

由利本荘市
都市交通マスタープラン

平成 30 年 3 月

秋田県由利本荘市

目次

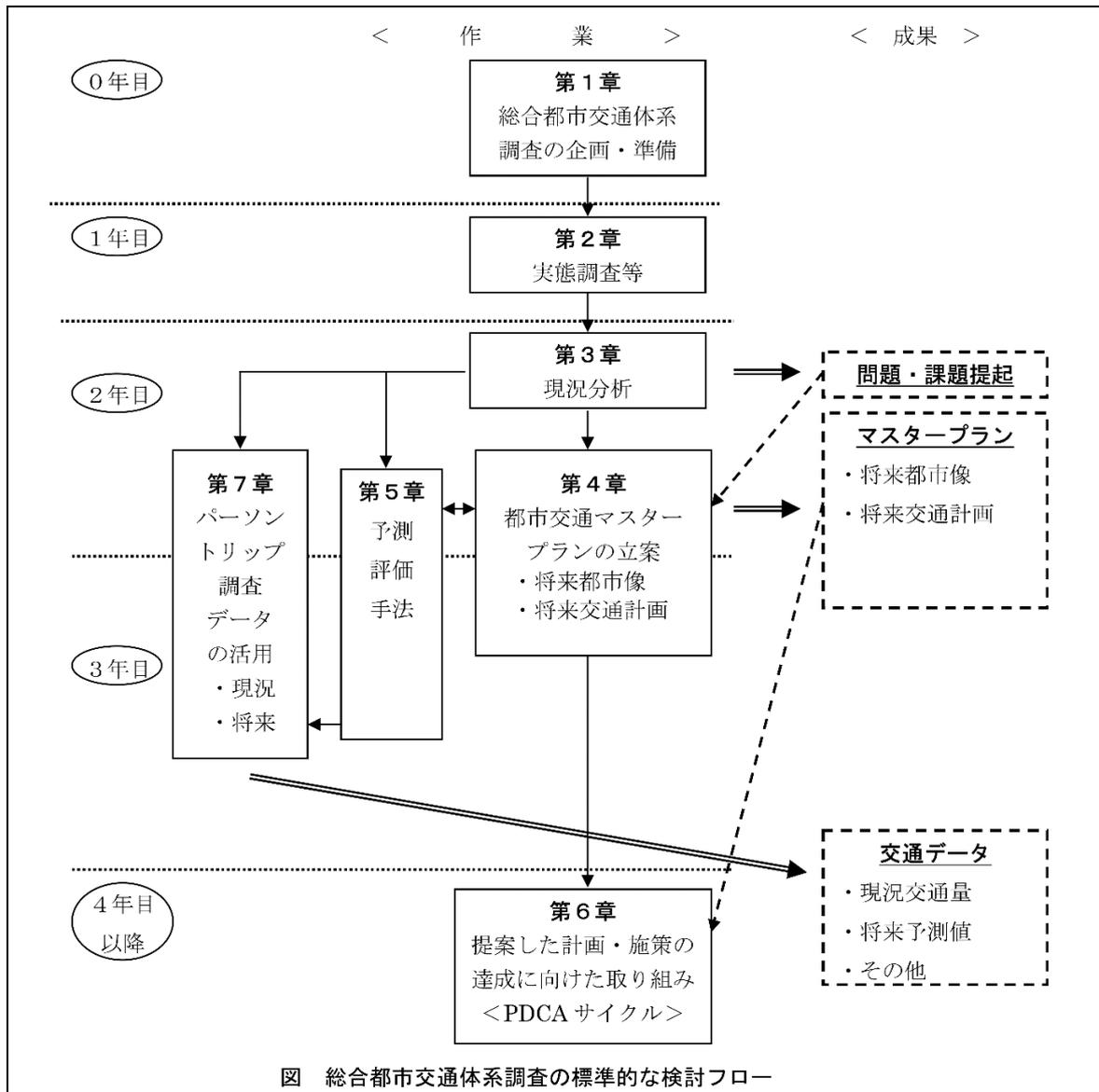
第1章 都市交通マスタープランの目的・概要	1-1
1-1. 都市交通マスタープランの立案までの流れ	1-1
1-2. 都市交通マスタープランの位置づけ	1-2
1-3. 都市交通マスタープラン立案までの経緯	1-3
第2章 由利本荘市の交通現況	2-1
2-1. 由利本荘市の概要	2-1
2-2. 都市計画道路の整備状況	2-7
2-3. 都市交通の現状	2-11
2-4. 由利本荘市の道路ネットワーク	2-14
2-5. 交通実態調査	2-15
2-6. アンケート調査の自由回答欄の把握	2-32
第3章 交通の将来予測と都市計画道路の評価	3-1
3-1. 交通量推計結果	3-2
3-2. 都市計画道路（未整備区間）の評価	3-6
第4章 都市交通の課題	4-1
4-1. 上位計画における将来像と交通に関する基本方針の整理	4-2
4-2. 関連計画からの交通課題の整理	4-10
4-3. 現況分析による交通課題整理	4-20
4-4. 将来交通量推計と路線カルテからの交通課題抽出	4-39
第5章 課題解決のための交通計画	5-1
5-1. 都市計画道路網の見直し	5-2
5-2. 個別課題への対応方針	5-12
5-3. 都市交通マスタープランにおける都市交通政策の方針（まとめ）	5-18
巻末資料	
由利本荘市都市交通マスタープラン策定委員会の名簿と議事要旨	6-1
用語の解説	7-1

第1章 都市交通マスタープランの目的・概要

由利本荘市都市交通マスタープランは本市の将来都市像及び将来交通計画について、上位計画である「由利本荘市総合計画」、「都市計画区域マスタープラン（秋田県）」、「由利本荘市都市計画マスタープラン」で定められた基本方針と整合をとりながら、都市の将来交通体系を明らかにし、今後実施する施策や都市計画道路の見直し方針を具体化していく計画である。

1-1. 都市交通マスタープランの立案までの流れ

都市交通マスタープランの策定の主な流れは、①都市の交通実態を明らかにするための交通量調査やパーソントリップ調査など実態調査の実施、②自動車の保有台数や人口等の統計資料やアンケート調査の整理による現況分析、③現況及び将来の自動車交通量の予測の実施による将来交通計画の具体化である。



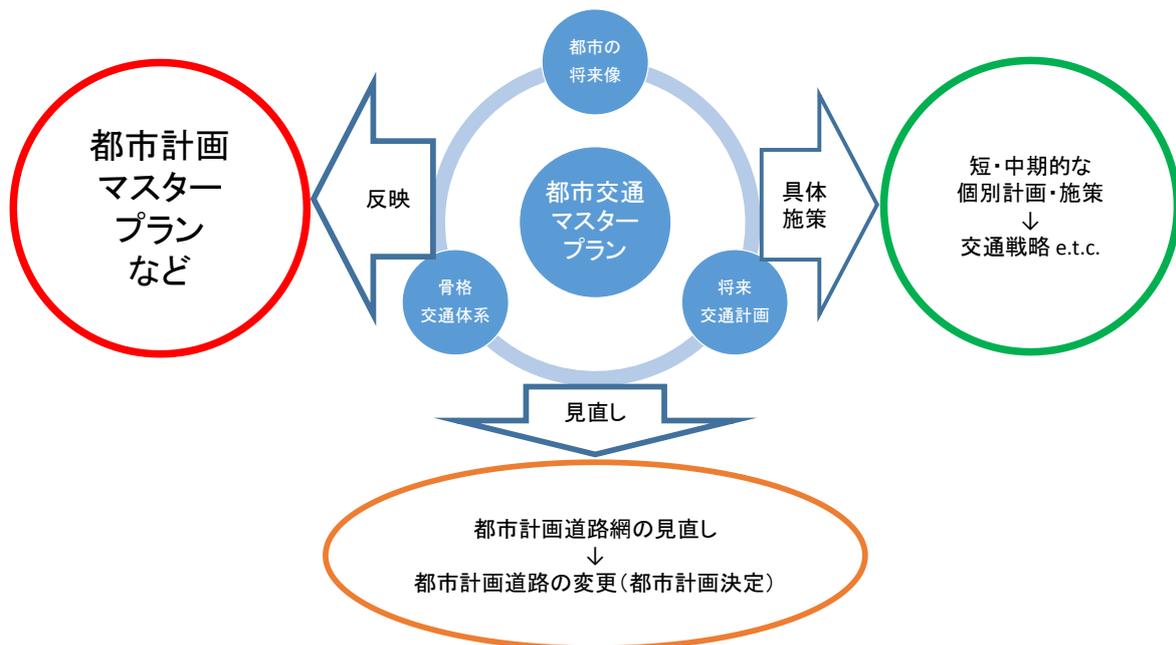
出典：総合都市交通体系調査の手引き（案）p. 25 より_平成 19 年 9 月_国土交通省

1-2. 都市交通マスタープランの位置づけ

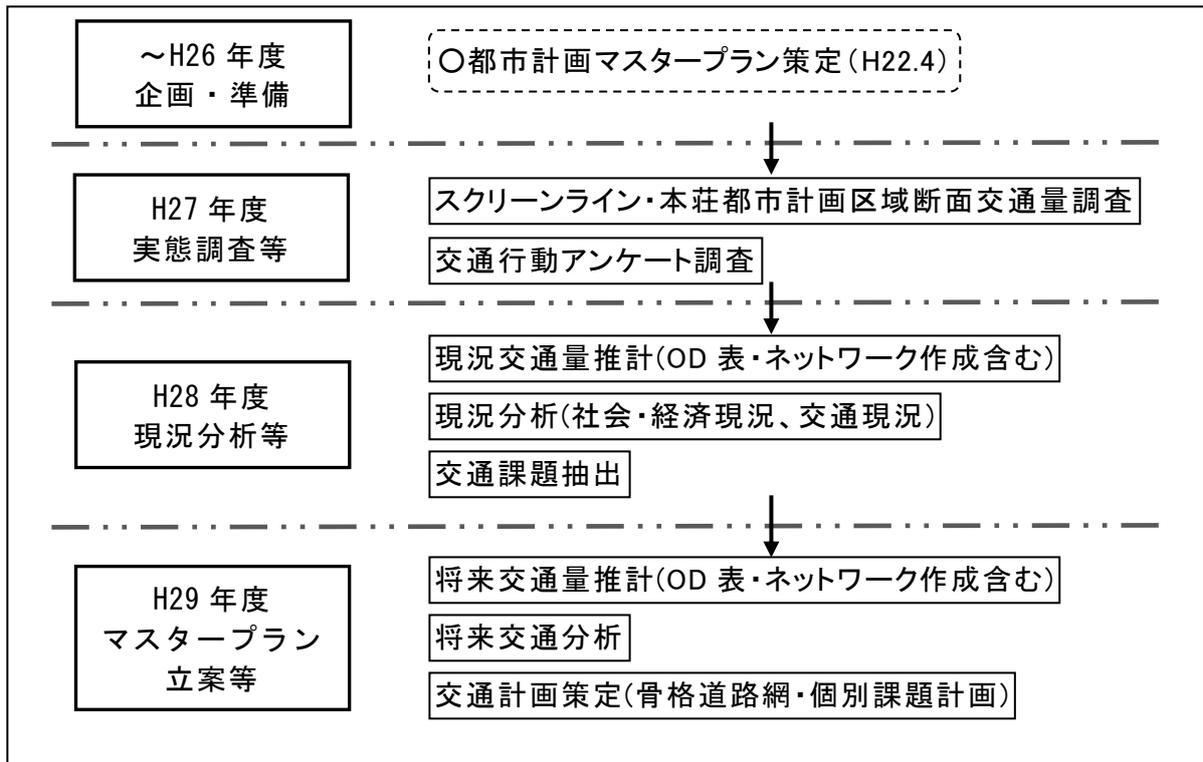
都市交通マスタープランは、都市計画道路網の見直しや都市交通に関する基本的な方針を示すものである。

また、都市交通マスタープランは都市交通を対象としていることから、主に都市計画道路の決定が行われている都市計画区域（本荘地域）内を対象とする。

■都市交通マスタープランの位置づけ



1-3. 都市交通マスタープラン立案までの経緯



【平成 27 年度】

・全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

日本全国の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画や建設、管理などについての基礎資料を得ることを目的として、国が全国的に実施している統計調査。

・由利本荘市交通量調査（市内 12 箇所）

道路交通センサスで把握される OD 表を実際の交通量に整合させるとともに、次年度以降の交通量推計における信頼性向上を図る指標となる本市市街地の交通量を観測した。

・由利本荘市交通行動アンケート（市民約 8 千人）

自動車を対象とした道路交通センサスの実施に合わせて、鉄道・バス・徒歩等の交通手段の利用も含めた市民の交通行動を把握するため、15 歳以上の市民約 8 千人を対象にアンケート調査を実施した。

【平成 28 年度】

・第 1 回由利本荘市都市交通マスタープラン策定委員会（H28.10.31）※以下、委員会

①現況分析

既存資料などから本市の現況について分析を行った。

②H27 交通行動アンケート結果からの交通課題の抽出

交通行動アンケート結果から本市の交通課題を分析し抽出を行った。

③交通量推計の方針

H27 交通行動アンケートの結果を国が実施した道路交通センサスのデータと統合して分析することで交通量推計結果の精度向上を図った。

・第2回委員会（H29.3.10）

①上位計画・関連計画からの交通課題の抽出

「由利本荘市総合計画」や「由利本荘市都市計画マスタープラン」などの上位計画、「由利本荘市地域公共交通網形成計画」、「由利本荘市地域防災計画」などの関連計画から、都市交通に関する基本方針や課題を抽出した。

②現況交通量推計

H22 道路交通センサスの OD 表と H27 交通行動アンケート結果を統合した OD 表をもとに、現況交通量の推計を行った。

【平成 29 年度】

・第3回委員会（H29.9.15）

①将来交通量推計

H17 道路交通センサスに基づく将来 OD 表を用いて将来交通量推計を行った。

②路線評価方法の確認

都市計画道路の見直しにあたり、「秋田県都市計画道路見直しガイドライン（案）_H17.5」に基づき、路線（区間）ごとの必要性及び実現性について評価した。

・第4回委員会（H30.1.25）

①路線の評価

ガイドラインに基づいて都市計画道路の未整備区間について、区間ごとに必要性と実現性の評価を行った。

②都市計画道路の見直し（案）

交通量推計に基づいて算出した現況、将来の交通量や混雑度（＝交通量／道路の交通容量）、ガイドラインに基づく都市計画道路の評価結果を基に、都市計画道路網の変更方針について案を作成した。

③交通課題への対応方針

これまでに整理した都市交通に関する課題について対応方針をとりまとめた。

・第5回委員会（H30.2.28）

これまでに委員会で検討及び審議した内容を本市都市交通に関する基本方針となる「都市交通マスタープラン（素案）」としてとりまとめた。

第2章 由利本荘市の交通現況

2-1. 由利本荘市の概要

2-1-1. 概況

由利本荘市は、秋田県の南西部に位置し、北は秋田市、南はにかほ市、東は大仙市・横手市・羽後町・湯沢市に接し、県都秋田市には20km～60kmの圏内にあります。

南に標高2,236mの秀峰鳥海山、東に出羽丘陵を背し、中央を1級河川子吉川が貫流して日本海にそそぎ、鳥海山と出羽丘陵に接する山間地帯、子吉川流域地帯、日本海に面した海岸平野地帯の3地帯から構成されています。

地域別総面積(国土交通省国土地理院)

(単位:km²)

地域	本荘	矢島	岩城	由利	西目	鳥海	東由利	大内	計
H25年10月点	188.34	123.63	108.10	96.53	38.06	322.53	150.17	181.72	1,209.08
H27年10月点	国土地理院では、平成26年より、計測方法を「電子国土基本図」の地図データ集計に変更しました。そのため、これまでは旧市町別面積に埋立や境界変更告示等による面積の加減算を考慮し掲載してきましたが、0.52km ² の増加地域が特定されていないため、地域別面積は掲載しません。								1,209.60

評価総面積(由利本荘市税務課「土地に関する概要調書」H27.1.1)

(単位:km²)

田	畑	宅地	鉱泉地	池沼
108	17	20	0	0
山林	牧場	原野	雑種地・その他	計
410	1	61	6	623

※ 評価総面積とは、固定資産評価面積である。

出典：由利本荘市の統計，平成27年度版

2-1-2.人口構造

図1に秋田県の人口減少率（昭和60年から平成27年）を整理した。県内のほとんどの市町村で人口減少傾向にある。由利本荘市は、県内では比較的人口減少率は低く約17%程度である。

しかし、図2に示すように昭和60年以降は着実に人口が減少しており、昭和60年と平成27年の人口の差は1万5千人程度であり、年々、減少傾向は強まっている。

なお、秋田市、潟上市、大潟村の人口減少率は5%未満で、人口はほぼ横ばいである。小坂町、上小阿仁村、藤里町は昭和60年時点で人口1万人以下の町村であるが、人口減少率は40%を超える結果となった。

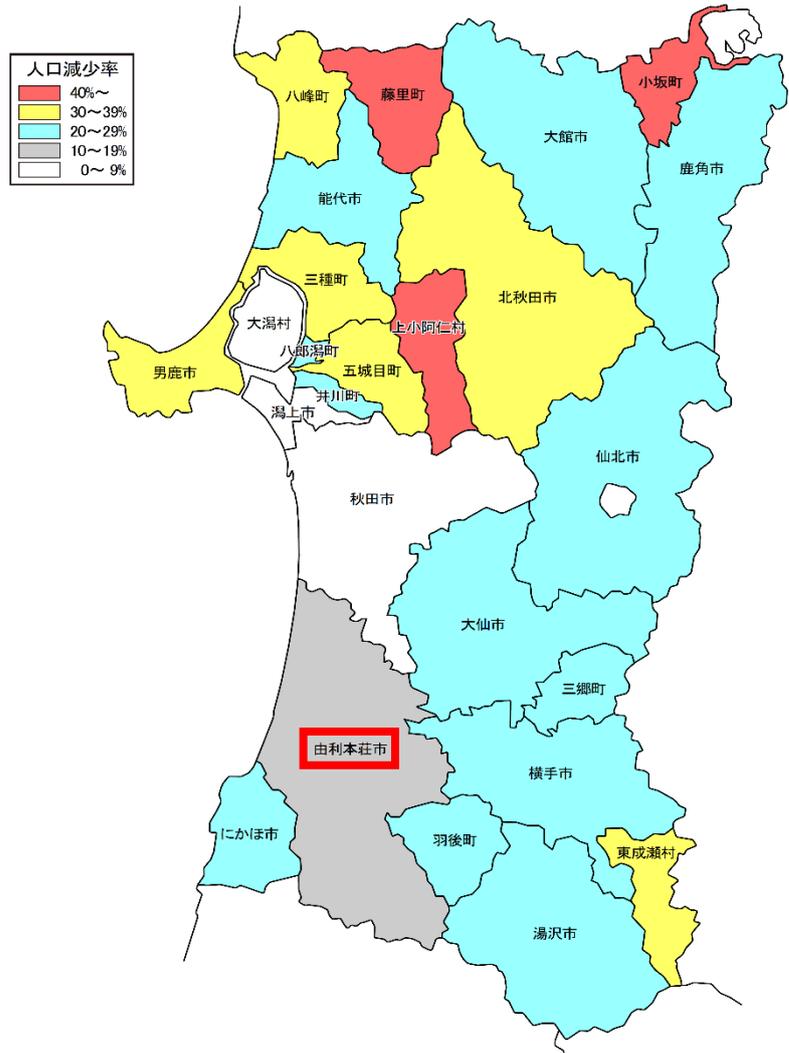
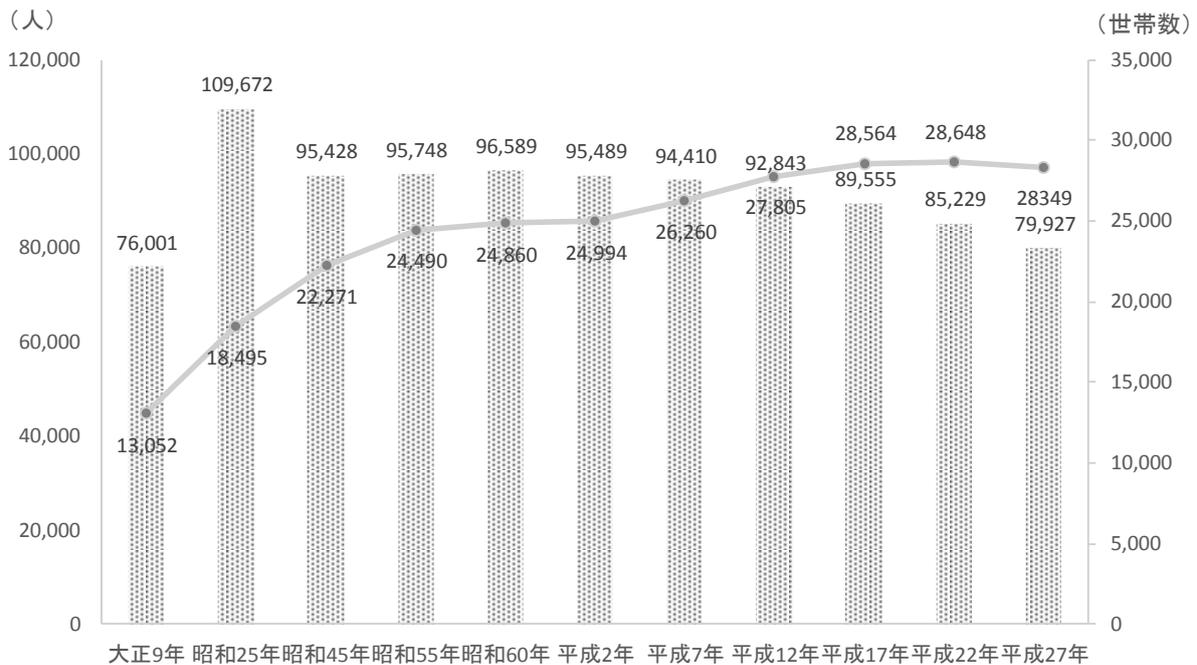


図1 秋田県の昭和60年と平成27年の人口の減少率

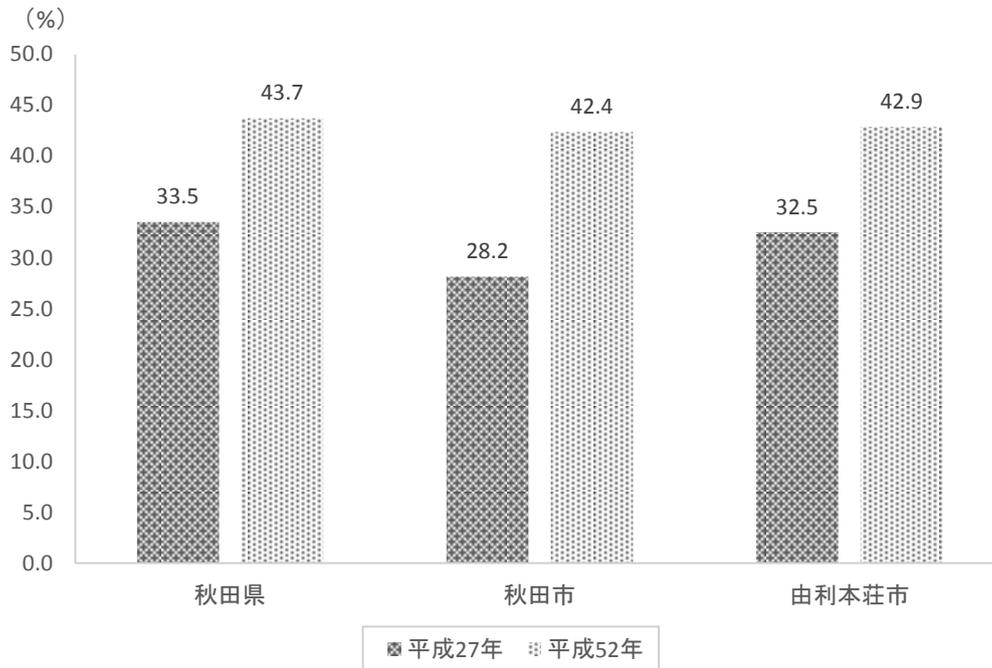


出典：国勢調査

図2 由利本荘市の人口の推移

日本の高齢化率は上昇傾向にあり、都道府県別に見た高齢化率において、秋田県は最も高い数値となっている。（平成27年度版高齢社会白書、内閣府）

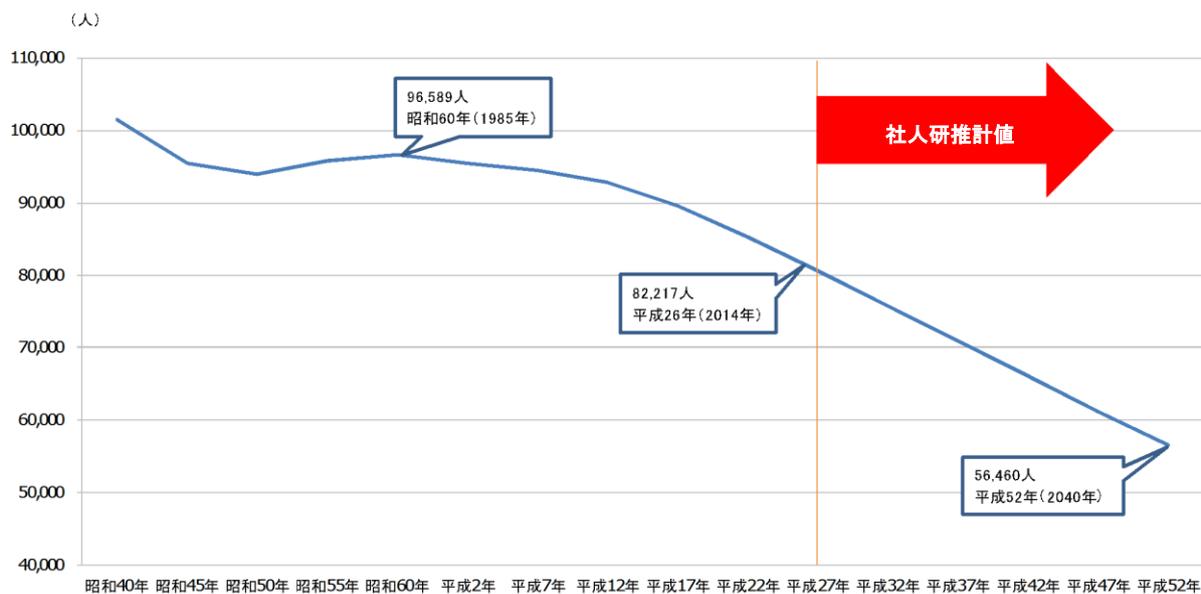
由利本荘市においても、平成27年の高齢化率は3割を超えており、将来的にも上昇することが予想されている。



出典：平成27年は「国勢調査」、平成52年は「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」

図3 高齢化率

由利本荘市人口ビジョンより、本市の将来人口推計は図4のように整理されている。人口は将来的に減少する推計結果となっている。



出典：由利本荘市人口ビジョン_H27.11

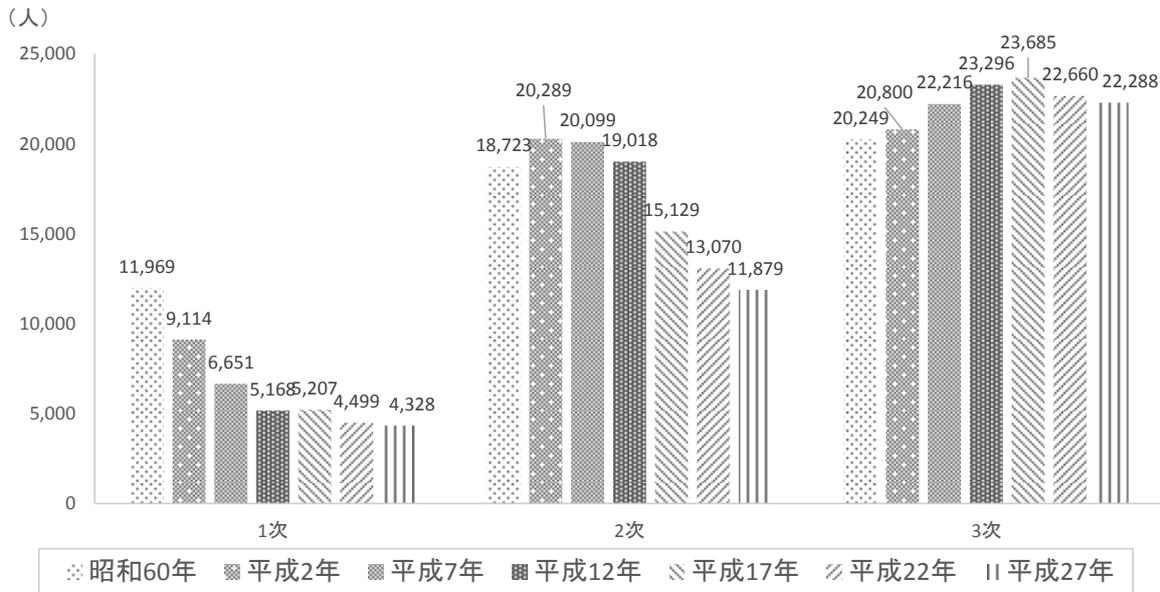
図4 由利本荘市の人口推移と将来人口推計

2-1-3. 産業構造

図5に産業別人口の経年変化を整理した。第一次産業人口については、昭和60年以降減少しているが、平成12年以降はほぼ横ばいとなっている。

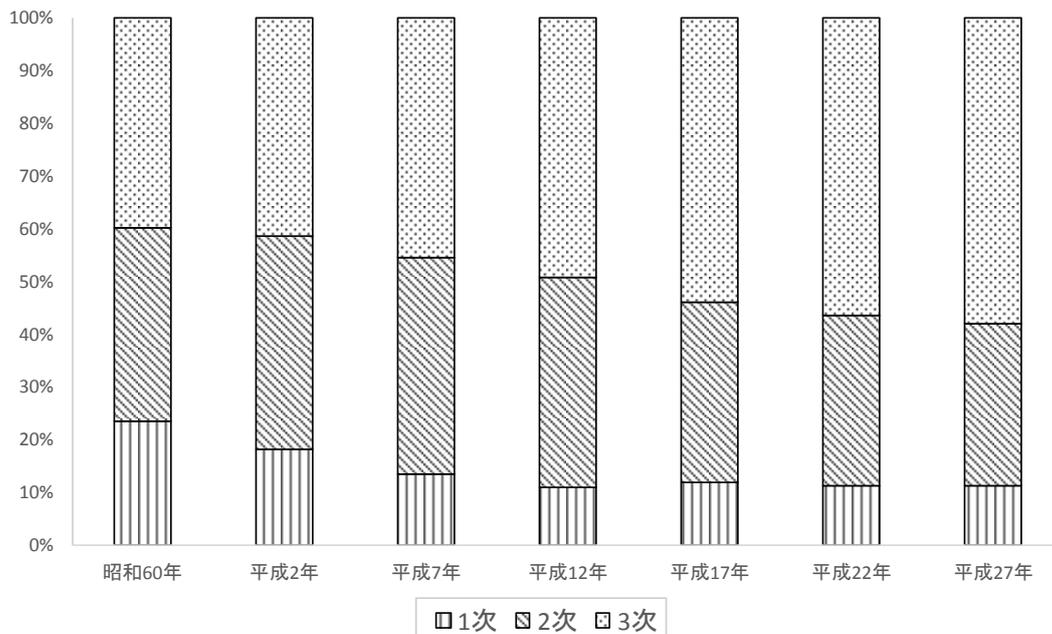
第二次産業人口は、昭和60年から平成2年まで増加し、それ以降は減少している。減少幅も大きく、昭和60年より平成27年の方が少ない結果となった。

第三次産業人口については、昭和60年以降増加していたが、平成22年以降は減少する結果となった。しかし、産業別人口比率においては、一貫して増加している。



出典：国勢調査

図5 産業別人口



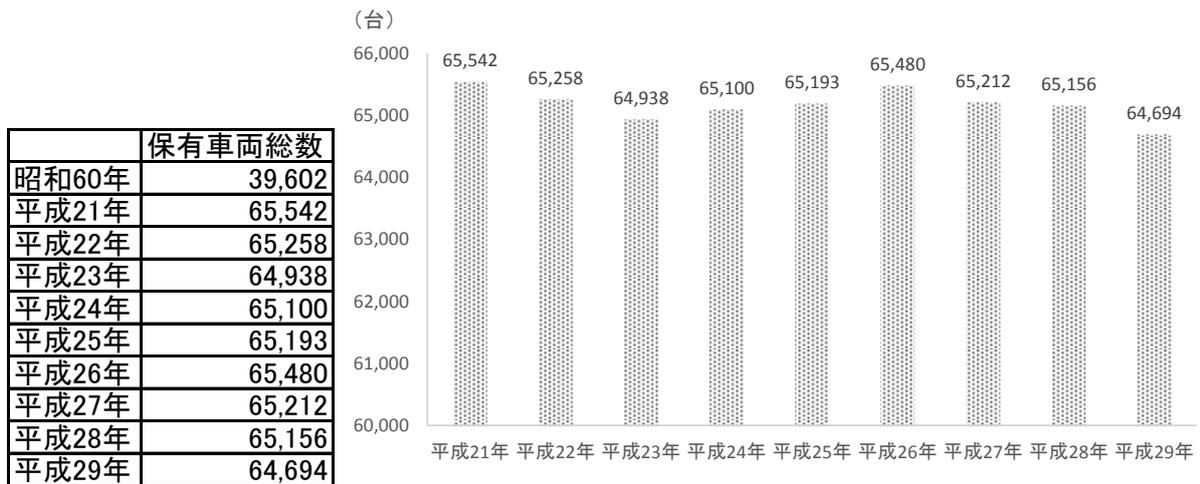
出典：国勢調査

図6 産業別人口の構成比率

2-1-4. 保有車両数の推移

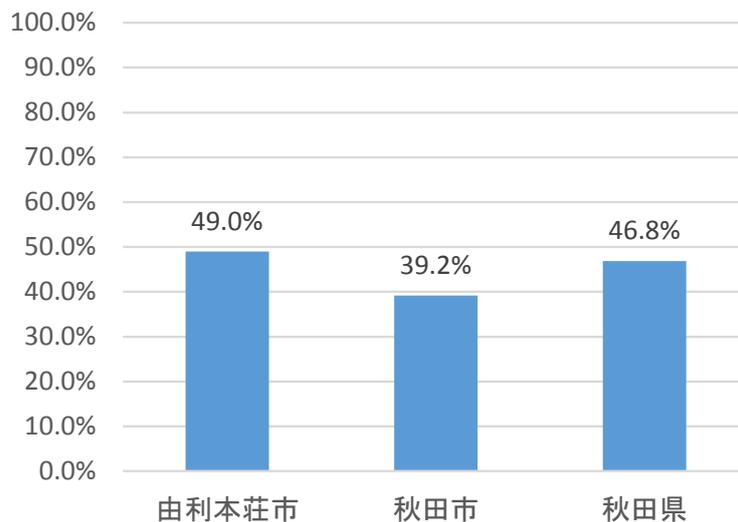
保有車両数は、昭和60年と比較すると増加しており、最近では6万5千台程度となっている。なお、由利本荘市の世帯数は28,349世帯（国勢調査，H27）であり、平成27年の保有車両総数を世帯数で割ると2.30台／世帯となる。よって、ほとんどの世帯でセカンドカーを保有していると予想される。

また、平成29年の軽自動車保有台数は31,674台であり、保有車両の約50%が軽自動車となっている。



出典：秋田運輸支局

図7 由利本荘市の保有車両数



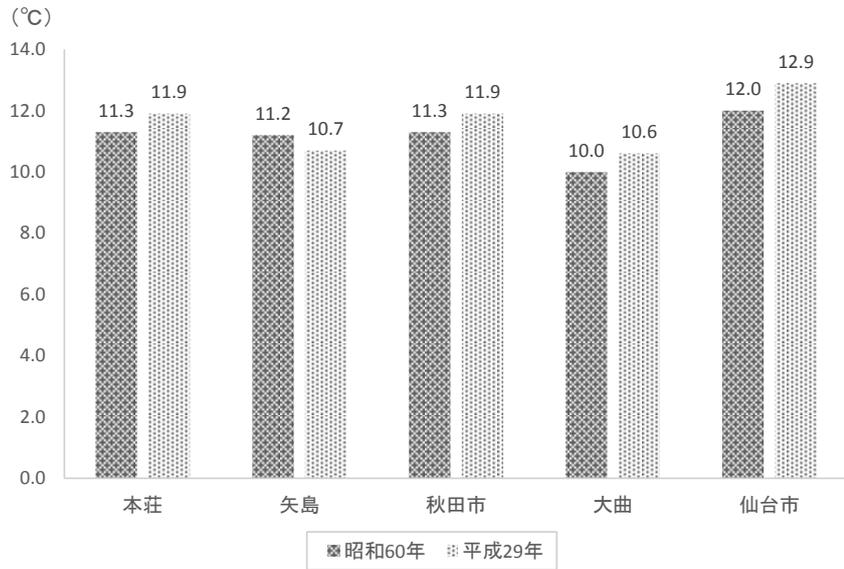
出典：秋田運輸支局

図8 保有車両数における軽自動車の割合

2-1-5. 気象

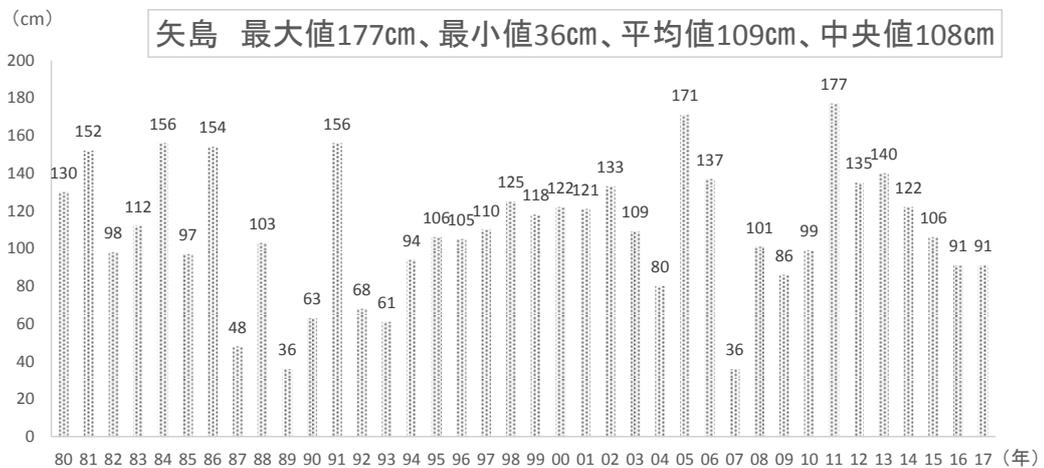
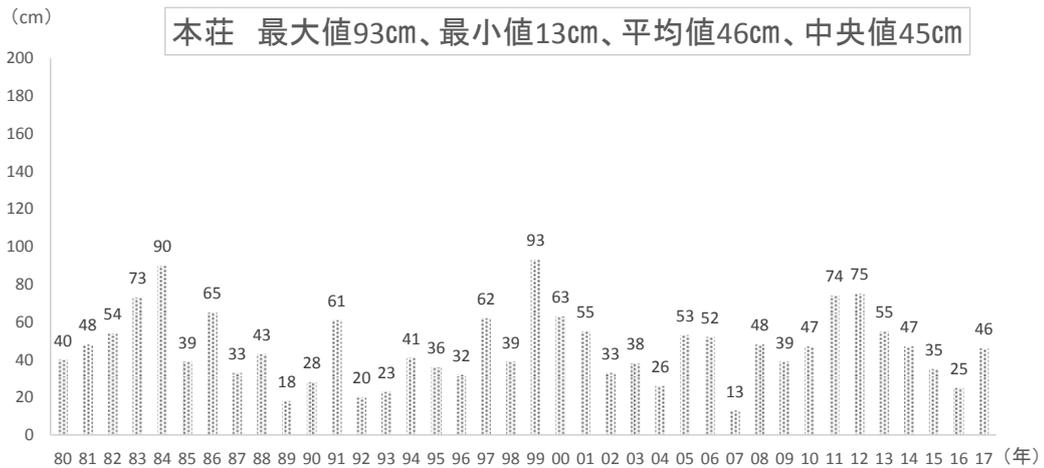
図9に各地区の昭和60年と平成29年の平均気温を整理した。日本海側の本荘の方が、山側の矢島と比較して、気温は高い傾向にある。

また、図10の最大積雪深についても、本荘は平均で46cm程度に対して、矢島は平均109cmと2倍以上の積雪深となる。



出典：気象統計情報_気象庁

図9 年平均気温



出典：気象統計情報_気象庁

図10 積雪深の経年変化

2-2. 都市計画道路の整備状況

2-2-1. 都市計画道路の整備状況

以下に、秋田県の都市計画道路の改良（整備）率を整理した表を示す。由利本荘市の都市計画道路は約6割の整備率であり、他の地域と比較しても整備率は高くない状況である。

2-1 交通施設

(1) 都市計画道路

(平成29年3月31日現在)

都市計画区域		都市計画道路			
区域名	都市名	路線数	計画決定延長 (m)	改良済延長 (m)	改良率 (%)
秋 田	秋田市	88	277,035	206,336	74.5
	潟上市	7	15,360	2,147	14.0
	計	95	292,395	208,483	71.3
鹿 角	鹿角市	26	35,270	17,937	50.9
大 館	大館市	34	88,570	49,338	55.7
北秋田	北秋田市	27	53,572	17,205	32.1
能 代	能代市	46	106,310	64,383	60.6
男 鹿	男鹿市	16	38,626	16,561	42.9
由利本荘	由利本荘市	28	85,875	49,301	57.4
にかほ	にかほ市	23	54,280	29,301	54.0
大 曲	大仙市	33	71,250	44,197	62.0
	美郷町	4	7,790	2,870	36.8
	計	37	79,040	47,067	59.5
仙 北	仙北市	24	32,390	26,895	83.0
横 手	横手市	33	67,550	49,209	72.8
湯 沢	湯沢市	25	52,240	44,454	85.1
小 坂	小坂町	6	11,160	6,402	57.4
五城目	五城目町	10	15,590	11,559	74.1
八郎潟	八郎潟町	12	7,540	80	1.1
合計		442	1,020,408	638,175	62.5

出典：平成29年 秋田県の都市計画, p.57

由利本荘市の都市計画道路は、整備済み率と概成済み率を足した値で、50%未満の路線が6路線、0%（未着手）の路線が7路線ある。また、全路線で都市計画決定から20年以上経過している状況である。

【凡例の説明】

- 整備済み：都市計画道路の計画幅員で整備済みの区間
- 事業中：都市計画道路の計画幅員にするために事業（施工）中の区間
- 概成済み：都市計画道路と同等の機能を有している区間
- 未着手・供用中：都市計画道路と同等の機能は有していないが現況道路は供用中の区間
- 未着手・未供用：都市計画道路の計画路線で現況に道路がない区間

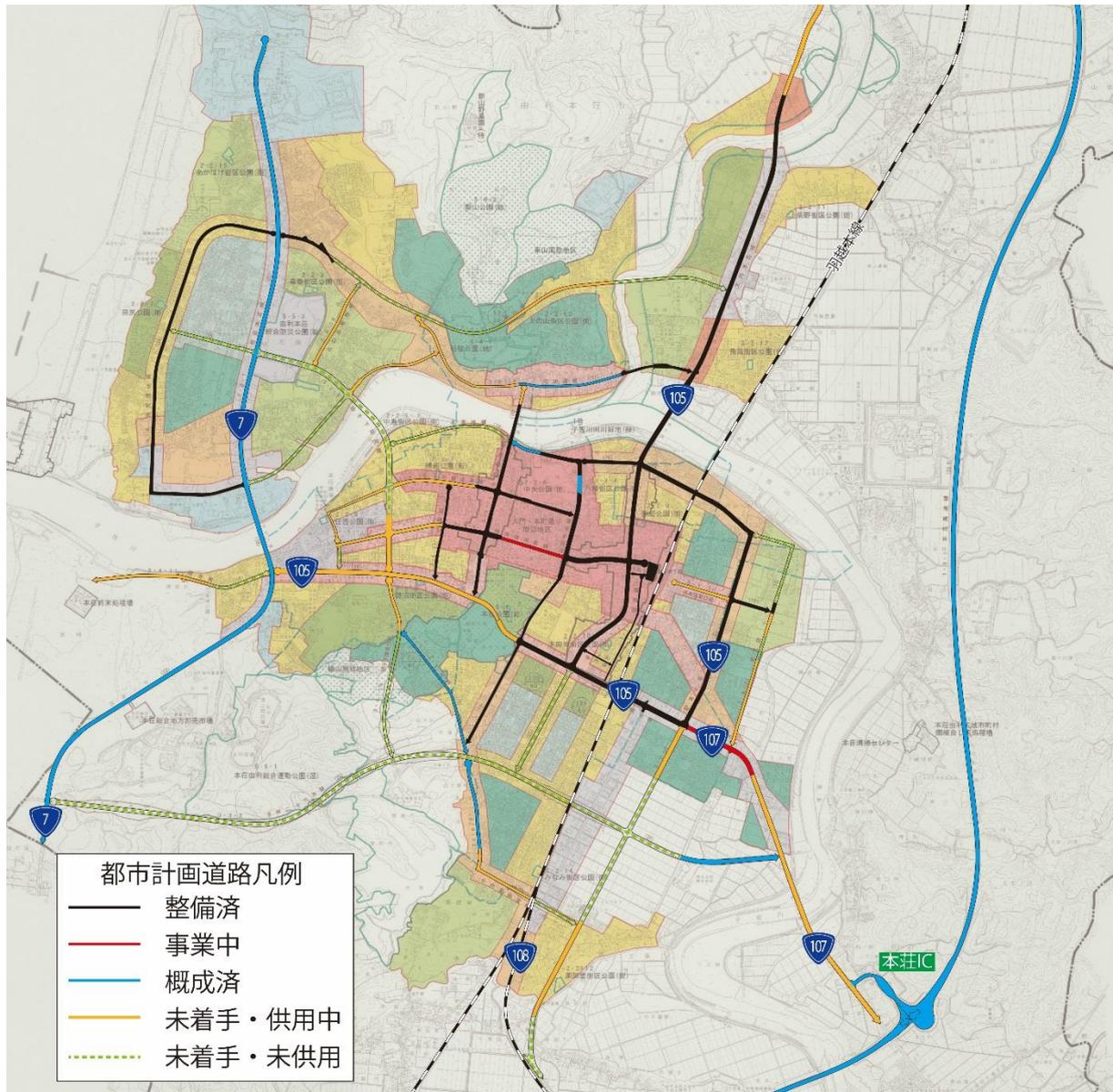


図11 都市計画道路の整備状況

表1 都市計画道路の整備状況（平成29年3月末時点）

決定 年月日※1	街路番号	都市施設 名称	進捗状況		整備率	概成率	整備+概成率		
			計画	整備済					
H12.12.19(H 8.12.13)	1・3・1	本荘高速線	L=21,620m	W=23.5m	21,620m		100.0%	0.0%	100.0%
H11. 5.18(H11. 5.18)	1・3・2	本荘南高速線	L=10,580m	W=23.5m	10,580m		100.0%	0.0%	100.0%
H 2. 3.16(S34. 3.24)	3・3・1	秋田本荘線	L=5,240m	W=18m, 22m	0m	5,240m	0.0%	100.0%	100.0%
H 2. 3.16(S46. 8.14)	3・3・2	水林二十六木線	L=4,360m	W=25.0m	0m		0.0%	0.0%	0.0%
H12.12.19(S56. 8.25)	3・3・3	大内本荘線	L=8,660m	W=22.0m	3,700m	4,290m	42.7%	49.5%	92.3%
H 8.12. 3(S25. 5.20)	3・4・4	停車場栄町線	L=1,920m	W=18m, 27m	750m		39.1%	0.0%	39.1%
H 2. 3.16(S48. 8.14)	3・2・5	砂子下田尻線	L=2,150m	W=16m, 30m	0m		0.0%	0.0%	0.0%
H 2. 3.16(S34. 3.24)	3・3・6	本荘横手線	L=4,650m	W=25.0m	1,070m		23.0%	0.0%	23.0%
H 2. 3.16(S46. 8.14)	3・4・7	新山線	L=2,780m	W=16.0m	302m		10.9%	0.0%	10.9%
H 6. 3. 8(S46. 8.14)	3・4・8	田尻環状線	L=3,830m	W=16.0m	2,484m		64.9%	0.0%	64.9%
H 2. 3.16(S46. 8.14)	3・3・9	駅東中央環状線	L=4,300m	W=16m, 22m, 25m	2,203m		51.2%	0.0%	51.2%
H 8.12. 3(S34. 3.24)	3・4・10	由利橋通線	L=1,230m	W=18.0m	1,118m		90.9%	0.0%	90.9%
S56. 8.25(S46. 8.14)	3・4・11	臨港線	L=1,030m	W=16.0m	0m		0.0%	0.0%	0.0%
S46. 8.14(S46. 8.14)	3・4・12	北裏地線	L=690m	W=16.0m	0m		0.0%	0.0%	0.0%
S57. 7.21(S34. 3.24)	3・5・13	由利中央線	L=2,140m	W=12m, 16m, 22m	1,910m	230m	89.3%	10.7%	100.0%
H 6. 3. 8(S34. 3.24)	3・5・14	石脇通線	L=1,800m	W=12.0m	430m	540m	23.9%	30.0%	53.9%
H 2. 3.12(S34. 3.24)	3・5・15	千刈線	L=810m	W=12.0m	465m		57.4%	0.0%	57.4%
H 2. 3.16(S25. 5.20)	3・4・16	大町銀座通線	L=1,530m	W=12m, 16m	559m	346m	36.5%	22.6%	59.2%
H 2. 3.12(S34. 3.24)	3・6・17	小園線	L=540m	W=11.0m	540m		100.0%	0.0%	100.0%
H 2. 3.16(H 2. 3.16)	3・4・18	石の花竜巻線	L=540m	W=16.0m	0m		0.0%	0.0%	0.0%
H 2. 3.16(H 2. 3.16)	3・4・19	砂子下陣場岱線	L=1,080m	W=16.0m	0m		0.0%	0.0%	0.0%
H28. 5.19(H 2. 3.16)	3・4・20	停車場東口線	L=560m	W=16.0m	230m		41.1%	0.0%	41.1%
H 2. 3.16(H 2. 3.16)	3・4・21	梵天線	L=1,430m	W=16.0m	70m		4.9%	0.0%	4.9%
H 6. 3. 8(H 2. 3.16)	3・4・22	千刈薬師堂線	L=1,280m	W=16.0m	448m		35.0%	0.0%	35.0%
H 1. 3.15(H 1. 3.15)	7・6・1	駅前横丁線	L=90m	W=9.0m	90m		100.0%	0.0%	100.0%
H 1. 3.15(H 1. 3.15)	7・7・2	笹道線	L=800m	W=6.0m	800m		100.0%	0.0%	100.0%
H 1. 3.15(H 1. 3.15)	7・7・3	御門線	L=180m	W=6.0m	180m		100.0%	0.0%	100.0%
H28. 5.19(H28. 5.19)	8・7・1	東西自由通路線	L=55m	W=4.0m	0m		0.0%	0.0%	0.0%
自動車専用道路計		2路線	L=32,200m		32,200m	0m	100.0%	0.0%	100.0%
幹線街路計		22路線	L=52,550m		16,279m	10,646m	31.0%	20.3%	51.2%
区画街路計		3路線	L=1,070m		1,070m	0m	100.0%	0.0%	100.0%
特殊街路計		1路線	L=55m		0m	0m	0.0%	0.0%	0.0%
合計		28路線	L=85,875m		49,549m	10,646m	57.7%	12.4%	70.1%

