

1 調査名称：平成27年度 都交調 委 第1号 大分都市圏交通戦略検討業務

2 調査主体：大分県都市計画課

3 調査圏域：大分市

4 調査期間：平成27年11月14日～平成28年3月25日

5 調査概要：

本調査は、平成25年に実施したパーソントリップ調査の結果を活用し、大分市における都市計画道路網の個別路線について見直し検討を行った。

大分市における都市計画道路について交通量推計等を行い、都市計画道路の必要性や実現性について検証し、必要に応じて適切な規模（廃止を含む）での都市計画変更について整理した。

I 調査概要

1 調査名称：平成27年度 都交調 委 第1号 大分都市圏交通戦略検討業務

2 報告書目次

§ 序. 調査概要

1. 調査目的
2. 調査概要
3. 調査対象路線
4. 調査内容
5. 打合せ協議、成果品の作成
6. 調査体制

§ 1. 都市計画道路の必要性の検証

- 1-1 交通量推計
- 1-2 空間機能評価

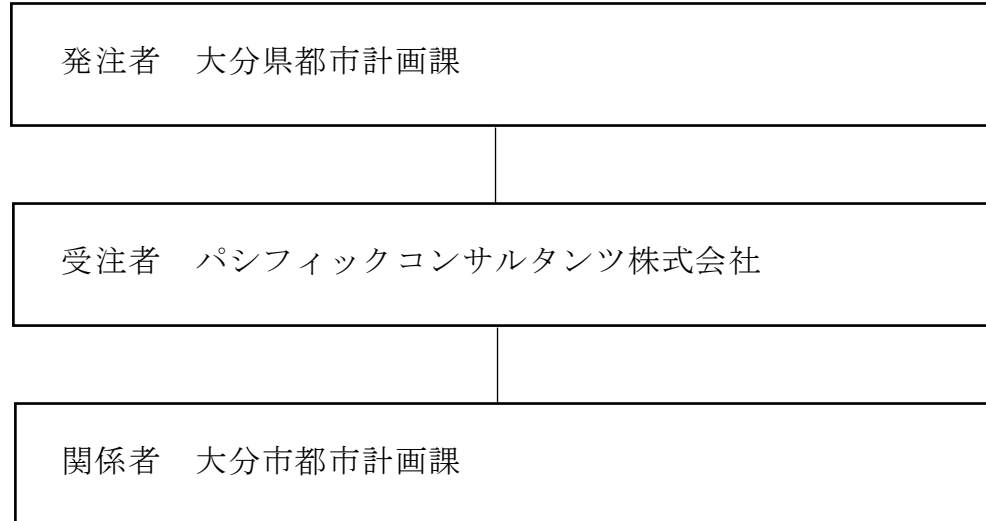
§ 2. 都市構造への影響評価

- 2-1 道路網に与える影響評価
- 2-1 代替ネットワークの検証

§ 3. 実現性の検討及び再編案の検証

- 3-1 概算事業費の算出
- 3-2 費用便益の算出
- 3-3 個別路線の評価

3 調査体制



4 委員会名簿等：

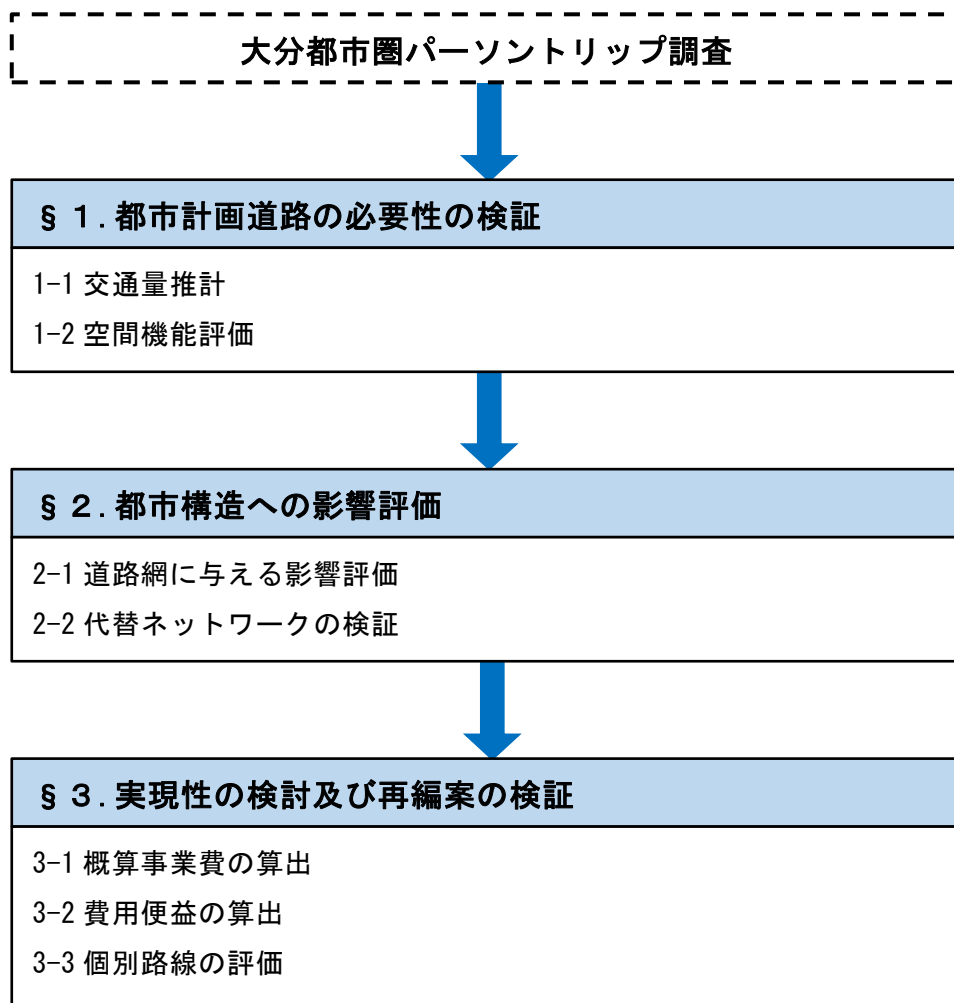
II 調査成果

1 調査目的

本調査は、平成 25 年に実施したパーソントリップ調査の結果を活用し、大分市における都市計画道路網の個別路線について見直し検討を行った。

大分市における都市計画道路について交通量推計等を行い、都市計画道路の必要性や実現性について検証し、必要に応じて適切な規模（廃止を含む）での都市計画変更について整理した。

2 調査フロー



3 調査圏域図：

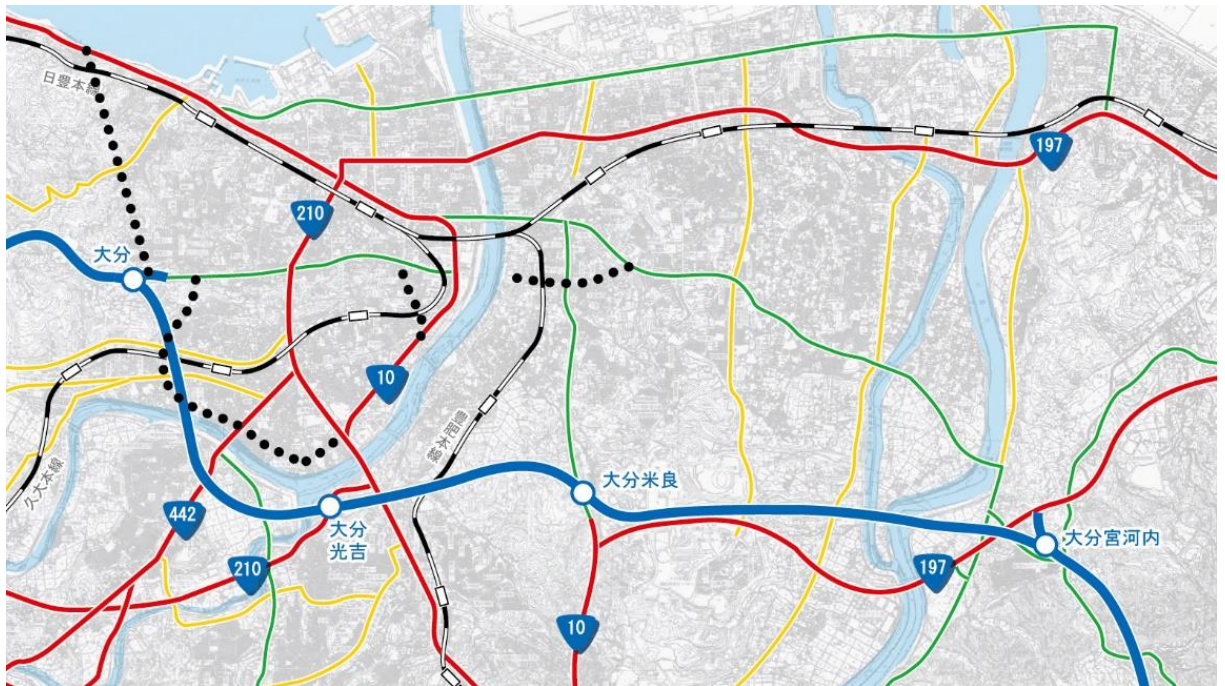
大分都市圏域図



想定される検討路線は以下の4路線とし、路線の要否、車線数の変更について検討する。

(検討対象路線)

