

第4回鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会

日時：平成30年8月23日（木）14：00～

場所：鳥栖市役所 3階大会議室

次 第

1. 開 会

2. 議 事

（1）第3回検討懇話会における主な指摘事項とその対応について

【資料1】

（2）都市計画道路の見直しについて

【資料2】

3. その他

4. 閉 会

（事務局）

鳥栖市 産業経済部 建設課

〒841-8511 佐賀県鳥栖市宿町1118番地

電話番号：0942-85-3597

第4回 鳥栖市都市計画道路見直し 検討懇話会

配布資料

資料	
資料 1	第3回検討懇話会における主な指摘事項とその対応について
資料 2	鉄道交差3路線の都市計画道路見直しについて

第3回検討懇話会における主な指摘事項への対応（案）

1. 都市計画道路の見直しについて

(1) これまでの検討内容について、(2) 鉄道交差3路線について

No.	主な指摘事項及び意見	回答	対応
1	【交通量推計のベースについて】 現在使用している H17 センサスペースの OD を最新の H22 センサスペース OD に変更し、再度推計を実施すること。	ご指摘のとおり、H22 センサスペース OD にて、再度推計を行う。	H22 センサスペースの OD にて推計を実施しました。推計の結果については、資料2に反映しております。
2	【交通量推計の分析方法について】 (都) 久留米甘木線において、現況→将来で大きく交通量が減少していることについて、詳細に分析を行うこと。 また、他の路線についても同様に、鳥栖市内々の発着をより詳細にみることで、使われ方がわかると考えられるため検証を行うこと。	ご指摘のとおり検討を行う。	今回、最新の交通需要である H22 センサスペース OD 表を用いて交通量の推計を実施しており、この結果から分析を行っております。 今後、鳥栖市内の内々の発着を分析し、3路線の使われ方について検証を行うこととします。
3	【大型車の混入について】 今後、道路が整備されると大型車が入ってきやすくなると思うが、そのような分析も実施したほうが良い。	大型車の流入については、大型車混入率の視点を用い解析が実施できないか、検討を行う。	参考として、現況の交通量調査結果から大型車の流入量を確認しました結果を以下に示します。 <ul style="list-style-type: none"> ・久留米甘木線：6,477 台/12h (うち大型車 112 台/12h、大型車混入率約 1.7%) ・飯田蔵上線：8,613 台/12h (うち大型車 1,661 台/12h、大型車混入率約 19%) ・酒井西宿町線：3,178 台/12h (うち大型車 230 台/12h、大型車混入率約 7%) 道路整備による交通量の予測値は、No.1 の指摘に示す通り推計しています。これは全車種トータルの交通量を推計するもので、大型車両の流入量については、上記に示す現状の大型車混入率を判断材料として考えています。推計交通量の増減に比例して、大型車両も増減するものと考えられます。

第4回 鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会資料

鉄道交差3路線の 都市計画道路見直しについて

1. 検討スケジュールについて
2. 見直し方針の検討
3. 次回の検討項目

平成30年8月23日

佐賀県 鳥栖市

1. 検討スケジュールについて

検討スケジュール（案）

・今後の検討スケジュール（案）について、以下に示す。（今後、進捗状況によっては変更の可能性あり。）

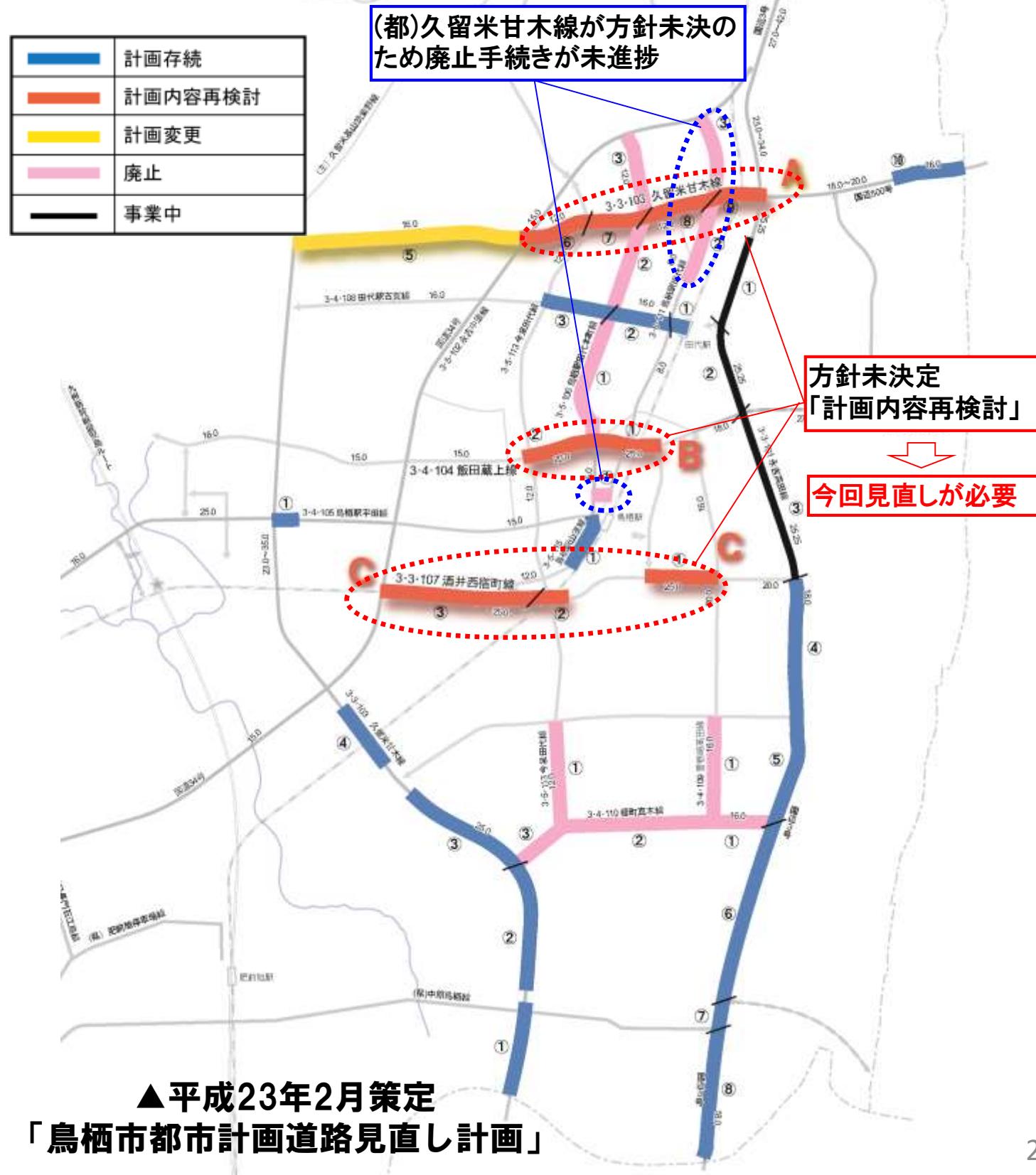
	検討内容	備考
平成30年度		
第3回 検討懇話会 H30年5月24日開催	○H28年検討懇話会内容確認 ○将来道路網の方針(案)について ○鉄道交差3路線の現状・課題整理	現状・課題整理
第4回 検討懇話会 H30年8月開催	○鉄道交差3路線のあり方の検討 ○鉄道交差3路線の見直し方針提示	見直し方針 見直し案 提示 今回
第5回 検討懇話会 H30年11月開催予定	○見直し方針に対する意見集約/評価 ○各路線における見直し案の検討	意見集約/評価
第6回 検討懇話会 H31年2月開催予定	○見直し案に対する意見集約/評価 ○各路線における見直し計画素案の提示	計画素案の提示
平成31年度		
第7回 検討懇話会(5月開催予定)	○見直し計画案策定	計画案策定
第8回 検討懇話会(11月開催予定)		パブリックコメント 見直し方針決定

2. 見直し方針の検討

1) 検討目的（前回までのおさらい）

- 平成22年度に「佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」にならい、見直し方針決定の検討を行った。現在、鉄道交差3路線は「計画内容再検討」として方針未決定のため、見直し案の作成が必要。

路線番号	路線名	区間延長	見直し計画(案)	備考
3・3・101	永吉高田線 ④～⑧	3,322	計画存続	
3・3・103	久留米甘木線 ①～④	2,520	計画存続	
3・3・103	久留米甘木線 ⑤	1,340	計画変更	事業中
3・3・103	久留米甘木線 ⑥～⑨	1,550	計画内容再検討	構造検討実施 JR交差部は構造的な検証が必要であり、今後、関係機関と整備に向けた協議を行っていく。
3・3・103	久留米甘木線 ⑩	380	計画存続	
3・4・104	飯田蔵上線 ①～②	800	計画内容再検討	構造検討実施 JR交差部は構造的な検証が必要であり、今後、関係機関と整備に向けた協議を行っていく。
3・4・105	鳥栖駅平田線 ①	100	計画存続	
3・5・106	鳥栖駅田代本町線 ①～③	1,920	廃止	廃止手続き終了
3・3・107	酒井西宿町線 ①～③	1,450	計画内容再検討	構造検討実施 JR交差部は構造的な検証が必要であり、今後、関係機関と整備に向けた協議を行っていく。
3・4・108	田代駅古賀線 ①～③	870	計画存続	
3・4・109	曾根崎高田線 ①	600	廃止	廃止手続き終了
3・4・110	榎町真木線 ①～③	1,760	廃止	廃止手続き終了
3・6・111	鳥栖駅田代線 ①～③	950	廃止	※久留米甘木線の整備計画の状況をふまえて、最終的な方針を決定する
3・5・113	今泉田代線 ①	600	廃止	廃止手続き終了
3・5・115	鳥栖駅山道線 ①	300	計画存続	



※鳥栖市都市計画道路見直し計画(平成23年2月3日)を基に作成

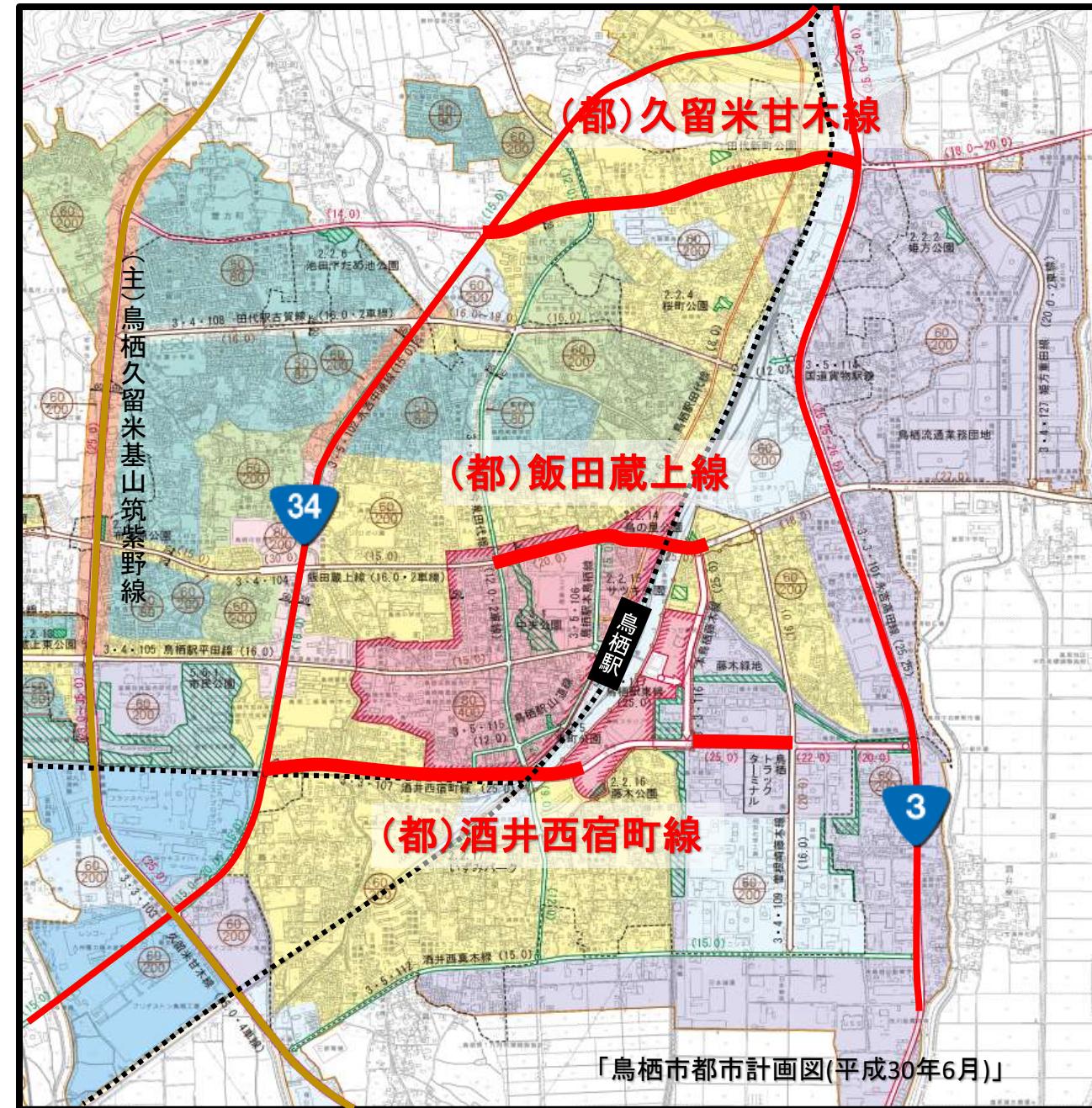
2. 見直し方針の検討

2) 鉄道交差3路線の都市計画決定内容の確認

- 方針未決定である、鉄道交差3路線（(都)久留米甘木線、(都)飯田蔵上線、(都)酒井西宿町線）の既往の都市計画決定内容について、以下に示す。

▼鉄道交差3路線における都市計画決定内容

都市計画 道路名	都市計画決定内容						備考
	方針未決定区間 「計画内容再検討」		鉄道交差部				鉄道交差部
	延長 (m)	幅員 (m)	決定日	幅員 (m)	車線数	構造	現況
(都)久留米 甘木線	1,550	12.0	S38.11.20	12.0	2	平面交差 (幡崎踏切)	平面交差 (幡崎踏切)
(都)飯田 蔵上線	800	20.0～25.0	H2.3.9	25.0	4	立体交差 (跨線橋)	なし
(都)酒井西 宿町線	1,450	25.0	H2.3.9	25.0	4	立体交差 (跨線橋)	なし



