

(様式－1 表紙)

1 調査名称：北上市都市計画道路見直し検討業務委託

2 調査主体：北上市

3 調査圏域：北上市都市計画区域全体

4 調査期間：平成26年10月1日～平成27年3月31日

5 調査概要：

北上市都市計画マスタープランに基づき、都市計画決定後、長期間未着手となっている都市計画道路については、長期にわたり建築が制限されていることから、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行うとともに、沿道の地域住民や地権者などの意向を適切に把握し、都市計画道路の存続、変更、廃止などの見直しを行う。

## I 調査概要

### 1 調査名 北上市都市計画道路見直し検討業務委託

### 2 報告書目次

#### 1 業務概要

- 1－1 業務の目的
- 1－2 業務概要
- 1－3 位置図
- 1－4 業務項目
- 1－5 業務実施のフローチャート

#### 2 都市計画道路の現状把握

#### 3 都市計画道路の見直し方針

#### 4 都市計画道路の見直し検討路線の選定

- 4－1 再検証路線の選定
- 4－2 見直し検討路線の選定
- 4－3 都市計画道路の見直し検討路線の評価

#### 参考資料

- 参考図 1 主要幹線道路
- 参考図 2 公共施設分布
- 参考図 3 混雑度
- 参考図 4 景観形成強化区域
- 参考図 5 緊急輸送道路
- 参考図 6 平成 22 年度 DID 区域
- 参考図 7 文化財現況図
- 参考図 8 自然環境
- 参考図 9 支障物件位置図

