

1 調査名称：八尾地域における都市計画道路網再編等見直し業務委託

2 調査主体：富山市

3 調査圏域：富山都市圏（富山市八尾地域）

4 調査期間：平成21年度

5 調査概要：

本市の八尾地域の都市計画道路は、主に昭和30年代後半から昭和50年代後半までの間に都市計画決定され、全部で18路線、総延長約23.7kmである。整備状況は、整備済と概成済を合わせた着手済延長が約16.5kmで全体の約7割を占め、残る約7.2kmの約3割が都市計画決定から30年以上経過する長期未着手状態である。（平成22年3月末現在）

近年は、人口減少や少子高齢化、地球環境問題、市町村合併（平成17年4月）等、都市計画決定当時と比べて社会経済情勢が大きく変化していることから、都市計画道路の必要性に変化が生じる路線が存在する。また本市の目指す「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」の方針にマッチした適正な都市計画道路網の構築が必要である。

本調査では、全18路線の内、特殊街路ならびに区画街路を除く幹線街路12路線を対象として、都市計画道路としての必要性や事業の実現性等を検討し、交通量推計に基づく道路網検証を実施し、都市計画道路網再編計画案を策定した。

## I 調査概要

1 調査名：八尾地域における都市計画道路網再編等見直し業務

### 2 報告書目次

#### 1. 業務概要

- 1-1 業務目的
- 1-2 対象路線
- 1-3 調査実施方針
- 1-4 工程計画
- 1-5 見直しフロー

#### 2. 既存資料等の収集・整理

- 2-1 既存調査結果
- 2-2 八尾地域の現況

#### 3. 都市計画道路の再編検討

- 3-1 将来道路網のあり方
- 3-2 見直し対象の設定
- 3-3 必要性の検討
- 3-4 実現性の検討
- 3-5 計画妥当性の検討
- 3-6 道路網の検証
- 3-7 見直しカルテの作成
- 3-8 都市計画道路網再編計画素案の作成

