

北九州市都市計画道路網のあり方について（答申）

平成14年12月17日

北九州市都市計画審議会

目 次

1	検討の経緯	1
	(1) 検討の経緯	1
	(2) 検討の目的	1
2	都市計画道路の現状	2
	(1) 都市計画道路の役割と必要性	2
	(2) 計画決定延長	2
	(3) 整備状況	3
	(4) 道路事業予算	3
3	都市計画道路をとりまく環境の変化	5
	(1) 社会経済全般の環境の変化	5
	(2) 都市計画道路に関する環境の変化	6
4	都市計画道路網の課題と再編検討の必要性	7
5	都市計画道路網の長期的なあり方と整備方針	10
	(1) 都市計画道路網の長期的なあり方	10
	(2) 都市計画道路網の整備方針	13
6	再編検討内容と対象道路の考え方	16
	(1) 再編検討内容と手順	16
	(2) 対象道路の考え方	19
7	再編方策の選択方法	20
	(1) 問題区間の対策検討方法	20
	(2) 未着手路線の必要性検討方法	22
8	合意形成・市民参加のあり方	23
9	今後の進め方	23

1 検討の経緯

(1) 検討の経緯

北九州市の都市計画道路は、経済発展や開発計画などの社会状況に対応して計画決定され、順次整備が進められている。

しかし「計画決定後、長期間未整備の路線や区間があることや近年の都市構造の変化に対応した路線の強化などの課題がある」ことを理由に、平成13年7月、北九州市長から北九州市都市計画審議会に「北九州市都市計画道路網のあり方」について諮問がなされた。

諮問の内容は、都市計画道路網再編の必要性の検討及び再編の必要が認められた場合の再編検討の進め方に関して意見を求められたものであり、北九州市都市計画審議会では、平成13年8月「北九州市都市計画道路網再編検討専門小委員会」を設置し、以下のとおり4回に渡り協議検討を行った。

表1-1 専門小委員会の実施状況

第1回専門小委員会 (平成13年12月17日開催)	・都市計画道路網の現状把握と課題整理 ・再編検討の必要性について検討
第2回専門小委員会 (平成14年3月27日開催)	・道路網の将来像(長期的なあり方)について検討 ・道路網再編の基本方針について検討
第3回専門小委員会 (平成14年7月10日開催)	・道路網再編検討の基本的方向について検討 ・合意形成・住民参加のあり方等について検討
第4回専門小委員会 (平成14年8月28日開催)	・これまでの検討結果のとりまとめについて検討

表1-2 専門小委員会名簿

委員長	渡辺 義則(九州工業大学工学部教授)
委員	岡本 博志(北九州市立大学法学部教授)
委員	高畑 順子(北九州市立大学法学部教授)
委員	外井 哲志(九州大学助教授)
委員	高井 憲司(北九州市建築都市局長)

(2) 検討の目的

都市構造の変化に対応し、効率的な道路整備を図るため、都市計画道路網のあり方及びその再編(長期未着手路線の再編検討及び強化路線の新設等)について、調査・検討を行うことを目的とする。

2 都市計画道路の現状

(1) 都市計画道路の役割と必要性

都市計画は都市内の限られた土地資源を有効に配分し、都市施設用地、建築敷地及び自然環境などを適正に配置することにより、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保しようとするものである。

都市計画道路は、この都市計画法に位置付けられる都市施設であり、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、その他の道路とともに都市の骨格を形成している。また、円滑な移動を確保するための「交通機能」とともに、都市構造を形成し街区を構成する「市街地形成機能」、下水道、電気、電話などの収容空間や防災空地としての「空間機能」といった多様な役割を有しており、市民の生活と都市活動に欠かせない重要な施設である。

表 2 - 1 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)

