

パブリック・コメントの実施結果について

平成 25 年 3 月 18 日

古賀市都市計画課

(都市計画係)

パブリック・コメント手続きを実施した結果について、古賀市パブリック・コメント手続き実施要綱(平成 20 年 3 月告示第 20 号)第 11 条第 1 項の規定に基づき、次のとおり公表します。

(1) 政策等の課題	古賀市都市計画道路検証結果
(2) パブリック・コメント手続きの実施期間(政策等の案の公表日)	平成 24 年 12 月 10 日から 平成 25 年 1 月 9 日まで(平成 24 年 12 月 10 日)
(3) 提出意見等	なし
(4) 政策等の案からの変更点及び理由	なし

本件に関するお問い合わせ先

古賀市都市計画課 都市計画係(電話 092-942-1119)

「古賀市都市計画道路検証結果」(案)

「古賀市都市計画道路検証結果」(案)に対してパブリック・コメント手続を実施した結果について、古賀市パブリック・コメント手続実施要綱(平成20年3月告示第20号第11条第1項の規定に基づき、次のとおり公表します。

(1) 政策等の題名	古賀市都市計画道路検証結果
(2) 政策等の案の公表日	平成24年12月10日(月)
(3) パブリック・コメント手続の実施期間	平成24年12月10日(月)～平成25年1月9日(水) (30日間)
(4) 意見等提出者数	0名
(5) 提出意見等件数	0件
(6) 提出意見等を考慮した結果及びその理由	なし
(7) その他の修正点	なし

※なお、字句、誤記の訂正、わかりにくい表現等の適正化を適宜行いましたが、詳細については省略しています。

都市計画道路検証結果 (案)

平成25年3月
古賀市都市計画課

～ 目 次 ～

はじめに.....	1
1. 古賀市における交通流動.....	2
(1) 調査概要.....	2
(2) 調査箇所.....	2
(3) 調査結果.....	3
2. 都市計画道路の検証.....	4
(1) 検証対象路線の抽出.....	5
(2) 個別路線の評価.....	8
(3) 都市計画道路網としての評価.....	9
(4) 都市計画道路の評価基準.....	9
3. 検証結果.....	10
4. 新たな都市計画道路の候補.....	13

はじめに

古賀市の都市計画道路は昭和38年に8路線（総延長14.35km）が都市計画決定されました。その後見直しが行われ、昭和47年に17路線（総延長42.66km）、平成17年に22路線（総延長49.39km）が都市計画道路となり、現在に至っています。

古賀市における都市計画道路の整備は、主に土地区画整理事業等による市街地の整備と一体的に進められてきたところです。現在は、都心部の交通渋滞緩和や地域間相互の連携を図るため、国、県、市の役割分担の中で、格子状の幹線道路網の整備に力を注いでいます。

一方、幹線道路以外の旧市街地内に計画された路線や、市街地開発事業など面的整備事業と併せて整備されることを想定した路線の中には、長期間未整備の路線があることも事実です。このため、これらの路線が計画決定された当時と現時点における社会経済情勢の変化等を踏まえ、都市計画道路の検証を行っていくことは、緊急の課題となっています。

こうした状況を踏まえ、長期間未着手となっている都市計画道路を対象として、道路の必要性、また整備事業の実現性などを様々な角度から評価し、改めてそれぞれの都市計画道路について検証を行ったところです。

