

(都)東合川合川野伏間線の整備効果について

福岡県 建築都市部 公園街路課 坂田 英之

1. はじめに

久留米市は福岡県南部に位置し、人口は約30万人を要する中核都市である。これは福岡県内では福岡市、北九州市の両政令市に次ぐ規模の都市であり、筑後地区最大の都市である。

しかしながら、都市の規模に対して久留米市の道路環境は地理的な要件などから、道路網の形成が遅れており、市内の道路に慢性的な交通混雑を招いていた。

このことから、この交通混雑の緩和を目的として、福岡県及び久留米市において(都)東合川野伏間線の整備を進めてきたところであり、平成25年度の久留米市施工区間の開通をもって、全線の整備が終了したものである。

2. 久留米市における交通環境について

久留米市は、以下のような地理的要因により道路網の形成に支障をきたしている。(写真-1 参照)

①1 級河川筑後川が市東部から市北部を通過し市南西部へ流れている。

→ 渡河橋が少ないため、各橋梁がボトルネックとなり渋滞が発生している。

②市東部に耳納連山が連なっている。

→ 市東部からアクセスする道路が少なく、東部と南部の移動は市街地を通過する必要がある。

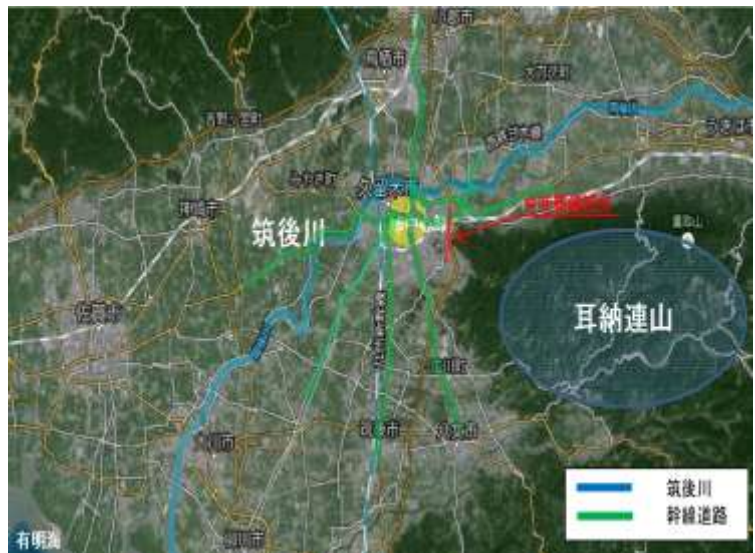


写真-1 久留米市周辺航空写真

また、久留米市内の骨格となる幹線道路は、国道3号、国道209号、国道210号等、7つの路線から形成されるが、そのどれもが市中心部から市外へ放射状に伸びており、各方面の移動にあたっては市中心部を通過する必要があった。

以上の要因から、久留米市内の道路は慢性的な渋滞が発生しており、都市の円滑な交通に支障をきたしていた。

これらの課題を解決すべく、久留米市では久留米市中心部への通過交通流入の抑制のため、内環状、中環状、外環状と3環状道路を都市計画決定しており、このうち外環状である、(都)東合川野伏間線の整備が今回完了したものである。

(都)東合川野伏間線の完成で、久留米市内の道路環境は大幅に改善し、交通の円滑化に寄与しているところである。

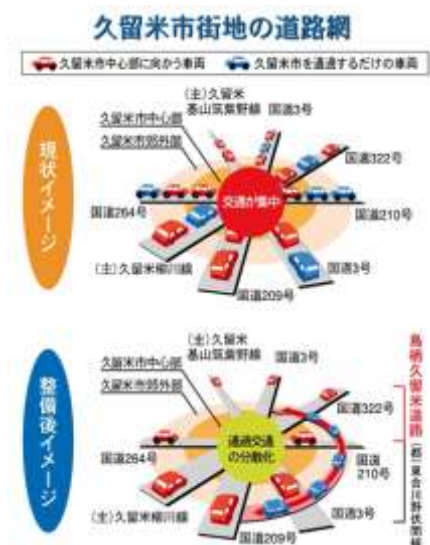


図-1 久留米市道路網

3. 整備の概要と経過

1) 概要

①都市計画道路の概要

- ・道路規格 4種1級
- ・設計速度 60km/h
- ・延長 L=6.54km(4車線)
- ・幅員 W=25.0m

②今回整備区間の概要

- ・事業個所 福岡県久留米市東合川町～久留米市国分町
- ・事業延長 L=2,820m(福岡県 L=1,560m、久留米市 L=1,260m)
- ・幅員 w=25.0m 4車線
- ・事業期間 H10～H25(福岡県 H10～H24、久留米市 H17～H25)
- ・事業費 約219億(福岡県 約152億、久留米市 約67億)

2) 経過

- 昭和37年 都市計画決定
- 昭和48年度 ①供用開始 事業者:久留米市
- 平成9年度 ⑤供用開始 事業者:久留米市
- 平成17年度 ④供用開始 事業者:久留米市
- 平成24年度 ②供用開始 事業者:福岡県
- 平成25年度 ③供用開始 事業者:久留米市



