

「町道白坂久保田 2 号線の道路改良延伸計画」の概要

けやき台団地の南北を貫通する町道白坂久保田 2 号線を別図 1 のとおり延長するものです。

「町道白坂久保田 2 号線の道路改良延伸計画」の決定理由

1. 当該計画の決定理由

町道白坂久保田線については、当初のけやき台開発の基本計画では、将来、高速パーキングに接続する計画になっていました。平成 2 年には計画が変更され、取付道路（別図 1）の部分は歩道のみを確保し、その他は緑地とすることとなりました。

平成 18 年に総合計画や都市マスタープランを策定する過程で、鳥栖筑紫野有料道路の無料化及び国道 3 号線の 4 車線化が完了した時点で、道路体系の見直しを検討することと決定されました。

検討当時、町道城戸・三国線及び町道三国・丸林線が鳥栖筑紫野有料道路の抜け道となっていましたので、町道白坂久保田線が開通すれば、有料道路を迂回する車がこの町道へ流入し、交通量が増加する懸念がありました。

しかし、平成 19 年 5 月に鳥栖筑紫野有料道路の無料化、平成 20 年 3 月に国道 3 号線の 4 車線化が完了しました。

そこで、鳥栖筑紫野有料道路の料金所回避及び国道 3 号線の渋滞回避による迂回交通量の増加の懸念がなくなりましたので、この町道の利便性を高めるために、平成 20 年に行止まりを解消することと決定しました。

ちなみに、この町道の行止まり解消により、以下の利便性の向上を図る予定です。

- ① 国道 3 号線へのアクセス性向上（福岡方面及び近隣商業施設等への交通利便性の向上等）
- ② 団地内交通の分散、若基小学校前の自動車交通量の減少
- ③ 狭路通行の排除（白坂集落や引地集落への迂回交通の減少）
- ④ 災害時物資輸送の高速道路活用、火災等の災害が発生した場合の 2 方面交通の確保
- ⑤ 高速道路パーキングエリアへの接続の利便性向上等

また、セブンイレブン前交差点でのけやき台入出交通量は、2,757 台、けやき台調整池傍三叉路でのけやき台入出交通量は 1,858 台、町道三国・丸林線の今回接続する部分の町道三国 1 号線への入出交通量は 366 台です（平成 25 年 7、8 月の 7 時～19 時までの調査による。）（別図 2）。

今後、行止まり解消により交通の分散が進み、若基小学校前を含めけやき台入口での交通量が減少することが見込まれます。

2. 住民の皆さんが懸念される諸問題

次に、けやき台の皆さんが心配されていることについては、以下のとおりです。

- ① 基山町と委託契約を結んだ「塵芥及び不燃物収集運搬業務を行う事業者の車両」がクリーンヒル宝満へ通行する場合は、従前の道路を使って通行することになります。
- ② 高速道路パーキングのスマートインター化については、現在のところ計画はありません。今後、町の方でこのような計画を検討することになれば、基山町まちづくり基本条例に基づき町民の皆さんのご意見を伺うことになります。
- ③ けやき台北側の地域の開発計画については、一時そのような計画が持ち込まれたこともありました。リーマンショック後はなくなりました。また、この地域は市街化調整区域ですので、開発は困難です。また、けやき台は住居専用地域ですが、これを商業地域等へ変更する予定はありません。
- ④ この道路を国道3号線のバイパスとするのではないかとのご心配もあるようですが、そのような考えはありません。久留米基山筑紫野線（旧鳥栖筑紫野有料道路）や国道3号線の迂回交通の増加については、筑紫野市方面へ行くのであれば、上記の二つの道路を利用するのが最も便利な方法ですので、わざわざこの道路を利用されることはないものと考えております。

また、この町道の延長上には、「高速基山パーキングエリア」、「エーワンサーキット」、「宝満環境センター」、「上原田公園」等がありますが、特に大きな人口集中地区ではありませんので、増加しないものと考えております。

