

1 調査名称：登米市誕生都市交通検討調査

2 調査主体：登米市

3 調査圏域：登米都市圏

4 調査期間：平成18年度～平成19年度

5 調査概要：

平成17年4月1日に登米郡8町と本吉郡津山町の9町が合併し、登米市が誕生した。

従来から自家用自動車での移動に強く依存している本市は、合併後の地域・市民の交流の増加、近年の大型商業施設の立地に伴う市街地の拡大、中心市街地への通過交通の流入などをはじめ、平成20年度中の三陸縦貫自動車道登米I.Cの供用開始や、みやぎ県北高速幹線道の整備構想など、本市を取り巻く交通状況は大きな転換期にさしかかっている。

そこで、本市では、これら諸情勢の変化を踏まえ、まちづくりの基礎となる道路整備や公共交通との連携、また、高齢者や若年層等の交通弱者が安全に効率よく移動できる方策などを検討し、平成18年度に実施した調査結果を基に「登米市都市交通計画マスタープラン」を策定するものである。

< 調査成果 >

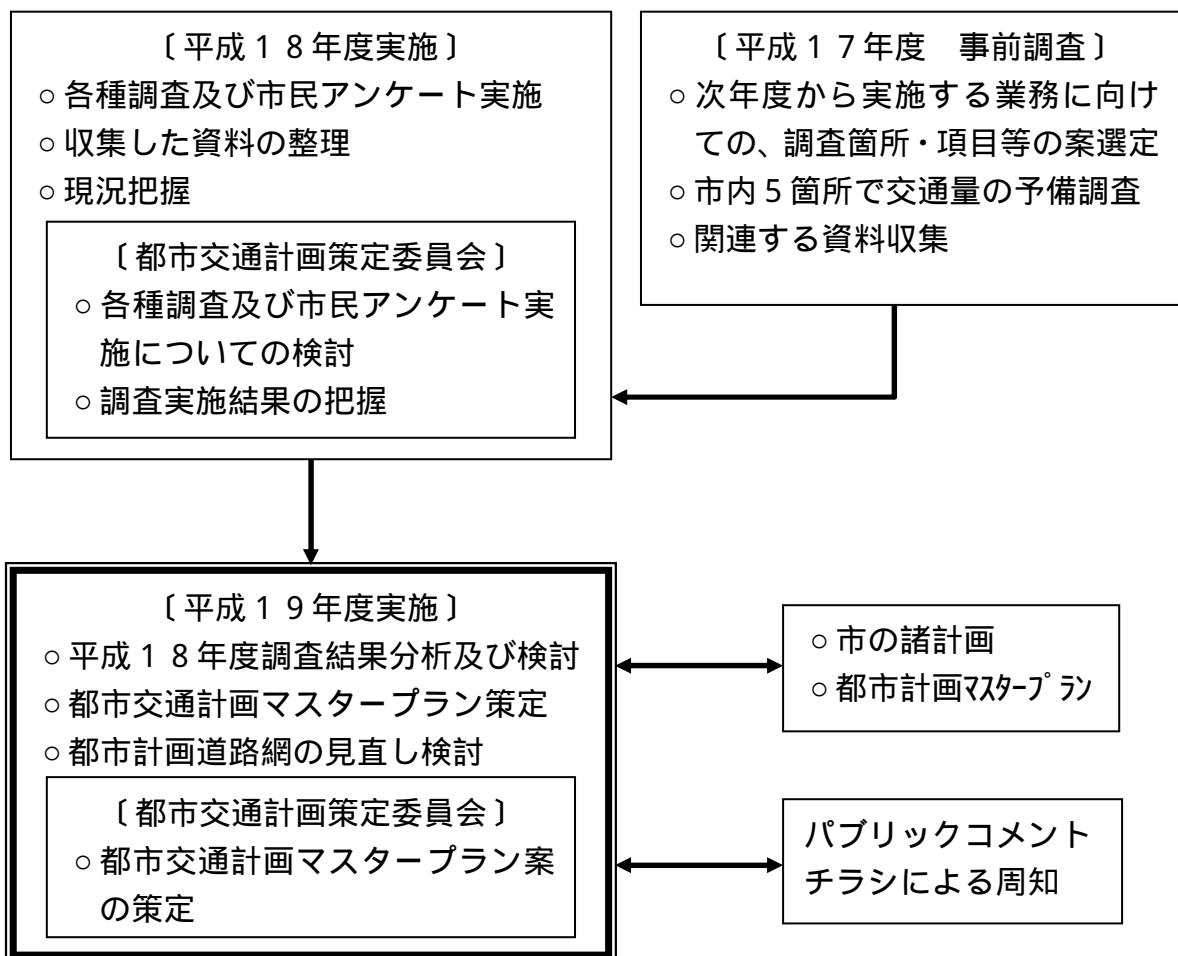
1 調査目的

登米市は従来から自家用自動車での移動に強く依存しており、中心市街地への通過交通の流入、合併後の地域・市民の交流の増加、近年の大型商業施設の立地に伴う市街地の拡大をはじめ、平成20年度中には三陸縦貫自動車道登米I.Cの供用開始が予定されるなど、交通状況は大きな転換期にさしかかっている。

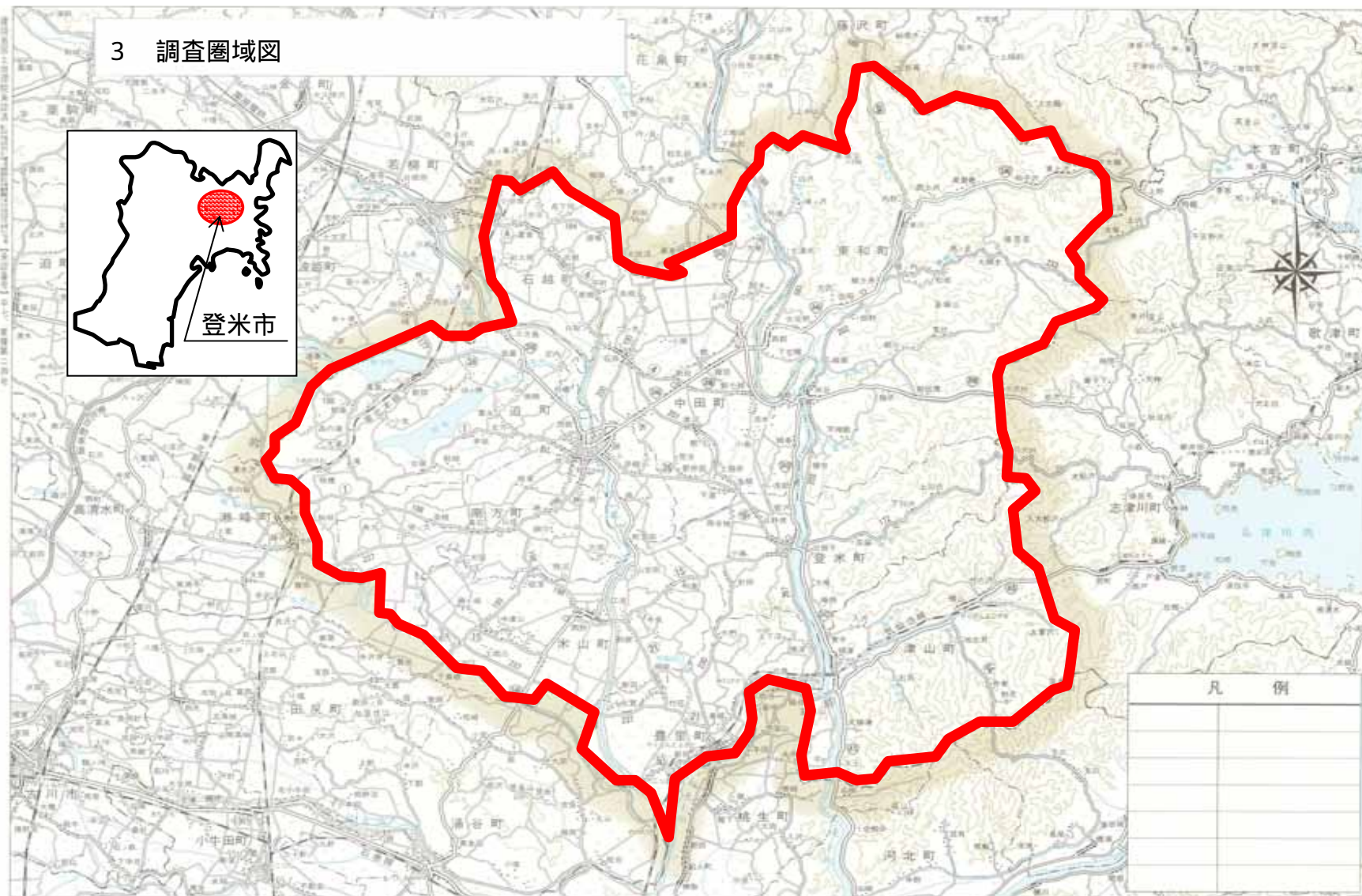
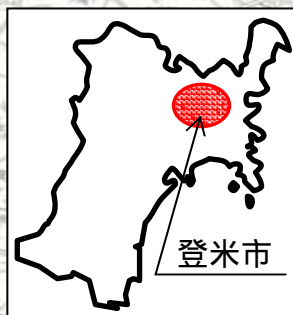
このような諸情勢の変化を踏まえ、本市では平成18年度と平成19年度の2力年でまちづくりの基礎となる道路整備や公共交通の連携、交通弱者安全対策等の方策を検討するものである。

