

1 調査名称：平成29年度 都交調委 第1－2号 大分都市圏交通戦略検討業務

2 調査主体：大分県都 都市・まちづくり推進課

3 調査圏域：日出町

4 調査期間：平成29年8月18日～平成30年3月15日

5 調査概要：

本調査は、平成25年度実施された大分都市圏交通実態調査により整理された基礎資料を用い、日出町の都市計画道路網の見直し検討を行った。

## I 調査概要

1 調査名称：平成 28 年度 都交調委 第 1－2 号 大分都市圏交通戦略検討業務

### 2 報告書目次

#### 1. 調査概要

1. 調査目的
2. 調査概要
3. 業務項目
4. 履行箇所
5. 実施フロー
6. 業務組織体制
7. 打合せ協議
8. 使用した主な図書及び基準

#### 2. 道路網の課題整理

1. 都市計画面での分析
2. 交通処理面での分析
3. 課題整理

#### 3. 道路網の整備方針の設定

1. 既定計画道路網の課題整理
2. 道路網の整備方針（見直し、廃止対象路線の抽出）
3. 将来ネットワークの提案

#### 4. 個別路線の評価と検討

1. 評価指標の設定
2. 本業務での対応
3. 必要性
4. 優先性
5. 実現性
6. 費用便益分析
7. 総合評価
8. 評価カルテの作成

#### 5. 今後の課題

3 調査体制



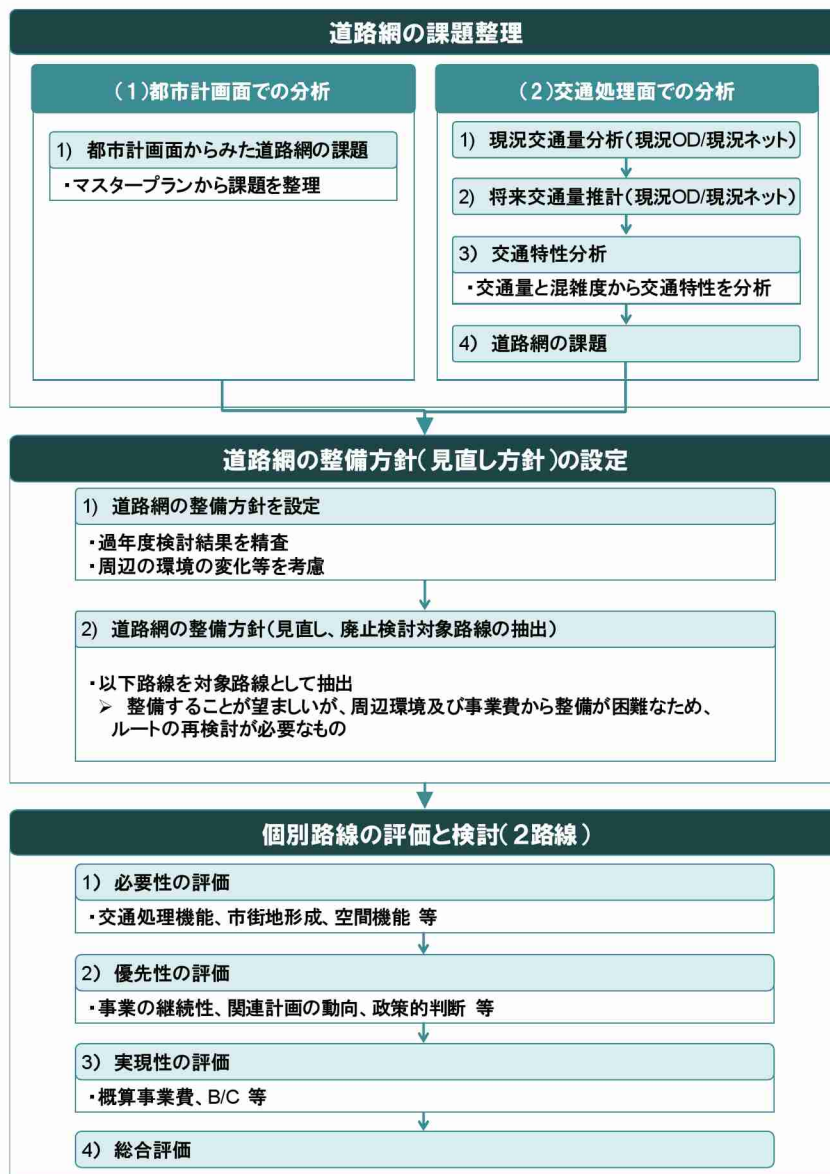
4 委員会名簿等：－

## II 調査成果

### 1 調査目的

平成25年度実施された大分都市圏交通実態調査により整理された基礎資料を用い、日出町の都市計画道路網の見直し検討を行った。

### 2 調査フロー

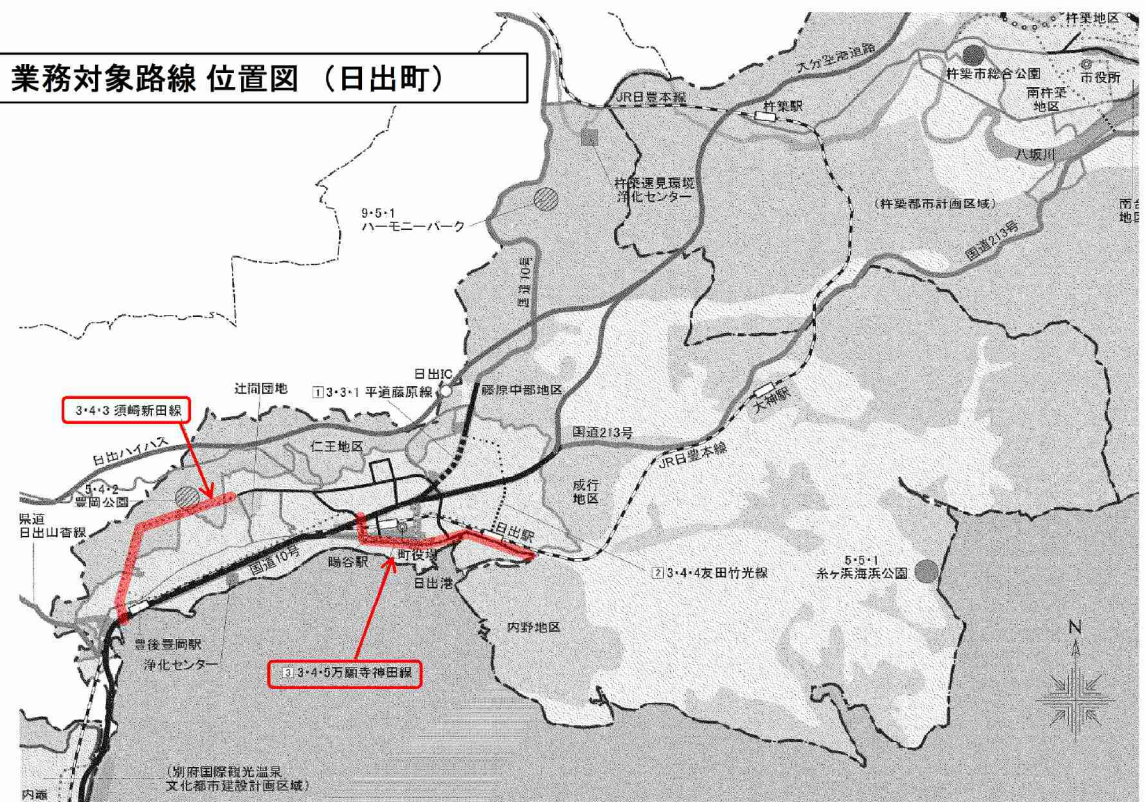


### 3 調査圏域図

検討路線は以下の2路線とする。

3・4・3 須崎新田線

3・4・5 万願寺神田線



## 4 調査成果

### (1) 道路網の課題整理

#### 1) 都市計画面での分析

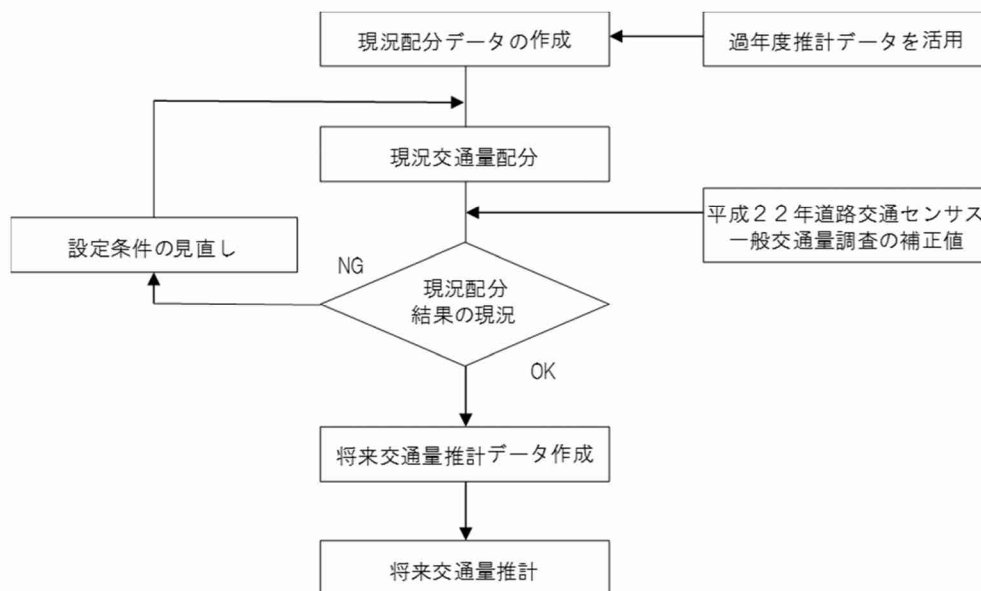
日出町マスタープランより、各地域における課題及び方針について、以下の通り整理した。

#### ▼都市計画面からみた課題

分野	課題・方針