3 調査体制

委員会・幹事会等は設置していない。

4 委員会名簿等：

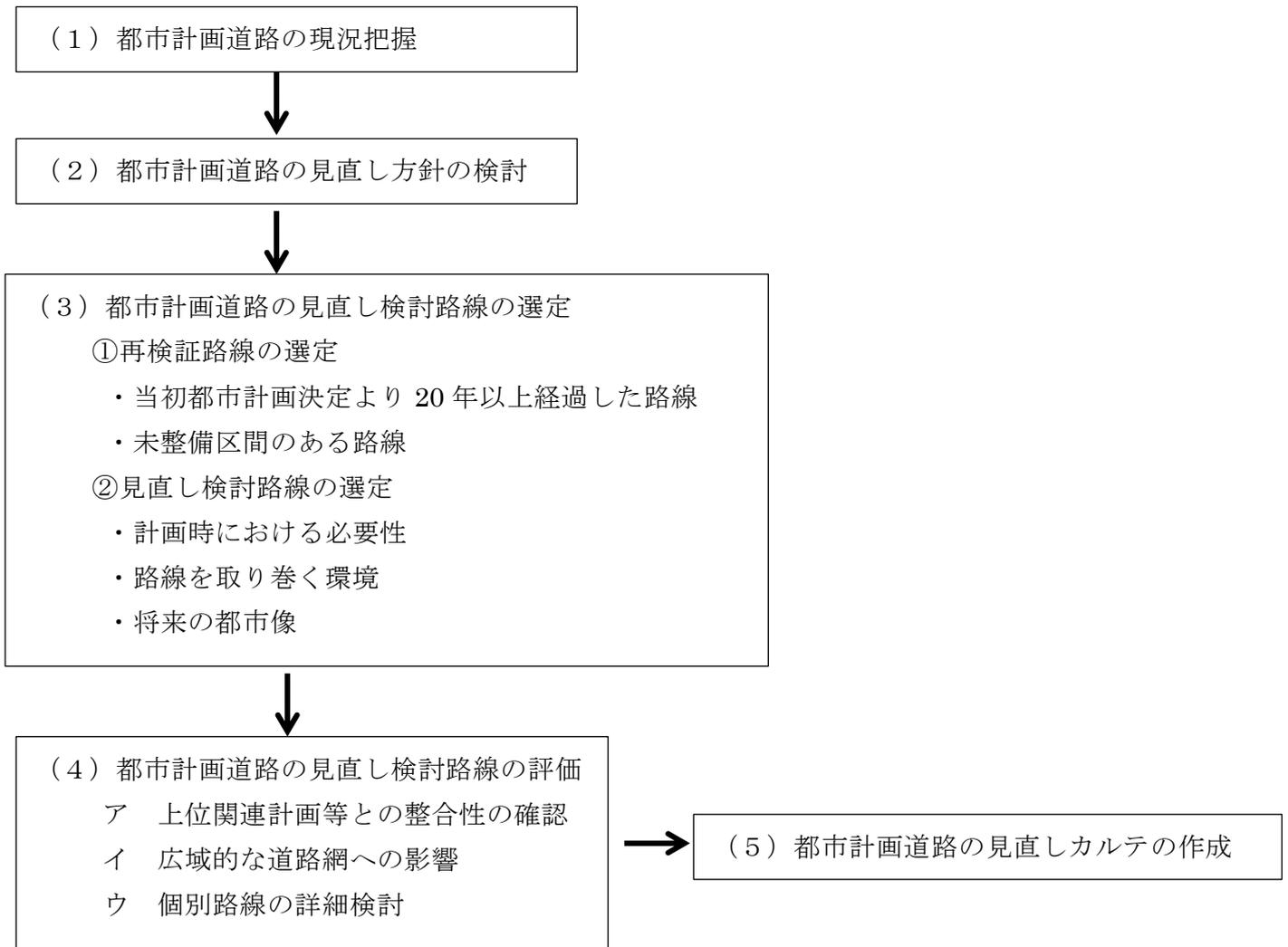
委員会・幹事会等は設置していない。

## II 調査成果

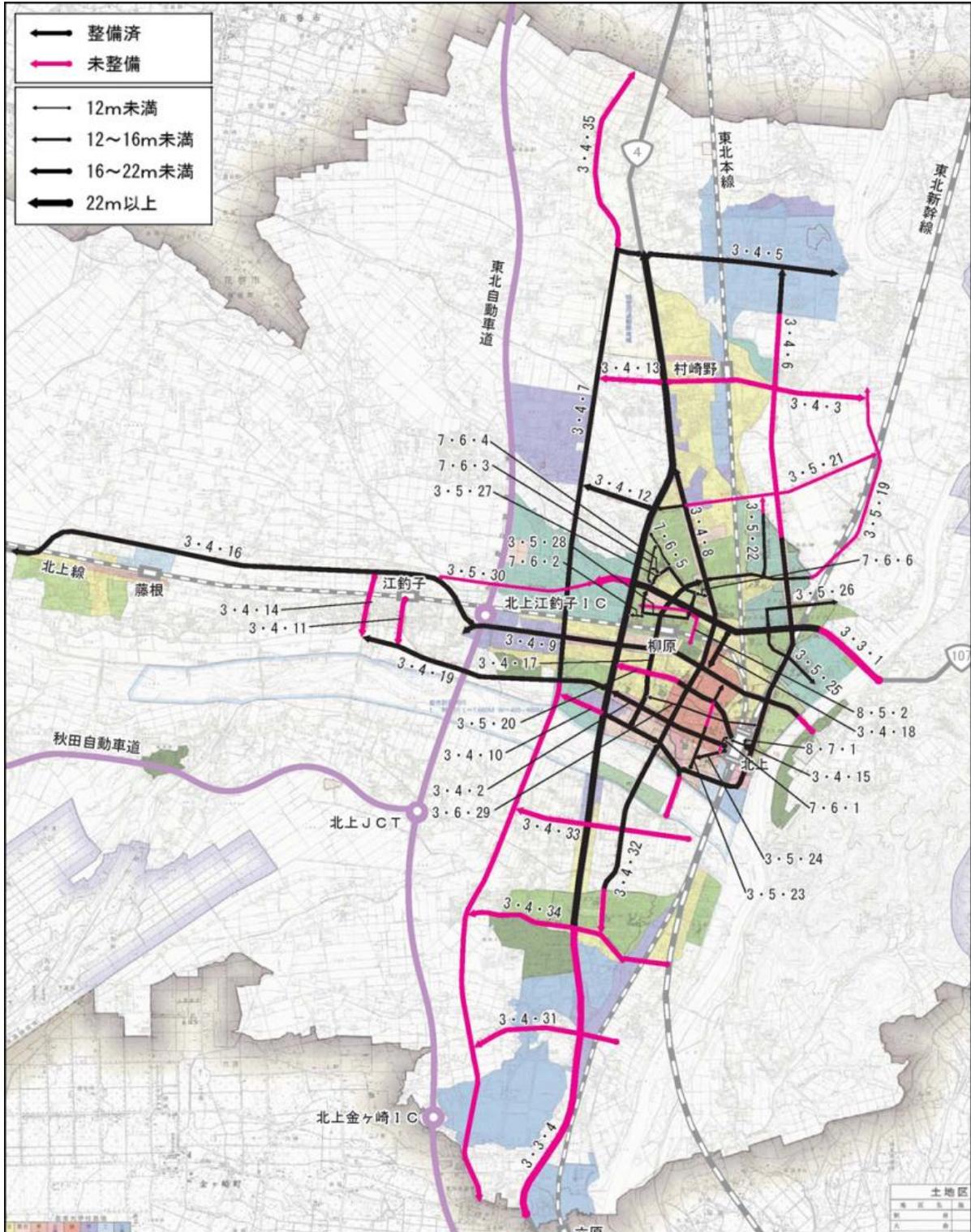
### 1 調査目的

北上市の都市計画道路は、経済発展に伴う交通量の増大に伴い、現在 44 路線・100.6 kmを決定しているが、決定から 30 年以上経過しても整備完了していない路線があり、法第 53 条の許可申請制度により、市民の私権を長期にわたり制限している状況であるとともに、社会情勢等の変化により路線の必要性も大きく変化している。このことから、長期間未着手となっている路線の必要性を確認し、必要性が失われている路線の変更・廃止を視野に都市計画道路の見直しを行うため、北上市都市計画マスタープランや岩手県が作成した「都市計画道路見直しマニュアル（平成 21 年 5 月）」に基づき、都市計画道路の見直し検討対象路線の選定や必要性の検証を行うことを目的とする。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



