



九州地域の道路事業に関する 課題と取り組みについて

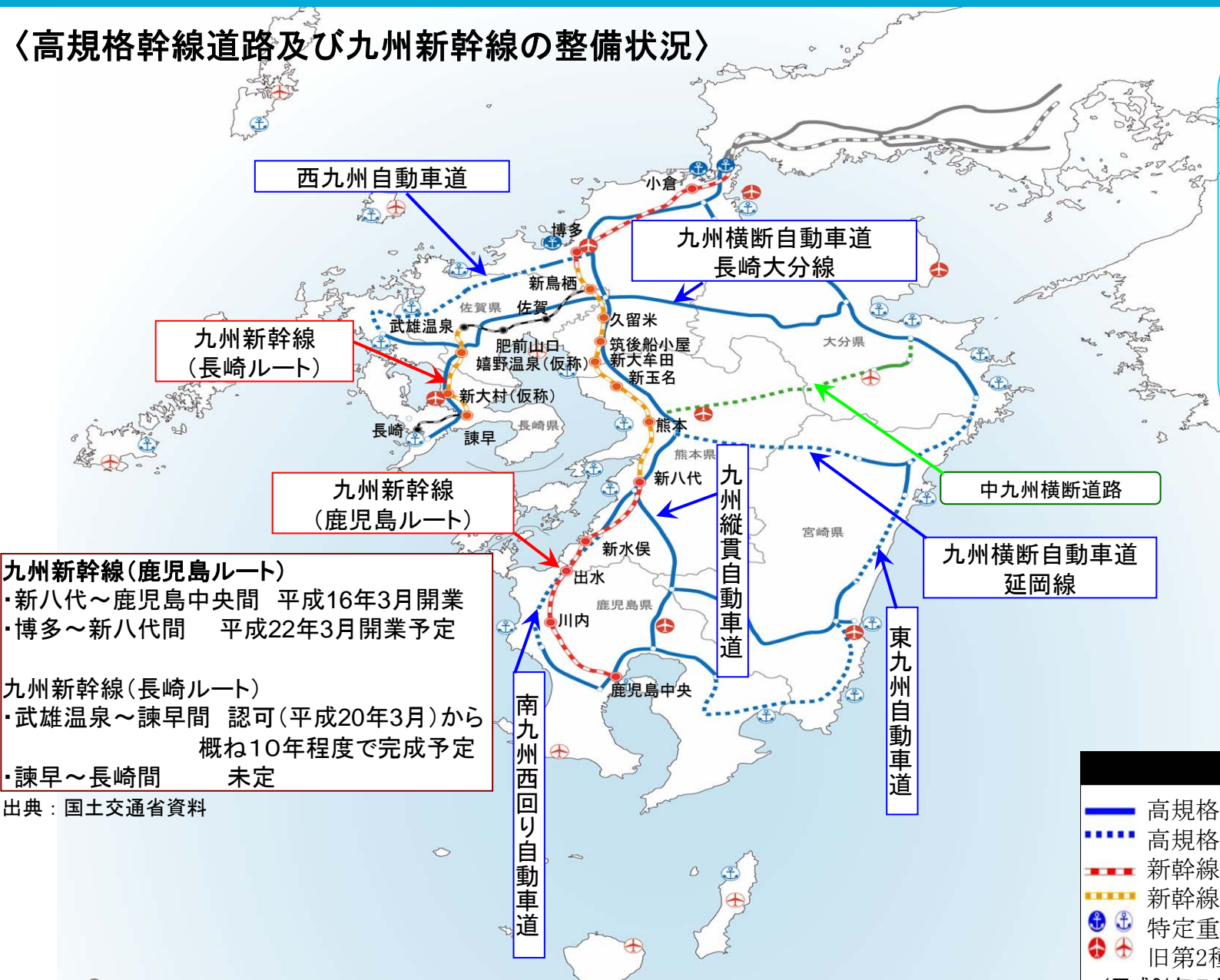
平成22年12月10日

九州地方整備局

1. 九州における道路の現状

九州圏の一体的な発展のための交通基盤

〈高規格幹線道路及び九州新幹線の整備状況〉



【新幹線駅を起終点とした魅力ある広域観光ルートの形成】

- 肥薩オレンジ鉄道における熊本・鹿児島間の直通列車の運行
- JR鹿児島本線、肥薩線における熊本、人吉間の蒸気機関車の運行
- 松浦鉄道におけるJR佐世保線への乗入れによる周遊性の確保

【新幹線駅から周辺地域へのアクセス向上】

- 鹿児島では主要な観光地までの統一感ある観光案内標識等の設置を推進している。

九州新幹線(鹿児島ルート)
 ・新八代～鹿児島中央間 平成16年3月開業
 ・博多～新八代間 平成22年3月開業予定

九州新幹線(長崎ルート)
 ・武雄温泉～諫早間 認可(平成20年3月)から概ね10年程度で完成予定
 ・諫早～長崎間 未定

出典：国土交通省資料

凡例	
	高規格幹線道路 (供用区間)
	高規格幹線道路 (未供用区間)
	新幹線 (開通区間)
	新幹線 (着工区間)
	特定重要港湾、重要港湾
	旧第2種空港、旧第3種空港等
(平成21年7月末現在)	

