

1 調査名称：真庭市都市計画道路検討業務

2 調査主体：真庭市

3 調査圏域：真庭都市圏

4 調査期間：平成26年度

5 調査費：3,456千円（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

将来の交通需要、土地利用状況等、検討に必要な資料収集・整理及び調査を行い、既存路線の存続、廃止の検討や新規路線の追加など、まちづくりを進めるうえで必要となるネットワーク及び道路規格等を検討する。

7 調査担当：真庭市建設部都市住宅課都市計画G 金谷、矢田部

TEL：0867-42-7781

E-mail：toshijyutaku@city.maniwa.lg.jp

## I 調査概要

### 1 調査名：真庭市都市計画道路検討業務

### 2 報告書目次

#### 業務概要

#### 第1編 都市計画道路変更図書の作成

##### 第1章 真庭市都市計画道路網の見直しの考え方

- 1-1 真庭市都市計画道路見直しフロー
- 1-2 見直し検討路線の対象範囲と検討路線の抽出
- 1-3 自動車特性にかかわる各路線特性の分類

##### 第2章 真庭市都市計画道路網の評価

- 2-1 見直し検討路線の評価(Step1)
- 2-2 見直し検討路線の評価(Step2)
- 2-3 路線評価カルテの見直し

##### 第3章 真庭市新規都市計画道路構成路線の検討

- 3-1 真庭市都市計画道路網を検討する上での着目点
- 3-2 新規都市計画道路網の必要性の検討

##### 第4章 真庭市都市計画変更図書の作成

- 4-1 変更概要書の作成
- 4-2 法定図書の作成

##### 第5章 今後の課題

#### 第2編 道路概略設計

##### 第1章 現地踏査

##### 第2章 設計条件

- 2-1 道路整備方針
- 2-2 道路区分と設計速度
- 2-3 幾何構造基準
- 2-4 幅員構成

##### 第3章 道路概略設計

- 3-1 平面計画
- 3-2 縦断計画
- 3-3 横断計画

3-4 舗装計画

3-5 主要構造物計画

第4章 数量計算書

第5章 縮小図面

第6章 参考資料

【打合せ記録簿】

3 調査体制：

◎発注者：真庭市都市住宅課

◎受注者：株式会社エイト日本技術開発

4 委員会名簿等：

◎委員会は設置していない

## Ⅱ 調査成果

### 1 調査目的

真庭市は、平成 17 年に 5 町 4 村が合併して誕生したが、旧町村のうち勝山町、久世町、落合町、湯原町にそれぞれ 4 つの都市計画区域が指定されたままであった。そこで平成 20 年 6 月に、真庭市マスタープランを策定し、隣接する勝山、久世、落合都市計画区域を一体の都市計画区域として整備、開発、保全していく方針が示され、平成 24 年 1 月真庭都市計画区域として統合された。

現在の都市計画道路は、旧区域ごとに 3 つの限られた地区内の道路網となっており、今後一体的なまちづくりを進めて行くうえで、その根拠となる道路網の再構築に向けて調査検討を行うもの。

