

# 福岡市都市計画道路検証方針

平成19年12月

福岡市 都市整備局 交通計画課

## 目次

第1章	はじめに	1
第2章	都市計画道路の現状	2
	(1) 都市計画道路とは	2
	(2) 都市計画道路の種類	3
	(3) 都市計画法による建築制限	4
	(4) 福岡市における都市計画道路	5
第3章	都市計画道路の検証の背景と必要性	9
	(1) 都市計画道路の検証の背景	9
	(2) 都市計画道路の検証の必要性	14
第4章	検証・見直しの基本的な考え方	15
	(1) 検証対象路線	15
	(2) 検証・見直しの手順	16
	(3) 検証における評価の視点	18
第5章	今後の進め方	20
	(1) 検証方針策定後の進め方	20
	(2) 地元住民等の合意形成	21
	(3) 全市的な都市計画道路ネットワークの検討について	21
参考資料		22
	参考資料-1：検証対象候補路線図(案)	23
	参考資料-2：カルテの様式案	24

## 第1章 はじめに

福岡市においては、都市の骨格を形成する基本的な交通基盤として、これまで随時都市計画道路を決定し整備を進めてきており、今後も、都市活力の維持や良好な市街地形成を図るためには、整備を進めていく必要があります。

一方で、近年、少子化、高齢化や環境問題、厳しい財政状況など都市をめぐる状況は変化しており、既に計画決定された都市計画道路については、求められる機能や役割に変化が生じつつある路線も存在することが考えられます。

また、都市計画道路の区域内においては都市計画法により建築が制限されることから、都市計画決定後、長期間にわたり事業が実施されていない路線や区間では、地権者の方々の私権を長期にわたり制限するという課題も抱えています。

こうした背景を踏まえ、福岡市では、平成17年度から3カ年の予定で実施しているパーソントリップ調査<sup>1</sup>（総合交通体系調査）を契機とし、未着手の都市計画道路<sup>2</sup>の必要性を検証したうえで、必要に応じ、適切な見直しを進めていくこととしました。

今回の「福岡市都市計画道路検証方針（以下、検証方針）」は、未着手の都市計画道路を検証する必要性やその視点を明らかにするとともに、今後の検証の進め方等について基本的な考え方をとりまとめたものです。

検証方針（素案）の作成にあたっては、学識経験者6名を委員とする「福岡市都市計画道路検証方針検討会議」を平成18年4月に設置し、専門的な見地や様々な立場から幅広いご意見やご提案をいただき、とりまとめました。

なお、検証方針（素案）の中では、次のように言葉を使い分けしています。

表-1 「検証」と「見直し」の定義

検証	検証とは、未着手の都市計画道路について、様々な視点から各路線の必要性や整備効果、事業実現性等を検証し、「存続候補」、「変更候補」、「廃止候補」等に分類することを言います。
見直し	見直しとは、「検証」の結果に基づき、都市計画決定の変更や廃止に向けた具体的な手続を進めることを言います。

つまり、検証方針は、都市計画道路の「検証」の基本的な考え方を示すとともに、都市計画道路の「見直し」の進め方を示したものです。

1 パーソントリップ調査とは

都市圏内に居住する人(パーソン)を対象に、ある1日の交通(トリップ)を調査する実態調査

2 未着手の都市計画道路とは

都市計画決定の内容(幅員等)を満たしていない道路(整備中のものを除く)(P7参照)

## 第2章 都市計画道路の現状

### (1) 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市計画法に定められている都市施設であり、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための基盤施設として、都市の骨格を形成するもので、市民生活や都市活動に欠かせない重要な施設です。

表2-1 都市計画道路の3つの機能

<p>交通機能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人や物資の移動の通行空間としての機能</li> <li>・沿道の土地利用のための出入、駐停車など沿道サービスの機能</li> </ul>	
<p>空間機能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日照など都市環境保全のための機能</li> <li>・都市景観の軸となる景観形成の機能</li> <li>・避難や救援のための通路としての機能や、延焼を防止するための防災空間としての機能</li> <li>・公共交通や供給処理施設などの収容空間としての機能</li> </ul>	
<p>市街地形成機能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の骨格を形成し、都市の発展の方向や土地利用の方向を規定する機能</li> <li>・一定規模の宅地を区画する街区を形成する機能</li> <li>・人々が語らう日常生活のコミュニティ空間としての機能</li> </ul>	

参考：都市計画道路の計画目標年次（都市計画運用指針より）

都市計画道路の計画目標年次としては、おおむね20年後を目標として長期的な整備水準を検討し、都市計画を定めることが望ましいとされています。

## (2) 都市計画道路の種類

都市計画道路は、その交通機能に応じて次のような4種類に分類されています。

表2-2 都市計画道路の種類

自動車専用道路	都市高速道路等、専ら自動車の交通の用に供する道路	
幹線街路	都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路	
区画街路	地区における宅地の利用に供するための道路	
特殊街路	専ら歩行者、自転車、都市モノレール等、自動車以外の交通の用に供する道路	

資料：「都市計画運用指針」(国土交通省)

また、「幹線街路」については、その幹線性に応じて「主要幹線街路」、「都市幹線街路」、「補助幹線街路」の3段階に分類されます。これらとその機能に応じて適切に配置することにより、通過交通が住宅地に入らないようになる等、良好な都市機能の形成が図られます。

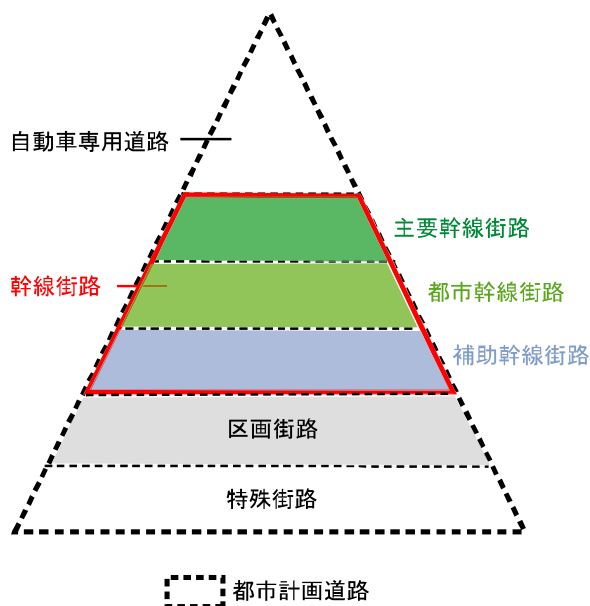


図2-1 都市計画道路の機能分類

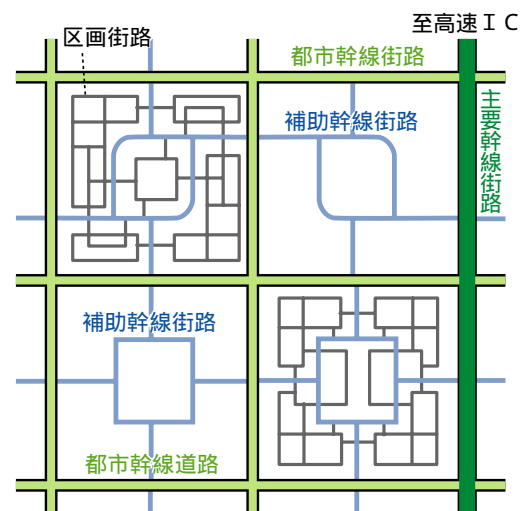


図2-2 機能分類された都市計画道路網構成の一例

### (3) 都市計画法による建築制限

都市計画道路の計画区域内では、都市計画法により建築行為が制限されます。

#### 都市計画道路の区域内で建築可能な建築物

- 1) 階数が2以下で、かつ、地階を有しないこと
- 2) 主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造、その他これらに類する構造であること
- 3) 容易に移転し、又は除却することができるものであること

(都市計画法 第54条)



図2-3 都市計画法による建築制限

ただし、道路整備が事業化までに長期間を要することが見込まれることを考慮し、福岡市では一定の条件を満たす場合に、上記の許可基準のうち建築物の階数を3以下に緩和する措置をとっています。

表2-3 規制が緩和されるための条件(福岡市)

- ・都市計画決定後20年以上を経過していること又は概成道路であること。
- ・当該建築物にかかる当該区域の道路整備が、近い将来に見込まれていないこと。
- ・当該敷地が都市計画法に定める用途地域のうち、商業地域又は近隣商業地域内であること。
- ・当該敷地が都市計画法に定める防火地域又は準防火地域内であること。
- ・当該敷地の容積率が300%以上であること。
- ・階数が3以下で、地階を有しないこと。
- ・高さが12メートル以下であること。
- ・主要構造部が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造、その他これらに類する構造であり、容易に移転し、又は除却することができるものであること。
- ・当該敷地のうち都市計画道路の区域外の面積が、おおむね100平方メートル以下であること。

#### (4) 福岡市における都市計画道路

福岡市では、昭和6年に最初の都市計画道路の決定（延長約185km）を行い、その後、社会情勢の変化や交通需要に対応して、適宜、都市計画道路の追加・見直しを行ってきました。平成18年3月末現在で269路線、延長約508kmの都市計画道路を都市計画決定しており、本市が目指す多核連携型都市構造の実現に向けて、広域的な道路網と有機的に連携した放射環状型の道路網を形成しています。

