

1 調査名称 : 橋本市総合都市交通体系調査

2 調査主体 : 橋本市

3 調査圏域 : 橋本市管内

4 調査期間 : 平成26年度～平成27年度

5 調査概要 :

本事業は、都市計画決定以降、長期間にわたり未着手となっている都市計画道路を対象として、橋本市のあるべき将来像の実現に向けた効率的・効果的なまちづくりを実現するため、「和歌山県都市計画道路 見直し方針 改訂版」に基づき、都市計画道路の見直しを実施するものである。

平成26年度は必要性を検証するため、交通量調査を実施し、都市計画道路整備における問題点・課題点を整理し、見直し対象路線については、路線毎にカルテ形式で整理し、継続・変更・廃止の方向性を検討した。

I 調査概要

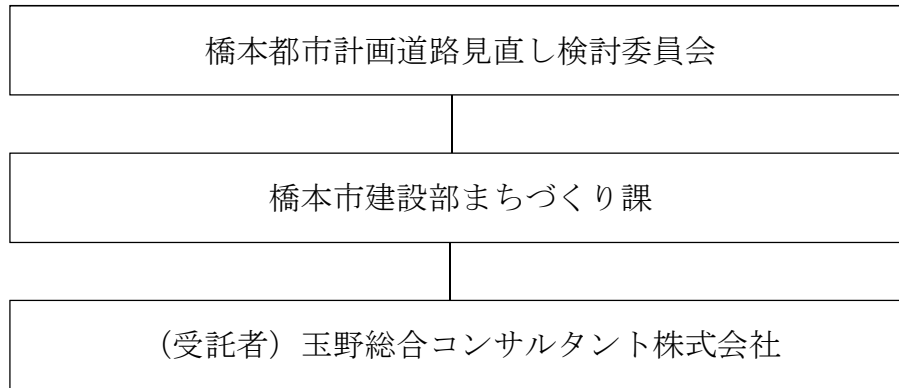
1 調査名 和歌山県内道路網調査業務

2 報告書目次

1. 都市計画道路の見直しに関わる検討に向けてエラー! ブックマークが定義されていません。
 - (1) 検討の背景と目的..... エラー! ブックマークが定義されていません。
 - (2) 見直しの進め方..... エラー! ブックマークが定義されていません。
2. 橋本市の現状..... エラー! ブックマークが定義されていません。
 - (1) 人口・世帯数..... エラー! ブックマークが定義されていません。
 - (2) 産業..... エラー! ブックマークが定義されていません。
 - (3) 土地利用..... エラー! ブックマークが定義されていません。
 - (4) 道路..... エラー! ブックマークが定義されていません。
3. 上位計画、関連計画..... エラー! ブックマークが定義されていません。
 - (1) 和歌山県都市計画マスタープランエラー! ブックマークが定義されていません。
 - (2) 橋本市長期総合計画(後期基本計画) エラー! ブックマークが定義されていません。
 - (3) 橋本市都市計画マスタープランエラー! ブックマークが定義されていません。
 - (4) 和歌山県道路整備中期計画(中間とりまとめ) エラー! ブックマークが定義されていません。
4. 未着手の都市計画道路の課題.... エラー! ブックマークが定義されていません。
5. 都市計画道路の見直し方針案の検討エラー! ブックマークが定義されていません。
 - (1) 見直し検討対象路線の抽出.. エラー! ブックマークが定義されていません。
 - (2) 必要性の評価・検証..... エラー! ブックマークが定義されていません。
 - (3) 実現性の評価・検証..... エラー! ブックマークが定義されていません。
6. 都市計画道路の見直し案の検討.. エラー! ブックマークが定義されていません。
 - (1) 必要性の評価..... エラー! ブックマークが定義されていません。
 - (2) 必要性の検証結果のまとめ.. エラー! ブックマークが定義されていません。
 - (3) 実現性の検証..... エラー! ブックマークが定義されていません。
 - (4) 実現性の検証結果のまとめ.. エラー! ブックマークが定義されていません。
7. 都市計画道路の見直し案の作成.. エラー! ブックマークが定義されていません。
 - (1) 都市計画道路の見直し案.... エラー! ブックマークが定義されていません。

- (2) 見直しの妥当性の検証（交通量推計）エラー！ブックマークが定義されていません。
 - (3) 見直し（都市計画道路の廃止）理由の整理エラー！ブックマークが定義されていません。
8. 都市計画道路の見直しの手続き.. エラー！ブックマークが定義されていません。
- (1) 住民の意向確認..... エラー！ブックマークが定義されていません。
 - (2) 法定手続き..... エラー！ブックマークが定義されていません。

3 調査体制



4 委員会名簿等

橋本都市計画道路見直し検討委員会

| 組 織 | 所 属 |
|-----|-----------|
| 会長 | 副市長 |
| 委員 | 理事 |
| 委員 | 企画部長 |
| 委員 | 総務部長 |
| 委員 | 市民生活部長 |
| 委員 | 健康福祉部長 |
| 委員 | 経済部長 |
| 委員 | 建設部長 |
| 委員 | 上下水道部長 |
| 委員 | 教育次長 |
| 委員 | 消防長 |
| 事務局 | 建設部まちづくり課 |

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

橋本市の都市計画道路は、平成25年3月31日現在、34路線、計画延長73.32kmのうち、改良済延長は28.40kmと改良率は38.7%と低い状況である。

また、橋本市の都市計画区域は、橋本都市計画区域及び高野口都市計画区域と旧市町単位で指定しており、今後、2つの都市計画区域を併せた計画的な整備が必要となっている。

しかしながら、人口減少・少子高齢化の進展や、経済の停滞による財政状況の逼迫など社会状況は、計画策定時より大きく変化しており、未着手路線等において都市計画道路による長期の建築制限がかけられているところもある。