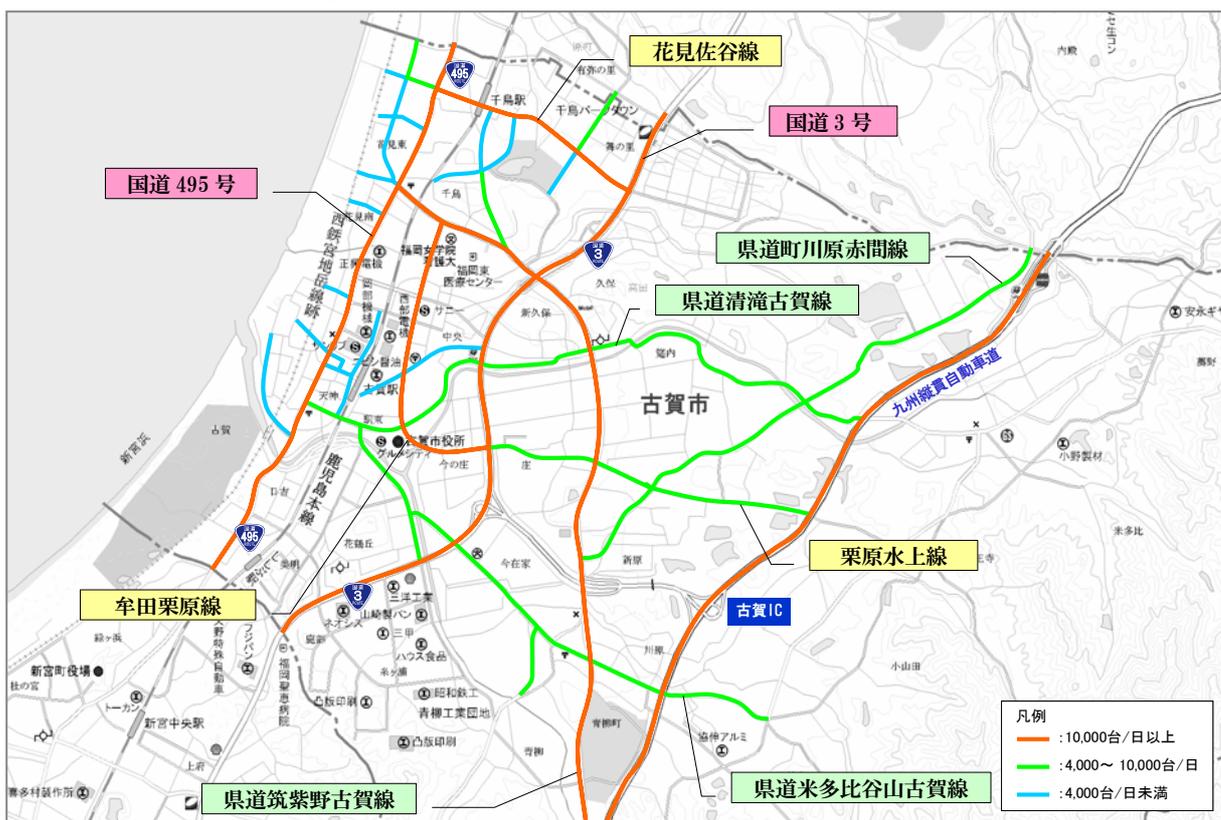
検証作業は平成24年9月に策定した「古賀市都市計画道路検証方針」に従い実施したところです。

(3) 調査結果

交通量調査結果から算出した24時間交通量と、平成22年度に実施された道路交通センサスの結果から、古賀市内の道路網全体の交通流動を把握した結果、次に示すような交通の状況となっています。

- 1日の交通量が10,000台を超えるのは国道3号、国道495号、県道筑紫野古賀線、花見佐谷線、牟田栗原線の5路線です。古賀市内において最も重要な幹線道路となっています。
- 1日の交通量が4,000台以上10,000台未満の路線は、県道清滝古賀線、県道米多比谷山古賀線、県道町川原赤間線、栗原水上線などがあり、補助幹線道路としての役割を果たしています。
- 古賀市内全体で見ると、国道3号以西の古賀市西部は南北方向の繋がりが強く、国道3号以东の古賀市東部は東西の繋がりが強くなっています。

■古賀市内の自動車交通流動の現況



(資料:平成22年度道路交通センサスおよび平成24年度交通量調査結果)

