

1 調査名称：平成26年度神崎市総合都市交通体系調査

2 調査主体：神崎市

3 調査圏域：神埼都市圏

4 調査期間：平成26年度～平成27年度

5 調査概要：

本市の都市交通計画は、神崎市都市計画マスタープランに基づき、平成23年度に策定されているものの、都市計画道路については決定後30年以上が経過し社会情勢の大幅な変化が起こっており、特に人口減少、少子高齢化、ライフスタイルの多様化に伴い、これまで行ってきたような「成長・拡大の都市整備」から質の高い都市空間や災害に強い都市構造の形成等の都市再生を目標とした「コンパクトな都市整備」へと重点が移りつつあります。

こうした観点から計画決定当初と必要性が変化しつつある路線、厳しい財政状況のもと事業が進まず長期にわたって未着手となったままの路線が存在するなど、計画自体の見直しの必要性が高まっています。

佐賀県では平成19年11月に佐賀県における今後の都市計画道路の整備のあり方を検討するとともに、県及び市町が既存の都市施設の検証と未着手区間の見直しを円滑に行うためのガイドラインとして「佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」を策定しており、ガイドラインを参考にしながら必要性、優先性及び実現性を再検証し見直しを行うこととした。

なお、都市計画の見直しを行うにあたっては、市民説明会やパブリックコメントを実施するなど、透明性の高い見直し計画とする。

## I 調査概要

1 調査名称：平成26年度神崎市総合都市交通体系調査

### 2 報告書目次

#### 1. 業務概要

- (1) 都市計画道路見直しの必要性
- (2) 都市計画道路見直しのスキーム
- (3) 検討結果の分類

#### 2. 路線の抽出

- (1) 都市計画道路の整理・抽出
- (2) 検討対象区間の設定

#### 3. 路線別評価

- (1) 神崎市及び路線周辺の現況
- (2) 上位・関連計画の整理
- (3) 路線の位置づけの整理・確認
- (4) 自動車・歩行者等交通量調査
- (5) 路線の機能評価
- (6) 代替路線の検討
- (7) 見直し対象路線の設定

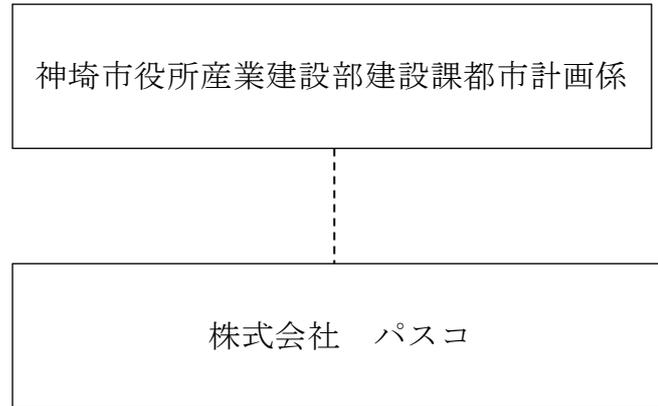
#### 4. 将来交通量の推計

- (1) 将来交通量推計の構成と趣旨
- (2) 細分OD表の作成
- (3) 配分ネットワークの作成
- (4) 交通量配分手法
- (5) 将来交通量推計

#### 5. 見直し方針の検討

- (1) 3-5-4 三本松線の見直しに対する検証
- (2) 7-5-2 神埼橋本堀線の見直しに対する検証
- (3) 都市計画道路を廃止した場合の問題点への対応