▲鉄道交差3路線

2. 見直し方針の検討

3) 検討手順について

- 「都市計画道路の見直しの手引き（平成29年7月、国土交通省都市局）」を参考に、鉄道交差3路線の見直し計画素案の提示までの検討を行う。手順について以下に示す。

見直し対象路線		
(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線

第4回検討懇話会(今回)

○見直し方針の検討

路線ごとに、必要性・実現性の評価結果から総合的に判断し、見直し方針の提示を行う

【見直し方針とは】

- ・計画存続 ……既往の計画内容で整備を行う。
- ・計画変更候補 ……計画内容を変更して整備を行う。
- ・計画廃止候補 ……見直しにより必要性が低いことから、計画の廃止を行う。



見直し方針の提示

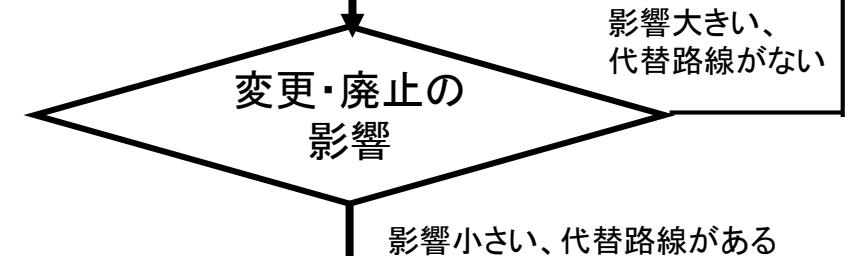
見直し案提示

見直し案

第5回検討懇話会

○見直し案の検討

見直し案を作成し、都市計画道路網全体での交通処理機能に影響がないことを確認



第6回検討懇話会

○見直し計画素案の決定

見直し計画の素案を決定

変更 / 廃止

見直し計画素案

2. 見直し方針の検討

4) 検討方法について

- ・ **既往の計画内容**について、**必要性・実現性**の評価結果を総合的に判断し、**見直し方針の決定**を行う。

必要性に関する評価			
	項目	評価基準	評価の考え方
1	路線の持つ位置づけ	都市計画マスタープランなど上位計画へ位置づけられるか	都市の将来像を形成する上で重要な路線と考えられることから、必要性が高い等
2	交通混雑緩和	現況混雑度1.25以上か	現状で混雑している状況(混雑度1.25以上)であり、整備によって改善が見込まれる場合、必要性が高い等
3	交通安全の確保	通学路指定がされている場合に歩道整備がなされているか	通学路に指定されており、歩道未設置の区間が残存する場合、整備の必要性が高い等
4	防災機能の強化	緊急輸送道路に指定されているか	緊急輸送道路に指定されており、防災機能を強化する上で整備の必要性が高い等
実現性に関する評価			
	項目	評価基準	評価の考え方
5	まちづくりへの影響	整備により、現在の土地利用状況における沿線環境へ影響があるか	計画路線沿線の環境が整備によって影響をうける場合、実現性が低い等
6	施工性の課題	整備の際、施工に物理的課題や道路構造令との不適合がないか	現在の計画のままでは、構造上の問題から事業実施にあたり課題が大きい場合、実現性が低い等
7	沿道住民の意向	整備に対する沿道住民の意向はどうか(賛成・反対)	都市計画道路の整備に対する要望がある場合、実現性は高く、整備に反対がある場合、実現性が低い等
8	事業性	整備に必要となる事業費はどうか	都市計画道路の整備によって想定される利用状況から、投資効率が低い場合、実現性が低い等

◆ 存続・変更・廃止候補の考え方

		必要性	
		低い	高い
実現性	高い	廃止候補	存続
	低い	廃止候補	変更候補

【見直し方針】

- ・ 存続 … 既往の計画内容で整備を行う。
- ・ 変更候補 … 計画内容を変更して整備を行う。
- ・ 廃止候補 … 見直しにより必要性が低いことから、計画の廃止を行う。

2. 見直し方針の検討

5) 必要性に関する検討 ～ ① 路線の持つ位置付け

- ・都市計画区域マスタープランにおいて、東西方向に他市方面との連携軸が位置づけられている。
- ・鳥栖市の将来道路網方針（案）において、（都）久留米甘木線、（都）飯田蔵上線は、都市幹線道路としての機能が位置づけられており、他市方面との東西連携軸を担う路線として考えられる。

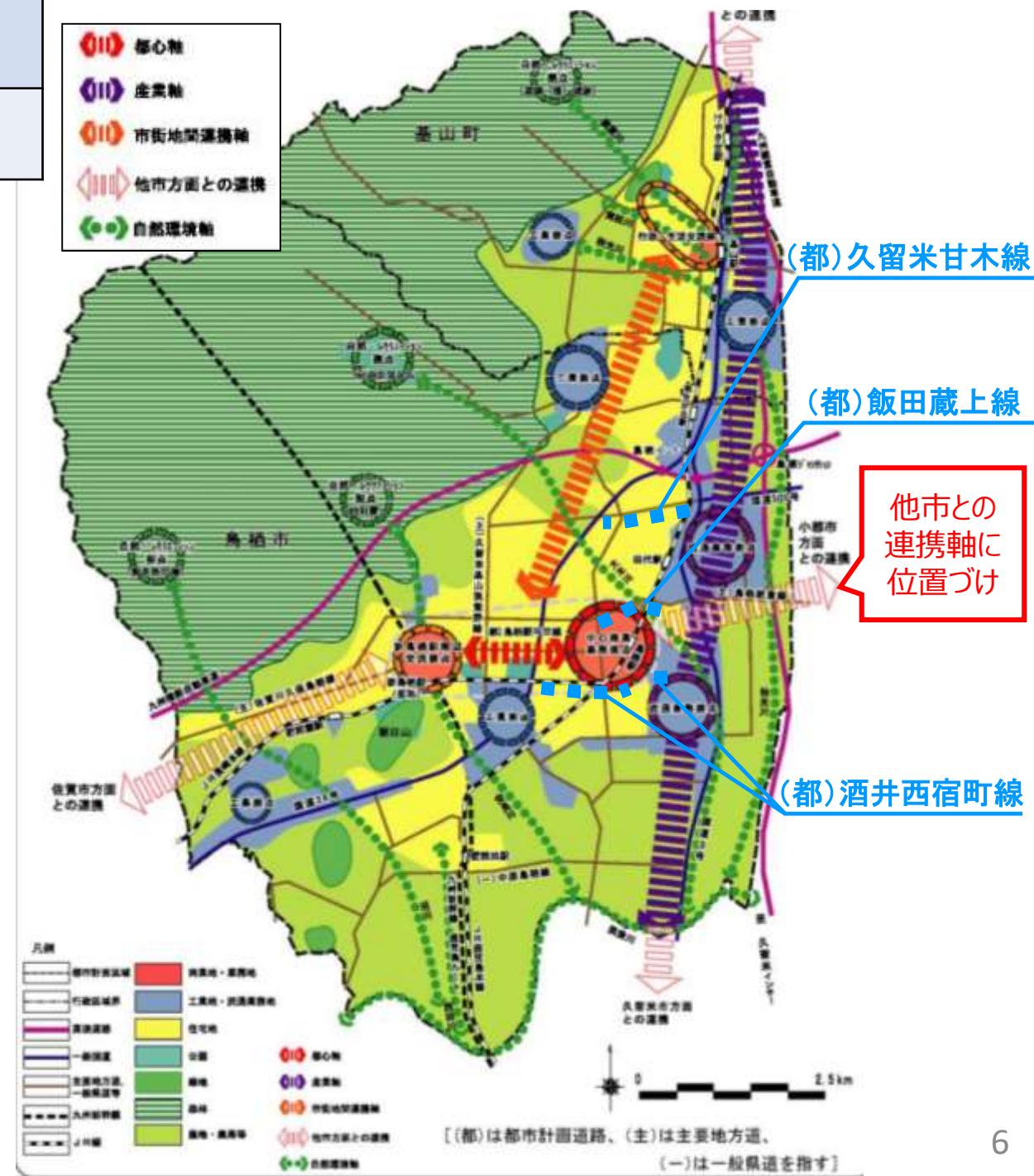
◆ 路線の持つ位置付け(上位計画に位置付けのある路線)

項目	(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線
鳥栖基山都市計画区域マスタープラン	連携軸を担う路線の一つとして考えられる	連携軸を担う路線の一つとして考えられる	なし
鳥栖市の将来道路網方針(案)	都市幹線道路	都市幹線道路	補助幹線道路

▼ 鳥栖市の将来道路網方針(案)H29年度



▼ 佐賀県都市計画区域マスタープラン 鳥栖基山都市計画区域:平成16年4月28日



2. 見直し方針の検討

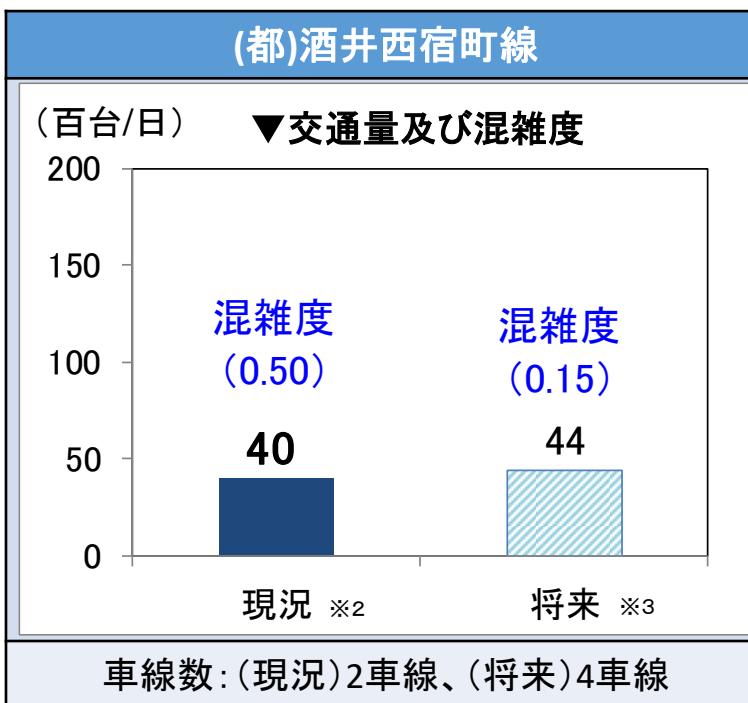
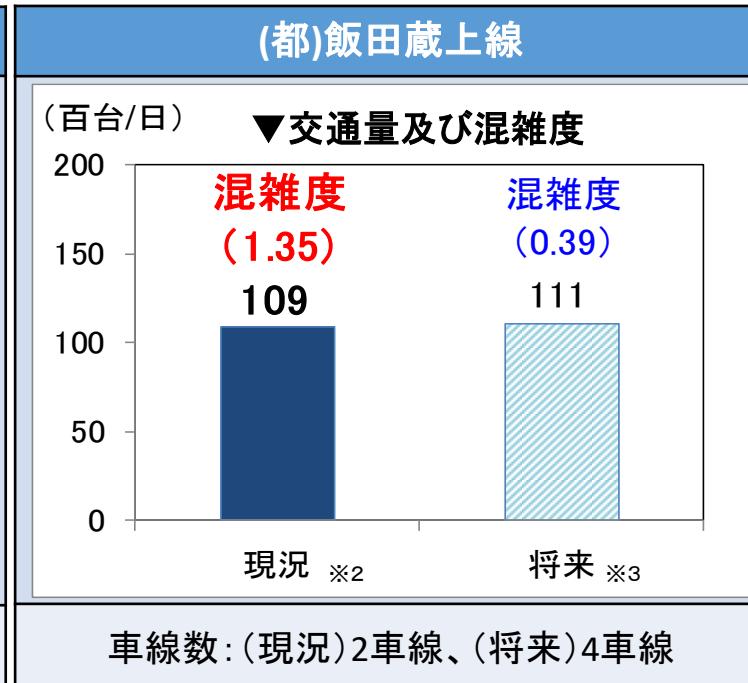
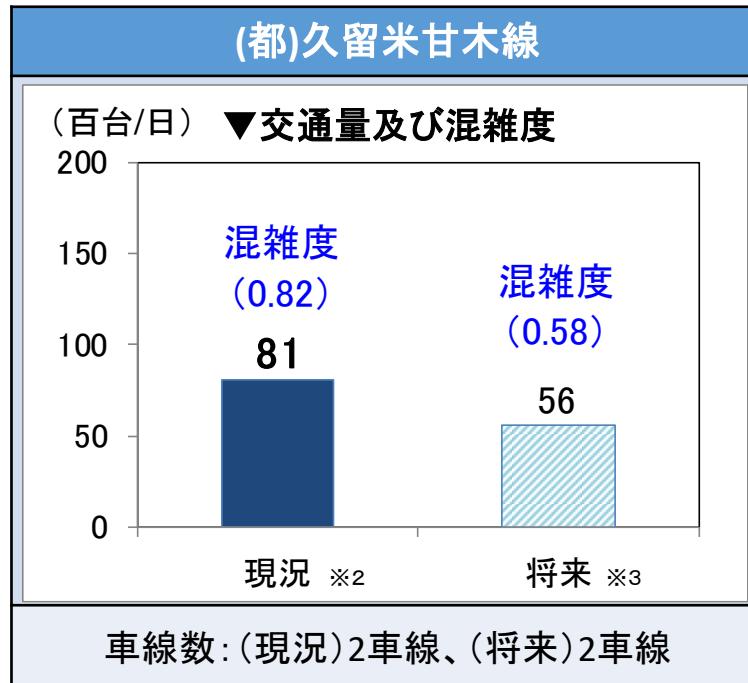
5) 必要性に関する評価 ～ ②交通混雑緩和

- ・ 鉄道交差3路線における現況及び都市計画道路を整備した場合（将来）の交通量及び混雑度^{※1}について以下に示す。
- ・ (都)久留米甘木線:現況の混雑度は1.25を下回る。将来の交通量は減少が予測される。
- ・ (都)飯田蔵上線 :**現況の混雑度は1.25を上回る**。将来の交通量は増加するが、4車線整備では混雑度1.25を大幅に下回る。
- ・ (都)酒井西宿町線:現況の混雑度は1.25を下回る。将来の交通量も現状と大きな変化はないことが予測される。

