

## 第2回鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会

日時：平成29年2月28日（火）14：00～

場所：鳥栖市役所 2階第2会議室

### 次 第

#### 1. 開 会

#### 2. 議 事

- |                      |       |
|----------------------|-------|
| （1）道路網の課題について        | 【資料1】 |
| （2）市街地道路の機能強化の検討について | 〃     |
| （3）今後の検討方針について       | 〃     |

#### 3. その他

#### 4. 閉 会

（事務局）

鳥栖市 産業経済部 建設課

〒841-8511 佐賀県鳥栖市宿町1118番地

電話番号：0942-85-3597

# 第2回 鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会資料

1. 道路網の課題
2. 市街地道路の機能強化の検討
3. 今後の検討方針

平成29年2月28日

佐賀県 鳥栖市

# 1. 道路網の課題

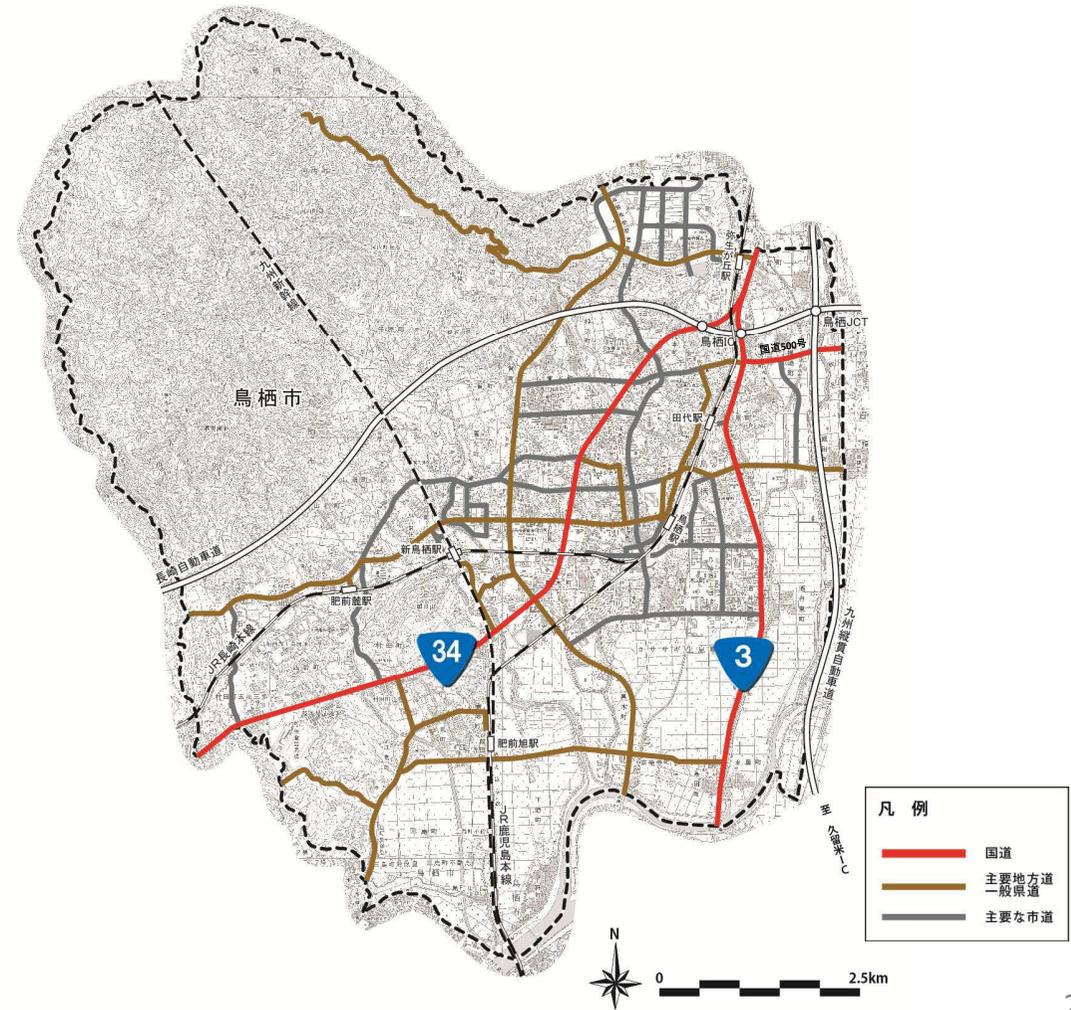
## 1) 鳥栖市の地域特性、陸路交通

- 九州の陸路交通網において、九州の南北交通軸（九州縦貫道・国道3号・JR鹿児島本線・九州新幹線）と、九州の東西交通軸（九州横断道・国道34号・国道500号・JR長崎本線）が交差する位置にあるため、九州物流の集積地として発展してきた。
- この地理的優位性から鳥栖市には数多くの物流企業等が進出しており、進出企業は現在も増加傾向にある。

### ▼鳥栖市の位置



### ▼地勢、道路・交通ネットワーク



### ▼事業所数と従業者数の推移



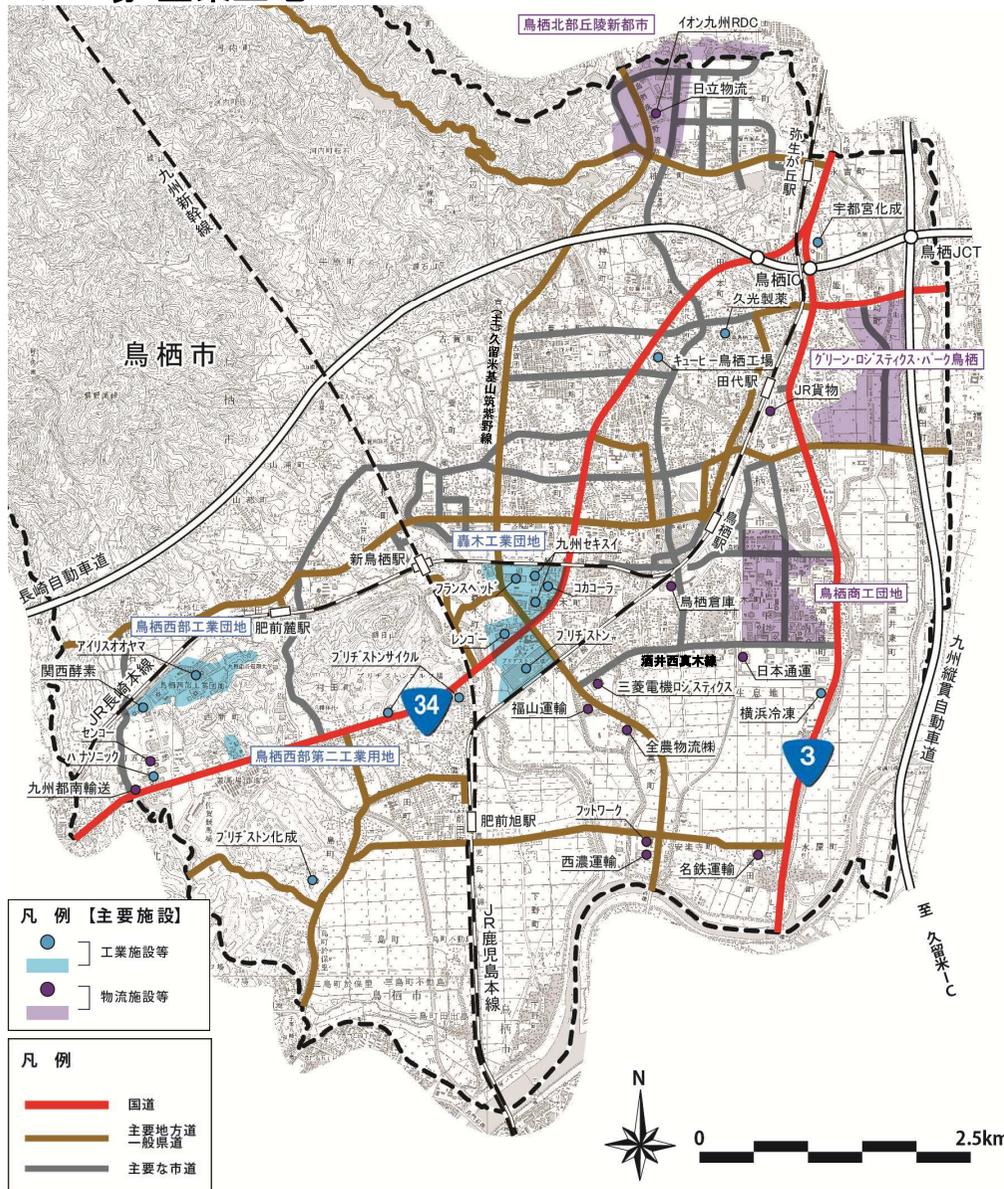
出典: 鳥栖市統計書(平成27年版)

