

## 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

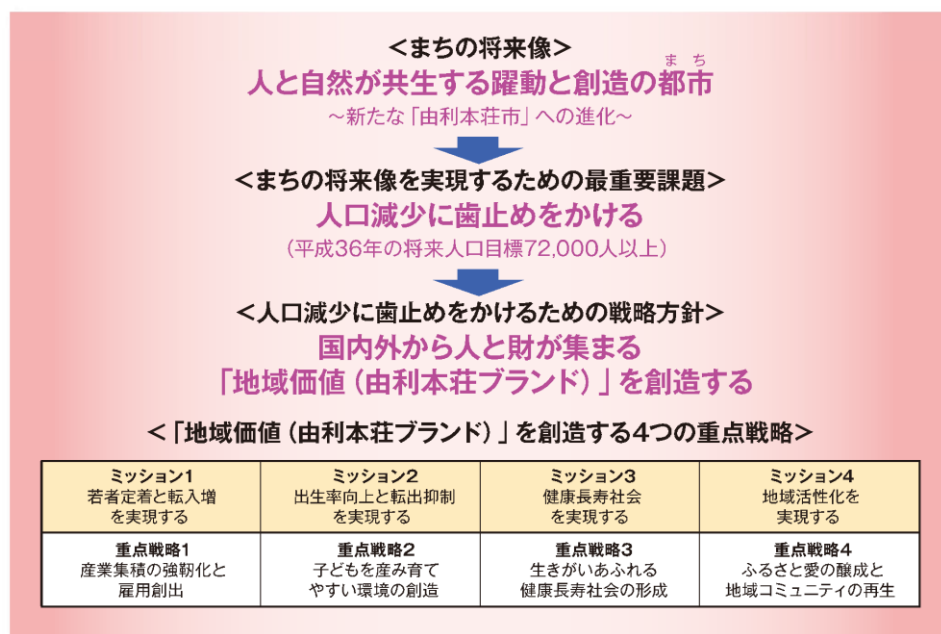
本計画は市政経営の最上位計画に位置づけられており、基本構想の計画期間は平成 27 年～平成 36 年の 10 年間である。下記に本計画の「基本理念」と「まちの将来像及びまちづくり重点戦略」を示す。本市の重要課題として「人口減少に歯止めをかける」ことを挙げている。

本計画	基本構想	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●計画期間は、平成 27～36 年度（10 年間）。</li> </ul>
	基本計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>●基本構想に基づき展開する、具体的な施策を示す。</li> <li>●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。</li> <li>●本計画は、平成 27～31 年度（5 年間）の前期計画にあたる。</li> </ul>
別途策定	実施計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>●基本計画に基づく年度毎の事業内容及び事業費を示す。</li> <li>●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。</li> </ul>

#### 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"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・交通安全施設の改良</li> <li>・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</li> </ul>
2-(3)-② 鳥海ダムの建設促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「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</li> <li>・市・市議会・同盟会等による要望活動の強化</li> </ul>
2-(3)-③ 鉄道交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・交通結節拠点としての羽後本荘駅周辺整備の推進</li> <li>・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</li> </ul>
2-(3)-④ 地域交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・利便性向上のための市街地におけるバス路線の再編</li> <li>・公共交通機関への市民の利用促進</li> <li>・運行経費の抑制</li> </ul>
2-(3)-⑤ 高度な情報通信基盤の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・CATV（ケーブルテレビ）加入促進の強化</li> <li>・携帯電話の不感地域の解消</li> <li>・民の情報リテラシー（情報を活用する創造的能力）の向上</li> </ul>
2-(3)-⑥ 雪対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・除雪・融雪の設備、流雪溝の整備</li> <li>・道路パトロールの強化</li> <li>・除雪機械の計画的な更新・購入</li> <li>・共助を必要条件とする除雪機購入への助成</li> <li>・事故防止徹底のための除雪講習会の開催</li> </ul>

