

平成27年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会

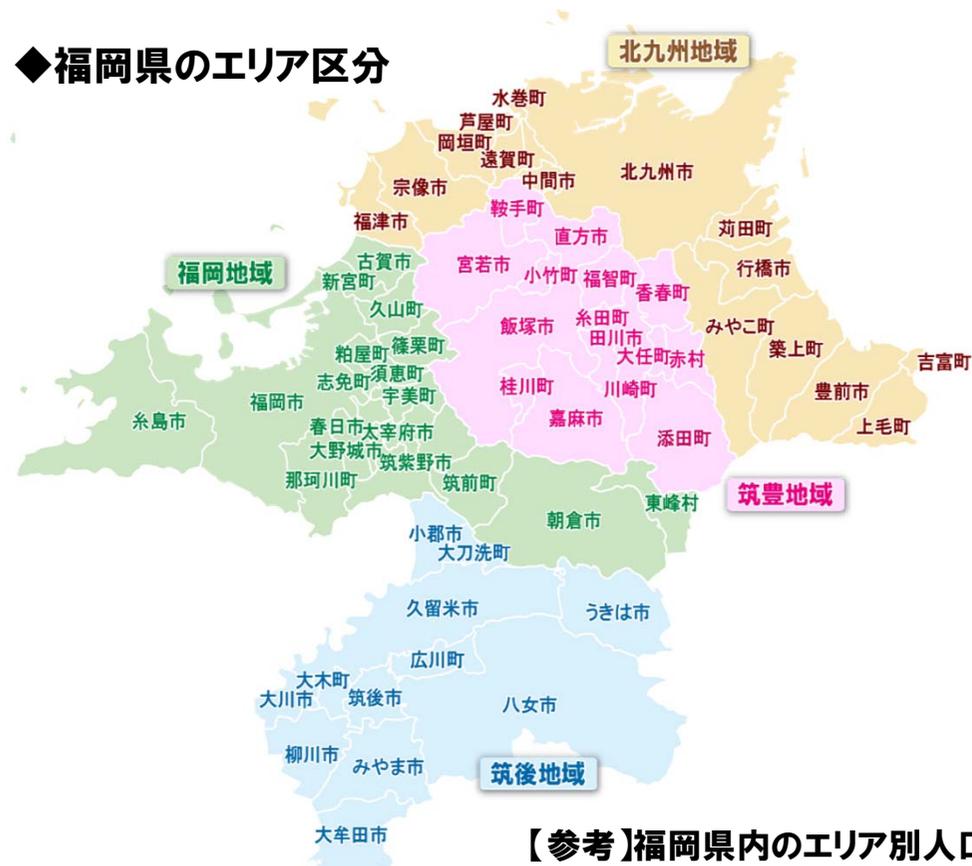
本会議の目的

- ①地域の渋滞の現状と渋滞対策の基本方針(案)の確認
 - ・県全体の基本方針(概況・対策の方向性)
 - ・各エリアの基本方針(概況・対策の方向性)
- ②マネジメントサイクル(案)の確認
- ③主要渋滞箇所のモニタリング

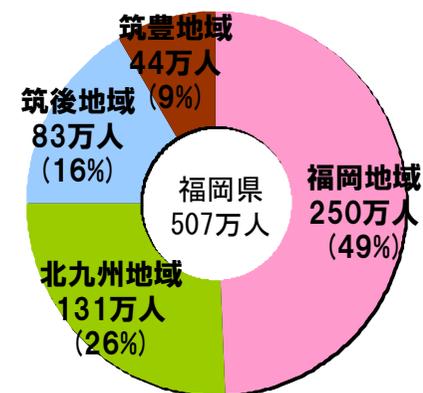
目次

- | | |
|--------------------------|----|
| 1. これまでの検討経緯 | 1 |
| 2. 渋滞対策の基本方針(案)について | 2 |
| 3. 渋滞検討マネジメントサイクル(案)について | 12 |
| 4. モニタリングの実施結果 | 13 |
| 5. 今後の進め方について | 16 |

◆福岡県のエリア区分



【参考】福岡県内のエリア別人口



平成27年8月26日(水)