2. 都市計画道路の検証

都市計画道路の検証は、「古賀市都市計画道路検証方針」に基づき下記のフローに従って実施しました。

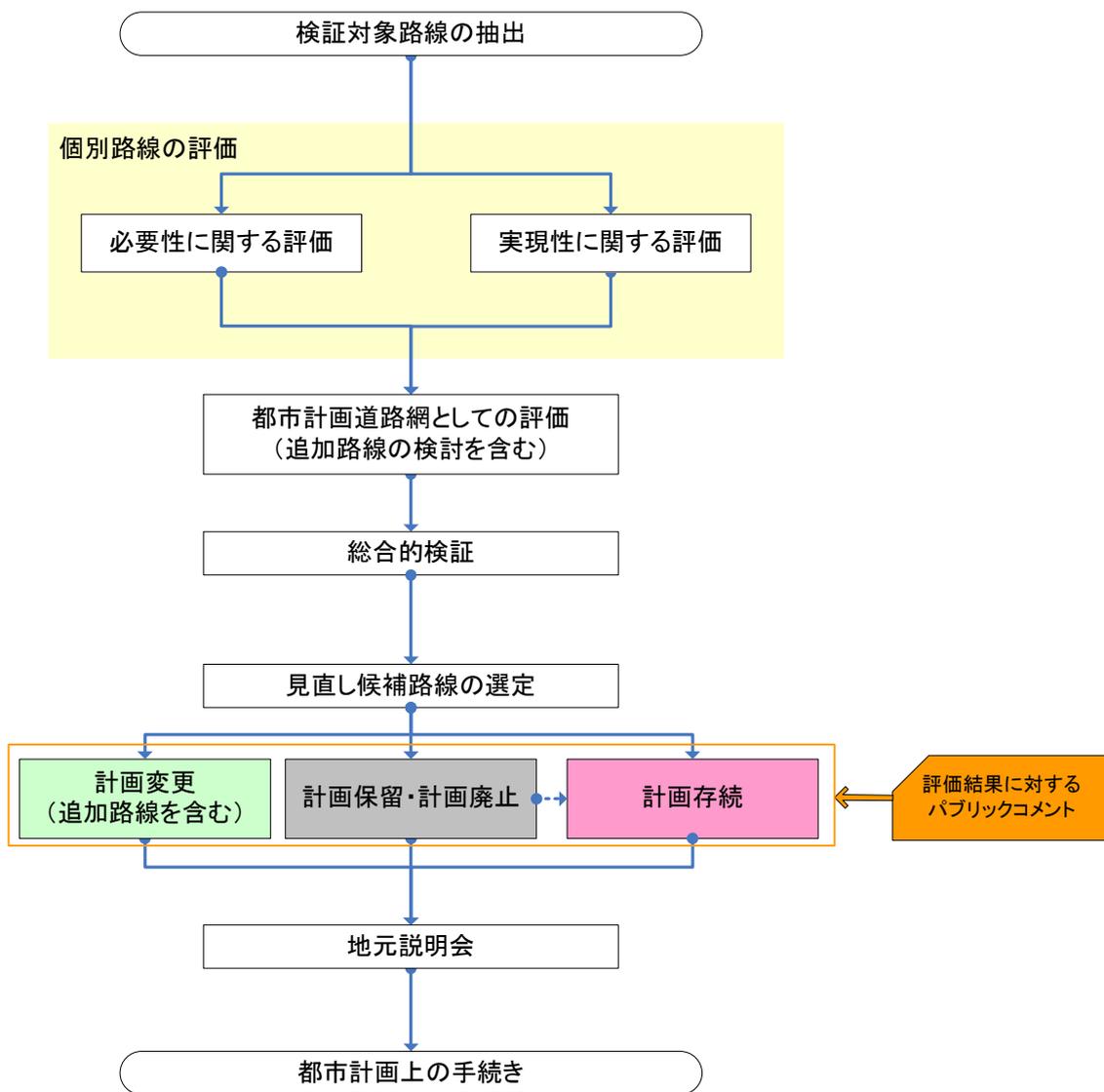


図 2. 検証フロー

(1) 検証対象路線の抽出

検証の対象となる路線・区間は、下記の基準を元に抽出しました。

【検証路線の抽出基準】

- ①都市計画決定から20年以上未着手の路線
- ②都市計画決定から20年以上未着手区間が存在する路線

〔検証路線から除外する路線及び区間〕

- 未着手路線又は区間のうち5年以内に事業化の計画がある路線及び区間
- 国又は県によって整備が行われる計画がある路線及び区間
- 次に掲げる計画に位置づけられている路線
 - ・第4次古賀市総合振興計画
 - ・古賀都市計画区域マスタープラン

1) 古賀市の都市計画道路

古賀市の都市計画道路は全部で22路線です。

表 2. 古賀市の都市計画道路一覧

No.	路線名	計画延長 (m)	改良済 (m)	事業中 (m)	未着手 (m)	進捗率
1	国道3号線	4,900	4,900	0	0	100%
2	新宮古賀線(筑紫野古賀線)	6,840	3,800	1,860	1,180	56%
3	後牟田大池線	1,700	1,422	0	278	84%
4	中川熊鶴線	4,570	1,030	800	2,740	23%
5	牟田栗原線	4,190	3,360	0	830	80%
6	浜大塚線	3,960	2,593	422	945	65%
7	屋敷五楽線	880	0	0	880	0%
8	古賀駅五楽線	230	0	0	230	0%
9	花見佐谷線	2,470	2,050	0	420	83%
10	牟田千鳥ヶ池線	1,300	1,300	0	0	100%
11	佐谷竹雄線	1,650	1,650	0	0	100%
12	汐入花見線	2,800	780	0	2,020	28%
13	花見浜線(国道495号)	3,890	2,411	1,479	0	62%
14	古賀停車場線	190	190	0	0	100%
15	栗原水上線	1,740	0	579	1,161	0%
16	古賀駅中川線	600	0	0	600	0%
17	東田塩焼線	2,260	0	0	2,260	0%
18	野口髭園線	1,470	0	0	1,470	0%
19	古賀駅前田線	350	0	0	350	0%
20	花鶴丘線	640	640	0	0	100%
21	京田馬渡線	2,020	1,350	0	670	67%
22	高盛池端線	740	740	0	0	100%

2) 都市計画決定から20年以上未着手の路線・都市計画決定から20年以上未着手区間が存在する路線

1)に示す22路線のうち、都市計画決定後20年以上経過したもので、未着手区間のある路線は下記に示す15路線（18区間）です。

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 新宮古賀線 ・ 後牟田大池線 ・ 中川熊鶴線 ・ 牟田栗原線（2区間） ・ 浜大塚線 ・ 屋敷五楽線（2区間） ・ 古賀駅五楽線 ・ 花見佐谷線 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 汐入花見線（2区間） ・ 花見浜線 ・ 栗原水上線 ・ 古賀駅中川線 ・ 東田塩焼線 ・ 野口髭園線 ・ 古賀駅前田線 |
|---|---|