- (都) 錦町三芳線
- (都) 白木庄の原線
- (都) 庄の原佐野線
- (都) 県庁前古国府



4 調査成果

(1) 都市計画道路の必要性の検証

1-1. 交通量推計

対象となる都市計画道路について、大分都市圏PT調査（H47年）の実現可能ネットワークをベースに以下の推計を行った。

【交通量推計および配分ケース】

交通量推計の種類と対応図			都市計画道路整備の反映状況 ○:整備 ×:整備無し △:部分的な整備						備考	混雑度	平均トラップ時間	経路図
分類	ケース名称	詳細	白木庄の原線	錦町三芳線	庄の原佐野線	県庁前古国府	その他未整備					
	Y00	現況再現										
		H25PT現況再現	×	×	×	×	×					
交通計画 H47	Y01	ケースI1	×	×	○	×	×	交通計画	KY01	TY01	RY01	
	Y02	実現可能ネット	×	×	×	×	×		KY02	TY02	RY02	
錦町三芳	Y03	ケースI	×	○	×	×	×	錦町三芳検証	KY03	TY03	RY03	
	Y03-1	ケースI-①	×	△	×	×	×	錦町三芳 区間①検証	KY03-1	TY03-1	RY03-1	
	Y03-2	ケースI-②	×	△	×	×	×	錦町三芳 区間②検証	KY03-2	TY03-2	RY03-2	
	Y03-3	ケースI-③	×	△	×	×	×	錦町三芳 区間③検証	KY03-3	TY03-3	RY03-3	
白木庄の原	Y04	ケースII	○	×	×	×	×	白木庄の原検証	KY04	TY04	RY04	
交通計画 H47	Y01	ケースIII	×	×	○	×	×	交通計画と同値	KY01	TY01	RY01	
庄の原佐野	Y01-1	ケースIII-①	×	×	△	×	×	庄の原佐野 明野工区検証	KY01-1	TY01-1	RY01-1	
	Y01-2	ケースIII-②	×	×	△	×	×	庄の原佐野 次期工区検証	KY01-2	TY01-2	RY01-2	
県庁前古国府	Y05	ケースIV	×	×	×	○	×	県庁前古国府(上野)検証	KY05	TY05	RY05	
大分川堤防道路の活用	Y06	ケースV	×	×	×	×	×	大分川堤防道路の活用	KY06	TY06	RY06	
	Y07-1	ケースV2	×	×	×	×	×	大分川堤防道路の活用	KY07-1	TY07-1	RY07-1	
	Y07-2	ケースV2	×	×	○	×	×	大分川堤防道路の活用	KY07-2	TY07-2	RY07-2	
長期未着手整備	Y08	ケースI~IV	○	○	○	○	×	交通計画+長期未着手	KY08	TY08	RY08	
白木庄の原+錦町三芳区間毎	Y09-1	ケースII・III+I-①	○	△	○	×	×	錦町三芳 区間①検証	KY09-1	TY09-1	RY09-1	
	Y09-2	ケースII・III+I-②	○	△	○	×	×	錦町三芳 区間②検証	KY09-2	TY09-2	RY09-2	
	Y09-3	ケースII・III+I-③	○	△	○	×	×	錦町三芳 区間③検証	KY09-3	TY09-3	RY09-3	
庄の原佐野抜き+長期未着手	Y10	ケースI+II	○	○	×	×	×		KY10	TY10	RY10	
高速無料化	Y11-1	実現可能ネット	×	×	×	×	×	高速道路無料による効果	KY11-1	TY11-1	RY11-1	
	Y11-2	実現可能ネット	○	○	○	○	×	高速道路無料による効果	KY11-2	TY11-2	RY11-2	
	Y11-3	フルネット	○	○	○	○	×	高速道路無料による効果	KY11-3	TY11-3	RY11-3	
上野ヶ丘南大分線(4車)	Y12	実現可能ネット	×	×	×	×	×		KY12	TY12	RY12	
白木庄の原線の取り付け	Y13-1	実現可能ネット	○	○	○	○	×				RY13-1	
	Y13-2	実現可能ネット	○	○	○	○	×				RY13-2	
	Y13-3	実現可能ネット	○	○	○	○	×				RY13-3	
フルネット	E	フルネット	○	○	○	○	○		KE	IE	RF	
	F	フルネット-錦町三芳、白木庄の原、庄の原佐野	×	×	×	×	○		KF2	TF2	RF2	

【将来交通量推計結果】



1-2. 空間機能評価

既決都市計画道路の空間的役割を整理し、道路計画が見直された場合の影響について整理する。

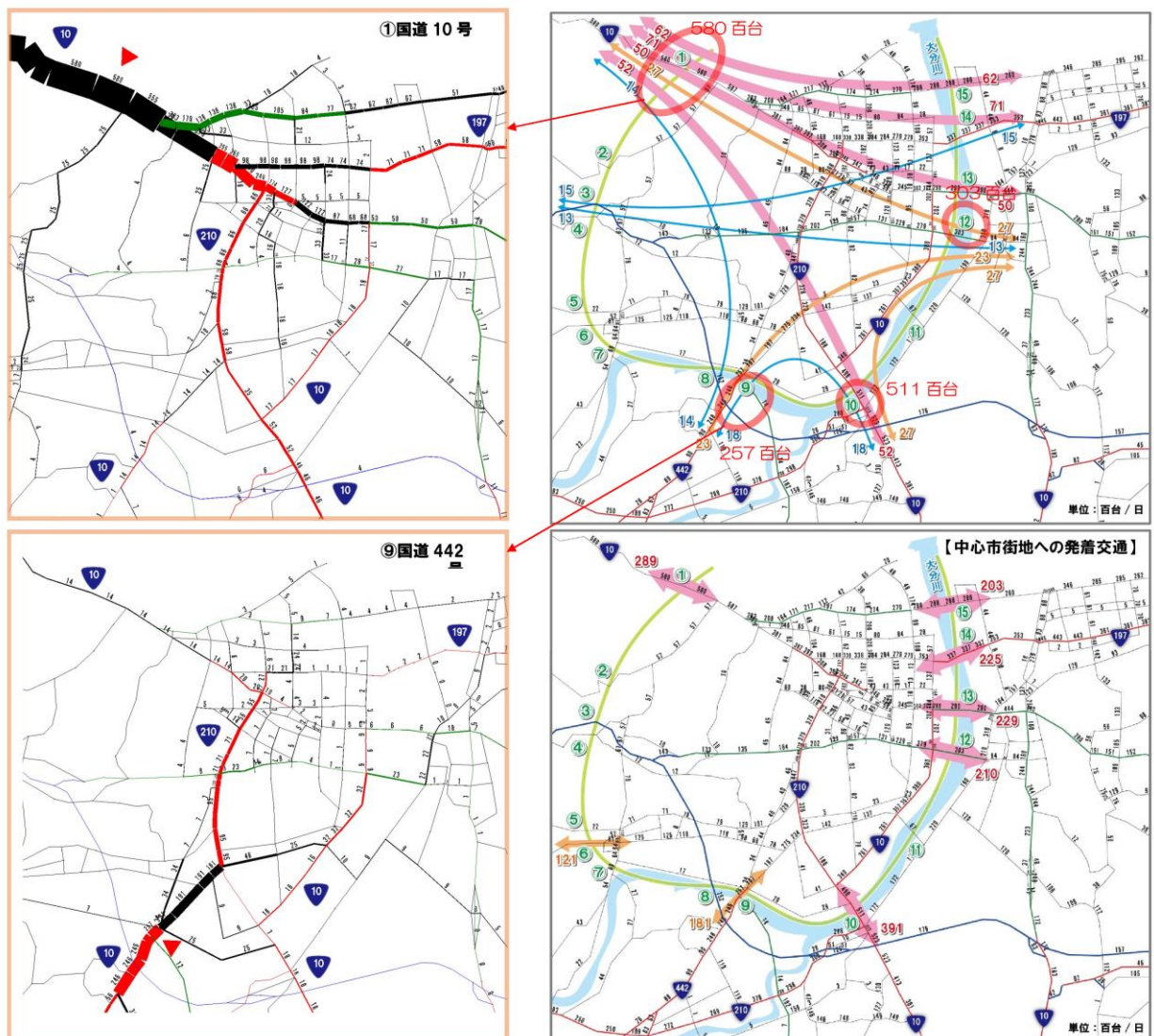
①大分市中心部の地域流動

- ・中心部の交通流動をみると、東(別府)西(鶴崎)方向の通過流動が多く、約 210 百台みられる。
- ・また、別府方面から南部(豊後大野)方面への通過交通が約 70 百台みられる。
- ・現況では、それぞれ国道 10 号や国道 210 号などに依存しているが、主要渋滞箇所が連続するルート上にあることから、抜本的な対応が必要とされる流動である。

