

荒尾市都市計画道路見直し計画にかかる廃止候補の選定

熊本県氷川ダム管理所 管理課・正会員・谷口 弘明

目的

都市計画道路は、都市の基盤となる道路として計画路線を予め示し、計画的に整備を実施している。しかし、荒尾市の都市計画道路の改良延長は、計画延長 60km に対して未だ約 30km であり、概ね半分しか整備されていない。ここ 20 年間で整備された道路は約 8.1km である。つまり年平均 350m 程度の進捗度であり、未整備区間約 30km の整備には約 80 年を要することになる。また、未着手の路線のうち 84% が昭和 20 年代または 30 年代に計画決定されたものである。計画決定してからすでに 40 年以上も経過し、荒尾市を取り巻く経済・社会環境も大きく変化している。このような、背景を踏まえて、都市計画道路の見直しが必要となった。

荒尾市の社会情勢

荒尾市は、昭和 17 年に荒尾町、平井村、有明村、八幡村、府本村の 1 町 4 村合併により市制し、有明海中央部に面する三井鉱山を主体とする石炭産業を中心に鉱山都市として成長し、長洲町と一体となった有明臨海工業地帯の建設を目指した。しかし、昭和 30 年代の石炭から石油へのエネルギー転換に伴い、産業構造の変革を余儀なくされた。その後、昭和 40 年代は産炭地域振興計画や新産業都市建設計画などにより、都市の再生を目指し工業団地や住宅団地の建設など基盤整備を実施する中、人口増加の傾向にあったが、昭和 60 年以降は人口減少となり、第 2 次産業衰退や新都市建設促進法の廃止により荒尾市を取り巻く状況は大きく変化している。

荒尾市の都市計画道路の見直し

荒尾市は現在、観光・商業・文化を先導する自然共生都市を目指している。それに伴い、特に 30 年代の新産業都市の建設を前提とした都市計画道路を見直し、「未着手」による弊害を改善する必要がある。例えば、都市計画道路区域内は、コンクリート造の建物や階高 3 階以上の建物を建てる場合に、建築制限を考慮しなければならない。しかし一方で、荒尾市の公共投資余力が低下することが予想されるため、国・県・市においても、都市計画道路の見直しが必要である。

荒尾市では、旧来の商業・業務の中心である JR 荒尾駅周辺地域に加え、大規模な商業店舗の開業や住宅団地開発などにより都市機能が充実しつつある緑ヶ丘地区周辺を荒尾市の中心拠点として位置付けている。この中心拠点を結ぶ環状型の都市軸に対して、放射状に伸びる広域交通を担う道路を整備する必要がある。

見直し対象道路の抽出・候補路線の選定

都市計画道路の見直しの対象路線は、県のガイドラインに沿って、20 年以上未着手路線、つまり、(1) 20 年以上未着手の路線、(2) 20 年以上未着手区間が存在する路線、(3) その他関係市町が見直し対象として抽出した路線および区間を対象としている。さらに、20 年以上未着手路線は、(1) まちづくりに寄与する路線、(2) 市の抱える問題の解消または開発計画を支援する道路、(3) 相対的な整備の必要性、(4) 代替路線または事業の困難性といった 4 つの視点から見直しを要する路線を抽出した。

抽出された路線 13 路線（うち 2 路線は 1 路線を区別したもの）について、路線の相対評価、地域の都市構造・将来像への対応、道路の役割・機能からみた評価、ネットワークの連続性・代替道路からみた視野、事業の困難性の 5 項目の評価を行い、「路線の必要性・機能」に関する項目については住民アンケートの結果を、「事業実施の困難性」については道路事業者アンケートの結果を、それぞれ点数式で表現した。そして、相対的に評価するため、縦軸を「路線の必要性」とし、横軸を「事業の困難性」とし、路線ごとにプロットした。「路線の必要性」について平均値を下回り、かつ「事業の困難性」について選定枠に入る路線を廃止候補路線として選定した。

