

西九州自動車道(二丈～二丈鹿家)に関する検討会 設置要綱

(名称)

第1条 本会は、「西九州自動車道(二丈～二丈鹿家)に関する検討会」(以下「検討会」という。)と称する。

(目的)

第2条 検討会は、西九州自動車道(二丈～二丈鹿家)における現状を踏まえ、交通課題を整理し、当該区間に求められる道路機能等について、関係機関が相互に連携を図り、議論することを目的とする。

(組織)

第3条 検討会は、別表に定める所属、役職の者によって構成する。

(会長)

第4条 検討会に、会長を置く。

- 2 会長は、検討会を代表して会務を総括する。
- 3 会長は構成員の互選により選出する。
- 4 会長に事故があった場合は、あらかじめ会長が指名した者が職務を代行する。

(運営)

第5条 検討会は、必要に応じて会長が招集する。

- 2 会長は、必要に応じて検討会に関係者の出席を要請できるものとする。
- 3 検討会の運営、進行は、会長がこれにあたる。
- 4 検討会の事務局は、九州地方整備局 福岡国道事務所 計画課に置く。

(要綱の改正)

第6条 本要綱の改正は、検討会の決議によらなければならない。

(雑則)

第7条 この要綱に定めのない検討会の運営について、必要な事項は会長が定める。

附則 この要綱は、平成31年3月4日から施行する。

西九州自動車道（二丈～二丈鹿家）に関する検討会 構成

所 属	役 職	備 考
国土交通省 九州地方整備局 道路部	道路調査官	
国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所	所長	会 長
福岡県 県土整備部	技監	
糸島市	副市長	
佐賀国道事務所	副所長	オブザーバー
佐賀県県土整備部 道路課	課長	
唐津市 都市整備部 みちづくり戦略室	室長	
国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所 計画課	事務局	

西九州自動車道（にじょう二丈～にじょう しかか二丈鹿家）に関する検討会

第2回 検討会資料

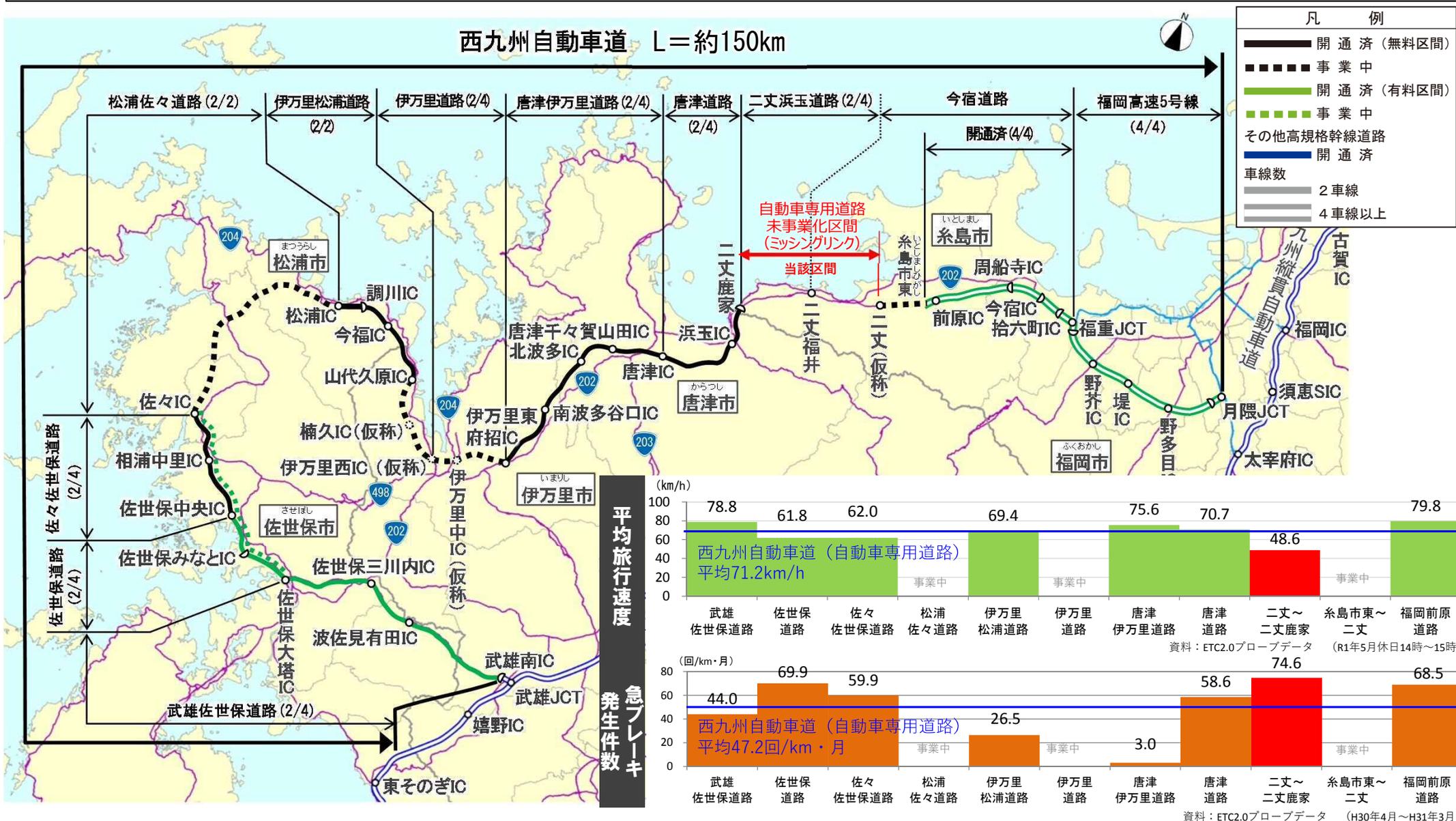
令和元年 9 月 3 0 日

目 次

1. 前回までの検討内容（課題整理事項等）
2. 関連する計画の整理
3. 沿線自治体からの西九州自動車道整備に関する意見・要望
4. 二丈～二丈鹿家間の道路整備の目指すべき方向性
5. 西九州自動車道（二丈～二丈鹿家）の計画上の課題
6. 計画の進め方

