

1 調査名称：街路交通調査（総合都市計画交通体系調査）

2 調査主体：基山町

3 調査圏域：基山町内（基山町都市計画道路未着手区間）

4 調査期間：平成27年度

5 調査概要：

長期未着手都市計画道路は、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から、平成27年6月に策定した基山町長期未着手都市計画道路見直しガイドラインに基づき、基山町内の都市計画道路で「未着手区間」を有する路線である「年の森正応寺線」「黒谷線」の見直しの検討を行う。

I 調査概要

1 調査名称：街路交通調査（総合都市計画交通体系調査）

2 報告書目次

1. 路線の抽出

- (1) 長期未着手都市計画道路の抽出
- (2) 見直し路線の検証対象区間の設定

2. 個別路線の評価

- (1) 都市計画決定根拠の確認
 - 1) 上位計画への位置付け
 - 2) 都市計画決定理由の確認
- (2) 路線・区間の持つ機能の評価
 - 1) 交通機能
 - 2) 都市形成機能
 - 3) 都市区間機能
 - 4) 機能評価の判定
- (3) 代替路線の有無の確認
 - 1) 代替路線の有無の確認
 - 2) 事実実施上の問題点の確認

3. 見直し方針の決定（案）

- 1) 見直し方針の決定
- 2) 道路網全体からみた交通処理の検証

4. 交通量調査結果及び交通量推計

- (1) 交通量調査結果
 - 1) 調査概要
 - 2) 調査結果の概要
- (2) 交通量推計結果
 - 1) 現況交通量配分
 - 2) 現況再現性の検証
 - 3) 将来交通量推計

5. 基山町長期未着手都市計画道路見直しガイドライン

3 調査体制

基山町都市計画審議会

会 長：基山町議会代表 品川 義則)

事務局：基山町まちづくり課（定住促進室定住促進係）

4 委員会名簿等：

NO		氏 名	備 考
1	会長	品川 義則	町議会代表
2	副会長	田口 英信	商工会代表
3	委員	栗野 久明	町議会代表
4	委員	牧菌 綾子	町議会代表
5	委員	永家 重光	区長会代表
6	委員	杉野 朗	土木事務所所長
7	委員	原 利廣	農業委員会代表
8	委員	岡本 哲男	佐賀県農協基山支所長
9	委員	日野 春記	住民代表
10	委員	加藤 弘子	住民代表

