

(様式－1 表紙)

1 調査名称：北上市都市計画道路見直し検討業務委託

2 調査主体：北上市

3 調査圏域：北上市都市計画区域全体

4 調査期間：平成26年10月1日～平成27年3月31日

5 調査概要：

北上市都市計画マスタープランに基づき、都市計画決定後、長期間未着手となっている都市計画道路については、長期にわたり建築が制限されていることから、都市計画決定の経緯とその後の社会経済情勢の変化、今後の見通しを踏まえ、その必要性の再検証を行うとともに、沿道の地域住民や地権者などの意向を適切に把握し、都市計画道路の存続、変更、廃止などの見直しを行う。

I 調査概要

1 調査名 平成27年度北上市都市計画道路変更図書等作成業務委託

2 報告書目次

1 業務概要

1.1 業務の目的

1.2 業務概要

1.3 位置図

1.4 業務項目

1.5 業務実施のフローチャート

2 住民説明等の資料の検討及び作成

2.1 都市計画道路の見直しの必要性

2.2 都市計画道路の見直し検討路線の再評価

3 都市計画道路の変更図書及び参考資料の作成

4 将来都市計画道路網図の作成

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。

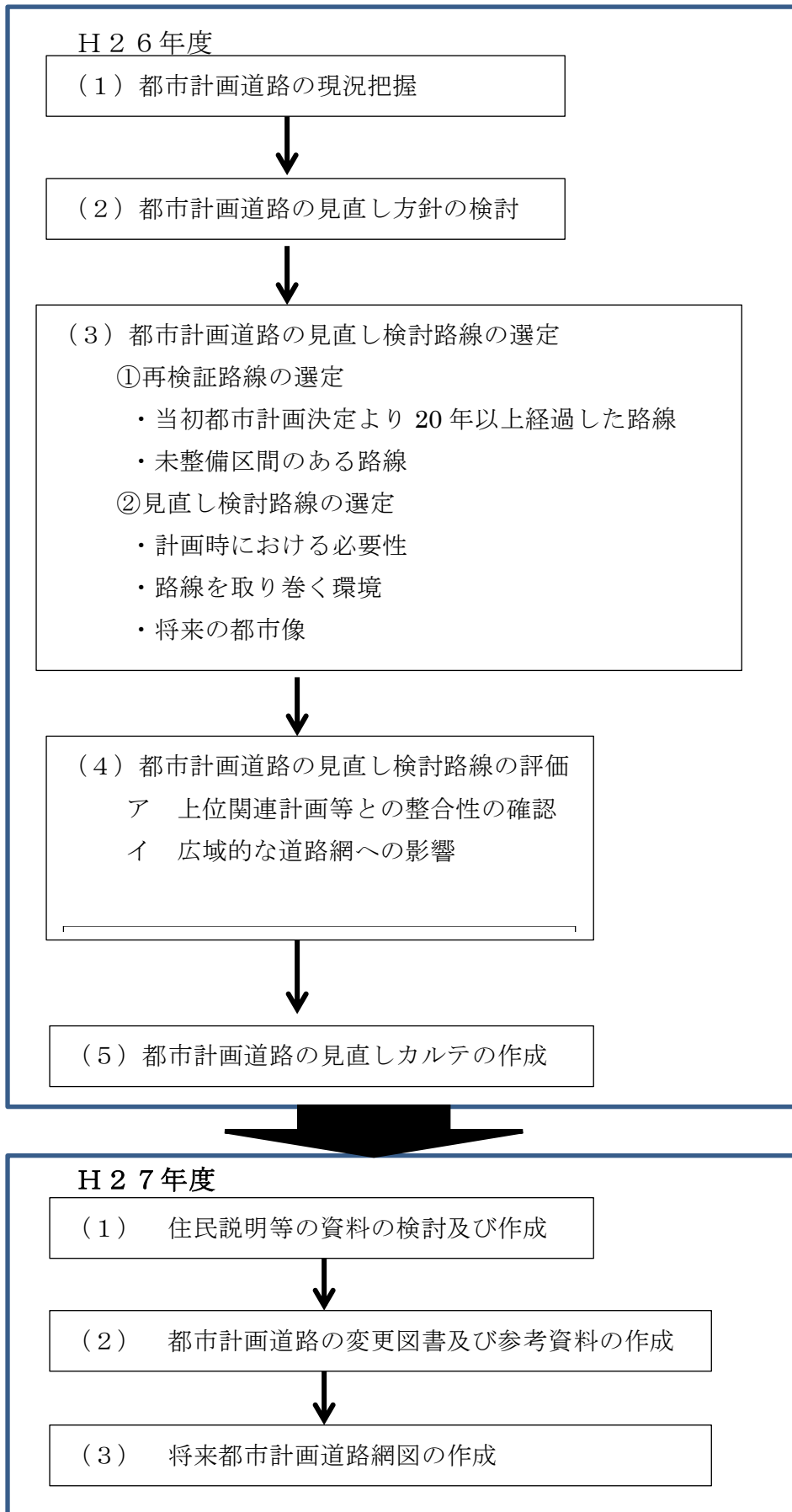
