

鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会
(H28年度～)

検討経過のとりまとめ・留意点

令和2年5月

鳥栖市

目次

1. はじめに	P1
2. これまでの検討経過（鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会）	
(1) 懇話会設置の目的	P2
(2) 検討対象路線	P2
(3) 検討経過	P4
(4) 検討内容	P5
(5) 検討対象路線の検討まとめ	P12
(6) 第5回検討懇話会（H30.11.27）までの 検討内容のまとめ	P16

1. はじめに

鳥栖市では、これまで鉄道交差3路線の方針が未決定でしたが、平成27年度に鳥栖市の中心市街地の東西連携を図るため「鳥栖駅周辺まちづくり基本構想」が策定されたことを受け、平成28年度から鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会（以下、「懇話会」という。）を設置し、これまで検討を行ってきました。しかし、平成30年12月に鳥栖駅周辺整備事業を断念したことから、これまでどおり都市計画道路見直し検討（以下、「都計道見直し」という。）を進めることが難しい状況となりました。

懇話会設置の前提であった鳥栖駅周辺整備事業が断念となり、懇話会設置目的に齟齬（そご）が生じていることやこれまでの検討にあたっての条件であった鳥栖駅周辺整備事業の道路計画やまちづくり計画が白紙となり今後の方針が未定であることから、鳥栖駅周辺整備事業と切り離して都計道見直しを進めることは難しいと考え、懇話会を中断することとしました。

しかしながら、都計道見直しは将来の鳥栖市の発展のために必要であることから、今後、都計道見直しの再開が可能となった際に参考とするため、鳥栖市としてこれまでの懇話会での検討経過をとりまとめることとしました。

2. これまでの検討経過（鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会）

（1）懇話会設置の目的

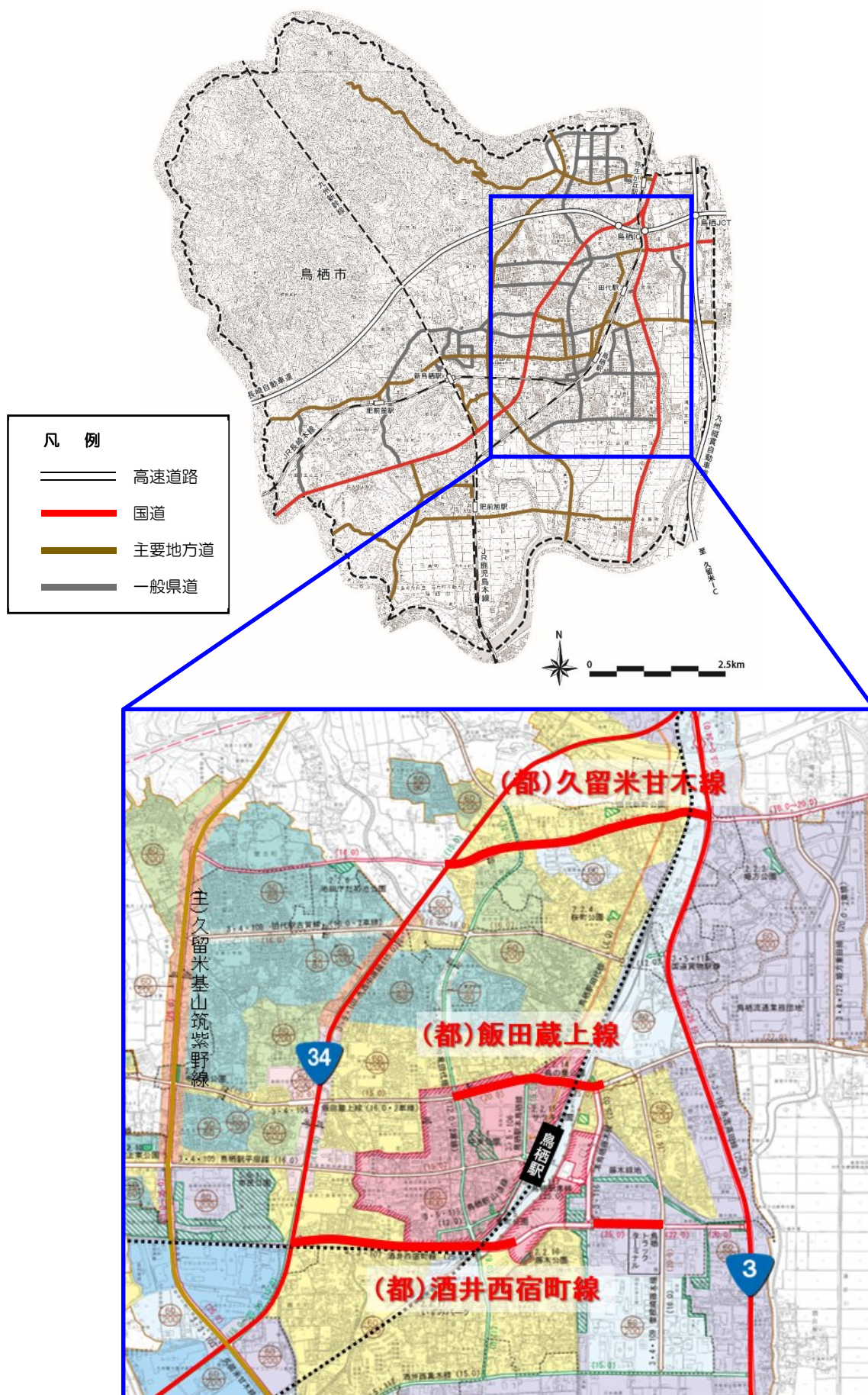
平成 27 年度に「鳥栖駅周辺まちづくり基本構想」で示された鳥栖駅橋上化の方針を受け、鳥栖駅周辺まちづくりの検討と併せて、方針が未決定であった鉄道交差 3 路線を中心とした都市計画道路の見直し方針について、広く有識者や関係者の意見を伺い幅広い視点から議論を行うことを目的とし、平成 28 年度より学識経験者、自治会代表者、関係機関等から成る「鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会」を設置しました。