市街地における主要な道路については、その整備を進めやすくするため、都市計画決定を行い、都市計画事業によって整備が進められている。

(2) 計画決定延長

北九州市の都市計画道路は、旧5市の時代から現在まで、経済状況や開発計画などの社会状況に対応し、都市計画決定がなされている。

表 2 - 2 計画決定延長の推移

昭和 9 年	234km (旧5市による当初決定)
昭和38年	337km (5市合併発足時は、旧5市のものを踏襲)
昭和42年	510km (長期総合計画に基づく全体見直しにより大幅増)
昭和50年	588km (都市高速道路、都市モノレールを決定)
平成 2 年	651km (北九州道路に続き黒崎バイパスを決定)
平成13年	709km (自動車専用道路や市街地整備等に合わせた路線の追加) 市街化区域：545km / 市街化調整区域：164km

(3) 整備状況

計画決定に基づく道路整備によって、渋滞解消やプロジェクト支援、沿道環境の改善等の効果は着実に発揮されているものの、整備率は約60%で政令市の中では最低レベルである。(図 2 - 1、表 2 - 3)

未整備延長のうち、約94%が計画後20年以上経過している。

特に、傾斜市街地(八幡東区、若松区等)や市街化調整区域(門司区、若松区等)で未整備区間が多い。(図 2 - 3)

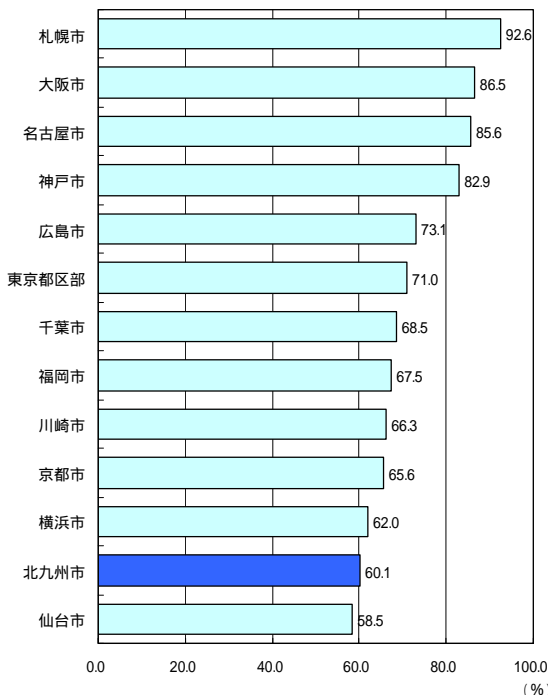
表 2 - 3 都市計画道路の整備状況

(平成14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709km
うち改良済延長	約424km (60%) 政令市の中で最低レベル。 ↳ {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 ↳ うち94%が計画後20年以上経過している。

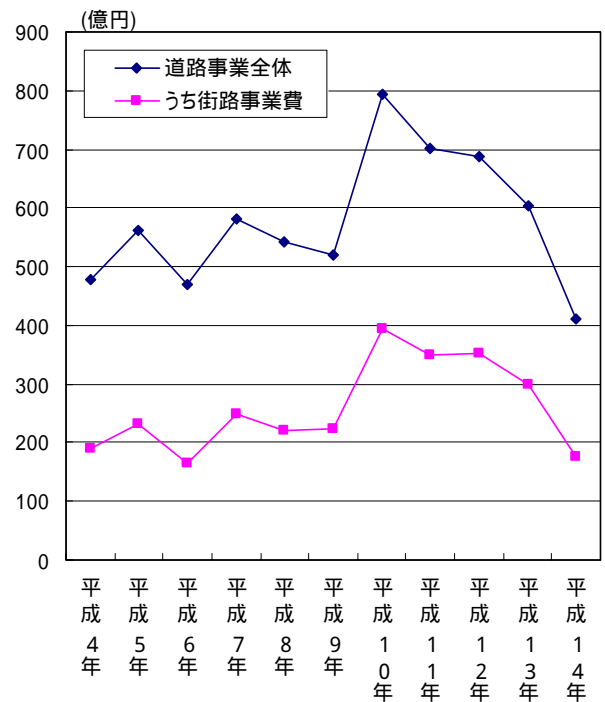
(4) 道路事業予算

道路事業予算は平成10年度をピークに、以降、国や市の財政事情から抑制傾向にあり伸び悩みの状況にある。(図 2 - 2)



