

秋田市都市計画道路見直し基本方針（案）

秋田市都市計画課

令和5年3月

目次

1	はじめに	1
2	都市計画道路について	2
2-1	都市計画道路の役割	
2-2	都市計画道路の経緯と現状	
2-3	都市計画道路の見直しの必要性	
3	道路網の整備方針について	10
4	都市計画道路の見直し検討	11
4-1	検討方法	
4-2	対象路線の抽出	
4-3	検討結果	
5	見直しの進め方	21

1 はじめに

全国的に都市計画決定から長期間経過しているにもかかわらず、未だに整備されていない都市計画道路（区間）が存在しており、その整備の方針などが問題になっている。本市においても、社会経済情勢や土地利用状況の変化により、当初の決定どおりの整備が困難となっている路線も多く、都市計画決定の廃止を含め計画の見直しが必要とされている。

このような状況のなか、本市では、平成17年から20年に秋田県が実施した「秋田都市圏街路交通調査」をもとに、平成24年から25年にかけて、都市計画道路10路線について、ルート変更や廃止の都市計画変更を実施しているが、調査から10年以上経過しており、本市を取り巻く社会経済情勢や土地利用状況に変化が生じてきている。

そのため、長期未着手の都市計画道路については、令和3年6月に策定した本市の都市計画の基本方針である「第7次秋田市総合都市計画」において、多核集約型コンパクトシティの実現を前提に必要性と実現性を再検証し、「存続」「変更」「廃止」の方向性を決定し、必要に応じて見直しを行うこととしていることから、令和4年度に都市計画道路網の見直し検討を行ったものである。

本方針（案）は、都市計画道路の現状や課題、見直しの方向性等の検討結果の概要をまとめたものである。

2 都市計画道路について

2-1 都市計画道路の役割

都市計画道路は、都市の将来像を達成し、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するために定めるものである。都市計画道路の計画に当たっては、各種上位計画等との整合や都市の将来像と都市交通の目標、土地利用計画への対応、公共交通計画との調和等に配慮する必要がある。

表1 都市内道路の機能

機能の区分		内 容	
①交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
②空間機能	都市環境機能	景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救助機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収用空間	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理および通信情報施設のための空間
道路付属物のための空間		電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間	
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

出典：「都市計画マニュアルⅡ」（社）日本都市計画学会編

表2 都市計画道路の種別

道路の区分		道路の機能等
自動車専用道路		都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量でかつ高速に処理する。
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
	補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である。
区画街路		街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。また、街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路である。
特殊街路		自動車交通以外の特殊な交通の用に供する次の道路である。 ア. 専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路 イ. 専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 ウ. 主として路面電車の交通の用に供する道路

出典：「都市計画マニュアルⅡ」（社）日本都市計画学会編

2-2 都市計画道路の経緯と現状

(1) 人口と都市計画決定延長

人口の増加等に伴う交通需要に対応するため、都市計画道路の決定延長も増加してきていたが、人口減少に転じてからは、都市計画道路を見直す動きが主流となっており、都市計画決定延長は減少している。

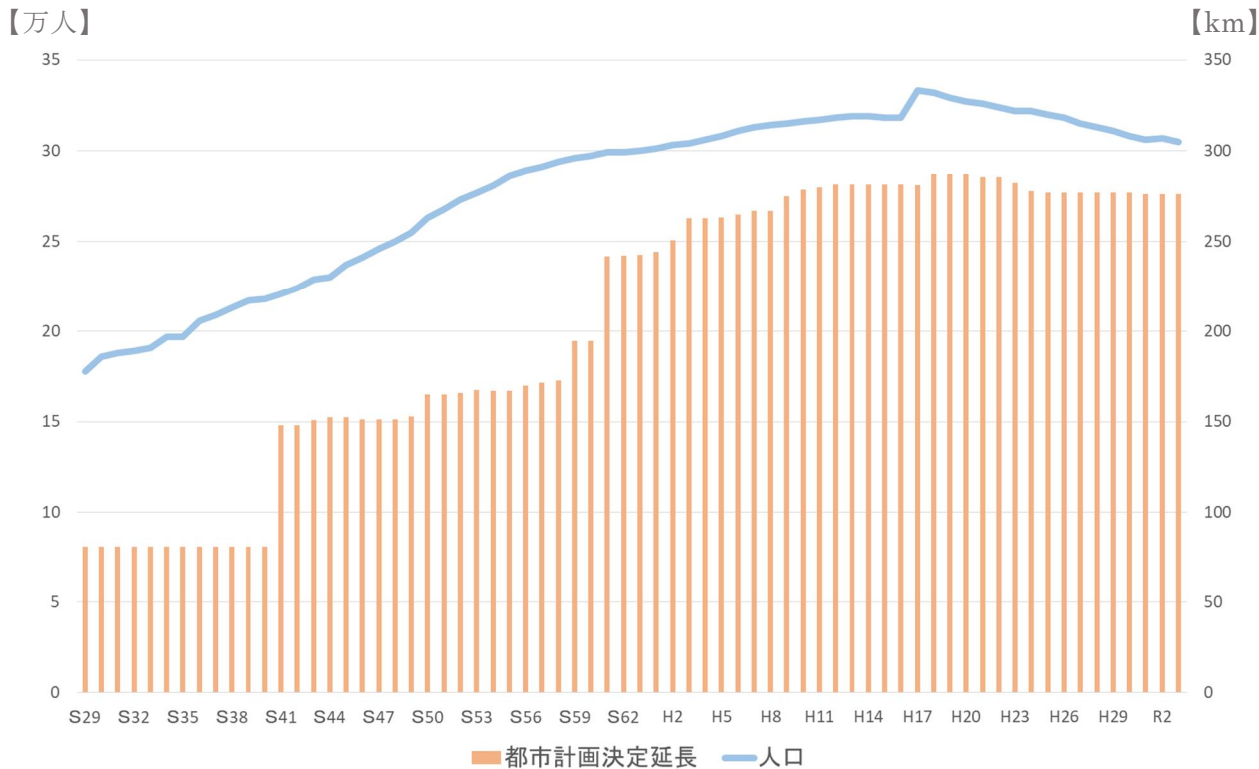


図1 人口と都市計画決定延長

出典：秋田市資料

(2) 都市計画道路の現状

都市計画決定されている路線は88路線（令和4年3月末現在）あり、都市計画道路の整備率は約8割、未整備延長は約63kmとなっている。

表3 都市計画道路の都市計画決定および整備状況

都市計画決定		整備状況		
路線数	延長 (km)	整備済延長 (km)	未整備延長 (km)	整備率 (%)
88	276.325	213.727	62.598	77.3