1. 前回までの検討内容 <渋滞①>

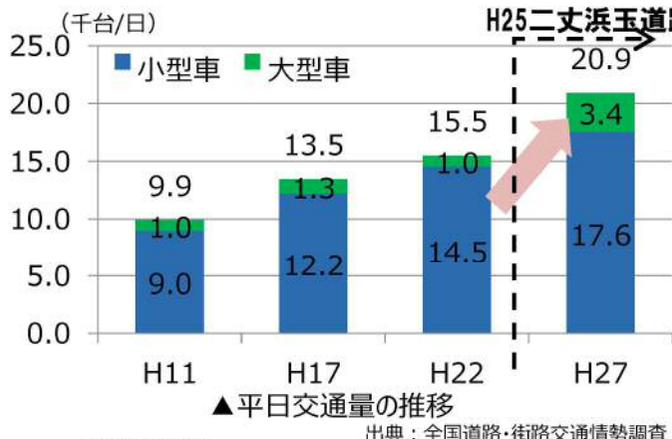
- 当該区間の平均旅行速度は西九州自動車道の平均を下回るなど速度低下が顕著。
- 急ブレーキ発生回数は西九州自動車道の平均を上回り、安全性が低い。



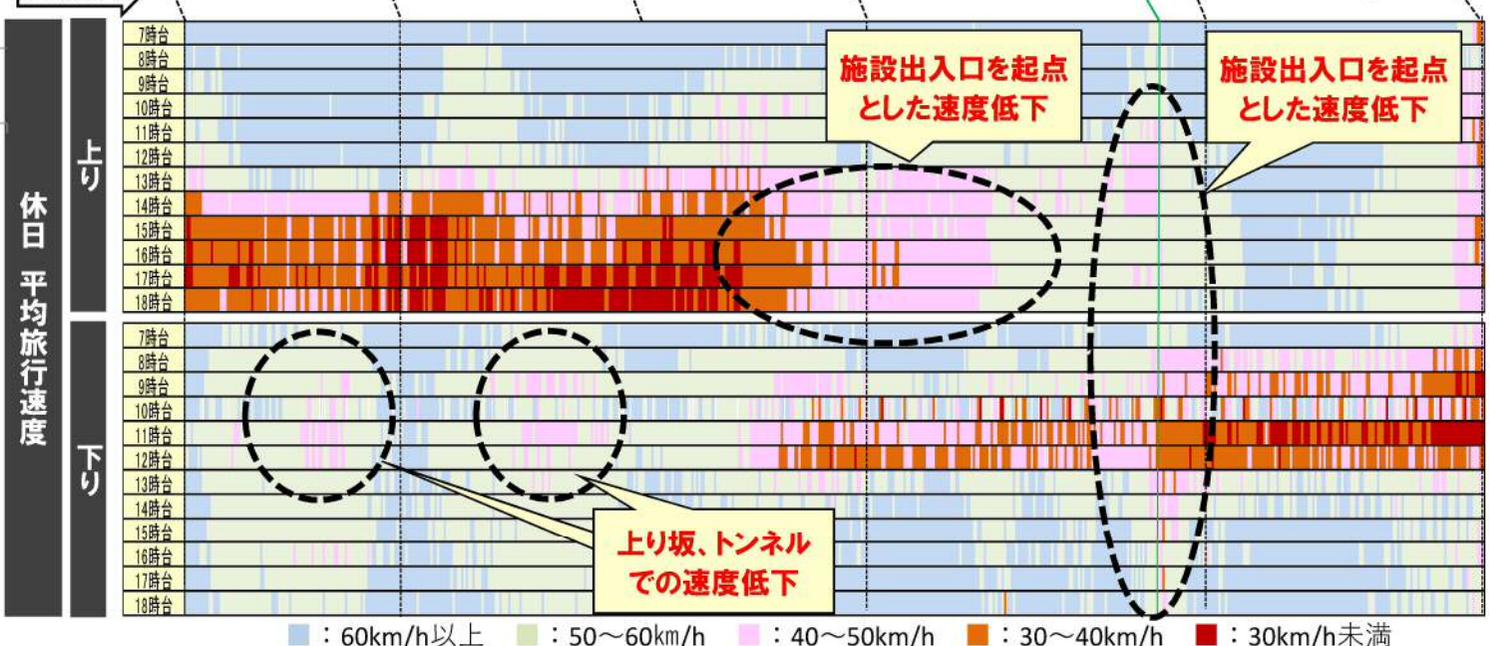
▲西九州自動車道の平均旅行速度及び急ブレーキ発生回数

1. 前回までの検討内容 <渋滞②>

- 交通量は、平成25年の二丈浜玉道路の無料化以降大きく増加。（平日約12千台/12h、休日では約17千台/12h）
- 旅行速度は、上り坂やトンネル、施設出入口を起点とした速度低下がみられる。