1. 高速自動車国道

・法定予定路線

831 km

※H22.12.10現在

2. 一般国道

・7,461km

うち指定区間

2,281 km

指定区間外

5,180 km

3. その他道路

・主要地方道

7,760 km

・一般県道

9,682 km

・市町村道

130,242 km

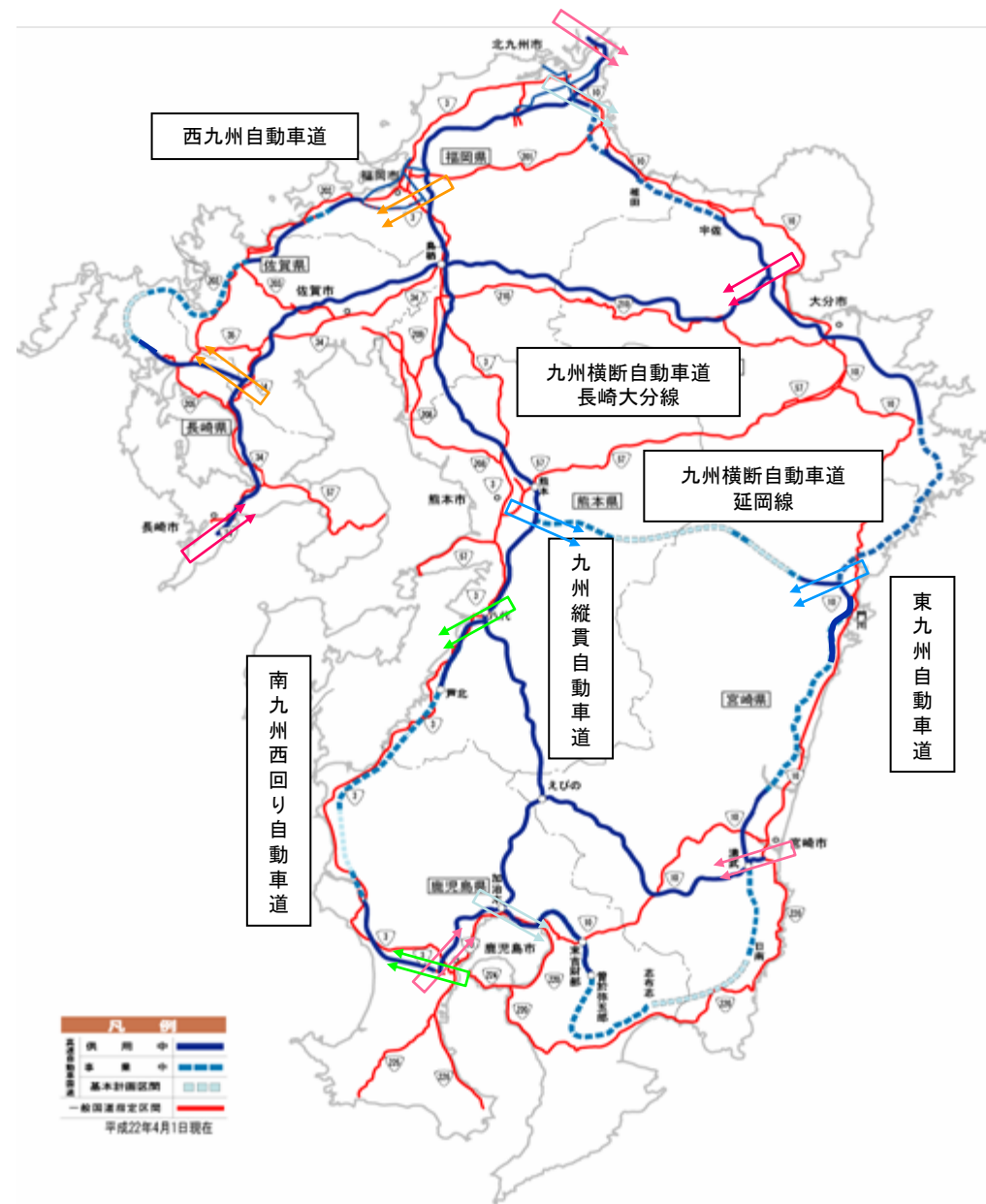
4. 都市高速道路

・北九州都市高速道路

49.5 km

・福岡都市高速道路

51.8 km



出典：道路統計年報2009(国土交通省道路局)

- 九州全体の交通量のうち、約35%を高速道路と直轄国道で分担。
- 直轄国道は、県管理国道の半分以下の延長で、同程度の交通を担っている。
- 大型車の交通量で見ると、約47%を高速道路と直轄国道で分担しており、県管理国道と比較した直轄国道の役割はさらに大きい。

