

1 調査名称：北秋田市総合都市交通体系調査

2 調査主体：北秋田市

3 調査圏域：北秋田市管内

4 調査期間：平成26年度

5 調査概要：

北秋田市は、平成17年3月22日に4町合併により誕生した。旧町においては、鷹巣都市計画区域、合川都市計画区域、森吉都市計画区域を保有していたが、平成22年7月に既存都市計画区域を統合した。

北秋田市における都市計画道路整備状況は、計画延長5.4kmのうち約1.7kmが改良済みとなっているが、未着手道路の中には30年以上経過した路線もあり、計画当初の目的と将来都市づくりの方向性に乖離が生じている。

平成19年に策定した「北秋田市都市計画マスタープラン」において、「多様化するまちづくりに対するニーズへの対応」と掲げており、新たな時代に向けたコンパクトな都市形成に資する、都市計画道路網の再編が必要となっている。

そこで、長期間にわたり事業未着手の都市計画道路について、交通量調査を実施し現在の利用状況を調査するとともに、調査結果を現在の社会情勢に照らし合わせ、必要性や事業実現性を評価し、都市計画道路の継続・変更・廃止等についての検討を行う。

I 調査概要

1 調査名：北秋田市総合都市交通体系調査（都住計委1号）

2 報告書目次

序章	業務概要	1
序-1	業務の目的	1
序-2	業務概要	1
序-3	対象地	3
序-4	業務のフローチャート	4
第1章	交通量調査	5
1-1	調査計画	5
1-2	調査結果	21
第2章	都市計画道路見直し検討	23
2-1	現況交通量配分	23
2-2	都市計画道路見直し検討路線の選定	42
2-3	都市計画道路見直し候補路線の検討	56
2-4	将来交通量配分	65
2-5	費用対効果の整理	82
2-6	都市計画道路見直し（案）の検討	84
2-7	都市計画道路網（案）の作成	88