1. これまでの検討経緯

・H25.1に主要渋滞箇所を公表し、渋滞対策の基本方針や今後の取り組みに対する協議を実施

〔時期〕 〔実施内容〕

H24.6 **H24年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会**

〔協議内容〕

○交通基礎データの共有

H24.7 **H24年度 第2回 福岡県交通渋滞対策協議会**

○地域の渋滞箇所の素案の決定

H24.8
H24.11 **パブリックコメントの実施（一般道路）
（高速道路）**

H24.12 **H24年度 第3回 福岡県交通渋滞対策協議会**

○道路利用者の意見を含めた地域の渋滞箇所の特定

H25.1 **主要渋滞箇所の公表**

H25.12 **H25年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会
ワーキング会議**

○地域の渋滞箇所の状況、意見交換

H27.1
H27.2 **H26年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会
ワーキング会議**

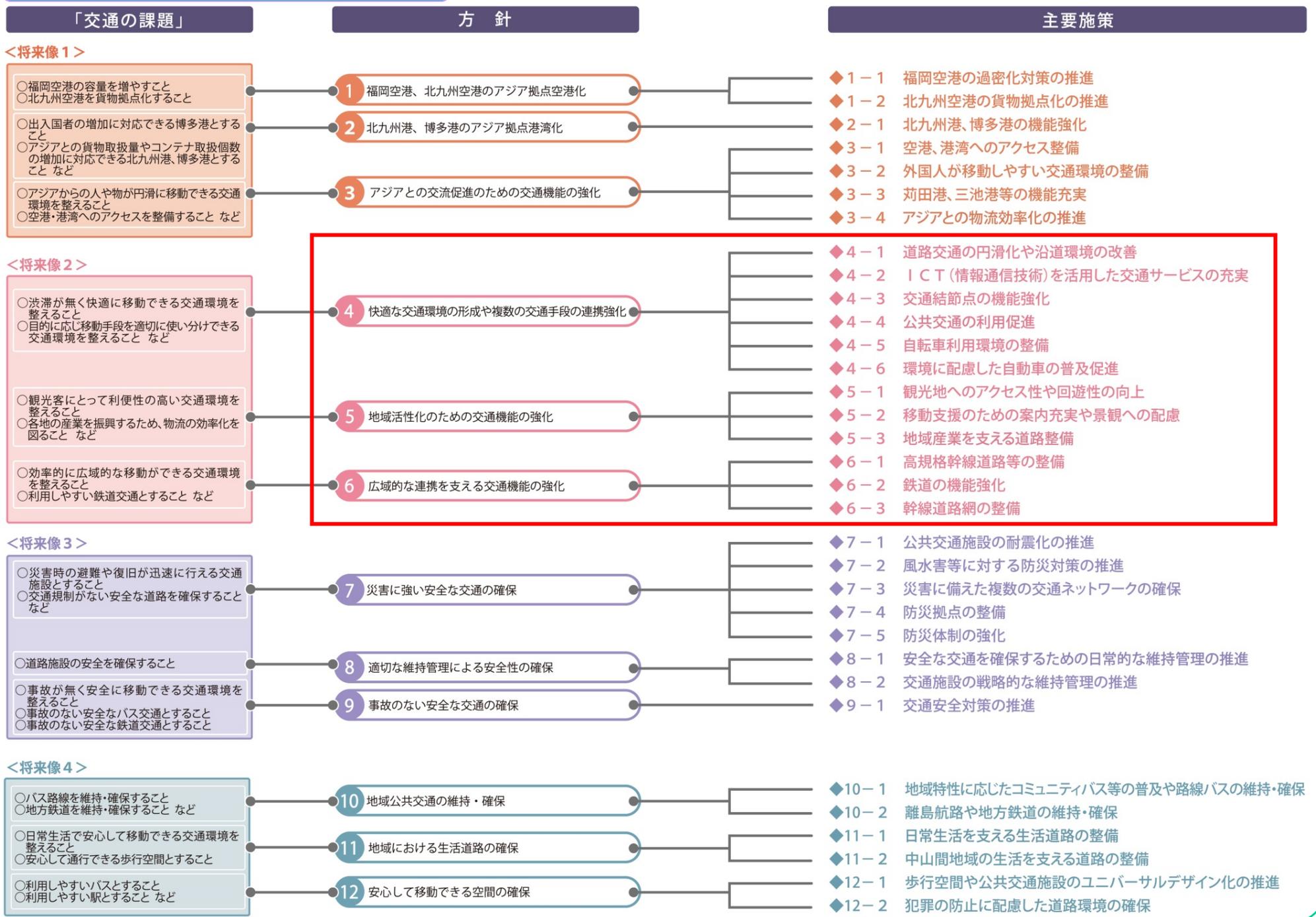
○渋滞要因の確認、渋滞対策の確認、渋滞対策の基本方針（案）の確認

今回
H27.8 H27年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会

○渋滞対策の基本方針（案）、渋滞検討マネジメントサイクル（案）、モニタリング結果の確認

【福岡県全体における渋滞対策の基本方針について(案)～現在の対策等の例～】

参考-1.「福岡県交通ビジョン2012の概要」



【福岡エリアにおける渋滞対策の基本方針について(案)～現在の対策等の例～】

参考-1. 「福岡市道路整備アクションプラン2016」の概要

ビジョン 1
ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり

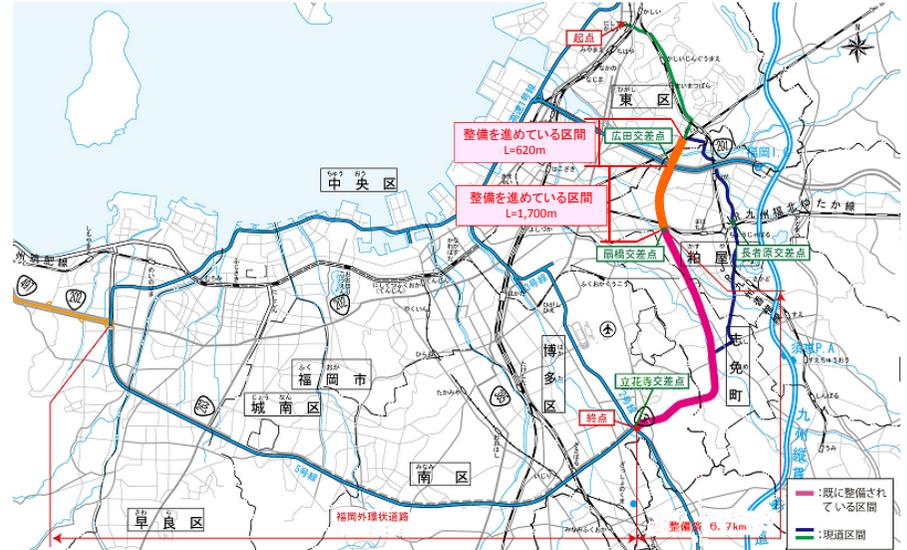
ビジョン 2
都市の魅力に磨きかける道づくり

ビジョン 3
市民の安全・安心をささえる道づくり

- 1 人優先のユニバーサルな道づくり
 - 道路のバリアフリー化 ● 歩行者の視点に立った道路整備 ● エリアで実施する交通安全対策
- 2 公共交通利用者を支援する道づくり
 - 公共交通利用者支援、交通マネジメントの推進 ● バス利用環境の改善
- 3 自転車と共生する道づくり
 - 自転車通行空間整備の推進 ● 放置自転車対策
- 4 来訪者をもてなし、福岡を楽しむ道づくり
 - 都市サインの充実 ● 街並み景観の向上 ● 道路占用の適正化
 - 市民との共働によるまちづくりへの取り組み
- 5 九州・アジアの交流・物流拠点としての道づくり
 - 広域交通ネットワークを構築する主要幹線道路の整備 ● 空港や港湾など拠点間のネットワークを構築する道路の整備
 - 幹線道路の整備、交差点の改良 ● 新たな拠点(アインティオ、村上天守閣キャンパス)へのアクセス道路の整備
- 6 福岡市の活力を創出する都心部の道づくり
 - 回遊ネットワークの形成 ● 民間ビル等の建替えと一体となった道路空間の整備
 - まちづくりと連携した道路整備の検討 ● まちづくりと連携した駐車施設の推進
- 7 環境負荷の少ない道づくり
 - 連続立体交差事業の推進 ● 道路照明灯のLED化
 - 排水性舗装・透水性舗装の整備 ● 舗装技術によるヒートアイランド対策
- 8 災害に強い道づくり
 - 緊急輸送道路の整備 ● 無電柱化 ● 密集市街地対策、狭い道路改善の強化
- 9 計画的な維持管理の取り組み
 - 道路施設・橋梁のアセットマネジメントの推進 ● 道路の維持管理業務
- 10 みんなで守る安全・安心な道づくり
 - 防犯対策 ● マナーアップの取り組み
 - 市民との共働による道路環境の保全 ● 広報・広聴の強化