出典：由利本荘市資料

※1 最終決定年月日（当初決定年月日）

【凡例】整備概成済み率

■ : 100%

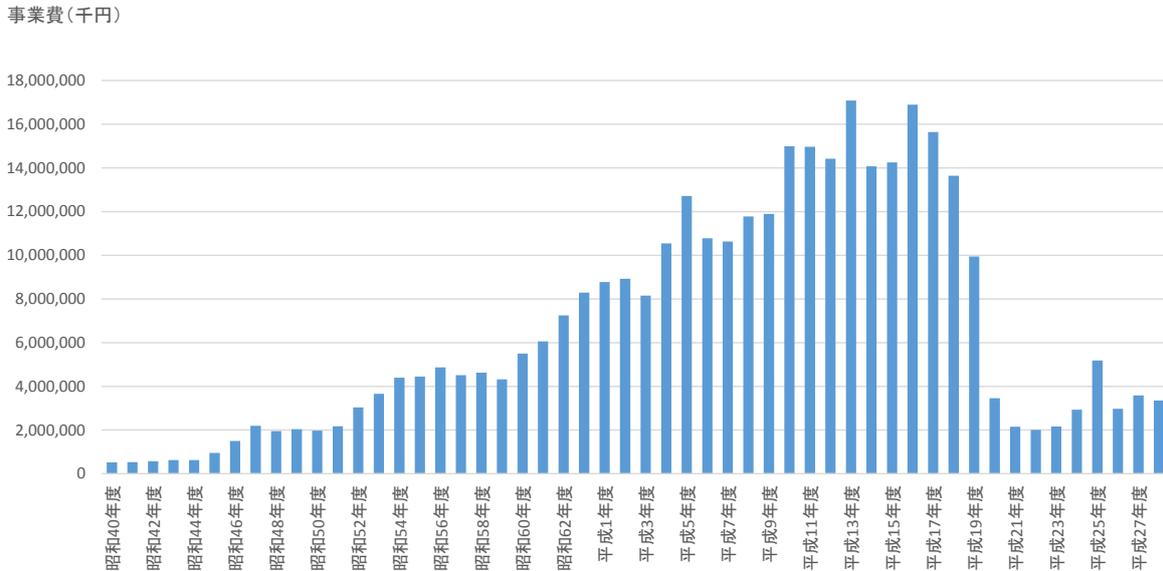
■ : 50%未満

■ : 0%

2-2-2. 秋田県の街路事業費及び本市の土木費の整理

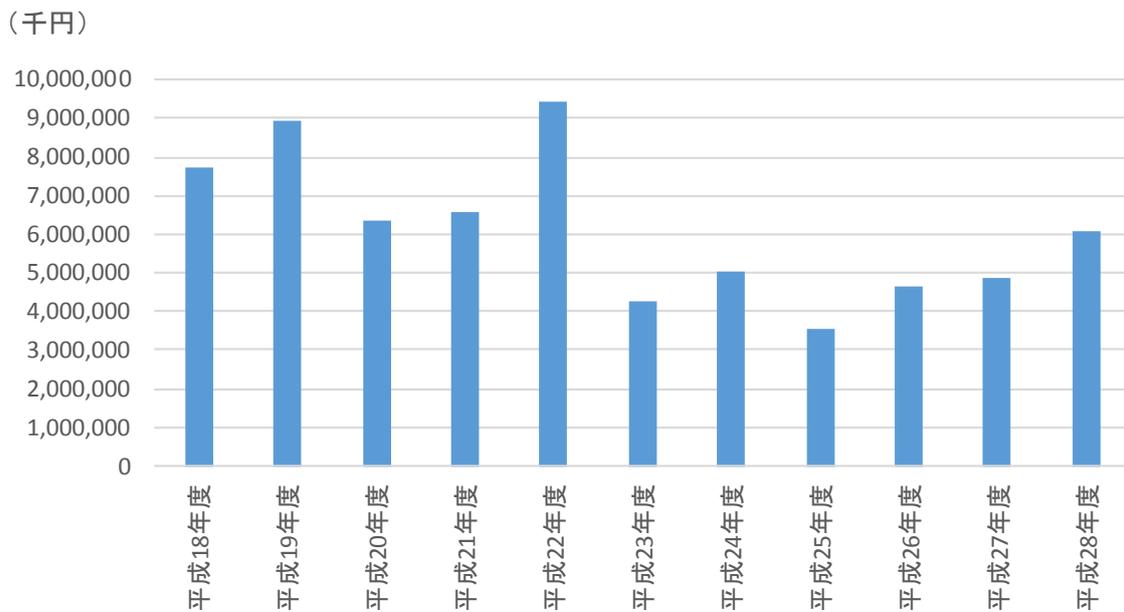
秋田県の街路事業費は、図 12 に示すように平成の初期と比較すると非常に少ない費用となっている。

しかし、由利本荘市の土木費については平成 25 年度以降、微増傾向にある。



出典：秋田県の都市計画_H29.10

図 12 秋田県の街路事業費の推移



出典：由利本荘市予算概要

図 13 本市の土木費の推移

2-3. 都市交通の現状

2-3-1. 一方通行の状況

中心部では、一方通行の規制が散見される現状となっているが、由利橋通線の改良などにより一方通行の規制箇所は減ってきている。

また、現在規制されている箇所は閑静な住宅街であり、その周辺においては一方通行区間を迂回できる道路網が整備されている。

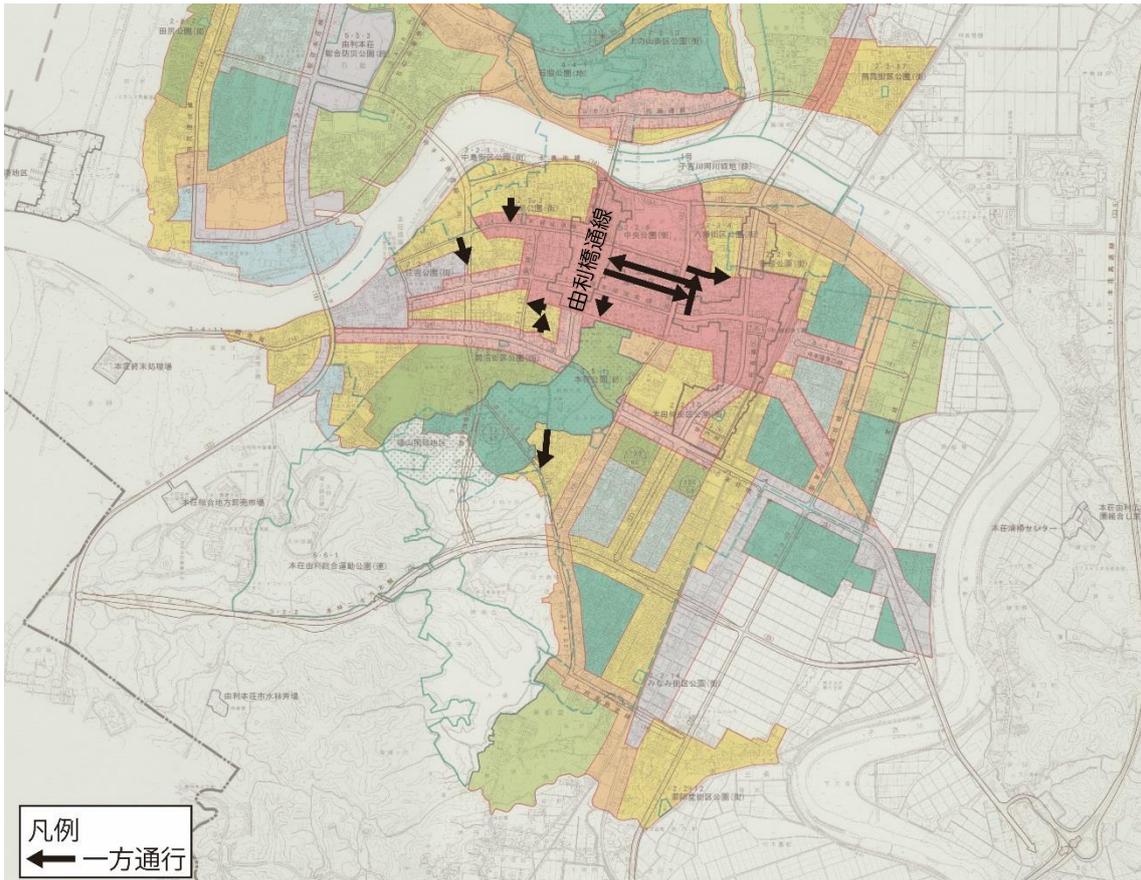


図14 中心部の一方通行規制

2-3-2.都市計画道路周辺の歩道の設置状況

昭和60年と比較すると、徐々に歩道は整備されつつあるが、市街地中心部においても、歩道がない区間が散見され、ネットワークとして機能していない区域も存在する。

石脇通線沿については、通学路や歩行者の安全確保のために車道とは分離して別途自転車・歩行者道を暫定的に整備している。

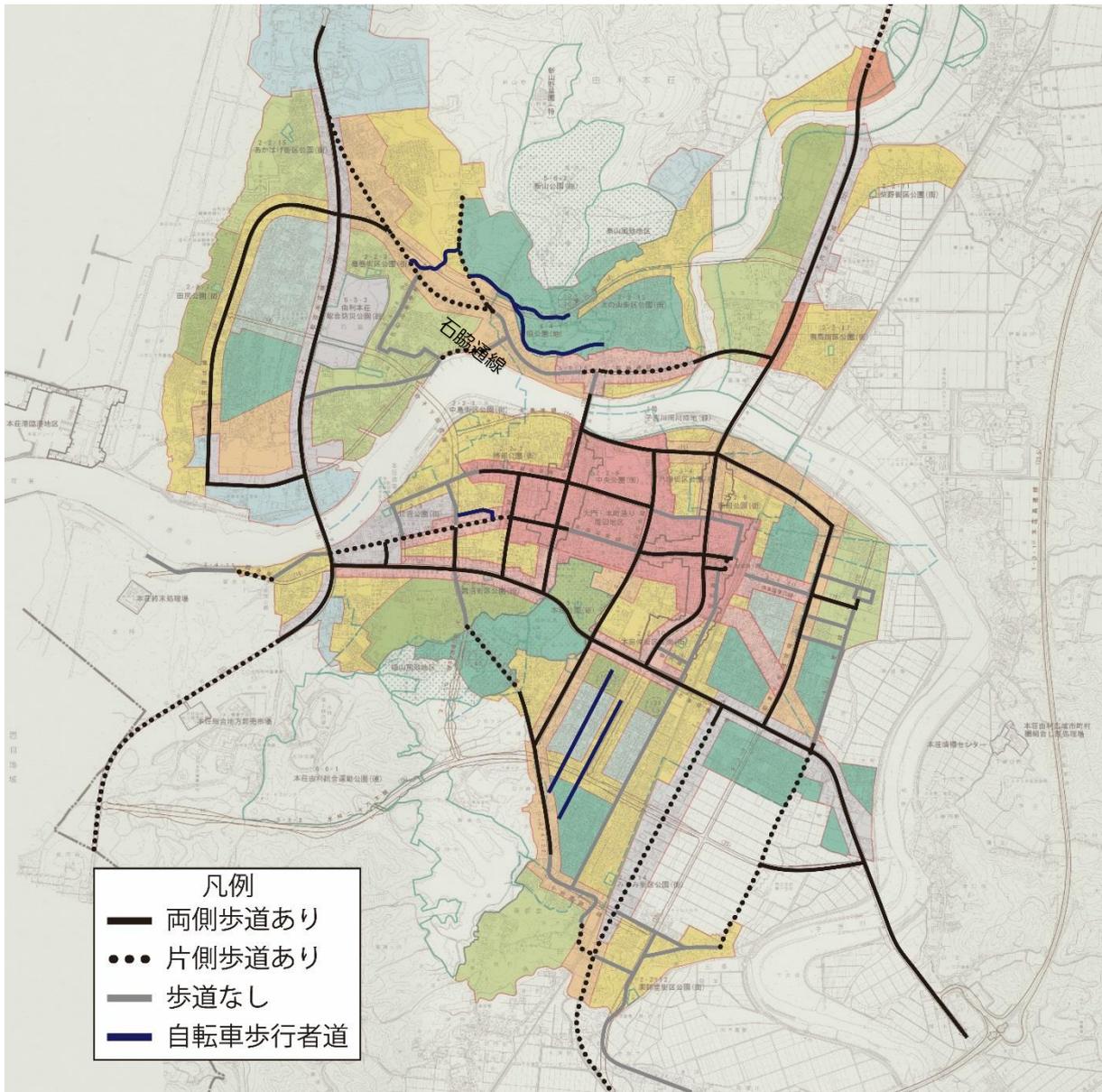
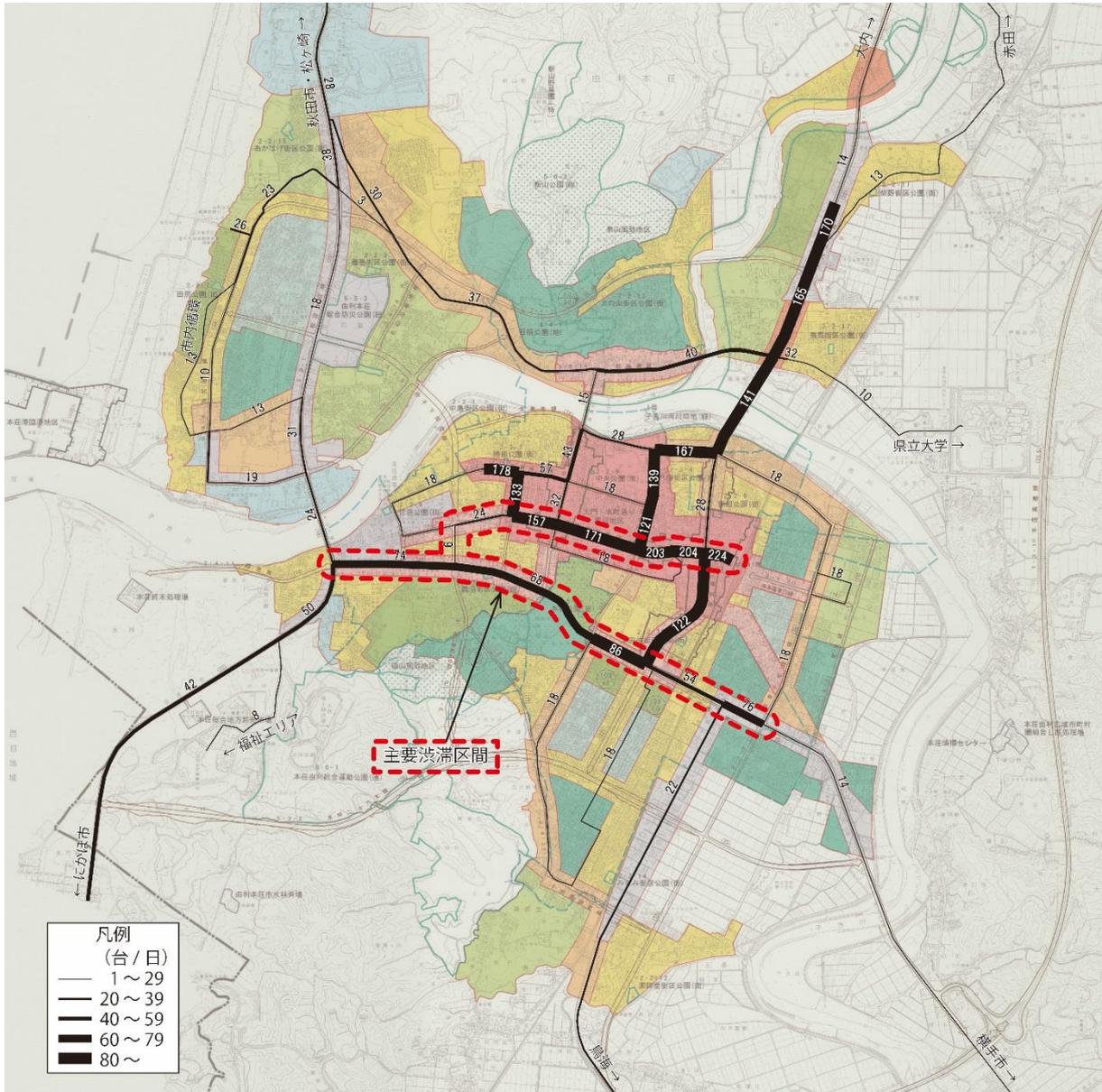


図15 歩道の設置状況

2-3-3.バスの走行区間と運行本数

市街地中心部で、路線の本数が多くなっている。バス路線は市の中心部を巡回するバスと、郊外部に行くバスがある。



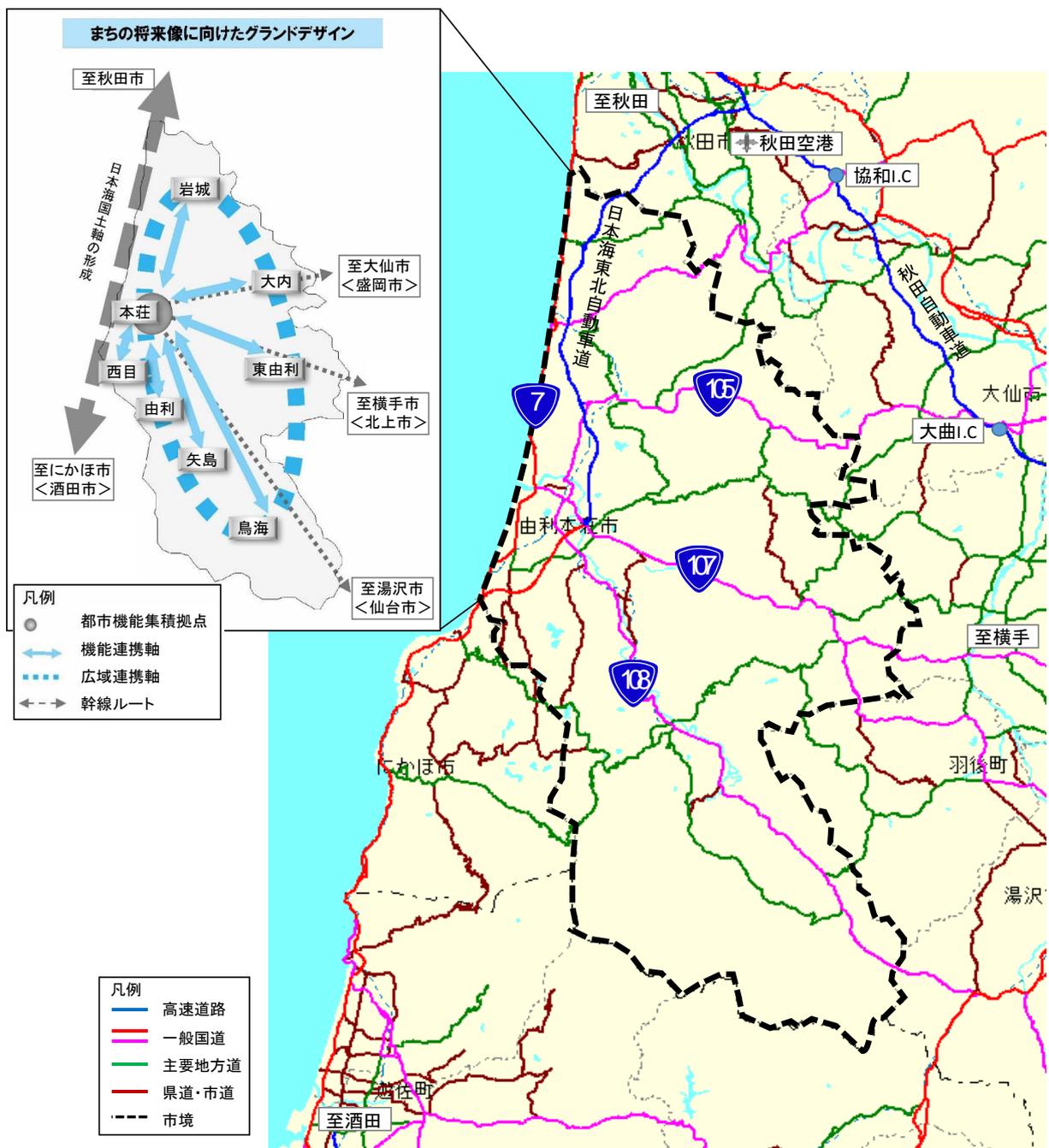
出典：由利本荘市公共交通情報サイト

図16 バスの運行台数

2-4. 由利本荘市の道路ネットワーク

総合計画に挙げられている「日本海国土軸の形成」の道路ネットワークについては、日本海東北自動車道及び国道7号の整備により由利本荘市内については整備されつつある。そのため、近隣の秋田市やにかほ市などへの移動は比較的容易となった。

また、都市機能集積拠点である本荘と、各地区をつなぐ機能連携軸により、一体感のあるまちづくりの実現を目指すことを総合計画で整理している。国道105号、107号、108号などの幹線道路を軸に、各地区の観光資源及び居住地区等へのアクセス向上や運輸機能の確保を図り、由利本荘市が一体的に発展できる道路ネットワークの維持が望まれる。



出典：道路交通センサス（H22）,由利本荘市総合計画（H27）

図17 道路ネットワークと総合計画

2-5. 交通実態調査

2-5-1. 交通量調査

(1) 交通量調査の実施

交通実態調査の結果として得られる自動車 OD 交通量の精度を検証するため、由利本荘市内において実交通量の観測を行った。

調査箇所はスクリーンライン及び本荘都市計画区域断面として次頁に示す 12 箇所とした。

▼調査項目

調査項目	調査箇所数
①交差点交通量調査	5箇所
②断面交通量調査	7箇所
合計	12箇所

○調査日時

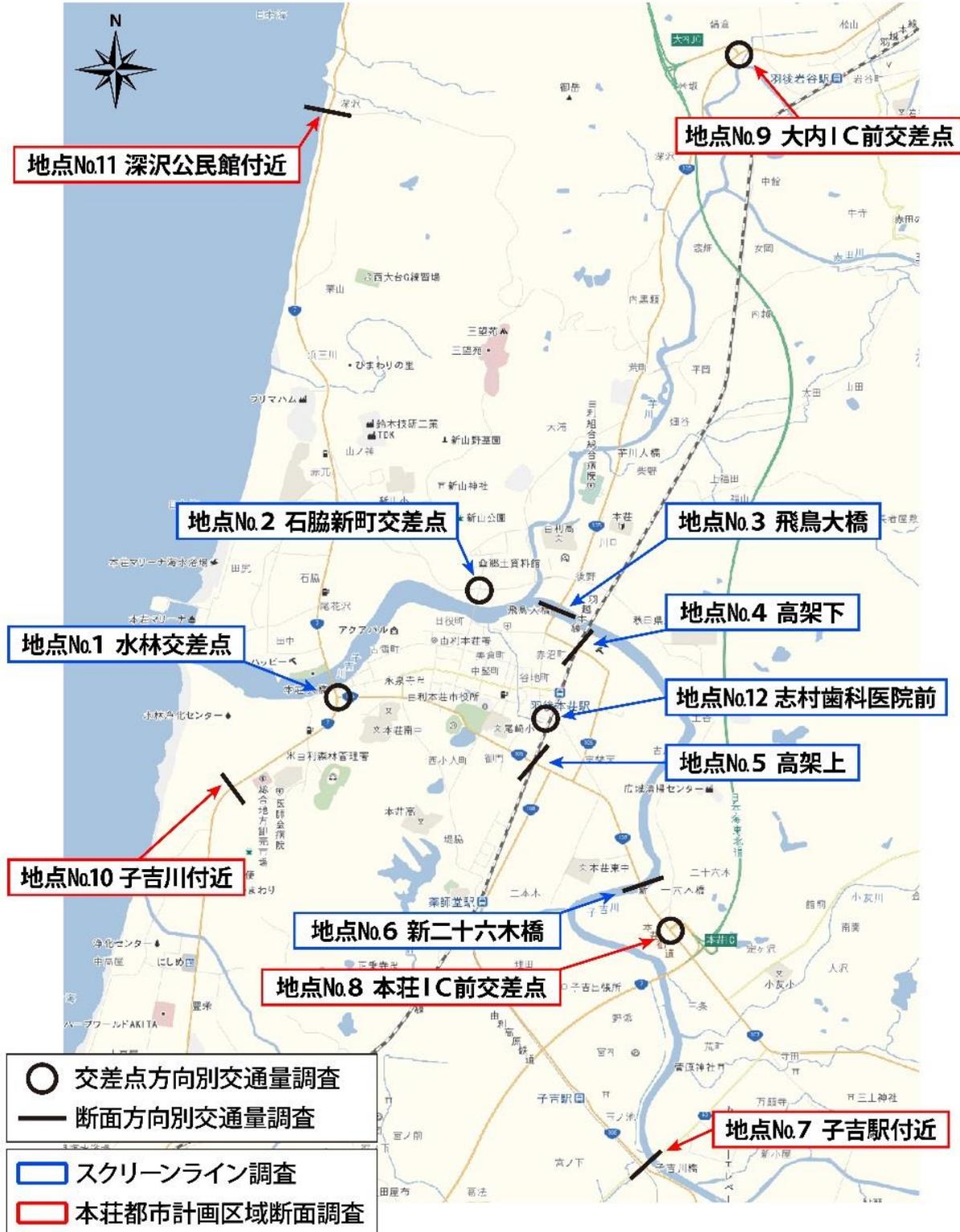
【地点No.1～11】平成27年10月27日（火） 7:00～19:00（12時間観測）

【地点No.12】平成27年11月5日（木） 6:00～22:00（16時間観測）

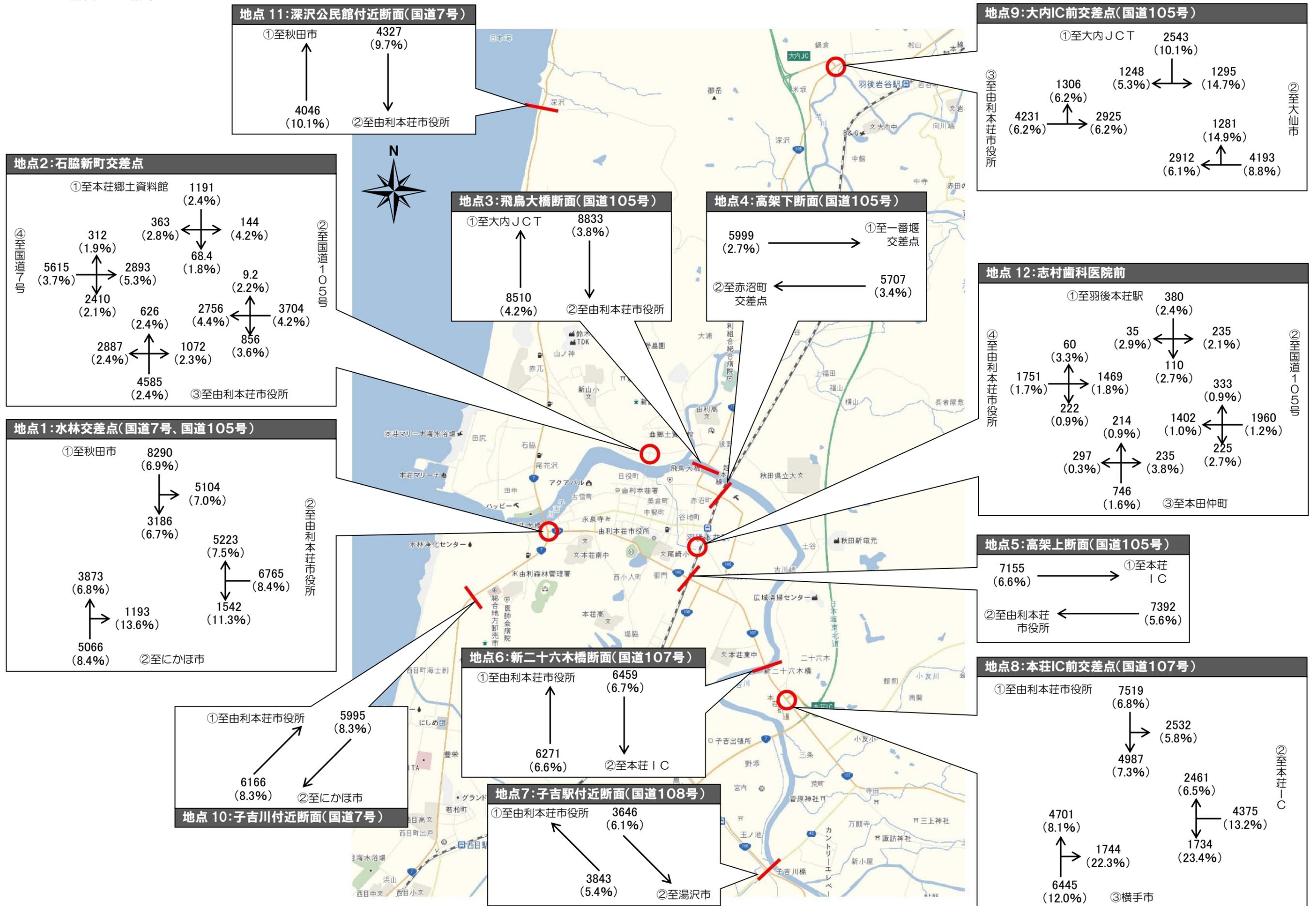
○調査対象箇所

下図に示す調査対象箇所 12 箇所の自動車交通量を調査した。

▼調査対象箇所



(2) 交通量調査の結果



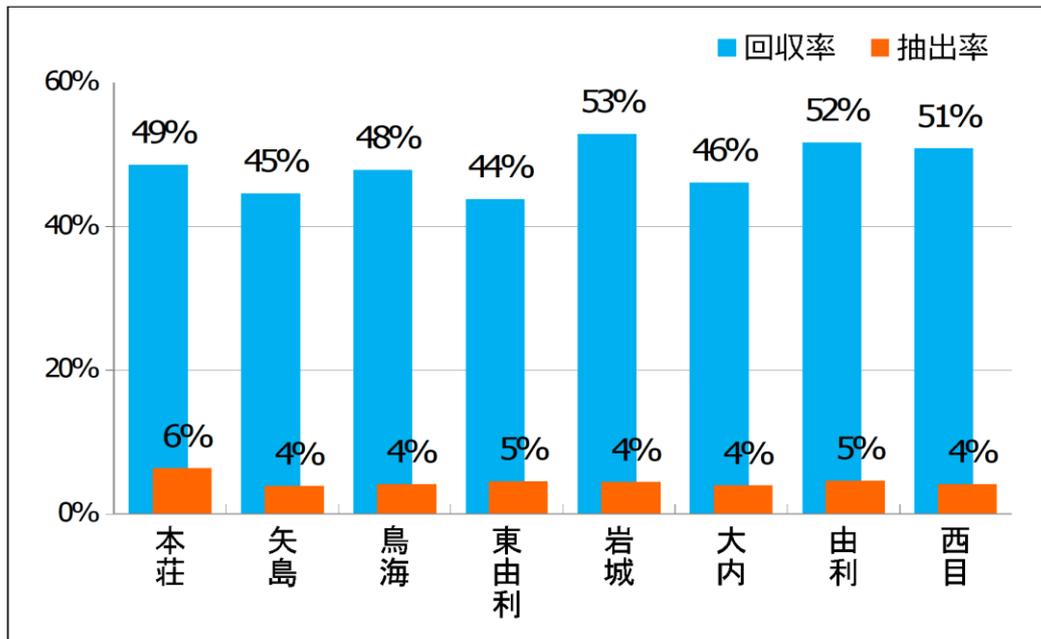
2-5-2. 交通行動アンケート

(1) 交通行動アンケートの概要と回収率

由利本荘市内の交通実態を把握するため交通行動アンケートを実施した。アンケートでは平日及び休日の移動目的（出勤、通学、帰宅、私用など）や移動手段（自動車や徒歩など）、移動回数を調査した。

また、由利本荘市内の道路に関する課題を整理するために、道路整備に関する意見も合わせて調査した。

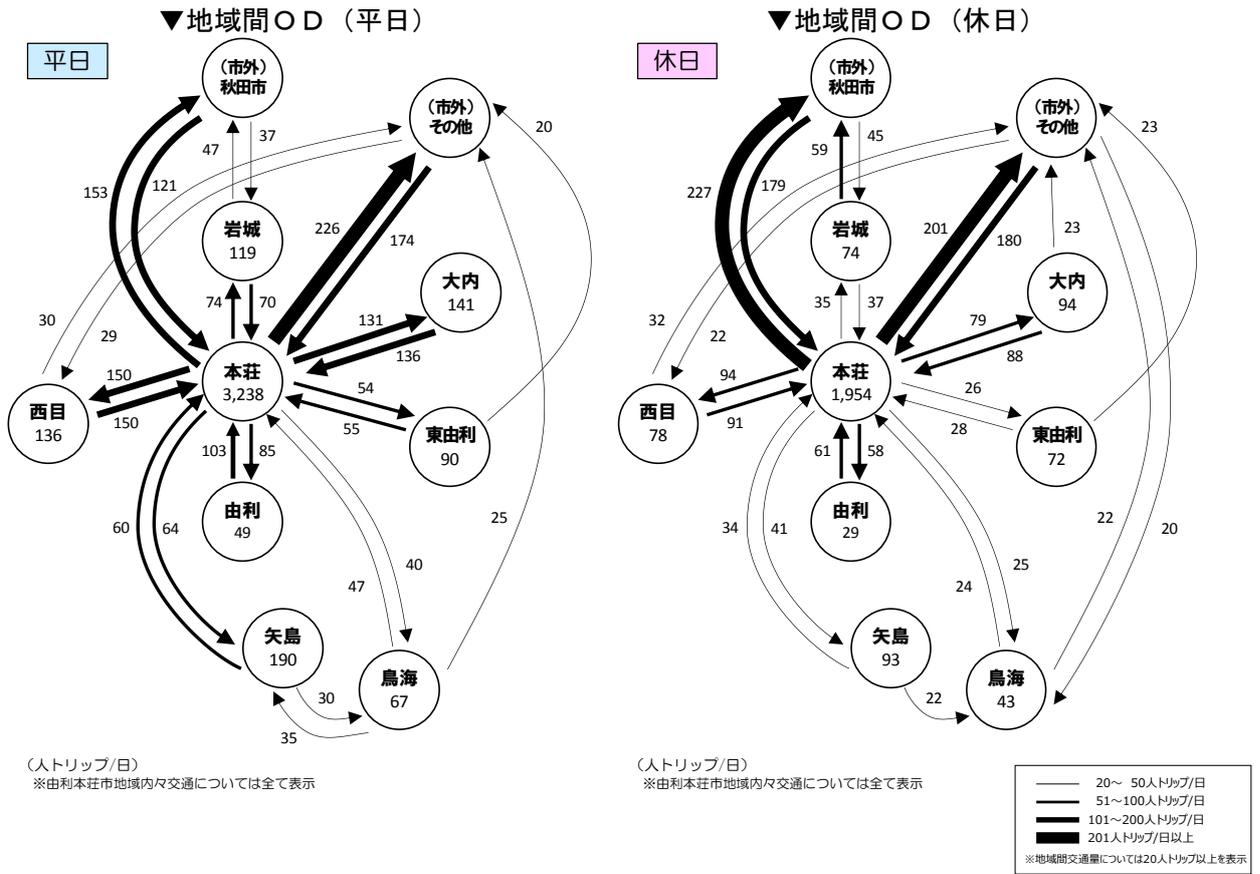
調査期間	平成27年10月15日～平成27年11月16日
OD調査対象日	【平日】平成27年10月22日（木） 【休日】平成27年10月25日（日）
配布数	8,000票
回収率	53%



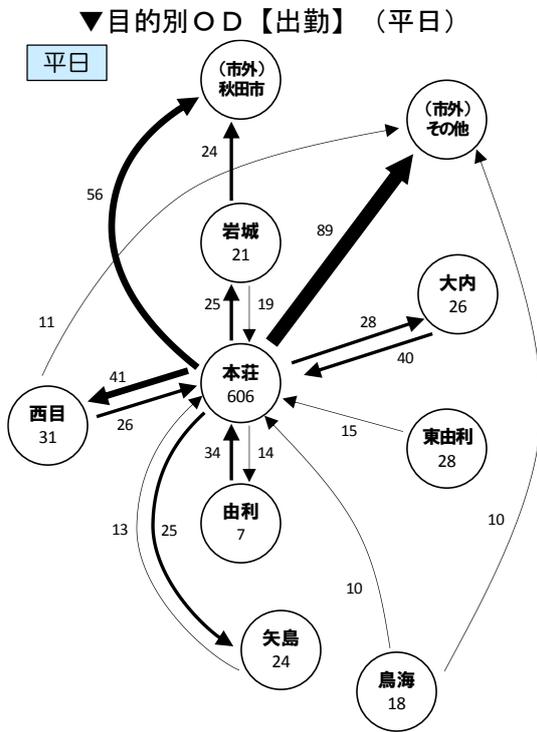
(2) OD調査

交通実態調査において、調査日における回答者の交通行動を調査し、OD表として整理した結果、平日が8,106人トリップ/日、休日が6,485人トリップ/日であった。

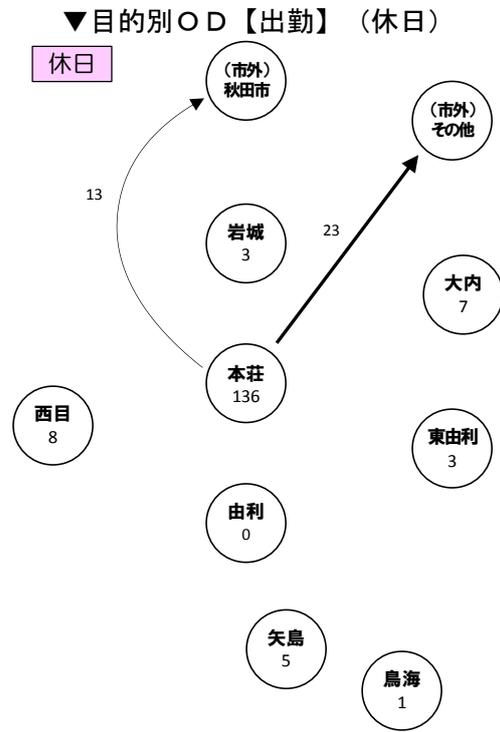
地域間での移動傾向として、本荘地区内の移動が多く、全体の3~4割を占めている。また、本荘地区を中心として隣接する秋田市への移動も見受けられた。その他は、由利本荘市の近隣のかほ市や横手市などへの移動があった。



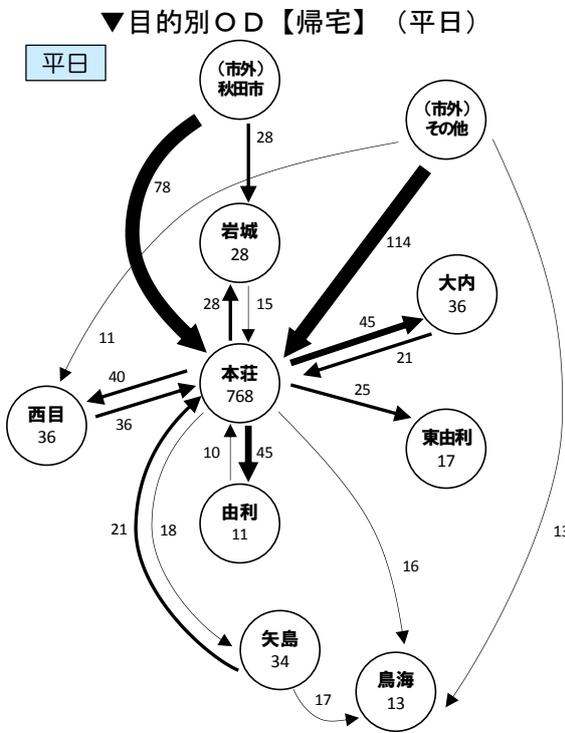
移動の目的別（出勤、帰宅、業務、登校、買物、通院、遊び、観光、食事）のOD図を整理した。



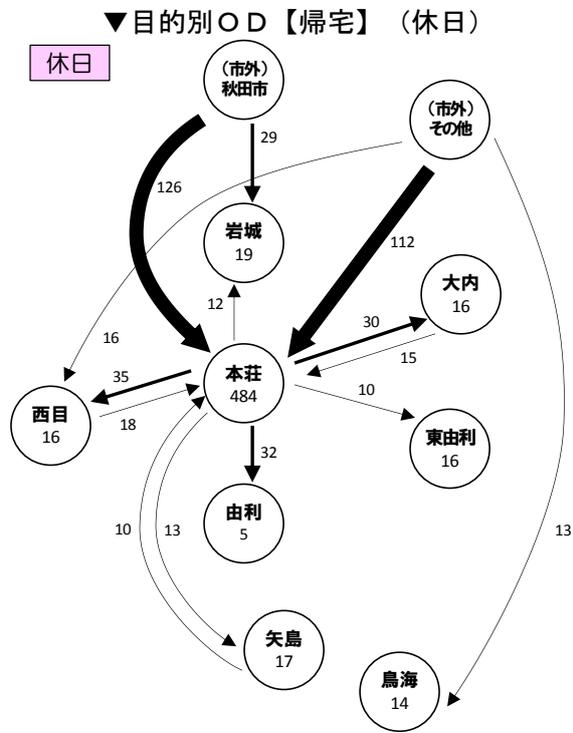
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示



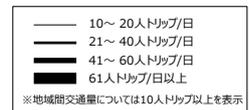
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示



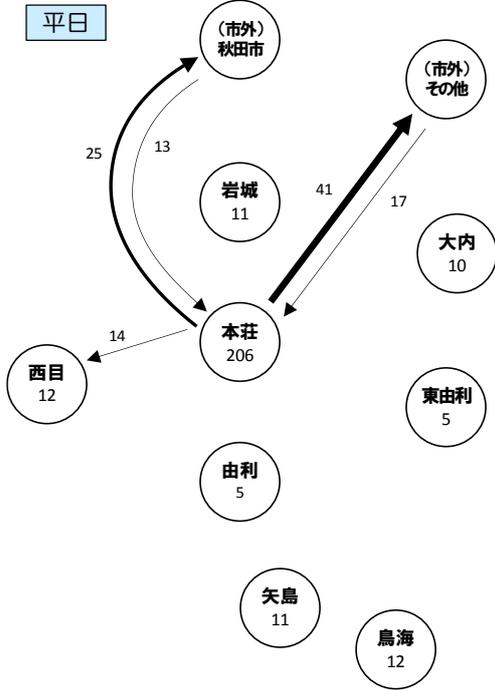
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示



(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

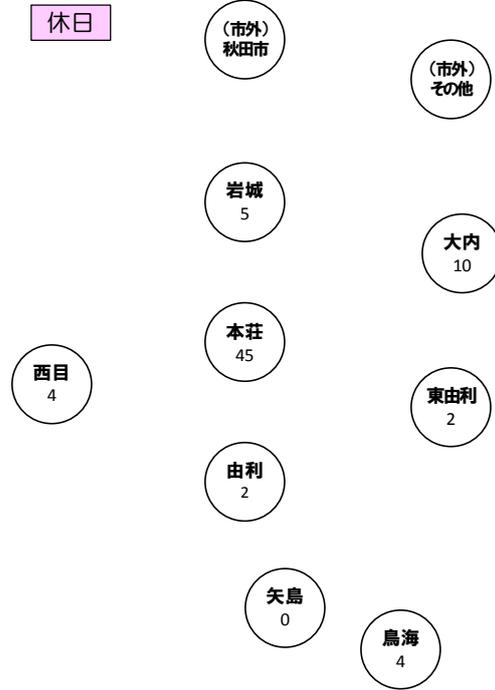


▼目的別OD【業務】（平日）



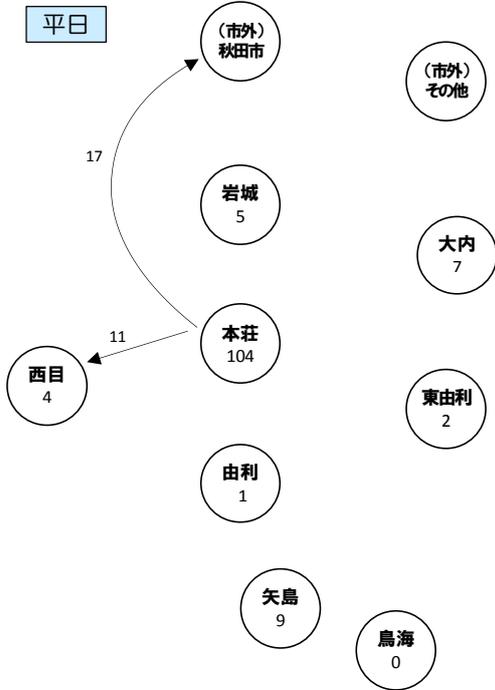
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

