

第2回 鳥栖市都市計画道路 見直し検討懇話会

平成20年12月3日

鳥栖市 建設部 都市整備課

はじめに

■ 本日（第2回懇話会）のテーマ及び審議の視点

① 都市計画道路見直し方針の確認

鳥栖市都市計画道路見直し方針と、評価の流れを確認

② 都市計画道路評価手法の妥当性検証

対象区間の設定、評価指標（過不足）、評価の考え方（公平性）が妥当であるか

③ 評価結果（1次案）の妥当性の確認

各区間の評価結果に不合理や評価の逆転が生じていないか

1. 鳥栖市都市計画道路見直し方針

- 鳥栖市では、佐賀県のガイドラインを参考にしつつ、本市の地域特性を反映して評価を行う方針としています。

1. 検討対象区間の設定

未着手区間の抽出、課題等の整理



2. 見直し対象区間の設定

- 事業中及び事業見込みを除いた区間を対象区間とする
- 各区間で評価を実施して計画の見直しが必要な区間を設定



3. 見直し方針・変更素案の作成

(1) 見直し方針の設定

- ①道路の位置、幅員、構造等の変更のあり方
- ②廃止候補となる区間

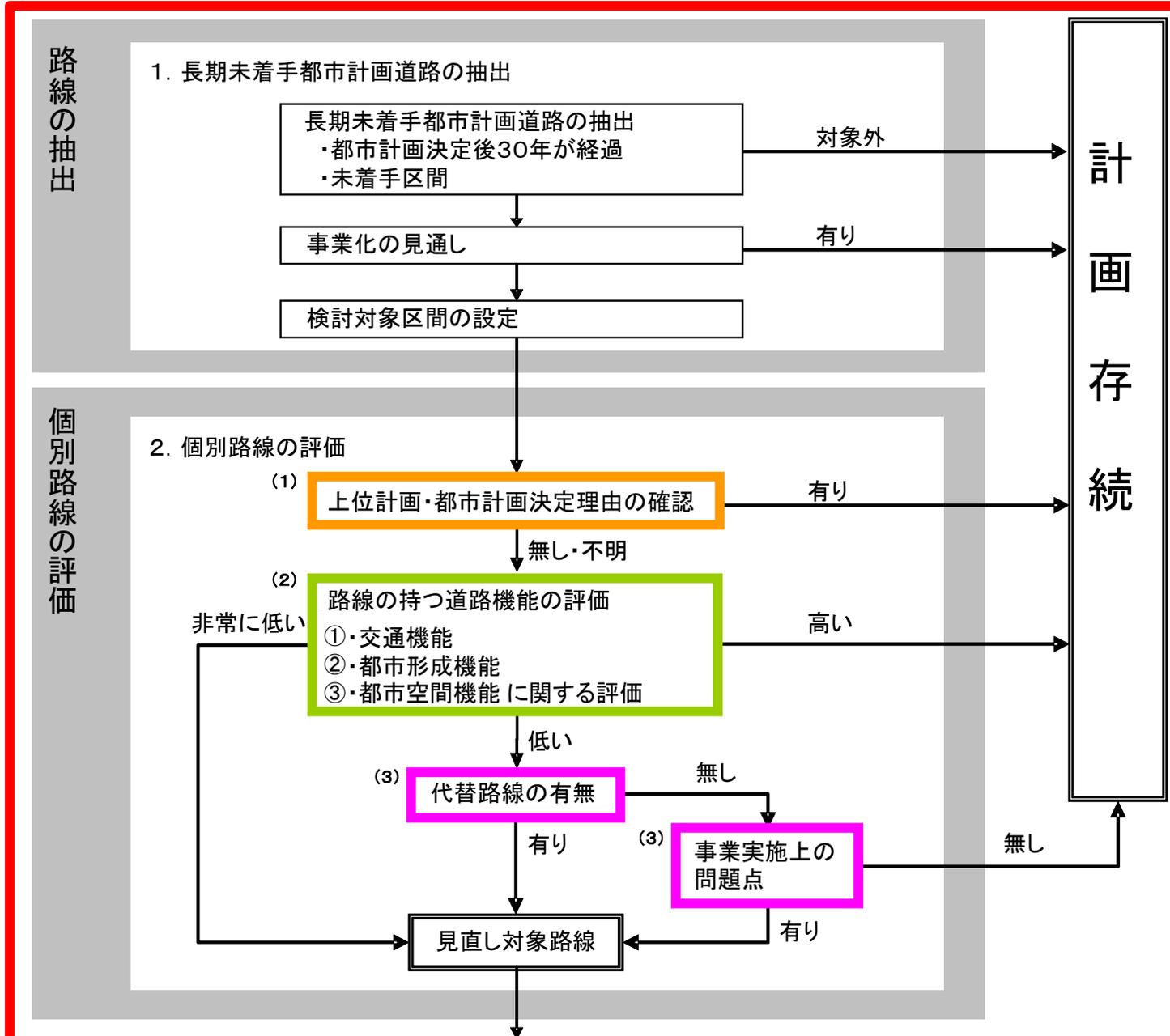
