

1 調査名称：小郡都市計画道路整備プログラム策定業務

2 調査主体：小郡市

3 調査圏域：小郡都市計画区域

4 調査期間：平成25年度

5 調査費： 3,000千円（当年度までの合計： 3,000千円）  
（小郡都市圏総合交通体系調査）

6 調査概要：

近年における公共事業の役割の変化に伴い、その透明性や明確な必要性などが強く求められている。とりわけ都市内道路の整備は、都市構造や広域交通と関連付けて、道路網全体の効率的利用に寄与するものから、効果的・効率的に整備するとともに、事業計画についての透明性、公平性を確保する必要がある。

本市についても都市計画道路の整備は急務の課題であり、その効率的な推進が求められ、平成14年度に小郡都市計画道路整備プログラムを策定し、都市計画道路の整備を重点的・効率的に進めてきたところである。

本業務は、策定後概ね10年が経過し、短期整備として位置づけた事業の着手・整備がなされたこと、都市計画道路の検証結果に踏まえた見直しが行われることを受け、様々な情勢の変化を踏まえつつ、都市計画道路整備プログラムの更新を行う。

## I 調査概要

### 1 調査名：小郡都市計画道路整備プログラム策定業務

### 2 報告書目次

#### 0. 小郡市都市計画道路整備プログラムの概要

##### 1. 都市計画道路整備プログラムの基本的考え方

- 1－1 都市計画道路整備プログラム策定の背景と目的
- 1－2 都市計画道路整備プログラムの対象路線

##### 2. 小郡市の現状と都市計画の概要

- 2－1 小郡市の現状
- 2－2 都市計画の概要

##### 3. 評価対象区間の設定（区間割り）

##### 4. 評価対象区間の機能の明確化

- 4－1 交通処理からみた機能分類
- 4－2 都市構造上の位置付けからみた機能分類
- 4－3 空間機能からみた機能分類

##### 5. 都市計画道路整備プログラムの策定

- 5－1 策定の流れ
- 5－2 整備優先度評価（1次評価）
- 5－3 整備時期の調整
- 5－4 都市計画道路整備プログラムの策定

##### 6. 長期整備都市計画道路における方向性検討

3 調査体制

委員会や検討会等の第三者機関の設置なし

4 委員会名簿等：

委員会や検討会等の第三者機関の設置なし

## II 調査成果

### 1 調査目的

小郡市は、昭和37年7月22日に市域の一部に対し都市計画区域の指定を行った後、昭和44年5月10日に市全域を指定した全域都市計画区域である。また、同年5月20日には、モータリゼーションの進展への対応から、都市計画道路として12の路線を計画決定し、昭和46年9月14日には、良好な住環境の形成等計画的な土地利用を定めることを目的に区域区分の指定が成されている。

近年は、広域高速拠点である筑後小郡ICの開通をはじめ、小郡市筑紫野市ニュータウン計画や工業団地開発等、面的整備が進められ、従来の農村型都市から福岡市や久留米市のベッドタウンとしての住宅型都市へと大きく変貌している。このような面的整備に伴い、都市計画道路の変更が重ねられ、現在では、24路線が都市計画道路として指定されており、積極的な整備を進めているところである。

しかしながら、その進捗状況は、福岡県平均の整備率が57.3%（平成23年度末）であるのに対し、本市では47.0%（平成25年3月現在）と低調な状況にある。

また、近年のベッドタウン化の進行に伴う人口増から、都市域の自動車交通量は増加を続けており、交通渋滞の慢性化、沿道環境の悪化等、様々な交通問題が生じる等、市民のニーズも高まっている状況にある。このため、国県道をはじめとする広域的な幹線道路の整備と合わせて、多くの交通が発着もしくは通過する都市内における幹線的な道路網の整備は急務である。

都市計画道路の整備は、将来的な都市構造や広域交通と関連付けて、道路網全体の効率的利用に寄与するものであることから、効率的・効果的に整備を進めると共に、事業計画についての透明性・公平性を確保しておく必要がある。

