

# 佐賀市都市計画道路整備プログラム



平成 30 年度

# 1. 都市計画道路整備プログラム

## 1-1. 整備プログラムとは

都市計画道路整備プログラムとは、未整備の都市計画道路を対象にして、整備の必要性を、「交通機能」、「空間機能」、「都市形成機能」などの面から客観的に評価することによって、優先的に整備すべき箇所を示すものであり、行政の透明性、公平性を確保するものです。

## 1-2. 整備プログラムの効果

この「都市計画道路整備プログラム」を策定し計画的に事業を実施していくことにより、以下のよう効果が期待されます。

- ・重点的な投資が可能となり、計画的な市街地整備が実現できます。
- ・行政の透明性・公平性が確保され、事業の円滑化が図れます。
- ・住民の皆様の計画的行動が可能となり、効率的なまちづくりが促進されます。

## 1-3. 整備プログラム対象路線・区間

佐賀市内における未整備の都市計画道路のうち、幹線道路及び補助幹線道路を対象とし、佐賀市が直接整備を行う路線を基本的に対象とします。

ただし、以下の路線については今回の優先順位決定の対象から除外します。

### ① 計画幅員等が変更予定であり、幅員等が決定していない路線

「道路網再編」において、「見直し」に位置付けられた路線で計画幅員等が決定していない路線については、本整備プログラムの評価が困難であるため、幅員が決定次第本整備プログラムにおいて整備時期を決定します。

### ② 改良が交差点部のみの路線

一次改良が完了し、残事業区間が交差点部のみの路線については、交通量の推移を把握しながら渋滞対策としての局所対応を図ります。

### ③ 他事業に併せ整備を行うべき路線

事業関連道路など、整備時期の決定要因を有する路線・区間の整備時期は、それぞれの事業計画に併せ整備を行います。

## 1-4. 整備時期の区分

本整備プログラムにおいては、平成 30 年度より 5 年間で事業着手する路線を短期整備、5～10 年間で事業着手する路線を中期整備、11 年以降を長期整備とした、3 区分での整備プログラム策定を行います。

短期整備	今後 5 年間 (H30 年度～H34 年度) に着手
中期整備	今後 5～10 年 (H35 年度～H39 年度) に着手
長期整備	今後 11 年 (H40 年度) 以降に着手