▼目的別OD【業務】（休日）



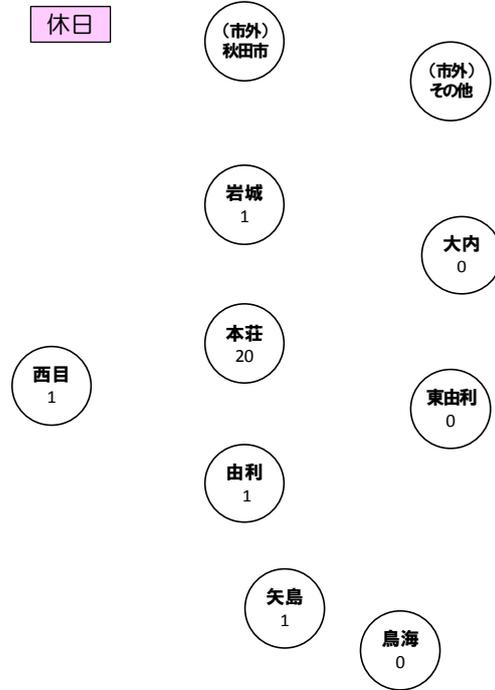
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

▼目的別OD【登校】（平日）

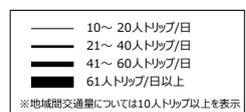


(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

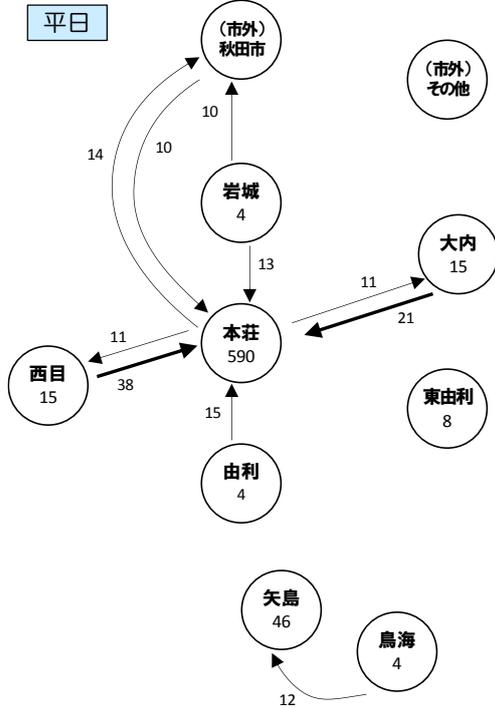
▼目的別OD【登校】（休日）



(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

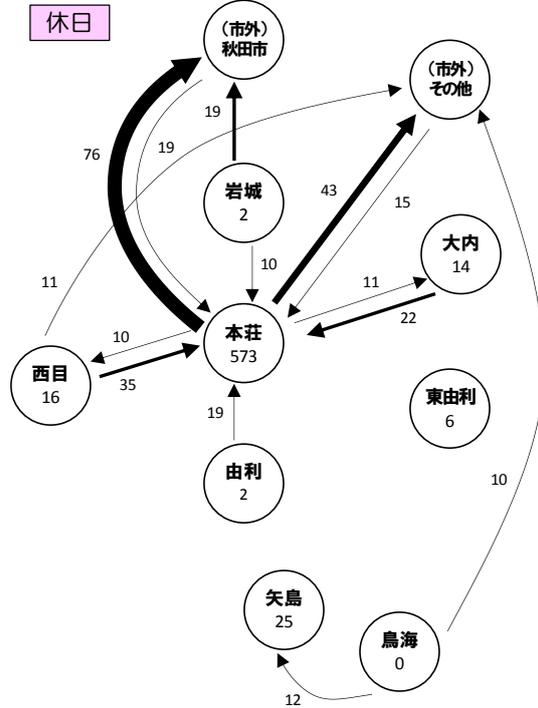


▼目的別OD【買物】（平日）



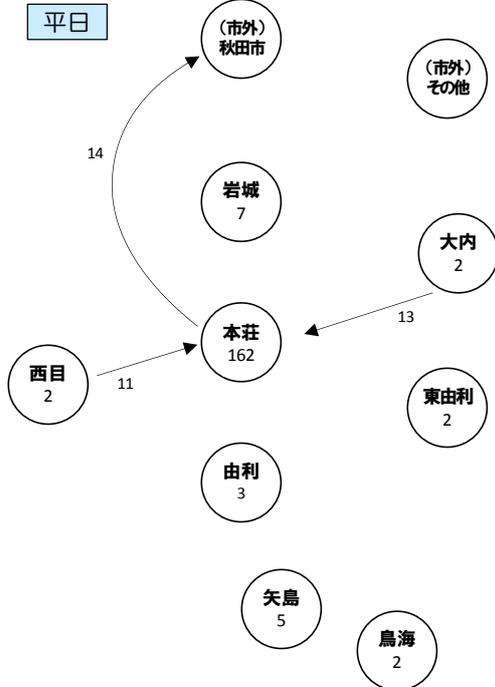
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

▼目的別OD【買物】（休日）



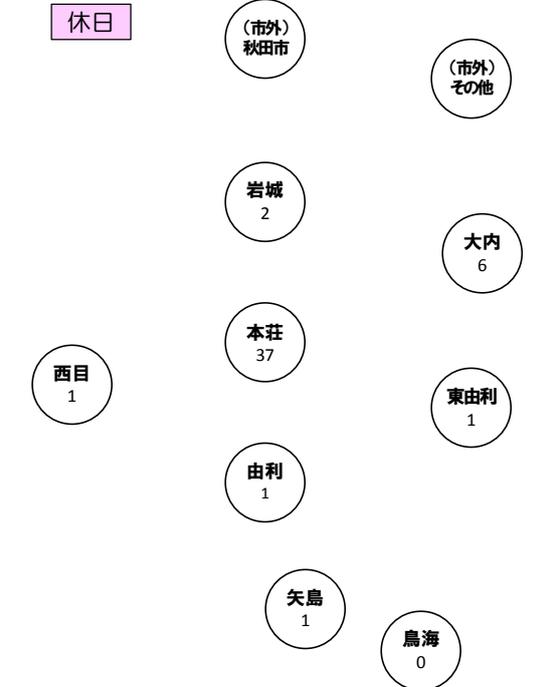
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

▼目的別OD【通院】（平日）

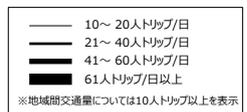


(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

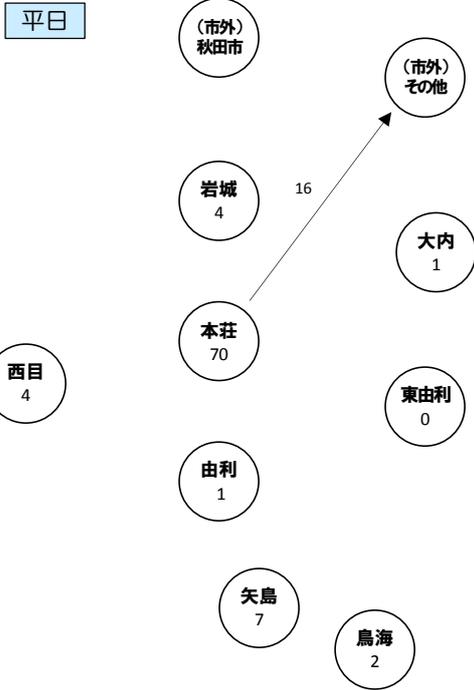
▼目的別OD【通院】（休日）



(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

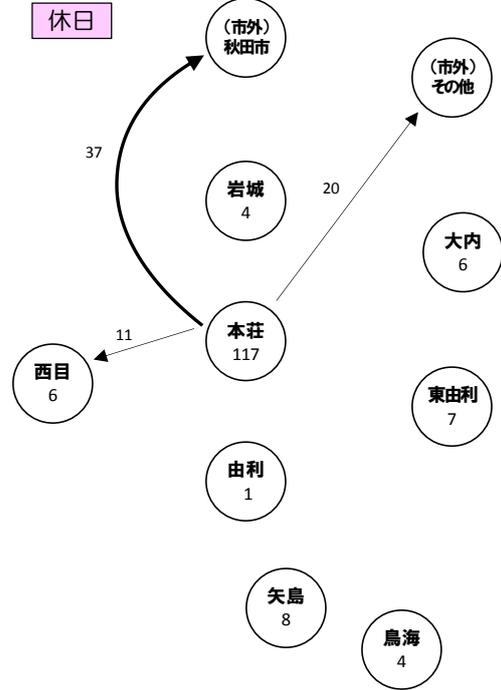


▼目的別OD【遊び】（平日）



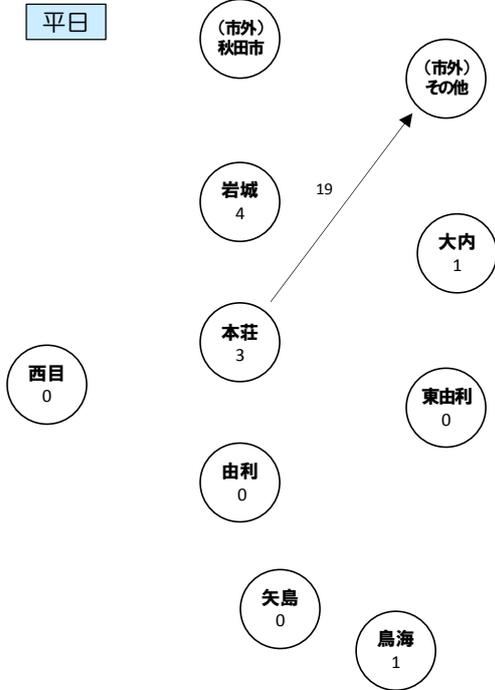
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

▼目的別OD【遊び】（休日）



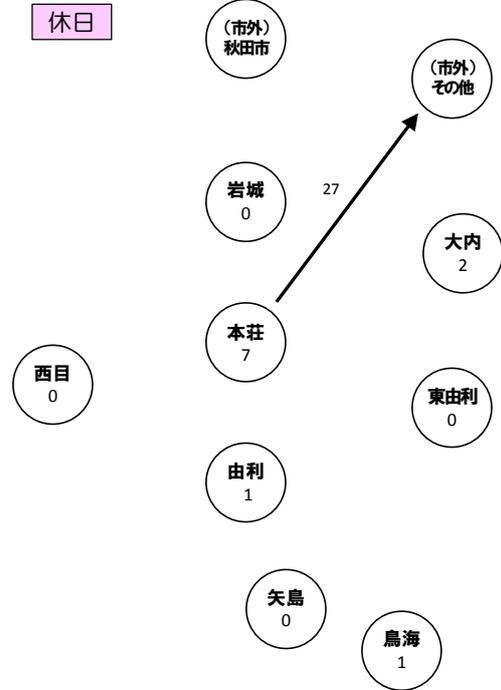
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

▼目的別OD【観光】（平日）

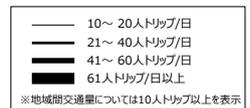


(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

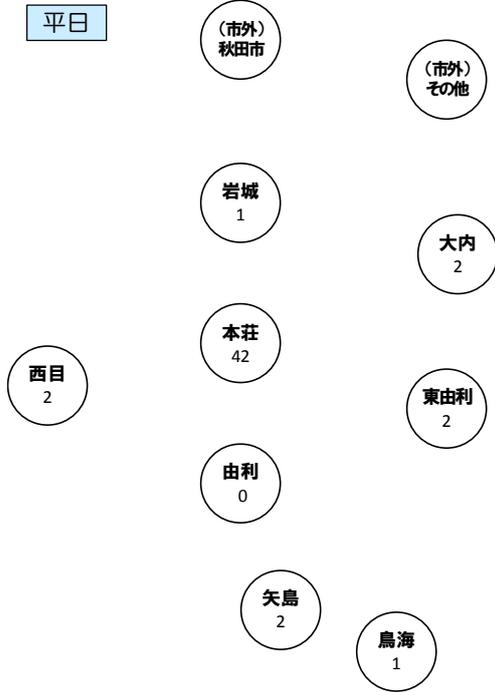
▼目的別OD【観光】（休日）



(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

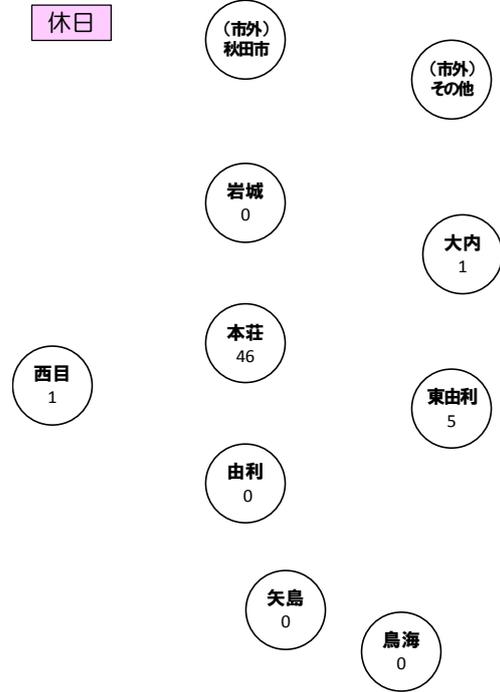


▼目的別OD【食事】（平日）

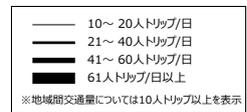


(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

▼目的別OD【食事】（休日）



(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示



(3) 道路整備に関する意見

交通実態調査における道路の整備に関する意見について、以下に調査内容を示す。

問3. 道路の整備に関する意見をお聞かせ下さい。

問3-1. 本荘市街地部において、未整備の道路、車線数が少ない道路、歩道が整備されていない道路等が残っています。
 下図の道路のうち、整備が必要と思われる道路を ○ で囲み、その理由を(表3)から選んで番号を記入して下さい。(複数回答可)

本荘市街地部の道路状況がよく分からない方は回答せずに 問3-2 にお進みください。

表3: 整備が必要な理由

- 1: 渋滞している
- 2: 交通事故が多い・危険
- 3: 道幅がせまい
- 4: 歩道がせまい、整備されていない
- 5: 車線数が少ない
- 6: 新しく道路がほしい
- 7: その他 (具体的に記入)

道路凡例

- 高速道路
- 国道
- 県道・市道
- 未整備 (都市計画道路未着手)

問3-2. 普段の本荘市街地部での移動について、徒歩や自転車のみ(自動車や公共交通を使わない)での移動はどのくらいありますか。

1. ほぼ毎日徒歩や自転車のみでの移動をしている	2. 週に2~3回徒歩や自転車のみで移動をしている
3. 週に1回徒歩や自転車のみで移動をしている	4. ほとんど徒歩や自転車のみでは移動しない
5. ほとんど本荘市街地部での移動はしない	

問3-3. 普段徒歩や自転車で出かける先はどのようなところですか。(複数回答可)

1. 勤務先	2. 学校	3. 病院	4. スーパー	5. 商店街	6. 飲食店	7. 遊技施設
8. その他 (具体的に記入) 友人の家						

問3-4. 徒歩や自転車で出かける際に困っていることはどのようなことですか。(複数回答可)

1. 歩道がない	2. 歩道がせまい	3. 歩道に段差があり歩きにくい
4. 歩行者と自転車が同じ歩道を通るので危険	5. 自転車の走行スペースがない	7. 道路を横断するときが危険
6. 駐車場等から車道への出入り車両が多く危険	8. 冬期の積雪時に移動ができない・移動しづらい	
9. その他 (具体的に記入)		

問3-5. その他に由利本荘市全体の道路整備等に関してご意見がありましたらご記入ください。

ご自由にご記入ください

※赤字は記入例

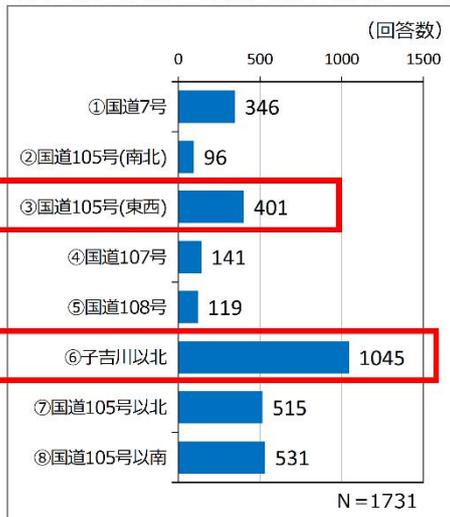
以下に道路整備に関する調査結果を示す。国道105号（東西）や子吉川以北において、道路整備のニーズが高い結果となった。

①主な路線・エリア別

- ・主な路線とエリアに大別すると、路線では国道105号（東西）が最も多く、エリアでは子吉川以北が多い。（エリアには主な路線は含まない）
- ・主な路線で回答の多かった国道105号（東西）は「渋滞している」という回答が最も多く、次に「車線数が少ない」という回答が多いことから、渋滞解消に向けた4車線整備が求められており、路線で次に回答が多かった国道7号も同様の傾向である。
- ・主なエリアで回答の多かった子吉川以北は「道幅が狭い」という回答が最も多く、現道の拡幅の要望が高いことが分かる。
- ・その他の主な路線の特徴として、国道105号（南北）は「交通事故が多い・危険」が多い。
- ・その他のエリアの特徴として、「道幅がせまい」、「新しく道路がほしい」という回答が多く、中心部には都市計画道路の未整備区間等があることから、新規整備の必要性が高いものと想定される。



▼本荘市街地部の道路の整備必要性（路線・エリア別）



以下に路線・エリア別で整備要望の選択理由をまとめた結果を示す。①～⑤の国道においては渋滞しているという理由が多く、それ以外のエリアにおいては「道幅がせまい」や「新しく道路がほしい」という理由が多い。

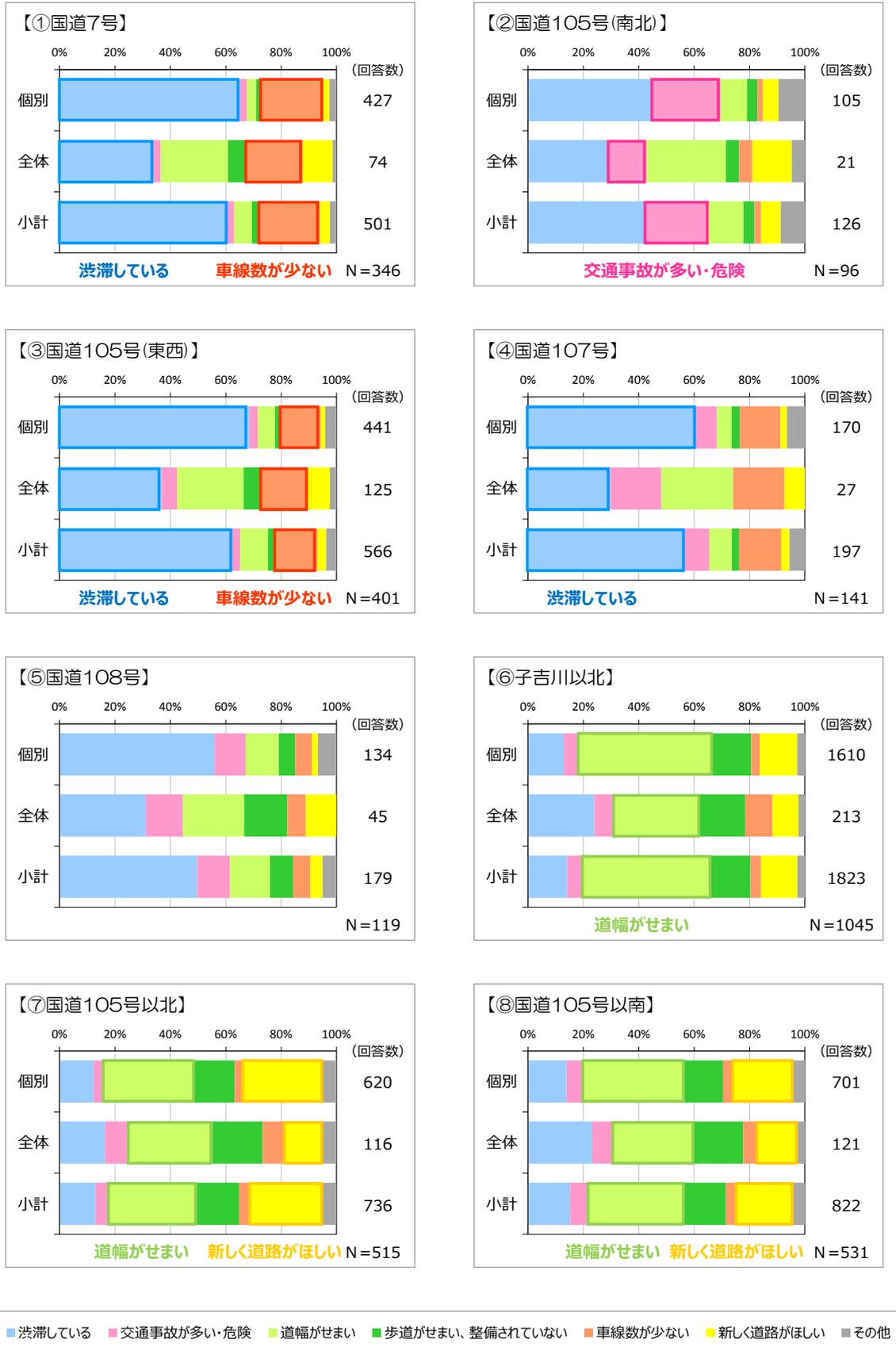


図 18 本荘市街地部の道路の整備が必要な理由の割合（主な路線・エリア別）

2-5-3. 主要渋滞箇所と道路の整備状況

「秋田県の「主要渋滞箇所」の公表について（平成25年1月24日）」においては、国道105号が主要渋滞区間に指定されている。また、都市計画道路「本荘横手線」にも位置付けられている国道105号は一部整備済みであるが、「未着手・供用中」の区間が残っている状況である。

【凡例の説明】

- 整備済み：都市計画道路の計画幅員で整備済みの区間
- 事業中：都市計画道路の計画幅員にするために事業（施工）中の区間
- 概成済み：都市計画道路と同等の機能を有している区間
- 未着手・供用中：都市計画道路と同等の機能は有していないが現況道路は供用中の区間
- 未着手・未供用：都市計画道路の計画路線で現況に道路がない区間

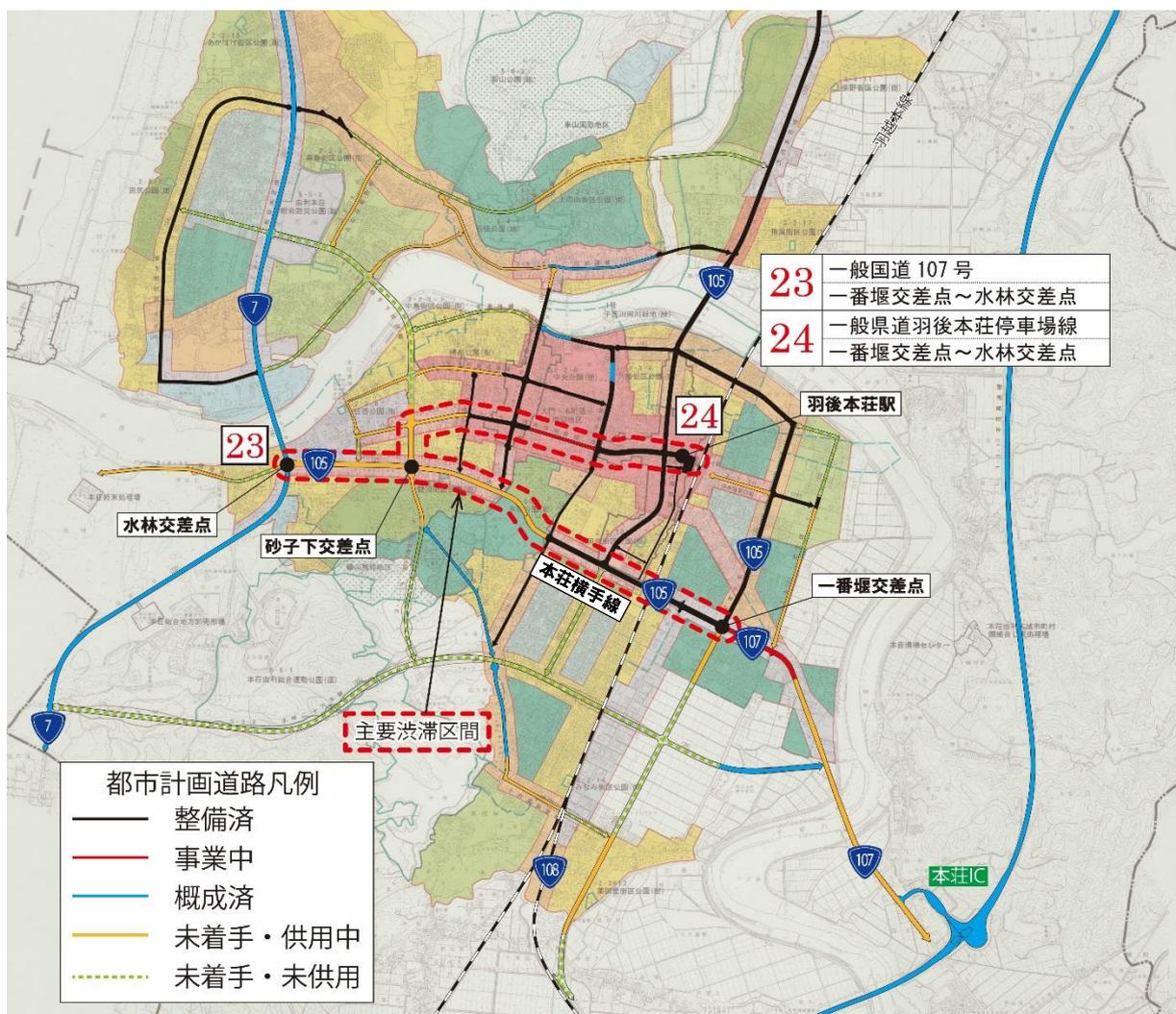
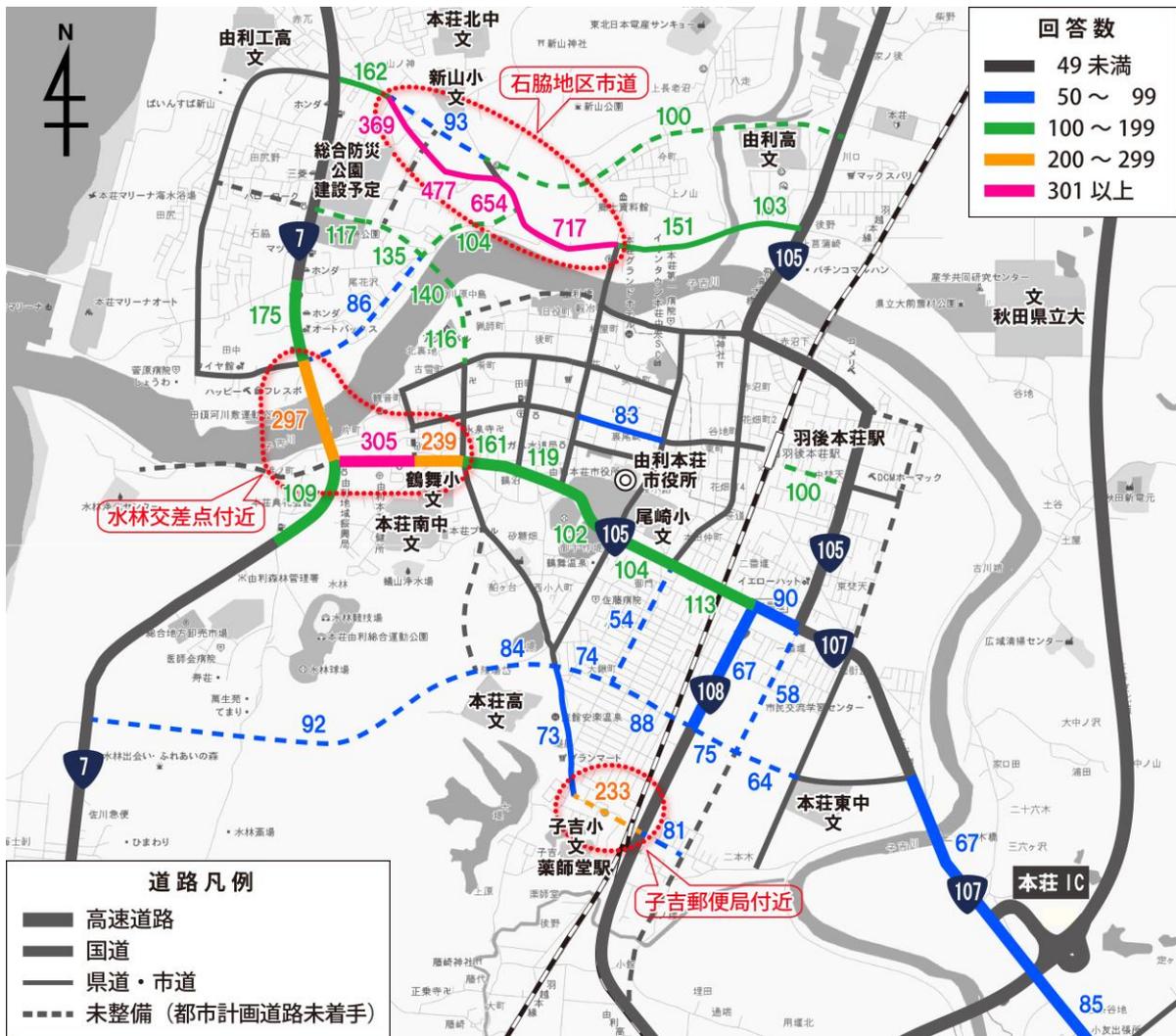


図19 都市計画道路の整備状況

2-5-4. 道路整備の必要箇所についての意見

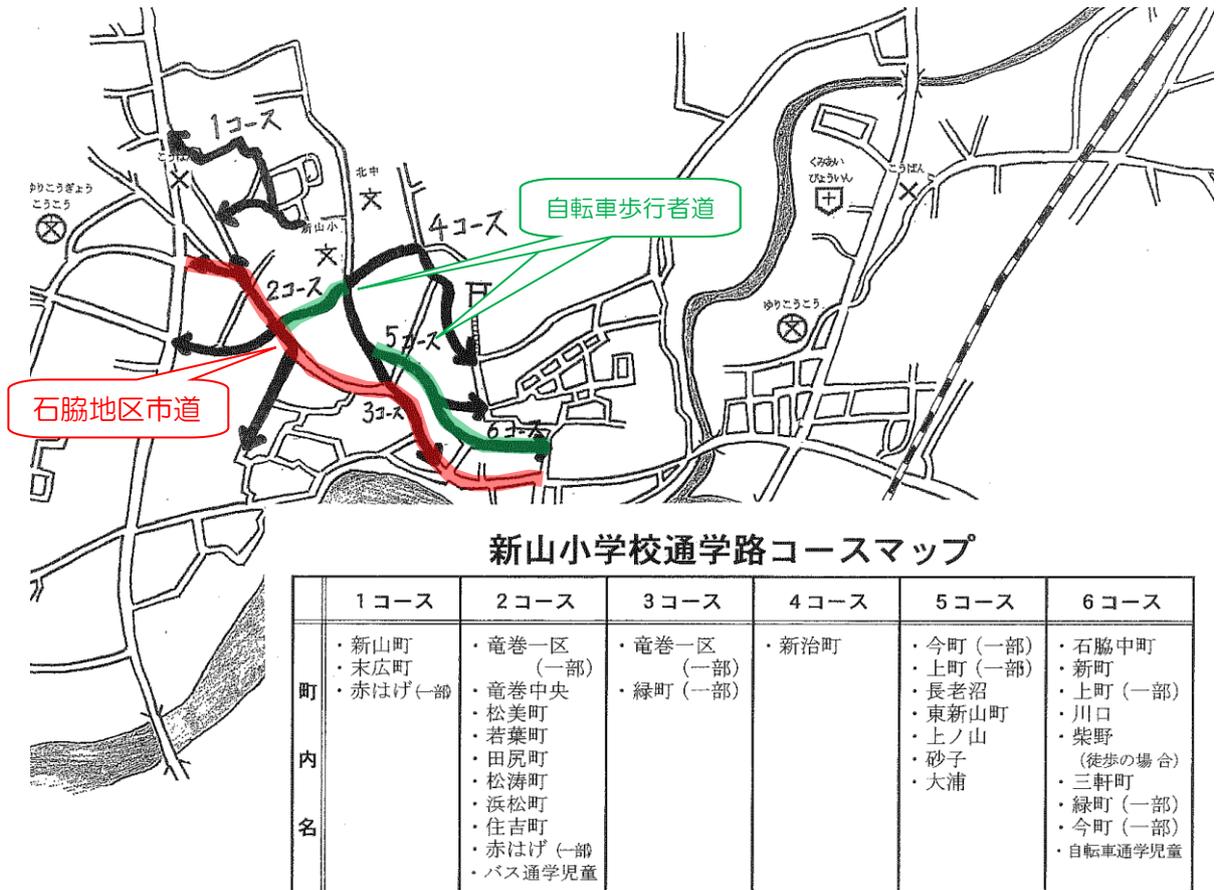
交通実態調査では、石脇地区の市道に対する意見が最も多い結果であった。次いで水林交差点付近、子吉郵便局付近についても意見が多かった。



石脇地区に多くの意見が集まった理由として、現況の道路は大型車両が通行する際に車同士の離合が困難であり、徐行によるすれ違いを行わなくてはならないことや、通学路コースに指定されているが歩道が未整備であること等が考えられる。



写真1 石脇地区の現況道路



※ 栗山・深沢：亀田方面バス通学
 ※ 土谷・谷地・畑谷・福田・横山・長者屋敷・山田・赤田・内黒瀬・内越・柴野(一部)：内越方面バス通学

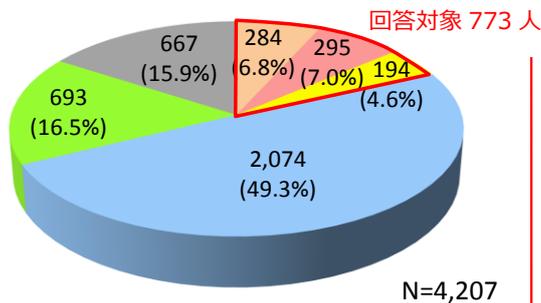
図20 新山小の通学路コースマップ

2-5-5. 徒歩及び自転車交通の意見

交通実態調査より、本荘市街地で徒歩または自転車で移動していると答えた方の意見を整理した。

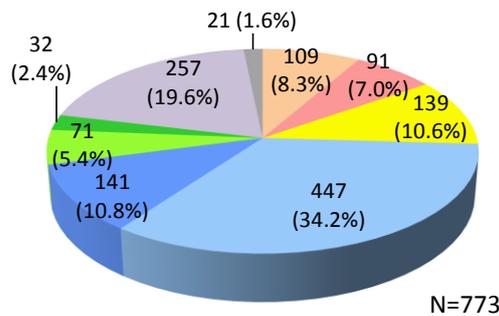
- ・本荘市街地で徒歩や自転車での移動をしている方は約 2 割と少なく、毎日という方は 1 割以下である。
- ・徒歩や自転車での移動先で最も多いものはスーパーであり、日常の買い物を近所でする場合に徒歩や自転車を利用していることが分かる。
- ・徒歩や自転車で困っていることで最も多いものは「冬期の積雪時に移動ができない・移動しづらい」であり、次いで「歩行者と自転車が同じ歩道を通るので危険」という意見が多い。

▼本荘市街地における徒歩や自転車の移動頻度



- 1. ほぼ毎日徒歩や自転車のみでの移動をしている
- 2. 週に2～3回徒歩や自転車のみで移動している
- 3. 週に1回徒歩や自転車のみで移動している
- 4. ほとんど徒歩や自転車のみでは移動しない
- 5. ほとんど本荘市街地部での移動はしない
- 回答なし

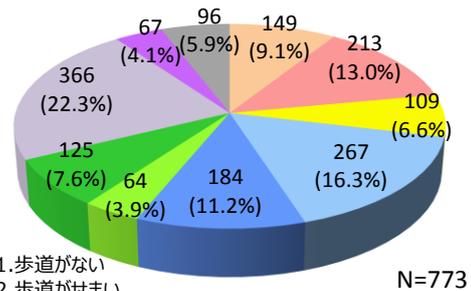
▼本荘市街地における徒歩や自転車での行き先



- 勤務先
- 学校
- 病院
- スーパー
- 商店街
- 飲食店
- 遊技施設
- その他
- 回答なし

その他の主な意見
 ・散歩、運動、サイクリング
 ・親戚、友人の家
 ・コンビニエンスストア
 ・農作業
 ・銀行、郵便局
 等

▼徒歩や自転車の移動で困ること



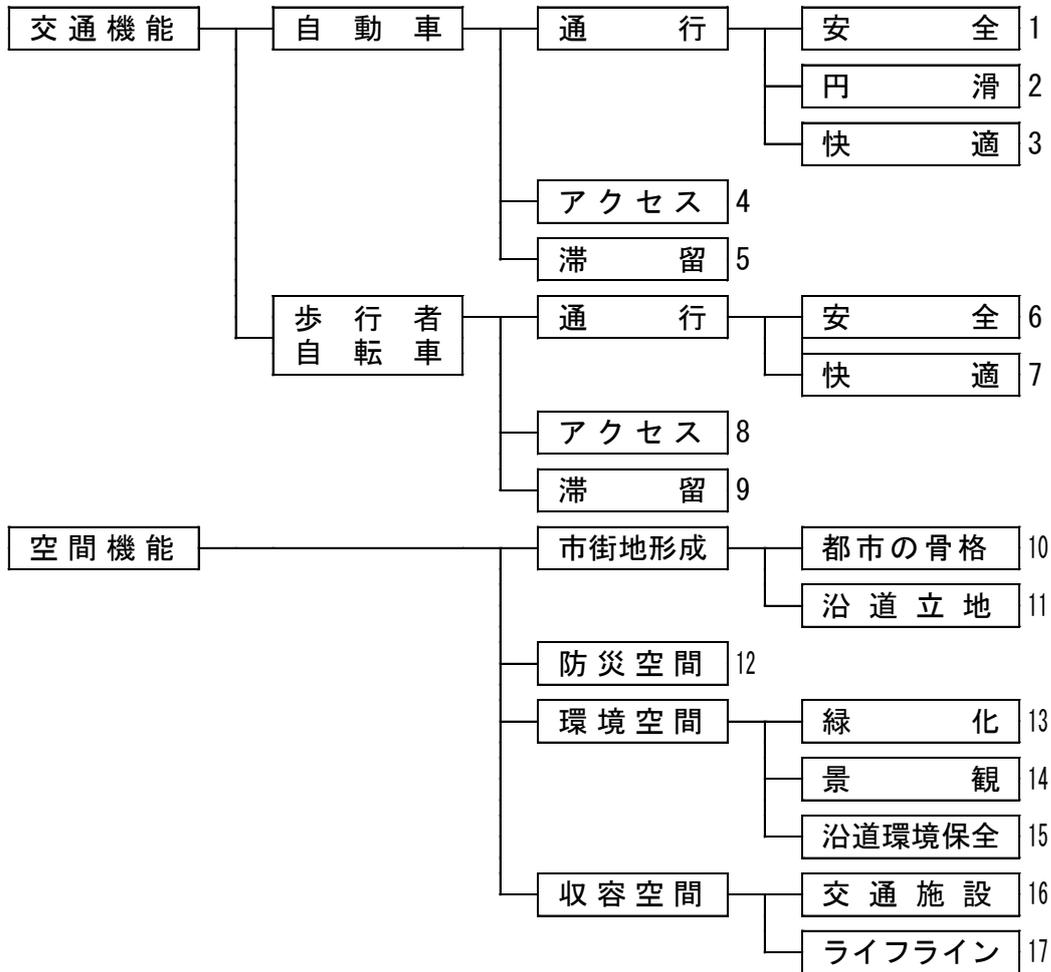
- 1. 歩道がない
- 2. 歩道がせまい
- 3. 歩道に段差があり歩きにくい
- 4. 歩行者と自転車が同じ歩道を通るので危険
- 5. 自転車の走行スペースがない
- 6. 駐車場等から車道への出入り車両が多く危険
- 7. 道路を横断するとき危険
- 8. 冬期の積雪時に移動ができない・移動しづらい
- 9. その他
- 回答なし

その他の主な意見
 ・街灯がない
 ・マナーが悪い
 等

2-6. アンケート調査の自由回答欄の把握

2-6-1. アンケート文章の分類

「道路構造令の解説と運用」の「道路の機能」別に、アンケートの自由回答を下記の1~17に分類した。また、下記の分類に当てはまらない意見については、18~24の項目を追加し分類を行った。



・ 道路整備不要論	18
・ 特定路線の整備要望	19
・ 除雪について（車道、歩道）	20
・ 整備状況についての周知	21
・ 公共交通（バス）	22
・ 公共交通（鉄道）	23
・ 橋梁の設置要望	24

図 21 自由回答の 카테고리番号

分類の結果、「①交通機能-自動車-安全」や「⑥交通機能-歩行者／自転車-安全」の安全に関する意見が多い結果となった。また、「②交通機能-自動車-円滑」や「⑯特定路線の整備要望」、「⑳除雪について（車道、歩道）」などの意見も多くあり、自動車や徒歩等での移動を円滑（渋滞がない状態）にすることや、冬季には除雪を小路までしっかりしてもらいたいとの意見が多く見受けられた。

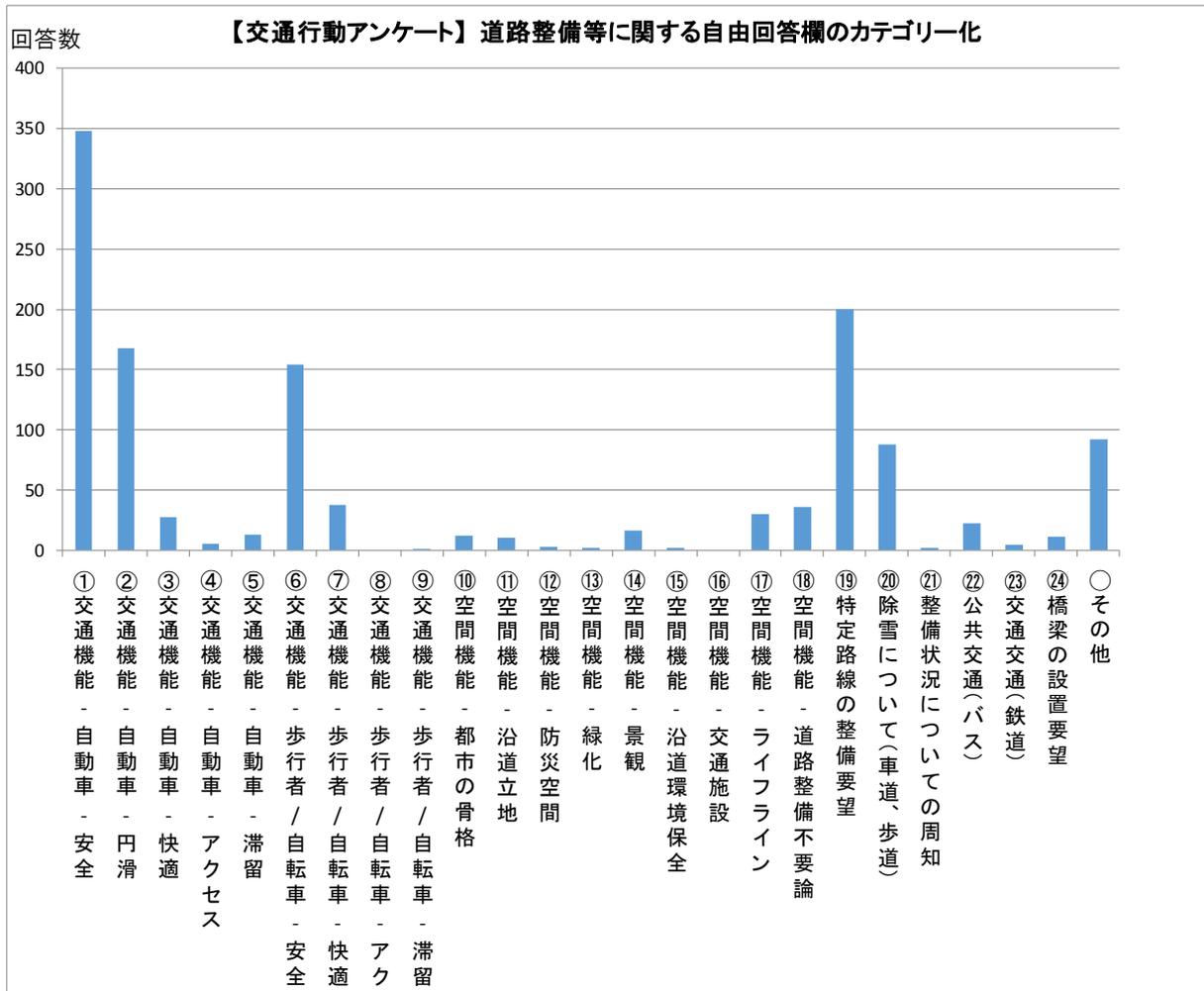


図 22 自由回答のカテゴリー結果

2-6-2. 頻出語の整理

自由回答のキーワードの出現回数を整理した。①は交通空間、交通手段に関するグループ、②は道路整備へのニーズに関するグループ、③は冬季の雪に関するグループとした。これらの他に、「信号」や「通学」、「工事」などが出現回数の多い語彙であった。

表2 自由回答のキーワードの出現回数

分類	抽出語	出現回数	分類	抽出語	出現回数	分類	抽出語	出現回数
	道路	556	②	悪い	37		他	20
	整備	279	①	歩く	37		段差	20
	思う	160		考える	35		秋田	19
	本荘	159		期間	34		イオン	18
	多い	158		場所	34		今	18
①	歩道	152		通行	34		新しい	18
①	車	139		バス	33		優先	18
②	危険	136		IC	31	②	広げる	17
②	渋滞	121		出来る	31	②	混む	17
	石脇	120		通勤	31		自動車	17
③	除雪	108		電柱	31	③	積雪	17
①	自転車	107		付近	31		スーパー	16
	信号	101	①	運転	30		駅	16
	道	100		子供	30		近く	16
②	狭い	84		早い	30		子吉	16
	国道	73		作る	29		住宅	16
	交通	72		周辺	28		走行	16
③	冬	71		走る	28		病院	16
	市内	70		地域	28		万願寺	16
	特に	66		入る	28		来る	16
	通学	64		利用	27		いつ	15
	広い	61		由利本荘	26		スピード	15
	右折	60		非常	25		横断	15
	時間	60	②	安全	24		街灯	15
	通る	53		移動	24	②	拡幅	15
	車線	51		計画	24		市道	15
③	雪	51		改善	23		大内	15
	必要	51		見える	23		都市	15
	道幅	50		事故	23	②	きれい	14
	方面	50		時差	23		駅前	14
	工事	48		進む	23	②	巾	14
①	歩行	48	①	駐車	23		朝	14
	交差点	47	②	幅	23		長い	14
	市街地	46	②	危ない	22		踏切	14
	行く	45		使う	22		夕方	14
	前	45		中心	22		バイパス	13
	橋	43		町	22		家	13
	良い	43		暗い	21	②	拡張	13
	市	42		高齢	21		関係	13
	大変	42		自宅	21		検討	13
	少ない	41		車道	21		言う	13
	由利	41		設置	21		交差	13
	高速	40		全体	21		進める	13
	感じる	39	③	冬期	21		水	13
	出る	39		無い	21		大橋	13
	人	39		矢印	21		大型	13
	地区	39		カーブ	20	①	徒歩	13
	朝	39		穴	20	③	冬場	13
②	不便	39		見る	20		入口	13
	お願い	37	②	困る	20			

