

1 調査名称：都留市都市計画道路見直し業務委託

2 調査主体：都留市

3 調査圏域：都留市都市圏

4 調査期間：令和5年度

5 調査概要：

本市の都市計画道路は、昭和31年に都市計画決定されたのをはじめとして令和6年3月現在、計12路線約23kmが計画決定されており、そのうち約4割にあたる10kmが改良済みとなっています。

しかしながら、都市計画決定後、事業化のめどが立たず、長期間が経過しても未だ事業に着手していない路線も存在し、そのため、関係住民に対して長期間にわたり建築行為に一定の制限等が課せられるなどの状況が続いています。

また、これまで増加傾向であった人口の減少に伴う自動車交通量の減少や少子高齢化の進展など、都市計画決定当時の時代の流れや道路利用ニーズの変化などにより、都市計画道路に求められる機能・役割についても変化が生じてきています。

こうしたことから、本市では、市内全ての都市計画道路を対象に、都市計画道路としての必要性や整備の合理性などの再検証を行い、これからの社会経済情勢に見合った適切な都市計画道路の整備の方向性を明らかにすることとしました。

I 調査概要

1 調査名称：都留市都市計画道路見直し業務委託

2 報告書目次

1. はじめに
2. 都市計画道路を取り巻く状況
3. 都市計画道路の整備状況
4. 都市計画道路整備の課題
5. 見直し基本方針
6. 検討対象路線（区間）の抽出
7. 検討対象路線（区間）の必要性の検証
8. 検討対象路線（区間）の合理性の検証
9. 計画継続又は見直し候補の抽出
10. 新道路網による検証
11. 見直し方針（案）の作成
12. 都市計画道路見直し方針等の今後の進め方