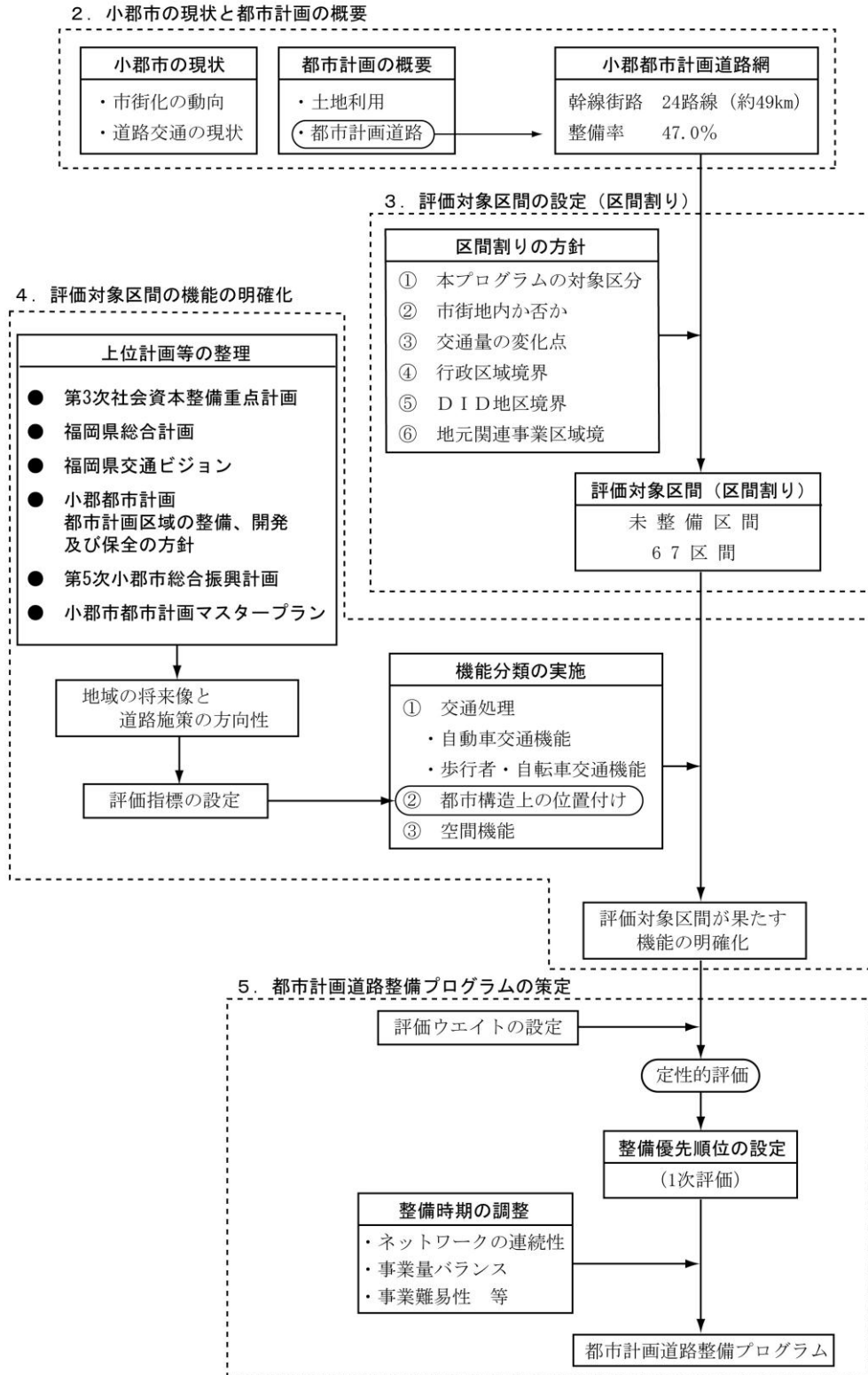
従って、計画的な事業推進を図る上での指針とすることを目的に、客観的評価指標に基づく「都市計画道路整備プログラム」の策定を行うものとする。

また、建設省（現 国土交通省）が平成9年に導入した補助事業の採択条件の1つとして「整備プログラムに位置付けられていること」が明記されており、今後、補助事業の新規採択要望を行う上でも、本プログラム策定は必須要件である。

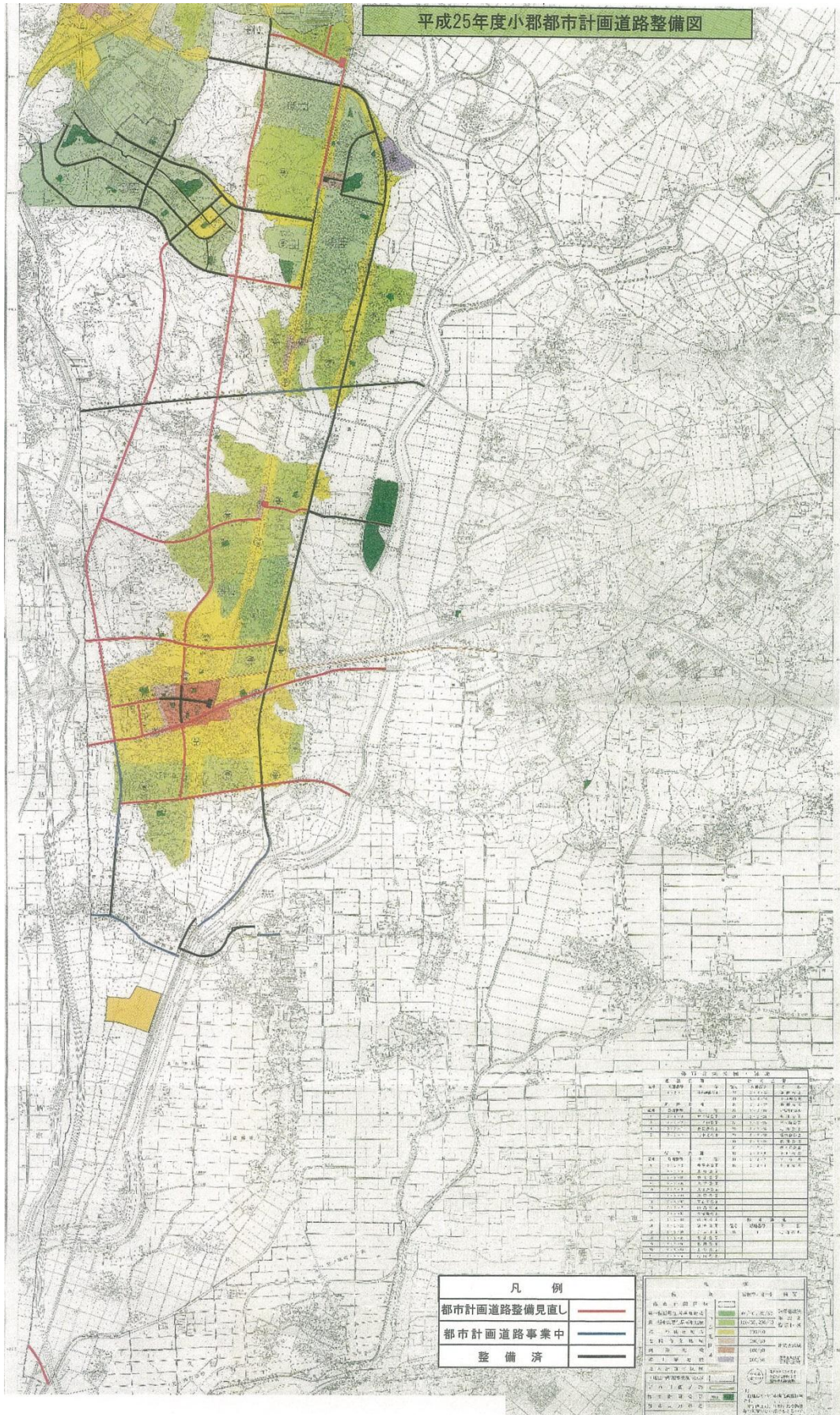
尚、策定にあたっては、「都市計画道路整備プログラム策定マニュアル（案）」（平成11年3月）に準拠するものであり、本プログラムは平成14年度の初回策定後から概ね10年経過し、短期整備として位置づけた事業の着手・整備がなされたこと、都市計画道路の検証結果を踏まえた見直しが行われることを受け、様々な社会情勢の変化を踏まえつつ、その内容の更新を行うものである。

