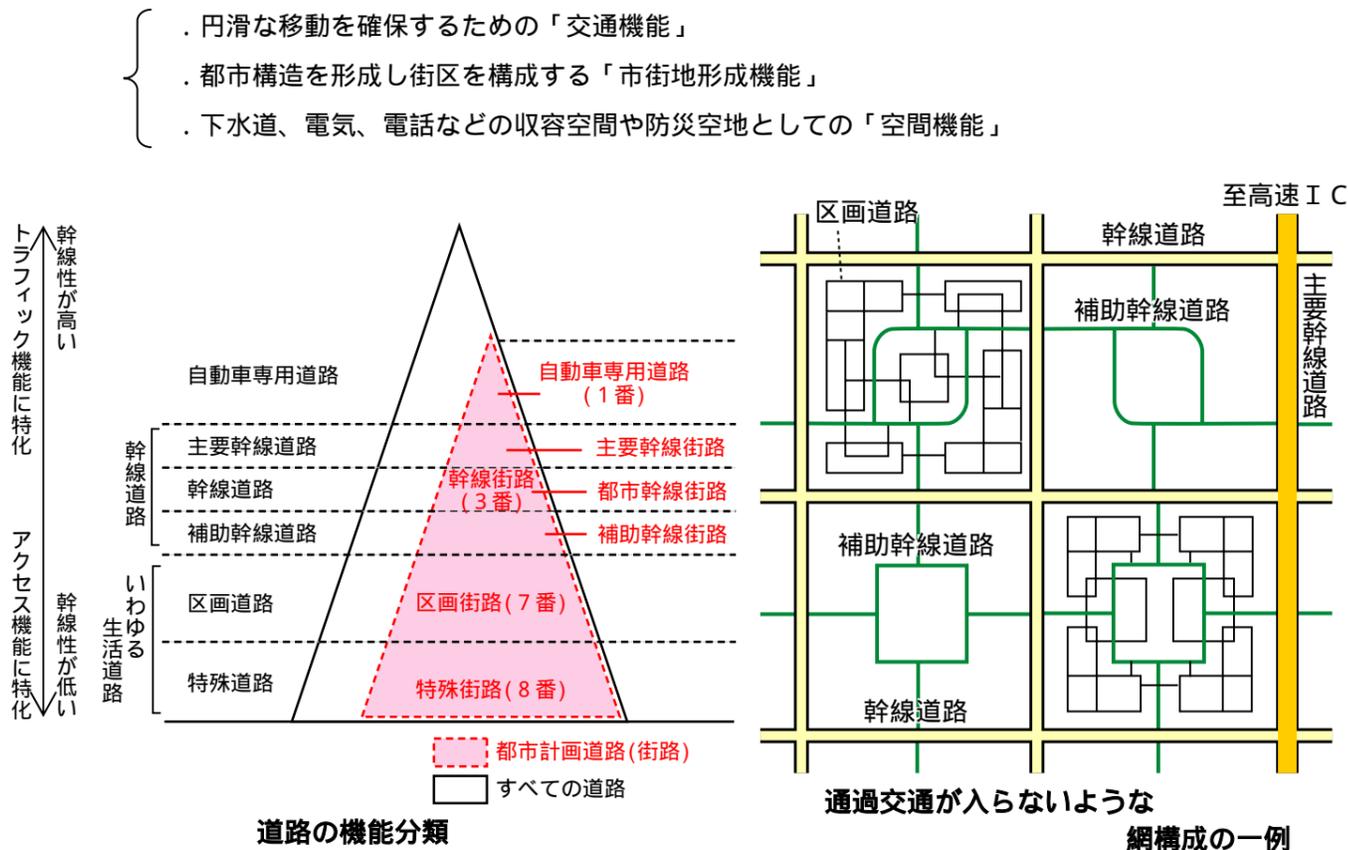


1. 都市計画道路について

(1) 都市計画道路の役割と分類



(2) 都市計画決定の効果と建築制限

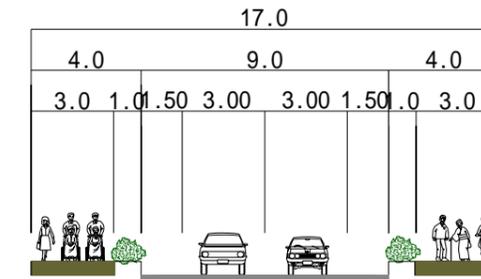
- 道路整備の方向性が公表されます
都市計画の内容は市役所等で縦覧が可能です (法20条)
- 事業を円滑に、かつ低コストで効率的に実施することができます
都市計画の予定区域内は建築が制限されます (法53条)

