

一般国道201号 仲哀拡幅における計画段階評価

1. 一般国道201号仲哀拡幅の課題

①トンネル内の安全性に課題

○当該区間は2車線区間であるにもかかわらず、2万台/日が利用し、近年も増加傾向。さらに、令和2年7月に国道322号香春大任バイパスが開通したことで、交通が集中し、新仲哀トンネル内で低速車に起因する混雑が発生、特に休日で顕著な状況。(図1, 写真1)

○近年トンネル内での交通混雑に伴い、危険挙動である急ブレーキが急増するなど道路利用者の安全性に課題。(図2)



写真1 トンネル内での混雑状況(R3.10)



図2 国道201号新仲哀トンネル内の急ブレーキ発生頻度
※ ETC2.0データ(H29～R2:1年分、R3:1～6月)0.3G～1.0Gを対象

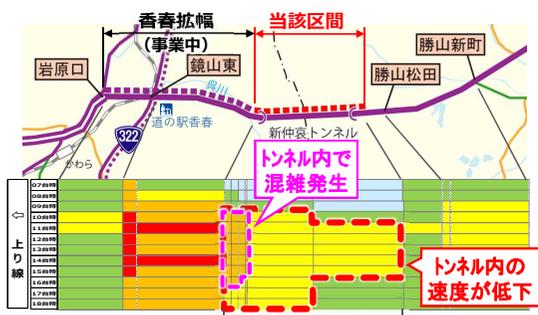


図1 国道201号新仲哀トンネル付近の速度・事故状況

※ 速度:ETC2.0データ(R28～R3.3:休日)、事故:イタルデータ(H28～R1)

②地域産業の物流を阻害

○国道201号は北部九州における自動車産業のサプライチェーン等を支える重要な物流道路であるとともに、沿線では空港・港湾機能の拡充や物流施設の新設などが相次ぎ予定されるなど、物流道路としての重要性が増大。(図3)

○この物流を支える幹線道路の一部となる新仲哀トンネル区間では、事故等による通行止めが発生した場合、迂回に約2倍の時間を要するなど、円滑な物流環境の確保が課題。(図4)



図4 迂回時の所要時間(新仲哀TN通行止め時)
※通常時:ETC2.0データ(H30.4～H31.3平日)、通行止め時:民間プローブデータ(H25.3.18)



図3 国道201号沿線の主要産業拠点分布

2. 原因分析

①交通容量不足による交通混雑・速度低下の発生

○特に広域的な物流道路としての機能が高く、当該区間の大型車交通量(約24%)は九州管内で3番目に多い状態。(図5, 図6)

○当該区間の交通量は、県内直轄国道2車線区間の平均交通量を大きく上回る約2.3万台/日となっており、交通容量不足による交通混雑・速度低下が発生。(図5)

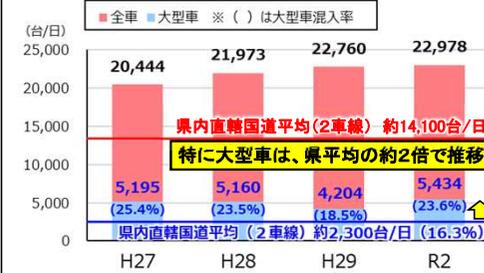


図5 国道201号新仲哀トンネル付近の交通量推移

※ H27: H27年度 全国道路・街路交通情勢調査、H28: 事務所実態調査(H28.12)、H29: 事務所実態調査(H29.05)、R02: 事務所実態調査(R02.11)
県内直轄国道平均は、H27年度全国道路・街路交通情勢調査より算出



図6 昼間12時間大型車交通量ランキング (九州管内直轄国道2車線区間)

※ H27年度全国道路・街路交通情勢調査

②東西方向の幹線道路が国道201号(2車線)のみと脆弱

○苅田港で取扱う移出貨物の約8割はセメントと自動車関連貨物であり、それらの関連企業が多くが国道201号沿線に立地。苅田港周辺地区を発着する大型車は、東西方向の国道201号利用が約40%と南北方向よりも需要が多い状況。(図7, 図8, 写真2)

○これら物流を支える幹線道路網は、南北方向は東九州道と国道10号で多車線化されている一方、需要が多い東西方向は国道201号の2車線道路のみと脆弱。(図7)

