

1 調査名称：令和６年度都市計画道路見直し検討

2 調査主体：柴田町

3 調査圏域：柴田町管内

4 調査期間：令和６年度

5 調査概要：

柴田町の都市計画道路は、昭和３７年に船岡市街地の骨格形成と利便性の向上を図るため１２路線決定した。以後、市街地の進展状況等を踏まえながら追加・廃止され、現時点で１６路線（計画延長３４．５ｋｍ）が都市計画道路として決定されている。

直近の都市計画決定は平成１１年度で２５年が経過しているが、整備済延長の割合は約５０％で計画延長の半分以上が長期未着手の状況となっている。

また、柴田町総合計画や柴田町都市計画マスタープラン・立地適正化計画などの上位計画において、長期未着手の都市計画道路は、将来の都市構造に合わせて見直しするものとしている。

そのため、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、都市計画決定の経緯とその後の社会経済情勢の変化、今後の見通し等を踏まえ、その必要性の再検証をするとともに、都市計画道路の存続、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6年度都市計画道路見直し検討

2 報告書目次

1. 都市計画道路の見直しについて

2. 見直し路線の評価・設定・検証

2-1. 都市計画道路見直しの基本的な考え方

2-2. 見直し対象路線の選定【ステップ1】

2-3. 都市計画決定理由の検証【ステップ2】

2-4. 路線の必要性・事業の実現性検証【ステップ3】

2-5. 見直し路線（素案）の設定【ステップ4】

2-6. 見直し路線（素案）の検証【ステップ5】

3. 都市計画道路の見直し案の作成

3-1. 見直し路線の検討結果

3-2. 都市計画道路の見直し方針

別紙資料

1. 見直し路線カルテ（1/2）

2. 見直し路線カルテ（2/2）

３ 調査体制

所管課による調査である。

４ 委員会名簿等：

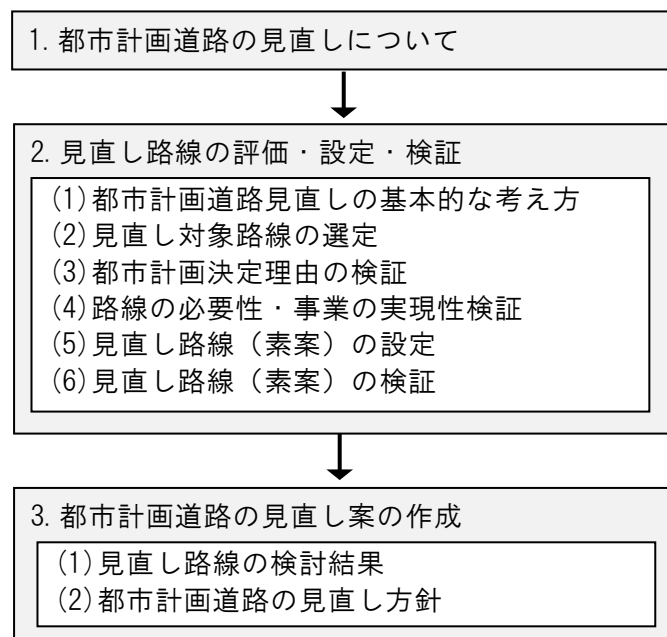
なし。

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・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するとともに、都市計画道路の存続、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



3 調査圏域図



4 調査成果

■見直し路線（素案）の設定

(1) 設定の考え方

- ・ステップ3の路線の必要性、事業の実現性の検証結果を次項のとおり整理した。
- ・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（半分以上）となった新栄通線（区間5、区間6）、中央線（区間1）、山手線（区間1）の3路線を見直し候補路線とした。

