

1 都市計画道路の見直し検証の状況

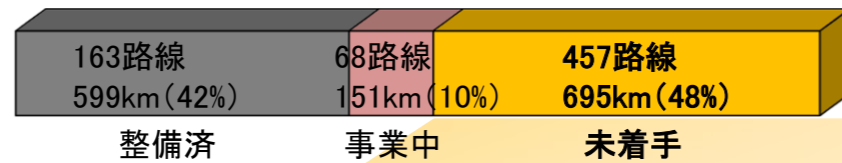
前回検証 (H17~H23)

●検証方針

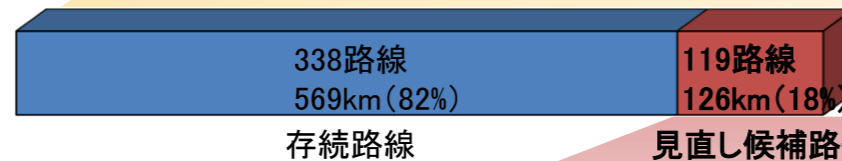
- ・『福岡県都市計画道路検証方針』の策定 (H17.8)

●検証内容

幹線街路 688路線、延長1445km(H18.3末時点、政令市を除く)

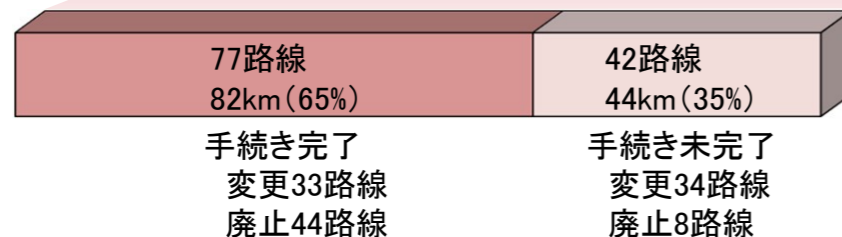


未着手路線の検証結果 457路線、延長695km(H23.6末時点)



※計画の変更や廃止が必要と判断された路線。

見直し候補路線の手続き状況 119路線、延長126km(H30.3末時点)



新たな検証の必要性

- ・概ね10年が経過
- ・社会情勢の変化
- ・都市政策の転換

今回検証 (H30~H32)

●検証方針

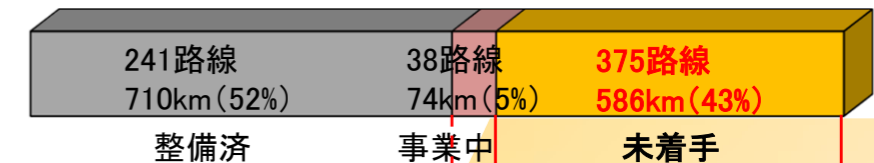
- ・『福岡県都市計画道路検証方針』の改定 (H28.12)  
(福岡県都市計画運用方針に位置付け)

・評価手法の変更

「持続可能な都市づくり専門委員会」において技術的意見を聞くとともに、国や市町と協議・調整を行い変更した。

●検証内容

幹線街路 654路線、延長1370km(H29.3末時点、政令市を除く)



