

1 調査名称： 仙台市都市計画道路網見直し検討調査

2 調査主体： 仙台市

3 調査圏域： 仙台市

4 調査期間： 平成18年度，平成21年度

5 調査概要：

本市の都市計画道路網は，高度経済成長期にあたる昭和41年に，人口増大に伴う市街地の拡大を見通した大幅な見直しを行い，その後も隣接市町との合併による追加などを経て，現在に至っているが，整備状況としては68.1%（平成21年度末）にとどまっている。その結果，長期にわたる建築制限により，地権者の生活や土地の有効利用に影響を与えている状況にある。

また，本市の「基本計画」や「都市計画マスタープラン」においては，拡大型からコンパクトな市街地形成に大きく方針を転換しており，そのような中，今後概ね10年間で取り組むべき交通施策を明らかにする「（仮称）せんだい都市交通プラン」を平成22年度に策定し，公共交通を中心とした過度にクルマに依存しない交通体系の構築を目指すことにしている。

このように，都市計画道路の整備の長期化といった課題が顕在化する中，公共交通を中心とした新たなまちづくりに対応するため，「仙台市都市計画道路網見直し方針」に基づき，個々の路線の必要性を検証し，本市の将来像に即した都市計画道路網の再構築に向けた見直しの検討を進めるものである。