II 調査成果

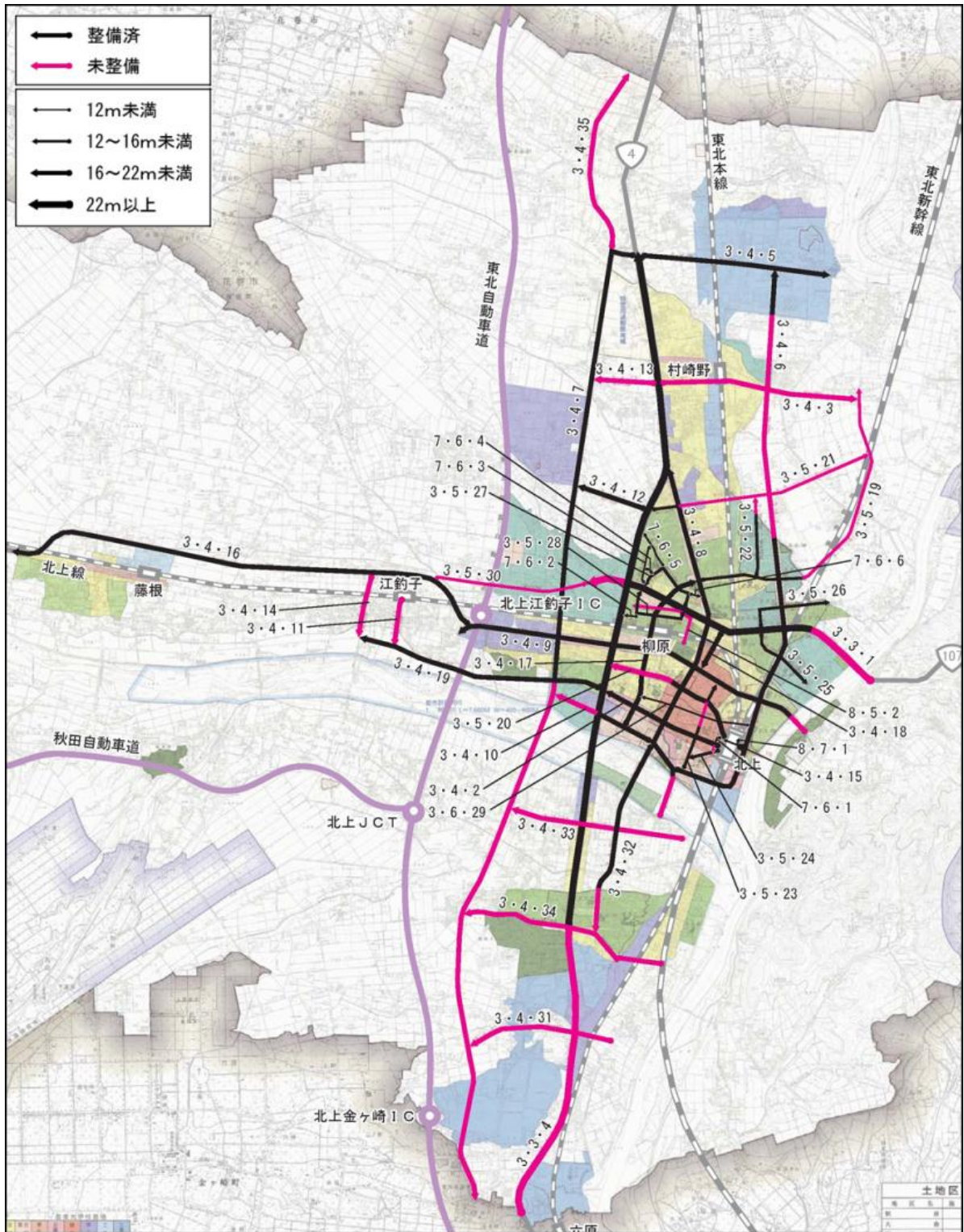
1 調査目的

北上市の都市計画道路は、経済発展に伴う交通量の増大に伴い、現在 44 路線・100.6 kmを決定しているが、決定から 30 年以上経過しても整備完了していない路線があり、法第 53 条の許可申請制度により、市民の私権を長期にわたり制限している状況であるとともに、社会情勢等の変化により路線の必要性も大きく変化している。このことから、長期間未着手となっている路線の必要性を確認し、必要性が失われている路線の変更・廃止を視野に都市計画道路の見直しを行うため、北上市都市計画マスタープランや岩手県が作成した「都市計画道路見直しマニュアル（平成 21 年 5 月）」に基づき、平成 26 年度都市計画道路見直し検討業務委託において、都市計画道路の見直し検討対象路線を選定した。

平成 26 年度の実施した業務の成果をもとに、住民説明等の資料の作成、都市計画道路の変更図書及び参考資料、将来都市計画道路網図を作成することを目的とする。

2 調査フロー



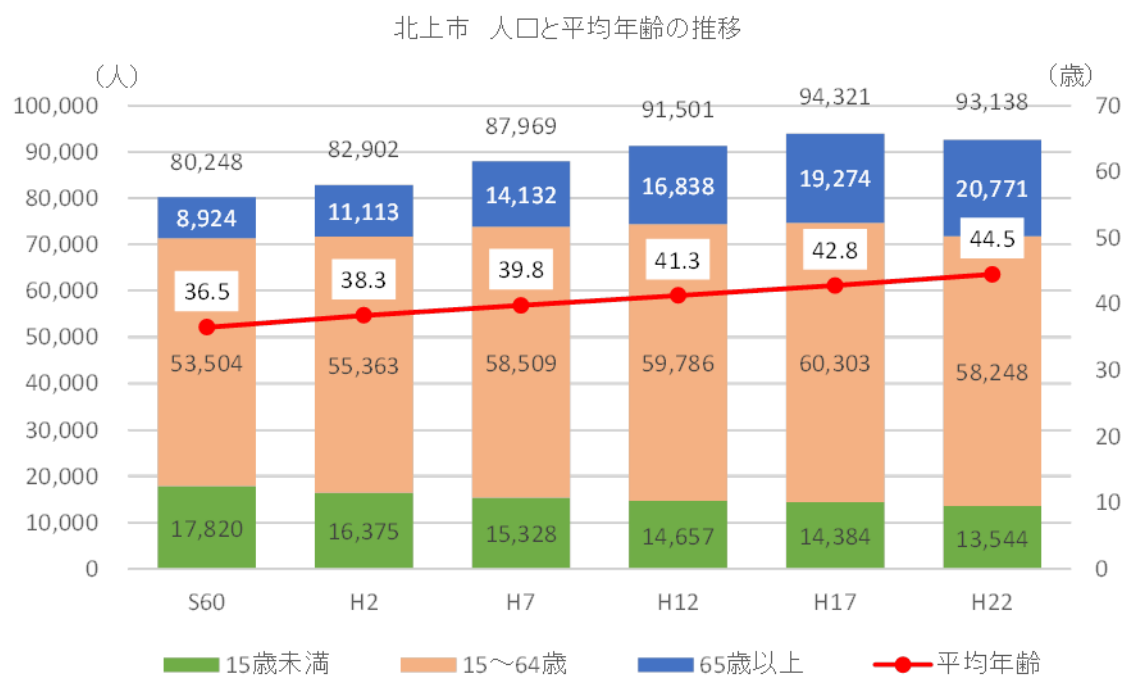
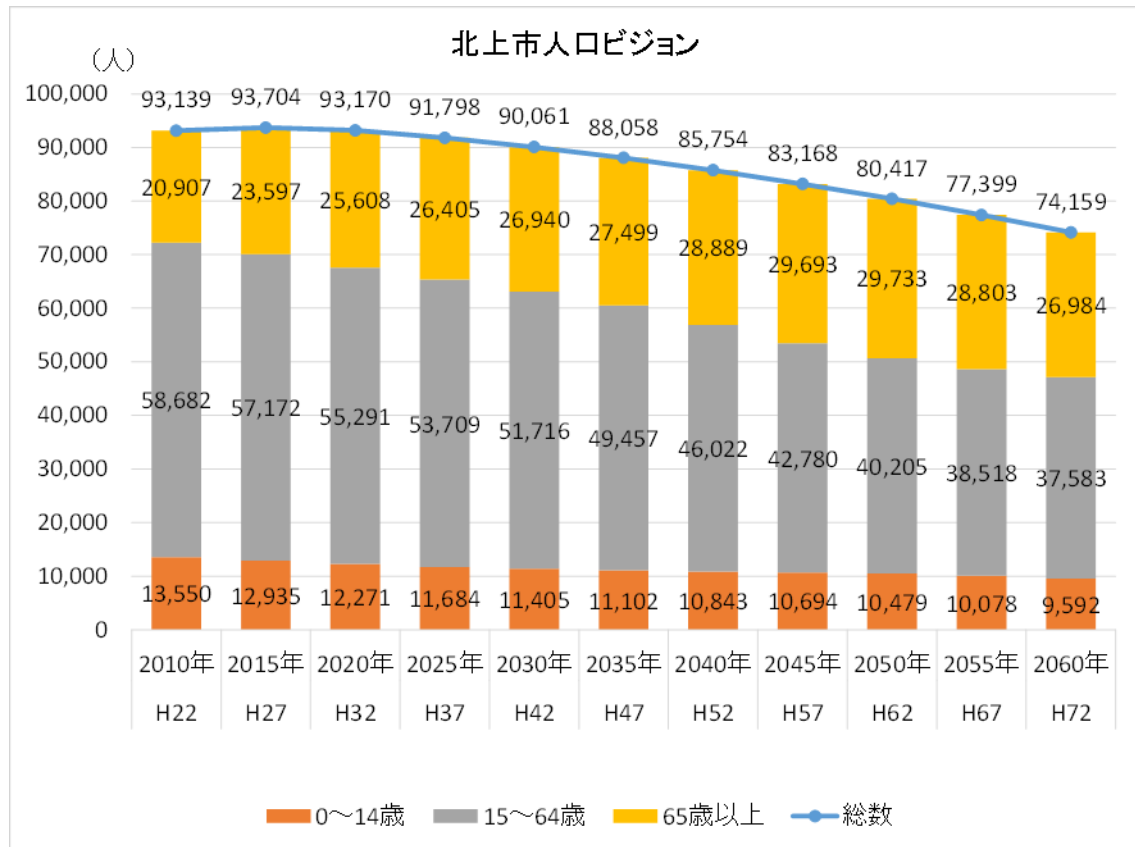