商業	中心市街地であり、日出町の中核的な商業地域の暁谷駅および日出町役場一帯への機能集積の促進 日出町は高速ICから5km圏内であるため、産業誘致・集積に向けた土地利用規制・誘導の見直し
住環境	無秩序な市街化を抑制するなど土地利用コントロールによる周辺自然環境・住環境の保全
防災	郊外の生活拠点への防災・日常サービス機能の集積 中心市街地において、災害時に機能する対応拠点を形成 密集市街地における延焼を抑えるまちづくり 自然災害の未然防止や発生時の防災機能の充実
道路整備	生活圏と中心市街地、他都市など拠点間のネットワーク形成 市街化を促進するエリア(用途地域指定区域など)において、生活幹線道路の整備 近年の道路整備状況を踏まえた、都市計画道路整備方針の見直し 暁谷城趾周辺の歴史的まちなみ保全に資する道路ネットワークの再編
地域の活性化	中心市街地における歩行者の回遊ネットワークを再編し、地域活性化を推進 暁谷城趾、ハーモニーパーク、糸ヶ浜海浜公園、経塚山など観光拠点の回遊性向上 暁谷城趾周辺の歴史的まちなみ・景観を形成し、地域の活性化を図る
安全・安心	中心市街地における歩行者の安全性の向上

