

1 調査名称：山形市都市計画道路見直し業務

2 調査主体：山形市

3 調査圏域：山形市域

4 調査期間：平成25年度（平成28年度までの4箇年）

5 調査費：2,835千円（当年度までの合計：0千円）  
（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

山形市の都市計画道路は、昭和8年に都市計画決定されたものを初めとして、将来の人口増加に伴う市街化区域の拡大やモータリゼーションの進展に対応するために新規路線の決定や変更を行い、現在の道路網が計画されている。

平成25年3月31日現在、72路線、243.17kmが都市計画決定されており、事業完了しているものが154.18km、整備率63.4%となっているが、都市計画決定から20年以上が経過した長期未着手都市計画道路が、41路線、内未整備延長は46.54kmであり、長期にわたる都市計画の制限により、地権者の生活や土地の有効活用に大きな影響を与えている。

本業務は、現在実施中の「山形市都市計画マスタープラン」の見直しに併せて、都市計画決定されている全路線の必要性等を再度検証した上で、将来目指している山形市の都市構造に合った都市計画道路網への見直しを行うものである。

## I 調査概要

### 1 調査名 山形市都市計画道路見直し業務委託

### 2 報告書目次

#### 序章 山形市都市計画道路の現況

##### 1. 見直し検討の全体方針設定

- 1.1 見直し必要性の整理
- 1.2 見直しにあたっての基本的検討スタンスの検討
- 1.3 見直し検討スケジュールの検討
- 1.4 東北6県の県庁所在市対象アンケート調査
- 1.5 庁内及び庁外検討組織の検討

##### 2. 都市計画道路が担う役割の検討

- 2.1 山形市のまちづくりにおいて必要とされる道路の役割
- 2.2 標準的な道路横断面構成の検討

##### 3. 都市計画道路ごとの状況整理

- 3.1 未着手路線のカルテ
- 3.2 関係部署へのヒアリング調査について

##### 4. 整備事業費の整理

- 4.1 概算整備事業費の算出方法
- 4.2 対象路線の沿道状況別整備面積
- 4.3 山形市における沿道状況別都市計画道路整備費用原単位
- 4.4 概算整備事業費の算出結果

#### 参考資料

### 3 調査体制

#### 庁内検討会議での検討

庁内検討会議は、関係各課が担当する個別分野と都市計画道路整備との整合を図るために開催する。事務局（都市政策課）で検討した内容を係長会議・課長会議・部長会議にて順次協議し、内容を精査する。

事務局  
検討

係長  
会議

課長  
会議

部長  
会議

#### 庁外検討会議での検討

庁外検討会議は、庁内検討会議での検討結果について、広域道路網との整合を図ると共に、学識経験者より助言を受けることを目的に開催する。

### 4 委員会名簿等：

#### 庁内検討会議

総務部防災対策課  
企画調整部企画調整課  
商工観光部商工課  
まちづくり推進部河川道路整備課  
まちづくり推進部道路維持課  
まちづくり推進部都市政策課

#### 庁外検討会議

国土交通省  
山形河川国道事務所調査第二課  
国土交通省  
東北運輸局山形運輸支局  
山形県村山総合支庁都市計画課  
山形県村山総合支庁道路課  
山形県村山総合支庁建設総務課  
山形警察署交通第一課  
学識経験者（1名ないし2名）