3 調査体制：委員会・幹事会等は設置していない

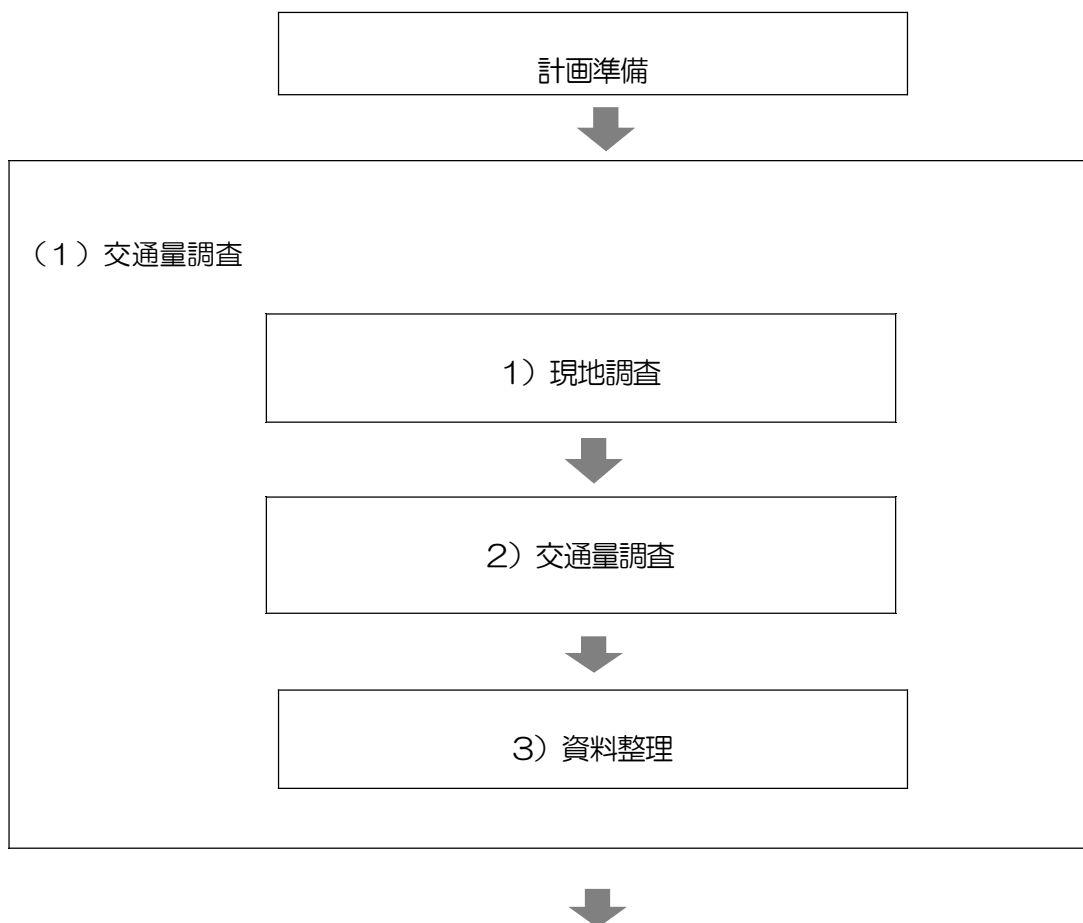
4 委員会名簿等：委員会・幹事会等は設置していない

II 調査成果

1 調査目的

本業務は、社会情勢の変化や公共事業投資の効率化・重点化を踏まえ、長期間にわたり事業未着手の都市計画道路について交通量調査を実施し、調査結果および現在の社会情勢に照らし合わせ、都市計画道路の必要性や事業実現性を評価し、都市計画の継続・変更・廃止等を検討するものである。

2 調査フロー





(2) 都市計画道路見直し検討

1) 現況データの作成



2) 現況交通量配分



3) 都市計画道路見直し候補路線の検討

- ①見直し検討路線の選定
- ②見直し検討路線の基本データ整理
- ③見直し検討路線の「必要性」指標の重みづけ
- ④見直し検討路線の「必要性」「実現性」の検討
- ⑤見直し候補路線の選定



