

1 調査名称：総合都市交通体系調査（都市計画道路見直し）

2 調査主体：福津市

3 調査圏域：福津市

4 調査期間：令和2年度

5 調査概要：

本市では、近年の社会情勢の変化・人口増加に伴う将来都市像の変化に伴い、都市計画道路の必要性が大きく変化しており、従来の都市計画道路では将来交通量を補えない、もしくは実現できない都市計画道路が多数存在している。

これに対し、現状に即した検証を行い、必要に応じて都市計画道路の変更・廃止を行うことが求められる。

福岡県が策定した「福岡都市計画道路検証方針」を踏まえ、都市計画道路（幹線街路）の検証を行うことを目的とし、「都市計画道路の見直し方針」を基に、将来交通量推計による道路網評価（見直し路線の影響評価）を実施する。

I 調査概要

1 調査名称

福津市都市計画道路検証業務

2 報告書目次

1 章 業務概要

1－1：業務目的

1－2：概要

1－3：検証対象路線・区間位置図

1－4：業務全体フロー

2 章 交差点報告別交通量調査

2－1：調査目的

2－2：調査箇所

2－3：調査日時

2－4：交通量調査方法（ビデオ観測）

2－5：観測地点詳細（ビデオカメラ設置箇所）

2－6：調査結果

3 章 道路網案の検討

3－1：検討の流れ

3－2：都市計画道路網の整備状況

3－3：検証対象路線・区間

3－4：道路網素案の設定

4 章 現況再現配分の実施

4－1：交通量推計の流れ

4－2：推計条件の整理

4－3：現況再現配分結果

4－4：現況再現性の検証

5 章 将来交通量推計

5－1：将来交通需要の動向（H29 現況 OD と R19 将来 OD の比較）

5－2：推計ケース一覧

5－3：推計結果（R19OD）

5－4：増減交通量図

6 章 道路網評価

6－1：評価の流れ

6－2：8 路線 12 区間廃止の影響

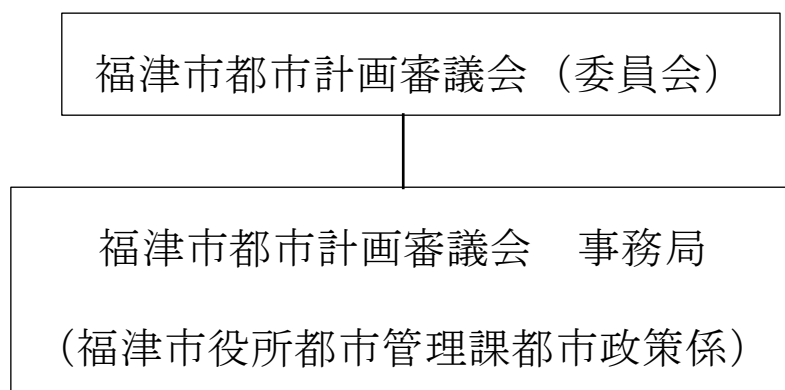
6－3：個別区間廃止の影響

7 章 協議用資料作成

8 章 今後の課題

参考資料

3 調査体制



4 委員会名簿等：

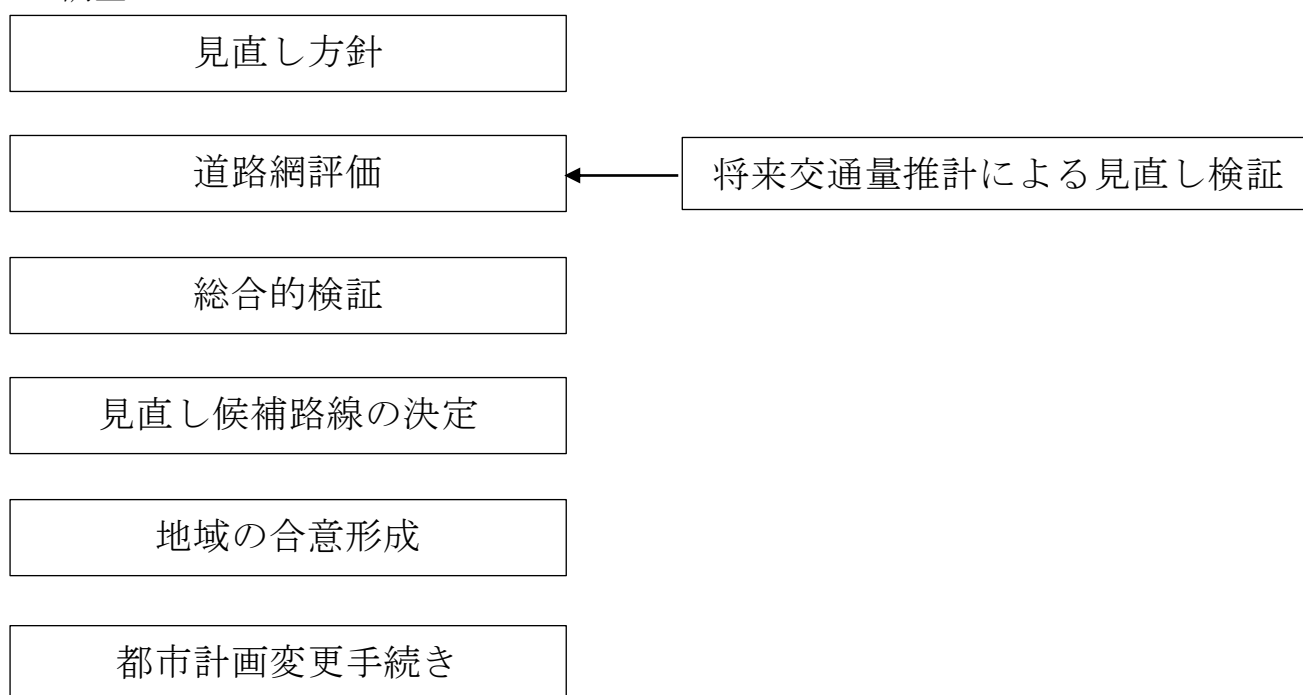
氏 名	種別	委員種別	備考
有馬 隆文	学識経験者	1 号委員	佐賀大学教授
松野尾 仁美	学識経験者	1 号委員	九州産業大学准教授
鈴木 裕介	学識経験者	1 号委員	福岡大学准教授 福津市地域交通体系協議会会長
高武 秀實	学識経験者	1 号委員	福津市農業委員会会長
谷口 正秀	学識経験者	1 号委員	元金融機関職員
片岡 辰志	学識経験者	1 号委員	元福津市建設協会会長 元福津市景観審議会委員
山脇 清	学識経験者	1 号委員	福津市商工会会長
米山 信	市議会議員	2 号委員	市議会議員
中村 清隆	市議会議員	2 号委員	市議会議員
横山 良雄	市議会議員	2 号委員	市議会議員
大庭 也寸志	一般公募	4 号委員	市内在住
田坂 美智子	一般公募	4 号委員	市内在住

