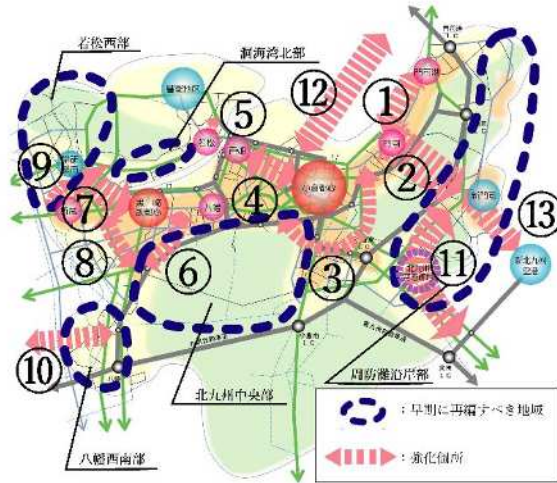


②強化個所の見直し

再編素案で示された13個所の幹線道路強化個所について、以下のとおり見直しを行った。



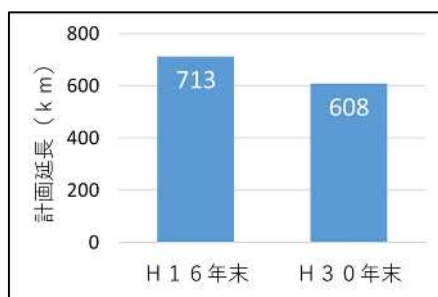
		個 所	問題点 (H16年時)	対応案 (H16年時)
対応状況				
①	検討中	門司港 ～大里	低速度区間 主要交通軸としての機能不足	1号線の4車線化
		下関北九州道路の進捗を踏まえ検討		
②	検討中	大里 ～新門司	主要交通軸としての機能不足 大型車の交通流動に対して機能不足	大里恒見線（大里IC～1号線間） の4車線化
		下関北九州道路の進捗、空港の利用状況を踏まえ検討		
③	検討中	小倉都心	低速度区間	7号線の整備
		小倉都心部南地域の渋滞状況を踏まえ検討		
④	対応済	小倉 ～戸畑	低速度区間 主要交通軸としての機能不足	城野戸畑駅線の4車線化 新池町線の整備・4車線化
		既存の道路、都市計画道路で代替可能【城野戸畑駅線の一部区間を廃止。日明渡船場線の整備】		
⑤	対応済	若松	放射・環状網としての機能不足	若松駅前北湊線の整備・4車線化
		既存の道路で代替可能【若松駅前北湊線の一部を廃止し、白山中川町線に名称変更】		
⑥	対応済	黒崎副都心	低速度区間 放射・環状網としての機能不足 バス路線の低速度区間	4号線の整備・4車線化 R200号の6車線化
		既存の道路で代替可能【4号線の一部区間を廃止】		
⑦	検討中	黒崎 ～学研都市	低速度区間 主要交通軸としての機能不足	黒崎本城線の6車線化 割子川岩屋線の6車線化
		今後の交通量を踏まえ検討		
⑧	対応済	割子川岩屋線	低速度区間	右折レーンの付加
		竹末一丁目、穴生電停交差点に右折レーン設置		
⑨	対応済	学研都市 ～福岡	低速度区間 主要交通軸としての機能不足	(市) 浅川台1号線の4車線化
		都市計画道路の路線変更で対応【12号線の路線変更】		
⑩	対応済	八幡～鞍手	主要交通軸としての機能不足	八幡鞍手線の整備・2車線化
		都市計画道路の決定で対応【八幡鞍手線の都市計画決定】		
⑪	対応済	曾根～苅田	主要交通軸としての機能不足	曾根苅田線と5号線の結束強化を 図る新規ルート <sup>1</sup> の整備・4車線化
		既存の道路、都市計画道路で代替可能【6号線、黒原飛行場線の整備】		
⑫	検討中	北九州～下関	主要交通軸としての機能不足	構想路線
		下関北九州道路の調査・検討中		
⑬	検討中	新門司～新空港	主要交通軸としての機能不足	構想路線
		空港の利用状況を踏まえ検討		

## 2. 都市計画道路網の見直しの評価

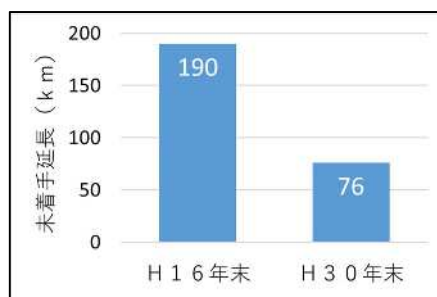
平成16年と平成30年の都市計画道路の状況比較

H16年 H30年  
(85路線98区間の見直しを実施)

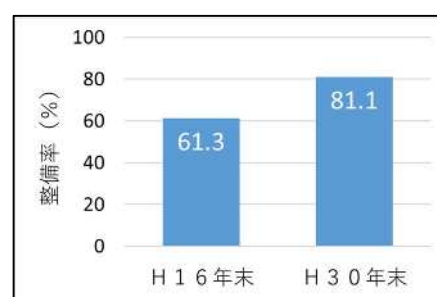
路線数:	261	⇒	265	路線	(+4路線)
計画延長:	約713	⇒	約608	km	(-105km)
未着手延長:	約190	⇒	約76	km	(-114km)
整備率:	約61.3	⇒	約81.1	%	(+19.8%)
整備済延長:	約437	⇒	約493	km	(+56km)



