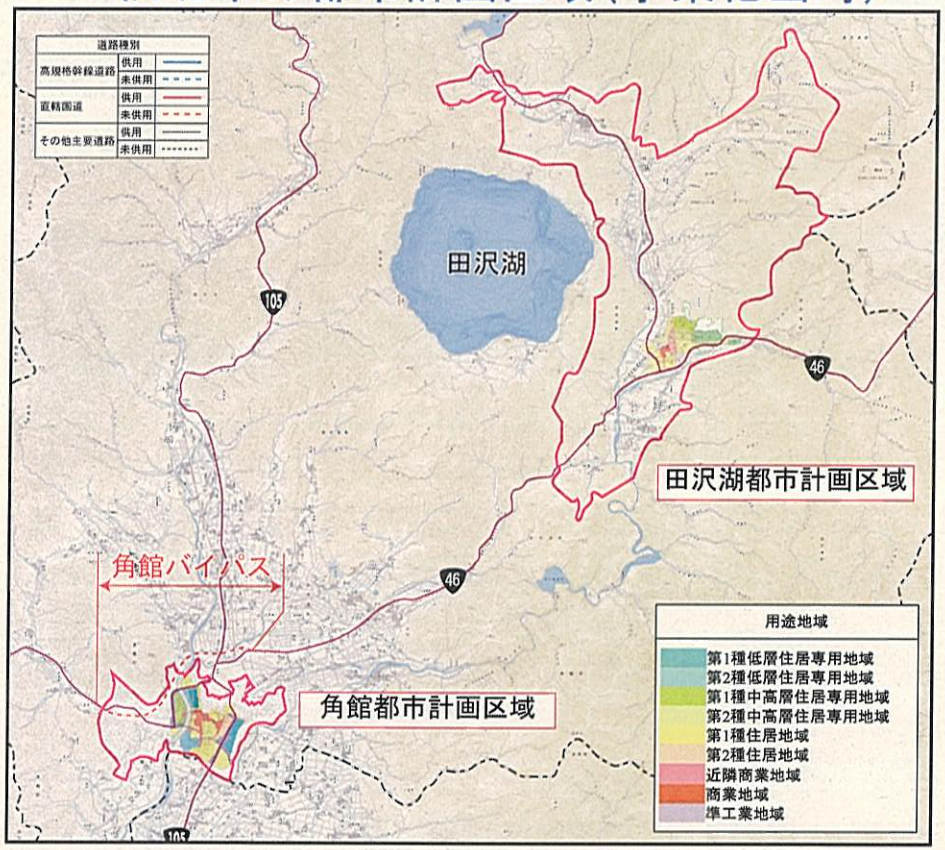
補足資料3

道路事業評価案件にかかる
都市計画の状況及び目標とする将来像について

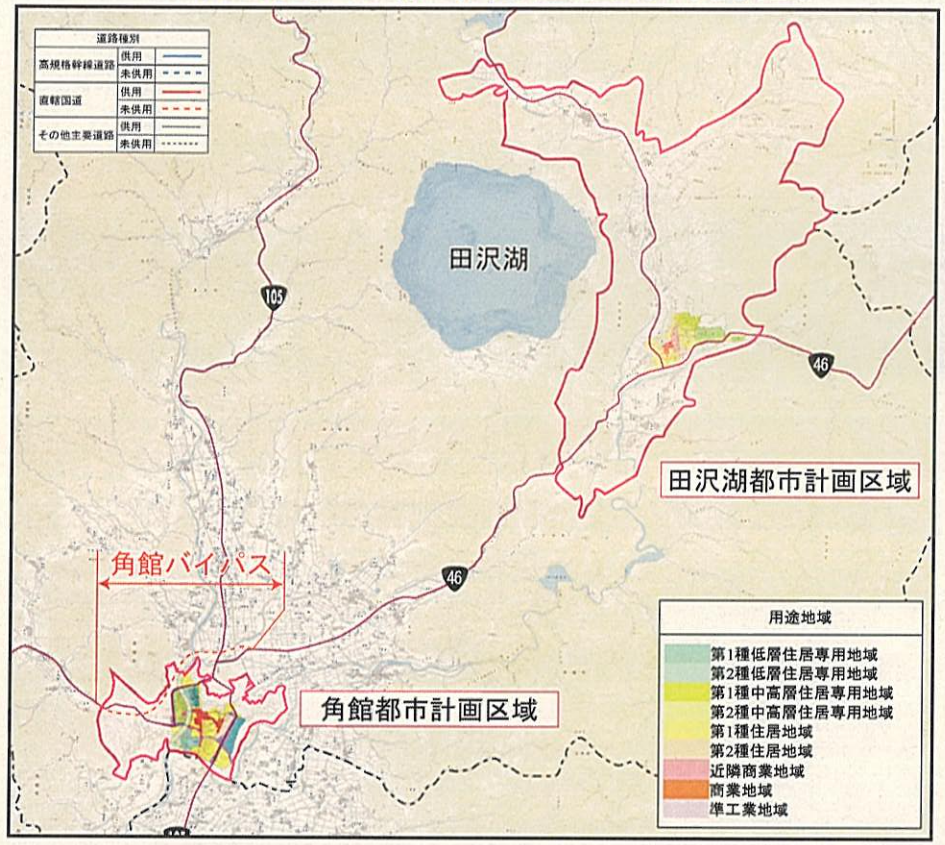
都市計画区域、市街地区域、用途区域の変遷

▼仙北市の都市計画区域（事業化当時）



資料：角館町都市計画用途地域図（H8.4）

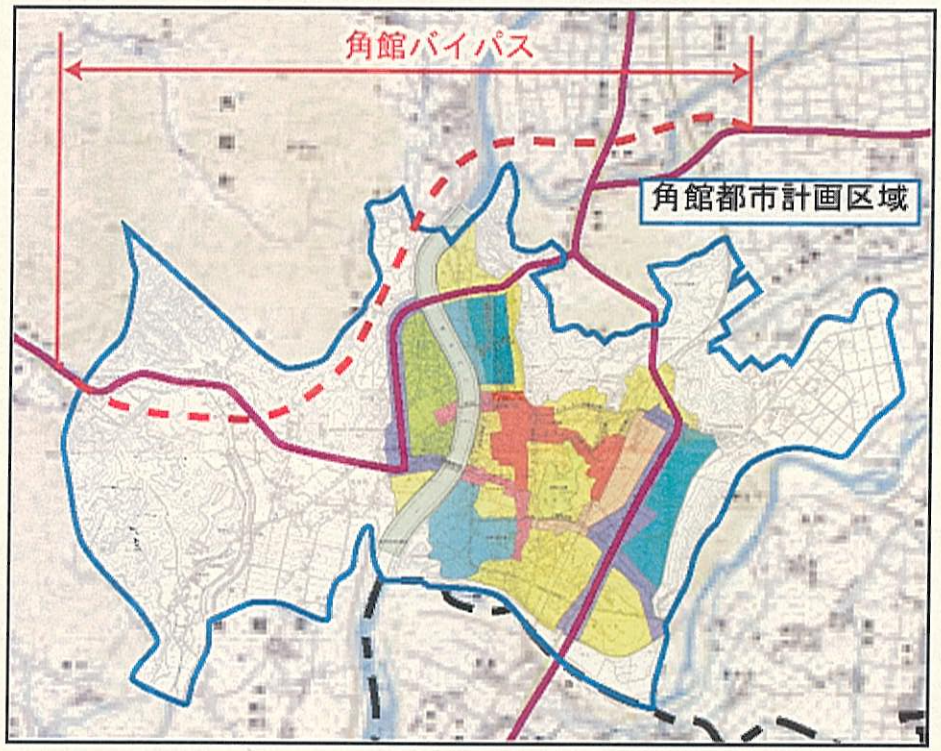
▼仙北市の都市計画区域（現在）

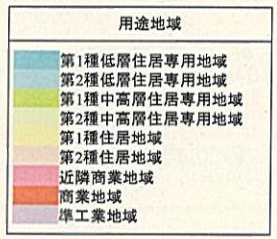


資料：角館町都市計画用途地域図（H13.4）
※ 角館都市計画区域に区域区分は設定されていない

都市計画区域、市街地区域、用途区域の変遷

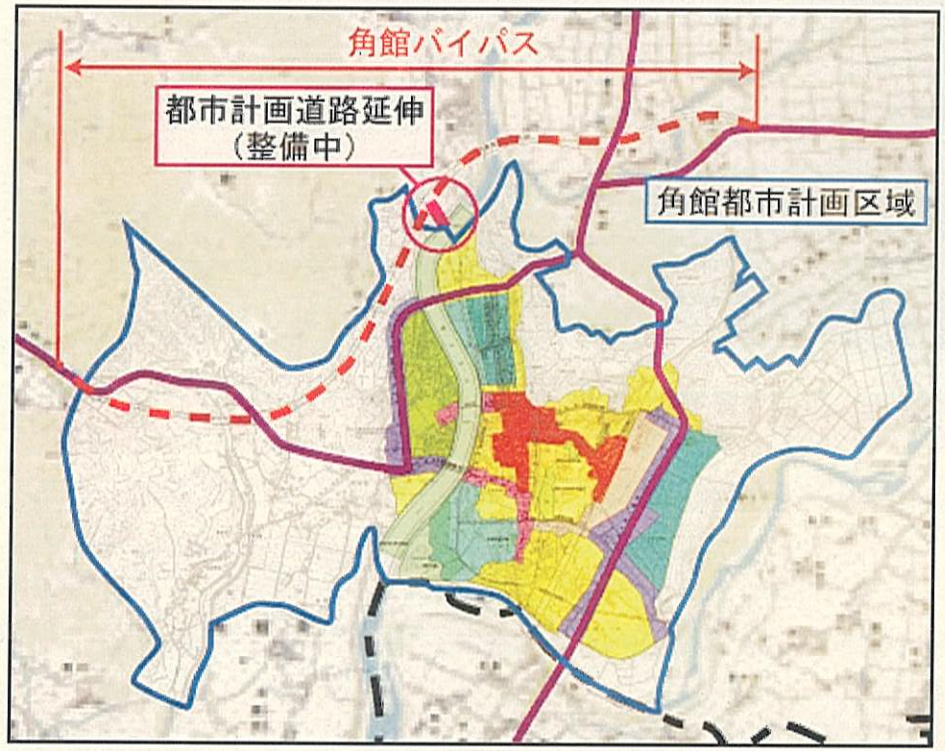
▼仙北市角館地区の都市計画区域（事業化当時）

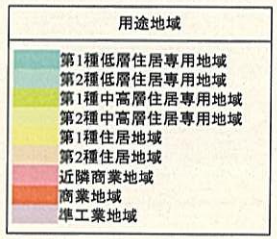




資料：角館町都市計画用途地域図（H8.4）

▼仙北市角館地区の都市計画区域（現在）





資料：角館町都市計画用途地域図（H13.4）
※ 角館都市計画区域に区域区分は設定されていない

目標とする市街地像
（平成16年角館都市計画 都市計画区域マスタープランより）

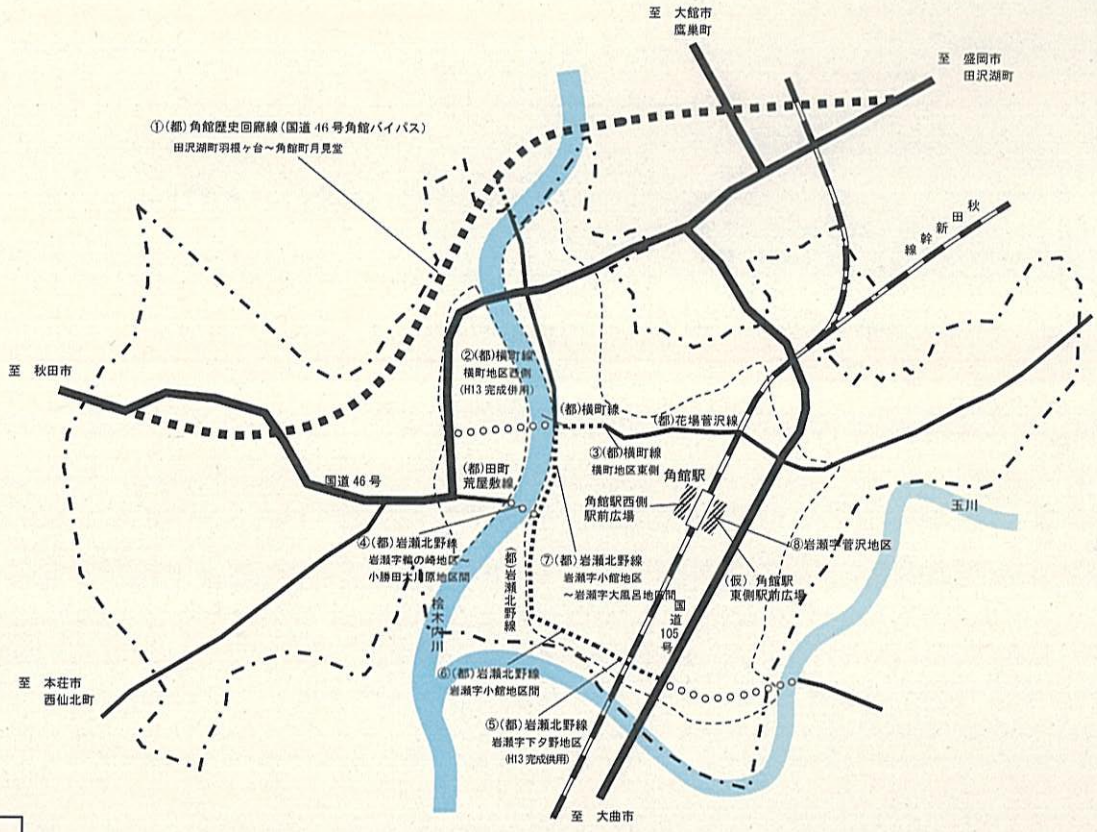
地域高規格道路　盛岡秋田道路　角館バイパスの位置づけ・整備方針

【位置づけ】

•『秋田・岩手両県の交流を活発化するとともに本区域内の交通を適切に処理する主要幹線道路』として位置づけられている。

【交通体系の整備方針】

•秋田県の観光交流拠点として、全国各地及び隣接する広域都市圏との交流促進を図るため、国道46号角館バイパス等広域交通体系の整備を促進することとしている。



角館都市計画区域における都市空間の基本的構成

河辺地区都市計画区域マスタープラン　H16．4

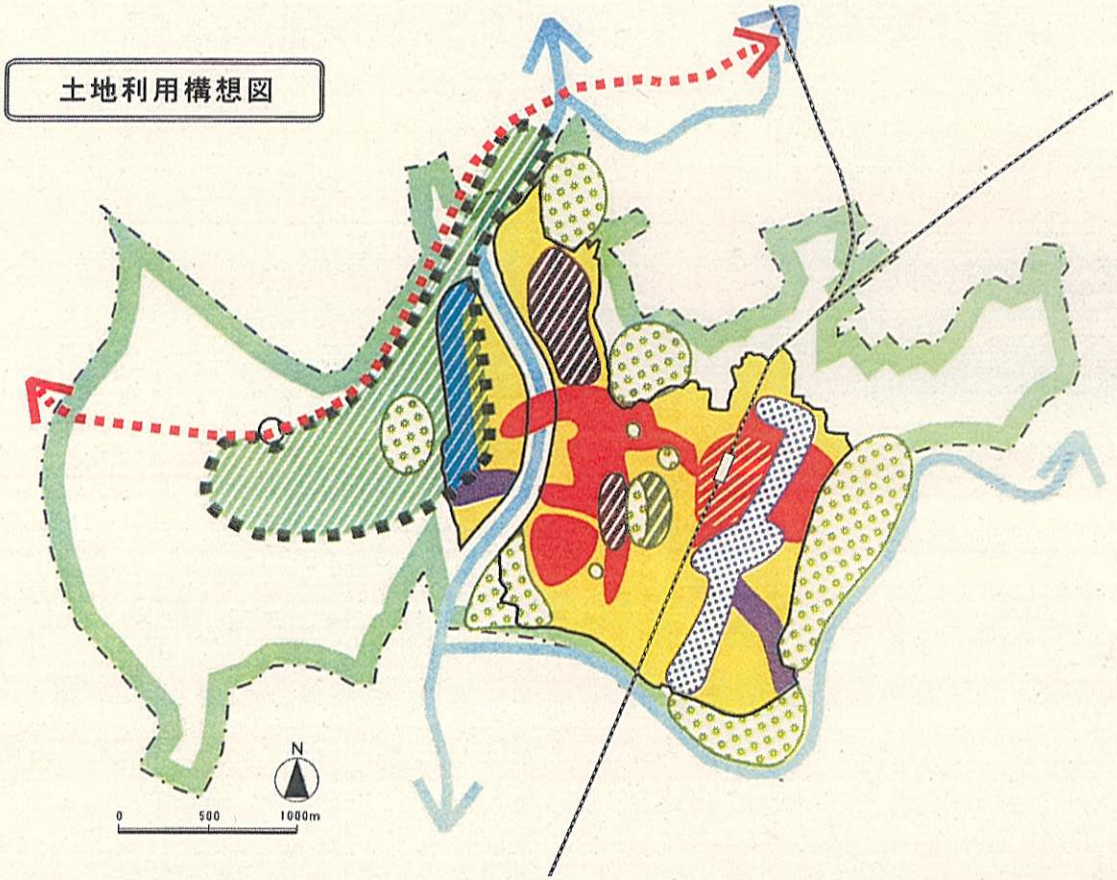
凡 例

<主要幹線道路>	<都市幹線道路>	
整備済区間	整備済区間	鉄道
概ね10年以内に整備する区間	概ね10年以内に整備する区間	河川
○○○ その他の区間	○○○○ その他の区間	市街地
		都市計画区域

