

# 第5回鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会

日時：平成30年11月27日（火）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4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5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4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

## 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。 ※第5回検討懇話会の資料2に反映しております。
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"> <li>・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%)</li> <li>・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%)</li> <li>・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%)</li> </ul> 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 回検討懇話会における主な指摘事項への対応

## 1. 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

No.	主な指摘事項及び意見	回答	対応
1	【概算事業費の比較方法について】 過去の実績費用との比較にあたっては、現在価値化した上で比較を行うこと。	ご指摘のとおり、過去の実績事業費との比較にあたっては現在価値化して比較を行う。	現在価値化の基準年度は、評価を実施する今年度（H30年度）とし、過去に投資した実績事業費は、デフレーターを用いて基準年度の価格を計算し比較する。
2	【(都)久留米甘木線の鉄道交差点について】 (都)久留米甘木線において、踏切部分の混雑状況、安全性についての検証が必要。	ご指摘のとおり確認・検証を行う。	幡崎踏切と姫方交差点の交通状況を実態調査し、踏切部、及び交差点での混雑の状況について現状を把握整理する。その上で、将来的に想定される交通状況から、円滑性・安全性に配慮した計画を検討する。
3	【ルートを検討する際の留意点について】 (都)久留米甘木線については、バイパス案が提示されているが、現道もなく住宅等が密集するところに新たに道路を作るものとなるため、住民の合意を得ることが難しいと考えられる。このため、ルート検討の際には、まずは現道拡幅案を基本とした検討を実施すべき。	御指摘のとおり、検討を進める。	ルート検討にあたっては、現道拡幅を基本とする案、バイパスを整備した場合の案、それぞれのメリットとデメリットを整理した上で、総合的に評価を行う。
4	【鳥栖駅周辺開発との関連性について】 別の委員会で鳥栖駅周辺の整備で、橋上駅等について検討がなされておりますが、他県からお客様に来ていただいて、鳥栖駅を使っていただくときに、現状だと鳥栖駅までの道路の説明がしにくいです。駅も含めた市内の総合整備として検討が必要。	鳥栖駅も含めた検討ですが、都市計画マスタープランに駅の計画も含めた計画を実施するため、駅の計画と連携をとり検討しているところです。	鳥栖駅周辺整備事業との連携をとり、相互の検討条件を整合させた上で、都市計画道路の将来ネットワークについて一体的な検討を行っています。

# 【補足】実績事業費を現在価値化して比較

## 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)

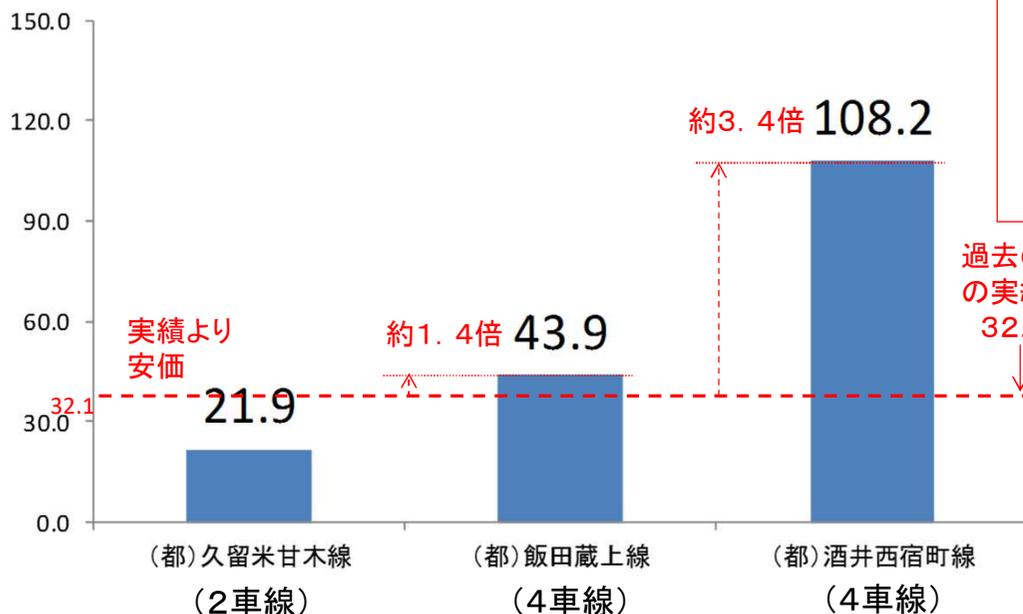
評価項目	(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線
概算事業費	約19億円	約39億円	約69億円
整備延長	1.55 km(2車線)	0.8 km(4車線)	1.45 km(4車線)
計画交通量	6,000 台/日	10,900 台/日	4,300 台/日
台キロあたり事業費	21.9万円/台km	43.9万円/台km	108.2万円/台km

※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。

### 【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(H30年基準の現在価格⇒約43億円)
- ・台キロあたりの事業費:32.1万円/台km

### ▼台キロあたり事業費(万円/台km)



過去の都市計画道路整備事業費の実績値  
32.1万円/台km (2車線)



# 第5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. 見直し案の検討
3. 見直し方針による交通処理機能の確認
4. まとめ

平成30年11月27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。）

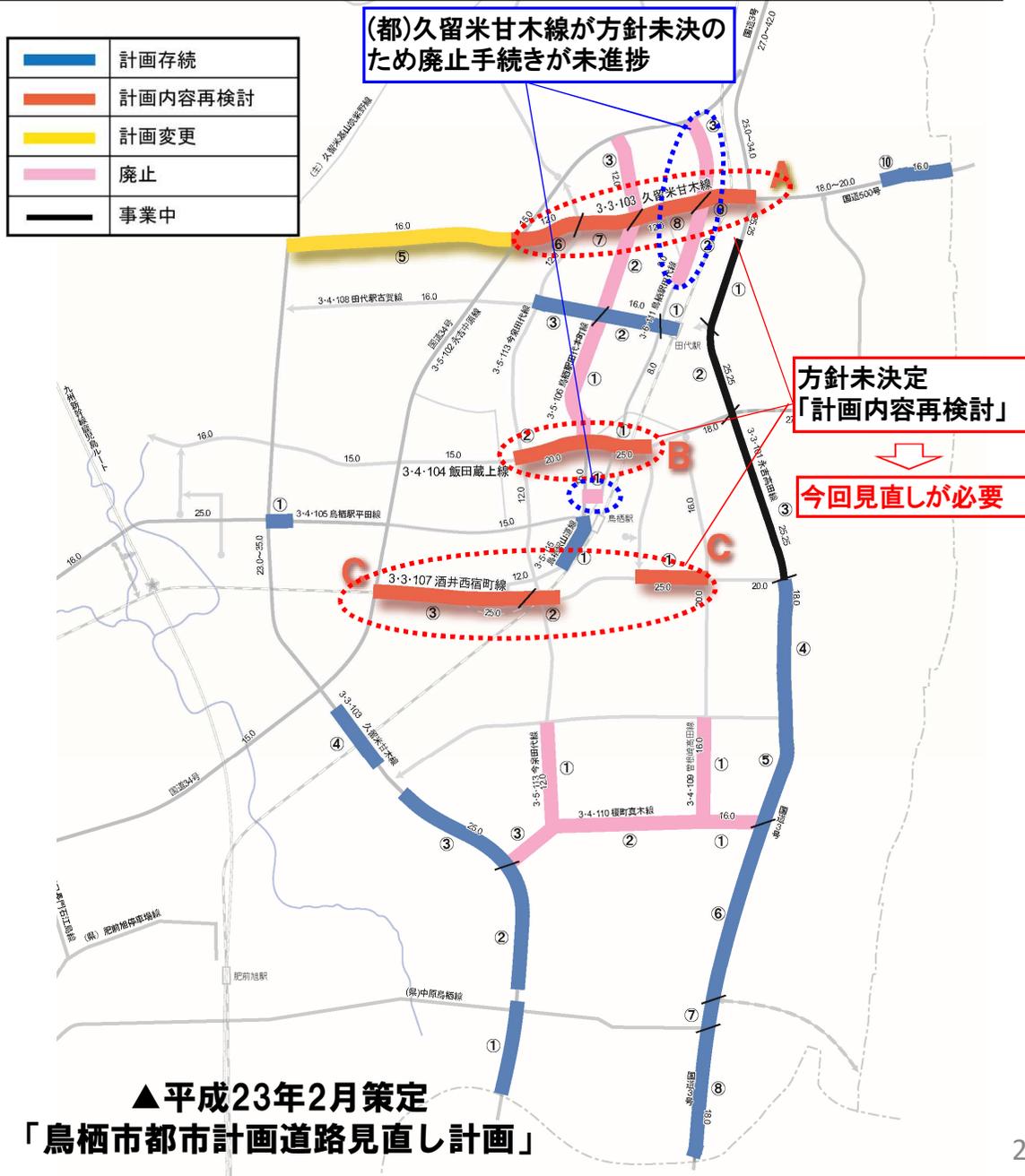
	検討内容	備考
<b>平成30年度</b>		
第3回 検討懇話会 H30年5月24日開催	○H28年検討懇話会内容確認 ○将来道路網の方針(案)について ○鉄道交差3路線の現状・課題整理	現状・課題整理
第4回 検討懇話会 H30年8月23日開催	○鉄道交差3路線のあり方の検討 ○鉄道交差3路線の見直し方針提示	見直し方針 提示 見直し案
第5回 検討懇話会 H30年11月27日開催	○見直し方針に対する意見集約/評価 ○各路線における見直し案の検討	意見集約/評価 <b>今回</b>
第6回 検討懇話会 H31年2月開催予定	○見直し案に対する意見集約/評価 ○各路線における見直し計画素案の提示	計画素案の提示
<b>平成31年度</b>		
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. 見直し案の検討

