

# 持続可能なネットワーク型のコンパクトな都市づくり

～国・県・市で連携した環状道路整備の取り組み～

久留米市 都市建設部 国県事業調整課

## 1. はじめに

久留米市は、福岡県南部を流れる筑後川中下流域に位置する人口約30万人の中核市である（図1）。本市は、九州一の大河である筑後川をはじめ、肥沃な大地である筑後平野、東西に連なる耳納連山に生まれ、美しい自然と温暖な気候に恵まれた緑豊かな特徴をもった都市である。また、市内には300を超える医療機関があり、2箇所の三次救急医療施設と12箇所の二次救急医療施設が存在するなど、かかりつけ医の役割を担う診療所から高度で専門性の高い医療を提供する病院まで、医療環境が充実しており、全国でもトップクラスの「医療のまち」として知られている。

近年では、平成17年の1市4町による合併や平成23年の九州新幹線開業等を契機に、県南地域の広域的な拠点としてのまちづくりを進めつつ、人口減少・超高齢社会に対応したまちづくりへの転換を図ってきたところである。また、土地利用においては、中心拠点に都市機能を集積し、周辺地域と中心拠点を公共交通や幹線道路でネットワーク化することにより、中心市街地の活性化を目指している。

このまちづくりを推進するため、本市は平成29年3月に立地適正化計画を策定し、「コンパクトな拠点市街地の形成と拠点をネットワークする都市構造」の実現に向けた取り組みを進めているところであり、本市の組織体制としても令和4年度から「国県事業調整課」を設置し、国や県との連携体制の強化を図っている。

本稿では、その中で特に道路や街路整備を中心に国や県と連携した取り組みについて紹介する。

## 2. 久留米市の道路ネットワーク

本市の道路は、一般国道や主要地方道といった8つの幹線道路が市街地を中心に放射状に広がっている。この放射状の道路形態に対して、都市骨格の形成や交通の分散化を図るため、3つの環状道路を加える形



図1 久留米市の位置

で「8放射3環状」の道路ネットワークの形成を進めている(図2)。特に、市内の幹線道路では、延長約6kmに及ぶ主要渋滞区間や15箇所の主要渋滞箇所が存在するなど慢性的な交通渋滞が発生していることから、早期の課題解決が求められている。現在、整備が進められている国道及び県道の道路事業に合わせて、その効果を早期に最大限発揮するため本市も連携しているところである。

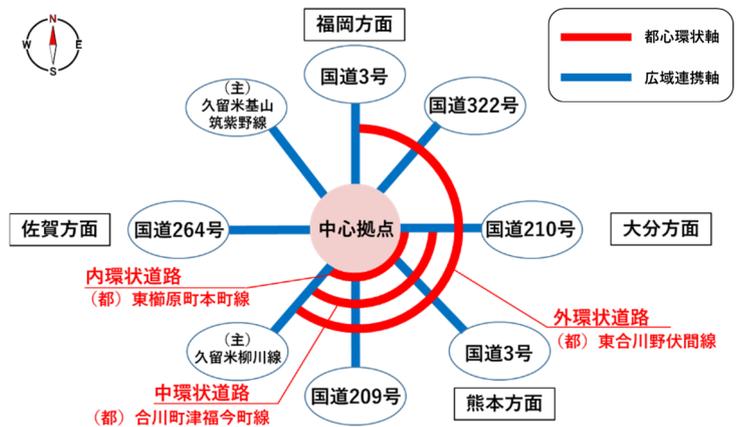


図2 幹線道路網の概念図

### 3. 現在の道路整備状況

本市、中心拠点周辺の道路整備状況を下記に示す(図3)。国・県の事業に合わせて、市においても整備を進めている。特に「8放射3環状」の道路については、平成26年3月に外環状道路(都)東合川野伏間線(写真1)を開通させたことを皮切りに、順次環状線の整備を進め、令和5年3月に中環状道路(都)合川町津福今町線(写真2)が開通したところである。これにより、3環状については、概ね環状線の機能を発現する状況に至ったところである。