出典：福岡国道事務所記者発表資料「二丈浜玉道路の無料化から半年後の交通状況について」（平成25年10月22日）



■：60km/h以上 ■：50～60km/h ■：40～50km/h ■：30～40km/h ■：30km/h未満

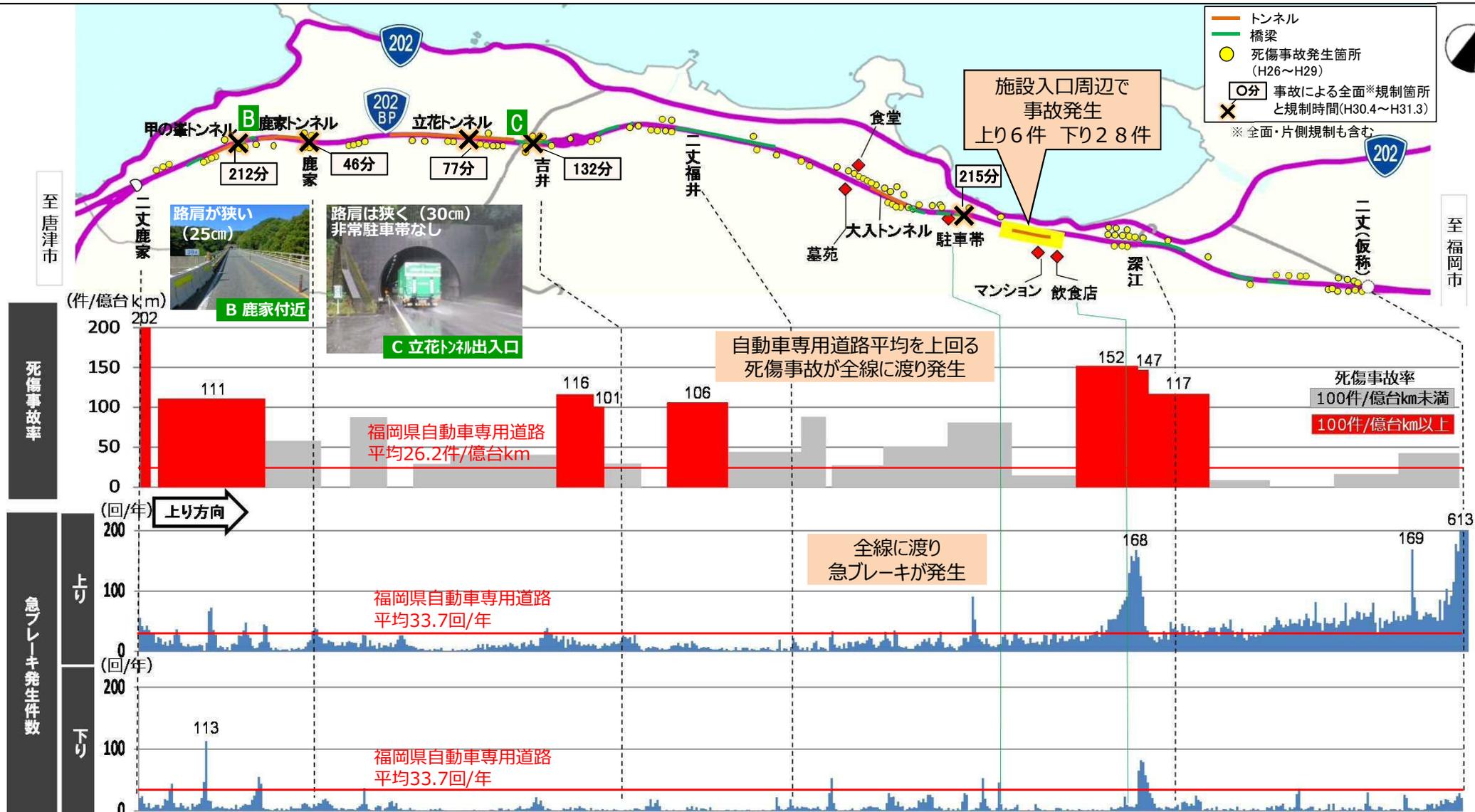
H30.11.3 (土・祝) 16時台

▲休日における平均旅行速度

出典：ETC2.0 (H31.4.27～R1.5.6)

1. 前回までの検討内容 <事故>

- 死傷事故は、急ブレーキが多発している沿道施設入口周辺及びトンネル周辺等にて多発。
- 沿道出入り車両をはじめとした低速車両の混入（＝不十分なアクセスコントロール）が安全性低下の要因。
- 橋梁部など路肩部における狭幅員区間が多く、非常停車帯が無い為、全面規制が生じると長時間化。



※急ブレーキ発生件数は、20mあたりの発生件数

資料: ETC2.0 (H30.4~H31.3)
ITARDAデータ (H26~H29)