# 1. 道路網の課題

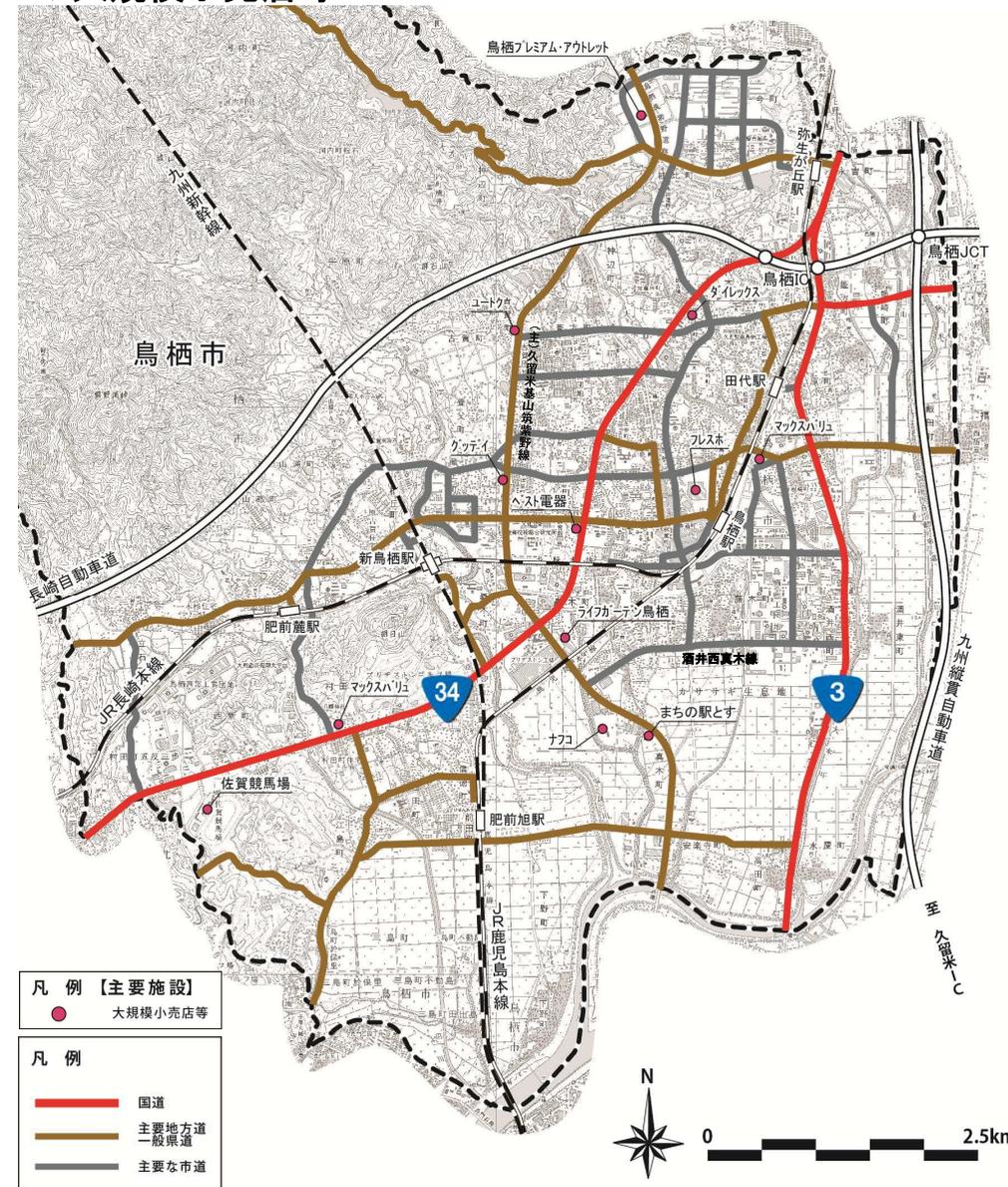
## 2) 企業等の立地状況

- ・ 主要な企業や大規模小売店の多くは、市内の中心市街地、特に、(国)3号や(主)久留米基山筑紫野線の南北交通路線と(国)34号や(市)酒井西真木線の東西交通路線の沿線に立地しており、人や車が集中しやすい構造になっている。

### ▼工場・企業立地



### ▼大規模小売店等



# 1. 道路網の課題

## 3) 企業団地からの道路の利用実態 (物流プローブデータ※H27.10による経路分析)

- ・市内に立地する代表的な企業団地からのトラック輸送経路をみると、(国)3号や(国)34号の主要幹線道路に加え、(都)飯田蔵上線や(市)酒井西真木線などの東西交通路線が主な輸送ルートとして利用されている。

▼鳥栖商工団地



▼轟木工業団地



▼鳥栖西部工業団地



▼グリーンロジスティックパーク鳥栖



※物流プローブデータとは

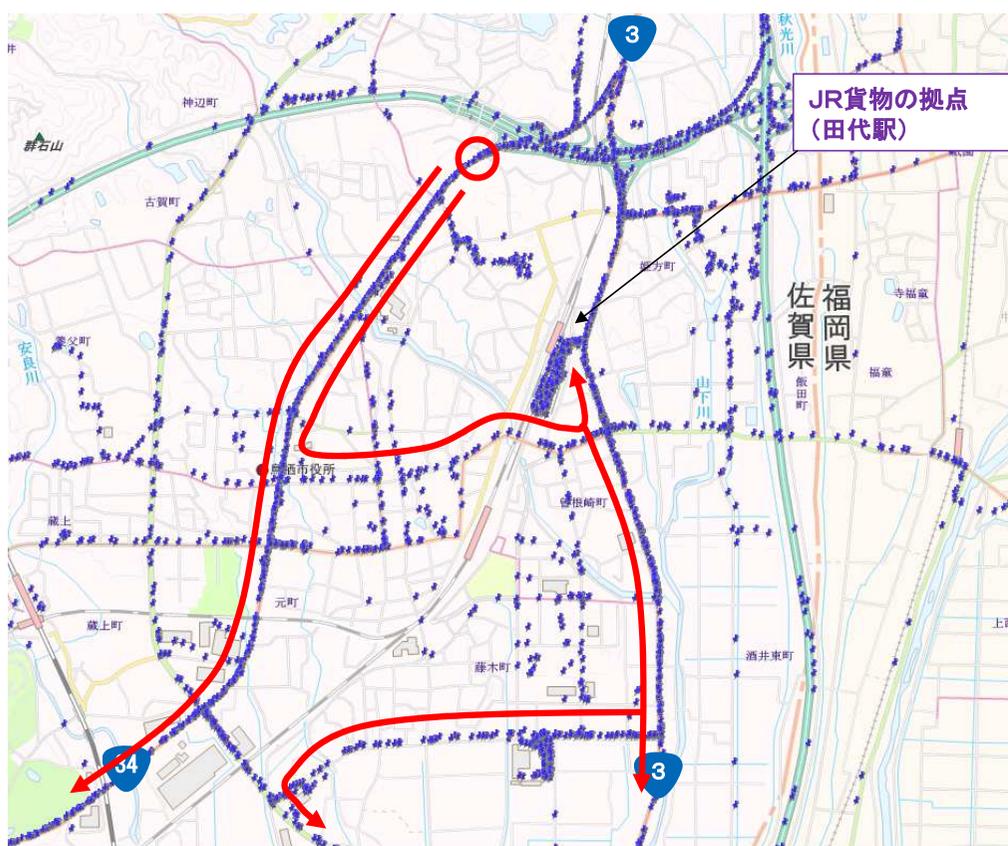
・物流系企業の運搬車両に付属するGPSより、位置データを読み取り、1分間隔で位置情報や速度情報を取得したもの(H27.10データ)