国が整備を進めている外環状道路延伸の機能を有する一般国道3号鳥栖久留米道路事業や、県が整備を進めている主要地方道久留米柳川線のバイパス事業の完成により、渋滞解消や地域振興などについてその相乗効果が期待される。

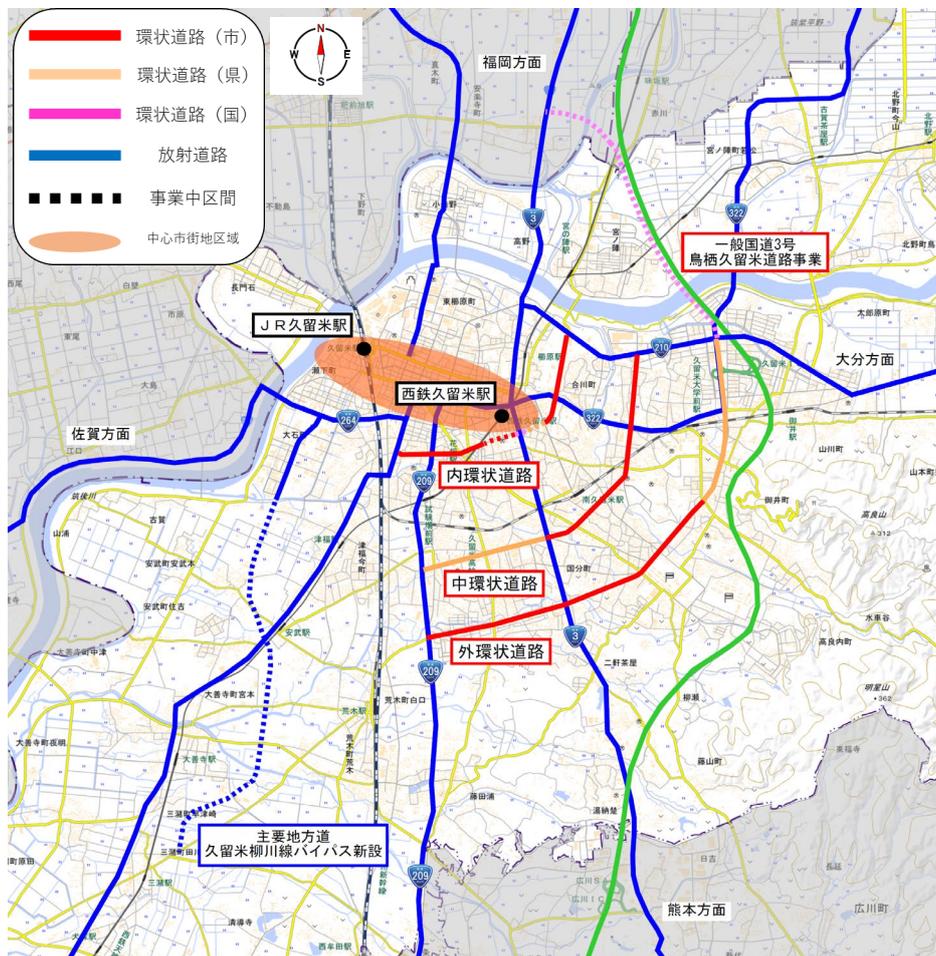


図3 本市の道路整備状況図



写真1 外環状道路の道路状況  
(4車線・幅員25m)



写真2 中環状道路の開通式典 (R5.3)  
(2車線・幅員17m)

#### 4. 内環状道路整備事業について

久留米市は西鉄久留米駅からJR久留米駅に至る約2kmの圏域で中心市街地を形成している。その中でも内環状道路に近接する西鉄久留米駅は、福岡県内第4位の鉄道乗降者数と県内第4位のバス発着本数を有する福岡県南部地域最大のターミナル駅である。中心市街地周辺には、商店街や公園、高次医療施設、歴史ある街並みなど多くの人が集積する空間が存在している(図4)。