4) 将来データの作成



5) 将来交通量配分



6) 費用対効果の整理



7) 都市計画道路見直し(案)の検討

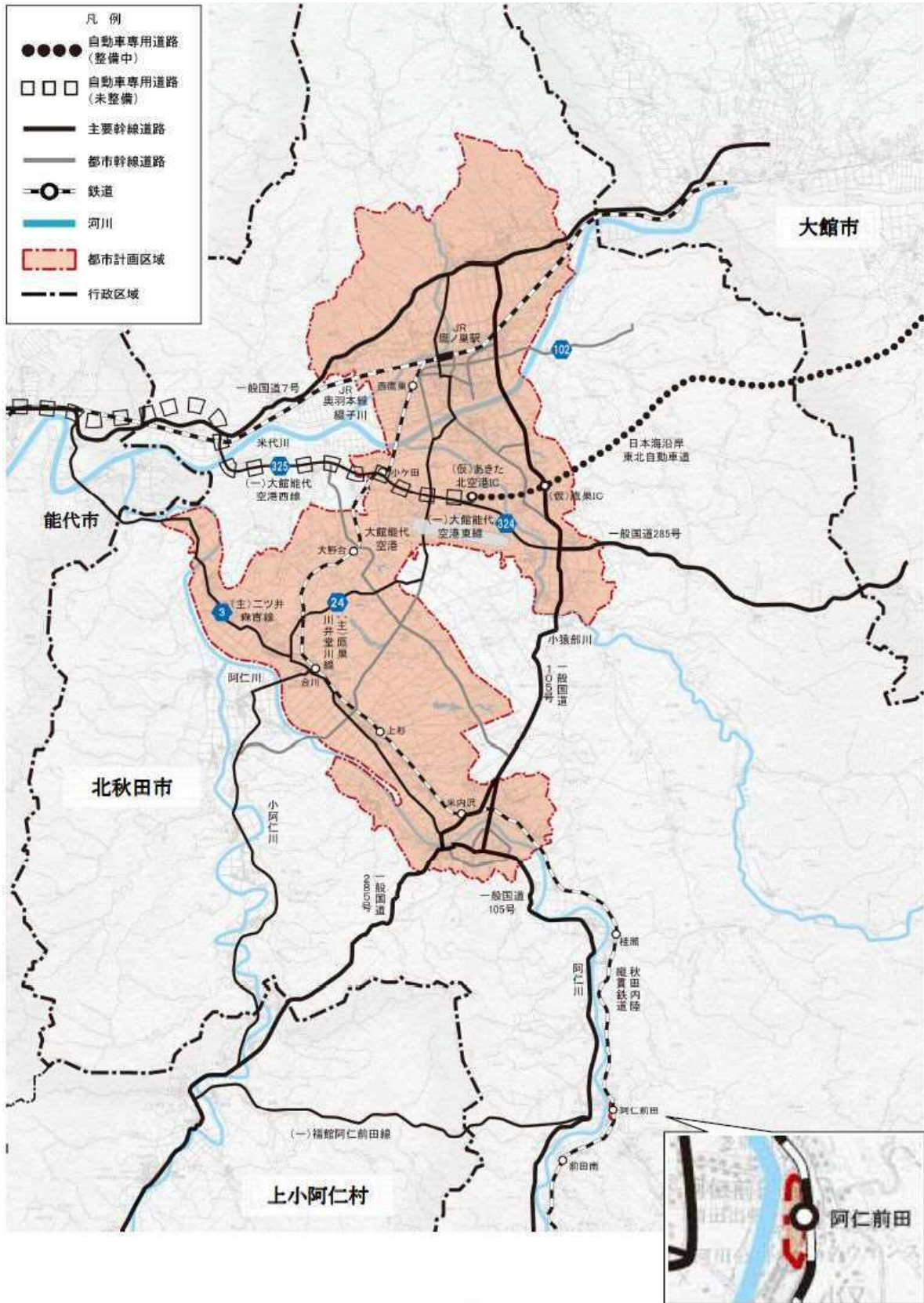


8) 都市計画道路網(案)の作成



報告書作成

3 調査圏域図



4 調査成果

◎見直し検討路線の選定

見直し検討路線は、北秋田市内の都市計画道路 27 路線のうち、「整備済」路線以外の 17 路線、延長約 45.34km とする。

「秋田県都市計画道路見直しマニュアル」では、計画決定後、概ね 20 年後を目途に見直しを検討する、とされているが、本検討においては経過年数に拘わらず、まずは整備済み以外の路線を同列に並べ、必要性等を検証することとした。

地区	街路番号	路線名	幅員	車線数	延長	決定年月日	改良済延長	整備率	経過年数	見直し検討対象路線
鷹巣	1.3.1	鷹巣高速線	23.5	4	8,890	H14.5.10	0	0.0%	10	○
鷹巣	3.4.1	農林高校中岱線	18.0		1,300	S26.8.1	1,300	100.0%		
鷹巣	3.4.2	駅前陣場岱線	16.0		3,840	S26.8.1	1,724	44.9%	61	○
鷹巣	3.4.3	太田川口線	16.0	2	5,120	S29.5.13	4,266	83.3%	58	○
鷹巣	3.4.4	掛泥中岱線	16.0		2,830	S56.12.22	0	0.0%	31	○
鷹巣	3.4.5	元町舟場線	16.0		890	S56.12.22	0	0.0%	31	○
鷹巣	3.4.6	太田旭町線	16.0		1,760	S29.5.13	0	0.0%	28	○
鷹巣	3.4.7	大町田中線	16.0		1,530	S26.8.1	310	20.3%	61	○
鷹巣	3.4.8	農林高校北線	16.0		700	S56.12.22	0	0.0%	31	○
