

1 調査名称：湯沢市総合都市交通体系調査

2 調査主体：湯沢市

3 調査圏域：湯沢都市計画区域内

4 調査期間：令和元年度～令和2年度

5 調査概要：

湯沢市の都市計画道路は、計画延長 52.24km のうち 39.86km が改良済みとなっているが都市計画決定から長期にわたり未着手の路線がある。

平成 29 年度に策定した「湯沢市都市計画マスタープラン」では、社会情勢、将来需要を見据えた都市計画道路網の見直しをすることとしており、さらに同年策定した「湯沢市立地適正化計画」では居住誘導地域へのアクセスや地域内の歩行空間ネットワークの確保等、都市基盤の整備を促進することとしている。このことから、都市計画道路の見直しを行うことにより「都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」に実効性を持たせるとともに長期にわたり持続可能な都市の実現に向けた取り組み（コンパクト・プラス・ネットワーク）を推進するものである。

## I 調査概要

### 1 調査名称：湯沢市総合都市交通体系調査

### 2 報告書目次

#### 1. 業務概要

- 1-1. 業務の目的
- 1-2. 業務の内容
- 1-3. 業務実施フロー
- 1-4. 実施内容
- 1-5. 実施方針【測量業務】

#### 2. 現況データの整理

- 2-1. 湯沢市の概況
- 2-2. 人口推移
- 2-3. 交通状況
- 2-4. 道路指定状況
- 2-5. 土地利用状況
- 2-6. 地域資源の状況
- 2-7. 上位・関連計画の整理