3 調査体制

該当なし

4 委員会名簿等：

該当なし

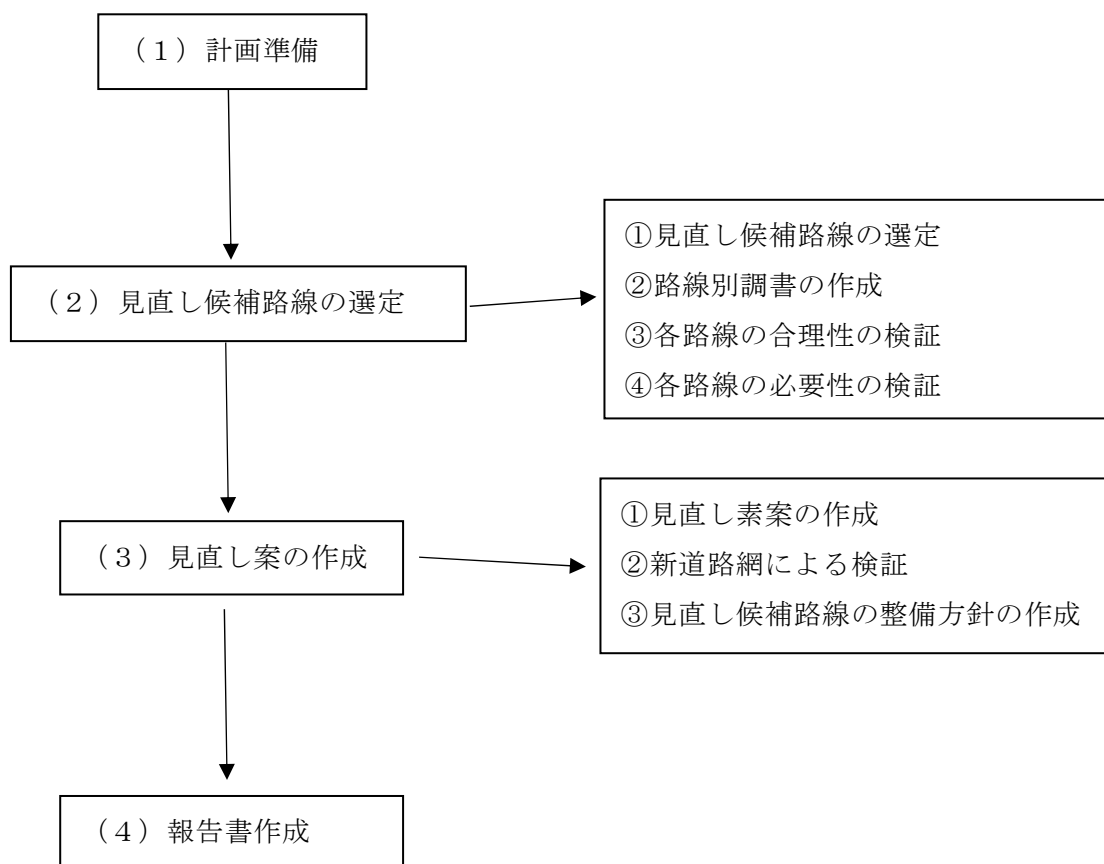
Ⅱ 調査成果

1 調査目的

本市の都市計画道路は、都市計画決定以降の長期未整備となっている路線があり、人口減少や少子高齢化の進展、都市を取り巻く社会情勢の変化により、その位置付けや必要性に変化が生じている可能性がある。

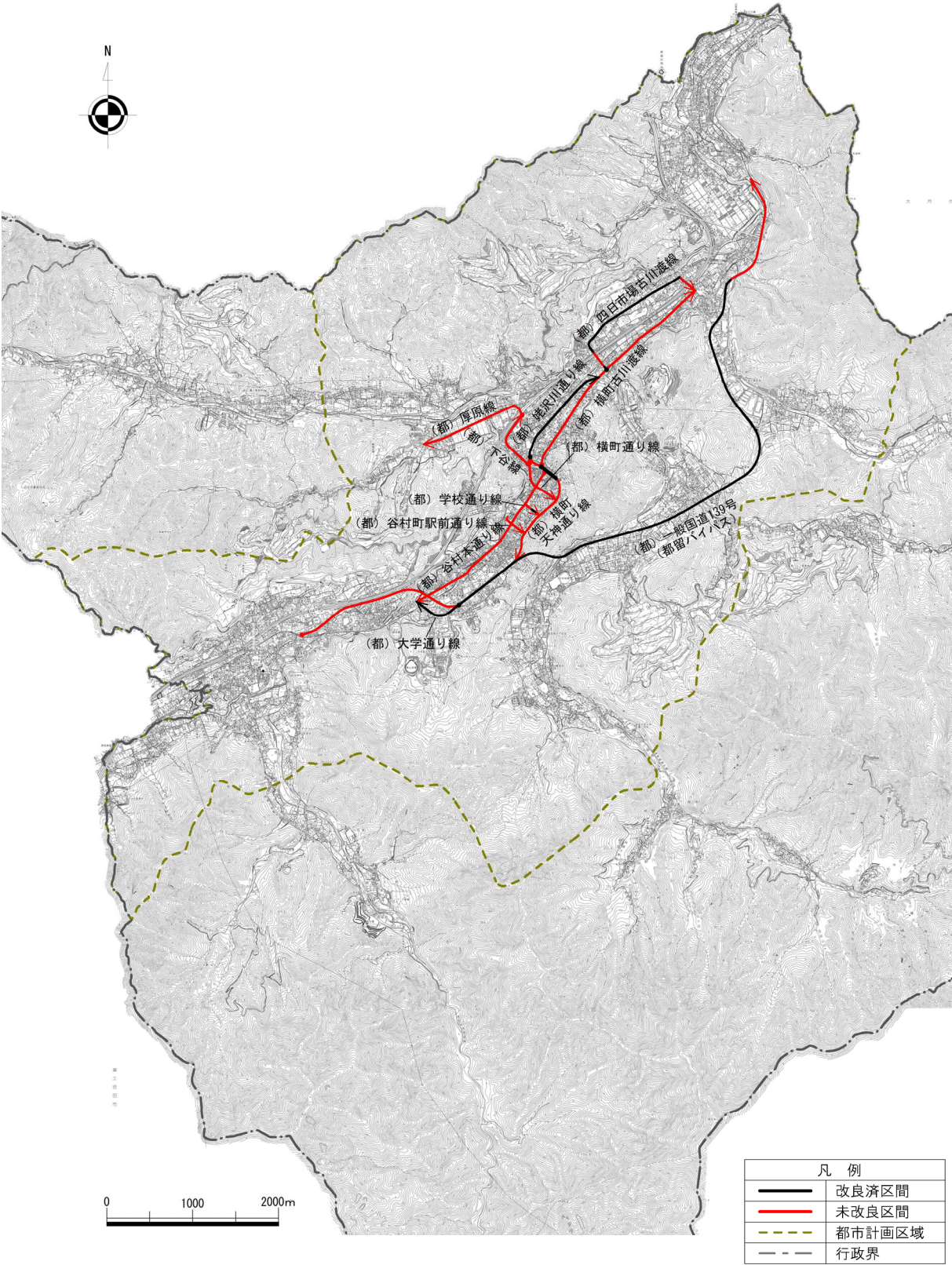
本市の実情に応じた都市計画道路の必要性を見直し、今後、効率的かつ効果的に整備を行い、有効に機能する道路網を確立していくことを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図