◆交通混雑の緩和（現況で混雑度1.25以上の路線）

▼鉄道交差3路線の交通量と混雑度

項目	(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線
交通混雑緩和 (混雑度1.25以上)	現況の混雑度 1.25未満	現況の混雑度 1.25以上	現況の混雑度 1.25未満

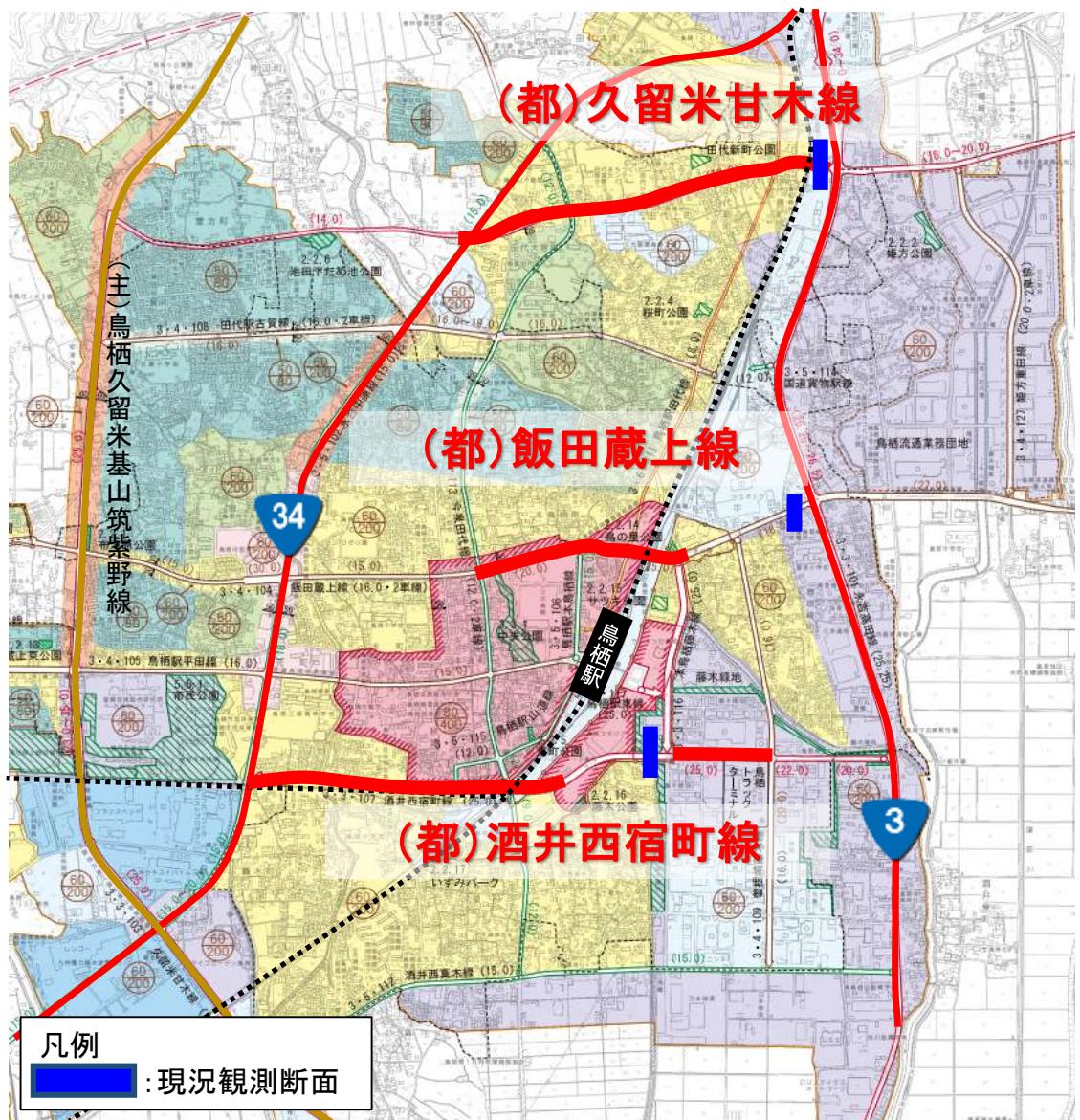


凡例
 : 現況交通量(百台/日)、
 : 将来交通量(百台/日)※参考値

※1.混雑度について
 混雑度とは、道路の混雑の度合いを示す数値。交通容量に対する交通量の比。
 「佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」(H19.11)において、「道路の交通容量」の混雑度の考え方を基に混雑度1.25未満を適正值としている。

※2.現況交通量について
 久留米甘木線:H27全国道路・街路交通情勢調査結果
 飯田蔵上線:H27全国道路・街路交通情勢調査結果
 酒井西宿町線:実測交通量(H26.9)

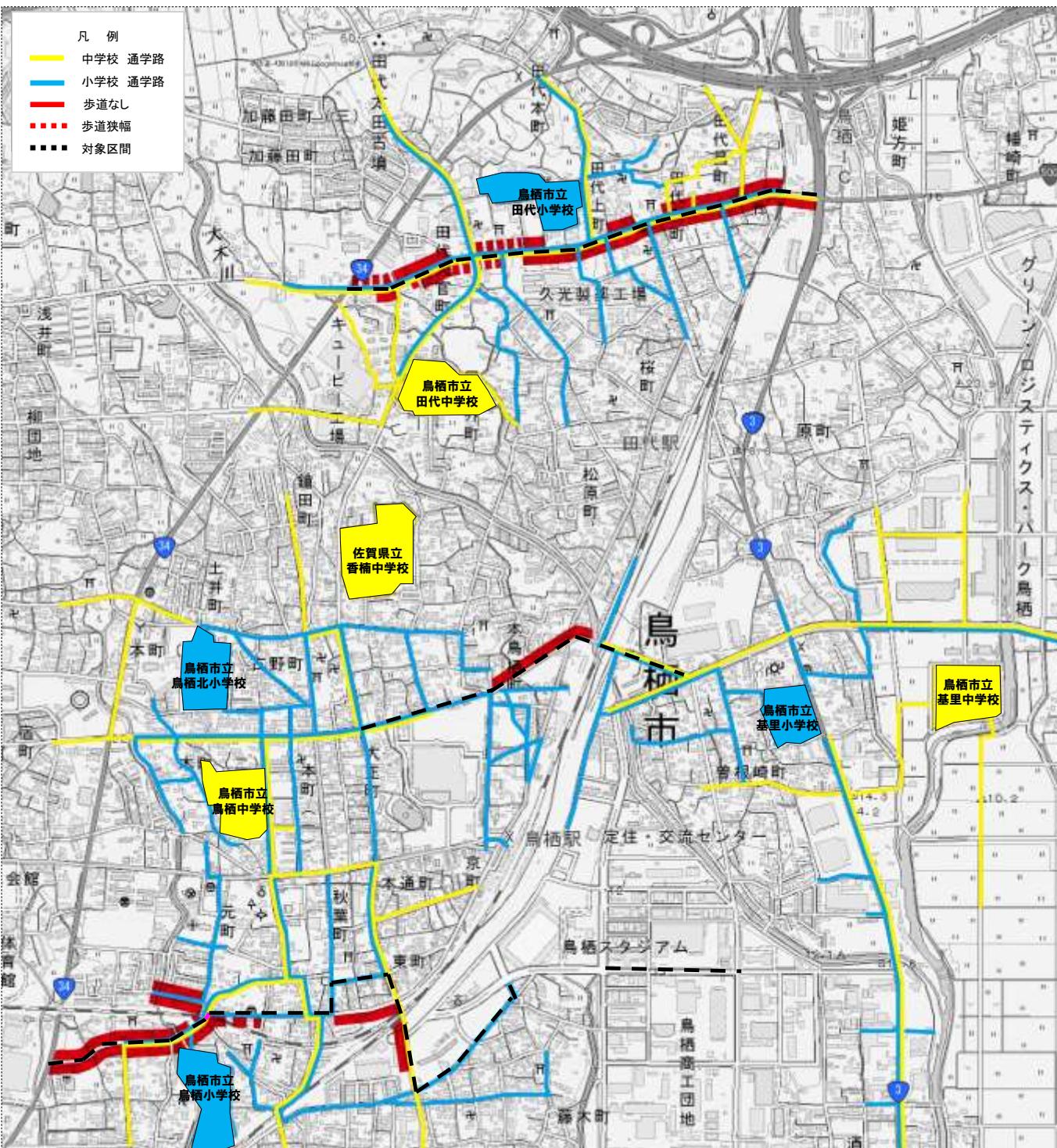
※3.将来交通量について
 鳥栖市将来道路網の方針(案)をもとにした推計値。



2. 見直し方針の検討

5) 必要性に関する評価 ～ ③交通安全の確保

- ・ 鉄道交差3路線の現道における通学路の指定状況及び歩道整備状況は下図の通りである。
- ・ (都)久留米甘木線：現道の殆どが通学路に指定されており、その歩道設置状況は30%に留まっている。
- ・ (都)飯田蔵上線：現道の殆どが通学路に指定されており、通学路指定区間は全て歩道整備済み。
- ・ (都)酒井西宿町線：鉄道より西側の住居系地域のみ通学路指定区間があり、その82%で歩道整備済み。



◆交通安全の確保

(通学路指定されており、歩道が未設置の路線)

項目	(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線
通学路の指定状況※1 【区間全体に対する割合】	93%	65%	74%
通学路の歩道設置状況※2 【通学路に対する整備割合】	30%	100%	82%
状況概要	・殆どが通学路指定区間で歩道未設置 ・踏切を跨ぐ通学路も歩道未設置	・通学路指定区間では全区間歩道整備済み	・通学路指定区間の、一部(鉄道より西側)で歩道未設置

※1通学路の指定状況

現道で通学路に指定されている区間。
指定状況は、対象区間(既都市計画道路の現道区間)のうち、通学路に指定されている延長の割合。
(通学路:鳥栖市内の小・中学校の通学路)

※2通学路の歩道設置状況

現道の通学路指定区間のうち、歩道が未設置の延長の割合

2. 見直し方針の検討

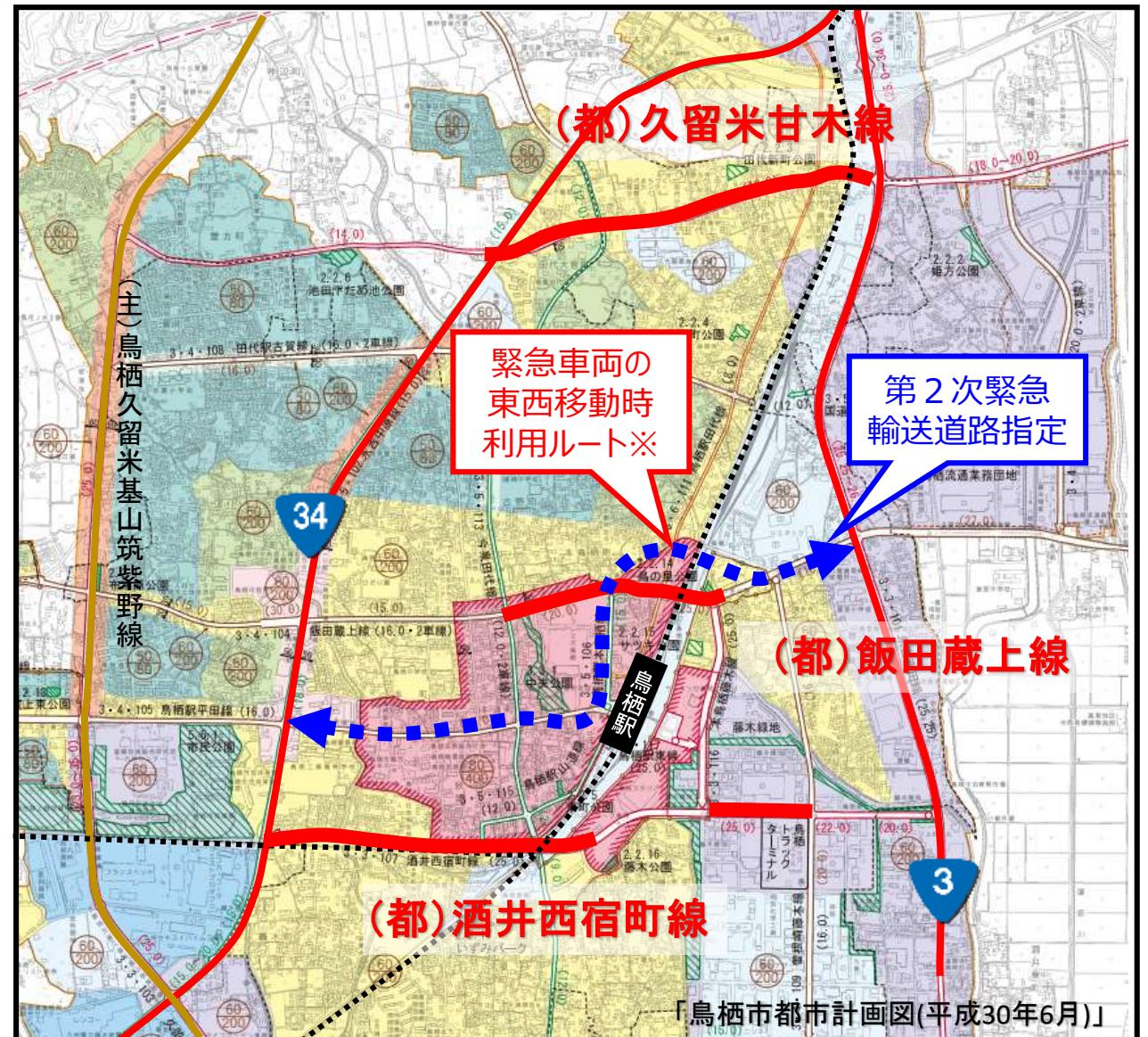
5) 必要性に関する評価 ～ ④防災機能の強化

- ・ 鉄道交差3路線の緊急輸送道路の指定について下図の通りである。
- ・ (都)飯田蔵上線は**現道の一部が第2次緊急輸送道路に指定**されている。
- ・ (都)飯田蔵上線は緊急車両が鳥栖市東西移動時に利用するルートとなっている。(緊急車両は踏切を通行しない。)

◆防災機能の強化 (緊急輸送道路に指定される路線)

