

## 5 都市計画道路網の長期的なあり方と整備方針

### (1) 都市計画道路網の長期的なあり方

都市計画道路網の現状、環境の変化及び課題を踏まえ、概ね20年後（\*）の都市構造に対応した「都市計画道路網の長期的なあり方」は、以下の4項目である。（図5 - 1、2）

また、これを実現するための骨格的な交通軸のイメージを図5 - 3に示す。

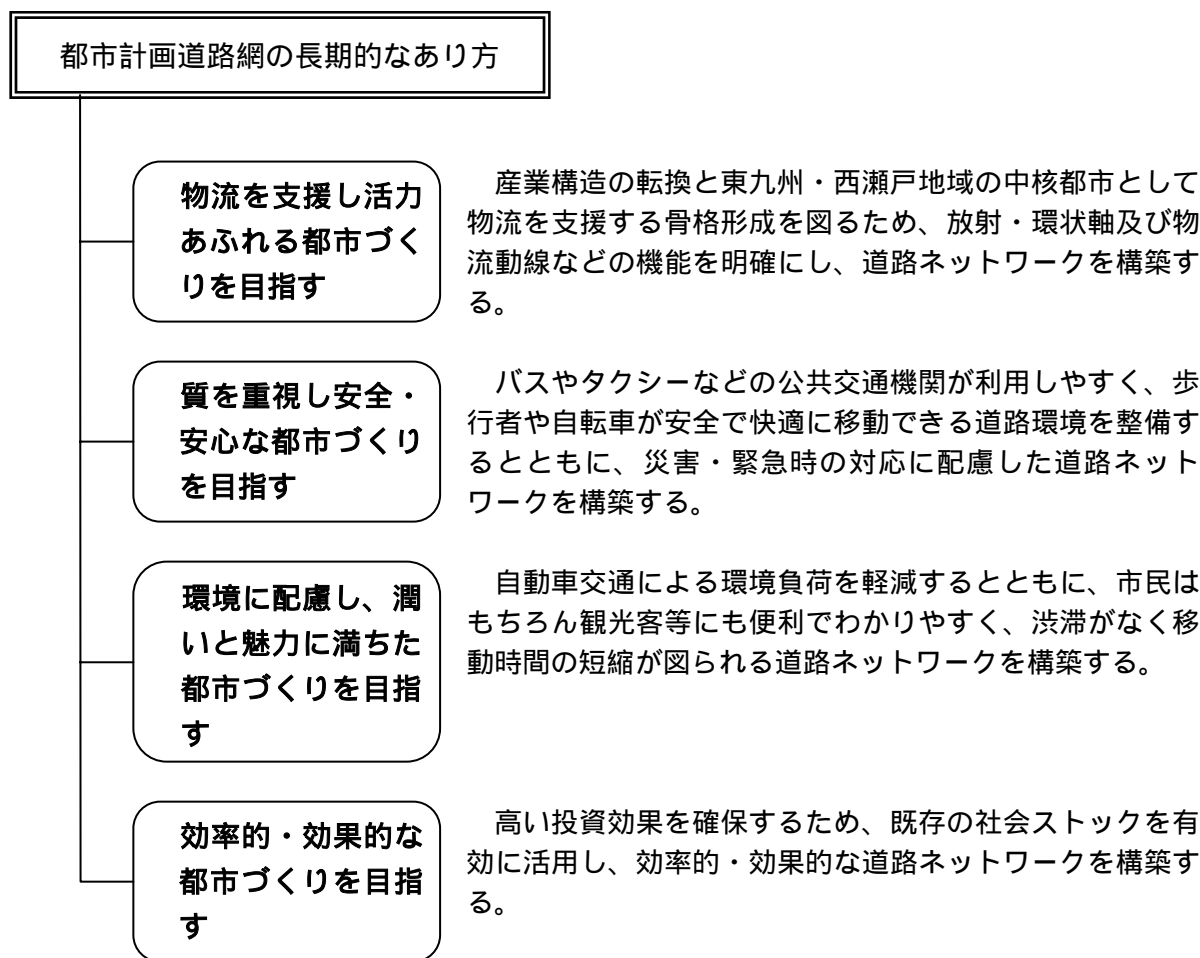


図5 - 1 都市計画道路網の長期的なあり方

#### \* 概ね20年後（目標年次）

都市計画道路は、「北九州市都市計画マスタープラン」の将来都市構造に対応する都市施設であることから、同プランと同じ概ね20年後を目標年次として計画を行うべきである。

ただし、事業スタミナに限られることから、中には概ね20年以内の事業着手が困難となる路線が発生することも考えられる。これは、新たな長期未着手路線となる可能性があるため、都市計画決定に当たっては、その必要性や効果、実現可能性とともに、都市計画決定の時期、建築制限に関する規制緩和等の対応について、十分な検討を行う必要がある。

