

第1号議案

勝山都市計画道路の変更

(3・3・5 東縦貫線)

第2号議案

大野都市計画道路の変更

(3・3・20 東縦貫線)

目 次

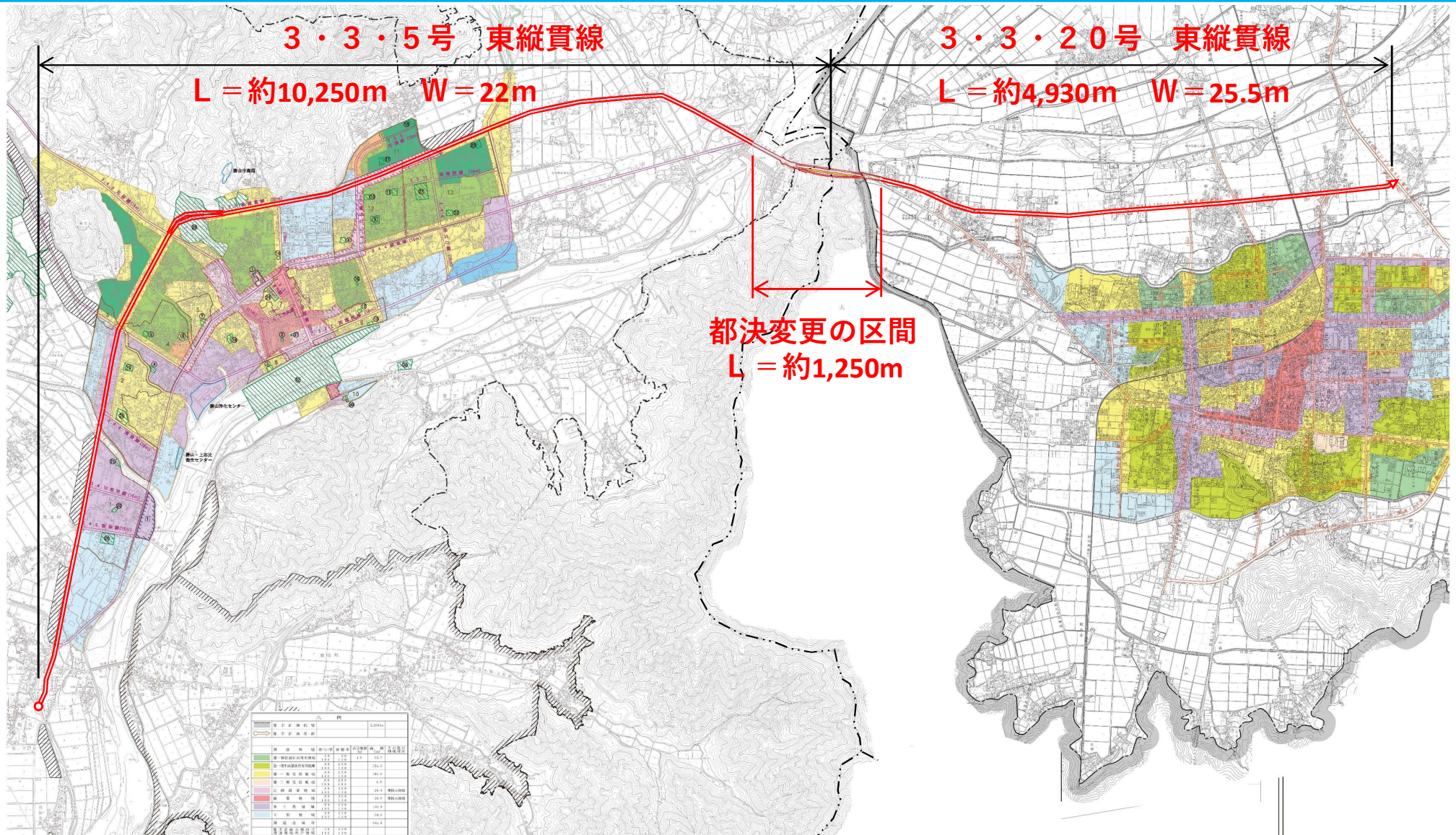
1. 議 案 概 要	… P 1
2. 路線の状況	… P 2
3. 都市計画変更の内容・理由	… P 3 ～P 7
4. 都市計画変更の手続き	… P 8

