

1 調査名称：鹿島市都市計画道路見直し検討業務

2 調査主体：鹿島市

3 調査圏域：鹿島都市計画区域内

4 調査期間：令和元年度

5 調査概要：

本市の都市計画道路は18路線、総延長36.4kmとなっており、その内整備済み延長は18.0kmであり、長期にわたって整備が行われていない路線が存在している。また、都市計画決定当時から社会情勢等が大きく変化していることから、現在の都市計画や道路網としての位置づけに合致しない路線も生じている。よって、都市計画道路の現状を把握し道路網としての必要性を整理し佐賀県が作成しているガイドラインをもとに検討対象路線を整理し必要性の検証、路線の評価を行い、見直し素案を作成することで、都市計画道路網の検証を行う。

I 調査概要

1 調査名称：鹿島市長期未着手都市計画道路見直し検討業務

2 報告書目次

第1章 都市計画道路見直しの全体フロー

第2章 路線の抽出

- 1 長期未着手都市計画道路の抽出
- 2 検討対象区間の設定

第3章 個別路線の評価

- 1 都市計画決定根拠の確認
 - 1-1 上位計画への位置づけ
 - 1-2 都市計画決定の理由の確認
 - 1-3 確認結果
- 2 路線・区間の持つ機能の評価
 - 2-1 機能評価基準
- 1 個別路線の見直し方針の検討
 - 1-1 未着手要因の整理
 - 1-2 見直し方針決定の際の検討項目
 - 1-3 見直し方針の検討結果
- 2 道路網全体からみた交通処理の検証
 - 2-1 交通処理検証の概要
 - 2-2 交通処理検証の結果
- 3 見直し方針

2-2 交通機能

2-3 都市形成機能

2-4 都市空間機能

2-5 その他

2-6 路線評価の判定結果

3 代替路線の検討

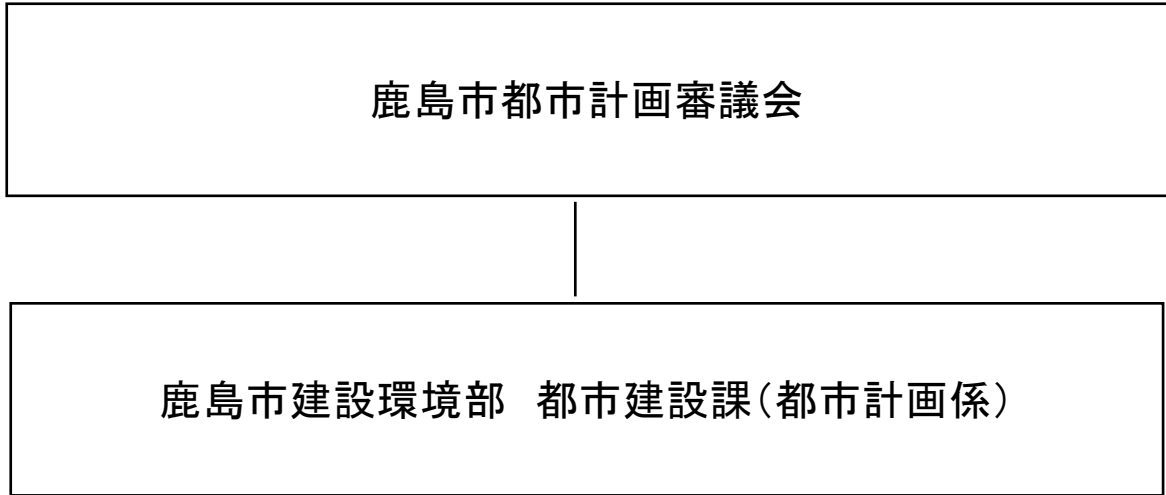
3-1 代替路線の有無の確認

3-2 事業実施上の問題点確認

3-3 代替路線の有無及び事業実施上の
問題点の検討結果

第4章 見直し方針の決定

3 調査体制



4 委員会名簿等：

鹿島市都市計画審議会

| 所属 | 委員名 | 備考 |
|---------------------------|---------------------------------|----|
| 鹿島市商工会議所（理事） | 栢森 久 | |
| 佐賀大学（准教授） | <small>いの は え</small> 猪八重 拓郎 | |
| 杵藤土木事務所（所長） | 吉野 猛 | |
| 一般社団法人鹿島観光協会（理事） | 木下 高子 | |
| 鹿島市 PTA 連合会 | 鶴 健太 | |
| 一般社団法人佐賀県建築士会 鹿島地区建築士会 | 山田 圭介 | |
| 鹿島市農業委員会 | 山口 和子 | |
| 鹿島市議会 | 池田 廣志 | |
| | 高松 昭三 | |
| | 伊東 茂 | |
| 市民公募（3名） | 山下 孝一 | |
| | 桑原 秀樹 | |
| | 熊谷 吉朗 | |

Ⅱ 調査成果

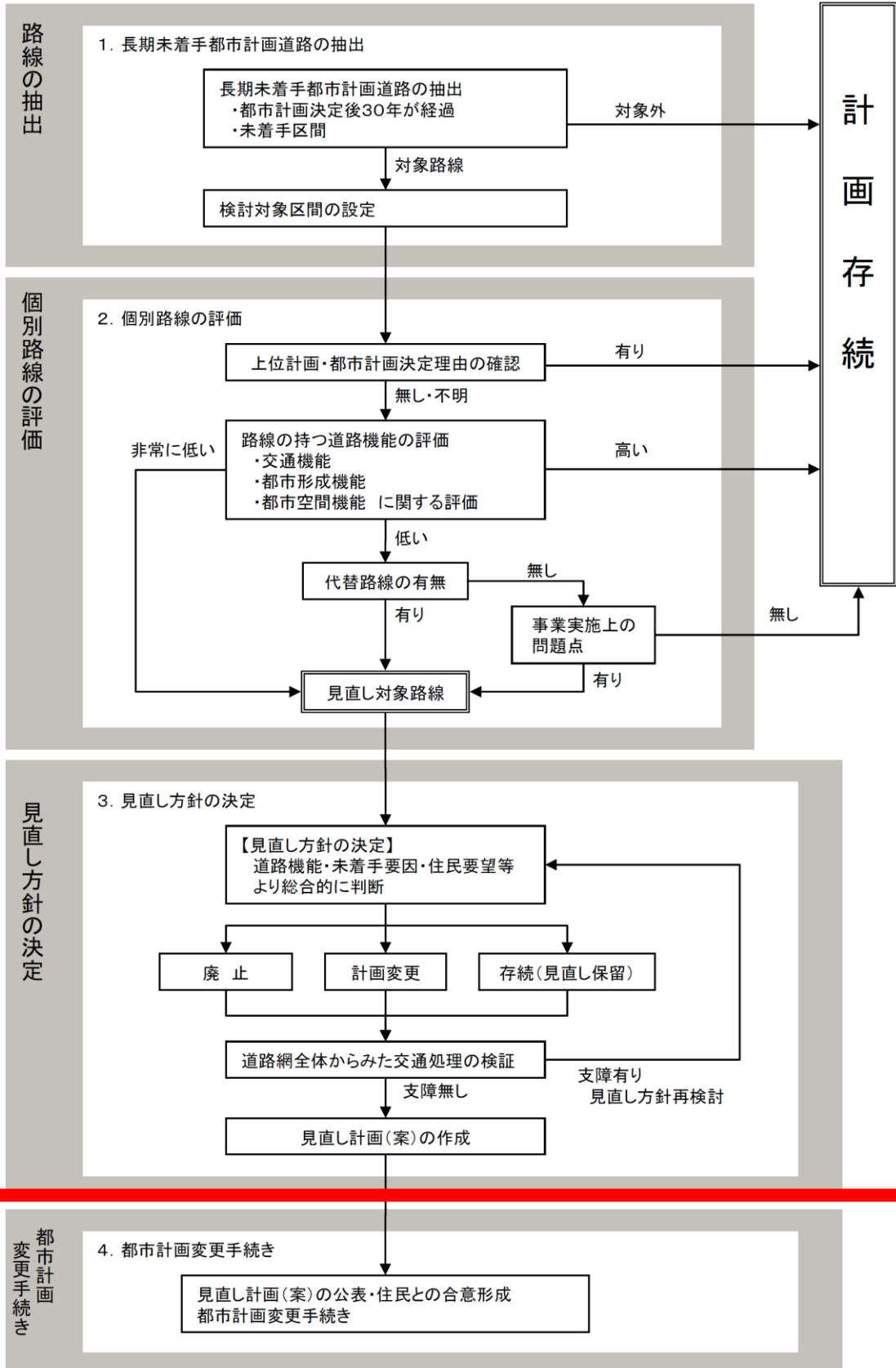
1 調査目的

鹿島市のまちづくりにおいて、将来的な人口減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境の実現と、財政面・経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっている。