## 1) 検討目的

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文彦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文彦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文彦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	覆町真木線 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	



▲平成23年2月策定  
「鳥栖市都市計画道路見直し計画」

※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

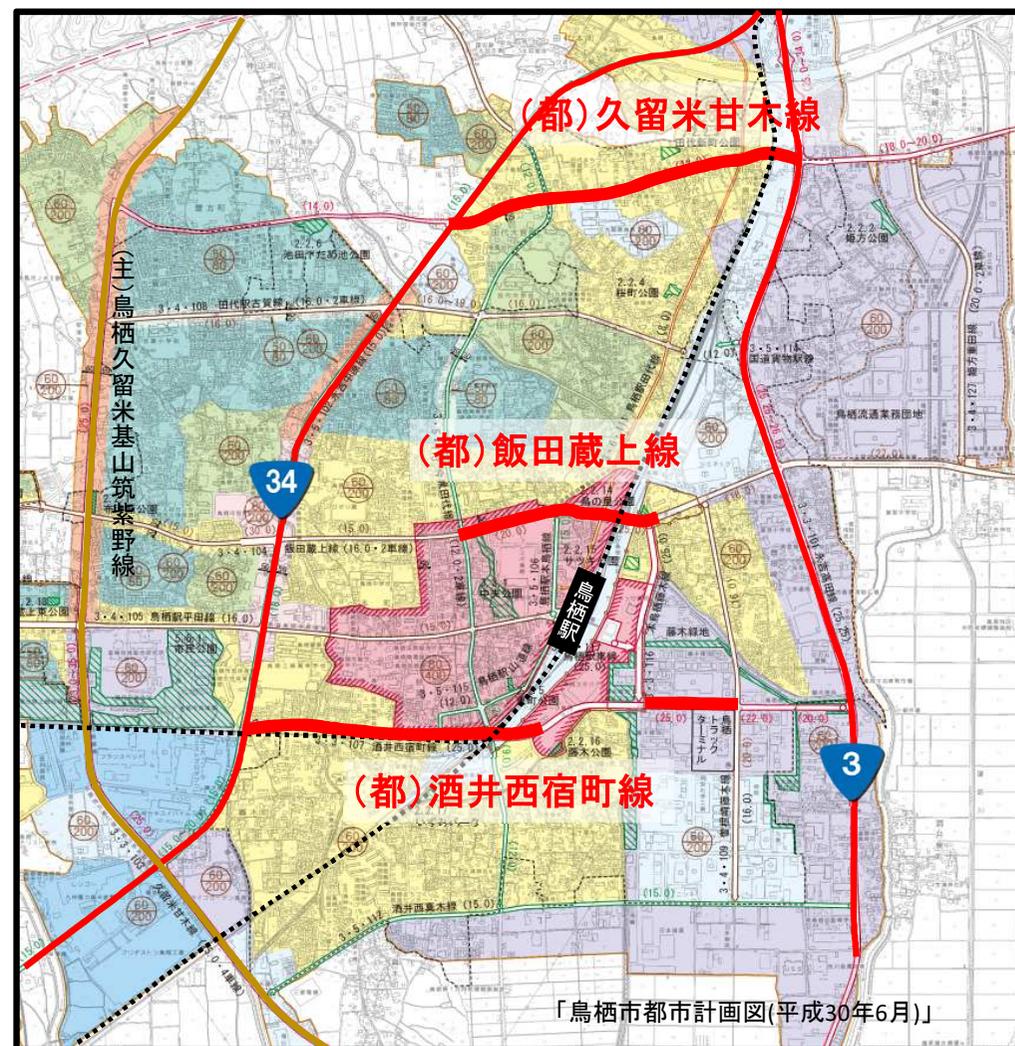
## 2. 見直し案の検討

### 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. 見直し案の検討

### 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

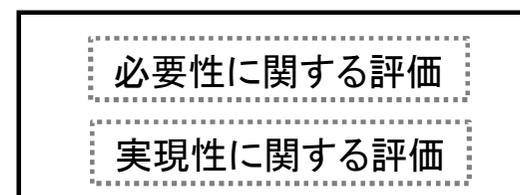
第4回検討懇話会(前回)

#### ○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

変更・廃止の影響

影響大きい、  
代替路線がない

影響小さい、代替路線がある

変更 / 廃止

見直し計画素案

第5回検討懇話会(今回)