Ⅱ 調査成果

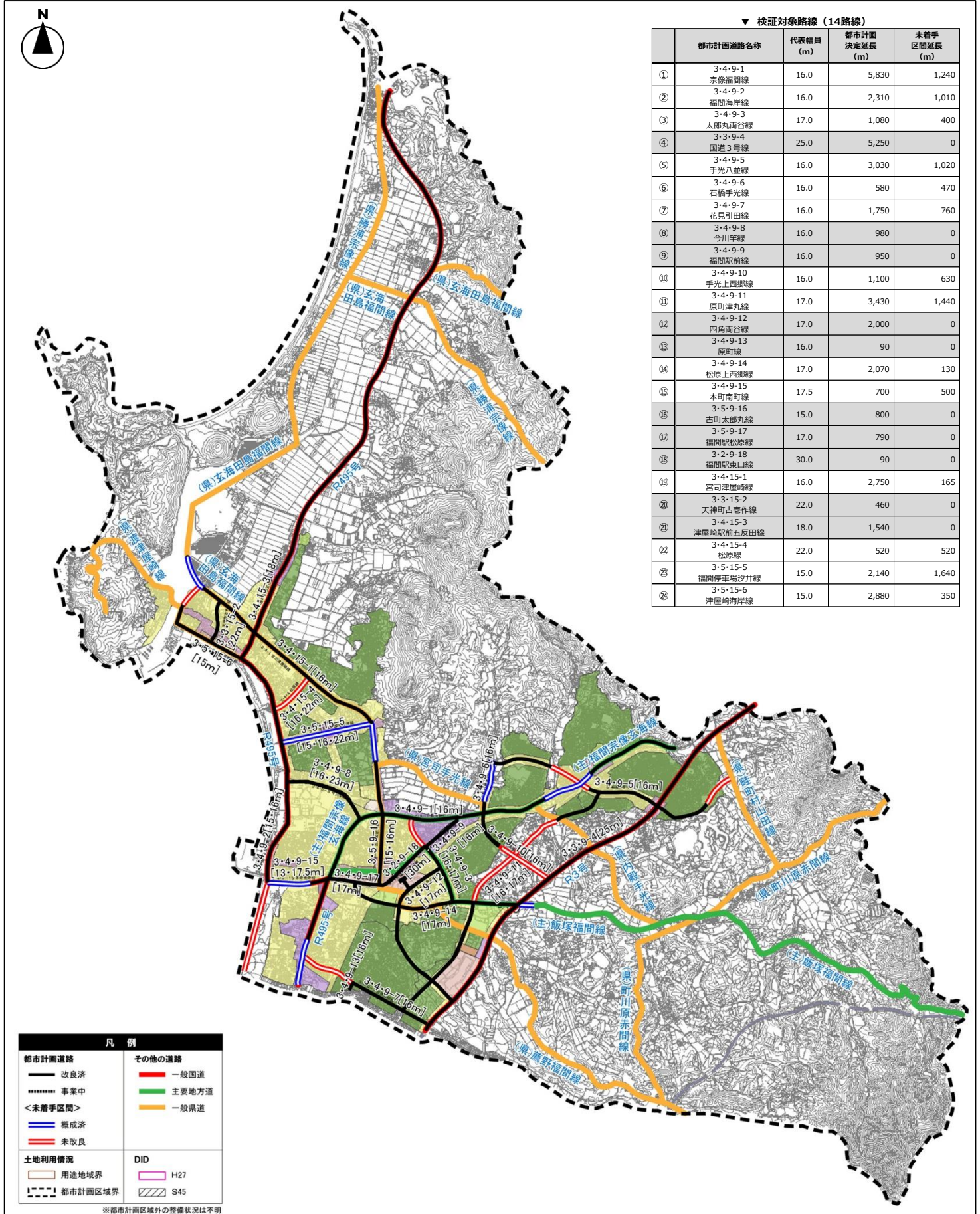
1 調査目的

前回都市計画道路の策定から約 10 年が経過し当市の現状に即した都市計画道路の見直しが必要とされる。その前段階として、都市計画道路の現状と将来交通量推計による検証を目的とする。