(3) 都市計画決定は決定手続きによって進められます

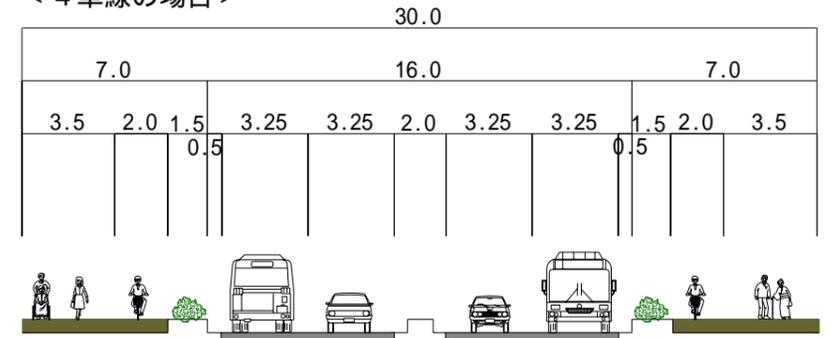
- 公聴会で意見を述べることができます (法16条)
- 意見書を提出することができます (法17条)
- 都市計画審議会を傍聴することができます (法19条)

(4) 都市計画道路のルートや幅員は「道路構造令」により決定します

< 2車線の場合 >



< 4車線の場合 >



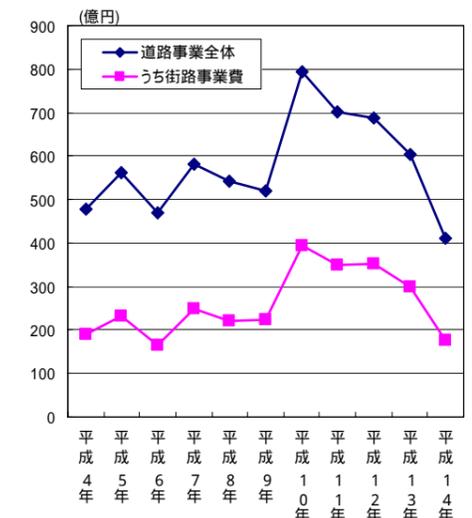
(5) 道路事業予算と整備事業費

本市の道路事業予算額は、近年では社会経済情勢や市の厳しい財政状況を反映して、その規模が縮小しています。

現行の予算規模が確保されたとしても、現計画区間をすべて整備するのに約50年を要する計算になります。

$$\begin{aligned} & \text{道路改良費 (平均値) 約250億円/年} \div \text{道路整備単価 (平均値) 約45億円/km} = \text{年間整備量 約6km} \\ & \text{都市計画道路未改良区間延長 約280km} \div \text{年間整備量 約6km} = \text{整備期間 約50年} \end{aligned}$$

注) 道路改良費は、グラフに示す街路事業費の平均値。



資料: 北九州市建設局

本市道路事業予算額の推移

(6) 本市都市計画道路の整備状況

(平成15年3月末現在)

