

基山町都市計画道路見直し方針案(概要版)

◆はじめに

都市計画道路とは、将来目指すべき都市構造を実現し、円滑な都市交通や良好な都市環境を形成するために必要な骨格道路として法に基づいて決定された道路です。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されてきました。

しかし近年、人口減少や少子高齢化、低炭素社会への意識の高まり、財政上の課題など都市計画道路を取り巻く状況は大きく変化してきており、当初決定より長期間が経過した路線については決定根拠に不整合が生じている可能性があります。

そのような背景の中、基山町では平成27・28年度に長期未着手都市計画道路となっている路線の見直し検討調査及び評価を行いました。

◆見直し対象路線の都市計画決定内容

見直し検討は、「未着手区間」を有する「年の森正応寺線」「黒谷線」の2路線を対象とします。

▼基山町

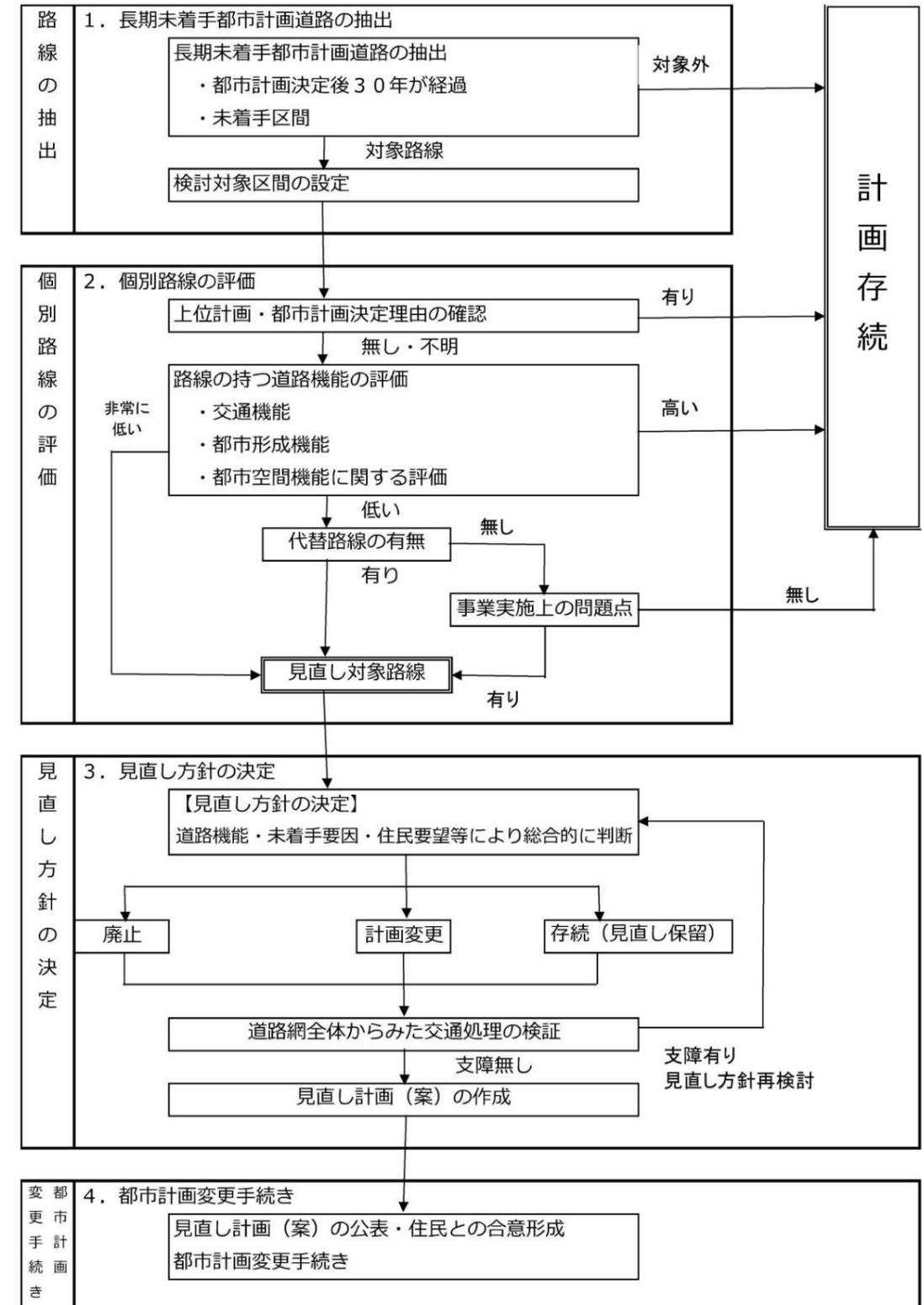
決定年月日		都市施設名称					整備状況	
当初	最終変更	種別	番号	名称	幅員(m)	延長(m)	整備済延長(m)	整備率(%)
S46.2.12	H2.12.12	幹線	3.3.1	三国長の原線	25.0	4,200	4,200	100
S46.2.12		〃	3.4.2	鳥栖筑紫野線	18.0	4,260	4,260	100
S46.2.12	S49.12.23	〃	3.4.3	基山駅前線	18.0	180	180	100
S46.2.12	H2.12.12	〃	3.4.4	小倉小松線	16.0	3,270	3,270	100
S46.2.12	S61.12.26	〃	3.4.5	白坂久保田線	16.0	2,960	2,960	100
S46.2.12		〃	3.4.6	年の森正応寺線	16.0	1,300	660	51
S46.2.12	H3.3.25	〃	3.4.7	塚原長谷川線	16.0	800	800	100
S46.2.12	H3.3.25	〃	3.4.8	宿辻線	16.0	1,420	1,420	100
H2.12.12		〃	3.4.11	黒谷線	16.0	1,500	1,020	68
H2.12.12		〃	3.4.119	鳥栖基山線	16.0	130	130	100
S45.12.19	S49.10.21	〃	3.4.9	日渡長野線	12.0	1,200	1,200	100
S60.12.13		〃	3.5.10	北部環状線	12.0	1,960	1,960	100
S45.12.19		区画	7.5.1	牛会八ツ並線	12.0	910	910	100
S60.12.13		特殊	8.7.1	基山駅通り線	3.0	60	60	100
計				14路線		24,280	23,160	95

