

1 調査名称：糸島市都市計画道路検証業務

2 調査主体：福岡県糸島市

3 調査圏域：糸島市内

4 調査期間：令和元年6月5日～令和2年3月19日

5 調査概要：

本調査は、福岡県が策定した「福岡県都市計画道路検証方針」及び「『都市計画道路の見直し検証』手順書」を踏まえ、糸島市内の都市計画道路（幹線街路）の見直し検証を行うものである。

各路線について、決定の経緯、起点・終点、延長及び決定経緯等の基本情報が整理された「路線カルテ」における未着手区間（検証区間）を対象に①基礎点の設定、②必要性の評価、③実現性の評価の順で検証を実施した。

①基礎点の設定では、必要性評価と実現性評価の点数評価に先立ち、評価項目について重点度の配分（基礎点）を設定した。なお、「第1次糸島市長期総合計画後期基本計画」における「施策」に該当する項目を重視して重みづけを設定した。

②必要性の評価及び③実現性の評価では、判定結果のばらつきを避けるために可能な限り定量的な判定基準を設定し、各評価点を算出した。また、評価結果を基に必要性和実現性の両面で評価点を分析し、都市計画道路見直し案を検討した。さらに、実現性が低い区間については、計画変更による実現性向上が可能であるか検証を行った。