3 調査体制



4 委員会名簿等：委員会の設置なし

## Ⅱ 調査成果

### 1 調査目的

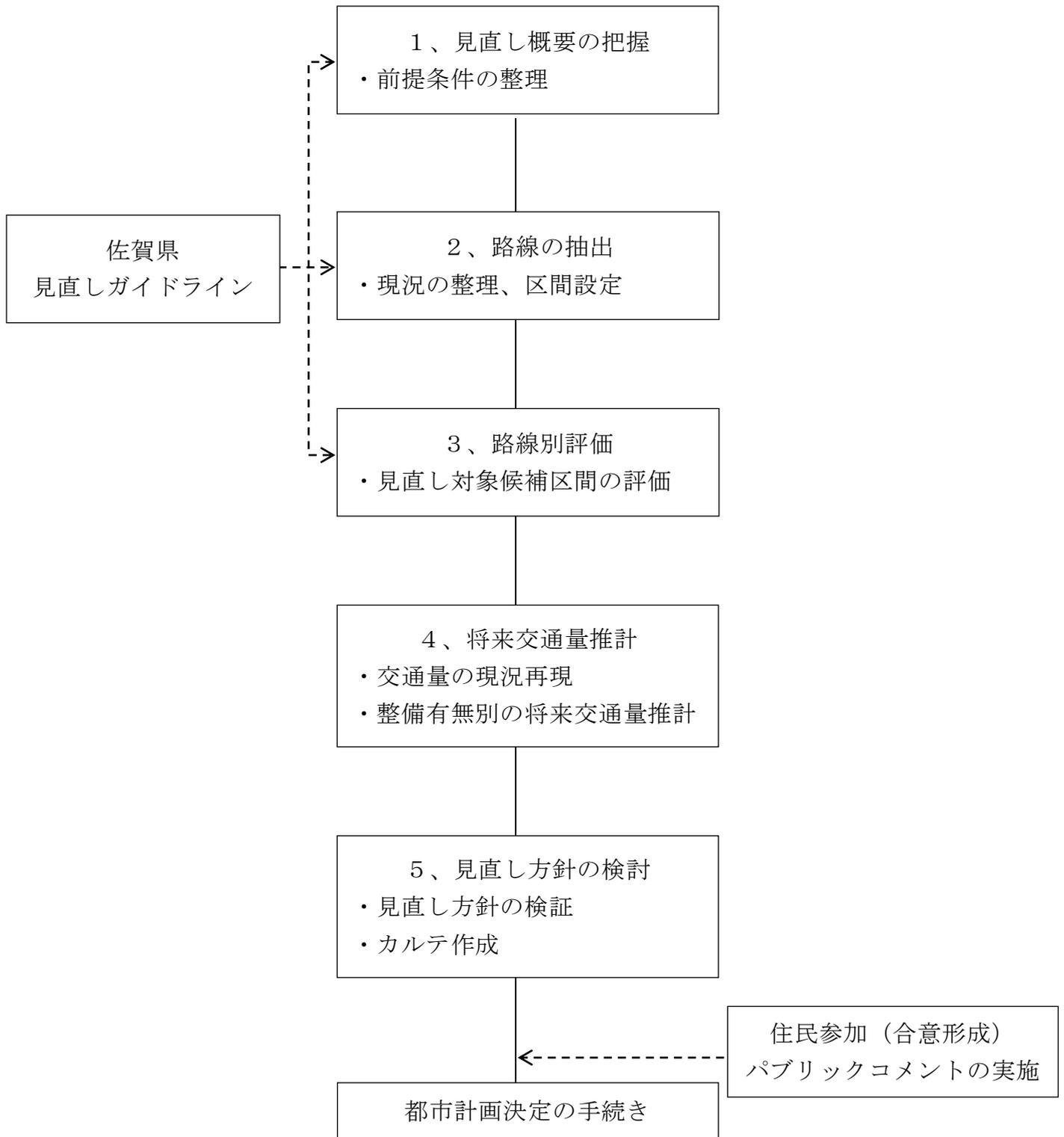
都市計画道路は、都市における円滑な交通の確保、豊かな公共空間を備えた良好な市街地の形成を図り、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動に寄与することを目的として、都市の将来像実現に向けて都市計画に定める施設である。

