

1 調査名称： (武雄市) 総合都市交通体系調査

2 調査主体： 武雄市

3 調査圏域： 武雄都市圏 (武雄市都市計画区域内)

4 調査期間： 平成25年8月14日～平成26年3月20日

5 調査費： 12,081 千円
(総合都市交通体系調査)

6 調査概要：

検討対象路線を8路線(約10km)とし、総合計画等上位・関連計画についての整理と、社会情勢の変化を把握する。既存ネットワークの問題点、将来都市構造の再整理をし、都市計画道路網の見直しの必要性を整理する。

佐賀県が示す見直しガイドラインを参考に本市の地域特性に配慮し、当初決定根拠が継続しているか、上位計画での位置づけはあるか等の視点から、路線の位置づけを検証する。また、交通処理や市街地整備、環境形成といった路線が持つ機能面からの必要性を検証する。見直しが必要と考えられる路線については、代替路線の有無、未着手となっている要因の分析、具体的な対応方策を検討し、路線別の見直し方策を検討する。

将来交通量の推計については、平成22年道路交通センサスに基づく現況及び将来のOD表から分析に求められるレベルでのゾーニング設定を行い、将来交通量を推計する。交通量推計データの妥当性を確認するため、現況再現推計を行い、実測交通量と比較し検証する。見直しに伴う影響を把握するため、規定計画ネットワークによる将来交通量の配分を行うこととし、個別路線毎での評価結果を踏まえた見直し案での将来交通量の配分を行い、規定計画配分結果との比較を行うことにより、見直しに伴う交通処理面での影響を評価する。

I 調査概要

1 調査名：(武雄市) 総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 業務概要
 - 1-1 業務の目的
 - 1-2 業務の概要
 - 1-3 準拠する法令等
 - 1-4 業務の内容
2. 都市計画道路網の見直しの必要性の整理
 - 2-1 上位・関連計画、社会情勢変化の把握
 - 2-2 道路網の現状と課題の整理
 - 2-3 都市計画道路網の見直しの必要性
3. 未着手都市計画道路の必要性検証
 - 3-1 路線の位置づけ、機能面での評価
 - 3-2 事業の実施環境と路線別見直し方策の検討
4. 将来交通量推計
 - 4-1 交通量配分データの作成
 - 4-2 現況交通量配分
 - 4-3 将来交通量推計
 - 4-4 方向別交通量の算出
5. 説明・協議用資料の作成
 - 5-1 パブリックコメント資料原案作成
 - 5-2 関係機関協議用資料の作成
6. 道路概略検討
 - 6-1 基本方針
 - 6-2 県道中野武雄線
 - 6-3 市道武雄高橋線
 - 6-4 市道五反田山下線、山下中学校線
 - 6-5 市道本町川良線
 - 6-6(都)内町迎田線
7. 交差点解析、交差点計画図作成
 - 7-1 検討対象交差点
 - 7-2 交差点計画を行う上での基本事項の整理
 - 7-3 交差点解析及び交差点計画図作成
8. 都市計画図書(道路)素案作成
9. 都市計画変更図書(用途)の素案作成
 - 9-1 都市計画変更素案の作成
10. 今後の課題