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】

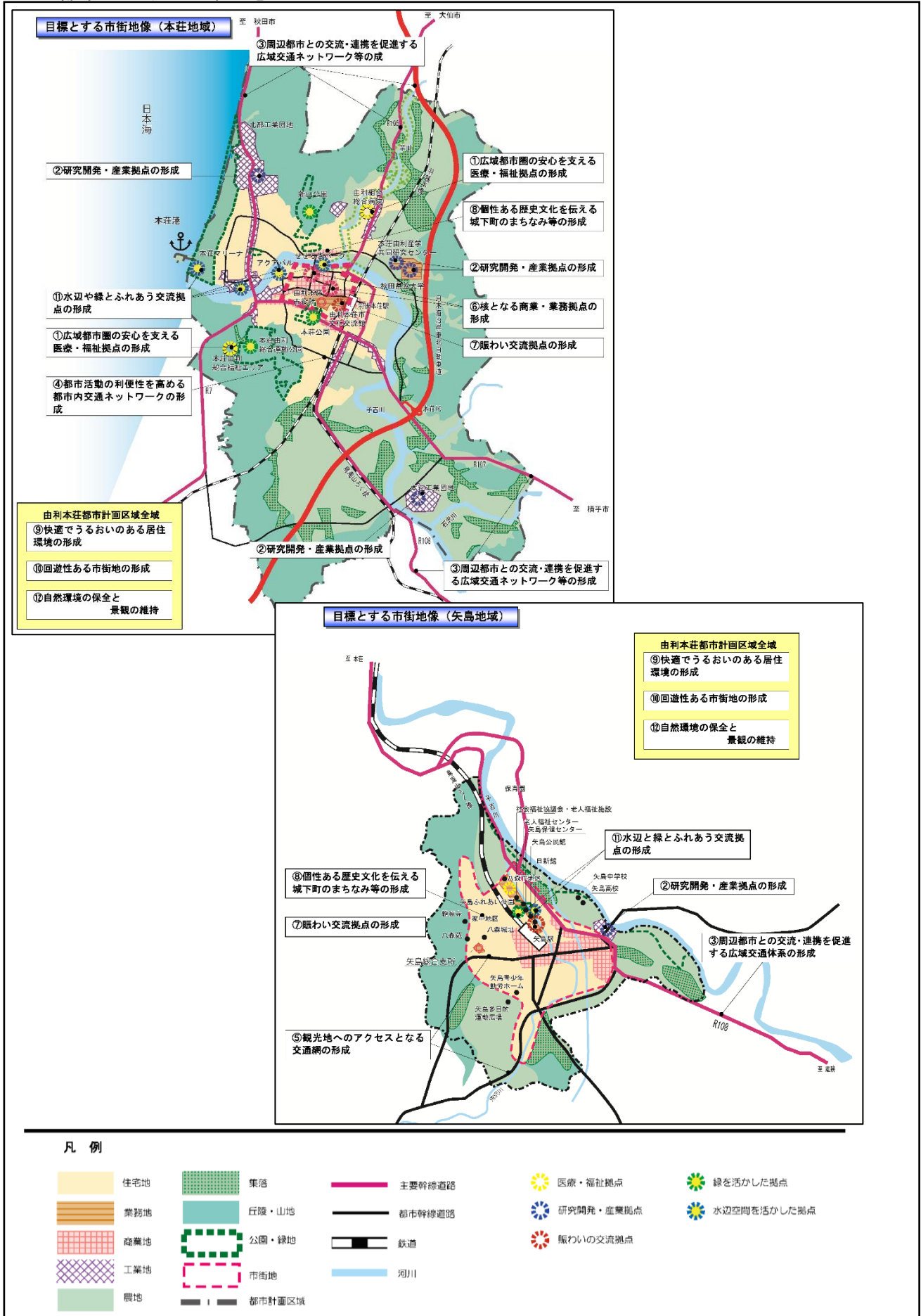
「豊かな自然と地域文化の継承。産業の発展により活気あふれる本荘広域都市圏」

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。

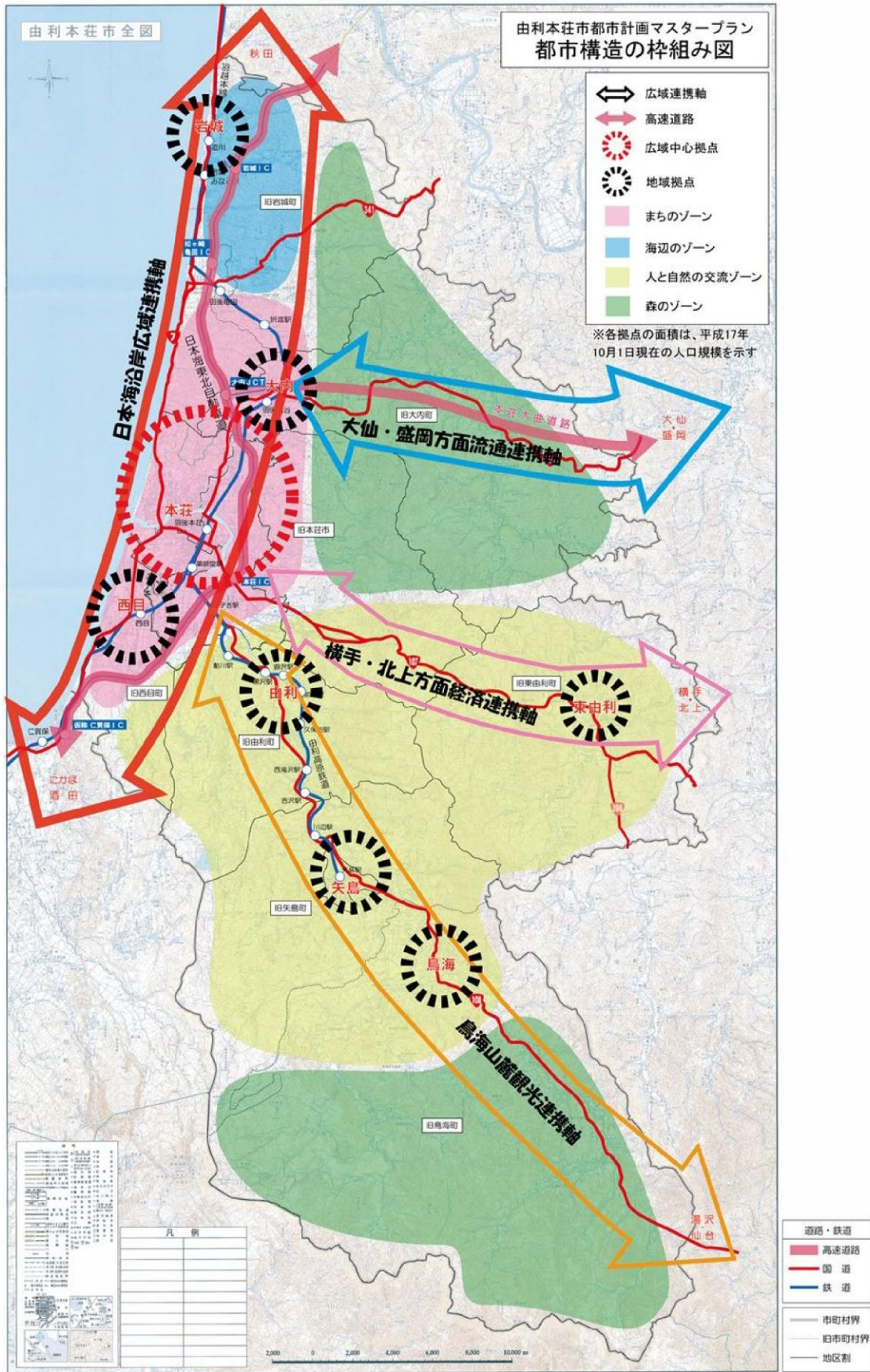
まちづくりの基本理念と将来像を以下に示す。

<p><b>基本理念</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 人と豊かな自然がつなく、健やかで創造性あふれるまち</li> <li>○ 交流とにぎわいに支えられて、生き活きと躍動するまち</li> <li>○ 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</li> </ul>	
<p><b>将来像</b></p> <p>人と自然が共生する 躍動と創造の都市<sup>まる</sup></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"> <li>I. 地域に開かれた住民自治のまちづくり</li> <li>II. 活力とにぎわいのあるまちづくり</li> <li>III. 健やかさとやさしさあふれる健康福祉のまちづくり</li> <li>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</li> <li>V. 豊かな心と文化を育むまちづくり</li> <li>VI. 心ふれあう情報と交流のまちづくり</li> <li>VII. 行財政改革による健全なまちづくり</li> </ul>	

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。

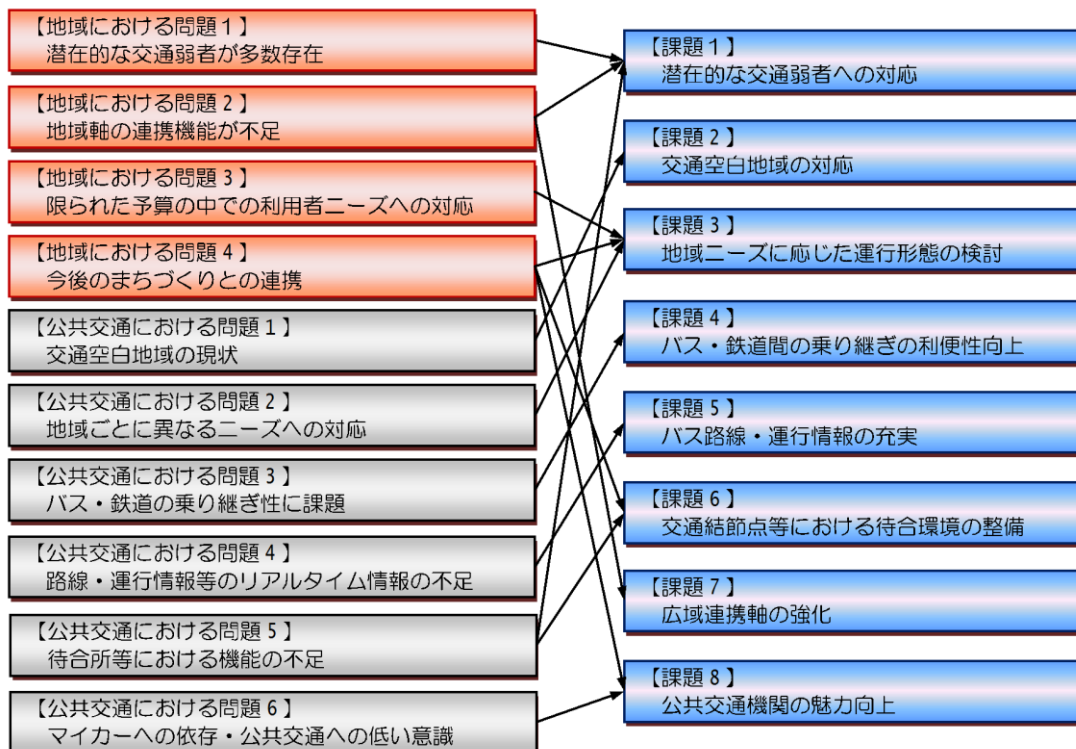
本市では、現在の交通弱者だけでなく、10年後、20年後に交通弱者になり得る「潜在的な交通弱者」も見据えて、住民の方々に公共交通を提供し続けていくことを最優先とし、今後のまちづくりおよび立地適正化に向けた取り組みと適宜調整を図りながら、持続可能な公共交通体系の構築を目指していきます。

#### ＜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**

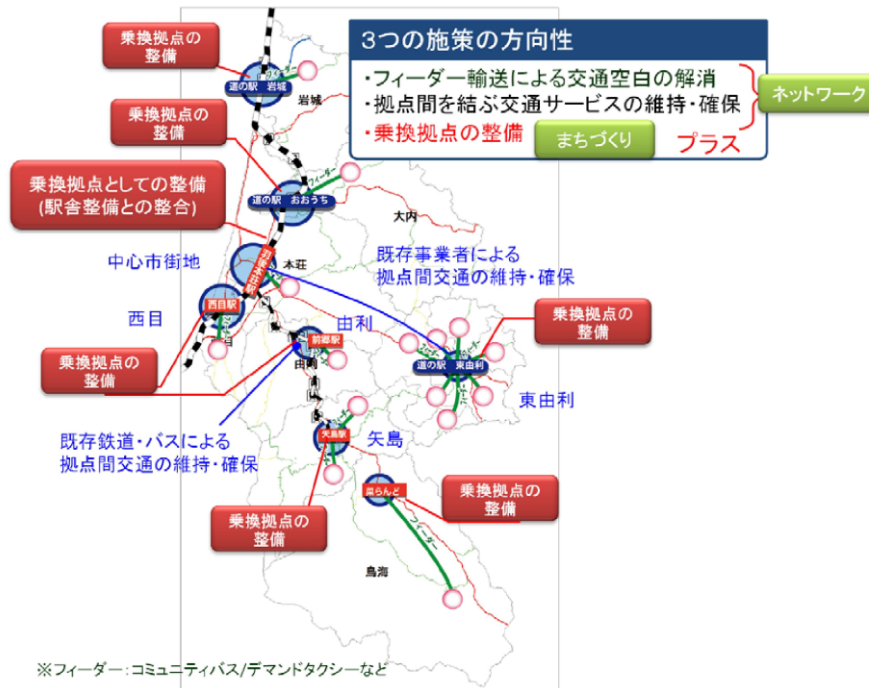
本市の中心市街地である羽後本荘駅周辺と、各地域の拠点となる施設のアクセス性を強化することで、地域間移動を円滑にし、中心市街地と各地域とのアクセシビリティ（行きやすさ、乗りやすさ）向上を目指します。