項目	(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線
緊急輸送道路指定状況	指定なし	第2次緊急輸送道路の一部が指定	指定なし

▼緊急輸送道路ネットワーク図(H28.9.16)
(佐賀県地域防災計画より)



※緊急車両の利用ルート: 鳥栖・三養基地区消防事務組合 鳥栖消防署へのヒアリング結果

▲鉄道交差3路線の指定状況

2. 見直し方針の検討

5) 実現性に関する評価 ～ ⑤まちづくりへの影響

- ・ 鉄道交差3路線周辺の土地利用状況と整備による沿道環境への影響は下記のとおりである。
- ・ (都) 飯田蔵上線は現状の沿道利用環境から大きな変化は想定されない。
- ・ (都) 久留米甘木線は、**整備により大型車両の進入増加が想定**され、(都) 酒井西宿町線は、**東側の工業系地域と西側の住居系地域を新たに4車線で繋ぐため、住居系地域への大型車両の進入など沿線住環境への影響が想定**される。

◆まちづくりへの影響 (都市計画道路の整備により、現状の沿線環境へ影響を及ぼす路線)

評価項目	(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線
沿道環境への影響	大型車両の進入増加が想定	変化なし	住居地域内の道路環境の変化が想定

(都)久留米甘木線 (沿線)住居系地域

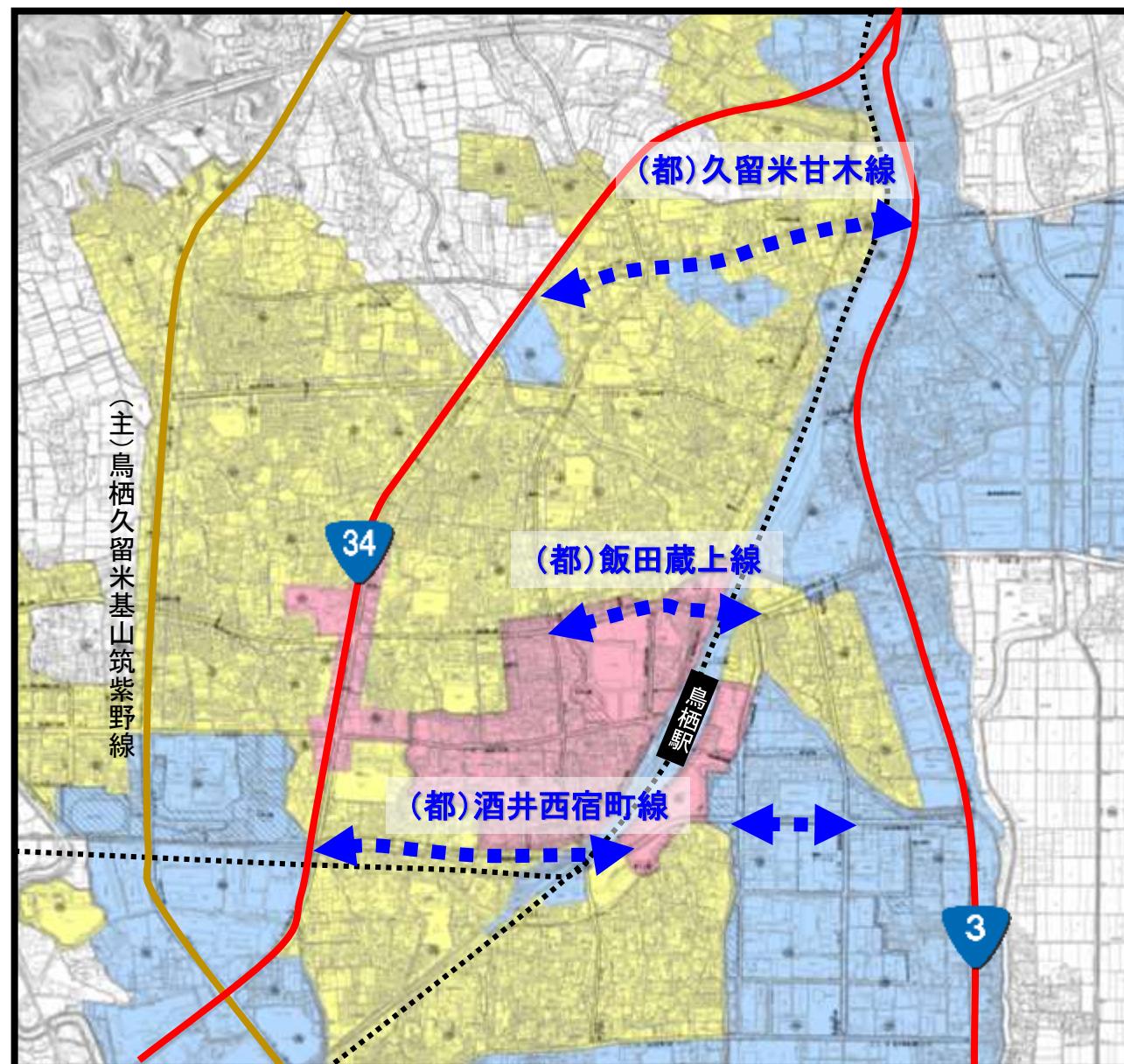
- ・ 現道と都市計画道路は同じ軸線上にあるが、整備により**大型車両が現状より多く進入する可能性**がある

(都)飯田蔵上線 (沿線)商業系地域と住居系地域を跨ぐ

- ・ 整備による現状の利用環境への大きな影響はない

(都)酒井西宿町線 (沿線)東側は工業系地域、西側は住居系地域

- ・ 整備により、工業系地域と住居系地域を新たに繋ぐため、**工業地域の大型車両が住居地域に進入するなど沿線の道路環境が変わる可能性**がある



▲ 鉄道交差3路線と用途地域の分布

凡例

○住居系地域:
(第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第一種住居地域、準住居地域)

主に住居等の用途に使用される地域で、住宅が多く立地する。

○商業系地域:
(近隣商業地域、商業地域)

主に商業などの用途の仕様される地域で、集合住宅や店舗などが立地する。

○工業系地域:
(準工業地域、工業地域、工業専用地域)

主に工業の用途に使用される地域で、製造工場や倉庫などが立地する地域。

※「鳥栖市都市計画図(平成30年6月時点)」を参考にそれぞれの地域に分類。

2. 見直し方針の検討

5) 実現性に関する評価 ～ ⑥施工性の課題

◆施工性の課題

(都)久留米甘木線

○現計画内容(2車線、鉄道平面交差)に対する構造上の課題がある。

①計画幅員の不足

・現計画幅員12mでは、通学路の安全性に配慮した歩道幅員確保が困難。

⇒安全性確保のため、現在の道路構造令に基づく計画幅員14mが必要であり、既往の計画12mでは幅員が不足。

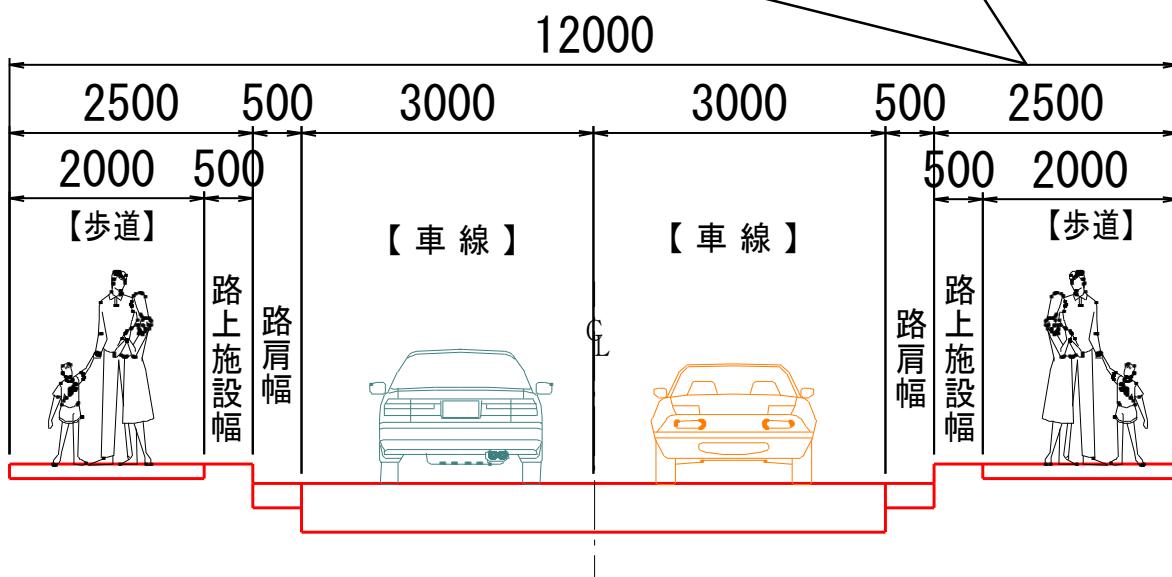
②鉄道との平面交差

・現計画では鉄道交差部分は平面交差の計画となっているが、交通処理上、安全上の問題がないか再確認が必要。

⇒ただし、鉄道部分の立体交差化は、周辺土地利用への影響や、事業費の高額化が懸念される。

<現在の計画内容>

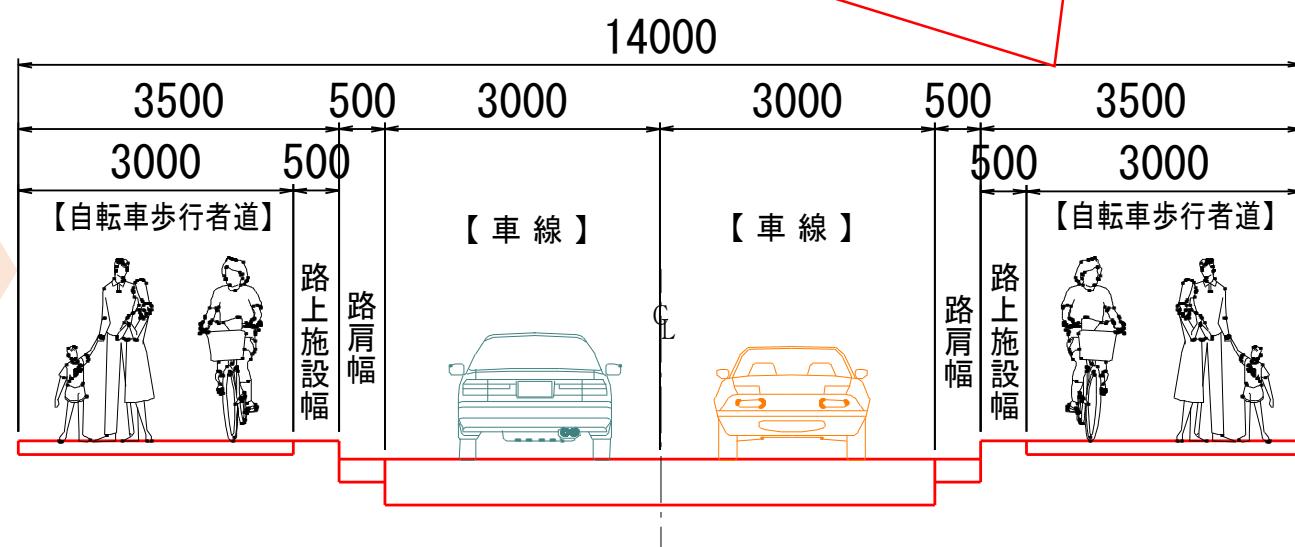
歩道2.0mでは道路構造令に不適合 (H24年道路構造令)
自転車歩行者道3.0mが望ましい



構造令適合かつ自転車、歩行者両者の
安全性に配慮した構造が必要

<望ましい道路の幅員(例)>

自転車歩行者道3.0mを確保
(通行区分明示等の配慮が必要)



幅員14m (構造令との対応、安全性に配慮した運用が可)

