

会議の要旨（議事録）

会議の名称	鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会（第3回）		
開催日時	平成30年5月24日（木） 10:30～11:30	開催場所	鳥栖市役所 3階大会議室
出席者数	19人	傍聴人数	6人
議題	(1) 委嘱状の交付 (2) 都市計画道路の見直しについて ①これまでの検討内容 ②鉄道交差3路線について		
配布資料	(1) 委嘱状の交付 【資料1】 (2) 都市計画道路の見直しについて ①これまでの検討内容 【資料2-1】 ②鉄道交差3路線について 【資料2-2】		
所管課	(課名) 建設課 (電話番号) 85-3597		

第3回 鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会

日 時 : 平成30年5月24日(木) 10時30分～11時30分

場 所 : 鳥栖市役所3階大会議室

1. 開会
2. 議事
 - (1) 委託状の交付(資料1)
 - (2) 都市計画道路の見直しについて
 - ①これまでの検討内容 (資料2-1)
 - ②鉄道交差3路線について(資料2-2)
3. その他
4. 閉会

<質疑応答>

会長	事務局より、都市計画道路の見直しについてご説明をしましたが、ご質問・ご意見等ありましたらお願いします。
副会長	二点質問がございます。 一つ目が、資料2-1の6ページにある、対応方針の「②国道34号からの通過交通の排除」とありますが、排除しても需要は極端に減るわけではないと思います。国道は、他の地域も利用しておりコントロールが難しいと思いますが、これは鳥栖市内の他の主要幹線道路への分散という理解でよいのでしょうか。 二つ目が、資料2-2の9ページで、鉄道交差3路線がそれぞれ位置づけられていますが、今回の案として策定されていた将来の方針(案)でもこの位置づけは変わらないのでしょうか。もし変わるのであれば具体的にどのような位置づけになり、鉄道交差3路線の整備方針とどのような関係があるのか等、もう少し詳しくお聞かせ頂ければと思います。
事務局	まず、一つ目の対応方針「②国道34号からの通過交通の排除」についてですが、例えば、環状線を併せたバイパス案や現道拡幅による強化等、複数のケースを想定し、各ケースにおいて国道34号を利用する通過交通が他路線へ分散し、どの程度減少するか評価を行っております。 なお、本対応方針を含めた各対応方針においてそれぞれ評価を行い、総合的にみて、最も評価が高かったケースが北西部の骨格道路の形成と南部

<p>委員</p>	<p>の骨格道路の形成でした。</p> <p>次に、二つ目の鉄道交差 3 路線の位置付けですが、まず今回の資料に示しております位置付けは、現況の使われ方より判断し、位置付けを行っております。また、将来の位置付けについては、将来の使われ方により位置付けを行い、資料 2-1 P8 を見ていただくと分かるように現況と位置付けはあまり変わらないものと認識しています。</p> <p>資料 2-2 の 8 ページに、交通量推計に基づいた交通量および混雑度について、資料の上記に「(都) 久留米甘木線：現況での交通量が多いが、将来は交通量が減少することから交通容量に余裕ができることが予測されている。」とあり、その根拠が資料の下記に示されています。この中で、現況交通量が約 9,800 台/日で将来交通量が 2,100 台/日となっており、このような大胆な予測で本当に 3 路線の将来計画が可能かどうかについて、根拠等があればご示しいただきたいと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>(都) 久留米甘木線における将来交通量として、内々交通では、鳥栖市北東部の国道 3 号より東側の地区（例えば、飯田地区永吉町、原町、姫方町、幡崎町、曾根崎町など）の行き来する交通が減少します。また、内外交通については、小郡や福岡南部などと鳥栖市を行き来する交通が非常に減少します。さらに、通過交通においても、現況では福岡県・佐賀方面を行き来する交通や、小郡市や福岡市南部を行き来する交通に利用されていますが、将来的にそれらの交通が、ほとんどなくなるという結果になっています。これらの交通が減少することにより、将来交通量が減少したと考えられます。</p> <p>この交通が減少した理由として、将来道路網の方針（案）では、国道 3 号鳥栖拡幅等の事業が進捗し、骨格道路が形成されるものとなっています。この骨格が形成されたことで、久留米甘木線を経由していた南北間の交通が国道 3 号へ移行したことが大きな要因と考えております。今後、委員のご指摘を踏まえて、検討していきます。</p>
<p>委員</p>	<p>将来の方針に基づくということは、全ての計画が実施されるという前提であり、少し大胆な予測でないかと危惧を持っております。今後、このようなことも含めて検討を行ってほしいと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>これは推計結果ですから、その他のデータと付き合わせながら、一つの根拠としてこれを見ていただけたらと思います。今のご意見に少し補足す</p>

