（様式－１　表紙）

１　調査名称：行橋市都市計画道路見直し調査業務委託

２　調査主体：福岡県行橋市

３　調査圏域：行橋市内

４　調査期間：令和３年度

５　調査概要：

都市計画道路とは、人や自動車交通などの移動を支え、安全で安心な住みやすい良好な都市環境を形成し、都市の骨格として主軸を形成することで、目指す将来都市像を実現するために必要な骨格的な道路であり、早期整備が望まれている。

しかし、社会情勢の変化、都市政策の転換、将来都市像の変化等により、都市計画道路の必要性が大きく変化していることや、都市計画決定後、長期間整備が行われていない道路もあることから、福岡県が平成17年に都市計画道路として継続すべきか否かを適切に判断し、見直しが行われるように「福岡県都市計画道路検証方針」が策定され、適宜見直しが行われている。

本市では、「福岡県都市計画道路検証方針」が策定された後に見直しは行われていないことから、県内各市町と同様に、見直し作業に着手し、福岡県が策定した「福岡県都市計画道路検証方針」の考え方を基に都市計画道路の見直しを行うこととする。

Ⅰ　調査概要

１　調査名称：行橋市都市計画道路見直し調査業務委託

２　報告書目次

第１章 目的と作業手順
　１ 目的
　２ 業務の進め方
第２章 現況整理
　１ 地域特性
　　１－１ 人口・世帯数
　　１－２ 年齢3区分別の人口推移
　　１－３ 人口分布
　　１－４ 通勤・通学
　　１－５ 土地利用
　　１－６ 施設分布
　　１－７ 鉄道・バス路線
　２ 道路現況
　　２－１ 道路ネットワーク
　３ 交通状況
　　３－１ 路線別交通量
　　３－２ 大型車混入率
　　３－３ 混雑度
　　３－４ 混雑時旅行速度
　　３－５ 通学路対策箇所
　　３－６ 交通事故発生状況
　４ 上位・関連計画の確認
　　４－１ 「第5次行橋市総合計画」の概要
　　４－２ 「行橋市都市計画マスタープラン」の概要
　　４－３ 「行橋市地域公共交通網形成計画」の概要
　　４－４ 「行橋市立地適正化計画」の概要
　　４－５ 「行橋市景観計画」の概要
第３章 都市計画道路の評価
　１ 整備未着手路線の整理

２　評価方法の整理・評価
　２－１　必要性の評価
　　２－１－１　計画の位置付け
　　　（１）　当初趣旨
　　　（２）　上位計画等
　　　（３）　関連計画・事業
　　２－１－２　都市機能評価
　　　（１）　道路網
　　　（２）　渋滞緩和
　　　（３）　公共交通
　　　（４）　商業・産業・観光施設
　　２－１－３　地域の活性化
　　　（１）　土地利用
　　　（２）　都市機能
　　　（３）　環境改善・景観形成
　　２－１－４　安全・安心の確保
　　　（１）　歩行者・自転車の通行
　　　（２）　交通事故軽減
　　　（３）　避難路・活動空間
　　　（４）　延焼防止
　　　（５）　代替道路の存在
　２－２　実現性の評価
　　２－２－１　支障
　　　（１）　橋梁・トンネル
　　　（２）　大規模施工
　　　（３）　既存物件
　　　（４）　道路構造令
　　２－２－２　影響
　　　（１）　自然環境
　　　（２）　歴史・文化財
　　　（３）　コミュニティ
　２－３　評価結果一覧
３　個別路線の評価結果

第４章 都市計画道路網としての評価
　１　交通量推計について
　　１－１　交通量推計の概要
　　１－２　交通量推計の作業手順
　　１－３　判断ケース（将来交通量推計）
　　１－４　判断基準（混雑度）
　　１－５　現況再現性の検証結果
　　１－６　将来交通量推計の実施
　　１－７　道路網評価
第５章 総合的検証
第６章 見直し候補（廃止・変更）路線