鷹巣	3.4.9	横町線	16.0		1,180	S56.12.22	0	0.0%	31	○
鷹巣	3.3.10	大堤鷹巣小森線	25.0	4	7,850	S56.12.22	450	5.7%	31	○
鷹巣	3.5.11	松葉町線	12.0		850	S26.8.1	383	45.1%	61	○
鷹巣	3.4.12	小森川口線	16.5	2	3,280	H14.5.10	3,280	100.0%		
森吉	3.2.13	中央線	32.0		3,550	H7.6.16	0	0.0%	17	○
森吉	3.4.14	伊勢ノ森線	20.0		370	H7.6.16	0	0.0%	17	○
森吉	3.4.15	諏訪岱環状線	18.0		1,660	H7.6.16	0	0.0%	17	○
森吉	3.5.16	運動公園広場線	15.0		1,680	H7.6.16	0	0.0%	17	○
森吉	3.6.17	町栄線	11.0		446	S24.不明	446	100.0%		
森吉	3.6.18	新町大杉線	11.0		384	S27.5.7	384	100.0%		
森吉	3.5.19	本町通線	12.5		262	S27.5.7	262	100.0%		
森吉	3.5.20	米内沢駅前通線	12.0		1,325	S30.5.12	1,100	83.0%	57	○
阿仁前田	3.5.21	停車場線	12.0	2	830	S30.5.12	830	100.0%		
森吉	3.6.22	大町大杉線	8.0		461	S27.5.7	461	100.0%		
森吉	3.7.23	倉の沢線	6.0		134	S27.5.7	134	100.0%		
阿仁前田	3.6.24	小又線	9.0		1,310	S33.3.19	135	10.3%	54	○
阿仁前田	3.6.25	阿仁前田駅前通線	9.0		90	S33.3.19	90	100.0%		
阿仁前田	3.6.26	阿仁前田線	9.0		1,050	S33.3.19	1,050	100.0%		

