

1 調査名称：由利本荘市総合都市交通体系調査

2 調査主体：由利本荘市

3 調査圏域：由利本荘都市圏

4 調査期間：平成27年度～平成29年度

5 調査概要：

由利本荘市における都市計画道路整備状況は、計画延長約86kmのうち、約57kmが改良済み（概成済み含む）となっているが、高速道路を除く改良済み延長については約32%と低い状況である。

また、長期未着手路線もあり、平成24年に策定した「由利本荘都市計画区域マスタープラン」においては、「土地利用の変化等による合理的な都市計画道路の見直しや高齢化社会に向けた歩行者に優しい交通環境等の充実が必要」とされており、社会情勢の変化を踏まえたコンパクトな都市形成に資する、都市計画道路の再編が必要となっていることから、平成27年度からの3年間で道路網の見直しを含めた交通計画の策定を行うものである。

最終年にあたる平成29年度はこれまでの調査結果を基に将来交通量推計及び将来交通分析を行い、都市交通マスタープランを策定する。

## I 調査概要

1 調査名称：由利本荘市総合都市交通体系調査

2 報告書目次

### 第1章 業務概要

1-1. 目的

1-2. 業務内容

1-3. 業務対象範囲

1-4. 業務実施フロー

### 第2章 交通課題の整理

2-1 今年度の検討内容

2-2 自動車交通に関する計画課題

2-3 歩行者・自転車に関する計画課題

2-4 現況交通量推計の結果

### 第3章 将来交通量推計

3-1 OD表の構成

3-2 由利本荘市の将来計画

3-3 「H17\_OD表→H42\_OD表」の概要

3-4 将来交通量の推計

### 第4章 都市計画道路の見直しと将来交通分析

4-1 都市計画道路の見直し

4-2 将来混雑度の算出結果

4-3 ケース別の地域別混雑度延長

4-4 交通量推計結果

## 第5章 個別課題の対応

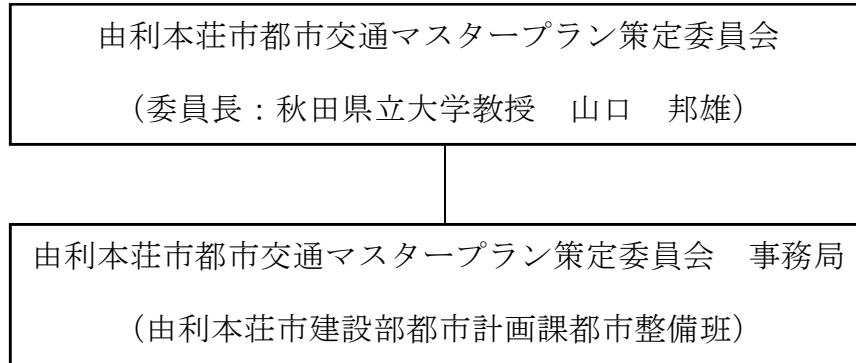
5-1 由利本荘総合防災公園活用と石脇地区の交通計画

5-2 羽後本荘駅周辺の整備に合わせた公共交通利便性向上計画

5-3 歩行者・自転車ネットワークの整備計画

5-4 緊急輸送路のあり方

3 調査体制：検討委員会を平成 28 年度に設置した。



4 委員会名簿等：検討委員会を平成 28 年度に設置した。

平成 29 年度 委員会名簿

	所属	役職等	氏名
委員長	秋田県立大学システム科学技術学部	教授	山口 邦雄
副委員長	秋田大学大学院理工学研究科	准教授	日野 智
委員	東北地方整備局秋田河川国道事務所	事務所長	今野 敬二
委員	秋田県建設部	都市計画課長	竹村 勉
委員	秋田県由利地域振興局	建設部長	武藤 秀男
委員	秋田県警察由利本荘警察署	交通課長	落合 薫
委員	由利本荘市建設部	部長	佐々木 肇
委員	由利本荘市総務部危機管理課	課長	工藤 英也
委員	由利本荘市企画調整部総合政策課	課長	三森 隆
委員	由利本荘市企画調整部地域振興課	課長	木内 卓朗
委員	由利本荘市建設部建設管理課	課長	須藤 浩和

