

# 都市計画道路見直し（案）について

## 1. 都市計画道路とは

都市計画道路は、機能的な都市活動や良好な都市環境を維持するため定められ、人や物資の移動のための通行空間としての交通機能をはじめ、市街地における土地利用の誘導や防災機能等を担っており、その多くが市街地の拡大や自動車交通の増大を前提に計画されています。

本町の都市計画道路のほとんどは昭和 43 年に計画決定されており、当時は人口・自動車交通量ともに増加傾向にありました。これらの状況に対応することを目的として現在の都市計画道路が計画決定されました。

## 2. 都市計画道路見直しの目的

本町は平成 18 年以降、人口が減少傾向にあり、今後も減少傾向は続いていくと予想されています。人口減少や少子高齢化などの社会経済情勢の大幅な変化に伴い都市計画道路の必要性も変化しています。

この状況を踏まえ、平成 30 年度から都市計画道路の必要性の再検証を行っています。

## 3. 都市計画道路の状況

本町の都市計画道路は、令和 3 年 12 月現在で幹線街路 14 路線 28.41 km が計画されており、そのうち 8 路線、11.03 km が整備済となっています。なお、整備率は 38.8% です。

番号	路線名	計画幅員 (m)	計画延長 (m)	完成済		概成済		未完成		当初決定	備考
				延長 (m)	構成比 (%)	延長 (m)	構成比 (%)	延長 (m)	構成比 (%)		
3・4・1	一国幹線	16.0	8,740	410	4.7	8,330	95.3			S43	長期未着手
3・4・2	亘理中央線	16.0	3,550			3,550	100.0			S43	長期未着手
3・4・3	南町鹿島線	16.0	3,430	1,520	44.3			1,910	55.7	S43	長期未着手
3・4・4	茨田祝田線	16.0	2,340	2,340	100.0					S43	
3・4・5	駅前大通線	16.0	1,130	1,130	100.0					S43	
3・4・6	遠原田沢線	16.0	1,210			900	74.4	310	25.6	S43	長期未着手
3・4・7	田沢牛袋線	16.0	1,580					1,580	100.0	S43	長期未着手
3・5・8	荒浜築港線	15.0	1,840	1,840	100.0					S43	
3・5・9	荒浜大通線	15.0	1,620	1,620	100.0					S43	
3・5・10	荒浜西線	15.0	800			800	100.0			S43	長期未着手
3・5・11	箱根田東線	12.0	720	720	100.0					S43	
3・4・12	駅前大通り線	16.0	430	430	100.0					H3	
3・4・13	駅東裏城戸線	17.0	80	80	100.0					H3	
3・3・14	亘理インター線	20.0	940	940	100.0					H8	
計			28,410	11,030	38.8	13,580	47.8	3,800	13.4		
長期未着手路線			21,150	1,930	9.1	13,580	64.2	3,800	18.0		
			74.4	17.5		100.0		100.0			

注)概成済:改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道(概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路)を有する区間

#### 4. 見直し検討対象路線

都市計画道路の見直し検討対象となる路線は、「当初決定から 20 年以上経過した路線のうち、全区間整備済みの路線や、未整備区間が事業中又は概ね 5 年以内に着手予定の路線以外の路線」で、長期未着手路線と呼ばれる路線が対象となります。なお、本町では 6 路線が長期未着手路線に該当します。

#### 5. 路線ごとの必要性・実現性の評価

見直し検討対象路線について、宮城県の都市計画道路見直しガイドラインに示されている項目を基本に評価の視点を設定し、必要性・実現性を評価しました。路線の必要性、実現性に関する評価の視点と評価の考え方は下表のとおりです。

