

1 調査名称：奥州市都市計画道路網見直し業務

2 調査主体：奥州市

3 調査圏域：奥州市域

4 調査期間：平成 27 年 7 月 2 日～平成 28 年 3 月 29 日

5 調査概要：

本市の都市計画道路の骨格は、個別の都市計画道路の変更はあるものの昭和 50 年代に全体見直しにより計画決定（水沢区：S57 年、江刺区：S56 年、前沢区：S53 年）されたものであり、30 年以上道路網の骨格の見直しを行っていない状況である。

都市計画道路とは、都市の将来像を誘導するとともに、将来交通需要に対応して計画されるものであり、その整備は長期間を要するものであるが、その一方で長い間制限をかけながらも未整備となっている路線も見られる。こういった状況から社会情勢の変化を踏まえてその必要性を検証することを目的とするものである。

I 調査概要

1 調査名：奥州市都市計画道路網見直し業務

2 報告書目次

1 業務概要

2 変更・廃止に向けた具体的な検討手順

3 上位計画・関連計画の整理

3.1 上位条件（総合計画、都市マスタープラン、区域マスタープラン）

3.2 上位計画との整合

3.3 総合交通計画

3.4 関連都市計画

3.5 地域の発展、振興に関する計画

3.6 環境計画、アセスメント調査

3.7 防災計画

3.8 その他都市の将来像に関する計画

3.9 Step2 選定路線と上位計画等との対応

3.10 計画の連続性

3.11 各種計画と見直し候補路線との対応

4 見直し対象路線検討のための交通量推計

4.1 交通量推計フロー

4.2 交通量推計手法

4.3 推計ネットワーク（H17）の作成

4.4 現況再現

4.5 将来推計

5 見直し対象区間 Step3 調書作成

5.1 調書記載事項の整理

5.2 Step3

(様式-2b 調査概要)