（2）検討対象路線（計画内容再検討 3 路線）

平成 23 年 2 月に策定した「鳥栖市都市計画道路見直し計画」で、「計画内容再検討」の方針であった以下 3 路線を検討対象路線としました。


都市計画 道路名	都市計画決定内容						備考	
	方針未決定区間		鉄道交差部				鉄道交差 部の現況	再検討路線に位置 付けられた理由
	延長 (m)	幅員(m)	決定日	幅員 (m)	車線数	構造		
(都)久留米 甘木線	1,550	12.0	S38.11.20	12.0	2	平面交差	平面交差	鉄道交差の構造
(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	鉄道交差の構造
(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	鉄道交差の構造

検討対象路線の位置図





(3) 検討経過

平成 28 年度からこれまで、計 5 回の懇話会を開催し、鉄道交差 3 路線の見直し方針、見直し案の検討を進めてきました。

	検討内容	備考
平成 28 年度		
第 1 回懇話会 H28 年 5 月 31 日開催	<ul style="list-style-type: none"> ・鳥栖駅周辺まちづくり基本構想 ・鳥栖市都市計画道路の見直しの経緯、課題 「3 路線以外の広域的な交通動向とも整合を図るべき」との意見を受けた。	経緯・課題整理
第 2 回懇話会 H29 年 2 月 28 日開催	<ul style="list-style-type: none"> ・道路網の課題について ・市街地道路の機能強化の検討について ・今後の対応（将来道路網の方針の検討） 	 今後の検討方針

平成 29 年度（国、県など関係機関との合同会議で将来道路網の方針を検討）		
第 1 回合同会議 H29 年 5 月 25 日開催	<ul style="list-style-type: none"> ・現況道路網の交通課題 ・将来道路網の方針検討 ・国、県の道路ネットワークに関する情報提供 	将来道路網の検討
第 2 回合同会議 H29 年 9 月 1 日開催	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の将来像の仮設定（新たな開発交通量等の設定） ・交通課題である国道 34 号の交通混雑緩和を目的に、味坂 SIC（仮）整備等を考慮した道路ネットワークにおける将来交通量を推計し、国道 34 号の交通混雑緩和への効果等を検証 	将来交通量の設定
第 3 回合同会議 H29 年 11 月 20 日開催	<ul style="list-style-type: none"> ・地域道路網の現状整理（需給バランス、ネットワーク、網密度） ・地域の将来像と将来道路網の課題（都市マス検討業務等とも整合） ・将来道路網の基本方針（都市計画の基本方針は都市マス業務等とも整合） ・将来交通量推計、評価 	将来道路網の設定
第 4 回合同会議 H30 年 2 月 19 日開催	<ul style="list-style-type: none"> ・将来道路網の検討方針について ・将来道路網の方針（案）について 	鳥栖市将来道路網の方針(案)