参考-3. 福岡東環状線の概要

福岡東環状線は、福岡市東区香椎の国道3号を起点とし、福岡市博多区月隈の国道3号を終点とする幹線道路であり、終点において「福岡外環状道路」と接続し、福岡都市圏の慢性的な交通混雑を緩和する環状バイパスの一部として重要な役割を担っている。



参考-2. 博多バイパスの概要

博多バイパスは、香椎バイパスと福岡東バイパスを結ぶ幹線道路であり、福岡市東部地域の混雑の緩和及び交通安全の確保を目的として計画されている。



標準断面図 単位:m

区間	(自)福岡市東区下原 (至)福岡市東区二又瀬
延長	7.7km
道路規格	第4種 第1級
設計速度	60km/h
車線数	6車線



参考-4. 地下鉄七隈線延伸の概要

七隈線については、西南部地域の交通渋滞を緩和し、効率的で利便性の高い公共交通体系の確立を図るとともに、均衡あるまちづくりを推進することを目的として計画されている。



【筑後エリアにおける渋滞対策の基本方針について(案)】

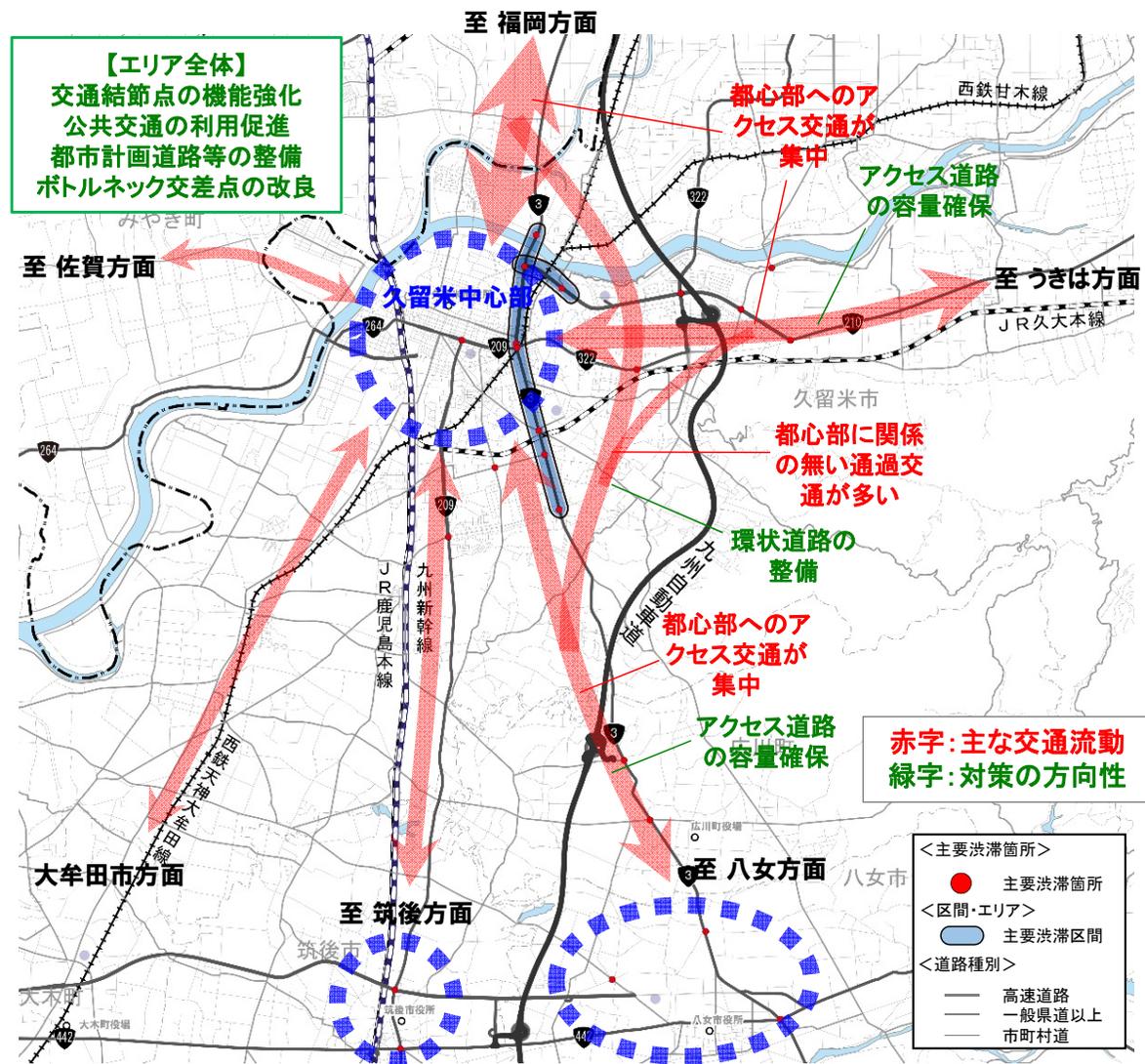
1. 筑後地域の概況

	概要
筑後地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> 人口が県内第3位である久留米市が属する地域であり、久留米市市街地に主要渋滞箇所が集中している(地域の約6割)。 久留米市は、県都である福岡市までは約40kmの県南部に位置している。 九州自動車道と長崎自動車道・大分自動車道のクロスポイントにも近く、国道3号などの主要な幹線道路や、九州新幹線・JR 鹿児島本線や久大本線、西鉄天神大牟田線や甘木線など交通網が発達し、九州の交通の要衝に位置している。