(様式-3b 調査成果)

#### 4 調査成果

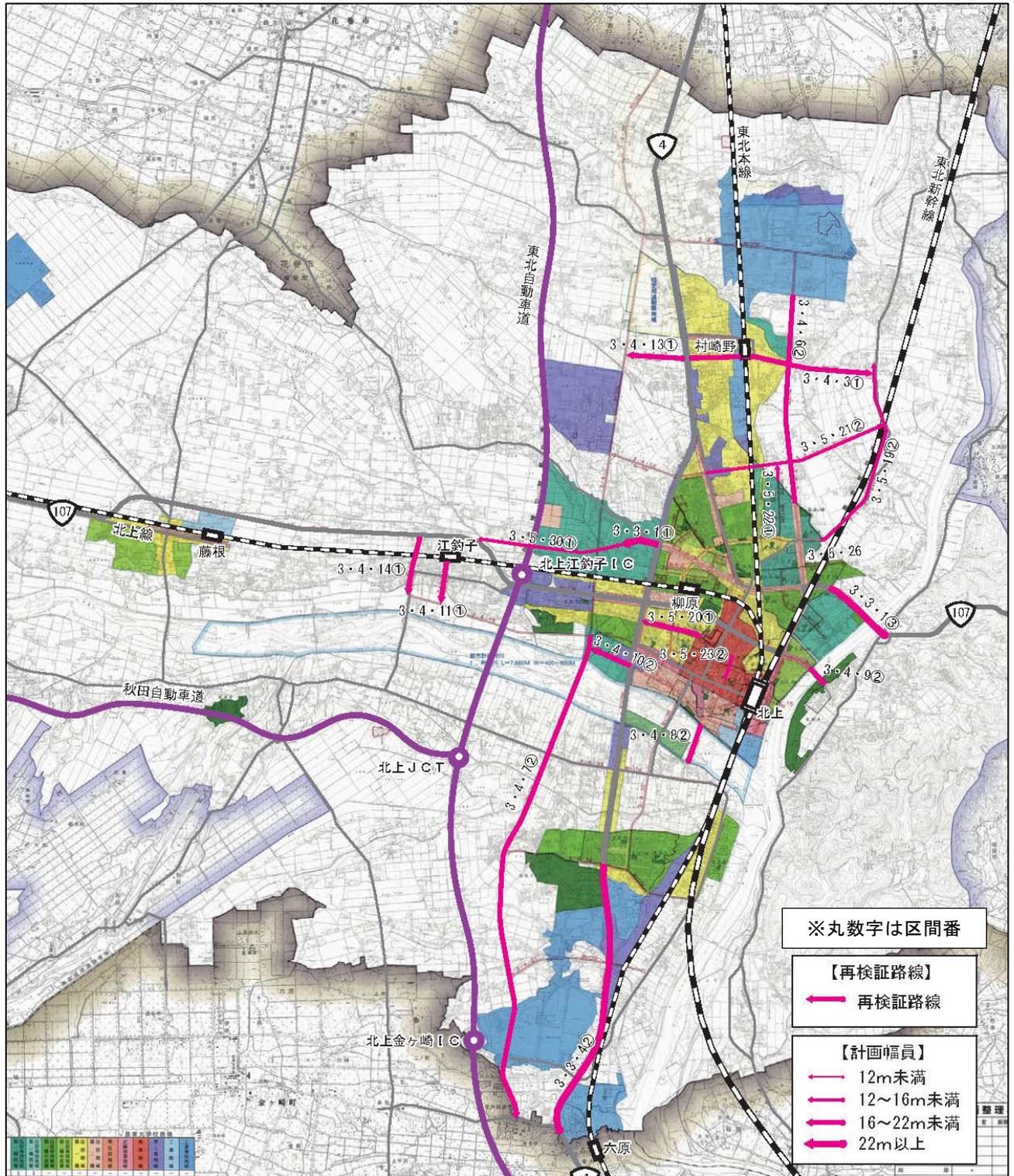
##### ①再検証路線の選定

長期未着手都市計画道路の見直し検討路線の選定にあつては、見直しを検討する各路線の計画決定時の必要性や路線を取り巻く環境、将来土地利用などを勘案し、「当初都市計画決定より20年以上経過した路線」、「未整備区間のある路線」、「上記以外の路線の中で、市が必要と判断した路線」のいずれかの条件を満たす路線を再検証路線として抽出し、各路線のカルテを作成した。再検証路線は以下の18路線である。