このような状況から、「和歌山県都市計画道路 見直し方針」(平成25年3月)の考え方にに基づき、本市においても将来の都市像を踏まえつつ、効率的・効果的なまちづくりを実現するため、都市計画道路の見直しを行うものである。

2 調査フロー

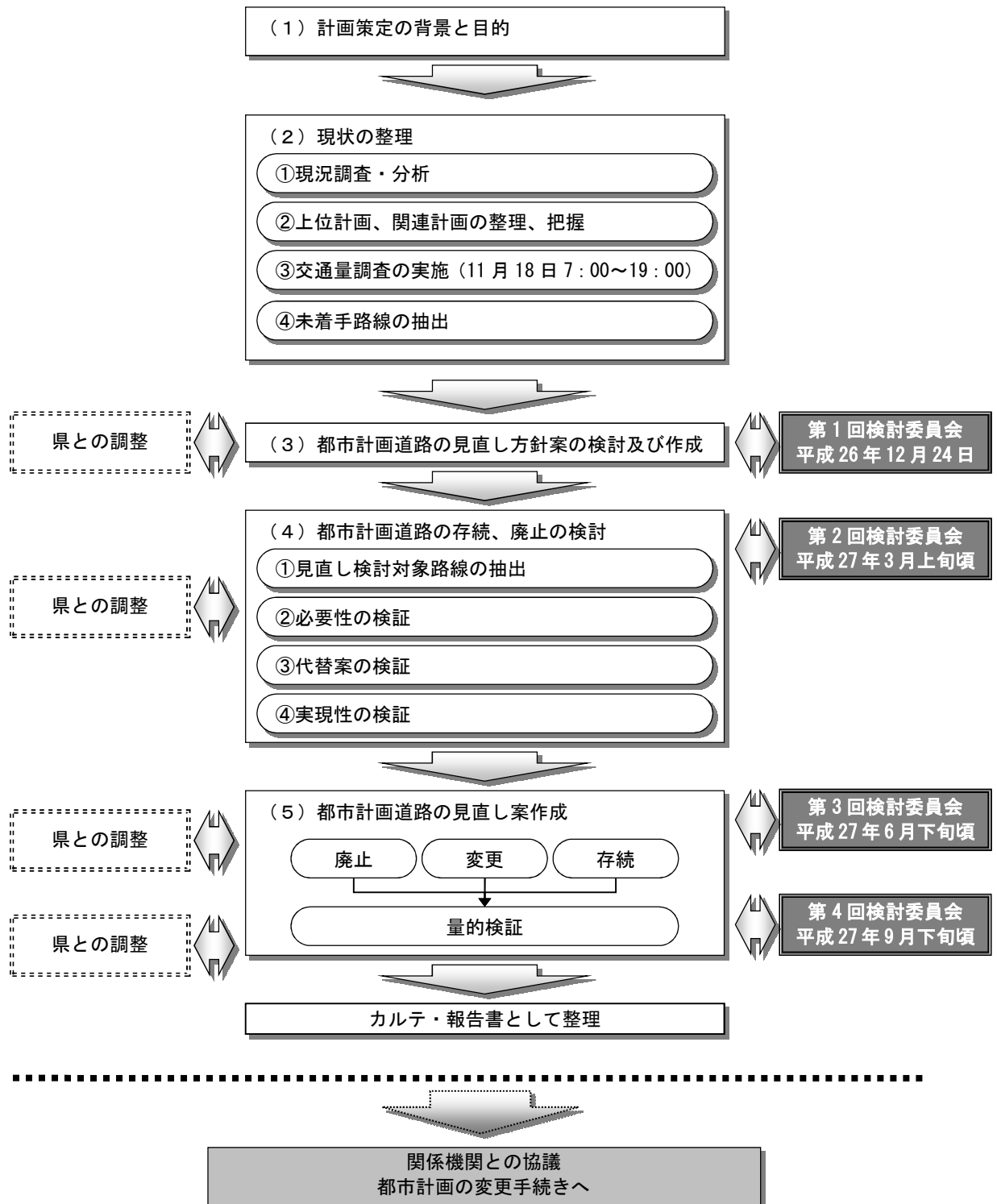
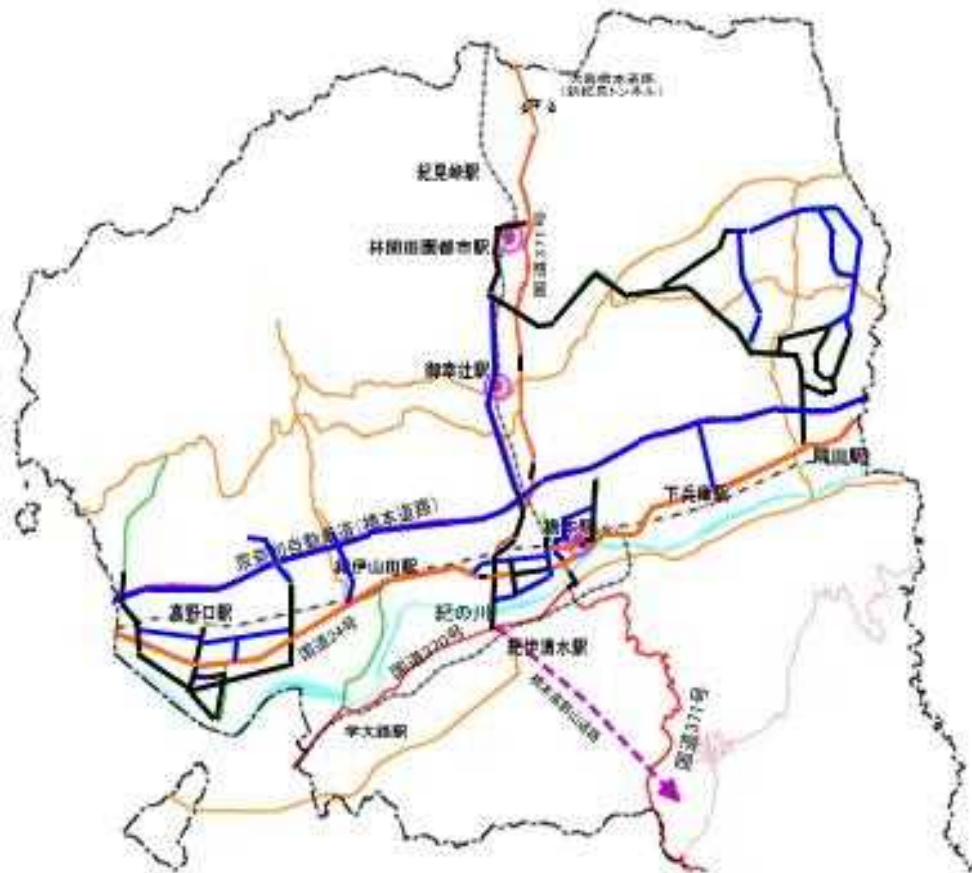