## II 調査成果

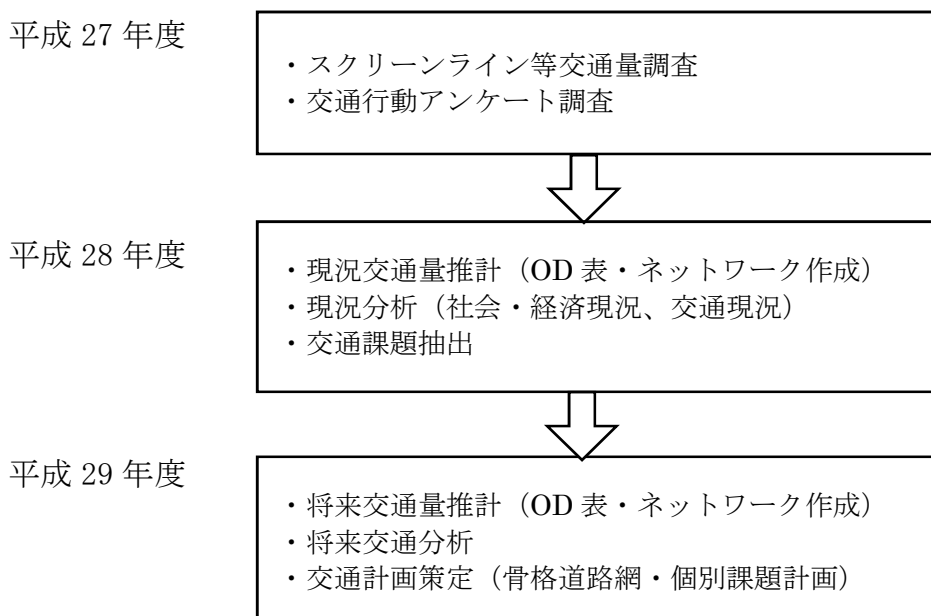
### 1 調査目的

由利本荘市における都市計画道路整備状況は、計画延長約 86 kmのうち、約 57 kmが改良済み（概成済み含む）となっているが、高速道路を除く改良済み延長については 32%程度と低い状況である。

