

1 調査名称：里庄町都市計画道路網見直し調査

2 調査主体：里庄町

3 調査圏域：鴨方都市圏

4 調査期間：平成18年度～平成19年度

5 調査概要：

里庄町の既決定都市計画道路について多様な観点から評価を行い、現状及び今後の社会動向や近隣市町と整合を図りながら、計画廃止やルート変更、道路構造の変更等を踏まえた新たな都市計画道路網の素案を作成したものである。

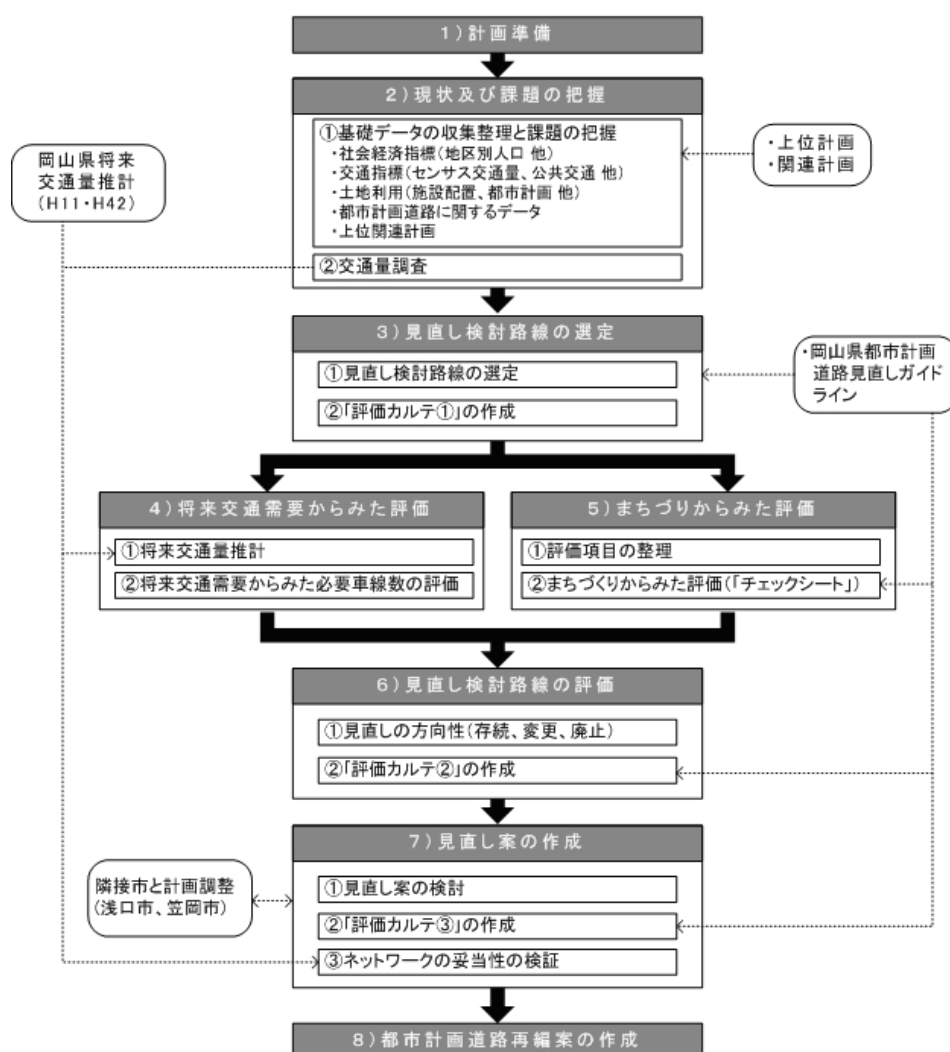
<調査成果>

1 調査目的

里庄町の都市計画道路は、昭和44年に都市計画決定されてから、現在16路線、約2.2kmを都市計画決定しているが、そのほとんどは計画決定後30年以上未整備であり、その整備率は約2%と極端に低い整備水準となっている。加えて、町の中央を東西に走る国道2号を除く地域幹線道路（県道・町道）が都市計画道路と並行に走っていることから、道路を含めた今後の基盤整備のあり方を改めて示す必要がある。

平成17年度に「里庄町都市計画マスタープラン」を策定し、この中で、都市計画道路の廃止や振り替えを含めた見直しについての方向性を示しており、岡山県における都市計画道路の見直し方針を示した「岡山県都市計画道路見直しガイドライン」に基づき、さらに詳細な見直し検討を行った。