３　調査体制

行橋市都市計画道路網再編検討委員会

行橋市都市計画道路網再編検討委員会　事務局
（行橋市　都市整備部　都市政策課）

４　委員会名簿等：

	所属	役職	氏名
委員長	九州工業大学工学研究院	教授	吉武　哲信
副委員長	西日本工業大学デザイン学部	准教授	長　　聡子
委員	住民代表	－	園田　良恵
委員	行橋商工会議所	専務理事	森田　義孝
委員	福岡県京築県土整備事務所	行橋支所長	西　　亮
委員	行橋市役所	副市長	戸次　憲一

Ⅱ　調査成果

１　調査目的

本業務は、社会情勢の変化、都市政策の転換、将来都市像の変化等により、都市計画道路の必要性が大きく変化していることや、都市計画決定後、長期間整備が行われていない道路もあることから都市計画道路の見直し検討のための調査業務であり、各都市計画道路の現況確認及び必要性の検証・評価を行い、都市計画道路見直しに向けての基礎条件を整理するとともに、整備プログラム策定に向けて交通施設整備上の課題を整理することを目的とする。

２　調査フロー

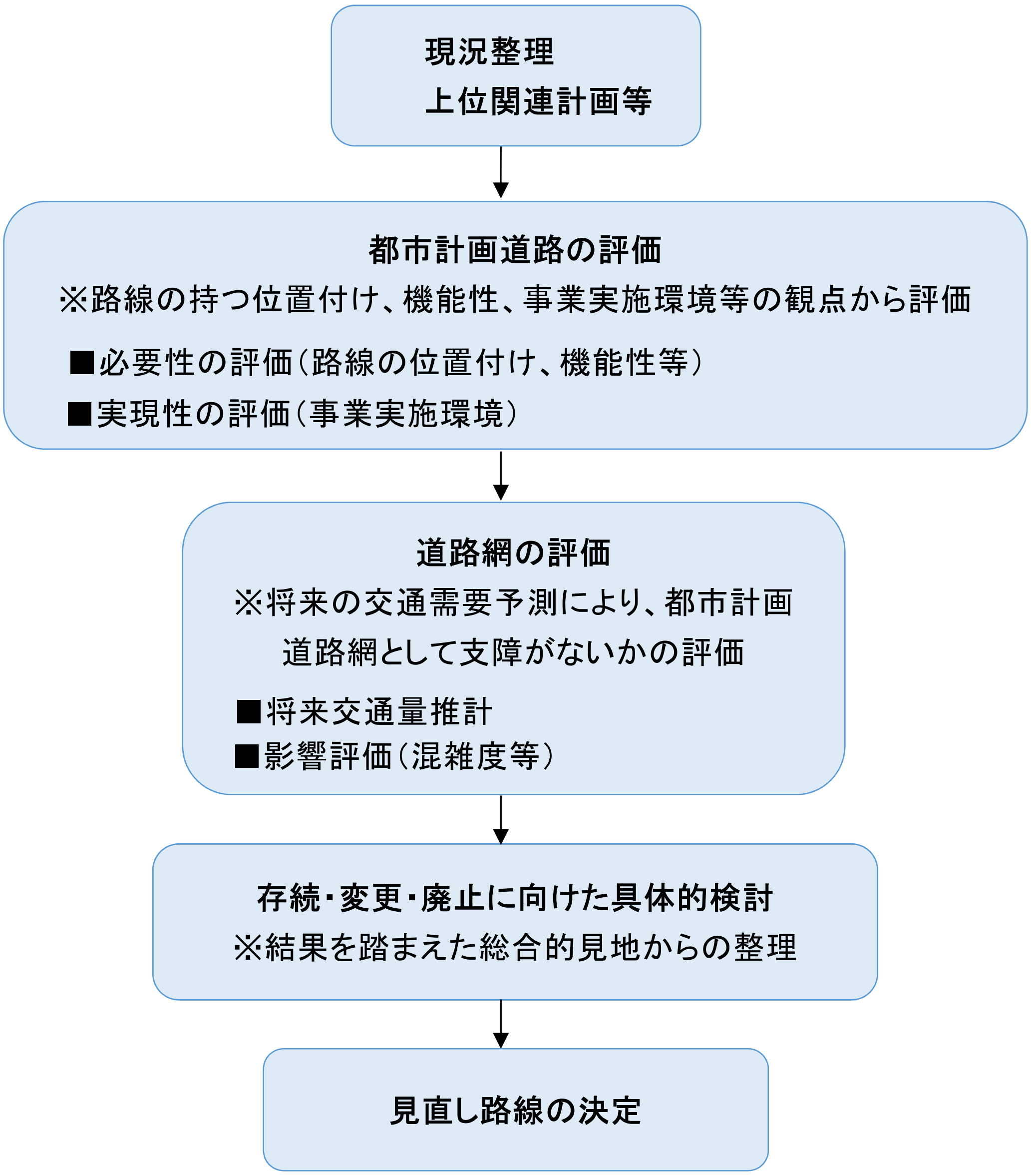

図　都市計画道路見直しの作業フロー

３　調査圏域図

