

1 調査名称：太地町総合都市交通体系調査

2 調査主体：太地町

3 調査圏域：太地都市圏

4 調査期間：平成28年度～平成29年度

5 調査概要：

太地町の都市計画道路は全5路線存在するが、これらは昭和28年から昭和42年に計画決定された後、昭和45年に全路線が変更決定され現在に至っており変更決定から約45年が経過している。

整備状況は、3路線が整備済みで2路線が未改良・概成済みであり、延長ベース（計画総延長10,810m）で、整備率45%（概成含む延長4,915m）にとどまっている。

本調査は、平成28年度の調査結果から、必要性を総合的に判断し、存続・廃止候補路線について検証し、見直しを実施する。

I 調査概要

1 調査名称 太地町総合都市交通体系調査

2 報告書目次

第1章 業務概要

第2章 見直し方針の検討

- 2－1 都市計画道路の状況の整理
- 2－2 まちづくりの方針の検討
- 2－3 路線の総合評価
- 2－4 都市計画道路廃止後の影響検討

第3章 廃止路線の都市計画変更

- 3－1 県事前協議資料の作成とりまとめ
- 3－2 都市計画審議会資料・都市計画変更図書の作成

第4章 住民説明会支援

○関連資料1 和歌山県 下協議資料

- ・第1回県下協議資料
- ・第2回県下協議資料
- ・第3回県下協議資料