3 調査体制

調査に関する委員会・幹事会等の設置無し。

4 委員会名簿等：

委員会等の設置無し。

II 調査概要

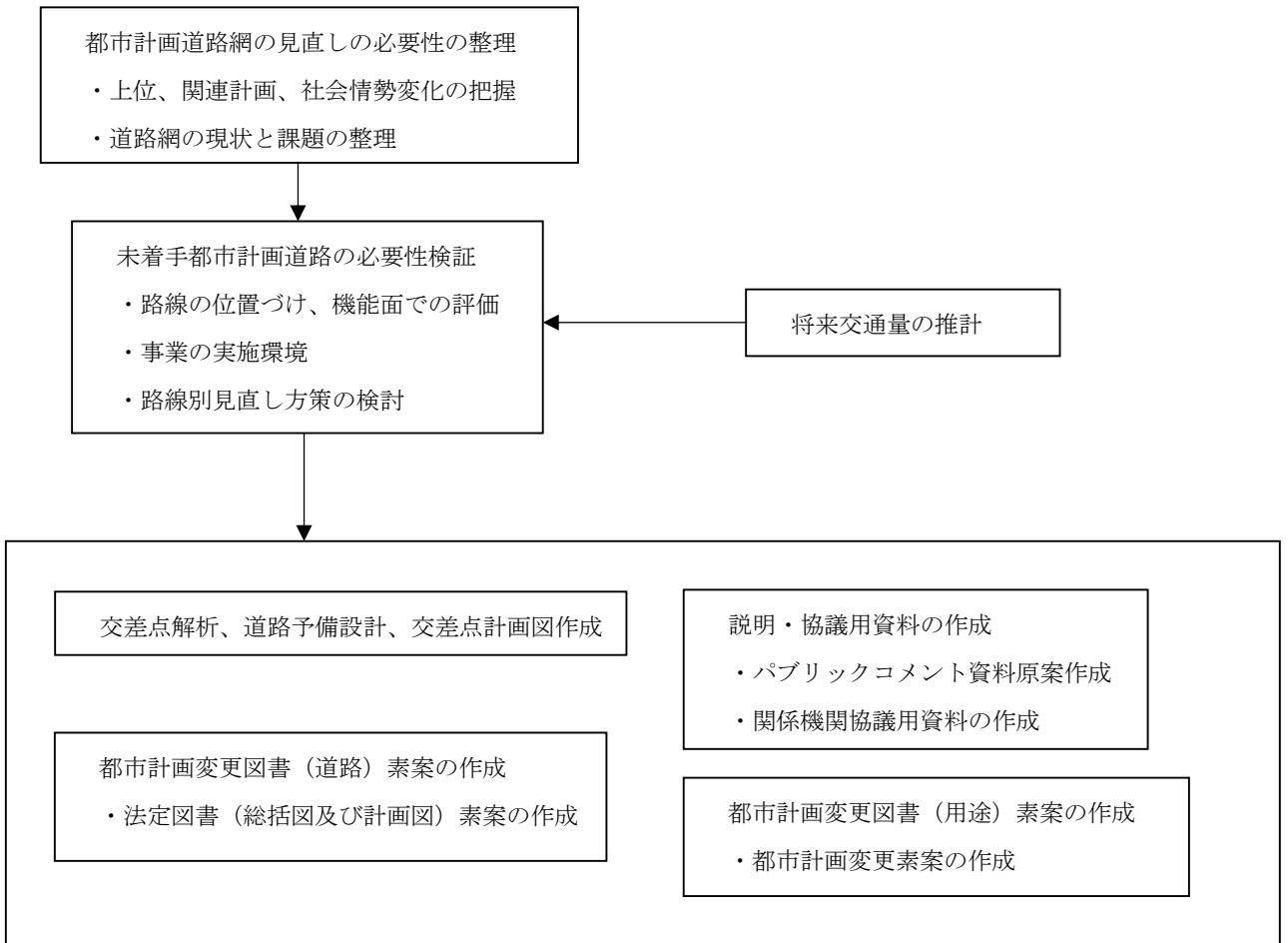
1 調査目的

本市では、都市計画決定後30年以上未着手となっている都市計画道路において、社会情勢等の変化により当初の計画決定根拠に不整合が生じている可能性があることや都市政策の転換、都市の将来像の変化等により、都市計画道路の必要性が大きく変動している。

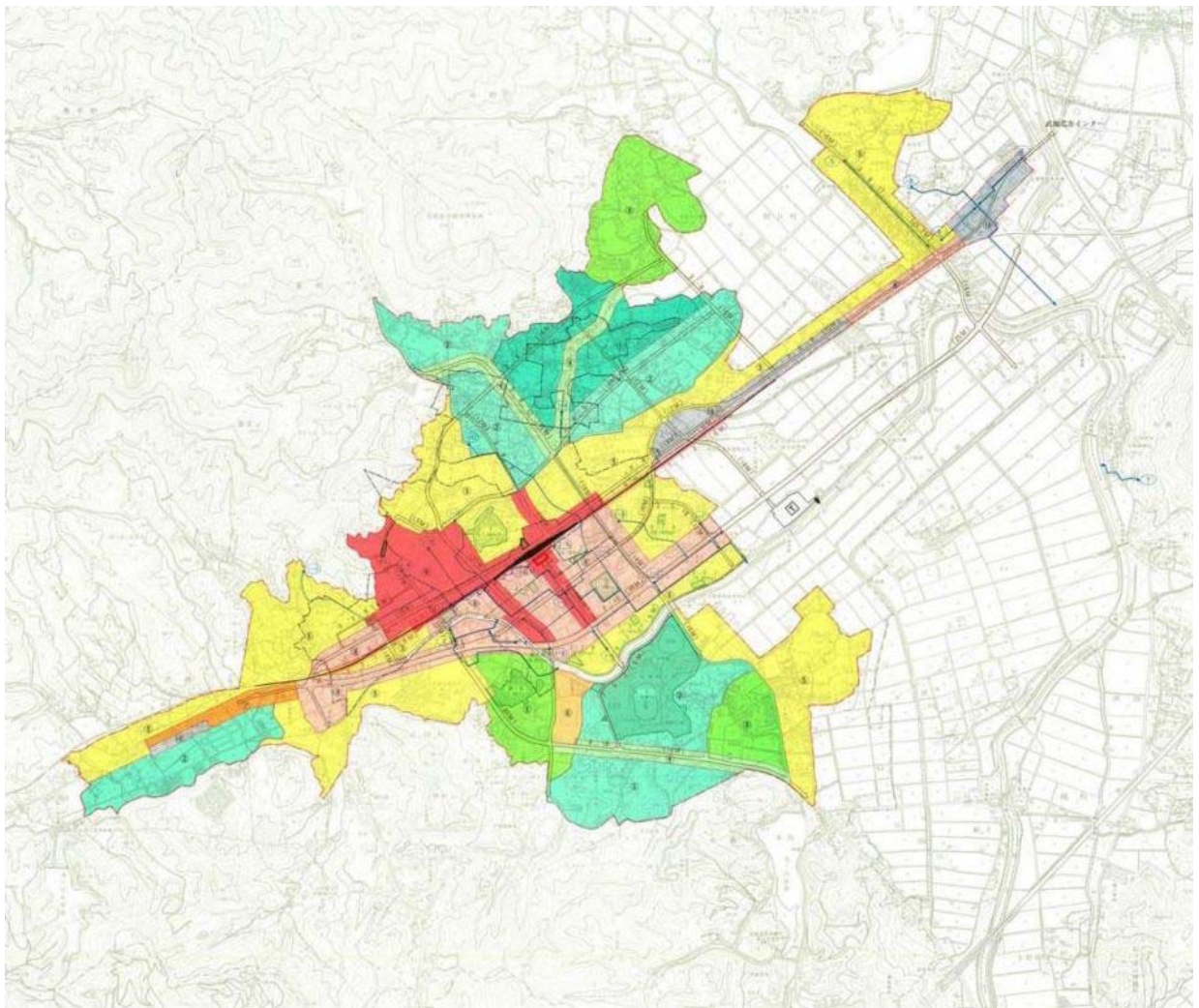
また佐賀県においても「佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」を策定し、都市計画道路の検証や見直しを推進しているところである。