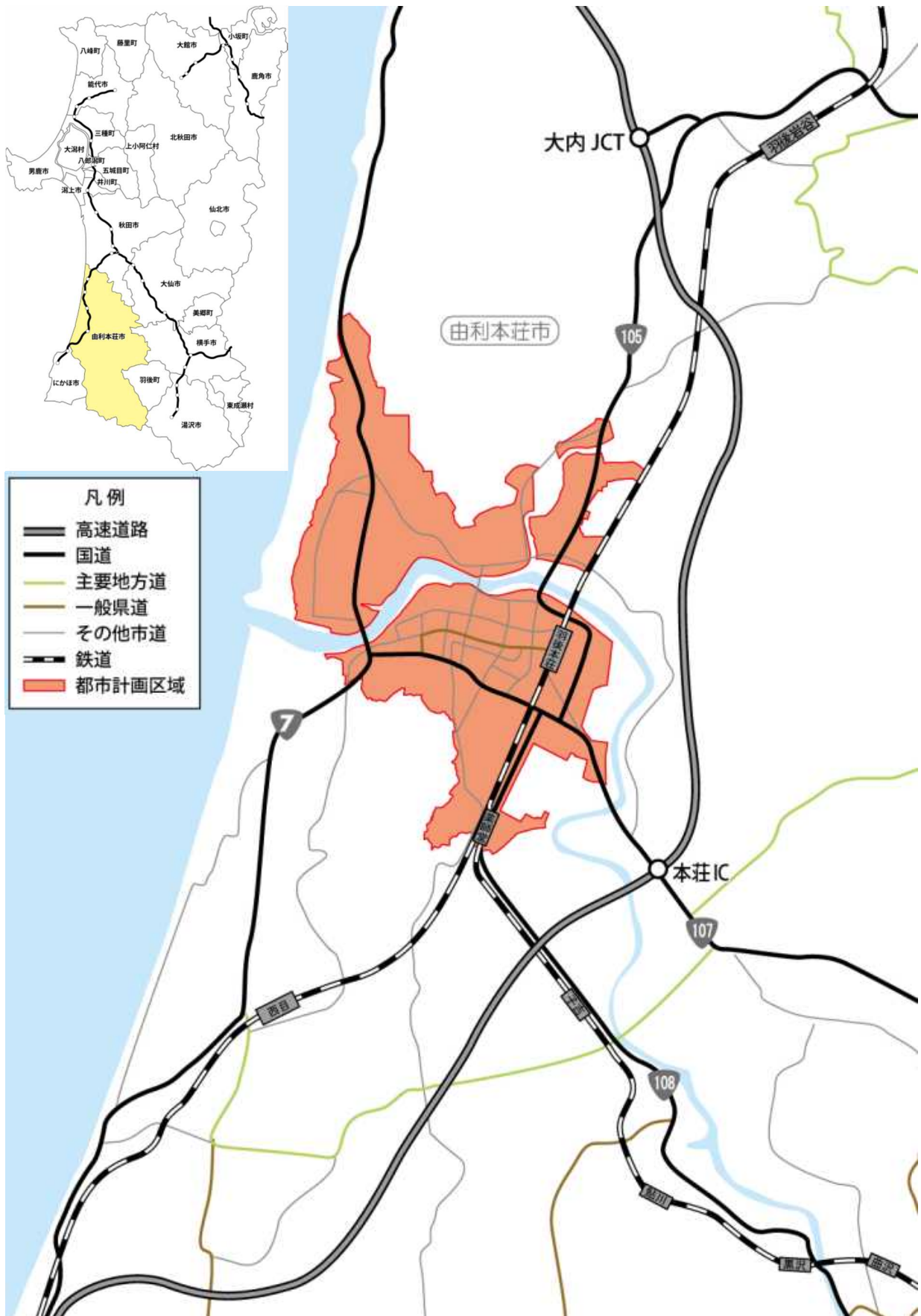
また、長期未着手路線もあり、平成 24 年に策定した「由利本荘都市計画区域マスタープラン」においては、「土地利用の変化等による合理的な都市計画道路の見直しや高齢化社会に向けた歩行者に優しい交通環境等の充実が必要」とされており、社会情勢の変化を踏まえたコンパクトな都市形成に資する、都市計画道路の再編が必要となっていることから、平成 27 年度からの 3 年間で道路網の見直しを含めた交通計画の策定を行うものである。

