

1 調査名称：太宰府市総合都市交通体系調査（都市計画道路見直し）

2 調査主体：太宰府市

3 調査圏域：太宰府市

4 調査期間：令和2年度

5 調査概要：

本業務は、都市計画道路の長期未着手路線を対象として、過年度に検討した必要性及び実現性の評価における見直し方針をもとに、将来的な交通量推計を行い、対象路線の影響等について検証したうえで、総合的な観点から未着手路線（3路線）の判定を行ったものである。

I 調査概要

1 調査名称：太宰府市総合都市交通体系調査（都市計画道路見直し）

2 報告書目次

第1章 業務概要

- 1－1 業務目的
- 1－2 業務内容
- 1－3 業務フロー

第2章 都市計画道路の基礎情報

- 2－1 検討対象路線
- 2－2 都市計画道路の整備状況
- 2－3 都市計画決定における計画書
- 2－4 検討対象路線の現地状況

第3章 道路網評価

- 3－1 交通量推計フロー
- 3－2 交通量推計の配分条件
- 3－3 道路ネットワーク
- 3－4 ゾーニング
- 3－5 現況再現性の検証
- 3－6 将来交通量推計
- 3－7 将来交通量推計のまとめ
- 3－8 道路網評価

第4章 総合的検証

- 4－1 総合的な検証結果
- 4－2 総合的検証の基礎資料

第5章 路線カルテ

- 5－1 路線カルテ

3 調査体制

発注者：太宰府市 都市整備部 都市計画課

受注者：株式会社協和コンサルタンツ 九州支社

4 委員会名簿等：

※無し

II 調査成果

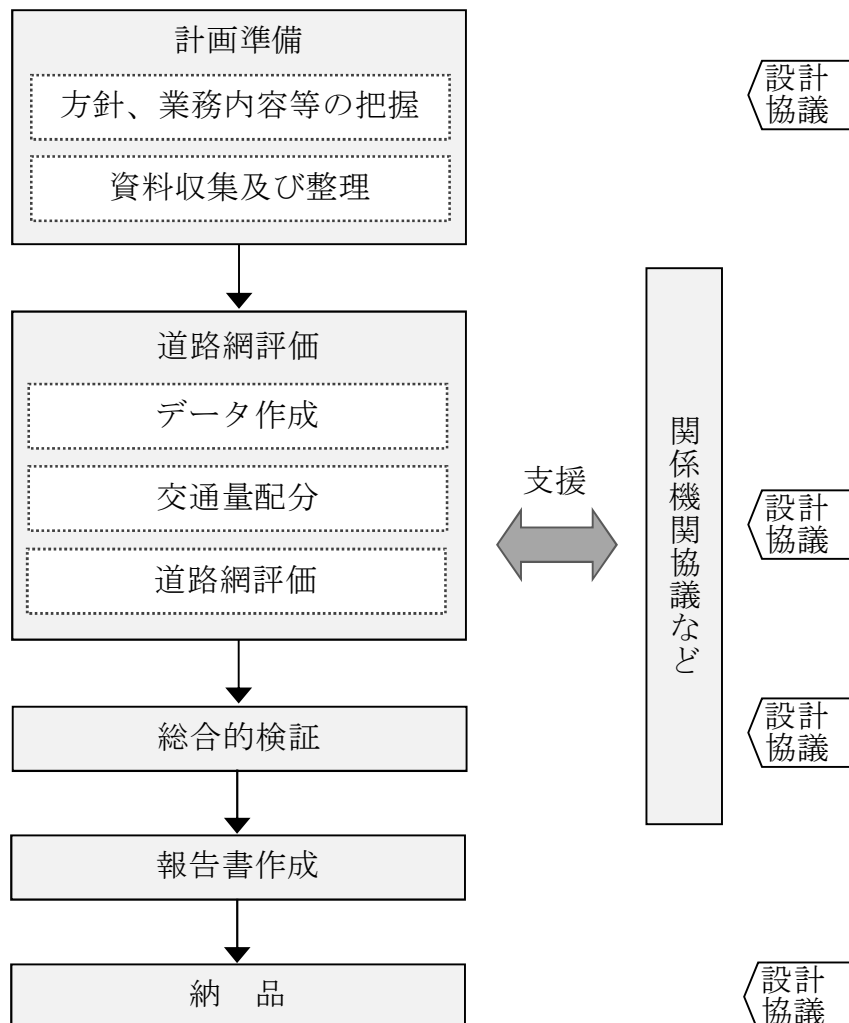
1 調査目的

本調査は、都市計画道路網の将来交通量推計を行い、以下の長期未着手路線（3路線）を対象として、必要性及び実現性の評価における見直し方針を踏まえ、道路網評価および総合的検証を行い、存続、変更、廃止、保留の判定を行うことを目的とする。

