

岩内町都市計画道路見直し方針（案）

令和6年12月

岩内町

岩内町都市計画道路見直し方針(案) 目次

第1章	本方針の目的と背景.....	1
第2章	対象となる都市計画道路.....	2
第3章	現在までの整備状況と未整備区間の抽出.....	4
第4章	見直しの進め方.....	7
第5章	見直し検討.....	8
5-1.	第1段階 見直し検討路線(区間)の抽出.....	8
5-2.	第2段階 都市計画道路としての必要性の検証.....	14
5-3.	第3段階 事業の実現性の検証.....	15
5-4.	第4段階 見直し方針(方向性)の検討.....	41
5-5.	第5段階 見直し方針の策定.....	86
第6章	第6段階 道路網全体の検証.....	90
6-1.	将来交通需要推計による検証.....	90
6-2.	道路密度による検証.....	96
第7章	本方針のまとめ.....	98
第8章	本方針策定後について.....	100
8-1.	本方針策定後の取り組み.....	100
8-2.	次回見直し方針の策定期間.....	100

第1章 本方針の目的と背景

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安心で安全な住民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設であり、都市計画法の手続きを経て、定められた道路です。

また、都市計画道路の計画区域内に建築物を建築する場合には、都市計画法の規定により北海道知事の許可が必要となり、道路整備の支障とならないような制限がされています。

この都市計画道路について、国土交通省の諮問機関である社会資本整備審議会の中間報告（平成14年8月）では、道路行政改革のための具体的な提言の中で、「今後の都市を取り巻く状況の変化や目指すべき将来の都市像に的確に対応するよう、都市計画道路の追加、廃止、現状維持など必要な見直しを早期に実施する必要がある。」と指摘しました。

この答申を受け同省では、同年秋開催の全国都市計画担当者課長会議の場で、「各都道府県は、都市計画道路をはじめとする都市計画施設見直しのガイドラインを作成して市町村を支援する。その後、各市町村は、このガイドラインに基づく都市施設の見直しを促進する。」という考え方を示しました。

この考えに基づき、北海道では平成19年2月に、道内の長期未着手都市計画道路について、その原因を整理し、社会情勢の変化を踏まえたうえで、将来の都市像に沿った計画となっているかを検証し、必要に応じて廃止、変更等を見直しを行うための基本指針となる「都市計画道路の見直しガイドライン」を策定しました。

岩内町においては、昭和29年に発生した大火を受け、市街地を中心として区画整理事業及び都市計画道路の当初決定を実施しました。

その後、人口も増加傾向にあったことから、居住区域の拡大に伴う新規決定を進め、現在18路線、28.17km が都市計画決定され、16.24km が整備済みですが、11路線11.93km に長期未整備の区間があり、その後の人口減少・高齢化の進展など社会・経済情勢の変化を踏まえると、都市計画道路の必要性を再検証し、見直しを図ることが必要と考えられます。

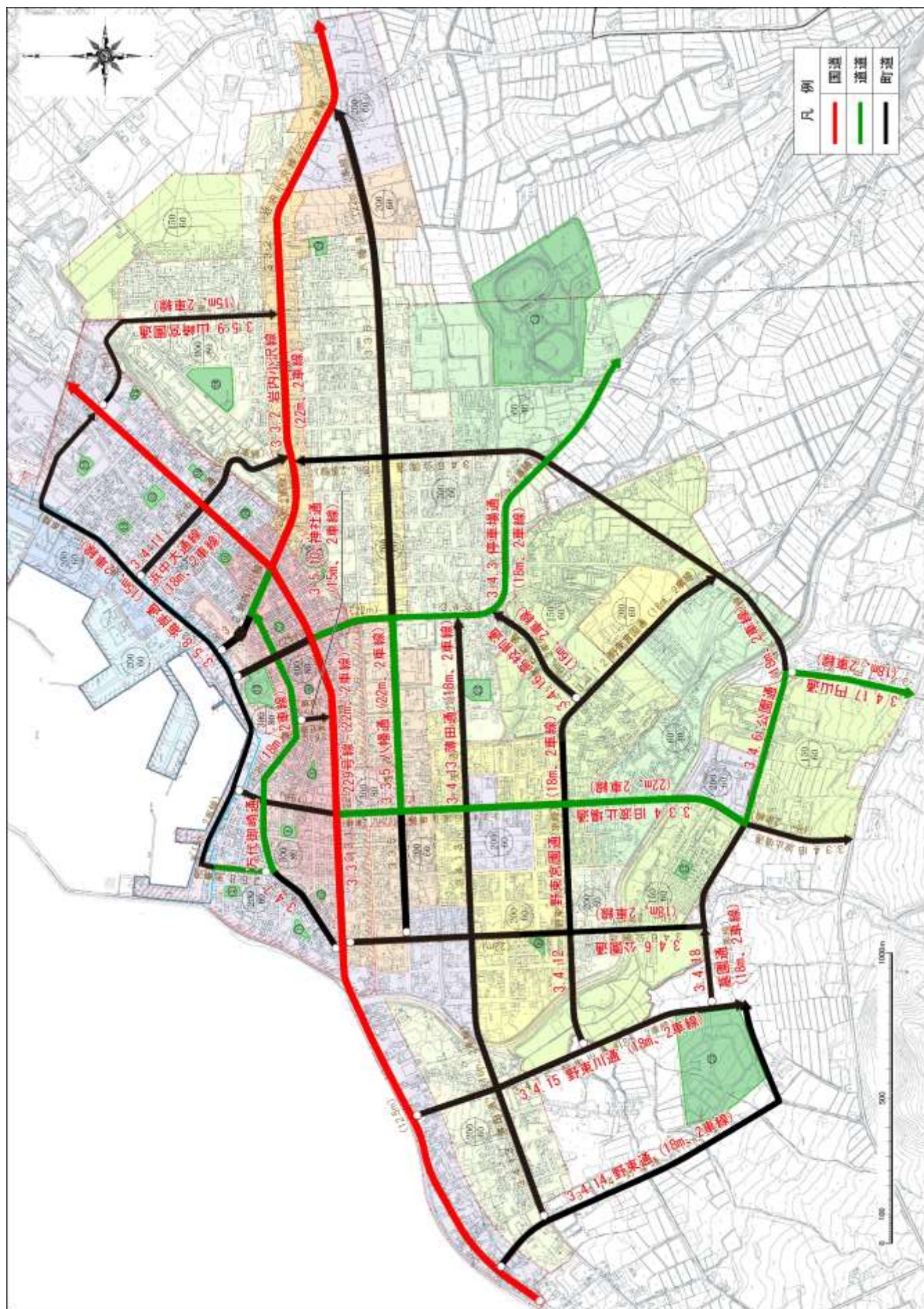
このため本方針は、岩内町における長期未着手の都市計画道路について、その位置づけや必要性、整備する際の課題等を検証し、「存続」、「廃止」、「変更」など各路線の方向性を見直し方針として策定するものです。

第2章 対象となる都市計画道路

岩内町の都市計画道路は、18路線、28.17km が都市計画決定されており、その構成は表1・図1のとおりです。

表1 岩内町の都市計画道路

路線番号	路線名称	計画延長 (km)	整備済延長 (km)	整備率 (%)
3・3・1	229号線	3.65	3.61	98.9
3・3・2	岩内小沢線	1.24	1.24	100.0
3・4・3	停車場通	1.94	1.94	100.0
3・3・4	旧波止場通	2.11	1.13	53.6
3・3・5	八幡通	2.18	2.18	100.0
3・4・6	公園通	4.16	1.17	28.0
3・4・7	万代御崎通	1.23	1.23	100.0
3・5・8	海岸通	2.20	1.38	62.7
3・5・9	山崎宮園通	0.89	0.00	0.0
3・5・10	神社通	0.11	0.11	100.0
3・4・11	浜中大通	0.70	0.70	100.0
3・4・12	野束宮園通	1.82	0.00	0.0
3・4・13	薄田通	2.07	1.30	62.8
3・4・14	野束通	1.52	0.25	16.4
3・4・15	野束川通	1.20	0.00	0.0
3・4・16	高校前通	0.45	0.00	0.0
3・4・17	円山通	0.44	0.00	0.0
3・4・18	墓園通	0.26	0.00	0.0
合計		28.17	16.24	57.6



第3章 現在までの整備状況と未整備区間の抽出

令和5年3月現在、岩内町の都市計画道路は16.24kmが整備済みであり、整備率は57.6%となっています。

現在整備中の路線は無く、未整備区間を含む路線は12路線、約11.93km(42.4%)が未整備となっており、計画決定後に相当年数が経過しても整備が進んでいない区間が存在している状況です。

－ 未整備区間の定義 －

本方針では、当該区間に道路があっても、その幅員が計画決定どおり確保されていなければ都市計画道路としては未整備の扱いとしています。

～ 未整備区間の例 ～

- ・現在、計画区域内に道路がない
- ・現在、道路はあるが計画幅員に満たない
- ・現在、道路はあるが位置がずれている

一方、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車線以上の幅員を有する道路)を有する区間を「概成済区間」として扱い、一定の役割を果たしているものとして考慮しています。

表2 現在までの整備状況と未整備区間

No.	名 称		車線数	幅員 (m)	延 長 (km)				整備状況と 未整備区間の有無
	番 号	路線名			計画	区間長	整備済	未整備	
①	3・3・1	229 号線	2	12.5	3.65	1.25	1.24	0.01	一部未整備
				13.5		0.03	-	0.03	
				22.0		2.37	2.37	-	
②	3・3・2	岩内小沢線	2	22	1.24	1.24	1.24	-	全線整備済
③	3・4・3	停車場通	2	24	1.94	0.12	0.12	-	全線整備済
				25		0.17	0.17	-	
				22		0.28	0.28	-	
				18		1.37	1.37	-	
④	3・3・4	旧波止場通	2	18	2.11	0.34	0.34	-	一部未整備
				22		1.42	0.79	0.63	
				18		0.35	-	0.35	
⑤	3・3・5	八幡通	2	22	2.18	2.18	2.18	-	全線整備済
⑥	3・4・6	公園通	2	22	4.16	0.77	0.77	-	一部未整備
				18		3.39	0.40	2.99	
⑦	3・4・7	万代御崎通	2	18	1.23	1.23	1.23	-	全線整備済
⑧	3・5・8	海岸通	2	18	2.20	0.23	0.23	-	一部未整備
				15		1.97	1.15	0.82	
⑨	3・5・9	山崎宮園通	2	15 (7)	0.89	0.89	-	0.89	全線未整備
⑩	3・5・10	神社通	2	18	0.11	0.11	0.11	-	全線整備済
⑪	3・4・11	浜中大通	2	18	0.70	0.70	0.70	-	全線整備済
⑫	3・4・12	野束宮園通	2	18	1.82	1.82	-	1.82	全線未整備
⑬	3・4・13	薄田通	2	16	2.07	1.00	0.64	0.36	一部未整備
				18		1.07	0.66	0.41	
⑭	3・4・14	野束通	2	18	1.52	1.52	0.25	1.27	一部未整備
⑮	3・4・15	野束川通	2	18	1.20	1.20	-	1.20	全線未整備
⑯	3・4・16	高校前通	2	16	0.45	0.45	-	0.45	全線未整備
⑰	3・4・17	円山通	2	18	0.44	0.44	-	0.44	全線未整備
⑱	3・4・18	墓園通	2	18	0.26	0.26	-	0.26	全線未整備
合 計(km)					28.17	28.17	16.24	11.93	整備済路線：7路線
割 合(%)					-	-	57.6%	42.4%	未整備区間を含む 路線：12路線

令和6年3月現在

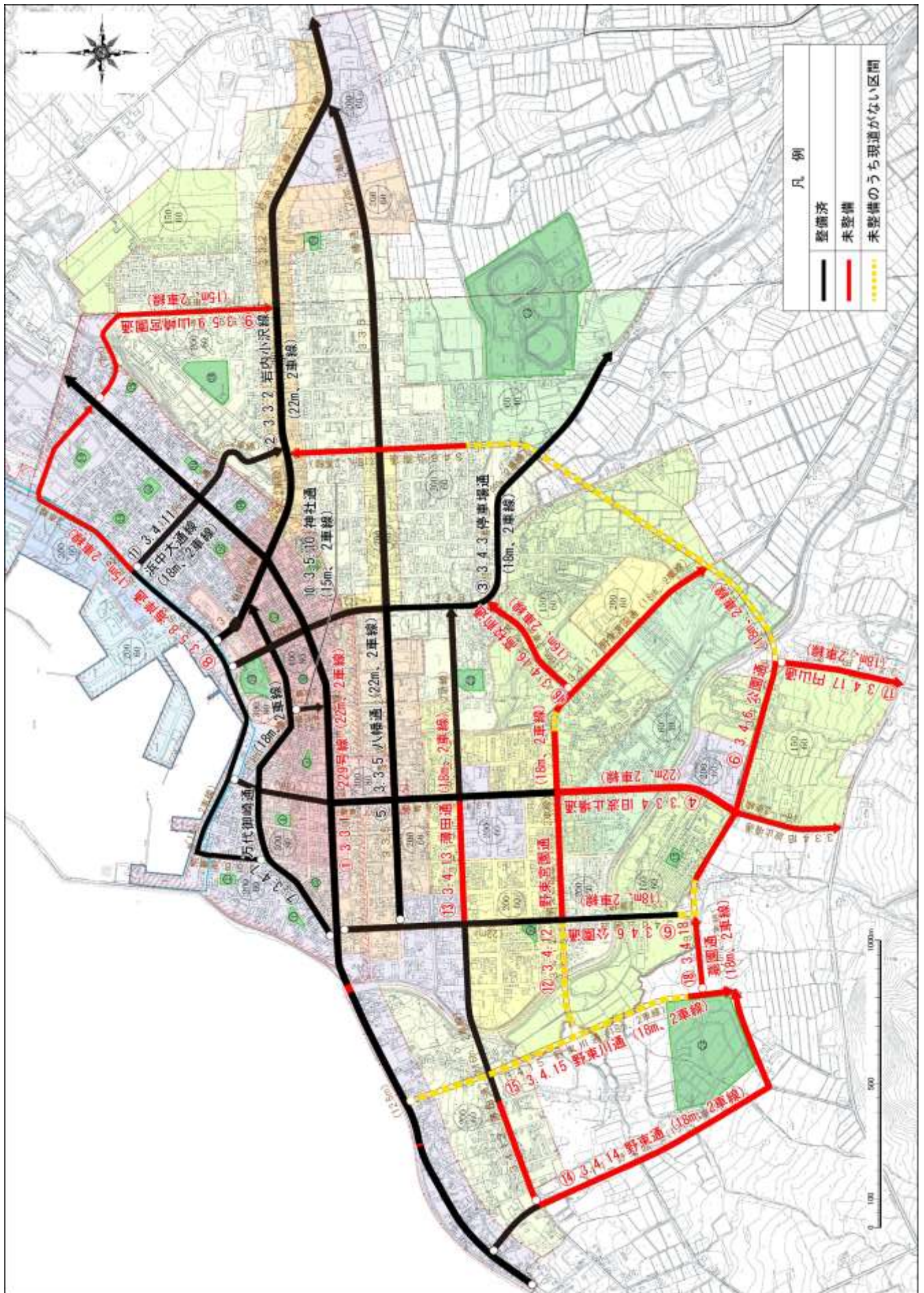


図2 現在までの整備状況と未整備区間 全体図

第4章 見直しの進め方

都市計画道路の見直しは、北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」(以下「見直しガイドライン」)に沿って、区間ごとに評価・検証を行うこととします。

見直しのフローチャートは以下のとおりです。

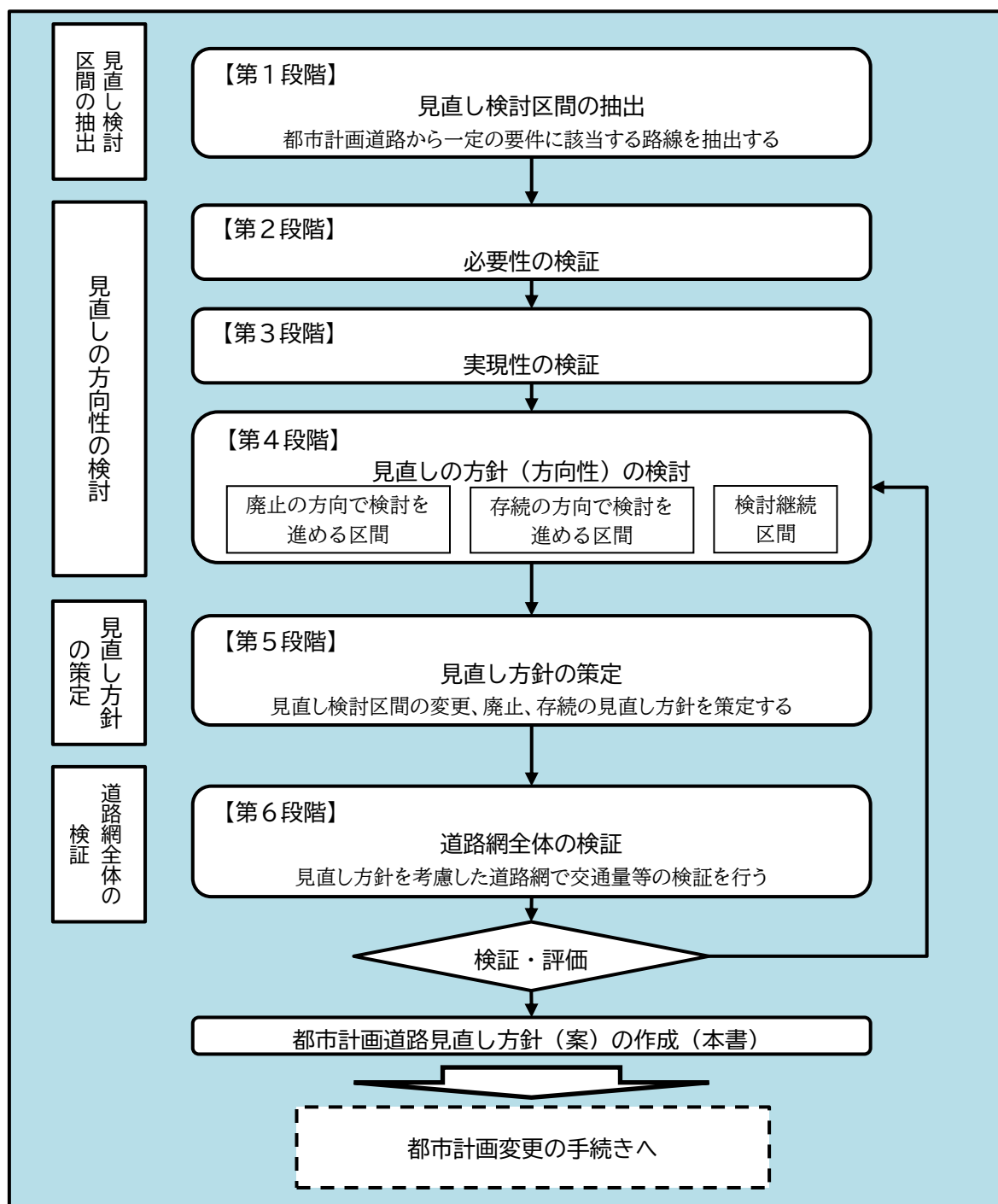


図3 未着手都市計画道路の見直しフロー

第5章 見直し検討

5-1. 第1段階 見直し検討路線(区間)の抽出

(1)都市計画道路の分類

都市計画道路は、その交通機能から自動車専用道路、幹線街路(主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路)、区画街路、特殊街路に区分され、その内容は表4・図4のとおりです。

表4 都市計画道路の交通機能による分類と本業務での該当路線

道路の区分		道路の機能	該当する路線	都市マスによる位置付け	
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。	該当なし	—	—
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枢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。	3・3・1 229号線	骨格道路(都市軸)	国道229号
	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。	3・3・2 岩内小沢線	骨格道路(都市軸)	国道276号 道道岩内港線
			3・4・3 停車場通	その他	道道岩内洞爺線
			3・3・5 八幡通	骨格道路(サブ都市軸)	道道岩内洞爺線
	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。	3・3・4 旧波止場通	その他	道道野束清住線
			3・4・6 公園通	骨格道路(生活軸)	道道野束清住線
			3・4・7 万代御崎通	骨格道路(産業軸) その他	道道岩内港線
			3・5・8 海岸通	骨格道路(産業軸) その他	
			3・5・9 山崎宮園通	その他	
			3・4・10 神社通	骨格道路	
			3・4・11 浜中大通	その他	
			3・4・12 野束宮園通	その他	
			3・4・13 薄田通	その他	
			3・4・14 野束通	その他	
			3・4・15 野束川通	その他	
			3・4・16 高校前通	その他	
			3・5・17 円山通	その他	道道野束清住線
			3・4・18 墓園通	その他	
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。	該当なし	—
特殊街路	自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路である。	該当なし	—	—	

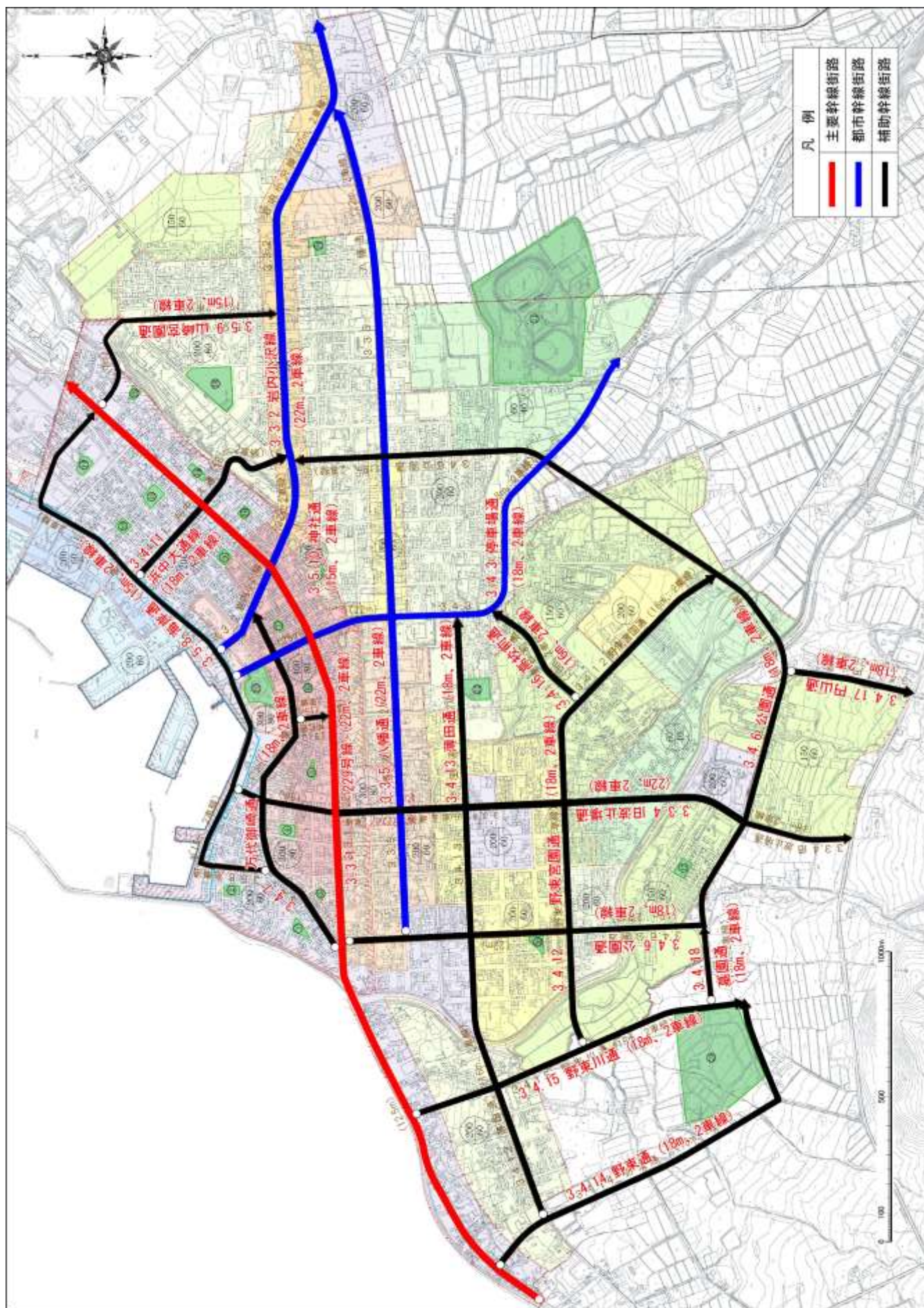


図4 交通機能による道路の分類（都市計画道路決定一覧より）

(2)見直し対象道路の考え方

都市計画道路の見直し検討を進めるにあたり、「第1段階」として見直し検討区間を抽出します。

抽出方法は岩内町の都市計画道路全路線のうち整備済み路線を除いて、以下の条件に該当するものを対象とし、以後の検討を進めていきます。

- 1)幹線街路
- 2)都市計画決定後、概ね30年前後未着手で、今後10年以内に事業着手見込みの無い区間
- 3)地形・地物と不整合(地形上、道路構造令等を満足できない)な区間
- 4)都市計画決定後の経過年数が30年未満の路線であっても、予定していた関連事業が見直された等の個別課題を有する区間

岩内町の都市計画道路は全て 1)幹線街路であるため、表2・図2において未整備区間がある12路線のうち、2)～4)の条件に該当する区間を「見直し検討区間」とします。

(3)見直しの対象となる路線・区間

前項の条件によって抽出された見直し検討区間は、表5・図5のとおりです。

表5「見直し検討区間」一覧

No.	名称		見直し検討区間							都市計画 決定権者	見直し 対象の 根拠・留 意点等
	番号	路線名	区間	対図 番号	計画 幅員 (m)	現況 幅員 (m)	区間 延長 (km)	当初決定 (年) 【最終決定】	経過年数 (年) 【最終決定より】		
①	3・3・1	229 号線	一部	[1]	12.5	8	0.01	1954 【2010】	69 【13】	北海道	2)
				[2]	13.5	11	0.03				
④	3・3・4	旧波止場通	一部	[1]	22	12.5	0.63	1954 【1986】	69 【37】	北海道	2)
				[2]	18	9	0.35			岩内町	
⑥	3・4・6	公園通	一部	[1]	18	0-10	0.45	1954 【2010】	69 【13】	岩内町	2)
				[2]	18	10.5	0.55			北海道	
				[3]	18	—	1.15			岩内町	
				[4]	18	0-11	0.84				
⑧	3・5・8	海岸通	一部		15	7-10.5	0.82	1954 【1992】	69 【31】	岩内町	2)
⑨	3・5・9	山崎宮園通	全線		15	7-12	0.89	1954 【1957】	69 【66】	岩内町	2)
⑫	3・4・12	野束宮園通	全線	[1]	18	—	0.37	1975 【1986】	48 【37】	岩内町	2)
				[2]	18	15-21	0.41				
				[3]	18	0-15	0.36				
				[4]	18	6.5-9	0.68				
⑬	3・4・13	薄田通	一部	[1]	16	8	0.36	1975 【2013】	48 【10】	岩内町	2)
				[2]	18	15	0.41				
⑭	3・4・14	野束通	一部		18	9.5	1.27	1954 【2010】	69 【13】	岩内町	2)
⑮	3・4・15	野束川通	全線	[1]	18	—	0.30	1986 【2010】	37 【13】	岩内町	2)
				[2]	18	—	0.78				
				[3]	18	10	0.12				
⑯	3・4・16	高校前通	全線		16	8.5-10	0.45	1986 【2010】	37 【13】	岩内町	2)
⑰	3・4・17	円山通	全線		18	10.5	0.44	1986	37	北海道	2)
⑱	3・4・18	墓園通	全線		18	7.5	0.26	1954 【1986】	69 【37】	岩内町	2)

令和6年3月現在

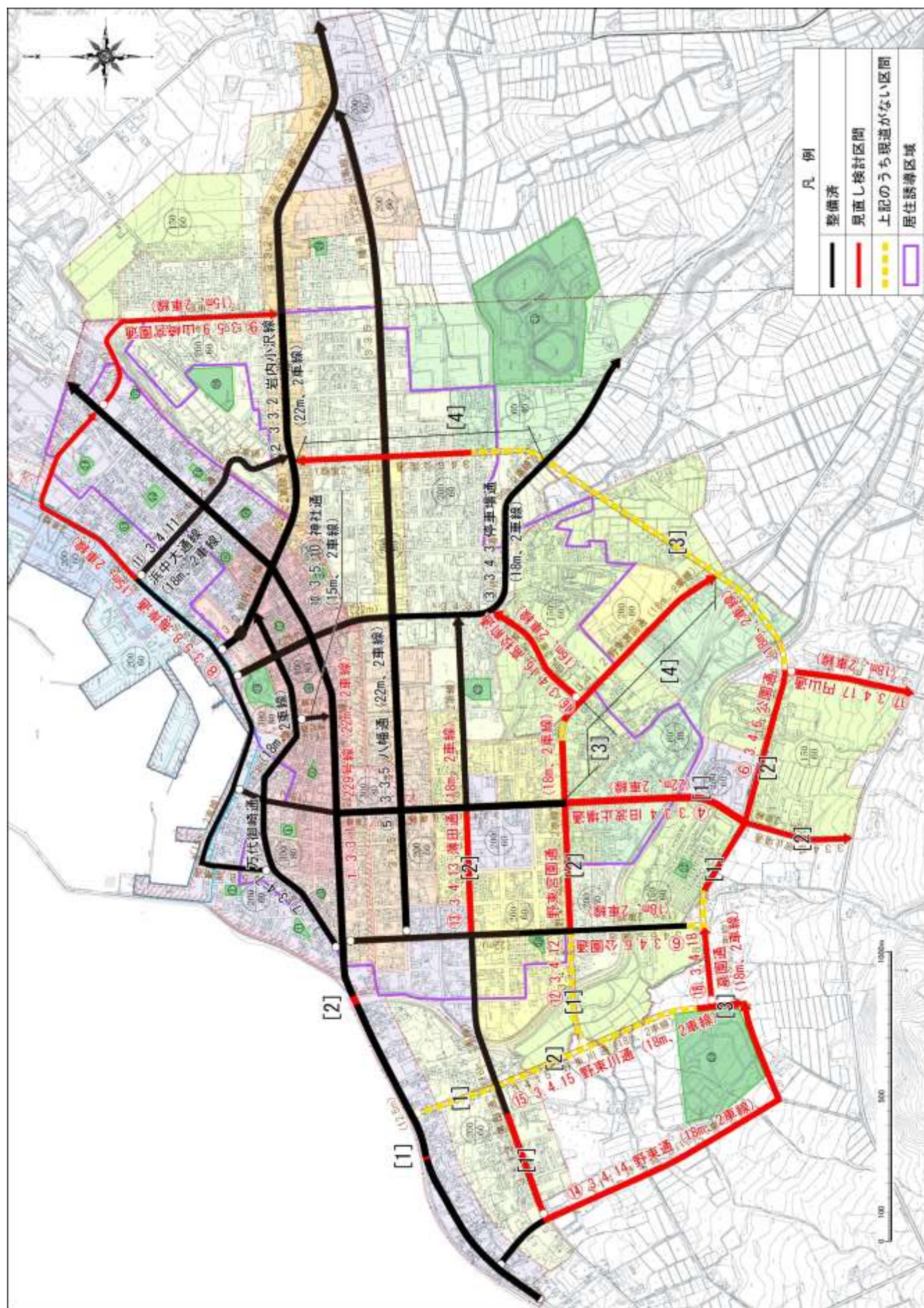


図5 見直し検討区間 全体図

(調整用ページ)

5-2. 第2段階 都市計画道路としての必要性の検証

「第1段階」で抽出した見直し検討区間について、区間ごとに以下の項目について整理し、都市計画道路としての必要性を検証します。

① 現状の整理

都市計画マスタープランや総合計画等の上位計画、その他関連計画との整合、沿道の土地・建物利用や土地利用・建築規制の状況を整理します。

② 計画決定時の位置付け

現在の状況と比較するため、見直し検討区間が計画決定時にどのような考え方で決定されたかを確認します。

③ 整備の課題

現在の都市計画どおりに整備する場合の課題及び社会情勢やまちづくりの方針の変化等を整理し、必要性を検証するに至った理由を明確にします。

④ 道路密度

見直し検討区間を含む区域における幹線街路網密度を、計画どおり整備した場合と仮に廃止した場合とで計測し、岩内町における望ましい密度と比較します。

－ 望ましい幹線街路網密度について －

岩内都市計画用途地域内において都市計画決定されている全ての都市計画道路延長は25.63kmであり、その全てが整備された場合の幹線街路網密度は4.50km/km²(ただし用途地域外は控除)となり、上位計画である「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」における整備水準の目標3.18km/km²を上回ります。

しかし、現状の幹線街路網において交通混雑が発生していないことから本見直し案では3.18km/km²を望ましい幹線街路網密度として設定します。

⑤ 道路の機能

見直し検討区間の有する、“交通機能”、“都市環境機能”、“都市防災機能”、“収容空間機能”及び“市街地形成機能”について整理します。

⑥ 道路の連続性・配置バランス(廃止した場合)

対象道路の周辺地区における道路網ネットワーク・配置バランスについて整理します。

5-3. 第3段階 事業の実現性の検証

「第1段階」で抽出した見直し検討区間について、事業の実現にあたって問題となる事項がないか検証するとともに、代替機能を有する路線の有無についても整理します。

(1)実現性を検証する評価項目

① 自然環境、生活環境(環境への影響の程度)

主要な緑地、風致地区等を通過することによる、良好な自然環境や生態系への影響の程度を整理します。

② 道路構造:物理的なもの(大規模構造物等による影響の程度)

幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物による事業費の増加を招くことや、地形的に接道が困難になる場合など、道路の整備上検討を要する事項を整理します。

③ 社会環境(歴史的街並みへの影響の程度)

総合計画や景観計画等において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響を整理します。

④ 市街地環境(地域や街づくりへの影響の程度)

通過交通によるコミュニティの分断・低下の恐れや、建て替えの困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化の恐れ等を整理します。

⑤ 財政環境:社会・経済的なもの(財政上の課題)

用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因を整理します。

(2)代替機能を有する路線等の存在

見直し(廃止・変更)を行う場合、当該道路に求められる機能を代替する路線の存在の有無を整理します。

見直し検討路線（区間）チェックシート

【1】路線の概要											
○ 路線番号・名称	①3-3-1 229号線										
○ 都市計画決定	当初決定	S29.11.2				最終変更(車線数決定を除く)	H22.10.5				
○ 計画諸元	起点	岩内町字敷島内				終点	岩内町字大浜				
	延長	3.65	km	代表幅員	22.0	m	車線数	2	車線		
	街路種別	主要幹線				交通容量	8,000台/日				
○ 整備状況	 整備済 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	起点側	[1]岩内町字野東、[2]岩内町字野東				終点側	[1]岩内町字野東、[2]岩内町字清住(岩野橋)				
	現況延長(km)	[1]0.01、[2]0.03		現況種級	-		現況幅員(m)	[1]8.0、[2]11.0			
	計画延長(km)	[1]0.01、[2]0.03		計画種級	4種2級		計画幅員(m)	[1]12.5、[2]13.5			
	将来交通量(H17ベースH42推計)					[1]2,400、[2]3,300 台/日					
	横断面構成	自歩道	施設帯	停車帯	車道	中央帯	車道	停車帯	施設帯	自歩道	
	[1]計画(m)	3.5	-	1.5	-	3.0	-	3.0	-	1.5	-
	[1]現況(m)	-	-	-	-	8	-	-	-	-	
	[2]計画(m)	4.0	-	1.5	-	3.0	-	3.0	-	1.5	-
	[2]現況(m)	-	-	-	-	11	-	-	-	-	
用地幅員(m)	[1]約12.5m、[2]-										
用途地域等	[1][2]準工										

