

# 小城市道路網整備計画

概要版

令和3年3月

小城市

＜ 目 次 ＞

1 業務概要 ..... 1

2 地域特性の整理 ..... 2

3 道路整備方針の検討 ..... 3

4 将来幹線道路ネットワークの検討 ..... 4

5 検討対象路線の選定 ..... 5

6 検討対象路線の評価 ..... 5

7 整備推進にあたっての考え方 ..... 9

# 1 業務概要

## 1 業務目的

本業務は、小城市の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、上位計画やマスタープラン等との整合を取り、都市の将来像や都市交通の目標、土地利用計画への対応などに配慮した骨格的な道路網の方向性と優先性を明確にすることを目的とします。

## 2 対象範囲

本業務の対象区域は、小城市内全域とします。

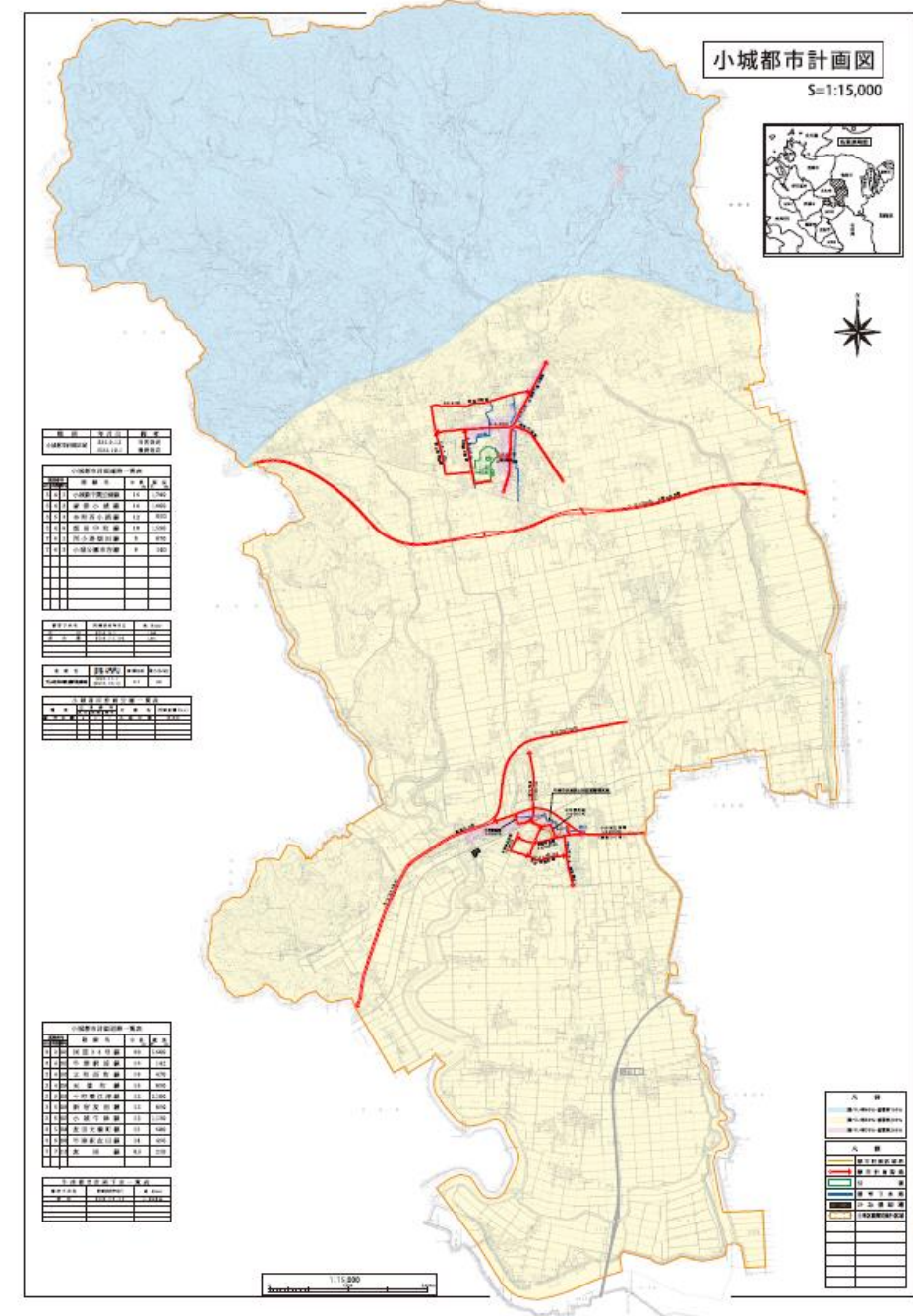


図 小城市全体図

## 2 地域特性の整理

項目		地域特性
人口動態		<ul style="list-style-type: none"> <li>人口はH17をピークに減少に転じているが、地域ごとに差が生じている。</li> <li>少子高齢化が進展。世帯人員が減少し、世帯数は増加している。</li> <li>人口分布では、小城駅周辺や小城市役所、牛津駅周辺で人口が集積。</li> <li>人口の増減分布をみると、三日月地域では増加しているエリアが比較的多くみられる。</li> <li>年齢3区分別人口分布をみると、人口集積している小城駅周辺や小城市役所周辺、牛津駅周辺では年少人口が比較的多い。また、老年人口が少ないエリアが比較的多くみられる。</li> <li>将来人口はH27～R27にかけ、約20%減との予測、小城地域が最も減少すると予想されている。</li> </ul>
産業	就業人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>就業人口は横ばいで推移。産業別就業人口割合は、佐賀県平均とほぼ同傾向にあるが、地域別にみると芦刈地域の第一次産業割合が21.0%と突出して高い。</li> </ul>
	農業	<ul style="list-style-type: none"> <li>農家総戸数はH12～H27にかけ半数以上減少。しかし、経営農地面積の減少は1割しかない。</li> <li>農業就業人口は、芦刈地域が最も多い。</li> </ul>
	工業	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業所数は減少傾向も、従業者数はH19以降ほぼ横ばい。</li> <li>近年の製造品出荷額は増加傾向となっており、1事業所当たりの製造品出荷額も増加。</li> </ul>
	商業	<ul style="list-style-type: none"> <li>小売業、卸売業ともに、事業所数、従業者数、年間商品販売額が減少傾向にあるが、年間商品販売額は県内の4%を占め対県シェア率は増加傾向。国道203号や国道207号沿いに大規模店舗が多く立地。</li> </ul>
	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市への観光客数は増加傾向。県全体の約1.4%占め、観光客数の内、日帰り客が9割を占める。</li> </ul>
土地利用		<ul style="list-style-type: none"> <li>用途地域の指定が無く中部～南部にかけて平地が広がり、土地利用全体の約3割を田が占める。</li> <li>土地利用は田畑、山林が市全体の約7割を占める。</li> <li>住宅用地は全体の7%を占め、駅を中心に市街地が形成されている。</li> <li>DID面積は増加しているが人口密度は減少しており、低密度な市街地となっている。</li> </ul>
都市機能施設配置		<ul style="list-style-type: none"> <li>用途地域は指定されていないが、立地適正化計画の誘導区域が設定され、集約型都市構造を推進。</li> <li>基本的に市全域に点在しているが、医療機関、商業施設は小城地域、三日月地域の市街地に集中しており、市役所周辺に多く立地している。また、商業施設においては国道沿線にも集中している。</li> </ul>
地域間の流動		<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学動向では約6割が市外へ流出している。中でも佐賀市へ約4割が流出しており結びつきが強く、約4割が市外から通勤通学をしている。</li> </ul>
災害		<ul style="list-style-type: none"> <li>小城市全域の平野部では浸水想定区域が広く指定されており、牛津川と祇園川周辺の一部では3.0m以上～10.0m未満の浸水想定区域・浸水深に指定されているエリアも存在している。</li> </ul>