## 2. 整備プログラム対象路線・区間の設定（更新）

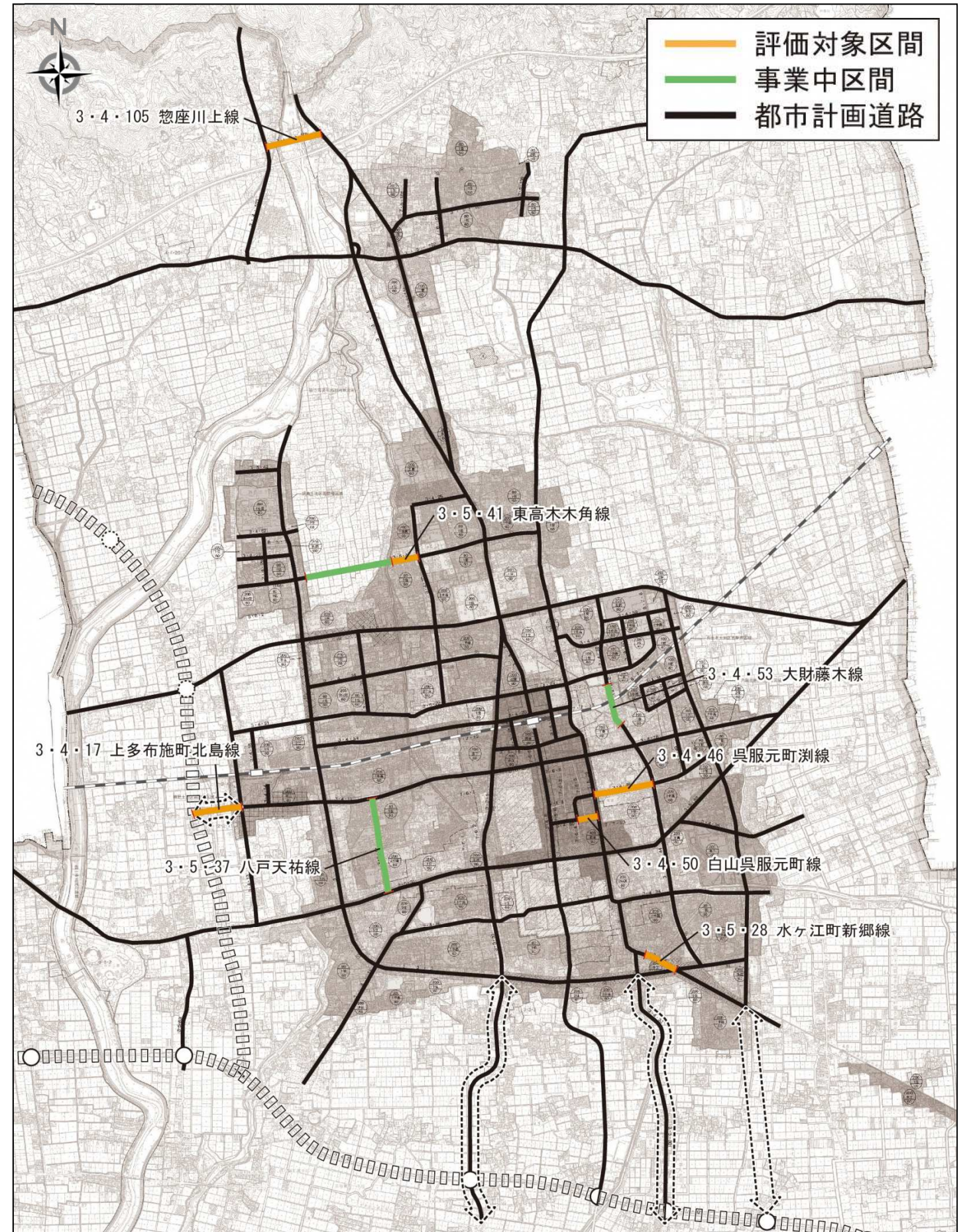
評価対象となる路線および区間設定の考え方は以下のとおりです。

- 評価対象路線（⇒対象となる道路は幹線道路と補助幹線道路のみ）  
未整備の都市計画道路（下表）のうち、“交差点部の改良”や“幅員未決定”等以外の路線のうち、佐賀市が直接整備を行う路線を右図のように設定しました。
- 評価追加路線
  - ・ 3・5・41 東高木木角線
  - ・ 3・4・17 上多布施町北島線…佐賀唐津道路へのアクセス道路として区域が追加・変更
- 区間設定の考え方（都市計画道路見直し検討と同じ区間割り）
  - ① 整備状況（概成済、未着手）
  - ② 市街地の内か外か（市街化区域境界）
  - ③ 用途地域種別境界（住・商・工区分）
  - ④ 交通量の変化地点（交差点）

