

都市計画道路の見直しについて

令和8年10月

能代市

1.都市計画道路について

都市計画道路とは

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。

都市計画区域

区域マスタープラン（整備、開発及び保全の方針）

都市計画マスタープラン
（市の都市計画に関する基本的な方針）

土地利用規制
（地域地区）

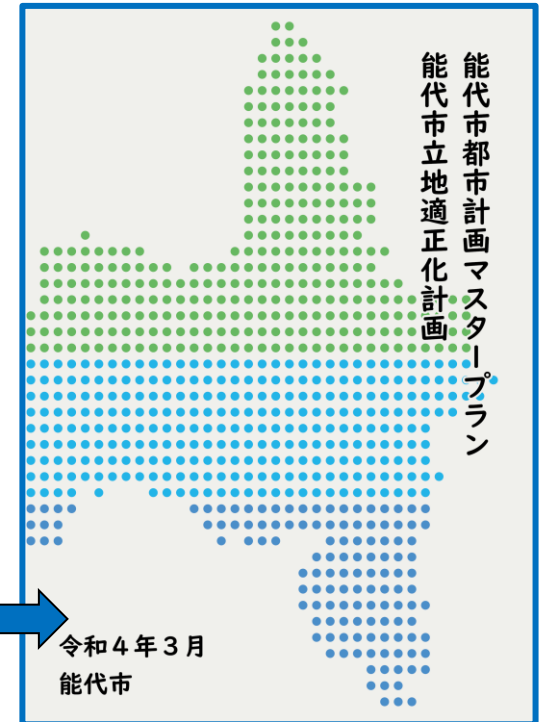
- 用途地域
- 特別用途地区
- 防火・準防火地域

都市施設

- 都市計画道路
- 都市公園
- 下水道

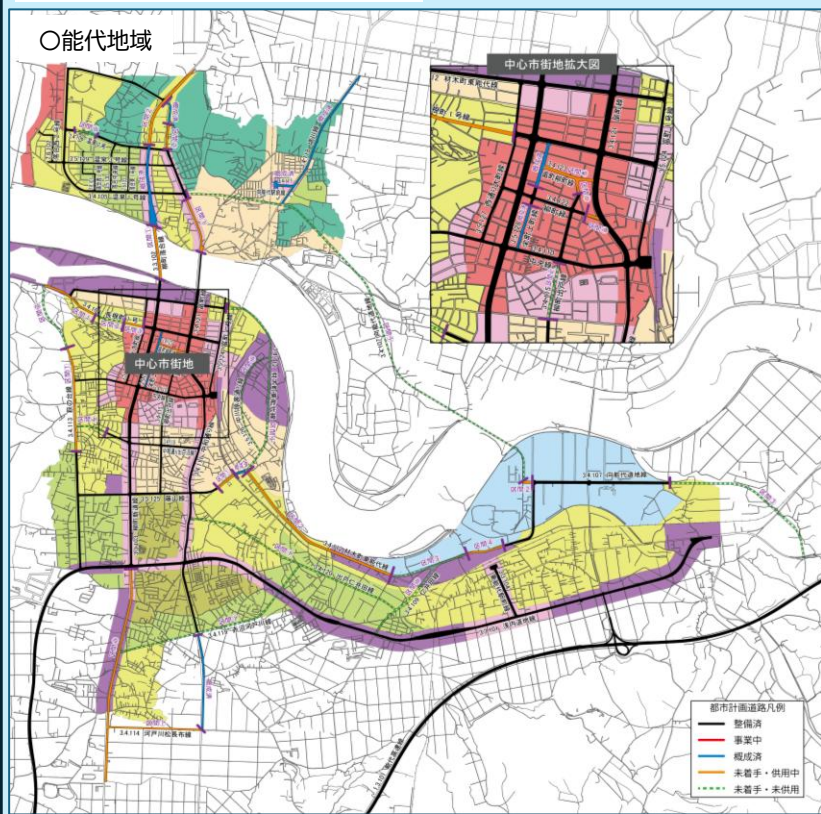
市街地開発事業

- 土地区画整理事業
- 市街地再開発事業



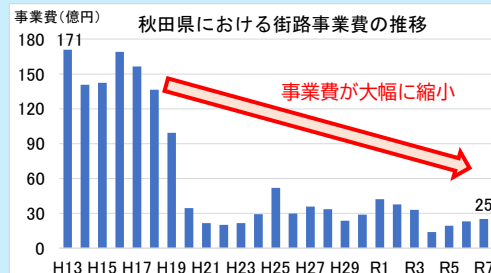
市ホームページで公開中

◆能代市の都市計画道路整備状況

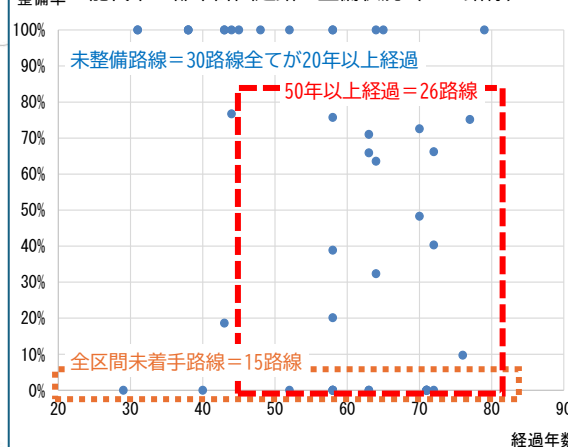


●能代市における都市計画道路

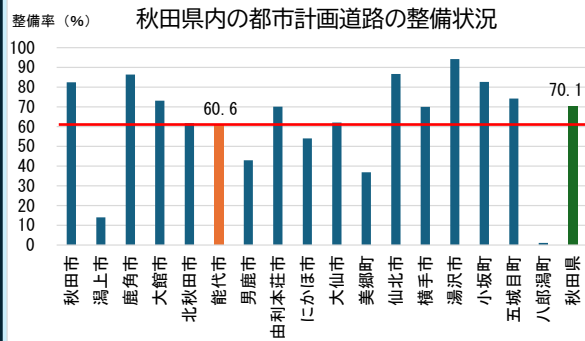
- ・未整備路線が多く存在
- ・都市計画決定から20年以上経過
- ・大多数が50年以上経過
- ・整備率は60.6%で県平均の70.1%を下回っている



能代市の都市計画道路の整備状況 (N=46路線)



◆県内の都市計画道路整備状況



●近年の主な見直し状況