3 調査体制

今年度、委員会等は設置していない

4 委員会名簿等：

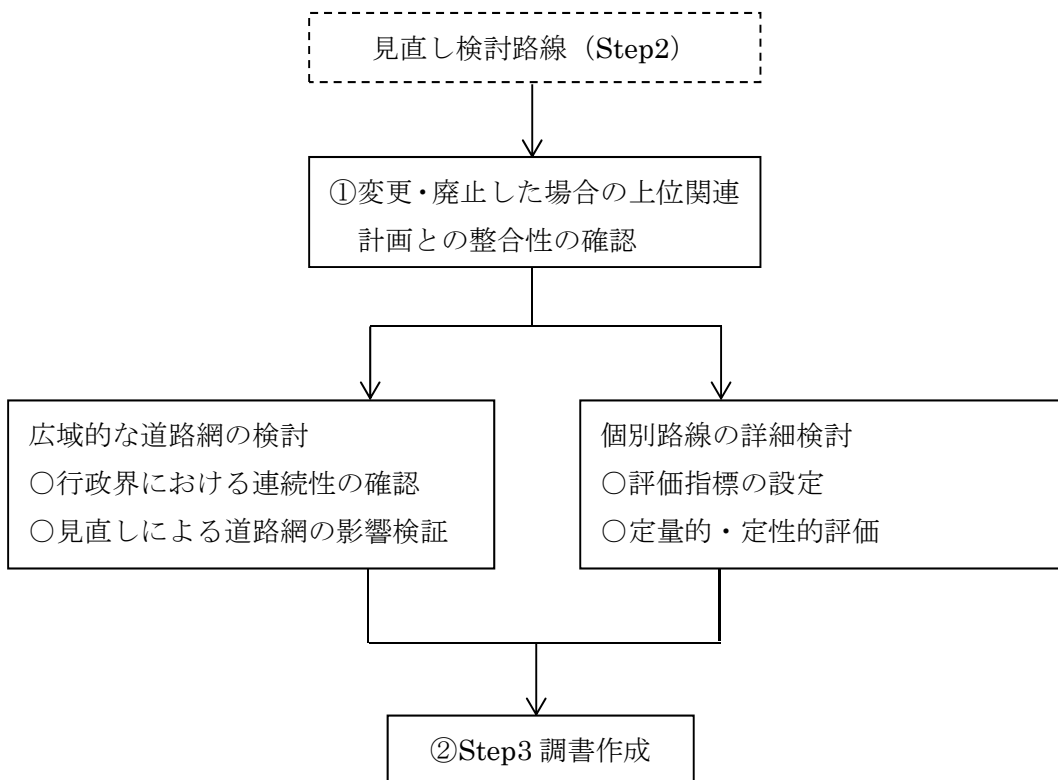
今年度、委員会等は設置していない

II 調査成果

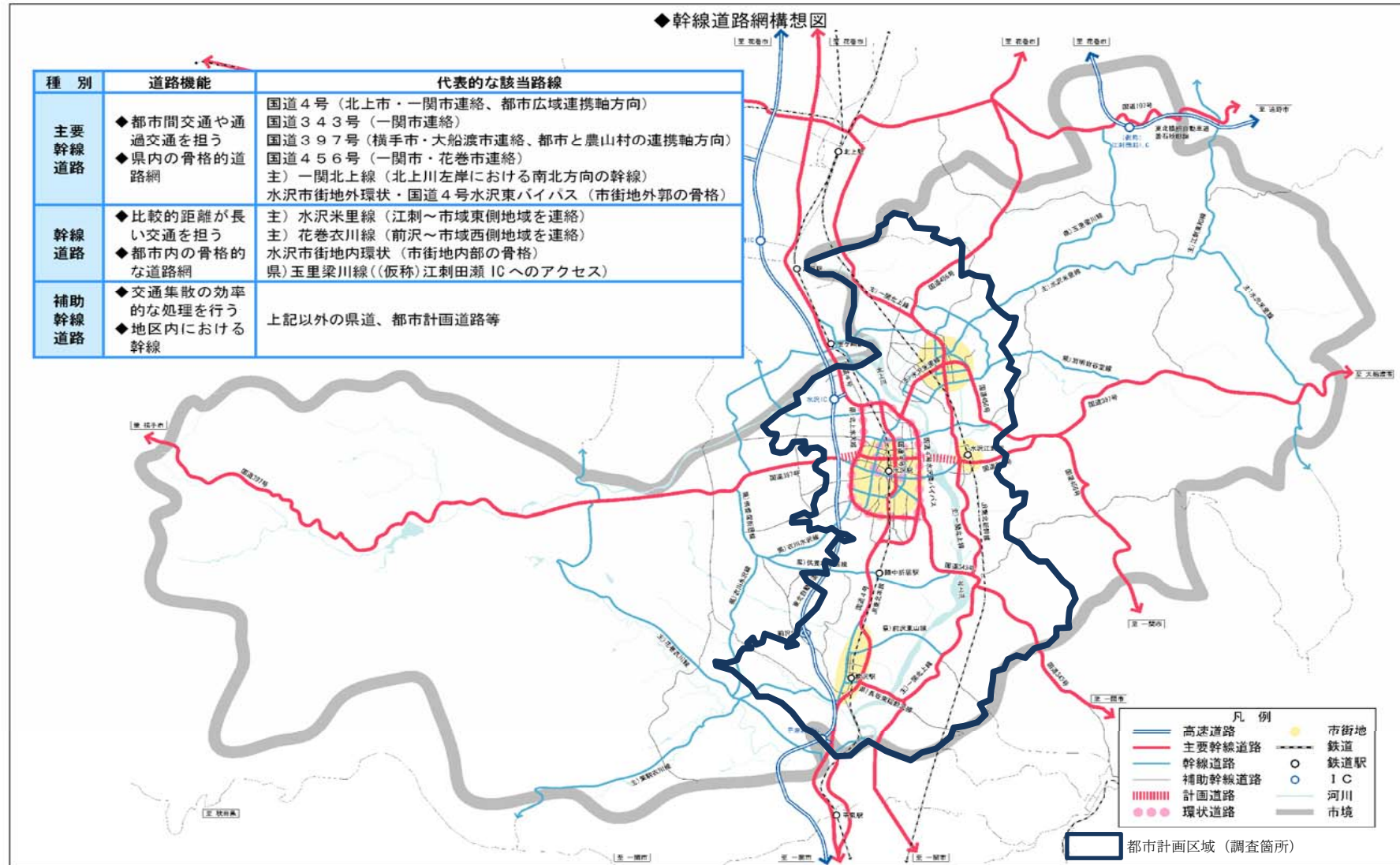
1 調査目的

奥州市内の都市計画道路の再検証路線の現状分析、将来交通予測、整備効果の検証を行い、市内の長期未着手都市計画道路の見直しの方向性を検証することを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