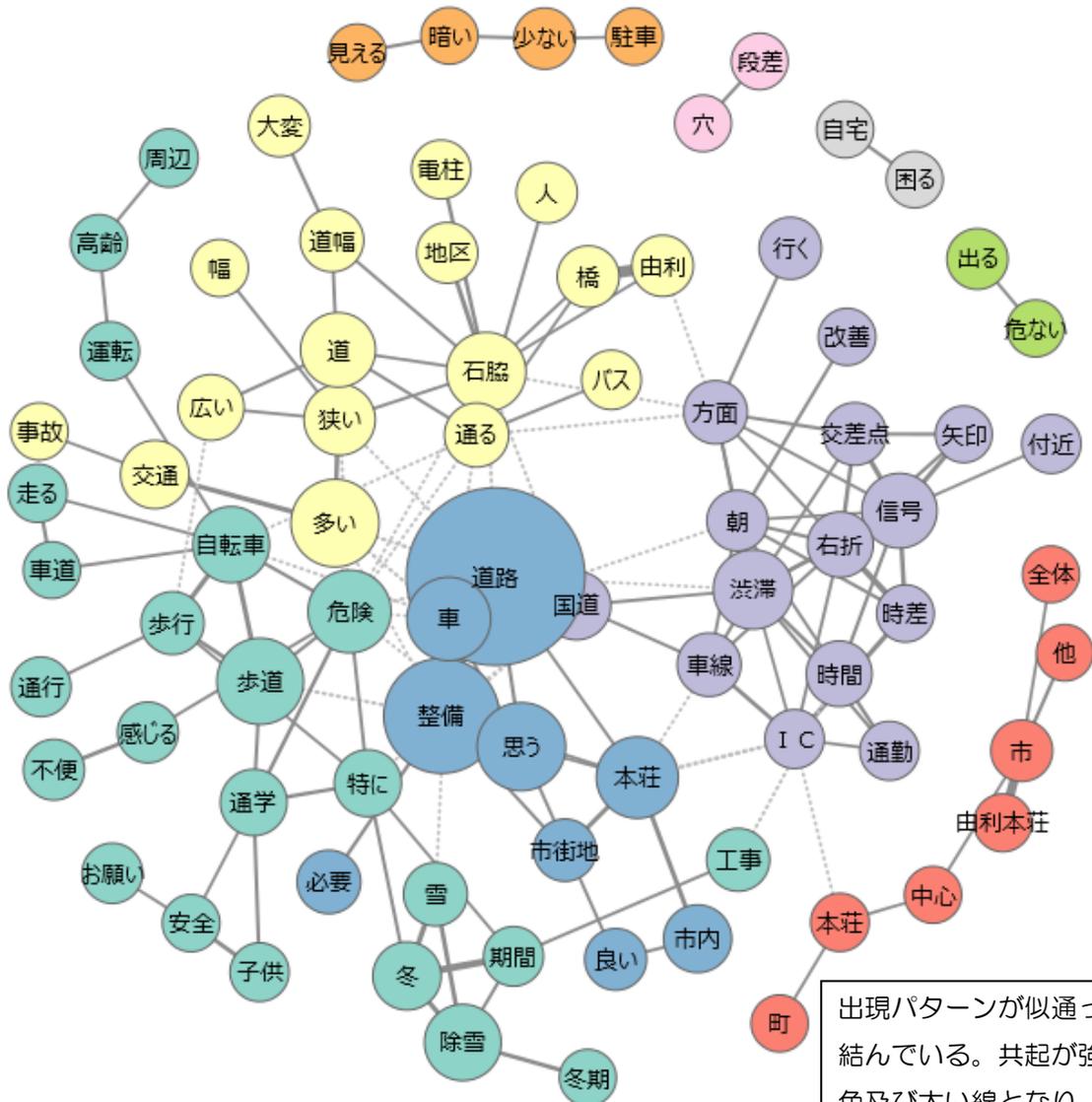
2-6-3. キーワードのグループ化（共起ネットワーク分析）

【道路整備一般】
 道路整備に対する全般的な意見のグループである。
 具体的には「〇〇地区に道路整備が必要である」や、「これ以上の道路整備は必要ない」という意見があった。

【石脇地区の道路整備要望】
 石脇地区の現況道路は、道幅が狭く車同士（特にバスやトラックと）の離合が困難なことや、通学路に指定されているが歩道がないことなど、多くの意見が集まった。

【歩行／自転車の要望】
 歩行者と自転車の接触や、歩道が整備されておらず、車道を歩くため危険を感じるなどの意見が多くあった。
 また、冬季に除雪した雪で、歩道幅員が狭くなるなどの意見も見受けられた。

【渋滞関連】
 渋滞に関連する意見であり、交差点やIC付近の信号についての意見や、時間帯（通勤等）で渋滞対策を行ってほしいとの意見が見受けられた。



出現パターンが似通った語を線で結んでいる。共起が強いほど同じ色及び太い線となり、円の大きさは語彙の出現数である。

図 23 共起ネットワーク

第3章 交通の将来予測と都市計画道路の評価

由利本荘市の都市計画道路網の見直し方針を具体化するには、将来の交通需要に対応した道路網の計画が必要である。そこで、自動車交通の将来予測を行い、交通量の変化を把握した。

また、秋田県が作成した「秋田県都市計画道路見直しガイドライン（案）」に則り、都市計画道路の見直し方針の立案に向けた評価を行った。

3-1. 交通量推計結果

将来交通推計の結果を混雑の度合いから評価するために、混雑度の算出を行った。混雑度は交通量を交通容量で除することで求めることができる。

道路の交通容量は、道路の規格（高速道路や一般道路など）や車線数（2車線や4車線など）によって異なり、交通容量の方が交通量より多い場合は、混雑は発生しないと考えられる。

以下に混雑度の数値と混雑状況の関係を示す。

混雑度 < 1.00	: 道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
混雑度 < 1.20	: 朝や夕方へのピーク時間（1, 2時間程度）に混雑が発生する。
混雑度 < 1.50	: ピーク時間を中心に混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い。
1.50 < 混雑度	: 日中の連続的混雑が発生する可能性が高く、更に、混雑度が 1.75 を超えると慢性的な混雑状態を呈する。

3-1-1. 現況交通量推計結果

平成27年の交通量調査時点における交通量の推計結果を以下に示す。水林交差点の周辺や国道105号（本荘横手線）、石脇新町交差点の西側などで混雑度が1.50を超えており、日中においても連続的に混雑している状況である。

薬師堂駅東側でも混雑度が1.50を超えているが、現況の道路が1車線の未改良道路であり、交通容量そのものが小さいため混雑度も高くなっている。



3-1-2. 現在事業中の道路のみが整備された場合の将来混雑度（ケース1）

平成27年時点の道路に加えて平成29年時点で整備が確定している道路が整備された状態での平成42年（2030年）における将来交通量を『ケース1』とし、その推計結果を以下に示す。

国道107号（本荘横手線）の御門交差点から一番堰交差点までの4車線化された区間は混雑度が大幅に低下している。

しかし、水林交差点周辺や石脇新町交差点の西側では引き続き混雑度が1.50を超える推計結果となった。



3-1-3.全ての都市計画道路が整備された場合の将来混雑度（ケース2）

既定の都市計画道路が全て整備されたという仮定のもとに平成42年（2030年）の将来交通量を『ケース2』とし、その推計結果を以下に示す。

石脇の大型ショッピングセンター付近や岩渕下の本荘第一病院前で混雑度が1.0～1.2となっているものの、他では全て混雑度が1.0を下回っており、既定の都市計画道路網における将来交通量への対応は可能な結果となった。



3-2. 都市計画道路（未整備区間）の評価

3-2-1. 都市計画道路の評価方法

都市計画道路の評価については、全国的に各都道府県等が定めた都市計画道路の見直しガイドラインに基づいて実施されている。

本県においては、秋田県が平成17年5月に「秋田県都市計画道路見直しガイドライン（案）」（以降、ガイドライン（案））を策定し、県内市町村がそれに基づいて都市計画道路の見直しを行っている。

本市においても、都市計画道路の見直しについては上記ガイドラインに基づいて評価を実施して検討を行うこととした。

3-2-2. ガイドライン（案）の概要

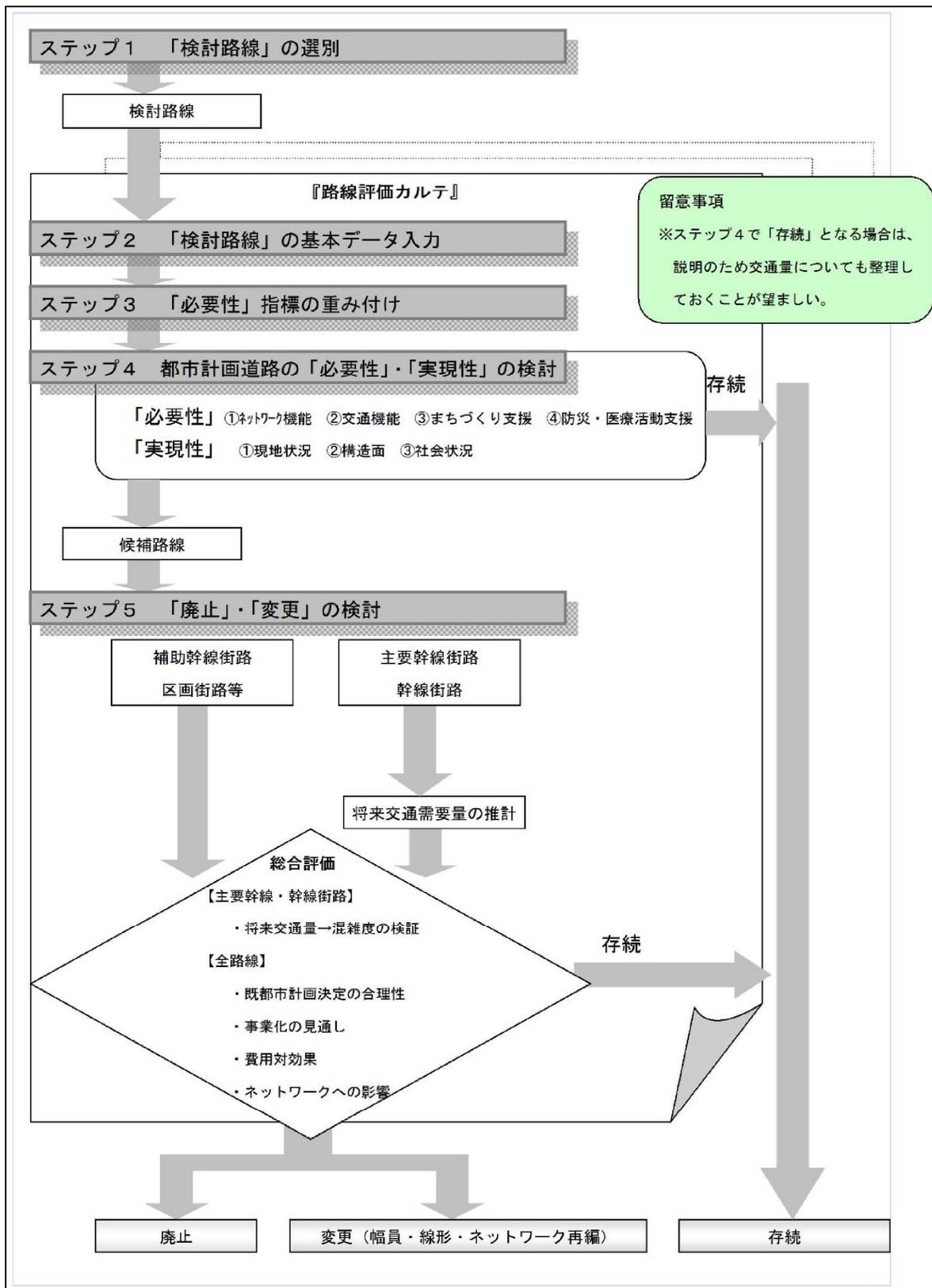
本ガイドラインは、長期未着手の都市計画道路の見直し（継続・変更・廃止）方針を定めることを目的としている。対象となる路線については「路線評価カルテ」を作成し、見直しの方針を決定する。見直し対象とする条件及び検討のステップは下記となっている。また、次頁にガイドラインにおいて整理されている各検討路線（区間）の評価項目と評価基準を示す。なお、評価基準については、本市の実情に合わせて部分的に微修正を行った。

【見直し対象とする検討路線】

- ・長期（都市計画決定当初から20年以上）にわたって未着手状態である都市計画道路のうち幹線街路及び幹線機能を有する区画街路を対象とする。（整備済みは除く）
- ・以下に該当する道路は、見直し（変更あるいは廃止）を行う。
 - ①機能を代替する道路がある場合
 - ②計画決定時に想定していた土地利用状況・計画が変化した場合
 - ③事業が現実的に不可能な場合（物理的、地理的制約）
 - ④地域の重要な資源であるまちなみや歴史的資源を喪失する場合

秋田県都市計画道路見直しガイドライン（案）における見直しの検討フローを以下に示す。

また、次頁にガイドラインの指標に関する説明や判定基準を示す。次頁の内容に基づき都市計画道路の検討路線（見直し対象路線）の評価を行った。



出典：秋田県都市計画道路見直しガイドライン（案）p.13より

▼路線評価カルテ(案)の指標説明

路線・区間の概要		指標	必須項目	判定基準	基礎資料	備考			
道路構造	路線・区間の概要	延長(m)	◎	設定区間ごとの延長	都市計画図、都市計画決定図書等				
		幅員(m)	◎	設定区間ごとの幅員	都市計画図、都市計画決定図書等				
		車線数	◎	設定区間ごとの車線数	都市計画図、都市計画決定図書等				
		当初	◎	都市計画決定図書等	都市計画決定図書等				
		第1回変更	◎	都市計画決定図書等	都市計画決定図書等				
		第2回変更	◎	都市計画決定図書等	都市計画決定図書等				
		総合計画	◎	都市計画決定図書等	都市計画決定図書等				
		都市計画区域マスタープラン	◎	各市町村の総合計画における位置付けの有無と格付け	都市計画決定図書等				
		都市計画マスタープラン	◎	秋田県の都市計画区域マスタープランにおける位置付けの有無	都市計画決定図書等				
		広域道路網マスタープラン	◎	市町村の都市計画マスタープランにおける位置付けの有無と格付け	都市計画決定図書等				
現道交通量	路線・区間の概要	現道交通量(現道)	◎	上記以外の都市計画に関する計画により位置付けられている	秋田県広域道路整備基本計画 その他の計画				
		現道混雑率(現道)	◎	計画路線上に現道がある場合	都市計画図、管内図等				
		ネットワーク機能	◎	現道がある場合の現況交通量	道路交通センサス、その他実測調査				
		交通機能	◎	現道がある場合の現況混雑率	道路交通センサス、その他実測調査				
		路線の必要性	景観上の必要性評価	ネットワーク機能	◎	上位計画に位置づけられている路線	市町村総合計画等		
				交通機能	◎	都市計画区域マスタープラン等の都市施設における広域幹線道路に位置付けられる路線	都市計画図、管内図等		
				まちづくり支援	公共交通・緩和に有効な路線	◎	公共施設、市役所、図書館、文化会館等)や大規模店舗(店舗面積3000㎡以上)が沿道にある道路	都市計画図、管内図等	
					歩行空間の高質化に有効な路線	◎	空港、港、駅、主要交通拠点(IC、駅、空港、港等)へのアクセス路線	都市計画図、管内図等	
				医療防災活動支援	災害時の避難経路や救急活動を支援する路線	◎	住宅地等から骨格となる幹線道路へアクセスするための路線	都市計画図、管内図等	
					消防活動困難地域の解消を図る路線	◎	将来交通量が4,000台/日以上と推計される路線	将来交通量推計(H42)	4,000台の上限は道路構造令における4種2線の計画交通量により設定
その他(独自指標)	観光振興・産業活動を支援する路線			◎	現道または並行路線において交通事故が多発(死傷事故率5件/億キロ・年H14秋田県平均値)している路線	秋田県第4次主要道路ポイント	死傷事故率、事故マッピングデータ(県道以上)		
	市街地での活動を支援する路線			◎	対象路線の機能が代替する路線がない	都市計画図、管内図等			
路線の実現性	景観上の必要性評価			まちづくり支援	◎	観光拠点へのアクセス、工業団地、流通団地等産業施設、主要観光地と広域幹線道路を連絡する路線	観光資源の配置、観光振興計画、都市計画図、管内図等		
				医療防災活動支援	◎	中心市街地活性化基本計画において位置付けられている路線	中心市街地活性化基本計画等		
		その他(独自指標)	ネットワーク機能	◎	市街地の土地利用を誘導する路線	都市計画図、管内図等			
			交通機能	◎	用途調整や地区計画などにより街なみ形成が進められている路線	都市計画図、管内図等			
		医療防災活動支援	災害時の避難経路や救急活動を支援する路線	◎	線的基本計画等において線ネットワークとして位置付けられている路線	都市計画図、管内図等			
			消防活動困難地域の解消を図る路線	◎	都市計画マスタープラン等において旅行者・自転車ネットワークに指定されている路線	都市計画マスタープラン、バリアフリー基本構想、あしん歩行エリアの指定区域内の路線			
		その他(独自指標)	観光振興・産業活動を支援する路線	◎	共同溝、C・C・BOX等の整備計画がある	個別整備計画			
			市街地での活動を支援する路線	◎	幅員12m以上の路線	都市計画図、都市計画決定図書等	阪神大震災において延焼阻止率100%の道路幅員		
		総合評価	総合評価	必要性的評価	◎	幅員15m以上の路線	都市計画図、都市計画決定図書等	都市防災業務ハンドブック 地震防災編における非道路の基礎幅員	
				景観上の必要性	◎	密集市街地(D/D地区)において道路幅員が6m以上の路線	都市計画図、管内図等		
まちづくり支援	◎			高次医療施設(二、三次医療施設)と広域幹線道路を連絡する路線	都市計画図、管内図等				
医療防災活動支援	◎			指標に重み付けした評価点による合計点を記入(別紙参照)					
その他(独自指標)	ネットワーク機能			◎	該当路線が密集市街地を通過しているなど、整備により街なみ地域コミュニティへ悪影響	都市計画図、管内図等			
	交通機能			◎	市街地に商店街が存在している(中心市街地の空洞化を招く恐れのある路線)	都市計画図、管内図等			
医療防災活動支援	災害時の避難経路や救急活動を支援する路線			◎	路線上に学校施設、病院、発電所等の比較的大規模な特殊物件が存在している	都市計画図、管内図等			
	消防活動困難地域の解消を図る路線			◎	路線上に、歴史的・文化的な施設、史跡などが存在している	都市計画図、管内図等			
その他(独自指標)	観光振興・産業活動を支援する路線			◎	計画路線周辺に保全すべき自然環境が存在する	動植物調査等			
	市街地での活動を支援する路線			◎	都市計画決定のとおりでは施工が困難、又は施工に多大な工費が予測される地形である	都市計画図、管内図等			
総合評価	総合評価	景観上の必要性	◎	対象路線が現況交通量に比べて幅員、勾配等の基準を満たしているか	都市計画決定図書、道路構造令等				
		まちづくり支援	◎	都市計画決定時に想定していたかかった代替路線が整備され、整備の目的が希薄となる	都市計画図、管内図等				
		医療防災活動支援	◎	事業化に向けた沿線住民等の反対がないか	ヒアリング、陳情、アンケート資料等				
		その他(独自指標)	ネットワーク機能	◎	上記項目以外に地域、路線独自の必要性があれば記入				
			交通機能	◎	評価による合計を記入(別紙参照)				
		医療防災活動支援	災害時の避難経路や救急活動を支援する路線	◎	「必要性」の評価点「実現性」の評価点、社会情勢の変化を総合的に判断し、見直し対象路線とするか否か				
			消防活動困難地域の解消を図る路線	◎	検討対象路線・区間が整備された場合の将来交通量	将来交通量推計(H42)			
		その他(独自指標)	観光振興・産業活動を支援する路線	◎	検討対象路線・区間が整備された場合の将来混雑率	将来交通量推計(H42)			
			市街地での活動を支援する路線	◎	社会情勢・交通需要の変化・土地利用計画の変化からみて、既決定の計画内容が妥当か判断	都市計画図、管内図等			
		医療防災活動支援	災害時の避難経路や救急活動を支援する路線	◎	事業の着手、完成年度	事業計画資料			
消防活動困難地域の解消を図る路線	◎		他の事業との連携がある	事業計画資料					
その他(独自指標)	ネットワーク機能	◎	将来交通量推計に基づく費用便益比(簡便法も可)	将来交通量推計(H42)、事業概要					
	交通機能	◎	都市計画道路ネットワークへの影響の有無	都市計画図、管内図等					
医療防災活動支援	災害時の避難経路や救急活動を支援する路線	◎	見直し業者での位置付け(存続、変更、廃止)						
	消防活動困難地域の解消を図る路線	◎	まとめ						

出典：秋田県都市計画道路見直しガイドライン(案)

3-2-3.ガイドライン（案）による都市計画道路の評価結果

(1) 見直しの検討路線の選定

【ステップ1 & 2】

下図に由利本荘市の都市計画道路（幹線街路）の整備状況を示す。市役所周辺の市街地中心部は比較的整備が進んでいるが、当初の都市計画決定から20年以上経過しているため、全ての路線を検討路線とした。

また、検討路線については路線の概要として、道路構造や都市計画決定の経緯、上位計画における位置づけの有無などを整理した。

なお、自動車専用道路である日本海沿岸東北自動車道（本荘高速線、本荘南高速線）や区画街路（全て改良済み）、特殊街路（東西自由通路線）はガイドライン（案）において特定の機能・目的を果たすため、あるいは局所的な土地利用に対応して定められているなどの理由から見直しの対象としていない。

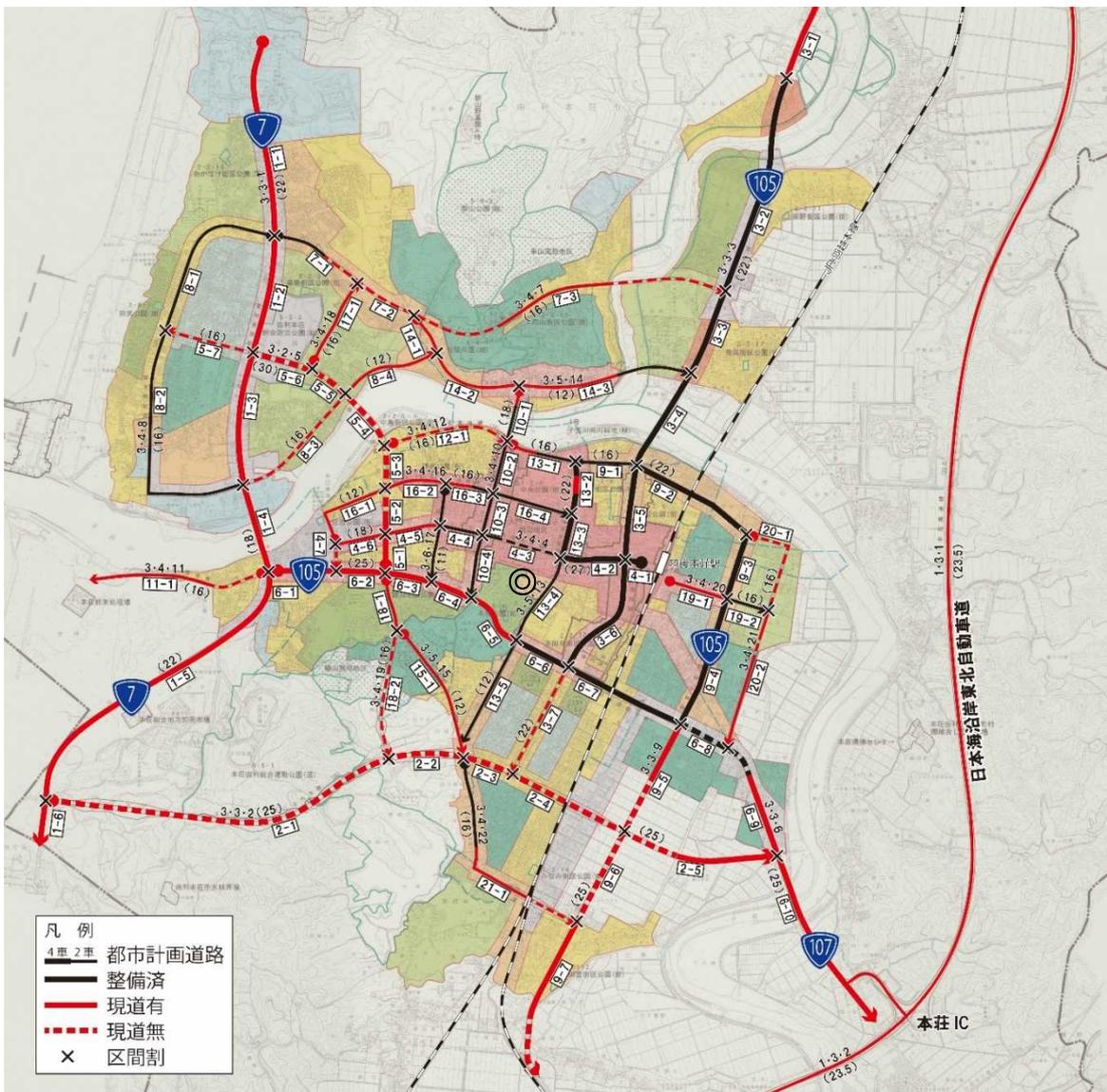


図1 都市計画道路の整備状況

(2) 必要性指標の設定方法

【ステップ3】

ガイドライン（案）では、都市計画道路の必要性を評価する標準の指標が19項目と、市が必要に応じて設定する独自指標がある。該当する項目が多いほど、必要性が高い評価結果となる加点方式が採用されている。また、加点する点数については、各市町村が独自に重み付けを行うことがガイドラインに記載されている。

本市においては、評価指標の差による影響を把握するため、ガイドライン（案）に記載されている「ケーススタディの平均値案」と「由利本荘市の指標案」の2ケースについて重み付けを行った。

表1 必要性指標の重み付け結果の比較

大項目	小項目	ケーススタディ 平均値案	由利本荘市の 指標案	差
ネットワーク機能	上位計画に位置づけられている路線	5.2	10.9	5.7
	広域ネットワークを形成する路線	4.6	10.3	5.7
	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	4.4	5.4	1.0
	主要交通拠点(IC、駅、空港、港湾等)へのアクセス路線	5.0	6.8	1.8
	主要幹線道路へのアクセス路線	5.5	3.8	1.7
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)	7.1	8.2	1.1
	渋滞の解消・緩和に有効な路線	5.6	5.2	0.4
	交通事故の減少に有効な路線	3.8	3.8	0.0
	代替路線がない路線	6.6	6.4	0.2
	観光振興・産業活動を支援する路線	4.8	2.2	2.6
まちづくり支援	市街地での活動を支援する路線	8.8	4.8	4.0
	市街地の土地利用を誘導する路線	6.8	3.4	3.4
	都市環境の向上に有効な路線	4.2	2.2	2.0
	歩行空間の高質化に有効な路線	6.3	2.8	3.5
	共同溝、CCBOX等の計画がある路線	2.7	0.8	1.9
医療・防災・活動支援	延焼防止機能を有する路線	2.6	1.6	1.0
	災害時の避難経路や救急活動を支援する路線	3.5	3.6	0.1
	消防活動困難地域の解消を図る路線	3.2	1.4	1.8
	医療活動を支援する路線	2.8	2.6	0.2
独自指標	他事業関連により必要性が高い	3.2	10.1	6.9
	住民からの整備要望が非常に高い	3.2	4.0	0.8

※路線評価カルテにおいては合計値が100点になるように正規化して計算しているが、上の表では小数第2位を四捨五入して表示しているため合計点が100点にはならない。

(3) 実現性指標の設定方法

【ステップ4-1】

ガイドラインにおいては、下記のように実現性を定性的に3段階で評価しており、点数の算出方法等は明記されていない。本市の検討では、必要性指標と同様に実現性を数値化するために、問題（並行路線が整備済み、施工の難度が高いなど）が多いほど点数が低くなる減点方式にて各都市計画道路を評価した。

- 問題が著しく大きい : ● -20点
- 問題が大きい : ◎ - 5点
- 問題が小さい : ○ - 0点

【参考】

(必要性の算出方法)

路線評価カルテの必要性項目で該当するものがあれば、

- (1) ケーススタディ平均値案 : 県ガイドラインに記載のあるケーススタディ結果（平均値）の数値
- (2) 由利本荘市の指標案 : 市職員5名が階層分析法で各評価項目の重み付けを行いその結果を平均値化した数値

(実現性算出方法)

実現性の評価 = 100点 - (●の数) × 20点 - (◎の数) × 5点 - (○の数) × 0点

※評価項目が9項目であるため、減点となる項目が多ければ0点以下となる可能性がある。

例) 区間の実現性において、

- (1) ●が3つ、◎が3つ、○が3つの場合、
 実現性の評価 = $100 - 3 \times 20 - 3 \times 5 - 3 \times 0 = 25$
- (2) ●がなし、◎が4つ、○が5つの場合、
 実現性の評価 = $100 - 0 \times 20 - 4 \times 5 - 5 \times 0 = 75$

(4) 評価の判定方法

【ステップ4-2】

必要性及び実現性の評価点数の判定方法として、絶対評価での基準設定が困難であることから、それぞれの平均点を閾値として判定を行った。

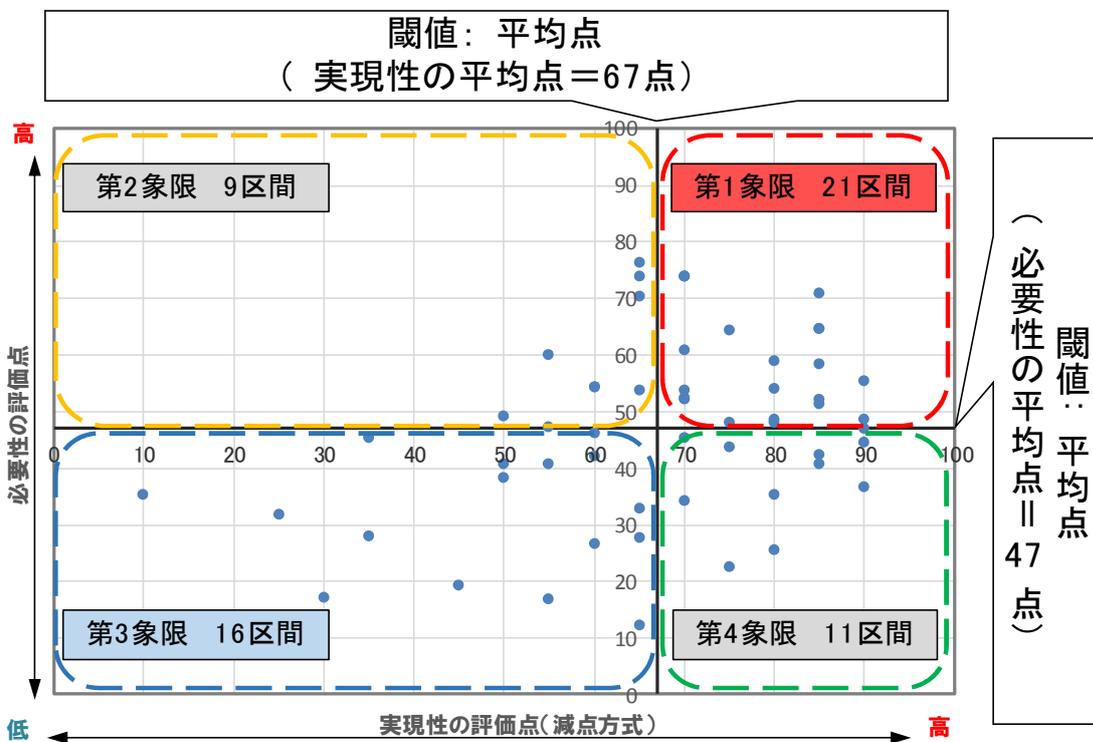
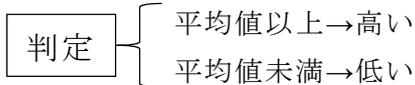


図2 各象限の区間数(ケーススタディの平均値案)

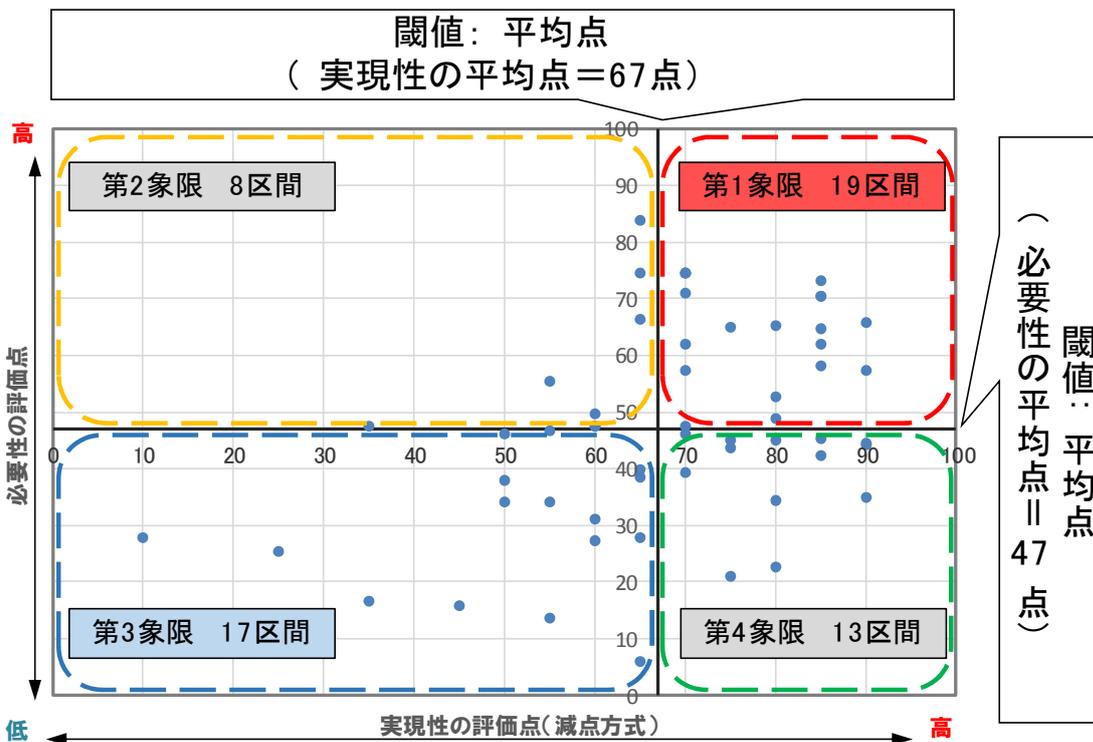


図3 各象限の区間数(由利本荘市の指標案)

(5) 路線評価カルテの評価結果

【ステップ4-3】

重み付けごとの路線評価カルテの結果を以下に示す。必要性及び実現性の評価点が、閾値（平均値）より低い場合は赤字とした。

「ケーススタディの平均値案」（ガイドライン）と本市で必要性指標の重み付けを検討した「由利本荘市の指標案」に基づく評価結果を比較すると、概ね同様の評価となったが一部区間で評価が異なる結果となった。

表2 カルテによる都市計画の評価結果（ケーススタディの平均値案）

No.	街路番号	名称	区間	区間の整備状況	必要性の評価点	実現性の評価点(減点)	第1象限 必要性:高 実現性:高	第2象限 必要性:高 実現性:低	第3象限 必要性:低 実現性:低	第4象限 必要性:低 実現性:高
1	3・3・1	秋田本荘線	1-1	概成済	70.8	85	該当			
			1-2	概成済	64.5	85	該当			
			1-3	概成済	64.5	85	該当			
			1-4	概成済	60.9	70	該当			
			1-5	概成済	58.4	85	該当			
			1-6	概成済	52.1	85	該当			
2	3・3・2	水林二十六木線	2-1	未整備(現道無)	32.8	65			該当	
			2-2	未整備(現道無)	46.2	60			該当	
			2-3	未整備(現道無)	49.1	50		該当		
			2-4	未整備(現道無)	38.4	50			該当	
			2-5	未整備(現道無)・概成済	42.3	85				該当
3	3・3・3	大内本荘線	3-1	未整備(現道有)	55.3	90	該当			
			3-7	未整備(現道無)	27.9	35			該当	
4	3・4・4	停車場栄町線	4-5	未整備(現道有)	60	55		該当		
			4-6	未整備(現道有)	42.1	60			該当	
5	3・2・5	砂子下田尻線	5-1	未整備(現道有)	48.2	75	該当			
			5-2	未整備(現道有)・(現道無)	48.2	80	該当			
			5-3	未整備(現道無)	48.5	80	該当			
			5-4	未整備(現道無)	45.3	70				該当
			5-5	未整備(現道無)	45.3	35			該当	
			5-6	未整備(現道無)	48.5	90	該当			
			5-7	未整備(現道無)	35.3	80				該当
6	3・3・6	本荘横手線	6-1	未整備(現道有)	74	70	該当			
			6-2	未整備(現道有)	74	70	該当			
			6-3	未整備(現道有)	74	70	該当			
			6-4	未整備(現道有)	74	65		該当		
			6-5	未整備(現道有)	70.4	65		該当		
			6-9	事業中・未整備(現道有)	58.9	80	該当			
			6-10	未整備(現道有)	52.1	70	該当			
7	3・4・7	新山線	7-1	整備済・未整備(現道無)	46.9	90				該当
			7-2	未整備(現道無)	54	80	該当			
			7-3	未整備(現道無)・(現道有)・(現道無)	47.2	55		該当		
8	3・4・8	田尻環状線	8-3	未整備(現道無)	22.6	75				該当
			8-4	未整備(現道有)	25.5	80				該当
9	3・3・9	駅東中央環状線	9-5	未整備(現道有)・(現道無)	51.4	85	該当			
			9-6	未整備(現道無)	40.6	85				該当
			9-7	未整備(現道有)・(現道無)	34.3	70				該当
10	3・4・10	由利橋通線	10-1	未整備(現道有)・整備済	76.4	65		該当		
11	3・4・11	臨港線	11-1	未整備(現道無)・(現道有)	27.6	65			該当	
12	3・4・12	北裏地線	12-1	未整備(現道無)	31.9	25			該当	
13	3・5・13	由利中央線	13-1	概成済・整備済	54	60		該当		
			13-2	整備済・概成済・整備済	54.2	60		該当		
			14-1	未整備(現道有)	43.8	75				該当
14	3・5・14	石脇通線	14-2	未整備(現道有)	53.8	70	該当			
			14-3	概成済・整備済	52.5	70	該当			
			15-1	概成済	36.6	90				該当
16	3・4・16	大町銀座通線	16-1	概成済	12.1	65			該当	
			16-2	未整備(現道有)	40.8	50			該当	
			16-3	未整備(現道有)・整備済	40.8	55			該当	
17	3・4・18	石の花巻巻線	17-1	未整備(現道有)	16.8	55			該当	
18	3・4・19	砂子下陣場岱線	18-1	未整備(現道有)	44.4	90				該当
			18-2	未整備(現道無)	26.7	60		該当		
19	3・4・20	停車場東口線	19-1	未整備(現道有)	64.3	75	該当			
20	3・4・21	梵天線	20-1	未整備(現道無)	19.2	45			該当	
			20-2	未整備(現道有)・(現道無)・(現道有)	17.2	30			該当	
21	3・4・22	千刈薬師堂線	21-1	整備済・未整備(現道有)・(現道無)	53.7	65		該当		
平均点					47	67				

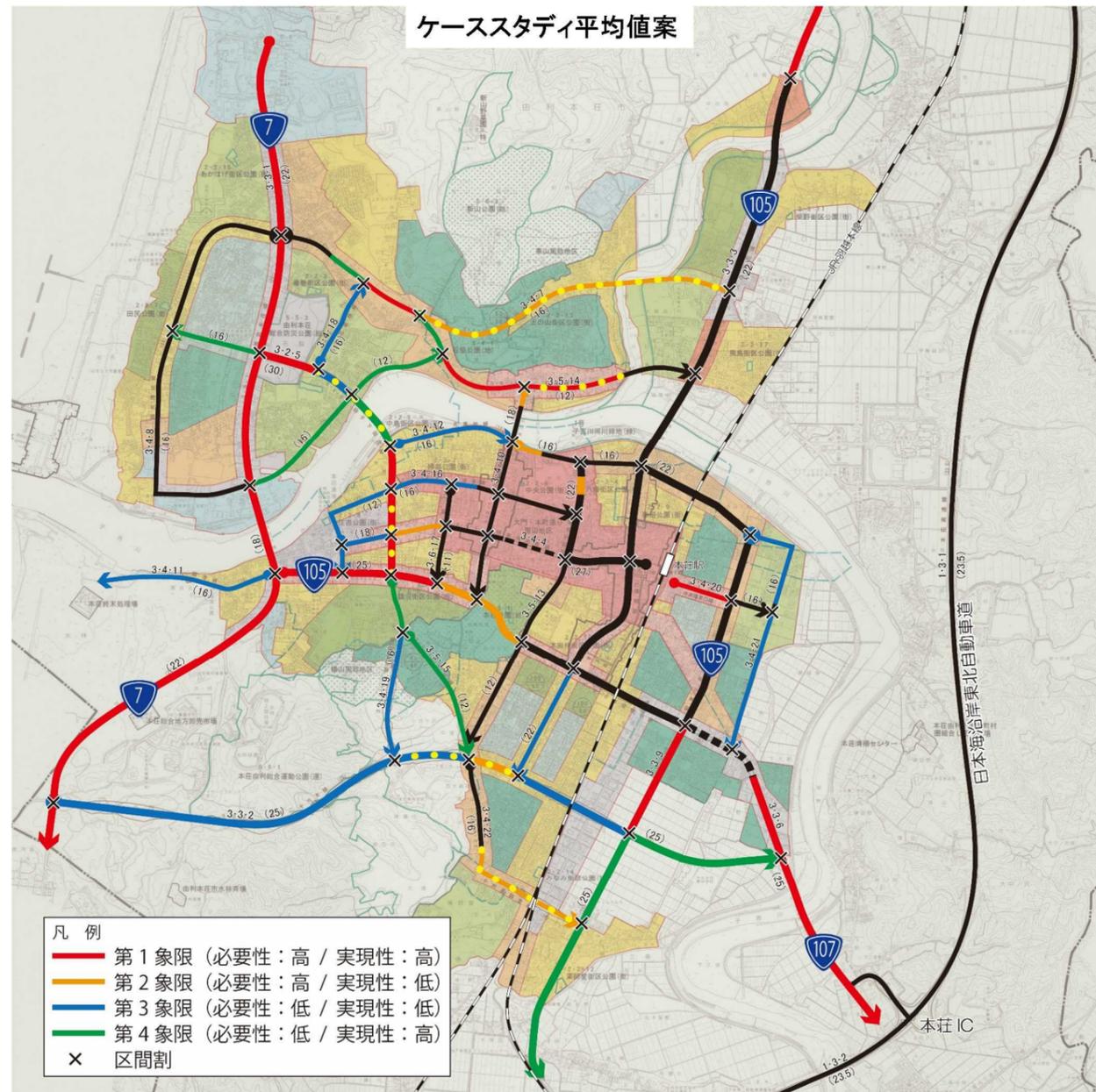
表3 カルテによる都市計画の評価結果（由利本荘市の指標案）

No.	街路番号	名称	区間	区間の整備状況	必要性の評価点	実現性の評価点(減点)	第1象限 必要性:高 実現性:高	第2象限 必要性:高 実現性:低	第3象限 必要性:低 実現性:低	第4象限 必要性:低 実現性:高
1	3・3・1	秋田本荘線	1-1	概成済	73.2	85	該当			
			1-2	概成済	70.4	85	該当			
			1-3	概成済	70.4	85	該当			
			1-4	概成済	71	70	該当			
			1-5	概成済	64.6	85	該当			
			1-6	概成済	61.8	85	該当			
2	3・3・2	水林二十六木線	2-1	未整備(現道無)	38.5	65			該当	
			2-2	未整備(現道無)	49.5	60			該当	
			2-3	未整備(現道無)	46.1	50			該当	
			2-4	未整備(現道無)	37.9	50			該当	
			2-5	未整備(現道無)・概成済	45.3	85				該当
3	3・3・3	大内本荘線	3-1	未整備(現道有)	65.8	90	該当			
			3-7	未整備(現道無)	16.6	35			該当	
4	3・4・4	停車場栄町線	4-5	未整備(現道有)	55.3	55		該当		
			4-6	未整備(現道有)	31	60			該当	
5	3・2・5	砂子下田尻線	5-1	未整備(現道有)	45.1	75				該当
			5-2	未整備(現道有)・(現道無)	45.1	80				該当
			5-3	未整備(現道無)	48.7	80	該当			
			5-4	未整備(現道無)	47.3	70	該当			
			5-5	未整備(現道無)	47.3	35			該当	
			5-6	未整備(現道無)	57.4	90	該当			
			5-7	未整備(現道無)	34.2	80				該当
6	3・3・6	本荘横手線	6-1	未整備(現道有)	74.6	70	該当			
			6-2	未整備(現道有)	74.6	70	該当			
			6-3	未整備(現道有)	74.6	70	該当			
			6-4	未整備(現道有)	74.6	65		該当		
			6-5	未整備(現道有)	83.9	65		該当		
			6-9	事業中・未整備(現道有)	65.2	80	該当			
			6-10	未整備(現道有)	61.8	70	該当			
7	3・4・7	新山線	7-1	整備済・未整備(現道無)	44.5	90				該当
			7-2	未整備(現道無)	52.7	80	該当			
			7-3	未整備(現道無)・(現道有)・(現道無)	46.7	55			該当	
8	3・4・8	田尻環状線	8-3	未整備(現道無)	20.8	75				該当
			8-4	未整備(現道有)	22.6	80				該当
9	3・3・9	駅東中央環状線	9-5	未整備(現道有)・(現道無)	58.2	85	該当			
			9-6	未整備(現道無)	42.1	85				該当
			9-7	未整備(現道有)・(現道無)	39.3	70				該当
10	3・4・10	由利橋通線	10-1	未整備(現道有)・整備済	66.3	65		該当		
11	3・4・11	臨港線	11-1	未整備(現道無)・(現道有)	27.6	65			該当	
12	3・4・12	北裏地線	12-1	未整備(現道無)	25.2	25			該当	
13	3・5・13	由利中央線	13-1	概成済・整備済	47	60		該当		
			13-2	整備済・概成済・整備済	47.3	60		該当		
			14-1	未整備(現道有)	43.7	75				該当
14	3・5・14	石脇通線	14-2	未整備(現道有)	57.2	70	該当			
			14-3	概成済・整備済	46.1	70				該当
			15-1	概成済	34.9	90				該当
16	3・4・16	大町銀座通線	16-1	概成済	5.8	65			該当	
			16-2	未整備(現道有)	33.9	50			該当	
			16-3	未整備(現道有)・整備済	33.9	55			該当	
17	3・4・18	石の花巻巻線	17-1	未整備(現道有)	13.4	55			該当	
18	3・4・19	砂子下陣場岱線	18-1	未整備(現道有)	44.1	90				該当
			18-2	未整備(現道無)	27.3	60		該当		
19	3・4・20	停車場東口線	19-1	未整備(現道有)	65	75	該当			
20	3・4・21	梵天線	20-1	未整備(現道無)	15.8	45			該当	
			20-2	未整備(現道有)・(現道無)・(現道有)	14.2	30			該当	
21	3・4・22	千刈薬師堂線	21-1	整備済・未整備(現道有)・(現道無)	39.8	65		該当		
平均点					47	67				