▲急ブレーキの発生件数と死傷事故発生箇所

1. 前回までの検討内容

■ 地域及び道路の課題

	地域・道路交通の課題	道路による要因
渋滞	<ul style="list-style-type: none">・当該区間の平均旅行速度は西九州自動車道の平均と比べ顕著に低い。・休日の交通量は約 1 万 7 千台/12h であり、平日に比べて約 5 千台以上多い。・旅行速度は、上り坂やトンネル、施設出入口付近を起点とした低下が顕著にみられる。	<ul style="list-style-type: none">・上り坂やトンネル、施設出入口を起点とした速度低下
事故	<ul style="list-style-type: none">・急ブレーキ発生回数は西九州自動車道の平均を上回り安全性が低い。・死傷事故は、急ブレーキが多発している沿道施設入口周辺及びトンネル周辺等にて多発。・「当面現道活用」としてきた暫定 2 車線であることによる「平均旅行速度の低下」「狭い幅員」「事故時の全面通行止めが長時間」といった課題が顕在。・自動車専用道路ではないことによる「沿道出入り車両に伴う本線走行車両の安全性低下」といった課題が顕在。	<ul style="list-style-type: none">・暫定 2 車線による狭い幅員・自動車専用道路ではないため、アクセスコントロールが不十分
産業	<ul style="list-style-type: none">・西九州自動車道沿線には、製造業や農水産業において九州内でも生産性が上位を占める分野が数多く立地し、本州・福岡との取引を主に行っている。また、産学連携も進行中。・広域物流ネットワークを早期に構築し、高速性・定時性・走行性の確保が課題。	<ul style="list-style-type: none">・自動車専用道路未整備区間の存在が高速性・定時性・走行性を阻害

2. 関連する計画の整理 地域の将来像（国）

○国の計画の中で、総合的なゲートウェイ機能の強化や物流・人流の効率化、九州圏の交流・連携強化等の視点から、高規格幹線道路整備の促進が謳われている。

関連する計画

道路整備に係る内容(抜粋)

地方ブロック における 社会資本整備 重点計画

- 九州ブロックの社会資本整備の基本戦略
 - 高規格幹線道路等の循環型の高速度交通ネットワークの形成を図り、九州の主要な地域資源を広域的に結びつけ、九州が国際的・広域的に魅力ある一大観光地としての発展を促す。
 - 九州が日本経済の牽引的役割を果たし、併せて地域の自立を実現していくために、アジアのゲートウェイとなる港湾・空港とこれまで培われ集積された産業基盤を結ぶ高規格幹線道路等の交通基盤の形成や、産業基盤の発展を下支えする社会資本整備を行う。
- 重点目標1:アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する
 - 高規格幹線道路等の交通基盤の整備とともに、その進展に合わせた大型車誘導区間の充実や通行支障区間の解消を図る。
 - 九州の域内循環を活性化するために、高規格幹線道路等の整備を推進し、産業の物流機能や国際競争力の高い魅力ある観光地づくりを支援するネットワーク基盤整備を進めていく。

九州圏 広域地方 計画

- アジアとの交流・連携を促進する「ゲートウェイ九州」の形成プロジェクト
 - グローバル化が進展する中で、産業等の国際競争力を強化するため、基幹都市間をつなぐ高規格幹線道路の整備による高速ネットワーク等を形成し、総合交通体系を構築する。
 - 港湾、空港や背後の先進的な物流施設へのアクセス機能を強化することにより、陸、海、空の九州圏域内交通基盤・交通結節機能の強化と物流・人流の効率化を進めるため、高規格幹線道路等の交通基盤整備を推進する。
- 九州圏の交流・連携を促進するネットワーク基盤の整備プロジェクト
 - 九州圏内の交流・物流を促進し、産業の振興、新たな観光ルートの形成を図るため、物流・人流ネットワーク形成を目指し、高規格幹線道路等の必要な整備を促進する。
 - 九州圏の活力源となる高次都市機能の向上と連携の強化プロジェクト
 - 交流・連携を支える高速交通基盤の形成を目指し、東九州自動車道、九州横断自動車道延岡線、南九州西回り自動車道、西九州自動車道、中九州横断道路の高規格幹線道路等の必要な整備を図る。

2. 関連する計画の整理 地域の将来像（福岡県）

○福岡県では、関連する計画の中で、地域間連携強化や九州北西部の地域活性化、福岡都市圏西部の交通渋滞緩和、大規模災害発生時の道路ネットワーク確保の視点から、西九州自動車道の整備が必要と謳われている。

関連する計画	道路整備に係る内容（抜粋）
<p>福岡県総合計画</p>	<p>○地域間連携強化のための広域ネットワーク（高規格幹線道路及び地域高規格道路）整備として、西九州自動車道のうち一般道で供用している暫定区間の整備促進を図ります。</p>
<p>福岡県交通ビジョン 2017</p>	<p>○九州・山口の人・モノの循環を活発にする交通手段の整備として、九州北西部の地域活性化、福岡都市圏西部の交通渋滞緩和のため、西九州自動車道の整備に取り組みます。</p> <p>○交通施設の耐震化、自然災害対応能力の向上として、大規模災害発生時の道路ネットワークを確保するため、西九州自動車道などの高規格幹線道路、地域高規格道路、物流拠点や高速ICへのアクセス道路、緊急輸送道路などの基幹的道路ネットワークの整備に取り組みます。</p>

■ 県内の道路整備状況



資料：福岡県交通ビジョン2017

2. 関連する計画の整理 地域の将来像（糸島市）

○糸島市では関連する各種計画の中で、安全・安心のまちづくり、九州大学との連携、産業誘致、観光・農林水産業における連携、地域防災の視点から、西九州自動車道の必要性や整備促進が必要と謳われている。