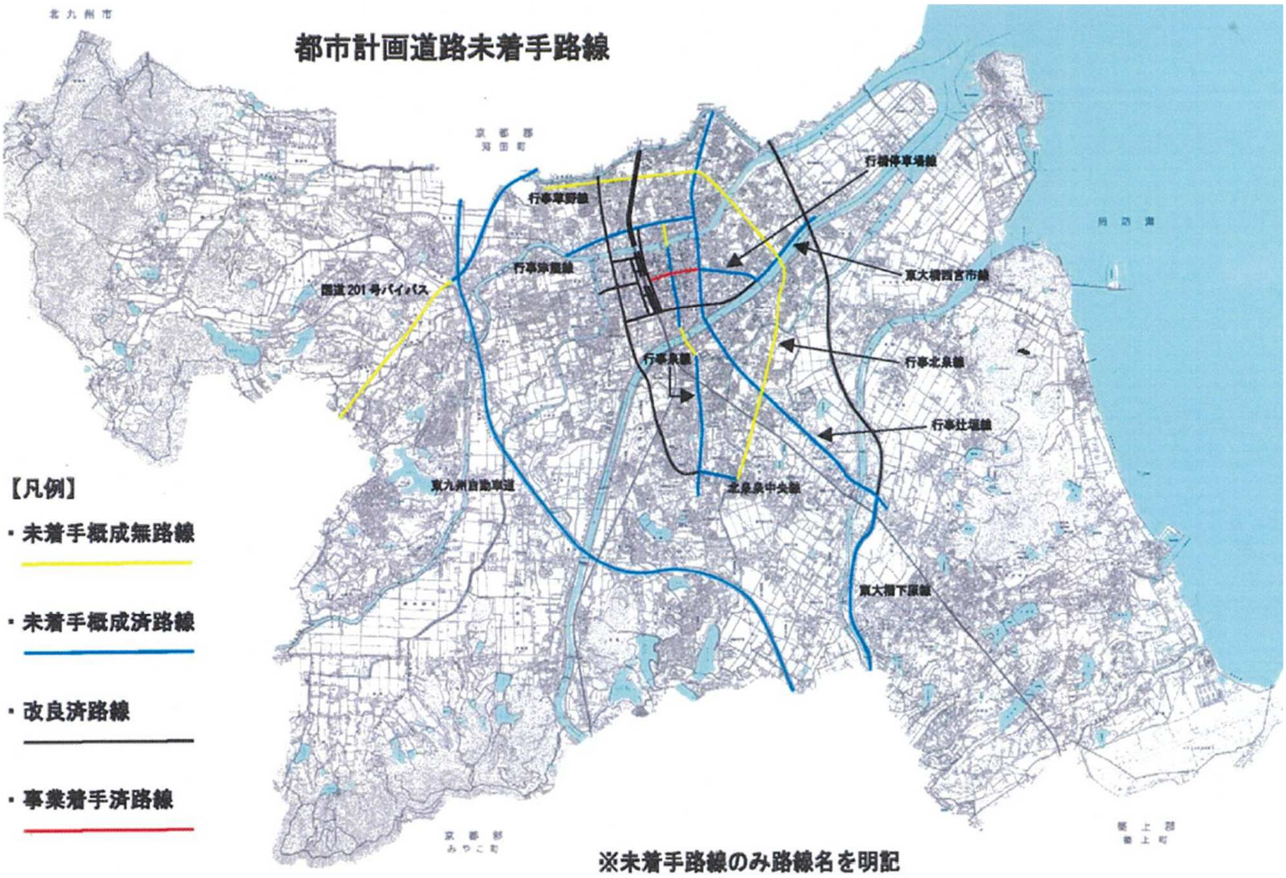

図　都市計画道路未着手路線（行橋市）

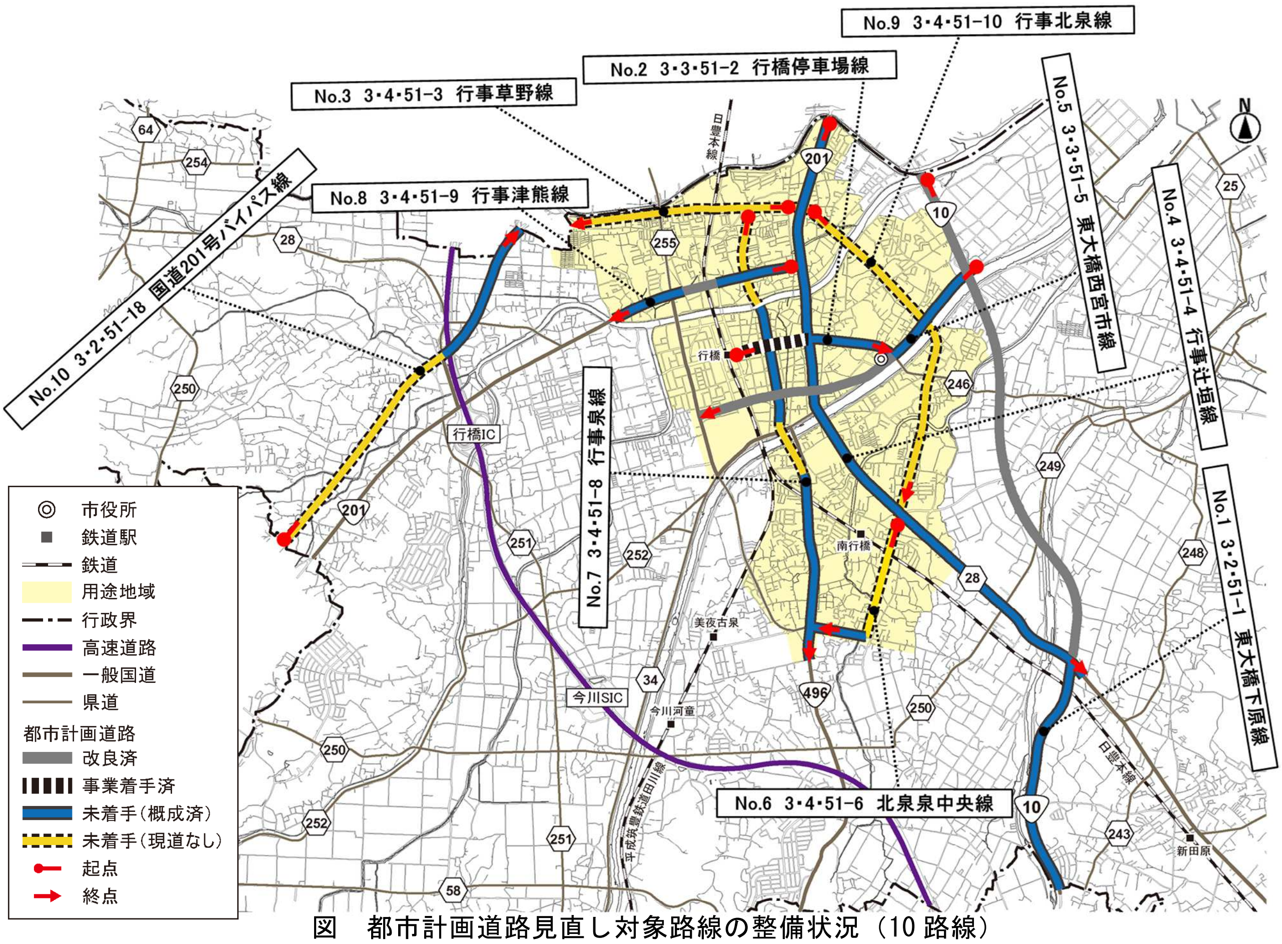

図　都市計画道路見直し対象路線の整備状況（10 路線）

（様式－３ｂ　調査成果）

４　調査成果

(1) 整備未着手路線の整理

本市の都市計画道路において整備未着手路線 10 路線を評価対象とする。
評価対象路線は以下に示すとおりである。

表　都市計画道路未着手路線（行橋市）

No.	路線番号	路線名	延長（m）	幅員（m）	車線数	起点	終点	幹線街路種別
1	3･2･51-1	東大橋下原線	7,230(5,890)	30	4	東大橋四丁目	豊津町字下原	主要幹線
2	3･3･51-2	行橋停車場線	1,240	22	4	中央三丁目	中央一丁目	都市幹線
3	3･4･51-3	行事草野線	1,780	20	2	行事三丁目	草野字小井	補助幹線
4	3･4･51-4	行事辻垣線	5,020	20	2	行事二丁目	辻垣字中河原	都市幹線
5	3･3･51-5	東大橋西宮市線	2,540	25	2	東大橋一丁目	西宮市二丁目	都市幹線
6	3･4･51-6	北泉泉中央線	1,420	20	2	北泉四丁目	泉中央四丁目	都市幹線