北上市の都市計画道路の状況

(様式-3b 調査成果)

4 調査成果

①北上市の現状



②交通量の推移

断面交通量の推移

北上市内の国道4号は概ね増加傾向であるが、その他の主要地方道、一般県道等の利用が減少傾向となっている。

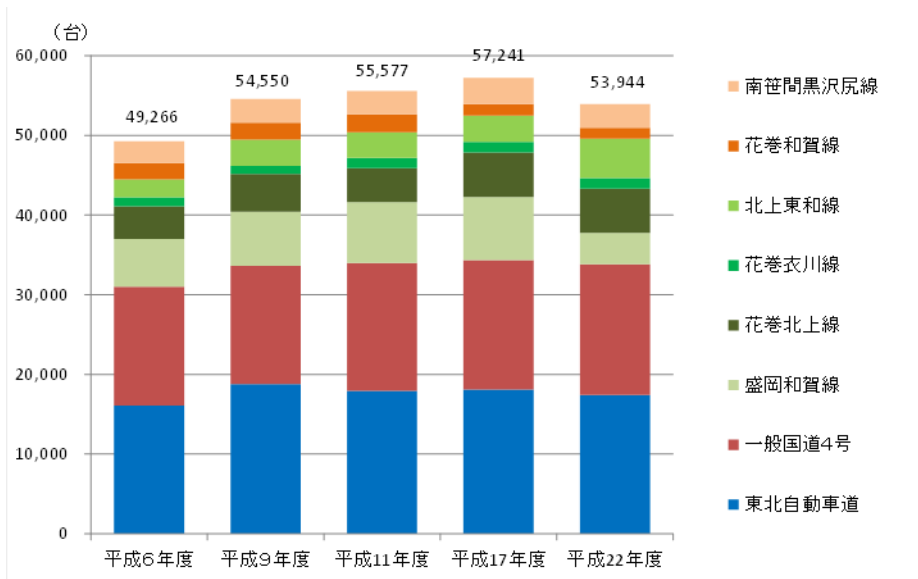
このため、北上市の断面交通量の動向は、北部断面、南部断面とも平成17年をピークに減少傾向となっている。