**【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

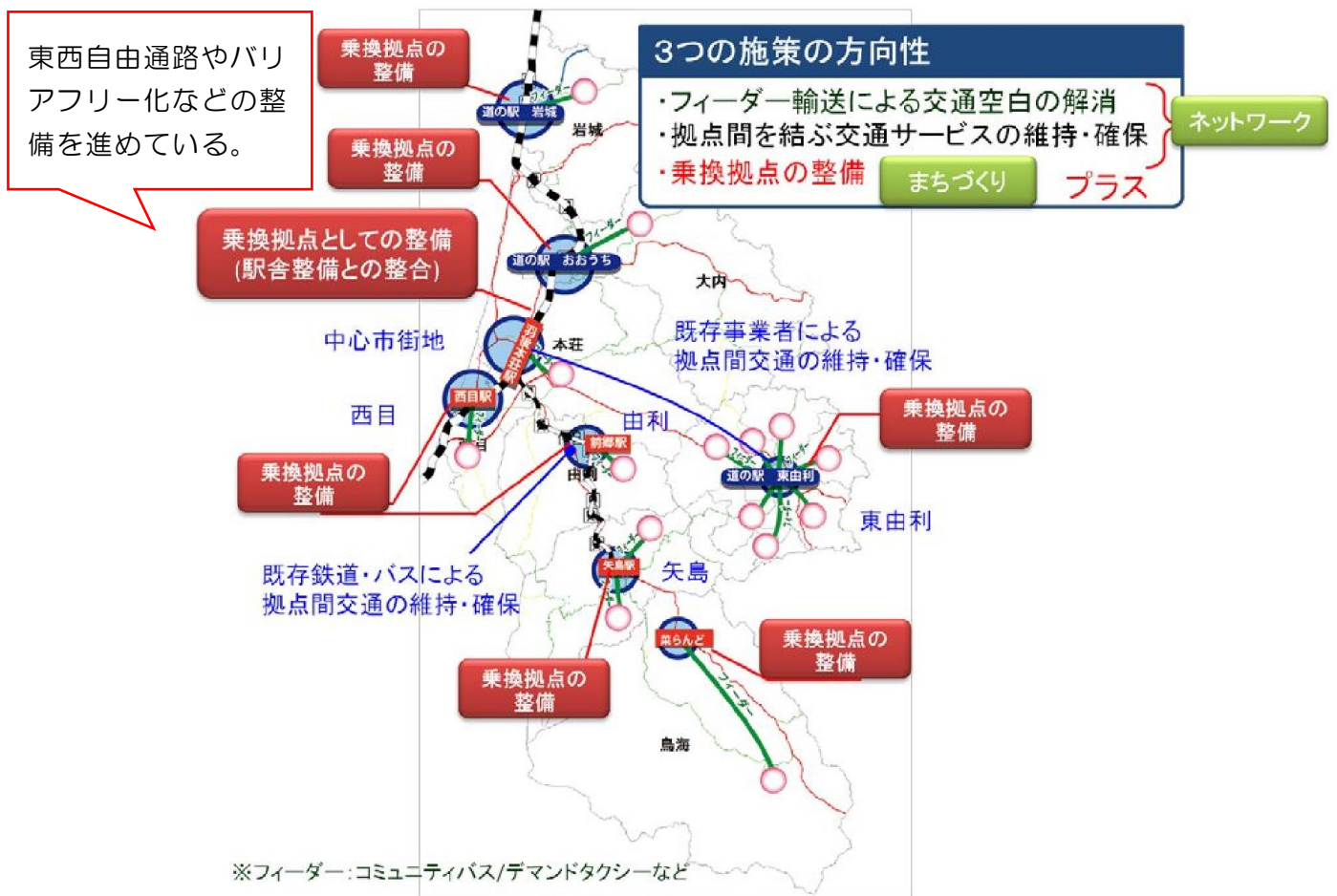


(2) 地域公共交通網形成計画と現況分析による交通問題点の整理

●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。

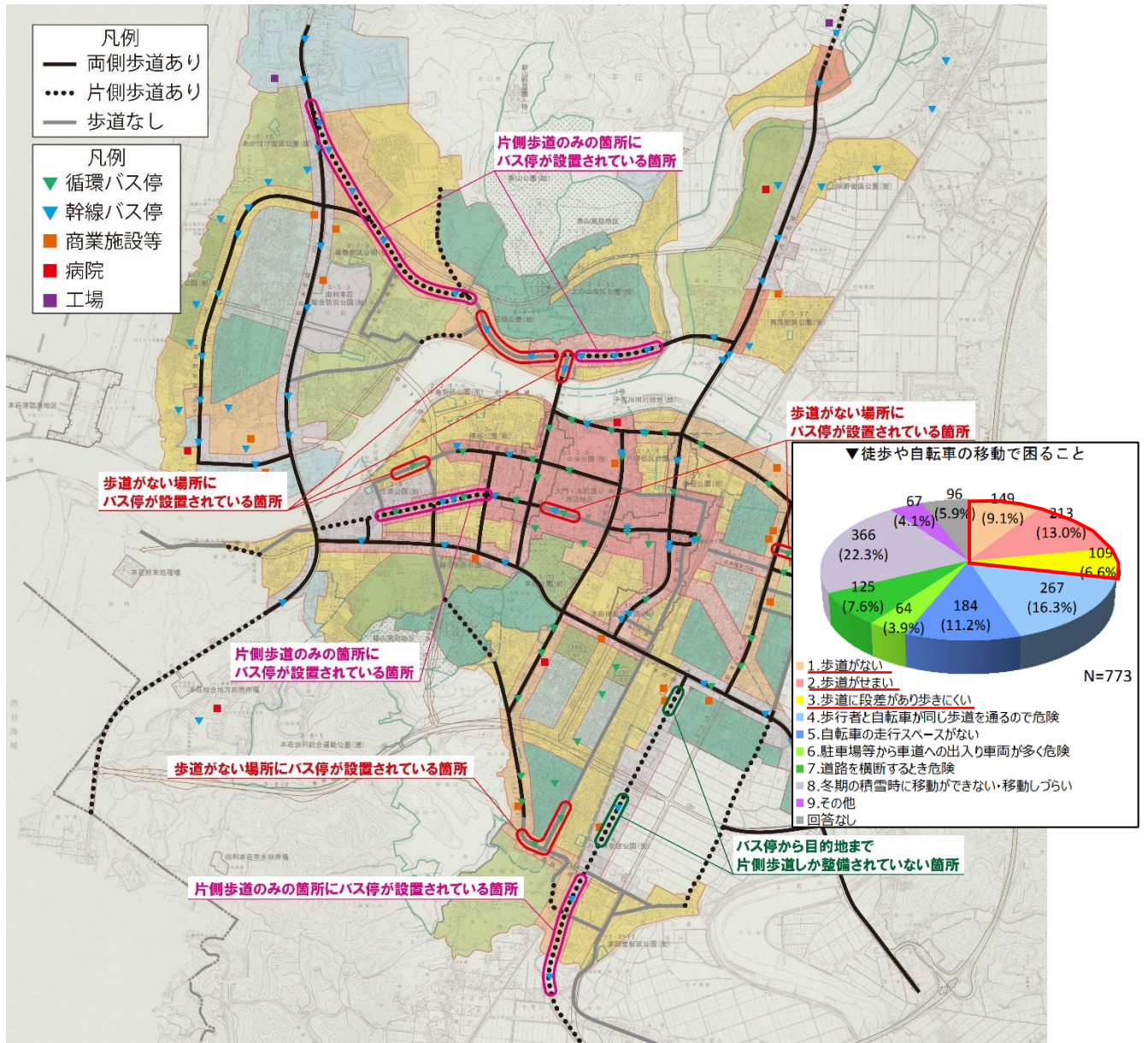


●交通空白地域と本荘市街地でのイグレス交通

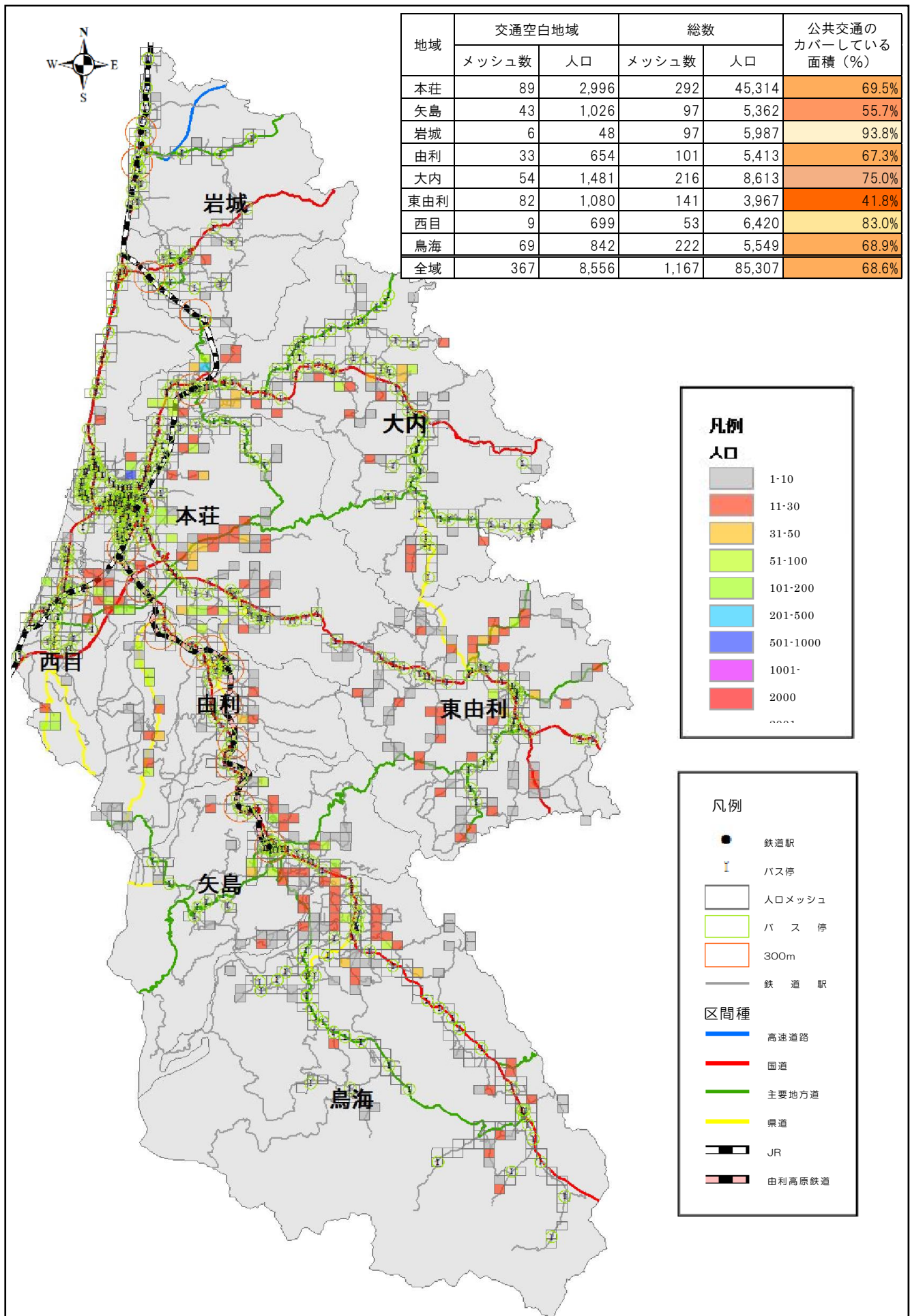
地域公共交通網形成計画においては、鉄道駅から半径 800m、もしくはバス停から半径 300m よりも遠い地域を「交通空白地域」とし、その地域の人口を算定している。（次頁参照）