関連する計画	道路整備に係る内容(抜粋)
<p>第1次糸島市長期総合計画</p> <p>第1次糸島市長期総合計画後期基本計画</p>	<p>○「快適に暮らすことができる安全・安心のまちづくり」を目標に、西九州自動車道や国道などの広域幹線道路を促進し、県道・市道とのバランスの取れた道路ネットワーク構築を目指す。</p>
<p>第1次糸島市都市計画マスタープラン</p>	<p>○西九州自動車道を広域連携軸と位置づけ、九州大学との連携、産業の誘致、観光、農林水産業の周辺都市部との連携といった面から、スムーズなネットワークの充実を図ります。</p> <p>○国道202号、同バイパス、西九州自動車道を広域幹線道路と位置付け、西九州自動車道の暫定区間の早期完成を図ります。</p>
<p>糸島市地域防災計画</p>	<p>○幹線道路は、災害時の救助活動、物資輸送など緊急輸送路や、火災の延焼防止機能としても有効である。特に本市では幹線道路が被災により不通となった時は、市域が分断され大きな障害が発生する為、広域幹線道路について、交通量にあった歩道及び車道幅員の確保、バイパス道路整備等、道路の環境整備を促進するよう国、県に要請する。</p> <p>○緊急輸送道路(1次) 一般国道：国道202号(バイパス含む)、福岡前原有料道路(西九州自動車道)</p>
<p>糸島市原子力災害広域避難個別計画</p>	<p>○主要避難経路（幹線道路）は「国道202号バイパス、福岡前原有料道路（西九州自動車道）、二丈浜玉有料道路」とし、避難住民は渋滞を避けるためあらかじめ指定された道路を通行して避難するよう努める。</p>

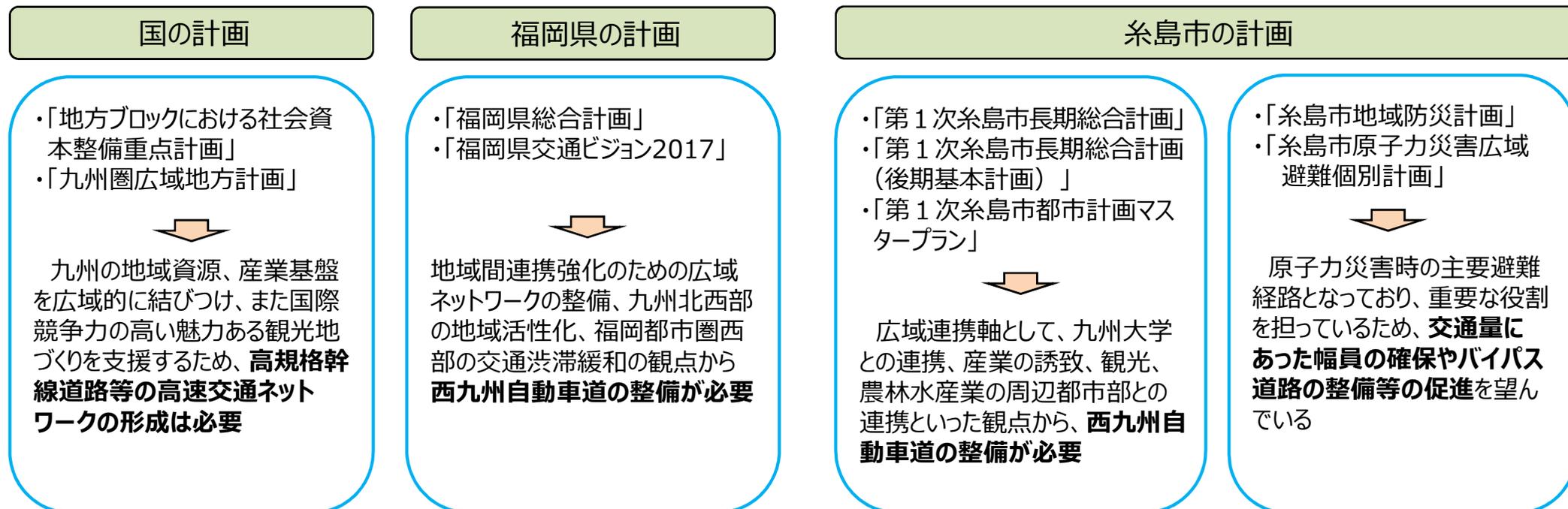
3. 沿線自治体からの西九州自動車道整備に関する意見・要望

○当該区間沿線の糸島市のみならず、福岡県や佐賀県、長崎県、福岡市から構成された西九州自動車道建設推進協議会や沿線自治体で構成された西九州自動車道建設促進期成会より、「地方創生」や「国土強靱化」、「生産性の向上」の視点から、唯一整備計画がない当該区間の事業化や計画具体化について要望・提案がなされている。