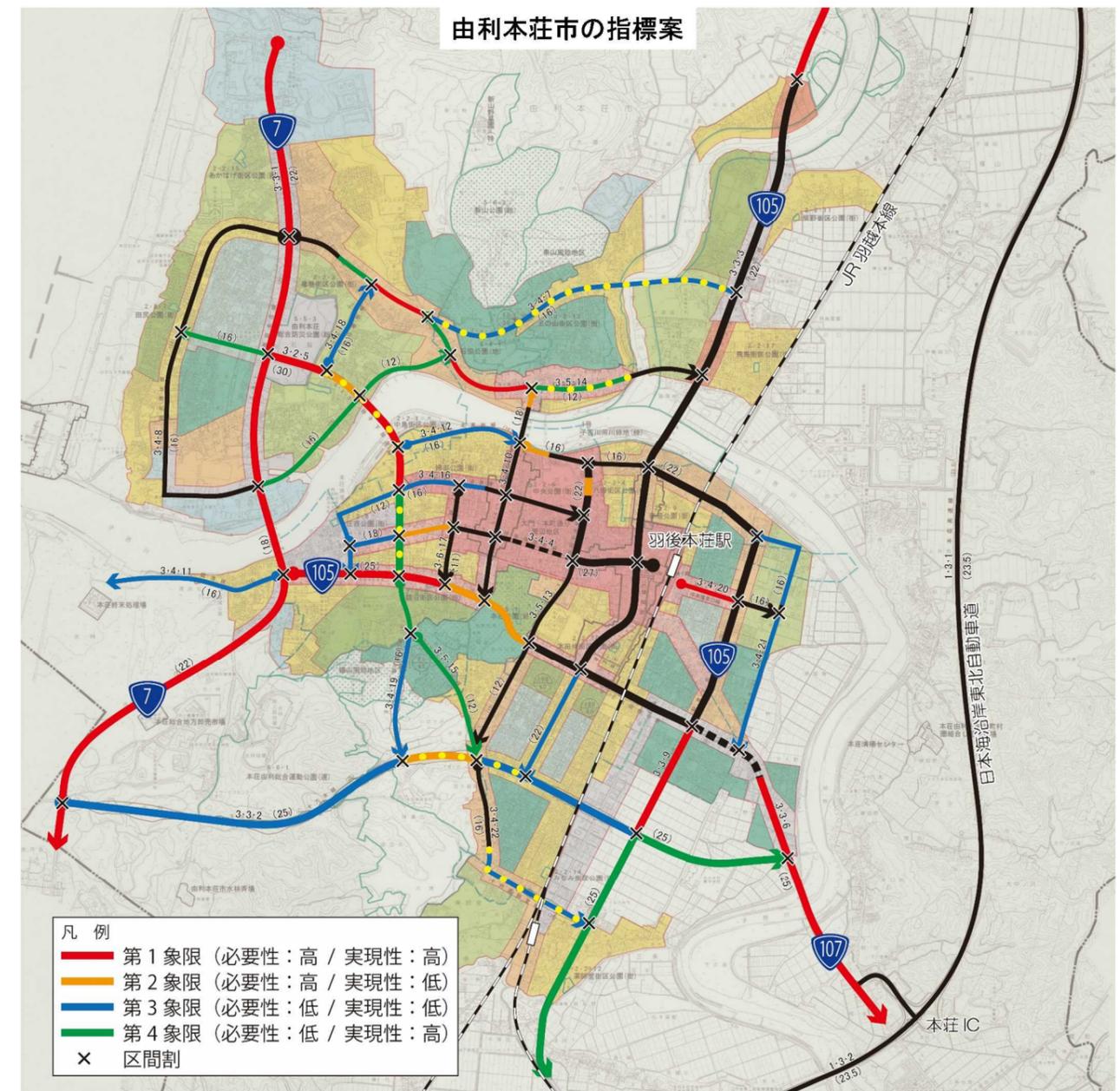
各区間の評価結果を図面中の路線の色で表現した図を以下に示す。路線上に黄色の点がある区間については、「ケーススタディ平均値案」と「由利本荘市の指標案」で評価が異なった区間であることを示している。

なお、評価の相違については、必要性及び実現性の評価をそれぞれの平均点を閾値として判断したために、閾値の前後では点数は大きく違わないが評価が異なっている。

よって、都市計画道路網の見直しにおいては、「由利本荘市の指標案」で評価した結果を用いて検討を行うものとする。



※黄色の点線の区間については「由利本荘市の指標案」と評価結果が異なる箇所
図4 カルテによる都市計画の評価結果（ケーススタディの平均値案）



※黄色点の区間については「ケーススタディ平均値案」と評価結果が異なる箇所
図5 カルテによる都市計画の評価結果（由利本荘市の指標案）

第4章 都市交通の課題

本章では、上位計画より由利本荘市の将来像と交通に関する基本方針の整理を行い、関連計画、現況分析、将来交通量推計及び路線評価カルテから交通課題の整理を行った。

4-1. 上位計画における将来像と交通に関する基本方針の整理

4-1-1. 由利本荘市総合計画 新創造ビジョン

本計画は市政経営の最上位計画に位置づけられており、基本構想の計画期間は平成27年～平成36年の10年間である。下記に本計画の「基本理念」と「まちの将来像及びまちづくり重点戦略」を示す。本市の重要課題として「人口減少に歯止めをかける」ことを挙げている。

本計画	基本構想	<ul style="list-style-type: none"> ●本市の新たなまちづくりにおける基本理念とまちの将来像を定め、その実現に向けての重点戦略及び基本政策を示す。 ●計画期間は、平成27～36年度（10年間）。
	基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ●基本構想に基づき展開する、具体的な施策を示す。 ●社会経済情勢に柔軟に対応するため、前期・後期で策定する。 ●本計画は、平成27～31年度（5年間）の前期計画にあたる。
別途策定	実施計画	<ul style="list-style-type: none"> ●基本計画に基づく年度毎の事業内容及び事業費を示す。 ●財政計画との整合性を図るため、1期5年とし、毎年度見直すローリング方式とする。

基本理念

- [Ⅰ]人と豊かな自然をつなぐ、健やかで創造性あふれるまちづくり
- [Ⅱ]交流とにぎわいを生み出す、生き活きと躍動するまちづくり
- [Ⅲ]住民自治と協働の精神に基づく、可能性豊かで自立したまちづくり

まちの将来像及びまちづくり重点戦略



出典：由利本荘市総合計画 新創造ビジョン_p.3, 概要版 p.3_H27.3

目指す姿	地域内及び広域交流の活性化と生活環境の向上
主要施策	施策の概要
2-(3)-① 道路網の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・日本海沿岸東北自動車道の全線開通に向け、沿線自治体一体となった要望活動による高速交通体系の促進 ・渋滞解消及び高速交通道路へのアクセス円滑化に向けた幹線道路、市道等の計画的な整備 ・交通安全施設の改良 ・ロードヒーティング、流雪溝等による雪に強い幹線道路、市道等の整備
2-(3)-② 鳥海ダムの建設促進	<ul style="list-style-type: none"> ・「鳥海ダムの建設を促進する市民の会」との連携による要望活動の強化 ・市・市議会・同盟会等による要望活動の強化
2-(3)-③ 鉄道交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線自治体との一体的かつ効果的な要望活動による羽越本線の高速化と利便性の向上 ・交通結節拠点としての羽後本荘駅周辺整備の推進 ・由利高原鉄道（鳥海山ろく線）の市民利用と観光利用の促進
2-(3)-④ 地域交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間を結ぶ地域幹線路線の維持確保と交通空白地域の新たな交通サービスの提供 ・利便性向上のための市街地におけるバス路線の再編 ・公共交通機関への市民の利用促進 ・運行経費の抑制
2-(3)-⑤ 高度な情報通信基盤の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・通信事業収益の拡大と通信環境の格差解消、立地条件に左右されない企業用サービスの提供に向けたインターネット通信設備の整備（ケーブルテレビ施設整備事業） ・受信端末設備の低コスト化と緊急情報等の伝達手段・送信情報の多様化に向けた音声告知放送設備の整備（ケーブルテレビ施設整備事業） ・CATV（ケーブルテレビ）加入促進の強化 ・携帯電話の不感地域の解消 ・民の情報リテラシー（情報を活用する創造的能力）の向上
2-(3)-⑥ 雪対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・除雪・融雪の設備、流雪溝の整備 ・道路パトロールの強化 ・除雪機械の計画的な更新・購入 ・共助を必要条件とする除雪機購入への助成 ・事故防止徹底のための除雪講習会の開催

出典：由利本荘市総合計画 新創造ビジョン_p.75_H27.3

4-1-2. 都市計画区域マスタープラン

都市計画区域マスタープランは平成 24 年 12 月に策定され、目標年次は平成 42 年（「区域区分の決定の有無の方針」の目標年次は平成 32 年）である。本市の「将来像」や「都市づくりの基本理念」についての提言を行っており、産業や観光、交通に関する将来図や都市計画区域の目標を定めている。下記に区域マスタープランの主な内容を示す。

・将来像について

【都市づくりを取り巻く情勢の変化】

1. 市町村合併により、由利本荘市、にかほ市の行政区域が拡大したことを受け、広域的な視点で都市機能や地域特性を捉えた都市づくりが求められている。
2. 人口減少・少子高齢化社会に対応するため、生活利便性の高いコンパクトな市街地を形成するとともに、本圏域内の主要な市街地、集落が相互に連携することで地域サービスが充実する都市づくりが求められている。
3. 地球温暖化をはじめとする地球規模で環境問題が深刻になっている状況を踏まえ、移動効率の高い交通体系の構築や、エネルギー利用効率の高い市街地の構築等により環境負荷を低減する低炭素型都市の形成が求められている。

【本荘都市圏の位置付け、役割等】

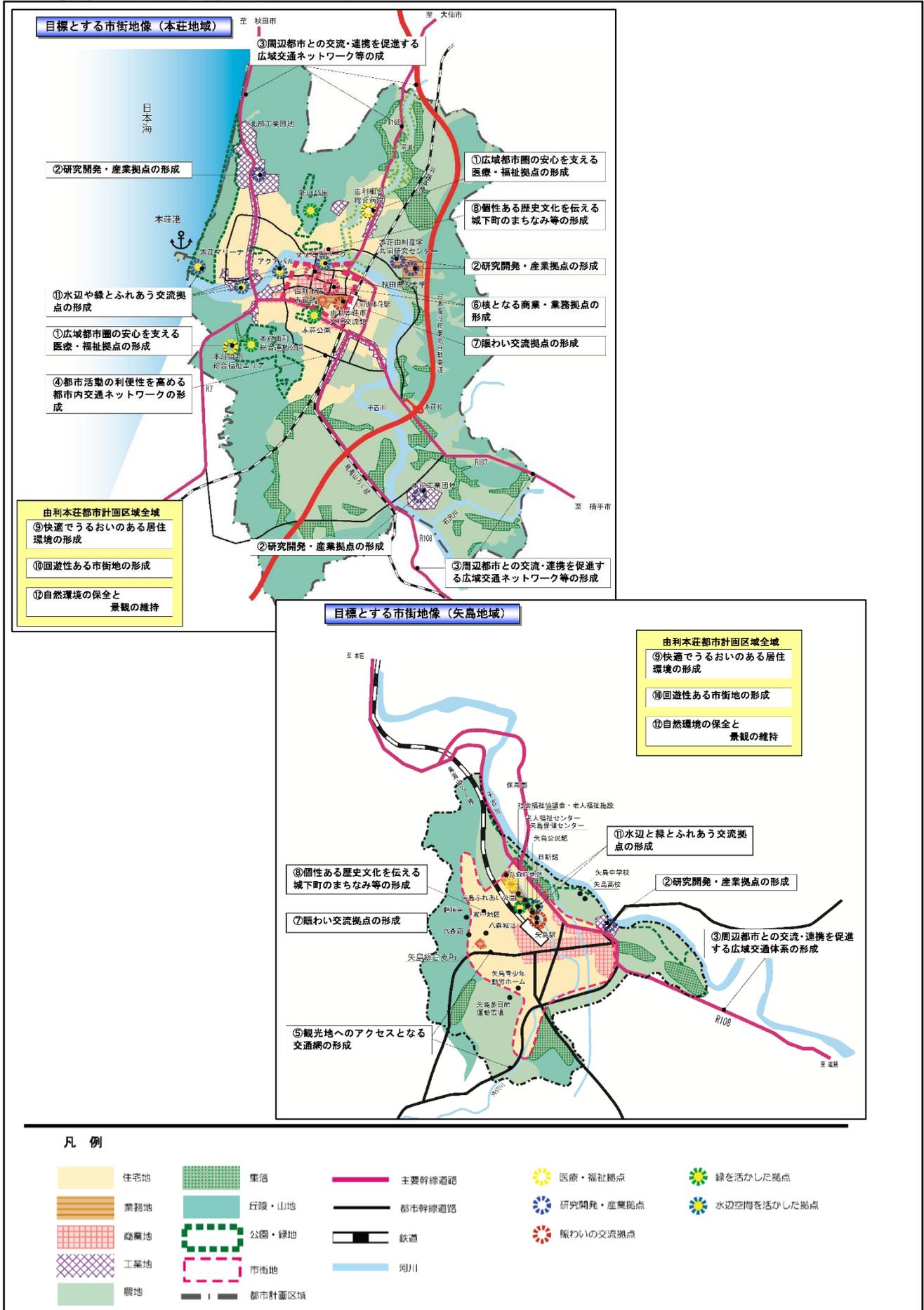
1. 秋田県の先端技術産業の中核と位置づけ、産学官の連携により先端技術産業をリードする役割を担う。
2. 鳥海山をめぐる広域観光を展開する地域と位置づけ、観光を中心とした交流人口の拡大を図るとともに、豊かな自然や地域文化を継承する役割を担う。

【本荘広域都市圏の将来像】

「豊かな自然と地域文化の継承。産業の発展により活気あふれる本荘広域都市圏」

出典：由利本荘都市計画区域マスタープラン_p.3,4_H24.12

・都市づくりの基本理念について



出典：由利本荘都市計画区域マスタープラン_p.13,14より作成_H24.12

4-1-3. 都市計画マスタープラン

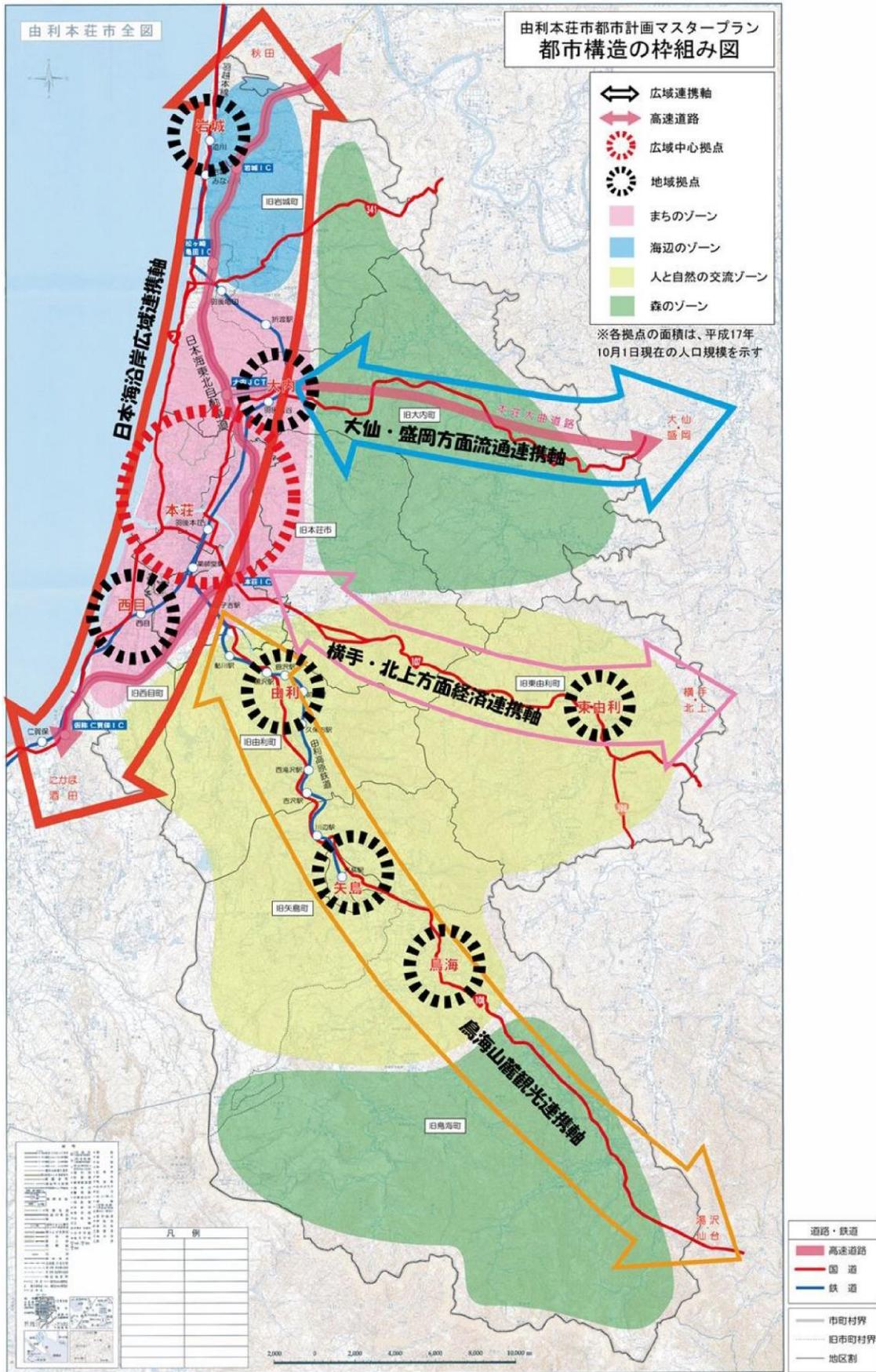
都市計画マスタープランは、本市の都市計画の長期的な基本方針や、まちづくりの具体的な手段などを整理することを目的とし、計画の目標年次は平成42年となっている。

まちづくりの基本理念と将来像を以下に示す。

<p>基本理念</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 人と豊かな自然がつなく、健やかで創造性あふれるまち ○ 交流とにぎわいに支えられて、生き活きと躍動するまち ○ 住民自治と協働の精神に基づいた、可能性豊かで自立したまち 	
<p>将来像</p> <p>人と自然が共生する 躍動と創造の都市^{まる}</p>	<p>(将来フレーム/H42・2030年)</p> <p>将来人口：65,000人 就業人口：33,000人</p>
<p>● まちづくりの目標</p> <ul style="list-style-type: none"> I. 地域に開かれた住民自治のまちづくり II. 活力とにぎわいのあるまちづくり III. 健やかさとやさしさあふれる健康福祉のまちづくり IV. 恵まれた自然とやすらぎのある環境共生のまちづくり V. 豊かな心と文化を育むまちづくり VI. 心ふれあう情報と交流のまちづくり VII. 行財政改革による健全なまちづくり 	

出典：由利本荘市都市計画マスタープラン_p. 4-1, 概要版 p. 1H22. 4

また、次頁に由利本荘市の広域連携の方向性について整理した図を示す。本荘地区を中心に市内の各地域拠点及び隣接する各自治体との広域連携軸が位置付けられている。



出典：由利本荘市都市計画マスタープラン_p. 4-7_H22. 4

4-1-4. 上位計画の交通に関する基本方針

■社会情勢の変化

(1) 人口減少社会の進展

我が国の総人口は平成 20 年をピークに減少に転じ、人口減少社会を迎えた。本市においても、将来人口の見通しは平成 26 年の 82,217 人から平成 46 年には 60,000 人になることも予想されている。人口減少がこのまま進んだ場合、市の財政規模の縮小、労働力人口の減少、担い手不足による地域活力や地域機能の低下など、様々な影響が懸念される。

(2) 少子高齢化の進展

総人口が減少に転じる一方で、4 人に 1 人が高齢者という超高齢社会を迎えている。秋田県の高齢化率（人口に占める高齢者数の割合）が 33.8%（H27 年国勢調査）と、全国で最も高い県となっている。出生率においても全国の平均を下回る結果となっている。本市の高齢化率は全県平均と概ね同じであり、今後も急速に進む少子高齢化に伴うサービス需要の増大や集落機能の低下といった状況に対応する抜本的な解決策が求められる。

(3) グローバル化に伴う地域経済産業の変化

国家や地域の境界を越え、地球規模で人、もの、資金、情報が広がり、相互依存が深まるグローバル化があらゆる分野で進展している。とりわけ、経済分野では、リーマンショックに端を発した歴史的な円高の影響などにより、秋田県全体の製造品出荷額等が大幅に落ち込み、その中心が本市に集積している電子部品・デバイス産業であった。本市のみならず県内経済産業を牽引する電子部品・デバイス産業は、雇用情勢にも大きく影響することから、地域産業集積の戦略的な施策展開により、雇用の確保と創出を図っていく必要がある。

(4) 環境問題の深刻化

地球温暖化をはじめとする地球規模での環境問題が深刻になっている状況を踏まえ、移動効率の高い交通体系の構築や、エネルギー効率の高い市街地の構築等により、環境負荷を低減する低炭素型都市の形成が求められている。

■交通に関する市民の満足度（市民アンケート）

地域環境に対する市民の満足度を調査した結果、交通に関する項目として下記が挙げられている。（その他の項目例：自然環境の豊かさ、水道の整備状況等）

(1) 道路の整備状況

市民の満足度が 50%未満となっており、市民は道路の整備状況に十分に満足していない状況にある。

(2) 除排雪の状況

不満度が高い上位 3 項目の一つであり、市民は除排雪に不満をもっている状況である。

(3) 交通機関の便利さ（鉄道、定期バス等）

除排雪と同様に、不満度が高い上位 3 項目の一つであり、市民は交通機関の便利さに不満をもっている状況である。

■上位計画からの交通に関する基本方針の整理

- (1) 総合計画 新創造ビジョン／市
- (2) 都市計画区域マスタープラン／県
- (3) 都市計画マスタープラン／市

■道路交通に関する基本方針

- ・日本海沿岸東北自動車道の全線開通に向け、沿線自治体一体となった要望活動による高速交通体系の促進
- ・日本海沿岸東北自動車道、国道 7 号などの広域交通ネットワークの形成
- ・渋滞解消及び高速交通道路へのアクセス円滑化に向けた幹線道路、市道等の計画的な整備
- ・市街地の骨格を担う都市内交通ネットワークの形成
- ・長期未着手や必要性の低い都市計画道路の合理的な見直し
- ・交通安全施設の改良
- ・ロードヒーティング、流雪溝等による雪に強い幹線道路、市道等の整備

■歩行者・自転車交通に関する基本方針

- ・商業、業務地など市街地内、居住地等における安全で快適な歩行環境の維持、整備
- ・市道などの生活関連道路は、車中心の道づくりから人と共存する道づくり

■公共交通に関する基本方針

- ・地域間を結ぶ地域幹線路線の維持確保と交通空白地域の新たな交通サービスの提供
- ・利便性向上のための市街地におけるバス路線の再編
- ・結節点における交通機関相互の連携、機能の維持、充実
- ・運行経費の抑制
- ・公共交通機関への市民の利用促進

■災害時交通に関する基本方針

- ・県の「緊急輸送道路ネットワーク計画」に基づく緊急輸送道路の確保
- ・所管する緊急輸送道路の啓開活動の実施
- ・非常時の緊急車両の停車及び通行のために、緊急輸送道路の円滑な道路交通の確保

4-2. 関連計画からの交通課題の整理

由利本荘市の総合交通体系に関連する各計画の基本方針を整理し、現況分析からの課題を整理した。

〈 関連計画 〉

- ・「由利本荘市地域公共交通網形成計画」
- ・「由利本荘市地域防災計画」

4-2-1. 地域公共交通網形成計画と現況分析からの交通課題の整理

(1) 「地域公共交通網形成計画」の基本理念と課題の整理

本計画の基本理念と問題点及び課題の整理結果を以下に示す。問題点については、大きく「地域」について4つ、「公共交通」について6つ抽出している。そして、問題解決の際の「課題」を8つに整理している。

(1) 基本理念

関連計画における公共交通の位置付けや、本市の地域・交通特性、前章で挙げた問題を総合的に踏まえ、本市の目指すべき将来像と公共交通のあり方を示す「基本理念」を定めることとしました。

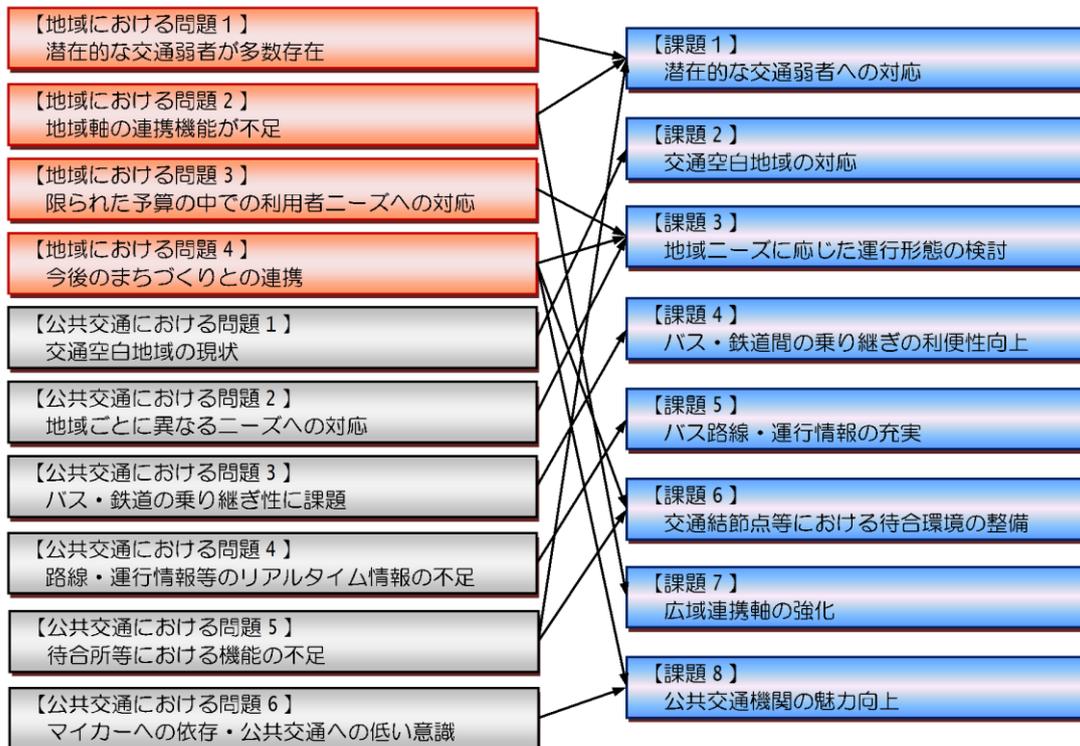
本市では、現在の交通弱者だけでなく、10年後、20年後に交通弱者になり得る「潜在的な交通弱者」も見据えて、住民の方々に公共交通を提供し続けていくことを最優先とし、今後のまちづくりおよび立地適正化に向けた取り組みと適宜調整を図りながら、持続可能な公共交通体系の構築を目指していきます。

＜基本理念＞

交通弱者への対応を図るため、交通空白地域を解消するとともに、持続可能な公共交通体系を構築します。

(2) 公共交通の活性化・再生に向けた課題

先に掲げた基本理念に従い、本市の目指すべき将来像に基づくあるべき公共交通の姿を実現するため、解決すべき8つの課題を設定しました。本計画に従い、8つの課題解決に向けた事業の実施・サービスの提供を行っていきます。



出典：由利本荘都市地域公共交通網形成計画_p. 57, 58 より作成_H27. 4

また、8つの課題に対して解決のための施策を3つにまとめている。その内容を下記に示す。更に各施策の具体的な取り組み方針（実施事業）についても整理している。

【施策1】 地域拠点間のアクセス強化

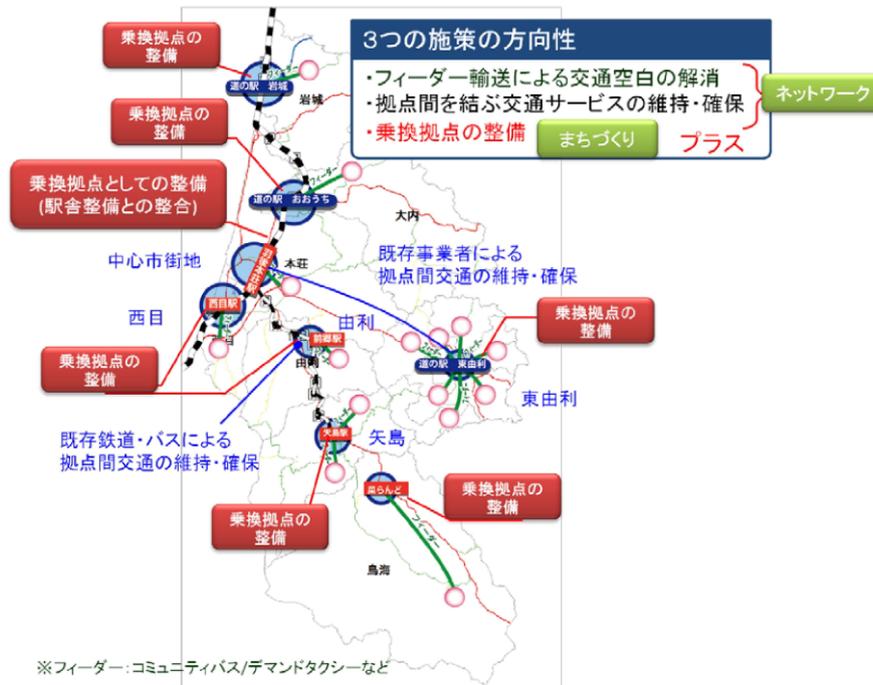
本市の中心市街地である羽後本荘駅周辺と、各地域の拠点となる施設のアクセス性を強化することで、地域間移動を円滑にし、中心市街地と各地域とのアクセシビリティ（行きやすさ、乗りやすさ）向上を目指します。

【施策2】 地域拠点を核としたフィーダー交通の導入

各地域拠点と地域郊外を結ぶフィーダー運行路線を導入し、公共交通事業の持続可能性に配慮しながら、地域郊外に点在する交通空白地域の解消に向けて取り組みます。

【施策3】 地域拠点・交通結節点の整備促進

各地域の乗り継ぎ拠点となる施設のバリアフリー化やターミナル整備等に取り組むことで、乗り継ぎの利便性の向上や待合環境の改善に向けて取り組みます。



	実施事業
施策1	中心市街地と地域拠点間の幹線路線の整備
	広域バスの運行機能強化
	運行ダイヤの見直しによる乗り継ぎ利便性の向上
施策2	地域拠点を核とした、交通空白地域をカバーするフィーダー運行路線の導入
	住民参加型の公共交通サービスの検討
施策3	中心市街地および地域拠点における乗り継ぎ施設、待合所の整備
	地域拠点および交通結節点のバリアフリー化
	乗り継ぎ支援、運行情報等の情報提供設備の整備
	公共交通の魅力向上・利用促進策の実施

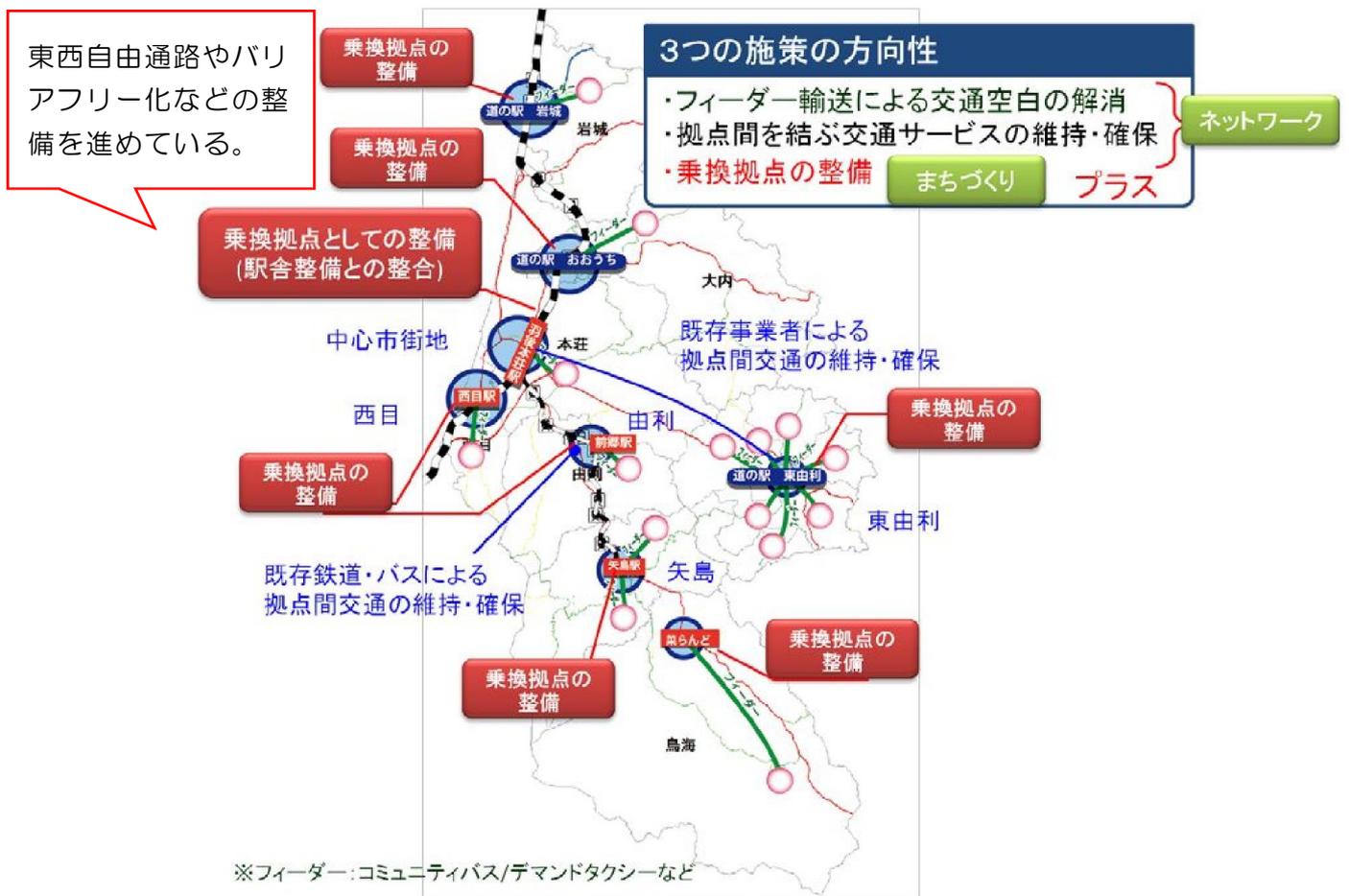
出典：由利本荘都市地域公共交通網形成計画_p. 61-p. 64 より作成_H27. 4

(2) 地域公共交通網形成計画と現況分析による交通問題点の整理

●鉄道・バス間の乗り継ぎの利便性向上の検討

地域公共交通網形成計画において、「中心市街地及び地域拠点における乗り継ぎ施設、待合所の整備」が実施事業として挙げられており、駅舎整備との整合をとっている。

主要交通結節点である羽後本荘駅では、東西自由通路やバリアフリー化などの整備を進めており、鉄道とバス・タクシー等の円滑な乗り継ぎに配慮した計画とすることが重要となる。

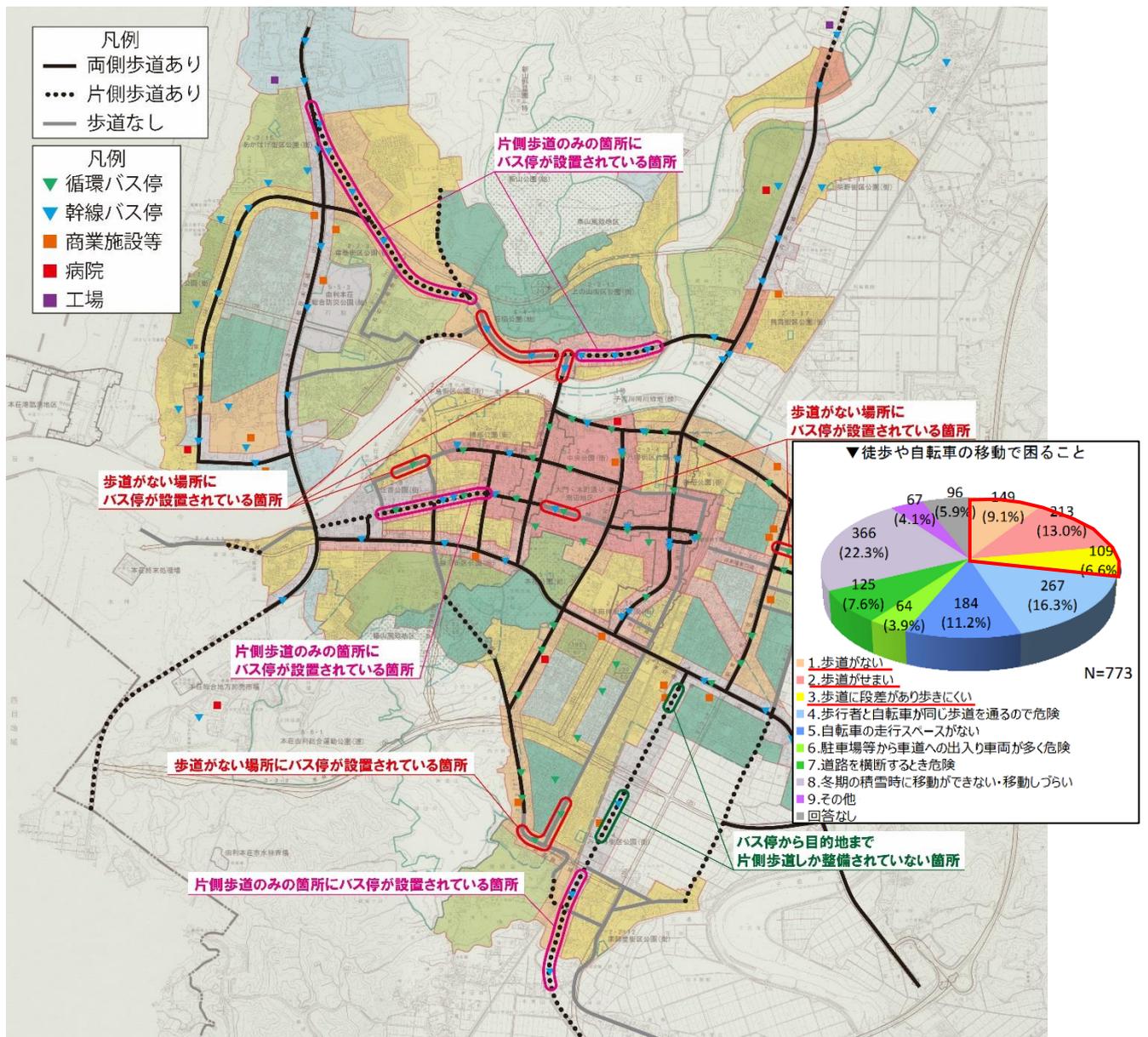


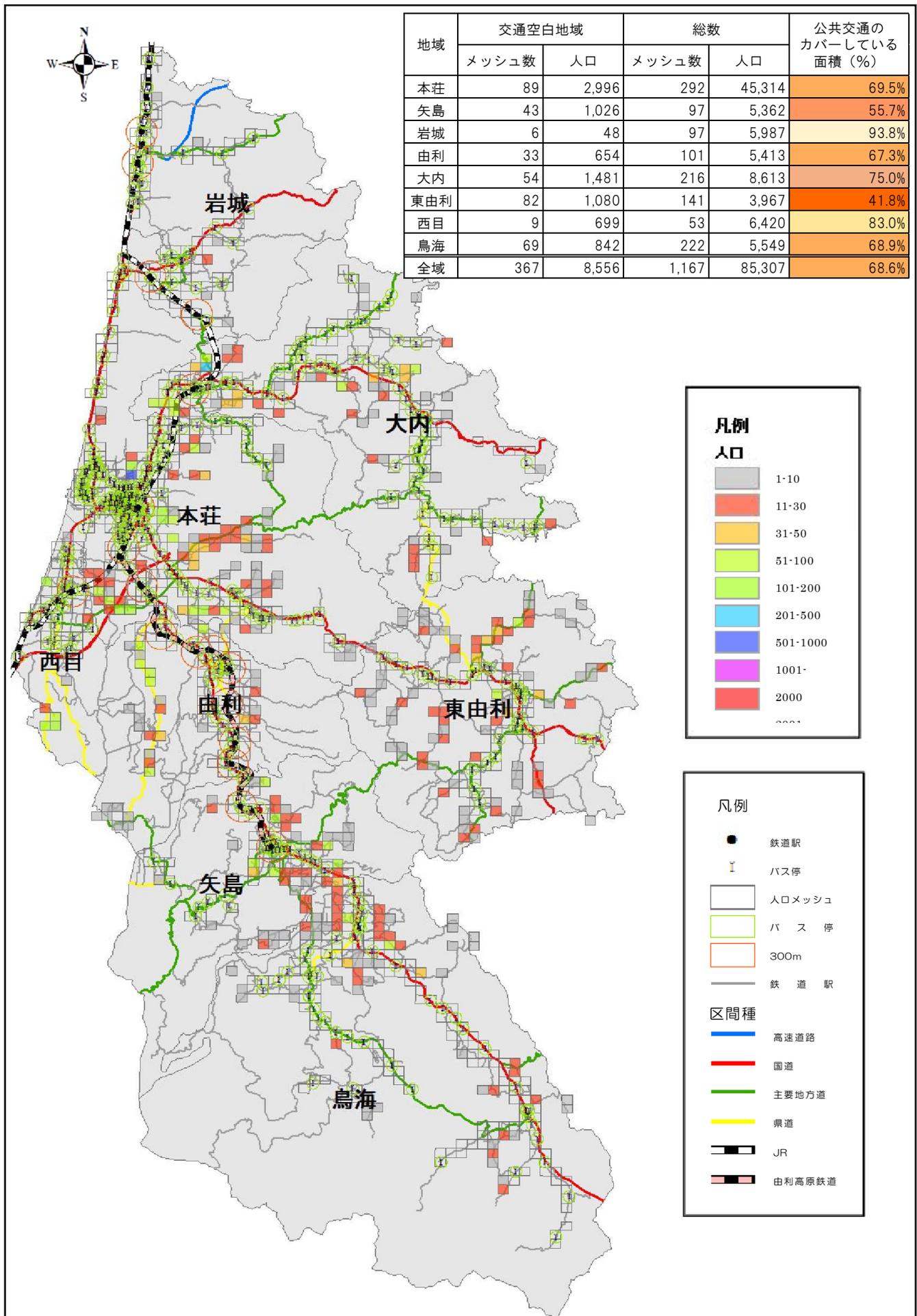
●交通空白地域と本荘市街地でのイグレス交通

地域公共交通網形成計画においては、鉄道駅から半径 800m、もしくはバス停から半径 300m よりも遠い地域を「交通空白地域」とし、その地域の人口を算定している。（次頁参照）

また、交通弱者の目的地までのアクセス交通の1つであるバスによる移動において、今後は超高齢社会となり、公共交通機関の利用者（比率）が増加した場合には、バス停から目的地までの徒歩による移動のイグレス交通にも配慮する必要があるとあり、歩道整備へのニーズが高まることも予想される。以下に歩道の整備状況、バス停の位置、目的施設（病院や商業施設等）を整理した。

問題点として、バス停から目的地まで片側歩道しか整備されていない箇所や、片側歩道だけの箇所にバス停が設置されている箇所、歩道がない場所にバス停が設置されている箇所等が点在することが挙げられる。また、H27 交通行動アンケートにおいても、本荘市街地において徒歩や自転車で移動している方々の移動で困る内容が「歩道がない」、「歩道がせまい」、「歩道に段差があり歩きにくい」など、合計で 30%弱が歩道で困っていることが分かった。





出典：由利本荘都市地域公共交通網形成計画_p. 33, 34 より作成_H27.4

4-2-2. 地域防災計画と現況分析からの交通課題の整理

(1) 「地域防災計画」の緊急輸送計画の方針と輸送網の確保

地域防災計画の緊急輸送計画において、緊急輸送路に関する方針が整理されている。災害時においては、緊急輸送路の確保が重要であり、道路の啓開の実施についても整理されている。

第1 計画の方針

災害時における輸送の確保は、あらゆる防災活動の根幹をなすものである。災害対策本部及び関係機関は、輸送網の緊急復旧に努めるとともに、適切な交通規制等を実施して、防災活動上必要とする人員、機(器)材、物資等の優先輸送を図る。

第2 輸送網の確保

1 道路・橋梁等

(1) 緊急輸送路の確保

輸送班は、道路河川班・総合支所建設班及び道路管理者と連携を図り、緊急輸送道路となる道路の状況を優先的に点検し、交通規制、応急復旧などを行い、通行を確保する。また、道路の通行禁止、制限等緊急輸送道路における状況について、警察等と密接な連絡をとる。

① 緊急輸送路の確保

- 1) 市民の足となる道路交通を確保し、災害応急対策活動を迅速にかつ効果的に推進するため、秋田県が作成する「緊急輸送道路ネットワーク計画」に基づき、災害対策用緊急道路を確保する。
- 2) 地域によっては、指定路線を確保することが困難な場合、又は応急対策上重要となる路線については、必要に応じその他の路線を確保する。
- 3) 国・県の管理の道路について、市災害対策本部が災害対策上の必要から啓開作業（道路内の障害物を除去し車両等の通行を可能とする作業）をする場合は、各管理者に対し、その旨を通知する。
- 4) 道路の復旧にあたっては、市内建設業者に機(器)材や資材ストックの提供を含めた協力を要請し、相互に協力して緊急道路の交通確保に努める。

② 緊急輸送道路啓開の実施

道路河川班・総合支所建設班は、県の「緊急輸送道路ネットワーク計画」の定める市内の緊急輸送道路の被害状況、緊急輸送道路上の障害物の状況を把握し、速やかに秋田県由利地域振興局建設部に報告するとともに、所管する緊急輸送道路については、啓開作業を実施する。なお、啓開作業にあたっては、他機関の所管する道路における啓開作業の進捗に配慮し、効率的な輸送路の確保を図る。

なお、災害時の緊急輸送活動を支援する道路啓開作業を迅速に行うための人員及び機(器)材確保を目的として、あらかじめ応急復旧作業と関係する建設業協会等との協力体制の強化を図っておくものとする。また、必要に応じて、自衛隊を始めとする防災関係機関と連携を図るものとする。

出典：由利本荘都市地域防災計画_p. 253, 254_H27. 6

また、地域防災計画の「第1章 災害予防計画 一般災害予防計画 第12節 公共公益施設災害予防計画」において、(1)道路施設の整備では、緊急輸送道路の道路ネットワークの確保について整理しており、「円滑な道路交通の確保に努める」ことを挙げている。また、「重要な道路に連絡する迂回道路をあらかじめ調査して緊急事態に備える」ことを整理している。

2 現況

市における国、県、市が管理する道路は、自動車利用の拡大により年々過密化している。このため道路網の整備が急務であると同時に、災害等に対処するため計画的に整備を進めている。橋梁については、老朽化又は基礎洗掘等の対策を必要とするものがある。

3 対策

(1) 道路施設の整備

市及び他の道路管理者は、災害応急対策に必要な物資、その他、応急措置を実施するための緊急輸送道路等の安全性、信頼性の向上を図るため、継続的道路防災点検及び施設の整備を計画的に実施する。

① 道路全体の防災点検と対策工事

1) 維持補修及び改良

市は、災害による被害の軽減を図るために、防災補修工事を必要とする箇所については、工法決定のための調査、測量等を実施し、対策工事を行う。

2) 市は、道路防災点検結果に基づく継続的点検と施設の整備を計画的に実施する。

道路防災総点検項目としては、落石、崩壊、岩石崩壊、地滑り、雪崩、盛土、擁壁等がある。

3) 市は、落石や斜面崩壊等のおそれのある箇所について、落石防止柵、法面保護等の災害防止対策を実施する。

② トンネルの安全点検と対策工事

1) 市は、トンネルの安全点検調査を実施する。

2) 市は、補強等の対策を必要とする箇所を指定し、補強工事を実施する。

③ 道路ネットワークの確保

1) 市は、緊急輸送道路については、非常時の緊急車両の停車、走行が可能となるよう、停車帯、路肩、歩道等の幅員を広げ、円滑な道路交通の確保に努める。

2) 市は、市街地の防災区画を形成する道路の整備を推進する。

3) 市は、円滑な消防活動の実施やライフラインの安全性の向上のため、広幅員の歩道等を整備するとともに電線類の地中化を推進する。

④ 迂回道路の調査

市は、災害時において道路が被害を受けて、その早期復旧が困難で交通に支障をきたす場合に対処するために、重要な道路に連絡する迂回道路をあらかじめ調査して緊急事態に備えるものとする。また、道路が被害を受けることによって孤立してしまう集落等がある場合には、迂回道路をあらかじめ調査して緊急事態に備えるものとする。

(2) 橋梁の整備

市は、災害時における避難、救援・救護、復旧活動等に支障のないよう、橋梁の耐震点検や補強工事等の実施を徹底する。特に災害時の緊急輸送路として重要な路線の既設の橋梁については、国、県との連携のもとに、耐震点検結果等に基づき緊急度の高いものから順次対策を実施する。