- ・県では都市計画道路の見直しを推進するため、ガイドラインを策定(2005年)
 - ・県内各市で見直しを実施
- | 年度 | 見直しガイドライン策定 |
|--------------|-------------|
| 2005年(平成17年) | 見直しガイドライン策定 |
| 2016年(平成28年) | 能代市(1路線) |
| 2019年(平成31年) | 秋田市 |
| 2021年(令和3年) | 秋田市 |
| 2022年(令和4年) | 大館市、湯沢市 |
| 2023年(令和5年) | 由利本荘市、横手市 |
| 2024年(令和6年) | 秋田市 |
| 2025年(令和7年) | 秋田市、鹿角市 |
| 2026年(令和8年) | 秋田市 |

◆都市計画道路の見直し

●未整備都市計画道路による制約

- ★都市計画道路が計画されている場所に建物を建築する場合は・・・
- ・建築における階数、構造の制限
- ・資産・担保価値への影響
- ・長期優良住宅の認定を受けられない



◆都市計画道路の位置づけ

・令和4年3月に策定された「能代市都市計画マスタープラン・能代市立地適正化計画」において、市街地内幹線道路は、見直しを行うことを明記している。

3) 市街地内幹線道路

・都市計画決定された幹線道路は、計画的な整備を推進するほか、長期間にわたり事業着手がなされていない路線については、必要性等を再検証し、「存続」「変更」「廃止」の方向性を決定したうえで、計画の見直しを行います。