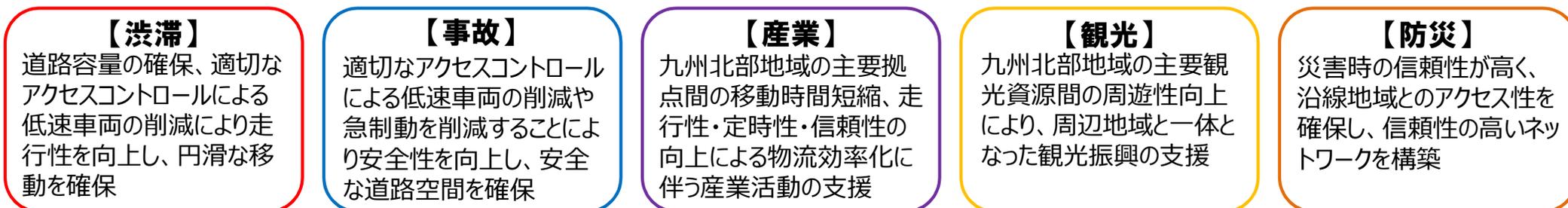
組織名	構成	要望や提案
<p>西九州自動車道建設推進協議会</p>	<p>長崎県知事、福岡県知事、佐賀県知事、福岡市長、西日本高速道路(株)九州支社長、福岡県道路公社理事長、佐賀県道路公社理事長、長崎県道路公社理事長、福岡県議会議長、佐賀県議会議長、長崎県議会議長、福岡市議会議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○<u>西九州自動車道の自動車専用道路として唯一整備計画がない区間(二丈IC(仮称)～二丈鹿家IC間)においては、早期に事業化を図ること。</u> ○<u>「地方創生」、「国土強靱化」や「生産性の向上」を図るため、重要物流道路を早期に指定し、高規格幹線道路や地域高規格道路などの、広域道路ネットワークの整備を一層推進すること。</u>
<p>西九州自動車道建設促進期成会</p>	<p>伊万里市長、糸島市長、松浦市長、福岡市長、唐津市長、武雄市長、玄海町長、有田町長、佐世保市長、平戸市長、波佐見町長、佐々町長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○<u>西九州自動車道の自動車専用道路としての唯一整備計画が無い区間(二丈IC(仮称)～二丈鹿家IC間)においては、早期に自動車専用道路としての計画の具体化を図ること。</u>

4. 二丈～二丈鹿家間の道路整備の目指すべき方向性

■地域の将来像



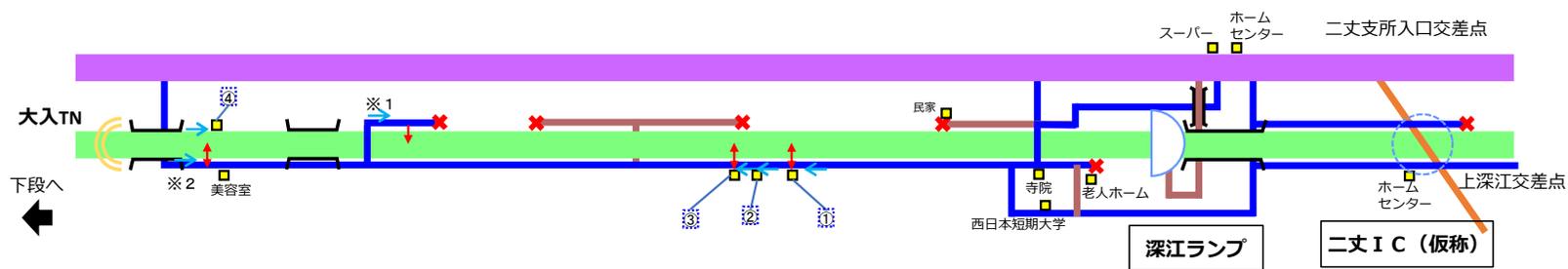
■当該区間を整備するに当たっての5つの柱



5. 西九州自動車道(二丈～二丈鹿家)の計画上の課題

<沿道状況>

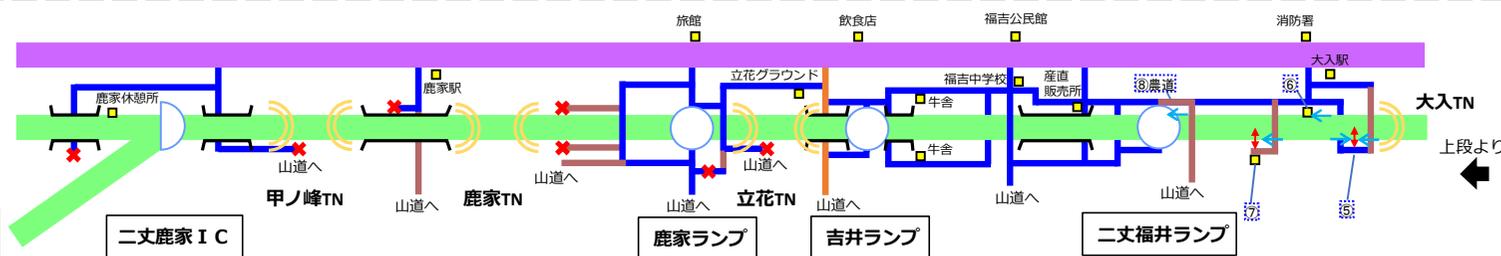
○アクセスコントロールが不十分な当該区間(国道202号BP)では沿道に施設や店舗等が立地し、施設から上下車線両方向への乗り入れが可能な状態。