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、赤渋線

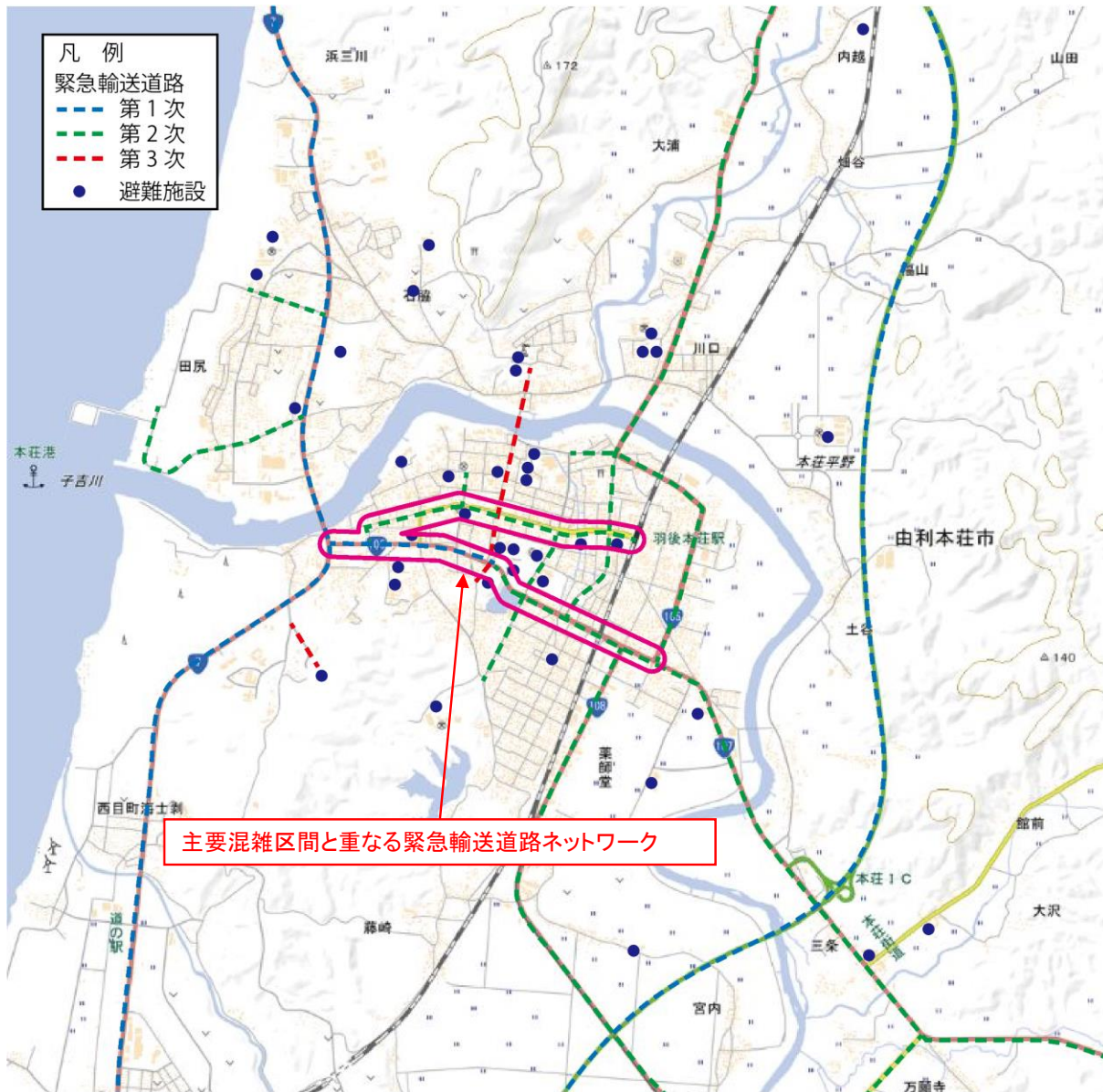
出典：由利本荘都市地域防災計画（資料編）\_p.105\_H27.6



(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。

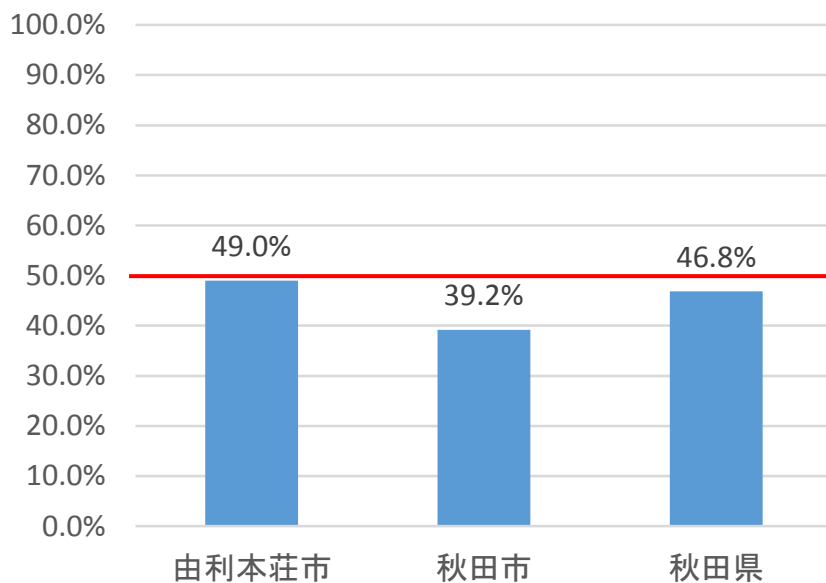
表 2 由利本荘市の自動車保有台数と保有率

	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。



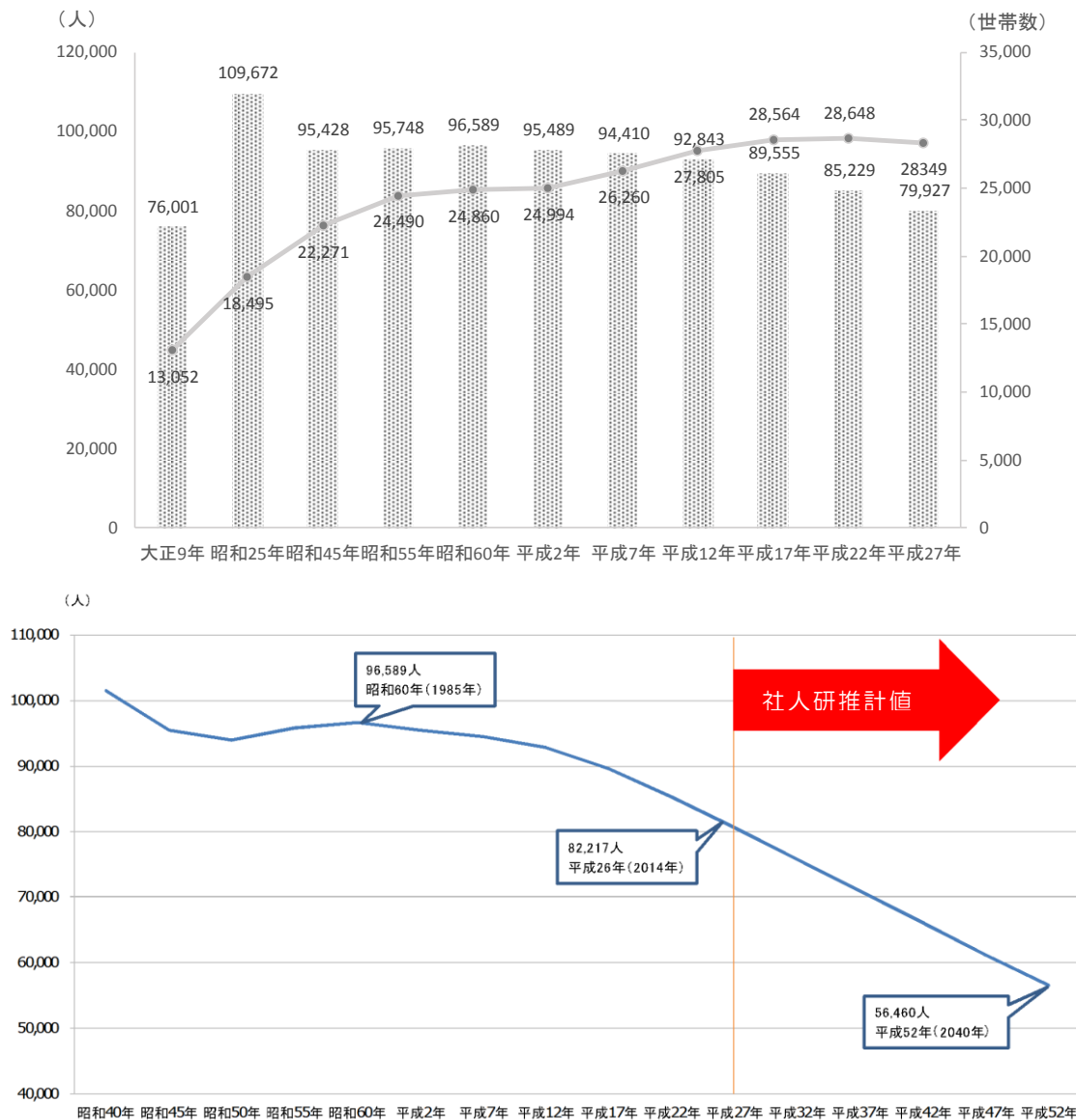
出典：秋田運輸支局

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







