

平成26年3月18日

約7万6千人が有明海沿岸道路を日々利用

～初開通から5年後の調査結果～

有明海沿岸道路は、有明海沿岸地域の港湾、空港、鉄道、高速道路との連携により「広域交通ネットワークを形成」し、「未来を創る」道路です。

今回、初開通から5年後(大和南～徳益IC間の開通1年後)の交通状況等の調査結果をとりまとめましたのでお知らせします。

〔概要〕

1. 交通状況

利用者倍増、約7万6千人が日々利用

2. 物流の効率化

飛躍的に増加する三池港国際コンテナ(25倍)

3. 地域経済の活性化

沿線地域へ企業、商業施設等が相次ぎ進出(41社)

4. 利用者の声

2車線整備の課題を指摘、佐賀・熊本方面への延伸を期待

5. 今後の整備

H29年度 沿線4市が高速直結へ

《問合せ先》

国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所

電話 : 092-681-4731 (代表)

技術副所長 白田 雅彦 (内線 204)

調査課長 清時 義雄 (内線 461)



福岡国道

国土交通省九州地方整備局
福岡国道事務所

利用者倍増

約7万6千人が日々利用

[illegible]

有明海沿岸道路 初開通から5年後の調査結果

5年で利用者倍増

時期	利用者数 (万人/日)	開通延長 (km)	年換算 (万人)
H20.6	3.1	12.2	約1,100
H21.11	4.9	14.2	-
H24.2	6.1	16.1	-
H24.10	6.9	19.3	約2,500
H25.11	7.6	19.3	約2,800

(2) 断面交通量の変化

断面交通量も倍増、最大で約2万台/日以上

図1-1-1 西武池袋線計画交通量

図1-1-1は、西武池袋線の計画交通量を示す図です。上部には、徳益ICから三池港ICまでの路線図が示されており、開通区間と開通年度が記載されています。

- 徳益ICから大和北IC・大和南ICまでの区間は、H24.9に開通します。
- 大和北IC・大和南ICから高田ICまでの区間は、H21.3に開通します。
- 高田ICから黒崎ICまでの区間は、H20.3に開通します。
- 黒崎ICから大牟田北IC・健老ICまでの区間は、H20.3に開通します。
- 大牟田北IC・健老ICから大牟田IC・三池港ICまでの区間は、H24.1に開通します。

下部には、各駅間の計画交通量（単位：百台/日）が示されています。オレンジ色の棒グラフは「現況（H25）」、青色の棒グラフは「当初（H20）」の交通量を表します。

区間	現況（H25）	当初（H20）
徳益IC - 大和北IC・大和南IC	162百台/日	136百台/日
大和北IC・大和南IC - 高田IC	176百台/日	92百台/日
高田IC - 黒崎IC	193百台/日	100百台/日
黒崎IC - 大牟田北IC・健老IC	224百台/日	107百台/日
大牟田北IC・健老IC - 大牟田IC・三池港IC	232百台/日	161百台/日

設計基準交通量140百台/日※
※2車線（上下片側1車線）で交通が円滑に流れる台数

大牟田北IC・健老IC間の交通量は、当初の107百台/日から、現況の232百台/日に増加し、約2倍に増加しています。

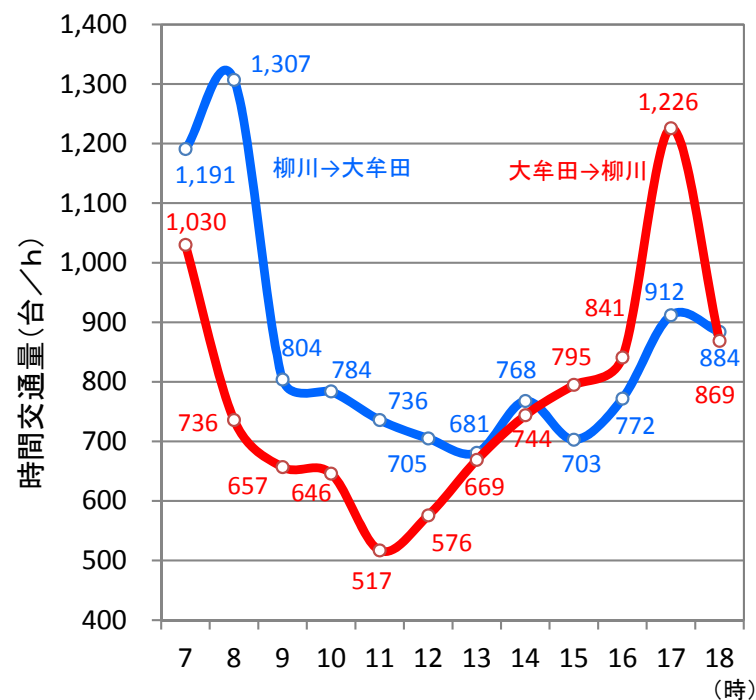
1

1. 交通の状況

(3) 交通の特性

平日は朝夕に交通が集中、一部混雑が発生

交通量を時間帯別に見てみると、平日は朝夕に交通が集中しています。特に交通量の多い健老～大牟田北ICについては、朝は柳川市→大牟田市方向に約1,300台、夕は逆に大牟田市→柳川市方向に約1,200台の交通が集中するため、混雑も発生しています。



