

1 調査名称：平成30年度 都交調委 第1-2号 大分都市圏交通戦略検討業務委託

2 調査主体：大分県 都市・まちづくり推進課

3 調査圏域：三重都市計画区域（大分都市圏・豊後大野市の一部）

4 調査期間：平成30年8月24日～平成31年3月29日

5 調査概要：

豊後大野市において、都市計画マスタープラン等の各種計画の推進を図るため、平成25年に実施された大分都市圏パーソントリップ調査結果を活用し、将来道路網の見直し検討を行う。

検討に当たっては、地域毎の道路網の課題を分析し、長期未着手路線の状況等地域の状況も勘案して、都市計画決定の見直し方針を検討することを目的とする。

I 調査概要

1 調査名称:平成30年度 都交調委 第1-2号 大分都市圏交通戦略検討業務委託

2 報告書目次

1. 業務概要

- (1)業務目的等
- (2)業務の組立て(平成30年度)
- (3)業務内容

2. 道路網の課題整理

- (1)交通処理面での分析
- (2)都市計画面での分析

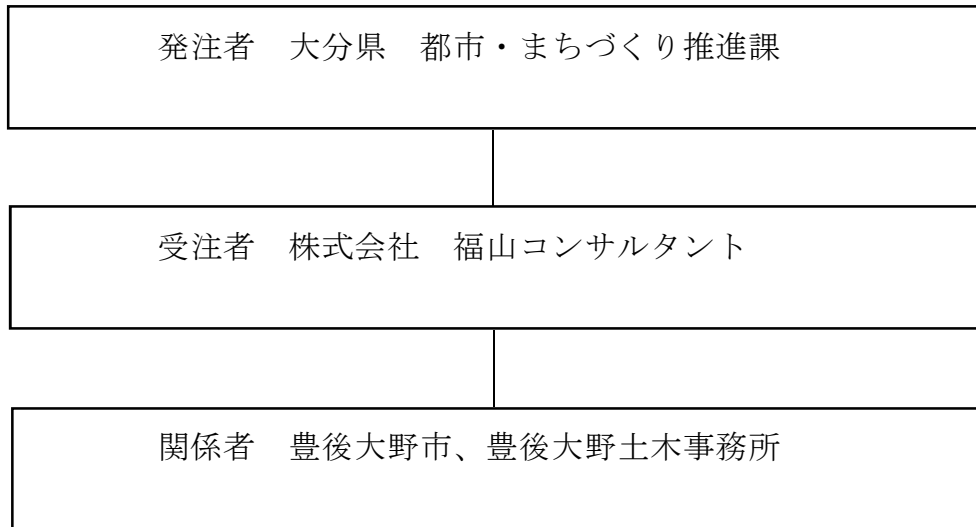
3. 道路網の整備方針(見直し方針)の設定

- (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、廃止の対象路線の抽出)
- (3)将来ネットワークの提案

4. 個別路線の評価と検討(2路線を想定)