平成 30 年度		
第 3 回懇話会 H30 年 5 月 24 日開催	<ul style="list-style-type: none"> ・H28 年度懇話会内容確認 ・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 回懇話会 H30 年 8 月 23 日開催	<ul style="list-style-type: none"> ・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
第 5 回懇話会 H30 年 11 月 27 日開催	<ul style="list-style-type: none"> ・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

H30 年 12 月 鳥栖駅周辺整備事業が断念となり、鳥栖駅周辺まちづくり基本構想及び鳥栖駅周辺まちづくり基本計画が白紙となった。

(4) 検討内容

「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いました。

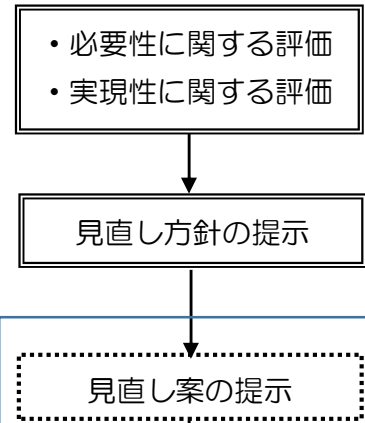
1) 検討手順

①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。

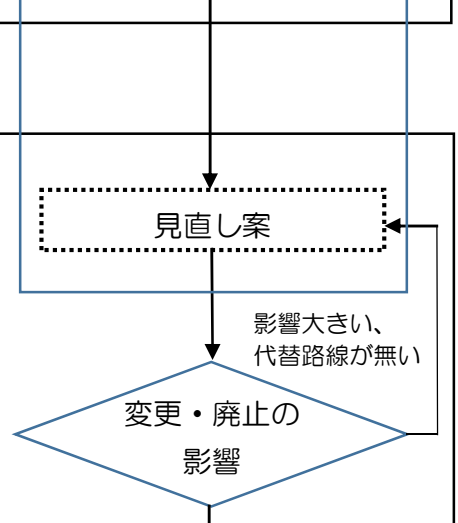
【見直し方針とは】

- ・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



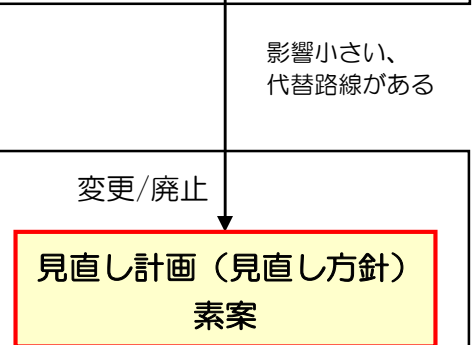
②見直し案の検討

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する。



③見直し計画（見直し方針）素案の決定

見直し計画（見直し方針）の素案を決定
※今回は見直し方針案（候補）の検討までを行った。



2) 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した。
- (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した。
- (都)酒井西宿町線は「廃止候補」としました。