1 議案概要

○東縦貫線（勝山市側）は、昭和39年に最初の都市計画決定。

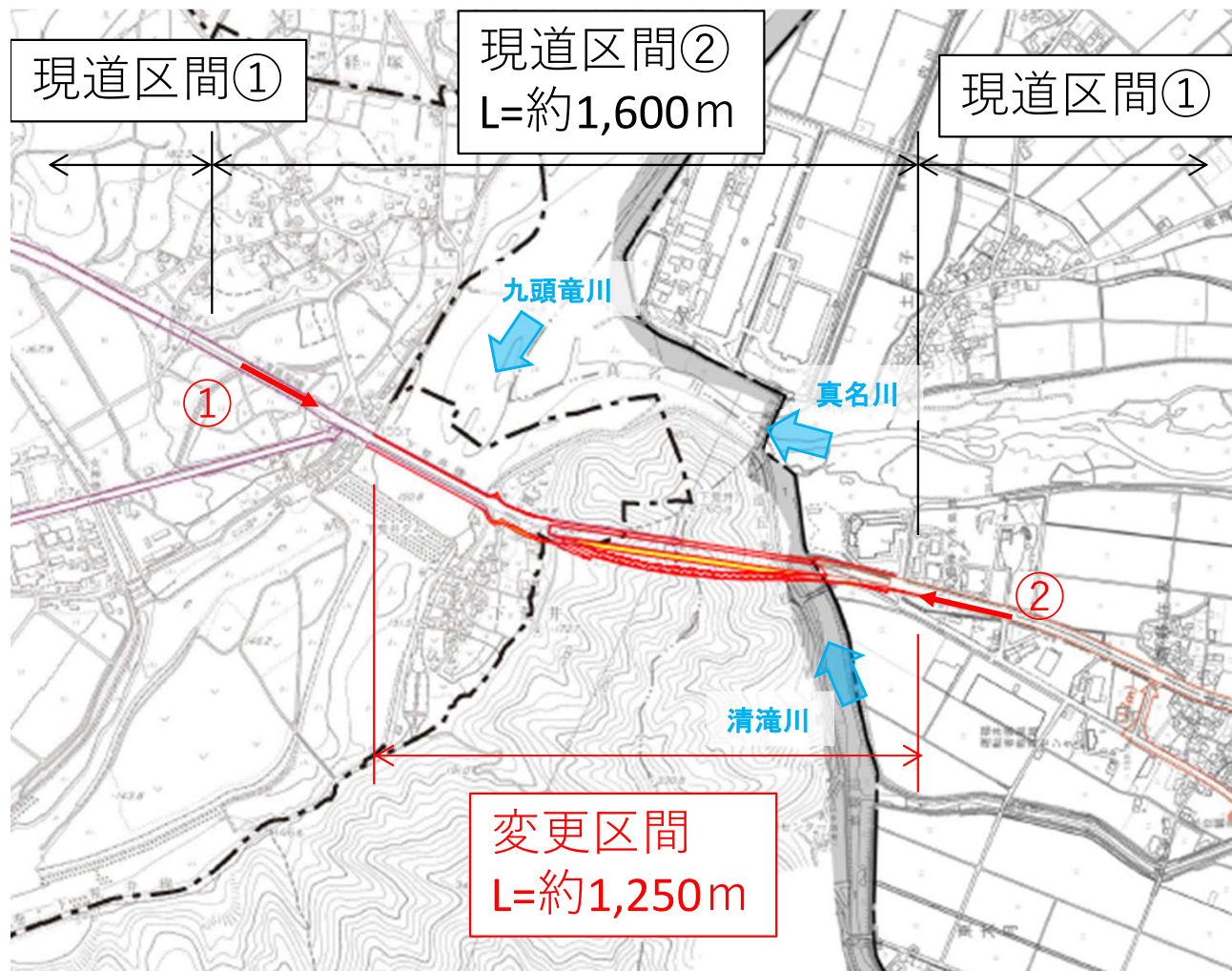
東縦貫線（大野市側）は、平成10年に最初の都市計画決定を行い、同年に東縦貫線（勝山市側）の都市計画変更（道路の延伸）により、東縦貫線（大野市側）と繋がった。