検討会議については、平成25年度は組織の検討のみを実施しており、実際に発足するのは、平成26年度に予定している。

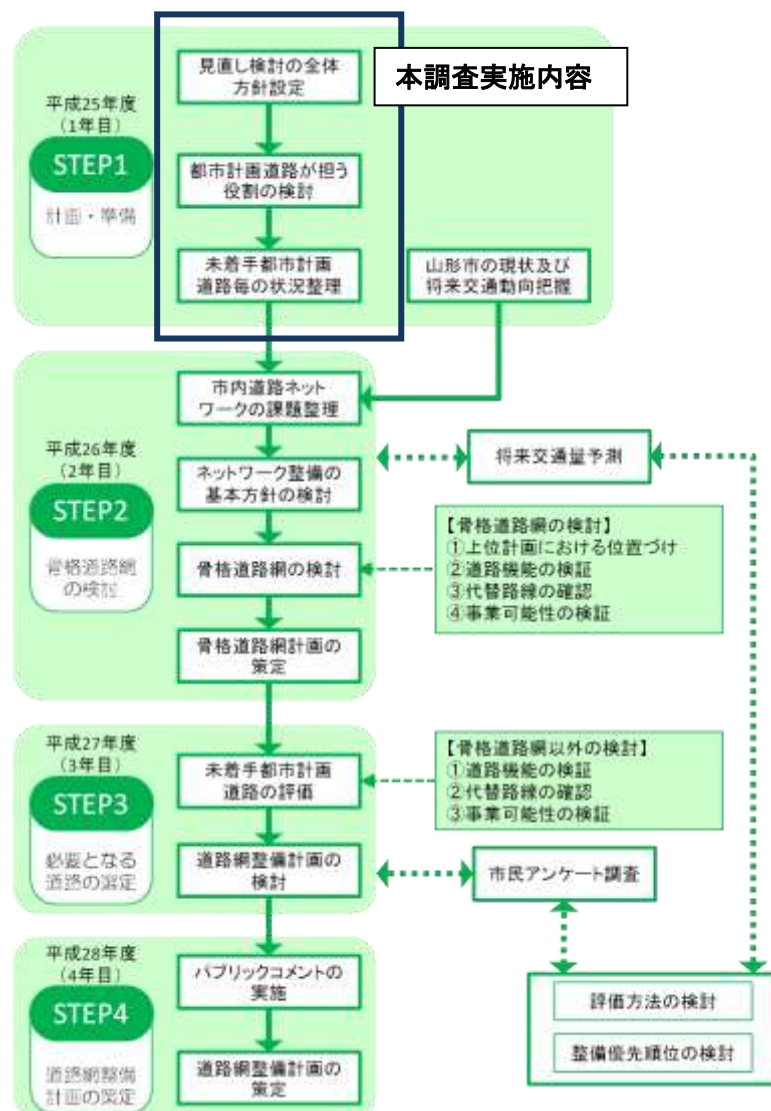
## II 調査成果

### 1 調査目的

山形市の都市計画道路は、「山形市都市計画マスタープラン」において、市街地の機能を支える骨格的な位置付けや、広域都市間の連携など重要な役割を担っている。一方で、全72路線中、都市計画決定から20年以上が経過した長期未着手都市計画道路が41路線、内未整備延長は46.54km(平成25年3月31日現在)であり、都市計画制限が長期にわたることで、地権者の生活や土地の有効利用に大きな影響を与えている。

現在実施中の「山形市都市計画マスタープラン」の見直しに併せて、都市計画決定されている全路線の必要性等を再検証した上で、廃止、変更、代替路線、道路幅員や構造等の都市計画道路の見直し検討を平成25年度から平成28年度の4箇年で行い、最終年度に『道路網整備計画』の策定及び公表を実施するものである。

### 2 調査フロー



3 調査圏域図



山形県山形市全域を対象



## 4 調査成果

### 1. 見直し検討の全体方針設定

#### 1・1 見直し必要性の整理

山形市の人口は平成17年をピークに減少に転じているが、高齢者は増加傾向にあり、運転免許保有率は年々高まっている。また、市内の自動車登録台数は貨物車等の減少に伴い総数については平成18年をピークに減少傾向にあるが、乗用車は増加傾向にある。そのような状況の中で、高齢者が関わる交通事故の増加、地球温暖化等の環境問題への対応、東日本大震災を契機とする防災への意識の高まり等により、道路が担う役割も変わりつつあり、都市計画道路についても見直しが必要とされている。

ここでは、上位計画・関連計画に記載されている山形市の道路整備に関する「現況と課題」「整備の方向性」「主な施策」を整理するとともに、過年度に実施された都市計画道路の見直しに係る各種調査結果を踏まえ、山形市における都市計画道路整備の課題を再整理した上で、都市計画道路見直しの必要性を整理した。