令和4年3月末現在

※概成済、事業中（概成済、未整備）の延長については未整備延長へ算入

概成済延長：計画幅員の用地は確保していないが、計画幅員の2/3以上整備し、一般供用している延長

(3) 近年の都市計画道路の整備率の推移

都市計画道路の整備には多額の事業費と時間を必要とすることや、公共投資の縮減から、整備済み延長の推移は、微増傾向にとどまっている。

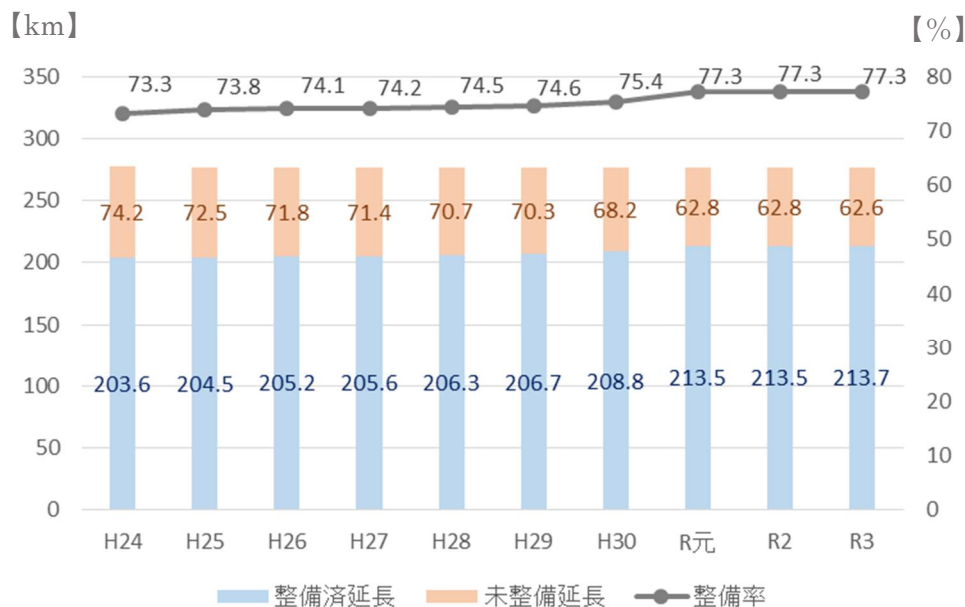


図2 直近10年間の都市計画道路の延長と整備率

出典：秋田市資料

(4) 近年の都市計画道路整備の事業費推移

秋田県内の都市計画道路整備の事業費は減少傾向にある。

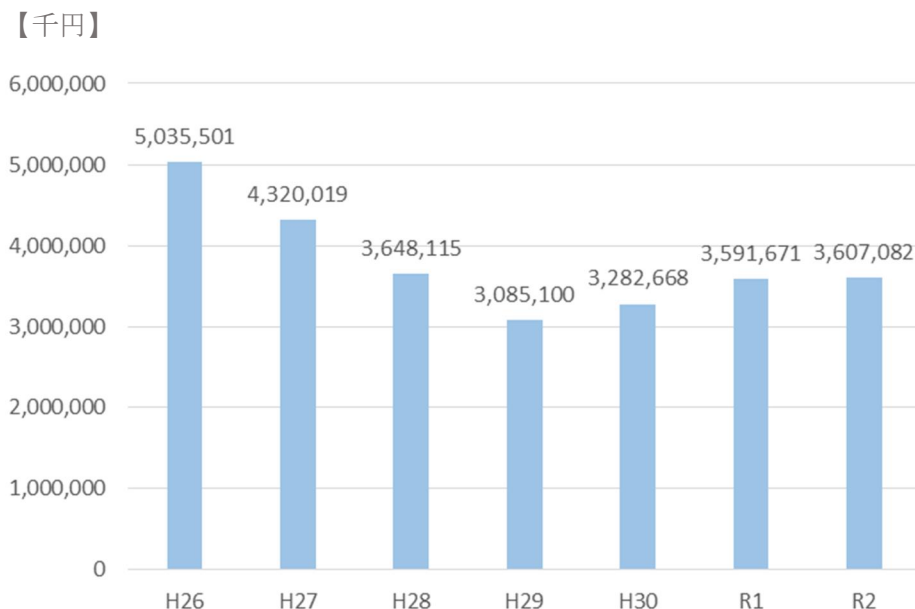


図3 秋田県内の都市計画道路整備の事業費推移

出典：都市計画現況調査

2-3 都市計画道路の見直しの必要性

(1) 社会状況の変化への対応