平成18年度は、計画策定の基礎資料を収集するため、各種交通現況調査や市民アンケートによる日常交通の利用状況などの把握を実施し、平成19年度は「登米市都市交通計画マスタープラン」を策定した。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1) 項目

登米市都市交通計画マスタープラン策定

- 基本方針
- 期待される整備効果
- 将来交通ネットワーク計画
幹線道路網計画
パブリックコメント
- 意見及び回答
都市計画道路見直しの方向性
- 整備状況
- 見直しの方向性

2) 成果

登米市都市交通計画マスタープラン策定

- 基本方針

本市で策定する都市交通計画マスタープランは、概ね20年後を見据えた将来まちづくりの推進に向けて、「登米市都市計画マスタープラン」の分野別計画として策定するものである。

策定後は、道路整備はもとより公共交通の利便性向上に寄与し、また、今後着手予定の都市計画道路見直しの基礎資料などへ活用することとしている。

なお、本マスタープランで定める道路整備アクションプランは、行財政状況の変化、災害などに伴う新たな交通課題、まちづくりや地域住民の調整などの社会情勢に柔軟に対応しながら、効率的で効果的に推進することを考慮し、いわゆるPDCAサイクルを用いて自主的に見直しを図ることを基本としている。

- 期待される整備効果

- ・市内の主要地点から中心市街地まで30分以内で到着できるなど、地域の近接性が向上される。
- ・高規格道路整備により、市全域からI.Cまで20分以内でのアクセスが可能になる。
- ・歩行者や自転車の通行の安全性が確保されるとともに自動車の走行性も改善され、交通事故の発生件数も減少する。
- ・全市域から最寄りの第三次医療施設まで、60分以内のアクセスが可能になる。 等

○ 将来交通ネットワーク計画
・ 道路交通ネットワーク計画

① 広域的な交流・連携を支える「広域幹線道路軸」の形成

機能・役割	○市民の日常生活や産業の広域的な交流・連携の支援 ○広域通過交通などの一般道への流入の抑制
取り組み内容	○三陸縦貫自動車道及びみやぎ県北高速幹線道路の整備促進

みやぎ県北高速幹線道路は、構想段階であり、I.Cは本マスタープランを策定する上で想定した位置である。

② 安全で円滑な地域間・都市間交流を支える「幹線道路軸」の形成

機能・役割	○市内での安全で快適な移動を可能にし、利便性の高いクラスター都市の実現に寄与 ○人と車の共存により市街地・集落エリア内の安全性・快適性の向上
取り組み内容	○既存道路の強化や道路の新設により迫地域を中心とした放射状の道路ネットワークの形成