【九州の道路別延長の割合】



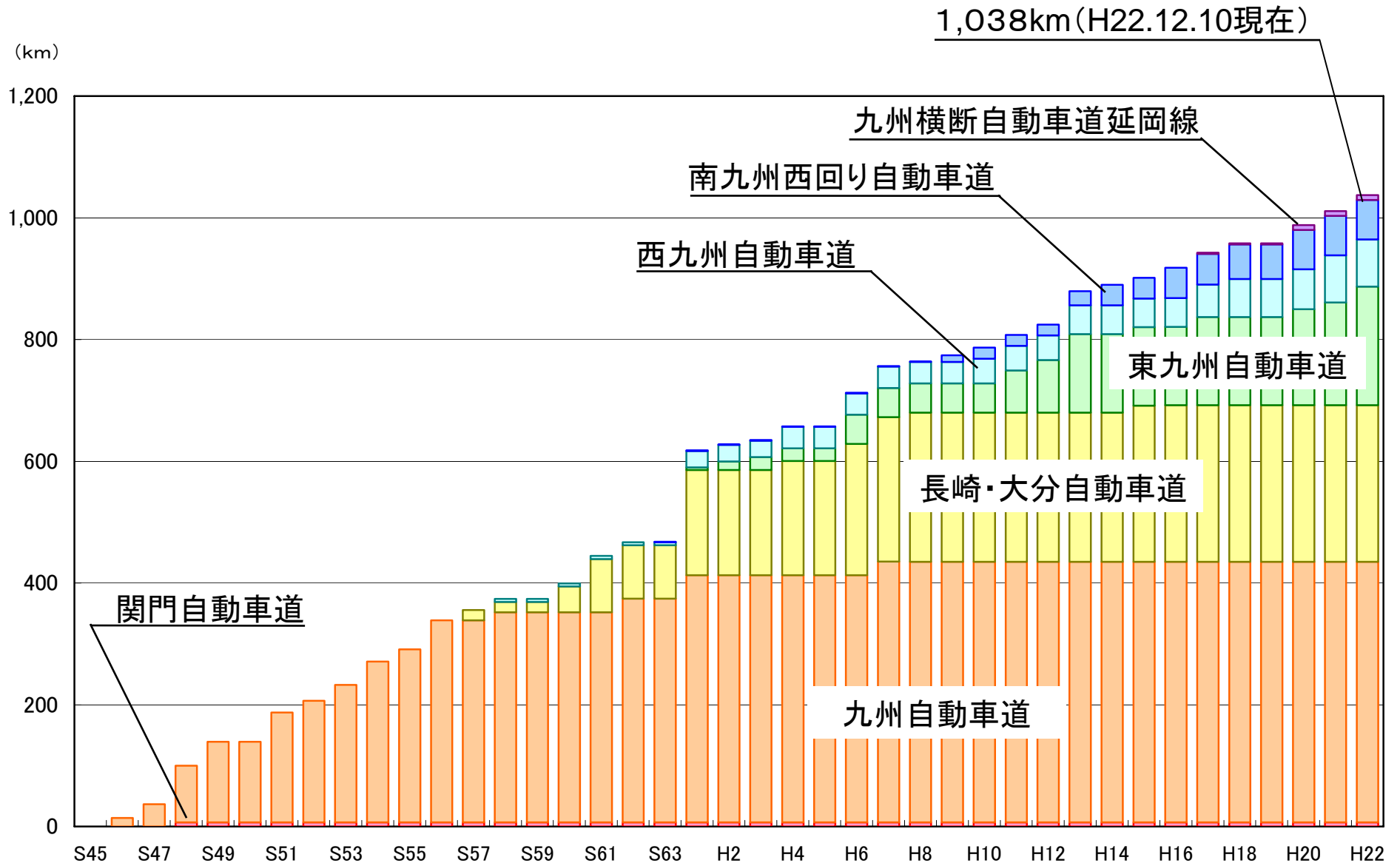
【道路別交通量比較(台キロ)】

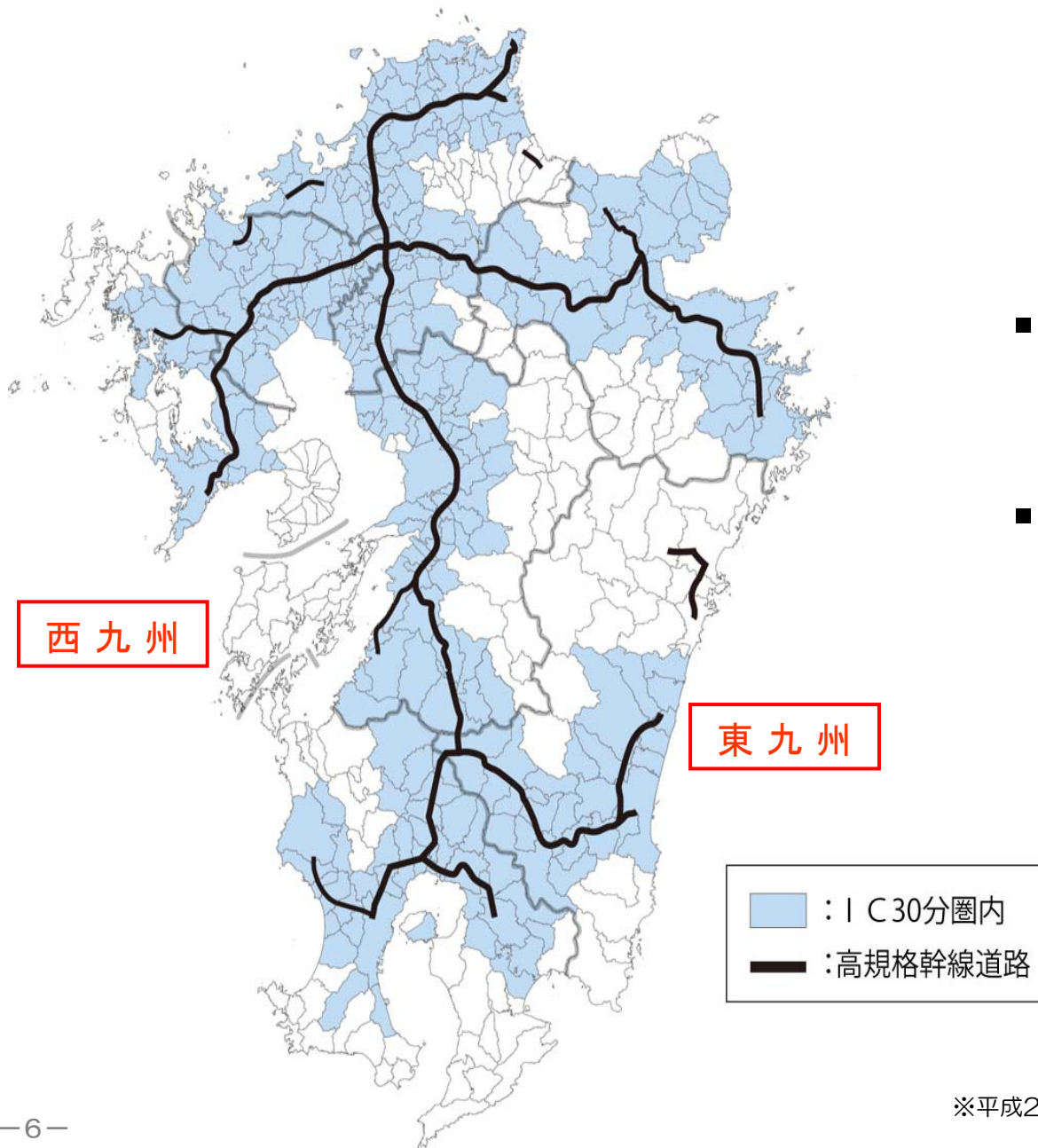


【道路別大型車交通量比較(台キロ)】