また、橋梁の新設や架け替えにあたっては、耐震設計基準に合致した耐震性の高い橋梁の整備を行う。

表1 由利本荘市の緊急輸送道路（※更新前）

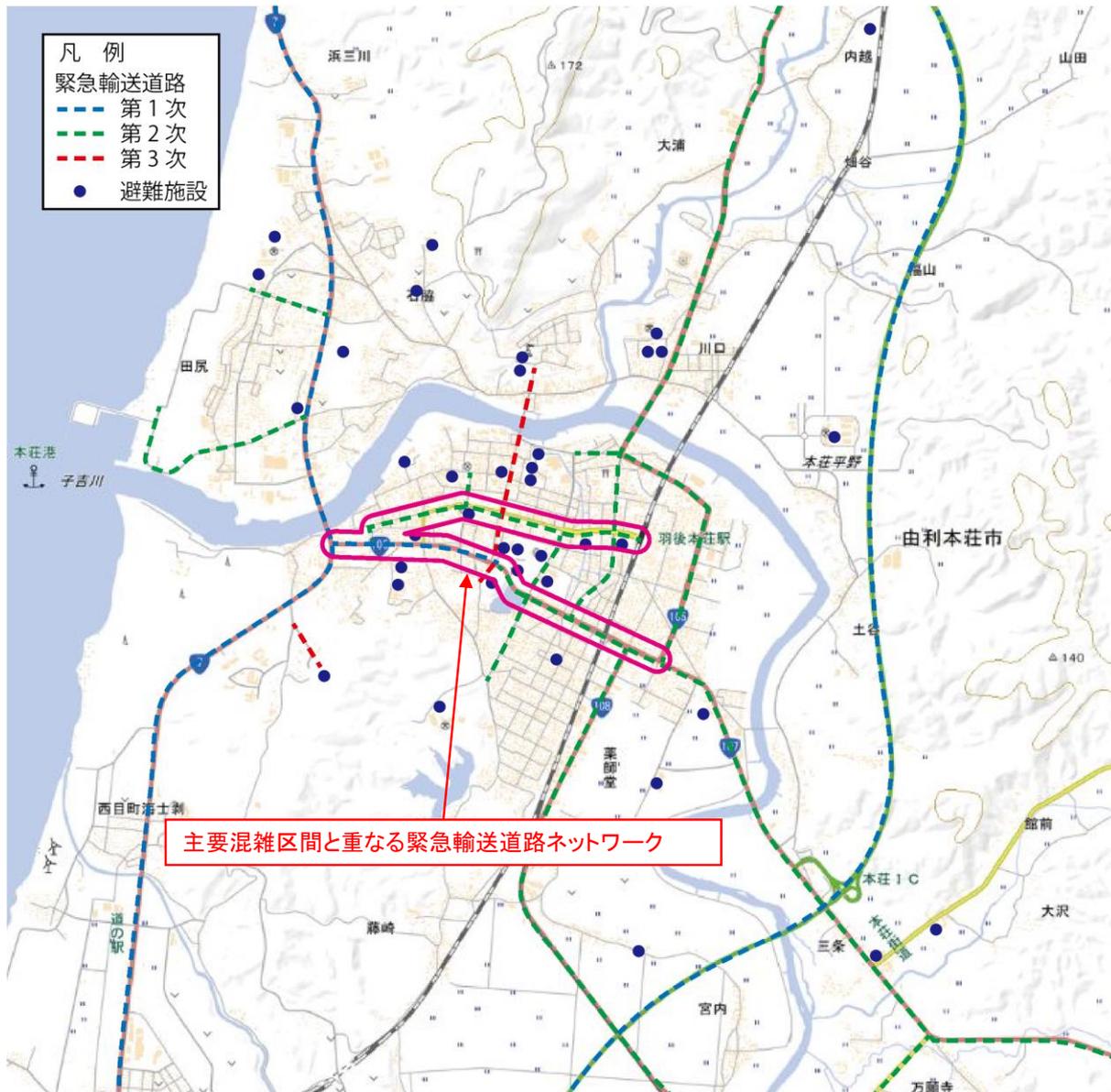
地域	区分	路線名
本 荘	国道	国道7号、国道107号、国道105号、国道108号、国道341号
	自動車道	日本海沿岸東北自動車道
	主要地方道	本荘西目線
	県道	羽後本荘停車場線
	その他の道路	本荘港港湾道路
	市道	船岡12号線、船岡西目線、愛宕町線、鶴舞球場線、水林公園線、川口由利橋通線、石脇新山線、小園線、由利中央線、田尻線、由利飛鳥線
矢 島	国道	国道108号
	主要地方道	仁賀保矢島館合線
	市道等	矢島1号線、停車場線、北中央線、丸森小田線、役場高校線、小学校線、浄水場線、上山寺線、新道線
岩 城	国道	国道7号、国道341号
	自動車道	日本海沿岸東北自動車道
	主要地方道	雄和岩城線
	市道	川尻小二古線、岩城中学校線、烏森井戸ノ沢線、烏沼環状線、蔵小路1号線、道川中央線
由 利	国道	国道108号
	県道	前郷停車場線
大 内	国道	国道105号
	自動車道	日本海沿岸東北自動車道
	主要地方道	横手大森大内線
	市道	岩谷宝田線、岩谷川口線、大谷西野日渡線、川口岩谷線、中館堤台線、岩谷小学校線、松本新沢線、新沢猫屋布線、日渡2号線、上川大内小学校線、小又板井沢新田線
東由利	国道	国道107号
	主要地方道	横手東由利線、仁賀保矢島館合線
	市道	中学校線、両前寺線、台山線、上ノ台線、島宮・鞍骨線、蔵上里線、老方後町線
西 目	国道	国道7号
	主要地方道	本荘西目線
	市道	若松11号線
鳥 海	国道	国道108号
	市道	伏見線、上田線、石神大谷地線、岡田代線、堺台線、上台線、下野本屋敷線、赤浜線

出典：由利本荘都市地域防災計画（資料編）_p.105_H27.6

(2) 地域防災計画と現況分析による交通問題点の整理

以下に、本荘地区の主な緊急輸送道路網と避難施設を整理した。

問題点として、慢性的な交通混雑に併せ災害時に発生する渋滞により、緊急輸送道路上に多くの車両が留まることで、撤去に時間を要し、啓開活動の遅れが生じることが挙げられる。よって、常時からの円滑な交通の確保が重要となる。



出典：国土数値情報（GIS）_緊急輸送道路_H25

4-3. 現況分析による交通課題整理

4-3-1. 自動車保有台数と人口の推移について

(1) 自動車保有率

自動車保有率は 2.30 台/世帯 (H27) であり、ほとんどの世帯でセカンドカーを保有している。

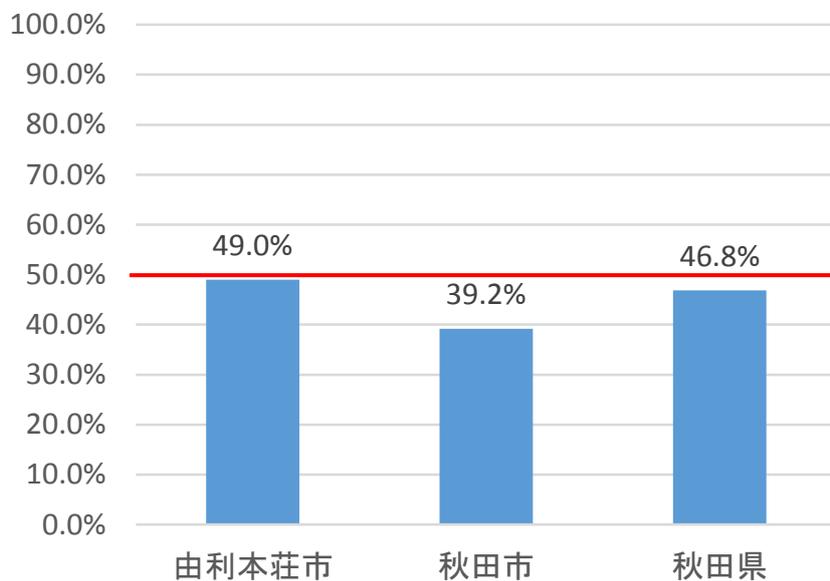
表 2 由利本荘市の自動車保有台数と保有率

	保有車両総数	世帯数	保有率 (台/世帯)
昭和60年	39,602	24,860	1.59
平成21年	65,542	-	-
平成22年	65,258	28,648	2.28
平成23年	64,938	-	-
平成24年	65,100	-	-
平成25年	65,193	-	-
平成26年	65,480	-	-
平成27年	65,212	28,349	2.30
平成28年	65,156	-	-
平成29年	64,694	-	-

出典：秋田運輸支局

(2) 自動車保有台数

保有車両の約 50%が軽自動車であり、昭和 60 年と比べると保有車両は増加しているが、近年は均衡状態となっている。



出典：秋田運輸支局

図 1 自動車保有台数の軽自動車の割合

(3) 人口の推移

人口は昭和60年以降からは減少しており、将来人口推計においても減少する結果となっている。(2040年には現在より約30%減少する。)



出典：国勢調査, 由利本荘市人口ビジョン_H27. 11

図2 由利本荘市の人口の推移と将来人口推計

(4) 自動車保有台数と人口の推移についての問題点整理

自動車保有率(台/世帯)は1.59(S60)から2.30(H27)と大きく上昇した。その要因として、普通車より維持費の安い軽自動車がセカンドカーとして普及したことが考えられる。自動車保有率が高まることで、公共交通機関の選択確率の低下が生じ「自動車(自家用車)中心の交通体系」となったと考えられる。また、将来人口は減少する推計結果となっている。

以上から、自動車保有台数は均衡状態であるが、将来人口は減少する推計となっていることから、自動車交通は長期的には減少傾向に転じると考えられるため、「今後の自動車交通の需要に対応した道路網計画の見直し検討」を行う必要がある。

4-3-2. 都市計画道路の整備状況と主要渋滞箇所について

(1) 都市計画道路の整備状況

都市計画道路の改良(整備)率は57.4%であり、他の地域と比較すると高くない状況である。また、未整備路線のほとんどが、計画決定から20年以上経過している長期未着手路線である。

表3 都市計画道路整備状況

2-1 交通施設

(1) 都市計画道路

(平成29年3月31日現在)

都市計画区域		都市計画道路			
区域名	都市名	路線数	計画決定延長 (m)	改良済延長 (m)	改良率 (%)
秋田	秋田市	88	277,035	206,336	74.5
	潟上市	7	15,360	2,147	14.0
	計	95	292,395	208,483	71.3
鹿角	鹿角市	26	35,270	17,937	50.9
大館	大館市	34	88,570	49,338	55.7
北秋田	北秋田市	27	53,572	17,205	32.1
能代	能代市	46	106,310	64,383	60.6
男鹿	男鹿市	16	38,626	16,561	42.9
由利本荘	由利本荘市	28	85,875	49,301	57.4
にかほ	にかほ市	23	54,280	29,301	54.0
大曲	大仙市	33	71,250	44,197	62.0
	美郷町	4	7,790	2,870	36.8
	計	37	79,040	47,067	59.5
仙北	仙北市	24	32,390	26,895	83.0
横手	横手市	33	67,550	49,209	72.8
湯沢	湯沢市	25	52,240	44,454	85.1
小坂	小坂町	6	11,160	6,402	57.4
五城目	五城目町	10	15,590	11,559	74.1
八郎潟	八郎潟町	12	7,540	80	1.1
合計		442	1,020,408	638,175	62.5

出典：平成29年 秋田県の都市計画, P57

【凡例の説明】

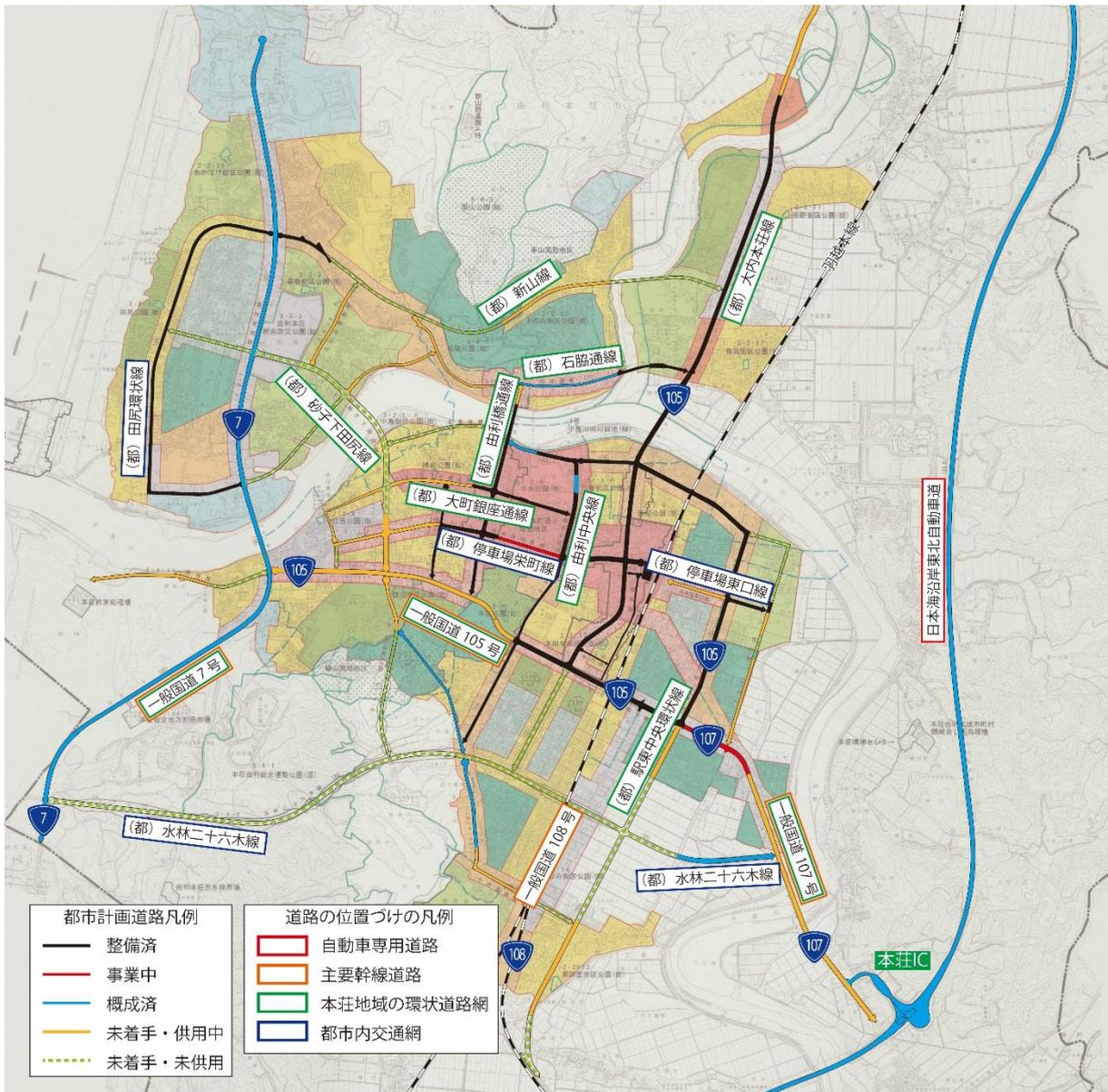
整備済み：都市計画道路の計画幅員で整備済みの区間

事業中：都市計画道路の計画幅員にするために事業（施工）中の区間

概成済：都市計画道路と同等の機能を有している区間

未着手・供用中：都市計画道路と同等の機能は有していないが現況道路は供用中の区間

未着手・未供用：都市計画道路の計画路線で現況に道路がない区間

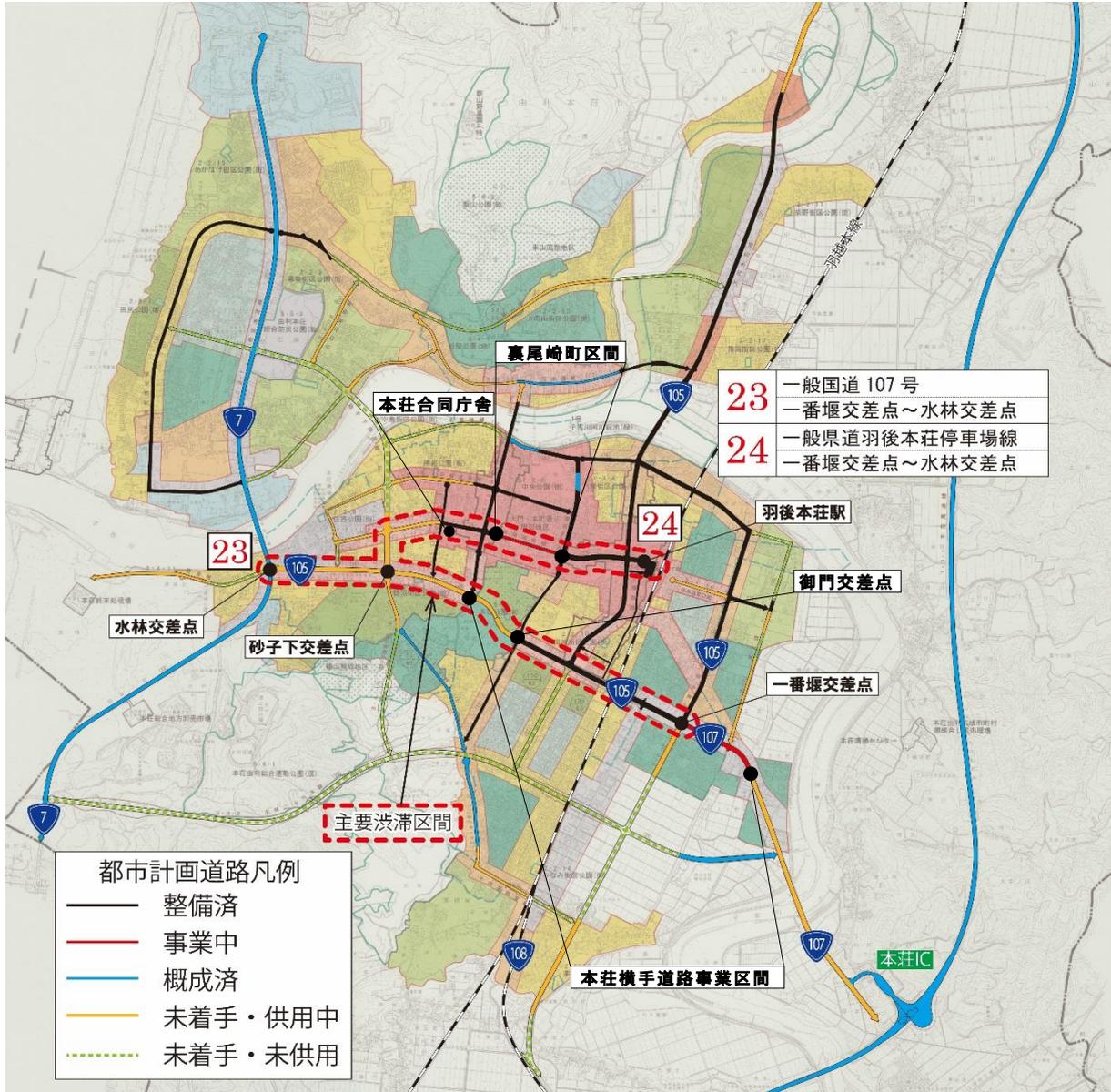


出典：道路の位置づけは都市計画区域マスタープランより作成

図3 都市計画道路整備状況図

(2) 市内の主要渋滞箇所

道路ネットワークは東西を結ぶ路線において、未整備・未供用区間が長い状態であり、市の中心部を東西に通る国道105号（本荘横手線）等が主要渋滞区間に指定されている。



出典：秋田県の「主要渋滞箇所」の公表について_H25.1

図4 主要渋滞箇所図

(3) 都市計画道路の整備状況と主要渋滞箇所についての問題点整理

都市計画道路の改良率が高くない要因として、路線の決定年月日（当初）から社会情勢（人口、道路整備へのニーズ、経済状況）が変化し、「長期の未着手路線が多数」あることが挙げられる。

渋滞箇所番号 **23** では、都市計画道路「本荘横手線」の一部は本荘横手道路として事業中であり、御門交差点から一番堰交差点までの延長約 1km 間が平成 28 年に完成し供用され、引き続き東側の整備を進めている。なお、本荘横手道路事業区間より西側については見通しが立っていない。

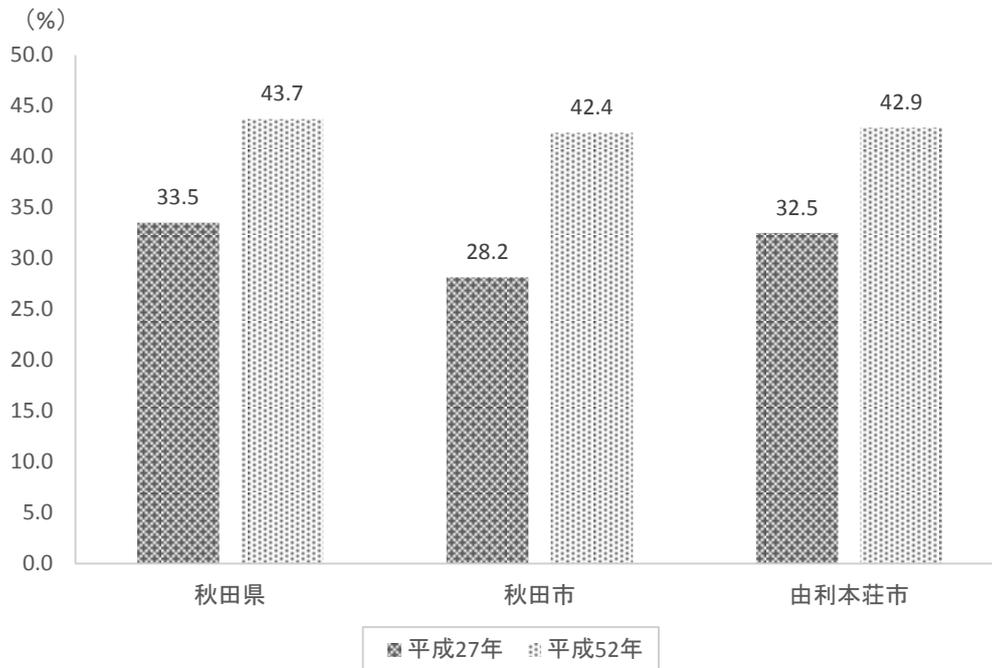
渋滞箇所番号 **24** では、都市計画道路「停車場栄町線」の裏尾崎町区間で現在拡幅が進められているが、本荘合同庁舎より西側については事業見込みがない状況である。

よって、「長期未着手の都市計画道路の見直し検討」及び「主要渋滞箇所の効果的な対策の検討」が必要となっている。

(2) 高齢化率

本市の高齢化率（42.9％）は、全国で最も高い高齢化率の秋田県とほぼ同様の値である。

日本の高齢化率は上昇傾向にあり、都道府県別に見た高齢化率において、秋田県は最も高い数値となっている（平成 27 年度版高齢社会白書，内閣府）。由利本荘市においても、平成 26 年の高齢化率は 3 割を超えており、将来的にも上昇することが予想される。



出典：平成 27 年は「国勢調査」、

平成 52 年は「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」

図 6 高齢化率

(3) 交通発生源と高齢化率についての問題点整理

市の中心部に目的施設が多く点在していることで、混雑度の高い幹線道路から施設への出入りが多くなると、走行速度が低下するため、「混雑を助長する」ことが懸念される。

また、高齢化に伴う高齢者ドライバー数の増加が予想され、高齢者ドライバーによる交通事故が増加する可能性があるため、「自動車中心の交通体系の改善の検討」を行う必要がある。

その一方、自動車中心の交通体系を改善するためには、交通弱者（主に高齢者）の移動手段を確保することが重要となることから、「交通弱者が商業施設や病院等（目的地）へ行くための移動手段の検討」を行う必要がある。

4-3-4. 鉄道横断部や渡河部の整備要望について

(1) 鉄道横断部や渡河部の整備要望

H27年交通行動アンケートの結果、鉄道横断部や渡河部の都市計画路線に対する整備要望が多く見受けられた。

- ・ 区間別の回答数を見ると、石脇地区の市道が最も回答数が多く、道路整備の必要性が高いと見える。
- ・ 次いで水林交差点付近、子吉郵便局付近の回答が多い。

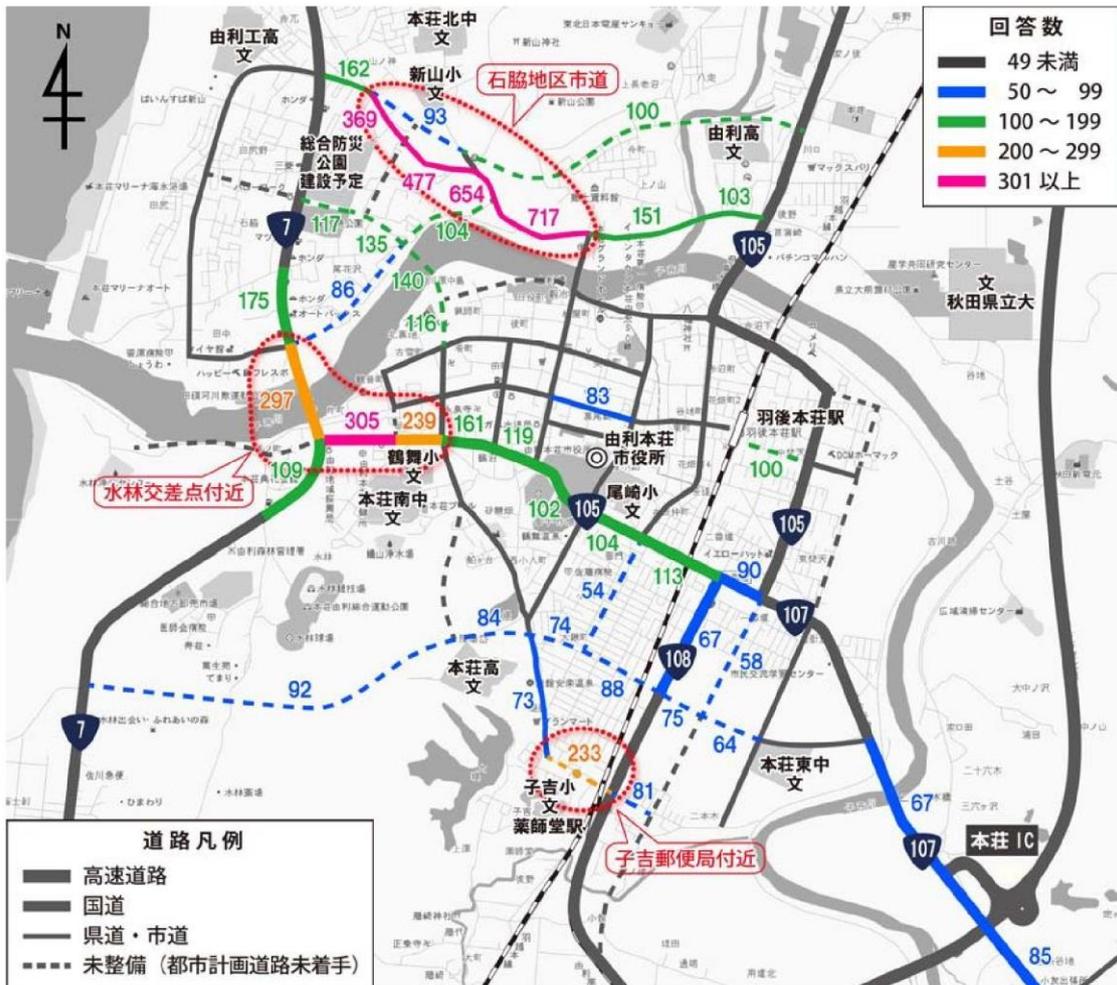


図7 路線区間別の回答数

(2) 鉄道横断部や渡河部の整備要望についての問題点整理

鉄道横断部や渡河部の都市計画路線は、交通の利便性を飛躍的に上げるが、事業費や施工の難度、関係機関との協議等、実現までのハードルが比較的高いことが予想される。このことから、長期未着手路線の見直し計画と併せて、「鉄道横断部や渡河部等に着目した見直し検討」を行う必要がある。

4-3-6. 道路整備要望箇所について

(1) 道路整備要望箇所

H27年交通行動アンケートの結果、道路整備の必要箇所として石脇地区市道の回答数が最も多くなった(2,217回答)。原因は、通学路の幅員が狭隘で、歩道が未整備のためである。

- ・ 区間別の回答数を見ると、石脇地区の市道が最も回答数が多く、道路整備の必要性が高いと言える。
- ・ 次いで水林交差点付近、子吉郵便局付近の回答が多い。

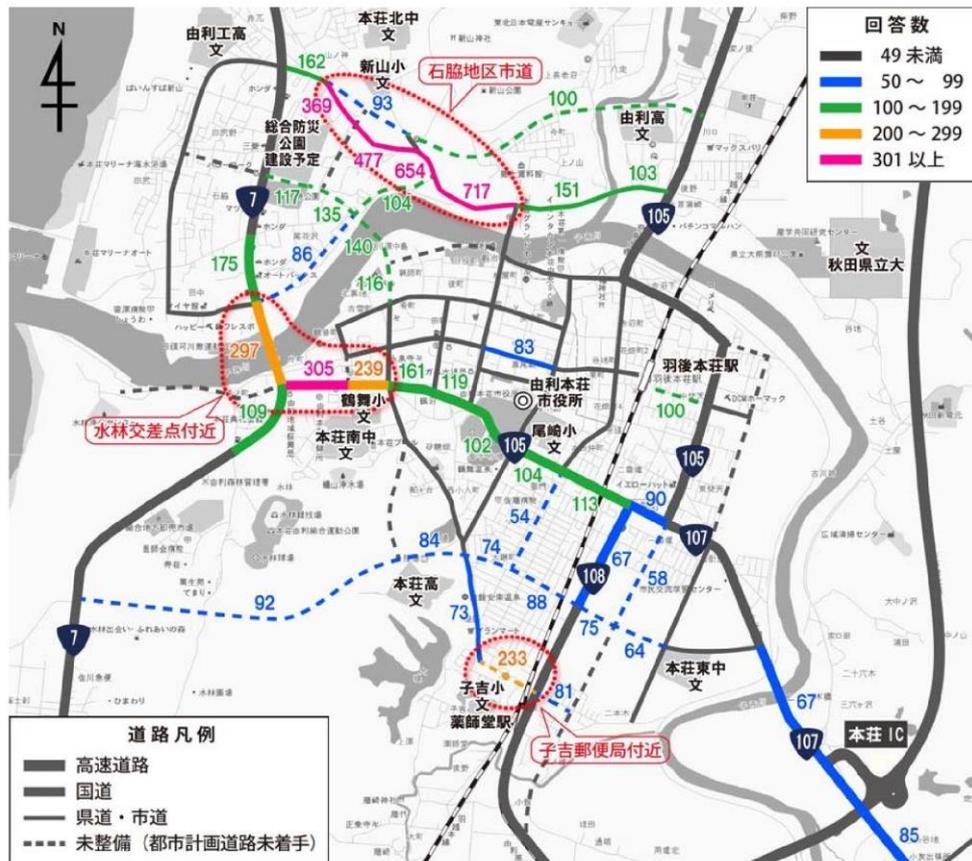


図9 路線区間別の回答数

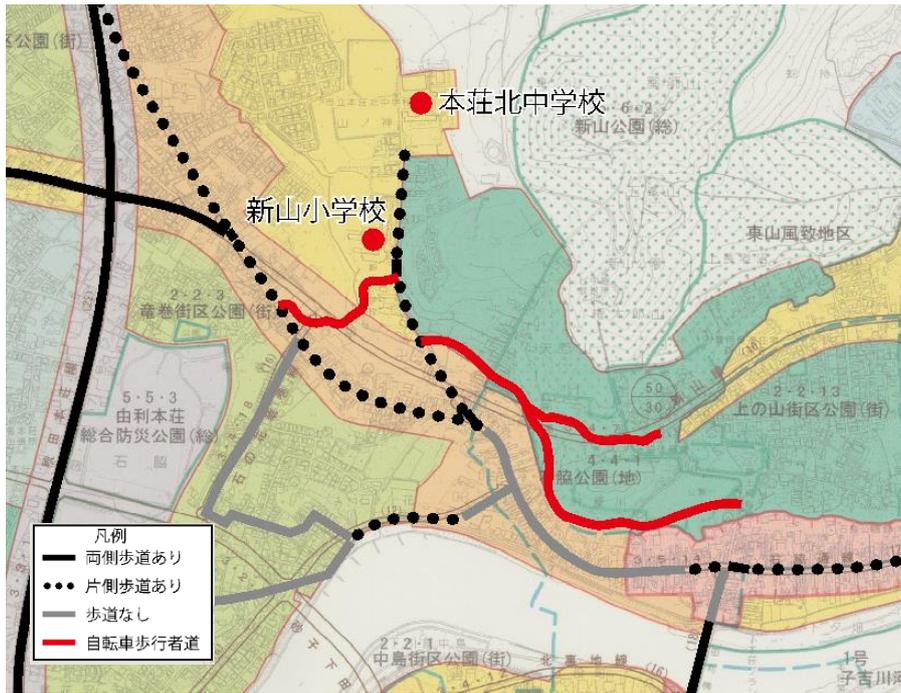


図10 歩道の整備状況

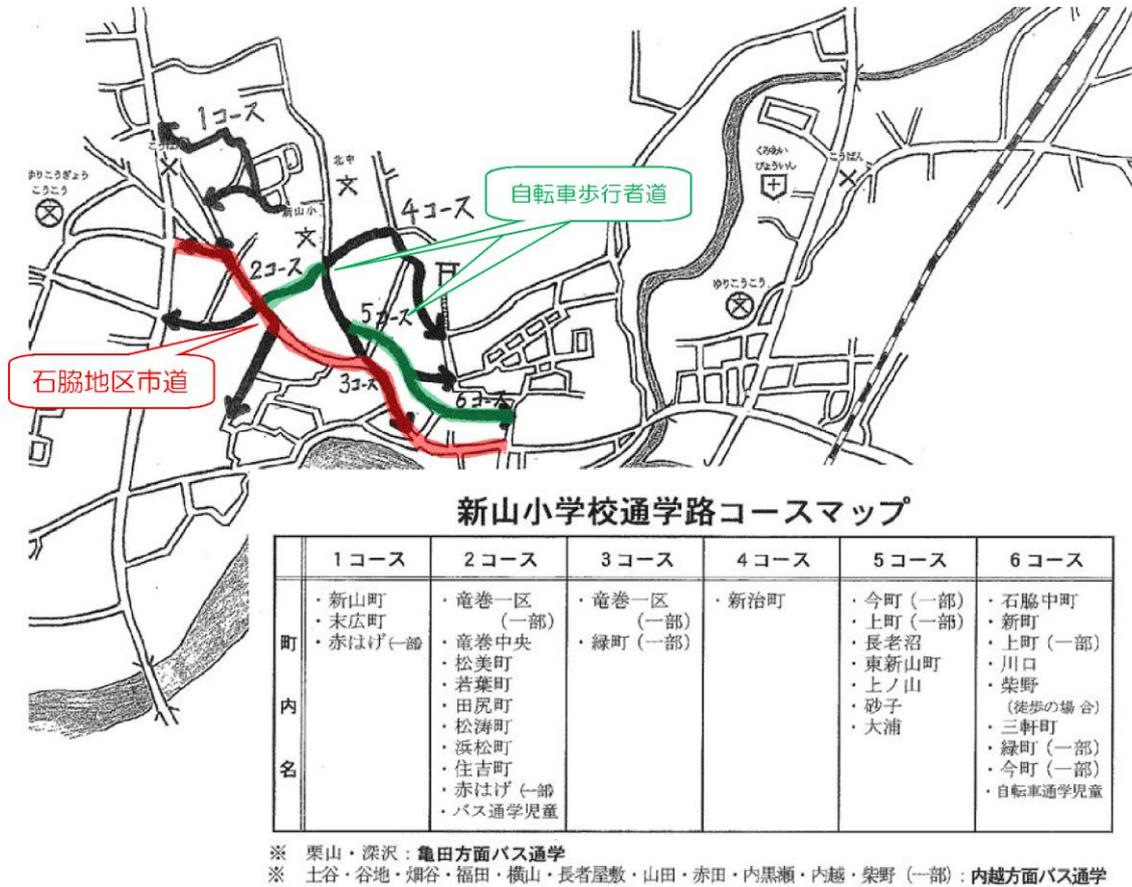


図11 新山小の通学路コースマップ

(2) 道路整備要望箇所についての問題点整理

道路幅員が狭く、車両同士の離合も困難な場所があることや、歩道が整備されていないことから、H27年交通行動アンケートでも道路整備要望が多く集まったと考えられる。

国道105号を除き、市の中心部を東西に移動する際には、本区間（石脇地区市道）を通過する必要があるが、石脇地区市道沿線に住宅が立ち並んでいるため、道路拡幅が困難であり、十分な道路幅員が確保できず、車両同士の離合の際に速度低下が発生している。

歩道については、近隣に小学校があることから、部分的に自転車歩行者道が整備されているが、石脇地区市道の沿線は断片的な片側歩道が整備されているだけで、自動車交通量も多いことから、歩行者が自動車に接触する危険性が高い状況である。

よって、円滑な自動車交通及び安全な歩行空間を確保するために、「石脇地区の危険箇所の効果的な対策の検討」を行う必要がある。

4-3-7. 歩行者及び自転車ネットワークについて

(1) 歩道等の整備状況

歩道のネットワークは、市街地部においても歩道なし区間が散見される。また、H27年交通行動アンケート結果では、「積雪時に移動ができない(しづらい)」という意見が多くあった。(22.3%)

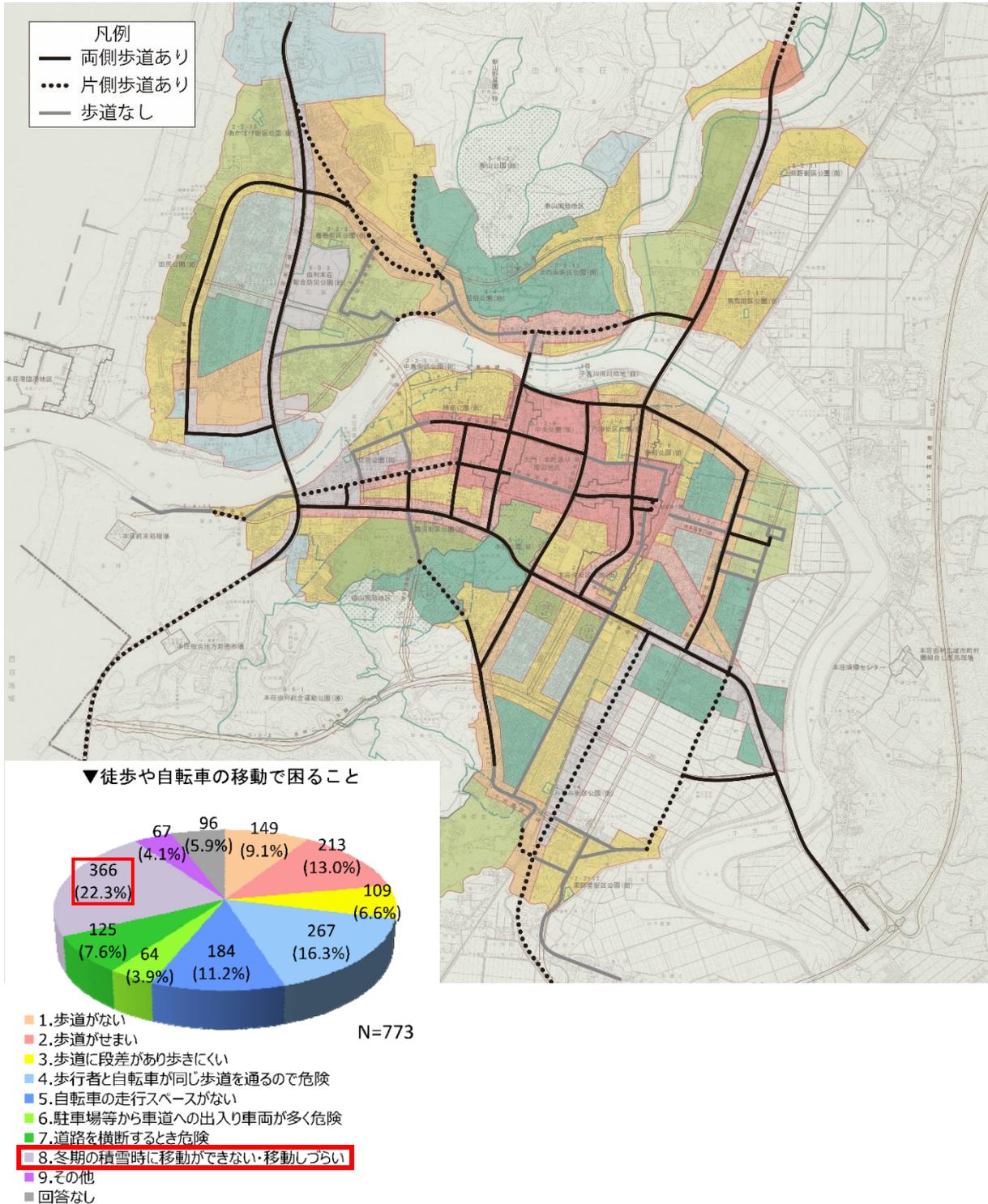
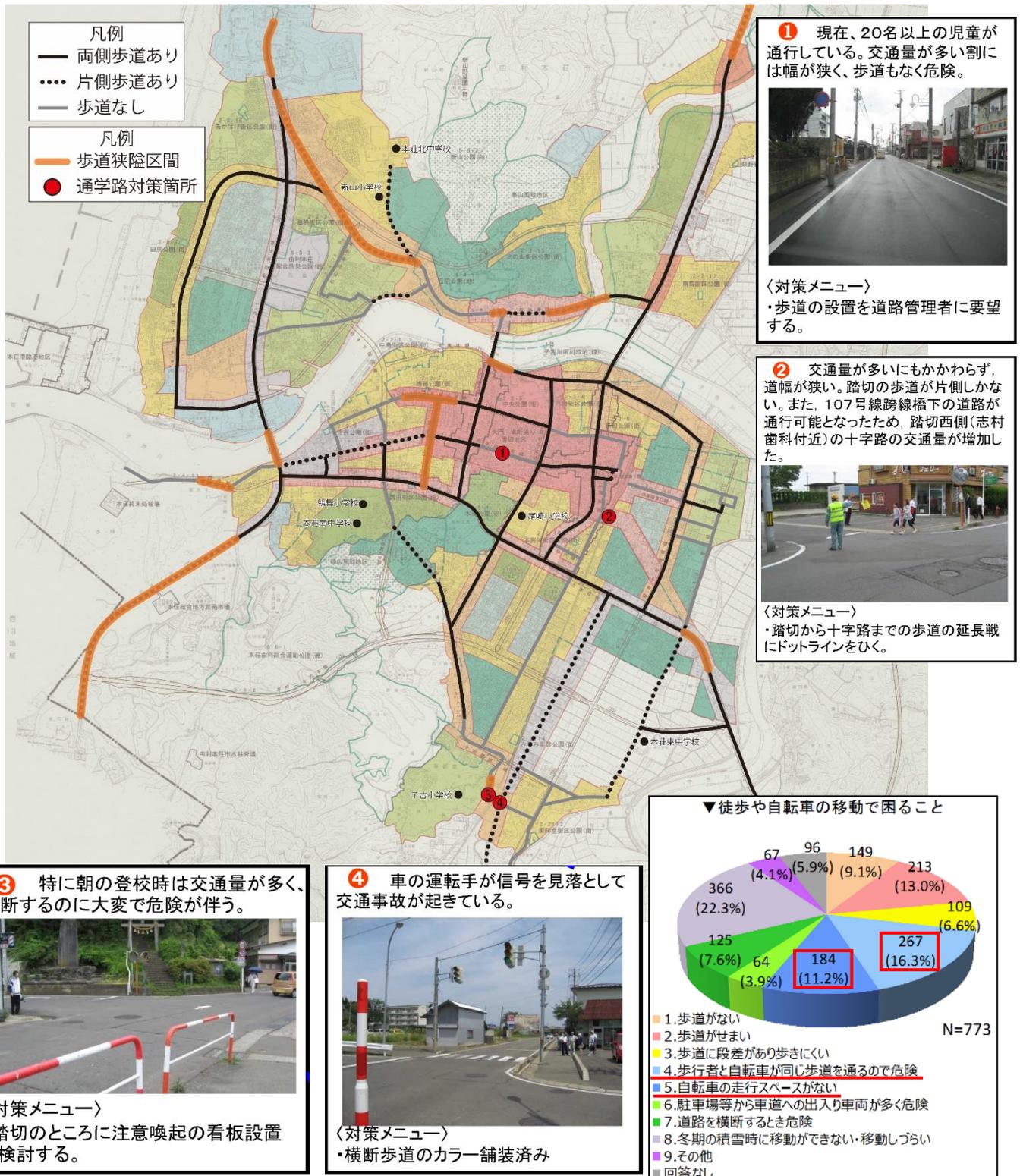


図 12 歩道の整備状況及び交通行動アンケート結果

(2) 歩道等の狭隘区間

現地状況より、歩行者同士の離合が困難（1.5m 程度以下）となる歩道狭隘区間が散見された。H27 年交通行動アンケートの結果では「歩行者と自転車が同じ歩道を通るので危険」、「自転車の走行スペースがない」という意見が 27.5%となった。

また、通学路合同点検結果では、通学路対策箇所として①～④が挙げられている。対策箇所の整備は進められているが、小中学校周辺において、歩道なし区間や狭隘区間が存在する。



出典：通学路合同点検結果_H28.2（通学路要対策箇所）より作成

(3) 通学ルートの整理

本荘大橋の歩道は狭隘なことから、歩行者同士や自転車とのすれ違いが困難である。

石脇地区については、自動車交通量が多く、歩道なし区間もあることから、由利工業高校では学生に通行しないよう指導している。また、通学ルートのうち国道7号と市道砂子下浜ノ町線を接続するスロープが急勾配である。

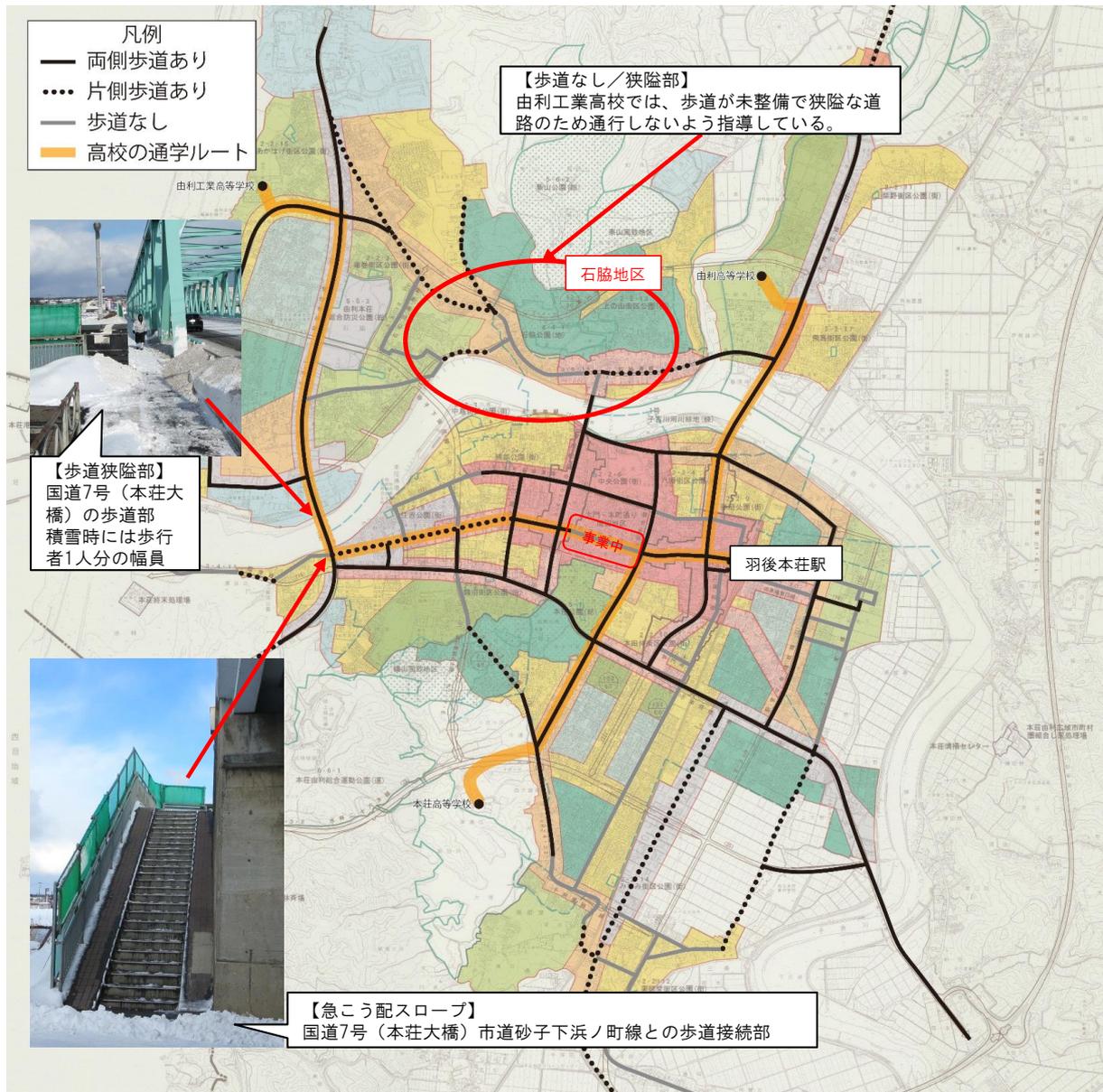


図13 高校の通学ルートと歩道整備状況

(4) 歩行者及び自転車ネットワークについての問題点整理

歩行者ネットワークについては、冬季の積雪により徒歩による移動の制約が生じていることから、「冬期における徒歩での移動を確保するための対策を検討」する必要がある。交通結節点である羽後本荘駅周辺の歩道なし区間や、石脇地区のような交通量が多く、狭隘な歩道や歩道なしの区間など、「歩道整備の優先度の検討」も必要である。