3) 検証路線から除外する路線及び区間

2)で抽出した路線のうち、花見浜線、栗原水上線については5年以内に事業化の計画があり、中川熊鶴線については県によって整備が行われる計画があるため、検証路線から除外します。

- ・ 中川熊鶴線
- ・ 花見浜線
- ・ 栗原水上線

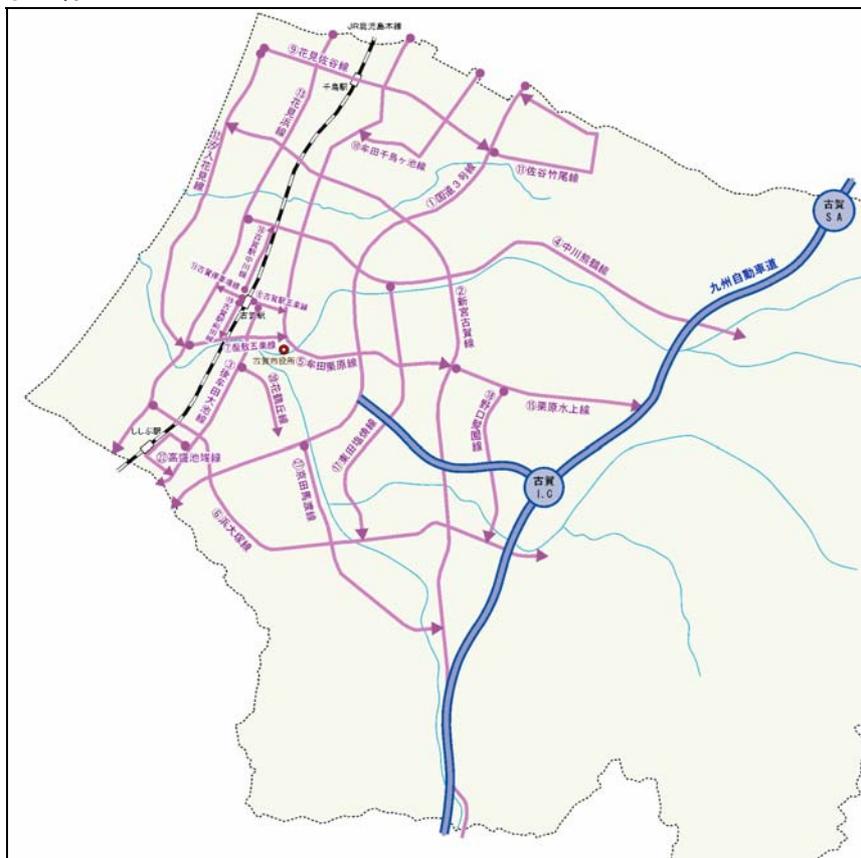


図 3. 古賀市の都市計画道路

4) 検証対象路線

3)の結果、今回の検証対象路線として12路線（15区間）を抽出しました。

表 3. 都市計画道路の整備状況一覧

検証区間	路線名	計画延長(m)	改良済(m)	事業中(m)	未着手(m)	進捗率	当初決定年月日	経過年数(年)
1	新宮古賀線	6,840	3,800	1,860	1,180	56%	S38.9.12	49
2	後牟田大池線	1,700	1,422		278	84%	S47.12.21	39
3-1,3-2	牟田栗原線	4,190	3,360	0	830	80%	S38.9.12	49
4	浜大塚線	3,960	2,593	422	945	65%	S47.12.21	39
5-1,5-2	屋敷五楽線	880	0	0	880	0%	S38.9.12	49
6	古賀駅五楽線	230	0	0	230	0%	S47.12.21	39
7	花見佐谷線	2,470	2,050	0	420	83%	S47.12.21	39
8-1,8-2	汐入花見線	2,800	780	0	2,020	28%	S38.9.12	49
9	古賀駅中川線	600	0	0	600	0%	S47.12.21	39
10	東田塩焼線	2,260	0	0	2,260	0%	S38.9.12	49
11	野口髭園線	1,470	0	0	1,470	0%	S47.12.21	39
12	古賀駅前田線	350	0	0	350	0%	S47.12.21	39