(検討対象路線)

番号	路線名	延長	幅員
3.4.7-1	塔原太宰府線	610m	16m
3.4.7-2	六反太宰府線	120m	16m
3.4.7-9	下大利駅東線	160m	18m

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 検討内容

検討にあたっては、路線カルテの基礎情報を踏まえ、「必要性および実現性の評価」をもとに「道路網評価」および「総合的検証」を行った。

なお、道路網評価においては、第5回北部九州圏パーソントリップ調査のODデータを用いて、将来交通量推計を行い、各路線の将来的な交通需要を把握した。

また、整備ありのケースと整備なしのケースを各々推計し、周辺道路への影響についても確認した。

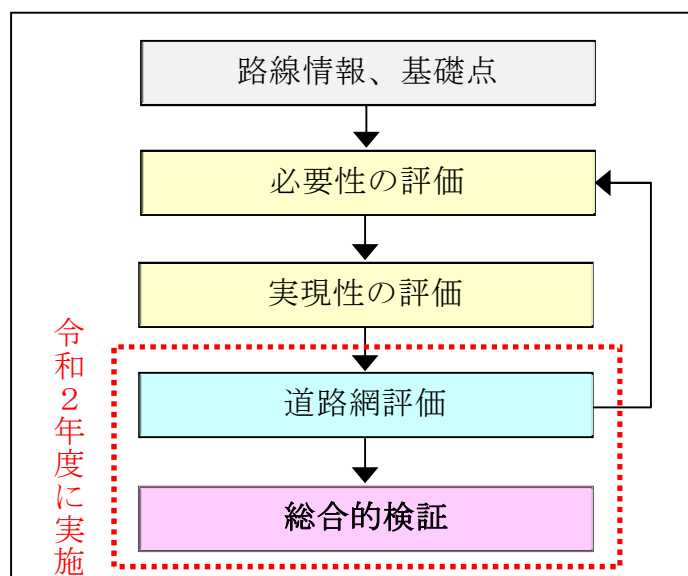


図 検討フロー

評価および検証結果については次頁のとおりである。

(2) 道路網評価

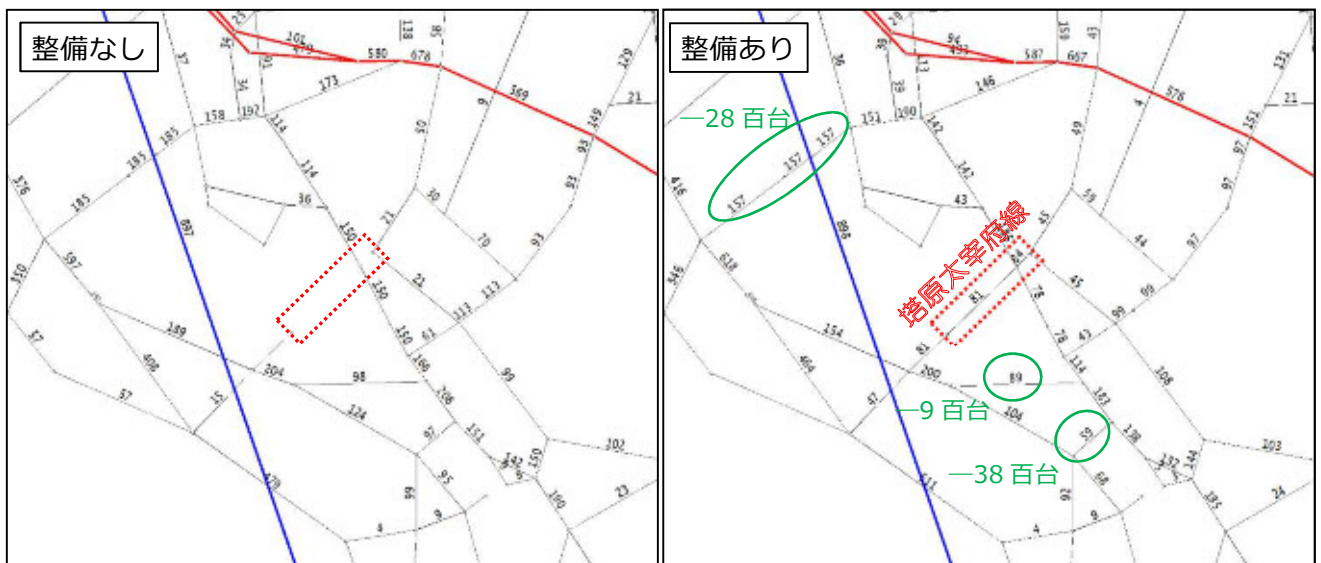
将来交通量推計における検討対象路線を「整備ありのケース」と「整備なしのケース」により、道路網の評価を行った。

