

1 調査名称：令和5年度都市計画道路見直し検討委託

2 調査主体：柴田町

3 調査圏域：柴田町

4 調査期間：令和5年度

5 調査概要：

本業務は、現在、長期未着手路線となっている都市計画道路を対象として、柴田町都市計画マスタープラン及び立地適正化計画を基に宮城県が作成した「都市計画道路見直しガイドライン（改訂版）（平成30年3月）（以下「県ガイドライン」という。）に基づき、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抽出するとともに、都市計画の存続、変更、廃止などの見直しを行うために必要となる図書作成を目的に実施し、都市計画道路網の見直し路線を決定した。

## I 調査概要

### 1 調査名称 令和5年度都市計画道路見直し検討委託

### 2 報告書目次

#### 1. 業務概要

##### 1-1. 業務目的

##### 1-2. 業務概要

#### 2. 見直し検討路線の現況整理

##### 2-1. 本町を取り巻く現況

##### 2-2. 道路交通状況の動向

##### 2-3. 道路整備に関する上位関連計画の整理

#### 3. 見直し路線の評価・決定・検証

##### 3-1. 都市計画津路見直しの基本的な考え方

##### 3-2. 見直し対象路線の選定【ステップ1】

##### 3-3. 都市計画決定理由の検証【ステップ2】

##### 3-4. 路線の必要生・事業の実現性検証【ステップ3】

##### 3-5. 見直し路線（素案）の設定【ステップ4】

##### 3-6. 見直し路線（素案）の検証【ステップ5】

##### 3-7. 周辺道路網への影響分析

#### 4. 都市計画道路の見直し案の作成

##### 4-1. 見直し路線の検討結果

##### 4-2. 都市計画道路の見直し方針案

##### 4-3. 今後の検討課題

3 調査体制

所管課による調査である。

4 委員会名簿等：

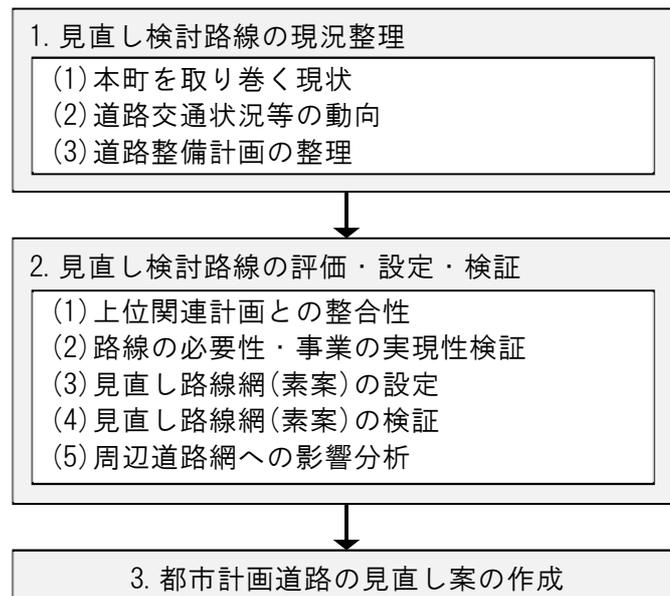
なし

## II 調査成果

### 1 調査目的

柴田町の骨格を形成する都市計画道路は、社会情勢やまちの将来像の変化により、その役割や必要性が変化している。本業務では、現在、長期未着手路線となっている都市計画道路を対象として、柴田町都市計画マスタープラン及び立地適正化計画を基に宮城県が作成した「都市計画道路見直しガイドライン（改訂版）（平成30年3月）（以下「県ガイドライン」という。）に基づき、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抽出するとともに、都市計画の存続、変更、廃止などの見直しを行うために必要となる図書作成を目的に実施する。