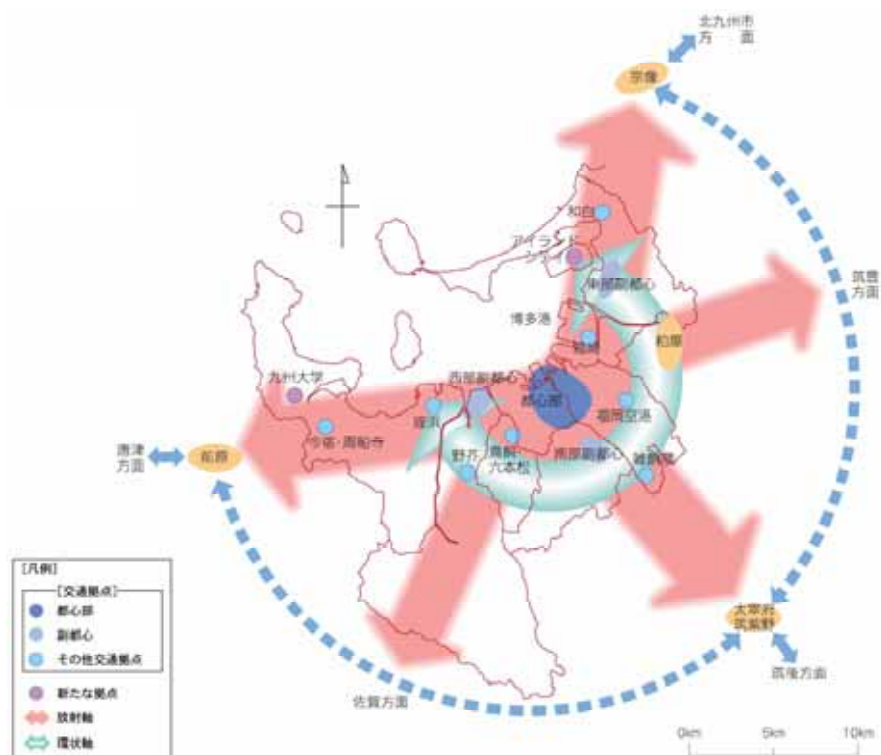


図2-4 将来の交通軸

資料：福岡市都市交通基本計画（平成12年3月策定）  
福岡市都市計画マスタープラン（平成13年5月策定）

#### 参考 過去の都市計画道路の見直し事例

福岡市における過去の都市計画道路の見直しの主な事例としては

- ・S21年の戦災復興やS44年の環状道路計画などの社会情勢や経済活動の変化及び交通需要の増大に対応するもの。
- ・S21年の都市計画決定について社会情勢の変化を勘案しS50年再検討したもの。
- ・H4年の筥崎地区、香椎副都心地区の土地地区画整理など大規模な面整備に伴う交通需要の変化等に対応したもの。

などがあり、適宜見直しを行ってきました。

また、都市計画道路の整備については、都心部を中心とする放射環状型道路網の充実を図るべく、交通渋滞の解消や、都市内交通の円滑化に資する4車線以上の道路など都市の骨格を形成する主要放射環状道路や土地区画整理事業などのプロジェクトに対応する道路等から優先的に整備を進めているところであり、平成18年3月末現在で延長約508kmのうち、約350kmが整備済みとなっており（整備率約69%）、最近10年間で整備率は20%向上しています。

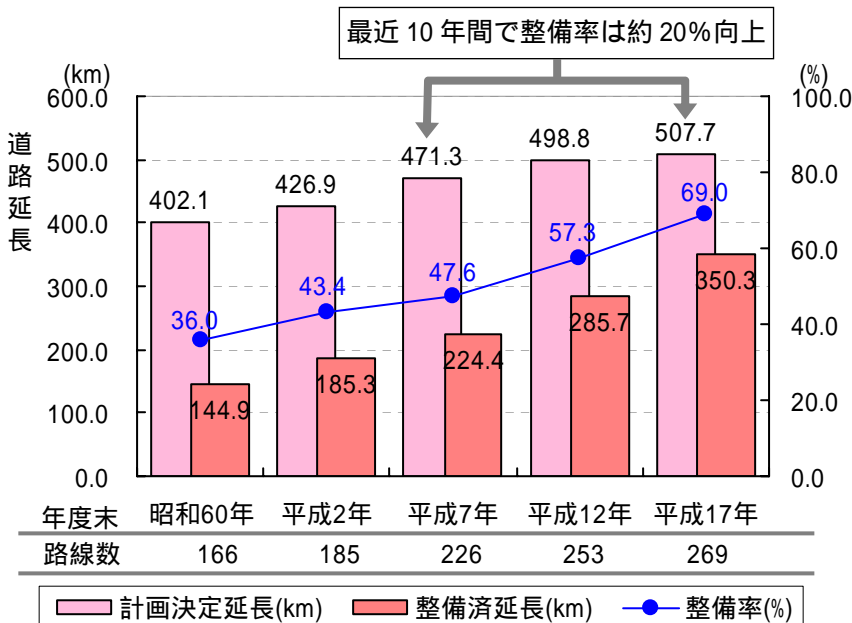


図2-5 計画延長と整備率の推移



図2-6 都市計画道路の整備例  
[福岡筑紫野線]

一方で、福岡市の市街化区域における整備済み幹線街路の道路網密度（1km<sup>2</sup>あたりの幹線街路の延長）は、政令市のほぼ平均程度ですが、理想とされる道路網密度3.5km/km<sup>2</sup>の半分程しかなく、また、計画決定している幹線街路の道路網密度でも不足しているため、良好な都市環境の形成を図る上で、今後も幹線道路の整備が必要と考えられます。

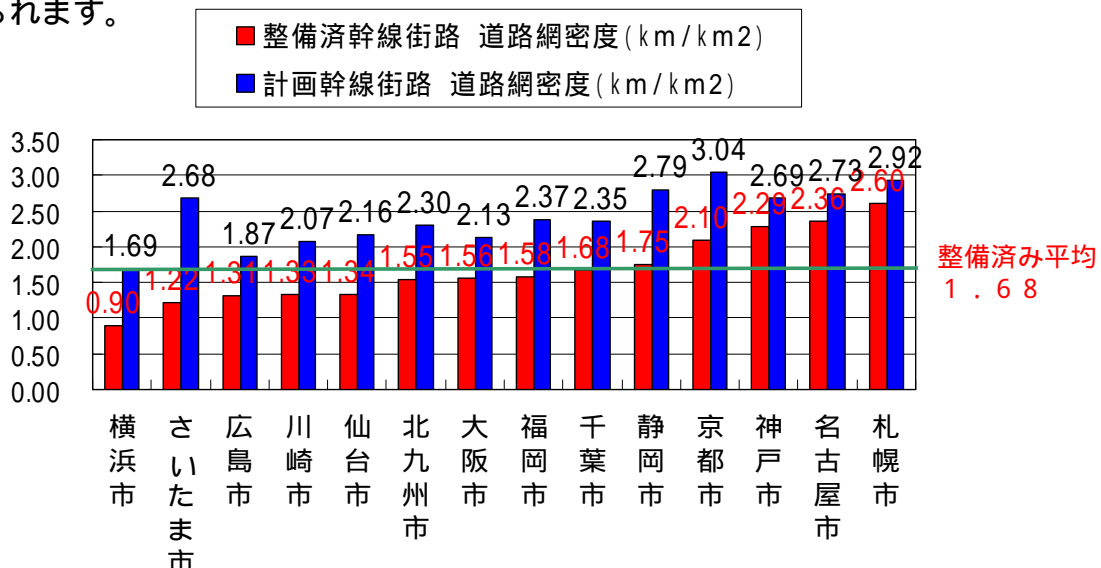


図2-7 政令市の道路網密度（市街化区域内）

資料：平成17年度 都市計画年報より

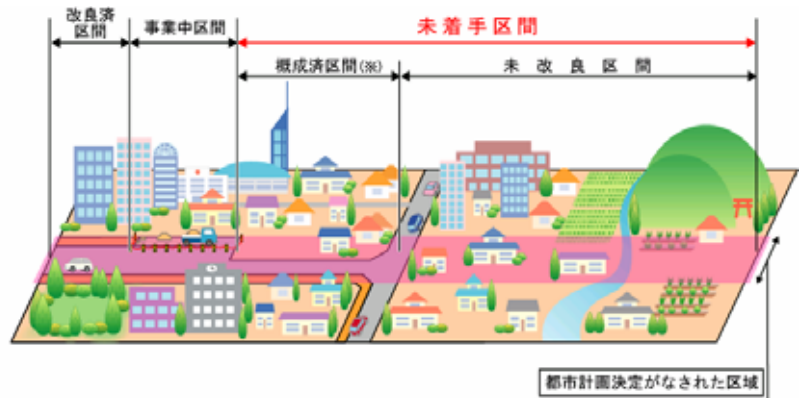


都市計画道路の整備済み区間以外をみると、約65kmは整備中ですが、それ以外の約93kmについては計画決定幅員を満たしていない「未着手区間」となっています。未着手区間は、図に示すように「概成済区間」(約43km)と「未改良区間」(約50km)に分類されます。



図2-8 整備状況別延長  
(平成17年度末)  
注)四捨五入の関係で合計が一致しない箇所がある

参考：事業未着手の都市計画道路の定義



※概成済区間：整備済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道(概ね計画幅員の2/3以上または4車線以上の幅員を有する道路)を有する区間

福岡市における未着手区間のうち、未改良区間の約53%(約27km)、概成済区間の約88%(約38km)が都市計画決定から20年以上を経過しています。

このような長期未着手の区間においては建築制限により、地権者の方々の私権を長年にわたり制限しているといった問題が生じています。

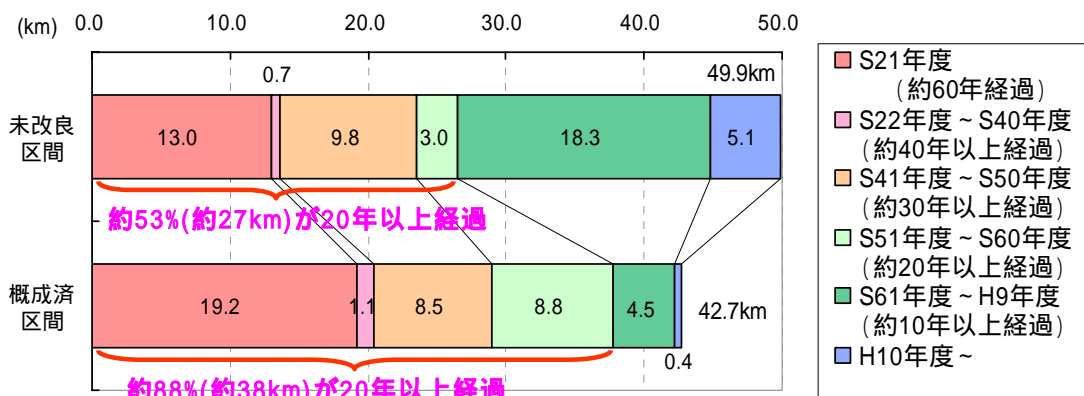


図2-9 未着手区間の経過状況(最終決定年度別)