■3・4・7-1 塔原太宰府線 「道路網評価：必要性あり」

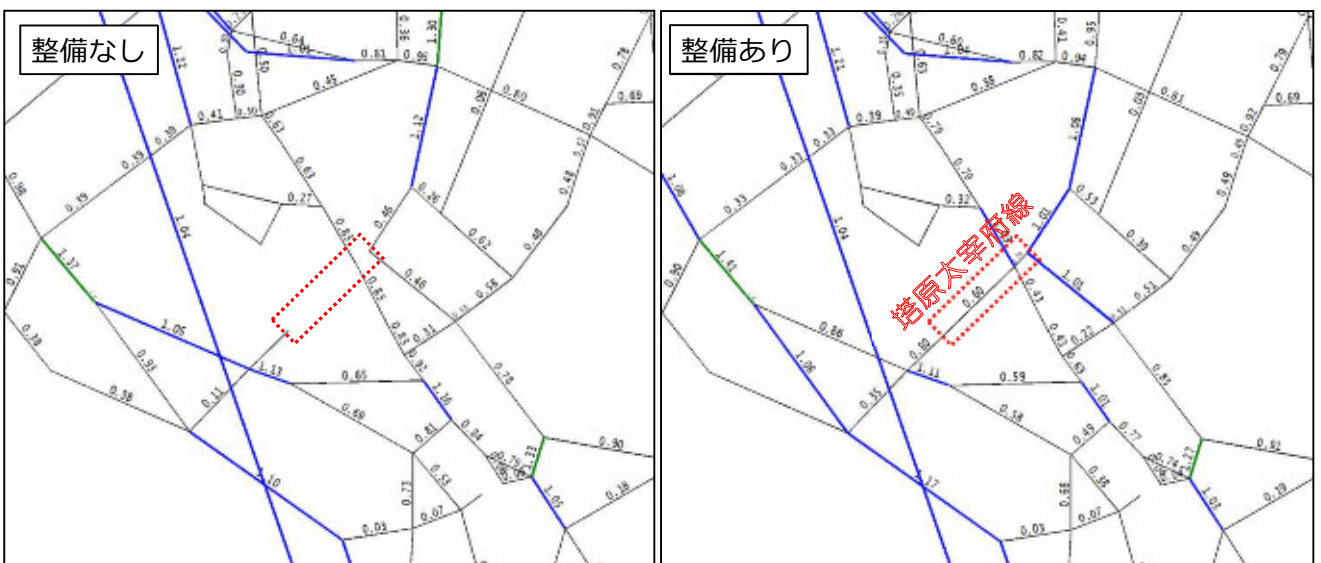
対象区間の推計交通量は81～84 百台/日であり、交通需要が見込まれる。なお、当該路線が整備されることで周辺道路の交通量が減少することから混雑緩和にもつながる。