I 調査概要

1 調査名称

糸島市都市計画道路検証業務

2 報告書目次

1. 業務概要

1-1. 業務目的

1-2. 業務概要

2. 都市計画道路見直し検証

2-1. 概要

2-2. 都市計画道路とは

2-2-1. 都市計画道路とは

2-2-2. 都市計画決定による効果と規制

2-3. 都市計画道路見直し検証の必要性

2-3-1. 事業未着手都市計画道路の定義

2-3-2. 事業未着手路線となる要因

2-3-3. 都市計画道路見直し検証の必要性

2-4. 都市計画道路見直し検証

2-4-1. 検証手順

2-4-2. 検証対象区間

2-4-3. 基礎点の設定

2-4-4. 必要性評価

2-4-5. 実現性評価

2-4-6. 検証結果

3 調査体制

発注者：糸島市 建設都市部 都市計画課

受注者：(株)福山コンサルタント

4 委員会名簿等：

該当なし

II 調査成果

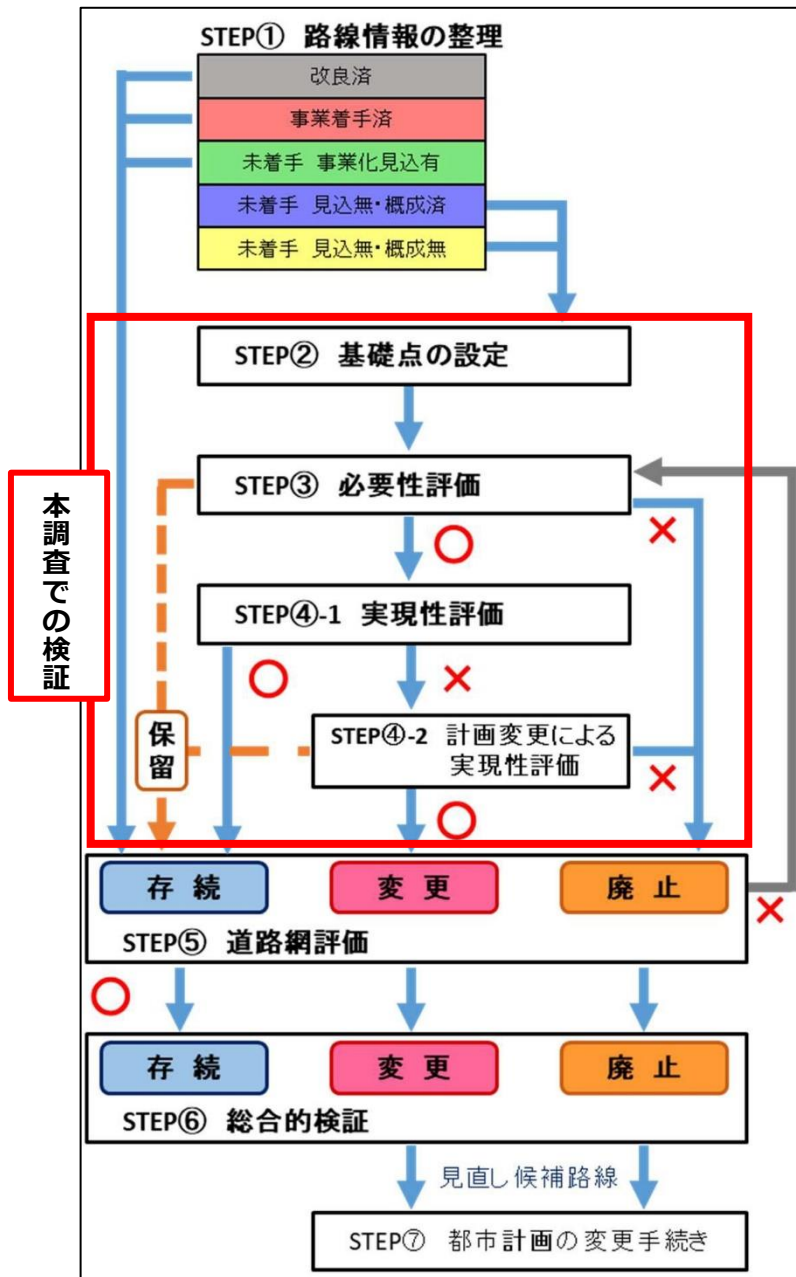
1 調査目的

都市計画は、社会経済情勢の変化を踏まえ適時適切な見直しが行われることが望ましく、都市の骨格を定める都市計画道路についても、コンパクト・プラス・ネットワークなど都市の再構築の取組等を勘案しながら、目指すべき都市構造と対応したものであるか、再検証が求められる。全国の都市計画道路の未着手率をみると、計画延長約 6.4 万 km のうち、未着手である区間は約 2.0 万 km であり、割合にして 31.7%(H29.3 末時点)となっている。未着手区間の中には、当初の都市計画決定から長期間が経過しているものもあり、このような路線は特に再検証に積極的に取り組むことが求められる。また、福岡県の都市計画道路の未着手率は、計画延長約 1,370km のうち、未着手である区間は 586km であり、割合にして 42.7%(H29.3 末時点、政令市除く)となっており、全国に比べて若干低いものの、着実に進捗している。

糸島市において、1952 年の最初の都市計画決定以降、現在までに都市計画決定された路線数は、改良済の路線を含めて 37 路線である。その内、改良済は 8 路線、着手済は 3 路線、未着手の検証対象は 26 路線 (51 区間) となっている。

そこで本調査では、糸島市全体における適正な都市構造の形成を図りつつ、昨今の課題に対応するために、新たな将来都市像に基づいた都市計画道路の見直し検証を行うことを目的とする。

2 調査フロー



▲ 調査フロー（『都市計画道路の見直し検証』手順書（H30.07版）より抜粋）

3 調査圏域図

糸島市都市計画総括図 (志摩区域)