目標とする市街地像
（平成13年角館町都市計画マスタープランより）

○市街地東部を角館バイパスのIC設置により広域的な節目の一つとして位置づけ、地域産業の伝承、地場産品のPRなどの地域産業の集積を図る新産業集積地区として整備を検討している。

土地利用構想図



凡　例

- 都市計画区域界
- 駅前拠点地区
- 中心拠点・中心商業地区
- 歴史・文化拠点、歴史・文化地区
- 工業地
- 工業・沿道サービス型商業地
- 住宅開発地区
- 住宅地区
- 重要施策検討地区
- 新産業創出地区
- 高速交通体系
- 水と緑のネットワーク
- 緑地・公園

角館町における将来土地利用構想図

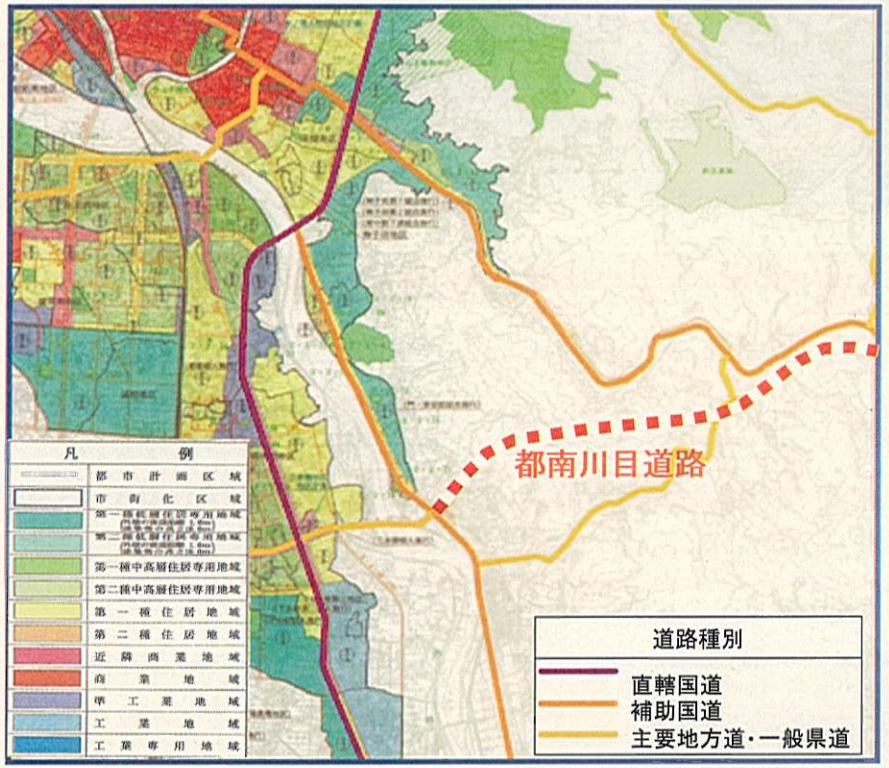
角館町都市計画マスタープラン　H13．9

都市計画区域、市街地区域、用途区域の変遷

▼盛岡市の市街地区域（平成9年）



▼盛岡市の市街地区域（平成14年）

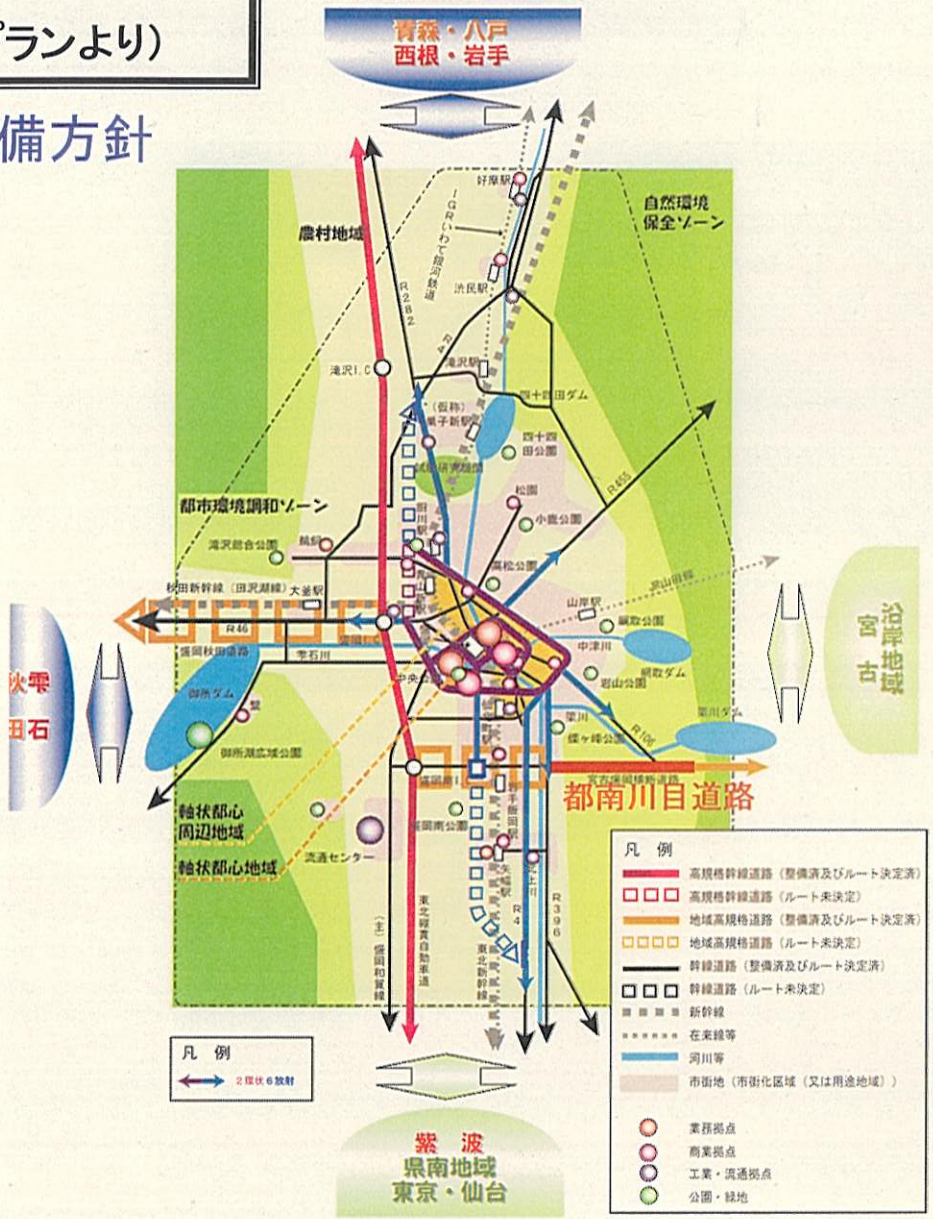


目標とする市街地像
（平成16年岩手県盛岡広域都市計画区域マスタープランより）

国道106号都南川目道路の位置づけ・整備方針

【位置づけ】
盛岡広域生活圏の将来都市構造における基本目標「交流・連携が活発な都市」を達成するための、都市間交流基盤の一部として位置づけられている。

【交通施設の整備方針】
既に整備済の東北縦貫自動車道の活用を図るとともに、地域高規格道路の盛岡秋田道路と宮古盛岡横断道路の整備促進を図り、広域的な交流・連携のさらなる推進を目指す。



盛岡広域都市計画区域の将来像図
岩手県盛岡広域都市計画区域マスタープラン　H16．5

目標とする市街地像
（平成16年盛岡市都市計画マスタープランより）

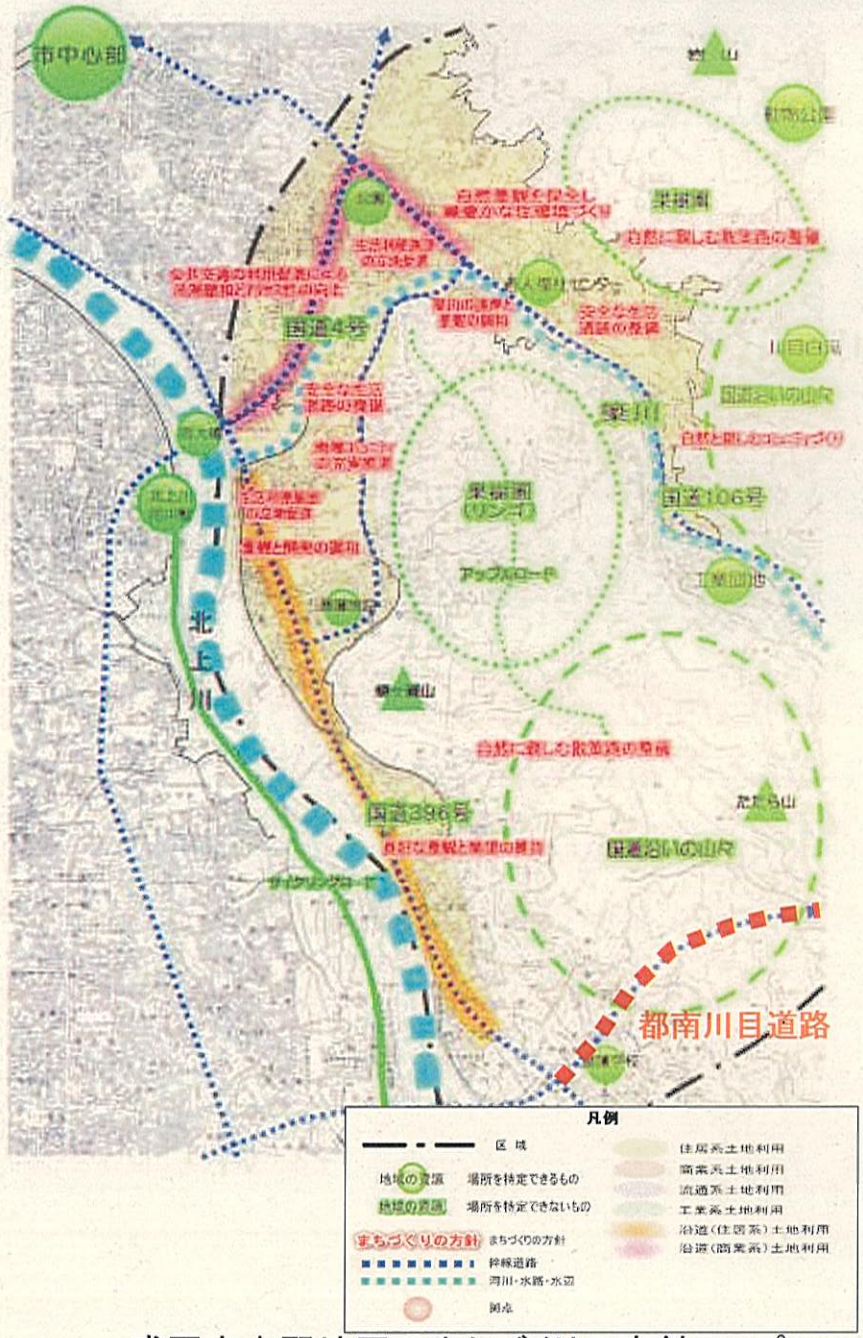
市街化区域の開発・整備又は保全の方針

【基本目標】

・豊かな自然景観を地域のシンボルとした癒しの里づくり
・安心安全で快適な生活環境をめざすまちづくり
・住民のふれあいを大切にする福祉の里づくり

【都市づくりの方針】

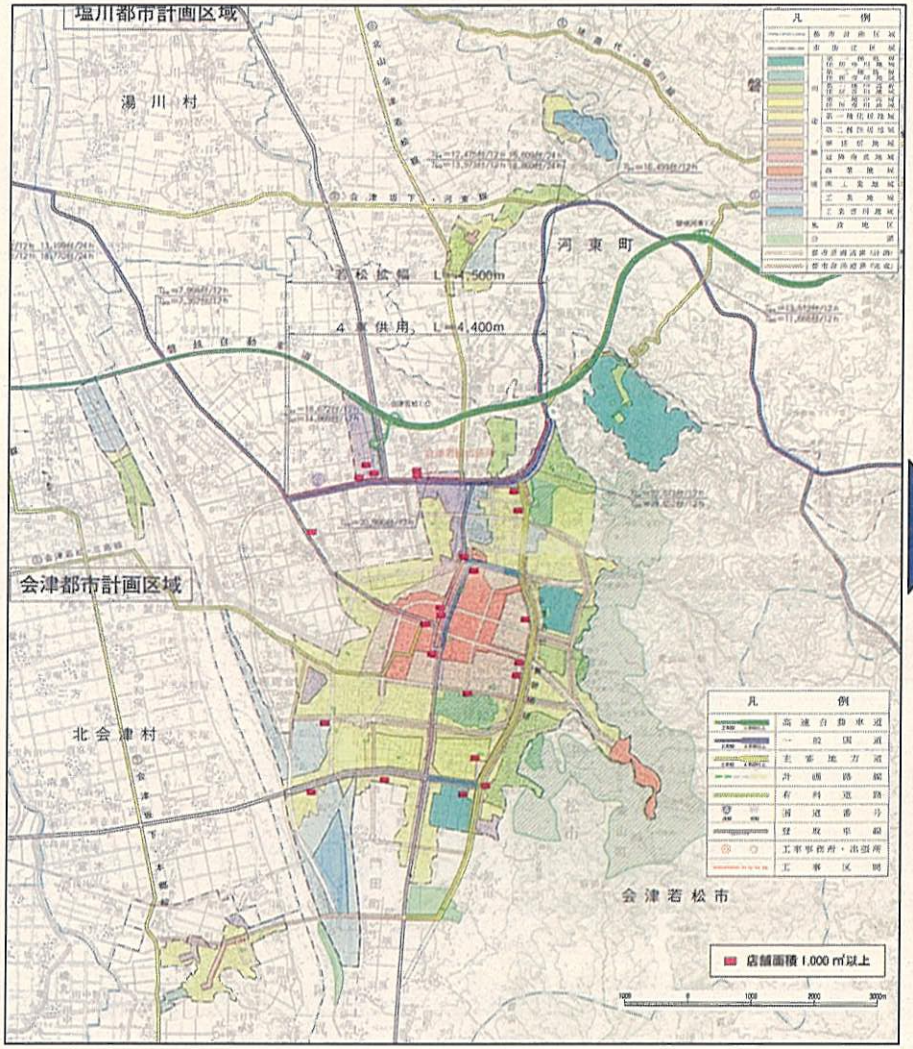
・都南川目道路の終点側にある北上川流域や東北縦貫自動車道インターチェンジ周辺において、産業機能の集積・充実を図るとともに、新たな企業立地を目指す