**(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。

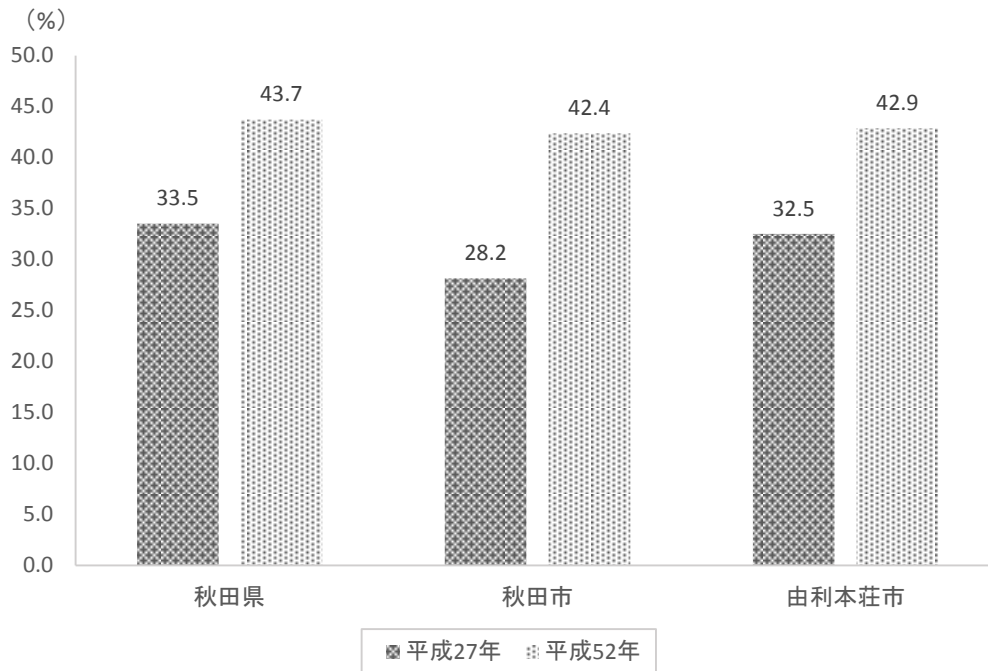




## (2) 高齢化率

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。

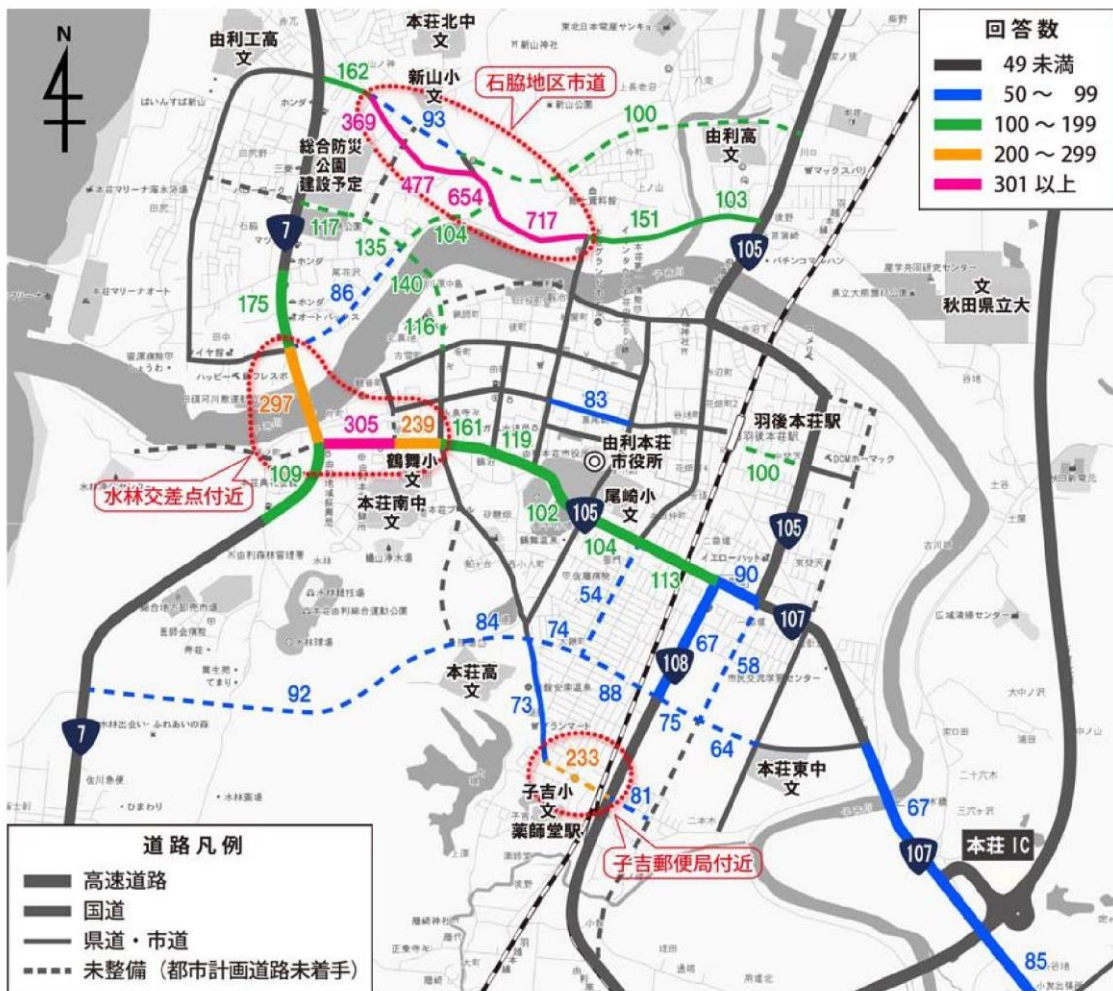


図7 路線区間別の回答数

##### (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。

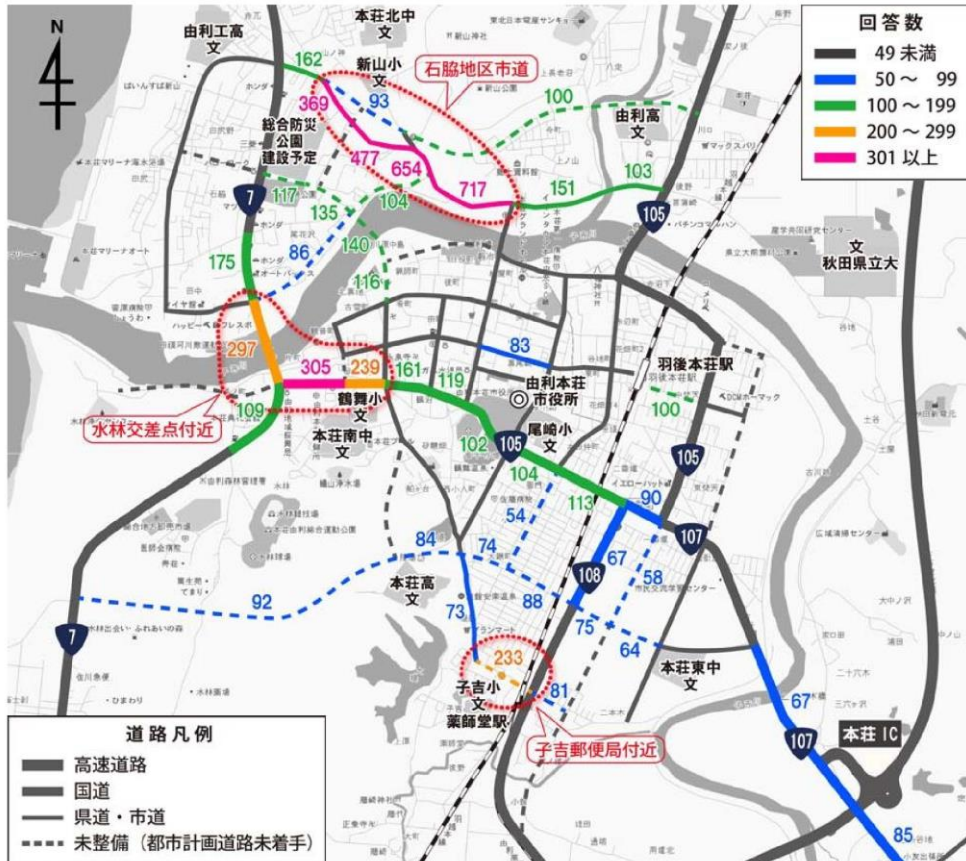


図9 路線区間別の回答数



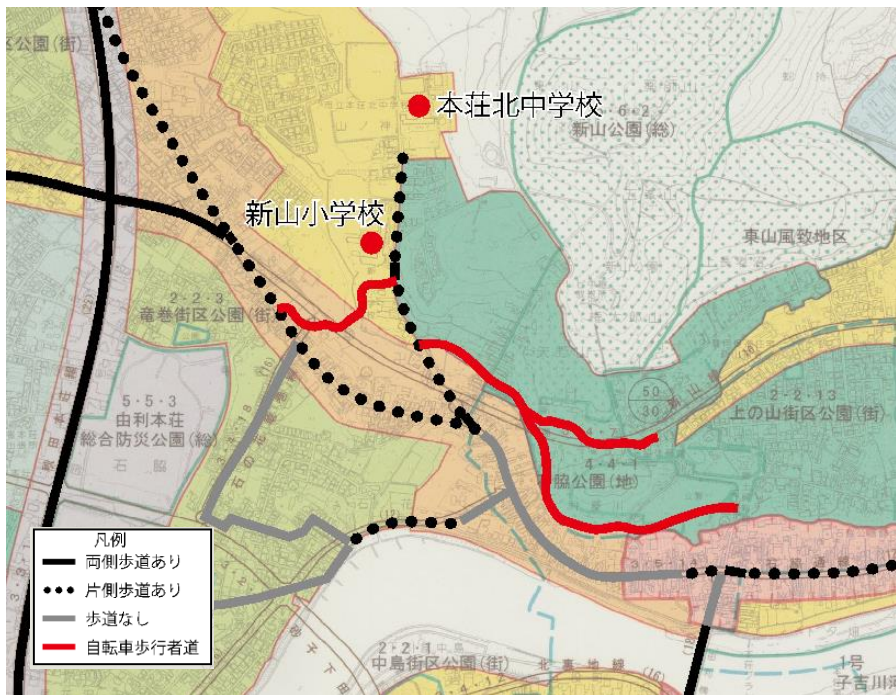


図10 歩道の整備状況

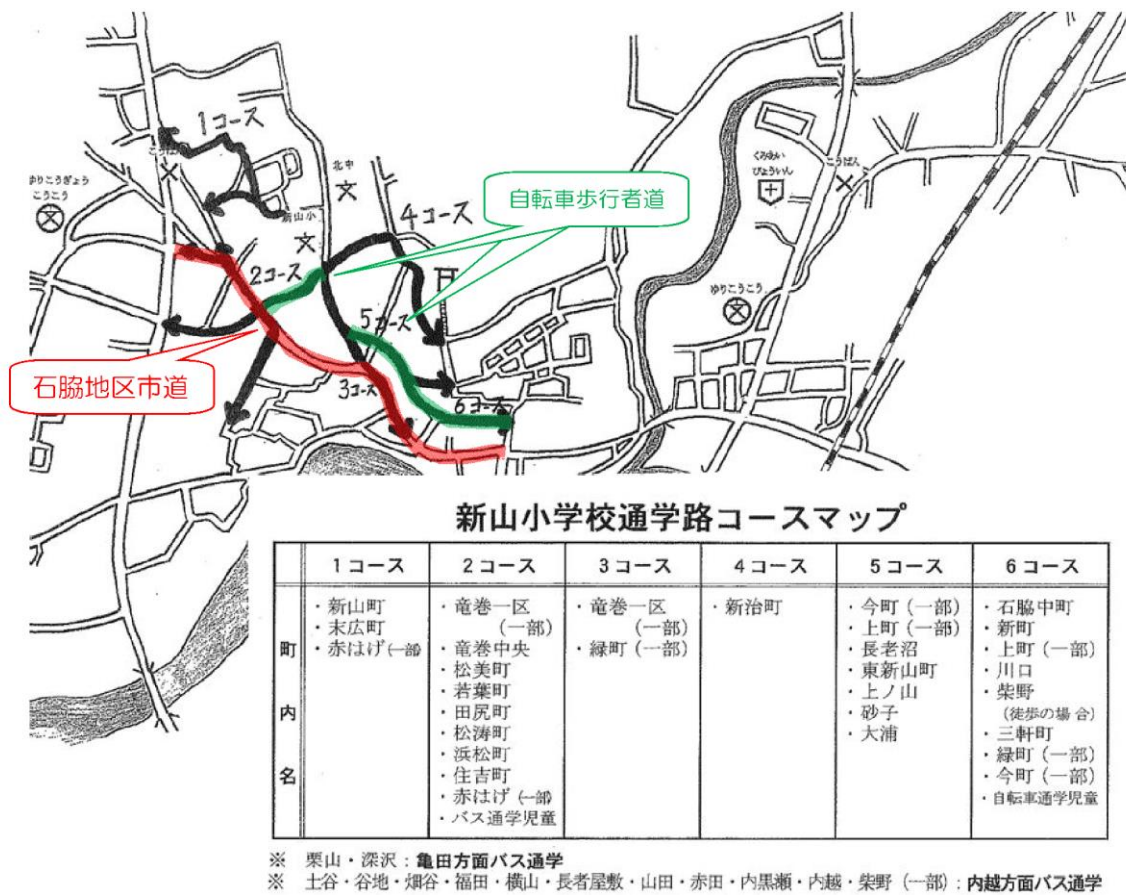


図11 新山小の通学路コースマップ