表 路線の必要性・事業の実現性の検証結果一覧

評価項目		路線名 区間 重み	3・4・203 新栄通線			3・4・204 大橋通線			3・4・205 船岡幹線			3・4・206 館山線		3・4・207 船岡角田線		3・4・210 東船岡駅前線	3・4・211 槻木幹線	3・4・212 槻木駅前線	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	2	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点	2	2	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
		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点	2	2	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
		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点	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
	良好な都市環境形成への寄与	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点	2	2	0	0	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点	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1
	防災機能の向上	⑥ 緊急輸送道路に位置付けられている路線か	1点	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
		⑦ 震災や市街地火災時の避難路として活用が可能か	1点	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1
	交通需要への対応	⑧ 混雑の緩和や解消に寄与する路線か	1点	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	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点	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0
路線の必要性(最大12点、半分以上)			10	10	2	1	5	9	10	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点	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	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点	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	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点	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0	1	0
	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点	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0
	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点	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0
	関連事業との整合	⑥ 事業調整が必要な関連事業がないか	1点	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
事業の実現性(最大6点、半分以上)			6	6	6	5	6	6	5	6	5	6	4	6	6	6	5	6	2	6	3
路線の必要性 + 事業の実現性(最大18点、半分以上)			16	16	8	6	11	15	15	15	15	12	11	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（半分以上）となった以下の3路線を見直し候補路線とした。（表中のオレンジ色）