図-2 整備状況

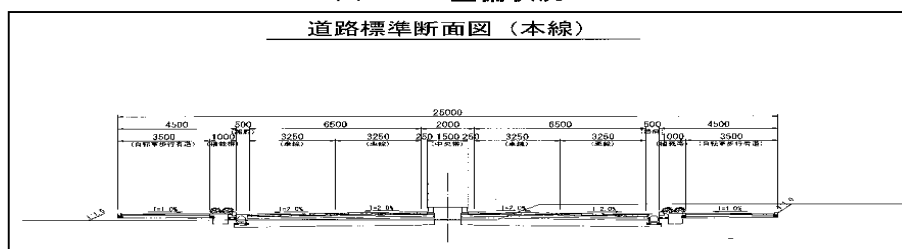


図-3 標準横断面図

4. 事業の特徴

本事業は、県整備区間において、国道 322 号、JR久大本線等と立体交差させることで、交通の円滑化を図っている。（写真－2 参照）

特に国道 322 号は日交通量が 29,000 台／日に及ぶ幹線道路であることから、立体交差化による効果が大きく、東合川野伏間線、国道 322 号の両路線ともに円滑な通行が図られている。

また、JR久大本線においても、日交通量 19,000 台／日に上る本路線との立体交差化により、鉄道事故が解消され、安全が確保されている。

さらに、市整備区間においては、緑化重点地区である正源寺風致地区を通過することから、アーチカルバートを設置、上部を覆土し、植樹等で緑化の復元を行った。これにより久留米市街地における貴重な自然環境の保護を図ることができた。

（写真－3、－4、図－4 参照）



写真－2 立体交差部



写真－3 緑化復元箇所



写真－4 施工状況



図－4 完成パース

5. 事業効果

本事業の完成により久留米市で初の環状道路が誕生したが、これにより、久留米市街地の様々な地点において交通混雑の緩和が見られており、一定の事業効果が表れているところである。主な事

業効果としては以下のものがあげられる。

- 1) 市南西部と北東部の地域間アクセスの向上
→通勤時間ピーク時の移動時間が約 12 分短縮
(野伏間～野々下) (図-7 参照)
- 2) 主要渋滞箇所等の大幅な混雑緩和
→主要渋滞箇所の千本杉交差点の渋滞長が
整備前 500mから整備後 100mへ減少
→渋滞箇所の矢取西交差点の渋滞が解消
- 3) 周辺道路の交通量減少
→(都)東合川野伏間線の開通後の交通量が約
10,000 台増加(図-6 参照)。これにより、狭隘な並
行県道である、久留米筑後線の交通量が約 5,000
台/日減少
→市中心部における国道 3 号等の幹線道路に
おいて、交通量の減少がみられる
- 4) 地域防災活動の支援
→移動しやすい 4 車線道路の誕生で、災害時の
救助活動などの円滑化が期待される
- 5) 沿道の土地利用促進
→交通の利便性向上により、沿道地域の付加価値
が上がり、周辺地域の土地利用が図られた

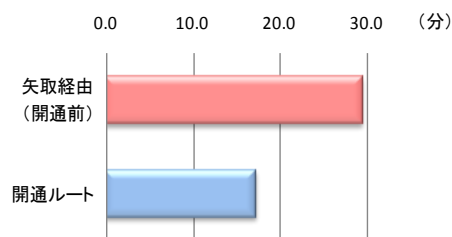


図-5 拠点間の経路を示す図



図-6 (都)東合川野伏間線の
開通前後の交通量比較

【野伏間交差点→野々下交差点(矢取経由)】



※開通前H25年11月13日 7時30分～9時30分の平均データ
※開通後H26年10月30日 7時30分～9時30分の平均データ

図-7 整備前後の移動時間

6. 今後の課題

本路線の完成により、幹線道路が市郊外で接続され、通過交通の多くが本路線を通行しており、以前に比べ市中心部での混雑の緩和が図られている。また、市南西部と北東部のアクセスに関して

は飛躍的に向上しており、大きな事業効果が得られている。

しかしながら、先ほども述べたように、混雑の緩和が見られる箇所がある一方で、なお混雑している箇所がまだ多数存在していることから、今後も残る2環状道路の整備を中心とした、都市計画道路の整備を進める必要がある。

なお、本路線の起点である野々下交差点から北側については、国土交通省福岡国道事務所及び佐賀国道事務所により、鳥栖久留米道路の整備が行われている。この道路の完成により、南北の通過交通についても、市中心部への流入を抑制できることとなるため、早期の完成が望まれているところである。（図－8参照）



図－8 鳥栖久留米道路計画図（福岡国道事務所HPより）

7. その他

本事業については第27回街路事業コンクールにおいて、久留米市の交通環境の改善や、緑化地区復元による自然環境への配慮などが高い評価を受け、最高賞に次ぐ「全国街路事業促進協議会会長賞」を受賞した。本県及び久留米市において、同賞の受賞は初であり、両自治体にとっては今後の街路整備にあたって大きな励みとなっている。

8. おわりに

久留米市初の環状道路である本路線の整備は、昭和37年の都市計画決定以降、久留米市の悲願であった。今回、本都市計画道路の中で最も規模的、技術的にも困難である区間については、県にて対応を行い、その他の部分については、久留米市が、長期計画のもと着実に整備を行ってきた。平成25年度の全線開通は、その成果が実った瞬間であった。

しかし、本稿において何度か述べたが、これにより久留米市内の円滑な交通が全て確保されたとは言いがたい状況である。

本路線の完成を契機として今後も国、県、市が協力し久留米市内の道路網の整備を推進していくことが必要である。