

都市計画道路見直し検討業務

【概要版】

調査期間：平成29年度～令和元年度

1 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、次のような問題が生じている可能性がある。

- ・事業未着手の路線に係る長期にわたる建築制限が、地権者の土地の有効利用等に不当に影響を与えている
- ・地域のまちづくりの方針に適合しない都市計画となっている

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、長期未着の路線を有することや、震災を受けたまちづくりの方針の変化があることから、路線都市計画道路について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目的のため、都市計画道路の見直し検討を行うものである。

2 名取市の交通特性及び課題の整理

都市計画道路の見直し案を策定するため、本市の交通特性と課題を以下のとおり抽出・整理した。

課題抽出の視点	交通の特性からみた課題
(第1章) 交通の現況	◇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
(第2章) 将来交通量	◇将来交通需要予測への対応と復興事業の推進 ◇現在の土地利用計画に基づく交通量配分の見直しと幹線道路網の検討
(第3章) 見直し検討路線の概況	◇長期未着手路線の適正な見直しと計画的な整備の推進 ◇効率的な事業調整の推進
(第4章) 道路交通を取り巻く環境	◇国のまちづくりの方向を踏まえた交通体系の検討
(第5章) 上位・関連計画	◇総合的な交通体系の構築 ◇市中心部と郊外部の住宅地のネットワークの強化

←同様の特性や課題の内容を集約

【名取市の交通特性・課題】

- ① 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
- ② 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
- ③ 将来交通需要予測への対応
- ④ 市中心部と郊外部のネットワークの強化

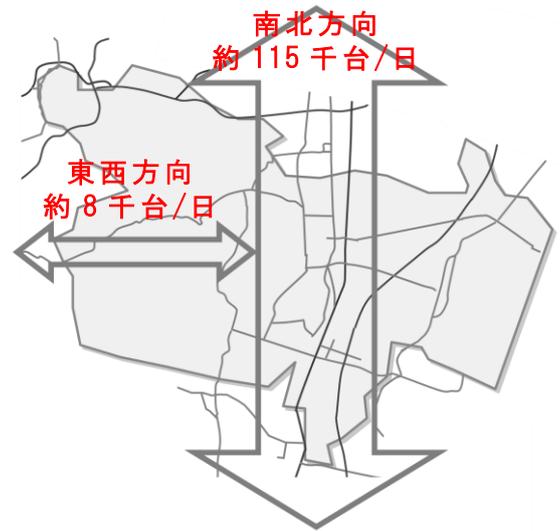
① 国道4号及び南北方向の幹線道路に集中する交通需要への対応

本市及び本市周辺道路の交通需要の特性を把握するため、全国道路・街路交通情勢調査（平成17年、22年、27年 国土交通省）を用いて箇所別交通量及び混雑度を整理した。

その結果、南北方向路線の断面交通量は約115千台/日、市中心部から隣接市町に向かう東西方向の断面交通量は約8千台/日となっており、南北方向の交通需要に特化している。（自動車専用道路を除く一般道路）

混雑度は、市街地中心部を南北方向に縦断する国道4号及び（一）仙台名取線（旧国道4号）の全区間が1.00を上回っている状況にある。

□ 交通需要方向別交通量



資料：全国道路・街路交通情勢調査（平成17年、22年、27年 国土交通省）

よって、南北方向の交通需要の軸上に位置し本市の市街地の骨格を形成している国道4号及び県道仙台名取線については、市内々、内外交通等の各種交通の集中と錯綜が大きいと考えられるため、これらの路線に集中する交通需要への対応（国道4号の強化または交通の分散）を課題として位置付ける。