7	3･4･51-8	行事泉線	3,600	16	2	行事四丁目	西泉四丁目	都市幹線
8	3･4･51-9	行事津熊線	1,490	16	2	行事五丁目	下津熊字芝原	都市幹線
9	3･4･51-10	行事北泉線	2,810	16	2	行事二丁目	北泉二丁目	都市幹線
10	3･2･51-18	国道201号バイパス線	2,940	30	4	長木	長音寺	主要幹線

(2) 評価方法の整理・評価

各対象路線の現況や特性を踏まえて、整備・見直しの方向性を判断するため、評価項目及び基礎点の設定を初めに行い、評価方法の設定を行う。

路線ごとに各評価項目での評価を行い、「路線の必要性」と「事業の実現性」の結果を整理する。

設定した評価項目、基礎点及び評価方法は以下と次頁に示すとおりである。

基礎点カルテ

市町名　行橋市

STEP②-1　必要性評価

大項目	重み a	小項目	重み b	基礎点 a*b/100
計画の位置付け	30	当初趣旨	40	12
		上位計画等	40	12
		関連計画・事業	20	6
都市機能の強化	20	道路網	40	8
		渋滞緩和	25	5
		公共交通	20	4
		商業・産業・観光施設	15	3
地域の活性化	10	土地利用	40	4
		都市機能	30	3
		環境改善・景観形成	30	3
安全・安心の確保	20	歩行者・自転車の通行	30	6
		交通事故緩和	20	4
		避難路・活動空間	30	6
		延焼防止	20	4
代替道路の存在	20	代替道路の存在	100	20

②-2　実現性評価

大項目	重み c	小項目	重み d	基礎点 c*d/100
支障	70	橋梁、トンネル	20	14
		大規模施工	20	14
		既存物件	20	14
		道路構造令	40	28
影響	30	自然環境	30	9
		歴史・文化財	30	9
		コミュニティ	40	12

記入要領
・大項目、小項目の各赤枠内の合計が100になるよう配分する。
・より評価を重視する項目の重みを大きくする。
・大項目の重みと小項目の重みから基礎点を算出する。
　a×b／100 ＝ 必要性評価の基礎点
　c×d／100 ＝ 必要性評価の基礎点

重み付けの説明	
【必要性】	【実現性】
上位計画に基づき、事業を実施するため、関連項目を重視する。既存ストックの活用を積極的に行うため、代替路線の評価を重視する。	本市の財政状況により、事業費にかかる項目に重点を置く。整備により、歴史・文化財・自然環境への影響は無いため比重を低くする。