### 2 調査フロー





## 4 調査成果

## ■見直し対象路線の選定

・見直し対象路線は、県ガイドラインに準じ、以下のいずれかに該当するものを対象とした。

○長期未着手路線（都市計画決定から20年以上経過した未着手路線）

○自治体が課題と考える路線（長期未着手路線以外）

## &lt;見直し対象路線&gt;

街路番号	街路名称	指定				整備			経過年数		概成済・未整備 区間あり	見直し対象
		年月	幅員	延長		改良済	概成済	未整備	2024.3	20年以上		
3・3・201	南光大通線	1962.3	25m	2,445m	決定	1,600m	-	-	62年	○	×	×
		1964.12	25m	2,918m	変更				59年			
		1967.12	25m	1,600m	変更				56年			
		2000.2	交差点区域一部変更		変更				24年			
3・3・202	国道幹線	1971.3	22m	7,900m	追加	7,900m	-	-	53年	○	×	×
3・4・203	新栄通線	1962.3	15~16m	4,600m	決定	2,250m	1,070m	1,270m	62年	○	○	○
		1967.12	16m	4,580m	変更				56年			
		1996.2	16m	4,580m	変更				28年			
			一部幅員変更									
2000.2	16m	4,590m	変更	24年								
	一部幅員変更											
3・4・204	大橋通線	1962.3	16m	1,853m	決定	1,700m	550m	-	62年	○	○	○
		1972.3	16m	2,250m	変更				52年			
3・4・205	船岡幹線	1962.3	16m	5,240m	決定	-	5,460m	-	62年	○	○	○
		1972.3	16m	5,460m	変更				52年			
		1995.4	一部幅員変更		変更				28年			
3・4・206	館山線	1962.3	16m	840m	決定	-	260m	580m	62年	○	○	○
3・4・207	船岡角田線	1962.3	16m	1,550m	決定	-	-	1,550m	62年	○	○	○
		1996.2	交差点区域一部変更		変更				28年			
		2000.2	交差点区域一部変更		変更				24年			
3・4・208	大沼通線	1962.3	16m	2,950m	決定	2,330m	-	-	62年	○	×	×
		1989.8	16m	2,330m	変更				34年			
		1995.4	16m	2,330m	変更				28年			
			一部幅員変更・ラップ設置									
3・4・209	西住線	1972.3	16m	60m	追加	60m	-	-	52年	○	×	×
3・4・210	東船岡駅前線	1966.7	16m	1,310m	追加	260m	-	1,050m	57年	○	○	○
3・4・211	槻木幹線	1990.2	16m	1,920m	追加	-	1,920m	-	34年	○	○	○
3・4・212	槻木駅前線	1990.2	16m	140m	追加	-	140m	-	34年	○	○	○
3・5・213	中央線	1962.3	12m	1,910m	決定	-	740m	1,170m	62年	○	○	○
3・5・214	山手線	1962.3	12~16m	2,305m	決定	790m	-	1,490m	62年	○	○	○
		1972.3	16m	2,280m	変更				52年			
7・6・201	新西住線	1972.3	9m	190m	追加	190m	-	-	52年	○	×	×
7・7・202	神山前線	2000.2	7m	130m	追加	130m	-	-	24年	○	×	×

