

## 小城市 長期未着手都市計画道路見直し方針【概要版】

### 1. 都市計画道路の見直しの背景

都市計画道路は、将来の都市像を実現するための手段であると共に、都市生活者の利便性向上、住居環境の維持、都市防災などの様々な機能を有しています。

これら都市計画道路の多くは戦後からの高度成長期における市街地の拡大、産業の発展といった社会情勢が続くことを前提として計画決定がなされてきました。

しかし、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、財政的な制約等の社会情勢の変化や、都市計画法の施行、道路構造令の改正等の都市計画道路に関する制度の変化により、当初計画決定より長い期間が経過した路線については、当時の決定根拠に不整合が生じている可能性があることから、都市計画道路の見直しを行う必要があります。

### 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。

#### 【路線の抽出】

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。

#### 【個別路線の評価】

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。

#### 【見直し方針の決定】

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。

#### 【都市計画変更手続き】

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。

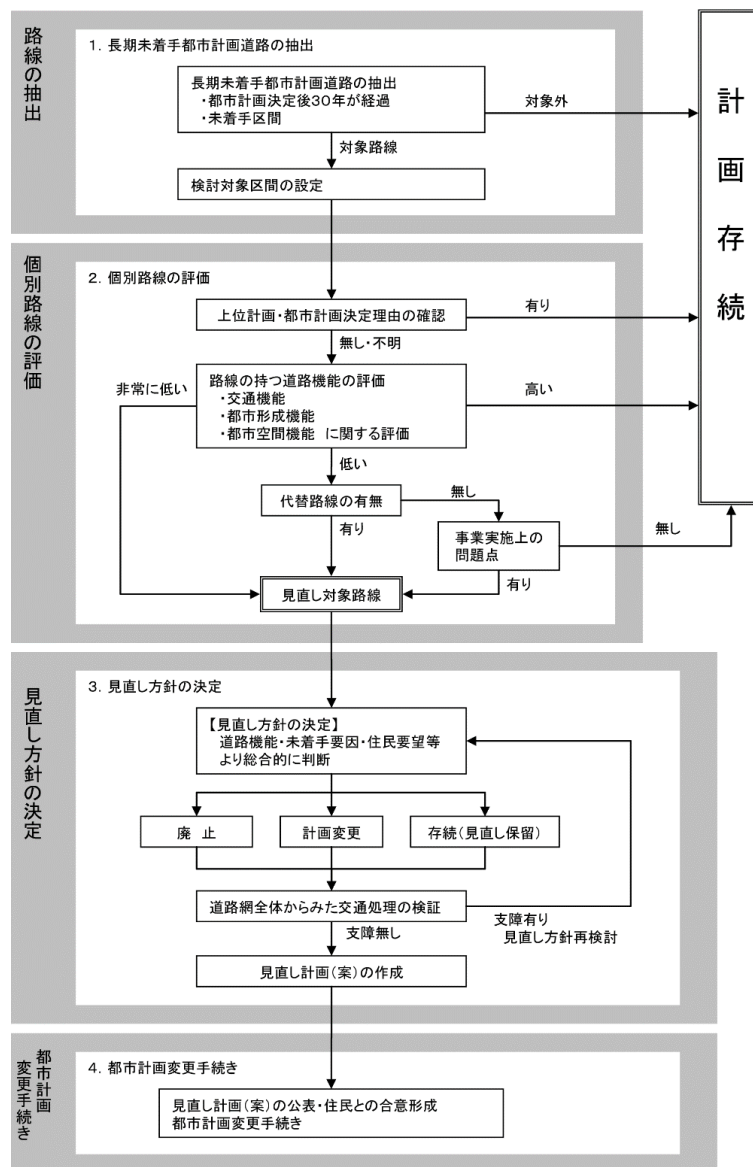


図 見直しの全体フロー

### 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。

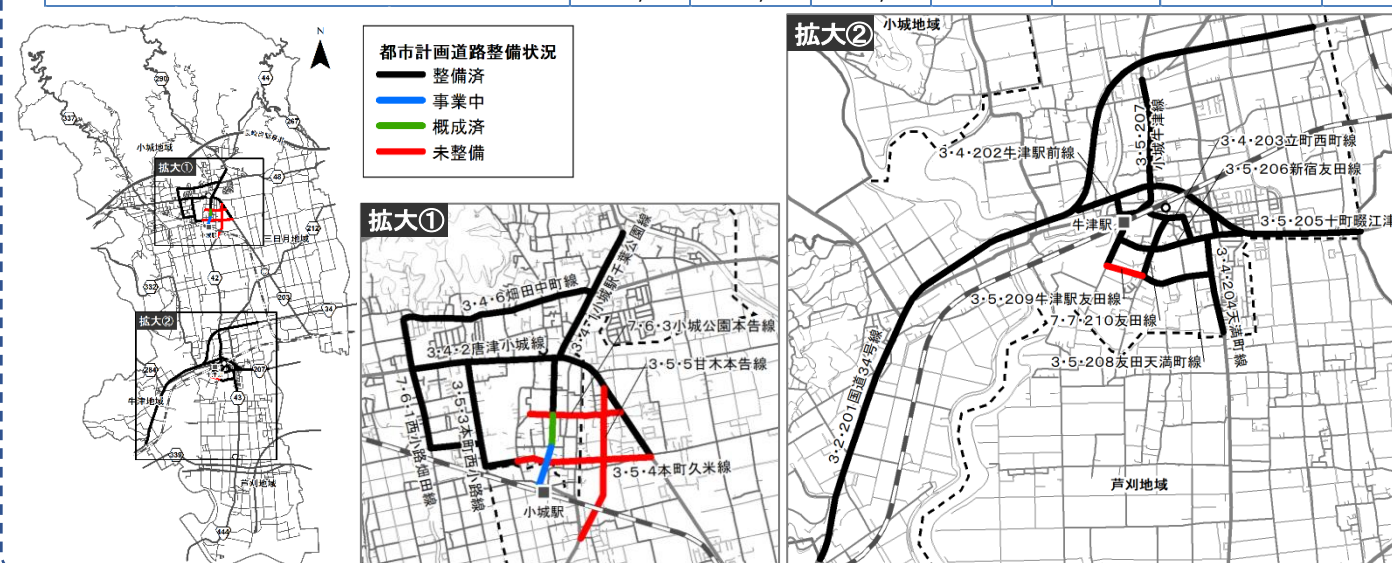
現在、小城市では、18 路線（総延長 21,802m）の都市計画道路が計画されており、そのうち 18,616m（85.4%）が整備済みです。

#### （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（未整備または概成済）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。

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 | S32.7.15      | 1,780  | 1,362    | 168      | 250      | 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・202 | 牛津駅前線   | S32.7.15      | 142    | 142      |          |          | 100.0% | 整備済     |    |
| 3・4・203 | 立町西町線   | S32.7.15      | 470    | 470      |          |          | 100.0% | 整備済     |    |
| 3・4・204 | 天満町線    | S32.7.15      | 850    | 850      |          |          | 100.0% | 整備済     |    |
| 3・5・205 | 十町畷江津線  | S32.7.15      | 2,100  | 2,100    |          |          | 100.0% | 整備済     |    |
| 3・5・206 | 新宿友田線   | S32.7.15      | 850    | 850      |          |          | 100.0% | 整備済     |    |
| 3・5・207 | 小城牛津線   | S32.7.15      | 1,130  | 1,130    |          |          | 100.0% | 整備済     |    |
| 3・5・208 | 友田天満町線  | S52.1.22      | 680    | 680      |          |          | 100.0% | 整備済     |    |
| 3・5・209 | 牛津駅友田線  | H17.3.31      | 490    | 250      | 240      |          | 51.0%  | 30年未満   |    |
| 7・7・210 | 友田線     | H17.2.10      | 210    | 210      |          |          | 100.0% | 30年未満   |    |
| 合計      |         |               | 21,802 | 18,616   | 2,936    | 250      | 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考えら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 | 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。<br>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 |