▲ 志摩区域

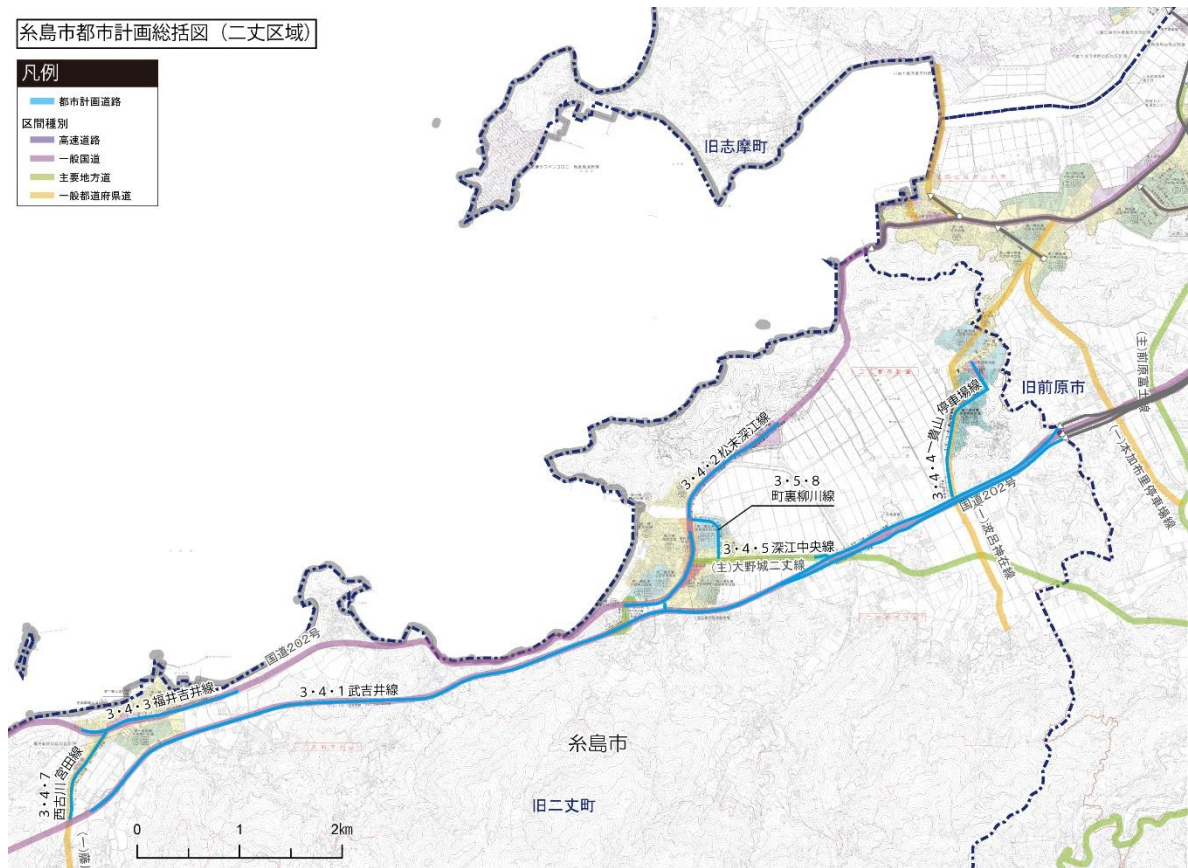
糸島市都市計画総括図 (前原区域)