また、太宰府市と筑紫野市を効率よく結び、交通の利便性を高める路線であることから必要性は高い路線である。

【将来交通量推計（令和19年）】



【混雑度（令和19年）】

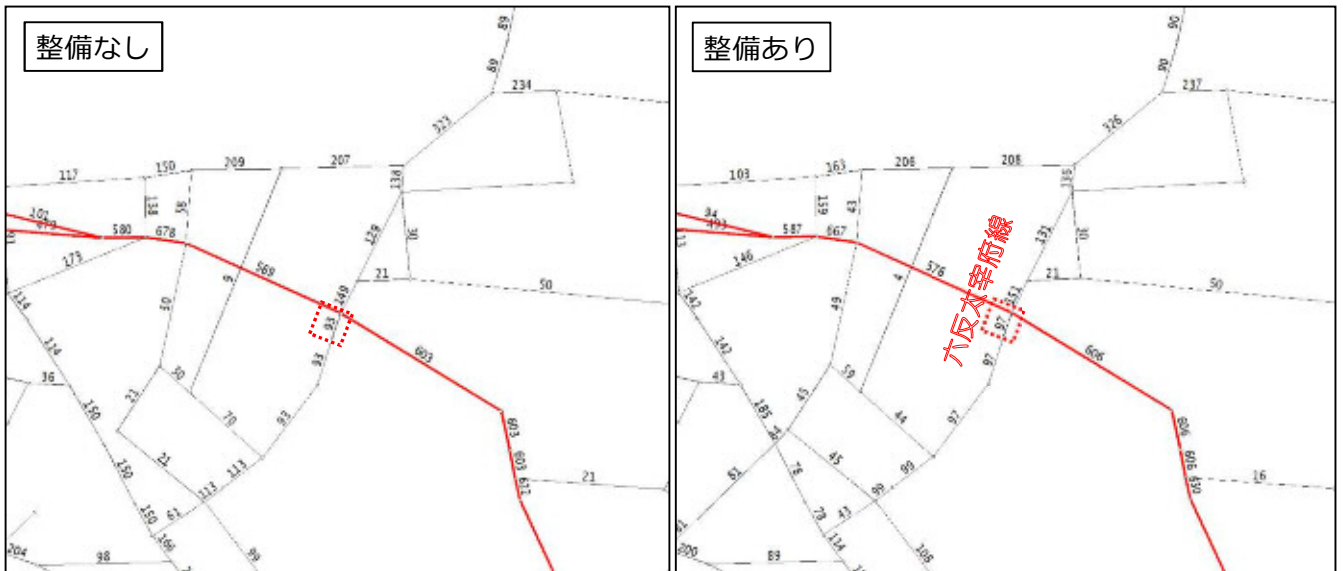


■3・4・7-2 六反太宰府線 「道路網評価：必要性あり」

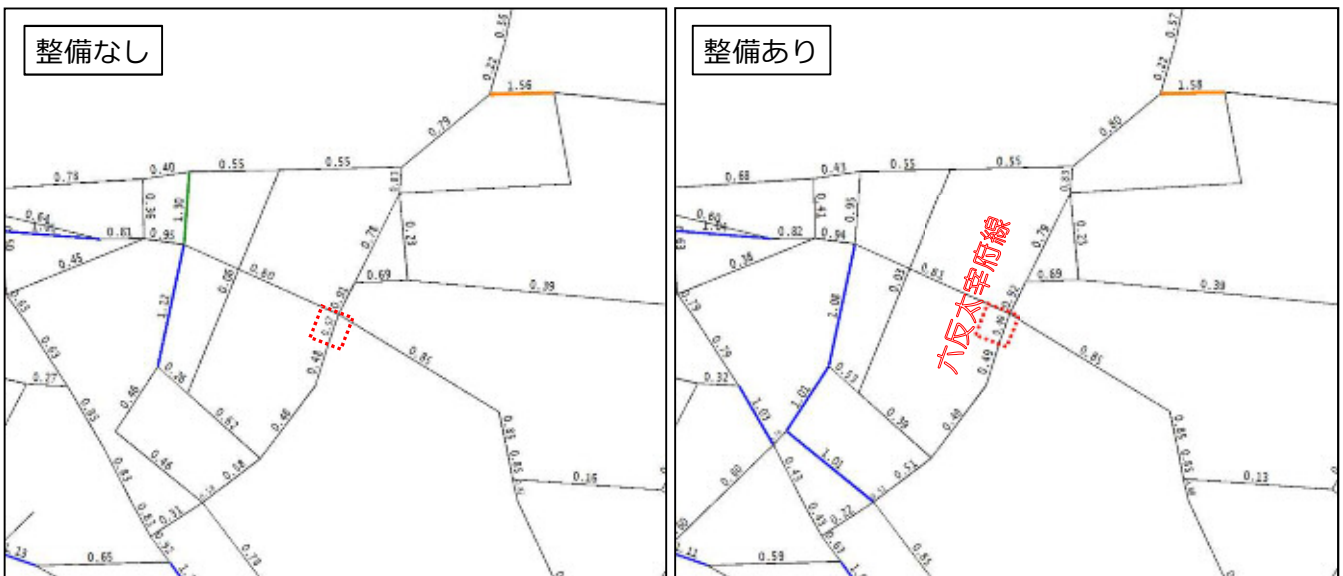
対象区間の推計交通量は97 百台/日であり、交通需要が見込まれる。

また、整備を行うことによって、君畑交差点付近における交通処理の円滑化や歩行者の安全が確保されるとともに、本市から筑紫野市中心部へ向かうアクセス道路として円滑な交通網が形成されることから必要性は高い路線である。

