

1 調査名称：起工都市-6号 都市計画道路見直し業務委託

2 調査主体：朝倉市

3 調査圏域：朝倉市全域

4 調査期間：令和3年度

5 調査概要：

各路線について、決定の経緯、起点・終点、延長及び決定経緯等の基本情報を整理し、路線を事業状況（「改良済」、「事業着手済」、「未着手」）で区間分けをしている。

本業務は、未着手区間と事業未完了区間を対象に、基礎点の設定、必要性の評価、実現性の評価、道路網評価、総合的検証の順で検証を行ったものである。

## I 調査概要

1 調査名称：朝倉市都市計画道路検証業務

### 2 報告書目次

#### 1 章 業務概要

- 1－1 業務目的
- 1－2 業務概要
- 1－3 業務項目
- 1－4 業務フロー
- 1－5 都市計画道路見直し検証について
- 1－6 検証手順

#### 2 章 基礎点の設定

- 2－1 概要
- 2－2 設定方針
- 2－3 基礎点カルテ

#### 3 章 必要性の評価

- 3－1 概要
- 3－2 評価方針
- 3－3 評価方法及び判定結果
- 3－4 区間別必要性評価結果一覧
- 3－5 路線別必要性養家結果一覧

#### 4 章 実現性の評価

- 4－1 概要
- 4－2 評価方針
- 4－3 実現性評価結果一覧

## 5章 道路網としての評価

- 5-1 道路網評価の概要