▲ 前原区域

糸島市都市計画総括図（二丈区域）

- 凡例
- 都市計画道路
 - 区間種別
 - 高速道路
 - 一般国道
 - 主要地方道
 - 一般都道府県道



▲ 二丈区域

4 調査成果

(1) 基礎点の設定

基礎点の設定では、第1次糸島市長期総合計画後期基本計画（H28.3）における[政策]を達成するための「施策」に合致する項目を重視して基礎点カルテを作成した。

基礎点カルテ					市町名	糸島市			
STEP②-1 必要性評価				②-2 実現性評価					
大項目	重み a	項目	重み b	基礎点	大項目	重み c	項目	重み d	基礎点
		小項目		a*b/100			小項目		c*d/100
計画の位置付け	20	当初趣旨	20	4	支障	50	橋梁、トンネル	25	13
		上位計画等	40	8			大規模施工	25	13
		関連計画・事業	40	8			既存物件	25	13
都市機能の強化	20	道路網	30	6			道路構造令	25	13
		渋滞緩和	10	2			影響	50	自然環境
		公共交通	30	6	歴史・文化財	30			15
		商業・産業・観光施設	30	6	既存市街地・コミュニティ	30			15
地域の活性化	20	土地利用	40	8					
		都市機能	40	8					
		環境改善・景観形成	20	4					
安全・安心の確保	20	歩行者・自転車の通行	20	4					
		交通事故緩和	20	4					
		避難路・活動空間	40	8					
		延焼防止	20	4					
代替道路の存在	20	代替道路の存在	100	20					
記入要領									
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・より評価を重視する項目の重みを大きくする。 ・大項目の重みと小項目の重みから基礎点を算出する。 $a \times b / 100 = \text{必要性評価の基礎点}$ $c \times d / 100 = \text{実現性評価の基礎点}$									
重み付けの説明									
第1次糸島市長期総合計画後期基本計画（H28.3）における[政策]を達成するための「施策」に合致する項目を重視する。 【必要性評価で重みづけをする項目】 ・基本目標3-政策3:「道路・交通ネットワークを整備する」 ⇒「道路網」 ・基本目標3-政策3:「便利で効率的、安全・安心な公共交通の充実を図る」 ⇒「公共交通」 ・基本目標3-政策3:「交通安全対策の充実を図る」 ⇒「交通事故緩和」 ・基本目標3-政策4:「防災対策を強化する」 ⇒「延焼防止」 ・基本目標3-政策6:「防災・救急体制の充実を図る」 ⇒「避難路・活動空間」 ・基本目標7-政策2:「商工業の経営基盤を強化する」 ⇒「商業」 【実現性評価で重みづけをする項目】 ・基本目標3-政策1:「市民と行政が協働して環境を保全する」 ⇒「自然環境」									

▲ 基礎点カルテ

(2) 必要性評価

必要性評価では、判定結果のばらつきを避けるために、可能な限り項目ごとの評価内容と「○」「△」「×」の判定基準を設定し、区間ごとに判定を行った。判定結果が60点以上の区間は実現性評価のステップに進み、60点未満の区間は「廃止候補」とした。

項目	評価内容	判定	基準	
計画の位置付け	当初趣旨	○	路線カルテにおける当初主旨が現在に当てはまる、もしくは当初決定が昭和58年以降である。	
		△	-	
		×	路線カルテにおける当初主旨が現在に当てはまらない、もしくは当初決定が昭和27年である。	
	上位計画等	○	上位計画に位置付けられている。	
		△	-	
		×	上位計画に位置付けられていない。	
関連計画・事業	○	糸島市学術研究都市推進計画書において伊都キャンパスへのアクセスルートに位置付けられている。都市再生整備計画に基づいて整備された施設等への主要アクセスルートであると考えられる。		
	△	糸島市学術研究都市推進計画書において幹線道路(県道以上)に位置付けられている。		
	×	関連計画等に位置付けられていない。		
都市機能の強化	道路網	○	国道と国道、国道と主要地方道、主要地方道と主要地方道をつなぐ路線である。	
		△	国道と一般県道、主要地方道と一般県道をつなぐ路線である。	
		×	基準に該当しない。	
	渋滞緩和	○	現時点で主要渋滞箇所直結する、もしくは混雑度が比較的高い(1.25以上)区間である。	
		△	-	
		×	基準に該当しない。	
	公共交通	バス路線に位置付けられているか。	○	将来のバス路線イメージに位置付けられている。
			△	現在のバス路線に位置付けられている、または将来のバス路線イメージと並行している。
		鉄道駅への主要アクセス路線であるか。 ※但し、徒歩圏については筑前前原駅は1km、その他の駅は500mとする。	○	バス路線に位置付けられていない。
			△	鉄道駅から徒歩圏内に位置する。
	商業・産業・観光施設	商業施設への主要アクセス路線であるか。	○	商業施設から500m圏内に位置する。
			△	-
地域の活性化	土地利用	○	全区間が地区内に位置する。	
		△	一部区間が地区内に位置する。	
		×	地区内に位置しない。	
	都市機能	公共施設(公園・学校・図書館)や公益施設(病院、医療施設)への主要アクセス路線であるか。	○	公共施設や公益施設から500m圏内に位置する。
			△	-
			×	公共施設や公益施設から500m以上離れている。
	環境改善・景観形成	採光確保に寄与する区間であるか。	○	主に南北方向の道路整備である。
			△	その他の区間である。
			×	-
	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現道がある。
			△	通学路として指定されている区間に並行する。
			×	通学路として指定されていない。
交通事故軽減		交通事故の危険性が高い区間であるか。	○	事故危険交差点に直結する、または踏切を有する。
			△	-
			×	基準に該当しない。
避難路・活動空間		避難所・防災拠点への主要アクセス路線であるか。	○	避難所・防災拠点から500m圏内に位置する。
			△	-
	×		避難所・防災拠点から500m以上離れている。	
延焼防止	道路整備により延焼遮断帯が確保されるか。	○	計画幅員が15m以上で、現道がない。	
		△	計画幅員が15m以上で、現道がある。	
		×	計画幅員が15m未満である。	
代替道路の存在	機能を代替するような並行路線があるか。	○	機能を代替可能な路線がない。	
		△	-	
		×	機能を代替可能な路線がある。	

