

小城市長期未着手都市計画道路の整備・見直し方針 パブリックコメント（意見募集）資料

パブリックコメント（意見募集）とは、市の重要な政策の形成過程において、その政策に関する計画などの素案の趣旨、内容その他必要な事項を公表し、広く市民等から意見、情報及び専門的な知識を求め、寄せられた意見等に対する市の考え方を明らかにするとともに、有益な意見等を考慮して本市としての意思決定を行う手続きです。

小城市では、都市計画決定から長期にわたって整備が行われていない都市計画道路を対象に、佐賀県の「佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」（平成19年11月）に示された手順を参考に、その必要性、優先性及び実現性を再検証し、今後の見直しに当たっての方向性（素案）を作成しました。

今回のパブリックコメント（意見募集）は、この方向性（素案）について広く市民のみなさまからご意見をいただくものです。
お寄せ頂いたご意見は、十分に検討させていただいた上で、今後の都市計画道路の整備・見直しの方針に反映していきたいと考えています。

都市施設の整備・見直しの方向性（素案）の作成 **終了**

パブリックコメント（意見募集）

現在、この段階です。

都市計画道路の整備・見直しの方向性の決定

都市計画の手続き

— ご意見の提出方法 —

縦覧期間：令和2年 1月30日（木）から令和2年 2月28日（金）
意見書受付期間：令和2年 1月30日（木）から令和2年 2月28日（金）※必着
提出方法：住所・氏名・電話番号を明記の上、持参、郵送、FAX、Eメールのいずれかの方法で提出してください。

送付先：〒845-8511 小城市役所 都市計画課
電話番号：0952-37-6121
Fax：0952-37-6165
メールアドレス：toshikeikaku@city.ogi.lg.jp

1. 都市計画道路について

◆都市計画道路とは

都市計画道路とは、将来の都市構造を実現し、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するために必要な骨格的な道路として都市計画決定された道路です。

◆都市計画道路の見直しの必要性

【社会情勢の変化】

- 人口減少・少子高齢化の進展
- まちづくりの意識の変化
- 自然環境への配慮
- 財政的な制約

【長期間未着手による弊害・課題】

- 実施時期の不明確により、地権者の将来生活設計に支障
- 建築制限により、土地の有効利用や土地売買に影響
- 現在の整備ペースでは、相当な期間、建築制限を課す状態が続く



長期間未着手となっている都市計画道路については、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、将来都市像や社会情勢の変化を踏まえ、その必要性を検証し、計画の見直しを行う必要があると考えられます。

◆都市計画道路の見直しにより期待される効果

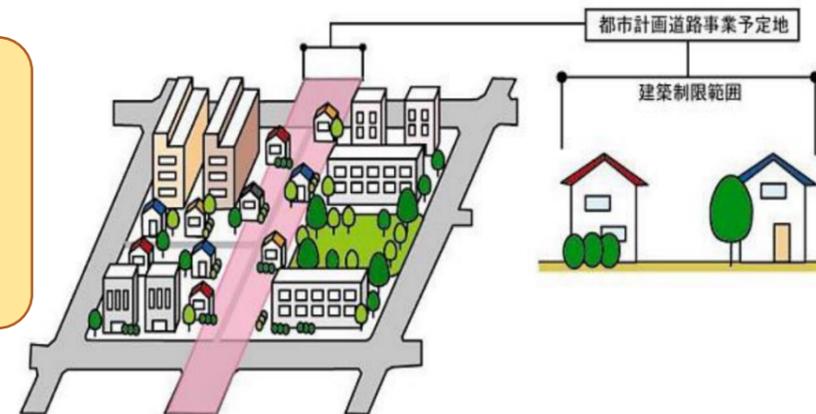
- 都市の構造や将来像からみて、都市計画道路の役割や機能が適切かどうかを検証することで、都市計画の目的に沿った健全な市街地を形成することが出来ます。
- 市街地及び周辺の整備状況、土地利用の変化からみて、都市計画道路の必要性を検証することで、効率的な道路網の形成・配置・整備を行うことが出来ます。
- 今回のパブリックコメントや住民説明会を通じて得られる地域の意向を踏まえることで、協働のまちづくりを進めることができます。
- 都市計画法第53条の建築制限が解除されるため、新たな土地活用ができます。

【都市計画法第53条の建築制限】

都市計画道路の区域では将来の円滑な整備のため、一定の建築行為を制限しています。

【建築が許可されるものの例】

- ①階数が2階以下で地下が無いもの
- ②木造・鉄骨造りなど移転や撤去が容易なもの



2. 都市計画道路の見直しの進め方

佐賀県では、平成19年11月に佐賀県における今後の都市計画道路の整備のあり方を検討するとともに、県及び市町が既存の都市施設の検証と未着手区間の見直しを円滑に行うためのガイドラインとして、「佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」を策定しています。