◎「必要性」「実現性」の検討結果

都市計画道路の路線ごと、区間ごとに「必要性」（100点満点）、「実現性」（50点満点）の評価を行った。評価結果は以下の一覧表のとおりである。

必要性、実現性それぞれの評価点の平均値を算出し、路線・区間ごとに平均値以上の場合は「必要性高い」「実現性高い」と判定し、平均値未満の場合「必要性低い」「実現性低い」と判定した。

総合判定は、必要性、実現性の両方が「高い」場合、「継続」とし、それ以外の場合は「見直し」とした。

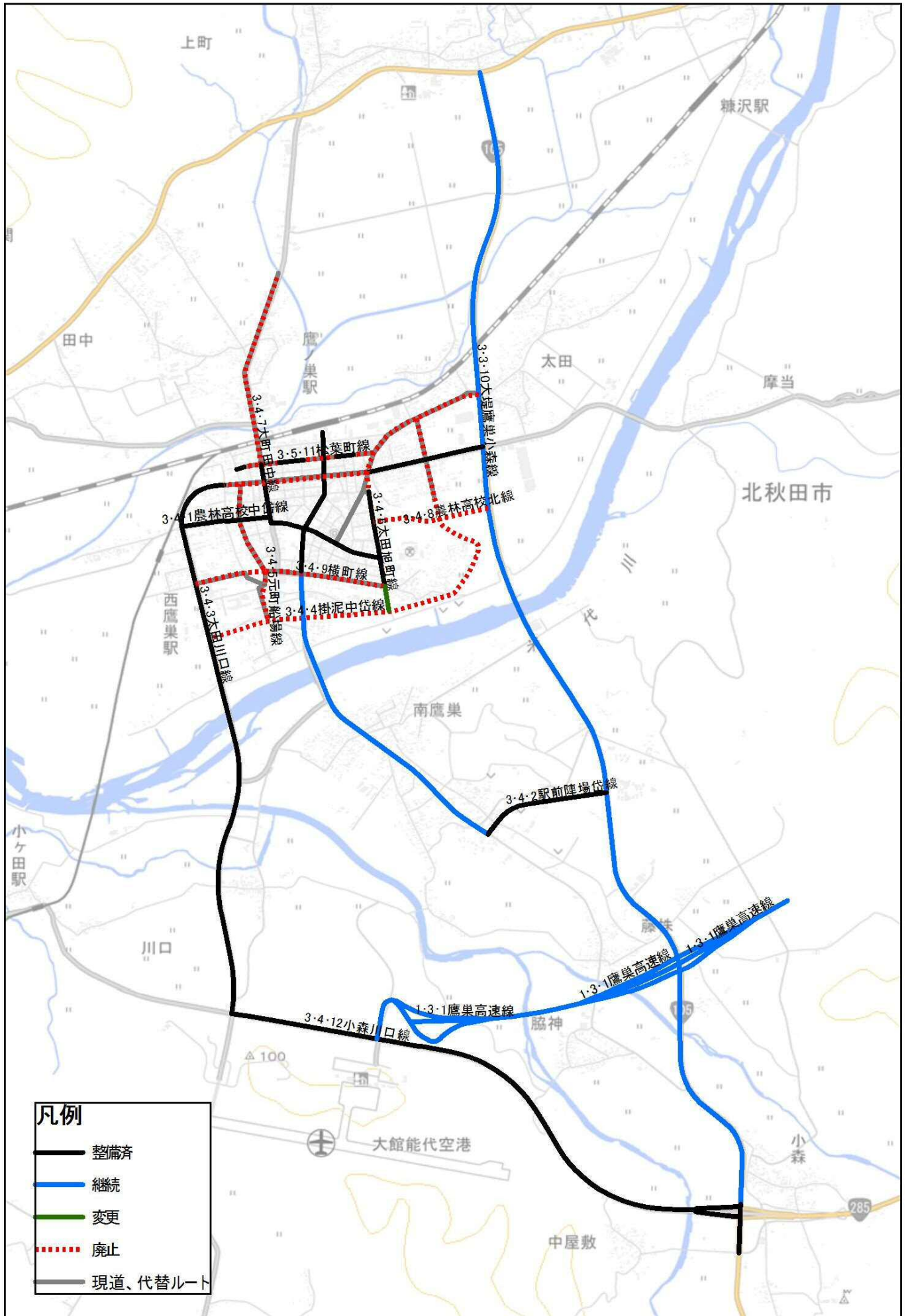
※評価点の詳細は、路線ごとの個別評価カルテを参照

地区	街路番号	路線名	区間番号	必要性		実現性		判定
				評価点	評価	評価点	評価	
鷹巣	1.3.1	鷹巣高速線	①	51	必要性高い	36	実現性高い	継続
鷹巣	3.4.2	駅前陣場岱線	②	46	必要性高い	36	実現性高い	継続
鷹巣	3.4.3	太田川口線	②	50	必要性高い	32	実現性低い	見直し
鷹巣	3.4.4	掛泥中岱線	①	24	必要性低い	36	実現性高い	見直し
鷹巣	3.4.5	元町舟場線	①	16	必要性低い	34	実現性低い	見直し
			②	16	必要性低い	34	実現性低い	見直し
鷹巣	3.4.6	太田旭町線	①	22	必要性低い	30	実現性低い	見直し
			③	16	必要性低い	36	実現性高い	見直し
鷹巣	3.4.7	大町田中線	①	36	必要性高い	34	実現性低い	見直し
鷹巣	3.4.8	農林高校北線	①	32	必要性高い	34	実現性低い	見直し
鷹巣	3.4.9	横町線	①	20	必要性低い	34	実現性低い	見直し
			②	20	必要性低い	34	実現性低い	見直し
鷹巣	3.3.10	大堤鷹巣小森線	①	56	必要性高い	40	実現性高い	継続
鷹巣	3.5.11	松葉町線	①	19	必要性低い	34	実現性低い	見直し
			②	19	必要性低い	34	実現性低い	見直し
			③	19	必要性低い	34	実現性低い	見直し
森吉	3.2.13	中央線	①	46	必要性高い	40	実現性高い	継続
			②	46	必要性高い	40	実現性高い	継続
森吉	3.4.14	伊勢ノ森線	①	24	必要性低い	34	実現性低い	見直し
森吉	3.4.15	諏訪岱環状線	①	26	必要性低い	32	実現性低い	見直し
			②	26	必要性低い	40	実現性高い	見直し
森吉	3.5.16	運動公園広場線	①	16	必要性低い	36	実現性高い	見直し
			②	20	必要性低い	28	実現性低い	見直し
森吉	3.5.20	米内沢駅前通線	①	11	必要性低い	36	実現性高い	見直し
阿仁前田	3.6.24	小又線	②	14	必要性低い	32	実現性低い	見直し
平均点				27.64		34.80		

