

1 調査名称：みやま市都市計画道路見直し業務

2 調査主体：福岡県みやま市

3 調査圏域：みやま市内

4 調査期間：令和3年7月16日～令和4年3月31日

5 調査概要

都市計画道路とは、目指すべき将来像を実現する為に都市計画決定された都市基盤であり、早期整備が望まれている。しかし、社会情勢や周辺の交通環境が変化し、当初の目的が失われた都市計画道路が長期にわたって整備されていない実情があり、このような長期未着手路線は、定期的な見直しが求められている。

その様な中、平成23年に策定されたみやま市都市計画マスタープランでは、「都市計画決定後、長期にわたり事業が未着手の都市計画道路については、社会情勢の変化や都市政策の転換等による必要性等を検証し、既存路線の活用も含め見直しを行います。」としている。そのため、平成19年の合併以前に都市計画決定された都市計画道路をはじめ、みやま市都市計画道路全12路線の整備状況を把握し、長期未着手路線については、その必要性が現在も存続しているか再検証を行う。

再検証の方法は、福岡県が策定した「福岡県都市計画道路検証方針」及び「『都市計画道路見直し検証』手順書」を踏まえて行い、検証結果をもとに、目指すべき将来像に向けて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

みやま市都市計画道路見直し業務

2 報告書目次

1. 個別路線の評価

1-1 個別路線の評価概要

- (1) 個別路線検討のフロー
- (2) 評価項目
- (3) 検討対象路線
- (4) 検討対象路線の概要把握

1-2 必要性の評価

- (1) 当初趣旨
- (2) 上位計画等
- (3) 関連計画・事業
- (4) 道路網
- (5) 渋滞緩和
- (6) 公共交通
- (7) 商業・産業・観光施設
- (8) 土地利用
- (9) 都市機能
- (10) 環境改善・景観形成
- (11) 歩行者・自転車の通行
- (12) 交通事故軽減
- (13) 避難路・活動空間
- (14) 延焼防止
- (15) 代替道路の存在