至
福岡市



至
唐津市

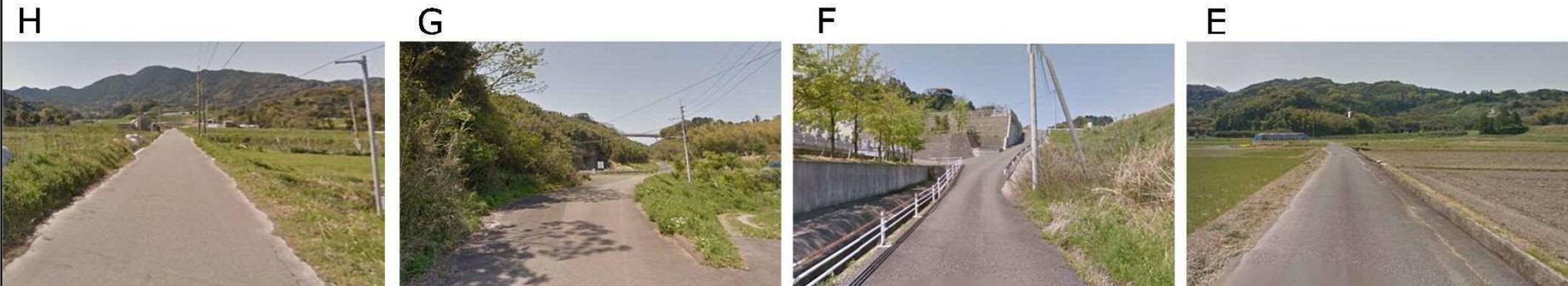
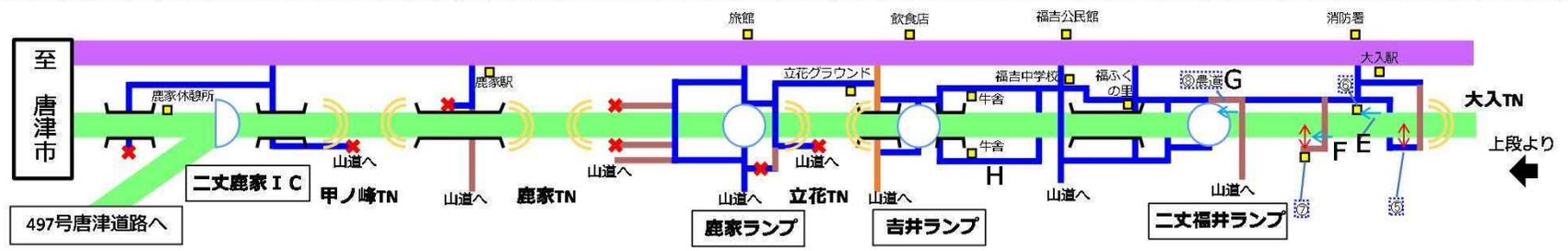
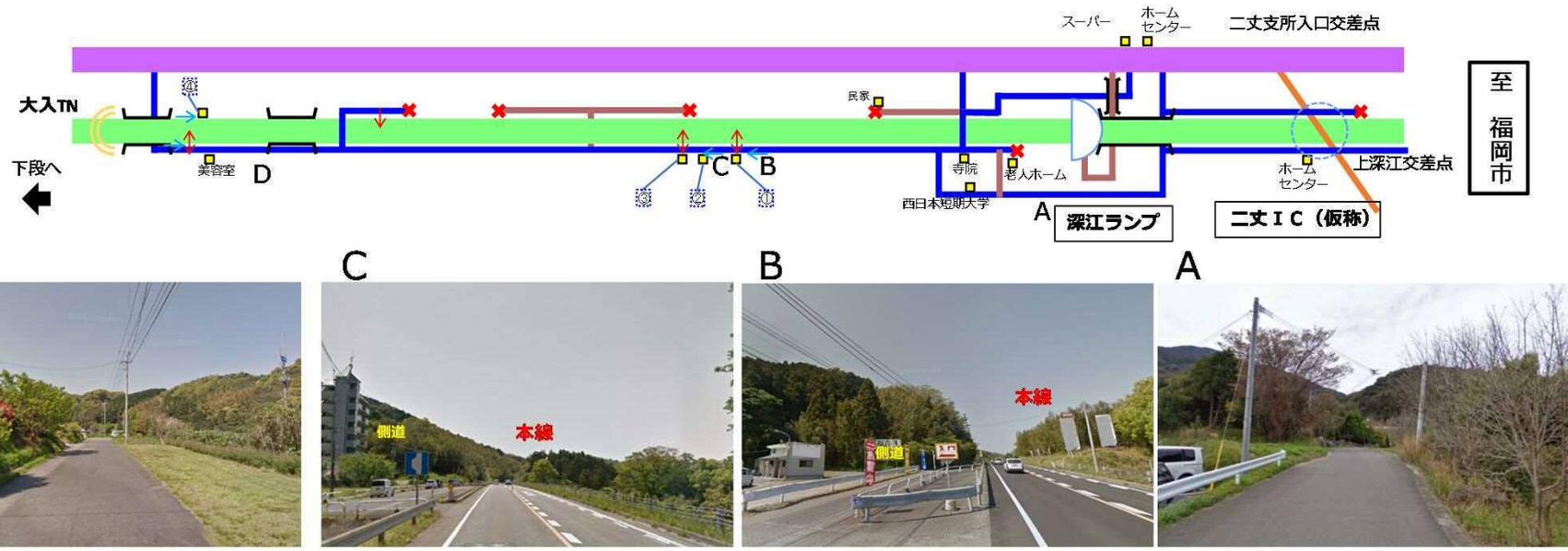


- 凡例**
- 202号BP
 - 202号現道
 - 側道(県道)
 - 側道(認定市道)
 - 側道(その他)
 - IC
 - ≡ 橋梁
 - ⌋(⌋) トンネル
 - 建物
 - ↓ 乗り入れ
 - × 行き止り
 - ← 写真方向
 - ※ 24条申請地