②交通特性

- ・上記の流動を支援する都市計画道路のうち、(都)錦町三芳線、(都)白木庄の原線、(都)庄の原佐野線について、整備時の効果を交差点負荷量の変化やトリップ長への影響から交通特性を整理した。

【大分市中心部の交通流動】



(2) 都市構造への影響評価

1-1. 道路網に与える影響評価

対象路線の交通網に与える広域的な影響（交通量、混雑度、主要交差点への流入交通、主要交通流動等）について整理し、考察する。

①路線毎の分析結果（まとめ）

路線名	区間	推計交通量 (混雑度)	トリップ長		備考
			平均トリップ長	トリップ長分布	
I. (都) 錦町三芳線	① 大分臼杵線(東元町)～ 大分狭間バイパス線(荏隈小入口)	167百台 (0.58)	19km		・大分市都心部から東来・狭間方面 への交通を分担 ・市町間に跨る広域交通を多く担 う
	② 大分狭間バイパス線(荏隈小入口)～ 国道442号(明積)	6-28百台 (0.02-0.18)	5km		・南大分地区の地域交通を分担 ・区間①と区間③を結び付けネッ トワークの連続性を確保
	③ 国道442号(明積)～ 国道210号(府内大橋北)	115-128百台 (0.40-0.45)	13km		・滝尾・下郡方面から種田・宗方方 面の地域交通を分担 ・国道10号を結び付けネッ トワークの連続性を確保
II. (都) 白木庄の原線		111百台 (0.31)	42km		・大分市南西部から別府・日出方面 への交通を分担 ・市町間に跨る広域交通を多く担 う
III. (都) 庄の原佐野線	① (都) 萩原鬼崎線(下郡工業団地入口) ～中判田下郡線(南下郡東下)	245百台 (0.92)	24km		・大分市都心部から明野・大南方面 への広域交通を分担 ・交通需要も2万台強と多い
	② 中判田下郡線(南下郡東下)～ 大分臼杵線(明野南)	204百台 (0.77)	14km		・鶴崎・大在方面から種田方面への 交通を多く分担 ・交通需要も2万台と多いが比較 的短トリップが多い ・区間①と連担し、ネットワークの 連続性を確保
IV. (都) 県庁前古国府線		78百台 (0.97)	19km		・大分市都心部から光吉・大南方面 への交通を多く分担 ・交通需要は8千台弱であり、比較 的短トリップが多い

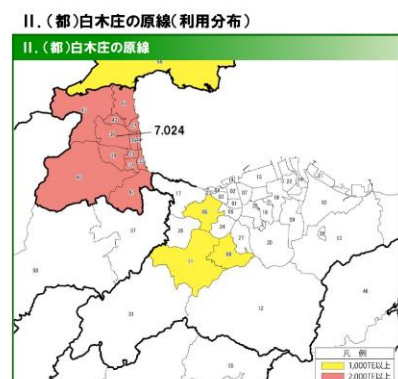
②路線毎分析結果（例：白木庄の原線）

II. (都) 白木庄の原線(交通量)

(混雑度)

(流滞図)

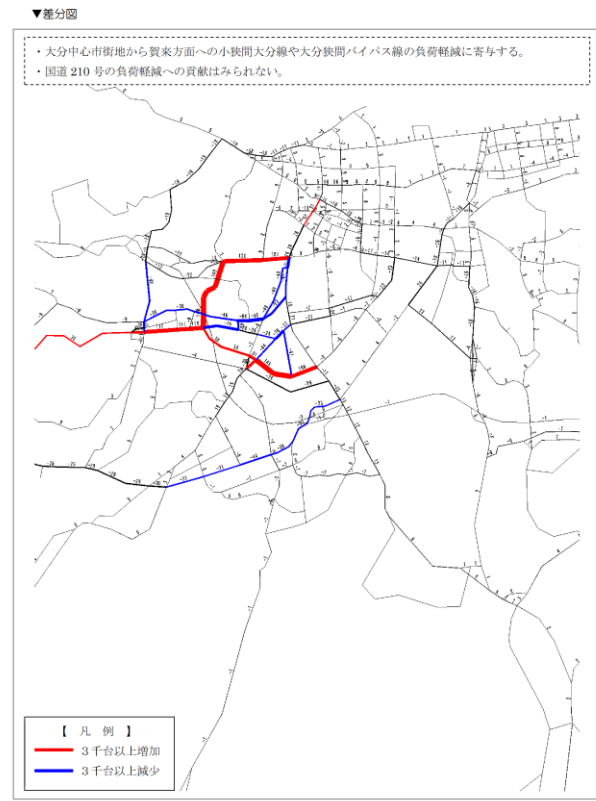
・種田・南大分周辺から別府・日出方面への比較的広域交通が1万台強利用する。国道210号(大道付近)や国道10号(西大分付近)の交通負荷が軽減される。



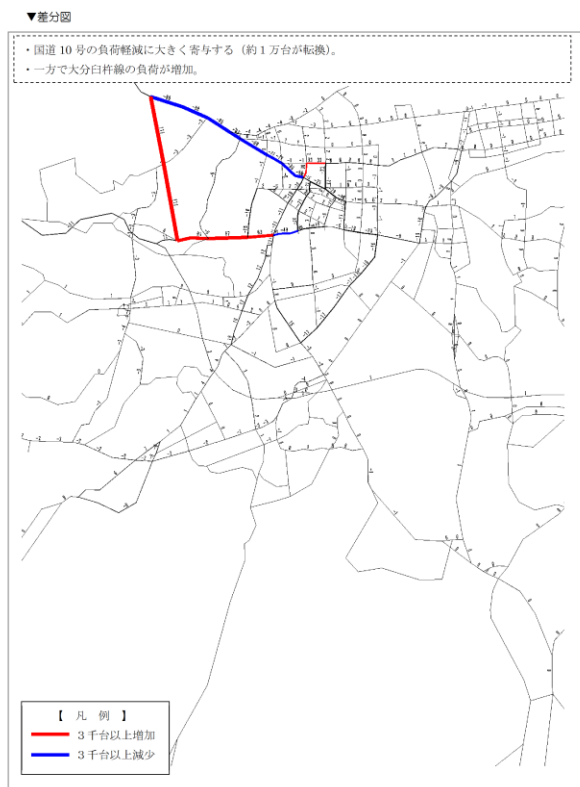
1-2. 代替ネットワークの検証

代替ネットワークとして、対象路線の整備の有無による周辺道路網への影響について、差分図を用いて検証した。

① 錦町三芳線（例：全線整備時）



② 白木庄の原線（例：全線整備時）



(3) 実現性の検討及び再編案の検証

1-1. 概算事業費の算出

概算工事費を算出する目的で橋梁等の構造物が必要となる箇所を特定する。

5千分の1 (2千5百分の1を縮小)の地形図をベースに、橋梁・トンネル・土工部の区間分類分けを行う。

検討路線において概算の工事費を想定する。また、変更案においても概算工事費を推定し整理する。

用地単価設定根拠

①住宅地(H27公示地価を参考に設定)

対象路線	番号	住所	価格 (円/㎡)
3.4.21 県庁前古国府線	大分-16	大分市上野丘西305番8	75,500
3.3.13 錦町三芳線	大分-23	大分市大字畑中宇東967番1外	52,600
3.4.68 白木庄の原線	大分-74	大分市大字八幡字善神王田23番	29,800

②農地(不動産取引情報より)

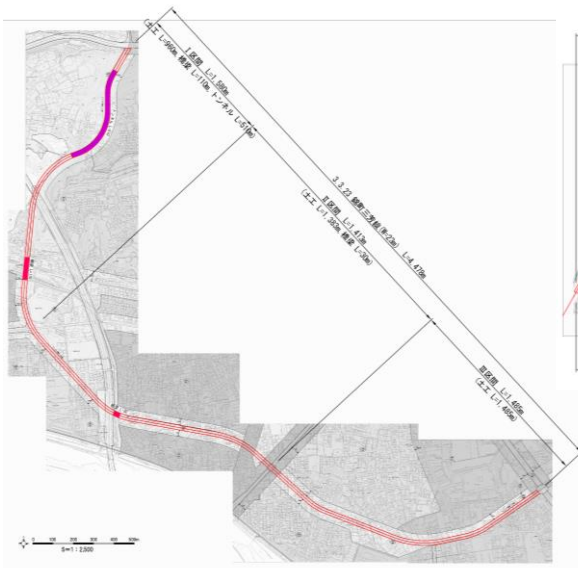
対象路線	住所	価格 (円/㎡)	取引総額
3.4.68 白木庄の原線	大分市大字金谷迫	1,363	150万円(1,100㎡)
	開発を見込み ⇒	10,000	

③林地(不動産取引情報より)