I 調査概要

1 調査名 仙台市都市計画道路網見直し検討調査

2 報告書目次

第1章 調査の目的と概要

1-1 調査の目的

1-2 調査の内容

第2章 将来の市街地形成における都市計画道路の果たす役割の整理

2-1 仙台市をとりまく課題

2-2 仙台市上位計画から求められる都市計画道路網の役割

第3章 検討対象道路毎の必要性の検証

3-1 評価指標・総合評価方法の検討

3-2 カルテの作成

3-3 ネットワークの検証

3-4 検討対象道路毎の必要性の検証

第4章 新たな都市計画道路網（素案）の資料作成

4-1 新たな都市計画道路網（素案）の資料作成

4-2 継続区間の整備優先度

第5章 新たな都市計画道路網（素案）の公表に係る資料作成

〈資料編〉

資料1 見直し対象区間の評価結果（カルテ）

資料2 見直し対象区間の都市計画決定の変遷

資料3 自転車利用に関する評価

3 調査体制

庁内の関係部課長で組織する検討会により調査を推進

4 委員会名簿等：

II 調査成果

1 調査目的

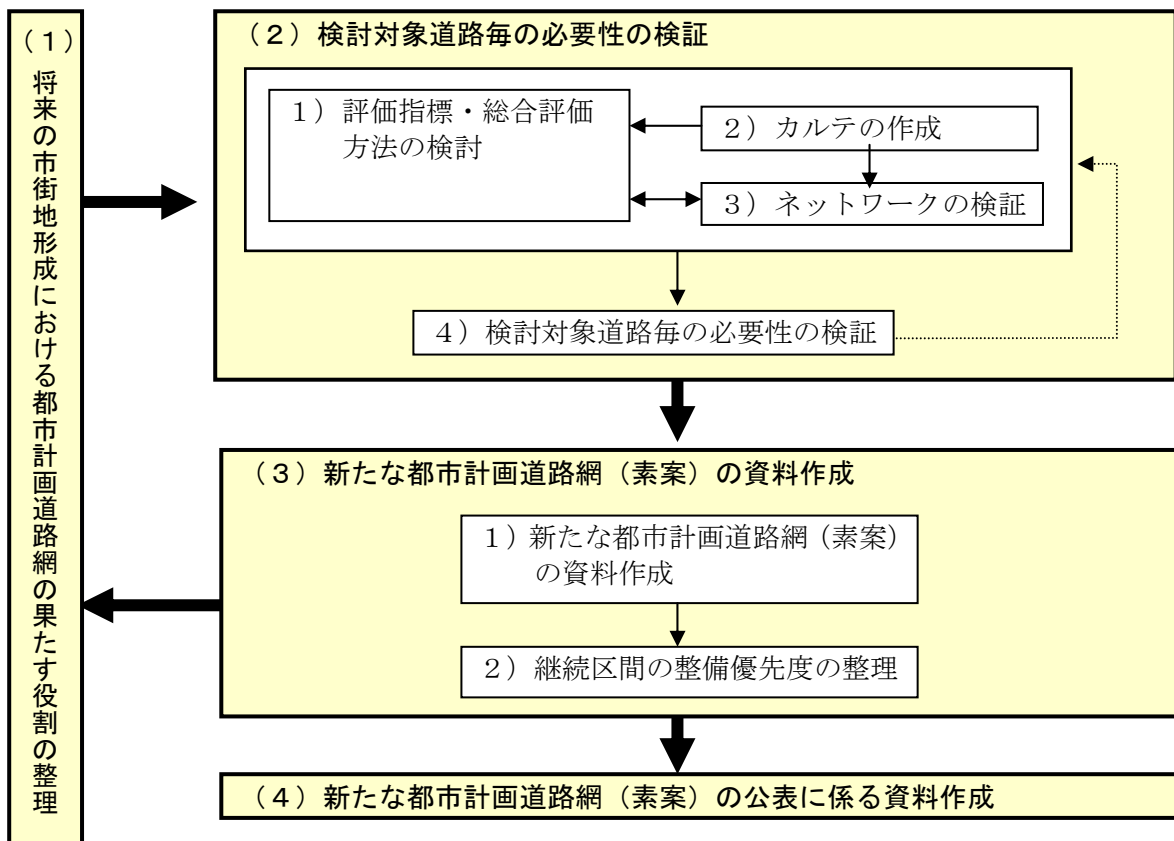
本市は、これからの人口減少時代の到来や急速な少子高齢化の進展など、都市を取り巻く様々な環境変化を踏まえ、暮らしやすい都市、将来にわたって持続的に発展する都市の実現を目指している。

このような中、本市の都市計画道路網は、昭和41年3月に市街地の拡大を見通した大幅な見直しを行い、その後も隣接市町との合併による追加などを経て現在に至っているが、社会環境の変化に伴う新たなまちづくりへの対応や整備の長期化などの課題が生じてきていることから、新たなまちづくりに対応した道路網への転換が必要になっている。

そのため、平成21年3月に、個々の道路の必要性を具体的に評価し、道路網を見直す際の基本的な考え方をまとめた「仙台市都市計画道路網見直し方針」（以下、「見直し方針」という。）を策定した。

本調査は、見直し方針に基づき、関係機関との協議を踏まえながら、将来の市街地形成における都市計画道路網の果たす役割の整理、検討対象道路毎の必要性の検証、新たな都市計画道路網（素案）の資料作成、新たな都市計画道路網（素案）公表に係る資料の作成を行うものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

○評価指標・総合評価方法の検討

「仙台市都市計画道路網見直し方針(H21.3)」で示した4つの見直しの視点と10の主な指標に基づき、検討対象道路の必要性（効果（＋評価）や課題（－評価））について、17の“評価指標”を設定し、評価を行うとともに、評価指標では捉えられない地域の状況等も把握しながら総合的に評価を行うことにする。

（1）評価指標の検討

①評価指標で用いている「区間」とは、主に都市計画道路と都市計画道路の交差点間を一つの単位として捉えたものである。

検討対象道路は65路線168区間あり、評価は区間毎に行う。

②各評価指標の後ろにある（＋）又は（－）とは、次のとおりである。

（＋）・・・一定の効果があることを把握するための評価指標

（－）・・・一定の課題があることを把握するための評価指標

<視点1>まちづくりの誘導

自動車に過度に依存したまちから、公共交通が利用しやすく、都市の活力が持続し、安心して住むことができ、より環境を大切にするまちの実現に資する都市計画道路を重視し、評価する。

評価指標1－(1)

①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間（＋）

（考え方）バス、歩行者、自転車、自動車などが集中する駅周辺の交通整流化を図り、安全性とバス走行性を向上する

評価指標1－(2)