## 2 調査フロー

### 1. 都市計画道路整備プログラム策定の背景や目的



### 3 調査圏域図

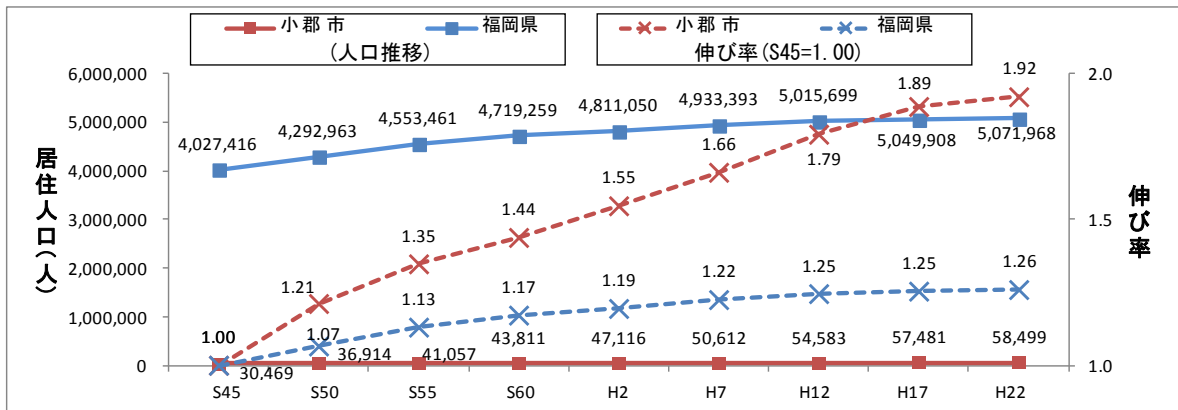


4 調査成果

(1) 小郡市の現状

1) 人口等の推移

- ・小郡市は、近年急激な人口増を示し、平成22年時点の居住人口は約58,500人である。
- ・近年の人口動態をみると、人口増の要因としては、小郡・筑紫野ニュータウン等への転入超過による社会増が顕著であり、ベッドタウン化の進行が大きい。
- ・世帯数は、近年の急激な人口増に伴い、大幅増を示しているものの、構成する1世帯当たりの居住人口は減少傾向にあり、小郡市においても核家族化の傾向が伺える。

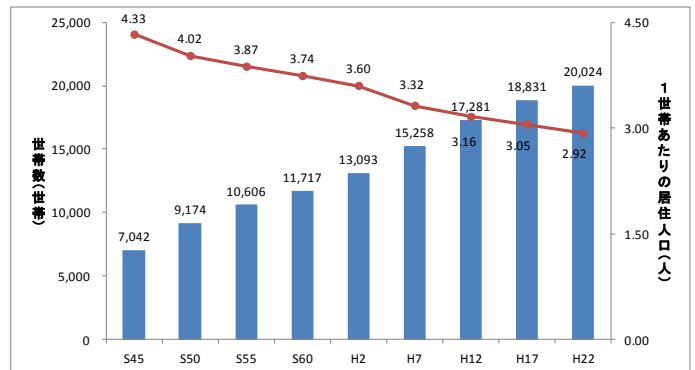


資料：国勢調査

▲居住人口の推移

2) 都市計画道路の整備状況

- ・本市の都市計画道路は、幹線街路が24路線、約49kmが計画決定されている。
- ・幹線街路の整備状況をみると、整備済区間は、47.0%であるが、事業中区間、及び都市計画道路の機能を概ね果たす概成済区間を含めると、62.5%に達する。



資料：国勢調査

▲世帯数の動向 (小郡市)

▼都市計画道路の整備状況

(平成25年3月現在)