最終年にあたる平成 29 年度はこれまでの調査結果を基に将来交通量推計及び将来交通分析を行い、都市交通マスタープランを策定する。

### 2 調査フロー



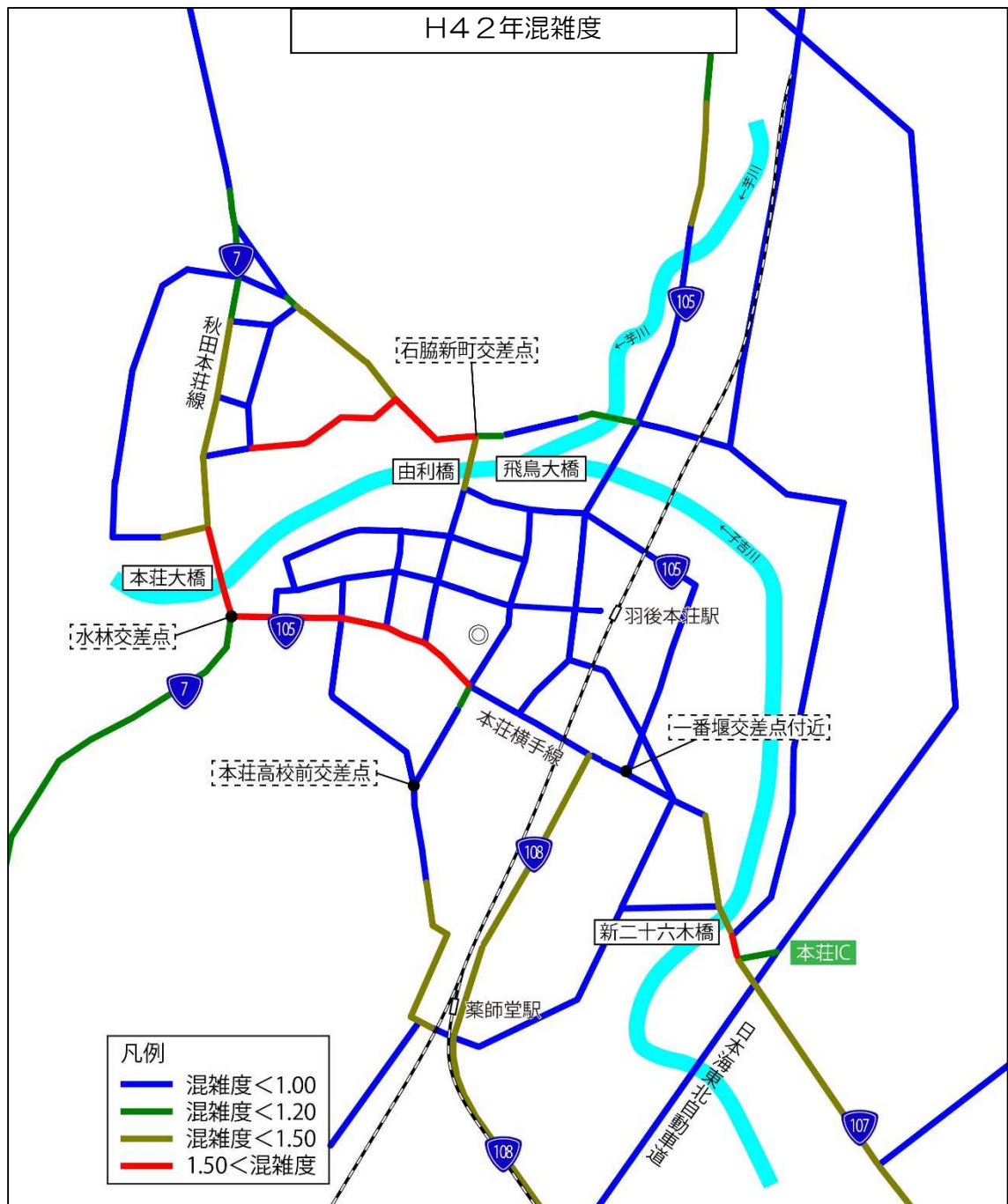
### 3 調査圏域図



#### 4 調査成果

##### 1. 将来交通量推計結果

都市計画道路未整備の状態における平成42年将来交通量推計により算出した混雑度を以下に示す。なお、平成29年時点で事業中または事業実施が確実である路線については平成42年時点で整備済みと仮定して推計を行った。