■健老～大牟田北IC間の時間帯別方向別交通量 (H25.11)



首都圏の高速道路は1,400台/時・車線以上で渋滞

首都圏の高速道路は、1車線1時間あたり1,400台以上の交通量で渋滞が発生しています。有明海沿岸道路の一部区間でも、朝夕に1,400台を超える時間帯もあり、今後の交通量の動向を踏まえ、高速道路としての機能を最大効率で発揮し続けていくための対策も進める必要があります。

(pcu/時・車線)			
	朝 (7時台～10時台)	昼間 (11時台～14時台)	夕方 (15時台～18時台)
有明海沿岸道路 (健老IC～大牟田北IC)			
首都圏	首都高都心環状線	1,594	1,439
	首都高中央環状線	1,508	1,454
	外環道	1,394	1,134
	圏央道	513	421
			834～1,304

※有明海沿岸道路の交通量は、H25.11.13(水)の調査結果を平均乗用車換算交通量(pcu/時・車線)で算出。
首都圏の交通量は、平成22年時点が開通済の道路を対象に、H22センサス車線あたり平均乗用車換算交通量(pcu/時・車線)で算出。
交通量は、1車線1時間当たりに流れる交通量を表す。

	高速道路
渋滞	1,400pcu/時・車線以上
最大効率	1,000～1,400pcu/時・車線
余裕有り	1,000pcu/時・車線未満

■有明海沿岸道路と首都圏の高速道路の交通状況の比較

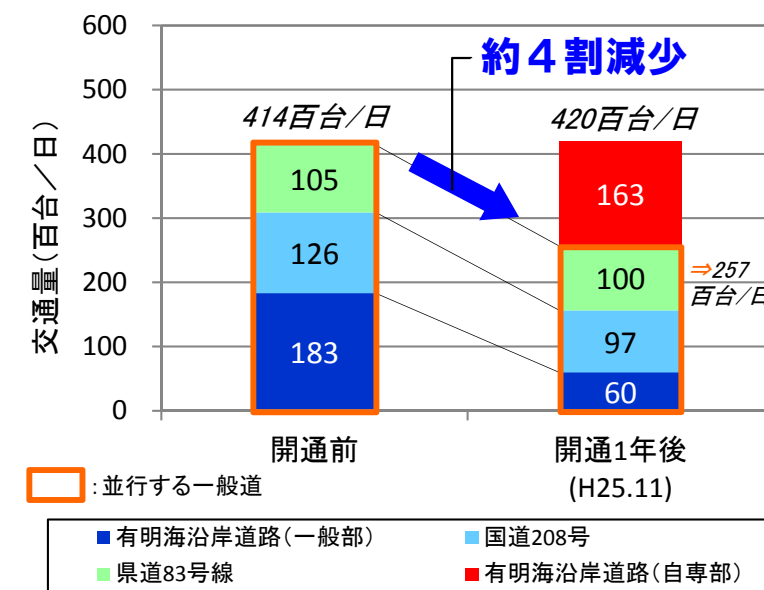
(4) 並行する一般道の交通変化

約4割の交通が有明海沿岸道路へ転換

平成24年9月の大和南～徳益IC間の開通により、渋滞や交通安全に課題があった並行する一般道(国道208号、県道83号等)では、約4万台/日から約2.6万台/日に交通量が減少し、約4割の交通が有明海沿岸道路へと転換しています。

