

第1回 昭和橋景観検討委員会

配布資料

目次	Page
1. 昭和橋の設計プロセスとスケジュール	1
2. 架橋予定位置周辺の状況	2
3. 上位・関連計画の整理	3
4. 歴史の整理	4
5. 周辺景観の整理	8
6. 視点場の整理	10
7. 検討対象および条件	12
8. アンケート結果のまとめ	13
9. デザインコンセプトの提案	15
10. 架橋位置と幅員構成	16

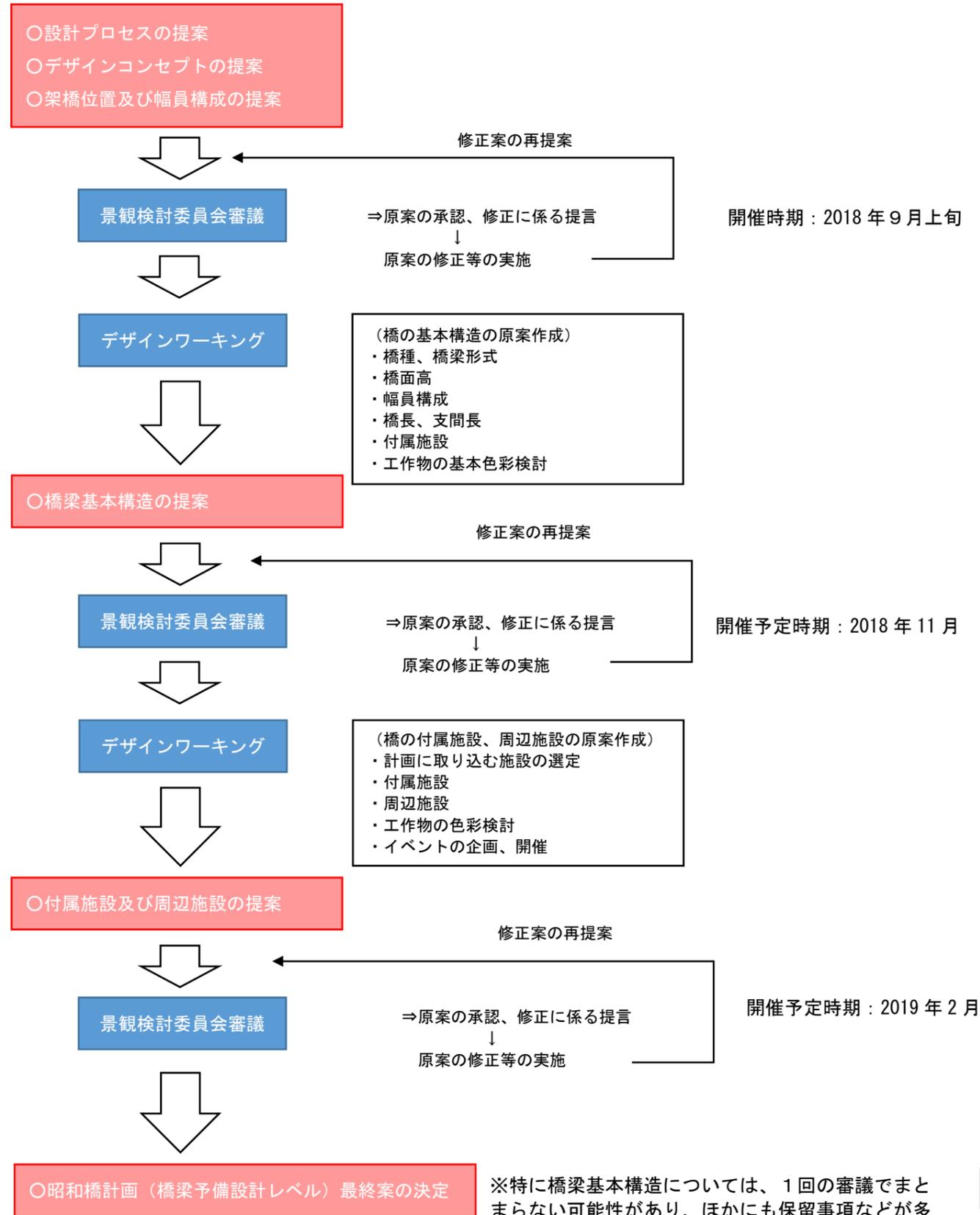
平成30年9月6日(木)

住田町

岩手県沿岸広域振興局土木部 大船渡土木センター住田整備事務所

1. 昭和橋の設計プロセスとスケジュール

■昭和橋 設計フロー



景観検討委員会
 委員会では、事務局から提示するデザイン案や検討資料に対して、審議を行い、修正等の提言を行う。
 最終的には、昭和橋の予備設計レベルの計画案を作成することを目的としている。

デザインワーキング
 ワーキングでは、事務局から提示するデザイン案を作成する上で、具体的な部分の検討を行う。ここでは専門的、技術的な知識が必要になることから、委員の中でも学識者等の専門的な意見交換を対象とする。

※特に橋梁基本構造については、1回の審議でまとまらない可能性があり、ほかにも保留事項などが多ければ委員会の開催回数が増える可能性がある。

⇒ 橋梁詳細設計完了予定時期：2019年9月ごろ

2. 架橋予定位置周辺の状況（気仙地方、住田町の状況）

2-1. 住田町の位置、名前の由来

住田町は岩手県の東南部、気仙郡の北部に位置し、北は夕日山、貞任山、赤羽根峠などを境に遠野市、東は箱根峠を境に釜石市、南東は五葉山、小松峠、白石峠を境に大船渡市、南は太平山、生出山を境に奥州市にそれぞれ接し、北緯三九度一九分五二秒（極北）～三九度五分二三秒（極南）、東経一四一度四四分四〇秒（極東）～一四一度二三分一九秒（極西）に位置している。

東西 33.68km、南北 19.02km で、面積 334.84km² である。（住田町史、第一編自然 P.10）総面積のうち約9割が林野という「**森林の町**」である。

昭和三十年（一九五五）に世田米町・上有住村・下有住村の一町ニカ村が合併し、**上有住・下有住の住、世田米の田をとり、協力発展をめざして住田町と命名して発足**し、町役場を世田米町に置く。

2-2. 住田町、気仙地方の地勢と気候

・気仙地方の地勢概要

気仙地方は、全体としてみると、山林と原野を合わせた面積が、78%を占めていることから、「**山林と原野の地域**」というのが適切である。北部と西部には「南部北上山麓地帯の高い山々」が重なり、東南部の方は太平洋に面していて、「鋸歯状の所謂リアス式海岸」となっていて、断崖が海に迫っているところが多いという。耕地といえば、北上山脈の支脈としての「五葉、氷上、種山三山系」の間の、気仙川と盛川の二つの川の流域に開けている平坦地が中心になっている。

・住田町の気候

気仙地方は、北上高原地区の東斜面に境しているが、大部分は「東部臨海地区の南三陸海岸地帯」に属していて、「**暖流黒潮の影響**」を受けて、**一般に温暖で年平均気温は一三度前後**となっている。「季節風の影響」もある。夏季は南東風が、冬季は北西風が卓越して、農作物や生物の成育に大きな影響を与えているわけである。湿気を帯びた暖風は西部、北部の山岳にさえぎられて、多量の雨を降らせるので、年降水量は 1,300ml を超すという。全体としての気仙地方は、温暖で南国風の性格を持っているので、「厳冬一月の寒の節にも、椿の花が咲くほどで、「気仙よいとこ寒九の雨に、赤い椿の花が咲く」と歌われることにもなるのであろう。他にも温暖地帯の竹、茶、無花果、ゆず等の植物が生育している。

住田町は標高 300m に満たないけれども、周囲が山に囲まれているということで、山沿い地方に含められている。気仙地方は、岩手県の南部に位置し海岸に近いということもあり、**夏は比較的涼しく、冬は格別に寒くはないという、まことに暮らしやすい地域**と言われている。

住田町も同じ理解に含めて考えてよいと思われるが、気仙地方全域で見れば、海岸より一歩内陸方面に踏み入った地域ということになり、幾分内陸的になっているという違いが見られるようである。

2-3. 住田町の町章、町の花、町の木

・町章（昭和 30 年 10 月制定）

住田町の「す」の字を鳩と旭に図案化したもので、平和産業の町として旭日昇天の勢いで発展飛躍することを表徴している。



・町の花：**あつもりそう**（昭和 60 年 6 月 1 日制定）

初夏、紫紅色の美しい花をうけ、山里を飾るあつもりそう、**人と自然の調和を図る温かい町民性**を象徴している。



「アツモリ」という名前の由来は、唇弁（くちびる状の花びら）を平敦盛の母衣（鎧の背に背負った矢を防ぐ袋状のもの）からきている。敦盛は源氏方の熊谷直美に討たれ、数え年 16 歳、御歯黒をつけ、薄化粧をしていたと言われている。本種の花は紅色であるため、平氏の赤旗にかけ、クマガイソウは白いため源氏の白旗に見立てたとも言われている。茎の高さは 20～40cm。葉は互生し、長さ 8～20cm で長楕円形。花は淡紅色から紅紫色まで変化があり、まれに白色のものもあり、直径約 5cm、唇弁は袋状をしている。アツモリソウというより、カッコバナと呼んだほうが親近感を覚えるこの花も、「滅びゆく日本の植物五十種」の中に含まれている。

・町の鳥：**やまどり**

気品にあふれた銅褐色の羽毛で体をつつみ、長い尾を持つやまどり、**細やかな習性と飛翔迅速な姿はかおり高い文化の振興を象徴**している。



・町の木：**すぎ**

大空に向かってまっすぐ伸び、用材としても広くその価値を認められているすぎ、緑の町として、さらに発展しようとする町の未来を象徴している。



3. 上位・関連計画の整理

3-1. 上位・関連計画の整理一覧

表 3-1 関連計画一覧表

名称	策定年月	備考
岩手県景観計画	平成 30 年 4 月	
岩手県公共事業等景観形成指針	平成 23 年 4 月	
住田町総合戦略 (人口ビジョン・総合戦略・総合計画)	平成 29 年 3 月	
住田町中心地域活性化基本計画	平成 26 年	

3-2. 上位・関連計画の抜粋

■岩手県景観計画

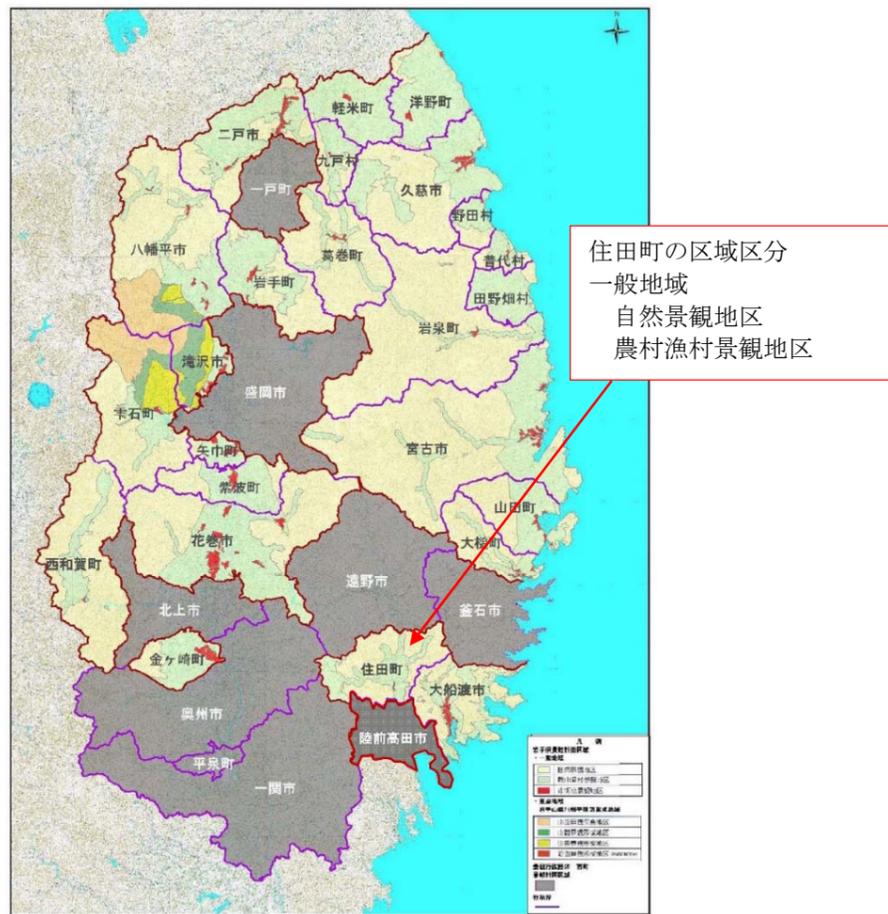


図 3-1 岩手県景観計画区域

地域別目標像

自然景観を有する地区

岩手の雄大で美しい自然景観をしっかりと保全するとともに、それと共生する人々の生活の姿を文化として感じることでできる景観の形成を目指します。

農村漁村景観を有する地区

【山村景観を有する地区】

伝統的な建築物や高原風景、炭焼き等の地場産業等、他地域では少なくなった景観が数多く残されており、そこに暮らす人々が岩手の自然と共生する姿を感じられる景観の形成を目指します。