項目	道路交通環境
	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の各地区を結ぶ幹線道路としては、市の中央部を南北に通る主要地方道42号や43号、44号があり、駅や市役所、出張所周辺を結んでいる。</li> <li>市域の南と北でネットワークの軸の方向が異なり、方向の異なる軸が連結し、市域を網羅した構成。</li> </ul>
道路構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>市道整備状況をみると、地域ごとに整備率の差があり、三日月地域では改良済み道路が多い。</li> <li>小城地域や牛津地域の山間部など、標高が高い箇所では自然発生的な道路がみられる。</li> <li>4.0m未満や4.0～6.0m未満の市道が多い。</li> <li>小城地域、三日月地域に歩道のある市道がみられるが、市全体としては歩道のない市道が多い状況にあり、安全な歩行空間が確保されていない箇所が存在している。</li> <li>混雑度では、慢性的混雑状態を呈する1.75以上が小城町の主要地方道48号でみられた。小城地域の一般国道203号、主要地方道48号、一般県道332号を除く地点では、混雑度1.00未満と比較的1日をとおして円滑に走行できる状態にある。</li> </ul>
自動車保有台数、自動車依存状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車保有台数は増加傾向で、それに伴い保有率も増加している。</li> <li>保有率は80%を超え、さらに増加傾向であることから自動車依存の傾向にあると言える。</li> </ul>
交通事故	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要交差点での追突事故が多く発生。</li> </ul>
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道、バス、乗合タクシーで構成された公共交通体系。</li> <li>バスの路線は小城市全域をほぼ網羅している。</li> </ul>

項目	上位関連計画
佐賀県総合計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の防災対策の推進</li> <li>交通安全対策の推進</li> <li>幹線道路ネットワークの整備</li> <li>快適で暮らしやすいまちづくり</li> <li>くらしに身近な道路の整備</li> </ul>
都市計画区域MP	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地を形成する道路は適切な配置を考慮し整備を図る。</li> <li>本区域全体の骨格を形成し、他都市との連携を担う道路の整備を図る。</li> </ul>
佐賀県中長期道路整備計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全で安心な道づくり</li> <li>交流を支える道づくり</li> <li>活力ある地域を育む道づくり</li> </ul>
第2次小城市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の保全と交通網の充実</li> <li>交通安全対策の充実</li> </ul>
都市計画MP	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市の一体性を強化する交通ネットワークの構築</li> <li>都市活動を支え都市間連携を強化する交通体系の確立</li> <li>公共交通等の利便性の向上と利用促進</li> </ul>
小城市立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市機能施設や人口が集積し、コンパクトな拠点地区が相互に連携・補完し、一体の都市構造の構築を図る。</li> <li>必要な都市機能が集約した生活圏を形成する拠点間を連絡する公共交通網が整備された多極ネットワーク型の都市構造を目指す。</li> </ul>
小城市公共施設等総合管理計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>効率的な維持管理・修繕・更新等を計画的に行う。</li> </ul>
小城市中心市街地活性化基本計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>イベントと連携したまちなか回遊を促進する。</li> <li>都市計画道路小城駅千葉公園線を軸として、歴史・文化及び交流拠点を起点とした回遊コースを設定し、まちなか観光の受け入れ体制づくりを図る。</li> <li>ユニバーサルデザイン化により安全に楽しく歩ける歩行空間づくりや景観にマッチした道路整備を推進する。</li> </ul>

項目	道路交通環境
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>佐賀県のほぼ中央、東は佐賀市方面、北は唐津市方面、西は武雄市、長崎県佐世保市方面、南は鹿島市、長崎県諫早市方面に主要な幹線道路が通過。</li> <li>高速交通網として、平成30年に小城スマートICが開通し、他市町から小城市へのアクセス性が向上しており、有明海沿岸道路（嘉瀬南IC～芦刈南IC）は延伸計画があり、今後更に広域交通の利便性が向上すると期待される。</li> <li>佐賀唐津道路の整備により、将来西九州自動車道や有明海沿岸道路等と連結され、市内を含む地域間の交流・連携の強化が期待される。</li> </ul>
道路ネットワーク	



### 3 道路整備方針の検討

#### 基本理念

現況（地域特性）

上位・関連計画

市民の安心を守り、交流を支える、市民のための道づくり

視点	地域特性	道路・交通特性	道路整備に関する課題	道路整備の基本方針
地域間交流	<ul style="list-style-type: none"> <li>佐賀県のほぼ中央にあり、東は佐賀市方面、北は唐津市方面、西は武雄市、長崎県佐保市方面、南は鹿島市と周辺都市を結ぶ交通の要衝となっている。</li> <li>通勤・通学は約6割が市外へ流出しており、中でも佐賀市との結びつきが強く、その影響から市内から佐賀市へのアクセス道路となる県道48号等で交通混雑が発生している。</li> <li>観光客数は増加傾向にあり、日帰り観光がメインとなっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市域の南と北でネットワーク軸の方向が異なっており、方向の異なる軸が連結し、市域を網羅したネットワークを構成している。</li> <li>高速交通網として小城スマートIC開通、地域高規格道路では、有明海沿岸道路が通過。</li> <li>国道が通過していない地域では、市道が幹線道路としての役割を担っている。</li> </ul>	市内及び市外との交流・連携を担う幹線・補助幹線道路ネットワークの機能強化	<p><b>円滑・確実に地域をつなぐ道づくり</b></p> <p>交通渋滞の緩和や幹線道路ネットワークの機能強化により、市内及び市外との交流・連携を支援する道路整備を推進します。</p>
暮らしやすさ	<ul style="list-style-type: none"> <li>農家総戸数はH12～H27に半数以上減少しているが、経営農地面積は1割の減少となっており、営農活動に対する負担が懸念される。</li> <li>都市機能施設は基本的に市全域に点在しているが、医療施設、商業施設は小城地域、三日月地域の市街地に比較的多く集積している。</li> <li>自動車保有台数は増加傾向で、それに伴い保有率も増加（H28自動車保有率：83.0%）。</li> <li>将来、人口減少が見込まれ、集約型都市構造の構築等により、暮らしやすさの向上が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>農地が広がる平野部では、国県市道と農道が一体的に配置されており、通過交通や生活交通、営農交通が混在している。</li> <li>主要施設の一部は、市道がアクセス道路となっている。</li> <li>未改良道路が多く存在している。</li> <li>バスの路線は小城市全域をほぼ網羅している。</li> </ul>	移動や施設アクセス、産業活動の利便性向上に資する道路ネットワークの整備・改良	<p><b>便利で快適な、ひとにやさしい道づくり</b></p> <p>日常生活移動や都市・生活施設アクセスにおける走行支障区間を改良し、便利で快適な移動を支援する道路整備を推進します。</p>
安心・安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>県道や1級市道、2級市道を中心に通学路が指定。</li> <li>医療施設は市役所、出張所周辺の立地が多く、一般国道203号沿道にも集中し立地している。</li> <li>福祉施設は、比較的点在しているが、牛津地域の立地が少ない。</li> <li>高齢化率が上昇しており、将来に向けたバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化が望まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通学路指定路線でも田畑が広がるエリア等で歩道未設置の道路が多く、安全な歩行空間が確保されていない箇所が存在。</li> <li>主要交差点や信号機のない交差点での追突事故やその他人身事故が多発。</li> <li>小城地域で幅員4m未満の道路が多い。</li> </ul>	市民のいのちや安心・安全を支える道路ネットワークの構築	<p><b>市民の安心・安全を守る道づくり</b></p> <p>高齢者や児童生徒など、交通弱者の安全を確保するとともに、迅速・安全な救急搬送を支援する道路整備を推進します。</p>
防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>小城市全域の平野部では浸水想定区域が広く指定されており、牛津川と祇園川周辺の一部で浸水リスクが高くなっている。</li> <li>長崎自動車道、一般国道203、207、444号、主要地方道34、48、一般県道339号が緊急輸送道路指定路線となっている。</li> <li>小城市中心部をはじめ、市役所、出張所周辺では、人口密度が比較的高く、住宅が密集している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線市道においても幅員4m未満の道路が存在。</li> <li>営農を支える堀が幹線道路ネットワークの中を張り巡らされている。</li> </ul>	地域防災力の向上に向けた道路ネットワークの強化	<p><b>災害に強い道づくり</b></p> <p>緊急輸送道路の機能強化や市街地の延焼防止、道路冠水防止など、地域の防災力向上を支援する道路整備を推進します。</p>