③ 地区間移動の利便性や広域交通網へのアクセス性を高める「補助幹線道路軸」の形成

機能・役割	○幹線道路軸を補完し、日常の地域間交流や観光周遊の支援 ○市民の広域移動の利便性向上や市外からの人・ものの呼び込みの促進
取り組み内容	○既存道路の強化や道路の新設により幹線道路軸を補完する道路ネットワークを形成

⑤ 主要な市街地を連絡する「外環状道路軸」の形成

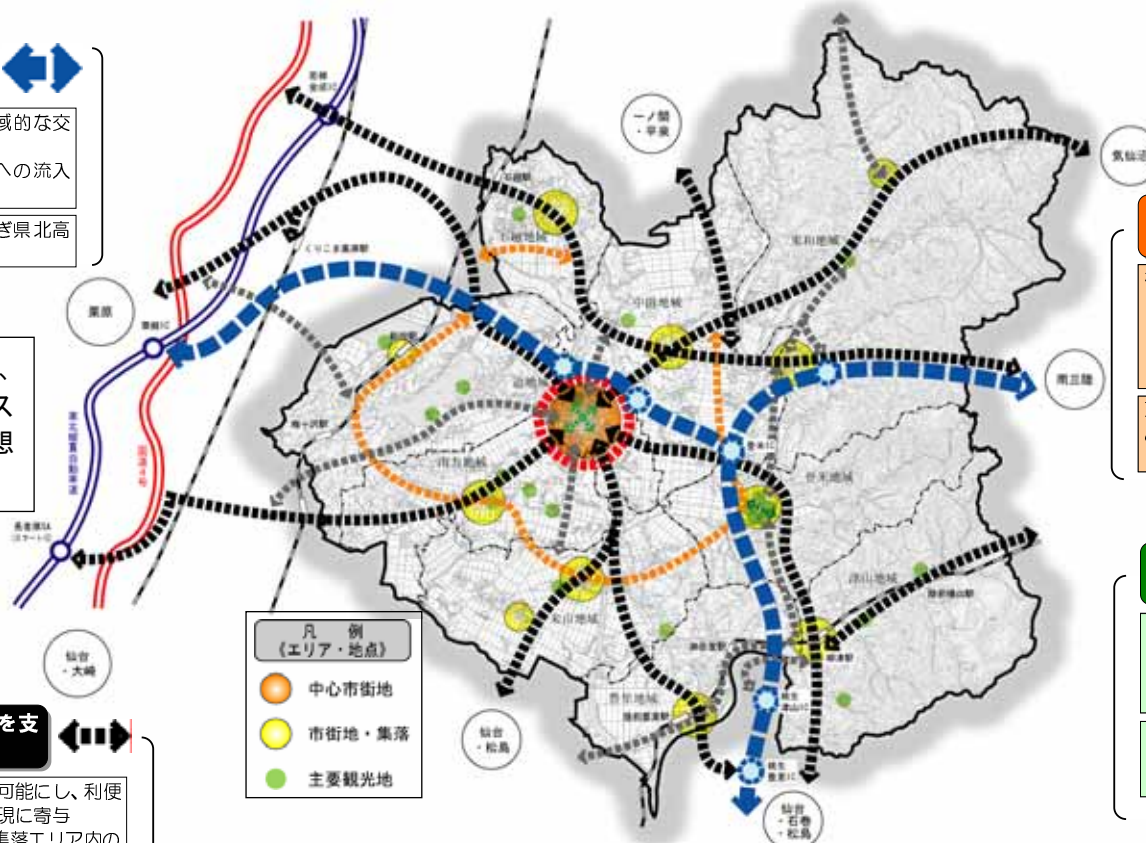
機能・役割	○市街地エリア、高規格道路IC及び放射状の幹線道路軸を相互に連絡し、円滑な都市活動の支援 ○中心市街地方向に集中する交通の分散
取り組み内容	○主要市街地を連絡する既存道路の強化や道路新設により環状道路ネットワークの形成