②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

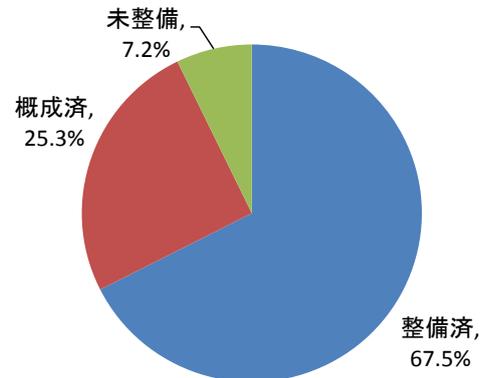
都市計画道路の見直しの検討が必要な区間を把握するため、都市計画道路の整備状況を整理した。

本市の都市計画道路は、平成30年3月末現在31路線、78,580mが都市計画決定されており、整備率（整備済み延長/計画延長）は67.5%となっている。

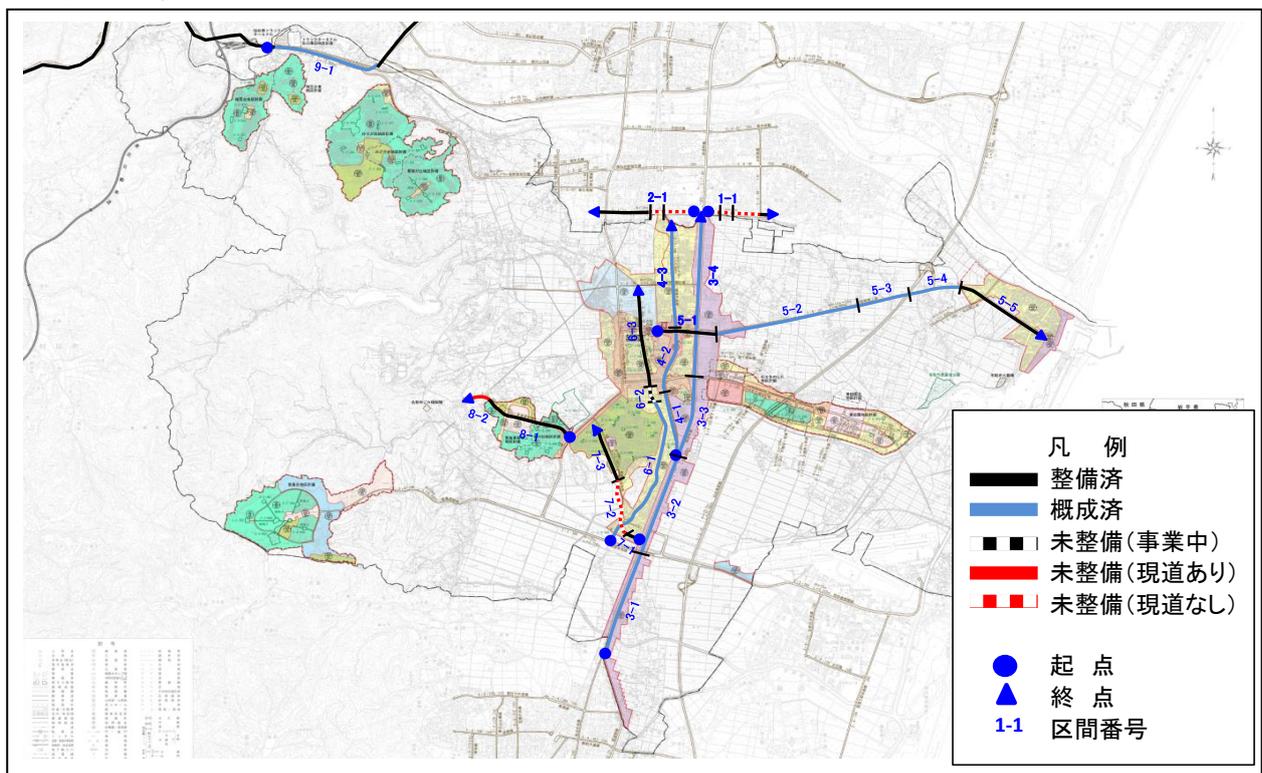
都市計画道路のうち、都市計画決定から20年以上経過する長期未着手路線が8路線（概成済み・事業中・事業予定がある区間のほか、高速道路を除く）となっており、本調査では「見直し検討対象路線」と位置づけた。