#### ○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

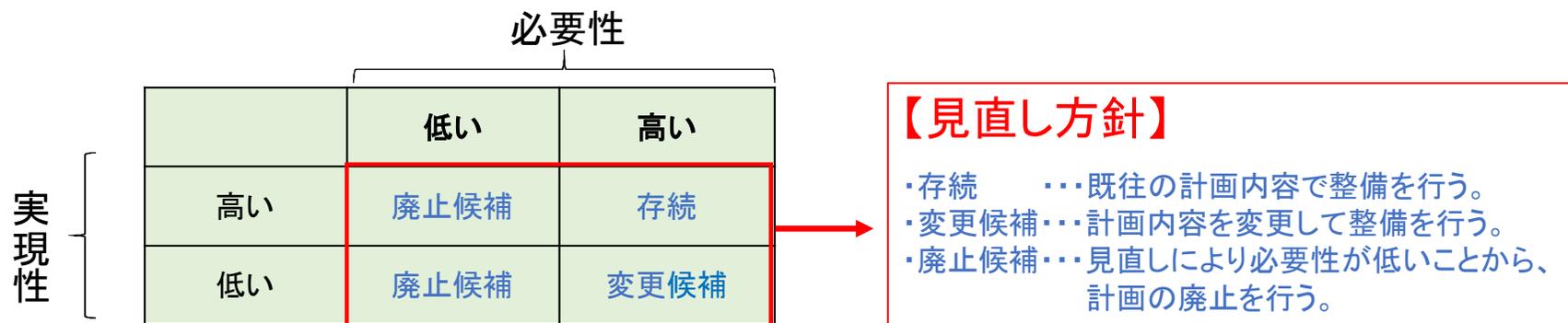
## 2. 見直し案の検討

### 4) 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

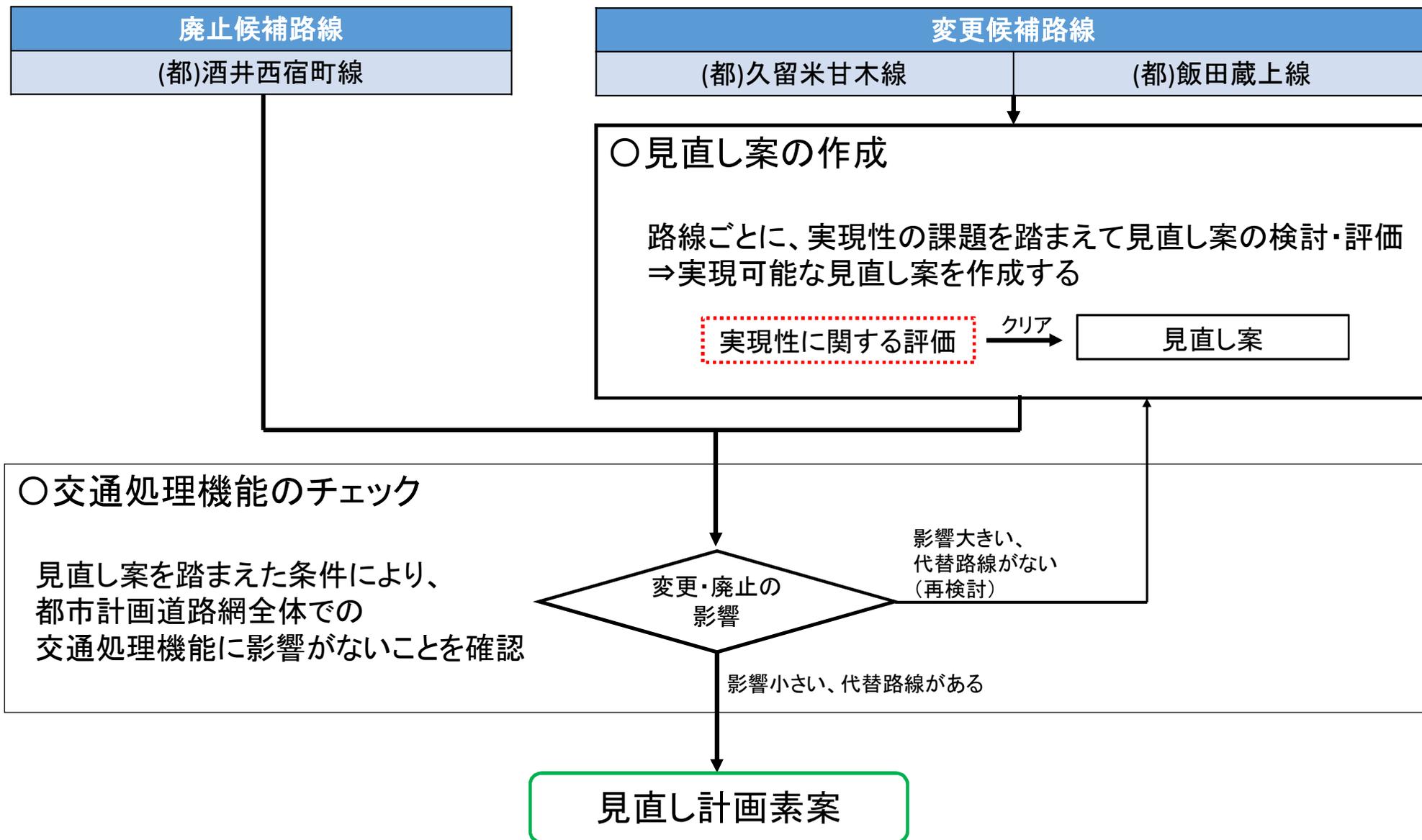


項目		(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線
総括	必要性	高い	高い	低い
	実現性	低い	低い	低い
見直し方針		変更候補	変更候補	廃止候補
内容		<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地北部において東西からのアクセスを担う道路である。</li> <li>・混雑状況は相対的に悪くないが、通学路指定区間が多く、殆どが歩道未設置のため交通安全の確保のための整備が地元からも望まれている。</li> <li>・現計画のままでは歩道の設置に必要な幅員が確保できないことから、計画の変更が妥当である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

## 2. 見直し案の検討

### 5) 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」路線について見直し案を作成し、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。



## 2. 見直し案の検討

### 6) 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)

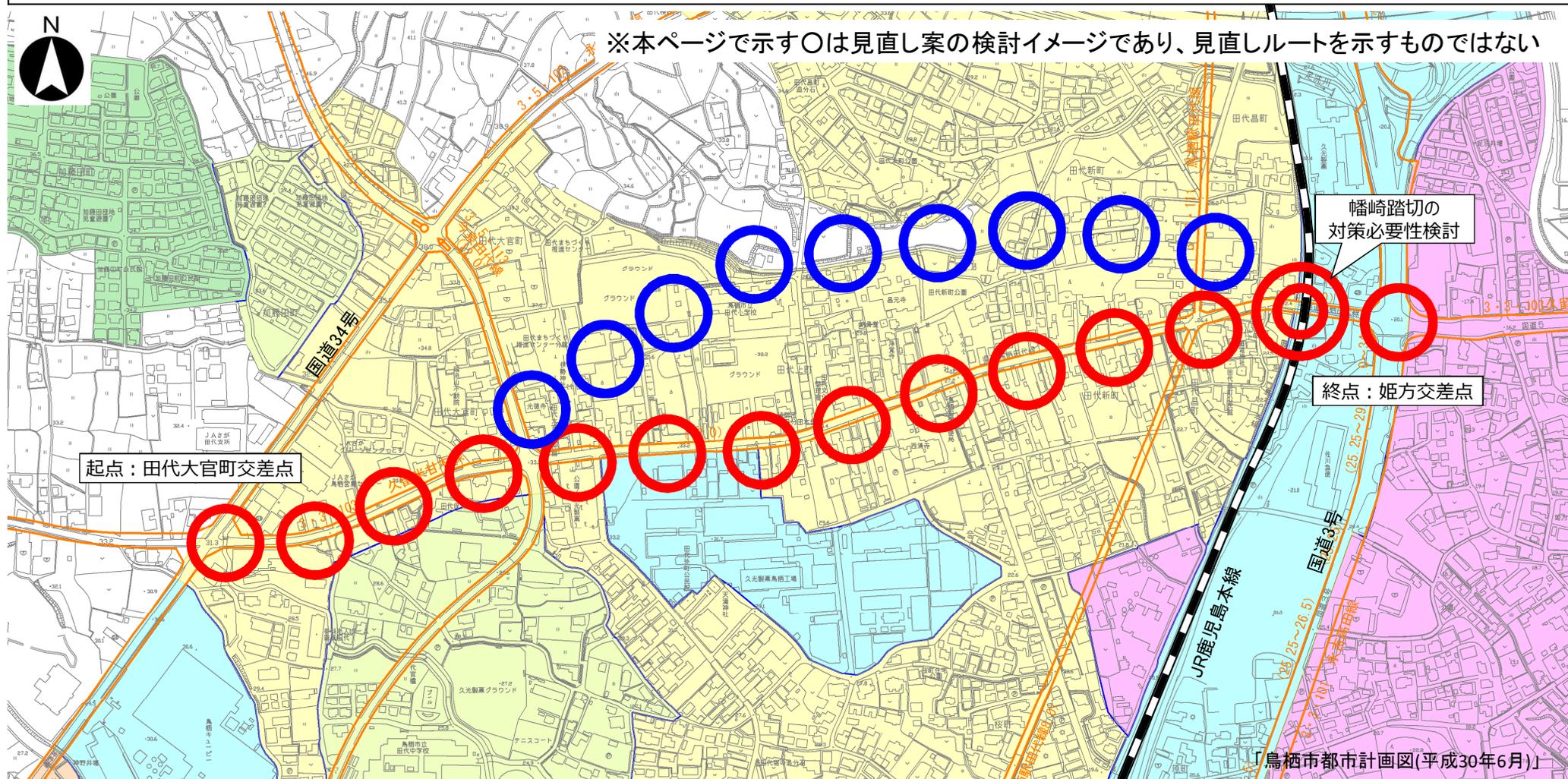
①鉄道交差部の安全で円滑な通行確保 , ②歩行者自転車の安全性に配慮した道路構造

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)