#### (1) 山形市における都市計画道路整備の課題

##### まちづくりとの連携

- 中心市街地空洞化の進展
- 都市計画制限が長期にわたることによる地権者の生活や土地の有効利用への影響の増大

##### 課題

- ▶ 中心市街地と郊外・集落との連携強化及びそれぞれの魅力の相乗効果による山形らしさを活かしたコンパクトなまちづくりの実現
- ▶ 未着手区間の再評価による改善

##### 社会経済状況への対応

- 少子高齢化の急速な進展に伴う社会保障負担の増大
- 国と地方が抱える巨額の負債による財政の硬直化
- 地方交付税の減少

##### 課題

- ▶ 社会経済状況の変化に的確に対応した都市計画道路整備

##### 都市防災への対応

- 東日本大震災を契機とした市民をはじめとする各方面からの防災への意識の高まり

##### 課題

- ▶ 大規模な災害にも耐えうる新たなまちづくりに資する都市計画道路整備

### 人口減少と少 子高齢化への 対応

- 高齢化により車を運転できなくなった交通弱者の増加
- 高齢者運転免許保有率の高まり等による高齢者が犠牲となる事故の割合の増加

#### 課題

➢ 高齢者を中心とする交通弱者が安全かつ安心して移動できる環境の整備

### 環境への 配慮

- 地球温暖化をはじめとした環境問題や電力供給不足を端緒としたエネルギー問題への意識の高まり

#### 課題

➢ 環境への負担が少ない低炭素型の都市構造の構築に配慮した都市計画道路整備

### 市民ニーズの 反映

- 「道路の歩きやすさ」「公共交通の利用のしやすさ」に対する市民満足度の低さ（平成24年度に実施した市民アンケート調査結果より）
- 「災害に強いまちづくり」「徒歩での生活がしやすいまちづくり」に対する要望の多さ（同上）

#### 課題

➢ 日々暮らす上での安心感や精神的な豊かさなど、多様化する市民の声の都市計画道路整備への反映

#### (2) 都市計画道路見直しの必要性

- 中心市街地をはじめとする地域の活性化に向け、まちづくりと整合のとれた都市計画道路の整備が必要とされている。
- 都市計画制限が長期にわたることで、地権者の生活や土地の有効利用に大きな影響を与えており、未着手区間の再評価による改善が必要とされている。
- 少子高齢化や社会経済状況の変化を踏まえ、道路の性格とその需要に見合った都市計画道路の再編が必要とされている。
- 防災空間の確保に加え、快適性を感じられる都市空間を確保するため、道路の多面的な空間機能に配慮した整備が必要とされている。
- 歩道のバリアフリー化や自転車・歩行者空間の整備など、高齢者を中心とする交通弱者が安全かつ安心して移動できる環境の整備が必要とされている。
- 自動車を利用できない交通弱者の移動手段の確保、及び低炭素社会実現の観点から、公共交通の利用促進に繋がる都市計画道路の整備が必要とされている。

## 1・2見直しにあたっての基本的検討スタンスの検討

「山形市都市計画マスタープラン」は平成27年9月の公表を目指し、現在見直しを行っているところである。都市計画マスタープランには市の骨格となる都市計画道路網の見直し結果を掲載することから、骨格道路・未着手道路を含む都市計画道路全体の見直しを行う。見直しにあたっては、基本的検討スタンスを次のように設定する。

自動車交通の処理を主体とする交通機能は、都市計画道路が担う大きな役割の一つであり、地域活性化に資する拠点間連携や防災機能の強化に向けた道路ネットワークの整備が必要とされている。加えて社会情勢の変化に伴い市民生活機能（歩行者・自転車交通）や空間機能（防災機能、公共交通支援機能）の向上が必要とされていることから、未着手路線の見直しを行う際にはこれらの点も重視し評価を行うものとする。