①変更・廃止した場合の上位関連計画との整合性の確認

「都市計画道路見直しマニュアル」Step 3に基づき、上位関連計画等の整理を行った。対象とした上位関連計画等は、以下のとおりである。

また、Step3で検討対象とする路線（平成26年度調査におけるStep2までで見直し候補路線となった路線）は図-1に示すとおりである。

表-1 整理対象とした上位計画・関連計画

区分	計画名称
上位計画（総合計画等）	奥州市総合計画 後期5カ年計画 奥州市都市計画マスタープラン
総合交通計画	第2次奥州市バス交通計画
関連都市計画	奥州市景観計画 マイアネタウン地区計画（参考）
地域の発展、振興に関する計画	奥州市中心市街地活性化基本計画
環境計画、アセスメント調査	奥州市環境基本計画
防災計画	奥州市地域防災計画
その他都市の将来像に関する計画	第2次奥州市交通安全計画

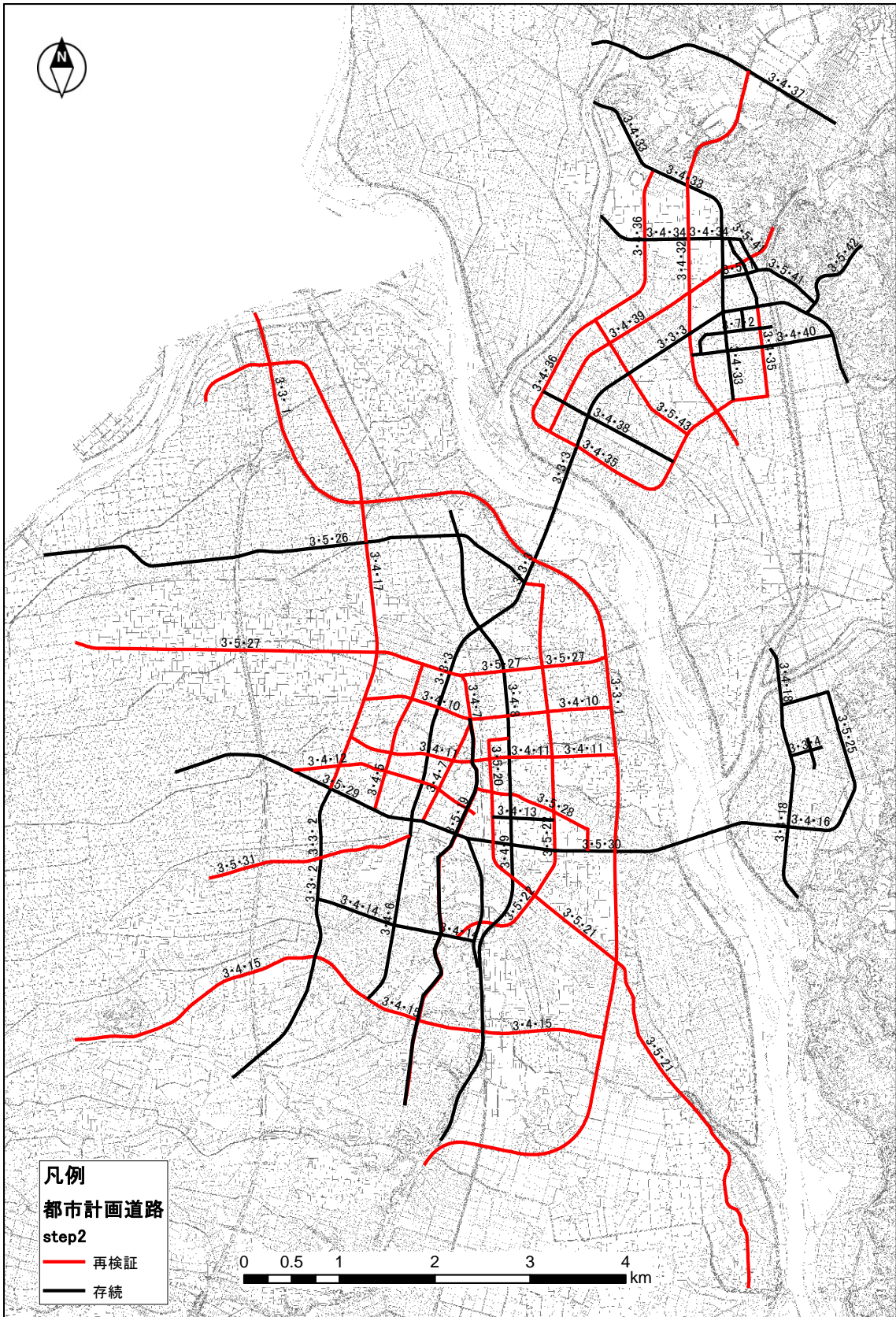


図-1 STEP2 見直し候補路線位置図

各種計画と、Step3における検討対象路線の関係を整理した。判断基準を表-2に、整理結果の概要を表-3及び図-2にそれぞれ示す。

また、個別路線の詳細については、Step3所定のカルテに取りまとめた。

(検討対象 28 路線のうち 7 路線を見直し候補路線として選定)