【2-1】必要性に関する検討		
○ 現状の整理	都市マス	・活動軸(産業軸) ・広域交通ネットワークの強化: 広域の幹線道路・広域の観光ルートとして、安全対策等を含めた整備促進を図る ・市街地内の幹線道路ネットワーク形成: 一部未整備区間の整備促進を図る ・一部、主な歩行者ネットワーク
	総合計画等の上位計画	都市の骨格となる道路・おおむね10年以内に実施を予定(区域マス)
	関連計画	
	沿道土地建物利用	市街地中心部は主に商業地として利用、その他は専用・併用住宅として利用
	建築規制	53条許可 0件
○ 計画決定時の位置づけ	昭和29年の大火災を受け、1等大路第3類道路として決定し、市街地の拡大に合わせ延伸	
○ 現計画どおり整備する場合の課題	・特になし	

見直し検討路線（区間）チェックシート

【2-2】必要性に関する評価							
① 街路網密度 (幹線系)	計画	4.50	km/km2	廃止した場合	4.50	km/km2	望ましい密度
							整開保 3.18 km/km2 参考 3.28-3.70 km/km2
機能の区分				内 容			
② 道路の機能	(1)交通機能	・人、物資の移動通行空間機能(トラフィック機能) ・沿道土地利用出入りサービス機能(アクセス機能)		・路線バス:雷電線(ニセコバス)、神恵内線(中央バス) ・いわない循環バス「ノッタライン」 ・岩内町から各都市を結ぶ広域幹線			
	(2-1)都市環境機能	・景観、騒音等の都市環境保全機能		・特になし			
	(2-2)都市防災機能	・災害発生時の避難・救援活動通路機能 ・火災発生時の延焼防止空間機能		・第1次緊急輸送道路 ・避難所に指定されている西小学校へのアクセス路			
	(2-3)収容空間機能	・供給、通信情報空間(上下水道、通信、電気等) ・道路案内、電柱、信号設置の空間		・特になし			
	(3)市街地形成機能	・都市構造、土地利用の誘導形成機能 ・街区の形成機能 ・市街地開発事業の幹線道路としての支援機能		・市街地の主軸となる「都市軸」			
③ 道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	現道により車道幅員が概ね確保されているが、歩道が狭小であることから、歩行空間の連続性に支障となる。						

【3】実現性に関する評価		
項目	評価項目	内 容
① 自然環境	主要な緑地、風致区域等を通過することによる、良好な自然的環境への影響の程度	・特になし
② 道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容や地形上の問題	・特になし
③ 社会環境	上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	・特になし
④ 市街地環境	通過交通等によるコミュニティ分断の恐れや、建替え困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ等	・特になし
⑤ 財政環境	用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因	・特になし

【4】代替機能となる路線等の存在
・なし

【5】検証結果(見直しの方向性)
【1】【2】[存続の方向で検討を進める] 都市の骨格道路として広域交通を処理する重要な路線であることから、現計画通り存続の方向で検討する。

見直し検討路線（区間）チェックシート

【1】路線の概要												
○ 路線番号・名称	④3・3・4 旧波止場通											
○ 都市計画決定	当初決定	S29.11.2				最終変更(車線数決定を除く)	S61.3.20					
○ 計画諸元	起点	岩内町字大和				終点	岩内町字野束					
	延長	2.11	km	代表幅員	22.0	m	車線数	2	車線			
	街路種別	補助幹線				交通容量	7,200台/日					
○ 整備状況	起点 延長 幅員 0.34km 18.0m 0.79km 22.0m [1] 0.63km [2] 0.35km 終点 整備済 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	起点側	[1]岩内町字宮園、[2]岩内町字野束				終点側	[1]岩内町字野束、[2]岩内町字野束					
	現況延長(km)	[1]0.63、[2]0.35		現況種級	-		現況幅員(m)	[1]12.5、[2]9.0				
	計画延長(km)	[1]0.63、[2]0.35		計画種級	4種3級		計画幅員(m)	[1]22.0、[2]18.0				
	将来交通量(H17ベースH42推計)				[1]0、[2]300 台/日							
	横断面構成	自歩道	施設帯	停車帯	車道	中央帯	車道	停車帯	施設帯	自歩道		
	[1]計画(m)	5.5	-	2.25	-	3.25	-	3.25	-	2.25	-	5.5
	[1]現況(m)	-	-	-	-	12.5	-	-	-	-	-	
	[2]計画(m)	4.5	-	1.5	-	3.0	-	3.0	-	1.5	-	4.5
	[2]現況(m)	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	
	用地幅員(m)	[1]約22m、[2]約18.5～22.0m										
用途地域等	[1]1低、1中高、準工 一部R2年DID [2]1中高、白地											
【2-1】必要性に関する検討												
○ 現状の整理	都市マス	・その他の都市計画道路 ・市街地内の幹線道路ネットワーク形成：旧波止場通は公園通を補完する円山地区への主要なアクセス道路として、重要な役割を果たしていることから、公園通までの区間の整備促進を図る										
	総合計画等の上位計画	都市内道路網形成(区域マス)										
	関連計画											
	沿道土地利用	起点から野束宮園通交差部までは主に商業・業務・住宅や官公署施設が立地し、野束宮園通以南から終点までは主に住宅系の土地利用で、福祉施設が立地										
	建築規制	53条許可 1件										
○ 計画決定時の位置づけ	昭和29年の大火災を受け、2等大路第1類道路として決定し、将来の人口増加を踏まえ延伸											
○ 現計画どおり整備する場合の課題	・[2]沿道土地利用											

見直し検討路線（区間）チェックシート

【2-2】必要性に関する評価									
①	街路網密度 (幹線系)	計画	4.50	km/km2	廃止した場合	4.33	km/km2	望ましい密度	整開保 3.18 km/km2
									参考 3.28-3.70 km/km2
機能の区分					内 容				
②	道路の機能	(1)交通機能	・人、物資の移動通行空間機能(トラフィック機能) ・沿道土地利用出入りサービス機能(アクセス機能)		・いわない循環バス「ノッタライン」 ・デイサービスセンター等福祉施設へのアクセス路				
		(2-1)都市環境機能	・景観、騒音等の都市環境保全機能		・特になし				
		(2-2)都市防災機能	・災害発生時の避難・救援活動通路機能 ・火災発生時の延焼防止空間機能		・一部第1次・第2次緊急輸送道路 ・避難所に指定されているデイサービスセンターへのアクセス路				
		(2-3)収容空間機能	・供給、通信情報空間(上下水道、通信、電気等) ・道路案内、電柱、信号設置の空間		・特になし				
		(3)市街地形成機能	・都市構造、土地利用の誘導形成機能 ・街区の形成機能 ・市街地開発事業の幹線道路としての支援機能		[1]都市を構成する幹線道路 [2]幹線道路を補完する補助幹線道路、用途地域の外周を形成(ただし、立地適正化計画では居住誘導区域外)				
③	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	[1]現道があり、車道幅員は概ね確保されているが、一部片歩道であり、歩行空間の連続性に支障が生じる。 [2]現道があり、車道幅員は概ね確保されている。片歩道であるが、沿道の土地利用状況から支障は生じない。							

【3】実現性に関する評価		
項目	評価項目	内 容
① 自然環境	主要な緑地、風致区域等を通過することによる、良好な自然環境への影響の程度	・特になし
② 道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容や地形上の問題	・特になし
③ 社会環境	上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	・特になし
④ 市街地環境	通過交通等によるコミュニティ分断の恐れや、建替え困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ等	・特になし
⑤ 財政環境	用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因	・特になし

【4】代替機能となる路線等の存在
・なし

【5】検証結果(見直しの方向性)
[1][存続の方向で検討を進める] 配置バランスや沿道の土地利用状況から、現道幅員では機能を満たせないため、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ現計画通り存続の方向で検討する。 [2][廃止の方向で検討を進める] 沿道の土地利用が見込めず、立地適正化計画における居住誘導区域外であることから、廃止の方向で検討する。

見直し検討路線（区間）チェックシート

【1】路線の概要																							
○ 路線番号・名称	⑥3・4・6 公園通																						
○ 都市計画決定	当初決定	S29.11.2				最終変更(車線数決定を除く)	H22.10.5																
○ 計画諸元	起点	岩内町字清住				終点	岩内町字東山																
	延長	4.16	km	代表幅員	18.0	m	車線数	2	車線														
	街路種別	補助幹線				交通容量	7,200台/日																
○ 整備状況	野東宮園通 公園通 旧波止場通 円山通 停車場通 起点 [1] [2] [3] [4] 終点 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 15%;">延長</td> <td style="width: 15%;">0.77km</td> <td style="width: 15%;">0.40km</td> <td style="width: 15%;">0.45km</td> <td style="width: 15%;">0.55km</td> <td style="width: 15%;">1.15km</td> <td style="width: 15%;">0.84km</td> </tr> <tr> <td>幅員</td> <td>22.0m</td> <td colspan="5">18.0m</td> </tr> </table> 整備済 事業中 未着手(事業予定あり) 未着手(事業予定なし)									延長	0.77km	0.40km	0.45km	0.55km	1.15km	0.84km	幅員	22.0m	18.0m				
延長	0.77km	0.40km	0.45km	0.55km	1.15km	0.84km																	
幅員	22.0m	18.0m																					
○ 見直し対象区間	起点側	岩内町字野東				終点側	岩内町字栄																
	現況延長(km)	[1]～[4]1.47		現況種級	-		現況幅員(m)	[1]～[4]0～11															
	計画延長(km)	[1]～[4]2.99		計画種級	4種3級		計画幅員(m)	[1]～[4]18.0															
	将来交通量(H17ベースH42推計)				[1]200-400、[2]600、[3]1,100-1,200、[4]1,800-2,100 台/日																		
	横断面構成	自歩道	施設帯	停車帯	車道	中央帯	車道	停車帯	施設帯	自歩道													
	計画(m)	3.5	-	2.25	-	3.25	-	3.25	-	2.25	-	3.5											
	現況(m)	-	-	0～11.0				-	-														
	用地幅員(m)	約0～23m																					
用途地域等	[1]白地、1中高 [2]準工、1中高 [3]白地、1低、1中高、白地 [4]2中高、1低、1住、準住居 一部R2年DID																						

【2-1】必要性に関する検討		
○ 現状の整理	都市マス	・その他の都市計画道路 ・市街地内の幹線道路ネットワーク形成:[1][2]観光ルートとして重要な役割を果たすため整備促進を図る/[3]現道のない長期未着手の道路区間は、周辺の将来土地利用との整合や防災等の役割を考慮しながら、都市計画道路の見直し方針に基づき、廃止・変更等を検討する ・歩行者ネットワークの形成:[4]歩行空間の整備を推進する
	総合計画等の上位計画	都市内道路網形成(区域マス)
	関連計画	特になし
	沿道土地建物利用	主に住宅地として利用され、商業施設が点在している。野東宮園通から円山通交差区間は、中学校・住宅団地が立地、円山通から停車場通交差区間は主に農地として利用され住宅が点在、停車場通から岩内小沢線区間は主に住宅地として利用
	建築規制	53条許可 4件
○ 計画決定時の位置づけ	昭和29年の大火災を受け、1等大路第3類道路として決定。昭和61年将来の人口増加を踏まえ、旧栄相生通を含む市街地を循環する路線として延伸	
○ 現計画どおり整備する場合の課題	・[1]沿道土地利用 ・[3]一部既成市街地を斜めに通過する区間があるため、コミュニティの分断や小規模残地が発生する ・[3]野東川を横断(橋梁新設) ・[4]ボン岩内川を横断(橋梁新設)	

見直し検討路線（区間）チェックシート

【2-2】必要性に関する評価									
①	街路網密度 (幹線系)	計画	4.50	km/km2	廃止した場合	4.05	km/km2	望ましい密度	整開保 3.18 km/km2
									参考 3.28-3.70 km/km2
機能の区分					内 容				
② 道路の機能	(1)交通機能	・人、物資の移動通行空間機能(トラフィック機能) ・沿道土地利用出入りサービス機能(アクセス機能)			・いわない循環バス「ノッタライン」 ・岩内第二中学校へのアクセス路 ・環状機能				
	(2-1)都市環境機能	・景観、騒音等の都市環境保全機能			・特になし				
	(2-2)都市防災機能	・災害発生時の避難・救援活動通路機能 ・火災発生時の延焼防止空間機能			・避難所に指定されている岩内町老人福祉センター、岩内第二中学校、デイサービスセンターへのアクセス路				
	(2-3)収容空間機能	・供給、通信情報空間(上下水道、通信、電気等) ・道路案内、電柱、信号設置の空間			・特になし				
	(3)市街地形成機能	・都市構造、土地利用の誘導形成機能 ・街区の形成機能 ・市街地開発事業の幹線道路としての支援機能			・[1][3][4]幹線道路を補完する補助幹線道路 ・[2]都市を構成する幹線道路 ・[1]用途地域の外周を形成 ※ただし、[1]～[3]及び[4]の一部は居住誘導区域外				
③	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	[1]線形は異なるが片歩道の現道があり、現状の土地利用状況において必要な機能は満足している。 [2]線形は異なるが片歩道の現道があり、現状の土地利用状況において必要な機能は満足しているが、配置バランス上支障が生じる。 [3]現道がない区間であり、現状の土地利用において支障は生じない。 [4]一部現道がない区間があり、現道がある区間は車道幅員は概ね確保されているが、歩道がなく歩行者の安全性に支障が生じる。また、配置バランス上支障が生じる。							

【3】実現性に関する評価		
項目	評価項目	内 容
① 自然環境	主要な緑地、風致区域等を通過することによる、良好な自然環境への影響の程度	・特になし
② 道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容や地形上の問題	・[3]野束川を横断(橋梁新設) ・[4]ボン岩内川を横断(橋梁新設)
③ 社会環境	上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	・特になし
④ 市街地環境	通過交通等によるコミュニティ分断の恐れや、建替え困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ等	・[3]一部既成市街地を斜めに通過する区間があるため、コミュニティの分断や小規模残地が発生する
⑤ 財政環境	用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因	・[3]野束川を横断(橋梁新設) ・[4]ボン岩内川を横断(橋梁新設)

【4】代替機能となる路線等の存在
[4]町道八幡岩内川通り、岩内川墓地通り

【5】検証結果(見直しの方向性)
[1][存続の方向で検討を進める] 現道において機能に支障はなく、用途地域の外周を形成する区間であり、将来の沿道土地利用状況を踏まえ現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討を進める。 [2][存続の方向で検討を進める] 配置バランス上必要な区間であり、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討するが、接続する路線を廃止した場合は線形の変更を検討する。 [3][廃止の方向で検討を進める] 現状の土地利用状況と人口減少、財政的負担、地域のまちづくりへの影響に加え、居住誘導区域外であることを考慮し、廃止の方向で検討を進める。 [4][継続して検討を進める] 道路網・配置バランス上必要な路線であるが、現計画では新設の橋梁が必要となり、財政的な負担が大きいため、現在の道路構造令に則し幅員構成を見直すほか、隣接する町道八幡岩内川通り、岩内川墓地通りを代替路線とすることも含め継続して検討を進める。

見直し検討路線（区間）チェックシート

【1】路線の概要												
○ 路線番号・名称	⑧3・5・8 海岸通											
○ 都市計画決定	当初決定	S29.11.2			最終変更(車線数決定を除く)	H4.12.11						
○ 計画諸元	起点	岩内町字御崎			終点	岩内町字大浜						
	延長	2.20	km	代表幅員	15.0	m	車線数	2	車線			
	街路種別	補助幹線			交通容量	7,200台/日						
○ 整備状況	起点 延長 幅員 終点 整備済 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	起点側	岩内町字大浜			終点側	岩内町字大浜						
	現況延長(km)	0.82		現況種級	-		現況幅員(m)	7				
	計画延長(km)	0.82		計画種級	4種3級		計画幅員(m)	15.0				
	将来交通量(H17ベースH42推計)			0-200 台/日								
	横断面構成	自歩道	施設帯	停車帯	車道	中央帯	車道	停車帯	施設帯	自歩道		
	計画(m)	3.5	-	1	-	3.0	-	3.0	-	1	-	3.5
	現況(m)	-	-			7-10.5			-	-		
	用地幅員(m)	約10~15m										
用途地域等	準工、工専 R2年DID											

【2-1】必要性に関する検討		
○ 現状の整理	都市マス ・一部、活動軸(産業軸) ・市街地内の幹線道路ネットワーク形成:未整備区間の整備推進を図る ・歩行者ネットワークの形成:一部「海辺の散歩道」として位置付け、特色ある歩行空間及び沿道景観の整備推進や維持管理を図る	
	総合計画等の上位計画	都市内道路網形成(区域マス)
	関連計画	特になし
	沿道土地建物利用	主に住宅系、海側は工業系、業務系施設が立地
	建築規制	53条許可 0件
○ 計画決定時の位置づけ	昭和29年の大火災を受け、岩内港の交通を処理する2等大路第2類道路として決定。	
○ 現計画どおり整備する場合の課題	・特になし	

見直し検討路線（区間）チェックシート

【2-2】必要性に関する評価										
①	街路網密度 (幹線系)		計画	4.50	km/km2	廃止した場合	4.36	km/km2	望ましい密度	整開保 3.18 km/km2 参考 3.28-3.70 km/km2
	機能の区分					内 容				
②	道路の機能	(1)交通機能	・人、物資の移動通行空間機能(トラフィック機能) ・沿道土地利用出入りサービス機能(アクセス機能)			・一部いわない循環バス「ノッタライン」 ・道の駅駐車場アクセス路 ・岩内港へのアクセス路				
		(2-1)都市環境機能	・景観、騒音等の都市環境保全機能			・特になし				
		(2-2)都市防災機能	・災害発生時の避難・救援活動通路機能 ・火災発生時の延焼防止空間機能			・一部第3次緊急輸送道路 ・避難所に指定されている岩内地方文化センターへのアクセス路				
		(2-3)収容空間機能	・供給、通信情報空間(上下水道、通信、電気等) ・道路案内、電柱、信号設置の空間			・特になし				
		(3)市街地形成機能	・都市構造、土地利用の誘導形成機能 ・街区の形成機能 ・市街地開発事業の幹線道路としての支援機能			・港ふれあい・観光物流拠点ゾーンを連絡する「産業軸」				
③	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)		現道はあるが、岩内港にアクセスする骨格道路として、幅員が狭小であること、また、配置バランスの観点において支障が生じる。							

【3】実現性に関する評価		
項目	評価項目	内 容
① 自然環境	主要な緑地、風致区域等を通過することによる、良好な自然的環境への影響の程度	・特になし
② 道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容や地形上の問題	・特になし
③ 社会環境	上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	・特になし
④ 市街地環境	通過交通等によるコミュニティ分断の恐れや、建替え困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ等	・特になし
⑤ 財政環境	用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因	・特になし

【4】代替機能となる路線等の存在
・なし

【5】検証結果(見直しの方向性)
【存続の方向で検討を進める】 岩内港の産業軸として必要な骨格道路として位置づけられ、道路網・配置バランスの観点で必要な区間であることから、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討を進める。

見直し検討路線（区間）チェックシート

【1】路線の概要												
○ 路線番号・名称	⑨3・5・9 山崎宮園通											
○ 都市計画決定	当初決定	S29.11.2				最終変更(車線数決定を除く)	S32.4.24					
○ 計画諸元	起点	岩内町字大浜				終点	岩内町字東山					
	延長	0.89	km	代表幅員	15.0	m	車線数	2	車線			
	街路種別	補助幹線				交通容量	7,200台/日					
○ 整備状況	起点 延長 幅員 0.06km 15.0m 0.32km (7.0m) 0.51km 15.0m 終点 整備済 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	起点側	岩内町字大浜				終点側	岩内町字東山					
	現況延長(km)	0.89		現況種級	-		現況幅員(m)	12				
	計画延長(km)	0.89		計画種級	4種3級		計画幅員(m)	15.0				
	将来交通量(H17ベースH42推計)				200 台/日							
	横断面構成	自歩道	施設帯	停車帯	車道	中央帯	車道	停車帯	施設帯	自歩道		
	計画(m)	3.5	-	1	-	3.0	-	3.0	-	1	-	3.5
	現況(m)	-	-			7-12			-	-		
	用地幅員(m)	約15m										
用途地域等	2中高、準住居、準工 R2年DID(一部)											

【2-1】必要性に関する検討		
○ 現状の整理	都市マス	その他の都市計画道路
	総合計画等の上位計画	都市内道路網形成(区域マス)
	関連計画	特になし
	沿道土地建物利用	主に住宅地として利用、東山団地が立地
	建築規制	53条許可 0件
○ 計画決定時の位置づけ	昭和29年の大火災を受け、2等大路第2類道路として決定。	
○ 現計画どおり整備する場合の課題	・土砂災害対策工の検討が必要	

見直し検討路線（区間）チェックシート

【2-2】必要性に関する評価							
① 街路網密度 (幹線系)	計画	4.50	km/km ²	廃止した場合	4.35	km/km ²	望ましい密度
							整開保 3.18 km/km ² 参考 3.28-3.70 km/km ²
機能の区分				内 容			
② 道路の機能	(1)交通機能	・人、物資の移動通行空間機能(トラフィック機能) ・沿道土地利用出入りサービス機能(アクセス機能)		・いわない循環バス「ノッタライン」			
	(2-1)都市環境機能	・景観、騒音等の都市環境保全機能		・特になし			
	(2-2)都市防災機能	・災害発生時の避難・救援活動通路機能 ・火災発生時の延焼防止空間機能		・避難所に指定されている岩内地域人材開発センターへのアクセス路			
	(2-3)収容空間機能	・供給、通信情報空間(上下水道、通信、電気等) ・道路案内、電柱、信号設置の空間		・特になし			
	(3)市街地形成機能	・都市構造、土地利用の誘導形成機能 ・街区の形成機能 ・市街地開発事業の幹線道路としての支援機能		・幹線道路を補完する補助幹線道路			
③ 道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	道路網・配置バランスにおいて支障が生じる。						

【3】実現性に関する評価		
項目	評価項目	内 容
① 自然環境	主要な緑地、風致区域等を通過することによる、良好な自然的環境への影響の程度	・特になし
② 道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容や地形上の問題	・特になし
③ 社会環境	上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	・特になし
④ 市街地環境	通過交通等によるコミュニティ分断の恐れや、建替え困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ等	・特になし
⑤ 財政環境	用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因	・特になし

【4】代替機能となる路線等の存在
・なし

【5】検証結果(見直しの方向性)
【存続の方向で検討を進める】 道路網及び配置バランス上必要な路線であり、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ、土砂災害対策工の検討と合わせ存続の方向で検討を進める。

見直し検討路線（区間）チェックシート

【1】路線の概要												
○ 路線番号・名称	⑫3・4・12 野東宮園通											
○ 都市計画決定	当初決定	S50.12.15		最終変更(車線数決定を除く)	S61.3.20							
○ 計画諸元	起点	岩内町字野束			終点	岩内町字宮園						
	延長	1.82	km	代表幅員	18.0	m						
	車線数	2		車線								
	街路種別	補助幹線		交通容量	7,200台/日							
○ 整備状況	起点 延長 幅員 [1] 公園通 0.37km 18.0m [2] 旧波止場通 0.41km [3] 0.36km [4] 0.68km 終点 整備済 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	起点側	岩内町字野束			終点側	岩内町字宮園						
	現況延長(km)	[1]0、[2]0.41、[3]0.31、[4]0.68		現況種級	-							
	計画延長(km)	[1]0.37、[2]0.41、[3]0.36、[4]0.68		計画種級	4種3級							
	将来交通量(H17ベースH42推計)	[1]500、[2]1,800、[3]700、[4]100 台/日										
	横断面構成	自歩道	施設帯	停車帯	車道	中央帯	車道	停車帯	施設帯	自歩道		
	計画(m)	3.5	-	2.25	-	3.25	-	3.25	-	2.25	-	3.5
	現況(m)	-	-			0-21			-	-		
	用地幅員(m)	0-22										
用途地域等	[1]1中高、1住、2中高 一部R2年DID [2]1住、2中高、1中高 一部R2年DID [3]1住、2中高、1中高 R2年DID [4]1中高、1低 一部R2年DID											

【2-1】必要性に関する検討		
○ 現状の整理	都市マス	・その他の都市計画道路 ・市街地内の幹線道路ネットワーク形成:[1]現道のない長期未着手の道路区間は、周辺の将来土地利用との整合や防災等の役割を考慮しながら、都市計画道路の見直し方針に基づき、廃止・変更等を検討する ・歩行者ネットワークの形成:歩行空間の整備を推進する
	総合計画等の上位計画	都市内道路網形成(区域マス)
	関連計画	特になし
	沿道土地建物利用	主に住宅地として利用、神社や岩内高等学校が立地
	建築規制	53条許可 3件
○ 計画決定時の位置づけ	昭和50年に、公園通～岩内小沢線を環状的に結ぶ路線3・4・12栄相生通として新規決定、昭和61年一部を公園通と一体化したため、野東宮園通として決定	
○ 現計画どおり整備する場合の課題	・[1]野東川を横断(橋梁新設) ・[1]沿道土地利用 ・[1][3][4]支障物件が多い ・[1][3]一部既成市街地を通過する区間があるため、コミュニティの分断や小規模残地発生の恐れ	

見直し検討路線（区間）チェックシート

【2-2】必要性に関する評価									
①	街路網密度 (幹線系)	計画	4.50	km/km2	廃止した場合	4.18	km/km2	望ましい密度	整開保 3.18 km/km2
									参考 3.28-3.70 km/km2
機能の区分					内 容				
② 道路の機能	(1)交通機能	・人、物資の移動通行空間機能(トラフィック機能) ・沿道土地利用出入りサービス機能(アクセス機能)			・いわない循環バス「ノットライン」				
	(2-1)都市環境機能	・景観、騒音等の都市環境保全機能			・特になし				
	(2-2)都市防災機能	・災害発生時の避難・救援活動通路機能 ・火災発生時の延焼防止空間機能			・避難所に指定されている岩内高等学校へのアクセス路				
	(2-3)収容空間機能	・供給、通信情報空間(上下水道、通信、電気等) ・道路案内、電柱、信号設置の空間			・特になし				
	(3)市街地形成機能	・都市構造、土地利用の誘導形成機能 ・街区の形成機能 ・市街地開発事業の幹線道路としての支援機能			・幹線道路を補完する補助幹線道路				
③	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)		[1]現道がなく、現状の土地利用状況においては、配置バランス上支障は生じない。 [2]現道があり、車道幅員は確保されているが、歩道がなく、歩行空間の連続性に支障が生じる。 [3]一部現道がない区間があり、車道幅員は概ね確保されているが、歩行空間の連続性、配置バランス・道路網の観点から支障が生じる。 [4]現道があり、車道幅員は概ね確保されている。						

【3】実現性に関する評価		
項目	評価項目	内 容
① 自然環境	主要な緑地、風致区域等を通過することによる、良好な自然的環境への影響の程度	・特になし
② 道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容や地形上の問題	・[1]野束川を横断(橋梁新設)
③ 社会環境	上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	・特になし
④ 市街地環境	通過交通等によるコミュニティ分断の恐れや、建替え困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ等	・[1][3]一部既成市街地を通過する区間があるため、コミュニティの分断や小規模残地発生等の恐れ
⑤ 財政環境	用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因	・[1][3][4]支障物件が多い

【4】代替機能となる路線等の存在
・なし

【5】検証結果(見直しの方向性)
[1][廃止の方向で検討を進める] 人口減少により、沿道土地利用が見込めず、橋梁整備による財政的負担や支障物件の発生による市街地の空洞化など地域のまちづくりへの影響といった課題が多く、また居住誘導区域外であることから、廃止の方向で検討を進める。 [2][存続の方向で検討を進める] 用地確保済みで、沿道の土地利用状況から歩車道分離が必要であることから、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討を進める。 [3][存続の方向で検討を進める] 沿道土地利用、歩行者の連続性、配置バランス・道路網の観点から必要な区間であり存続とするが、支障物件の移転による空洞化の進行など地域のまちづくりへの影響を防ぐため、土地利用動向を考慮しつつ現在の道路構造令に則し幅員縮小の方向を含め検討を進める。 [4][廃止の方向で検討を進める] 現状の土地利用と人口減少、整備に対する財政的負担を考慮し、現道の幅員で必要な機能が確保されていることから、廃止の方向で検討を進める。

見直し検討路線（区間）チェックシート

【1】路線の概要												
○ 路線番号・名称	⑬3・4・13 薄田通											
○ 都市計画決定	当初決定	S50.12.15				最終変更(車線数決定を除く)	H25.6.7					
○ 計画諸元	起点	岩内町字敷島内				終点	岩内町字高台					
	延長	2.07	km	代表幅員	18.0	m	車線数	2	車線			
	街路種別	補助幹線				交通容量	7,200台/日					
○ 整備状況	起点 [1] 延長 幅員 [1] 0.36km 16.0m 0.64km 18.0m [2] 0.41km 18.0m 0.66km 終点 整備済 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	起点側	①岩内町字敷島内,②岩内町字相生				終点側	①岩内町字野東,②岩内町字相生					
	現況延長(km)	[1]0.36、[2]0.41		現況種級	-		現況幅員(m)	[1]8.0、[2]15.0				
	計画延長(km)	[1]0.36、[2]0.41		計画種級	4種3級		計画幅員(m)	[1]16.0、[2]18.0				
	将来交通量(H17ベースH42推計)				[1][2]300 台/日							
	横断面構成	自歩道	施設帯	停車帯	車道	中央帯	車道	停車帯	施設帯	自歩道		
	[1]計画(m)	3.5	-	1.5	-	3.0	-	3.0	-	1.5	-	3.5
	[1]現況(m)	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	
	[2]計画(m)	4.5	-	1.5	-	3.0	-	3.0	-	1.5	-	4.5
	[2]現況(m)	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	
用地幅員(m)	[1]約11～13m、[2]約22m											
用途地域等	[1]2中高、白地 [2]1住、R2年DID											

【2-1】必要性に関する検討		
○ 現状の整理	都市マス	・その他の都市計画道路 ・市街地内の幹線道路ネットワーク形成:住宅地内の主要道路として整備推進を図る ・歩行者ネットワークの形成:歩行空間の整備を推進する
	総合計画等の上位計画	都市内道路網形成・おおむね10年以内に実施を予定(区域マス)
	関連計画	特になし
	沿道土地建物利用	主に住宅地として利用
	建築規制	53条許可 3件
○ 計画決定時の位置づけ	昭和50年229号線と八幡通を補完し、市街地内交通を処理する路線として新規決定	
○ 現計画どおり整備する場合の課題	・特になし	

見直し検討路線（区間）チェックシート

【2-2】必要性に関する評価									
①	街路網密度 (幹線系)	計画	4.50	km/km2	廃止した場合	4.37	km/km2	望ましい密度	整開保 3.18 km/km2
									参考 3.28-3.70 km/km2
機能の区分					内 容				
②	道路の機能	(1)交通機能	・人、物資の移動通行空間機能(トラフィック機能) ・沿道土地利用出入りサービス機能(アクセス機能)		・いわない循環バス「ノッタライン」				
		(2-1)都市環境機能	・景観、騒音等の都市環境保全機能		・特になし				
		(2-2)都市防災機能	・災害発生時の避難・救援活動通路機能 ・火災発生時の延焼防止空間機能		・避難所に指定されている岩内西小学校、いわない西保育所へのアクセス路				
		(2-3)収容空間機能	・供給、通信情報空間(上下水道、通信、電気等) ・道路案内、電柱、信号設置の空間		・特になし				
		(3)市街地形成機能	・都市構造、土地利用の誘導形成機能 ・街区の形成機能 ・市街地開発事業の幹線道路としての支援機能		・幹線道路を補完する補助幹線道路				
③	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	[1]現道があり、車道幅員は概ね確保されているが、歩道がなく、歩行空間の連続性に支障が生じる。 [2]現道があり、車道幅員は確保されているが、歩道がなく、歩行空間の連続性に支障が生じる。							

【3】実現性に関する評価		
項目	評価項目	内 容
① 自然環境	主要な緑地、風致区域等を通過することによる、良好な自然的環境への影響の程度	・特になし
② 道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容や地形上の問題	・特になし
③ 社会環境	上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	・特になし
④ 市街地環境	通過交通等によるコミュニティ分断の恐れや、建替え困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ等	・特になし
⑤ 財政環境	用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因	・特になし

【4】代替機能となる路線等の存在
・なし

【5】検証結果(見直しの方向性)
[1][2]存続の方向で検討を進める 用地確保済みで、沿道の土地利用状況から歩車道分離が必要であることから、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討を進める。

見直し検討路線（区間）チェックシート

【1】路線の概要												
○ 路線番号・名称	⑭3・4・14 野束通											
○ 都市計画決定	当初決定	S61.3.20			最終変更(車線数決定を除く)	H22.10.5						
○ 計画諸元	起点	岩内町字敷島内			終点	岩内町字野束						
	延長	1.52	km	代表幅員	18.0	m	車線数	2	車線			
	街路種別	補助幹線			交通容量	7,200台/日						
○ 整備状況	起点 延長 幅員 終点 0.24km 1.28km 18.0m 整備済 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	起点側	岩内町字敷島内			終点側	岩内町字野束						
	現況延長(km)	1.28	現況種級	-		現況幅員(m)	9.5					
	計画延長(km)	1.28	計画種級	4種3級		計画幅員(m)	18.0					
	将来交通量(H17ベースH42推計)			0 台/日								
	横断面構成	自歩道	施設帯	停車帯	車道	中央帯	車道	停車帯	施設帯	自歩道		
	計画(m)	3.5	-	2.25	-	3.25	-	3.25	-	2.25	-	3.5
	現況(m)	-	-	9.5				-	-			
	用地幅員(m)	約13~20m										
用途地域等	白地											

【2-1】必要性に関する検討		
○ 現状の整理	都市マス	その他の都市計画道路
	総合計画等の上位計画	都市内道路網形成(区域マス)
	関連計画	特になし
	沿道土地建物利用	起点から薄田通間は主に住宅地として利用、薄田通から終点は主に農地であり、岩内墓園が配置
	建築規制	53条許可 0件
○ 計画決定時の位置づけ	昭和57年度の用途地域計画策定に合わせ土地利用との整合を図るため、229号線～野束川通間を決定	
○ 現計画どおり整備する場合の課題	・沿道土地利用	