(2) 変更素案の作成

- 将来利用交通量を推計し、方針が妥当か確認
- 交通処理上問題がある場合、修正・再検討し「変更素案」を作成

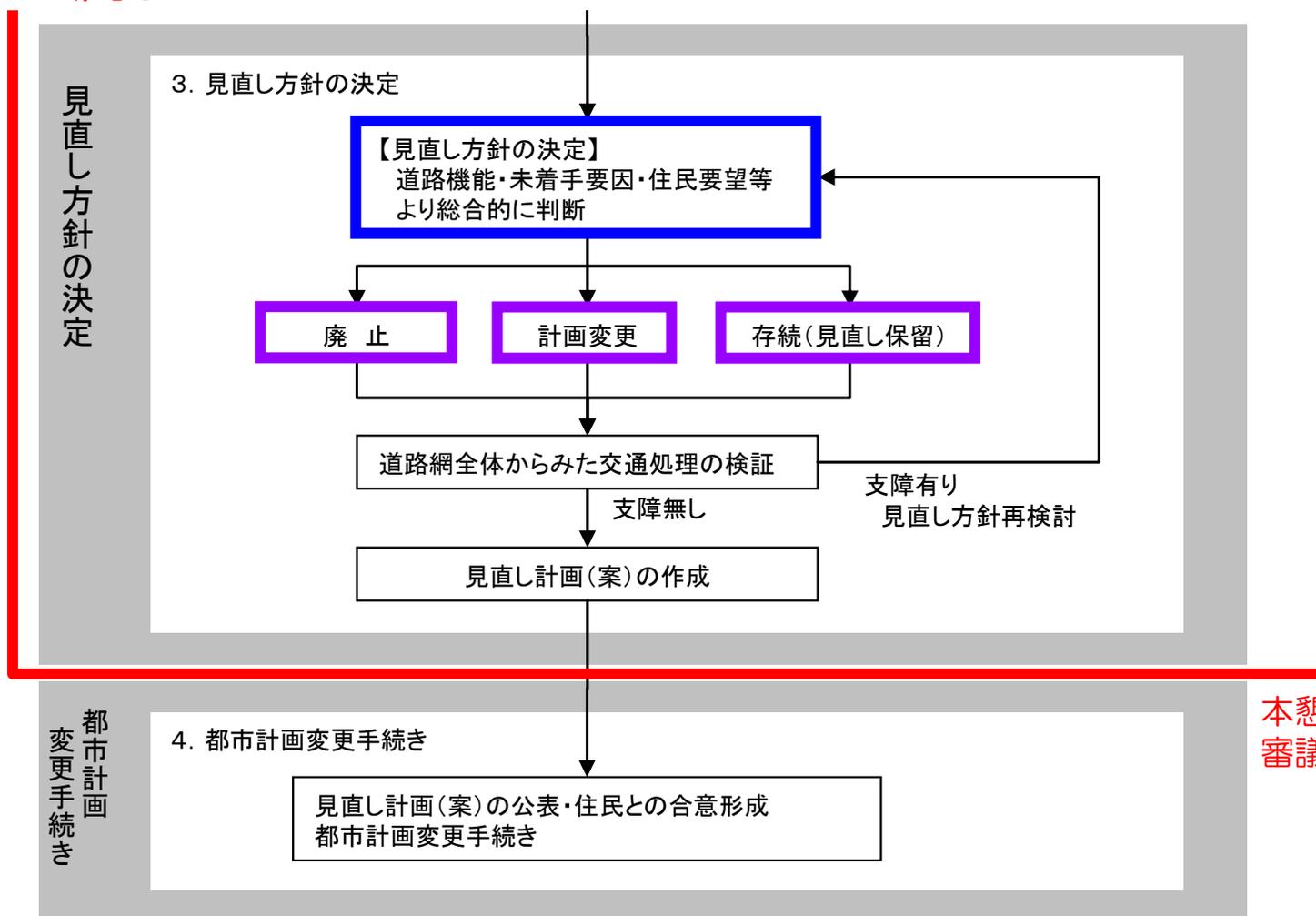
具体的な見直しの方法については、
「佐賀県都市計画道路見直しガイドライン」
を参考に進める

評価の流れ1 / 2

本懇話会で審議する内容



・評価の流れ2/2

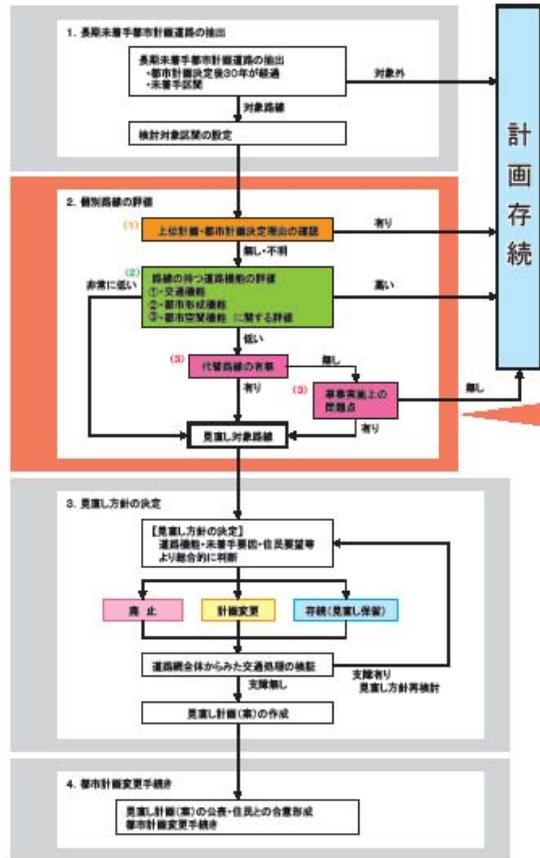


本懇話会で
審議する内容

評価基準

長期未着手都市計画道路の評価方法

●見直しの全体フロー



●見直し方針 (道路機能・未着手要因・住民要望等により総合的に判断し、交通処理の枠を踏まえて判断)

見直し方針	説明
計画廃止	・路線の機能から判断し、廃止しても代替となる計画の必要性がない
計画変更	・車道幅員・歩道幅員の減少、片側歩道、ルート変更等を検討 ・大規模構造物の計画廃止や立体交差から平面交差への変更
計画存続 (保留し保留)	・他事業との関連等により現時点での変更計画決定が適当ではない