□見直し検討対象路線

□都市計画道路の整備状況



資料：都市計画道路現況調査（平成29年度）



また、見直し検討対象路線の現状を把握するため、宮城県の「都市計画道路見直しガイドライン（改訂版）」（平成30年3月）を踏まえ、都市計画決定状況、バス路線等の位置づけ、支障物件の状況、事業化にあたっての問題点等を「路線評価カルテ」として整理した。

その結果、未整備区間の多くは既成市街地に位置し、沿線には多くの住宅や商業施設等が立地している状況にあり、用地の確保に長期間を要すること、整備費が高額になることがわかった。この結果を踏まえ、未整備の都市計画道路の計画的な整備、または見直し案の検討を適切に行うことを課題とする。

③ 将来交通需要予測への対応

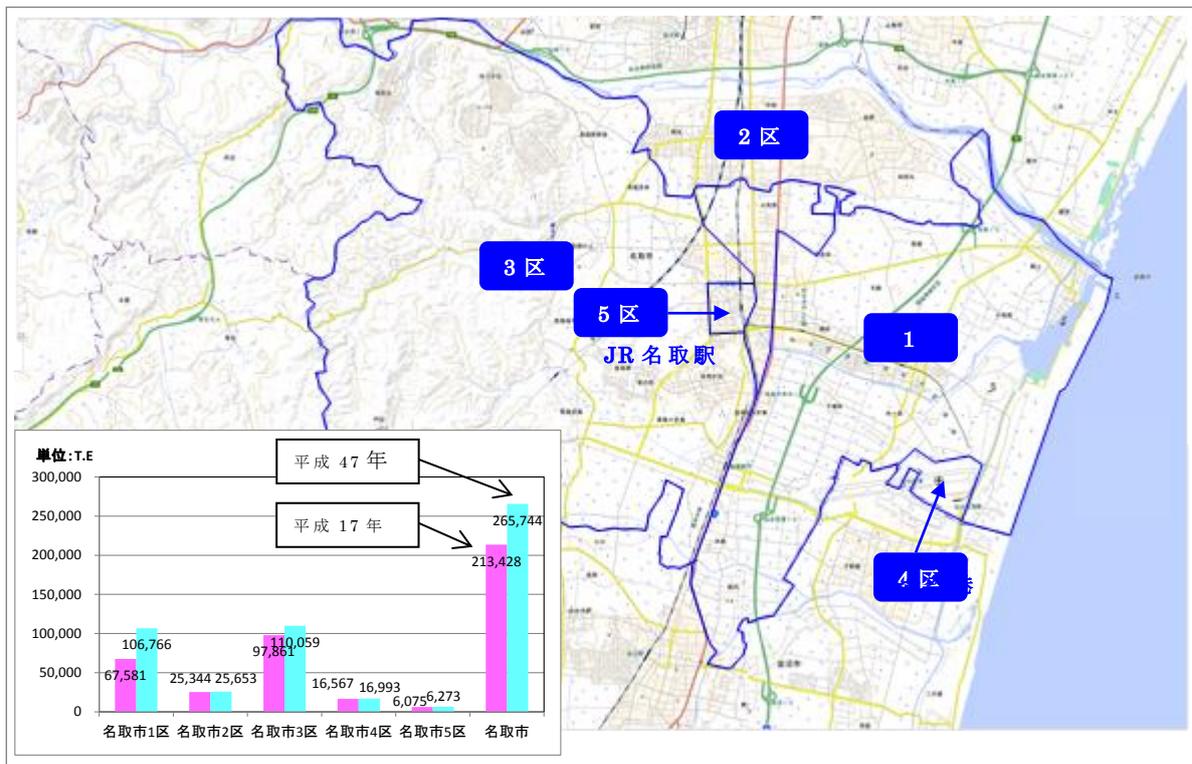
本市の将来交通需要に対応した道路体系を検討するため、2030年全国将来車種別BゾーンOD表（第14次フレーム）及び第4回仙台都市圏パーソントリップ調査（調査時点で公表されている最新の調査）を用いて把握する。