人口減少や、それに伴い減少する交通需要を前提とした都市計画の見直しが必要となっている。

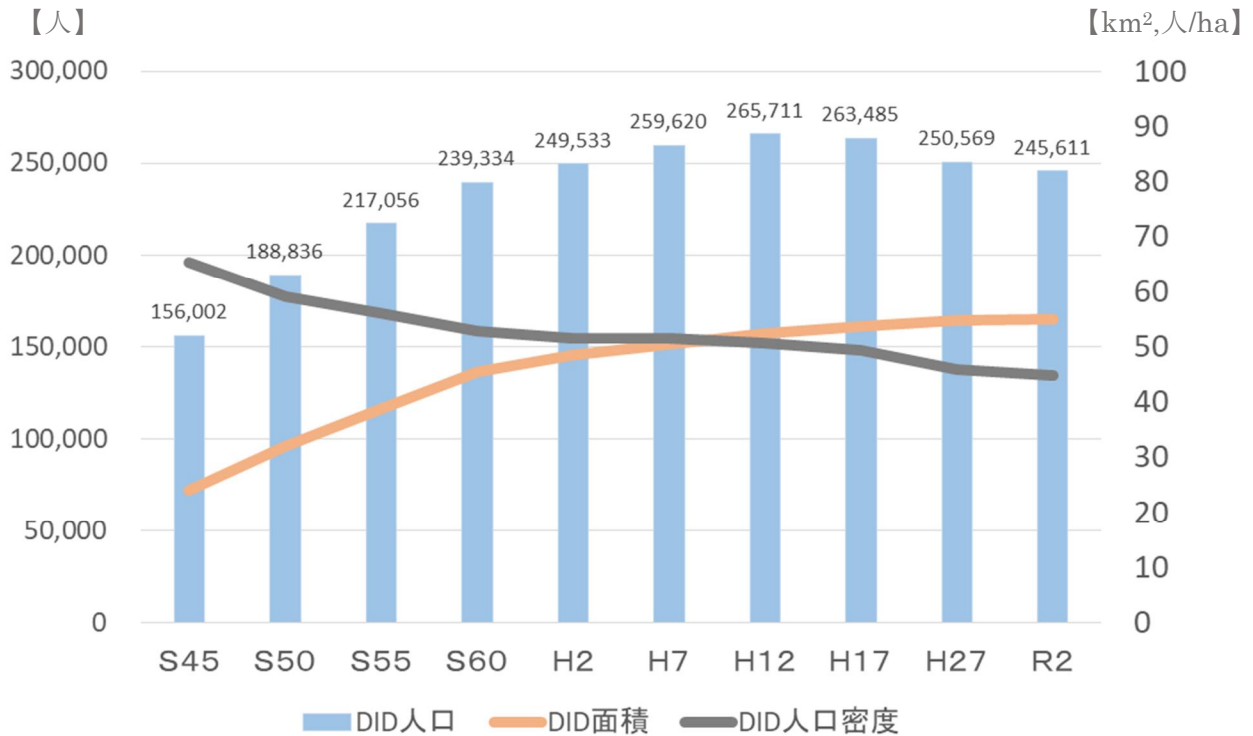


図4 秋田市のD I D地区の面積と人口密度の推移

出典：国勢調査

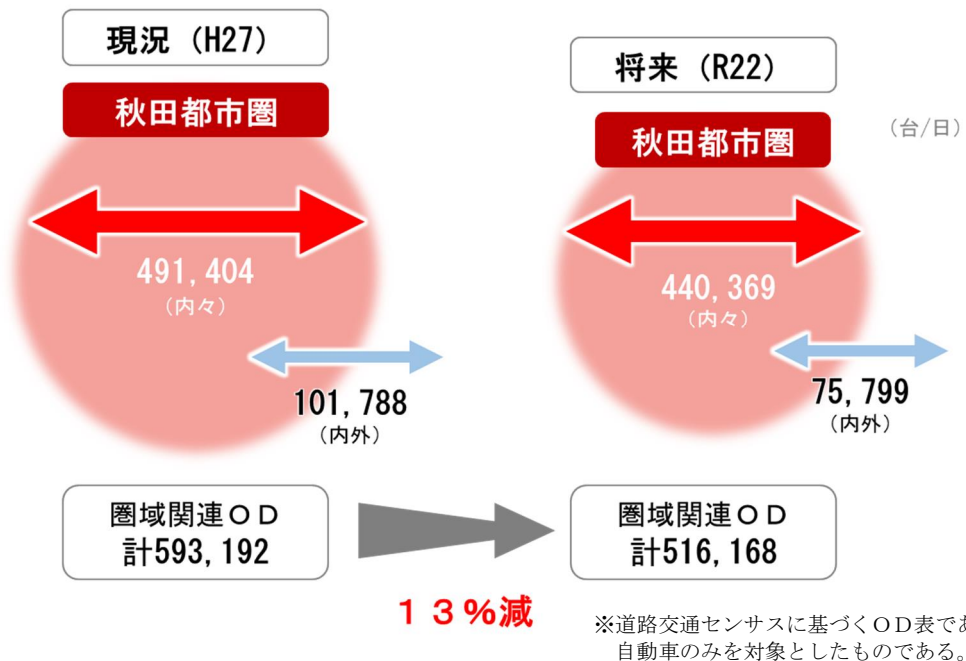


図5 秋田都市圏の将来交通量の変化

出典：平成 27 年度道路交通センサスに基づくOD表
 ※秋田都市圏：秋田市+湯上市

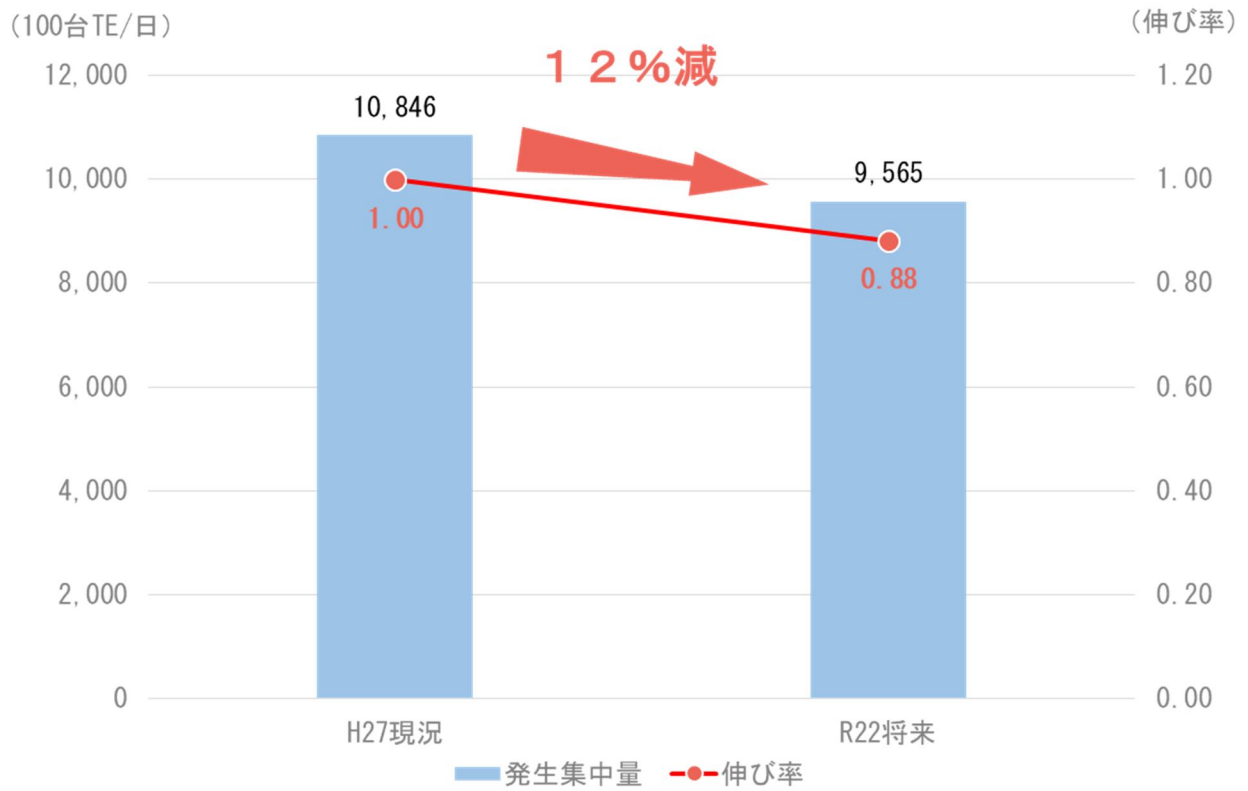


図6 秋田都市圏の自動車発生集中量

出典：平成27年度道路交通センサスに基づくOD表
※秋田都市圏：秋田市+湯上市

(2) 長期未着手の都市計画道路の存在

未整備の都市計画道路（約63km：令和4年3月末現在）の中には、社会経済情勢や土地利用状況の変化などにより、当初考えられていた必要性や実現性にも変化が生じ、整備が困難になっている路線が存在しており、見直しが必要となっている。