- 5-2 道路網素案の設定
- 5-3 将来交通量推計
- 5-4 道路網評価

## 6章 総合的検証

- 6-1 総合的検証の概要
- 6-2 総合的検証結果
- 6-3 都市計画道路区間カルテの更新

## 7章 今後の課題

### 3 調査体制

発注者：朝倉市 都市計画課

受注者：株式会社福山コンサルタント

### 4 委員会名簿等：

該当なし

## II 調査成果

### 1 調査目的

起工都市-6号 都市計画道路見直し業務委託は、福岡県が策定した「福岡県都市計画道路検証方針」を踏まえ、都市計画道路（幹線街路）の検証を行うことを目的とする。

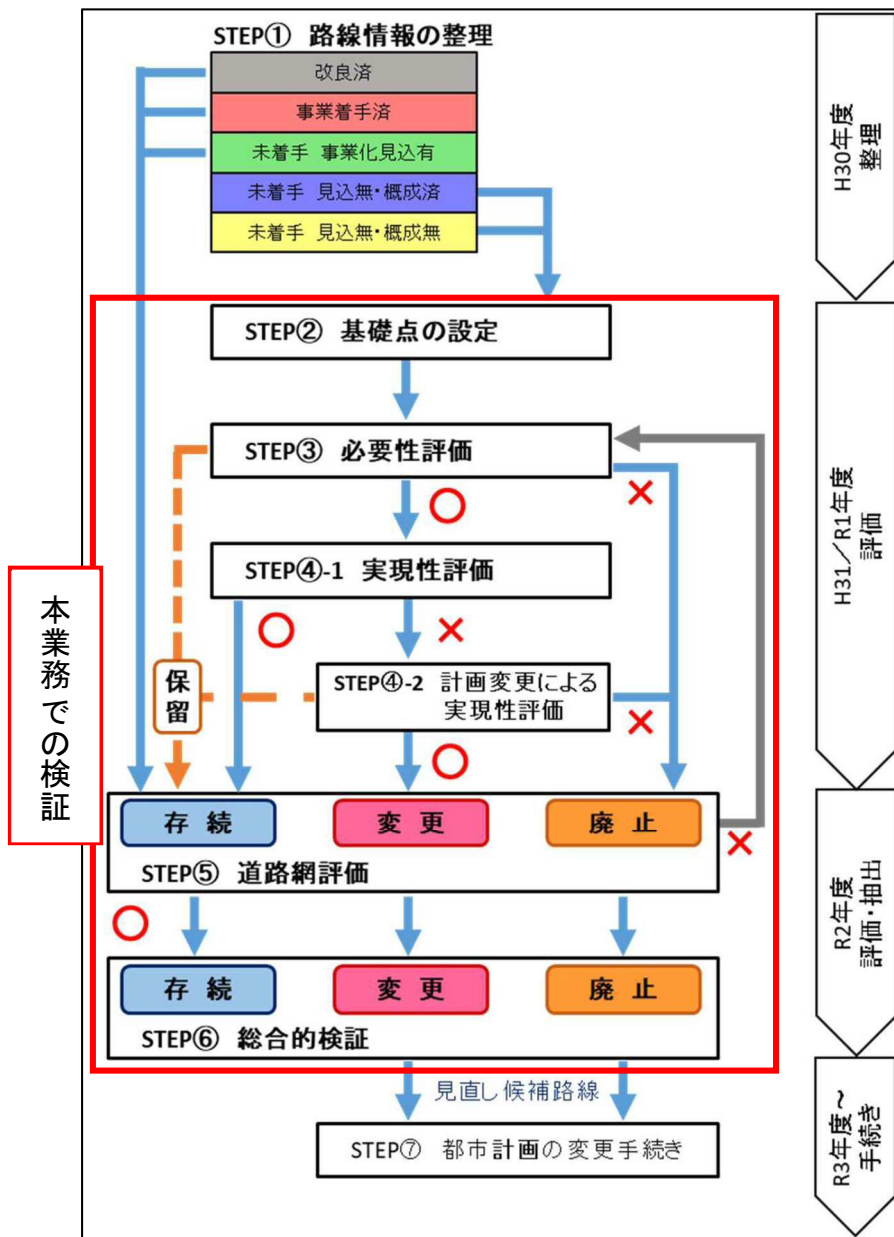
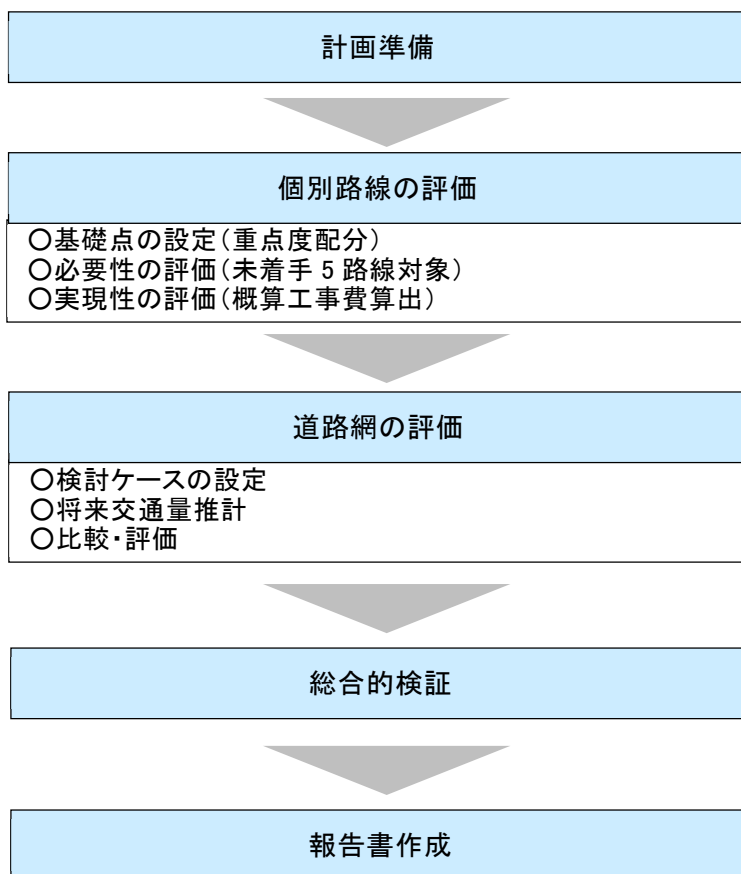


図 「都市計画道路の見直し検証」手順書 (R3.4版) より抜粋

## 2 調査フロー



### 3 調査圏域図

路線カルテにおいて、「検証」と表記されている区間が本業務における見直し対象区間となる。以下に対象となる路線の位置図を示す。

なお、神田古賀線④と庄屋町東田線①～④については、「事業着手済み」であり検証フローのSTEP②以降は省略して「存続」となるが、事業が完了していないため確認として見直し検証を行った。