#### 3. 将来交通量推計

- 3-1. 配分条件の整理
- 3-2. 将来OD表
- 3-3. 将来交通量配分結果

#### 4. 都市計画道路の見直し検討

- 4-1. 都市計画見直し実施手法の整理
- 4-2. 検討路線の選定
- 4-3. 必要性・実現性の評価検討
- 4-4. 協議資料の作成

3 調査体制

調査委員会等の体制無し。

4 委員会名簿等：

調査委員会等の体制無し。

## II 調査成果

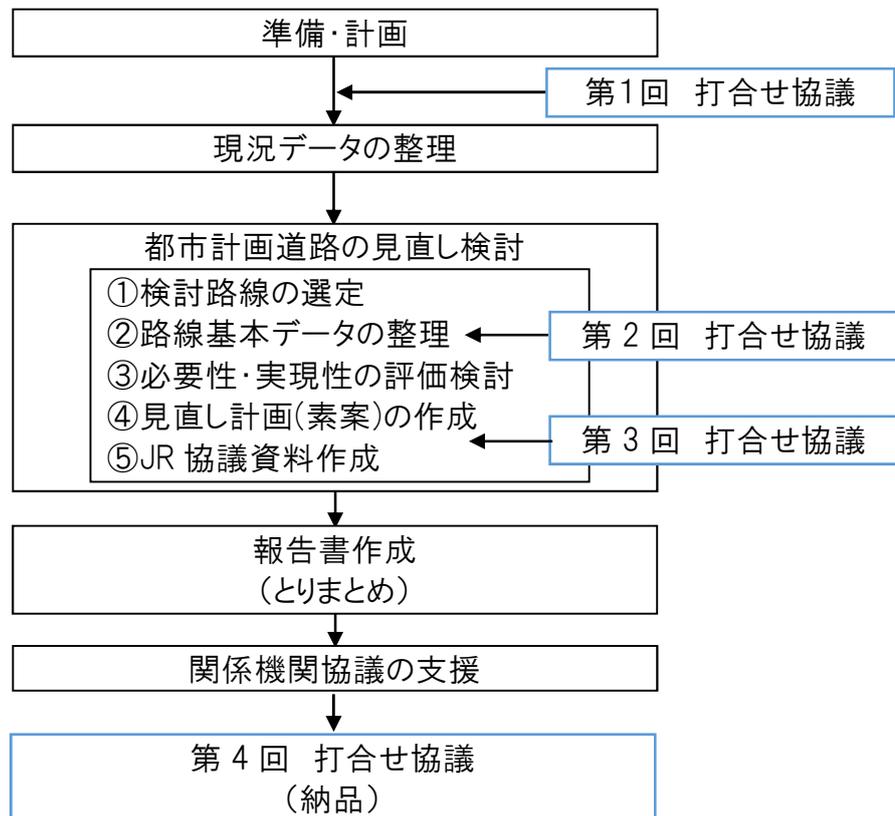
### 1 調査目的

湯沢市の都市計画道路は、計画延長 52.24km のうち 39.86km が改良済みとなっているが都市計画決定から長期にわたり未着手の路線がある。