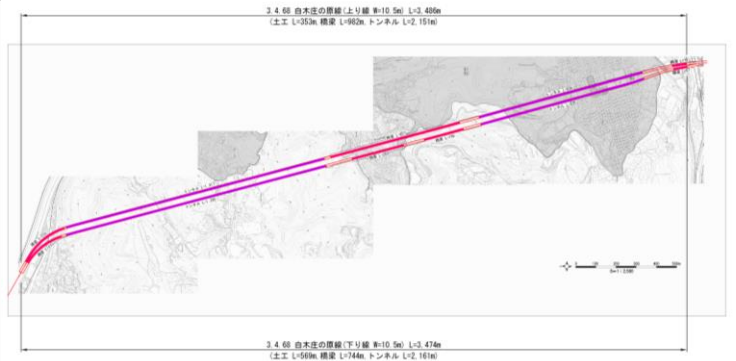
対象路線	住所	価格 (円/㎡)	取引総額
3.4.68 白木庄の原線	大分市大字金谷迫	282	13万円(460㎡)
	開発を見込み ⇒	10,000	

$$\text{概算事業費} = (\text{土工} \cdot \text{橋梁} \cdot \text{トンネル毎の延長}) \times \text{幅員} \times \text{延長単価} + \text{用地費}$$

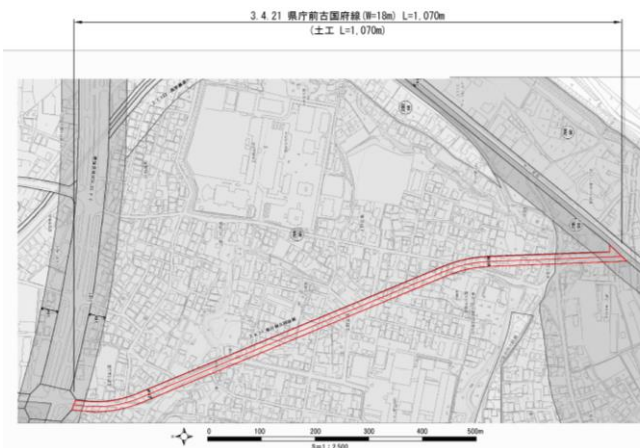
【錦町三芳線：208億円】



【白木庄の原線：288億円】



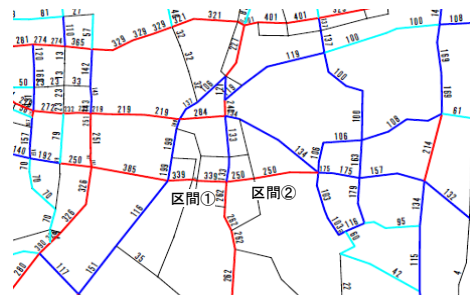
【県庁前古国府線：49億円】



【庄の原佐野線：280億円】

庄の原佐野線 B/Cの計算

	直接工事費	用地補償費	測量試験費	総事業費	概算設定
区間①	4車線 9,367,000	7,872,000	1,000,000	18,239,000 →	180億円
区間②	4車線 5,800,000	4,200,000	200,000	10,200,000 →	100億円



1-2. 費用便益の算出

左記で算出した事業費を基に費用便益分析を行った。

- 錦町三芳線(区間Ⅰ)=1.3
- 錦町三芳線(区間Ⅱ)=0.9
- 錦町三芳線(区間Ⅲ)=1.7
- 白木庄の原線=0.3
- 庄の原佐野線(区間Ⅰ)=1.1
- 庄の原佐野線(区間Ⅱ)=1.7
- 県庁前古国府線=1.7

【白木庄の原線の分析結果例】

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現価・B・P・その他の別
白木庄の原線		L=3.5km		B・P

計画交通量(台/日)	車線数	事業主体
13,900	4	大分市

① 費用

事業費	維持管理費	合計
288億円	4億円	292億円

② 便益

走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合計
3億円	1億円	1億円	5億円

③ 結果

費用便益比	0.3
経済的純現在価値	-121億円
経済的内部收益率	-1.1%

費用の現在価値算定表

年次	年度	利率	GDP	事業費(億円)	現在価値	維持管理費(億円)	現在価値
-10年度	H 37	0.8750	83,3000	28.78	18.43		
-9年度	H 38	0.8468	83,3000	28.78	18.88		
-8年度	H 39	0.8246	83,3000	28.78	17.98		
-7年度	H 40	0.8066	83,3000	28.78	17.27		
-6年度	H 41	0.7927	83,3000	28.78	16.61		
-5年度	H 42	0.7823	83,3000	28.78	15.97		
-4年度	H 43	0.7740	83,3000	28.78	15.38		
-3年度	H 44	0.7674	83,3000	28.78	14.77		
-2年度	H 45	0.7621	83,3000	28.78	14.20		
-1年度	H 46	0.7578	83,3000	28.78	13.65		
0年度	H 47	0.7544	83,3000	0.00	0.00	0.00	0.00
1年度	H 48	0.7516	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.04
2年度	H 49	0.7493	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.04
3年度	H 50	0.7474	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.04
4年度	H 51	0.7459	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.03
5年度	H 52	0.7446	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.03
6年度	H 53	0.7435	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.03
7年度	H 54	0.7425	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.03
8年度	H 55	0.7416	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.03
9年度	H 56	0.7408	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.03
10年度	H 57	0.7401	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.03
11年度	H 58	0.7394	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.03
12年度	H 59	0.7388	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.03
13年度	H 60	0.7382	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.02
14年度	H 61	0.7377	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.02
15年度	H 62	0.7372	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.02
16年度	H 63	0.7367	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.02
17年度	H 64	0.7362	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.02
18年度	H 65	0.7357	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.02
19年度	H 66	0.7352	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.02
20年度	H 67	0.7347	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.02
21年度	H 68	0.7342	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.02
22年度	H 69	0.7337	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.02
23年度	H 70	0.7332	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.02
24年度	H 71	0.7327	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.02
25年度	H 72	0.7322	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.02
26年度	H 73	0.7317	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
27年度	H 74	0.7312	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
28年度	H 75	0.7307	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
29年度	H 76	0.7302	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
30年度	H 77	0.7297	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
31年度	H 78	0.7292	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
32年度	H 79	0.7287	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
33年度	H 80	0.7282	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
34年度	H 81	0.7277	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
35年度	H 82	0.7272	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
36年度	H 83	0.7267	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
37年度	H 84	0.7262	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
38年度	H 85	0.7257	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
39年度	H 86	0.7252	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
40年度	H 87	0.7247	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
41年度	H 88	0.7242	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
42年度	H 89	0.7237	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
43年度	H 90	0.7232	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
44年度	H 91	0.7227	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
45年度	H 92	0.7222	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
46年度	H 93	0.7217	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
47年度	H 94	0.7212	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
48年度	H 95	0.7207	83,3000	0.00	0.00	0.09	0.01
49年度	H 96	0.7202	83,3000	-0.48	-0.41	0.09	0.01
合計				281.18	183.47	4.47	0.81
継続事業費合計					287.62		4.47

便益の現在価値算定表

年次	年度	利率	GDP	事業費(億円)	現在価値	維持管理費(億円)	現在価値
11年度	H 58	0.7493	83,3000	2.95	2.25	0.25	0.21
12年度	H 59	0.7474	83,3000	2.95	2.22	0.25	0.21
13年度	H 60	0.7459	83,3000	2.95	2.19	0.25	0.21
14年度	H 61	0.7446	83,3000	2.95	2.16	0.25	0.21
15年度	H 62	0.7435	83,3000	2.95	2.13	0.25	0.21
16年度	H 63	0.7425	83,3000	2.95	2.10	0.25	0.21
17年度	H 64	0.7416	83,3000	2.95	2.07	0.25	0.21
18年度	H 65	0.7408	83,3000	2.95	2.04	0.25	0.21
19年度	H 66	0.7401	83,3000	2.95	2.01	0.25	0.21
20年度	H 67	0.7394	83,3000	2.95	1.98	0.25	0.21
21年度	H 68	0.7388	83,3000	2.95	1.95	0.25	0.21
22年度	H 69	0.7382	83,3000	2.95	1.92	0.25	0.21
23年度	H 70	0.7377	83,3000	2.95	1.89	0.25	0.21
24年度	H 71	0.7372	83,3000	2.95	1.86	0.25	0.21
25年度	H 72	0.7367	83,3000	2.95	1.83	0.25	0.21
26年度	H 73	0.7362	83,3000	2.95	1.80	0.25	0.21
27年度	H 74	0.7357	83,3000	2.95	1.77	0.25	0.21
28年度	H 75	0.7352	83,3000	2.95	1.74	0.25	0.21
29年度	H 76	0.7347	83,3000	2.95	1.71	0.25	0.21
30年度	H 77	0.7342	83,3000	2.95	1.68	0.25	0.21
31年度	H 78	0.7337	83,3000	2.95	1.65	0.25	0.21
32年度	H 79	0.7332	83,3000	2.95	1.62	0.25	0.21
33年度	H 80	0.7327	83,3000	2.95	1.59	0.25	0.21
34年度	H 81	0.7322	83,3000	2.95	1.56	0.25	0.21
35年度	H 82	0.7317	83,3000	2.95	1.53	0.25	0.21
36年度	H 83	0.7312	83,3000	2.95	1.50	0.25	0.21
37年度	H 84	0.7307	83,3000	2.95	1.47	0.25	0.21
38年度	H 85	0.7302	83,3000	2.95	1.44	0.25	0.21
39年度	H 86	0.7297	83,3000	2.95	1.41	0.25	0.21
40年度	H 87	0.7292	83,3000	2.95	1.38	0.25	0.21
41年度	H 88	0.7287	83,3000	2.95	1.35	0.25	0.21
42年度	H 89	0.7282	83,3000	2.95	1.32	0.25	0.21
43年度	H 90	0.7277	83,3000	2.95	1.29	0.25	0.21
44年度	H 91	0.7272	83,3000	2.95	1.26	0.25	0.21
45年度	H 92	0.7267	83,3000	2.95	1.23	0.25	0.21
46年度	H 93	0.7262	83,3000	2.95	1.20	0.25	0.21
47年度	H 94	0.7257	83,3000	2.95	1.17	0.25	0.21
48年度	H 95	0.7252	83,3000	2.95	1.14	0.25	0.21
49年度	H 96	0.7247	83,3000	2.95	1.11	0.25	0.21
合計				82.43	62.61	10.30	9.44