交通量の今後の推移は減少傾向と想定される。



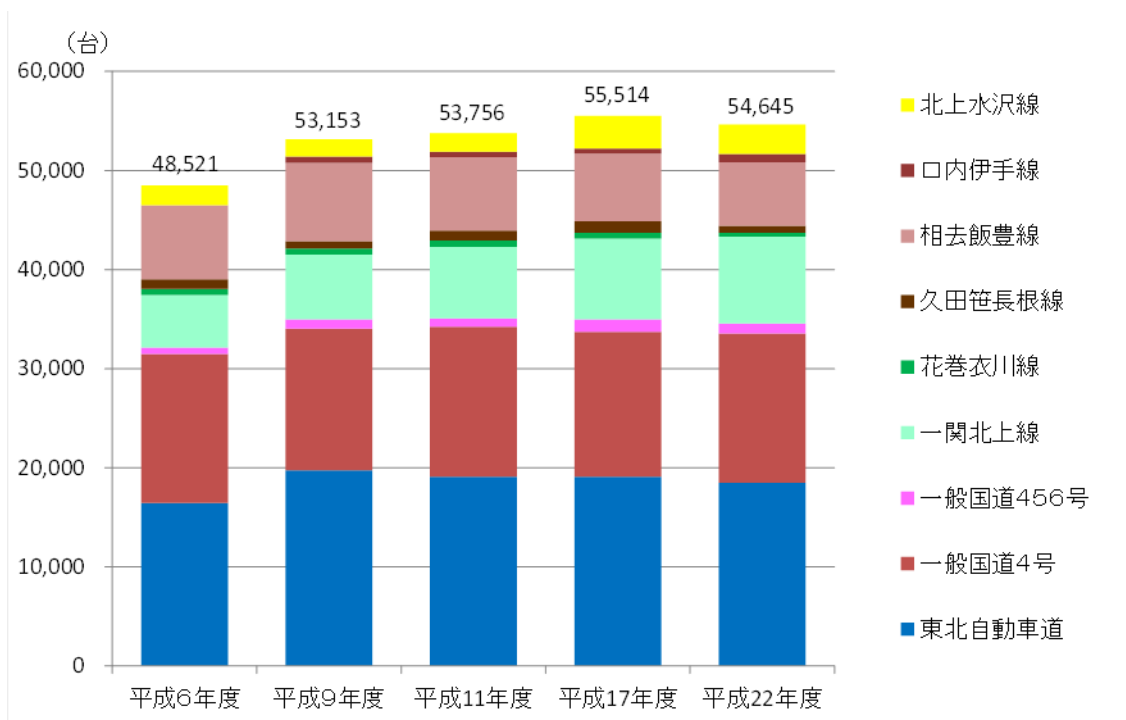
図 エラー! 指定したスタイルは使われていません。 - 1 断面交通量 位置

北断面



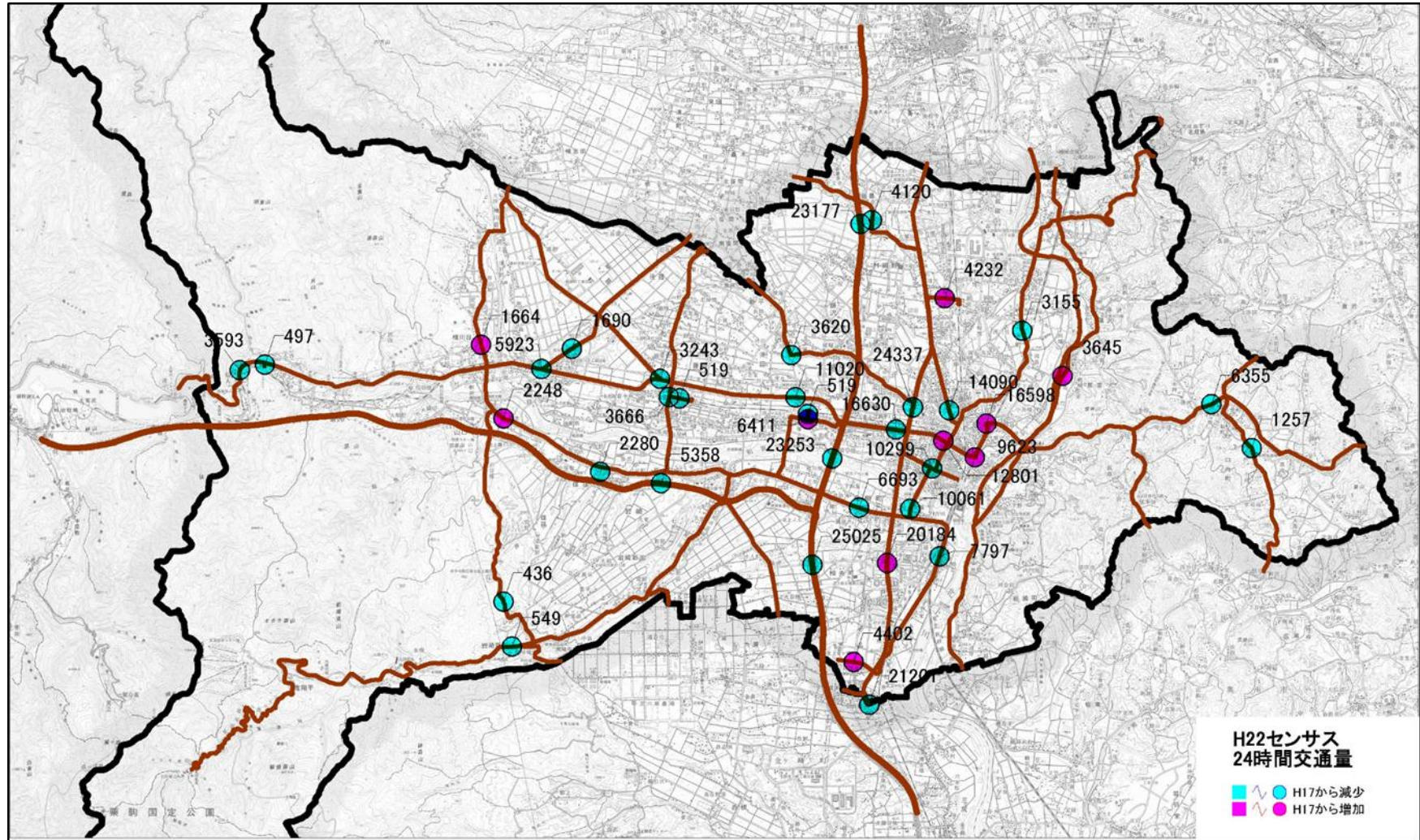
	平成6年度	平成9年度	平成11年度	平成17年度	平成22年度
東北自動車道	16,065	18,799	17,957	18,091	17,410
一般国道4号	14,948	14,827	16,043	16,235	16,441
盛岡和賀線	5,991	6,814	7,647	7,940	3,910
花巻北上線	4,113	4,738	4,251	5,604	5,523
花巻衣川線	1,101	981	1,274	1,311	1,364
北上東和線	2,279	3,310	3,204	3,299	4,944
花巻和賀線	2,032	2,137	2,244	1,443	1,385
南笹間黒沢尻線	2,737	2,944	2,957	3,318	2,967
合計	49,266	54,550	55,577	57,241	53,944