# 4 将来幹線道路ネットワークの検討

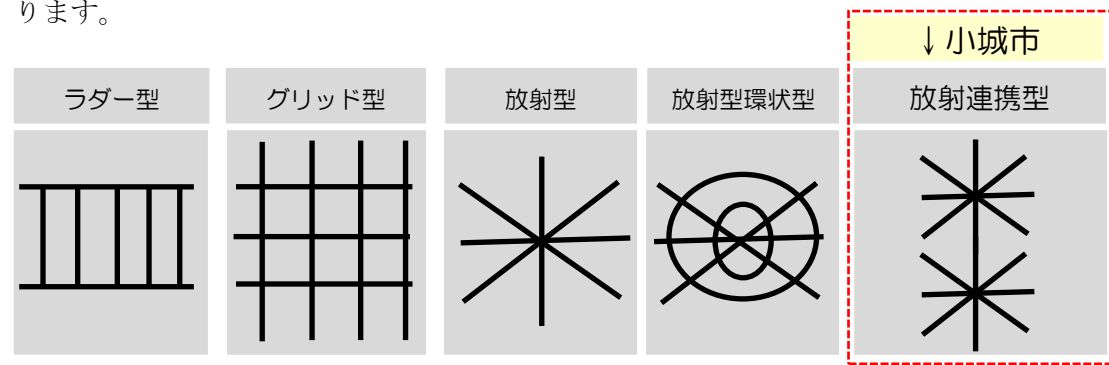
## 1 道路の機能分類と道路ネットワークの考え方

### 1-1 道路ネットワークの考え方

広域交通を担う幹線道路や都市間の円滑な移動を支える主要道路、地域の良好な住環境の形成に寄与する生活道路など、その機能に応じた道路網を一体的、段階的に配置することが重要となります。道路網の配置については、連続性と段階的な配置に留意して設定するものとします。

#### ●道路網の構成

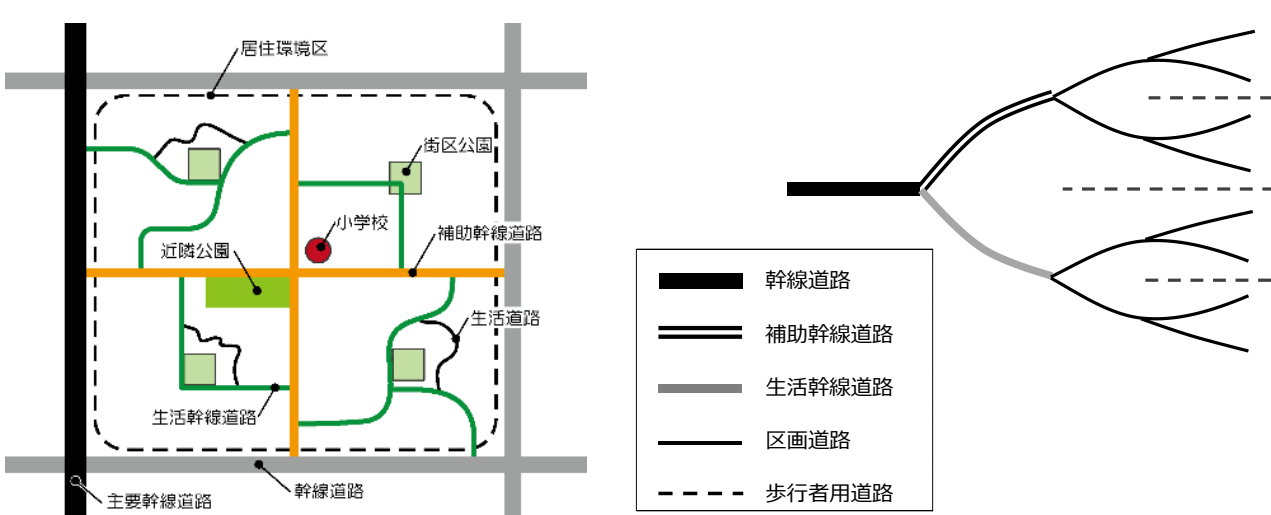
道路の連続性を考慮し、国県道等の主要幹線道路網や都市計画道路網との整合性に配慮しつつ、連続性のある一体的な地域内道路網を形成します。道路網は都市の規模や地形などによって様々なパターンがあります。



本市では、南と北でネットワークの軸の方向が異なり、方向の異なる軸が連結し、市域を網羅した構成となっています。そのため本計画では小城市の道路網構成を放射連携型と設定し道路網を検討していくこととします。

#### ●道路網配置

道路は自動車交通を処理する幹線道路や、住宅へのサービスのみに用いられる区画道路まで、多様なレベルの道路群によってネットワークが構成されています。したがって、道路の果たす機能、役割を十分に発揮させるためには、主要幹線道路⇒幹線道路⇒補助幹線道路⇒生活幹線道路の順に段階的に連結させることが必要です。