市街地景観を有する地区

【昔ながらの市街地景観を有する地区】

(昔ながらの面影が一部に残る商店や住宅等が混在したまち並み)

地域の生活の歴史を形に残したまち並みの姿を大切にしながら、そこに住み、まち並みを守り育てていく人々の暮らしが見える景観の形成を目指します。

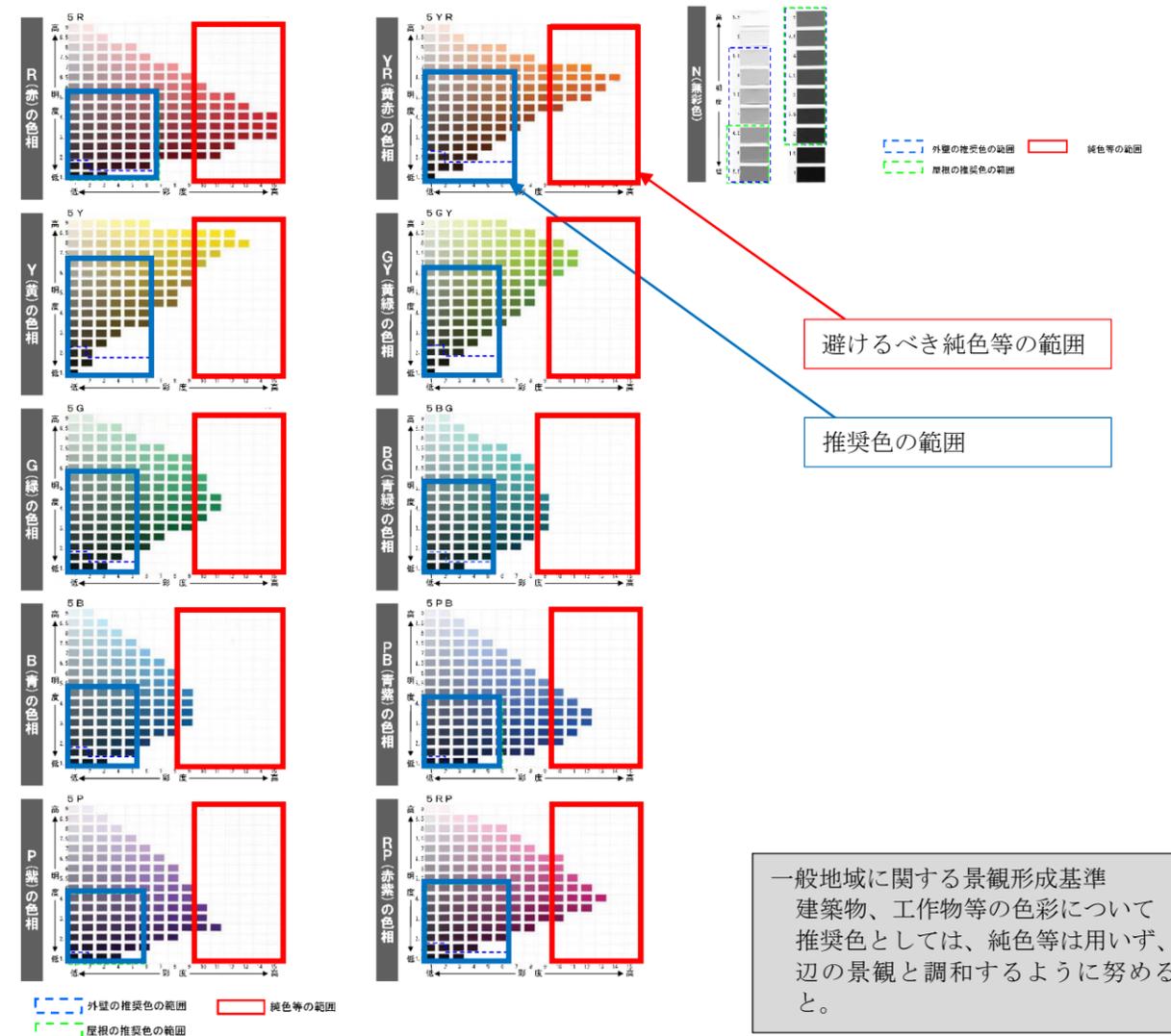


図 3-2 純色等及び推奨色の範囲

■岩手県公共事業等景観形成指針

第2 基本的事項

公共事業等の実施に当たっては、良質な公共空間を形成するため、機能性、安全性、経済性ととも、良好な景観の保全・形成が、必要な事項であることを認識し、次の事項に留意しながら地域の特性を生かした優れた景観の形成に努めるものとする。

- (1) 自然の景観、生態系及び植生との調和に配慮するとともに、緑化に努めること。
- (2) 地域の歴史的、文化的特性に配慮するとともに、文化的で質の高い景観の創出に努めること。
- (3) 高齢者、障害者等にも配慮した潤いと安らぎのある快適な生活空間の創出に努めること。

第5 施設別指針

2 橋りょう

(1) 橋りょう本体

構造、形態、意匠、色彩等の工夫により、地域の特性及び周辺の景観との調和に配慮するとともに、造形的な美しさの創出に努めるものとする。

(2) 親柱、高欄及び照明施設

橋りょう本体との調和を図るとともに、形態、意匠、素材、色彩等の工夫により、地域の特性及び周辺の景観との調和に配慮するものとする。

(3) 橋詰め

眺望や滞留を楽しむことができるような橋詰め部分には、できる限り空間を確保し、その修景に努めるものとする。

3 河川・水路

(1) 河川

自然の営力により形成される河道法線、滲筋（瀬・淵等）、河床、水際等を極力尊重し、既存河床材料の活用、植生・表土の保全・移植等の工夫により、河川特有の多様な生態系の形成に配慮すると共に、周辺地形との連続性、空間的な広がりなど、周辺の景観及び自然環境との調和に配慮するものとする。

(2) 護岸、水路、水制

構造、形態、素材等の工夫及び緑化により、自然の生態系及び周辺の景観との調和に配慮するものとする。

■住田町総合戦略

○人口ビジョン

里山で暮らし続けるため、基礎的な生活機能が保証され、住民から住みやすい・住み続けたいと思われる「住みたい町：住田」を将来の姿とし、①子どもの数、②生活・交通・医療の利便性が図られる環境整備、③町内にいながらできる仕事で生活できる収入・賃金を確保、の3つの到達目標を掲げる。

○総合戦略

人口ビジョンであげた達成目標に対して各重点施策を設定。

○総合計画

産み・育てる世代の人口増加対策、交流人口の増加対策を重点施策とし、それを支えるプロジェクトとして①中心地域活性化プロジェクト、②すみたい町創造プロジェクト、③食いくプロジェクト、④木いくプロジェクト、⑤コミュニティ・サポート構築プロジェクトの5つ掲げる。

■住田町中心地域活性化基本計画

方向性

歴史的な町並みという残された空間的な資源を手掛かりに、地域社会の活性化、再生を図り、総合的なまちづくりを進めます。町の在り方は、「其につけても、世田米は感じの好い町であった」と、柳田國男が訪れてから95年、「町を作る人々」として看破した世田米の在り方を、活かしていきます。

全体構想

再生まちづくりの中核となる旧宿場町の歴史を持つ世田米駅周辺地区を中心とした町並み保存と活用を図ります。また、このなかで地域の核施設として期待される住民交流拠点施設を整備し、まちづくり機運を高めるとともに、県内外に発信します。



図 3-3 まちづくり構想図（住田町中心地域活性化基本計画）

4. 歴史の整理

■住田町の歴史

・住田町の誕生

801(延暦20)年4月坂上田村麿將軍賊を平定、鎮守府を胆沢に進め、本郡もその所轄地となった。その後、一時安倍氏の勢力下にあったが藤原氏(所轄98年)葛西氏(所轄404年)伊達氏(所轄266年)の統治下を経て、明治2年廃藩置県により当初江刺県に属し、更に一関県(同8年)宮城県(同9年)を経て明治9年5月岩手県に編入し、昭和30年4月従来の世田米、上有住、下有住が各独立町村であったものが合併し「住田町」となった。住田町の名前に由来は、上有住、下有住の「住」と世田米の「田」を取って、「住田」町となった。有住の名前の由来は、古くは「鳴石」が「有石」に変化し、「有住」と呼ばれるようになったという説がある。また世田米の由来は、アイヌ語関連説として「セタ・オ・マイ(犬が・そこに・群れをなしている)」という意味からという説がある。

・住田町の年表

表 4-1 住田町の年表

西暦	主な出来事
1637(寛永14)年	気仙川大洪水
1720(享保5)年	住田町大火(江戸の3大火)
1732(享保17)年	ウンカ発生、飢饉となる。(享保の大飢饉)
1737(元文2)年	住田町大火(江戸の3大火)
1782(天明2)年	天明の大飢饉(～1787年)
1832(天保3)年	住田町大火(江戸の3大火)
1833(天保4)年	天保の大飢饉(～1838年)、それに伴い疫病流行。
1896(明治29)年	明治三陸大津波
1898(明治31)年	世田米村で赤痢大流行、罹病者475人、死者101人
1933(昭和8)年	昭和三陸大津波、 昭和橋架橋
1945(昭和20)年	太平洋戦争、釜石艦砲射撃により大きな被害を受ける。 銃弾の破片により昭和橋のコンクリート壁高欄に穴があく。
1955(昭和30)年	世田米、上有住、下有住が各独立町村であったものが合併し「住田町」となる。
1957(昭和32)年	町内の商店主らが、世田米商店街に整備した鈴らん灯を町に寄付。 産業振興共進会を、世田米中学校と馬検場で開催。 県道高田遠野線高瀬橋を永久橋へ架け替え。
1958(昭和33)年	役場庁舎が新築移転(世田米字川向96番地1)
1960(昭和35)年	公有林経営計画を策定。 チリ地震津波(住田町は大きな被害はなく、被災した大船渡市、陸前高田市に救援物資を送る)
1961(昭和36)年	県道遠野・住田線銀山橋が永久橋へ架け替え。
1962(昭和37)年	国道107号川口橋が永久橋へ架け替え。
1963(昭和38)年	住田町製材業協同組合が発足。
1964(昭和39)年	川鉄鉱業株式会社気仙鉱山が操業を開始。
1966(昭和41)年	世田米、上有住、下有住の三農協が合併し、住田町農業協同組合が発足。 世田米、上有住、下有住の三森林組合が合併し、住田町森林組合が発足。 大洞岩くつ滝を滝観洞と命名し、洞くつ開きを開催。
1967(昭和42)年	国道107号白石トンネルが開通。
1972(昭和47)年	町民総参加による気仙川全域の清掃作業が始まる。
1977(昭和52)年	滝観洞で映画「八つ墓村」のロケ。
1978(昭和53)年	住田町林業振興計画書を策定し、 住田型林業 がスタート。
1979(昭和54)年	台風20号、被害額12億5千5百万円。
1980(昭和55)年	町が新過疎振興指定地域の指定を受ける。
1981(昭和56)年	台風15号の強風豪雨で被害24億8千万円余。
1982(昭和57)年	県立世田米病院が新築移転し、住田病院に名称変更。 住田住宅産業株式会社を設立。