II 調査成果

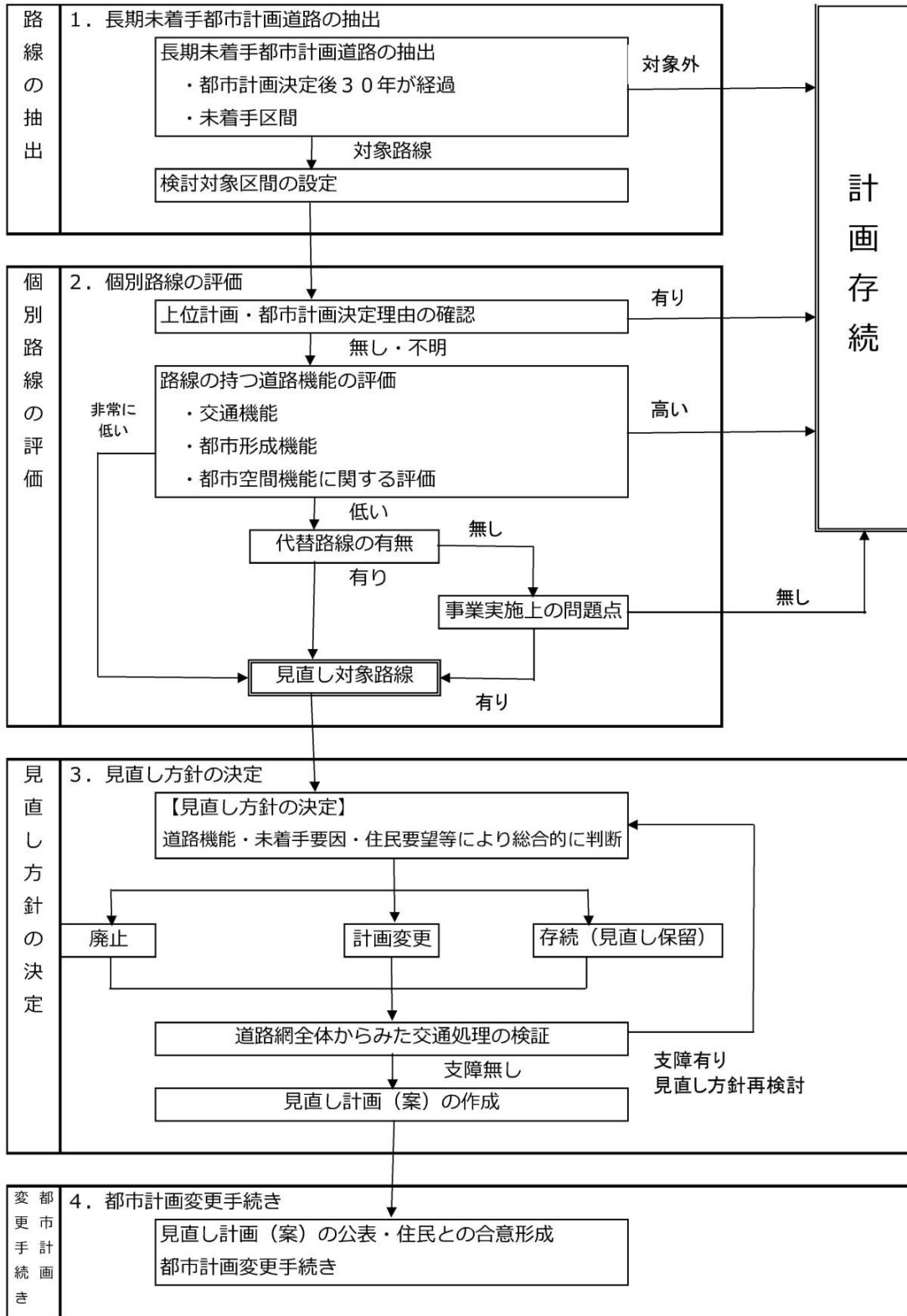
1 調査目的

都市計画道路は将来目指すべき都市構造を実現し、円滑な都市交通や良好な都市環境を形成するために必要な骨格道路として都市計画決定された道路であり、これら都市計画道路の多くは戦後からの高度成長期における市街地の拡大、産業の発展といった社会情勢が続くことを前提として計画決定されてきました。

しかし、近年我が国では、人口減少や少子高齢化、低炭素社会への意識の高まり、財政上の課題など都市計画道路を取り巻く状況は大きく変化しており、当初決定より長期期間が経過した路線については決定根拠にて不整合が生じる可能性があります。