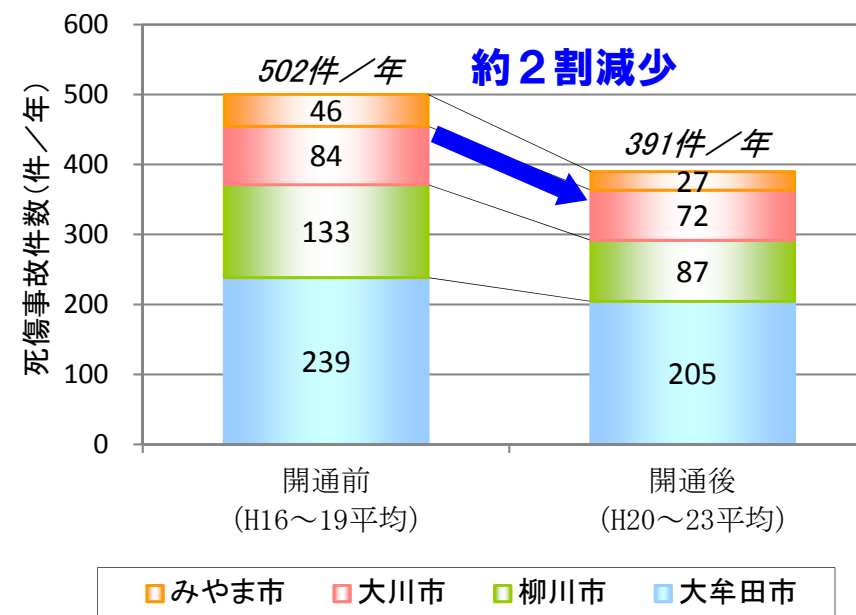


■徳益～大和北IC開通前後の有明海沿岸道路と並行一般道路の交通分担の変化



国道208号の死傷事故が約2割減少

並行する国道208号では、有明海沿岸道路への交通転換により死傷事故件数が平均502件/年から391件/年へと約2割減少し、交通安全性が向上しています。



■並行する国道208号の沿線市町村における死傷事故件数の変化

出典: 交通事故総合分析センター



▲国道208号みやま市高田町

飛躍的に増加する三池港国際コンテナ



国際港湾として機能を進化する三池港。後背圏の物流アクセスを改善する有明海沿岸道路。これらのインフラ連携強化により、三池港の国際物流拠点としての魅力が増し、国際コンテナ貨物量は飛躍的な増加を遂げています。

写真提供: 博多港湾・空港整備事務所

(1) 国際コンテナ貨物量の変化

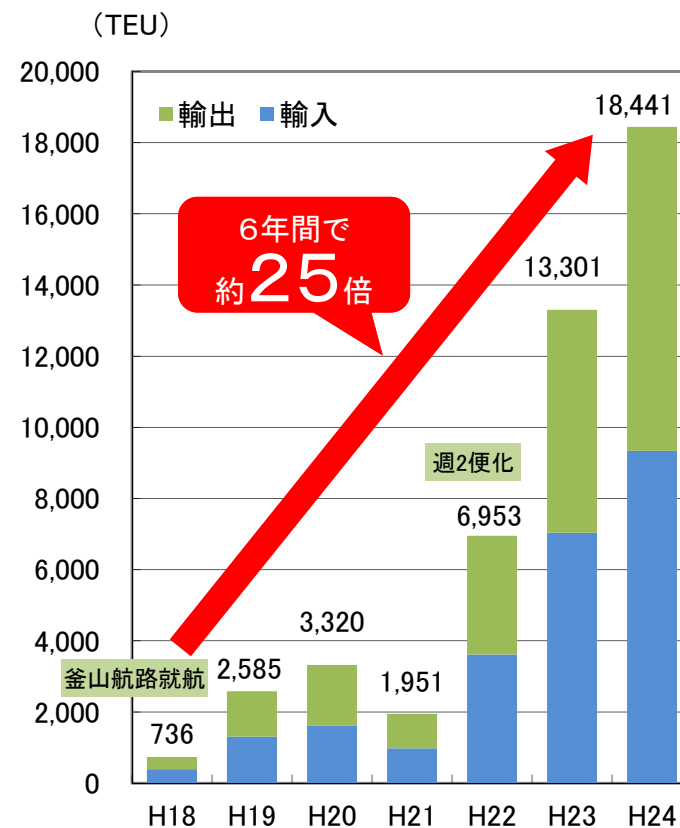
国際コンテナ貨物量が25倍に

三池港では、国際コンテナ貨物需要に対応するため、公共埠頭や岸壁、航路整備等の機能の拡張を進めています。

また、有明海沿岸道路も平成20年3月の大牟田ICまでの開通後、順次延伸し、平成24年1月には三池港と接続する大牟田IC～三池港IC間が開通するなど後背圏の物流アクセスの改善を進めています。

これらの物流環境の整備により、三池港では平成18年4月に韓国釜山との国際コンテナ定期航路が就航、平成22年には定期航路が週2便化し、現在までに国際コンテナ貨物量が約25倍となり、飛躍的に増加しています。

