

# 「日本一住みやすいまち・久留米」を目指して 『都市計画道路 東合川野伏間線整備事業』

久留米市 都市建設部 広域道路対策課

## 1. はじめに

久留米市は、九州自動車道と大分・長崎自動車道のクロスポイントに近接し、国道3号をはじめとする6つの国道に併せて5つの鉄道路線が集中する交通の要衝となっています。平成17年の田主丸町、北野町、城島町、三潆町との広域合併により、広大な市域と多様な自然や歴史、文化等の地域資源を有し、人口は30万人を超え福岡県南の中心都市として、平成20年4月に九州では県庁所在地を除いて初めて中核市の指定を受けました。

平成23年3月には九州新幹線が全線開業し、九州圏域のみならず中国地方や近畿地方をはじめ、関西方面からの多くの来訪者の増加が期待されています。また、本市は「日本一住みやすいまち・久留米」を目指し、新総合計画、都市計画マスタープラン、都市交通マスタープランを策定し、都市の骨格となる幹線道路網の整備について、目標及び方針を定め、都市政策の主要課題として積極的に取り組んでいます。

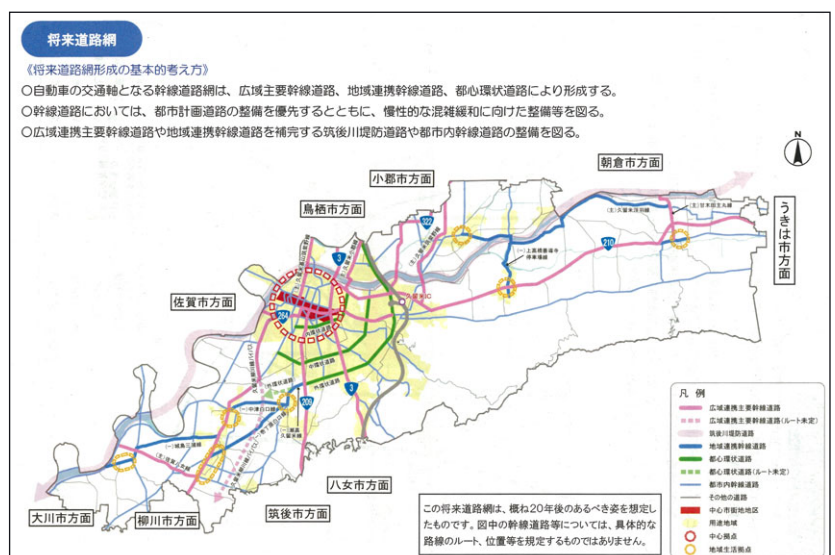


久留米市 位置図

## 2. 久留米市の幹線道路網の整備

現在の幹線道路の整備状況は、都市計画決定44路線、約110kmのうち、約55kmが完成（整備率約50%）し、現在整備中の区間及び概成区間、約21kmを合わせての整備率は約69%となっています。

本市の道路網の特徴は、市役所、JR久留米駅、西鉄久留米駅がある中心市街地から国道3号、209号、210号、264号、322号、(主)久留米筑紫野線並びに(主)久留米柳川線などの主要幹線道路が、放射状に伸びる形状をなしています。



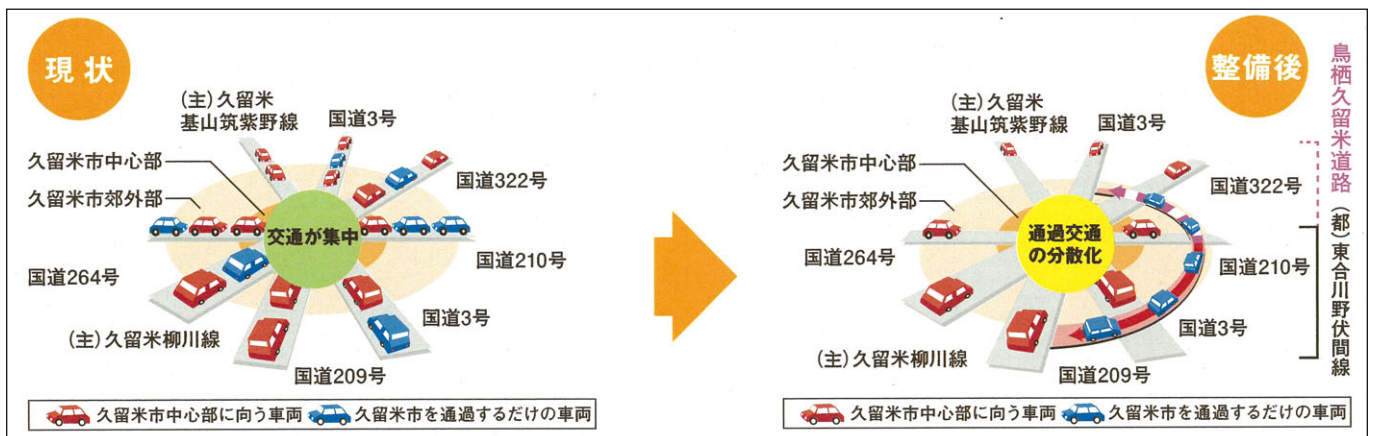
久留米市将来道路網 (都市計画マスタープラン)