1-3 実現性の評価

- (1) 橋梁・トンネル
- (2) 大規模施工
- (3) 既存物件
- (4) 道路構造令
- (5) 自然環境
- (6) 歴史・文化財

(7) コミュニティ

1-4 一次評価結果

2. 交通量推計

(1) 交通量推計の概要

3. 道路網の評価（一次評価の詳細評価結果）

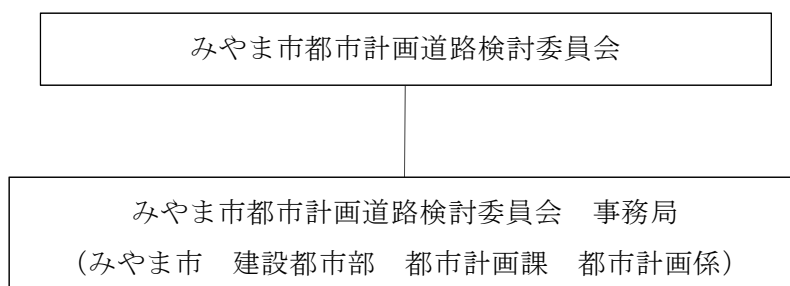
(1) 廃止候補路線の道路網評価

(2) 存続候補路線の道路網評価

4. 総合的検証

5. 都市計画道路見直し案

3 調査体制



4 委員会名簿等：

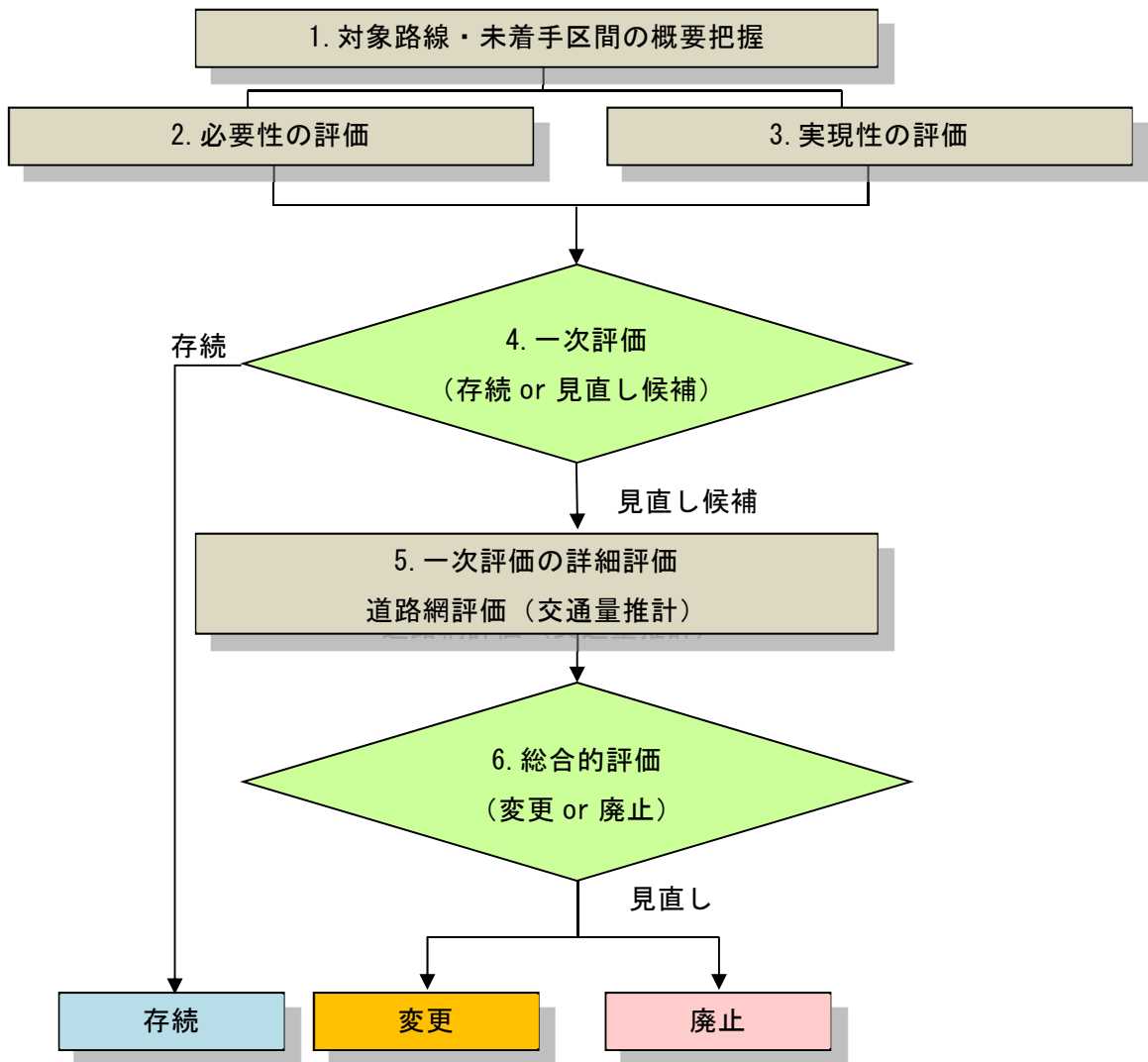
	所属	役職	氏名
委員長	保健医療経営大学	教授	内田 和実
副委員長	みやま市行政区長会	会長	越智 明彦
委員	みやま市行政区長会	副会長	岩屋 湊
委員	みやま市行政区長会	副会長	高田 學
委員	みやま市行政区長会	関係校区会長（江浦）	前原 寛治
委員	みやま市行政区長会	関係校区会長（下庄）	釘嶋 恭之
委員	みやま市行政区長会	関係校区区長（二川）	吉武 和基
委員	みやま市商工会	会長	熊川 博基
委員	青年会議所	副理事長	久富 祐樹
委員	翼の会	会員	北村 眞弓
委員	みやま市議会	産業建設常任委員会委員長	中島 一博
委員	みやま市議会	産業建設常任委員会副委員長	上津原 博
委員	みやま市教育委員会	教育委員	北原 八州子
委員	みやま市	総務部長	西山 俊英
委員	みやま市	環境経済部長	坂田 良二
委員	みやま市	建設都市部長	松尾 武喜