本業務はこのような背景を踏まえ、「佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」を参考にし、地域特性を鑑みながら、未着手となっている都市計画道路の必要性検証及びその結果を踏まえた都市計画変更案を策定する。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

◇都市計画道路網の見直しの必要性

上位計画、関連計画、社会情勢の変化、道路網の現状と課題を踏まえ、都市計画道路の見直しの必要性について以下のように整理した。

◆武雄市における社会情勢の変化◆

武雄市の人口は昭和60年以降減少傾向にあり、20年後の人口は現在より約6千人少ない44,132人と予測されている。また、年齢別人口をみると高齢者人口の割合が増加している。20年後の高齢化率（総人口に対する高齢者の割合）は、34%に達し、超高齢化社会が目の前に迫っている。都市計画決定時は都市の拡大発展を前提として計画されていたものの、少子高齢化による人口減少に伴い、市街地の拡大傾向や将来の道路交通需要にも変化が生じることが考えられる。



※平成22年以降は『日本の市区町村別将来推計人口』（平成25年3月推計、国立社会保障・人口問題研究所）による予測値。
 ※平成22年以前の総数には「不詳」を含むため、内訳を合計しても総数に一致しない。

◆都市計画道路の事業実施に伴う環境の変化◆

- ・環境や景観に対する意識が高まる等、市民の価値観が変化し事業実施が複雑化している。例えば、地球温暖化問題に関して温室効果ガス排出削減が地球規模で取り組まれており、特に道路交通環境は、自動車から排出される有害物質の削減が重要な行政課題となっている。
- ・都市計画決定時は農地や未利用地であった土地が、都市計画道路が整備されないまま建物が立地し、市街化が進展している。

◆地方分権の進展◆

- ・都市計画について地方自治体が各々の責任において、主体的に取り組むことができるようになると同時に将来的な財政の縮減も予想され、施設整備や行政サービスについて、より一層の効率性の確保や重点化が求められている。
- ・行政に対する市民意識が高まり、都市計画道路の必要性の根拠が従来以上に求められる。

ている。

- 少子高齢化に伴う人口及び交通需要の減少により道路の必要性が変化
- 環境・景観等、市民の価値観の変化により道路のあり方が変化
- 施設整備における効率性の確保や市民ニーズがより求められる時代へ

◆ 都市計画道路（幹線街路）の課題 ◆

- ・ 計画総延長約35.1kmのうち整備済延長は約11.0km（改良率31.5%）であり、これに対して未着手延長は約8.0kmを有する（※事業中区間を除く）。
- ・ 未着手区間は、JR佐世保線以北に集中しており市街地部を通過するもの等、事業困難性が高いものも見られ、それらの多くは計画決定から30年以上経過した“長期未着手路線（区間）”として位置付けされる。
- ・ 都市計画道路の未着手総延長は約8.0kmであり、これまでの整備延長推移を見ても、今後、全線整備は長期化が予想される。
- ・ さらに、公共投資の抑制が続く中で、今後の都市計画道路の整備に関してはさらなる長期化が予想され、都市計画道路区域内に課せられている建築制限の長期化とともに、建築制限による民間開発への障害と、都市計画への信頼性低下が懸念される。

- 長期にわたり未着手となることで、建築制限が継続し、新たな土地活用ができない。

◆ 都市計画道路における動き ◆

国土交通省：「都市計画運用指針」（平成13年）

⇒平成12年 改正都市計画法が施行

⇒都市計画道路への見直しの提言

佐賀県：「武雄都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（平成16年）

⇒長期未着手都市計画道路の必要性・配置・構造等の検証による見直し

佐賀県：「都市計画道路の見直し基本方針」（平成19年）

⇒長期未着手の都市計画道路の見直し

武雄市：「武雄市総合計画 基本構想」（平成19年）

⇒都市計画道路の計画的・効率的な整備推進

- 都市計画マスタープラン等、上位計画に準じた都市計画道路の整備が必要

◇未着手都市計画道路の必要性

(1)路線の位置づけ、機能面での評価

- ・路線の有する機能の評価項目別整理

長期未着手路線の必要性を確認するために、「佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」における評価項目を基本としながら、以下に示す項目について現況の整理を行った。