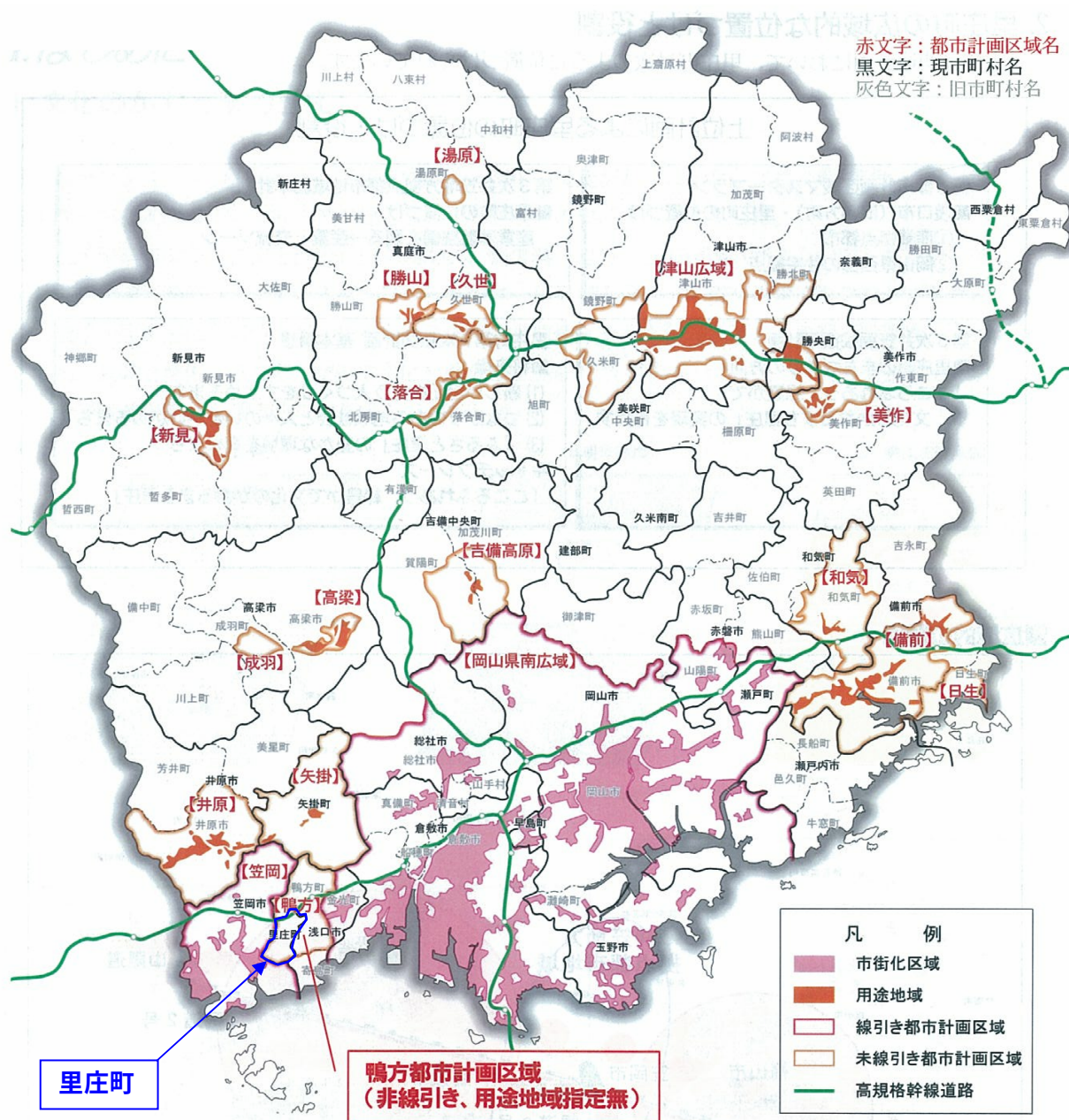
2 調査フロー



3 調査圏域図

里庄町は鴨方都市計画区域（浅口市の一部：旧鴨方町と里庄町で区域を形成）に属し、非線引きの都市計画区域である。

また、里庄町全体が都市計画区域内で、用途地域の指定のない都市計画区域（白地地域）となっている。



4 調査成果

● 見直し検討路線の選定

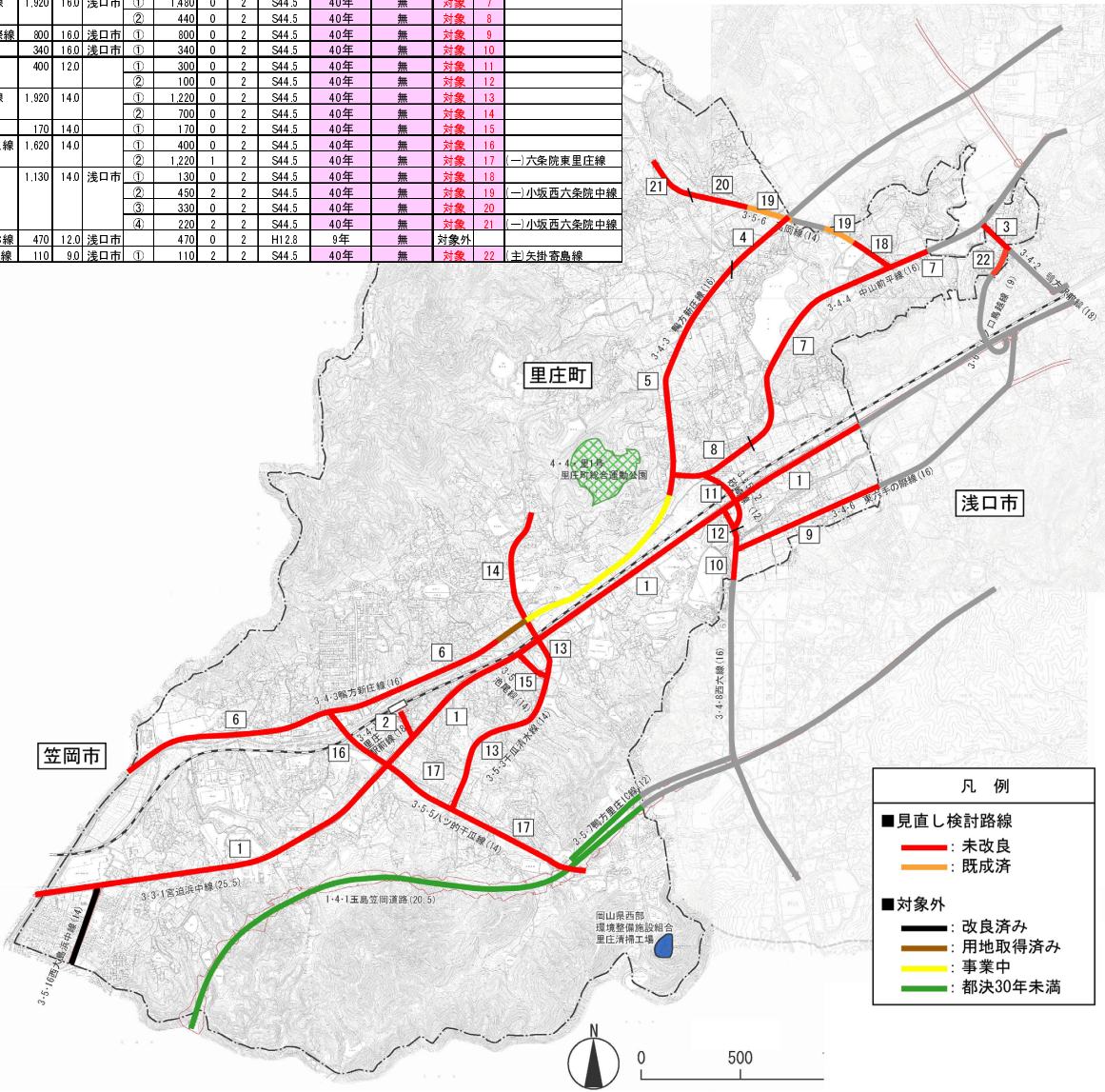
1) 見直し検討路線の選定

選定条件

都市計画決定(当初決定)から 30 年以上※経過している未整備の都市計画道路で、今後も具体的な整備予定がない路線

※平成 22 年 3 月時点

番号	路線名	延長 (m)	幅員 (m)	接続市	区間 番号	区間 延長 (m)	車線数 現況 計画	当初決定	見直し検討路線の選定 都決30年 以上	事業化の 予定	判定	対象 路線 番号	上位路線名
1.4.1	玉島岡道路	2,840	20.5	浅口市		2,840	0 4	H12.8	9年	有(事業中)	対象外		(地高)倉敷福山道路
3.3.1	宮迫浜中線	4,920	25.5	浅口市	①	4,920	2 4	S44.5	40年	無	対象	1	国道2号
3.4.1	里庄駅前線	110	18.0	浅口市	①	110	0 2	S44.5	40年	無	対象	2	
3.4.2	鴨方駅前線	170	18.0	浅口市	①	170	0 2	S44.5	40年	無	対象	3	
3.4.3	鴨方新庄線	4,820	16.0	浅口市	①	400	0 2	S44.5	40年	無	対象	4	
					②	1,120	0 2	S44.5	40年	無	対象	5	
						1,550	0 2	S44.5	40年	有(事業中)	対象外		
					③	1,800	0 2	S44.5	40年	無	対象	6	
3.4.4	中山前平線	1,920	16.0	浅口市	①	1,480	0 2	S44.5	40年	無	対象	7	
					②	440	0 2	S44.5	40年	無	対象	8	
3.4.6	東六手の腰線	800	16.0	浅口市	①	800	0 2	S44.5	40年	無	対象	9	
3.4.8	西六線	340	16.0	浅口市	①	340	0 2	S44.5	40年	無	対象	10	
3.5.2	砂崎線	400	12.0	浅口市	①	300	0 2	S44.5	40年	無	対象	11	
					②	100	0 2	S44.5	40年	無	対象	12	
3.5.3	千瓜清水線	1,920	14.0	浅口市	①	1,220	0 2	S44.5	40年	無	対象	13	
					②	700	0 2	S44.5	40年	無	対象	14	
3.5.4	池尾線	170	14.0	浅口市	①	170	0 2	S44.5	40年	無	対象	15	
3.5.5	ハツの千瓜線	1,620	14.0	浅口市	①	400	0 2	S44.5	40年	無	対象	16	(一)六条院東里庄線
					②	1,220	1 2	S44.5	40年	無	対象	17	
3.5.6	高岡線	1,130	14.0	浅口市	①	130	0 2	S44.5	40年	無	対象	18	(二)小坂西六条院中線
					②	450	2 2	S44.5	40年	無	対象	19	
					③	330	0 2	S44.5	40年	無	対象	20	
					④	220	2 2	S44.5	40年	無	対象	21	(二)小坂西六条院中線
3.5.7	鴨方里田C線	470	12.0	浅口市	①	470	0 2	H12.8	9年	無	対象外		
3.6.1	上ノ口鳥越線	110	9.0	浅口市	①	110	2 2	S44.5	40年	無	対象	22	主ノ掛寄島線



2) 評価カルテ①の作成

カルテ番号	路線番号	路線名
7	3・4・6	東六手の際線

評価カルテ①

見直し検討路線の選定

路線名： 3・4・6		ひがしろくてのきわせん 東六手の際線	
延長：	約 3,040 m	幅員：	16.0m
位置：		浅口市鴨方町六条院 ～ 里庄町里見	
決定年次： 昭和44年 (約 40 年経過) ※平成22年3月現在			

◇路線概要

☐広域交通重視

☒地域交通重視

☐その他目的

・本路線は、里庄町里見手ノ際から国道2号の南側を並行して走り、県道矢掛寄島線と交差し、(都)西六線(未整備)に接続する、周辺地域の生活幹線道路である。
・現況は、未整備である。
・周辺土地利用は、既存住居と田畑が混在している。

◇当初決定目的

・本路線は、国道2号南部住宅地の補助幹線道路として、昭和44年に都市計画決定された。
・平成12年に名称の変更と車線数が決定されたものの計画自体の大きな変更はない。