補記以上の事業費
1. 再評価の場合、事業費を分、事業費をそれぞれ作成する。

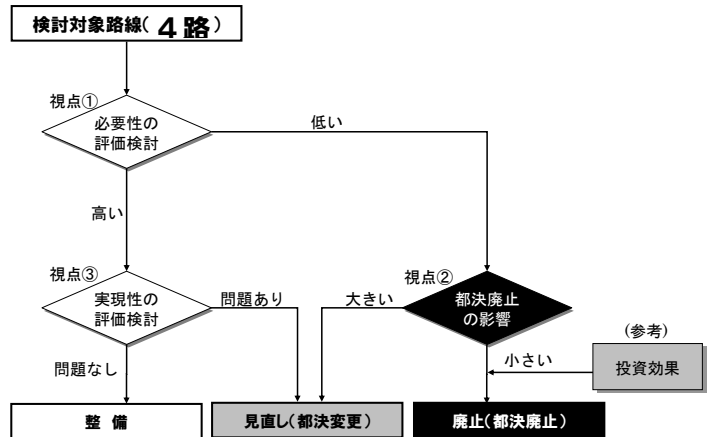
(4) 実現性の検討及び再編案の検証

1-1. 個別路線の評価

①評価の流れ

個別路線の必要性についてとりまとめ、優位な計画について都市計画変更の提案資料を作成する。

都決の見直し候補路線については、「都市施設の整備・見直し方針(道路)」(H17.4 大分県)を参考に、以下に示すフローに従って選定する。



【都決見直し候補路線の選定フロー】

②必要性の評価方法

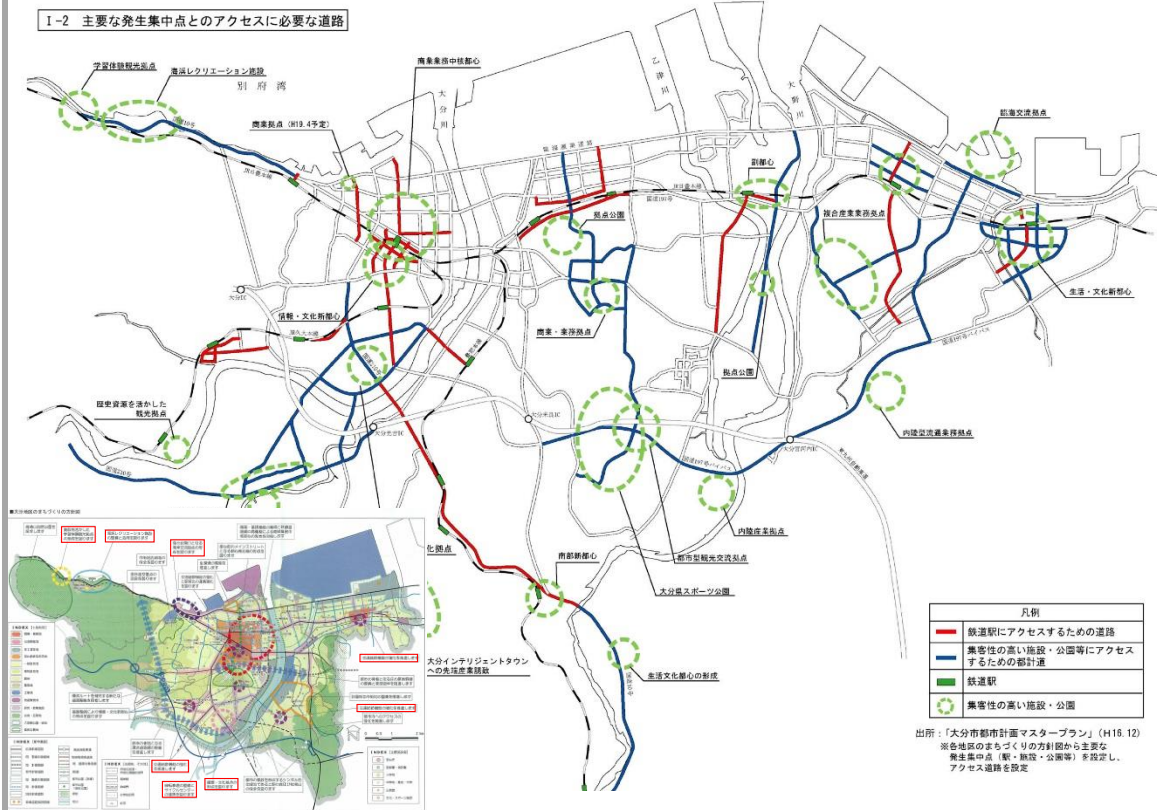
「都市施設の整備・見直し方針(道路)」(H17.4 大分市)では、検討対象路線の評価項目について、必要性、優先性、実現性から具体の項目を定めている。各評価項目の内容と、本業務での対応及び根拠資料の一覧を下表に示す。

