

1 調査名称：都市計画道路見直し検討業務委託

2 調査主体：名取市

3 調査圏域：名取市

4 調査期間：平成30年度

5 調査概要：

本調査は、都市計画道路決定時から現在までの社会情勢の変化への対応及び本市のまちづくりの新たな方針に即した都市計画道路網の構築を目的とした、都市計画道路の見直し検討業務である。本市の都市計画道路網の現状を調査し、必要性を検証し、見直し検討を行うことを内容とするが、これについては「都市計画道路見直しガイドライン」(宮城県土木部都市計画課 平成30年3月改定)に基づき実施する。

平成30年度は、平成29年度に実施した都市交通の特性及び課題を踏まえ、見直し検討対象路線の見直し方針を検討するとともに、幹線道路網の基本方針とこれに基づく見直し案を検討する。また、平成22年道路度全国道路・街路交通情勢調査結果を活用し、将来交通量配分結果に基づく見直し案を検証するとともに、都市計画道路の見直し案の検討を行う。

I 調査概要

1 調査名 都市計画道路見直し検討業務委託

2 報告書目次

序章 業務概要

第1章 見直し検討対象路線の見直し方針の検討

1. 見直し検討対象路線の設定
2. 見直し検討対象路線の見直し方針の検討

第2章 幹線道路網の基本方針

1. 幹線道路網の基本方針
2. 幹線道路網の基本方針図の検討

第3章 将来幹線道路網見直し案の検討

1. 将来幹線道路網の配置計画手順
2. 将来幹線道路網の配置計画
3. 将来幹線道路網の見直し案の設定

第4章 将来交通量配分結果に基づく見直し案の検証

1. 将来交通量推計の概要
2. 交通量配分条件の整理
3. 現況再現性の確認
4. 将来交通量配分
5. 将来幹線道路網の設定

第5章 都市計画道路見直し案の策定

1. 都市計画道路見直し案の考え方
2. 都市計画道路見直し案の策定

3 調査体制
所管課による調査である

4 委員会名簿等
なし

II 調査成果

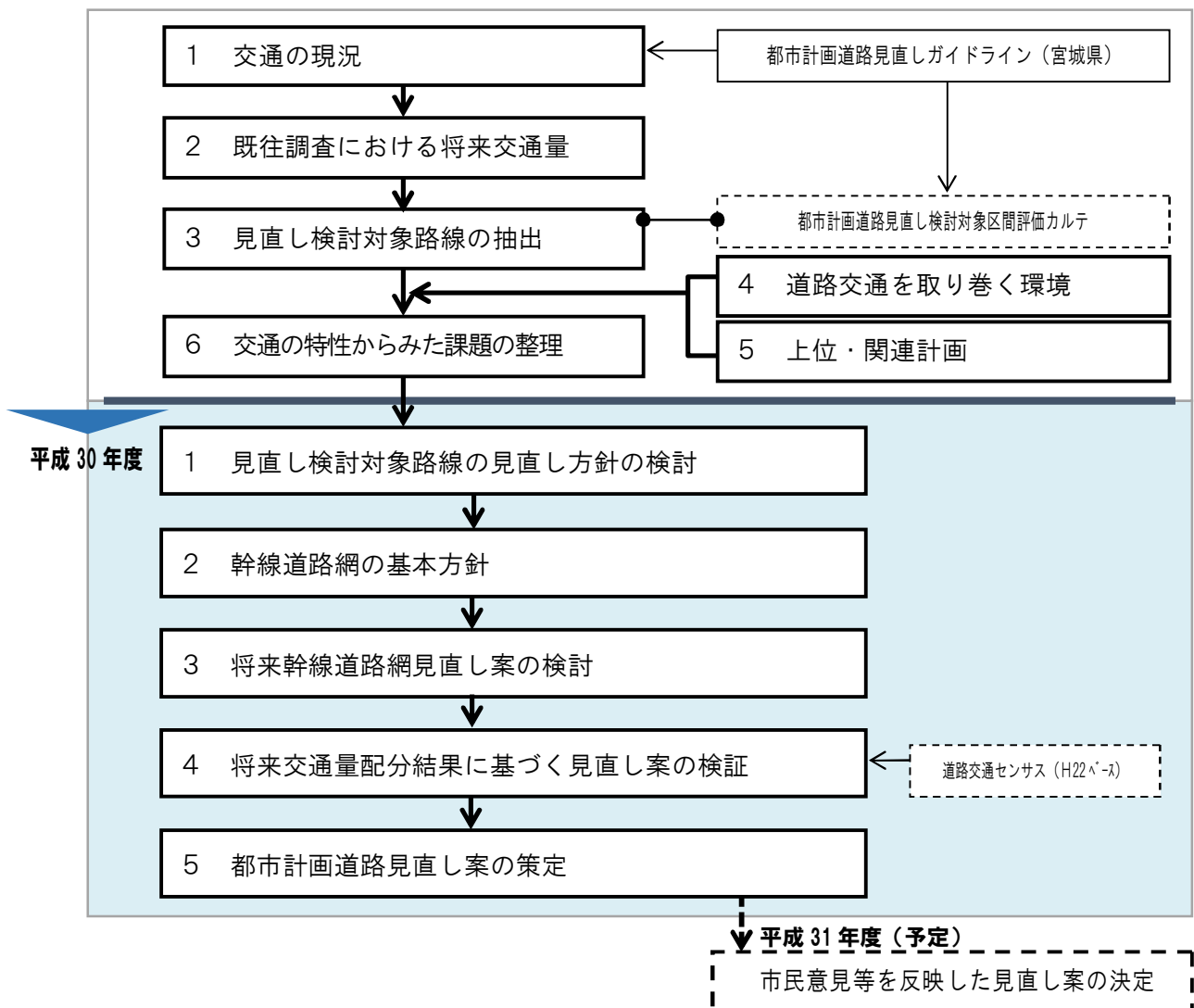
1 調査目的

都市計画については、決定から相当期間が経過しているものがあり、なかには当初の条件と現状とで大きな乖離が生じている可能性がある。特に、国民への影響が大きいと考えられる「都市計画道路」については、事業未着手の路線に係る長期にわたる建築制限が地権者の土地利用等に与える影響や、地域のまちづくりの方針との整合について、あらためて調査・確認する必要がある。

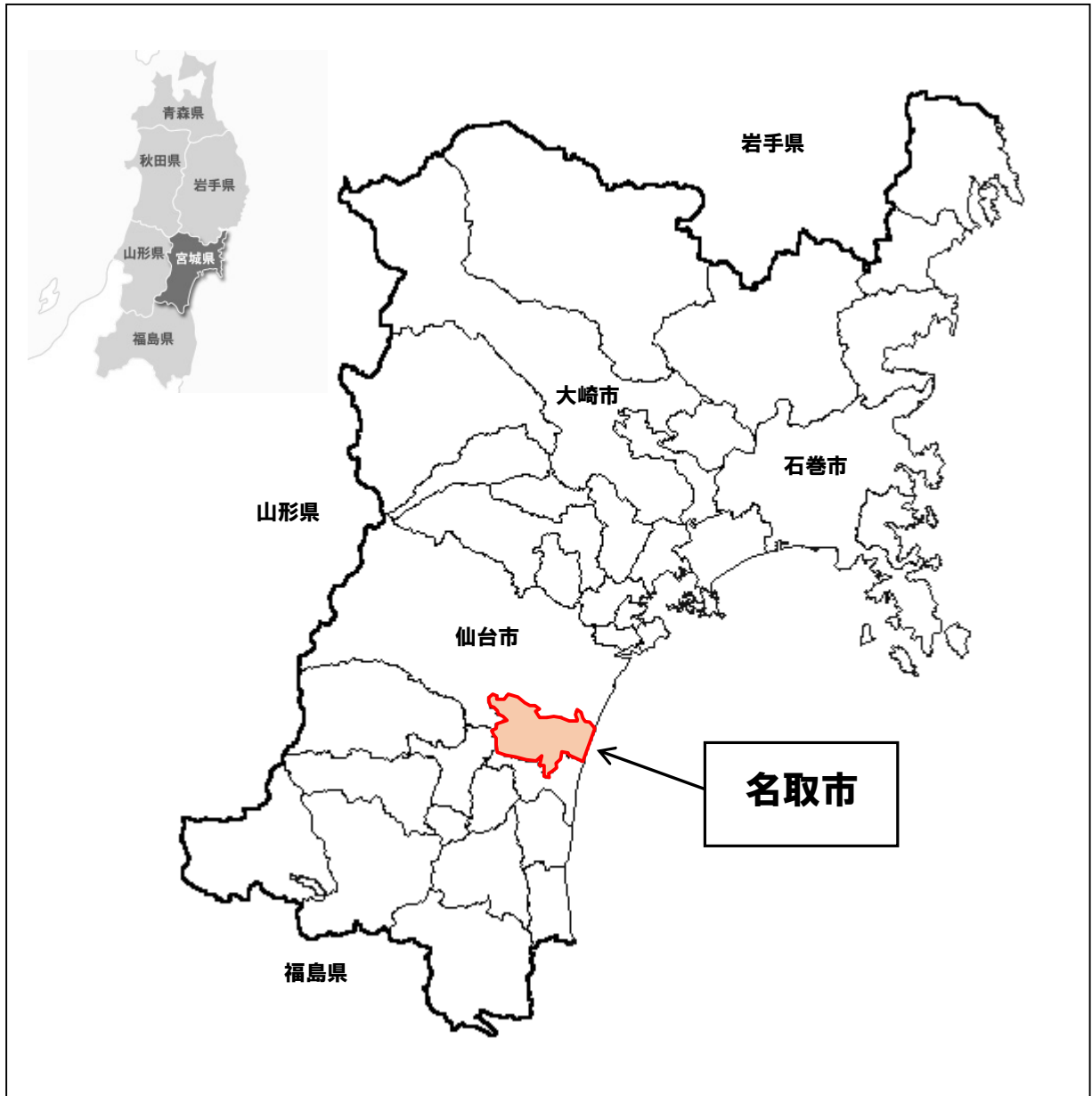
このような状況のもと、国土交通省以下各自治体において都市計画道路の見直しが進められているところである。