●「2. 個別路線の評価」の評価基準

評価項目			説明	本市における評価基準	路線の評価			
大項目	中項目	小項目						
(1) 上位計画・都市計画決定理由の確認	○ 上位計画への位置づけ	・ 佐賀県総合計画	・ 区域マス：資格を形成し、他都市との連携を担う道路 ・ 区域マス：産業軸・資格を形成し他都市との連携を担う道路 ・ 区域マス：市街地形成道路 ・ 区域マス：都心軸	・ 区域マス：資格を形成し、他都市との連携を担う道路 ・ 区域マス：産業軸・資格を形成し他都市との連携を担う道路 ・ 区域マス：市街地形成道路 ・ 区域マス：都心軸	存続路線			
		・ 都市計画区域マスタープラン(区域マス) 等						
		・ 鳥栖市の計画						
	○ 都市計画決定理由の確認	① 交通機能	・ 都市計画決定時の根拠が明確に確認できるか	・ 幹線道路(自動車交通から見た必要性が高い路線) ・ 交通障害が生じている路線(異ね混雑度1.00以上とする) ・ 通学路 ・ 歩行者自転車の安全な交通を確保する路線(異ね歩行者自転車交通量が100人台/日以上) ・ 駅へのアクセス路		・ 機能分類が主要幹線道路・幹線道路 ・ H17道路交通センサスにおける混雑度1.00以上の区間 ・ 小中学校の通学路 ・ H17道路交通センサスにおける歩行者自転車交通量100人台/昼間12時間以上の区間 ・ 鉄道駅から500m圏に含まれる区間		
			② 都市形成機能				・ 都市の目抜き通り ・ コミュニティ空間として街の賑わいに寄与する路線 ・ 人が集まる公共・公益施設へのアクセス道路	・ 区域マス：都心軸 ・ 商業地域内の区間 ・ 官公庁、病院、市民会館、図書館へのアクセス道路
			a. 自動車交通				・ 都市の目抜き通り ・ コミュニティ空間として街の賑わいに寄与する路線	・ 区域マス：都心軸 ・ 商業地域内の区間
			b. 歩行者自転車交通				・ 人が集まる公共・公益施設へのアクセス道路	・ 官公庁、病院、市民会館、図書館へのアクセス道路
			c. 公共交通との連携				・ 都市の空間的発展に寄与する路線(区画整理事業等の区域内路線)	・ 流通業誘引地、鳥栖商工団地、新鳥栖駅西土地区画整理事業等の区域内の区間
			d. ユニバーサルデザイン・バリアフリーへの配慮				・ あんしん歩行エリア内の路線 ・ 介護・福祉施設、病院などが沿線にあり、交通弱者への特別な配慮が必要な路線	・ あんしん歩行エリア内の区間 ・ テイケア等事業所、老人福祉センター、病院へのアクセス道路
			e. 土地利用計画との連携				・ 電気通信施設の地中化計画や上下水道の取組計画がある路線 ・ 商業市街地内路線 ・ 避難路・緊急輸送路	・ 公共下水道の全体計画区域、水道区域内の区間 ・ 該当なし ・ 佐賀県緊急輸送道路、鳥栖市地域防災計画における避難場所へのアクセス道路
f. 都市防災機能	・ 都市緑化、景観形成など都市環境の保全・創造に寄与する路線	・ 佐賀県屋外広告物条例に基づく屋外広告物規制区域内の区間						
(2) 路線の持つ道路機能の評価	● 道路機能の評価(まとめ)	高い	・ 路線が多岐の道路機能を持ち、整備の必要性が高い ・ 路線が持つ道路機能を踏まえ、代替路線により機能の確保が可能な場合には見直し対象とする	4項目以上	存続路線 → (3) へ			
		低い	・ 路線の必要性が非常に低いと考えられ、代替路線の有無に係わらず見直し対象路線とする	2~3項目				
		非常に低い	・ 当該路線に代替路線の離れが概ね250m以内 ・ 当該路線の交通状況によるが、2車線の確保が望ましい ・ 現道がある場合には、現道を「代替路線」として検討可能	0~1項目		見直し対象 (廃止候補)		
		(3) 代替路線の有無の確認	○ 代替路線の有無	・ 地形的な要因から整備が困難である ・ 区域内に歴史的文化的施設や希少な動植物が存在する ・ 大規模物件(学校・病院・商業施設等)があり整備が困難等 ・ その他		・ 立体交差の構造変更が必要な区間 ・ 現行構造等では計画幅員で整備できない区間 ・ 長崎街道に該当する区間 ・ 大規模物件が存在する区間 ・ 補償物件が多く、各意形成に長期間を要すると考えられる区間 ・ 事業効率が著しく悪い区間	・ 立体的な構造変更が必要な区間 ・ 現行構造等では計画幅員で整備できない区間 ・ 長崎街道に該当する区間 ・ 大規模物件が存在する区間 ・ 補償物件が多く、各意形成に長期間を要すると考えられる区間 ・ 事業効率が著しく悪い区間	見直し対象 (廃止候補)
			○ 事業実施上の問題点	・ 地形的な要因から整備が困難である ・ 区域内に歴史的文化的施設や希少な動植物が存在する ・ 大規模物件(学校・病院・商業施設等)があり整備が困難等 ・ その他		・ 立体的な構造変更が必要な区間 ・ 現行構造等では計画幅員で整備できない区間 ・ 長崎街道に該当する区間 ・ 大規模物件が存在する区間 ・ 補償物件が多く、各意形成に長期間を要すると考えられる区間 ・ 事業効率が著しく悪い区間		
			○ 代替路線の有無の確認(まとめ)	・ 当該路線に代替路線の離れが概ね250m以内 ・ 当該路線の交通状況によるが、2車線の確保が望ましい ・ 現道がある場合には、現道を「代替路線」として検討可能		・ 立体的な構造変更が必要な区間 ・ 現行構造等では計画幅員で整備できない区間 ・ 長崎街道に該当する区間 ・ 大規模物件が存在する区間 ・ 補償物件が多く、各意形成に長期間を要すると考えられる区間 ・ 事業効率が著しく悪い区間		
			○ 事業実施上の問題点	・ 地形的な要因から整備が困難である ・ 区域内に歴史的文化的施設や希少な動植物が存在する ・ 大規模物件(学校・病院・商業施設等)があり整備が困難等 ・ その他		・ 立体的な構造変更が必要な区間 ・ 現行構造等では計画幅員で整備できない区間 ・ 長崎街道に該当する区間 ・ 大規模物件が存在する区間 ・ 補償物件が多く、各意形成に長期間を要すると考えられる区間 ・ 事業効率が著しく悪い区間		

2. 未着手区間の現状と評価の確認

1. 長期未着手都市計画道路の抽出

■ 対象区間の設定

- 都市計画決定後**30年以上経過した事業未着手区間**
- 3・3・107酒井西宿町線 (29年経過)
- 事業化されている路線・区間を除く(①②③は対象外)

●都市計画決定後30年の根拠

1. 木造・金属造の建築物の法定耐用年数が20~30年であること
2. 旧都市計画法(S43以前)で決定された路線は、制度上、住民意見が十分反映されていなかった可能性があること