## 2 将来幹線道路ネットワークの整理

本市の既存の道路網配置と、1-1 で示した「道路網の構成」に則したパターン図を重ね合わせ、道路ネットワークの概念図として作成したものを以下に示します。

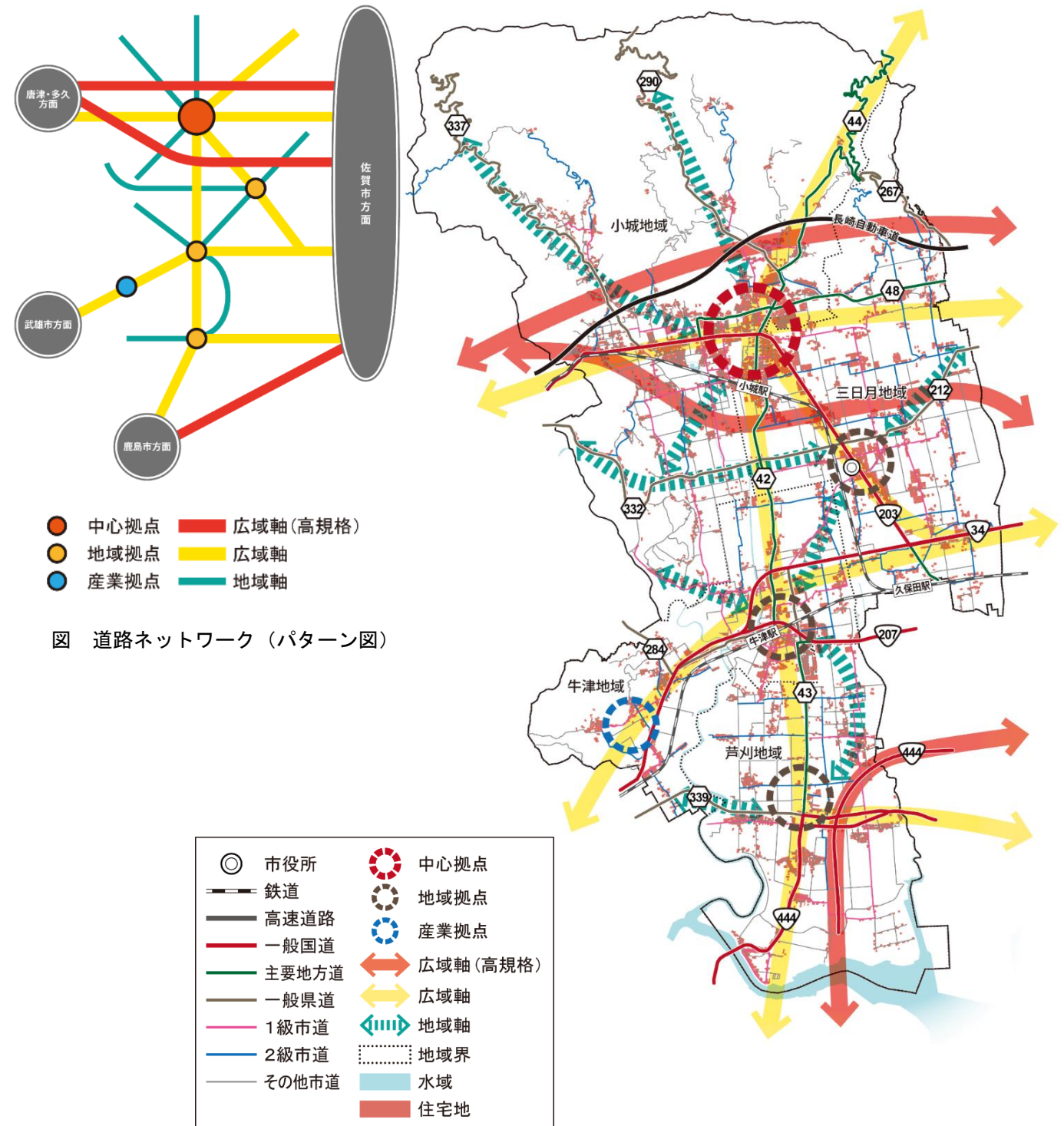


図 道路ネットワーク (パターン図)

図 道路ネットワーク (概念図)



## 5 検討対象路線の選定

### 1 検討対象路線の選定の考え方

本計画は小城市が管轄する道路の整備計画を立案する観点から、対象となる路線は「幹線市道」とするため、ここでは検討対象路線の選定を行います。

検討対象路線については、現状の1、2級市道に加え、その他市道の中から「幹線1級及び2級市町村道の選定について（建設省）」の基準を基に選定要件の設定を行い、その他市道の中から幹線の役割を持つ路線を抽出し、検討対象路線とします。

### 2 検討対象路線の選定結果

本計画においての検討対象路線は、1級市道（40路線）・2級市道（54路線）は全路線検討対象とし、その他市道609路線の中から幹線性の高い路線347路線を1、2級市道と合わせ、合計441路線を検討対象路線として設定しました。対象路線の選定フローと検討対象路線を以下に示します。

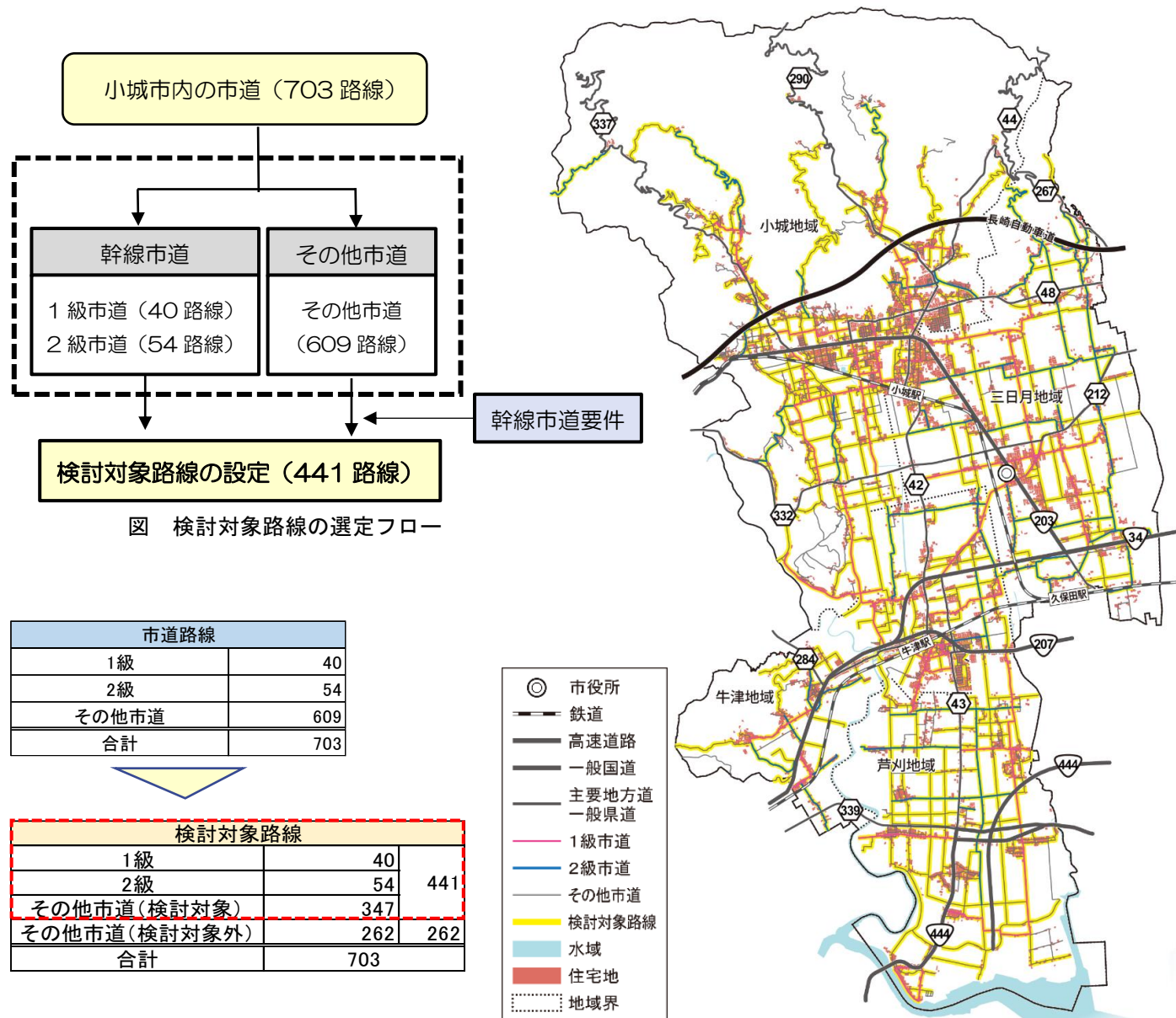


図 検討対象路線（441路線）

## 6 検討対象路線の評価

### 1 評価の考え方

検討対象路線の評価は、道路の機能面に着目して評価を行った「路線の重要度」と、構造面に着目して評価を行った「路線の危険度」の2つの視点からマトリクス分析を行い、路線ごとに整備優先度を評価します。

### 2 路線の重要度評価

#### 2-1 路線の重要度評価の考え方

路線の重要度評価の考え方を以下に示します。

【路線の重要度評価の考え方】

- 「3. 道路整備方針の検討」で設定した道路整備の基本方針ごとに、個々の方針に即した道路機能を有する路線を抽出するための評価項目を設定
- 各評価項目に該当する路線を選定し、1つの項目に該当するごとに1ポイントを付与
- 路線ごとの獲得ポイントを合計し、路線の重要度に関する評価点を算定