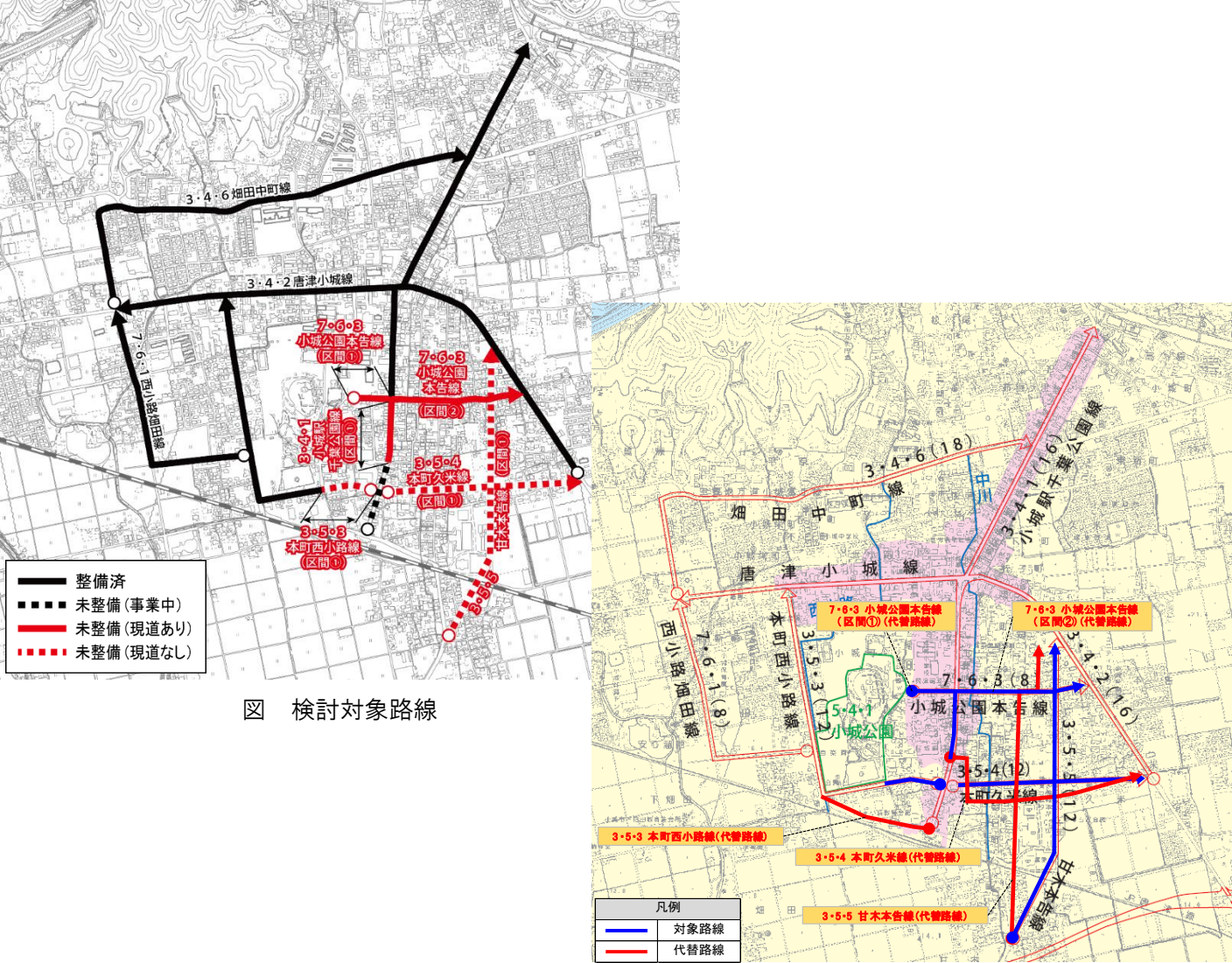


図 検討対象路線

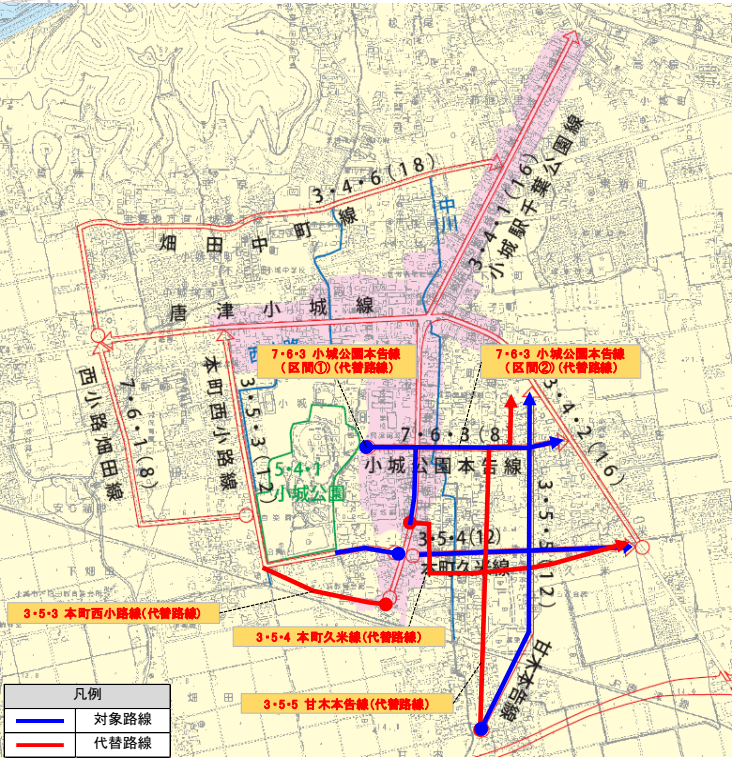


図 検討対象区間の代替路線

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进行评估します。

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有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           | 3・4・1<br>小城駅千葉公園線<br>(区間①) | 3・5・3<br>本町西小路線<br>(区間①) | 3・5・4<br>本町久米線<br>(区間①) | 3・5・5<br>甘木本告線<br>(区間①) | 7・6・3<br>小城公園本告線<br>(区間①) | 7・6・3<br>小城公園本告線<br>(区間②) |
|----------------|----------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 交通機能           | 自動車交通          | ○                          | ×                        | ×                       | ×                       | ×                         | ×                         |
|                | 歩行者<br>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     | ×                          | ×                        | ×                       | ×                       | ×                         | ×                         |