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 久留米中心部への交通集中により、アクセス道路の交通容量が不足しており、速度サービスの低下や渋滞が発生している。(主要渋滞箇所28箇所) また、久留米中心部を通過し、福岡方面と久留米市南部方面を連絡する通過交通も多い。 更に、高速道路では、一部の区間で交通集中により渋滞が発生している(主要渋滞箇所2箇所)。

2. 対策の方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 筑後市・八女市、大牟田市など地域都市と久留米市との連絡機能強化や、市内の交通混雑を緩和するため、広域連携軸や都心環状軸の機能を担う、国道3号鳥栖久留米道路、有明海沿岸道路等の道路整備を促進する。 鉄道駅の交通結節機能を強化するため、駅前広場や駐輪場等の整備により、公共交通の利便性向上を図る。
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> 久留米中心部へのアクセス道路及び環状道路、都市計画道路等の整備 大牟田市、筑後市などの周辺都市のボトルネック交差点改良

3. 久留米市周辺の主要渋滞箇所と対策の方向性



基本方針

- 関係者で構成されるエリアワーキングにおいて、筑後地域全体を対象に対策検討及び対策効果を検証してまいります。
- 国道3号鳥栖久留米道路等の整備による環状道路の形成を進めるとともに、公共交通の利便性の向上等を図ります。

(エリアWG体制)