#### 2) 交通処理面での分析

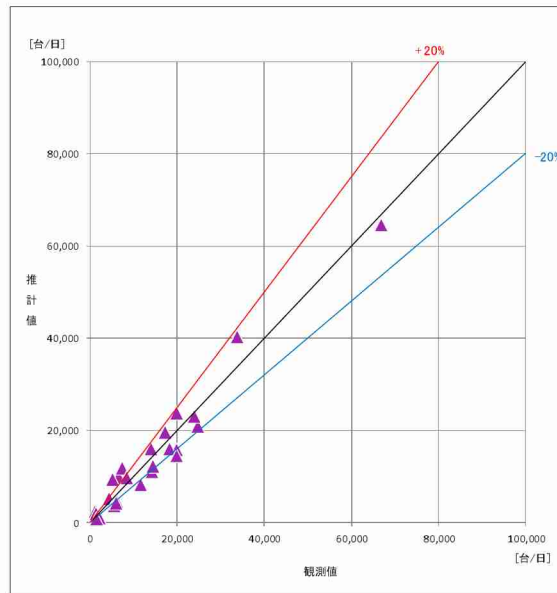
下記のフローに従い、交通量推計を実施した。



▲交通量推計フロー

現況交通量推計において相関係数は 0.976 であり、再現性が保たれている。

相関係数	0.976
------	-------



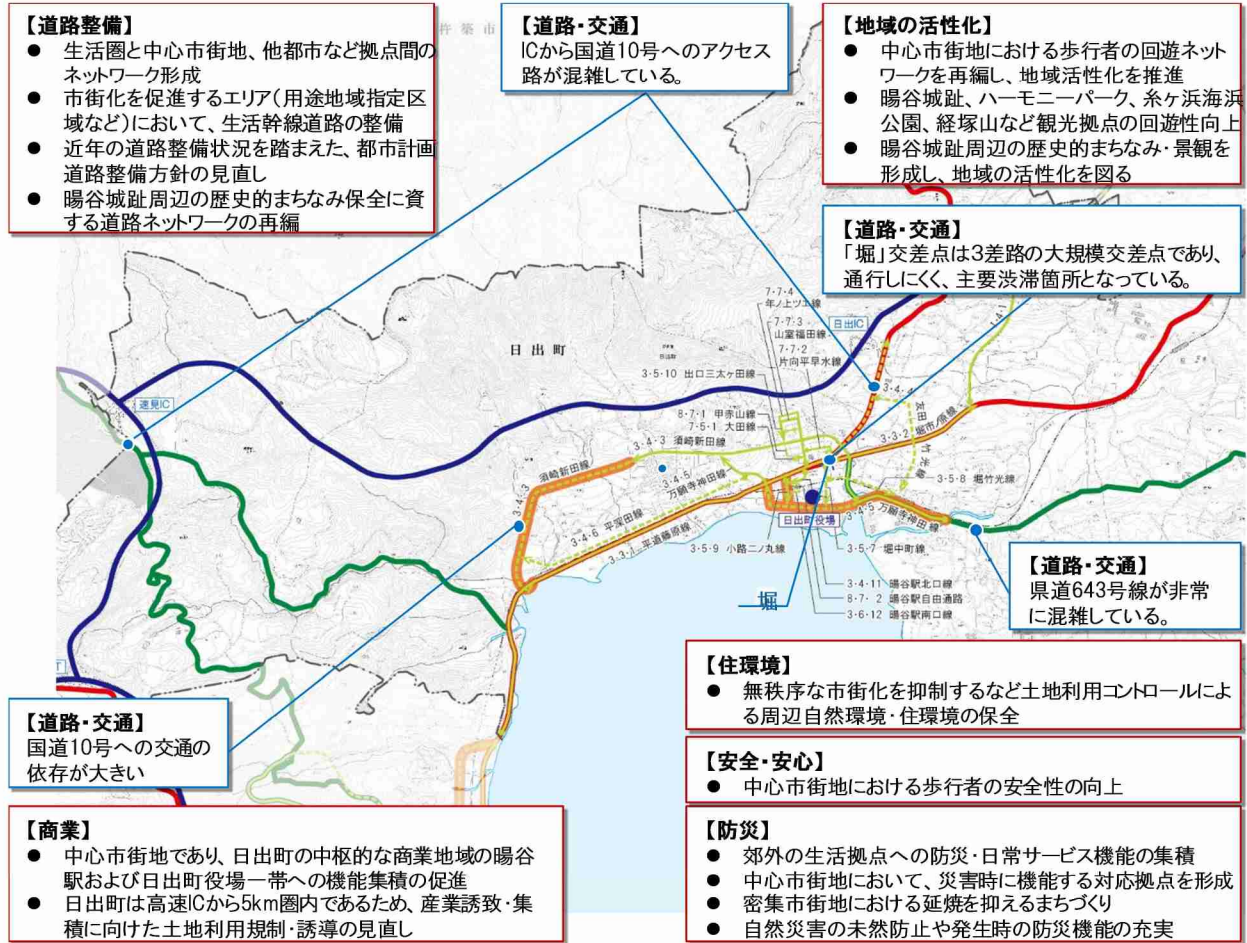
▲現況再現チェック

現況交通量推計をもとに将来交通量推計を行った。その結果を踏まえ、交通処理面からみた分析は、下記の通りである。

日出町の交通特性	
・	3・4・5 万願寺神田線の整備により、交通量が増加し、平行する国道 10 号の負担軽減が期待される。国道 10 号及び主要渋滞箇所「堀」の混雑緩和に寄与する可能性がある。国道 10 号と接続する交差点の混雑解消及び安全性確保が課題である。
・	3・4・3 須崎新田線を整備することで、交通量が増加し、平行する国道 10 号の負担軽減が期待される。当該路線周辺は住宅開発の余地があるため、住宅から国道へ出る道路が必要となる。また、県道 24 号線と接続することで、速見 IC へのアクセス路となり、生活利便性が向上する。
・	日出 IC から堀交差点を結ぶ国道 10 号が拡幅されるため、交通量が増加するが、混雑は緩和される。