①市街化調整区域に計画している区間（－）

（考え方）公共交通軸を中心とした機能集約型市街地形成を支えるため、自動車に依存した市街地拡大を誘引する郊外部での新たな道路整備を抑制する

評価指標1－(3)

①広域交通拠点^{*1}や産業拠点^{*2}にアクセスする区間^{*3}（＋）

- ※1 ・インターチェンジ, 貨物駅, 仙台港
- ※2 ・東部, 北部（明通地区）の流通・工業地区
・都心や長町, 泉中央の商業地区
- ※3 ・流通・工業地区（東部, 北部）と広域交通拠点（インターチェンジ, 貨物駅, 仙台港）を連絡する区間
・商業地区（都心, 長町, 泉中央）と広域交通拠点（インターチェンジ）を連絡する区間
・流通・工業地区（東部）と商業地区（都心）を連絡する区間
・広域交通拠点（貨物駅）と広域交通拠点（インターチェンジ, 仙台港）を連絡する区間

②他市町の都市計画道路に接続する区間（＋）

（考え方）広域的な交流を促進し, 又は, 産業活動を支える

評価指標1－(4)

①消防活動強化区域にある区間（＋）

②緊急輸送道路に指定されている区間（＋）

③二次救急医療機関, 三次救急医療機関につながる区間（＋）

（考え方）安心して暮らすことができるようにするため, 災害・緊急時対応の迅速化を支える

評価指標1－(5)

①広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例, 宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間（－）

②重要な文化財, 仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間（－）

（考え方）貴重な都市資源を, 将来にわたって保全することに配慮する

<視点2>交通処理機能の確保

円滑な交通の流れを確保し, 本市の目指すまちづくりを支える道路網の形成につながる都市計画道路を重視し, 評価する。

評価指標2－(1)

①現在の道路網に将来交通量^{*4}を当てはめた時, 混雑^{*5}する既存道路に並行する区間（＋）

※4 第4回仙台都市圏パーソントリップ調査の将来交通量

※5 混雑には, 混雑度という指標（設計上の道路容量に対する交通量の比率）があり, 混雑度が1.25を超えると, ピーク時間帯（1～2時間程度）の混雑発生にとどまらず, 日中も混雑が続く状況になる

（考え方）将来交通量において, 混雑する既存道路から交通の分散を図り, 混雑が少なく, 円滑に交通が流れるネットワークを確保する

評価指標2－(2)

①将来交通量^{*4}において、大量の交通^{*6}や長距離の交通^{*7}を処理する道路の連続性確保に必要な区間（＋）

※6 都市部の4車線道路の設計基準交通量28,800台/日超（道路構造令）

※7 自動車による1回当たりの平均移動距離32.5km以上

（考え方）幹線道路の連続性を確保し、円滑に移動できるネットワークを形成する

<視点3>既存道路の利活用

これから整備をする都市計画道路と同程度の機能を有する既存道路について、当該都市計画道路を代替できないか検討する。

評価指標3－(1)

①検討対象道路から、概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間（－）

②検討対象道路から、概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上^{*8}の既存道路がある区間（－）

※8 都市部の2車線道路の標準的な道路幅員（車道幅員＋歩道幅員）は、

{3.0m(車線部)+0.5m(路肩部)} × 両側 + 2.0m(歩道部)=9.0m(道路構造令)

（考え方）既存ストックを最大限に活用しながら、道路ネットワークを形成する

<視点4>事業の実現性

都市計画道路の整備の長期化に対応するため、安全な道路構造での整備が可能かどうか、また、事業費に対し効果の低い道路について、必要性を検討する。

評価指標4－(1)

①縦断勾配が7%^{*9}を超えて計画している区間（－）

※9 都市部の道路の縦断勾配は、設計速度60km/hに対して、7%（特例値）を上限値としている（道路構造令）

（考え方）道路構造令に定める基準を満足し、安全な通行が可能な勾配を確保する

評価指標4－(2)