見直し検討路線（区間）チェックシート

【2-2】必要性に関する評価									
①	街路網密度 (幹線系)	計画	4.50	km/km2	廃止した場合	4.28	km/km2	望ましい密度	整開保 3.18 km/km2
									参考 3.28-3.70 km/km2
機能の区分					内 容				
② 道路の機能	(1)交通機能	・人、物資の移動通行空間機能(トラフィック機能) ・沿道土地利用出入りサービス機能(アクセス機能)			・いわない循環バス「ノッタライン」				
	(2-1)都市環境機能	・景観、騒音等の都市環境保全機能			・特になし				
	(2-2)都市防災機能	・災害発生時の避難・救援活動通路機能 ・火災発生時の延焼防止空間機能			・海側市街地から高台方向へのアクセス路				
	(2-3)収容空間機能	・供給、通信情報空間(上下水道、通信、電気等) ・道路案内、電柱、信号設置の空間			・特になし				
	(3)市街地形成機能	・都市構造、土地利用の誘導形成機能 ・街区の形成機能 ・市街地開発事業の幹線道路としての支援機能			・幹線道路を補完する補助幹線道路				
③	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	野東川通も廃止した場合、野東川西側の海側市街地から高台方向へのアクセス路となる路線がなくなることから、連続性・配置バランスに支障が生じる。							

【3】実現性に関する評価		
項目	評価項目	内 容
① 自然環境	主要な緑地、風致区域等を通過することによる、良好な自然環境への影響の程度	・特になし
② 道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容や地形上の問題	・特になし
③ 社会環境	上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	・特になし
④ 市街地環境	通過交通等によるコミュニティ分断の恐れや、建替え困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ等	・特になし
⑤ 財政環境	用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因	・現計画どおりに整備する場合、沿道土地利用の状況を鑑みると過大な公共投資となる恐れがある

【4】代替機能となる路線等の存在
・なし

【5】検証結果(見直しの方向性)
【存続の方向で検討を進める】 野東川西側の海側市街地から高台方向へアクセスする路線として野東川通と同様の機能・性格を有し、野東川通と比較して道路構造・財政環境の面から実現性が高いことから存続とするが、土地利用の動向を考慮しつつ、現在の道路構造令に則し幅員縮小の方向を含め検討を進める。

見直し検討路線（区間）チェックシート

【1】路線の概要												
○ 路線番号・名称	⑮3・4・15 野東川通											
○ 都市計画決定	当初決定	S61.3.20				最終変更(車線数決定を除く)	H22.10.5					
○ 計画諸元	起点	岩内町字野東				終点	岩内町字野東					
	延長	1.20	km	代表幅員	18.0	m	車線数	2	車線			
	街路種別	補助幹線				交通容量	7,200台/日					
○ 整備状況	起点 延長 幅員 [1] 薄田通 0.30km 18.0m [2] 0.78km [3] 終点 0.12km 整備済 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	起点側	岩内町字野東				終点側	岩内町字野東					
	現況延長(km)	[1]-、[2]-、[3]10		現況種級	-		現況幅員(m)	[1]-、[2]0-10、[3]10				
	計画延長(km)	[1]0.30、[2]0.78、[3]0.12		計画種級	4種3級		計画幅員(m)	18.0				
	将来交通量(H17ベースH42推計)				[1]800、[2]0-500、[3]0 台/日							
	横断面構成	自歩道	施設帯	停車帯	車道	中央帯	車道	停車帯	施設帯	自歩道		
	計画(m)	3.5	-	2.25	-	3.25	-	3.25	-	2.25	-	3.5
	現況(m)	-	-			0-10.0			-	-		
	用地幅員(m)	0-18m										
用途地域等	[1]準工、2中高、[2]2中高、1中高、白地、[3]白地											

【2-1】必要性に関する検討		
○ 現状の整理	都市マス	・その他の都市計画道路 ・市街地内の幹線道路ネットワーク形成：現道のない長期未着手の道路区間は、周辺の将来土地利用との整合や防災等の役割を考慮しながら、都市計画道路の見直し方針に基づき、廃止・変更等を検討する
	総合計画等の上位計画	都市内道路網形成(区域マス)
	関連計画	特になし
	沿道土地建物利用	起点から薄田通付近は主に住宅地として利用され岩内西小学校が立地、薄田通から終点は主に農地であり、岩内墓園の外郭を形成
	建築規制	53条許可 0件
○ 計画決定時の位置づけ	昭和57年度の用途地域計画策定に合わせ土地利用との整合を図るため、229号線～野東通間を決定	
○ 現計画どおり整備する場合の課題	・一部既成市街地を通過する区間があるため、コミュニティの分断や小規模残地が発生する ・小河川を多数横断(メトチ川、メツ川)	

見直し検討路線（区間）チェックシート

【2-2】必要性に関する評価									
①	街路網密度 (幹線系)	計画	4.50	km/km2	廃止した場合	4.41	km/km2	望ましい密度	整開保 3.18 km/km2
									参考 3.28-3.70 km/km2
機能の区分					内 容				
② 道路の機能	(1)交通機能	・人、物資の移動通行空間機能(トラフィック機能) ・沿道土地利用出入りサービス機能(アクセス機能)			・岩内墓園へのアクセス路(代替路線あり)				
	(2-1)都市環境機能	・景観、騒音等の都市環境保全機能			・特になし				
	(2-2)都市防災機能	・災害発生時の避難・救援活動通路機能 ・火災発生時の延焼防止空間機能			・避難所に指定されている岩内西小学校へのアクセス路 ・海側市街地から高台方向へのアクセス路				
	(2-3)収容空間機能	・供給、通信情報空間(上下水道、通信、電気等) ・道路案内、電柱、信号設置の空間			・特になし				
	(3)市街地形成機能	・都市構造、土地利用の誘導形成機能 ・街区の形成機能 ・市街地開発事業の幹線道路としての支援機能			・幹線道路を補完する補助幹線道路				
③	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	[1]野束通も廃止した場合、野束川西側の海側市街地から高台方向へのアクセス路となる路線がなくなることから、連続性・配置バランスに支障が生じる。 [2]用途地域の外周を形成する路線であるが、地形地物(河川)が用途地域の実質的な境界となっているため、支障は生じない。 [3]現道があり、野束通と墓園通に接続する区間であるため、連続性・配置バランスに支障が生じる。							

【3】実現性に関する評価		
項目	評価項目	内 容
① 自然環境	主要な緑地、風致区域等を通過することによる、良好な自然環境への影響の程度	・特になし
② 道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容や地形上の問題	・[2]小河川あり(メチ川、メツ川)
③ 社会環境	上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	・特になし
④ 市街地環境	通過交通等によるコミュニティ分断の恐れや、建替え困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ等	・[1]一部既成市街地を通過する区間があるため、コミュニティの分断や小規模残地が発生する
⑤ 財政環境	用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因	・[2]小河川を多数横断(メチ川、メツ川)

【4】代替機能となる路線等の存在
・なし

【5】検証結果(見直しの方向性)
[1][継続して検討を進める] 海側から薄田通を結び、岩内西小学校へとアクセスするため必要な路線である一方で、コミュニティの分断など地域のまちづくりへの影響もあることから、代替路の整備の必要性を含め、継続して検討を進める。 [2][廃止の方向で検討を進める] 現計画ルートには現道がなく、現状農地かつ居住誘導区域外であり将来の都市的土地利用が見込まれない。加えて小河川を複数横断するルートであり、技術的・財政的課題があることから、廃止の方向で検討する。 [3][存続の方向で検討を進める] 都市計画施設(岩内墓園)へのアクセスの確保や配置バランス上必要な区間であり、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討する。

見直し検討路線（区間）チェックシート

【1】路線の概要												
○ 路線番号・名称	⑩3・4・16 高校前通											
○ 都市計画決定	当初決定	S61.3.20				最終変更(車線数決定を除く)	H22.10.5					
○ 計画諸元	起点	岩内町字宮園				終点	岩内町字高台					
	延長	0.45	km	代表幅員	16.0	m	車線数	2	車線			
	街路種別	補助幹線				交通容量	7,200台/日					
○ 整備状況	起点 延長 幅員 0.45km 16.0m 整備済 事業中 未着手(事業予定あり) 未着手(事業予定なし) 終点											
○ 見直し対象区間	起点側	岩内町字宮園				終点側	岩内町字高台					
	現況延長(km)	0.45		現況種級	-		現況幅員(m)	8.5~10.0				
	計画延長(km)	0.45		計画種級	4種3級		計画幅員(m)	16.0				
	将来交通量(H17ベースH42推計)				1,600 台/日							
	横断面構成	自歩道	施設帯	停車帯	車道	中央帯	車道	停車帯	施設帯	自歩道		
	計画(m)	3.5	-	1.5	-	3.0	-	3.0	-	1.5	-	3.5
	現況(m)	-	-			8.5~10			-	-		
	用地幅員(m)	約10~12m										
用途地域等	1中高、2中高 R2年DID											

【2-1】必要性に関する検討		
○ 現状の整理	都市マス	・その他の都市計画道路 ・市街地内の幹線道路ネットワーク形成:通学路として重要な役割を果たすため整備促進を図る ・歩行者ネットワークの形成:歩行空間の整備を推進する
	総合計画等の上位計画	都市内道路網形成・おおむね10年以内に実施を予定(区域マス)
	関連計画	特になし
	沿道土地建物利用	主に住宅地として利用、神社や岩内高等学校が立地
	建築規制	53条許可 0件
○ 計画決定時の位置づけ	昭和57年度の用途地域計画策定に合わせ土地利用との整合を図り、通学路としての安全性確保のため、229号線～野東通間を決定	
○ 現計画どおり整備する場合の課題	・運上屋川を横断(橋梁)	

見直し検討路線（区間）チェックシート

【2-2】必要性に関する評価										
①	街路網密度 (幹線系)		計画	4.50	km/km2	廃止した場合	4.43	km/km2	望ましい密度	整開保 3.18 km/km2
										参考 3.28-3.70 km/km2
機能の区分					内 容					
② 道路の機能	(1)交通機能	・人、物資の移動通行空間機能(トラフィック機能) ・沿道土地利用出入りサービス機能(アクセス機能)			・特になし					
	(2-1)都市環境機能	・景観、騒音等の都市環境保全機能			・特になし					
	(2-2)都市防災機能	・災害発生時の避難・救援活動通路機能 ・火災発生時の延焼防止空間機能			・避難所に指定されている岩内高等学校へのアクセス路					
	(2-3)収容空間機能	・供給、通信情報空間(上下水道、通信、電気等) ・道路案内、電柱、信号設置の空間			・特になし					
	(3)市街地形成機能	・都市構造、土地利用の誘導形成機能 ・街区の形成機能 ・市街地開発事業の幹線道路としての支援機能			・幹線道路を補完する補助幹線道路					
③	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)		現道があり、車道幅員は概ね確保されているが、一部片歩道で狭隘であり、歩行空間の連続性に支障が生じる。 また、配置バランス上支障が生じる。							

【3】実現性に関する評価		
項目	評価項目	内 容
① 自然環境	主要な緑地、風致区域等を通過することによる、良好な自然的環境への影響の程度	・特になし
② 道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容や地形上の問題	・特になし
③ 社会環境	上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	・特になし
④ 市街地環境	通過交通等によるコミュニティ分断の恐れや、建替え困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ等	・特になし
⑤ 財政環境	用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因	・特になし

【4】代替機能となる路線等の存在
・なし

【5】検証結果(見直しの方向性)
【存続の方向で検討を進める】 配置バランス上必要な区間であり、避難所である岩内高等学校への歩行者の安全なアクセスを確保するため、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討する。

見直し検討路線（区間）チェックシート

【1】路線の概要												
○ 路線番号・名称	⑪3・4・17 円山通											
○ 都市計画決定	当初決定	S61.3.20			最終変更(車線数決定を除く)	-						
○ 計画諸元	起点	岩内町字野束			終点	岩内町字野束						
	延長	0.44	km	代表幅員	18.0	m	車線数	2	車線			
	街路種別	補助幹線			交通容量	7,200台/日						
○ 整備状況	起点 延長 幅員 0.44km 18.0m 整備済 事業中 未着手(事業予定あり) 未着手(事業予定なし) 終点											
○ 見直し対象区間	起点側	岩内町字野束			終点側	岩内町字野束						
	現況延長(km)	0.44		現況種級	-		現況幅員(m)	10.5				
	計画延長(km)	0.44		計画種級	4種3級		計画幅員(m)	18.0				
	将来交通量(H17ベースH42推計)			1,000 台/日								
	横断面構成	自歩道	施設帯	停車帯	車道	中央帯	車道	停車帯	施設帯	自歩道		
	計画(m)	3.5	-	2.25	-	3.25	-	3.25	-	2.25	-	3.5
	現況(m)	-	-			10.5			-	-		
	用地幅員(m)	約17~20m										
用途地域等	1中高、白地											

【2-1】必要性に関する検討		
○ 現状の整理	都市マス	・その他の都市計画道路 ・市街地内の幹線道路ネットワーク形成: 観光ルートとして重要な役割を果たすため整備促進を図る
	総合計画等の上位計画	都市内道路網形成(区域マス)
	関連計画	特になし
	沿道土地建物利用	主に低未利用地
	建築規制	53条許可 0件
○ 計画決定時の位置づけ	昭和57年度の用途地域計画策定に合わせ土地利用との整合を図るため、公園通を起点として決定	
○ 現計画どおり整備する場合の課題	・一部現道なし区間あり ・沿道土地利用	

見直し検討路線（区間）チェックシート

【2-2】必要性に関する評価									
①	街路網密度 (幹線系)	計画	4.50	km/km2	廃止した場合	4.43	km/km2	望ましい密度	整開保 3.18 km/km2
									参考 3.28-3.70 km/km2
機能の区分					内 容				
②	道路の機能	(1)交通機能	・人、物資の移動通行空間機能(トラフィック機能) ・沿道土地利用出入りサービス機能(アクセス機能)		・いわない循環バス「ノッタライン」 ・いわない温泉・いわないリゾートパークへのアクセス路				
		(2-1)都市環境機能	・景観、騒音等の都市環境保全機能		・特になし				
		(2-2)都市防災機能	・災害発生時の避難・救援活動通路機能 ・火災発生時の延焼防止空間機能		・特になし				
		(2-3)収容空間機能	・供給、通信情報空間(上下水道、通信、電気等) ・道路案内、電柱、信号設置の空間		・特になし				
		(3)市街地形成機能	・都市構造、土地利用の誘導形成機能 ・街区の形成機能 ・市街地開発事業の幹線道路としての支援機能		・都市を構成する幹線道路 ・用途地域の外周を形成				
③	道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	一部線形が異なる片歩道の現道があり、現状の土地利用状況において必要な機能は満足しているが、用途地域の外周を形成する路線である。							

【3】実現性に関する評価		
項目	評価項目	内 容
① 自然環境	主要な緑地、風致区域等を通過することによる、良好な自然環境への影響の程度	・特になし
② 道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容や地形上の問題	・特になし
③ 社会環境	上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	・特になし
④ 市街地環境	通過交通等によるコミュニティ分断の恐れや、建替え困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ等	・特になし
⑤ 財政環境	用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因	・特になし

【4】代替機能となる路線等の存在
・なし

【5】検証結果(見直しの方向性)
【存続の方向で検討を進める】 用途地域の外周を形成し、いわない温泉・いわないリゾートパーク等地域の観光資源へのアクセス路として必要な路線であるため存続とするが、将来の沿道土地利用において必要な機能を現在の道路構造令に則しているか検証し、幅員構成を検討する。 また、接続する路線を廃止した場合は線形の変更を要する。

見直し検討路線（区間）チェックシート

【1】路線の概要												
○ 路線番号・名称	⑩3・4・18 墓園通											
○ 都市計画決定	当初決定	S29.11.2			最終変更(車線数決定を除く)	S61.3.20						
○ 計画諸元	起点	岩内町字野束			終点	岩内町字野束						
	延長	0.26	km	代表幅員	18.0	m	車線数	2	車線			
	街路種別	補助幹線			交通容量	7,200台/日						
○ 整備状況	起点 延長 幅員 0.26km 18.0m 終点 整備済 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	起点側	岩内町内浦町			終点側	岩内町内浦町						
	現況延長(km)	0.26		現況種級	-		現況幅員(m)	7.5				
	計画延長(km)	0.26		計画種級	4種3級		計画幅員(m)	18.0				
	将来交通量(H17ベースH42推計)			500 台/日								
	横断面構成	自歩道	施設帯	停車帯	車道	中央帯	車道	停車帯	施設帯	自歩道		
	計画(m)	3.5	-	2.25	-	3.25	-	3.25	-	2.25	-	3.5
	現況(m)	-	-			7.5			-	-		
	用地幅員(m)	約20m										
用途地域等	1中高、白地											

【2-1】必要性に関する検討		
○ 現状の整理	都市マス	その他の都市計画道路
	総合計画等の上位計画	都市内道路網形成(区域マス)
	関連計画	特になし
	沿道土地建物利用	主に農地、岩内第二中学校が立地
	建築規制	53条許可 0件
○ 計画決定時の位置づけ	昭和57年度の用途地域計画策定に合わせ土地利用との整合を図るため野東川通～公園通間決定	
○ 現計画どおり整備する場合の課題	・一部現道なし区間あり ・沿道土地利用	

見直し検討路線（区間）チェックシート

【2-2】必要性に関する評価						
① 街路網密度 (幹線系)	計画	4.50 km/km2	廃止した場合	4.49 km/km2	望ましい密度	整開保 3.18 km/km2 参考 3.28-3.70 km/km2
機能の区分			内 容			
② 道路の機能	(1)交通機能	・人、物資の移動通行空間機能(トラフィック機能) ・沿道土地利用出入りサービス機能(アクセス機能)	・特になし			
	(2-1)都市環境機能	・景観、騒音等の都市環境保全機能	・特になし			
	(2-2)都市防災機能	・災害発生時の避難・救援活動通路機能 ・火災発生時の延焼防止空間機能	・特になし			
	(2-3)収容空間機能	・供給、通信情報空間(上下水道、通信、電気等) ・道路案内、電柱、信号設置の空間	・特になし			
	(3)市街地形成機能	・都市構造、土地利用の誘導形成機能 ・街区の形成機能 ・市街地開発事業の幹線道路としての支援機能	・幹線道路を補完する補助幹線道路 ・用途地域の外周を形成			
③ 道路の連続性、配置バランス(廃止した場合)	片歩道の現道があり、現状の土地利用状況において必要な機能は満足しているが、用途地域の外周を形成する路線である。					

【3】実現性に関する評価		
項目	評価項目	内 容
① 自然環境	主要な緑地、風致区域等を通過することによる、良好な自然環境への影響の程度	・特になし
② 道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容や地形上の問題	・特になし
③ 社会環境	上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	・特になし
④ 市街地環境	通過交通等によるコミュニティ分断の恐れや、建替え困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ等	・特になし
⑤ 財政環境	用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因	・特になし

【4】代替機能となる路線等の存在
・なし

【5】検証結果(見直しの方向性)
【存続の方向で検討を進める】 用途地域の外周を形成し、福祉施設へのアクセス路として必要な路線であるため存続とするが、将来の沿道土地利用において必要な機能を検証し、現在の道路構造令に則しているか幅員構成を検討する。

(調整用ページ)

5-4. 第4段階 見直し方針(方向性)の検討

「第3段階」までに作成したチェックシートの結果を、下図のフローにより整理し、見直し検討区間の廃止・存続等の方向性を判断します。

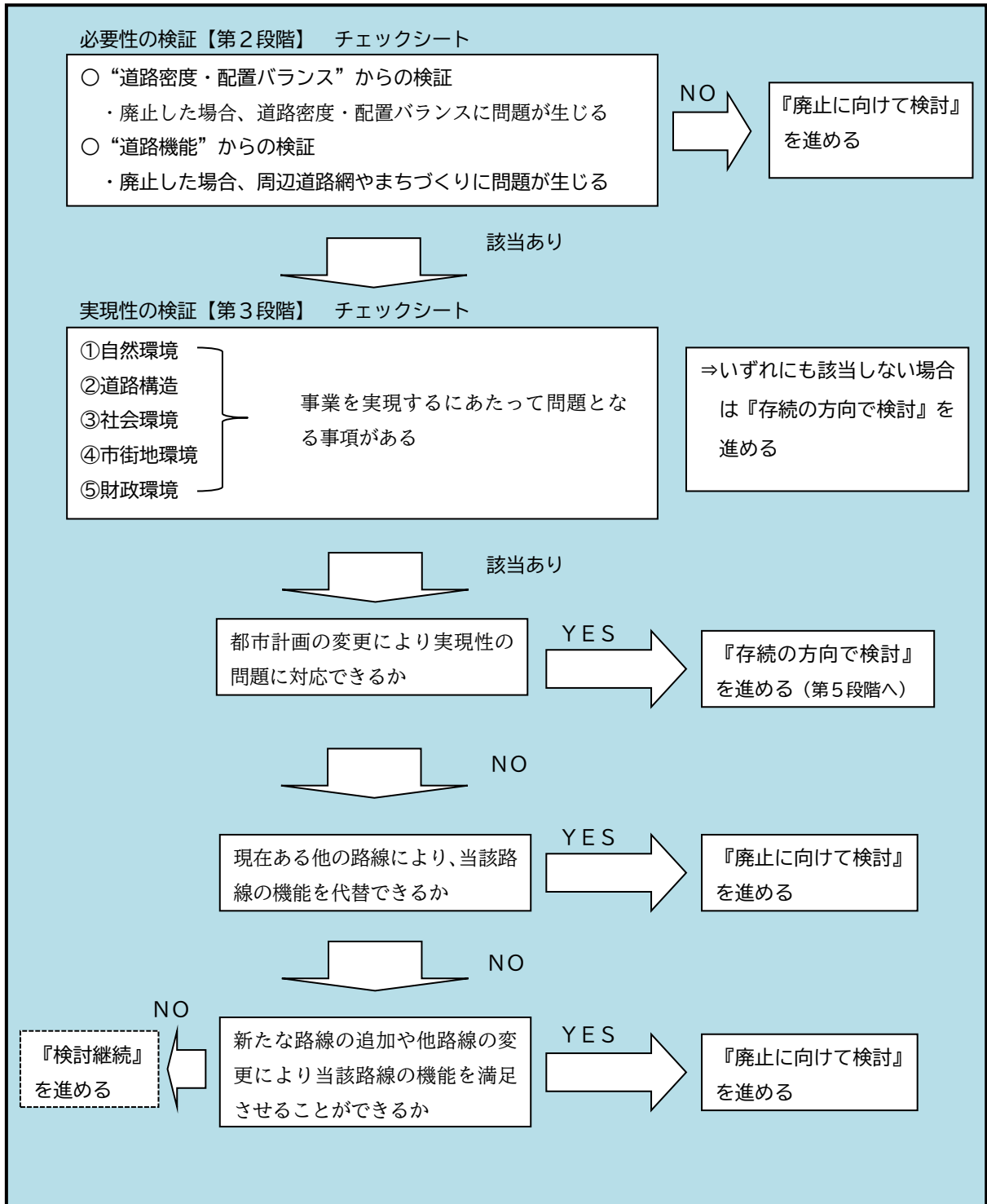
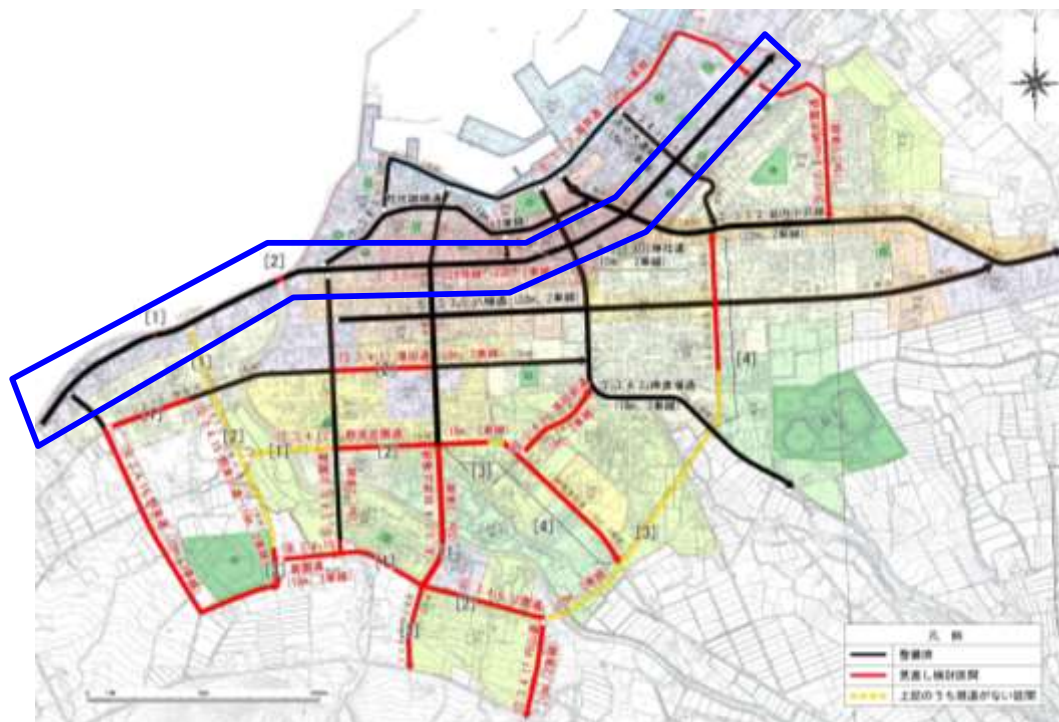