### 3) 地域別の課題整理

日出町について、交通処理及び都市計画の両面から課題を整理した。



▲ 日出町の課題

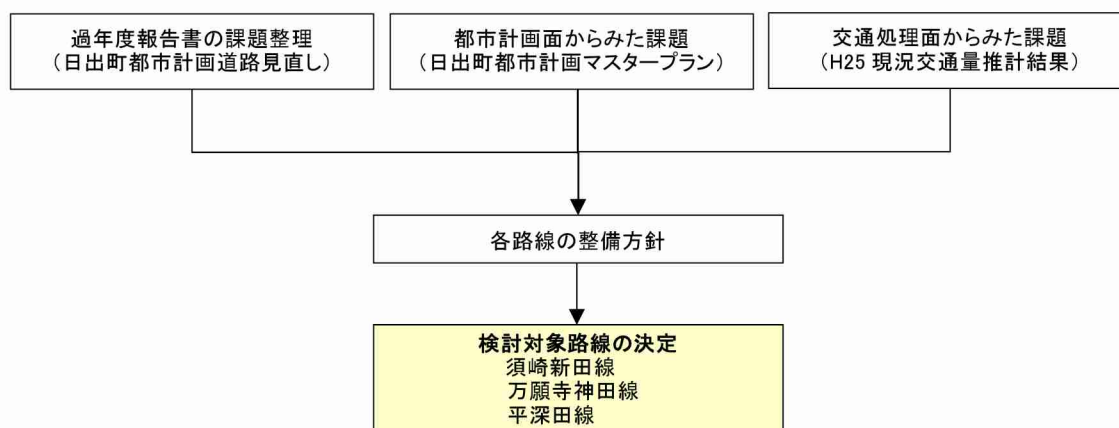
- : 都市計画面からみた課題 (日出町マスタープランより)
- : 交通処理面からみた課題 (H25現況交通量推計結果より)



## (2) 道路網の整備方針と設定

### 1) 対象路線の抽出

下記フローに従い、検討対象路線を選出した。



### ▲対象路線の選出方法

各路線の整備方針は下記の通りとする。必要性・優先性・実現性の観点から、さらに詳細に検討する路線は、黄色ハッチの3路線である。

### ▼対象路線の整備方針

路線名	路線の位置づけ	整備方針
3・4・3 須崎新田線	住宅開発の余地があり、住宅地から国道へ出る道路が必要となる。 整備することが望ましいが、都計決定ルートでは国道10号との接続部に多大な費用がかかるため、県道24号に接続し、速水ICへのアクセス路となる計画が有効である。代替案であるルートの路線の評価を行う必要がある。	【B-2】 計画内容(位置・構造)を見直して整備
3・4・4 友田竹光線	地区の幹線道路として必要性が高い。過年度検討結果のように、計画を一部変更し、日出ICとのネットワーク強化を図ることが望ましい。	【B-1】 計画内容(区間の一部)を見直して整備
3・4・5 万願寺神田線	中心市街地のネットワークを形成し、観光に資する道路であるため整備必要性は高いが、都計ルートでは歴史的なまちなみを通過するため、整備が困難である。景観を壊さないよう都計決定ルートを見直し、一部現道拡幅することが有効であるか評価を行う必要がある。	【B-1】 計画内容(区間の一部)を見直して整備
3・4・6 平深田線	平行する国道10号との距離が近く、整備しても交通量が増加しない。また、3.4.3 須崎新田線が計画変更される可能性が大きく、必要性は極めて低い。従って、都計廃止が望ましい。	【C】 計画の廃止
3・5・7 堀中町線	3.4.5 万願寺神田線が計画変更される可能性が大きいため、その計画との整合をとる必要がある。	【D】 現状計画のまま(現状維持)
3・5・8 堀竹光線	過年度検討結果のように、歩行者・自転車の安全性向上のため幅員を変更などの変更を行うことが望ましい。	【B-1】 計画内容(区間の一部)を見直して整備
3・5・9 小路二ノ丸線	歩行者の安全性確保のため整備することが望ましいが、3.4.5 万願寺神田線の計画と整合をとる必要がある。	【A-1】 当初の計画内容(種別・位置・区域)で整備

2) 将来ネットワークの提案

対象路線の整備方針より、理想的な将来ネットワークを提案した。既定都市計画道路網からの変更点は以下の通りである。

- 3・4・3 須崎新田線；都市計画決定⇒県道 24 号接続ルートに変更
- 3・4・5 万願寺神田線；都市計画決定⇒新規路線+現道拡幅ルートに変更
- 3・4・6 平深田線；都計廃止