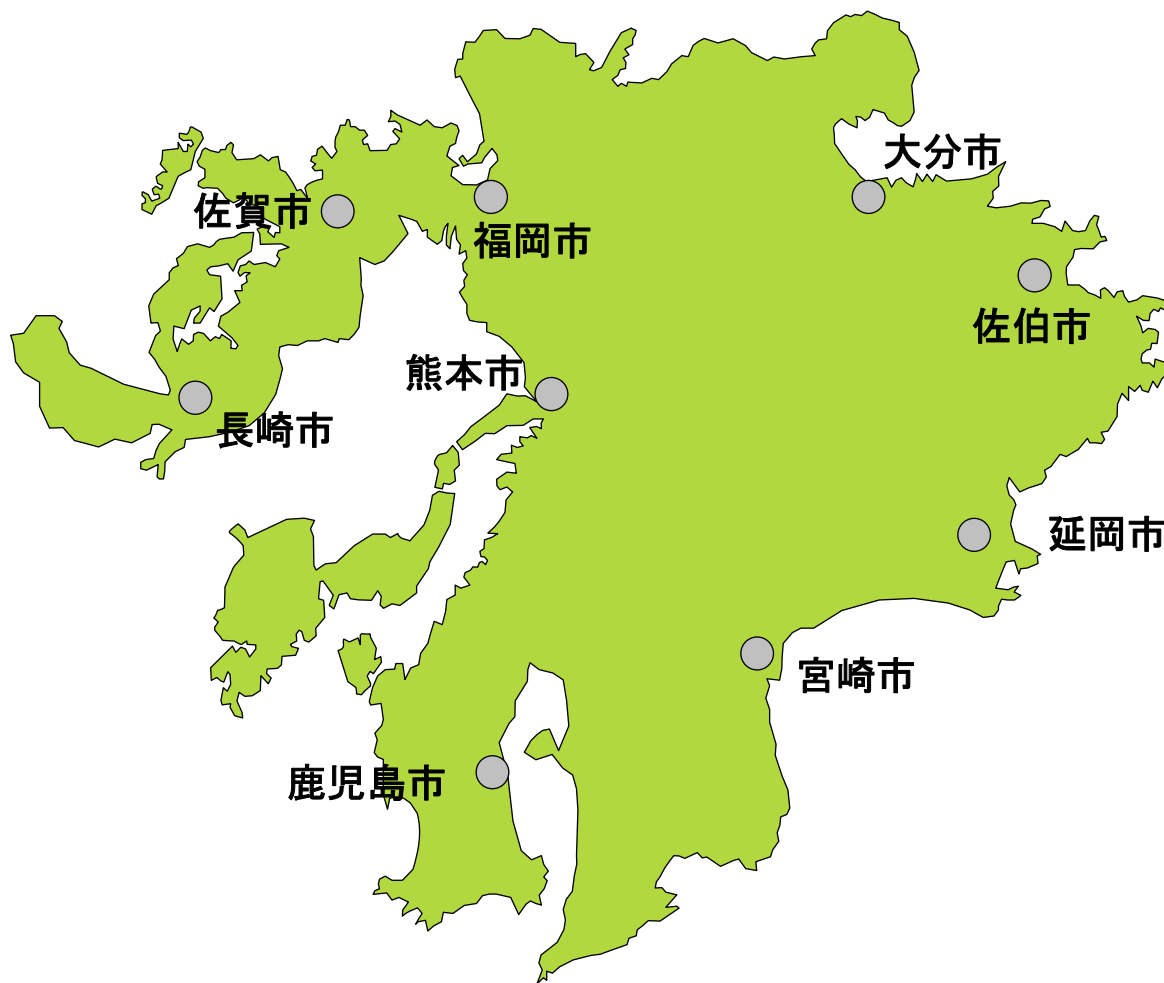


出典:平成17年度道路交通センサス及び2007(平成)17年度)道路統計年報による





- ・東西格差
- ・横断軸の脆弱性



症状1

猫背の九州

(異様に長い東海岸線)

症状2

メタボリックな九州

(異様に太い胴回り)