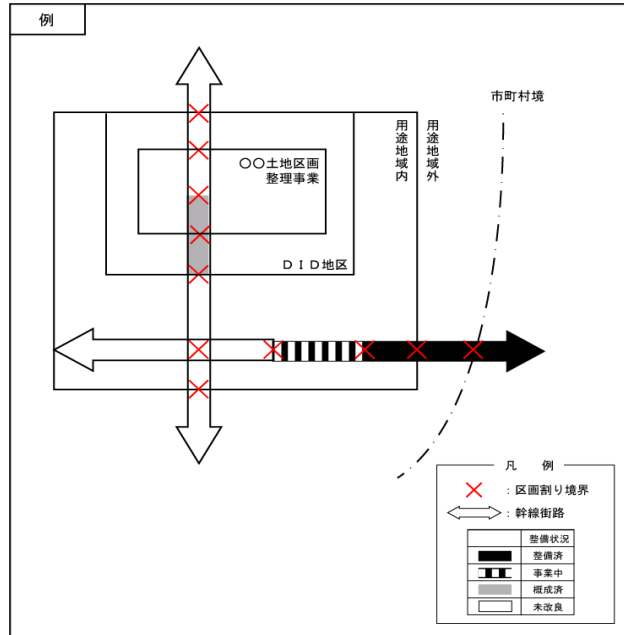
		計画延長	整備済	未整備				路線数
				事業中	未着手			
					概成済	未改良	小計	
幹線街路 (3番街路)	延長(m)	49,300	23,172	4,367	3,235	18,526	21,761	24路線
	構成(%)	100.0	47.0	8.9	6.6	37.6	44.1	

## (2) 評価対象区間の設定（区間割り）

- ・本プログラムにおいて、都市計画道路の整備優先順位を評価するに当たり、各路線の通過する位置や交差する道路との関係から、同一路線内の区間で評価結果が異なる場合が考えられるため、以下の方針に基づき、各路線の区間割りを行った。
- ・但し、本プログラムで評価を行うのは、未整備区間（事業中を含む）であることから、整備済区間に対しては、基本的に区間割りを行わないものとする。
- ・結果、本市の都市計画道路24路線（約49km）を118区間に分割し、このうち整備優先順位設定の対象となる未整備区間数は、事業中区間を含め、67区間となった。

- ①本プログラムの対象区分（整備状況）
- ・整備済区間（区間割り無し）
  - ・未整備区間（事業中、概成済、未改良）
- ②市街地内か否か（用途地域境界）
- ③交通量の変化点（交差点部）
- ・都市計画道路相互の交差点部
  - ・「都市計画道路」と「同等の機能を有する道路」との交差点部
- ④行政区域境界（市町村境界）
- ⑤D I D地区境界
- ⑥地元関連事業区域境

### ▲区間割りの方針



### ▲区間割り設定イメージ

## (3) 評価指標の設定

- ・整備優先順位を設定する評価対象区間(67区間)に対して、以下の3つの機能から計8項目の評価指標を設定した。

- 1) 交通処理からみた機能分類(自動車交通機能、歩行者・自転車交通機能)
- 2) 都市構造上の位置付けからみた機能分類
- 3) 空間機能からみた機能分類

- ・尚、評価対象となる区間において以下の評価指標に該当する項目が多いほど、整備優先順位を定める上で優位となる。

### 1) 交通処理からみた機能分類(自動車交通機能、歩行者・自転車交通機能)

#### 評価指標：①自動車交通機能(主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路の区分)

- ・以下の2つの視点を勘案して設定

#### a) ネットワーク特性

《要件》	・地方生活圏の骨格形成 ・地方生活圏相互を連絡	・二次生活圏の骨格形成 ・主要幹線道路を補完 ・二次生活圏相互を連絡	・一次生活圏の骨格形成 ・幹線道路を補完 ・一次生活圏相互を連絡
《機能分類》	主要幹線道路	幹線道路	補助幹線道路



## b) 計画交通量

《要件》	・4車線以上の国道 (20,000台/日以上) ・その他の道路 (10,000台/日以上)	・4車線以上の国道 (4,000~20,000台/日) ・その他の道路 (4,000~10,000台/日)	・計画交通量 4,000台/日未満
《機能分類》	主要幹線道路	幹線道路	補助幹線道路

### 評価指標：②歩行者・自転車交通機能

- ・以下のいずれかに該当する区間を対象
  - a) 小・中学校の指定通学路
    - ・市内の8小学校、5中学校、計13校を対象
  - b) 鉄道駅からの徒歩・自転車利用圏域0.5Km圏域
    - ・西鉄天神大牟田線・甘木鉄道の各駅を起点に、半径0.5km以内を歩行者・自転車交通が比較的多い圏域として位置付け
  - c) H17センサス観測値より、歩行者100人/日以上、自転車500台/日以上の区間(交通安全事業の歩道・自転車道設置基準)
    - ・交通安全事業の歩道・自転車道の設置基準に該当する区間を「歩行者・自転車交通量が比較的多い区間」として位置付け

歩道	：自転車	1,000台/12h以上	かつ	歩行者100人/日以上
自転車道	：自動車	1,000台/12h以上	かつ	自転車500台/日以上

## 2) 都市構造上の位置づけからみた機能分類

### 評価指標：③緊急輸送ネットワーク計画の位置付け

### 評価指標：④都市基盤の形成

- ・以下のいずれかに該当する区間を対象
  - a) 都市外拠点と市街地とを連絡する道路
  - b) 都市内拠点を連絡する道路
  - c) 都市軸を形成する道路
  - d) 放射環状道路を形成する道路