本市においても、長期未着手路線を有することや、震災を受けたまちづくりの方針が変化していることから、都市計画道路の妥当性の検討が必要であり、ひいては本市の健全な発展と秩序ある整備に資するため、都市計画道路の見直し検討を行うものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



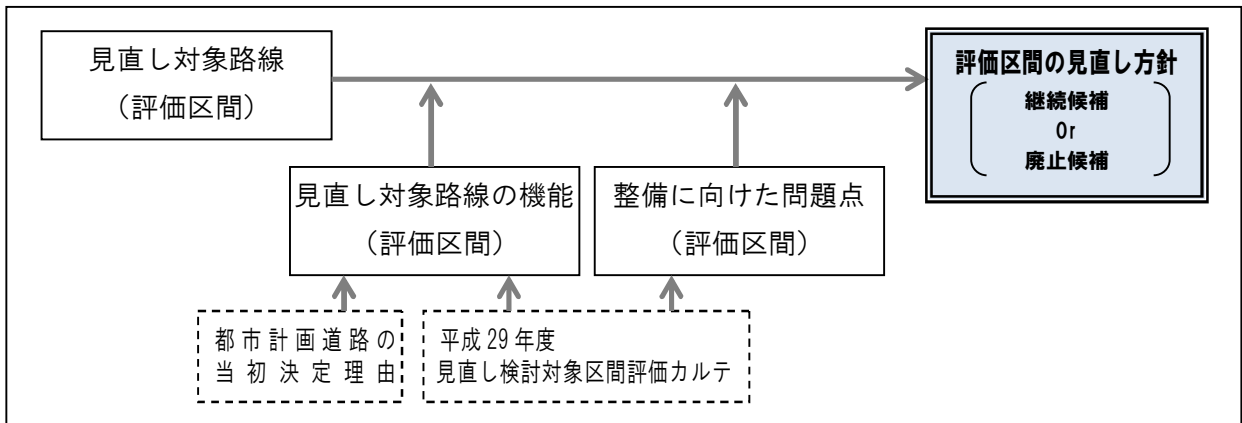
4 調査成果

都市計画道路の見直し案を策定するため、見直し検討対象路線の見直し方針を検討するとともに、幹線道路網の基本方針とこれに基づく見直し案を検討した。また、平成 22 年道路度全国道路・街路交通情勢調査結果を活用して、将来交通量配分結果に基づく見直し案を検証し、都市計画道路の見直し検討を行った。

第 1 章 見直し検討対象路線の見直し方針

見直し対象路線の見直し方針は、都市計画決定当初に想定した機能や役割、整備に向けた問題点等を指標として整理し、評価した結果、全ての路線について【継続候補】と判断した。

◆見直し方針検討の基本的な考え方



◆見直し検討対象路線の見直し方針

番号	路線名	計画幅員 (m)	見直しの方針	見直しの考え方
3・4・68	中田線	20.0	継続候補	○当区間は、仙台市の境界に位置し、沿線の住宅地の発生集中交通需要を上位の幹線道路に接続し円滑な交通流動を誘導するとともに、宮城社会保険病院にアクセスする救急活動を支える路線であることから「継続候補」とする。
3・4・71	中田南線	16.0	継続候補	○当区間は、仙台市の境界に位置し、JRと交差するため協議を要するが、沿線の住宅地の発生集中交通需要を上位の幹線道路に接続し円滑な交通流動を誘導するとともに、宮城社会保険病院にアクセスする救急活動を支える路線であることから「継続候補」とする。
3・3・181	国道幹線	27.0	継続候補	○当区間は、国土及び県土の骨格を形成し、広域的な交通需要とともに地域交通にも対応する道路の一部であることから「継続候補」とする。
3・5・186	増田大通線	12.0	継続候補	○当区間は、市街地の骨格を形成するとともに、駅等公共施設アクセスに資する道路の一部であり利便性の向上に資することから「継続候補」とする。
3・5・187	名取駅開上線	12.0	継続候補	○当区間は、名取○当区間は、名取地区と閑上地区を連絡するとともに、名取ICアクセスに資する道路の一部であり利便性の向上に資することから「継続候補」とする。
3・5・190	植松田高線	12.0	継続候補	○当区間は、市街地の骨格を形成するとともに、駅等公共施設アクセスに資する道路の一部であり利便性の向上に資することから「継続候補」とする。
3・4・193	館腰駅箱塚線	16.0	継続候補	○名取が丘団地とJR館腰駅を連絡する幹線街路であり、高低差があることから構造や沿道土地利用の検討を行う必要があるが、公共交通の利便性の向上に資することから「継続候補」とする。
3・4・197	愛島東部線	18.0	継続候補	○愛島東部地区の骨格を形成するとともに、(主)仙台岩沼線と連絡する幹線街路であり、市域南西部地域の交通の利便性が高まることから「継続候補」とする。
3・2・10	南小泉茂庭線	25.0	継続候補	○当区間は、国土及び県土の骨格を形成し、広域的な交通需要とともに地域交通にも対応する道路の一部であることから「継続候補」とする。

第2章 幹線道路網の基本方針

名取市都市計画マスタープラン（平成30年12月）及び本市の交通特性・課題より、本市の幹線道路網の基本方針を設定する。また、広域交通に対応する道路や都市計画道路の位置、目標とする将来土地利用等を勘案し、「幹線道路網の基本方針」を視覚的に展開する。

◆ 幹線道路網の基本方針

【交通部門の基本的方向（名取市都市計画マスタープラン）】

- 市民の日常生活に寄り添う多様な交通環境の充実
- 日常生活を支える道路整備推進
- 飛躍する力を生み出す高い広域交通利便性の創出の
- 将来への負荷を低減する交通マネジメント

【名取市の交通の特性と課題（平成29年度名取市都市計画道路見直し検討業務より）】

- 国道4号及び南北方向の幹線道路に集中する交通需要への対応
- 未整備の都市計画道路の計画的な整備または見直しの検討
- 将来交通需要予測への対応
- 市中心部と郊外部のネットワークの強化