3. 延伸路線変更の理由

次に、開発当初に作った取付道路を利用しないで、新たに道路を建設する理由については、以下のとおりです。

まず、交通安全の面からは、従前計画の三叉路交差点が高速道路の高架トンネルの出口付近であることと比べて、今回の接続方法がより高架トンネルから離れ安全性が高くなります。

「平面交差の計画と設計」（社団法人 交通工学研究会）によれば交差点の設計においては、「交差点内では車両や歩行者が様々な挙動を示すので、それらをいち早く運転者が認識し、余裕を持った対応ができるよう、十分な視認性を持った設計を行う必要がある。」とされています。

これについては、交差点内及びその付近での事故中、63.28%が「出会い頭」「追突」での事故であり、その要因として視認性不良が挙げられています。

従前の交差点は、高速道路の高架トンネルの出口に近いことから明暗の差が大きく、交差点の視認性が悪くなることが見込まれます。

また、交差点までの視認距離についても、時速40kmで100mが必要とされています。

これについても、従前の交差点では確保が困難となります。

次に、この付近にはパークアンドライド駐車場の出口があるので、交差点も可能ではないかとの意見もありますが、これについては、いわゆる駐車場の出口と交差点では、通過交通量が格段に異なりますので一様に取り扱うことはできません。ちなみに、パークアンドライド駐車場の一日の利用台数は、現在のところ平均60台未満です。

今後、高齢者の車両運転が多くなることが見込まれる中で、「横断中」「出会い頭」「追突」等の事故を防ぐためにも、視認性の確保は交通安全にとって重要な要素と考えております。

また、当初予定の基山パーキングエリアに接続するというのであれば、基山パーキングの形状が当初より変更されているため、道路の接続という面から考えると今回の路線の方が適していることとなります（別図3参照）。

4. 今後の交通安全対策等

道路開通に伴う交通安全の確保については、様々なご意見を伺っておりますが、交通安全施設の設置及び規制については、基山町ではなく佐賀県公安委員会が行うこととなっております。

基山町としても必要と考える交通安全施策については、佐賀県公安委員会に要望してまいります。その決定は、交通量等を勘案し佐賀県公安委員会が行うこととなっております。

また、公園用地等の残地の取り扱いにつきましては、測量や設計等の目途が立った段階で、協議させていただきたいと考えております。

次に、町道三国・丸林線の改良については、現在、当該交差点から3号線までの改良について協議をしています。

5. その他

高速基山パークアンドライド事業につきましては、平成19年に、国土交通省九州地方整備局、九州バス協会加盟各社が参加して、高速基山パーキングで「高速バスロケを活用した基山パーキングエリアにおける乗り継ぎ社会実験」が行なわれました。

その結果を受け、高速基山バス停周辺にマイカーの駐車場（パーク&ライド）を整備することが最も効果的な施策と判断され、平成20年3月28日に駐車場の整備が決定されました。

そこで、平成20年4月15日西日本鉄道株式会社より「高速基山でのパーク&ライド施策の計画概要」提出され、総事業費3,530万円（国、町補助金各732万円、バス協会等1,465万円、西日本鉄道株式会社負担601万円）で駐車場を整備しています。