### 評価指標：⑤中心市街地の活性化、街なか居住の推進

- ・西鉄小郡駅西側の業務集積地区及び西鉄大保駅周辺の商業集積地区における中心市街地とともに、街なか居住としての用途地域内を対象

### 評価指標：⑥公共交通機関の利用促進

- ・西鉄天神大牟田線・甘木鉄道の各駅から最寄りの幹線道路を連絡する幹線街路を対象
- ・バス路線を有する幹線街路を対象

### 評価指標：⑦開発プロジェクトの支援

- ・土地区画整理事業・地区計画等を対象

## 3) 空間機能からみた機能分類

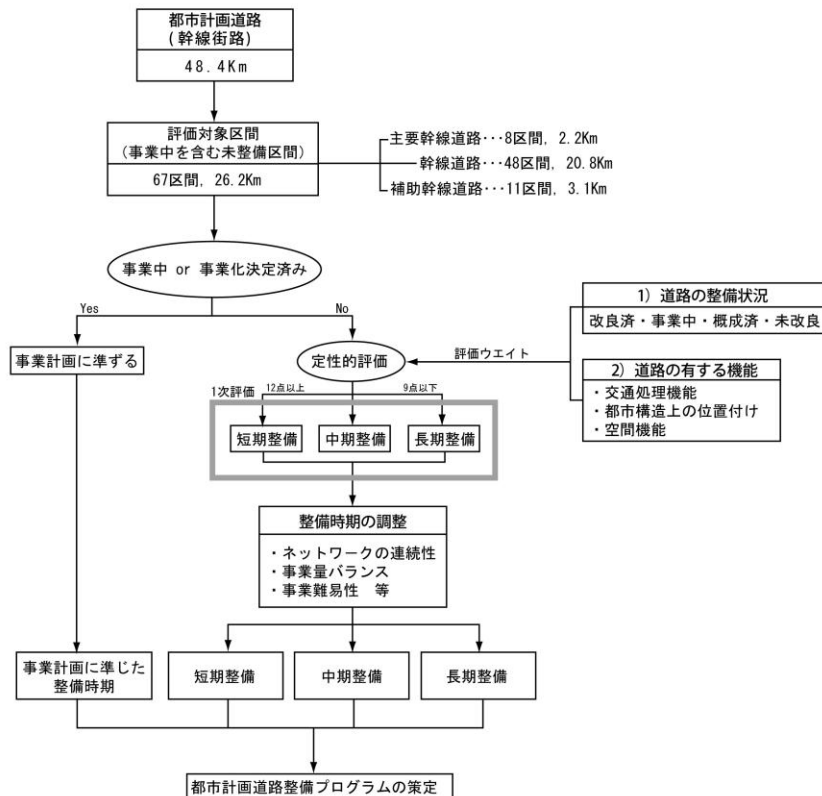
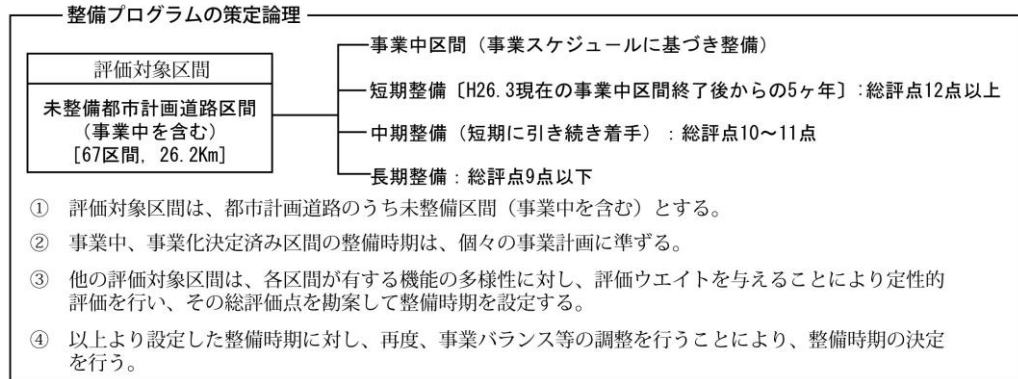
## 評価指標：⑧防災機能区間

- 以下のいずれかに該当する区間を対象
  - 避難路
  - 延焼遮断帯の候補路線
- 防災の観点から、「避難路」及び「延焼遮断帯の候補路線」の要件である幅員15m以上に適合する路線・区間を「空間機能を有する道路」と位置付け

## (4) 都市計画道路整備プログラムの策定

### 1) 策定の流れ

- 評価対象区間に対して、整備状況や各区間が有する機能の多様性から、短・中・長期による段階的整備優先順位を設定し、都市計画道路整備プログラムの策定を行う。
- 但し、中期以降に関しては、整備時期の特定が困難であることから、着手予定時期の明示は行わないものとする。



### ▲策定フロー

## 2) 評価指標のウェイト

- 各評価対象区間への定性的評価を行うにあたり、前述の「(3) 評価指標の設定」による“道路の有する機能”とともに、“道路の整備状況”を踏まえた評価指標を設定し、各評価指標に対して以下のウェイトを設定した。