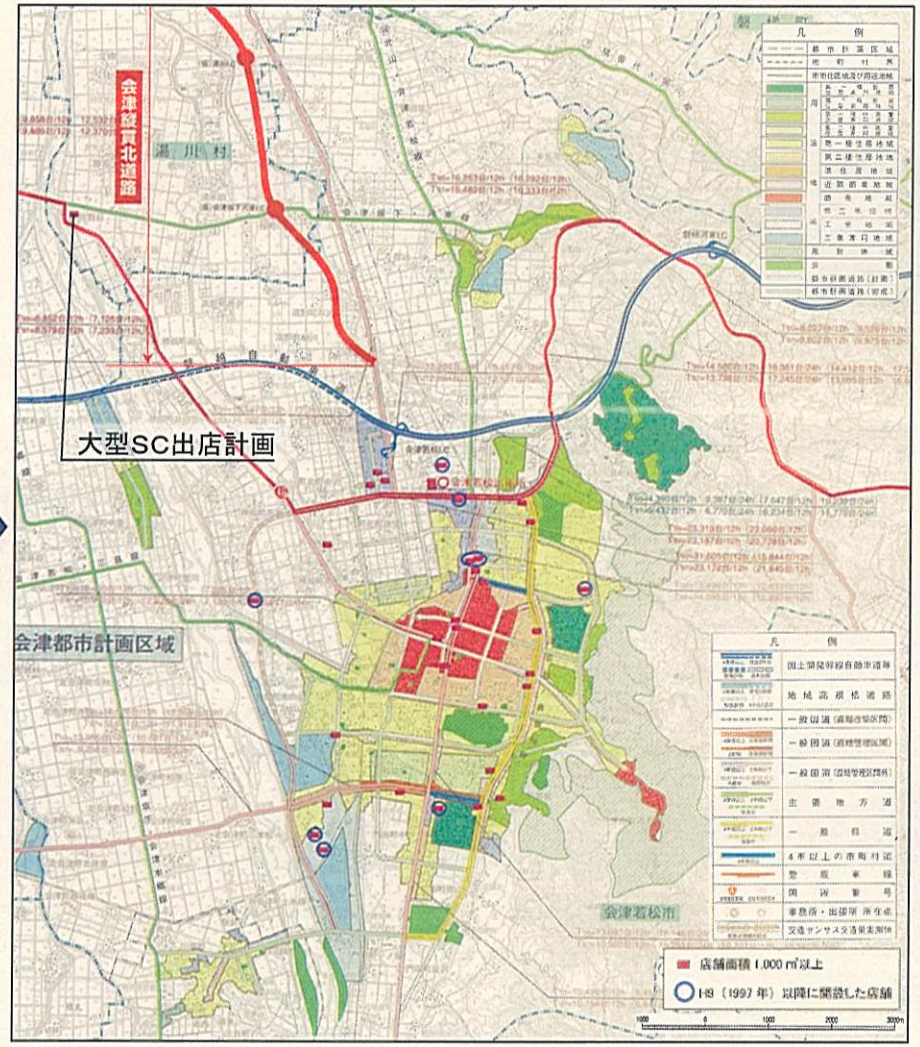
盛岡市中野地区のまちづくりの方針マップ
盛岡市都市計画マスタープラン　H16．5