幹線道路網の基本方針

○ 広域高速交通体系へのアクセス性を高める道路体系の構築

○ 国道4号に集中する交通需要の分散

○ 中心市街地と郊外部のアクセス性の向上

○ 歩行者と共存する道路空間の整備

交通処理の考え方

○ 南北幹線軸（国道4号）の交通の分散

○ 市街地間のアクセス交通の円滑化

○ 市街地内における東西方向交通（梯子のステップ）の強化

○ 歩行者・自転車交通への対応

広域的な交通体系と将来市街地の形状

- 国道4号を主軸とする梯子型
- 南北方向に展開する市街地
- 市域の外延部に面的に市街地が展開

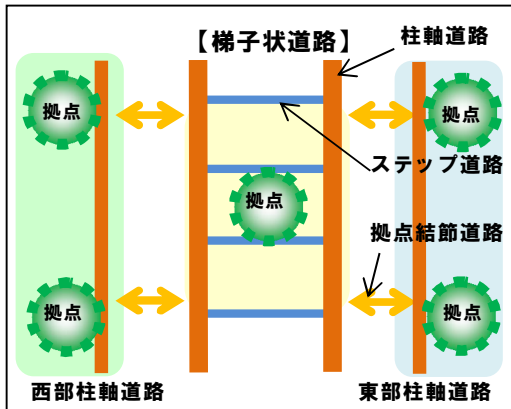
【 道路交通処理システム形成の方針 】

- 南北方向の骨格軸の機能を分担（国道4号の交通の分散）する路線機能の向上
- 梯子型の骨格軸に連絡し、周辺4核と中心市街地間のアクセス性を高める拠点結節型道路
- 梯子型の支柱となる道路相互を連絡するステップ路線の機能向上

『梯子 + 拠点結節』型道路網パターン

◆名取市の骨格を形成する幹線道路網の基本方針図

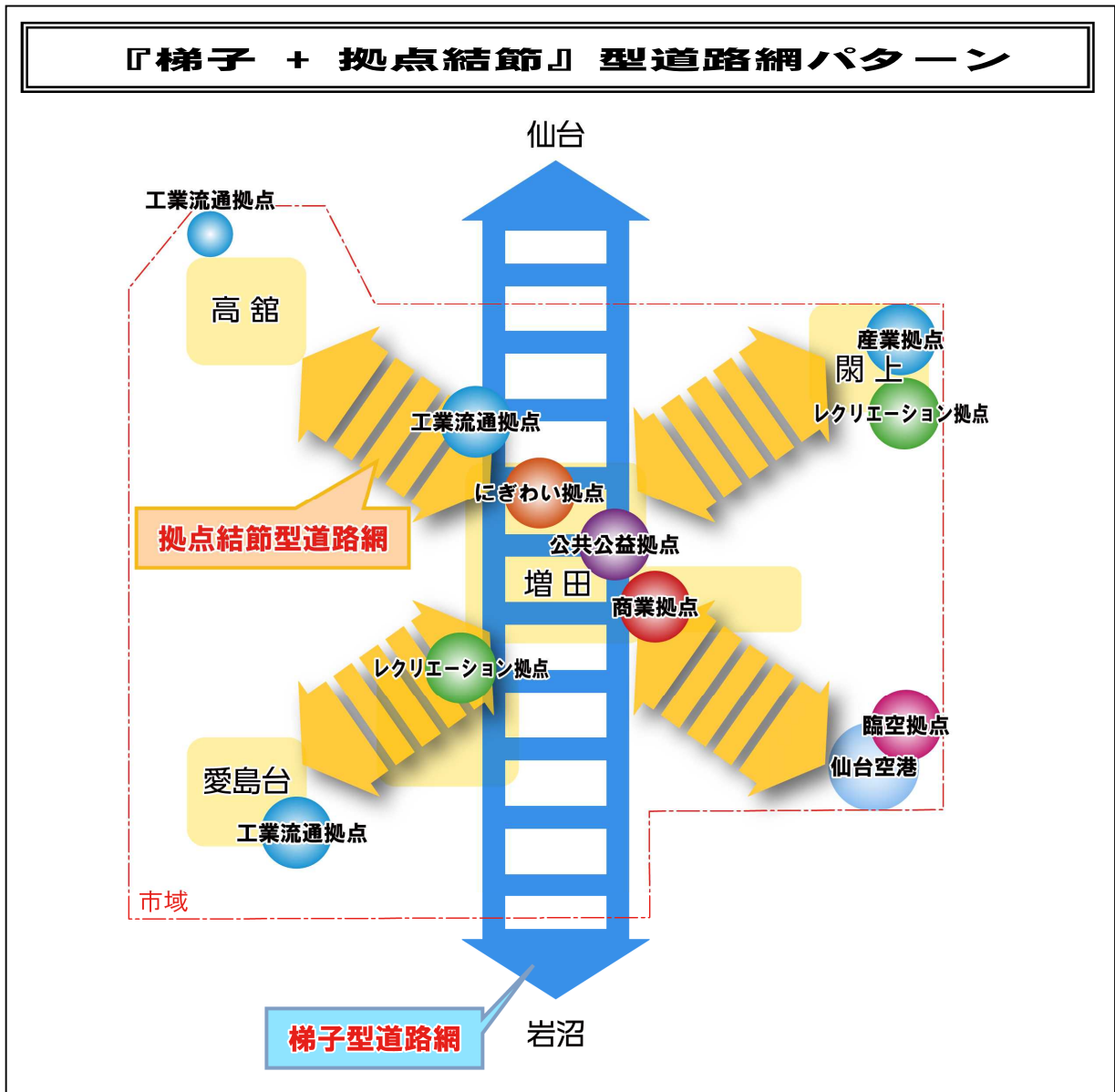
○道路網パターンのイメージ



○主な路線機能と対象路線

路線種別	路線機能
柱軸道路	● 南北方向に特化する交通需要に縦断的に対応する『柱軸機能』を担う路線。
ステップ道路	● 柱軸道路相互を連絡し、市街地の土地利用にアクセスする交通需要に横断的に対応する『ステップ機能』を担う路線。
拠点結節道路	● 都市内の拠点相互を連絡する交通需要に対応する『拠点結節機能』を担う路線。