## < 都市計画道路網の課題 >

図4 - 1 参照

## < 道路網の長期的なあり方 >

図5 - 1 参照

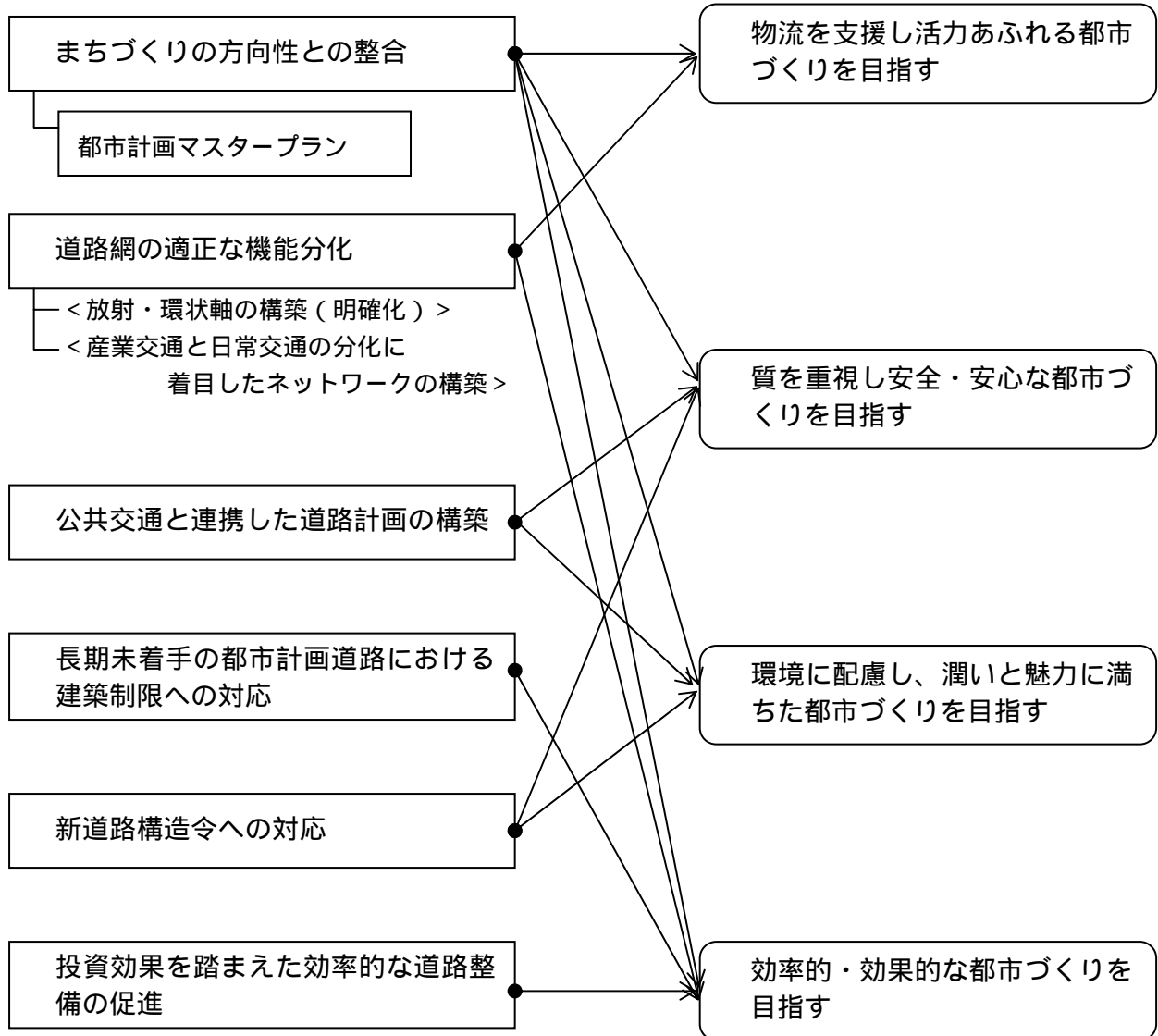
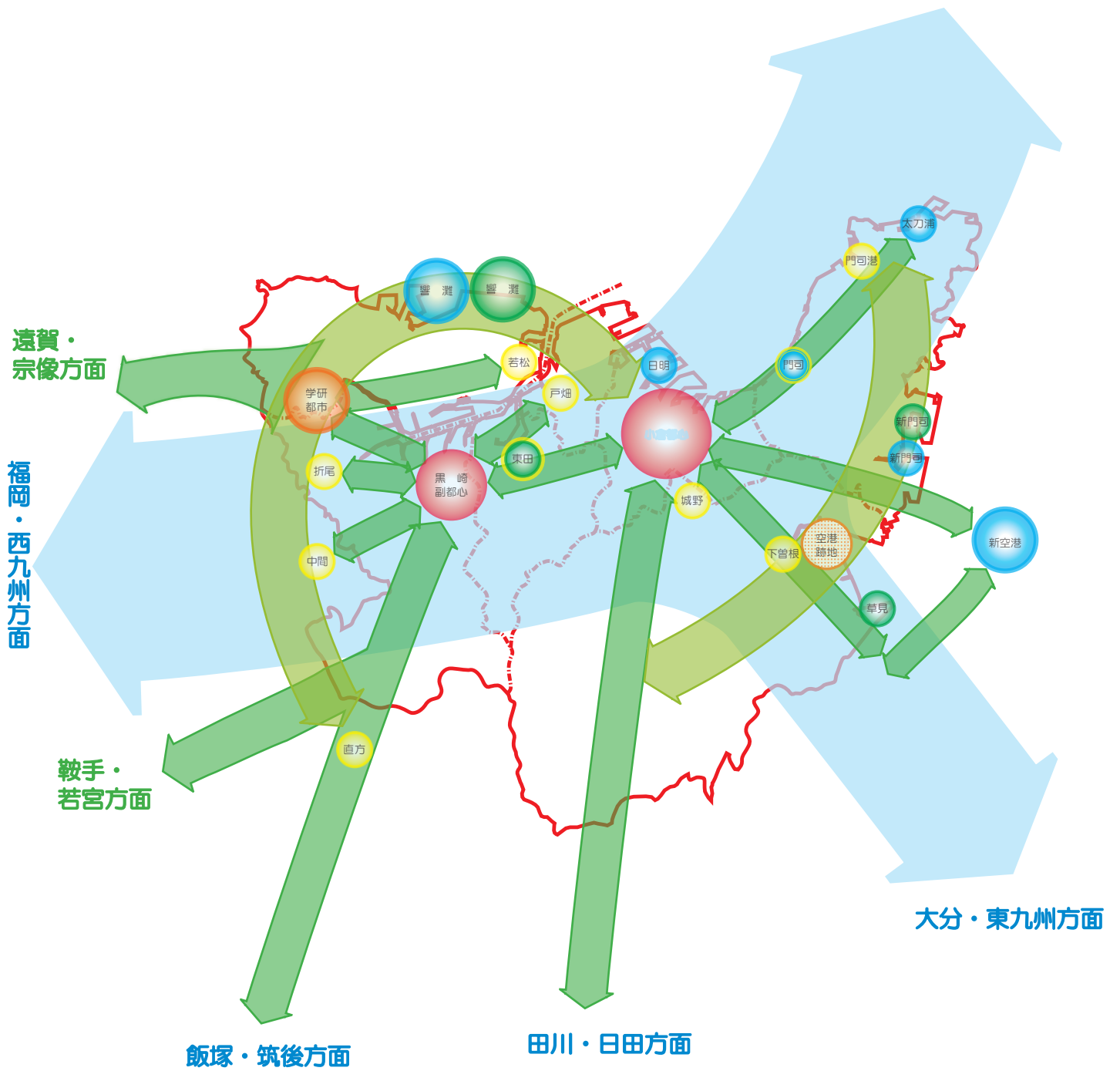