#### 4. 交通量推計による検証

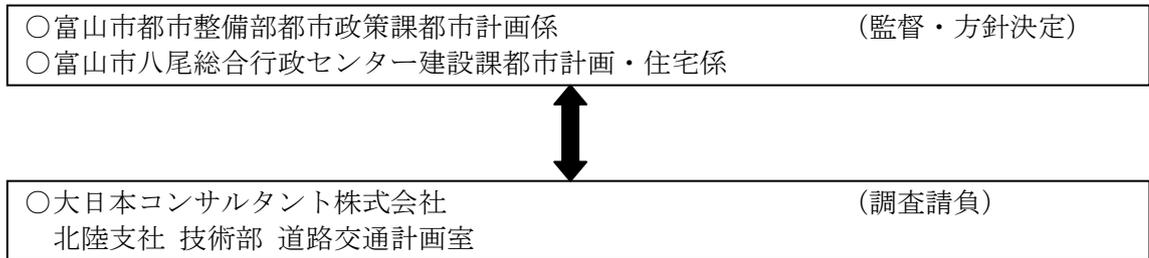
#### 5. 都市計画道路網再編計画案の策定

#### 6. まとめ

○巻末資料

交通量観測結果

### 3 調査体制



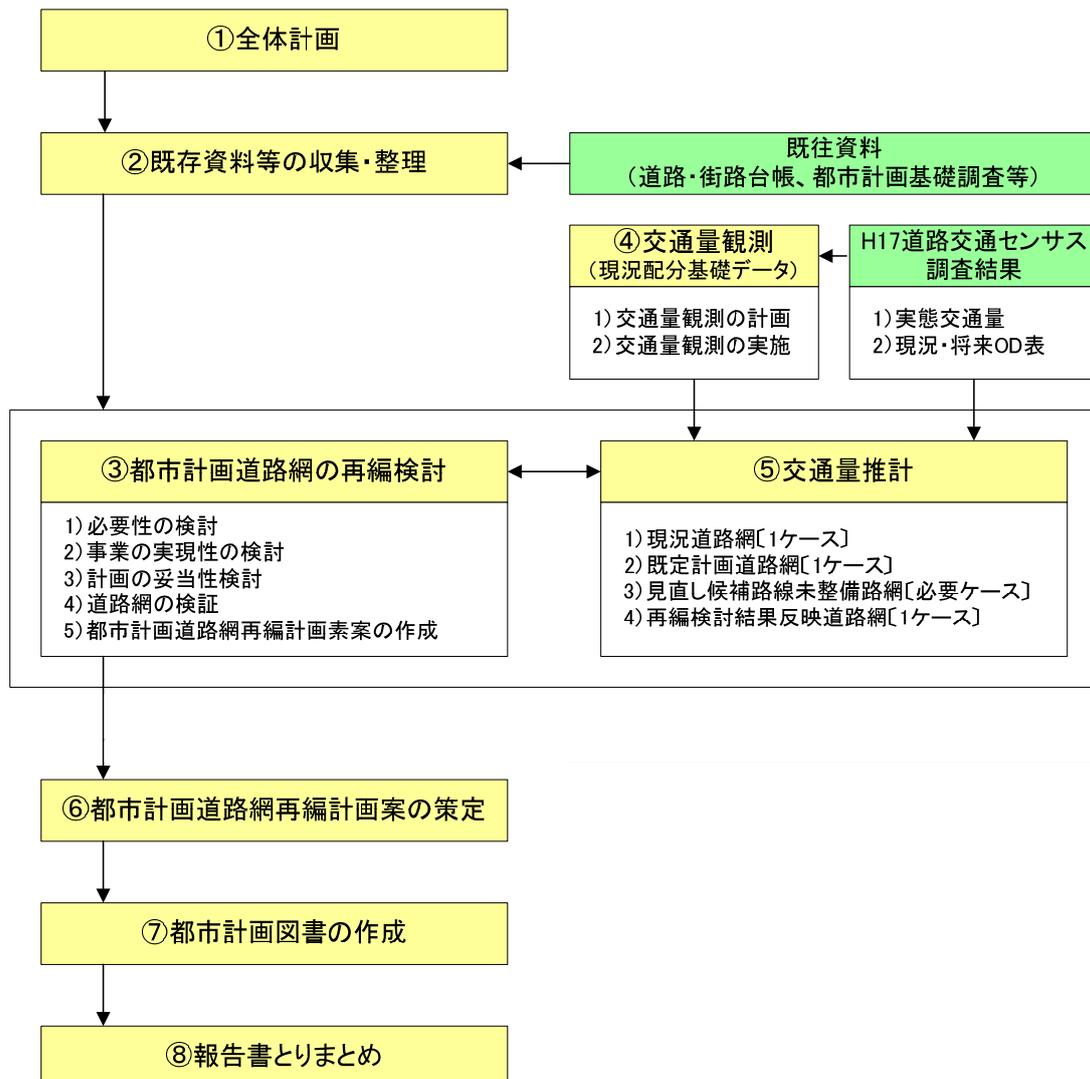
### 4 委員会名簿等：委員会なし

## II 調査成果

### 1 調査目的

近年の社会情勢の変化、将来のまちづくりの方針を見据え、八尾地域における都市計画道路に関して交通やまちづくり面での必要性、事業の実現性等を検討し、将来交通量の推計による道路網検証を行い、地域の実情に配慮した適正な都市計画道路網再編計画案を策定することを目的とする。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図

