

1 調査名称：15大野城市交通量調査業務

2 調査主体：福岡県大野城市

3 調査圏域：福岡県大野城市域

4 調査期間：平成27年7月24日～平成27年10月30日

5 調査概要：

本件調査は、平成28年度に改訂予定である「街路整備プログラム」の先行作業として、市内交通動向の現況把握を目的としている。

具体的には、市内主要交差点（N＝28箇所）について12時間方向別交通量調査を実施し、また前回調査（平成14年）と比較することで、市内の交通動向の現況と傾向を把握することを目的としている。

本件調査の結果は、現在の市内交通動向の課題分析に活用するとともに、必要に応じて新規路線の企画構想を行うとともに、街路整備プログラムにおいて実施する「将来交通量推計作業」に際して、推計モデルの現況再現資料として活用することを予定している。

I 調査概要

1 調査名称：15大野城市交通量調査業務

2 報告書目次

1. 調査概要
2. 業務計画書
3. 調査箇所調書
4. 交通量調査日表
5. 交通量調査総括表
6. 交通量図
7. 流動図
8. 観測状況写真集
9. あとがき

3 調査体制

発注者： 福岡県大野城市
調査受託業者： 株式会社西日本リサーチ・センター

4 委員会名簿等： なし

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

1.5 大野城市交通量調査業務

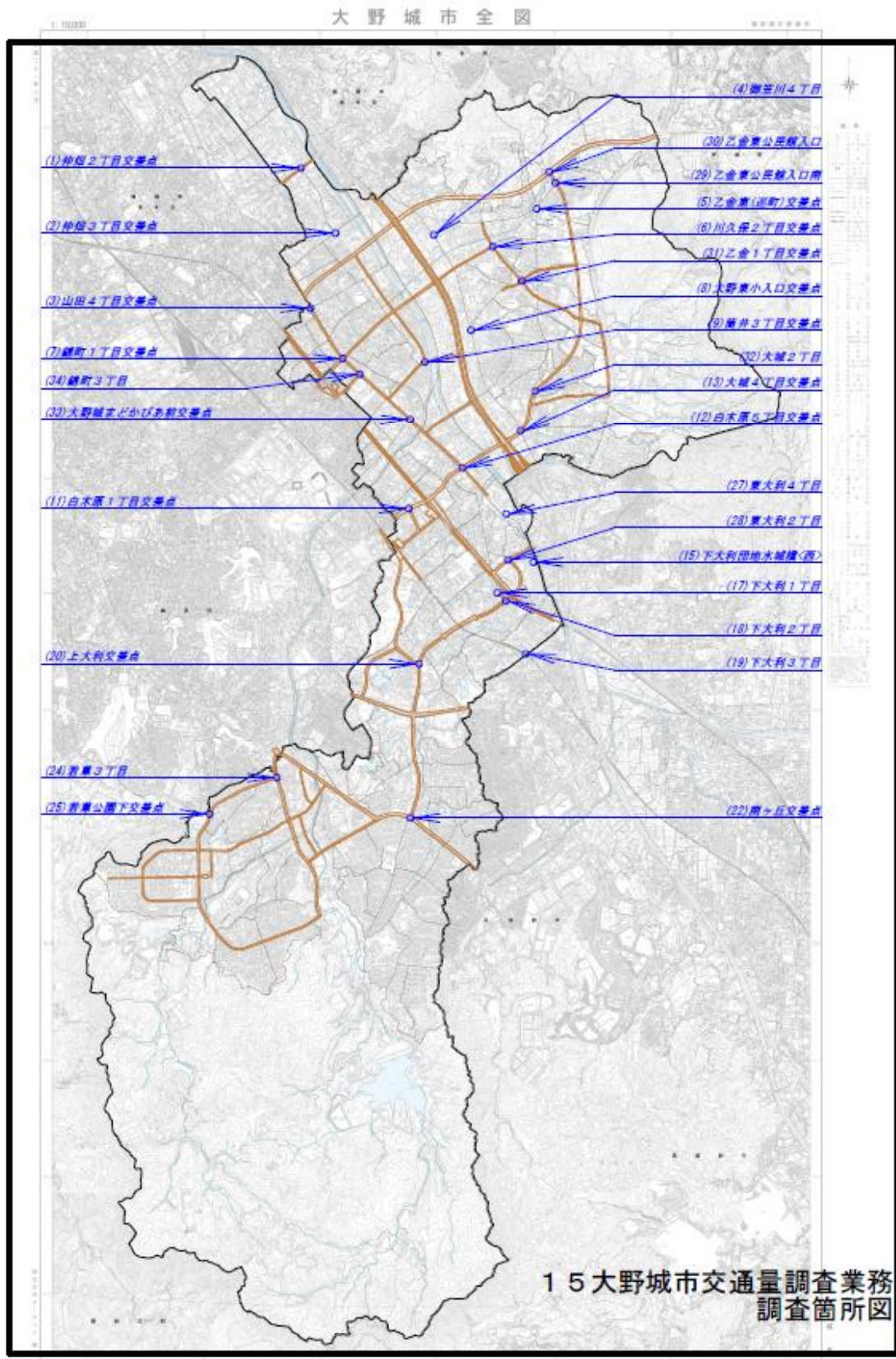
2 調査フロー

平成 27 年度： 交差点方向別交通量調査の実施

↓

平成 28 年度： 街路整備プログラムの改訂

3 調査圏域図



4 調査成果

[調査結果から得られた、市内の全体的な動向] 比較(H14→H27)

～ 交通量総数の観点からの全体概要 ～

■交通量総数の増減

交通量は、歩行者・自転車・2輪車・自動車の区分に関わらず、平成14年時点から全般的に増加している。

■分類別の増減傾向

分類別では、自転車・歩行者が、倍近い伸びを示している。また、自転車・歩行者は交差点単位での増加箇所数も多く、市内全域において増加傾向にあることが確認できる。