2 調査フロー



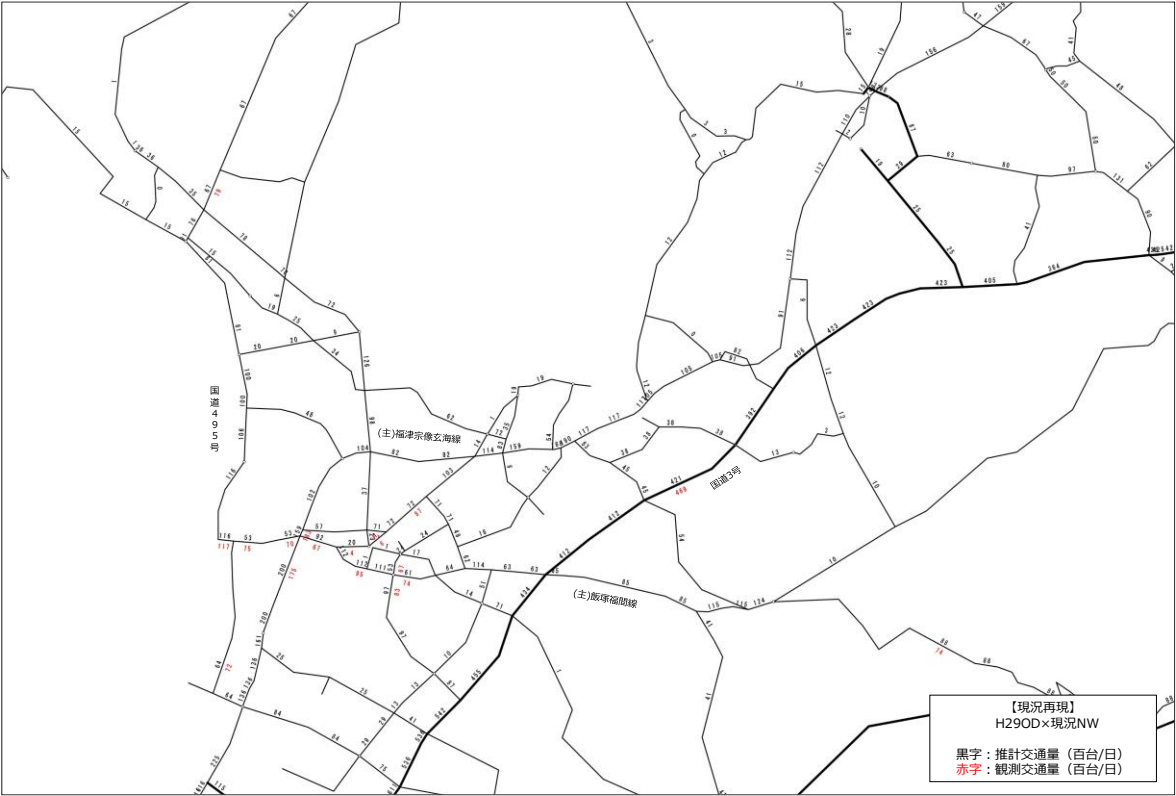
3 調査圏域図



4 調査成果

●現況再現データ

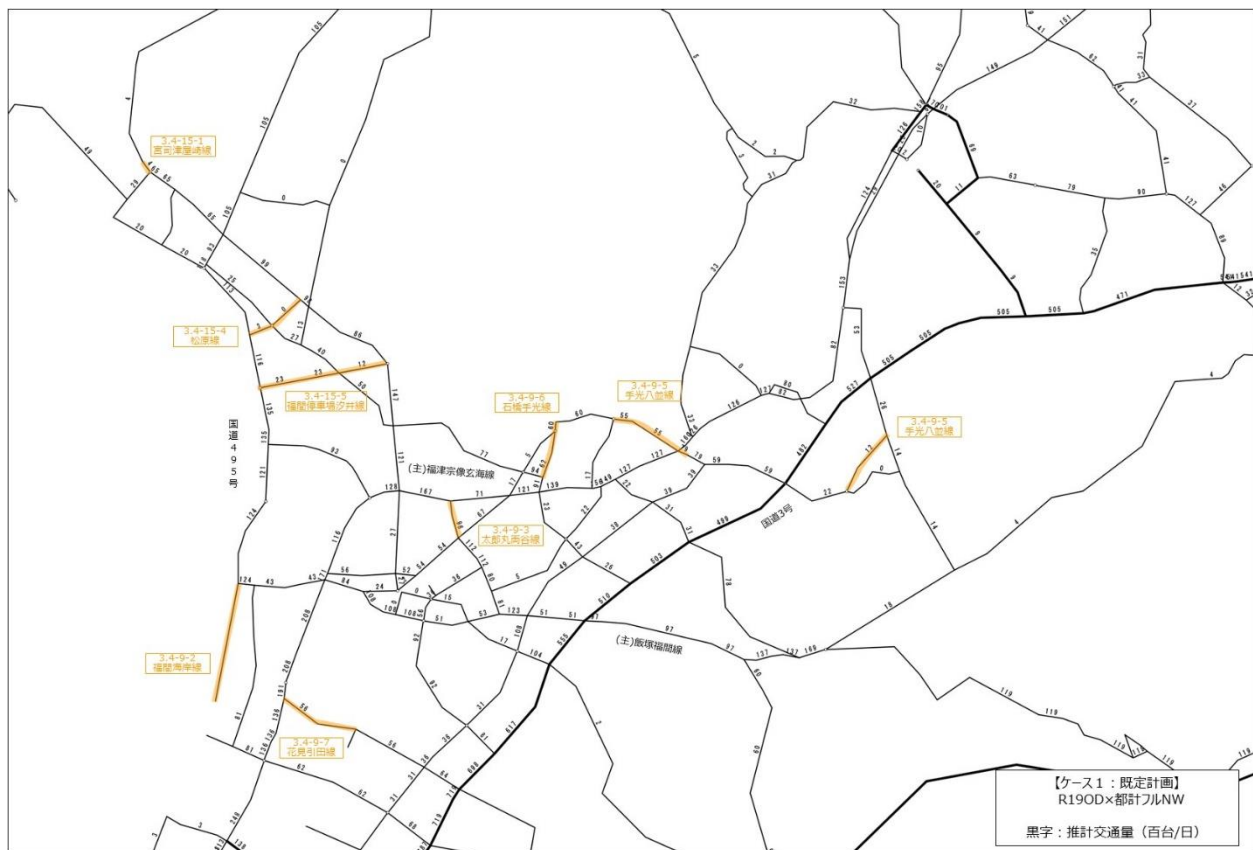
「第５回北部九州圏パーソントリップ調査」による交通量推計データにおける「道路網（現況・将来）」及び「自動車OD表（H29 現況・R19 将来）」を基本とし、「道路網の追加」、「ゾーンの細分化」を行い予測精度の向上を図った。



