

1 調査名称：直方市都市計画道路見直し検証業務

2 調査主体：直方市

3 調査圏域：直方市管内

4 調査期間：令和2年5月～令和3年3月

5 調査概要：

目指すべき将来都市像を実現するために都市計画決定された都市計画道路については、その整備に相当程度長期間を要するものであり、その実現に向け、一定の継続性が要請されるものであることから、変更は慎重に行われるべきものである。

しかしながら、社会情勢の変化、都市政策の転換、将来都市像の変化等により、都市計画道路の必要性が大きく変化していることや、当初都市計画決定のまま長期にわたり事業が行われていない都市計画道路が多く存在すること等の問題に対しては、継続性・安定性の要請等を踏まえながら適宜都市計画道路の検証を行い、必要に応じて都市計画の変更を行うことが求められている。

このため、福岡県が策定した「福岡県都市計画道路検証方針」、「『都市計画道路の見直し検証』手順書」を踏まえ、都市計画道路（幹線道路）の検証を行うことを目的とする。

## I 調査概要

1 調査名称：直方市都市計画道路見直し検証業務

2 報告書目次

### 1. 業務概要

- (1) 業務目的
- (2) 業務の概要
- (3) 調査対象
- (4) 業務実施のフロー

### 2. 都市計画道路の現況把握

- (1) 都市計画道路の状況
- (2) 都市計画道路の整備状況

### 3. 地域概況の把握

#### 3-1. 人口

- (1) 人口の推移
- (2) DID人口・面積

#### 3-2. 都市構造

- (1) 周辺都市との交通流動
- (2) 市街地の形成
- (3) 道路網
- (4) 現況道路網での交通量の状況
- (5) 乗合バスの状況

#### 3-3. 土地利用

- (1) 用途地域の状況
- (2) 市街地の拡大状況

#### 3-4. 中心市街地の状況

#### 3-5. 通学路の状況

#### 3-6. 事故発生状況

#### 3-7. 防災関連施設

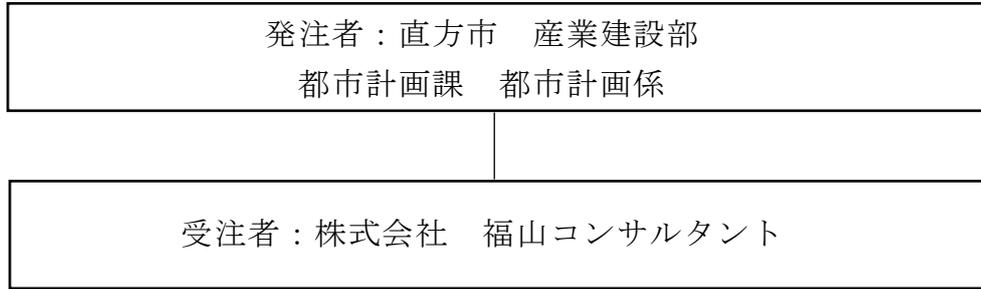
#### 3-8. 観光・景観

### 4. 上位計画・関連計画等の整理

- (1) 人口の推移
- (2) 上位計画・関連計画にみる道路網検討の方向性

5. 評価項目の検討
  - (1) 都市計画道路の課題
  - (2) 都市計画道路における必要性評価の項目整理
6. 基礎点の設定
  - (1) 基礎点の設定の考え方
  - (2) 基礎点の設定
7. 必要性評価の実施
  - (1) 評価項目の判断基準
  - (2) 必要性評価の実施
8. 実現性評価の実施
  - (1) 評価項目の判断基準
  - (2) 実現性評価の実施
9. 将来交通量推計
  - 9-1. 道路網案の検討
  - 9-2. 現況再現配分の実施
    - 9-2-1. 交通量推計の流れ
    - 9-2-2. 推計条件の整理
    - 9-2-3. 現況再現配分の結果
    - 9-2-4. 現況再現性の検証
  - 9-3. 将来交通量推計
    - 9-3-1. 将来交通需要の動向（H29現況ODとR19将来ODの比較）
    - 9-3-2. 推計ケース一覧
    - 9-3-3. 将来交通量推計結果
    - 9-3-4. 増減交通量図
10. 道路網評価
  - 10-1. 評価の流れ
  - 10-2. 設計基準交通量に基づく都市計画道路の混雑度評価
  - 10-3. 変更計画案に伴う周辺影響路線の混雑度評価
  - 10-4. 道路網検証結果の整理
    - (1) 道路網検証の考え方
    - (2) 道路網検証結果
11. 総合的検証の実施
12. 見直し候補路線の検証