都市計画道路は、都市の将来像を誘導するとともに、将来交通需要に対応して計画されるものであり、その整備は長期間に亘って進められるものである。しかし、近年の人口減少の見通し、経済の低成長、市街地拡大の収束等、都市を取り巻く状況の変化にともない、計画決定当初と必要性が変化しつつある路線、厳しい財政状況のもと事業が進まず長期に亘って未着手となったままの道路が存在するなど、計画自体の見直しの必要性が高まっている。

佐賀県では、平成19年11月に今後の都市計画道路の整備のあり方を検討するとともに、市町の都市計画道路の検証と見直しのガイドラインとして、「佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」を策定した。

神埼市でもこれを踏まえ、都市計画道路の適切な見直しを実施した。

## 2 調査フロー





4 調査成果

(1) 3-5-4 三本松線の見直しに対する検証

① 将来交通量推計結果から見た問題点

整備パターン	三本松線及び並行区間における将来交通量・混雑度	交通処理上から見た問題点
区間①②③を整備したケース	<ul style="list-style-type: none"> <li>●三本松線の将来交通量・混雑度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>区間① 1,500 台(混雑度 0.17)</li> <li>区間② 1,700 台(混雑度 0.19)</li> <li>区間③ 2,600 台(混雑度 0.29)</li> </ul> </li> <li>○並行区間の将来交通量・混雑度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>(都)神埼駅通り線 6,800 台(混雑度 0.55)</li> <li>国道 385 号① 7,800 台(混雑度 0.78)</li> <li>国道 385 号② 4,800 台(混雑度 0.48)</li> </ul> </li> </ul> <p>図1参照(図中青の網掛け箇所)</p>	-
区間①を整備しないケース (区間②③のみ整備) ※区間②③を一般道路事業で整備した場合も含む。	<ul style="list-style-type: none"> <li>●三本松線の将来交通量・混雑度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>区間② 1,100 台(混雑度 0.13)</li> <li>区間③ 1,100 台(混雑度 0.12)</li> </ul> </li> <li>○並行区間の将来交通量・混雑度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>(都)神埼駅通り線 7,800 台(混雑度 0.63)</li> <li>国道 385 号① 9,400 台(混雑度 0.94)</li> <li>国道 385 号② 5,100 台(混雑度 0.51)</li> </ul> </li> </ul> <p>図2参照(図中緑の網掛け箇所)</p>	南北に並行する埼駅通り線及び国道 385 号①②へ交通が転換し、混雑度が上がるものの、ガイドラインに示された交通混雑の判定に照らした場合問題はないと考える。
区間①②③を整備しない場合	<ul style="list-style-type: none"> <li>○並行区間の将来交通量・混雑度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>(都)神埼駅通り線 7,800 台(混雑度 0.63)</li> <li>国道 385 号① 9,600 台(混雑度 0.96)</li> <li>国道 385 号② 6,200 台(混雑度 0.62)</li> </ul> </li> </ul> <p>図2参照(図中赤の網掛け箇所)</p>	南北に並行する神埼駅通り線及び国道 385 号①②へ交通が転換し、混雑度が上がるものの、ガイドラインに示された交通混雑の判定に照らした場合問題はないと考える。