このような背景のなか、長期間にわたり事業が実施されていない都市計画道路が存在しておりまちづくりを実施する中、建築制限の長期化など問題があるため、都市計画道路について見直しを実施するものとする。

2 調査フロー

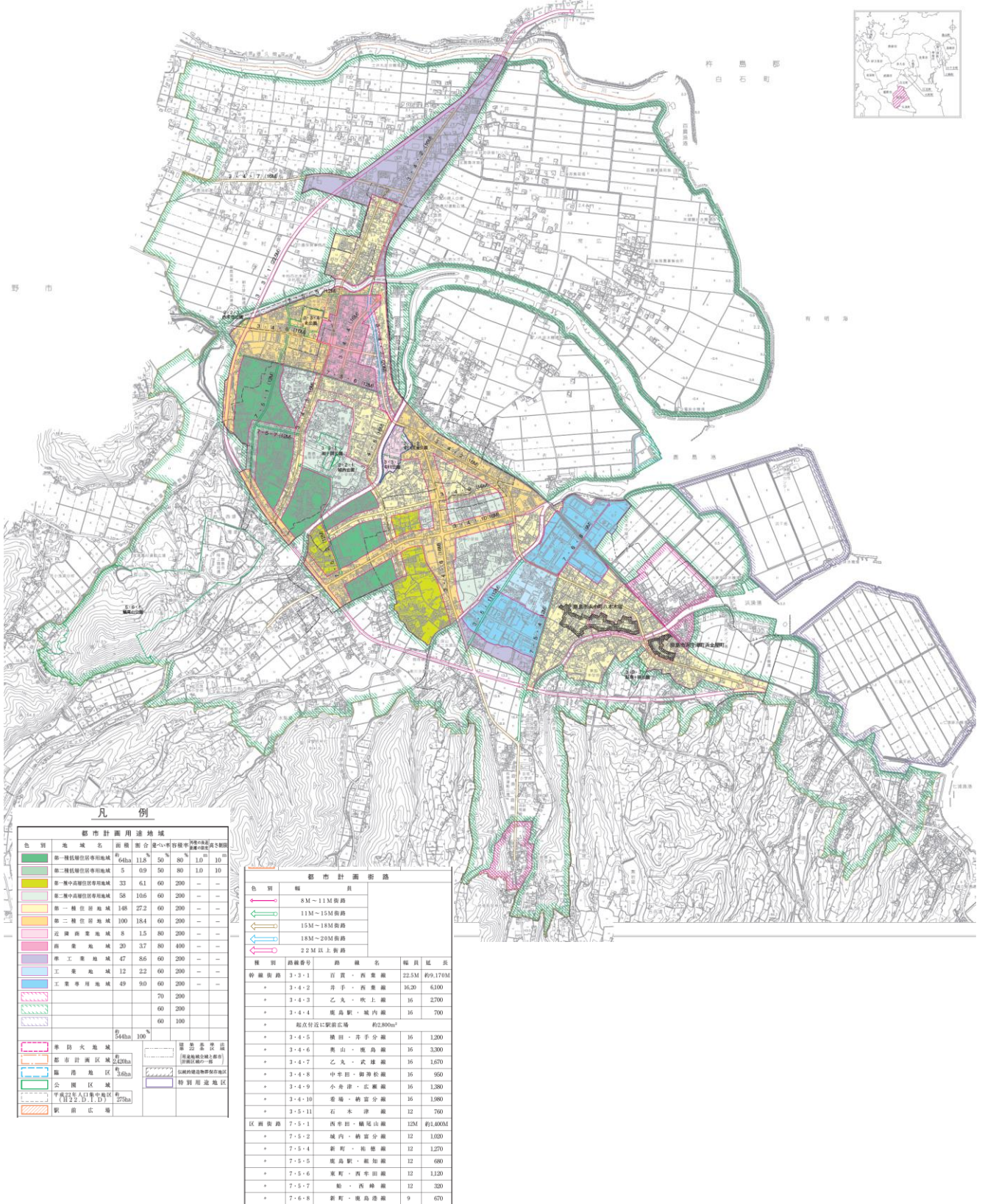
(2) 見直しの全体フロー



3 調査圏域図

調査圏域は、鹿島都市計画区域内を対象とする。

鹿島都市計画図



4 調査成果

第2章 1 長期未着手都市計画道路の抽出

都市計画道路の計画決定年月日、整備状況、延長、幅員等の基本情報を整理し、長期未着手都市計画道路の抽出を行う。なお、「佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」において、抽出の考え方を以下のように示している。

鹿島市では、都市計画道路の整備状況及び都市計画決定後の経過年数から、長期未着手とする都市計画道路は、18路線中12路線とする。

抽出対象：計画決定後30年以上が経過した未着手の都市計画道路

(都市計画決定から30年以上が経過した路線のうち、事業中及び事業化予定区間を除く未整備区間を有する路線を、長期未着手都市計画道路と位置付け、見直し検討の対象路線とします。)

■都市計画道路一覧表

| 路線 番号 | 路線名 | 整備状況 (m) | | | | | | | 計画決定年月日 | | 抽出対象 | |
|----------|---------|----------|-------|-------|-------|-------|---------------|---------------|-------------|----------|-----------------|------------------|
| | | 計画 | 整備済 | 改良済 | 未整備区間 | | | | 計画決定年 月日 | 経過 年数 | 抽出の考え方 | 抽 出 対 象 |
| | | | | | 合計 | 概成済 | 未整備 (現道あり) | 未整備 (現道なし) | | | | |
| 3.3.1 | 百貴西葉線 | 9,170 | 6,020 | 3,150 | 0 | 0 | 0 | 0 | S48.2.26 | 46 | 対象外(整備済、または事業中) | - |
| 3.4.2 | 井手西葉線 | 6,100 | 1,000 | 0 | 5,100 | 5,100 | 0 | 0 | S24.5.7 | 70 | 30年以上経過、一部未整備 | ○ |
| 3.4.3 | 乙丸吹上線 | 2,700 | 0 | 0 | 2,700 | 1,130 | 0 | 1,570 | S31.1.12 | 63 | 30年以上経過、未整備 | ○ |
| 3.4.4 | 鹿島駅城内線 | 700 | 570 | 0 | 130 | 0 | 130 | 0 | S24.5.7 | 70 | 30年以上経過、一部未整備 | ○ |
| 3.4.5 | 横田井手分線 | 1,200 | 0 | 0 | 1,200 | 100 | 600 | 500 | S24.5.7 | 70 | 30年以上経過、未整備 | ○ |
| 3.4.6 | 奥山鹿島線 | 3,300 | 3,300 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | S31.1.12 | 63 | 対象外(整備済) | - |
| 3.4.7 | 乙丸武雄線 | 1,670 | 480 | 400 | 790 | 790 | 0 | 0 | S31.1.12 | 63 | 30年以上経過、一部未整備 | ○ |
| 3.4.8 | 中牟田御神松線 | 950 | 950 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | S31.1.12 | 63 | 対象外(整備済) | - |
| 3.4.9 | 小舟津広瀬線 | 1,380 | 880 | 0 | 500 | 0 | 0 | 500 | S48.2.26 | 46 | 30年以上経過、一部未整備 | ○ |
| 3.4.10 | 看場納富分線 | 1,980 | 1,980 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | S31.1.12 | 63 | 対象外(整備済) | - |
| 3.5.11 | 石木津線 | 760 | 760 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | S48.2.26 | 46 | 対象外(整備済) | - |
| 7.5.1 | 西牟田蟻尾山線 | 1,400 | 0 | 0 | 1,400 | 0 | 1,280 | 120 | S31.1.12 | 63 | 30年以上経過、未整備 | ○ |
| 7.5.2 | 城内納富分線 | 1,020 | 450 | 0 | 570 | 310 | 260 | 0 | S48.2.26 | 46 | 30年以上経過、一部未整備 | ○ |
| 7.5.4 | 新町祐徳線 | 1,270 | 1,270 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | S35.7.5 | 59 | 対象外(整備済) | - |
| 7.5.5 | 鹿島駅組知線 | 680 | 0 | 0 | 680 | 0 | 260 | 420 | S31.1.12 | 63 | 30年以上経過、未整備 | ○ |
| 7.5.6 | 東町西牟田線 | 1,120 | 0 | 0 | 1,120 | 280 | 670 | 170 | S31.1.12 | 63 | 30年以上経過、未整備 | ○ |
| 7.5.7 | 蛤西峰線 | 320 | 0 | 0 | 320 | 0 | 320 | 0 | S31.1.12 | 63 | 30年以上経過、未整備 | ○ |
| 7.6.8 | 新町鹿島港線 | 670 | 330 | 0 | 340 | 340 | 0 | 0 | S48.2.26 | 46 | 30年以上経過、一部未整備 | ○ |