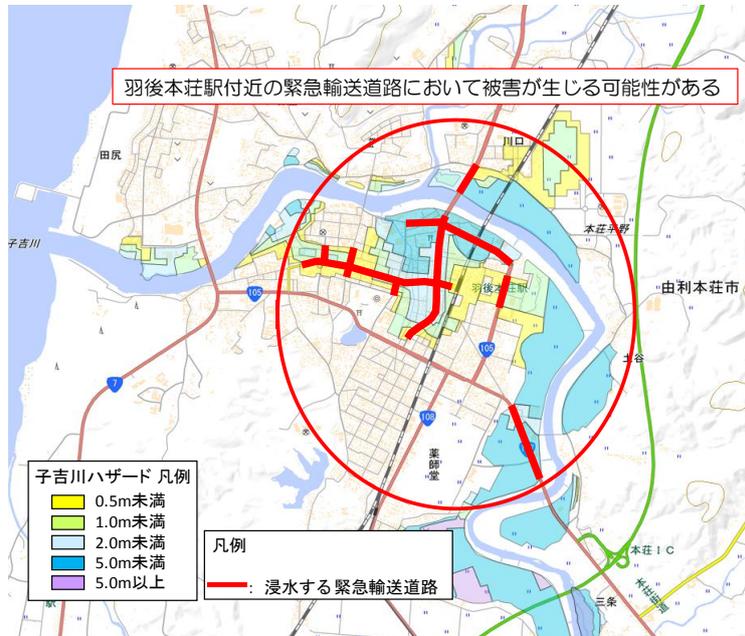
また、歩行者及び自転車ネットワークについては、「歩行者と自転車が同じ歩道を通るので危険」、「自転車の走行スペースがない」という意見から、「歩行者と自転車が共存できるネットワークを検討」する必要がある。

自転車の交通に着目すると、十分な幅員がない歩道においては、歩行者や自動車との接触事故につながる危険性が高まるため、歩道の狭隘区間を極力少なくし、安全に通行できる「自転車道のネットワークの検討」が必要となる。

4-3-8.災害時の緊急輸送道路について

(1) 災害時の緊急輸送道路

子吉川の洪水ハザードマップでは、羽後本荘駅周辺の緊急輸送道路に被害が生じる可能性がある。また、津波による浸水エリアについては、沿岸に近い国道7号の緊急輸送道路に被害が生じる可能性がある。



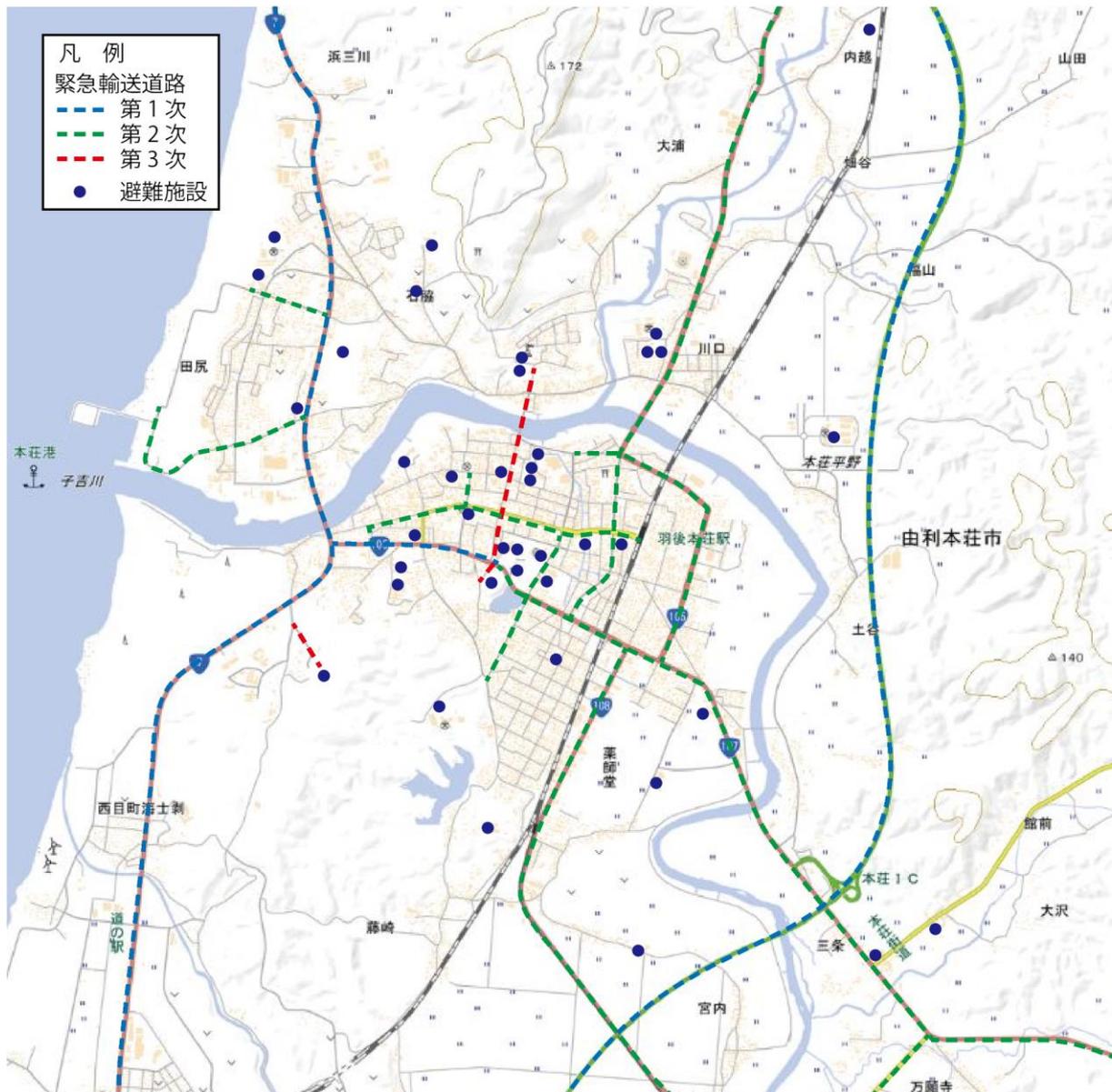
出典：由利本荘市 Web-GIS 暮らしマップ

図14 子吉川のハザードマップと浸水する緊急輸送道路区間



出典：由利本荘市【ハザードマップ/津波浸水予測】

図15 津波のハザードマップと浸水する緊急輸送道路区間



出典：国土数値情報（GIS）_緊急輸送道路_H25

図16 主な緊急輸送道路と避難施設

(※更新前, 3次輸送道路は市の計画に沿って追記)

(2) 災害時の緊急輸送道路についての課題と対応方針

緊急輸送道路計画は平成8年より大幅な見直しが行われていない状況である。平成8年以降に高速道路やバイパスなどの整備が進み、現状に則した計画とすることが重要である。津波などの地震後の災害についても、現状では由利本荘市の南北に高速道路が整備されるなど、緊急輸送道路網は着実に整備が進んでいる。

また、平成29年度に秋田県が主体となり、約20年ぶりの緊急輸送道路網の見直しが行われている。よって、今後は見直し後の緊急輸送道路計画と整合した対応を行う。

4-4. 将来交通量推計と路線カルテからの交通課題抽出

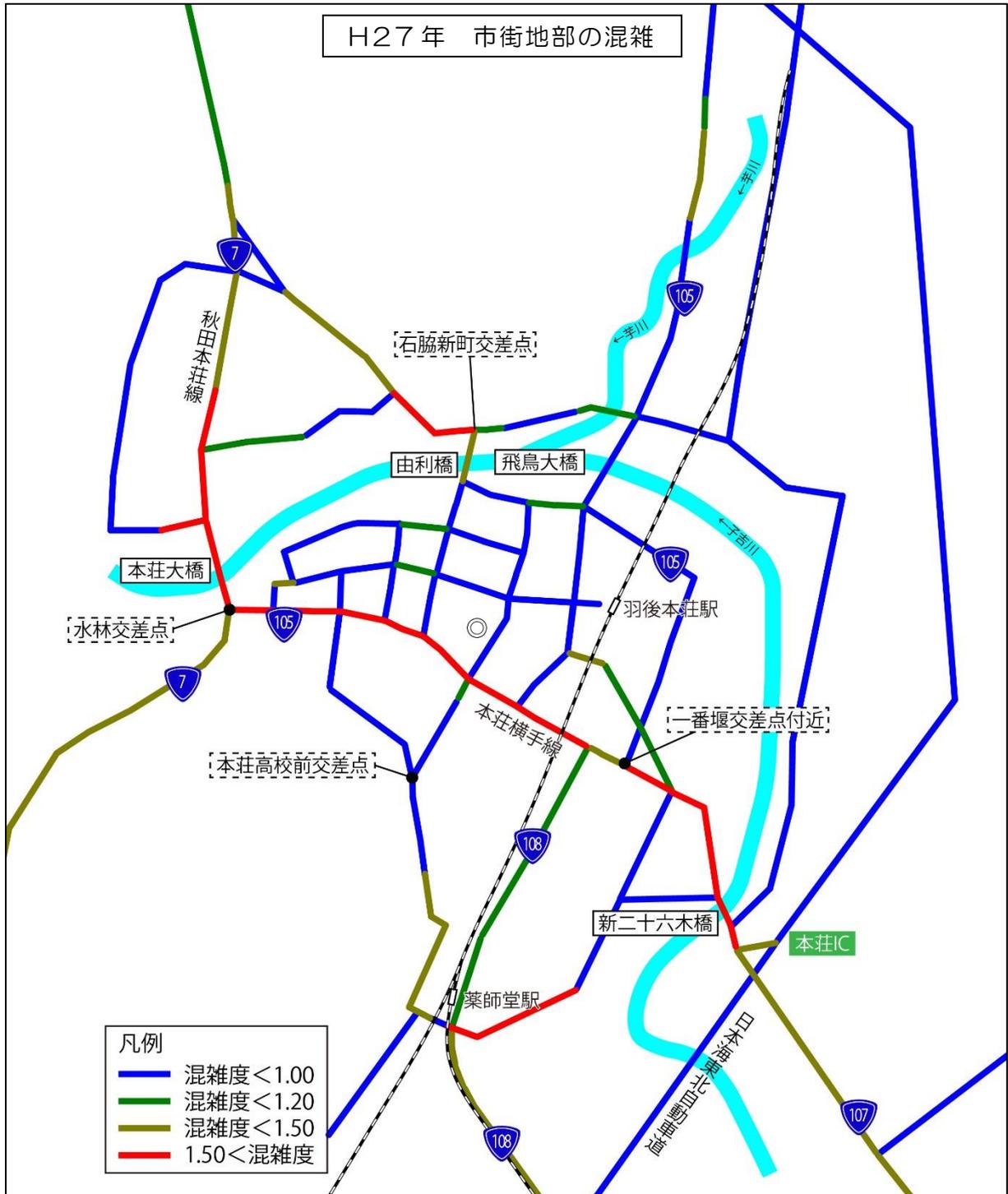
(1) 交通量推計結果からの混雑度の比較

昭和60年においては、国道7号や国道105号（本荘横手線）、由利橋周辺において混雑度が高い状況であった。



※本荘都市圏総合都市交通体系調査報告書（S63.3）より作成

平成 27 年時点においては、新たに日本海東北自動車道の整備などが進んだが、自動車保有台数の増加やセカンドカーの普及などにより市街地の各地で混雑度が高い状況となっている。



※H27年時点の道路網の評価結果

現時点で整備が確定している道路のみが整備された場合の平成 42 年の交通量を推計した『ケース 1』においては、本荘横手線の鉄道交差部の 4 車線化などにより一部の混雑度が低下しているが、水林交差点付近や石脇新町交差点付近において、混雑度の高い状況が継続しており、現在事業化されている路線が供用しても混雑が解消されないことが予想される。



※H27年時点のネットワークに現在整備済または事業化済みの道路網の評価結果

既定の都市計画道路が全て整備された場合の平成42年の交通量を推計した『ケース2』においては、都市計画道路の全線を整備することで市街地の混雑度が全て1.5未満になることを把握した。

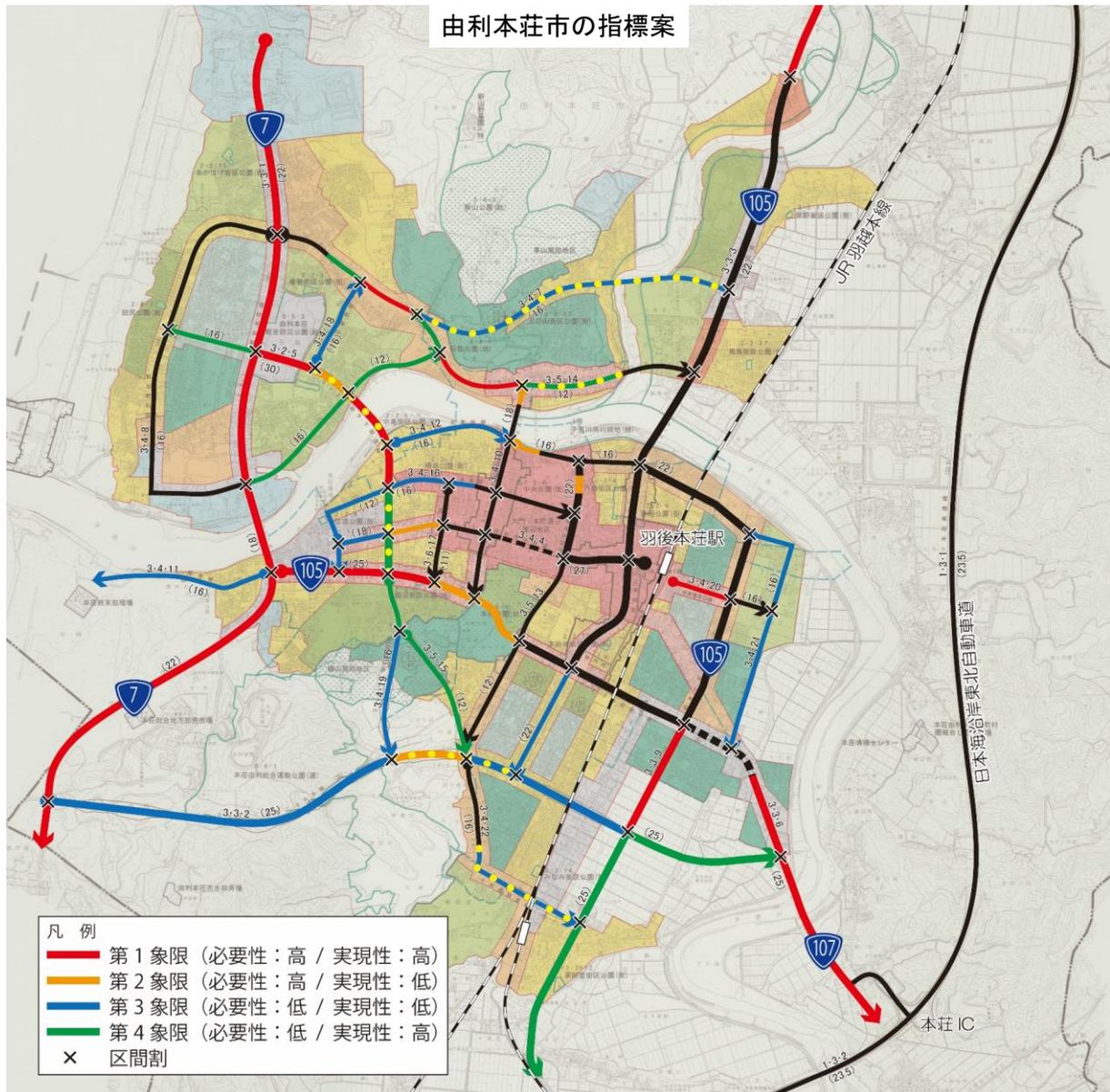


※全ての都市計画道路が整備された際の評価結果
(都市計画道路以外については一部路線のみ表示している)

(2) 路線評価カルテの結果

3章の路線評価カルテにより各都市計画道路の必要性及び実現性の定量化を行った。その結果、必要性及び実現性が高い路線がある一方、必要性及び実現性が低い路線もある結果となった。

なお、「ケーススタディ平均値案」と「由利本荘市の指標案」で結果に大きな違いが生じていないことから、都市計画道路の見直しに係る検討は「由利本荘市の指標案」での評価結果に基づいて整理を行った。



※黄色の点線の区間については由利本荘市の指標案と評価結果が異なる箇所

図17 カルテによる都市計画の評価結果（由利本荘市の指標案）

(3) 交通量推計及び路線評価カルテについての問題点整理

交通量推計の結果から、ケース1の場合は市街地部の混雑度が高い路線が散見されることから、道路整備の必要性が高いことが予想される。ケース2では都市計画道路を全線整備することで、混雑度が非常に高い路線（混雑度 ≥ 1.5 ）がなくなり円滑な自動車交通の確保が実現している。しかし、路線評価カルテの結果では一部の都市計画道路は実現性が低く、整備が困難である結果となった。

よって、長期未着手である都市計画道路を見直し、かつ、円滑な自動車交通確保できる道路網計画を立案することが重要となる。

第5章 課題解決のための交通計画

本章では3章での路線カルテの評価結果や4章の交通の課題を考慮し、都市計画道路網の見直しや個別課題への対応方針を整理した。

5-1. 都市計画道路網の見直し

5-1-1. 見直しネットワーク

【ステップ5】

都市計画道路の見直しネットワークの整理（「廃止」・「変更」の検討）は秋田県都市計画道路見直しガイドラインのステップ5に該当する（p.3-7参照）。以下では更に詳細なステップを整理し見直しネットワークについて整理した。

（1）見直しのステップ

以下のステップで、計画の見直しを行う路線を選定した。選定にあたっては路線評価カルテで考慮しきれない点に留意しながら行った。

次頁に各都市計画道路の「見直し方針の概要」、「変更前・変更後の路線延長」、「変更後の整備率」を整理した。

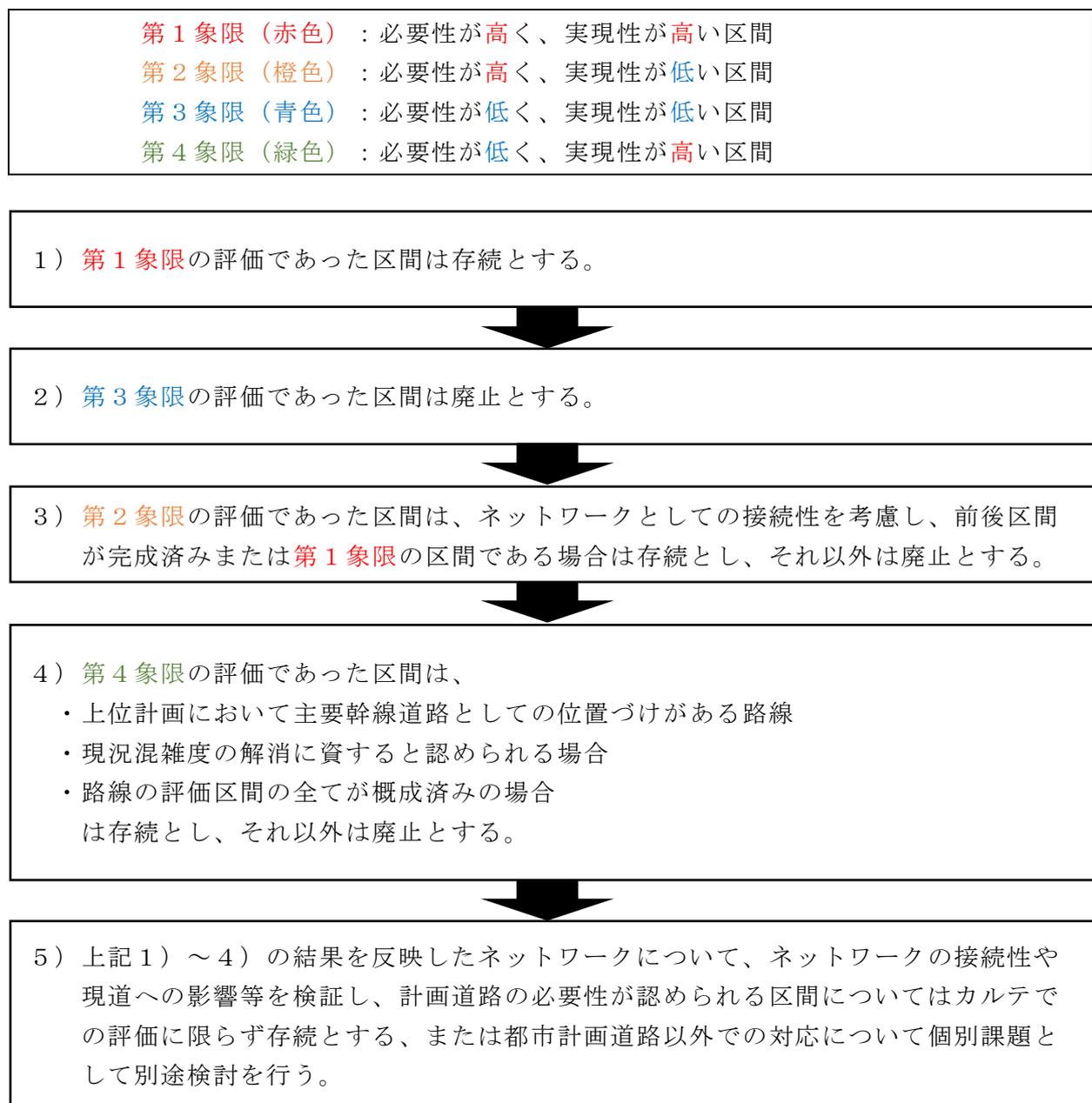


図1 見直しネットワークのステップ

街路番号	都市施設名称	変更状況	見直し方針の概要	路線状況		整備状況		備考
				変更前	変更後	整備済	整備率	
1・3・1	本庄高速線	存続	—	L=21,620m	L=21,620m	21,620m	100.0%	
1・3・2	本庄南高速線	存続	—	L=10,580m	L=10,580m	10,580m	100.0%	
3・3・1	秋田本庄線	存続	都市の主要な幹線道路であり、ネットワーク上も重要となることから存続とする。評価においては、必要性・実現性ともに高い結果になっている。	L=5,240m	L=5,240m	0m	100.0%	
3・3・2	水林二十六木線	全線廃止	立体交差には多額の費用が予想され、コストや構造的にも整備には課題がある。評価においても必要性・実現性ともに低い結果になっている。	L=4,360m	—	—	—	
3・3・3	大内本庄線	一部廃止	国道105号の大内インターから飛鳥大橋を通過し、大槻町で「3・3・2 水林二十六木線」に接続する道路である。廃止区間とする国道105号本田中町交差点から南側の区間は、密集住宅地を通過する計画となっており整備には課題がある。また、必要性・実現性ともに低い結果になっている。さらに、接続先の計画路線「3・3・2 水林二十六木線」を廃止するため、合わせて路線の一部を廃止とする。	L=8,660m	L=7,920m	3,700m	46.7%	
3・4・4	停車場栄町線	一部廃止	羽後本庄駅から本庄合同庁舎を経由し、元の本庄労働基準監督署付近の国道105号に接続する計画である。必要性・実現性ともに低い評価となった。「3・2・5 砂子下田尻線」より西側の区間を廃止する。	L=1,920m	L=1,450m	750m	51.7%	
3・2・5	砂子下田尻線	一部廃止	廃止区間とする国道7号から西側の終点にかけての区間は、ハローワーク隣の自動車販売店の建物や閑静な住宅街を通過する計画のため整備には課題があり、実現性は高いが、現状を踏まえ、必要性が低いため廃止する。	L=2,150m	L=1,650m	0m	0.0%	W=16.0m区間は廃止
3・3・6	本庄横手線	存続	都市の主要な幹線道路であり、ネットワーク上も重要となることから存続とする。評価においては、必要性・実現性ともに高い結果になっている。	L=4,650m	L=4,650m	1,070m	23.0%	
3・4・7	新山線	一部廃止	廃止区間とする、新小川学校の下の「3・5・14 石筋通線」付近との接続部から東側の区間は、高低差のある地形により切土や盛土が発生。また、環道の交差や芋川への視線遮断などが必要となるから整備には課題が多い。評価においても、必要性・実現性ともに低いことから一部区間を廃止するものである。	L=2,780m	L=600m	302m	50.3%	
3・4・8	田尻環状線-1	存続	国道7号より西側については、区間分割することで、全線の整備が完了している。	L=2,484m	L=2,484m	2,484m	100.0%	路線区間に廃止が含まれるため、区間を分割した(全線整備済み)
3・4・8	田尻環状線-2	一部廃止	国道7号東側の未整備区間となっている。廃止する区間には、高低差のある地形や住宅街を通過するため整備には課題がある。評価においては、実現性は高いが、必要性は低いため、現状を踏まえ未整備区間の一部を廃止とする。	L=1,346m	L=580m	0m	0.0%	路線区間に廃止が含まれるため、区間を分割した
3・3・9	駅東中央環状線	存続	【必要性は低いが存続とした路線】 都市計画区域域マスタープラン(秋田県)において、地域間相互の交通を集約して処理する主要幹線道路として位置づけられており、国道105号から続く、国道108号に対応した道路であるため存続とする。	L=4,300m	L=4,300m	1,973m	45.9%	
3・4・10	由利橋通線	存続	現在、混雑度の高い由利橋をきむ路線であり、将来においても多くの交通量が見込まれ、評価において必要性が高いことから存続とする。	L=1,230m	L=1,230m	1,118m	90.9%	
3・4・11	臨港線	全線廃止	交通量の需要が低く、評価において必要性・実現性ともに低いため全線を廃止とする。	L=1,030m	—	—	—	
3・4・12	北裏地線	全線廃止	計画路線上には、移転に難航が予想される。寺院の敷地が占められることや、河川堤防に近接するなど課題が多い。評価においても、必要性・実現性ともに低いため、全線を廃止する。	L=690m	—	—	—	
3・5・13	由利中央線	存続	対象区間は概成済みであり、並行路線が存在する多くの交通量が見込まれ、評価において必要性が高いことから存続とする。	L=2,140m	L=2,140m	1,910m	100.0%	
3・5・14	石筋通線	存続	【必要性は低いが存続とした路線】 石筋通線周辺は、アンケートにおいての整備要望が高く、新町交差点西側は混雑度も非常に高いため存続とする。今後、石筋地区エリアでの、ルートや幅員などの見直しを別途検討したい。	L=1,800m	L=1,800m	430m	53.9%	
3・5・15	千刈線	存続	【必要性は低いが存続とした路線】 評価は低いが、本路線は、ほほ計画幅員が確保されている「概成済み」であることや、都市計画道路としてのネットワーク性の確保のため存続とする。	L=810m	L=810m	465m	57.4%	
3・4・16	大町銀座通線	一部廃止	未整備区間の環道は、計画に近い幅員が、ほほ確保されており、また、評価においては、必要性・実現性ともに低い。ただし、「3・2・5 砂子下田尻線」の東側については、「3・2・5 砂子下田尻線」との接続性や、警察署や消防署などのアクセスとなるため存続とする。	L=1,530m	L=990m	559m	91.4%	W=12.0m区間は廃止
3・6・17	小園線	存続	本路線は整備が完了している。	L=540m	L=540m	540m	100.0%	全線整備済み
3・4・18	石の花巻巻線	全線廃止	現在、総合防災公園関連事業により、整備中の「市道蔵巻1号線」や「石ノ花巻巻線」と平行しており、評価においても必要性・実現性ともに低いことから全線を廃止する。	L=540m	—	—	—	
3・4・19	砂子下陣場岱線	一部廃止	未着手の区間においては、必要性・実現性ともに低く、接続先の計画路線「3・3・2 水林二十六木線」と合わせて廃止する。	L=1,080m	L=320m	0m	0.0%	
3・4・20	停車場栄町線	存続	羽後本庄駅東口と国道105号を接続する路線であり、駅へのアクセス路線であり、市街地での活動にも寄与する。また、評価においても必要性・実現性が高いため存続する。	L=560m	L=560m	230m	41.1%	
3・4・21	梵天線	全線廃止	梵天町地前から国道105号を平行する計画である。必要性・実現性ともに低いため全線を廃止する。	L=1,430m	—	—	—	
3・4・22	千刈薬師堂線	全線廃止	都市計画道路における、鉄道との交差については、立体交差が基本となっており、距離や高さ的に国道108号へ取り付かない状況である。立体交差には多額の費用が予想され、コストや構造的に都市計画事業による整備には課題が多い。未整備区間の評価は、必要性・実現性ともに低く、また、鉄道及び国道との立体交差計画は実現困難との判断から全線を廃止とする。子吉郵便局付近の交通安全列装は、市民からの要望が高いことから、現道拡幅など、柔軟に対応できる手法での検討を行う。	L=1,280m	—	—	—	
7・6・1	駅前横丁線	評価対象外		L=90m	L=90m	90m	100.0%	
7・7・2	管巻線	評価対象外		L=800m	L=800m	800m	100.0%	
7・7・3	御門線	評価対象外		L=180m	L=180m	180m	100.0%	
8・7・1	東西自由通路線	評価対象外		L=55m	L=55m	0m	0.0%	
自動車専用道路計				L=32,200m	L=32,200m	32,200m		0m
幹線街路計				L=52,550m	L=37,264m	15,531m		6,356m
区画街路計				L=1,070m	L=1,070m	1,070m		0m
特殊街路計				L=55m	L=55m	0m		0m
合計				L=85,875m	L=70,589m	48,801m		6,356m

（２）廃止した場合において課題がある路線

前頁の（１）見直しステップ ５）において検証を行った結果、廃止した場合に課題が残る区間について下記に整理した。

「千刈薬師堂線」→廃止（※都市計画道路としてではない道路整備）

カルテでの評価は必要性・実現性ともに低い結果であり、鉄道と国道を架空横断する立体交差については今後の整備は極めて困難である。

しかし、由利高原鉄道の薬師堂駅の付近に位置し、子吉小学校や本荘東中学校、本荘高等学校などの通学路になっていながら歩車分離されておらず、車道も往復方向に分けられていない。また車道の線形等も悪いことから、主要な幹線道路としての整備というよりは交通安全対策としての車道の２車線化及び歩車分離が必要と考えられる。

したがって、計画決定された線形や構造に縛られる都市計画道路での整備ではなく、現道拡幅等の道路改良による整備が現実的であると判断した。

「大町銀座通線」→一部存続

カルテでの評価は必要性・実現性ともに低い結果であったが、既定計画では市街地中心部から砂子下田尻線にアクセスする道路は「北裏地線」、「大町銀座通線」、「停車場栄町線」、「本荘横手線」の４路線が計画されており、このうち「北裏地線」は現道がなく計画路線上にはお寺が多く存在していることから実現性が非常に低いと考えられる。

「大町銀座通線」については存続区間を廃止した場合においても現道があり、都市計画道路として未整備の状態であっても「砂子下田尻線」へのアクセスとして利用されることが想定される。また、当該区間は沿道に住宅や商店などが連立しており、歩道等も整備されていないことや道路の線形不良から交通事故の発生などが懸念される。さらに沿道には羽後交通観光の本荘営業所やバス停があることなどを考慮すると、朝夕のピーク時などに混雑が発生することも懸念される。

以上から、路線カルテでは評価しきれない点を考慮し、「大町銀座通線」の一部については市街地中心部から「砂子下田尻線」へのアクセス路線として存続とした。

(3) 見直しネットワーク

存続または変更路線となる都市計画道路を黄色の点線で整理した。選定ステップに従い見直しを行い、整備済みまたは概成済み路線や必要性及び実現性が高い区間と隣接する区間は存続路線とし、都市計画道路のネットワーク性が損なわれないように選定を行った。

なお、見直しにおける検討には必要性を「由利本荘市の指標案」で評価した結果を用いている。

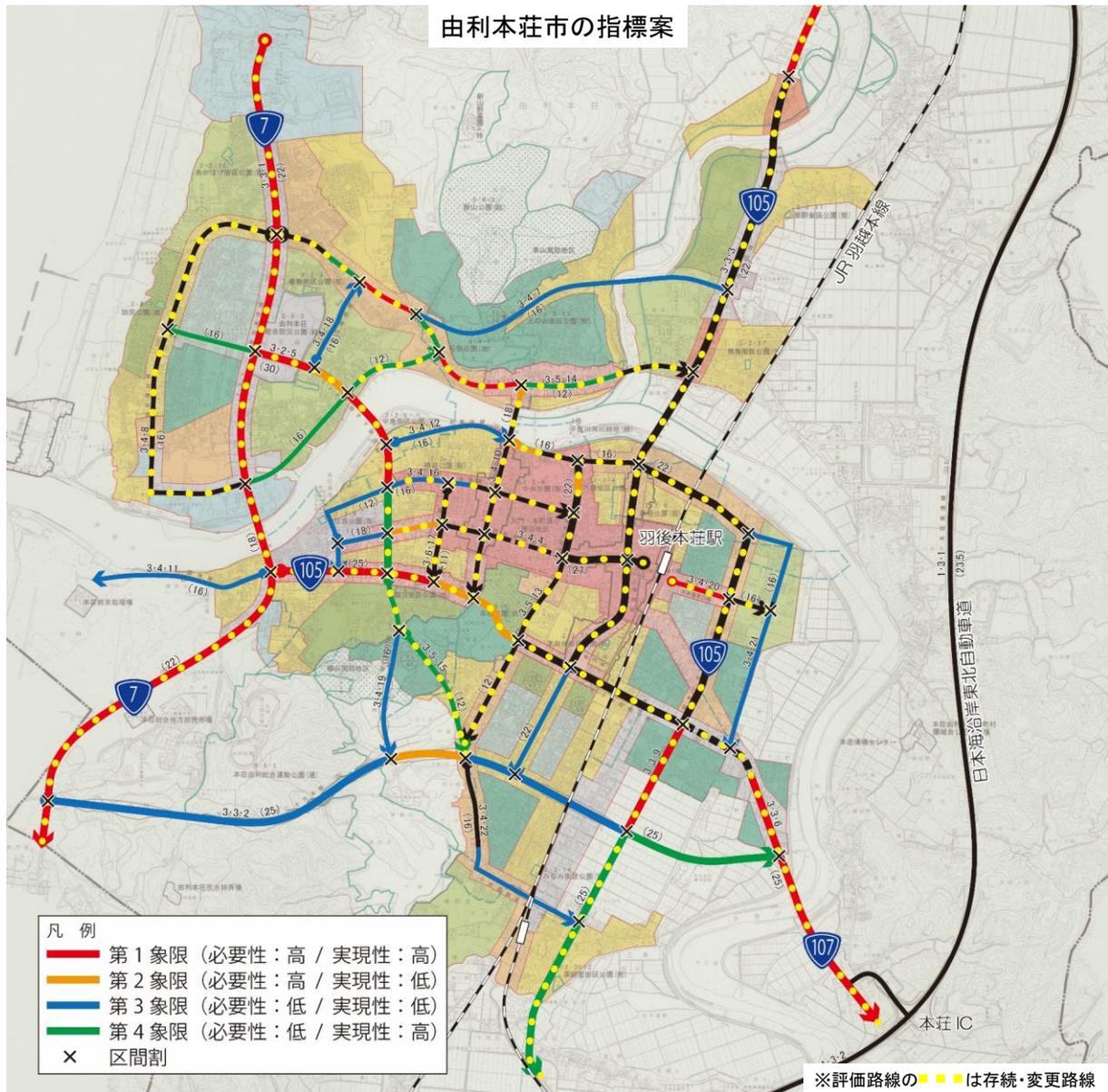


図2 由利本荘市による見直しネットワーク案

5-1-2.都市計画区域マスタープランと見直しネットワーク案の比較

上位計画である都市計画区域マスタープランに示されている「交通体系の配置の方針図」と、本検討での見直しネットワーク案の相違点を整理した。

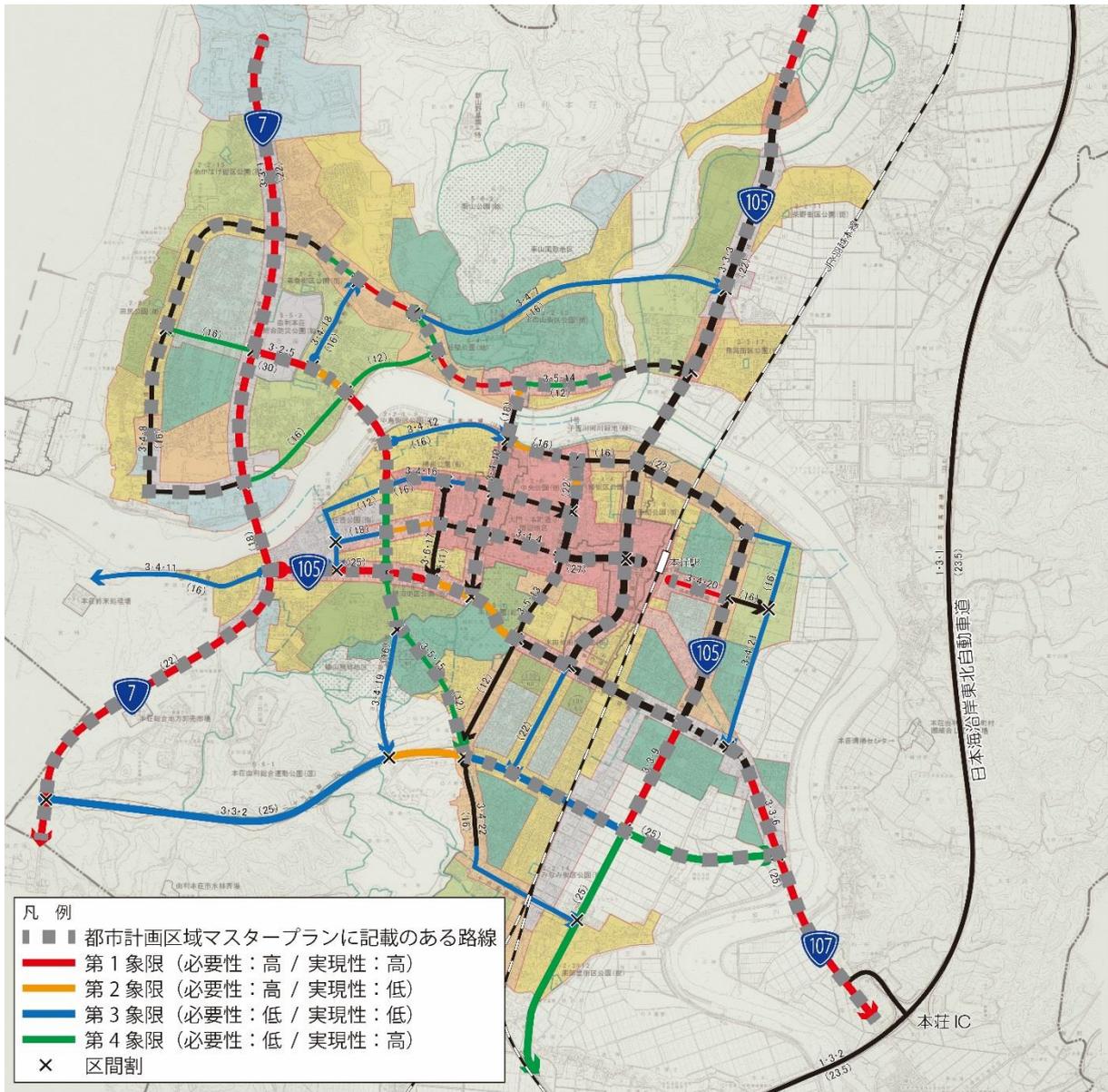


図3 都市計画区域マスタープラン (H24年12月)

都市計画区域マスタープランの方針と異なる部分はあるが、都市計画区域マスタープランの中で都市計画道路の見直しについて以下のように言及している。

※秋田県都市計画区域マスタープラン_p. 23

「②都市内交通ネットワークの形成（中略）ただし、長期未着手となっている都市計画道路や、土地利用の変化や機能代替路線の整備等により必要性の低下した都市計画道路については、合理的に見直すものとする。」

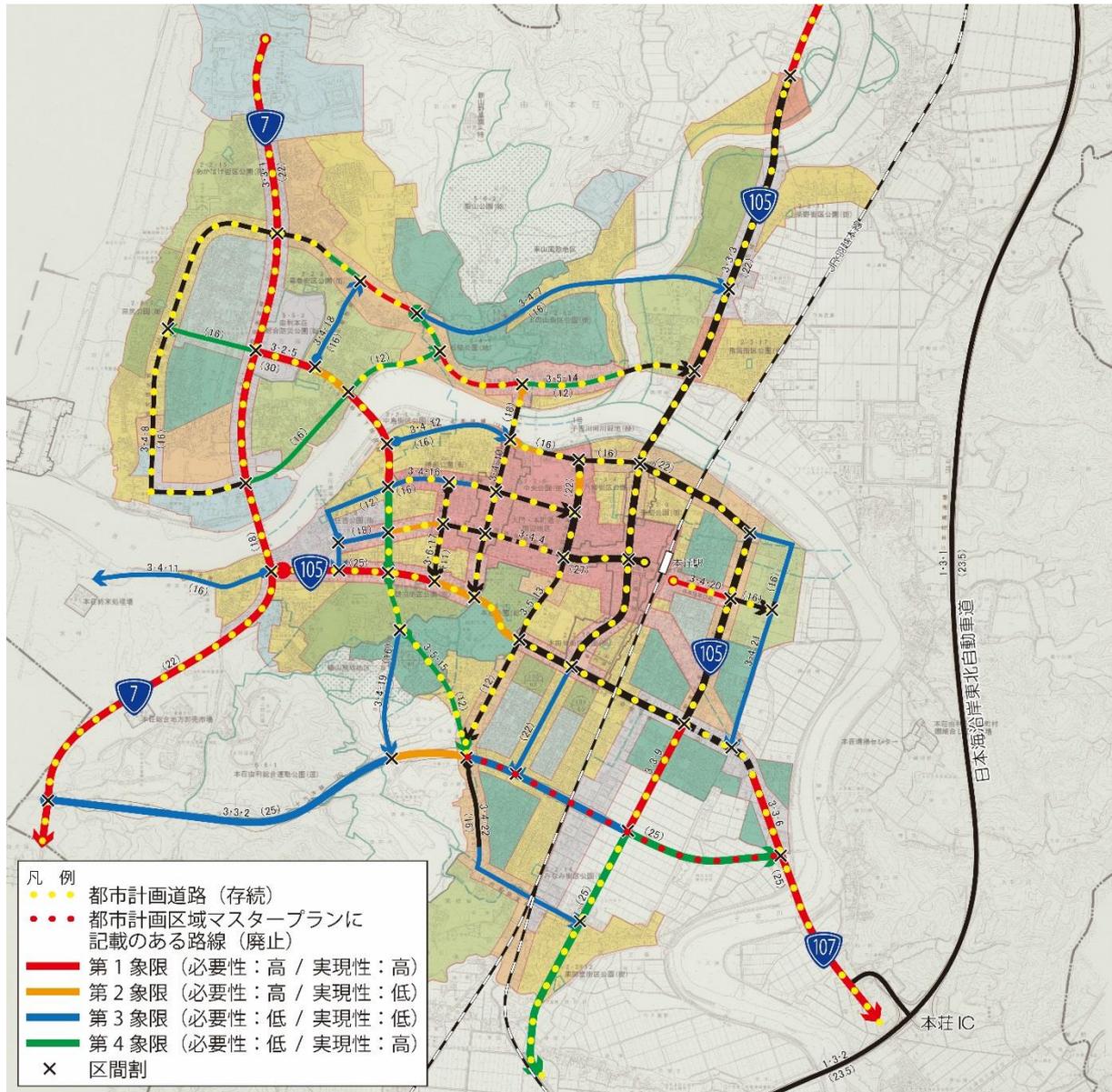


図4 由利本荘市による見直しネットワーク案

5-1-3.都市計画マスタープランと見直しネットワーク案の比較

都市計画マスタープランに示されている「道路・交通体系方針図」と、本検討での見直しネットワーク案の相違点を整理した。

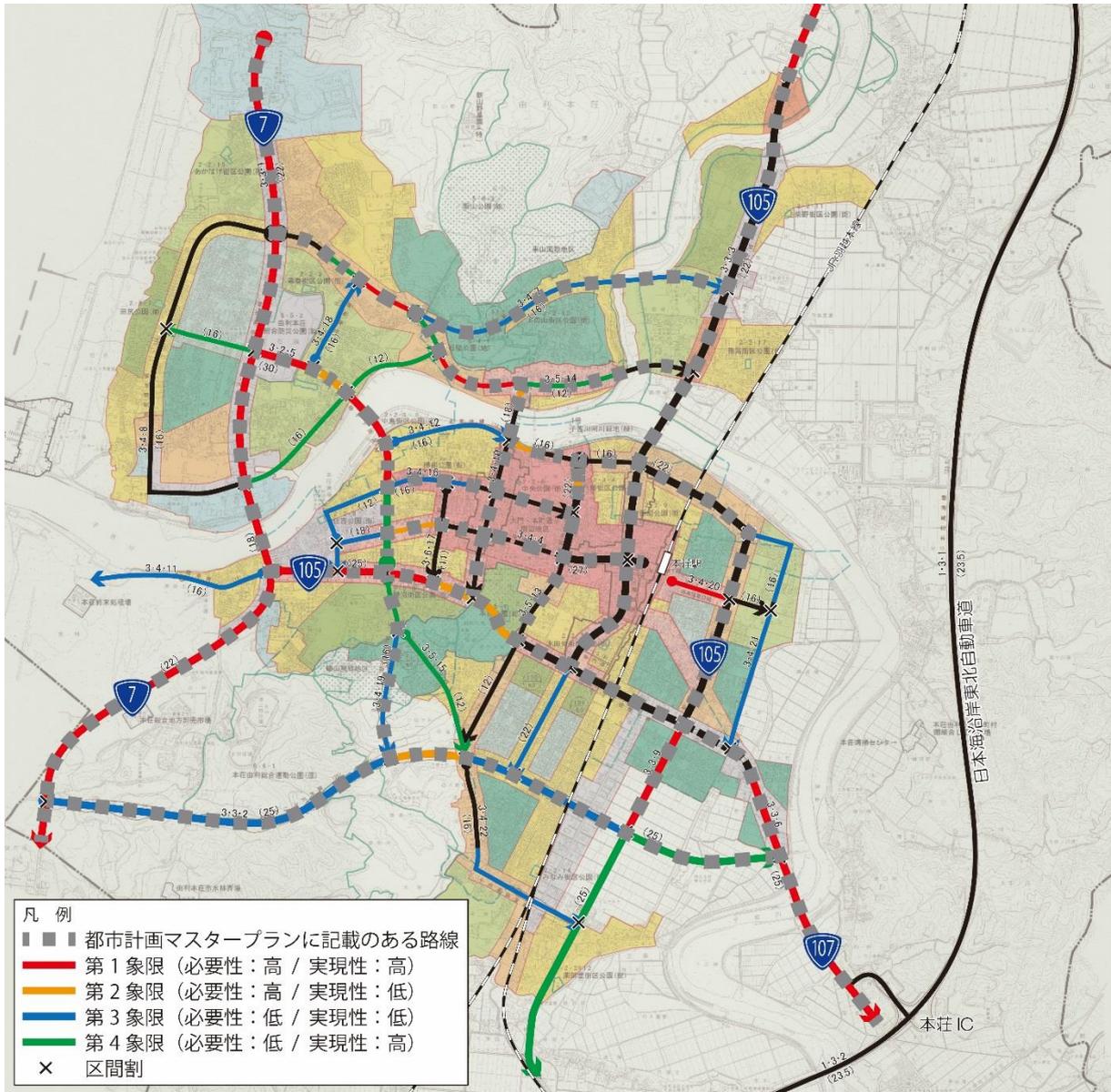


図5 都市計画マスタープラン (H22年4月)