<p>委員</p>	<p>ると、今後もデータ自体の精度や推計方法はしっかりと見据えながらいければと思います。</p> <p>交通量推計について、H17 センサスペースの現況 OD 及び H42 将来 OD 表は、国土交通省が出している OD を使用されていると思います。推計を実施されるタイミングが早い時期だったため、H17 センサスペースを使用していると思いますが、最新の都計道の見直しを検証するという観点からすれば、H22 センサスペースの現況 OD 及び将来 OD 表が出ていますので、この最新のデータを使うことが必要であると考えます。</p> <p>また、(都) 久留米甘木線の交通量の減少ですが、資料 2-2 の 7 ページで、各路線の道路の使われ方が分析されているデータとなっていますが、この内々は鳥栖市全域という広い範囲で見たものとなっていると思います。例えば、今回はかなり中心部の街路ですので、国道 3 号から国道 34 号までの間を一つのゾーンとして、そこを内々として発着を見ると、この 3 路線の道路の使われ方として、必ずこの道路を使う交通がどれだけいるのか、この国道 3 号から国道 34 号の間に出発地と目的地を持っている交通が、どれだけ使っているのかということを見ることができると思います。また、それ以外の通過となると、新しく規格の高い道路が出来るとそちらに逃げる可能性があるため、この分析のやり方を丁寧に行うと将来交通量推計のご質問にも答えられるのではないかと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>只今ご指摘がございましたとおり、H22 センサスペースの現況・将来 OD 表で推計を見直したいと思います。</p> <p>また、2 点目の内々交通の詳細な出発地と到着地などに関しましても、詳しく見直したいと思います。</p>
<p>委員</p> <p>事務局</p>	<p>資料 2-2 の 8 ページで、(都) 飯田蔵上線が今後、交通量がやや増えるの見込まれていますが、工業商業施設からの内々の場合、国道 3 号から高速を利用する交通量の中で、車両自体の大型化についても検討を行ったほうが良いと思います。例えば、今後、道路が良くなると、大型車の中でも 10t の大型トレーラーが入ってきたり、一般車両についても、ワンボックスカー等の車が入ってきたりして、やや交通量が少なくても車間距離の問題で渋滞することも考えられると思います。</p> <p>また、基礎データが平成 27 年のものより、最新のデータに基づいて、分析する必要があるのではないかと思います。いかがでしょうか。</p> <p>まず、現在使用している道路交通センサスの交通量調査結果ですが、平</p>

委員	<p>成 27 年が最新データとなっています。</p> <p>また、車両の大型化ですが、整備により大型車の進入も十分に考えられます。このため、大型車混入率等の視点を含め、今後検討させていただきます。</p> <p>二点質問させていただきます。</p> <p>一点目ですが、資料 2-2 の 7 ページに示されている交通量はどの時間帯の調査でしょうか。</p>
事務局	<p>現況の交通量調査は、通常朝の 7 時から夕方 7 時までの 12 時間調査と、丸一日の 24 時間調査がございます。各調査地点によって異なりますが、通常 12 時間であれば、一日の交通量を算出する際は各地点の昼夜率を 12 時間の交通量に乗じて、24 時間交通量を算出しています。</p>
委員	<p>わかりました。もう一点質問です。</p> <p>卸団地、物流団地、飯田、幡崎、姫方、弥生が丘などではかなり頻繁に交通量が行き来しています。特に、国道 3 号が非常に混むことで、そこを利用する車両が農道や小さい道路に入り込み、生活道路を脅している現状があります。それがこの数字に表れず、特に朝夕の通勤車両について、どのようなルートを通っているかが、分かりにくい気がします。地元としては、これらが交通渋滞につながっていると感じるのですが、そのあたりの見解はいかがでしょう。</p>
事務局	<p>渋滞があるために、生活道路を通勤車両や大型車が通り抜けていくというご指摘ですが、そういったことも踏まえながら今後の幹線道路の見直しを行っていきたいと思います。</p>
会長	<p>他に無いようでしたら、今回はこれで閉じたいと思います。本日頂いた、ご意見やご指摘、情報を踏まえまして、次の検討に進めていただければと思います。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>