図 三本松線の区間区分と並行区間

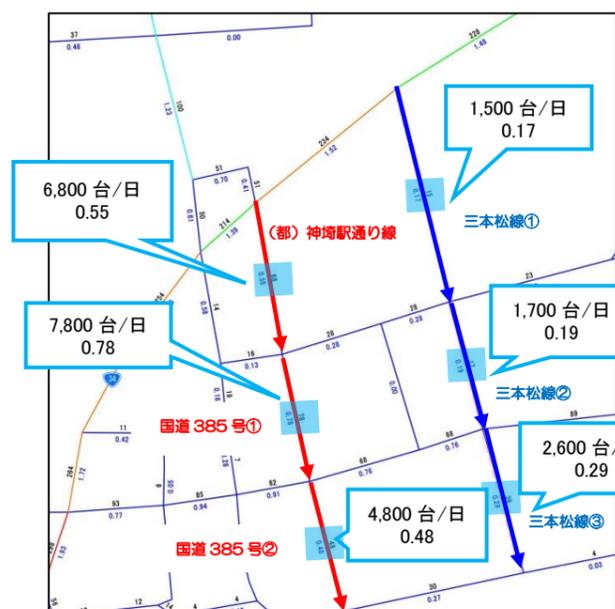


図1 区間①②③を整備した場合の将来交通量・混雑度

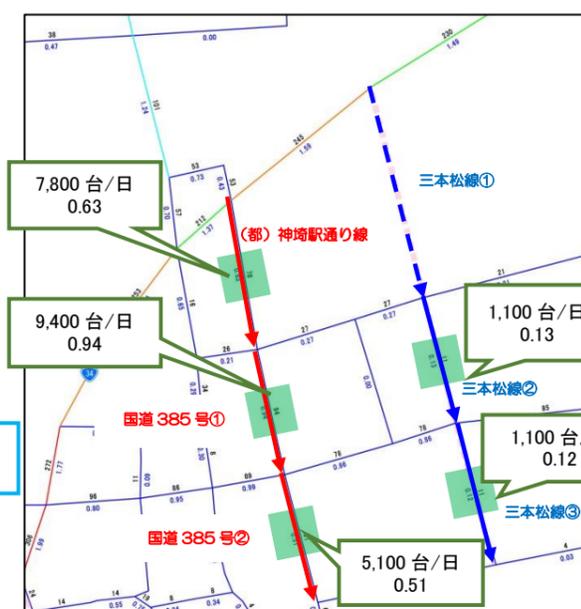


図2 区間②③を整備した場合の将来交通量・混雑度

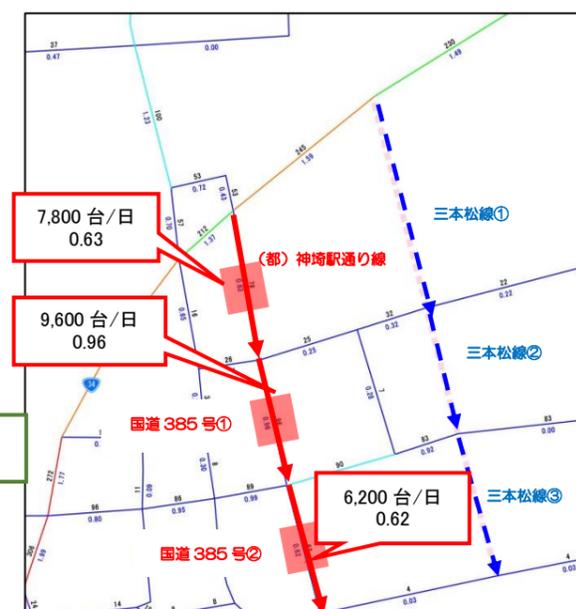


図3 三本松線を整備しない場合の将来交通量・混雑度

※図中、黒文字は将来交通量推計結果(単位:百台)、青文字は混雑度。(図3の混雑度は推計値)

交通混雑の判定には混雑度の指標を用います。混雑度の適正值については、各地域により交通需要が大きく異なることから地域毎に設定するものとしますが、以下に示す「道路の交通容量」で説明されている混雑度の考え方により、概ねの基準として混雑度 1.25 未満を適正值とします。