【各評価項目の評価方法】

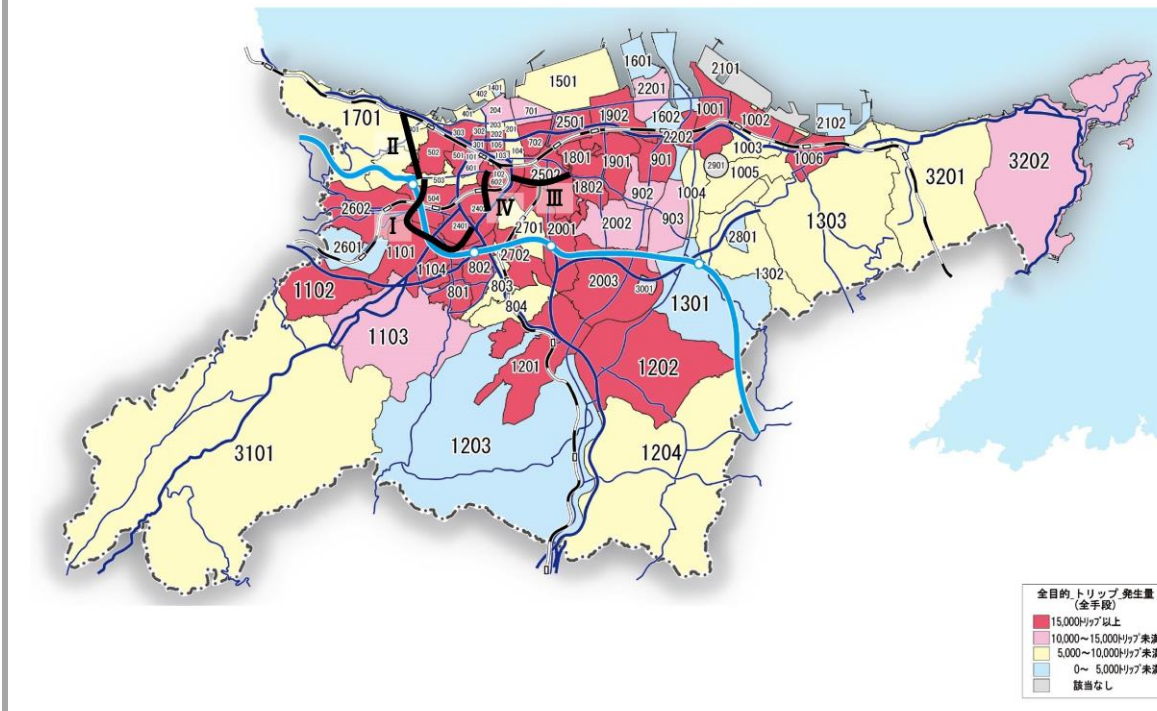
分類	評価項目	内容	本業務での対応	根拠資料
I 交通 処理 機能	I-1 周辺都市間、都市内主要拠点間の交通を処理するとともに、交流・連携の促進・支援に寄与する道路か	都市計画区域MPの都市間連携軸・都市内連携軸を担う道路	区域MPにおける「都市間連携軸」及び「都市内連携軸」	区域MP
	I-2 主要な発生集中心とのアクセスに必要な道路か	駅直結にアクセスするための道路 ・集客性の高い施設・公園等にアクセスするための道路	集客性の高い施設は市MPの「まちづくりの方針図」から設定し、アクセス道路は都計図から判断	市MP、都計図
	I-3 交通処理機能(交通容量)の大きい道路か	主要幹線道路又は幹線道路	計画車線数が4以上(都市計画現況より:計画車線数が未定の場合は代表道路幅員が20m以上)であり、かつ将来交通量が4,000台/日以上(過年度調査)の区間	都市計画現況、過年度調査
	I-4 交通混雑の緩和に寄与する道路か	交通混雑が著しい既存道路と並行して配置されている道路 交通混雑の著しい市街地の外郭を取り囲むように配置されている道路	渋滞対策プログラムに位置づけのある交差点(17箇所)に接続する区間	渋滞対策プログラム
II 市街地 形成 機能	II-1 商業・業務地区の高度化を促進する上で必要性が高い道路か	商業系の用途地域指定がなされている道路	用途地域が「商業地域」「近隣商業地域」である区間を抽出	都計図
	II-2 その他の市街地において災害時等の消防活動困難地域の解消につながる道路か	既に市街地が形成されている、もしくは確実に形成される見込みのある住居地区に配置されている道路	用途地域が「第一種低層住居専用地域」「第二種低層住居専用地域」「第一種中高層住居専用地域」「第二種中高層住居専用地域」「第一種住居地域」「第二種住居地域」「準住居地域」である区間を抽出	都計図
III 空間 機能	III-1 密集市街地において災害避難路、延焼遮断道路となる道路か	幅員15m以上の道路	密集市街地(浜町・芦崎・新川地区、三佐北地区)内の道路を抽出	浜町地区:「浜町・芦崎・新川地区住宅市街地総合整備事業推進事業業務委託報告書」(H18.3) 三佐北地区:都計図より
	III-2 その他の市街地において災害時等の消防活動困難地域の解消につながる道路か	消防活動困難地域(現道幅員6m以上の道路から直距離140mの範囲に含まれない区域)を解消するための道路	その他の市街地(滝尾中部地区)内の道路を抽出	
	III-3 地下埋設物等を収納するために必要な道路か	共同溝の設置が計画されている道路 下水道幹渠を埋設するために整備することが必要な道路	本業務では評価対象外	
IV その他	IV-1 人々の賑わいの場となり、地域の活性化等につながる道路か	買い物客や観光客の増大等を目的として整備される道路	市MPの「中心市街地のまちづくりの方針図」における「都市幹線道路」	大分市都市計画MP
	IV-2 通学路やバスルート等として特に安全な交通確保が求められる道路か	歩道拡幅、歩車分離等の必要な道路	本業務では評価対象外	
	IV-3 周辺に代替機能を有する道路が存在しない、周辺に代替機能を有する道路の整備計画がない、又は整備できる可能性がないか		「未整備区間」と対象とし、各区間について他の都計道(幅員12m以上)もしくは現道による代替路を設定 上記の当該区間に対する迂回率≧2.0のもの	都計図
V 優先性	V-1 地元に対する事業説明が行われているか	これまでに事業化調査、住民説明会等の実施されている道路	住民説明会開催実績	担当者ヒアリングによる
	V-2 早期整備、見直し、変更要望等の意向が出ているか		地元要望等	担当者ヒアリングによる
	V-3 土地区画整理事業等、当該道路に関連する事業の見通しが立っている道路か		区域MPにおいて「概ね10年以内に整備もしくは事業化を目標とする市街地開発事業」に位置づけられている地区(8地区)内の道路 ・「概ね10年以内に整備もしくは事業化を目標とする住環境整備事業」内の道路 ・その他関連する事業として、「大分駅前まちづくり」及び「佐賀関までの港湾計画」に関連する道路を抽出	区域MP
	V-4 上位計画で優先的整備の位置づけがあるか	都市計画MPにおける重点整備路線等	区域MPにおける「概ね10年以内(20年以内)に整備もしくは事業化を目標とする都市計画道路」	区域MP

【 1-2 主要な発生集中点とのアクセスに必要な道路 】

●従来指標による評価(主要な発生集中点とのアクセスに必要な道路か)



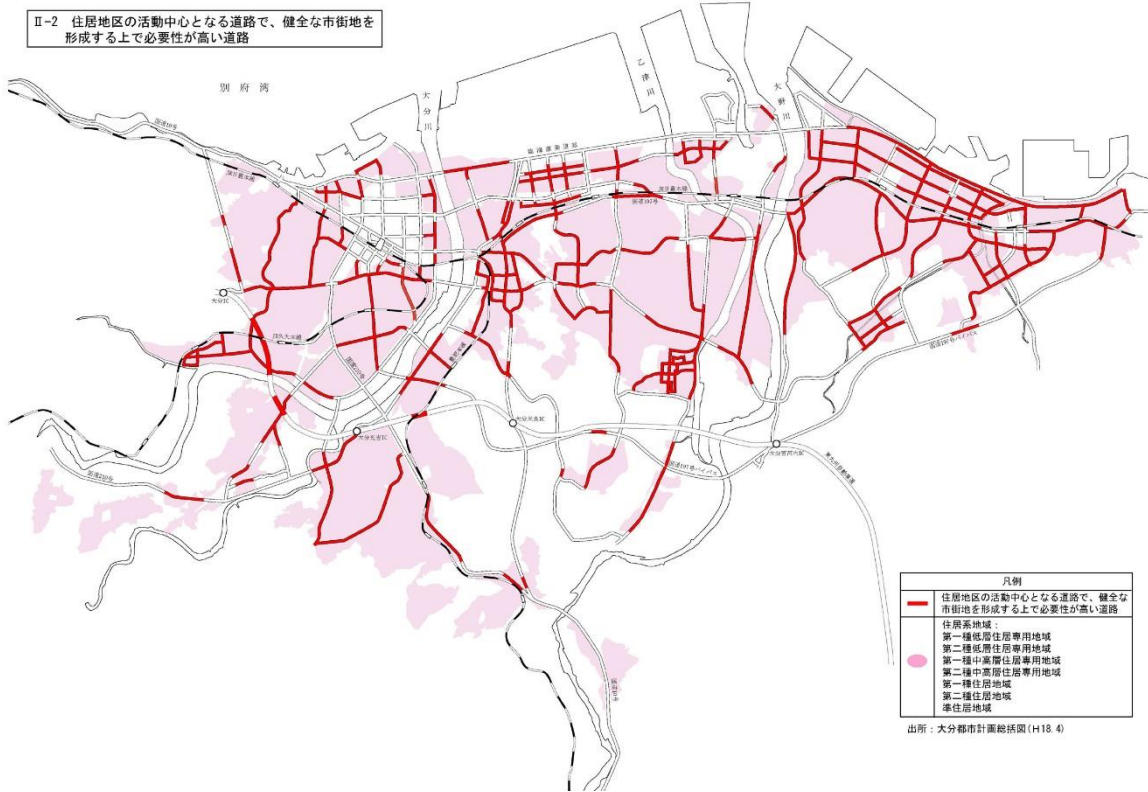
●PT調査データによる評価(発生交通量の多さによる評価)



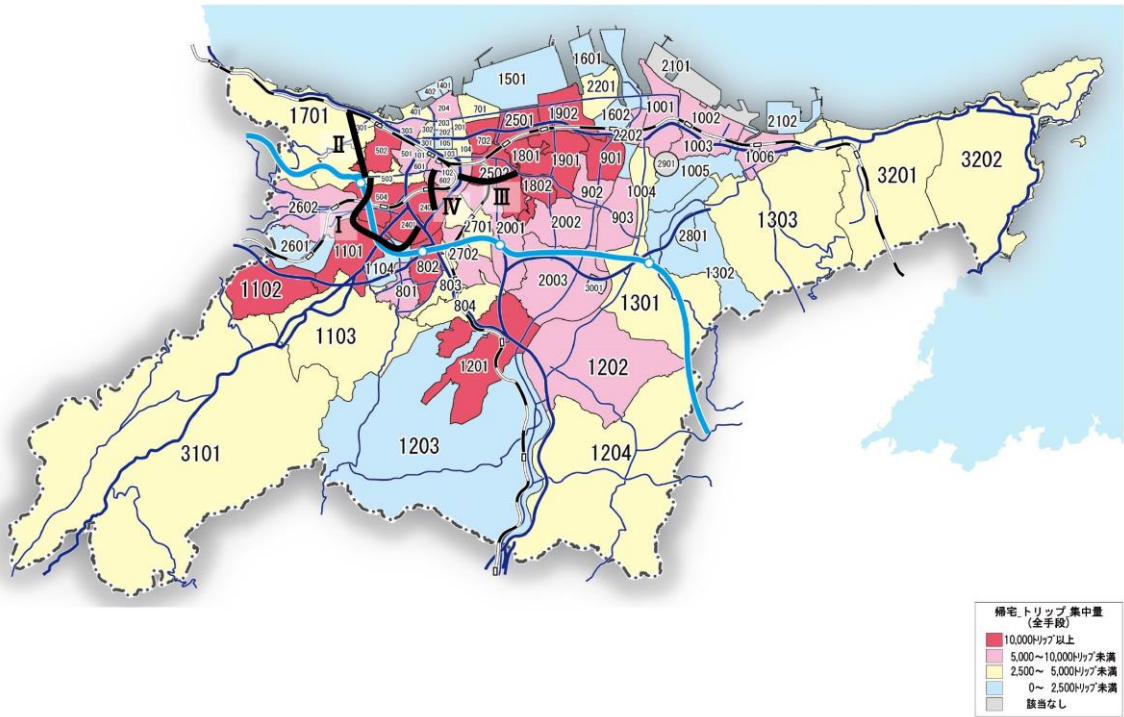
【II-2 住居地区の活動中心となる道路で健全な市街地形成に必要な道路】

●従来指標による評価(既に市街地が形成されている、もしくは確実に将来形成)