### 《道路の整備状況》

- 現在の整備状況より、以下のように設定

事業中区間：☆（5点）	未改良区間（現道あり）：○（2点）
未改良区間（現道あり）：◎3点	概成済区間：△（1点）

### 《道路の有する機能》

#### ①交通処理機能

- 自動車交通機能（幹線性が高い順にウェイトを設定）

主要幹線道路：☆（5点）	幹線道路：◎（3点）
補助幹線道路：△（1点）	

- 歩行者・自転車交通機能

指定通学路もしくは鉄道駅からの0.5Km圏域：△（1点）
------------------------------

#### ②都市構造上の位置付け

- 上位計画に関連する「開発プロジェクトの支援」及び「緊急輸送ネットワーク計画」の位置付けを有する路線・区間に関しては、整備重要度が高いものとして捉え、下記のように設定

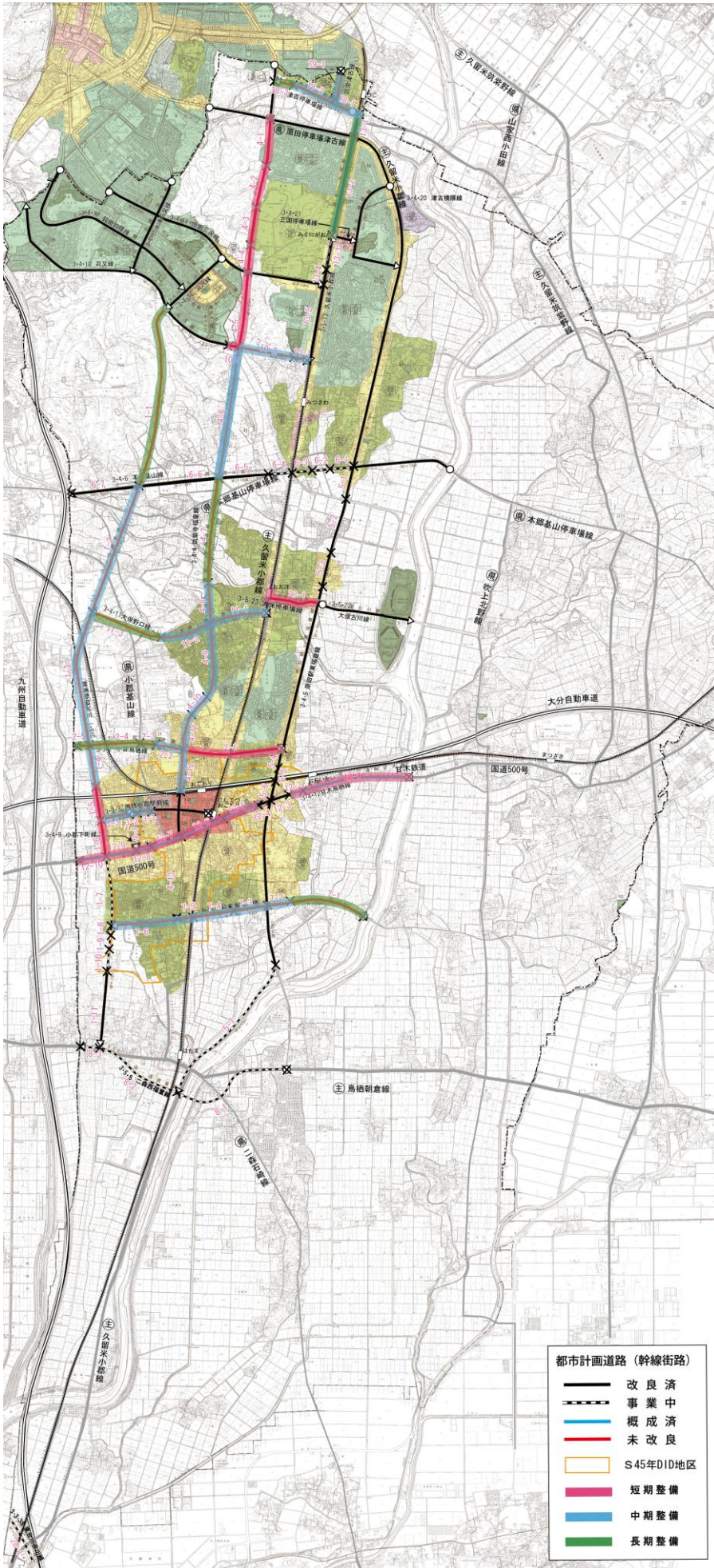
①緊急輸送ネットワーク計画の位置付け：◎（3点）
②都市基盤の形成：○（2点）
③中心市街地の活性化：○（2点）
④公共交通機能の利用促進：○（2点）
⑤開発プロジェクトの支援：◎（3点）

#### ③空間機能

空間機能（避難路、及び延焼遮断帯の候補路線）：○（2点）
------------------------------

## 3) 都市計画道路整備プログラムの策定

- 各評価対象区間において、評価指標による定性的評価（一次評価）を実施し、さらに事業量バランス・事業難易性・ネットワークの連続性を考慮した整備時期の調整を行った、本市の都市計画道路整備プログラムを次頁に示す。