図6 見直し検討区間の廃止・存続の方向性判断

① 3・3・1 229号線 [1]・[2]区間

路線位置図

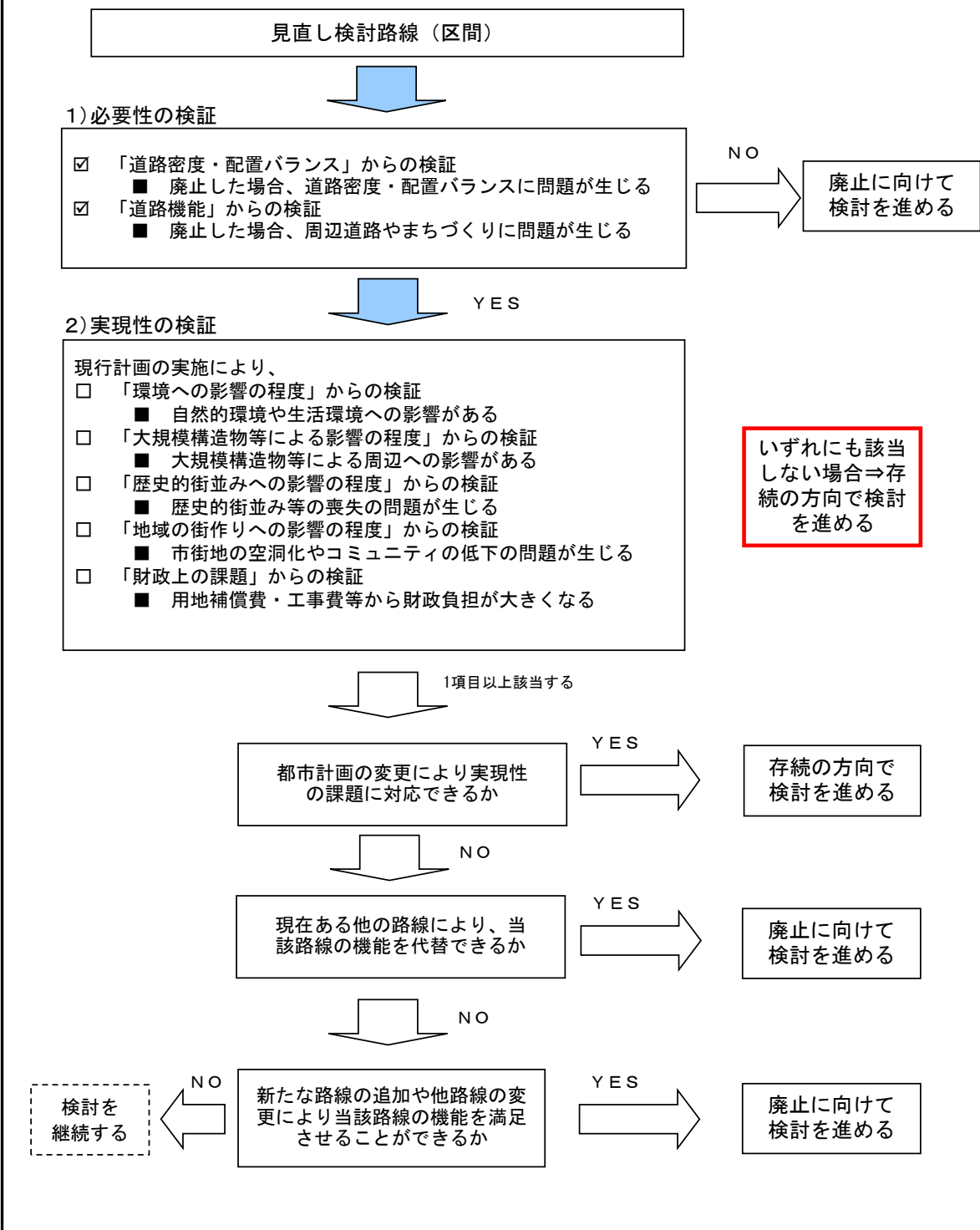


見直し検討路線(区間)詳細図



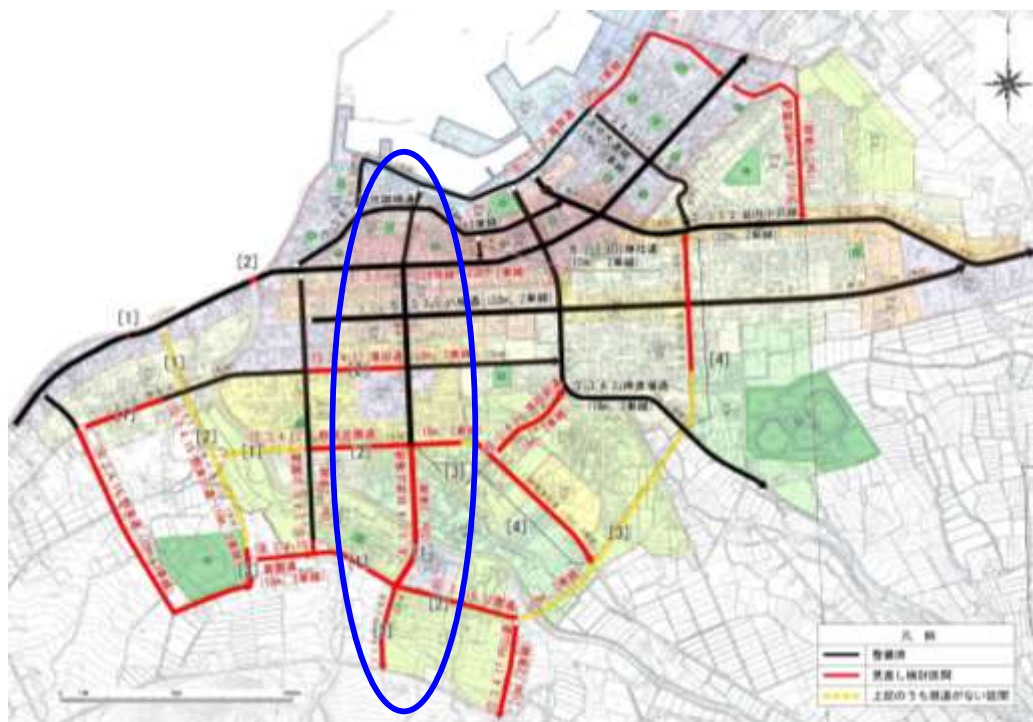
① 3-3-1 229号線 [1]・[2]区間

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性

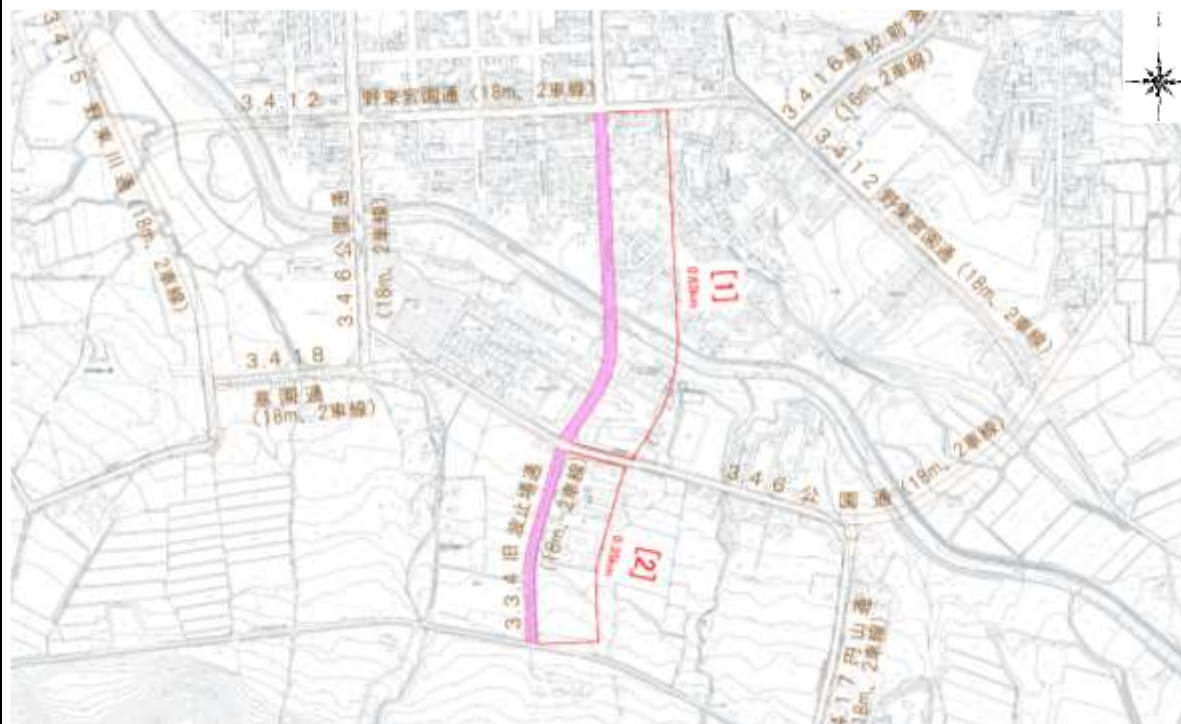


④ 3・3・4 旧波止場通 [1]区間

路線位置図

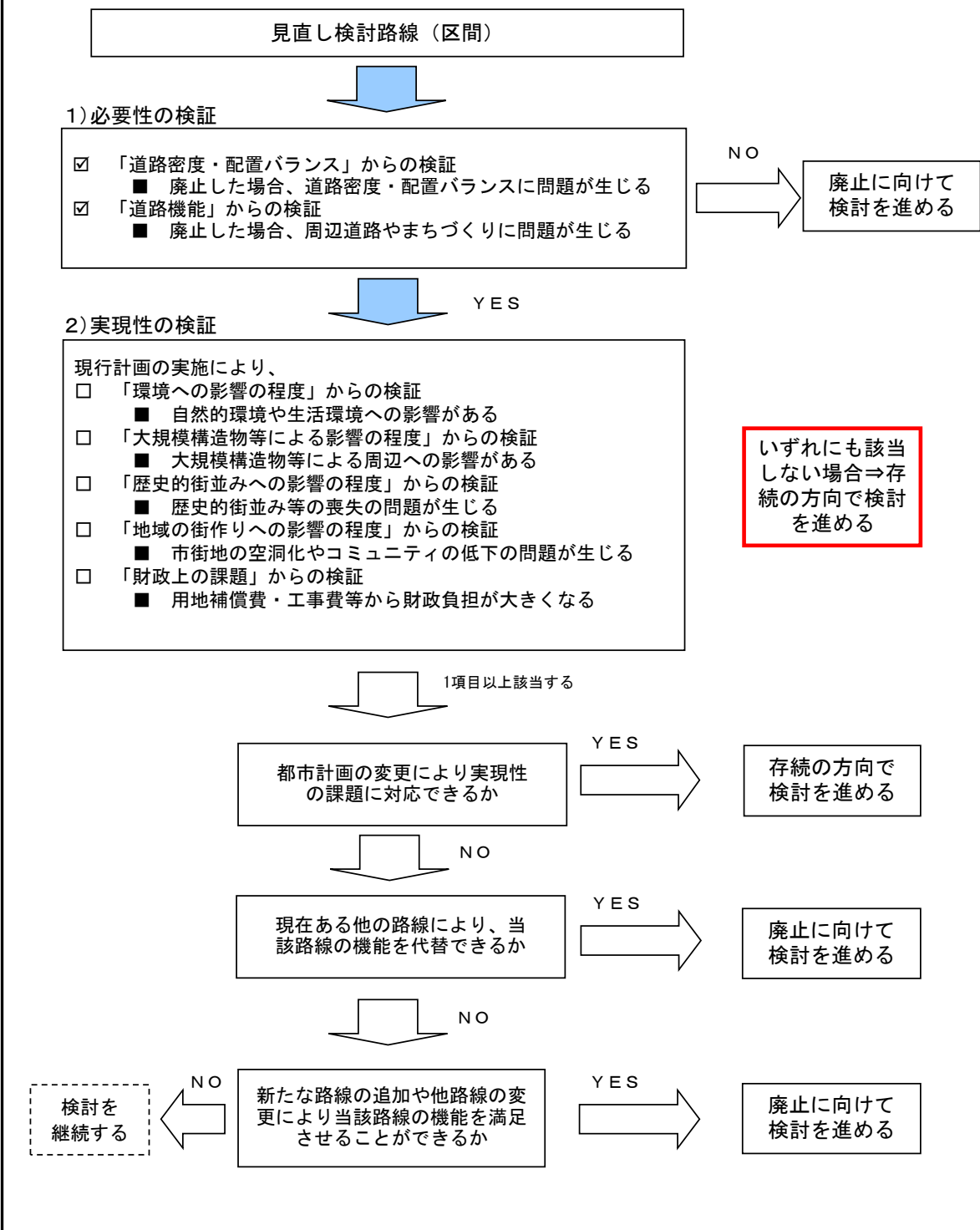


見直し検討路線(区間)詳細図



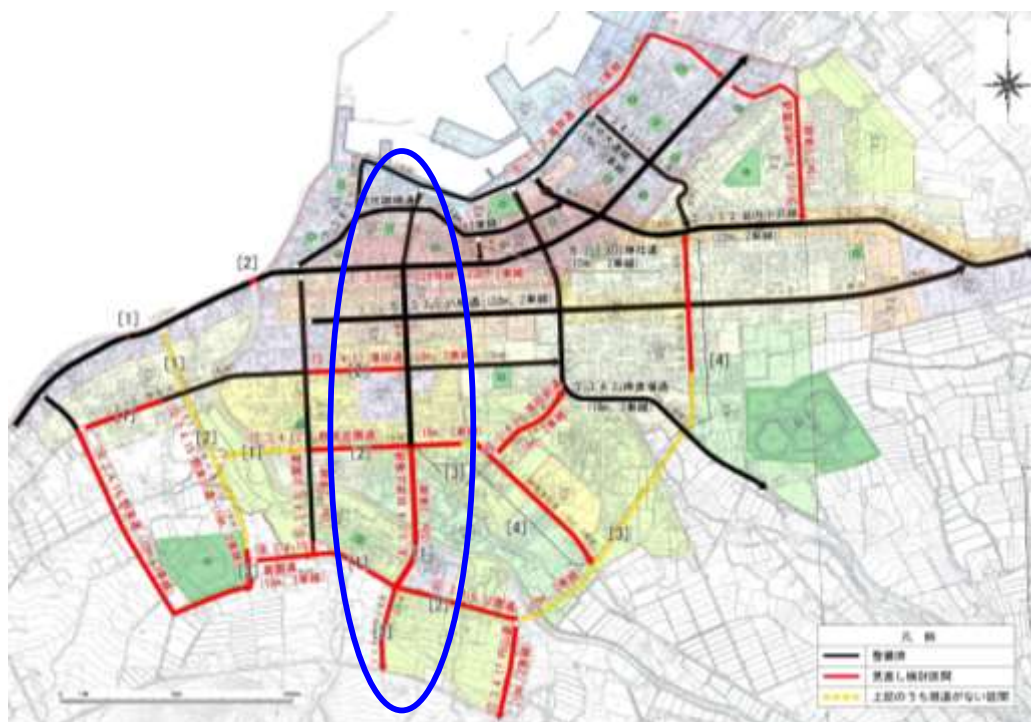
④ 3・3・4 旧波止場通 [1]区間

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性

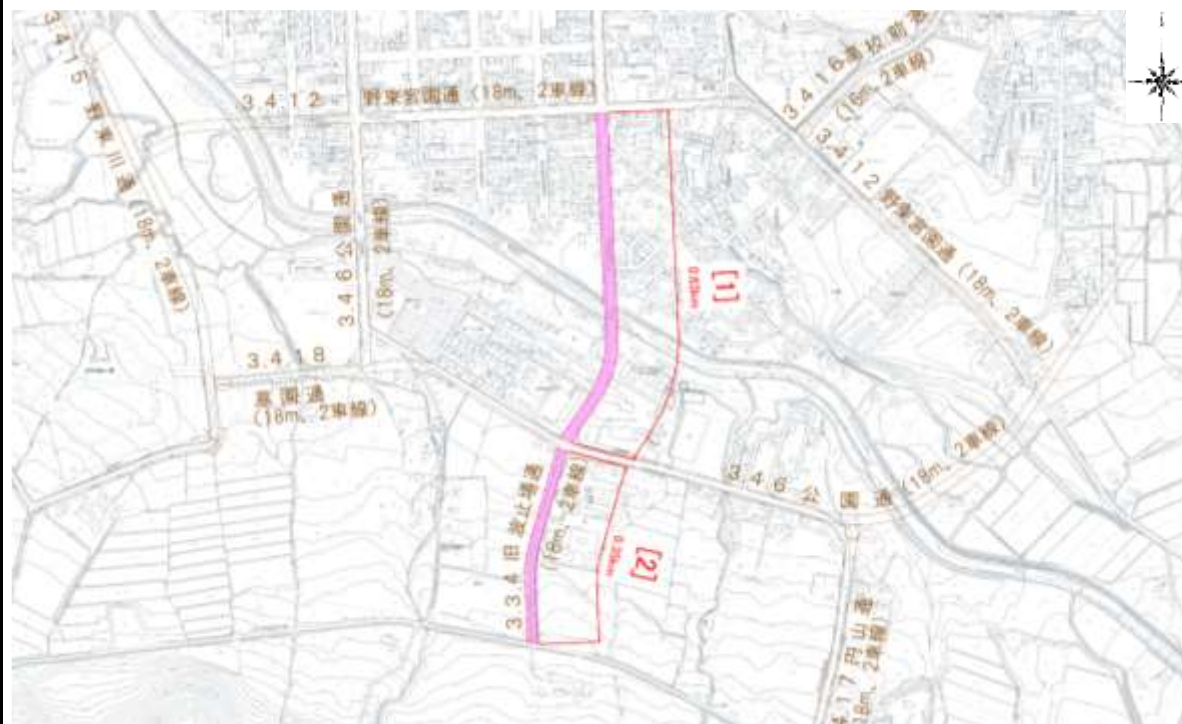


④ 3・3・4 旧波止場通 [2]区間

路線位置図

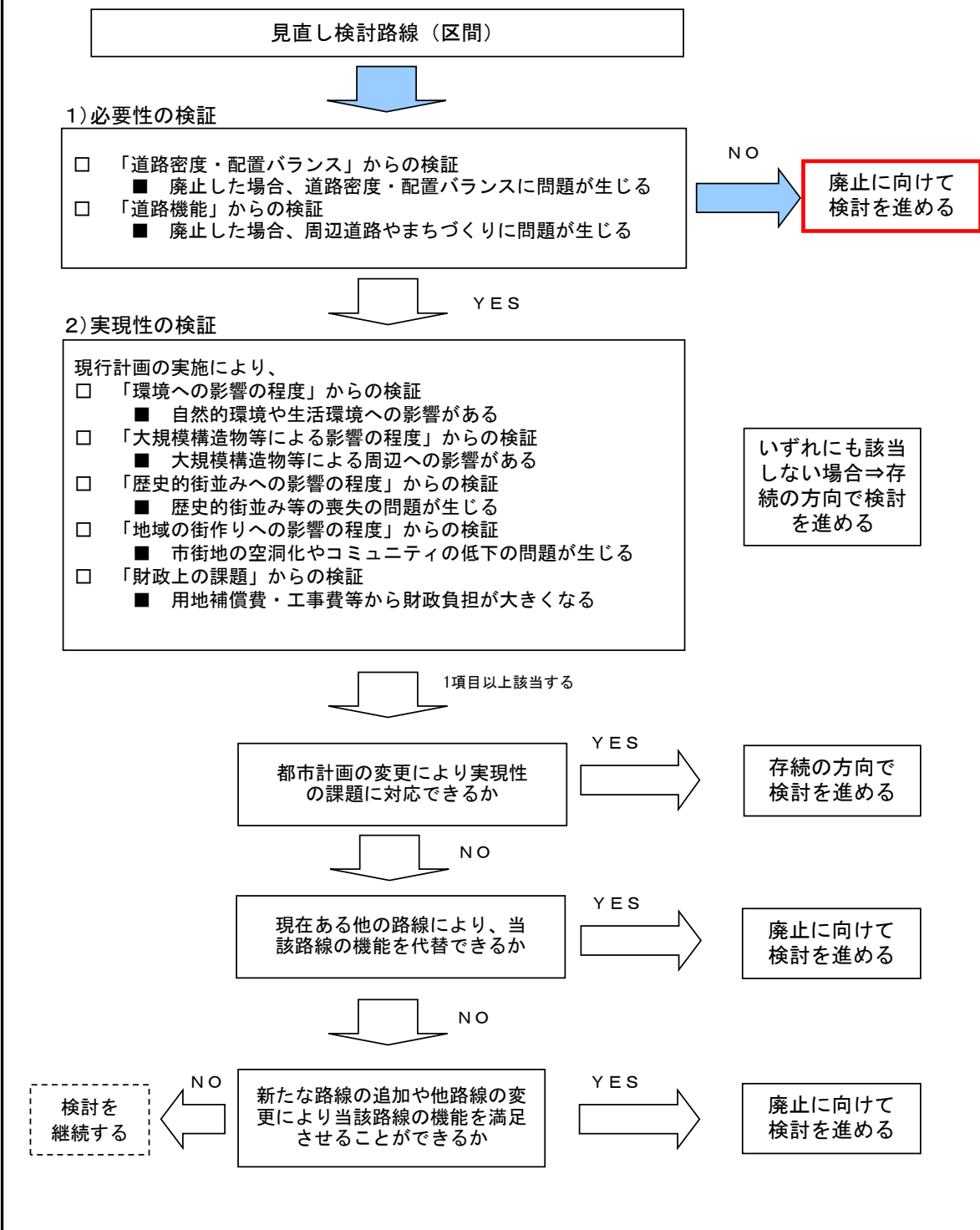


見直し検討路線(区間)詳細図



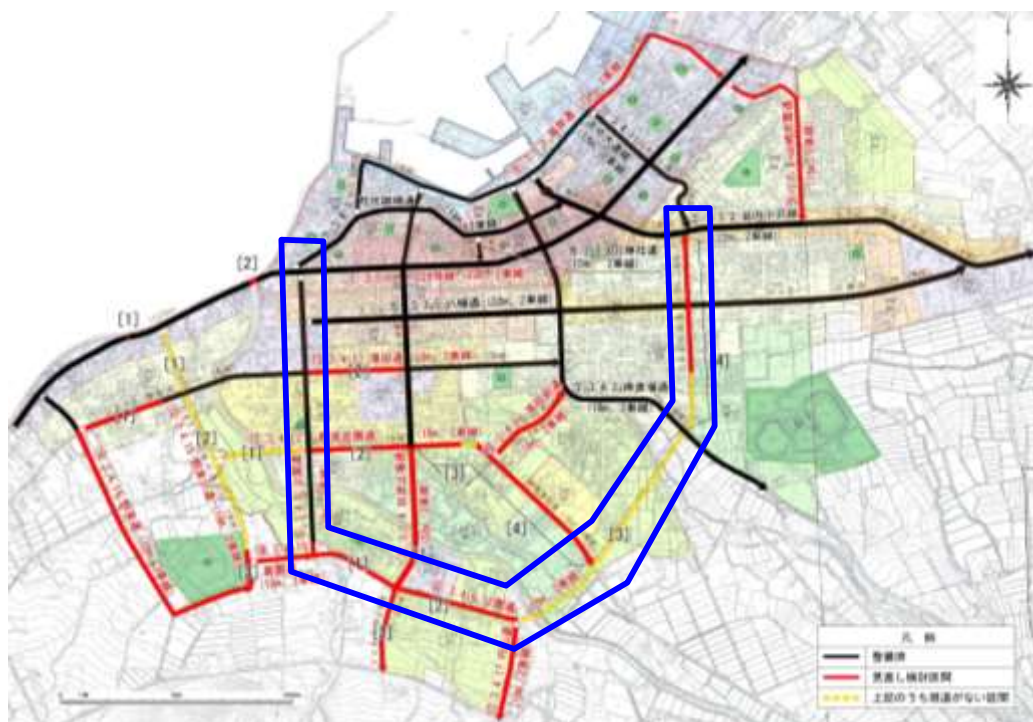
④ 3・3・4 旧波止場通 [2]区間

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性

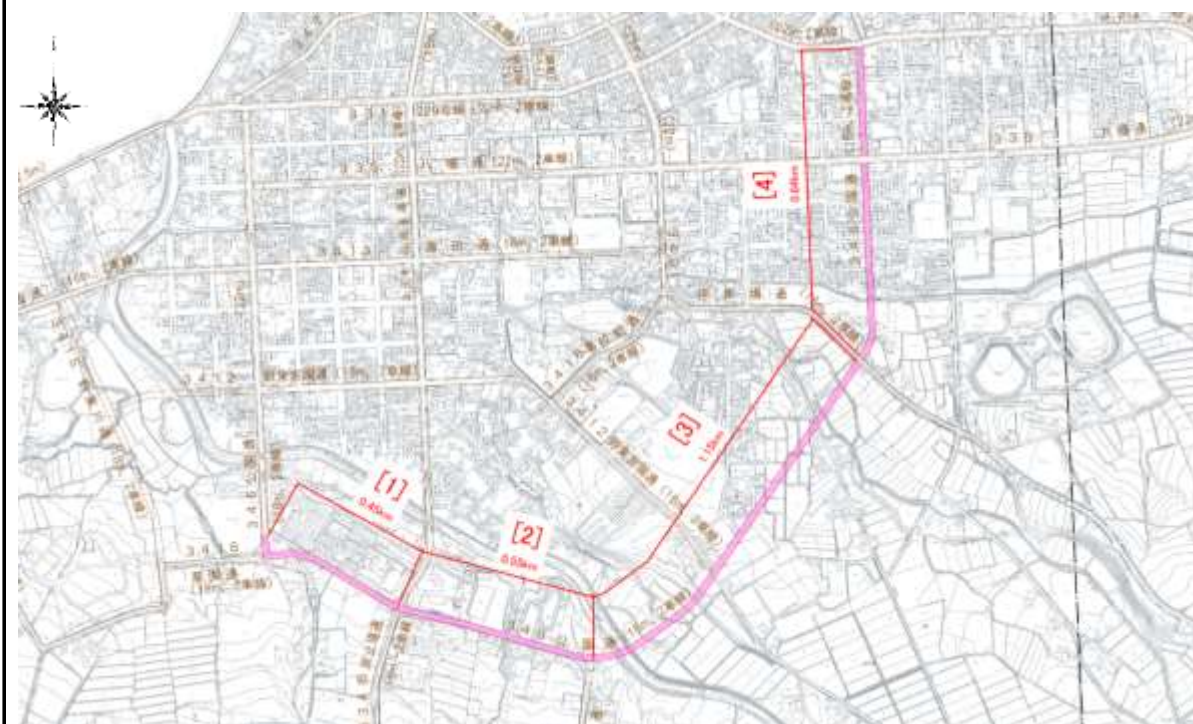


⑥ 3・4・6 公園通 [1]区間

路線位置図

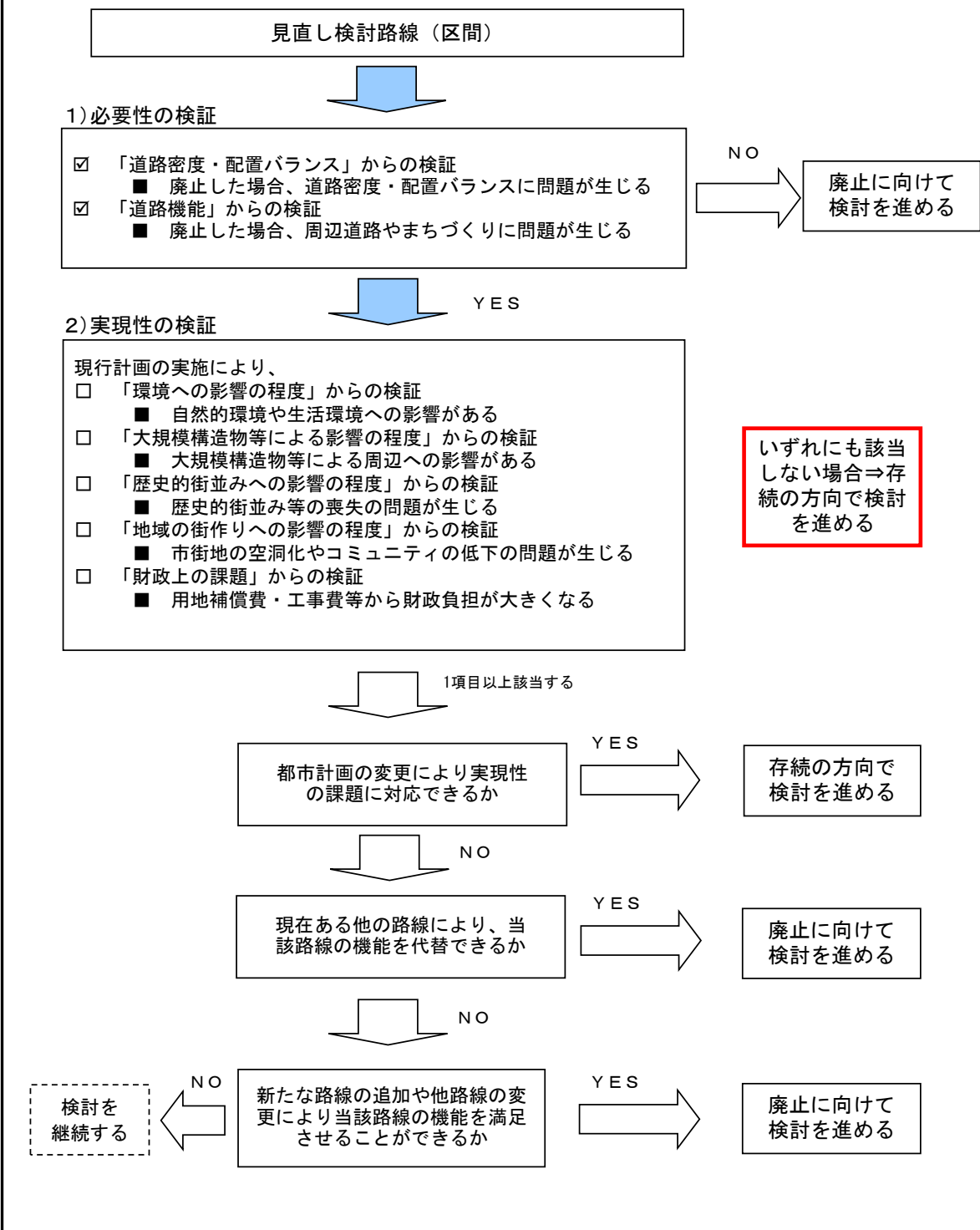


見直し検討路線(区間)詳細図



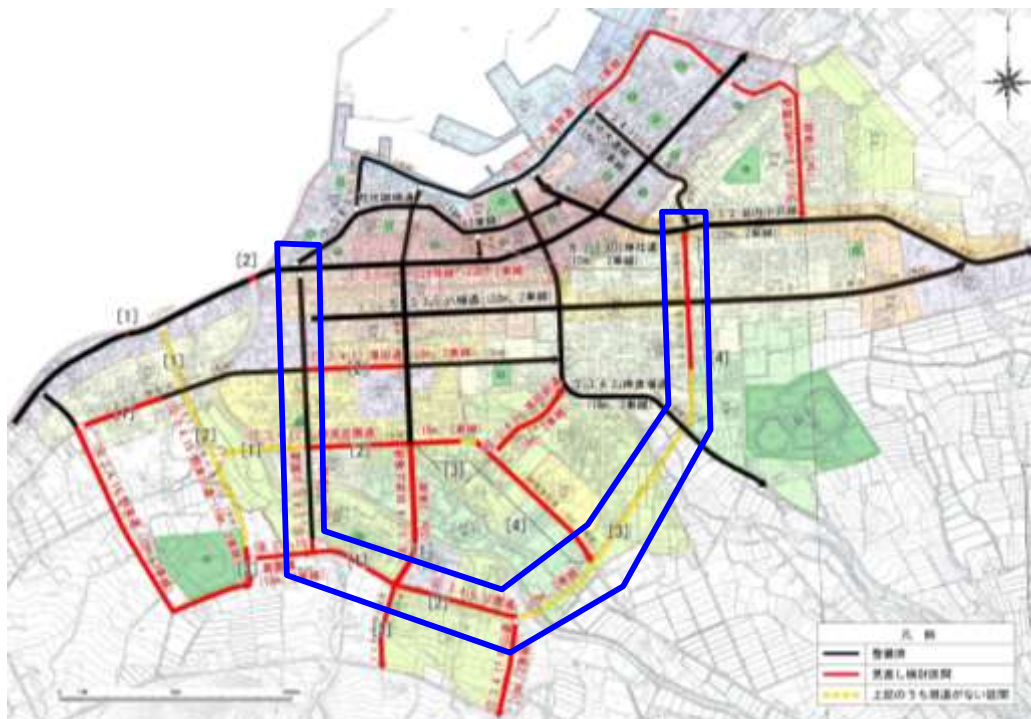
⑥ 3・4・6 公園通 [1]区間

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性

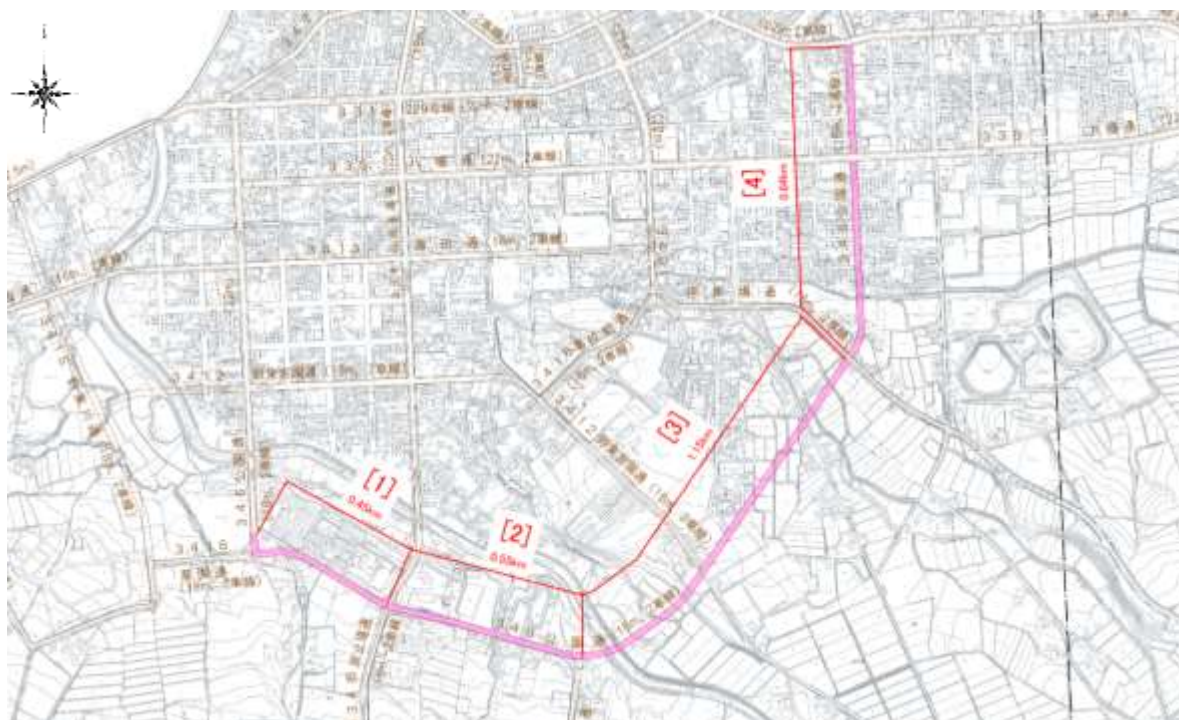


⑥ 3・4・6 公園通 [2]区間

路線位置図

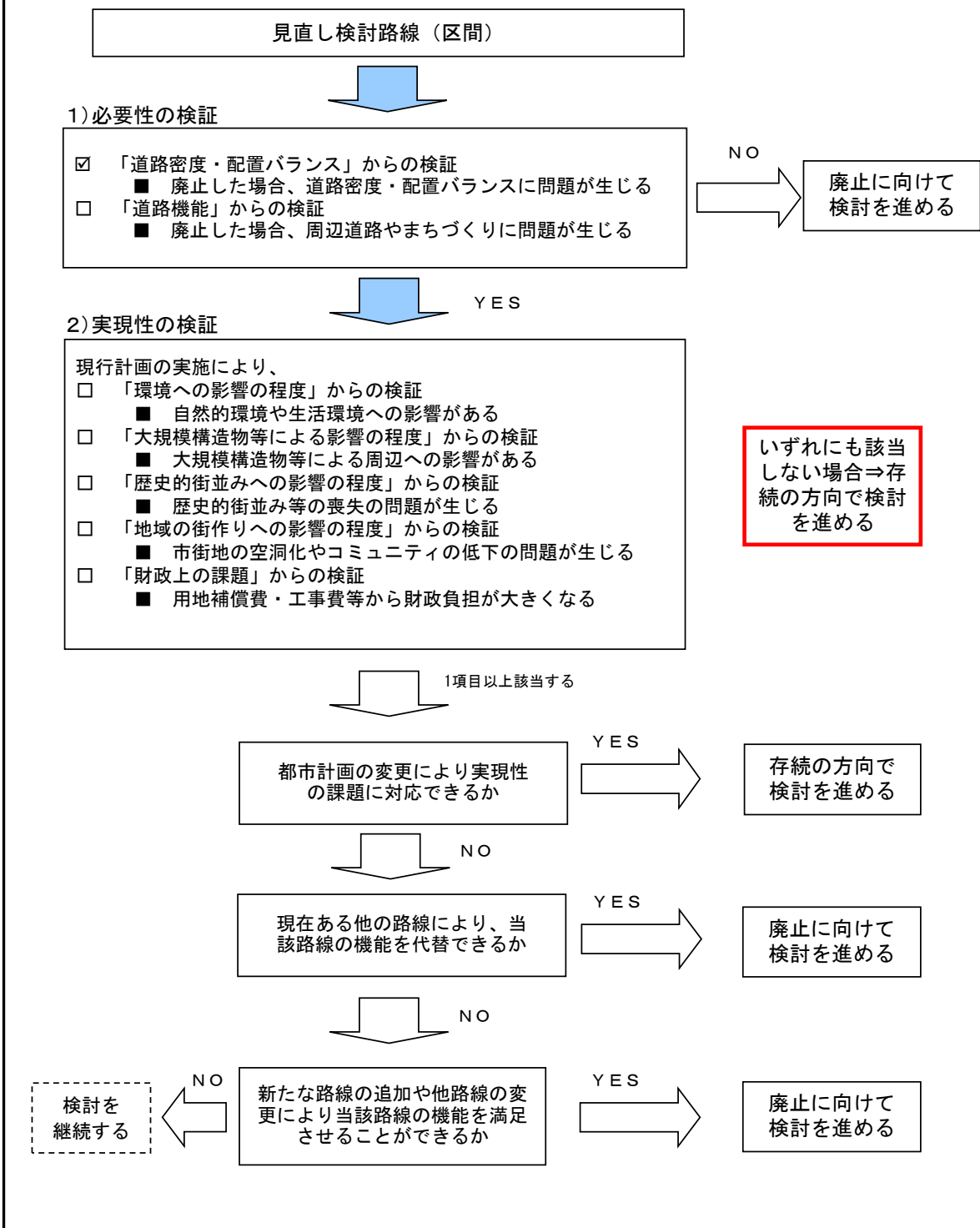


見直し検討路線(区間)詳細図



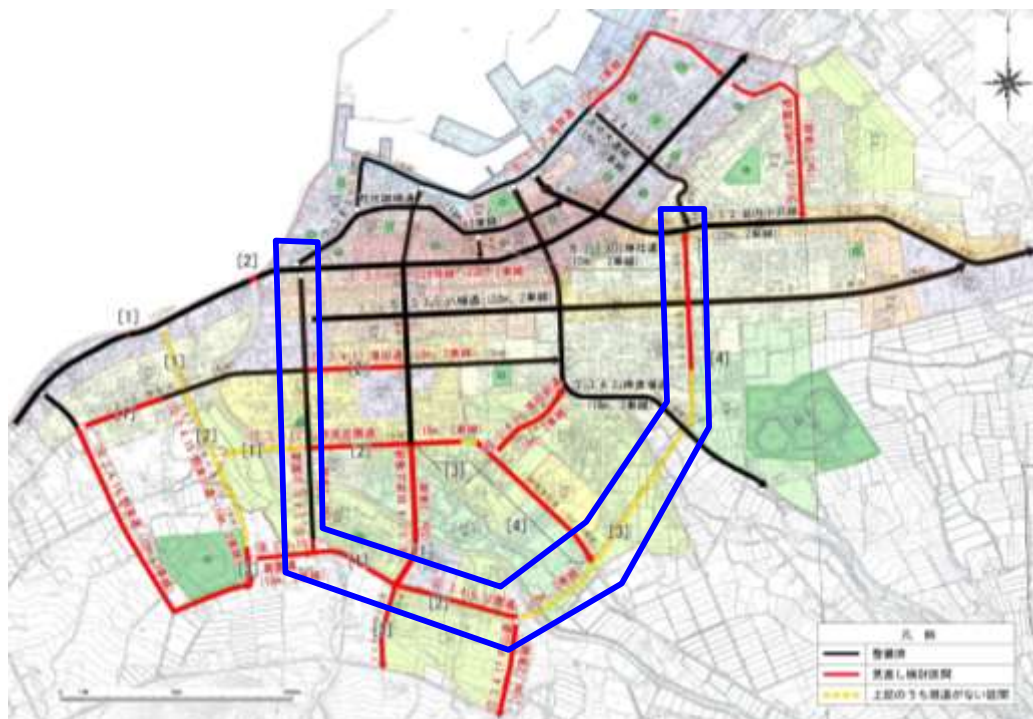
⑥ 3・4・6 公園通 [2]区間

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性

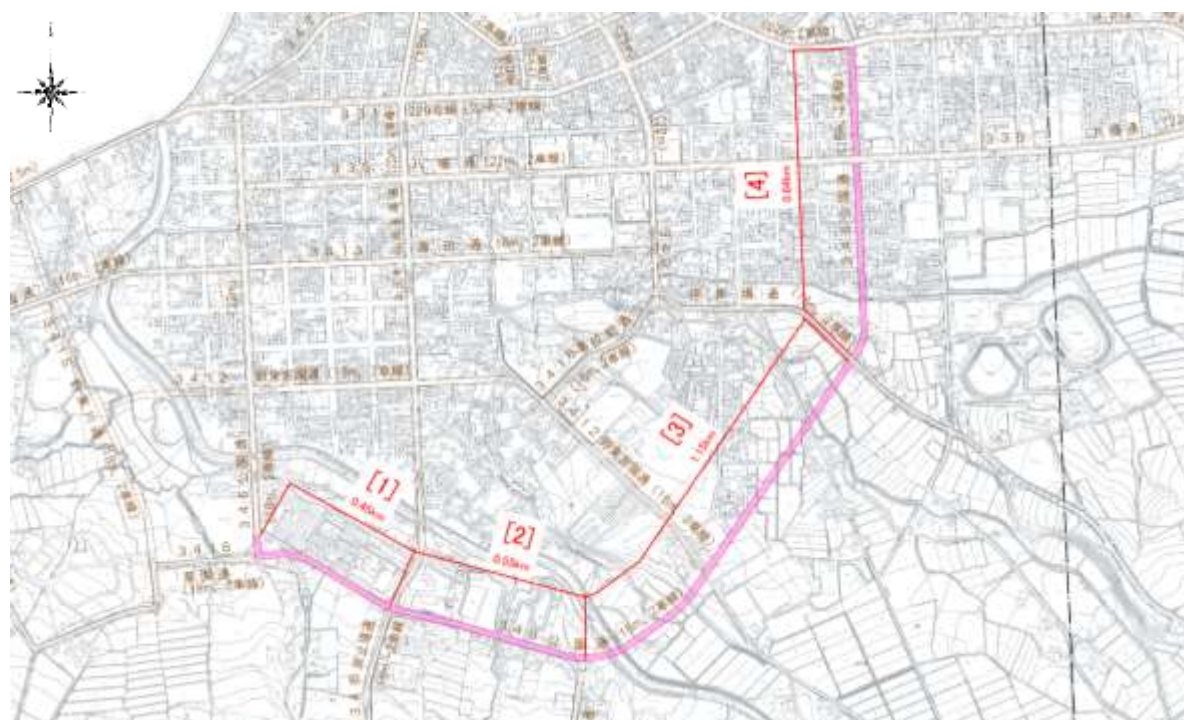


⑥ 3・4・6 公園通 [3]区間

路線位置図

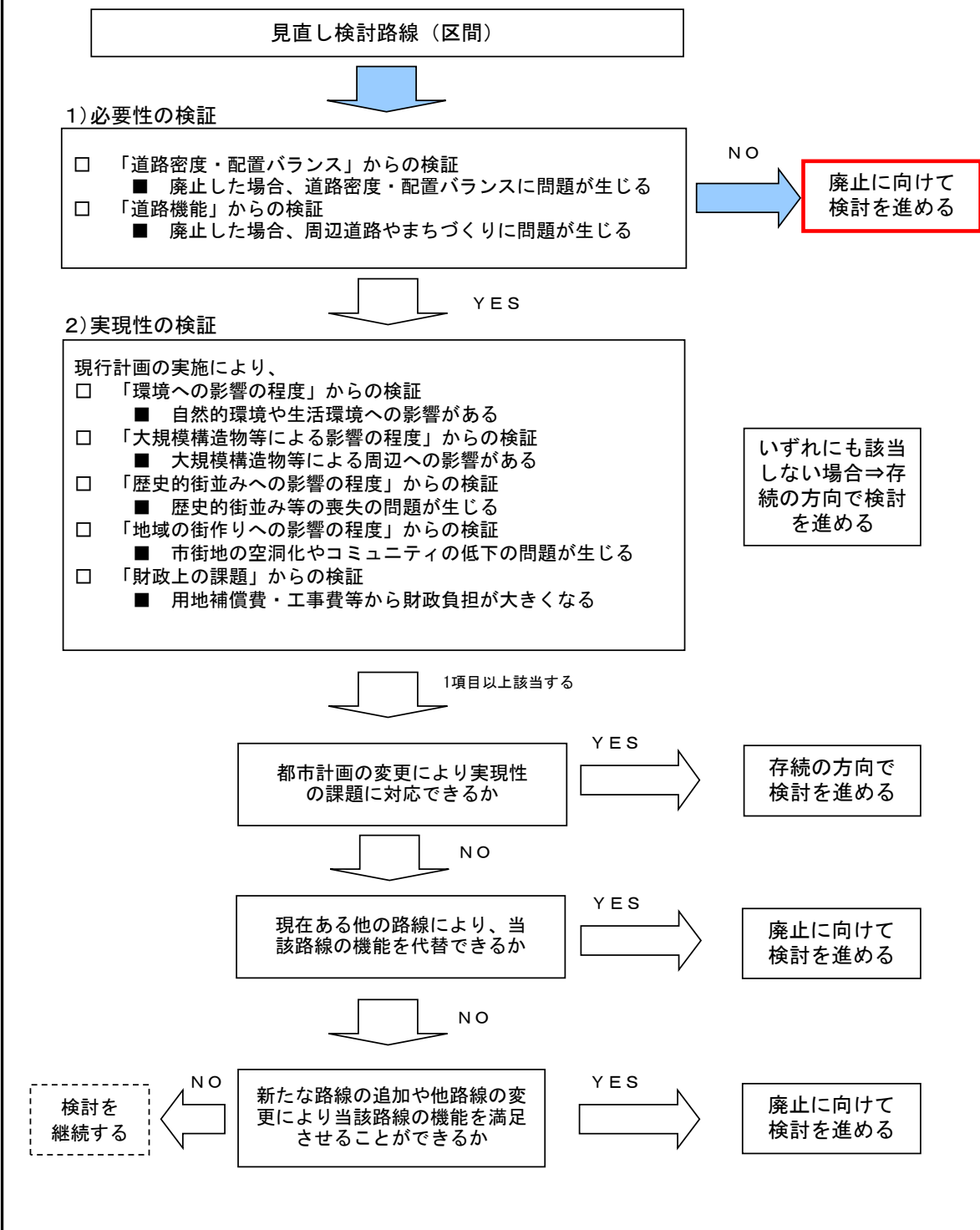


見直し検討路線(区間)詳細図



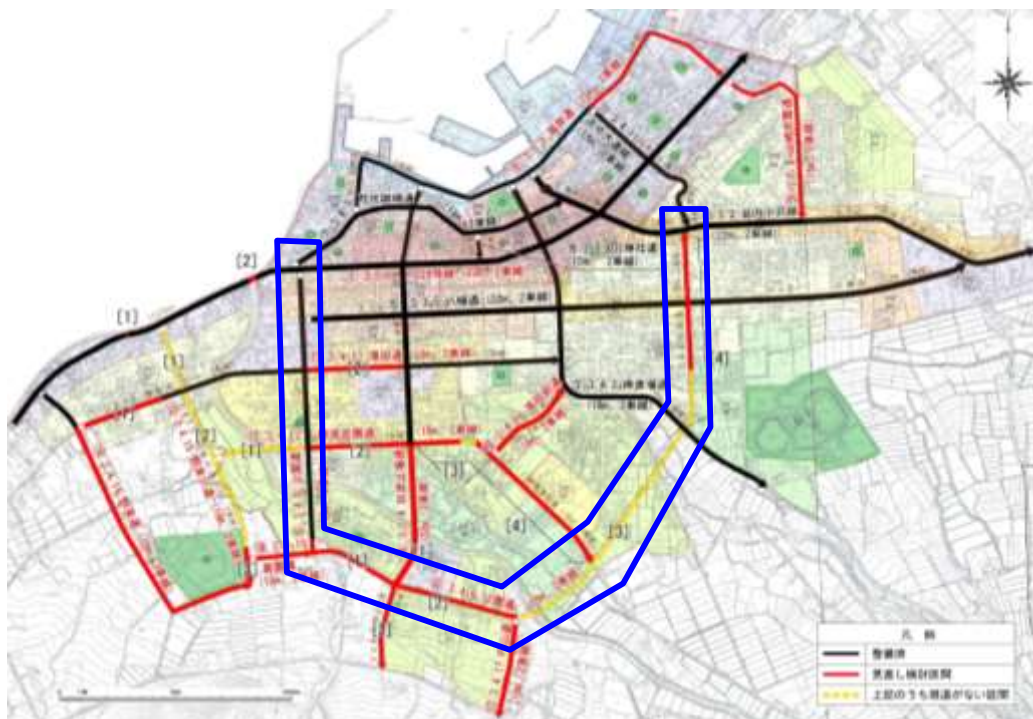
⑥ 3・4・6 公園通 [3]区間

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性

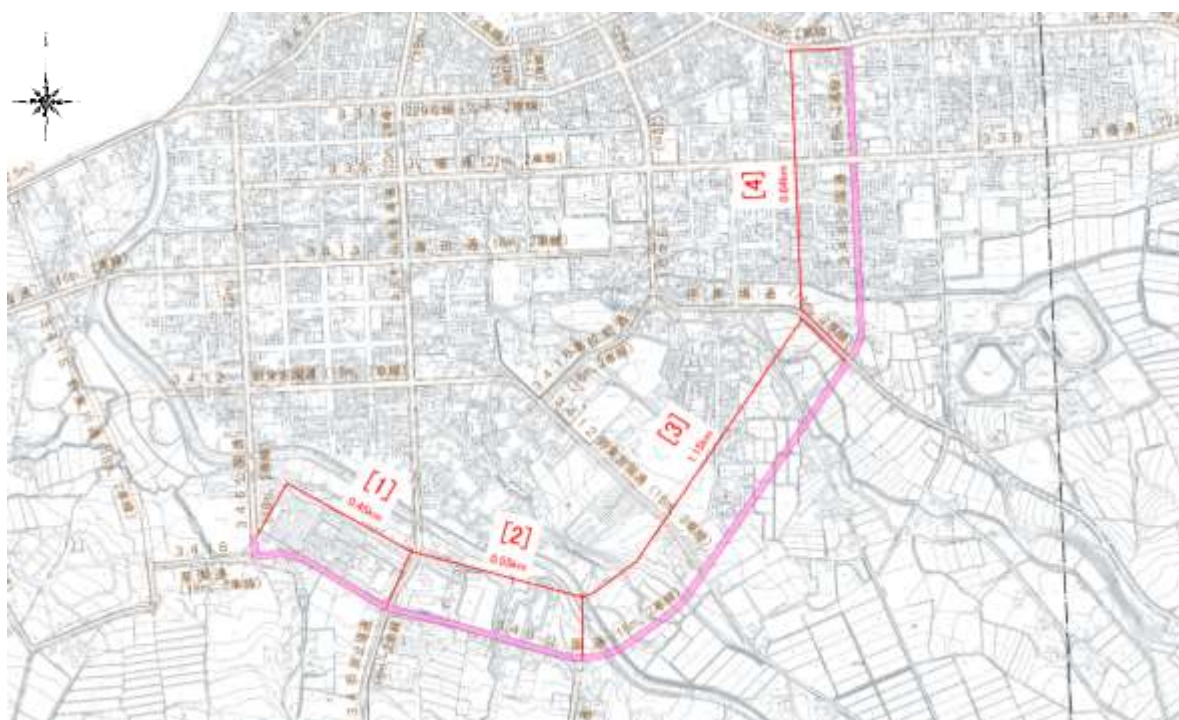


⑥ 3・4・6 公園通 [4]区間

路線位置図

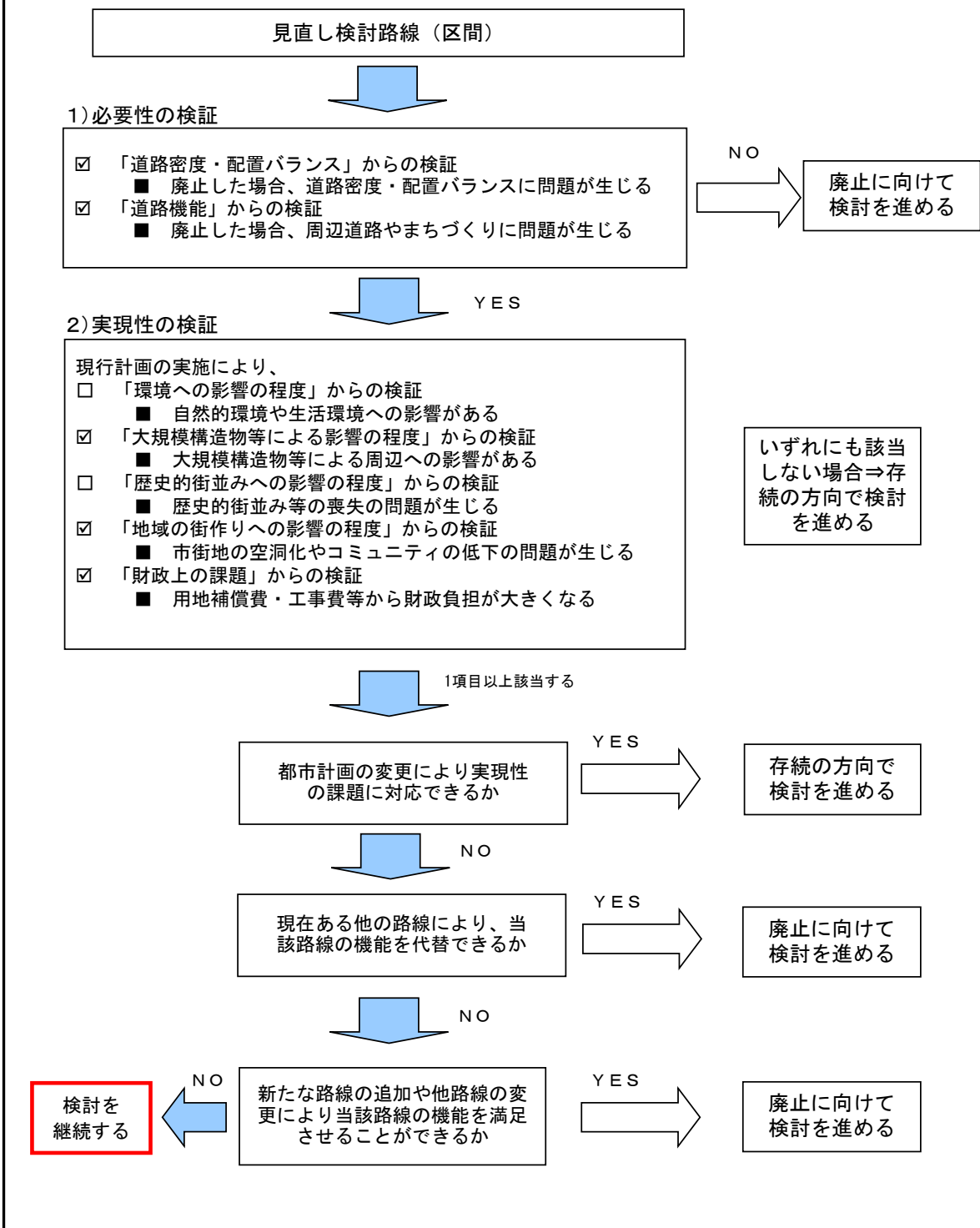


見直し検討路線(区間)詳細図



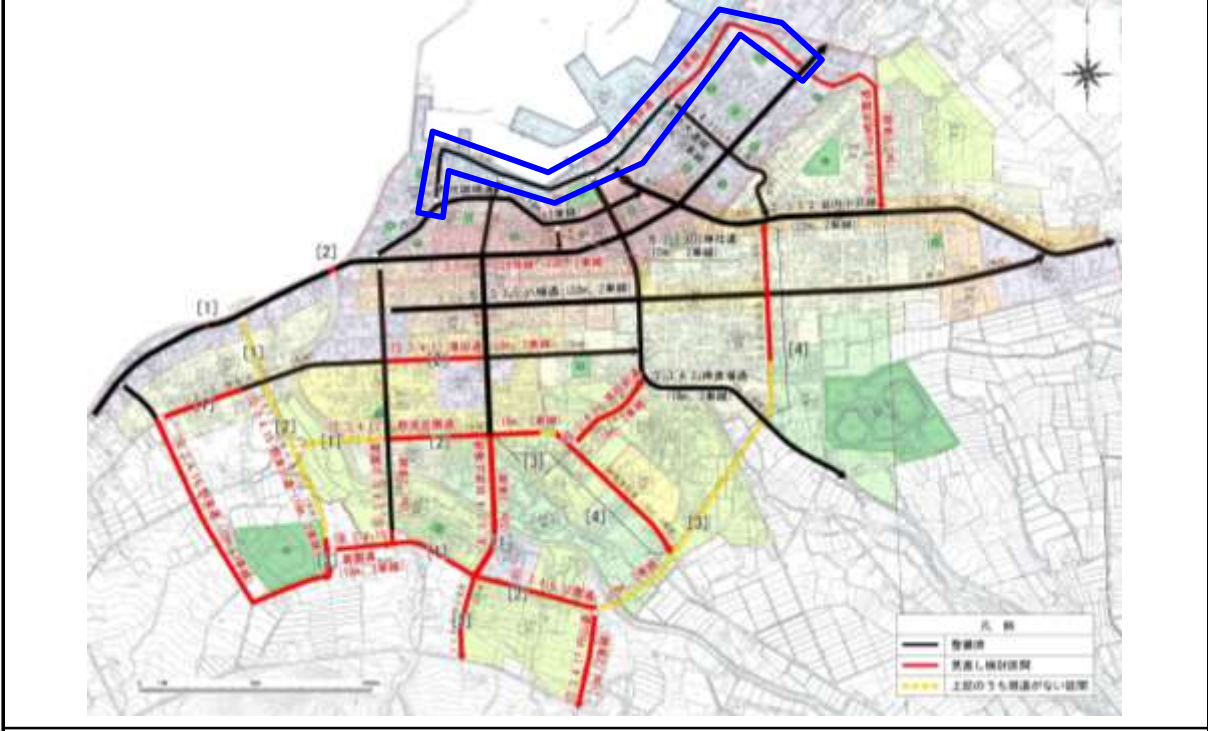
⑥ 3・4・6 公園通 [4]区間

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性

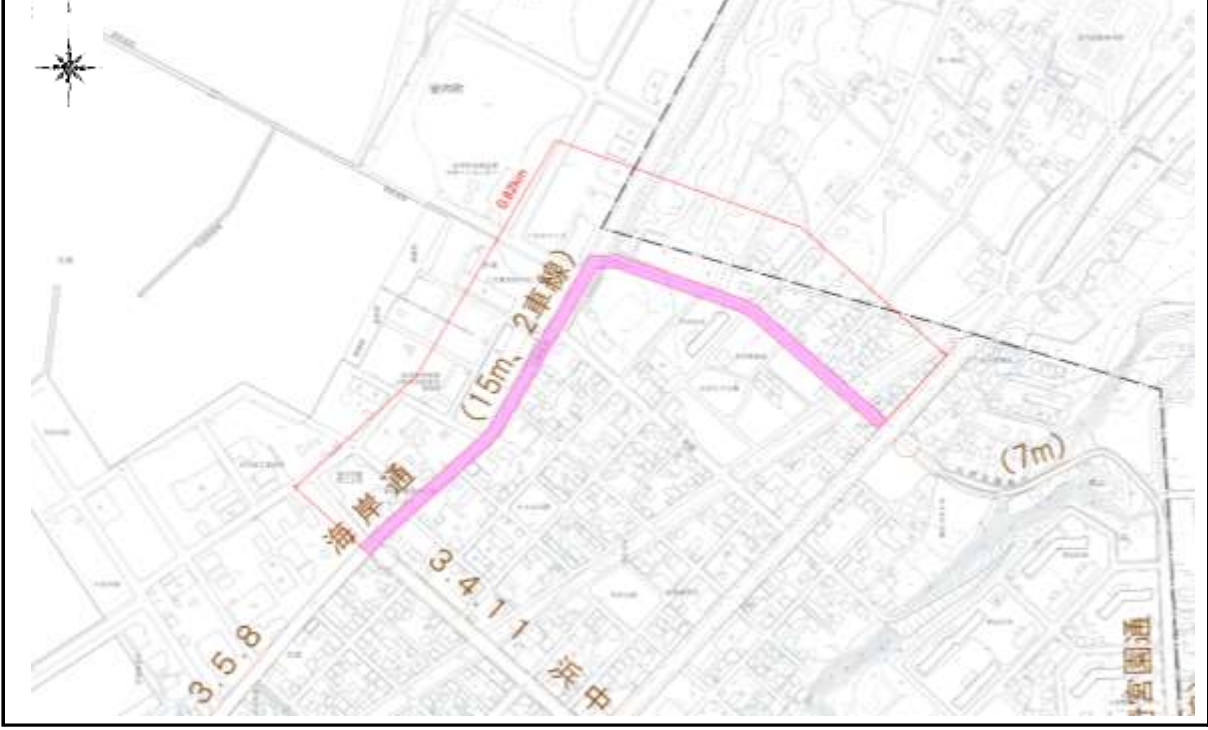


⑧ 3・5・8 海岸通