図 都市計画道路見直しのフロー

3 調査圏域



| 凡 例 | |
|--------------|--|
| 都市計画道路（整備済み） | |
| 都市計画道路（未整備） | |
| 都市計画道路（概成済み） | |

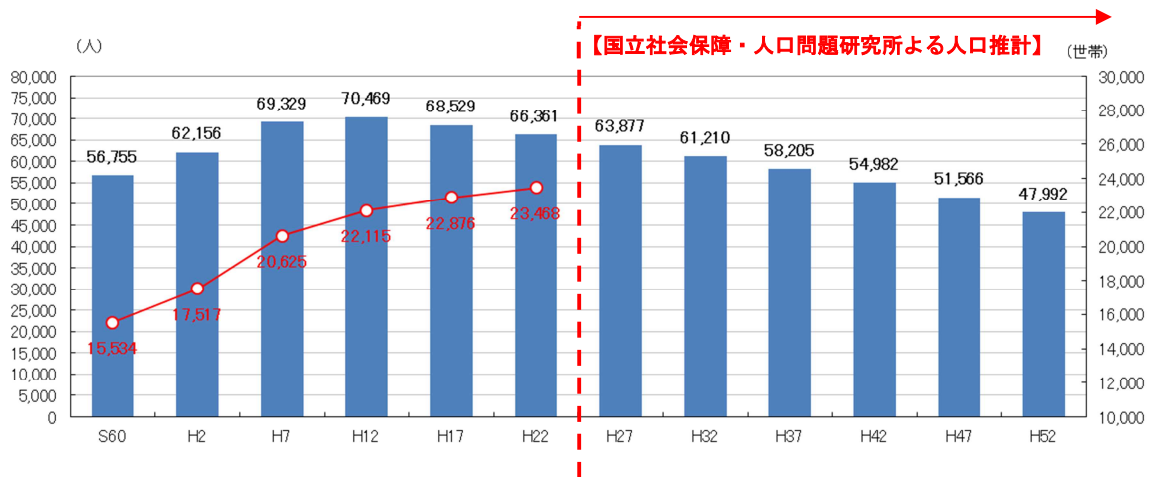


4 調査成果

(1) 現況の把握

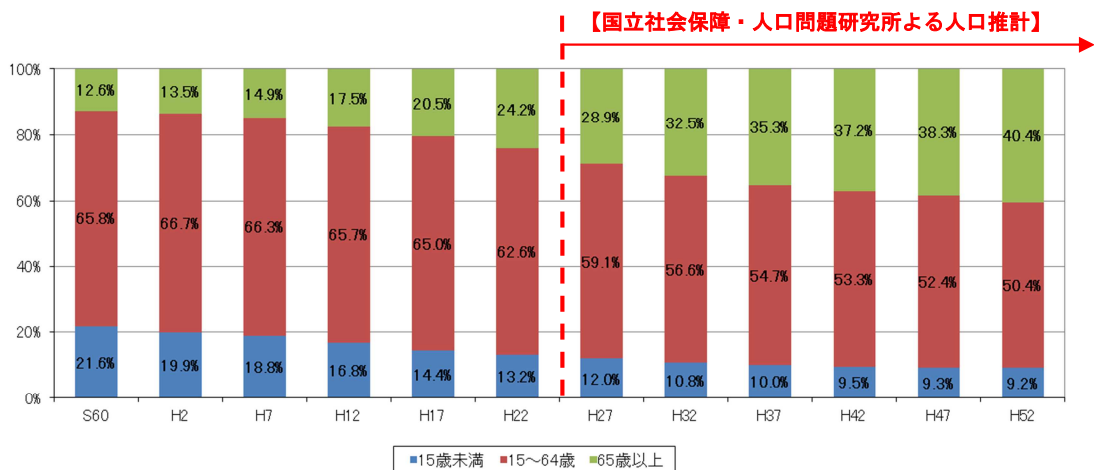
①人口・世帯数の推移

人口は平成12年の70,469人をピークに減少傾向に転じている。一方で、世帯数は増加し続けていることから、核家族化が進んでいる。



②年齢別人口の推移

年齢構成別人口では、若年者数(15歳未満)の割合は減少し、高齢者数(65歳以上)の割合は増加し、少子高齢化が進んでいる。



③都市計画道路

平成25年3月31日時点における都市計画道路の整備状況は、改良率は約39%、未整備率は約16%である。整備が必要な路線については、最終都市計画決定時期から20年以上経過しているものが多く、長期にわたり整備が進められていない。