そのため、交通が集中する市中心部においては、道路整備の遅れなどから通過交通と発着交通が混在して慢性的な交通渋滞が発生するなど大きな課題となっています。



市内の渋滞状況

久留米市はこうした課題への取組みとして、都市交通マスタープラン基本方針の1つとして市域内外の連携を支える幹線道路網の形成に努めています。本市の幹線道路の慢性的な交通混雑を緩和させるとともに、市域内外の連携・交流や産業活動の促進を図るために骨格となる道路網の形成に向け幹線道路網（広域連携主要幹線道路、地域連携幹線道路、都心環状道路）の整備を促進します。

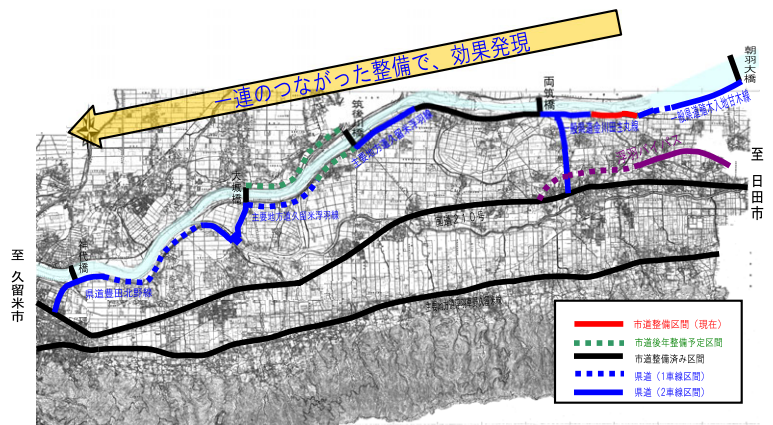


渋滞緩和のイメージ図（現状：東合川野伏間線整備前）

また、市域内外の東西を結ぶ筑後川堤防道路は、河川空間へのアクセス道路としての役割はもとより、広域連携機能を補完する（国道210号のバイパス機能）重要幹線道路であり、河川管理者等と連携して積極的に整備を進めています。



堤防道路整備状況



堤防道路整備計画

### 3. 東合川野伏間線整備事業

#### 1) 事業の概要

都市計画道路 東合川野伏間線は、昭和 37 年に都市計画決定された本市の都市骨格を形成する道路であり、国道 210 号（野々下交差点）を起点として、九州自動車道久留米 IC、国道 3 号（上津荒木交差点）を経て、国道 209 号（野伏間交差点）に至る全長約 6.5km の市街地東部に位置する外環状道路と位置付けています。

まず、起点と終点付近の整備は、市及び組合施工による土地区画整理事業を絡めて、国道 322 号から国道 3 号までの区間の整備については、福岡県と久留米市で事業区間を分担しました。市で整備を進めていた最後の区間となる矢取西交差点から北島交差点まで区間約 1.26km の整備を平成 17 年度より着手し、平成 26 年 3 月 21 日に東合川野伏間線の全線開通が実現しました。