○ 混雑度の考え方

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	飽和時間 $0 < Q/C < 1.0$ 昼夜 12 時間を通して、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以上 ~1.25未満	飽和時間はほとんどの区間で 1~2 時間以下、 $Q/C$ はほとんどの区間で 1.0 以下、昼夜 12 時間のうち道路が混雑する可能性がある時間帯が 1~2 時間(ピーク時間)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以上 ~1.75未満	飽和時間は $0 \sim 1.2$ 、 $Q/C > 1.0$ の時間が 10~15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。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	飽和時間 $0$ がほとんどなくなる。 $Q/C > 1.0$ の時間が 50% を超える。慢性的混雑状態を呈する。

出典:「道路の交通容量」(社)日本道路協会

佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドラインより

②整備手法に関する検証

区間	整備を前提とした場合の問題点	都市計画道路を廃止した場合の問題点	対応	
	都市計画道路として整備	都市計画上の問題点		
区間① 国道 34 号 ～国道 385 号	<b>区間①を都市計画道路として整備した場合</b> ○事業費が大きい 建物が建て詰まっており、用地費が膨大となる。 ○国道 385 号との交差部 国道 34 及び旧長崎街道に交差点が必要となり、建物の除去を要する。	<b>区間①のみを廃止した場合（区間②③は存続・整備）</b> ○道路密度の減少 国道 34 号から市街地を南北につなぐ幹線道路としての役割を持つ道路網が希薄となる。	区間①については、国道 34 号から市街地を南北につなぐ幹線道路としての役割を持つ道路網が希薄となるものの、将来交通量推計結果の検証から見て廃止しても問題は少なく、現況の建て詰まりによる膨大な事業費を考慮した場合、廃止する区間として検討する。	
区間② 国道 385 号 ～協和町本堀線	<b>区間②を都市計画道路として整備した場合</b> ○国道 385 号との交差部 旧長崎街道に交差点が必要となり、建物の除去を要する。	<b>区間②を廃止した場合（区間①は廃止、区間③は存続・整備）</b> ○接道への影響 沿道開発地の接道に影響がある。 ○道路密度の減少 旧長崎街道から市街地を南北につなぐ幹線道路としての役割を持つ道路網が希薄となる。 ○区間の連続性 連続した区間であるため、区間②のみの廃止は妥当ではない。		
区間③ 協和町本堀線 ～本堀神納線 ・県道市武神崎線	<b>区間③を都市計画道路として整備した場合</b> ○農地の存在 農地が存在する。	<b>区間③を廃止した場合（区間①は廃止、区間②は存続・整備）</b> ○道路密度の減少 協和町本堀線から市街地を南北につなぐ幹線道路としての役割を持つ道路網が希薄となる。 ○区間の連続性 連続した区間であるため、区間③のみの廃止は妥当ではない。		区間②③について、将来交通量推計結果から見て廃止しても問題ないが、沿線開発後の接道への影響及び道路ネットワーク網の観点から、今後は、一般道路事業等による他の整備手法を検討する。
区間②③ 国道 385 号 ～本堀神納線 ・県道市武神崎線	<b>区間②③を都市計画道路として整備した場合</b> ○国道 385 号との交差部 旧長崎街道に交差点が必要となり、建物の除去を要する。	<b>区間②③を廃止した場合（区間①②③を全て廃止）</b> ○道路密度の減少 旧長崎街道から市街地を南北につなぐ幹線道路としての役割を持つ道路網が希薄となる。 ○ネットワークの寸断 都市計画道路協和町本堀線の終点がネットワークの末端（接続のない終点）となる。		