| 番号 | 路線名 | 都市計画決定 | | | | 改良済延長 (m) | 整備中延長 (m) | 概成済延長 (m) | 未整備延長 (m) | 決定 | 改良率 | 未整備率 |
|--------|--------------|-----------|-----------|----------|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----|--------|--------|
| | | 延長 (m) | 幅員 (m) | 車線 の数 | 都計決定年月日 (上段：当初年月日) (下段：最終年月日) | | | | | | | |
| 1・3-1 | 京奈和自動車道橋本道路 | 8,480 | 22 | 4 | 昭和61年10月25日 平成20年3月28日 | 0 | 8,480 | 0 | 0 | 国 | 0.0% | 0.0% |
| 3・5-1 | 神野々真土線 | 8,360 | 15 | 2 | 昭和27年5月15日 平成12年12月12日 | 1,095 | 0 | 6,540 | 725 | 国 | 13.1% | 8.7% |
| 3・3-2 | 橋本駅前線 | 120 | 23 | | 昭和32年4月13日 平成6年11月22日 | 53 | 0 | 0 | 67 | 県 | 44.2% | 55.8% |
| 3・6-3 | 東家西御門線 | 540 | 11 | | 昭和30年12月8日 昭和53年7月14日 | 540 | 0 | 0 | 0 | 市 | 100.0% | 0.0% |
| 3・5-4 | 長野橋本線 | 850 | 12 | | 昭和32年4月13日 平成6年11月25日 | 241 | 0 | 0 | 609 | 市 | 28.4% | 71.6% |
| 3・5-5 | 駅前東線 | 242 | 12 | | 昭和32年4月13日 昭和53年7月14日 | 242 | 0 | 0 | 0 | 市 | 100.0% | 0.0% |
| 3・6-6 | 市脇東家線 | 1,200 | 8 | | 昭和32年4月13日 平成6年11月25日 | 0 | 0 | 0 | 1,200 | 市 | 0.0% | 100.0% |
| 3・6-7 | 古佐田原田線 | 690 | 8 | | 昭和32年4月13日 平成6年11月25日 | 0 | 0 | 0 | 690 | 市 | 0.0% | 100.0% |
| 3・6-8 | 原田線 | 1,012 | 8 | | 昭和32年4月13日 昭和53年7月14日 | 1,012 | 0 | 0 | 0 | 市 | 100.0% | 0.0% |
| 3・6-9 | 大森市脇線 | 1,000 | 8 | | 昭和32年4月13日 平成元年4月21日 | 0 | 0 | 0 | 1,000 | 市 | 0.0% | 100.0% |
| 3・6-9 | 駅前寺脇線 | 380 | 12 | | 昭和30年12月8日 平成6年11月25日 | 100 | 0 | 280 | 0 | 市 | 26.3% | 0.0% |
| 3・4-11 | 三石台垂井線 | 6,640 | 20 | 4 | 昭和53年7月4日 平成20年3月28日 | 6,640 | 0 | 0 | 0 | 県 | 100.0% | 0.0% |
| 3・5-12 | 古佐田橋本線 | 260 | 12 | | 昭和60年4月4日 平成6年11月22日 | 256 | 0 | 0 | 4 | 県 | 98.5% | 1.5% |
| 3・5-13 | 東家慶賀野線 | 4,100 | 12 | | 昭和61年10月25日 平成元年4月21日 | 190 | 0 | 3,860 | 50 | 県 | 4.6% | 1.2% |
| 3・5-14 | 橋本向副線 | 430 | 14 | | 昭和61年10月25日 | 354 | 0 | 76 | 0 | 県 | 82.3% | 0.0% |
| 3・4-15 | 小峰台垂井線 | 5,730 | 16 | | 平成4年11月27日 平成8年3月5日 | 2,764 | 0 | 0 | 2,966 | 県 | 48.2% | 51.8% |
| 3・3-16 | 橋本バイパス線 | 7,580 | 25 | 4 | 平成元年4月21日 平成20年3月28日 | 2,847 | 0 | 1,350 | 3,383 | 県 | 37.6% | 44.6% |
| 3・4-17 | 霜草南北線 | 1,660 | 16 | | 平成4年11月27日 | 1,660 | 0 | 0 | 0 | 県 | 100.0% | 0.0% |
| 3・4-18 | 山内垂井線 | 1,600 | 16 ～20 | | 平成8年3月5日 | 1,261 | 0 | 0 | 339 | 県 | 78.8% | 21.2% |
| 3・4-19 | 山内真土線 | 980 | 16 | | 平成8年3月5日 | 980 | 0 | 0 | 0 | 県 | 100.0% | 0.0% |
| 3・5-20 | 上兵庫中島線 | 900 | 12 | | 昭和61年10月25日 | 0 | 0 | 0 | 900 | 市 | 0.0% | 100.0% |
| 3・4-21 | 山内平野線 | 1,220 | 16 | | 平成8年3月5日 | 0 | 0 | 0 | 1,220 | 県 | 0.0% | 100.0% |
| 3・4-25 | 吉原神野々線 | 1,450 | 16 | 2 | 昭和61年10月25日 平成12年12月12日 | 350 | 0 | 0 | 1,100 | 県 | 24.1% | 75.9% |
| 1・3-1 | 京奈和自動車道橋本道路 | 2,820 | 22 | 4 | 昭和61年10月25日 平成20年3月28日 | 0 | 2,820 | 0 | 0 | 国 | 0.0% | 0.0% |
| 1・4-2 | 京奈和自動車道紀北東道路 | 140 | 21 | | 平成10年8月18日 | 0 | 140 | 0 | 0 | 国 | 0.0% | 0.0% |
| 3・5-1 | 大野伏原線 | 3,350 | 15 | | 昭和28年4月11日 昭和61年10月25日 | 0 | 0 | 2,900 | 450 | 国 | 0.0% | 13.4% |
| 3・5-2 | 浦島伏原線 | 2,910 | 12 | | 昭和37年9月27日 昭和61年10月25日 | 2,910 | 0 | 0 | 0 | 市 | 100.0% | 0.0% |
| 3・5-3 | 西之島伏原線 | 2,210 | 12 | | 昭和18年6月1日 平成5年11月19日 | 0 | 0 | 0 | 2,210 | 市 | 0.0% | 100.0% |
| 3・5-6 | 大野下中線 | 1,200 | 12 | 2 | 昭和61年10月25日 平成20年10月1日 | 1,200 | 0 | 0 | 0 | 市 | 100.0% | 0.0% |
| 3・6-7 | 駅前向島線 | 1,519 | 11 | | 昭和18年6月1日 昭和32年4月13日 | 1,519 | 0 | 0 | 0 | 市 | 100.0% | 0.0% |
| 3・5-8 | 伏原田原線 | 2,010 | 12 | 2 | 昭和61年10月25日 平成13年8月28日 | 987 | 200 | 0 | 823 | 市 | 49.1% | 40.9% |
| 3・5-9 | 名古曽線 | 403 | 12 | | 昭和37年9月27日 | 0 | 0 | 0 | 403 | 市 | 0.0% | 100.0% |
| 3・6-10 | 名古曽九度山橋線 | 810 | 9 | | 昭和29年6月30日 昭和61年1月11日 | 810 | 0 | 0 | 0 | 市 | 100.0% | 0.0% |
| 7・7-1 | 浦之段線 | 530 | 6 | | 昭和56年12月8日 | 398 | 0 | 0 | 132 | 市 | 75.1% | 24.9% |
| | 33 路線 | 73,326 | | | | 28,409 | 11,640 | 15,006 | 18,271 | | 38.7% | 15.9% |