その上で整備の必要性が低い路線については、事業性等も踏まえ、計画幅員・起終点・線形・構造形式等の見直しを行う。

また、交通機能を考えるにあたっては、都市計画道路だけでなく道路事業における構想路線及び既存道路で幹線機能を有している道路も検討対象とする。

### ～山形市都市計画道路見直しの基本的検討スタンス～

- 未着手道路の見直しにあたっては、交通機能に加え、市民生活機能（歩行者・自転車交通）や空間機能（防災機能、公共交通支援機能）を踏まえ必要性を評価する。
- 必要性の低い路線については、事業性等も踏まえ、計画幅員・起終点・線形・構造形式等の見直しを行う。
- 交通機能を考えるにあたっては、構想路線及び都市計画道路以外の既存幹線道路を含む市内の幹線道路網全体を検討対象とする。



## 2. 都市計画道路が担う役割の検討

### 2・1 山形市のまちづくりにおいて必要とされる道路の役割

都市計画道路は都市の骨格を成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保するとともに、都市形成を行う上で、「交通機能」と「空間機能」を有している。

- 都市における円滑な移動を確保するための交通機能
- 都市構造を形成し、街区を構成するとともに、都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能

山形市の都市計画道路についても、交通機能と空間機能を担うが、前述の整備課題を踏まえ、本市の都市計画道路が備えるべき機能として特に重視すべき点を以下に整理した。

都市計画道路の整備課題	整備における留意点	本市の都市計画道路が備えるべき機能
まちづくりとの連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 広域から中心市街地へのアクセスの向上</li> <li>• 来訪者の街なか回遊への誘導（バス・自転車）</li> <li>• 安心安全な歩行空間の向上と回遊の促進</li> </ul>	<div style="border: 1px solid #008000; background-color: #d9ead3; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">安全・快適な歩行者通行空間・自転車走行空間の確保（特に中心市街地において）</div> <div style="border: 1px solid #008000; background-color: #d9ead3; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">公共交通走行空間の確保（特に中心市街地において）</div> <div style="border: 1px solid #008000; background-color: #d9ead3; padding: 5px;">拠点間連携（防災・減災、渋滞解消を目的とする）</div>
社会経済状況への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 必要な箇所に、必要な機能を有する道路を整備（適材適所）</li> </ul>	
都市防災への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 延焼遮断帯として必要な幅員、緊急車両の通行に必要な幅員を確保</li> </ul>	
人口減少と少子高齢化への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 歩行者通行空間、自転車走行空間、自動車走行空間の分離</li> <li>• バリアフリー整備</li> </ul>	
環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 渋滞解消に向けた道路整備（環状道路整備、バイパス整備、バスベイ整備、立体交差整備等）</li> <li>• バスレーンの整備</li> </ul>	
市民ニーズへの対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 快適な道路空間の整備（植樹帯、電線地中化、消融雪施設等）</li> </ul>	

ただし、道路が備えるべき機能は区間によって異なる。例えば広域拠点間を結ぶ道路であれば拠点間連携をより重視すべきであり、中心市街地内の道路であれば安全・快適な歩行者通行空間・自転車走行空間の確保を重視すべきである。

よって、最小限の投資で必要な機能を有する道路を整備していくためには、市内の各道路に対して明確な役割を位置づけ、体系的な道路ネットワークを形成することが必要となる。