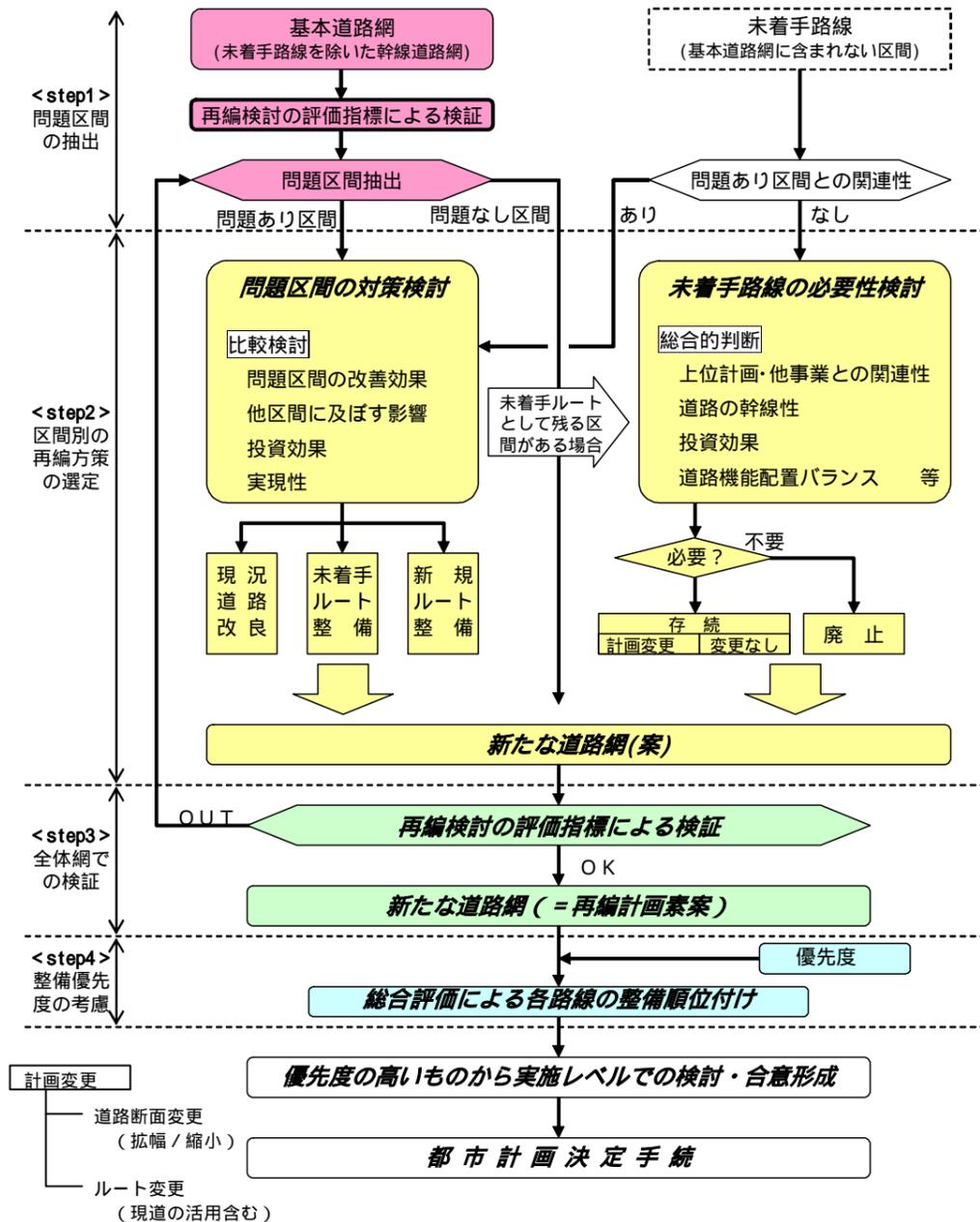
都市計画道路数	260路線
都市計画道路延長	約710km
うち改良済延長	約424km (60%) 政令市の中で最低レベル。 <ul style="list-style-type: none"> うち約370kmが市街化区域 (68%) 約54kmが市街化調整区域 (33%)
うち事業中延長	約114km (16%)
うち未整備延長	約171km (24%) 82路線 <ul style="list-style-type: none"> うち94%が計画後20年以上経過している。