- － 凡例 －
- 広域幹線道路
 - 地域間幹線道路
 - 市街地内幹線道路
 - その他の道路
 - 用途地域
 - 都市計画区域
 - 鉄道・駅

◆都市計画道路の見直し

・県で策定した「秋田県都市計画道路見直しガイドライン」に基づいて見直しを実施。

●見直し検討フロー

ステップ1 「検討路線」の選別

ステップ2 「検討路線」の基本データ入力

ステップ3 「必要性」の重み付け

ステップ4 都市計画道路の「必要性」「実現性」の検討

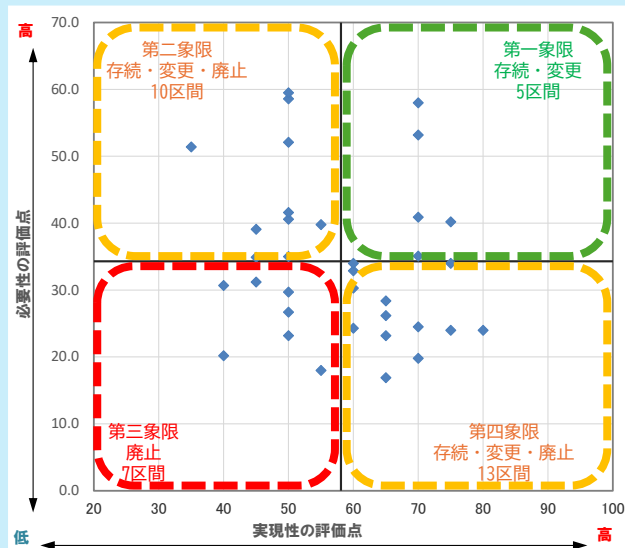
ステップ5 「廃止」「変更」の検討

将来交通需要量の推計

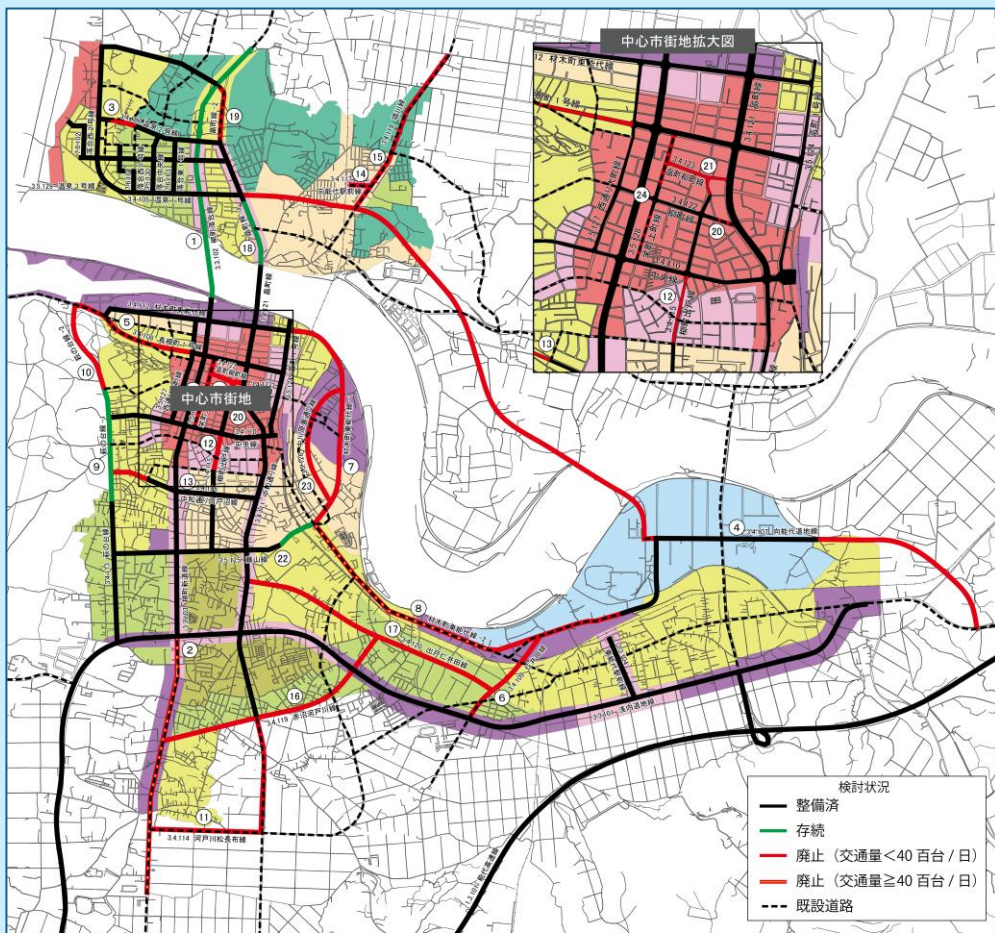
総合評価(廃止、変更、存続の決定)

- 「必要性」
- ①ネットワーク機能
 - ②交通機能
 - ③まちづくり支援
 - ④防災・医療活動支援
- 「実現性」
- ①現地状況
 - ②構造面
 - ③社会状況