○今回、約1,250mの区間において、「①路上施設帯の新規追加」、「②植樹帯等の変更」、「③トンネル線形の変更」の都市計画を変更。

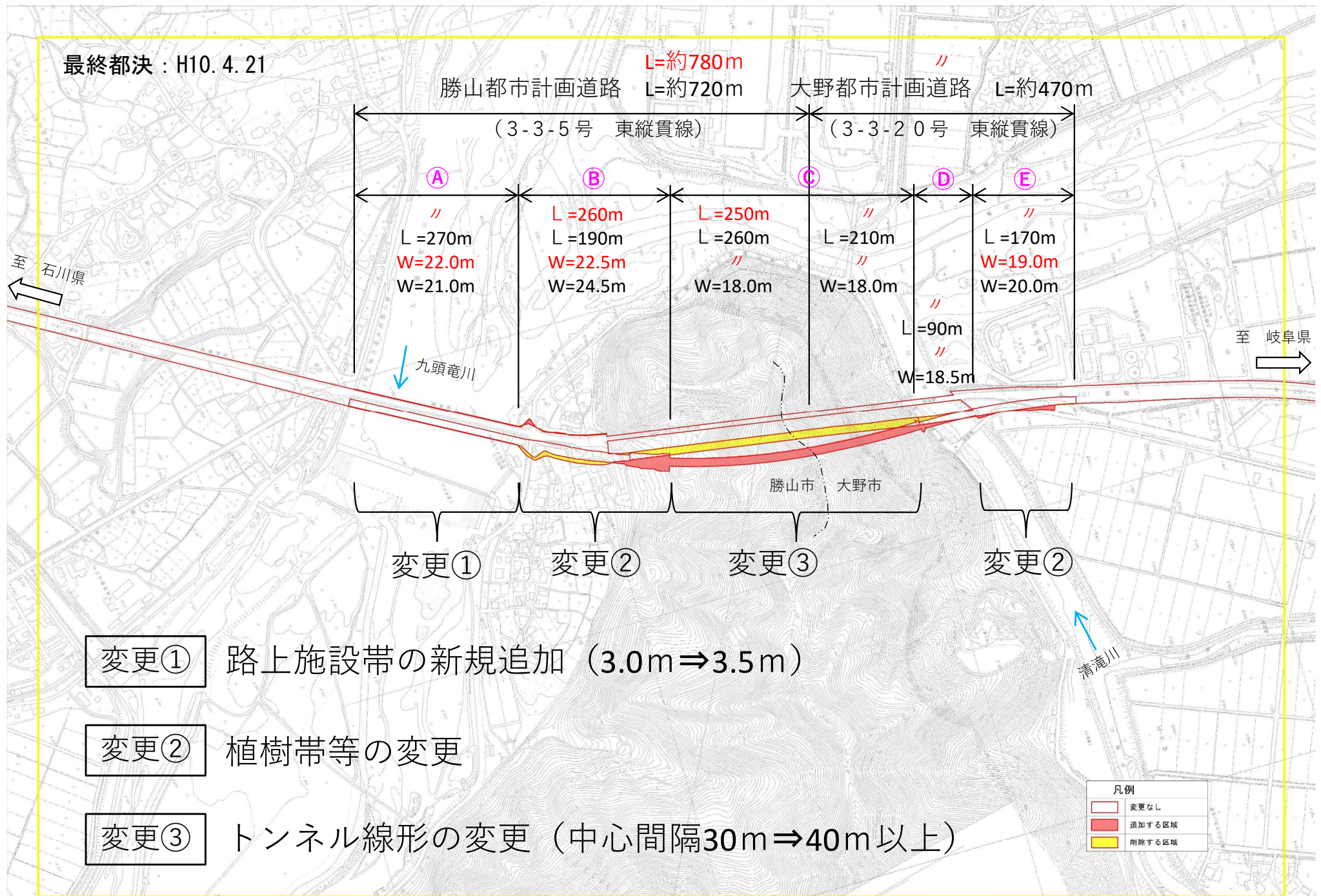


2 路線の状況

- 変更区間は**用途地域外**で山林や河川として利用されている状況。
- 変更区間における自動車の計画交通量（R22）は12,373台/日。勝山市側における**自転車の現況交通量は48台/12h（AM7時～PM6時）**、**歩行者の現況交通量は3人/12h**。
- 現道区間①は4車線で整備済み、現道区間②は2車線で供用。



2 都市計画変更の内容・理由



2 都市計画変更の内容・理由

変更① 路上施設帯の新規追加 (3.0m⇒3.5m)

【現行都決】 車両用防護柵を設置せず、自転車歩行者道のみの幅員3.0mと設定。

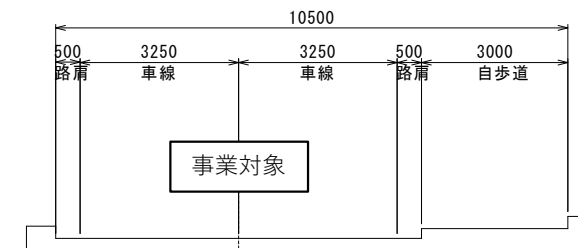