## 2 調査フロー

### 1-1. 真庭市都市計画道路網見直しフロー

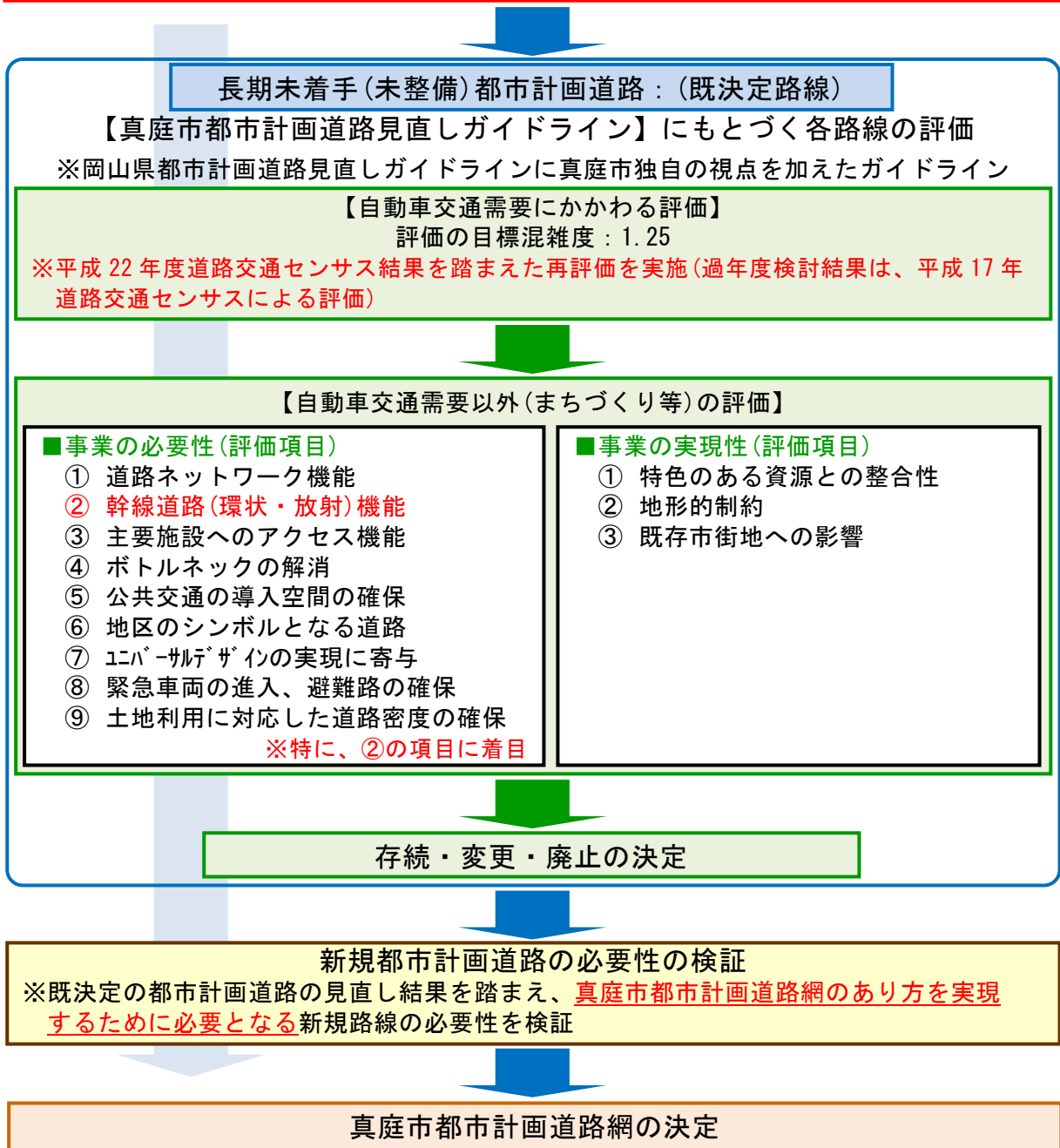
本検討(真庭市都市計画道路の見直し)は、【平成 21 年度 真庭市都市計画道路見直し検討業務：以下、過年度検討結果という】での検討結果に対し、検討後に提示されたあらたな資料に基づいた再検討を実施するものである。

再検討の考え方は、以下のとおりである。

**【真庭市都市づくりビジョン(素案)に示された都市計画道路構想イメージである環状路線・連絡路線の構想の実現に向けて、着目すべき真庭市都市計画道路網のあり方】**

着目点 1：旭川、目木川、備中川沿いに、回遊性確保(環状道路及び緊急時の代替路確保)を目的とした道路網の実現

着目点 2：環状道路を連絡する河川横断路の適切な配置



【参考】 過年度検討にて作成した真庭市都市計画道路見直しガイドラインのまとめ

真庭市都市計画見直しガイドライン(総括)

未整備都市計画道路

●見直し検討路線の抽出

都市計画決定されてから30年以上経過しているか？

※昨今の社会経済状況の変化を考慮し、平成元年以前に都市計画決定された路線は該当路線とする

はい

上位計画と整合が図られているか？

※上位計画との整合性は区間単位で評価し、路線全体が該当しないと判断される場合は該当路線とする

はい

見直し検討路線

はい

見直し検討対象外

●道路の持つ特性から3種類に分類

特性1：主として通過交通を処理するための道路

【検討の視点】

- 交通需要に対応した道路幅員、道路ネットワークの確保  
断面需給バランス：  
目標値⇒混雑度1.25以下
- 幹線道路ネットワークの確保  
見直しに伴い、行き止まり道路や前後と比べ極端に幅員が狭い区間が整備されないうままとなり、全体として道路ネットワークが機能しなくなるなどの弊害が発生しないこと

特性2：主としてその地域で発生する交通を処理するための道路

【検討の視点】

- 防災機能の確保
  - ・緊急車輛の進入路の確保
  - ・避難経路の確保
- 将来土地利用に対応した道路密度の確保
  - ・土地利用・住居系：目標値⇒4 km<sup>2</sup>/km<sup>2</sup>
  - ・商業系：目標値⇒5 km<sup>2</sup>/km<sup>2</sup>
  - ・工業系：目標値⇒1 km<sup>2</sup>/km<sup>2</sup>

特性3：自動車交通処理以外の目的がある道路

【検討の視点】

- 公共交通の導入空間となる道路の確保  
将来公共交通の導入に支障が生じないことを条件とする
- 地区のシンボルとなる道路の確保  
駅前の道路や商店街などの地区のシンボルとなる路線では、将来交通需要だけにとらわれず、将来のまちづくりの視点から必要性を検討する
- 豊かな地域資源や土地利用との整合（※真庭市独自の視点1）  
当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化・観光資源、景観上保全すべき資源等が明らかに存在している場合、それらを阻害しないことを条件として必要性を検討する。
- 便利で安全・快適な地域間交流の実現に寄与する道路機能（※真庭市独自の視点2）  
安全・快適なくらしにかかわる交通事故の低減や地域のバリアフリー化促進の実現への寄与、整備の有無により、代替路線がなく地域間の連携への影響を与えるかなどの視点から検討する