路線位置図

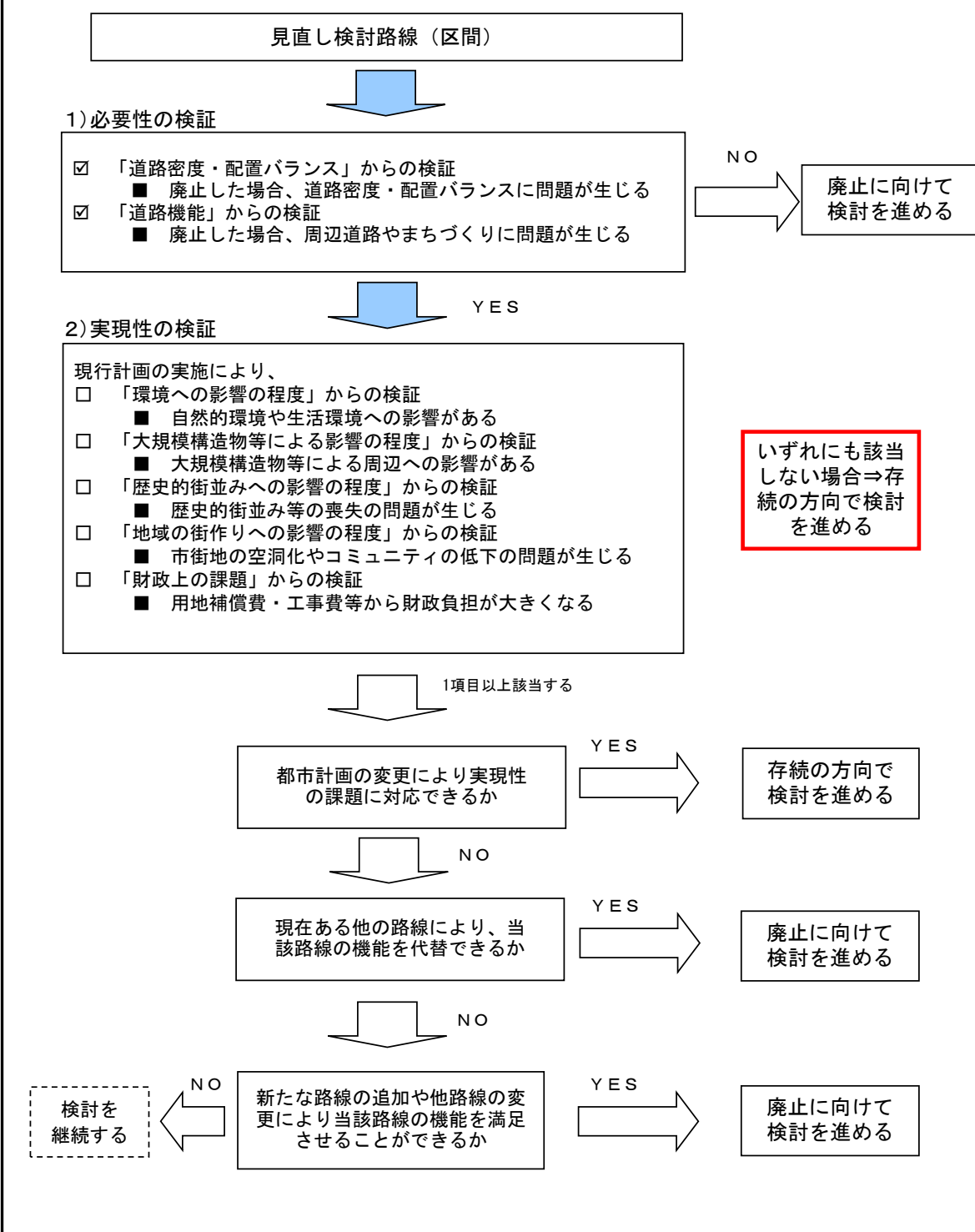


見直し検討路線(区間)詳細図



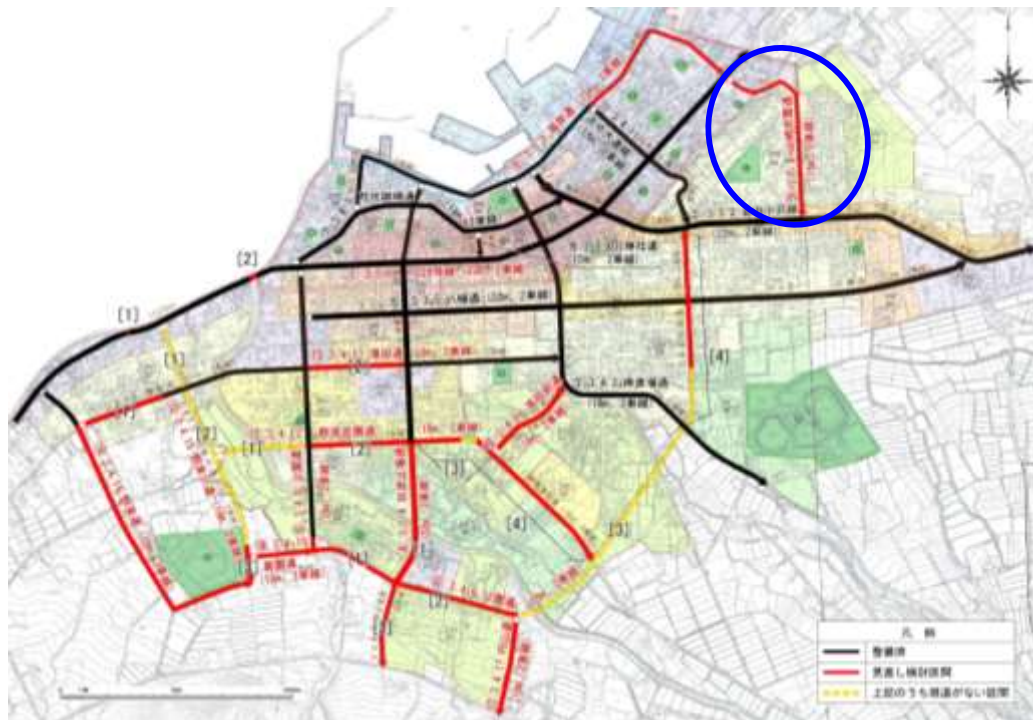
⑧ 3・5・8 海岸通

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性



⑨ 3・5・9 山崎宮園通

路線位置図

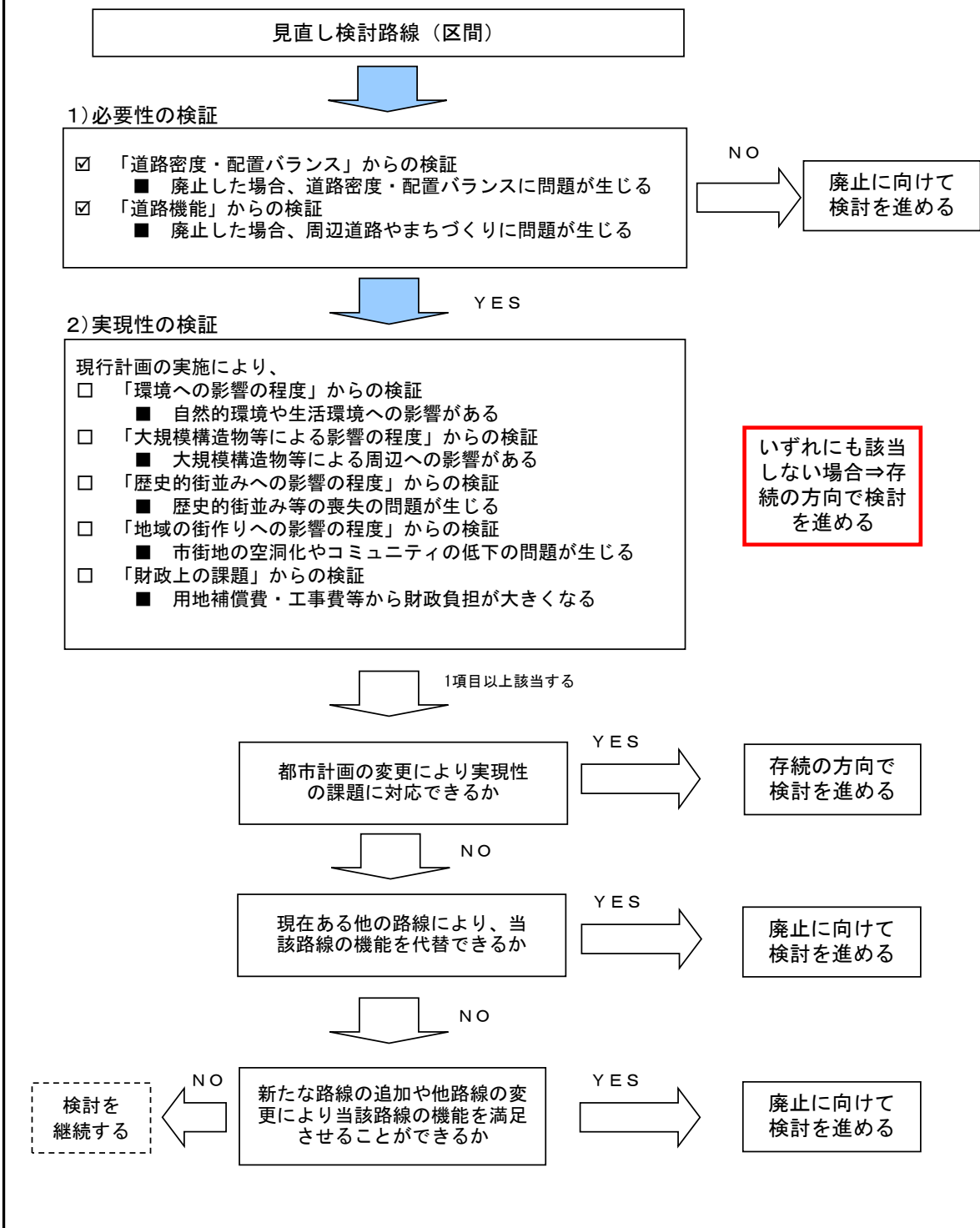


見直し検討路線(区間)詳細図



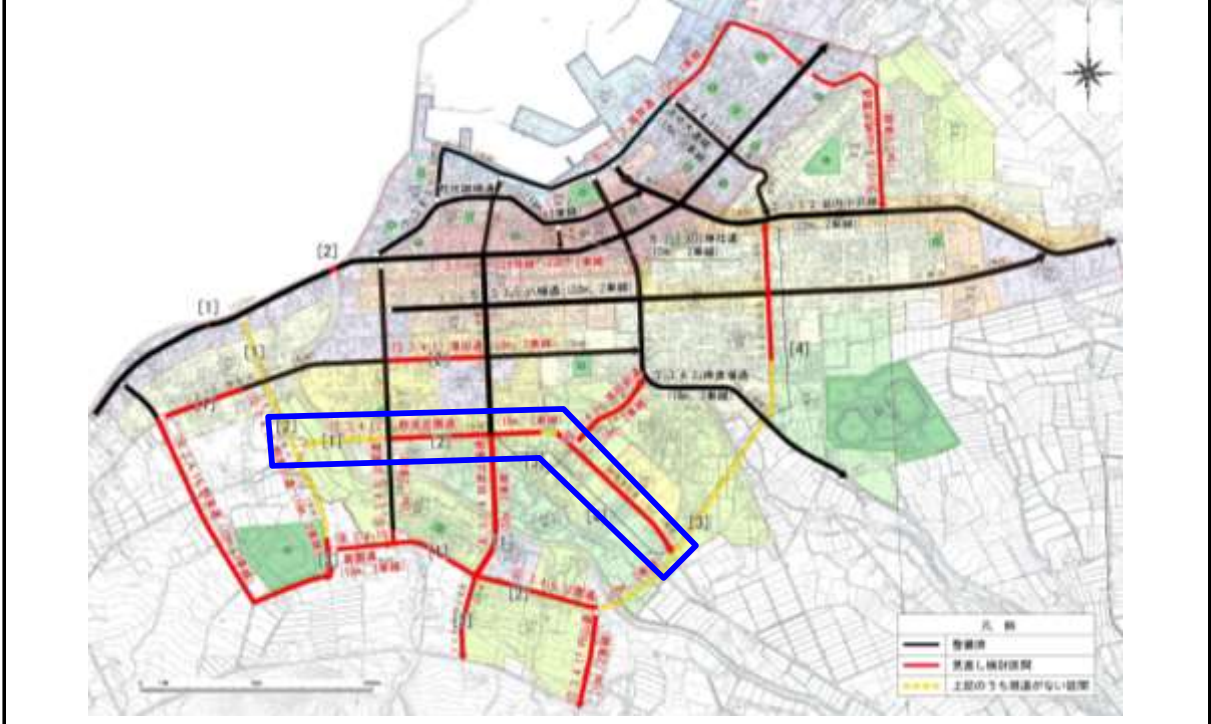
⑨ 3・5・9 山崎宮園通

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性



⑫ 3・4・12 野束宮園通 [1]区間

路線位置図

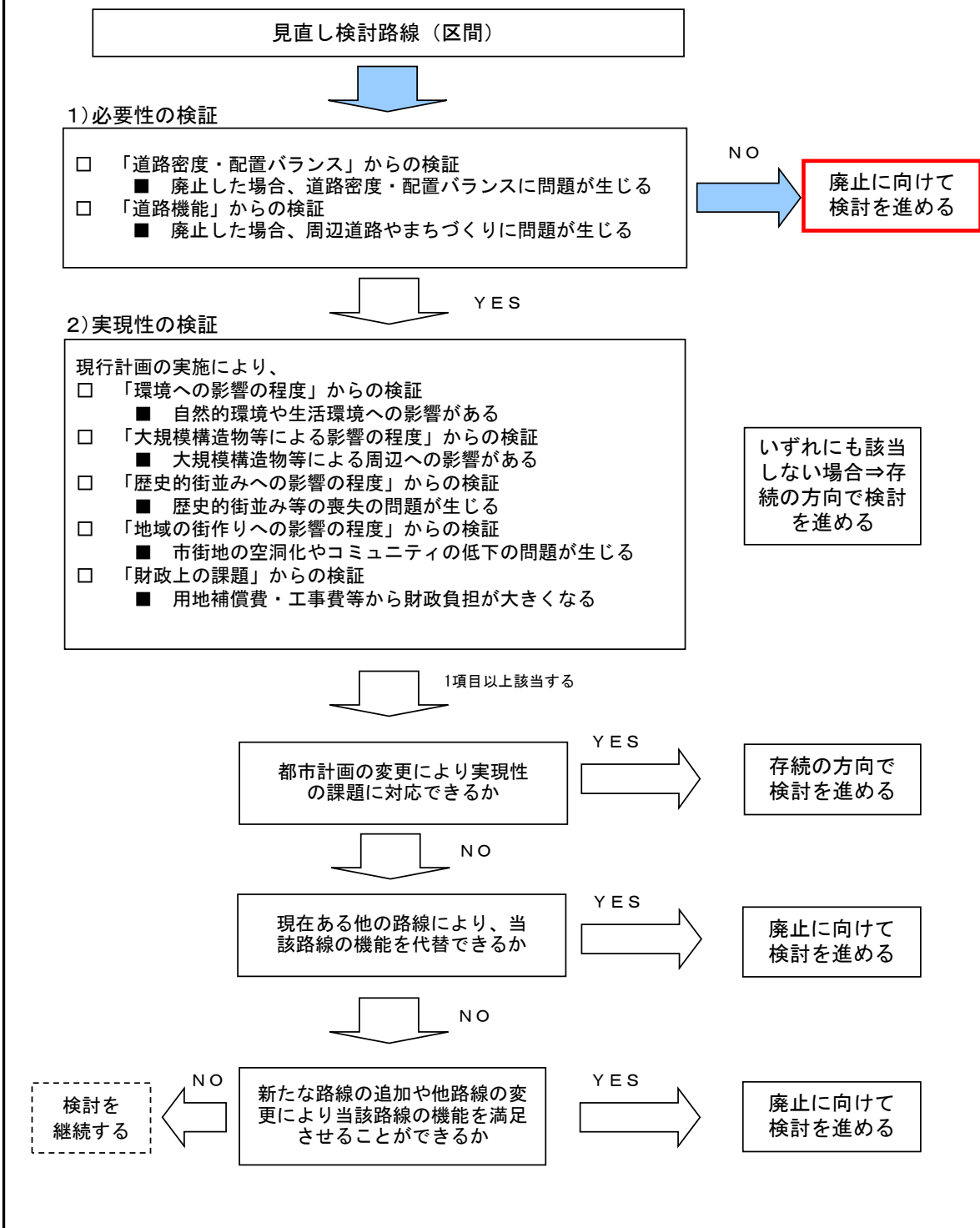


見直し検討路線(区間)詳細図



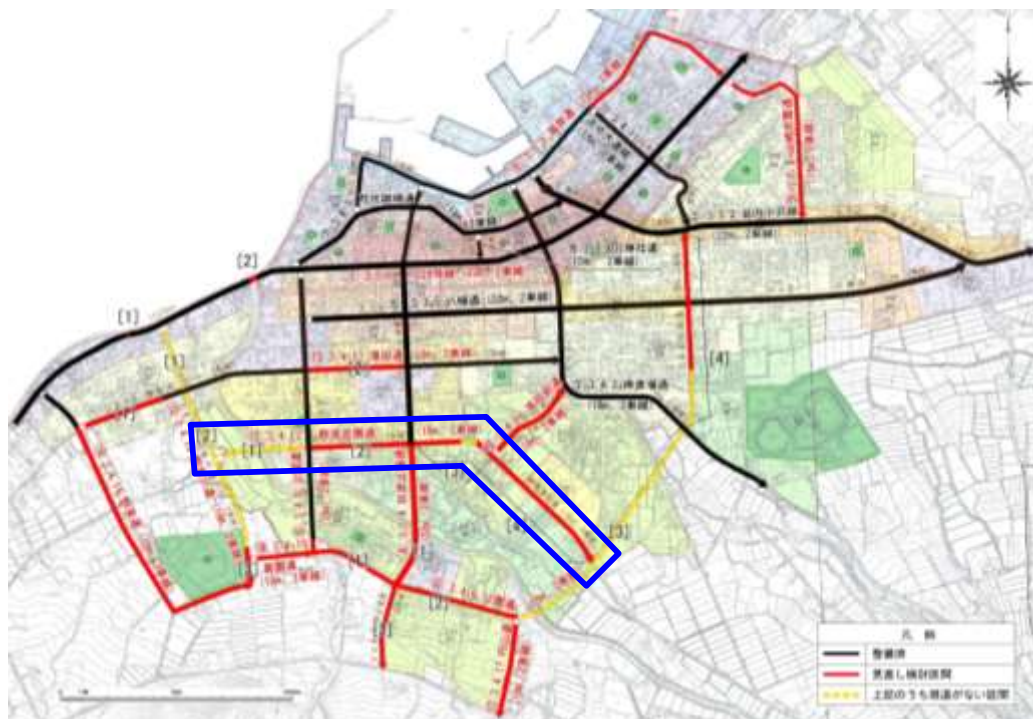
⑫ 3・4・12 野束宮園通 [1]区間

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性



⑫ 3・4・12 野東宮園通 [2]区間

路線位置図

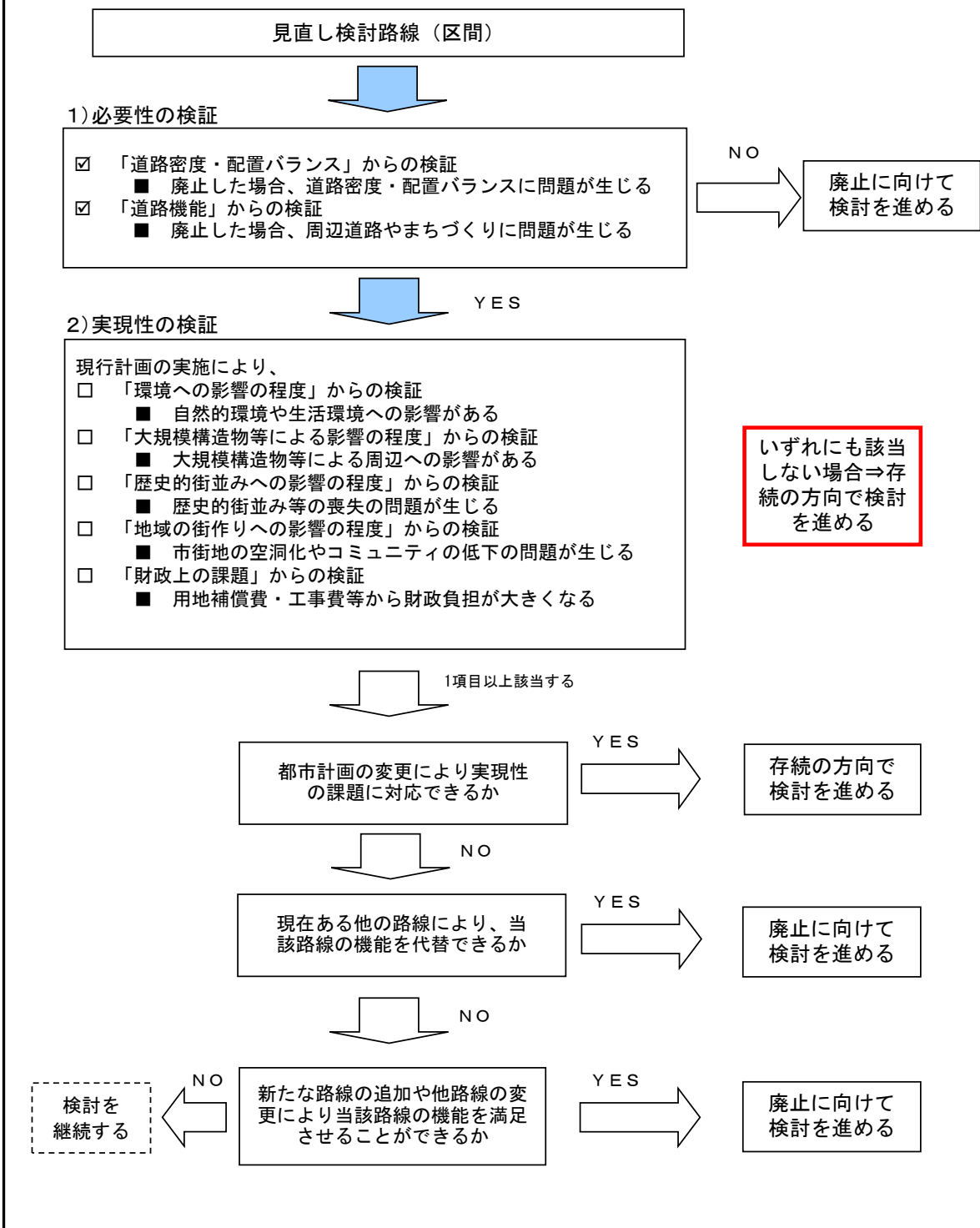


見直し検討路線(区間)詳細図



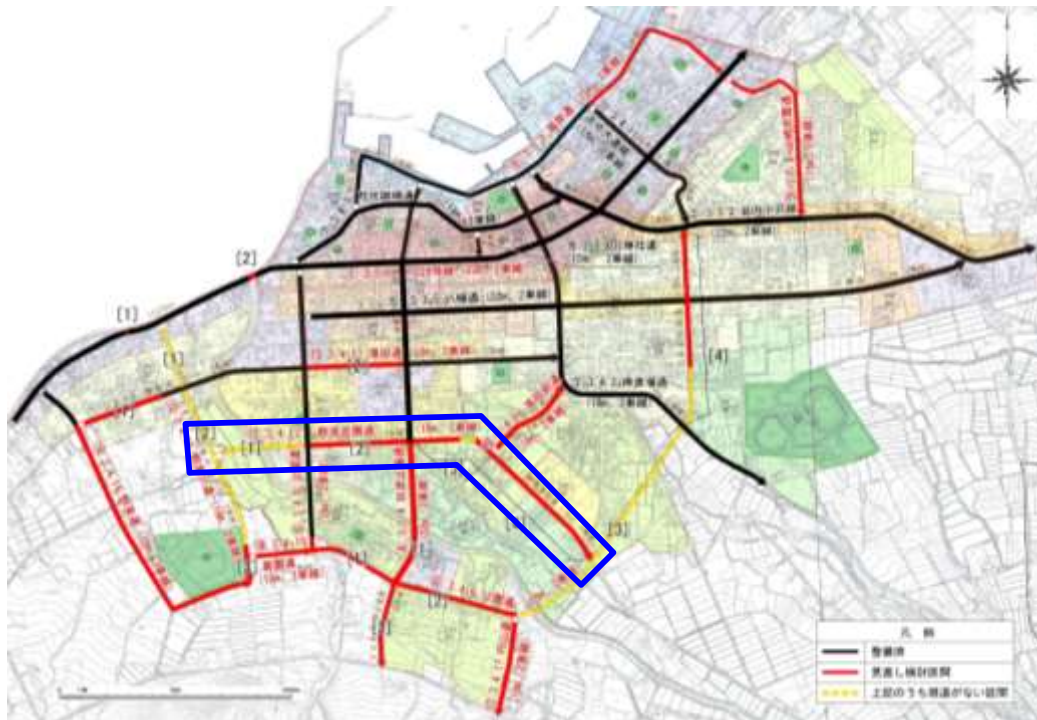
⑫ 3・4・12 野束宮園通 [2]区間

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性



⑫ 3・4・12 野東宮園通 [3]区間

路線位置図

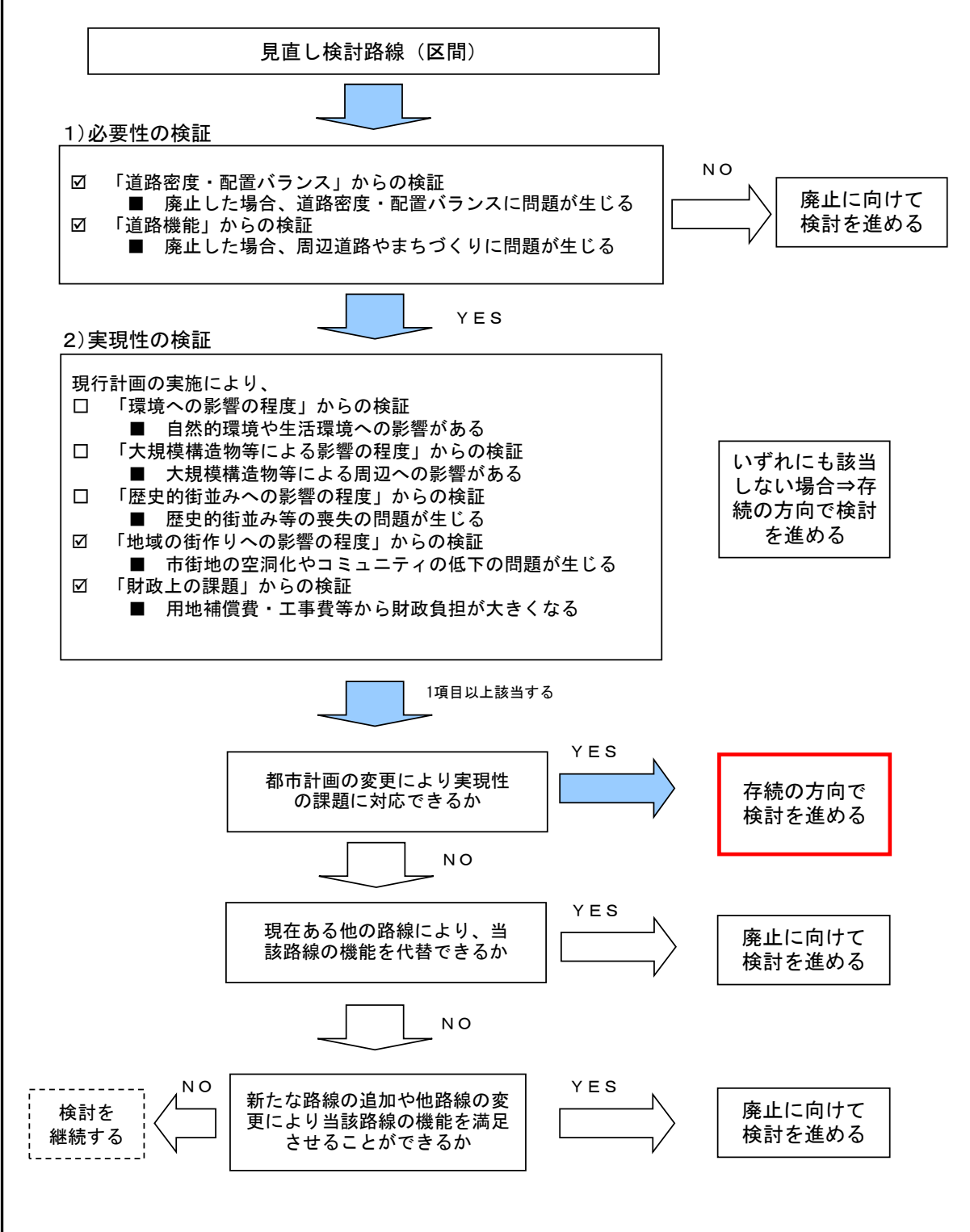


見直し検討路線(区間)詳細図



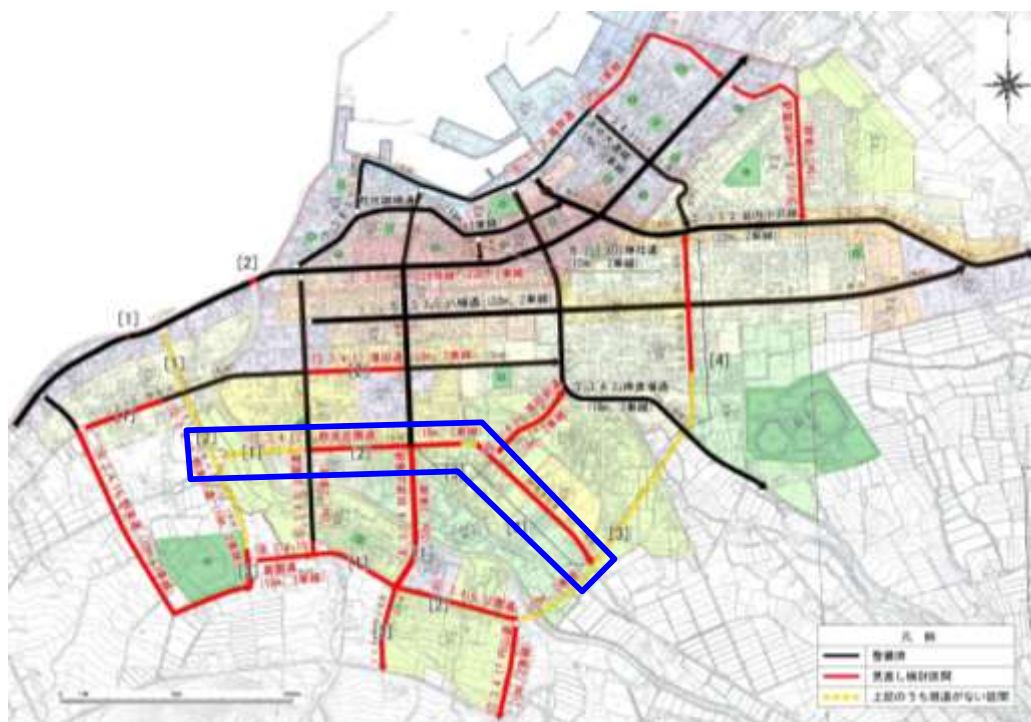
⑫ 3・4・12 野束宮園通 [3]区間

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性



⑫ 3・4・12 野東宮園通 [4]区間

路線位置図

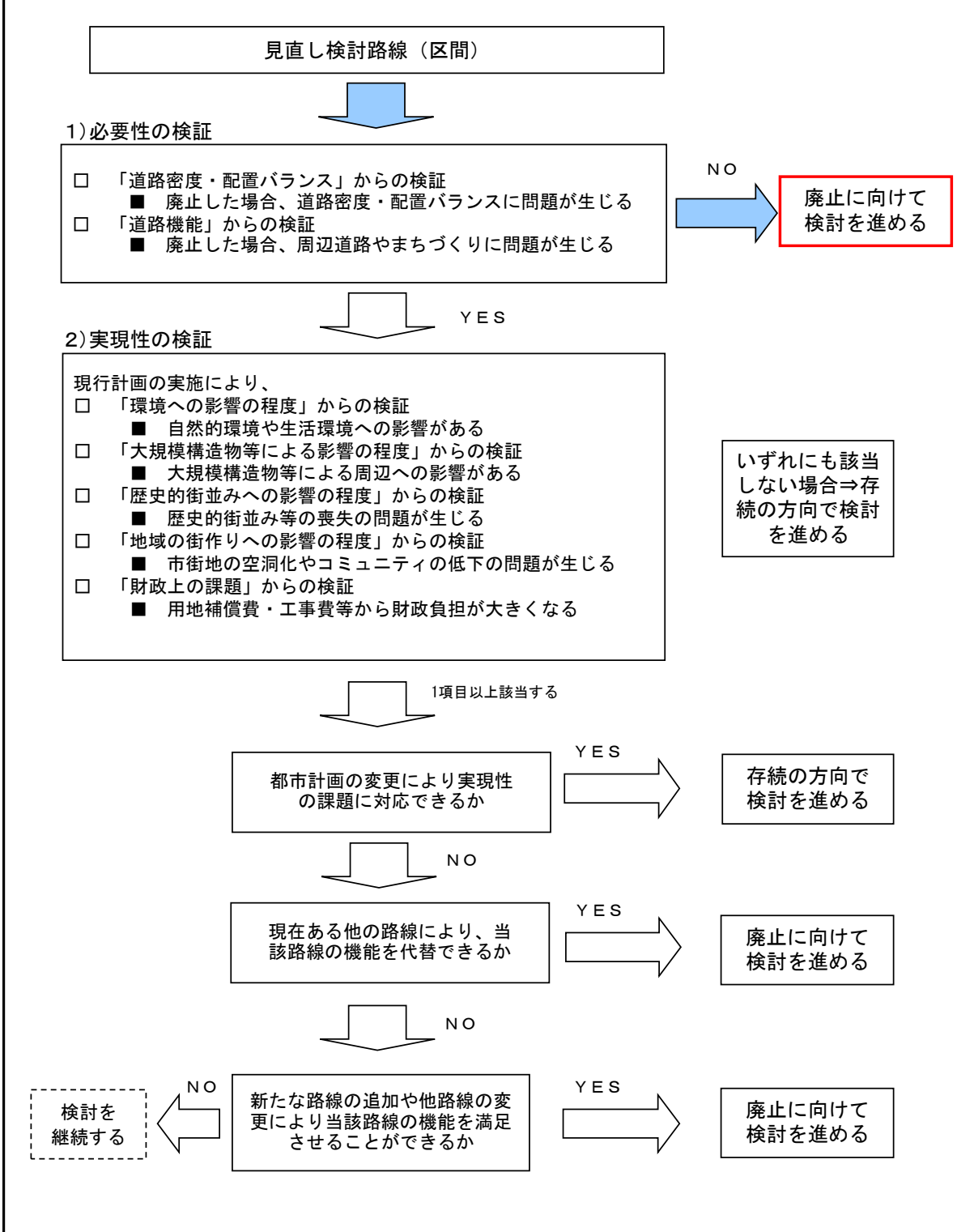


見直し検討路線(区間)詳細図



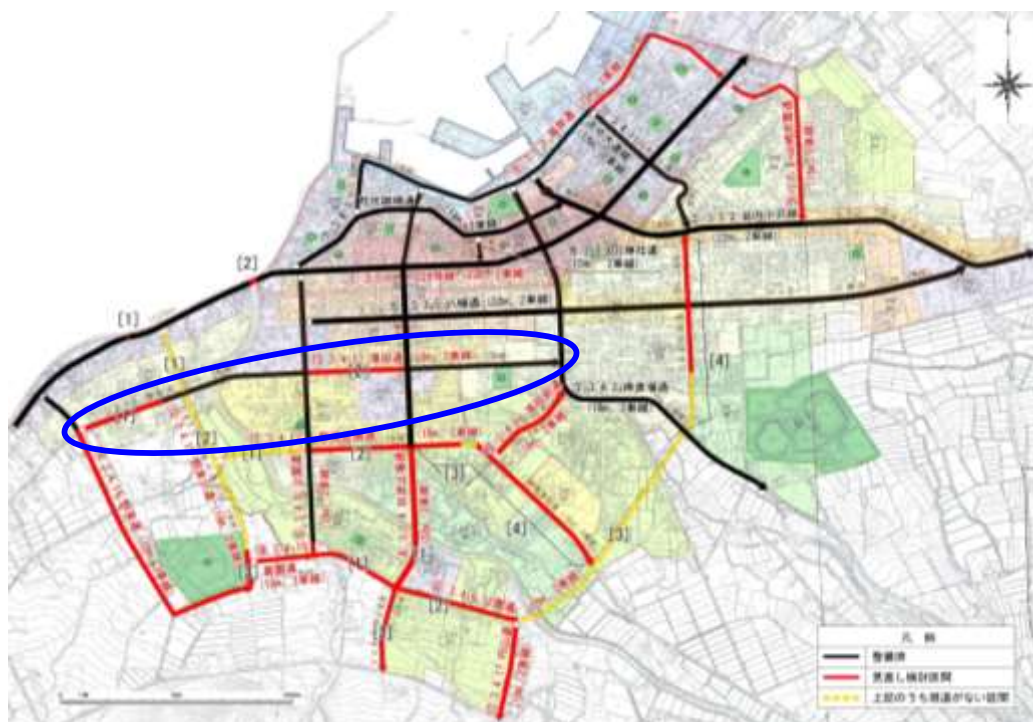
⑫ 3・4・12 野束宮園通 [4]区間

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性



⑬ 3・4・13 薄田通 [1]・[2]区間

路線位置図

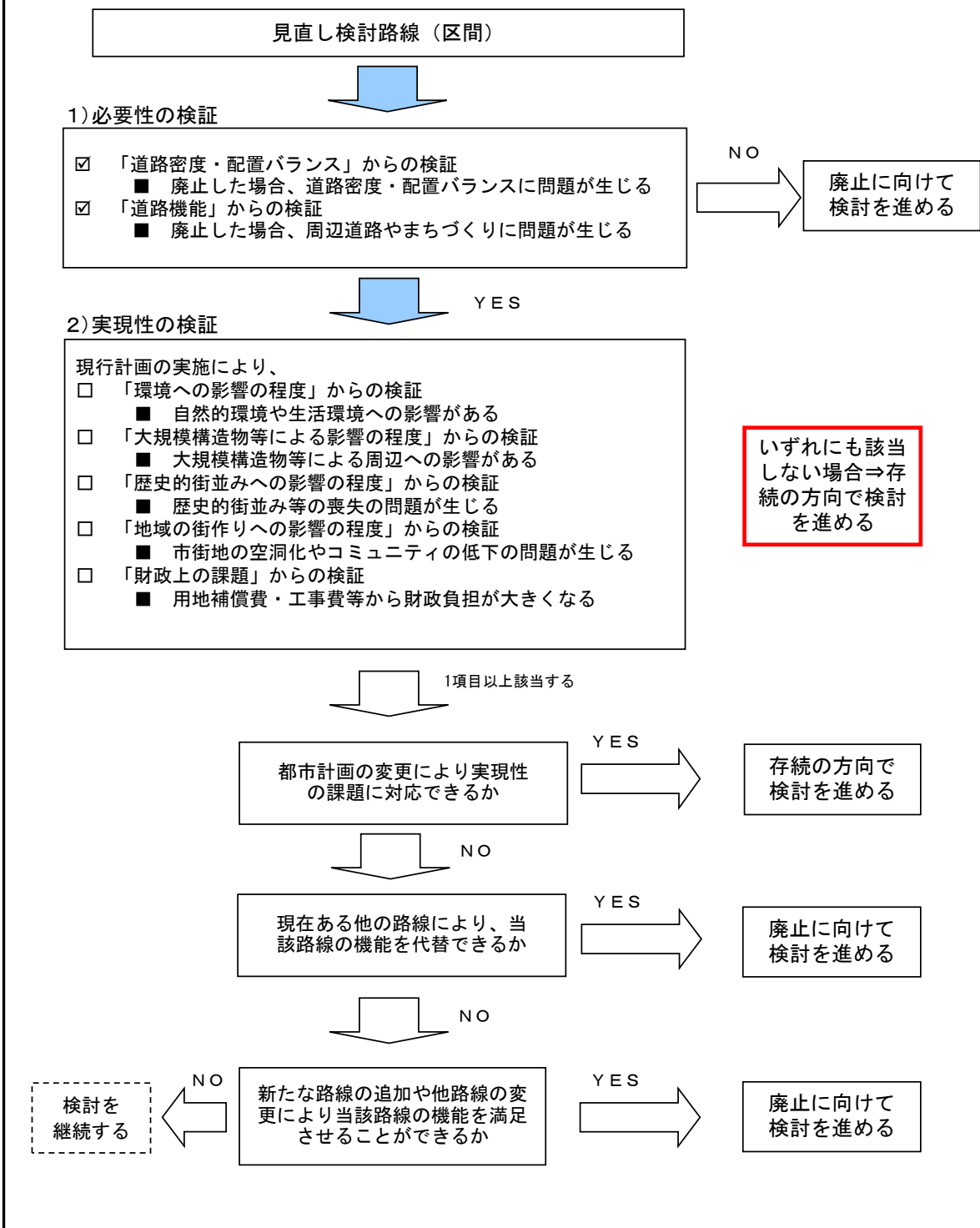


見直し検討路線(区間)詳細図



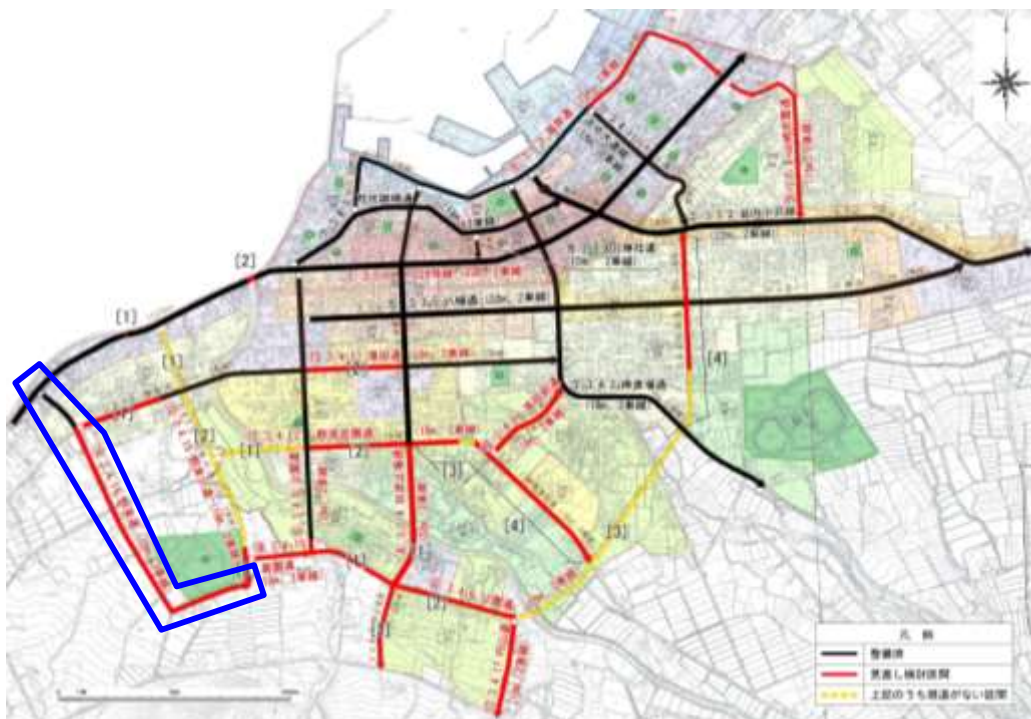
⑬ 3・4・13 薄田通 [1]・[2]区間

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性



⑭ 3・4・14 野束通

路線位置図

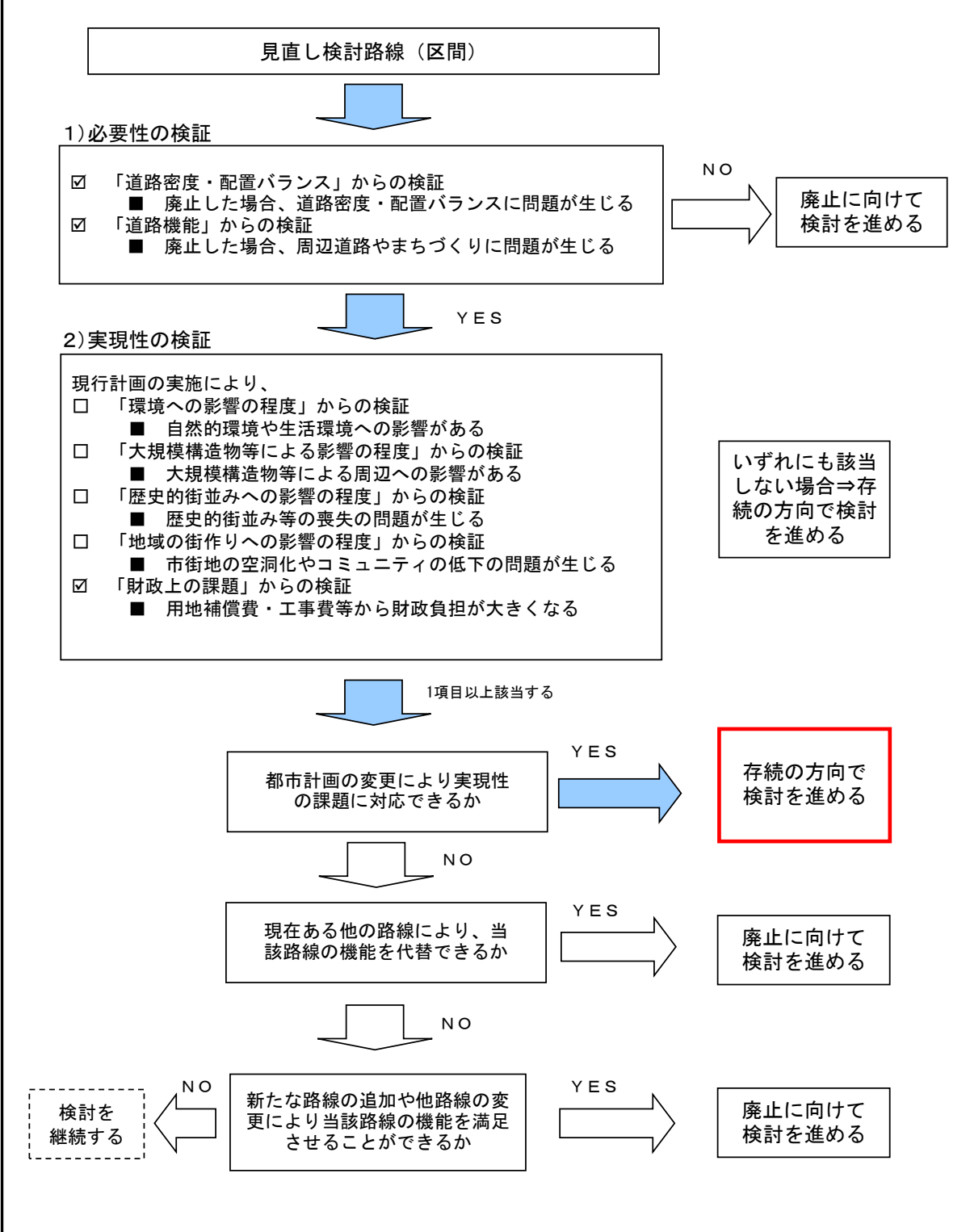


見直し検討路線(区間)詳細図



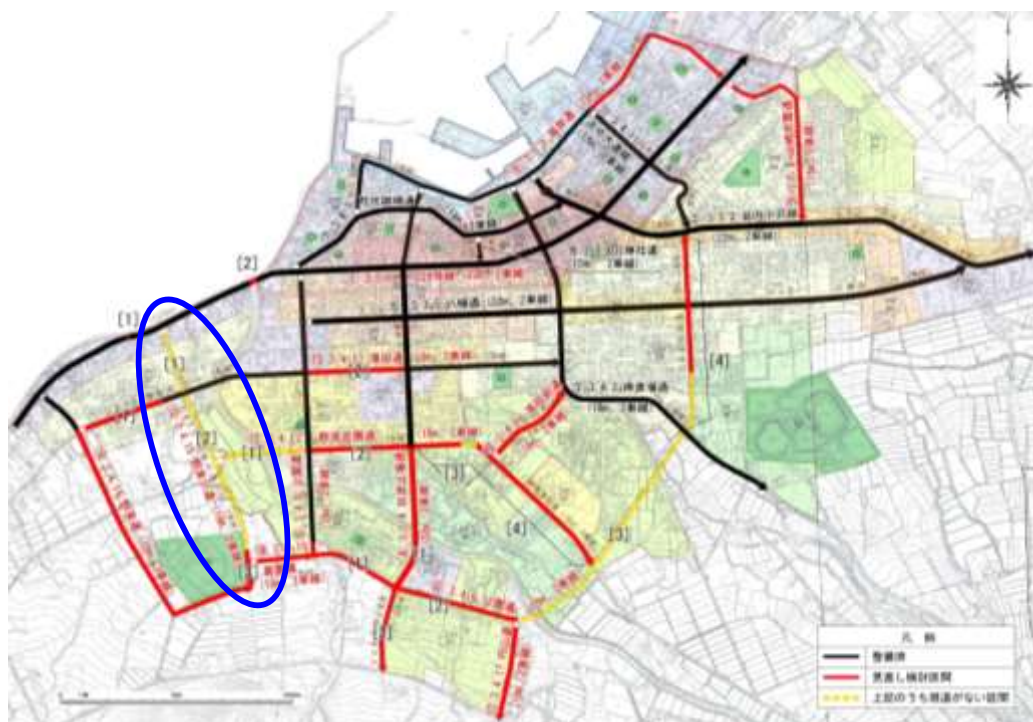
⑭ 3・4・14 野束通

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性



⑮ 3・4・15 野束川通 [1]区間

路線位置図

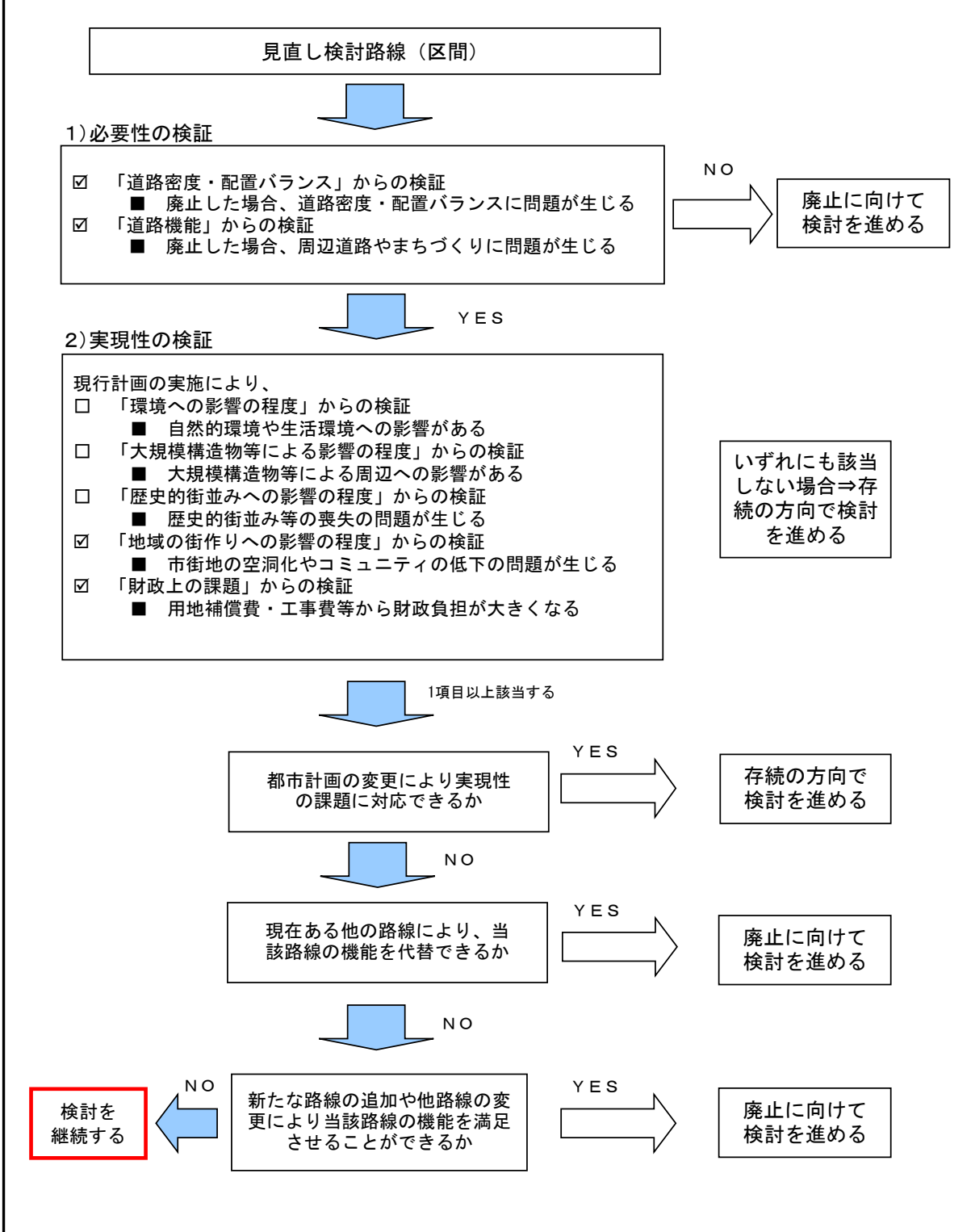


見直し検討路線(区間)詳細図



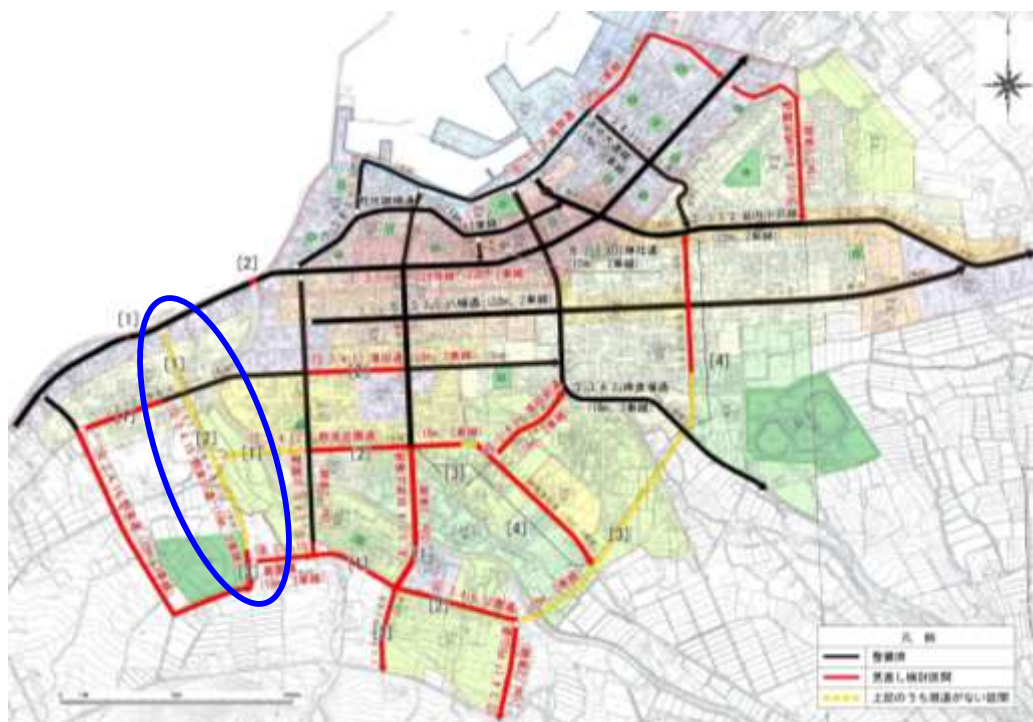
