



(井上議員)

いわゆる都市高速道路では、高速走行での安全性を確保できる状態に道路を保ち続けるために、常時、道路の舗装や施設設備等の点検・補修に努めているものと承知しています。特に、事故や渋滞が発生しやすい箇所については、安全で快適に走行できるよう様々な安全対策を実施していると伺っています。

しかし、都市高速道路における事故や渋滞の発生件数は依然高止まりしているように感じられる。そこで、福岡高速道路及び北九州高速道路における安全対策について伺います。

はじめに、「福岡高速道路及び北九州高速道路における事故及び渋滞発生件数の推移並びに逆走件数の推移」の資料に基づき、都市高速道路における事故及び渋滞発生件数の動向について説明を願います。

【道路建設課長】

本資料は、福岡高速道路と北九州高速道路における交通量と事故・渋滞の発生件数について、平成24年度に福岡高速を環状化してから昨年度までの動向を折れ線グラフで取りまとめたものです。また、グラフ下に記載しておりますように、福岡北九州高速道路公社では、走行速度時速20km以下で車列長0.5km以上の状態が30分以上継続した場合を渋滞としています。

青のグラフは各年度における一日当たりの平均交通量の推移を、赤のグラフは各年度の事故件数の推移を、緑のグラフは渋滞件数の推移をそれぞれ表しています。

福岡高速道路、北九州高速道路ともに、令和2年度、令和3年度に新型コロナウイルス感染症拡大防止の緊急事態宣言などの影響により一時的な減少はありますが、福岡高速道路の交通量、事故件数ともにほぼ横ばいで、渋滞件数は大きく増加しています。北九州高速道路は、令和5年度に大規模修繕工事に伴う片側規制を実施しています。この影響による渋滞を除きますと、交通量、事故件数、渋滞件数は、ともに概ね横ばいとなっています。

(井上議員)

では、そもそも事故や渋滞の要因は何なのか、どのように考えるのか所見を伺います。

【道路建設課長】

国家公安委員会から交通事故調査分析センターの指定を受けた公益財団法人交通事故総合分析センターによれば、交通事故の発生要因は、雨や霧による視界不良、路面の凍結、信号機の故障といった「道路環境の要因」と、故障やパンクといった「車の要因」、そしてドライバーによる「発見の遅れ」「判断の誤り」「操作の誤り」といった「人的要因」の3つに分類されています。そのなかでもドライバー自身に起因した、「人的要因」によるものが事故全体の8割にも上っています。

渋滞の発生要因は、一般的に、朝夕ピーク時などに分流合流部、登り坂などで生じる「速度低下による渋滞」と、交通事故、車両故障、工事などの「突発事象によって発生する渋滞」の概ね2種類に分類されます。

(井上議員)

事故や渋滞の改善に向けた具体的な取組みはどのようなことを行っているのかお尋ねします。

【道路建設課長】

事故対策につきましては、車両が輻輳（ふくそう）する分流合流部の路面を着色し早めの車線変更を促すカラー舗装、「追突注意」「この先、急カーブ注意」と表示した路面標示や看板等での注意喚起を行っています。そのほか、事故発生状況を早期に情報提供し 2 次被害を防止するなどの対策を実施しています。

渋滞対策につきましては、朝夕のピーク時に集中する交通量を分散するための夜間早朝割引(22 時～翌 7 時)、出口ランプにおける渋滞を緩和するための近接交差点の改良や信号周期の調整のほか、渋滞の拡大を防ぐため、事故や渋滞情報を早期にドライバーに提供するなどの対策を実施しています。

(井上議員)

次に、最近 99 歳の男性が運転する車が、東京都から愛知県を結ぶ中央自動車道において逆走し事故を起こしたニュースが注目を浴びました。予め執行部に要求した「福岡高速道路及び北九州高速道路における逆走件数の推移」の資料に基づき、本県の都市高速道路における逆走の状況の説明を願います。

【道路建設課長】

本資料は、福岡高速道路と北九州高速道路における逆走事案の発生件数について、福岡北九州高速道路公社が表で取りまとめたものです。

記録が残っている平成 29 年度から昨年度までの間ではらつきはあるものの、福岡高速道路で 1 年間に最大 9 件、北九州高速道路で 1 年間に最大 3 件の逆走が発生しています。

(井上議員)

福岡高速道路及び北九州高速道路において逆走する要因をどのように考えるのか伺います。

【道路建設課長】

実際に逆走した人への聞き取りによりますと、逆走の主な要因は、都市高速道路出口からの「誤進入」によるものと、方向を間違えての「Uターン」によるものの2つが考えられます。

(井上議員)

それでは、逆走を防止するための取組みはどのようになっているのかお尋ねします。

【道路建設課長】

公社では、「誤進入対策」としまして、ドライバーが出口から誤って進入しないよう、高速道路出口において進行方向を示す路面標示、矢印板、進入禁止看板の設置を実施しています。

また、「Uターン対策」としまして、合流部においてラバーポール等の設置を実施しています。

更に、道路利用者に日頃から逆走の危険性を認識していただくために、ラジオCMによる逆走の注意喚起も実施しています。

(井上議員)

ところで、都市高速道路の安全性を確保するためには、舗装の点検・補修や落下物の回収などの日常の維持・管理も重要と考えられ、そのためには、維持・管理に使用する車両がきちんと適正に稼働することが必要です。そこで、都市高速道路の維持・管理に使用する車両の管理状況はどのようになっているのか、

リース車等を使用する場合も含め車両の点検・整備は万全に行えているのか伺います。

【道路建設課長】

都市高速道路の維持管理に使用する車両には、公社が管理するパトロールカーと、公社が維持管理を委託した民間業者が管理する土木維持補修・点検作業車等があります。車両の点検整備につきましては、公社、委託業者においてそれぞれ実施しています。

今後も引き続き適切に車両の管理を行い、維持管理をしっかりと行う体制を確保していく、と伺っています。

(井上議員)

最後に、今後の都市高速道路の安全対策について部長の決意を伺います。

【県土整備部長】

福岡北九州高速道路公社においては、路面の損傷や交通事故による施設の損傷、落下物の回収をはじめとする都市高速道路上でのあらゆる緊急事象に対応できるよう24時間365日体制で、安全・安心な走行空間を確保するための維持管理を実施しているところであります。また、先ほど課長が申しましたように、事故や渋滞への対応につきましても、日頃から原因を分析し、できる対策をしっかりと進めているところです。

県としましては、福岡北九州高速道路公社の設立団体の一員として、公社の基本理念である「福岡・北九州両都市圏における安全かつ円滑な都市高速道路ネットワークの提供」ができるよう、引き続き、適切な助言と協力を行ってまいります。