# 1. 道路網の課題

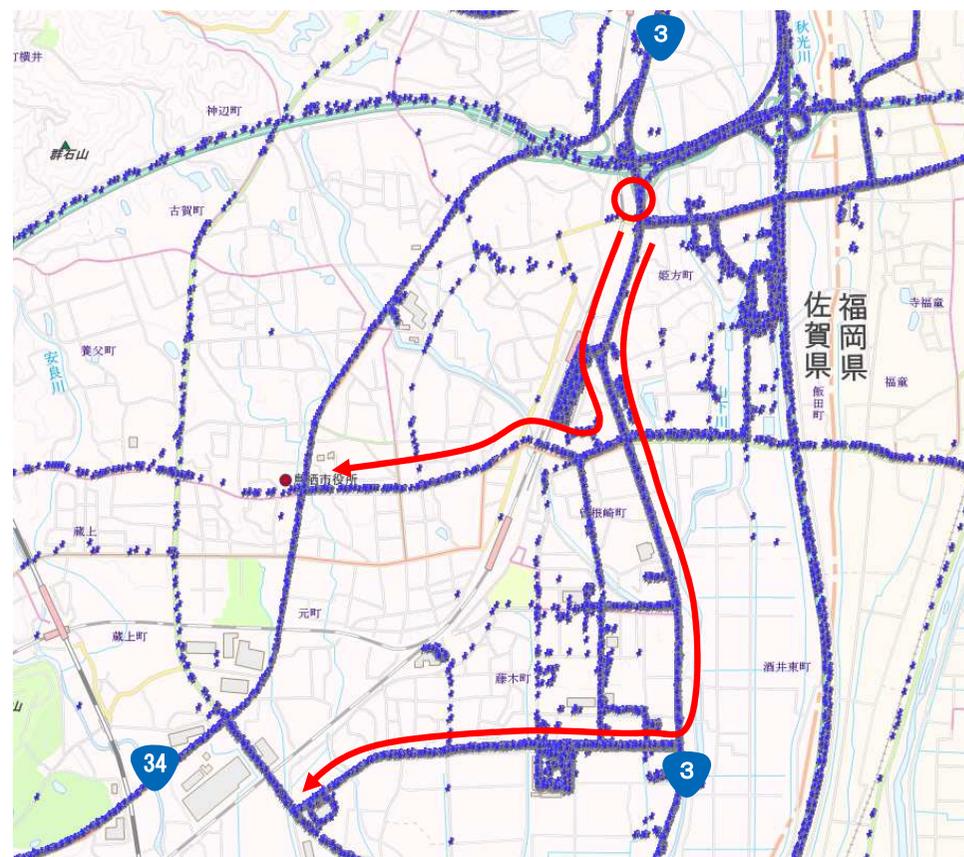
## 4) 鳥栖ICからの道路の利用実態 (物流プローブデータH27.10による経路分析)

- 鳥栖ICから各事業所へのトラック輸送経路をみると、企業団地からの道路の利用実態と同じく、(国)3号や(国)34号の主要幹線道路に加え、(都)飯田蔵上線や(市)酒井西真木線などの東西交通路線が主な輸送ルートとして利用されている。

### ▼国道34号 (国道34号を通過した車両の経路を追跡捕捉)



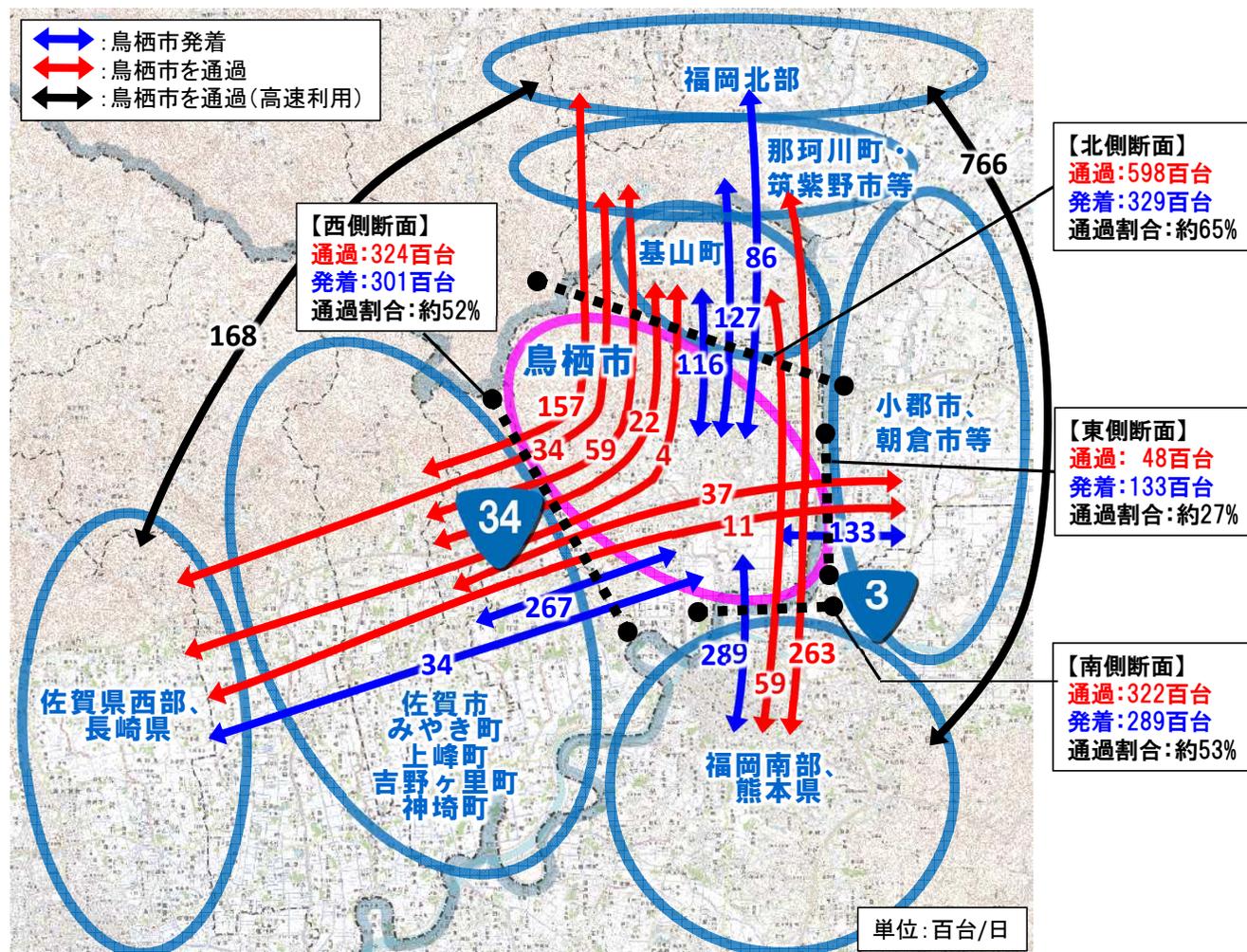
### ▼国道3号 (国道3号を通過した車両の経路を追跡捕捉)



# 1. 道路網の課題

## 5) 鳥栖市周辺地区との交通流動

・鳥栖市を經由する地域間の交通流動をみると、市東側との交通流動以外の断面では約5割が通過交通※<sub>1</sub>であり、鳥栖市に無関係な交通の影響を受けている。



▲地域間の交通流動

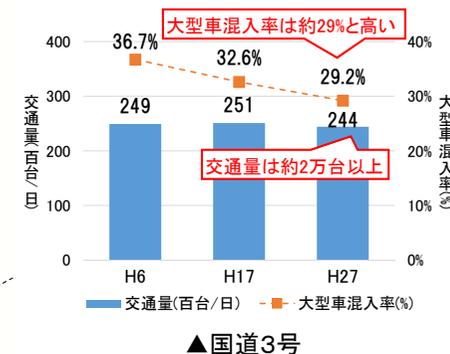
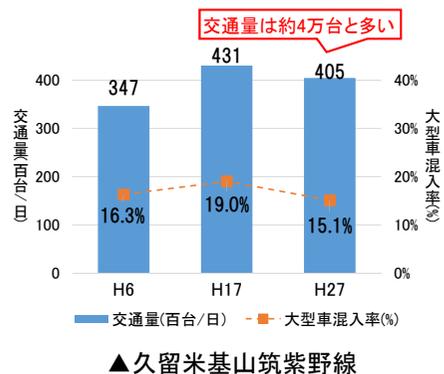
出典: 道路交通センサス(H17現況OD)※<sub>2</sub>

※<sub>1</sub> 通過交通とは  
・鳥栖市以外を発地・着地とし、鳥栖市を通過する交通  
※<sub>2</sub> 道路交通センサス(H17現況OD)とは  
・全国の道路交通の実態を把握するために、概ね5年毎に実施されている道路交通起終点調査であり、地域間の交通流動量を調査したもの

# 1. 道路網の課題

## 6) 現況道路網の交通量(推移)(1)

- 企業等の立地状況や道路利用から、南北交通路線は(国)3号や(主)久留米基山筑紫野線などが主要なアクセス道路としての機能を果たしている。
- (国)3号では交通量が1日あたり約2万台にのぼり、(主)久留米基山筑紫野線では4万台を超える交通量となっており、大型車混入率は2割~3割と高い。