3 調査体制



4 委員会名簿等：  
委員会等なし

## II 調査成果

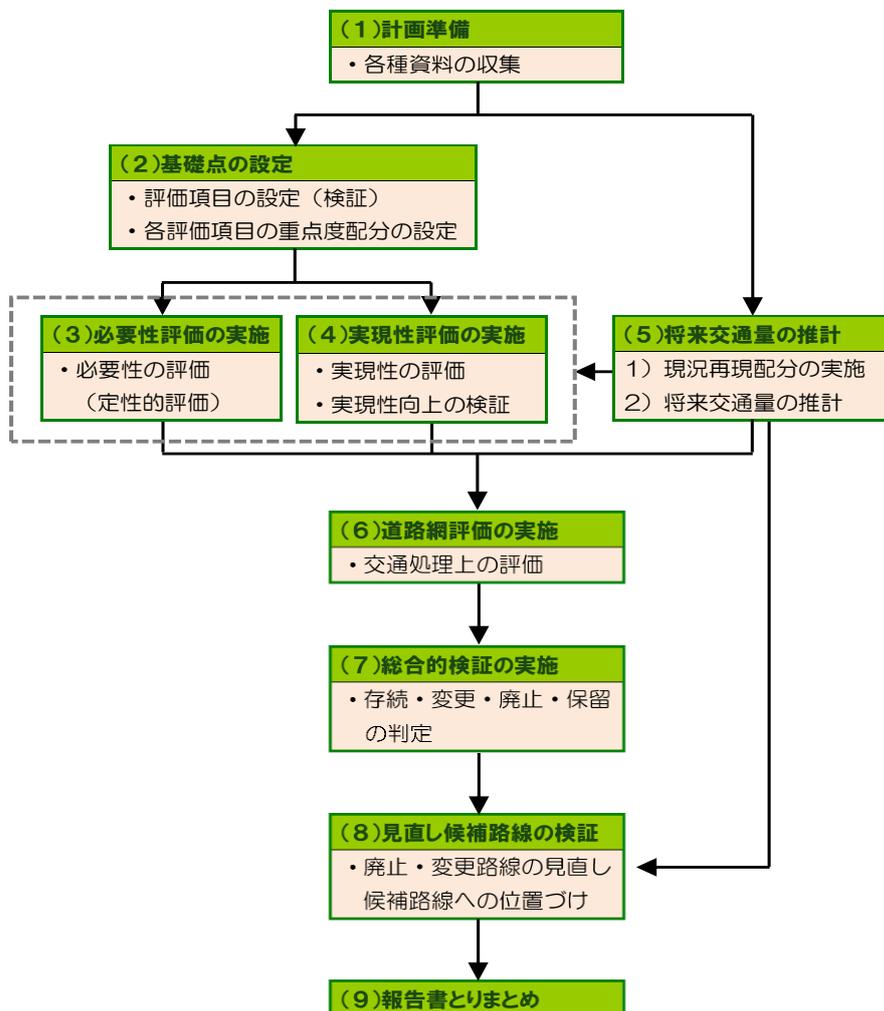
### 1 調査目的

目指すべき将来都市像を実現するために都市計画決定された都市計画道路については、その整備に相当程度長期間を要するものであり、その実現に向け一定の継続性が要請されるものであることから、変更は慎重に行われるべきものである。