八尾地域の都市計画道路があるエリアは、八尾都市計画区域に属し、非線引き都市計画区域である。

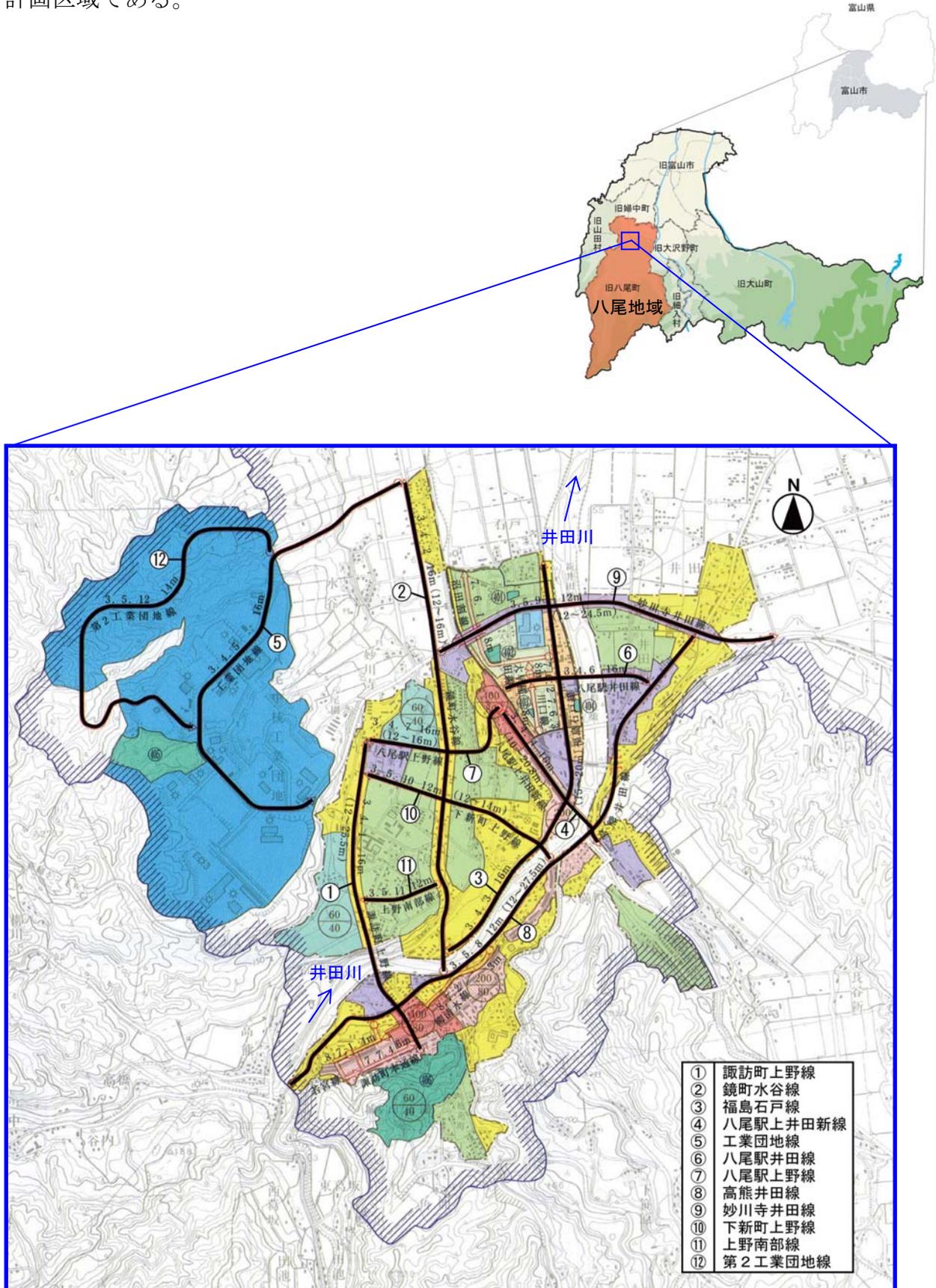


図1 調査圏域と調査対象とする都市計画道路12路線

#### 4 調査成果

##### (1) 八尾地域の特性

###### 1) 八尾地域の概況

八尾地域の市街地は富山と飛騨を結ぶ二ツ屋街道（飛騨街道）、婦中町長沢地域方面と結ぶ街道との分岐点に位置し、1532年に飛騨から坊を移した聞名寺の門前町として開かれた町である。1927年、富山～八尾間の鉄道の開業により旧町部から越中八尾駅まで現在の市街地が形成された。1980年代、富山テクノポリス開発計画の主要拠点である富山八尾中核工業団地が整備され、さらに“おわら風の盆”が全国的に知られるようになり年間約60万人が訪れる観光都市に発展した。

###### 2) 八尾地域の都市計画道路の特性

###### ①八尾地域の主要幹線道路

八尾市街地・工業団地と近隣地域および広域道路との連絡を図り、物資輸送・通勤・広域観光等の交通をより円滑に誘導する役割を担う。

###### ②八尾地域の幹線道路

市街地道路網の骨格を形成するとともに、市街地内の交通を集約して速やかに主要幹線道路に誘導する役割を担う。幹線道路は近隣住区の外郭を形成する役割も担うが、八尾地域は比較的コンパクトなまちであり、井田川によって物理的に分断された地域の交通軸として配置する。また、市街地に隣接する工業団地へのアクセス誘導軸として配置する。

###### ③八尾地域の補助幹線道路

幹線道路で区切られた市街地内の交通を集約して速やかに幹線道路へ誘導する役割を担う。

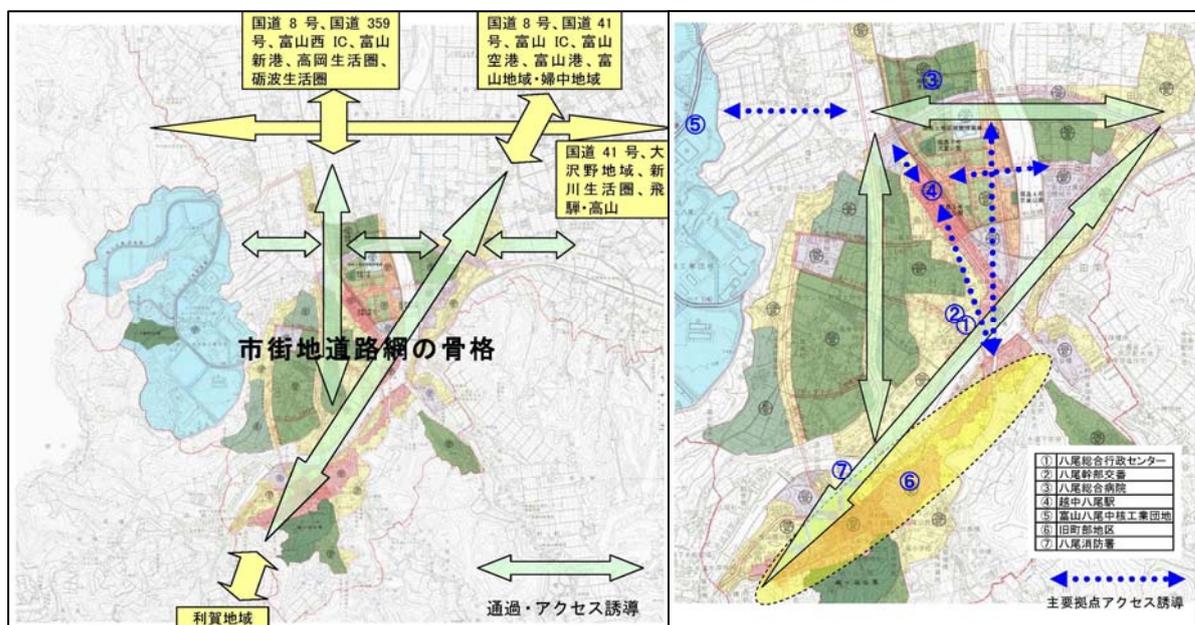


図2 八尾地域市街地の幹線道路軸

図3 八尾地域市街地の補助幹線強化方向

(2) 既存資料等の収集・整理

都市計画決定関連資料、街路台帳等の既存資料を収集・整理し、現地踏査を踏まえ八尾地域における都市計画道路網の成り立ちや現況を把握した。

(3) 都市計画道路の再編検討

「富山県都市計画道路見直しの基本的指針（平成17年9月）」（以下、県指針という。下図参照）に基づき、都市計画道路に対する評価を行い、再編の方向性を検討した。評価にあたっては、指針に示されている評価項目の他、交通量配分結果から得られる定量的な指標を加え、路線別カルテ（【参考資料】参照）として整理した。