▲ 必要性評価における評価内容と判定基準

【必要性評価対象：26路線(51区間)】

- ・60点以上(実現性評価を実施)：24路線(45区間)
- ・60点未満(廃止候補)：2路線(6区間)

▲ 必要性評価結果

(3) 実現性評価

実現性評価では、必要性評価と同様に可能な限り項目ごとの評価内容と「○」「△」「×」の判定基準を設定し、必要性が高い区間ごとに判定を行った。判定結果が70点以上の区間は「存続候補」とし、70点未満の区間は計画変更による実現性評価のステップに進むものとした。

項目	評価内容	判定	基準	基準の解説
支障	橋梁、トンネル ■計画内に橋梁やトンネル等の構造物があるか。	○	計画内に橋梁やトンネル等の構造物がない。	-
		△	計画内に中小橋（L=50m未満）がある。	-
		×	計画内に長大橋（L=50m以上）、またはトンネルがある。	-
	大規模施工 ■計画内に多大な費用や時間を要する構造物で、事業化の支障となるような施工があるか。	○	計画地は平地である。	-
		△	・長大切土法面（4段）、又は高盛土（3段）がある。	-
		×	・長大切土法面（4段）、高盛土（3段）がある。 ・鉄道との立体交差がある。 ・溜池の埋め立てが必要である。	・鉄道との立体交差や溜池の埋立てについては、大規模施工となるが想定される。 ・その他、上記の項目において、長大橋またはトンネルが存在する場合、大規模施工となるが想定される。
	既存物件 ■道路の整備に伴い補償が必要となる物件はあるか。	○	計画内で補償する物件数が平均未満	-
		△	計画内で補償する物件が平均以上	-
		×	移転又は用地取得が困難な物件が存在する。	-
	道路構造令 ■現行の道路構造令と適合しているか。	○	現行の道路構造令に適合している。 (幅員構成・平面交差角度>75度以上・鉄道交差が立体)	-
		△	現行の道路構造令に適合するが、説明に課題がある。 (幅員構成で特例使用・平面交差角度60~75度)	下記のいずれか一つが該当する場合 ①幅員構成は自歩道整備3.0mが必要な場合にも関わらず、歩道幅員2.0mしか満足できていない場合 ②改良済み区間と未整備区間で道路幅員や車線数が異なる ③交差点部の交差角度が特例範囲内の場合
		×	幅員構成は現行の道路構造令とは不適合である。 (幅員構成が不一致・平面交差角度60度以下・鉄道交差が平面)	下記のいずれか一つが該当する場合 ①計画幅員が現行道路構造令の基準値の積上げて説明できない場合 ②交差点部の交差角度が特例値以下の場合 ③鉄道交差が平面交差を前提としている場合
影響	自然環境 ■周辺緑地へ影響を及ぼす道路整備であるか。	○	計画地に自然公園もしくは自然系資材がない。	-
		△	計画地に自然公園が隣接している。	-
		×	計画地に自然公園もしくは自然系資材がある。	-
	歴史・文化財 ■文化財へ影響を及ぼす道路整備であるか。	○	計画地に文化財がない。	-
		△	計画地に文化財があるが、記録保存、移転等が可能である。	-
		×	計画地に重要な文化財があり、記録保存、移転等が不可能である。	-
	コミュニティ ■既存コミュニティへ影響を及ぼす道路整備であるか。	○	DID内に位置しない。	-
		△	2車線の道路整備で、DID内に位置する。	-
		×	4車線の道路整備で、DID内に位置する。	-

