

# 一般国道3号博多バイパス(下臼井～空港口)における計画段階評価

## 1. 一般国道3号下臼井～空港口地域の課題

### ① 渋滞発生による速度低下

- 対象区間では上下線において複数交差点にわたり速度低下が発生し、慢性的な渋滞が課題。(【写真①】、図1)
- 主要渋滞箇所では、接続する従道路側も速度低下が発生しており、交差点の慢性的な渋滞が課題。



【写真①】 対象区間の渋滞状況(下)

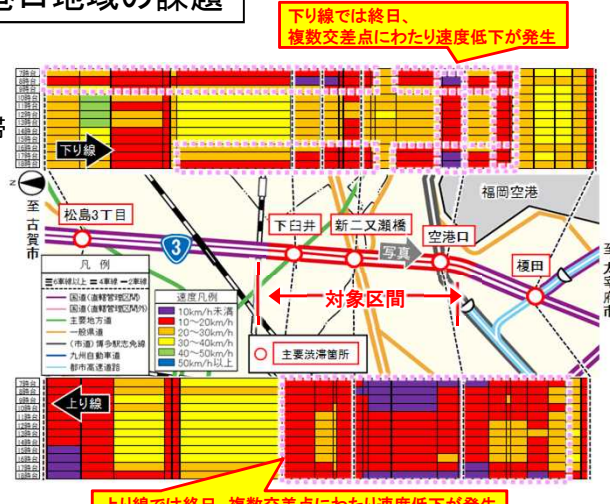


図1 対象区間の交通状況

### ② 道路利用者の安全性の確保

- 対象区間内の主要交差点の死傷事故率は福岡県内平均(主要地方道以上)の約2倍以上と高い。特に新二又瀬橋交差点では5倍以上と著しく高く、安全性の確保が課題。(図2)



図2 対象区間の死傷事故率

### ③ 物流活動への支障

- 空港への配送では時間指定があるため配送時間の速達性・定時性が重要であるが、現状は渋滞による配送時間の増加、時間の読みにくさなど円滑な物流活動に支障が発生。(図3)

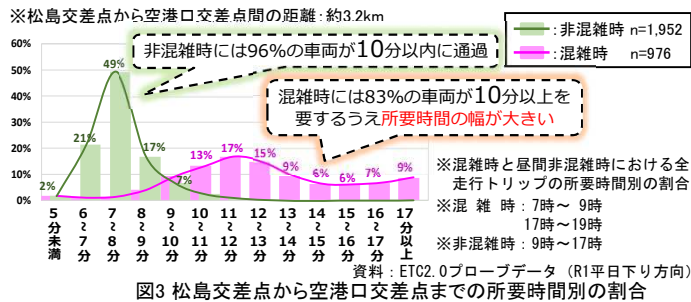


図3 松島交差点から空港口交差点までの所要時間別の割合

### ④ 救急搬送活動の阻害

- 国道3号博多バイパスは沿線地域から第三次医療施設への救急搬送ルートとして利用。沿線地域の救急搬送件数も近年増加傾向の中、渋滞の影響で救急搬送に支障が発生(図4、【写真②】)

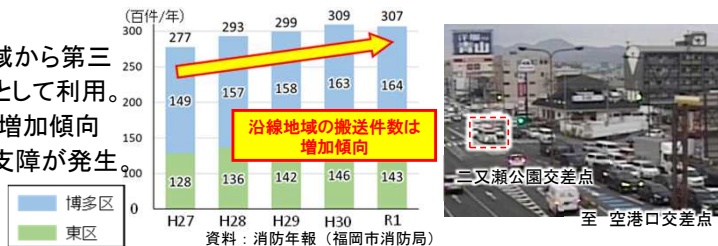


図4 沿線地域における救急搬送件数の推移

【写真②】 救急搬送の実態

## 2. 原因分析

### ① 通過交通の集中

- 対象区間は通過交通の割合が走行車両の約6割を占め、通過交通とその他の域内交通が輻輳。(図5)

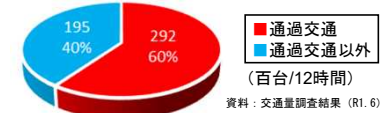


図5 通過交通の割合

### ② 交通混雑に起因する交通事故が多発

- 対象区間では主要渋滞箇所を含む6箇所の交差点が700m間に近接し、交通混雑時等による発進・停止の多さが主要因となる「追突事故」が多発。(図6)