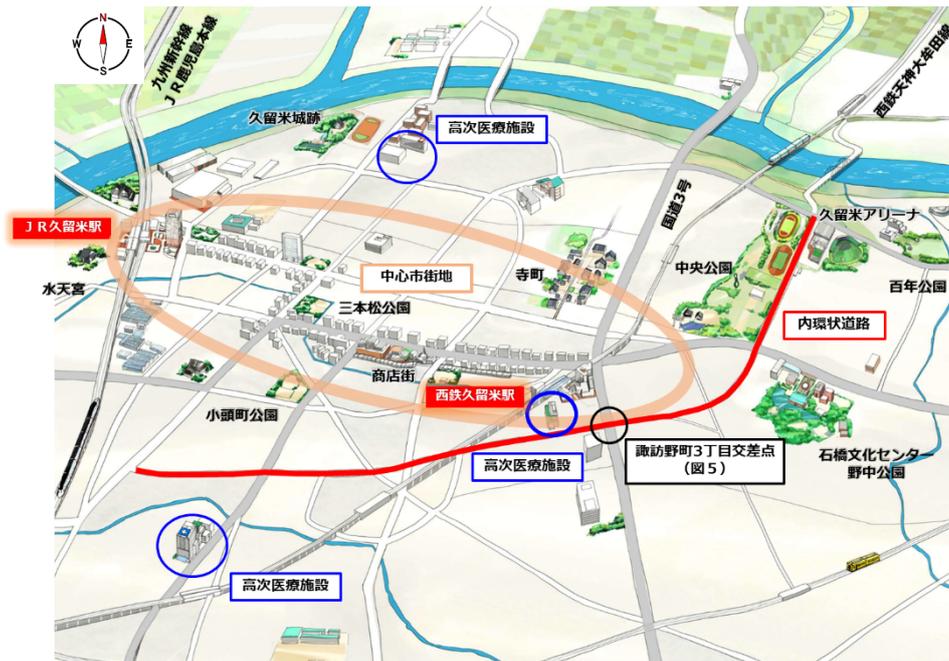


図4 中心市街地の街並み

「8放射3環状」の道路のうち未整備区間(延長約830m)が残る内環状道路については、中心市街地の縁辺部を通る計画となっている。また、「諏訪野町3丁目交差点」は国道3号との交差部分であり、中心市街地に流入・流出する交差点であるため、早期完成・効果発現に向けてこれまで以上に国・県・市での連携を密にして整備を進めている(図5)。本市の事業区間は延長約480mであり、都市計画幅の幅員に合わせた道路拡幅を実施している。本事業にあわせ、国は「諏訪野町3丁目交差点」において右折レーンを延伸する交差点改良事業を行い、福岡県も環状道路の一部を街路事業として進めている。国・県・市が連携して整備を推進することで、一体的な交通渋滞の緩和が図られるとともに、用地交渉を合同で行うことによる住民の負担軽減やライフライン(上下水道、ガス、電線)の一体的整備、まちづくりに対するコン

セプトの共有などの効果も現れている。



図5 内環状道路整備事業

## 5. その他内環状道路整備に合わせた取り組み

### 1) 歩きたくなるまちづくり事業（ウォークアブル）

前述したとおり、中心市街地には人が集まりやすい施設が多く存在しているが、駅周辺の歩道が狭いなど、歩行者空間が十分に確保されておらず、西鉄久留米駅を中心としたまちなかを回遊しづらくなっている。そこで、駅からまちなかへの回遊を誘導するために、駅を起点として商店街や医療施設、公園等を有機的につなぐ歩行者ネットワーク（回遊動線）を計画し、快適で自然と歩きたくなるような歩行者空間の創出を目指している（図6）。その一環として、内環状道路に面した医療施設と連携した天神町公園の再整備を進めている。この事業は官民連携事業であり、既存の公園用地と医療施設の一部用地を交換し、新たな公園と医療施設を整備するものである。医療施設に公園と一体利用できるオープンスペースを創出し、居心地の良い空間の形成を図っている。また、医療施設用地内にも歩行空間を整備することで、安全安心な歩行者空間の形成を目指して整備を進めている。