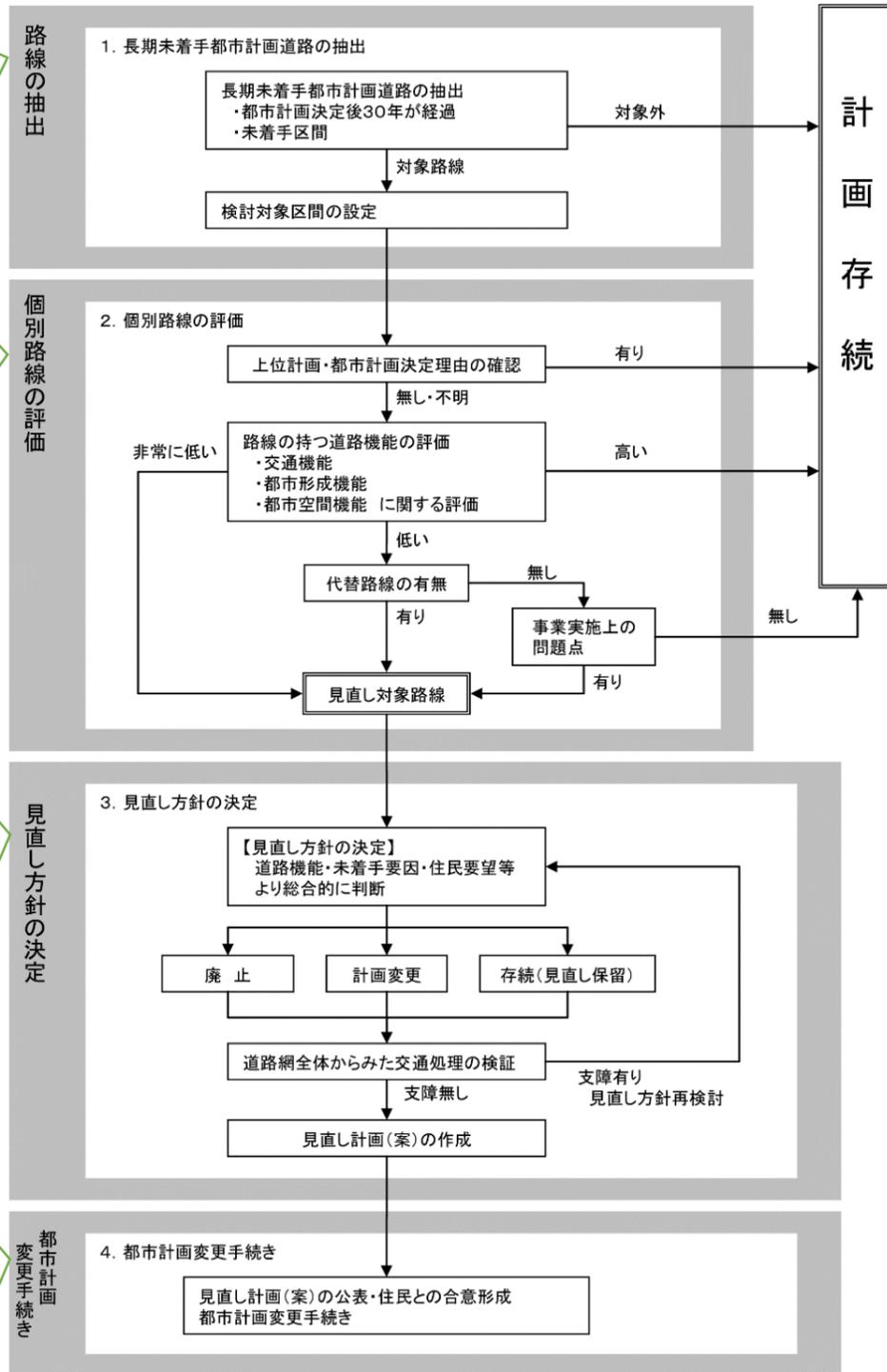
◆都市計画道路の見直しフロー

都市計画道路の計画決定年月日、整備状況、延長、幅員等の基本情報を整理し、長期未着手都市計画道路を抽出します。

上位計画や都市計画決定理由の確認や路線の持つ機能の評価により、見直し対象となる路線を決定します。

見直し対象路線について、未着手要因の整理や計画変更の可能性、道路網全体での交通処理について検証をおこない、計画存続、変更、廃止といった見直し方針を決定し、見直し計画（案）を作成します。

作成した見直し計画（案）を基に、沿線住民との地元懇談会、パブリックコメント、アンケート等をおこない住民との合意形成を図り、概ねの合意形成が整った後、都市計画変更手続きへと移行します。



3. 路線の抽出

(1) 小城市の都市計画道路の整備状況の確認

都市計画道路とは、都市計画法に基づいて計画・整備される道路網で、都市の骨格を形成し、市民の安全で快適な移動、土地利用の促進、防災・安全性の向上など、市民の快適な都市生活と機能的な都市活動を支援する都市機能の向上に重要な役割を果たす都市施設です。

現在、小城市では、18路線（総延長21,802m）の都市計画道路が計画されており、そのうち18,616m（85.4%）が整備済みです。

(2) 見直し対象路線の抽出

佐賀県では、都市計画決定から30年が経過した路線のうち、事業中及び事業化予定区間を除く未整備区間を有する路線を長期未着手都市計画道路と位置づけ、見直し検討の対象路線とします。小城市では、18路線のうち5路線が見直し対象路線に該当します。