○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いました。

		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】

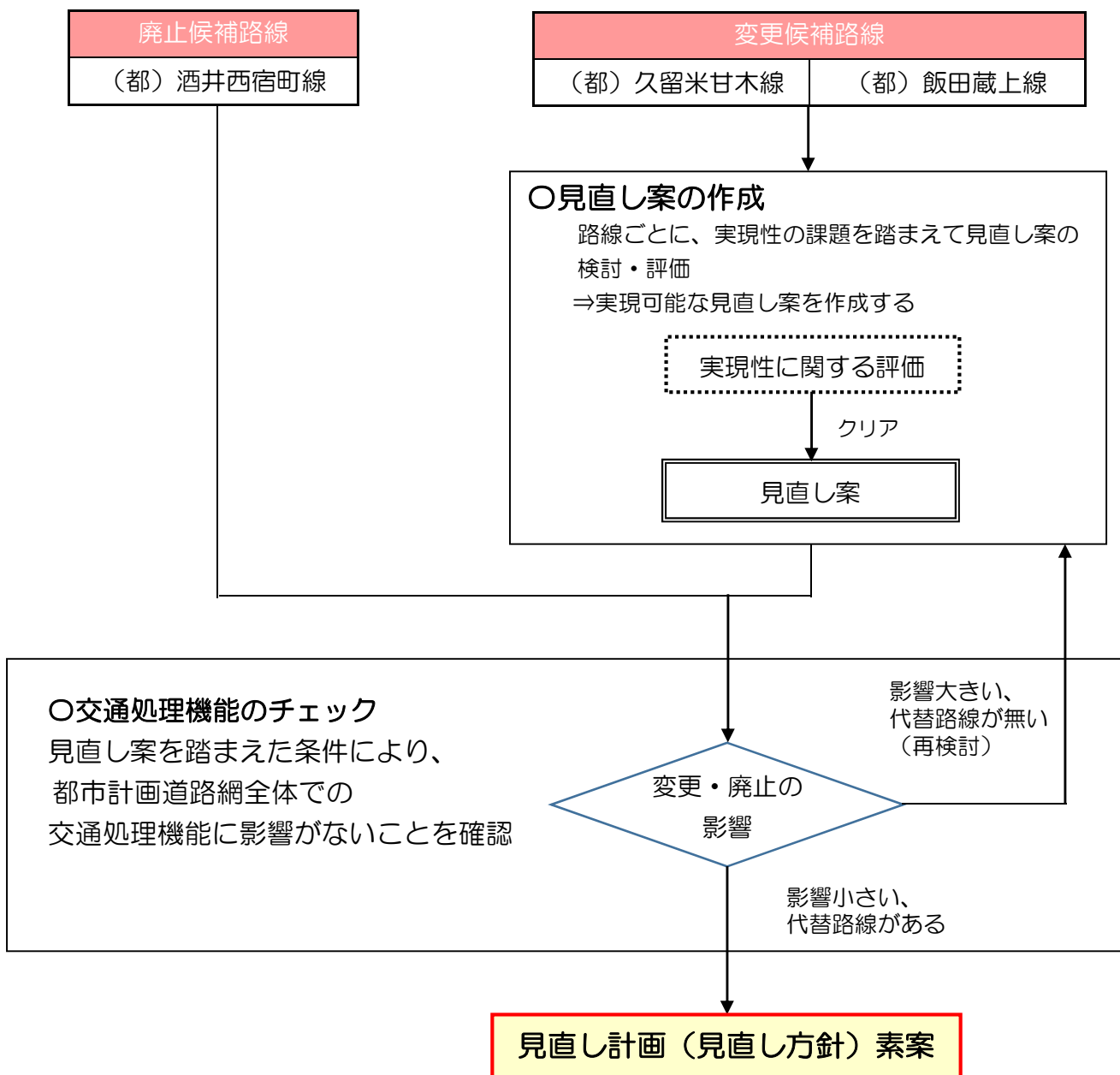
- 存続・・・既往の計画内容で整備を行う。
- 変更候補・・・計画内容を変更して整備を行う。
- 廃止候補・・・見直しにより必要性が低いことから、計画の廃止を行う

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"> • 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。

※後に、「廃止候補」と「変更候補」の区間に分かれる。

3) 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します。
- 「変更候補」路線について見直し案を作成し、実現性の評価を行いました。
- 「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しました。