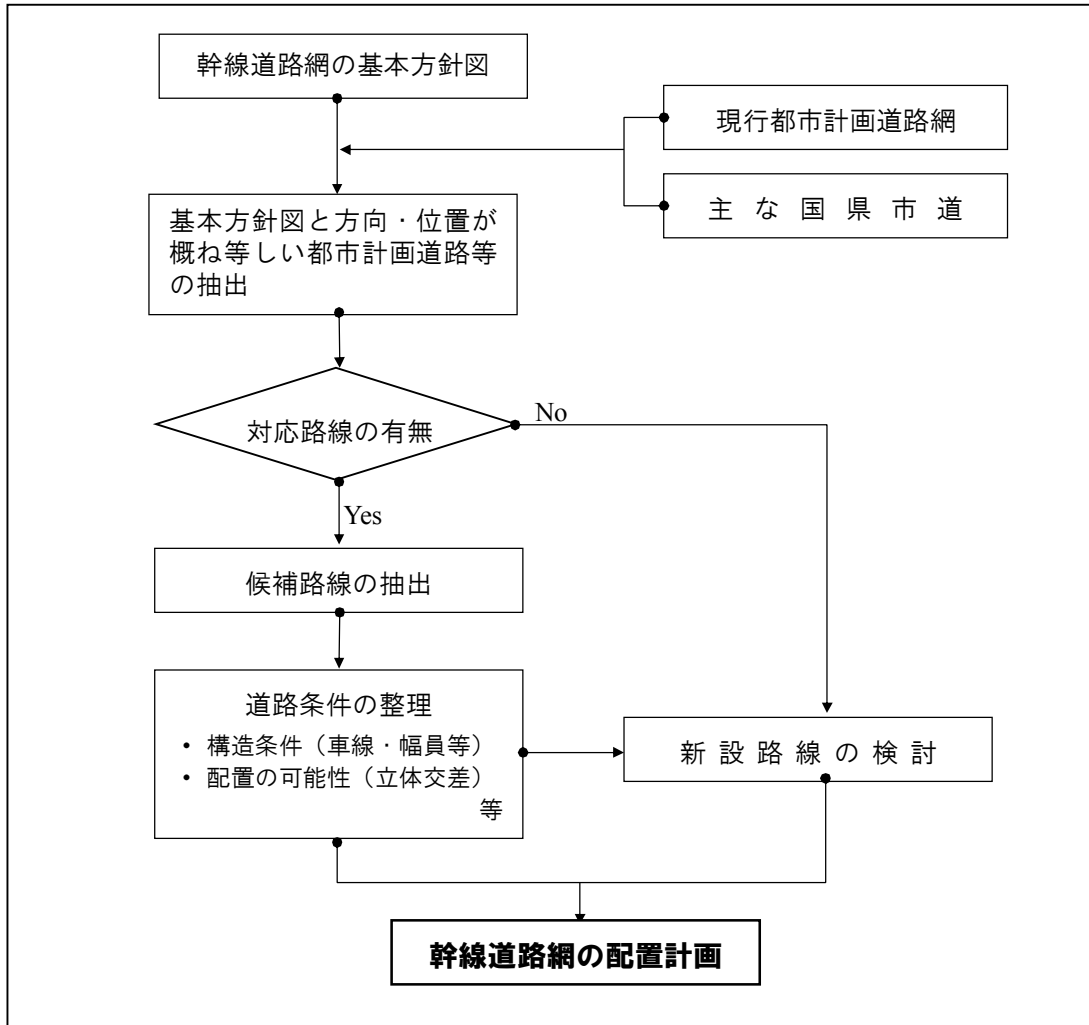
○幹線道路網の基本方針図



第3章 将来幹線道路網見直し案の検討

幹線道路網の配置計画手順は、以下のフローに示すとおり、現行都市計画道路網、国県道、主要な市道のネットワークを基本としながら、先に設定した幹線道路網の基本方針図に対応した候補路線を抽出し、対象路線を設定する。

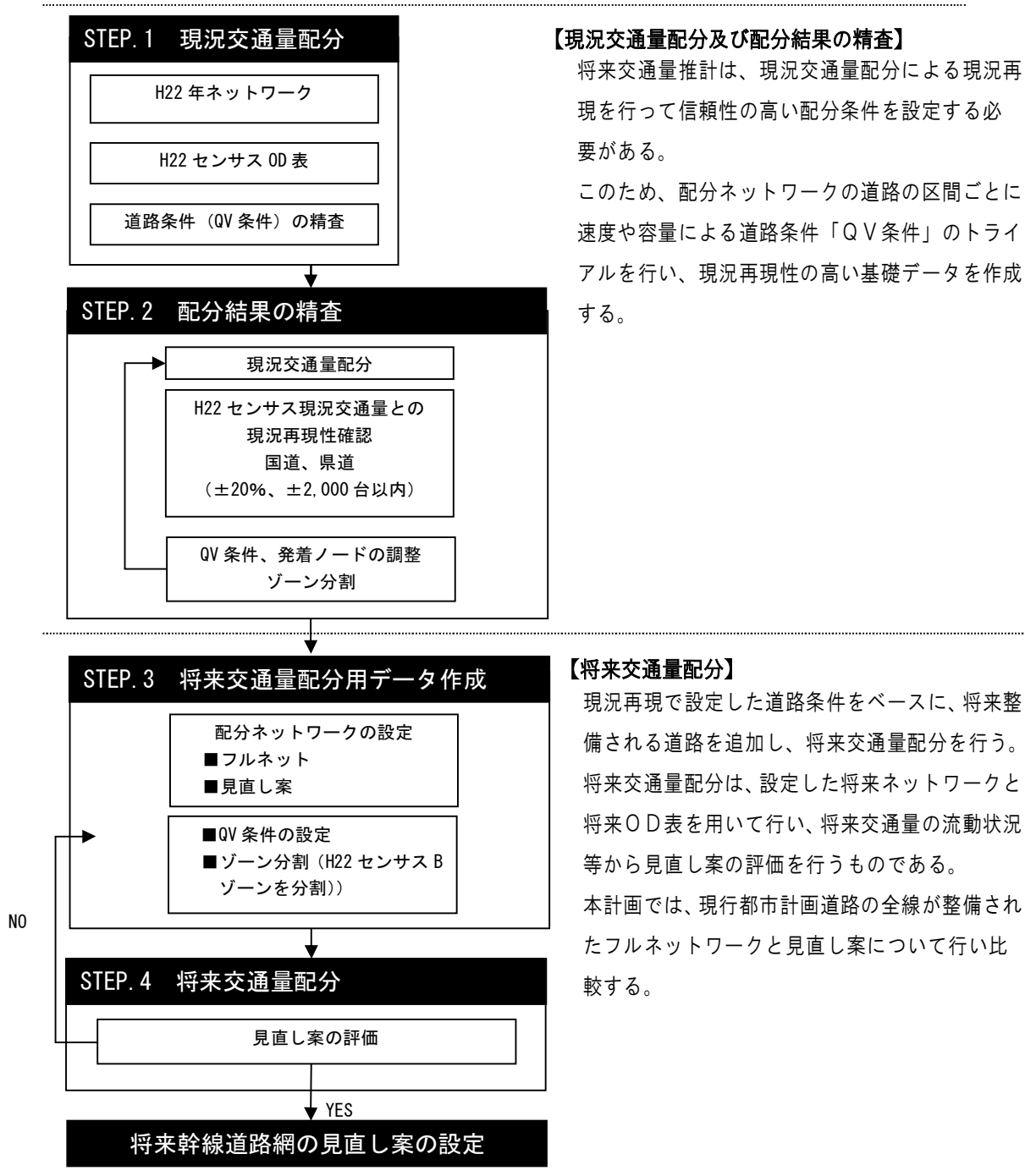
◆幹線道路網の配置計画手順



第4章 将来交通量配分結果に基づく見直し案の検証

将来交通量配分データ（平成 22 年全国道路・街路交通情勢調査のOD表）を用い、現況交通配分及び将来交通量配分を実施し、将来幹線道路網の見直し案の妥当性を検証する。

◆交通量推計の流れ



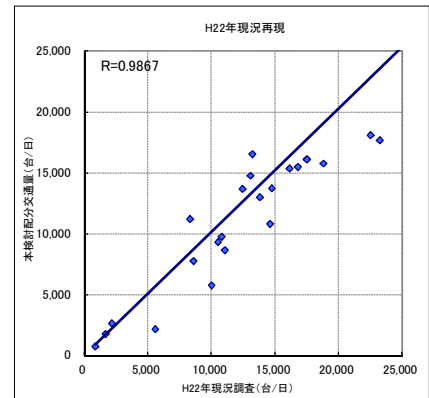
1) 現況再現性の確認

平成 22 年全国道路・街路交通情勢調査の実査交通量を用いて、現況交通量配分結果と比較し、全体的な相関係数 0.9 以上を確保する。

また、路線ごとの比較では、±2,000 台/日以内を基本とする。

配分の結果、主要区間における交通量の誤差率は概ね±2 割以内となっており、相関係数も 0.95 以上であるため、現況再現性が確保された(=設定した各種条件が妥当である)ものと判断する。

◆現況配分の相関図



- 交通量推計で用いている相関係数の判断根拠は、国土交通省で実施している交通量配分の検討の際に、以下の基準で判断していることから、一般的にこれにならって推計結果を判断している。
 - 主要区間における交通量の誤差率 : ± 2 割以内
 - 主要区間における交通量の相関係数 : 0.95 以上

2) 将来交通量配分

国土交通省が作成した将来交通量配分データ(全国道路・街路交通情勢調査の平成 42 年(2030 年)OD表)を用い、将来交通量配分を実施し、将来幹線道路網の見直し案の妥当性を検証する。