▼須崎新田線比較表

	都市計画決定ルート (W=16m)	県道24号線接続ルート (W=16m)
位置図		
交通量	1,700 (台/日)	8,100 (台/日)
評価	<p>都市計画決定ルートは、国道10号との接続が立体構造となり、多額の費用がかかる。また、交通量も増加しない。</p> <p>県道24号接続ルートは、速見ICへのアクセス路となるため交通量が増加し、幹線道路として機能する。また、国道10号及び主要渋滞箇所である小浦交差点の混雑緩和が期待される。</p> <p>従って、県道24号線接続ルートの方が、都市計画道路として有効である。</p>	



▼万願寺神田線比較表

	都市計画決定ルート (W=16m)	新規路線 (W=12m) + 現道拡幅 (W=12m) ルート
位置図		
交通量	8,400 (台/日)	6,300 (台/日)
評価	<p>都市計画決定ルートは、神社及び景観に配慮したまちなみを通過するため、整備が困難である。</p> <p>新規路線+現道拡幅ルートは、神社及び景観に配慮したまちなみを迂回するため影響が出ない。交通量は都市計画決定ルートより約2,000 (台/日) 少ないが、国道10号との合流（八日市交差点）がスムーズである。</p> <p>従って、新規路線+現道拡幅で八日市交差点に接続するルートの方が、都市計画道路として有効である。</p>	

(3) 個別路線の評価と検討

1) 評価指標の設定・本業務での対応

「都市施設の整備・見直し方針（道路）」(H17.4 大分県) 及び過年度報告書を基に評価指標を設定し、対象路線の評価を行った。

 : 本業務では対象外  
 : 追加

▼評価指標の設定

分類	評価項目	内容	本業務での対応	
必要性	交通処理機能	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	都市計画区域マスタープランの都市連携軸・都市内連携軸を担う道路	日出都市計画区域マスタープランにおいて「主要幹線道路」または「都市幹線道路」に位置づけられている道路
		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	鉄道駅にアクセスするための道路 集客性の高い施設は日出町観光ガイドブックでとり上げられている箇所に設定し、その箇所へのアクセス路に該当する道路
		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	代表道路幅員が20m以上であり、かつ将来交通量が4000台/日以上の区間
		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、又は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	主要渋滞箇所に位置づけられている交差点付近に接続する区間 現況で当該路線周辺の混雑度の高い路線が、将来で混雑緩和しており、それに寄与すると予測される区間
	市街地形成機能	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」又は「近隣商業地域」である区間
		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」である区間(※)
	空間機能	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	幅員15m以上の道路 住居地区(※)から幹線道路へのアクセス道路
		その他の市街地において災害時など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(現況幅員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	津波発生時の避難路となる道路
		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、下水道管渠を埋設するために整備することが必要な道路	
	その他	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	日出町都市計画マスタープランの「交流の拠点・連携軸」における拠点間を結ぶ道路
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	近隣に位置する小中学校へアクセスする道路	
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」を対象とし、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	
優先性	事業の継続性	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、住民説明会等が実施されている道路	住民説明会開催実績
		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
	関連事業の動向	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		都市再生整備計画などの計画区域内の道路
		政策的判断	上位計画で優先的整備の位置づけがあるか	都市計画区域マスタープランにおける重点整備路線等
現道が整備されているか			現道がない	
実現性	事業費の確保	計画地内に住宅が多数立地しているなど整備時における移転補償が大きく、事業費確保で大きな問題とならないか	53条申請、移転補償対象建築物数	市街地、住宅地を通過しない
	移設困難	計画地内に貴重な自然環境、歴史・文化資源等や病院、学校等公共施設がないか		貴重な自然環境、歴史・文化資源等や病院、学校等公共施設を移動・分断・解体しない
	構造上の問題	地形上等の制約(縦断が確保できない、など)から整備が困難ではないか		縦断が確保できない等、接続部が構造上整備困難でない
	費用対効果	費用対効果が高い道路か		B/Cが1.0以上の場合、費用対効果があると判断