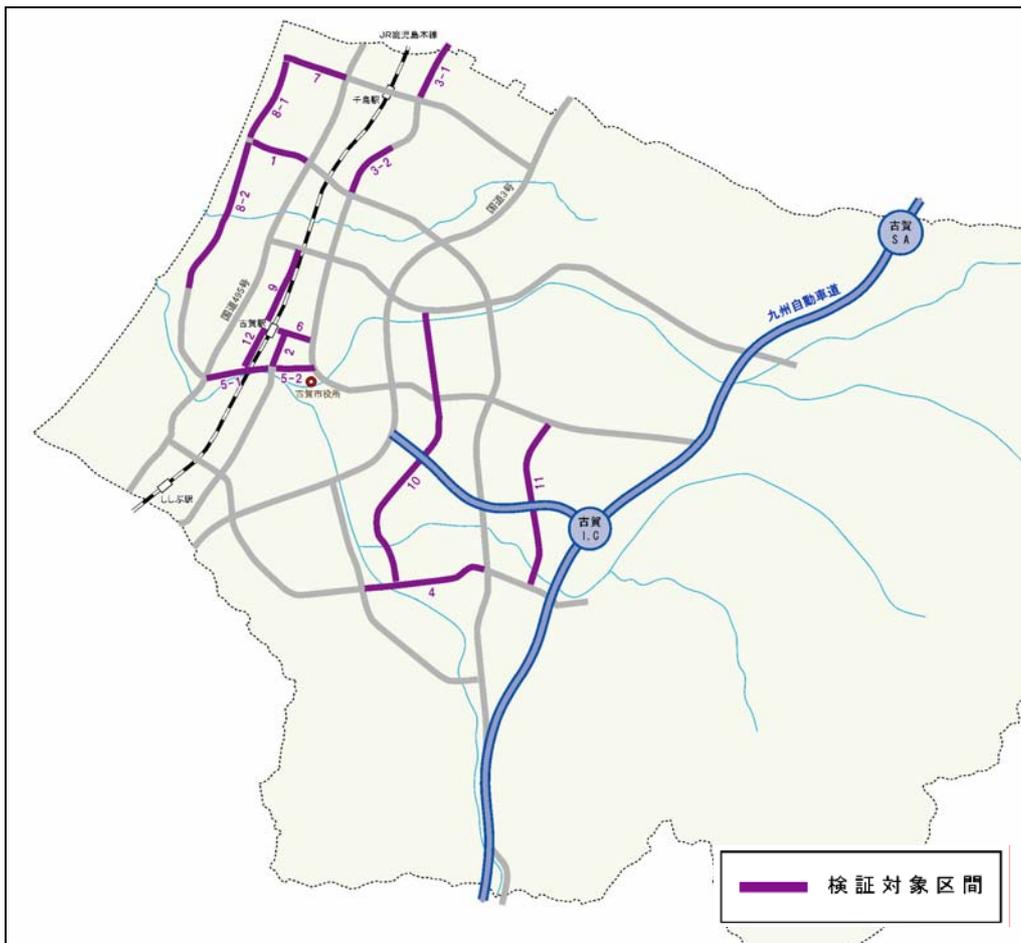


図 4. 検証対象区間

(2) 個別路線の評価

表 4. に示す視点、指標から、路線の必要性和事業の実現性について評価を行いました。

表 4. 評価に用いる視点と指標

視点		指標
必要性に関する評価	①決定時の役割	①-1)決定時の役割 計画道路を決定したときに期待された役割は何か。
	②交通処理上の必要性	②-1)交通量の見込み 計画道路を整備した場合、どの程度の自動車交通量が見込まれるか。
		②-2)代替路線の有無 現道や他の路線で、自動車交通の処理を代替できるか。
		②-3)歩行者の安全性 現道において、歩行者の安全性は十分に確保されているか。
		②-4)通学路指定状況 通学路指定されているか。
	③土地利用上の必要性	③-1)地域の道路密度 地域の道路密度は適正か。
	④都市環境上の必要性	④-1)アクセス性の向上 計画道路の整備により、沿線地域のアクセス性がどの程度向上するか。
		④-2)火災の延焼防止効果 計画道路の整備により、火災の延焼防止にどの程度の効果があるか。
実現性に関する評価	⑤地域社会への影響	⑤-1)通過交通の影響 計画道路を整備した場合、通過交通によって居住環境が悪化しないか。
		⑤-2)家屋移転の件数 計画道路を整備する場合、どの程度の家屋移転が生じるか。
		⑤-3)コミュニティの維持 計画道路を整備しても、既存のコミュニティを維持できるか。
		⑤-4)大規模物件の有無 計画ルート上に大規模物件が存在しないか、もしくは整備事業により大規模構造物が必要となるか。
	⑥地形や自然環境との適合性	⑥-1)保全すべき自然環境の有無 計画ルート上に保全すべき自然環境が存在しないか。
		⑥-2)地形改変の程度 計画道路を整備する場合、大規模な地形の改変を伴わないか。

(3) 都市計画道路網としての評価

都市計画道路網全体の交通処理機能について将来交通量需要予測を実施し、その結果を元に評価を行いました。交通処理について問題が生じた場合には、影響があると考えられる個別路線を再評価し、見直し計画の修正を行います。

(4) 都市計画道路の評価基準

都市計画道路の必要性に関する評価結果と、実現性に関する評価結果を基に、定量的視点^{※1}と定性的視点^{※2}の両面から総合的に評価し、下記に示すA～Cの3段階で評価しました。

- | |
|-------------------------|
| A : 計画を存続させる |
| B : 実現性を高めるために計画内容を変更する |
| C : 計画を廃止する |