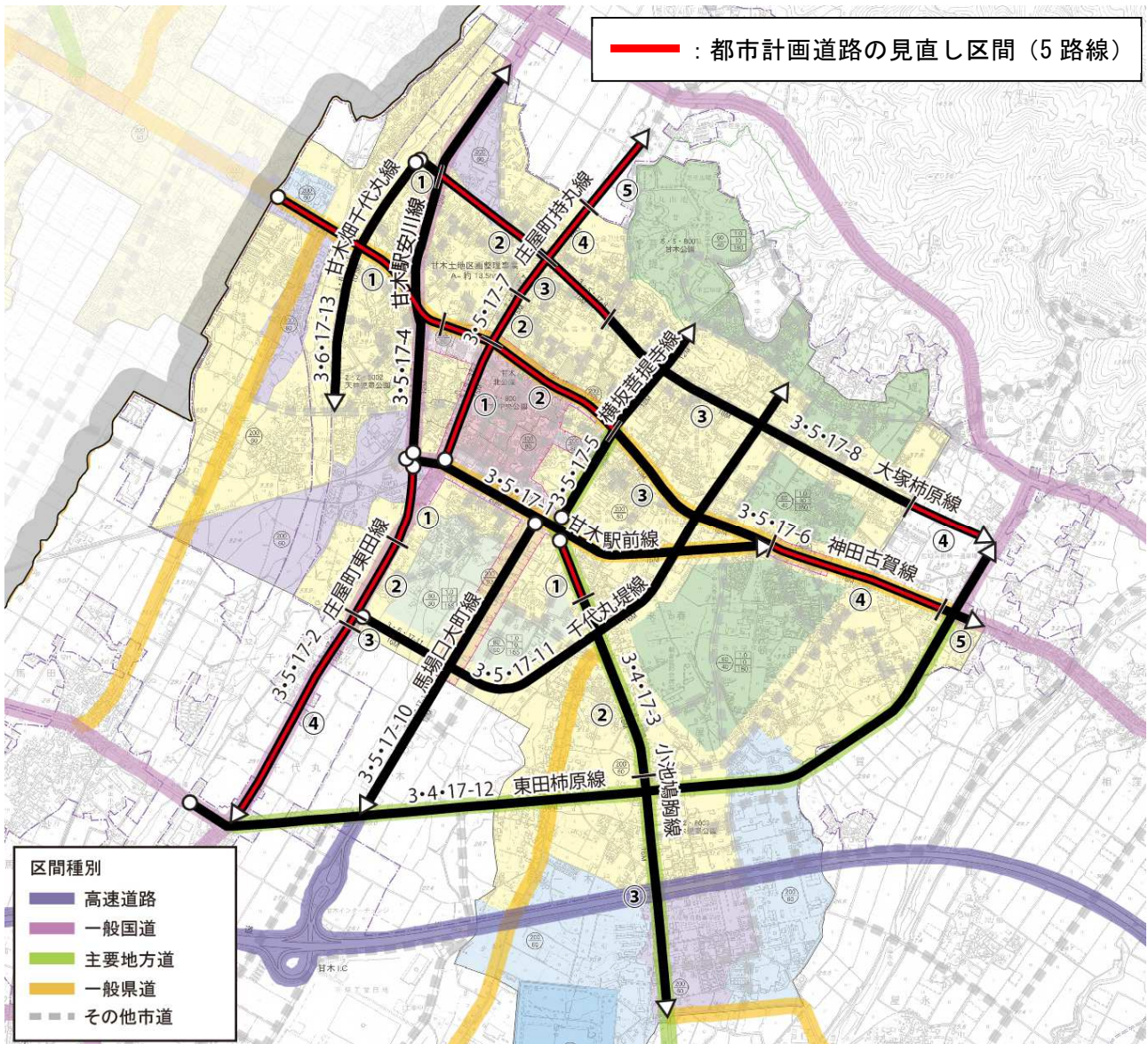


図 朝倉市都市計画道路見直し対象路線

#### 4 調査成果

##### (1) 基礎点の設定

###### ①設定方針

- ・基礎点は、STEP②-1 必要性評価と STEP②-2 実現性評価について、それぞれ設定した。
- ・基礎点の算出は、評価項目の大項目と小項目の各赤枠内が合計 100 になるように、評価を重視したい項目には重みをつけて配分した。

「大項目の点数」×「小項目の点数」÷100 = 各項目の基礎点 (小数点以下も使用)