未整備路線（市施工 H29年度末での予定）

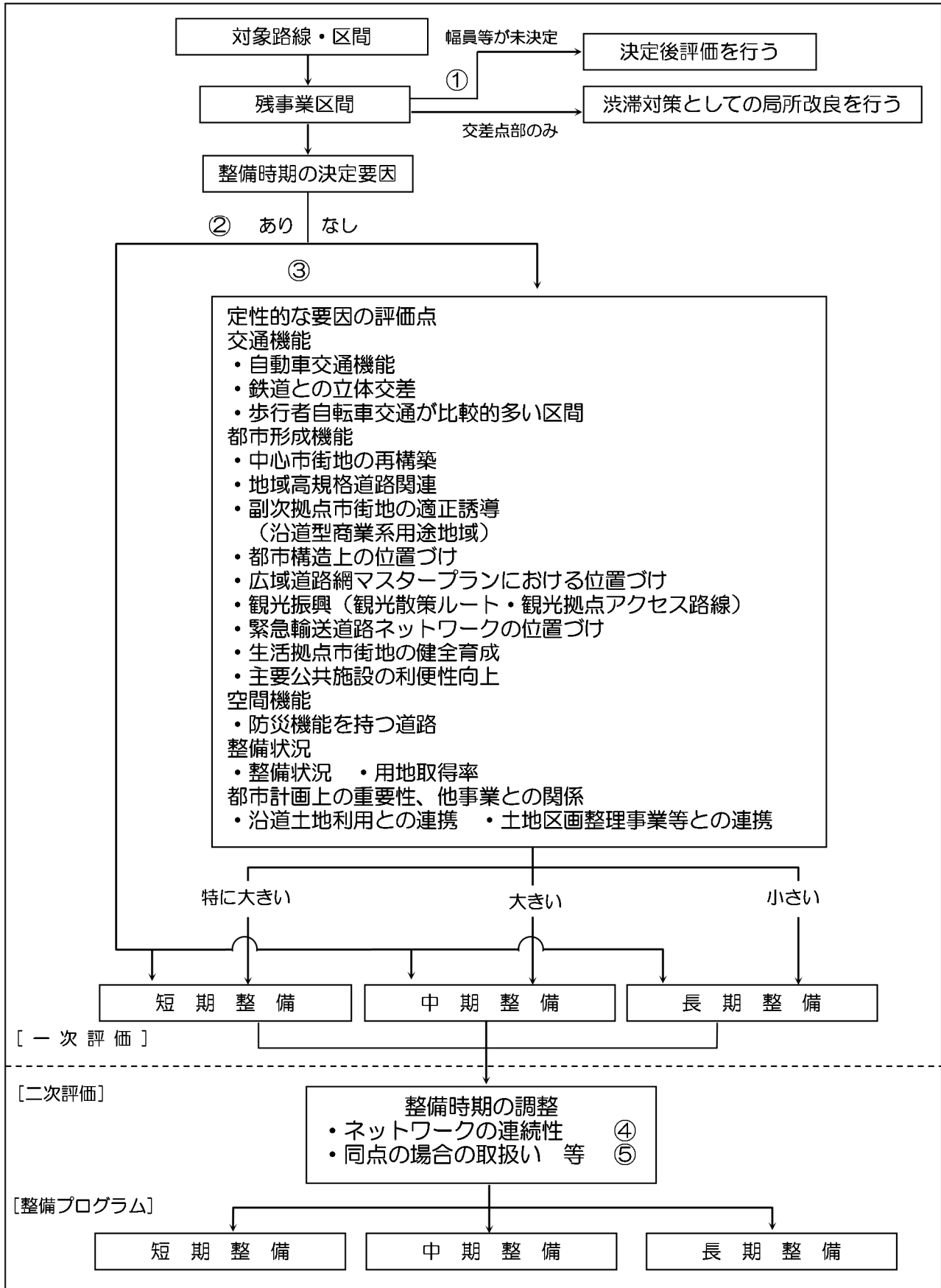
街路番号	路線名称	種別	計画延長 (市施工区間) (m)	未整備延長 (m)	評価対象 路線	備考
3・4・17	上多布施町北島線	幹線	3,140	330	対象	佐賀・唐津道路のIC直結幹線道路
3・4・46	呉服元町淵線	補助幹線	1,780	650	対象	
3・4・50	白山呉服元町線	補助幹線	500	220	対象	
3・4・105	惣座川上線	補助幹線	580	580	対象	
3・5・28	水ヶ江町新郷線	幹線	2,520	420	対象	
3・5・41	東高木木角線	補助幹線	3,270	1,220	対象	ほ場整備事業に合わせて事業中
3・4・20	新家線	補助幹線	790	50	対象外	交差点部の改良
3・4・23	三溝藤木線	補助幹線	2,160	50	対象外	交差点部の改良
3・4・53	大財藤木線	補助幹線	850	470	対象外	事業中
3・5・37	八戸天祐線	補助幹線	1,010	1,010	対象外	事業中
3・5・107	尼寺小川線	補助幹線	190	190	対象外	幅員未決定
3・6・22	神野町線	補助幹線	970	110	対象外	交差点部の改良
3・6・47	上多布施町大財町線	補助幹線	1,580	50	対象外	交差点部の改良
合計			19,340	5,350		