※今回、見直し方針案（候補）の検討までを行いました。

4) 見直し案検討の方向性

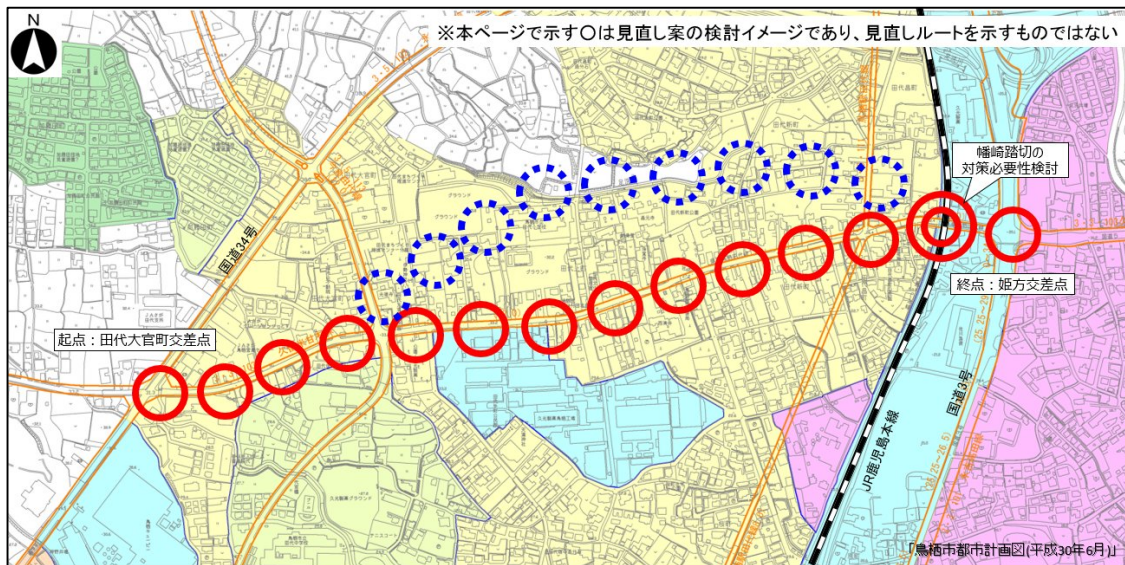
(都) 久留米甘木線

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、③ 長崎街道への影響の検討）

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）



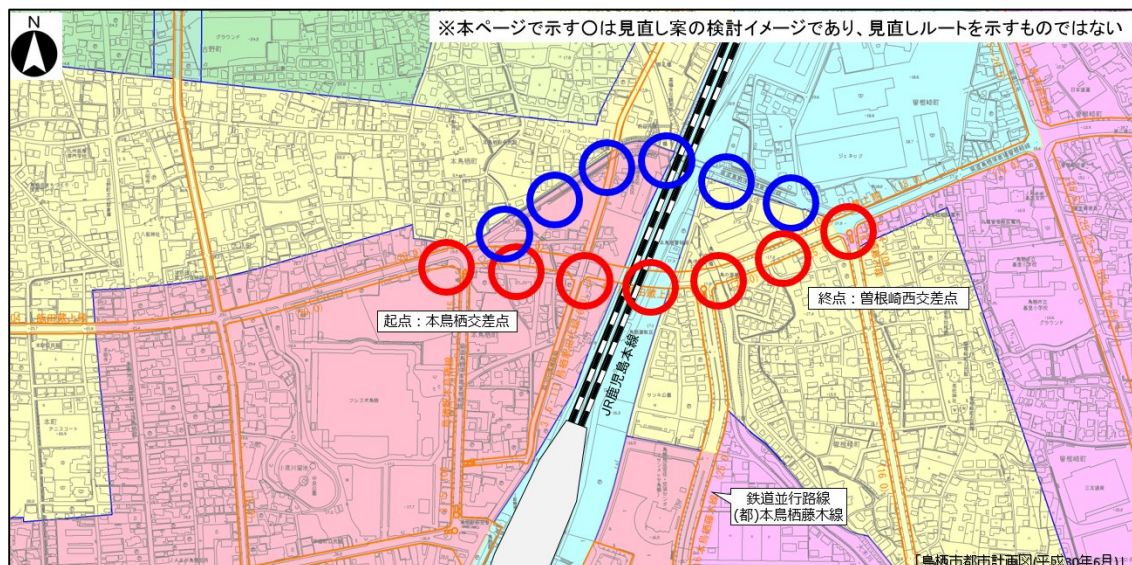
(都) 飯田蔵上線

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）



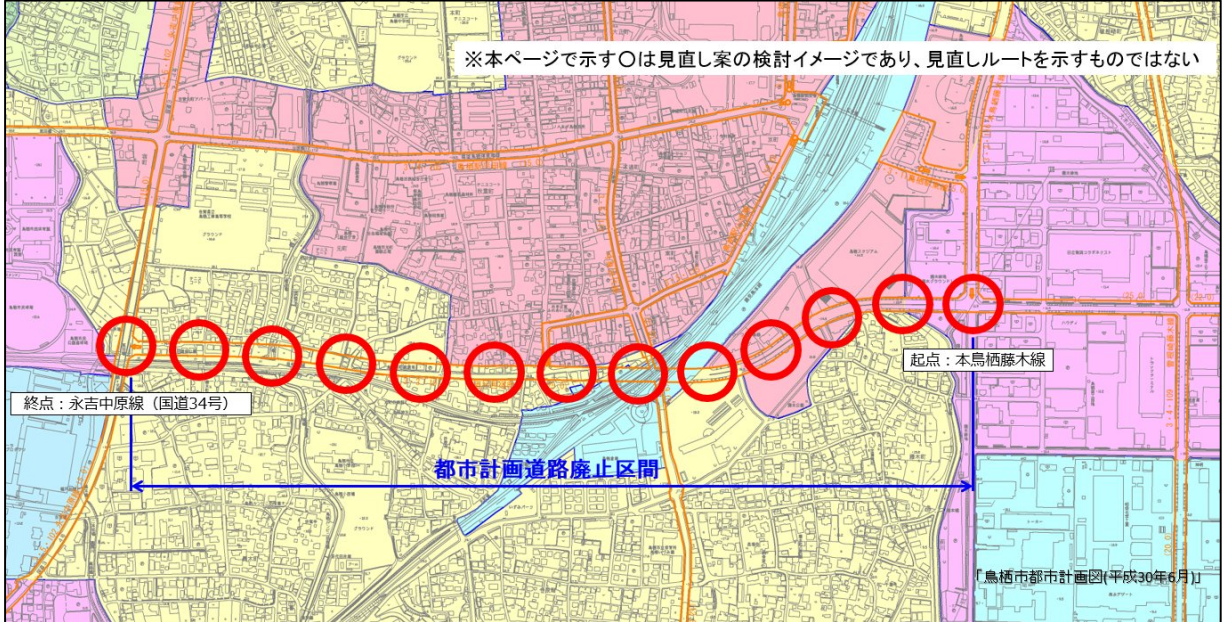
(都) 酒井西宿町線

当該路線に求められる機能（見直し案のコンセプト）

廃止に伴う交通機能の補完

検討する見直し案の方向性

未整備区間の廃止（本鳥栖藤木線～永吉中原線（国道34号））に伴う整備済み区間と今泉田代線までの東西連絡機能強化



5) 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しました。

■各路線に求められる機能（見直し案のコンセプト）

路線名	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	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
（都）飯田蔵上線	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
（都）酒井西宿町線	廃止に伴う交通機能の補完

■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となる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

路線名	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	

6) 見直し方針案（候補）と検討の方向性毎の課題の抽出、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（候補）					
計画変更候補			計画変更候補		廃止候補※
課題の抽出					
現道部	現道拡幅案	踏切部	平面案	既都計ルート案	廃止
	バイパスルート案		立体案	現道ルート案	
<p>都市計画道路網全体としての交通処理への影響</p> <p>(現状)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>(将来：既定計画3路線整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>(将来：見直し案)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 					

(5) 検討対象路線の検討まとめ

● 検討対象路線の評価（見直し方針案）

【(都) 久留米甘木線】

1) 路線の必要性に関する評価

- 鳥栖市の将来道路網方針(案)において都市幹線道路に位置づけられ、都市構造上必要性が高い路線である。
- 密集市街地を通過し、通学路に指定されていることから、安全性の向上が望まれる路線である。
- 通学路に指定されているが、歩道が未整備の状況であり、沿道住民から整備に対する要望がある。

2) 既往都市計画道路の実現性に関する評価

- 計画幅員の拡大の必要性や、鉄道との平面交差部分での混雑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。