■歩行者・自転車について

2輪車・自動車類については、全体総数として交通量が増えているにもかかわらず、交差点単位では、減少箇所が多いことから、通行する経路等に変化・偏りが生じていることが確認できる。国土交通省が実施する道路交通センサスにおける自動車類の交通量は、国道3号御笠川付近のH11→H22動向が約8%の減少傾向であることを踏まえると、本市の交通動向は非常に活発であると考えられる。

[全体総括]

■市中心部の交通動向

県道福岡日田線(旧3号線)は、全交差点間で交通量が減少しており、特に県道の交通量減少が著しい。並行する道路への経路転換ということであればよいが、交通量の低下が本市中心地の賑わいの低下へと繋がらないよう、注視する必要がある。

■南地区における移動手段選択の動向

本市南地区においては、多様な移動手段を選択する傾向があることが確認できた。交通量の比較を行った平成14年以降の南地区においては、街路事業が着実に進捗し、歩道付の市内幹線道路網が構築され、充実してきたことが要因として考えられる。また、南地区においては区画整理事業を中心として継続的に住宅の供給が行われてきており、市外から多数の住民が転入していることとの関連性も考えられる。現在、本市東地区において街路事業が鋭意進捗しているとともに、区画整理事業によって多くの住宅地が供給される見通しであることから、今後同じような交通動向を示す可能性がある。

■春日市フォレストシティーの影響

春日市のフォレストシティーを縦断する主要道路沿線においては、今後も店舗等の立地・集積が見込まれることから、隣接する本市南地区においてはさらなる交通量の増加が予測できる。このことから、今後も継続して交通量の動向を注視する必要がある。

■乙金地区の沿道型店舗立地の影響

春日市フォレストシティーと同様の傾向は、本市乙金地区で事業中である「乙金第2土地区画整理事業」にも生じるものと予想される。すでに、幹線街路の供用に伴い、東地区の東西方向の交通量が増加傾向にある。今後、現人橋乙金線の沿線に店舗等の立地に伴い、さらなる交通量の増加が見込まれることから、今後も継続して交通量の動向を注視する必要がある。