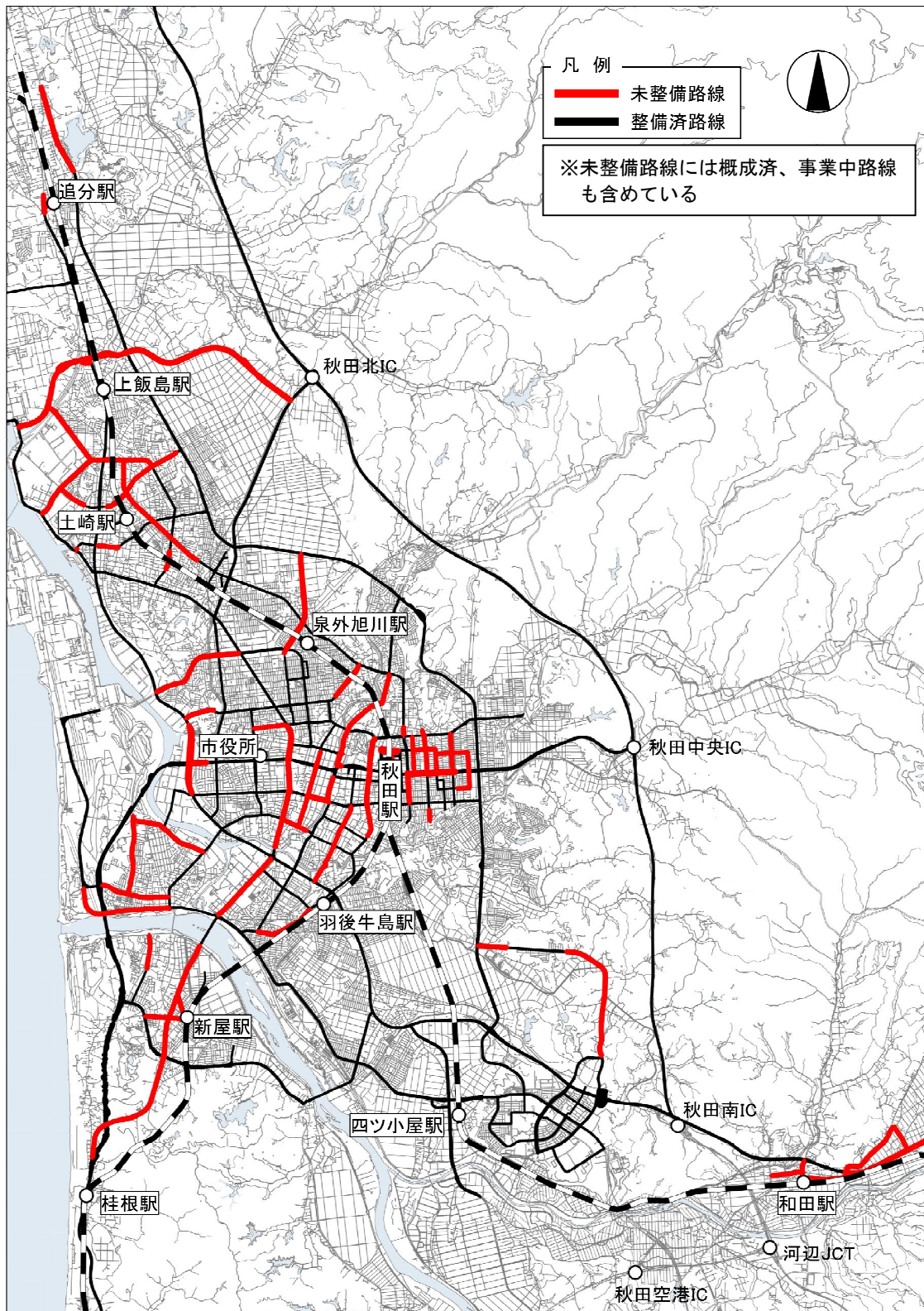


図 7 未整備の都市計画道路（令和4年3月末現在）

(3) 新たな道路基準への対応（道路構造令※適用の考え方）

既に決定されている都市計画道路の幅員構成は、決定当時の道路構造令に基づいているが、現時点における道路構造令が規定する幅員を満足しない場合がある。

今後、事業の実施に当たっては、現行の道路構造令との整合を図り、既決定の都市計画の幅員変更が必要となる場合があるため、道路構造令に限らず、これらの技術的基準にも対応した見直しが必要となっている。

※道路構造令は道路の構造の一般的な技術的基準を定めたものであり、昭和33年に道路法第30条に基づく政令として公布されたのち、その後の交通や社会情勢、環境等の変化、技術進歩、また、21世紀に向けた新たな道路構造のあり方に関する道路審議会の答申や関連する技術基準の改定等に対応するものとして、昭和45年から今日までに数回の改正が行われている。

(4) 関係法令等による見直しの必要性

都市計画の変更や見直しについて、関係法令等においては次のように示されている。

■都市計画法（抜粋）

第21条 都道府県又は市町村は、都市計画区域又は準都市計画区域が変更されたとき、第6条第1項若しくは第2項の規定による都市計画に関する基礎調査又は第13条第1項第20号に規定する政府が行う調査の結果都市計画を変更する必要が明らかとなったとき、遊休土地転換利用促進地区に関する都市計画についてその目的が達成されたと認めるとき、その他都市計画を変更する必要が生じたときは、遅滞なく、当該都市計画を変更しなければならない。

■都市計画運用指針（抜粋）

都市計画運用指針（令和4年4月1日改正 国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課）の「IV-2-2 1）都市施設全般にわたる事項」では、都市施設に関する都市計画の見直しの考え方について、以下のとおり記載されている。

都市施設に関する都市計画の見直しの考え方

都市施設の計画については、都市計画基礎調査の結果等を踏まえ、地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、規模等の検証を行い、必要に応じて都市計画の変更を行うべきである。

この場合、目指すべき都市像を実現するために都市計画決定された都市施設については、その整備に相当程度長期間を要するものであり、その実現に向け一定の継続性が要請されるものであることから、変更は慎重に行われるべきものである。また、都市内においては個々の都市施設がそれぞれ個別に機能を果たすものではなく、各施設が相互に組み合わさって総体として機能が発揮されるものであることから、見直しに当たっては、そのような総合性、一体性の観点から施設の配置、規模等についての検討を行うことが必要である。

都市の将来像を実現するために都市計画決定されたが、その後長期にわたり事業が行われていない施設の問題については、その計画の変更は慎重に行われるべきものではあるが、これまでの運用においては一度都市計画決定した施設の都市計画の変更についてあまりにも慎重すぎたきらいもある。長期的にみれば都市の将来像も変わり得るものであり必要に応じ変更の検討を行うことが望ましい。

この場合、都市施設の都市計画は都市の将来の見通しの下、長期的視点からその必要性が位置づけられているものであり、単に長期にわたって事業に着手していないという理由のみで変更することは適切ではない。都市施設の配置の変更や規模の縮小、廃止は、個別の箇所や区間のみを対象とした検討を行うのではなく、都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する地域全体としての施設の配置や規模等の検討を行い、その必要性の変更理由を明らかにした上で行われるべきである。

3 道路網の整備方針について

令和3年6月に策定した本市の都市計画の基本方針である「第7次秋田市総合都市計画」では、市外、交通拠点および「都心・中心市街地」と「地域中心」を相互に連結した3環状道路とこれらをつなぐ分散導入路等の骨格道路網を形成し、市街地から通過交通を排除することによる、歩行者・自転車の安全性の確保、バスの走行性、流通の定時性等の向上や、交通結節点等へのアクセスの強化を図ることとしている。