現在の山形市都市計画マスタープランでは、以下の道路種別を位置づけている。

区分		内容	該当する主な道路
広域幹線道路		広域的な圏域間を連携	東北横断自動車道酒田線 東北中央自動車道 国道 13 号、国道 48 号、 国道 112 号、国道 286 号、 国道 348 号
広域都市間を連携し、まちづくりの骨格となる道路	南北軸	広域都市圏内を南北に縦貫し都市圏の都市軸となる	上山山形天童線（国道 13 号）、 上山山形西天童線
	大環状道路	南北軸と連携して都市間交通を分散・誘導するとともに圏域間を連携	大森船町線、榎沢山辺中山線、 上山山形天童線（国道 13 号）、 ほか
	外環状道路	市街地内交通の骨格となる	天童鮎洗線、上山山形西天童線、 東山形長谷堂線（国道 286 号、国道 348 号）、 上山山形天童線（国道 13 号）
中心市街地の商業・業務機能を支える骨格	都心リング	七日町周辺～十日町周辺の伝統的商業・業務地を支える	双月志戸田線、諏訪町七日町線、 旅籠町八日町線、山形停車場松波線
	駅環状道路	山形駅周辺の連携を強化する	東原村木沢線、旅籠町八日町線、 十日町双葉町線、南追手前南館線、 （仮称）三日町上町線
都心直結道路		大環状道路や外環状道路から都心リング、駅環状道路へ結び、市街地周辺と都心地区を直結するとともに、高速交通網へのアクセス性を高める	双月志戸田線、山形停車場松波線、 東原村木沢線、薬師堂上桜田線、 山形停車場医学部線、美畑天童線、 旅籠町千歳橋線
集落間を結ぶ幹線道路		圏域内の集落間を結び、上記の骨格道路と連携する幹線道路	国道 286 号、天童鮎洗線、 山形山寺線、妙見寺西蔵王公園線、 山形永野線、 村山東部地区広域営農団地農道、 国道 348 号、国道 458 号、 山形白鷹線、山形朝日線、 蔵王公園線、（仮称）城北天童線