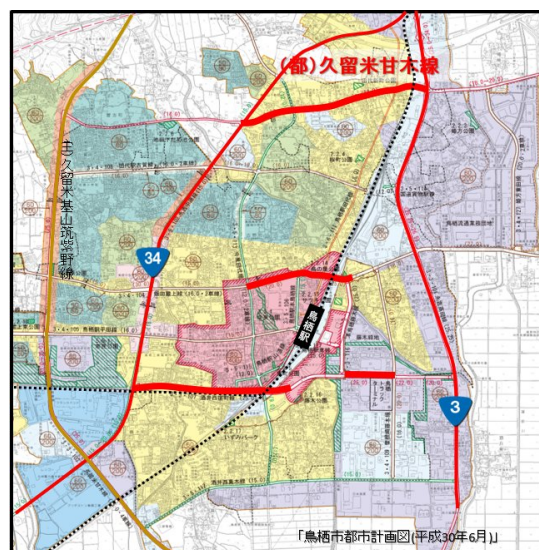
3) 将来交通需要

- 本路線は現状で約 8,000 台/日の利用交通量があり、将来交通量が約 6,000 台/日への減少が見込まれるが、一定量の通過交通を担う交通特性を有しており、今後とも東西軸の連絡を担う交通機能を確保すべき路線である。



【総合評価】

本路線は、実現性に課題があるものの、都市計画
上、都市構造を担う機能、交通処理機能、通学者等の
歩行者の安全性確保等、重要な位置づけをもつ路線で
あることから、「**変更候補**」とすることが妥当である。



【付帯意見（見直し案検討にあたり留意すべき事項）】

- ・事業実施にあたっては、長崎街道の地元お祭りなどへの影響を検討すること。
- ・事業実施にあたっては、歩行者の安全性に配慮した対応・措置を検討すること。
- ・補償物件が多く、事業実施上の困難な部分があるものの、最適な整備手法について検討し、沿線環境への影響の抑制に努めること。

● 検討対象路線の評価（見直し方針案）

【(都) 飯田蔵上線】

1) 路線の必要性に関する評価

- 鳥栖市の将来道路網方針(案)において都市幹線道路に位置づけられ、都市構造上必要性が高い路線である。
- 市中心部における東西連絡の主軸であり、容量不足による混雑緩和のため、整備の必要性が高い路線である。
- 一部緊急輸送道路に指定されており、防災機能強化のため整備の必要性が高い路線である。

2) 既往都市計画道路の実現性に関する評価

- 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など、現計画のままでは課題があることから、現都市計画のままでは実現性は低い。

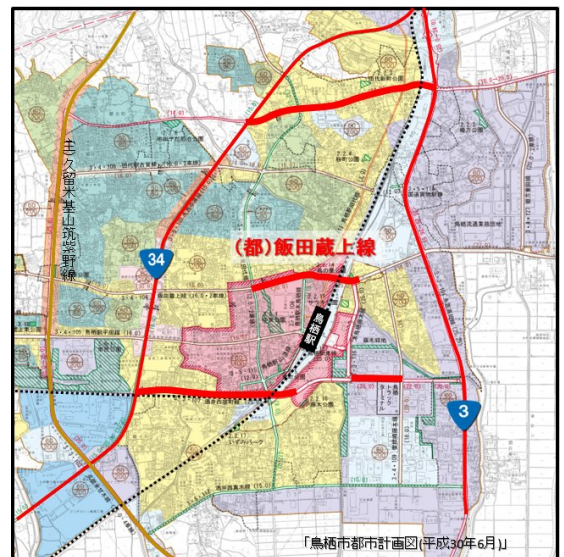
3) 将来交通需要

- 本路線は現状で約 10,900 台/日の利用交通量があり、将来交通量は約 11,900 台/日に増加が見込まれ、都市構造上、東西軸の連絡を担う交通機能を強化すべき路線である。



【総合評価】

本路線は、実現性に課題があるものの、都市計画
上、都市構造を担う機能、交通処理機能、防災機能等、
重要な位置づけをもつ路線であることから、
「変更候補」としての方向性とするのが妥当である。