■路線の必要性・事業の実現性検証

- ・見直し対象路線を区間毎に路線の必要性、事業の実現性の視点から評価し、見直し候補路線を選定した。
- ・なお、検証結果は路線毎・区間毎のカルテに整理した。

<路線の必要性・事業の実現性検証の結果>

評価項目	路線名	3-4-203 新栄通線						3-4-204 大橋通線				3-4-205 船岡幹線				3-4-206 船岡山線		3-4-207 船岡舟田線		3-4-210 東船岡駅前線		3-4-211 榎木幹線		3-4-212 榎木駅前線		3-5-213 中央線		3-5-214 山手線	
		1	3	5	6	1	1	2	3	4	1	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
路線の必要性	土地利用計画・まちづくり方針との整合	① 上位計画で路線整備の必要性や都市の骨格を形成する路線として位置付けられているか	2	2	2	0	0	0	2	2	2	2	2	0	0	0	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	良好な都市環境形成への寄与	② 都市計画道路の決定の経緯と土地利用の状況や方針が整合しているか	2	2	2	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		③ 駅などの主要な公共交通施設へのアクセス機能を有する路線か	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	防災機能の向上	④ 上位計画の目指すべき都市構造や土地利用誘導と整合している路線か	2	2	2	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		⑤ 消防車等大型車両の活動範囲の拡大に寄与する路線か	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1
		⑥ 緊急輸送道路に位置付けられている路線か	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	交通需要への対応	⑦ 震災や市街地火災時の避難路として活用が可能か	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		⑧ 混雑の緩和や解消に寄与する路線か	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	代替道路の有無	⑨ 代替する路線がないか	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0
路線の必要性(最大12点、半分以下 □)		10	10	2	1	5	9	10	6	7	6	9	10	6	7	6	9	9	8	9	5	4	4						
事業の実現性	支障物件	① 配慮すべき支障物件がないか	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	
	街並み喪失の可能性	② 歴史的街並みや文化財への影響が大きくないか	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		③ 地域を分断するなど地域コミュニティへの影響が大きくないか	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	
	構造物の制約	④ 多大な事業費を要する構造物がないか	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	現在の技術的基準との整合	⑤ 技術的基準に整合しているか	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	
		⑥ 事業調整が必要な関連事業がないか	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
事業の実現性(最大6点、半分以下 □)		6	6	6	5	5	6	5	6	5	5	3	6	6	6	5	6	5	6	2	6	3							
路線の必要性 + 事業の実現性(最大18点、半分以下 □)		16	16	8	6	10	15	15	15	11	10	12	15	15	13	15	7	10	7										

⇒【ステップ3】の検証の結果、路線の必要性と事業の実現性の評価項目で低い評価(半分以下)となった以下の3路線を見直し候補路線とした。(表中のオレンジ着色)

- 新栄通線(区間5、区間6)
- 中央線(区間1)
- 山手線(区間1)

<路線毎・区間毎の見直しカルテ>

### 見直し路線カルテ(1/2)

都市計画区域名: 仙南広域都市計画 | 路線番号・路線名: 3-4-203 新栄通線 | 路線総延長: 4,590 m | 代表幅員: 18 m | 車線数: 2車線

(1)当初決定時期: 当初 1962年3月 | 最終 2000年2月 | 経過年数: 62 | 20年以上経過: [該当する] | 自動車専用道路の有無: [該当する]

(2)路線の整備状況: (令和8年3月現在) | 未整備区間の有無: [有り] | 確定の一体整備の別: [有/無] | 備考: 駅近区画整理、駅前地区再開発

区間No	整備状況の分類	区間延長	幅員	車線数	事業主体	検討区間の選定
1	構成済	770 m	15 m	2	県営	⇒検討対象(長期事業等)
2	整備済	1,240 m	18~16 m	2	県営	
3	未整備	530 m	16 m	2	県営	⇒検討対象(長期事業等)
4	整備済	640 m	16 m	2	県営	
5	構成済	240 m	16 m	2	県営	⇒検討対象(長期事業等)
6	未整備	800 m	16 m	2	県営	⇒検討対象(長期事業等)
7	整備済	365 m	16 m	2	県営	
合計		4,590 m				

概 要 図

幅員: 17m (構成済) | 区間1: 770m (整備済) | 区間2: 1,240m (整備済) | 区間3: 530m (未整備) | 区間4: 640m (整備済) | 区間5: 240m (構成済) | 区間6: 800m (未整備) | 区間7: 365m (整備済)

### 見直し路線カルテ(2/2)

路線名: 3-4-203 新栄通線 | 区間No: 1

1. 路線の概要

総延長: 4,590 m | 幅員: 15 m | 当初決定: 1962年3月 | 経過年数: 62年  
 区間延長: 770 m | 車線: 2車線 | 最終決定: 2000年2月 | 区間の整備状況: 概成済