- (1)個別路線の評価概要
- (2)概算事業費整理と費用便益分析
- (3)総合評価

3 調査体制



4 委員会名簿等：－

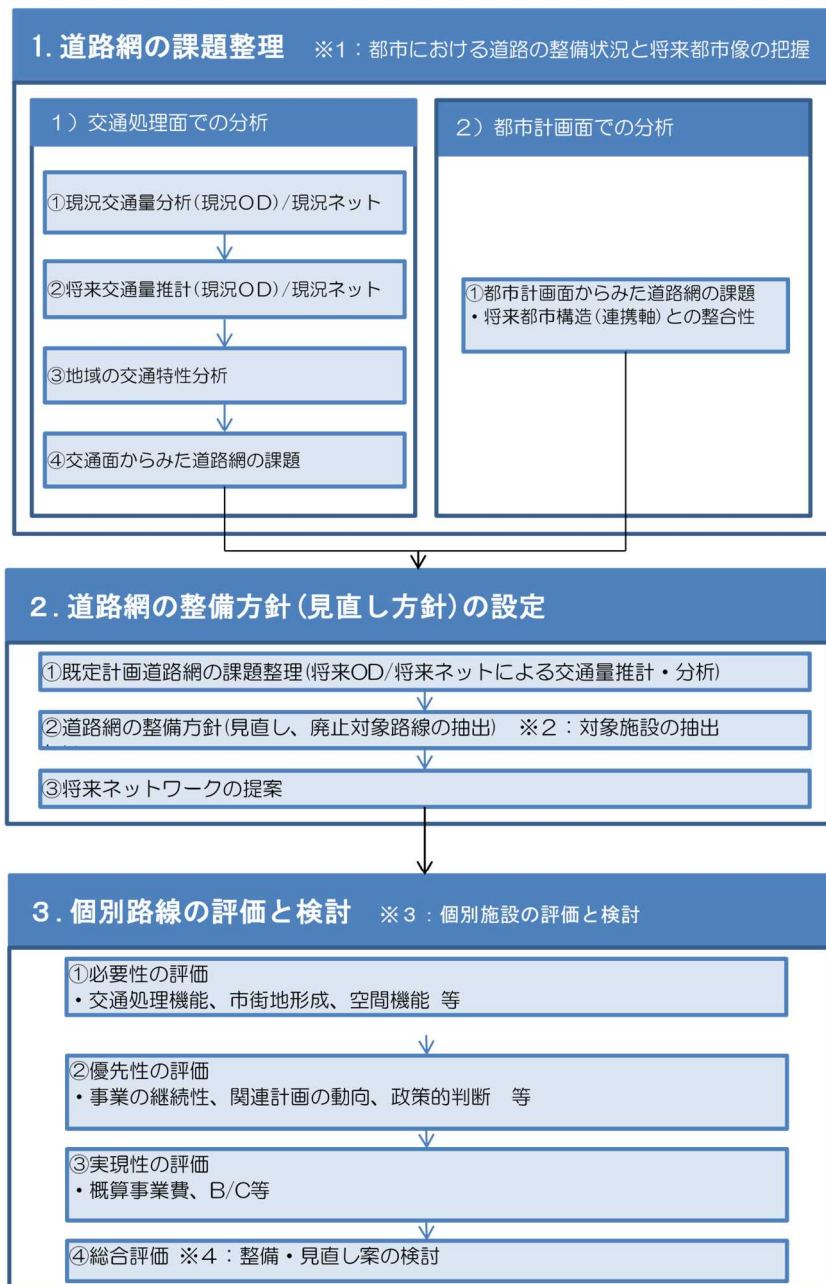
II 調査成果

1 調査目的

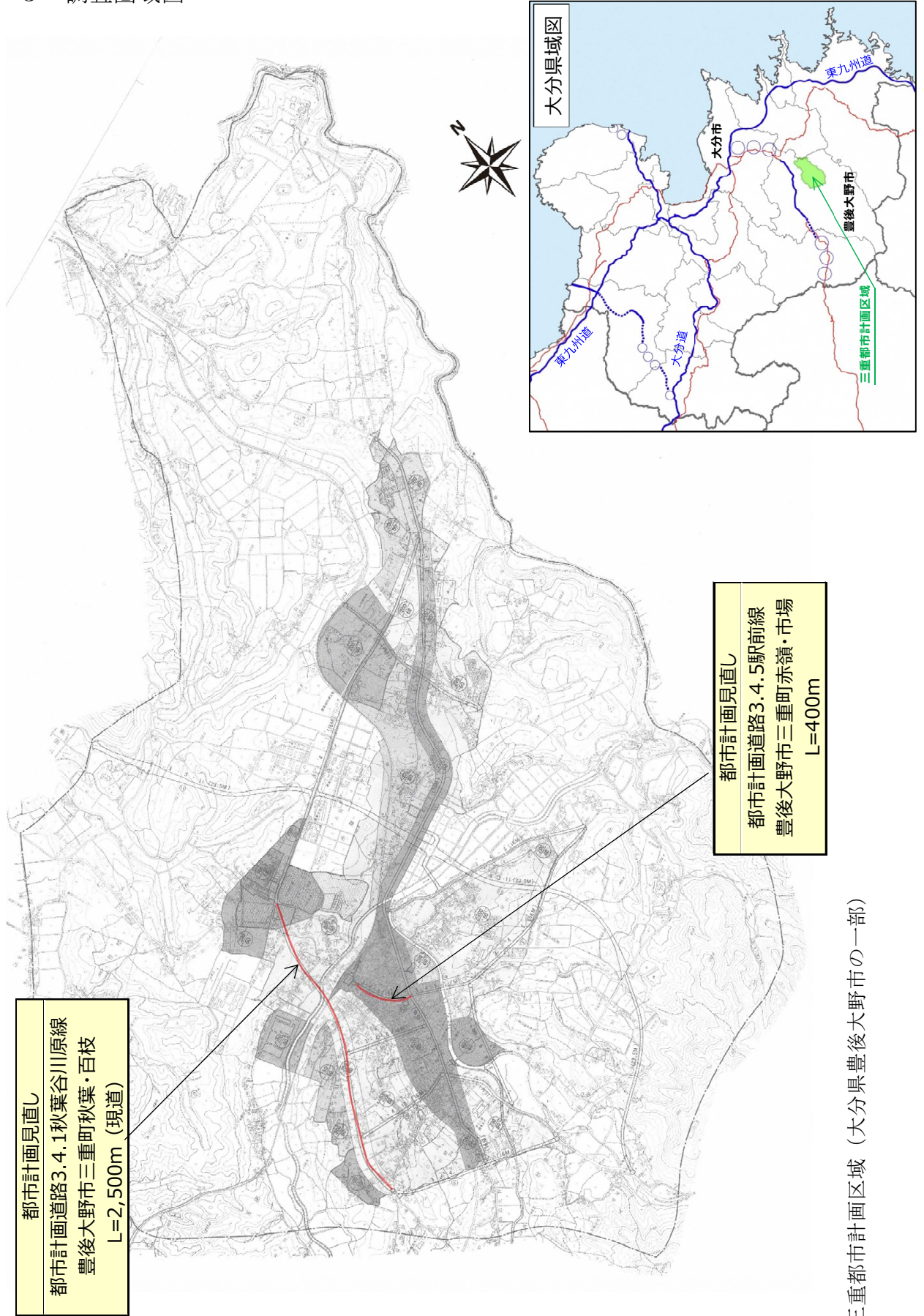
豊後大野市において、都市計画マスタープラン等の各種計画の推進を図るため、平成25年に実施された大分都市圏パーソントリップ調査結果を活用し、将来道路網の見直し検討を行う。

検討に当たっては、地域毎の道路網の課題を分析し、長期未着手路線の状況等地域の状況も勘案して、都市計画決定の見直し方針を検討することを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



▲三重都市計画区域 (大分県豊後大野市の一部)

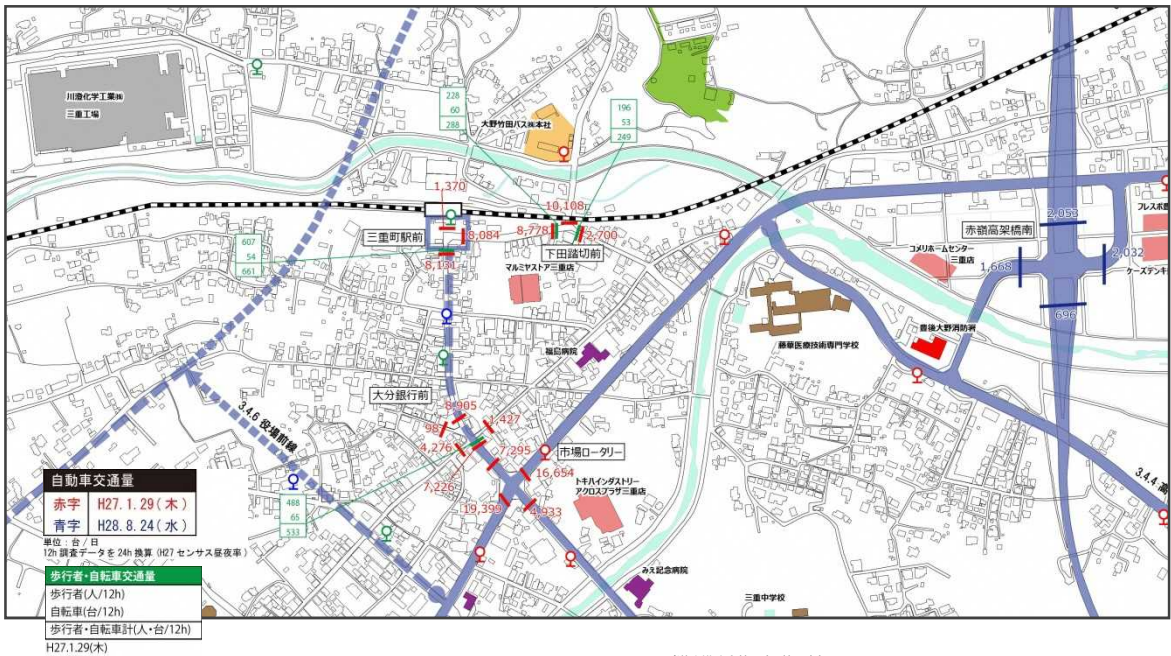
4 調査成果

(1) 道路網の課題整理

①交通面からみた道路網の課題

- (一)三重停車場線は 5,000~9,000 台/日程度、(一)三重新殿線(運動公園~下田踏切)は 5,000~10,000 台/日程度、(市)高市停車場線は 2,700 台/日程度。(観測データでは日変動が顕著)
- (一)三重停車場線の自動車交通量は、4種2級2車線相当の需要レベルにある。
- (一)三重停車場線の歩行者は 488~607 人/12h、全国の歩行者平均交通量と比較すれば、「歩行者の交通量が多い道路」と捉えることもできる。
- 国道 326 号は、三重新殿線バイパスの段階供用に応じて減少傾向。