⑥ 中心市街地において「中心市街地シンボル道路軸」の形成

機能・役割	○地域の特色を活かした市街地形成の支援 ○歩行者・自転車優先の道路づくりに向けた先導的役割
取り組み内容	○道路空間再構成などにより中心市街地のまちづくりの骨格となるシンボル道路軸の形成

④ 中心市街地の外郭を形成する「中心市街地環状道路軸」の形成

機能・役割	○中心市街地における道路混雑などを解消し、歩いて暮らせる交通まちづくりの実現に寄与 ○沿道の無秩序な市街化に抑制
取り組み内容	○中心市街地の外縁部に位置する既存道路の活用や道路新設により環状道路ネットワークの形成



凡例 《エリア・地点》
○ 中心市街地
○ 市街地・集落
○ 主要観光地

・公共交通ネットワーク計画

① 主要な市街地エリアを連絡する幹線バス軸の形成

機能・役割

- 主要な市街地を連絡し、市内における日常生活及び都市活動の支援
- 自動車を代替できる高い利便性

取り組み内容

- 既存の市民バス路線（循環線）の維持・拡充

② 中心部と外縁部を連絡するバス軸の形成

機能・役割

- 中心市街地と周辺市街地やそこに位置する高校・病院・駅を連絡
- 交通弱者の日常生活の利便性向上

取り組み内容

- 既存の市民バス路線（石越線、南方線、津山線）の維持・拡充

③ 田園・山間エリアにおける公共交通サービスの提供

機能・役割

- 山間地域・田園地域における日常生活の利便性向上
- 持続的なサービスを提供するため、効率的、効果的な運行方式

取り組み内容

- デマンド型の公共交通サービスの提供

④ 地域内移動の足となるバス交通の確保

機能・役割