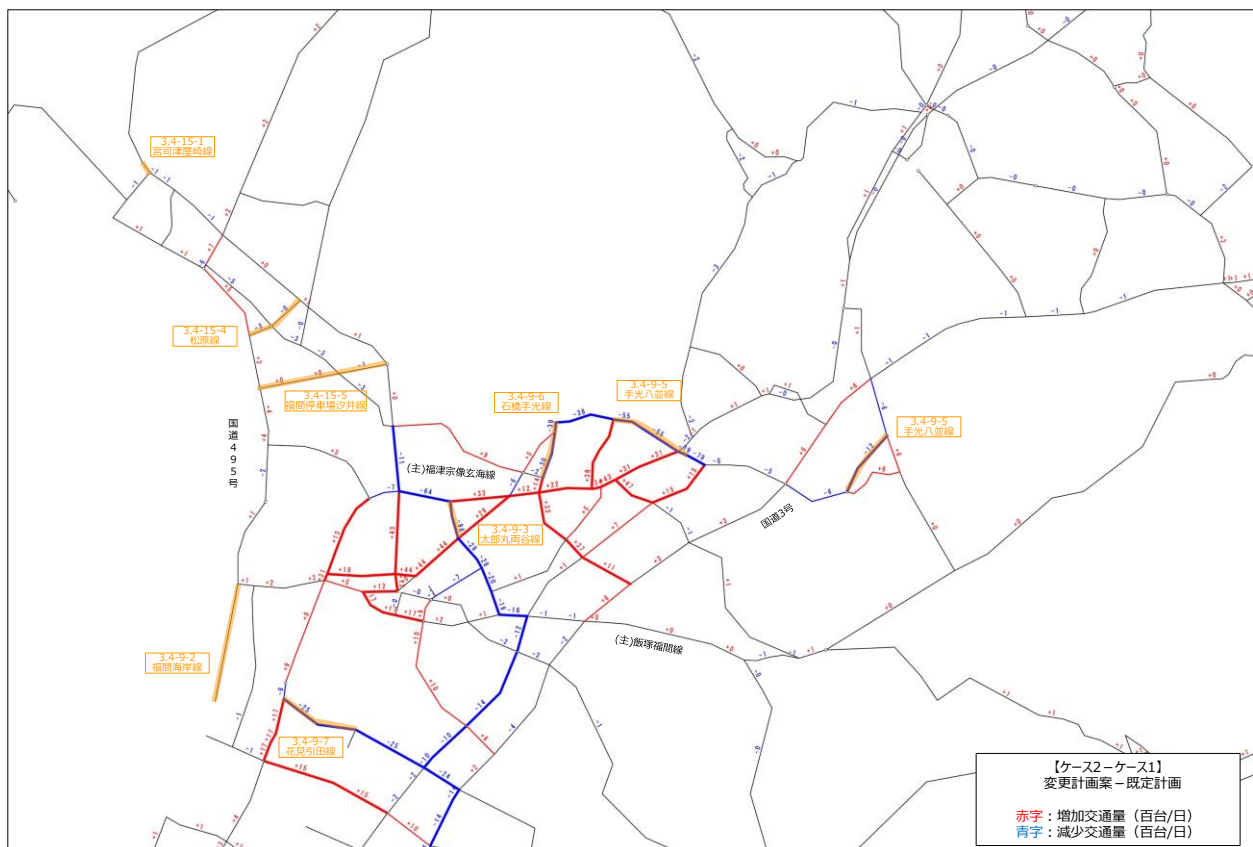
●将来交通需要による評価を行うため、道路網素案を８パターン用意し検証。

ケース	名 称	内 容	分 析 の 視 点
1	既定計画 (フルネット)	事業化路線、及び都市計画道路 (福岡市)を全線整備したケース	以降の変更計画案の比較対象として 分析する
2	変更計画案 (見直し計画案)	既定計画（フルネット）のうち、以下の 廃止候補路線を整備しないケース ・福岡海岸線：区間③ ・太郎丸両谷線：区間① ・手光八並線：区間②・⑤ ・石橋手光線：区間② ・花見引田線：区間① ・宮司津屋崎線：区間② ・松原線：区間①～② ・福岡停車場汐井線：区間③～⑤	見直し道路網として、都市計画変更の 基礎資料として活用する
3	変更計画案 2 (個別廃止案)	既定計画（フルネット）のうち、以下の 廃止候補路線を整備しないケース ・松原線：区間①～②	「ケース 2：変更計画案」を構成する個 別路線の廃止計画案として、都市計画 変更の基礎資料とする
4	変更計画案 3 (個別廃止案)	既定計画（フルネット）のうち、以下の 廃止候補路線を整備しないケース ・太郎丸両谷線：区間①	
5	変更計画案 4 (個別廃止案)	既定計画（フルネット）のうち、以下の 廃止候補路線を整備しないケース ・手光八並線：区間②・⑤	
6	変更計画案 5 (個別廃止案)	既定計画（フルネット）のうち、以下の 廃止候補路線を整備しないケース ・福岡停車場汐井線：区間③～⑤	
7	変更計画案 6 (個別廃止案)	既定計画（フルネット）のうち、以下の 廃止候補路線を整備しないケース ・花見引田線：区間①	
8	変更計画案 7 (個別廃止案)	既定計画（フルネット）のうち、以下の 廃止候補路線を整備しないケース ・石橋手光線：区間②	