ただし、評価結果がB・Cとなった路線の一部区間に詳細検討が必要なものや、事業予定があり当面廃止できない路線については保留としています。

表 5. 総合評価のイメージ

		実現性	
		a 高い	b 低い
必要性	a 高い	A	B
	b 低い	C	C

※1 定量的視点：対象の量的な側面に注目した視点。数値化できる。

※2 定性的視点：対象の質的な側面に注目した視点。数値化できない。

3. 検証結果

表 4 に示す検証項目に照らし、路線の必要性について検証を行った結果を表 6 に示す。

表 6. 総合評価結果

No.	路線名	総合評価	結果
1	新宮古賀線	<ul style="list-style-type: none"> 本路線の決定時の役割は現在も存続しており、交通処理上、土地利用上、都市環境上から必要性の高い路線です。 本路線の整備による地域社会への影響は少なく、地形や自然環境との適合性が高いことから実現性の高い路線です。 路線網全体として必要な路線であることから、存続路線として引き続き路線機能の強化を図ります。 家屋移転が多いことから、実現性をより高めるために、道路幅員の変更など検討する必要があります。 	計画存続
2	後牟田大池線	<ul style="list-style-type: none"> 駅前の将来構想との整合を図る必要があることから、保留とします。 	計画保留候補
3-1	牟田栗原線 (区間 1)	<ul style="list-style-type: none"> 牟田千鳥ヶ池線が代替機能を果たしており、本路線の決定時の役割を失っていることに加え、交通処理上、土地利用上、都市環境上からも必要性の低い道路です。 本路線の整備による地域社会への影響が大きいため、事業の実現性も低い道路です。 必要性、実現性共に低く、本路線が整備されない場合も道路網全体としての問題はないことから、廃止もやむを得ないと考えます。 	計画廃止候補
3-2	牟田栗原線 (区間 2)	<ul style="list-style-type: none"> 本路線の決定時の役割は現在も存続しており、交通処理上、土地利用上、都市環境上から必要性の高い道路です。 一方、本路線の整備による地域社会への影響が大きく実現性が低い道路です。 現計画路線では実現性が低いため、市道千鳥松林線・古賀自動車学校前交差点～青少年総合センター前交差点(仮)間を振替路線とします。 振替路線を新たな都市計画道路とした場合、道路網全体として問題は発生しないと考えられます。 	計画変更候補
4	浜大塚線	<ul style="list-style-type: none"> 県道米多比谷山古賀線が代替機能を果たしており、本路線の決定時の役割を失っていることに加え、交通処理上、土地利用上、都市環境上からも必要性の低い道路です。 必要性、実現性共に低く、本路線の整備による地域社会への影響が大きく実現性が低い道路です。 本路線が整備されない場合も道路網全体としての問題はないことから、廃止もやむを得ないと考えます。 	計画廃止候補
5-1	屋敷五楽線 (区間 1)	<ul style="list-style-type: none"> 本路線の決定時の役割は現在も存続しており、交通処理上、土地利用上、都市環境上から必要性の高い道路です。 一方、本路線の整備による地域社会への影響が大きく、地形や自然環境との適合性が低いため、実現性が低い道路です。 現計画路線では実現性が低いため、県道清滝古賀線・終末処理場入口交差点～古賀橋交差点～県道米多比谷山古賀線・石ヶ崎橋交差点～市道花鶴丘線 48 号線・花鶴丘入口交差点間を振替路線とします。 振替路線を新たな都市計画道路とした場合、道路網全体としての交通分担は機能します。 	計画変更候補
5-2	屋敷五楽線 (区間 2)	<ul style="list-style-type: none"> 本路線の決定時の役割は現在も存続しており、交通処理上、土地利用上、都市環境上から必要性の高い道路です。 本路線の整備による地域社会への影響は少なく、地形や自然環境との適合性が高いことから実現性の高い道路です。 道路網全体としての必要性も高いことから、存続路線として引き続き道路機能の強化を図ります。 	計画存続