注)最終決定は、名称変更等、軽微な変更を除く  
注)四捨五入の関係で合計が一致しない箇所がある

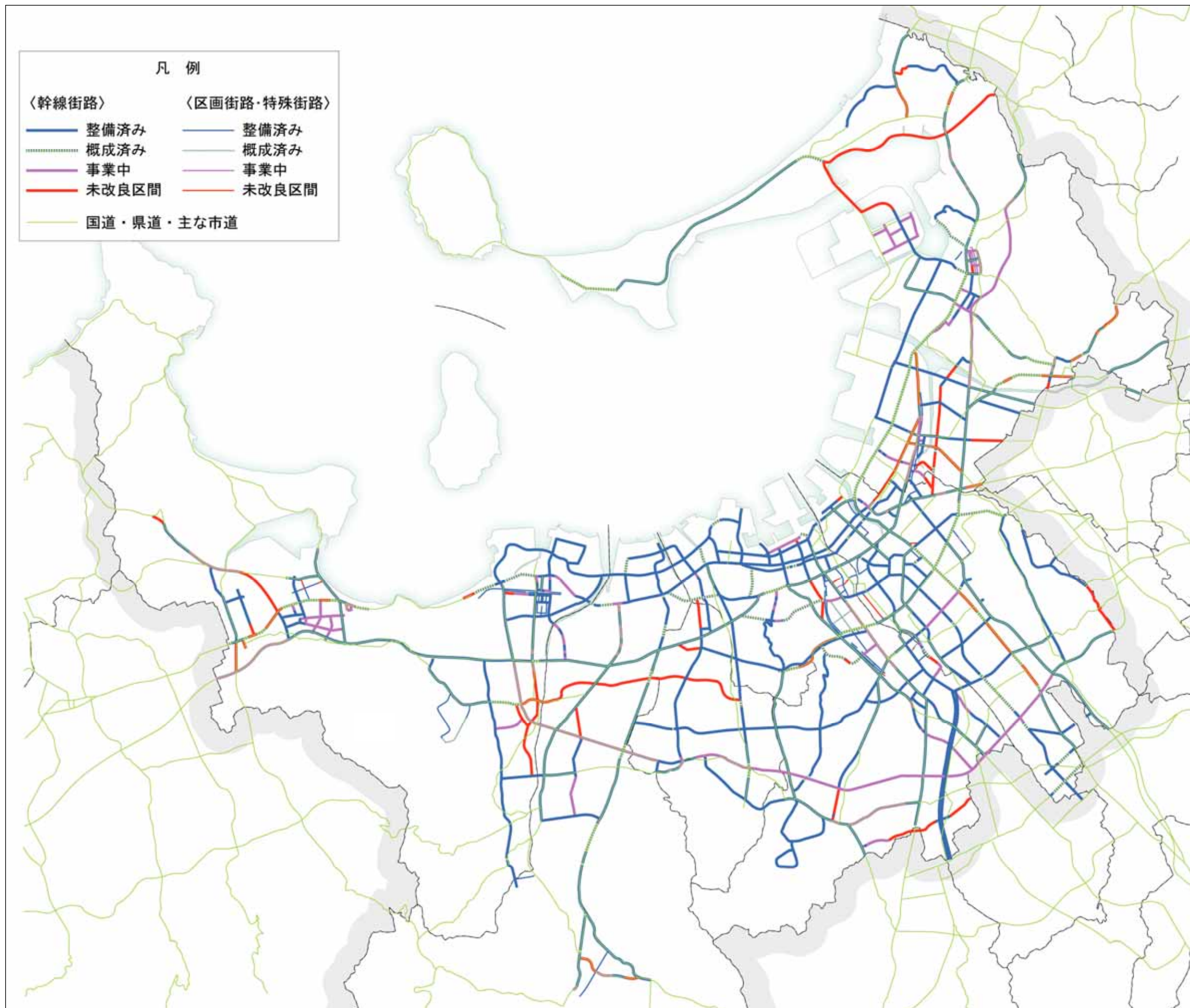


図2 - 10 都市計画道路整備状況図 (H18.3末現在)

# 第3章 都市計画道路の検証の背景と必要性

## (1) 都市計画道路の検証の背景

### 社会情勢の変化

近年、少子化、高齢化や環境問題、厳しい財政状況など本市をめぐる状況は大きく変化しており、道路整備にあたっては様々な課題が生じています。特に都市計画道路は、市民生活や都市活動を支える基本的な交通基盤であることから、こうした課題が顕著であると考えられます。

### <人口>

全国的には人口減少が進むなか、福岡市の居住人口も、当面増加が見込まれているものの将来的には減少に移行すると考えられます。

また、全国と比べ遅いペースではありますが、高齢化も進展しており、2030年頃には4人に1人が高齢者となることが予測されています。

そのため、高齢者や障害者の方々など多くの人々が利用する都市計画道路については、安全で円滑な移動の確保を図るべくゆとりのある歩行空間の確保やバリアフリー化の推進など誰もが利用しやすい道路づくりが求められています。

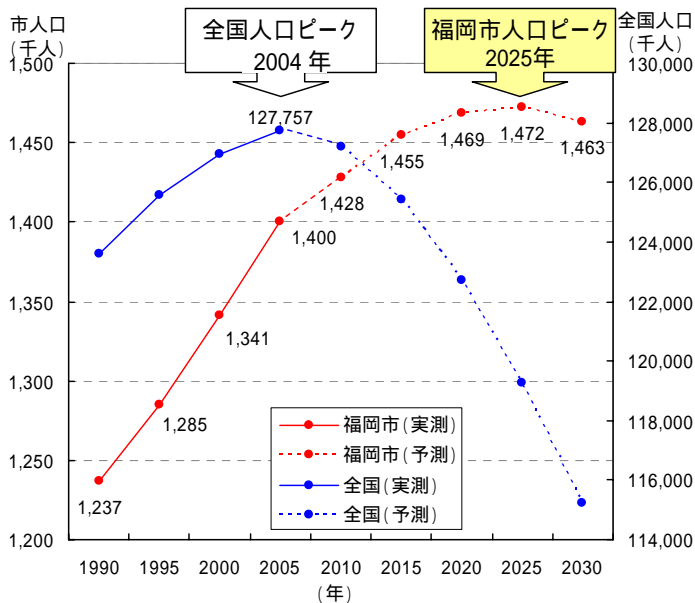


図3-1 福岡市の居住人口

資料：福岡市新・基本計画  
平成17年度国勢調査結果  
「日本の将来推計人口(平成18年12月中位推計)」  
国立社会保障・人口問題研究所 より作成

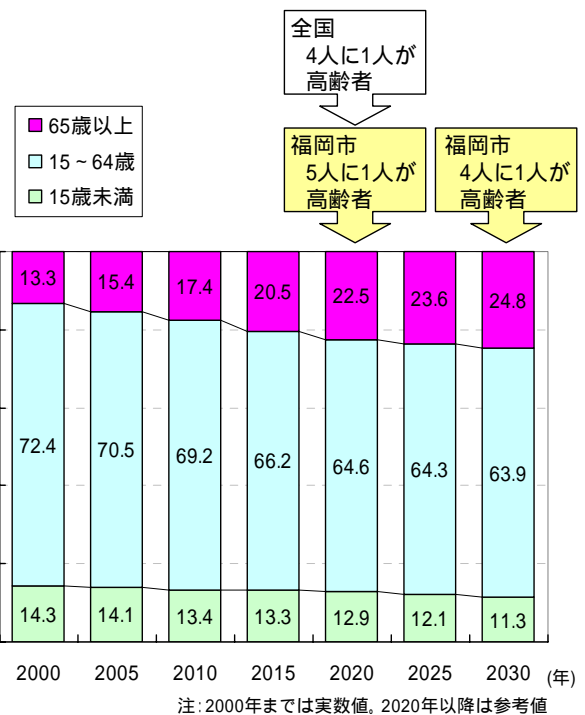


図3-2 高齢化の進展

資料：福岡市新・基本計画(全市編)

< 環境 >

自動車交通量の増加は、大気汚染や騒音・振動などの生活公害、さらには昨今、深刻化している地球温暖化といった地球規模の環境問題に大きな影響を与えています。そのため、自動車からより環境負荷の小さい鉄道やバスといった公共交通機関への利用転換の促進や交通量の削減・平準化など交通マネジメントを推進していく必要があります。

また、自動車交通の渋滞は、走行速度の低下による窒素酸化物等の大気汚染物質や二酸化炭素の排出量の増加を招くことから、渋滞を緩和するため、道路ネットワークを強化し、交通の円滑化を図っていくことが求められています。

同時に、都市計画道路の整備にあたっては、自動車騒音の低減に向けて、低騒音舗装や環境施設帯等の整備も必要であると考えています。

自転車は、環境負荷の軽減、交通混雑の緩和などにつながる都市交通手段の一つとして活用すべきであると考えられます。一方、利用者のモラル・マナーの悪さや自転車走行空間のあいまいさ、駐輪施設の不足などから、自転車に関わる交通事故や違法駐輪が増加し、大きな都市問題となっています。そこで、自転車の適正な利用を促進するとともに、快適かつ安全な自転車利用環境を確保することが求められています。

また、快適な都市空間の形成や大気汚染、ヒートアイランド対策として、街路樹による緑化等の推進も必要であると考えています。

このような環境に配慮した道路づくりを推進していく必要があります。

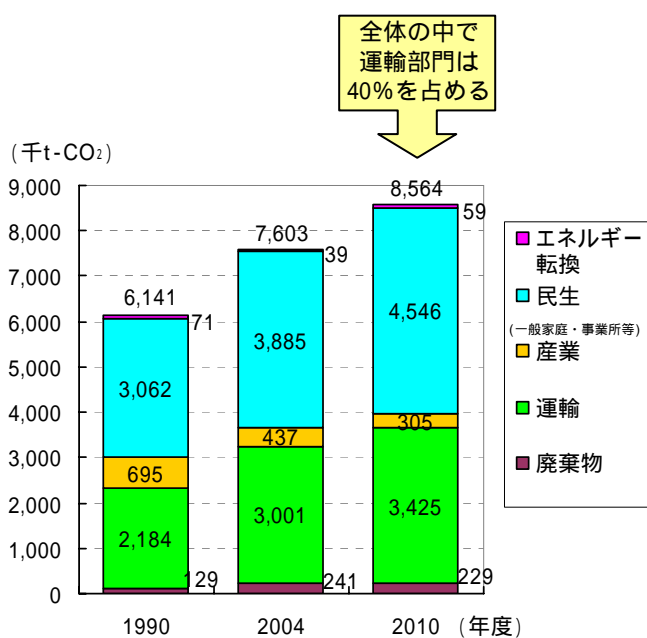


図 3 - 3 福岡市の二酸化炭素排出量の部門別推計

資料：福岡市自動車交通公害防止計画

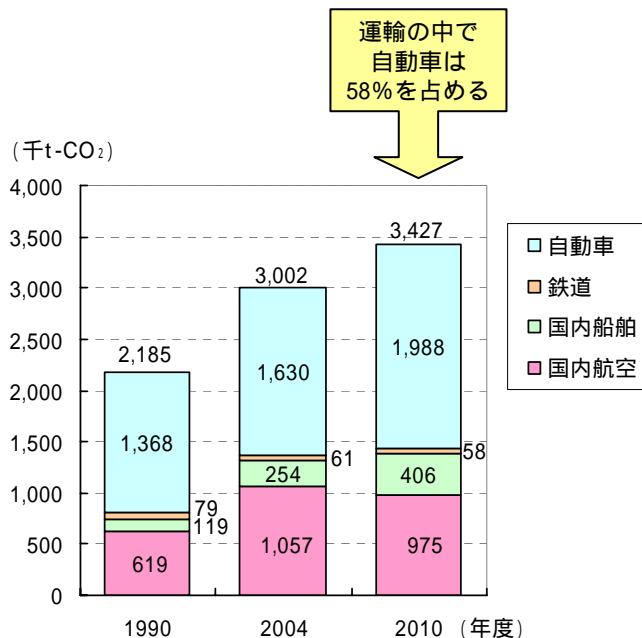


図 3 - 4 福岡市の運輸部門における排出量の内訳 (推計値)