※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

## 2. 見直し案の検討

### 6) 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)

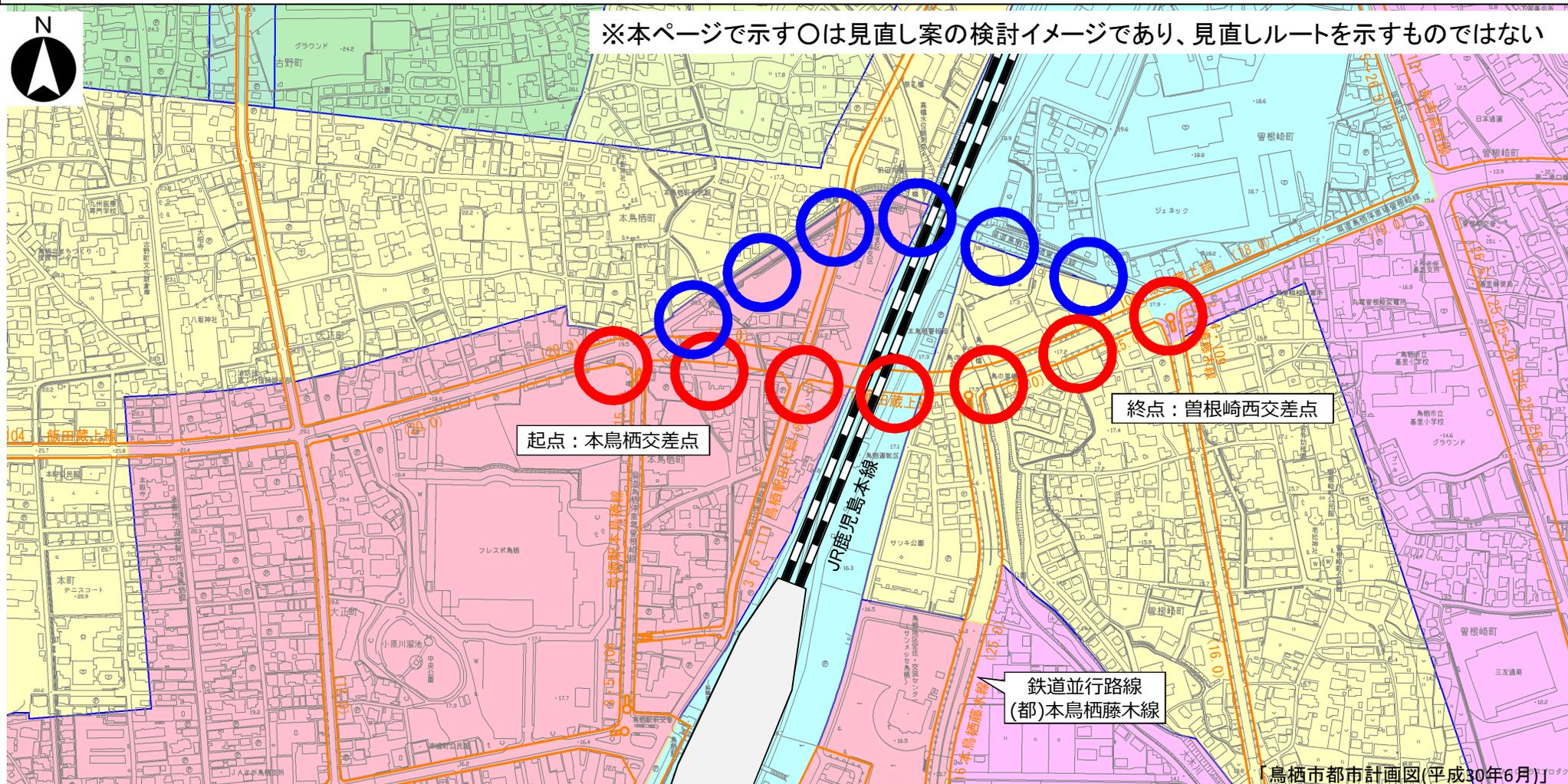
①交通混雑解消に向けた路線整備 , ②緊急輸送道路としての機能確保 , ③鉄道並行路線との接続

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

## 2. 見直し案の検討

### 6) 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)

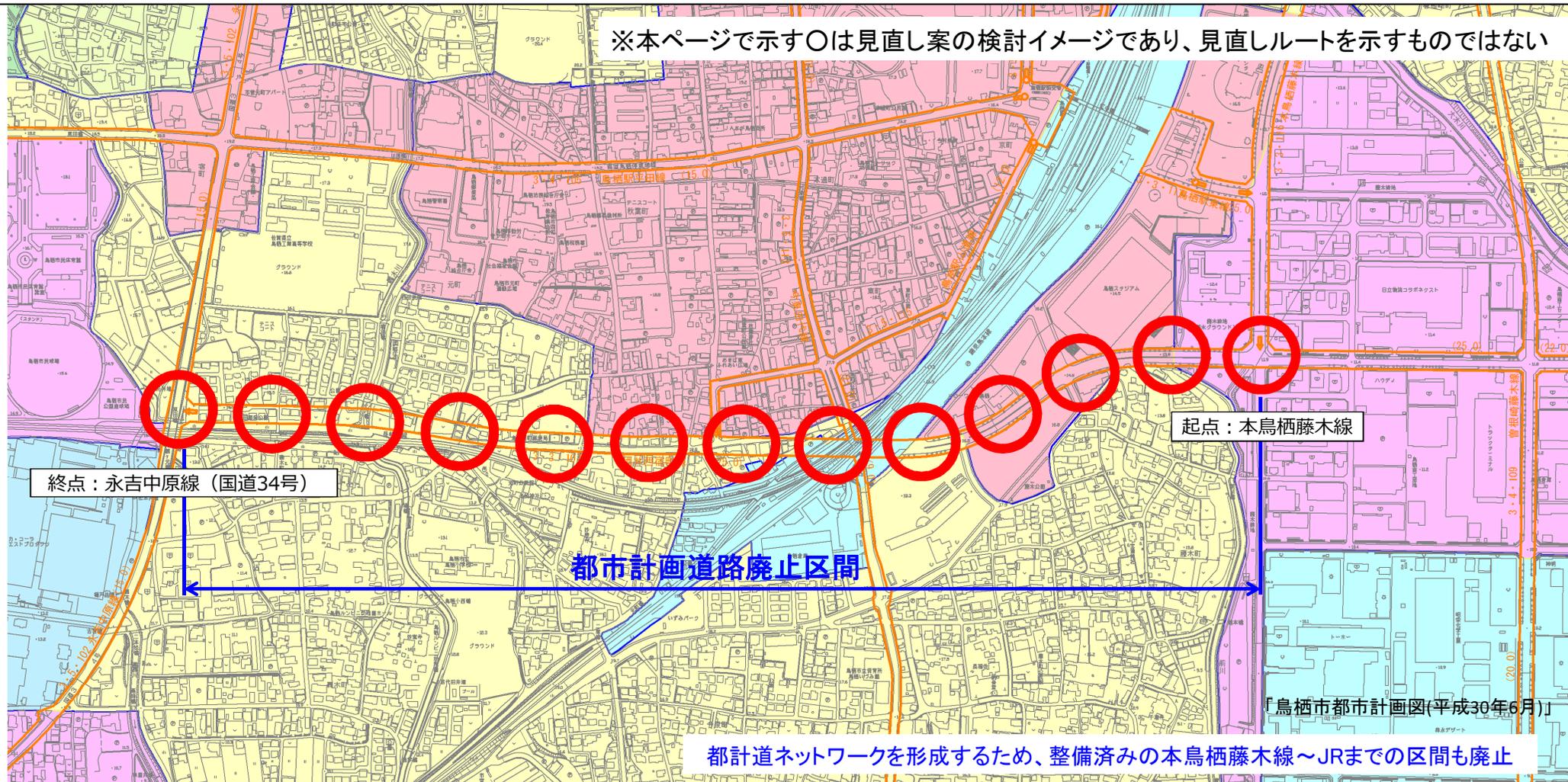
なし(廃止候補のため)

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



▲見直し案のイメージ

## 2. 見直し方針の検討

### 7) 見直し案検討の考え方

- ・ 実現性及び機能性の課題を踏まえて評価を行い、実現可能な見直し案を検討する。

#### 各路線に求められる機能(見直し案のコンセプト)

(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線
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	①交通混雑解消に向けた路線整備 ②緊急輸送道路としての機能確保 ③鉄道並行路線との接続	なし (廃止候補のため)

#### 実現性に関する評価

	項目	評価基準	評価の考え方
1	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
2	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
3	沿道住民との合意形成	整備に対する沿道住民との合意形成上の課題はどうか	都市計画道路の整備に対する沿道住民との合意形成が図りやすければ実現性は高く、合意が得られにくい場合、実現性が低い等
4	事業性	整備に必要となる事業費、維持していくためのコストはどうか	都市計画道路の整備に必要なコストが比較的に高額であれば、相対的に実現性がより低い等

#### 機能性に関する評価

##### 各路線に求められる機能(見直し案のコンセプト)に沿った効果が期待できるかどうか

(都)久留米甘木線	現道部	①歩行者安全性
	踏切部	踏切部の課題(①混雑、②安全性、③利便性)
(都)飯田蔵上線	①交通負荷、②緊急輸送道路としての機能	
(都)酒井西宿町線	なし	