表-2 判断基準

	判断基準
存続	都市計画マスタープランに幹線道路以上の位置づけがある、若しくはその他の関連計画における位置づけがある
見直し	都市計画マスタープランに幹線道路以上の位置づけがなく、かつその他の関連計画における位置づけがない

表-3 各種計画と見直し候補路線との対応（概要）

路線番号	路線名	政策レベルの検討									
		関連上位計画等の位置づけ								計画変更の可能性有無	関連上位計画等との整合性
		上位計画	総合交通計画	関連都市計画	画地域の発展、振興に関する計	環境計画、アセスメント調査	防災計画	計その他都市の将来像に関する	(○:路線全体が位置づけあり、×:位置づけなし)		
3・3・1	金ヶ崎水沢線	有	なし	有	なし	なし	有	なし	○	×	× (存続)
3・4・5	南丑沢谷地明円線	なし	なし	有	有	なし	なし	なし	○	×	× (存続)
3・4・7	横町多賀線	有	有	有	有	なし	なし	なし	○	×	× (存続)
3・4・10	小石田東袖ノ目線	なし	なし	なし	なし	なし	なし	有	○	×	× (存続)
3・4・11	久田前田中線	有	なし	有	有	なし	なし	なし	○	×	× (存続)
3・4・12	水沢駅内匠田線	なし	有	有	有	なし	なし	なし	○	×	× (存続)
3・4・15	林前見分森線	有	なし	なし	なし	なし	なし	有	○	×	× (存続)
3・4・17	斎ノ神玉貫線	一部有	なし	なし	なし	なし	なし	なし	×	×	○ (見直し候補)
3・5・20	花園町前田線	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	×	×	○ (見直し候補)
3・5・21	道合宿線	一部有	一部有	一部有	なし	なし	なし	なし	×	×	○ (見直し候補)
3・5・22	南桜沢北上野線	有	なし	なし	なし	なし	なし	有	○	×	× (存続)
3・5・27	惣前町扇田線	一部有	有	なし	なし	なし	なし	なし	○	×	× (存続)
3・5・28	三本木東中通り線	なし	有	なし	有	なし	なし	有	○	×	× (存続)
3・5・31	天文台通り西田線	なし	有	なし	有	なし	なし	なし	○	×	× (存続)
3・4・32	落合松長根線	一部有	なし	なし	なし	なし	なし	なし	×	×	○ (見直し候補)
3・4・35	下惣田境畑線	有	なし	なし	なし	なし	なし	なし	○	×	× (存続)
3・4・36	川原崎下川原線	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	×	×	○ (見直し候補)

路線番号	路線名	政策レベルの検討									
		関連上位計画等の位置づけ								計画変更の可能性有無	関連上位計画等との整合性
		上位計画	総合交通計画	関連都市計画	画地域の発展、振興に関する計	環境計画、アセスメント調査	防災計画	計その他都市の将来像に関する	(○:路線全体が位置づけあり、×:位置づけなし)		
3・4・39	本町下川原線	なし	有	なし	なし	なし	なし	なし	○	×	× (存続)
3・5・43	池向八日市線	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	×	×	○ (見直し候補)
3・3・44	馬口沢照井館線	有	有	なし	なし	なし	有	有	○	×	× (存続)
3・4・45	新城馬口沢線	有	有	なし	なし	なし	有	なし	○	×	× (存続)
3・4・46	田畠野中前線	有	有	有	なし	なし	なし	有	○	×	× (存続)
3・4・47	新町線	有	なし	有	なし	なし	なし	なし	○	×	× (存続)
3・4・48	駅通線	有	有	なし	なし	なし	なし	なし	○	×	× (存続)
3・4・49	五十人町赤生津橋線	有	有	なし	なし	なし	なし	なし	○	×	× (存続)
3・4・50	町切赤面線	なし	なし	なし	なし	なし	なし	有	○	×	× (存続)
3・4・51	中央線	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	×	×	○ (見直し候補)
3・4・52	七日町裏向田線	なし	なし	なし	なし	なし	なし	有	○	×	× (存続)