  追加評価対象路線



▲評価対象となる路線区間

< 整備優先順位決定までの流れ >



▲道路整備優先順位決定フロー

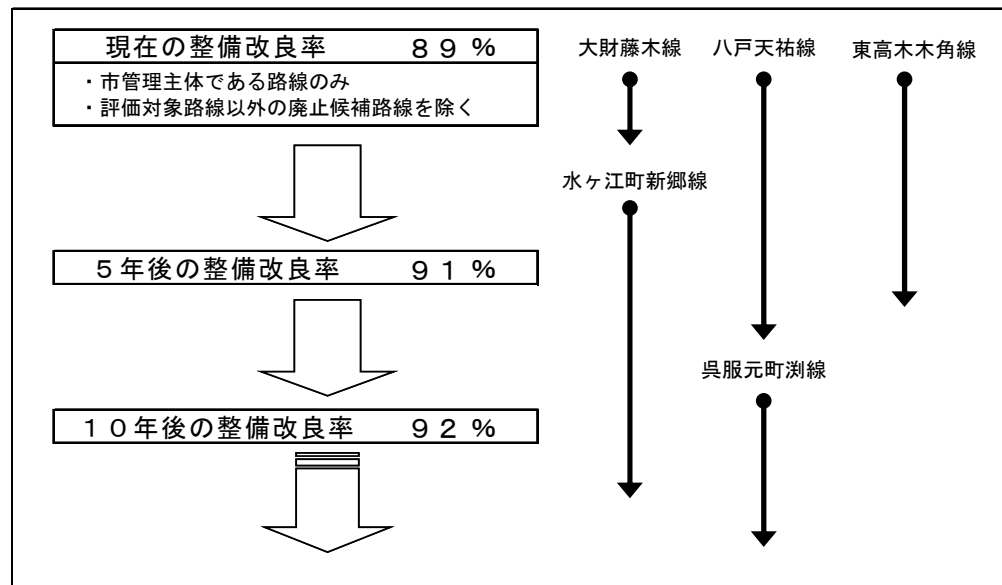
### 3. 整備プログラム改定案の作成

#### 3-1. 評価結果

- ・一次評価結果ならびに、整備時期調整（二次評価）結果を踏まえた整備プログラムは以下のように整理されます。
- ・なお、当該プログラムによる路線整備により、現在の（市管理路線・廃止候補路線を除く）整備改良率約89%が、短期整備後には約91%、中期整備後には約92%に達する予定です。