なお、関係市町村の道路整備計画などとの調整により未着手路線または区間のうち、事業化が明確な路線および区間と、国あるいは熊本県によって整備が行われることが明確な路線および区間については、検討路線から除外している。

見直し候補路線の5路線

上記の評価と議論を重ね、合計5路線を廃止候補路線として、市広報紙に記載した。計画道路幅員はいずれも16mである。

(1) 増永陸合線(増永～牛水区間)

この路線の廃止対象区間は、増永～牛水区間の3110mである。この路線は昭和30年代の大牟田有明不知火新産業都市(有明臨海工業地帯)の建設を前提に、都市的施設の整備、土地利用計画、臨海工業都市の発展の基礎を築くための建設道路および幹線街路として系統的に決定された路線である。

しかしこの路線は、荒尾・長洲町の臨海工業地帯の建設計画廃止により、当初の趣旨が消失している。また、この区間の延長は非常に長く、極めて長期の整備期間を要するものと考えられる。また、ほぼ国道389号と並行する路線である。さらに人口も減少傾向にあるため、自動車交通の増加も予想されない。

(2) 牛水万田線

この路線の廃止対象区間は、牛水～国道208号間の1840mである。牛水万田線も上記の増永陸合線同様、昭和30年代の大牟田有明不知火新産業都市の建設を前提に計画決定された路線である。昭和38年に蔵満水島線として有明臨海工業地帯への道路として計画された。国道208号の荒尾署から分岐し、国道389号を通過し、海岸側に計画している荒尾海岸線に至る路線である。

しかし、荒尾・長洲町の臨海工業地帯の建設計画廃止により、当初の趣旨が消失している。また、農地の圃場整備に伴って代替する市道がすでに整備されている。計画上、農用地内を斜めに分断する道路である。人口も減少傾向にあり、自動車交通の増加も予想されない。

(3) 荒尾平山線

この路線の廃止対象区間は、緑ヶ丘付近から宿交差点に至る1280mである。昭和20年に荒尾大谷線として都市計画道路が決定した後、昭和38年に新興市街地造成に伴い延伸し、続いて昭和49年に、新産業都市建設構想の用途地域拡大に伴い、緑ヶ丘付近から宿交差点まで延伸した。

この区間については、都市計画道路と県道が重複するため、すでに県道二車線道路として整備済みである。また、この路線は、住宅専用地域である聖人原地区の拡大に伴う計画決定された路線でもあるが、現在この地区は長期遊休地状態である。都市計画道路として幅員16mが確保されていることから、歩道などの整備が必要となる。

(4) 万田本井出線

この路線の廃止対象区間は、深瀬～本井手に至る1530mである。この道路は昭和38年に荒尾平井線として都市計画が決定し、昭和56年の高度経済成長時代に自動車交通に対応するために川平地区内の用途地区内道路に変更された。

この路線地区には荒尾市を東西に結ぶ県道が平行している。また川北地区内には幅6m程度の市道があり、地域住民の地区道路として十分にその機能を果たしている。また、この地区の人口は近年減少傾向にあり、計画では有明高専寮内を通過し、農用地内を斜めに分断することになる道路である。

(5) 宮内出目大平線

この路線に関しては、40mの全面廃止である。昭和56年に荒尾市街地部の都市機能の向上を目的として計画決定された。国道208号から鹿児島本線を横断し、荒尾競馬場の方向に至る立体構造の路線である。

しかし、立体構造物であることから荒尾市中心部の機能低下を招く可能性がある。また、中心部を東西に連絡する市道がすでに整備され、鹿児島本線の列車本数も減少傾向にある。

結論

社会情勢の変化を踏まえ、荒尾都市計画区域すべての都市計画道路について必要性を検証し、協議を重ねた結果、この5路線については、平成19年2月に計画廃止となった。