① 既定計画



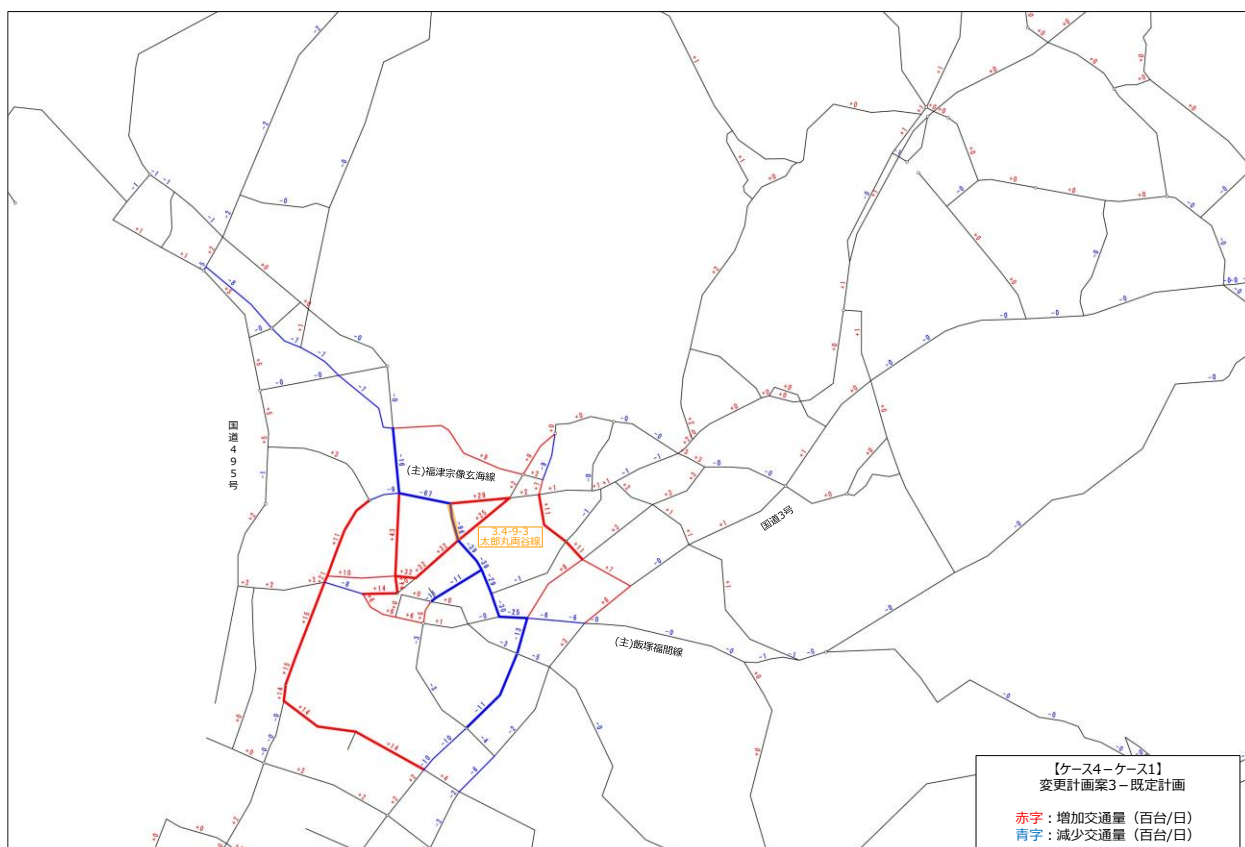
② 8路線 12区間を廃止する



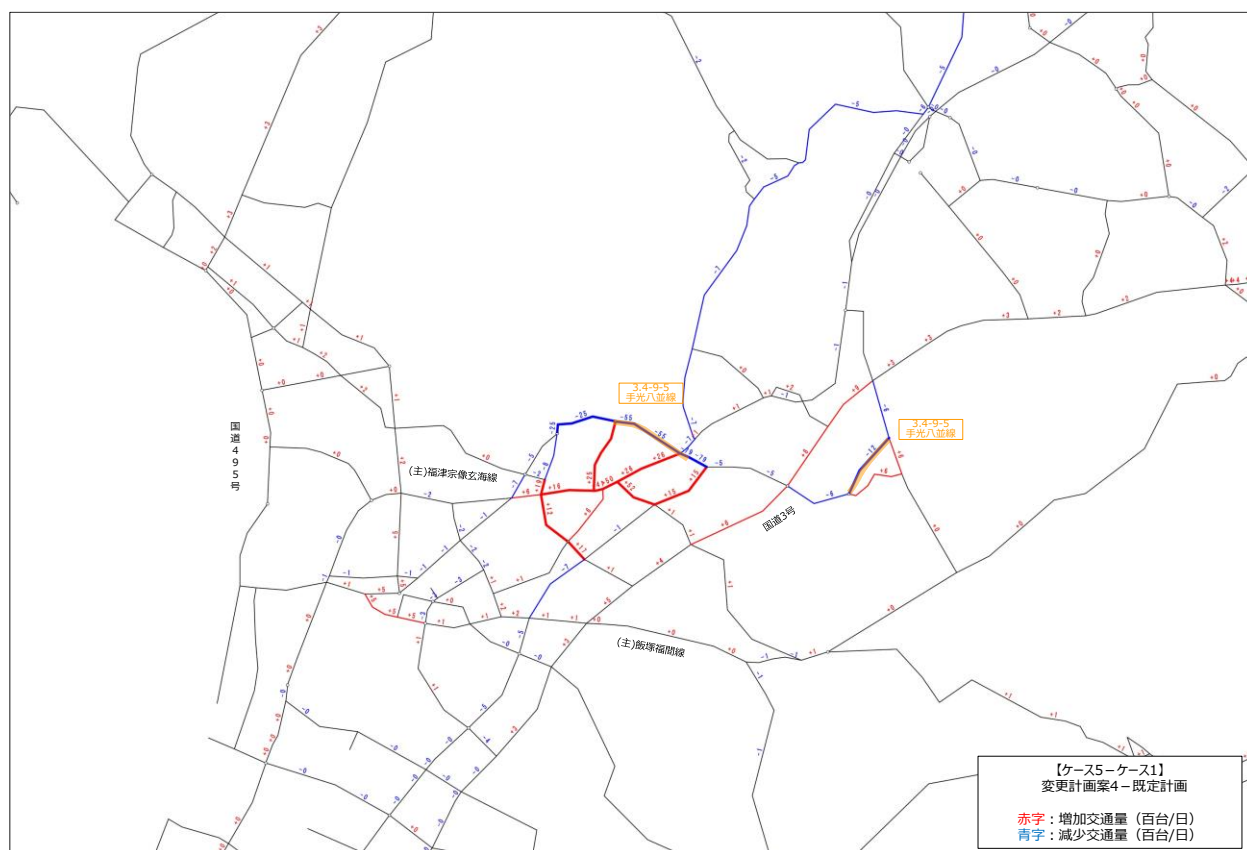
③ 松原線（区間①～②）を廃止する



④ 太郎丸両谷線（区間①）を廃止する



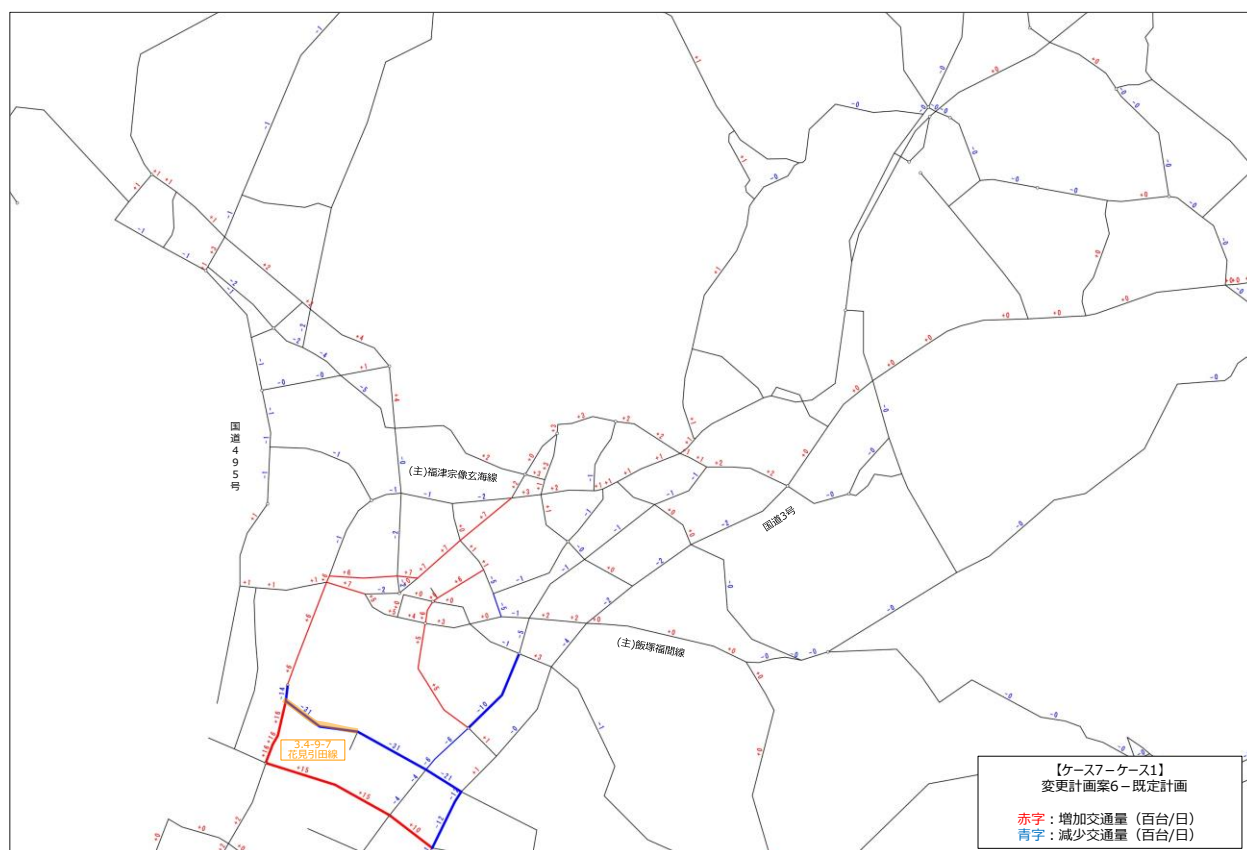
⑤ 手光八並線（区間②・⑤）を廃止する