【見直しとは？】

- ① まず、各路線(区間)別に検討の視点に基づいて評価した結果を踏まえ、道路ネットワーク(案)を策定
- ② その後、策定した道路ネットワーク(案)について交通需要に関する詳細評価を行い、妥当性を検証する

見直しを行った場合  
支障なし

見直し対象路線

都市計画の変更

見直しを行った場合  
支障あり

見直し対象外

【真庭市の視点とは？】

『岡山県都市計画道路見直しガイドライン』に示されている検討の視点に、『真庭市総合計画』および『真庭市都市計画マスタープラン』から、新たな視点を追加し、追加したものである

見直し検討路線一覧表（真庭市全体）

番号	路線名	計画概要				見直し対象 区間延長(m)
		計画延長(m)	車線数	幅員(m)	計画決定日	
<b>旧久世都市計画区域</b>						
1-①	3・3・1 宮芝線	720	(2)	22	S28. 6. 8	540
1-②	3・4・3 富尾野白線	4,280	(2)	16	S43. 8. 23	365
1-③	3・4・2 上ヶ市台線	1,890	(2)	16	S43. 8. 23	1,890
1-⑤	3・5・6 高瀬三坂線	1,370	(2)	12	S43. 8. 23	1,290
1-⑦	3・5・9 泉中島線	1,020	(2)	12	S43. 8. 23	1,020
計(5路線)		9,250	—	—	—	5,285
<b>旧勝山都市計画区域</b>						
2-③	3・5・3 中須線	1,130	(2)	12	S39. 12. 24	1,130
2-④	3.5.2 水の手線	1,740	(2)	12	S39. 12. 24	1,740
2-⑤	3.5.4 五反庄線	1,040	(2)	12	S40. 7. 10	770
2-⑥	3・5・5 水岨線	1,120	(2)	12	S40. 7. 10	1,120
2-⑦	3・6・1 川端線	2,090	(2)	12	S40. 7. 10	50
計(5路線)		7,120	—	—	—	4,810
<b>旧落合都市計画区域</b>						
3-③	3・5・11 栄町馬乗線	810	(2)	12	S42. 12. 22	210
3-④	3・5・10 西原金崎線	2,680	(2)	12	S42. 12. 22	2,680
計(2路線)		3,490	—	—	—	2,890
<b>真庭市全体</b>						
計(12路線)		19,860	—	—	—	12,985