▼整理項目一覧

機能	項目	内容
交通機能	自動車交通量	・H22道路交通センサス日交通量 ・H22道路交通センサス混雑度 ・既定都市計画道路網日交通量（4章に記載）
	歩行者 自転車交通	・歩道設置状況（2章に記載） ・小中学校通学路指定状況
	公共交通との連携	・鉄道・路線バス網
市街地 形成機能	都市の生活空間としての 機能	・用途地域（沿道状況の把握）
	公共・公益施設 へのアクセス	・公共公益施設の立地状況
	土地利用計画 との連携	・区画整理事業の状況 ・再開発事業の状況
	UD・バリアフリーへの 配慮	・あんしん歩行エリアの設定状況 ・福祉施設の立地状況 ・高齢化率
都市空間機能	ライフラインの収容機能	・上下水道整備状況
	都市防災機能	・道路幅員 ・緊急輸送道路の指定状況
	都市環境機能	・景観計画重点区域 （長期未着手路線沿線には当該区域はない。）
その他	事業実施に向けての支障	・都市計画道路にかかる建物 ・都市計画法第53条の建築許可の申請物件

項目毎の整理は以下の通り。

① H22 道路交通センサス日交通量

国道 34 号武雄バイパスの交通量が多く 15,000 台を超え、（主）武雄多久線や（県）中野武雄線の交通量も 10,000 台前後であり、武雄市街地を通る幹線道路の交通量が多い。

② H22 道路交通センサス混雑度

国道 34 号武雄バイパスや（主）武雄多久線で混雑度 1.0 を超える区間があるものの、いずれの区間も 1.25 を下回っており、慢性的な混雑を引き起こすような混雑ではない。

③ 小中学校通学路指定状況

長期未着手路線の現道が小中学校の通学路に指定されている。

④ 鉄道・路線バス網

幹線道路が路線バスの経路となっている。温泉楼門バス停では、バスがUターンしている。

⑤ 用途地域

J R 佐世保線以北は、武雄温泉街や（主）武雄多久線を軸として商業地域や近隣商業地域が広がっている。また、J R 佐世保線以南は（都）天神崎白岩線や（都）中野御船山線を軸に商業地域が広がり、その周辺地域及び国道 34 号武雄バイパス沿いに近隣商業地域が広がっている。

⑥ 公共施設

国道 34 号武雄バイパス沿いに公共施設が集中している。武雄中学校や武雄小学校が長期未着手路線沿いに位置している。

⑦ 区画整理事業・再開発事業

J R 武雄温泉駅を中心として、武雄北部土地区画整理地事業や、まちづくり交付金（武雄温泉駅周辺地区）の都市再生整備計画が現在実施されている。

⑧ あんしん歩行エリアの設定状況

あんしん歩行エリアは、J R 武雄温泉駅を中心として、武雄温泉街を含める形で設定されている。

⑨ 福祉施設の立地状況

福祉施設は市街地内に散在している。福祉施設の周辺はユニバーサルデザインやバリアフリーの対応が必要と考えられる。

⑩ 高齢化率

J R 佐世保線以北で（主）武雄伊万里線以西の地域では高齢化率が高くなっている。また、（都）高橋鳴瀬線沿線地域の高齢化率も高くなっている。

⑪ 上下水道の整備状況

武雄市の用途地域内において、公共下水道整備は既に着手済みである。上水道は水道普及率 100%を目指して数次の拡張事業を行い、ほぼ全域への配水管布設を整えている。

⑫ 道路幅員の状況

武雄市の幹線道路は 5.5m 以上であるものの、市道は 3.0~5.5m 未満の道路が多く、離合が困難な場所も多い状況である。

⑬ 緊急輸送道路の指定状況

武雄市では国道 34 号、国道 35 号、（主）武雄多久線などが緊急輸送道路として指定されている。

⑭ 都市計画道路にかかる建物・53条申請物件

長期未着手路線の多くは既成市街地を通るため、多くの支障家屋が存在する。また、都市計画法第 53 条の建築許可の申請物件もいくつか立地している。

(2) 事業の実施環境と路線別見直し方策の検討

前節の整理を基に、長期未着手路線の都市計画道路としての必要性の検証をカルテ形式で実施した。なお、カルテは、長期未着手路線を主要な交差点ごとに区分けした区間毎に評価を実施している。