【将来交通量推計（令和19年）】



【混雑度（令和19年）】

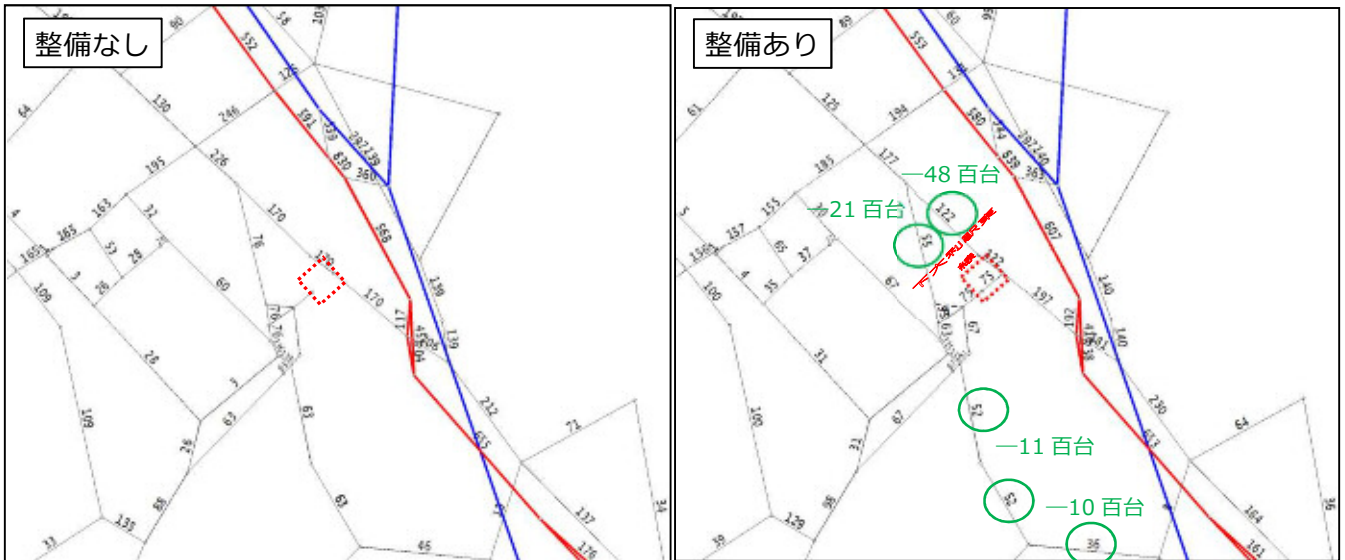


■3・4・7-9 下大利駅東線 「道路網評価：必要性あり」

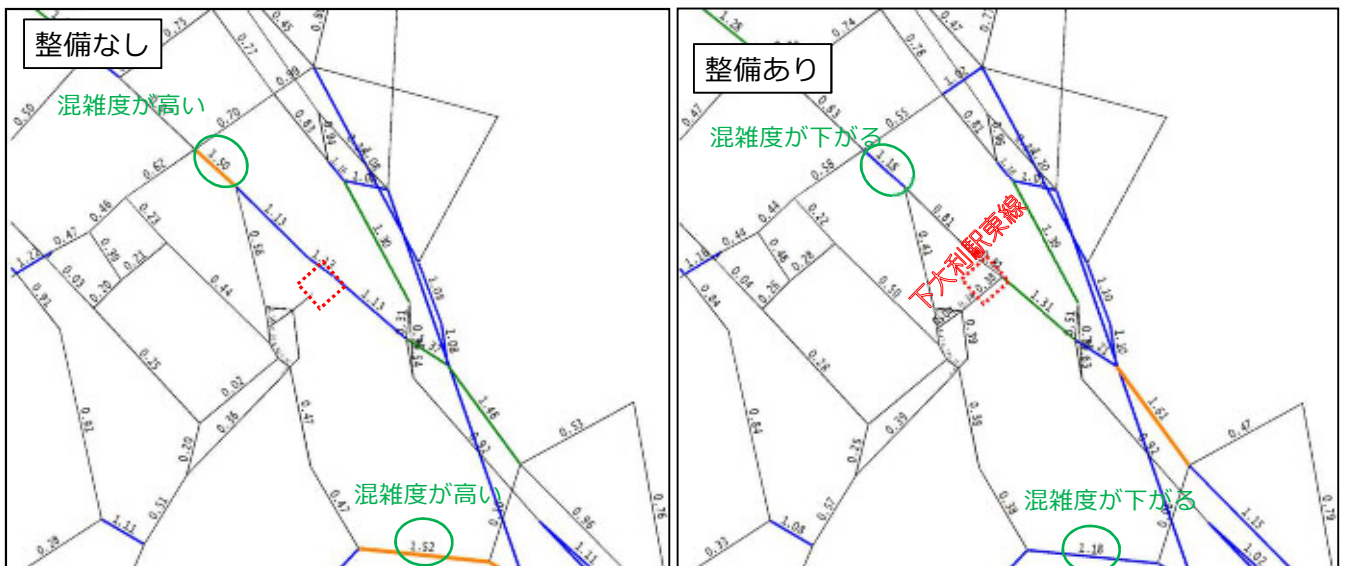
対象区間の推計交通量は75百台/日であり、交通需要が見込まれる。なお、当路線が整備されることで周辺道路の交通量が減少することから混雑緩和にもつながる。

また、本市から公共交通拠点である西鉄下大利駅へ向かうアクセス道路として円滑な交通網が形成されることから必要性は高い路線である。

【将来交通量推計（令和19年）】



【混雑度（令和19年）】



(3) 総合的検証

検討対象路線（3路線）における総合的検証結果は以下のとおりである。

■3・4・7-1 塔原太宰府線

存続	<p>当路線は上位計画に位置付けられ、筑紫野市と太宰府市を結び、西鉄二日市駅およびJR二日市駅へアクセスする交通を集約して処理する道路である。安全安心の確保を行う上でも必要性が高く、歩行空間の確保や地区内の防災機能としても重要な路線である。</p> <p>また、交通量推計においても交通需要があり、かつ当路線が整備されることで周辺道路の交通量が減少することから混雑緩和にもつながる。</p> <p>鉄道との立体交差や既存物件の移転等、実現性の課題はあるが、総合的に判断して当路線は「存続」とする。</p>
----	--

■3・4・7-2 六反太宰府線

存続	<p>当路線は太宰府市と筑紫野市を結ぶ補助幹線道路であり、東西軸を形成する道路として重要な路線である。安全安心の確保を行う上でも必要性が高く、歩行空間の確保や防災機能としても重要な路線である。</p> <p>また、交通量推計においても交通需要がある路線である。</p> <p>また、周辺への影響等に対しては整備による既存建物等の移転がなく、実現性は高いと考える。</p> <p>以上より、総合的に判断して当路線は「存続」とする。</p>
----	--

■3・4・7-9 下大利駅東線

存続	<p>当路線は上位計画に位置付けられ、西鉄下大利駅へアクセスする路線であり、太宰府市と大野城市を結ぶ重要な路線である。また、周辺整備においても骨格的な軸の役割を果たす。</p> <p>安全安心の確保を行う上でも必要性が高く、歩行空間の確保や防災機能としても重要な路線である。さらには交通量推計においても交通需要がある路線であり、当路線が整備されることで周辺道路の交通量が減少することから混雑緩和にもつながる。</p> <p>一方で、路線に規模の大きい既存建物があり実現性の課題はあるが、総合的に判断して当路線は「存続」とする。</p>
----	---