II 調査成果

1 調査目的

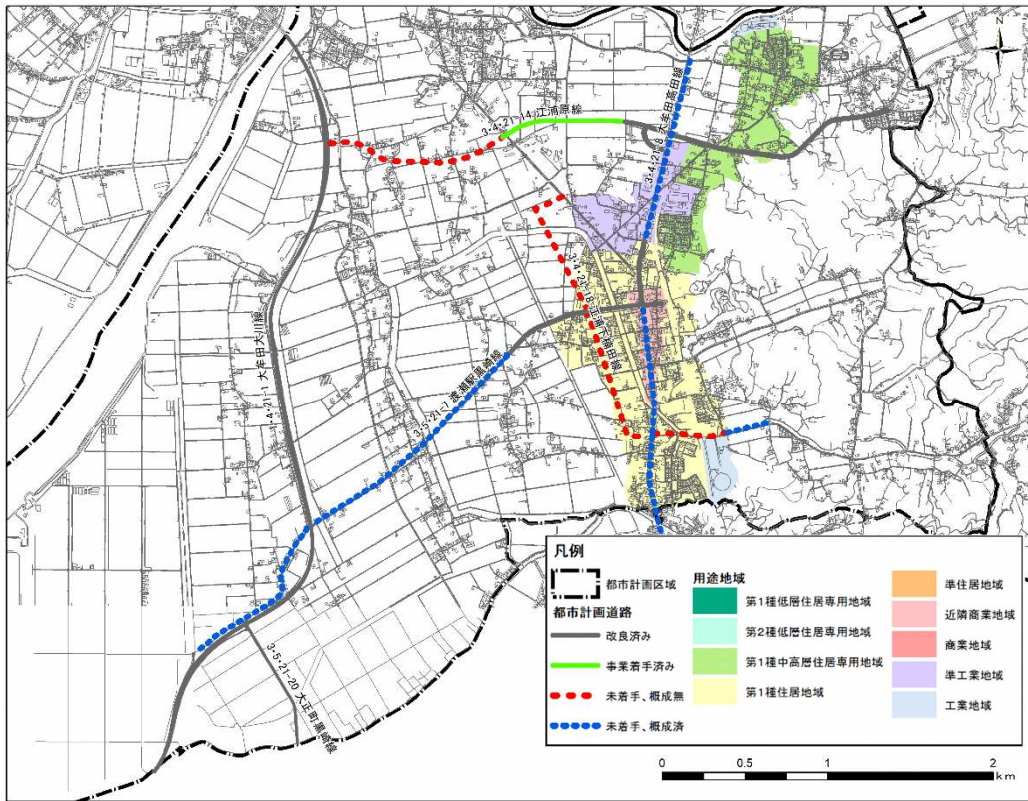
本市は目指すべき将来都市像を実現する為に、都市計画決定された都市計画道路については継続的に整備検討を行ってきたが、社会情勢の変化、将来都市像の変化等により、都市計画道路の必要性が変化してきており、今後については、継続性・安定性の要請等を踏まえながら適宜都市計画道路の検証を行い、必要に応じて都市計画の変更を行うことが求められている。このため、長期未着手道路となっている対象路線の必要性を再検証し、適切な見直しを加えることによって、効率的かつ効果的な道路整備の推進を目的とする。