##### 【路線の必要性・実現性の評価の考え方】

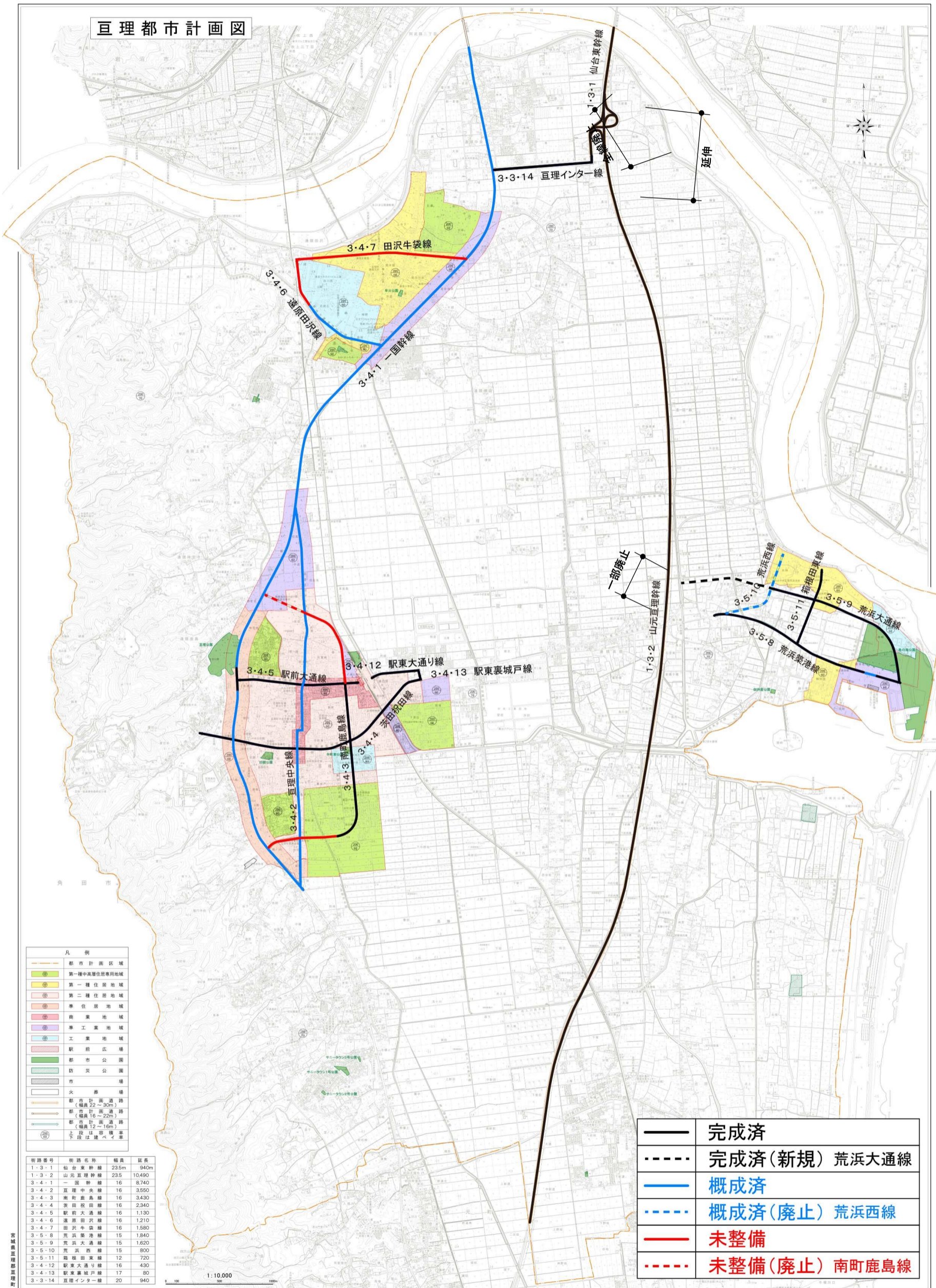
視点		評価の考え方
路線の必要性	土地利用計画・まちづくり方針との整合	総合計画，都市計画 MP 等の上位計画に主要幹線道路等の位置づけがあるか
	良好な都市環境形成への寄与	広域交通軸，市街地内道路等の位置づけ
	市街地開発事業等の促進	対象路線沿道で土地区画整理事業等の面整備事業の計画があるか
	公共施設等収納空間の確保	対象路線の道路区域内で公共施設等の埋設計画があるか
	防災機能の向上	緊急輸送道路，津波避難計画等の位置づけがあるか
	交通需要への対応	広域的な交通需要への対応，市街地内の交通需要への対応等，交通需要への対応の必要性
	他路線整備，計画変更に伴う不整合	クランクの発生，連続する路線における車線数変更箇所の発生など，計画に不整合があるか
	他市町村の状況	隣接市町の接続路線の計画と整合が取れており，現行計画の推進に支障はないか
	代替道路	周辺に計画路線と同等の機能を果たす代替道路があるか
	その他	通学路に該当するか
事業の実現性	支障物件	整備にあたり，支障となる物件があるか
	街並み喪失の可能性	整備を進めた場合，街並み喪失等の可能性があるか
	建造物の制約	整備にあたり，多大な事業費を要する交差建造物があるか
	地形の制約	急傾斜地を通過するなど，地形上の制約があるか
	現在の技術的基準との整合	現在の技術基準に適合しているか
関連事業との調整	整備にあたり大幅な計画見直し等が必要な関連事業があるか	