○関連資料2 和歌山県 事前協議資料

○成果品 都市計画変更図書（案）

3 調査体制

発注者 和歌山県東牟婁郡太地町
所管：産業建設課

受注者 株式会社 エイト日本技術開発
所管：都市・環境・エネルギー事業部

協議者 和歌山県
所管：県土整備部都市住宅局都市政策課
県土整備部道路局道路政策課

4 委員会名簿等：一

II 調査成果

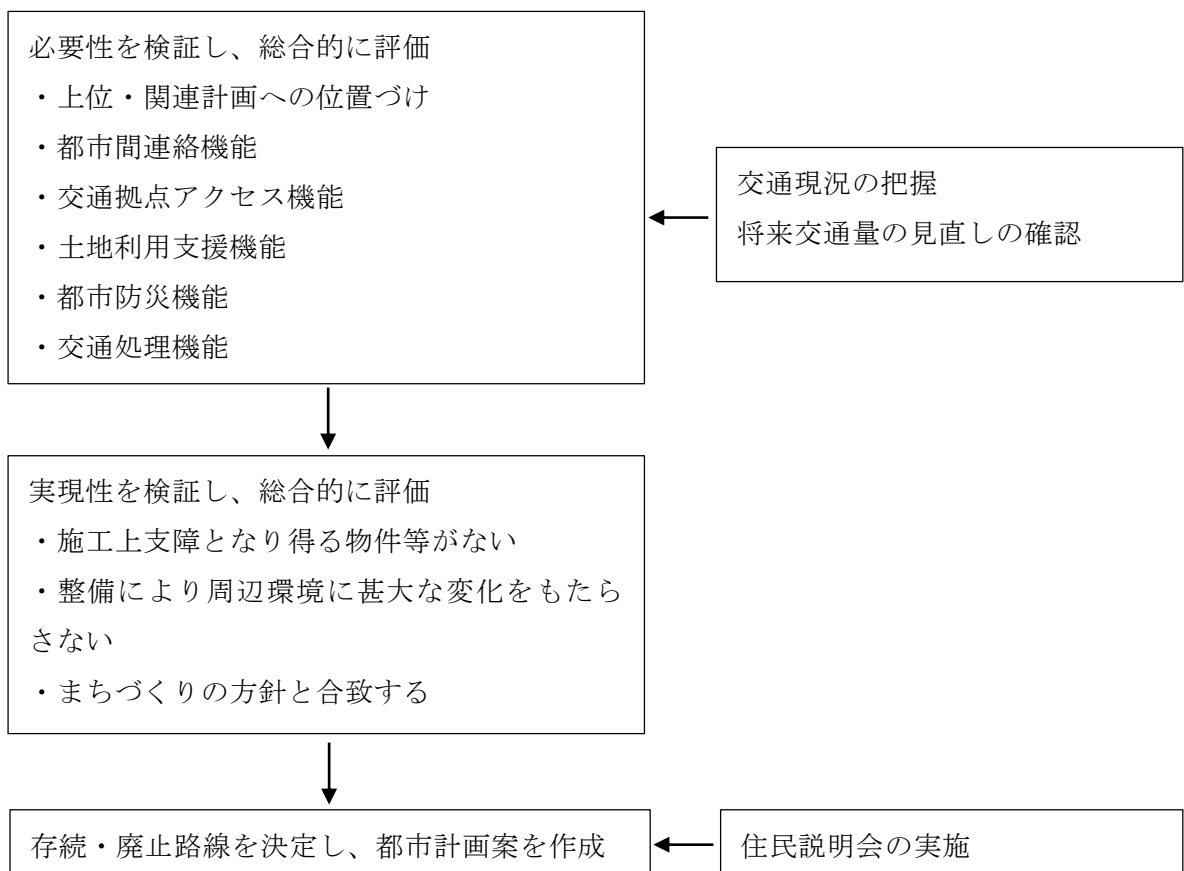
1 調査目的

当町の都市計画道路は、昭和45年に5路線が都市計画決定され、45年が経過した現在、内2路線については整備完了しましたが、残る3路線については未着手区間（概成済区間、未改良区間）となっております。

厳しい財政状況等により整備が進んでいない未着手区間では、長期に渡って建築制限を課していることが地権者や地域づくりにとって負担となっていることがあるなど、都市計画決定当初の目的や機能が実情とあわないといった課題が生じております。

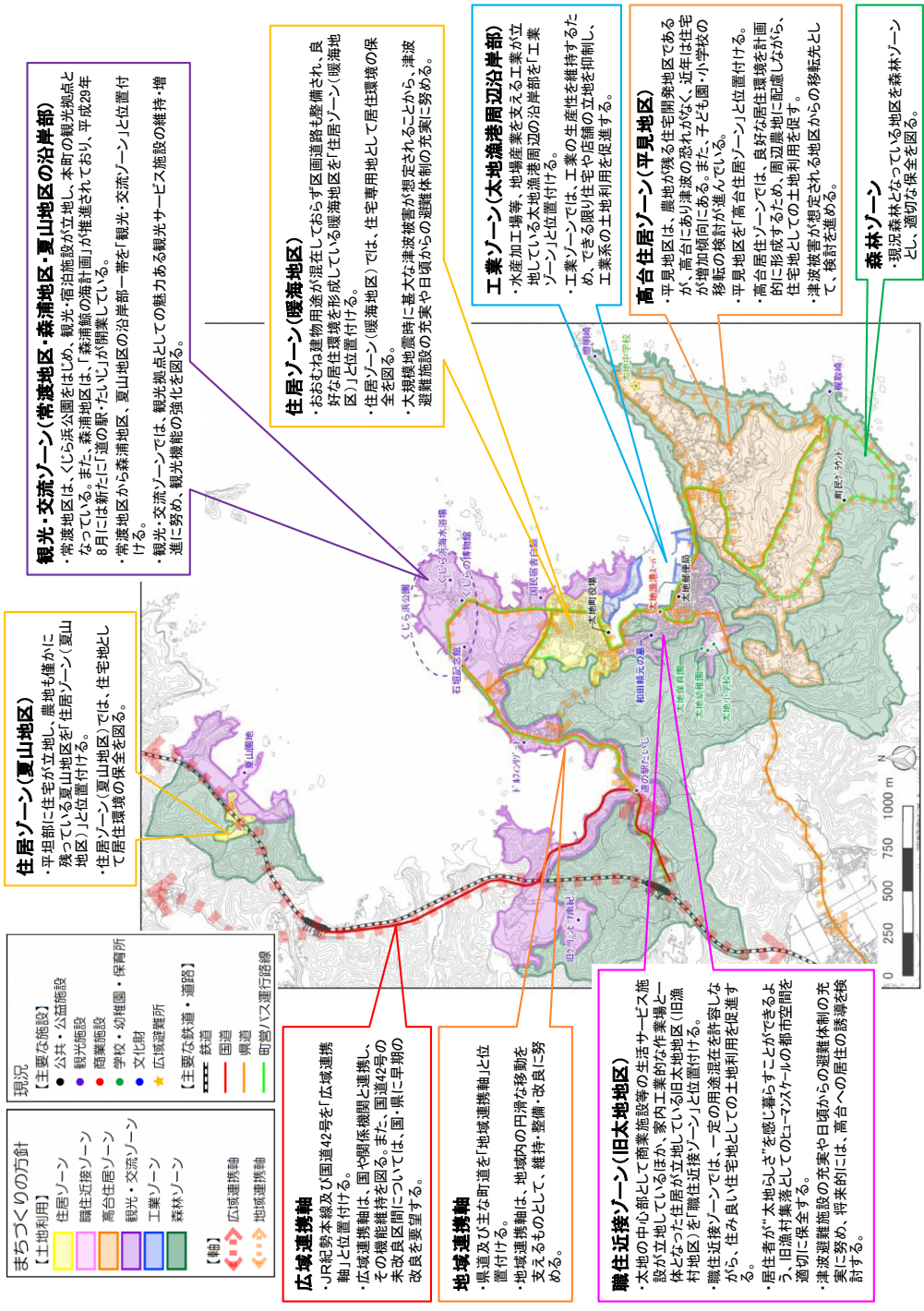
当町では、そのような課題を解決するため、「和歌山県都市計画道路 見直し方針改訂版」の考え方を基に、将来都市像に基づく道路網のあり方を踏まえ、多様な視点から総合的に都市計画道路を検証し見直しを実施する。