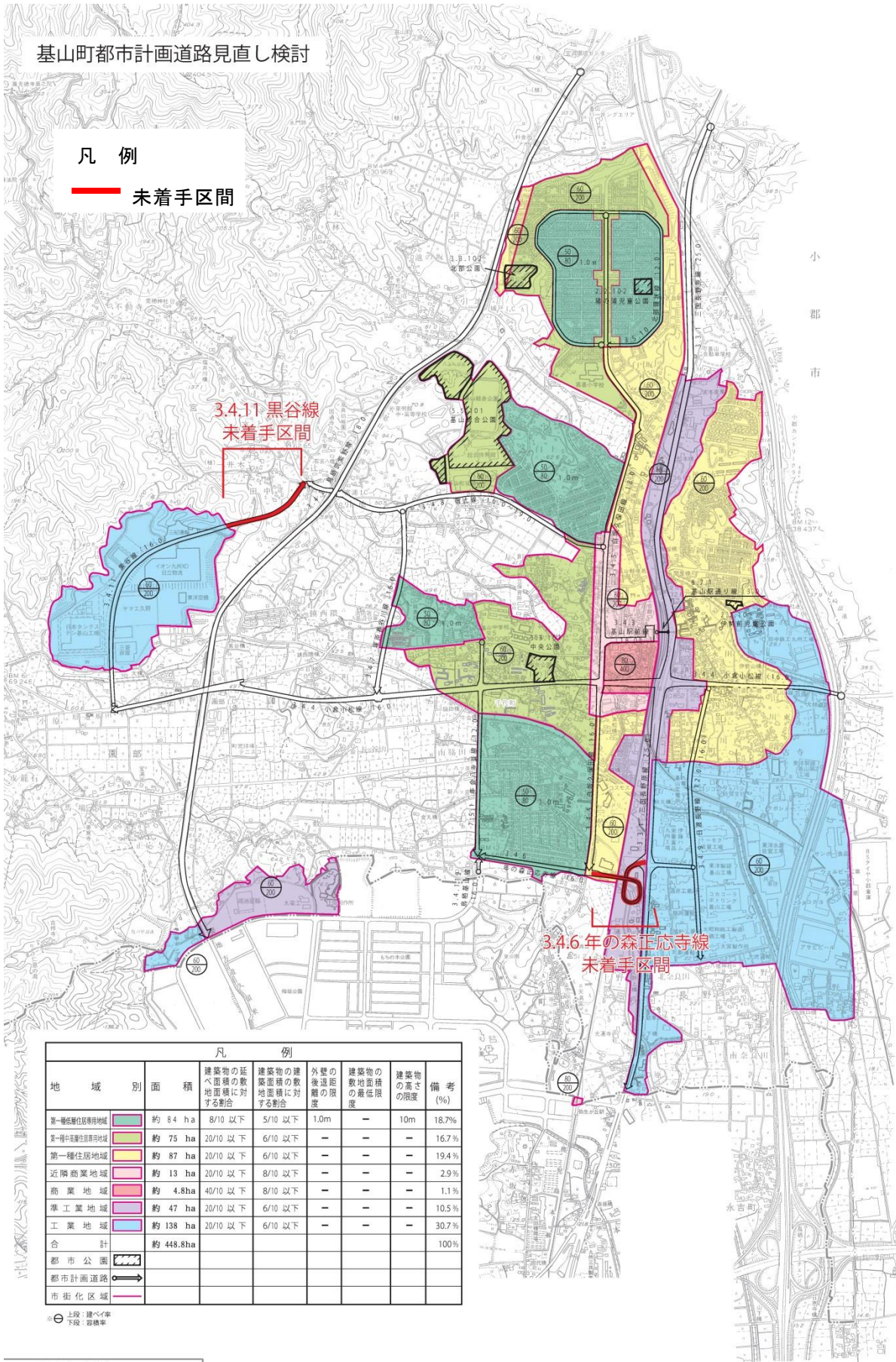
そのような背景の中基山町長期未着手都市計画道路となっている路線について調査及び評価を行うことを目的とします。