**(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%)

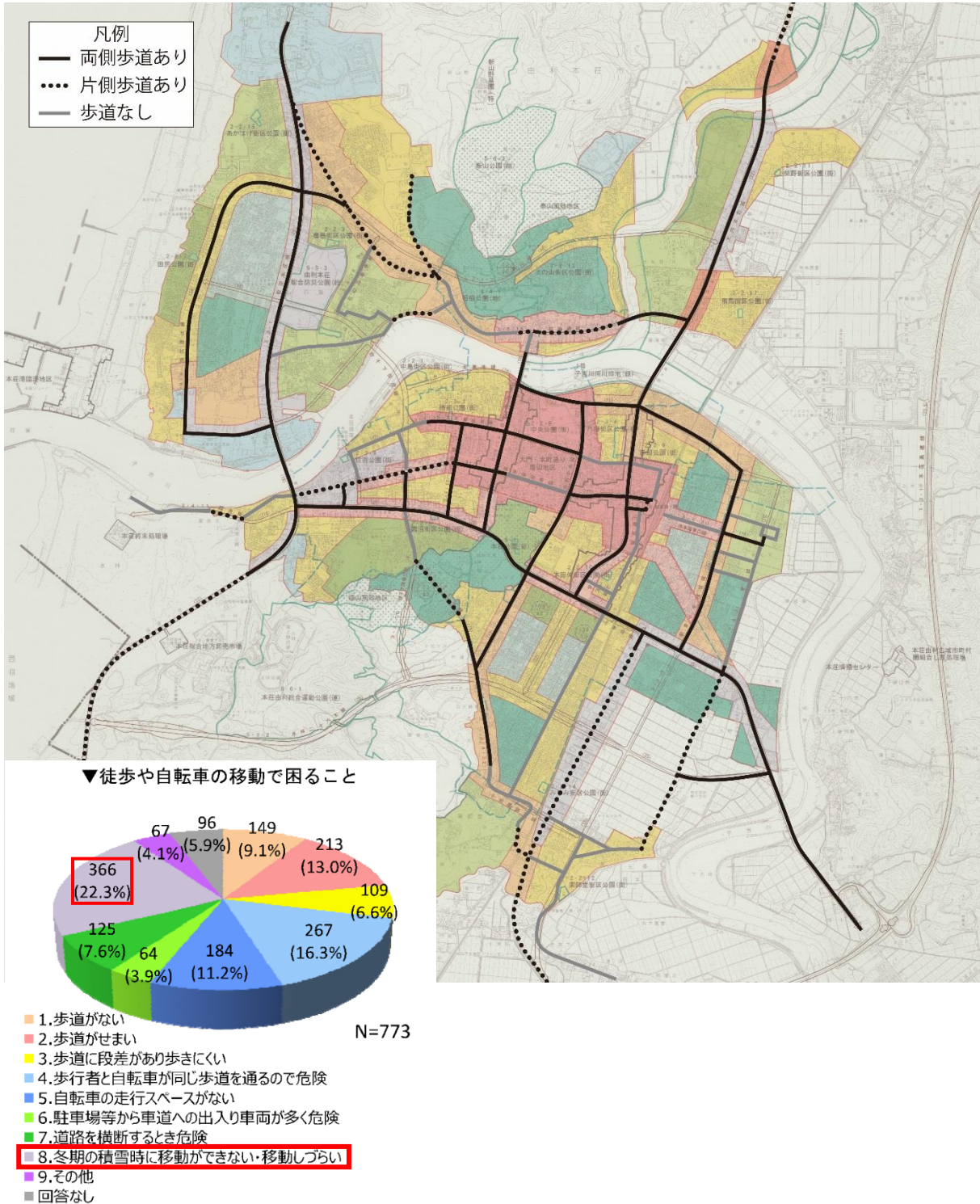


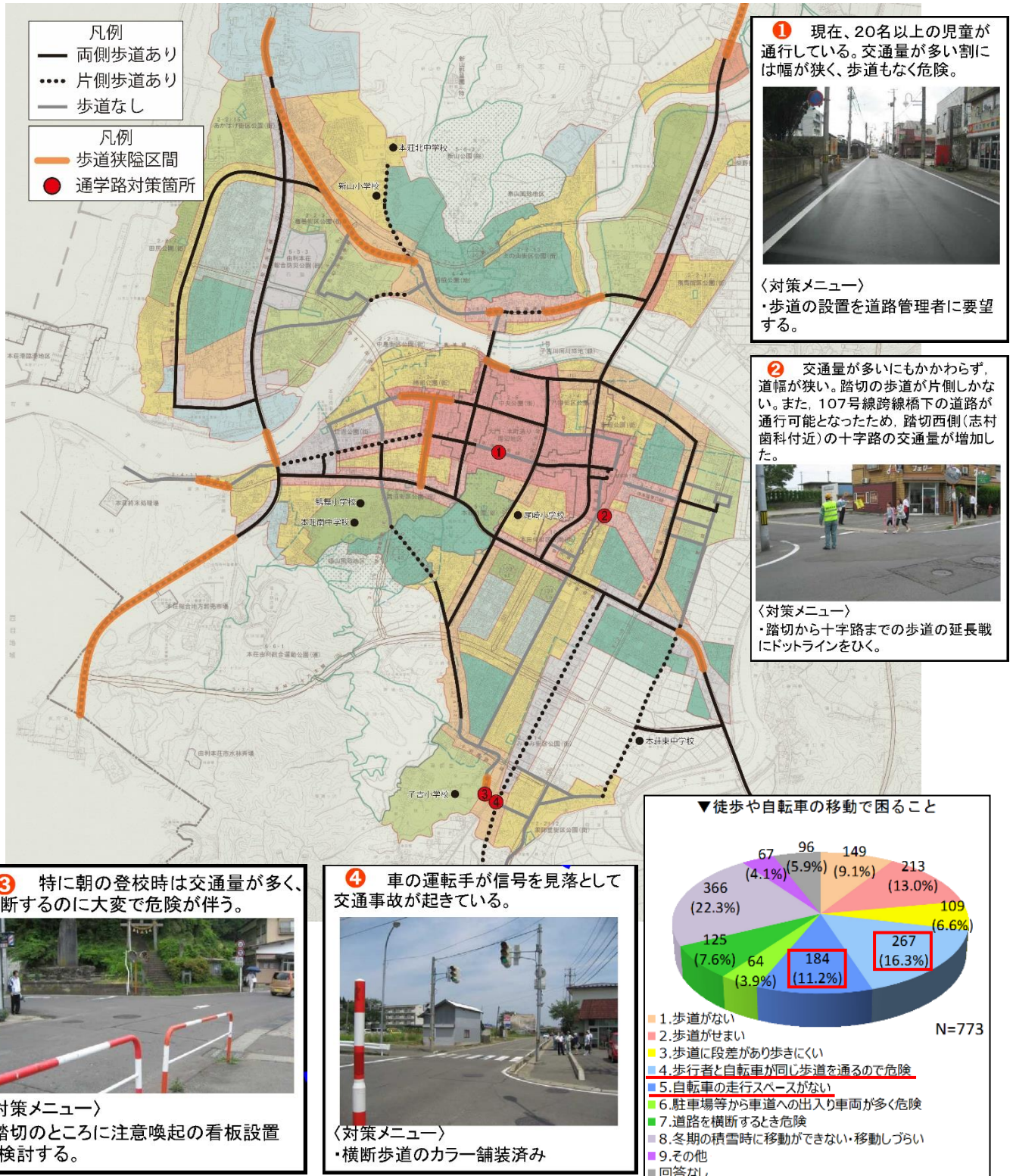
図 12 歩道の整備状況及び交通行動アンケート結果



(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。

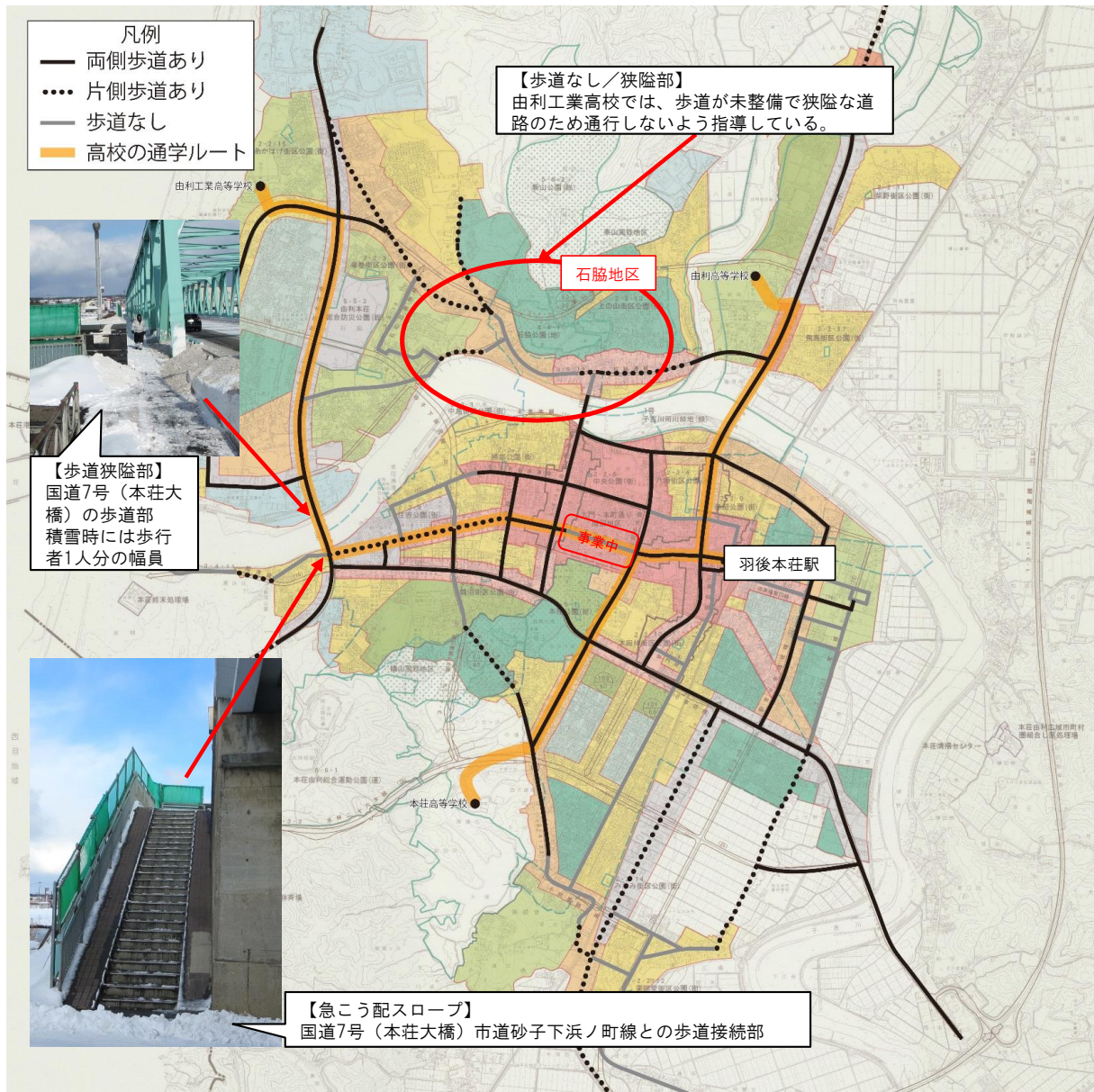


図13 高校の通学ルートと歩道整備状況

**(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。

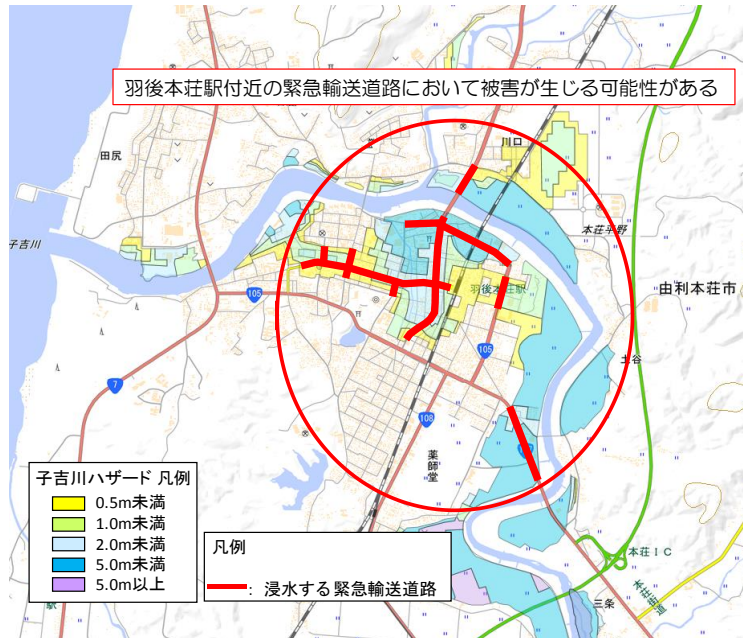
自転車の交通に着目すると、十分な幅員がない歩道においては、歩行者や自動車との接触事故につながる危険性が高まるため、歩道の狭隘区間を極力少なくし、安全に通行できる「自転車道のネットワークの検討」が必要となる。