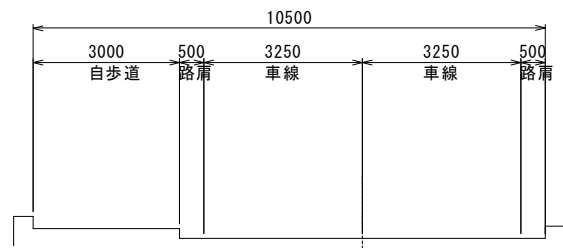
【変更都決】 最新の技術基準より、車両用防護柵 (0.5m) を設置することから、自転車歩行者道3.0mと車両用防護柵0.5mを合わせた3.5mとする。

<H28.12 防護柵の設置基準・同解説 (P78、P128、P129) >

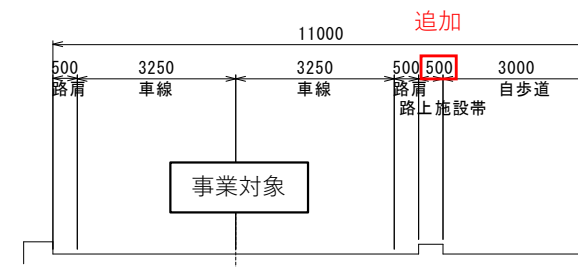
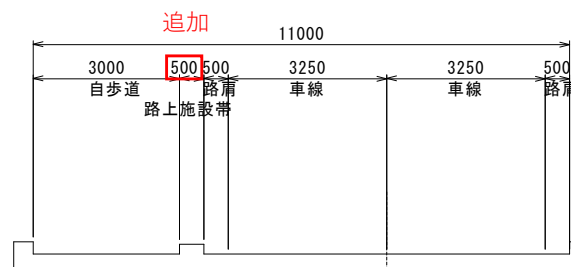
- ・ 橋長が長いなど走行速度が高くなるおそれのある場合などには、車両の歩道等への逸脱から、歩行者等を保護し、また、車両自体の橋梁、高架外への転落を防止するために、必要に応じて、歩車道境界に車両用防護柵を設置するものとする。
- ・ 車両転落事故の特徴において、延長200m以上の橋梁での事故が件数の半分以上を占めており、橋梁延長あたりの発生率も高い。