## 6. 都市計画道路見直し案

長期未着手路線について、宮城県の都市計画道路見直しガイドラインに基づき必要性・実現性の評価を行うとともに、将来交通量の検証を行い、見直し案を作成しました。路線別の見直し案は下表のとおりです。

	路線名	見直し案	備考
1	3・4・1 一國幹線	車道は全区間整備済みであるとともに、歩道未設置の区間は0m、片側歩道区間は1,790mであり、完成に近いため事業を継続する。	継続
2	3・4・2 亘理中央線	亘理市街地の発生交通量を集約し国道6号に接続する役割を担う路線として必要性が高いため事業を継続する。	継続
3	3・4・3 南町鹿島線	亘理中央線との交差部以西の未整備区間(新設道路区間)は、土地利用が進行しており、都市計画道路整備による土地利用の促進の必要性が低下してきている。近傍の町道を代替路線として活用することで、円滑な自動車交通を確保できることから、一部区間の決定を廃止する。	一部廃止
4	3・4・6 遠原田沢線	逢隈地区の人口は増加傾向にあり、当路線を廃止した場合、逢隈市街地における幹線道路網の計画が失われるため、事業を継続する。	継続
5	3・4・7 田沢牛袋線	逢隈地区の人口は増加傾向にあり、当路線を廃止した場合、逢隈市街地における幹線道路網の計画が失われるため、事業を継続する。	継続
6	3・5・9 荒浜大通線	3・5・10 荒浜西線の廃止によって、荒浜市街地の都市計画道路のネットワークが崩れる(起終点が都市計画道路や国県道と結節しない)ことから、3・5・9 荒浜大通線(全線整備済)の都市計画決定区間を県道塩釜亘理線まで延長する。	延伸
7	3・5・10 荒浜西線	本路線は荒浜市街地の南北方向の交通処理を担うものであるが、本路線の都市計画決定後、県道塩釜亘理線が南北方向の交通軸として整備され、必要性が低下していることから、当路線の決定を廃止する。	全線廃止