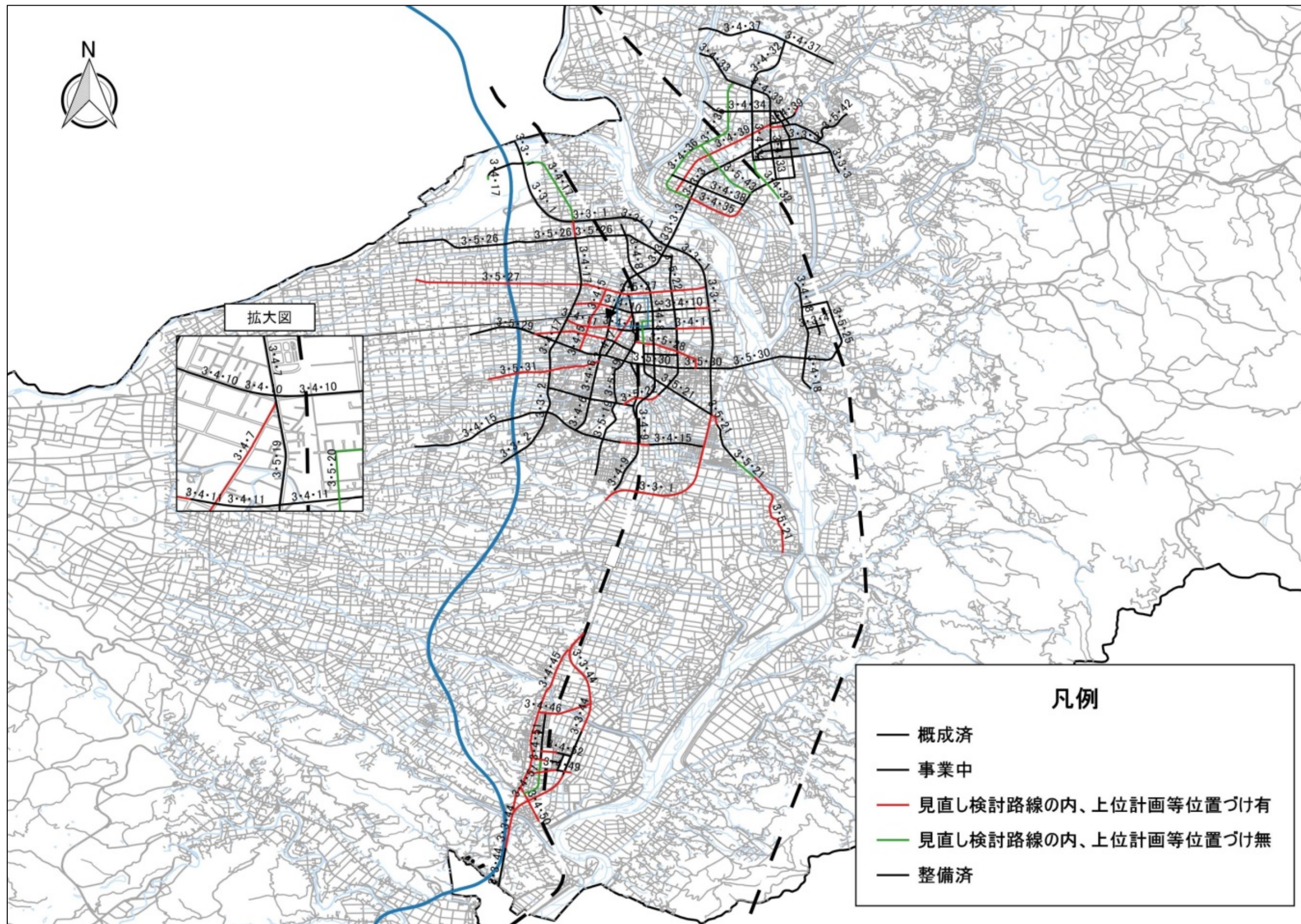


図-2 各種計画と見直し候補路線との対応

前頁までに整理した見直し候補7路線について、都市計画道路としての連続性や接続性を考慮し、以下の通り見直し検証する区間を選定した。
 なお、最終的な見直し判断は総合判断で行うことから、現段階では、廃止した場合の交通面の影響を把握するために極力見直し候補としている。