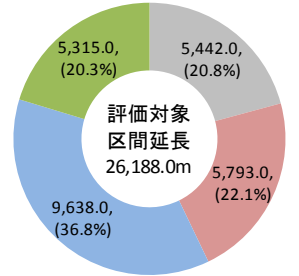
▲都市計画道路整備プログラム

最終評価	
総評点	優先度 9以下:長期 10~11:中期 12以上:短期
区間数	
短期	18
中期	25
長期	10
事業中	14
計	67

延長(m)	
短期	5,793.0
中期	9,638.0
長期	5,315.0
事業中	5,442.0
計	26,188.0

延長構成比 (%)	
短期	22.1
中期	36.8
長期	20.3
事業中	20.8
計	100.0

■事業中 ■短期 ■中期 ■長期



▲整備時期別区間延長

都市計画道路(幹線街路)	
—	改良済
- - -	事業中
—	概成済
—	未改良
□	S45年DID地区
■	短期整備
■	中期整備
■	長期整備

■ 都市計画道路整備プログラム

※ は、整備済区間・廃止予定区間であることを、評価対象外区間を示す。

連番	路線番号	路線名	道路種別	区間(区間)	計画決定延長(m)	構造	区域区分	SADDD地区内	整備状況		道路の有する機能					最終評価							
									事業中	完成済	交通処理機能	都市構造上の位置づけ			空間機能		最終評価						
1						車線数	市街化調整区域	市街化区域	代表幅員(m)	事業中	完成済	自動車交通機能	歩行者・自転車交通機能	大規模・広域的な交通手段の形成	大規模・広域的な交通手段の形成	産業・経済活性化	都市基盤の形成	中心市街地活性化・公共交通機関の利用促進	商業プロジェクトの支援	防災機能	総評点	最終評価	
1	1-1	1,450.0	2	15.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	8.0	長期
2	1-2	1,000.0	2	15.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	10.0	中期
3	1-3	1,000.0	2	25.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	9.0	長期
4	1-4	240.0	2	20.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	12.0	短期
5	1-5	250.0	2	19.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	16.0	短期
6	3-5-1	290.0	2	19.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	16.0	短期
7	1-7	550.0	2	19.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	17.0	事業中
8	1-8	80.0	2	19.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	17.0	事業中
9	1-9	160.0	2	19.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	15.0	事業中
10	1-10	130.0	2	19.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	15.0	事業中
11	1-11	600.0	2	19.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	15.0	事業中
		<b>5,980.0</b>	<b>2</b>	<b>16.0</b>																			
12	2-1	200.0	2	25.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	13.0	短期
13	2-2	220.0	2	25.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	11.0	中期
14	3-3-2	140.0	2	18.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	8.0	長期
15	2-1	410.0	2	15.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	8.0	長期
16	2-5	110.0	4	20.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	11.0	中期
		<b>1,670.0</b>	<b>4</b>	<b>25.0</b>																			
17	3-1	220.0	2	25.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	13.0	短期
18	3-2	200.0	2	22.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	11.0	中期
19	3-3-3	100.0	2	16.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	8.0	長期
20	3-2	48.0	2	16.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	8.0	長期
21	3-3	260.0	2	16.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	11.0	中期
		<b>630.0</b>	<b>2</b>	<b>22.0</b>																			
22	4-1	123.0	2	20.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	11.0	中期
23	4-2	230.0	2	20.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	11.0	中期
24	4-1	370.0	2	20.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	15.0	短期
25	4-2	380.0	2	20.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	15.0	短期
26	4-3	267.0	2	20.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	15.0	短期
27	4-4	210.0	2	20.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	15.0	短期
28	4-5	600.0	2	20.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	10.0	中期
29	4-6	1,040.0	2	18.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	9.0	中期
30	3-4-4	820.0	2	18.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	8.0	長期
31	4-8	320.0	2	18.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	10.0	中期
32	4-9	860.0	2	18.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	10.0	中期
33	4-10	290.0	2	18.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	10.0	中期
34	4-11	300.0	2	18.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	10.0	中期
35	4-12	410.0	2	22.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	10.0	中期
36	4-15	120.0	2	22.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	10.0	中期
37	4-16	220.0	2	22.0						◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	10.0	中期
38	4-13	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	10.0	中期
39	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎						◎	10.0	中期
		<b>6,340.0</b>	<b>2</b>	<b>19.0</b>																			