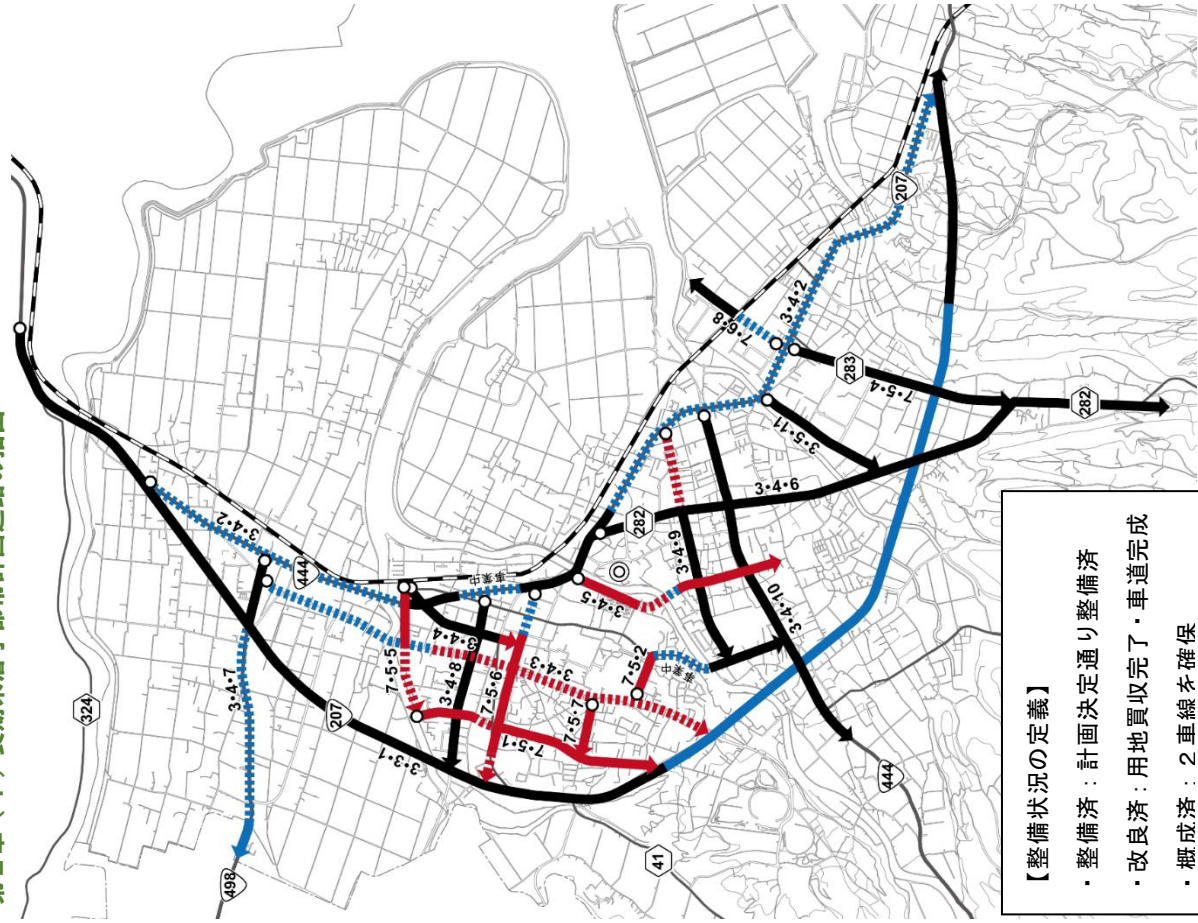
第2章 2 検討対象区間の設定

抽出した路線については、同一路線内でも路線の整備状況、位置付け、機能が異なる場合があると考えられるため、計画幅員や沿道の土地利用区分、交通形態を考慮しながら、交差点等機能の異なると考えられる箇所より路線を適宜分割し、評価見直し方針設定等の検討区間を設定する。また、1路線の中で整備状況（整備済、改良済、事業中、概成済、未整備（現道あり）、未整備（現道なし））が異なる箇所においても原則区間を分割するが、区間が細切れになる場合はこの限りではない。以上の考えに基づき設定した区間を以下に示す。