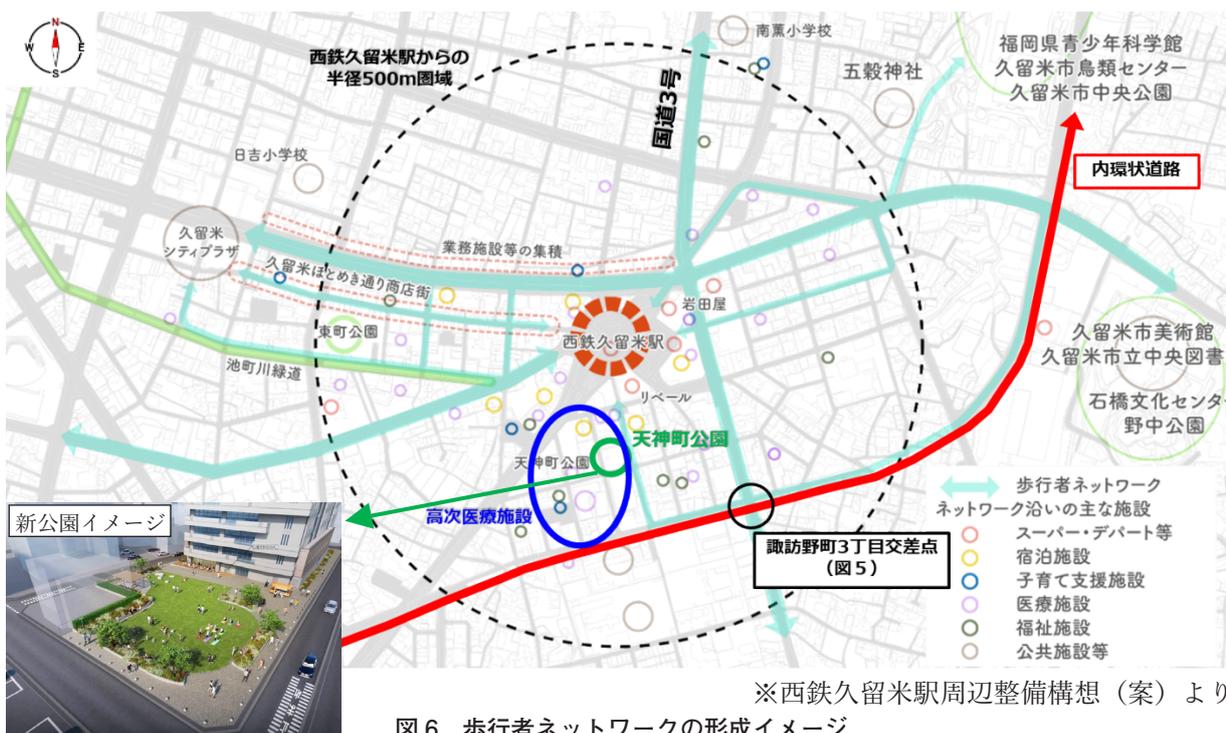


図6 歩行者ネットワークの形成イメージ

## 2) 都市計画決定

環状道路等の整備と併せて、コンパクトな拠点市街地の形成を図るために二つの都市計画の変更を行った。

### ① 用途地域の変更（第2種住居地域→商業地域）

内環状道路が整備されると交通量の増加が見込まれ、幹線道路に面した地域では道路交通騒音に配慮することが望まれるだけでなく、拠点性を創出するための商業業務施設等の集積が求められる。

そこで都市計画道路端から30mの範囲を第2種住居地域から商業地域に変更し、容積率や建蔽率の緩和を行った。この変更により、周辺地域との一体的な土地利用・拠点形成を促進し、持続可能な都市構造の実現を図っている（図7）。