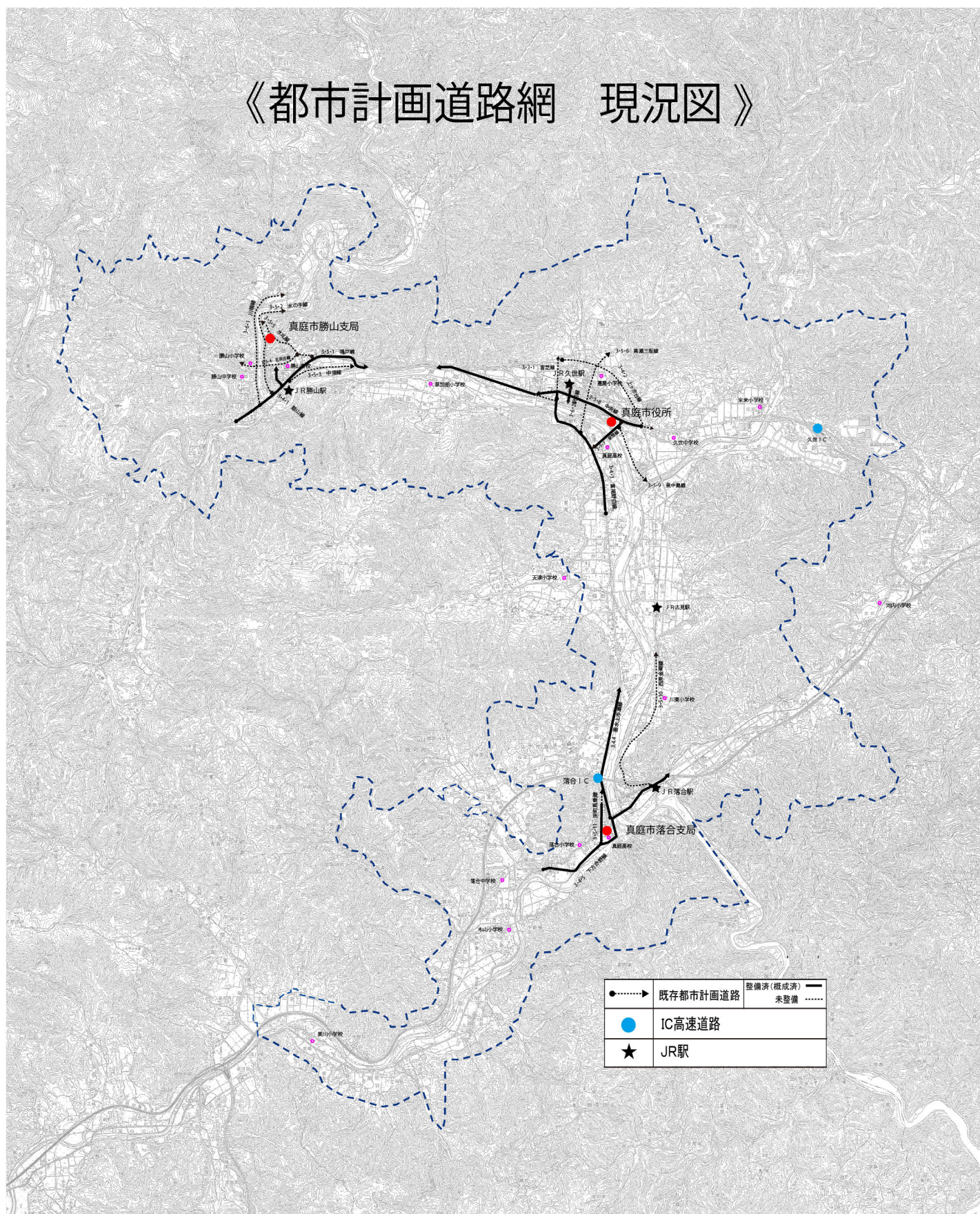
12 路線 : 20 区間該当 ⇒ 見直し検討路線（区間）の決定



該当する路線特性に応じて、Step1 および 2 にて評価を実施する



# 《都市計画道路網 現況図》



●——	既存都市計画道路	—	整備済(概成済)
○	IC高速道路	---	未整備
★	JR駅		



## 4 調査成果

## 第2章 真庭市都市計画道路網の評価

### 2-1. 見直し検討路線の評価：Step1(一次検討：断面需給バランスからの検証)

ここでは、前章にて設定した見直し検討路線それぞれが該当する自動車交通にかかわる路線特性に基づき、Step1(一次検討)を行う。評価は、以下に示すように、断面需給バランスの視点から目標混雑度を判断基準として実施する。なお、断面需給バランスは、将来(平成42年時点)において、都市計画道路が今後整備されない場合を対象に評価し、整備の必要性を検証した。

#### (1) 見直し検討路線の評価：Step1(一次検討)の総括

見直し検討路線の評価：Step1(一次検討)結果は、下表のとおりである。

旧久世都市計画区域 見直し検討路線 (路線特性1該当)	断面需給バランス(H42) (混雑度による評価)		評価
	現況	将来	
1-① 3・3・1 宮芝線	0.60	0.58	<1.25 △
1-② 3・4・3 富尾野白線	0.93	0.90	<1.25 △
1-③ 3・4・2 上ヶ市台線	0.93	0.90	<1.25 △
1-⑤ 3・5・6 高瀬三坂線	1.02	0.98	<1.25 △
	0.60	0.58	
1-⑦ 3・5・9 泉中島線	0.39	0.38	<1.25 △
旧勝山都市計画区域 見直し検討路線 (路線特性1該当)	断面需給バランス(H42) (混雑度による評価)		評価
	現況	将来	
2-③ 3・5・3 中須線	0.94	0.90	<1.25 △
2-④ 3・5・2 水の手線	0.70	0.67	<1.25 △
2-⑤ 3・5・4 五反庄線	0.95	0.91	<1.25 △
2-⑥ 3・5・5 水岨線	0.70	0.67	<1.25 △
旧落合都市計画区域 見直し検討路線 (路線特性1該当)	断面需給バランス(H42) (混雑度による評価)		評価
	現況 NW(参考)	将来 NW	
3-③ 3・5・11 栄町馬乗線	0.87	0.84	<1.25 △
3-④ 3・5・10 西原金崎線	0.39	0.38	<1.25 △

※表中の評価欄において、○：必要性が高い区間、△：更に詳細な検証が必要な区間

- ・ 上記未整備の都市計画道路は、今後整備されない場合においても、すべて断面混雑度 <1.25 となっており、交通処理上の問題は発生しないと考えられる
- ・ Step1(一次検討)にて更に詳細な検討が必要と判断された路線(区間)は、路線特性3を

加味した事業の必要性および実現性の視点から見た評価を実施し方針を決定する。

各検討路線の詳細検討結果は、次頁より示す。

(2) 見直し検討路線(個別路線)の評価: Step1(一次検討)

- ・ 整備前交通量: 道路交通センサス(H22)または実測値(H21.11実施)
- ・ 整備後交通量: 整備前交通量×H42山陽地方自動車走行台キロ伸び率(0.96)
- ・ 交通容量: 道路交通センサス箇所→H22道路交通センサスにおける算定値、その他→一般値として2車線=10,000台/日、1車線=2,000台/日と設定

■旧久世都市計画区域 見直し検討路線

1-①: 3・3・1 宮芝線(断面Cによる評価)(昼夜率:1.24/久世中和線)