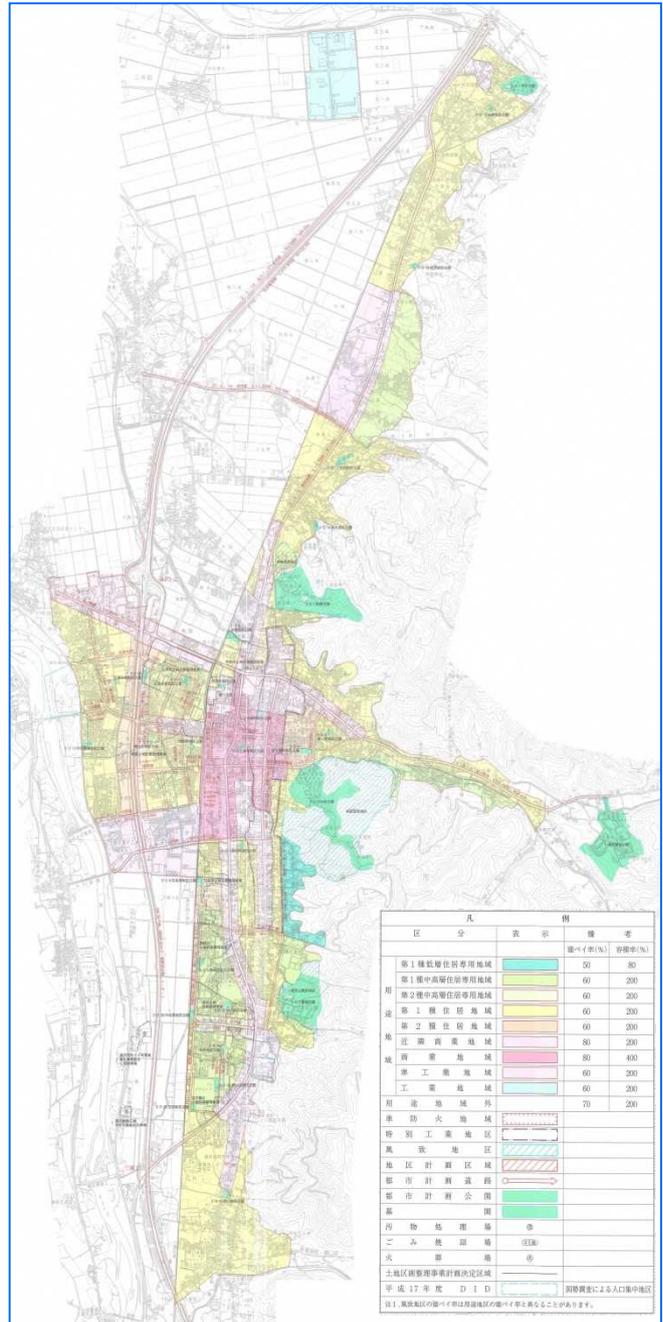
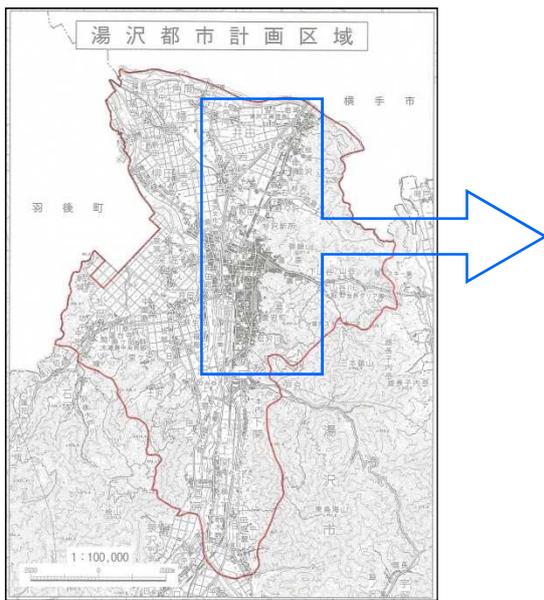
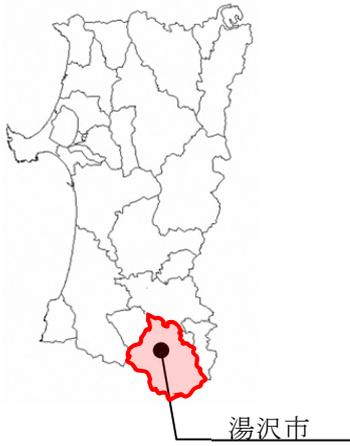
都市計画道路旧国道線等が平成 14 年度に事業完了した他、都市計画道路湯沢高速線（一般国道 13 号（東北中央自動車道）湯沢横手道路）が平成 19 年に開通し、平成 30 年現在、山形県境へ連絡する東北中央自動車道が一部供用開始を含めて全線事業化となっており、交通ネットワークの変化に対応した都市計画道路網を再検証する必要がある。