ステップ4における評価結果



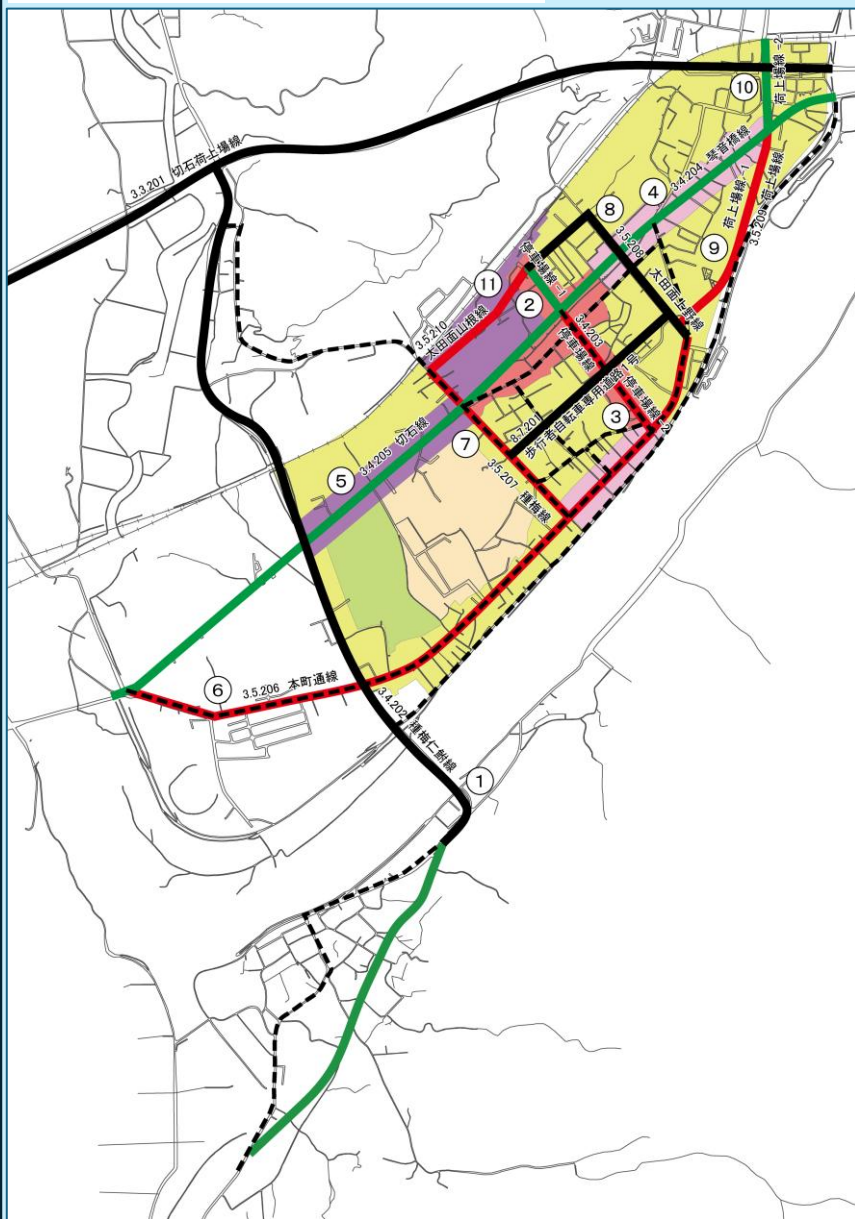
◆都市計画道路見直し計画案（能代地域）



- ✓ **【維持】** 4 区間を維持とする。
- ✓ **【廃止】** 20 区間を廃止とする。

No	路線名	幅員 (m)	総合評価による見直し方針の概要
①	柳町落合線 (能代大橋以北) (国道)	25	維持 国道101号を構成する都市の主要な幹線で、ネットワーク上も重要な路線であり、必要性・実現性とも高い。多くの交通量が見込まれることから、維持とする。(R22推計値 66~84台/日)
②	柳町新道線 (国道7号以南)	22	廃止 市街地と能代南を結ぶ都市の幹線道路で多くの交通量が見込まれるが、代替路線となる国道7号等があり、現道で車両の走行等が確保されていることから、廃止とする。(R22推計値 67~79台/日)
③	温泉2号線	18	廃止 広域的なネットワークを形成する路線ではなく、他路線(市道温泉1号線等)での代替も可能で多くの交通量が見込めないことから、廃止とする。(R22推計値なし)
④	向能代道地線	18	廃止 同様のネットワーク機能を有する県道富根能代線が整備済みで、必要性は低い。米代川渡河部が存在するほか、住居系用途地域(落合団地)で住民の反対が大きき、工場地には新たな住宅地が形成されており、実現性も低い。代替路線もあり将来交通量も少ないことから、廃止とする。(R22推計値 1~17台/日)
⑤	長根町1号線	18	廃止 広域的なネットワークを形成する路線ではなく、住宅が多く立地していることから、必要性・実現性ともに低い。代替路線も存在することから、廃止とする。(R22推計値 0台/日)
⑥	仁井田線	18	廃止 計画路線上に住宅や工場等が存在することや、J R五能線の交差点もあり、実現性は低い。代替路線もあり将来交通量も少ないことから、廃止とする。(R22推計値 5台/日)
⑦	材木町東能代線-1 (富町1号線~藤山線)	18	維持 広域的なネットワークを形成する区間ではなく、多くの未利用地や工場、住宅が点在する区間であり、必要性・実現性とも低い。代替路線は存在しないが、地区外と結ぶ道路は整備されている。将来交通量も少ないことから、維持とする。(R22推計値 0台/日)
⑧	材木町東能代線-2 (藤山線~工業団地)	18	廃止 中心部と東能代を結ぶ路線であるが、ほとんど区間で歩道が設置された現道が存在している。また、沿道には住宅や工場など、多くの建物が立地しており、必要性・実現性とも低いことから、廃止とする。(R22推計値 9~67台/日)
⑨	萩の台線-1 (砂留山~陸上競技場)	18	維持 国道7号から風の松原や陸上競技場、能代公園、小・中学校や高校へのアクセスする唯一の路線であり、存続が望ましい。(R22推計値 6台/日)
⑩	萩の台線-2 (陸上競技場~港湾道路)	18	廃止 陸上競技場から港湾道路を結ぶ区間であるが、国道7号から能代港へ通じる路線が存在し、港湾アクセスは確保されている。また、上記区間に接続する道路であり、本路線は港湾道路としてはふさわしくない。現状による実現性が低く、将来交通量も少ないため、廃止とする。(R22推計値 0台/日)
⑪	河戸川松長布線 (南中~旧国道) (県道)	18	維持 用途地域外の区間で、歩道が設置された現道が存在する区間であり、代替路線(市道芝菰浅川線等)があることから、新たな整備を行う必要性が低い。また多くの交通量が見込まれる状況にあることから、維持とする。(R22推計値 3~4台/日)