検証対象路線

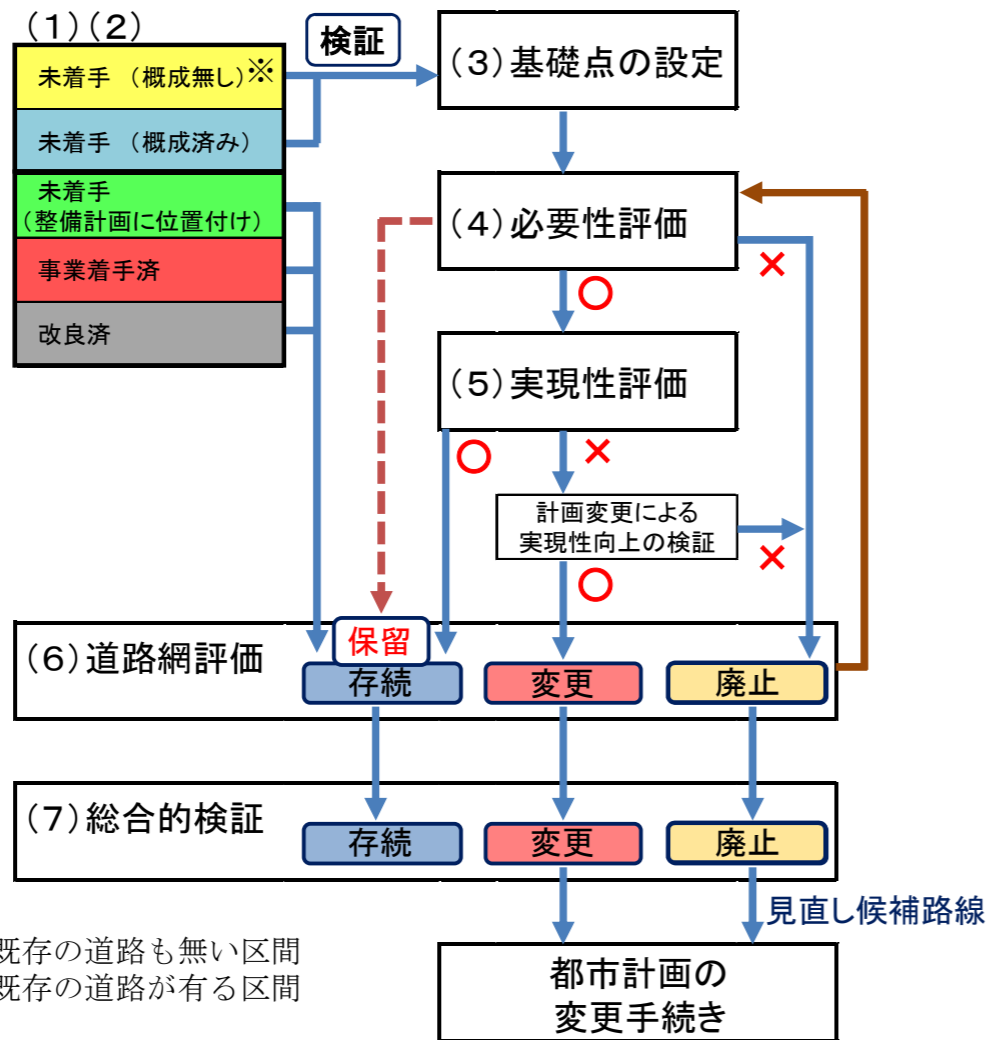
※第1回検証にて見直し候補となった路線も含む。

- ・平成30~32年度 : 検証の実施
- ・平成32年度末 : 見直し候補路線の抽出
- ・平成33年度~ : 都市計画の変更手続き

現在の社会情勢と都市政策に適合した  
都市計画道路網の形成を目指す。

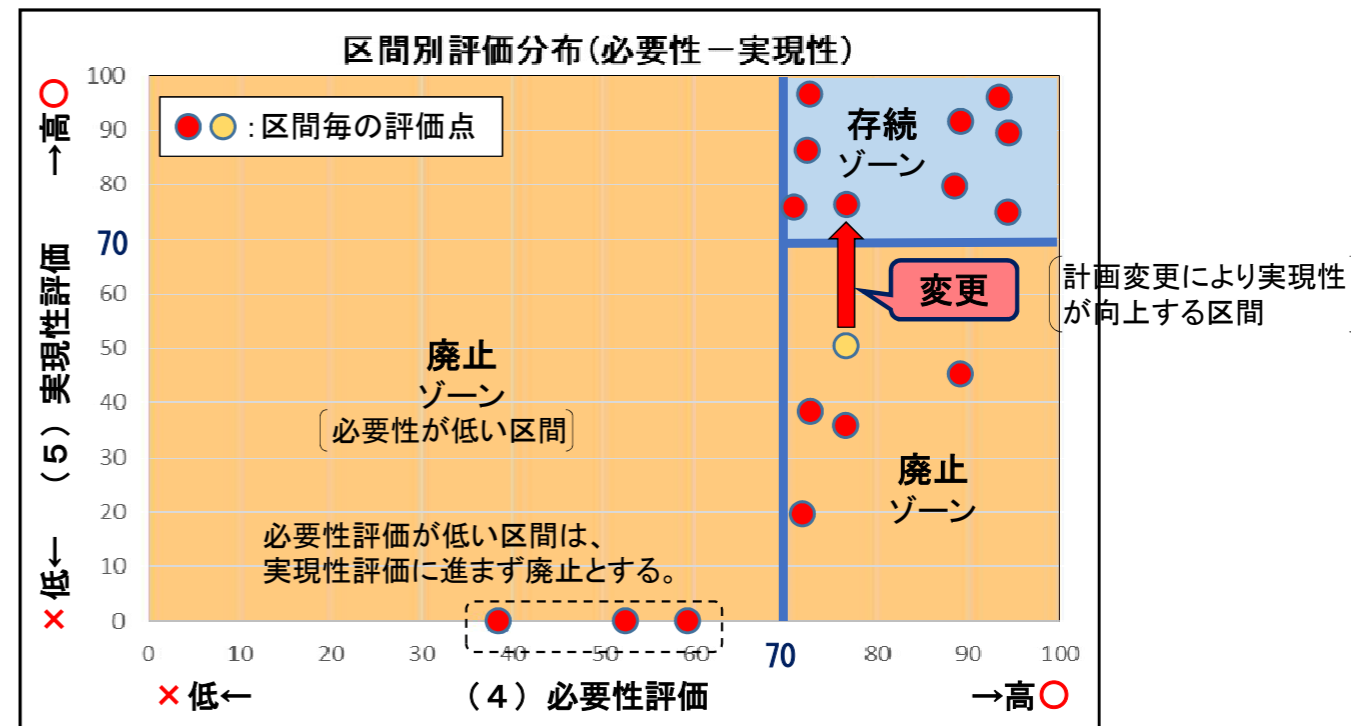
## 2 検証の流れ

### 【検証フロー】



※概成無し：未着手で、既存の道路も無い区間  
概成済み：未着手で、既存の道路が有る区間

### 【定量評価のイメージ図】



路線カルテ						
市町名	〇〇市		都市計画区域名		福岡広域	路線番号
延長(m)	3,300	幅員(m)	12	車線数	2	路線名
起点	△△二丁目		終点		大字□□	△△□□線
幹線街路種別	主要幹線・都市幹線・補助幹線					
■ 区間位置図						
■ 道路の構造						
区間No.	①	②	③	④	⑤	
道路の種類	市道	市道	市道	県道	県道	
道路名	〇〇線	〇〇線	〇〇線	××線	××線	
延長(m)	800	900	800	600	200	
幅員(m)	12	22	12	16	16	
車線数	2	2	2	2	2	
決定区分	市	市	市	県	県	
■ 整備状況						
整備状況	未着手	未着手	事業中	未着手	改良済	
概成済み	概成無	概成済		概成済		
整備状況が「改良済」、「事業着手済」の区間については「存続」とし、以降を省略できる。						
■ 事業見込みの有無(中長期道路整備計画等における位置付け)						
中長期道路整備計画等での位置付け	無	無		有		