【付帯意見（見直し案検討にあたり留意すべき事項）】

- ・事業実施にあたっては、維持管理も含めて最適な整備手法について検討し、沿線環境への影響の抑制に努めること。

● 検討対象路線の評価（見直し方針案）

【(都) 酒井西宿町線】

1) 路線の必要性に関する評価

○鳥栖市の将来道路網方針(案)において補助幹線道路に位置づけられ、他の路線に比べ幹線道路として担う機能が相対的に低い路線である。

2) 既往都市計画道路の実現性に関する評価

○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、現都市計画のままでは実現性は低い。
○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、現都市計画のままでは実現性は低い。

3) 将来交通需要

○本路線は現状で約 4,000 台/日の利用交通量であり、将来交通量は約 4,300 台/日（区間②）と、整備しても利用交通量の増加が見込めない路線である。（区間②③）また、利用交通特性はほとんどが市中心部内々・発着を担っており、通過交通が少ない。



【総合評価】

本路線は、利用交通量が見込めなく、必要性の評価も低いことから、区間③は「**廃止候補**」、区間①②は「**変更候補**」とすることが妥当である。

なお、区間①は現在、概成道路となっており、既存の幅員に合わせた幅員の見直しで検討を行うことが望ましい。

また、区間②は、区間③を廃止することで整備済み区間のネットワーク化が図られないことから、線形変更を行い、(都)今泉田代線への接続検討を行うことが望ましい。



【付帯意見（見直し案検討にあたり留意すべき事項）】

・区間③の廃止にともない、本路線が持っていた道路機能を補うため、区間②において中心部への発着交通を担うアクセス機能を確保するために必要な措置・対応を検討すること。
（例えば、国道3号から中心部の今泉田代線までの東西連絡を担う路線であり、現状で利用する交通があることから、整備済み区間から今泉田代線までのアクセス機能を強化するなどの措置が必要）

(6) 第5回懇話会（H30.11.27）までの検討内容のまとめ

（注意）

鳥栖駅周辺まちづくり基本構想（H28年3月）及び鳥栖駅周辺まちづくり基本計画（H29年7月）に基づいて検討を進めて来たが、H30年12月に鳥栖駅周辺整備事業が断念となり基本構想及び基本計画が白紙となった。

以下は、これまでの検討内容をまとめたものであり確定したものではない。

路線名	区間延長 (m)	見直し方針案 (候補)	課題 見直し案検討にあたり留意すべき事項	
永吉高田線④～⑧	3,322	計画存続		
久留米甘木線①～④	2,520	計画存続		
久留米甘木線⑤	1,340	計画変更	※事業中	
久留米甘木線⑥～⑨	1,550	計画変更 (候補)	<ul style="list-style-type: none"> 長崎街道の地元お祭りなどへの影響の検討 歩行者の安全性に配慮した対応・措置 沿線環境への影響の抑制。 	A
久留米甘木線⑩	380	計画存続		
飯田蔵上線①～②	800	計画変更 (候補)	<ul style="list-style-type: none"> 維持管理を含めた最適な整備手法の検討 沿線環境への影響の抑制 	B
鳥栖駅平田線①	100	計画存続		
鳥栖駅田代本線①～③	1,920	廃止	廃止手続き終了	
酒井西宿町線①	400	計画変更 (候補)	<ul style="list-style-type: none"> 交通量に応じた適切な計画幅員への見直し 	C
酒井西宿町線②	280	計画変更 (候補)	<ul style="list-style-type: none"> 区間③の廃止に伴う今泉田代線までのアクセス機能強化 	C
酒井西宿町線③	770	廃止 (候補)	<ul style="list-style-type: none"> 利用交通量が見込めず、必要性の評価も低いことから廃止が妥当。 	C
田代駅古賀線①～③	870	計画存続		
曽根崎高田線①	600	廃止	廃止手続き終了	
榎町真木線①～③	1,760	廃止	廃止手続き終了	
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。	
今泉田代線①	600	廃止	廃止手続き終了	
鳥栖駅山道線	300	計画存続		

今回対象路線

H23年2月策定

	計画存続
	計画内容再検討
	計画変更
	廃止
	事業中

H30年11月までの検討内容

	計画存続
	計画変更
	計画変更(候補)
	廃止
	廃止(候補)
	事業中