⇒ 上記より、下荒井橋(橋長約270m)は200m以上の橋長となることから、路上施設帯(車両用防護柵) 0.5mを設ける。

現行都決



変更都決



2 都市計画変更の内容・理由

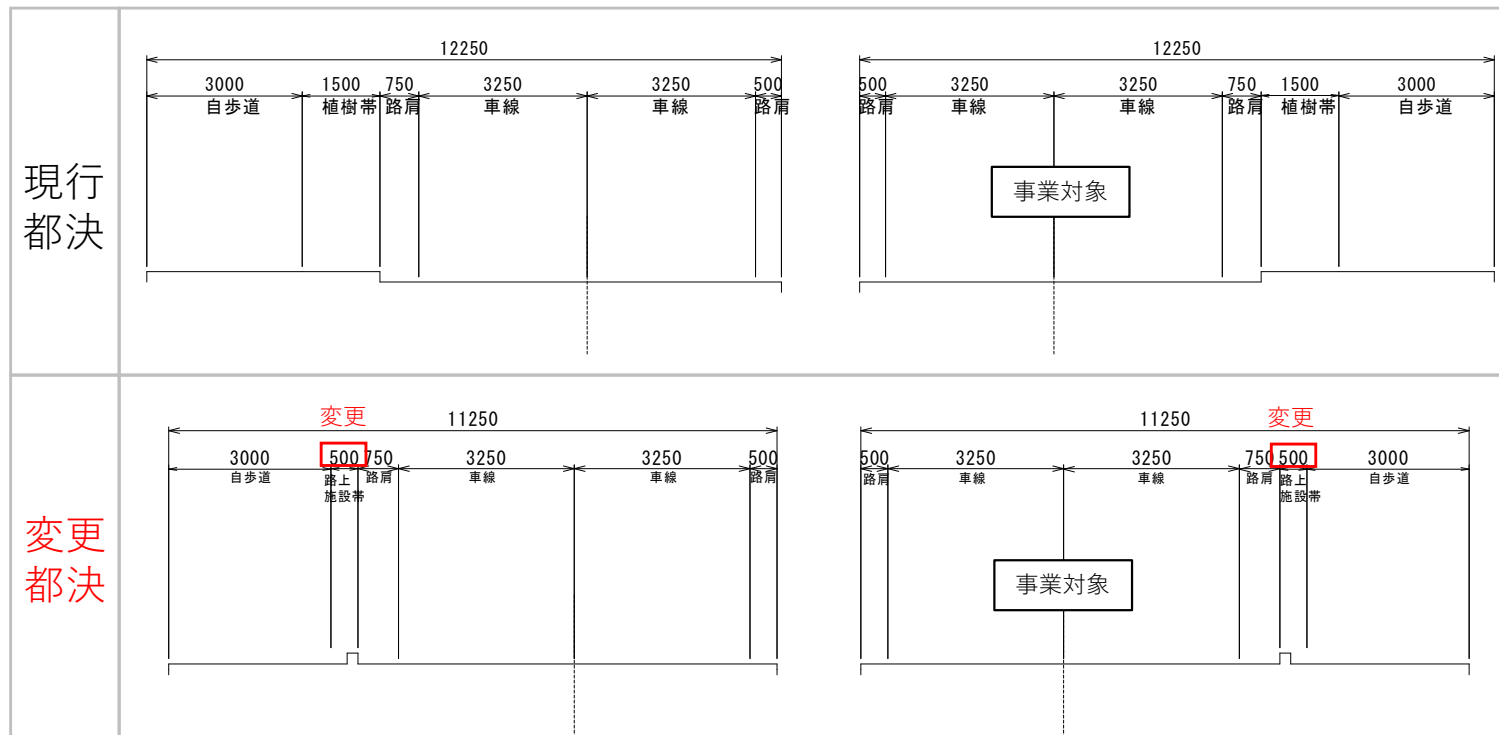
変更②【勝山市側】植樹帯等の変更

【現行都決】 自転車歩行者道3.0m＋植樹帯1.5m＝4.5m

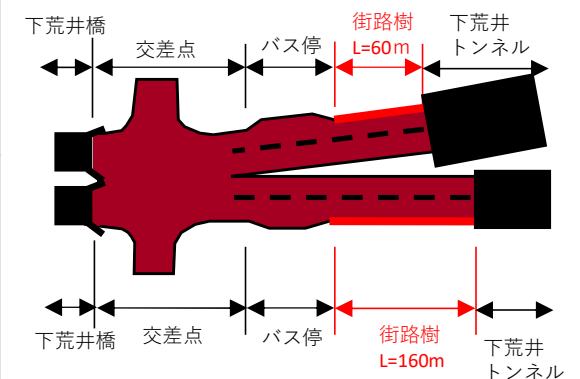
【変更都決】 自転車歩行者道3.0m＋路上施設帯0.5m＝3.5m（植樹帯なし）

- ・当該路線の道路区分は第3種第2級であり、植樹帯は必要に応じて設けるものとなっている。
- ・植樹帯の設置区間は、下荒井橋と下荒井トンネルの間の約160mであり、その区間には、バス停もあることから、街路樹の連続性が確保できない。
- ・当該区間には、標識等を設置する計画であり、路上施設帯は必要。