※整備済延長は、「整備済」「改良済」「概成」の合計

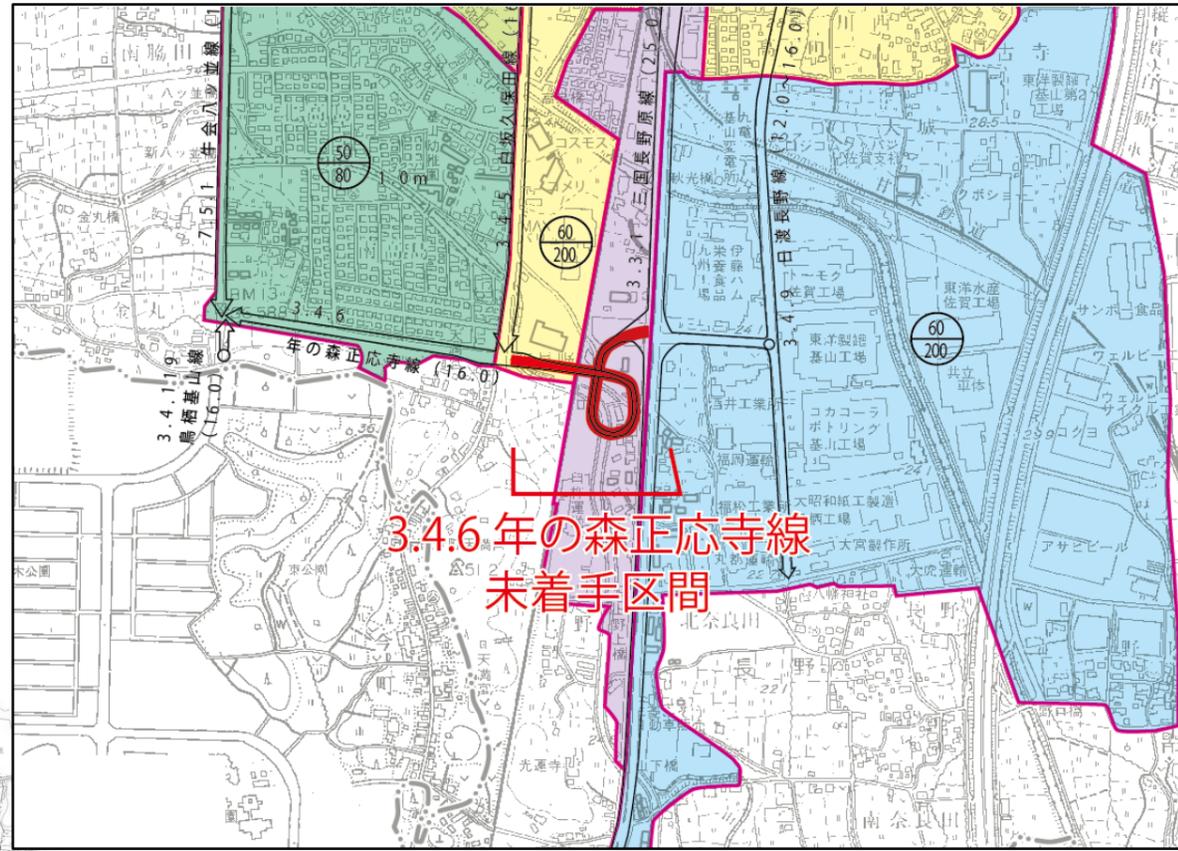