表 都市計画道路の整備状況

(2) 交通量調査

現状の交通量を把握するため、平成22年道路交通センサ等の既存の交通量調査が実施されていない見直し対象路線及び周辺の主要交差点において交通量調査を6箇所を実施した。

地点1. 東家6丁目

平成26年11月18日(火)



| 方向 | 車種 | 12時間交通量 (単位:台/12h) | | | | | | | | ピーク時交通量 (単位:台/h) (17~18時) | |
|--------|----|--------------------|----|-------|-------|-----------|-----------|-----------|------------|---------------------------------|-----|
| | | 乗用車 | バス | 小型貨物車 | 普通貨物車 | 大型車 類計 | 小型車 類計 | 自動車 類計 | 大型車 混入率 | | 二輪車 |
| 1 | | 758 | 1 | 223 | 11 | 12 | 981 | 993 | 1.2% | 52 | 124 |
| 2 | | 133 | 0 | 33 | 3 | 3 | 166 | 169 | 1.8% | 17 | 20 |
| 3 | | 79 | 0 | 18 | 3 | 3 | 97 | 100 | 3.0% | 8 | 8 |
| 4 | | 509 | 0 | 177 | 1 | 1 | 686 | 687 | 0.1% | 69 | 68 |
| 5 | | 641 | 0 | 234 | 4 | 4 | 875 | 879 | 0.5% | 93 | 85 |
| 6 | | 739 | 3 | 193 | 12 | 15 | 932 | 947 | 1.6% | 62 | 93 |
| 北流入 | | 891 | 1 | 256 | 14 | 15 | 1,147 | 1,162 | 1.3% | 69 | 144 |
| 北流出 | | 818 | 3 | 211 | 15 | 18 | 1,029 | 1,047 | 1.7% | 70 | 101 |
| 北断面 | | 1,709 | 4 | 467 | 29 | 33 | 2,176 | 2,209 | 1.5% | 139 | 245 |
| 東流入 | | 588 | 0 | 195 | 4 | 4 | 783 | 787 | 0.5% | 77 | 76 |
| 東流出 | | 774 | 0 | 267 | 7 | 7 | 1,041 | 1,048 | 0.7% | 110 | 105 |
| 東断面 | | 1,362 | 0 | 462 | 11 | 11 | 1,824 | 1,835 | 0.6% | 187 | 181 |
| 西流入 | | 1,380 | 3 | 427 | 16 | 19 | 1,807 | 1,826 | 1.0% | 155 | 178 |
| 西流出 | | 1,267 | 1 | 400 | 12 | 13 | 1,667 | 1,680 | 0.8% | 121 | 192 |
| 西断面 | | 2,647 | 4 | 827 | 28 | 32 | 3,474 | 3,506 | 0.9% | 276 | 370 |
| 交差点交通量 | | 2,859 | 4 | 878 | 34 | 38 | 3,737 | 3,775 | 1.0% | 301 | 398 |

※「ピーク時交通量」は12時間帯の交差点交通量におけるピーク時を採用。

表 交通量調査結果 (例)

(3) 問題点・課題の整理

①成熟社会への対応

人口減少・将来交通量の減少が予想されている中、現在の都市計画道路は、人口増加・市街地の拡大を前提として計画されている。

社会情勢を踏まえ、未着手道路については、必要性を再検証し、公共事業投資の効率化を図る等、成熟社会への対応が必要である。

②地権者への建築制限

都市計画施設内の建築物の建築には、都市計画法第 53 条により制限があるため、都市計画道路の長期未着手の状態が続くと、地権者は長期にわたり、建築制限を強いられていることとなる。

(4) 見直し方針の整理

将来幹線道路網の見直しに際し、見直しの対象となる路線を設定するとともに「都市計画道路見直しに関する検討方法について（和歌山県）」に基づき、評価方法及び評価指標を整理。