- ①3.3.1 館曾山線    ②3.3.4 笹長根飯豊線    ③3.4.3 大下鳥喰線    ④3.4.6 川原町南田線  
 ⑤3.4.7 飯豊赤坂線    ⑥3.4.8 九年橋藤沢線    ⑦3.4.9 珊瑚橋本宿線    ⑧3.4.10 川原町線  
 ⑨3.4.11 江釣子駅前線    ⑩3.4.13 大下沼田線    ⑪3.4.14 和野広表線    ⑫3.4.18 老松町十文字線  
 ⑬3.5.19 常盤台鳥喰線    ⑭3.5.20 北上駅鍛冶町線    ⑮3.5.21 藤沢岡島線    ⑯3.5.22 上野町高屋線

路線名		結果	①20年以上経過			②未整備区間有				③市が必要と判断した路線
路線番号	路線名	再検証路線	該当路線	当初決定年月日	経過年数(年)	該当路線	計画延長(m)	改良済延長(m)	未整備延長(概成済含む)(m)	
3.3.1	館曾山線	●	該当	S16.3.19	73	該当	3,860	2,470	1,390	—
3.3.4	笹長根飯豊線	●	該当	S36.7.20	53	該当	12,240	8,400	3,840	—
3.4.2	北上駅前線		該当	S16.3.19	73		1,580	1,580	0	—
3.4.3	大下鳥喰線	●	該当	S40.2.17	49	該当	2,440	0	2,440	—
3.4.5	飯豊秋葉線		該当	S36.7.20	53		2,340	2,340	0	—
3.4.6	川原町南田線	●	該当	S36.7.20	53	該当	7,250	4,420	2,830	—
3.4.7	飯豊赤坂線	●	該当	S47.1.25	42	該当	12,310	5,630	6,680	—
3.4.8	九年橋藤沢線	●	該当	S16.3.19	73	該当	4,600	4,100	500	—
3.4.9	珊瑚橋本宿線	●	該当	S16.3.19	73	該当	4,740	4,390	350	—
3.4.10	川原町線	●	該当	S45.12.25	44	該当	1,310	720	590	—
3.4.11	江釣子駅前線	●	該当	S47.1.25	42	該当	590	0	590	—
3.4.12	常盤台藤沢線		該当	S47.1.25	42		930	930	0	—
3.4.13	大下沼田線	●	該当	S47.1.25	42	該当	790	0	790	—
3.4.14	和野広表線	●	該当	S47.1.25	42	該当	810	0	810	—
3.4.15	北上駅東線		該当	S54.6.5	35		60	60	0	—
3.4.16	本宿長沼線		該当	S61.3.18	54		6,050	6,050	0	—
3.4.17	上川原常盤台線		該当	S16.3.19	73		2,130	2,130	0	—
3.4.18	老松町十文字線	●	該当	H1.4.4	26	該当	540	520	20	—
3.4.19	山田広表線		該当	S47.1.25	42		3,050	3,050	0	—
3.4.31	土井線			H7.6.27	19	該当	1,830	0	1,830	—
3.4.32	九年橋大堤線			H7.6.27	19	該当	2,460	1,930	530	—
3.4.33	古川堰合線			H7.6.27	19	該当	2,160	0	2,160	—
3.4.34	大堤北線			H7.6.27	19	該当	2,650	100	2,550	—
3.4.35	飯豊北線			H19.12.11	7	該当	2,410	0	2,410	—
3.5.19	常盤台鳥喰線	●	該当	S16.3.19	73	該当	3,920	1,890	2,030	—
3.5.20	北上駅鍛冶町線	●	該当	S16.3.19	73	該当	1,800	930	870	—
3.5.21	藤沢岡島線	●	該当	S36.7.20	53	該当	2,810	350	2,460	—
3.5.22	上野町高屋線	●	該当	S49.12.13	40	該当	990	760	230	—
3.5.23	曙町線	●	該当	S36.7.20	53	該当	1,180	870	310	—
3.5.24	北上駅川原町線		該当	S16.3.19	73		410	410	0	—
3.5.25	中野町川岸線		該当	S53.9.4	36		920	920	0	—
3.5.26	中野町細越線		該当	S53.9.4	36		1,090	1,090	0	—
3.5.27	萩野町蒲谷地線		該当	H1.4.1	26		990	990	0	—
3.5.28	柳原蒲谷地線		該当	H1.4.1	26		950	950	0	—
3.5.30	林崎柳田線	●	該当	S61.3.27	54	該当	1,950	0	1,950	—
3.6.29	大天満大曲線		該当	S16.3.19	73		1,380	1,380	0	—