2 調査フロー

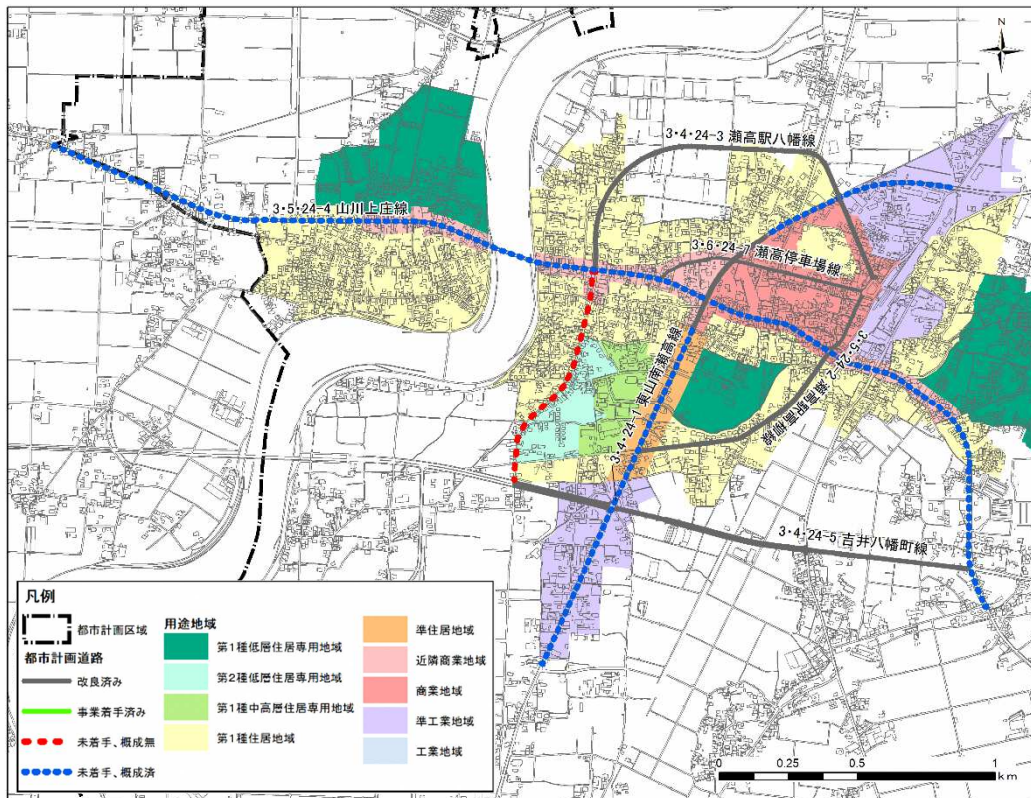


▲業務フロー

3 調査圏域図



▲高田地区



▲瀬高地区

4 調査成果

本市の都市計画道路は現在 12 路線あり、その内 7 路線が未着手となっている。今回、この 7 路線が見直し検証対象となり、以下に評価過程、評価結果を記す。

No.	地区	路線番号				路線名	計	未着手				対象
		区分	規模	市町	連番			改良済 (m)	着手済 (m)	概成済 (m)	概成無 (m)	
1	高田地区	3	5	21	7	渡瀬駅・黒崎線	3,740	1,100	0	2,640	0	見直し候補
2		3	4	21	8	大牟田・高田線	2,820	400	0	2,420	0	見直し候補
3		3	4	21	14	江浦・原線	3,590	1,810	740	0	1,040	見直し候補
4		3	4	21	18	江浦・下楠田線	2,490	0	0	290	2,200	見直し候補
5		3	5	21	20	大正町・黒崎線	820	820	0	0	0	
6		1	4	21	1	大牟田・大川線	4,870	4,870	0	0	0	
7	瀬高地区	3	4	24	1	東山・南瀬高線	2,450	470	0	1,980	0	見直し候補
8		3	5	24	2	瀬高駅・高柳線	1,080	1,080	0	0	0	
9		3	4	24	3	瀬高駅・八幡線	2,470	1,586	0	0	884	見直し候補
10		3	5	24	4	山川・上庄線	4,200	0	0	4,200	0	見直し候補
11		3	4	24	5	吉井・八幡町線	1,700	1,700	0	0	0	
12		3	6	24	7	瀬高停車場線	780	780	0	0	0	

(1) 一次評価

① 基礎点の設定

一次評価では、必要性及び実現性の 2 つの視点から評価を行うが、客観的かつ定量的な評価とするために、項目毎に点数（基礎点）を設定する。また、設定にあたっては、地域の実情に即した評価を行うため、重視したい項目には重みを持たせるために重み係数を用いて設定を行う。