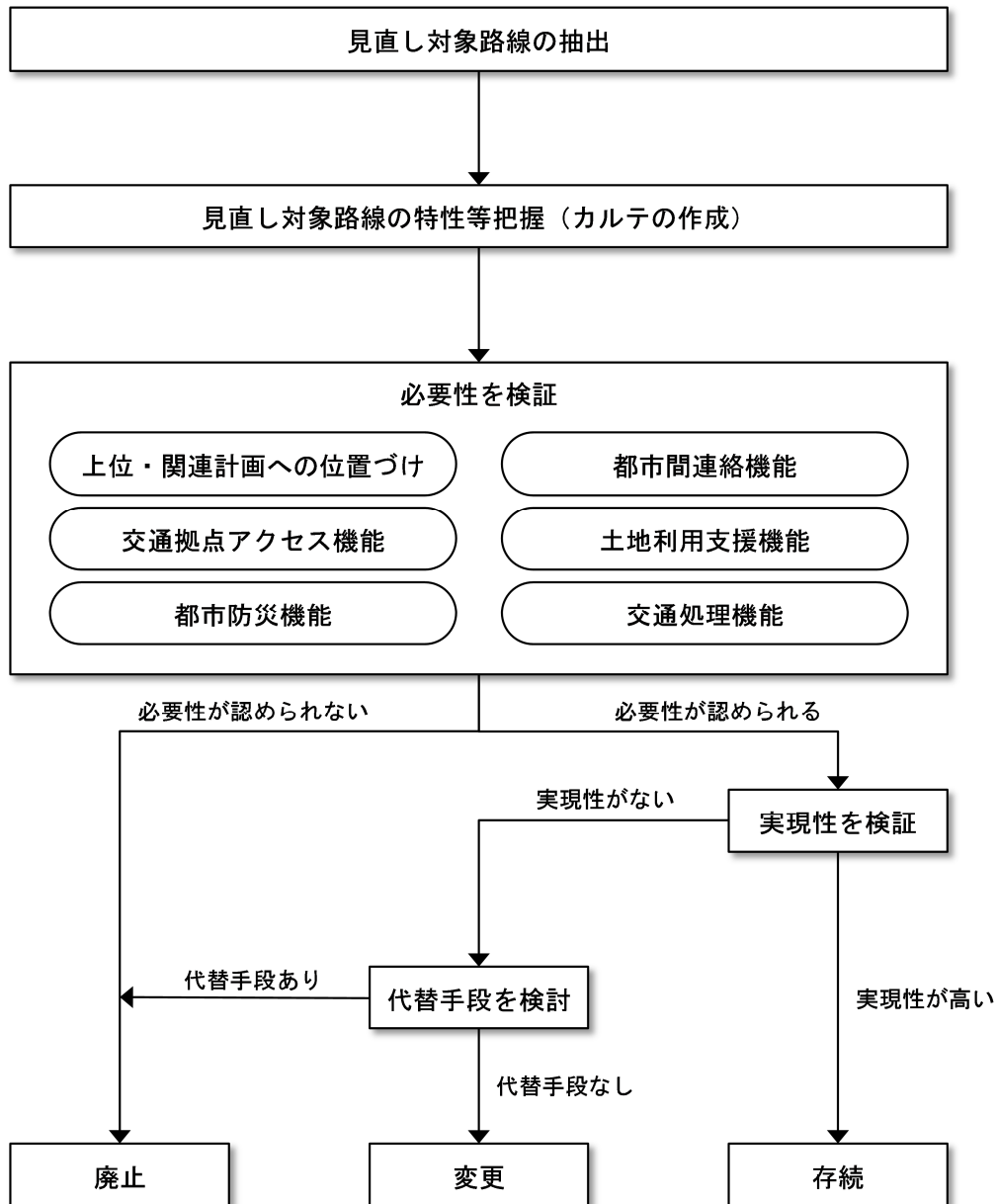


図 都市計画道路見直しフロー

(5) 道路機能の評価

見直し対象路線について、その路線の機能等を都市レベル、又は地区レベルで整理し、必要性・実現性など道路の評価を前述の見直し方針に基づき行い、路線（区間）毎にカルテ方式で整理し、継続・変更・廃止の方向性を概ね定めた。

未着手都市計画道路の再検証カルテ(1/2)

| | |
|-----|---|
| 図番号 | ① |
|-----|---|

■都市計画道路の概要

| | | | | | | | | |
|---------------|-------------------|----------------|-------------------|-------------|-----|-------------|-----|----------------|
| 市 町 村 名 | 橋本市 | | 決 定 権 者 | 市 | | | | |
| 都 市 計 画 区 域 名 | 橋本 | | 路 線 区 間 (起 終 点) | 東家四丁目～東家三丁目 | | | | |
| 路 線 番 号 | 3・5・4 | | 路 線 総 延 長 | 850 m | | | | |
| ふ り が な | ながのはしとせん | | 標 準 幅 員 | 12 m | | | | |
| 路 線 名 | 長野橋本線 | | 車 線 数 | 2 車線 | | | | |
| 整 備 状 況 | 改良済 | 241 m 28.4% | 整備中 | 0 m 0.0% | 概成済 | 0 m 0.0% | 未整備 | 609 m 71.6% |
| 当初決定年月日 | 昭和32年（1957年）4月13日 | | 都市計画決定後経過年 | 57年 | | | | |

■都市計画道路の必要性・役割

| | |
|---------|---|
| 必要性・役割等 | 国道24号と住宅市街地を結ぶ幹線道路 (都市計画道路の種別としては幹線街路) |
|---------|---|