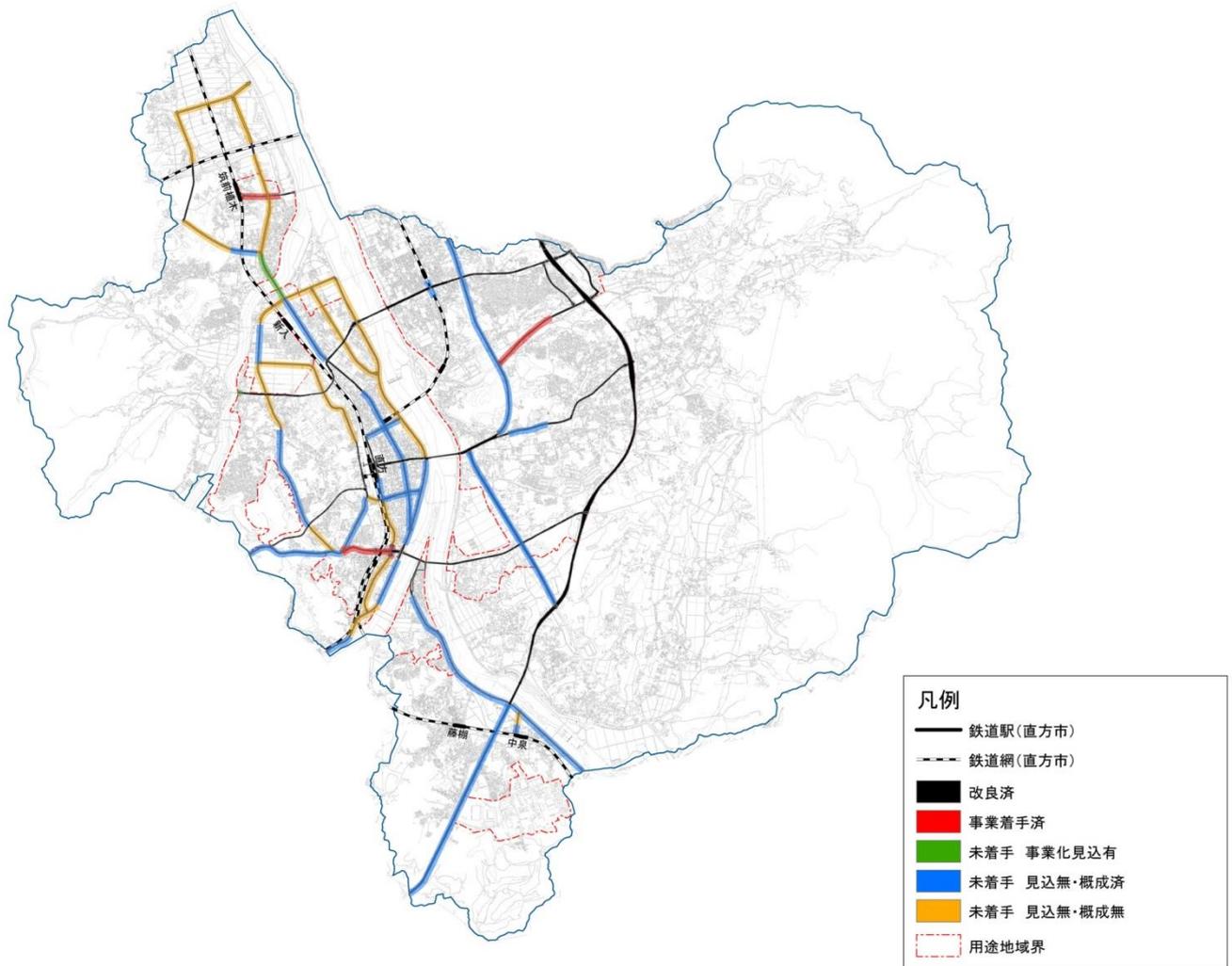
しかしながら、社会情勢の変化、都市政策の転換、将来都市像の変化等により、都市計画道路の必要性が大きく変化していることや、当初都市計画決定のまま長期にわたり業が行われていない都市計画道路が多く存在すること等の問題に対しては、継続性・安定性の要請等を踏まえながら適宜都市計画道路の検証を行い、必要に応じて都市計画の変更を行うことが求められている。

このため、福岡県が策定した「福岡県都市計画道路検証方針」、「『都市計画道路の見直し検証』手順書」を踏まえ、都市計画道路（幹線道路）の検証を行うことを目的とする。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



直方市の都市計画道路27路線のうち、未着手路線19路線について検証を行う。

## 4 調査成果

## ①基礎点の設定

現状把握や上位・関連計画の整理を行った後、評価項目の検討を行った。それをもとに、基礎点の配分をタイプ①（道路網形成重視）とタイプ②（コンパクトシティ形成重視）を設定し、比較した。結果として、若干の違いはあったものの、評価結果には影響がなかったため、下記に示すタイプ①（道路網形成重視）で評価を行う。