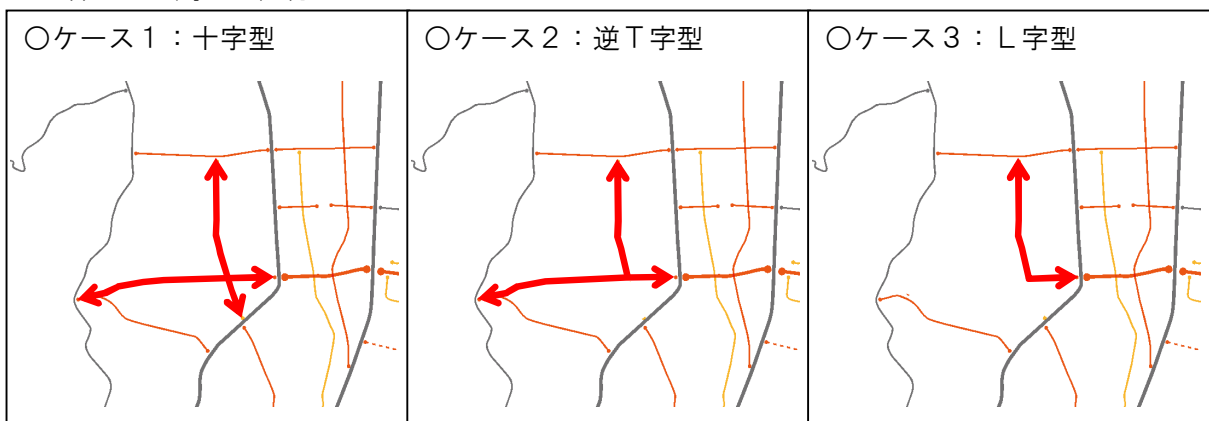
将来交通量配分を実施するネットワークは、既決定の都市計画道路は全線整備済みと想定する。

◆配分対象ネットワークの設定条件

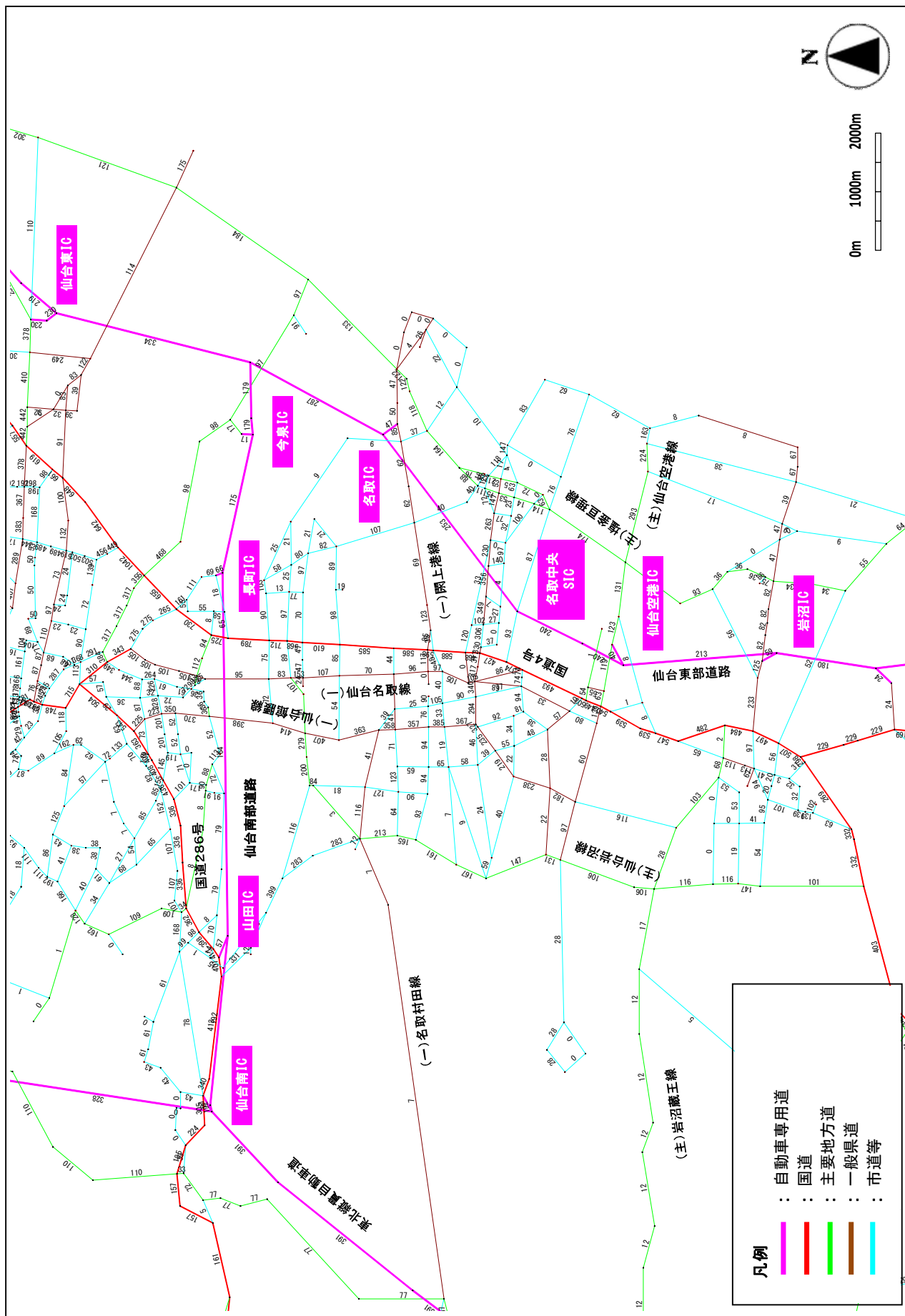
道路種別	都市計画道路と整備状況の想定		
国・県道	都市計画道路	全線整備済み	
	都市計画道路以外	現状の規格を踏襲	
市道	都市計画道路	全線整備済み	
	都市計画道路以外	一般市道	現状の規格を踏襲
		新規整備	都計道の規格を設定