都市計画区域、市街化区域、用途地域の変遷

▼会津若松市の市街化区域（平成8年）

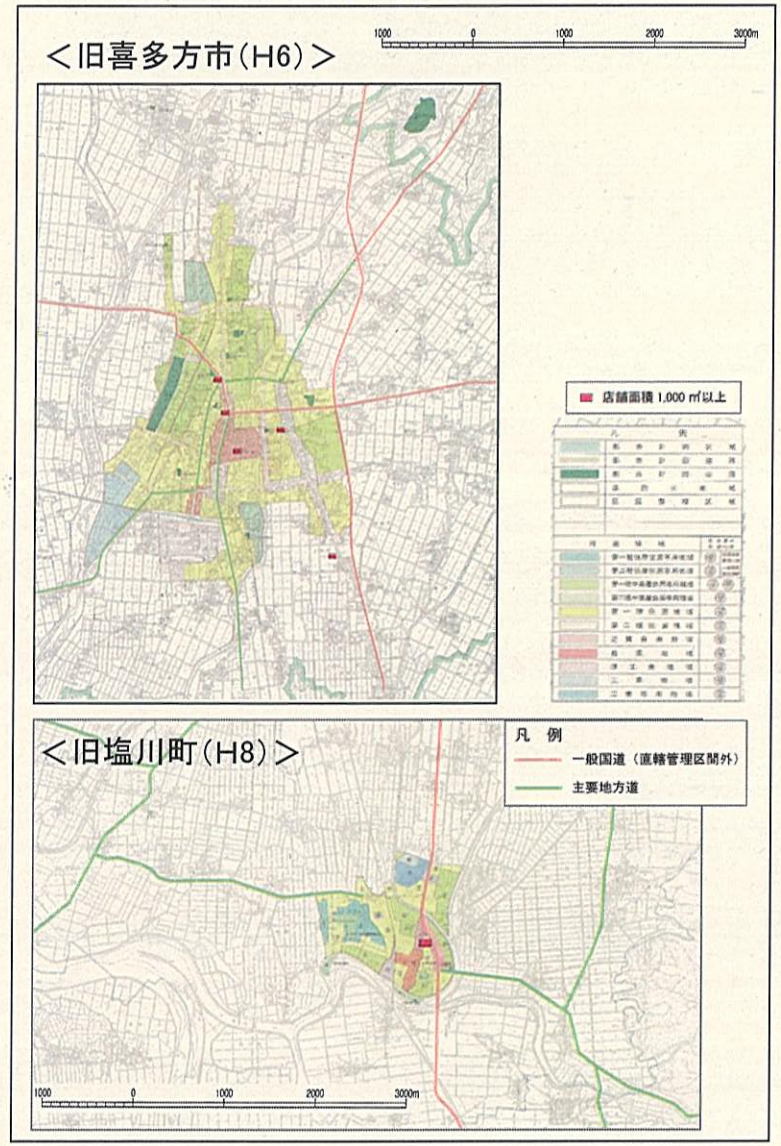


▼会津若松市の市街化区域（平成15年）

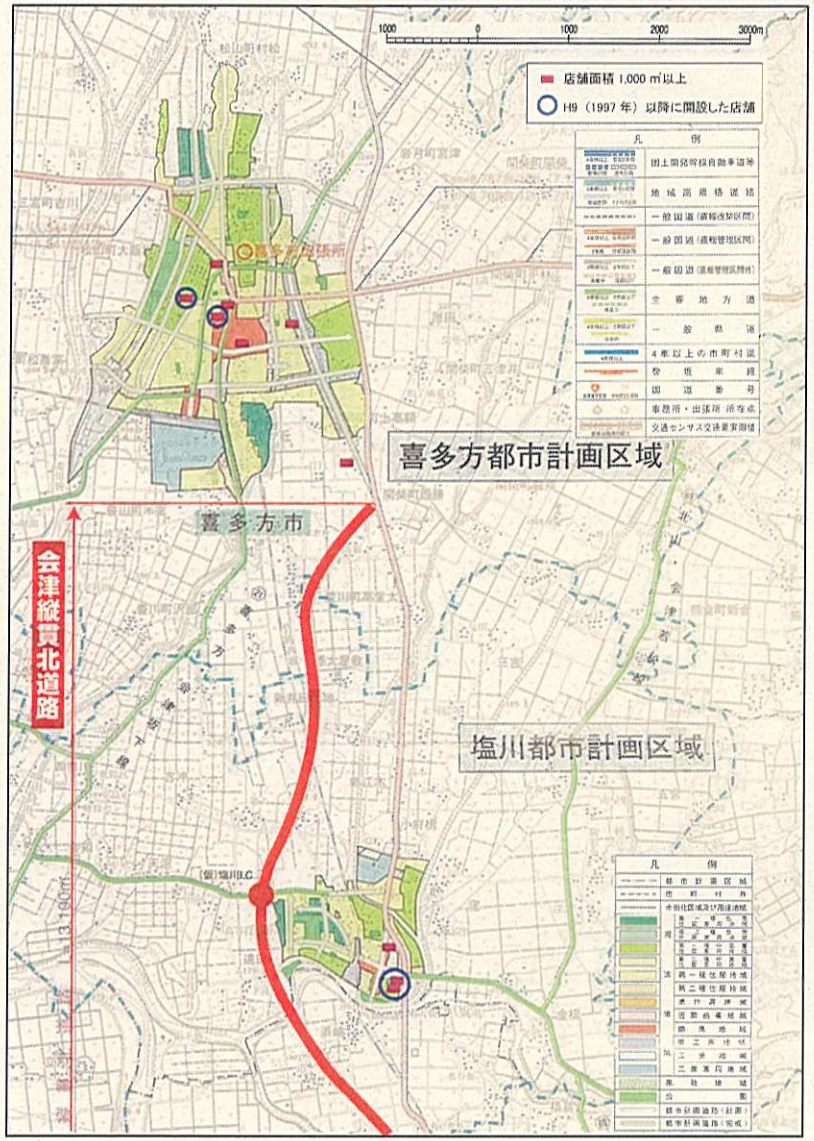


都市計画区域、市街化区域、用途地域の変遷

▼喜多方市の市街化区域（平成8年）



▼喜多方市の市街化区域（平成15年）



目標とする市街地像
（平成16年会津若松市都市計画マスタープランより）

国道121号会津縦貫北道路の位置づけ・整備方針

【位置づけ】

『隣接都市などとの連携を図り、都市間交通を担い、円滑に処理し、目的外交通の市街地への流入を防ぐ』放射道路として位置づけられている。

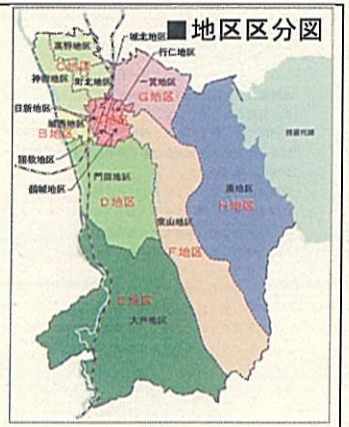
【交通施設の整備方針】

会津若松市の骨格となり、都市間交通の円滑な処理を行うため、十分な交通容量を確保した放射道路として概ね10年以内に整備を予定する路線として位置づけている。

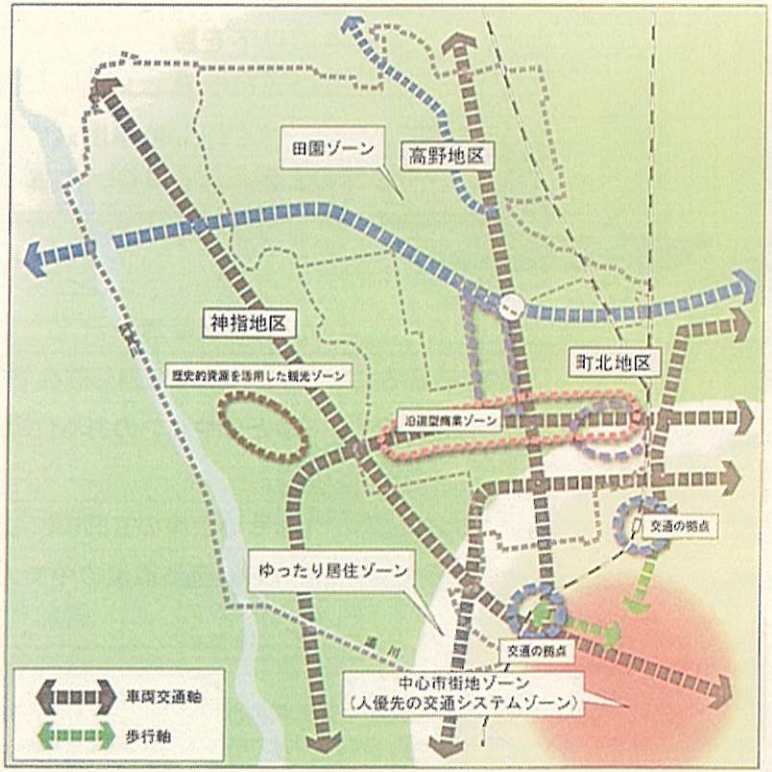
※地区区分とC地区の概要

・「第5次会津若松市長期総合計画」を参考とした8つの地区区分を設定

・C地区は、中心市街地の北西部に位置し、広大な農地と、会津若松ICに隣接した物流団地が共存



【C地区※の将来都市構造図】



会津若松市北西部地域における
都市空間の基本的構成

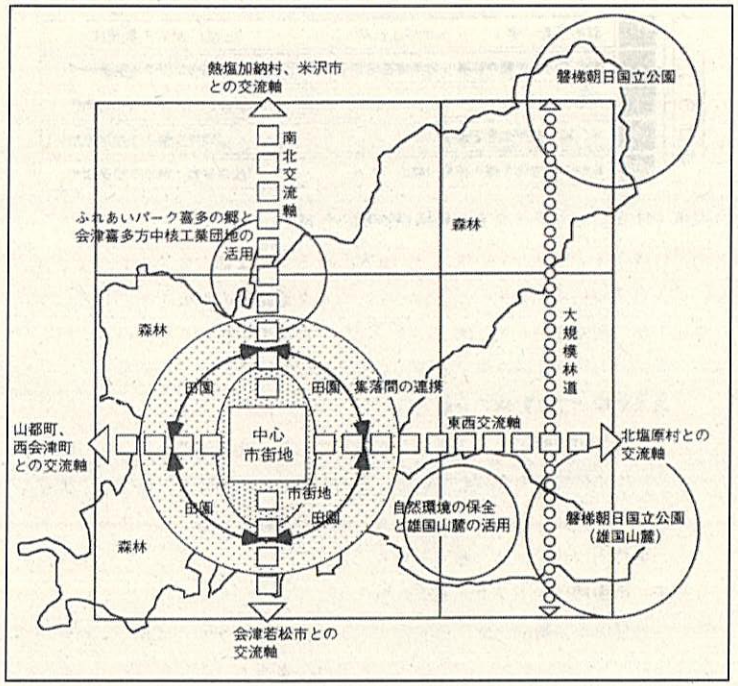
会津若松市都市計画マスタープラン
（H16．3　会津若松市）

目標とする市街地像
（平成10年喜多方市都市計画マスタープランより）

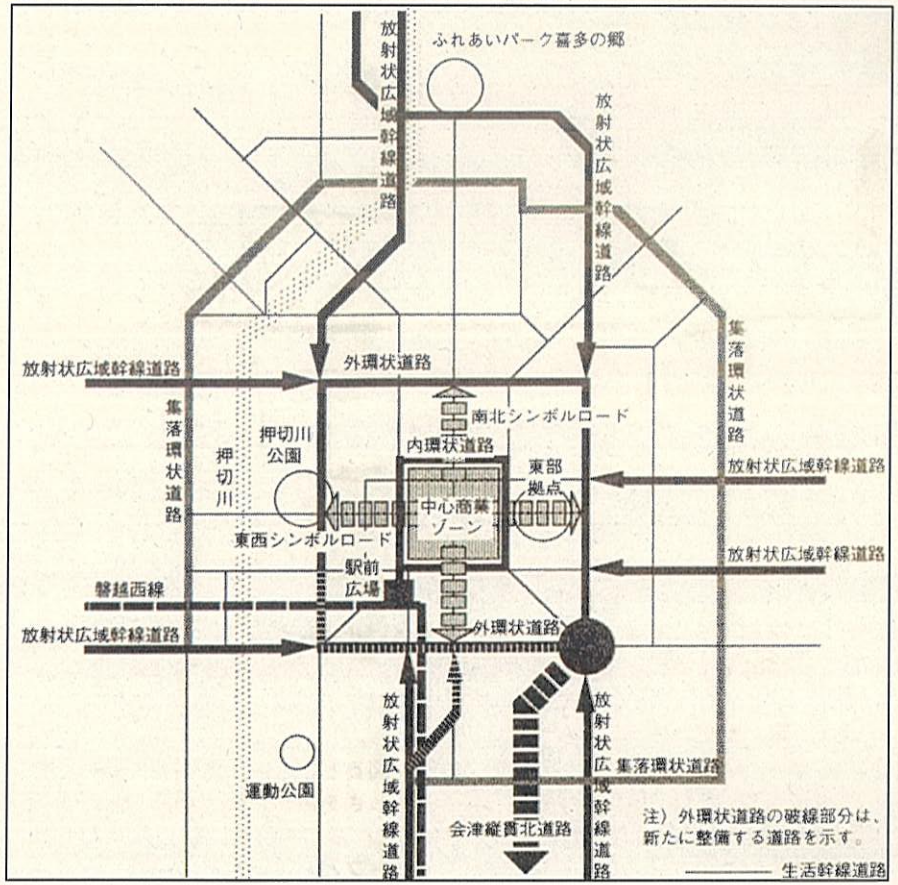
国道121号会津縦貫北道路の位置づけ・整備方針

【位置づけ・整備方針】
放射状広域幹線道路として位置づけられる国道121号を補完し、『周辺市町村との連携を深める』放射状の広域幹線道路ネットワークを形成する。

【喜多方市の将来都市構造】



【将来道路ネットワークのイメージ】



体系的な道路ネットワークの整備に関する方針

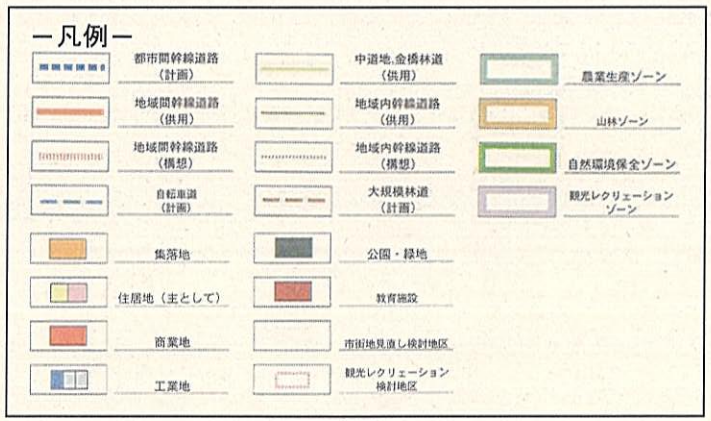
喜多方市都市計画マスタープラン
（H10. 4　喜多方市）

目標とする市街地像
（平成12年塩川町都市マスタープランより）

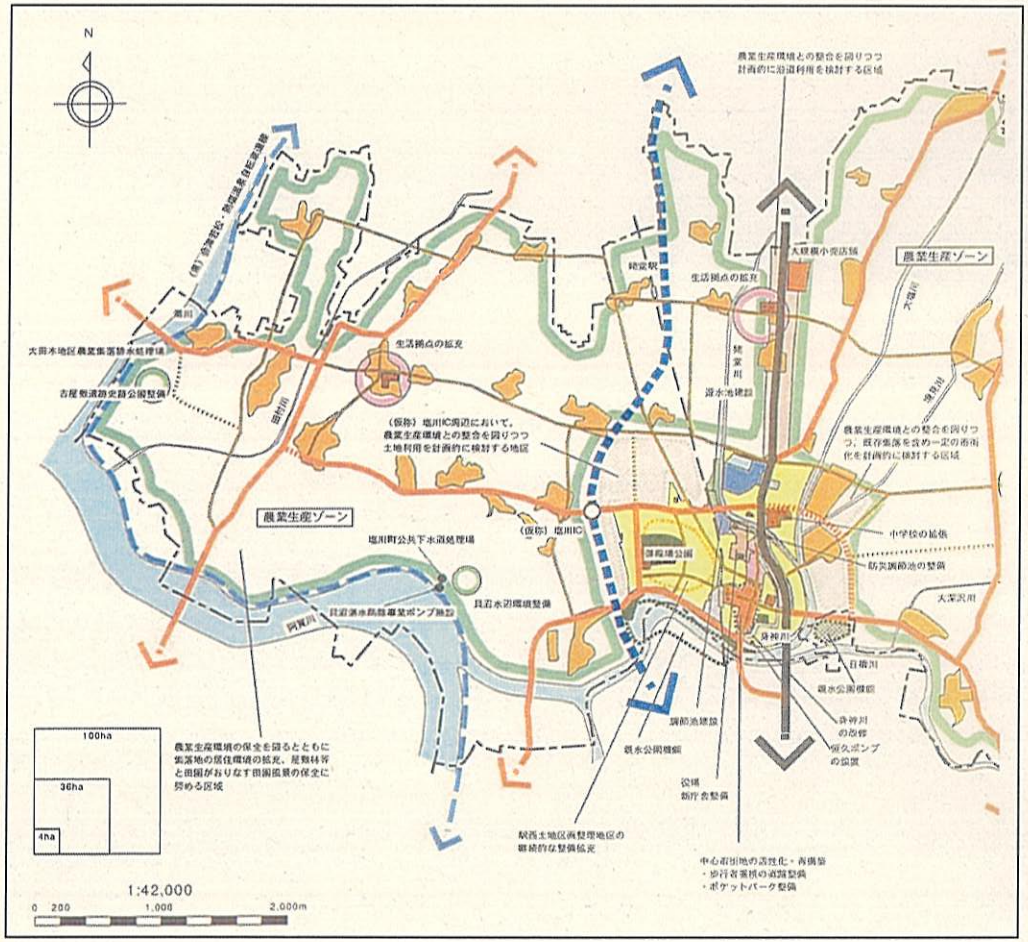
国道121号会津縦貫北道路の位置づけ・整備方針

【位置づけ】
『他都市や他都市圏との連絡機能を持つ』都市間幹線道路として位置付けられている。

【交通施設の整備方針】
当該地域の今後の発展に欠かせない骨格的な都市基盤づくりとして、概ね10年先の供用を目指して整備を継続するものと位置付けている。



【旧塩川町中心部及び西部】



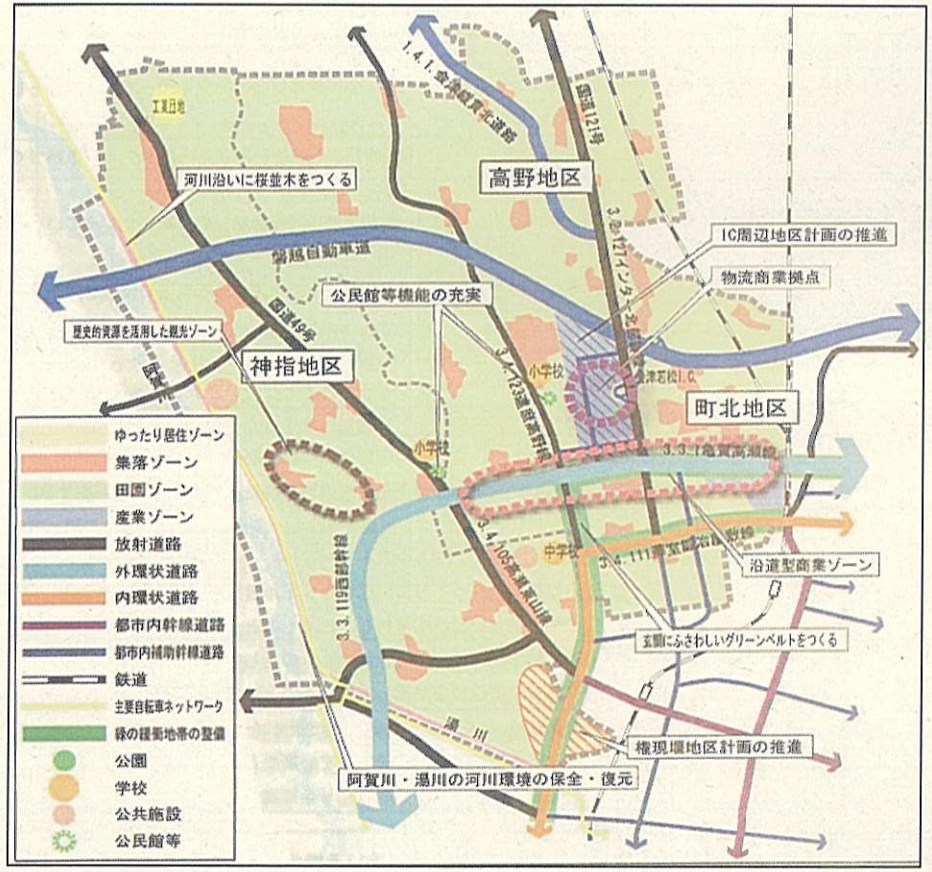
全体構想図

塩川町都市マスタープラン
（H12. 4　喜多方市（旧塩川町））

目標とする市街地像
（会津若松市北西部地域の将来像より）

○会津都市計画区域マスタープラン（H12.3　福島県）においては、高規格道路と地域高規格道路が一体となって、広域的な連携・交流を促進していくとして、会津縦貫北道路等の高速交通網の整備によって、観光産業と伝統的地場産業の一層の発展が見込まれている。

○会津若松市北西部地域は、地区の将来像として『会津の玄関口にふさわしい、美しい環境を持った田園のまちをつくる』としており、会津縦貫北道路の整備効果を活用した交流や産業等地域発展に必要な新たな都市機能配置整備を検討している。



会津若松市北西部地域における将来像図

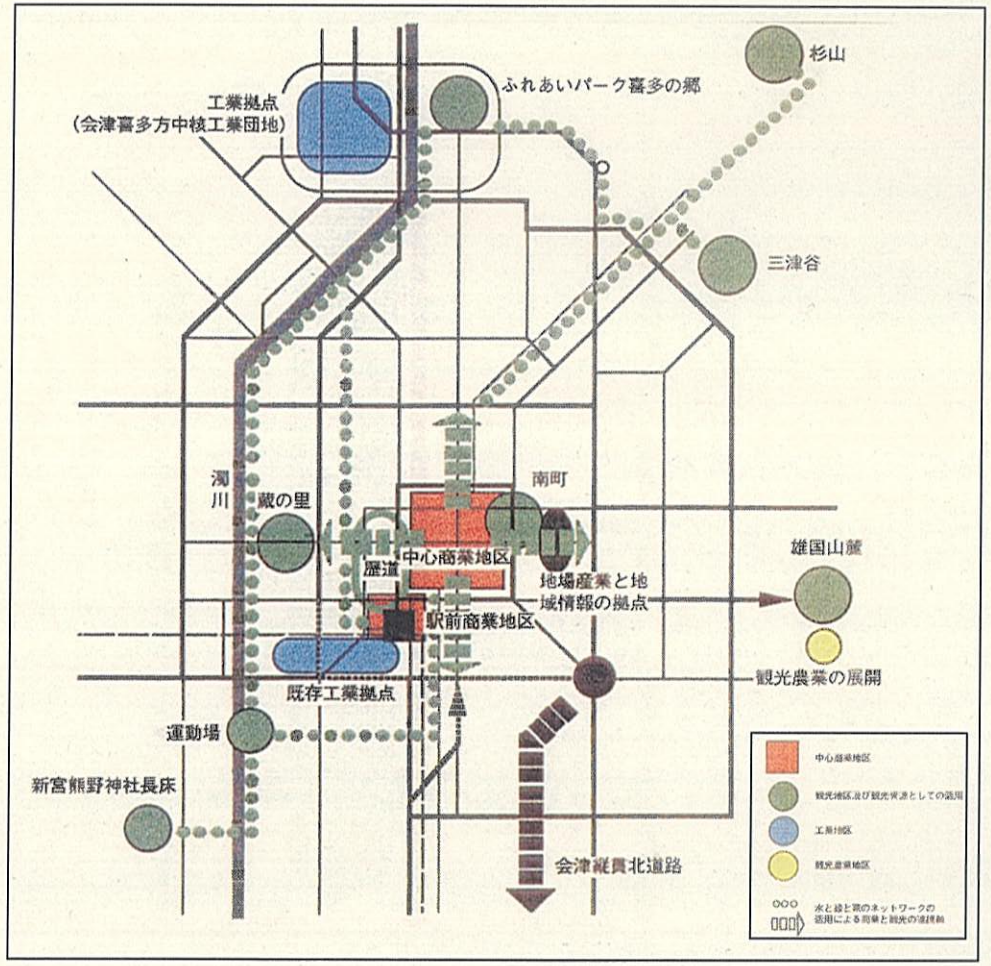
会津若松市都市計画マスタープラン
（H16. 3　会津若松市）

目標とする市街地像
（喜多方市都市計画マスタープラン（産業基盤に関する整備構造）より）

○喜多方都市計画マスタープラン（H12.3　福島県）においては、会津縦貫北道路の整備により、磐越自動車道と一体となった広域的な連携・交流を促進するとしている。

○喜多方市内各所では、様々な産業基盤整備が進められており、会津縦貫北道路の整備効果による当該地域への交流促進によって、これらの有効な発展を目指している。

【産業構造に関する整備概念図】



産業基盤に関する整備構想

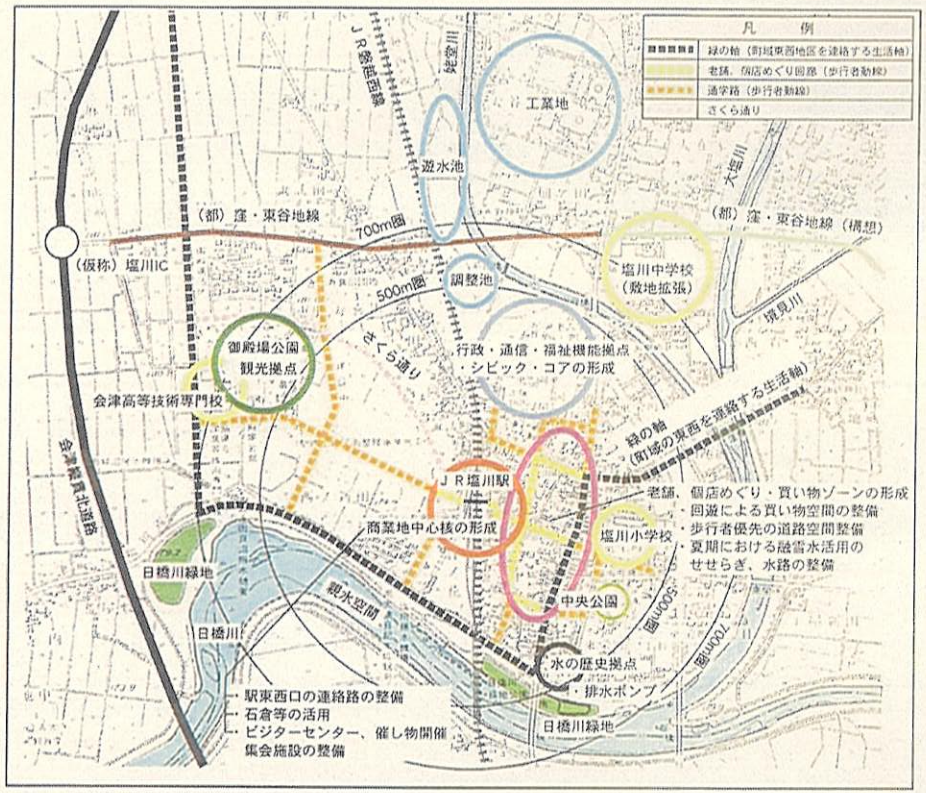
喜多方市都市計画マスタープラン
（H10. 4　喜多方市）

目標とする市街地像
（塩川町都市マスタープラン（中心市街地整備方針）より）

○中心市街地再構築への基本的方向としては、中心市街地内の資源のみならず、中心市街地周辺にみられる様々な資源の連携・活用によって、『人流』『物流』『情報流』を活発化させる対策を講じるとしている。

○中心市街地外の活用資源として会津縦貫北道路及び（仮称）塩川ICの供用が、通過交通・交流人口の誘発の可能性を秘めているとしている。

○以上のような交流の核（拠点）として、中心市街地内には、4つの都市機能の拠点（シビックコア）形成を推進するとし、地元住民の利便性向上、交流人口へのサービス機能付加による賑わいづくりを目指している。