- ・必要性評価と実現性評価、それぞれの基礎点の合計値が 100 点となっていることを確認した。
- ・基礎点の重み付けについては、朝倉市の政策に合致した重みづけとなるよう、第 2 次朝倉市総合計画 (H31.3) を基に重視する項目を整理することとした。

###### ②基礎点カルテ

以下に設定した基礎点カルテを示す。

基礎点カルテ					市町名 朝倉市				
<b>STEP②-1 必要性評価</b>					<b>②-2 実現性評価</b>				
項目				基礎点	項目				基礎点
大項目	重み a	小項目	重み b	a*b/100	大項目	重み c	小項目	重み d	c*d/100
計画の位置付け	20	当初趣旨	35	7	支障	50	橋梁、トンネル	20	10
		上位計画等	35	7			大規模施工	20	10
		関連計画・事業	30	6			既存物件	20	10
都市機能の強化	20	道路網	25	5	影響	50	道路構造令	40	20
		渋滞緩和	10	2			自然環境	40	20
		公共交通	25	5			歴史・文化財	40	20
地域の活性化	20	商業・産業・観光施設	40	8	コミュニティ	20	20	10	
		土地利用	30	6					
		都市機能	60	12					
安全・安心の確保	20	環境改善・景観形成	10	2					
		歩行者・自転車の通行	30	6					
		交通事故緩和	30	6					
代替道路の存在	20	避難路・活動空間	30	6					
		延焼防止	10	2					
代替道路の存在	100	20							

**重み付けの説明**

**【必要性】**  
朝倉市の総合計画で位置付けられている施策を基に、以下の項目の基礎点を上げることにした。  
基本目標1-施策1:「防災・減災対策の推進」⇒「避難路・活動空間」  
基本目標1-施策2:「交通安全・防犯対策の推進」⇒「交通事故緩和」  
基本目標3-施策6:「健康づくりの推進」⇒「都市機能」  
基本目標3-施策8:「障がい者福祉の推進」⇒「歩行者・自転車の通行」  
基本目標5-施策15:「商工業の振興」、施策16:「観光の振興」⇒「商業・観光・観光施設」  
基本目標6-施策17:「交通環境の充実」⇒「公共交通」  
基本目標6-施策18:「道路の整備」⇒「道路網」  
基本目標6-施策20:「市街地の整備」⇒「土地利用」  
基本目標8-施策25:「生涯学習・スポーツの振興」、施策26:「歴史の継承と文化の振興」⇒「都市機能」

**【実現性】**  
大項目「支障」については、道路構造令を満たした道路でなければ、都市計画道路として決定されないため、「道路構造令」の基礎点を上げることにした。  
大項目「影響」については、朝倉市の総合計画で位置付けられている施策を基に、以下の項目の基礎点を上げることにした。  
基本目標2-施策3:「市民協働のまちづくり」⇒「コミュニティ」  
基本目標4-施策12:「自然共生社会の構築」⇒「自然環境」  
基本目標5-施策14:「農林業の振興」⇒「自然環境」  
基本目標5-施策16:「観光の振興」⇒「歴史・文化財」  
基本目標8-施策26:「歴史の継承と文化の振興」⇒「歴史・文化財」

図 基礎点カルテ



## (2) 必要性の評価

### ①評価方針

手順書の「必要性評価の詳細説明」を参考に、各項目の必要性を定評評価し、評価欄に「○（必要性がある）」「△（必要性がやや低い）」「×（必要性が低い）」と判定する。

本業務では、漠然とした評価による判定結果のばらつきを避けるために、可能な限り項目ごとの評価内容と「○」「△」「×」の判定基準を設定した。次頁に、設定した評価内容と判定基準を示す。