なお、現道のない手倉田から愛島地区周辺の新設区間は、周辺都市計画道路の都市計画決定状況や現道の整備状況を踏まえて、以下の 3 ケースの案を設定する。

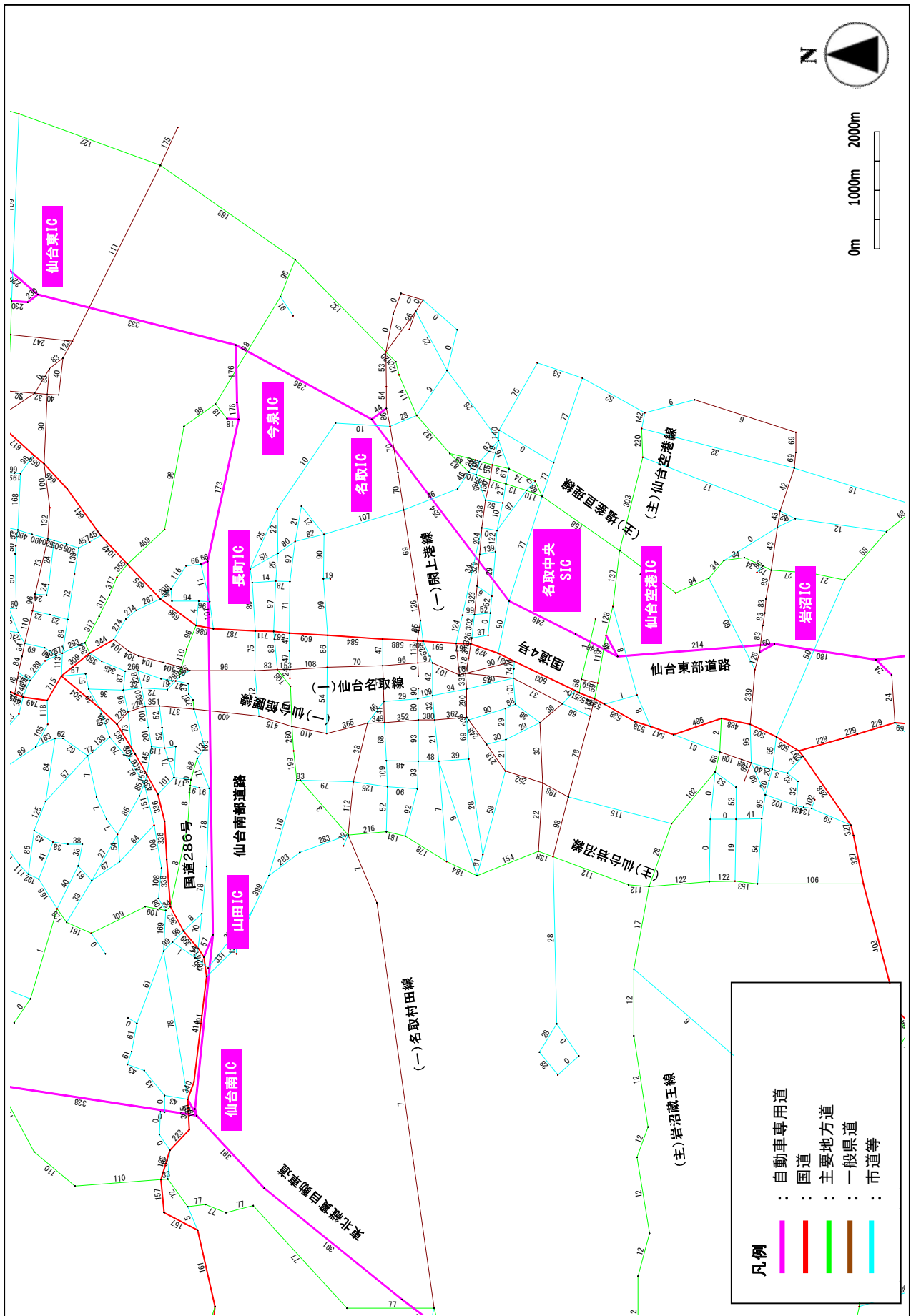
◆手倉田地区周辺の配分ケース



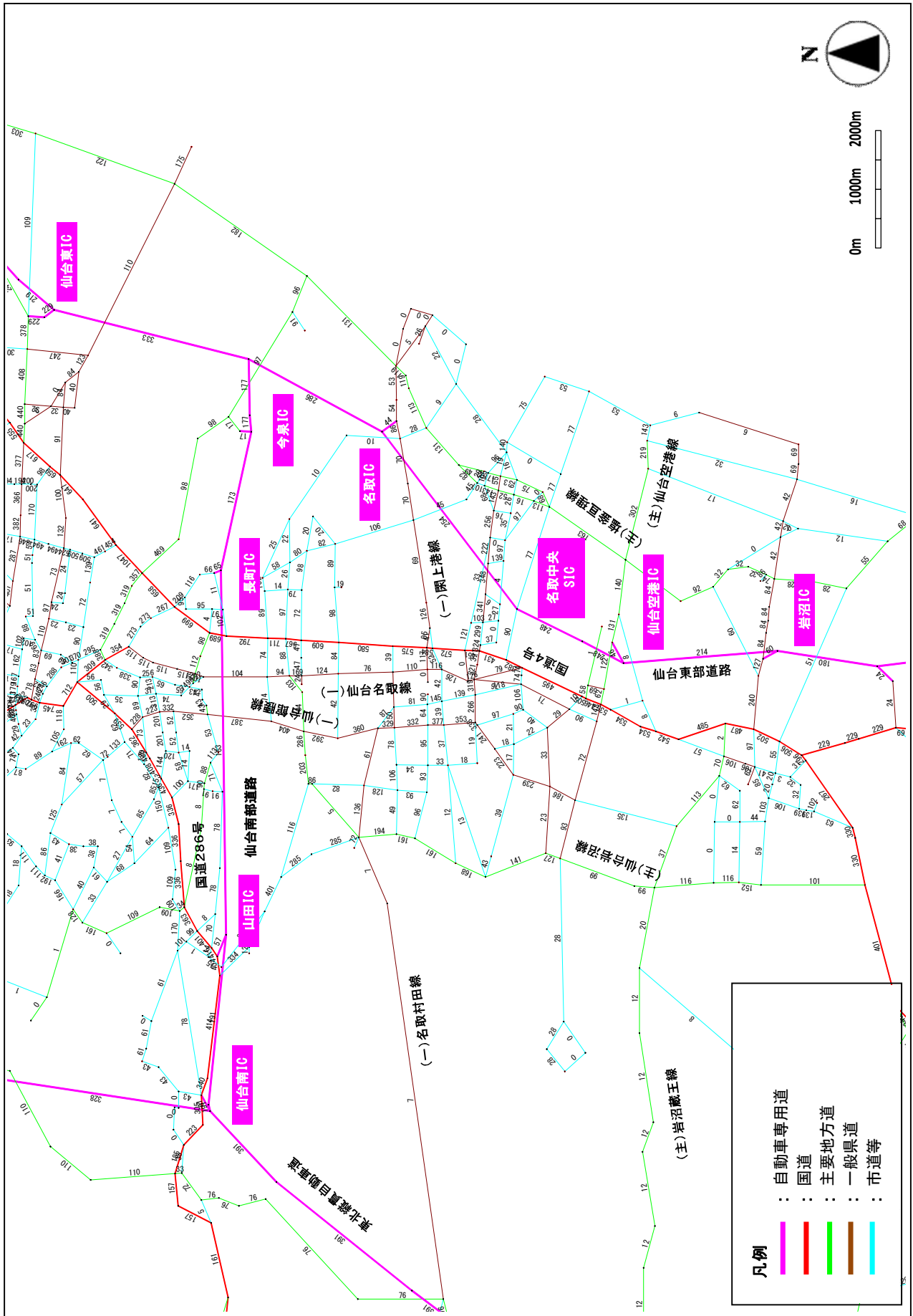
◆平成 42 年（2030 年）配分交通量図（単位：百台/日）【ケース 1】



◆平成 42 年（2030 年）配分交通量図（単位：百台/日）【ケース 2】



◆平成 42 年（2030 年）配分交通量図（単位：百台/日）【ケース 3】



将来交通量配分結果より、将来幹線道路網を以下のとおり設定する。

◇交通容量が不足する南北方向路線は個別にトラフィック機能を高めて対応する。

南北方向の交通需要に対応する国道4号、(主)仙台岩沼線、(主)塩釜亘理線、(一)仙台館腰線(都)箱塚中田線は、いずれも混雑度が1.25を超えるリンクが連続している。しかし、混雑度が1.25~1.75の区間は、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)で、何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さいことから、南北方向の骨格交通路線については、右折レーンの整備等、沿道の特性に合わせた整備によるトラフィック機能を高め、円滑な交通流動の誘導に努めていくものとする。

◇市街地内は、経路選択の自在性を高め、全体で交通流動に対応する。

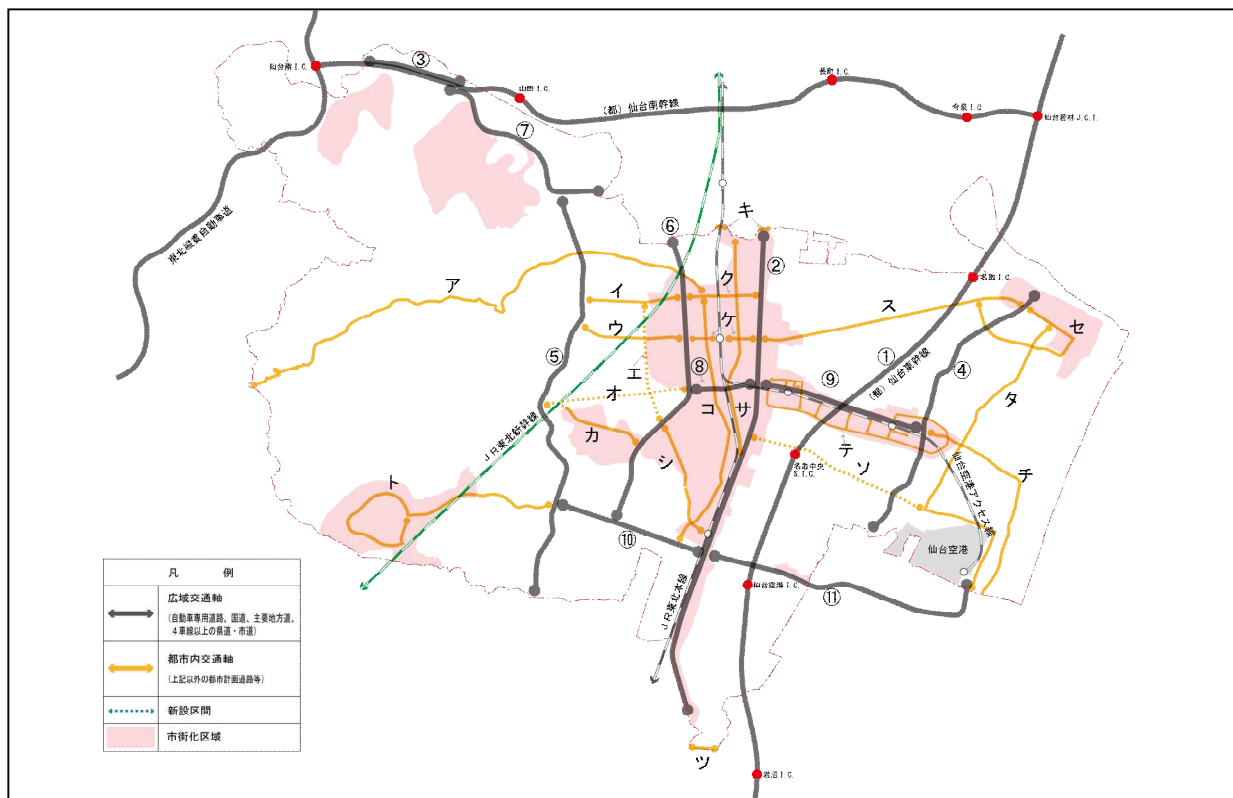
市街地の道路網は、都市計画道路を骨格に格子状の市道網が形成され、混雑度が1.25を超えるリンクが連続する渋滞の発生箇所はみられない状況にある。これより、市街地内の道路ストックを有効に活用し、南北方向の骨格交通路線に円滑にアクセスする交通体系を維持し、市街地全体で交通流動を図る。手倉田地区周辺においては南北方向の交通需要に寄与するケース1が望ましい。