#### 2-2 評価項目の設定

個々の道路整備の基本方針に即した道路機能を有する路線の抽出にあたり、評価項目と評価基準を以下に示すものとします。

表 重要度評価項目と評価基準

道路整備の基本方針	評価項目	評価基準
基本方針① 円滑・確実に地域をつなぐ道づくり	①将来幹線道路ネットワークに位置づけられる路線	● 路線の配置状況をもとに、将来幹線道路ネットワーク機能を有する路線を設定
	②関連計画等で整備の必要性が判断される路線	● 「小城市都市計画マスタープラン（都市マス）」に記載のある路線 ● 都市計画マスタープラン 第3章 全体構想「整備体系の整備方針図」にある路線へのアクセス道路 ● 小城市都市計画道路
基本方針② 便利で快適なひとにやさしい道づくり	③主要施設にアクセスする路線	● 主要施設（公共施設・文化施設、教育施設、観光施設、工業団地、商業・金融施設）へのアクセス道路となっている路線（小城市HP掲載施設）
	④バス路線	● バス路線に位置づけられている路線
基本方針③ 市民の安心・安全を守る道づくり	⑤医療、福祉施設にアクセスする路線	● 主要な医療施設や福祉施設へのアクセス道路となっている路線（日本医師会HP掲載施設）
	⑥通学路指定路線	● 通学路に指定されている路線
基本方針④ 災害に強い道づくり	⑦緊急輸送道路の代替路及び密集市街地通過路線	● 緊急輸送道路の代替路 ● 密集市街地通過路線

## 路線の重要度評価結果

路線の重要度評価結果は以下に示すとおりです。

表 路線の重要度評価結果

点数	路線数	路線数割合(%)
0	99	22.4
1	134	30.39
2	111	25.17
3	45	10.20
4	30	6.80
5	14	3.17
6	5	1.13
7	3	0.68
合計	441	100.0

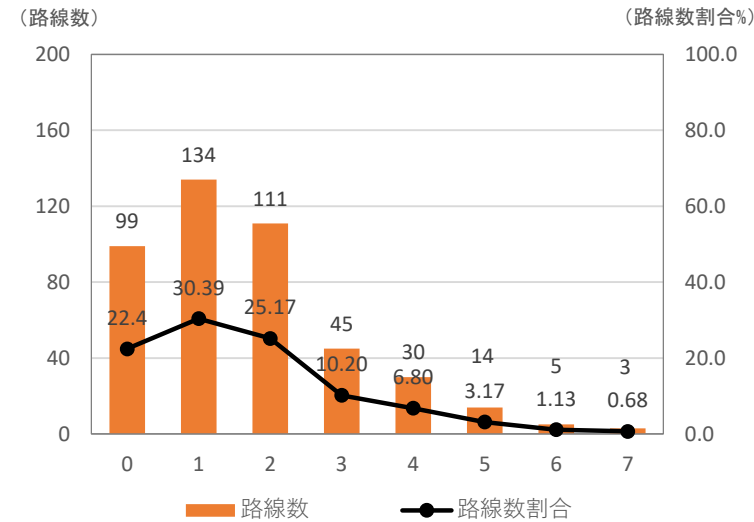


図 ポイント別の路線数 (重要度)

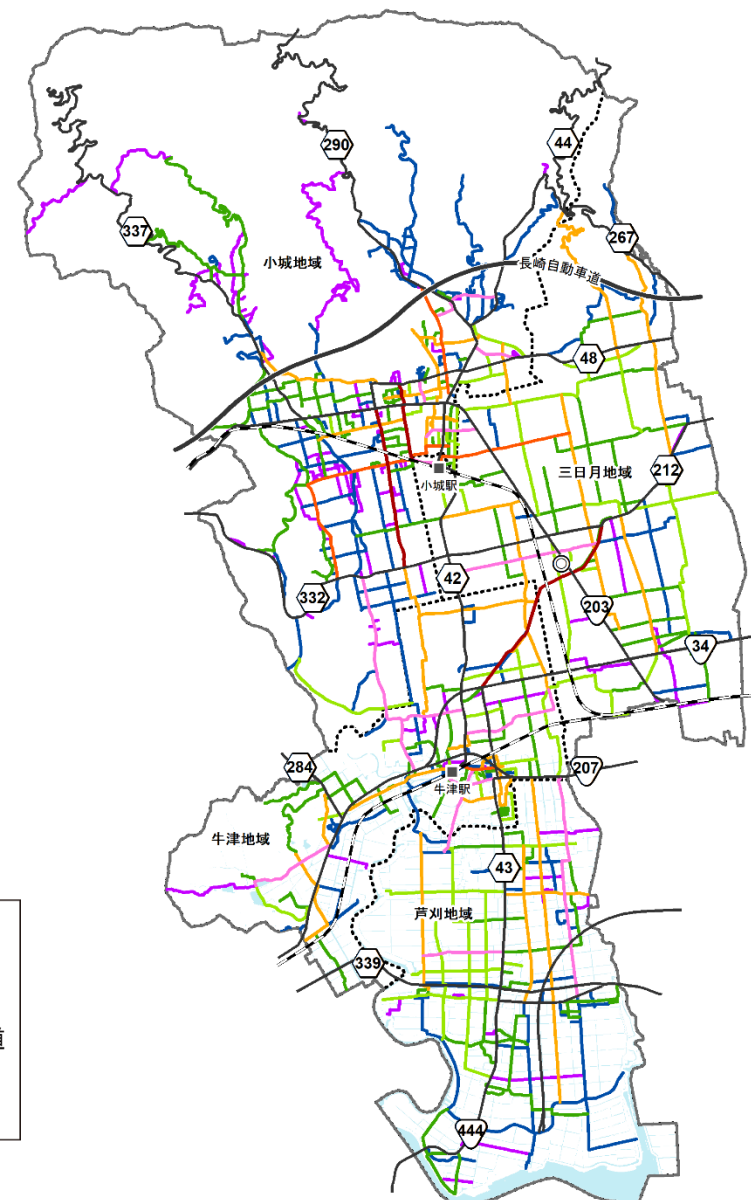


図 重要度評価結果 (路線別の重要度ポイント)

## 3 路線の危険度評価

### 3-1 路線の危険度評価の考え方

路線の危険度評価に際しては、自動車走行時に潜む危険性を評価するべく、①幅員狭小区間の延長割合 (安全性の低い区間がどれだけ続くか)、②最小幅員 (どれくらい危険性の高い箇所があるか) の2つの視点を設定しました。

また、立地適正化計画が担う役割として明記されている「誰もが徒歩や公共交通により日常生活を送ることができるコンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市づくり」に着目し歩道利用の危険性を評価するべく、③通学路指定区間の路線で歩道がない区間の延長割合、④主要施設 800m圏域の路線で歩道がない区間の延長割合、⑤居住誘導区域に含まれる路線で歩道がない区間の延長割合の3つの視点を設定しました。

上記設定した5つに加え、⑥事故多発路線及び事故多発路線との接道路線 (危険路線) と災害の視点から近年多発する豪雨災害の被害を考慮し、⑦浸水想定区域 (想定深 0.3m以上) が占める区間の延長割合の全7つの項目でそれぞれ該当する路線の評価を行い、項目ごとに危険度のポイントを付与し、その合計点で評価を行います。