No.	路線名	総合評価	結果
6	古賀駅五楽線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前の将来構想との整合を図る必要があることから、保留とします。 	計画保留候補
7	花見佐谷線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本路線の決定時の役割は現在も存続しており、交通処理上、土地利用上、都市環境上から必要性の高い道路です。 ・ 本路線の整備による地域社会への影響はありますが、地形や自然環境との適合性が高いことから実現性の高い道路です。 ・ 道路網全体としての必要性も高いことから、存続路線として引き続き道路機能の強化を図ります。 ・ 家屋のセットバックがすすんでおり、幅員の変更も検討する必要があります。 	計画存続
8-1	汐入花見線 (区間1)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本路線の決定時の役割は現在も存続しており、交通処理上、土地利用上、都市環境上から必要性の高い道路です。 ・ 一方、本路線の整備による地域社会への影響が大きく、地形や自然環境との適合性が低いため、実現性が低い道路です。 ・ 現計画路線では実現性が低いため、並行する西鉄宮地岳線跡地を活用した路線を振替路線とします。 	計画変更候補
8-2	汐入花見線 (区間2)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 整備計画との整合を図る必要があることから、計画保留候補とします。 	計画保留候補
9	古賀駅中川線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道495号が代替機能を果たしており、本路線の決定時の役割を失っていることに加え、交通処理上、土地利用上、都市環境上からも必要性の低い道路です。 ・ 本路線の整備による地域社会への影響が大きいため、事業の実現性は低い道路です。 ・ 必要性、実現性共に低く、本路線が整備されない場合も道路網全体としての問題はないことから、廃止もやむを得ないと考えます。 	計画廃止候補
10	東田塩焼線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県道筑紫野古賀線及び国道3号が代替機能を果たしており、本路線の決定時の役割を失っていることに加え、交通処理上、土地利用上、都市環境上からも必要性の低い道路です。 ・ 農用地区域内を通過しており、事業の実現性は低い道路です。 ・ 必要性、実現性共に低く、本路線が整備されない場合も道路網全体としての問題はないことから、廃止もやむを得ないと考えます。 	計画廃止候補
11	野口髭園線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県道筑紫野古賀線が代替機能を果たしており、本路線の決定時の役割を失っていることに加え、交通処理上、土地利用上、都市環境上からも必要性の低い道路です。 ・ 農用地区域内を通過しており、事業の実現性は低い道路です。 ・ 必要性、実現性共に低く、本路線が整備されない場合も道路網全体としての問題はないことから、廃止もやむを得ないと考えます。 	計画廃止候補
12	古賀駅前田線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前の将来構想との整合を図る必要があることから、保留とします。 	計画保留候補