更に平成25年8月には新たに中国上海航路が就航し、今後、ますますの貨物量の増加が期待されています。



■三池港国際コンテナ貨物量の推移

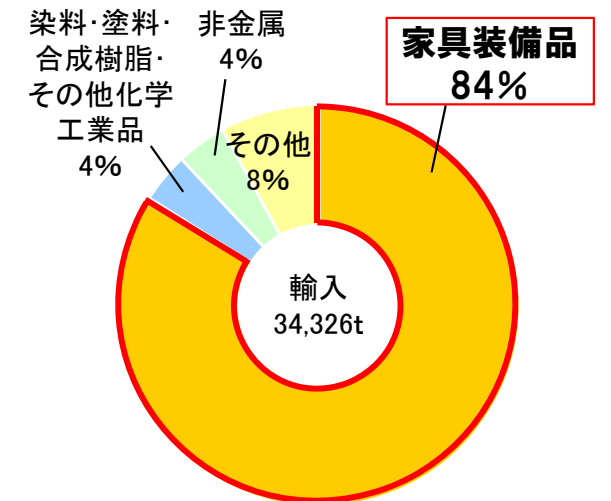
出典: 福岡県提供資料

(2) 三池港からの輸送ルートの変化

大川への家具輸送時間が半分に短縮

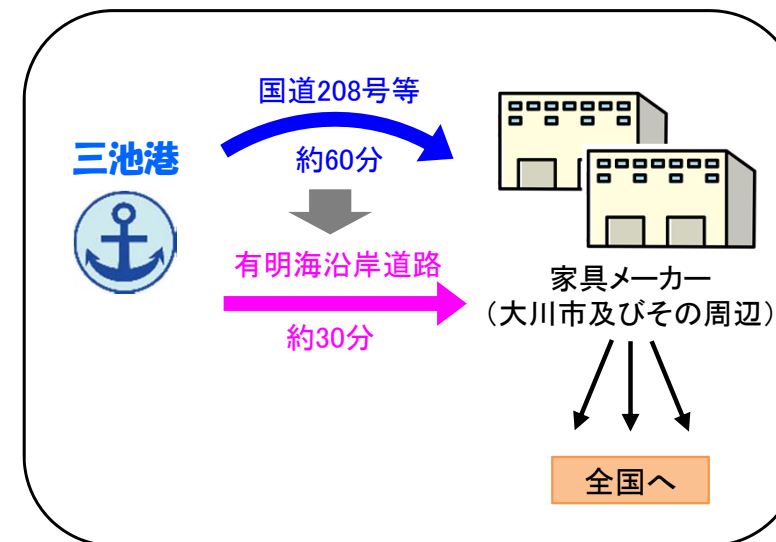
三池港に輸入される国際コンテナ貨物の約8割を家具が占めています。これらの家具は主に、大川市及びその周辺の家具メーカーにコンテナで輸送され、その後、全国に配送されています。

三池港から大川への輸送時間は、有明海沿岸道路の開通により、混雑する国道208号を利用して以前(約60分)の半分(約30分)に短縮されました。これにより輸送コスト削減や定時性向上などの効率化が進んでいます。



■三池港の輸入コンテナの品目内訳

出典: 三池港港湾統計



■三池港から輸入される家具等の輸送時間の変化

出典: 三池港内の企業ヒアリング



■三池港から三池港ICを利用する40ftコンテナ車

物流事業者の声

- 三池港における取り扱い貨物量の増加要因の1つに有明海沿岸道路の開通に伴った輸送コストの低減があります。
- 三池港で取り扱っているコンテナの7割以上は有明海沿岸道路を利用しています。
- 三池港で取り扱いの多い家具は定時性が重要であり、他港と比較して、有明海沿岸道路の整備に伴い、大川市のアクセスが優位になっていると思います。
- 有明海沿岸道路の開通による輸送時間の短縮から、回転数が増加し、輸送コストダウンに繋がりました。

企業、商業施設等が 沿線地域へ相次ぎ進出

有明海沿岸道路の沿線地域では、九州縦貫自動車道、九州新幹線、三池港、有明佐賀空港など広域交通ネットワークとのアクセス性も向上し、企業、商業施設、大学等の立地ポテンシャルが高まり、相次いで進出・増設が行われています。