表 都市計画道路の整備状況、及び見直し対象路線の抽出

| 路線番号 | 路線名 | 都市計画決定年月日(当初) | 実延長(m) | 整備済延長(m) | 未整備延長(m) | 事業中延長(m) | 整備率 | 考え方 | 抽出 |
|---------|----------|---------------|--------|----------|----------|----------|--------|---------|----|
| 3・4・1 | 小城駅千葉公園線 | S32.7.15 | 1,780 | 1,362 | 250 | 168 | 76.5% | 30年以上経過 | ○ |
| 3・4・2 | 唐津小城線 | S32.7.15 | 1,600 | 1,600 | | | 100.0% | 整備済 | |
| 3・5・3 | 本町西小路線 | S32.7.15 | 1,110 | 912 | 198 | | 82.2% | 30年以上経過 | ○ |
| 3・5・4 | 本町久米線 | S32.7.15 | 700 | | 700 | | 0.0% | 30年以上経過 | ○ |
| 3・5・5 | 甘木本告線 | S32.7.15 | 1,030 | | 1,030 | | 0.0% | 30年以上経過 | ○ |
| 3・4・6 | 畑田中町線 | S32.7.15 | 1,590 | 1,590 | | | 100.0% | 整備済 | |
| 7・6・1 | 西小路畑田線 | S32.7.15 | 870 | 870 | | | 100.0% | 整備済 | |
| 7・6・3 | 小城公園本告線 | S32.7.15 | 600 | | 600 | | 0.0% | 30年以上経過 | ○ |
| 3・2・201 | 国道34号線 | S32.7.15 | 5,600 | 5,600 | | | 100.0% | 整備済 | |
| 3・4・201 | 牛津駅前線 | S32.7.15 | 142 | 142 | | | 100.0% | 整備済 | |
| 3・4・202 | 立町西町線 | S32.7.15 | 470 | 470 | | | 100.0% | 整備済 | |
| 3・4・203 | 天満町線 | S32.7.15 | 850 | 850 | | | 100.0% | 整備済 | |
| 3・5・204 | 十町巖江津線 | S32.7.15 | 2,100 | 2,100 | | | 100.0% | 整備済 | |
| 3・5・205 | 新宿友田線 | S32.7.15 | 850 | 850 | | | 100.0% | 整備済 | |
| 3・5・206 | 小城牛津線 | S32.7.15 | 1,130 | 1,130 | | | 100.0% | 整備済 | |
| 3・5・207 | 友田天満町線 | S52.1.22 | 680 | 680 | | | 100.0% | 整備済 | |
| 3・5・208 | 牛津駅友田線 | H17.3.31 | 490 | 250 | 240 | | 51.0% | 30年未満 | |
| 3・5・209 | 友田線 | H17.2.10 | 210 | 210 | | | 100.0% | 30年未満 | |
| 合計 | | | 21,802 | 18,616 | 3,018 | 168 | 85.4% | | |