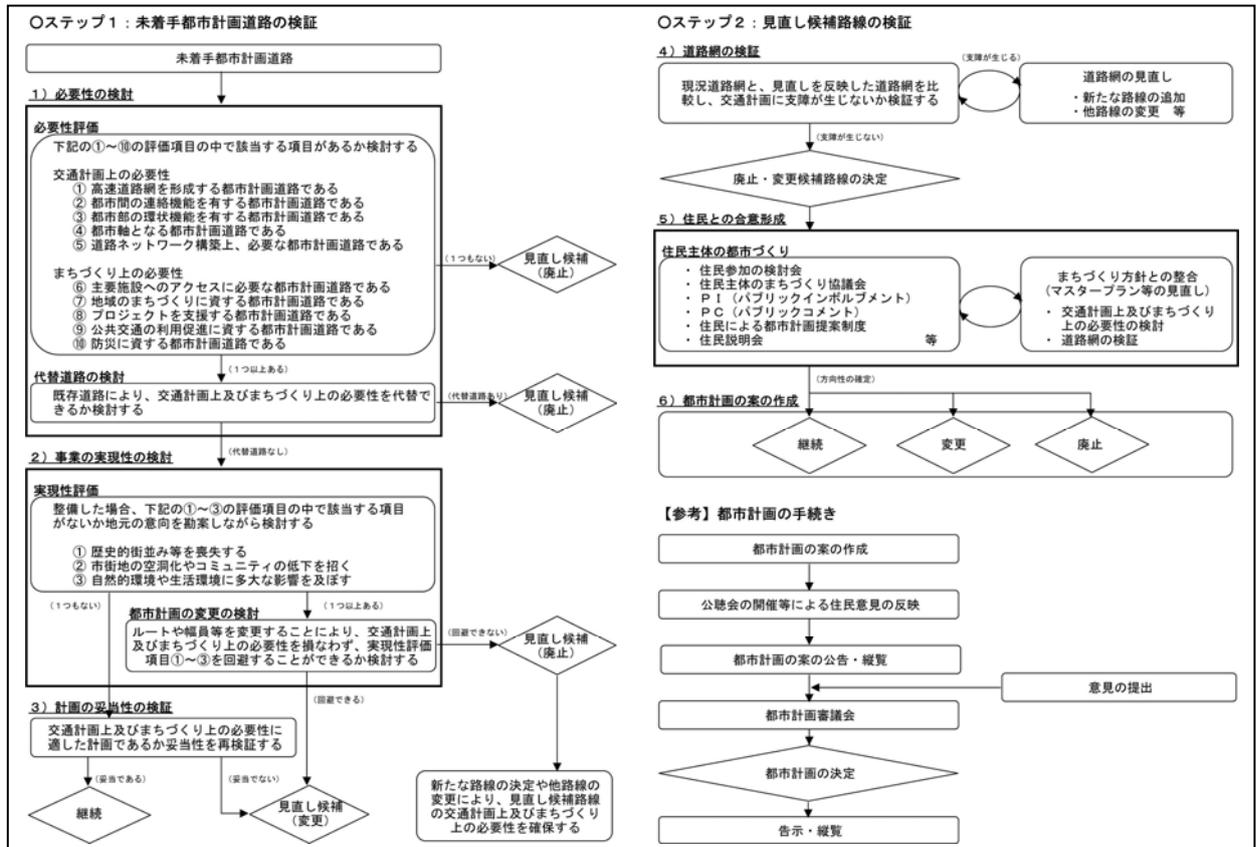


図4 都市計画道路の見直しフロー：「富山県都市計画道路見直しの基本的指針（平成17年9月）」

1) 必要性の検討

既計画道路網における将来交通量配分を実施し、交通計画上及びまちづくり上の必要性を踏まえて評価した。必要性が認められない路線については、その要因も合わせて整理し、交通量配分により代替路線についても検討した。

下表の交通計画上の必要性（①～⑤）とまちづくり上の必要性（⑥～⑩）を評価基準として、評価結果、代替道路の有無、各々の判断根拠等を整理した。

表1 都市計画道路の必要性評価基準  
 <交通計画上の必要性> <まちづくり上の必要性>

① 高速道路網を形成する都市計画道路である	⑥ 主要施設へのアクセスに必要な都市計画道路である
② 都市間の連絡機能を有する都市計画道路である	⑦ 地域のまちづくりに資する都市計画道路である
③ 都市部の環状機能を有する都市計画道路である	⑧ プロジェクトを支援する都市計画道路である
④ 都市軸となる都市計画道路である	⑨ 公共交通の利用促進に資する都市計画道路である
⑤ 道路ネットワーク構築上、必要な都市計画道路である	⑩ 防災に資する都市計画道路である

## 2) 実現性の検討

事業の実現性は、県指針の評価基準より、以下の①～③の視点から評価した。

表2 事業の実現性の評価基準

①	歴史的街並み等を喪失する
②	市街地の空洞化やコミュニティの低下を招く
③	自然的環境や生活環境に多大な影響を及ぼす

## 3) 計画妥当性の検討

必要性と実現性から既存の計画を見直した結果、既存計画12路線のうち4路線が廃止、2路線が一部廃止、1路線が一部変更となった。これらの見直しを考慮した都市計画道路網を下図に示す。

見直し案は、②鏡町水谷線、⑧高熊井田線、⑨妙川寺井田線で八尾市街地を網羅する三角形の骨格道路網を形成し、この骨格道路網に対して駅、中心市街地および工業団地とのアクセスを確保している。この見直し案では、骨格道路から500mの圏域が用途地域を概ねカバーでき、既存街路網との連携により円滑な交通誘導が可能である。