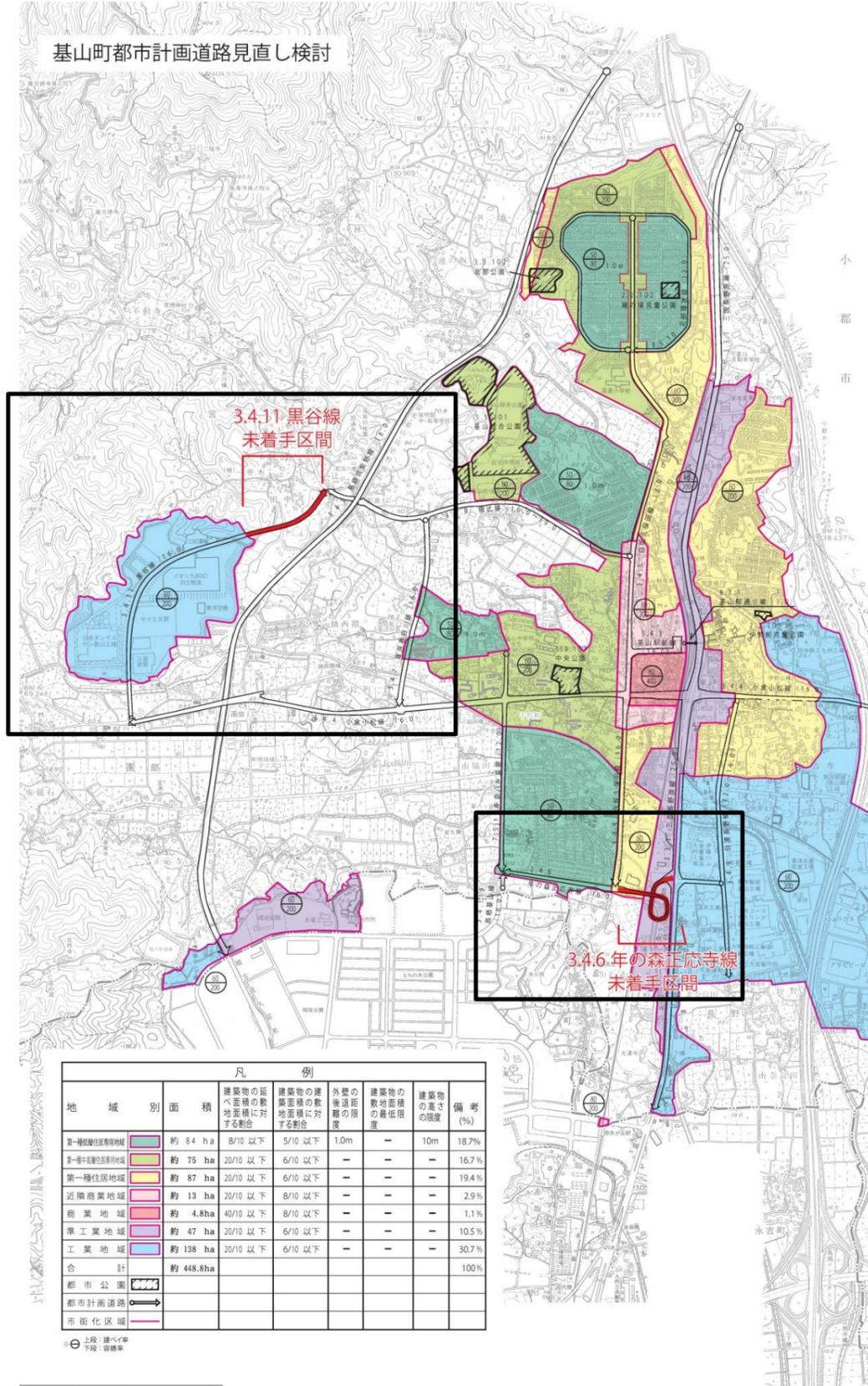
◆見直し検討の流れ