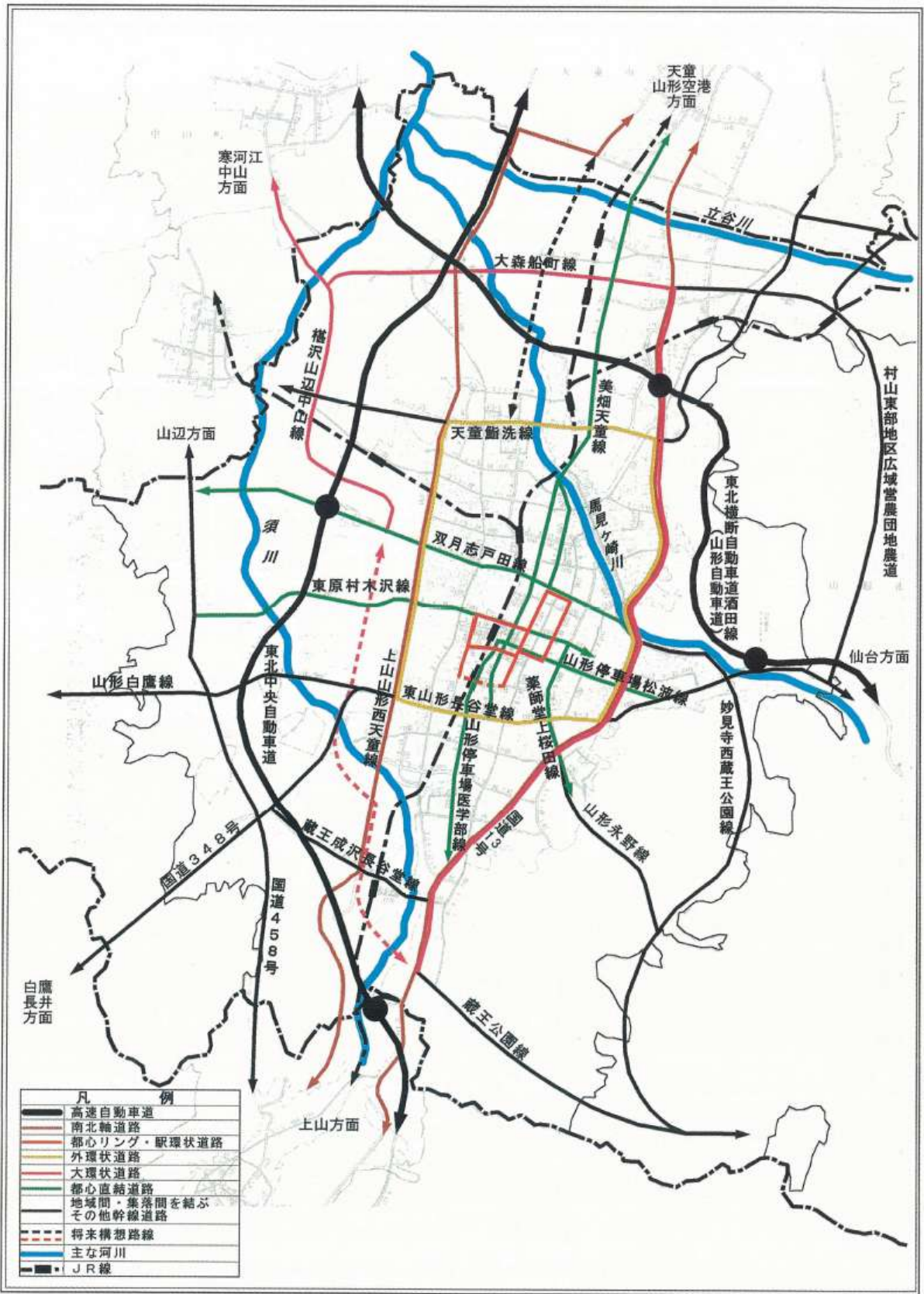
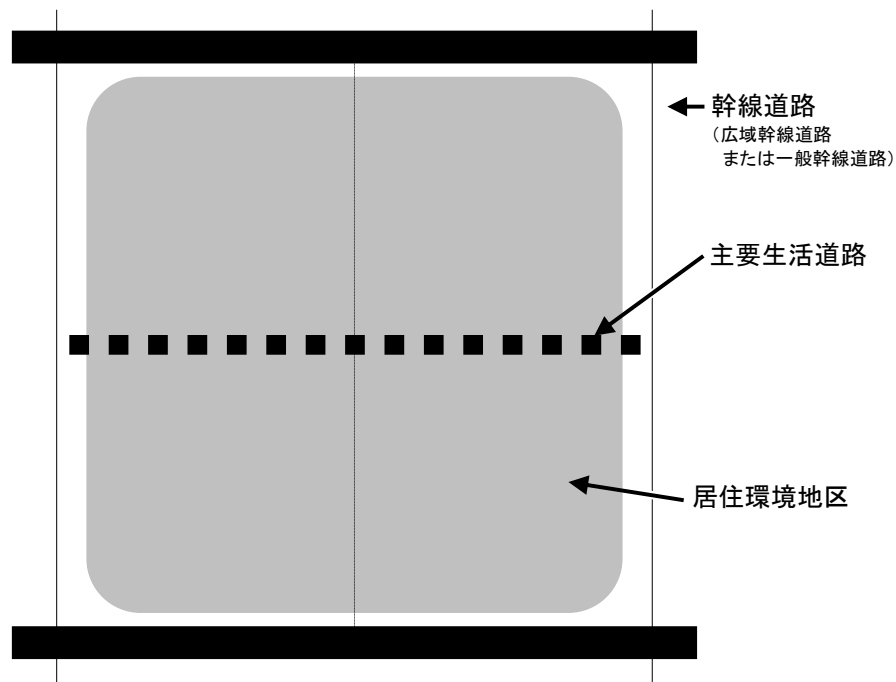


図 現行都市計画マスタープランにおける骨格道路

都市計画マスタープランにおける道路の区分は道路の機能に着目したものであるが、各区分の対応範囲が広く、1路線が複数の区分に属する形となっている。ここでは区分を以下のように単純化し、各道路が区分に応じた幅員構成を有することを基本とする。

区分	内容	重視すべき機能		
		歩行者・ 自転車空 間確保	公共交通 走行空間 確保	拠点間連 携
①広域幹線道路	都市間交通や通過交通などの比較的長距離の交通を処理し、都市の骨格を形成する道路			○
②一般幹線道路	広域幹線道路に次ぐ規格を持つ幹線道路であり、都市全体に網状に配置され、広域幹線道路とともに居住環境地区の外郭を形成する道路		○	○
③主要生活道路	居住環境地区内と幹線道路とを連絡する、地区内住民が日常的に利用する主要な生活道路	○	○	
④市街地内幹線道路	中心市街地など歩行者・自転車・自動車が錯綜する地区内の幹線道路	○	○	