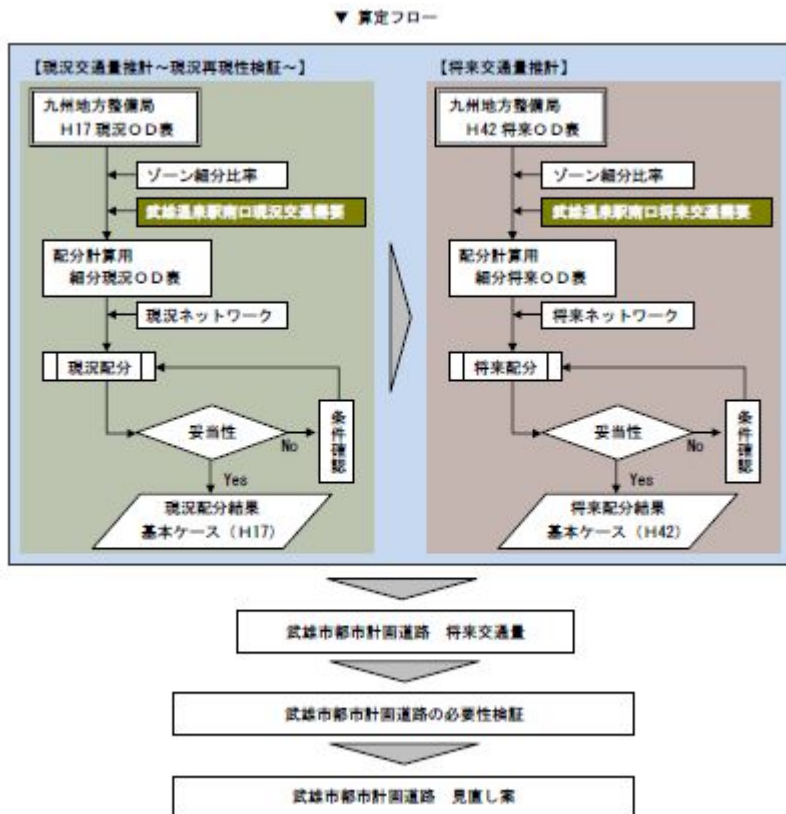
3・4・2	中野御船山線	3・4・17	高橋鳴瀬線
3・4・5	甘久六ノ角線	3・4・19	城内新町線
3・4・6	田崎八幡線	3・5・10	内町迎田線
3・4・9	永松川良線	3・5・12	小楠水谷線

◇将来交通量推計

1. 交通量配分データの作成

本業務は平成23年度に実施された「武雄温泉駅周辺整備計画策定（基本計画）業務委託」の交通量推計の基礎的条件とした。

ただし、過年度の対象道路網およびゾーニングでは、武雄市街地の都市計画道路の交通量を適格に推計する事が困難である。よって、武雄市、特に武雄市街地を主たる対象地域として推計対象道路網の追加およびゾーン分割を行い、推計精度の向上に努める事とした。



2. 現況交通量配分

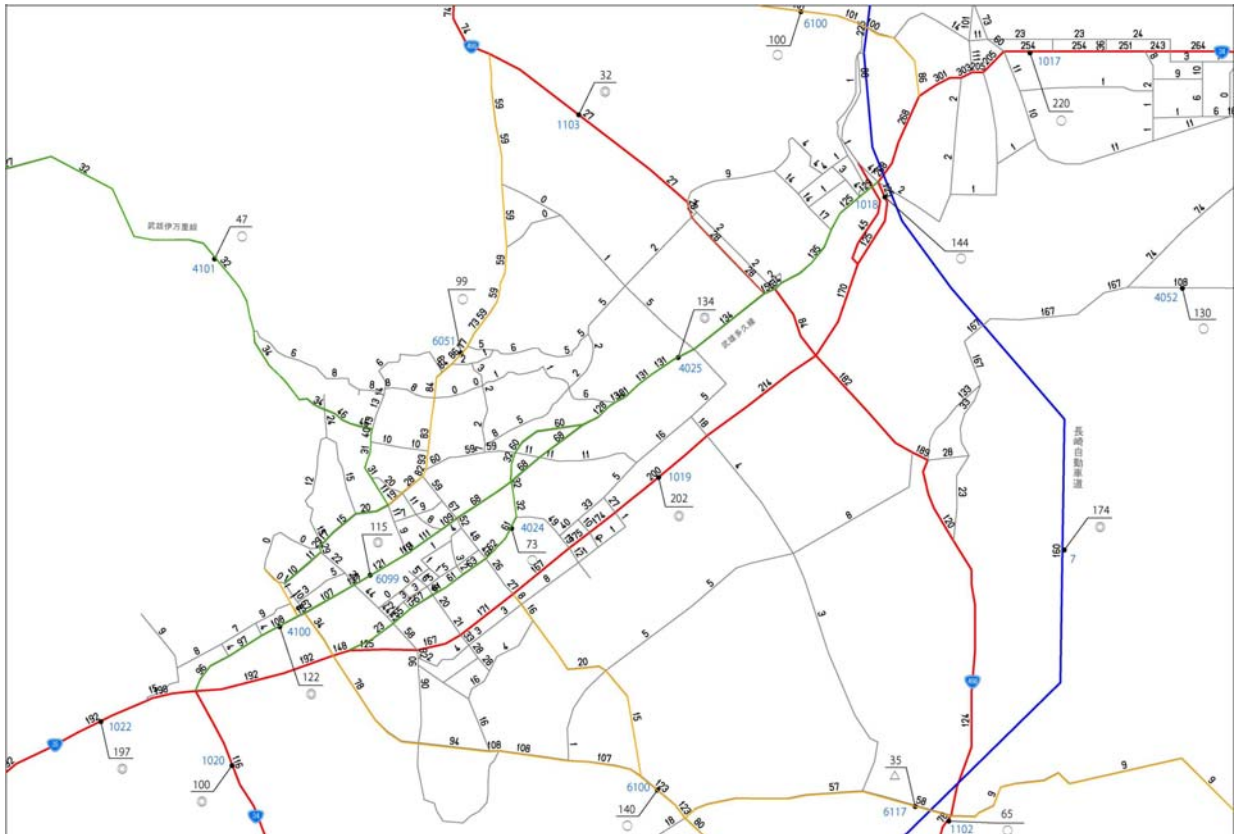
作成した交通配分データと平成17年度の現況OD表を用いて現況交通量配分を実施し、H17道路交通センサスの観測交通量と比較することで現況再現性の検証を行った。