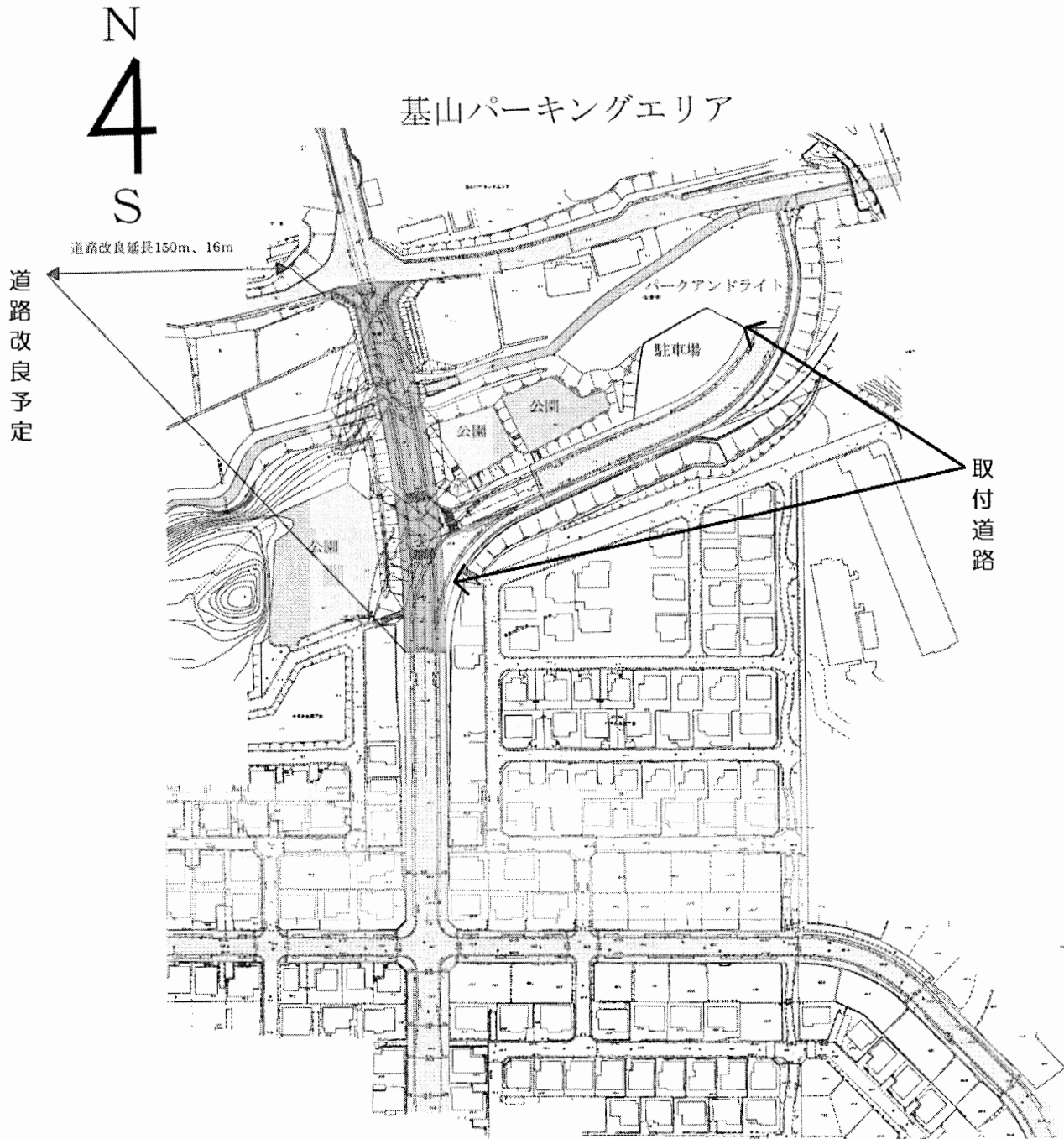
なお、本事業は、西日本鉄道株式会社により実施されていますが、バス協会の定期バスの利用者であればすべての方が利用できるようになっています。

基山町としても、高速基山パーキングの利便性を高めることにより地域の魅力が向上すること、生活圏の拡大による定住化の促進、地域の活性化及び高速基山周辺での違法駐車防止を目的として、補助金を交付しております。

また、駐車場用地は、けやき台団地が造成された時の未利用地となっていた土地で、小山のようになり雑草が繁殖し、毎年町費をかけて維持管理をしていた土地ですので、この土地の有効利用にもなるということで、有料で提供しているものです。