項目	評価内容	判定	基準	備考・参考文献
計画の位置付け	趣旨	○	路線カルテにおける都市計画決定時の趣旨が現在に当てはまる。	路線カルテ
		△	-	
		×	路線カルテにおける都市計画時の趣旨が現在に当てはまらない。	
	上位計画等	○	上位計画に位置付けられている。	朝倉市第1次都市計画マスタープラン (H29.3) P.96 都市計画道路の整備方針図
		△	-	
		×	上位計画に位置付けられていない。	
関連計画・事業	○	関連計画等に位置付けられているか。	新庁舎整備計画 福岡県による事業認定	
	△	-		
	×	関連計画等に位置付けられていない。		
都市機能の強化	道路網	○	広域幹線道路・都市幹線道路に位置づけられている、または国道に接続する。	朝倉市第1次都市計画マスタープラン (H29.3) p.97 交通施設整備方針図
		△	地域幹線道路に位置づけられている。	
		×	基準に該当しない。	
	渋滞緩和	○	現時点で混雑度が比較的高い(1.00以上)区間、もしくはそれに並行する区間である。	平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査
		△	-	
		×	基準に該当しない。	
公共交通	○	バス路線に位置づけられている、または甘木駅前線に接続する。	朝倉市公共交通網図 (H28.4)	
	△	-		
	×	基準に該当しない。		
商業・産業・観光施設	○	商業施設や産業施設、観光施設から500m圏内に位置する。	基礎調査：集客施設 (商業施設) 朝倉市観光基本計画 (H20.3)	
	△	-		
	×	商業施設や産業施設、観光施設が500m圏内には存在しない。		
地域の活性化	土地利用	○	用途地域の指定のある地区に位置する。	朝倉市第1次都市計画マスタープラン (H29.3) 都市計画統括図 P.41
		△	-	
		×	基準に該当しない。	
	都市機能	○	公共施設が500m圏内に位置する。	基礎調査：集客施設 (公共施設、病院) 朝倉市HP 市内の公共施設
		△	-	
		×	公共施設が500m圏内には存在しない。	
環境改善・景観形成	○	植樹帯の設置が計画されている。	道路構造令	
	△	-		
	×	基準に該当しない。		
安全・安心確保	歩行者・自転車の通行	○	自転車歩行者専用道が設置される計画である。	道路構造令
		△	歩道が設置される計画である。	
		×	基準に該当しない。	
	交通事故軽減	○	過去5年間で交通事故が発生している区間である。	福岡県内の人身事故 (福岡県オープンデータサイト)
		△	-	
		×	基準に該当しない。	
避難路・活動空間	○	計画幅員が12m以上であり、防災拠点・避難場所に接続する。	基礎調査：防災拠点、避難場所 朝倉市地域防災計画 (H31.3)	
	△	計画幅員が12m以上であるが、防災拠点・避難場所に接続しない。		
	×	計画幅員が12m未満である。		
延焼防止	○	計画幅員が12m以上で、現道がない、または現道幅員が6m未満である。	路線カルテ	
	△	計画幅員が12m以上で、現道幅員が6m以上である。		
	×	計画幅員が12m未満、または現道幅員が12m以上である。		
代替道路の存在	機能代替可能な並行路線があるか。	○	機能を代替可能な路線がない。	-
△	-			
×	機能を代替可能な路線がある。			

図 必要性評価における評価内容と判定基準

②必要性評価結果

以下に必要性評価の結果を示す。なお、手順書における閾値に従い、朝倉市では70点を閾値と設定した。

検証対象である15区間のうち、15区間すべてが70点以上であり、必要性の高い区間であることが確認された。

(4) 実現性の評価

①評価方針

実現性評価では、必要性が高い区間において、手順書の「実現性評価の詳細説明」を参考に、各項目を定評評価し、評価欄に「○（必要性がある）」「△（必要性がやや低い）」「×（必要性が低い）」と判定する。