▼(一)三重停車場線交通量調査外 1 件 資料：豊後大野土木建設課



▼参考：計画交通量・設計基準交通量と道路規格（第4種の都道府県道） (道路構造令第3条・第5条)

車線数：2	交差点の多い道路			車線数：4			交差点の多い道路					
	基本値	第1級	第2級	第3級	基本値	第1級	第2級	第3級	第1級	第2級	第3級	
48,001 ~												
40,001 ~ 48,000												
36,001 ~ 40,000												
28,801 ~ 36,000												
24,001 ~ 28,800												
21,601 ~ 24,000												
12,001 ~ 21,600												
10,001 ~ 12,000												
9,601 ~ 10,000												
9,001 ~ 9,600												
8,001 ~ 9,000												
7,201 ~ 8,000												
4,000 ~ 7,200												
500 ~ 3,999												

実際の適用範囲 設計基準交通量内であるが、下記3点の関係から、実際の適用はない。
 1)計画交通量と道路規格決定 2)計画交通量と車線数決定 3)道路の種類(国道・都道府県道・市町村道)
 注) 交差点の多い4種の道路は、車線数2の場合、設計基準交通量(基本値)に0.8、車線数4以上は0.6を乗じた値を設計基準交通量とする。

▼歩行者平均交通量 (単位：人/12時間)

地域	道路種別	一般国道(直轄)	一般国道(その他)	主要地方道	一般都道府県道
市街地(DID)		722	458	822	806
市街地(その他)		73	105	116	115
平地		34	44	50	46
山地		27	30	35	31

注) 三重都市計画区域に人口集中地区(DID)はない。(H27 国勢調査)

出典：「平成17年度道路交通センサ基本集計表」(国土交通省)
 引用：「道路構造令の解説と運用」(H27.6公益社団法人日本道路協会) P230

②交通量推計・交通特性分析

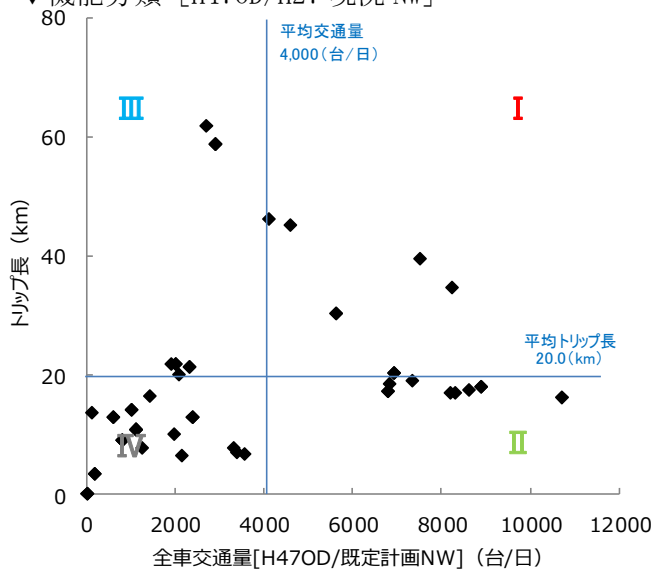
1)交通量推計概要

○本推計は、三重都市計画区域を対象として、平成 25 年に実施された大分都市圏パーソナリティップ調査結果（自動車 OD）を活用し、将来道路網の見直しに関する基礎検討を行う。
○なお、路線評価は、現在未着手の 13 区間を対象とした。

2)機能分類

○幹線性の高さの評価について、まず交通の量に着目し、「交通の大量性（交通量が多いか少ないか）」について行った。次に交通の質の面に着目し、「交通の広域性（トリップ長が長いか短いか）」について検討した。

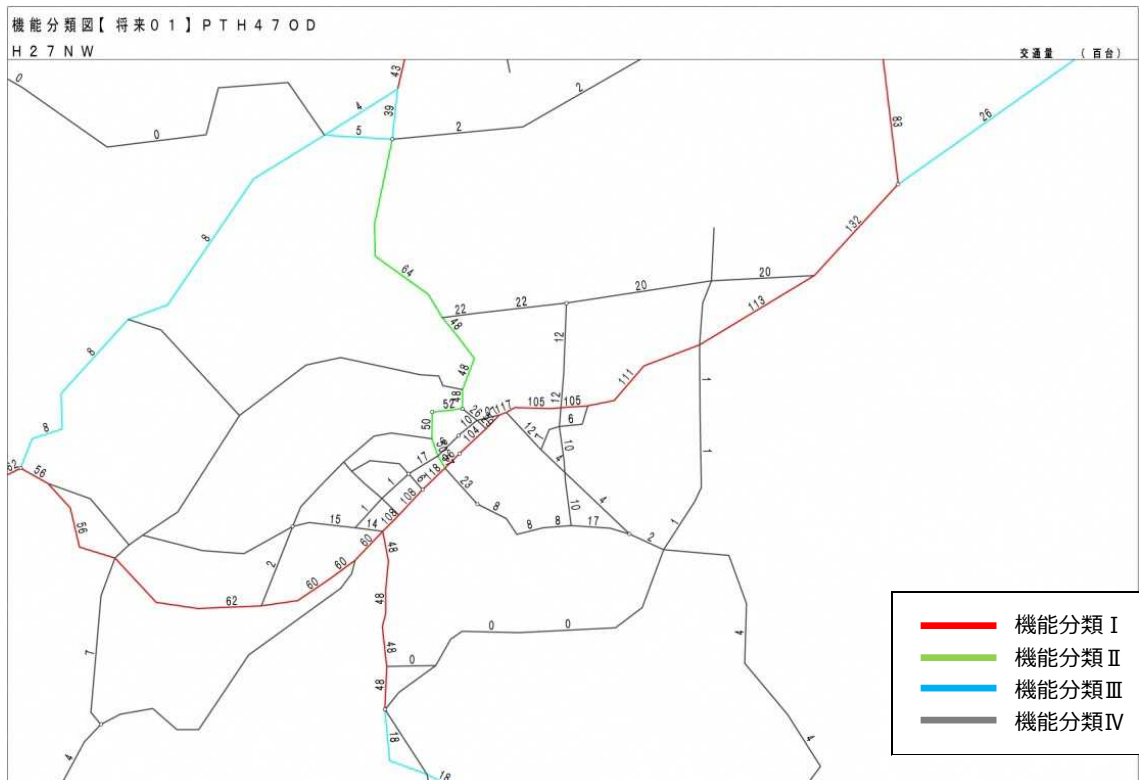
▼機能分類 [H470D/H27 現況 NW]