これより、将来幹線道路網の位置付けは、

◇将来幹線道路網は【ケース1】とする。

将来交通量配分による検証結果より、南北方向の交通容量が不足するものの、将来幹線道路網は【ケース1】とする。

◆将来幹線道路網図



◆将来幹線道路網の設定

◇広域交通軸（自動車専用道路、国道、主要地方道、4車線以上の県道・市道）

路線 No.	路線機能	交通システム			路線名称		路線の概要			備考
		柱軸道路	ステップ 道路	拠点結節 道路	都計道名	道路法名	車線数	幅員	現道の 有無	
①	●高速交通体系の一翼を担い、太平洋沿岸部の国土軸としての機能を有する。	○			仙台東幹線	仙台東部道路	4	23.5	有	
②	●国土及び県土の骨格を形成する。 ●市街地の骨格を形成する梯子型道路網の南北軸の機能を有する。 ●広域的な通過交通に対応するとともに、市内々々、内外交通需要に対応する。	○			国道幹線	国道4号	4	27.0	有	
③	●国土及び県土の骨格を形成し、山形方面の交通需要に対応する。 ●東北縦貫自動車道仙台南I.C.にアクセスする。			○	南小泉茂庭線	国道286号	4	45.0	有	
④	●沿岸部の骨格を形成し、仙台空港、レクリエーション拠点、臨空拠点等へのアクセス機能を有する。 ●国道4号に集中する交通需要を分担する機能を有する。	○			仙台関上線	(主)塩釜亘理線	2	—	有	関上地区内のみ都決
⑤	●西部で南北方向の交通需要に対応する。 ●国道4号に集中する交通需要を分担する機能を有する。	○			—	(主) 仙台岩沼線 (市) 熊野堂柳生線 (市) 三日町熊野堂線	2	—	有	
⑥	●市街地の骨格を形成する南北軸の機能を有する。	○			箱塚中田線	(一)仙台館腰線	4	22.0	有	
⑦	●市中心部と高館地区を連絡する拠点結節型道路の機能を有する。	○		○	熊野堂柳生線	(市)熊野堂柳生線	4	25.0	一部有	整備中
⑧	●柱軸道路相互を連絡するステップ機能を有する。 ●国道4号に集中する市内々々・内外交通の迂回分散機能を有する。		○		大手町下増田線	(一)杉ヶ袋増田線 (市)大手町大通り線	4	27.0	有	
⑨	●杜せきのした地区の商業地、業務地及び住宅地に発生集中する交通需要に対応する。		○	○	大手町下増田線	(一)杉ヶ袋増田線	4	27.0	有	
⑩	●市内の南部において南北軸相互を連絡し、目的の方向にアクセスする南北軸に交通を分散する機能を有する。 ●愛島台地区に結節する機能を有する。		○	○	館腰愛島線	(一)仙台館腰線	4	25.0	有	
⑪	●仙台空港と国道4号、仙台空港I.C.を連絡する広域交通に対応するとともに、拠点結節機能を有する。 ●仙台空港周辺に集積する産業系土地利用の骨格を形成する。 ●国道4号と(主)塩釜亘理線を連絡するステップ道路の機能を有する。		○	○	相の釜館腰線	(主)仙台空港線	4	25.0	有	

◇都市内交通軸（1/2）

路線 No.	路線機能	交通システム			路線名称		路線の概要			備考
		柱軸道路	ステップ 道路	拠点結節 道路	都計道名	道路法名	車線数	幅員	現道の 有無	
ア	●本市と村田町方面を連絡する都市間道路機能を有する。 ●（都）箱塚中田線と（主）仙台岩沼線を連絡するステップ道路の機能を有する。		○	○	—	（一）名取村田線	2	—	有	
イ	●柱軸道路相互を連絡する拠点結節機能を有する。 ●（都）箱塚中田線と（主）仙台岩沼線を連絡するステップ道路の機能を有する。		○	○	田高増田線	（市）川上田高線	2	12.0	有	
ウ	●柱軸道路相互を連絡する拠点結節機能を有する。		○	○	—	（市）手倉田箕輪線	2	—	有	
エ	●増田西部の市街地開発整備（増田西地区）の誘導に資する。 ●南北方向の交通需要に対応する。	○			—	—	—	—	無	新規路線
オ	●柱軸道路相互を連絡する拠点結節機能を有する。		○		—	—	—	—	無	〃
カ	●愛島郷、愛の杜地区の骨格を形成し、市街地に発生集中する交通需要に対応する。		○	○	愛島東部線	（市）愛島東部線	2	18.0	有	
キ	●柱軸道路相互を連絡するステップ道路の機能を有する。 ●沿道住宅地に発生集中する交通需要に対応するとともに、病院へのアクセス機能を有する。		○		中田線	（市）深松線	2	20.0	一部有	
			○		中田南線	（市）市ノ坪1号線 （市）市ノ坪2号線	2	16.0	一部有	
ク	●柱軸道路相互を連絡するステップ道路の機能を有する。 ●国道4号に集中する市内々・内外交通の迂回分散機能を有する。		○		田高増田線	（一）名取村田線	2	12.0	有	
ケ	●名取駅と国道4号を直結する。		○	○	名取駅閘上線	（一）閘上港線	2	22.0	有	
					名取駅西線	（市）名取駅西線	2	12.0	有	
コ	●国道4号に集中する交通需要を補完し、市内々、内外交通需要に対応する。 ●沿道市街地に発生集中する交通需要に対応する。	○			植松田高線	（市）植松田高線	2	12.0	有	
サ	●名取駅周辺商業地の骨格を形成する。 ●国道4号に集中する交通需要を補完し、市内々、内外交通需要に対応する。 ●沿道市街地に発生集中する交通需要に対応する。	○			増田大通線	（一）仙台名取線	2	12.0	有	
シ	●名取が丘地区の骨格を形成し、市街地に発生集中する交通需要に対応する。 ●JR館腰駅と連絡する。	○			館腰駅箱塚線	（一）愛島名取線 （市）館腰駅箱塚線	2	16.0	有	一部未整備

※ 〇 は、現行都市計画道路網や主な国県市道に対応する路線がなく**新規に検討を要する路線**を示す。

◇都市内交通軸 (2/2)