2 調査フロー



4 調査成果

太地町 まちづくりの方針



2. 実現性の評価

・整備により、既存コミュニティへの影響やまちの劣化・商店街等の分析がある場合、高層建築物等の除却が必要な場合などに「×」とする。

3. 評価のとりまとめ

路線番号	路線名	区間番号	区間	() 必要性の評価 (×) 実現性の評価	実現性の評価			評価	評価		
					が施さない 工地上 支障 となり 得る 物件 等	家賃 を も よ ぶ た り 難 い に 基 本 な	まち づ く り の 方 針 と 合 致 す		見直し案	存続の考え方	
351	太地駅～明崎線	A-1	路線起点～国道42号区間	A	・計画路線周辺には、家賃が物件ある程度であり、国道により周辺部等に基盤的な変化をもたらすとは考えられない。	・計画路線周辺には家賃等が物件ある程度であり、国道により周辺部等に基盤的な変化をもたらすとは考えられない。	・当該区間は太地駅から真清海を隔て国道であり、まちづくりの方針において「地域連携軸」に位置付けていることから、まちづくりの方針と合致する。	3	存続	必要性の評価は、7項目中「○」が6項目であり、必要性が高い。 また、実現性の評価についても、3項目中「○」が3項目であり、実現性が高い。 必要性・実現性ともに高いことから、「存続」とする。	
				B	○	○	○	3			
		A-2	国道分岐～東濃線交差点	-							
		A-3	東濃線交差点～太地港線交差点	B	・計画路線周辺には、観光施設や文化財等はなく、また家賃も少ない。	・計画路線周辺に家賃等が物件あり、整備により周辺部等に基盤的な変化をもたらすとは考えられない。	・当該区間は太地駅から町役場を結ぶ幹線の一部であり、まちづくりの方針において「地域連携軸」に位置付けていることから、まちづくりの方針と合致する。	3	存続	必要性の評価は、7項目中「○」が3項目であり、必要性が高いとは言えないものの、実現性の評価については3項目中「○」が3項目である。 ある程度必要性がある中で、実現性が高いことを踏まえて、「存続」とする。	
				C	○	○	○	3			
A-4	太地港線交差点～東濃線取崎線交差点	C	・計画路線周辺には、県定文化財である「和向原元の墓」を中心とするが位置する。 また、周辺には家賃が嵩じている。	・計画路線周辺には家賃等が物件あり、整備により周辺部等に基盤的な変化をもたらすとは考えられない。	・まちづくりの方針では、旧太地地区において「太地らしさ」を感じながら暮らせるよう、旧太地地区の都市空間を適切に保全する」として、まちづくりの方針と合致しない。	2	廃止	必要性の評価は、7項目中「○」が2項目であり、必要性は低いと考える。 また、実現性の評価についても、3項目中「○」が0項目であり、実現性が低い。 必要性・実現性ともに低いことから、「廃止」とする。			
		B	×	×	×	0					