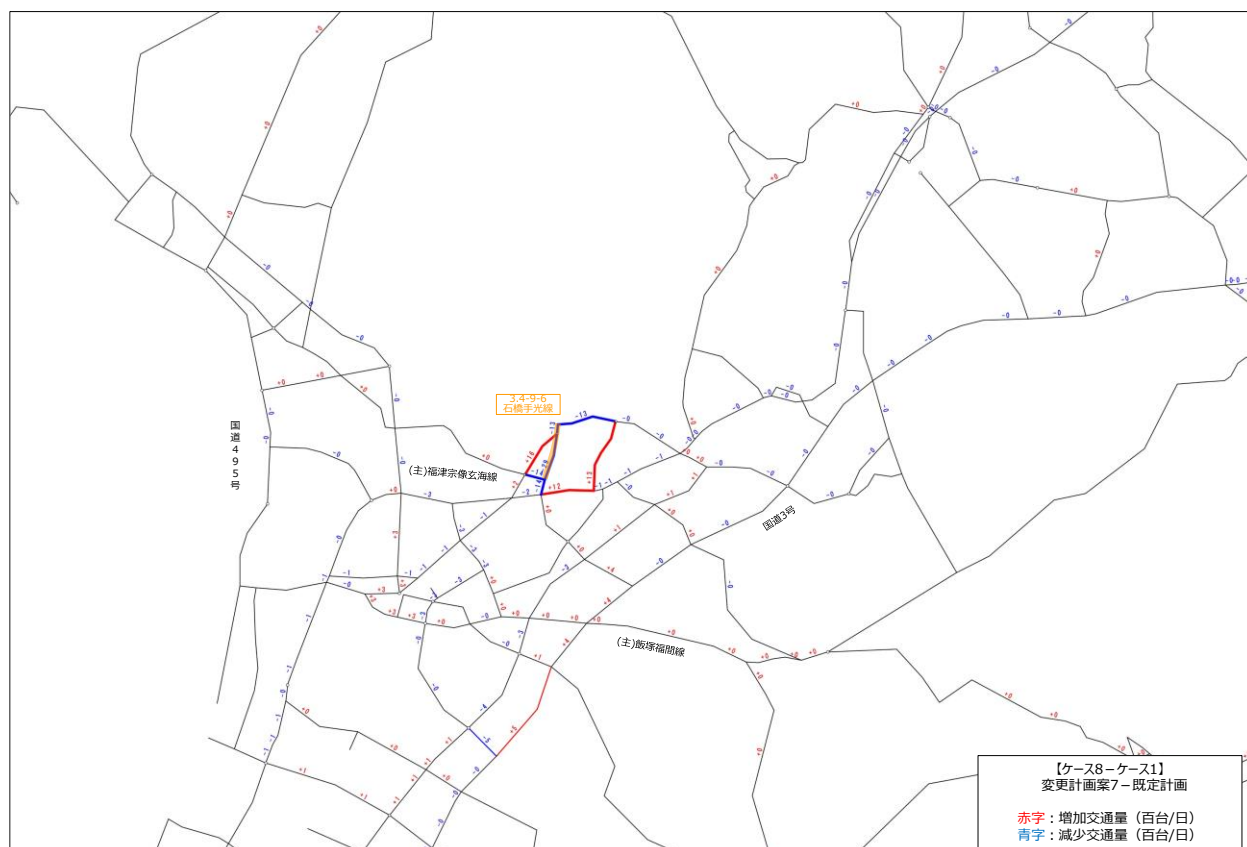
⑥ 福間停車場汐井線（区間③～⑤）を廃止する



⑦ 花見引田線（区間①）を廃止する



⑧ 石橋手光線（区間②）を廃止する

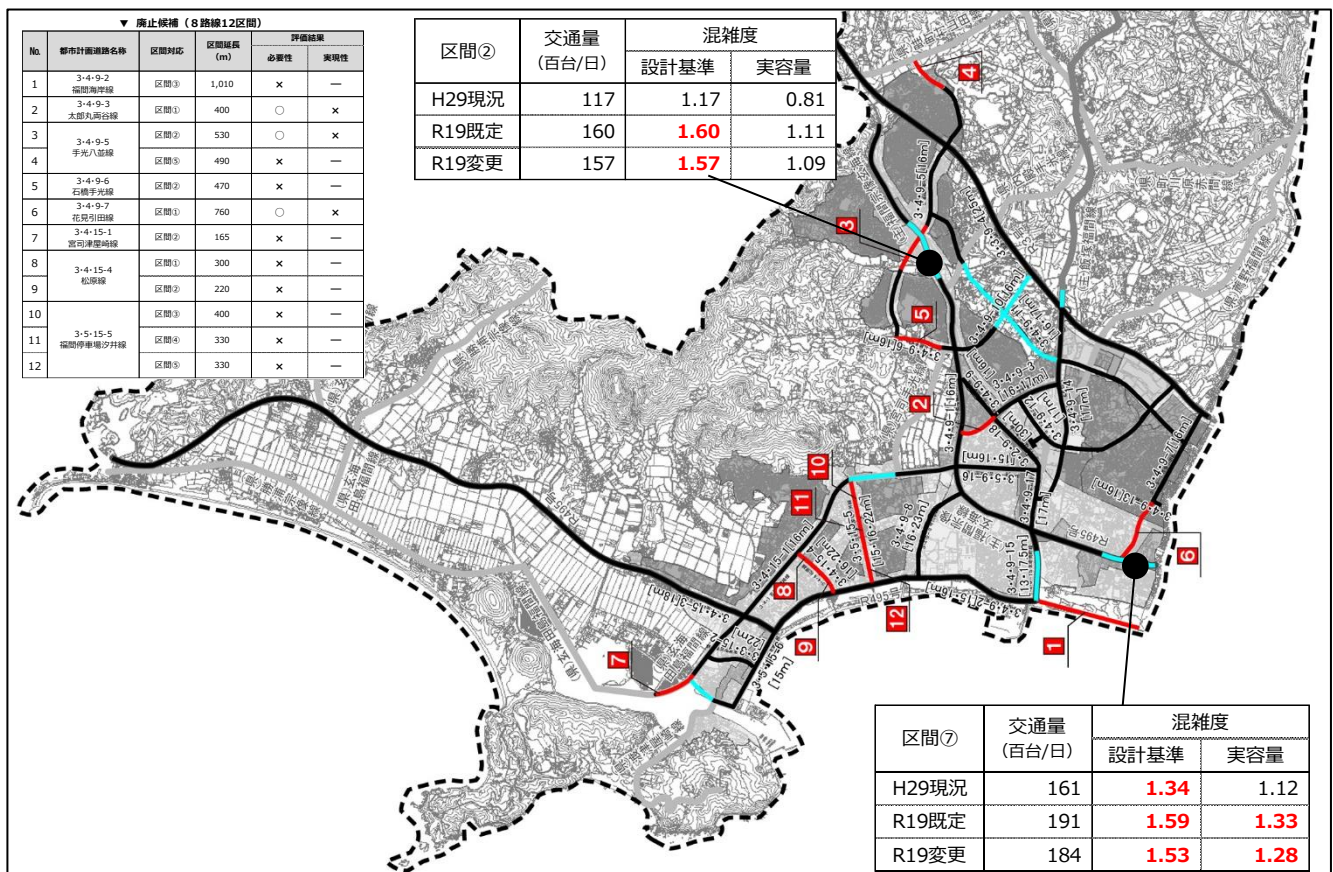


●妥当性評価

検討対象路線・区間の「将来交通量」と「交通容量」から「混雑度（需給バランス）」を算出し、将来都市計画道路網案の妥当性を評価した。

■混雑度の解釈

混雑度	推定される交通状況
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる状況。
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）ある状況。
1.25～1.75	ピーク時のみの混雑から日中に連続的混雑が生じる過渡的な状況。
1.75 以上	日中に慢性的に混雑している状況。



●宗像福岡線：区間②（（主）福岡宗像玄海線）の混雑度は 1.25 未満まで低下

・道路交通センサスにおける実観測地点の交通容量（実容量）を基に、混雑度評価を実施した結果、区間②の混雑度は 1.25 以下まで低減することが確認できた。

●宗像福岡線：区間⑦は実容量で評価しても混雑度が 1.25 を超過

・区間⑦では、設計基準交通量、実容量ともに混雑度が 1.25 を超過するため、並行する 3・4・9-2 福岡海岸線を含めた計画の見直しが望まれる。