2. 個別路線の評価

(1) 上位計画・都市計画決定理由の確認

- 上位計画に位置づけられている道路
- 現在も当初決定時の根拠が確認できる路線

計画存続

	都市計画区域マスタープラン
	都市計画決定根拠あり



※細線の着色区間は「事業化されている路線・区間」 8

(2) 路線の持つ道路機能の評価

① 交通機能

a. 自動車交通

○ 幹線道路

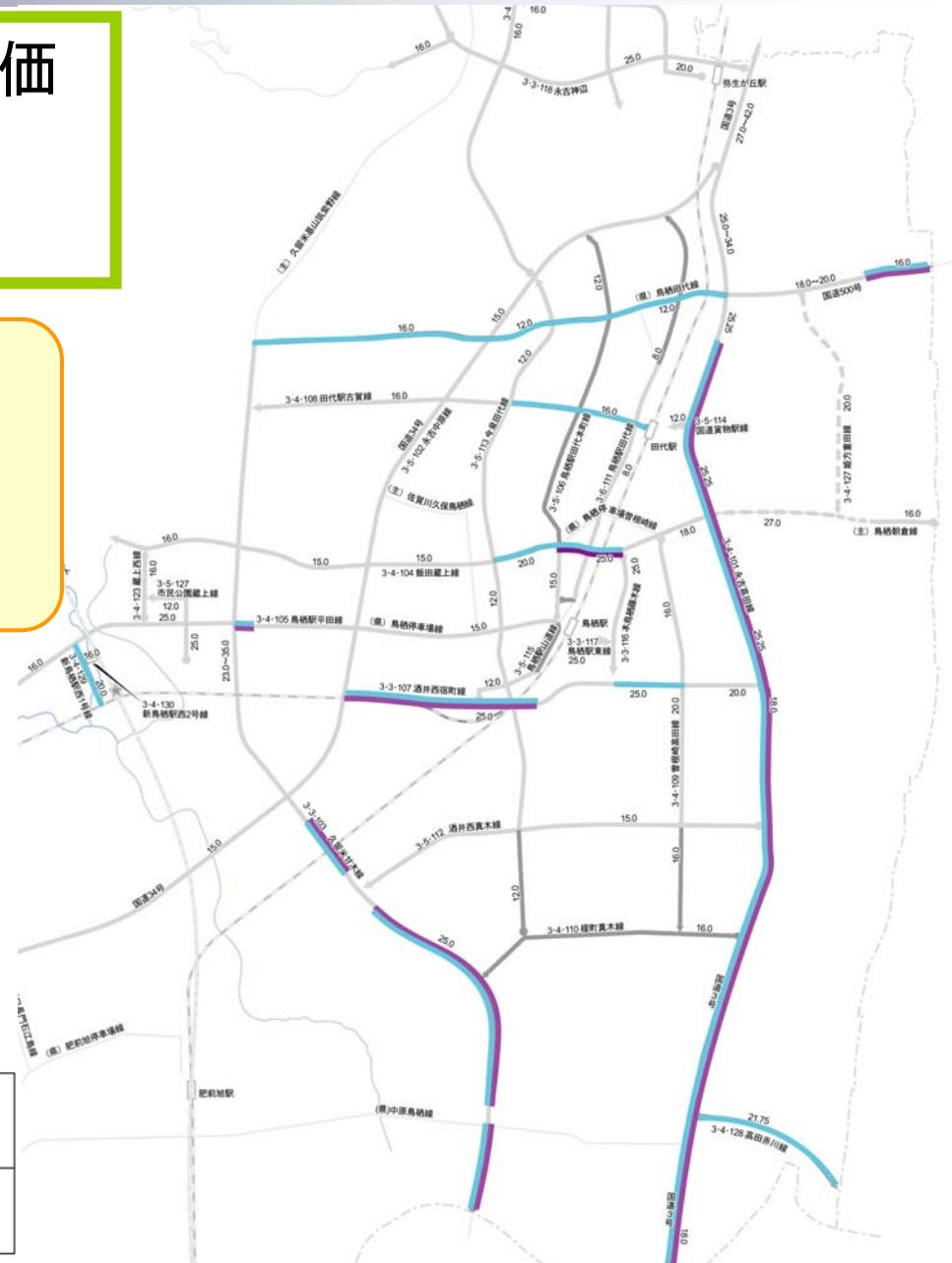
- ・自動車交通から見た必要性が高い

○ 交通障害が生じている路線

- ・概ね混雑度1.00以上



	幹線道路
	交通障害が生じている路線



※細線の着色区間は「(1) 上位計画・都市計画決定理由の確認」で「存続路線」と評価した路線

(2) 路線の持つ道路機能の評価

① 交通機能

b. 歩行者自転車交通

○ 通学路

- ・自動車交通から見た必要性が高い

○ 歩行者・自転車の安全な交通を重視する路線

- ・歩行者・自転車交通量が概ね100人/日以上



	通学路
	歩行者・自転車の安全な交通を重視する路線



※細線の着色区間は「(1) 上位計画・都市計画決定理由の確認」で「存続路線」と評価した路線

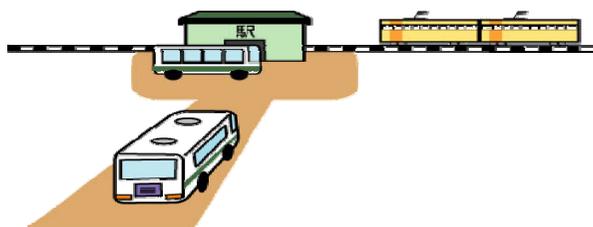
(2) 路線の持つ道路機能の評価

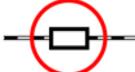
① 交通機能

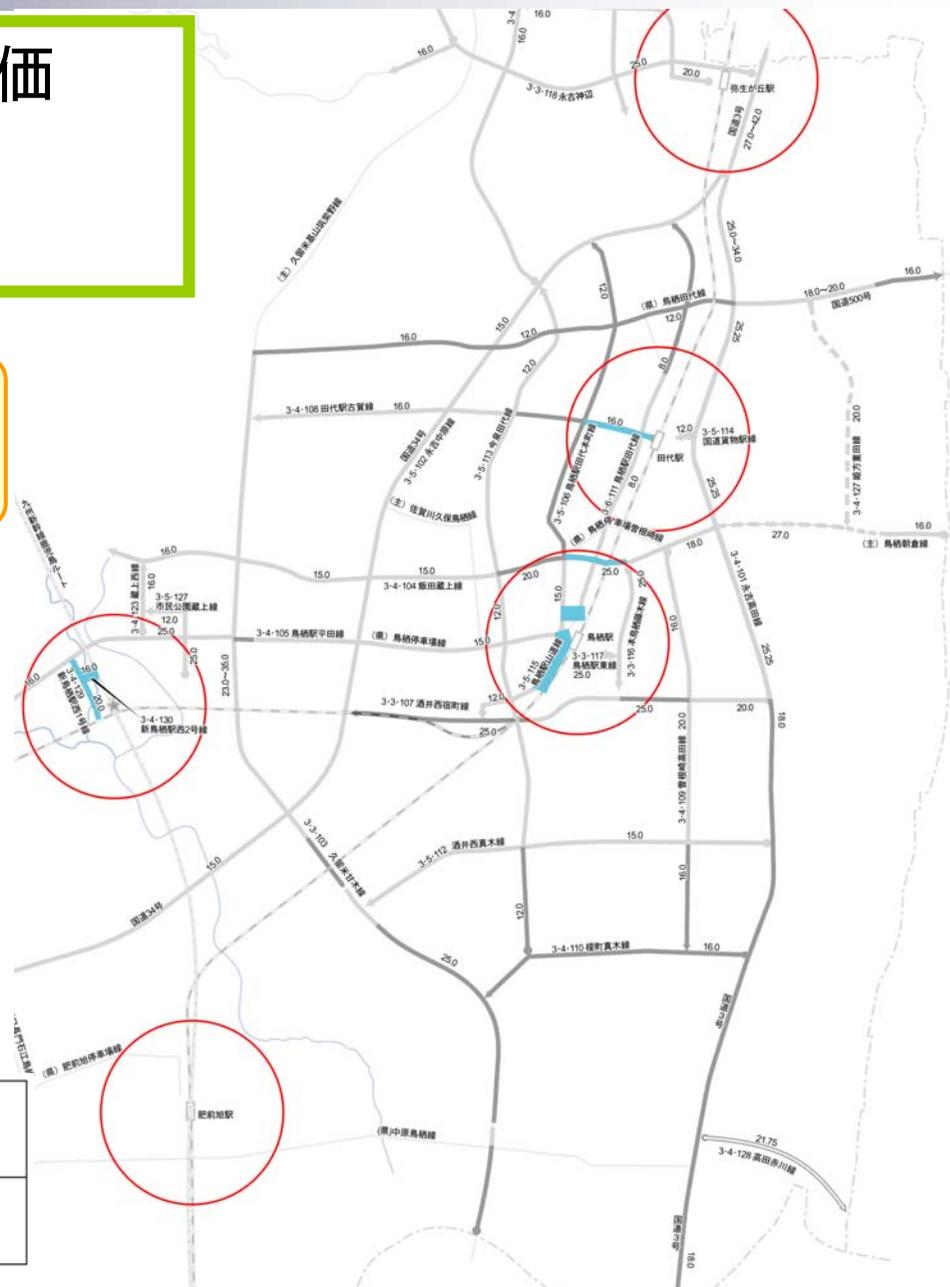
c. 公共交通との連携

○ 駅へのアクセス路

・ 駅へのアクセス路



	駅へのアクセス路
	鉄道交通圏 (500m圏)



※細線の着色区間は「(1) 上位計画・都市計画決定理由の確認」で「存続路線」と評価した路線

(2) 路線の持つ道路機能の評価

② 都市形成機能

a. 生活空間機能

○ 都市の目抜き通り