- 新栄通線（区間5、区間6）
- 中央線（区間1）
- 山手線（区間1）

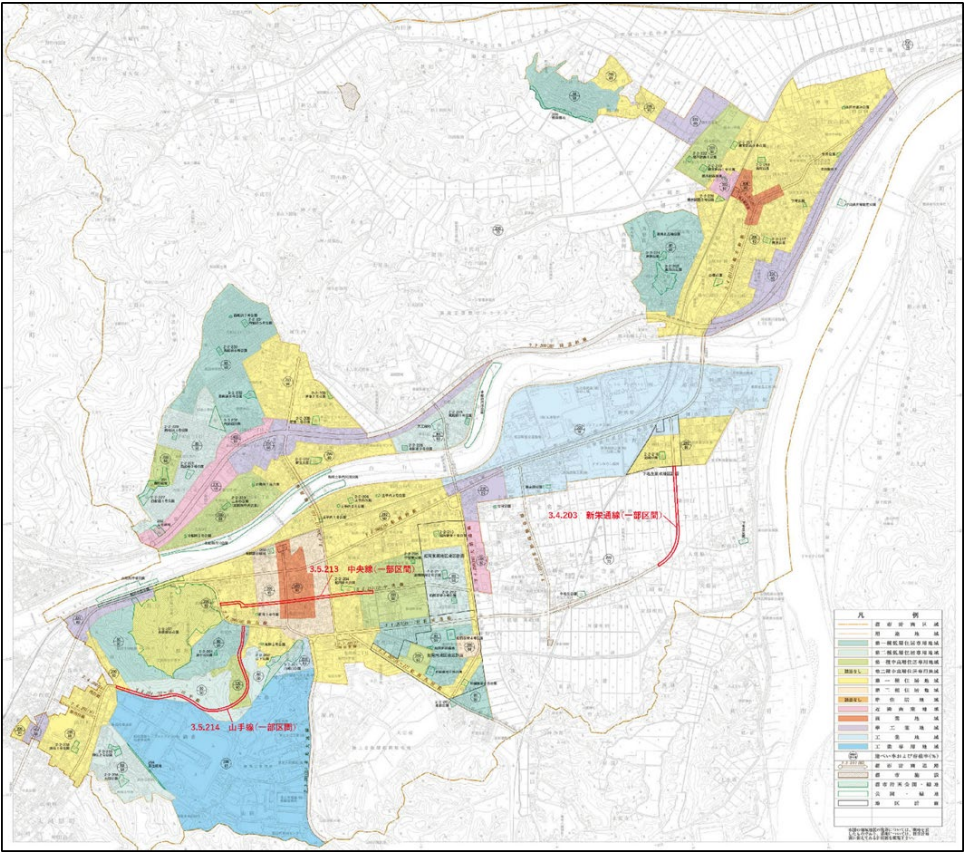


図 見直し路線（素案）

■見直し路線（素案）の検証

・周辺道路網への影響の検証は、都市計画道路の整備状況を想定した将来交通量を推計している「第5回仙台都市圏パーソントリップ調査」の交通量配分結果を活用する。

表 PT 調査における交通量配分パターン

パターン名	道路網	OD
現況ネットワーク	現況（2017 年）の道路網	現況OD（2017 年）
事業化ネットワーク	事業化が想定されている道路網	将来OD（2040 年）
フルネットワーク	都市計画道路等が全て整備された場合の道路網	将来OD（2040 年）

・現在計画されている都市計画道路が全て整備された場合の道路ネットワーク（フルネット）と都市計画道路の見直しを行った場合の道路ネットワーク（事業化ネットワーク）の混雑度は下図のとおりである。