4-3-8.災害時の緊急輸送道路について

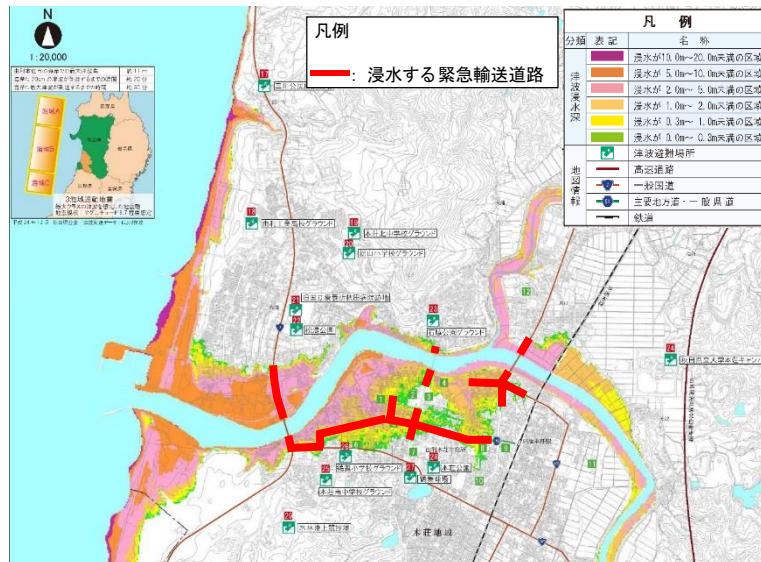
(1) 災害時の緊急輸送道路

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。



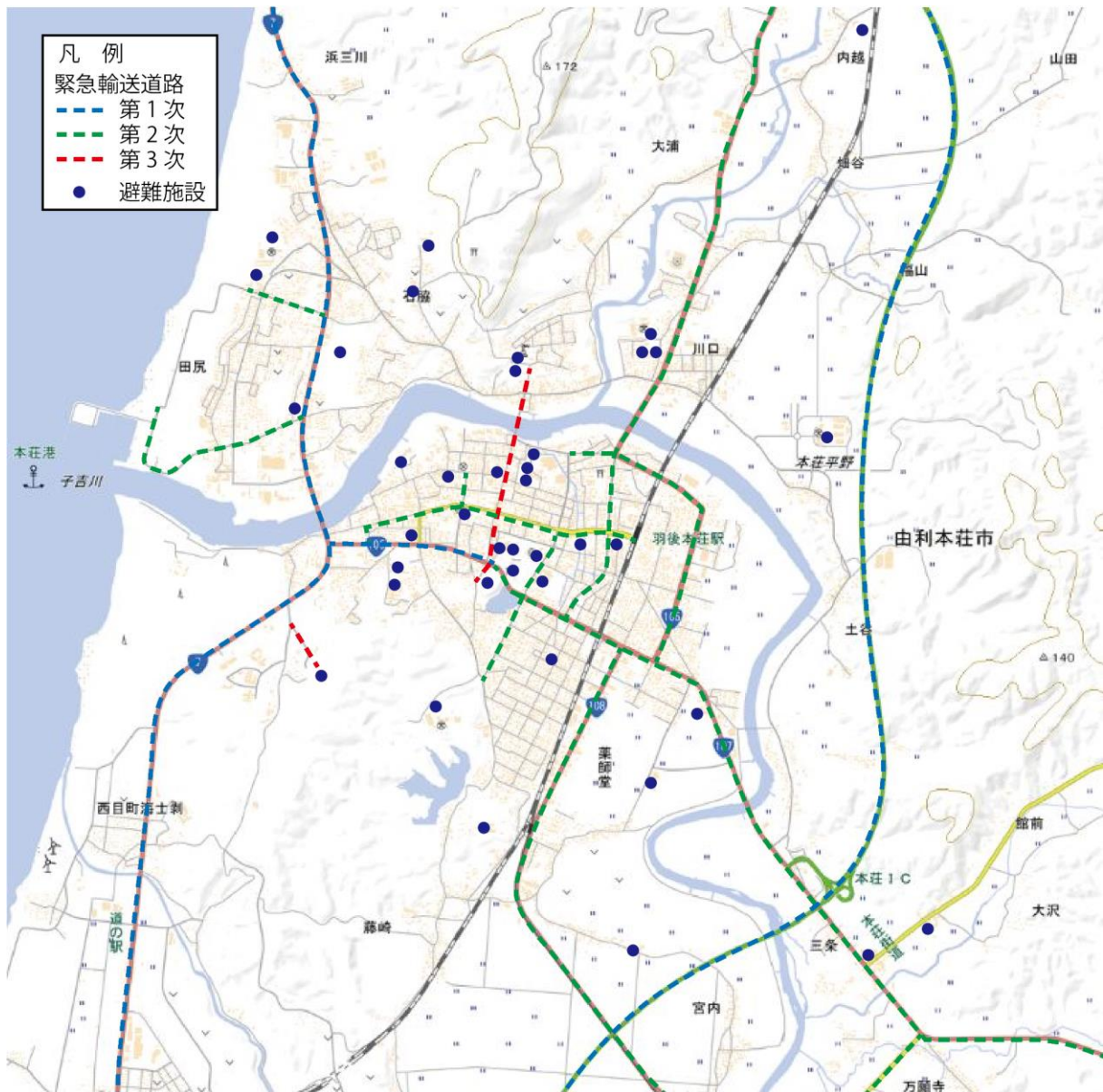
出典：由利本荘市 Web-GIS 暮らしマップ

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

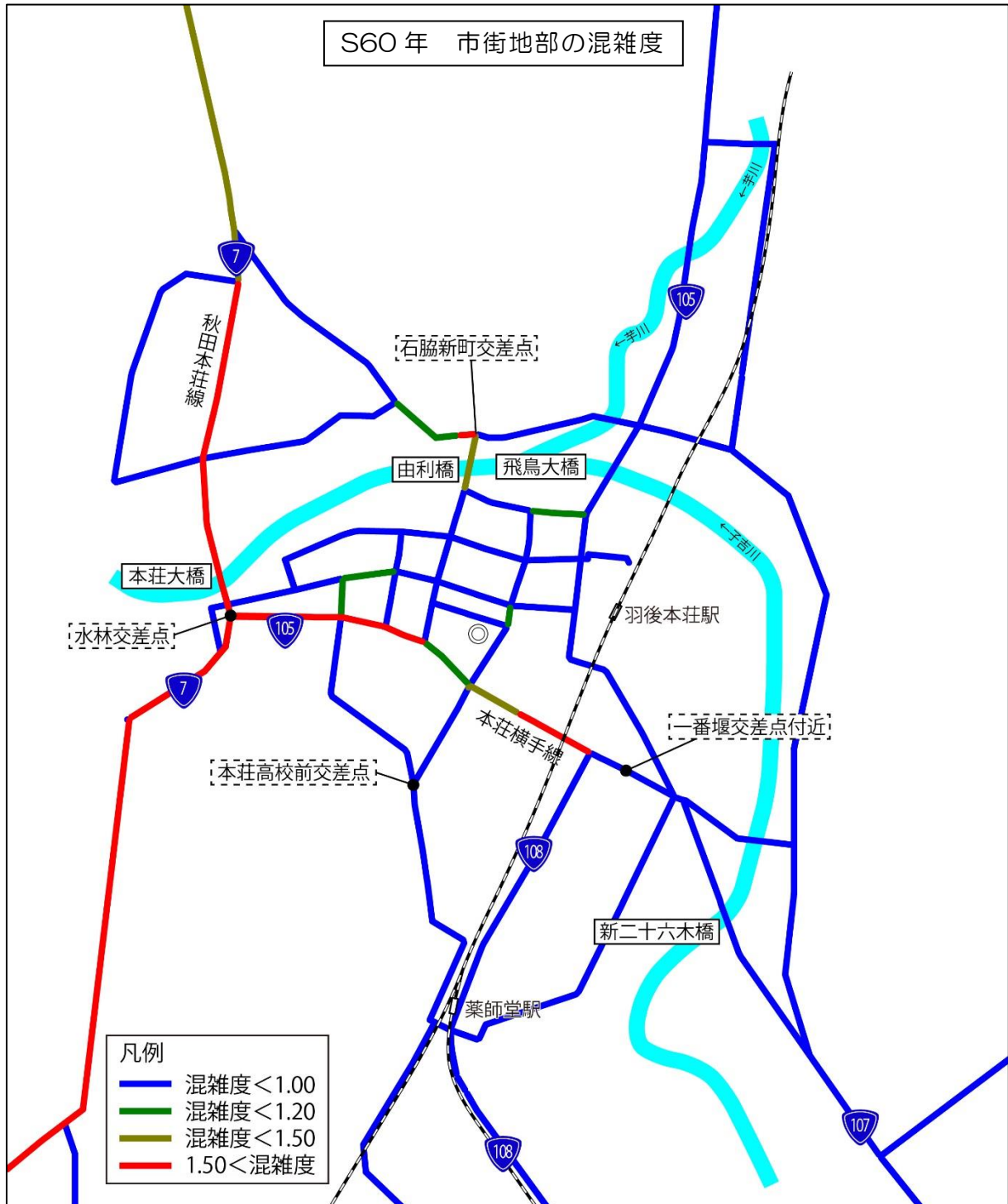
緊急輸送道路計画は平成8年より大幅な見直しが行われていない状況である。平成8年以降に高速道路やバイパスなどの整備が進み、現状に則した計画とすることが重要である。津波などの地震後の災害についても、現状では由利本荘市の南北に高速道路が整備されるなど、緊急輸送道路網は着実に整備が進んでいる。