1985(昭和60)年	気仙川をきれいにする会を結成。
1986(昭和61)年	住田町総合発展計画の基本構想を策定。
1987(昭和62)年	住田町総合発展計画の基本計画を策定。
1990(平成2)年	世田米小学校、川向の新校舎で授業開始。 ふるさと創生1億円事業で、無限会社「天・地・人」が設立。
1991(平成3)年	国道107号世田米バイパスが開通。
1992(平成4)年	国道340号赤羽根トンネルが開通。
1994(平成6)年	けせんプレカット事業協同組合が設立。 「種山ヶ原」が道の駅に認定される。
1999(平成11)年	世田米商店街の歩道と街路灯が完成。 津村ダムの建設が新規採択される。
2001(平成13)年	道の駅種山ヶ原に農林水産物直売・食材供給施設「ぼらん」がオープン。 多田欣一氏が町長選挙で当選。(～2017年)
2005(平成17)年	種山ヶ原が、イーハトーブの風景地(宮沢賢治の作品の源泉となった岩手県内の自然景観)の一つとして、国の名勝に指定される。
2008(平成20)年	町内全域に光ファイバーを敷設。 住田テレビ開局。 住田病院が診療所化。
2010(平成22)年	運動公園リニューアル。
2011(平成23)年	東日本大震災、陸前高田市、大船渡市、大槌町へ支援。
2013(平成25)年	住田町運動公園ふれあい広場オープン。
2014(平成26)年	津村ダム建設事業中止を決定。 新庁舎落成 全国木のまちサミット開催。

・住田町世田米の歴史

盛街道(三陸沿岸地方と内陸部の交易に大きな役割を果たした街道)と**高田街道**(南部領遠野との交易交通上重要な街道)の**主要な宿駅として発展**。特に黒沢尻(現北上市中心部)などの内陸部と大船渡などの沿岸部とを結ぶ流通の拠点として重要な位置にあり、現在も2階建ての豪壮な商家が並び、モータリゼーション以前に栄えた町の面影が残っている。記録によると三度の大火があり、享保5(1720)年に122戸を焼失、元文2(1737)年に130戸を焼失、天保3(1832)年には記録に「町家をことごとく焼く猛火」と記録される火災が発生した。こうした歴史を経て、**世田米では火災が起きても土蔵が類焼するのを避けるため、街道沿いに町家を並べ、各家の敷地後方に土蔵を建てるようになった。世田米の蔵は隅部でなまこ壁をせり上げている**のが独特で、東北地方に多い造作で、雨や雪が吹き込んでも土壁が傷まないようにしている。現在は約15件が倉並を保存している。夏祭りの時期8月にはライトアップを実施している。



図 4-1 交易に重要な役割を果たした街道

■住田町の産業、文化等

・産金

日本初の産金が行われたのは、天平21年(749)、現在の宮城県涌谷町付近と推測されていますが、その後の研究で、それに続く産金地のひとつに世田米が挙げられている。平泉中尊寺の金にも使われたという説がある。

・気仙大工

出稼ぎ先で技術を身につけ、卓越した技能を持つ大工として、江戸時代から活躍してきた「気仙大工」は、住田町、大船渡市、陸前高田市の気仙地域が誇る産業文化。

・佐藤靈峰

住田町上有住八日町出身の歌人。歌壇にあこがれて上京した靈峰は、昭和 16 (1941) 年に女流歌人・柳原白蓮に師事。靈峰は、白蓮のもとで歌道に精進をかさね、白蓮が主宰する同人誌「ことたま」の編集長を任せられるまでになりました。人柄を表すような誠実な歌風で、暮らしや愛郷、ロマンを歌い、その才能は高く評価されていましたが、咽喉癌のため 1957 年に 38 歳の若さで早世した。

・栗木鉄山

江戸末期、仙台領北部に製鉄の高炉が順次造られた。その流れの中、元治元年 (1864) 世田米村・子飼沢山高炉の建設開始という経緯を前身とし、後に明治 10 (1877) 年に子飼沢から栗木沢に移転、明治 40 年に日本製鉄に買収され、翌 41 年高炉 1 基を増設。大正 7 年 (1918) には水沢に 1 基増設するも終戦の不景気により鉄価が暴落し、操業を停止した。製鉄技術発達史上でも重要な遺跡とされ、銑鉄生産国内 4 位、民間製鉄所で 3 位の実績、大正 6 年には 500 名超の従業員が製鉄村を形成していた。大正 12 年、米価暴騰、鉄価暴落により栗木鉄山休廃業。



台風 20 号で流出した木橋 (昭和 54 年)



五葉山火縄銃鉄砲隊伝承会が設立 (平成 3 年)



世田米バイパスが開通 (平成 3 年)

(出典：住田町 50 年の歩み ～水と緑に生まれ明日へと続く道～)

・本町製糸場

1894 (明治 27) 年 5 月創設。繭の原料をそのまま個別に販売するよりも、共同で連帯し生糸をつくり製品を販売することによって、多くの収益を上げ、町づくりを図ろうとした。

・古地図、航空写真に見る昭和橋周辺道路の変遷



図 4-2 岩手県陸前国気仙郡世田米村字世田米驛繪圖 (明治 8 年)

世田米の町割り

世田米驛繪圖は、1875 (明治 8) 年頃の地割を描いたもので、**北側町の入口がカギ型に曲がっていること、通りの中央に水路が描かれた**貴重な資料である。なお 1966 (昭和 41) 年調査の世田米駅の公図を同じ縮尺で比較すると、街道筋沿いの間口幅はかなり正確に一致し、**現在でも当時とほぼ変わらぬ地割りが残っている**ことがわかる。



世田米商店街に設置された鈴らん灯 (昭和 32 年)



操業を開始した川鉄鉱業 (昭和 39 年)



開通した白石トンネル (昭和 42 年)



昭和 40 年代の世田米商店街



町民総参加でスタートした河川清掃 (昭和 47 年)



台風 20 号の際の昭和橋 (昭和 54 年)

表 4-2 世田米・川向地区の航空写真

	1947(昭和 22)年 11 月 1 日	1966(昭和 41)年 8 月 30 日	1977(昭和 52)年 10 月 13 日	2013(平成 25)年 1 月 21 日
航空写真				
				2013(平成 25)年 10 月 18 日
航空写真				

5. 周辺景観の整理（昭和橋周辺）

5-1. 周辺の施設

以下に昭和橋周辺の主要な施設、特に住田町関係の公共施設の位置を示した。

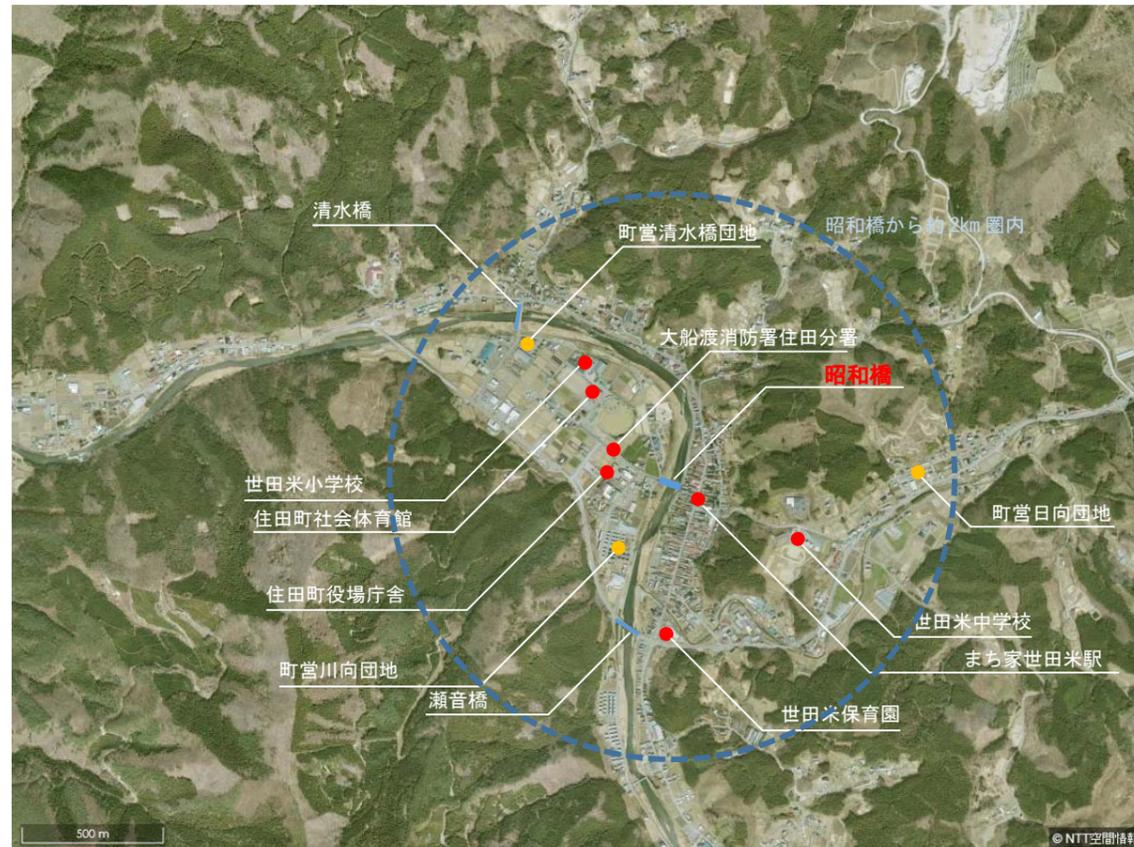


図 5-1 昭和橋周辺航空写真

■周辺の施設



住田町役場庁舎(前田建設 HP より)



大船渡消防署住田分署(東海新報 HP より)



図 5-2 周辺施設写真
世田米小学校、中学校(住田町 HP より)

5-2. 周辺の自然

■周辺の自然

・地勢

気仙地方（宮城県北東部および岩手県南東部にまたがる）については、耕地部分は、北上山脈の支脈としての「五葉。氷上。種山三山系」の間の、気仙川と盛川の二つの川の流域に開けている平坦地が中心となっている。この二つの川の流域は、農耕地帯として中心地を形成することになり、その他の河川もまた、小平坦地を形成して農耕地帯の中心になっている。

住田町は気仙地方の中でも北部に位置し、夕日山、貞任山、赤羽根峠などを境に遠野市、東は箱根峠を境に釜石市、南東は五葉山、小松峠、白石峠を境に大船渡市、南は太平山、生出山を境に奥州市にそれぞれ接している。

・気候

標高 300m に満たないけれども、周囲が山に囲まれているということで、山沿い地方に含められている。気仙地方は、岩手県の南部に位置し海岸に近いということもあり、**夏は比較的涼しく、冬は格別に寒くはない**という、まことに暮らしやすい地域と言われている。住田町も同じ理解に含めて考えてよいと思われるが、気仙地方全域で見れば、海岸より一歩内陸方面に踏み入った地域ということになり、幾分内陸的になっているという違いが見られるようである。

・動物

住田町周辺、気仙川で見られる代表的な動物を以下に挙げる。

哺乳類	クマ、サル、キツネ、タヌキ、イタチ、カワウソ、ネズミ
鳥類	ハヤブサ、ワシ、タカ、トビ、フクロウ、キジ、ゲラ、ツバメ、ウグイス、メジロ
爬虫類	トカゲ、ヘビ、アオダイショウ
両性類	カエル、イモリ、サンショウウオ
魚類	イワナ、ヤマメ、マス、ウグイ、アユ、カジカ、ウナギ、ドジョウ、コイ、フナ

・植物

気仙川中流部に位置する昭和橋周辺では、カワヤナギーツルヨシ群落が分布し、川の内側の方には、ヨシが生息し、流れの速い外側の方にはツルヨシが分布し、その後にはカワヤナギ、イヌコリヤナギ等が出現している。川も一様でなく、蛇行部の内側に河原ができ、直径 5~10cm 内外の石ころが多く、その間には砂礫質土壌や砂や泥を僅かに混じる河川敷が発達している。この場所は、増水時には水量の低下によってやや乾燥する地帯である。増水時には失われてしまう場合が多い。