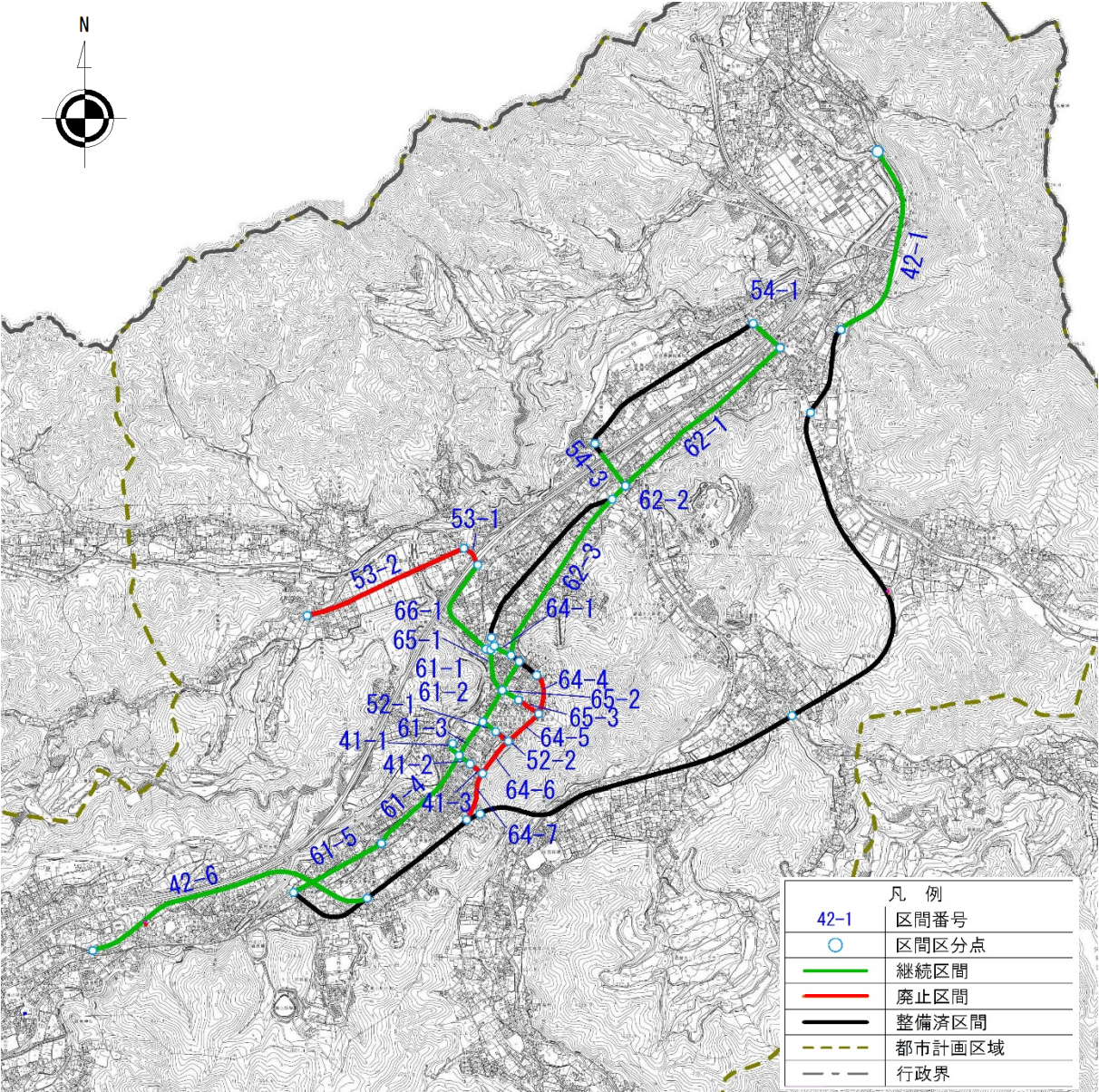
都市計画道路の整備状況



資料：都市計画総括図、都市計画基礎調査

4 調査成果

都市計画道路見直し方針(案)(拡大図)