■都市計画道路の変更経緯

| 変更年月日 | 変更内容 |
|--------------|--------------------------------|
| ① 昭和32年4月13日 | - |
| ② 昭和36年3月31日 | 路線番号(Ⅱ・Ⅲ・3→Ⅱ・Ⅲ・2)変更 |
| ③ 昭和53年7月4日 | 路線番号(Ⅱ・Ⅲ・2→3・6・4)変更 |
| ④ 昭和60年4月4日 | 路線番号(3・6・4→3・5・4)、幅員(11⇒12m)変更 |
| ⑤ 平成6年11月25日 | 延長(852⇒850m)、交差点部変更 |
| ⑥ | |
| ⑦ | |
| ⑧ | |

■検証区間の状況等

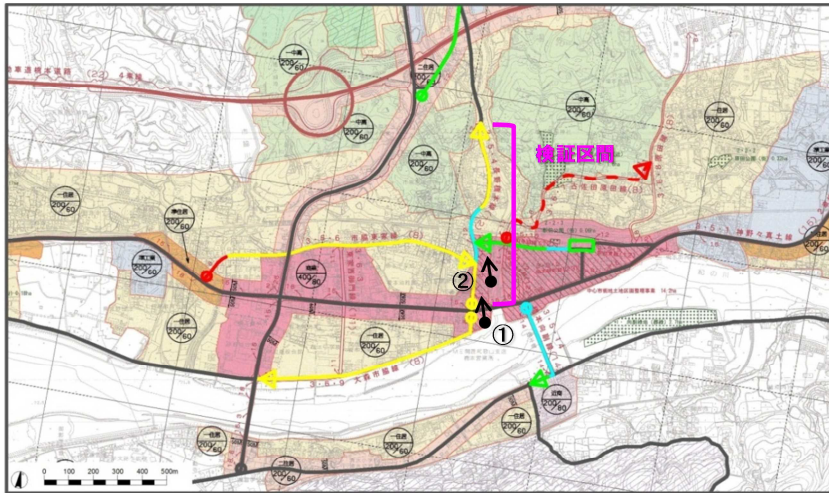
| | | | |
|---------------|------------------------|-----------------|-------------|
| 対 象 区 間 | 東家四丁目～東家三丁目 | 区 間 延 長 | 850 m |
| 計 画 幅 員 | 12 m | 整 備 状 況 | 概成済 0 m |
| 計 画 車 線 数 | 2 車線 | | 未整備 609 m |
| 支 障 物 件 の 概 数 | 39 棟 図上判断 | 都計法第53条の申請数 | 15 件 |
| 未 改 良 部 の 現 道 | 全区間現道有り | 現 道 の 名 称 ・ 区 分 | 東家小原田線 (市道) |
| 現 道 幅 員 | 約 6.0 ～ 10.0 m | 歩 道 の 有 無 | 一部あり (両側) |
| 現 道 車 線 数 | 2 車線 | 混 雑 度 | |
| 現 況 交 通 量 | 約4,000台/12h (交通量調査) | | |

■都市計画道路の構造等

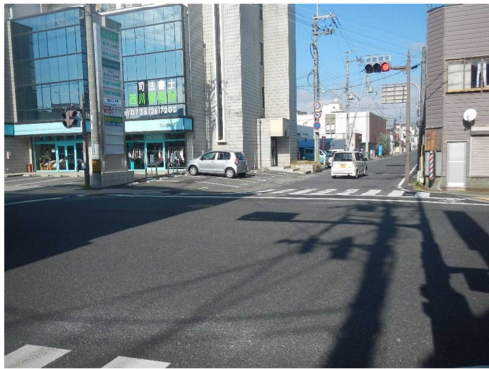
| 標準横断面 | 備考 |
|-------|----|
| | |

■位置および周辺状況

位置図



現況写真

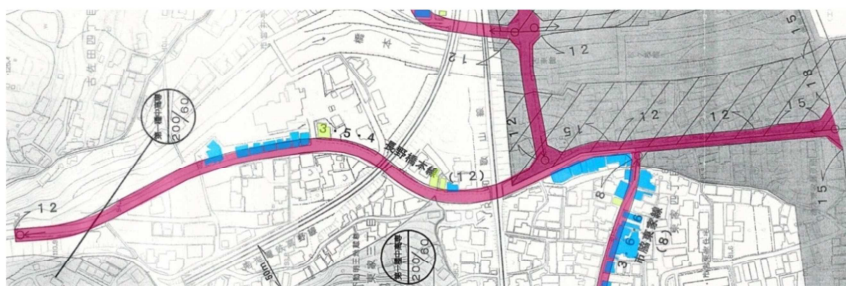


写真①



写真②

拡大図



■必要性の検証

(1) 上位・関連計画への位置づけからの必要性の検証

| 項目 | 内容 | 結果 |
|------------------------|---------------------|----|
| ①-1 総合計画 | | |
| ①-2 都市計画区域マスタープラン | | |
| ①-3 都市計画マスタープラン | 【市内幹線道路としての位置づけがある】 | |
| ①-4 土地区画整理事業等の開発プロジェクト | | |
| ①-5 その他計画 | | |

(2) 都市間連絡機能からの必要性の検証

| 項目 | 内容 | 結果 |
|--------------------------|----|----|
| ②-1 周辺主要都市間の連絡路線となっているか。 | | |
| ②-2 隣接市町との連絡路線となっているか。 | | |

(3) 交通拠点アクセス機能からの必要性の検証

| 項目 | 内容 | 結果 |
|---------------------------|----|----|
| ③-1 インターチェンジへ直接アクセスしているか。 | | |
| ③-2 港湾、物流拠点へ直接アクセスしているか。 | | |
| ③-3 主要鉄道駅、空港へアクセスしているか。 | | |