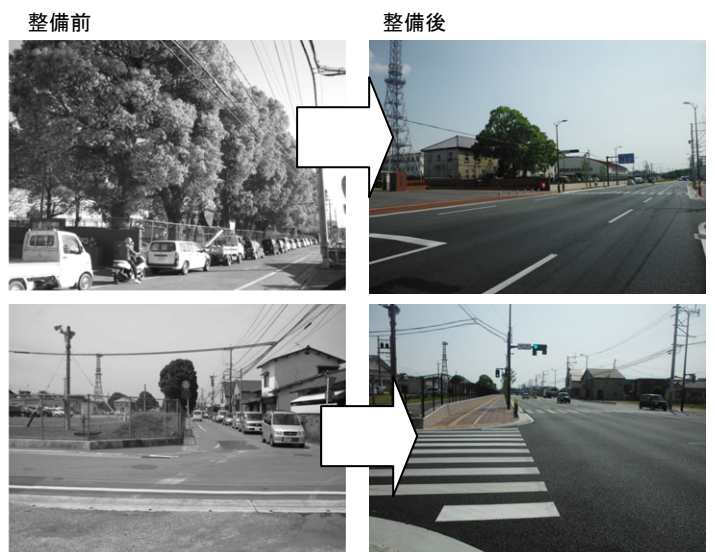
この道路の完成は久留米市にとって長年の悲願であり、市中心部の渋滞緩和や九州自動車道までのアクセス向上など、市内の交通環境の改善が期待されます。



東合川野伏間線 全線開通式  
(平成26年3月21日)



高速道入口付近 J R アンダー部  
(福岡県施工)



整備前・整備後の変遷  
(今回整備区間)

## 2) 今回整備区間の概要

本市は九州一の大河筑後川の水と耳納山系などの緑に象徴される豊かな自然に恵まれており、「水と緑の人間都市」を基本理念に都市づくりを進めています。

都市計画道路 東合川野伏間線は、正源氏風致地区が存在するなど緑化重点地区に指定された久留米市の貴重な自然環境の残る地域である隈山地区を通過します。

そのため、丘陵部掘削後は、アーチカルバートと呼ばれるコンクリート製品を設置して「トンネル構造」とし、緑化を復元することを決定しました。構造物の上部には覆土して緑地を復元するなど自然環境に十分配慮し、可能な限り環境の保全または向上に努めました。

### 【隈山トンネルの概要】

工 法：アーチカルバート工法（2連型）

延 長：隈山第1トンネル（御井町側） L = 55.5m

：隈山第2トンネル（国分町側） L = 40.5m

坑口形式：補強土壁工法（ジオテキスタイル工法）



丘陵部掘削状況



アーチカルバート設置状況



アーチカルバート完成



今回整備区間（矢取西交差点～北島交差点）航空写真



隈山地区完成イメージ図（平成27年度完成予定）

### 3) 主な整備効果

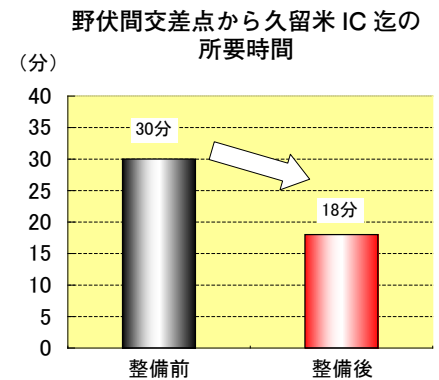
#### ■市中心市街地の渋滞が緩和

市街地通過交通を排除するバイパス機能を持つ道路を整備することにより、市中心市街地の渋滞緩和が見込まれます。これにより医療機関への救急搬送の時間短縮などにもつながります。

#### ■市内のアクセスが向上

市の北東部と南西部の地域間のアクセスが飛躍的に向上します。国道 209 号野伏間交差点から久留米インターチェンジまではこれまで渋滞時約 30 分かかっていましたが、整備後は約 18 分となり約 12 分の時間短縮が見込まれます。

(数値は見込値、今年度秋交通量調査実施予定)