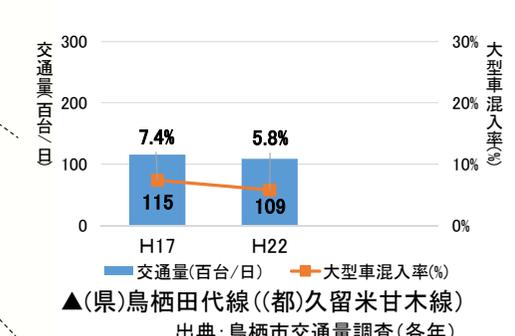
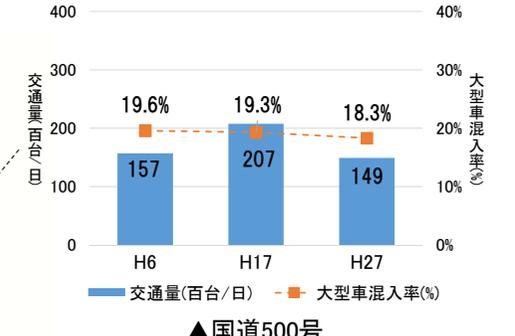
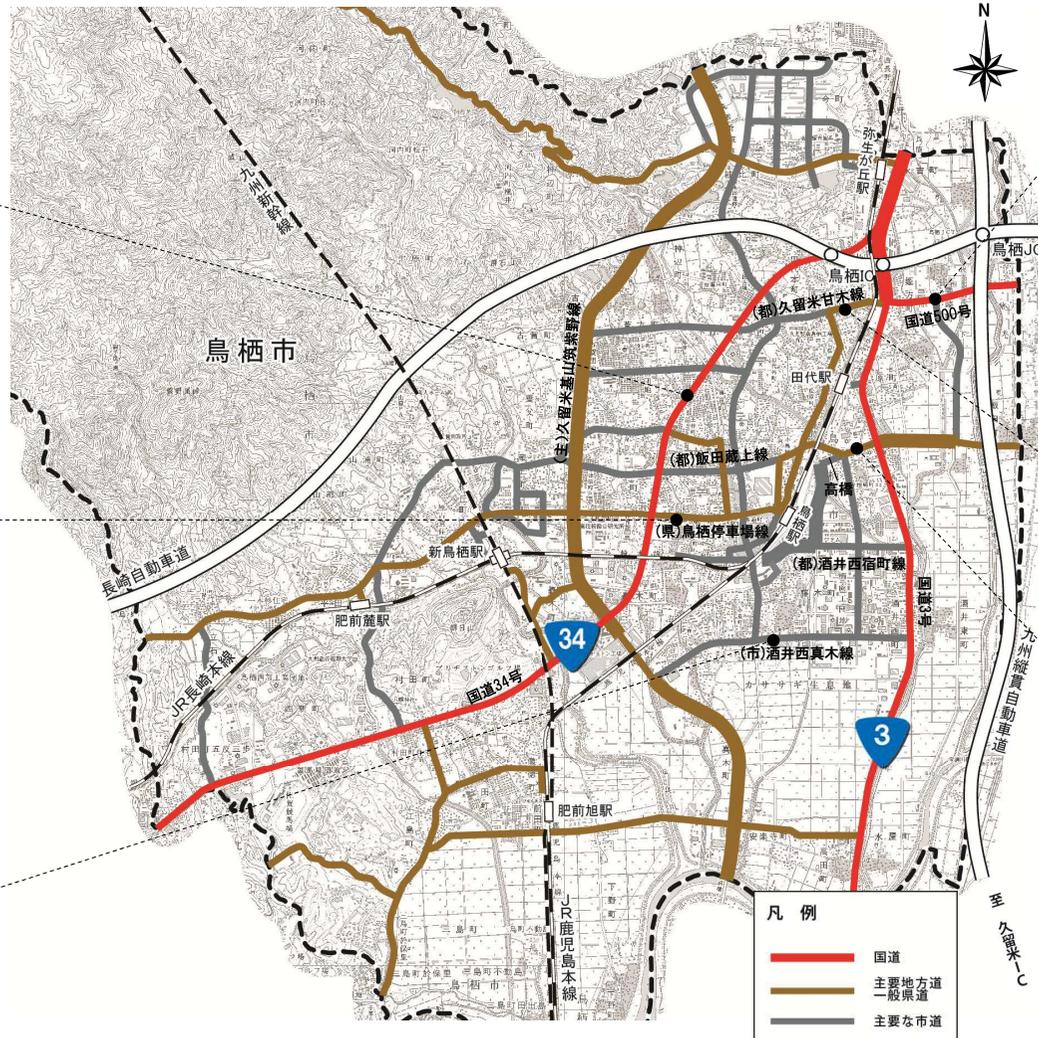
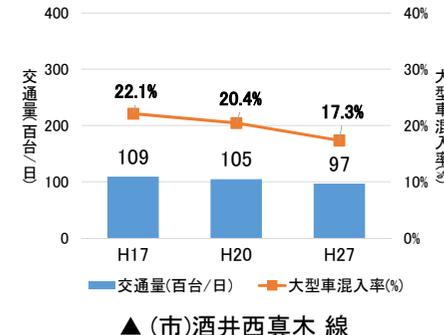
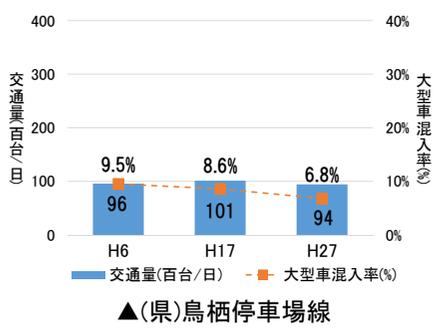
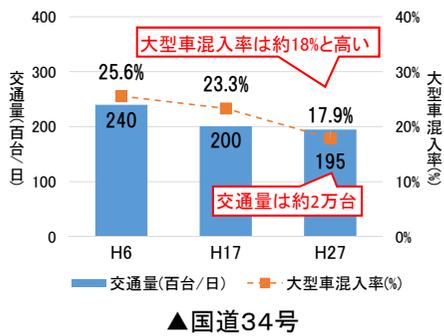
出典: 道路交通センサス※(各年)

※道路交通センサス(各年)とは  
・全国の道路交通の実態を把握するために、概ね5年毎に実施されている道路交通起終点調査

# 1. 道路網の課題

## 6) 現況道路網の交通量(推移)(2)

- 東西交通路線は(国)34号や(都)飯田蔵上線、また(市)酒井西真木線などが主要なアクセス道路としての機能を果たしており、この他にも(都)久留米甘木線や(県)鳥栖停車場線などが多く利用されています。
- (国)34号では交通量が1日あたり約2万台にのぼっており、(都)飯田蔵上線では1日当たり約1万台、(市)酒井西真木線でも1日あたり約1万台の交通量となっている。



出典: 鳥栖市交通量調査(各年)

▲鳥栖市道路網の交通量・大型車混入率

出典: 道路交通センサス(各年)

# 1. 道路網の課題

## 7) 道路交通の混雑状況 (1)

- 市内29箇所の主要渋滞箇所のうち、(国)3号、(国)34号及び(主)久留米基山筑紫野線に21か所が集中している。
- 特に、混雑度1.75以上の区間を有する(国)3号、(国)34号の混雑状況は慢性化している。