路線名	区間番号	必要性 検証結果	合理性 検証結果	見直し方針（案）	
3・4・1 谷村町駅前通り線	41-1	7	代替道路	計画継続	合理性の部分で代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、自転車系交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、交通事故の削減や将来都市構造への位置付けの必要性を有し、歩行者・自転車交通の適切な処理や目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
	41-2	6	代替道路	計画継続	合理性の部分で代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、交通事故の削減や将来都市構造への位置付けの必要性を有し、自動車交通の機能水準の担保や目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
	41-3	3	代替道路	廃止	歩行者交通機能、緊急輸送路の強化や交通事故の削減の必要性を有しますが、合理性の部分で代替路線の課題があります。また、横町天神通り線（64-4,5,6,7）を「廃止」するため、国道 139 号から横町天神通り線（64-4,5,6,7）に接続する本区間においても道路ネットワークの観点から整備の必要性が低くなっています。そのため、新道路網を検討した結果、廃止しても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから「廃止」とします。
3・4・2 一般国道 139 号 （綿留バイパス）	42-1	8	地形地物、 支障物件、 大規模建築物、 道路構造令（将来） 代替道路	計画継続	合理性の部分で地形地物、支障物件、大規模建築物、道路構造令（将来）や代替道路の課題がありますが、歩行者交通機能、自転車系交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、交通事故の削減や将来都市構造への位置付けや良好な景観形成の必要性を有し、目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
	42-6	8	地形地物、 支障物件、 大規模建築物、 道路構造令（将来） 代替道路	計画継続	合理性の部分で地形地物、支障物件、大規模建築物、道路構造令（将来）や代替道路の課題がありますが、自動車交通機能、歩行者交通機能、自転車系交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、交通事故の削減や将来都市構造への位置付けの必要性を有し、自動車交通の機能水準の担保、歩行者・自転車交通の適切な処理や目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
	52-1	6	支障物件、 代替道路	計画継続	合理性の部分で支障物件や代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、交通事故の削減や将来都市構造への位置付けの必要性を有し、歩行者・自転車交通の適切な処理や目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
3・5・2 学校通り線	52-2	4	支障物件、 代替道路	廃止	自転車系交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、緊急輸送路の強化や交通事故の削減の必要性を有しますが、合理性の部分で支障物件や代替路線の課題があります。また、横町天神通り線（64-4,5,6,7）を「廃止」するため、国道 139 号から横町天神通り線（64-4,5,6,7）に接続する本区間においても道路ネットワークの観点から整備の必要性が低くなっています。そのため、新道路網を検討した結果、廃止しても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから「廃止」とします。
	53-1	4	地形地物、 支障物件、 代替道路	廃止	歩行者交通機能、公共交通の支援機能、将来都市構造への位置付けや良好な景観形成の必要性を有しますが、合理性の部分で地形地物、支障物件、代替路線の課題があります。また、連続する区間（53-2）が土地利用方針の変化により「廃止」することから、道路ネットワークの観点から整備の必要性が低くなっています。そのため、新道路網を検討した結果、廃止しても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから「廃止」とします。
3・5・3 厚原線	53-2	5	地形地物、 支障物件、 代替道路、 他事業	廃止	自転車系交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化や将来都市構造への位置付けの必要性を有しますが、合理性の部分で地形地物、支障物件、代替路線や他事業の課題があります。また、本区間周辺では工場立地を予定しており、現在の計画である両側歩道の必要性は低く、自動車交通の機能水準については他事業での整備により担保されます。そのため、新道路網を検討した結果、廃止しても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから「廃止」とします。