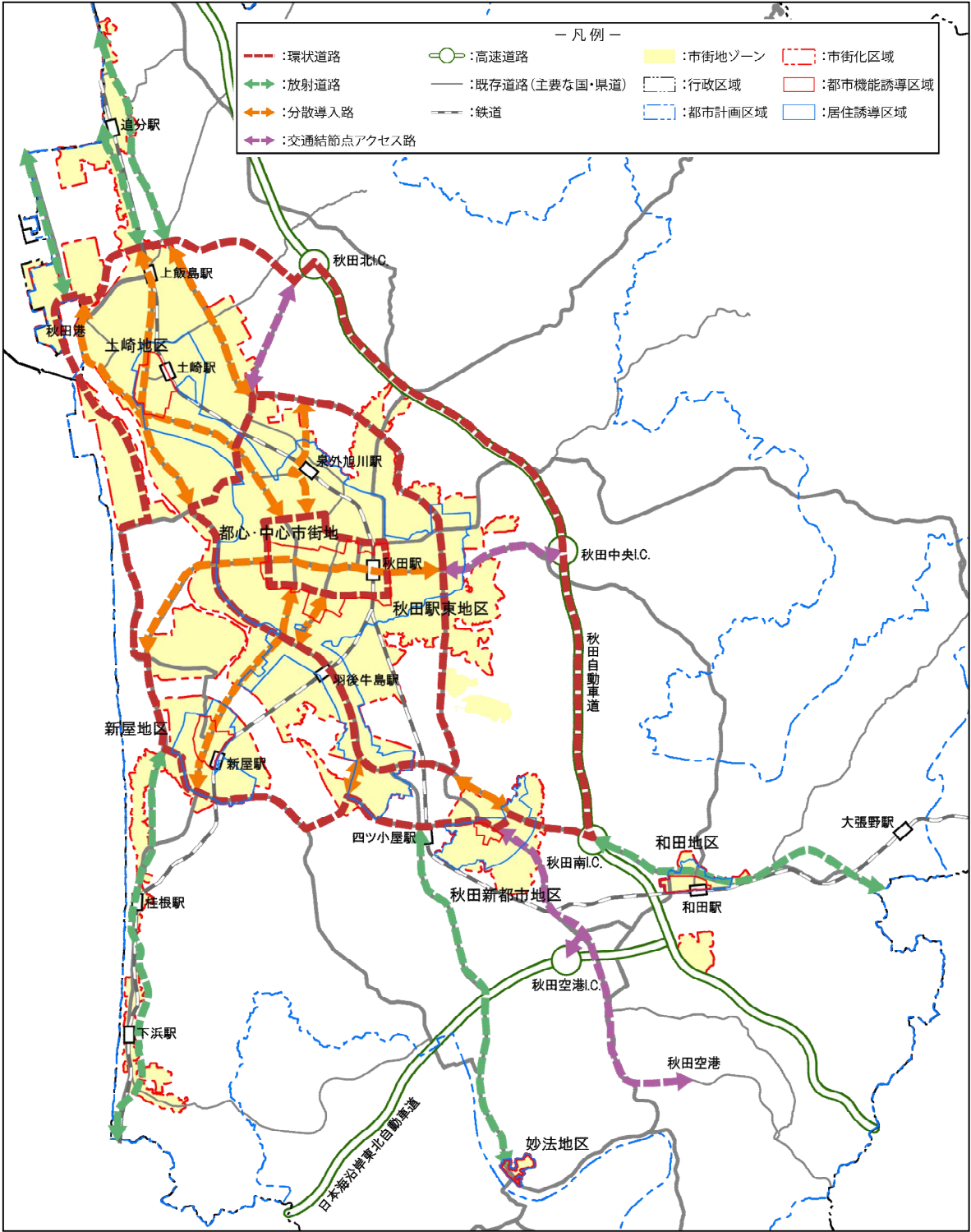


図8 道路整備の基本方針図

出典：第7次秋田市総合都市計画

4 都市計画道路の見直し検討

4-1 検討方法

はじめに、長期未着手となっている都市計画道路のうち、今回の見直し対象となる路線を抽出する。

見直し評価は、「秋田県都市計画道路見直しガイドライン(案)」を基本に実施する。

評価に当たっては、各路線を他の都市計画道路との交差点間で区間分けし、区間ごとに必要性、実現性を評価した。

その結果等を踏まえ、見直し候補路線を抽出したのち、総合評価を行い、区間ごとに「存続」「変更」「廃止」の見直し方針(案)を策定した。

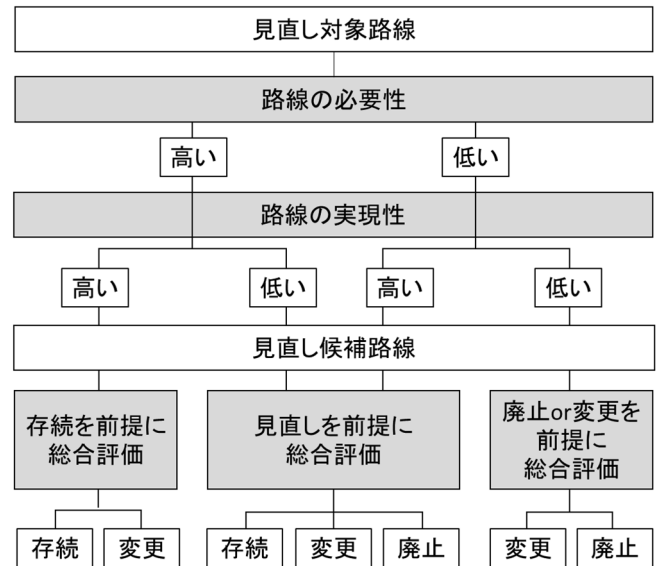


図9 評価検討フロー

4-2 対象路線の抽出

長期未着手の都市計画道路のうち、事業中の路線を除く39路線(82区間:約50.3km)を見直し対象路線として抽出した。

見直し対象路線は図10のとおり。

事業中路線(令和4年9月末時点)

3.4.10 飯島相染線(一部)	3.4.11 新屋土崎線(一部)
3.6.13 大浜上新城線	3.4.14 川尻広面線
3.4.19 二ツ屋山崎線(一部)	3.4.31 明田外旭川線(一部)
3.5.61 秋田駅東一号線(一部)	3.3.65 千秋山崎線
3.4.67 山崎広面線(一部)	3.5.70 秋田駅東二号線
3.3.72 泉外旭川線(一部)	3.3.75 神内和田線
7.6.4 西北一号線	7.6.5 駅東二号線

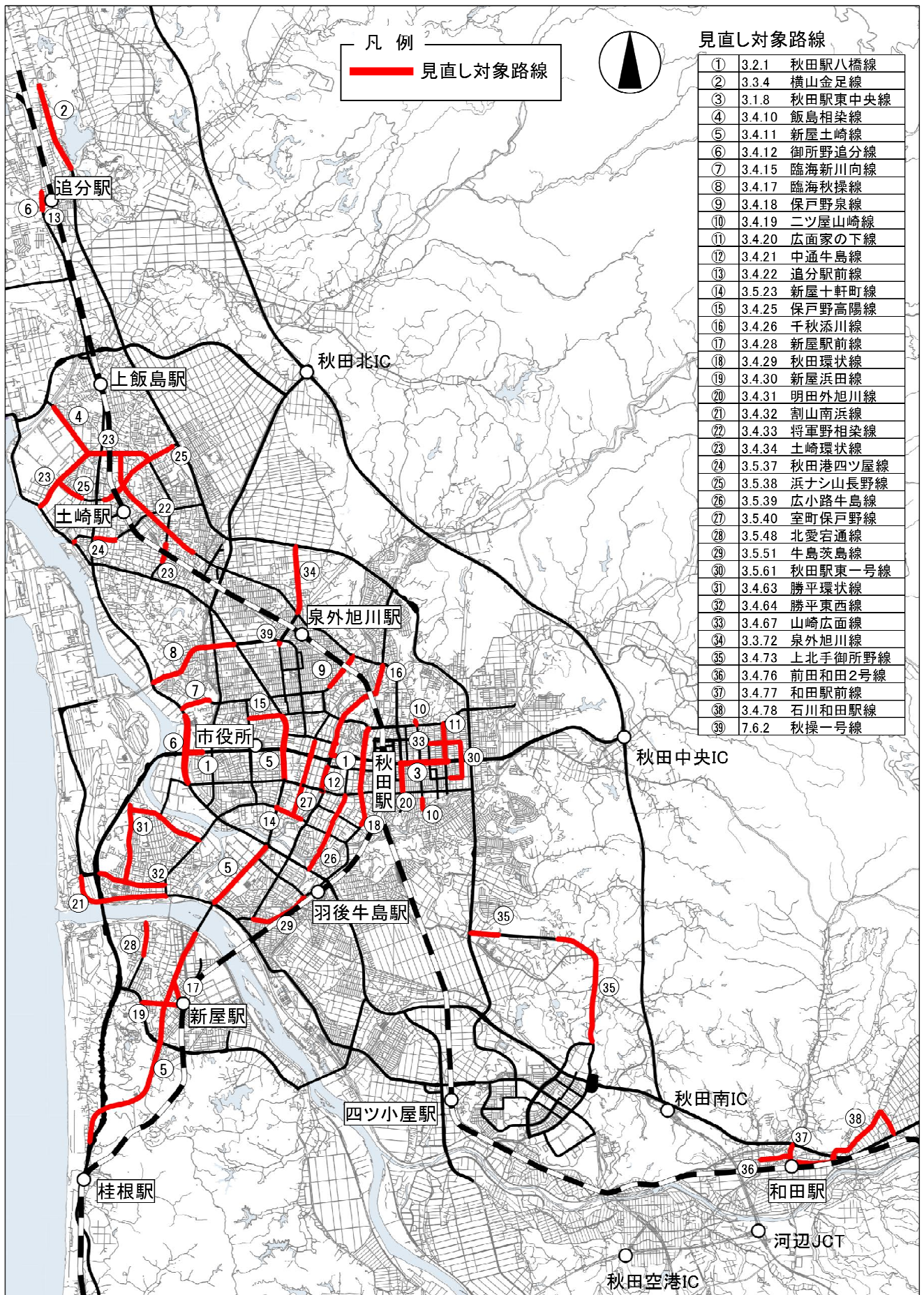


図10 見直し対象路線図

4-3 検討結果

(1) 路線の必要性の評価

路線の必要性の評価は、「秋田県都市計画道路見直しガイドライン（案）」を基本に、ネットワーク機能、交通機能、まちづくり支援、防災・医療活動支援、その他の5つの大項目で実施することとし、各項目の点数配分は表4のとおり設定した。