▲計画延長の状況比較



▲未着手延長の状況比較



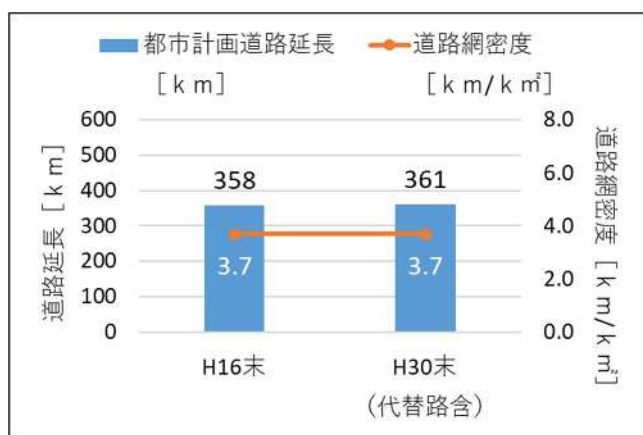
▲整備率の状況比較

### (1) 事業費の削減

見直しにより都市計画道路の未整備区間が減少した。これにより、約4,600億円の事業費が削減された。

### (2) 道路網密度(※1)の検証

居住誘導区域(※2)における都市計画道路は、道路網密度の目標水準(※3)である3.6 km/k<sup>2</sup>を満たし、都市計画道路見直し前の交通処理水準を維持している。



▲道路網密度の比較 (km/k<sup>2</sup>)

	H16末	H30末 (代替路含)
居住誘導区域		
居住誘導区域面積 [k m <sup>2</sup> ]	97	97
都市計画道路延長 [k m]	358	361
道路網密度 [k m/k m <sup>2</sup> ]	3.7	3.7

### (3) 混雑度 (※4)・旅行速度 (※5) の検証

都市計画道路以外の幹線道路も含めた道路網で検証すると、都市計画道路の計画延長が15%(約105km)減少したことで、混雑度1未満の道路延長が減少、平均混雑度が増加しているが、平均旅行速度(移動時の速度)はほぼ変わらず、都市計画道路見直し前の道路サービス水準を維持している。



混雑度 1.0 未満の延長比較 (km)

平均混雑度の比較

平均旅行速度の比較 (km/h)

### (4) 土地利用の変化

見直しにより約200haの土地が道路予定地ではなくなった。その半数以上は市街化区域であり、都市計画道路区域内にかかる建築制限を受けずに建替え等が可能となった。また、見直しに伴って約55haの土地の用途地域が変更になり、主に沿道利用施設を見込んだ土地利用から周辺の住環境との調和を図る土地利用となった。

用途地域	変更前	⇒	変更後
・第一種住居地域	53.14ha	⇒	1.4ha
・工業地域	1.10ha	⇒	0.08ha
・第二種住居地域	0.55ha	⇒	0ha
・近隣商業地域	0.10ha	⇒	0ha

用途地域	変更前	⇒	変更後
・第一種低層住居専用地域	0ha	⇒	28.97ha
・第一種中高層住居専用地域	0ha	⇒	24.4ha
・準工業地域	0ha	⇒	0.04ha

変更した用途地域 計 54.89ha

※1 道路網密度：1km<sup>2</sup>当たりの道路延長。

※2 居住誘導区域：人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を緩やかに誘導する区域（「北九州市立地適正化計画（平成28年9月策定）」）

※3 道路網密度の目標水準：「都市計画マニュアル（社）日本都市計画学会」において、市街地土地利用別道路網密度の目標水準値が設定されている。市街地土地利用別の目標水準値を土地利用別の面積比から加重平均を算出すると、本市の市街地における道路網密度の目標水準値は3.6km/km<sup>2</sup>となる。目標水準値を下回ると効果的な交通処理が困難となる可能性がある。

※4 混雑度：交通状況の評価する指標で、混雑度1以下であれば、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。

※5 旅行速度：移動時の速度で、信号待ちや交通渋滞による停止を含む。



### 3. 都市計画道路の今後の方向性

幹線道路の整備進捗や将来交通需要を見極めながら、立地適正化計画や環境首都総合交通戦略等との整合性を踏まえ、都市計画道路の必要性や見直しの検討を進めていく。

- 下関北九州道路の進捗を考慮した周辺都市計画道路の見直し

⇒ 下関北九州道路の進捗を見極めつつ、門司地域や周防灘沿岸部エリアにおける各都市計画道路の必要性の検討

- 都市計画道路6号線の整備進捗を考慮した周辺都市計画道路の見直し

⇒ 6号線の有効活用を図るよう、整備進捗を見極めつつ、周防灘沿岸部や小倉南東部エリアにおける各都市計画道路の必要性の検討

- 必要車線数等の都市計画道路の見直し

⇒ 交通需要と計画決定車線数との乖離が見られる場合、今後の将来交通需要を見極めながら、必要な幅員等について検討