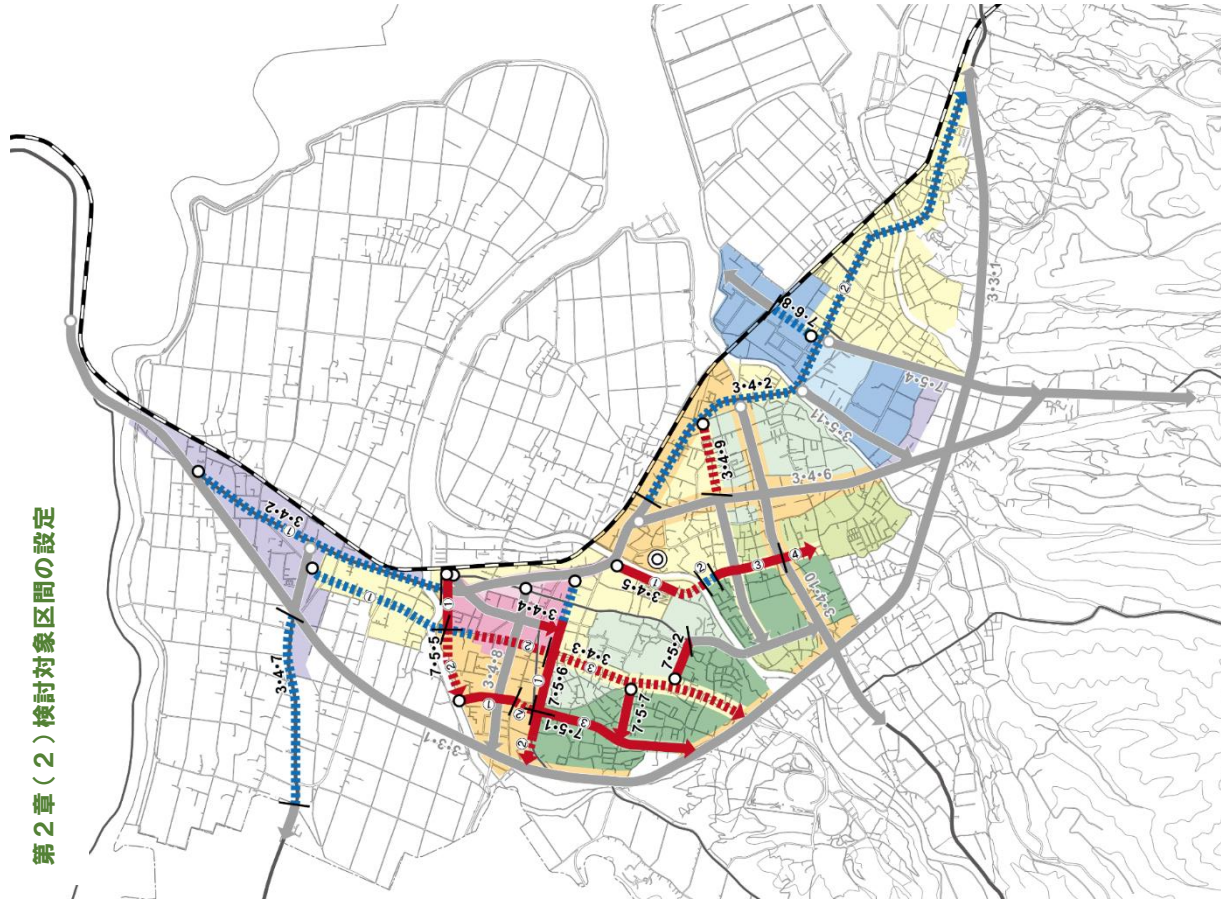
■検討対象区間の設定

| 路線番号 | 路線名 | 整備状況 (m) | | | | | | | 計画決定年月日 | | 検討対象区間 区間設定の考え方 |
|--------|---------|----------|-------|-------|-------|-------|-----------|-----------|----------|------|--|
| | | 計画 | 整備済 | 改良済 | 未整備区間 | | | | 計画決定年月日 | 経過年数 | |
| | | | | | 合計 | 概成済 | 未整備(現道あり) | 未整備(現道なし) | | | |
| 3.3.1 | 百貫西葉線 | 9,170 | 6,020 | 3,150 | 0 | 0 | 0 | 0 | S48.2.26 | 46 | - |
| 3.4.2 | 井手西葉線 | 6,100 | 1,000 | 0 | 5,100 | 5,100 | 0 | 0 | S24.5.7 | 70 | 幹線的な国道444号であり、一体としてとらえる。概成済（①1590m、②340m、③3170m）の3区間を設定する。 |
| 3.4.3 | 乙丸吹上線 | 2,700 | 0 | 0 | 2,700 | 1,130 | 0 | 1,570 | S31.1.12 | 63 | 概成済（①1130m）、未整備（②1570m（現道なし））の2区間を設定する。 |
| 3.4.4 | 鹿島駅城内線 | 700 | 570 | 0 | 130 | 0 | 130 | 0 | S24.5.7 | 70 | 未整備区間（①130m（現道あり））を検討対象区間として設定する。 |
| 3.4.5 | 横田井手分線 | 1,200 | 0 | 0 | 1,200 | 100 | 600 | 500 | S24.5.7 | 70 | 幹線的な国道444号と交わる生活道路である。未整備（①500m（一部現道なし））、②概成済（100m）、未整備（③380m（現道あり）、④220m（現道あり））の4区間を設定する。 |
| 3.4.6 | 奥山鹿島線 | 3,300 | 3,300 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | S31.1.12 | 63 | - |
| 3.4.7 | 乙丸武雄線 | 1,670 | 480 | 400 | 790 | 790 | 0 | 0 | S31.1.12 | 63 | 概成済区間（790m）を検討対象区間として設定する。 |
| 3.4.8 | 中牟田御神松線 | 950 | 950 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | S31.1.12 | 63 | - |
| 3.4.9 | 小舟津広瀬線 | 1,380 | 880 | 0 | 500 | 0 | 0 | 500 | S48.2.26 | 46 | 未整備区間（500m（現道なし））の1区間を検討対象区間として設定する。 |
| 3.4.10 | 看場納富分線 | 1,980 | 1,980 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | S31.1.12 | 63 | - |
| 3.5.11 | 石木津線 | 760 | 760 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | S48.2.26 | 46 | - |
| 7.5.1 | 西牟田蟻尾山線 | 1,400 | 0 | 0 | 1,400 | 0 | 1,280 | 120 | S31.1.12 | 63 | 未整備（①約310m（現道あり）、②約120m（現道なし）、③約970m（現道あり））の3区間を設定する。 |
| 7.5.2 | 城内納富分線 | 1,020 | 450 | 0 | 570 | 310 | 260 | 0 | S48.2.26 | 46 | 未整備（260m（現道あり））の1区間を検討対象区間として設定する。 |
| 7.5.4 | 新町祐徳線 | 1,270 | 1,270 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | S35.7.5 | 59 | - |
| 7.5.5 | 鹿島駅組知線 | 680 | 0 | 0 | 680 | 0 | 260 | 420 | S31.1.12 | 63 | 未整備（①260m（現道あり）、②420m（現道なし））の2区間を設定する。 |
| 7.5.6 | 東町西牟田線 | 1,120 | 0 | 0 | 1,120 | 280 | 670 | 170 | S31.1.12 | 63 | 7.5.1 西牟田蟻尾山線との交差点で分割し、概成済+未整備（現道あり）（①797m）、未整備（現道あり・なし）（②323m）の2区間を設定する。 |
| 7.5.7 | 蛤西峰線 | 320 | 0 | 0 | 320 | 0 | 320 | 0 | S31.1.12 | 63 | 起点から終点（320m）を1区間として設定する。 |
| 7.6.8 | 新町鹿島港線 | 670 | 330 | 0 | 340 | 340 | 0 | 0 | S48.2.26 | 46 | 概成済区間（340m）を検討対象区間として設定する。 |

第2章(1) 長期未着手都市計画道路の抽出



第2章(2) 検討対象区間の設定



第3章 1 都市計画決定根拠の確認

以下に示す「佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」の考えに基づき、抽出した路線に対する路線に対する都市計画決定根拠を確認する。

計画決定から長い期間が経過した長期未着手都市計画道路は、社会情勢の変化や関連事業の計画変更によって、都市計画決定当初の計画決定根拠が失われている可能性があります。このため、都市計画道路の上位計画への位置付け及び都市計画決定理由を確認し、都市計画全体から見た当該路線の位置付けにより路線の必要性を判断します。

| 都市計画道路名 | 上位関連計画の位置づけ | | | | | | | | 合計 | 都市計画決定図書の確認 | 判定結果 |
|---------------|-------------|------|-----------|----------------|------|-------------|---------|---|------|-------------|------|
| | 県の計画 | | | | 市の計画 | | | | | | |
| | 総合計画2019 | 区域マス | 中長期道路整備計画 | 道路の整備に関するプログラム | 総合計画 | 都市計画マスタープラン | 立地適正化計画 | | | | |
| 3.4.2 井手西葉線 | - | ○ | ○ | ○ | - | ○ | - | 4 | 根拠無し | 有り(計画存続) | |
| 3.4.3 乙丸吹上線 | - | - | - | - | - | ○ | - | 1 | 根拠無し | 有り(計画存続) | |
| 3.4.4 鹿島駅城内線 | - | ○ | - | - | - | - | - | 1 | 根拠無し | 有り(計画存続) | |
| 3.4.5 横田井手分線 | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 根拠無し | 無し(見直し対象) | |
| 3.4.7 乙丸武雄線 | - | - | ○ | - | ○ | ○ | - | 3 | 根拠無し | 有り(計画存続) | |
| 3.4.9 小舟津広瀬線 | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 根拠無し | 無し(見直し対象) | |
| 7.5.1 西牟田蟻尾山線 | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 根拠無し | 無し(見直し対象) | |
| 7.5.2 城内納富分線 | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 根拠無し | 無し(見直し対象) | |
| 7.5.5 鹿島駅組知線 | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 根拠無し | 無し(見直し対象) | |
| 7.5.6 東町西牟田線 | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 根拠無し | 無し(見直し対象) | |
| 7.5.7 蛤西峰線 | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 根拠無し | 無し(見直し対象) | |
| 7.6.8 新町鹿島港線 | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 根拠無し | 無し(見直し対象) | |

第3章 2 路線・区間の持つ機能の評価

抽出した路線の必要性を確認するため、路線の持つ機能の評価を行う。客観的、定量的な評価を行うため、代表的な都市計画道路の機能となる、交通機能・都市形成機能・都市空間機能に関する項目について評価を行う。

評価項目への点数により、路線の持つ機能を「高い」「低い」「非常に低い」の3段階に分類し路線の機能の評価する。点数の考え方は、県ガイドラインに合わせ各評価項目の合計が1点となるように、評価項目詳細の項目数で割った点数を設定した。