位置付けの詳細						
区間別評価へ(事業見込みが「有」の区間については「存続」とし、以降を省略できる。)						
判定	検証	検証	存続	存続	存続	

### (1) 基礎情報の整理 (路線カルテ)

- ・ 全ての幹線街路（整備済、事業中、未着手）で作成する。
- ・ 計画延長、幅員、都市計画決定履歴、整備状況等の路線の基礎情報を整理する。

### (2) 検証区間の抽出 (路線カルテ)

- ・ 一つの路線を、整備状況や主要な交差点等で区間分けする。
- ・ 整備状況が、未着手のうち、中長期道路整備計画等に位置付けがない区間を検証の対象とし、(3)以降の検証へ進む。

基礎点カルテ					市町名	〇〇市			
必要性評価					実現性評価				
項目				基礎点					
大項目	重み a	小項目	重み b	a*b/100	大項目	重み c	小項目	重み d	c*d/100
計画の位置付け	30	当初趣旨	20	6	支障	60	橋梁、トンネル	30	18
		上位計画等	50	15			大規模施工	20	12
		関連計画・事業	30	9			既存物件	30	18
都市機能の強化	15	道路網	30	4.5			道路構造令	20	12
		渋滞緩和	20	3	影響	40	自然環境	25	10
		公共交通	30	4.5			歴史・文化財	25	10
		商業・産業・観光施設	20	3			既存市街地・コミュニティ	50	20
地域の活性化	15	土地利用	40	6	安全・安心の確保	15	歩行者・自転車の通行	30	4.5
		都市機能	40	6			交通事故緩和	20	3
		環境改善・景観形成	20	3			避難路・活動空間	30	4.5
代替道路の存在	25	代替道路の存在	100	25			延焼防止	20	3