◇決定(変更)経緯

決定日	延長	幅員	概 要	
昭和44年5月20日	3,040	16.0	当初	当初決定
平成12年8月29日	3,040	16.0	変更	名称変更(2・2・4→3・4・6)、車線数の決定

◇上位計画の位置付け

☒あり ☐なし

里庄町 都市計画マスタープラン

◇見直し検討区間 (対象路線のみ)

区間番号	区間延長	概要
①	800	里庄町里見手ノ際地内

◇対象路線の位置

凡 例

- 対象路線
- 整備済 (用地取得済)
- 事業中
- 未整備 (概成済)
- 未整備 (未概成供用中)
- 未整備 (未供用)

◇検討路線の有無

☐決定後30年未満

☐未整備区間事業中(又は予定)

☒検討路線(→カルテ②へ)

5

● 将来交通需要からみた評価

1) 将来交通量推計

現況交通量を再現するため平成17年OD表を作成し、平成17年センサス及び里庄町で実施された平成17年、平成19年交通量調査と交通量を比較し、現況再現性の検証を行った。

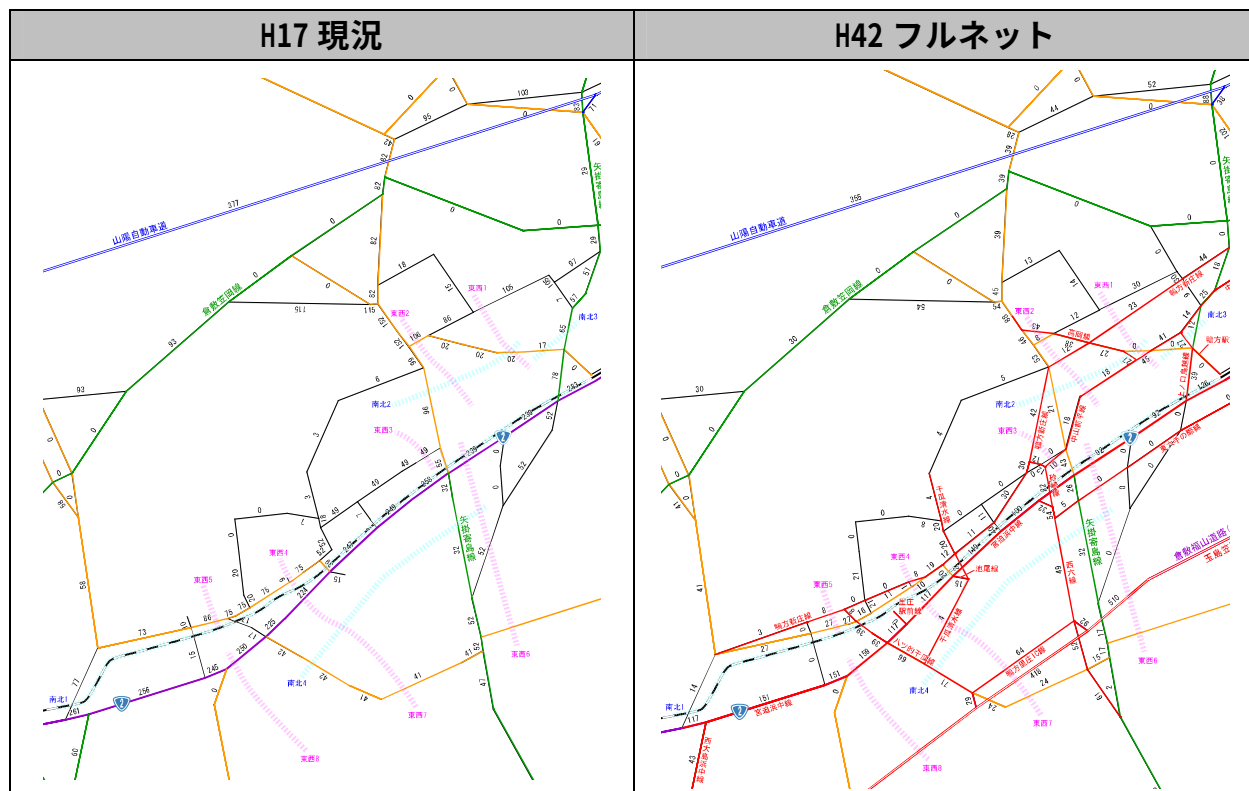
将来交通量を推計するため平成42年OD表を作成した。里庄町の都市計画道路及び里庄町の交通流動に影響を与えと考えられる旧鴨方町、旧金光町の都市計画道路は全て供用された道路網とした。

H17 センサスとの比較

路線名	センサス番号	H17センサス 交通量 (百台/日)	配分 H17交通量 (百台/日)	誤差	誤差率
		①	②	③=②-①	④=③/①
山陽自動車道	23	359	377	18	5%
国道2号	1021	266	283	17	6%
	1022	270	225	-45	-17%
倉敷長浜寄岡線	4096	19	22	3	16%
倉敷寄岡線	4138	101	93	-8	-8%
矢掛寄岡線	4149	68	47	-21	-31%
鴨方矢掛線	6018	26	0	-26	-100%
新宮小坂車線	6032	48	42	-6	-13%
東安倉鴨方線	6113	35	44	9	26%
里庄地頭上線	6114	99	96	-3	-3%
園井里庄線	6116	72	58	-14	-19%
六条院東里庄線	6244	44	42	-2	-5%
小坂西六条院中線	6247	24	20	-4	-17%
南浦金光線	6278	51	32	-19	-37%