■街路事業の効果

自動車・二輪車について、東地区の「那珂川宇美線」「現人橋乙金線」、中央地区の「下大利南ヶ丘線」各事業については、並行する既存道路からの交通転換が期待とおり進展していることが確認できたことから、一定の整備効果が発現していると判断できる。

また、歩道付の市内幹線道路網の構築が進展することで、今後益々、移動手段の多様化が見込まれる。

■自転車レーンの有用性

自転車レーンの設置は、事業の目的である歩行者と自転車との分離による安全な経路確保が実現されており、その効果として自転車・歩行者の交通量増加の一因となることが推測できる。今後は、地球にやさしい暮らしの実現、自動車類の交通量低減、市内の回遊性の向上という観点から、自転車レーン設置事業は積極的に整備を検討すべき事業と判断できる。

[分類別の交差点交通量の動向] 比較(H14→H27)

～ 交差点交通量の観点から ～

■歩行者交通の動向

歩行者交通量については、鉄道駅周辺・公共施設・大規模店舗などの集客施設が集中する中央地区の交差点が上位10交差点の多数を占めている。また、南地区において、都市計画道路「下大利南ヶ丘線」を通行する経路においては、比較的歩行者交通量が多い傾向にある。

■自転車交通の動向

自転車交通量については、歩行者交通と同じ傾向を示している。

■自動車交通の動向

自動車交通量については、(1)仲畑2丁目交差点を除く上位9か所が、県道が交差する交差点であった。これは道路性格や車線数から考えると妥当な結果と言える。しかし、「長浜太宰府線」は、台数・増加台数ともに1位である一方で、「福岡日田線(旧3号線)」や「現人橋乙金線」「水城下臼井線」は、減少傾向にある。