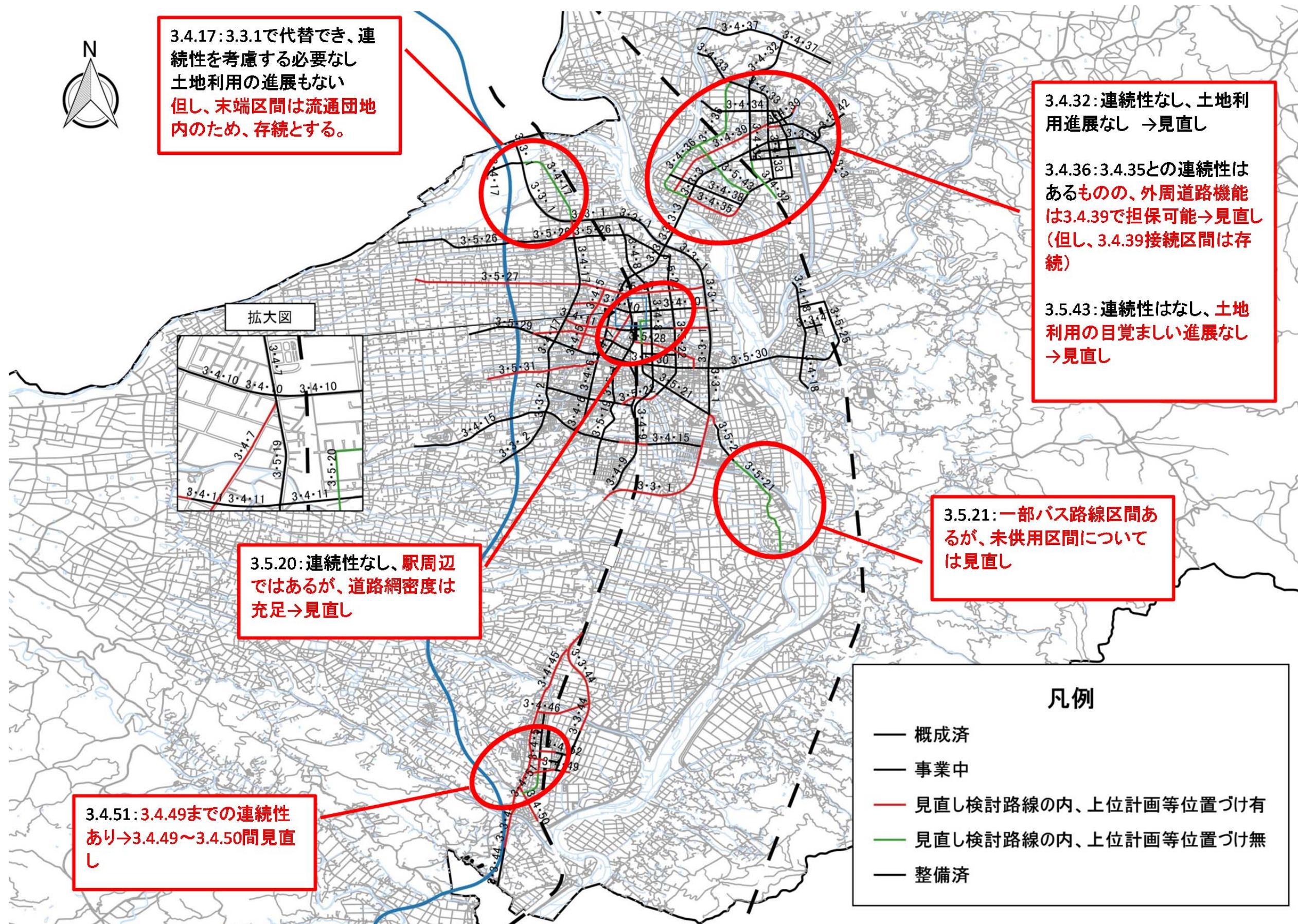


図-3 見直し候補路線におけるネットワーク状況等の勘案

交通量推計は、以下に示すフローに従い実施した。

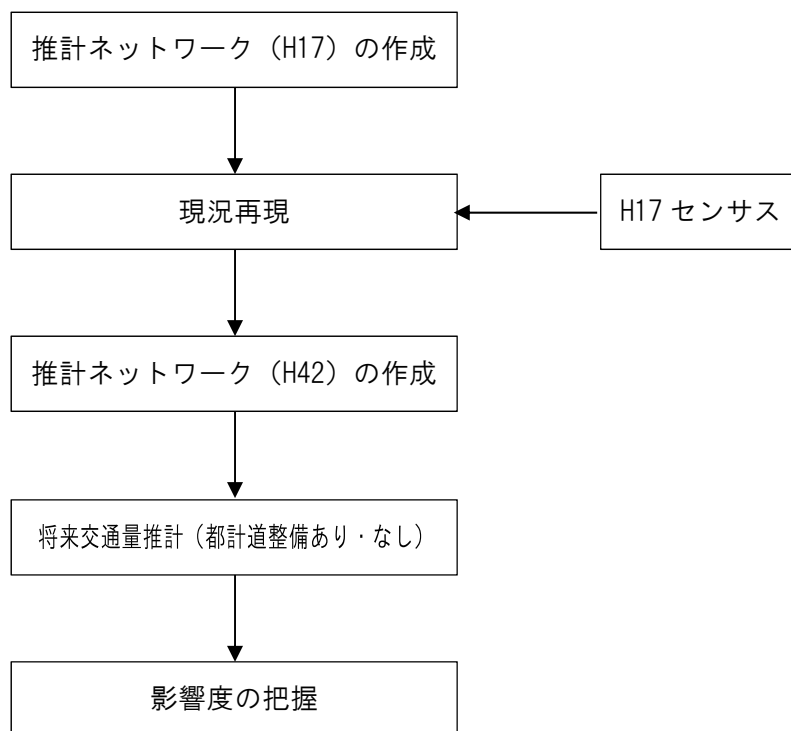


図-4 交通量推計フロー

見直し対象路線の検証を行うための将来交通量推計ケースとして、以下の2ケースを設定した。

見直し対象とする路線は表-5のとおりである。

表-4 将来交通量推計ケース

ケース	ケース名	年次	備考（目的）
1	都計道 全整備あり	平成 42年	見直し対象路線を含む将来フルネットワーク。見直し対象路線整備ありの場合における見直し対象路線及び周辺路線の交通状況を把握する。
2	都計道 一部整備なし		ケース1から見直し対象路線について現況のまま（未整備路線については整備なし）とした将来ネットワーク。見直し対象路線整備なしの場合における見直し対象路線周辺路線の交通状況を把握する。

表-5 見直し対象路線

路線番号	路線名
3・4・17	斎ノ神玉貫線
3・5・20	花園町前田線
3・5・21	道合宿線
3・4・32	落合松長根線
3・4・36	川原崎下川原線
3・5・43	池向八日市線
3・4・51	中央線

見直し対象路線整備あり／なし各ケースの交通量推計を行ったところ、見直し対象路線の交通量は表-6 のとおりとなった。

表-6 見直し対象路線における整備有無別将来推計交通量

リンク	路線番号		路線名	推計交通量(単位:台/日)	
				整備あり	整備なし
4203	304017	3・4・17	斎ノ神玉貫線	0	-
200103	304032	3・4・32	落合松長根線	3,100	-
200105	304032	3・4・32	落合松長根線	500	-
200185	304036	3・4・36	川原崎下川原線	0	-