路線名		区間番号	必要性 検証結果	合理性 検証結果	見直し方針（案）	
3・5・4 四日市場古川渡線		54-1	5	地形地物、 代替道路	計画継続	合理性の部分で地形地物や代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、交通事故の削減や将来都市構造への位置付けの必要性を有し、自動車交通の機能水準の担保、歩行者・自転車交通の適切な処理や目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
		54-3	6	地形地物、 大規模建築物、 代替道路	計画継続	合理性の部分で地形地物、大規模建築物や代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、自転車系交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、交通事故の削減や将来都市構造への位置付けの必要性を有し、歩行者・自転車交通の適切な処理や目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
		61-1	5	支障物件、 代替道路	計画継続	合理性の部分で支障物件や代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、交通事故の削減や将来都市構造への位置付けの必要性を有し、目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
		61-2	6	支障物件、 大規模建築物、 代替道路	計画継続	合理性の部分で支障物件、大規模建築物や代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、自転車系交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化や将来都市構造への位置付けの必要性を有し、目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
		61-3	7	支障物件、 代替道路	計画継続	合理性の部分で支障物件や代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、自転車系交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、交通事故の削減や将来都市構造への位置付けの必要性を有し、歩行者・自転車交通の適切な処理や目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
3・6・1 谷村本通り線		61-4	5	支障物件、 大規模建築物、 代替道路	計画継続	合理性の部分で支障物件、大規模建築物や代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化や将来都市構造への位置付けの必要性を有し、自動車交通の機能水準の担保、歩行者・自転車交通の適切な処理や目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
		61-5	9	支障物件、 大規模建築物、 道路構造令（計画） 道路構造令（将来） 代替道路	計画継続	合理性の部分で支障物件、大規模建築物、道路構造令（計画）、道路構造令（将来）や代替路線の課題がありますが、自動車交通機能、歩行者交通機能、自転車系交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、交通事故の削減、将来都市構造への位置付けや良好な景観形成の必要性を有し、自動車交通の機能水準の担保や目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
		62-1	8	支障物件、 大規模建築物、 道路構造令（将来） 代替道路	計画継続	合理性の部分で支障物件、大規模建築物、道路構造令（将来）や代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、自転車系交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、交通事故の削減、将来都市構造への位置付けや良好な景観形成の必要性を有し、歩行者・自転車交通の適切な処理や目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
		62-2	8	支障物件、 道路構造令（将来） 代替道路	計画継続	合理性の部分で支障物件、道路構造令（将来）や代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、自転車系交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、交通事故の削減、将来都市構造への位置付けや良好な景観形成の必要性を有し、目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
		62-3	8	大規模建築物、 道路構造令（将来） 代替道路	計画継続	合理性の部分で大規模建築物、道路構造令（将来）や代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、自転車系交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、交通事故の削減、将来都市構造への位置付けや良好な景観形成の必要性を有し、歩行者・自転車交通の適切な処理や目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。