①車線変更に必要な交差点間隔^{*10}を確保できない区間（－）

※10 右左折に必要な交差点間隔(m)は、

設計速度(km/h) × 片側車線数 × 2(道路構造令の解説と運用)

（考え方）右左折等のための車線変更ができる十分な交差点間隔を確保する

評価指標4－(3)

①交通量に対するキロ当たり事業費が、概ね250万円/km・台以上の区間（－）

（考え方）他の区間と比較して、交通量当たり事業単価が突出して高額である（平均事業単価：95万円/km・台）

評価指標4－(4)

①取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値^{*11}以上ある区間（＋）

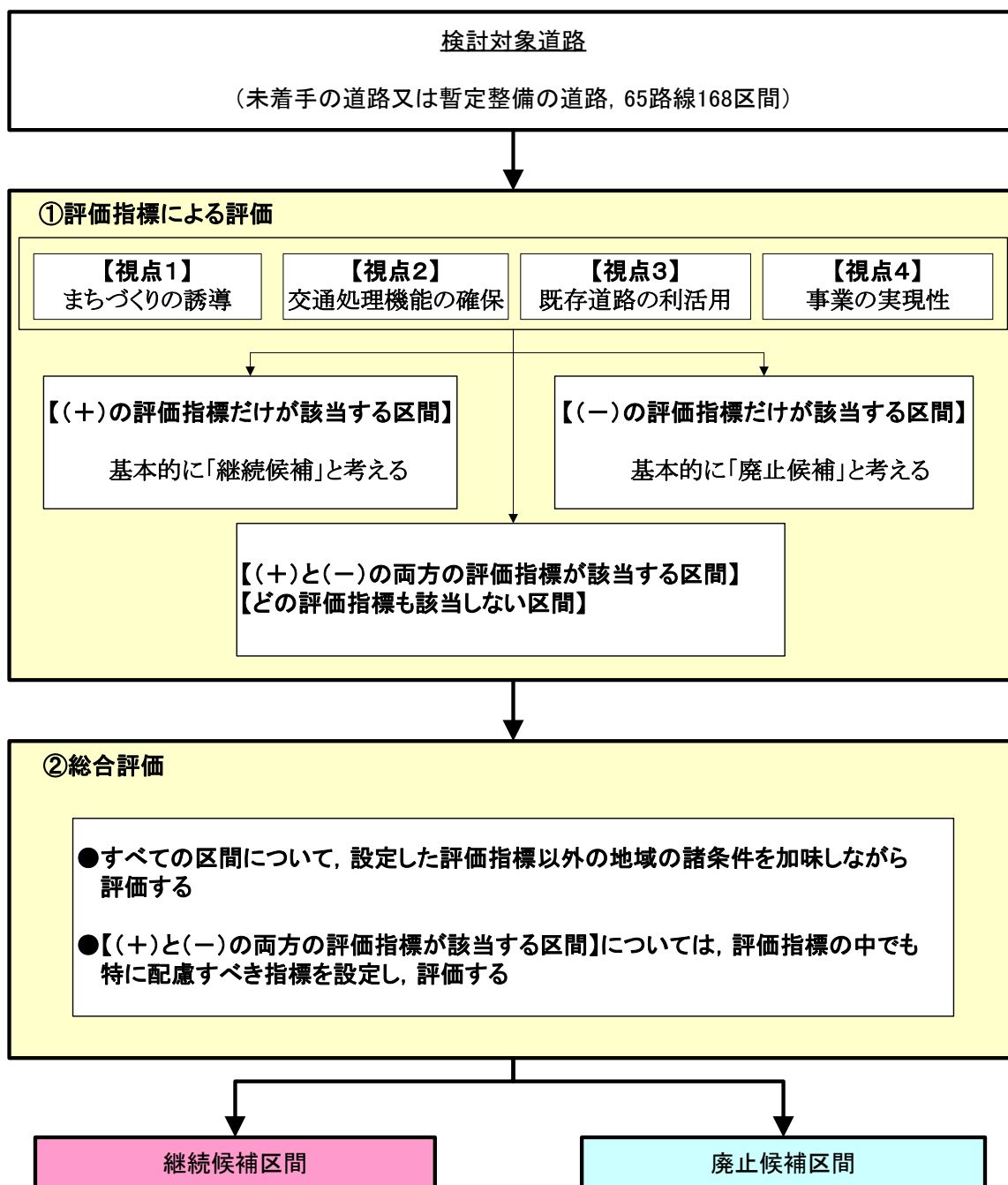
※11 取得面積平均値：2,000㎡，取得割合平均値：15%

（考え方）用地が確保（一部）されており、他の区間と比較して事業期間の短縮が期待できる

(2) 総合評価方法の検討

①総合評価の考え方

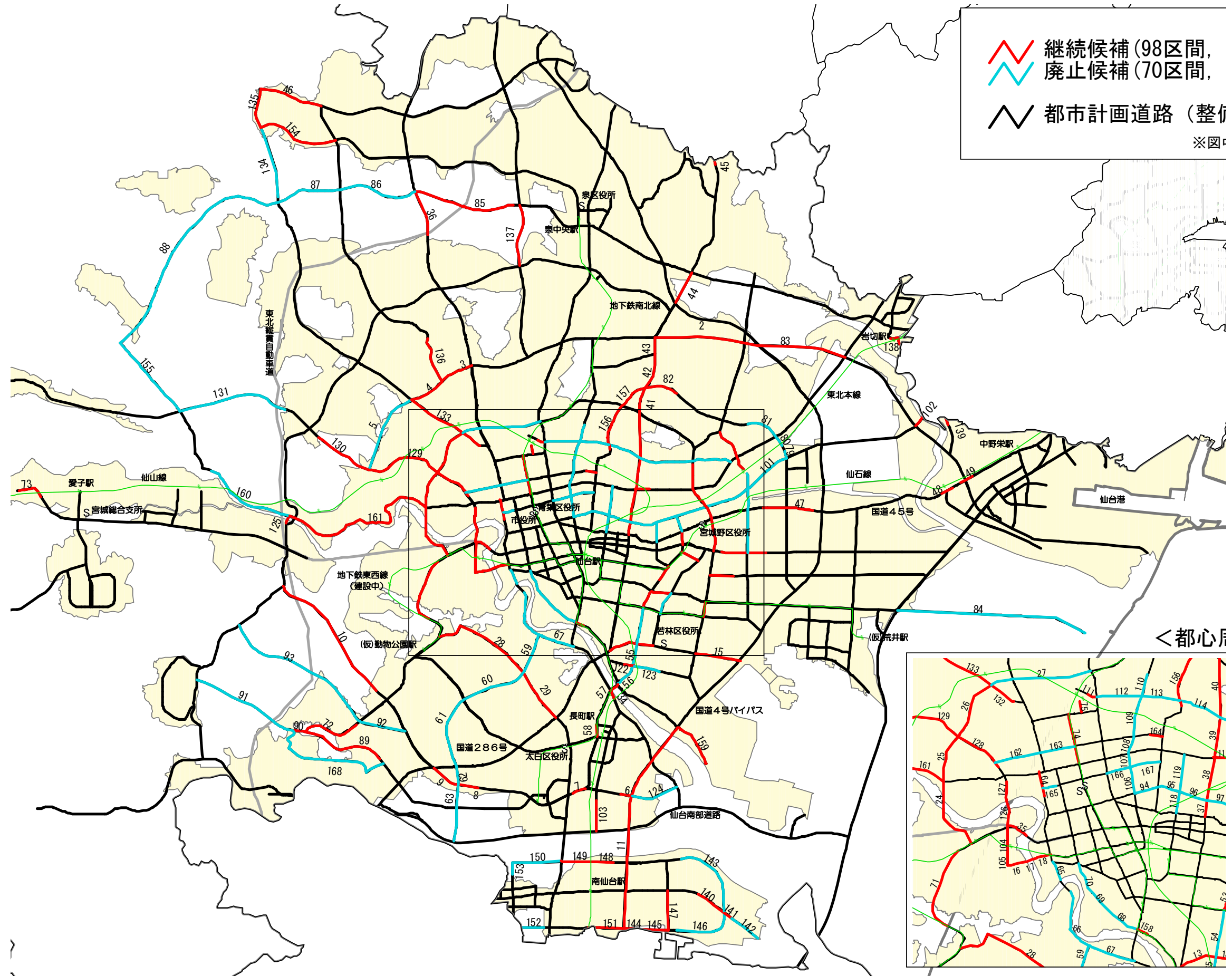
評価指標による評価結果を踏まえ、すべての区間について評価指標ごとの評価結果や配慮すべき指標の内容、さらに評価指標では捉えられない地域の実情等も照らし合わせ、都市計画道路の計画の継続または廃止について総合的に評価を行うことにした。評価の流れは以下のとおりである。