南断面

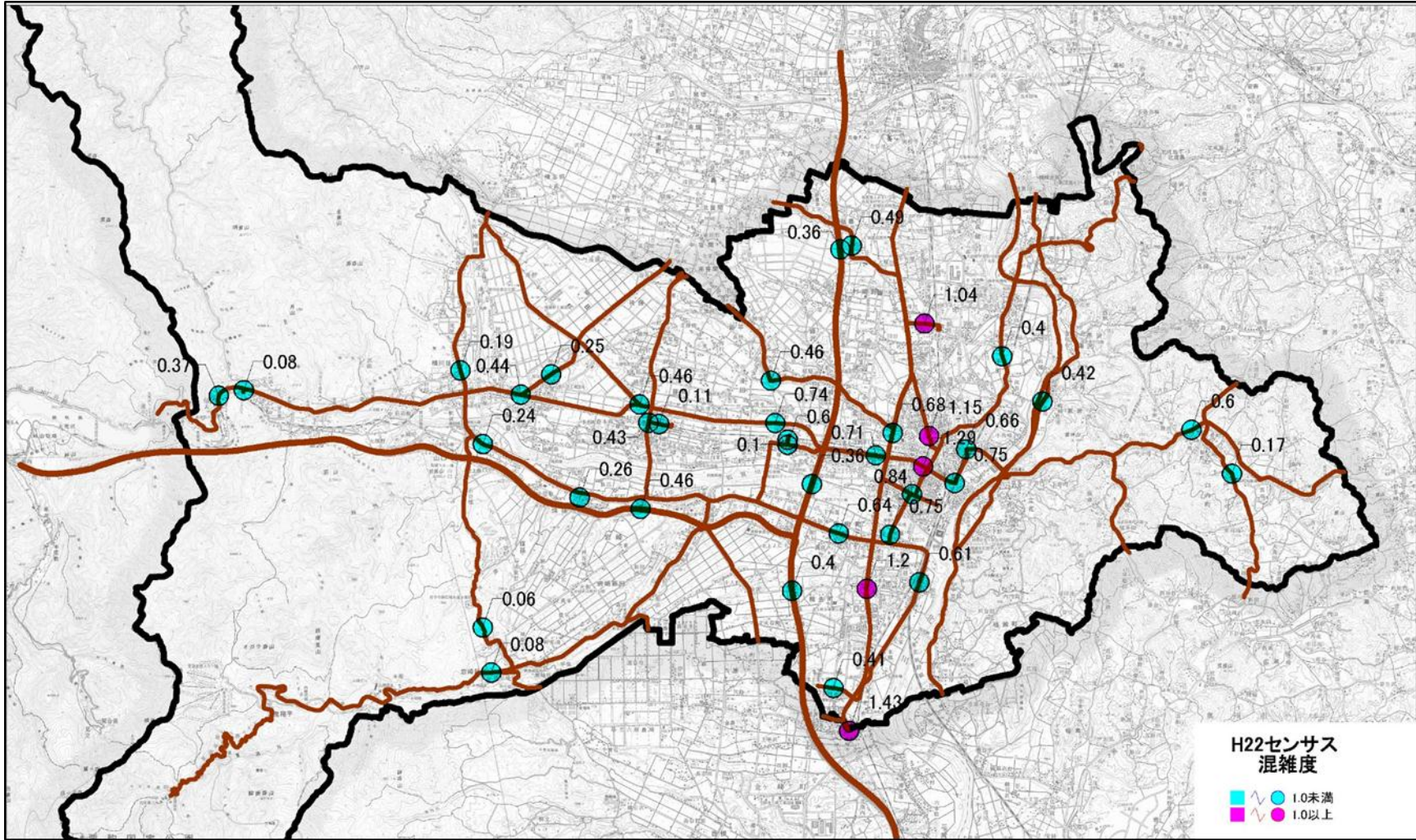


	平成6年度	平成9年度	平成11年度	平成17年度	平成22年度
東北自動車道	16,453	19,746	19,110	19,114	18,502
一般国道4号	15,017	14,307	15,138	14,620	15,034
一般国道456号	676	915	824	1,234	1,030
一関北上線	5,277	6,542	7,229	8,186	8,763
花巻衣川線	642	620	644	563	357
久田笹長根線	970	758	973	1,143	738
相去飯豊線	7,469	7,876	7,409	6,823	6,391
口内伊手線	-	624	576	541	858
北上水沢線	2,017	1,765	1,853	3,290	2,972
合計	48,501	53,780	53,929	55,458	54,376

24 時間交通量の推移



混雑度の推移



平岩手県「都市計画道路見直しマニュアル」にのっとり、道路機能による指標（必要性、実現性）、地域特性による評価を実施した。今年度は、より地域特性に即した評価を実施するため、「ネットワークの機能」及び「整備効果」について評価項目を追加した。また、各評価指標の配点は、平成26年度の2段階評価から3段階評価とし、より地域特性を考慮した配点を行った。

(i) 道路機能による指標（必要性）

区分	視点	評価指標	今回			平成26年度（「都市計画道路見直しマニュアル」）	
			評価			評価	判断基準
			3点	2点	0点		
交通機能	アクセス機能	1. 自動車専用道路や都市の骨格を形成する主要な幹線道路等とアクセスしているか	ICアクセス路線、直轄国道にアクセスしている	その他幹線道路にアクセスしている	アクセスしていない	○：アクセスしている ×：アクセスしていない	自動車専用道路、主要幹線道路
		2. 主要な拠点へアクセスしているか	主要な拠点・施設に直接アクセスしている	拠点・施設へのアクセスが向上している	アクセスしていない	○：アクセスしている ×：アクセスしていない	庁舎、地区交流センター 中心市街地
		3. 駅などの主要な交通施設へアクセスしているか	利用の多い交通施設へアクセスしている	その他交通施設へのアクセスが向上する	アクセスしていない	○：アクセスしている ×：アクセスしていない	鉄道駅
	トラフィック機能	4. 代替する路線がない	代替路がない	代替路がある	当該路線と同等以上の代替路がある	○：代替道路が無い ×：代替道路が有る	代替路線、現道
		5. 混雑の緩和や解消に寄与するか	渋滞や混雑を解消する効果が期待される	渋滞や混雑を緩和する効果が期待される	渋滞や混雑に対する効果が期待されない	○：寄与する ×：寄与しない	混雑箇所
		6. 学校などが近くにあり、歩行者や自転車交通が多く見込まれる	学校にアクセスする路線で、歩行者等の利用が多く見込まれる	学校周辺を通過するため、歩行者等の利用が多く見込まれる	歩行者等の利用が見込まれない	○：歩行者等が多い ×：歩行者等が少ない	小中学校
市街地形成機能	まちづくりを支援する効果	7. 新規の施設立地や再開発が進むなど市街地における土地利用を支援する道路か	全区間、市街化促進地区、又は地域拠点であり、まちづくりを支援する	一部、市街化促進地区、又は地域拠点であり、まちづくりを支援する区間がある	市街化促進地区、又は地域拠点ではないため、まちづくりを支援しない	○：まちづくりを支援する ×：まちづくりを支援しない	用途地域、地域拠点
		8. 市街地内のまちなみ景観を支援する道路か	全区間、用途地域内または地域拠点内であり、まちなみ景観の形成を支援する	一部、用途地域内または地域拠点内であり、まちなみ景観の形成を支援区間がある	用途地域内または地域拠点内ではないため、まちなみ景観の形成を支援しない	○：まちなみ景観を支援する ×：まちなみ景観を支援しない	景観形成重点地区
空間機能	空間としての価値	9. 火災時に延焼遮断機能を有する道路か	道路幅員が16m以上あり、かつ沿道に建物が連担しているため、延焼遮断機能が高い	道路幅員が16m以上あるが、沿道に建物が少ないため、延焼遮断機能がやや低い	道路幅員が16m未満のため、延焼遮断機能が低い	○：延焼遮断機能有る ×：延焼遮断機能無し	幅員15m以上
		10. 避難・消火活動を支援する道路か	緊急輸送路に指定されている。かつ、幅員6m以上であり消火活動を支援する	緊急輸送路の代替路として機能する。かつ、幅員6m以上であり消火活動を支援する	緊急輸送路に指定されていない。または、消火活動を支援しない	○：避難・消火活動を支援する ×：避難・消火活動を避難しない	緊急輸送路

(ii) 地域特性からみた指標（必要性）

追加視点 『ネットワークとしての機能』：接続する路線が廃止等でネットワークとして機能するかどうか、どのようなネットワークに位置付けられるかで評価を実施する。なお、広域ネットワークとして位置づけられる路線の点数が高い。