見直し案はネットワークの断続がなく市街地周辺地域の道路網や交通動線との整合性が確保されており妥当である。

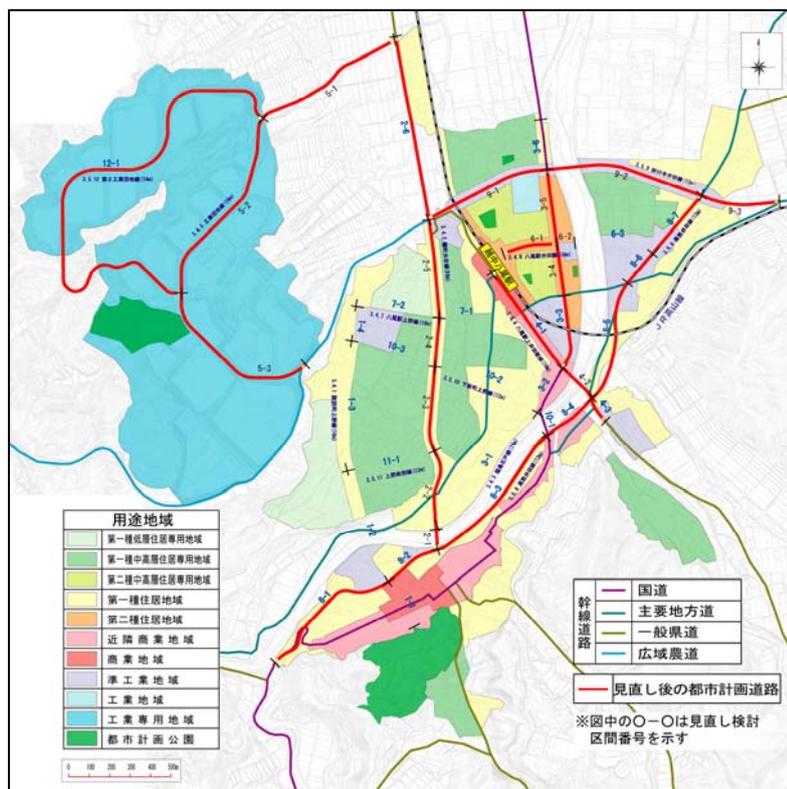


図5 必要性と実現性から見た見直し案

## 4) 道路網の検証

検討結果を踏まえ、見直し案の道路網の影響を交通量配分により把握し、八尾地域における将来交通の支障の有無を確認した。

支障が生じた場合は、検討結果を再精査するとともに、新規都市計画道路の提案や他路線の計画変更の可能性について検討することとした。

5) 都市計画道路網再編計画素案の作成

検討結果より、八尾地域における将来の都市計画道路網計画の素案を作成した。

表3 都市計画道路網再編計画素案の概要

整理番号	街路番号	都市計画道路名	見直し方針
①	3.4.1	諏訪町上野線	廃止
②	3.4.2	鏡町水谷線	継続
③	3.4.3	福島石戸線	区間廃止
④	3.4.4	八尾駅上井田新線	区間幅員変更
⑤	3.4.5	工業団地線	継続
⑥	3.4.6	八尾駅井田線	区間廃止
⑦	3.4.7	八尾駅上野線	廃止
⑧	3.5.8	高熊井田線	継続
⑨	3.5.9	妙川寺井田線	継続
⑩	3.5.10	下新町上野線	廃止
⑪	3.5.11	上野南部線	廃止
⑫	3.5.12	第2工業団地線	継続

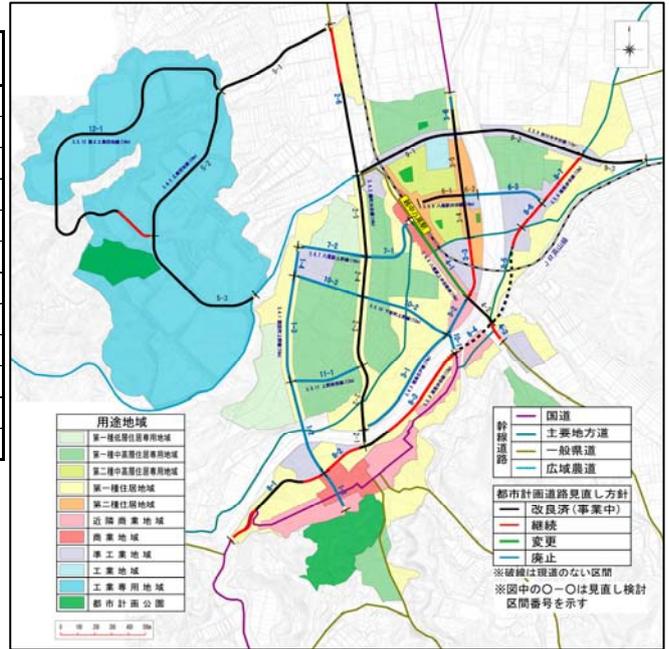


図6 都市計画道路網再編計画素案

(4) 交通量観測

交通量配分に用いるネットワークデータの精度検証のため、交通量観測を実施した。対象箇所は、平成17年道路交通センサス(H17センサス)未観測路線のうち、ネットワークの精度検証上必要と思われる箇所を選定した。

(5) 交通量推計

H17センサスベースの現況・将来OD表を用いて交通量配分を行った。

1) 現況道路網(1ケース)