市内29箇所の主要渋滞箇所のうち、(国)3号、(国)34号及び(主)久留米基山筑紫野線に21か所が集中

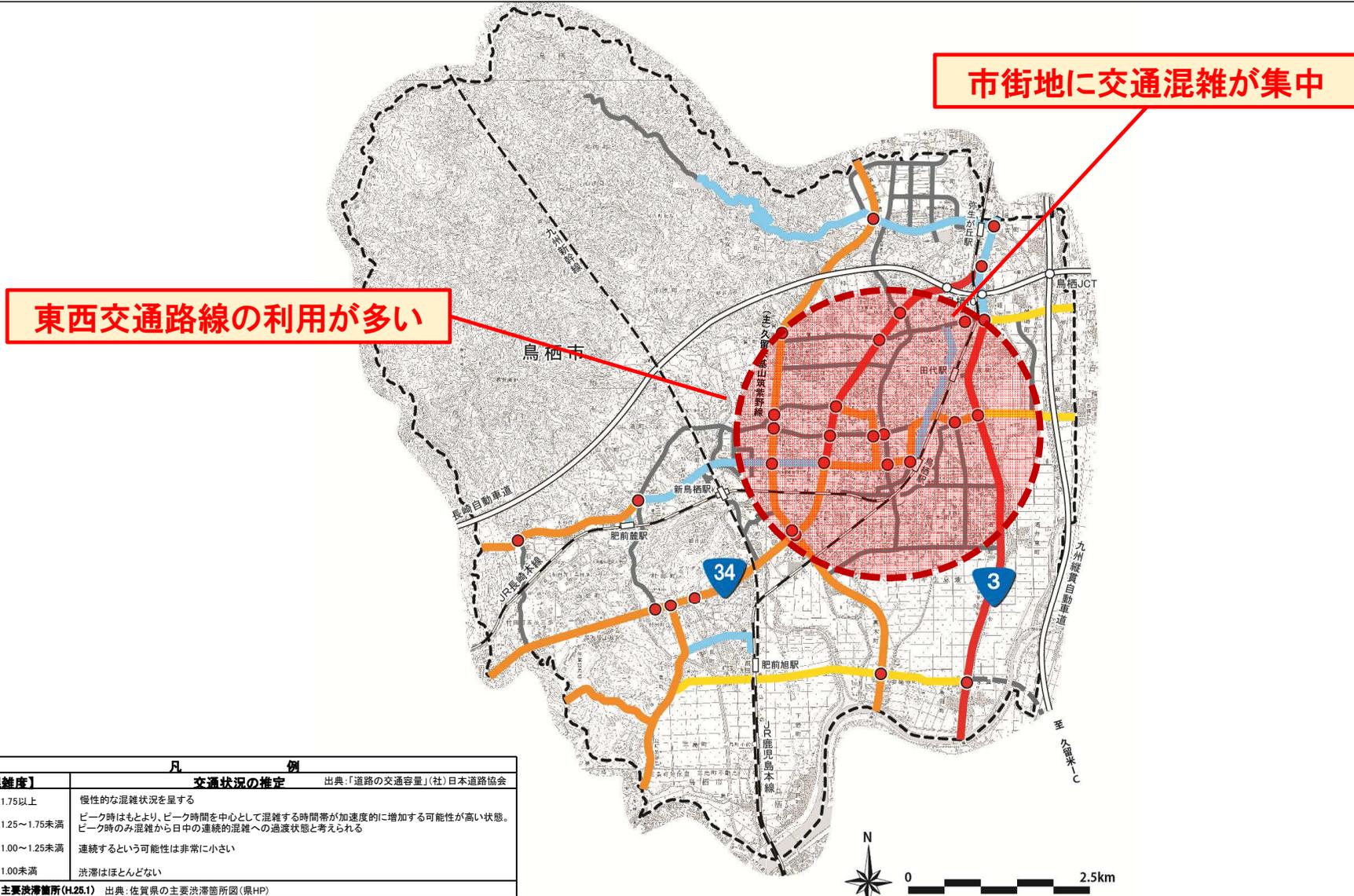
【混雑度】	凡 例	交通状況の推定	出典:「道路の交通容量」(社)日本道路協会
1.75以上	慢性な混雑状況を示す		
1.25~1.75未満	ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみ混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる		
1.00~1.25未満	連続するという可能性は非常に小さい		
1.00未満	渋滞はほとんどない		
●	主要渋滞箇所(H25.1)	出典:佐賀県の主要渋滞箇所図(県HP)	

出典:混雑度:道路交通センサス(H27年)

# 1. 道路網の課題

## 7) 道路交通の混雑状況(2)

- ・ 特に(国)3号、(国)34号及び(主)久留米基山筑紫野線の主要渋滞箇所は、鳥栖市街地に集中しており、接続する県道や市道などの市街地内道路の交通混雑に影響を与えている。
- ・ 市街地内道路では主なトラック輸送経路として(国)3号、(国)34号及び(主)久留米基山筑紫野線を連絡する東西交通路線(交通量約1万台/日)が利用されている。

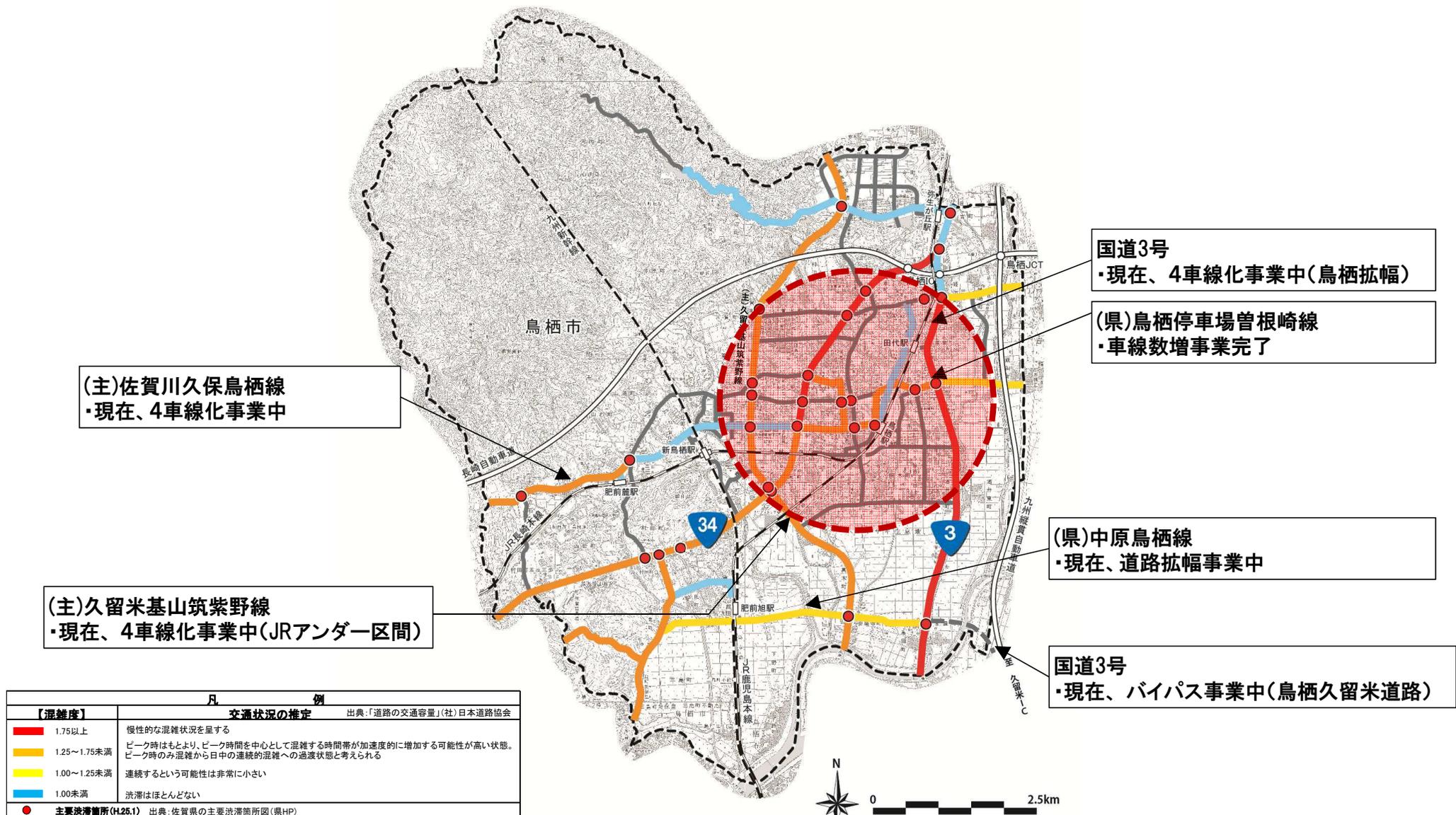


出典:混雑度:道路交通センサス(H27年)