評価は、各路線の区間ごとに行い、合計点により順位づけし、下位のおおむね25%となる合計点が25点未満の区間を、必要性が低いと評価した。

また、現道の状況等（概成済み区間等で）により、新たな整備の必要性が低い路線についても必要性が低いと評価した。

評価結果は図11のとおり。

表4 必要性評価項目の点数配分

項目		点数 (100点満点)
ネットワーク	上位計画に位置づけがある路線	5
	広域ネットワークを形成する路線	7.5
	都市内の主要拠点(公共施設、大規模店舗等)へのアクセス路線	5
	主要交通拠点(IC、駅、空港、港湾等)へのアクセス路線	5
	主要幹線道路へのアクセス路線	5
交通機能	多くの交通量が見込まれる路線(交通処理機能の高い路線)	5
	渋滞の解消・緩和に有効な路線	5
	交通事故の減少に有効な路線	5
	代替路線がない路線	5
	観光振興・産業活動を支援する路線	5
まちづくり支援	市街地での活動を支援する路線	5
	市街地の土地利用を誘導する路線	5
	都市環境の向上に有効な路線	5
	歩行空間の高質化に有効な路線	5
防災・医療活動支援	延焼防止機能を有する路線	5
	災害時の避難経路や救急活動を支援する路線	7.5
	消防活動困難地域の解消を図る路線	5
	医療活動を支援する路線	5
その他	公共交通を支援する路線	5

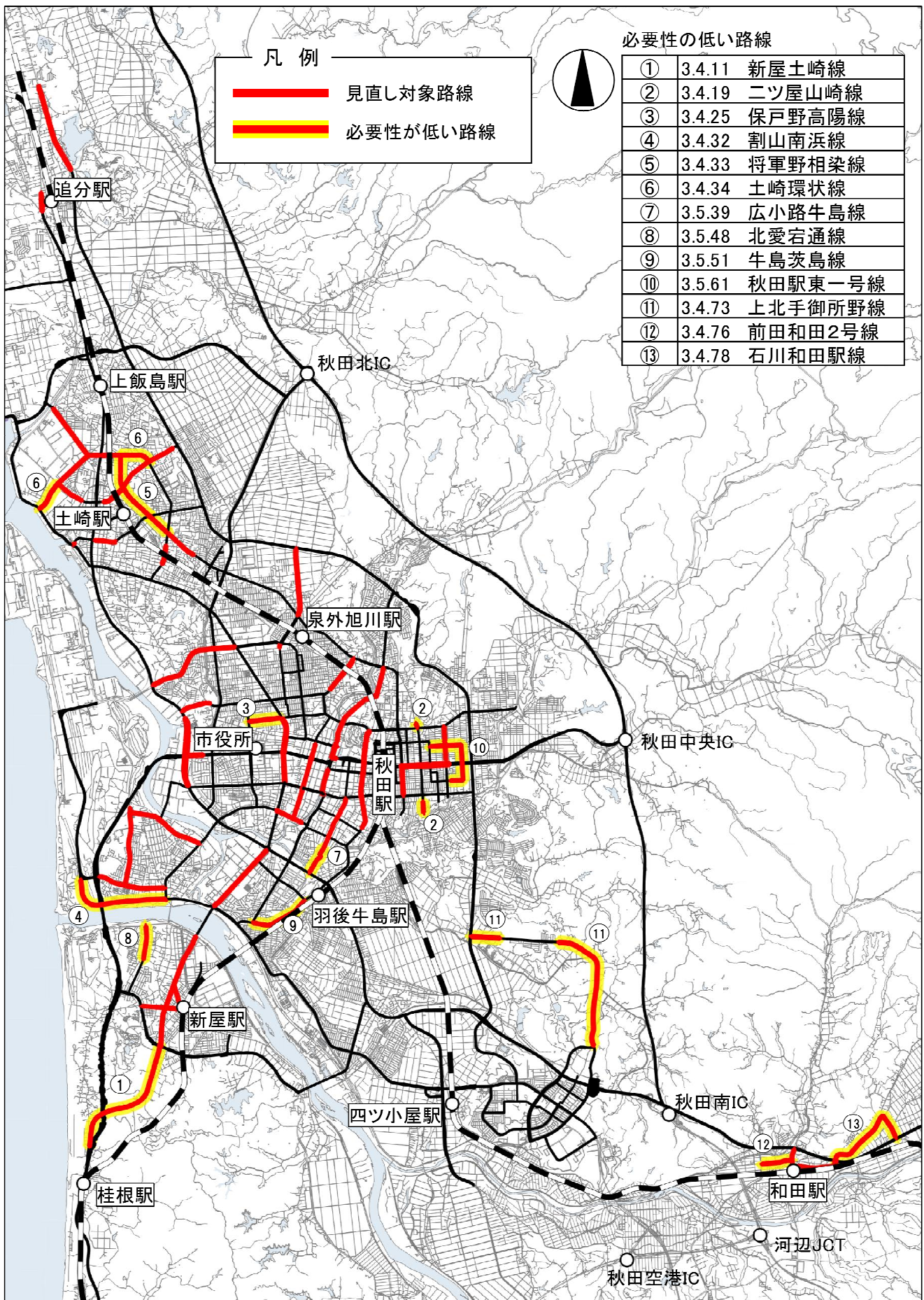


図 11 必要性の評価結果

(2) 路線の実現性の評価

路線の実現性の評価は、「秋田県都市計画道路見直しガイドライン（案）」を基本に、現地状況、構造面、社会状況の3つの大項目で実施することとし、各項目の点数配分は表5のとおり設定した。

なお、評価の実施に当たっては、評価項目それぞれについて、表6のとおり、問題（影響）の程度により評価した。

評価は、各路線の区間ごとに行い、合計点により順位づけし、下位のおおむね25%となる合計点が65点未満の区間を実現性が低いと判断した。

表5 実現性評価項目の点数配分

項目		点数 (90点満点)
現地状況	街なみや地域コミュニティへの影響	10
	商店街への影響	10
	公共・公益施設への影響	10
	歴史・文化施設への影響	10
	環境保全上の問題	10
構造面	施工の難度	10
	現行の道路構造令との不一致	10
社会状況	他路線での代替可能性	10
	住民の合意形成の難度	10