検討対象地域周辺のH17交通量観測地点35箇所について、観測交通量と推計交通量の相関係数（2つの確率変数の間の類似性の度合いを示す指標）を分析した結果、全路線で0.9742、高速・一般国道で0.9727、主要地方道・県道で0.9586となり高い相関性を示す結果となった。

また、誤差判定フローに基づき各調査地点の現況再現性を確認したところ、35箇所中35箇所（100%）で十分な再現性が確保されているものと判定された。

以上のことから、今回作成した交通配分データは将来交通量推計を実施するに耐えうる信頼性のあるデータであることが確認された。

H17 現況交通量図(武雄市街地周辺)



凡例

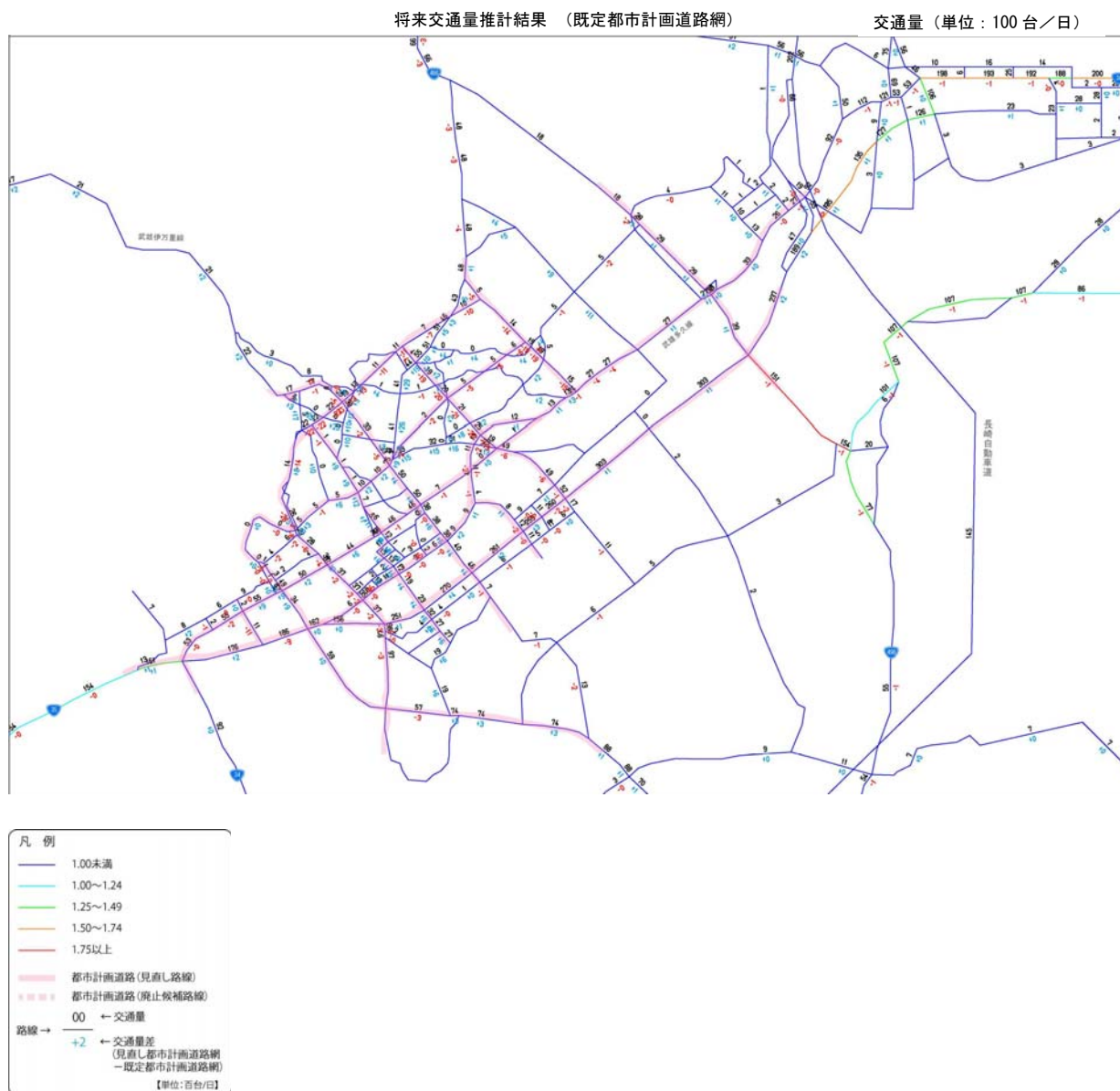
- 高速道路(国幹道)
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道
- その他道路