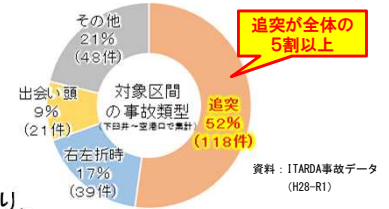


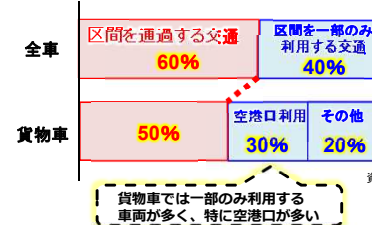
図6 対象区間の事故発生状況

### ③ 混雑による物流活動の阻害

- 沿線には福岡空港や博多港等の物流拠点が立地しており、関連企業も多く集積し、博多バイパス(対象区間)の大型車交通量は国道3号(現道)の平均の2倍以上を有している。(図7)

沿線地域には、博多港や福岡空港等の物流拠点が立地し、周辺には多くの関連企業が集積

- 空港口交差点を利用する貨物車の交通が多く、渋滞により円滑な物流活動を阻害。(図8)



区間を通過する交通：下臼井～空港口間を一気通貫して直進する車両  
 区間を一部のみ利用する交通：空港口や新二又瀬橋等の交差点で右左折して流出入する車両

図8 対象区間の貨物車の利用経路



図7 物流関連企業の集積

### ④ 混雑による円滑な救急医療活動に支障

- 第三次医療施設への搬送は、対象区間の空港口交差点を利用するが渋滞により搬送に支障。
- 対象区間は信号交差点が多く、渋滞が著しいため、頻繁な加減速及び搬送時間の遅延による患者への負担が大きい。

## 3. 政策目標

- ① 適切な機能分担による交通環境(渋滞)の改善
- ② 走行性の向上による交通安全の確保
- ③ 速達性・定時性の向上による物流活動の支援
- ④ 速達性向上による救急医療活動の支援



# 一般国道3号博多バイパス(下臼井～空港口)における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価項目	評価ポイント	【案①】部分立体化案		【案②】全線立体化案	
		平面部との接続区間を設けて、博多駅・福岡空港等各方面への利用を重視した案 約1.6km		全線立体構造で整備し、通過交通の走行性を重視した案 約1.6km	
政策目標	【渋滞】適切な機能分担による交通環境の改善	① 対象区間の旅行速度	○ 連続した交差点の立体化により、通過交通が立体部に転換するため交通混雑が緩和する	○ 連続した交差点の立体化により、通過交通が立体部に転換するため交通混雑が緩和する	○ 連続した交差点の立体化により、通過交通が立体部に転換するため交通混雑が緩和する
	【事故】走行性の向上による交通安全の確保	② 主要渋滞箇所の渋滞緩和	○ 主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため渋滞が緩和する	○ 主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため渋滞が緩和する	○ 主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため渋滞が緩和する
		③ 主要渋滞箇所の交通事故減少	○ 主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため交通事故は減少する	○ 主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため交通事故は減少する	○ 主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため交通事故は減少する
	【物流】速達性・定時性の向上による物流活動の支援	④ 輸送時間の定時性の向上	○ 立体化により、信号交差点を通過しなくなるため、時間信頼性が向上する【信号交差点を通過する数 現況 7箇所 → 整備後 0箇所】	○ 立体化により、信号交差点を通過しなくなるため、時間信頼性が向上する【信号交差点を通過する数 現況 7箇所 → 整備後 0箇所】	○ 立体化により、信号交差点を通過しなくなるため、時間信頼性が向上する【信号交差点を通過する数 現況 7箇所 → 整備後 0箇所】
		⑤ 主要拠点(福岡空港、博多駅方面)への速達性向上	○ 交通混雑が緩和され走行速度が向上し、主要拠点(福岡空港、博多方面)へ向かう場合には立体部を活用することで速達性が向上する	○ 交通混雑が緩和され走行速度が向上するが、主要拠点(福岡空港、博多方面)へ向かう場合の経路は現状と同じく、平面部の信号交差点を通過する必要がある	△ 交通混雑が緩和され走行速度が向上するが、主要拠点(福岡空港、博多方面)へ向かう場合の経路は現状と同じく、平面部の信号交差点を通過する必要がある
	【医療】速達性向上による救急医療活動の支援	⑥ 緊急搬送の速達性の向上	○ 交通混雑が緩和されるため救急搬送時の速達性が向上し、第三次医療施設への搬送時間の10分圏域範囲が拡大する	○ 交通混雑が緩和されるため救急搬送時の速達性が向上し、第三次医療施設への搬送時間の10分圏域範囲が拡大する	○ 交通混雑が緩和されるため救急搬送時の速達性が向上し、第三次医療施設への搬送時間の10分圏域範囲が拡大する
配慮すべき事項	沿道や家屋等への影響	⑦ 沿道施設や家屋等の移転などが少ない	△ 大井一丁目南交差点と空港口交差点の間に平面部を設けるため沿道施設への影響範囲は案②よりも大きい	○ 沿道施設への影響範囲は小さい	
	生活環境への配慮	⑧ 沿道環境(騒音)が悪化しない	△ 道路整備により騒音は現況より一部悪化する	△ 道路整備により騒音は現況より一部悪化する	
	景観への配慮	⑨ 眺望の阻害範囲が小さい	△ 部分立体化構造となるため、現況と比べて悪化する	× 全線立体化構造となるため、現況と比べて最も悪化する	
	工事の影響・事業期間	⑩ 工事期間と規制範囲、開通までの期間	○ 部分的に空港口立体化区間の開通が可能であり、工事期間も案②より短い	× 全線で立体化構造とする整備のため、全線開通までの工事期間が長い	
	経済性	⑪ 事業費	○ 300~360億円	× 370~450億円	