◎都市計画道路見直し（案）の検討

ここまでの検討結果を踏まえて、見直し候補路線について、存続、廃止、変更の方向性を以下のとおりとした

地区	街路番号	路線名	区間番号	区間延長(m)	計画幅員(m)	現況幅員(m)	必要性		実現性		将来推計結果等			事業実施状況	位置付け	評価結果(素案) まとめ
							評価点	評価	評価点	評価	交通量(台/日)	混雑度	費用便益比(B/C)			
鷹巣	1.3.1	鷹巣高速線	①	8,890	23.5	無	51	必要性高い	36	実現性高い	10,200~10,600	0.75~0.92	-	未整備(事業中)	継続	必要性、実現性とも評価点が高いことから、継続とする。
鷹巣	3.4.2	駅前陣場岱線	②	1,990	16.0	7.0~8.0	46	必要性高い	36	実現性高い	2,500~4,700	0.31~.58	-	未整備(事業中)	継続	必要性、実現性とも評価点が高いことから、継続とする。
鷹巣	3.4.3	太田川口線	②	800	16.0	10.7~11.0	50	必要性高い	32	実現性低い	4,500~8,600	0.57~1.07	0.12	未整備(事業中)	廃止	それなりの将来交通量が期待され、事業中であるが、実現性の評価点が低く、費用便益比がきわめて低いことから廃止とする。 現道が通行可能で幅員10m以上であることから、ネットワークへの影響は少ない。
鷹巣	3.4.4	掛泥中岱線	①	2,830	16.0	4.0~4.5	24	必要性低い	36	実現性高い	100~600	0.01~0.08	6.05	未整備	廃止	必要性の評価点が低く、将来交通量が期待できない。また事業未実施であることから廃止とする。 廃止した場合でも、市街地の外周部に計画された路線であり、ネットワークへの影響は少ない。
鷹巣	3.4.5	元町舟場線	①	650	16.0	7.0~11.7	16	必要性低い	34	実現性低い	600~1,700	0.07~0.21	1.00	未整備(事業中)	廃止	それなりの将来交通量が期待され、事業中であるが、必要性、実現性とも評価点が低く、一定規模の現道があることから廃止とする。 廃止した場合でも、現道が通行可能であることから、ネットワークへの影響は少ない。
			②	240	16.0	無	16	必要性低い	34	実現性低い	200	0.02	0.89	未整備	廃止	必要性、実現性とも評価点が低く、将来交通量が期待できない。また事業未実施であることから廃止とする。 廃止した場合でも、代替路線があり、ネットワークへの影響は少ない。
鷹巣	3.4.6	太田旭町線	①	1,005	16.0	5.0~7.4	22	必要性低い	30	実現性低い	200~600	0.02~0.08	0.77	一部未整備(一部事業中)	廃止	必要性、実現性とも評価点が低く、将来交通量が期待できない。事業中であるが、代替路線があることから廃止とする。 廃止した場合でも、代替路線があり、ネットワークへの影響は少ない。
			③	155	16.0	4.6	16	必要性低い	36	実現性高い	400	0.05	1.83	未整備(事業中)	変更	必要性の評価点が低く、将来交通量が期待できない。しかしながら、実現性が高く事業中であるとともに、現道が交互通行に支障をきたす幅員であり改善が求められることなどを踏まえ、計画を変更(10m程度に幅員見直し等)し、事業を実施する。
鷹巣	3.4.7	大町田中線	①	1,220	16.0	9.2	36	必要性高い	34	実現性低い	2,000~3,400	0.25~0.42	0.26	未整備(事業中)	廃止	それなりの将来交通量が期待され、事業中であるが、実現性の評価点が低く、費用便益比がきわめて低いことから廃止とする。 廃止した場合でも、現道が通行可能であることから、ネットワークへの影響は少ない。
鷹巣	3.4.8	農林高校北線	①	700	16.0	3.5	32	必要性高い	34	実現性低い	100	0.01	0.31	未整備	廃止	実現性の評価点が低く、将来交通量が期待できない。また事業未実施である。必要性は高いが、代替路線があることから廃止とする。 廃止した場合でも、代替路線があり、ネットワークへの影響は少ない。
鷹巣	3.4.9	横町線	①	440	16.0	無	20	必要性低い	34	実現性低い	5,700~5,800	0.71~0.72	2.33	未整備	廃止	将来交通量が期待されるが、必要性、実現性とも評価点が低く、代替路線が確保可能であること、また事業未実施であることから廃止とする。 廃止した場合でも、代替路線があり、ネットワークへの影響は少ない。