図 再検証路線位置図



## ②見直し検討路線の選定

上記の再検証路線について、当初計画時点からの社会状況の変化に伴い、現時点における都市計画道路としての必要性の変化について検証するため、次のとおり項目を設定し評価を行い、各路線のカルテを作成した。

### (i) 計画決定時における必要性の変化

評価項目	評価基準
①関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業の変更(縮小・廃止など)に伴い、当該路線の必要性が変化している。
②周辺道路網の整備状況	車道、歩道を代替する周辺道路網等の整備状況により、当該道路の必要性が変化している。
③地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルートや構造を変更することにより、合理的な事業実施を図ることができる。

### (ii) 路線を取り巻く環境の変化

評価項目	評価基準
④都市化の進展	当該路線周辺区域の都市化の進展が著しいことにより問題が生じている。
⑤歴史・文化資源、観光資源等の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化資源、観光資源等が明らかに存在している。
⑥希少な動植物の存在	当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在している。
⑦法令等の改正	道路構造令の改正に伴い、当該路線が現行の道路構造令に適合しないことにより問題が生じている。

### (iii) 将来の都市像の変化

評価項目	評価基準
⑧まちづくりの将来像	上位計画の変更、まちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。

上記のいずれかの評価項目に該当した路線については、見直し候補路線として選定し、全ての評価項目に該当しない路線については存続とする。

検証の結果、以下の8路線8区間を見直し候補路線として選定した。

#### 【見直し候補路線】

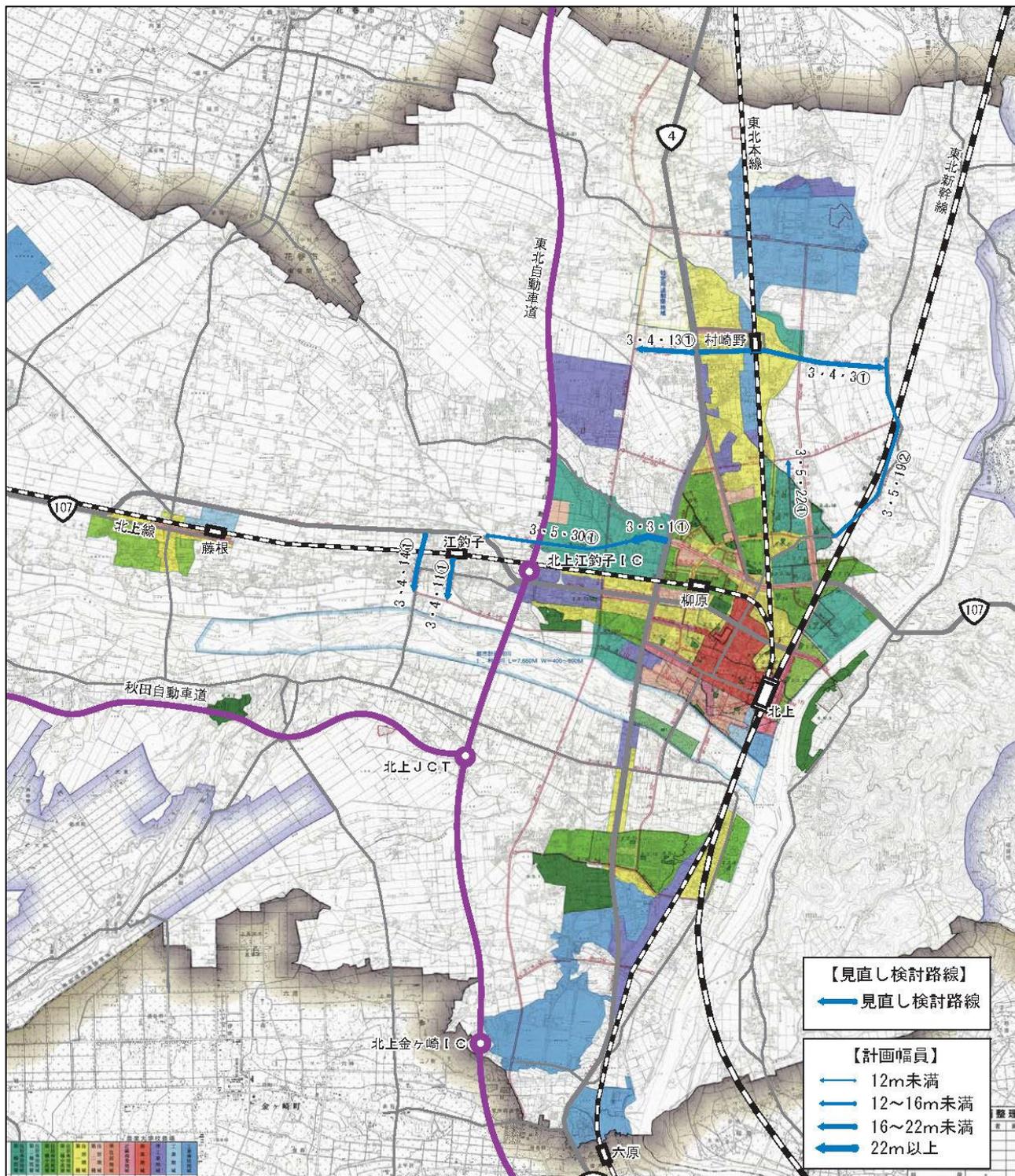
3. 3. 1 舘曾山線      3. 4. 3 大下鳥喰線      3. 4. 11 江釣子駅前線      3. 4. 13 大下沼田線  
3. 4. 14 和野広表線      3. 5. 19 常盤台鳥喰線      3. 5. 22 上野町高屋線      3. 5. 30 林崎柳田線