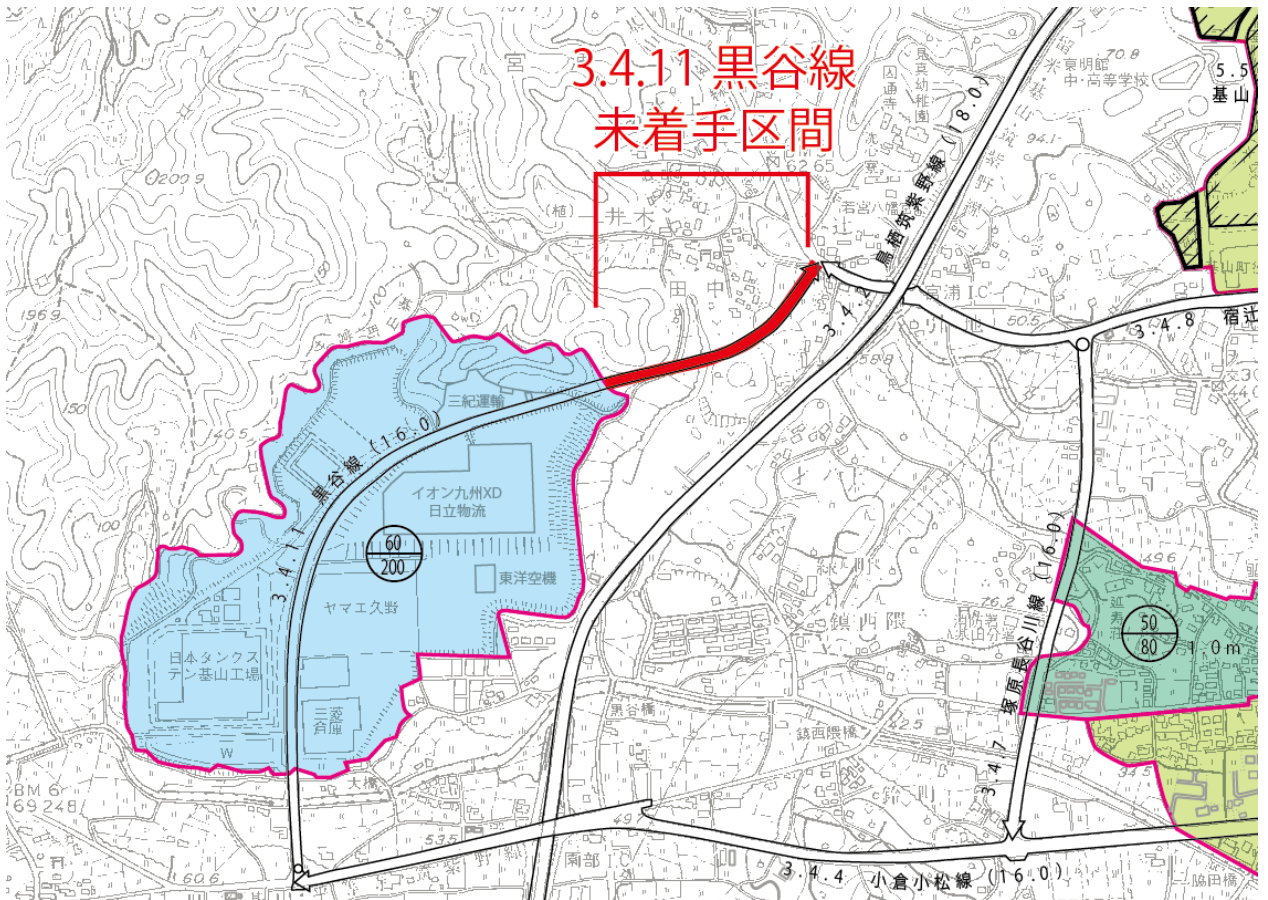
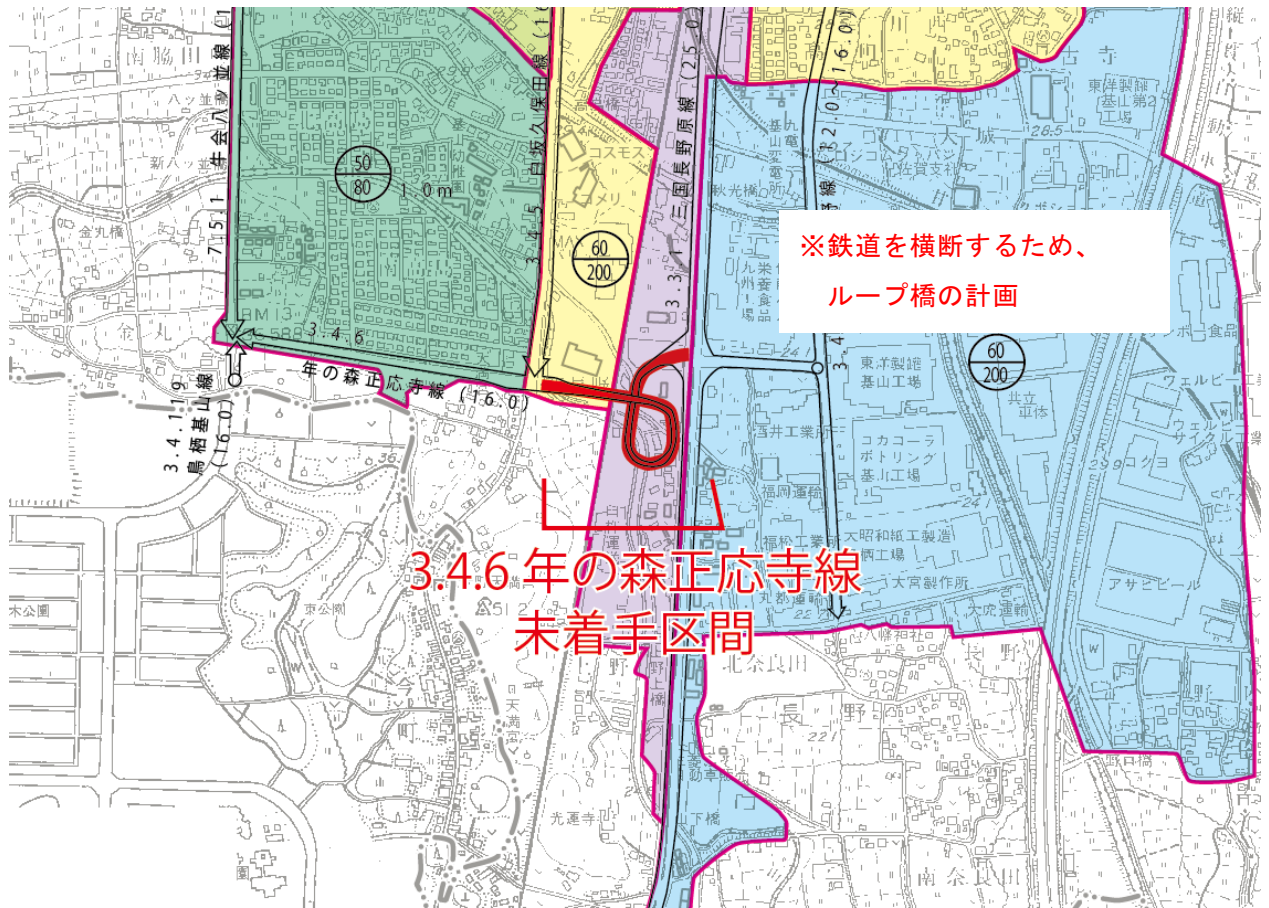
2 調査フロー