⑫	柳町出戸線	16	廃止 一部完成していない区間は市街地中心部に位置するが、計画路線上に住宅等が多く存在し、実現性は低い。また、周辺には代替路線が存在しており、多くの交通量が見込めないため、廃止とする。(R22推計値 5台/日)
⑬	中和通り出戸線	16	維持 広域的なネットワークを形成する路線ではなく、並行する代替路線があることから必要性が低い。また、計画路線上に住宅等が多く存在しており、実現性も低い。将来交通量も少ないことから、廃止とする。(R22推計値 37台/日)
⑭	向能代駅前線	16	維持 向能代駅へのアクセス路線であるが、その他の機能で必要性が低く、地域コミュニティへの影響も懸念される。概観済みで通行は確保されており、将来交通量も少なくなことから、維持とする。(R22推計なし)
⑮	湧川線 (県道)	16	維持 県道として機能が確保されており、都市計画道路としての必要性は低い。多くの交通量が見込まれ、現道で車両の円滑な走行が確保されているため、維持とする。(R22推計値 9台/日)
⑯	赤沼河戸川線	16	維持 広域的なネットワークを形成する路線ではなく、交通量も少ないことから、必要性は低い。また、計画地には多くの住宅が立地しており、実現性も低い。多くの交通量が見込めないことから、廃止とする。(R22推計値 17~21台/日)
⑰	出戸仁井田線	16	維持 広域的なネットワークを形成する国道7号など並行する代替路線があり、将来交通量も少ない。また、多くの未利用地や住宅が点在する区間であり、必要性が低いことから、廃止とする。(R22推計値 0~7台/日)
⑱	富町線-1 (能代橋~向能代道地線) (県道)	16	維持 能代大橋に並行する能代橋に接続する道路であり、中心市街地と向能代・東雲地区を結ぶネットワークを構成しており、必要性が高いことから、維持とする。(R22推計値 30~40台/日)
⑲	富町線-2 (温泉2号線~国道101号) (県道)	16	維持 将来交通量が見込まれるが、近接して並行した代替路線(国道101号)があることや、歩道を有した道路が構築されており、必要性が低い。また、計画路線上に住宅等が多く存在し実現性が低いことから、廃止とする。(R22推計値 39台/日)
⑳	柳町線	16	維持 市街地中心部に位置し、必要性の高い路線となっているが、高低差が大きい区間であり、沿道への影響が大きいことから実現性は低い。代替路線が複数あり、将来交通量も少ないため、廃止とする。(R22推計値 13台/日)
㉑	皇町柳町線	16	維持 市街地中心部に位置しているが、代替路に囲まれており、必要性が低い。また、沿道には多くの建物が立地しており、実現性も低い。代替路線が複数あり、多くの交通量も見込めないため、廃止とする。(R22推計値 0~5台/日)
㉒	藤山線 (県道~明治町)	15	維持 市街地中心部南側の東西を連絡し必要性は高いが、J R交差点と交差点が近接しており、施工の難度が高い。多くの交通量が見込まれ、整備を進める必要があるため、維持とする。(R22推計値 51台/日)
㉓	中川原裏通り線	12	維持 広域的なネットワークを形成する路線ではなく、地区内の道路が整備されており、必要性は低い。また、工場の立地や高低差など実現性には問題がある。多くの交通量が見込めないことから、廃止とする。(R22推計なし)
㉔	栄町上町線 (市庁舎西側)	12	維持 計画路線上に住宅や商業施設等が多く存在し、実現性は低い。代替路線もあるが、市街地内で代替機能を有する路線も複数あり、将来交通量も少ないことから、廃止とする。(R22推計なし)