道路管理者

福岡県警

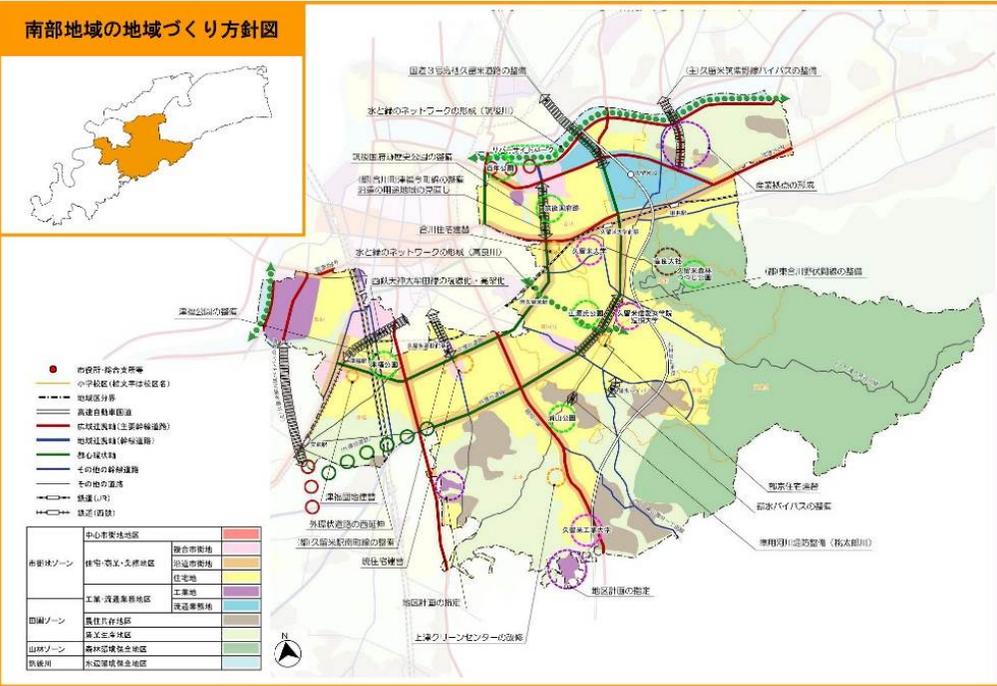
公共交通事業者等

【筑後エリアにおける渋滞対策の基本方針について(案)～現在の対策等の例～】

参考-1. 「久留米市都市計画マスタープラン」(H24) の概要

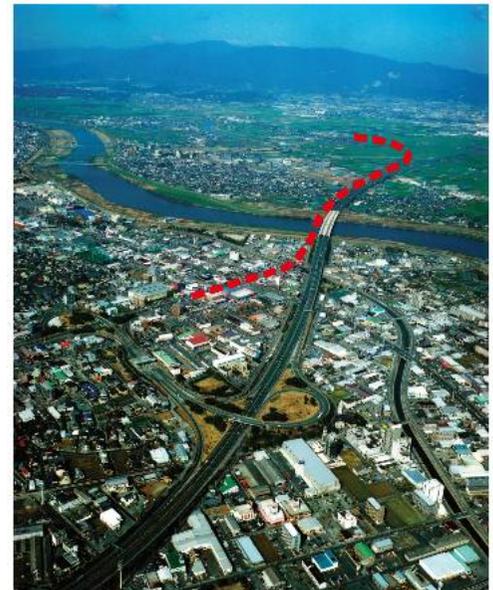
■交通施設整備の方針(南部地域)

- (1) 周辺都市との連絡機能強化や市内の交通混雑を緩和するため、広域連携軸や都心環状軸の機能を担う、国道3号鳥栖久留米道路や(都)東合川野伏間線、(都)合川町津福今町線、(主)久留米筑紫野線バイパス、(主)久留米柳川線バイパスの整備を促進します。
- (2) 広域連携軸の機能を担う、筑後川堤防道路の整備を促進します。
- (3) 都心環状機能のさらなる向上を図るため、外環状道路の西延伸の整備を図ります。
- (4) 主要幹線道路を補完する道路として、(一)藤山国分一丁田線鎌水バイパス、(都)久留米駅南町線等の整備を促進します。
- (5) 鉄道駅の交通結節機能を強化するため、駅前広場や駐輪場等の整備により、公共交通の利便性向上を図ります。

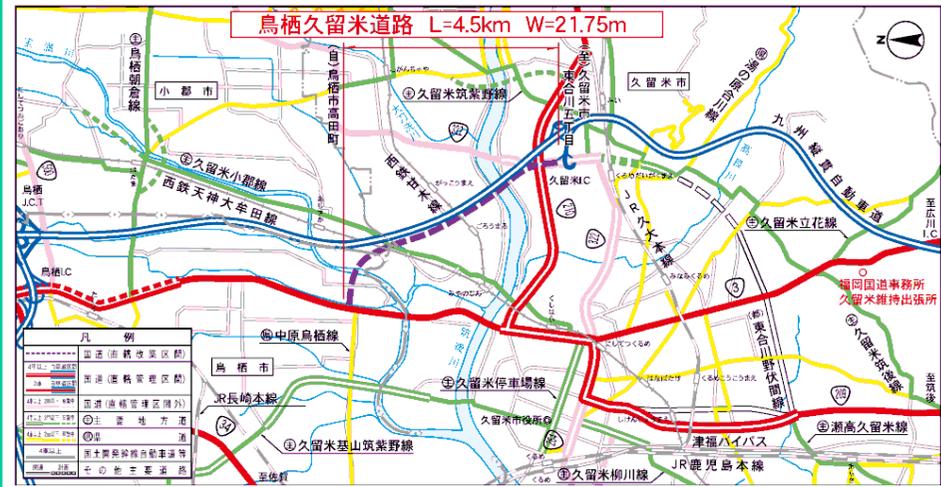


参考-2. 鳥栖久留米道路の概要

鳥栖久留米道路は、福岡県久留米市内における国道3号の負荷の軽減と、久留米市街地における交通を整流化し、さらに福岡県と久留米市で整備を進めている(都)東合川野伏間線と一体となって、市街地東側の環状機能を強化するために計画されている。