			②	740	16.0	8.0~8.7	20	必要性低い	34	実現性低い	700~6,700	0.14~0.46	0.41	未整備(事業中)	廃止	将来交通量が期待され、事業中であるが、必要性、実現性とも評価点が低く、一定規模の現道があることから廃止とする。 廃止した場合でも、現道が通行可能であることから、ネットワークへの影響は少ない。
鷹巣	3.3.10	大堤鷹巣小森線	①	7,550	25.0	16.5	56	必要性高い	40	実現性高い	7,000~14,600	0.20~0.41	-	未整備(事業中)	継続	必要性、実現性とも評価点が高いことから、継続とする。
鷹巣	3.5.11	松葉町線	①	165	12.0	12.0	19	必要性低い	34	実現性低い	400	0.08	0.77	一部未整備(事業中)	廃止	必要性、実現性とも評価点が低く、将来交通量が期待できない。事業中であるが、一定規模の現道があることから廃止とする。 廃止した場合でも、現道が通行可能であることから、ネットワークへの影響は少ない。
			②	360	12.0	12.0	19	必要性低い	34	実現性低い	400	0.08	0.48	一部未整備(事業中)	廃止	必要性、実現性とも評価点が低く、将来交通量が期待できない。事業中であるが、一定規模の現道があることから廃止とする。 廃止した場合でも、現道が通行可能であることから、ネットワークへの影響は少ない。
			③	325	12.0	11.5	19	必要性低い	34	実現性低い	100	0.01	0.74	一部未整備(事業中)	廃止	必要性、実現性とも評価点が低く、将来交通量が期待できない。事業中であるが、一定規模の現道があることから廃止とする。 廃止した場合でも、現道が通行可能であることから、ネットワークへの影響は少ない。
森吉	3.2.13	中央線	①	1,020	32.0	13.0	46	必要性高い	40	実現性高い	12,600	1.40	-	未整備	継続	必要性、実現性とも評価点が高いことから、継続とする。
			②	2,530	32.0	15.0	46	必要性高い	40	実現性高い	10,100~10,600	0.30	-	未整備(事業中)	継続	必要性、実現性とも評価点が高いことから、継続とする。
森吉	3.4.14	伊勢ノ森線	①	370	20.0	無	24	必要性低い	34	実現性低い	8,900	1.12	3.25	未整備(事業中)	変更	必要性、実現性とも評価点が低い、将来交通量が期待でき、混雑解消に資することが期待される。また事業中であることなどを踏まえ、計画を変更(12m程度に幅員見直し等)し、事業を実施する。
森吉	3.4.15	諏訪岱環状線	①	1,200	18.0	無	26	必要性低い	32	実現性低い	1,200	0.15	0.70	未整備	廃止	それなりの将来交通量が期待できるが、必要性、実現性とも評価点が低く、また、事業未実施であることから廃止とする。 廃止した場合でも、市街地の外周部に計画された路線であり、ネットワークへの影響は少ない。
			②	460	18.0	10.0	26	必要性低い	40	実現性高い	1,200	0.15	0.58	未整備(事業中)	廃止	それなりの将来交通量が期待でき、事業中であるが、必要性の評価点が低く、一定規模の現道があることから廃止とする。 廃止した場合でも、現道が通行可能であることから、ネットワークへの影響は少ない。
森吉	3.5.16	運動公園広場線	①	160	15.0	7.5	16	必要性低い	36	実現性高い	100	0.02	1.74	未整備(事業中)	廃止	事業中であるが、必要性の評価点が低く、将来交通量が期待できない。また、一定規模の現道があることから廃止とする。 廃止した場合でも、現道が通行可能であることから、ネットワークへの影響は少ない。
			②	1,520	15.0	無	20	必要性低い	28	実現性低い	800~1,000	0.16~0.21	0.34	未整備	廃止	必要性、実現性とも評価点が低く、将来交通量が期待できない。また事業未実施であることから廃止とする。 廃止した場合でも、現道が通行可能であることから、ネットワークへの影響は少ない。
森吉	3.5.20	米内沢駅前通線	①	1,165	12.0	5.0	11	必要性低い	36	実現性高い	400	0.07	1.87	未整備(事業中)	廃止	事業中であるが、必要性の評価点が低く、将来交通量が期待できない。また、一定規模の現道があることから廃止とする。 廃止した場合でも、現道が通行可能であることから、ネットワークへの影響は少ない。
阿仁前田	3.6.24	小又線	②	1,120	9.0	4.0~6.1	14	必要性低い	32	実現性低い	100~400	0.05~0.08	0.00	未整備(事業中)	廃止	必要性、実現性とも評価点が低く、将来交通量が期待できない。事業中であるが、代替路線があることから廃止とする。 廃止した場合でも、代替路線があり、ネットワークへの影響は少ない。