表 危険度評価項目と評価基準

評価の視点	評価項目	評価基準
自動車走行時に潜む危険性	幅員狭小区間の延長割合 (安全性の低い区間がどれだけ続くか)	● 幅員狭小区間 (基準幅員に満たない区間) の延長割合に応じてポイント付与
	最小幅員 (どれくらい危険性の高い箇所があるか)	● 幹線道路とその他道路別に、最小幅員に応じてポイント付与
歩道利用の危険性	通学路指定区間の路線で歩道なし区間の延長割合	● 通学路指定区間の路線で歩道がない区間の延長割合を算出した上で、路線区間割合に応じてポイント付与
	主要施設 800m圏域の路線で歩道がない区間の延長割合	● 主要施設から一般的な徒歩圏である半径 800m圏域に含まれる路線の歩道がない区間の延長割合を算出した上で、路線延長割合に応じてポイント付与
	居住誘導区域に含まれる路線で歩道がない区間の延長割合	● 道路との結びつきが強い誘導区域に含まれる路線で歩道がない延長割合を算出した上で、区間の路線延長割合に応じてポイント付与
交通事故	事故多発路線及び事故多発路線との接道路線	● 事故発生路線に該当もしくは、事故発生路線に接道している路線を評価。該当する路線に対し1ポイント付与
災害	浸水想定区域 (浸水深 0.3m以上)	● 走行時にエンジンまたは、電気装置等に不具合が発生するおそれがある、浸水想定区域 0.3m以上が占める区間の延長割合を算出した上で、路線延長割合に応じてポイント付与



### 3-2 路線の危険度評価結果

①幅員狭小区間の延長割合、②最小幅員、③通学路指定区間の路線で歩道がない区間の延長割合、④主要施設 800m圏域の路線で歩道がない区間の延長割合、⑤居住誘導区域に含まれる路線で歩道がない区間の延長割合、⑥事故多発路線及び事故多発路線との接道路線（危険路線）、⑦浸水想定区域（想定深0.3m以上）が占める区間の延長割合に関する各評価ポイントを合計し、危険度評価を行いました。

結果は以下に示すとおりです。

表 路線の危険度評価結果

点数	路線数	路線数割合(%)
0	1	0.2
1	1	0.2
2	2	0.5
3	1	0.2
4	0	0.0
5	9	2.0
6	5	1.1
7	5	1.1
8	11	2.5
9	12	2.7
10	11	2.5
11	12	2.7
12	20	4.5
13	39	8.8
14	23	5.2
15	29	6.6
16	19	4.3
17	25	5.7
18	46	10.4
19	24	5.4
20	25	5.7
21	16	3.6
22	29	6.6
23	27	6.1
24	20	4.5
25	9	2.0
26	5	1.1
27	6	1.4
28	5	1.1
29	3	0.7
30	1	0.2
31	0	0.0
合計	441	100.0

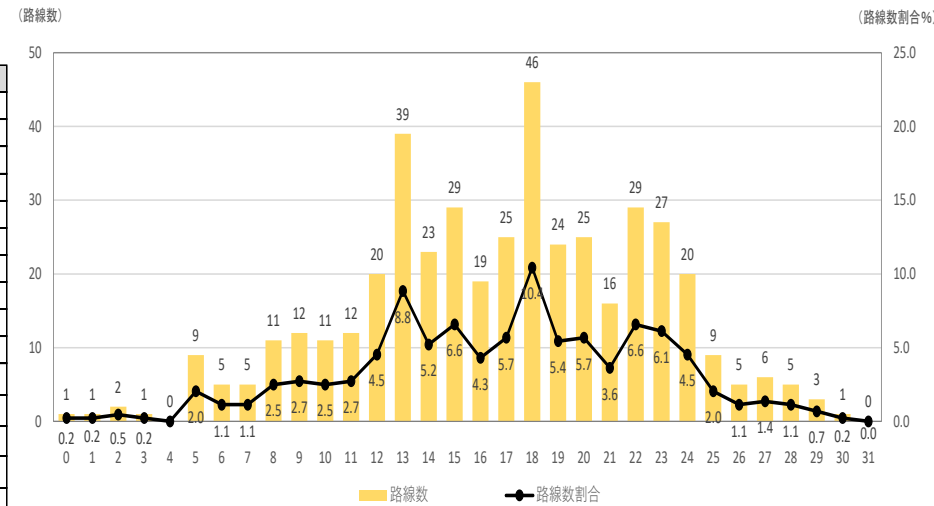


図 ポイント別の路線数（危険度）

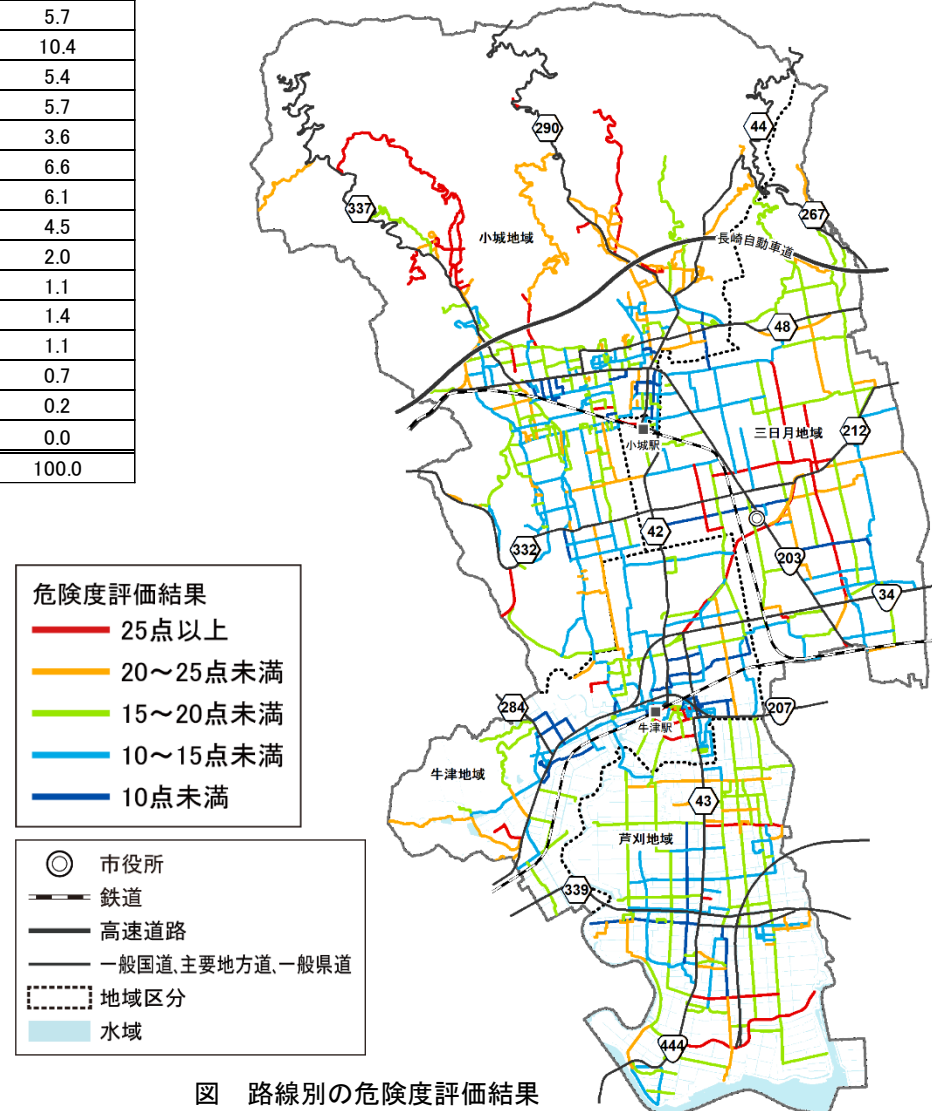


図 路線別の危険度評価結果

### 3-3 路線の重要度及び危険度評価結果

路線の重要度及び危険度評価結果を合計した結果は以下に示すとおりです。

表 路線の重要度+危険度評価結果

点数	路線数	路線数割合(%)
0	0	0.0
1	1	0.2
2	0	0.0
3	2	0.5
4	0	0.0
5	3	0.7
6	3	0.7
7	5	1.1
8	11	2.5
9	12	2.7
10	5	1.1
11	8	1.8
12	17	3.9
13	27	6.1
14	30	6.8
15	24	5.4
16	21	4.8
17	19	4.3
18	31	7.0
19	30	6.8
20	28	6.3
21	24	5.4
22	10	2.3
23	26	5.9
24	26	5.9
25	24	5.4
26	15	3.4
27	10	2.3
28	10	2.3
29	7	1.6
30	4	0.9
31	5	1.1
32	1	0.2
33	1	0.2
34	1	0.2
35	0	0.0
合計	441	100.0