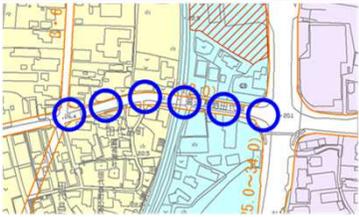
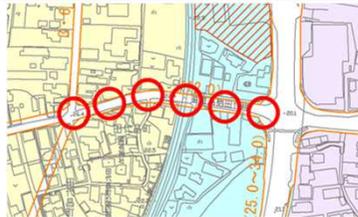
## 2. 見直し案の検討

### 8) 見直し案の課題抽出及び評価 ■ (都) 久留米甘木線 (変更候補) - 現道部 -

項目		①現道部	
		方向性①: 既都計ルート(2車線)	方向性②: バイパスルート(2車線)
概要図			
利用交通量		現況交通量: 8,149台/日 (H30.10観測値)、将来交通量: 約 6,000台/日 (H42推計値)	
実現性	まちづくりへの影響	○ 現道を利用した整備のため、現況と大きな変更はなく影響は小さい	× 新たな道路整備により、市街化調整区域や住居地域を通過するため、影響が大きい
	施工性	○ 現道拡幅のため、施工上の課題は小さい	△ 既定計画ルートと比較して小学校用地の分断など、施工上の課題が大きい
	沿道住民との合意形成	△ 既都計区域からの大きな変更はないが、移転補償件数が多いため、地権者との合意形成に課題がある	× 新たな道路整備が必要となるため、既都計区域(建築制限解除地域)や新たに都計区域となる地権者との合意形成に課題がある
	事業性	事業費	○ バイパスルートと比較して安価である
維持管理		○ 現道と同等程度で良い	△ 現道とバイパスの2路線の管理が必要
機能性	歩行者安全性	○ 通過交通の転換はできないが、歩道整備により現道部の安全性向上が期待できる	△ 通過交通のバイパス転換が期待されるが、現道部の歩道未設置部分は残るため、安全性向上は期待できない
総評		現状の利用形態及び既都計区域から大きな変更なく影響は小さい、現道部の歩道設置により通学路に指定される区間の安全性向上が見込まれる	現状の土地利用形態から大きな変更があり影響が大きい、現道部の通学路に指定される区間での安全性向上が見込めない

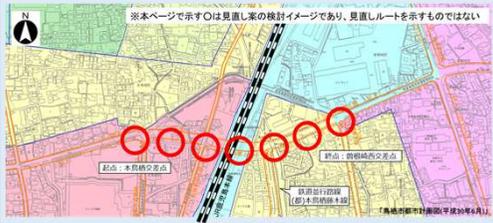
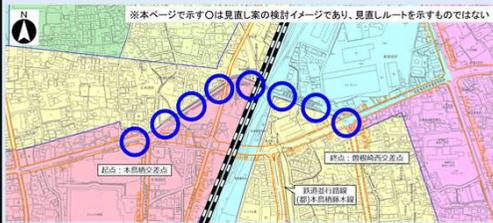
## 2. 見直し案の検討

### 8) 見直し案の課題抽出及び評価 ■ (都) 久留米甘木線 (変更候補) — 鉄道交差点部 —

項目		②幡崎踏切部		
		平面	立体	
概要図				
踏切横断部の交通状況		姫方交差点に滞留する交通の平均通過時間(踏切遮断時:3.5分、踏切開放時:1.2分、時間差2.3分) ※H30.10観測値		
利用交通量		現況交通量:8,149台/日(H30.10観測値)、将来交通量:約6,000台/日(H42推計値)		
実現性	まちづくりへの影響	○ 現況と同じ構造のため土地利用への影響は小さい	△ 立地特性上、大規模な構造物が必要となり、土地利用への影響が大きい	
	施工性	構造上の課題	△ 鉄道交差の原則の立体交差ではない ただし、踏切道に歩道がない場合の特例として、緊急的な歩道整備の可能性もある	△ 立地特性上、構造令の特例値の採用が必要である (平面線形・縦断線形)
		施工上の影響	△ 軌道敷内の工事のため、時間的制約がある	△ 立地特性上、施工規模が大きくなる
	沿道住民との合意形成	○ 既都計区域からの大きな変更はなく合意形成は図られやすい	△ 大規模な構造物が必要となるため、新たに都計区域となる地権者との合意形成に課題がある	
	事業性 (事業費・維持管理)	○ 維持管理費ともに立体と比較して安価となる	△ 維持管理費ともに平面と比較して高額となる	
踏切部の課題	自動車	混雑	△ 将来交通量減少により、交通負荷の軽減が予測される 踏切遮断によって生じる滞留は残る	○ 将来交通量減少により、交通負荷の軽減が予測される 踏切立体化により、踏切遮断時の滞留も解消する
		安全性	△ 踏切事故発生の可能性は残る	○ 立体化により、踏切事故発生リスクは解消
	歩行者	利便性	○ 迂回もなく利便性は良好(現状と同じ)	△ 歩道は確保されるが、迂回が大きい
		安全性	△ 歩道は確保されるが、踏切事故の可能性は残る	○ 立体化により、踏切事故発生リスクは解消
総評		土地利用上の影響は殆どないが、安全面での抜本的な課題解決は困難である	交通の円滑化、安全性の向上が見込まれるが、土地利用への影響が大きく、実現性に課題が残る	

## 2. 見直し案の検討

### 8) 見直し案の課題抽出及び評価 ■ (都) 飯田蔵上線 (変更候補)

項目		方向性①: 既都計ルート (4車線)	方向性②: 現道ルート (4車線)	
概要図				
利用交通量		・現況交通量: 10,852台/日 (H27センサス観測値)、将来交通量: 約 11,900台/日 (H42推計値)		
実現性	まちづくりへの影響	○ 現状の利用と大きく変わらないため、整備による大きな影響はない	○ 現状の利用と大きく変わらないため、整備による大きな影響はない	
	施工性	○ ・現道と別線整備となるため施工時の現道交通への影響は小さい	△ ・現道の拡幅整備となるため施工時の現道交通への影響が大きい (施工時に片側通行となる可能性) ・現道の既設橋梁拡幅利用のため構造上の照査が必要	
	沿道住民との合意形成	鉄道並行路線の接続・沿道出入り等	△ 鉄道並行路線や沿線周辺では、側道を介した出入りとなり利便性が低下するため、沿線住民との合意形成に課題がある	○ 現況と同じ形態での通行が確保されるため利便性の低下はなく、沿線住民との合意形成が図られやすい
		鉄道西側	○ 既都計区域から大きな変更はなく地権者との合意形成が図られやすい	△ 既都計区域 (建築制限解除区域) 及び新たに都計区域となる地権者との合意形成に課題がある
		鉄道東側	△ 既都計幅員以上の整備が必要となり、整備済み箇所周辺の地権者との合意形成に課題がある	△ 新たに都計区域となる地権者との合意形成に課題がある
	事業性	事業費	△ 現道ルートに比較して高額である	○ 既都計ルートに比較して安価である
		維持管理	△ 既設橋梁 (高橋) に加え、新設道路の2橋の維持管理が必要	△ 既設橋梁活用のため、短期的には維持管理コスト等の削減が可能 (管理1橋) だが、長期的には既設橋梁部の更新が必要
機能性	交通負荷 (曾根崎西交差点)	○ 主交通が直進方向となり、円滑な交通処理が可能	△ 主交通が右左折交通となり、交通処理に課題が残る	
	緊急輸送道路としての機能	○ 4車線拡幅により緊急車両の、円滑な通行が可能	○ 4車線拡幅により緊急車両の、円滑な通行が可能	
総評		・主交通が直進通行となるため、現況と比較して円滑な交通処理が可能となる。 ・施工上の課題は比較的小さいものの、一部、側道を介した出入りが必要となり、沿線周辺の利用に影響がある。	・主交通が右左折となるため、現況の交通処理の課題が解消されないままである。 ・施工上の課題は大きいものの、現状の利用形態から大きな変化がなく、沿線周辺への影響は小さい。	