▼閾値の考え方

閾値	根拠等
交通量 4,000 台	三重町都市計画道路の平均交通量は、将来交通量配分に基づき集計した結果 3,690 台であった。第 3 種(平地)及び第 4 種の都道府県道は、計画交通量 4,000 台を目安に第 2 級と第 3 級を区分している。
平均 トリップ長 20.0 km	三重町都市計画道路の平均トリップ長は、将来交通量配分に基づき集計した結果 23.0 km であった。

凡 例	
	I. 主要幹線道路
	II. 幹線道路（都市型）
	III. 幹線道路（郊外型）
	IV. 補助幹線道路・生活道路



(2) 道路網の整備方針(見直し方針)の設定

【計画内容の見直し(主に横断構成の規模縮小)】

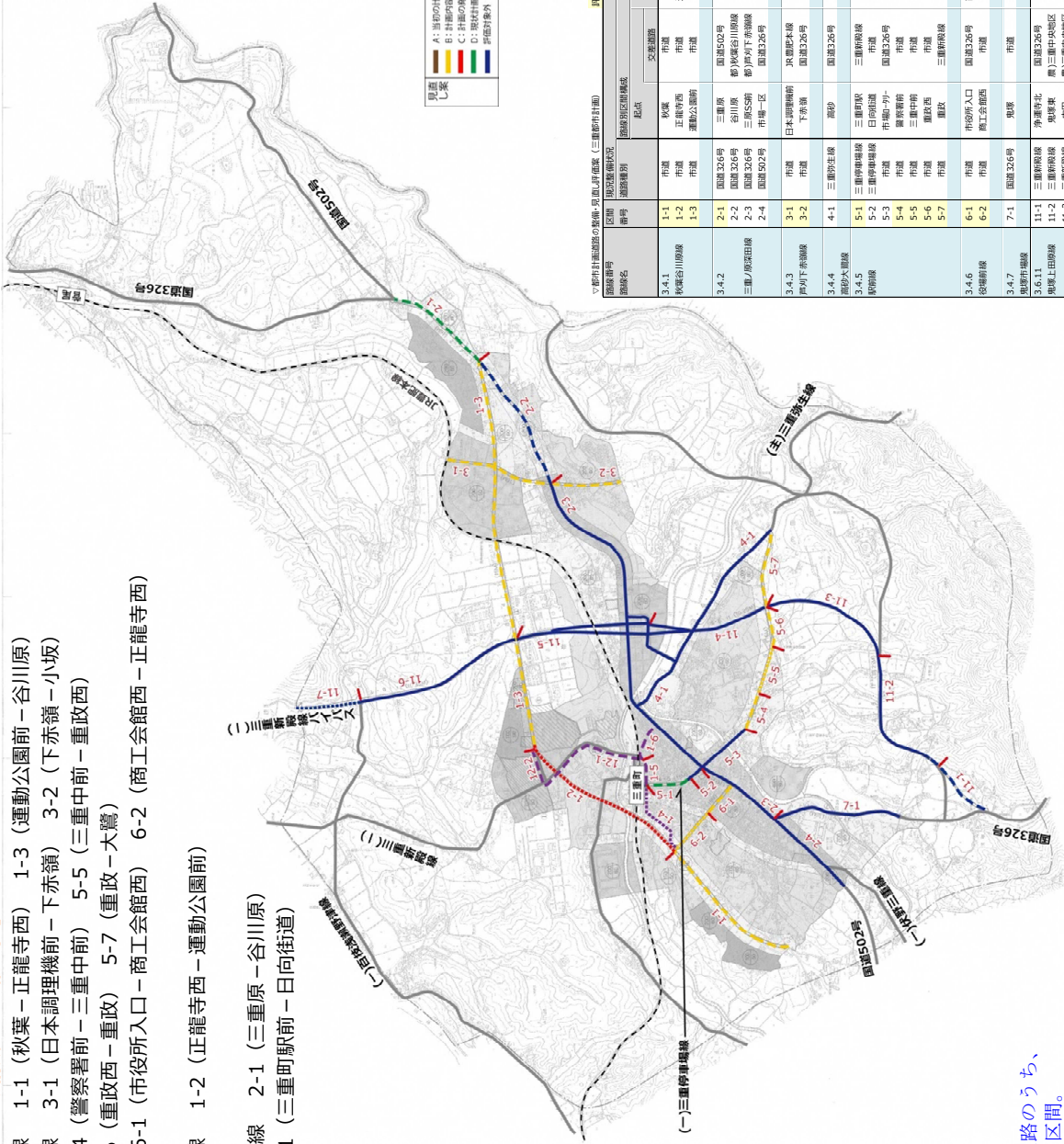
- 3.4.1 秋葉谷川原線 1-1 (秋葉-正龍寺西) 1-3 (運動公園前-谷川原)
- 3.4.3 芦刈下赤嶺線 3-1 (日本調理機前-下赤嶺) 3-2 (下赤嶺-小坂)
- 3.4.5 駅前線 5-4 (警察署前-三重中前) 5-5 (三重中前-重政西)
- 5-6 (重政西-重政) 5-7 (重政-大鷲)
- 3.4.6 役場前線 6-1 (市役所入口-商工会館西) 6-2 (商工会館西-正龍寺西)

【計画の廃止】

- 3.4.1 秋葉谷川原線 1-2 (正龍寺西-運動公園前)

【現状計画を維持】

- 3.4.2 三重ノ原深田線 2-1 (三重原-谷川原)
- 3.4.5 駅前線 5-1 (三重町駅前-日向街道)