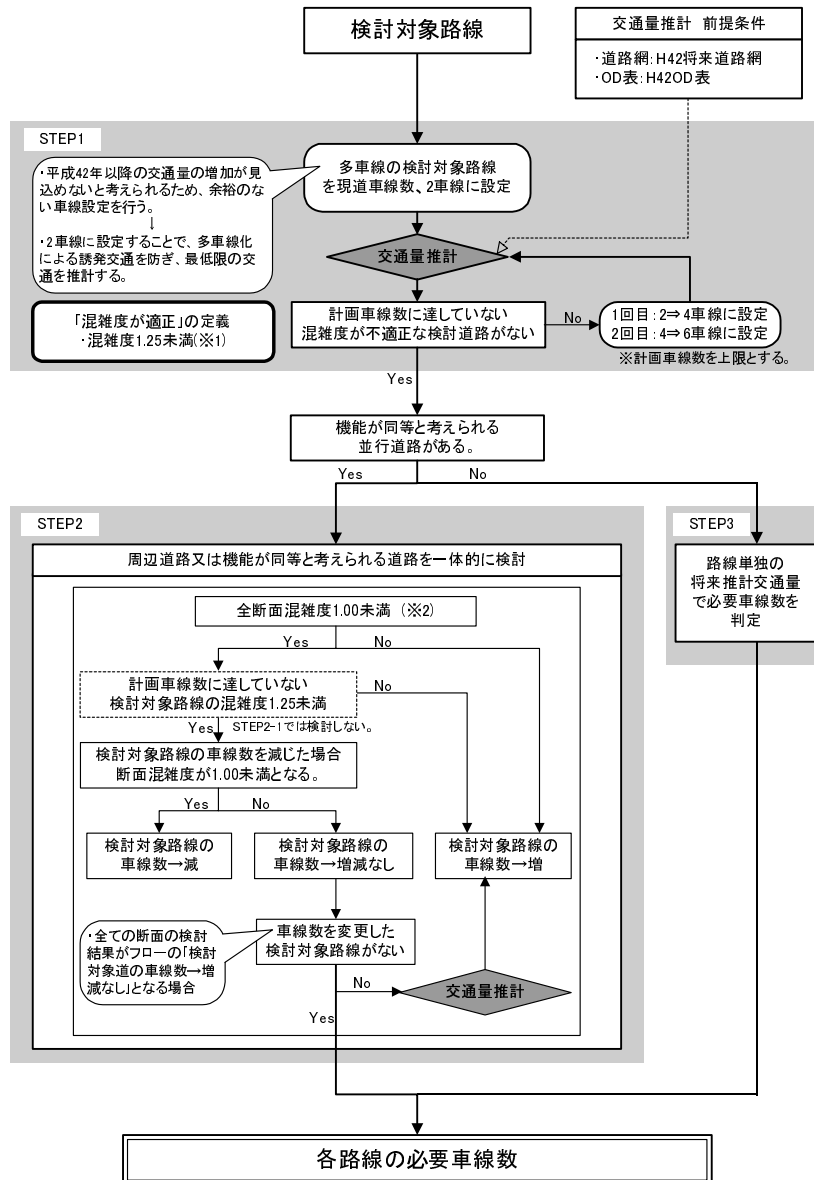
交通量調査との比較

調査箇所名	流入部	路線名	調査交通 量 (百台/日)	配分 H17交通 量 (百台/日)	誤差	誤差率	調査交通量根拠		
			①	②	③=②-①	④=③/①	実測値 台/12h	昼夜率	
地点①	西	(一)小坂西六条院中線	107	115	8	7%	8,189	1.31	H19.5.31調査
	南	(一)里庄地頭上線	114	152	38	33%	8,732	1.31	
	北	(一)里庄地頭上線	98	82	-16	-16%	7,463	1.31	
地点②	東	浅口市道	138	121	-17	-12%	10,687	1.29	H17.5.19調査
	西	浅口市道	106	97	-9	-8%	8,188	1.29	
	南	(主)矢掛寄岡線	64	57	-7	-11%	4,966	1.29	
地点③	北	(主)矢掛寄岡線	42	29	-13	-31%	3,227	1.29	H17.5.19調査
	東	(一)園井里庄線	81	75	-6	-7%	6,151	1.31	
	西	(一)園井里庄線	83	86	3	4%	6,331	1.31	
地点④	南	町道新庄43号線	24	17	-7	-29%	1,860	1.29	H17.5.19調査
	東	(一)園井里庄線	72	73	1	1%	5,533	1.31	
	西	笠岡市道	70	77	7	10%	5,462	1.29	
地点⑤	北	(一)園井里庄線	69	58	-11	-16%	5,267	1.31	H17.5.19調査
	東	町道新庄16号線	20	15	-5	-25%	1,558	1.29	
	西	国道2号	266	245	-21	-8%	17,192	1.53	
A交差点	西	国道2号	276	256	-20	-7%	17,560	1.53	H17.5.19調査
	東	町道新庄94-1号線	59	52	-7	-12%	4,570	1.29	
	西	(一)園井里庄線	67	75	8	12%	5,125	1.31	
B交差点	南	(一)園井里庄線	43	39	-4	-9%	3,291	1.31	H17.5.19調査
	東	町道里見トク1号線	49	49	0	0%	3,812	1.29	
	南	町道新庄94号線	53	52	-1	-2%	4,100	1.29	
C交差点	北	町道里見127号線	25	18	-7	-28%	1,922	1.29	H17.5.19調査
	東	町道里見トク1号線	50	49	-1	-2%	3,842	1.29	
	西	町道里見トク1号線	53	49	-4	-8%	4,119	1.29	
D交差点	南	町道里見176号線	9	7	-2	-22%	703	1.29	H17.5.19調査
	西	町道里見229号線	47	49	2	4%	3,640	1.29	
	南	(一)里庄地頭上線	63	55	-8	-13%	4,821	1.31	
	北	(一)里庄地頭上線	102	96	-6	-6%	7,799	1.31	



2) 将来交通需要からみた必要車線数の検討

前項で推計した将来交通量と種級より設定した交通容量をもとに算定した各道路の混雑度と断面混雑度より各都市計画道路の必要車線数を検討する。



(※1): 混雑度 1.25 未満とは、

1.00 未満: 昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。

1.00～1.25: 昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続する可能性は非常に低い。

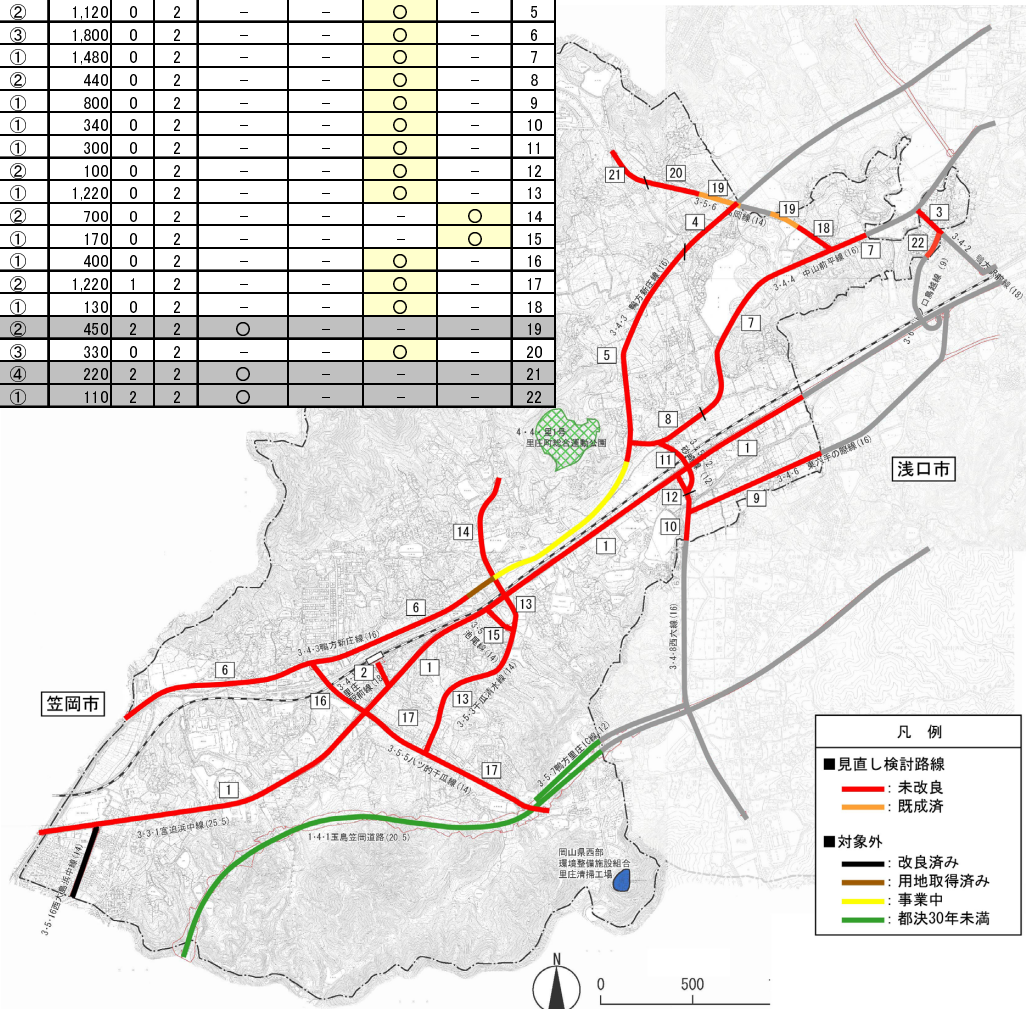
本検討では、各道路単独の混雑度については、他の道路への転換や混雑の度合い等を考慮して、1.25 までは許容できる範囲とする。

(※2): 断面混雑度 1.00 以上とは、

各道路単独の混雑度の許容値は 1.25 としたが、断面混雑度の基準を 1.25 とすると、極端に混雑した道路や全ての道路で混雑している状況を許容することになり、断面受給バランス上望ましくないと考えられることから、断面混雑度は断面トータルで混雑のない状況である 1.00 を許容値とする。

必要車線数検討対象路線

番号	路線名	区間 番号	区間 延長 (m)	車線数		検討対象外 路線 (現況車線数 =計画車線数)	STEP1 対象路線	STEP2 対象路線	STEP3 対象路線	対象 路線 番号
				現況	計画					
3.3.1	宮迫浜中線	①	4,920	2	4	-	○	○	-	1
3.4.1	里庄駅前線	①	110	0	2	-	-	-	○	2
3.4.2	鴨方駅前線	①	170	0	2	-	-	○	-	3
3.4.3	鴨方新庄線	①	400	0	2	-	-	○	-	4
		②	1,120	0	2	-	-	○	-	5
		③	1,800	0	2	-	-	○	-	6
3.4.4	中山前平線	①	1,480	0	2	-	-	○	-	7
		②	440	0	2	-	-	○	-	8
3.4.6	東六手の際線	①	800	0	2	-	-	○	-	9
3.4.8	西六線	①	340	0	2	-	-	○	-	10
3.5.2	砂崎線	①	300	0	2	-	-	○	-	11
		②	100	0	2	-	-	○	-	12
3.5.3	千瓜清水線	①	1,220	0	2	-	-	○	-	13
		②	700	0	2	-	-	○	-	14
3.5.4	池尾線	①	170	0	2	-	-	○	-	15
3.5.5	ハツの千瓜線	①	400	0	2	-	-	○	-	16
		②	1,220	1	2	-	-	○	-	17
3.5.6	高岡線	①	130	0	2	-	-	○	-	18
		②	450	2	2	○	-	-	-	19
		③	330	0	2	-	-	○	-	20
		④	220	2	2	○	-	-	-	21
3.6.1	上ノ口鳥越線	①	110	2	2	○	-	-	-	22