## 2. 見直し案の検討

### 8) 見直し案の課題抽出及び評価

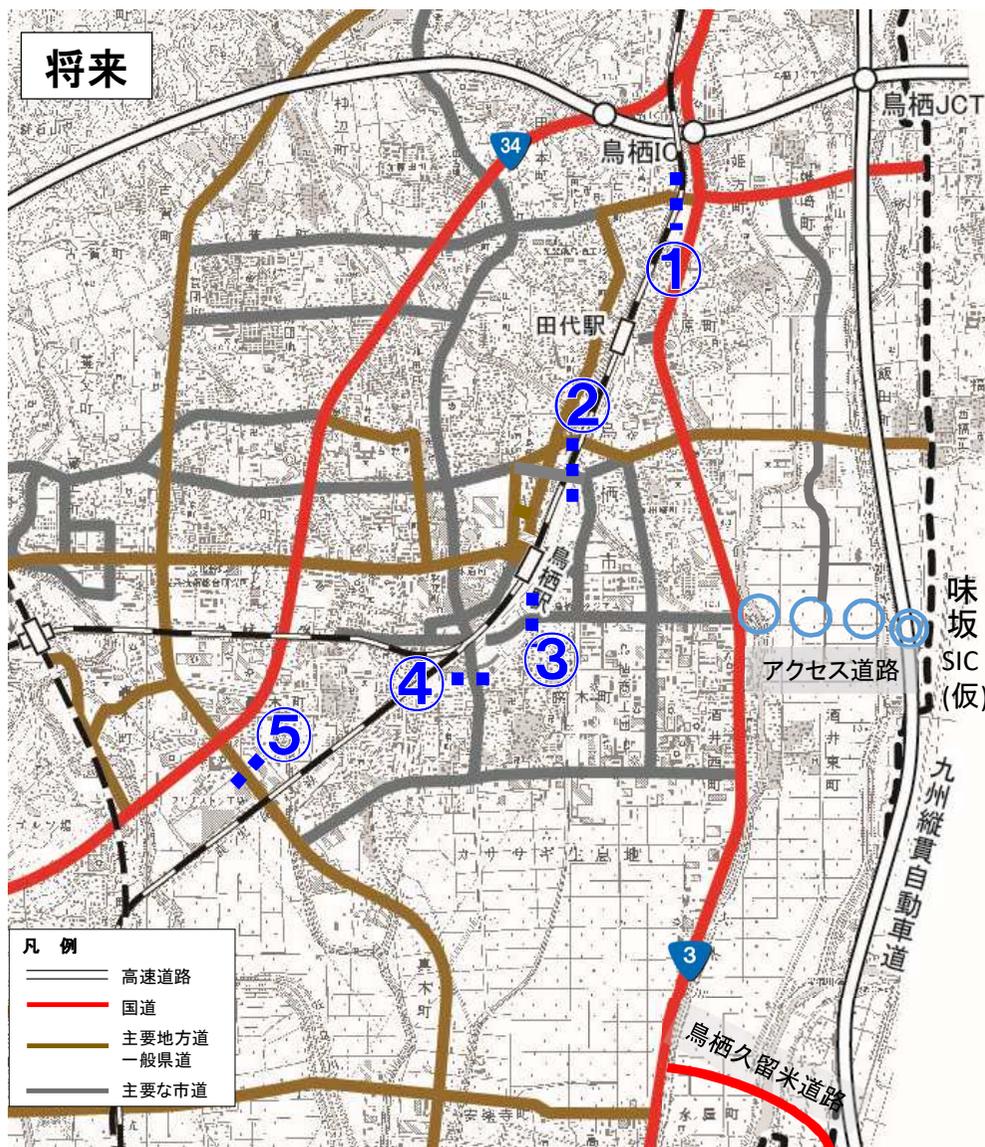
#### ■ (都) 酒井西宿町線 (廃止候補)

項目		既都計ルート(4車線) <span style="float: right;">※第4回検討懇話会資料結果 再掲</span>	
概要図			
交通量		現況交通量: 4,000台/日 (H26観測値)、将来交通量: 約4,300台/日 (H42推計値)	
実現性の評価	まちづくりへの影響	✖ 工業系地域と繋がる道路が住居系地域内を新たに通過することで、大型車の進入により、沿線環境への影響がある	
	施工性	施工上の課題	✖ 鉄道近接路線及び国道34号との接続部分で施工が困難 国道34号接続部では、JRおよび現道の通行を確保しながらの施工となり、施工性が悪い
	沿道住民の意向		△ 特になし
	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約3倍高価である
総評		整備しても鉄道交差部分の東西利用交通量の増加が見込まれず、 施工上の課題が大きいことから実現性に乏しい	

### 3. 見直し方針による交通処理機能の確認

#### 1) 交通処理機能の確認方法

- ・鳥栖市の将来道路網案による将来交通量を推計し、整備時の断面需給比を比較してチェックする。
- ・都市計画道路鉄道交差3路線の既定計画（既往の計画）整備時の断面需給比をベースとして、今回の鉄道交差3路線の見直し案による整備時の断面需給比と比較を行う。
- ・比較の結果から、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。



#### ▼将来道路網案による交通量推計ケース

	交通量推計パターン		
条件設定	(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	既定計画
検証ケース (見直し案)	<b>変更案</b>	<b>変更案</b>	<b>廃止案</b>

#### ▼見直し案による断面需給比をチェック

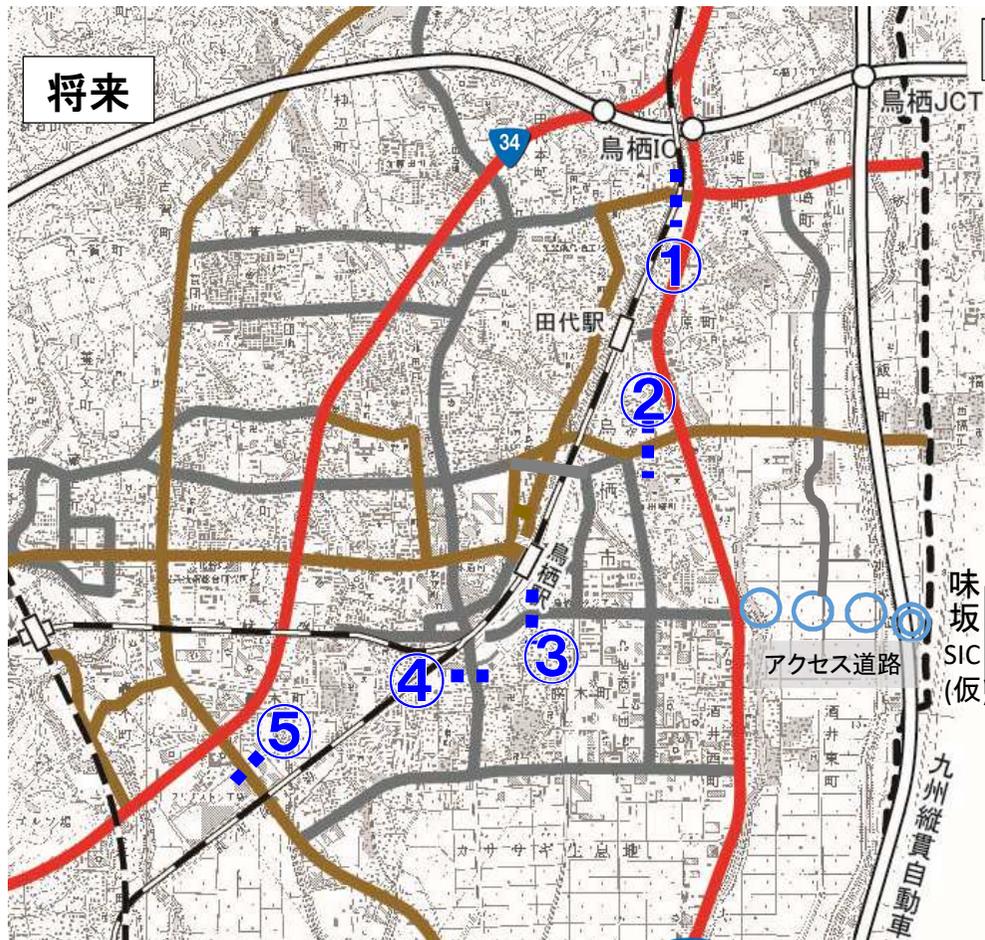
	交通量推計パターン		
チェック断面 (鉄道交差部)	現況	ベース 既定計画	検証ケース (見直し案)
①(都)久留米甘木線 【幡崎踏切】	現道	既定計画	<b>変更案</b>
②(都)飯田蔵上線	現道	既定計画	<b>変更案</b>
③(都)酒井西宿町線	なし	既定計画	<b>廃止案</b>
④(都)今泉田代線	現道	既定計画	既定計画
⑤(都)久留米甘木線 【轟木ガード下】	現道	既定計画	既定計画