図　基礎点の設定

（様式－３ｂ　調査成果）

表　必要性の評価

評価項目		評価内容	評価方法
計画の位置付け	当初趣旨	当初都市計画決定を行った趣旨の存続	当初趣旨の有無および現在の環境において趣旨の存続
	上位計画等	路線の位置づけ	対象路線の位置づけの有無（整備推進等の記載）
	関連計画・事業	路線の位置づけ	対象路線の位置づけおよび関連事業有無
都市機能の強化	道路網	幹線ネットワークに寄与する路線	幹線ネットワークに寄与する路線として、行橋市都市計画マスタープランにおいての将来都市構造で示す交通交流軸の一部を担う路線を評価
	渋滞緩和	都市環境の改善（渋滞緩和）に寄与する路線	道路交通センサスより、混雑状態を呈する1.25以上の混雑度を示す路線と並行するまたは、当該路線の場合に渋滞緩和に寄与するものとし評価
	公共交通	収容空間機能（公共交通のための導入空間を担う）を有する路線	沿線にバス路線ありまたは、鉄道駅への接続道路を評価
	商業・産業・観光施設	商業・産業・観光施設への発展に寄与する路線	商業、観光では施設へのアクセス道路を評価 産業では産業振興に寄与する物流道路としての活用を評価
地域の活性化	土地利用	市街地形成機能（土地利用の誘導形成）を有する路線	居住誘導区域内または都市機能誘導区域内の道路
	都市機能	市街地形成機能（生活空間の形成）を有する路線	公共・公益・商業施設の利用において連続性を図らせる路線
	環境改善・景観形成	市街地形成機能（都市構造）を有する路線	景観形成計画においての景観形成に寄与する路線
安全・安心の確保	歩行者・自転車の通行	安全な通行空間の確保	歩道の設置有無で評価 （歩道が無い区間＝整備することでの空間確保）を評価
	交通事故軽減	安全性の機能改善	福岡県警察HPより集計した事故発生状況（4年間）から交通事故軽減に寄与する路線を評価
	避難路・活動空間	都市防災に資する空間機能（災害活動空間の確保）を有する路線	緊急車両の通行のために最低限必要な幅員かつ、沿道建物の倒壊や故障車両による阻害等を想定した道路幅員（6m）を確保しているかを路線単位で評価（計画幅員）
	延焼防止	都市防災に資する空間機能（延焼防止機能）を有する路線	延焼を防止するための幅員（距離）が確保された道路道路幅員12mを確保しているかを路線単位で評価（計画幅員）
代替道路の存在		路線の有する機能について、同様の機能を有する路線（現道含む）の有無	路線の有する機能について、同様の機能を有する路線（現道含む）の有無

表　実現性の評価

評価項目		評価内容	評価方法
支障	橋梁、トンネル	橋梁、トンネル等の整備困難箇所の有無	道路構造令を満足させるためには莫大な費用を要する路線として区間毎に評価
	大規模施工	土地環境（平地部もしくは山間部）	地山掘削等、地形的な要因等から道路構造令を満足させるためには莫大な費用を要する路線
	既存物件	沿線の家屋立地状況	建物の移動およびセットバック等、道路構造令を満足させるためには莫大な費用を要する路線
	道路構造令	現行道路構造令の適合状況	現行道路構造令の適合状況
影響	自然環境	保全すべき自然環境の存在	保全すべき自然環境区域（鳥獣保護区、地域森林計画対象民有林）を通るかで評価
	歴史・文化財	重要な歴史・文化財の存在	沿線に立地する重要な歴史・文化財に対しての影響を評価
	コミュニティ	集落を通過する路線	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悪化させる影響を評価

（２）個別路線の評価結果（必要性・実現性）

個別路線の必要性及び実現性の評価結果より、見直し候補の路線はなく、評価対象の都市計画道路全て「存続候補」として取扱うものとし、将来交通量推計を行い道路網の影響を確認する。