対応方針(案)：【案①】部分立体化案による対策が妥当

### 【計画概要】

- ・路線名：一般国道3号博多バイパス(下臼井～空港口)
- ・区間：福岡県福岡市東区二又瀬新町～博多区榎田
- ・概略延長：1.6km
- ・車線数：8車線
- ・設計速度：60km/h
- ・概ねのルート：図9【案①】のとおり

(参考) 当該事業の経緯等

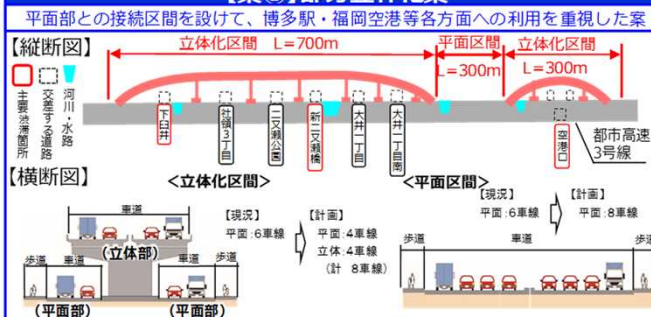
### ■計画段階評価、都市計画決定の状況

- ・R3年 6月：第1回\_九州地方小委員会(計画段階評価着手)
- ・R3年 7月～8月：意見聴取(対応方針(案)の検討に際し重視する項目)
- ・R3年 9月：第2回\_九州地方小委員会(計画段階評価完了)
- ・R3年 9月：対応方針(概略ルート・構造)の決定
- ・R4年 2月：都市計画決定

### ■地域の要望等

- ・R2. 6：福岡市が国土交通省にバイパス延伸を要望
- ・R2. 7：福岡市が国土交通省にバイパス延伸を要望
- ・R2. 8：福岡市副市長が国土交通省にバイパス延伸を要望
- ・R2. 12：福岡市が国土交通省にバイパス延伸を要望
- ・R3. 7：福岡市副市長が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- ・R3. 7：福岡市道路利用者会議が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- ・R3. 10：福岡市副市長が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- ・R3. 12：福岡市長が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- ・R4. 2：福岡市が国土交通省に早期事業化を要望

### 【案①】部分立体化案



### 【案②】全線立体化案

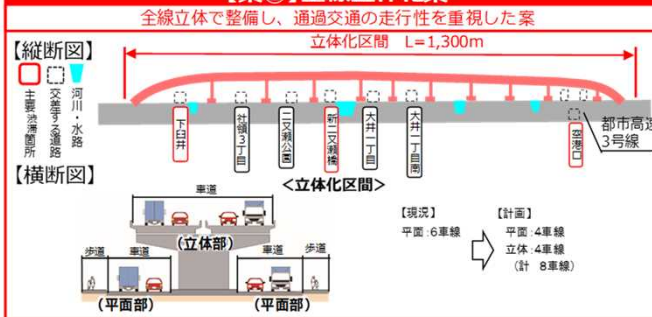


図9 下臼井～空港口における対策案検討