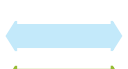








図5 - 2 都市計画道路網の課題と道路網の長期的なあり方との対応



- |   |   |   |
|---|---|---|
|  都心・副都心  |  物流拠点    |  広域幹線軸     |
|  地域拠点    |  研究開発拠点  |  環状軸       |
|  次世代産業拠点 |  新都市開発拠点 |  放射・拠点間連携軸 |

注) 都市計画道路以外の道路も含む

▲図5-3 骨格的な将来交通軸のイメージ

## (2) 都市計画道路網の整備方針

整備方針の検討にあたり、「都市計画道路網の長期的なあり方」に基づき設定する評価指標（以下「再編検討の評価指標」という）と、未着手路線を除く都市計画道路及び都市計画道路以外の主要な道路で構成する道路網（以下「基本道路網」という）を照らし合わせ、評価指標を満足しない区間（以下「問題区間」という）を検討したところ、図5-4、5に示すような課題が抽出された。

このような課題を解決するための都市計画道路網の整備方針として、以下の5つの方針が考えられる。

表5-1 道路網整備方針（案）

|  |   |
|--|---|
| <b>道路網整備方針<br/>（案）</b><br><br><div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; display: inline-block;">                 再編検討<br/>の視点             </div> | [方針1] 中心市街地における放射・環状網の形成<br>[方針2] 次世代産業拠点や研究開発拠点などへのアクセス強化<br>[方針3] 混雑が著しい区間の解消<br>[方針4] 主要交通軸におけるわかりやすい骨格道路網の形成<br>[方針5] 地域特性や財政事情に配慮した道路整備の推進 |
|--|---|

今後、具体的な再編検討にあたっては、最新の都市交通調査結果などに基づき、さらに詳細な検討を進め、まちづくりの視点に立った道路網整備方針を見極めながら進める必要がある。

表5-2 再編検討の評価指標

| 道路網の長期的なあり方               | 評価指標  |
|---------------------------|---|
| 物流を支援し活力あふれる都市づくりを目指す     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・時間距離圏域(面積)</li> <li>・時間距離圏域(人口)</li> <li>・旅行速度</li> <li>・混雑度</li> <li>・都市内拠点と幹線道路との連絡性</li> <li>・骨格道路網の構成度合い</li> <li>・放射、環状網の構成度合い</li> <li>・大型車の交通流動</li> </ul> |
| 質を重視し安全・安心な都市づくりを目指す      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線の旅行速度</li> <li>・都市計画道路と駅前広場の結節度合い</li> </ul>  |
| 環境に配慮し、潤いと魅力に満ちた都市づくりを目指す | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通公害の低減</li> </ul>  |
| 効率的・効果的な都市づくりを目指す         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存ストックの有効活用の度合い</li> </ul>  |