記入要領
・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。
・より評価を重視する項目の重みを大きくする。
・大項目の重みと小項目の重みから基礎点を算出する。
$a \times b / 100 =$ 必要性評価の基礎点
$c \times d / 100 =$ 実現性評価の基礎点

重み付けの説明	
【必要性】	【実現性】
例： ・市内には慢性的な交通渋滞が発生しているため、その解消に寄与する項目を重視する。 ・歴史的な文化財による観光集客を重要な政策としているため関連する項目を重視する。 ・本市では比較的歩道整備が進んでいるため、交通事故や歩行者通行に関する項目は、比重を低めにしても問題はない。 ・町内には、建築年数の古い低層木造家屋が多くを占めているため、都市防災機能が重要と判断する。	例： ・本町の道路整備への財政状況より、事業費に係ってくる項目に重点を置く。 ・本町を縦貫する県事業の道路〇〇線が完了を控えており、その効果をより発揮できる路線を優先的に評価する。 ・既存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やコミュニティへの影響を重視する。

### (3) 基礎点の設定 (基礎点カルテ)

- ・ 路線・区間単位ではなく、市町単位で市町が設定する。
- ・ 必要性・実現性評価の評価項目の重み付けを行って算出した基礎点を設定する。
- ・ 説明欄には、重み付けの考えや、根拠となる上位計画等の内容を記載する。
- ・ 市町毎に、その地域特性や都市政策を反映した設定にすることで、市町が主体性を持ち、将来像に沿った検証が行うことができる。

区間カルテ1													
市町名	〇〇市	路線番号	3・4・2・5	路線名	△△□□線	区間No.	2 / 5	延長	870 m	幅員	22 m	車線数	2
必要性評価													
項目	基礎点	点数	評価	評価根拠									
計画の位置付け	当初趣旨	6	6	○	計画時に想定していた交通量は減少しているものの、依然として市内交通・広域交通の処理機能の当初趣旨は存続している。								
	上位計画等	15	15	○	市の総合計画、市都市計画マスタープランに、東西軸の骨格幹線として位置づけられている。								
	関連計画・事業	9	9	○	南北に走る県道と交差することで都市の総合的発展に寄与する。								
都市機能の強化	道路網	4.5	4.5	○	東西軸として道路網を形成し、交通処理に寄与する。								
	渋滞緩和	3	3	○	市内の渋滞緩和に寄与する。								
	公共交通	4.5	-	×	沿線に鉄道駅やバス路線はない。								
	商業・産業・観光施設	3	-	×	多くの交通量が見込まれる施設はない。								
地域の活性化	土地利用	6	-	×	特段の土地利用はない。								
	都市機能	6	6	○	沿線に私立病院が存在する。								
	環境改善・景観形成	3	-	×	環境改善や景観形成に特段の効果はない。								
安全・安心の確保	歩行者・自転車の通行	4.5	4.5	○	沿線には居住地域や学校が存在し、安全な歩車分離空間の形成がなされる。								
	交通事故緩和	3	-	×	過去、交通事故は発生していない。								
	避難路・活動空間	4.5	4.5	○	緊急輸送路に指定されている。								
	延焼防止	3	3	○	沿線には建築年数が古い木造低層の商店街が存在するため、道路整備による火災延焼防止が期待できる。								
代替道路の存在	25	25	○	並行する整備済道路は存在するが、本路線を廃止・変更した場合の交通量を許容する能力はないため代替路線とはならない。									
代替路線名 :													
代替の可否 :													
合計		81	○	人口減少によって当初の予測交通量よりも減少はしているものの、市の東西軸を形成する道路であり依然として必要性は現在でも高い。									
必要性についての総括評価			○ : 実現性評価へ      × : 道路網検証へ (廃止候補)										