※選定結果については裏面

表 見直し検討路線 選定結果

選定条件			3.3.1		3.3.4	3.4.3	3.4.6	3.4.7	3.4.8	3.4.9	3.4.10	3.4.11	3.4.13	3.4.14	3.4.18	3.5.19	3.5.20	3.5.21	3.5.22	3.5.23	3.5.30
			館曾山線		笹長根飯 豊線	大下鳥喰 線	川原町南 田線	飯豊赤坂 線	九年橋藤 沢線	珊瑚橋本 宿線	川原町線	江釣子駅 前線	大下沼田 線	和野広表 線	老松町十 文字線	常盤台鳥 喰線	北上駅鍛 冶町線	藤沢岡島 線	上野町高 屋線	曙町線	林崎柳田 線
			①	③	②	①	②	②	②	②	②	①	①	①	①	②	②	①	②	①	②
計画決定時の必要性	①関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業の変更(縮小・廃止など)に伴い、当該路線の必要性が変化している。	はい	いいえ	いいえ	はい	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	はい	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ
	②周辺道路網の整備状況	車道、歩道を代替する周辺道路網等の整備状況により、当該道路の必要性が変化している。	いいえ	いいえ	いいえ	はい	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	はい	はい	はい	いいえ	はい	いいえ	いいえ	はい	いいえ	はい
	③地形的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルートや構造を変更することにより、合理的な事業実施を図ることができる。	いいえ	いいえ	いいえ	はい	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	はい	いいえ	はい	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ
路線を取り巻く環境	④都市化の進展	当該路線周辺区域の都市化の進展が著しいことにより問題が生じている。	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ
	⑤歴史・文化資源、観光資源等の存在	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化資源、観光資源等が明らかに存在している。	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ
	⑥希少な動植物の存在	当該路線の区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在している。	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ
	⑦法令等の改正	道路構造令の改正に伴い、当該路線が現行の道路構造令に適合しないことにより問題が生じている。	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ
将来像	⑧まちづくりの将来像	上位計画の変更、まちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。	はい	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ	いいえ
判定			見直し 検討路線	存続	存続	見直し 検討路線	存続	存続	存続	存続	存続	見直し 検討路線	見直し 検討路線	見直し 検討路線	存続	見直し 検討路線	存続	存続	見直し 検討路線	存続	見直し 検討路線

図 見直し検討路線



### ③都市計画道路の見直し検討路線

見直し検討路線ごとに現況データを等を用いて、上位関連計画等の整合性の確認、広域的な道路網への影響、個別路線の詳細検討の三つ検討・評価を行い、その結果を総合的に判断し、路線別の見直し方針や具体の検討課題を整理し、都市計画の見直し案を作成した。

#### (1) 上位関連計画等との整合性の確認

- ・ 上位計画 北上市都市計画マスタープラン
- ・ 関連都市計画 用途地域（沿道用途）
- ・ 関連整備計画 土地区画整理事業等
- ・ 防災計画 北上市地域防災計画
- ・ その他の計画 北上市景観計画

#### (2) 広域的な道路網への影響

判断に用いる交通量のデータは平成 18・19 年度北上都市圏都市交通体系調査に基づく。

路線名・区間		路線別定量的評価結果	
3.4.3	大下鳥喰線	①	都市計画道路見直し後の混雑度が 1.2 となり、1.0 を上回ることから、朝夕等に混雑する可能性がある。
3.4.11	江釣子駅前線	①	都市計画道路見直し後の混雑度は 1.0 未満であり、問題ない。
3.4.13	大下沼田線	①	都市計画道路見直し後の混雑度は 1.0 未満であり、問題ない。
3.4.14	和野広表線	①	都市計画道路見直し後の混雑度は 1.0 未満であり、問題ない。
3.5.19	常盤台鳥喰線	②	都市計画道路見直し後の混雑度は 1.0 未満であり、問題ない。
3.5.22	上野町高屋線	①	都市計画道路見直し後の混雑度は 1.0 未満であり、問題ない。