見直し検討にあたっては、「基山町長期未着手都市計画道路見直しガイドライン（平成27年6月）」に基づき、見直し検証を行いました。見直しの流れは以下の通りです。

▼見直しの全体フロー

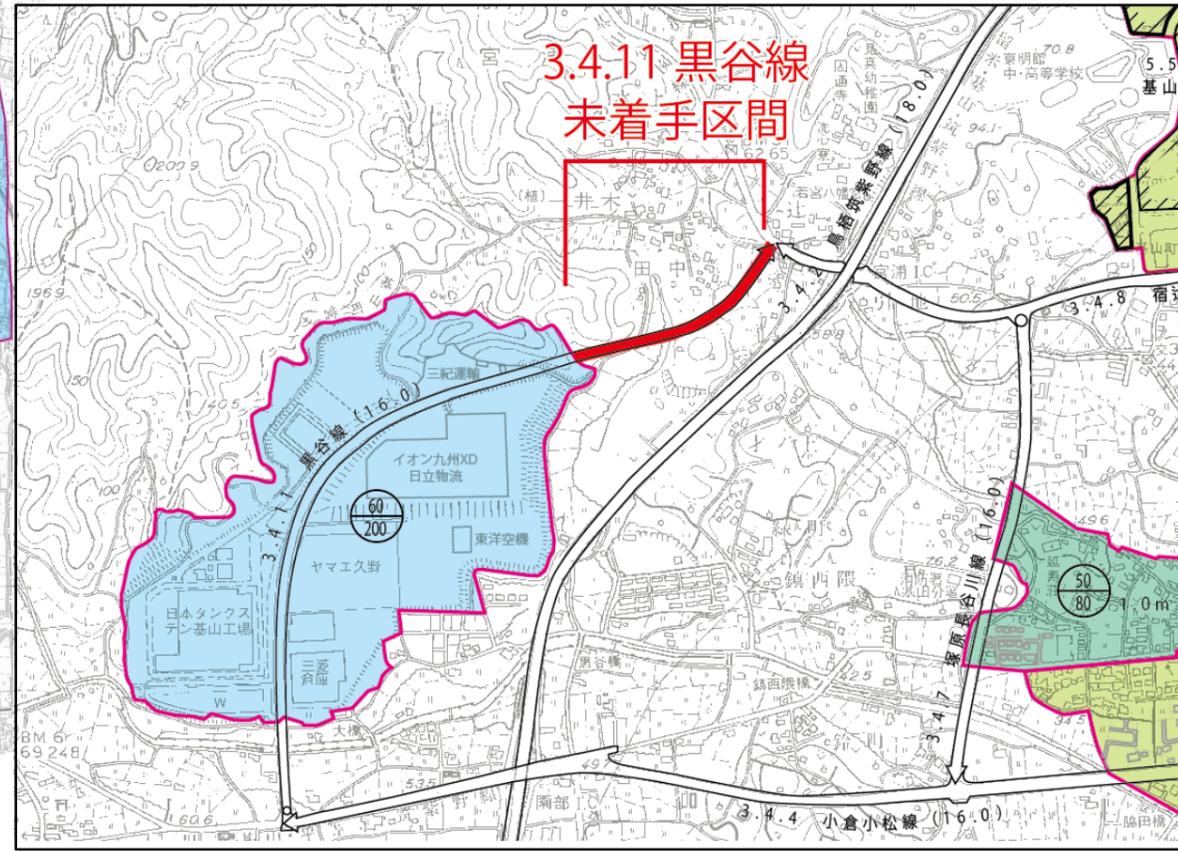


◆基山町都市計画道路見直し検討内容



◆路線の概要
 3.4.6年の森正応寺線
 ○決定年月日：S46.2.12