路線名	①現況(台/日)		②将来(台/日)(①×0.96)	
	交通量	交通容量	交通量	交通容量
(都)宮芝線	3,275	2,000	3,144	2,000
(都)高瀬三坂線	3,002	2,000	2,882	2,000
(主)久世中和線(Q14550)	278	6,900	267	6,900
計	6,555	10,900	6,293	10,900
断面混雑度	0.60		0.58	

1-②: 3・4・3 富尾野白線(断面A'による評価)

路線名	①現況(台/日)		②将来(台/日)(①×0.96)	
	交通量	交通容量	交通量	交通容量
(都)富尾野白線	—	—	—	—
(国)181号(Q10800)	14,191	15,200	13,623	15,200
計	14,191	15,200	13,623	15,200
断面混雑度	0.93		0.90	

1-③: 3・4・2 上ヶ市台線(断面Aによる評価)

路線名	①現況(台/日)		②将来(台/日)(①×0.96)	
	交通量	交通容量	交通量	交通容量
(都)上ヶ市台線	—	—	—	—
(国)181号(Q10800)	14,191	15,200	13,623	15,200
計	14,191	15,200	13,623	15,200
断面混雑度	0.93		0.90	

1-⑤: 3・5・6 高瀬三坂線(区間①)(断面Bによる評価)(昼夜率:1.27/久世停車場線)

路線名	①現況(台/日)		②将来(台/日)(①×0.96)	
	交通量	交通容量	交通量	交通容量
(都)高瀬三坂線	3,002	2,000	2,882	2,000
(都)泉惣線	9,238	10,000	8,868	10,000
計	12,240	12,000	11,750	12,000
断面混雑度	1.02		0.98	

1-⑤ : 3・5・6 高瀬三坂線(区間②) (断面Cによる評価) (昼夜率:1.24/久世中和線)

路線名	①現況(台/日)		②将来(台/日)(①×0.96)	
	交通量	交通容量	交通量	交通容量
(都)宮芝線	3,275	2,000	3,144	2,000
(都)高瀬三坂線	3,002	2,000	2,882	2,000
(主)久世中和線(Q41550)	278	6,900	267	6,900
計	6,555	10,900	6,293	10,900
断面混雑度	0.60		0.58	

1-⑦ : 3・5・9 泉中島線 (断面Dによる評価)

路線名	①現況(台/日)		②将来(台/日)(①×0.96)	
	交通量	交通容量	交通量	交通容量
(都)泉中島線	—	—	—	—
(一)西原久世線(Q61840)	3,600	9,200	3,456	9,200
計	3,600	9,200	3,456	9,200
断面混雑度	0.39		0.38	

■旧勝山都市計画区域 見直し検討路線

2-③ : 3・5・3 中須線 (断面Eによる評価) (昼夜率:1.25/国道181号 (Q10790))

路線名	①現況(台/日)		②将来(台/日) (①×0.96)	
	交通量	交通容量	交通量	交通容量
(都)中須線	305	2,000	292	2,000
(都)鳴門線(Q10790)	11,390	10,500	10,934	10,500
計	11,695	12,500	11,226	12,500
断面混雑度	0.94		0.90	

2-④ : 3・5・2 水の手線 (断面Fによる評価) (昼夜率:1.24/国道313号 (Q11110))

路線名	①現況(台/日)		②将来(台/日) (①×0.96)	
	交通量	交通容量	交通量	交通容量
(都)水の手線	1,403	2,000	1,347	2,000
(都)川端線(Q11110)	4,080	8,600	3,917	8,600
市道((都)水岨線)	3,335	2,000	3,201	2,000
計	8,818	12,600	8,465	12,600
断面混雑度	0.70		0.67	

2-⑤ : 3・5・4 五反庄線 (断面Gによる評価) (昼夜率:1.25/国道181号 (Q10790))

路線名	①現況(台/日)		②将来(台/日) (①×0.96)	
	交通量	交通容量	交通量	交通容量
(都)五反庄線	436	2,000	418	2,000
(都)鳴門線(Q10790)	11,390	10,500	10,934	10,500
計	11,826	12,500	11,352	12,500
断面混雑度	0.95		0.91	

2-⑥ : 3・5・5 水岨線 (断面Fによる評価)

路線名	①現況(台/日)		②将来(台/日) (①×0.96)	
	交通量	交通容量	交通量	交通容量
(都)水の手線	1,403	2,000	1,347	2,000
(都)川端線(Q11110)	4,080	8,600	3,917	8,600
市道((都)水岨線)	3,335	2,000	3,201	2,000
計	8,818	12,600	8,465	12,600
断面混雑度	0.70		0.67	

■旧落合都市計画区域 見直し検討路線

3-③ : 3・5・11 栄町馬乗線 (断面Hによる評価) (昼夜率:1.17/国道313号 (Q11090))

路線名	①現況(台/日)		②将来(台/日)(①×0.96)	
	交通量	交通容量	交通量	交通容量
(都)栄町馬乗線	4,395	10,000	4,219	10,000
(都)垂水上市瀬線 (Q11090)	15,134	12,400	14,529	12,400
計	19,529	22,400	18,748	22,400
断面混雑度	0.87		0.84	