区分	視点	評価指標	今回 評価			平成 26 年度（「都市計画道路見直しマニュアル」）	
			3	2	0	評価	判断基準
交流・連携	「新しい結びづくり」を支える	11. 隣接する都市間を連携する道路か	主要幹線道路として機能する	幹線道路の代替機能を有する	幹線道路として機能しない	○：都市間を連携する ×：都市間を連携しない	中心市街地間の最短経路
		12. 産業の活性化に寄与する道路か	工業団地に直接アクセスし、流通道路として利用する	工業団地のアクセスが向上する	工業団地へのアクセス向上が見込めない	○：産業に寄与する ×：産業に寄与しない	工業団地、業務団地へのアクセス道路
	ネットワークとしての機能	13. ネットワーク機能が強化する道路か	広域ネットワークとして機能する	ネットワークとして機能する	接続する路線がなく、ネットワークとして機能しない	—	—

(iii) 整備効果からみた指標

追加視点 『整備効果の大きい道路整備となるか』：現道に問題が多く、整備効果が大きい等、整備効果の大きさについて評価を実施する。新設や現道に問題が多い路線の点数が高い。

『早期に整備効果を発現出来る道路か』：整備効果の発現時期について、評価を実施する。早期に事業完了することが出来る路線の点数が高い。

区分	視点	評価指標	今回 評価			平成 26 年度（「都市計画道路見直しマニュアル」）	
			3	2	0	評価	判断基準
整備効果	整備効果、発現時期	14. 整備効果の大きい道路整備となるか	現道がなく効果が大きい。現道の未改良区間が長く、効果が大きい	現道があるが、効果が見込める	利用交通量などが少なく、整備効果が小さい	—	—
		15. 早期に整備効果を発現出来る道路か	短期間で効果の発現が見込まれる	事業の難易度も低く、長期間の事業期間を必要としない	事業時間が長く、効果を発現するまで長期間を必要とする	—	—

(iv) 道路機能による指標（実現性）

区分	視点	評価指標	今回 評価			平成 26 年度（「都市計画道路見直しマニュアル」）	
			3	2	0	評価	判断基準
周辺環境への環境	環境に与える影響	16. 地域を分断するなど地域コミュニティへの影響	地域コミュニティの影響がない	地域コミュニティの影響が小さい	地域コミュニティの影響が大きい	○：地域コミュニティへの影響は小さい ×：地域コミュニティへの影響が大きい	既存の地域コミュニティ、DID
		17. 歴史・文化財への影響。	文化財への影響がない	文化財への影響が小さい	文化財への影響が大きい	○：文化財等への影響は小さい ×：文化財等への影響が大きい	文化財
		18. 自然環境を破壊するなど環境保全上の影響	自然環境の影響がない	自然環境の影響が小さい	自然環境の影響が大きい	○：自然環境への影響は小さい ×：自然環境への影響が大きい	保安林、環境緑地保全地域
事業・構造上の問題	事業・構造上の問題	19. 計画範囲内の支障物件数及び種類による影響	支障物件がない	支障物件が 3 件以下	支障物件数が 3 件より多い	○：支障物件は少ない ×：支障物件が多い	支障物件数
		20. 橋梁やトンネルなど工事の難しさ	構造物がない	橋梁等の構造物の整備がある。	JR 交差や橋梁等の施工の難易度が高い	○：工事難度は低い ×：工事何度は高い	長大な橋梁、トンネル

(1) 評価方法の考え方

本調査では各指標の重みを同等として、見直し対象路線の評価を行う。

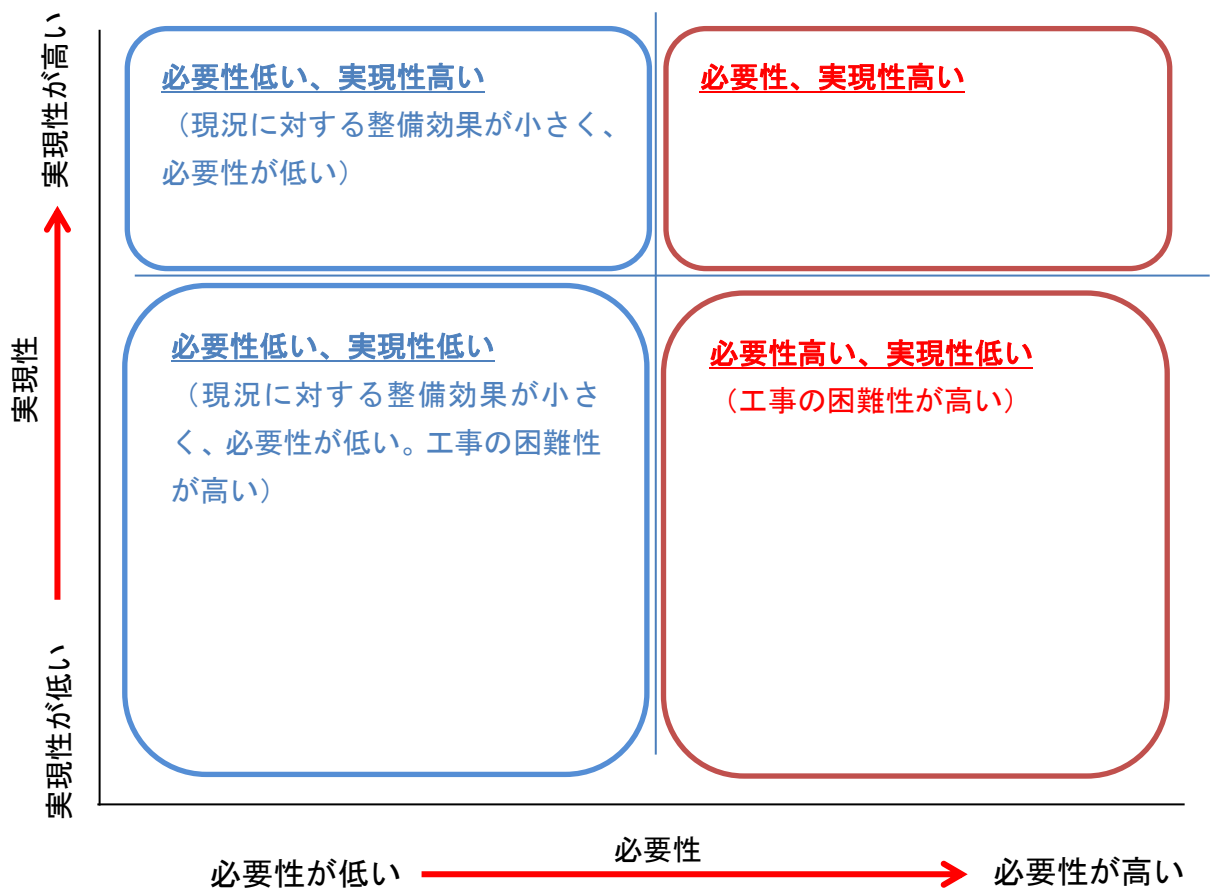
評価方法については、(i)~(iv)の指標を「必要性」と「実現性」に分類し、各路線の重要度について評価する。