#### (3) 個別路線の詳細検討

必要性、実現性に関する道路機能の評価指標、岩手県の特徴から見た指標により、各路線について評価した。（結果については次ページ）

		3.3.1		3.4.3		3.4.11		3.4.13		3.4.14		3.5.19		3.5.22		3.5.30			
		館曾山線①		大下鳥喰線①		江釣子駅前線①		大下沼田線①		和野広表線①		常盤台鳥喰線②		上野町高屋線①		林崎柳田線①			
道路機能による指標 (必要性)	①	○	自動車専用道路や都市の骨格を形成する主要な幹線道路とアクセスしているか。	○	国道4号にアクセスする。	×	主要な幹線道路にアクセスしない。	○	国道4号にアクセスする。	○	国道107号にアクセスする。	×	主要な幹線道路にアクセスしない。	×	主要な幹線道路にアクセスしない。	○	国道107号にアクセスする。		
	②	×	主要な拠点へアクセスしているか。	○	主要な拠点にアクセスしていない。	×	主要な拠点にアクセスしていない。	×	主要な拠点にアクセスしていない。	×	主要な拠点にアクセスしていない。	×	主要な拠点にアクセスしていない。	×	主要な拠点にアクセスしていない。	×	主要な拠点にアクセスしていない。		
	③	×	駅などの主要な交通施設へアクセスしているか。	○	主要な交通拠点にアクセスしていない。	○	村崎野駅にアクセスする。	○	江釣子駅にアクセスする。	×	主要な交通拠点にアクセスしていない。	×	主要な交通拠点にアクセスしていない。	×	主要な交通拠点にアクセスしていない。	×	主要な交通拠点にアクセスしていない。		
	④	○	代替する路線がない	○	代替路線は無い。	×	並行路線として県道村崎野駅停車場線がある。また、東北本線東側の区間は現道がある。	×	現道が有る。	×	並行路線がある。(県立中部病院の整備に伴い市道が整備された)	×	現道が有る。	×	現道が有る。	×	並行路線として(都)川原町南田線がある。	×	3.4.7 飯豊赤坂線西側の区間は並行路線(市道)がある。
	⑤	×	混雑の緩和や解消に寄与するか。	×	付近に混雑している箇所は無い。	×	付近に混雑している箇所は無い。	×	付近に混雑している箇所は無い。	×	付近に混雑している箇所は無い。	○	現在やや混雑がみられ、その緩和に寄与する。	×	付近に混雑している箇所は無い。	×	付近に混雑している箇所は無い。	×	付近に混雑している箇所は無い。
	⑥	×	学校などが近くにあり、歩行者や自転車交通が多く見込まれるか。	×	歩行者等は多く見込まれない。	×	歩行者等は多く見込まれない。	×	歩行者等は多く見込まれない。	×	歩行者等は多く見込まれない。	○	江釣子小学校にアクセスしているため、歩行者が多く見込まれる。	×	歩行者等は多く見込まれない。	×	歩行者等は多く見込まれない。	×	歩行者等は多く見込まれない。
	⑦	○	新規の施設立地や再開発が進むなど市街地における土地利用を支援する道路か。	○	用途地域内であり、市街化を促進すべき地域である。	○	用途地域内及び二子地区の拠点であり、市街化を促進すべき地域である。	○	江釣子地区の拠点であり、市街化を促進すべき地域である。	×	市街化を抑制すべき地域である。	○	江釣子地区の拠点であり、市街化を促進すべき地域である。	×	市街化を抑制すべき地域である。	×	市街化を抑制すべき地域である。	○	用途地域内であり、市街化を促進すべき地域である。
	⑧	×	市街地内のまちなみ景観を支援する道路か。	×	まちなみ景観への影響は小さい。	×	まちなみ景観への影響は小さい。	○	終点付近が景観形成強化区域に含まれることから、景観への影響は大きい。	×	まちなみ景観への影響は小さい。	○	終点付近が景観形成強化区域に含まれることから、景観への影響は大きい。	×	まちなみ景観への影響は小さい。	×	まちなみ景観への影響は小さい。	×	まちなみ景観への影響は小さい。
	⑨	○	火災時に延焼遮断機能を有する道路か。	○	幅員22mであり、延焼遮断機能を有する。	○	幅員18mであり、延焼遮断機能を有する。	○	幅員16mであり、延焼遮断機能を有する。	○	幅員16mであり、延焼遮断機能を有する。	○	幅員16mであり、延焼遮断機能を有する。	×	幅員12mであり、延焼遮断機能は無い。	×	幅員12mであり、延焼遮断機能は無い。	×	幅員12mであり、延焼遮断機能は無い。
	⑩	○	避難・消火活動を支援する道路か。	○	緊急輸送道路に指定されていないが、国道107号の代替機能を有している。	×	緊急輸送道路に指定されていない。	×	緊急輸送道路に指定されていない。	×	緊急輸送道路に指定されていない。	×	緊急輸送道路に指定されていない。	×	緊急輸送道路に指定されていない。	×	緊急輸送道路に指定されていない。	○	緊急輸送道路に指定されていないが、国道107号の代替機能を有している。
評価結果(数字は○の個数)		5	必要性は高い	5	必要性は高い	4	必要性はやや高い	2	必要性は低い	6	必要性は高い	0	必要性は低い	0	必要性は低い	3	必要性はやや高い		