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。

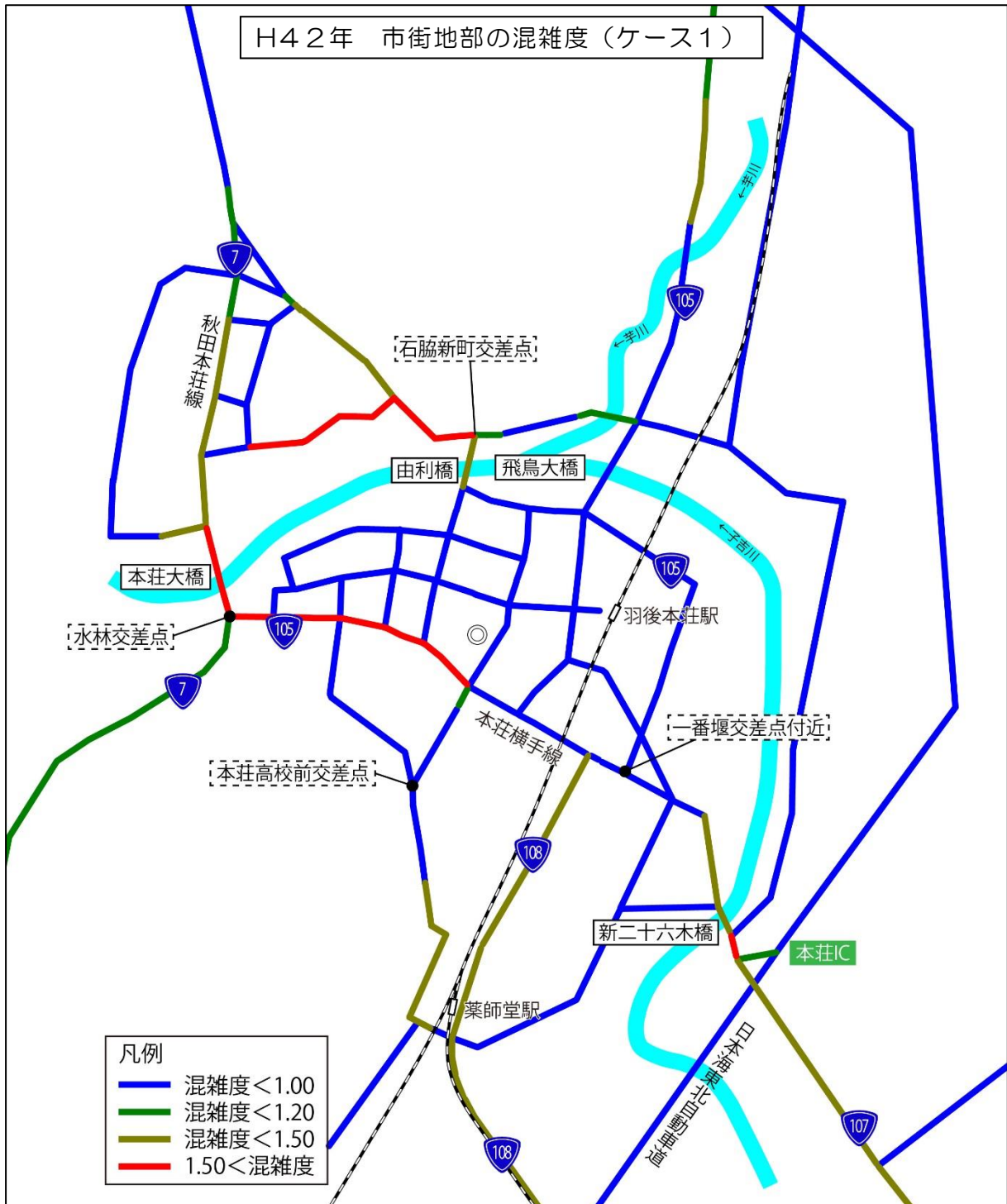


※本荘都市圏総合都市交通体系調査報告書（S63.3）より作成





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。



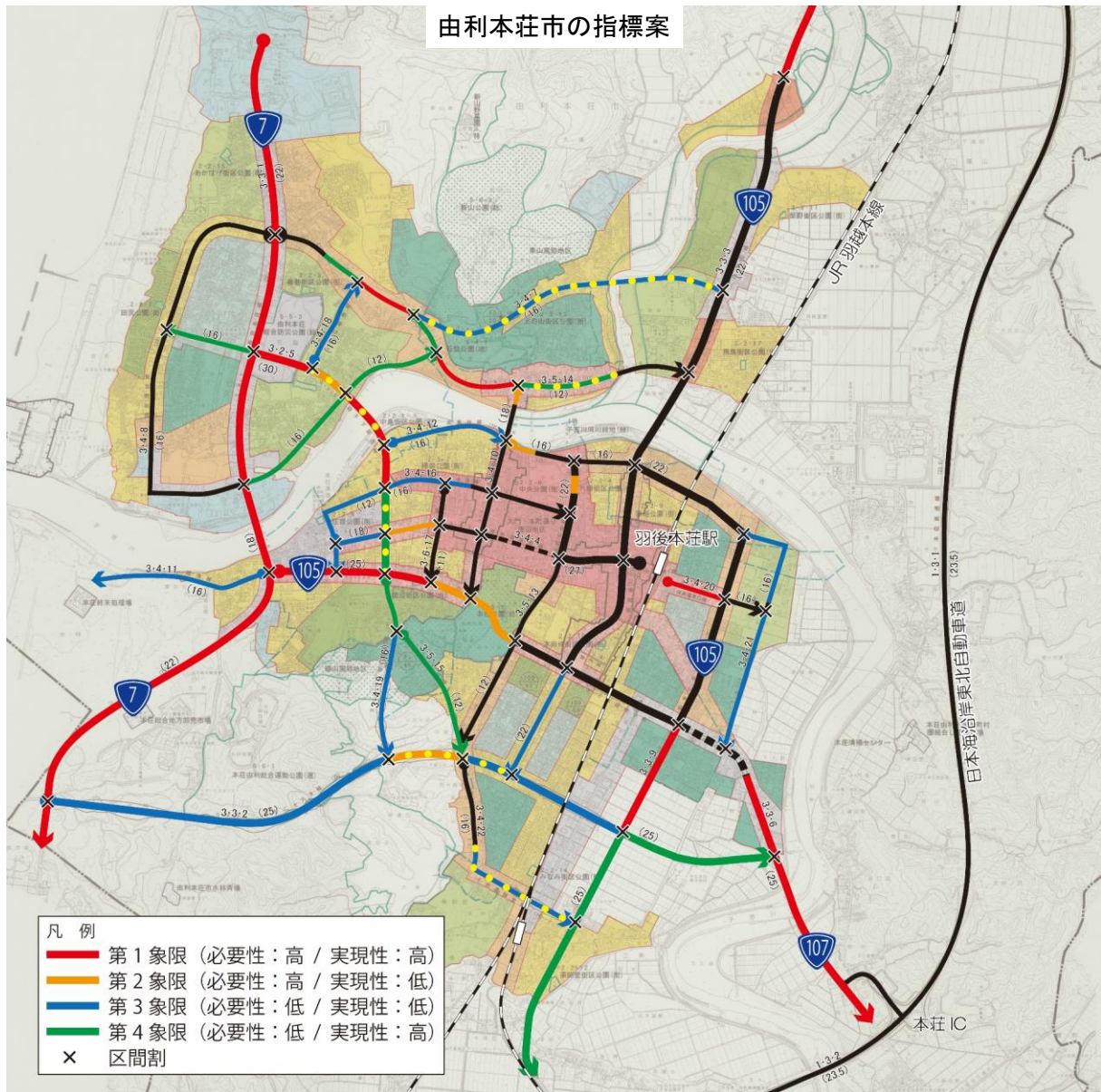
※全ての都市計画道路が整備された際の評価結果  
(都市計画道路以外については一部路線のみ表示している)



(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 $\geq 1.5$ ）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。