○必要性の指標

「道路機能による指標（必要性）①～⑩」、「地域特性からみた指標⑯～⑲」の合計値

○実現性

「道路機能による指標（実現性）⑪～⑮」、「整備効果からみた指標⑲～⑳」の合計値



評価方法については各指標を1点満点として評価点を算出する。

表 3-1 評価点の算出

		区分	視点	評価指標	満点	合計	評価点	
必要性	道路機能による指標 (必要性)	交通機能	アクセス機能	繋がることによる効果	1. 自動車専用道路や都市の骨格を形成する主要な幹線道路等とアクセスしているか。	3	30	合計値/30
					2. 主要な拠点へアクセスしているか。	3		
					3. 駅などの主要な交通施設へアクセスしているか。	3		
			トラフィック機能	物や人を運ぶことによる効果	4. 代替する路線がない。	3		
					5. 混雑の緩和や解消に寄与するか。	3		
					6. 学校などが近くにあり、歩行者や自転車交通が多く見込まれるか。	3		
		市街地形成機能	まちづくりを支援する効果	7. 新規の施設立地や再開発が進むなど市街地における土地利用を支援する道路か。	3			
				8. 市街地内のまちなみ景観を支援する道路か。	3			
			空間機能	空間としての価値	9. 火災時に延焼遮断機能を有する道路か。	3		
					10. 避難・消火活動を支援する道路か。	3		
	地域特性からみた指標	交流・連携	「新しい結ぶづくり」を支える	16. 隣接する都市間を連携する道路か。	3	9	合計値/9	
				17. 産業の活性化に寄与する道路か。	3			
			ネットワークとしての機能	18. ネットワーク機能が強化する道路か	3			
実現性	道路機能による指標 (実現性)	周辺環境への環境	環境に与える影響	11. 地域を分断するなど地域コミュニティへの影響。	3	15	合計値/15	
				12. 歴史・文化財への影響。	3			
				13. 自然環境を破壊するなど環境保全上の影響。	3			
		事業・構造上の問題	事業・構造上の問題	14. 計画範囲内の支障物件数及び種類による影響。	3			
				15. 橋梁やトンネルなど工事の難しさ。	3			
	整備効果からみた指標	整備効果	整備効果、発現時期	19. 整備効果の大きい道路整備となるか。	3	6	合計値/6	
				20. 早期に整備効果を発現出来る道路か	3			

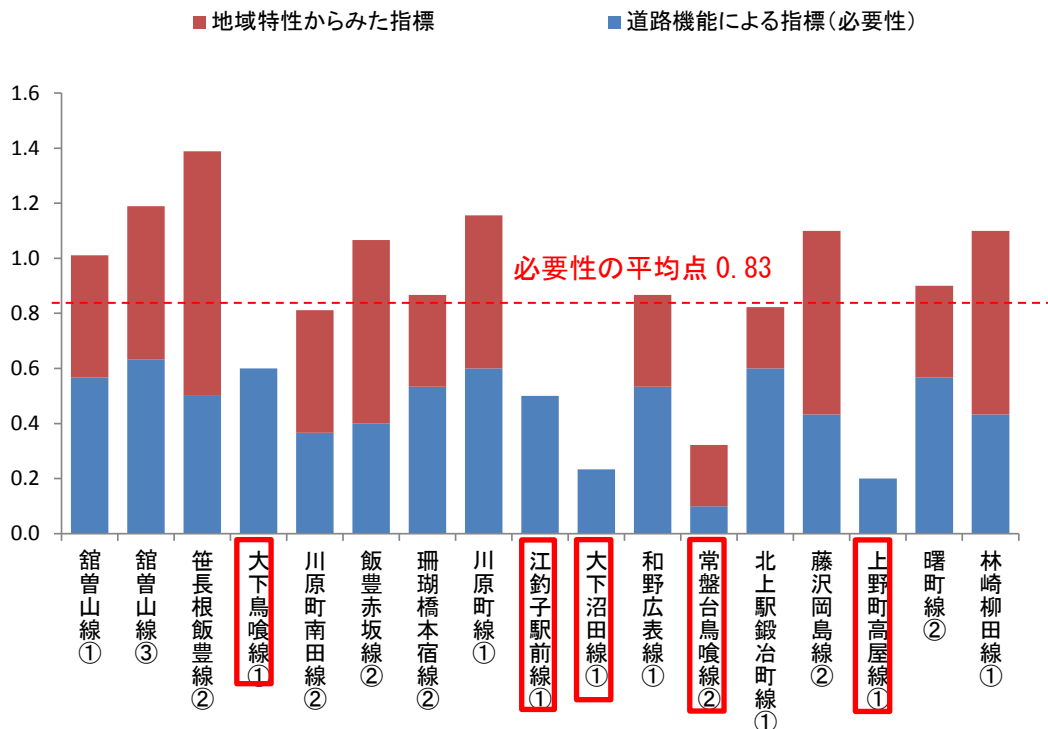
算出した必要性、実現性の評価点で作図した結果を以下に示す。

平成 26 年度の調査において、廃止路線として位置づけられた路線、大下鳥喰線①、江釣子駅前線①、大下沼田線①、和野広表線①、常盤台鳥喰線②、上野町高屋線①の必要性が低いと想定され、廃止候補路線としての妥当性が確認された。

表 3-2 評価点の算出結果

			道路機能 による指 標(必要 性)①～ ⑩	地域特性 からみた 指標(必 要性)⑬ ～⑱	必要性の 合計	道路機能 による指 標(実現 性)⑪～ ⑮	整備効果 からみた 指標(実 現性)⑲ ～⑳	実現性の 合計
3.3.1	舘曾山線	①	0.57	0.44	1.01	0.73	0.50	1.23
		③	0.63	0.56	1.19	0.73	0.50	1.23
3.3.4	笹長根飯豊線	②	0.50	0.89	1.39	0.80	0.67	1.47
3.4.3	大下鳥喰線	①	0.60	0.00	0.60	0.60	0.00	0.60
3.4.6	川原町南田線	②	0.37	0.44	0.81	0.80	0.50	1.30
3.4.7	飯豊赤坂線	②	0.40	0.67	1.07	0.53	0.50	1.03
3.4.9	珊瑚橋本宿線	②	0.53	0.33	0.87	0.80	0.33	1.13
3.4.10	川原町線	①	0.60	0.56	1.16	0.80	0.67	1.47
3.4.11	江釣子駅前線	①	0.50	0.00	0.50	0.80	0.00	0.80
3.4.13	大下沼田線	①	0.23	0.00	0.23	0.80	0.00	0.80
3.4.14	和野広表線	①	0.53	0.33	0.87	0.60	0.00	0.60
3.5.19	常盤台鳥喰線	②	0.10	0.22	0.32	0.60	0.00	0.60
3.5.20	北上駅鍛冶町線	①	0.60	0.22	0.82	0.80	0.67	1.47
3.5.21	藤沢岡島線	②	0.43	0.67	1.10	0.60	0.50	1.10
3.5.22	上野町高屋線	①	0.20	0.00	0.20	0.73	0.00	0.73
3.5.23	曙町線	②	0.57	0.33	0.90	0.80	0.33	1.13
3.5.30	林崎柳田線	①	0.43	0.67	1.10	0.60	0.83	1.43
平均					<u>0.83</u>			<u>1.07</u>