基礎点を設定した基礎カルテは以下に示すとおりである。

基礎点カルテ					市町名	みやま市								
STEP②-1 必要性評価					②-2 実現性評価									
大項目	重み a	小項目	重み b	基礎点 a*b/100	大項目	重み c	小項目	重み d	基礎点 c*d/100					
計画の位置付け	30	当初趣旨	40	12	支障	70	橋梁・トンネル	20	14					
		上位計画等	40	12			大規模施工	20	14					
		関連計画・事業	20	6			既存物件	30	21					
都市機能の強化	20	道路網	40	8	道路構造令	30	21	影響	30	自然環境	30	9		
		渋滞緩和	30	6	歴史・文化財	30	9							
		公共交通	20	4	コミュニティ	40	12							
地域の活性化	10	商業・産業・観光施設	10	2	記入要領									
		土地利用	40	4	・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。									
		都市機能	40	4	・より評価を重視する項目の重みを大きくする。									
安全・安心確保	20	環境改善・景観形成	20	2	・大項目の重みと小項目の重みから基礎点を算出する。									
		歩行者・自転車の通行	30	6	a×b/100 = 必要性評価の基礎点									
		交通事故緩和	20	4	c×d/100 = 実現性評価の基礎点									
代替道路の存在	20	遊憩路・活動空間	30	6	【必要性】 ・上位計画等に位置付けをされている路線は多いため、その項目を重視する。 ・市内には慢性的な交通渋滞が発生しているため、その解消に寄与する項目を重視する。 ・多くの集客が見込まれる観光施設等はないため、商業・産業・観光施設に関連する項目は、比重を低めにしても支障はない。 ・市内には道路事業により整備された道路が多く、既存ストックの活用を積極的に行うために、代替路線の項目を重視する。									
		延焼防止	20	4						【実現性】 ・市の財政状況により、道路整備に伴う支障物件の項目を重視する。 ・計画路線には重要な歴史的建造物等がないため、歴史・文化財に関する項目は、比重を低めにしても支障はない。 ・既成市街地内に計画されている路線が多いため、道路整備に伴うコミュニティへの影響を重視する。				
		代替道路の存在	100	20										
重み付けの説明														

▲基礎点カルテ

② 必要性の評価

②-1 評価方法

必要性の評価指標は以下に示すとおりである。

項目		内容方法
計画の位置付け	当初趣旨	現在も当初計画決定の趣旨が存続しているか否かを評価
	上位計画等	上位計画における検討対象路線を評価
	関連計画・事業	関連計画・事業の有無を評価
都市機能の強化	道路網	網の骨格をなす重要路線であるかを評価
	渋滞緩和	渋滞緩和に寄与する路線であるかを評価
	公共交通	公共交通(バス、鉄道)の発展に寄与する道路であるかを評価
	商業・産業・観光施設	沿線の商業施設立地状況等を評価
地域の活性化	土地利用	土地利用との整合性の観点から都市計画道路の必要性を評価
	都市機能	沿線の都市機能施設立地状況を評価
	環境改善・景観形成	矢部川流域景観計画に位置付けられているか等を評価
安全・安心の確保	歩行者・自転車の通行	通学路として指定されているか等を評価
	交通事故緩和	交通事故の軽減に寄与するか等を評価
	避難路・活動空間	スムーズな救急搬送に寄与するか(緊急輸送道路への位置付け)を評価
	延焼防止	災害時に道路が延焼防止や避難路としての機能を有するかを評価
	代替道路の存在	代替する路線の存在を評価

▲評価項目と評価方法(必要性評価)

②-2 必要性の評価結果

必要性評価の閾値である 70 点未満となったため廃止候補路線とし、その他の路線は実現性の評価を行う

③ 実現性の評価

③-1 実現性の評価方法

実現性の評価指標は以下に示すとおりである。

項目		内容方法
支障	橋梁、トンネル	計画内に橋梁、トンネルがあり多大な費用を要する可能性があるかを評価
	大規模施工	地形的な要因等から大規模な施工を要し多大な費用を要する可能性があるかを評価
	既存物件	沿線の既存物件の存在にて多大な費用を要する可能性があるかを評価
	道路構造令	地形的な要因等から道路構造令を満足するために多大な費用を要するかを評価
影響	自然環境	考慮すべき自然環境があるかを評価
	歴史・文化財	歴史文化資産などに影響を与えないかを評価
	コミュニティ	地域コミュニティの良好な環境に影響を与えないかを評価