2. 路線の必要性・事業の実現性の検証

評価指標	重み	点数	概要
① 上位計画で路線整備の必要性や都市の骨格を形成する路線として位置付けられているか	2	0	生活連携軸として位置付け(都市マス)
② 都市計画道路の決定の経緯と土地利用の状況や方針が整合しているか	2	0	〔経緯〕市街地の骨格形成と利便性向上(1962年決定)   〔土地利用〕船岡地域の市街地内を通過しており、船岡駅と市街地の両側を長く擁護している。
③ 駅などの主要な公共交通施設へのアクセス機能を有する路線か	1	0	都市マスにおける行政・商業業務拠点(船岡)内に入り、船岡駅へのアクセス機能を有する
④ 上位計画の目指すべき都市構造や土地利用誘導と整合している路線か	2	0	都市マスにおける行政・商業業務拠点(船岡)内を通過している
⑤ 消防車等大型車両の活動範囲の拡大に寄与する路線か	1	0	現道幅員6m以上
⑥ 緊急輸送道路に位置付けられている路線か	1	0	第3次緊急輸送道路に指定(船岡駅~船岡幹線交差点)
⑦ 震災や市街地火災時の避難路として活用が可能か	1	0	幅員15m以上有する(16m)
⑧ 混雑の緩和や解消に寄与する路線か	1	0	周辺に大きな混雑は見られない
⑨ 代替する路線がないか	1	0	代替路線なし

路線の必要性(最大12点) | 10点

事業の実現性

① 配慮すべき支障物件がないか	1	0	該当なし
② 歴史的街並みや文化財への影響が大きくないか	1	0	大きな影響は想定されない
③ 地域を分断するなど地域コミュニティへの影響が大きくないか	1	0	D/D地区を通過しているが、概ね計画幅員に近い幅員で構成となっているため影響は小さいと想定される
④ 多大な事業費を要する構造物がないか	1	0	大規模な構造物なし
⑤ 技術的基準に整合しているか	1	0	整合している
⑥ 事業調整が必要な関連事業がないか	1	0	該当なし

事業の実現性(最大6点) | 6点

路線の必要性 + 事業の実現性(最大18点) | 16点 > 9点(半分より高い)

3. 見直し結果

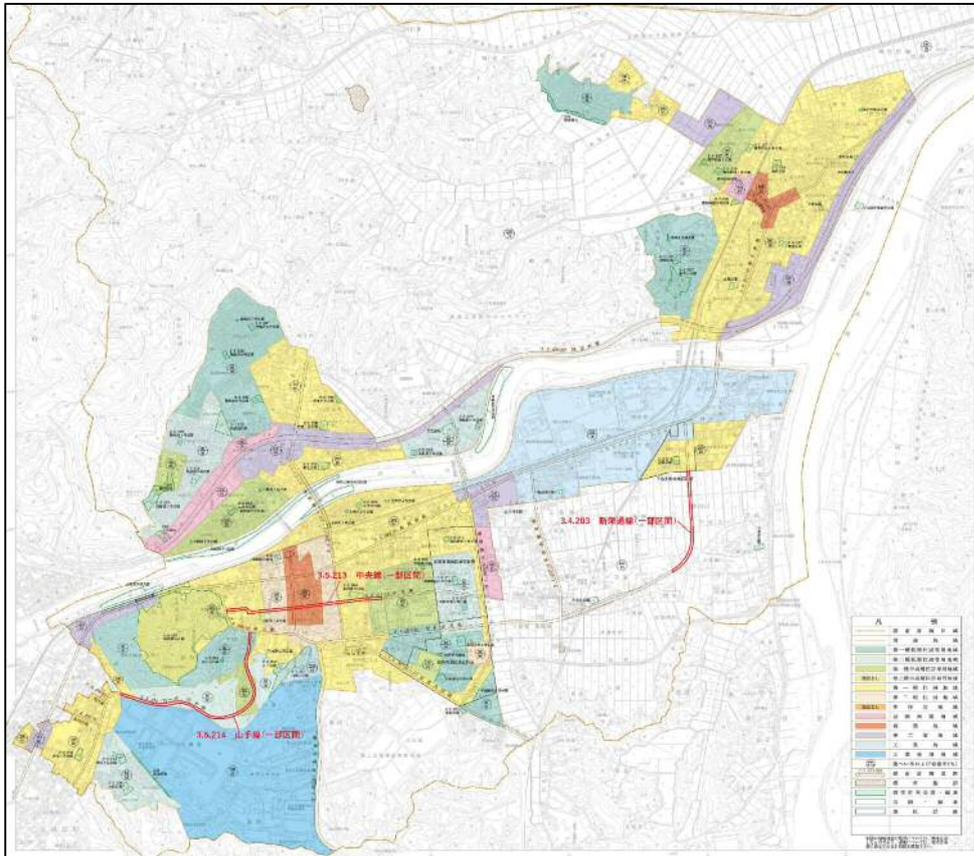
〔見直し結果〕  
 都市計画道路の存続  
 (見直し結果の理由)  
 ●都市計画マスタープラン・立地適正化計画において、将来的にも都市の骨格を形成する路線として位置付けられ必要性が高い路線である。  
 ●概ね計画幅員に近い幅員で概成済となっており、支障となる物件が比較的少なく整備に向けた課題は少ない。