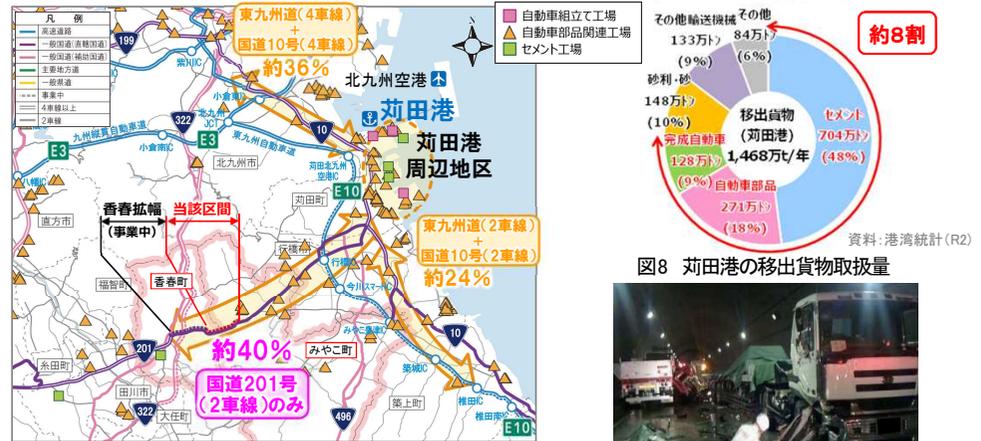


図7 苅田港周辺地区発着の大型車交通流動
※ ETC2.0の大型車(H30.4～H31.3の平日)



図8 苅田港の移出貨物取扱量



写真2 トンネル内での事故状況(H25.3)

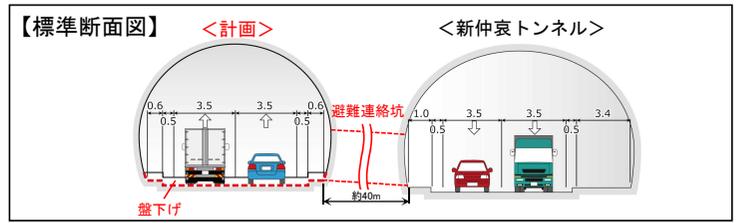
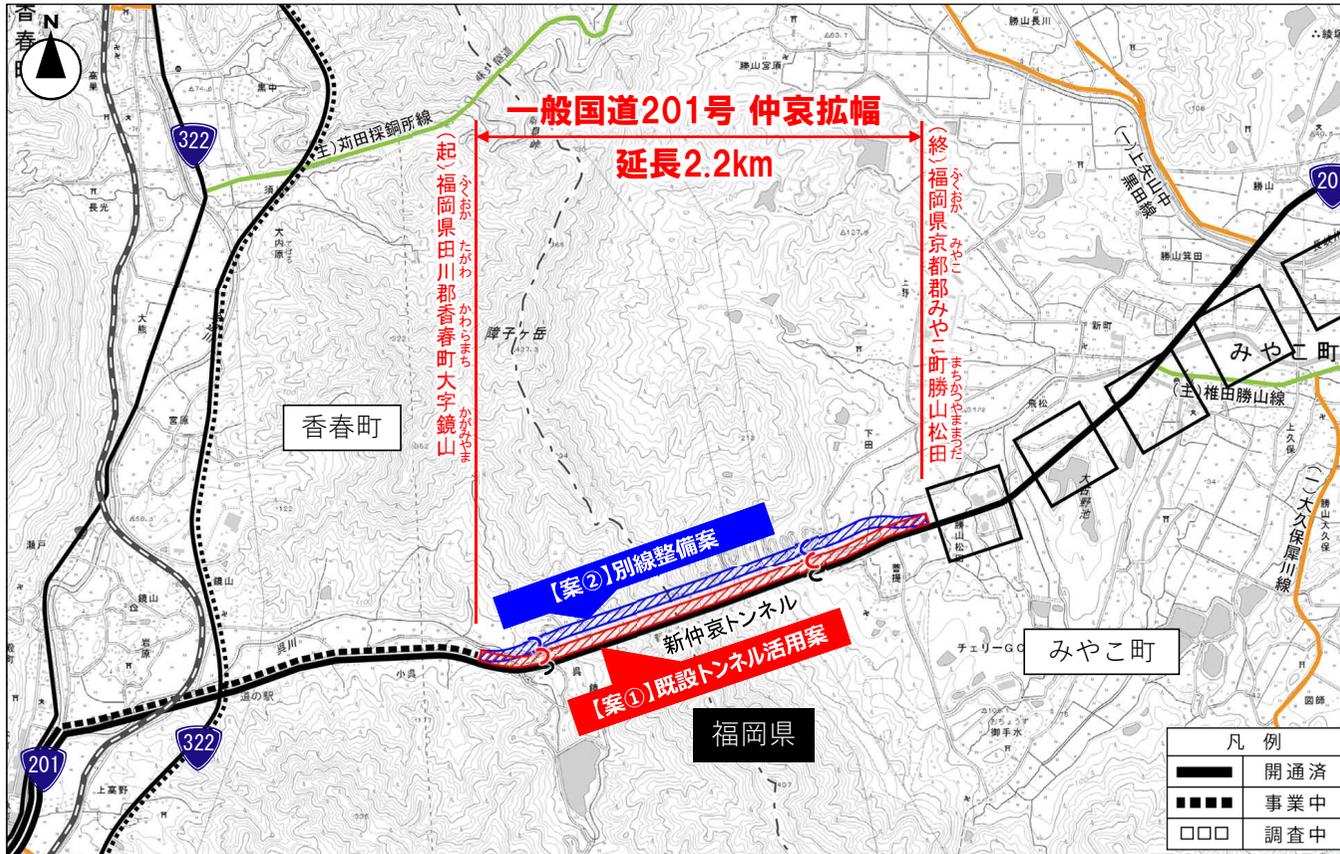
3. 政策目標