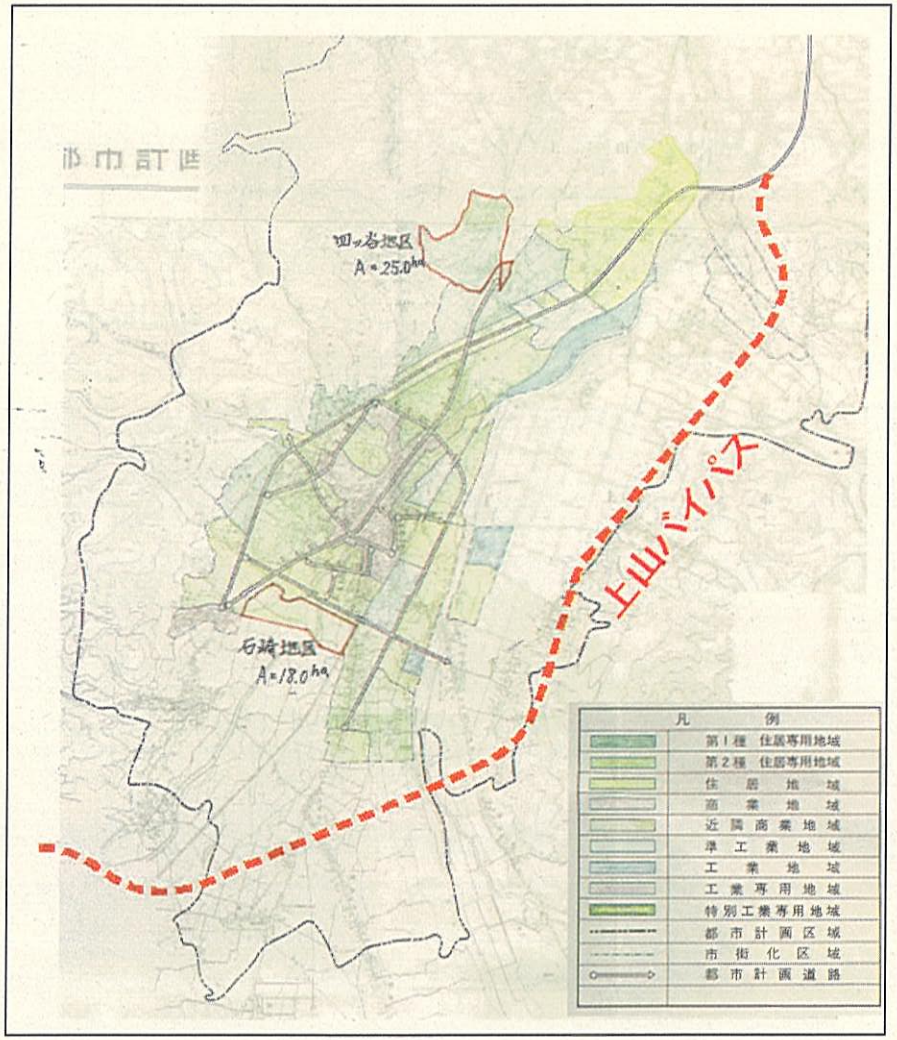


中心市街地整備方針（構想）

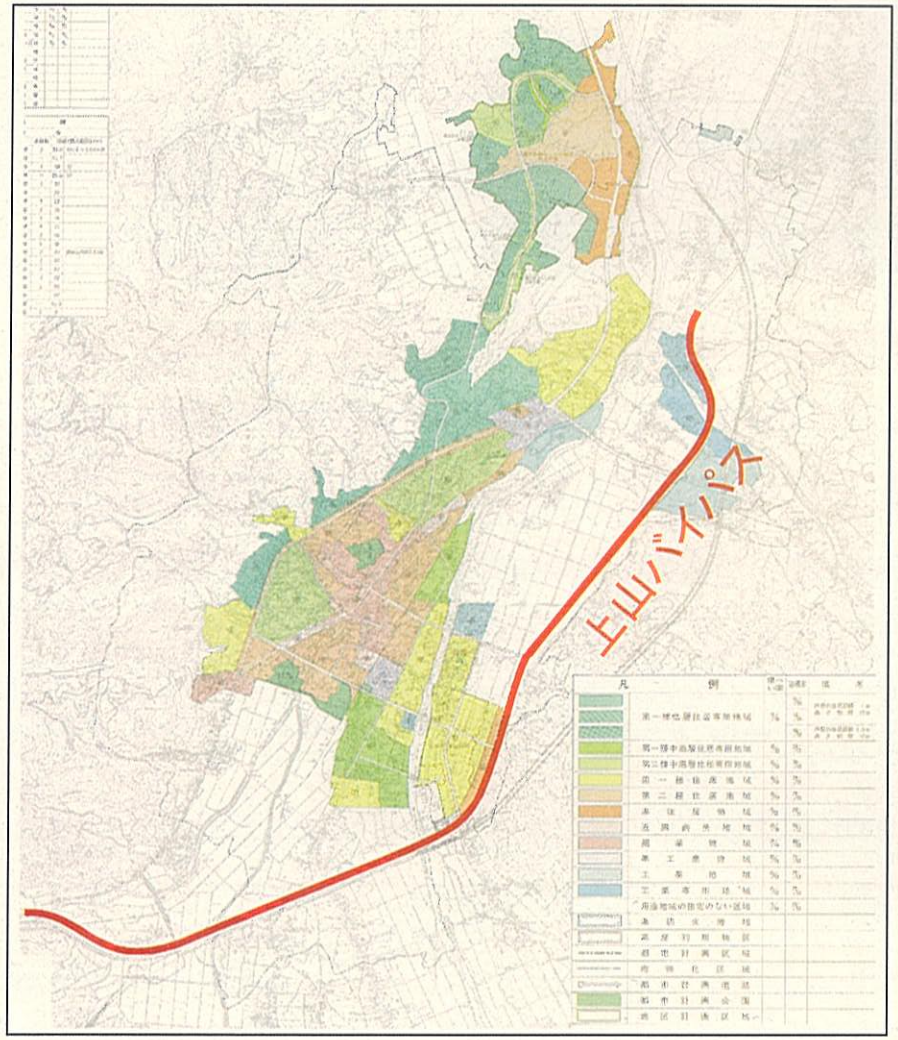
塩川町都市マスタープラン
（H12. 4　喜多方市（旧塩川町））

都市計画区域、市街地区域、用途区域の変遷

▼上山市の市街地区域（昭和52年）



▼上山市の市街地区域（平成17年）

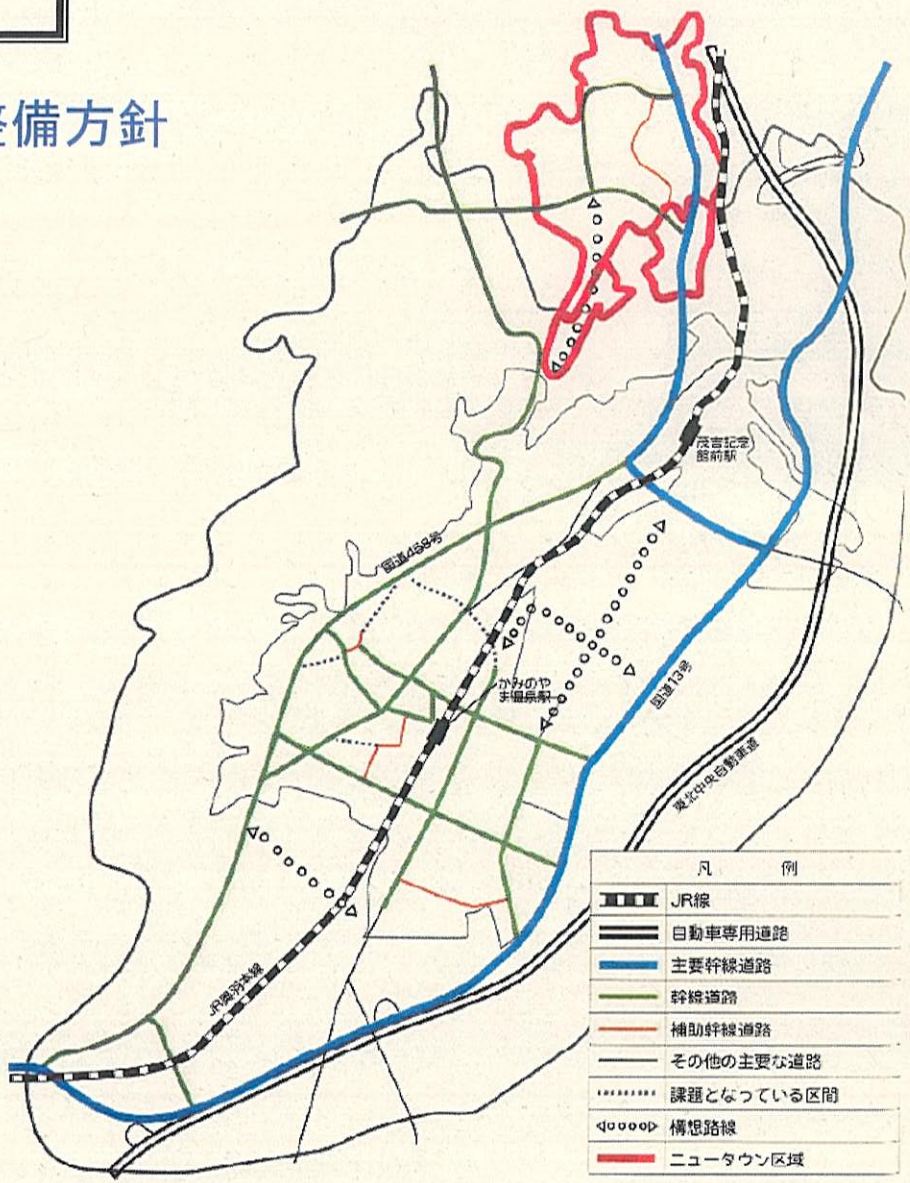


目標とする市街地像①
（平成11年上山市都市マスタープランより）

国道13号上山バイパスの位置づけ・整備方針

【位置づけ】
- 大量の都市間交通を処理する「主要幹線道路」に位置づけられている。

【整備方針】
- 国道13号上山バイパスを主要幹線道路と位置づけた上で、それを骨格とした体系的な道路網整備が交通施設整備方針の1つとなっている。



交通施設整備の方針図
上山市都市マスタープラン（上山市,H11）

目標とする市街地像②

（平成16年山形広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針より）

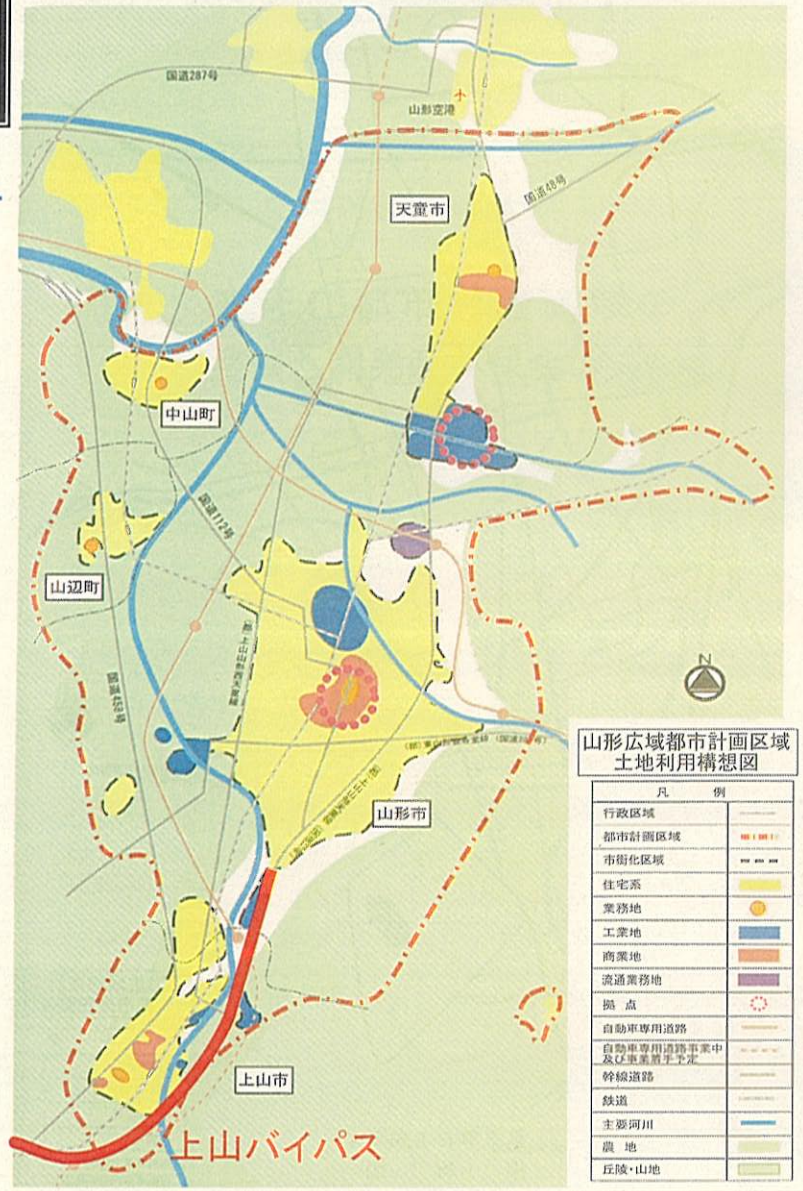
上山都市計画区域の整備・開発又は保全の方針

【 住宅地 】

- 上山バイパスなど道路網の整備により、現道沿線の市街地に安全・安心な生活空間を確保し、都市居住を進める。

【 その他地域 】

- 上山地区に点在する観光地や歴史的資産を、道路網の活用により、周辺地域との連携を図り、広域レクリエーション機能を強化させる。

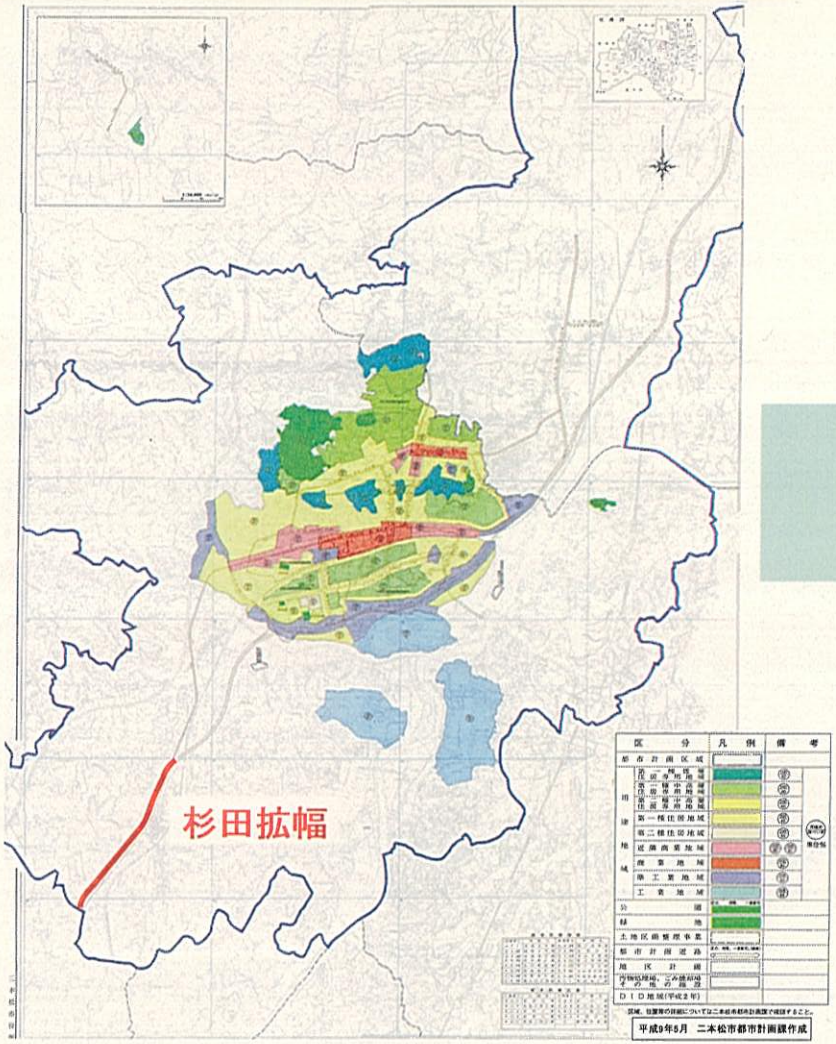


山形広域都市計画区域土地利用構想図
山形広域都市計画区域の整備、開発及び　保全の方針
（山形県,H16）

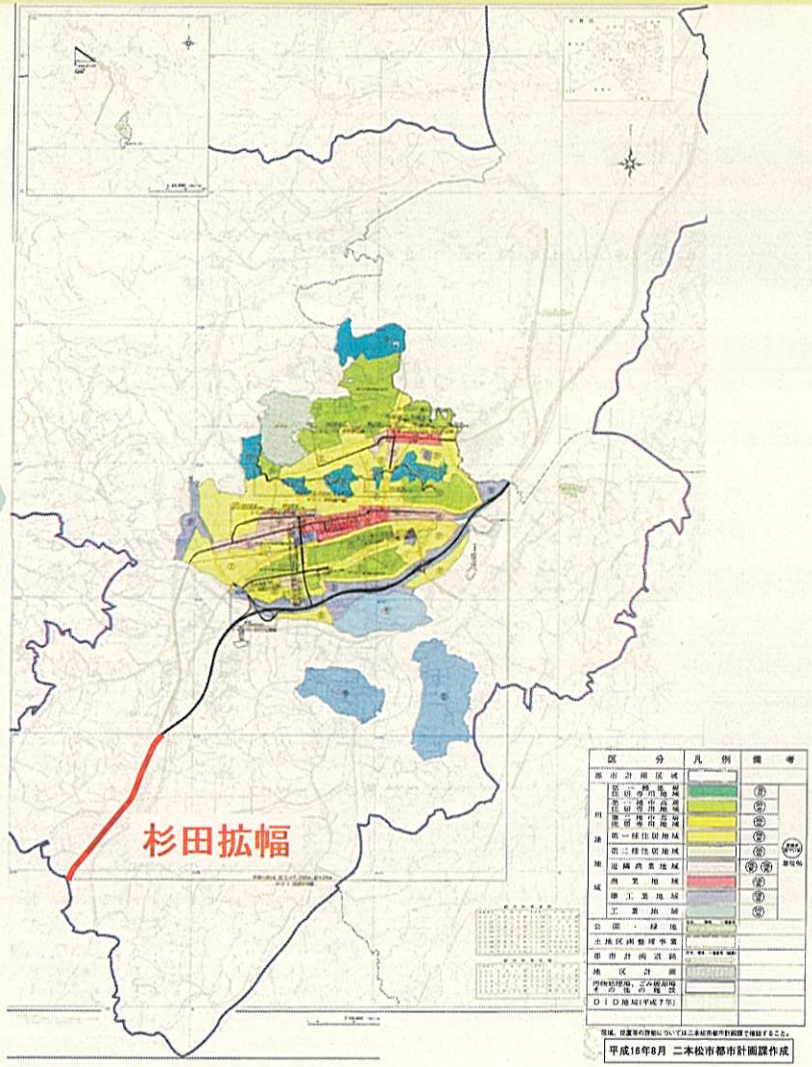
都市計画区域、市街地区域、用途地域の変遷