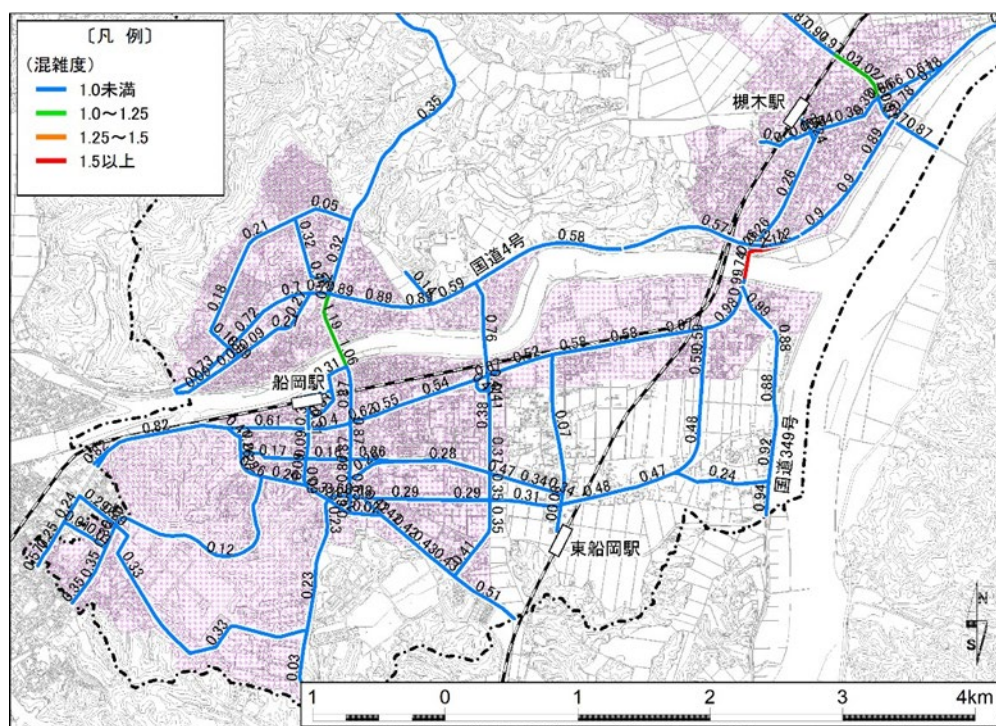


図 フルネットの混雑度（2040年）

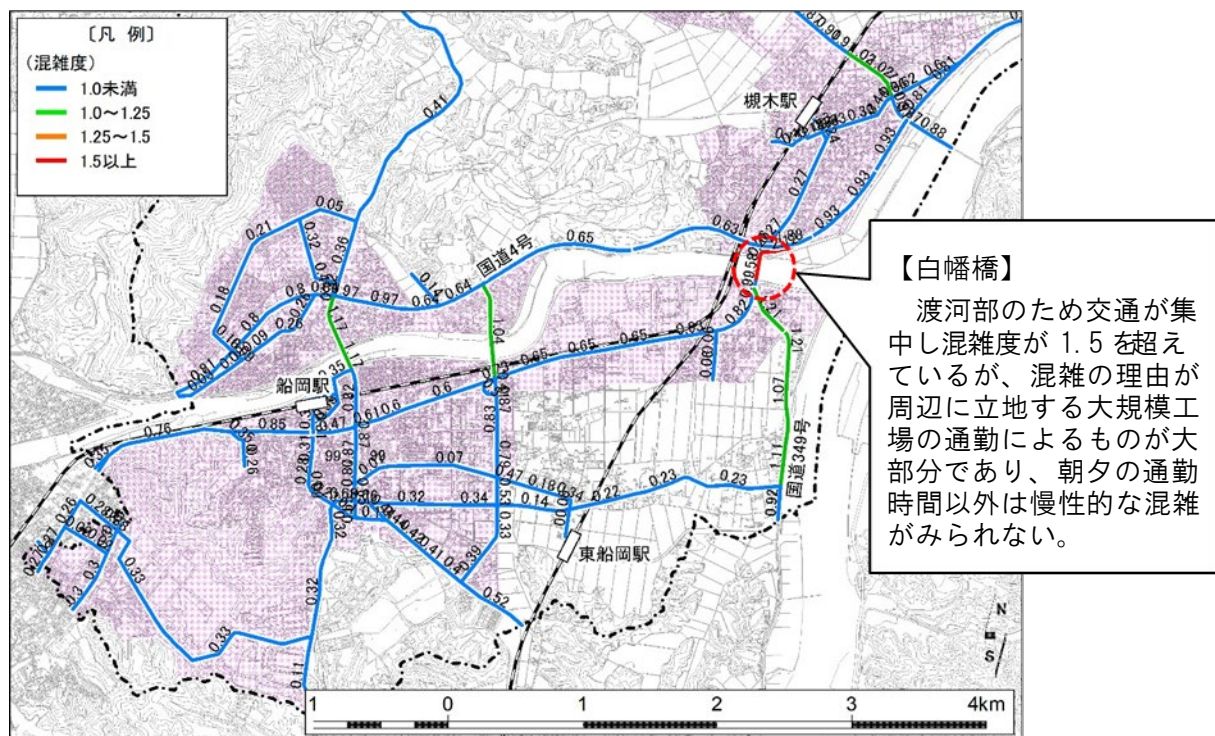


図 事業化ネットの混雑度（2040 年）

よって、都市計画道路の見直しを行った場合の道路ネットワーク（事業化ネットワーク）による将来の混雑度を検証した結果、**慢性的な混雑は発生しない**と想定される。

■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路線の見直し理由と見直し方針案は以下のとおりである。

路線名	区間番号	延長	幅員	主な沿道土地利用	路線の見直し理由と見直し方針(案)
3・4・203 新栄通線	5・6	1,043 m	16m	農地	・ 浸水想定区域を通過する道路であり、当初想定されていた沿道の住宅開発や災害時の避難道路としての利用が見込めない ⇒ 廃止
3・5・213 中央線	1	1,180 m	12m	宅地	・ 周辺に都市計画道路が密に配置されており路線が廃止された場合においても周辺道路網への影響が小さいことに加え、沿道に寺院や住宅、商業施設が立地しており、計画幅員へ拡幅するための支障物件が多く合意形成が困難である ⇒ 廃止
3・5・214 山手線	1	1,662 m	12～16m	山林	・ 柴田町と大河原町の市街地を結ぶ路線であるが、北側を併走する(都)船岡幹線や南側の工業団地内を横断する道路を利用することで周辺道路の混雑はみられない ・ トンネル区間を有することから事業費が高くなり、費用対効果が低い ⇒ 廃止