H17時点での交通量を、交通量配分により推計した。推計結果と、H17センサスの交通量観測結果および本業務で実施した交通量観測結果とを比較し、交通量配分モデルの精度を検証した。検証した結果、交通量の少ない地点でバラツキが出ているものの相関係数が0.83程度であり、推計モデルは概ね妥当である。

表4 推計交通量と実態交通量の比較

H17道路交通センサス地点							
No	路線名	H17センサス		H17配分結果		再現性 ②/①	備考
		区間番号	①実測交通量(台/日)	リンク番号	②推計交通量(台/日)		
1	(一)千里八尾線	66097	7,263	6201489	6,949	96%	
2	(主)富山八尾線	4027	9,160	6100540	8,957	98%	
3	(一)掛畑井田新線	6053	2,078	6960005	1,420	68%	※1,2
4	(一)上笹原東町線	6062	1,446	311	883	61%	※1

交通量調査地点(H21.9.15(火))							
No	路線名	H20交通量調査		H17配分結果		再現性 ②/①	備考
		調査結果(台/12h)	①実測交通量(台/日)	リンク番号	②推計交通量(台/日)		
1	(都)妙川寺井田線	10,072	12,590	6100550	9,791	78%	
2	(主)堀波細入線	2,757	3,446	6201492	4,663	135%	※2
3	(都)八尾駅上井田新線	2,038	2,548	112	3,681	144%	※3
4	(都)福島石戸線	2,616	3,270	109	4,850	148%	※3
5	(都)鏡町水谷線	1,800	2,250	124	3,861	172%	※3
6	一般国道472号	605	756	6001460	1,607	213%	※1,3
7	(都)福島石戸線	3,161	3,951	6100570	5,887	149%	※2
8	(都)八尾駅上井田新線	1,829	2,036	144	1,354	67%	※2
9	(都)鏡町水谷線	3,730	4,663	129	6,842	147%	※2
10	(都)福島石戸線	777	971	125	1,546	159%	※1
11	(都)高熊井田線	1,197	1,496	118	1,266	85%	
12	一般国道472号	3,610	4,513	6201508	5,292	117%	
13	(都)工業団地線	2,203	2,754	137	1,387	50%	※3
14	新婦広域農道	4,567	5,709	6100560	5,007	88%	

注) 12時間交通量調査結果はH17道路交通センサスにおける一般農道・市街地の昼夜率1.251により日交通量に補正

<備考>再現性における誤差の理由

※1: 山地部や細街路で交通量が少いため、バラツキが大きい。

※2:ゾーン(一定の地域)内に発生集中する交通を一つの交差点で代表しているため、発生集中点付近ではバラツキが生じる。

※3: OD表の発生集中交通量と実態の発生集中交通量の差が大きいと想定される。

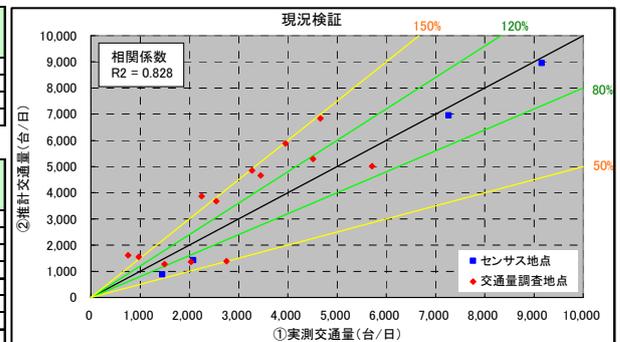


図7 現況検証

## 2) 既定計画道路網 (1ケース)

既定計画道路網での将来交通量を、交通量配分により予測した。ネットワークデータは、現況ネットワークを基本に、既定計画の道路を追加して作成した。推計年次は、H17センサスの将来OD表の年次 (H42) で行うこととした。本推計結果を都市計画道路の必要性の検討時に活用した。

## 3) 見直し候補路線未整備道路網 (必要ケース)

見直し候補路線が、未整備の場合の道路網を想定し、個々の路線のみが未整備の場合における交通量を推計した。本推計結果を都市計画道路の必要性の検討時に活用した。

## 4) 再編後道路網 (1ケース)

都市計画道路の再編検討結果を反映した道路網での将来交通量を交通量配分により推計した。本推計結果は、道路網の検証において活用した。(下図参照)