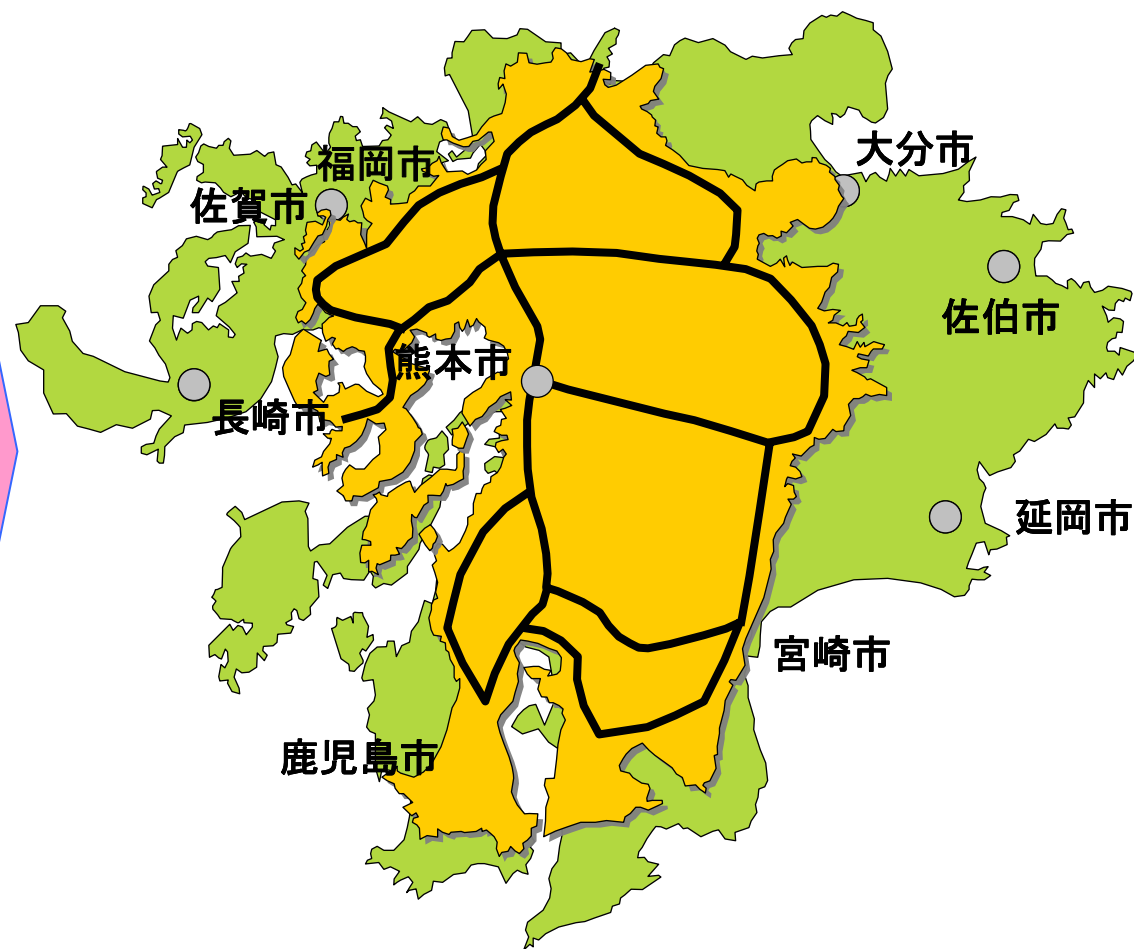
症状3

末端肥大の九州

(異様に大きい半島部)

※平成22年12月10日時点の道路ネットワークで算出、作成

◆現状の九州



治療法1

東九州道の整備

(東海岸沿の時間距離克服)

治療法2

横断道延岡線

等の整備

(中部九州横断軸の時間距離克服)

治療法3

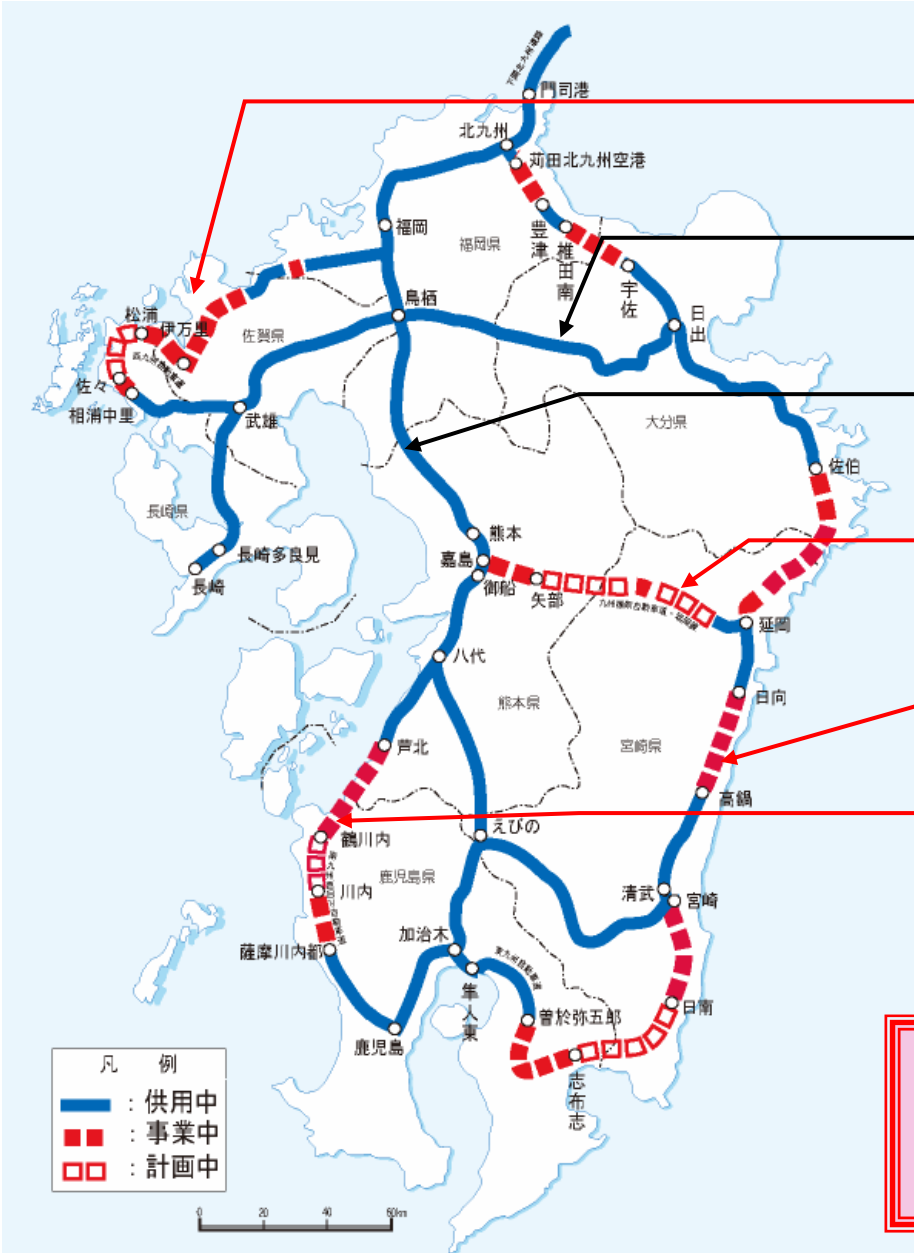
西九州道、南九州

西回り道の整備

(半島部のアクセス性の向上)

◆時間距離を克服した九州像

高速道路ネットワークの整備状況



◆西九州自動車道
78km / 150km : 約52%

◆九州横断自動車道長崎大分線
257km全線供用中

◆九州縦貫自動車道 等
435km全線供用中

◆九州横断自動車道延岡線
8km / 95km : 約8%

◆東九州自動車道
195km / 436km : 約45%

◆南九州西回り自動車道
65km / 140km : 約46%

九州 1,038km / 1,513km : 69%
全国 9,765km / 14,000km : 70%

2. 九州地方整備局の取り組み

①平成22年度道路事業費と高速道路等の整備状況

九州地方整備局
における道路整備

H22年度事業費
1,456億円

1. アジアの中で自立的に発展する国際・広域交流基盤づくり 902億円 (62%)