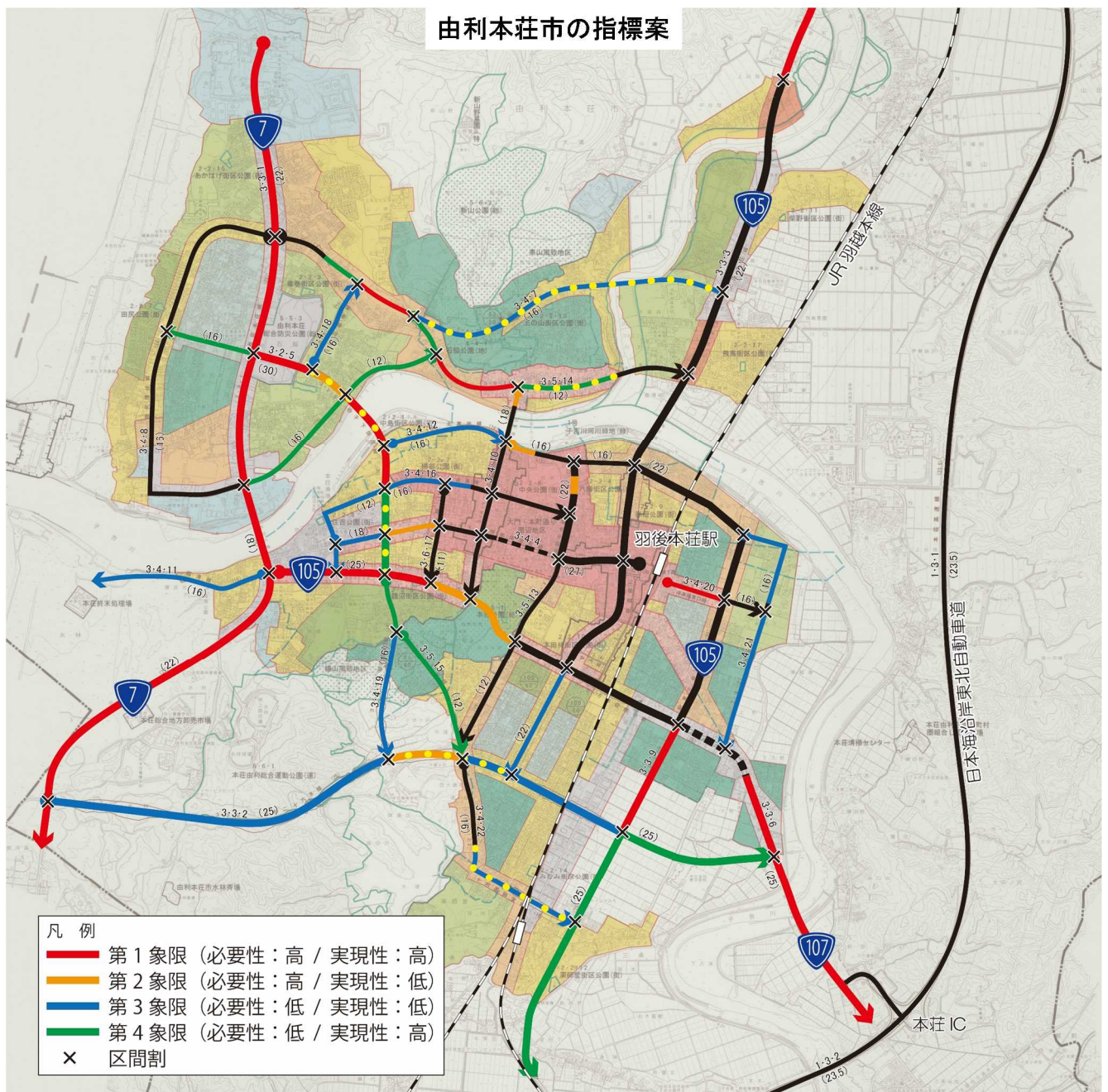


現在の道路状況のままでは、平成42年度においても国道7号と国道105号が交差する水林交差点付近や子吉川北岸の石脇新町交差点周辺で高い混雑度が残っている。



## 2. 都市計画道路の評価結果

都市計画道路の評価結果を以下に示す。なお、評価プロセスについては「秋田県都市計画道路見直しガイドライン（案）\_H17年5月」に基づき必要性及び実現性の評価を実施した。必要性の評価については、ガイドラインに記載された参考値を用いた評価と市が指標の重み付けを行った評価の2パターンで実施した結果、双方に大きな違いは見られなかったため、最終的な判断は市の指標による評価を基に見直しを行った。



※黄色点線の区間は2パターンの評価方法で結果に違いがあった箇所を示す。



### 3. 都市計画道路の見直し案

都市計画道路の評価結果を基に、都市計画道路の見直し案を作成した。

以下に見直し案作成のステップを示す。

第1象限（赤色）：必要性が高く、実現性が高い区間  
第2象限（橙色）：必要性が高く、実現性が低い区間  
第3象限（青色）：必要性が低く、実現性が低い区間  
第4象限（緑色）：必要性が低く、実現性が高い区間