▲ 実現性評価における評価内容と判定基準

【実現性評価対象：24路線（45区間）】

- ・70点以上（存続候補）：22路線（42区間）
- ・70点未満（計画変更による実現性評価を実施）：2路線（3区間）

▲ 実現性評価結果

(4) 計画変更による実現性評価

実現性評価における評価点が 70 点を下回ったのは 2 路線 (3 区間) である。これらの区間は、市内全路線を定量的に評価したため相対的に実現性が低いという判定となったが、必要性は高い区間である。よって、計画変更により評価が変わる可能性のある「支障」の 4 項目に対して評価変更の可能性を整理した。

また、計画変更による実現性評価結果が 70 点以上の区間は「変更候補」とし、70 点未満の区間は「廃止候補」とした。

項目		確認内容
支障	橋梁、トンネル	■ 計画内に橋梁やトンネル等の構造物がある区間について、それらの構造物を含まない計画に変更可能ではないか確認する。
	大規模施工	■ 計画内に鉄道との立体交差や溜池の埋立てがある区間について、それらの施工を伴わない計画に変更可能ではないか確認する。
	既存物件	■ 計画内に補償物件が多かったり、移転困難な物件がある区間について、それらを回避するような線形に変更可能でないか確認する。
	道路構造令	■ 現行の道路構造令に不適合な幅員計画である区間について、現行の道路構造令に適合した幅員構成に変更可能ではないか確認する。

▲ 計画変更可能性の確認内容

【計画変更による実現性評価対象：2 路線 (3 区間)】

- ・ 70 点以上 (変更候補) : 2 路線 (3 区間)
- ・ 70 点未満 (廃止候補) : 0 路線

▲ 計画変更による実現性評価結果

(5) 検証結果

検証により、51区間中42区間が「存続候補」、3区間が「変更候補」、6区間が「廃止候補」となった。また、検証結果より「存続候補」または「変更候補」となった区間については、次年度以降の「STEP⑤ 道路網評価」に進むものとした。