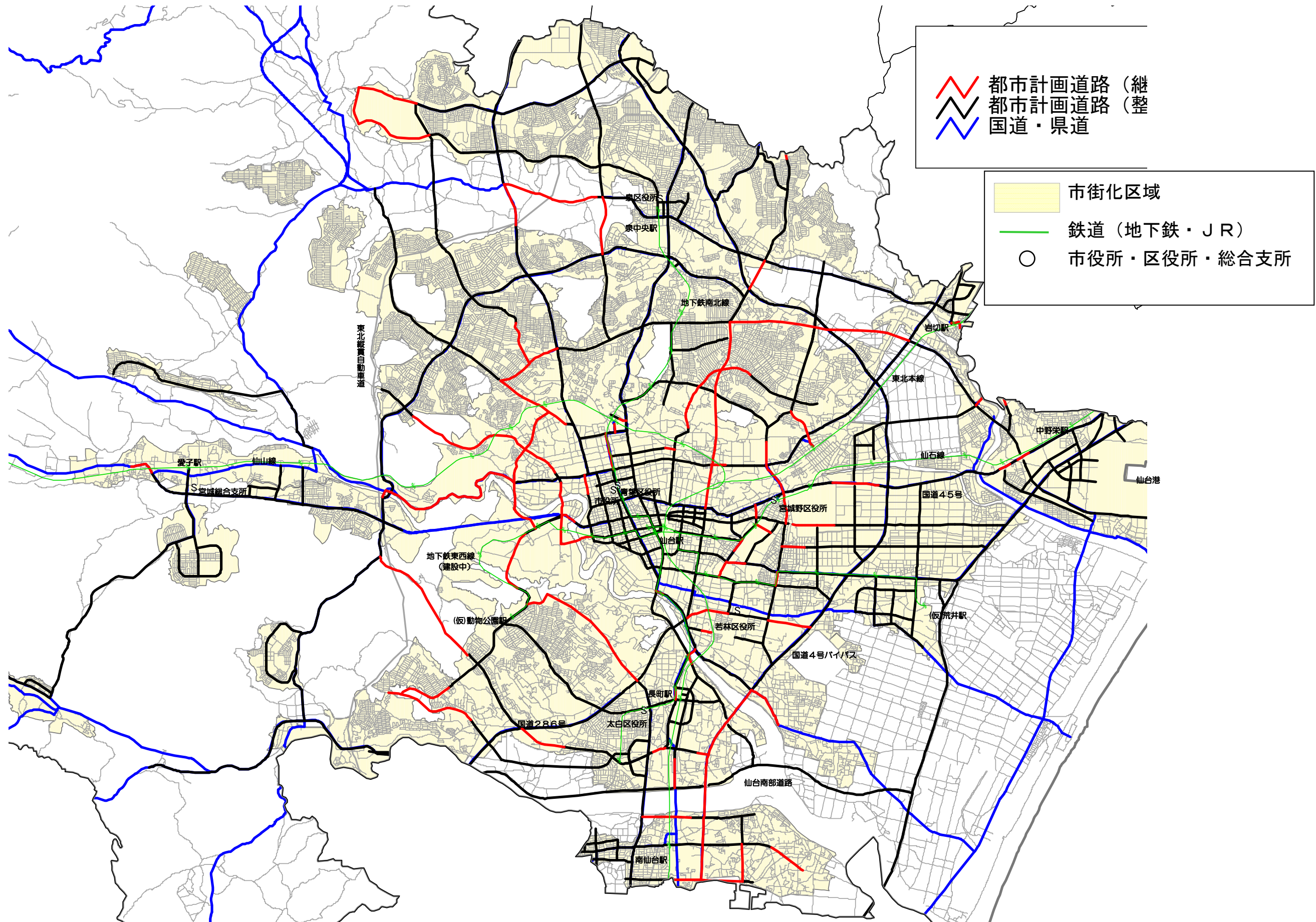
○都市計画道路の評価結果




上記の評価結果に基づき評価した結果、検討対象道路168区間、143.5kmのうち、98区間、75.0kmが計画の継続候補、70区間、68.5kmが計画の廃止候補となった。




①評価結果図



②新たな幹線道路網（案）図



 都市計画道路（継）
 都市計画道路（整）
 国道・県道

 市街化区域
 鉄道（地下鉄・JR）
 市役所・区役所・総合支所

○継続区間の整備優先度

本市で検討を進めてきた都市計画道路網の見直しにおいて、『継続候補』となった区間については、市民の誰もが暮らしやすく、本市の持続的発展を支える都市計画道路網の形成に必要な道路であるため、着実な整備が必要である。

都市計画道路事業費が現在と同水準で推移した場合、『継続候補』となった区間の整備が完了するまでには概ね40年程度となり、見直し前に比べて大幅に短縮されるが、今後、さらなる財政制約の強まりが見込まれる中では、早期の事業着手が困難な区間も含まれていることから、現在事業中の都市計画道路の次に事業着手する路線・区間のうち、特に優先度の高い路線・区間を示す。

(1) 優先度の高い路線・区間

本市の骨格幹線道路網を形成する路線・区間、及び、現在渋滞している箇所を解消するなど事業効果の発現性が高い路線・区間を優先的に事業着手する。

対象 区間 番号	路線名	区間名	整備状況	延長 (km)	幅員 (m)	備考