< 道路網の長期的なあり方 >

< 基本道路網における課題 >

|                           |  |
|---------------------------|--|
| 物流を支援し活力あふれる都市づくりを目指す     | ・産業拠点や学研都市へのアクセス向上（門司、東田等） [2]<br>・都心部、副都心部等における放射、環状軸の形成 [1]<br>・都市内交通円滑化の推進（門司、篠崎、中間等） [3]<br>・わかりやすい骨格道路網の形成（都心～黒崎、戸畑等） [4] |
| 質を重視し安全・安心な都市づくりを目指す      | ・公共交通のサービス向上（小倉、黒崎等） [1]<br>・歩行者、自転車にも配慮した安全な道づくり [5]<br>・道路の適正な配置 [4][5]  |
| 環境に配慮し、潤いと魅力に満ちた都市づくりを目指す | ・都市環境にも配慮した道づくり [3][5]<br>・観光客にもわかりやすい道づくり [4]   |
| 効率的・効果的な都市づくりを目指す         | ・既存ストックの有効活用（現況道路、臨港道路等） [5]<br>・事業評価に基づく道路事業の実施 [5]   |

注：【 】は方針1～5との対応を示す

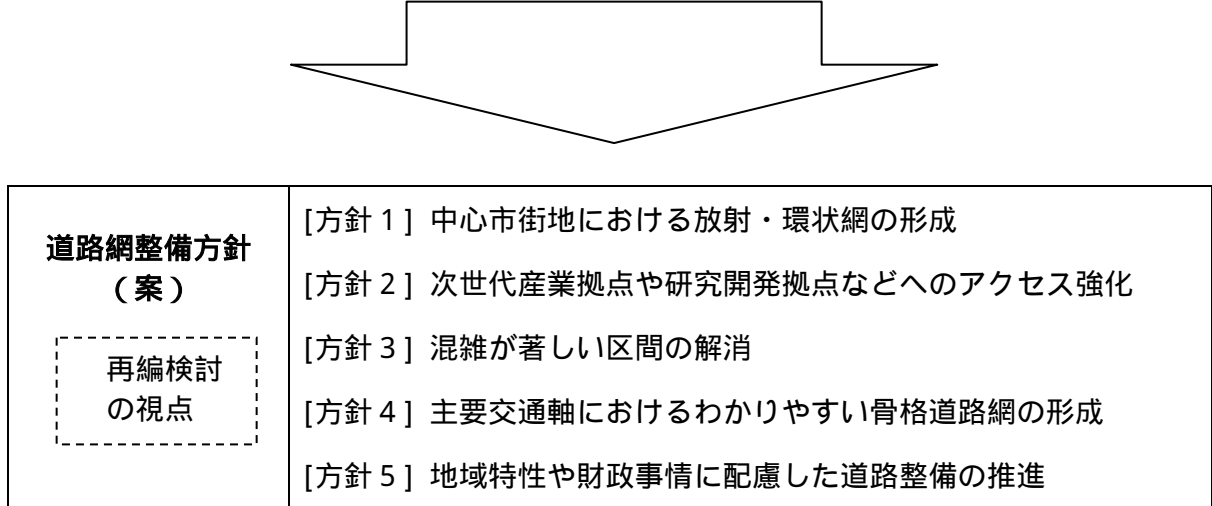
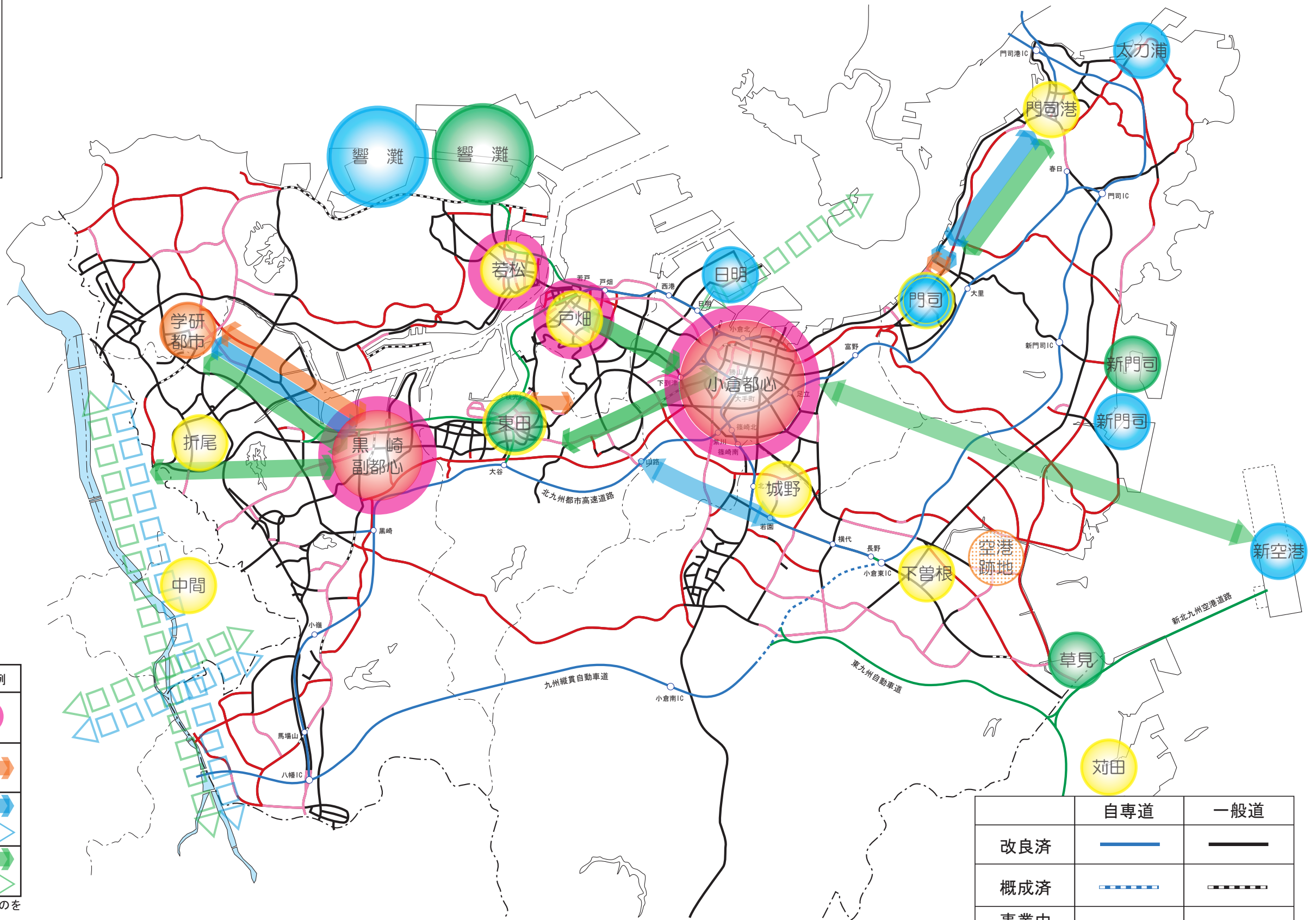


図5 - 4 基本道路網における課題と道路網整備方針（案）との対応

- 都心・副都心
- 地域拠点
- 次世代産業拠点
- 物流拠点
- 研究開発拠点
- 新都市開発拠点



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

注) 白抜き矢印は市域外にわたるものを示す。

|                 | 自専道 | 一般道 |
|-----------------|-----|-----|
| 改良済             |     |     |
| 概成済             |     |     |
| 事業中<br>(事業計画含む) |     |     |
| 未着手             | なし  |     |

注) 自専道は、都市計画道路以外のものを含む

▲図5-5 基本道路網について抽出された課題