二本松市では、H9からH16にかけて都市計画区域、市街地区域、用途地域の変更はない。

▼二本松市の都市計画区域（平成9年）



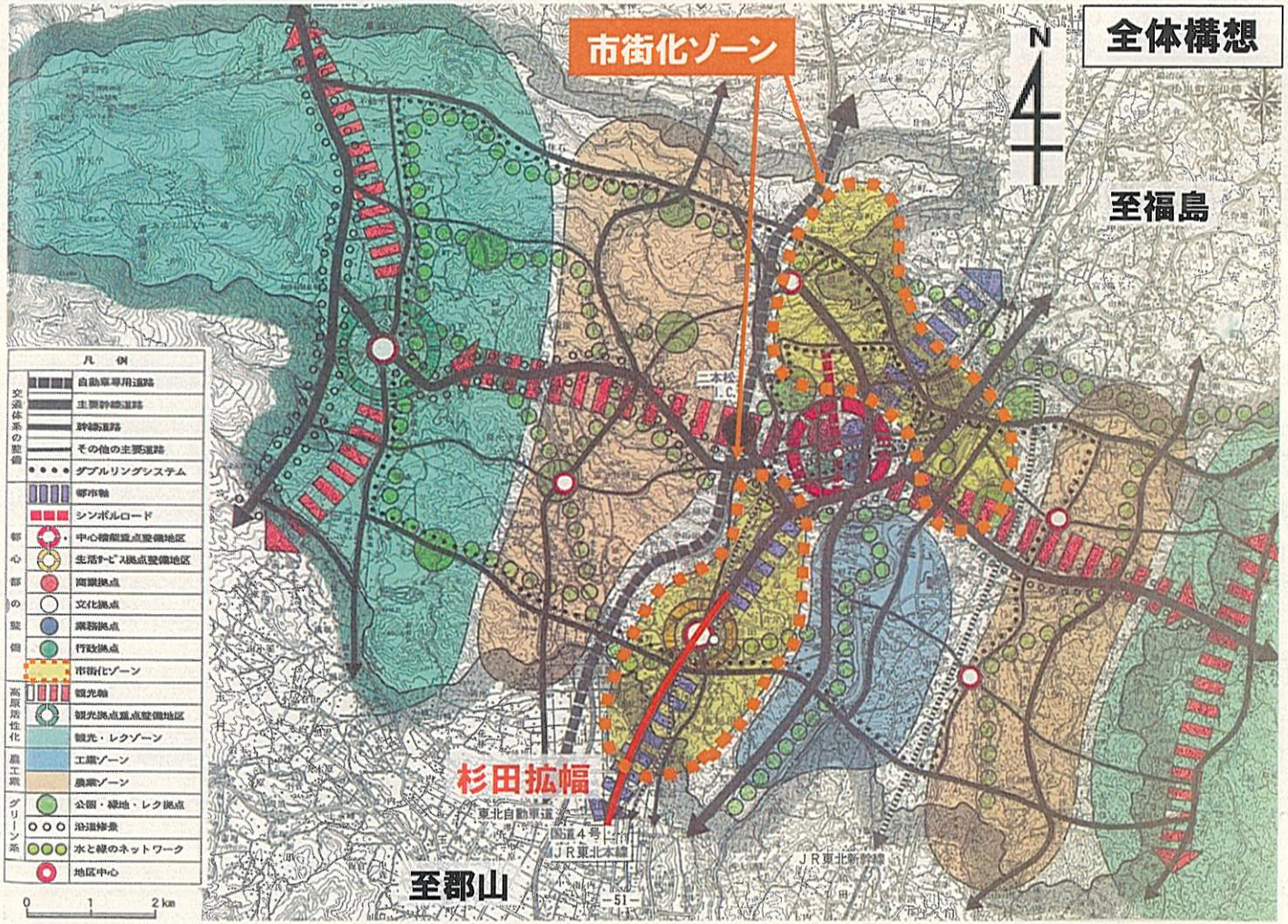
▼二本松市の都市計画区域（平成16年）



二本松市の将来都市像（二本松市都市計画マスタープランH10.3）

●二本松市都市計画マスタープランでは、一般国道4号杉田拡幅区間を将来の**工業・開発・研究機能整備計画や、杉田駅周辺の交通量緩和を図る**ために必要な路線と位置づけている。

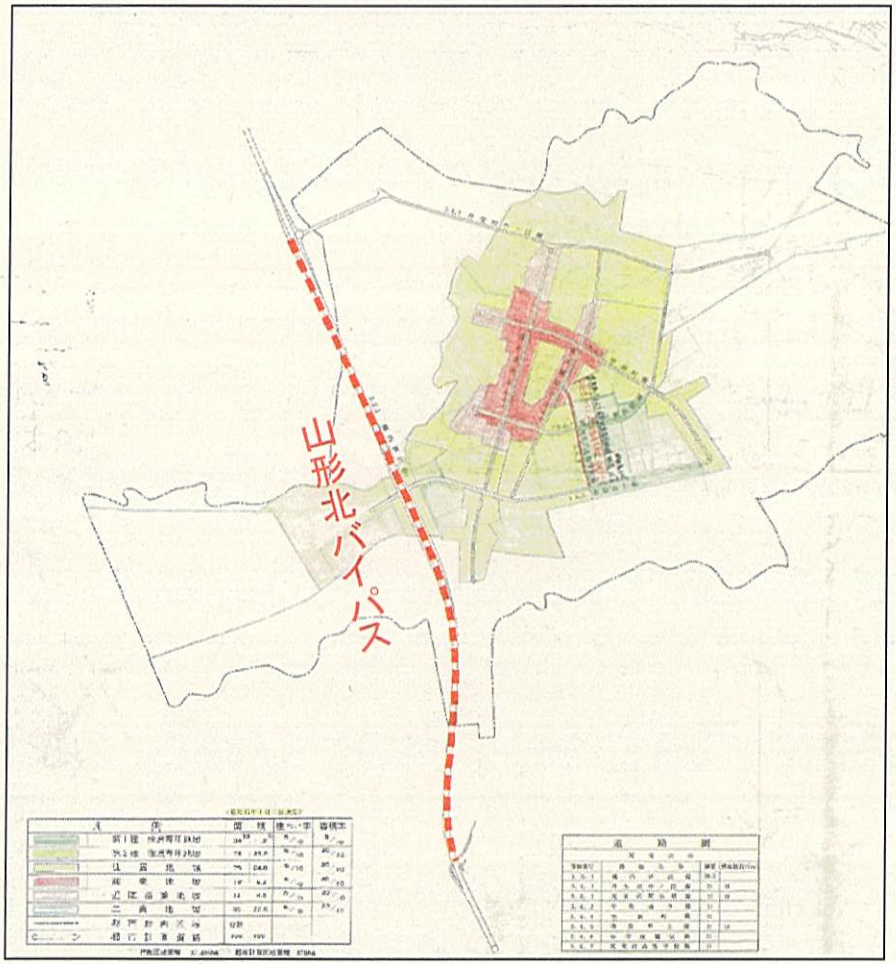
●また、杉田拡幅区間の沿線地域の将来像を**市街化ゾーン**として位置づけている。



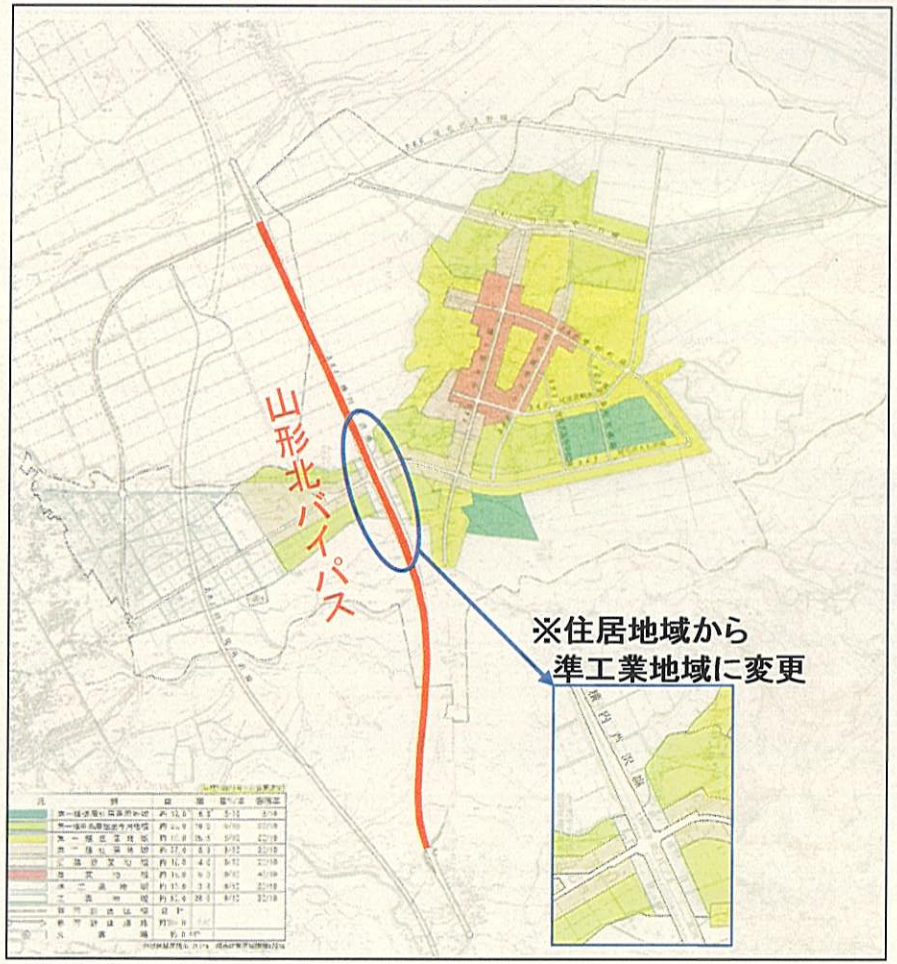
都市計画区域、市街化区域、用途区域の変遷

・尾花沢市の都市計画区域面積は870ha、用途地域面積302haとなっており、昭和52年から平成17年にかけて大きな変化はみられない。
・用途地域をみると、都市計画法の改正で用途の種類は増えているが、指定面積の構成比は住居系60%、商業系10%、工業系30%となっており、昭和52年から平成17年にかけて大きな変化はみられない。

▼尾花沢市の市街地区域（昭和52年）



▼尾花沢市の市街地区域（平成17年）



目標とする市街地像①
（平成13年尾花沢市都市マスタープランより）

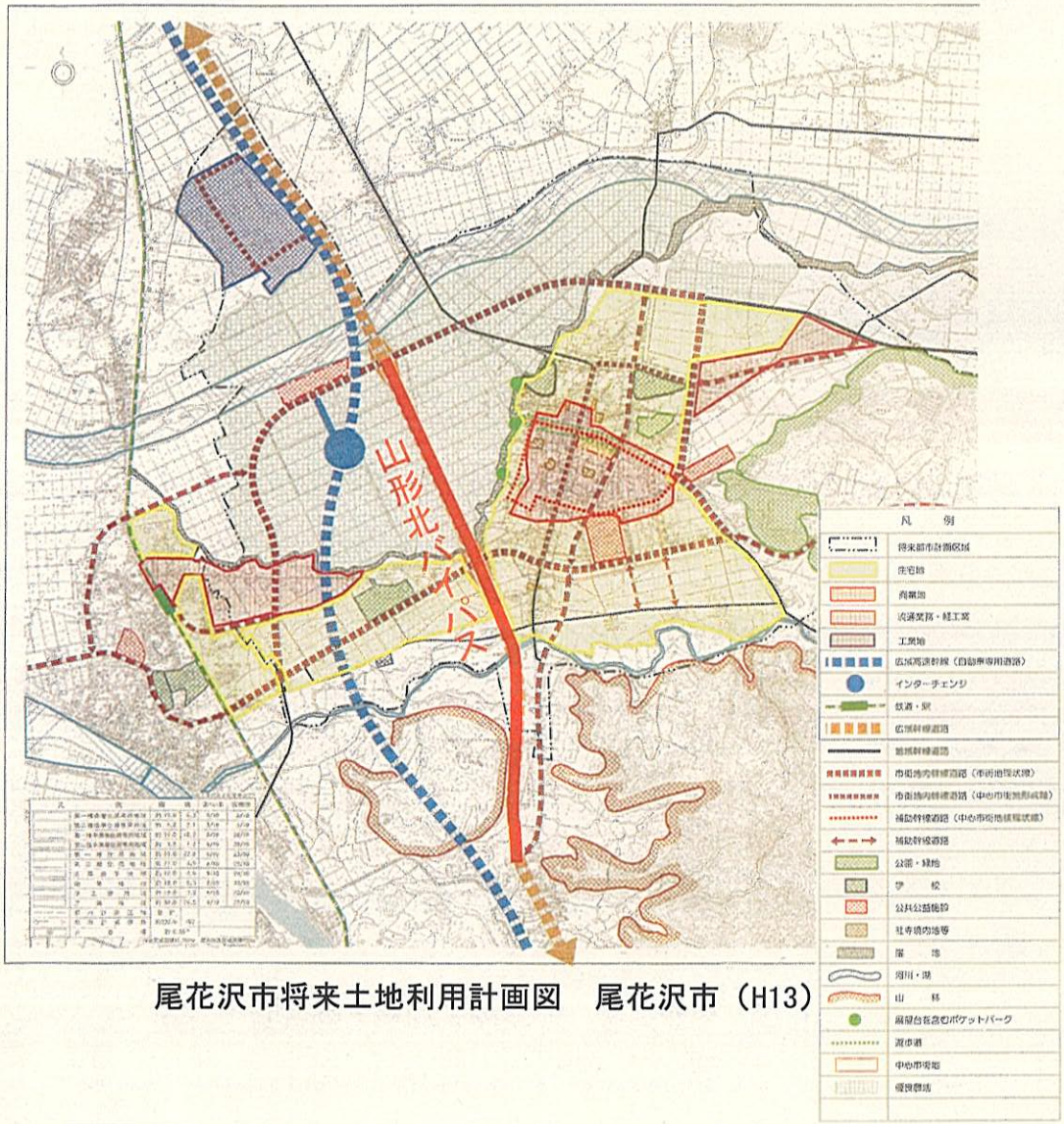
国道13号山形北バイパスの位置づけ・整備方針

【位置づけ】

・国道13号山形北バイパスは、地域の社会経済活動の動脈として特に重要な「広域幹線道路」に位置づけられている。

【交通施設の整備方針】

・国道１３号は地域間交流の促進、産業の振興、都市環境の向上に重要な役割を担っている。今後、より一層の快適性、安全性の向上、渋滞解消のため、４車線化の早期実現を目指す。