⇒ 上記より、植樹帯の計画を削除し、標識等を設置する路上施設帯0.5mを設ける。



街路樹配置図（勝山市側）



2 都市計画変更の内容・理由

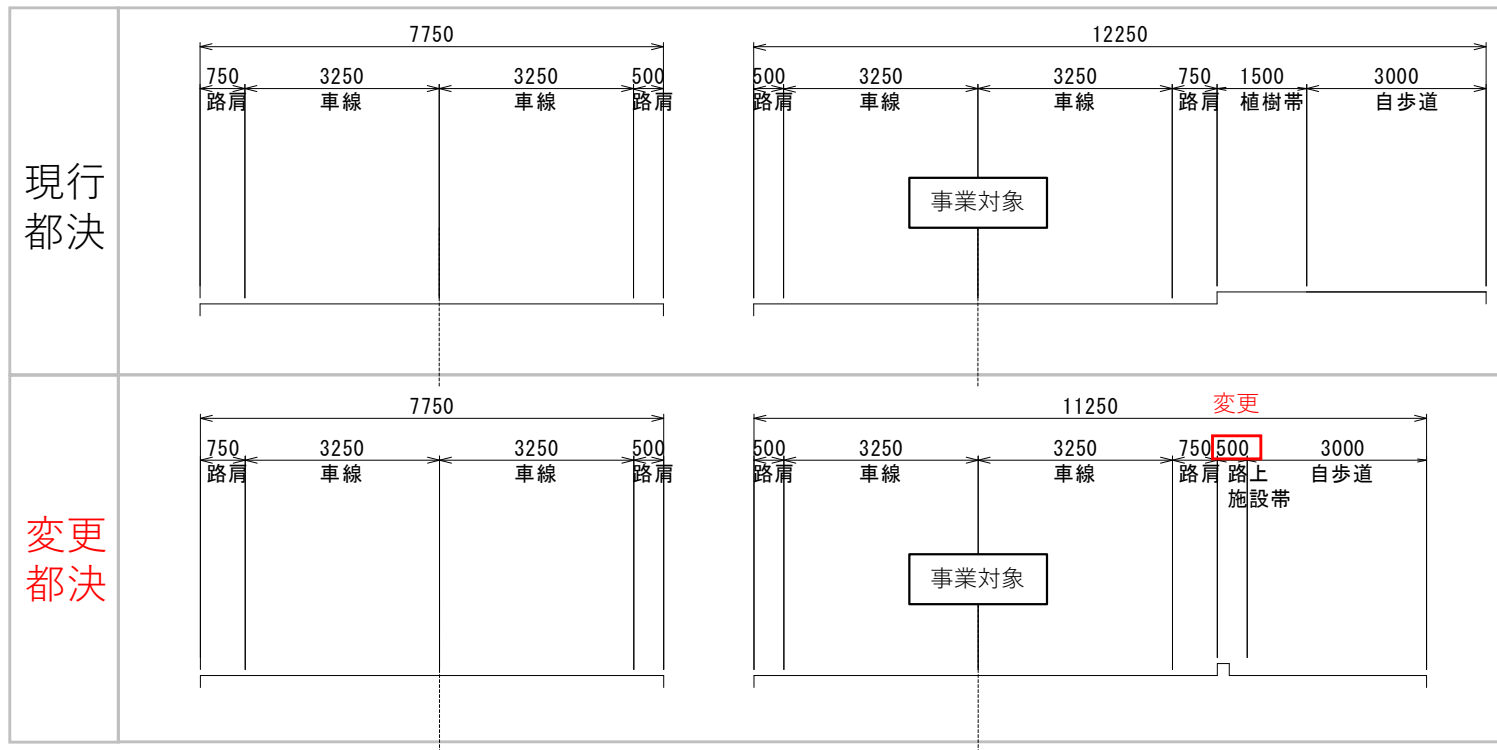
変更②【大野市側】植樹帯等の変更

【現行都決】自転車歩行者道3.0m＋植樹帯1.5m＝4.5m

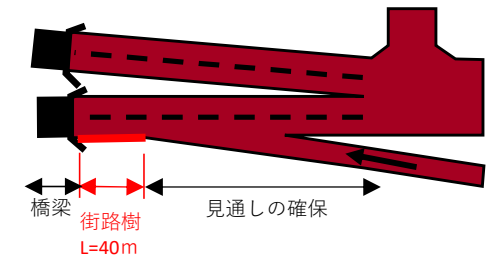
【変更都決】自転車歩行者道3.0m＋路上施設帯0.5m＝3.5m（植樹帯なし）

- ・当該路線の道路区分は第3種第2級であり、植樹帯は必要に応じて設けるものとなっている。
- ・植樹帯の設置区間には、市道から当該道路に合流する区間があり、見通しの確保が必要である。そのため、植樹帯の設置区間は約40mとなり、街路樹の連続性が確保できない。
- ・当該区間には、道路情報板を設置する計画であり、路上施設帯は必要。