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。

# 3. 見直し方針による交通処理機能の確認

## 2) 都市計画道路網全体からみた交通処理機能の検証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0.50）傾向にある。



**現況**

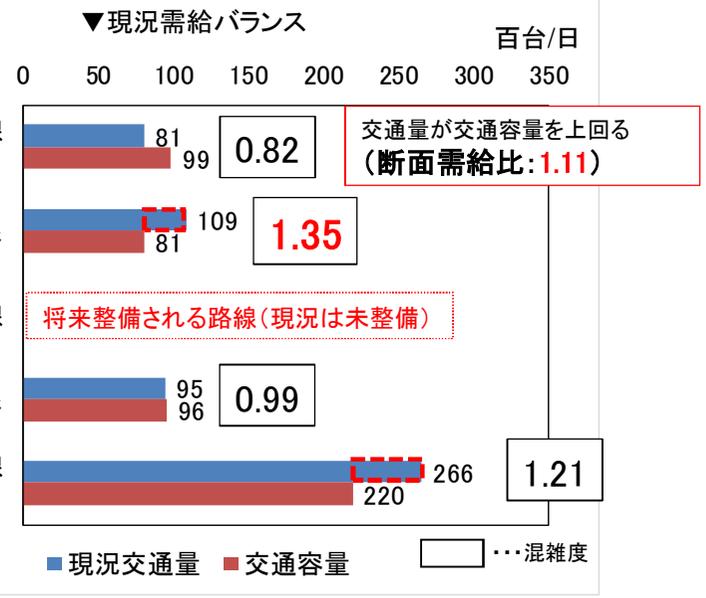
① (都)久留米甘木線【幡崎踏切】

② (都)飯田蔵上線

③ (都)酒井西宿町線

④ (都)今泉田代線

⑤ (都)久留米甘木線【轟木ガード下】



**既定計画  
3路線整備**

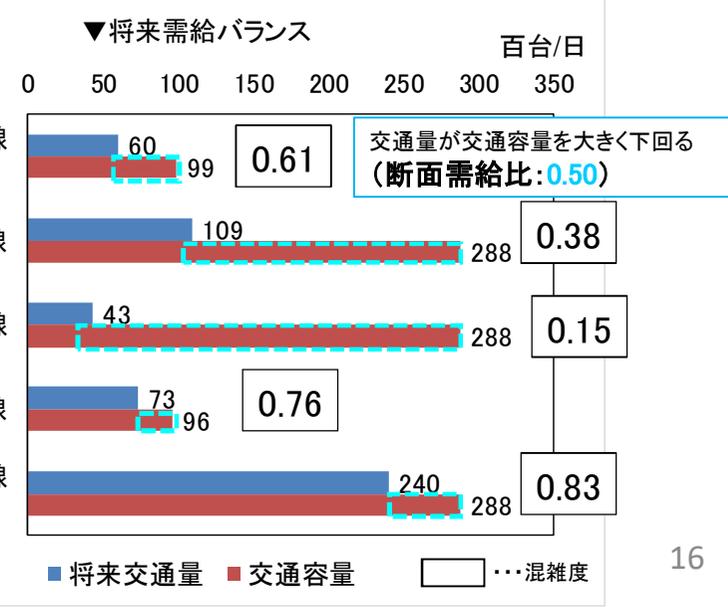
① (都)久留米甘木線【幡崎踏切】

② (都)飯田蔵上線

③ (都)酒井西宿町線

④ (都)今泉田代線

⑤ (都)久留米甘木線【轟木ガード下】



- 凡例
- 高速道路
  - 国道
  - 主要地方道
  - 一般県道
  - 主要な市道

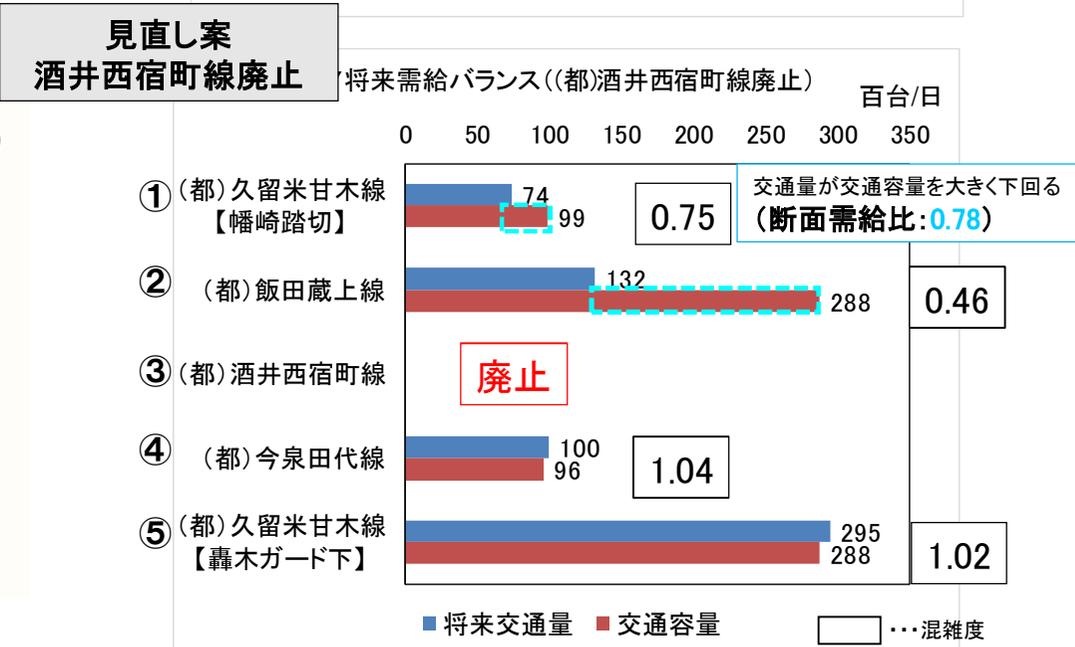
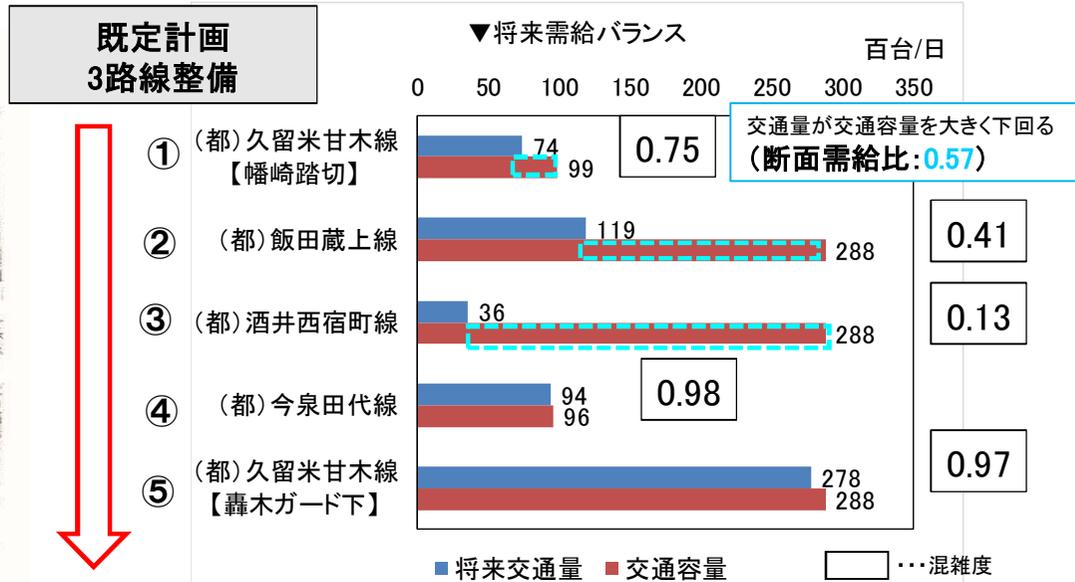
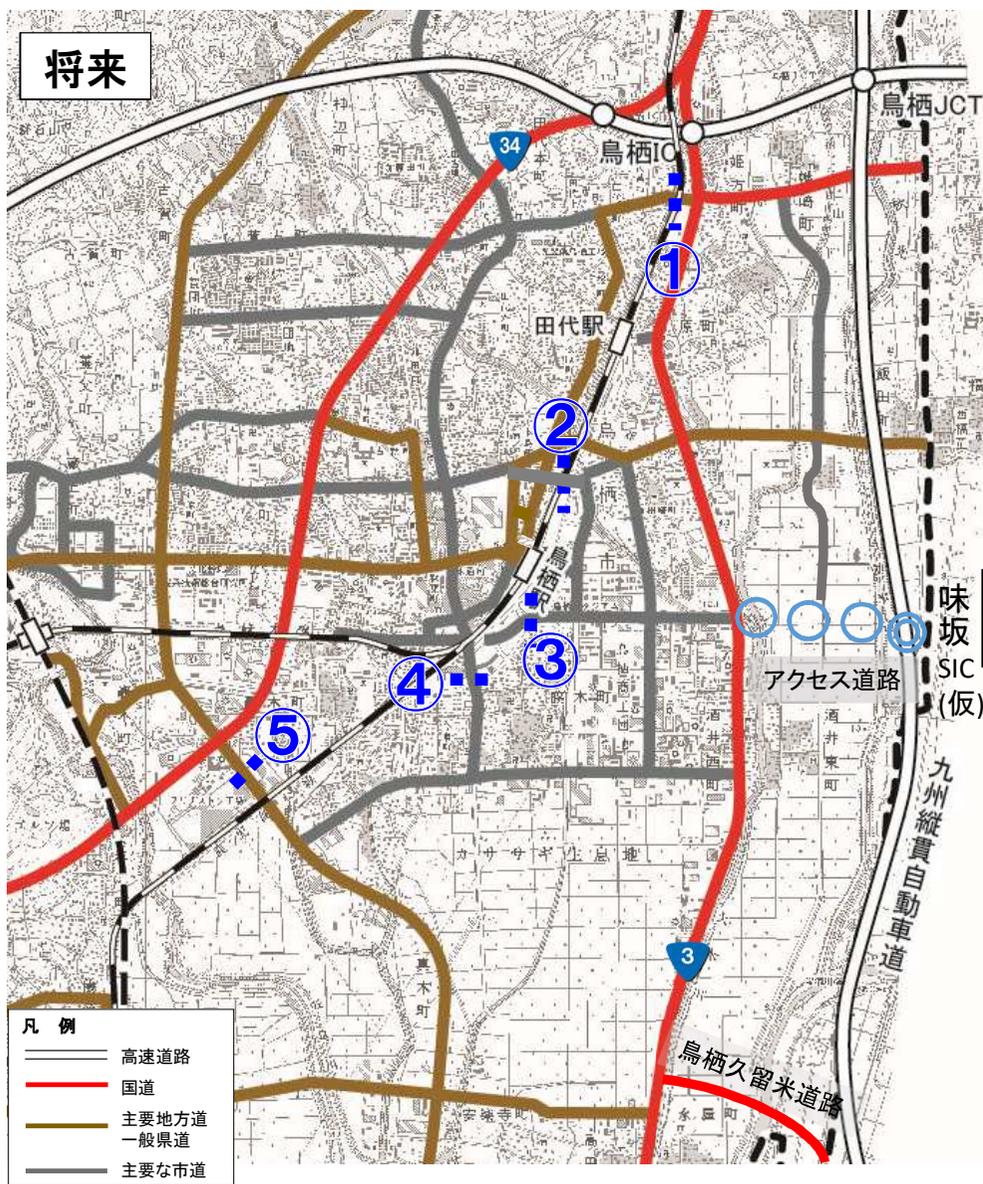
※1.現況交通量について  
「H27全国道路・街路交通情勢調査結果」の観測交通量を採用  
ただし、今泉田代線については、観測交通量がないため現況交通量  
推計結果を採用。