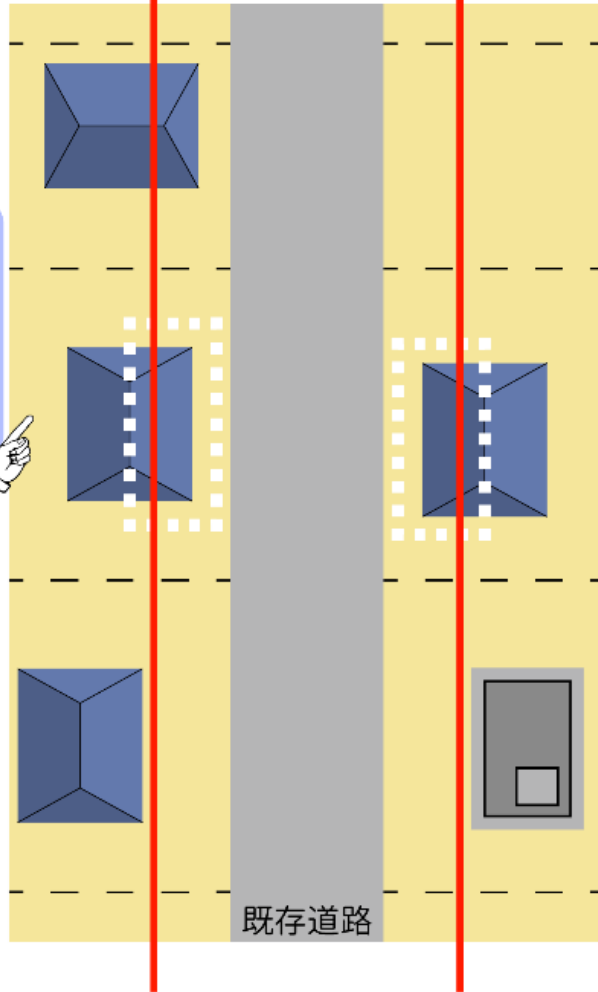
【都市計画道路見直し案】



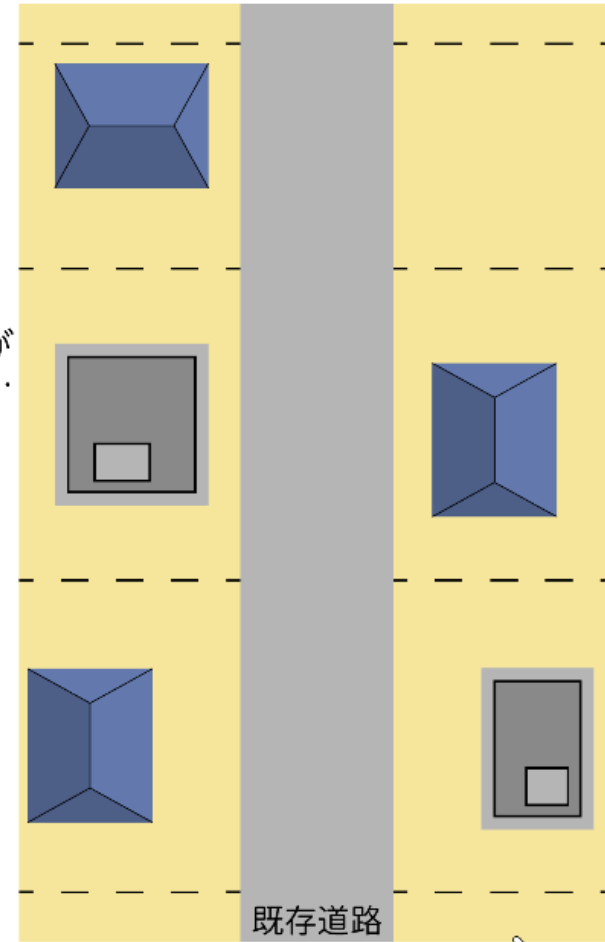
# 都市計画法 53 条に基づく許可申請について

都市計画道路の区域

都市計画道路の区域にか  
かる建物の建築を  
しようとする場合は、  
都市計画法 53 条の  
許可申請が必要です



都市計画道路が  
廃止されると…



都市計画法  
53 条の許可  
申請が不要に  
なります



木造



鉄筋コンクリート造、鉄骨造