## ▼タイプ①（道路網形成重視）の基礎点配分

基礎点カルテ					市町名	直方市			
<b>STEP②-1 必要性評価</b>					<b>②-2 実現性評価</b>				
項目				基礎点	項目				
大項目	重み a	小項目	重み b	a*b/100	大項目	重み c			
計画の位置付け	30	当初趣旨	40	12	支障	70	橋梁、トンネル	20	14
		上位計画等	40	12			大規模施工	20	14
		関連計画・事業	20	6			既存物件	20	14
都市機能の強化	20	道路網	40	8			道路構造令	40	28
		渋滞緩和	25	5			影響	30	自然環境
		公共交通	20	4	歴史・文化財	30			9
地域の活性化	10	商業・産業・観光施設	15	3	コミュニティ	40	12		
		土地利用	40	4					
		都市機能	30	3					
安全・安心の確保	20	環境改善・景観形成	30	3	記入要領				
		歩行者・自転車の通行	30	6	・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。				
		交通事故緩和	20	4	・より評価を重視する項目の重みを大きくする。				
		避難路・活動空間	30	6	・大項目の重みと小項目の重みから基礎点を算出する。				
代替道路の存在	20	延焼防止	20	4	a × b / 100 = 必要性評価の基礎点				
		代替道路の存在	100	20	c × d / 100 = 必要性評価の基礎点				
<b>重み付けの説明</b>									
<b>【必要性】</b>				<b>【実現性】</b>					
・マスタープラン等で位置づけのある環状道路網に関連する項目について重視する。 ・市内には道路事業により整備された道路が多く、既存ストックの活用を積極的に行うために、代替路線の評価を重視する。				・既成市街地内に計画されている路線が多いため、道路整備に伴う支障物件についてを重視する。 ・本市の道路整備への財政状況より、事業費に係る項目に重点を置く。					