# 1. 道路網の課題

## 8) 交通混雑緩和に向けた取り組み状況

- ・ (国) 3号や(主)久留米基山筑紫野線、(主)佐賀川久保鳥栖線など広域的な幹線道路は、国、県において交通混雑緩和等に向けて事業が進められている。

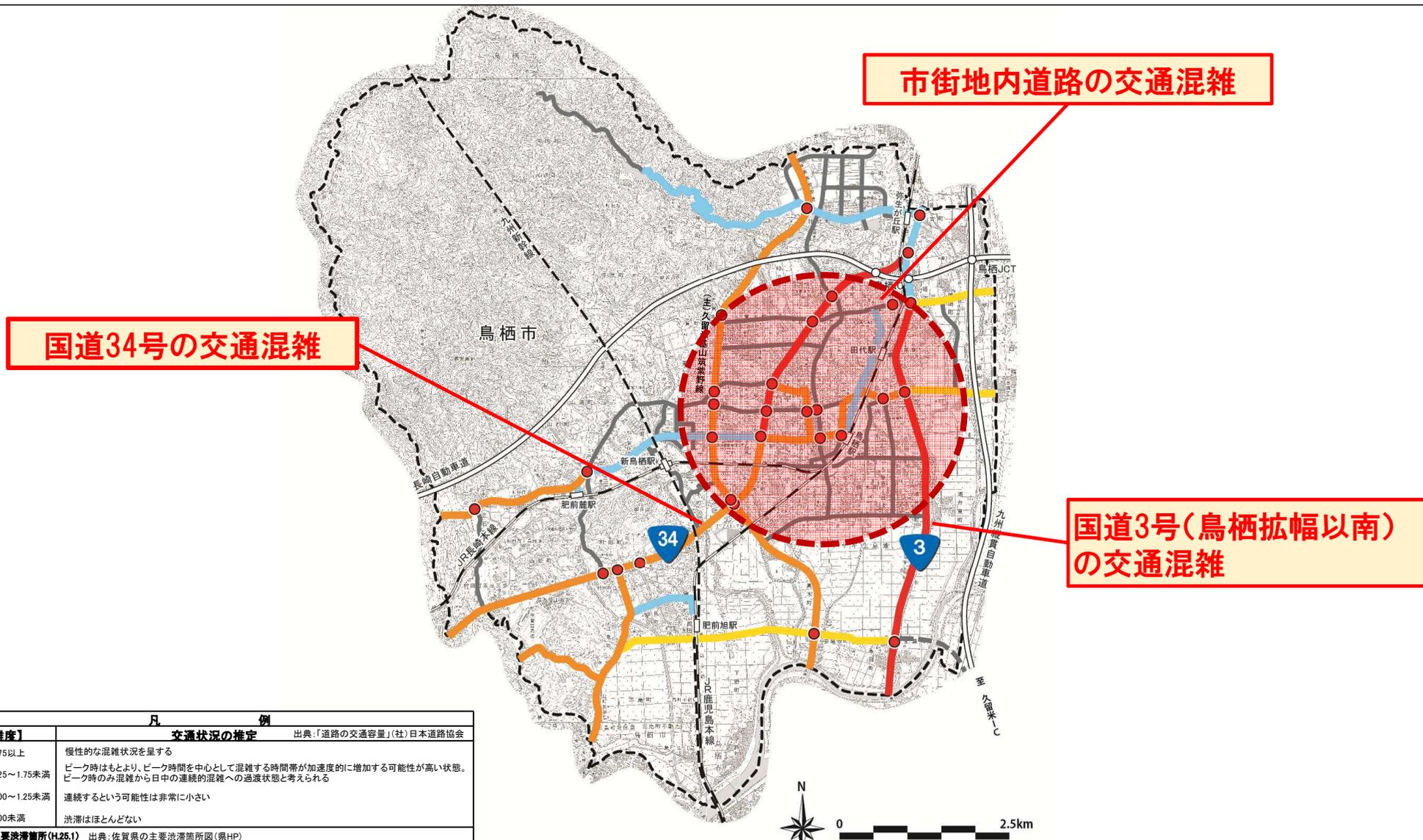


出典:混雑度:道路交通センサス(H27年)

# 1. 道路網の課題

## 9) 交通の課題

- (国) 34号や(国) 3号の事業区間以外が事業化に至っておらず、幹線道路の交通混雑緩和に大きく寄与されない。
- そのため、接続する県道や市道などの市街地内道路の交通混雑が残ることが懸念され、交通混雑緩和に向けた検討が必要である。



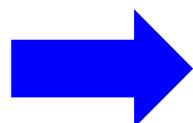
出典:混雑度:道路交通センサス(H27年)

# 1. 道路網の課題

## 10) 課題解決に向けた検討

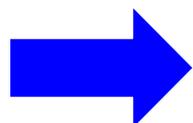
- ・ 集中する市街地の交通混雑を解決するため、次のように検討を進める。

### ① (国) 3号、(国) 34号等の広域的な幹線道路の交通混雑



市域にとどまらない広域的な幹線道路の(国)3号、(国)34号等は、**国、県、市において課題解決に向けて検討**

### ② 市街地の主な道路の交通混雑



まちづくりなどの観点からも検討が必要な市街地の道路は、**市において関係機関と協議しながら、課題解決に向けて検討**

## 2. 市街地道路の機能強化の検討

### 1) 検討の視点

- ・市街地の交通混雑などの課題を踏まえて、道路の機能強化などについて以下の3つの視点から検討する。

#### ①交通面

- ・交通混雑緩和に資する道路について検討

#### ②まちづくり面

- ・将来都市構造と道路網との整合性等、まちづくり面からみた検討

#### ③防災面

- ・災害発生時における迅速な避難、物資輸送等防災面からみた検討

## 2. 市街地道路の機能強化の検討

### 2) 交通面からの検討

- 市街地の主な道路については、トラック輸送経路等を考慮した東西方向など交通混雑緩和に資する道路を交通面からみた検討を行う。

交通混雑緩和に資する道路を検討



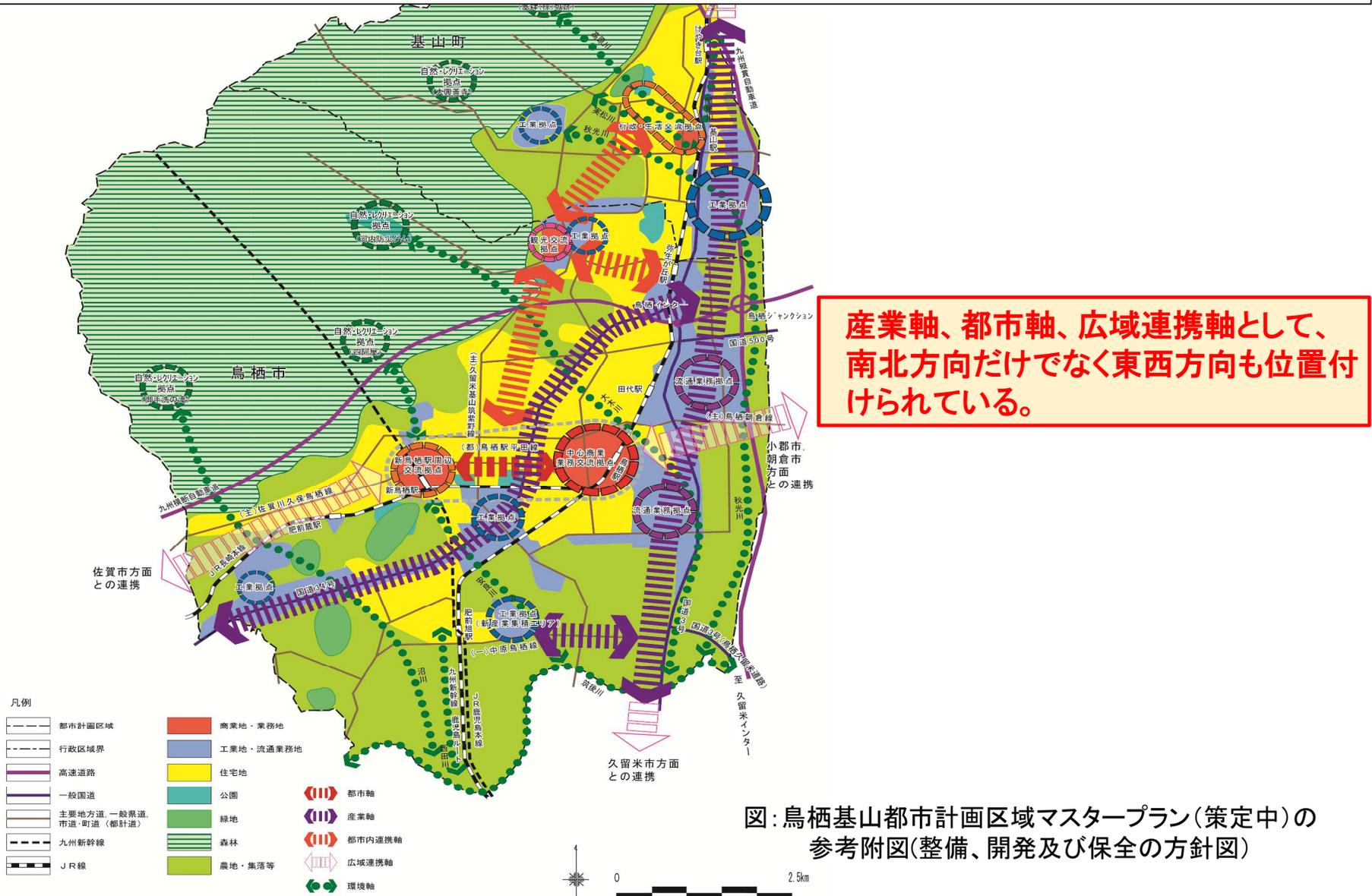
【混雑度】	凡 例	交通状況の推定	出典:「道路の交通容量」(社)日本道路協会
1.75以上	慢性な混雑状況を呈する		
1.25~1.75未満	ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみ混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる		
1.00~1.25未満	連続するという可能性は非常に小さい		
1.00未満	渋滞はほとんどない		
●	主要渋滞箇所(H25.1)	出典:佐賀県の主要渋滞箇所図(県HP)	

出典:混雑度:道路交通センサス(H27年)

## 2. 市街地道路の機能強化の検討

### 3) まちづくり面からの検討

- ・ 現在策定中の上位計画である「鳥栖基山都市計画区域マスタープラン(案)」において、都市の骨格を形成する軸として南北方向だけでなく東西方向も位置付けられている。
- ・ 将来都市構造と道路網との整合性等、まちづくり面からみた検討を行う。