- 各地域内の中心部と周辺部を連絡し、地域内における日常生活の支援

取り組み内容

- 既存の市民輸送兼用スクールバスの活用

⑤ 仙台方面の高速バスの維持・拡充

機能・役割

- 仙台方面への広域移動の支援
- 仙台方面からの来訪の利便性向上

取り組み内容

- 事業者への維持・拡充の要請
- 官民協働によるPR、利用促進

⑥ JR東北本線、気仙沼線の維持・拡充

機能・役割

- 周辺地域への広域移動の支援
- 県内外から来訪者の利便性向上

取り組み内容

- 事業者への維持・拡充の要請
- 官民協働によるPR、利用促進

⑦ 市の玄関口としての鉄道駅の整備

機能・役割

- 市民の市外への移動や市外からの来訪に利用される市内の鉄道駅を本市の玄関口として位置づけます

取り組み内容

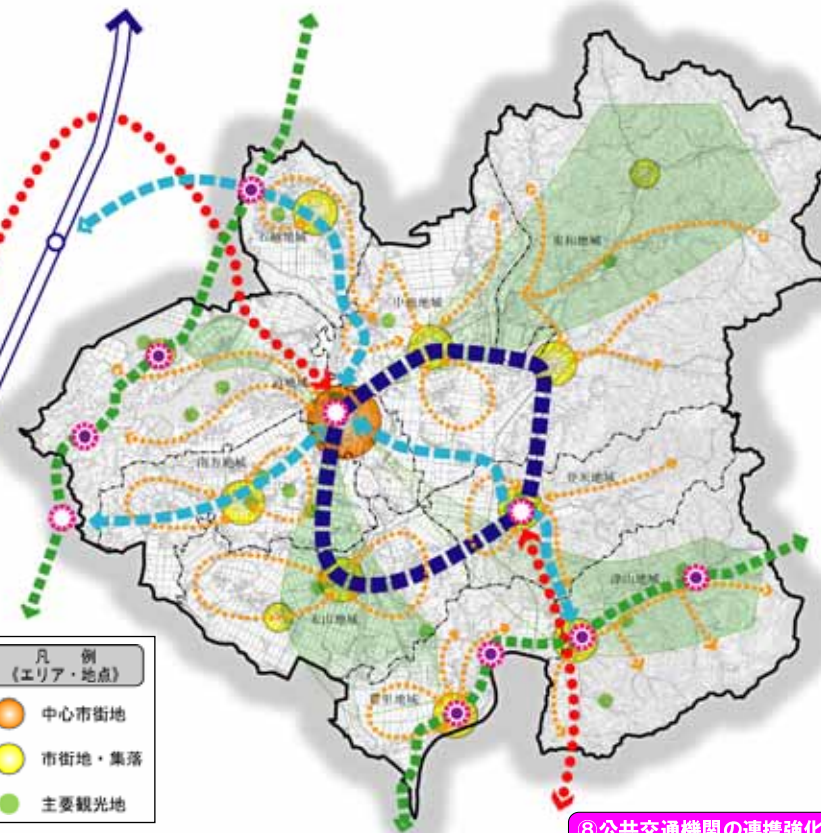
- 市の玄関口として相応しい鉄道駅の整備の検討

機能・役割

- 公共交通機関相互の連携の強化により公共交通の利便性向上

取り組み内容

- 中心市街地の総合バスターミナルの整備
- 高速バス、鉄道と市民バスとの乗り継ぎを考慮したダイヤの設定
- バスターミナルや鉄道駅の待合施設の機能充実



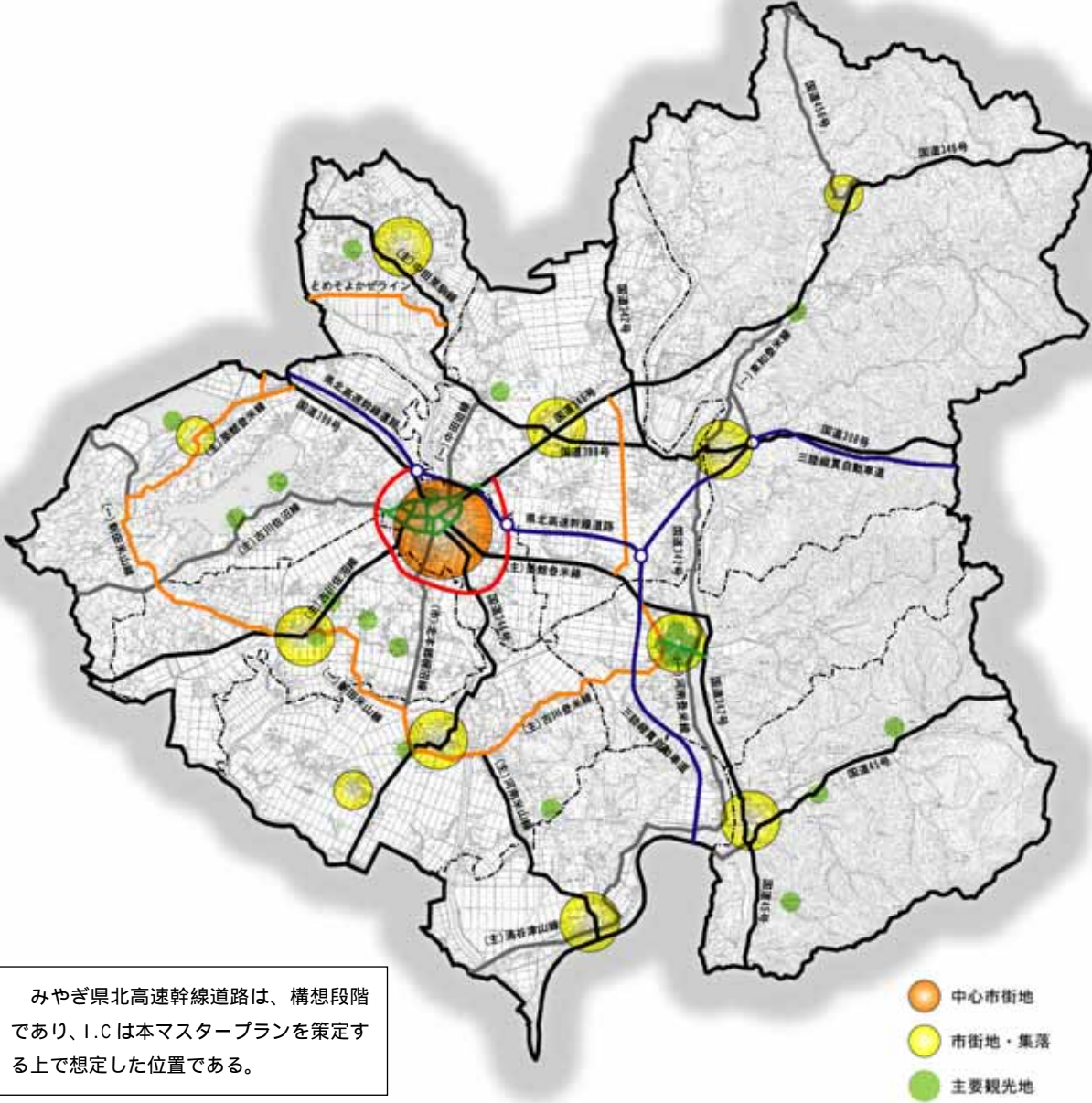
・交通体系連携計画

施 策	機能・役割	取り組み内容
道路利用者に対するわかりやすい路上案内表示	○市民や来訪者が市内を迷うことなく移動できるよう目的地まで誘導する ○デザインの統一により市の一体感を演出する ○現在地のわかる位置情報を提供する (例：住居表示に沿った地域名称等)	・分かりやすく統一されたデザインによる案内表示の設置 ・高速道路ＩＣなどから主要観光地まで誘導するサインの設置