資料：福岡市自動車交通公害防止計画

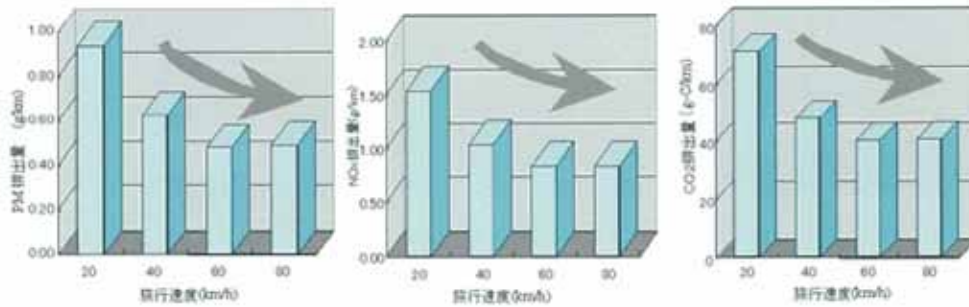


図3 - 5 P M、NOx、CO2 排出量と走行速度の関係

資料：国土交通省ホームページ

< 財政 >

福岡市の道路関係の予算は平成9年度をピークに減少が続き、平成17年度はピーク時の半分以下に大きく減少しています。

道路の整備にあたっては、福岡市域全体の交通状況を見ながら、交通渋滞の解消や都市内の交通の円滑化に資する都市計画道路や土地区画整理などのプロジェクトに対応する都市計画道路を中心に進めてきましたが、通学路等における歩行空間の確保や、車の離合が困難な幅員4.0m未満の道路（狭あい道路）の解消など、安全・快適な生活をささえる生活道路の整備も必要とされています。

また、福岡市では、昭和40年代から50年代の高度成長期に建設された橋梁が多数あり、今後建設後50年以上経過する橋梁が急速に増加することから、維持・修繕にかかる費用について、増加していくことが考えられます。

こうした限られた財源のなかで、新規に未着手の都市計画道路を整備する予算は、ますます厳しい状況となり、さらに整備までに時間を要することも想定されることから、今後は、今まで以上に道路整備効果が高い箇所に重点的な投資を行う必要があると考えています。

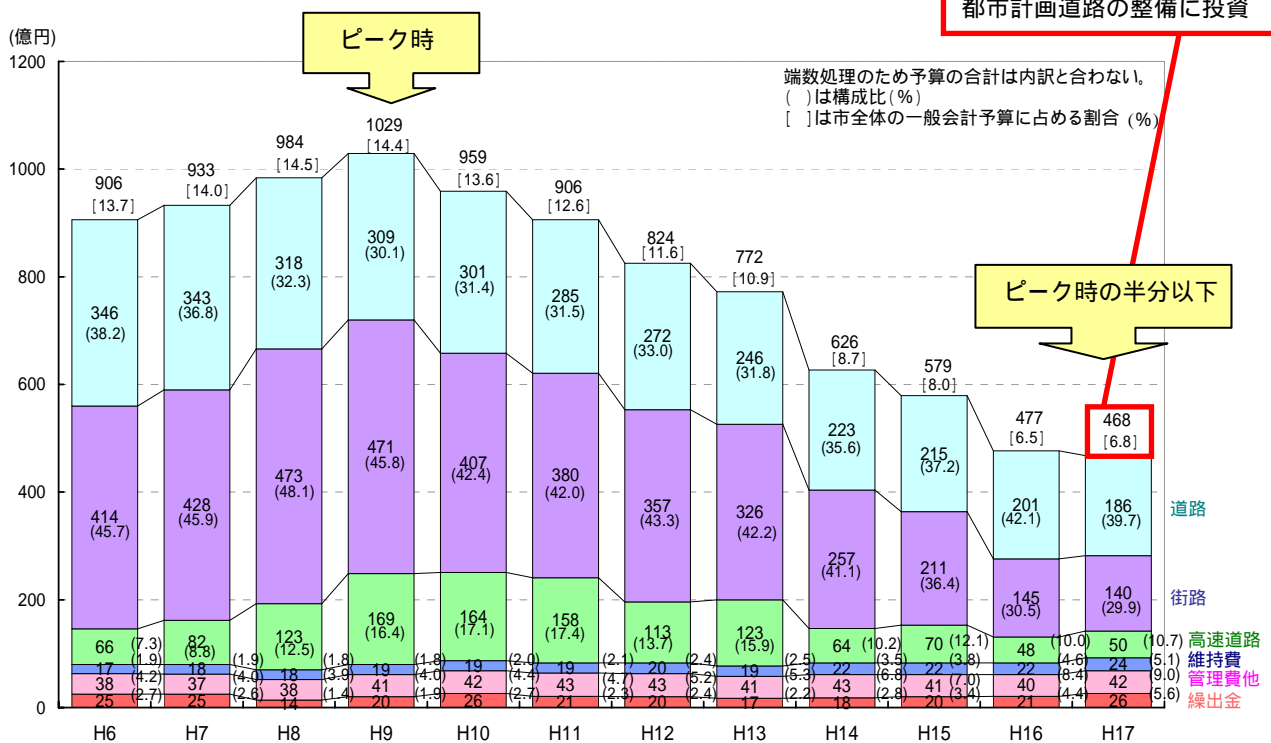


図3 - 6 道路関係予算の推移

資料：福岡市土木局

< 防災 >

福岡市においても、平成17年3月20日に福岡県西方沖地震が発生しましたように、万が一の災害時にも、延焼被害を最小限に抑え、迅速な救助復旧活動により、市民の生命と財産を守ることができるよう、都市の防災性を高め、災害に強いまちづくりを進めていく必要があります。

このため、火災からの延焼を遮断する防災空間の確保や、緊急車両等の通行路や避難路の確保に向けて、適切な道路幅員を確保することが必要と考えています。

参考：防災に対応した幅員の考え方

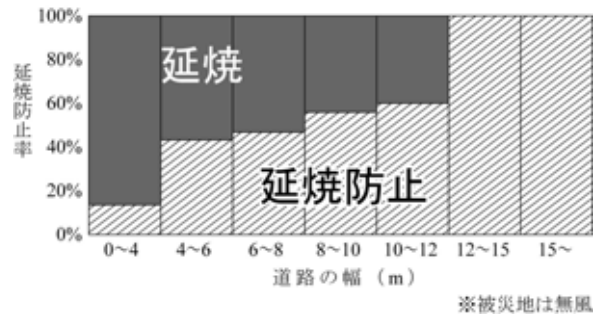
火災の延焼防止や震災時の通行空間の確保に配慮し、基本的には道路の総幅員で必要な空間を確保します。また、機能向上のため、遮蔽効果のある植栽などを行うことが望まれます。

阪神・淡路大震災における神戸市長田区の事例においては、幅員12m以上の道路で延焼が防止されています。

資料：国土交通省

道路の幅員と延焼防止の関係

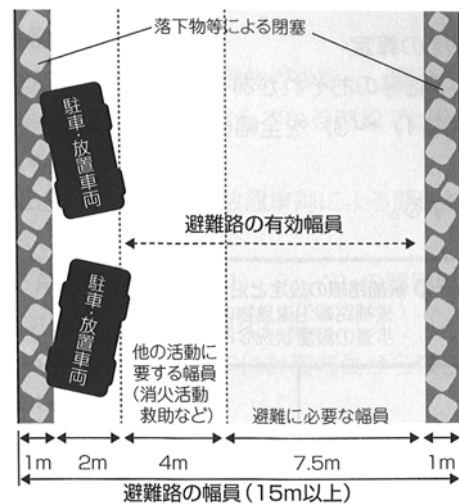
(阪神・淡路大震災における神戸市長田区の事例)



避難路としての適否の判断方法のイメージ

また、避難路の必要幅としては、避難に必要な幅員に加え、消火・救助等に要する幅員、駐車・放置車両に要する幅員、落下物等による閉塞が見込まれる幅を加えた「15m以上」が望ましいとされています。

出典：改訂 都市防災実務ハンドブック



## 建築制限の長期化

都市計画決定後は、都市計画法により一定の条件を超える建築が制限されることから、長期間にわたり事業が実施されていない路線や区間では、地権者の方々の私権を長期にわたり制限しているという課題を抱えています。

一方、新規に未着手の都市計画道路を整備する予算は、ますます厳しい状況となることから、さらに整備までに時間を要することも想定されます。(P11参照)

そのため、具体的な整備の考え方などについて、情報提供を行っていくことなどが求められています。

## 市民への情報提供と説明責任

市民にわかりやすく透明性の高い行政を推進するため、積極的かつ迅速に情報を公表・提供することや、市民の方々への説明責任を果たしていくことが求められています。

平成12年の都市計画法の改正においても、都市計画決定システムの透明化と住民参加の促進が必要とされ、平成13年4月に改訂された都市計画運用指針においても、都市計画決定の手続きのなかで、都市計画の名称変更等特に必要がないと認められる場合を除き公聴会・説明会の開催等を行うべきであると明示されています。