2. 渋滞緩和のためのバイパス・拡幅整備 142億円 (10%)

3. 交通安全(走りやすさ・歩きやすさ等)の向上 172億円 (12%)

4. 老朽化・災害対策等の安全で安心な基盤づくり 92億円 (6%)

5. 多様な活動主体を基軸とした良好な道路空間の形成 65億円 (4%)

6. 道路を常に良好な状態に保つための道路の管理 83億円 (6%)

九州における基幹ネットワークの整備状況
【高規格・地域高規格・一般国道(直轄)】



高規格幹線道路 (平成22年9月1日現在)	延長	総延長比
供用中区間	1,024km	68%
事業中区間	363km	24%
その他区間	126km	8%

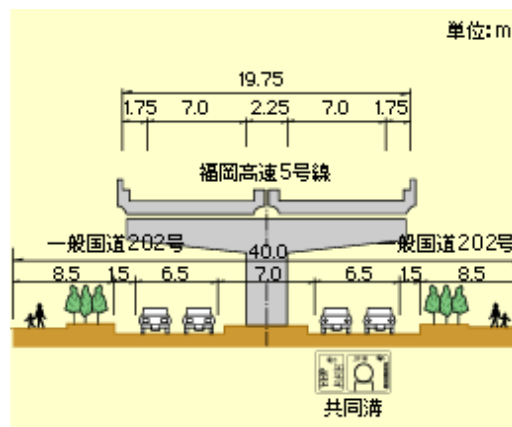
地域高規格道路 (平成22年9月1日現在)	延長	総延長比
供用中区間	249km	27%
事業中区間	360km	40%
その他区間	301km	33%

② 渋滞対策(福岡外環状道路)

- 福岡市内の交通軸は国道3号、国道202号を軸としたY字型ネットワークであることから、結節点である市街地部に交通が集中しやすく、その結果慢性的な渋滞が発生。
- 外環状道路の整備に伴う環状道路ネットワークの形成により、バイパス機能と分散機能を発現し、都市交通の整流化を支援



▼ 一般国道202号福岡外環状道路



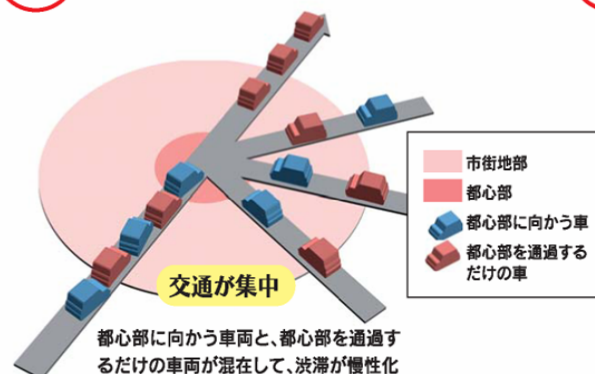
▼ 福岡市南区野多目付近



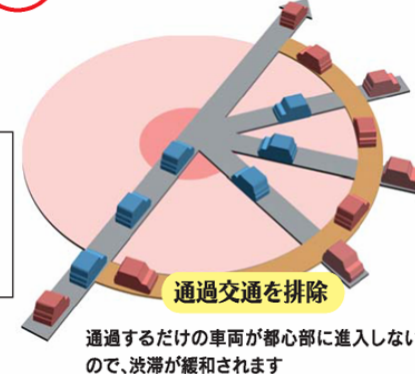
▼福岡市内の渋滞状況(渡辺通り)



整備前 通過するだけの車両を排除する道路がないので…



整備後 通過するだけの車両を排除する道路ができるので…



③交通安全対策(国道3号御島橋交差点)

県警と現地で協議し早期対策実施へ ～交差点改良～

1. 現状・課題

- ・当該交差点は、主要渋滞ポイントであり、朝夕の通勤時間帯に**最大渋滞長3,400m**となっており早期対策が求められていた。
- ・渋滞の要因は、右折レーンの不足によるものであるが、**都市高速の橋脚があり右折レーンの延伸が困難**な箇所であった。

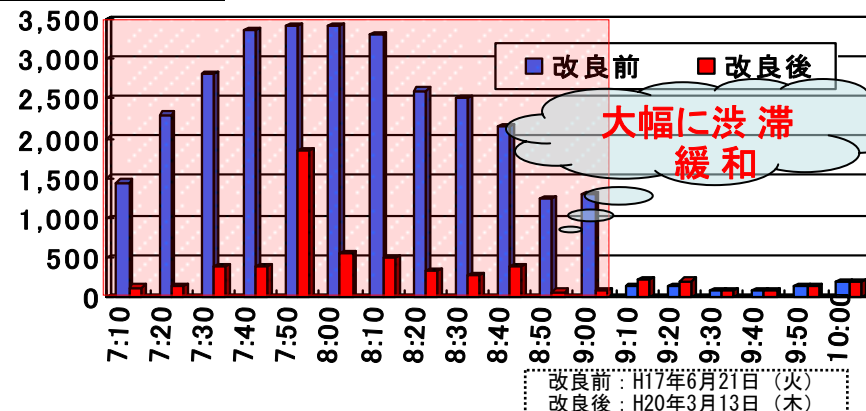
⇒ 早期に対策を講じるためには、**警察と共有の問題意識を持つ**とともに、**協議に要する期間の短縮**が必要であった。

2. 取組・実施体制

- ・現地立会に先立ち、計画(案)の机上による相互確認。
- ・机上での事前協議を基に**国土交通省・警察合同**で現地立会を実施。
- ・現地立会において互いの観点から問題点及び計画案の改善点等を共有・認識。
- ・現地協議結果を受け、計画案の見直しを行い、再度相互で確認し工事を実施。