2. 見直し方針の検討

5) 実現性に関する評価 ~ ⑥施工性の課題

◆施工性の課題

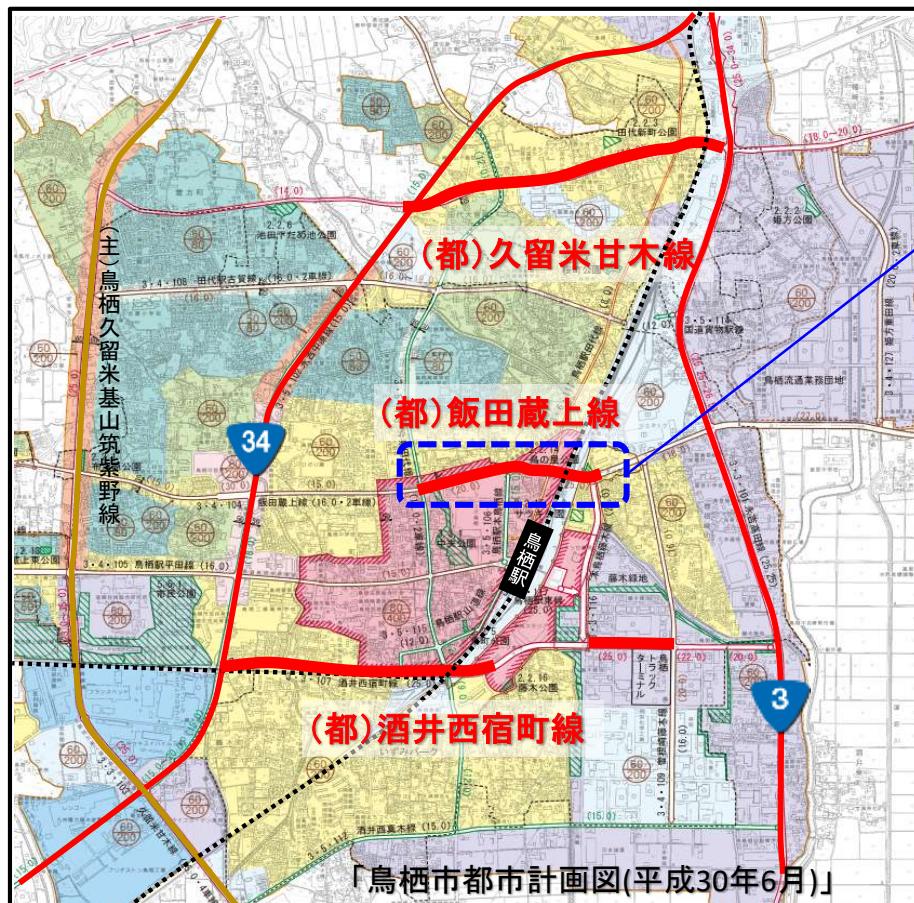
(都)飯田蔵上線

○現計画内容(4車線、鉄道立体交差)での整備には構造上の課題がある。

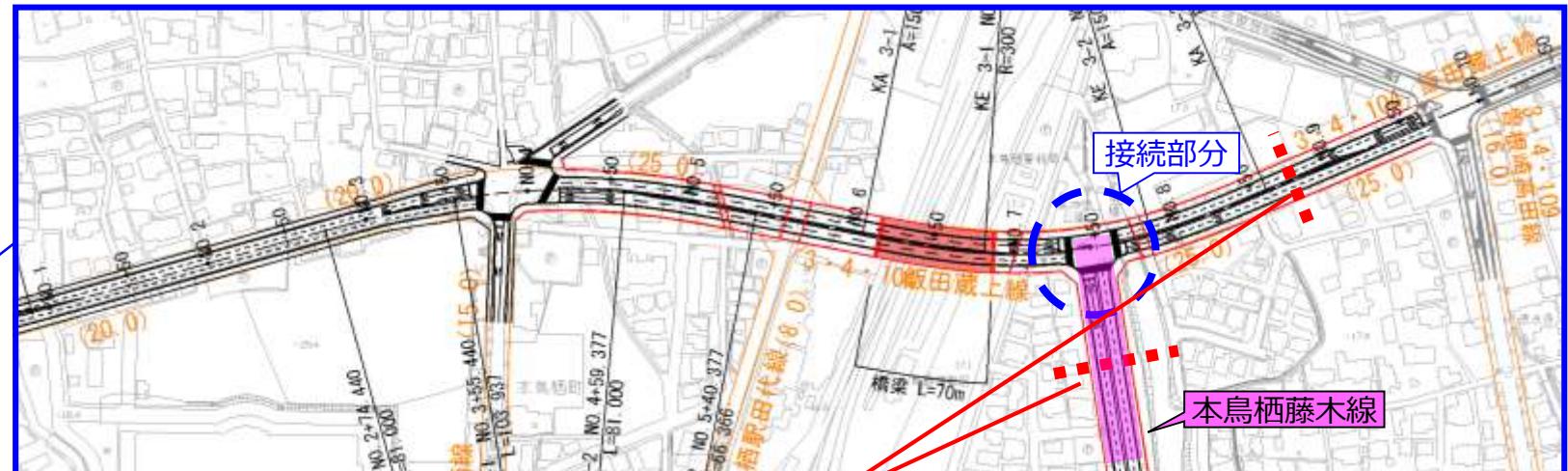
鉄道並行路線(本鳥栖藤木線)との接続が困難

- ・飯田蔵上線が鉄道を立体交差(道路が鉄道の上を跨ぐ)するため、接続する鉄道並行路線も同じ高さ(約5m程度)までの嵩上げが必要。
 - ・交差点を嵩上げすると、沿道民地の前面に擁壁が出来るため、沿道民地から出入りするための前面道路が十分確保出来ない。
- ⇒沿道住民の利便性が低下するため、現在の計画のままでは課題がある。

▼対象区間(飯田蔵上線)の平面イメージ



▲対象区間位置図



▼嵩上げイメージ図(飯田蔵上線(本線)、本鳥栖藤木線の断面イメージ)

<現況>



<整備後>



沿道民地から
出入りが出来ない

2. 見直し方針の検討

5) 実現性に関する評価 ～ ⑥施工性の課題

◆施工性の課題

(都)酒井西宿町線

○現計画(4車線、鉄道立体交差)での整備には構造上の課題がある。

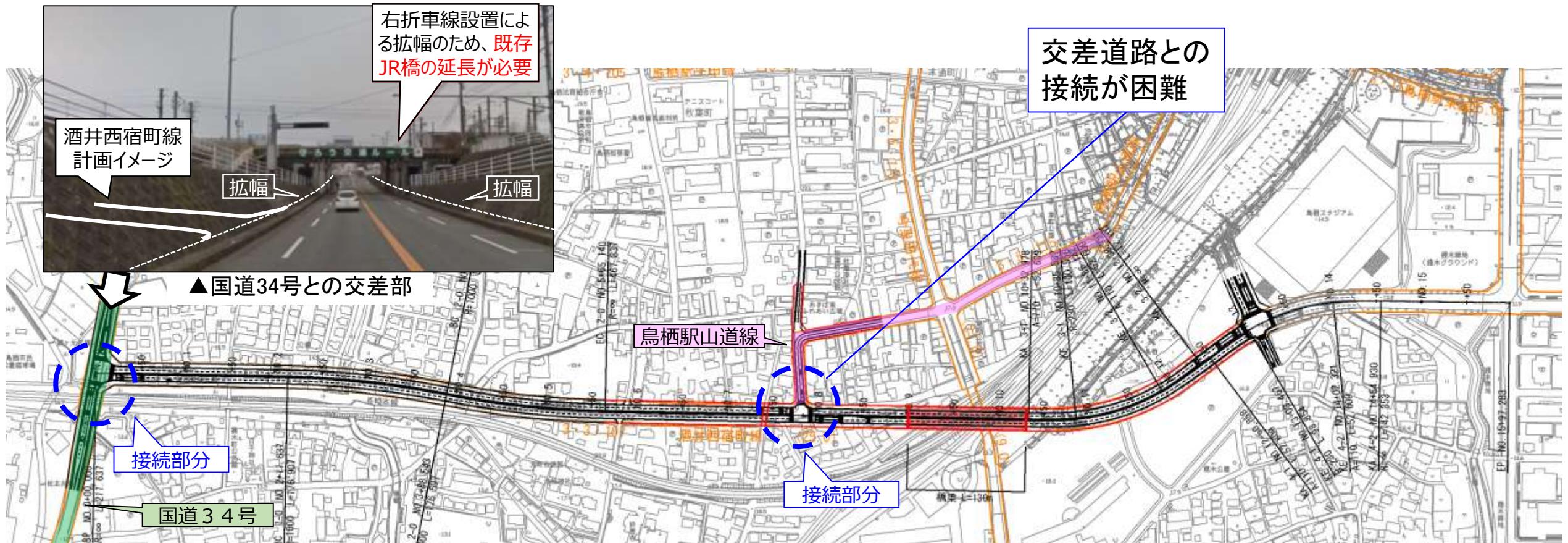
①鉄道近接1路線(鳥栖駅山道線)との接続が困難

- ・酒井西宿町線が鉄道を立体交差するため、接続する近接1路線も同じ高さまでの(鳥栖駅山道線:約5m程度)の嵩上げが必要。
 - ・交差点を嵩上げすると、沿道民地の前面に擁壁が出来るため、沿道民地から出入りするための前面道路が十分確保出来ない。
- ⇒沿道住民の利便性が低下するため、現在の計画のままでは課題がある。

②国道34号との平面交差(接続)が困難

- ・国道34号は酒井西宿町線との接続箇所直近でJR長崎本線をアンダーパス(JR橋)している。
- ・酒井西宿町線整備により、国道34号側に右折専用車線設置が必要となるため、国道34号の拡幅・既存のJR橋改良(橋長延長)も必要。
- ・列車を運行、道路を通行させながらの橋梁延長工事は工事の長期化・高コスト化、施工時の渋滞等の影響が大きい。

⇒国道34号との現計画位置での平面交差点設置は困難



▲現計画平面図

2. 見直し方針の検討

6) 実現性に関する評価 ～ ⑦沿道住民の意向

- (都)久留米甘木線は6回の要望書提出があり、地元からの現道改良に対する意向が強い。通学路の安全確保などが主な要望内容となっている。
- (都)飯田蔵上線、(都)酒井西宿町線では特に要望はない。

◆沿道住民の意向

(都市計画道路の整備に対する要望や、反対意見などがある路線)

評価項目	(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線
地元からの要望	H18～H23までに 6回の要望書提出あり	特になし	特になし
主な要望内容	安全・安心な道路環境の整備 ・大型貨物自動車の進入抑制 ・通学路歩道の整備	—	—

2. 見直し方針の検討

6) 実現性に関する評価 ～ ⑧事業性

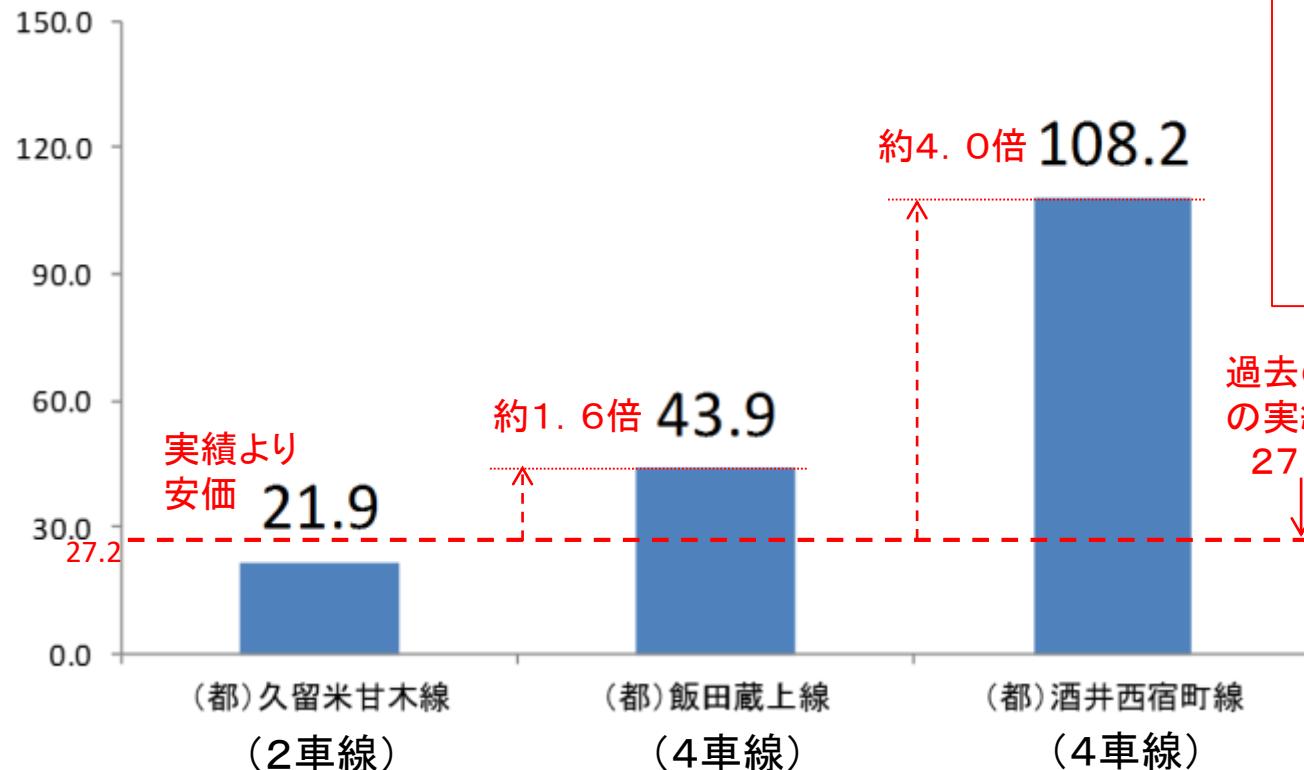
- ・ 既定都市計画道路の整備に必要な事業費は、(都)酒井西宿町線が最も高い。
- ・ 台キロあたりの事業費では、(都)久留米甘木線が最も低く、(都)酒井西宿町線が最も高い。
- ・ 市内で整備済み都市計画道路の台キロあたり事業費実績値と比較すると、(都)酒井西宿町線の事業費が特に高い。

◆事業性(都市計画道路の整備に必要な事業費)

評価項目	(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線
概算事業費	約19億円	約39億円	約69億円
整備延長	1.55 km(2車線)	0.8 km(4車線)	1.45 km(4車線)
計画交通量	5,600 台/日	11,100 台/日	4,400 台/日
台キロあたり事業費	21.9万円/台km	43.9万円/台km	108.2万円/台km

※今回の検討における事業費は、既定計画に基づき算出した本線のみ概算費用である。

▼台キロあたり事業費(万円/台km)



【比較参考値】過去の都市計画道路整備事業費の実績値

- ・ 路線:(都)永吉神辺線(九千部山公園線)
- ・ 延長:0.99km
- ・ 区間:JRアンダー部～弥生が丘中央と弥生が丘西交差点の中間点
- ・ 車線数:2車線
- ・ 利用交通量:10,710台/12h(H27観測値)
※日交通量:13,602台/日、昼夜率:1.27(H27センサス)
- ・ 事業費:約36億円
- ・ 台キロあたりの事業費:27.2万円/台km

過去の都市計画道路整備事業費の実績値
27.2万円/台km (2車線)



2. 見直し方針の検討

7) 総合評価 ～ 必要性の評価に関するまとめ

- ・ 鉄道交差3路線の必要性を確認するため、各評価項目ごとの評価結果から総合評価を行います。
- ・ (都)久留米甘木線、(都)飯田蔵上線は整備の必要性が「高い」との評価になります。
- ・ (都)酒井西宿町線は必要性が「低い」との評価になります。

○必要性評価の考え方

【項目ごとの評価】

各評価項目ごとの観点から、必要性を「高い」「低い」「非常に低い」の3段階で評価します。

「高い」: 評価項目の観点から特に整備の必要性が高い⇒○
 「低い」: 評価項目の観点から必要と考えられる部分が限定的であるなど、相対的に必要性が低い⇒△
 「非常に低い」: 評価項目の観点からは必要と考えられる該当部分がなく、現状の問題もないことから整備の必要性が低い⇒×



【必要性評価の判断基準】

評価項目への該当数により、路線の整備必要性を「高い」「低い」の2段階に分類評価します。

該当項目数	必要性	判断内容
“○”2項目以上、若しくは、“○”1項目且つ“△”3項目	高い	路線に複数以上の観点からの必要性があり、整備が求められる。
該当項目数が上記以外	低い	路線の必要性が非常に低いと考えられ、整備の合理性に乏しいことから廃止候補とする。