5. 西九州自動車道(二丈～二丈鹿家)の計画上の課題<沿道施設乗入>

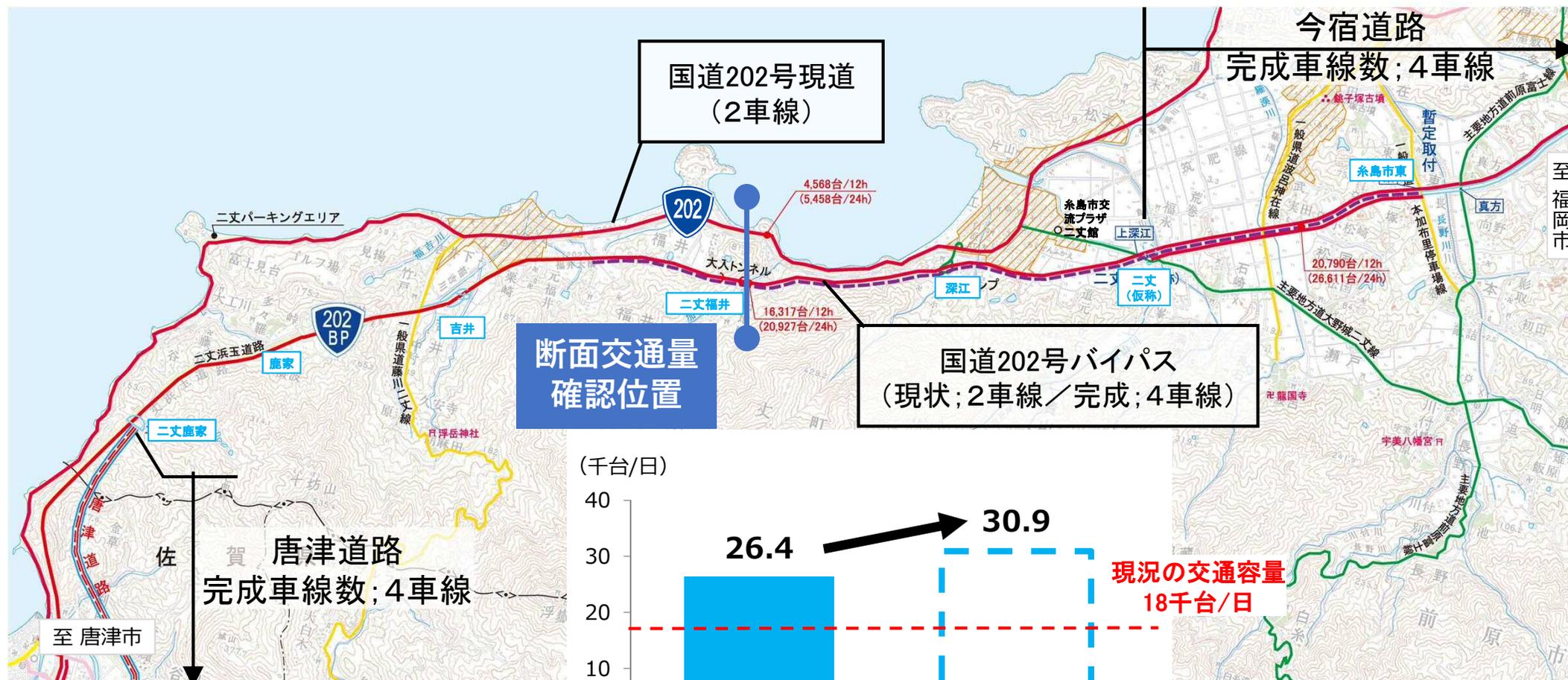
○既存沿道には側道が概ね整備されており、アクセス制限する場合は側道の拡幅等機能補償による対応を検討。



- 凡例**
- 202号BP
 - 202号現道
 - 側道(県道)
 - 側道(認定市道)
 - 側道(その他)
 - IC
 - 橋梁
 - トンネル
 - 建物
 - 乗り入れ
 - 行き止り
 - 写真方向
 - 24条申請地

5. 西九州自動車道(二丈~二丈鹿家)の計画上の課題 <交通容量>

○当該区間以外、整備済における将来断面交通量は約30.9千台/日。



▲糸島市断面の断面交通量の推移

出典 H27：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査における24h交通量

H42：平成29年度第2回九州地方整備局事業評価監視委員会巻末資料における将来交通量推計結果

6. 計画の進め方

自動車専用道路も含めて検討が必要な区間
(今後、概略ルート、構造の検討に着手)



二丈IC～二丈鹿家IC	
地域の課題	<ul style="list-style-type: none"> 自動車専用道路未整備区間の存在が高速性・定時性・走行性を阻害 九州域内における広域ネットワークの連続性が欠如 災害時における広域ネットワークの分断
国道202号BPの課題	<ul style="list-style-type: none"> 上り坂やトンネル、施設出入口を起点とした速度低下 暫定2車線による狭い幅員 自動車専用道路ではないため、アクセスコントロールが不十分
検討の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 九州域内における高規格幹線道路の循環型の高速度交通ネットワークの形成も踏まえ、広域ネットワークの連続性を構築する
進め方	<ul style="list-style-type: none"> 高規格の自動車専用道路も含め、概略ルート・構造を検討するため、今後、計画段階評価に着手する