◆都市計画道路見直し計画案（二ツ井地域）



No	路線名	幅員 (m)	総合評価による見直し方針の概要
①	種梅仁鮎線（仁鮎地区）（県道）	16	維持 並行する県道は未整備で集落内を屈曲しながら通過する路線であり、住民からの整備要望が非常に強く、必要性が高いことから、存続とする。 （R22推計値18百台/日）
②	停車場線-1 （二ツ井駅～駅前交差点）	16	維持 県道西目屋二ツ井線から二ツ井駅間は将来交通量は少ないが、地域の主要拠点である駅へのアクセス路であることから、存続とする。（R22推計値1百台/日）
③	停車場線-2 （駅前交差点～信金）	16	廃止 県道西目屋二ツ井線から南側は将来交通量も少なく、代替路線もあることから、廃止とする。（R22推計値0～1百台/日）
④	琴音橋線（旧国道）（県道）	16	維持 県道として広域ネットワークを形成する路線であり、医療活動を支援するなど重要な路線として必要である。代替機能を有する路線がないことから、存続とする。（R22推計値20百台/日）
⑤	切石線（旧国道）（県道）	16	維持 県道として広域ネットワークを形成する路線であり、医療活動を支援するなど重要な路線として必要である。代替機能を有する路線がないことから、存続とする。（R22推計値22～25百台/日）
⑥	本町通線（米白橋～信金）	12	廃止 通過交通もなく、沿道への都市施設立地などもないことから、必要性が低い。また、計画路線上に住宅や商業施設等が存在し、実現性も低い。将来交通量も多くは見込めないことから、廃止とする。（R22推計値12～19百台/日）
⑦	種梅線（イトク付近）	12	廃止 通過交通もなく、沿道への都市施設立地などもないことから、必要性が低い。また、計画路線上に住宅や商業施設等が存在し、実現性も低い。将来交通量も多くは見込めないことから、廃止とする。（R22推計値0～1百台/日）
⑧	太田面上野線 （旧二ツ井小～信金）	12	廃止 通過交通もなく、沿道への都市施設立地などもないことから、必要性が低い。また、計画路線上に住宅や商業施設等が存在し、実現性も低い。将来交通量も多くは見込めないことから廃止とする。（R22推計値11百台/日）
⑨	荷上場線-1 （旧二ツ井小付近）	12	廃止 他の市道など他路線での代替が可能であり、将来交通量も多くないことから、廃止とする。（R22推計値23百台/日）
⑩	荷上場線-2 （旧国道～藤里）（県道）	12	維持 藤里町につながる重要な路線で、代替機能を有する路線がないことや、主要幹線道路へのアクセス路線として必要であることから、存続とする。 （R22推計値10百台/日）
⑪	太田面山根線（駅周辺）	12	廃止 通過交通もなく、沿道への都市施設立地などもないことから、必要性が低い。また、既設の県道西目屋二ツ井線など並行する他路線での代替が可能である。多くの交通量が見込めないことから、廃止とする。 （R22推計値0百台/日）

✓ 【存続】 5区間を存続とする。

✓ 【廃止】 6区間を廃止とする。