(2) 7-5-2 神埼橋本堀線の見直しに対する検証

① 将来交通量推計結果からの検証

整備パターン	神埼橋本堀線及び並行区間における将来交通量・混雑度	交通処理上から見た問題点
整備した場合	<ul style="list-style-type: none"> <li>●神埼橋本堀線の将来交通量・混雑度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>東西方向最大 3,000 台(混雑度 0.34)</li> <li>南北方向最大 3,900 台(混雑度 0.43)</li> </ul> </li> <li>○並行区間の将来交通量・混雑度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>東西方向最大 1,200 台(混雑度 0.48)</li> <li>南北方向最大 3,300 台(混雑度 1.33)</li> </ul> </li> </ul> 図1参照(図中青の網掛け箇所)	南北方向の交通流動が変化し、代替路線で混雑度が 1.33 となる区間があり、ガイドラインに示された交通混雑の判定に照らした場合交通処理上の問題が生じる。
整備しない場合	<ul style="list-style-type: none"> <li>○並行区間の将来交通量・混雑度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>東西方向最大 1,300 台(混雑度 0.51)</li> <li>南北方向最大 2,200 台(混雑度 0.90)</li> </ul> </li> </ul> 図2参照(図中緑の網掛け箇所)	—



図3 路線位置図

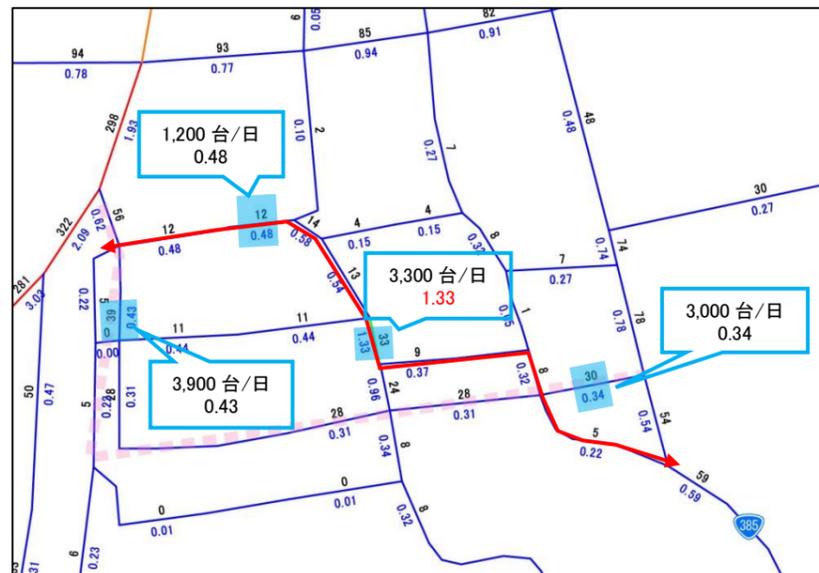


図1 整備した場合の将来交通量・混雑度

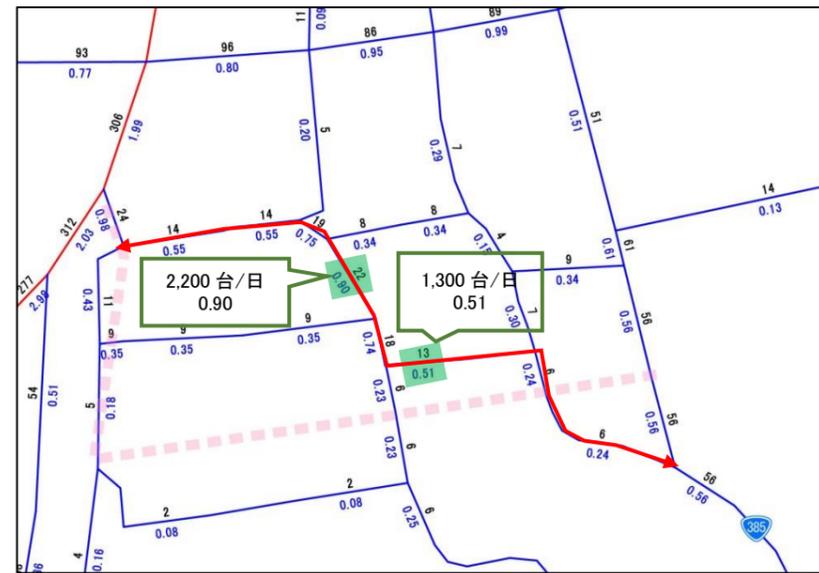


図2 整備しない場合の将来交通量・混雑度

交通混雑の判定には混雑度の指標を用います。混雑度の適正值については、各地域により交通需要が大きく異なることから地域毎に設定するものとしますが、以下に示す「道路の交通容量」で説明されている混雑度の考え方により、概ねの基準として混雑度 1.25 未満を適正值とします。