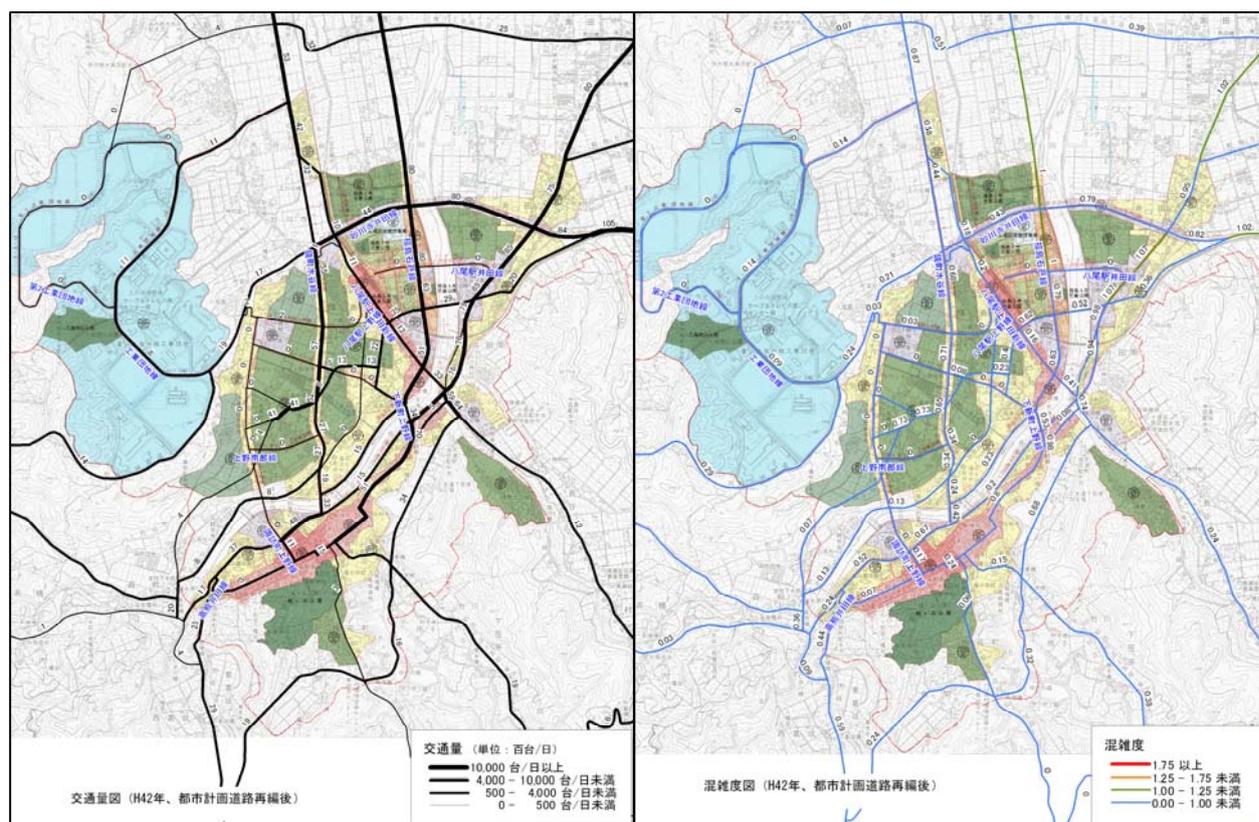


図8 再編後道路網の将来交通量推計 (H42) 結果 (上左図: 交通量、上右図: 混雑度)

(6) 都市計画道路網再編計画案の策定

素案に対する将来交通量の検証結果および関係機関との調整結果を受けて、八尾地域の都市計画道路網再編計画を下図のように策定した。

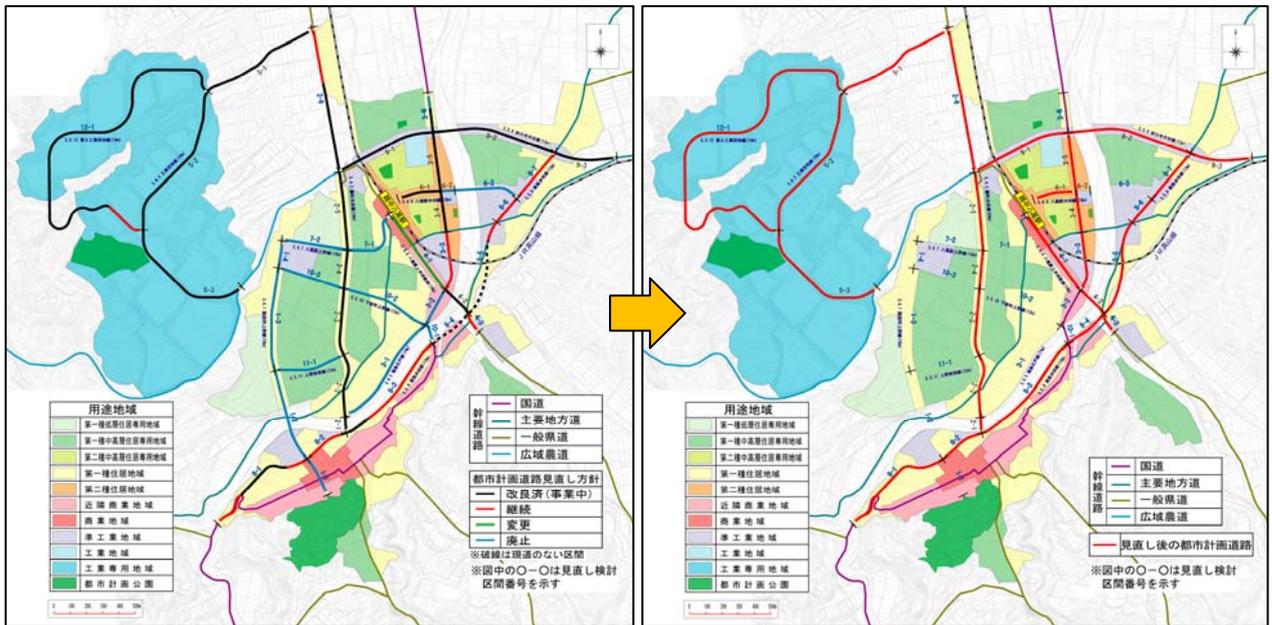


図9 既定計画道路網の見直し方針

図10 見直し方針を踏まえた都市計画道路網

(7) まとめ

本業務は、県指針に基づき、八尾地域における未着手都市計画道路の見直しを検討し、適正な都市計画道路網の構築に向けた都市計画道路網再編計画案を策定した。見直しの結果、幹線街路12路線のうち4路線が廃止、2路線が一部廃止、1路線については計画幅員を縮小して継続する方針とした。今後は、都市計画道路網再編計画案をもとに地域住民との合意形成を図り、地域の実情に配慮して都市計画の案を定める。

