あり」と判定された路線（区間）については、その路線（区間）を廃止した場合の影響について確認を行います。
- ◎計画廃止時の影響として、「周辺道路への将来交通需要の分散影響（現道の交通容量不足）」「道路（歩道）ネットワークの連続性確保への影響」「その他の計画内容との不整合」等について確認します。
- ◎計画廃止時の「影響が小さい」場合は『廃止候補』として判定します。
- ◎計画廃止時の「影響が大きい」場合はその影響を回避・最小化するための変更計画案について検討を行い、変更案が有れば『変更候補』として判定し、影響を回避する案を確立できない場合は『存続候補』として判定します。

(4) 見直し方針の策定

- ◎（3）の実現性の検証結果（二次評価）を踏まえ、『存続』、『変更』、『廃止』の見直し方針の策定を行います。
- ◎なお、都市計画道路は、道路網として連続することによって機能を発揮するものである。このため、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）として検証します。

4-1 見直し結果

■ 検証を踏まえた都市計画道路見直し方針は以下の通りです。



▲ 都市計画道路 見直し方針

▼都市計画道路見直し方針【まとめ】

検討区 番号	路線名	計画延長 (m)	計画幅員 (m)	計画車線数	整備状況	現道の有無	必要性の検証（一次評価）					実現性の評価（二次評価）					都市計画道路見直し方針			
							STEP1 上位計画	STEP2 交通需要	STEP3 路線機能			一次評価 結果	CHECK1 機能代替路 の有無	CHECK2 実現性の 課題の有無	CHECK3 計画廃止時 の影響	計画変更案等 の検討	二次評価 結果	方針	理由	
									交通機能	空間機能	市街地 形成機能									
①	玉江新川線	790	22	4	概成未済	有 (2車線)	○	○	○	○	○	必要性:高	代替路:無	課題:有 (事業費・河川横断)	-	変更案:無 影響:大	存続候補	存続	◆広域幹線道路として上位計画へ位置付けられ、都市の東西軸として、交通需要・路線機能における必要性も高い。 ◆道路ネットワークを構築する上で骨格的路線であることから、継続的に整備推進を図るべき路線。 ◆以上より、現行計画のまま『存続』の方針とする。	
②-1	今魚店金谷線	1870	16	2	未整備	無	-	-	-	○	-	必要性:高	代替路:無	課題:有 (事業費・河川横断)	-	変更案:無 影響:小	廃止候補	廃止	◆幹線道路として上位計画へ位置付けられているが、居住誘導区域外路線であり、交通需要も低い。 ◆道路整備に伴い、現道の無い区間が多く、沿道の建物移転等も多く発生するなど、事業費上の課題がある。 ◆廃止に伴う道路ネットワークへの影響は軽微。 ◆以上より、『廃止』の方針とする。	
②-2		300			概成未済	有 (1車線)	-	-	○	○	-	-	必要性:高	代替路:有 (県道長門峡線)	-	影響:小	-			廃止候補
③	土原菊ヶ浜玉江線	570	12	2	未整備	無	-	-	-	-	-	必要性:低	-	-	影響:小	-	廃止候補	廃止 (振り替え)	◆上位計画、交通需要、路線機能の項目に該当せず、整備の必要性は低い。 ◆当該区間を廃止した場合、並行する県道萩三隅線及び市道玉江堀内線によりネットワークは確保される。 ◆廃止に伴う道路ネットワークへの影響は軽微。 ◆以上より『廃止』の方針とする。	
④-1	東田町松本線	380	12	2	概成未済	有 (2車線)	○	-	○	○	○	必要性:高	代替路:無	課題:有 (事業費)	-	変更案:無 影響:大	存続候補	存続	◆都市の東西軸として現道が存在し、一定の機能を有しているが、十分な歩行空間が確保されていない。 ◆歩道整備により、通学路として安全性の向上に寄与することから整備の必要性は高い。 ◆以上より、現行計画のまま『存続』の方針とする。	
④-2		400			概成未済	有 (2車線)	○	-	○	○	○	○	必要性:高	代替路:無	課題:有 (事業費)	-	変更案:無 影響:大			存続候補
④-3		340			概成済	有 (2車線)	○	-	○	○	○	○	必要性:高	代替路:無	課題:有 (事業費)	-	変更案:無 影響:大			存続候補
⑤	南古萩唐樋線	280	12	2	概成未済	有 (1車線)	○	-	-	○	○	必要性:高	代替路:無	課題:有 (事業費)	-	変更案:無 影響:大	存続候補	存続	◆現道は狭隘で、離合も困難な状況から空間機能を確保する必要がある。 ◆接続する今魚店金谷線が新規供用され、観光ネットワークの向上に寄与することから、整備の必要性が高い。 ◆以上より、現行計画のまま『存続』の方針とする。	
⑥-1	橋新川線	330	16	2	概成済	有 (2車線)	-	○	○	○	○	必要性:高	代替路:無	課題:有 (事業費)	-	変更案:有 (幅員の見直し)	変更候補	変更 (幅員の見直し)	◆都市の南北軸として現道が存在し、幹線道路として一定の機能を有していることから、当該路線の整備による効果は低いと想定される。 ◆道路整備に伴い、沿道の建物移転等も多く発生するなど、事業費上の課題もある。 ◆以上より、現行幅員への見直し等により、現行計画を『変更』の方針とする。	
⑥-2		510			概成済	有 (2車線)	-	-	○	○	○	○	必要性:高	代替路:無	課題:有 (事業費)	-	変更案:有 (幅員の見直し)			変更候補
⑥-3		350			概成済	有 (2車線)	-	-	○	○	○	○	必要性:高	代替路:無	課題:有 (事業費)	-	変更案:有 (幅員の見直し)			変更候補
⑥-4		600	12		概成済	有 (2車線)	-	-	-	○	○	○	必要性:高	代替路:無	課題:有 (事業費)	-	変更案:有 (幅員の見直し)			変更候補
⑦	今魚店土原線	330	16	2	概成済	有 (2車線)	○	-	○	○	○	必要性:高	代替路:無	課題:有 (事業費)	-	変更案:有 (幅員の見直し)	変更候補	変更 (幅員の見直し)	◆都市の東西軸として現道が存在し、幹線道路として一定の機能を有していることから、当該路線の整備による効果は低いと想定される。 ◆以上より、現行幅員への見直し等により、現行計画を『変更』の方針とする。	

5-1 今後の進め方

- 都市計画道路の見直しに向け、以下のフローを進めていきます。
- 都市計画道路の見直し方針策定後には、住民説明会を実施するなど、住民の合意形成が得られた路線から都市計画の手続きを進めていきます。

▼今後の進め方フロー