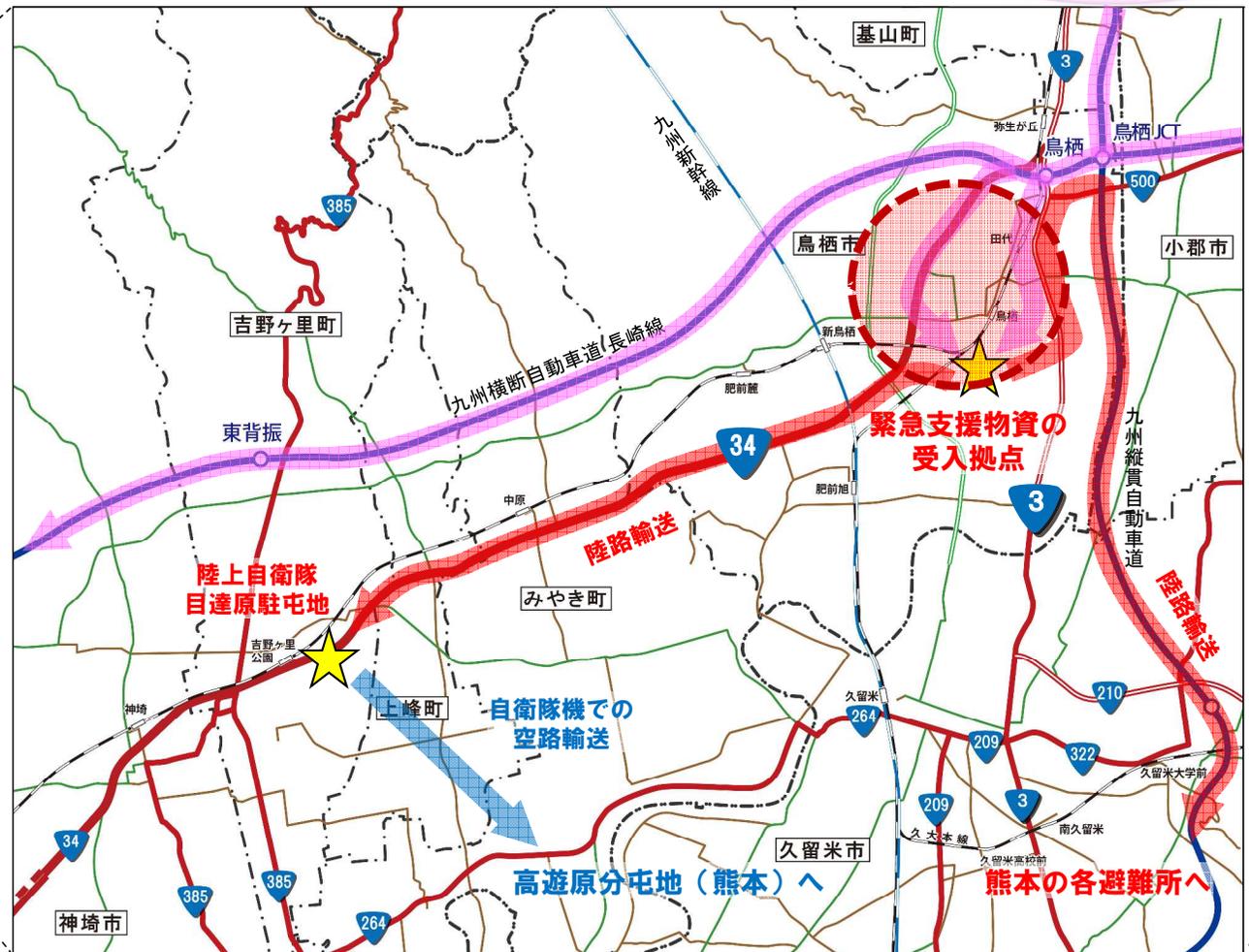
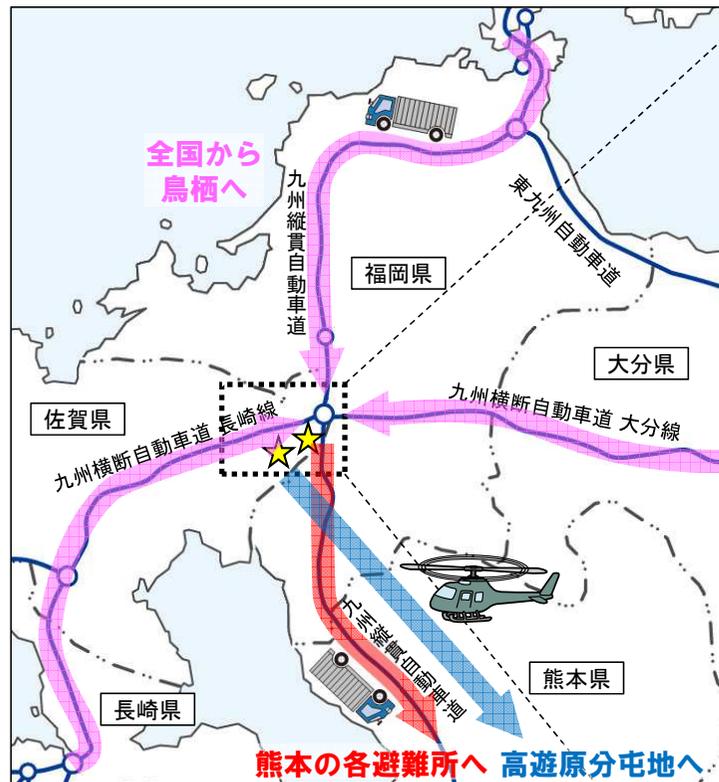


## 2. 市街地道路の機能強化の検討

### 4) 防災面からの検討

- 熊本地震では、救援物資の集積拠点が鳥栖市に開設され、今後も緊急支援拠点としての位置付けが見込まれる。
- 中心市街地からの避難や物資搬入を円滑に行うため、緊急輸送道路である高速道路及び国道等へのアクセス道路の機能強化など、防災面からみた検討を行う。

#### 熊本地震における物資輸送イメージ

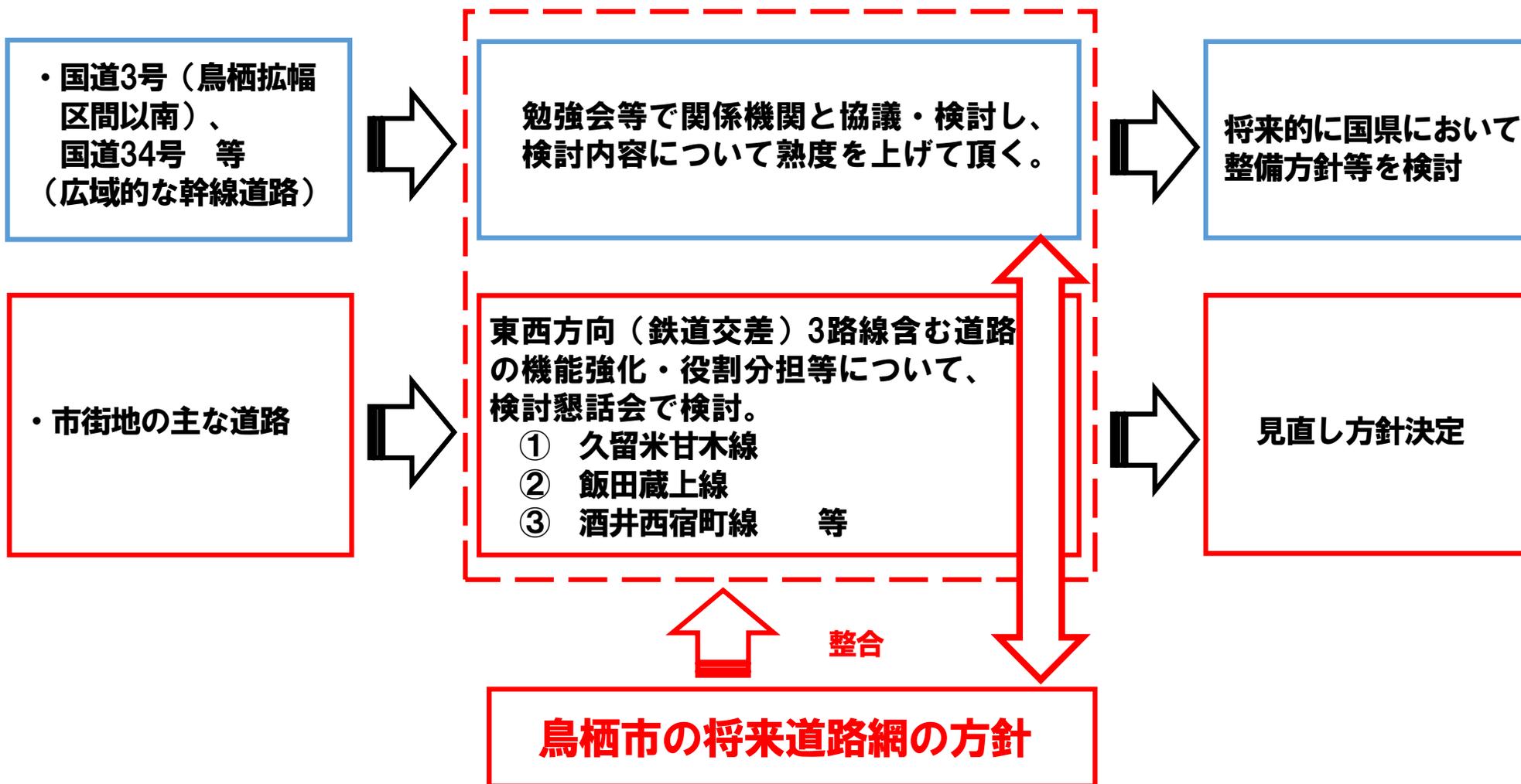


全国からの  
支援物資 (食料)