3-④ : 3・5・10 西原金崎線 (断面Iによる評価)

路線名	①現況(台/日)		②将来(台/日)(①×0.96)	
	交通量	交通容量	交通量	交通容量
(都)西原金崎線	—	—	—	—
(一)西原久世線(Q61840)	3,600	9,200	3,456	9,200
計	3,600	8,400	3,456	9,200
断面混雑度	0.39		0.38	

## 2-2. 見直し検討路線の評価：Step2(二次検討：路線の必要性・実現性からの検証)

見直し検討路線の評価：Step2(二次検討)は、『真庭市都市計画道路見直しガイドライン』に示した路線特性1～3に該当する事業の必要性および実現性にかかわる各項目について行い、見直し路線の該当有無を判断する。

なお、評価項目は下表のとおりである。

また、評価にあたっては、評価項目のうち、真庭市の道路構想のイメージとして『真庭市都市づくりビジョン(素案)』に掲げられている【環状道路構想】、【連絡路線の構想】への適合性から、【②都市骨格形成に寄与する幹線道路(環状・放射)である】に特に着目して実施する。

表 見直し検討路線の評価：Step2(二次検討)評価項目一覧表

分類	項目
事業の必要性	① 廃止の場合、道路ネットワークが機能しなくなるなどの弊害が発生する
	<b>② 都市骨格形成に寄与する幹線道路(環状・放射)である</b>
	③ 主要施設への主なアクセス道路である
	④ 河川・鉄道等のボトルネックの解消に該当する
	⑤ 公共交通の導入空間となる道路の確保に該当する
	⑥ 地区のシンボルとなる道路に該当する
	⑦ ユニバーサルデザインの実現に寄与に該当する
	⑧ 緊急車両の進入路確保、避難路確保への寄与に該当する
	⑨ 将来土地利用に対応した道路密度の確保に寄与する
事業の実現性	① 特色のある資源との整合性がある
	② 地形的制約がない
	③ 既存市街地への影響がない



見直し検討路線の評価(二次検討)結果は、下表のとおりである。

【旧久世都市計画区域】

路線名	区間 整備	二次検討の結果(主な評価結果)	評価
1-① 3・3・1 宮芝線	① 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間は、宮芝公園へのアクセス機能が中心であり、現道(W=6m)もあることから、道路ネットワーク構成上からの必要性が低く、<b>緊急車両の進入にも支障がない。</b></li> <li>・また、整備した場合においても大きな交通需要は見込めない。</li> <li>・当該区間は、鉄道(JR)横断区間であり、施工の難度(困難性、工事費の高額性)も高くなることが懸念される</li> </ul>	廃止
1-② 3・4・3 富尾野白線	① 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>並行する</b>代替路線((都)中央線)が既に計画当初求められる機能を有しており、整備した場合においても大きな交通需要は見込めないことから、道路ネットワーク構成上からみた必要性は低い。</li> <li>・また、立体交差化に伴う経済的負担を回避できる。</li> </ul>	廃止
1-③ 3・4・2 上ヶ市台線	① 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画当初想定された周辺の土地利用が進んでいないことや、久世市街地の南に並行して位置する(都)中央線(国道181号)が整備されたことなどにより、当初本路線に求められた役割が希薄化している。</li> <li>・当該路線を整備した場合、久世市街地の通過交通を誘導することにより、現在の良好な周辺環境に与える影響も懸念される。</li> </ul>	廃止
	② 未整備		
	③ 未整備		
	④ 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・重複する(都)中央線(国道181号)が整備済み(12m)であり、当該路線全体も未整備のため、当該区間のみの整備は実現性に乏しい。</li> </ul>	
1-⑤ 3・5・6 高瀬三坂線	① 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(都)泉惣線(幅員12m)が整備されたことなどにより、当初本路線に求められた役割が希薄化している。</li> <li>・当該区間は、計画では河川(旭川)横断部であり施工の難度(困難性、工事費の高額性等)も懸念される。</li> </ul>	廃止
	② 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・接続する(都)上ヶ市台線が未整備であることなどにより、当初本路線に求められた役割が希薄化している。</li> <li>・当該区間は、JRとの立体交差区間であり施工の難度(困難性、工事費の高額性等)も懸念される。</li> </ul>	
	③ 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間のみの整備は道路ネットワークの形成上から実現性に乏しい。</li> </ul>	
1-⑦ 3・5・9 泉中島線	① 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来の断面需給バランスにおいて、(県)西原久世線において十分対応が可能であることから、<b>新規路線整備の必要性が低い。</b></li> </ul>	廃止 OR 変更