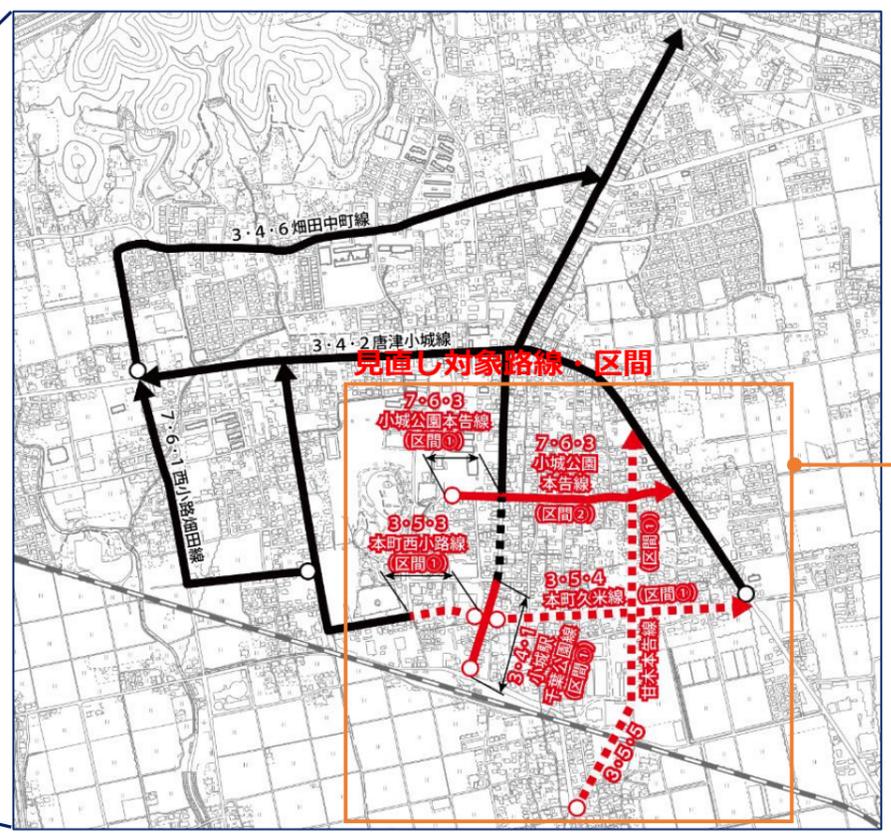
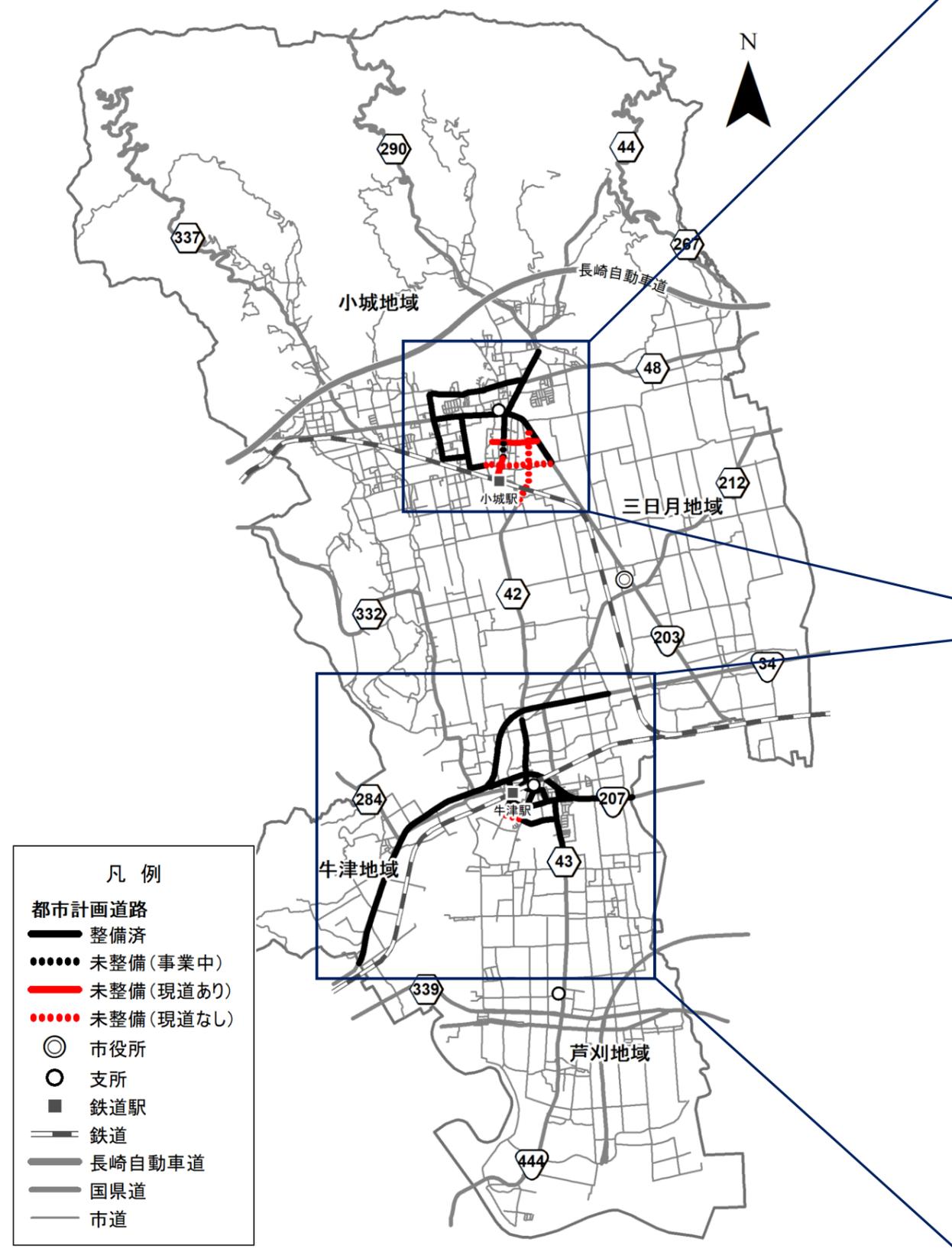
(3) 見直し路線の検討対象区間の設定

同一路線内でも路線の整備状況、位置付け、機能が異なる場合が考えられます。このため、計画幅員や沿道の土地利用区分、交通形態を考慮しながら、交差点等機能の異なると思われる箇所より路線を適宜分割し、区間ごとに検討をおこなっていくものとします。