例)「自動車交通」の詳細項目は2項目あるため、1項目の点数は2で割った0.5点とする。

■機能評価の判定基準

| 点数 | 路線の機能 | 判定結果 | 内容説明 |
|------|-------|------------|--|
| 4点以上 | 高い | 存続路線 | 路線が多数の道路機能を持ち、整備の必要性が高い。 |
| 2~3点 | 低い | 代替路線の有無を確認 | 路線が幾つかの道路機能を持ち、代替路線により機能の確保が可能な場合には見直し対象とする。 |
| 0~1点 | 非常に低い | 見直し対象 | 路線の必要性が非常に低いと考えられ、代替路線の有無に係わらず見直し対象路線とする。 |

■機能評価項目一覧

| 機能 | 評価項目 | 評価項目詳細 | 説明 | 点数 | |
|--------|---------------|--|--|-------------------------|---|
| | | | | 独自 | 県 |
| 交通機能 | 自動車交通 | 幹線道路としての位置づけがあるか | ・幹線道路に位置付けられ自動車交通から見た路線の必要性が高い | 0.5 | 1 |
| | | 渋滞が発生しているか | ・交通障害が生じていると判断される(混雑度が概ね 1.00 以上) ・現道及び平行路線の混雑度が 1.00 以上である | 0.5 | |
| | 歩行者・自転車交通 | 歩行者・自転車交通が多く見込まれるか | ・通学路に位置付けられている ・自転車・歩行者優先道路として指定されている | 1 | 1 |
| | 公共交通との連携 | 交通拠点(駅、IC、港湾、バスターミナル)へアクセスしているか | ・IC、鉄道駅、港へアクセスしている ・JR 在来線駅、バスターミナルと最寄りの幹線街路同士の交差点(全方向)を連絡する | 0.5 | 1 |
| | | 公共交通機関(バス)のサービスがある道路及び今後提供が考えられる道路であるか | ・バス路線に該当しており、バスの円滑な運行上必要性が高い | 0.5 | |
| 都市形成機能 | 都市の生活空間としての機能 | 都市の目抜き通りとなっているか | ・都市の目抜き通りと考えられる、または、コミュニティ空間として街の賑わいに寄与する | 0.5 | 1 |
| | | 住居地区の活動中心となるか | ・既に住宅地が形成されている、もしくは確実に形成される見込みのある住居地区に配置されている | 0.5 | |
| | 公共・公益施設へのアクセス | 主要拠点(公共公益施設)へアクセスしているか | ・官公庁、病院、文化施設、公益施設など多くの人が集まる公共・公益施設へのアクセス道路である | 0.25 | 1 |
| | | 中心市街地へアクセスしているか | ・市町の中心市街地へ接続している、または、中心市街地へ接続している主要幹線道路にアクセスするための道路である | 0.25 | |
| | | 産業拠点へアクセスしているか | ・工業専用地域が指定されている | 0.25 | |
| | | 観光・レクリエーション拠点へアクセスしているか | ・文化施設、公益施設など多くの人が集まる公共・公益施設へのアクセス道路である | 0.25 | |
| | 土地利用計画との連携 | 面的整備(市街地開発事業、公共公益施設や工場団地、工業団地)との連携があるか | ・区画整理・再開発事業やその他の土地利用計画と連携し、都市の面的な発展に寄与する | 0.3 | 1 |
| | | 土地利用の有効活用が可能か | ・評価対象区間の沿線地域が、今後、現況よりも土地利用を促進すべき地域である、計画道路を整備した場合、土地の有効活用が可能である | 0.3 | |
| | | 商業・業務地区の高度化を促進する上で必要性が高いか | ・商業系の用途地域が指定されている | 0.3 | |
| | UD・バリアフリーへの配慮 | UD・バリアフリーに配慮した道路であるか | ・安心歩行エリア内にある、または、介護・福祉施設、病院などが沿線にあり、交通弱者への特別な配慮が必要と考えられる ・交通バリアフリー基本構想における特定経路に指定されている | 1 | 1 |
| 都市空間機能 | ライフラインの収容機能 | 公共交通や、公共公益施設、道路付属物等のための収容空間としての機能を有するか | ・電気通信施設の地中化計画や上下水道の収用計画がある | 1 | 1 |
| | 都市防災機能 | 防火地域、準防火地域の指定があるか | ・防火地域、準防火地域に指定されている区域内にある | 0.25 | 1 |
| | | 防災活動、緊急活動を支援する道路であるか | ・避難路としての要件を満たしている、または地域防災計画、緊急輸送道路ネットワークに位置付けられている、または、位置付けられる可能性がある ・避難地へのアクセス道路として位置づけられている | 0.25 | |
| | | 延焼遮断帯となる道路であるか | ・計画幅員が 12m 以上である ・地域防災計画等において延焼遮断防止機能のある道路として位置づけられている | 0.25 | |
| | | 消防活動困難区域の解消になるか | ・密集市街地における現道の幅員が 6m 未満である | 0.25 | |
| | 都市環境機能 | 景観形成に資する空間機能を有するか | ・市街地内にある街なみ景観(伝統的建造物群や登録文化財など)と連携している ・観光拠点内に位置している ・歩道の修景や散策ルートを構築により景観の向上に寄与する | 0.5 | 1 |
| | | 密集市街地や沿道環境(騒音・振動・大気汚染・日照等)の改善機能を有するか | ・専用住居系の用途地域及び東西方向の路線である。または、植樹帯の整備などにより都市環境の改善が期待できる | 0.5 | |
| | その他 | その他・特記事項 | 安全性(交通事故)に寄与する道路であるか | ・現道または並行路線に交通事故多発箇所を有する | 1 |

県及び独自基準による判定基準

| 点数 | 路線の機能 | 判定結果 |
|------|-------|------------|
| 4点以上 | 高い | 存続路線 |
| 2～3点 | 低い | 代替路線の有無を確認 |
| 0～1点 | 非常に低い | 見直し対象 |

■ 路線評価の判定結果

| 評価項目 | 評価項目詳細 | 基準 | 県基準による点数 | 独自基準による点数 | 3.4.5 横井井手分線 | | | | 3.4.9 小舟津広瀬線 | 7.5.1 西牟田糠尾山線 | | 7.5.2 城の納高分線 | 7.5.5 鹿島郡知線 | | 7.5.6 東町西牟田線 | 7.5.7 船西線 | 7.6.8 新町鹿島港線 | | | | | |
|--------|---------------|--------------|----------|-----------|--------------|------------------|-------|-------|--------------|---------------|-------|--------------|-------------|-------|--------------|-----------|--------------|-------|-----|-----|-----|-----|
| | | | | | 区間① | 区間② | 区間③ | 区間④ | | 区間① | 区間② | | 区間① | 区間② | | | | | | | | |
| 交通機能 | 自動車交通 | 幹線道路としての位置づけ | 1 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | | | | | |
| | | | | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | | | |
| | 歩行者・自転車交通 | 公共交通との連携 | 1 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 1.0 | 0.0 | | | | | |
| | | | | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | | | |
| 都市形成機能 | 都市の生活空間としての機能 | 県 (一部独自) | 1 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | | | | |
| | | | | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | |
| | | | | | 0.25 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | | | | | 0.25 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | |
| | | | | | 0.25 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | | | | | 0.25 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | | | | | 0.33 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | | | | | 0.33 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | |
| | | | | | 0.33 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | | | | | 1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | | | | | 1 | 0.6 | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 0.8 | 1.1 | 0.8 | 1.6 | 1.1 | 1.1 | 0.8 | 0.6 | 2.2 | 1.3 | 2.7 | 0.8 | 0.8 |
| | | | | | 都市空間機能 | ライフラインの収容間としての機能 | 県 | 1 | 0.25 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | | | | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | | |
| 0.25 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | | | | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | |
| 0.25 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | | | | | | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | |
| 0.25 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | | | | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | | | | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| その他 | 安全性への寄与 | 独自 | 1 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.0 | | | | |
| | | | | | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.5 | 0.3 | 1.0 | 1.3 | 0.5 | 0.3 | 1.3 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 0.0 | | | |
| 小計 | | | | | 11 | 1.3 | 1.8 | 3.1 | 1.8 | 3.3 | 3.3 | 4.2 | 2.1 | 6.4 | 4.3 | 3.3 | 1.3 | | | | | |
| 路線の機能 | | | | | - | 低い | 低い | 低い | 低い | 低い | 低い | 低い | 高い | 高い | 高い | 高い | 低い | 低い | | | | |
| 判定結果 | | | | | - | 見直し対象 | 見直し対象 | 見直し対象 | 見直し対象 | 見直し対象 | 見直し対象 | 見直し対象 | 見直し対象 | 見直し対象 | 計画存続 | 計画存続 | 見直し対象 | 見直し対象 | | | | |