2. 答申「北九州市都市計画道路網のあり方について」の概要

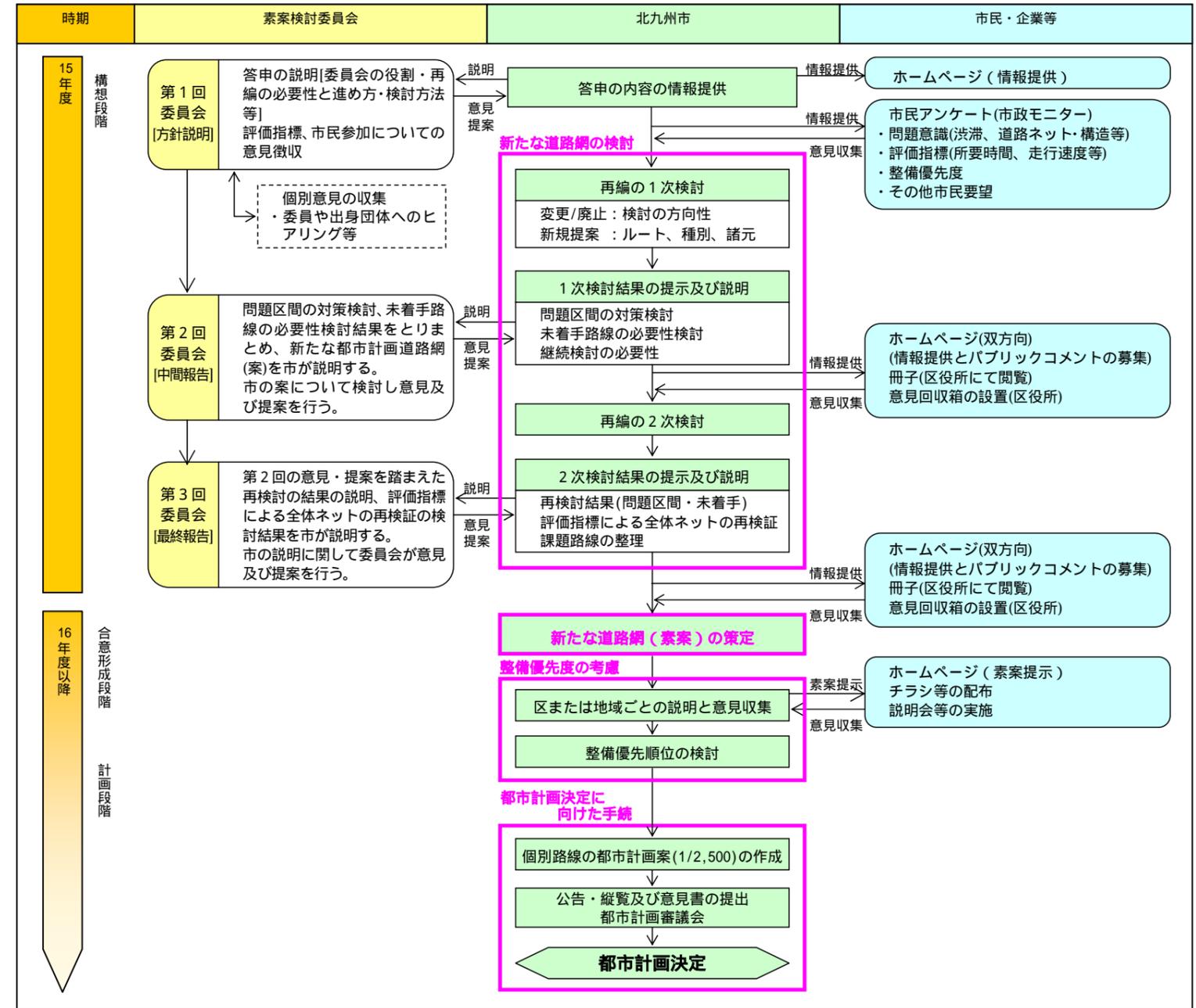
(1) 答申のポイント[平成14年12月：都市計画審議会から市長へ答申]

- 近年の社会経済情勢の変化等を踏まえ、今回新たに作成された「都市計画マスタープラン」に示されるまちづくりの長期的視野に立ち、早急に都市計画道路網の再編検討を行う必要がある。
- 道路網再編の検討においては、市民と行政の協働体制によって検討を進めるべきである（委員会の設置や、パブリックコメントの募集、アンケート調査の実施等）。

(2) 答申における道路網再編検討フロー



3. 今後の進め方



<合意形成・市民参加の進め方>

- 「都市計画道路網再編案検討委員会」の設置
 - ・構成委員16名（学識4、市民8、産業4）からの意見聴取。 ・3回開催予定
- 専用ホームページの開設 <http://www.city.kitakyushu.jp/k3502020/tokeidousaihen/index.htm>
- ・答申の公表[H15.3より実施中]
- ・委員会の結果公表 ・市民からの意見募集及び回答の提示 （随時、双方向）
- 「都市計画道路に関するアンケート調査」の実施
- パンフレット、チラシ作成や説明会の開催等による公表・合意形成

赤字：実施中

4. 再編検討のSTEP1: 「問題区間の抽出」について

「答申」に示された評価指標を具体的に設定し、現状を確認しました。これに基づいて、長期的な目標を置いて基本道路網 (= 未着手路線を除いた道路網) での達成状況を検証したところ、以下に示すような代表的な問題区間が導き出されました。