### 3. 今後の検討方針

#### 1) 主な検討路線の今後の検討方針

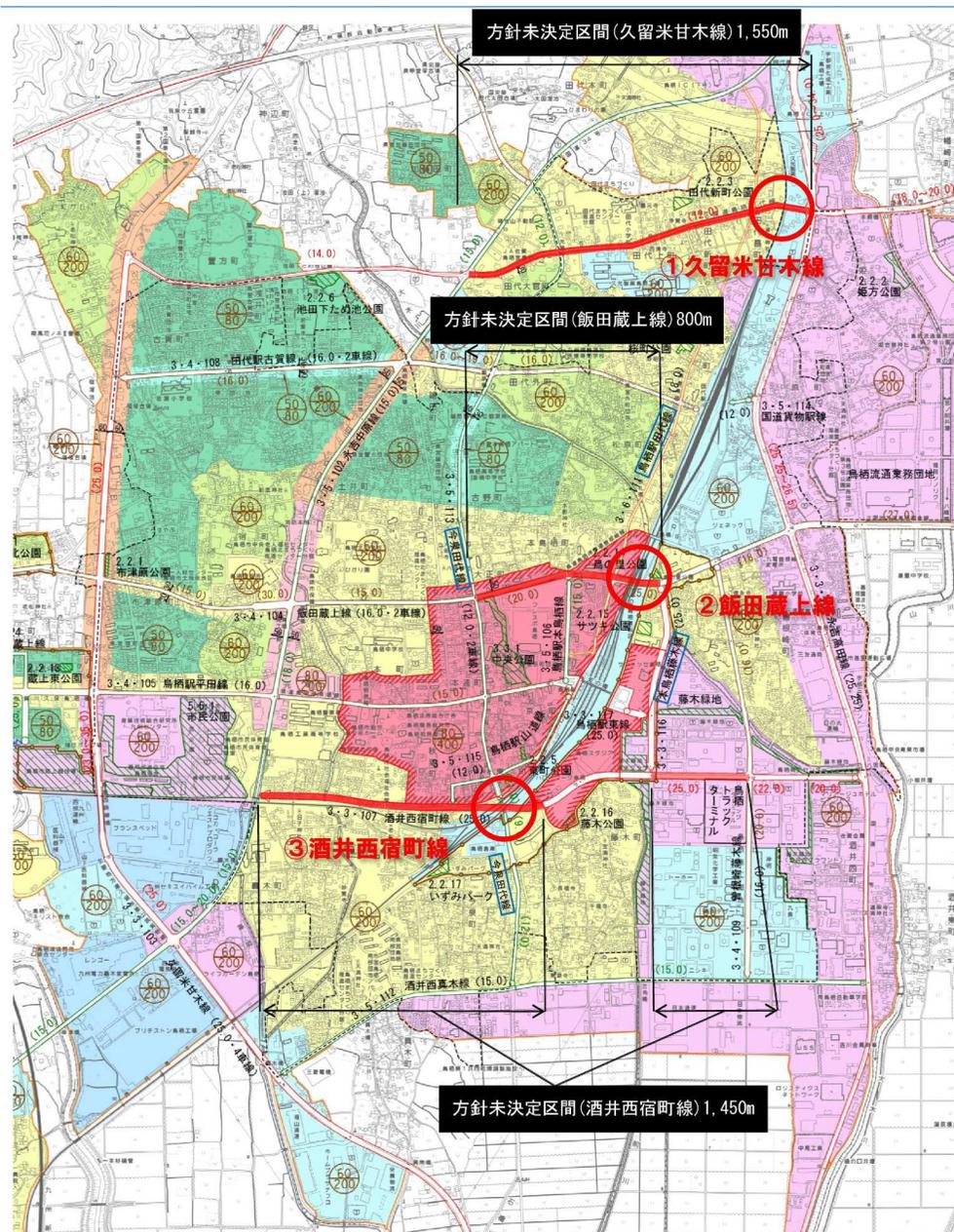
- ・ 道路網の課題における市街地の道路について検討する。
- ・ 第1回検討懇話会の意見を踏まえ、鳥栖市の将来道路網の方針との整合を図る必要がある。
- ・ 市街地における東西方向（鉄道交差）3路線を含む道路の機能強化・役割分担等について検討する。



※ 上記方針については、H29年度に検討を行う。

# 【参考】第1回検討懇話会のおさらい

## 1) 東西連絡道路(鉄道交差) 3路線の課題(第1回検討懇話会資料より抜粋)



### 1. (都) 久留米甘木線

#### 現状の課題

##### 幡崎踏切の渋滞

- ・(都) 久留米甘木線とJR線とは平面交差の踏切になっており、朝夕は渋滞が発生している状況である。

##### 緊急対策踏切(幡崎踏切)

- ・幡崎踏切は、自動車ボトルネック踏切として緊急対策踏切に指定されている。

##### 交通安全上の問題(歩道未設置)

- ・歩道がない区間があり、歩車分離が図られていないため、生活道路に大型車が進入し、交通安全上問題があったことから、大型車進入規制をおこなっている状況である。



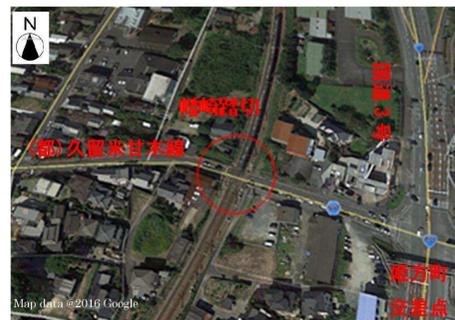
#### 事業化に向けた課題

##### 国道と鉄道の近接

- ・国道3号の姫方町交差点と幡崎踏切間の距離が近い(約90m)、鉄道を越えるためにはループ橋等の大規模な構造物が必要となる。

##### 沿線での家屋連担

- ・旧長崎街道である都市計画道路沿線には家屋が連担している。(法第53条許可9件)



## 1) 東西連絡道路（鉄道交差）3路線の課題（第1回検討懇話会資料より抜粋）

### 2. (都) 飯田蔵上線

#### 現状の課題

##### 曾根崎町付近(高橋)の渋滞

- ・交通量が多く、曾根崎、曾根崎西交差点付近では朝夕など時間帯による渋滞がみられる。



#### 事業化に向けた課題

##### 沿線での土地利用の進行

- ・鉄道交差点付近では都市計画道路沿線での土地利用が進んでいる。(法第53条許可4件)

##### (都)本鳥栖藤木線及び(都)鳥栖駅田代線との交差点

- ・(都)本鳥栖藤木線及び(都)鳥栖駅田代線がJR線と近接しているため、鉄道を越える場合、(都)本鳥栖藤木線及び(都)鳥栖駅田代線との道路構造上の連続性の確保が困難である。



### 3. (都) 酒井西宿町線

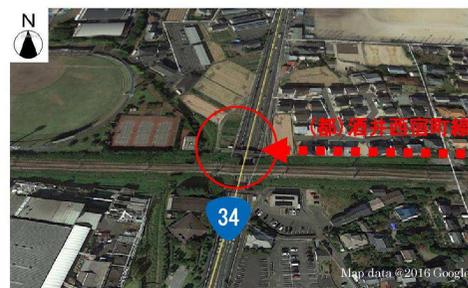
#### 事業化に向けた課題①

##### 国道34号と(都)酒井西宿町線との交差点

- ・JR線(盛土)に対し、国道34号がアンダーになっていることから、道路構造上、(都)酒井西宿町線から国道34号への連続性確保は困難である。

##### 都市計画道路区域内での住宅開発

- ・近年の住宅開発により都市計画道路区域内に家屋が張り付いている。(法第53条許可26件)



#### 事業化に向けた課題②

##### (都)今泉田代線と(都)酒井西宿町線との交差点

- ・(都)酒井西宿町線が鉄道を越えるためには、オーバブリッジとなることに対し、(都)今泉田代線はアンダーになっていることから、道路構造上、連続性確保が困難である。

##### 都市計画道路区域内の家屋連担

- ・都市計画道路区域内に家屋が連担している。(法第53条許可26件：課題①と同じ)