【旧勝山都市計画区域】

路線名	区間 整備	二次検討の結果(主な評価結果)	評価
2-③ 3・5・3 中須線	① 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来の断面需給バランスにおいても、(都)鳴戸線(国道313号)にて十分対応画可能で、当初本路線に求められたバイパス的役割が希薄化している。</li> <li>・当該路線とは異なる新たな道路(幅員14m)が一部当該路線と平行・重複する形で整備されており、道路整備への二重投資も懸念される。</li> </ul>	廃止
2-④ 3・5・2 水の手線	① 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「町並み保存地区」に指定されており、当該区間を整備する場合、沿道の良好な歴史的建物等は支障物件となるため、本市が掲げる「観光資源や景観上重要な建築物等の保全」の方向性と整合しがたい。</li> <li>・当該区間が整備された場合、将来の断面需給バランスは路線混雑度が1.25以下となり、十分対応が可能なことから、道路ネットワーク構成上からみた必要性は低い</li> <li>・現道や平行する市道などを活用し、保存すべき景観や自然環境への影響を回避できる。</li> <li>・旭川左岸側の環状道路を構成する区間としては、現道の利用交通量や路線位置を考慮した場合、水岨線に劣ると判断される。</li> </ul>	廃止
	② 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「町並み保存地区」に指定されており、当該区間を整備する場合、沿道の良好な歴史的建物等は支障物件となり、本市が掲げる「観光資源や景観上重要な建築物等の保全」の方向性と整合しがたい。</li> <li>・当該区間は近年まちづくり交付金による電線地中化や修景等整備が行われており、二重投資が懸念される。</li> <li>・区間②の一部(水岨線以北)は、旭川左岸側の環状道路を構成する区間として必要性が高い。</li> </ul>	廃止 OR 一部 変更
2-⑤ 3・5・4 五反庄線	① 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内交通の処理およびネットワークとして機能しているとともに、地域の個性を特徴づける景観を今後も保全すべきであり、計画当初の役割が希薄化している。</li> <li>・特に、交通需要に対応した道路幅員、道路ネットワークの確保に向けては、将来の断面需給バランスにおいても、(都)鳴戸線(国道313号)において十分対応画可能である。</li> <li>・区間沿道には文教施設が立地し、住宅も密集していることから支障物件も多い。</li> </ul>	廃止
	② 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「町並み保存地区」に指定されており、当該区間を整備する場合、沿道の良好な歴史的建物等は支障物件となり、本市が掲げる「観光資源や景観上重要な建築物等の保全」の方向性と整合しがたい。</li> <li>・当該区間を整備する場合、橋梁区間は、施工性や整備後の旭川周辺への景観への影響が懸念され、工事費の高額化など経済性への影響も懸念される</li> </ul>	廃止
2-⑥ 3・5・5 水岨線	① 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来の断面需給バランスは、(都)川端線(国道313号)などにより十分対応が可能である。</li> <li>・大規模な工場が支障物件となるため、整備には工事費の高額化など経済性への影響も懸念される。</li> <li>・しかしながら、現道の利用交通量が約3,200台/日と交通容量超過となっているとともに、旭川左岸側の環状道路を構成する区間として必要性が高い。</li> </ul>	存続

路線名	区間 整備	二次検討の結果(主な評価結果)	評価
2-⑥ 3・5・5 水岬線	② 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道(幅員 8m)が地域内交通の処理およびネットワークとして機能している。</li> <li>・一部では、施工性や整備後の景観への影響(長大法面等の発生)が懸念され、施工性や整備後の景観への影響も懸念される。</li> <li>・しかしながら、現道の利用交通量が約 3,200 台/日と交通容量超過となっているとともに、旭川左岸側の環状道路を構成する区間として必要性が高い。</li> </ul>	存続
2-⑦ 3・6・1 川端線	① 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平行して位置する幅員 11m の国道 313 号本線が代替機能を有しており、交通の処理およびネットワークとして機能しており、計画当初の役割が希薄化している。</li> </ul>	廃止

### 【旧落合都市計画区域】

路線名	区間 整備	二次検討の結果(主な評価結果)	評価
3-③ 3・5・11 栄町馬乗線	① 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣の道路網により地域内交通の処理およびネットワークが機能しているとともに、地域の個性を特徴づける景観を今後も保全すべきであり、計画当初の役割も希薄化している。</li> <li>・路線沿道に急峻な山地に近接していることから施工性や整備後の景観への影響(長大法面等の発生)が懸念される。</li> </ul>	廃止
3-④ 3・5・10 西原金崎線	① 未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣の道路網により地域内交通の処理およびネットワークが機能していることより、計画当初の役割が希薄化している。</li> <li>・当該区間は、鉄道(JR)や中国自動車道横断区間があり、施工の難度(困難性、工事費の高額性)も高くなることが懸念される</li> <li>・旭川左岸側の環状道路を構成する路線としては、並行する(県)西原久世線において十分に対応可能であることから、新規路線整備の必要性が低い。</li> </ul>	廃止 OR 変更

## 第3章 新規都市計画道路網構成路線の検討

真庭市の都市計画道路網の考え方については、【真庭市都市づくりビジョン(素案)】において、【環状道路構想】及び【連絡道路の構想】が掲げられている。

そのため、こうした都市計画道路網構想に適合するよう、既決定の都市計画道路に加えるべき新規路線整備の必要性を検討する。

### 3-1. 真庭市都市計画道路網を検討する上での着目点

真庭市の久世、勝山、落合地区は、旭川を中心とした河川沿いに位置している。

そのため、真庭市都市計画道路網には、交通の円滑化、観光・物流等の活性化を目的として河川周辺の回遊性確保が求められるとともに、災害時等の代替道路の整備が必要と考えられる。