道路網の長期的なあり方と評価指標[答申]		今回設定した評価指標	現況	長期的な目標(案)	基本道路網での達成状況	代表的な問題区間と道路整備の方向(案)	
(1) 物流を支援し、活力あふれる都市づくりを目指す	産業活動の活性化 都市内交通の円滑化	[1] 時間距離圏域 (面積)	① ランプ10分圏域の面積比率	・市街化区域の83%をカバー	・市内全域 (市街化区域) をカバー	・概ね達成 (98%)	
		[2] 時間距離圏域 (人口)	② 新北九州空港1時間圏域人口比率	・空港利用圏域 (9市34町4村) の85%をカバー	・空港利用圏域 (9市34町4村) をカバー	・概ね達成 (99%)	
			③ 小倉都心1時間圏域人口比率	・200万都市圏 (9市27町2村) の90%をカバー	・200万都市圏 (9市27町2村) をカバー	・概ね達成 (98%)	
			④ 都心、副都心30分圏域の人口比率	・都心:84% ・副都心:51%	・都心:全市をカバー ・副都心:八幡西、若松、遠賀、中間、直方をカバー	・都心:概ね達成 (95%) ・副都心:概ね達成 (95%)	
		[3] 旅行速度	⑤ 旅行速度30km未満延長比率	・市域の82%をカバー	・概ね解消	・未達成 (92%:特に都心や副都心周辺で解消されない)	・都心部、副都心部、戸畑付近における放射、環状軸の形成 (=A) ・黒崎～学研都市における交通軸の強化 (=B) ・門司～小倉北、小倉南～八幡東、八幡西区東西方向における交通軸の強化 (=C)
		[4] 混雑度	⑥ 主要渋滞ポイント数	・17箇所	・概ね解消	・2箇所未達成 (折尾南口、中島橋東)	・八幡西区南西部における交通軸の強化 (=C)
		[5] 都市内拠点と幹線道路との連絡性	⑦ 幹線道路ルートが確保された物流拠点、産業拠点、次世代産業拠点数	・14拠点中5拠点においてルート確保が不十分 (新空港、草見、門司、東田、洞海湾)	・14拠点でルート確保	・2拠点未達成 (門司、東田)	・門司地区～新門司方向へのアクセス性の向上 (=B) ・東田～戸畑バイパスにおけるアクセス性の向上 (=B)
		道路機能の明確化	[6] 骨格道路網の構成度合い	⑧ わかりやすい骨格道路網が整備された主要交通軸数	・14軸中11軸で未達成 (都心～門司・新空港・八幡・戸畑、副都心～中間・遠賀・学研、都心環状、副都心環状、都市環状、都市圏環状)	・主要交通軸:14軸	・10軸で未達成 (都心～門司・新空港・八幡・戸畑、副都心～中間・遠賀・学研、都心環状、副都心環状、都市圏環状)
		[7] 放射、環状網の構成度合い	⑨ 放射、環状網が整備された中心市街地数	・8地域中4地域で未達成 (小倉、黒崎、戸畑、若松)	・中心市街地:8地域	・4地域で未達成 (小倉、黒崎、戸畑、若松)	・4地域 (小倉、黒崎、戸畑、若松) における放射、環状軸の形成 (=A)
		[8] 大型車の交通流動	⑩ 大型車が多い区間の問題箇所数	・5箇所	・概ね解消	・2箇所未達成 (門司、門司～新門司)	・門司地区～新門司方向へのアクセス性の向上 (=B)
(2) 質を重視し、安全・安心なまちづくりを目指す		[9] バス路線の旅行速度	⑪ 旅行速度15km未満延長比率 (主要バス路線)	・バス路線の約27%が15km未満	・概ね解消	・未達成 (12%:都心や副都心周辺等で解消されない)	・都心部、副都心部における放射、環状軸の形成 (=A)
		[10] 都市計画道路と駅前広場の結節度合い	⑫ 都市計画道路と駅前広場の結節状況	・28駅中3駅で結節が不十分 (折尾、城野、南小倉)	・概ね達成	・3駅未達成 (折尾、城野、南小倉)	・折尾駅、城野駅、南小倉駅における結節機能の強化 (=B)
(3) 環境に配慮し、潤いと魅力に満ちた都市づくりを目指す		[11] 交通公害の低減	⑬ NOx排出量	・2,570 t/年	・できるだけ抑制	・3,040 t/年 (18%増)	→必要に応じて個別路線の計画において、環境への影響を検討する
			⑭ CO2排出量	・1,160千 t/年	・できるだけ抑制	・1,220千 t/年 (5%増)	
(4) 効率的・効果的な都市づくりを目指す	[12] 既存ストックの有効活用の度合い	⑮ 現況道路、臨港道路の有効活用度	→区間別の再編方策選定 (STEP2) で検討するため、今回は対象としない。				

※道路整備の方向

- A: 中心市街地における放射・環状網の形成
- B: 次世代産業拠点や学術研究都市、鉄道駅等へのアクセス強化
- C: 混雑が著しい区間の解消
- D: 主要交通軸におけるわかりやすい骨格道路網の形成