移動前、移動中における自動車ドライバーへの情報提供	○モデルルート、観光案内や移動時間の目安など、市内での観光・レジャーを楽しむことができる情報を提供する	・ＨＰ作成や道の駅への情報端末の設置、冊子の発行などによる情報提供
幹線交通軸、環状軸におけるトラフィック機能を高める道路構造の適用	○トラフィック機能を高めるため、沿道土地利用規制(開発の抑制)や、施設保有者に対して沿道施設から直接出入りできない車路の設置要請などによる沿道施設からのアクセスコントロールについて、必要に応じて一体的に検討する	・幹線交通軸、環状軸において沿道施設からのアクセスコントロールの実施
市民に対し、賢い自動車の使い方を考える機会の提供	○自動車への過度の依存による問題や公共交通利用方法、パークアンドライドのＰＲ、ＪＲや高速バスのダイヤなどを周知することにより、賢い自動車の使い方を考える機会を提供し、自動車に依存した意識・ライフスタイルの見直し促進を図る	・シンポジウム、モビリティ・マネジメント、学校でのＴＤＭ教育の実施 ・パークアンドライドの普及啓発など
鉄道駅・高速バス停における交通結節機能の向上	○仙台方面の主要な移動手段のひとつであるＪＲ東北本線のうち、駐車場や接続するバス市民バスが存在する各駅や高速バスの主要バス停を中心に、多様なアクセス交通手段の充実による交通結節機能の向上を図る	・駐車場～駅までの歩行動線の整備 ・鉄道駅・高速バス停周辺の駐車場・駐輪場の整備、有効活用に向けた改善 ・高速バスと自家用車を組合せた広域移動の交通結節点としての駐車場や跡地の活用の検討