○ コミュニティー空間として街の賑わいに寄与する路線



	都市の目抜き通り
	コミュニティ空間として街の賑わいに寄与する路線



※細線の着色区間は「(1) 上位計画・都市計画決定理由の確認」で「存続路線」と評価した路線

(2) 路線の持つ道路機能の評価

② 都市形成機能

b. 公共公益施設へのアクセス

○人が集まる公共・公益施設
へのアクセス道路

・官公庁、病院、文化施設、公益施設



	人が集まる公共・公益施設へのアクセス道路
	病院（20床以上）
	市民文化会館
	図書館
	市役所
	県総合庁舎



※細線の着色区間は「(1) 上位計画・都市計画決定理由の確認」で「存続路線」と評価した路線

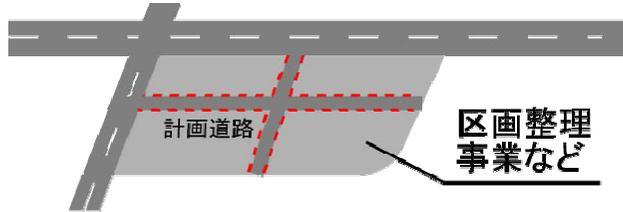
(2) 路線の持つ道路機能の評価

② 都市形成機能

c. 土地利用計画との連携

○ 都市の面的な発展に寄与する路線

- ・ 区画整理、再開発事業、その他土地利用計画に関わる路線



	商工団地
	鳥栖流通業務団地事業計画
	新鳥栖駅西土地区画整理事業



※細線の着色区間は「(1) 上位計画・都市計画決定理由の確認」で「存続路線」と評価した路線

(2) 路線の持つ道路機能の評価

②都市形成機能

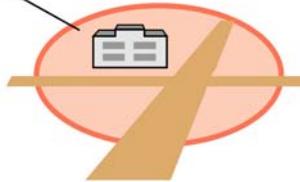
d. ユニバーサルデザイン

・バリアフリーへの配慮

○あんしん歩行エリア内の
路線

○介護・福祉施設、病院などが
沿線にあり、交通弱者
への特別な配慮が必要な
路線

あんしん歩行エリア



	介護施設が沿線にある路線
	あんしん歩行エリア内の路線
	あんしん歩行エリア
	デイケア等事業所
	老人福祉センター
	病院 (20床以上)



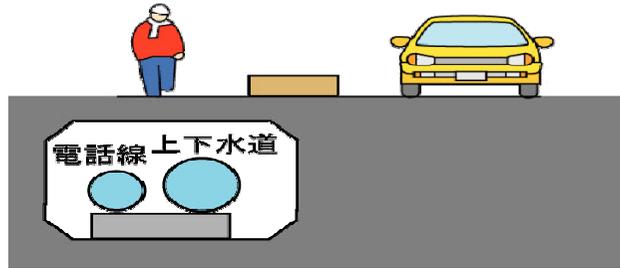
※細線の着色区間は「(1)上位計画・都市計画決定理由の確認」で「存続路線」と評価した路線