6. 視点場の整理

6-1. 視点場の設定

現地調査を行い、周辺からの橋梁の見え方（外部景観）、橋梁からの周辺環境の見え方（内部景観）について現地確認を行った。下表、下図に視点場一覧を示す。視点場①～⑩のうち、多くの地元住民や来訪者の目に触れ、周辺景観における橋梁全景と橋上の様子をよく確認できる視点場①、④を主要視点場とした。



図 6-1 視点場位置図

表 6-1 視点場一覧表

		視点場からの写真	視点場の内容
近景	視点場①		・下流左岸側から対岸には桜、その奥は野球場等が背景に入り、架橋位置を望む →世田米からの来訪者が最初に目にする視点場で、橋上の付属物などを確認できる。⇒【主要視点場①】
	視点場②		・下流右岸側から対岸には蔵が背景に入り、架橋位置を望む →橋上のディテールを確認できる。
	視点場③		・役場前線（住田町役場方面）から橋を利用する人が橋上を見る。世田米の蔵や住宅が背景となる。 →橋上のディテールを確認できる。橋の利用者の目線での橋上空間を確認できる。
	視点場④		・役場前線（世田米駅方面）から橋を利用する人が橋上を見る。 →橋上のディテールを確認できる。橋の利用者の目線での橋上空間を確認できる。

中景	視点場⑤		・上流右岸側から手前には蔵や住宅が建ち並び、天照御祖神社のある丘を背景として架橋位置を望む →河川敷から橋梁全体を確認でき、町のシンボルでもある蔵並みが背景となる視点場。⇒【主要視点場⑤】
	視点場⑥		・上流左岸側から手前には町営川向住宅をはじめとした住宅が建ち並び、犬頭山を背景として架橋位置を望む →河川敷、川沿い道路から橋梁全体を確認できる。
遠景	視点場⑦		・上流左岸側から犬頭山や下流右岸側河川敷を背景に架橋位置を望む →橋梁全体が山といった自然を背景にどこまで溶け込んでいるかを確認できる。
	視点場⑧		・下流左岸側から東峰山や上流右岸側の河川敷を背景に架橋位置を望む →橋梁全体が山といった自然を背景にどこまで溶け込んでいるかを確認できる。
(橋上から) 遠景	視点場⑨		・橋上から犬頭山を背景に下流側を望む →周辺景観の代表する視点場となる。
	視点場⑩		・橋上から東峰山を背景に上流側を望む →周辺景観の代表する視点場となる。

6-2. 主要視点場の分析

視点場特性の整理と景観構成要素の抽出及び景観特性の分析を行う。

(1) 視点場①：下流左岸側から対岸には桜、その奥は野球場等が背景に入り、架橋位置を望む



<視点場特性>

- ・森岳など周辺の山々、川沿いの桜を始めとした樹木等の自然景観主体で構成されており、突出した建物はなく、橋梁本体を中心として、橋面工など水平方向に連続する要素が多い。
- ・左岸側の眺めとして、川向地区の新しい街区であるが、将来においても、それほど高い突出したものが出てくる可能性が少ない。人工物として電線、電柱、住宅が数軒見られるが、それ以外は自然のものだけである。
- ・世田米駅側からの通行する多くの人が利用する。

<景観構成要素>

- ・気仙川
- ・森岳

<景観特性の分析>

- ・気仙川沿いからの見え方に配慮した橋梁計画とする。

⇒背景となる自然景観に配慮したデザインとする。

- ・周辺の豊かな自然を眺める視点場として配慮した橋梁計画とする。

⇒人が触れる附属物等の材質、形状に配慮したデザインとする。

橋上だけでなく、橋詰など橋の周りも含めた視点場計画とする。

⇒【附属物等のデザインの方向性】

- ・橋梁は周辺の自然景観の一要素として視認されるため、**周辺景観の眺望確保や水平ラインを基調とした調和するデザイン**とすることが望ましい。

(2) 視点場⑤：上流右岸側から手前には蔵や住宅が建ち並び、天照御祖神社のある丘を背景として架橋位置を望む



<視点場特性>

- ・気仙川の河川敷が広がっているため、橋を横から見る最も眺めやすいところである。
- ・気仙川の川沿いを歩く人の多くが通るところであり、桜など川沿いの樹木、植物を楽しめるポイントでもある。
- ・世田米の蔵並みと住居のまち並み、その背景に世田米城跡の小山が見える。橋の後ろには気仙川のコンクリート護岸が見える。人工物としては、まち並みとコンクリート護岸、電線、電柱が挙げられるが、それ以外は自然景観である。

<景観構成要素>

- ・気仙川
- ・世田米の蔵並み
- ・世田米城跡、犬頭山

<景観特性の分析>

- ・世田米のまち並み、気仙川、世田米城跡の小山などで構成されており、突出した建物はなく、水平ラインを基調とした景観である。

⇒背景となる自然景観に配慮したデザインとする。

- ・周辺の豊かな自然を眺める視点場として配慮した橋梁計画とする。

⇒人が触れる附属物等の材質、形状に配慮したデザインとする。

橋上だけでなく、橋詰など橋の周りも含めた視点場計画とする。

⇒【附属物等のデザインの方向性】

- ・橋梁は周辺の自然景観の一要素として視認されるため、**周辺景観の眺望確保や水平ラインを基調とした調和するデザイン**とすることが望ましい。
- ・蔵並みや既存の昭和橋の名残りを感ぜられるデザインとする。

7. 検討対象および条件

7-1. 昭和橋架け替えが必要な理由

大雨、豪雨の洪水による浸水被害を防ぐ目的で行う河川改修を検討すると現在の昭和橋の構造では、架け替えが必要となる。

① 基準径間長の不足

基準径間長 26.3m に対し、現在の径間長は 9.1m で 上流から流れてくる木などが橋に引っ掛かりやすくなり、川の水をせき止めてしまい、付近の家屋・事業等への浸水被害を及ぼす恐れがある。

② 橋桁の余裕高さの不足

現在の桁下高さでは、洪水時の流量として見込んでいる水面ラインに対し、橋桁がもぐるような状態となり、必要な余裕高 (1m) を確保できず、基準径間長不足と同様に、流木等が橋に引っ掛かり、川の水をせき止め、付近の家屋・事業等への浸水被害を及ぼす恐れがある。

③ 橋梁点検の結果

壁高欄全体にうきが見られ、主桁、床版に剥離、鉄筋露出が見られるとして、判定区分は 4 段階のⅢで、直ちに緊急対応を施す状況にはありませんが、橋梁の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態であるとの結果である。

④ 河川改修工事に伴い、堤防高さを現状より上げる必要がある。

8. アンケート結果のまとめ

8-1. アンケート内容

■アンケートの主旨

昭和橋架け替え事業に向けて、周辺住民の現橋に対する意識や思い出を聞くことで、事業における設計、デザインの参考とし、事業の周辺住民への説明と合意形成の手段として、アンケートを実施した。

■アンケート内容

昭和橋への思い出をお聞かせください ～昭和橋架け替え事業のためのアンケート～

世田米地区と川向地区とを結ぶ昭和橋は、昭和8年に架橋されて以来、通学など日々の暮らしや地域の交流を支える橋として、住民の皆様にも長年愛されてきました。

しかし近年、ゲリラ豪雨や大型台風による大雨で気仙川が増水し、時には川岸を越えた浸水被害を引き起こすため、川を改修して洪水に対する安全性を増す必要

昭和橋も、残念ながら今の姿のままではいられません。川のを減らし、また路面の位置を水に触れないよう高くすることが

本アンケートは、昭和橋の架け替えに向けて、まずは住民みをお伺いするものです。

そして、みなさまからいただいた御意見は、将来の新しい橋の設計を考へる際の貴重な資料として活用させていただきます。川を普段何気なく利用している橋かもしれませんが、いま一度、大切に思い、そしてそれを聞かせてくださいませんか。

お忙しいところ誠に恐縮ですが、御協力をよろしくお願い申し上げます。



- ご回答にあたって
- このアンケート調査は、町民の全家庭のみなさまにお願いいたします。
 - 回答は、質問ごとにアンケート用紙の該当する項目の記号を記入する質問もあります。
 - 各質問で「その他」とお答えになった場合は、() 内に記入してください。
 - できるだけ、すべての質問にお答えください。
 - お答えは統計的に処理しますので、個人の名前が出るなどでの回答はご遠慮ください。
 - 回答用紙は配布した封筒に入れ、封をして郵便ポストに投函してください。

お問い合わせ先

住田町役場 建設課

昭和橋の架け替えが必要となる理由

大雨による洪水のおそれが増えています

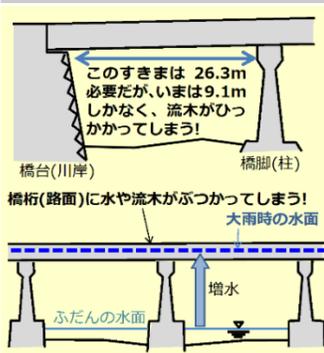
近年、ゲリラ豪雨や大型台風による大雨が増えています。この大雨により気仙川が急激に増水し、洪水となって床上床下浸水などの深刻な被害をもたらすおそれがあります。

つい最近でも、2016(平成28)年8月30日に上陸した台風10号により、住田町をはじめ気仙3市町は大きな被害を受けました。また、それ以前にも2013(平成25)年7月や2002(平成14)年7月の大雨洪水など、当地域はしばしば被害を受けています。

洪水を防ぐため、川に流すことのできる水の量を増やす工事をしています

洪水被害を防ぐためには「川を流れる水の量を増やす」ことが有効です。岩手県では「河川改修事業」として、堤防の高さを上げ、川底を一部掘るなどして、大雨時でも水が堤防を超えて宅地まで入ってこないように工事をしています。

しかし、増水時にはいまの昭和橋が障害物になってしまいます



洪水被害を防ぐため、昭和橋を架け替える必要があります

昭和橋は歴史のある素晴らしい橋ですが、いまの橋は古いので、これを改造しても、橋脚(柱)間のすきまを9.1mから26.3mにのばすことはできません。また、水面に当たらないように橋全体を持ち上げる(約2mほど上げる必要があります)こともできません。

みなさまがより安全に暮らせることが大切と考え、洪水による浸水被害を防ぐために、このたび昭和橋を架け替えることになりました。ご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

なお、新しい橋の姿は今後さまざまな検討を行って決めていく予定です。

図8-1 アンケート内容



昭和54年に発生した洪水の状況



昭和56年に発生した洪水の状況

昭和橋架け替えに関するアンケート 回答用紙

設問1: あなた(アンケート回答者)について

- ① お住まいの地区 A. 世田米 B. 大股 C. 下有住 D. 上有住 E. 五葉
 ② 年齢 A. 12歳以下 B. 13~18歳 C. 19~29歳 D. 30~39歳 E. 40~49歳
 F. 50~59歳 G. 60~69歳 H. 70~79歳 I. 80~89歳 J. 90歳以上
 ③ 性別 A. 男性 B. 女性

設問2: 利用頻度

- あなたは昭和橋をどのくらい利用していますか。最も近いものを1つ選んでください。
 A. 毎日 B. 2~3日に1回程度 C. 1週間に1回程度
 D. 2~3週間に1回程度 E. 月に1回程度 F. ほとんどない

設問3: 利用目的

どのような時に昭和橋を利用することが多いですか。主なものを2つまで選んでください。利用のない方は無回答でかまいません。

- A. 通勤 B. 通学 C. 役場・公民館などへ行く
 D. 体育館・グラウンドなどへ行く E. 買い物 F. 田畑へ行く
 G. 釣り H. 散歩・散策など
 I. その他()

設問4: 利用手段

昭和橋を利用する手段は何ですか。主な交通手段を選んでください。利用のない方は無回答でかまいません。

- A. 自動車 B. バイク C. 自転車 D. 徒歩
 E. タクシー F. その他()