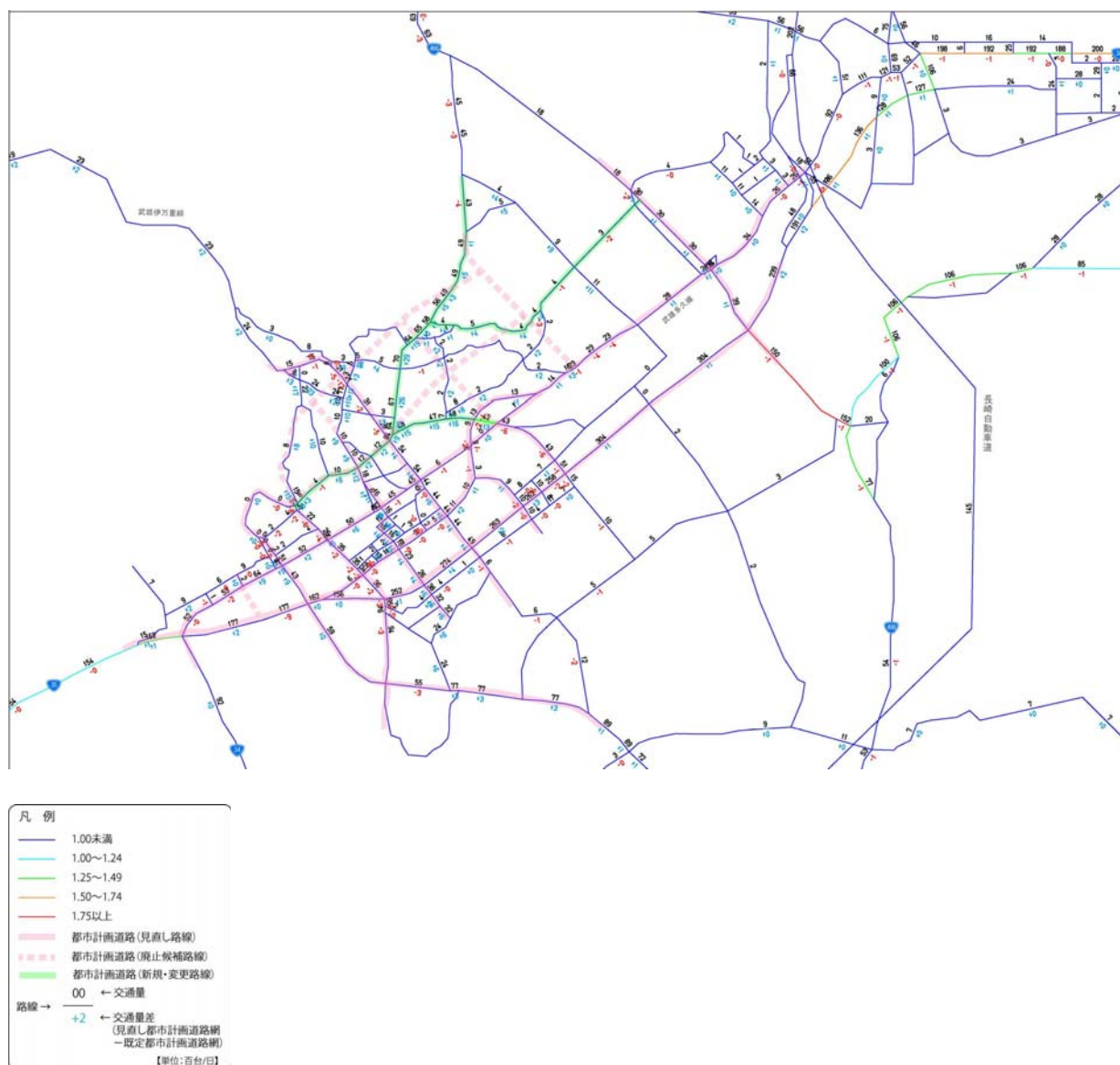
111 ← 観測交通量
 判定 → ○
 100 ← センサス区間番号

【単位:百台/日】

3. 将来交通量推計

作成した将来配分データと将来OD表を用いて、将来交通量推計を行った。将来の推計ケースは、既定都市計画道路網の整備時と見直し都市計画道路網の整備時の2ケースを設定した。以降に将来交通量推計結果を示す。





4. 方向別交通量の算出

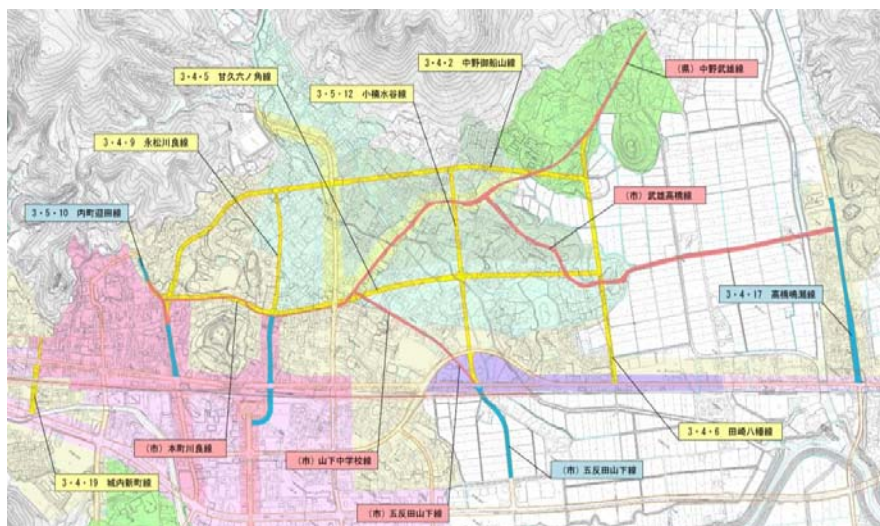
見直し都市計画道路網における将来交通量推計結果を使用して、交差点のピーク時方向別交通量の算出を行った。