(1) 企業等の進出状況

41社の企業等が進出・増設

有明海沿岸道路の初開通以降、沿線地域である大牟田市、みやま市、柳川市、大川市内へ企業、商業施設、大学など計41社が進出、増設しています。

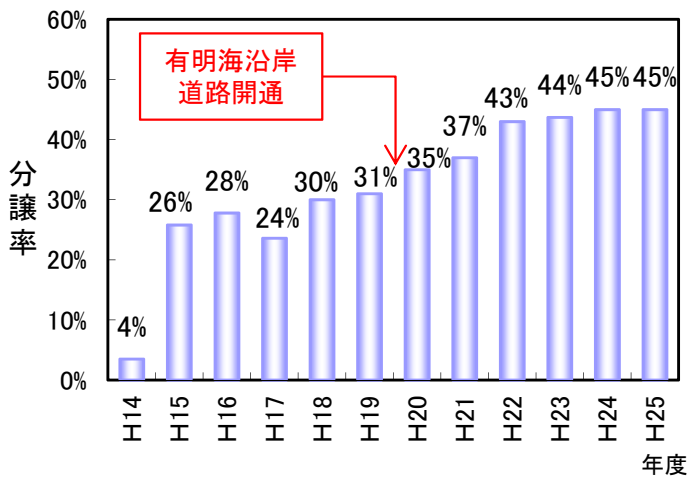


■有明海沿岸道路沿線地域の企業等の進出状況

(2) 大牟田テクノパーク、エコタウン

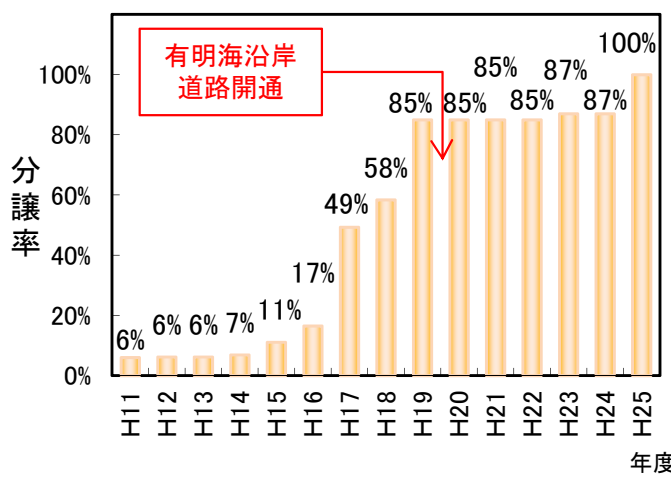
新たな基幹産業への転換を支援

沿線都市の大牟田市では、基幹産業を石炭から環境・リサイクルや新エネルギー等の新産業への転換が進められています。有明海沿岸道路の開通後、大牟田エコタウンでは、環境リサイクル企業等が6社進出・増設し、分譲率が45%となっています。また、大牟田テクノパークでは、物流や自動車部品の企業等が10社進出・増設し、全ての分譲が完了しています。



■大牟田エコタウンの分譲率の推移

出典: 大牟田市



■大牟田テクノパークの分譲率の推移

出典: 大牟田市

進出企業の声

- 関連会社や九州縦貫自動車へのアクセス性の良さが魅力です。有明海沿岸道路の整備により、長崎、熊本市内への時間短縮が見込まれ、九州一円の中心となることを期待しています。
- 有明海沿岸道路の整備により、利用者の増加が見込め、商圈としての魅力があると判断しました。
- 開通が進むにつれ、お客が非常に増加しております。
- 大牟田市の企業誘致の優遇制度があり、また有明海沿岸道路の整備により九州各地へのアクセスも良いから進出しました。