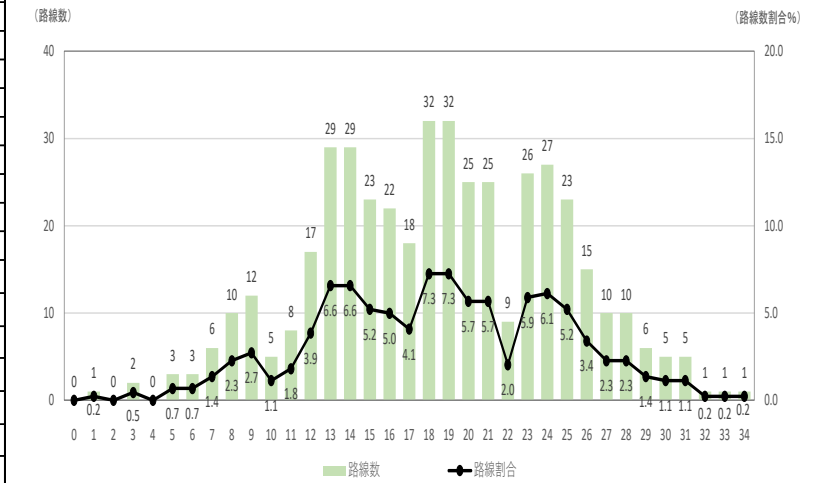


図 ポイント別の路線数（重要度+危険度）



図 路線別の重要度+危険度評価結果



## 4 整備優先度の評価

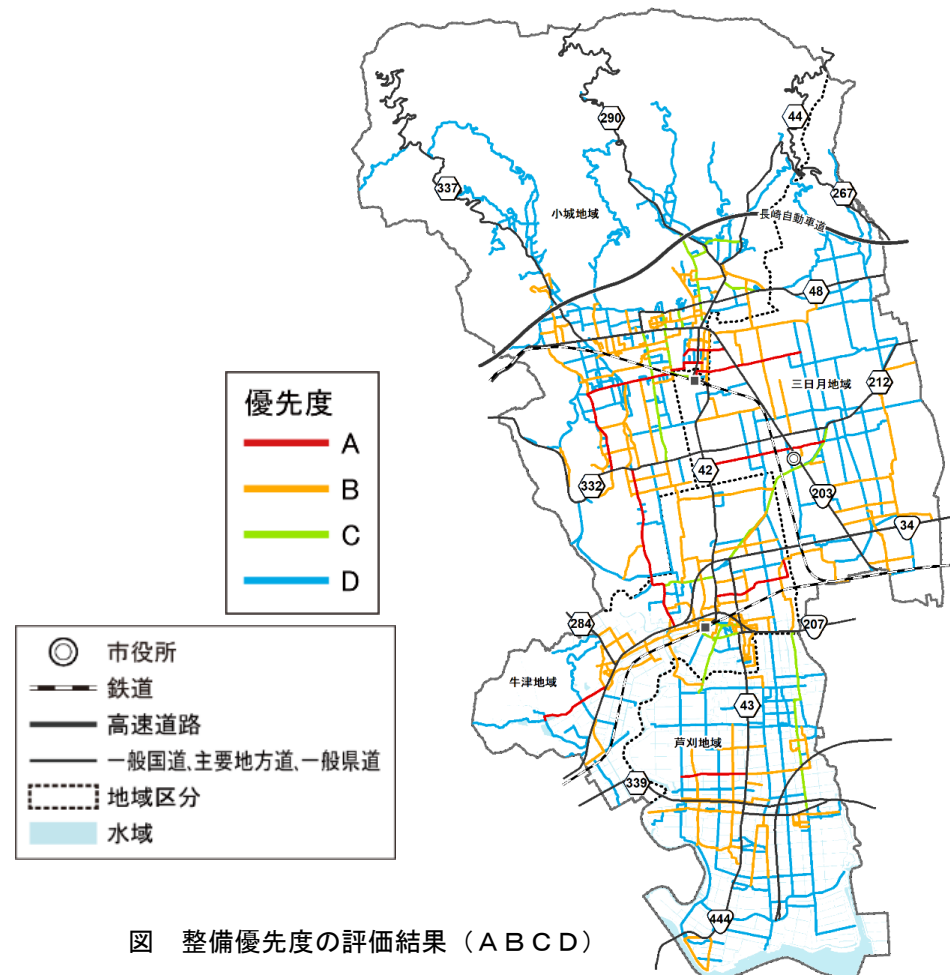
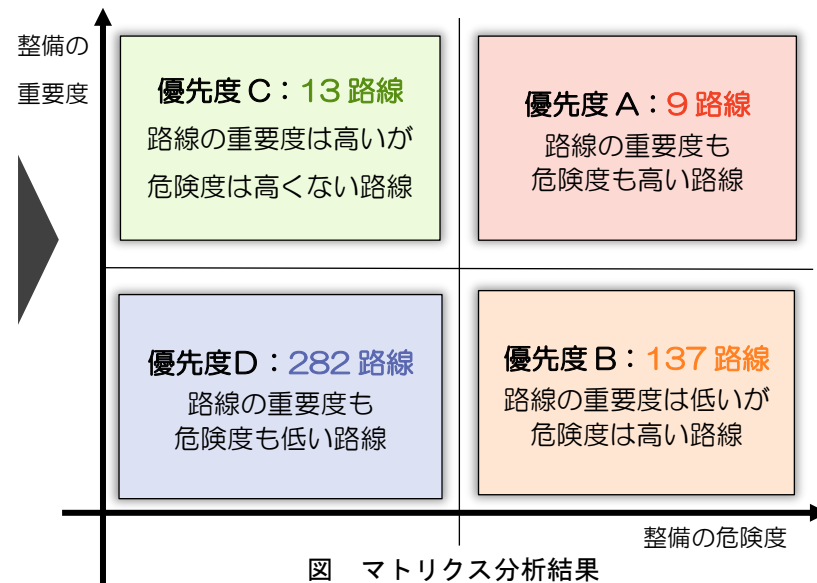
これまでに整理を行った「路線の重要度評価結果」及び「路線の危険度評価結果」をもとに、「路線の重要度評価結果」は合計点の7点をそのまま得点化するものとしました。また、「路線の危険度評価結果」は点数別路線数割合を考慮し、7分割することで重要度評価の点数と合わせるものとしました。

マトリクス分析の各エリア（優先度A～D）に該当する路線数は、路線の重要度及び危険度の閾値をどこに設定するかによって大きく異なります。そこで、本検討においては、マトリクスで4分割されることを考慮し、最高点の約7.5割となる点数である5点（小数点四捨五入）を閾値として設定するものとしました。

上記を踏まえ設定した優先度A～Dの結果を以下に示します。

表 整備優先度に関するマトリクス分析結果

重要度	合計	5	19	46	111	114	97	40	9
7				1		2			3
6				1	1		3		5
5		1		1	3	3	2	4	14
4			1	3	4	7	8	5	30
3			3	5	5	10	12	7	45
2		2	7	9	16	27	31	16	111
1		2	6	7	47	31	33	7	134
0			2	19	35	34	8	1	99
得点	0~3	4~7	8~11	12~15	16~19	20~23	24~27	28~31	合計
	危険度								