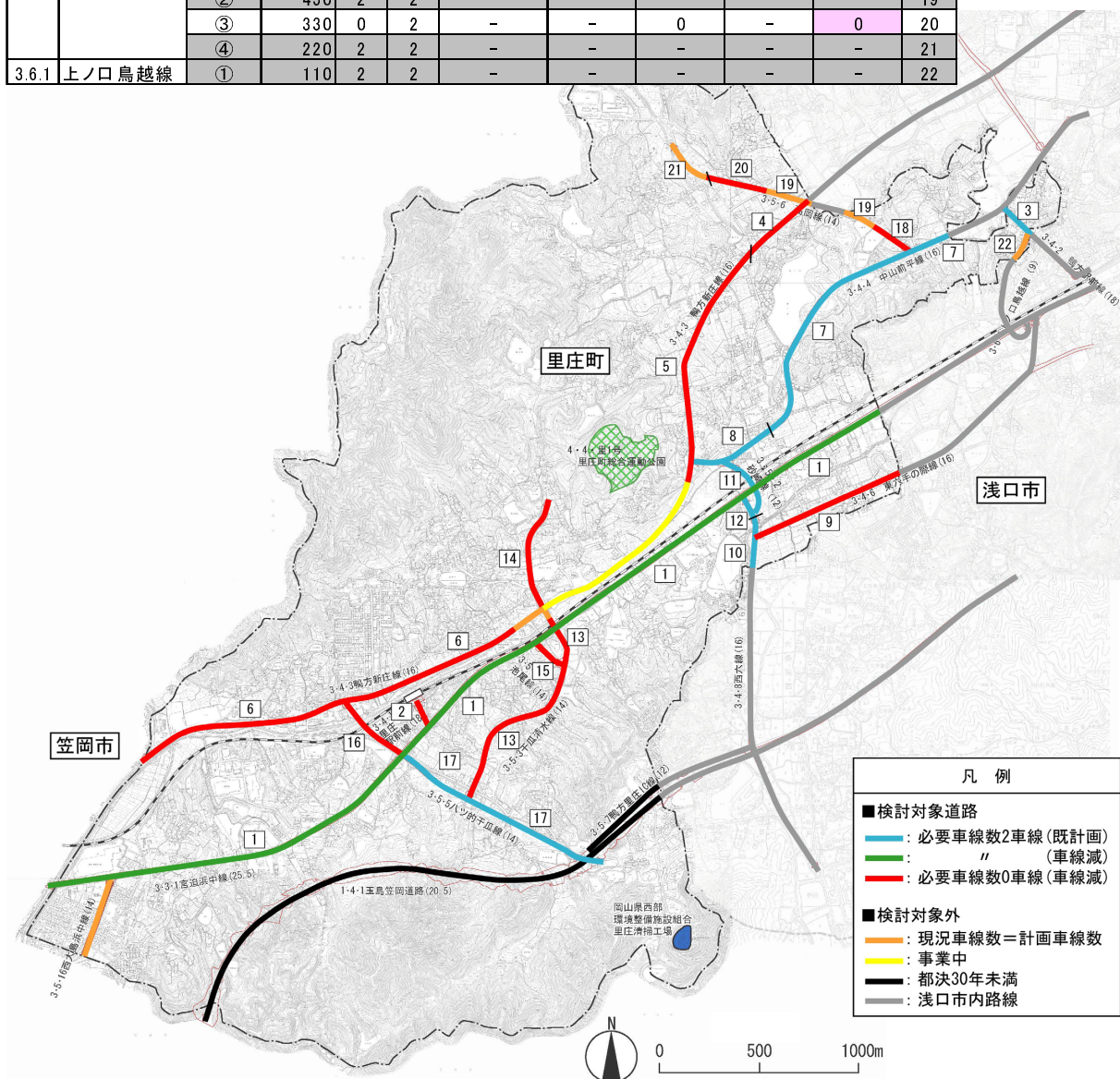
必要車線数の検討 (例)

		STEP2-1					STEP2-2					STEP2-3				
東西断面6		・断面混雑度1.00未満 ・全道路の混雑度1.25未満 ・(都)東六手の際線がなくても、断面混雑度が1.00未満となるため、車線数を2→0車線とする。 【(都)東六手の際線をなくした場合の断面混雑度】 ・断面混雑度(交59,800÷容(82,200-9,000))=0.82<1.00 OK					・断面混雑度1.00未満 ・全道路の混雑度1.25未満 ・車線減が可能な見直し検討路線なし。					断面内の問題なし→車線数の検討終了				

道路名	想定 種級	現 況 車 線 数	STEP2-1					STEP2-2					STEP2-3					備考
			車 線 数	H42将来 交通量 A (台/日)	交通 容量 B (台/日)	混雑度		車 線 数	H42将来 交通量 A (台/日)	交通 容量 B (台/日)	混雑度		車 線 数	H42将来 交通量 A (台/日)	交通 容量 B (台/日)	混雑度		
						A/B	判定				A/B	判定				A/B	判定	
①(都)宮迫浜中線	3-2	2	2	8,400	18,000	0.47	○	2	11,900	18,000	0.66	○	2	8,500	18,000	0.47	○	国道2号
②(都)東六手の際線	4-3	0	2	0	9,000	0.00	○	0	-	-	-	-	0	-	-	-	-	
③(市)浅口市道	4-3	2	2	0	9,000	0.00	○	2	0	9,000	0.00	○	2	0	9,000	0.00	○	
④(都)玉島笠岡道路	1-3	0	4	51,400	44,000	1.17	△	4	47,300	44,000	1.08	△	4	51,600	44,000	1.17	△	(地高)倉敷福山道路
⑤(県)六条院東里庄線	3-5	1	1	0	2,200	0.00	○	1	0	2,200	0.00	○	1	0	2,200	0.00	○	
断面計				59,800	82,200	0.73	○		59,200	73,200	0.81	○		60,100	73,200	0.82	○	
余裕容量					22,400					14,000					13,100			

必要車線数検討結果

番号	路線名	区間 番号	区間 延長 (m)	車線数		検討対象外 路線 (現況車線数 =計画車線数)	STEP1	STEP2	STEP3	必要 車線数	対象 路線 番号
				現況	計画						
3.3.1	宮迫浜中線	①	4,920	2	4	-	2	2	-	2	1
3.4.1	里庄駅前線	①	110	0	2	-	-	-	0	0	2
3.4.2	鴨方駅前線	①	170	0	2	-	-	2	-	2	3
3.4.3	鴨方新庄線	①	400	0	2	-	-	0	-	0	4
		②	1,120	0	2	-	-	0	-	0	5
		③	1,800	0	2	-	-	0	-	0	6
3.4.4	中山前平線	①	1,480	0	2	-	-	2	-	2	7
		②	440	0	2	-	-	2	-	2	8
3.4.6	東六手の際線	①	800	0	2	-	-	0	-	0	9
3.4.8	西六線	①	340	0	2	-	-	2	-	2	10
3.5.2	砂崎線	①	300	0	2	-	-	2	-	2	11
		②	100	0	2	-	-	2	-	2	12
3.5.3	千瓜清水線	①	1,220	0	2	-	-	0	-	0	13
		②	700	0	2	-	-	-	0	0	14
3.5.4	池尾線	①	170	0	2	-	-	-	0	0	15
3.5.5	八ツの千瓜線	①	400	0	2	-	-	0	-	0	16
		②	1,220	1	2	-	-	2	-	2	17
3.5.6	高岡線	①	130	0	2	-	-	0	-	0	18
		②	450	2	2	-	-	-	-	-	19
		③	330	0	2	-	-	0	-	0	20
		④	220	2	2	-	-	-	-	-	21
3.6.1	上ノ口鳥越線	①	110	2	2	-	-	-	-	-	22