## 2) 総合評価

指標から評価した結果は以下の通りである。評価合計点が高いものから優先的に整備することが望ましい。

### ▼評価結果

路線名	必要性 評価	優先性 評価	実現性 評価	計	総合評価
3・4・3 須崎新田線	8 /11	5 /5	4 /4	17 /20	<p>B-1:計画内容を見直して整備 国道10号接続から県道24号線に計画内容を見直すことにより、<b>必要性及び実現性が高くなる。費用対効果も高いことから、優先的に整備する事が望ましい。</b></p> <p>【必要性】住宅地から速見IC及び国道10号を結ぶ幹線道路であり、平行する<b>国道10号の混雑緩和に寄与する。住宅地の生活利便性が向上し、避難路や通学路として有効であることから必要性は高い。</b></p> <p>【優先性】<b>地域住民からの整備要望があり、現道がないことから優先性は高い。</b></p> <p>【実現性】計画ルートの大半が田畑・山林区間を通過するため<b>事業費が安価であり、構造上も問題ないため、実現性は高い。</b> 交通量は8,100台/日でB/Cは1.0を上回る。</p>
3・4・5 万願寺神田線	10 /11	2 /5	2 /4	14 /20	<p>B-1:計画内容を見直して整備 景観地区の回避と国道10号との接続部の変更、道路幅員の変更(W=16.0m→W=12.0m)を実施することにより<b>実現性は高くなったが、補償物件が多いことから費用対効果が小さい。必要性が高いことから整備することが望ましいが、優先度は須崎新田線よりも劣る。</b></p> <p>【必要性】平行する<b>国道10号の渋滞緩和に寄与する。陽谷城跡へアクセスする観光に寄与する道路、日出駅へのアクセス路、通学路としても機能することから、必要性は高い。</b></p> <p>【優先性】<b>現道拡幅となるため優先度は低くなるが、地元住民から、歩行者の安全性向上及び県道540号線との接続部改善の要望がある。</b></p> <p>【実現性】<b>景観地区は回避することで実現性は高くなったが、現道拡幅部分が市街地で家屋が連担し補償物件数が多いことと、神社の用地に影響している。交通量は6,300(台/日)であるが、B/Cは1.0を下回る。</b></p>

## 3) 評価カルテの作成

下記のカルテ様式を作成し、各路線の評価結果をとりまとめた。

■路線概要				■必要性															
路線番号	3・4・3	路線名	須崎新田線	分類	本業務での対応内容	評価	理由												
区分	区間	起点部分	幅員(m)	16	車線数	2													
<p>■将来交通量(1042)・理想的なネットワーク</p>				<p>必要性</p> <p>【必要性】住宅地から速見IC及び国道10号を結ぶ幹線道路であり、平行する国道10号の混雑緩和に寄与する。住宅地の生活利便性が向上し、避難路や通学路として有効である。費用対効果も高いことから、優先的に整備する事が望ましい。</p> <p>【優先性】地域住民からの整備要望があり、現道がないことから優先性は高い。</p> <p>【実現性】計画ルートの大半が田畑・山林区間を通過するため事業費が安価であり、構造上も問題ないため、実現性は高い。交通量は8,100(台/日)であるが、B/Cは1.0を上回る。</p>															
<p>■将来交通量(1042)・理想的なネットワーク</p>				<p>必要性</p> <p>【必要性】平行する国道10号の渋滞緩和に寄与する。陽谷城跡へアクセスする観光に寄与する道路、日出駅へのアクセス路、通学路としても機能することから、必要性は高い。</p> <p>【優先性】現道拡幅となるため優先度は低くなるが、地元住民から、歩行者の安全性向上及び県道540号線との接続部改善の要望がある。</p> <p>【実現性】景観地区は回避することで実現性は高くなったが、現道拡幅部分が市街地で家屋が連担し補償物件数が多いことと、神社の用地に影響している。交通量は6,300(台/日)であるが、B/Cは1.0を下回る。</p>															
<p>■都市計画・交通地帯での分析</p>				<p>必要性</p> <p>【必要性】住宅地から速見IC及び国道10号を結ぶ幹線道路であり、平行する国道10号の混雑緩和に寄与する。住宅地の生活利便性が向上し、避難路や通学路として有効である。費用対効果も高いことから、優先的に整備する事が望ましい。</p> <p>【優先性】地域住民からの整備要望があり、現道がないことから優先性は高い。</p> <p>【実現性】計画ルートの大半が田畑・山林区間を通過するため事業費が安価であり、構造上も問題ないため、実現性は高い。交通量は8,100(台/日)であるが、B/Cは1.0を上回る。</p>															
<p>■費用対効果</p> <table border="1"> <tr> <td>交通量</td> <td>将来交通量(1042)</td> <td>8,100 (台/日)</td> </tr> <tr> <td>建設</td> <td>基準年における概算概算 (B)</td> <td>24 (億円)</td> </tr> <tr> <td>維持</td> <td>基準年における概算概算 (C)</td> <td>16 (億円)</td> </tr> <tr> <td>費用対効果</td> <td>B/C</td> <td>1.53</td> </tr> </table> <p>評価 交通量は8,100(台/日)でB/Cは1.0を上回る。</p>				交通量	将来交通量(1042)	8,100 (台/日)	建設	基準年における概算概算 (B)	24 (億円)	維持	基準年における概算概算 (C)	16 (億円)	費用対効果	B/C	1.53	<p>実現性</p> <p>【実現性】計画ルートの大半が田畑・山林区間を通過するため事業費が安価であり、構造上も問題ないため、実現性は高い。交通量は8,100(台/日)であるが、B/Cは1.0を上回る。</p>			
交通量	将来交通量(1042)	8,100 (台/日)																	
建設	基準年における概算概算 (B)	24 (億円)																	
維持	基準年における概算概算 (C)	16 (億円)																	
費用対効果	B/C	1.53																	
<p>■路線・経路</p> <p>総合評価</p> <p>B-1 計画内容(区間の一部)を見直して整備</p>				<p>【必要性】住宅地から速見IC及び国道10号を結ぶ幹線道路であり、平行する国道10号の混雑緩和に寄与する。住宅地の生活利便性が向上し、避難路や通学路として有効であることから必要性は高い。</p> <p>【優先性】地域住民からの整備要望があり、現道がないことから優先性は高い。</p> <p>【実現性】計画ルートの大半が田畑・山林区間を通過するため事業費が安価であり、構造上も問題ないため、実現性は高い。交通量は8,100(台/日)であるが、B/Cは1.0を上回る。</p>															