別図 1

平面図



自動車類交通量図

調査日	平成25年7月8日(月)
調査地点	⑤:町道白坂・久保田2号線

図2-1

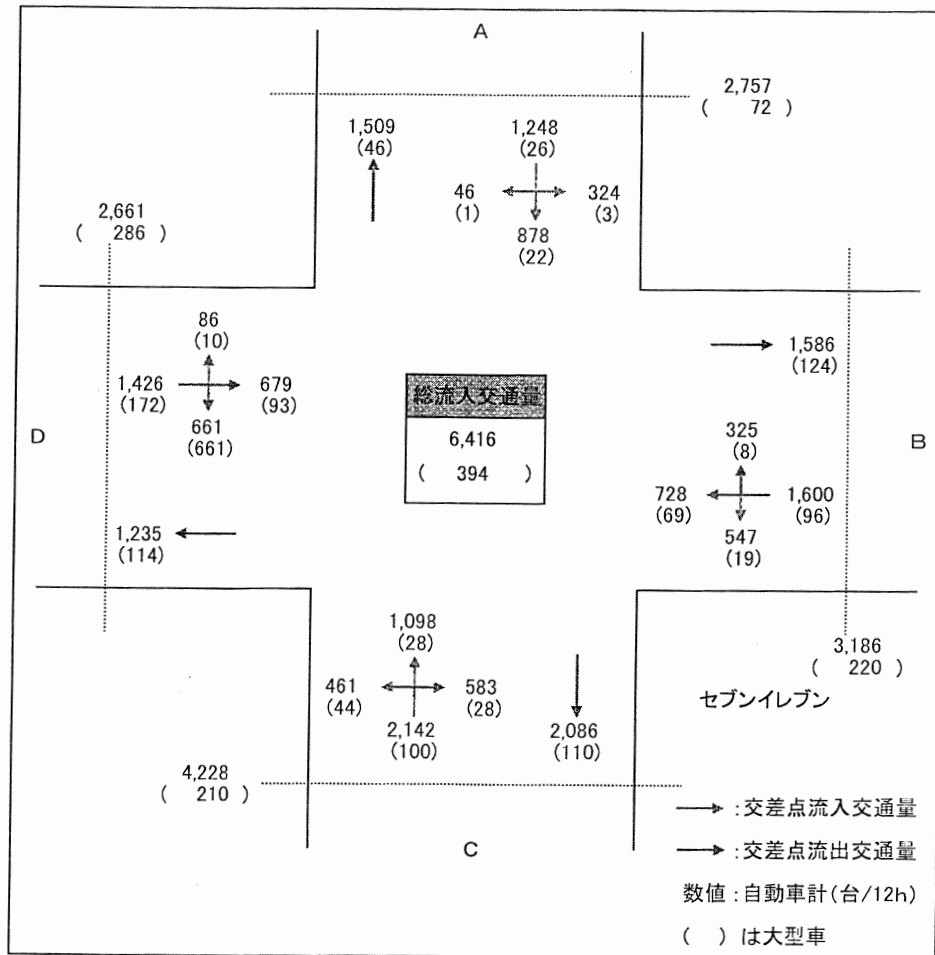


図 自動車類交通量図【12時間(7:00~19:00)】

自動車類交通量図

調査日	平成25年8月7日(水)
調査地点	①:けやき台10号線