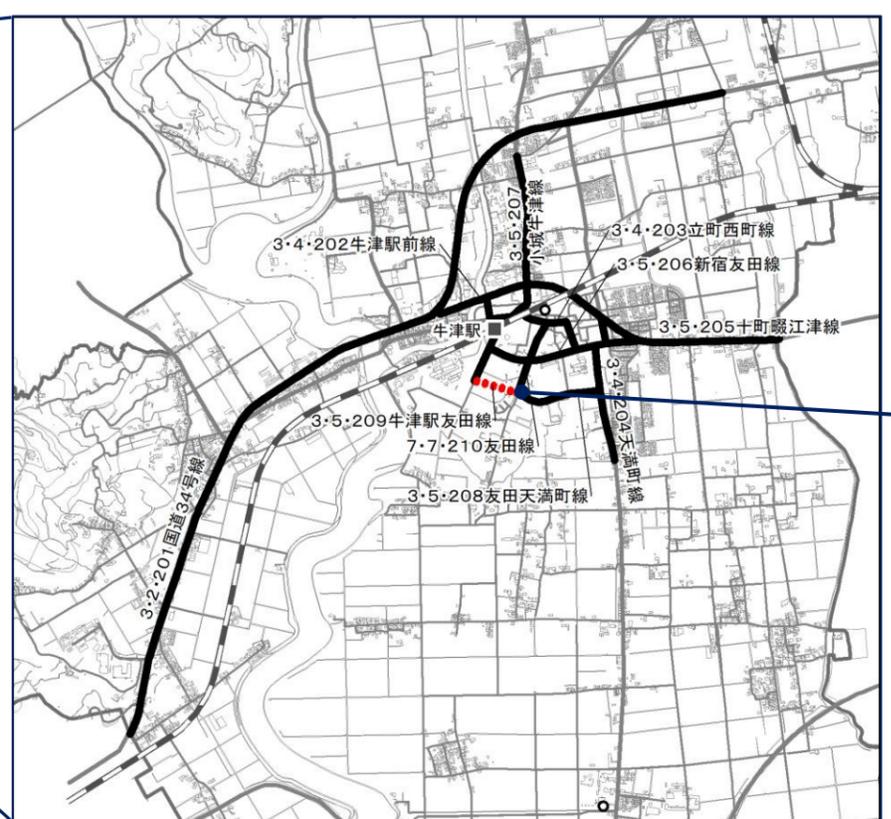
表 見直し路線の検討対象区間の設定

| 路線番号 | 路線名 | 区間設定の考え方 |
|-------|----------|---|
| 3・4・1 | 小城駅千葉公園線 | 未整備区間(418m)を検討対象区間として設定する。 |
| 3・5・3 | 本町西小路線 | 未整備区間(198m)を検討対象区間として設定する。 |
| 3・5・4 | 本町久米線 | 起点から終点を1区間として設定する。 |
| 3・5・5 | 甘木本告線 | 起点から終点を1区間として設定する。 |
| 7・6・3 | 小城公園本告線 | 起点から小城駅千葉公園線との交差点までを1区間として設定する。 小城駅千葉公園線との交差点から終点までを1区間として設定する。 } 2区間に分割して設定する |

◆整備状況図



- 【3・4・1 小城駅千葉公園線】**
計画決定から30年以上経過、一部未整備（現道あり）区間
- 【3・5・3 本町西小路線】**
計画決定から30年以上経過、一部未整備（現道なし）区間
- 【3・5・4 本町久米線】**
計画決定から30年以上経過、全区間未整備（現道なし）
- 【3・5・5 甘木本告線】**
計画決定から30年以上経過、全区間未整備（現道なし）
- 【7・6・3 小城公園本告線】**
計画決定から30年以上経過、全区間未整備（現道あり）



- 【3・5・209 牛津駅友田線】**
計画決定から30年未満のため検討対象外

4. 個別路線の評価

(1) 路線・区間の持つ機能の評価

抽出した路線の必要性を確認するため、路線の持つ機能の評価をおこないます。都市計画道路は多種多様な機能を持っていますが、客観的、定量的な評価をおこなうため、代表的な都市計画道路の機能となる、**交通機能・都市形成機能・都市空間機能**に関する項目について評価をおこないます。

評価項目への該当数により、路線の持つ機能を「高い」、「低い」、「非常に低い」の3段階に分類し路線の機能の評価しま

表 機能評価の判定基準

| 該当項目数 | 路線の機能 | 判定結果 |
|-------|-------|------------|
| 4項目以上 | 高い | 存続路線 |
| 2～3項目 | 低い | 代替路線の有無を確認 |
| 0～1項目 | 非常に低い | 見直し対象 |

(2) 代替路線の有無の確認

既存の代替路線の有無により路線の機能が確保できるかの確認をおこないます。

評価区間が代替路線を持たない場合は、原則整備を行う必要があると考えられますが、事業実施環境上の問題がある場合は見直しが必要と判断します。

表 代替路線の有無の判定基準

| | |
|-----------|-------------|
| 代替路線有り・・・ | 見直し対象路線 |
| 代替路線無し・・・ | 事業実施上の問題点確認 |