表 区間カルテ（一例）神田古賀線の区間③

区間カルテ	市町名	朝倉市	路線番号	3・5・17-6	路線名	神田古賀線	道路種別	県道	区間No.	3 / 5	
	区間延長	L=790m	幅員	W=15.0m	種別区分	4種1級					
対象区間位置図											
項目	判定基準		評価	判定							
支障	橋梁、トンネル	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画内に河川橋梁はあるが、小規模である。</li> <li>○区間内にトンネルの計画があり多大な費用を要するが、高い整備効果が期待できるため整備は必要である。</li> <li>×鉄道との立体交差であるが、縦断勾配的にその前後で交差する道路への取付けが困難なため別計画が必要である。</li> </ul>	橋梁、トンネルは存在しない。	○							
	大規模施工	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画地は平地であり、大規模な施工は要しない。</li> <li>×丘陵地を横断する計画で、大規模な法面や土工が必要となるため、法線の変更を検討する。</li> <li>×本路線の整備により、接続する道路の取付け。</li> </ul>	計画地が平地である。 長大切土や高盛土は存在しない。	○							
	既存物件	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主に農用地に位置する計画で、支障物件は少ない。</li> <li>×多くの家屋移転が必要である。</li> <li>×移転困難な物件が存在する。</li> </ul>	移転困難なマンションや大規模店舗等は存在しない。 区間内の支障物件は5件。区間内は790mのためkmあたり換算すると 7件/km<26件/km	○							
	道路構造令	<ul style="list-style-type: none"> <li>○現在の道路構造令に適合している。</li> <li>○当初計画予定時と道路構造令は変わっているが、現計画の幅員内で調整することで適合することは可能である。</li> <li>×現在の道路構造令に適合してはならず、計画幅員の拡張が必要である。</li> </ul>	道路幅員はW=15.0mであり現行道路構造令にて説明可能 自転車は路肩走行を基本とする。 (車道3.25m, 路肩0.5m, 植樹帯1.75m, 歩道2.0m)		○						
環境	自然環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画ルート周辺には希少性の高い動植物は存在しない。</li> <li>×保全すべき自然環境が存在する。</li> <li>×多種の動植物が生息する湿地帯がルート上にあるため、計画の変更が必要。</li> </ul>	保全すべき自然環境や希少性の高い動植物は存在しない。	○							
	歴史・文化財	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画沿線には歴史的環境や文化財は無く、影響を与えない。</li> <li>○ルート上に史跡が確認されているが、記録保存が可能であるため、支障とはならない。</li> <li>×重要文化財の△寺院がルート上にあるため、計画の見直しが必要である。</li> </ul>	歴史的環境や文化財は存在しない。	○							
	コミュニティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域内の通過交通の円滑化効果があり、地域コミュニティの良好な環境を形成し、支障はない。</li> <li>○橋梁整備によって河川で分断された東西の地域が一体化され、影響はない。</li> <li>×既存集落の中心を4車線の道路が貫く計画であるため、コミュニティの分断が懸念される。</li> <li>×道路整備には多くの家屋移転を要するため、地域の商店街や自治会のコミュニティが維持できない懸念がある。</li> </ul>	既存道路が存在するため、地域のコミュニティを分断する懸念はない。	○							