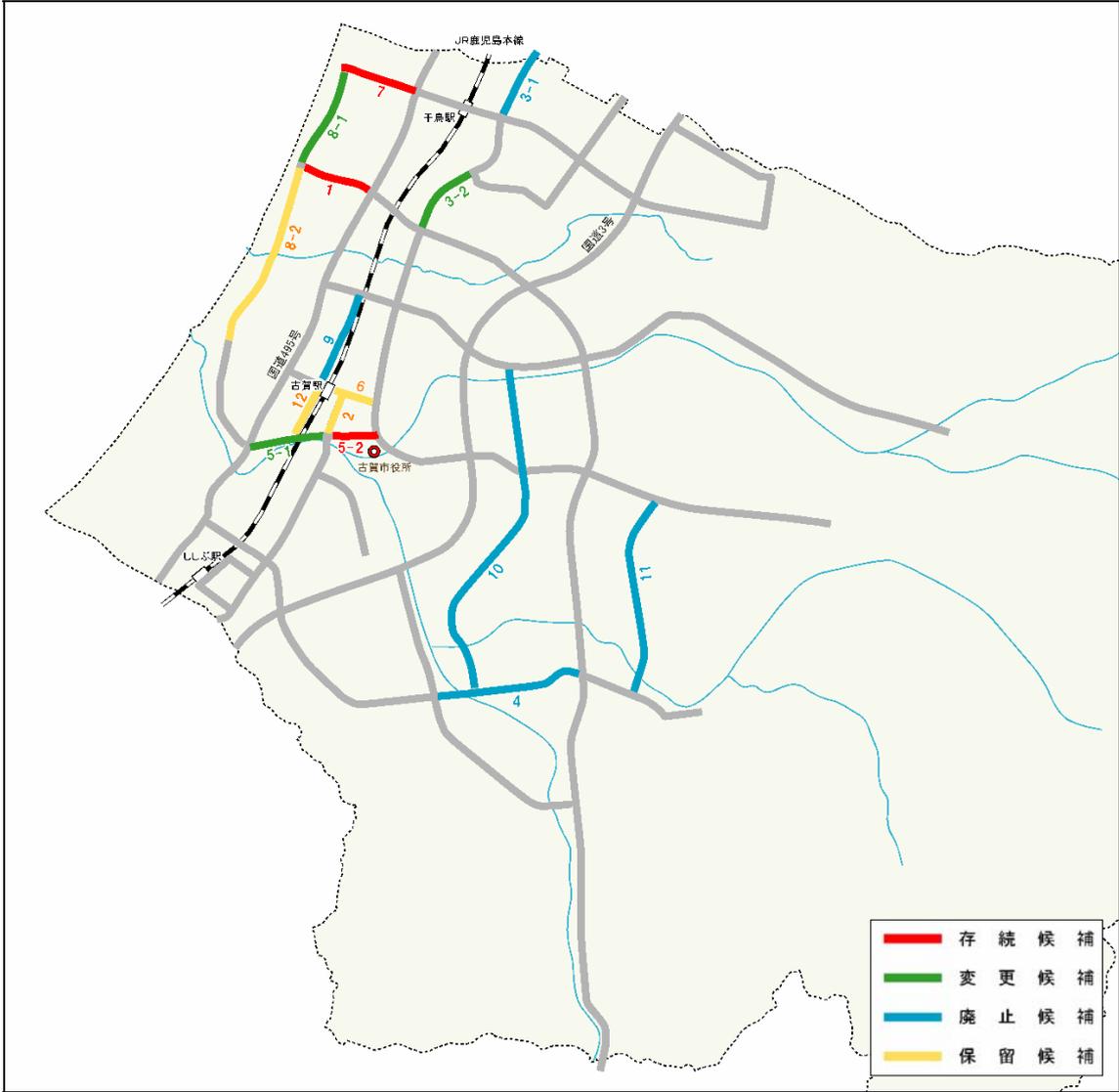


図 5. 総合評価結果

4. 新たな都市計画道路の候補

玄望園地区へのアクセス性の確保や、昭和47年以降の市道や県道の整備状況を踏まえ、図6に示す路線を新たな都市計画道路の候補と位置づけます。新たな都市計画道路として位置づけるためには、関係機関や沿線住民との協議を経て都市計画決定する必要があります。

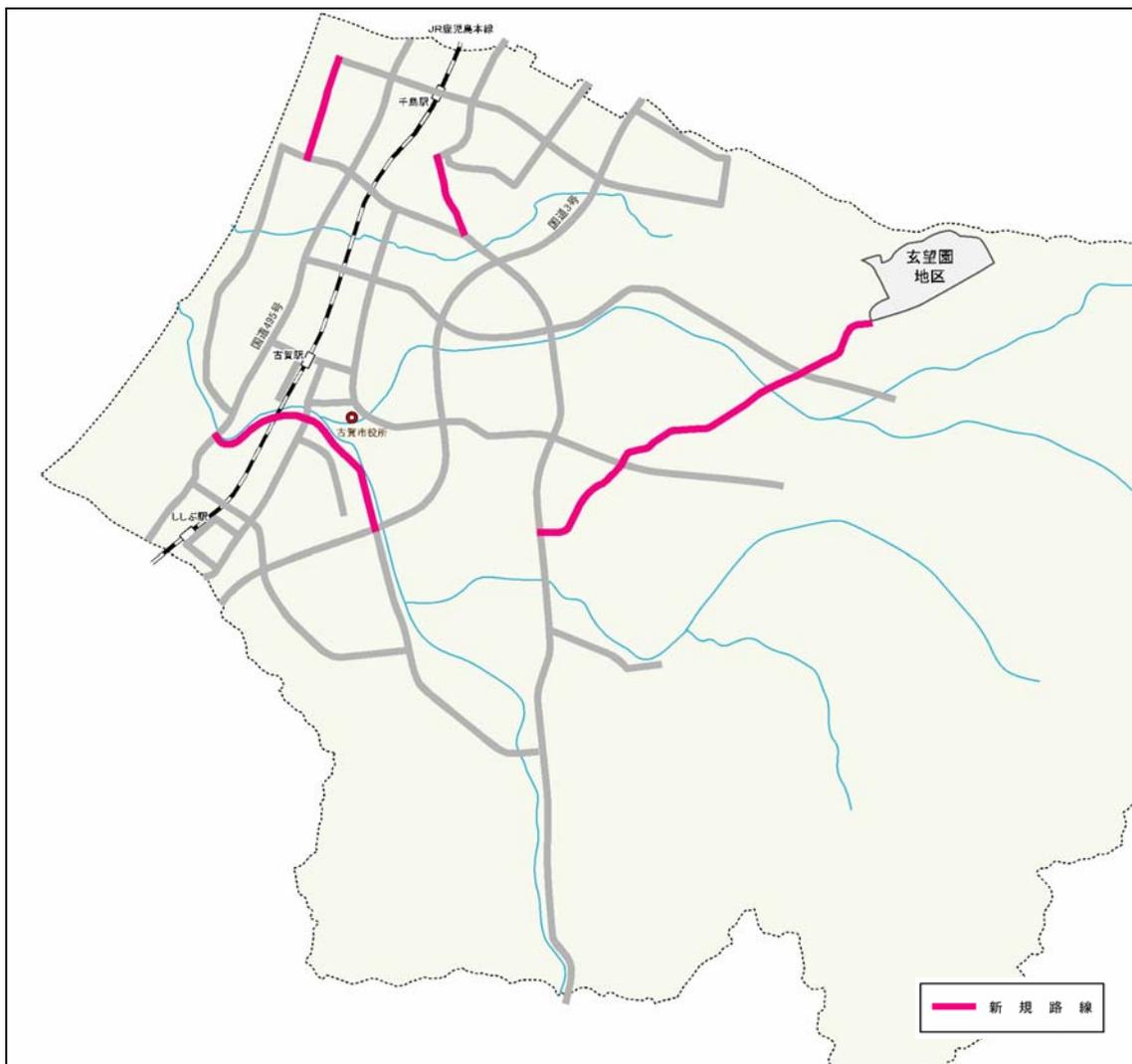


図 6. 新たな都市計画道路の位置図