⑮ 3・4・15 野束川通 [1]区間

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性



⑮ 3・4・15 野束川通 [2]区間

路線位置図

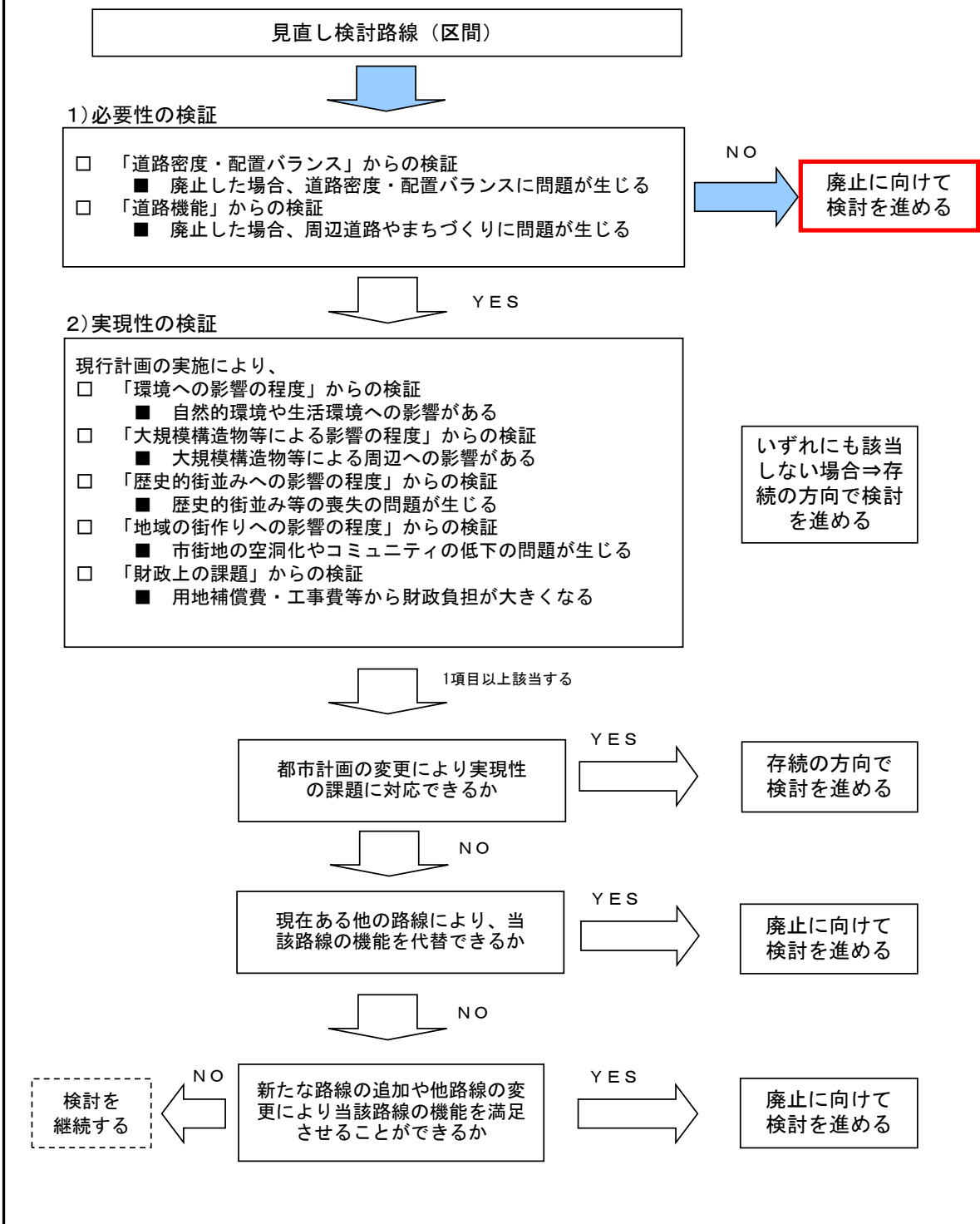


見直し検討路線(区間)詳細図



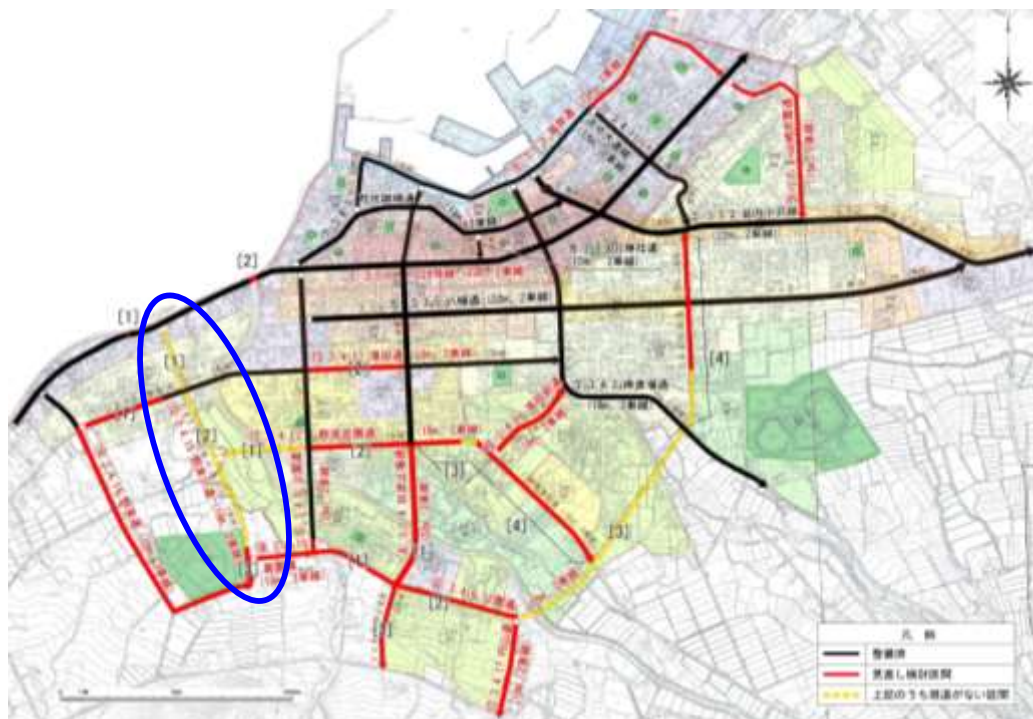
⑮ 3・4・15 野束川通 [2]区間

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性



⑮ 3・4・15 野束川通 [3]区間

路線位置図



見直し検討路線(区間)詳細図



⑮ 3・4・15 野束川通 [3]区間

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性

見直し検討路線(区間)

1) 必要性の検証

- ☑ 「道路密度・配置バランス」からの検証
 - 廃止した場合、道路密度・配置バランスに問題が生じる
- ☑ 「道路機能」からの検証
 - 廃止した場合、周辺道路やまちづくりに問題が生じる

NO

廃止に向けて
検討を進める

YES

2) 実現性の検証

- 現行計画の実施により、
- 「環境への影響の程度」からの検証
 - 自然的環境や生活環境への影響がある
 - 「大規模構造物等による影響の程度」からの検証
 - 大規模構造物等による周辺への影響がある
 - 「歴史的街並みへの影響の程度」からの検証
 - 歴史的街並み等の喪失の問題が生じる
 - 「地域の街作りへの影響の程度」からの検証
 - 市街地の空洞化やコミュニティの低下の問題が生じる
 - 「財政上の課題」からの検証
 - 用地補償費・工事費等から財政負担が大きくなる

いずれにも該当
しない場合⇒存
続の方向で検討
を進める

1項目以上該当する

都市計画の変更により実現性
の課題に対応できるか

YES

存続の方向で
検討を進める

NO

現在ある他の路線により、当
該路線の機能を代替できるか

YES

廃止に向けて
検討を進める

NO

検討を
継続する

NO

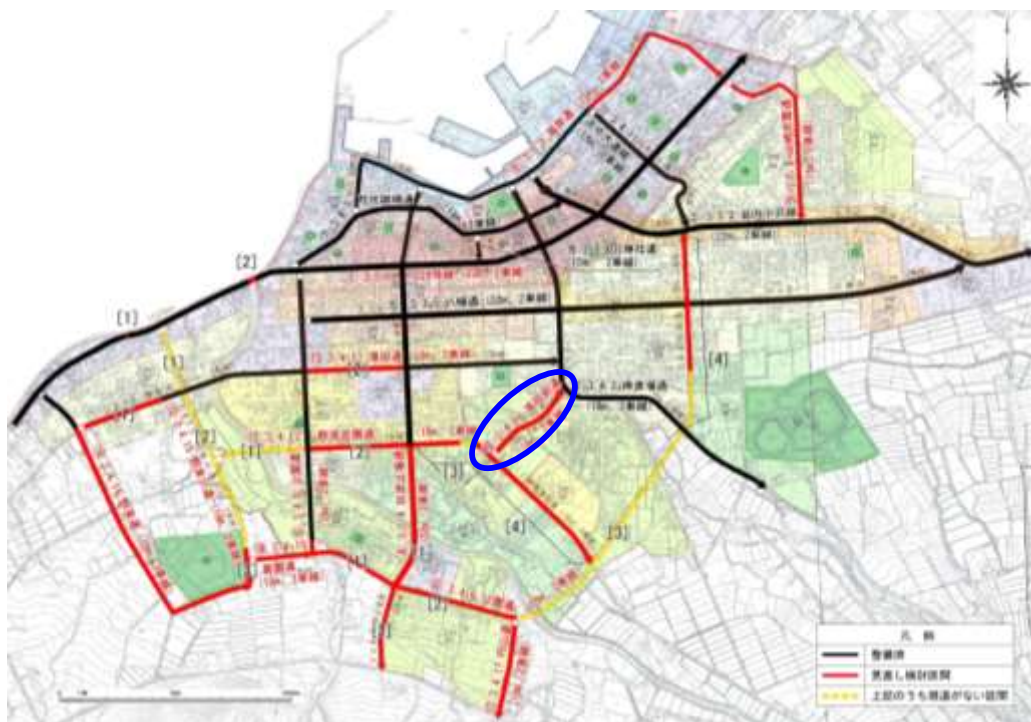
新たな路線の追加や他路線の変
更により当該路線の機能を満足
させることができるか

YES

廃止に向けて
検討を進める

⑩ 3・4・16 高校前通

路線位置図

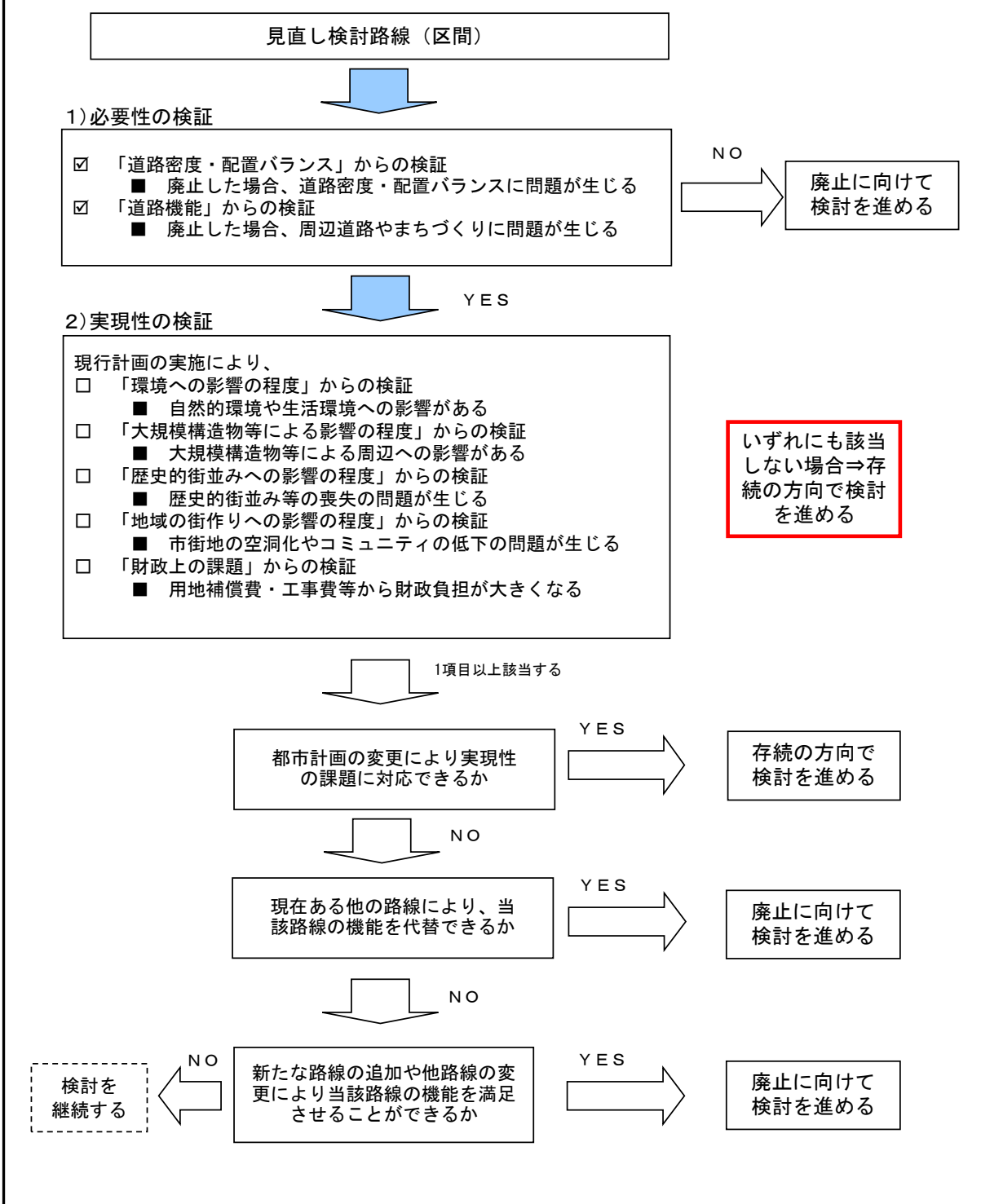


見直し検討路線(区間)詳細図



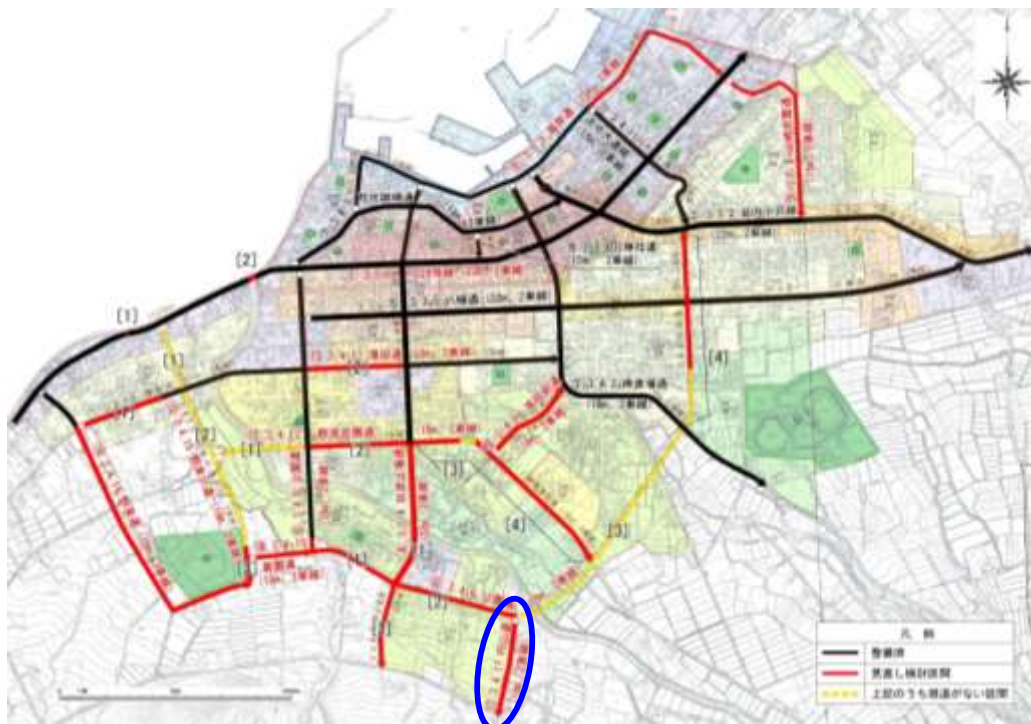
⑩ 3・4・16 高校前通

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性



⑪ 3・4・17 円山通

路線位置図

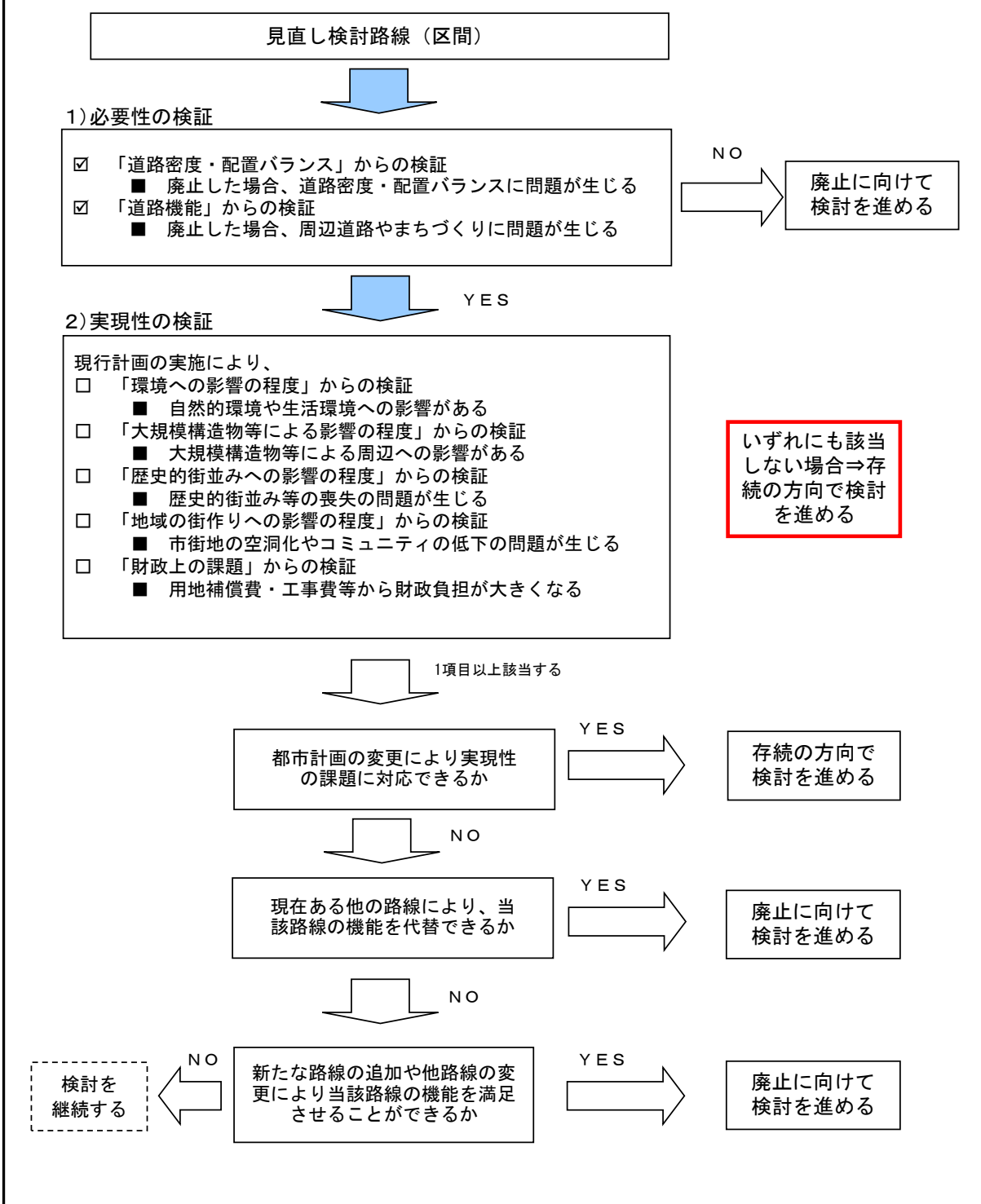


見直し検討路線(区間)詳細図



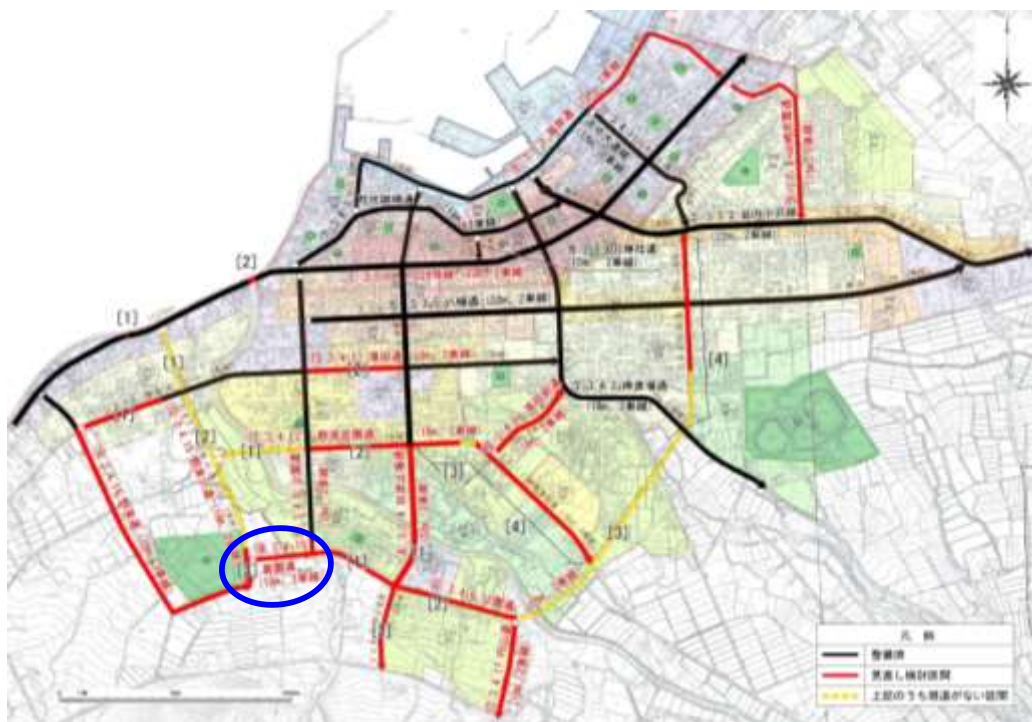
⑪ 3・4・17 円山通

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性



⑮ 3・4・18 墓園通

路線位置図



見直し検討路線(区間)詳細図



⑮ 3・4・18 墓園通

見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性

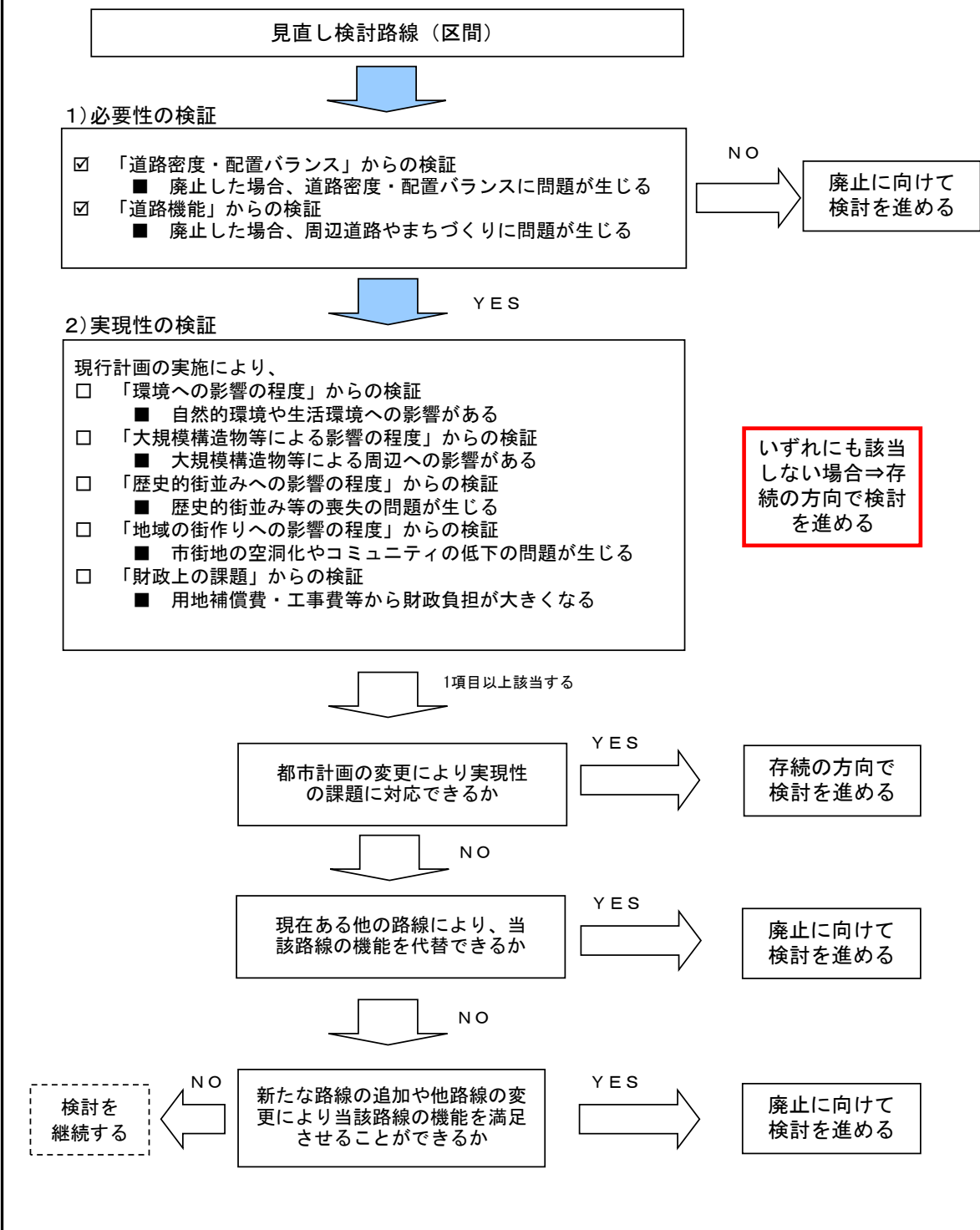


表6 見直しの方向性一覧(1)

No.	【第1段階】 路線・区間の抽出			【第2段階】 必要性の検証 (○：問題がある)		左記「必要性の 検証」において、 ・いずれかに 該当する →実現性の検証 へ ・いずれも該当 しない →廃止に向けて 検討へ	【第3段階】 実現性の検証 (○：問題がある)				