### ▲カルテ (須崎新田線)

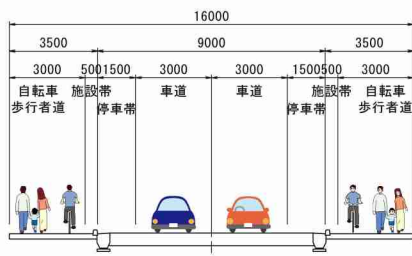
(4) 今後の課題

路線ごとに課題及び整備方針を整理した。

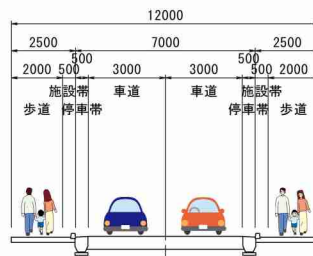
路線名	今後の課題
<p>3・4・3 須崎新田線</p>	<p>本検討では、国道 10 号接続から県道 24 号線に計画内容を見直すことにより、優先的に整備することが望ましい結果となった。          今後は、整備に向け、概略設計、予備設計を実施し、整備ルートを確認した上で、都市計画道路の変更手続きを実施する必要がある。          また、当該路線の整備により、国道 10 号松屋寺入口交差点～須崎新田線を結ぶ区間の交通量が 13,800(台/日)となり、負荷がかかる。松屋寺入口交差点の混雑が予想されるため、改善策を検討する必要がある。</p>
<p>3・4・5 万願寺神田線</p>	<p>本検討では、景観地区の回避と国道 10 号との接続部の計画を見直すことにより、必要性及び実現性は高くなったが、補償物件が多いことから費用対効果が小さいため、優先度は須崎新田線よりも劣る結果となった。          今後は、整備に向け、下記の点を詳細に検討した上で、概略設計、予備設計を実施し、都市計画道路の変更手続きを実施する必要がある。          ① 神社用地の回避方法          ② 八日市交差点接続方法          ③ 整備幅員構成(下記参照)          ④ 陽谷城跡などの景観地区との連携を図った整備検討</p>

【万願寺神田線 幅員構成案】

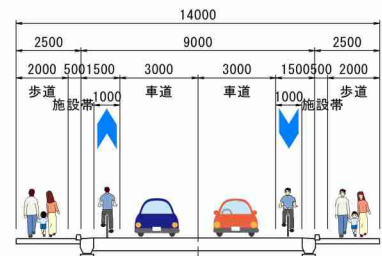
当該路線の都市計画決定の幅員は 16m であるが、市街地を通過するため、物件補償費が非常に高い。そのため、幅員が 12m、14m の場合に考えられる幅員構成について、案を作成した。



▲都市計画幅員案(W=16m)



▲用地への影響を最小限とし歩行者の安全性を確保する案(W=12m)



▲用地への影響を最小限としつつ、歩行者に加え、自転車の走行安全性を確保する案(W=14m)