2車線整備の課題を指摘

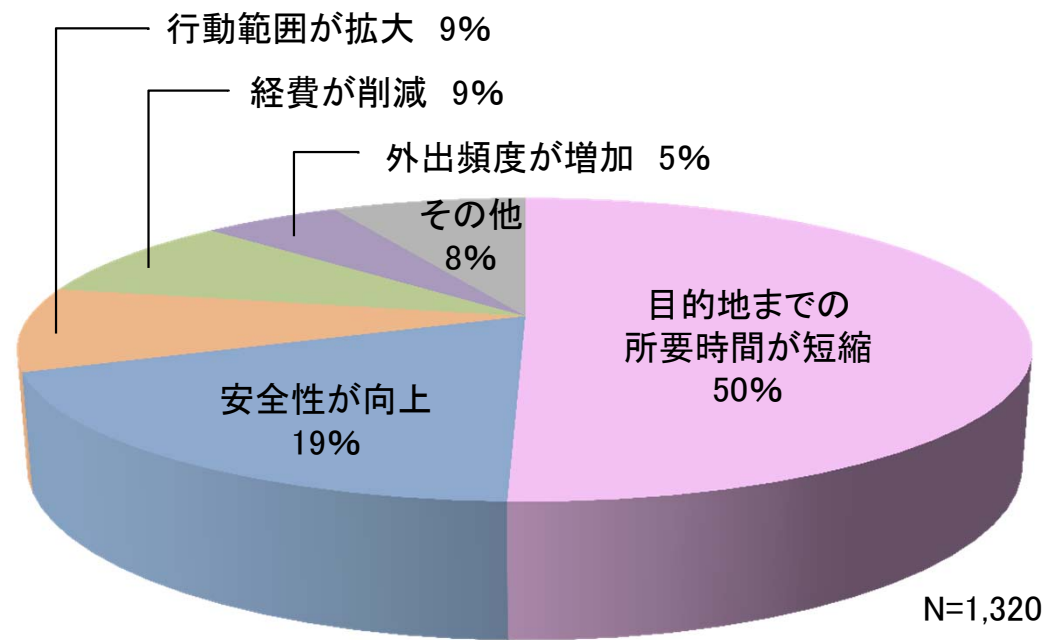
佐賀・熊本方面への延伸を期待



有明海沿岸道路の利用者は、高速道路としての速達性を実感する一方、交通量の大幅な増加に伴い、2車線整備による様々な課題を指摘しています。また、今後の整備について、佐賀・熊本方面への延伸が大きく期待されています。

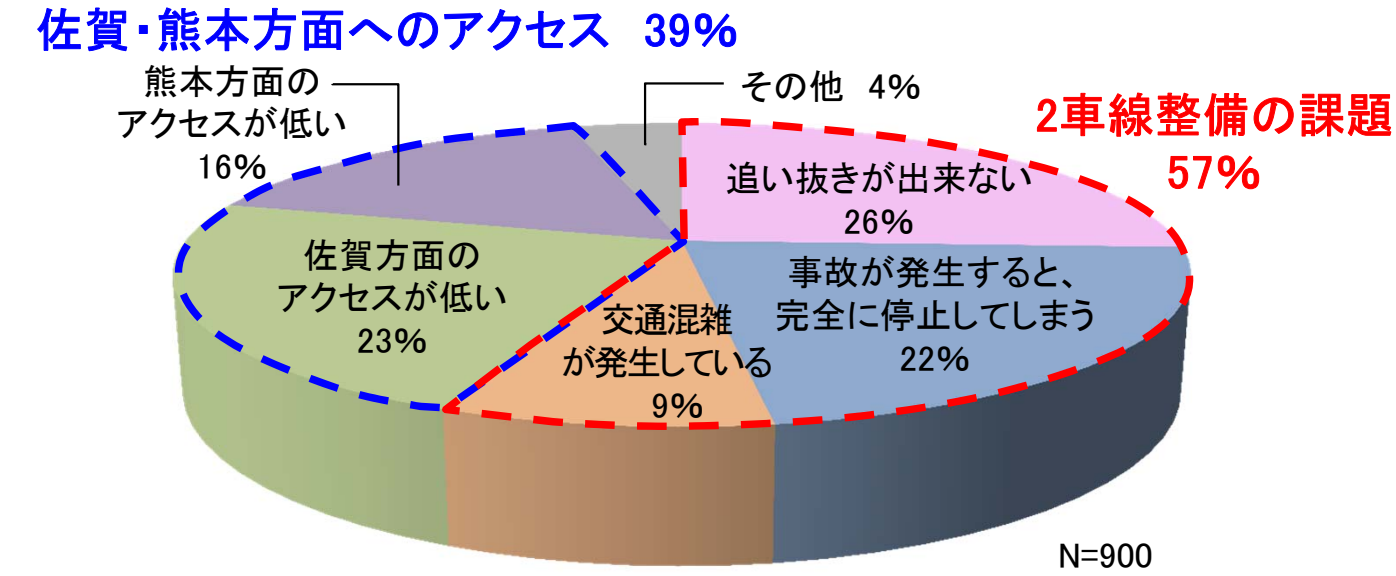
(1) 開通区間の効果

所要時間の短縮が50%
これまでに開通した区間の効果について、利用者から最も多く寄せられた声は「目的地までの所要時間が短縮」が50%、次いで「安全性が向上」が19%となっています。