項目		(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線
必要性に関する評価	① 路線の持つ位置付け	○ 都市幹線道路の位置付けであり、区域マスタープランにおける東西の連携軸を担う路線として考えられ、必要性が高い	○ 都市幹線道路の位置付けであり、区域マスタープランにおける東西の連携軸を担う路線として考えられ、必要性が高い	△ 補助幹線道路の位置づけであり、区域マスタープランにおける東西連携軸としての必要性は相対的に低い
	② 交通混雑緩和	△ 踏切付近で一時的な渋滞はみられるが、現状で混雑していない。	○ 容量不足による混雑緩和のため、整備の必要性が高い	× 現状で混雑していない。
	③ 交通安全の確保	○ 通学路指定区間の殆どが歩道未設置であり、整備の必要性が高い	× 通学路指定区間は全て歩道整備済みであるため、必要性は低い	△ 通学路指定区間で一部歩道未設置の区間があり、整備が必要
	④ 防災機能の強化	× 緊急輸送道路の指定はない	○ 緊急輸送道路に一部指定されており、機能強化のため整備の必要性が高い	× 緊急輸送道路の指定はない
総括	必要性 ①、②、③、④	高い	高い	低い

2. 見直し方針の検討

7) 総合評価 ～ 実現性の評価に関するまとめ

- ・ 鉄道交差3路線の実現性を確認するため、各評価項目ごとの評価結果から総合評価を行います。
- ・ 鉄道交差3路線すべてが「低い」との評価になります。

○ 実現性評価の考え方

【項目ごとの評価】

各評価項目ごとの観点から、実現性を「高い」「低い」「非常に低い」の3段階で評価します。

「高い」: 評価項目の観点から特に課題がなく実現性が高い⇒○
 「低い」: 評価項目の観点から整備にあたっての課題と考えられる部分があるなど、相対的に実現性が低い⇒△
 「非常に低い」: 評価項目の観点から整備にあたっての課題があり、その度合いも相対的に高いことから実現性が低い⇒×



【実現性評価の判断基準】

評価項目への該当数により、路線の整備実現性を「高い」「低い」の2段階に分類評価します。

該当項目数	実現性	判断内容
“○”2項目以上且つ “×”の評価が一つもない	高い	路線の整備にあたっての課題が小さく、実現性が高いと考えられる。
該当項目数が上記以外	低い	現計画のままでは路線の整備にあたり課題が大きく、路線の実現性が非常に低いと考えられる。

項目		(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線
実現性に関する評価	⑤ まちづくりへの影響	△ 現道と都市計画道路は同じ軸にあるが、整備により大型車両の進入増加が想定されるため、相対的に実現性が低い	○ 現状の沿線利用環境に大きな影響は想定されないことから、実現性が高い	× 工業系地域と繋がる道路が住居地域内を新たに通過することで、大型車の進入等、沿線環境への影響が想定されるため、実現性は低い
	⑥ 施工性	× 計画幅員の拡大の必要性や、鉄道との平面交差部分での渋滞や安全性の観点より、現計画のままでは課題があることから、実現性は低い	× 鉄道並行路線との平面交差が困難であり、沿線住民の利便性が低下することから、実現性は低い	× 鉄道近接路線との平面交差が困難であり、国道34号との接続部分での施工が困難であることから、実現性は低い
	⑦ 沿道住民の意向	○ 整備に対する要望があることから、実現性が高い	△ 特になし	△ 特になし
	⑧ 事業性	○ 交通量に対する台キロ当たり事業費が実績値よりも安価であり、妥当な投資額であると考えられることから、実現性が高い	△ 交通量に対する台キロ当たり事業費が実績値よりも高いが、4車線整備であることを考慮すると概ね妥当であると考えられる	× 交通量に対する台キロ当たり事業費が実績値より約4倍高価であり、4車線整備であることを考慮しても、飯田蔵上線に比べ2倍以上の差がある
総括	実現性 ⑤、⑥、⑦、⑧	低い	低い	低い

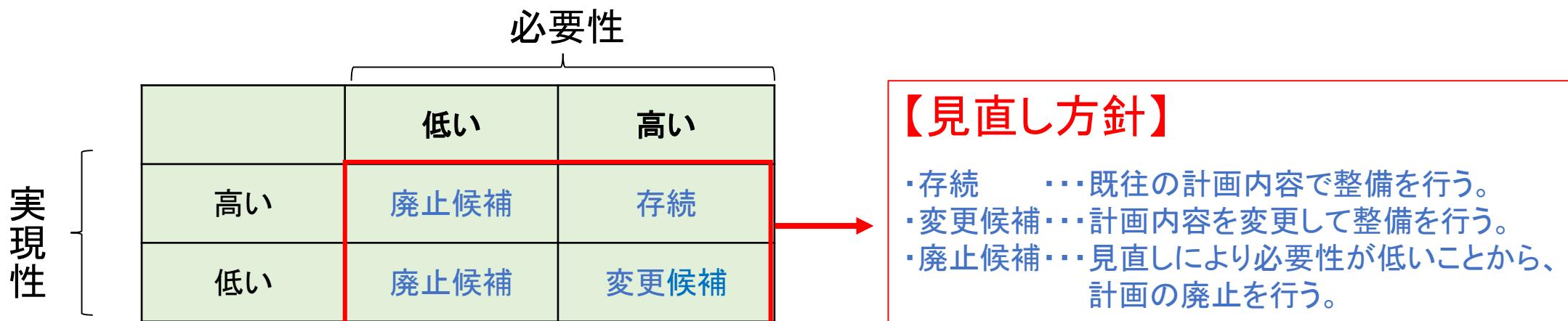
2. 見直し方針の検討

7) 総合評価 ～ 見直し方針の提示

- ・ 鉄道交差3路線の必要性・実現性から総合的に評価した結果、見直し方針を提示します。
- ・ (都)久留米甘木線、(都)飯田蔵上線は「変更候補」とし、見直し案の検討を行います。
- ・ (都)酒井西宿町線は「廃止候補」とします。

○見直し方針の判断基準

路線ごとに、必要性・実現性の評価結果から総合的に判断し、見直し方針の提示を行う

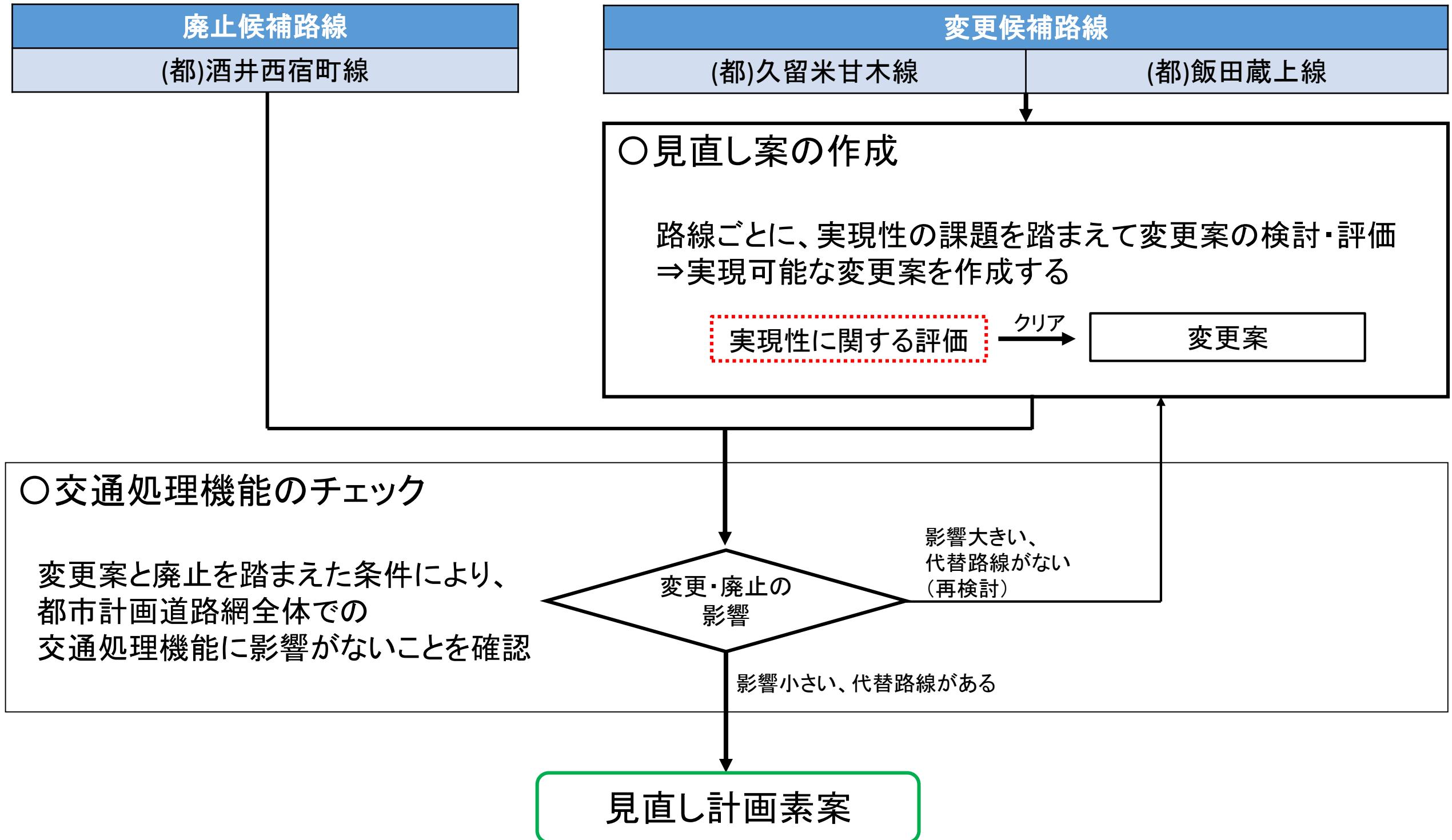


項目		(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線
総括	必要性 ①、②、③、④	高い	高い	低い
	実現性 ⑤、⑥、⑦、⑧	低い	低い	低い
見直し方針		変更候補	変更候補	廃止候補
内容		<ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地北部において東西からのアクセスを担う道路である。 ・ 混雑状況は相対的に悪くないが、通学路指定区間が多く、殆どが歩道未設置のため交通安全の確保のための整備が地元からも望まれている。 ・ 現計画のままでは歩道の設置に必要な幅員が確保できないことから、計画の変更が妥当である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東西連携の主軸を担う路線であり、市街地へのアクセスと緊急輸送道路としての機能を担う上で特に重要な路線である。 ・ 整備によって現状の交通容量不足を解消し、より円滑な交通状況を実現させることが望まれるが、現計画のままでは施工性の課題が大きいことから、必要とされる機能を保持した実現可能な計画への変更が妥当である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状の利用交通量が少なく、整備しても利用交通量の増加が見込めない路線である。 ・ 高架構造部分が長く、既設道路との接続が困難であり、実現性に大きな課題があることに加え、コストも他路線に比べ非常に高くなることから、廃止候補が妥当である。

3. 次回の検討項目について

1) 検討方法について

- ・前項までの見直し方針の結果に基づき、見直し案の検討手順を下記に示す。
- ・「変更候補」路線について変更案を作成し、実現性の評価を行う。
- ・「変更候補」、「廃止候補」路線について、都市計画道路網全体での交通処理に問題がないか確認する。



3. 次回の検討項目について

2) 見直し案検討の方向性

(都)久留米甘木線

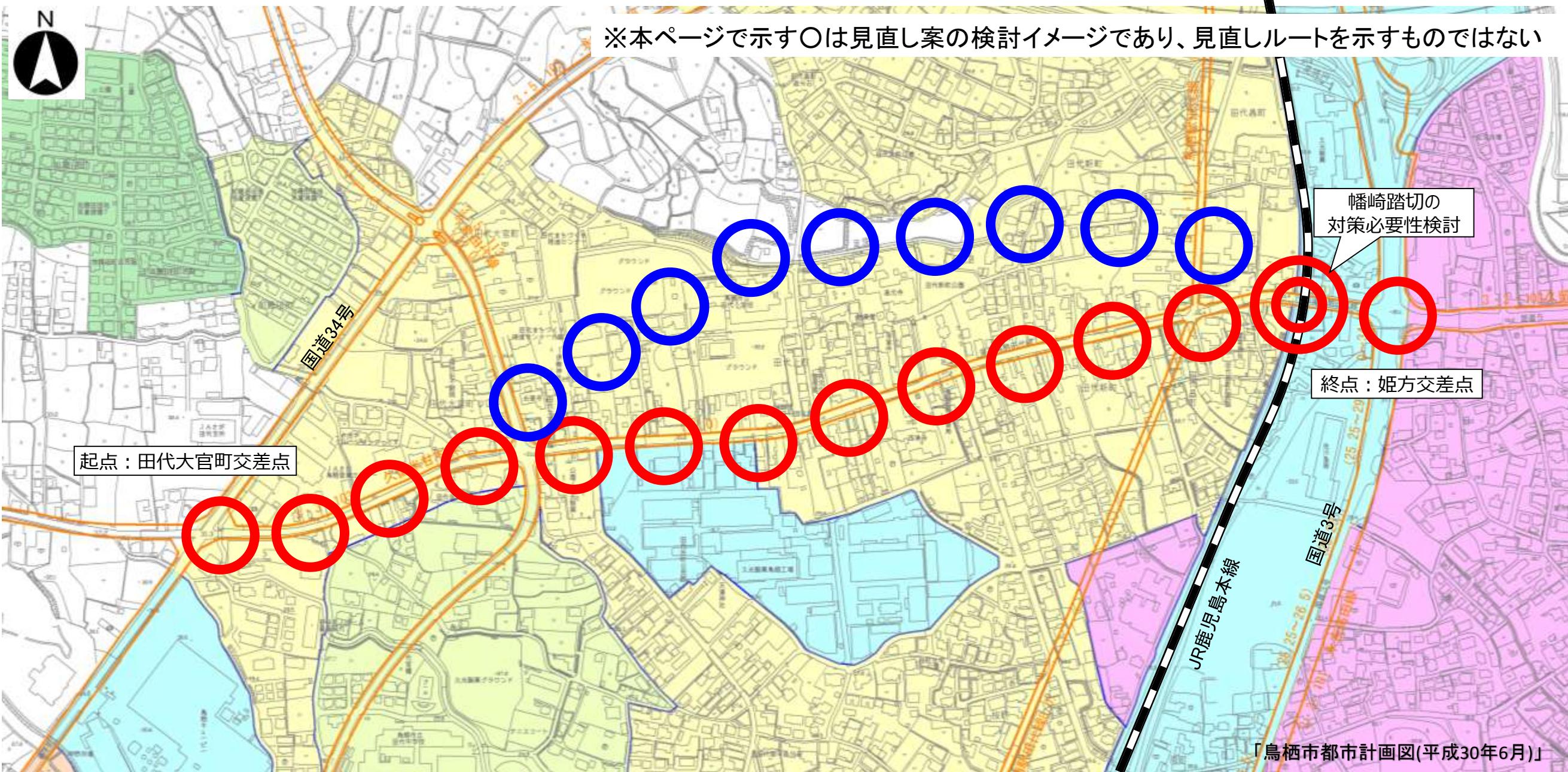
当該路線に求められる機能(見直し案のコンセプト)