(2) 路線の持つ道路機能の評価

③ 都市空間機能

a. ライフラインの収容

○電気通信施設の地中化計画や上下水道の収容計画がある路線



	公共下水道
	水道区域



※細線の着色区間は「(1)上位計画・都市計画決定理由の確認」で「存続路線」と評価した路線

(2) 路線の持つ道路機能の評価

③ 都市空間機能

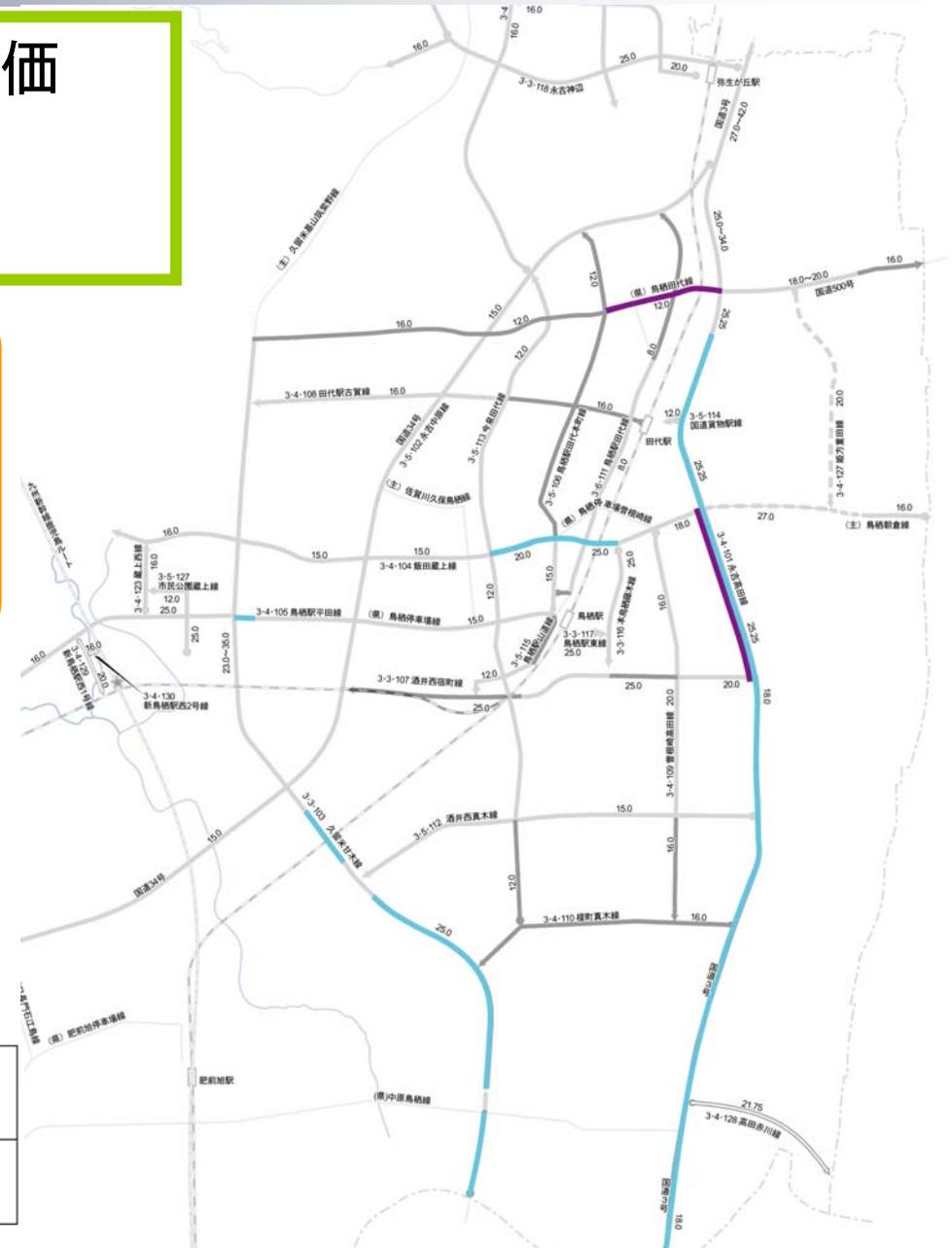
b. 都市防災機能

○ 密集市街地内に位置する
路線

○ 避難路・緊急輸送路の対
象となる路線



	緊急輸送道路
	避難場所等への アクセス道路



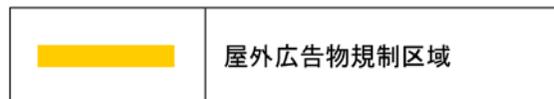
※細線の着色区間は「(1) 上位計画・都市計画決定理由の確認」で「存続路線」と評価した路線