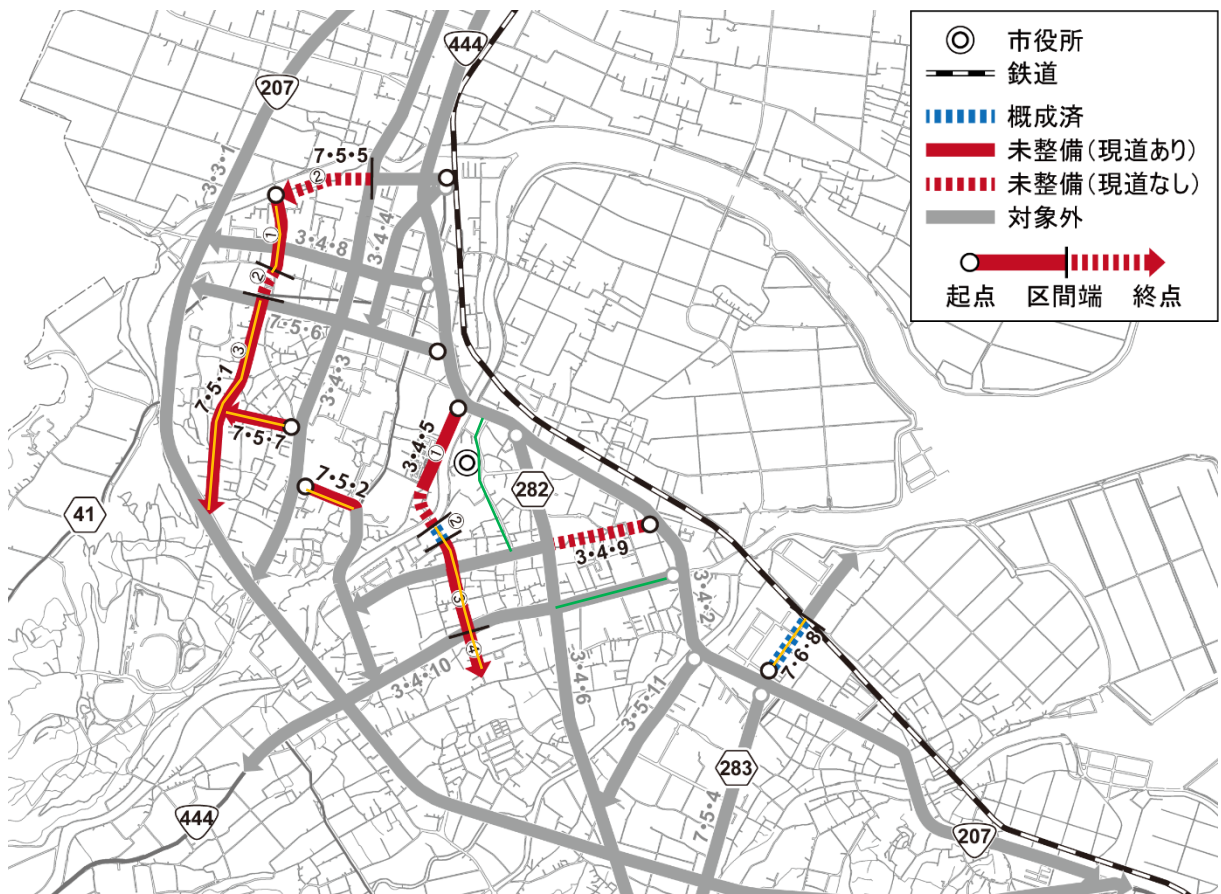
第3章 3 代替路線の有無の検討

機能評価において、路線の持つ機能が「低い」と判断された路線については、既存の代替路線の有無により路線の機能が確保できるか、以下に示す「佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」の考えに基づき確認する。

| | |
|--|---|
| <p>○代替路線の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線と代替路線の離れが概ね 250m以内 ・当該路線の交通状況によるが、2車線の確保が望ましい ・現道がある場合には、現道を「代替路線」として検討可 | <p>○判定基準</p> <ul style="list-style-type: none"> ・代替路線あり・・・見直し対象路線 ・代替路線なし・・・事業実施上の問題点確認 |
|--|---|

■代替路線の有無の確認結果表

| 名称（区間番号） | 代替路線の状況 | 有無 | |
|--------------------|---|--|----|
| 3.4.5 横田井手分線（区間①） | （区間①） | 当該区間の西側の約 250m 以内に位置する 2 車線道路（市役所の前面道路）が位置している。 | 有り |
| | （区間②） | | |
| | （区間③） | | |
| | （区間④） | | |
| 3.4.9 小舟津広瀬線 | 当該区間の南側に 250m 以内に整備済みの都市計画道路（3.4.10 看場納富分線）が位置している。 | 有り | |
| 7.5.1 西牟田蟻尾山線（区間①） | （区間①） | 現道があるため、現道を代替路線とする。 | 有り |
| | （区間②） | 当該区間の 50m 以内にある道路（簡易郵便局の前面道路）は、相互交通が可能な幅員を有しているが 2 車線を確保していない。 | 無し |
| | （区間③） | 現道があるため、現道を代替路線とする。 | 有り |
| 7.5.2 城内納富分線 | 現道があるため、現道を代替路線とする。 | 有り | |
| 7.5.5 鹿島駅組知線（区間②） | 当該区間の南側に整備済みの都市計画道路（3.4.8 中牟田御神松線）が位置しているが、離れが 250m を超える。 | 無し | |
| 7.5.7 蛤西峰線 | 現道があるため、現道を代替路線とする。 | 有り | |
| 7.6.8 新町鹿島港線 | 現道があるため、現道を代替路線とする。 | 有り | |



第3章 3 事業実施上の問題点確認

路線・区間周辺において事業実施環境上の問題点があるか確認を行う。

■判断基準

| 評価基準 | 判断基準 | 判定 | 備考 |
|-----------|--|------|-----|
| 事業実施上の問題点 | 以下の全ての条件を満たす | 問題無し | 県基準 |
| | ≪地形的な要因≫ ・地形の高低差により規定の縦断勾配で取り付かない、整備を行うことで河川や鉄道の付け替えが生じる可能性がないなど、大規模な土地の改変を伴わない | | |
| | ≪歴史的文化施設や希少動植物の存在≫ ・計画区域内に歴史的文化施設や希少な動植物が存在しないなど、沿道環境に影響を及ぼさない | | |
| | ≪大規模物件の存在≫ ・計画区域内に学校・病院・商工業施設等の移転が困難な建築物が存在しない ・計画区域内にセットバックが必要な建築物等が存在しない、または非常に少ない | | |
| | 上記の何れかの条件を満たさない | 問題有り | |