そこで、都市計画道路の検証並びに見直しについても、その過程において、案を広く市民に示しつつ、市民の意見や意向を踏まえて進めていく必要があると考えています。

## ( 2 ) 都市計画道路の検証の必要性

福岡市では、これまでも都市計画道路の整備に努めてきたところですが、平成18年3月末現在で整備率が69%であり、未だ約93kmが未着手区間として残されている状況です。

一方、近年の社会情勢の変化により、都市計画道路を取り巻く環境も変化しており、都市計画道路についても、決定当時に想定した役割に変化が生じていることが考えられます。

こうした状況に対応するために、未着手の都市計画道路について、多様な視点から総合的に検証を行う必要があると考えています。

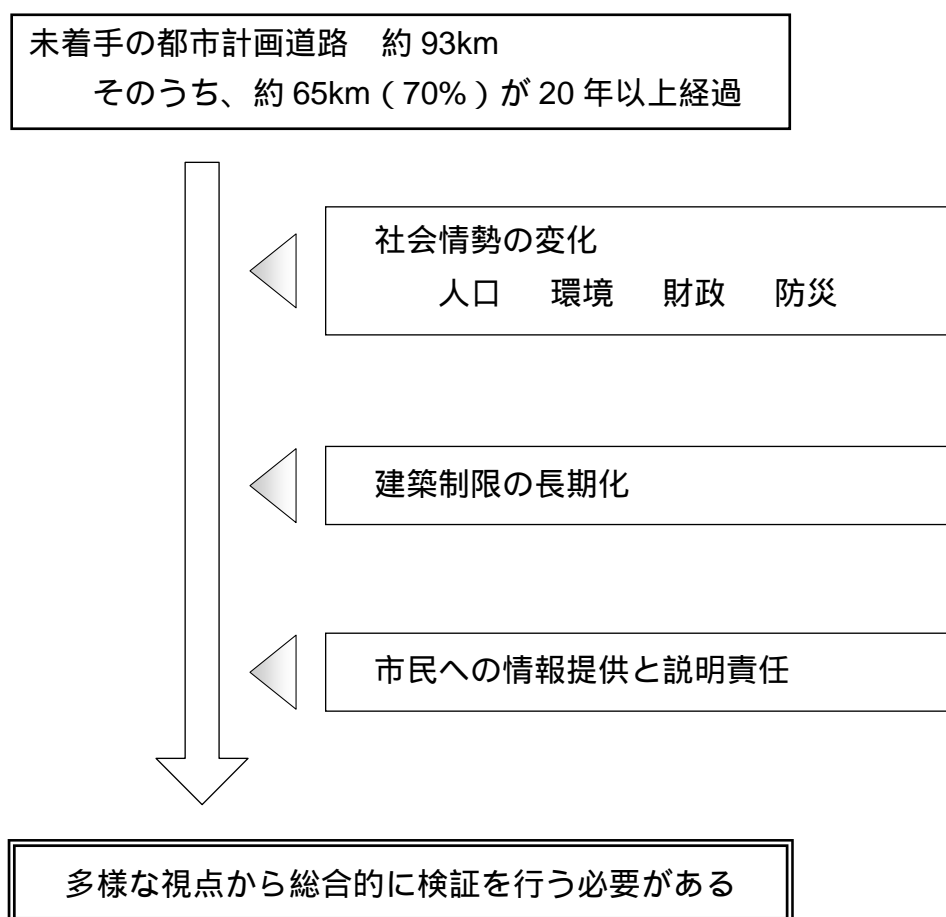


図3 - 7 都市計画道路の検証の必要性



## 第4章 検証・見直しの基本的な考え方

### (1) 検証対象路線

検証の対象路線は、表に示す考え方に基づき選定します。

表4-1 対象路線選定の考え方

福岡市内の未着手の都市計画道路を対象とします。

都市計画決定後概ね10年以上経過し、かつ現時点で事業化予定のない路線を対象とします。<sup>3</sup>

---

#### 3 「都市計画決定後概ね10年以上経過しかつ現時点で事業化予定のない路線」を基準とした理由

都市計画道路の整備目標が都市計画決定後概ね20年であること、整備には5～10年程度かかることを考慮し、都市計画決定後概ね10年以上経過している路線は、決定後20年以内に整備が完了できない可能性が高いものと考え、今回の検証の対象としました。