また、平成 29 年度に策定した「湯沢市都市計画マスタープラン」では、社会情勢、将来需要を見据えた都市計画道路網の見直しをすることとしており、さらに同年策定した「湯沢市立地適正化計画」では居住誘導地域へのアクセスや地域内の歩行空間ネットワークの確保等、都市基盤の整備を促進することとしている。このことから、都市計画道路の見直しを行うことにより「都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」に実効性を持たせるとともに長期にわたり持続可能な都市の実現に向けた取り組み（コンパクト・プラス・ネットワーク）を推進するものである。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



## 4 調査成果

## 4-2-2. 見直し対象路線の抽出結果

番号に赤枠をつけた路線が、見直し対象路線となる。なお、整備状況(%)が「済」になっている路線で、見直し対象に選定した路線については、概成済み区間が残る路線である。

番号	路線名		都市計画決定		市マス(旧30.第 での位置付け	計画延長	改良済延長 (現出都市 計画)	改良済延長 (旧30.12.14)	整備状況(%) (旧30.12.14)
			車線数	幅員 (m)					
1	1.3.1	湯沢高速線	2 (-)	23.5	市域幹線道路	17,870	17,870	17,870	済
2	3.4.1	新国道路	2 (-)	16	市域幹線道路	8,780	7,760	7,760	88.4
3	3.4.2	駅前通り側屋敷線	2	16	市域幹線道路	1,140	1,140	1,140	済
4	3.4.3	湯ノ原線	2	16	市域幹線道路	3,860	3,860	3,860	済
5	3.5.5	山手線	2 (-)	12	市域幹線道路	1,500	44	48	3.2
6	3.5.6	木山方通り線	2 (-)	12	市域幹線道路	370	140	105	28.4
7	1.3.7	山田線	4 (-)	27	市域幹線道路	900	900	900	済
8	3.5.9	新開地線	2	12	市域幹線道路	590	454	454	済
9	3.4.10	寺沢線	2 (-)	16	市域幹線道路	430	430	430	済
10	3.3.11	駅西線	2	16	市域幹線道路	540	119	119	22.0
11	3.4.12	旧国道路	2 (-)	16	市域幹線道路	1,330	1,330	1,330	済
12	3.4.13	中央通り線	2 (-)	16	市域幹線道路	380	211	211	55.5
13	3.4.14	弁天線	2 (-)	16	市域幹線道路	1,530	300	300	19.6
14	3.4.15	清水町線	2 (-)	16	市域幹線道路	1,240	-	-	-
15	3.4.16	元清水線	2 (-)	16	市域幹線道路	1,130	720	721	68.2
16	3.4.17	中野線	2 (-)	16	市域幹線道路	1,070	-	-	-
17	3.4.18	トコ橋線	2 (-)	16	市域幹線道路	170	170	-	-
18	3.6.19	湯沢インター岩崎線	2 (-)	11	市域幹線道路	4,320	4,320	4,320	済
19	3.5.20	南中西線	2 (-)	12	市域幹線道路	790	790	585	74.1
20	3.5.21	西大通り中野線	2	15.5	市域幹線道路	1,460	1,460	1,460	済
21	7.6.1	西松尾線	2 (-)	9	区画道路	910	910	694	76.3
22	7.6.3	清水新町線	2 (-)	9	区画道路	470	396	317	67.4
23	7.6.4	西新町線	2 (-)	9	区画道路	680	350	275	40.4
24	8.7.1	釜石町線	2 (-)	6	歩行者専用	730	730	730	済
25	8.7.2	湯沢駅東西自由通路	歩行者専用	3	歩行者専用	50	50	50	済