|                | U D・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          | 9                          | 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                        |

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。                                 |
| 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。                                 |
| 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。                                 |
| 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とため廃止とする。 |

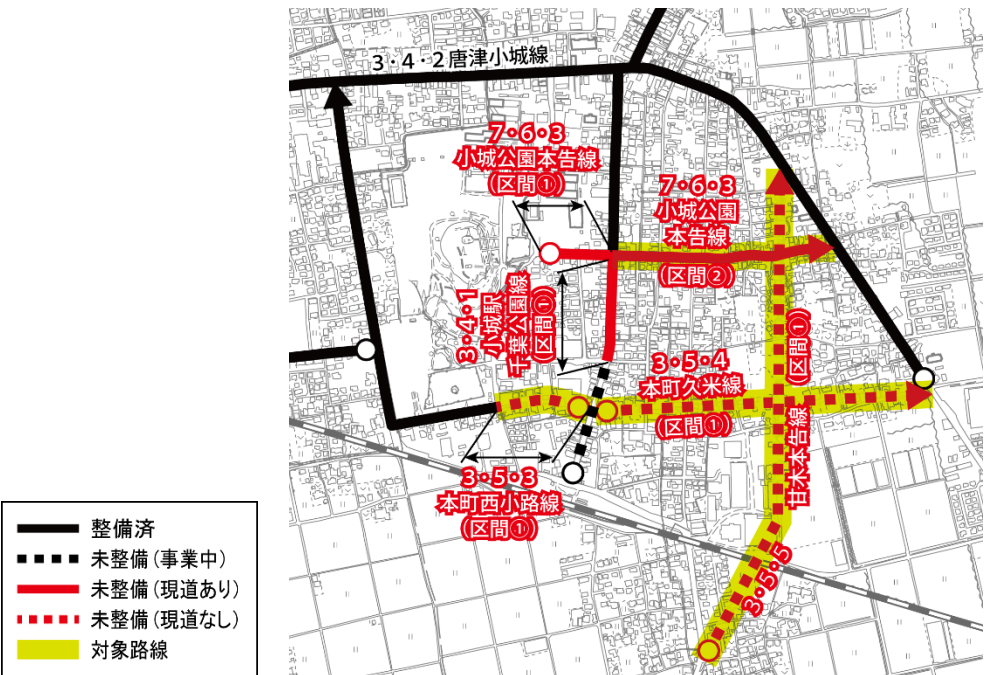


図 計画廃止対象路線

(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。



図 整備しない場合の将来混雑度

| 区間 | 混雑度  |      |       | 検証結果                                       |
|----|------|------|-------|--------------------------------------------|
|    | 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                        |
| ⑦  | 1.51 | 1.54 | 0.03  | 整備した場合に混雑度は0.03高くなる                        |
| ⑧  | 0.97 | 1.00 | 0.03  | 整備した場合に混雑度は0.03高くなる                        |
| 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 |



図 整備した場合の将来混雑度