II-2 住居地区の活動中心となる道路で、健全な市街地を形成する上で必要性が高い道路

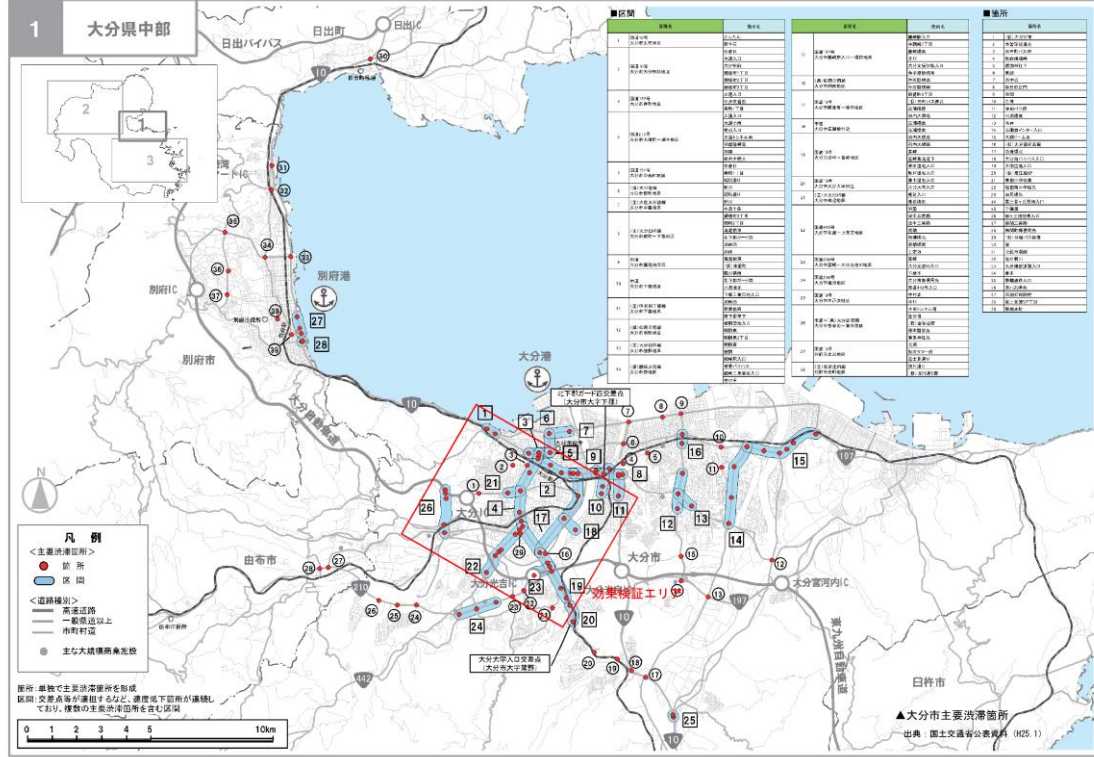


●PT調査データによる評価(帰宅目的の集中交通量の多さによる評価)



【1-2 主要な発生集中点とのアクセスに必要な道路】

●主要渋滞箇所における交差点流入交通量の変化



▼交差点交通量(区間)「実現可能ネット」

区間名	箇所名	整備なし		
		交通量 [台/日]	交通容量 [台/日]	混雑度
1 国道10号	かんたん	122,366	108,137	1.13
大分市生石地区	西生石	117,554	118,149	0.99
2 国道10号	中春日	101,228	147,692	0.69
大分市大分駅前地区	大分駅前	91,410	131,754	0.69
	総徳町1丁目	98,086	142,254	0.69
	総徳町2丁目	75,937	102,254	0.74
3 国道197号	藤原入口	123,484	144,744	0.85
大分市寿町地区	中央交差点前	42,478	50,406	0.84
	寿町1丁目	78,030	109,803	0.71
4 国道210号	大道小南	83,564	76,236	1.10
大分市大道町～畑中地区	大道トンネル南	100,426	79,036	1.27
	羽屋除橋南	65,586	68,236	0.96
	羽屋	88,812	98,538	0.89
	106除橋北	106,826	100,741	1.06
	蓮尾橋東	58,010	53,708	1.08
9 市道	(仮)津留町	0	0	0.00
10 市道	殿川橋南	32,890	81,600	0.40
大分市下郡地区	北下郡ガド西	121,656	111,308	1.09
	下原瀬北	63,646	64,800	0.98
	下郡工業団地入口	89,584	90,200	0.99
11 (主)大分バイパス	加納西	114,423	95,150	1.20
大分市下郡地区	府内大橋北	31,986	41,392	0.77
	南下郡東下	48,878	58,992	0.83
17 国道10号	総徳町3丁目	60,316	84,654	0.71
大分市総徳町～畑中地区	(仮)元町バス停北	76,006	50,000	1.52
18 市道	広瀬橋西	82,230	72,600	1.13
大分市広瀬橋付近	広瀬橋東	45,892	66,600	0.69
21 (主)大分バイパス	津留入口	125,128	95,368	1.31
大分市津留地区	津留橋先	36,428	40,916	0.89
22 国道442号	羽屋	88,812	99,538	0.89
大分市羽屋～上宗方地区	田中五差路	55,004	60,526	0.91
	田中三差路	55,004	56,868	0.97
	明徳橋北	39,368	37,600	1.05
	明徳橋南	53,464	60,100	0.89
	明徳橋南	51,924	49,600	1.05
	上宗方	45,714	41,800	1.09
26 市道～(県)大分狭間線	十全トンネル南	13,434	22,000	0.61
大分市金谷谷～糺東地区	金谷谷	15,764	32,000	0.49
	(仮)金谷谷南	15,764	16,000	0.99
	柳田踏切先	30,492	37,962	0.80
	糺東橋先	35,154	68,272	0.51
1 単独交差点	(仮)大分IC東	28,926	48,916	0.59
	市営球場橋先	21,702	24,000	0.90
	田窪町バス停	20,564	32,000	0.64
16	(仮)大分豊府高橋	99,512	64,368	1.55