1) 第1象限の評価であった区間は存続とする。

2) 第3象限の評価であった区間は廃止とする。

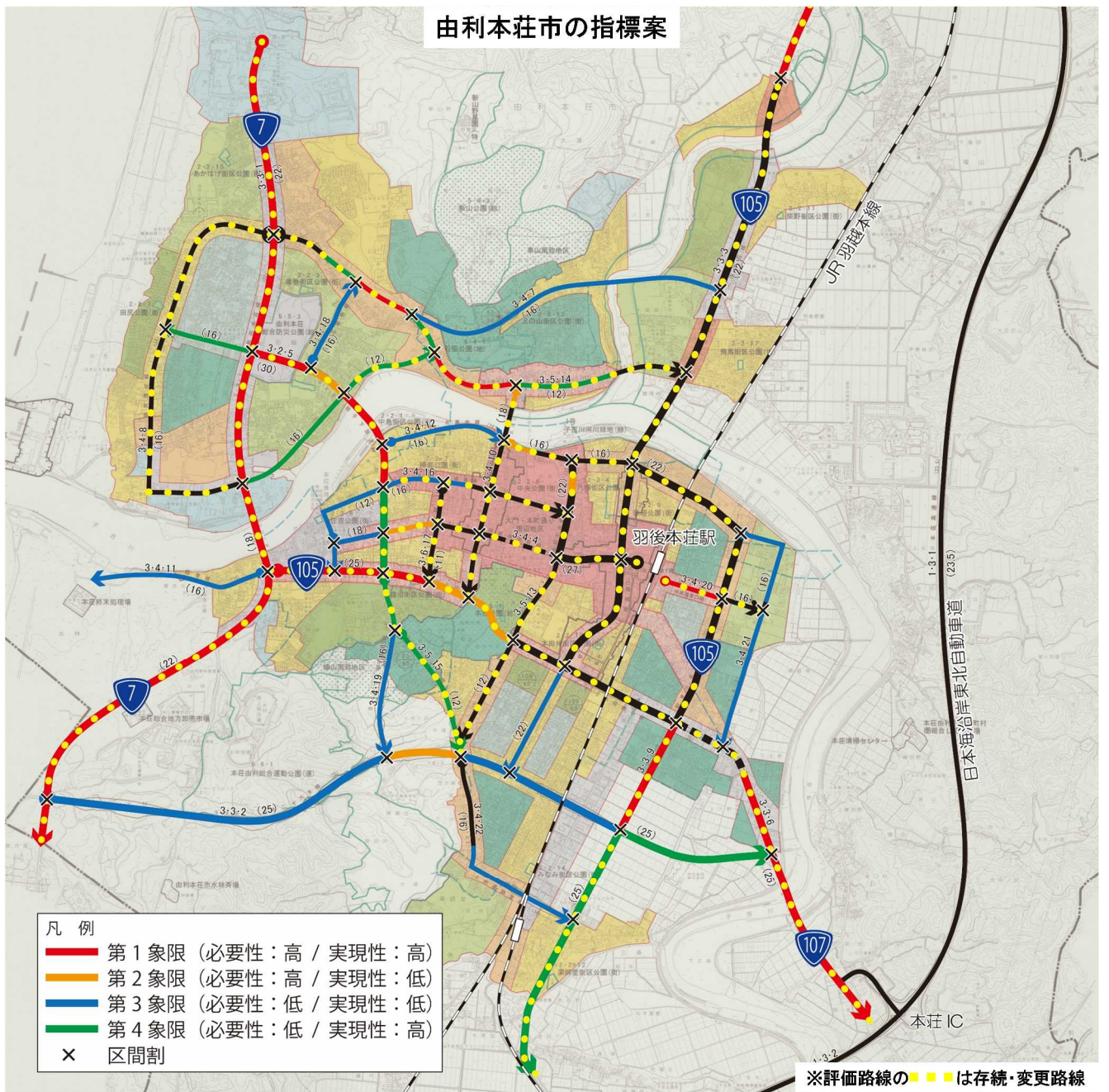
3) 第2象限の評価であった区間は、ネットワークとしての接続性を考慮し、前後区間が完成済みまたは第1象限の区間である場合は存続とし、それ以外は廃止とする。