A-5	東濃線取崎線交差点～254号線取崎線交差点	B	・計画路線周辺には、観光施設や文化財等はなく、また家賃も少ない。	・計画路線周辺に家賃等が物件あり、整備により周辺部等に基盤的な変化をもたらすとは考えられない。	・当該区間は太地地区と平賀地区を結ぶ幹線の一部であり、まちづくりの方針において「地域連携軸」に位置付けていることから、まちづくりの方針と合致する。	3	存続	必要性の評価は、7項目中「○」が3項目であり、必要性が高いとは言えないものの、実現性の評価については3項目中「○」が3項目である。 ある程度必要性がある中で、実現性が高いことを踏まえて、「存続」とする。			
		C	○	○	○	3					
A-6	取崎線～路線終点	A	・計画路線周辺には、家賃が物件あるものの、観光施設や文化財等はない。	・計画路線周辺には家賃等が物件あり、整備により周辺部等に基盤的な変化をもたらすとは考えられない。	・当該区間は太地地区と豊橋線を結ぶ幹線の一部であり、まちづくりの方針において「地域連携軸」に位置付けていることから、まちづくりの方針と合致する。	3	存続	必要性の評価は、7項目中「○」が3項目であり、必要性が高いとは言えないものの、実現性の評価については3項目中「○」が3項目であり、実現性が高い。 必要性・実現性ともに高いことから、「存続」とする。			
		B	○	○	○	3					
352	東濃線	B	起点～終点(全区間)	-							
353	東濃線	C	起点～終点(全区間)	-							
365	太地港線	D	起点～終点(全区間)	-							
364	取崎線	E-1	起点～東濃線取崎線区間	B	・計画路線周辺には、観光施設や文化財等はなく、また家賃も少ない。	・計画路線周辺に家賃等が物件あり、整備により周辺部等に基盤的な変化をもたらすとは考えられない。	・当該区間は平賀地区の幹線であり、また、東濃線バスの運行ルートであり、まちづくりの方針において「地域連携軸」に位置付けている。 また、整備において、移転先の候補地として確保されている平賀地区の幹線となる幹線であり、まちづくりの方針と合致する。	3	存続	必要性の評価は、7項目中「○」が3項目であり、必要性が高いとは言えないものの、実現性の評価については3項目中「○」が3項目である。 ある程度必要性がある中で、実現性が高いことを踏まえて、「存続」とする。	
				C	○	○	○	3			
E-2	東濃線取崎線終点～路線終点	B	・計画路線周辺には、観光施設や文化財等はなく、また家賃も少ない。	・計画路線周辺に家賃等が物件あり、整備により周辺部等に基盤的な変化をもたらすとは考えられない。	・当該区間は取崎線から豊橋線を結ぶ幹線であり、まちづくりの方針において「地域連携軸」に位置付けている。 また、整備において、移転先の候補地として確保されている平賀地区の幹線となる幹線であり、まちづくりの方針と合致する。	3	存続	必要性の評価は、7項目中「○」が3項目であり、必要性が高いとは言えないものの、実現性の評価については3項目中「○」が3項目である。 ある程度必要性がある中で、実現性が高いことを踏まえて、「存続」とする。			
		C	○	○	○	3					
				36				26			