■事業実施上の問題点の評価結果表

| | | 評価 | 判定 | 判定結果 |
|-------|------------------|---|------|-------|
| 3.4.5 | 横田井手分線 (区間①) | ・区間の東側は河川が通り、西側は大規模工場が立地しているため、整備を行う場合、建物の移転、もしくは河川の埋立が必要となるため事業実施は困難である。 | 問題有り | 見直し対象 |
| | (区間②) | ・河川を横断する区間であり、整備を行う場合、橋梁の付け替えが必要となるため事業実施は困難である。 | 問題有り | 見直し対象 |
| | (区間③) | ・計画地内に住宅や酒造場等が立地しており、事業実施した場合に多大な影響を及ぼす可能性が高い。 | 問題有り | 見直し対象 |
| | (区間④) | ・沿道に変電所が立地しており、移転の難しさや事業実施した場合の周辺土地利用への影響から事業実施は困難である。 | 問題有り | 見直し対象 |
| 3.4.9 | 小舟津広瀬線 | ・現道がなく、計画区域内に住宅や商業施設が多く存在しており、事業実施した場合に多大な影響を及ぼす可能性が高い。 | 問題有り | 見直し対象 |
| 7.5.1 | 西牟田蟻尾山線 (区間①) | ・現道はあるものの計画区域内には商業施設や住宅等が多く存在しており、事業実施した場合に多大な影響を及ぼす可能性が高い。 | 問題有り | 見直し対象 |
| | (区間②) | ・住宅地を通過する区間であるが、事業実施により影響を受ける住宅は比較的少ない。 | 問題無し | 計画存続 |
| | (区間③) | ・現道はあるものの計画区域内には住宅等が多く存在しており、事業実施した場合に多大な影響を及ぼす可能性が高い。 | 問題有り | 見直し対象 |
| 7.5.2 | 城内納富分線 | ・道路構造令上の勾配を確保することが困難であり、また計画区域内に文化財が存在しており、歴史的資源の保全の観点からも事業実施は困難である。 | 問題有り | 見直し対象 |
| 7.5.5 | 鹿島駅組知線 (区間②) | ・計画区域内に河川護岸やポンプ場が存在しており、移転の難しさや事業実施した場合の周辺土地利用への影響から事業実施は困難である。 | 問題有り | 見直し対象 |
| 7.5.7 | 蛤西峰線 | ・住宅地を通過する区間であるが、事業実施により影響を受ける住宅は比較的少ない。 | 問題無し | 見直し対象 |
| 7.6.8 | 新町鹿島港線 | ・沿道に大規模工場が立地しており、移転の難しさや事業実施した場合の周辺土地利用への影響から事業実施は困難である。 | 問題有り | 見直し対象 |

(1) 個別路線の見直し方針の検討

個別路線の評価により「見直し対象路線」と判断された路線について、以下に示す「佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」の考えに基づき、個別路線毎に見直し方針の検討を行う。

■見直し方針決定の際の検討項目

| | 検討内容 |
|----------|--|
| 道路機能の確保 | 当該路線に必要な道路機能（個別路線の機能評価等を参考）について、機能確保が可能となる見直し計画を検討します。 |
| 未着手要因の除去 | 文化財や大規模構造物等のこれまで長期未着手となっている要因を整理し、見直しにより問題の解消が可能か確認します。 |
| 住民要望の確認 | 都市計画道路の整備にあたっては、沿線住民との合意形成が必要不可欠であることから、住民からの要望等を確認し住民意見を踏まえた計画とします。 |

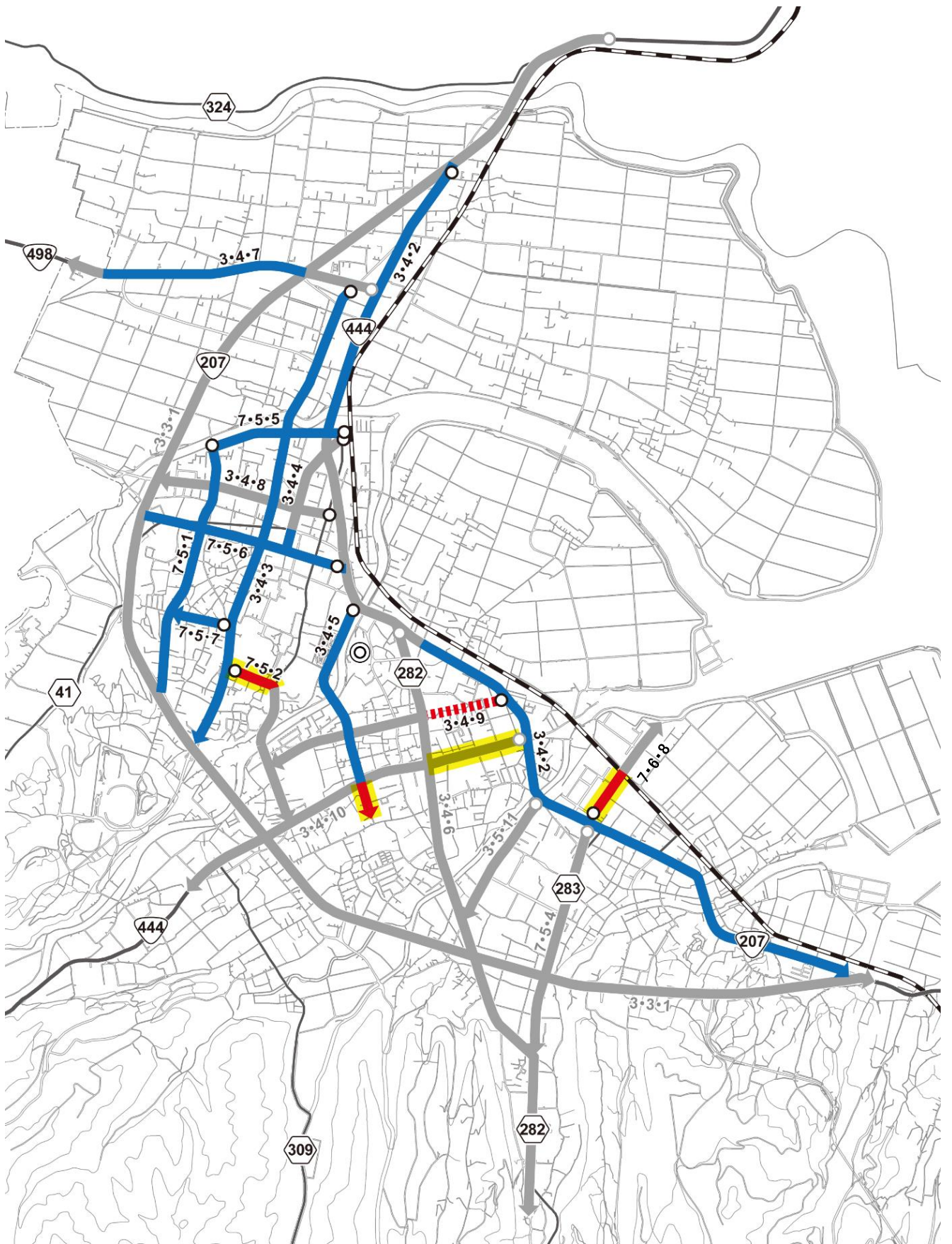
■見直し方針決定の際の検討項目

| 評価項目 | 評価基準 | 判定 |
|----------|--|----|
| 道路機能の確保 | 当該路線を見直した場合でも、必要となる道路機能の確保が可能である | ○ |
| | 当該路線を見直した場合、必要となる道路機能の確保が困難となる | × |
| 未着手要因の除去 | 当該路線を見直した場合に、前項で整理した長期未着手となっている要因（事業実施上の問題点）が全て解消される。（廃止にした場合は、未着手要因は考慮する必要がなくなる。） | ○ |
| | 当該路線を見直した場合でも、長期未着手となっている要因（事業実施上の問題点）が解消されない。 | × |
| 住民要望の確認 | 当該路線の整備に関する住民からの要望等がない | ○ |
| | 当該路線の整備に関する住民からの要望等がある | × |