	番号	路線名	区 間 番 号	廃止した場 合、道路密 度・配置バ ランス・連 続性に問題 が生じる	都市環境や防災 機能など道路の 機能面における 必要性が高く、 廃止した場合、 まちづくりに対 し問題が生じる		自然 環境	道路 構造	社会 環境	市街地 環境	財政 環境
①	3・3・1	229号線	[1]	○	○	実現性の検証へ	—	—	—	—	—
			[2]	○	○	実現性の検証へ	—	—	—	—	—
④	3・3・4	旧波止場通	[1]	○	○	実現性の検証へ	—	—	—	—	—
			[2]	—	—	廃止検討					
⑥	3・4・6	公園通	[1]	○	○	実現性の検証へ	—	—	—	—	—
			[2]	○	—	実現性の検証へ	—	—	—	—	—
			[3]	—	—	廃止検討					
			[4]	○	○	実現性の検証へ	—	○	—	○	○
⑧	3・5・8	海岸通		○	○	実現性の検証へ	—	—	—	—	—
⑨	3・5・9	山崎宮園通		○	○	実現性の検証へ	—	—	—	—	—
⑫	3・4・12	野束宮園通	[1]	—	—	廃止検討					
			[2]	○	○	実現性の検証へ	—	—	—	—	—
			[3]	○	○	実現性の検証へ	—	—	—	—	—
			[4]	—	—	廃止検討					
⑬	3・4・13	薄田通	[1]	○	○	実現性の検証へ	—	—	—	—	—
			[2]	○	○	実現性の検証へ	—	—	—	—	—
⑭	3・4・14	野束通		○	○	実現性の検証へ	—	—	—	—	○
⑮	3・4・15	野束川通	[1]	○	○	実現性の検証へ	—	—	—	○	○
			[2]	—	—	廃止検討					
			[3]	○	○	実現性の検証へ	—	—	—	—	—
⑯	3・4・16	高校前通		○	○	実現性の検証へ	—	—	—	—	—
⑰	3・4・17	円山通		○	○	実現性の検証へ	—	—	—	—	—
⑱	3・4・18	墓園通		○	○	実現性の検証へ	—	—	—	—	—

表6 見直しの方向性一覧(2)

No.	番号	路線名	区間 番号	【第3段階】 実現性の検証 問題あり→①へ	「実現性の検証」において ・ いずれかに該当する場合 → 下記の検証へ ・ いずれも該当しない場合 → 存続に向けて検討		
					①都市計画の変更により実現性の問題に対応できるか YES→存続に向けて検討 (都市計画変更にて対応) NO →②へ	②現在ある他の路線により、当該路線の機能を代替できるか YES→廃止に向けて検討 NO →③へ	③新たな路線の追加や他路線の変更により当該路線の機能を満足できるか YES→廃止に向けて検討 NO →検討継続
①	3・3・1	229号線	[1]	問題なし→存続			
			[2]	問題なし→存続			
④	3・3・4	旧波止場通	[1]	問題なし→存続			
⑥	3・4・6	公園通	[1]	問題なし→存続			
			[2]	問題なし→存続			
			[4]	道路構造 市街地環境 財政環境 に問題あり	→ NO	→ NO	→ NO →検討継続
⑧	3・5・8	海岸通		問題なし→存続			
⑨	3・5・9	山崎宮園通		問題なし→存続			
⑫	3・4・12	野束宮園通	[2]	問題なし→存続			
			[3]	市街地環境 財政環境に に問題あり	YES →変更		
⑬	3・4・13	薄田通	[1]	問題なし→存続			
			[2]	問題なし→存続			
⑭	3・4・14	野束通		財政環境に問題あり			
⑮	3・4・15	野束川通	[1]	市街地環境 財政環境 に問題あり	→ NO	→ NO	→ NO →検討継続
			[3]	問題なし→存続			
⑯	3・4・16	高校前通		問題なし→存続			
⑰	3・4・17	円山通		問題なし→存続			
⑱	3・4・18	墓園通		問題なし→存続			

5-5. 第5段階 見直し方針の策定

「第2段階」、「第3段階」、及び「第4段階(見直し方針の検討)」において『廃止に向けて検討』とした区間については、廃止と判断した理由を整理した上で廃止する方針とします。