3 調査圏域図

▼基山町都市計画道路位置図





4 調査成果

項 目		年の森正応寺線	黒谷線
都市計画 決定時期		昭和 46 年 2 月 12 日	平成 2 年 12 月 12 日
都市計画決定の根拠	上位関連計画の位置付け	<p><区域 MP></p> <p>—</p> <p><総合計画></p> <p>—</p> <p><基山町都市 MP></p> <p>—</p>	<p><区域 MP></p> <p>○鳥栖北部丘陵新都市を中心とした研究開発機能の立地促進、及び、流通業務拠点形成</p> <p><総合計画></p> <p>—</p> <p><基山町都市 MP></p> <p>○都市計画道路の未整備区間（黒谷線など）を中心とした道路整備を継続的に推進</p> <p>○鳥栖北部丘陵新都市 整備事業基山地区（基山グリーンパーク）における企業誘致を進めるとともに、利便性が高く効率的に産業活動が行えるように工業地周辺の環境整備が必要</p>
	都市計画決定理由等	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定当初、国道 3 号線及び鹿児島島本線により市街地が分断されていたため、東西市街地のアクセス向上を図る事を目的に、都市計画決定されたと考えられる。 小倉小松線（県道 131 号、132 号、137 号）が整備（アンダーパス）されたことで当初目的は達成されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 「鳥栖北部丘陵新都市」の一部として、都市計画決定された。 鳥栖北部丘陵新都市基山地区（基山グリーンパーク）は、上位計画等でも産業拠点として位置づけられ、基山町にとって重要な役割を担っている。