表6 実現性の評価基準

基準	点数
問題（影響）著しく大きい	0点
問題（影響）が大きい	4点
問題（影響）がある	7点
問題（影響）がない	10点

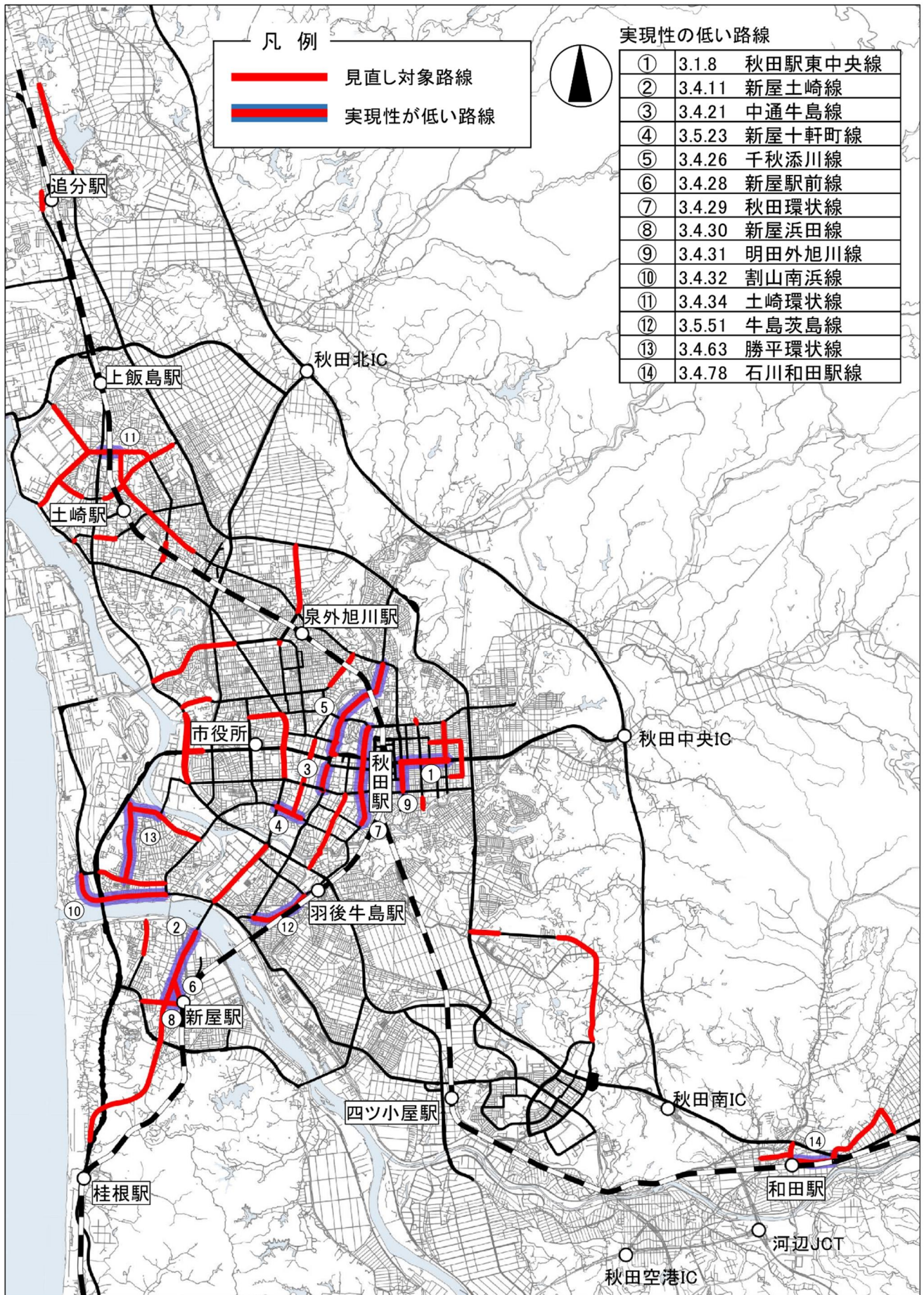


図 12 実現性の評価結果

(3) 見直し候補路線の抽出

路線の必要性・実現性が低いと評価した路線を見直し候補路線として以下のとおり抽出した。

見直し候補路線は図13のとおり。

〈見直し候補路線〉

必要性・実現性の両方が低い路線	2路線	2区間	約3km
必要性のみが低い路線	11路線	18区間	約13km
実現性のみが低い路線	12路線	20区間	約12km