(2) 路線の持つ道路機能の評価

③ 都市空間機能

c. 都市環境機能

○ 都市緑化、景観形成などの都市環境の保全・創造に寄与する路線

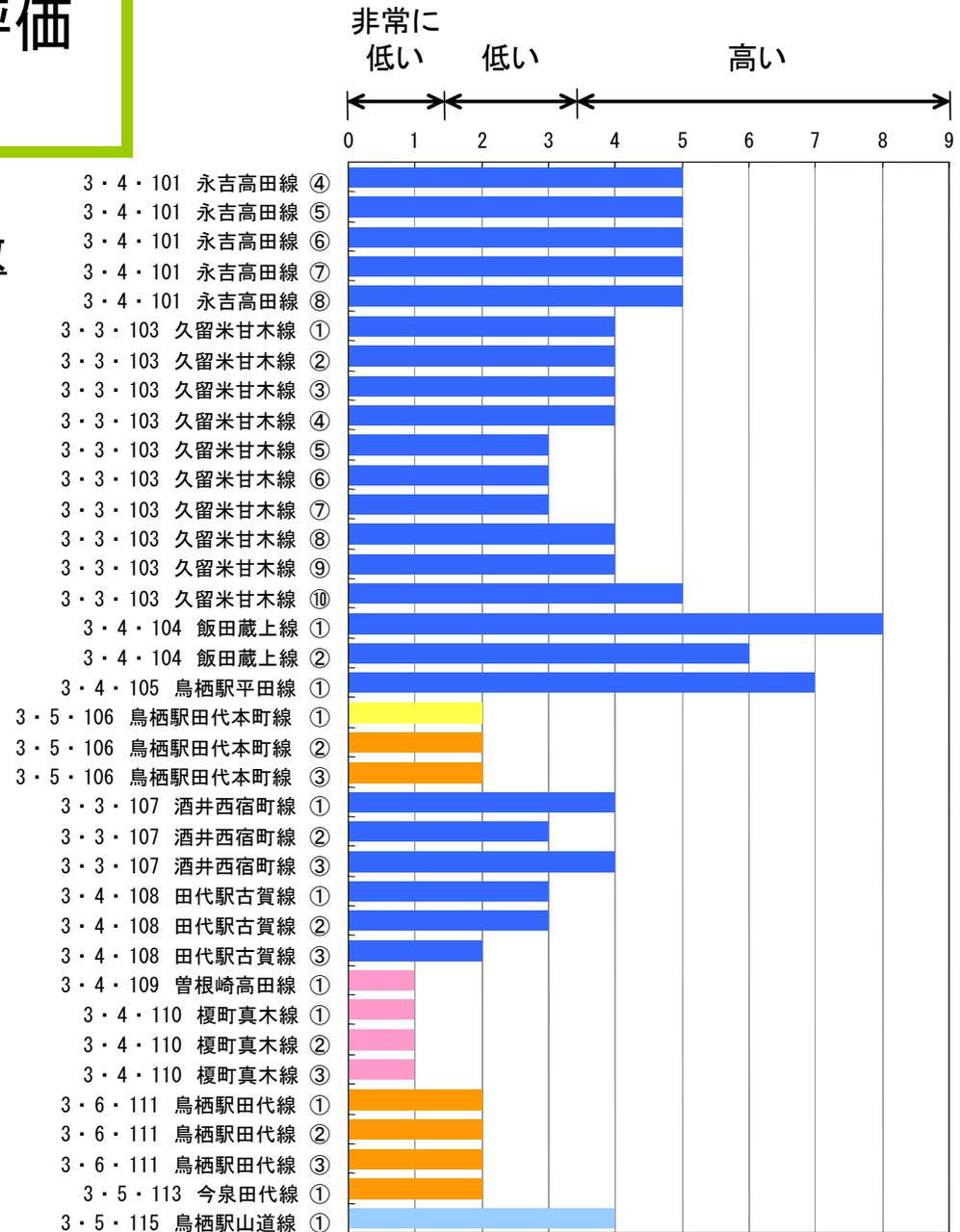


※細線の着色区間は「(1) 上位計画・都市計画決定理由の確認」で「存続路線」と評価した路線

(2) 路線の持つ道路機能の評価 (まとめ: 指標の該当数)

路線の持つ道路機能の該当項目数

- 上位計画・決定理由あり
- 道路機能が高い
- 道路機能が低い (代替路線なし)
- 道路機能が低い (代替路線あり)
- 道路機能が非常に低い

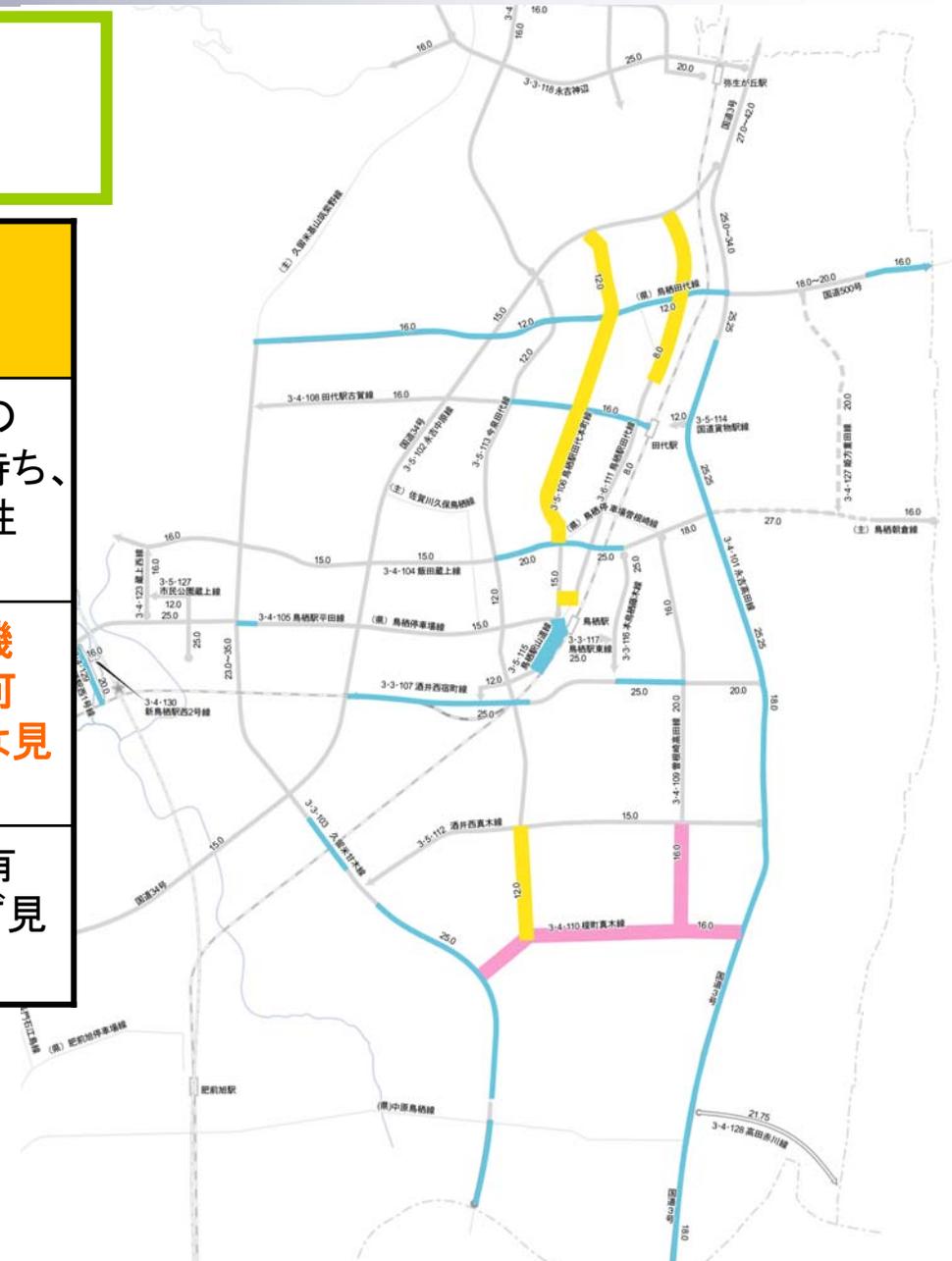


(2) 路線の持つ道路機能の評価 (まとめ: 指標の該当数)