●まちづくりからみた評価

まちづくりに関連する評価項目を設定し、各路線の評価を行う。

1) 評価項目の整理

必要性の評価項目		
分類	項目	番号
上位計画・関連計画	上位計画に位置づけがある	1
	関連計画（事業）に位置づけがある	2
ネットワーク機能	地域高規格幹線道路である	3
	都市圏間・市町村間を連絡する広域道路である	4
	市街地間を連絡する幹線道路である	5
	都市骨格形成に寄与する幹線道路である（環状・放射）	6
	主要施設への主なアクセス道路である	7
	河川、鉄道等を横断し地区間を連絡する道路である	8
道路・交通機能	バス路線等の公共交通を支援する道路である	9
	渋滞緩和・解消に必要である（混雑度）	10
	歩行者・自転車ネットワーク確保が特に必要である	11
	主要な渋滞地点がある	12
	通学路に指定されている	13
防災医療・活動支援	交通事故の減少に寄与する	14
	避難路確保や救急活動に寄与する道路である	15
	密集地等における防災機能に寄与する道路である	16
市街地形成機能	防災計画等に位置づけがある（緊急輸送道路等）	17
	良好な住環境の形成を支援する道路である	18
	商工業や観光振興等を支援する道路である	19

事業妥当性の評価項目		
分類	項目	番号
自然・文化保護	まちづくり資源（歴史的建造物、文化財等）の状況	1
	自然保全や動物保護等の状況	2
地形的制約	物理・地形的制約の状況	3
既存市街地状況	支障物件の状況（住宅密集地の有無等）	4
	大規模建造物の状況	5
費用対効果	財政負担面と整備効果のバランス	6
法令等その他	関係法令（道路構造法等）との整合	7

2) まちづくりからみた評価（「チェックシート」）

方針・番号	路線番号	路線名
1	3・4・6	東六手の路線

チェックシート		見直し評価指標	区間名：東六手の路線①				
区間延長	約800m	幅員	1.6m	区間位置	東六手町東部（図10）	路線特性	地域交通重視
路線延長	約3,040m	起点	東六手町東部（図10）	当部決定	S44.5.20	増設数	2車線
幅員	1.6m	終点	東六手町東部（図10）	最終決定	H12.8.29	決定権者	岡山県
改良延長	約0m	改良・増設延長	約0m	増設	なし	主な用途地域	なし
改良率	0.0%	改良・増設率	0.0%	代替道路	国道2号	主な土地利用	田畑
歩行者・自転車ネットワーク確保	約0m	改良・増設率	0.0%	必要車線数	0車線	概算事業費	約0.8億円
歩行者・自転車ネットワーク確保	約0m	改良・増設率	0.0%	法53条申請	0件		

◇必要性の検証		○…必要性が高い	○…必要性あり	△…必要性が低下
分類	判定	項目	理由	評価内容
上位計画・関連計画	○	上位計画に位置づけがある	■	東六手町市計画マスタープランで、生活軸（生活幹線）に位置づけられている。
ネットワーク機能	△	地域高規格幹線道路である	□	「県道」/「市道」高規格化連絡するが、距離が短い。ネットワーク機能は低い。
		都市圏間・市町村間を連絡する広域道路である	□	
		市街地間を連絡する幹線道路である	□	
		都市骨格形成に寄与する幹線道路である（環状・放射）	□	
		主要施設への主なアクセス道路である	□	
		河川、鉄道等を横断し地区間を連絡する道路である	□	
道路・交通機能	△	バス路線等の公共交通を支援する道路である	□	
		渋滞緩和・解消に必要である（混雑度）	□	
		歩行者・自転車ネットワーク確保が特に必要である	□	
		主要な渋滞地点がある	□	
		通学路に指定されている	□	
防災医療・活動支援	△	交通事故の減少に寄与する	□	
		避難路確保や救急活動に寄与する道路である	□	
		密集地等における防災機能に寄与する道路である	□	
市街地形成機能	○	防災計画等に位置づけがある（緊急輸送道路等）	□	
		良好な住環境の形成を支援する道路である	■	市街地の促進が見込める。

◇事業実現性の検証		○…特に問題なし	△…問題あり	×…実現困難
項目	判定	内容	理由	評価内容
自然・文化保護	△	まちづくり資源（歴史的建造物、文化財等）の状況	△	一般。埋蔵文化財が埋かっている。
地形的制約	○	物理・地形的制約の状況	○	「ダム方式」/「総延長100m」が生じている可能性がある。
既存市街地状況	△	支障物件の状況（住宅密集地の有無等）	△	鉄塔2基支障する（電線の間隔上、近接する1基とこれら3基の鉄塔に接続している他の鉄塔の移設が必要になる可能性がある。）
費用対効果	△	財政負担面と整備効果のバランス	△	将来交通量が少ないことや、大規模支障物件があり事業費が高くなっていることから、走行台半あたりでの事業費が非常に高い。
法令等その他	○	関係法令（道路構造法等）との整合	○	道路構造令に整合している。

◇対象区間の状況

◇標準断面図（計画道路） ※断面が未決定の場合は記述

歩道 車道 歩道

◇標準断面図（代替道路） 口あり（県道） ■あり（市道以外） ■なし

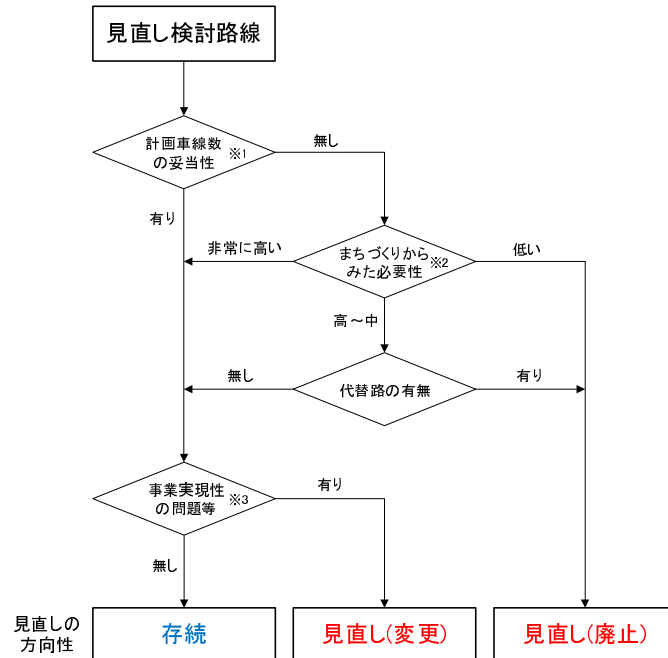
歩道 車道 歩道

◇備考

●見直し検討路線の評価

「将来交通需要からみた評価」と「まちづくりからみた評価」に基づき、見直し検討路線について見直しの必要性及び方向性の評価を行う。

1) 見直し評価フロー



2) 評価カルテ②の作成

カルテ番号	路線番号	路線名
7	3・4・6	東六手の路線

評価カルテ②	見直し検討路線の検証	区間名: 東六手の路線 ①
区間延長: 約300 m 幅員: 16 m 区間位置: 里庄町里見手ノ原地内		
◇区間概要 □広域交通重視 ■地域交通重視 □その他目的 ・本区間は、里庄町里見手ノ原から国道2号の南側を並行して走り、県道矢掛寄島線と交差する区間であり、周辺地域の生活幹線道路である。 ・現況は、未整備である。 ・周辺土地利用は、既存住居と田畑が混在している。		
◇必要性の検証 ◎…必要性が特に高い ○…必要性あり △…必要性が低下		
○上位・関連計画 △ネットワーク △交通機能 △防災機能 ○市街地形成	評価内容 ・里庄町都市計画マスタープランで、生活軸(生活幹線)に位置づけられている。 ・県道間(矢掛寄島線)を連絡するが、距離が短いため、ネットワーク機能は低い。 ・国道2号の並行路線であるが、広域的な路線ではないため、混雑は解消は期待できない。 ・市街地の促進が見込める。	
◇事業実現性の検証 ○…特に問題なし △…問題あり ×…実現困難		
△自然・文化保護 ○地形的制約 △既存市街地状況 △費用対効果 ○法令等その他	評価内容 ・一部、埋蔵文化財が掛かっている。 ・ダムやガエル(絶滅危惧種)が生息している可能性がある。 ・鉄塔を2基支障する(架線の関係上、近接する1基とこれら3基の鉄塔に接続している他の鉄塔の移設が必要になる可能性がある)。 ・将来交通量が少なくなることや、大規模支障物件があり事業費が高くなっていることから、走行台キロあたりの事業費が非常に高い。	
◇計画道路 (※車線数が未決定の場合は想定) ◇代替道路 □あり(現道) ■あり(現道以外) □なし		
幅員W=16.0m(4種3級想定) 幅員W=13.0m(代表値) 国道2号 		
◇総合評価 周辺地区の生活幹線道路としての機能があるものの、国道2号と並行に走っているため、ネットワークの必要性は低い(必要車線数0車線)。また、事業費が高い割には将来交通量が少なく費用対効果が期待できないことから、廃止も含めた見直しの方向で検討する。		
◇検討路線の有無 ☐ 存続 ☒ 見直しが必要(→カルテ③へ)		