■二輪車交通の動向

二輪車交通量については、概ね自動車交通と同じ傾向を示している。加えて、南地区での通行の多い交差点が多く確認できる。

次頁に、分類別の交差点内通過交通量図を示す。

平成二十一年三月



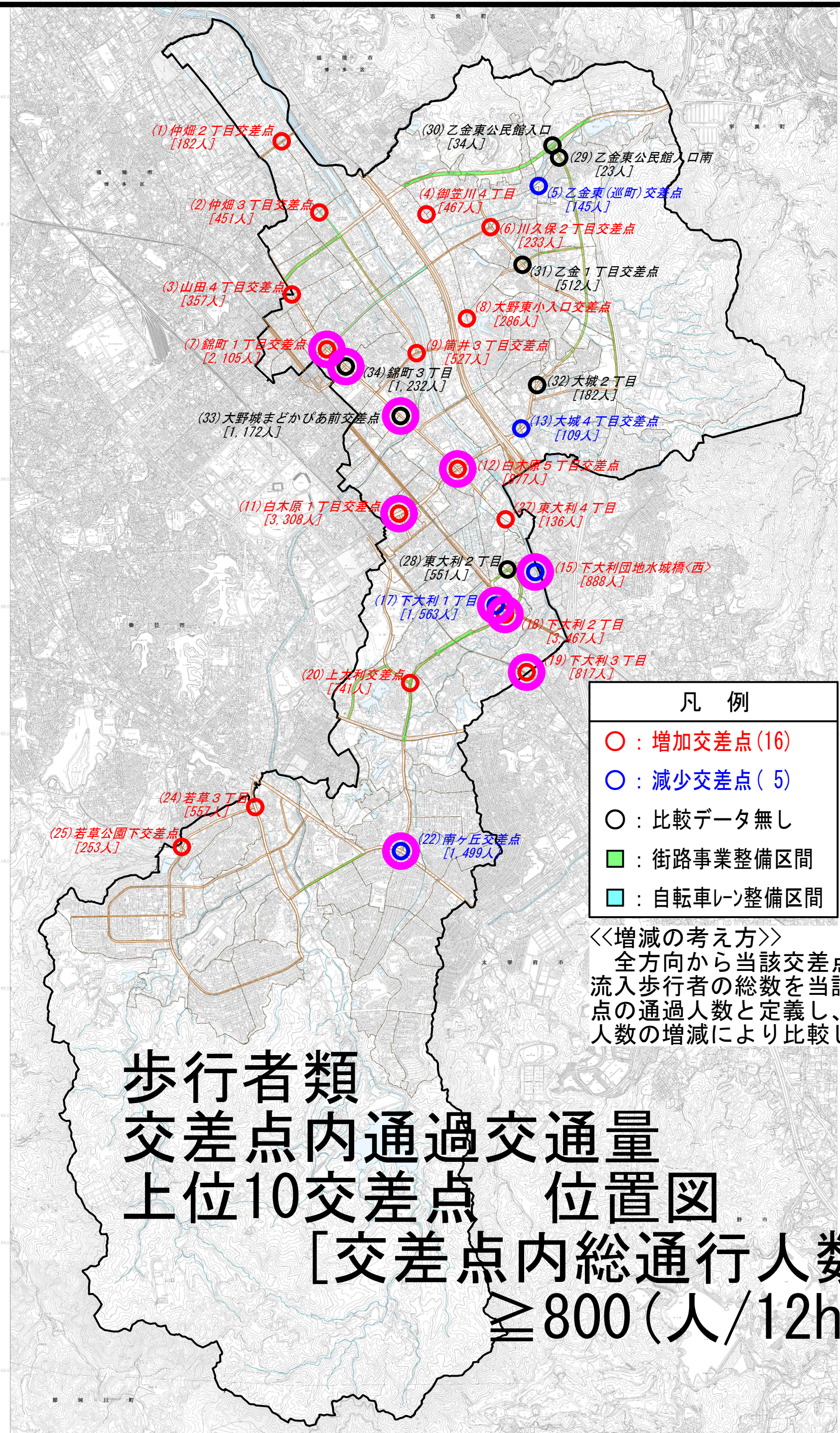
記号

○	増加交差点
○	減少交差点
○	比較データ無し
■	街路事業整備区間
■	自転車レーン整備区間

凡例

- : 増加交差点 (16)
- : 減少交差点 (5)
- : 比較データ無し
- : 街路事業整備区間
- : 自転車レーン整備区間

《増減の考え方》
 全方向から当該交差点への流入歩行者の総数を当該交差点の通過人数と定義し、通過人数の増減により比較した。



**歩行者類
 交差点内通過交通量