表 事業実施上の問題の判定基準

| | |
|---------|---------|
| 問題有り・・・ | 見直し対象路線 |
| 問題無し・・・ | 存続路線 |

表 見直し対象路線・区間の評価結果

| 機能 | 評価項目 | 見直し対象路線・区間 | | | | | |
|----------------|-------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | | 3・4・1 小城駅千葉公園線 (区間①) | 3・5・3 本町西小路線 (区間①) | 3・5・4 本町久米線 (区間①) | 3・5・5 甘木本告線 (区間①) | 7・6・3 小城公園本告線 (区間①) | 7・6・3 小城公園本告線 (区間②) |
| 交通機能 | 自動車交通 | ○ | × | × | × | × | × |
| | 歩行者 自転車交通 | ○ | × | × | × | ○ | ○ |
| | 公共交通との連携 | ○ | × | × | × | × | × |
| 都市形成機能 | 都市の生活空間 としての機能 | ○ | × | × | × | × | × |
| | 公共・公益施設 へのアクセス | ○ | × | × | × | ○ | × |
| | 土地利用計画 との連携 | × | × | × | × | × | × |
| | UD・バリアフリー への配慮 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 都市空間機能 | ライフラインの 収容機能 | ○ | × | × | × | × | × |
| | 都市防災機能 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 都市環境機能 | × | × | × | × | × | × |
| 機能評価判定 | 該当項目数 | 8 | 2 | 2 | 2 | 4 | 3 |
| | 路線の機能 | 高い | 低い | 低い | 低い | 高い | 低い |
| | 判定結果 | 存続路線 | 代替路線の有無を確認 | 代替路線の有無を確認 | 代替路線の有無を確認 | 存続路線 | 代替路線の有無を確認 |
| 代替路線・事業実施上の問題点 | | | | | | | |
| | 代替路線の有無 | 有り | 有り | 有り | 有り | 有り | 有り |
| | 事業実施上の問題点の有無 | 無し | 有り | 有り | 有り | 無し | 有り |

【評価項目の説明】

| 機能 | 評価項目 | 説明 |
|--------|-------------------|---|
| 交通機能 | 自動車交通 | 幹線道路に位置づけられ自動車交通から見た路線の必要性が高い路線。または、交通障害が生じていると判断される路線（混雑の概ねの基準として混雑度1.00以上とする） |
| | 歩行者 自転車交通 | 通学路に位置付けられる路線。または、歩行者・自転車の安全な交通を重視する路線 |
| | 公共交通との連携 | 駅へのアクセス路と判断される路線 または、バス路線に該当しており、バスの円滑な運行上必要性が高い路線 |
| 都市形成機能 | 都市の生活空間 としての機能 | 都市の目抜き通りと考えられる路線 または、コミュニティー空間として街の賑わいに寄与する路線 |
| | 公共・公益施設 へのアクセス | 官公庁、病院、文化施設、公益施設など多くの人が集まる公共・公益施設へのアクセス道路と考えられる路線 |
| | 土地利用計画 との連携 | 区画整理・再開発事業やその他の土地利用計画と連携し、都市の面的な発展に寄与する路線 |
| | UD・バリアフリーへの配慮 | 安心歩行エリア内の路線。または介護・福祉施設、病院などが沿線にあり、交通弱者への特別な配慮が必要と考えられる路線 |
| 都市空間機能 | ライフラインの 収容機能 | 電気通信施設の地中化計画や上下水道の収容計画がある路線 |
| | 都市防災機能 | 密集市街地内に位置する路線。避難路・緊急輸送路の対象となる路線 |
| | 都市環境機能 | 都市緑化、景観形成など都市環境の保全・創造に寄与する路線 |

5. 見直し方針の決定

(1) 個別路線の見直し方針の検討

見直し方針の検討に際しては、「**道路機能の確保**」、「**未着手要因の除去**」、「**住民要望の確認**」等から総合的に判断し見直し方針の決定をおこないます。

表 見直し方針決定の際の検討項目

| 検討項目 | 検討内容 |
|----------|--|
| 道路機能の確保 | 当該路線に必要な道路機能（個別路線の機能評価等を参考）について、機能確保が可能となる見直し計画を検討します。 |
| 未着手要因の除去 | 文化財や大規模構造物等のこれまで長期未着手となっている要因を整理し、見直しにより問題の解消が可能か確認します。 |
| 住民要望の確認 | 都市計画道路の整備にあたっては、沿線住民との合意形成が必要不可欠であることから、住民からの要望等を確認し住民意見を踏まえた計画とします。 |

表 見直し対象路線・区間の見直し方針

| 検討項目 | 道路機能の確保 | 未着手要因の除去 | 住民要望の確認 | 判定結果 |
|---------------------------|--|----------|-------------------------------------|--|
| 3・5・3 本町西小路線 | 都市防災機能の必要性やUD・バリアフリーへの配慮が求められている路線であるが、当該区間と並行する代替路線により機能の確保が可能と考えられる。 | - | - | 住宅の立地状況等から事業の実現性が低く、代替路線もあるため、計画廃止とする。 廃止 |
| 3・5・4 本町久米線 | 都市防災機能の必要性やUD・バリアフリーへの配慮が求められている路線であるが、当該区間と並行する代替路線により機能の確保が可能と考えられる。 | - | - | 住宅の立地状況等から事業の実現性が低く、代替路線もあるため、計画廃止とする。 廃止 |
| 3・5・5 甘木本告線 | 都市防災機能の必要性やUD・バリアフリーへの配慮が求められている路線であるが、当該区間と並行する代替路線により機能の確保が可能と考えられる。 | - | - | 住宅の立地状況等から事業の実現性が低く、代替路線もあるため、計画廃止とする。 廃止 |
| 7・6・3 小城公園本告線 (区間②) | 歩行者・自転車交通機能や、都市防災機能としての必要性や、UD・バリアフリーへの配慮が求められているが、現道があるため、機能の確保が可能と考えられる。 | - | 通学路になっているため、安全の確保をしてほしいとの要望があがっている。 | 都市防災機能や、歩行者・自転車交通機能、UD・バリアフリーとしての役割が期待されるが、住宅の立地状況から事業の実現性が低い ため廃止とする。 廃止 |