(6) 区間カルテの作成

各区間の検証結果を区間カルテ1、区間カルテ2に記入した。以下に一例を示す。

区間カルテ1		市町名	糸島市	路線番号		路線名		区間No.		
STEP③ 必要性評価										
項目	基礎点	点数	評価	評価根拠						
計画の位置付け	当初趣旨	4	-	×	当初決定から長い年月が経過しており、現在も当初趣旨が当てはまるか不明である(昭和27年)。					
	上位計画等	8	8	○	交通施設整備方針図において一般国道202号(広域幹線道路)に位置付けられている。					
	関連計画・事業	8	8	○	土地利用構想図において幹線道路に位置付けられている。 糸島高校前駅や図書館等への主要アクセスルートであると考えられる。					
都市機能の強化	道路網	6	6	○	国道と国道を接続する区間である。					
	渋滞緩和	2	2	○	主要渋滞箇所と直結する区間であり、整備による混雑緩和が期待される。					
	公共交通	6	3	△	将来のバス路線イメージに位置付けられている(3点)。徒歩圏内に鉄道駅がない(0点)。					
	商業・産業・観光施設	6	6	○	商業施設が徒歩圏内である。					
地域の活性化	土地利用	8	8	○	全区間が住商複合地区・工業地区に属している。					
	都市機能	8	8	○	公共施設と公益施設が徒歩圏内にある。					
	環境改善・景観形成	4	2	△	主に東西方向の路線整備であり、沿道北側の採光に問題を残す。					
安全・安心の確保	歩行者・自転車の通行	4	2	△	通学路として利用されている区間に並行する。					
	交通事故軽減	4	4	○	事故危険交差点と直結するため、整備による安全性向上が期待される。					
	避難路・活動空間	8	8	○	避難所・防災拠点と徒歩圏内である。					
	延焼防止	4	-	×	計画幅員が15m未満であり、延焼遮断帯が確保されない。					
代替道路の存在		20	20	○	広域幹線道路としての機能を代替する路線はない。 代替道路名 :					
必要性についての総括評価		合計 85.0		○	当初決定から長い年月が経過しているものの、上位計画や関連計画における位置づけは明確であり、当地区の中心部の東西軸を担う主要幹線道路である。また、「都市機能の強化」「地域の活性化」「安全・安心の確保」等、様々な観点からも整備の必要性が高い。 ○ : STEP④-1 実現性評価へ × : STEP⑤ 道路網検証へ (廃止)					
区間カルテ2		市町名	糸島市	路線番号		路線名		区間No.		
STEP④-1 実現性評価					④-2 計画変更による実現性評価					
項目	基礎点	点数	評価	評価根拠	点数	評価	評価根拠			
支障	橋梁、トンネル	13	6.25	△	計画内に中小橋(L=50m未満)があるが小規模である。	6.25	△	計画内に中小橋(L=50m未満)があるが小規模である。		
	大規模施工	13	12.5	○	計画地は平地であり、大規模施工(長大切土・高盛土・鉄道立体・溜池埋立)を伴う工事はない。	12.5	○	計画地は平地であり、大規模施工(長大切土・高盛土・鉄道立体・溜池埋立)を伴う工事はない。		
	既存物件	13	-	×	計画内に移転困難な物件(マンション)がある。	-	×	計画内に移転困難な物件(マンション)がある。		
	道路構造令	13	-	×	幅員構成は現行の道路構造令と不適合である。	12.5	○	現行道路構造令に適合した幅員に見直すことにより、構造令へ適合する。		
影響	自然環境	20	20	○	計画地に自然公園もしくは自然系資材がないため、周辺緑地への影響が小さい。	20	○	計画地に自然公園もしくは自然系資材がないため、周辺緑地への影響が小さい。		
	歴史・文化財	15	15	○	計画地に文化財がない。	15	○	計画地に文化財がない。		
	コミュニティ	15	7.5	△	2車線の道路整備で、DID内に位置するため、コミュニティを分断する可能性がある。	7.5	△	2車線の道路整備で、DID内に位置するため、コミュニティを分断する可能性がある。		
実現性についての総括評価		合計 61.3		×	73.8		○	マンションへの支障はあるものの、幅員見直しにより構造令との適合が図られることで、整備の実現性は高い。		
○ : STEP⑤ 道路網検証へ (存続)					計画変更で○ : STEP⑤ 道路網検証へ (変更)					
× : STEP④-2 計画変更の検証へ					計画変更で× : STEP⑤ 道路網検証へ (廃止)					
STEP⑤ 道路網検証										
○ : STEP⑥へ		× : 再検証								
STEP⑥ 総合的検証										