都市計画マスタープランの方針と異なる部分があるが、都市計画マスタープラン中で都市計画道路の見直しについて以下のように言及している。

※秋田県都市計画マスタープラン_p. 4-16

「一部の都市計画道路は計画決定後長期にわたって未着手となっていることから、社会情勢や交通需要の変化などを踏まえ、都市計画道路の見直しを行う方針です。」

また、本マスタープランにおける見直しの方針を都市計画マスタープランに反映させることが望ましい。

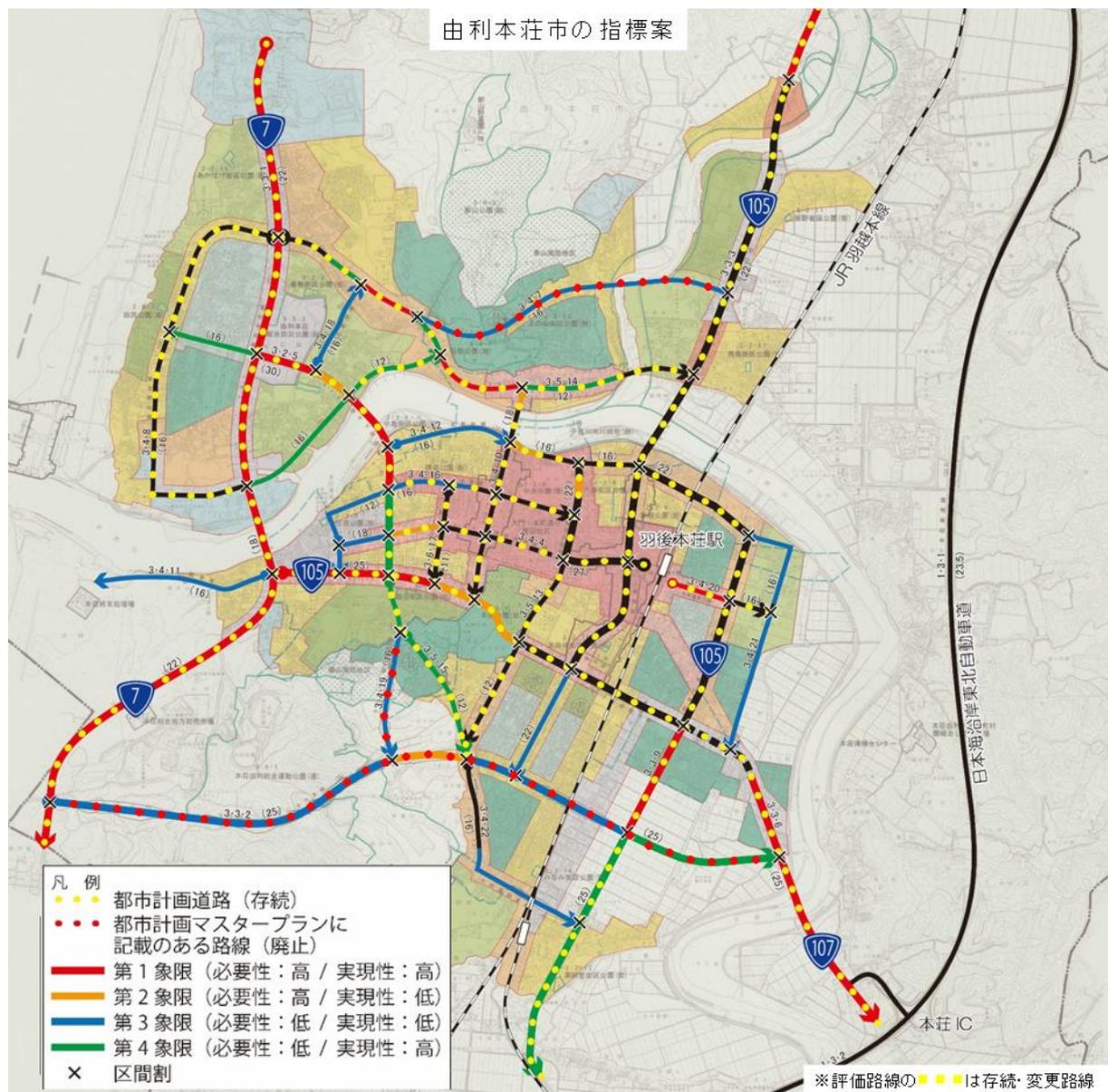


図6 由利本荘市による見直しネットワーク案（H29年度）

5-1-4.見直しネットワークの将来交通量推計結果

5-1-1 (p.5-5) で示した都市計画道路の見直しネットワーク案における平成 42 年交通量を『ケース 3』として推計を行った。将来混雑度は、見直しの結果より存続とした路線が都市計画道路として整備された場合で整理を行った。

都市計画道路の部分では、本荘第一病院前やイオンスーパーセンター前の一部区間を除いて混雑度 1.0 を下回っており、交通量の面から見て問題がないことが分かった。

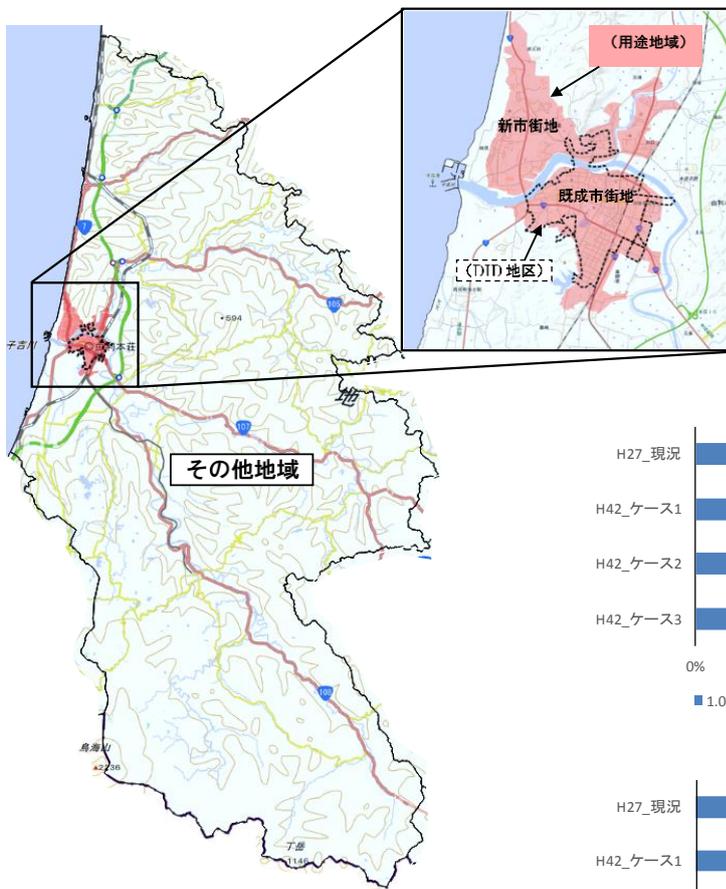


5-1-5.各ケースの地域別交雑度延長の算出

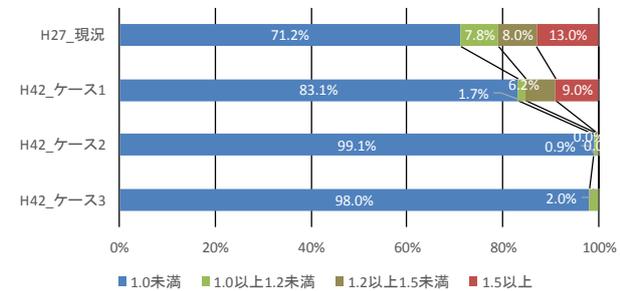
ケース 1（現況整備案）においては、将来混雑度が高い状況が続くことが予想される結果となった。

ケース 2（フルネット整備案）においては、既成市街地及び新市街地のほとんどの地域で、混雑度が 1.0 以下となるため、円滑な道路交通が確保できている。しかし、交通量が非常に少ない路線も存在していることから、過剰整備となっている可能性がある点に留意する必要がある。

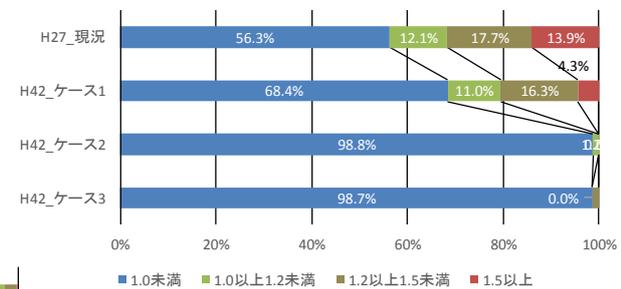
ケース 3（見直しネットワーク案）では、ケース 1 と比較すると混雑度の高い路線が大きく減少しており、混雑度 1.0 以下の比率がケース 2 と 1%程度しか変わらない結果となった。このことから、交通処理の観点からは十分な機能を有しており、存続路線が整備されることで、将来においても慢性的な混雑（渋滞）が発生しないと考えられる。



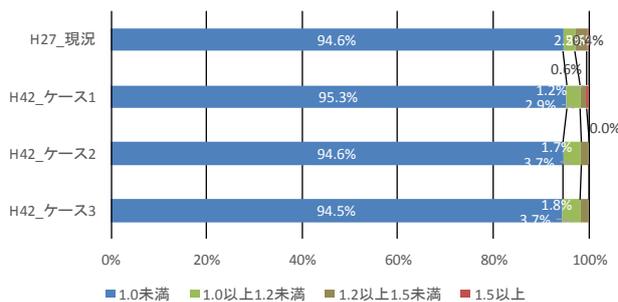
既成市街地



新市街地



その他地域



5-2. 個別課題への対応方針

5-2-1. 由利本荘総合防災公園活用と石脇地区の交通計画

(1) 課題の再整理

市外または市内他地域（本荘地域以外）から防災公園へのアクセスについては、国道7号の他に日本海沿岸東北自動車道の大内ICや本荘ICからのアクセスが予想されるが、本荘IC→国道7号→防災公園のルートは、主要渋滞区間であり混雑度の高い一番堰交差点から水林交差点を通過する必要がある。

大内IC→防災公園のルートにおいては、下図の黄色の点線区間を通過することになるが、現道が狭隘であり、住宅が連続していることや通学路に指定されていることなどから、大規模イベントにおける一時的な交通の増加により、沿道環境の悪化や歩行者・自転車の危険度が高まることも懸念され、計画的な道路整備や安全対策等が望まれる。

更に、子吉川北岸の石脇地区は、H27年交通行動アンケートにおける整備要望が高く、また、毎年地元から整備要望が寄せられている地区でもある。

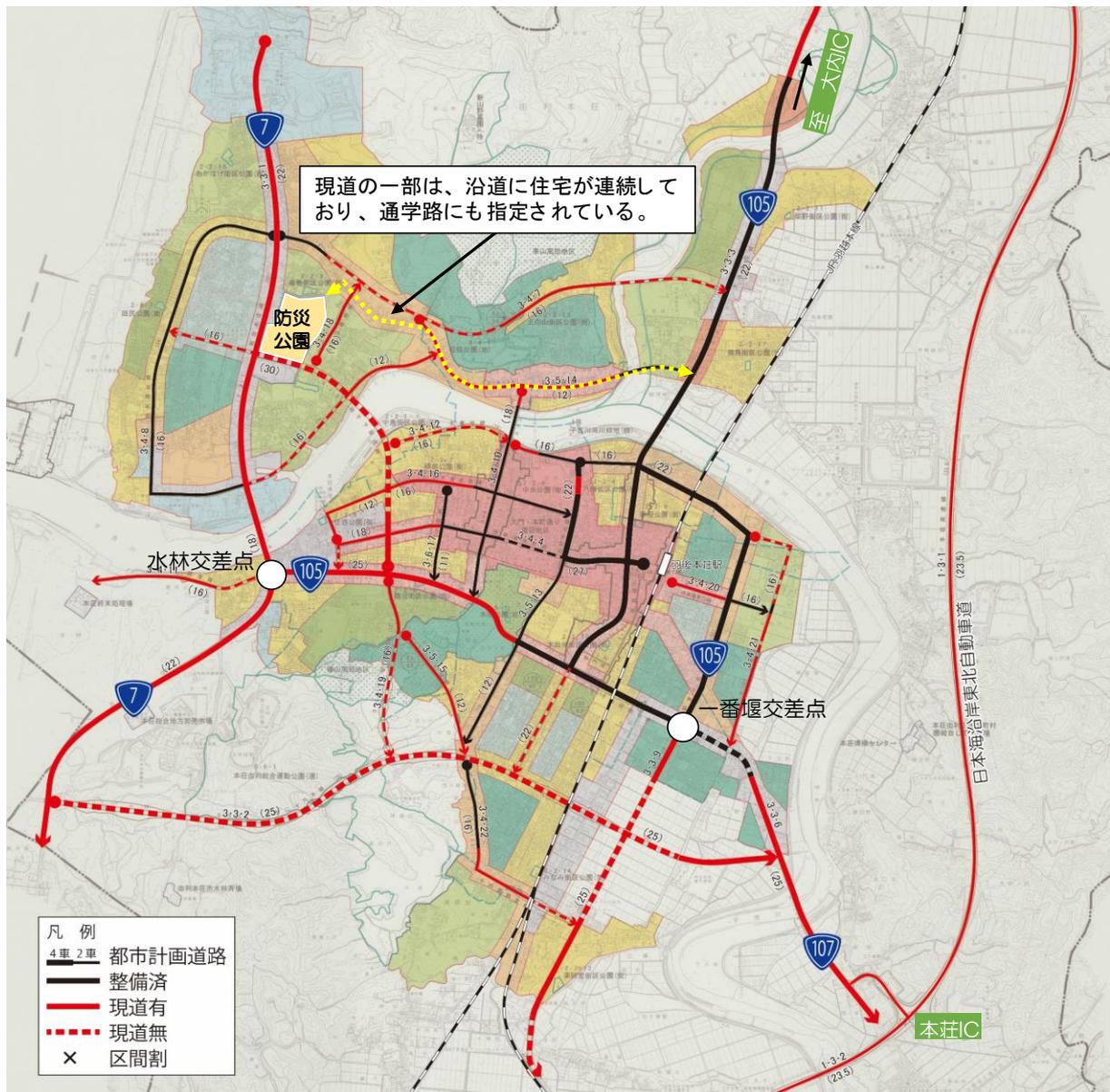


図7 防災公園のアクセス路

(2) 対応方針

石脇新町交差点から国道7号へ接続する都市計画道路は未整備であり、小中学校の通学路として自転車歩行者用道路がバイパス的に整備されているが、H27年交通行動アンケートにおける整備要望調査などでも要望が多いエリアである。

このため、石脇地区については必要性が低下した都市計画道路について全体的な見直しのもとに廃止の方向で検討するが、存続する都市計画道路（石脇通線、新山線、田尻環状線の一部）については、線形や幅員等について由利本荘総合防災公園や国道7号への接続などに配慮しながら別途見直しを行う。

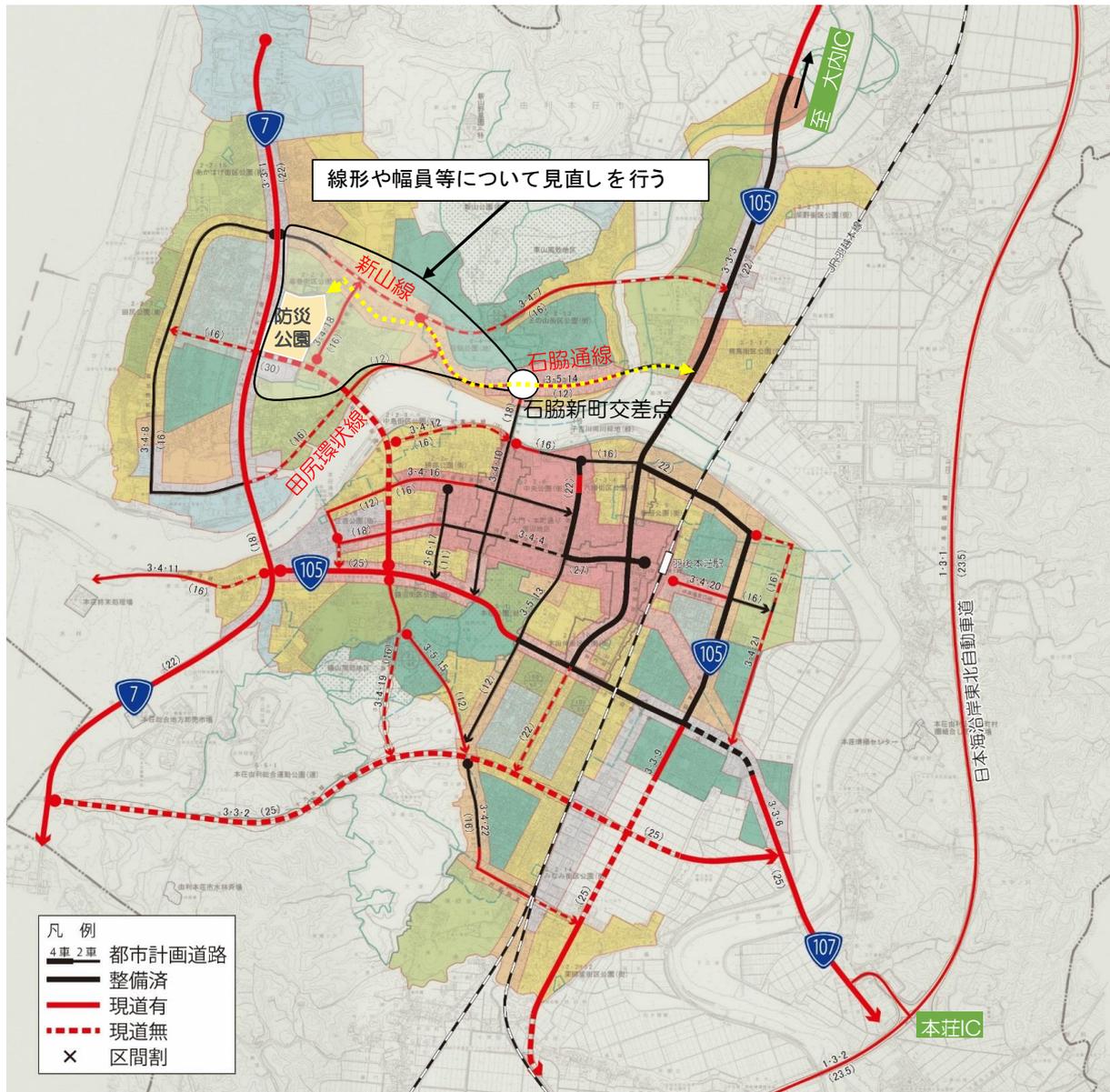


図8 防災公園へのアクセス路の検討

5-2-2.羽後本荘駅周辺の整備に合わせた公共交通利便性向上計画

(1) 課題の再整理

現在、羽後本荘駅周辺では東西自由通路の整備や羽後本荘駅の橋上駅舎化に伴うバリアフリー化、駅前広場（西口）の再整備、駅東広場（東口）の新設等が計画されているが、駅の東口へのアクセス道路である停車場東口線（市道）の現況幅員は3.0～5.1mとなっており、駅東広場への路線バス等の乗入れは困難な状況である。

(2) 対応方針

羽後本荘駅の東西間を結ぶ東西自由通路は、平成32年度の供用開始が予定されていることから、再整備される駅前広場（西口）及び新設される駅東広場（東口）を活用し、関連する地域公共交通網形成計画などと連携して、羽後本荘駅を核とした公共交通の結節点となるよう、都市計画道路「停車場東口線」の整備を図る。



図9 羽後本荘駅東口の現状

5-2-3. 歩行者・自転車ネットワークの整備計画

(1) 課題の再整理

歩行者・自転車ネットワークの交通課題として、

- ・ H27 年交通行動アンケートの結果において、
「積雪時に移動ができない／しづらい」 (22.3%)
「歩行者と自転車が同じ歩道を通るので危険」、「自転車の走行スペースがない」
(27.5%) といった回答が寄せられた。
- ・ 現況交通分析の中で、歩行者同士の離合が困難 (1.5m 程度以下) となる歩道狭隘
区間が散見されることが課題として示された。
- ・ 現況交通分析の中で、本荘大橋は由利工業高校の通学ルートとなっているが、ト
ラス橋の構造により歩道部分が狭隘で歩行者同士や自転車とのすれ違いが困難で
あることが課題として示された。

という問題点が挙げられている。

また、前節の羽後本荘駅東口の歩行者・自転車ネットワークの整備が不十分であり、交
通結節点機能向上のため駅へのアクセス性を向上させることが課題となる。

(2) 対応方針

下図は平成 27 年時点における歩道の整備状況と市街地の主要な施設を示している。し
かしながら、現時点で整備が見込まれる箇所を除いて歩道の整備状況に課題のあるエリア
が残っており、それらについて①～⑤のエリアにピックアップした。

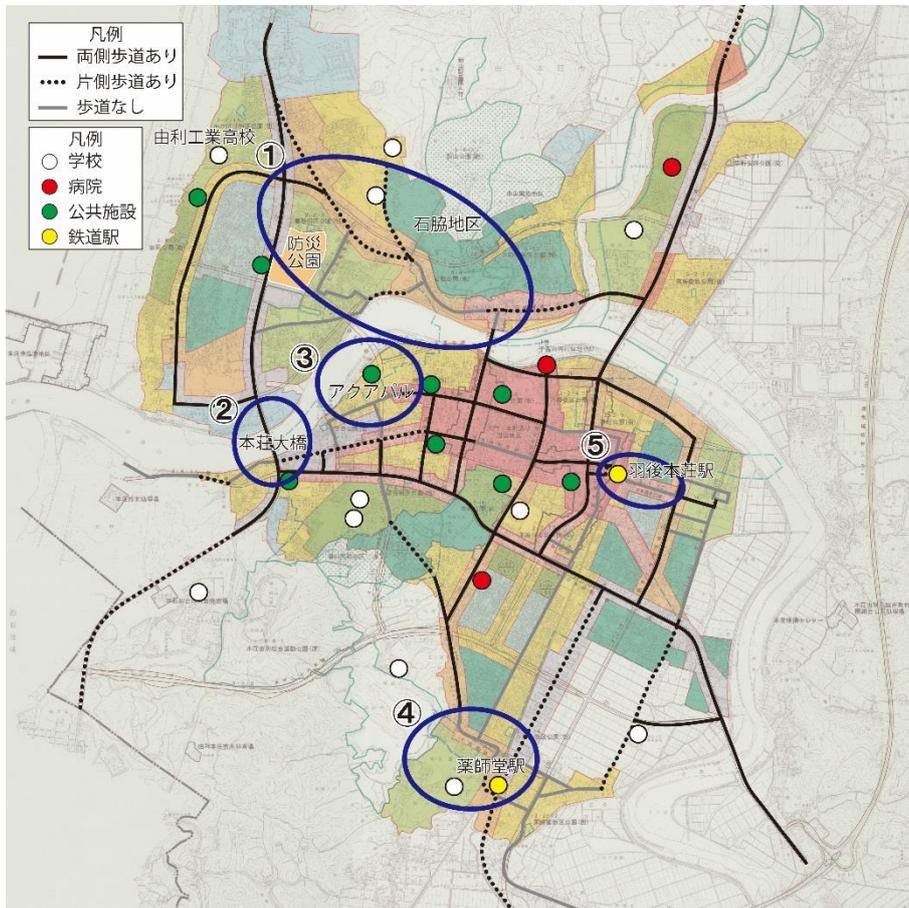


図 10 歩道の整備状況と主要な施設

【①】石脇地区エリア（由利橋～国道7号）

石脇地区のエリアについては、小中学校への通学路の確保のため車道と平行する自転車歩行者道が整備されているが、羽後本荘駅から由利工業高や総合防災公園へのアクセスなどはネットワークとしてつながりが確保されていない。

このため、別途、石脇地区道路整備に向けた見直しの中で、歩行者・自転車ネットワークのつながりが確保されるよう併せて検討し整備を図る。

【②】国道7号本荘大橋周辺

国道7号本荘大橋については、都市計画道路「秋田本荘線」の一部となっているが、現況の橋梁部分の歩道はトラス橋の構造により前後区間と比較すると狭隘な状態であり、また周辺は将来交通量推計においても混雑度が高いエリアである。

本荘大橋は1966年の築造で老朽化も進んでおり、国土交通省東北地方整備局の「橋梁の長寿命化修繕計画（平成27年度版）」によれば平成25年度の点検結果は「C：速やかに補修等を行う必要がある」という判定である。

本来、「砂子下田尻線」が整備されれば羽後本荘駅からのネットワークは確保されるが長大な橋梁の新設が必要なことから早期整備は厳しく、子吉川渡河部の道路及び歩行者・自転車ネットワークについては現時点で見通しを立てることは難しい状況である。

しかしながら、国道7号は広域ネットワークを形成する路線であり本荘由利地域沿岸部の南北を結ぶ重要な路線でもあるため、本荘大橋については歩行者・自転車の安全確保について道路管理者と協議をしていく。

【③】アクアパル周辺エリア

③のエリアについては、スポーツ立市宣言を行っている本市で盛んなカヌー・ボート競技の拠点であるアクアパルがあるが、周辺道路には歩道がなく都市計画道路も整備が完了していない。また、アクアパルに隣接する都市計画道路「砂子下田尻線」については既存住宅地や長大な橋梁計画のため早期の整備は難しい状況である。

しかしながら、他の渡河部となる本荘大橋（国道7号）や由利橋周辺は現状のままでは平成42年時点でも混雑度が高い見込みとなっているため、いずれかの渡河部周辺の道路整備が必要と考えられる。

周辺の交通量及び混雑度は「砂子下田尻線」が整備されない場合はあまり高くないため、将来的に「砂子下田尻線」の新設に合わせて都市計画道路「大町銀座通線」など周辺の歩道を整備することが望まれる。

【④】薬師堂エリア（子吉郵便局～薬師堂駅）

由利高原鉄道薬師堂駅周辺は歩道が未整備で車道も狭隘かつ屈曲が大きいなど課題が多い。現在の都市計画道路「千刈薬師堂線」は JR と由利高原鉄道及び国道 108 号との立体交差の計画となっており、カルテによる評価も必要性・実現性ともに低い結果であり、都市計画道路としての整備は非常に困難である。

このため、このエリアについてはこれまでの鉄道を架空横断する都市計画道路による整備手法から変更して、地形条件に対応する柔軟で実現可能な手法を検討し、市道整備による実現を図るものとする。

【⑤】羽後本荘駅東側エリア

⑤のエリアについては、「駅東中央環状線（国道 105 号）」から平成 32 年の供用開始が予定されている羽後本荘駅東口広場まで歩車分離が図られておらず、羽後本荘駅の交通結節点としての機能確保のためにも都市計画道路「停車場東口線」の整備を図り、自転車歩行者ネットワークの一部としても整備を行う。

5-3-2. 個別課題の対応方針

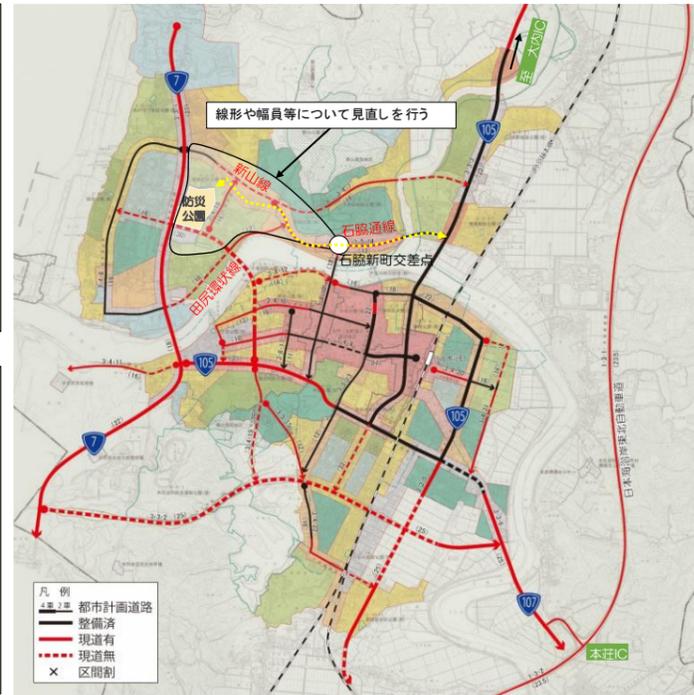
■防災公園の活用と石脇地区の交通計画

【課題】

- 市外や市内の本荘地域以外から防災公園にアクセスするには、主要渋滞区間や狭隘で住宅が連続している区間を通過しなくてはならず、円滑な交通を確保する必要がある。
- 石脇地区では、交通行動アンケートにて道路の整備要望が高く、地元からも整備要望が寄せられており、対応が求められている。

【対応方針】

- 必要性等が低下した都市計画道路については、全体的な見直しのもとに廃止の方向で検討を行った。
- 存続とした都市計画道路（石脇通線、新山線、田尻環状線の一部）についても、線形や幅員等について由利本荘総合防災公園や国道7号への接続などに配慮しながら別途見直しを行う。



■歩行者・自転車ネットワークの整備計画

【課題】

- 石脇地区内のネットワーク（由利橋～国道7号）が整備されていない。
- 国道7号本荘大橋は、歩道部が前後区間と比較すると狭隘な状況である。
- アクアパル周辺の道路では、歩道が一部を除き整備されていない。
- 薬師堂駅周辺は、歩道が一部未整備で車道も狭隘かつ屈曲が大きいなどの問題がある。しかし、既定計画の千刈薬師堂線は鉄道及び国道との立体交差となり、整備の実現には大きな問題がある。
- 羽後本荘駅の東側は、駅東口までの道路で歩車分離が図られていない。

【対応方針】

- 既存の自歩道やサイクリングロード等の活用も図りながら、歩行者・自転車ネットワークのつながりを確保できるよう石脇地区の道路整備に向けた見直しに併せて検討を行う。
- 国道7号本荘大橋については、道路管理者と歩行者・自転車の安全確保を協議していく。
- 将来的に「砂子下田尻線」の新設に合わせて周辺の歩道を整備することが望まれる。
- 鉄道等を架空横断する都市計画道路としての整備から変更し、地形条件に対応する柔軟で実現可能な手法を検討し、市道整備により交通安全対策を図る。
- 都市計画道路「停車場東口線」の整備によりネットワークの接続を図る。

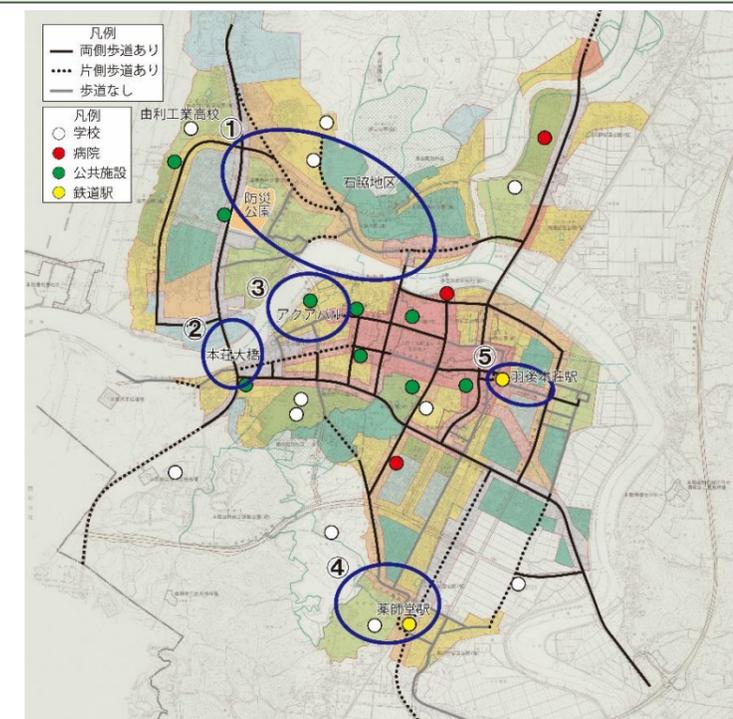
■羽後本荘駅周辺の整備に合わせた公共交通利便性向上計画

【課題】

- 駅東口へのアクセス道路である停車場東口線（市道）の現況幅員は3.0～5.1mとなっており、駅東広場への路線バス等の乗入れは困難な状況である。

【対応方針】

- 羽後本荘駅周辺では東西自由通路の整備や羽後本荘駅の橋上駅舎化に伴うバリアフリー化、駅前広場（西口）の再整備、駅東広場（東口）の新設等が計画されている。
- 羽後本荘駅の東西間を結ぶ東西自由通路は平成32年度の供用開始が予定されていることから、羽後本荘駅を核とした公共交通の結節点となるよう、都市計画道路「停車場東口線」の整備を図る。



卷 末 資 料

平成 28 年度由利本荘市都市交通マスタープラン策定委員会名簿

(第 1 回～第 2 回委員会)

	所属	職名	氏名	備考
1	秋田県立大学 システム科学技術学部	教授	山口 邦雄	1号委員
2	秋田大学 大学院理工学研究科	准教授	日野 智	1号委員
3	国土交通省 東北地方整備局 秋田河川国道事務所	事務所長	渡邊 政義	2号委員
4	秋田県 建設部	都市計画課長	石川 浩司	2号委員
5	秋田県 由利地域振興局建設部	建設部長	小松 武	2号委員
6	秋田県警察 由利本荘警察署	交通課長	落合 薫	2号委員
7	由利本荘市 建設部	建設部長	佐々木 肇	3号委員
8	由利本荘市 総務部	危機管理課長	加藤 安明	3号委員
9	由利本荘市 企画調整部	総合政策課長	茂木 鉄也	3号委員
10	由利本荘市 企画調整部	地域振興課長	滝野 由紀夫	3号委員
11	由利本荘市 建設部	建設管理課長	須藤 浩和	3号委員
事務局	由利本荘市 建設部都市計画課	課長	佐藤 英樹	
		課長補佐	渡辺 幸弘	
		都市整備班長	齋藤 明人	
		主席主査	佐々木 日登志	
		主任	三浦 洵一	

※敬称略。

平成 29 年度由利本荘市都市交通マスタープラン策定委員会名簿

(第3回～第5回委員会)

	所属	職名	氏名	備考
1	秋田県立大学 システム科学技術学部	教授	山口 邦雄	1号委員
2	秋田大学 大学院理工学研究科	准教授	日野 智	1号委員
3	国土交通省 東北地方整備局 秋田河川国道事務所	事務所長	今野 敬二	2号委員
4	秋田県 建設部	都市計画課長	竹村 勉	2号委員
5	秋田県 由利地域振興局建設部	建設部長	武藤 秀男	2号委員
6	秋田県警察 由利本荘警察署	交通課長	落合 薫	2号委員
7	由利本荘市 建設部	建設部長	佐々木 肇	3号委員
8	由利本荘市 総務部	危機管理課長	工藤 英也	3号委員
9	由利本荘市 企画調整部	総合政策課長	三森 隆	3号委員
10	由利本荘市 企画調整部	地域振興課長	木内 卓朗	3号委員
11	由利本荘市 建設部	建設管理課長	須藤 浩和	3号委員
事務局	由利本荘市 建設部都市計画課	課長	佐藤 英樹	
		課長補佐	渡辺 幸弘	
		都市整備班長	齋藤 明人	
		主席主査	佐々木 日登志	
		主任	三浦 洵一	

※敬称略。

第1回 由利本荘市都市交通マスタープラン策定委員会 議事要旨

日 時：平成28年10月31日（月） 14：00～16：00

場 所：由利本荘市役所 正庁

議題Ⅰ. 委員長、副委員長選出

- ・委員長は、山口邦雄秋田県立大学教授で「異議なし」を確認。副委員長は、日野智秋田大学准教授が承諾。

議題Ⅱ. 都市交通マスタープランの立案までの流れと今年度の検討内容

- ・都市交通マスタープランの策定期間について3年目（平成29年度）に策定する方針とした。

議題Ⅲ. 現況分析（市の概要、平成27年交通行動アンケート結果）

- ・市の現況分析の結果を報告し、交通行動アンケートの結果内容に関する確認や今後の都市交通マスタープランの検討方針を整理した。

議題Ⅳ. 現況交通量推計の方針（データ統合方法の確認）

- ・現況及び将来交通量推計に使用する際のデータについて議論を行った。国土交通省が公表している最新のデータを使用して推計を行うこととした。
- ・他の都市が現況交通量推計と将来交通量推計を行う際の方法について、事例調査することとした。

第2回 由利本荘市都市交通マスタープラン策定委員会 議事要旨

日 時：平成29年3月10日（金） 14：00～16：00

場 所：由利本荘市消防本部 大会議室

議題Ⅰ. 上位計画の整理、関連計画からの課題の整理

- ・上位計画（都市計画区域マスタープラン）に示されている都市計画道路網の確認や路線の位置づけなどを議論した。

議題Ⅱ. 現況分析による課題の整理

- ・渋滞対策の方針や交通行動アンケートの意見の反映方法等について議論を行った。
- ・都市交通マスタープランでは関連する公共交通網形成計画や緊急輸送道路計画と整合をとりながら検討を進めることとした。

議題Ⅲ. 現況交通量推計の方法及び結果

- ・現況交通量推計の再現性の確認方法や、推計結果と現況交通量の差異がある箇所についての議論を行った。
- ・幹線道路では実測値の値を加味しながら今後の検討を行うこととした。

第3回 由利本荘市都市交通マスタープラン策定委員会 議事要旨

日時：平成29年9月15日（金） 14：00～16：00

場所：由利本荘市消防本部 大会議室

議題Ⅰ. 交通課題の整理

- ・第2回委員会までに整理された由利本荘市の交通課題について確認した。
- ・現況交通量推計について、道路ネットワークやネットワーク条件（道路の走行速度や交通容量）を精査し、再現性の向上を行う方針とした。

議題Ⅱ. 将来交通量推計の結果

- ・将来交通量推計の結果について議論を行い、現況の道路ネットワーク案や都市計画道路の全線整備案の結果を確認した。
- ・都市計画道路の全線整備案では、既存路線からの転換交通について議論を行った。今後は存続させる都市計画道路を選定し、存続路線を反映させた将来交通量推計を行う方針とした。

議題Ⅲ. 秋田県都市計画道路の見直しガイドライン（案）について

- ・都市計画道路の見直し方法の確認のためガイドラインの説明を行い、各指標の設定方法や市が独自に設定する指標についての議論を行った。
- ・指標の重み付けについては、市による設定と他市町村で行われたケーススタディ値を用いて比較する方針とした。

第4回 由利本荘市都市交通マスタープラン策定委員会 議事要旨

日 時：平成30年1月25日（木） 10:00～12:00

場 所：広域行政センター 学習ホール

議題Ⅰ. 将来交通量推計結果と都市計画道路網の見直し

- ・都市計画道路の見直し（案）を作成し、見直し路線について議論を行った。
- ・存続や廃止の判断には、可能な限りロジカルに整理する方針とした。また、見直しガイドラインでは考慮しきれない点もあることが予想されるため、見直しの判断で原理原則から外れる路線については、丁寧に理由を整理することとした。
- ・見直し（廃止）路線については、将来交通量推計の道路ネットワークから削除し、見直し後の道路ネットワークにより推計を行い、結果の確認を行った。

議題Ⅱ. 個別課題への対応方針

- ・個別課題として、防災公園の活用と石脇地区の交通計画、羽後本荘駅周辺の整備に合わせた公共交通利便性向上計画、歩行者・自転車ネットワークの整備計画について議論を行った。
- ・緊急輸送道路網については、秋田県により見直しが行われていることから、都市交通マスタープランでは、計画方針を策定しないこととした。

第5回 由利本荘市都市交通マスタープラン策定委員会 議事要旨

日 時：平成30年2月28日（水） 10:00～12:00

場 所：由利本荘市役所 正庁

議題Ⅰ. 都市交通マスタープランの素案について

- ・都市交通マスタープランの素案を作成し説明を行った。
- ・都市交通マスタープランのまとめについては、都市交通マスタープランの前段ではなく最後に示す方針とした。
- ・都市計画道路の見直しについては、選定経緯などを追記する方針とした。
- ・「都市交通マスタープラン（素案）」について、全会一致により承認された。

議題Ⅱ. 素案の公表と意見公募について

- ・素案を市のホームページに公表し、パブリックコメントを募集することとした。

議題Ⅲ. 今後の素案修正方法について

- ・パブリックコメント等を受けた素案の修正については、委員会委員長及び副委員長と由利本荘市（事務局）とのやりとりで最終盤を確定させる方針とした。

用語の解説

【あ行】

●秋田県都市計画道路見直しガイドライン（案）

平成 17 年 5 月に秋田県都市計画課が都市計画道路の見直しのために作成したガイドライン。都市計画決定後、長期にわたり事業未着手の都市計画道路を主体に、現在の社会情勢に照らし合わせ、計画の必要性や事業実現性を評価し、計画の継続・変更・廃止等の見直しの方向性を定めるための基本的な考え方と手順等を示すものである。今後、県及び各市町においては、本ガイドライン（案）の活用により、適正な都市計画道路網の策定に向けた見直し作業への取り組みを促進するものである。

●アクセス交通

ある目的地へ移動するための経路や移動する行為。複数交通手段を利用する場合、主な交通手段（例えば鉄道駅）に至るまでの交通を「アクセス交通」という。

●閾値

その値を境にして、動作や意味などが変わる値のことである。

●イグレス交通

ある目的地へ移動するための経路や移動する行為。アクセス交通とは逆に主要な交通手段利用後に（例えば鉄道駅から）目的地に至るまでの交通を「イグレス交通」という。

●OD 表

どこからどこへ、どれだけの交通（自動車や貨物車等）が移動するかを表にしたもの。地域、または施設の相互間の貨物輸送数量、輸送件数、自動車交通量などの発着量を表す。O は出発地（Origin）と D は目的地（Destination）を意味する。

【か行】

●架空横断

道路の踏切部などにおいて、鉄道の線路上部に橋を架け横断すること。踏切などによる交通渋滞の解消に寄与する横断方法である。

●共起ネットワーク分析

共起とは、同一の文章（「。」で区切る）内である単語とある単語が出てくることである。共起ネットワーク分析とは、文書からその文書の特徴づける語の抽出を行い、よく出てくる単語同士の共起関係をネットワーク図にするものである。

●緊急輸送道路

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路を指す。

●ケーススタディ

ある具体的な事例について、それを詳しく調べ、分析・研究し、その背後にある原理や法則性などを明らかにする方法である。

●交通空白地域

一般的に徒歩圏内に鉄道や路線バスが運行されていない地域のことをいう。

●交通弱者

自動車中心の社会において、年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者など、自力で自動車を運転することができず、自家用の交通手段がないため公共交通機関に頼らざるを得ない人。とくに公共交通機関が整備されていないため、買い物など日常的な移動にも不自由を強いられている人を指す。

●交通容量

ある道路が一日あたりまたは時間あたり等で、どれだけの自動車を通し得るかという、その道路の能力を指す。一般的に車線数が増えるほど交通容量は大きくなる。

●コミュニティバス

地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が実施するバスである。

【さ行】**●産学官**

産業界（民間企業）、学校（教育・研究機関）、官公庁（国・地方公共団体）の三者を指す。

●人口集中地区（DID）

人工の統計データに基づいて一定の基準（人口密度が1km²あたり4,000人以上で、かつ合計人口が5,000人以上の地域）により都市的地域を定めたもの。人口集中地区は都市の状態を示す重要な指標の一つである。

●スクリーンライン

交通量調査や交通量推計結果等の精度を確認するために対象地域（市域）を分断する線を指す。主に河川の渡河部や鉄道の横断部など、自動車交通が集約される箇所につけられることが多い。

●セカンドカー

一家で2台目に持つ自動車。遠出よりも、主に近所の買い物など補助的に使われる自動車を指すことが多い。

●総合計画

地方自治体が策定する自治体のすべての計画の基本となり、地域づくりの最上位に位置づけられる計画となる。基本構想や基本計画等を整理し、市の長期的及び総合的な行政運営の指針となる計画。

【た行】**●ターミナル整備**

鉄道・バスなどの終着駅や交通路線が集中する場所を整備すること。ターミナルとすることで、他路線への乗換や路線の集約を行えることから、公共交通機関の利用が便利になる。

●地域公共交通網形成計画

「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにするために、公共交通網形成に関する基本的な方針を示した計画。国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者（鉄道やバス等）との協議の上で策定する。まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業（地域公共交通特定事業など様々な取組）について記載する。

●地域防災計画

災害対策基本法に基づき、各地方自治体（都道府県や市町村）の長が、それぞれの防災会議に諮り、防災のために処理すべき業務などを具体的に定めた計画である。各地方自治体は事故災害や地震災害、津波災害、火山災害などに対して、被害を最小限にするために、平常時からできる対策や有事の際の応急や復旧活動に関する計画を整理している。

●デマンドタクシー

ドア・ツー・ドアの送迎を行うタクシーに準じた利便性と、乗合・低料金というバスに準じた特徴を兼ね備えた移動サービスである。

●都市機能集積拠点

電気や水道の供給、交通手段の提供、行政機能、及び商業、教育、観光の場としての機能など、都市が持つ機能を集積した場所。

●都市計画区域マスタープラン

正式には、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」という。都市計画区域マスタープランは、県が人口、人や物の動き、土地の利用のしかた、公共施設の整備などについて将来の見通しや目標を明らかにし、将来のまちをどのようにしていきたいかを具体的に定めるものである。

●都市計画マスタープラン

正式には、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」という。住民に最も近い立場にある市町村が、その創意工夫のもとに住民の意見を反映し、まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき「まち」の姿を定めるものである。

●トリップ

ある目的（例えば、出勤や買物など）を持ってある地点からある地点へ移動する際の単位である。自宅から買い物を目的でお店に行ったら1トリップとなり、お店から自宅まで帰宅した場合も1トリップとなる。自宅とお店を往復することで2トリップとなる。

【は行】

●パーソントリップ調査

一定の調査対象地域内（例えば市区町村内）において「人の動き」（パーソントリップ）を調べる調査を言う。交通の実態を明らかにする調査としては最も基本的な調査の一つとなっている。パーソントリップ調査を行うことによって、調査対象となった人の交通行動の起点（出発地：Origin）、終点（到着地：Destination）、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な移動に関するデータ（トリップデータ）を得ることができる。

●ハザードマップ

自然災害による被害を予測し、その被害範囲を地図化したものである。予測される災害の発生日点、被害の拡大範囲及び被害程度、さらには避難経路、避難場所などの情報が既存の地図上に図示されている。

●フィーダー運行路線

道路や鉄道などの交通網において、地区内の地域拠点である主要な鉄道駅や道の駅と地域郊外を結ぶ路線である。地域郊外に点在する交通空白地域の解消に有用な路線となる。

●防災公園

地震や火災などの災害が発生したときに、住民の生命、財産を守るため、避難地、避難路等として機能する都市公園をいう。

【ら行】

●ロードヒーティング

道路の融雪及び凍結防止のため路面の温度を上げる施設である。

●ローリング方式

毎年度修正や補完などを行うことで、変化する経済・社会情勢に対応し、計画と現実が大きくずれをを防ぐ方法である。