(2) 道路網全体からみた交通処理の検証

道路網の交通処理機能について将来交通需要予測による検証をおこないます。

| 区間 | 混雑度 | | | 検証結果 | 廃止した場合の問題点 |
|----|------|------|--------|---|------------|
| | 整備なし | 整備あり | 差分 | | |
| ① | 1.03 | 0.96 | ▲ 0.07 | 整備した場合に混雑度は0.07低くなるが、整備しない場合でも基準値の1.25より低い | 問題なし |
| ② | 1.61 | 1.62 | 0.01 | 整備した場合に混雑度は0.01高くなる | 問題なし |
| ③ | 0.84 | 0.81 | ▲ 0.03 | 整備した場合に混雑度は0.03低くなるが、整備しない場合でも基準値の1.25より低い | 問題なし |
| ④ | 1.94 | 1.92 | ▲ 0.02 | 整備した場合に混雑度は0.02低くなるが、基準値の1.25を超えており、整備による混雑度への影響は低い | 問題なし |
| ⑤ | 1.24 | 0.17 | ▲ 1.07 | 整備した場合に混雑度は1.07低くなるが、整備しない場合でも基準値の1.25より低い | 問題なし |

| 区間 | 混雑度 | | | 検証結果 | 廃止した場合の問題点 |
|----|------|------|--------|--|------------|
| | 整備なし | 整備あり | 差分 | | |
| ⑥ | 0.02 | 0.03 | 0.01 | 整備した場合に混雑度は0.01高くなる | 問題なし |
| ⑦ | 1.51 | 1.54 | 0.03 | 整備した場合に混雑度は0.03高くなる | 問題なし |
| ⑧ | 0.97 | 1.00 | 0.03 | 整備した場合に混雑度は0.03高くなる | 問題なし |
| ⑨ | 1.00 | 0.93 | ▲ 0.07 | 整備した場合に混雑度は0.07低くなるが、整備しない場合でも基準値の1.25より低い | 問題なし |