凡例

平線数	1線	2線	3線以上
整備状況	計画	維持	廃止

見直し案

A	当該計画内容の見直し
B	当該計画内容の廃止
C	当該計画内容の維持
D	当該計画内容の新設

▽都市計画道路の整備方針(見直し方針) (三重大市計画)

路線番号	区間	道路種別	道路幅員	道路別区間構成		起点	終点	交通道路	代表車線数	延長(m)	計画内容
				道路種別	道路幅員						
3.4.1	1-1	市道	16.00	市道	16.00	秋葉	正龍寺西	市道	2	1,000	B 計画内容の見直し
3.4.1	1-2	市道	16.00	市道	16.00	運動公園前	谷川原	市道	2	2,500	B 計画内容の見直し
3.4.2	2-1	市道	16.00	市道	16.00	三重大	谷川原	市道	2	4,560	D 現状計画の新設
3.4.2	2-2	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	670	- 評価対象外
3.4.2	2-3	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	2,700	- 評価対象外
3.4.2	2-4	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	560	- 評価対象外
3.4.3	3-1	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	4,790	B 計画内容の見直し
3.4.3	3-2	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	430	B 計画内容の見直し
3.4.4	4-1	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	1,090	- 評価対象外
3.4.4	4-2	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	1,360	- 評価対象外
3.4.5	5-1	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	320	D 現状計画の新設
3.4.5	5-2	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	90	- 評価対象外
3.4.5	5-3	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	560	- 評価対象外
3.4.5	5-4	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	240	B 計画内容の見直し
3.4.5	5-5	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	330	B 計画内容の見直し
3.4.5	5-6	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	460	B 計画内容の見直し
3.4.5	5-7	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	1,860	B 計画内容の見直し
3.4.6	6-1	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	230	B 計画内容の見直し
3.4.6	6-2	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	310	B 計画内容の見直し
3.4.7	7-1	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	540	- 評価対象外
3.6.1	11-1	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	620	- 評価対象外
3.6.1	11-2	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	710	- 評価対象外
3.6.1	11-3	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	960	- 評価対象外
3.6.1	11-4	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	740	- 評価対象外
3.6.1	11-5	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	620	- 評価対象外
3.6.1	11-6	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	1,040	- 評価対象外
3.6.1	11-7	市道	16.00	市道	16.00	三重大	三重大	市道	2	250	- 評価対象外
										10.25	

注) 評価対象都市計画道路のうち、大分県管理区間は2区間。
3.4.2 三重ノ原深田線 2-1 (国道326号)
3.4.5 駅前線 5-1 (一般県道三重停車場線)

▲都市計画道路の路線評価結果(三重大市計画)

(3) 個別路線の評価と検討

▼路線別・区間別評価結果総括表 (抜粋 1/4~2/4)

路線				3.4.1 秋葉谷川原線				評価対象区間				1-1																																																	
		<p>区間No. 1</p> <p>評価項目</p> <p>STEP1 情勢変化確認</p> <p>STEP2 整備計画評価</p> <p>STEP3 必要性評価</p> <p>STEP4 実現性評価</p>		<p>項目</p> <p>対象施設(道路)の経緯状況変化</p> <p>区域No.における位置づけと事業化の目途</p> <p>交通連携機能</p> <p>土地利用形成機能</p> <p>空間機能</p> <p>その他</p> <p>優先性評価</p> <p>事業の継続性</p> <p>関連事業の動向</p> <p>政策的特長</p> <p>緊急輸送道路</p> <p>通学路線集合地点</p>		<p>評価結果</p> <p>1.0</p> <p>3.0</p> <p>1.0</p> <p>1.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p>		<p>判定</p> <p>STEP2A</p> <p>総得点</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p>		<p>概要</p> <p>経過年数：当初決定から46年／最終告示から3年</p> <p>①必要性・優先性評価が良好に平均以上である</p> <p>②用途適合として機能している</p> <p>③見直し(見直し)の観点から「必要・優先性」が向上する</p> <p>(特記事項)</p> <p>④見直し(見直し)の観点から「必要・優先性」が向上する</p> <p>⑤用途適合を踏まえて実現性向上する</p>		<p>既定都市計画</p> <p>決定年月日</p> <p>当初(経過年数)</p> <p>S48.9.11(46)</p> <p>最終(告示)</p> <p>H28.3.1(市告33号)</p> <p>対象区間</p> <p>起点(交差道路)</p> <p>秋葉(市道)</p> <p>終点(交差道路)</p> <p>正能寺西(都) 役場前線</p>		<p>路線延長・代表幅員</p> <p>L=4,360m, W=16.0m</p> <p>車線の数</p> <p>2</p> <p>区間延長・幅員</p> <p>L=1,000m, W=16.0m</p>		<p>見直し方針(案)</p> <p>B 計画内容の見直し</p> <p>3.4.1 秋葉谷川原線は、市道市原線や市道大原三重ノ原線が構成。中心市街地西部の住宅地、大原総合公園、県農林水産研究センター、戸川工業団地、を避脱し、三重新線駅北側、三重新線駅(バイパス、国道326号とネットワークする都市内の幹線道路である。</p> <p>区間1-1は、集落が散在する中心市街地西部の住居系地区に位置し、秋葉地区と中心市街地を連絡する役割を担う。</p> <p>現道は、歩道未整備であるが車道は2車線確保されており、自動車の通行には現行構造で支障はない。歩行者・自転車の通行量は少なく、将来的にも生活道路としての機能が求められる路線であり、需要に応じた適切な幅員の歩行空間整備が望ましい。</p> <p>このため、現状の沿道土地利用に対応した効率的な都市計画道路の整備が推進できるよう、道路構造を見直す。</p>																																													
<p>計画交通量 (H47PTOD)</p> <p>既定計画NW</p> <p>792台/日</p> <p>見直しNW</p> <p>701台/日</p>				<p>種級区分と幅員構成</p> <p>既定</p> <p>4種2級</p> <p>見直し</p> <p>4種3級</p>				<p>見直し案の幅員構成要素</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>要素</th> <th>規定値</th> <th>既定都市計画 (4種2級)</th> <th>見直し方針案 (4種3級)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車線</td> <td>3.25m・3.00m (4種1級) (4種2-3級)</td> <td>3.00m</td> <td>2.75m</td> <td>2.75m</td> </tr> <tr> <td>付加車線</td> <td>3.25m・3.00m・2.75m (付加車線の場合の幅員：2.50m)</td> <td>-</td> <td>2.50m</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>路肩</td> <td>0.50m</td> <td>0.50m</td> <td>0.50m</td> <td>0.50m</td> </tr> <tr> <td>停車帯</td> <td>2.50m (特種1.50m)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>自転車歩行者道</td> <td>3.00m以上 (歩行者多い道路：4.00m以上)</td> <td>3.00m</td> <td>3.00m</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>歩道</td> <td>2.00m以上 (歩行者多い道路：3.50m以上)</td> <td>-</td> <td>2.00m</td> <td>2.00m</td> </tr> <tr> <td>植樹帯 (4種1級 2級)</td> <td>標準値1.50m (1m以上2m以下の樹種)</td> <td>1.50m</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>施設帯</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>0.50m</td> <td>0.50m</td> </tr> <tr> <td>総幅員</td> <td>-</td> <td>16.00m</td> <td>16.00m</td> <td>14.00m</td> </tr> </tbody> </table>				要素	規定値	既定都市計画 (4種2級)	見直し方針案 (4種3級)	備考	車線	3.25m・3.00m (4種1級) (4種2-3級)	3.00m	2.75m	2.75m	付加車線	3.25m・3.00m・2.75m (付加車線の場合の幅員：2.50m)	-	2.50m	-	路肩	0.50m	0.50m	0.50m	0.50m	停車帯	2.50m (特種1.50m)	-	-	-	自転車歩行者道	3.00m以上 (歩行者多い道路：4.00m以上)	3.00m	3.00m	-	歩道	2.00m以上 (歩行者多い道路：3.50m以上)	-	2.00m	2.00m	植樹帯 (4種1級 2級)	標準値1.50m (1m以上2m以下の樹種)	1.50m	-	-	施設帯	-	-	0.50m	0.50m	総幅員	-	16.00m	16.00m	14.00m
要素	規定値	既定都市計画 (4種2級)	見直し方針案 (4種3級)	備考																																																									
車線	3.25m・3.00m (4種1級) (4種2-3級)	3.00m	2.75m	2.75m																																																									
付加車線	3.25m・3.00m・2.75m (付加車線の場合の幅員：2.50m)	-	2.50m	-																																																									
路肩	0.50m	0.50m	0.50m	0.50m																																																									
停車帯	2.50m (特種1.50m)	-	-	-																																																									
自転車歩行者道	3.00m以上 (歩行者多い道路：4.00m以上)	3.00m	3.00m	-																																																									
歩道	2.00m以上 (歩行者多い道路：3.50m以上)	-	2.00m	2.00m																																																									
植樹帯 (4種1級 2級)	標準値1.50m (1m以上2m以下の樹種)	1.50m	-	-																																																									
施設帯	-	-	0.50m	0.50m																																																									
総幅員	-	16.00m	16.00m	14.00m																																																									