6	郡山折立線	郡山	未着手	0.2	40	環状線
7	郡山折立線	大野田	未着手	0.3	40	環状線
8	郡山折立線	富田	未着手	0.4	40	環状線
9	郡山折立線	西多賀	未着手	0.6	40	環状線
10	郡山折立線	青葉山	未着手	3.0	12*2, 17.5	環状線
20	川内南小泉線	坂下(東仙台)1	未着手	0.5	36	渋滞解消
21	川内南小泉線	坂下(東仙台)2	未着手	0.2	36	渋滞解消
22	川内南小泉線	坂下(銀杏町)	未着手	0.7	36	渋滞解消
37	宮沢根白石線	小田原	未着手	0.3	36	環状線
38	宮沢根白石線	中江	未着手	0.7	36	環状線
39	宮沢根白石線	幸町	未着手	0.7	36	放射状線
40	宮沢根白石線	高松～安養寺	未着手	0.9	36	放射状線
41	宮沢根白石線	安養寺	未着手	0.5	36	放射状線
42	宮沢根白石線	南光台1	未着手	0.8	36	放射状線
43	宮沢根白石線	南光台2	未着手	0.3	36	放射状線
58	原町広岡線	長町	概成済	0.3	22	区画整理事業関連
64	向山常盤丁線	支倉町	概成済	0.4	27	環状線

(注1) 本市以外の実施主体によって整備される路線・区間(直轄国道)は含まない。

(注2) 表は対象区間番号順に示しており、優先順位を示すものではない。

なお、上記区間は、今後概ね20年以内の事業着手を予定しているが、将来の交通環境の状況などに応じて、これら以外の路線・区間についても優先的に事業着手することがある。