久留米インターより鳥栖市方面を望む



【北九州エリアにおける渋滞対策の基本方針について(案)】

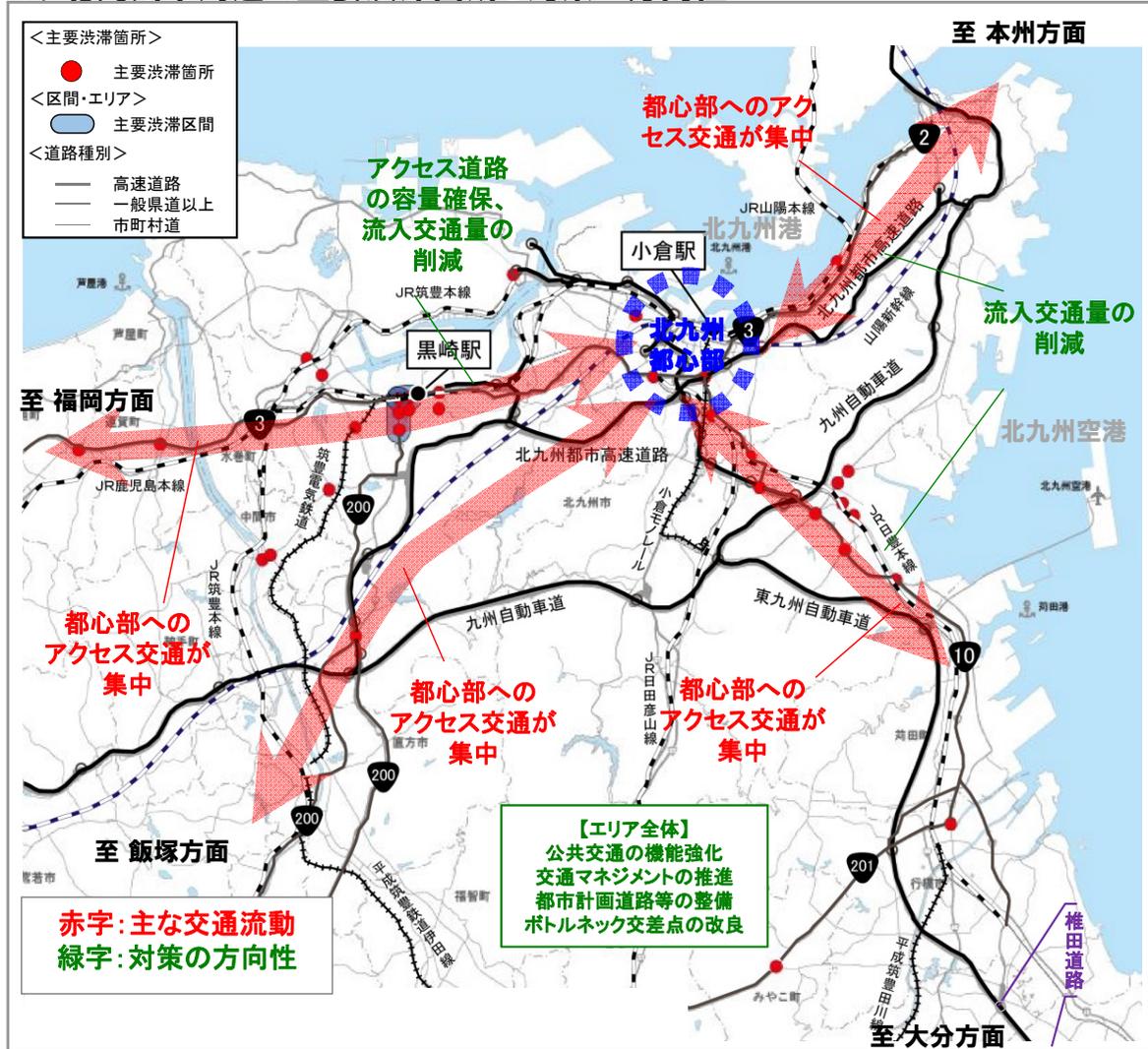
1. 北九州地域の概況

	概要
北九州地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> 人口が県内第2位である北九州市が属する地域であり、北九州市市街地に主要渋滞箇所が集中している(地域の約8割)。 昭和38年に門司市、小倉市、戸畑市、若松市、八幡市が合併して誕生しており、それぞれに市街地が形成され、小倉駅周辺が都心、黒崎駅周辺が副都心と位置付けられている。 東西方向は国道3号、九州縦貫自動車道が幹線となっており、東側の南北方向は国道10号が幹線となっている。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 福岡、北九州の2大都市間を結ぶ東西の幹線軸では、国道3号や周辺道路において、都市部を中心とした速度低下や渋滞が発生している。(主要渋滞箇所35箇所) 東側を走る南北の幹線軸である国道10号と並行路線では、地域内交通に加え、門司・本州方面の交通も集中しており、速度低下や渋滞が発生している。 また、高速道路や椎田道路では、一部の区間の交通集中により渋滞が発生している(主要渋滞箇所3箇所)。