## (2) 検証・見直しの手順

都市計画道路の検証・見直しは、次に示す手順に従い進めていきます。

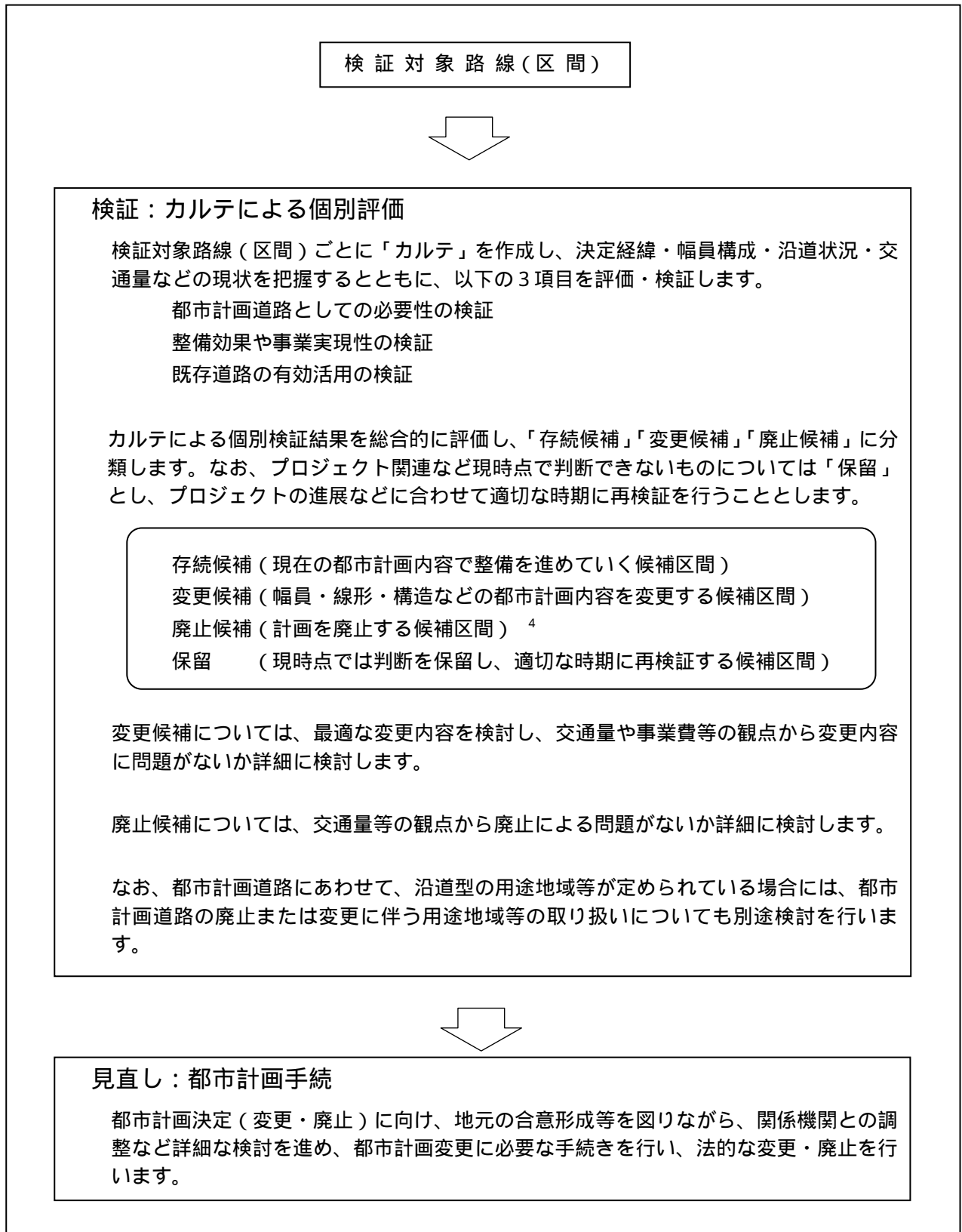


図4-1 都市計画道路の検証・見直しの手順

4 現道がある場合は、現道のままとして新たな整備を行わないこととなります。  
一方、現道がない場合は、計画路線そのものを廃止することとなります。

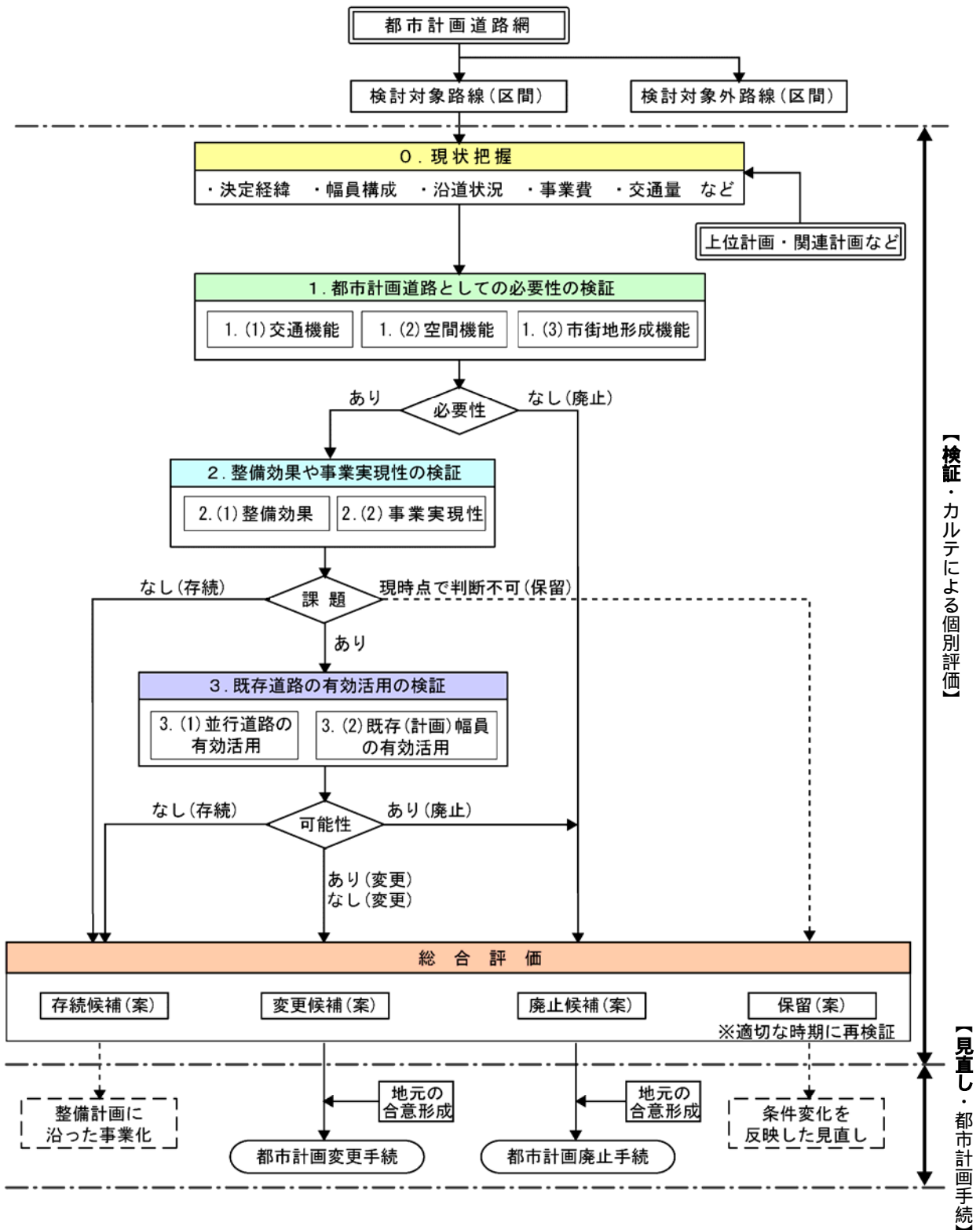


図 4-2 都市計画道路の検証・見直しフロー

### (3) 検証における評価の視点

「カルテによる個別評価」では、都市計画道路としての必要性、整備効果や事業実現性、既存道路の有効活用の3つのステップごとに用意する多様な評価項目と評価の視点をもとに、個別の路線（区間）ごとにカルテを作成して、都市計画道路としての役割や課題等を明らかにし、その結果を踏まえ総合的に評価を行います。なお、評価にあたっては、一律的な評価でなく、道路の種類や路線の特性などを十分踏まえて評価を行っていきます。

#### 都市計画道路としての必要性の検証

都市計画道路の3つの機能（P2参照）に基づき、表4-2に示す評価項目で個別路線（区間）の機能や役割の検証を行います。検証にあたっては、道路の種類や路線の特性などによって求められる機能や役割も異なることから、個別路線（区間）ごとに各項目の重要度も考慮しながら必要性を確認し、その必要性が十分認められれば、都市計画道路としての必要性はあるものと判断します。

表4-2 「都市計画道路としての必要性の検証」における評価項目

評価項目		評価の視点（例示）
(1)交通機能	自動車の交通円滑化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞箇所の渋滞緩和に寄与するか</li> <li>・高速道路の利用促進に寄与するか</li> <li>・踏切道の解消に寄与するか</li> </ul>
	歩行者や自転車の安全性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者や自転車等が安全に移動できるか</li> <li>・歩行者や自転車の交通量が多いか</li> <li>・バリアフリー化の推進に寄与するか</li> <li>・事故減少に寄与するか</li> </ul>
	公共交通の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点へのアクセス性向上に寄与するか</li> <li>・交通結節機能向上に寄与するか</li> <li>・公共交通の円滑化に寄与するか</li> </ul>
(2)空間機能	防災・減災機能の確保、向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時における緊急輸送道路ネットワークや避難路形成に寄与するか</li> <li>・密集市街地における延焼防止に寄与するか</li> </ul>
	都市環境の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑の街並み形成に寄与するか</li> <li>・都市景観の形成に寄与するか</li> </ul>
(3)市街地形成機能	都市の骨格形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の骨格形成に寄与するか</li> </ul>
	プロジェクトの基盤形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市整備等のプロジェクト（将来的なものも含む）を支援する基盤か</li> </ul>

## 整備効果や事業実現性の検証

表4-3に示す評価項目で検証します。

整備効果は、個別路線（区間）の整備を進めていくにあたり、投資に対して適切な整備効果が認められるかどうかについて、国土交通省が定める費用対効果（B/C）などの定量的な検証のほか、路線（区間）の特性や沿道の状況等を踏まえた定性的な観点から検証を行います。また、事業実現性は、事業実施に向けて道路構造や沿道環境等について課題がないかなどについて検証を行います。一つでも該当する項目があれば、整備効果や事業実現性において課題があるものと判断します。

表4-3 「整備効果や事業実現性の検証」における評価項目

評価項目		評価の視点（例示）
(1)整備効果	投資に対して適切な整備効果が認められるか	・投資に対して道路交通の円滑化や歩行者等の安全性の確保、公共交通への貢献などが認められるか
(2)事業実現性	計画している道路構造に課題はないか	・鉄道との立体交差構造に課題はないか ・橋梁形式など、道路本体の構造に課題はないか ・交差点形状に課題はないか ・現行の道路構造令に対応しない幅員の区間はないか
	周辺や沿道の土地利用との対応に課題はないか	・沿道の土地利用や道路等との取り付けに課題はないか ・道路の整備による地域分断が著しくないか ・海岸部や緑地など、周辺環境への影響が著しくないか ・接続する道路との関連で課題はないか
	事業実施に向け困難な課題はないか	・移転補償での調整に長期間を要するか ・その他、事業実施に向けた課題はないか
	不確定な要素はないか	・他事業やプロジェクトとの関連性はないか

## 既存道路の有効活用の検証

検証対象の都市計画道路を整備しない場合について、表4-4に示す評価項目で検証します。交通処理が問題なく行えるかどうかを主として、並行する既存道路の機能代替の可能性、既存（計画）幅員の部分的な見直しや現道の幅員構成の見直しによる対応の可能性を検証します。一つでも該当する項目があれば、既存道路の有効活用の可能性はあるものと判断します。

表4-4 「既存道路の有効活用の検証」における評価項目

評価項目		評価の視点（例示）
(1)並行路線の有効活用	並行路線の有無と代替可能性	・並行路線の活用により機能代替が可能か
(2)既存（計画）幅員の有効活用	交差点等部分的な見直しによる対応可能性はあるか	・交差点拡幅や一部区間の線形の見直しなど、部分的な見直しによる対応の可能性はあるか
	幅員構成の見直しによる対応可能性はあるか	・車線数の見直しやパスカットの設置など、横断面構成の見直しによる対応の可能性はあるか

## 第5章 今後の進め方

### (1) 検証方針策定後の進め方

今後、この検証方針に基づき、個別の路線についてカルテを作成し検証を行うとともに、変更や廃止の影響を詳細に検討し、「存続候補」「変更候補」「廃止候補」「保留」に分類します。