以上より、太地駅～明崎線のA-4区間は、「廃止」と判定した。

2-4 都市計画道路廃止後の影響検討

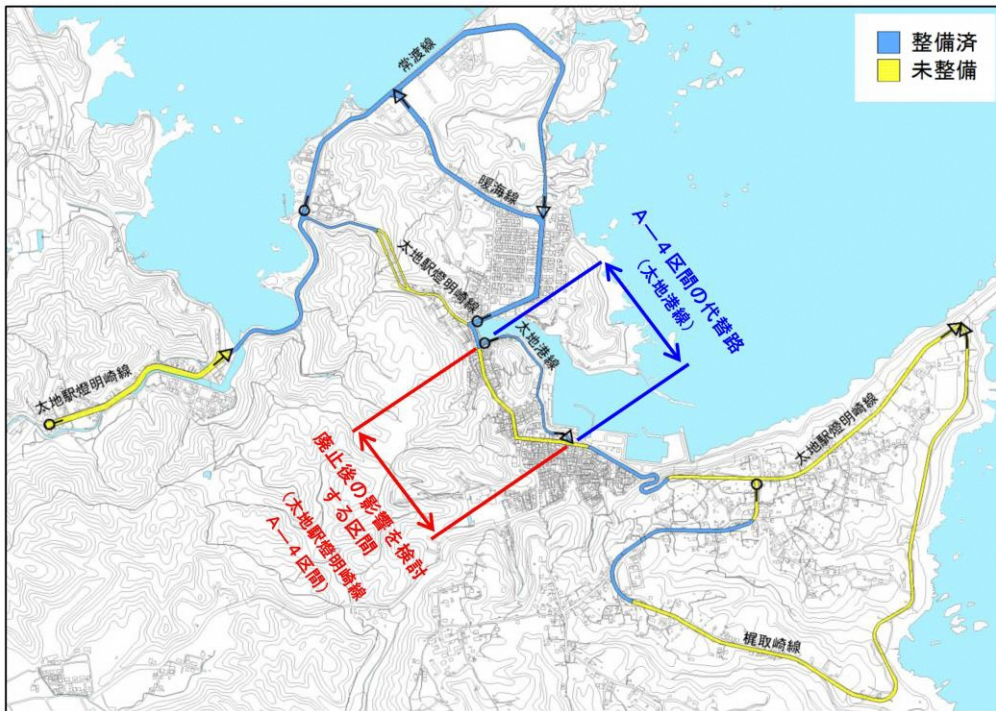
先の検証により「廃止」と判定された太地駅燈明崎線のA-4区間について、廃止した場合の影響を検討した。

1. 現況及び課題

(1) 都市計画道路の整備状況

現況の都市計画道路の整備状況は、以下の通りである。

「廃止」と判定された太地駅燈明崎線（A-4区間）は未整備であるが、その代替路となる太地港線は計画決定幅員（W=8m）にて整備済みである。



区分	番号	一連番号	路線名	計画決定					改良済	概成済	未整備	備考 (道路の愛称名)		
				起点	終点	車線数	幅員(m)	延長(m)	決定年月日	延長(m)	延長(m)		延長(m)	
3	5	1	たいじまきのみさと灯明崎線 太地駅燈明崎線	森浦249	太地113		20,12,8	4,550	S45.1.20 町告示第1号 S28.4.11 建設省令第537号	1,270	0	3,280	国道42号線	
3	5	2	じょうとせん 常渡線	森浦640	太地4206		12	1,700	S45.1.20 町告示第1号 S42.10.25 太建第603号	1,700	0	0		
3	5	3	あたみせん 暖海線	太地3059	森浦704		12	1,140	S45.1.20 町告示第1号 S38.12.5 太建第649号	1,140	0	0		
3	5	4	かじとせん 権取崎線	太地600	太地113		12	2,890	S45.1.20 町告示第1号 S38.12.5 太建第649号	335	643	2,555		
3	6	5	たいじこせん 太地港線	太地3900	太地3393		8	570	S45.1.20 町告示第1号 S28.4.11 建設省令第537号	570	0	0		
計				5路線										
								10,850		5,015	643	5,835		