(注) 本表の路線は、都市計画マスタープランのH32-26(予定)に示した「基礎情報整理(路線評価、今後の経路等、等)として位置づけられるものであり、本表に示した都市計画変更手続は基礎情報の見直しとしてオーソライズしたものでない。

路線				3.4.1 秋葉谷川原線				評価対象区間				1-2																																																	
		<p>区間No. 2</p> <p>評価項目</p> <p>STEP1 情勢変化確認</p> <p>STEP2 整備計画評価</p> <p>STEP3 必要性評価</p> <p>STEP4 実現性評価</p>		<p>項目</p> <p>対象施設(道路)の経緯状況変化</p> <p>区域No.における位置づけと事業化の目途</p> <p>交通連携機能</p> <p>土地利用形成機能</p> <p>空間機能</p> <p>その他</p> <p>優先性評価</p> <p>事業の継続性</p> <p>関連事業の動向</p> <p>政策的特長</p> <p>緊急輸送道路</p> <p>通学路線集合地点</p>		<p>評価結果</p> <p>1.0</p> <p>3.0</p> <p>1.0</p> <p>2.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p> <p>0.0</p>		<p>判定</p> <p>STEP2A</p> <p>総得点</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p> <p>6.0</p>		<p>概要</p> <p>経過年数：当初決定から46年／最終告示から3年</p> <p>①必要性・優先性評価が良好に平均以上である</p> <p>②用途適合として機能している</p> <p>③見直し(見直し)の観点から「必要・優先性」が向上する</p> <p>(特記事項)</p> <p>④見直し(見直し)の観点から「必要・優先性」が向上する</p> <p>⑤用途適合を踏まえて実現性向上する</p>		<p>既定都市計画</p> <p>決定年月日</p> <p>当初(経過年数)</p> <p>S48.9.11(46)</p> <p>最終(告示)</p> <p>H28.3.1(市告33号)</p> <p>対象区間</p> <p>起点(交差道路)</p> <p>正能寺西(市道)</p> <p>終点(交差道路)</p> <p>運動公園前(市道)</p>		<p>路線延長・代表幅員</p> <p>L=4,360m, W=16.0m</p> <p>車線の数</p> <p>2</p> <p>区間延長・幅員</p> <p>L=1,000m, W=16.0m</p>		<p>見直し方針(案)</p> <p>C 計画の廃止</p> <p>3.4.1 秋葉谷川原線は、市道市原線や市道大原三重ノ原線が構成。中心市街地西部の住宅地、大原総合公園、県農林水産研究センター、戸川工業団地、を避脱し、三重新線駅北側、三重新線駅(バイパス、国道326号とネットワークする都市内の幹線道路である。</p> <p>区間1-2は、JR三重駅前西側に位置し、中心市街地西部の住宅地と大原総合公園を連絡する役割を担う。JR豊肥本線に対しては、立体交差構造で計画している。</p> <p>同様に東側の平面交差点(三重新線駅)は、3.6.11鬼塚上田原線(三重新線駅(バイパス)の供用により通過交通の大幅な増大が予想されるため、区間1-2における立体交差機能の将来的な必要性が小さい。</p> <p>また、3.4.1秋葉谷川原線の起点(区間1-1)は、集落内の生活道路上に位置し、3.4.8内山秋葉線がH27に計画見直しとなったことから、既存の幹線道路ネットワークではない。</p> <p>これらのことから、住居系地区に位置する区間1-1に対して鉄道立体交差構造を前提とする幹線道路でサービスする必要性は薄く、区間1-2の都市計画は廃止する。</p>																																													
<p>計画交通量 (H47PTOD)</p> <p>既定計画NW</p> <p>1,005~2,306台/日</p> <p>見直しNW</p> <p>0台/日(少ない)</p>				<p>種級区分と幅員構成</p> <p>既定</p> <p>4種2級</p> <p>見直し</p> <p>-</p>				<p>見直し案の幅員構成要素</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>要素</th> <th>規定値</th> <th>既定都市計画 (4種2級)</th> <th>見直し方針案 (-)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車線</td> <td>3.25m・3.00m (4種1級) (4種2-3級)</td> <td>3.00m</td> <td>2.75m</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>付加車線</td> <td>3.25m・3.00m・2.75m (付加車線の場合の幅員：2.50m)</td> <td>-</td> <td>2.50m</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>路肩</td> <td>0.50m</td> <td>0.50m</td> <td>0.50m</td> <td>0.50m</td> </tr> <tr> <td>停車帯</td> <td>2.50m (特種1.50m)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>自転車歩行者道</td> <td>3.00m以上 (歩行者多い道路：4.00m以上)</td> <td>3.00m</td> <td>3.00m</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>歩道</td> <td>2.00m以上 (歩行者多い道路：3.50m以上)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>植樹帯 (4種1級 2級)</td> <td>標準値1.50m (1m以上2m以下の樹種)</td> <td>1.50m</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>施設帯</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>0.50m</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>総幅員</td> <td>-</td> <td>16.00m</td> <td>16.00m</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>				要素	規定値	既定都市計画 (4種2級)	見直し方針案 (-)	備考	車線	3.25m・3.00m (4種1級) (4種2-3級)	3.00m	2.75m	-	付加車線	3.25m・3.00m・2.75m (付加車線の場合の幅員：2.50m)	-	2.50m	-	路肩	0.50m	0.50m	0.50m	0.50m	停車帯	2.50m (特種1.50m)	-	-	-	自転車歩行者道	3.00m以上 (歩行者多い道路：4.00m以上)	3.00m	3.00m	-	歩道	2.00m以上 (歩行者多い道路：3.50m以上)	-	-	-	植樹帯 (4種1級 2級)	標準値1.50m (1m以上2m以下の樹種)	1.50m	-	-	施設帯	-	-	0.50m	-	総幅員	-	16.00m	16.00m	-
要素	規定値	既定都市計画 (4種2級)	見直し方針案 (-)	備考																																																									
車線	3.25m・3.00m (4種1級) (4種2-3級)	3.00m	2.75m	-																																																									
付加車線	3.25m・3.00m・2.75m (付加車線の場合の幅員：2.50m)	-	2.50m	-																																																									
路肩	0.50m	0.50m	0.50m	0.50m																																																									
停車帯	2.50m (特種1.50m)	-	-	-																																																									
自転車歩行者道	3.00m以上 (歩行者多い道路：4.00m以上)	3.00m	3.00m	-																																																									
歩道	2.00m以上 (歩行者多い道路：3.50m以上)	-	-	-																																																									
植樹帯 (4種1級 2級)	標準値1.50m (1m以上2m以下の樹種)	1.50m	-	-																																																									
施設帯	-	-	0.50m	-																																																									
総幅員	-	16.00m	16.00m	-																																																									