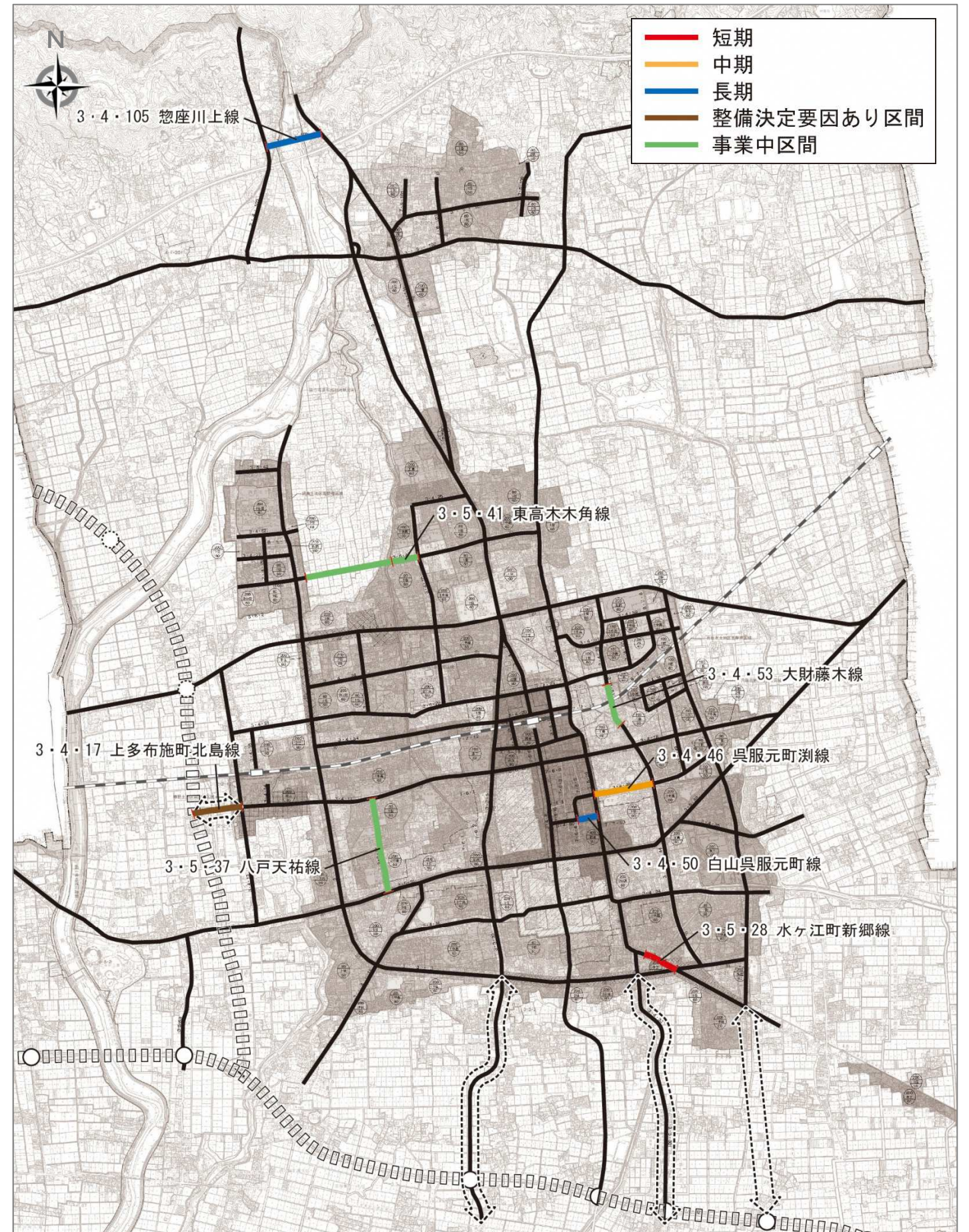
#### ■都市計画道路整備プログラム

順位	街路番号	路線名称	種別	総合点	整備時期判定			備考
					短期	中期	長期	
1	3・5・28	水ヶ江町新郷線	幹線	47.5	○			
2	3・4・46	呉服元町澗線	補助幹線	45.0		○		
3	3・4・50	白山呉服元町線	補助幹線	35.0			○	
4	3・4・105	惣座川上線	補助幹線	25.0			○	
—	3・5・41	東高木木角線	補助幹線	70.0				ほ場整備事業に合わせて事業中
—	3・4・17	上多布施町北島線	幹線	90.0				整備時期の決定要因(佐賀・唐津道路)
—	3・4・20	新家線	補助幹線					交差点部の改良
—	3・4・23	三溝藤木線	補助幹線					交差点部の改良
—	3・4・53	大財藤木線	補助幹線					事業中
—	3・5・37	八戸天祐線	補助幹線					事業中
—	3・5・107	尼寺小川線	補助幹線					幅員未決定
—	3・6・22	神野町線	補助幹線					交差点部の改良
—	3・6・47	上多布施町大財町線	補助幹線					交差点部の改良



#### 3-2. 整備プログラム見直しの考え方

- ・本整備プログラムにおいては、短期、中期整備として概ね5年間単位での具体的な整備路線選定を行っており、概ね5年毎に事業進捗状況等を踏まえ計画の見直しを行い、次の計画を作成します。
- ・なお、以下のような情勢変化が発生した場合には、適宜見直しを行います。
  - 新たに佐賀市が整備を行う都市計画道路（幹線・補助幹線）の計画決定がされた場合。
  - 地域高規格道路などの関連事業の整備時期が明確化し、見直しが必要となった場合。
  - 社会経済情勢の大きな変化や、都市計画道路に求められる役割・機能が大幅に変化した場合。
  - 財政事情により都市計画道路整備に充当できる事業費が大幅に変化した場合。



▲ 評価結果

<評価指標の設定>

都市内道路の持つ機能としては、一般的に①「交通機能（トラフィック機能、アクセス機能）」、②「都市形成機能」、③「空間機能」の3分類が示されます。これに④「整備状況」、⑤「都市計画上の重要性、区画整理事業など他事業との関連」、の2分類を加えた5分類を評価の指標とし、5分類をそれぞれ細分化した以下の19項目についてそれぞれ0から10の点数を加え評価を行います。