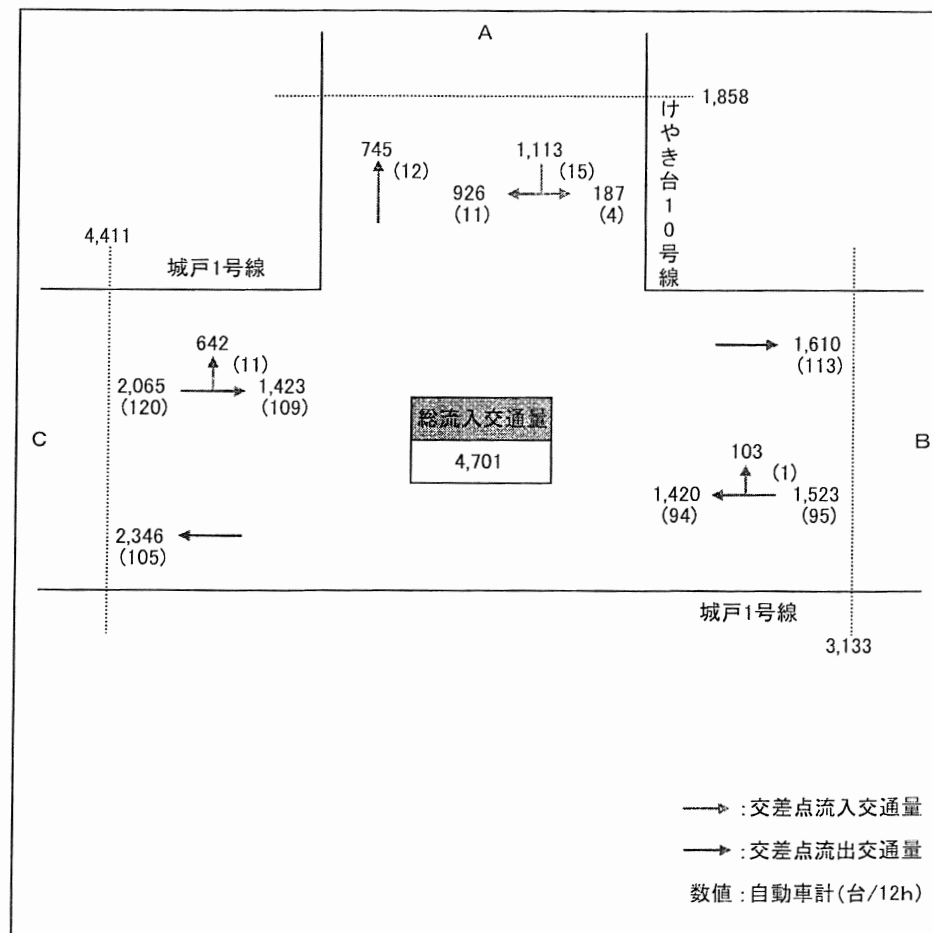


図 自動車類交通量図【12時間(7:00~19:00)】

自動車類交通量図

調査日	平成25年8月7日(水)
調査地点	②: 三国1号線

図 2-2

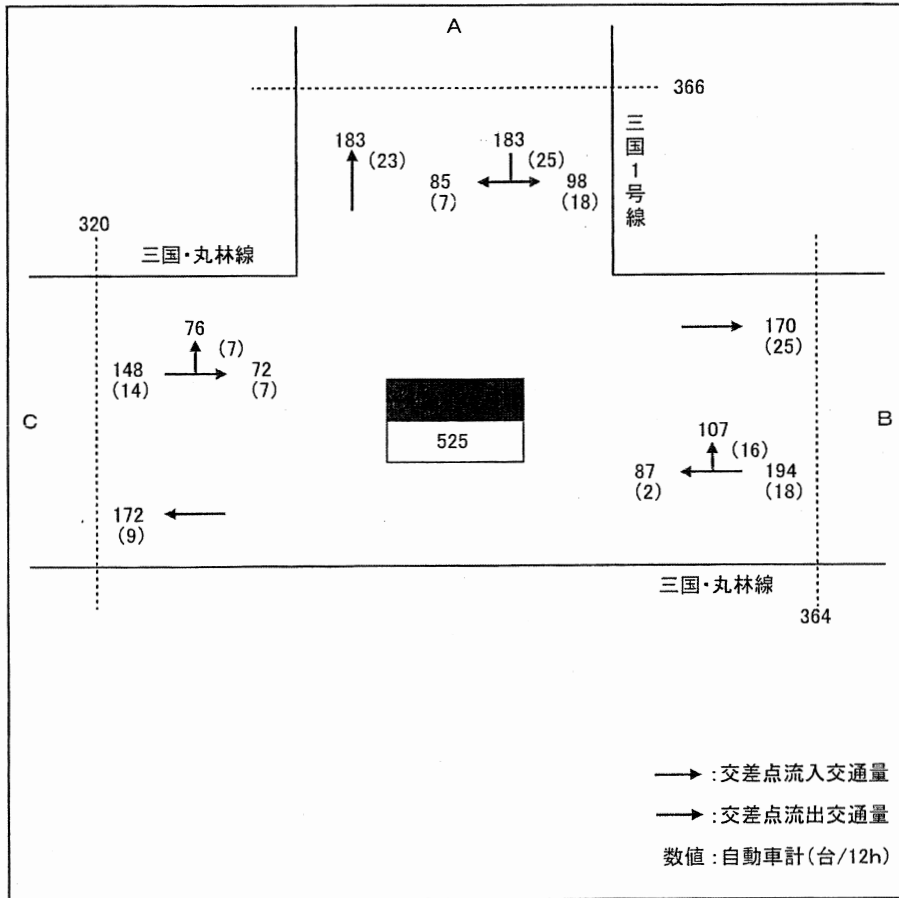
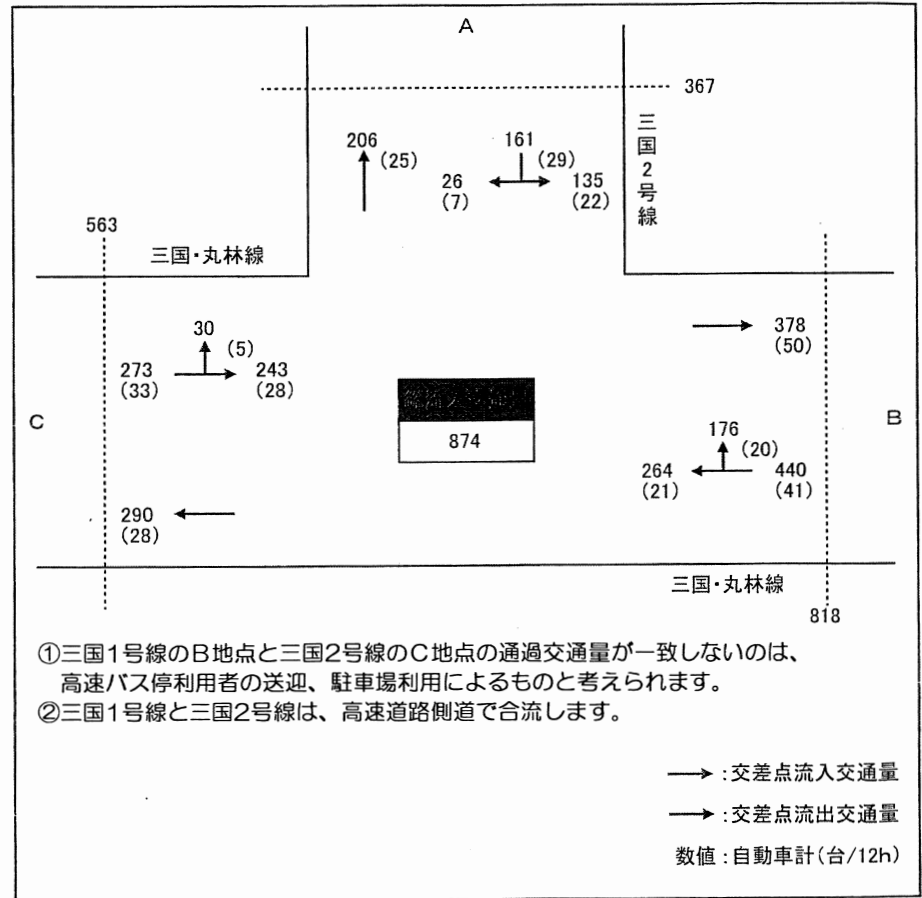


図 自動車類交通量図【12時間(7:00~19:00)】

自動車類交通量図

調査日	平成25年8月7日(水)
調査地点	③: 三国2号線



- ①三国1号線のB地点と三国2号線のC地点の通過交通量が一致しないのは、高速バス停利用者の送迎、駐車場利用によるものと考えられます。
- ②三国1号線と三国2号線は、高速道路側道で合流します。

図 自動車類交通量図【12時間(7:00~19:00)】

別図3