## ②必要性評価の実施

下記の評価項目を基に未着手区間の必要性評価を行う。

### ▼必要性評価項目における判断基準

必要性評価の項目		判断基準		備考(参考資料等)
項目①	項目②	「都市計画道路の見直し検証」手順書(R2.5版)より	本市の地域特性を考慮した独自基準(追加基準)	
計画の位置づけ	当初趣旨	●計画決定から数十年が経過した路線はその目的が薄れていることが多い。計画決定された当初の趣旨が引き続き存在しているかを確認する。	—	
	上位計画等	●上位計画等に定められた路線は、都市の将来像を実現するうえで必要性が高いため、市町や県の将来の計画などに位置付けられているかを確認する。	●都市計画マスタープランに位置付けしている。	【資料】 ・「直方市都市計画マスタープラン(平成26年3月/直方市)」より
	関連計画・事業	●他事業との計画の整合性や連携を確認する。	●福岡県による事業実施の予定箇所に位置付けされている、もしくは接続している。 ●地区計画等の市街地整備の一部に位置付けしている、もしくは接続している。	
都市機能の強化	道路網	●将来交通量需要予測において見込まれる交通量や、道路網の形成について確認する。	●中心市街地や主要集落に加え、直方市立地適正化計画での中心拠点・副拠点・生活拠点内での骨格道路を形成している。 ●本市の環状型道路網を形成している(もしくは環状道路網に接続している)。 ●中心市街地(中心拠点)からの放射状の幹線道路を形成している。 ●本市と周辺都市を結ぶ幹線道路を形成している。	【資料】 ・「直方市立地適正化計画(平成31年3月/直方市)」より
	渋滞緩和	●検証路線の整備によって、現道や並行路線等の渋滞が解消されるかを確認する。	●現道や並行路線等の渋滞削減が見込まれる。 ●市街地や集落内における細街路等での通過交通削減による渋滞緩和が見込まれる。	
	公共交通	●公共交通の活性化に寄与する路線であるかを確認する。	●西鉄バス・JR九州バス・コミュニティバスの路線に位置付けされている。 ●鉄道駅等の交通結節点に接続している。	【資料】 ・庁内資料(バス路線)
	商業・産業・観光施設	●商業施設や産業施設、観光施設は多くの自動車交通が集中する施設であるため、それらの施設との接続を確認する。	●商業施設は、大型商業施設に接続している。 ●産業施設は、工業団地に接続している。 ●観光施設は、各種景観・歴史資源に接続している。	【資料】 ・観光施設:「令和元年度 都市計画基礎調査 筑豊広域都市計画区域(直方市)」及び「直方市観光案内HP」より
地域の活性化	土地利用	●周辺の土地利用の状況や今後の動向、土地利用との整合性の観点から都市計画道路の必要性に変化が生じていないかを確認する。	●沿線の住宅地や集落に対して、道路整備により通過交通の排除が期待できる。 ●用途地域等の地域地区に整合し、将来的に良好な市街地形成が見込まれる。	
	都市機能	●公共施設や公益施設などの都市機能には多くの人が集中し、都市の中心的役割を果たす重要な施設であるため、それらの施設との関係を確認する。	●公共施設や公益施設に接続する。 ●中心市街地や直方市立地適正化計画での中心拠点・副拠点・生活拠点に位置付けられている、もしくは接続している。	【資料】 ・「直方市立地適正化計画(平成31年3月/直方市)」より
	環境改善・景観形成	●都市の環境改善や景観形成に寄与するかを確認する。	●市街地や集落内の通過交通削減により、良好な居住環境の形成が期待される。 ●街路樹整備により、良好な沿道計画の創出が期待できる。	
安全・安心の確保	歩行者・自転車の通行	●歩行者・自転車が安全で安心して通行できる空間の形成に寄与するかを確認する。	●小学校・中学校の通学路に指定される中、歩道幅員が狭い区間(もしくは歩道が未整備区間)に対して、道路整備により安全性向上が期待できる。 ●中心市街地や集落、直方市立地適正化計画での中心拠点・副拠点・生活拠点内において、歩道幅員が狭い区間(もしくは歩道が未整備区間)に対して、道路整備により安全性向上が期待できる。 ●鉄道駅等の交通結節点での接続路線において、歩道幅員が狭い区間(もしくは歩道が未整備区間)に対して、道路整備により安全性向上が期待できる。	【資料】 ・庁内資料(通学路) ・「直方市立地適正化計画(平成31年3月/直方市)」より
	交通事故軽減	●現道や周辺道路の交通事故の発生状況を確認し、本路線の整備により交通事故の軽減が期待できるかを検証する。	●鉄道踏切の撤去(もしくは踏切を避ける)により、踏切事故の防止が期待できる。	【資料】 ・「福岡県オープンデータサイト(H28、H29、H30、R1交通事故)」より
	避難路・活動空間	●災害への対応が重要となっている昨今、安全な環境の整備が求められている。災害時の避難路や緊急車両の通行空間、消防・救急のための活動空間となる機能について確認する。	●緊急輸送道路(1次・2次ネットワーク)に位置付けされている。 ●避難所に接続している。 ●安全な避難路(W=15m以上)を確保している。 <b>&lt;○・△の判定について&gt;</b> ⇒緊急輸送道路に位置付け:「○」判定 ⇒避難路W=15m以上を確保:「○」判定 ⇒避難所に接続するが、避難路W=15mが未確保:「△」判定	【資料】 ・緊急輸送道路:「緊急輸送道路ネットワーク図(福岡県)」より ・避難所:「ハザードマップ(直方市HP)」より ・避難路W=15m以上:補足①参照
	延焼防止	●道路には大規模な火災発生時に火災の延焼遮断帯となる機能があることから、延焼防止の効果を確認する。	●延焼防止機能としてW=12m以上を確保している。 <b>&lt;○・△の判定について&gt;</b> ⇒対象区間での全区間で延焼防止機能を確保:「○」判定 ⇒対象区間での一部区間で延焼防止機能を確保:「△」判定	【資料】 ・延焼防止機能W=12m以上:補足②参照
代替道路の存在	●限られた財源のなかで、既存ストックの活用や機能分担等を図り、効率性の高い道路整備を進める必要がある。周囲に本計画路線の機能を代替できる道路があるかを確認する。	●自動車による交通機能の代替の有無 ●歩行者・自転車の交通機能の代替の有無 ●防災機能の代替の有無		