- ①鉄道交差部の安全で円滑な通行確保
- ②歩行者自転車の安全性に配慮した道路構造

検討する見直し案の方向性

方向性①: 既定都市計画道路を基本とした見直し案(①鉄道交差部の対策必要性検討 ②安全性に配慮した幅員への見直し)

方向性②: バイパスルートでの見直し案(①鉄道交差部の対策必要性検討 ②現道交通の削減による歩行者自転車の安全性確保)



▲見直し案のイメージ

3. 次回の検討項目について

2) 見直し案検討の方向性

(都)飯田蔵上線

当該路線に求められる機能(見直し案のコンセプト)

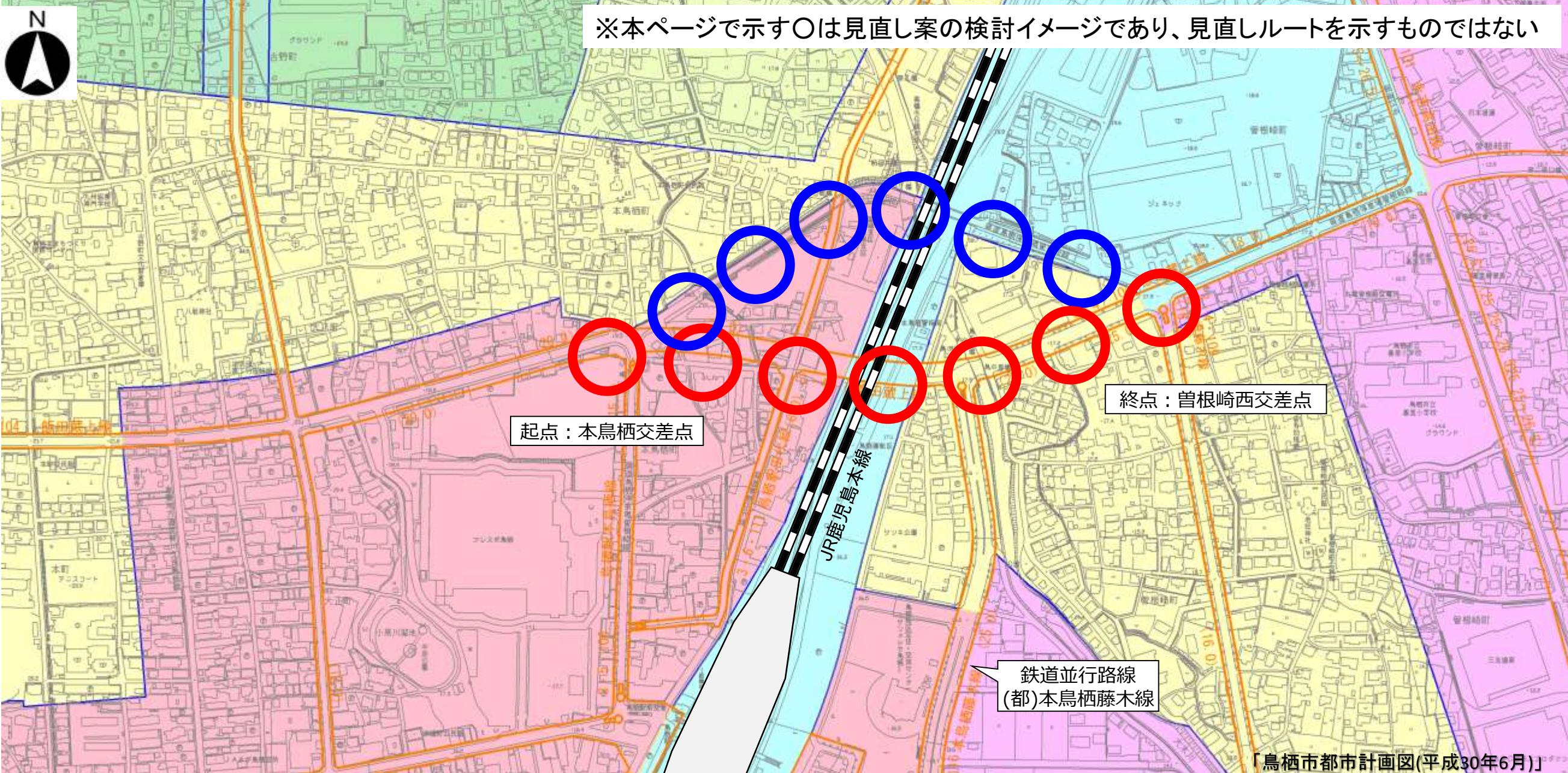
- ①交通混雑解消に向けた路線整備
- ②鉄道並行路線との接続

検討する見直し案の方向性

方向性①: 既定都市計画道路を基本とした見直し案(①必要な車線数確保 ②鉄道並行路線と接続は側道等を想定)

方向性②: 現道軸での見直し案(①必要な車線数確保 ②鉄道並行路線との接続は現状維持)

※本ページで示す○は見直し案の検討イメージであり、見直しルートを示すものではない



▲見直し案のイメージ

【鳥栖市都市計画図(平成30年6月)】

3. 次回の検討項目について

2) 見直し案検討の方向性

(都)酒井西宿町線

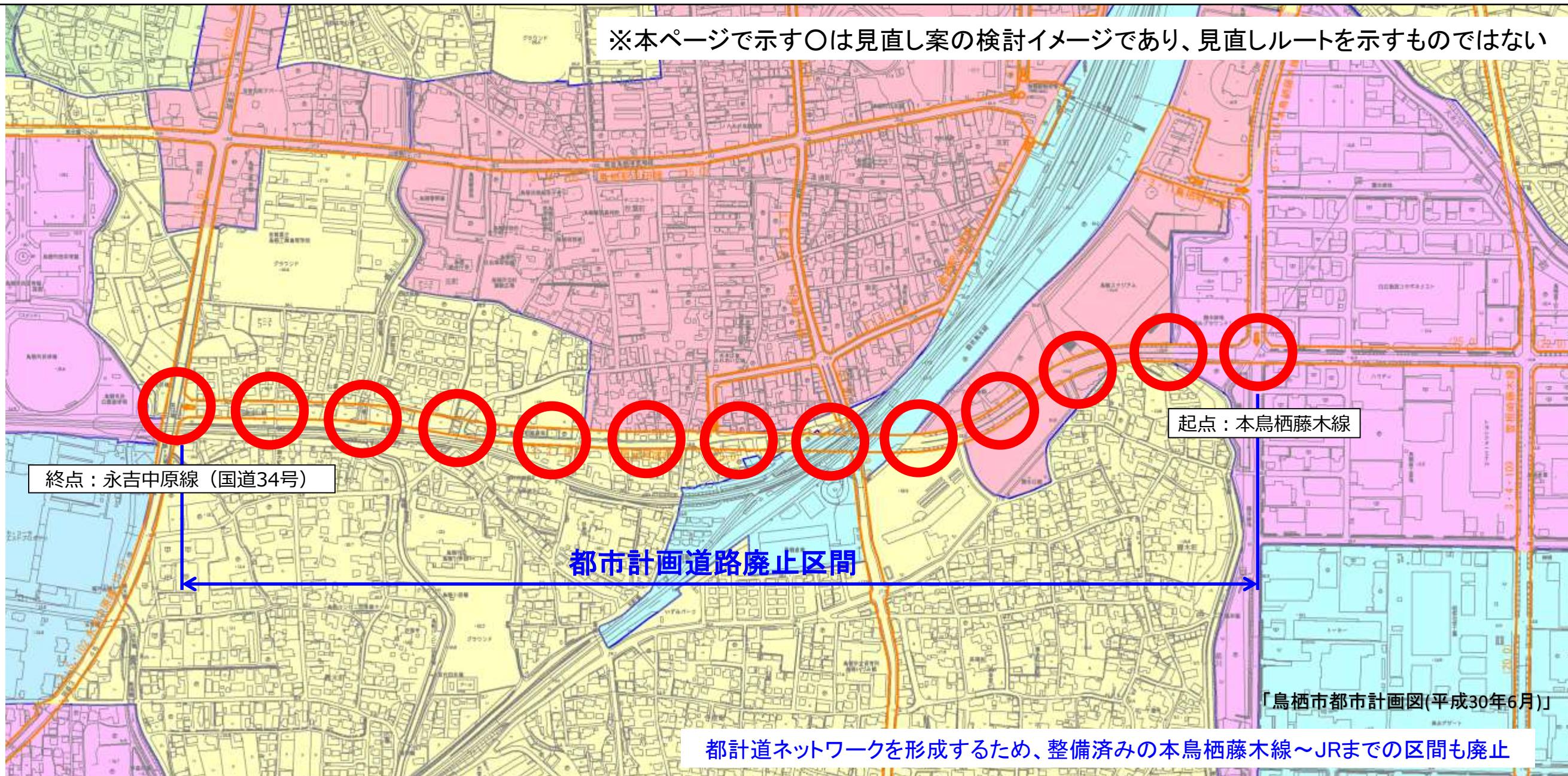
当該路線に求められる機能(見直し案のコンセプト)
なし (廃止候補のため)

検討する見直し案の方向性

方向性①: 既定都市計画道路を基本とした見直し案

方向性②: 未整備区間の廃止(本鳥栖藤木線～永吉中原線(国道34号))