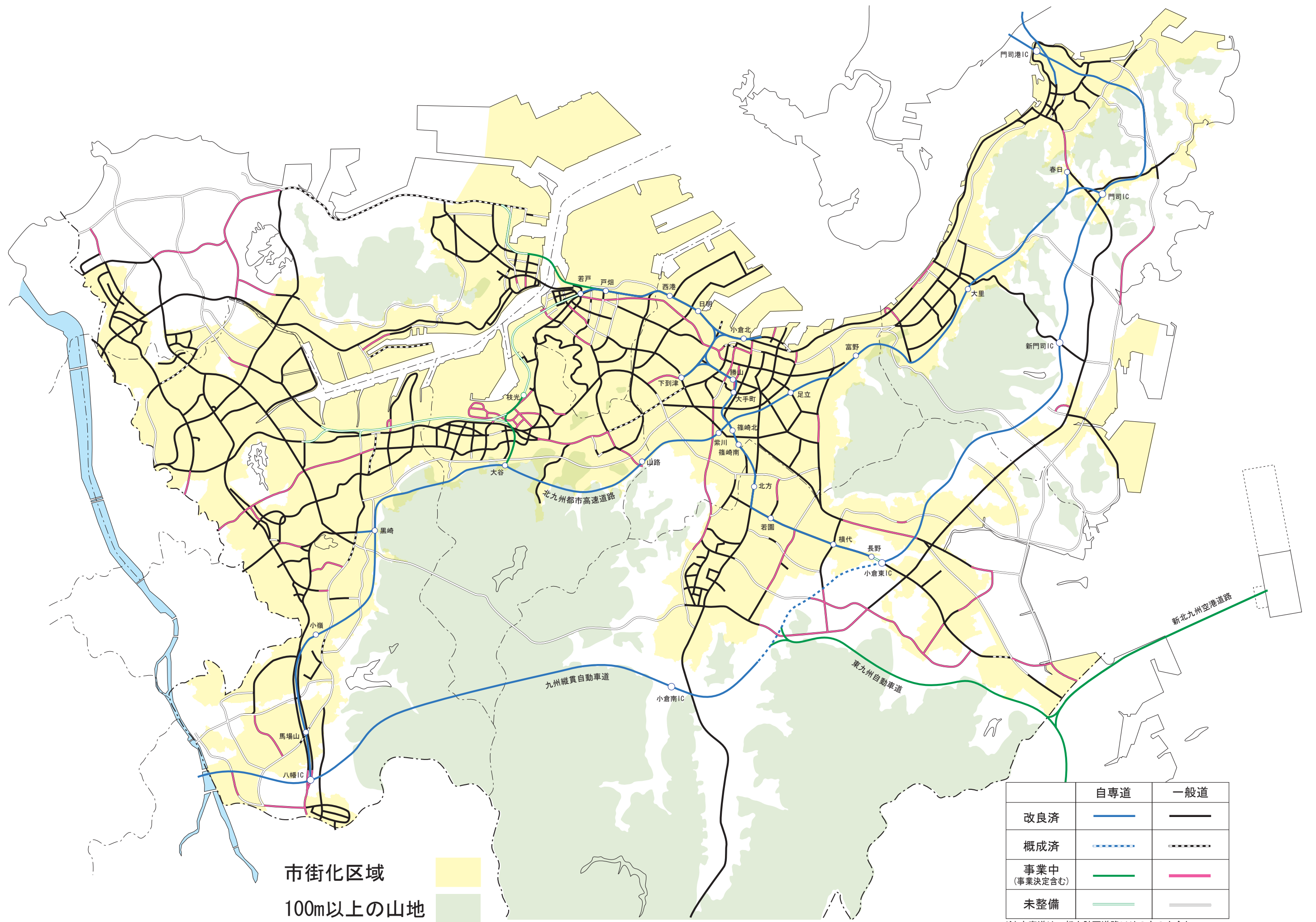
資料：都市計画年報(H13.3)

図 2 - 1 都市計画道路整備率



資料：北九州市建設局

図 2 - 2 本市における道路事業費の推移



▲図2-3 都市計画道路の整備状況(H13.4)