設問5: 昭和橋や周辺の良いところ

昭和橋やその周辺について、あなたが良いと感じるもの、地域の誇りを感じるものを3つまで選んでください。もし選択肢になければ、「その他」の欄に記入してください。

- A. 気仙川のきれいな流れ B. 蔵の立ち並ぶ風景
 C. 桜の咲き誇る様子 D. 昭和橋のデザインやたたずまい
 E. 気持ちよく過ごせる河川敷 F. アユなどがたくさんいること
 G. 花火がきれいに見えること H. 紅葉が見渡せること
 I. 雪景色 J. 祭事や行事の行列がよく見えること
 K. 「ゆずりあい」など、地域の良さを感じられる場所であること
 L. その他

(記入欄)

設問6: 昭和橋の思い出

個人的に印象深い、昭和橋にまつわる思い出を教えてください。
 例えば、「毎日通学で石蔵りをしながら通ったところ」「花火を橋から見た」「毎日の散歩コース」「橋の周りで水遊びをした」などです。

(記入欄)

設問7: 昭和橋を取り巻く空間の将来

今後、昭和橋やその周辺の様子が変わっていったら良いと思いますか。大事だと思ふことを2つまで選んでください。

- A. 人が安心して歩ける「みち」 B. 車が安全に通れる「みち」
 C. 人と人が交流できる場所 D. 花見や花火などイベント時に使える場所
 E. 水遊びができる水辺 F. 川沿いや橋周辺を楽しく散歩できる散策路
 G. 釣り客がたくさん訪れる場所 H. 橋やまちの歴史を学ぶきっかけの場所
 I. 蔵並みなど景色がよく見える場所 J. 店舗や駐車場などを備えた観光・にぎわいの拠点
 K. その他

(記入欄)

設問8: その他

その他、昭和橋や気仙川、周辺のまち並みや自然などについて、思うことがあれば記述してください。

(記入欄)

○以上でアンケートは終わりとなります。この回答用紙は、返信用封筒に入れ、郵便ポストに投函してください(切手不要です)。なお、アンケートに記入いただいた情報は、今後の計画検討にあたり貴重な資料として活用させていただくとともに、個人が特定できないよう配慮し、それ以外の目的での利用や開示は行いません。お忙しい中アンケートにご協力いただきまして誠にありがとうございました。

図8-2 アンケート回答用紙

8-2. アンケート結果概要

■アンケート結果

アンケート総配布数 2099 に対して回答数は 931 であり、回答割合は 44.4% である。回答のあった地域は、右図の示すように、6 割が世田米で、上有住、下有住で 3 割弱となっている。

各設問の回答割合は以下の円グラフで示す。

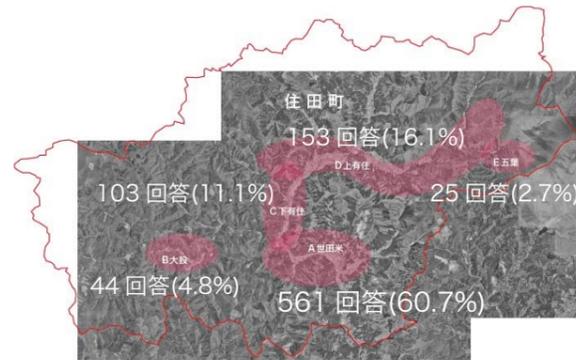


図 8-3 アンケート回答のあった地域

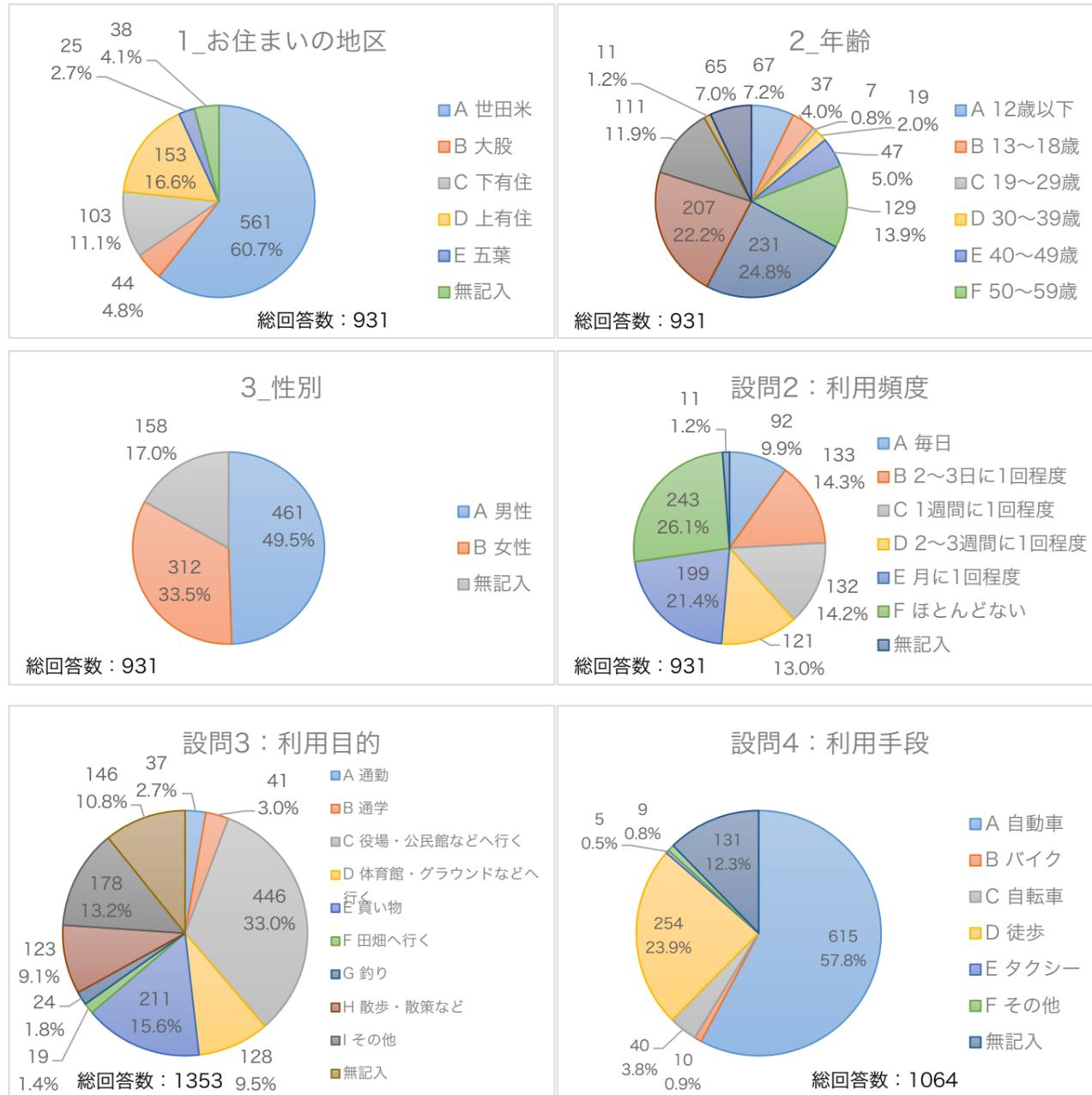


図 8-4 アンケート回答結果まとめ 1

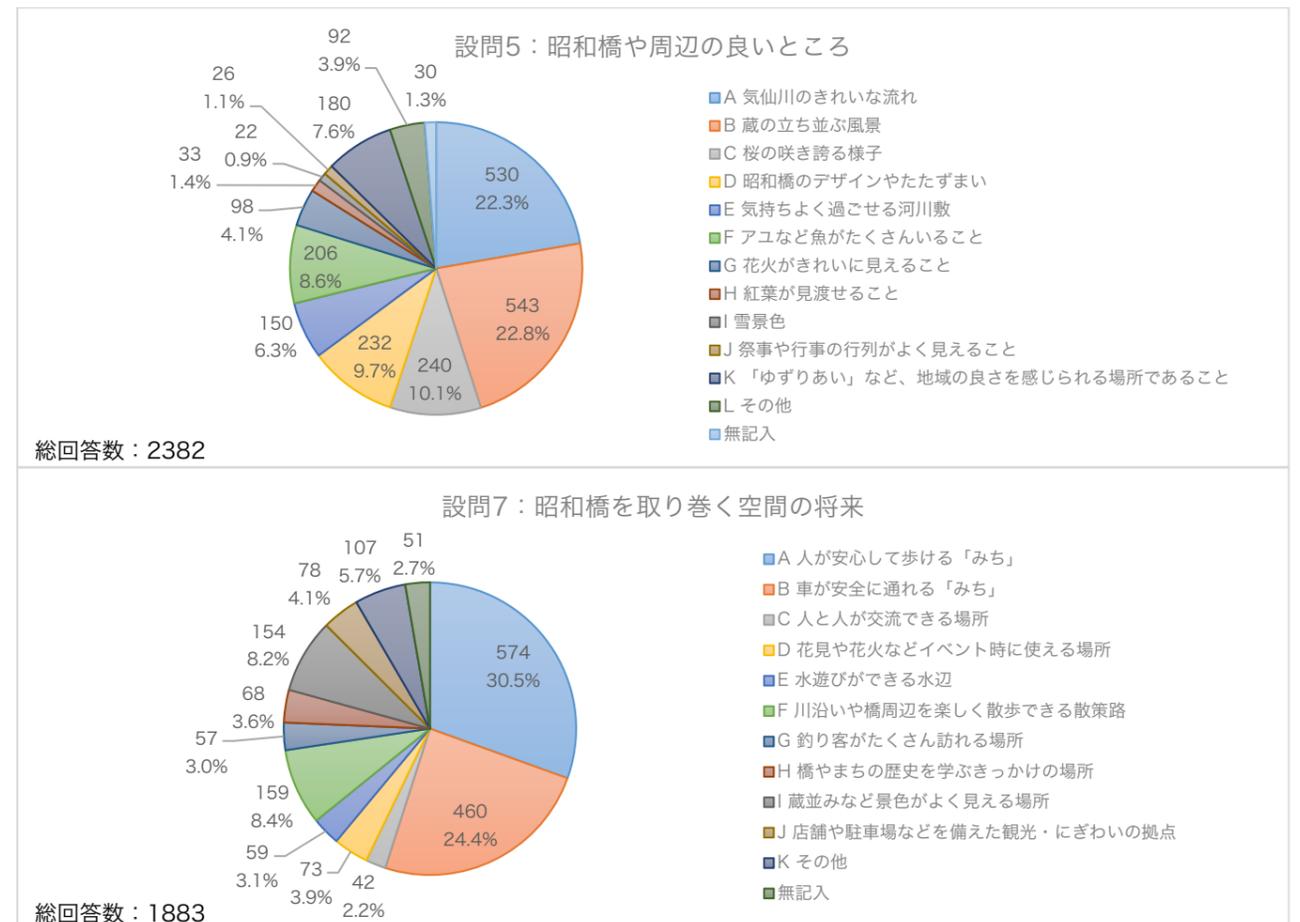


図 8-5 アンケート回答結果まとめ 2

■昭和橋や周辺の良いところ

住田町の重要な観光資源である、**気仙川と蔵の風景、そして橋詰にある桜に昭和橋周辺のきれいな原風景を感じている人が多い**。また気仙川があってこそその風景として、河川敷、鮎、花火の印象が強い。

その他の回答として記入欄に記載いただいた内容は、大きく分けて 2 種類あり、**橋梁（道路）構造として現状のままでは安全性に問題がある**という意見と、**思い出に残る昭和橋の印象を残してほしい**という意見であった。

■昭和橋の思い出について

周辺住民の方の普段の生活の中の思い出が多く、**橋から見た蔵並み、花火、魚釣りという橋と気仙川が作るロケーションの思い出**が多く寄せられた。グラウンドは元々中学校だったこともあり、通学路としての思い出、子供のころの良き思い出がそのほとんどである。その当時は今のような車社会でなかったため、ほとんど歩道橋として機能していたようである。また、コンクリート橋として当時から大雨のときにも流されず、丈夫な橋だったという思い出の言葉が多かった。