▲評価項目と評価方法(実現性評価)

③-2 実現性の評価結果

全ての路線で実現性評価の閾値である 70 点以上となったため存続候補とした。

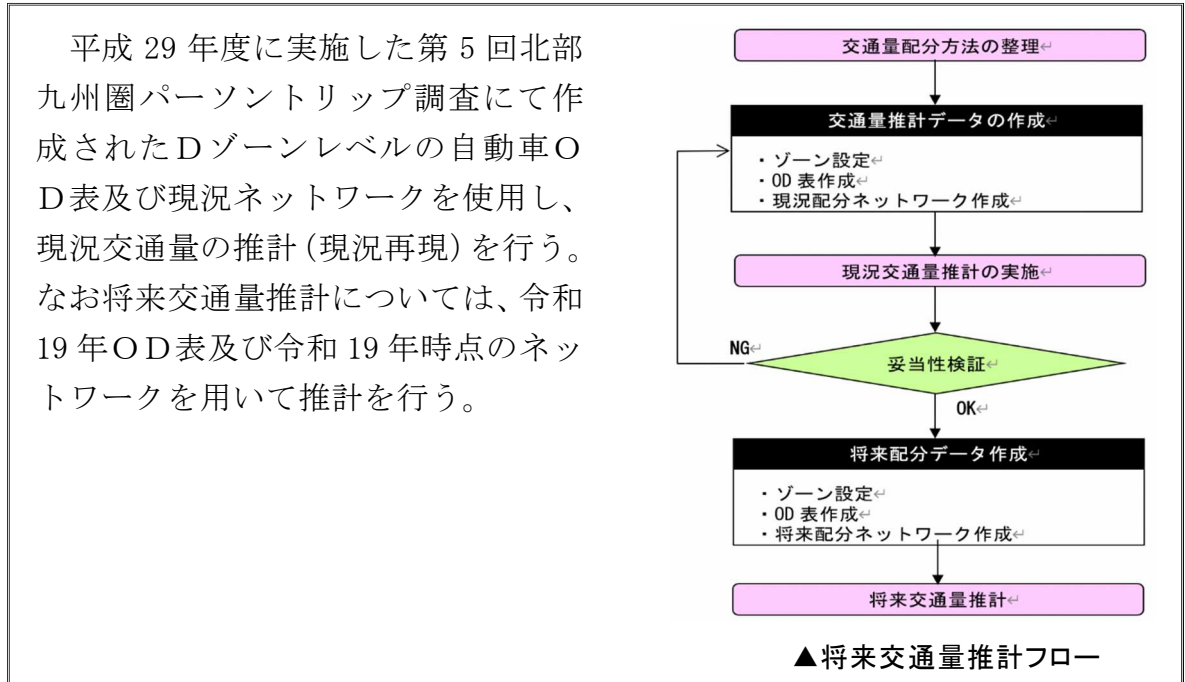
④ 一次評価結果

見直しを行った場合の交通量を推計し、将来の道路網に問題が無いかを評価する。

(2) 交通量推計

① 評価方法の整理

前項の結果をもとに、「既計画を全て整備した場合（ケース1）」と「廃止候補路線となっている3・4・21-18 江浦・下楠田線を整備せず、他都市計画道路は整備を行う場合（ケース2）」の交通量推計を行う。交通量推計を行う手順は以下のとおりである。



この項目の評価には、福岡県が示す都市計画道路見直し検証方針に即し、混雑度という指標を用いる。混雑度とは、道路において通行可能な量（交通容量）と実際に通過する交通量（今回は交通量推計結果を用いる）の比率のことで、混雑度 1.25 以上の区間が新たに発生しなければ道路網として問題はないと評価する。次頁より交通量推計を用いて算出した将来混雑度図を示す。

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通じて、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間（ピーク時間）がある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75	ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

▲ 混雑度の考え方

②交通量推計結果

混雑度 1.25 以上の区間は新たに発生していない。

(3) 総合評価

前述の必要性・実現性の評価結果及び交通量推計結果より、みやま市の見直し候補路線について総合評価を行った。