③実現性評価の実施

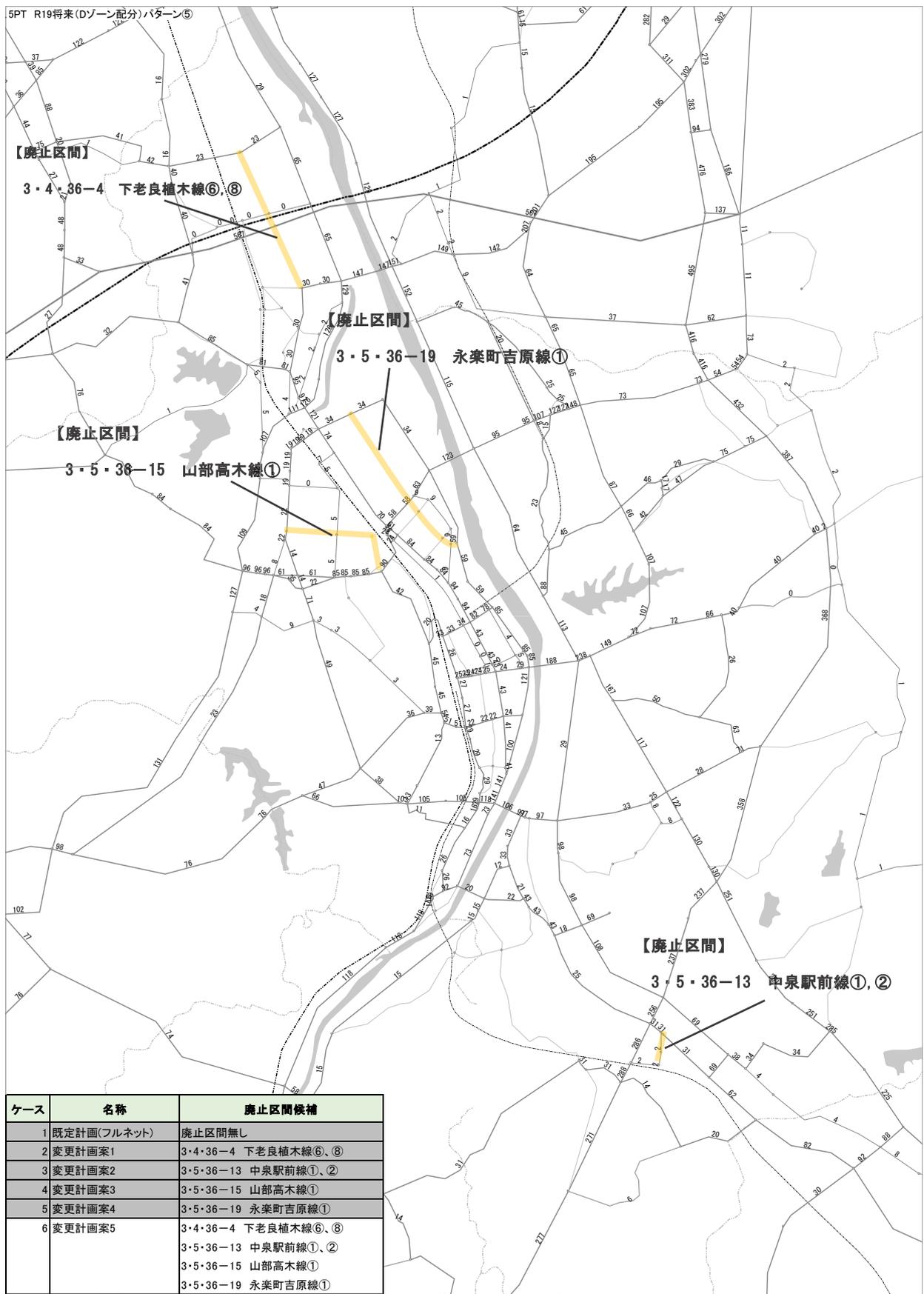
②の必要性評価で 70 点以上の○評価の区間を対象に下記の判断基準において実現性評価を実施する。