出典:都市計画道路 中央通り線外 湯沢市都市計画道路見直し事前調査業務



#### 4-3-2. 実現性指標の配点方法

ガイドラインにおいては、下記のように定性的に実現性を3段階で評価しており、点数の算出方法等は明記されていない。本市の検討では、必要性指標と同様に実現性を数値化するために、問題が小さいほど点数が高くなる加点方式にて各都市計画道路を評価する。

問題が著しく大きい	: ●	0点
問題が大きい	: ◎	5点
問題が小さい	: ○	10点

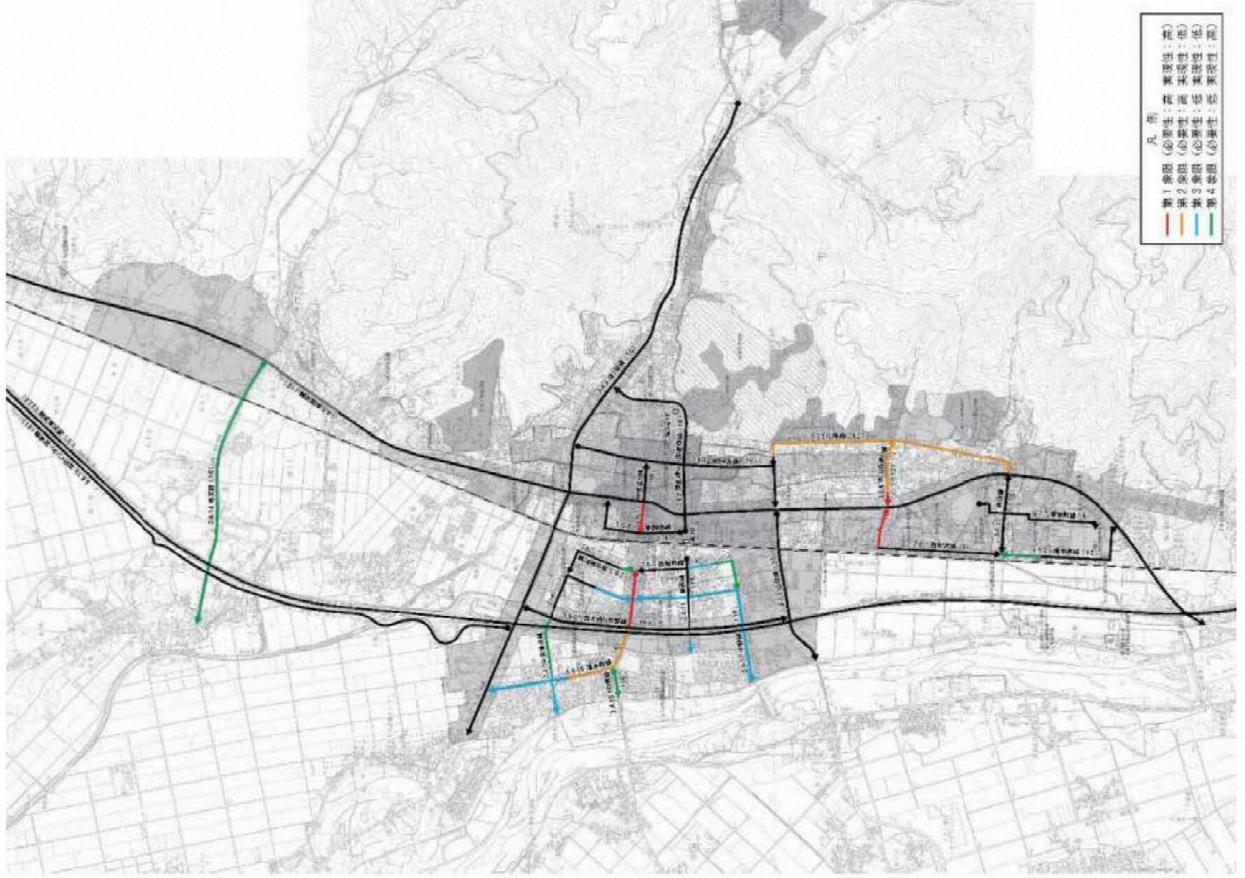
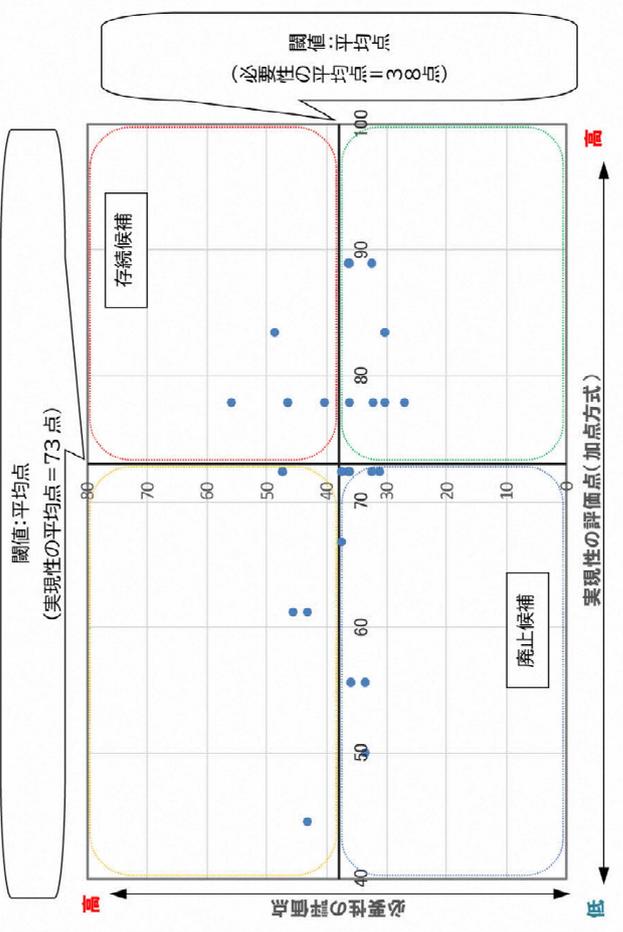
なお、ガイドラインでは基本項目としては9項目が挙げられており、すべての項目で「問題が小さい」となった場合は、90点となる。必要性の項目については、100点化していることから、実現性についても同様に100点満点換算を行う。

<p><b>【手順5】実現性の評価</b></p> <p>個々の指標について、実現するために問題がある場合はその問題の程度を「著しく大きい」「大きい」「小さい」の区分で判定する。</p> <p>カルテ上の記述 (●: 著しく大きい ◎: 大きい ○: 小さい)</p> <p><b>(例)</b></p>			
区分	指 標	判 定	備 考
現 地 状 況	街なみや地域コミュニティへの影響	(影響が) 著しく大きい ●	
	商店街への影響		
	公共・公益施設への影響		
	歴史・文化施設への影響		
	環境保全上の問題		
構 造 面	施工の難度	(困難性が) 著しく大きい ●	
	現行の道路構造令との不一致度	(不一致の問題が) 大きい ◎	
社 会 状 況	他路線での代替可能性の大きさ	(可能性が) 大きい ◎	
	住民の合意形成の難度	(課題が) 小さい ○	
その他 (独自指標)			
実現性の評価	問題が著しく大きい ●	2	
	問題が大きい ◎	2	
	問題が小さい ○	1	