 上位10交差点 位置図**
[交差点内総通行人数]
 ≥ 800 (人/12h)

株式会社オービット

大野城市



記号

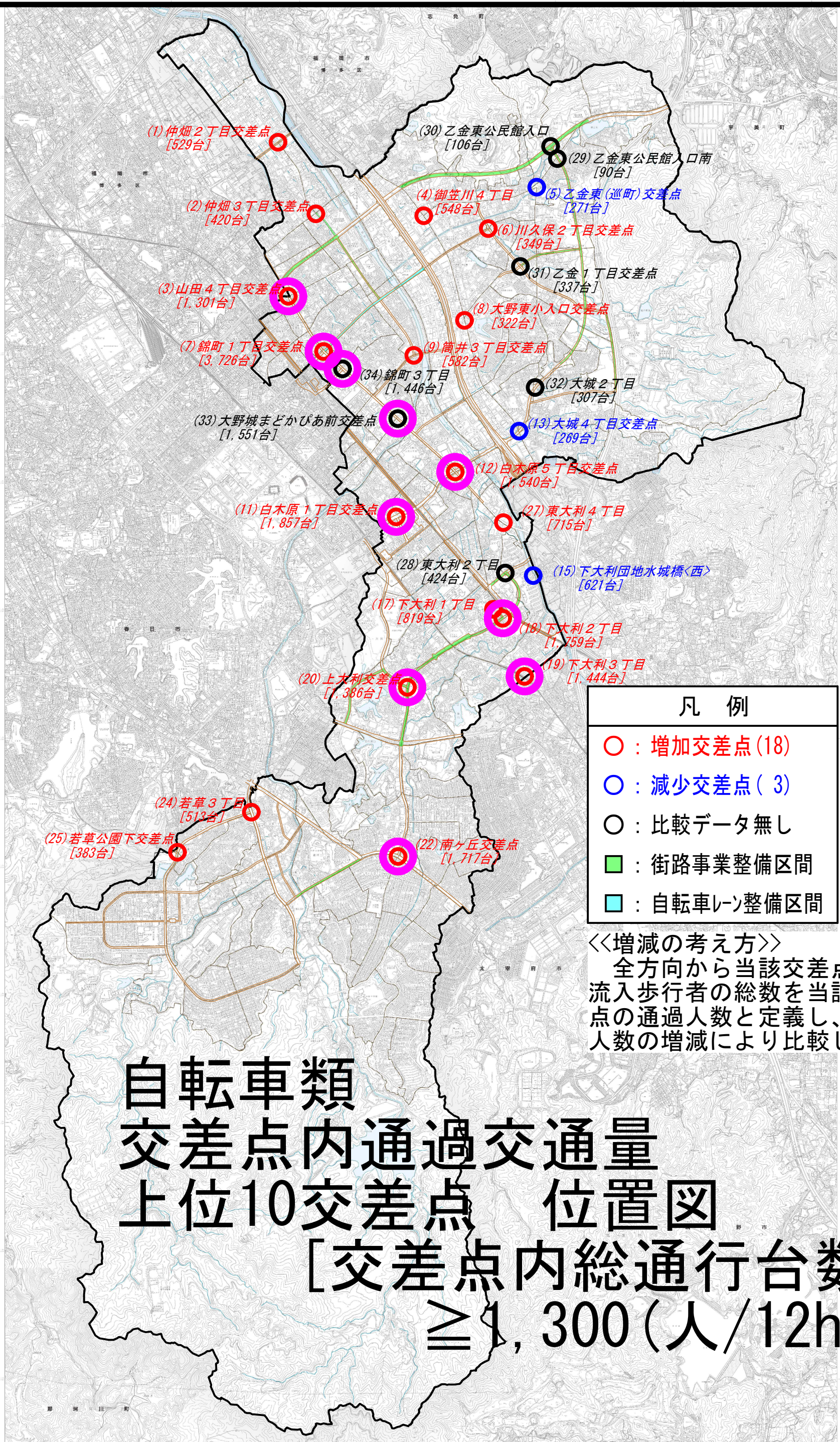
○	増加交差点
○	減少交差点
○	比較データ無し
■	街路事業整備区間
■	自転車レーン整備区間

凡例

○	増加交差点 (18)
○	減少交差点 (3)
○	比較データ無し
■	街路事業整備区間
■	自転車レーン整備区間

《増減の考え方》
 全方向から当該交差点への流入歩行者の総数を当該交差点の通過人数と定義し、通過人数の増減により比較した。

自転車類
 交差点内通過交通量
 上位10交差点 位置図
 [交差点内総通行台数]
 $\geq 1,300$ (人/12h)