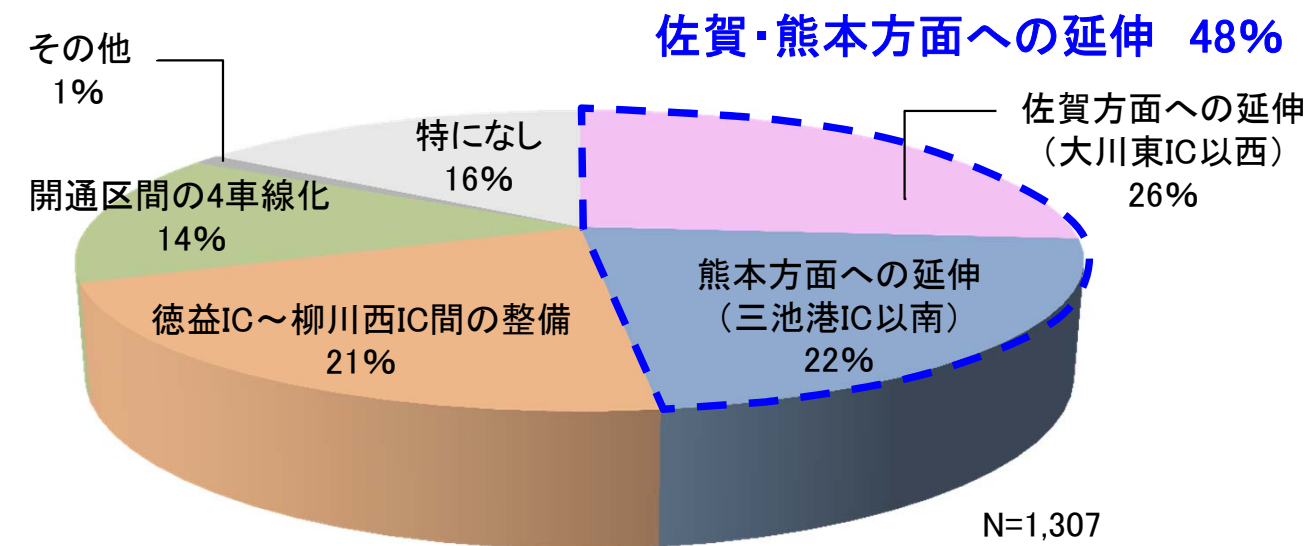
(2) 開通区間の課題

2車線整備の課題が57%
これまでに開通した区間の課題について、「追い抜きが出来ない」、「事故が発生すると完全に停止してしまう」、「交通混雑が発生している」といった2車線整備に関する課題を指摘する声が57%、次いで佐賀・熊本方面へのアクセス改善に関する指摘が39%となっています。



(3) 今後の整備について

佐賀・熊本方面への延伸が48%
今後の有明海沿岸道路の整備について、佐賀・熊本方面への延伸を期待する声が48%、次いで、徳益～柳川西IC間の整備が21%、開通区間の4車線化が14%となっています。



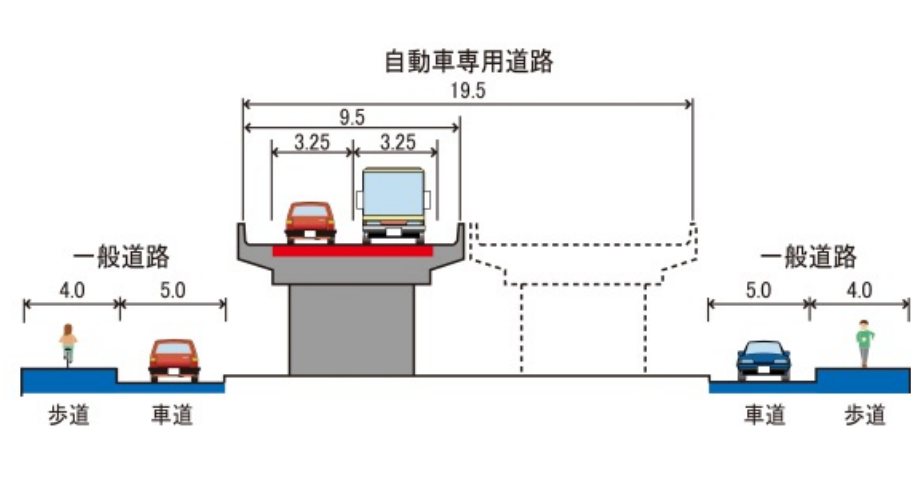
※webアンケート調査結果 (H26.1)
(有明海沿岸道路を月に1回以上利用している福岡県、佐賀県、熊本県在住の道路利用者を対象)



H29年度 沿線4市が高速直結へ

大川 柳川 みやま 大牟田

平成29年度に、有明海沿岸道路の徳益～柳川西IC間4.5kmが開通予定。これにより、今まで一般道を介して接続していた福岡県内沿線4市の大牟田市、みやま市、柳川市、大川市が高速道路で直結します。