検証の結果、「存続候補」となった路線・区間については、全市的な観点から整備のプログラムを策定し、整備を進めていきます。

「変更候補」又は「廃止候補」となった路線・区間については、地元の方々より幅広く意見をいただき、合意形成を図りながら、順次、都市計画手続きを進めていきます。

「保留」となった路線・区間については、開発計画の動向等をみながら、適切な時期に再検証を行っていきます。

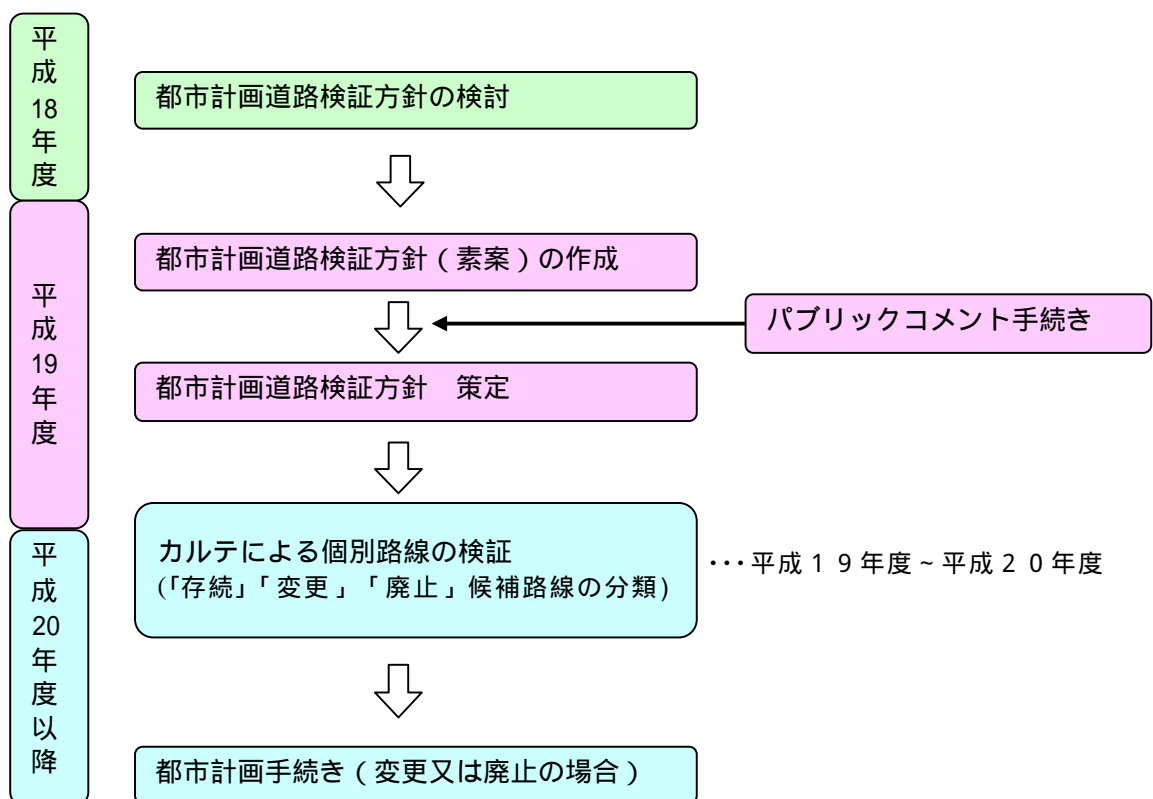


図5-1 今後の進め方

なお、県決定の都市計画道路（国道、自動車専用道路等）や行政界をまたがる都市計画道路については、福岡県及び隣接市町と十分に連携・調整を行いながら、進めていきます。

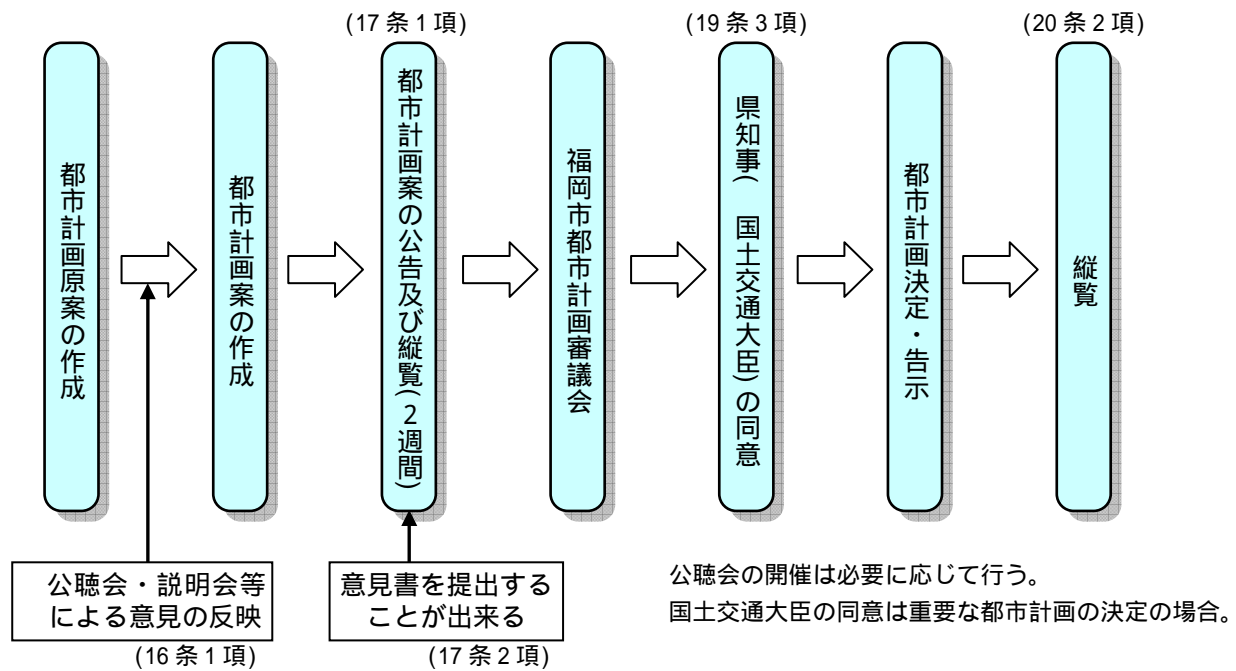


図5-2 都市計画手続き（福岡市決定案件）の流れ

## （2）地元住民等の合意形成

都市計画道路が計画決定されてからの経緯等を踏まえると、都市計画道路の「変更」「廃止」などを進めていくうえでは、当該地域への影響が大きいと考えられることから、検証・見直しの過程において情報開示を行うなど、地元の方々の理解を十分に得ることが重要であると考えています。

このため、検証の素案段階での公表や、実際の見直しの過程においては、関係住民等に対して、適宜、説明会を開催する等、情報提供や意向把握に努めていきます。

## （3）全市的な都市計画道路ネットワークの検討について

この検証方針は、未着手の都市計画道路を対象としていますが、福岡市においては、依然として都心部やその周辺において交通渋滞が発生しています。

このため検証の対象外となっている整備済みの都市計画道路や、新規の都市計画道路についても、将来需要交通量に基づく変更やネットワークの強化等について検討していく必要があります。

また、今後とも、社会経済情勢など、都市計画道路を取り巻く環境は変化し続けるものと思われるので、こうした変化に的確に対応するため、適宜、都市計画道路の検証・見直しを行っていきます。

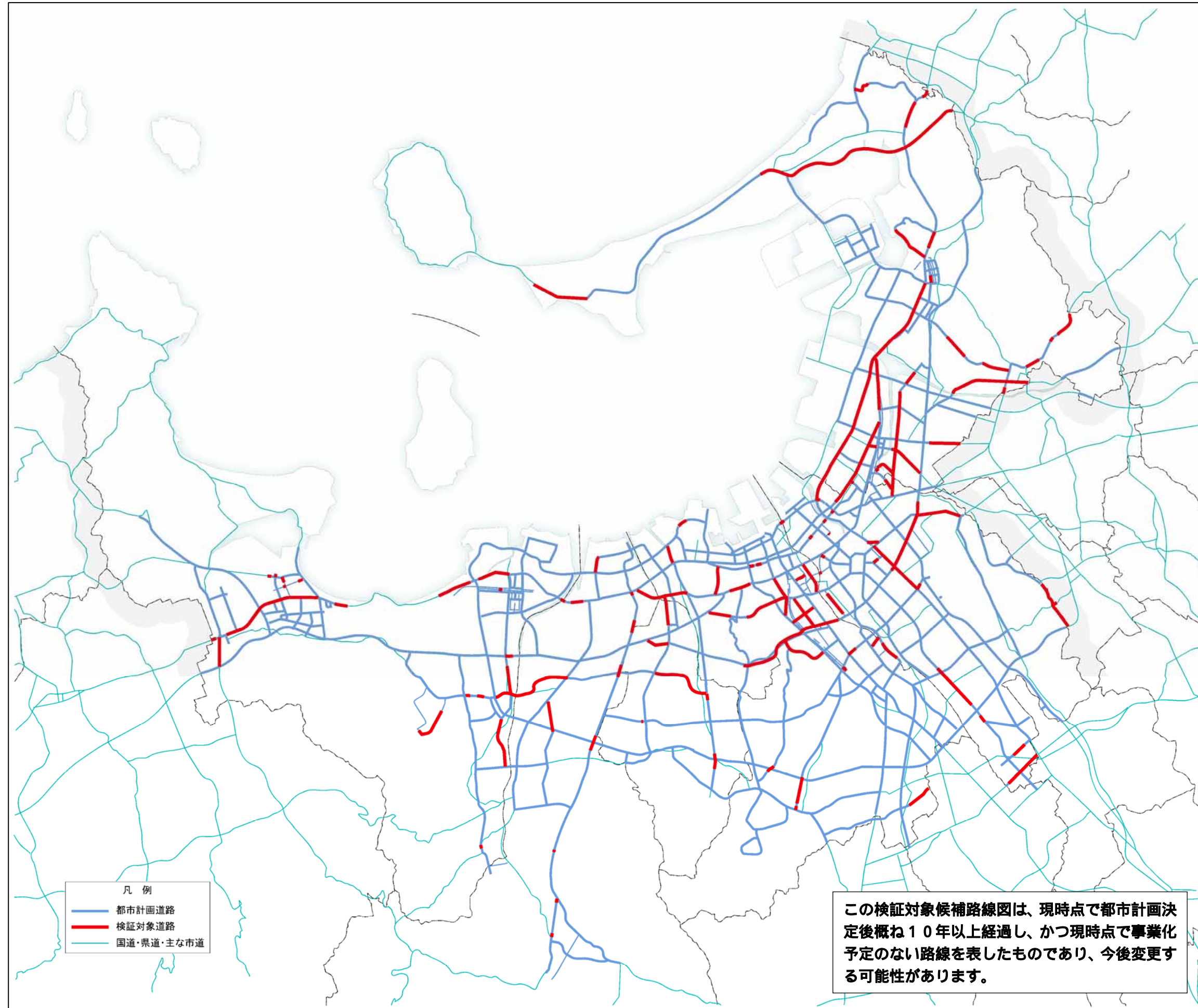
## 参考資料

参考資料- 1 : 検証対象候補路線図 (案)

参考資料- 2 : カルテの様式案

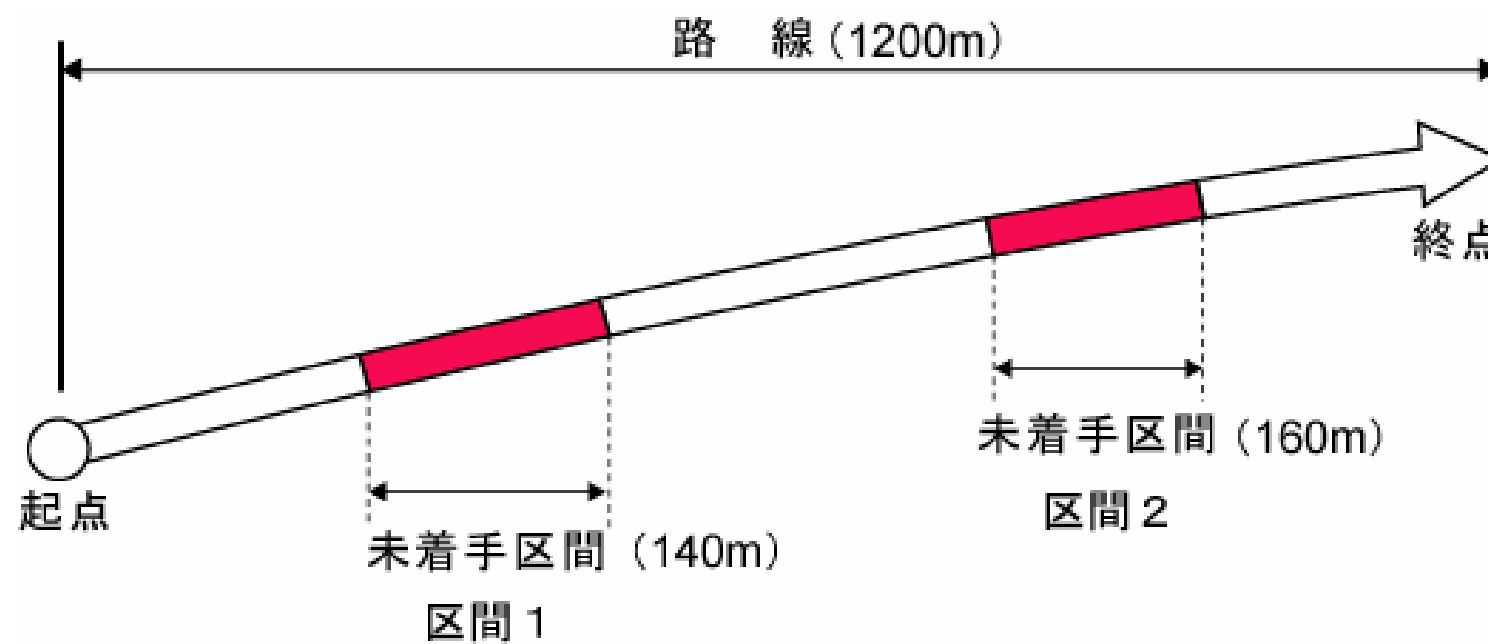


参考資料- 1 : 検証対象候補路線図(案) H19.11 現在



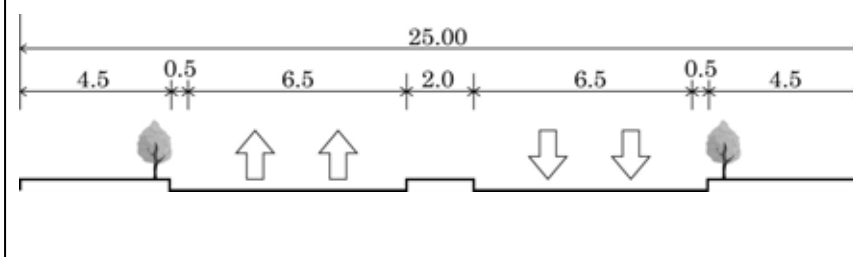
整理番号	
路線番号	
路線名	×線
種別	幹線街路
当初決定告示	S年 月×日
最終決定告示	H年×月 日
起点	区 丁目
終点	区×丁目
主な経過地	
総延長/未着手延長/未着手率	1200 / 300 / 25%
構造形式	地表式
車線数	4
幅員	25m
交差構造	幹線街路と平面交差 箇所
備考	