- 凡例**
- 整備済
 - 継続
 - 変更
 - ⋯ 廃止
 - 現道、代替ルート

上町

糠沢駅

田中

鷹巣駅

太田

摩当

北秋田市

3・4・1 農林高校中併線

3・5・11 林葉町線

3・3・10 大畑鷹巣小森線

3・4・8 農林高校北線

3・4・9 横町線

3・4・5 元町駅前線

3・4・4 樹泥中併線

3・4・3 大田川口線

3・4・2 駅前陣場代線

南鷹巣

小ヶ田駅

川口

1・3・1 鷹巣高速線

1・3・1 鷹巣高速線

3・4・12 小森川口線

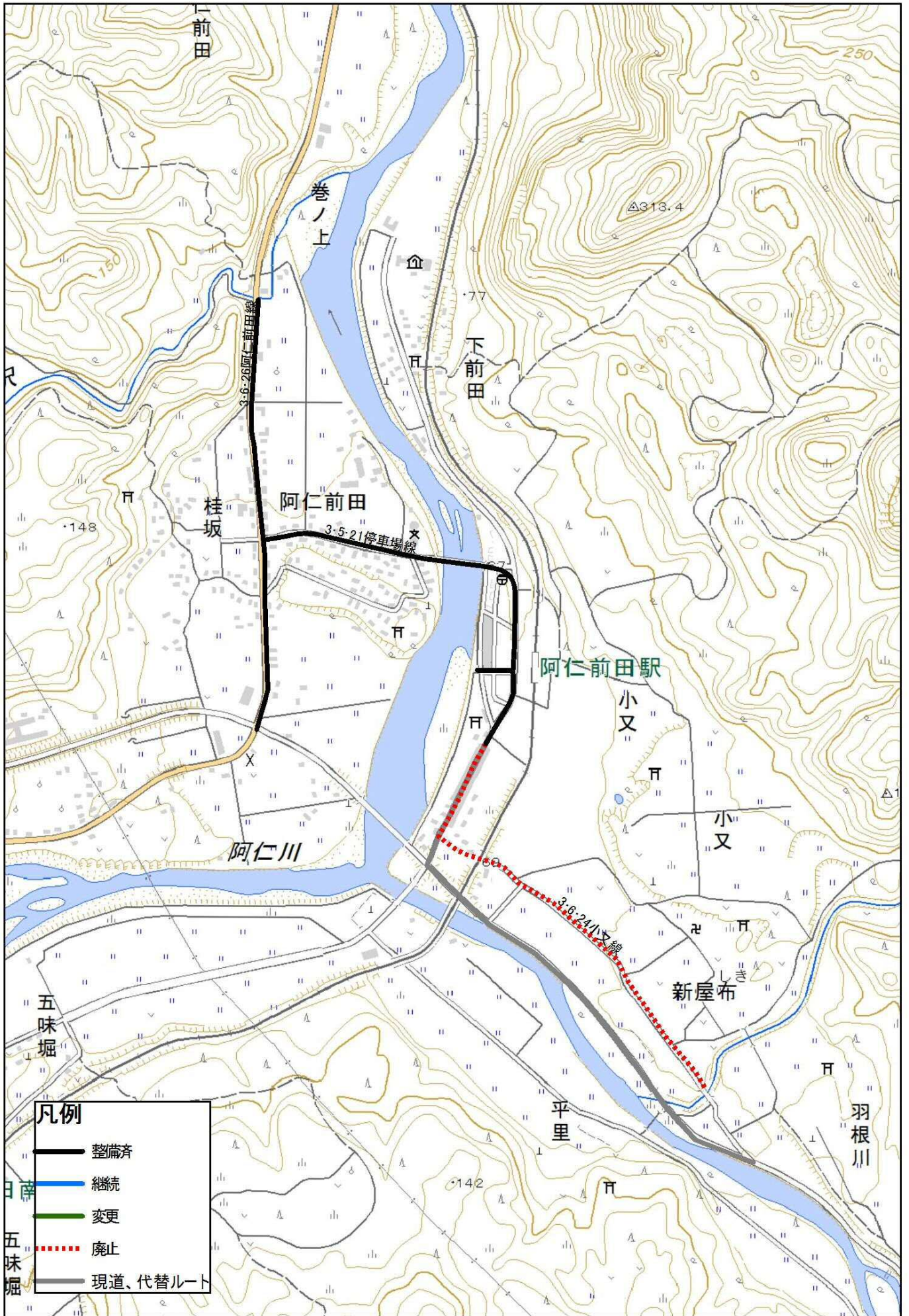
脇神

大館能代空港

小森

中屋敷

285



凡例	
	整備済
	継続
	変更
	廃止
	現道、代替ルート

◎都市計画道路網（案）の作成

見直し後の都市計画道路網（案）を以下に示す