■昭和橋を取り巻く空間の将来

利用手段として自動車、徒歩が多かったことから、自動車の利用環境として、**車が安全に通れる道路**ということや、歩行者の利用環境として、**人が安心して歩ける歩道**ということが、回答の半数以上が、将来求めている姿である。また、気仙川と取り巻く環境改善として、**広場のような人の交流の場**であったり、**花見や花火が見れるポイント**、川沿いに下りることができ、**川での活動の場**となるようなところを要望する声を回答いただいた。

9. デザインコンセプトの提案

9-1. 基礎調査、アンケート結果に基づく景観配慮事項

表 9-1 景観配慮項目一覧

	抽出された事項
上位・関連計画	<p><u>岩手県景観計画</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩手の雄大で美しい自然景観をしっかりと保全するとともに、それと共生する人々の生活の姿を文化として感じることでできる景観の形成を目指す。地域の生活の歴史を形に残したまち並みの姿を大切にしながら、そこに住み、まち並みを守り育てていく人々の暮らしが見える景観の形成を目指す。 <p><u>岩手県公共事業等景観形成指針</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁本体 構造、形態、意匠、色彩等の工夫により、地域の特性及び周辺の景観との調和に配慮するとともに、造形的な美しさの創出に努める。 ・親柱、高欄及び照明施設 橋梁本体との調和を図るとともに、形態、意匠、素材、色彩等の工夫により、地域の特性及び周辺の景観との調和に配慮する。 ・橋詰め 眺望や滞留を楽しむことができるような橋詰め部分には、できる限り空間を確保し、その修景に努める。 <p><u>住田町総合戦略</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要施策の中の中心地域活性化プロジェクトの1つであり、具体的な生活基盤の整備として昭和橋の橋梁維持事業が挙げられる。 <p><u>住田町中心地域活性化基本計画</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体の方向性としては、歴史的なまち並みという残された空間的な資源を手掛かりに、地域社会の活性化、再生を図り、総合的なまちづくりを進める。昭和橋、石垣を含む蔵並みの保全と気仙川石垣護岸の景観形成を全体的なまちづくり構造の中で掲げている。
周辺景観、環境	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和橋は住田町の住民や世田米小学校の主要な動線の一部であり、日常目にすることが多い位置にある。 ・気仙川の橋梁群としては、コンクリートもしくは鋼桁橋であり、昭和橋も同様な材料、形式がオーソドックスな選択である。 ・周辺の道路ネットワークの中で、昭和橋のある役場前線は、町内の自動車動線であり、気仙川を渡る歩行者の主要動線の位置づけである。
現地調査	<ul style="list-style-type: none"> ・自然景観が主体である ・橋梁はあくまでも自然景観の中の一要素である。
アンケート結果	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺住民のほとんどが役場などの公共施設を利用する際に通ることになり、自動車もしくは徒歩という交通手段を利用している。公共施設を利用する頻度（週1回以上）と合わせて昭和橋を通っている。 ・住田町のシンボルでもある気仙川、蔵並みと合わせた風景の思い出が多く、昭和橋は図としてではなく、地としての印象が強い。特にキーワードとして挙げられるものも、温かみや、どっしりとした安心感など、大雑把なイメージがほとんどであるため、そのイメージを壊さないようにデザインする必要がある。 ・周辺景観と合わせた住民の原風景の一部である昭和橋のイメージを残したものとする必要がある。

・安心、安全な通行空間が第一に求められている。その中で、各々の思い出に関わることの要望が挙がっている。

・昭和橋周辺に関して、気仙川沿いの活動の場としての橋詰広場などの場が求められている。

以上に景観配慮事項をまとめる。

- ・地域の山々、気仙川などの自然が豊かである。
その自然を保全する。
- ・蔵並みをはじめとした歴史的なもの、昭和橋自体が85年に及ぶ地域と育んだ歴史がある。
その歴史を受け継ぐ。
- ・まちの主要な動線である。車、歩行者の利用環境、安心、安全に配慮する。
- ・地域に根づく現在の昭和橋の良いイメージを守る。

9-2. デザインコンセプトの提案

基礎調査、現地調査、アンケート集計結果を踏まえ、デザインコンセプトを以下の通りに設定する。

世田米の中心にて住田町の歴史と文化を象徴し、地域とともに新たな歴史を育む橋

10. 架橋位置と幅員構成

10-1. 幅員構成の検討

① 検討条件

消防、救急面について

昭和橋を経由した活動は、緊急時において、万が一、車両のすれ違いができないことにより活動が遅延することを回避する理由から、現状では行わない方針である。

一方、住民意見としては、世田米駅地内では、昭和橋を経由した消防活動、救急活動を望んでいる。ただ、世田米駅地内に2つの部が消防屯所を構えていることから、特殊作業車が通行可能な幅員の確保までは必要ないのではないか、救急車両が通行できれば良いのではないかとの意見がある。

交通安全について

児童生徒の通学路の安全確保、高齢者の歩行の安全確保面から、車道と歩道の分離の要望やまた、2車線で歩道付での架け替えの要望があった。また一方で、生活道路対策である「ゾーン30」に対応した橋梁整備（1車線+歩道、もしくは現況幅員、あるいは歩道専用）をすることで、児童生徒等の交通安全に資するべきとの意見もある。

地域要望は、2車線化、歩道付き、退避場、コミュニティバス、消防車や救急車の通行可能な幅員確保など、現況を改良する案で、多岐にわたる。現道と同レベル、あるいは、歩行者専用橋としての活用を望む声もある。

② 必要となる幅員

ア 現行幅員（1車線）	4.2 m	(0.22+0.25+3.2+0.25+0.22)
イ 1車線の場合	4.9 m	(0.6+0.5+3.0+0.5+0.6)
ウ 1車線+歩道の場合	7.5 m	(0.6+0.5+3.0+0.5+2.5+0.4)
エ 2車線の場合	8.2 m	(0.6+0.75+2.75+2.75+0.75+0.6)
オ 2車線+歩道の場合	10.5 m	(0.6+0.75+2.75+2.75+0.75+2.5+0.4)
カ 現行幅員（歩行専用）	4.2 m	(0.22+0.25+3.2+0.25+0.22)

※ 勾配によって、更に必要な用地幅が増える。

※ 2車線+歩道の場合、世田米駅の宅地であれば、2世帯分必要となる。

③ 幅員の検討

ア 現行幅員（1車線）、イ 1車線

現況と同等の幅員上の利便性、安全性となる。現行以外のルートでは、別途改良工事と住家等の移転が発生し、補償費等の増大が想定され、景観に与える影響も大きくなる。一方、歩行者の安全確保においては、必ずしも十分とは言えない。また、緊急・救急車両の通行は、難しい面がある。

ウ 1車線歩道併設

車両通行の利便性は、現況と同程度であるが、**歩車道分離により歩行者の安全性は、大きく向上**する。現行以外のルートでは、別途改良工事と住家等の移転が発生し、**補償費等の増大**が想定され、景観に与える影響も大きくなる。現行ルートでも、別途改良工事と住家等の移転が発生するが、**現行以外のルートに比べ、補償費や景観に与える影響が抑えられる**。また、緊急・救急車両の通行は可能だが、コミュニティバスの通行については今後検討を要する。

エ 2車線

現況と同等以上の幅員上の利便性となるが、安全性については車両速度の上昇が予想されることから、**ゾーン30の施策とは合致しない**。現行以外のルートでは、別途改良工事と住家等の移転が発生し、**補償費等の大幅な増大**が想定され、景観に与える影響も大きくなる。現行ルートでも、別途改良工事と住家等の移転が発生しま

すが、**現行以外のルートに比べ、幾分か補償費や景観等に与える影響が抑えられる**。一方、歩行者の安全確保においては、**必ずしも十分とは言えない**。また、**緊急・救急車両、コミュニティバスの通行が可能**となる。

オ 2車線歩道併設

現況と同等以上の幅員上の利便性、安全性となる。現行以外のルートでは、別途改良工事と住家等の移転が発生し、**補償費等の大幅な増大**が想定され、景観に与える影響も大きくなる。現行ルートでも、別途改良工事と住家等の移転が発生しますが、**現行以外のルートに比べ、幾分か補償費や景観等に与える影響が抑えられる**。一方、歩行者の安全確保においては、効果が大きいと考えられる。また、**緊急・救急車両、コミュニティバスの通行が可能**となる。

カ 現行幅員（歩行専用）

歩行者の安全は確保されるが、**現在の車両の利便性はなくなる**。現況の交通量は、1日当り歩行者が325人、車両が638台（H29調査）となっており、車両は町道平均376台（H27.13路線別調査の平均値）を262台上回っている。また、住民アンケート結果では、昭和橋を取り巻く空間の将来の問いに、「人が安全」と「車が安全」の両方を選択した方が、48.5%となっている。なお改良工事や補償費等、景観へ与える影響は「ア」と同様であるが、緊急・救急車両、コミュニティバスの通行はできなくなる。

④ 検討結果

幅員については、将来を見据えたまちづくりの考え方に沿った**1車線歩道併設が最適である**との考えに至った。

また、用地の取得が可能であれば、左岸・取り付け道路についても、緊急・救急車両（コミュニティバスは運行車両も含め別途検討、消防の特殊作業車等は除く）に、よりゆとりがある幅員を確保し、歩道を併設した幅員としたいと考えている。

理由としては、中心地域活性化構想等に基づく歴史的な町並み保存のため、景観に与える影響をできるだけ少なくするとともに、財政面も考慮し、施工面積をできるだけ抑えること、また、生活道路及び通学路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的としたゾーン30の趣旨に添うことなどから、1車線歩道併設の橋梁・道路の整備をすることが適切と考えたものである。

表 10-1 に上記の検討内容を踏まえた幅員構成比較表を示す。

・「道路構造令の解説と運用、日本道路協会、H27.6」

道路の区分

道路の存する地域	地方部	都市部
高速自動車国道及び自動車専用道路又はその他の道路の別		
高速自動車国道及び自動車専用道路	第1種	第2種
その他の道路	第3種	第4種

第3種の道路

道路種類	計画交通量	20,000 以上	4,000 以上 20,000 未満	1,500 以上 4,000 未満	500 以上 1,500 未満	500 未満
一般国道	平地部	第1級	第2級	第3級		
	山地部	第2級	第3級	第4級		
都道府県道	平地部	第2級		第3級		
	山地部	第3級		第4級		
市町村道	平地部	第2級	第3級	第4級	第5級	
	山地部	第3級		第4級		第5級

第4種の道路

道路の種類	計画交通量	10,000 以上	4,000 以上 10,000 未満	500 以上 4,000 未満	500 未満
一般国道	第1級		第2級		
都道府県道	第1級	第2級	第3級		
市町村道	第1級	第2級	第3級	第4級	

車線

区分	車線の幅員(単位 m)		
	第1級	普通道路	3.5
第3種	第2級	普通道路	3
		小型道路	3.25
	第3級	普通道路	2.75
		小型道路	3
第4級		2.75	
第5級		4 (3 ※1)	
第4種	第1級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第2級及び 第3級	普通道路	3
		小型道路	2.75

※1 普通道路の計画交通量が極めて少なく、かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合又は車道に狭窄部を設ける場合においては3m とすることができる。

車道の左側に設ける路肩

区分	車道の左側に設ける路肩の幅員(単位 m)		
第3種	第1級	普通道路	1.25
		小型道路	0.75
	第2級から 第4級まで	普通道路	0.75
		小型道路	0.5
第5級	0.5		
第4種	0.5		