※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。  
第4回検討懇話会時点から、鳥栖駅周辺整備事業との整合を図るため、  
鳥栖駅周辺整備事業を反映させて一部修正



# =参考= 見直し方針による交通処理機能の確認(既定計画道路網)

- ・(都)酒井西宿町線廃止となった場合、周辺他鉄道交差路線が交通処理を担う。どの路線とも混雑度が佐賀県ガイドラインの基準である1.25以下であり、また断面需給比も0.78である。
- ・(都)酒井西宿町線廃止による交通処理への大きな影響はないことが確認された。



### 3. 見直し方針による交通処理機能の確認

#### 1) 鉄道交差3路線の利用特性(将来道路網案および(都)酒井西宿町線廃止時)

- ・鳥栖市の将来道路網案と見直し案の鉄道交差3路線における利用特性について、以下に示す。
- ・鉄道交差3路線は、主に市内中心部と中心部外との内外交通が多く、特に(都)酒井西宿町線は通過交通が少ない。
- ・(都)酒井西宿町線廃止による鉄道交差路線の利用特性は、ほとんど変化しない。

▼分析対象区間および設定エリア



▼鉄道交差3路線の利用特性

(都)久留米甘木線	(都)飯田蔵上線	(都)酒井西宿町線
将来道路網案		
<p>■ 内々 ■ 内外 ■ 通過</p>	<p>■ 内々 ■ 内外 ■ 通過</p>	<p>■ 内々 ■ 内外 ■ 通過</p>
(都)酒井西宿町線廃止		
<p>■ 内々 ■ 内外 ■ 通過</p>	<p>■ 内々 ■ 内外 ■ 通過</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; font-size: 2em; color: red; font-weight: bold;">廃止</div>
<p>■ 将来道路網案 主に内外交通または通過交通で利用されている。 ■ (都)酒井西宿町線廃止 酒井西宿町線廃止による利用特性に大きな変動は見られない。</p>	<p>■ 将来道路網案 主に内外交通または内々交通で利用されている。 ■ (都)酒井西宿町線廃止 酒井西宿町線廃止による利用特性に大きな変動は見られない。</p>	<p>■ 将来道路網案 主に内々交通または内外交通で利用されている。 ■ (都)酒井西宿町線廃止</p>

# 4. まとめ

## 見直し案における課題の抽出、交通処理の検証を踏まえた各路線毎のポイント（論点整理）

(都)久留米甘木線		(都)飯田蔵上線		(都)酒井西宿町線
見直し方針(案)				
計画変更候補		計画変更候補		廃止候補
課題の抽出				
現道拡幅案	バイパスルート案	既都計ルート案	現道ルート案	廃止
<p>現状の利用形態及び既都計区域から大きな変更なく、利用上の影響はない</p> <p>現道部の歩道設置により、通学路に指定される区間の安全性向上が見込まれる</p>	<p>現状の土地利用形態から大きな変更があり、利用上の影響が大きい</p> <p>現道部の通学路に指定される区間での安全性向上が見込めない</p>	<p>東西連絡の主交通が直進通行となるため、現況と比較して円滑な交通処理が可能となる</p> <p>施工上の課題は比較的小さいものの、一部、側道を介した出入りが必要となり、沿線周辺の利用に影響がある</p>	<p>東西連絡の主交通が右左折となるため、現況の交通処理の課題が解消されないままである</p> <p>施工上の課題は大きいものの、現状の利用形態から大きな変化がなく、沿線周辺の利用への影響は小さい</p>	<p>整備しても鉄道交差部分の東西利用交通量の増加が見込まれず、施工上の課題が大きいことから実現性に乏しい</p>
踏切部				
平面案	立体案			
<p>現状と大きく変わらないため、土地利用上の影響は殆どない</p> <p>安全面での抜本的な課題解決は困難である</p>	<p>現状の土地利用への影響が大きく、実現性に課題が残る</p> <p>交通の円滑化、安全性の向上が見込まれる</p>			
都市計画道路網全体としての交通処理への影響				
<p>(現状)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状の鉄道交差横断面は、交通需要量が容量を上回っており、容量の拡充(断面を構成する路線の整備)が必要な状況</li> </ul> <p>(将来:既定計画3路線整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既定計画での整備と事業中の都市計画道路整備が進むことで、将来的に断面の容量不足が解消されるが、過剰となる懸念もある</li> </ul> <p>(将来:見直し案)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道交差3路線の見直し案での整備を進めた場合においても、将来的に断面の容量不足は解消され、路線間の分担バランスは適正と想定されることや、利用特性にも影響ないことから都市計画道路網全体への交通処理上の大きな影響は生じないものと考えられる</li> </ul>				