- ①幹線道路の速達性・安全性の向上
- ②物流を支える幹線道路の強化

一般国道201号 仲哀拡幅における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目		【案①】既設トンネル活用品	【案②】別線整備案
ルートの趣旨		延長 2.2 km	延長 2.2 km
政策目標	幹線道路の速達性・安全性の向上	○ ・4車線化により、速達性・安全性が向上する ○混雑度 (整備前) 1.52 → (整備後) 0.67 ○死傷事故率 (整備前) 83件/億台キロ・年 → (整備後) 31件/億台キロ・年	○ ・4車線化により、速達性・安全性が向上する ○混雑度 (整備前) 1.52 → (整備後) 0.67 ○死傷事故率 (整備前) 83件/億台キロ・年 → (整備後) 31件/億台キロ・年
	物流を支える幹線道路の強化	○ ・4車線化により、通行止めによる広域迂回が解消する ○通行規制時の迂回時間の短縮 (整備前) 約47分 → (整備後) 約20分	○ ・4車線化により、通行止めによる広域迂回が解消する ○通行規制時の迂回時間の短縮 (整備前) 約47分 → (整備後) 約20分
による影響	自然環境 (地形の改变)	△ ・トンネル前後で一部改变が伴うが、既設トンネルを活用するため、案②より影響は小さい	× ・新たにトンネルを整備するため、地形の改变は大きい
	用地・構造物の活用	○ ・取得済みの用地や既設トンネルを活用できる	× ・新たに整備するため用地の取得が生じ、既設トンネルは活用できない
	事業費	約84億円	約139億円
総合評価		○	×



対応方針：【案①】既設トンネル活用案による対策が妥当

【計画概要】
 ・路線名：一般国道201号
 ・区間：田川郡香春町大字鏡山～京都郡みやこ町勝山松田
 ・概略延長：2.2 km ・車線数：4車線
 ・種級区分：第3種第1級 ・設計速度：80 km/h

(参考) 当該事業の経緯等
 ・H2：新仲哀トンネル事業化
 ・H19.3：新仲哀トンネル開通、既設トンネル閉鎖
 ・R1.9：国道201号香春～行橋における計画段階評価にて、既設トンネルを利活用する方針を確認。

【地域の要望等】
 ・R2.7：筑豊横断道路建設促進期成会が国土交通省・財務省に早期事業着手を要望
 ・R2.8：みやこ町国道201号整備改良促進期成会が国土交通省に早期事業着手を要望
 ・R2.11：筑豊横断道路建設促進期成会が国土交通省・財務省に、田川地域国道整備促進期成会が国土交通省に早期事業着手を要望
 ・R3.7：筑豊横断道路建設促進期成会が国土交通省・財務省に、みやこ町国道201号整備改良促進期成会が国土交通省に早期事業着手を要望
 ・R3.11：田川地域国道整備促進期成会が国土交通省に早期事業着手を要望
 ・R3.12：筑豊横断道路建設促進期成会が国土交通省・財務省に、みやこ町国道201号整備改良促進期成会が国土交通省に早期事業着手を要望

凡例

——	開通済
■■■■	事業中
□□□	調査中