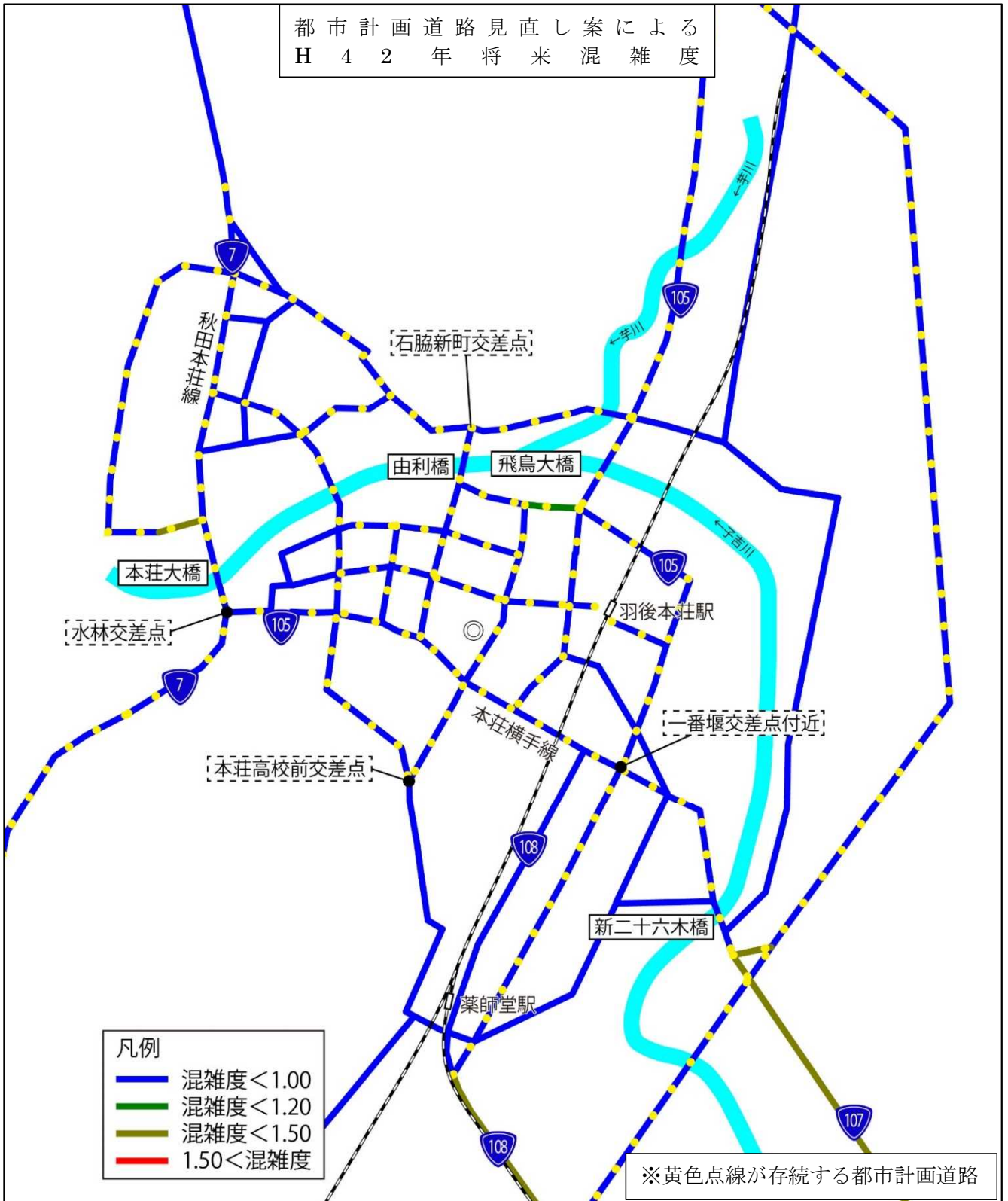
4) 第4象限の評価であった区間は、

- ・上位計画において主要幹線道路としての位置づけがある路線
- ・現況混雑度の解消に資すると認められる場合
- ・路線の評価区間の全てが概成済みの場合は存続とし、それ以外は廃止とする。

5) 上記1)～4)の結果を反映したネットワークについて、ネットワークの接続性や現道への影響等を検証し、計画道路の必要性が認められる区間についてはカルテでの評価に限らず存続とする、または都市計画道路以外での対応について個別課題として別途検討を行う。

都市計画道路の見直し案を以下に示す。黄色点線の部分が存続とした路線である。





見直し案による都市計画道路が全て整備された場合、平成 42 年時点で市街地の都市計画道路では全て混雑度が 1.50 を下回り、大きな混雑は解消される見込みである。