◇対象区間の状況

凡例等:

見直し対象区間	整備済(用地買収済)	その他都市計画道
見直し対象区間	事業中	その他道路
見直し対象区間	未整備(概成済)	主要施設
見直し対象区間	未整備(未敷成供用中)	
見直し対象区間	未整備(未供用)	

※概成済…概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の道路

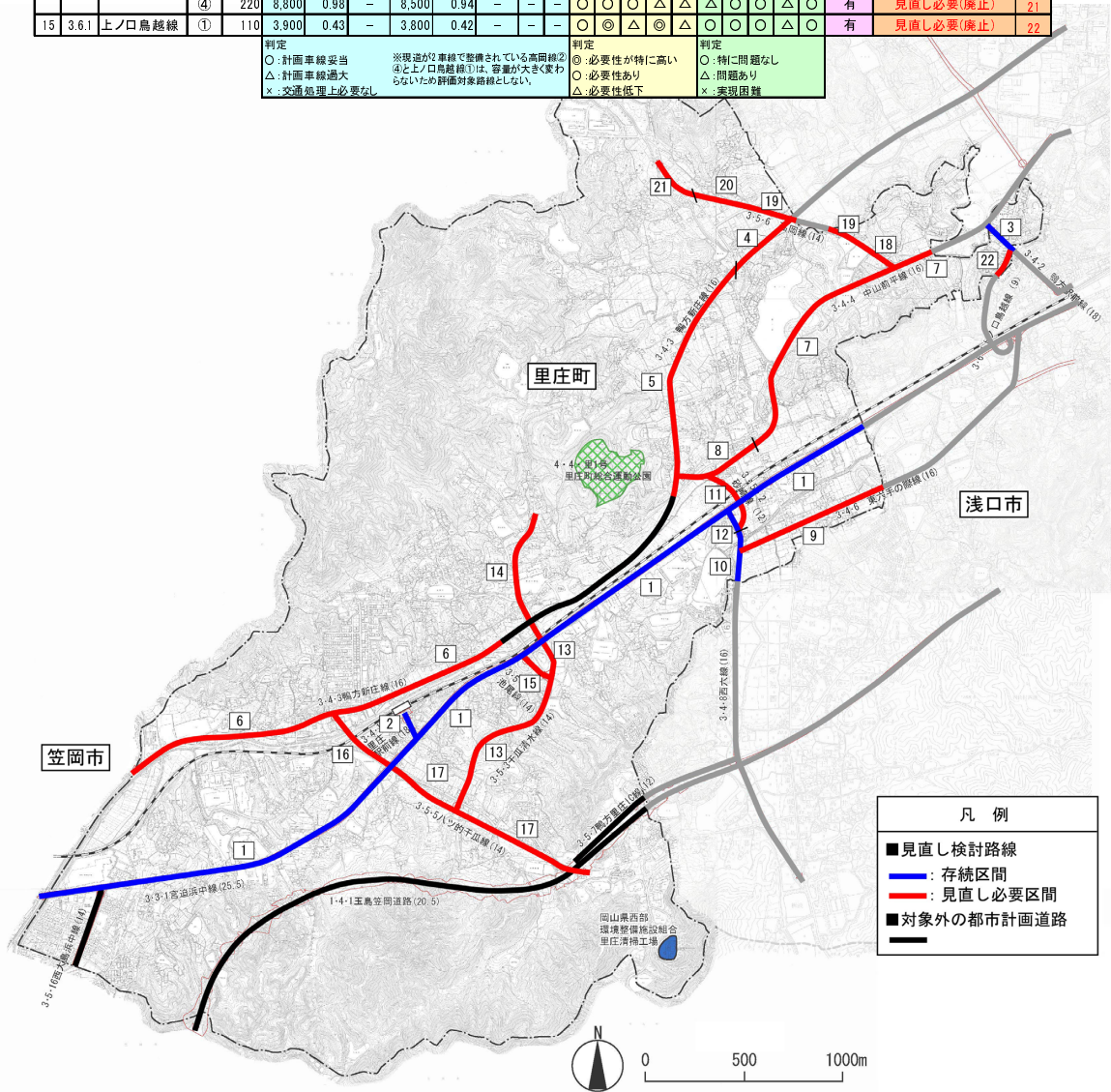
3) 見直し評価結果

カルテ番号	番号	路線名	区間番号	区間延長	将来交通需要からみた評価										まちづくりの視点からみた評価					事業実現性				代替道路の有無	見直し評価結果 (見直しの方向性)	図面番号		
					H42フルネット					H42フルネット 必要車線数適用後					必要車線数	判定	上位計画・関連計画	ネットワーク機能	防災医療活動支援	市街地形成機能	自然文化保護	地形的制約	既存市街地状況				費用対効果	法令等その他
					交通量	混雑度	断面混雑度	交通量	混雑度	断面混雑度	交通量	混雑度	断面混雑度															
2	3.3.1	宮迫浜中線	①	4,920	15,900	0.44	0.76	15,500	0.86	0.97	2	△	○	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	有	存続	1			
3	3.4.1	里庄駅前線	①	110	300	0.03	-	-	-	-	0	×	○	◎	◎	◎	◎	◎	○	○	○	○	無	存続	2			
4	3.4.2	鴨方駅前線	①	170	2,700	0.30	0.19	2,500	0.28	0.18	2	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	無	存続	3		
5	3.4.3	鴨方新庄線	①	400	1,200	0.13	0.23	-	-	0.45	0	×	○	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	有	見直し必要(廃止)	4		
			②	1,120	4,200	0.47	0.19	-	-	0.19	0	×	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	有	見直し必要(廃止)	5	
			③	1,800	800	0.09	0.21	-	-	0.41	0	×	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	有	見直し必要(廃止)	6	
6	3.4.4	中山前平線	①	1,480	1,800	0.20	0.25	3,100	0.34	0.45	2	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	無	見直し必要(変更)	7		
			②	440	1,000	0.11	0.19	2,500	0.28	0.19	2	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	有	見直し必要(変更)	8	
7	3.4.6	東六手の際線	①	800	500	0.06	0.60	-	-	-	0	×	○	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	有	見直し必要(廃止)	9		
8	3.4.8	西六線	①	340	4,900	0.54	0.58	5,300	0.59	0.60	2	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	有	存続	10		
9	3.5.2	砂崎線	①	300	2,200	0.24	0.37	2,500	0.44	0.52	2	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	有	見直し必要(変更)	11		
			②	100	3,200	0.36	-	2,800	0.31	-	2	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	有	存続	12	
10	3.5.3	千瓜清水線	①	1,220	400	0.04	0.59	-	-	0.78	0	×	○	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	一部有	見直し必要(廃止)	13		
			②	700	2,000	0.22	-	2,000	0.22	-	0	×	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	有	見直し必要(廃止)	14	
11	3.5.4	池尾線	①	170	1,500	0.17	-	-	-	-	0	×	○	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	有	見直し必要(廃止)	15		
12	3.5.5	ハツの千瓜線	①	400	3,900	0.43	0.37	-	-	0.52	0	×	○	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	無	見直し必要(変更)	16		
			②	1,220	7,100	0.79	0.58	7,300	0.81	0.60	2	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	有	見直し必要(変更)	17	
13	3.5.6	高岡線	①	130	2,700	0.30	0.32	-	-	0.78	0	×	○	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	有	見直し必要(廃止)	18		
			②	450	3,800	0.42	-	2,500	0.28	-	-	-	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	有	見直し必要(廃止)	19	
			③	330	4,300	0.48	0.23	-	-	0.45	0	×	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	有	見直し必要(廃止)	20	
15	3.6.1	上ノ口鳥越線	①	110	3,900	0.43	-	3,800	0.42	-	-	-	○	◎	◎	◎	◎	◎	△	△	△	○	○	有	見直し必要(廃止)	21		
																											②	110