 ○延長（未着手）；L=1,300m(L=640m)
 ○幅員：W=16.0m

◆機能評価・見直し方針
 路線の必要性が非常に低いと考えられ、代替路線もあることから「見直し対象」と判定。



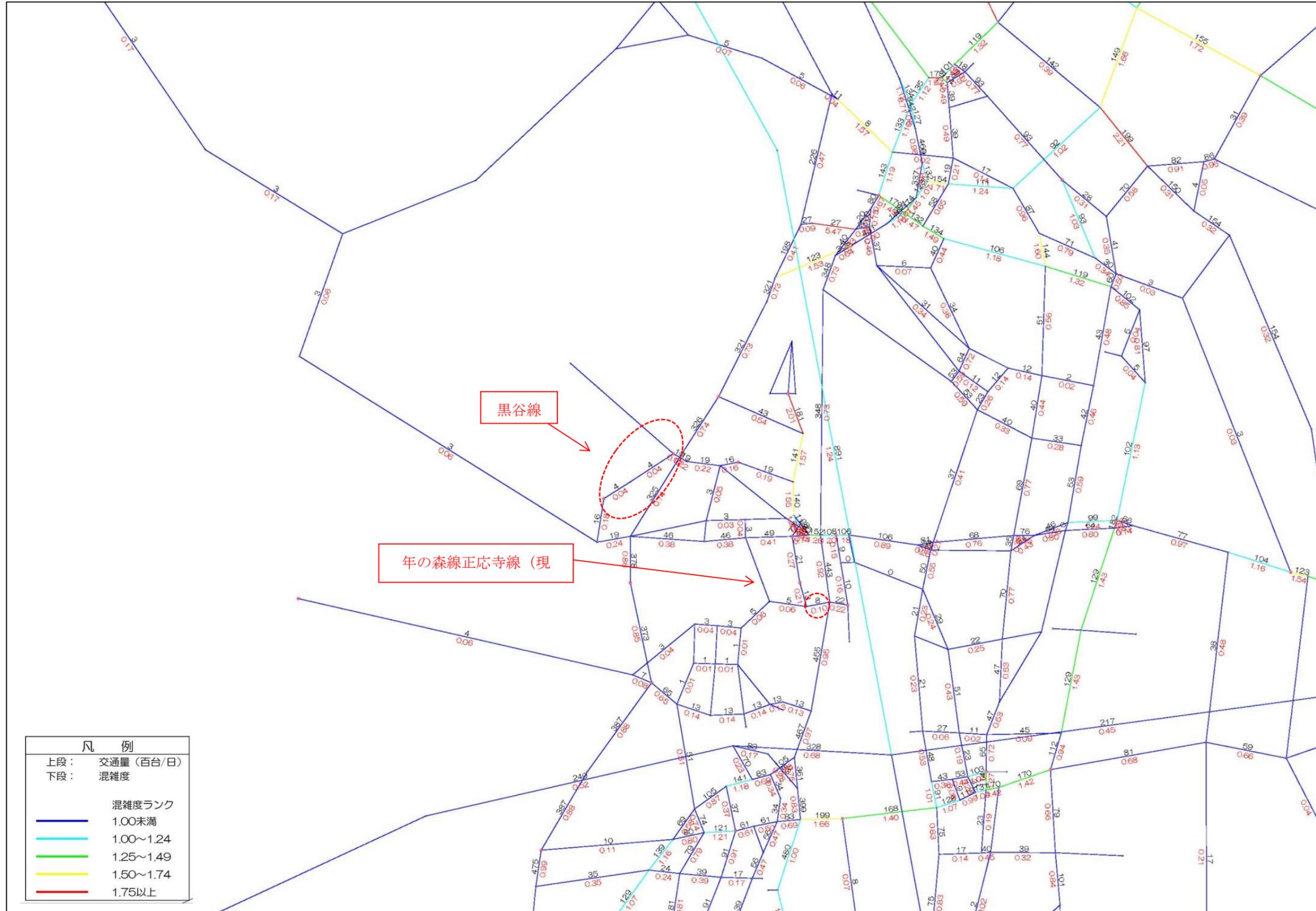
◆路線の概要
 3.4.11 黒谷線
 ○決定年月日：H2.12.12
 ○延長（未着手）；L=1,500m(L=480m)
 ○幅員：W=16.0m