成二十一年三月
 株式会社オービット



記号

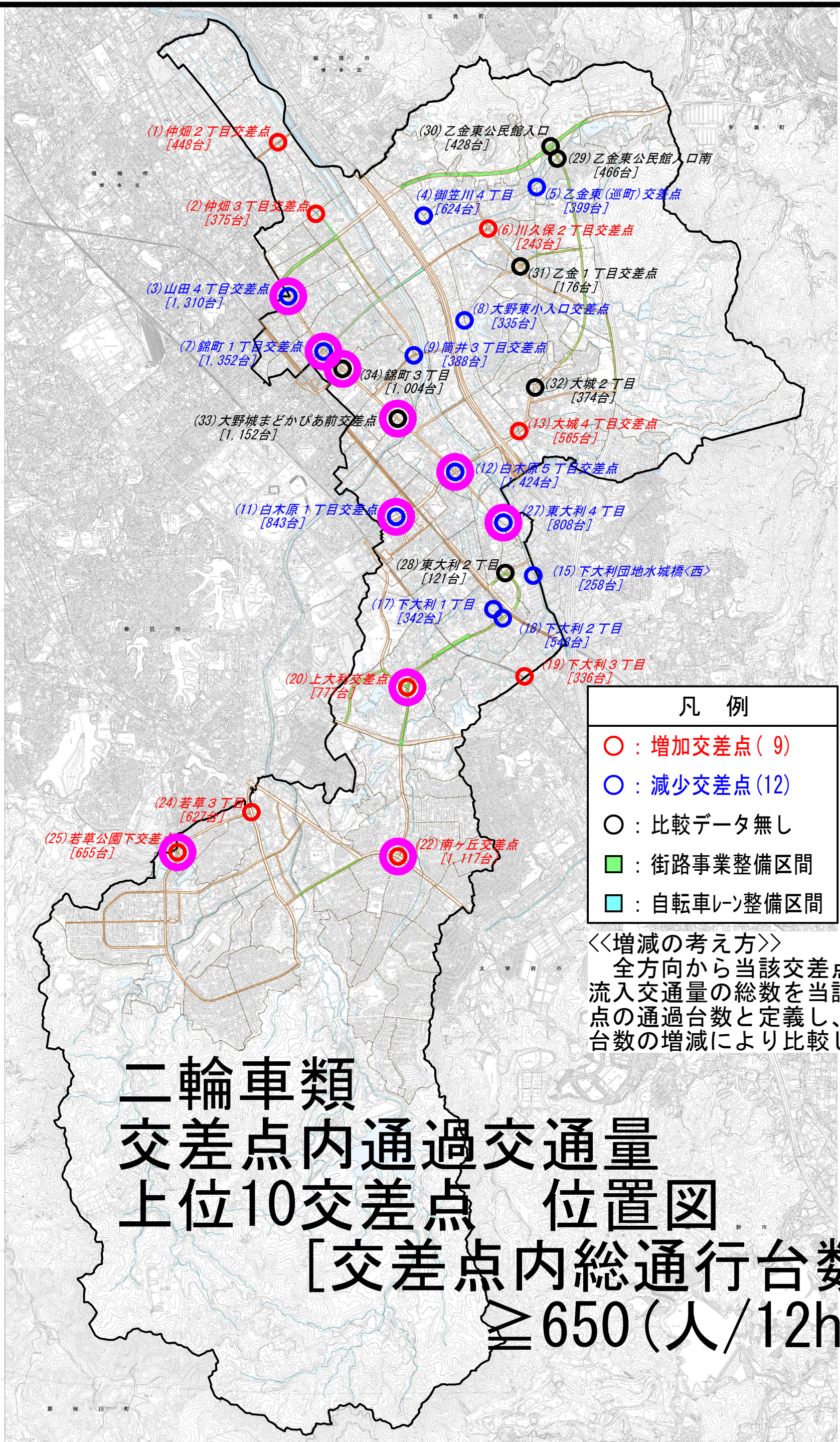
○	増加交差点
○	減少交差点
○	比較データ無し
■	街路事業整備区間
■	自転車レーン整備区間