『存続に向けて検討』する区間については、各区間の課題の解消に向けた見直し方針を策定します。

表7 見直し方針の種別

	種 別	内 容
当 該 路 線	存続	事業の継続的推進を図る。
	①車線数 ②線形 ③道路機能 ④幅員 の変更	課題を解消するため、現在の計画に対して、車線数、線形、道路機能、幅員を変更し事業の推進を図る。
	⑤その他の対応 策立案	車線数、線形、道路機能、幅員の変更以外で、道路構造や工法などを変更し、事業の推進を図る。
	廃止	現在の計画を廃止して白紙状態とする。
	継続検討	現時点では判断保留とし、今後の交通情勢等の動向を踏まえ、見直し方針を継続検討する。
他 路 線	代替路線 新規路線 の決定	見直し検討区間の近傍に代替路線や新規路線を決定し、これにより当該見直し検討区間の課題を解消する。
	他路線の変更	見直し検討区間の近傍の他路線を変更し、これにより当該見直し検討区間の課題を解消する。

表8 検討区間別の見直し方針

No.	名称		区間	見直し方針 の種別	方針の内容
	番号	路線名			
①	3・3・1	229 号線	[1]	存続	用地確保できていないことによる局所的な未整備区間であることから現計画を存続する。
			[2]		橋梁部の幅員構成が計画に満たないことによる未整備区間であり、今後橋梁の改修等に際し計画どおり整備されることをめざし、現計画を存続する。
④	3・3・4	旧波止場通	[1]	存続	配置バランスや沿道の土地利用状況から、現道幅員では機能を満たせないため、整備の優先順位を見据え現在の道路構造令に則し幅員構成を見直しつつ存続の方向で検討する。
			[2]	廃止検討	都市の拡大を見据え計画されたものの、沿道の土地利用が見込めず、立地適正化計画における居住誘導区域外であることから、廃止の方向で検討を進める。
⑥	3・4・6	公園通	[1]	存続	配置バランスや沿道の土地利用状況から、現道幅員では機能を満たせず、整備済み区間と一体的な整備を図ることをめざし、整備の優先順位を見据え現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ、存続の方向で検討する。
			[2]		
			[3]	廃止検討	現状の土地利用状況と人口減少、整備に対する財政的負担、地域のまちづくりへの影響に加え、居住誘導区域外であることを考慮し、廃止の方向で検討を進める。
			[4]	継続検討	一部現道がない区間の新設整備が必要か、または隣接する町道岩内川墓地通り等が代替路としての機能を満たすかについて検証を進め、存続・廃止の方向性を継続検討する。
⑧	3・5・8	海岸通	一部区間	存続	岩内港の産業軸として必要な骨格道路として位置づけられ、道路網・配置バランスの観点で必要な区間であり、整備の優先順位を見据え現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ、存続の方向で検討する。
⑨	3・5・9	山崎宮園通	全区間	存続	道路網及び配置バランス上必要な路線であり、土砂災害対策工の検討と合わせ、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ、存続の方向で検討を進める。
⑫	3・4・12	野束宮園通	[1]	廃止検討	都市の拡大を見据え計画されたものの、沿道の土地利用が見込めず、橋梁整備による財政的負担や支障物件の発生による市街地の空洞化など地域のまちづくりへの影響といった課題が多く、また居住誘導区域外であることから、廃止の方向で検討を進める。
			[2]	存続	用地確保済みであり沿道の土地利用状況から歩車道分離が必要であることを考慮し、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討する。
			[3]	存続	沿道土地利用、歩行者の連続性、配置バランス・道路網の観点から必要な区間であり存続とするが、支障物件の移転による空洞化の進行など地域のまちづくりへの影響を防ぐため、土地利用動向を考慮しつつ幅員縮小の方向も含め検討を進める。
			[4]	廃止検討	現状の土地利用状況と人口減少、整備に対する財政的負担に加え、居住誘導区域外ではあることを考慮し、現道の幅員で必要な機能が確保されていることから、廃止の方向で検討を進める。

No.	名称		区間	見直し方針 の種別	方針の内容
	番号	路線名			
⑬	3・4・13	薄田通	[1]	存続	配置バランスや沿道の土地利用状況から、現道幅員では機能を満たせないため、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討する。
			[2]		用地確保済みで、沿道の土地利用状況から歩車道分離が必要であることを考慮し、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討を進める。
⑭	3・4・14	野束通	一部 区間	存続	野束川西側の海側市街地から高台方向へアクセスする路線として野束川通と同様の機能・性格を有し、野束川通と比較して道路構造・財政環境の面から実現性が高いことから存続とするが、土地利用の動向を考慮しつつ、現在の道路構造令に則し幅員縮小の方向を含め検討を進める。
⑮	3・4・15	野束川通	[1]	継続検討	海側から薄田通を結び、岩内西小学校へとアクセスする路線として必要な路線であることから、代替路の整備の必要性を含め、本路線の存続・廃止の方向性を継続検討する。
			[2]	廃止検討	現計画ルートには現道がなく現状農地かつ居住誘導区域外であり将来の都市的土地利用が見込まれない。加えて小河川を複数横断するルートであり、技術的・財政的課題があることから、廃止の方向で検討する。
			[3]	存続	都市計画施設(岩内墓園)へのアクセスの確保や配置バランス上必要な区間であり、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討する。
⑯	3・4・16	高校前通	全区間	存続	配置バランス上必要な区間であり、避難所である岩内高等学校への歩行者の安全なアクセスを確保するため、現在の道路構造令に則し構成を見直しつつ存続の方向で検討する。
⑰	3・4・17	円山通	全区間	存続	用途地域の外周を形成し、いわない温泉・いわないリゾートパーク等地域の観光資源へのアクセス路として必要な路線であるため存続とするが、将来の沿道土地利用において必要な機能を現在の道路構造令に則しているか検証し、幅員構成を検討する。 また、接続する路線を廃止した場合は線形の変更を要する。
⑱	3・4・18	墓園通	全区間	存続	用途地域の外周を形成し、福祉施設へのアクセス路として必要な路線であるため存続とするが、将来の沿道土地利用において必要な機能を検証し、現在の道路構造令に則しているか幅員構成を検討する。

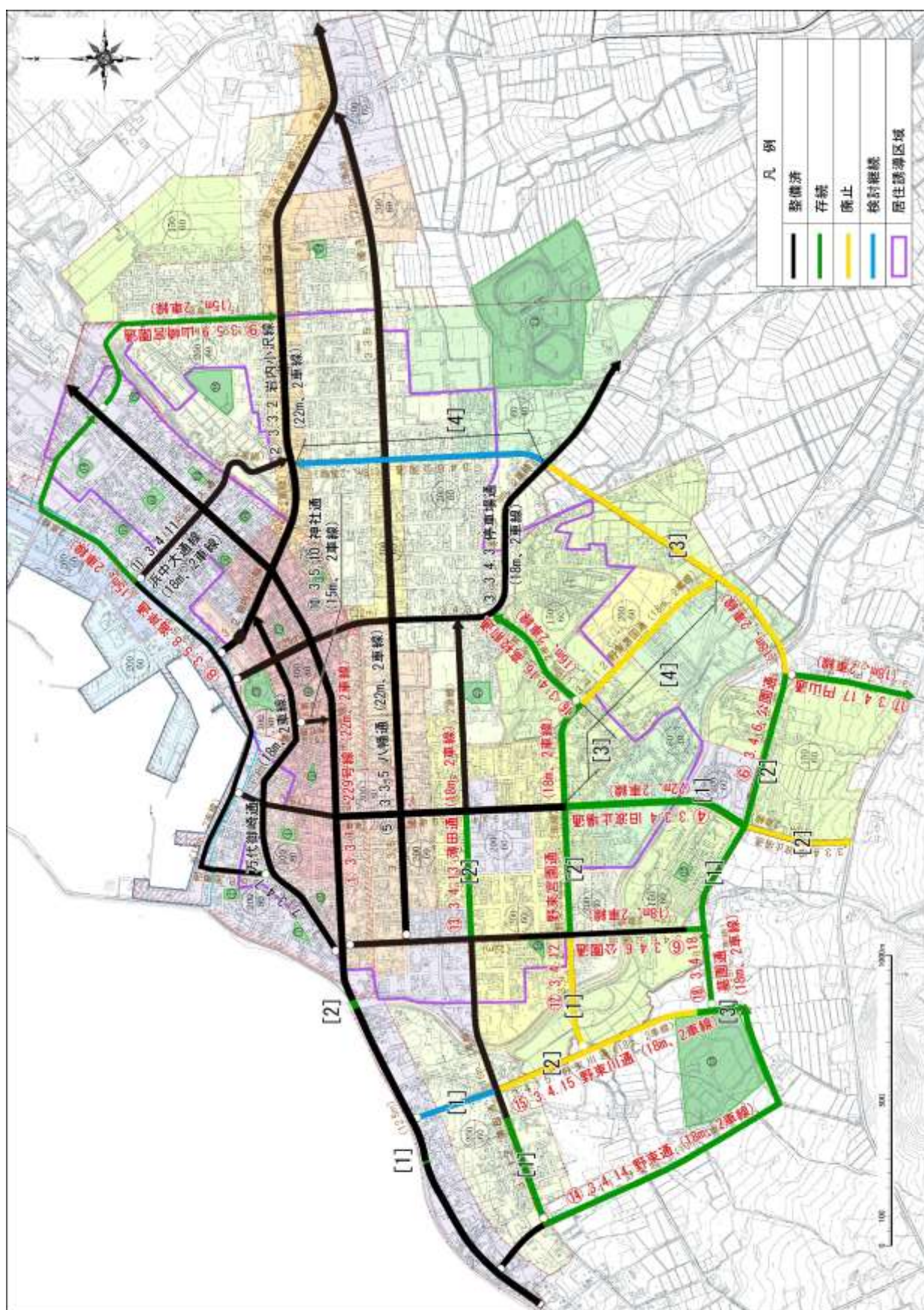


図7 検討区間別見直し方針図

第6章 第6段階 道路網全体の検証

6-1. 将来交通需要推計による検証

見直し方針において廃止検討とされた路線(区間)について、将来交通需要推計の結果を用い、断面混雑度を検証します。

本検証では平成17年度 OD ベースの平成42(2030)年度将来交通量に基づく配分交通量を用い、見直し方針で廃止とした3・3・4旧波止場通、3・4・6公園通、3・4・12野東宮園通、3・4・15野東川通の各一部の区間について交通を遮断した場合の混雑度を検証します。

混雑度の評価基準は表9のとおりとし、1.25未満であれば問題が生じないと判断します。

表9 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0以上～1.25未満	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25以上～1.75未満	ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

出典:道路の交通容量 社団法人 日本道路協会

表10 都市計画道路見直し対象路線・区間の将来交通量需要推計結果

No.	番号	路線名	区間	対図番号	交通需要推計結果			
					見直し前		見直し後	
					交通量	混雑度	交通量	混雑度
①	3・3・1	229 号線	一部	[1]	2,400	0.30	2,400	0.30
				[2]	3,300	0.41	3,300	0.41
④	3・3・4	旧波止場通	一部	[1]	300	0.04	1,500	0.21
				[2]	0	0.00	(廃止)	
⑥	3・4・6	公園通	一部	[1]	200 ～400	0.28 ～0.56	100 ～500	0.14 ～0.69
				[2]	600	0.08	1,400	0.19
				[3]	1,100 ～1,200	0.15 ～0.17	(廃止)	
				[4]	1,800 ～2100	0.25 ～0.29	1,200 ～1,500	0.17 ～0.21
⑧	3・5・8	海岸通	一部		0 ～200	0.00 ～0.03	0 ～200	0.00 ～0.03
⑨	3・5・9	山崎宮園通	全線		200	0.03	200	0.03
⑫	3・4・12	野束宮園通	全線	[1]	500	0.07	(廃止)	
				[2]	1,800	0.25	1,600	0.22
				[3]	700	0.10	1,000	0.14
				[4]	100	0.01	(廃止)	
⑬	3・4・13	薄田通	一部	[1]	300	0.42	300	0.42
				[2]	300	0.42	600	0.83
⑭	3・4・14	野束通	一部		0	0.00	0	0.00
⑮	3・4・15	野束川通	一部	[1]	800	0.11	800	0.11
				[2]	0 ～500	0.00 ～0.69	(廃止)	
				[3]	0	0.00	0	0.00
⑯	3・4・16	高校前通	全線		1,600	0.22	1,700	0.24
⑰	3・4・17	円山通	全線		1,000	0.14	1,000	0.14
⑱	3・4・18	墓園通	全線		500	0.07	400	0.06

検証の結果、見直し対象路線において、混雑度が1.25を上回る区間は存在しませんでした。

表11 都市計画道路の将来交通量需要推計結果

No.	名 称		種級	車線数	幅員	交通容量 (台/日)	見直し前		見直し後	
	番 号	路線名					交通量 (台/日)	混雑度	交通量 (台/日)	混雑度
①	3・3・1	229 号線	4-2	2	22	8,000	1,700~7,100	0.21~0.89	1,800~7,100	0.23~0.89
②	3・3・2	岩内小沢線	4-2	2	22	8,000	400~6,200	0.05~0.78	400~6,200	0.05~0.78
③	3・4・3	停車場通	4-3	2	18	7,200	100~3,100	0.01~0.43	100~3,400	0.01~0.47
④	3・3・4	旧波止場通	4-3	2	22	7,200	0~2,700	0.00~0.38	0~3,900	0.00~0.54
⑤	3・3・5	八幡通	4-2	2	22	8,000	2,400~5,800	0.30~0.73	2,400~5,800	0.30~0.73
⑥	3・4・6	公園通	4-3	2	18	7,200	200~2,100	0.03~0.29	100~1,500	0.01~0.21
⑦	3・4・7	万代御崎通	4-3	2	18	7,200	700~2,100	0.10~0.29	700~2,100	0.10~0.29
⑧	3・5・8	海岸通	4-3	2	15	7,200	0~ 200	0.00~0.03	0~ 200	0.00~0.03
⑨	3・5・9	山崎宮園通	4-3	2	15	7,200	200	0.03	200	0.03
⑩	3・5・10	神社通	4-3	2	15	7,200	0	0.00	0	0.00
⑪	3・4・11	浜中大通	4-3	2	18	7,200	100~1,800	0.01~0.25	100~1,500	0.01~0.21
⑫	3・4・12	野束宮園通	4-3	2	18	7,200	100~1,800	0.01~0.25	1,000~1,600	0.14~0.22
⑬	3・4・13	薄田通	4-3	2	18	7,200	300~1,100	0.04~0.15	300~1,600	0.04~0.22
⑭	3・4・14	野束通	4-3	2	18	7,200	0~ 300	0.00~0.04	0~ 300	0.00~0.04
⑮	3・4・15	野束川通	4-3	2	18	7,200	0~ 800	0.00~0.11	0~ 800	0.00~0.11
⑯	3・4・16	高校前通	4-3	2	16	7,200	1,600	0.22	1,700	0.24
⑰	3・4・17	円山通	4-3	2	18	7,200	1,000	0.14	1,000	0.14
⑱	3・4・18	墓園通	4-3	2	18	7,200	500	0.07	400	0.06

都市計画道路全体においても、混雑度が1.25を上回る路線は存在しませんでした。

以上のことから、道路網全体において混雑度に支障が生じないと判断します。

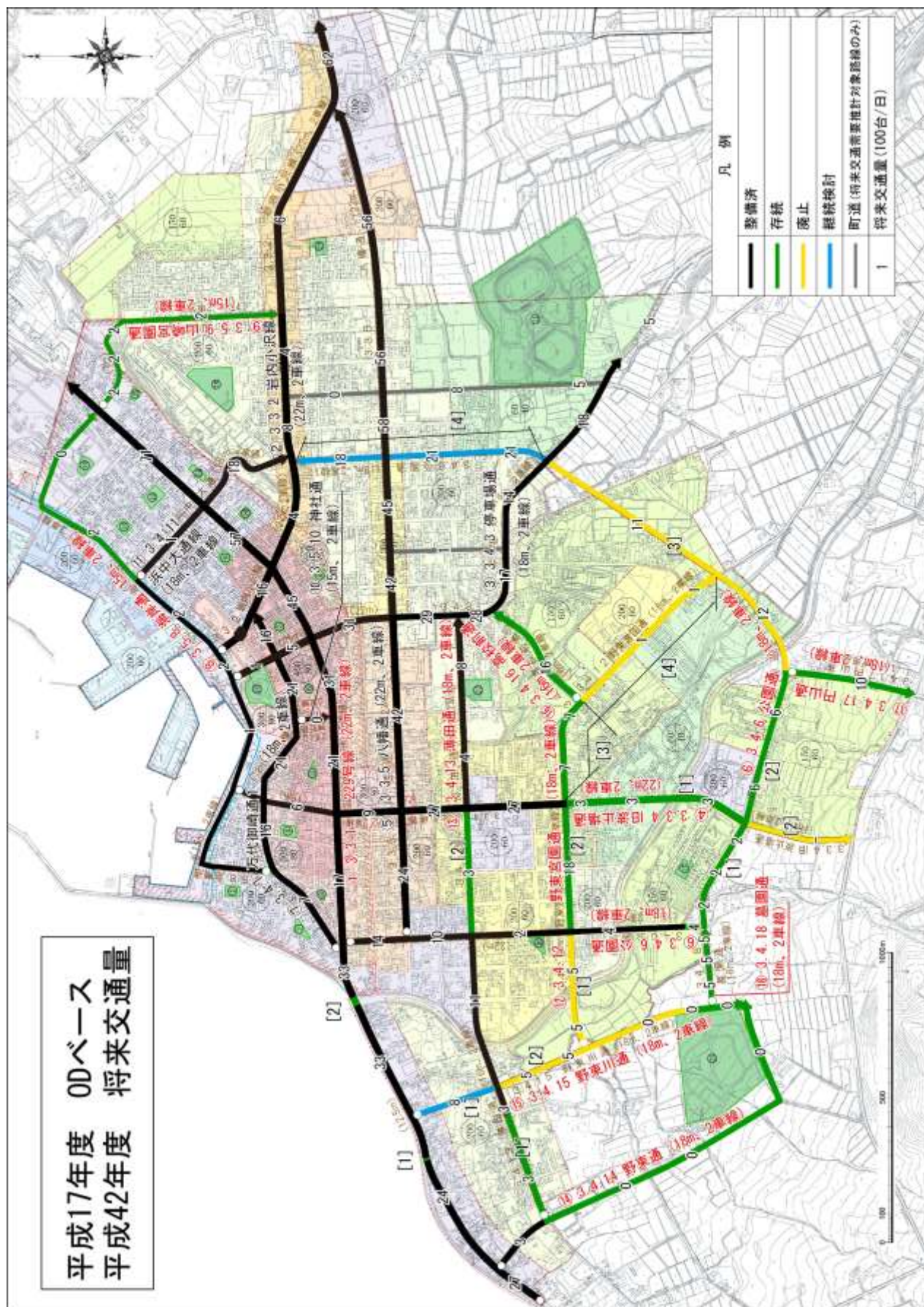


図8 混雑度検証のための将来交通量図(変更なし)

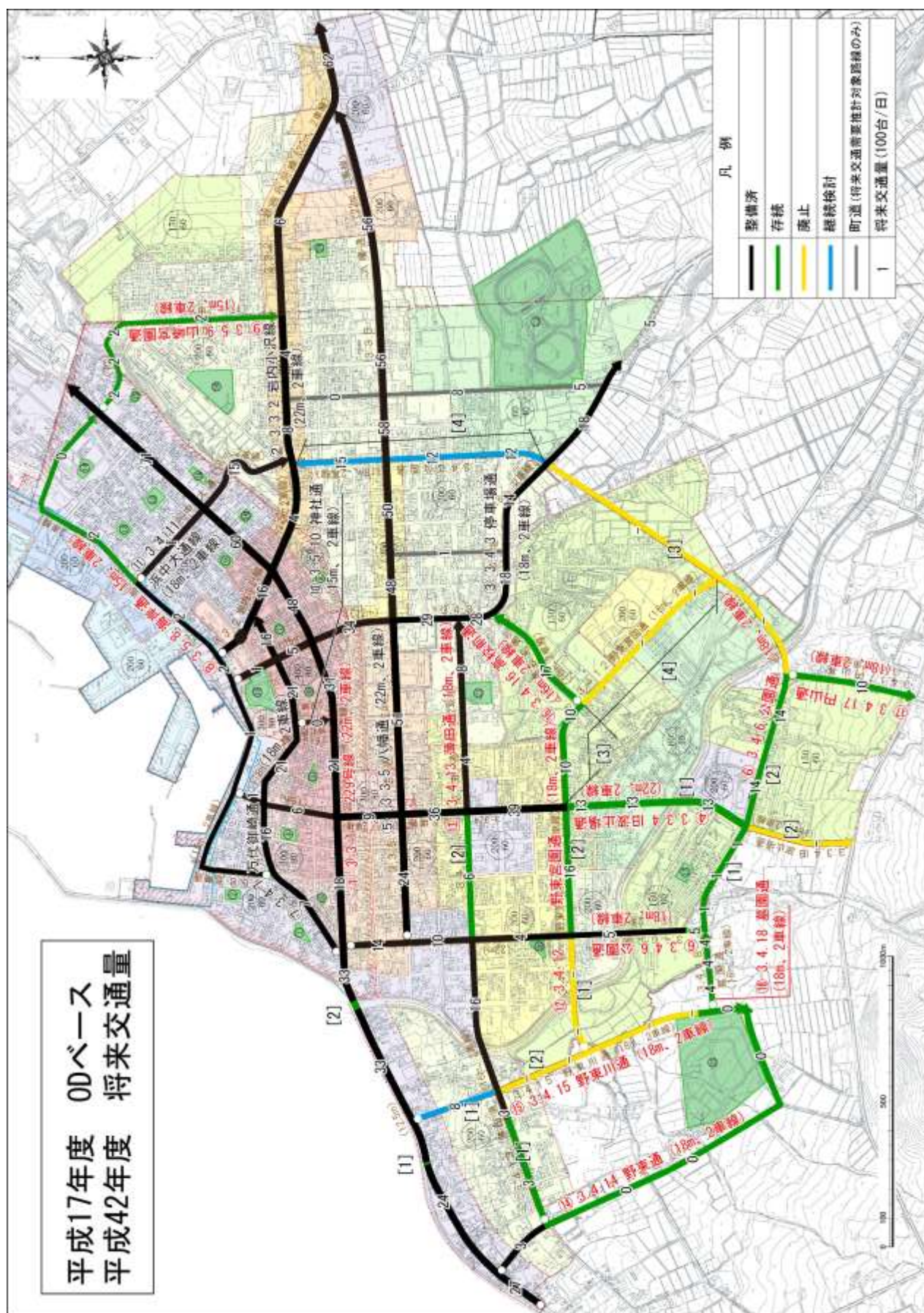


図9 混雑度検証のための将来交通量図(廃止路線のみ廃止)

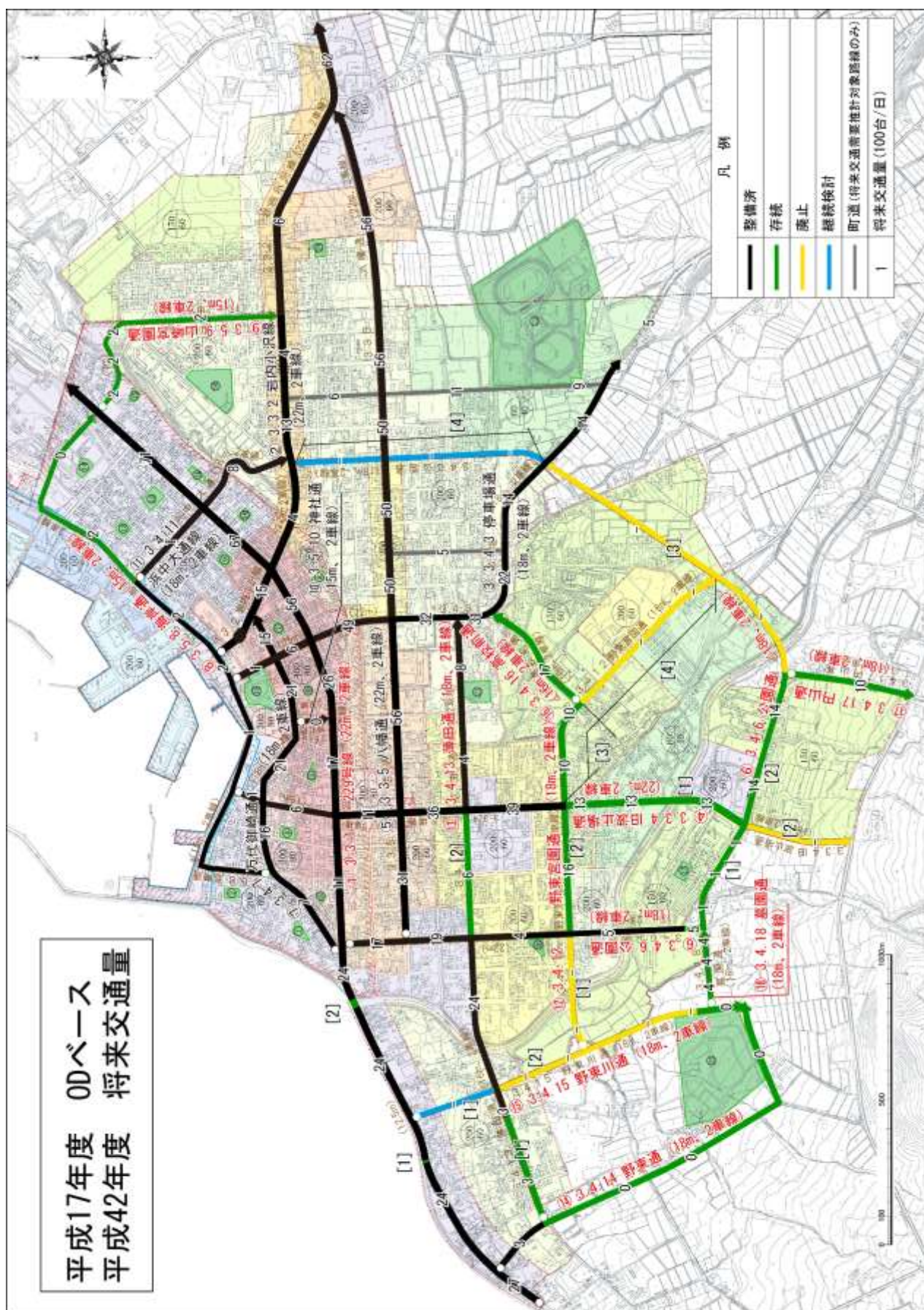


図 10 混雑度検証のための将来交通量図(参考図)(廃止路線+継続検討路線を廃止)

6-2. 道路密度による検証

見直し方針を考慮した道路網により岩内都市計画用途地域全体の街路網密度を算出し、「第2段階」の検証において設定した望ましい幹線街路網密度(3.18km/km²)と比較します。

本検証では、廃止検討とされた路線(区間)を廃止としたケースの道路網により算定します。

－ 望ましい幹線街路網密度について(再掲) －

岩内都市計画用途地域内において都市計画決定されている全ての都市計画道路延長は25.63kmであり、その全てが整備された場合の幹線街路網密度は4.50km/km²(ただし用途地域外は控除)となり、上位計画である「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」における整備水準の目標3.18km/km²を上回ります。

しかし、現状の幹線街路網において交通混雑が発生していないことから本見直し案では3.18km/km²を望ましい幹線街路網密度として設定します。

表12 見直し前・後の幹線街路延長(用途地域内)

路線番号	路線名称	見直し前 延長 (km)	廃止延長 (km)	見直し後 延長 (km)	整備済み 延長 (km)	見直し後 整備率 (%)
3・3・1	229号線	3.65		3.65	3.61	98.9
3・3・2	岩内小沢線	1.24		1.24	1.24	100.0
3・4・3	停車場通	1.94		1.94	1.94	100.0
3・3・4	旧波止場通	2.11	0.35	1.76	1.13	64.2
3・3・5	八幡通	2.18		2.18	2.18	100.0
3・4・6	公園通	3.73	0.85	2.88	1.17	40.6
3・4・7	万代御崎通	1.23		1.23	1.23	100.0
3・5・8	海岸通	2.20		2.20	1.38	62.7
3・5・9	山崎宮園通	0.89		0.89	0.00	0.0
3・5・10	神社通	0.11		0.11	0.11	100.0
3・4・11	浜中大通	0.70		0.70	0.70	100.0
3・4・12	野束宮園通	1.82	1.05	0.77	0.00	0.0
3・4・13	薄田通	2.07		2.07	1.30	62.8
3・4・14	野束通	0.23		0.23	0.23	100.0
3・4・15	野束川通	0.56	0.26	0.30	0.00	0.0
3・4・16	高校前通	0.45		0.45	0.00	0.0
3・4・17	円山通	0.44		0.44	0.00	0.0
3・4・18	墓園通	0.08		0.08	0.00	0.0
合計		25.63	2.51	23.12	16.22	70.2

表13 都市計画道路見直し前・後の幹線街路網密度

	幹線街路延長	用途地域面積	幹線街路網密度	望ましい密度
見直し前	25.63 km	5.69 km ²	4.50 km/km ²	3.18 km/km ²
見直し後	23.12 km	5.69 km ²	4.06 km/km ²	

検証の結果、見直し後の幹線街路網密度は望ましい幹線街路網密度を上回っており、道路網全体において幹線街路密度に支障が生じないと判断します。

第7章 本方針のまとめ

見直し検討の結果を取りまとめると下表・下図のとおりとなります。

表14 未着手都市計画道路の見直し方針

No.	名 称		区間	存 続	廃 止	検 討 継 続
	番号	路線名				
①	3・3・1	229 号線	[1]	●		
			[2]	●		
④	3・3・4	旧波止場通	[1]	●		
			[2]		●	
⑥	3・4・6	公園通	[1]	●		
			[2]	●		
			[3]		●	
			[4]			●
⑧	3・5・8	海岸通	一部区間	●		
⑨	3・5・9	山崎宮園通	全区間	●		
⑫	3・4・12	野束宮園通	[1]		●	
			[2]	●		
			[3]	●		
			[4]		●	
⑬	3・4・13	薄田通	[1]	●		
			[2]	●		
⑭	3・4・14	野束通	一部	●		
⑮	3・4・15	野束川通	[1]			●
			[2]		●	
			[3]	●		
⑯	3・4・16	高校前通	全区間	●		
⑰	3・4・17	円山通	全区間	●		
⑱	3・4・18	墓園通	全区間	●		

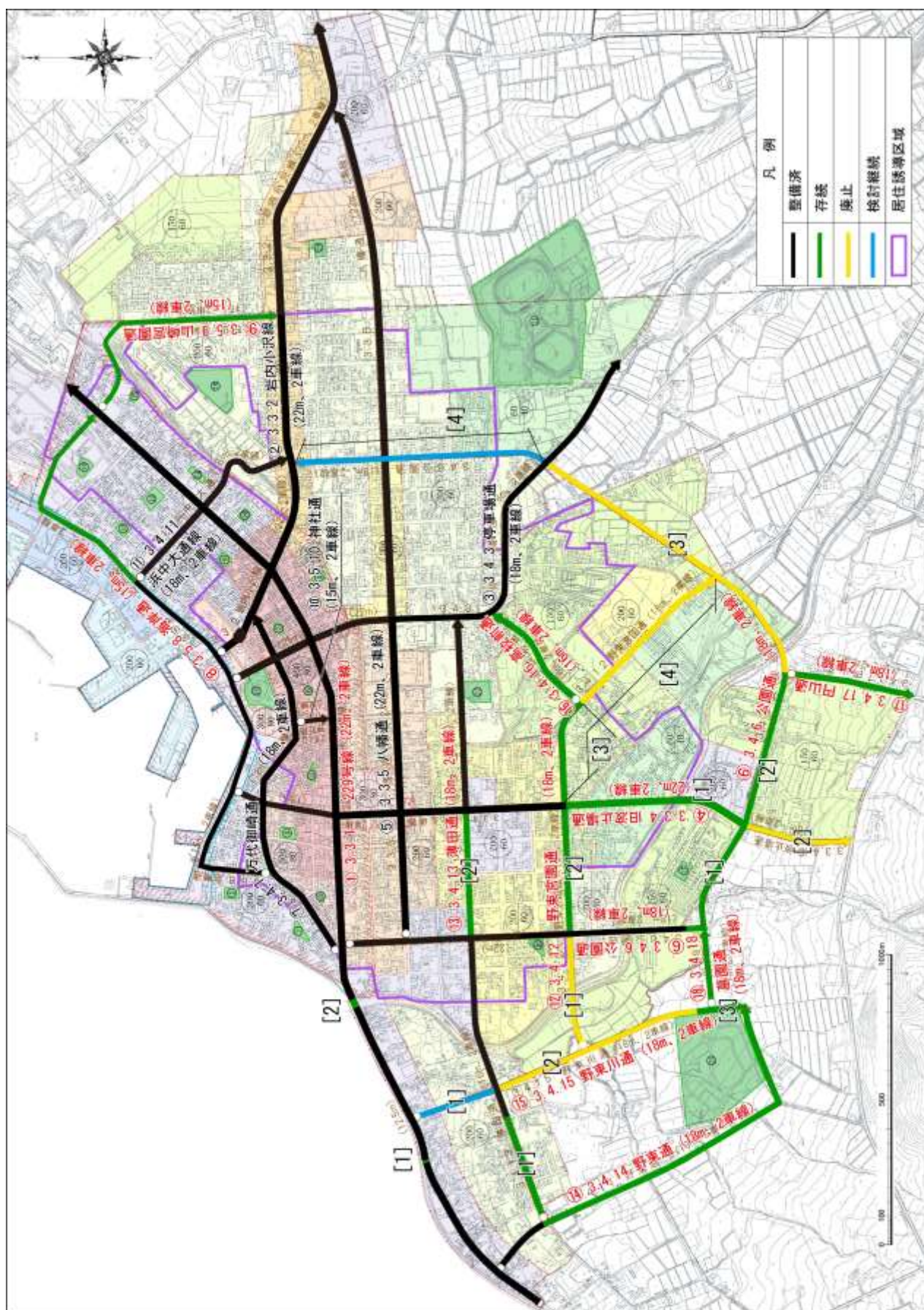


図11 未着手都市計画道路の見直し方針 (図7再掲)

第8章 本方針策定後について

8-1. 本方針策定後の取り組み

本方針において「廃止」とした区間について、今後具体的な「都市計画変更の手続き」に移行していく予定ですが、施設管理者等の関係機関との協議・調整を進めていくとともに、地権者や地域住民への説明による合意形成を図ったのち、都市計画法に基づく手続きを進める必要があります。

8-2. 次回見直し方針の策定期期

本方針の策定後においても、社会経済情勢の動向に応じて都市計画道路の必要性等に変化が生じることが考えられるため、概ね10年後を目処に方針を見直すことが重要であると考えます。

また、10年を経過する前に状況の変化に応じ、適宜見直しを要することとなった場合は、当該区間だけを対象とするのではなく、今回と同様に関係する他の路線への影響について検証し、道路網全体での見直しを進める必要があると考えます。