200187	304036	3・4・36	川原崎下川原線	0	-
200189	304036	3・4・36	川原崎下川原線	200	-
200191	304036	3・4・36	川原崎下川原線	200	-
200193	304036	3・4・36	川原崎下川原線	200	-
200011	304051	3・4・51	中央線	3,900	0
4193	305020	3・5・20	花園町前田線	600	-
200081	305020	3・5・20	花園町前田線	4,000	-
200083	305020	3・5・20	花園町前田線	600	-
200067	305021	3・5・21	道合宿線	4,000	300
200215	305043	3・5・43	池向八日市線	200	0
200217	305043	3・5・43	池向八日市線	700	500
200219	305043	3・5・43	池向八日市線	4,200	2,900

注：整備なしにおける「-」は、当該路線（リンク）が存在しないことを示す。

これを路線単位に見て、リンク延長によって加重平均した交通量及び推計容量から混雑度¹を算出すると表-7 のとおりである。

整備ありの場合に見直し対象路線で最も交通量が多いのは道合宿線の 4,000 台/日で、次いで中央線の 3,900 台/日である。一方、推計容量に基づく平均混雑度が最も高いのは中央線の 0.40 で、これに道合宿線の 0.37 が続いており、いずれの路線も 0.5 未満である。なお、斎ノ神玉貫線については、整備ありの場合も配分交通量が見られなかった。

整備なしのうち、一部既存区間が存する路線についてみると、池向八日市線が 1,800 台/日で最も多く、整備有無の差は▲800 台である。整備なしケースにおける混雑度も同路線が 0.44 で最も高く、整備によって混雑度は 0.17 低下している。