(4) 土地利用支援機能からの必要性の検証

| 項目 | 内容 | 結果 |
|---------------------------------|----|----|
| ④-1 主要な公共施設へ直接アクセスしているか。 | | |
| ④-2 主要な集客施設、観光施設へ直接アクセスしているか。 | | |
| ④-3 開発プロジェクトへ直接アクセスしているか。 | | |
| ④-4 まちづくりにおける主要エリアへ直接アクセスしているか。 | | |

(5) 都市防災機能からの必要性の検証

| 項目 | 内容 | 結果 |
|------------------------|----|----|
| ⑤-1 緊急輸送道路に位置づけられているか。 | | |
| ⑤-2 防災拠点に直接アクセスしているか。 | | |

(6) 交通処理からの必要性の検証

| 項目 | 内容 | 結果 |
|-----------------------------------|----------------------------|----|
| ⑥-1 廃止に伴い周辺道路に深刻な渋滞を引き起こす可能性があるか。 | | |
| ⑥-2 対象路線に代替する路線が存在しないか。 | 代替する路線は存在しない(現道は一部狭幅員箇所あり) | ○ |

(7) その他検証

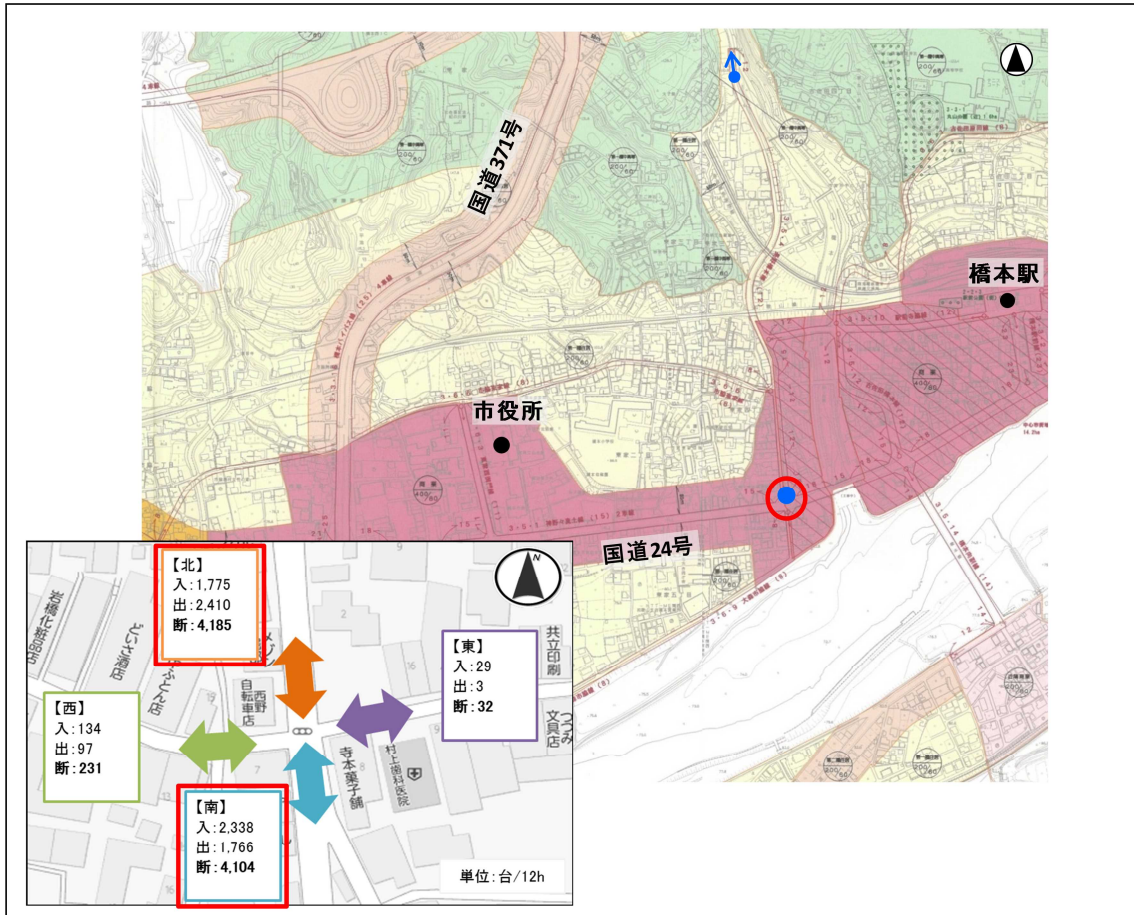
| 項目 | 内容 | 結果 |
|------------------------|-------------------|----|
| ⑦-1 バスルートになる路線となっているか。 | 【コミュニティバスのルートである】 | |

| | |
|----------|----------------------|
| 必要性の検証結果 | 存続候補路線(変更又は廃止の可能性あり) |
|----------|----------------------|

■実現性の検証

| 項目 | 内容 | 結果 |
|------------------|--------------------------------|----|
| 施工上支障となり得る物件等がある | 施工上支障となり得る物件等はない(鉄道との交差部は整備済み) | |
| 現道で概ねの機能が確保されている | 現道で概ねの機能は確保されていない | |
| 隣接して同規模の道路がある | 隣接して同規模の道路はない | |
| 計画幅員が道路構造令に適合しない | 歩道空間(2.5m)の拡幅が望ましい | ○ |
| 地元から廃止・変更等の要望がある | | |
| 将来交通量がそれほど見込まれない | 現在、一定の交通量がある。(約4,000台/12h) | |

■検討図



■総合評価

| | | |
|-------|------|---|
| 見直し方針 | 【存続】 | 現道(都市計画道路外を含む)は、国道371号と国道24号を結び、橋本駅と371号を結ぶ道路であり、既成市街地での南北方向の道路機能強化が必要で実現性も低くないため、存続する。 |
| 今後の課題 | | |