図 整備しない場合の将来混雑度

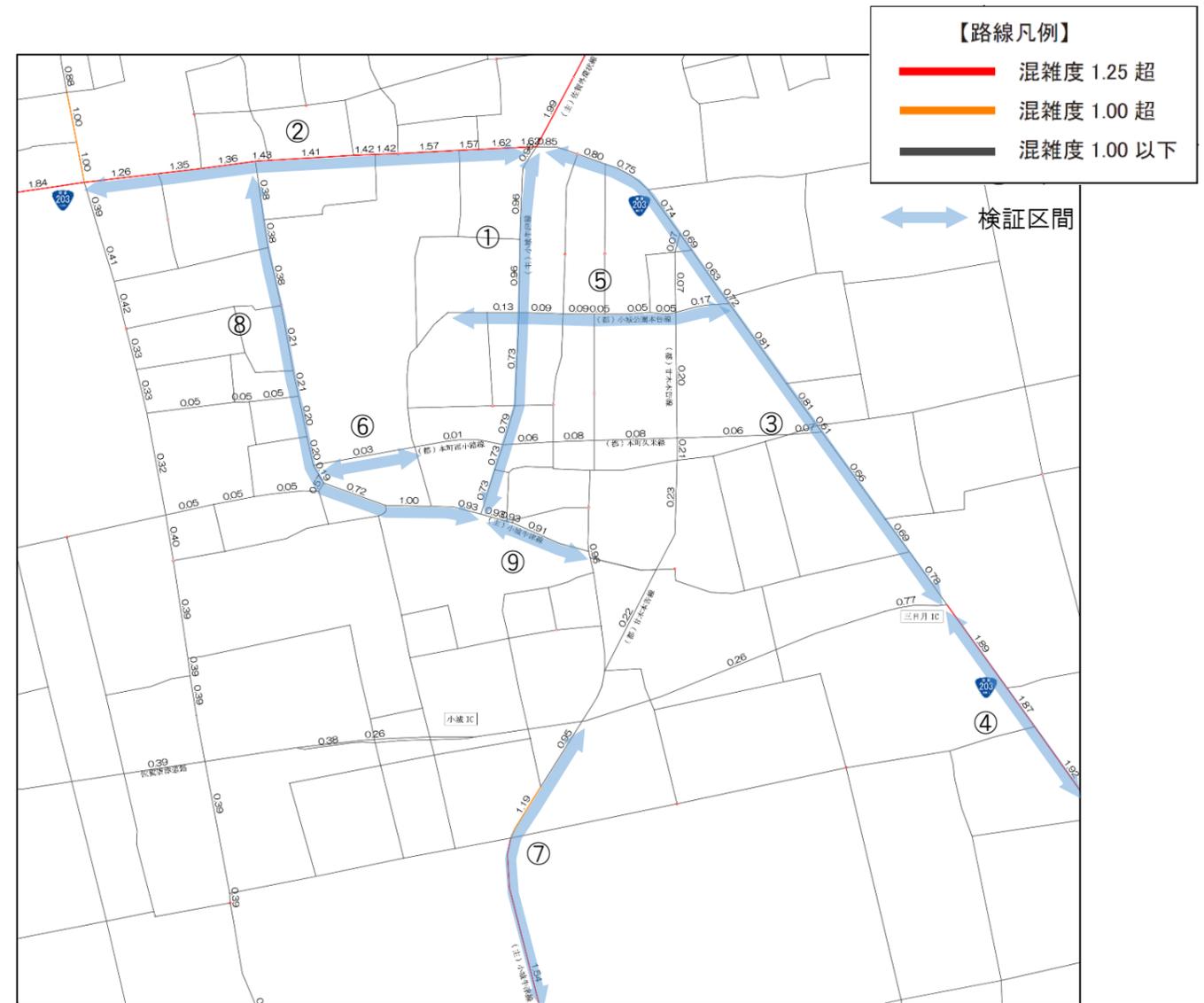
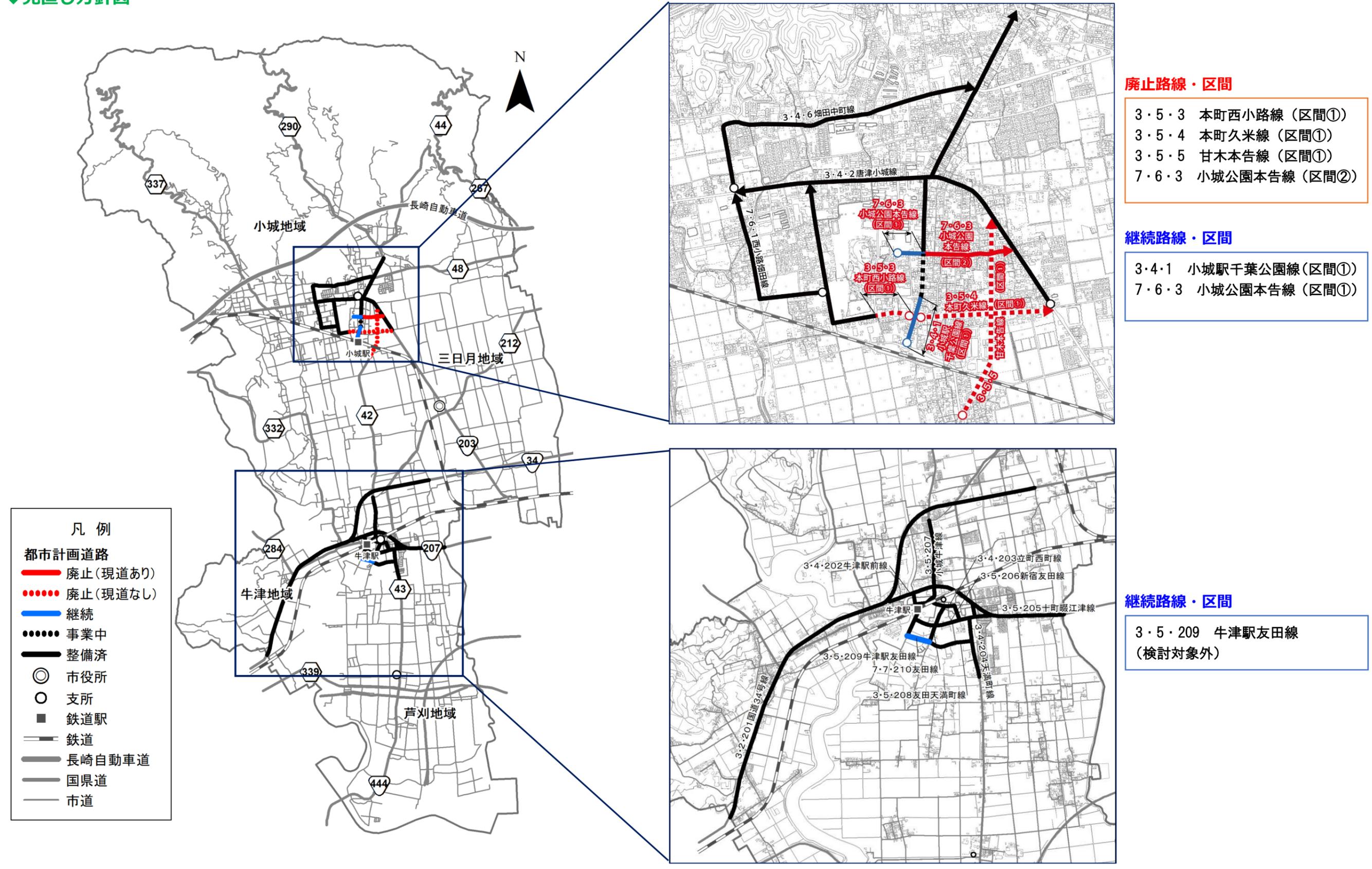


図 整備した場合の将来混雑度

◆見直し方針図



廃止路線・区間

- 3・5・3 本町西小路線 (区間①)
- 3・5・4 本町久米線 (区間①)
- 3・5・5 甘木本告線 (区間①)
- 7・6・3 小城公園本告線 (区間②)

継続路線・区間

- 3・4・1 小城駅千葉公園線 (区間①)
- 7・6・3 小城公園本告線 (区間①)

継続路線・区間

- 3・5・209 牛津駅友田線 (検討対象外)