(注) 本表の路線は、都市計画マスタープランのH32-26(予定)に示した「基礎情報整理(路線評価、今後の経路等、等)として位置づけられるものであり、本表に示した都市計画変更手続は基礎情報の見直しとしてオーソライズしたものでない。

▼路線別・区間別評価結果総括表 (抜粋 3/4~2/4)

▼路線別評価表 (三重都市計画)

路線	3.4.5 駅前線	評価対象区間	5-1																				
既定都市計画	L=1,980m, W=16.0m 車線の数 - 区間延長・幅員 L=320m, W=15.0m																						
決定年月日	当初 (経過年数)	S25.7.5 (69)	最終 (告示) S48.9.11 (県告626号)																				
対象区間	起点 (交差道路)	三重町駅 (三重新線)	終点 (交差道路) 日向街道 (市道)																				
見直し方針 (案)	D 現状計画のまま																						
都市計画変更理由 (案)	<p>3.4.5 駅前線は、県道三重新線、市道三重停車場線、市道重政線が構成。JR 三重町駅、中心市街地、中心市街地西部の住宅地を連絡し、県道三重新線、国道 326 号、県道三重新線/イバス、県道三重赤生線とネットワークする補助幹線道路である。</p> <p>区間 5-1 は、中心市街地における中心路線であり、沿線は旧来の商店街と住宅地で構成される。路線は、県道三重停車場線で、JR 三重町駅と国道 326 号を連絡する役割を担う。</p> <p>現道は、幅員 W=7.5m、2 車線、歩道部未整備であることに対して、自動車交通量 5,800 台/日 (H31.1)、歩行者交通量 600 人/12h (H27.1)、自転車交通量 65 台/12h (H27.1) が利用しており、交通安全上問題が大きい。</p> <p>一方、県道三重新線/イバス、市道高市停車場線が事業中であり、当該線路から自動車交通の軽減が進むことが想定されるもの、当該線路が中心市街地に位置することから、どのくらいの自動車交通量が残るかは未知数である。</p> <p>このため、幹線道路としての機能は中心市街地へのサービスから、現時点においては、都市計画に準拠した道路構造の必要性は高く、計画は現状維持とする。</p>																						
計画交通量 (H47PTOD)	既定計画 NW	3,370~3,560 台/日	見直し NW	1,264 台/日																			
種級区分と幅員構成	既定	4種 2級	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">単独部</th> <th colspan="2">交差点部</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>幅員</td> <td>3.00</td> <td>3.00</td> <td>2.75</td> <td>3.00</td> </tr> <tr> <td>車線</td> <td>2.5m</td> <td>2.5m</td> <td>2.5m</td> <td>2.5m</td> </tr> <tr> <td>歩道</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> </tr> </tbody> </table>		単独部		交差点部		幅員	3.00	3.00	2.75	3.00	車線	2.5m	2.5m	2.5m	2.5m	歩道	2.00	2.00	2.00	2.00
	単独部		交差点部																				
幅員	3.00	3.00	2.75	3.00																			
車線	2.5m	2.5m	2.5m	2.5m																			
歩道	2.00	2.00	2.00	2.00																			
見直し	4種 2級	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">単独部</th> <th colspan="2">交差点部</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>幅員</td> <td>3.00</td> <td>3.00</td> <td>2.75</td> <td>3.00</td> </tr> <tr> <td>車線</td> <td>2.5m</td> <td>2.5m</td> <td>2.5m</td> <td>2.5m</td> </tr> <tr> <td>歩道</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> </tr> </tbody> </table>		単独部		交差点部		幅員	3.00	3.00	2.75	3.00	車線	2.5m	2.5m	2.5m	2.5m	歩道	2.00	2.00	2.00	2.00	
単独部		交差点部																					
幅員	3.00	3.00	2.75	3.00																			
車線	2.5m	2.5m	2.5m	2.5m																			
歩道	2.00	2.00	2.00	2.00																			
見直し案の幅員構成要素	道路構造令 規定値	既定都市計画 (4種2級) 単独部	既定都市計画 (4種2級) 交差点部	見直し方針案 (4種2級) 単独部	見直し方針案 (4種2級) 交差点部	備考																	
車線	3.25m・3.00m (4種1級) (4種2-3級)	3.00m	2.75m	3.00m	2.75m																		
付加車線	3.25m・3.00m・2.75m (付加車線、幅員合計幅員: 2.50m)	-	2.50m	-	2.50m																		
路肩	0.50m	0.50m	0.50m	0.50m	0.50m																		
停車帯	2.50m (特種 1.50m)	-	-	-	-																		
自転車歩行者道	3.00m以上 (歩行者が多数: 4.00m以上)	3.00m	3.00m	3.00m	3.00m																		
歩道	2.00m以上 (歩行者が多数: 3.50m以上)	-	-	-	-																		
植樹帯 (4種1級、2級)	標準値 1.50m (1m以上2m以下の樹種)	1.00m	-	1.00m	-																		
施設帯	-	-	0.50m	-	0.50m																		
総幅員	-	15.00m	16.00m	15.00m	16.00m																		