【参考資料：路線別カルテ（諏訪町上野線）】

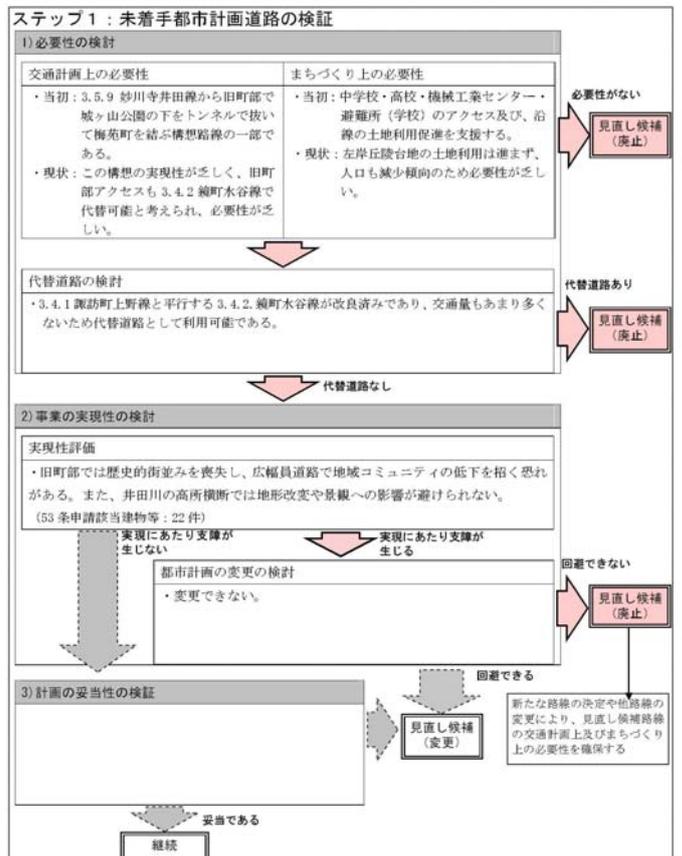
<評価カルテ>

整理番号	都市計画区域名	街路番号	都市計画道路名	計画決定年月日	告示番号	計画全延長	計画幅員	起点～終点	その他
八尾一1	八尾	3.4.1	諏訪町上野線	S55.3.11	県告第240号	1,660m	16(12.9～25.5)m	富山市八尾町字桐木平 ～ 富山市八尾町福島字上野	幹線街路と平面交差3箇所 幹線街路高瀬井田線と立体交差1箇所

街路の状況						
区間番号・道路種別	1	2	3	4		合計延長
計画幅員・延長	12×30 25.5×141.7	25.5×111.3 11.5×209 15×255	16×650	16×170		1,660
改良済幅員・延長			16×75			75
舗装済幅員・延長			16×75			75
未改良現道幅員・延長	4×30 12×141.7	5.5×158.3	12×200			670
現道名	市道公園中央線 堀本南道路	市道記念 道路線				
当初計画主旨(全体)						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地の環状道路を形成し、地域道路網の交通を集約して誘導する幹線道路である。</li> <li>・左岸丘陵地の土地利用促進を支援する。</li> </ul>						
当初決定時から現在までの環境変化						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・一部で住宅団地の整備にあわせて事業中である。</li> <li>・未改良区間では、沿道に住宅が密集している区間や大規模構造物が避けられない区間があり、必要性や実現性、計画の妥当性について再検証が必要である。</li> </ul>						
道路幅員状況						
現道の有無	1:現道有り	2:一部現道有り	3:一部改良済み	4:現道無し		
現況道路幅員	現況写真(撮影位置は右図)					
1 未改良: 4～12m						
2 未改良: 0～5.5m						
3 未改良: 0～16m (一部改良済み)						
4 未改良: - (現道無し)						
計画幅員: 12～25.5m	計画幅員構成					



計画決定の変遷						
街路番号	2.3.4	3.4.1				
街路名	公園上新町線	諏訪町上野線				
決定年月日	S38.12.28	S55.3.11				
告示番号	県告第3257号	県告第240号				
延長	240m	1,660m				
幅員	12m	16m				
起点	八尾町字桐木平 4571	八尾町字桐木平				
終点	八尾町字大唐田 753	福島字上野				
換要						
事業認可の概要						
認可年月日	H10.9.11					
告示番号	県告第532号					
区間番号	1					
起点	八尾町字上新町 2196-3					
終点	八尾町字大唐田 832-2					
延長	150m					
幅員	25.5m					
執行年度	H10～H14					
事業費	826,650千円					
換要	手続保留 街路(地物)事業					
区間別計画延長						
A区間 (D内かつ用途地域内の延長)		B区間 (用途地域内の延長)		C区間 (A、B区間以外の延長)		合計
0m	1,530m	130m		1,660m		
整備(管理)主体別計画延長						
国道(直轄)	国道(県管理)	主要地方道	一般県道	市道		合計
-	-	-	-	1,660m		1,660m



路線概況

【参考資料：路線別カルテ（諏訪町上野線）】