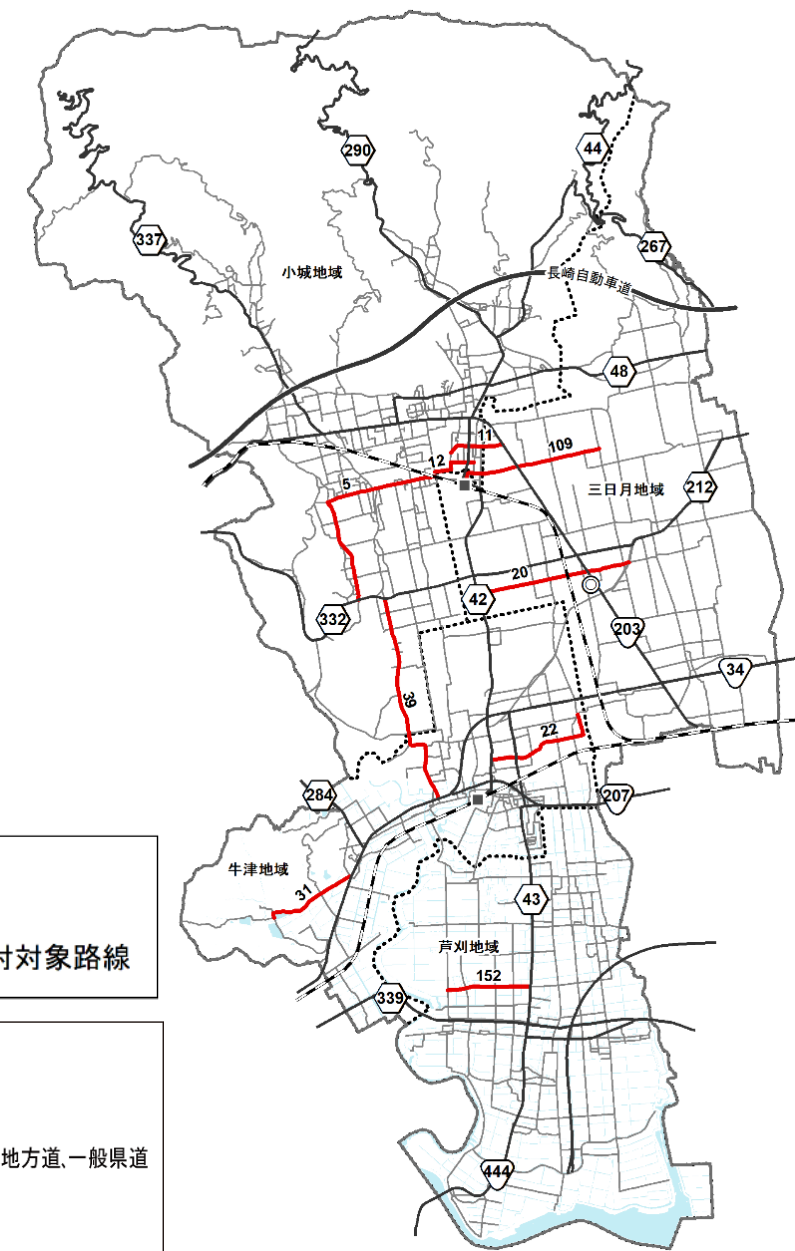


## 5 優先度 A 路線の状況整理

優先度A～Dに振り分けた路線のうち、重要度も危険度も高いと判断された優先度Aの9路線は、以下に示すとおりです。

表 優先度A路線一覧

路線番号	路線名	道路種別	道路延長(m)		
			総延長	重用延長	実延長
5	西川・西小路線	一級	2,885.3	10.1	2,875.2
11	小城公園・本告線	一級	1,445.8	20.2	1,425.6
12	岡山社線	一級	1,229.8	23.0	1,206.8
20	石木・初田線	一級	2,043.7	18.0	2,025.7
22	柿樋瀬線	一級	1,586.1	10.6	1,575.5
31	谷・内砥川線	一級	1,247.9	0.0	1,247.9
39	西川・前満江線	一級	2,911.2	0.0	2,911.2
109	長神田・甘木線	二級	3,820.0	22.0	3,798.0
152	牛王・三条線	二級	1,092.6	0.0	1,092.6



## 7 整備推進にあたっての考え方

### 1 整備種別ごとの考え方

道路整備の種別としては、以下に示す大きく2つの考え方があります。

- ・道路ネットワークの視点より、ネットワーク強化に資する新規路線整備
- ・既存道路の機能を維持・強化するための整備

本計画においては、人口減少社会の進展、財政制約の高まり、多様化する生活スタイル等の社会情勢を考慮し、既存道路の機能を維持・強化することを前提として整備推進の考え方を整理します。

なお、新規道路整備については、本計画で設定した放射連携型という道路ネットワークの概念を基本とし、南北軸の連絡性の向上や、放射軸の機能強化等の必要性を、今後の社会情勢の変化を踏まえながら十分に検討し、必要に応じて整備を行うこととします。

### 2 整備優先路線について

本計画における整備優先路線は、市の財政状況と他の事業を考慮し、マトリクス分析で整理した優先度Aの9路線と、既に整備計画のある路線とします。

なお、優先度Aの9路線は、既に整備計画のある路線の事業実施状況との調整を図りつつ、整備の必要性に応じて整備を行うか検討することとします。

### 3 維持管理について

社会資本として整備された道路橋、トンネル、河川、下水道等は、高度経済成長期に整備されたものが多く、今後、建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなると予想されています。そのため、補修費用の抑制や安全性の確保を図るために、予防保全の考えの下、定期的な点検、補修が求められています。

本市の市道については、市で策定している維持管理計画に即し、計画的に維持管理を行っていくこととします。

### 4 国県道について

本計画では、幹線市道を対象に整備計画をまとめていますが、将来像の実現には国県道の整備も必要です。

本市においても国が進める整備として都市連携の強化や、物流支援への貢献に期待できる佐賀唐津道路の整備があり、早期完了に向けた要望を行っていくことで将来道路ネットワークに寄与する道路整備を推進していきます。

### 5 都市計画道路について

都市の骨格を定める都市計画道路は、目指すべき都市構造と対応したものでありますが、平成30年度から令和2年度にかけて、社会経済情勢の変化を踏まえ、長期未着手となっている都市計画道路に対し見直しを行いました。

都市計画道路は、市街地形形状や交通条件などに応じて、合理的なネットワークを構築するように計画された路線であり、今後も市の現状を踏まえ、必要性に留意しつつ整備を推進していきます。

### 6 農道について

農道とは、農作業の効率化を図ることを目的に整備された道路であり、農業をはじめとする第一次産業を支えるためにも欠かせない交通インフラです。

本市は広範な平野部を有する地域特性から、農道が市域に数多く点在しており、一般の道路と一体となって道路網を構成しています。

そのため、本計画では農道を、道路網を構成する要素と考えていますが、農道はあくまでも農作業上の利用を優先することを第一義とし、市道を含めた道路網のあり方を勘案しつつ適正な維持管理に努めていくものとします。

## 7 計画の実現に向けて

### 7-1 本計画の計画期間

本計画における計画期間は概ね20年（2021年～2041年）を見据えた計画とし、目標の達成に向けて取り組んでいきます。

### 7-2 今後の計画の見直しについて

本計画は、概ね20年後を目標としていますが、今後の都市づくりを取り巻く社会経済情勢の変化や、個々の施策に係る周辺環境等の変化により、実情に即さない状況になることも想定されます。そのため、PDCAのサイクルを着実に実行していくこととし、必要に応じて計画の見直し・修正を適宜行います。