以上、上位関連計画との整合性、広域的な道路網の検討、地域特性による評価指標などの結果を踏まえて、総合的判断により以下のように都市計画の見直し案を作成した。

	3.3.1	3.4.3	3.4.11	3.4.13	3.4.14	3.5.19	3.5.22	3.5.30
	館曾山線①	大下鳥喰線①	江釣子駅前線①	大下沼田線①	和野広表線①	常盤台鳥喰線②	上野町高屋線①	林崎柳田線①
上位関連計画との整合に関する評価結果	整合	上位関連計画にあわせ た見直しが必要	整合	上位関連計画にあわせ た見直しが必要	整合	上位関連計画にあわせ た見直しが必要	整合	整合
広域的な道路網への影響に関する評価の結果	—	都市計画道路見直し後の混雑度が 1.2 となり、1.0 を上回ることから、朝夕等に混雑する可能性がある。	当路線の見直し(廃止)を行っても問題はない	当路線の見直し(廃止)を行っても問題はない	当路線の見直し(廃止)を行っても問題はない	当路線の見直し(廃止)を行っても問題はない	当路線の見直し(廃止)を行っても問題はない	—
道路機能による指標(必要性)	必要性は高い	必要性は高い	必要性はやや高い	必要性は低い	必要性は高い	必要性は低い	必要性は低い	必要性はやや高い
道路機能による指標(実現性)	事業実施上の問題がやや多い	事業実施上の問題は少ない	事業実施上の問題が多い	事業実施上の問題は少ない	事業実施上の問題が多い	事業実施上の問題は少ない	事業実施上の問題は少ない	事業実施上の問題は少ない
地域特性から見た指標(交流・連携)	交流・連携の効果は低い	交流・連携の効果は低い	交流・連携の効果は低い	交流・連携の効果は低い	交流・連携の効果は低い	交流・連携の効果は低い	交流・連携の効果は低い	交流・連携の効果は低い
見直し結果	起終点変更(国道 4 号から西側を 3.5.30 林崎柳田線に含める)	全区間廃止	全区間廃止	全区間廃止	全区間廃止	全区間廃止	起終点変更(一部区間廃止)	起終点変更(3.3.1 館曾山線の国道 4 号から西側の区間を含める)
見直し理由	国道 4 号線を境に交通量・交通の特性が異なるため、路線の機能を考慮した計画の見直しが必要となっている。	村崎野区画整理事業に伴い整備する予定があったが、区画整理事業の目処がたたないことから、計画の見直しが必要となっている。交通処理や道路機能の面では、必要性は高いが、現道の機能で特に問題は生じていないこと、JR 東北本線の立体道路整備が必要となること、都市計画道路の整備の必要は低い。	江釣子駅は無人駅で利用客が少ないため、当該区間の利用交通量が少ない。また、現道の機能で特に問題は生じていないことから、都市計画道路の整備の必要性は低い。	近隣に県立中部病院が建設され、周辺道路の整備されたことにより、当該区間の交通処理の面で、当区間の必要性は低下したことから、都市計画道路の整備の必要性は低い。	交通処理の面では、当路線を廃止しても問題はない。道路機能上の必要性は高いが、現道の機能で特に問題は生じておらず、また、JR 北上線をオーバーする立体道路整備となっており、事業実施上の問題が多いため、都市計画道路の整備の必要性は低い。	交通処理の面では、当路線を廃止しても問題はない。現道の機能で特に問題は生じておらず、都市計画道路の整備の必要性は低い。	沿線住民の出入り交通に利用される路線であり、将来においても交通量の増加は見込まれない。また、現道で特に問題が生じていないことから、都市計画道路の整備の必要性は低い。	当区間は 3.3.1 館曾山線の見直しに伴い、路線の機能を考慮した計画の見直しが必要となっている。
今後の検討課題	当該区間は国道 107 号のバイパス機能も有するため、現計画の道路幅員 12m では代替機能を担保することが難しいことから、幅員の見直しが必要である。	住民意向の把握を行い、手続きを進めることが必要である。	住民意向の把握を行い、手続きを進めることが必要である。	住民意向の把握を行い、手続きを進めることが必要である。	住民意向の把握を行い、手続きを進めることが必要である。	住民意向の把握を行い、手続きを進めることが必要である。	住民意向の把握を行い、手続きを進めることが必要である。	当該区間は国道 107 号のバイパス機能も有するため、現計画の道路幅員 12m では代替機能を担保することが難しい。