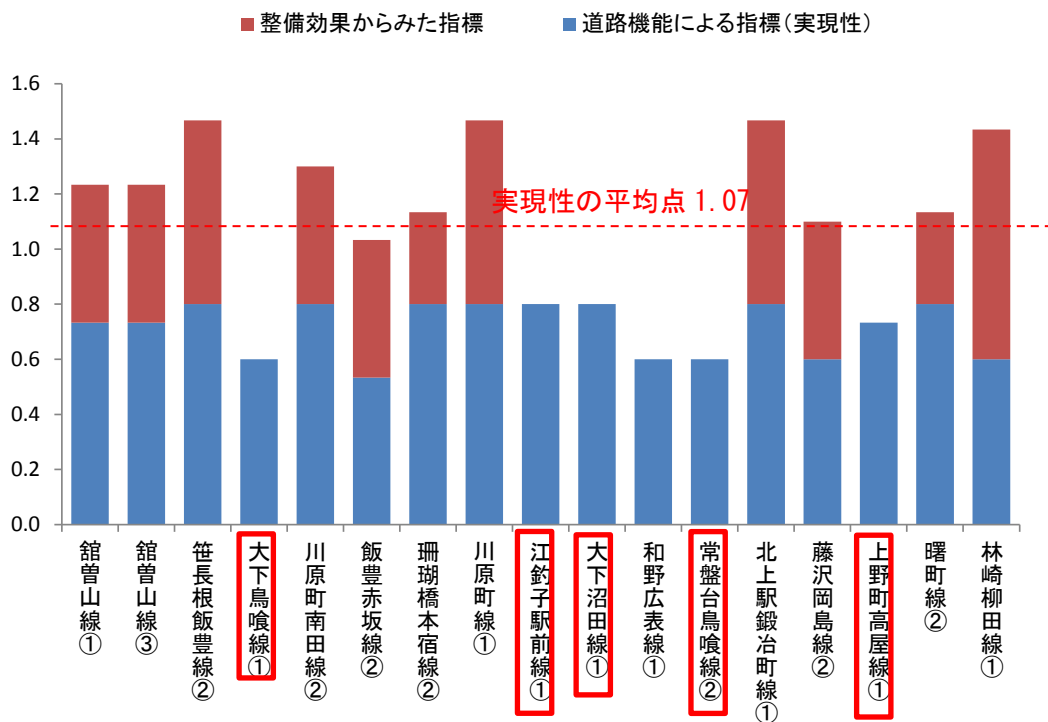
[必要性]



□ : 平成 26 年度調査における廃止候補路線

図 3-2 各路線別必要性の評価結果

[実現性]



□ : 平成 26 年度調査における廃止候補路線

図 3-3 各路線別実現性の評価結果

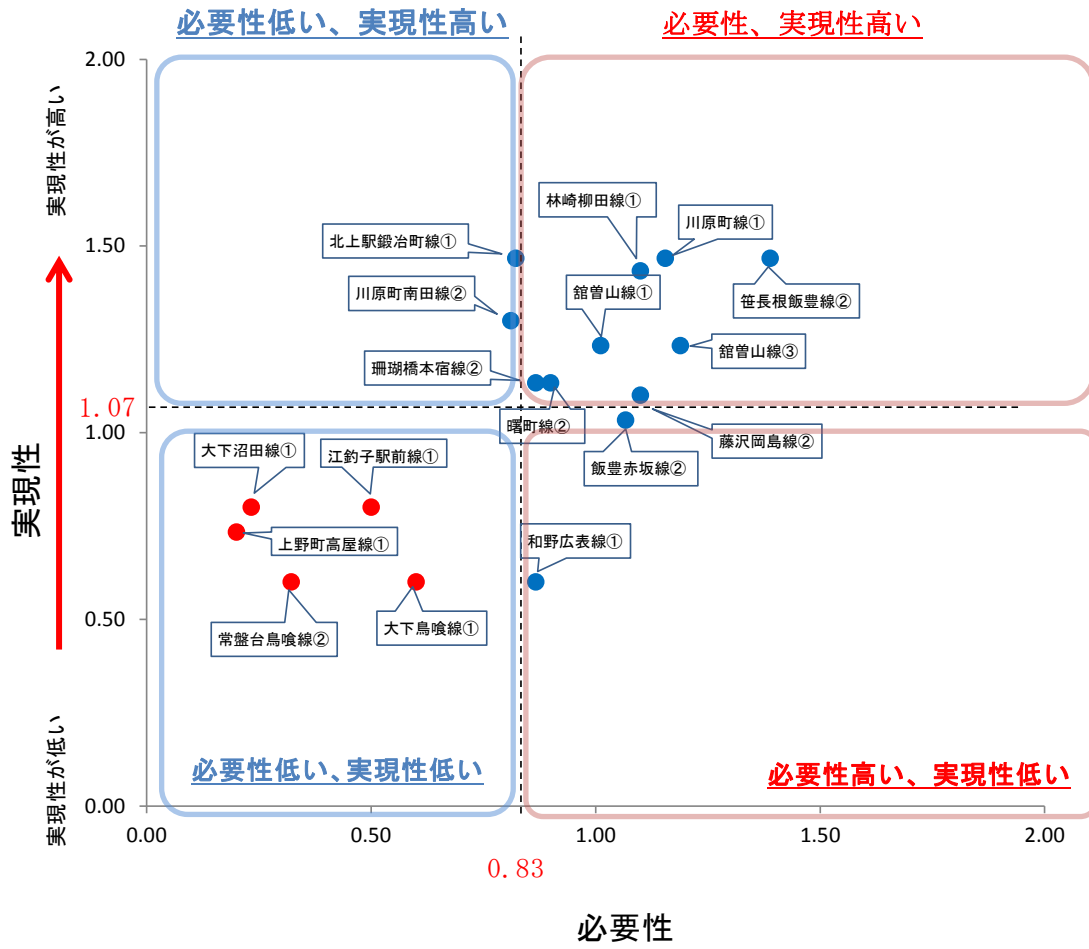


図 エラー! 指定したスタイルは使われていません。 -4 各路線別評価結果

廃止候補路線の位置図