計画図(未着手区間)

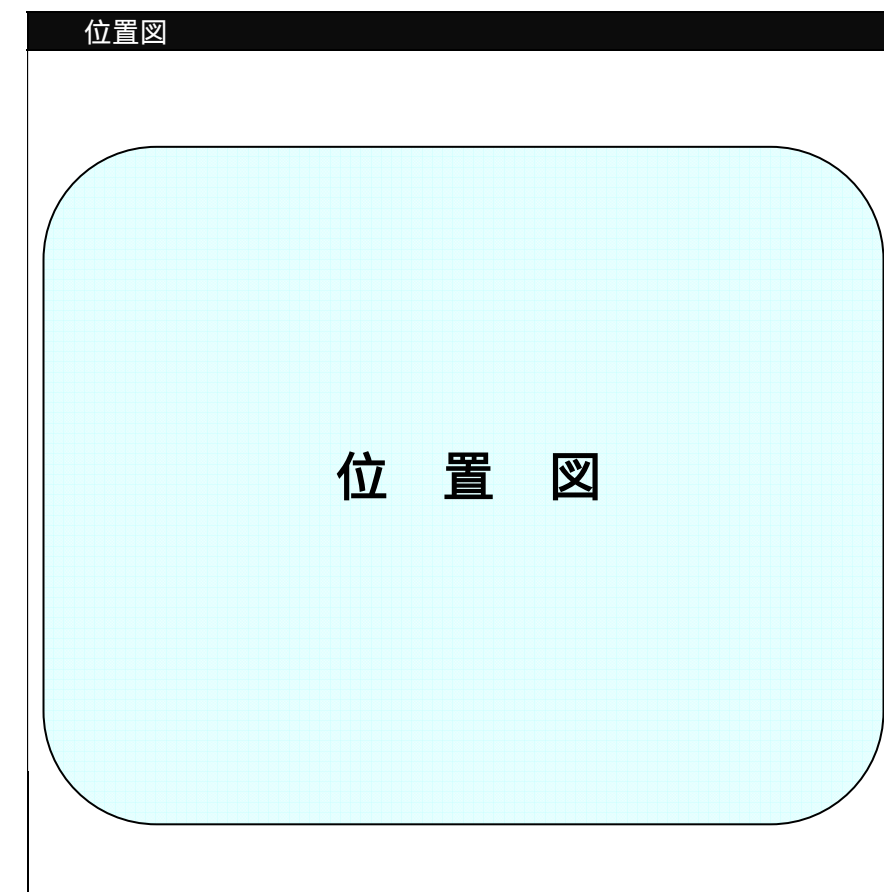


告示番号 告示年月日	計画内容	理由
告示番号・告示年月日	計画決定内容	計画決定理由

都市計画決定時(参考)標準断面図

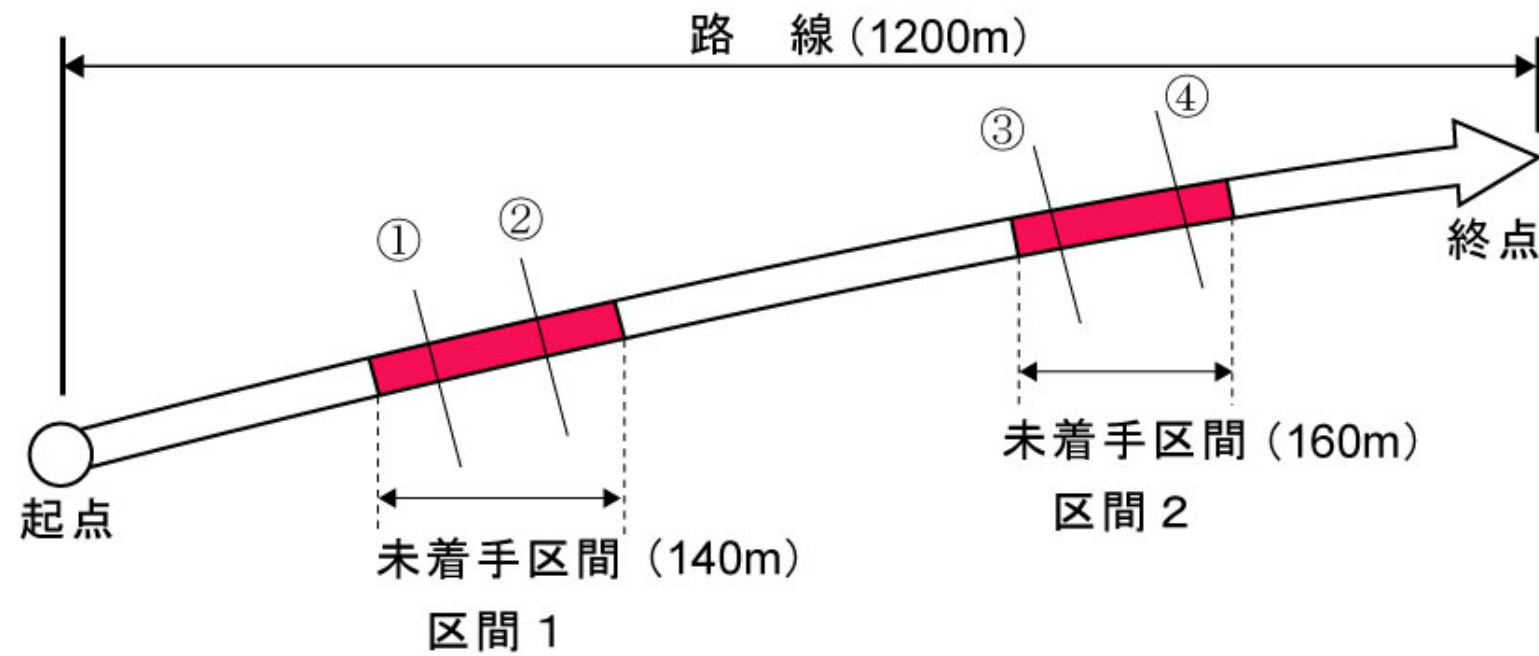


位置図



計画決定経緯・理由

現場写真



0.未着手区間の現状把握 [ 区間 1 ]	
計画 [ 現道 ] 延長	460m [ 460m ]
整備状況	概成済
起点 ~ 終点	~ x x x
当初 [ 最終 ] 決定年次	S21 [ S21 ]
計画 [ 現道 ] 幅員	25m [ 23m ]
計画 [ 現道 ] 車線数	4 車線 [ 4 車線 ]
計画 [ 現道 ] 立体交差	無 [ 無 ]
H17 現況交通量	歩行者 人/12h 2
1 市調査	自転車 x x 台/12 2
2 センサス	自動車 台/日 1
H32 将来交通量	自動車 台/日 (区間 1)
平日バス運行本数	本/日 (x x バス停)
総事業費	百万円 (区間 1) [ x x 万円/m <sup>2</sup> ]
セットバック実績件数	件
都計法 53 条許可件数	件
未着手区間の概要	
未着手となっている理由	
幅員構成 ( 現道 )	
幅員構成 ( 整備案 )	
<p>区間 1</p>	

1.都市計画道路としての必要性の検証 [ 区間 1 ]		
大項目	中項目	評価 [ 区間 1 ]
(1) 交通機能	自動車の交通円滑化 [ 関連上位計画 ]	
	歩行者や自転車の安全性向上 [ 関連上位計画 ]	
	公共交通の支援 [ 関連上位計画 ]	
(2) 空間機能	防災・減災機能の確保、向上 [ 関連上位計画 ]	
	都市環境の形成 [ 関連上位計画 ]	
(3) 市街地形成機能	都市の骨格形成 [ 関連上位計画 ]	
	プロジェクトの基盤形成 [ 関連上位計画 ]	
ま と め		

2.整備効果や事業実現性の検証 [ 区間 1 ]		
大項目	中項目	評価 [ 区間 1 ]
(1) 整備効果	投資に対して適切な整備効果が認められるか	
	計画している道路構造に課題はないか	
(2) 事業実現性	周辺や沿道の土地利用との対応に課題はないか	
	事業実施に向け困難な課題はないか	
	不確定な要素はないか	
ま と め		

3.既存道路の有効活用の検証 [ 区間 1 ]		
大項目	中項目	評価 [ 区間 1 ]
(1) 並行路線の有効活用	並行路線の有無と代替可能性	
(2) 既存(計画)幅員の有効活用	交差点等部分的な見直しによる対応可能性はあるか	
	幅員構成の見直しによる対応可能性はあるか	
ま と め		

総合評価 [ 区間 1 ]			
存続候補(案)	変更候補(案)	廃止候補(案)	保留(案)

【問い合わせ先】

福岡市都市整備局都市計画部交通計画課

〒810-8620 福岡市中央区天神1丁目8の1

TEL : 092-711-4393

FAX : 092-733-5590

E-Mail: [kotsukeikaku.UPB@city.fukuoka.jp](mailto:kotsukeikaku.UPB@city.fukuoka.jp)