◆機能評価・見直し方針
 計画的に整備を図るべき路線として都市計画決定の位置付けを残し「存続路線」として判定。

◆道路網全体から見た交通処理の検証

年の森正応寺線（未着手区間）を廃止した場合の当該区間（現道あり）の平成 37 年将来交通量は 800 台/日、混雑度は 0.1 と推計される。周辺道路についても廃止による影響は見られず、交通処理上の影響はないと考えられる。

平成 37 年将来交通量・混雑度【黒谷線：整備有り+年の森正応寺線：整備無し】



◆基山町都市計画道路見直し検討検証結果

項目	都市計画決定の根拠		個別路線の評価			機能評価 見直し方針
	上位関連計画の位置付け	都市計画決定理由等	交通機能	都市形成機能	都市空間機能	
<p>3.4.6 年の森正応寺線</p> <p>○決定年月日 S46.2.12</p> <p>○延長（未着手） L=1,300m (L=640m)</p> <p>○幅員 W=16.0m</p>	<p><区域 MP> —</p> <p><総合計画> —</p> <p><基山町都市 MP> —</p>	<p>・都市計画決定当初、国道3号線及び鹿児島本線により市街地が分断されていたため、東西市街地のアクセス向上を図る事を目的に、都市計画決定されたと考えられる。</p> <p>・小倉小松線（県道131号、132号、137号）が整備（アンダーパス）されたことで当初目的は達成されている。</p>	<p>■未整備区間（現道あり）</p> <p>（1）自動車交通</p> <p>○H27年度現在、断面交通量は約2,000台/12h、大型車混入率は約5%。夕方のピーク時にやや混雑の状況がみられる。（平成27年10月22日調査）</p> <p>○H37将来交通量推計は、全線整備した場合800台/24h、現状の場合1,000台/24hと推計される。</p> <p>（2）歩行者、自転車</p> <p>○通学路の指定等はない。</p>	<p>（1）都市の生活空間としての機能</p> <p>○コミュニティ空間としての役割は担っていない。</p> <p>（2）公共・公益施設へのアクセス</p> <p>○公共・公益施設へのアクセス道路としての役割は担っていない。</p> <p>（3）土地利用計画との連携</p> <p>○開発等、面的な発展は担っていない。</p> <p>（4）UD・バリアフリーへの配慮</p> <p>○安心歩行エリアの指定等はない。</p>	<p>（1）ライフラインの収容機能</p> <p>○計画なし</p> <p>（2）都市防災機能</p> <p>○避難路の位置付けなし</p> <p>（3）都市環境機能</p> <p>○当該路線は、街路樹などの計画はない。</p>	<p>路線の必要性が非常に低いと考えられ、代替路線もあることから「見直し対象」と判定。</p> <p>⇒代替路線があり、混雑度は0.1と推計される等の交通上の課題もない。整備を行う場合は周辺土地利用へ与える影響が大きいなどの課題も多く、都市計画道路としての位置付けを廃止することが望ましいと考えられる。</p>
<p>3.4.11 黒谷線</p> <p>○決定年月日 H2.12.12</p> <p>○延長（未着手） L=1,500m (L=480m)</p> <p>○幅員 W=16.0m</p>	<p><区域 MP> ○鳥栖北部丘陵新都市を中心とした研究開発機能の立地促進、及び、流通業務拠点形成</p> <p><総合計画> —</p> <p><基山町都市 MP> ○都市計画道路の未整備区間（黒谷線など）を中心とした道路整備を継続的に推進</p> <p>○鳥栖北部丘陵新都市整備事業基山地区（基山グリーンパーク）における企業誘致を進めるとともに、利便性が高く効率的に産業活動が行えるように工業地周辺の環境整備が必要</p>	<p>・「鳥栖北部丘陵新都市」の一部として、都市計画決定された。