▼実現性評価の詳細説明

項目	評価事項	判断例	チェックポイント	備考	
支障	橋梁、トンネル	河川橋梁や鉄道との立体交差、トンネル等は、多大な費用と時間を要するため事業化の支障となることが多い。計画内にこれらの構造物があるかを確認する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 計画内に河川橋梁はあるが、小規模である。</li> <li>○ 区間内にトンネルの計画があり多大な費用を要するが、高い整備効果が期待できるため整備は必要である。</li> <li>× 鉄道との立体交差であるが、縦断勾配的にその後で交差する道路への取付けが困難なため別計画が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交差する道路や河川、鉄道の状況や計画</li> <li>・ 立体交差の前後の道路への取付けは可能か。</li> <li>・ 河川管理者や鉄道事業者等と計画の調整を行ってください。</li> </ul>	—
	大規模施工	大規模な法面や擁壁、土工など、多大な費用と時間を要する構造で、事業化の支障となるような施工を伴うかを確認する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 計画地は平地であり、大規模な施工は要しない。</li> <li>× 丘陵地を横断する計画で、大規模な法面や土工が必要となるため、法線の変更を検討する。</li> <li>× 本路線の整備により、接続する道路の取付け</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画地の地形</li> <li>・ 構造</li> <li>・ 道路法線は適切か。</li> </ul>	—
	既存物件	道路整備により補償が必要となる建物の種類や数を確認する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 主に農地に位置する計画で、支障物件は少ない。</li> <li>× 多くの家屋移転が必要である。</li> <li>× 移転が困難な物件が存在する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路整備に支障となる建物の数や大きさは、多大な補償費を要するだけでなく、合意形成のうえでも事業化の支障となることが多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 家屋移転の多さの基準は以下のとおりとする 基準値：26件/km (小屋なしの場合)</li> </ul>
	道路構造令	計画決定から数十年経過している路線は、改正された現行の道路構造令に適合していないことが多いため確認する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 現行の道路構造令に適合している。</li> <li>○ 当初計画策定時と道路構造令は変わってはいるが、現計画の幅員内で調整することで適合することは可能である。</li> <li>× 現行の道路構造令に適合しておらず、計画幅員の拡幅変更が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路構造令</li> <li>・ 福岡県道路構造の基準に関する条例</li> <li>・ 道路構造令に適合させる方法としては、主に下記の方法がある。</li> <li>・ 計画幅員は変えず、基準値内の調整で適合させる。</li> <li>・ 計画幅員を変更する。</li> <li>・ 並行路線に交通量や歩行者・自転車のネットワークの一部機能を代替させることで、検証路線を適合させる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市計画道路の計画幅員が「道路構造令の解説と運用」の基準値にて説明できるか。</li> </ul>
影響	自然環境	道路整備によって自然環境の損失などの影響が発生するかを確認する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 計画ルート周辺には希少性の高い動植物は存在しない。</li> <li>× 保全すべき自然環境が存在する。</li> <li>× 多種の動植物が息づく湿地帯がルート上にあるため、計画の変更が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ レッドデータブック、天然記念物</li> <li>・ その他保護・保全が定められている希少な動植物</li> <li>・ 地域特有の地形・地質など</li> <li>・ 直接的な影響だけでなく、本路線の整備による間接的な影響も評価の対象となる。</li> </ul>	—
	歴史・文化財	教養や観光の資源となる重要な歴史的建造物や文化財が、道路整備によって損失する影響があるかを確認する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 計画沿線には歴史的環境や文化財は無く、影響を与えない。</li> <li>○ ルート上に史跡が確認されているが、記録保存が可能であるため、支障とはならない。</li> <li>× 重要文化財の△△寺院がルート上にあるため、計画の見直しが必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 文化財保護法、文化財保護条例</li> <li>・ 指定文化財、埋蔵文化財</li> <li>・ 移転や記録的保存が可能な場合は、支障とならないと判断する。</li> <li>・ 文化財や環境の部署機関と調整を行うこと。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成30年度 朝倉市 都市計画基礎調査報告書 景観・歴史資源等</li> </ul>
	コミュニティ	地域コミュニティや既存市街地の形成・維持に影響をおよぼす道路であるかを確認する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域内の通過交通のバイパス効果があり、地域コミュニティの良好な環境を形成し、支障はない。</li> <li>○ 橋梁整備によって河川で分断された東西の地域が一体的化され、影響はない。</li> <li>× 既存集落の中心を4車線の道路が貫く計画であるため、コミュニティの分断が懸念される。</li> <li>× 道路整備には多くの家屋移転を要するため、地域の商店街や自治会のコミュニティが維持できない懸念がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路整備によって、地域のコミュニティが良好な環境を得るのか、逆にコミュニティ形成に支障をきたすのかを評価する。</li> <li>・ 既存市街地を迂回するバイパス道路は、通過交通の分離によって良好な環境を形成する面もあれば、バイパス沿線への新たな開発によって既存市街地の活力低下の懸念もある。道路の交通機能だけでなく市街地形成機能も視野に入れながら道路計画を評価すること。</li> </ul>	—

## ②実現性評価結果

以下に実現性評価の結果を示す。なお、手順書における閾値に従い、朝倉市では70点を閾値と設定した。

検証対象である15区間のうち、15区間すべてが70点以上であり、実現性の高い区間であることが確認された。

## (5) 道路網評価

### ①道路網素案の設定

対象路線はすべて存続の結果となったため、将来交通量推計の道路素案を全線整備フルネットケースのみの1パターン設定した。

表 道路網素案（将来交通量推計ケース）一覧

ケース名	内容	分析の視点
全線整備フルネット	事業化路線及び都市計画道路（朝倉市）を全線整備したケース ※本業務（都市計画道路の見直し）において比較対象として活用される将来ネットワークケース	全線整備において、道路網の問題がないか分析する。

### ②道路網評価

将来交通量推計結果による分析結果を踏まえ、区間カルテにおける道路網評価を行った。なお、「見直し対象路線の混雑度とその影響」について、道路網に支障がないかを評価した。

## (6) 道路網評価

「必要性評価」、「実現性評価」及び「道路網評価」を踏まえ総合的検証を実施した。