効果量

14/45箇所

整備あり											
ケースⅠ(錦町三芳線)		ケースⅡ(白木庄の原線)			ケースⅢ(庄の原佐野線)			ケースⅣ(県庁前古分線)			
交通量 [台/日]	混雑度	増減 [台/日]	交通量 [台/日]	混雑度	増減 [台/日]	交通量 [台/日]	混雑度	増減 [台/日]	交通量 [台/日]	混雑度	増減 [台/日]
118,690	1.10	-3,676	102,718	0.95	-19,648	122,070	1.13	-296	122,366	1.13	0
113,888	0.96	-3,666	98,604	0.83	-18,950	117,258	0.99	-296	117,554	0.99	0
103,128	0.70	1,900	85,006	0.58	-16,222	102,524	0.69	1,296	101,260	0.69	32
88,768	0.67	-2,642	83,828	0.64	-7,582	89,834	0.68	-1,576	91,276	0.69	-134
94,408	0.66	-3,678	94,392	0.66	-3,694	100,814	0.71	2,728	97,944	0.69	-142
75,807	0.74	-130	75,829	0.74	-106	76,127	0.74	190	70,581	0.69	-5356
128,590	0.87	3,106	115,598	0.80	-7,886	123,500	0.85	48	123,516	0.85	32
44,650	0.89	2,172	49,742	0.99	7,264	43,034	0.85	556	42,478	0.84	0
81,150	0.74	3,120	85,066	0.77	7,036	78,390	0.71	360	78,030	0.71	0
89,540	1.17	5,976	81,522	1.07	-2,042	87,310	1.15	3,746	83,566	1.10	2
91,820	1.16	-8,606	100,386	1.27	-40	100,236	1.27	-190	100,276	1.27	-150
69,240	1.01	3,654	67,106	0.98	1,520	66,322	0.97	736	65,436	0.96	-150
85,970	0.86	-2,842	81,072	0.81	2,260	89,806	0.90	994	88,662	0.89	-150
116,576	1.16	9,950	106,106	1.05	-820	99,914	0.99	-6,712	106,826	1.06	-5
58,844	1.00	834	58,322	1.09	312	52,710	0.98	-5,300	58,468	1.09	458
0	0.00	0	0	0.00	0	0	0.00	0	0	0.00	0
29,530	0.36	-3,360	31,018	0.38	-1,872	30,328	0.37	-2,562	33,042	0.40	152
118,794	1.07	-2,862	119,986	1.08	-1,670	91,512	0.82	-30,144	122,114	1.10	458
59,950	0.93	-3,696	61,664	0.95	-1,982	42,544	0.66	-21,102	63,646	0.98	0
87,748	0.97	-1,836	87,848	0.97	-1,936	121,600	1.35	-32,016	89,442	0.99	-142
115,940	1.22	1,514	114,040	1.20	212	78,480	0.82	-35,948	114,734	1.21	306
33,010	0.80	1,014	32,006	0.77	10	25,032	0.60	-6,864	31,986	0.77	0
46,624	0.79	-2,254	49,026	0.83	148	106,774	1.81	57,896	48,736	0.83	-142
59,996	0.71	-320	60,320	0.71	4	59,936	0.71	-380	55,034	0.65	-5282
71,326	1.43	-4,866	72,714	1.45	-3,292	66,826	1.34	-9,180	60,878	1.22	-15028
79,798	1.10	-2,432	78,878	1.09	-3,352	72,408	1.00	-9,822	82,710	1.14	480
45,534	0.68	-358	45,844	0.69	-48	49,228	0.74	3,336	45,878	0.69	-14
130,472	1.37	1,344	128,648	1.35	320	127,266	1.33	2,138	124,886	1.31	-242
59,877	0.46	23,448	59,649	1.29	16,220	36,921	0.90	432	36,277	0.89	-152
85,970	0.86	-2,842	91,072	0.91	2,260	89,806	0.90	994	88,662	0.89	-150
39,434	0.65	-15,570	54,942	0.91	-62	53,058	0.88	-1,946	55,052	0.91	48
39,434	0.69	-15,570	54,942	0.97	-62	53,058	0.93	-1,946	55,052	0.97	48
66,040	1.76	26,672	38,862	1.03	-506	36,668	0.98	-2,700	39,368	1.05	0
57,692	0.96	4,228	54,816	0.91	1,352	53,016	0.88	-448	53,464	0.89	0
58,284	1.11	3,360	53,278	1.07	1,354	51,428	0.94	-436	51,924	1.05	0
47,406	1.13	1,892	46,286	1.11	572	45,512	1.09	-202	45,714	1.09	0
7,714	0.35	-5,720	12,772	0.58	-662	13,104	0.60	-330	13,406	0.61	-28
7,714	0.24	-8,050	15,102	0.47	-662	15,440	0.48	-324	15,736	0.49	-28
7,714	0.48	-8,050	15,102	0.94	-662	15,440	0.97	-324	15,736	0.98	-28
15,606	0.41	-14,886	29,830	0.79	-662	30,218	0.80				

【路線別の総合評価結果】

分類	評価項目	内 容	I.錦町三芳線	II.白木庄の原線	III.庄の原佐野線	IV.県庁前古国府線	備考(本業務での対応)	
I 必要性の検討	I 交通処理機能	①周辺都市間、都市内主要拠点間の交通を処理すると共に、交流・連携の促進・支援に寄与する	・都市計画区域MPの都市間連携軸、都市内連携軸を担う道路 ・都市間連携軸 ・5km～19km	・都市間連携軸 ・42km	・都市間連携軸 ・14km～24km	・該当しない ・19km	・区域MPにおける「都市間連携軸」「都市内連携軸」に該当する道路 ⇒平均トリップ長による評価	
		②主要な発生集中点とのアクセスに必要な道路か	・鉄道駅にアクセスするための道路 ・集客性の高い施設、公園等にアクセスするための道路	・一部該当する ・交通量は多い	・該当しない ・交通量は少ない	・該当しない ・交通量は多い	・該当しない ・交通量は多い	・集客性の高い施設は市MPの「まちづくりの方針図」から設定し、アクセス道路は都計図から判断 ⇒発生交通量の多さによる評価
		③交通処理機能(交通容量)の大きい道路か	・主要幹線道路又は幹線道路	・2車線～4車線 ・3千～1万7千台	・4車線 ・1万1千台	・4車線 ・2万～2万5千台	・2車線 ・8千台	・計画車線数が4以上(都市計画現況より:計画車線数が未定の場合は代表道路幅員が20m以上)であり、かつ将来交通量が4000台以上の区間 ⇒交通量推計による評価
		④交通混雑の緩和に寄与する道路か	・交通混雑が著しい既存道路と並行して配置されている道路 ・交通混雑の著しい市街地の外郭を取り囲むように配置されている道路	・渋滞箇所増加(14⇒17箇所) ・負荷量が減少する交差点が5箇所	・渋滞箇所不変(14⇒14箇所) ・負荷量が減少する交差点が2箇所	・渋滞箇所減少(14⇒11箇所) ・負荷量が減少する交差点が3箇所	・渋滞箇所不変(14⇒14箇所) ・負荷量が減少する交差点が1箇所	・渋滞対策協議会(H25.1公表)の主要渋滞箇所の交通負荷の軽減(交差点混雑度1.0以下、交差点負荷量がマイナス3000台以上)が見込まれる ⇒交差点への流入交通量の変化による評価
	II 市街地形成機能	①商業・業務地区の高度化を促進する上で必要性が高いかどうか	・商業系の用途地域指定がなされている道路	・該当しない ・交通量は比較的多い	・該当しない ・交通量は少ない	・該当しない ・交通量は多い	・該当しない ・交通量は多い	・用途地域が「商業地域」「近隣商業地域」である区間を抽出 ⇒私用目的の集中交通量の多さによる評価
		②住居地区の活動中心となる道路で、健全な市街地を形成する上で必要性が高い道路か	・既に市街地が形成されている、もしくは確実に形成されている見込みのある住居地区に配置されている道路	・該当する ・交通量は多い	・該当しない ・交通量は少ない	・該当する ・交通量は多い	・該当する ・交通量は多い	・用途地域が「商業地域」「近隣商業地域」である区間を抽出「第一種低層住居」「第二種低層住居」「第一種中高層住居」「第二種中高層住居」「第一種住居」「第二種住居」「準住居」である区間を抽出 ⇒帰宅目的の集中交通量の多さによる評価
	III 空間機能	①密集市街地において災害避難路、延焼遮断道路となる道路か	・幅員15m以上の道路	・該当しない	・該当しない	・該当しない	・該当しない	・密集市街地内の道路を抽出 ・その他の市街地内の道路を抽出
		②その他の市街地において災害時の消防活動困難地域の解消につながる道路か	・消防活動困難地域(現道6m以上の道路から直距離140mの範囲に含まれない区域)を解消するための道路	・該当する	・該当しない	・該当しない	・該当しない	
		③地下埋設物等を収納するために必要な道路か	・共同溝の設置が計画されている道路 ・下水道幹渠を埋設するために整備することが必要な道路	・-	・-	・-	・-	・本調査では対象外
	IV その他	①人々の賑わいの場となり、地域の活性化等につながる道路か	・買物客や観光客の増大等を目的として整備される道路	・該当しない	・該当しない	・該当しない	・該当しない	・市MP「中心市街地のまちづくりの方針図」における「都市幹線道路」
		②通学路やバスルート等として特に安全な交通確保が求められる道路か	・歩道拡幅、歩車分離等に必要道路	・-	・-	・-	・-	・本調査では対象外
		③周辺に代替機能を有する道路が存在しない、周辺に代替機能を有する道路の整備計画がない、又は整備できる可能性がないか		・該当する	・該当しない	・一部該当する	・該当しない	・「未整備区間」を対象とし、各区間について他の都計道(W=12m以上)もしくは現道による代替路を設定 ・上記の当該区間に対する迂回率が大きいもの ・住民説明会開催実績による
II 優先性	I 事業の継続性	①地元に対する事業説明が行われているか	・これまでに事業化調査、住民説明会等の実施されている道路	・該当しない	・該当しない	・該当しない	・該当しない	
		②早期整備、見直し、変更要望の意向が出ているか			・該当する	・該当する		・地元要望等による ・白木庄の原佐野線⇨八幡地区自治員連絡協議会 ・庄の原佐野線⇨滝尾明野地区促進期成会
	II 関連事業の動向	③土地区画整理事業等、当該道路に関連する事業の見直しが立っている道路か		・該当しない	・該当しない	・一部該当する	・該当しない	・区域MPにおいて「概ね10年以内に整備もしくは事業化を目標とする市街地開発事業」に位置付けられている地区(8地区)内の道路 ・「概ね10年以内に整備もしくは事業化を目標とする住環境整備事業」内の道路 ・その他関連する事業として、「大分駅前まちづくり」「佐賀関までの港湾計画」に関連する道路を抽出
		④上位計画で優先的整備の位置付けがあるか	・都市計画MPIにおける重点整備路線等	・該当しない	・該当しない	・該当する	・該当しない	・区域MPにおける「概ね10年以内(20年以内)に整備もしくは事業化を目標とする都市計画道路」 ⇒大分都市圏総合都市交通計画にて位置づけのある道路
III 政策的判断	⑤費用対効果(B/C)の高い道路か	・費用対効果の高い道路	・B/C=0.9～1.7	・B/C=0.3	・B/C=1.1～1.7	・B/C=1.7	・費用便益比が1.5以上の道路 ⇒B/C分析を実施	
現 III 性実	I 事業費の確							