3. 整備効果



通常、約半年(協議)

今回、約1ヶ月
(現地協議含み)

★約5ヶ月の短縮



④道路の維持管理(防災対策等)

道路更新防災等対策事業

1. 災害復旧に該当しないのり面崩落等の復旧



被災の状況<のり面崩落>



工事後<ブロック積擁壁工>

2. 防災・震災対策

【例】のり面・斜面崩壊・落石・地すべり等の災害に対する防護柵施設の設置工事



<コンクリート法枠>



<落石防護網>



<落石防護柵>



<落橋防止装置>

3. 橋梁、トンネル、舗装、その他施設の補修

【例】主桁鉄筋が露出した上部工下面のモルタル吹付工事



点検結果<主桁鉄筋の露出>

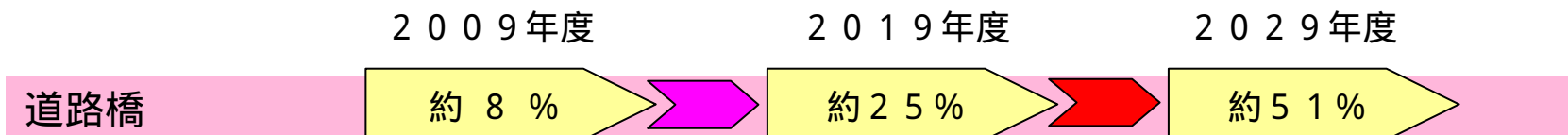


<モルタル吹付工>

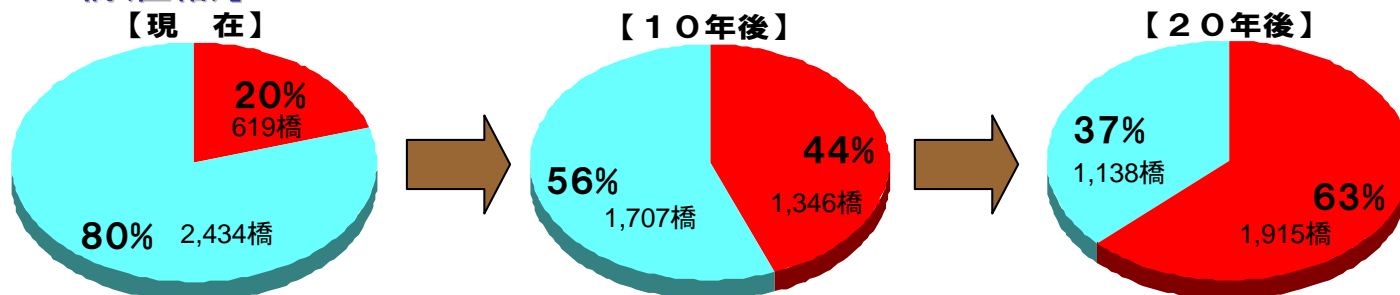


⑤ 橋梁の現状とその課題

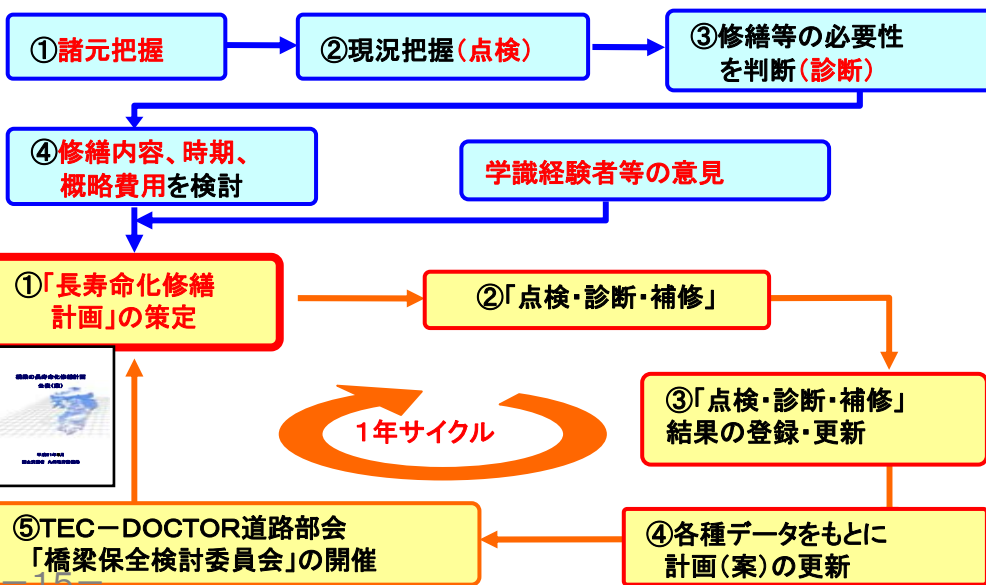
建設後50年以上経過する道路橋の割合(全国15万橋)



九州の橋梁の実態[3, 053橋(直轄)]



九州地整において長寿命化修繕計画を策定・フォローアップ



◆ 損傷状況 (主桁のコンクリート剥落)



◆ 現地における橋梁点検状況



◆ 損傷状況 (デッキプレート腐食)



◆ 現地における橋梁点検状況

⑥ 災害対策に対する自治体への支援

平成22年10月奄美地方豪雨災害での支援

10月20日の支援要請(鹿児島県→九州地方整備局)に基づき、翌21日から災害支援を実施。

【国土交通省の具体的な支援内容等】

○災害等支援本部

- ・九州地方整備局、九州技術事務所、鹿児島国道事務所、大隅河川国道事務所ならびに鹿児島港湾・空港整備事務所において、警戒体制を発令し、支援体制を強化。

○緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)による支援

- ・TEC-FORCEが現地で活動(延べ 299名)。県・地元市町村の要望にもとづき、大規模な被災を受けている道路・河川等を重点的に調査を実施。
- ・調査にあたっては、情報通信機器(ヘリコプター画像受信装置、ネットワークカメラ、衛星小型画像伝送装置[Ku-SAT]、衛星通信車)、情報収集車を用いて迅速な画像情報の提供を実施。
- ・県に貸与したカメラ付き照明車を法面監視のため国道58号朝戸トンネル(奄美市)に設置。24時間監視可能な環境を構築。