判定
○：計画車線妥当
△：計画車線過大
×：交通処理上必要なし
※現況が2車線で整備されている高岡線②④と上ノ口鳥越線①は、容量が大きく変わらないため評価対象路線としない。

判定
◎：必要性が高い
○：必要性あり
△：必要性低下
×：実現困難

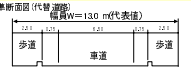
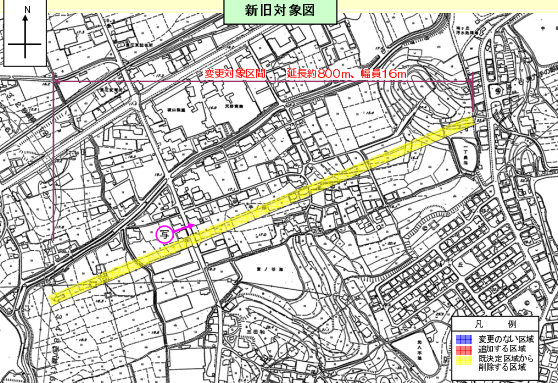
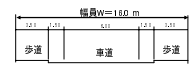
判定
○：特に問題なし
△：問題あり
×：実現困難



●見直し案の作成

1) 見直し案の検討（評価カルテ③の作成）

見直し必要路線について、代替機能の検討を行い、見直しの方向性の妥当性を検証、再評価する。

カルテ番号	路線番号	路線名
7	3, 4, 6	東六手の間線
評価カルテ③ 見直し路線の変更・評価 区間名：東六手の間線 ①		
区間延長：約800 m 幅員：16 m 区間位置：里庄町里見手/際地内		
◇検討路線の変更前評価 周辺地区の生活幹線道路としての機能があるものの、国道2号と並行に走っているため、ネットワークの必要性は低い(必要車線数0車線)。また、事業費が高い割には将来交通量が少なく費用対効果が期待できないことから、廃止も含めた見直しの方向で検討する。		
◇代替道路 ■あり(現道) □あり(現道以外) □なし 標準断面図(代替道路) 幅員W=13.0 m(代替道) 	◇代替機能の検討 代替道路である国道2号により以下の機能が代替される。 ・交通処理機能見直し後の断面混雑度0.66(東西断面6) ・市街地形成支援機能については、並行道路以外の道路でも代替可能な機能である。	
◇見直し方針 【見直し方針】 ・代替道路でほとんどの機能が代替可能であり、必要性が低下しているため、「当該区間の都市計画決定を廃止する。」 【見直し案】 ・なし(廃止) 【見直し案にした場合の問題点・課題】 ・特になし	◇対象路線の位置 	
◇見直し案の評価結果 ・変更後の断面混雑度は0.66(東西断面6)となるため、交通処理上の問題はない。 ・代替道路がほとんどの機能を代替する。 ・浅口市の見直し方針とも一致する。		
◇都市計画の変更 ☐ 存続(要調査) ☐ 変更 ☒ 廃止		
◇見直し案の状況 		
◇断面図 標準断面図(都市計画変更前)  標準断面図(都市計画変更後) 廃止のため無し		◇現地の状況 

2) ネットワークの妥当性の検証

見直し案を反映した再編道路網について、将来交通量推計により、ネットワークの妥当性を検証する。

再編道路網の検証結果

検討断面	断面混雑度			混雑度別路線数		
	交通量 (台/日)	交通容量 (台/日)		混雑度 1.00未満	混雑度 1.00~1.25	混雑度 1.25以上
東西断面1	9,300	19,200	0.48	2	1	0
東西断面2	7,200	17,000	0.42	2	0	0
東西断面3	2,400	9,000	0.27	1	0	0
東西断面4	3,300	8,000	0.41	1	0	0
東西断面5	3,300	8,000	0.41	1	0	0
東西断面6	60,600	91,200	0.66	3	1	0
東西断面7	61,400	97,000	0.63	4	0	0
東西断面8	60,400	80,000	0.76	1	1	0
南北断面1	22,500	43,600	0.52	6	2	0
南北断面2	8,100	10,200	0.79	1	1	0
南北断面3	4,000	20,200	0.20	3	0	0
南北断面4	15,100	26,000	0.58	3	0	0

- ・全ての検討断面で混雑度は1.00未満となるため、将来交通需要に対応した路線配置といえる。
- ・一方、路線で見た場合、混雑度が1.00以上の路線が存在するが、すべての路線が1.25未満であり、ピーク時に混雑が発生する可能性は残るが、他の並行路線に転換が可能のため大きな問題ではない。

道路名	想定種級	現況車線数	H42将来(再編道路網)					備考	
			車線数	H42将来 交通量 A (台/日)	交通 容量 B (台/日)	混雑度			
						A/B	判定		
① (都)宮迫浜中線	3-2	2	4	9,500	36,000	0.26	○	国道2号	
② (都)東六手の際線	4-3	0	0	-	-	-	-		
③ (市)浅口市道	4-3	2	2	0	9,000	0.00	○		
④ (都)玉島笠岡道路	1-3	0	4	51,100	44,000	1.16	△	(地高)倉敷福山道路	
⑤ (県)六条院東里庄線	3-5	1	1	0	2,200	0.00	○		
断面計				60,600	91,200	0.66	○		
余裕容量					30,600				

●都市計画道路再編案の作成

見直し検討結果

番号	路線名	区間 番号	区間 延長 (m)	見直し 検討路線 の選定	見直し検討路線の評価 (見直しの方向性)	見直し案の作成	上位路線名
1.4.1	玉島笠岡道路		2,640	対象外			(地高)倉敷福山道路
3.3.1	宮迫浜中線	①	4,920	対象	⇒ 存続		国道2号
3.4.1	里庄駅前線	①	110	対象	⇒ 存続		
3.4.2	鴨方駅前線	①	170	対象	⇒ 存続		
3.4.3	鴨方新庄線	①	400	対象	⇒ 見直し必要(廃止)	⇒ 廃止	
		②	1,120	対象	⇒ 見直し必要(廃止)	⇒ 廃止	
		③	1,800	対象	⇒ 見直し必要(廃止)	⇒ 廃止	
3.4.4	中山前平線	①	1,480	対象	⇒ 見直し必要(変更)	⇒ 代替道路に計画振替(改良済)	
		②	440	対象	⇒ 見直し必要(変更)	⇒ 終点位置変更	
3.4.6	東六手の際線	①	800	対象	⇒ 見直し必要(廃止)	⇒ 廃止	
3.4.8	西六線	①	340	対象	⇒ 存続		
3.5.2	砂崎線	①	300	対象	⇒ 見直し必要(変更)	⇒ 起点位置変更	
		②	100	対象	⇒ 存続		
3.5.3	千瓜清水線	①	1,220	対象	⇒ 見直し必要(廃止)	⇒ 廃止	
		②	700	対象	⇒ 見直し必要(廃止)	⇒ 廃止	
3.5.4	池尾線	①	170	対象	⇒ 見直し必要(廃止)	⇒ 廃止	
3.5.5	ハツの千瓜線	①	400	対象	⇒ 見直し必要(変更)	⇒ 廃止	
		②	1,220	対象	⇒ 見直し必要(変更)	⇒ 道路線形、幅員変更	(一)六条院東里庄線
3.5.6	高岡線	①	130	対象	⇒ 見直し必要(廃止)	⇒ 廃止	
		②	450	対象	⇒ 見直し必要(廃止)	⇒ 廃止	(一)小坂西六条院中線
		③	330	対象	⇒ 見直し必要(廃止)	⇒ 廃止	
		④	220	対象	⇒ 見直し必要(廃止)	⇒ 廃止	(一)小坂西六条院中線
3.5.7	鴨方里庄IC線		470	対象外			
3.6.1	上ノ口鳥越線	①	110	対象	⇒ 見直し必要(廃止)	⇒ 現道に計画振替(改良済)	(主)矢掛寄島線
				評価カルテ①	⇒ 評価カルテ②	⇒ 評価カルテ③	