▼必要性評価項目における判断基準

実現性評価の項目		判断基準		備考
項目①	項目②	「都市計画道路の見直し検証」手順書（R2.5版）より	本市の地域特性を考慮した独自基準（追加基準）	
支障	橋梁・トンネル	●河川橋梁や鉄道との立体交差、トンネル等は、多大な費用と時間を要するため事業化の支障となることが多い。計画内にこれらの構造物があるかを確認する。	—	—
	大規模施工	●大規模な法面や擁壁、土工など、多大な費用と時間を要する構造で、事業化の支障となるような施工を伴うかを確認する。	—	—
	既存物件	●道路整備により補償が必要となる建物の種類や数を確認する。	<p>●支障物件数及び移転困難物件を確認する。</p> <p>《○・△・×の判定について》</p> <p>※支障物件での判定については、社会情勢等による市の財政状況に左右されることから、下記の物件数等により判断することとした。</p> <p>※なお、件数は主に地形図による図上計測で判断していることから、9件以下は実数、10件以上は1の位を四捨五入で記載している。</p> <p>⇒移転困難物件有：×判定</p> <p>⇒支障物件21件以上：×判定</p> <p>⇒支障物件10件以上かつ5.0件/100m以下：△判定</p> <p>⇒支障物件5～10件かつ5.1～10.0件/100m：△判定</p> <p>⇒支障物件9件以下かつ5.0件/100m以下：○判定</p> <p>⇒支障物件なし：○判定</p>	※判定結果の詳細は次頁参照
	道路構造令	●計画決定から数十年経過している路線は、改正された現行の道路構造令に適合していないことが多いため確認する。	—	—
影響	自然環境	●道路整備によって自然環境の損失などの影響が発生するかを確認する。	—	—
	歴史・文化財	●教養や観光の資源となる重要な歴史的建造物や文化財が、道路整備によって損失する影響があるかを確認する。	<p>《○・△の判定について》</p> <p>⇒一部影響あり：△判定</p> <p>⇒影響なし：○判定</p>	—
	コミュニティ	●地域コミュニティや既存市街地の形成・維持に影響をおよぼす道路であるかを確認する。	<p>●概ね車線数で判断することとし、市街地や集落内の2車線道路では地域コミュニティに影響を与えないが、4車線道路では地域コミュニティの分断が懸念されると判断する。</p> <p>《○・×の判定について》</p> <p>⇒現況4車線・整備後4車線：○判定</p> <p>(※既に4車線道路で地域コミュニティが形成されていると判断)</p> <p>⇒現況2車線以下・整備後2車線：○判定</p> <p>⇒現況未整備・整備後2車線：○判定</p> <p>⇒現況2車線以下・整備後4車線：×判定</p> <p>⇒現況未整備・整備後4車線：×判定</p>	—

④将来交通量の推計

②、③のどちらかで70点以下となった路線を廃止路線と仮定し、将来交通量（R19）の推計を行う。

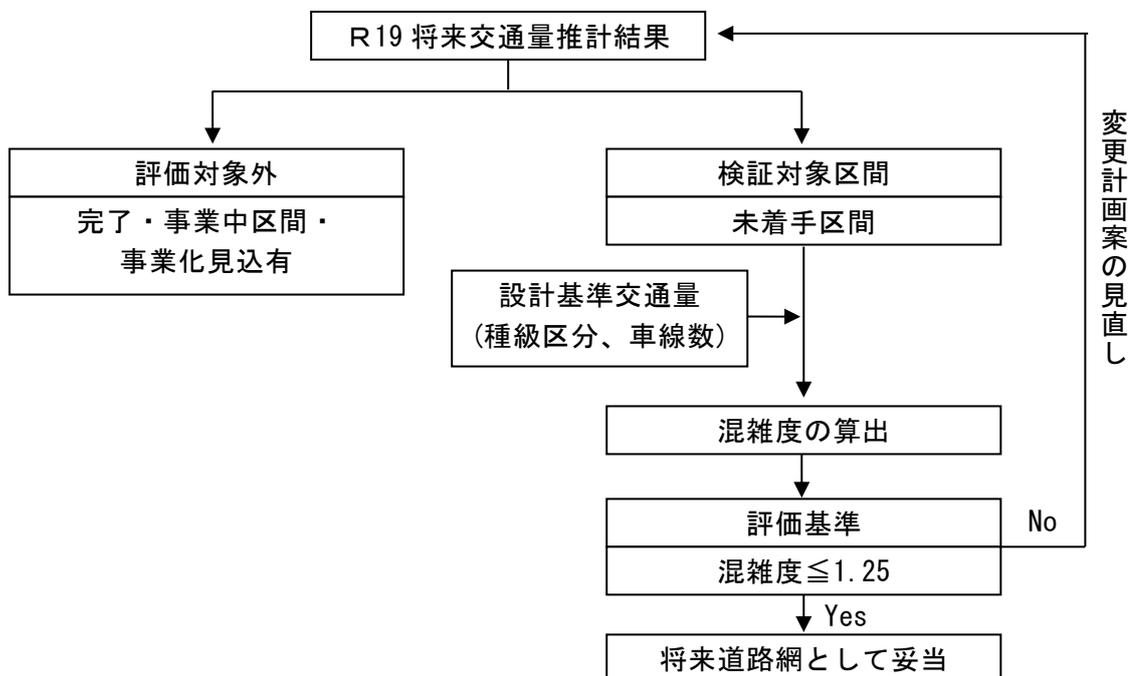


### ⑤道路網評価

④の将来交通量推計をもとに、既定計画と各種変更計画案の推計結果を比較することで、将来道路網での交通処理上の影響、変動、効果を検証し、道路網評価を実施する。

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する。

#### ▼ 評価のフロー



#### ▼ 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。
<b>1.0~1.25</b>	<b>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。</b>
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。