・ 見直し検討結果を踏まえた都市計画道路の見直し方針は、下図のとおりである。

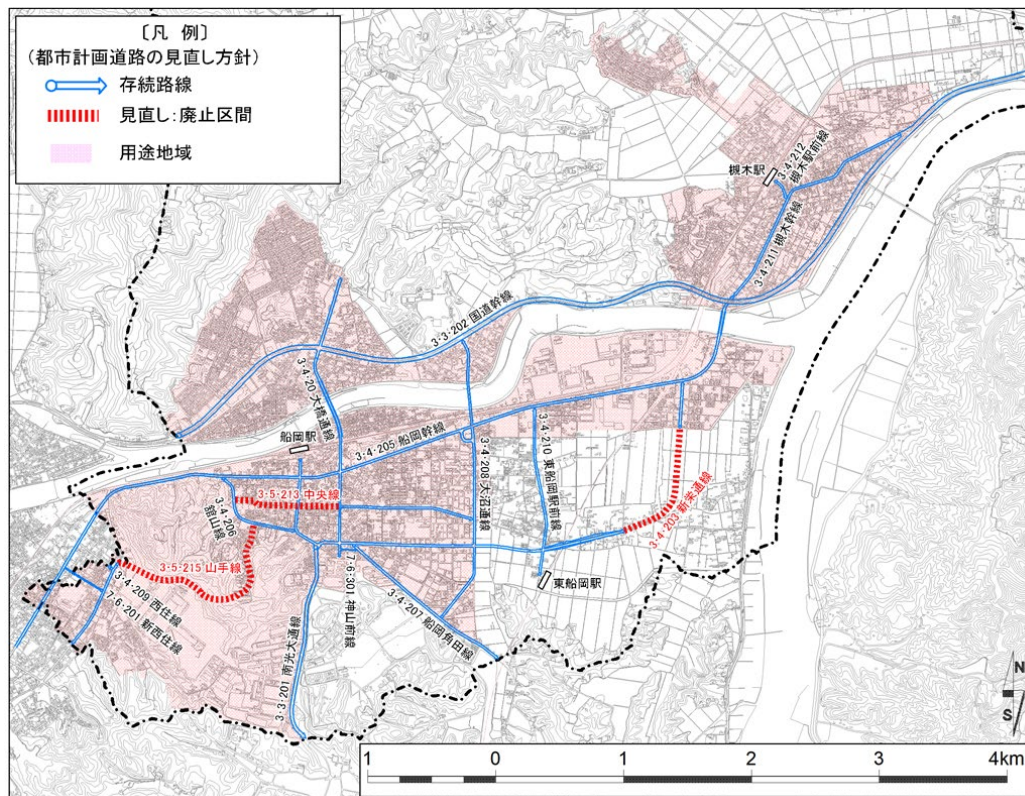


図 都市計画道路の見直し方針

表 都市計画道路見直し検討結果一覧

街路番号	路線名	整備状況			見直し方針案
		改良済	概成済	未整備	
3・3・201	南光大通線	1,600m	—	—	存続
3・3・202	国道幹線	7,900m	—	—	存続
3・4・203	新栄通線	2,250m	1,014 m	1,332 m	見直し（部分廃止）
3・4・204	大橋通線	1,700m	550m	—	存続
3・4・205	船岡幹線	—	5,460m	—	存続
3・4・206	館山線	—	260m	580m	存続
3・4・207	船岡角田線	—	—	1,550m	存続
3・4・208	大沼通線	2,330m	—	—	存続
3・4・209	西住線	60m	—	—	存続
3・4・210	東船岡駅前線	260m	—	1,050m	存続
3・4・211	槻木幹線	—	1,920m	—	存続
3・4・212	槻木駅前線	—	140m	—	存続
3・5・213	中央線	—	730m	1,180m	見直し（部分廃止）
3・5・214	山手線	678m	—	1,662m	見直し（部分廃止）
7・6・201	新西住線	190m	—	—	存続
7・7・202	神山前線	130m	—	—	存続