項目	年の森正応寺線	黒谷線
個別路線の評価	交通機能	<p>■整備済区間</p> <p>(1) 自動車交通</p> <p>○H27 年度現在、断面交通量は約 2,800 台/12h、大型車混入率は約 50%。混雑等の状況は見られない。(平成 27 年 10 月 22 日調査)</p> <p>○H37 将来交通量推計は、全線整備した場合 1,600 台/24 h、現状の場合 2,000 台/24 h と推計される。</p> <p>(※但し、今後の工業立地状況によっては数百台程度交通量が増加することも想定される。)</p> <p>(2) 歩行者、自転車</p> <p>○通学路の指定等はない。</p> <p>(3) 公共交通との連携</p> <p>○バス路線ではない。</p>
		<p>■未整備区間（現道あり）</p> <p>(1) 自動車交通</p> <p>○未整備区間の交通量は、極めて少ない。</p> <p>○H37 将来交通量推計は、全線整備した場合 400 台/24 h と推計される。</p> <p>(2) 歩行者、自転車</p> <p>○通学路の指定等はない。</p> <p>(3) 公共交通との連携</p> <p>○バス路線ではない。</p>

項目		年の森正応寺線	黒谷線
個別路線の評価	都市形成機能	<p>(1) 都市の生活空間としての機能</p> <p>○コミュニティ空間としての役割は担っていない。</p> <p>(2) 公共・公益施設へのアクセス</p> <p>○公共・公益施設へのアクセス道路としての役割は担っていない。</p> <p>(3) 土地利用計画との連携</p> <p>○開発等、面的な発展は担っていない。</p> <p>(4) UD・バリアフリーへの配慮</p> <p>○安心歩行エリアの指定等はない。</p>	<p>(1) 都市の生活空間としての機能</p> <p>○コミュニティ空間としての役割は担っていない。</p> <p>(2) 公共・公益施設へのアクセス</p> <p>○公共・公益施設へのアクセス道路としての役割は担っていない。</p> <p>(3) 土地利用計画との連携</p> <p>○鳥栖北部丘陵新都市の一部として都市計画決定された路線である。幹線道路では無いものの、基山グリーンパークへのアクセス道路の一部として重要な役割を担っている。</p> <p>(4) UD・バリアフリーへの配慮</p> <p>○安心歩行エリアの指定等はない。</p>
	都市空間機能	<p>(1) ライフラインの収容機能</p> <p>○計画なし</p> <p>(2) 都市防災機能</p> <p>○避難路の位置付けなし</p> <p>(3) 都市環境機能</p> <p>○当該路線は、街路樹などの計画はない。</p>	<p>(1) ライフラインの収容機能</p> <p>○計画なし</p> <p>(2) 都市防災機能</p> <p>○基山グリーンパークのアクセス道路は、当該路線のみである。未整備区間(現道あり)は、大型車の通行は出来ないため、工業団地からの避難路・緊急輸送路として、重要な路線である。</p> <p>(3) 都市環境機能</p> <p>○当該路線は、都市の美観の向上や道路環境の保全等の目的から街路樹が設置されており、工業団地従業員、周辺住民への潤いを与える路線である。</p>
見直し方針	機能評価	<p>路線の必要性が非常に低いと考えられ、代替路線もあることから「見直対象」と判定。</p> <p>⇒代替路線があり、混雑度は0.1と推計される等の交通上の課題もない。整備を行う場合は周辺土地利用へ与える影響が大きいなどの課題も多く、都市計画道路としての位置付けを廃止することが望ましいと考えられる。</p>	<p>代替路線が無いことから、計画的に整備を図るべき路線として都市計画決定の位置付けを残し「存続路線」として判定。</p>