道路規格：第3種第4級（改良済区間）

第3種第5級（起点交差点～昭和橋）

設計速度：V= 30 km/h

・道路区分の適用の考え方

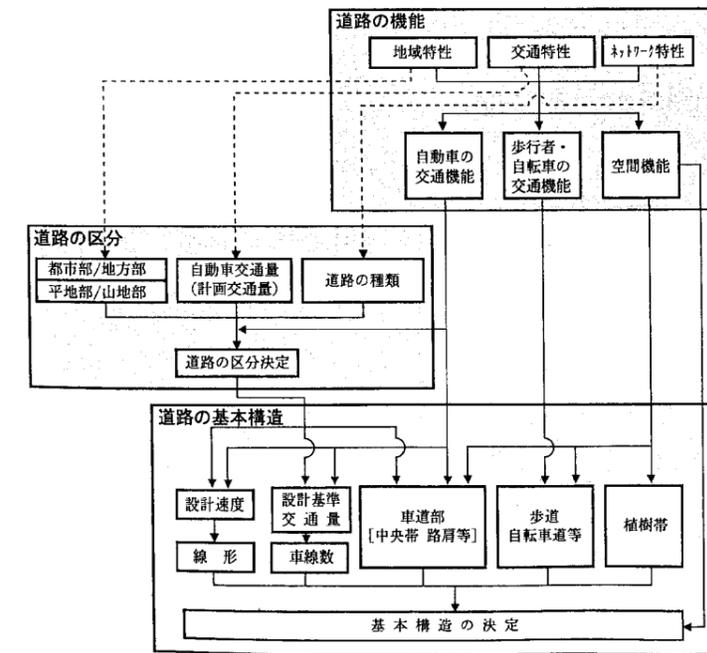


図 10-1 道路の区分の適用の考え方

・計画交通量

計画設計を行う路線を将来通行するである自動車の日交通量で年平均日交通量とすることが一般的。

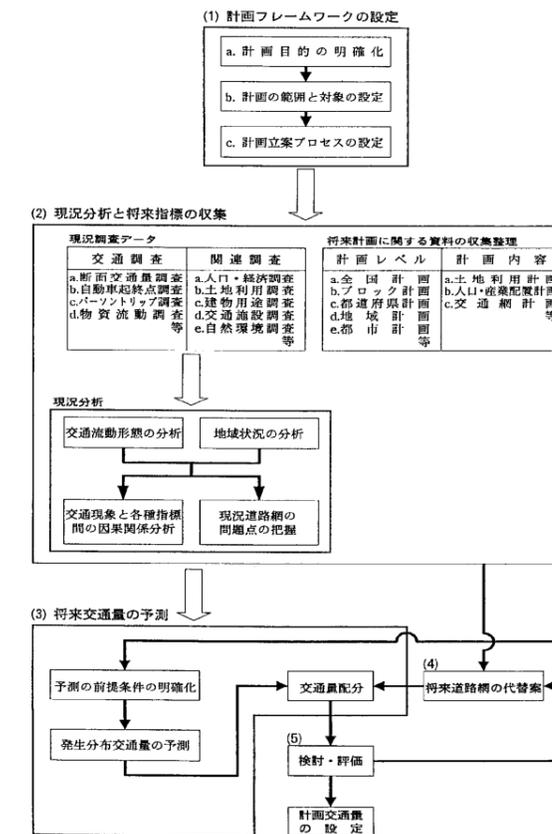


図 10-2 計画交通量の推計手順

・設計時間交通量

設計時間交通量は、計画交通量から、その路線の交通量の変動特性を考慮して求める。計画目標年における 30 番

日交通量とすることを標準とする。

$$\text{設計時間交通量} = \text{計画交通量} \times \frac{K}{100} \times \frac{D}{100} \quad (\text{重方向 台/時}) \quad (\text{他車線道路})$$

K：計画交通量（年平均日交通量）に対する設計時間交通量（通常は 30 番目時間交通量）の割合で、通常百分率で表す。

D：往復合計の交通量（1 時間単位）に対する重方向交通量の割合で、通常百分率で表す。

・車線数決定の手順

a. 道路の種級区分および地形が道路構造令第 5 条第 2 項の表中にあり、かつ、その計画交通量が同表の設計基準交通量以下である場合は 2 車線とする。なお、交差点の多い第 4 種の道路では表中の設計基準交通量に 0.8 を乗じてこれを適用する。

「道路構造令 第 5 条」

2 道路の区分及び地方部に存する道路にあつては地形の状況に応じ、計画交通量が次の表の設計基準交通量（自動車の最大許容交通量）の欄に掲げる値以下である道路の車線の数は、2 とする。

区分		地形	設計基準交通量 (単位 1 日につき台)
第 1 種	第 2 級	平地部	14,000
	第 3 級	平地部	14,000
		山地部	10,000
	第 4 級	平地部	13,000
山地部		9,000	
第 3 種	第 2 級	平地部	9,000
	第 3 級	平地部	8,000
		山地部	6,000
	第 4 級	平地部	8,000
山地部		6,000	
第 4 種	第 1 級		12,000
	第 2 級		10,000
	第 3 級		9,000
交差点の多い第 4 種の道路については、この表の設計基準交通量に 0.8 を乗じた値を設計基準交通量とする。			

車道は専ら車両の通行の用に供することを目的とした道路の部分（自転車道を除く。）であり、機能別に分類すると次のようになる。

- i) 一縦列の自動車を安全かつ円滑に走行させるために設けられる帯状の道路の部分
- ii) 第 3 種第 5 級および第 4 種第 4 級の道路において、専ら車両の通行の用に供する道路の部分
- iii) 車両の停車、非常駐車のために設けられる道路の部分
- iv) 沿道とその出入りを確保するための道路の部分
- v) その他の道路の部分

ii) は車線によって構成されない第 3 種第 5 級および第 4 種第 4 級の車道の部分である。これらの道路は俗に 1 車線道路と呼ばれているが、政令上は、車道だけがあつて車線を持たない道路である。など、道路構造令第 30 条に規定される待避所はここに分類される。

表 10-1 幅員構成比較表

	① 現行幅員構成		①' 現行幅員構成 (歩道専用)		② 1車線の場合		③ 1車線+歩道の場合		④ 2車線の場合		⑤ 2車線+歩道の場合		
断面図													
幅員構成	<p>【有効幅員】 0.25m (路肩) + 3.20m (車道) + 0.25m (路肩) =3.7 m</p> <p>【総幅員】 0.22m (車道地覆) + 3.70m (有効幅員) + 0.22m (車道地覆) =4.14 m</p>		<p>【有効幅員】 0.5m (車道路肩) + 3.0m (車道幅員) + 0.5m (車道路肩) =4.0 m</p> <p>【総幅員】 0.6m (車道地覆) + 4.0m (有効幅員) + 0.6m (車道地覆) =5.2 m</p>		<p>【有効幅員】 0.5m (車道路肩) + 3.0m (車道幅員) + 0.5m (車道路肩) + 2.5m (歩道幅員) =6.5 m</p> <p>【総幅員】 0.6m (車道地覆) + 6.5m (有効幅員) + 0.4m (歩道地覆) =7.5 m</p>		<p>【有効幅員】 0.75m (車道路肩) + 2.75m (車道幅員) + 2.75m (車道幅員) + 0.75m (車道路肩) =7.0 m</p> <p>【総幅員】 0.6m (車道地覆) + 7.0m (有効幅員) + 0.6m (車道地覆) =8.2 m</p>		<p>【有効幅員】 0.75m (車道路肩) + 2.75m (車道幅員) + 2.75m (車道幅員) + 0.75m (車道路肩) + 2.50m (歩道幅員) =9.5 m</p> <p>【総幅員】 0.6m (車道地覆) + 9.5m (有効幅員) + 0.4m (歩道地覆) =10.5 m</p>				
利便性	△車のすれ違いができない(現況通り)。 △歩車道分離がなされていないので歩行利便性は低い(現況通り)。 △	2	×車の通行ができない。(現在の主要な利便性のひとつがなくなる。) ○歩行者専用となるので歩行利便性は高い。 △	2	△車のすれ違いができない(現況通り)。 △歩車道分離がなされていないので歩行利便性は低い(現況通り)。 △	2	△車のすれ違いができない(現況通り)。 ○歩車道分離がなされているので歩行利便性は高い(利便性増)。 ○	3	○車のすれ違いが可能で車の利便性は高い(利便性増)。 △歩車道分離がなされていないので歩行利便性は低い(現況通り)。 ○	3	○車のすれ違いが可能で車の利便性は高い(利便性増)。 ○歩車道分離がなされているので歩行利便性は高い(利便性増)。 ◎	4	
安全性	△歩車道分離がなされていないため歩行者の安全確保が不十分である(現況通り)。 ○	3	○歩行者専用となるため、歩行安全性は高い。 ○	3	△歩車道分離がなされていないため歩行者の安全確保が不十分である(現況通り)。 ○	3	○歩車道分離により歩行者の安全が確保される(安全性増)。 ○	◎	4	△歩車道分離がなされていないうえ車両速度が高くなるので歩行者の安全性は低い(安全性低下)。 △	2	○歩車道分離により歩行者の安全が確保される(安全性増)。 △	3
景観性	○現橋の幅員と同じであり、現況の自然景観、蔵並み景観等に与える影響は小さい。 ○	3	○現況の幅員と同じであり、現況の自然景観、蔵並み景観等に与える影響は小さい。 ○	3	○現橋の幅員とほぼ同じであり、現況の自然景観、蔵並み景観等に与える影響は小さい。 ○	3	○現橋よりも幅員は増大するがその差は比較的小さく、現況の自然景観、蔵並み景観等に与える影響は小さい。 ○	3	○現橋よりも幅員は増大するがその差は比較的小さく、現況の自然景観、蔵並み景観等に与える影響は小さい。 ○	3	△現橋幅員の約2.5倍もの幅員となり、現況の自然景観、蔵並み景観等に与える影響が大きい。 △	2	
経済性	比較案の基準とする。 ◎	4	現行幅員構成とほぼ同程度の費用がかかる。 ◎	4	現行幅員構成とほぼ同程度の費用である。 ◎	4	拡幅負担分の経費や補償費が1車線の場合よりも増大する。 ○	3	拡幅負担分の経費や補償費が1車線+歩道の場合よりも増大する。 △	2	拡幅負担分の経費や補償費が2車線の場合よりもさらに増大する。 △	2	
推奨	12		12		12		○ 13		10		11		