注) 本書の内容は、都市計画区域マスタープランのH32改訂(予定)に向けた基礎情報整理(路線評価、今後の幅員等)として位置づけられており、本表に沿った都市計画変更手続は関係機関の方針により変更される可能性がある。

▼路線別評価表 (三重都市計画)

路線	3.4.5 駅前線	評価対象区間	5-5																				
既定都市計画	L=1,980m, W=16.0m 車線の数 - 区間延長・幅員 L=330m, W=16.0m																						
決定年月日	当初 (経過年数)	S25.7.5 (69)	最終 (告示) S48.9.11 (県告626号)																				
対象区間	起点 (交差道路)	三重町駅前 (市道)	終点 (交差道路) 重政西 (市道)																				
見直し方針 (案)	B 計画内容の見直し																						
都市計画変更理由 (案)	<p>3.4.5 駅前線は、県道三重新線、市道重政停車場線、市道重政線が構成。JR 三重町駅、中心市街地、中心市街地西部の住宅地を連絡し、県道三重新線、国道 326 号、県道三重新線/イバス、県道三重赤生線とネットワークする補助幹線道路である。</p> <p>区間 5-5 は、中心市街地西部の丘陵地に展開する住居系市街地地区に位置し、三重中学校付近と重政農場付近を連絡する役割を担う。</p> <p>現道は、未整備で、平行する生活道路は 2 車線、片側整備の状況に対して、利用交通は、沿線住宅地の生活交通が中心となっている。歩行者・自転車の利用は沿線居住者に限られることから、道路計画地区は三開発と農地・荒地で構成されている。将来的には、生活道路としての 2 車線、必要に応じた適切な幅員の歩行者空間整備が望ましいが、既存の平行歩道でもその機能の多くは充足する。</p> <p>このため、現状の沿道土地利用に対応した効率的な都市計画道路の整備が推進できるよう、ルート帯や道路構造を見直す。</p>																						
計画交通量 (H47PTOD)	既定計画 NW	1,103 台/日	見直し NW	798 台/日																			
種級区分と幅員構成	既定	4種 2級	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">単独部</th> <th colspan="2">交差点部</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>幅員</td> <td>3.00</td> <td>3.00</td> <td>2.75</td> <td>3.00</td> </tr> <tr> <td>車線</td> <td>2.5m</td> <td>2.5m</td> <td>2.5m</td> <td>2.5m</td> </tr> <tr> <td>歩道</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> </tr> </tbody> </table>		単独部		交差点部		幅員	3.00	3.00	2.75	3.00	車線	2.5m	2.5m	2.5m	2.5m	歩道	2.00	2.00	2.00	2.00
	単独部		交差点部																				
幅員	3.00	3.00	2.75	3.00																			
車線	2.5m	2.5m	2.5m	2.5m																			
歩道	2.00	2.00	2.00	2.00																			
見直し	4種 3級	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">単独部</th> <th colspan="2">交差点部</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>幅員</td> <td>3.00</td> <td>3.00</td> <td>2.75</td> <td>3.00</td> </tr> <tr> <td>車線</td> <td>2.5m</td> <td>2.5m</td> <td>2.5m</td> <td>2.5m</td> </tr> <tr> <td>歩道</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> <td>2.00</td> </tr> </tbody> </table>		単独部		交差点部		幅員	3.00	3.00	2.75	3.00	車線	2.5m	2.5m	2.5m	2.5m	歩道	2.00	2.00	2.00	2.00	
単独部		交差点部																					
幅員	3.00	3.00	2.75	3.00																			
車線	2.5m	2.5m	2.5m	2.5m																			
歩道	2.00	2.00	2.00	2.00																			
見直し案の幅員構成要素	道路構造令 規定値	既定都市計画 (4種2級) 単独部	既定都市計画 (4種2級) 交差点部	見直し方針案 (4種3級) 単独部	見直し方針案 (4種3級) 交差点部	備考																	
車線	3.25m・3.00m (4種1級) (4種2-3級)	3.00m	2.75m	3.00m	2.75m																		
付加車線	3.25m・3.00m・2.75m (付加車線、幅員合計幅員: 2.50m)	-	2.50m	-	2.50m																		
路肩	0.50m	0.50m	0.50m	0.50m	0.50m																		
停車帯	2.50m (特種 1.50m)	-	-	-	-																		
自転車歩行者道	3.00m以上 (歩行者が多数: 4.00m以上)	3.00m	3.00m	-	-																		
歩道	2.00m以上 (歩行者が多数: 3.50m以上)	-	-	2.00m (片側歩道)	2.00m (片側歩道)																		
植樹帯 (4種1級、2級)	標準値 1.50m (1m以上2m以下の樹種)	1.50m	-	-	-																		
施設帯	-	-	0.50m	0.50m	0.50m																		
総幅員	-	16.00m	16.00m	9.50m	11.50m	現道に合わせて都市計画のルート帯を変更																	

注) 本書の内容は、都市計画区域マスタープランのH32改訂(予定)に向けた基礎情報整理(路線評価、今後の幅員等)として位置づけられており、本表に沿った都市計画変更手続は関係機関の方針により変更される可能性がある。