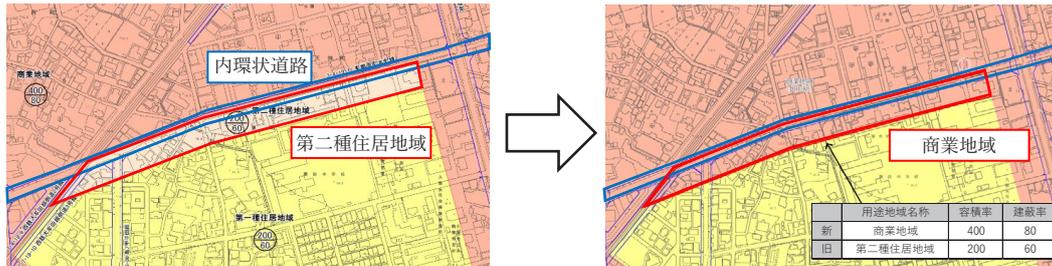


図7 都市計画変更図

### ② 特定用途誘導地区の決定

図4にも示しているとおり内環状道路の近隣には、本市で策定した立地適正化計画において誘導施設に位置付けられる高次医療施設が集中している。高次医療施設には市内のみならず、特に県南部の広域圏からの搬送が多く行われており、搬送の定時性確保など質の高い医療体制の充実に取り組むことが求められている。

そこで、図4で示した3箇所の病院が立地する地区に対して、新たに特定用途誘導地区の決定を行い、その内容は病院の容積率や用途制限を緩和するものとなっている。これにより老朽化した医療施設等の建替えや増築、新築が期待されることから、内環状道路の整備に合わせ、将来にわたりこの高次医療施設の立地を維持するとともに、中心拠点の求心性を高め、高度医療都市として拠点都市の役割を果たすまちづくりを図っている。

## 3) 無電柱化

本市では市街地を中心とした幹線道路整備事業や市街地整備事業に合わせて無電柱化が進められており、延長約12kmにおいて無電柱化が完了している。

内環状道路は緊急輸送道路に指定されており、災害時に倒壊した電柱により道路が閉塞し、緊急車両等の通行が困難になることを防ぐために無電柱化を実施している。無電柱化は、歩行者や自転車の安全な通行の確保や都市景観の改善にも寄与し、都市機能の向上につながることを期待される。

## 6. 整備効果

### 1) 中心市街地の渋滞緩和による地域振興

中心市街地を縦断する国道3号は南北を通過する交通、市街地に流入する交通および周辺地域へ流出する交通が混在しており、市街地において慢性的な交通渋滞が発生している。3環状の整備により、通過交通については、環状道路を利用することで中心市街地から排除し、市街地の渋滞の緩和が期待さ

れる。交通渋滞の緩和は、交通処理能力や安全性の向上をもたらし、郊外からの中心市街地へのアクセス性を改善する。これにより、来街者の増加や市民活動の活性化に寄与し、にぎわいあるまちづくりの促進につながる。

## 2) 災害時の代替ルートの確保と救急医療の強化

本市では、近年6年連続で豪雨災害時に主要幹線道路の道路冠水が発生しており、災害時に通常時と同様の安定した人流・物流の確保が求められている。内環状道路は災害リスクの少ない箇所で整備が進められており、災害時の代替ルートの確保につながる。また、内環状道路沿線には高次医療施設が立地しているため、災害時の救急活動の搬送ルートとしての役割も期待される。さらに通常時においても円滑な搬送路としての整備は、渋滞箇所を回避し、救急時間の短縮や定時制の確保に繋がる。これにより救命率が向上し、走行環境の改善によって安全な搬送が可能となる。

## 7. おわりに

本市の中心市街地は、県南地域の広域拠点としての役割を担っており、中心拠点にふさわしい魅力と活力ある都市空間を形成する必要がある。慢性的な交通渋滞は都市機能の低下の一因であるため、充実した幹線道路ネットワークを構築し、スムーズな地域間の移動を提供することで、市域内外の連携および交流が高まり、産業活動を活性化させることで中心市街地の活性化を目指している。そこで本市では、特に内環状道路や外環状道路のような国・県・市で連携した道路事業の推進に積極的に取り組んでおり、早期の事業完了によるまちづくりへの効果発現を目指している。

今後も変化していく社会情勢や頻発・激甚化する自然災害に対応するため、新たな制度や他都市の取り組みも参考にし、マスタープランや立地適正化計画等の上位計画に位置付け、持続可能なネットワーク型のコンパクトな都市づくりに努めていく所存である。