#### 4. 個別課題への対応方針

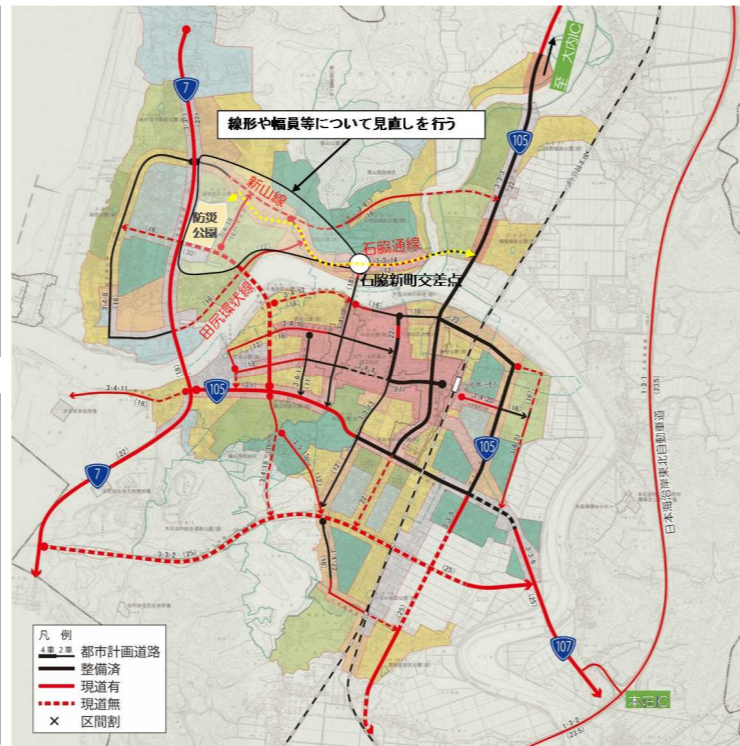
##### ■防災公園の活用と石脇地区の交通計画

###### 【課題】

- 市外や市内の本荘地域以外から防災公園にアクセスするには、主要渋滞区間や狭隘で住宅が連続している区間を通過しなくてはならず、円滑な交通を確保する必要がある。
- 石脇地区では、交通行動アンケートにて道路の整備要望が高く、地元からも整備要望が寄せられており、対応が求められている。

###### 【対応方針】

- 必要性等が低下した都市計画道路については、全体的な見直しのもとに廃止の方向で検討を行った。
- 存続とした都市計画道路（石脇通線、新山線、田尻環状線の一部）についても、線形や幅員等について由利本荘総合防災公園や国道7号への接続などに配慮しながら別途見直しを行う。



##### ■歩行者・自転車ネットワークの整備計画

###### 【課題】

- 石脇地区内のネットワーク（由利橋～国道7号）が整備されていない。
- 国道7号本荘大橋は、歩道部が前後区間と比較すると狭隘な状況である。
- アクアパル周辺の道路では、歩道が一部を除き整備されていない。
- 薬師堂駅周辺は、歩道が一部未整備で車道も狭隘かつ屈曲が大きいなどの問題がある。しかし、既定計画の千刈薬師堂線は鉄道及び国道との立体交差となり、整備の実現には大きな問題がある。
- 羽後本荘駅の東側は、駅東口までの道路で歩車分離が図られていない。

###### 【対応方針】

- 既存の自歩道やサイクリングロード等の活用も図りながら、歩行者・自転車ネットワークのつながりを確保できるよう石脇地区の道路整備に向けた見直しに併せて検討を行う。
- 国道7号本荘大橋については、道路管理者と歩行者・自転車の安全確保を協議していく。
- 将来的に「砂子下田尻線」の新設に合わせて周辺の歩道を整備することが望まれる。
- 鉄道等を架空横断する都市計画道路としての整備から変更し、地形条件に対応する柔軟で実現可能な手法を検討し、市道整備により交通安全対策を図る。
- 都市計画道路「停車場東口線」の整備によりネットワークの接続を図る。

##### ■羽後本荘駅周辺の整備に合わせた公共交通利便性向上計画

###### 【課題】

- 駅東口へのアクセス道路である停車場東口線（市道）の現況幅員は3.0～5.1mとなっており、駅東広場への路線バス等の乗入れは困難な状況である。

###### 【対応方針】

- 羽後本荘駅周辺では東西自由通路の整備や羽後本荘駅の橋上駅舎化に伴うバリアフリー化、駅前広場（西口）の再整備、駅東広場（東口）の新設等が計画されている。
- 羽後本荘駅の東西間を結ぶ東西自由通路は平成32年度の供用開始が予定されていることから、羽後本荘駅を核とした公共交通の結節点となるよう、都市計画道路「停車場東口線」の整備を図る。



停車場東口線予定地  
(黒枠：駅東広場から国道105号側に向けて撮影)