凡例 △: 2点、○: 3点、◎: 4点

10-2. 架橋計画位置

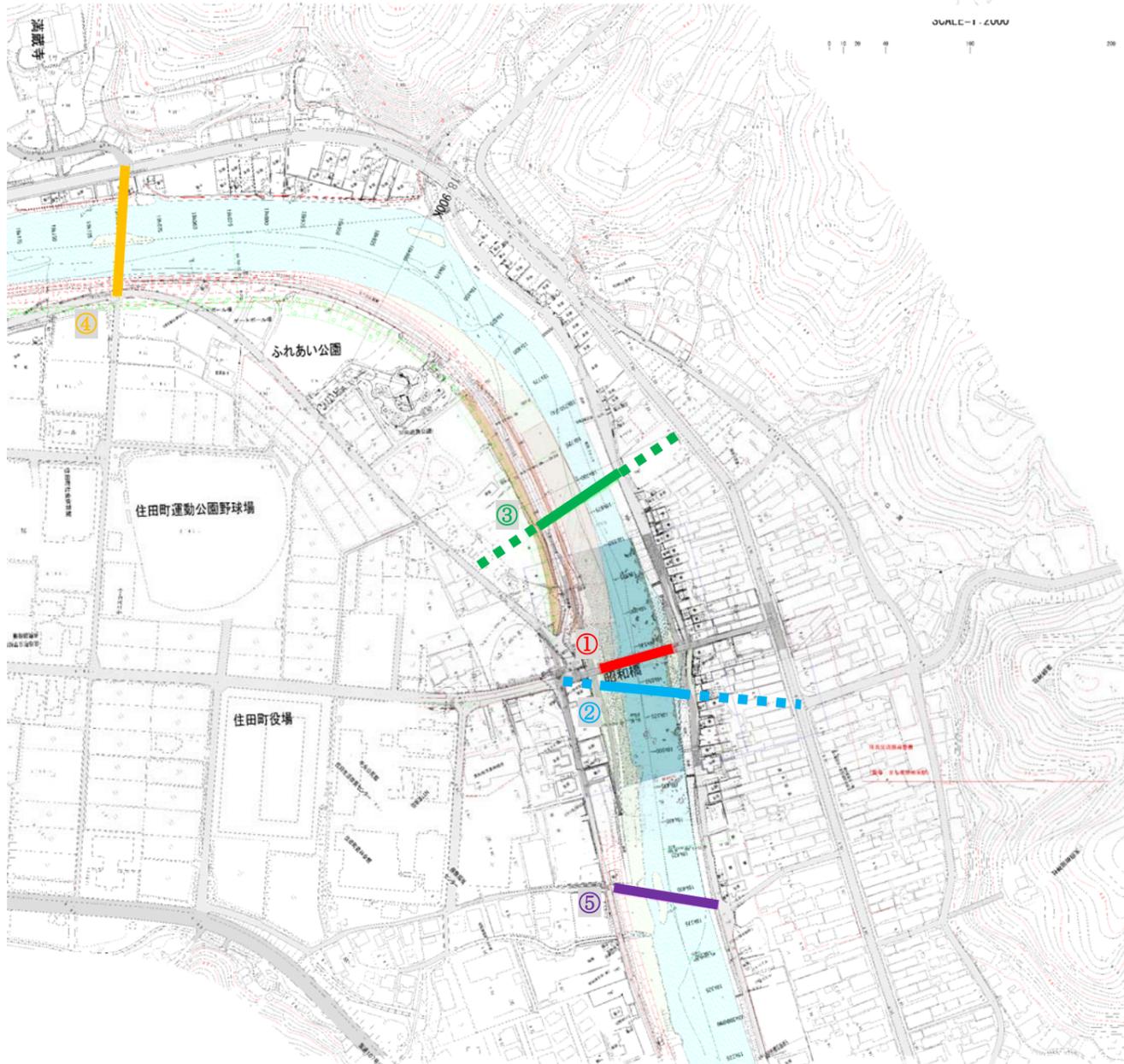


図 10-3 昭和橋周辺ルート

10-3. ルート案と町道ネットワーク

①現行ルート

現在のアクセス、ルート、ネットワーク、**現況の利便性に変更がなく、町民が許容しやすいルート**である。

②小枝坂（駅日向線）ルート

世田米駅エリアでの中心地域活性化構想と、川向エリアでの公共施設等の整備の進捗により、相互の往来が活性化されることを想定し、その利便性の向上とアクセスの改善を図るために、駅日向線から役場前線に直接接続させるルート。

ネットワーク上のアクセスは改善され、利便性は向上されるものと考えられるが、**大船渡方面への抜け道に利用される可能性が残る。**

また、このルートは、世田米駅前線と役場前線の接続のため、**橋以外に道路改良工事と住家、蔵等の移転が発生し、補償費等の増大が想定される**こと、世田米駅側は急こう配、歩道には消雪区間が設けられている 30km/h 規制の通学路であるが、世田米駅前線と十字路の交差点が形成されることで**冬場の交差点や道路における交通事故の発生が心配される。**

③旧 JR 世田米駅駐車場からのルート

世田米駅側の用地は町有地であるが、右岸側川向 2 号線へのアクセスには、**別途家屋等の移転や道路改良工事が必要**である。また、橋の位置が現在より 100m 弱ほど上流側に移動し、町の中心部より遠くなること、バス停に近くなることから、**利便性については、一長一短**である。

④川向 3 号線（運動公園）へのルート

左岸側に広場があり、高低差もなく施工上の課題も少なく、川向 2 号線、川向 3 号線へのアクセスも大きな課題はない。しかし、現昭和橋の位置より約 600m 上流側に移動し、町の中心部より遠くなることから、**利便性は後退**する。また上流の清水橋との距離も近く、投資過剰の状況になると考えられる。

⑤現在の昭和橋より下流に架け替えるルート

世田米駅前線と火石川向線の接続のため、**別途改良工事と住家等の移転が発生**する。現昭和橋に近いほど、利便性は確保されると考えられる。しかし、下流の瀬音橋との距離が近くなるほど、投資過剰の状況になると考えられる。

検討結果

ルートを含めた架橋位置については、現町道ネットワークにとっての合理性と利便性、将来を見据えたまちづくりの考え方に沿った**現行ルートが最適である**との考えに至った。

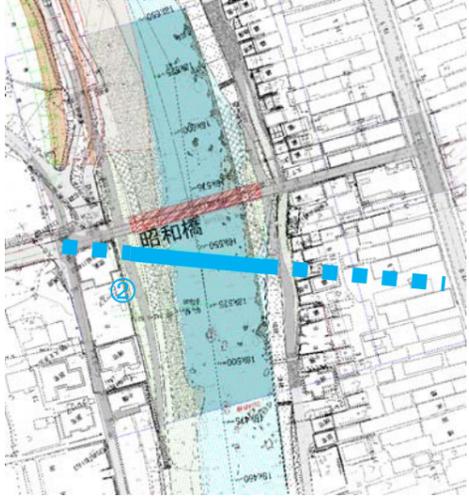
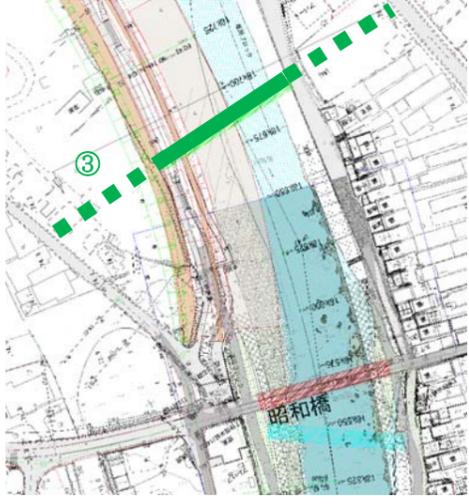
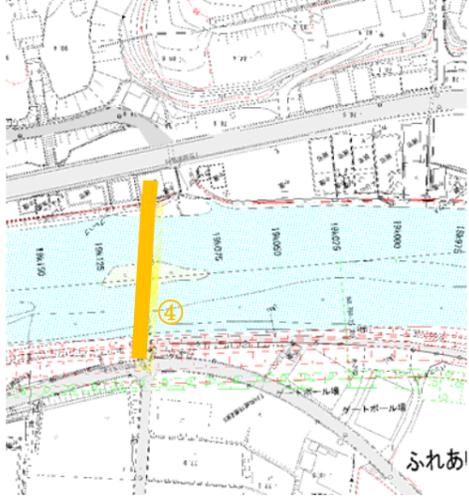
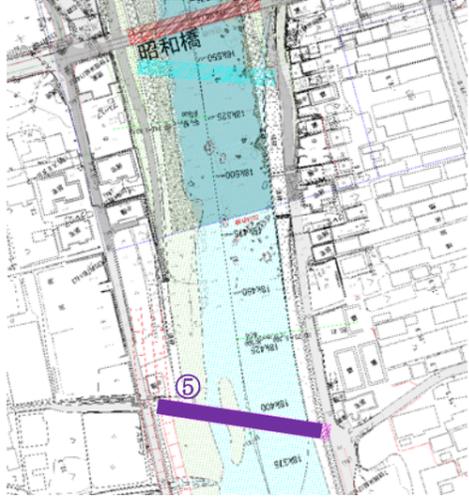
理由としては、現道ルートは、現在の町道アクセス、ルート、ネットワークに変更がなく、町民が許容しやすいルートであるとともに、ゾーン 30 としての安全性、沿道影響等の少なさ、まちづくりの考え方としての景観性、工事費・補償費等の経済性など、他案より総合的に優れていると考えたものである。

小枝坂ルートは、世田米駅前線と十字路の交差点が形成され、ネットワーク上のアクセスは改善され、利便性は向上されるものと考えられるが、一方で、両路線の接続のため、別途改良工事と住家、蔵等の解体、移転が発生し、中心地域活性化構想等の整合性が図られない点や、急勾配、凍結懸念のある路線の出入口に交差点が形成され、交通安全上の課題や不安が残る。

その他のルートは、メリットデメリットが混在し、先の 2 案に比して優位性は得られなかった。

次頁に上記の検討内容を踏まえた、ルート比較表を示す。幅員構成は前述した 1 車線歩道併設を基本として比較する。

表 10-2 架橋位置、ルート案（1車線歩道併設）比較表

	① 現行ルート	② 小枝坂（駅日向）ルート	③ 旧 JR 世田米駅駐車場からのルート	④ 川向3号線（運動公園）へのルート	⑤ 現在の昭和橋より下流に架け替えるルート
架橋位置図					
利便性 町道ネットワークとして	◎現在のアクセス、ネットワークと同じで、変更がないため、 最も許容しやすいルート である。 ◎ 4	◎世田米駅エリアと川向エリアの アクセス性が改善 される。 ◎ 4	△橋の位置が現在より 100m 弱上流に移動し、 世田米市街地の中心から外れる ため、ネットワークとしての利便性は原位置よりも低下する。 ○バス停に近い位置になることから川向地区の公共施設に来るバス利用者にとっては利便性が良くなる。 ○ 3	△橋の位置が現在より 600m 上流に移動し、 世田米市街地の中心から大きく外れる ため、ネットワークとしての利便性は原位置よりも低下する。 △上流の清水橋と近接し、アクセス機能等が重複するようになるため、橋梁新設による利便性向上は、さほど期待できない。 △ 2	△橋の位置が現在よりも 50m～100m 下流に移動し、 世田米市街地の中心から大きく外れる ため、ネットワークとしての利便性は原位置よりも低下する。 △下流の瀬音橋と近接し、アクセス機能等が重複するようになるため、橋梁新設による利便性向上は、さほど期待できない。 △ 2
安全性 交通安全 「ゾーン30」として	○生活道路、通学路の安全確保を目的としたゾーン30との整合性が図られている。 ○ 3	△世田米駅前線と十字路ができ、 交通事故の危険性が高まる 。 △大船渡方面への抜け道に利用される可能性があり、ゾーン30の施策と整合性が図られない。 △ 2	○生活道路、通学路の安全確保を目的としたゾーン30との整合性が図られている。 ○ 3	○生活道路、通学路の安全確保を目的としたゾーン30との整合性が図られている。 ○ 3	○生活道路、通学路の安全確保を目的としたゾーン30との整合性が図られている。 ○ 3
沿道影響等	△ 家屋3軒、蔵0軒 に影響がある。 ○既存町道の拡幅で供用できる。 ○ 3	△ 家屋8軒、蔵1軒 に影響がある。 △住宅密集地に道路を新設する必要がある。 △ 2	○ 家屋1軒、蔵0軒 に影響がある。 △左岸側について、現地盤高より大きく切り込む必要があるため、現在の広場は使用不能となる。 ○ 3	○ 家屋2軒、蔵0軒 に影響がある。 ○取付道路の延長が最も小さくて済む。 ◎ 4	○ 家屋1軒、蔵0軒 に影響がある。 △右岸側に道路を新設する必要がある。 ○ 3
景観性 まちづくりの考え方として	○周辺の自然景観、歴史的景観に与える影響は小さい。 ○橋を取り巻く空間を含めた 歴史的な町並み保存のまちづくりの考え方との整合性 が図られている。 ◎ 4	△ 蔵の移設が必要 になるなど、周辺の自然景観、歴史的景観に与える影響は大きい。 △橋を取り巻く空間を含めた 歴史的な町並み保存のまちづくりの考え方との整合性 が図られていない。 △ 2	△架橋位置が大きく変わるため、周辺の自然景観、歴史的景観に与える影響は大きい。 △橋を取り巻く空間を含めた 歴史的な町並み保存のまちづくりの考え方との整合性 が図られていない。 △ 2	△架橋位置が大きく変わるため、周辺の自然景観、歴史的景観に与える影響は大きい。 △橋を取り巻く空間を含めた 歴史的な町並み保存のまちづくりの考え方との整合性 が図られていない。 △ 2	△架橋位置が大きく変わるため、周辺の自然景観、歴史的景観に与える影響は大きい。 △橋を取り巻く空間を含めた 歴史的な町並み保存のまちづくりの考え方との整合性 が図られていない。 △ 2
経済性	○比較表の基準とする。 ○ 3	△橋長が現橋より長くなるうえ、道路新設、補償に係る経費が①案より大幅に大きい。 △ 2	○①案とほぼ同程度の工事費が必要。 ○ 3	◎補償物件や取付道路に要する費用が①案より少なくて済む。 ×上流の清水橋と近接し、アクセス機能等が重複するようになるため、過剰投資の状況になる。 △ 2	○①案とほぼ同程度の工事費が必要。 ×下流の瀬音橋と近接し、アクセス機能等が重複するようになるため、過剰投資の状況になる。 △ 2
推奨	○ 17	12	14	13	12