該当項目数	路線の機能	判定結果	説明
4項目以上	高い	存続路線	路線が多数の道路機能を持ち、整備の必要性が高い
2~3項目	低い	代替路線の有無を確認	代替路線で機能の確保が可能な場合には見直し対象
0~1項目	非常に低い	見直し対象	代替路線の有無に係わらず見直し対象

「低い」場合

代替路線の有無確認



※細青線は「(1)上位計画・都市計画決定理由の確認」で「存続路線」と評価した路線

4. 評価結果の確認

■ 見直し計画(案) <交通処理検証前>

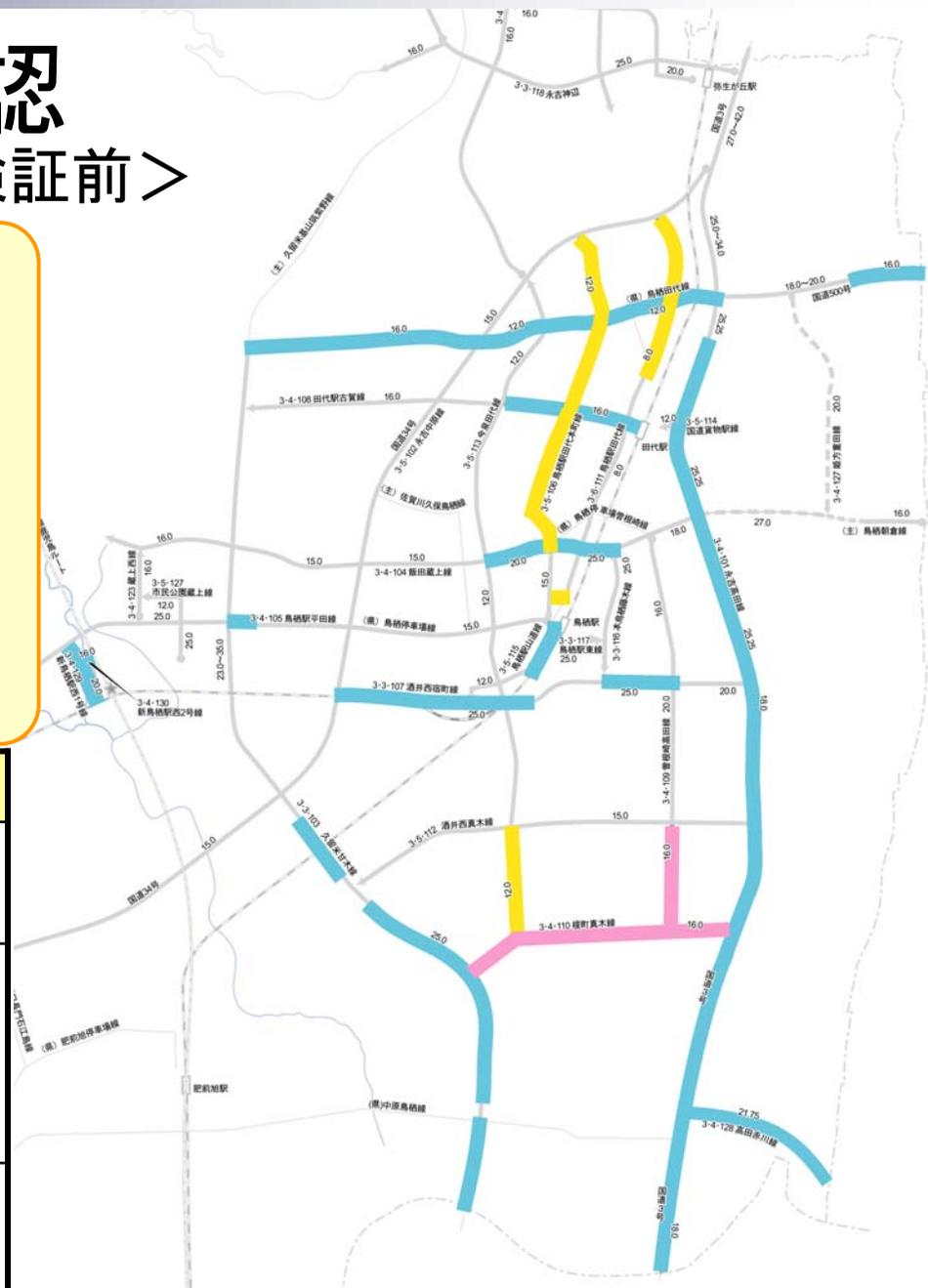
○今後、見直し方針を決定

- ・道路機能の確保
- ・未着手要因の除去
- ・住民要望の確認

○併せて、交通処理検証を実施

- ・将来交通需要予測を行い、変更・廃止により、周辺に交通混雑を発生させないことを確認

見直し方針	説明
見直し対象 (廃止候補)	路線の機能から判断し、廃止しても代替となる 計画の必要性がない
見直し対象 (変更又は廃止)	車道幅員・歩道幅員の減少、片側歩道、 ルート変更等を検討 大規模構造物の計画廃止や立体交差から平面交差への変更
計画存続 (見直し保留)	既定計画のまま存続 他事業との関連等により 現時点での変更計画決定が適当ではない



4. 評価結果の確認

■ 見直し計画(案) <交通処理検証前>

※現時点での評価に基づく結果であり、最終案ではない

	計画存続候補の都市計画道路
	改良済・事業中の都市計画道路
	その他の主要な道路



3. 見直し方針の決定(今後検討)

■ 個別路線の見直し方針の検討

○道路機能の確保

- ・当該路線に必要となる道路機能の確保が可能となる見直し計画の検討

○未着手要因の除去

- ・長期未着手の要因となっている問題の解消が可能か

○住民要望の確認

- ・住民意見を踏まえた見直し計画の検討

■ 道路網全体からみた交通処理の検証(予測データ公表後)

○将来交通需要予測による検証

- ・見直し計画(案)に交通処理上の問題が生じる場合には、個別路線の見直し方針を再検討し、見直し計画(案)を修正