本市の発生集中量は平成17年から平成42年にかけて増加するものと予測されており、その内訳をみると名取市東部（余田1区）と名取市西部（高館3区）と、中心部の東西で進められた市街地開発に伴うものと考えられる。

また、第4回パーソントリップ調査による将来交通量配分結果より、個別路線の将来交通量配分結果（H37年）をみると、（都）仙台東幹線（仙台東部道路）、（主）塩釜亘理線、（一）仙台館腰線の交通量が増加している。一方、国道4号の交通量は40千台/日強と現状並みの交通を処理していることから、南北方向の交通需要はさらに増加することが予測されている。さらに、（都）熊野堂柳生線は25～35千台/日の交通量が見込まれるほか、（主）仙台空港線も30千台/日を超える交通量となっており、東西方向の交通需要も多くなることが予測されていることから、増加する交通需要に対応した道路機能の方向性の検討が課題となっている。

なお、平成29年度より本市を含む仙台都市圏の18市町村を対象に第5回パーソントリップ調査が実施されており、当該調査の進捗と連携を図りながら、将来交通需要に対応した幹線道路網の位置付けを検討する必要がある。

□ 発生集中量の見通し



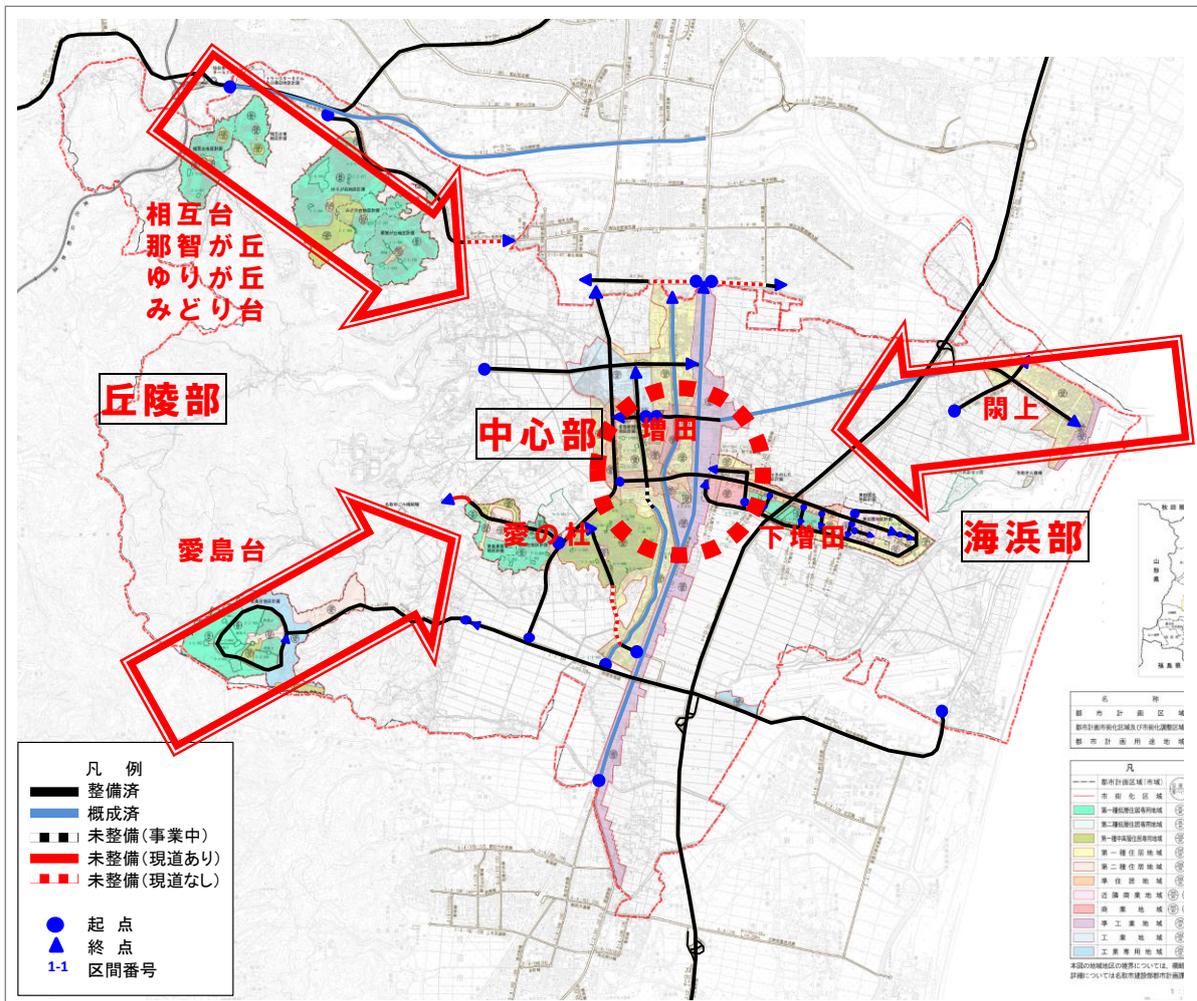
資料：2030年全国将来車種別BゾーンOD表

④ 市中心部と郊外部のネットワークの強化

名取市第5次長期総合計画「4章2節 交通体系の構築」において、広域交通の充実に比較した地区間ネットワークの脆弱性について言及しており、この改善を課題として定めている。これに基づき、都市計画道路見直し検討においても市内のネットワークの円滑化に資するため、これを課題として位置づけることとする。

具体的には、本市の住宅地は主に、平野部地域に位置する中心部（増田周辺、下増田周辺、愛の杜周辺を含む）、郊外部として海浜部地域に閑上地区、丘陵部地域に相互台、那智が丘、ゆりが丘、みどり台、愛島台が分布しているが、これら各地区と市中心部をアクセスする機能の向上を、都市計画道路網の検討のための課題とする。

□市街地の分布状況と都市計画道路の整備状況



資料：名取市都市計画課（平成30年3月現在）

3 見直し検討方針・幹線道路網の基本方針

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。

★ 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	名取駅閉上線	12.0	継続候補	○当区間は、名取○当区間は、名取地区と閉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。