</p> <p>・鳥栖北部丘陵新都市基山地区（基山グリーンパーク）は、上位計画等でも産業拠点として位置づけられ、基山町にとって重要な役割を担っている。</p>	<p>■整備済区間</p> <p>（1）自動車交通</p> <p>○H27年度現在、断面交通量は約2,800台/12h、大型車混入率は約50%。混雑等の状況は見られない。（平成27年10月22日調査）</p> <p>○H37将来交通量推計は、全線整備した場合1,600台/24h、現状の場合2,000台/24hと推計される。（※但し、今後の工業立地状況によっては数百台程度交通量が増加することも想定される。）</p> <p>（2）歩行者、自転車</p> <p>○通学路の指定等はない。</p>	<p>（1）都市の生活空間としての機能</p> <p>○コミュニティ空間としての役割は担っていない。</p> <p>（2）公共・公益施設へのアクセス</p> <p>○公共・公益施設へのアクセス道路としての役割は担っていない。</p> <p>（3）土地利用計画との連携</p> <p>○鳥栖北部丘陵新都市の一部として都市計画決定された路線である。幹線道路では無いものの、基山グリーンパークへのアクセス道路の一部として重要な役割を担っている。</p> <p>（4）UD・バリアフリーへの配慮</p> <p>○安心歩行エリアの指定等はない。</p>	<p>（1）ライフラインの収容機能</p> <p>○計画なし</p> <p>（2）都市防災機能</p> <p>○基山グリーンパークのアクセス道路は、当該路線のみである。未整備区間（現道あり）は、大型車の通行は出来ないため、工業団地からの避難路・緊急輸送路として、重要な路線である。</p> <p>（3）都市環境機能</p> <p>○当該路線は、都市の美観の向上や道路環境の保全等の目的から街路樹が設置されており、工業団地従業員、周辺住民への潤いを与える路線である。</p>	<p>代替路線が無いことから、計画的に整備を図るべき路線として都市計画決定の位置付けを残し「存続路線」として判定。</p>
			<p>■未整備区間（現道あり）</p> <p>（1）自動車交通</p> <p>○未整備区間の交通量は、極めて少ない。</p> <p>○H37将来交通量推計は、全線整備した場合400台/24hと推計される。</p> <p>（2）歩行者、自転車</p> <p>○通学路の指定等はない。</p> <p>（3）公共交通との連携</p> <p>○バス路線ではない。</p>			

◆見直し対象方針

「年の森正応寺」

未着手区間の代替路線があり、混雑度などの交通上の課題もない。整備にあたっては、商業施設の除却や、商業施設へのアクセス道路の確保など、周辺土地利用へ与える影響が大きいや費用負担などの課題も多いため、現況に合わせた都市計画道路としての計画の変更手続きを行う。

→見直し計画（案）

鹿児島本線と立体交差する3.4.6号年の森正応寺線の延長及び区域を変更し、名称を年の森日渡線に改めるものである。

併せて、3.4.6号年の森正応寺線の変更に伴い、3.4.12号年の森正応寺線の 신설、3.3.1三国長野原線、3.4.119号鳥栖基山線、7.5.1号牛会八ツ並線の区域の変更を行う。

「黒谷線」

当該路線が整備された鳥栖北部丘陵新都市基山地区（基山グリーンパーク）は、産業拠点として位置づけられており、未着手区間の道路は今後企業誘致を進める中でも利便性や安全面から見て重要な道路になるため、計画的に整備を図るべき路線として都市計画決定の位置付けを残し「存続路線」と整備すべき道路として今後整備に向けて動いていく。