幹線道路網計画

○幹線道路の機能・役割

幹線道路網	施策	機能・役割
	①広域的な交流・連携を支える「広域幹線道路軸」の形成	○登米市と県内外の主要都市を結び、市民の日常生活や産業の広域的な交流・連携を支援します ○広域通過交通や大型車交通を分担し、これらの交通の一般道への流入を抑制します
	②安全で円滑な地域間・都市間交流を支える「幹線道路軸」の形成	○市内に点在する市街地や観光資源並びに周辺都市を結び、市内での安全で快適な移動を可能にし、利便性の高いクラスター都市の実現に寄与します ○救急活動や緊急輸送を支援します ○各地区の市街地・集落エリアを通過する区間においては人と車の共存により、通学や買い物などエリア内における日常生活の安全性・快適性の向上を図ります
	③地区間移動の利便性や広域交通網へのアクセス性を高める「補助幹線道路軸」の形成	○幹線道路軸の機能を補完します ○登米市内における日常の地域間交流や観光周遊を支援します ○高規格道路ICや鉄道駅を連絡し、市民の広域移動の利便性向上と同時に市外からの人やものの呼び込みを促進します
	④中心市街地の外郭を形成する「中心市街地環状道路軸」の形成	○中心市街地を環状に取り巻き、迫川渡河部の混雑緩和、中心市街地の通過交通流入抑制などの交通課題に対応します ○中心市街地における歩いて暮らせる交通まちづくり実現に向けた道路空間の再配分を図るため通過交通を分担します ○市街地の外郭を形成し、アクセスコントロールなど沿道の無秩序な市街化を抑制します
	⑤主要な市街地を連絡する「外環状道路軸」の形成	○各地区の市街地エリア、高規格道路IC及び放射状の幹線道路軸を相互に連絡し、円滑な都市活動を支えます ○中心市街地方向に集中する交通を分散させます
	⑥中心市街地において「中心市街地シンボル軸」の形成	○中心市街地の活性化や歴史的街並みを活かしたまちづくりなど地域の特色を活かした市街地形成を支援します ○歩行者・自転車ネットワークを形成し、歩行者・自転車優先の道路づくりに向けた先導的な役割を担います



パブリックコメント

○意見及び回答

本マスタープランを策定するにあたり、原案の趣旨や内容を事前に公表し市民からの意見を募集した。また、パブリックコメント実施に係るチラシを作成し全戸配布により周知を図った。

№ 1：馬車道の整備について	
意見概要	市内の観光スポットを巡るコースをもうけてはどうか。 将来的に見て、石油枯渇により交通手段の一つに考えられる。 都市計画に馬車道の整備を盛り込んで欲しい。
回答	前年度実施したアンケート調査結果からも、多くの方々が観光と連携した都市づくりに関心をもたれていることがうかがえた。 将来交通を検討するうえで、車だけが移動手段でないという基本的な考えが重要だと認識している。 頂戴した意見は今後の具体の施策を検討する際の参考とし、観光関係機関への提案をすることとする。

№ 2：中心市街地環状道路の早期整備について	
意見概要	先に開業した大規模集客施設により、市街地内の交通渋滞が以前より顕著になり、交通事故等も発生している。 近圏域からの集客も見られることから、交通の円滑や市街地の活性化を図るうえでも、早期に中心市街地環状道路の整備を要望する。
回答	策定するマスタープランでは、市街地の交通混雑の解消をにない、将来におけるまちづくりに必要な路線として、中心市街地環状道路の位置づけを明確に示している。 具体的には今後予定している、都市計画道路見直し作業において検討することとしているが、市街地を形成する総合的な役割を持った路線とする。

都市計画道路見直しの方向性

○整備状況

本市における都市計画道路は計画延長が 36.86 k m あり、改良済み及び概成済みを合わせると、延長 22.89 k m（整備率 78.8%）となっており、県内においても比較的高い整備率となっている。

	計画 延長 (k m)	改良済(A)		概成済(B)		A+B	
		延長 (k m)	整備率 (%)	延長 (k m)	整備率 (%)	延長 (k m)	整備率 (%)
迫	26.62	17.35	65.2	5.54	20.8	22.89	86.0
登米	0.50	0.50	100.0	0.00	0.0	0.50	100.0
東和	2.62	0.11	4.2	0.84	32.1	0.95	36.3
豊里	4.25	2.89	68.0	0.53	12.5	3.42	80.5
若柳(石越)	0.90	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0
津山	1.97	0.00	0.0	1.29	65.5	1.29	65.5
計	36.86	20.85	56.6	8.20	22.2	29.05	78.8

○見直しの方向性

上記で述べたとおり、本市における都市計画道路の整備率は高い割合を示しているが、その反面計画決定後十数年着手できない、いわゆる長期未着手路線が存在しており、今後のまちづくりを推進する上では、本マスタープランで示す将来道路ネットワーク計画や幹線道路網計画を踏まえ、都市計画道路を見直す必要がある。