〔その他の課題等〕

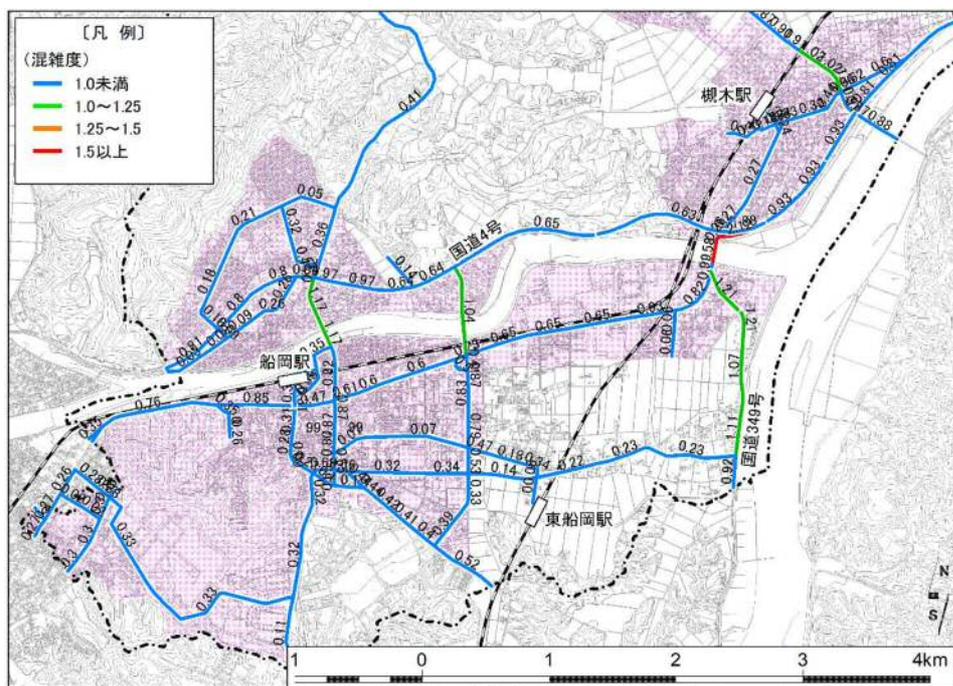
■見直し路線（素案）の設定・検証

- ・路線の必要性、事業の実現性の検証結果から見直し路線（素案）を設定し、見直した場合に想定される周辺道路網への影響を検証した。

<見直し路線（素案）の設定>



<周辺道路網への影響の検証>



## ■都市計画道路の見直し案の作成

- ・ 県ガイドラインを踏まえた見直し路線の検討で抽出された路線に加え、路線カルテによる詳細な検討の結果から部分的な改良が必要な箇所を抽出し、都市計画道路の見直し案を作成した。

### <都市計画道路の見直し案>