上記より、真庭市都市計画道路網を検討する上での着目点を以下のように設定する。

#### 【真庭市都市計画道路網を検討する上での着目点】

着目点1：旭川、目木川、備中川沿いに、回遊性確保(環状道路及び代替路)を目的とした道路網の実現

着目点2：環状道路を連絡する河川横断路線の適切な配置

### 3-2. 新規都市計画道路網の必要性の検討

#### ■着目点1：環状道路構想の実現

##### 【旧久世都市計画区域の現状】

- ・ 西部地域は、旭川の左岸側に(都)3・4・1 富尾野白線(国道181号)が整備されているが、右岸側は、市道草加部線があるものの、1車線の脆弱な路線である(写-1)
- ・ 東部地域は、目木川の左岸側には県道目木大庭線(一部未整備)、右岸側には国道181号が整備済みであり、新たな路線整備の必要性が低い(写-2～5)
- ・ 中央地域～南部地域は、旭川の右岸側に国道313号、左岸側に県道西原久世線が整備済みであり、新たな路線整備の必要性が低い(写-6)

環状道路構成路線として、旭川右岸側の市道草加部線の新規整備が必要

##### 【旧勝山都市計画区域の現状】

- ・ 北部地域は、旭川の右岸側に国道313号が整備済みであり、左岸側には、(都)2・3・3 水の手線が既決定されているが、それらの路線を接続する路線が未整備である(写-1)
- ・ 中央部は、旭川の左岸側に国道181号が整備済みであり、右岸側は山地部であることから、新たな路線整備の必要性が低い
- ・ 東部地域は、旭川の左岸側に(都)2・3・1 鳴門線(国道181号)が整備されているが、右岸側は、市道草加部線があるものの、1車線の脆弱な路線である(写-2～4)

環状道路構成路線として、旭川右岸側の市道草加部線の新規整備  
環状道路構成路線として、(都)川端線と(都)水の手線の接続路線の新規整備が必要

##### 【旧落合都市計画区域の現状】

- ・ 北部地域は、旭川の右岸側に(都)3・4・2 垂水上市瀬線(国道313号)、左岸側に県道西原久世線が整備済み(一部未整備)であり、新たな路線整備の必要性が低い(写-1～4)
- ・ 東部地域は、旭川の左岸側に(都)3・4・1 下方赤野線、右岸側に県道落合建部線が整備済みであり、新たな路線整備の必要性が低い
- ・ 西部地域は、(都)3・4・1 下方赤野線(国道313号)が整備済み(一部事業中)であるが、災害時等の代替路線としての既決定路線がない

西部地域における(都)3・4・1 下方赤野線(国道313号)の代替路線として、落合総合公園や落合工業団地等の拠点施設との連絡路線としての機能を果たす、市道の新規整備が

## 必要

### ■着目点2：連絡道路構想の実現

将来の真庭市における自動車交通処理は、現状の道路網で対応可能であると考えられるが、一部の交差点において渋滞が発生している。そのため、連絡道路の必要性は、適切な土地利用誘導への寄与、河川横断の際における所要時間や、災害時等の避難経路としての妥当性から判断する。

#### 【旧久世都市計画区域の現状】

- ・ 旭川を横断する主な既設橋梁としては、上流から久世大橋、中川橋、いずみ橋、福田大橋がある。
- ・ しかしながら、国道313号沿線は、真庭市都市計画マスタープランにおいて、【新たな賑わいの中心エリア】に位置づけられており、国道313号沿線への適切な土地利用誘導へ寄与する路線として、既設橋梁で十分とはいえない

連絡路線として、(県)目木大庭線を延伸し、旭川を横断する路線の新規整備が必要

#### 【旧勝山都市計画区域の現状】

- ・ 旭川を横断する主な既設橋梁としては、大上橋がある。
- ・ 大上橋より上流側の右岸側(新庄川合流部～大上橋)は、地形条件からみて、今後開発が進むとは考えにくい

環状道路構成路線である大上橋の整備及び(都)川端線と(都)水の手線の接続路線の整備により、連絡路線としての機能確保が可能

#### 【旧落合都市計画区域の現状】

- ・ 旭川を横断する主な既設橋梁は福田大橋、落合大橋がある。
- ・ 旭川上流側の既設橋梁(福田大橋)～落合大橋の設置間隔は、約3km程度である

国道313号と県道西原久世線の沿道土地利用や避難経路としての移動時間等を考慮した場合、既設橋梁で連絡路線としての機能確保が可能

次頁より、上記検討を踏まえた真庭市都市計画道路構相図を示す。

なお、以降の検討の対象とする路線は、既決定都市計画道路及び上述した新規都市計画道路のみとし、環状道路及び連絡道路構成路線として位置付ける既存路線は含まないものとする。



# 《調査検討原案 道路構想図》