○ 混雑度の考え方

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	飽和時間 0 Q/C<1.0 昼夜12時間を通して、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以上 ~1.25未満	飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下、Q/Cはほとんどの区間で1.0以下、昼夜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)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以上 ~1.75未満	飽和時間は0~1.2、Q/C>1.0の時間が10~15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。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	飽和時間0がほとんどなくなる。Q/C>1.0の時間が50%を超える。 慢性的混雑状態を呈する。

出典：「道路の交通容量」(社)日本道路協会

佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドラインより

※図中、黒文字は将来交通量推計結果(単位:百台)、青文字は混雑度。ピンク線は神埼本堀線、赤線は代替ルート。

② 整備手法に関する検証

区間	整備を前提とした場合の問題点	都市計画道路を廃止した場合の問題点	対応
	都市計画道路として整備	都市計画上の問題点	
神埼橋本堀線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○事業費が大きい</li> <li>建物が建て詰まっており、用地費が膨大となる。</li> </ul>	—	国道 34 号から市街地を通過する路線として、将来交通量推計結果の検証から見て、代替路線で交通が許容でき廃止しても問題は少なく、現況の建て詰まりによる膨大な事業費を考慮した場合、廃止する区間として検討する。

### (3) 都市計画道路を廃止した場合の問題点への対応

前項では都市計画道路としての存続の有無について検証したが、ここでは用地買収を一部行っており、また、県が計画する神埼・北茂安線と交差する三本松線区間②と区間③について、廃止した場合の問題点についての対応を検討する。

区間	都市計画道路を廃止した場合の問題点	対応
	都市計画上の問題点	
区間② 国道 385 号 ～(都)協和町 本堀線	<p><b>区間②を廃止した場合（区間①は廃止、区間③は存続・整備）</b></p> <p>○接道への影響 沿道開発地の接道に影響がある。</p> <p>○道路密度の減少 国道 34 号から市街地を南北につなぐ幹線道路としての役割を持つ道路網が希薄となる。</p> <p>○区間の連続性 連続した区間であるため、区間②のみの廃止は妥当ではない。</p>	<p>区間②について将来交通量推計結果の検証からみて「道路整備を行わない」とした場合、交通処置上の問題が生じない。</p> <p>しかし、沿道開発地の接道としての影響を考慮した場合、道路整備の必要性があることから、一般道路事業による整備を行う必要性を今後検討する。</p> <p>区間③について、都市計画道路協和町本堀線の終点がネットワークの末端（接続のない終点）となるため、道路網のネットワークを確保する観点で一般道路事業による整備を行う必要性を今後検討する。</p>
区間③ (都)協和町本堀線 ～(都)本堀神納線 (県道市武神埼線)	<p><b>区間③を廃止した場合（区間①は廃止、区間②は存続・整備）</b></p> <p>○道路密度の減少 国道 34 号から市街地を南北につなぐ幹線道路としての役割を持つ道路網が希薄となる。</p> <p>○区間の連続性 連続した区間であるため、区間③のみの廃止は妥当ではない。</p>	
区間②③ 国道 385 号 ～(都)本堀神納線 (県道市武神埼線)	<p><b>区間②③を廃止した場合（区間①②③を全て廃止）</b></p> <p>○道路密度の減少 国道 34 号から市街地を南北につなぐ幹線道路としての役割を持つ道路網が希薄となる。</p> <p>○ネットワークの寸断 都市計画道路協和町本堀線の終点がネットワークの末端（接続のない終点）となる。</p>	