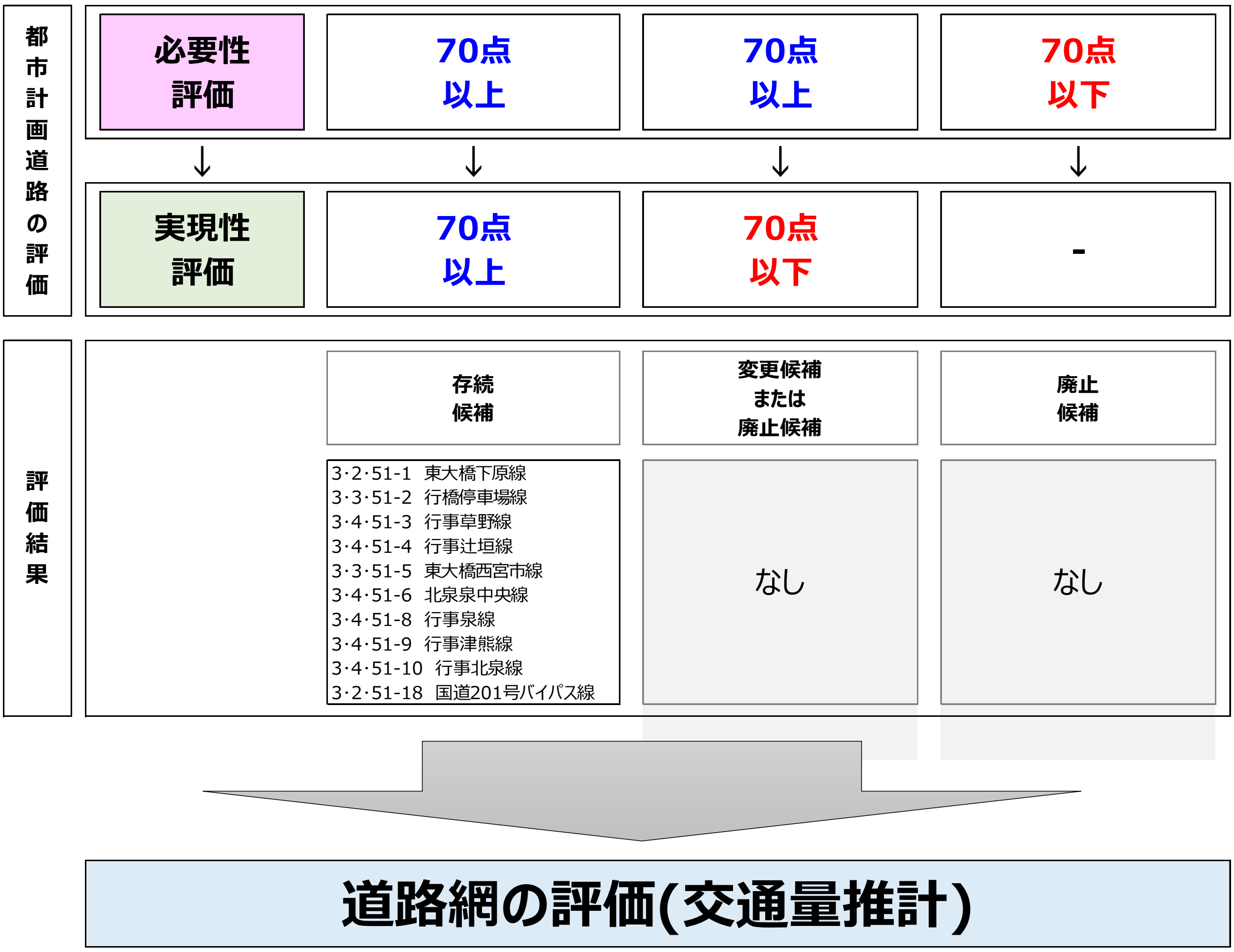

図　都市計画道路評価結果

（３）都市計画道路網としての評価

①交通量推計の概要

平成 29 年度に実施した第 5 回北部九州圏パーソントリップ調査にて作成されたＤゾーンレベルの自動車ＯＤ表及び現況ネットワークを使用し、現況交通量の推計（現況再現）を行う。なお、将来交通量推計については、令和 19 年ＯＤ表及び令和 19 年時点のネットワークを用いて推計を行い、交通量推計を行う検討範囲は、行橋市及びその周辺部とする。