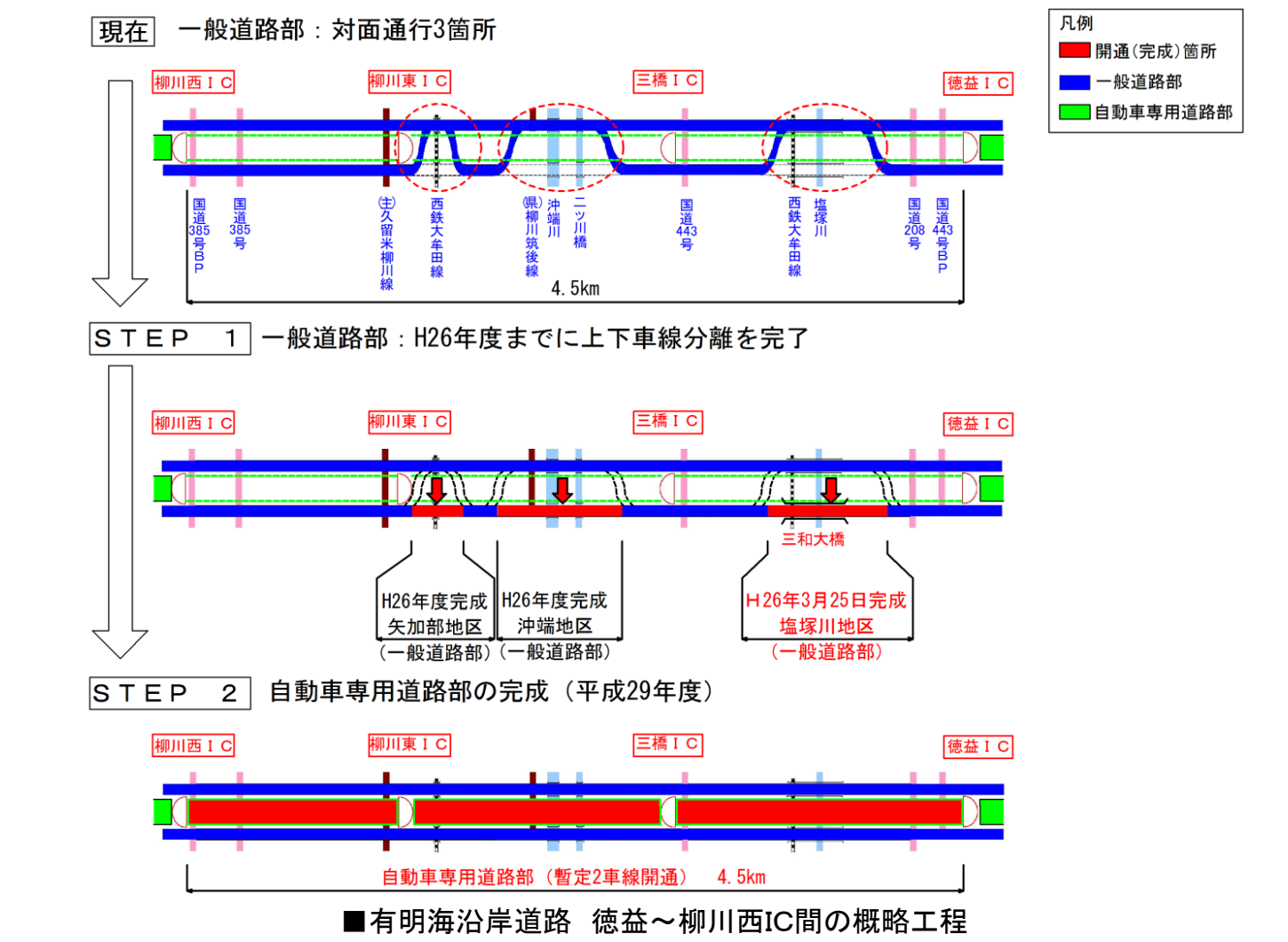
■有明海沿岸道路の断面構造



(2) 開通までの工程

H26年度、一般道路部の上下線分離が完了

徳益～柳川西IC間の一般道路部については、河川や鉄道を跨ぐ3箇所を上下対面通行としているため、自動車専用道路部の工事に際して、上下車線を分離する必要があります。この上下車線分離工事はH25年度に1カ所、H26年度には全て完了する予定であり、その後の当該箇所の下部工や上部工の工事を含め、平成29年度には自動車専用道路部の工事を完了、開通する予定です。



1日も早い開通を目指して

事業を担当する福岡国道事務所 有明海沿岸道路出張所では、全国に先駆けて調査設計、用地、工事を一体としてマネジメントする方式を取り入れ、事業全体の最適化を図りながら事業を進めています。有明海沿岸特有の超軟弱地盤への対応など、厳しい現場環境にありますが、徳益～柳川西IC間について、H29年度の1日も早い供用を目指します。