★ 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

- 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

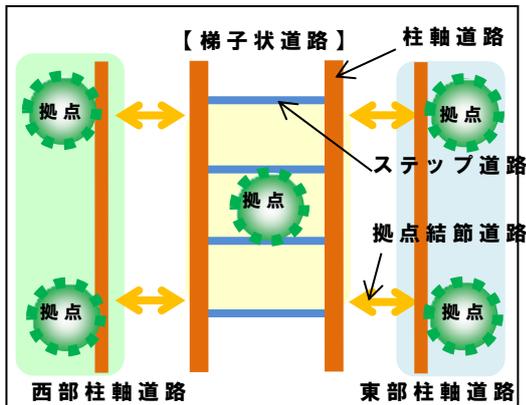
【道路交通処理システム形成の方針】

- 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

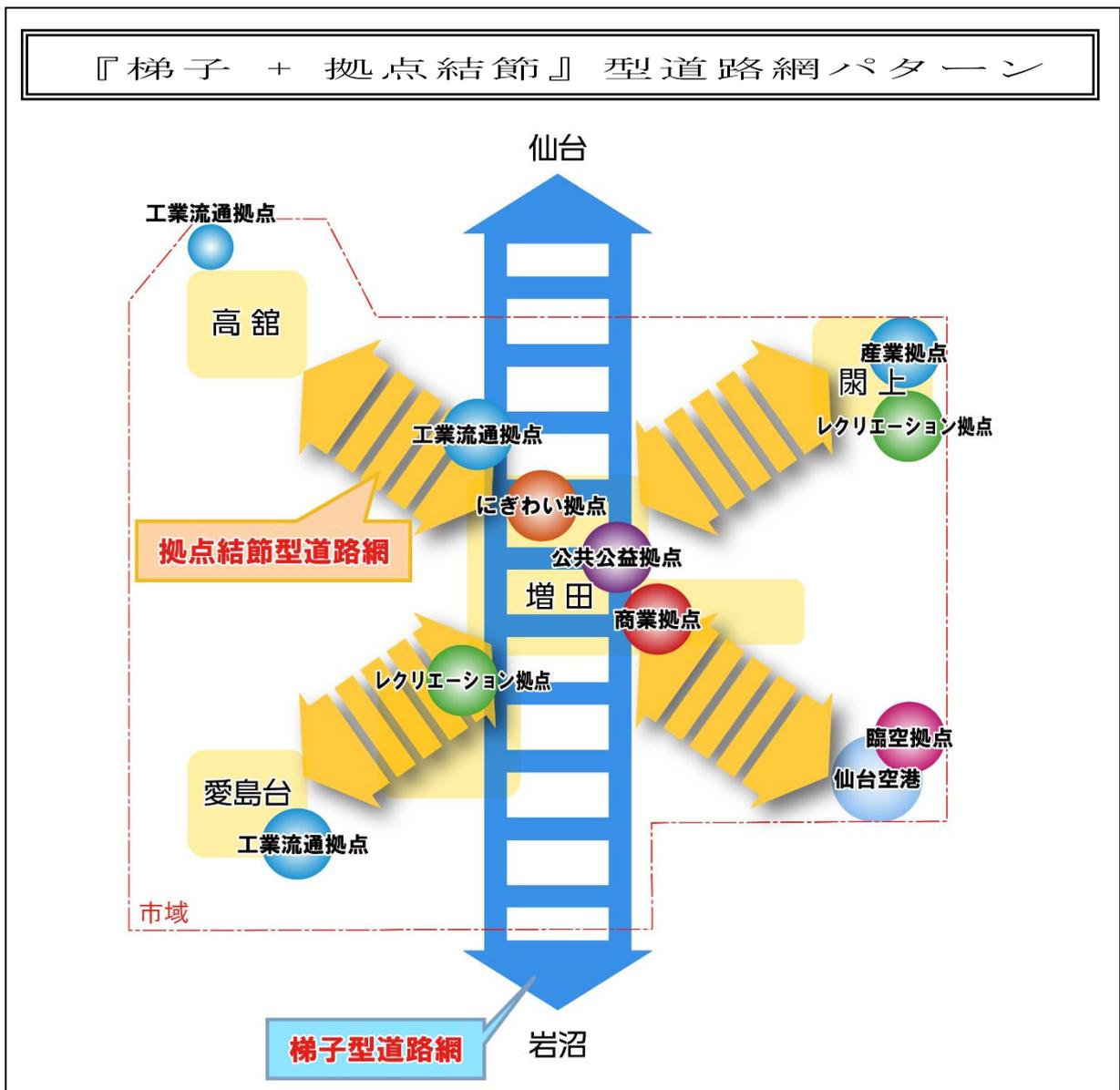
○道路網パターンのイメージ



○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



4 将来都市計画道路網の策定

◆将来都市計画道路網

番号	路線名	計画幅員 (m)	計画延長 (m)	当初決定 (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	名取駅閉上線	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	仙台閉上線	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
3・4・330	(仮称)大手町川上線	20.0	1,930	—	決定(新規)
3・5・331	(仮称)館腰駅箱塚線	12.0	1,010	—	決定(新規)