◇説明・協議用資料等の作成

1. 道路概略検討

廃止される道路の代替え機能として、新規に都市計画道路に指定する既存道路網（市道及び県道）に対して、既存道路の整備状況を整理した上で、求められる機能に対して道路概略検討を実施した。

都市計画道路の廃止に伴い、新規に指定する路線、変更を行う路線は以下のとおりであり、現況の整備状況に対して今後の整備方針の一覧表を以下に示す。



	廃止
	継続
	新規・変更

路線名		区分	整備方針
①	県道 中野武雄線	新規	両側歩道整備
②	市道 武雄高橋線	新規	現況どおり
③	市道 山下中学校線・五反田山下線	新規	両側歩道整備
④	市道 本町川良線	新規	現況どおり
⑤	(都) 内町迎田線	区域変更	交差点線形の見直し

※①、③、⑤に対して概略検討を実施

H42将来計画交通量より、道路構造令との対応により設計条件を整理し、新規都計道に指定する際の課題を整理し、課題に対する方針を整理した。

2. 交差点解析、交差点計画図作成

都市計画道路の変更に伴い、交差点解析、交差点計画図の作成を行う交差点は10箇所であった。

3. 都市計画図書（道路）素案作成

武雄市の都市計画道路の廃止及び追加変更に伴う、都市計画図書の素案の作成を行った。

4. 都市計画変更図書（用途）の素案作成

都市計画道路の廃止(3・4・5 甘久六ツ角線)に際し、沿道型により用途指定が行われている箇所の境界線の根拠が喪失することから、地形地物による境界線指定への変更検討を行った。

■境界線再指定に際しての基本的考え方

- ・現用途指定境界については、第一種低層住居専用地域と第二種低層住居専用地域の境界となっており、双方の用途規制面での差異は、店舗等の床面積150㎡以下の日常生活関連店舗、作業場の50㎡以下の家内工業程度である。
- ・双方の用途地域とも低層系住居専用地域であり、第一種から第二種への用途見直しに伴う住環境の悪化は極めて少ないこと、かつ同地区においては面積整備が行われた区域でなく、今度の計画もないころから、第二種低層住居専用地域を部分的に拡大させつつ、

地形地物による境界の再指定を行うものとする。

- ・具体的には、単独立地の農業用施設等を除き、家屋や施設立地がなされている箇所については、第二種低層住居専用地域に編入しつつ境界を再指定するとともに、家屋や施設立地がなされておらず、敷地の大部分が第一種低層住居専用地域に含まれる箇所については、部分的に第一種低層住居専用地域への編入を行うものとする。
- ・なお、家屋・施設立地がなされている区域は第二種低層住居専用地域への編入となることから、用途及び形態規制面での不適格建築物は生じない。

5. パブリックコメント資料原案作成

- ・検証結果を踏まえ、パブリックコメント資料（原案）を作成した。

6. 関連機関協議用資料作成

- ・佐賀県など関係機関との協議に使用する協議資料を作成した。

◇今後の課題

本業務においては、都市計画決定後30年以上未着手となっている都市計画道路において、地域特性を鑑みながら、骨格的な道路網の検証及びその結果を踏まえた都市計画変更素案の策定を行った。

今後の都市計画変更手続き、事業実施に向けての検討課題を以下に列記する。

1. 新規都市計画道路の指定する道路の関係機関協議

- ・新規都市計画道路として指定する県道、及び市道については、道路概略検討及び交差点計画を実施し、基本的な道路構造及び、支障物件などを整理し都市計画変更の素案を作成したが、今後道路管理者及び交通管理者との協議調整を行い、道路構造を決定する必要がある。
- ・交差点部の形状については、交通管理者との協議の上決定する必要がある。

2. 都市計画決定図書を作成について

- ・次年度以降の協議に向けての都市計画図書（道路、用途）の素案作成を行っており、今後関係各課と調整の上、都市計画変更手続きに向けて都市計画変更図書、及び審議会用資料作成などを行っていく必要がある。

3. 武雄市のまちづくりの視点での新規都市計画道路の位置づけの整理

- ・長期未着手路線のカルテを作成し、都市計画道路の廃止及び廃止路線の機能代替えとして新規都市計画道路の素案を作成しているが、今後武雄市のまちづくりの視点での新規都市計画道路の位置づけなど、関係各課と協議調整の上整理していく必要がある。

4. 都市計画道路の廃止区間に対するフォロー

- ・廃止区間周辺は狭隘な道路が多く、離合が困難な場所も存在する。したがって、廃止路線周辺においては、現地調査やワークショップの開催等により、地域のミクロな交通課題を把握し、問題を解決していくような整備計画の策定が必要である。