○災害対策用ヘリコプター『はるかぜ号』、『愛らんど号(四国地整)』による調査

- ・TEC-FORCEの職員が搭乗し上空からの被災調査を実施。
『はるかぜ号』:22日～ フライト10回・18時間、『愛らんど号』:25日～ フライト3回・4時間

○現地情報連絡担当官(リエゾン)の派遣

- ・21日より鹿児島県庁・同大島支庁・龍郷町・大和村へ職員を派遣(延べ74名)し、モバイルパソコンを活用した映像共有遠隔防災会議(TEC-FORCE. VC)にて、現地調査映像を県や地元市町村と共有。



照明車



ヘリコプター



ヘリコプター画像受信装置



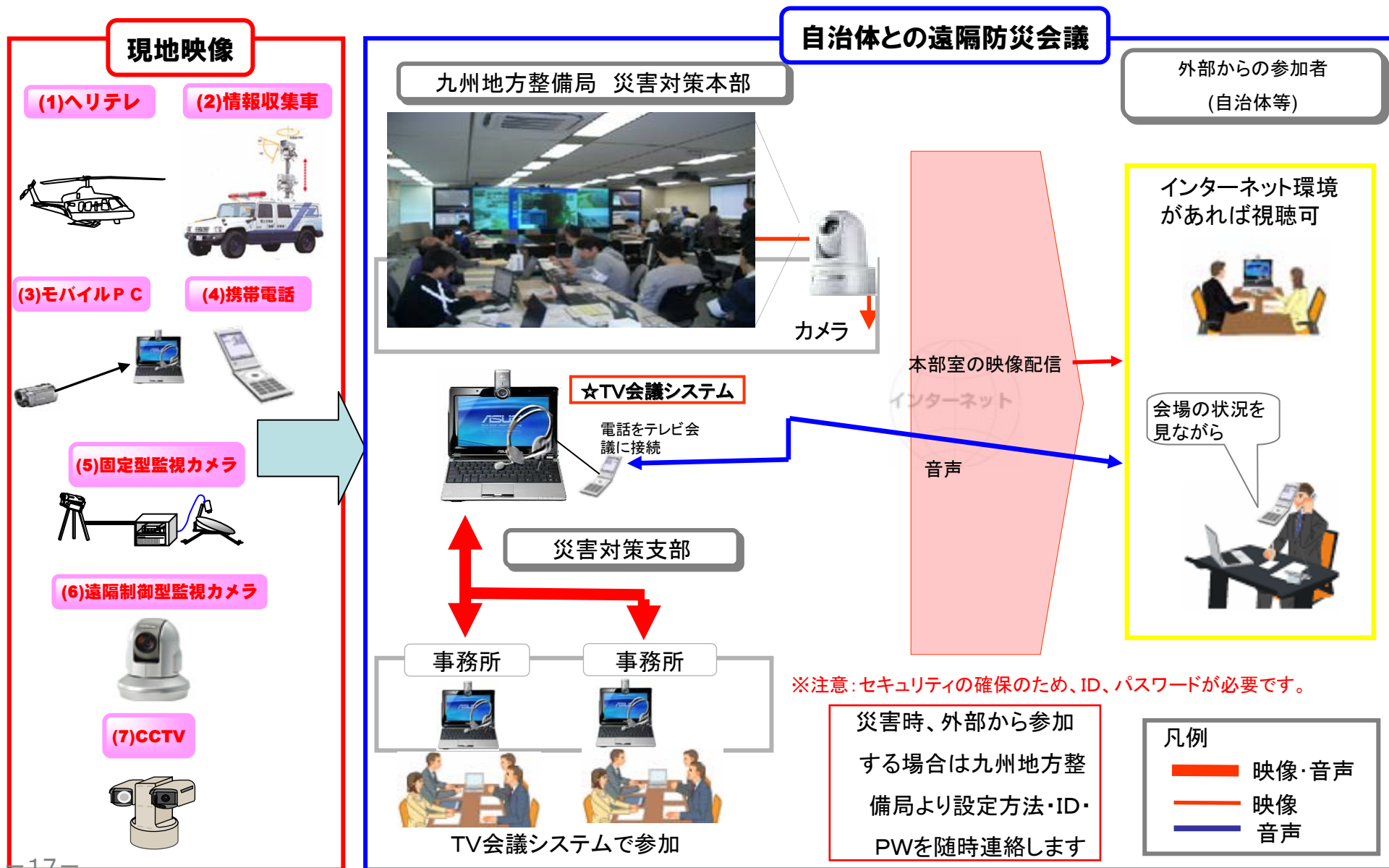
情報収集車



リエゾン

⑥ 災害対策に対する自治体への支援

映像共有遠隔防災会議(TEC-FORCE.VC)(仮称)



⑦多様な活動主体と連携した道づくり(道守九州会議)

地域住民や企業などの方々が連携・協力し、地域にふさわしい快適な道を共に作り育てる 取り組みが展開

様々な形での市民や企業と道路管理者との協働の道づくりが進められている (VSP・道路モニター・道の駅長 等)

道のボランティア活動等に関する意見交換会
(平成15年10月9日 福岡にて開催)

提案

「道守九州会議」設立(平成16年2月25日)

「道守九州会議」会員登録状況

一般会員：625団体等 **約 5.7万人**
賛助会員：企業団体109団体 個人87人
[平成22年8月末日現在]

道守体験事業

○道守体験事業
※一般市民、小学校の総合学習、ボランティア団体相互の交流等



学習会・意見交換会

○道守活動の促進普及に関する事項(HP、各種学習会、意見交換会等)



道守パネル展

○道の駅における「道守パネル展」の開催