⇒ 上記より、植樹帯の計画を削除し、道路情報板等を設置する路上施設帯0.5mを設ける。



街路樹配置図（大野市側）



2 都市計画変更の内容・理由

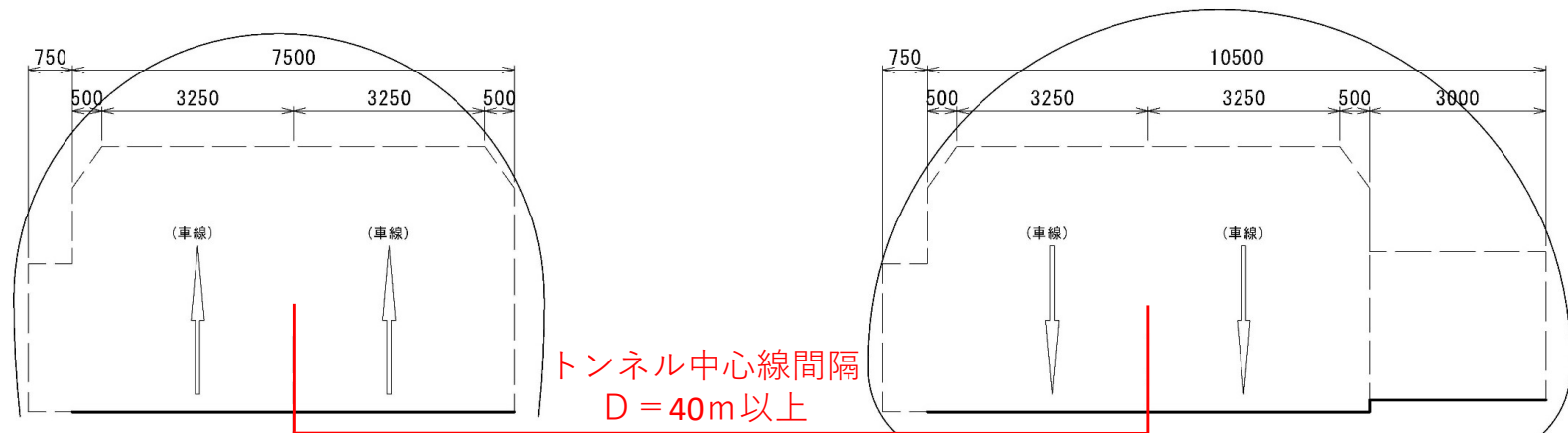
変更③ トンネル線形の変更（中心間隔30m⇒40m以上）

【現行都決】 当時の技術基準から、既設トンネルとの中心間隔を30mと設定。

【変更都決】 最新の技術基準から、既設トンネルへの影響を考慮し、中心間隔40m以上とする。

	道路トンネル技術基準（構造編）・同解説	設計要領第三集（トンネル）
現行都決	【 H1.6 】 従来の2車線トンネル併設の施工実績から、中心間隔を<u>30m程度</u>にしていることが多い。	【 S60.10 】 従来から2車線の双設トンネルの施工実績では、中心間隔を30m程度としている例が多く、特殊な事情がない場合には、標準的な中心間隔は30mとしてよい。
変更都決	【 H15.11 】 従来の2車線道路トンネル併設は、中心間隔を掘削幅の3倍程度にしていることが多い。 掘削幅=13.1m 中心間隔=13.1m×3=39.3m≒<u>40m以上</u>	【 H28.8 】 既設トンネルへの影響を考え、直接影響領域外とする。 直接影響領域=1.5D×補正率 ※直接影響領域：トンネル掘削の影響が、直接的に変形や応力として生じる可能性の高い領域 ※D：既設TNと新設TNの平均値、補正率（軟岩地山）：1.2 D = (11.5 + 13.1) / 2 = 12.3m 直接影響領域 = 1.5 × 12.3 × 1.2 = 22.1m 22.1m以上の離隔を確保すると、中心間隔は<u>33m</u>

⇒ 上記より、最大値である中心間隔40m以上とする。



4 都市計画変更の手続き

	時 期	備 考
住 民 説 明 会	令和6年8月24日(南新在家地区) 令和6年8月26日(下荒井地区) 令和6年8月29日(大渡地区)	反対意見なし
国土交通省近畿地方整備局長 事前協議	令和6年10月21日	異存なし
関係市の意見聴取	令和7年2月3日(勝山市) 令和7年2月26日(大野市)	意見なし
原 案 の 縦 覧 (県庁・勝山市役所・大野市役所・ 県ホームページ)	令和7年4月1日～ 令和7年4月15日	意見書提出なし
福 井 県 都 市 計 画 審 議 会	令和7年8月21日	
国土交通省近畿地方整備局長 同	令和7年10月上旬(予定)	
決 定 告 示	令和7年10月中旬(予定)	