#### ■都市の魅力がアップ

市内の回遊性が高まることで、市民の普段の生活や来訪者の観光などでの移動が快適になります。さらに人や物の動きが活発になり、地域経済の活性化につながります。

#### ■沿道の環境が改善

国道 3 号など交通渋滞が発生している道路の交通量が減少することで交通事故や騒音、排気ガスが減り、沿道の環境改善につながります。

#### ■地域防災活動の支援

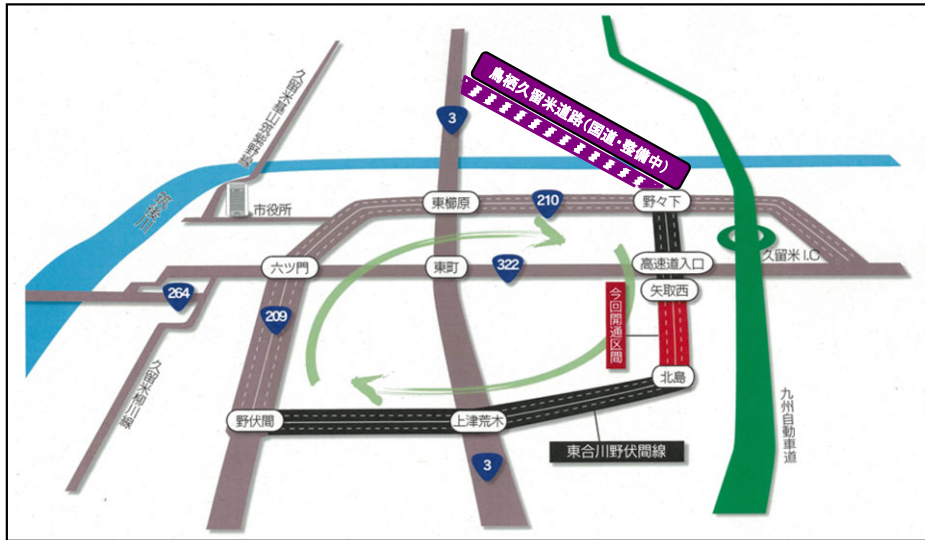
新たな移動経路ができることで、災害時の避難や救助活動の円滑化が見込まれます。また、救急車や消防車の円滑な移動が図られます。

#### ■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あがり、住宅地や商業地として周辺地域の土地利用が図られます。

### 4) 更に期待される効果

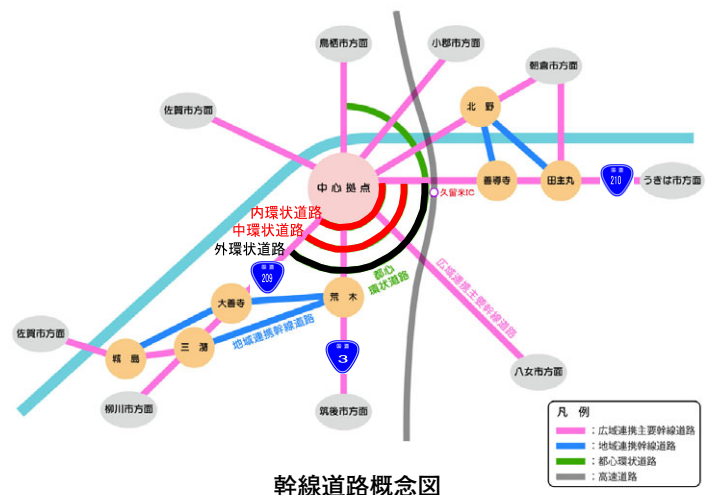
現在、国土交通省において、国道 3 号の鳥栖市高田町から国道 210 号野々下交差点（東合川五丁目）を結ぶ「一般国道 3 号鳥栖久留米道路」の整備を進められています。完成すると、都市計画道路 東合川野伏間線と一体となり、国道 3 号のバイパス機能をもつ道路になります。その結果、これまで以上に市中心部の渋滞緩和が図られ、久留米市内のアクセスがさらに向上します。



一般国道3号 鳥栖久留米道路計画位置図

#### 4. 今後の環状道路整備について

久留米市が進めている環状道路整備には、完成した外環状道路以外に、中環状道路、内環状道路の整備にも着手しております。中環状道路の整備については、久留米地方拠点都市区域の拠点地である合川北及び合川南土地地区画整理事業で整備された地区に大型のショッピングモール等が複数立地し、アクセス機能の強化及び周辺の渋滞緩和を目的として、国道210号から国道322号までの区間について事業を行っています。また、内環状道路についても西鉄天神大牟田線花畑駅付近連続立体交差事業や花畑駅周辺土地地区画整理事業(H23.3完成)と一体として進めており、中心市街地への円滑な車の誘導や安全・安心な歩行空間の確保による賑わいのある街づくりと国道210号、国道3号、国道209号等のアクセス道路として、利便性や円滑化の向上に寄与するなど事業効果が大いに期待できます。



幹線道路概念図

#### 5. おわりに

久留米市は、平成26年度で広域合併から10年が経過しますが、これまで、中核市への移行、九州新幹線久留米駅の開業、そして中心市街地の再生の起爆剤として平成28年春の開業を目指している久留米シティプラザの整備をはじめとした様々な都市基盤の整備に取組み、市勢発展の可能性を高めてきました。今後これらの可能性を最大限に引き出し、市民が誇りと愛着を持ち、住み続けたいと思える都市、「日本一住みやすいまち・久留米」をつくる一翼を担う都市計画道路の整備に努めていきたいと考えています。