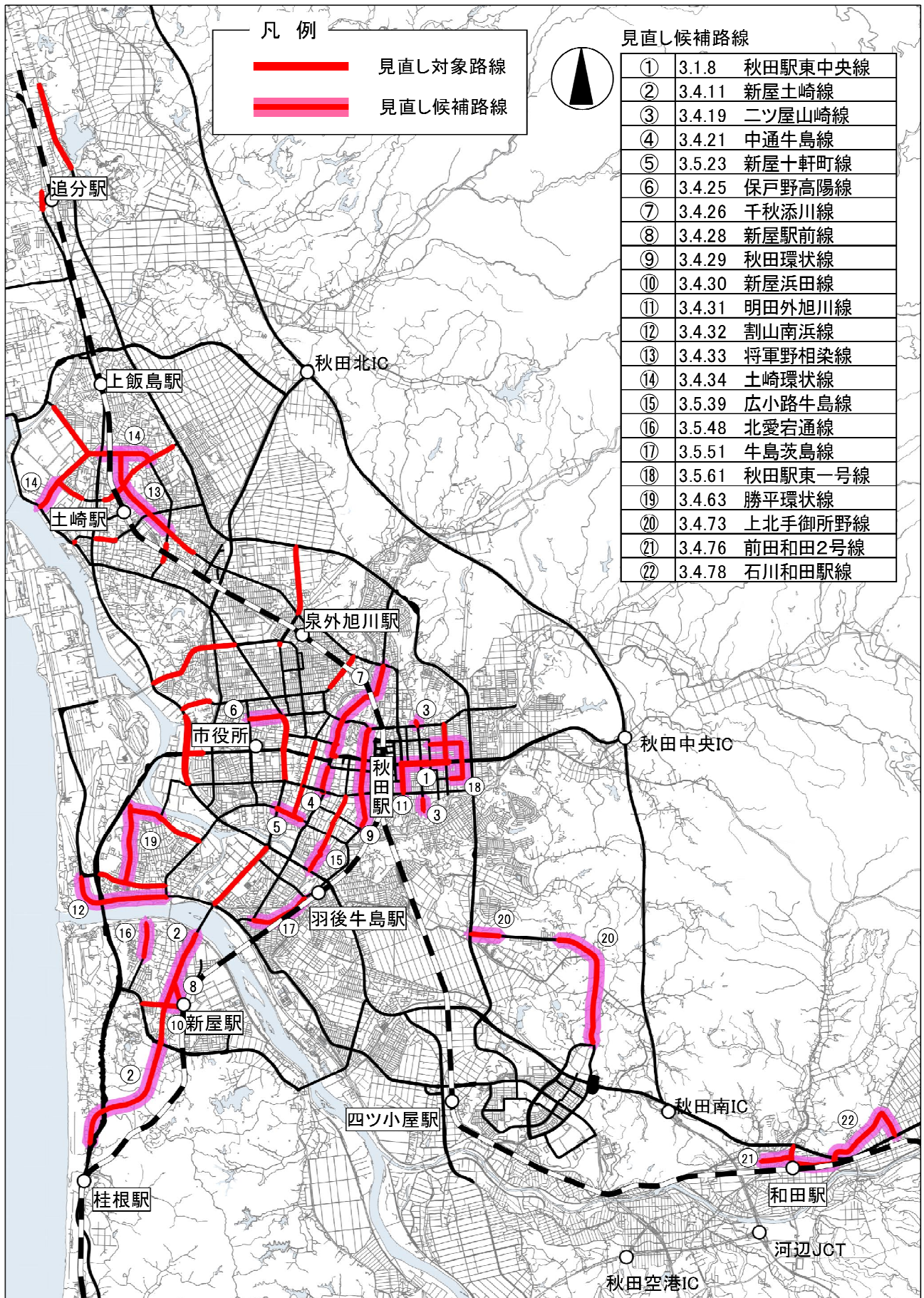


図13 見直し候補路線

(4) 総合評価

見直し候補路線について、表7のとおり総合評価の方向性を定め、表8の総合評価項目により評価を行い、「存続」「変更」「廃止」の方針(案)を検討した。

最終的に今回の見直しにより、以下のとおり、「変更」「廃止」の見直し方針(案)を取りまとめた。

廃止候補路線および変更候補路線となった路線は図14のとおり。

〈見直し方針(案)〉

廃止候補路線：13路線 18区間 約13km
 変更候補路線：4路線 5区間 約4km

表7 総合評価の方向性

		実現性 ^{※2}	
		高い	低い
必要性 ^{※1}	高い	存続を前提	見直しを前提
	低い	見直しを前提	廃止

※1 必要性が低いのは25点未満

※2 実現性が低いのは65点未満

表8 総合評価項目

項目	
主要幹線道路・幹線道路確認事項	将来交通量
	将来混雑度
既都市計画決定の合理性	既計画内容と現状(社会状況・土地利用の変化等)を比較して妥当か
関連事業	他事業との関連等の有無
費用対効果	B/C
ネットワーク影響	都市計画道路ネットワークを形成するうえでの影響を確認
その他	地元要望

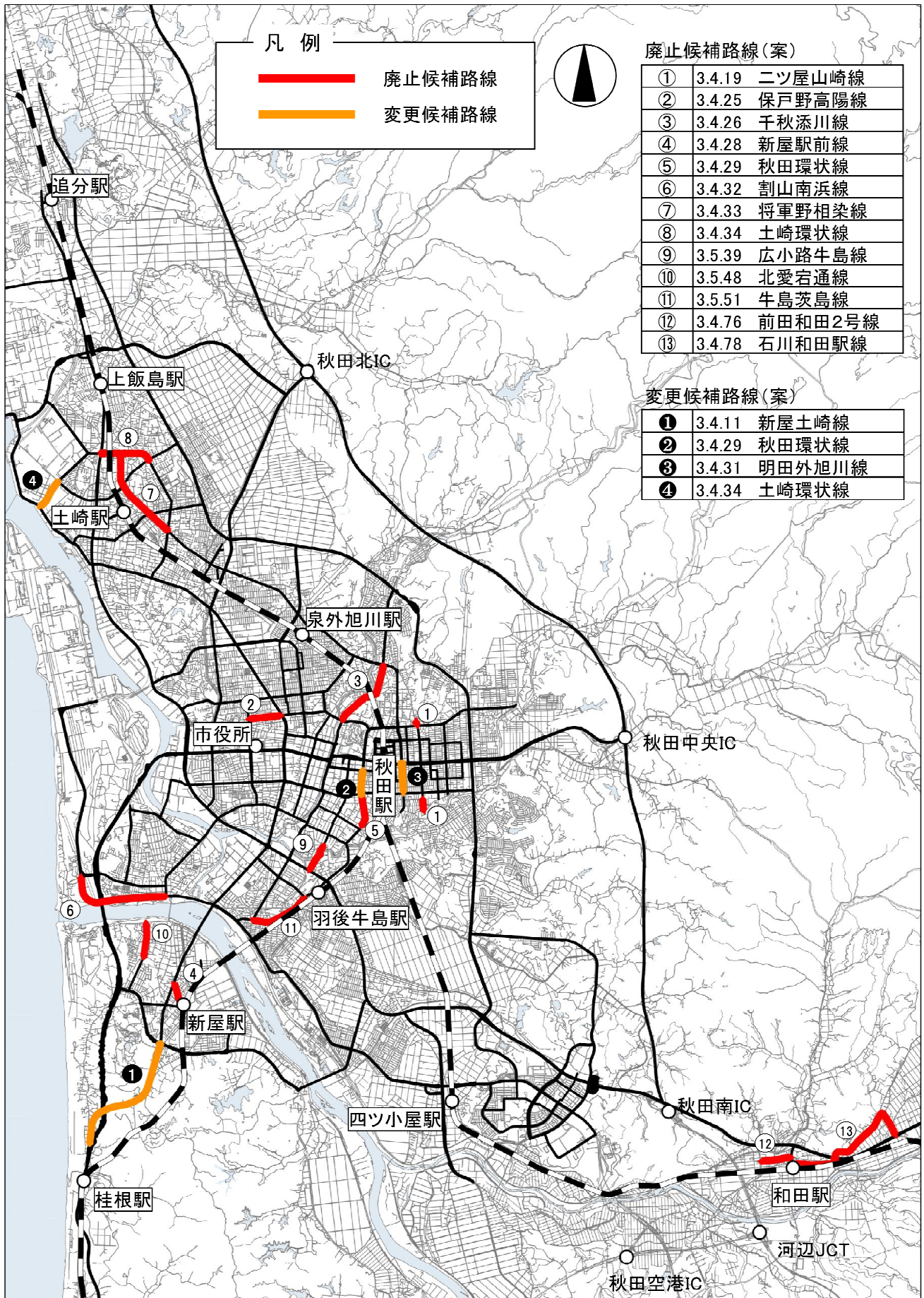


図14 廃止・変更候補路線(案)

5 見直しの進め方

この都市計画道路見直し基本方針（案）を基本に、令和5年度以降、より詳細な検討、関係機関協議、地元説明、都市計画変更手続きへと着手する。

(1) 見直し方針（案）による都市計画変更

見直しに当たっては、廃止・変更候補路線の計画地内における地権者や住民等に対し地元説明会を開催し、周知を図るとともに関係者の理解を深めながら都市計画の変更手続きを進めるものとする。

なお、地域における特殊な事情等を確認した際は、必要に応じて再度検証を行うものとする。

(2) 再度の見直し

「存続」の方針に決定された路線については、諸情勢の変化や事業の見通しが立たないことも考えられるため、おおむね10年後を目途に、見直しを行う。

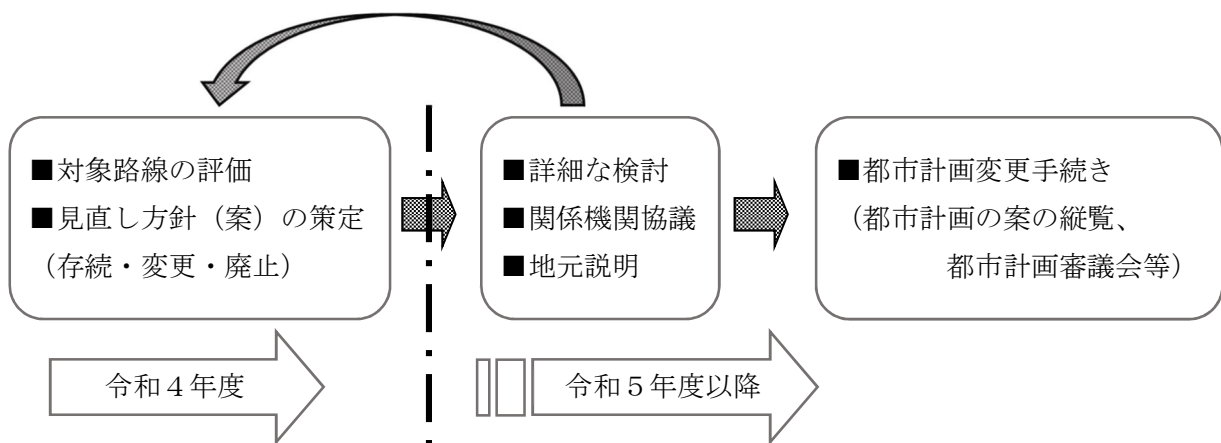


図15 今後の進め方