### (4) 路線の必要性評価 (区間カルテ1)

- ・ (2) で抽出した区間を対象に、区間毎に区間カルテ1を作成する。
- ・ 各評価項目の基礎点欄には、(3) で作成した点数を設定する。
- ・ 各評価項目を検証し、評価できる項目に、基礎点を配点する。
- ・ 各評価項目の合計値は、検証区間の必要性を表しており、目安として70点以上の区間は必要性が高いと判断される。
- ・ 必要性が高い区間は、(5) へ進む。
- ・ 必要性が低い区間は、「廃止」候補として(6) へ進む。
- ・ 現段階で、交通量等の評価材料が揃っていない区間は「保留」と位置付ける。保留区間については、適宜、継続的に状況の確認を行い、評価が可能となった時点で検証を行う。



区間カルテ2														
市町名	〇〇市	路線番号	3・4・2-5	路線名	△□□線	区間No.	2 / 5	延長	870 m	幅員	22 m	車線数	2	
<b>実現性評価</b>										<b>計画変更による実現性向上の評価</b>				
項目	基礎点	点数	評価	評価根拠		点数	評価	評価根拠						
支障	橋梁、トンネル	18	18	○	河川横断はあるものの、小規模な橋梁である。		18	○						
	大規模施工	12	12	○	大規模な施工はとくにない。		12	○						
	既存物件	18	-	×	市街化が促進されておりルート上に既存建築物が多い。		18	○	幅員減少で支障物件の数が減らせる。					
	道路構造令	12	-	×	現行の道路構造令に一部適合していない。		12	○	幅員変更で現行の道路構造令に適合可能。					
影響	自然環境	10	10	○	道路整備による事前環境への影響はない。		10	○						
	歴史・文化財	10	-	×	計画区域が重要文化財の一部にかかり移転を要する。		-	×	計画変更でも文化財が支障となる。					
	コミュニティ	20	20	○	道路整備による地域コミュニティへの影響はない。		20	○						
<b>実現性についての総括評価</b>		<b>合計</b>	<b>60</b>	<b>×</b>	市街地が既に形成されている区域での計画であるため、移転を要する物件数が多く、事業費の面で、実現性に支障がある。		<b>90</b>	<b>○</b>	4車線→2車線へ幅員を減少する計画変更により、事業化の支障が低減し実現性が向上する。					
				○ : 道路網検証へ (存続決定)		計画変更で○ : 道路網検証へ (変更候補)		計画変更でも× : 道路網検証へ (廃止候補)						
<b>道路網検証</b>														
○ 変更した案での都市計画道路網を評価した結果、道路の連続性や網形態、交通混雑度に問題はない。														
<b>総合的検証</b>														
存続・保留 変更・廃止		将来予測交通量は減ったため、幅員の見直しを行う。												

### (5) 路線の実現性評価 (区間カルテ2)

- ・ 必要性が高い区間を対象に、区間毎に区間カルテ2を作成する。
- ・ 各評価項目の基礎点欄には、(3)で作成した点数を設定する。
- ・ 各評価項目を検証し、評価できる項目に、基礎点を配点する。
- ・ 各評価項目の合計値は、検証区間の実現性を表しており、目安として70点以上の区間は実現性が高いと判断される。
- ・ 実現性が高い区間は、「存続」候補として(6)へ進む。
- ・ 実現性が低い区間は、計画の変更を行うことで、実現性が向上するか検証する。
- ・ 計画変更により実現性が向上し、実現性が高いと評価される区間は「変更」候補として(6)へ進む。
- ・ 計画変更をしても実現性が向上しない、実現性が低いと評価される区間は、「廃止」候補として(6)へ進む。

### (6) 道路網評価 (区間カルテ2)

- ・ 必要性・実現性評価での結果(存続、変更、廃止)を反映した道路網を作成する。
- ・ その道路網について、網形態や道路の連続性、隣接市町との計画の整合性等の確認を行う。
- ・ 将来予測交通量において、都市計画道路網として支障が無いか評価を行う。

### (7) 総合的検証 (区間カルテ2)

- ・ 区間毎の必要性・実現性評価の結果と、道路網全体での評価結果を総合的に判断し、「存続」、「変更」、「廃止」、「保留」の判定を行う。