■都市計画道路の整備状況及び検討対象区間

資料：太地町資料

2. 現況交通量及び将来交通量の見通し

(1) 現況交通量調査の結果

現況交通量調査（平成 28 年 11 月 29 日火曜）の結果は、次のように整理することができる。

太地駅燈明崎線（A-4 区間）の交通量は、自動車 103 台/12h、歩行者 155 人/12h、自転車 78 台/12h である。

並行する太地港線は、自動車 3,420 台/12h、歩行者 30 人/12h、自転車 73 台/12h である。

なお、両路線ともに、一日を通じて著しい混雑は見られない。

		太地駅燈明崎線 (A-4 区間)	太地港線
交通量	自動車	103 台/12h	3,420 台/12h
	自転車	78 台/12h	73 台/12h
	歩行者	155 人/12h	30 人/12h
自動車交通の特徴		<ul style="list-style-type: none"> ・沿道および周辺で発生集中する自動車交通を処理している ・主として、近傍に用事があるアクセス交通が利用する 	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道に太地漁港や漁協、スーパーが立地しており、これら施設へアクセスする町内交通が利用する ・また太地町役場や、鷲ノ巣崎、燈明崎、梶取崎へ至る通過交通を処理している
自転車・歩行者交通の特徴		<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通が少ないことや、太地地区と暖海地区を結ぶ最短経路であることから、相対的に歩行者や自転車の利用が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・幅員が狭いことや沿道施設立地が部分的・限定的であることから、歩行者の利用は少ない
備考		<ul style="list-style-type: none"> ・一日を通じて、交通混雑は見られない 	<ul style="list-style-type: none"> ・一日を通じて、交通混雑は見られない

3. 道路網の評価

(1) 太地駅燈明崎線（A－4区間）について

①自動車交通量の面から

太地駅燈明崎線（A－4区間）が現況のままであっても、

- ・太地港線が整備済みであること
- ・太地港線の交通量は3,420台/12h、昼夜間比率を1.35（一般県道・市街地）とすると4,620台/日であり、混雑状況は確認されないこと（当該路線は第4種3級とすると車線が2の場合の設計基準交通量＝9,000台/日、交通量4620台/日は設計基準交通量の約51%）
- ・将来の見通しをみても交通量の増加は想定されないこと

から自動車交通上の問題点は生じないと考えられる。

なお、不要不急の通過交通の流入は抑制する必要があるため、車両の速度低下を促す施策や規制などの検討が必要である。

②自転車・歩行者交通の面から

太地駅燈明崎線（A－4区間）は、沿道の土地利用や施設立地の特性によって、自転車・歩行者を主軸として利用されており、太地港線との役割分担が図られている。

また現況として、自動車の通行が非常に少ない道路であることから、歩車共存の道路として機能することが望ましい（4種4級もしくは3種5級相当）。

なお、歩行者や自転車交通の安全性を高めるため、見通しの確保や交差点の注意喚起、後述する建物の建て替えにあわせたセットバックなどの検討が必要である。

③沿道建物やまちづくりの観点から

地形的な制約がある中で既決定幅員（12m）での整備を行うと、沿道敷地が狭小化し建物立地が困難になる恐れがある。また、この地区における旧漁村集落らしいヒューマンスケールの都市空間を破壊することとなることから、拡幅整備は現実的ではない。

ただし、現状で幅員が狭く部分的に4m確保が困難な区間については、建て替えを促しセットバックを行うことで、通行空間を確保するとともに、緊急車両の円滑な通行を可能にするなど、防災性向上への取組が必要である。

以上より、太地駅燈明崎線が廃止されたとしても地域への影響は無く、都市計画以外の手立てにより安全・円滑な交通環境を整備することができる考える。

太地都市計画道路の変更(和歌山県決定)

1. 都市計画道路中、3・6・5号太地港線を廃止する。
2. 都市計画道路中、下記都市計画道路を次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	路線番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線数	幅員	
幹線	3・5・1	太地駅燈明崎線	森浦字オソソ作	太地字網代崎	上野地区	約 4,400 m	地表式	2車線	12 m		
街路	3・5・2	常渡線	森浦字本浦	太地字暖海	常渡地区	約 1,700 m	地表式	2車線	12 m		
街路	3・5・3	暖海線	太地字美代取	太地字常渡	暖海地区	約 1,160 m	地表式	2車線	12 m		
街路	3・5・4	梶取崎線	太地字中島	太地字網代崎	上野地区	約 3,050 m	地表式	2車線	12 m		

なお、起点において地積約180平方メートルの広場を設ける。

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由
別紙理由書のとおり