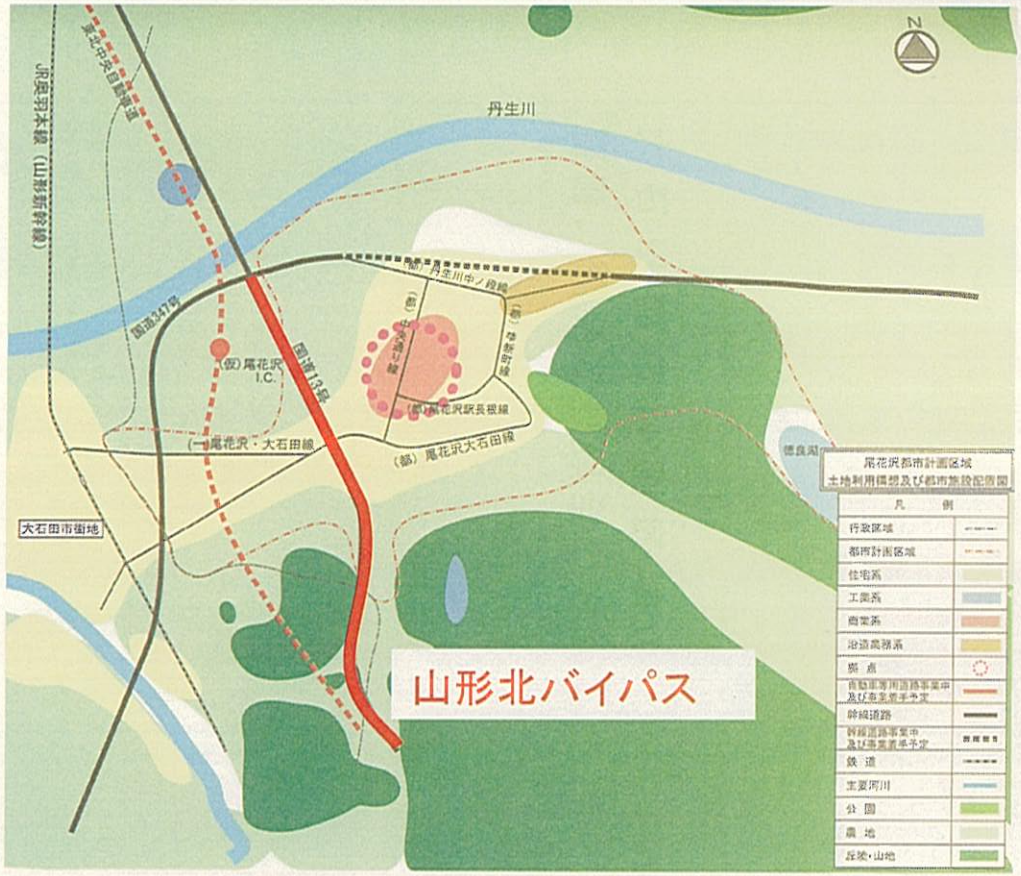
尾花沢市将来土地利用計画図　尾花沢市（H13）

目標とする市街地像②
（平成16年山形広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針より）

尾花沢都市計画区域の整備・開発又は保全の方針

○尾花沢都市計画区域の都市づくりの基本理念では、地域間の連携を進めるための幹線道路網や交流施設の整備など、交流環境の向上を目指しています。

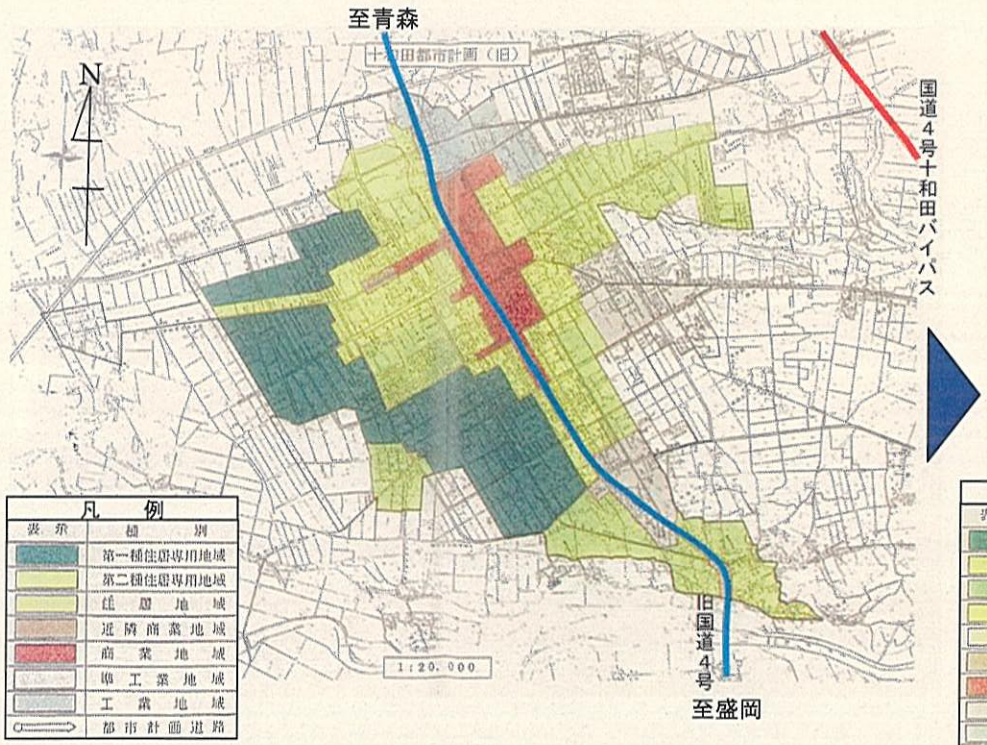
○市街地の工業、流通機能の一体化と高速交通網とのアクセス強化により、広域的な拠点としての機能を高めていくため、国道などの整備促進する。



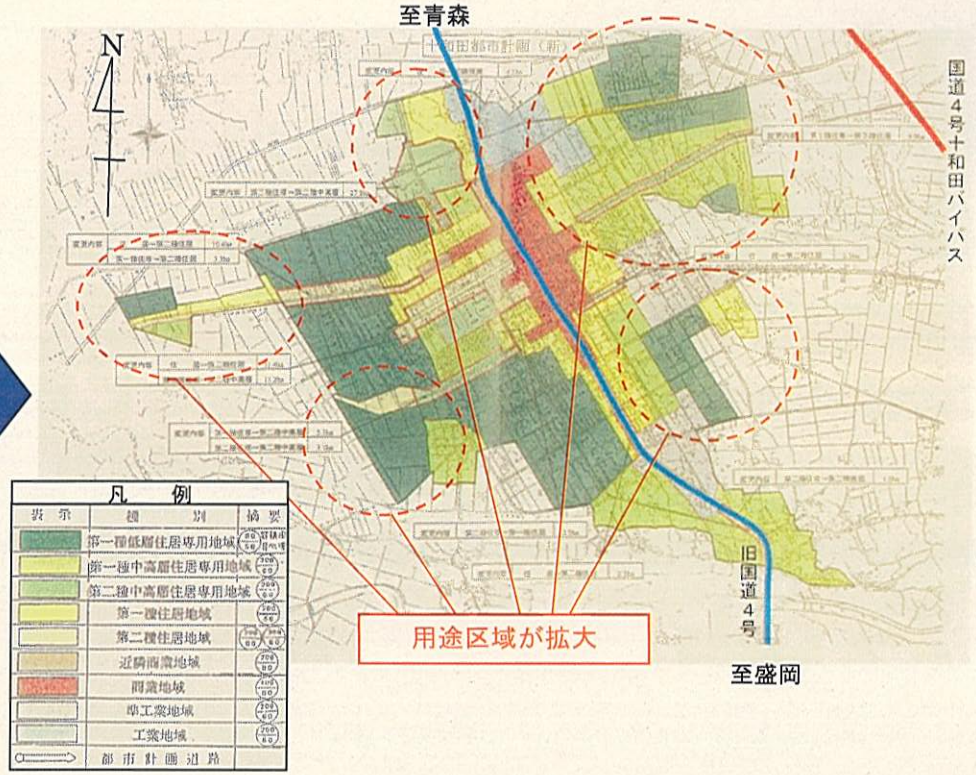
尾花沢市土地利用構想及び都市施設配置図
平成16年山形広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（H16）

都市計画区域、市街地区域、用途区域の変遷

▼十和田市の市街地区域（昭和55年）



▼十和田市の市街地区域（平成8年）



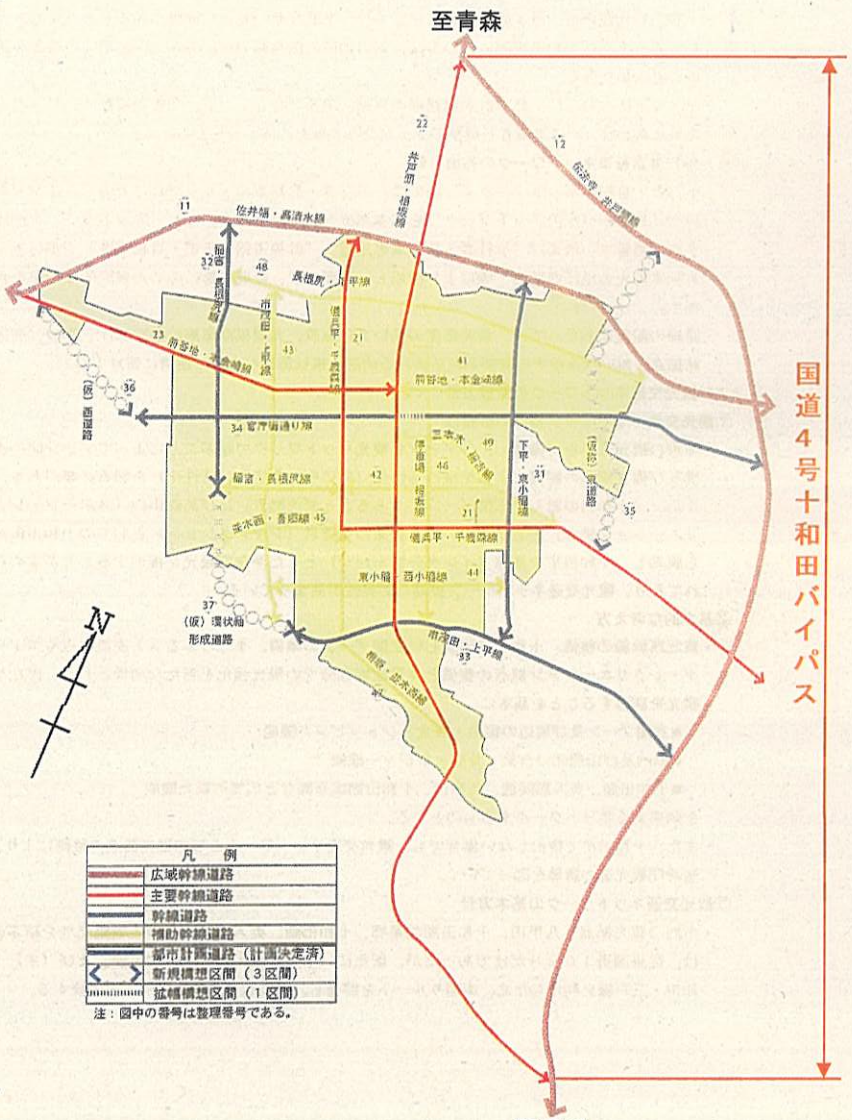
・十和田バイパスは用途区域外である
・平成8年以降についても、十和田バイパス沿線には用途区域の指定がない

目標とする市街地像
（平成10年十和田市都市計画マスタープランより）

国道4号十和田バイパスの位置づけ

【位置づけ】
『十和田市と周辺諸都市とを結び、市街地内への通過交通を排除する機能を持つ』広域幹線道路として位置づけられている。

また、『主要な交通流動を円滑に処理する道路、災害時には延焼遮断帯、緊急輸送道路としての機能』を併せ持つ。

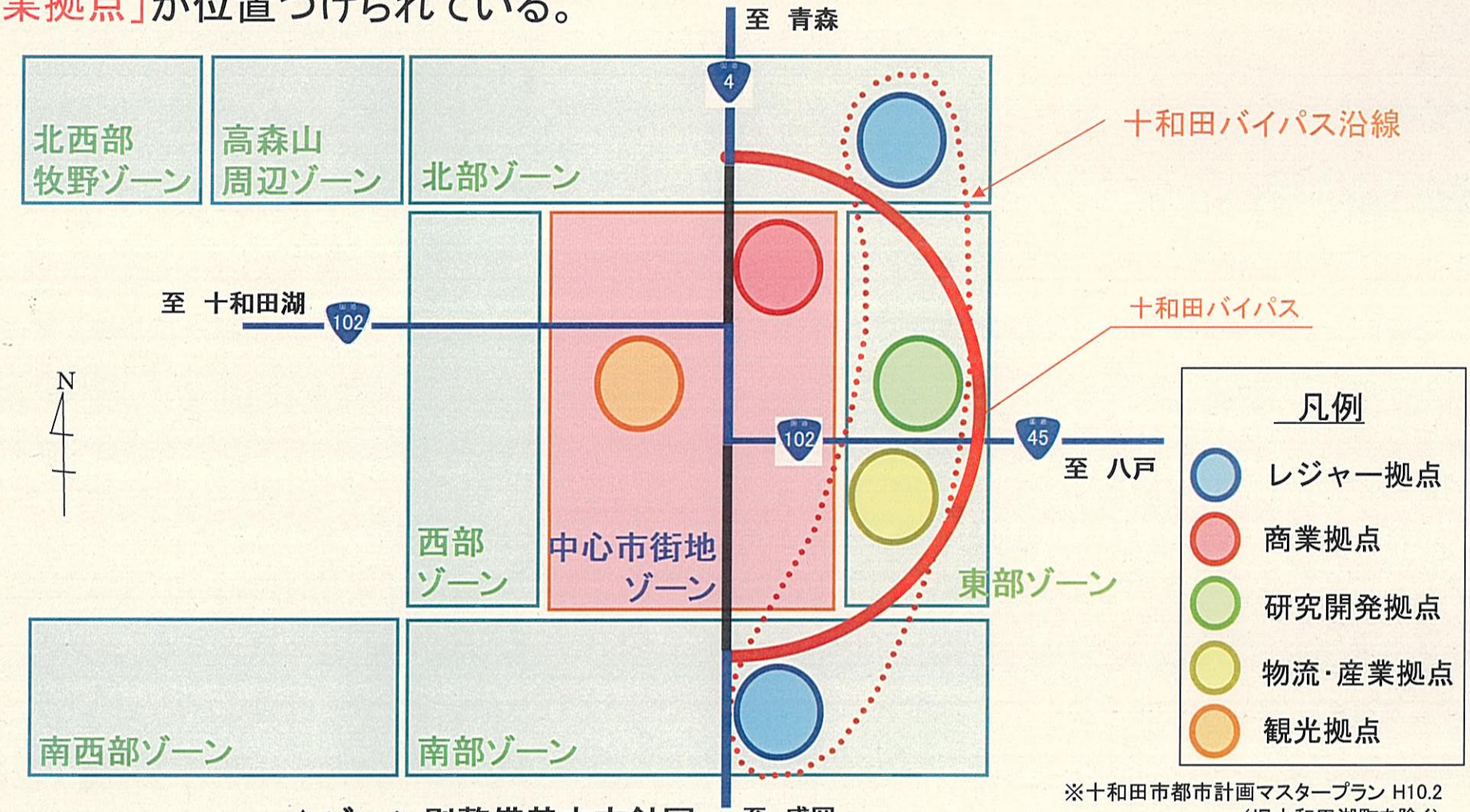


十和田市の将来道路網

十和田市都市計画マスタープラン　H10．2

目標とする市街地像
（十和田市都市環境の整備・形成及び市街地の整備方針より）

○各ゾーンに拠点を配置し、相互に軸で結ばれ、機能分担のもとに連携強化を図ることとなっており、十和田バイパス沿線も、「レジャー拠点」「研究開発拠点」「物流・産業拠点」が位置づけられている。