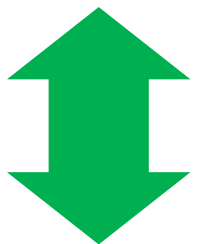
## 2・2 標準的な道路横断面構成の検討

各区分の標準的な道路横断面構成について、当該道路が受け持つ交通の量及び質、担うべき空間機能等に基づき、道路の構造の一般的技術的基準を定める「道路構造令」「山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例」「山形市道路の構造の技術的基準等を定める条例」、自転車通行空間設計の基本的な考え方を示す「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」及び「都市計画道路幅員」を踏まえ決定する。

区分		適用基準・ガイドライン
道路の構造の 一般的技術的基準	国道	道路構造令（昭和 45 年 10 月 29 日 政令第 320 号）
	県道	山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例 （平成 24 年 12 月 25 日 山形県条例第 92 号）
	市道	山形市道路の構造の技術的基準等を定める条例 （平成 24 年 12 月 19 日 条例第 30 号）
自転車走行空間の整備形態		安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン （平成 24 年 11 月 国道交通省道路局・警察庁交通局）



適用基準・ガイドラインを踏まえ  
道路種別に応じた標準幅員構成を決定



各道路に規定された都市計画道路幅員を基本に個別の実状を踏まえ幅員構成の細部を調整

各道路の都市計画道路幅員

### 3. 都市計画道路ごとの状況整理

現時点における都市計画道路（路線）ごとの整備必要性（道路整備の目的、上位・関連計画における位置づけ等）について整理を行った。

#### 3・1 未着手路線のカルテ

未着手路線（44 路線）を対象として、以下の項目をカルテ形式で整理した。

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>①路線の基礎情報（路線名、代表幅員、車線数、当初決定日、最終変更日、整備状況）</li><li>②標準横断図</li><li>③整備の目的（計画策定時の道路整備の目的を都市計画決定図書等の既存資料から整理）</li><li>④都市計画区域マスタープランなど各種計画の位置づけ</li><li>⑤庁内各部署が所管する計画・事業において都市計画道路整備に期待する内容</li><li>⑥各路線に対する市民からの整備要望等</li></ul> |
|--|

(参考 3・2・1 上山山形西天童線 未着手路線カルテ)



(参考 3・4・2 諏訪町七日町線 未着手路線カルテ)



#### 4. 整備事業費の整理

未着手路線（44 路線）の事業費の見通しを整理する。これまでに事業費の検討は行われていないことから、山形市内における道路整備事業費の実績値から地域別の整備費用原単位を設定し、概算整備事業費を算定する。

##### 4. 1 概算整備事業費の算出方法

概算整備事業費は、山形市内における整備実績を踏まえ次式より算出する。

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{対象路線の} \\ \text{整備事業費} \\ \text{(円)} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{対象路線の沿道状況別} \\ \text{整備面積} \\ \text{(k m}^2\text{)} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{山形市における沿道状況別} \\ \text{都市計画道路事業費単価} \\ \text{(円/k m}^2\text{)} \\ \hline \end{array}$$

なお、沿道状況は都市計画区域の区域区分（市街化区域か否か）により判別し、事業費単価は、「用地費・補償費」「工事費」別に算出する。

##### 4. 2 対象路線の沿道状況別整備面積

市内都市計画道路のうち、未着手である 44 路線の整備状況別の延長、現状幅員（暫定 2 車線整備路線、概成済路線のみ）、計画幅員、整備幅員を整理した。整備幅員は未整備区間の場合は計画幅員に、概成済区間の場合は「計画幅員－現状幅員」となる。なお、暫定 2 車線整備区間の延長は実区間の半分としてカウントされているため、整備幅員は計画幅員とした。