路線 No.	路線機能	交通システム			路線名称		路線の概要			備考
		柱軸道路	ステップ 道路	拠点結節 道路	都計道名	道路法名	車線数	幅員	現道の 有無	
ス	●市中心部と関上地区を連絡する拠点結節型道路網の機能を有する。 ●名取I.C.へのアクセス機能を有する。			○	名取駅関上線	(一)関上港線	2	12.0	有	
セ	●関上地区の骨格を形成する。 ●関上地区と広域道路を連絡する。			○	名取駅関上線	(市)関上港線 (市)関上小塚原線 (市)日和山線	2	12.0	一部有	事業中
ソ	●国道4号と名取中央S.I.C.を連絡する。 ●飯野坂東部地区の市街地開発整備の誘導に資する。			○	—	(市)飯野坂杉ヶ袋線 (市)杉中線 (市)杉中2号線	2	—	有	新規路線
タ	●沿岸部の拠点相互を連絡する。			○	—	(市)関上南北線 (市)広浦北釜線	2	—	有	
チ	●沿岸部と市街地を連絡する。			○	—	(市)飯塚開発線	2	—	有	
ツ	●国道4号と沿岸部の工業系土地利用のアクセスに対応する。 ●岩沼I.C.へのアクセス機能を有する。			○	三軒茶屋岩沼線	(一)岩沼海浜緑地線	2	16.0	有	
テ	●杜せきのした地区の骨格を形成し、商業地、業務地及び住宅地に発生集中する交通需要に対応する。	—	—	—	関下柳田線 関下駅前線 関下1号線 関下2号線 下増田関下線 下増田1号線 下増田2号線 下増田3号線 下増田駅前線	(市)杜せきのした中央線 (市)杜せきのした北線 (市)杜せきのした駅前線 (市)杜せきのした西線 (市)杜せきのした東線 (市)下増田関下線 (市)美田園西線 (市)杉ヶ袋増田線 (市)美田園中央線 (市)美田園五丁目4号線	2 2 2 2 2 2 2 2 2	18.0 18.0 18.0 14.0 18.0 14.0 18.0 18.0 18.0	有	杜せきのした地区及び美田園地区の都市計画道路
ト	●愛島台地区の骨格を形成し、市街地に発生集中する交通需要に対応する。			○	愛島西部線	(市)愛島西部線	2	16.0	有	

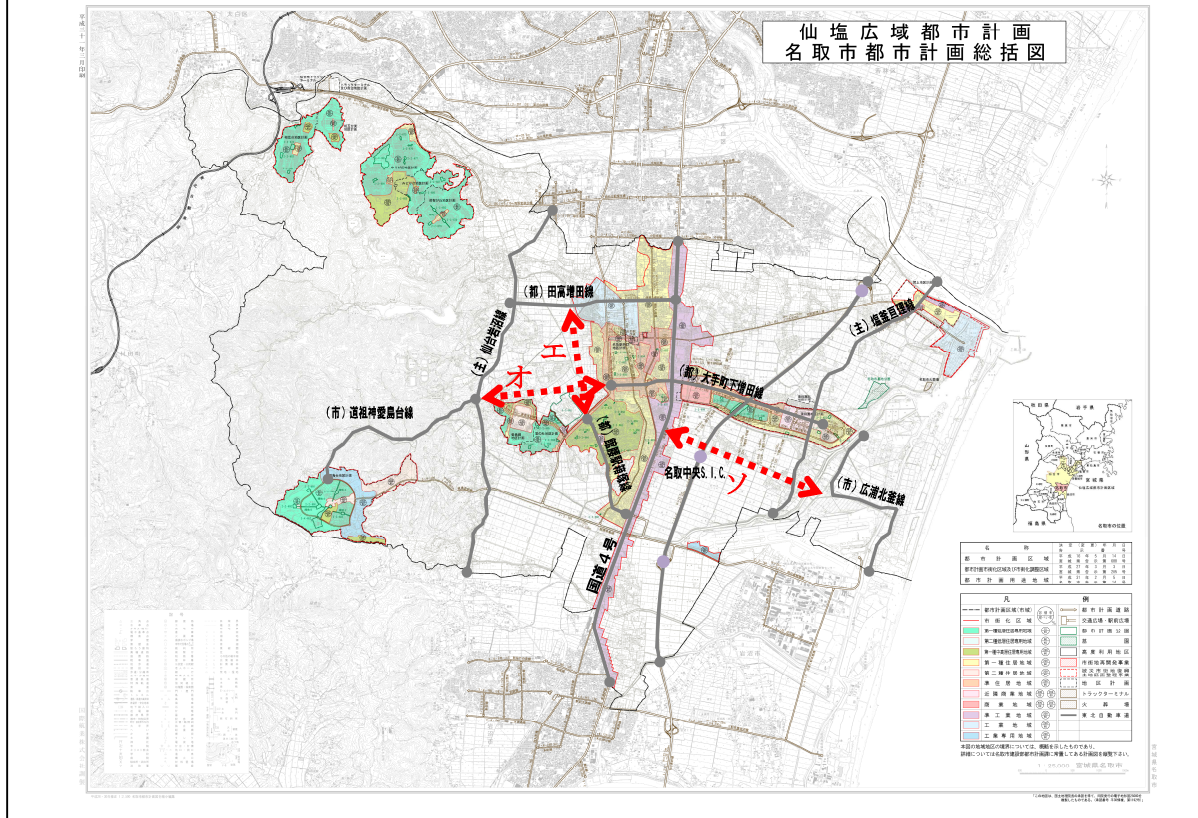
※ は、現行都市計画道路網や主な国県市道に対応する路線がなく**新規に検討を要する路線**を示す。

第5章 都市計画道路見直し案の策定

都市計画決定の意義、区域区分と都市施設の関係及び都市施設の計画の目標年次より都市計画道路の見直し案を以下のとおりとする。

◆都市計画道路見直し案

- 現行都市計画道路は、路線の廃止、区間の廃止は行わない。
- 現行都市計画道路網や主な国県市道に対応する路線がなく新規に検討を要する以下の3路線を新たに都市計画決定する路線の候補とする。



◆都市計画道路見直し対象路線の機能

工	オ	ソ
<ul style="list-style-type: none"> ● (都) 田高増田線から市街地整備事業を検討中の区域を經由し、(都) 館腰駅箱塚線に接続する路線で、柱軸道路を補完し、南北方向の交通需要に対応する。 ● 市街地整備事業を検討中の区域の骨格を形成する。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 整備中の(市) 道祖神愛島台線から(主) 仙台岩沼線、市街地整備事業を検討中の区域を經由し、(都) 大手町下増田線に接続する路線で、愛島地域等の市西部地区と中心部を連絡する。 ● 柱軸道路相互を連絡し、市内々・内外交通の迂回分散機能を有する。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 国道4号から名取中央S. I. C.、(主) 塩釜亘理線を經由して(市) 広浦北釜線(二線堤)に接続する路線で、柱軸道路相互を連絡する。

◆都市計画道路見直し案の策定

番号	路線名	計画幅員 (m)	計画延長 (m)	当初都決 (年)	都市計画道路 見直し(案)
3・2・10	南小泉茂庭線	45.0	1,820	S.29	継続
3・4・68	中田袋原線	20.0	140	S.41	継続
3・4・71	中田南線	16.0	170	S.41	継続
3・3・181	国道幹線	27.0	7,200	S.36	継続
3・3・182	箱塚中田線	22.0	5,380	S.41	継続
3・3・183	名取駅西線	22.0	500	S.41	継続
3・3・184	相の釜館腰線	20.0	5,210	S.60	継続
3・4・185	大手町下増田線	20.0	4,160	S.36	継続
3・5・186	増田大通線	12.0	3,900	S.36	継続
3・5・187	名取駅関上線	12.0	6,510	S.29	継続
3・5・188	田高増田線	12.0	3,150	S.38	継続
3・5・190	植松田高線	12.0	4,640	S.36	継続
3・5・192	仙台関上線	12.0	1,510	S.29	継続
3・4・193	館腰駅箱塚線	16.0	2,090	S.60	継続
3・3・194	館腰愛島線	25.0	3,710	S.60	継続
3・3・195	熊野堂柳生線	25.0	3,770	S.60	継続
3・4・196	愛島西部線	16.0	5,750	H.4	継続
3・4・197	愛島東部線	18.0	1,940	H.10	継続
3・4・320	下増田関下線	18.0	4,800	H.15	継続
3・4・321	関下柳田線	18.0	1,080	H.15	継続
3・4・322	関下駅前線	18.0	210	H.15	継続
3・4・323	関下1号線	18.0	130	H.15	継続
3・4・324	下増田2号線	18.0	280	H.15	継続
3・4・325	下増田3号線	18.0	250	H.15	継続
3・4・326	下増田東線	18.0	370	H.15	継続
3・4・327	下増田駅前線	18.0	330	H.15	継続
3・5・328	関下2号線	14.0	290	H.15	継続
3・5・329	下増田1号線	14.0	320	H.15	継続
エ	新設路線	—	—	—	新規路線
オ	新設路線	—	—	—	新規路線
ソ	新設路線	—	—	—	新規路線