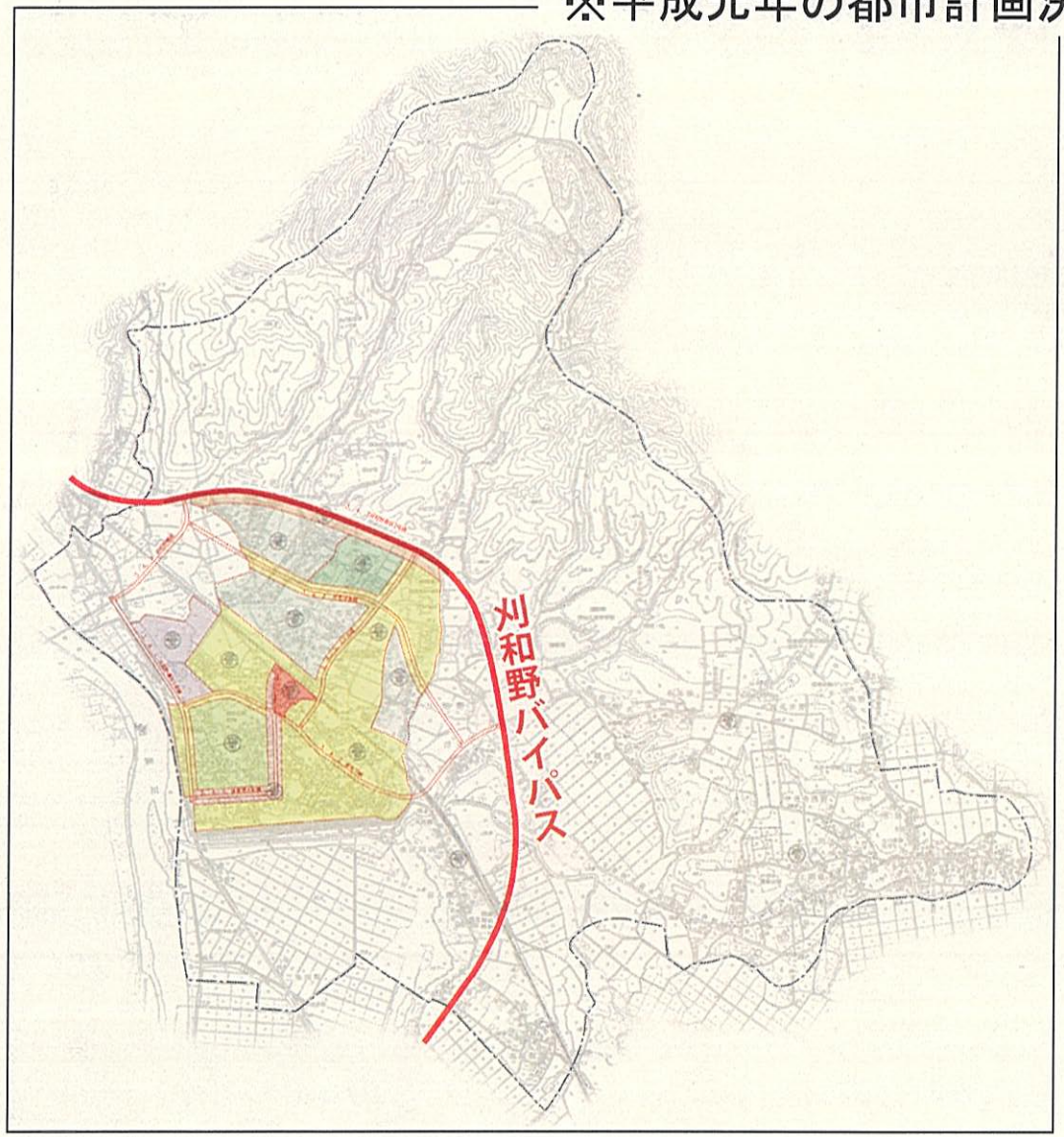
▲ゾーン別整備基本方針図

※十和田市都市計画マスタープラン H10.2
（旧十和田湖町を除く）

都市計画区域、市街地区域、用途区域の変遷

▼旧西仙北町の市街地区域（平成元年）

※平成元年の都市計画決定以降、変更無し



凡例			
	第1種低層住居専用地域	容積率 80 %	建ぺい率 50 %
	第2種低層住居専用地域	150 100	60 50
	第2種中高層住居専用地域	150	60
	第1種住居地域	200	60
	準住居地域	200	60
	近隣商業地域	200	80
	商業地域	400	80
	準工業地域	200	60
	都市計画区域		
	用途地域		
	都市計画街路		

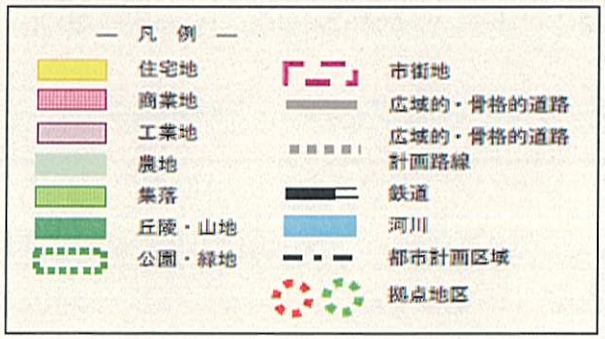
※第1種、第2種低層住居専用地域の外壁後退距離は1.0ｍ、高さ制限は10ｍとする。

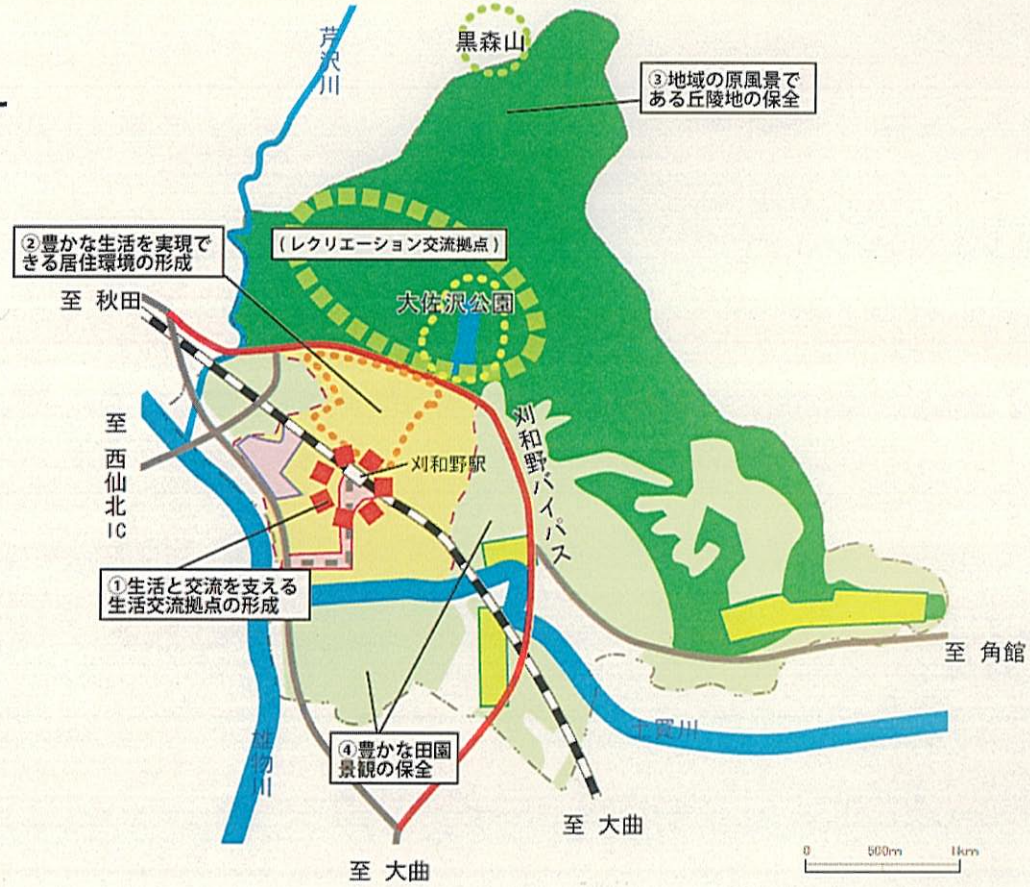
目標とする市街地像
（平成16年西仙北都市計画マスタープランより）

国道13号刈和野バイパスの位置づけ・整備方針

【位置づけ】
西仙北と大曲広域都市圏内や秋田市等との広域的な交流連携を実現する生活交流軸の形成を図る、基軸として位置づけられている。

【交通施設の整備方針】
通勤・通学等の日常生活を支え、広域的な交流連携の促進を図るため、国道13号を主要幹線道路として位置づけ、本区域と周辺地域との連携を促進する道路として配置する。





目標とする市街地像

西仙北都市計画マスタープラン H16. 4

都市計画区域、市街地区域、用途区域の変遷

▼旧小牛田町（美里町）の市街地区域（事業化当時）

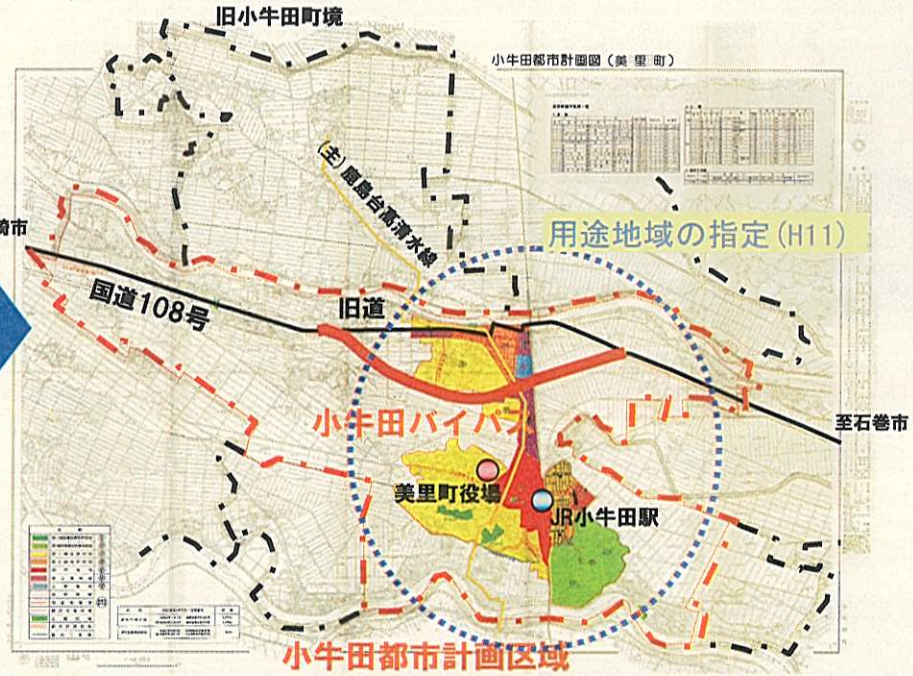




資料：旧小牛田町都市計画図（S59）

※事業化当時（S59）はS42に都市計画区域が指定されているだけで、用途地域の指定はない。

▼旧小牛田町（美里町）の市街地区域（現在）



資料：旧小牛田町都市計画図(H17)

※小牛田バイパス整備後は、整備前の平成11年度に用途地域が指定されて以降、変更はない。

目標とする市街地像（旧小牛田都市計画マスタープランH16.5より）

一般国道108号小牛田バイパスの位置づけ・整備方針

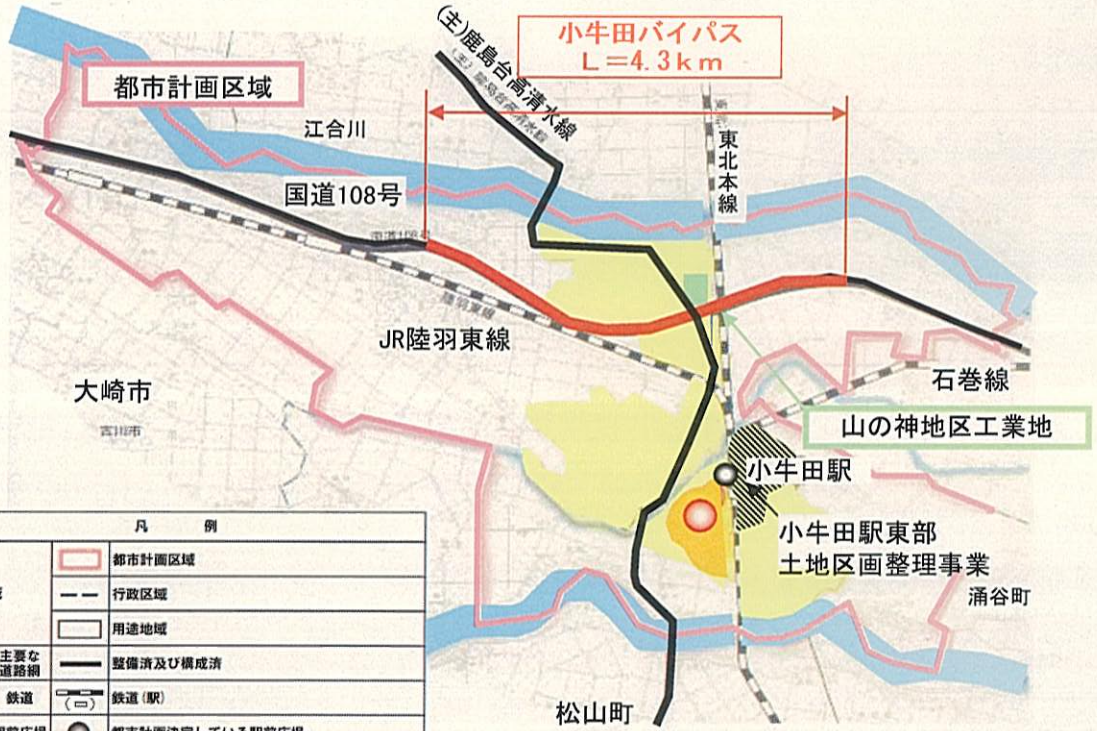
【位置づけ】

・広域大崎圏※における圏域の骨格を形成する主要施設の１つとして位置づけられている。

【交通施設の整備方針】

・既存施設の有効利用や土地利用との整合を図りながら、広域大崎圏※域の骨格を形成する道路などを中心に、本区域と周辺地域とを結ぶ総合的な交通体系の形成を目指す。

▼ 旧小牛田町（美里町）の都市計画基本方針



資料：宮城県小牛田町都市計画基本方針（H16.5）

※広域大崎圏
・・・大崎市/色麻町/加美町/涌谷町/美里町の５市町村で構成される。

大崎市 ― 古川市，松山町，三本木町，鹿島台町，岩出山町，鳴子町，田尻町が平成１８年３月３１日合併
美里町 ― 小牛田町，南郷町が平成１８年１月１日合併