※本ページで示す○は見直し案の検討イメージであり、見直しルートを示すものではない



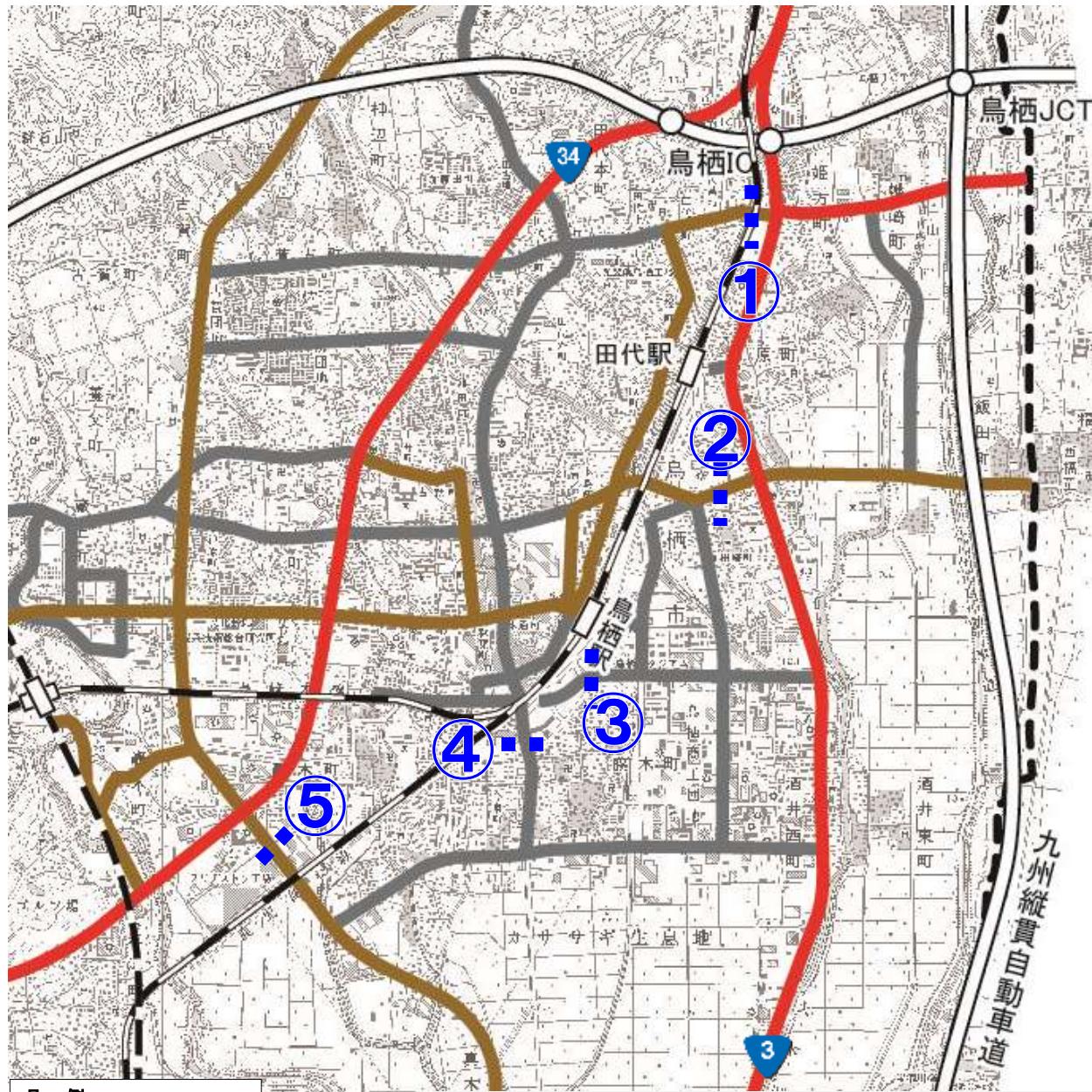
都計道ネットワークを形成するため、整備済みの本鳥栖藤木線～JRまでの区間も廃止

▲見直し案のイメージ

3. 次回の検討項目について

3) 見直し案の検討 ～ 都市計画道路網全体からみた交通処理の検証①

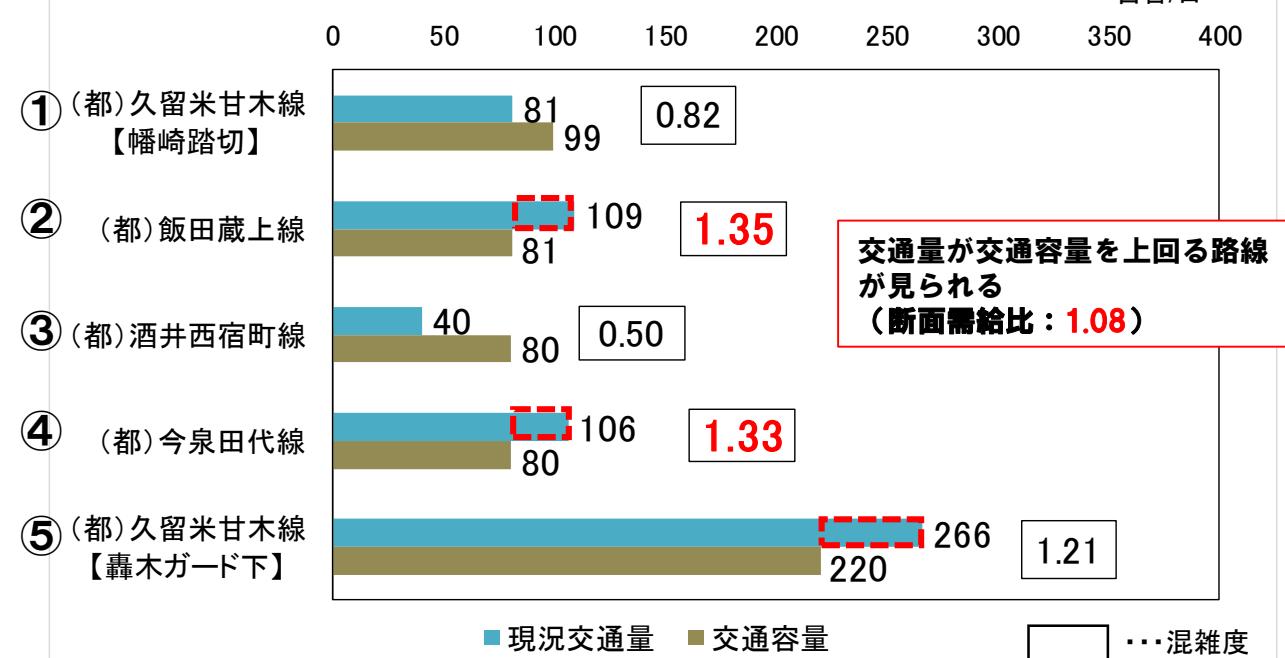
- ・ 現況では、鉄道横断面の交通量が容量を超えて、断面として容量が不足している状況にある。
- ・ しかしながら、現在の既定計画による都市計画道路が全て整備されると想定した将来道路網（案）での断面需給バランスでは、交通需要に対して容量が大きくなりすぎる（混雑度0.51）傾向にある。



凡例
 高速道路
 国道
 主要地方道
 一般県道
 主要な市道

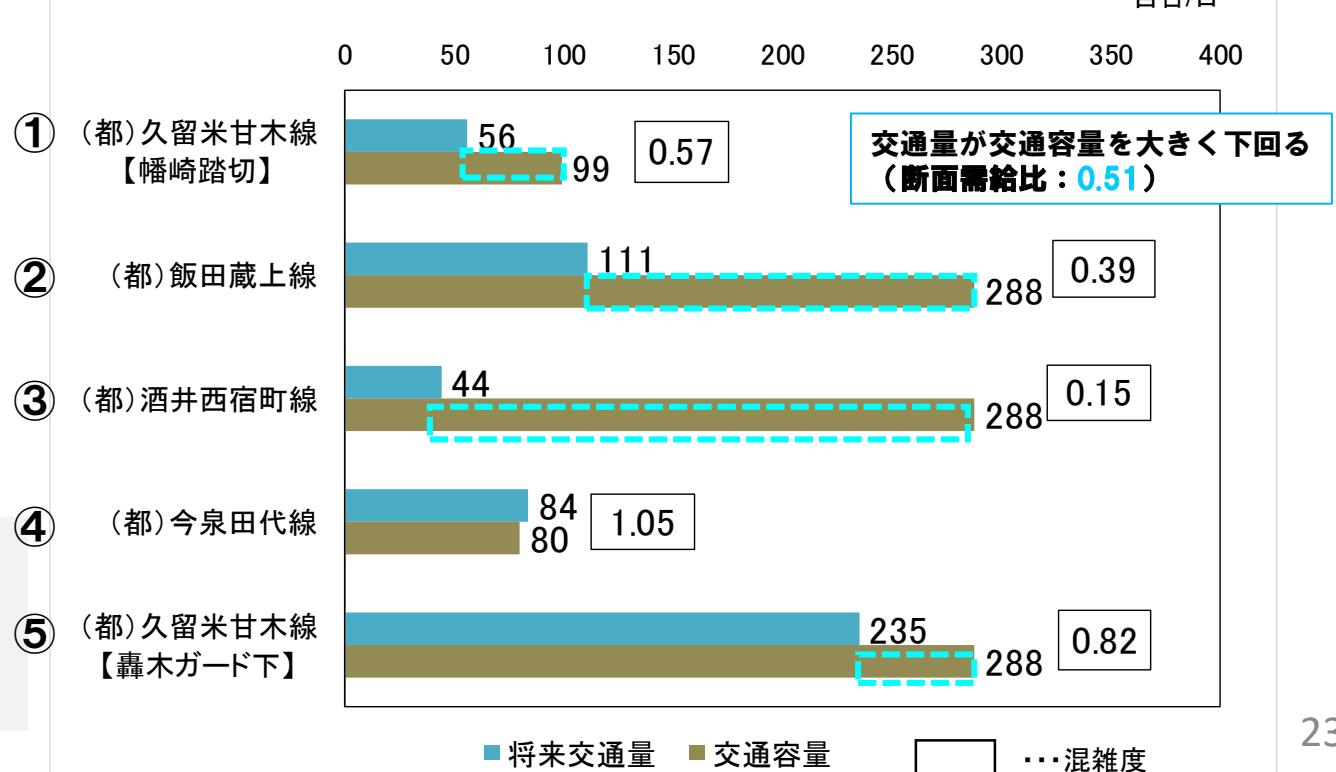
※1. 現況交通量について
 今泉田代線の交通量は実測交通量が無い為、
 現況交通量推計結果を用いた。
 ※2. 将来交通量について
 鳥栖市将来道路網の方針(案)をもとにした推計値。

▼現況需給バランス



交通量が交通容量を上回る路線が見られる
 (断面需給比: 1.08)

将来需給バランス

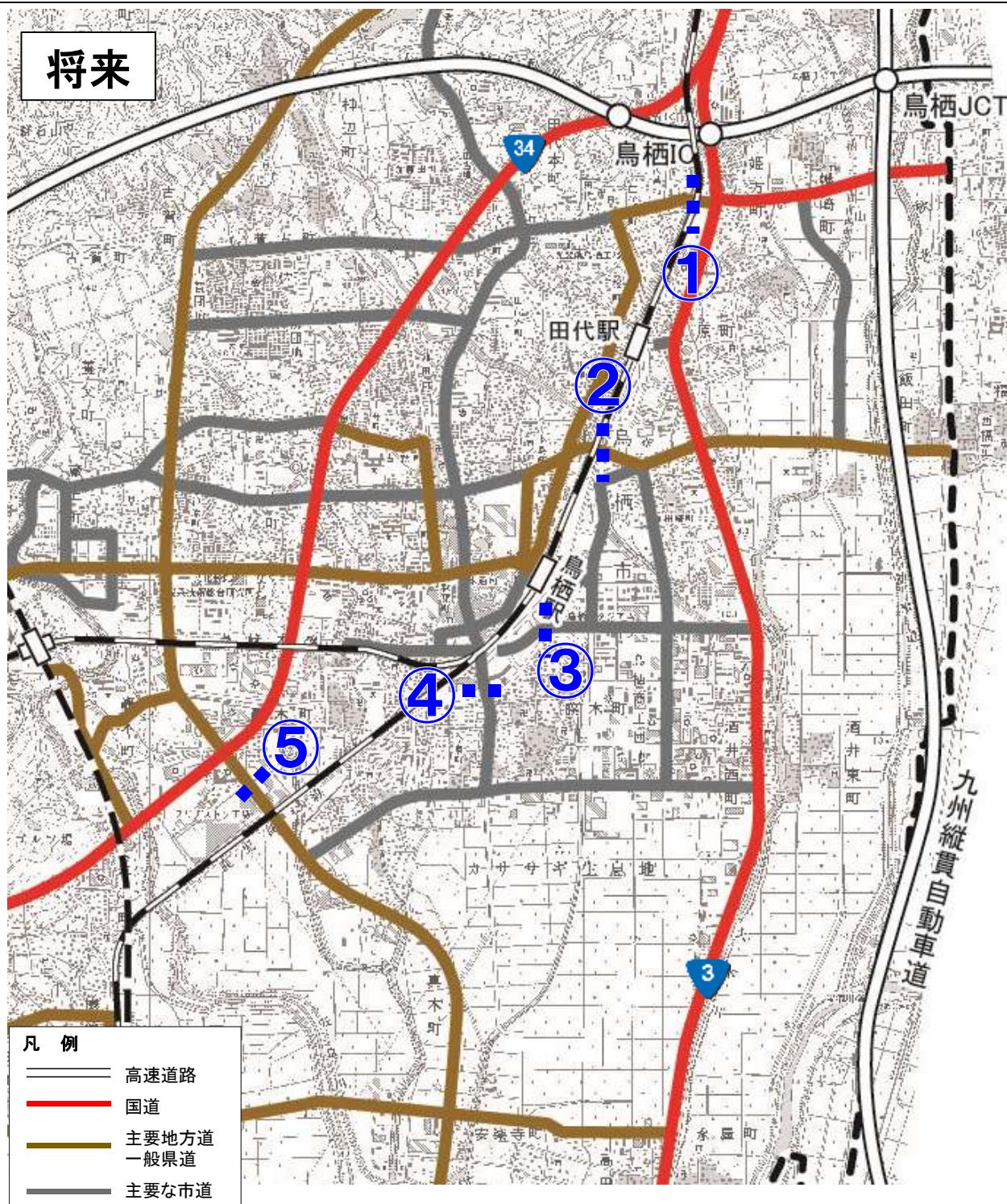


交通量が交通容量を大きく下回る
 (断面需給比: 0.51)

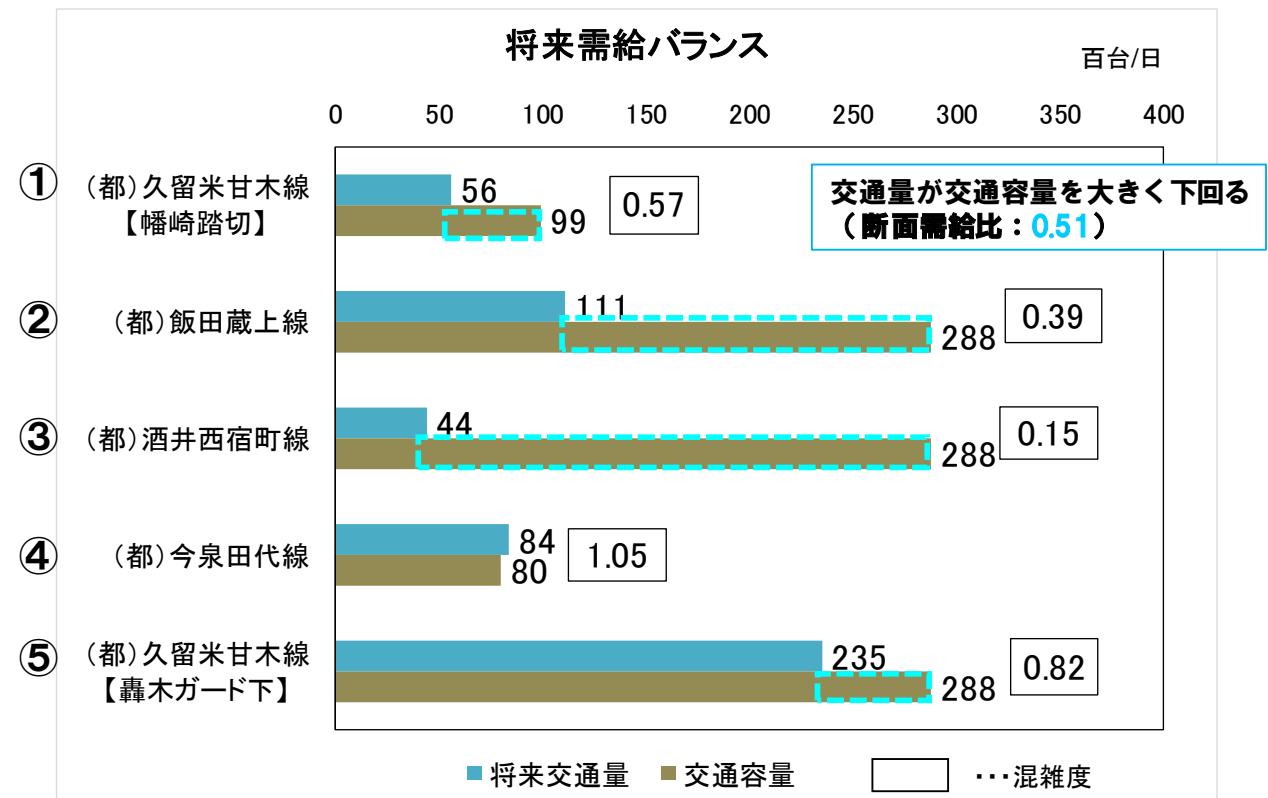
3. 次回の検討項目について

3) 見直し案の検討 ~ 都市計画道路網全体からみた交通処理の検証②

- ・鳥栖市の将来道路網案による将来交通量を推計し、整備時の断面需給バランスをチェックする。
- ・また、見直した計画においてすべての道路が整備された場合についても、将来交通量を推計し確認する。
- ・見直し案による鉄道3路線の検証ケースを設定し、変更・廃止による道路網全体での断面需給比に大きな影響がないことを確認する。



▼既往の都市計画道路整備時における断面需給比をチェック



▼検証ケースによる断面需給比をチェック

条件設定	交通量推計パターン		
	(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線
ベース	既定計画	既定計画	既定計画
検証ケース	変更計画案	変更計画案	廃止

変更・廃止した場合の断面需給比から、都市計画道路網全体での交通処理機能に影響のないことを確認する。