交通量推計の流れは左図、推計ケースは下記に示すとおりである。

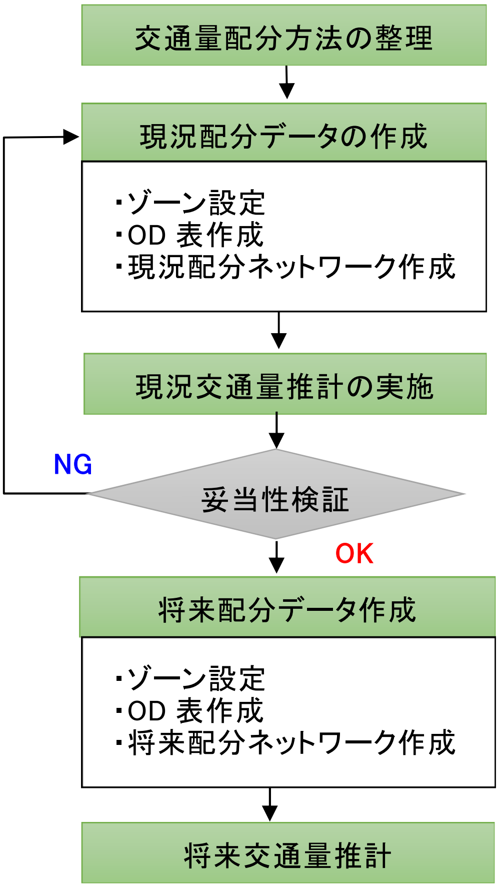

図　交通量推計の流れ

表　推計ケース

ケース	推計年次	使用するOD	検討内容
ケース 0	現況（H29）	H29	現況再現性の確認
ケース 1	将来（R19）	R19	整備あり
ケース 2			整備なし

※ケース 1（整備なし）では、現況で概成済の道路は整備済道路として反映する。

②判断基準（混雑度）

将来整備予定のある行橋市の道路網評価を行うため、将来交通量推計では「整備なし」と「整備あり」を比較することで、都市計画道路網としての交通影響の確認を行う。

道路網の評価においては、一般的な交通混雑の指標より 1.25 未満（昼間 12 時間のうち交通混雑が連続する可能性が低い）を用い、「整備あり」の結果にて、当該路線の混雑度が 1.25 未満であれば将来推計交通量の配分結果上、道路網として問題ないと判断する。

【混雑度式】

混雑度＝配分交通量÷交通容量

※配分交通量が道路の容量を超えると 1.0 を超え交通混雑（交通容量オーバー）が予想される。

③道路網評価

将来交通量推計結果より、将来の道路が「整備された場合」と「整備されない場合」の交通混雑度を比較し、当該路線の状況及び行橋市とその周辺部の道路網の状況を確認した結果が次頁となる。

都市計画道路を全て整備した場合、行橋市の交通を円滑にする効果が期待できる結果となっており、都市計画道路の整備を行う必要性が高いことが確認出来る。

確認結果は以下に示すとおりである。

確認結果①：混雑度 1.25 を超える都市計画道路はない結果である。

確認結果②：行橋市及び周辺の混雑度 1.25 を超える区間が「全線整備なし」では、16 箇所から、「全線整備あり」では 4 箇所に減少する結果である。

確認結果③：行橋市及び周辺の混雑度 1.25 を超える区間は「全線整備あり」において、全て混雑度は減少する結果である。

（４）総合的検証

これまでの評価結果より、「路線が持つ機能評価」及び「整備の実現性評価」では、評価を行った都市計画道路全て必要性が高く、整備の実現性も高い結果となる。また、道路網の評価においても整備をしない場合と比べ、都市計画道路全ての整備を行った場合の結果で、円滑な交通処理の実現への期待が高い結果となり、都市計画道路全て整備を行う意義は高い検証結果となる。

（５）見直し候補路線

これまでの都市計画道路の評価、道路網評価を総合的に評価した結果、見直し候補（廃止・変更）路線はなく、本市における都市計画道路は、全路線「存続」とする。