注)「道路の交通容量」(日本道路協会、P109の表「混雑度の解釈」より要約して作成)

⑥総合的検証の実施

②の必要性評価、③の実現性評価をもとに「見直し候補路線」の抽出を行った結果を以下に示す。なお④・⑤にて、「見直し候補路線」における「廃止」を行った場合の将来交通量推計を確認した結果、交通処理上での問題は概ね観られなかった。

▼見直し候補路線の位置付け

路線番号	路線名	区間 No.	必要性評価 結果		実現性評価 結果		道路網検証 結果		総合的検証 結果	見直し候補路線 の位置付け
			点数	評価	点数	評価	見直しの 方向性(案)	評価	見直しの 方向性	
3・3・36-1	200号バイパス線	①	87	○	82	○	存続	○	存続	—
3・5・36-2	外町江口線	①	86	○	96	○	存続	○	存続	—
		③	86	○	96	○	存続	○	存続	—
		④	80	○	72	○	存続	○	存続	—
		⑤	73	○	96	○	存続	○	存続	—
3・4・36-3	直方駅行橋線	⑦	86	○	89	○	存続	○	存続	—
3・4・36-4	下老良植木線	①	87	○	82	○	存続	○	存続	—
		③	87	○	82	○	存続	○	存続	—
		⑤	84	○	86	○	存続	○	存続	—
		⑥	58	×	—	—	廃止	○	廃止	見直し候補路線
		⑧	60	×	—	—	廃止	○	廃止	見直し候補路線
3・5・36-6	下老良鴨生田線	①	87	○	96	○	存続	○	存続	—
		②	84	○	89	○	存続	○	存続	—
		④	80	○	89	○	存続	○	存続	—
3・4・36-7	境口鴨生田線	④	94	○	89	○	存続	○	存続	—
		⑤	73	○	96	○	存続	○	存続	—
3・5・36-8	中島町中泉線	③	77	○	75	○	存続	○	存続	—
3・5・36-9	山部御館山線	①	76	○	89	○	存続	○	存続	—
3・4・36-10	一丁田老良線	①	77	○	100	○	存続	○	存続	—
		②	80	○	86	○	存続	○	存続	—
		③	70	○	86	○	存続	○	存続	—
		⑤	83	○	100	○	存続	○	存続	—
		⑥	72	○	100	○	存続	○	存続	—
		⑦	73	○	86	○	存続	○	存続	—
		⑧	73	○	100	○	存続	○	存続	—
3・5・36-13	中泉駅前線	①	57	×	—	—	廃止	○	廃止	見直し候補路線
		②	61	×	—	—	廃止	○	廃止	見直し候補路線
3・5・36-14	御館山新出線	①	73	○	75	○	存続	○	存続	—
		②	80	○	96	○	存続	○	存続	—
		③	83	○	89	○	存続	○	存続	—
		④	72	○	100	○	存続	○	存続	—
		⑤	76	○	100	○	存続	○	存続	—
		⑥	72	○	100	○	存続	○	存続	—
		⑦	76	○	93	○	存続	○	存続	—
		⑧	76	○	86	○	存続	○	存続	—
		⑨	80	○	86	○	存続	○	存続	—
		⑩	72	○	79	○	存続	○	存続	—
3・5・36-15	山部高木線	①	55	×	—	—	廃止	○	廃止	見直し候補路線
		②	80	○	82	○	存続	○	存続	—
3・6・36-16	直方駅上老良線	②	81	○	96	○	存続	○	存続	—
		③	87	○	89	○	存続	○	存続	—
		⑥	78	○	82	○	存続	○	存続	—
3・5・36-18	下原田川久保線	①	81	○	96	○	存続	○	存続	—
3・5・36-19	永楽町吉原線	①	67	×	—	—	廃止	○	廃止	見直し候補路線
3・5・36-20	外町新出線	①	77	○	82	○	存続	○	存続	—
		②	74	○	82	○	存続	○	存続	—
		③	70	○	82	○	存続	○	存続	—
3・4・36-21	頓野感田線	①	100	○	75	○	存続	○	存続	—
3・4・36-22	知古感田線	③	80	○	82	○	存続	○	存続	—
3・3・36-24	頓野下境線	①	86	○	79	○	存続	○	存続	—
		②	77	○	89	○	存続	○	存続	—