出典: 秋田県都市計画道路見直しガイドライン(案)

4-3-3. 路線カルテによる評価結果

No.	車線番号	名 称	区間番号	区間の 区間区分	必要経費の 評価点	実現性の 評価点(成否)	実現性の 評価点(成否)	●の個数	④の個数	第1段階 必要性・低 実現性・高	第2段階 必要性・低 実現性・低	第3段階 必要性・低 実現性・低	第4段階 必要性・低 実現性・低
1	3.5.5	山手線	1-1	未設置(使用中)	43.2	61.2	1	5	該当	該当	該当	該当	
			1-2	未設置(未使用)	43.2	44.5	3	4	該当	該当	該当	該当	
2	3.5.6	大井町線	2-1	未設置(使用中)	45.6	61.2	1	5	該当	該当	該当	該当	
			2-2	既設	48.7	83.4	0	3	該当	該当	該当	該当	
3	3.4.11	原宿線	3-1	未設置(使用中)	32.5	88.9	0	2	該当	該当	該当	該当	
			3-2	未設置(未使用)	32.5	72.3	2	1	該当	該当	該当	該当	
4	3.4.13	中央線	4-1	未設置(使用中)	56	77.8	0	4	該当	該当	該当	該当	
			5-1	未設置(未使用)	30.3	83.4	0	3	該当	該当	該当	該当	
5	3.4.14	有明線	5-2	未設置(使用中)	30.3	83.4	0	3	該当	該当	該当	該当	
			5-3	未設置(未使用)	30.3	77.8	1	2	該当	該当	該当	該当	
			6-1	未設置(使用中)	46.6	77.8	0	4	該当	該当	該当	該当	
			6-2	未設置(未使用)	46.6	77.8	0	4	該当	該当	該当	該当	
6	3.4.15	清水線	6-3	未設置(使用中)	47.4	72.3	0	3	該当	該当	該当	該当	
			6-4	未設置(未使用)	47.4	72.3	0	3	該当	該当	該当	該当	
			6-5	未設置(未使用)	33.7	50	3	1	該当	該当	該当	該当	
			6-6	未設置(未使用)	33.7	55.6	3	2	該当	該当	該当	該当	
			7-1	未設置(未使用)	36	55.6	3	2	該当	該当	該当	該当	
7	3.4.16	元清水線	7-2	既設	36.3	88.9	0	2	該当	該当	該当	該当	
			7-3	未設置(未使用)	36.3	72.3	2	1	該当	該当	該当	該当	
			7-4	未設置(未使用)	36.3	72.3	2	1	該当	該当	該当	該当	
			8-1	未設置(使用中)	31.3	72.3	0	3	該当	該当	該当	該当	
			8-2	未設置(未使用)	37.6	72.3	0	3	該当	該当	該当	該当	
			8-3	未設置(未使用)	37.6	72.3	2	1	該当	該当	該当	該当	
			8-4	未設置(未使用)	37.6	66.7	2	2	該当	該当	該当	該当	
9	3.4.18	トコ路線	9-1	未設置(使用中)	27.2	77.8	1	2	該当	該当	該当	該当	
10	3.5.20	青中線	10-1	未設置(使用中)	36.3	77.8	1	2	該当	該当	該当	該当	
11	7.6.1	西松尾線	11-1	未設置(使用中)	40.5	77.8	0	4	該当	該当	該当	該当	
12	7.6.3	清水新線	12-1	未設置(使用中)	32.3	77.8	0	4	該当	該当	該当	該当	
13	7.6.4	西新宮線	13-1	未設置(使用中)	36.5	88.9	0	2	該当	該当	該当	該当	
14	-	野線	14-1	未設置(未使用)	52.3	83.4	2	1	該当	該当	該当	該当	
			平均点		38	73		0	3	該当	該当	該当	
			中央線		36	72							



4-3-4. 見直し後都市計画道路(案)

カルテの結果や上位計画との整合性を考慮して、以下のように見直した。