評価項目			評価項目番号	配点	基準	得点	備考			
交通機能	交通処理機能	自動車交通機能 交通処理能力が高いか	幹線性の高さ (幹線道路か補助幹線道路か)	①	0~10	幹線道路に該当	10	事業の効果を金銭に置き換えて、その妥当性を評価するための指標。B/C		
			費用対効果（費用便益比） *幹線道路のみ評価	②	0~10	補助幹線道路に該当	0			
		鉄道との立体交差	鉄道との立体交差による 円滑な交通流の確保	③	0~10	【評価対象：幹線道路】費用便益比が1.5以上	10		鉄道との立体交差する区間	10
			上記に該当しない区間			【評価対象：幹線道路】費用便益比が1.5未満	0			
		歩行者自転車交通が 比較的多い区間	小学校や幼稚園の通学路であり、多くの 通学者が見込まれる区間もしくは交通安全 上問題のある区間、及び前記以外で交 通事故の発生が多いもしくは事故が多発 する可能性が高い区間	④	0~10	一号基準に該当(特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路の指定の基準)する区域	10		上記一号基準、二号基準、三号基準に該当しない区間	当該区間の交通量に対する交通事故死傷率が一定基準以上の区間
						二号基準に該当(特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路の指定の基準)する区域	7.5			あんしん歩行エリア
			三号基準に該当(特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路の指定の基準)する区域	5						
			上記一号基準、二号基準、三号基準に該当しない区間	0						
			自転車利用環境整備基本計画における 位置づけ	⑤	0~10	自転車道及び自転車歩行者専用道に該当する区間	10		上記に該当しない区間	H29自転車利用環境整備基本計画における分類により判断
						自転車専用通行帯に該当する区間	7.5			
				車道混在路線に該当する区間	5					
				上記に該当しない区間	0					
都市形成機能 ～地域の将来像 実現のための 道路整備の視点～	都市構造 改革の支援	中心市街地の再構築	中心市街地活性化基本計画において位置 づけられた路線、または計画を支援する 路線	⑥	0~10	中心市街地活性化基本計画のエリア内に位置する区間	10	H29中心市街地活性化基本計画より		
		地域高規格道路関連	有明海沿岸道路、佐賀唐津道路の支援	⑦	0~10	中心市街地活性化基本計画の計画区域に接続し同計画を支援する区間	5			
	活力ある 地域づくり 都市づくり の支援	副次拠点市街地の 適正誘導	沿道型商業土地利用地区か	⑧	0~10	上記に該当しない区間	0		追加路線（北島線）は佐賀唐津道路のICと直結	
		都市構造上の位置づけ 都市構造の誘導や都市の骨格形成、コミュニティ・街区の外郭形成と いった市街地形成機能を有する道路。 機能A：広域中心エリア及びその他の拠点市街地における 市街地形成上の主軸となる道路 機能B：主要な交通拠点・物流拠点を連絡する道路		⑨	0~10	沿道商業系用途地域内に位置する区間	10			上記に該当しない区間
						都市構造上の位置づけを有する区間	10			
						上記に該当しない区間	0			
		広域道路網マスタープランにおける位置づけ	⑩	0~10	90	当該マスタープランにおいて位置づけられた広域道路に該当する区間	10			
		観光の振興		⑪	0~10	上記に該当しない区間	0			広域的な観光アクセスに寄与する路線
	観光散策ルート上に位置する路線もしくは観光拠点、名所旧跡へのアクセス区間					5				
	安心して 住める 国土の実現	緊急輸送道路ネットワークの位置づけ		⑫	0~10	緊急輸送道路に位置付けられている路線	10		将来、緊急輸送道路としての位置づけの可能性が高い路線	5
						上記に該当しない区間	0			
	よりよい 生活環境 の確保	生活拠点市街地の健全育成		⑬	0~10	現道なし(住居系用途地域内に位置する補助幹線道路)	10		上記に該当しない区間	5
						現道あり(住居系用途地域内に位置する補助幹線道路)	5			
		主要公共施設の利便性向上		⑭	0~10	現道なし	0			主要公共施設から500m以内に位置する区間
上記範囲内に区間の一部がかかる区間						5				
空間機能	防災機能を持つ道路	消防・救急上の位置付けを有する道路	⑮	0~10	10	消防救急活動において改善が必要なエリアに位置する区間	10	・【消防の観点から】上多布施町北島線については、広域とのアクセス改善に寄与することから当該位置づけがありと判断 ・【救急の観点から】東高木木角線については、三次救急医療機関（佐賀大学医学部付属病院）へのアクセス改善に寄与することから当該位置づけがありと判断		
					上記に該当しない区間	0				
整備状況	整備状況		⑯	0~10	未改良(現道なし)区間に該当	10	都市計画道路決定状況等により判断	5		
					未改良(現道あり)区間に該当	5				
	用地取得率	路線全体で見た用地取得率	⑰	0~10	概成済区間に該当	0		路線全体の用地のうち50%以上を取得済み	10	
					一部用地の取得あり	5				
都市計画上の重要性、 他事業との関係	沿道土地利用との連携		⑱	0~10	沿道型又は中高層住居系用途地域に位置する区間	10	上記に該当しない区間	0		
					沿道型又は中高層住居系用途地域外に位置する区間	0				
					土地区画整理事業等区域内か、もしくは当該事業との関係性が高い区間	10				
	土地区画整理事業等との連携	⑲	0~10	20	上記に該当しない区間	0	・東高木木角線：ほ場整備との連携あり			