表-7 見直し対象路線における整備有無別将来推計交通量（平均）及び混雑度

路線番号	路線名	整備あり		整備なし		整備なしーあり	
		平均交通量	平均混雑度	平均交通量	平均混雑度	平均交通量	平均混雑度
3・4・17	斎ノ神玉貫線	0	0.00	0	0.00	0	0.00
3・5・20	花園町前田線	2,300	0.24	0	0.00	-2,300	-0.24
3・5・21	道合宿線	4,000	0.37	300	0.11	-3,700	-0.26
3・4・32	落合松長根線	1,600	0.17	0	0.00	-1,600	-0.17
3・4・36	川原崎下川原線	100	0.01	0	0.00	-100	-0.01
3・5・43	池向八日市線	2,600	0.27	1,800	0.44	-800	0.17
3・4・51	中央線	3,900	0.40	0	0.00	-3,900	-0.40

¹ 推計交通量を、推計設定の QV 式における Qmax で除したものであり、道路交通センサス等という混雑度とは算出方法が異なる。

②Step3 調書作成

これまでの検討結果を踏まえて、該当7区間に関する調書記載事項を整理した。
整理結果を表-8に示す。

表-8 見直し対象区間の Step3 調書記載事項一覧表

路線番号	路線名	ネットワークレベルの検討					路線レベルの検討																				総合判断(素案)	
		都市計画道路ネットワークの確保		交通機能の確認			道路機能による指標(必要性)										道路機能による指標(実現性)						岩手県の特徴からみた指標				結果	理由
		都市計画道路の連続性確保の必要性	沿道土地利用の進展	将来ネットワーク	見直し前の周辺道路の混雑度(H42)	見直し時の周辺道路の混雑度(H42)	周辺道路への影響(影響あり混雑度1.5以上もしくは現状の1.5倍)	自動車専用道路や幹線道路の格	主要な拠点へアクセスしているか	駅などの主要な交通施設へアクセスしているか	代替する路線がないか	混雑の緩和や解消に寄与するか	学校や自転車が近くにあり、歩行者や自転車の交通が多くなる見込みがあるか	新規の施設や再開発による土地利用の促進	市街地内道路のまちなみ景観を支援する	火災時に延焼遮断機能を有する	避難・消火活動を支援する	必要性	地域を分断するなどの影響	歴史・文化財への影響	自然環境を破壊するなど環境保全上の影響	計画範囲内の支障物件数及び種類による影響	橋梁やトンネルなど工事の難しさ	実現性	隣接する都市間を連絡する道路	産業の活性化に寄与する道路		
3・4・17	斎ノ神玉貫線	無	無	○	0.61~0.70	0.61~0.70	影響なし	○	×	×	×	×	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	高	×	○	高	見直し	上位関連計画の位置づけがなく、定量評価によっても3・3・1金ヶ崎水沢を代替路として利用可能であることから見直し(廃止)とする
3・5・20	花園町前田線	無	無	○	0.05~0.94	0.06~0.86	影響なし	×	×	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	高	×	×	低	見直し	上位関連計画の位置づけがなく、定量評価によっても周辺路線への影響はごく軽微であることから、見直し(廃止)とする	
3・5・21	道合宿線	無	無	○	0.03~1.16	0.33~1.33	影響なし	×	×	×	×	×	○	×	○	×	○	中	×	×	×	×	×	×	×	低	見直し	路線としての機能は前後の現道あり区間で担保されており、当該区間の整備がなくとも諸機能は代替可能。また、交通影響も軽微であることから見直し(廃止)とする
3・4・32	落合松長根線	無	無	○	0.02~0.79	0.09~0.94	影響なし	×	×	×	×	×	○	×	×	×	×	小	×	×	×	×	×	×	×	低	見直し	江刺区市街地西側の外郭をなす路線ではあるが、土地利用の進展は遅く、代替路線により交通機能が担保可能なことから見直し(廃止)とする
3・4・36	川原崎下川原線	無	無	○	0.05~0.73	0.05~0.72	影響なし	×	×	×	×	×	○	×	×	×	×	小	×	×	×	×	×	×	×	低	見直し	江刺地区の外周道路機能は、本町下川原線と落合松長根線により代替可能であり、周辺路線への影響も小さいことから見直し(廃止)とする
3・5・43	池向八日市線	無	無	○	0.32~0.72	0.18~0.83	影響なし	×	×	×	×	×	○	×	×	×	×	小	×	×	×	×	×	×	×	低	見直し	路線としての機能は前後の現道あり区間で担保されており、当該区間の整備がなくとも諸機能は代替可能。また、交通影響も軽微なことから見直し(廃止)とする
3・4・51	中央線	無	無	○	0.08~0.33	0.15~0.41	影響なし	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	小	×	×	×	×	×	×	×	低	見直し	上位関連計画の位置づけがなく、定量評価によっても周辺路線への影響はごく軽微であることから、見直し(廃止)とする

存続	21
見直し	7
合計	28