凡例

- : 増加交差点 (9)
- : 減少交差点 (12)
- : 比較データ無し
- : 街路事業整備区間
- : 自転車レーン整備区間

《増減の考え方》
 全方向から当該交差点への流入交通量の総数を当該交差点の通過台数と定義し、通過台数の増減により比較した。

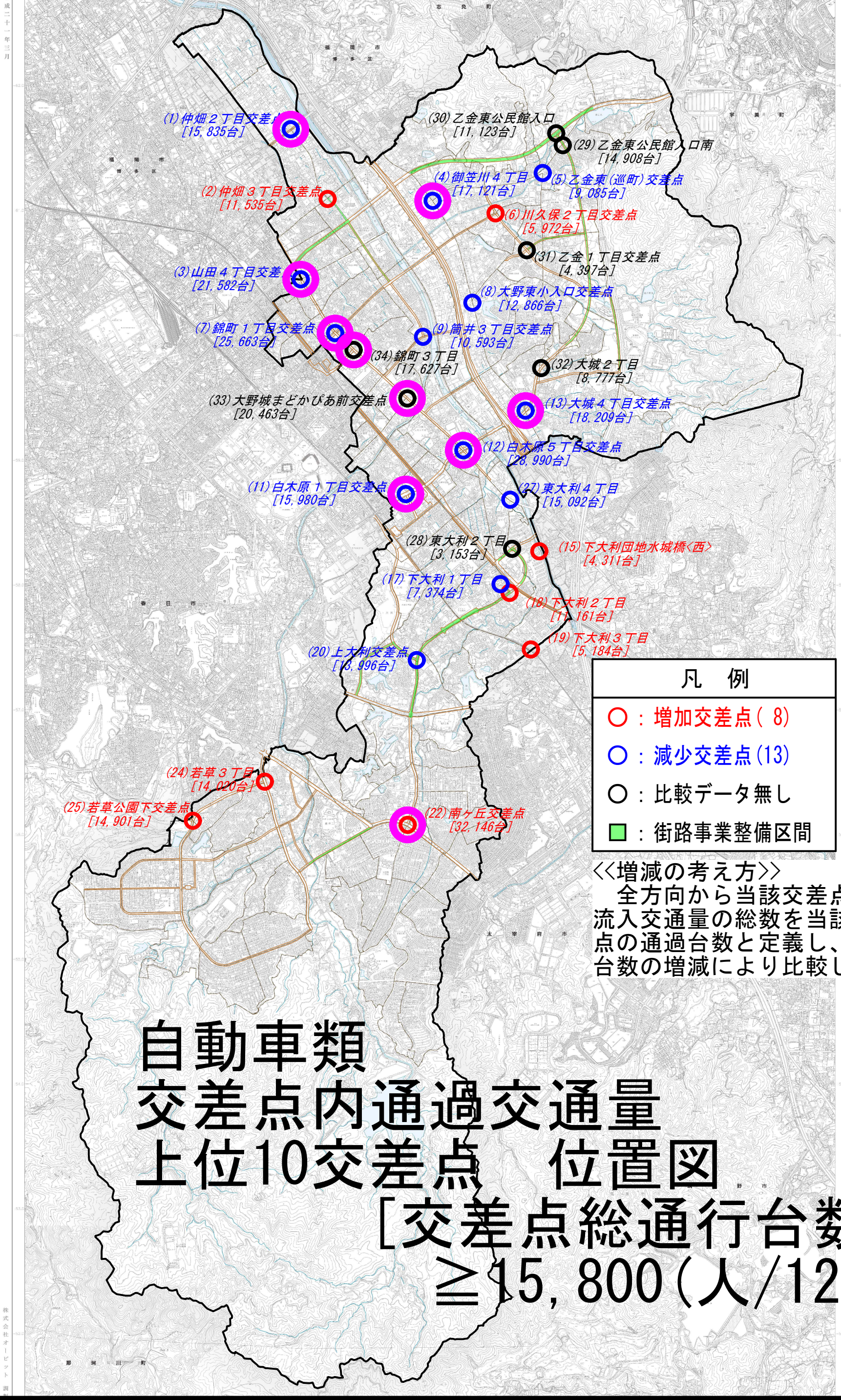
**二輪車類
 交差点内通過交通量
 上位10交差点 位置図**
[交差点内総通行台数]
 ≥ 650 (人/12h)



平成二十一年三月

大野城市

平成二十一年三月



自動車類
交差点内通過交通量
上位10交差点 位置図
[交差点総通行台数]
≥ 15,800 (人/12h)

株式会社オービット

大野城市