■総括表

| 路線番号 | 路線名 | 路線の抽出 | | 個別路線の評価 | | | | 見直し方針の決定 | | | | | |
|--------|---------|-------|------|---------|---------|---------|-----------|----------|---------|----------|---------|--------|-----------|
| | | 長期未着手 | 検討区間 | 決定理由 | 道路機能の評価 | 代替路線の有無 | 事業実施上の問題点 | 評価結果 | 道路機能の確保 | 未着手要因の除去 | 住民要望の確認 | 交通処理検証 | 見直し計画（案） |
| 3.3.1 | 百貫西葉線 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3.4.2 | 井手西葉線 | ○ | ① | 有り | - | - | - | - | - | - | - | - | 計画存続 |
| | | | ② | 有り | - | - | - | - | - | - | - | - | 計画存続 |
| 3.4.3 | 乙丸吹上線 | ○ | ① | 有り | - | - | - | - | - | - | - | - | 計画存続 |
| | | | ② | 有り | - | - | - | - | - | - | - | - | 計画存続 |
| | | | ③ | 有り | - | - | - | - | - | - | - | - | 計画存続 |
| 3.4.4 | 鹿島駅城内線 | ○ | ① | 有り | - | - | - | - | - | - | - | 計画存続 | |
| 3.4.5 | 横田井手分線 | ○ | ① | 無し | 低い | 有り | 有り | 見直し対象 | × | × | ※要確認 | 問題無し | 存続（見直し保留） |
| | | | ② | 無し | 低い | 有り | 無し | 見直し対象 | × | × | ※要確認 | 問題無し | 存続（見直し保留） |
| | | | ③ | 無し | 低い | 有り | 有り | 見直し対象 | × | × | ※要確認 | 問題無し | 存続（見直し保留） |
| | | | ④ | 無し | 低い | 有り | 有り | 見直し対象 | ○ | ○ | ※要確認 | 問題無し | 廃止 |
| 3.4.6 | 奥山鹿島線 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 3.4.7 | 乙丸武雄線 | ○ | ① | 有り | - | - | - | - | - | - | - | 計画存続 | |
| 3.4.8 | 中牟田御神松線 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 3.4.9 | 小舟津広瀬線 | ○ | ① | 無し | 低い | 有り | 有り | 見直し対象 | ○ | ○ | ※要確認 | 問題無し | 廃止 |
| 3.4.10 | 看場納富分線 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 3.5.11 | 石木津線 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 7.5.1 | 西牟田蟻尾山線 | ○ | ① | 無し | 低い | 有り | 有り | 見直し対象 | × | × | ※要確認 | 問題無し | 存続（見直し保留） |
| | | | ② | 無し | 低い | 無し | 無し | 計画存続 | - | - | - | - | 存続（見直し保留） |
| | | | ③ | 無し | 低い | 有り | 有り | 見直し対象 | × | × | ※要確認 | 問題無し | 存続（見直し保留） |
| 7.5.2 | 城内納富分線 | ○ | ① | 無し | 低い | 有り | 有り | 見直し対象 | ○ | ○ | ※要確認 | 問題無し | 廃止 |
| 7.5.4 | 新町祐徳線 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 7.5.5 | 鹿島駅組知線 | ○ | ① | 無し | 高い | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | ② | 無し | 低い | 無し | 有り | 見直し対象 | × | × | ※要確認 | 問題無し | 存続（見直し保留） |
| 7.5.6 | 東町西牟田線 | ○ | ① | 無し | 高い | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | ② | 無し | 高い | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7.5.7 | 給西峰線 | ○ | ① | 無し | 低い | 有り | 無し | 見直し対象 | × | × | ※要確認 | 問題無し | 存続（見直し保留） |
| 7.6.8 | 新町鹿島港線 | ○ | ① | 無し | 低い | 有り | 有り | 見直し対象 | ○ | ○ | ※要確認 | 問題無し | 廃止 |

■見直し計画（案）



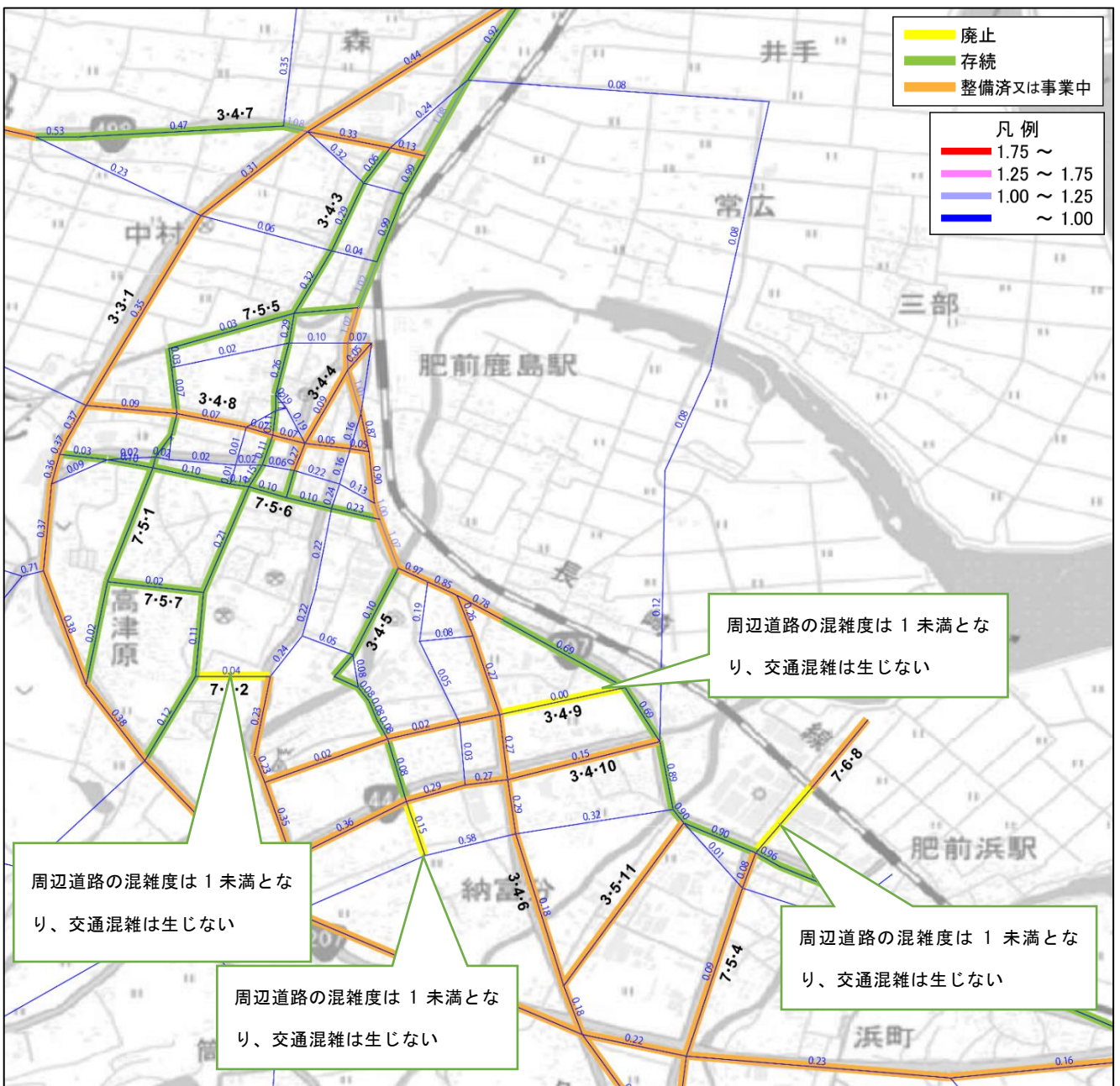
(参考) 交通処理検証

見直し方針の検討結果を基に、将来交通量推計については、以下に示す2ケースを設定した。

■設定条件

| ケース | 条件 | 備考 |
|------|--------------------------------------|--|
| 整備あり | 全ての都市計画道路が整備された場合 | — |
| 整備なし | 廃止対象とした4路線(4区間)は廃止、それ以外の都市計画は整備された場合 | 廃止対象とした区間のうち、現道がある区間については、現状の規格をネットワークに入れて検証を行う。 |

■整備ありの場合の将来混雑度



■混雑度の検証結果

| 路線名 | 整備あり | 整備なし |
|--------|---------------------------|--|
| 3・4・5④ | 周辺道路の混雑度は1未満となり、交通混雑は生じない | 周辺道路の混雑度は、整備ありの場合とほぼ変わらず1未満となり、交通混雑は生じない |
| 3・4・9 | 周辺道路の混雑度は1未満となり、交通混雑は生じない | 周辺道路の混雑度は、整備ありの場合とほぼ変わらず1未満となり、交通混雑は生じない |
| 7・5・2 | 周辺道路の混雑度は1未満となり、交通混雑は生じない | 周辺道路の混雑度は、整備ありの場合とほぼ変わらず1未満となり、交通混雑は生じない |
| 7・6・8 | 周辺道路の混雑度は1未満となり、交通混雑は生じない | 周辺道路の混雑度は、整備ありの場合とほぼ変わらず1未満となり、交通混雑は生じない |

■整備なしの場合の将来混雑度