路線名	区間番号	必要性 検証結果	合理性 検証結果	見直し方針（案）	
				計画継続。	合理性の部分で代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、公共交通の支援機能や交通事故の削減の必要性を有し、目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
3・6・4 横町天神通り線。	64-1。	3。	代替道路。	計画継続。	歩行者交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化や交通事故の削減の必要性を有しますが、合理性の部分で支障物件、大規模建築物や代替路線の課題があります。また、並行する国道139号を代替路線とすることで自動車交通の機能水準が担保され、連続する区間（64-5.6.7）が未整備であることから整備の必要性が低くなっています。なお、歩行者交通機能については必要性があるものの本区間や連続する区間（64-5.6.7）を整備することにより寺院や公共施設の移転が必要となるため担保することが困難となっています。その他にも整備にあたっては寺院の移転が必要となることから事業推進の難航が予想されます。そのため、新道路網を検討した結果、廃止しても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから連続する区間（64-5.6.7）も含めて「廃止」とします。
	64-4。	5。	支障物件。 大規模建築物。 代替道路。	廃止。	歩行者交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能や緊急輸送路の強化の必要性を有しますが、合理性の部分で大規模建築物や代替路線の課題があります。また、並行する国道139号を代替路線とすることで自動車交通の機能水準が担保され、連続する区間（64-4.6.7）が未整備であることから整備の必要性が低くなっています。なお、歩行者交通機能については必要性があるものの本区間や連続する区間（64-4.6.7）を整備することにより寺院や公共施設の移転が必要となるため担保することが困難となっています。その他にも整備にあたっては寺院や公共施設の移転が必要となることから事業推進の難航が予想されます。そのため、新道路網を検討した結果、廃止しても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから連続する区間（64-4.6.7）も含めて「廃止」とします。
	64-5。	5。	大規模建築物。 代替道路。	廃止。	歩行者交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化の必要性を有しますが、合理性の部分で支障物件、大規模建築物や代替路線の課題があります。また、並行する国道139号を代替路線とすることで自動車交通の機能水準が担保され、連続する区間（64-4.5.7）が未整備であることから整備の必要性が低くなっています。なお、歩行者交通機能については必要性があるものの本区間や連続する区間（64-4.5.7）を整備することにより寺院や公共施設の移転が必要となるため担保することが困難となっています。その他にも整備にあたっては寺院の移転が必要となることから事業推進の難航が予想されます。そのため、新道路網を検討した結果、廃止しても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから連続する区間（64-4.5.7）も含めて「廃止」とします。
	64-6。	5。	支障物件。 大規模建築物。 代替道路。	廃止。	歩行者交通機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化や交通事故の削減の必要性を有しますが、合理性の部分で代替路線の課題があります。また、並行する国道139号を代替路線とすることで自動車交通の機能水準が担保され、連続する区間（64-4.5.7）が未整備であることから整備の必要性が低くなっています。なお、歩行者交通機能については必要性があるものの本区間や連続する区間（64-4.5.7）を整備することにより寺院や公共施設の移転が必要となるため担保することが困難となっています。その他にも整備にあたっては寺院の移転が必要となることから事業推進の難航が予想されます。そのため、新道路網を検討した結果、廃止しても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから連続する区間（64-4.5.7）も含めて「廃止」とします。
	64-7。	4。	代替道路。	廃止。	歩行者交通機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化や交通事故の削減の必要性を有しますが、合理性の部分で代替路線の課題があります。また、並行する国道139号を代替路線とすることで自動車交通の機能水準が担保され、連続する区間（64-5.6.7）が未整備であることから整備の必要性が低くなっています。なお、歩行者交通機能については必要性があるものの本区間や連続する区間（64-5.6.7）を整備することにより寺院や公共施設の移転が必要となるため担保することが困難となっています。その他にも整備にあたっては寺院の移転が必要となることから事業推進の難航が予想されます。そのため、新道路網を検討した結果、廃止しても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから連続する区間（64-5.6.7）も含めて「廃止」とします。

路線名		区間番号	必要性 検証結果	合理性 検証結果	見直し方針（案）	
3・6・5 横町通り線		65-1	4	支障物件、 道路構造令（計画） 代替道路	計画継続	合理性の部分で支障物件、道路構造令（計画）や代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、公共交通の支援機能、交通事故の削減や将来都市構造への位置付けの必要性を有し、自動車交通の機能水準の担保のために「計画継続」とします。 なお、事業を進めるにあたり、既に計画上に市街地が形成されていることから、事業費の増大が想定されます。
		65-2	6	支障物件、 道路構造令（計画） 代替道路	計画継続	合理性の部分で支障物件、道路構造令（計画）や代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、交通事故の削減や将来都市構造への位置付けの必要性を有し、目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。
		65-3	5	支障物件、 道路構造令（計画） 代替道路	廃止	歩行者交通機能、自転車系交通機能、主要都市施設・公園緑地等への連絡機能や交通事故の削減の必要性を有しますが、合理性の部分で支障物件、道路構造令（計画）や代替路線の課題があります。また、横町天神通り線（64-4.5.6.7）を「廃止」するため、国道139号から横町天神通り線（64-4.5.6.7）に接続する本区間においても道路ネットワークの観点から整備の必要性が低くなっていきます。そのため、新道路網を検討した結果、廃止しても将来的なまちづくり等に著しい影響はないことから「廃止」とします。
		66-1	5	大規模建築物、 道路構造令（計画） 代替道路	計画継続	合理性の部分で大規模建築物、道路構造令（将来）や代替路線の課題がありますが、歩行者交通機能、公共交通の支援機能、緊急輸送路の強化、交通事故の削減や将来都市構造への位置付けの必要性を有し、目指すべき将来像との整合性のために「計画継続」とします。 なお、事業を進めるにあたり、既に沿道に市街地が形成されていることから、事業費の増大が想定されます。
3・6・6 下谷線						