※上記の都市計画道路の整備状況は、平成25年度としての事業中區間及び廃止予定区間を考慮していることから、平成25年3月現在の整備状況と異なる。

□:一般国道, ◎:主要地方道  
○:一般県道, ◇:市道

■ 都市計画道路整備プログラム

※ は、整備済区間・廃止予定区間であることを、評価対象外区間を示す。

路線番号	路線名	道路種別	区間No	路線決定延長(m)	構造 車線数	代表幅員(m)	区域区分 市街化調整区域	SEDD 地区内	整備状況			交通処理機能			道路の有する機能				優先度 9以下:長期 10~11:中期 12以上:短期	最終評価				
									事業中	整備済	未定	自動車交通機能	歩行者・自転車交通機能	大規模・広域的な災害リスク低減	産業・経済基盤・国際競争力の強化	都市基盤の形成	中心市街地活性化の促進	特殊な用途での活用			空間機能			
39	原田東福童線	市道	5-1	500.0	2	20.0	市街化調整区域		5.0	1.0	2.0	3.0	5	3	1	1	2	2	3	2				
40			5-2	650.0	2	20.0																		
41			5-3	540.0	2	20.0																		
42			5-4	676.0	2	20.0																		
43			5-5	1,630.0	2	18.0																		
44			5-1	170.0	2	18.0																		
45			5-2	580.0	2	18.0																		
46			5-3	215.0	2	18.0																		
47			5-9	130.0	2	18.0																		
48			5-10	540.0	2	18.0																		
49	5-11	682.5	2	18.0																				
50	5-4	1,225.0	2	18.0																				
51	5-5	1,000.0	2	18.0																				
52	5-6	135.0	2	18.0																				
53	5-15	829.0	2	18.0																				
54	5-16	510.0	2	18.0																				
55	5-7	1,230.0	2	12.0																				
56	計	9,280.0	2	18.0																				
57	6-1	710.0	2	18.0																				
58	6-2	240.0	2	18.0																				
59	6-3	140.0	2	18.0																				
60	6-4	190.0	2	31.8																				
61	6-5	207.0	2	31.8																				
62	6-5	388.0	2	18.0																				
63	6-6	625.0	2	18.0																				
64	6-7	540.0	2	16.0																				
65	計	3,020.0	2	18.0																				
66	7-1	660.0	2	18.0																				
67	7-2	190.0	2	18.0																				
68	7-3	280.0	2	18.0																				
69	7-4	260.0	2	18.0																				
70	7-5	210.0	2	22.0																				
71	7-6	420.0	2	18.0																				
72	計	2,020.0	2	18.0																				
73	8-1	570.0	2	15.0																				
74	8-2	1,112.0	2	15.0																				
75	8-3	188.0	2	16.0																				
76	計	1,850.0	2	15.0																				
77	9-1	110.0	2	16.0																				
78	10-1	480.0	2	16.0																				
79	10-2	76.0	2	16.0																				
80	10-3	580.0	2	16.0																				
81	10-4	440.0	2	16.0																				
82	10-5	440.0	2	16.0																				
83	10-6	1,130.0	2	16.0																				
84	計	2,850.0	2	16.0																				
85	11-1	440.0	2	16.0																				
86	11-2	410.0	2	16.0																				
87	11-3	570.0	2	16.0																				
88	計	1,420.0	2	16.0																				

□:一般国道, ◎:主要地方道  
○:一般県道, ◇:市道

※上記の都市計画道路の整備状況は、平成25年度としての事業中区間及び廃止予定区間を考慮していることから、平成25年3月現在の整備状況と異なる。

■ 都市計画道路整備プログラム

※ は、整備済区間・廃止予定区間であることを、評価対象外区間を示す。

連番	路線番号	路線名	道路種別	区間	計画決定延長(m)	構造		S4/D/D地区内	整備状況		道路の有する機能										最終評価		
						車線数	代表幅員(m)		市街化区域	市街化調整区域	事業中	概成済	完成済	交通処理機能			都市構造上の位置づけ					防災機能	総評点
														自動車交通	歩行者・自転車交通	緊急輸送道路ネットワーク	大規模・広域的な災害時の対応	都市基盤の形成	中心市街地居住・朝の通勤利便性	特種可能で活力ある国土・地域づくり			
83				評価外区間	12-1	770.0	2	16.0			5.0	1.0	2.0	3.0	1	1	3	2	2	3	2		短期
84					12-2	100.0	2	16.0							△								短期
85					12-3	140.0	2	16.0							△								短期
86					12-4	150.0	2	16.0							△								短期
87	3-4-12	甘木島橋	□		12-5	180.0	2	16.0							△								短期
88					12-6	400.0	2	16.0							△								短期
89					12-7	200.0	2	16.0							△								短期
90					12-8	120.0	2	16.0							△								短期
91					12-9	230.0	2	16.0							△								短期
92					12-10	220.0	2	16.0							△								短期
93					計	2,510.0	2	16.0							△								短期
94					13-1	195.0	2	12.0							△								短期
95	3-5-13	久留米小郡線	◇		13-2	820.0	2	12.0							△								長期
96					13-3	205.0	2	12.0							△								長期
97					13-4	150.0	2	12.0							△								事業中
98					13-5	600.0	2	12.0							△								事業中
99					計	1,970.0	2	12.0							△								事業中
100	3-4-14	原田三次線	◇		14-1	440.0	2	20.0															
101					14-2	630.0	2	20.0															
102					14-3	220.0	2	20.0															
103	3-4-15	永清河又線	◇		14-4	600.0	2	23.0															
104					計	1,890.0	2	20.0															
105	3-4-16	三次線	◇		15-1	350.0	2	16.0															
106					15-2	240.0	2	16.0															
107	3-4-17	鎌田新橋線	◇		15-3	340.0	2	16.0															
108					計	850.0	2	16.0															
109	3-4-18	津古停車場線	◇		16-1	390.0	2	15.0															
110					16-2	200.0	2	16.0															
111					計	590.0	2	16.0															
112	3-4-19	筑紫津古線	◇		17-1	1,200.0	2	16.0															
113	3-4-20	津古新橋線	◇		17-2	480.0	2	16.0															
114					計	1,680.0	2	16.0															
115	3-4-21	三回停車場線	◇		18-1	200.0	2	20.0															
116	3-5-22	太保古川線	◇		18-2	370.0	2	20.0															
117	3-5-23	大塚停車場線	◇		18-3	140.0	2	20.0															
118	3-3-38	東合山船山線	◇		計	710.0	2	20.0															
					19-1	250.0	2	18.0															
					20-1	550.0	2	16.0															
					20-2	490.0	2	16.0															
					計	1,040.0	2	16.0															
					21-1	170.0	2	16.0															
					22-1	730.0	2	15.0															
					23-1	340.0	2	15.0															
					28-1	400.0	4	22.0															

□：一般国道，◎：主要地方道

○：一般県道，◇：市道

※上記の都市計画道路の整備状況は、平成25年度としての事業区間及び廃止予定区間を考慮していることから、平成25年3月現在の整備状況と異なる。