2. 対策の方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 京築圏域、遠賀・中間圏域等と北九州市へのアクセス交通が集中する区間では、幹線道路の整備や、ボトルネックとなる箇所を対象とした交差点改良等を実施し、容量の確保を図る。 また、公共交通の機能強化や交通マネジメントの推進を図り、都心部の混雑緩和や、都心部への流入交通量の削減を図る。
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> 都心部へのアクセス道路及び都市計画道路等の整備 北九州地域のボトルネックとなる交差点の改良

3. 北九州市周辺の主要渋滞箇所と対策の方向性



基本方針

■関係者で構成されるエリアワーキングにおいて、北九州地域全体を対象に対策検討及び対策効果を検証してまいります。

■国道3号黒崎バイパス、(都)戸畑枝光線、恒見朽網線(6号線)等の整備を進めるとともに、交通マネジメント等の取組を進めてまいります。

(エリアWG体制)

道路管理者

福岡県警

公共交通事業者等

【北九州エリアにおける渋滞対策の基本方針について(案)～現在の対策等の例～】

参考-1. 北九州市道路整備中長期計画の概要

【対象区域】北九州市全域
 【策定時期】平成22年
 【目標年次】平成22年度～概ね10年(5年を目処にフォローアップと見直し)
 【その他の計画との関係】
 「北九州市基本構想・基本計画」、「環境モデル都市行動計画」と整合を図るとともに、みちづくりの課題の解決という観点を加えて策定。



■ 広域交通ネットワークの整備

今後の道路整備の方向性

ビジョン1 都市の発展を支えるみちづくり

- 都市の発展を支え国際物流拠点都市の形成を図ります
- 福岡市や下関市、東九州地域などとの広域連携を促進する広域交通ネットワークの整備を推進します
- 鉄道の連続立体交差や駅前広場の整備など交通結節機能の強化と利便性の高い交通ネットワークづくりを進めます
- 小倉都心や黒崎副都心など都市の発展や賑わいを創出する道路整備を進めます

ビジョン2 安全・安心な暮らしを支えるみちづくり

- 人優先の安全・安心なみちづくりを推進します
- 歩行者や車いす、自転車の通行環境の改善に向けた取り組みを進めます
- 駅周辺から市民センターなど周辺へ、人にやさしいみちづくりを市内に拡大します
- 橋梁の耐震対策や再開発などの面整備により、交通環境の改善を図るとともに、防災に強いみちづくりを進めます

ビジョン3 美しく環境先進都市を支えるみちづくり

- 環境に配慮した道路施策の推進で、低炭素社会づくりに貢献します
- 美しく道路景観の創出と沿道環境に配慮したみちづくりを推進します
- 多様な地域主体との協働により、おもてなしのみちづくりを推進します
- 思いやりやマナーアップの向上を図り、人にやさしいみちづくりを推進します

参考-2. 黒崎バイパス事業概要

■事業概要

国道3号の黒崎地区は、小倉方面や福岡市方面への通過交通が多く、これに加え周辺地域から発生する生活交通や産業交通が加わることが渋滞の要因となっている。黒崎バイパスは、渋滞の解消と併せて、都市高速道路と一体となった「自動車専用道路ネットワーク」の形成により、アクセス性、定時性の確保など人や物の流れを円滑にすることで地域経済・産業の発展を支援するとともに、交通事故の減少や交通騒音の低減などの沿道環境の改善を目的に整備を進めている。

■概略図



【整備前】国道3号黒崎駅周辺の渋滞状況



3号小倉方面から福岡方面を望む(簡井町交差点付近)

■期待される事業効果

効果1 所要時間の短縮
 (国道3号 陣原～西本間間の所要時間)
 約24分 → 約18分短縮
 (約6分)

効果2 交通渋滞の緩和と現道の機能回復
 黒崎バイパスが整備されると、現道交通量の約70%が黒崎バイパスに転換されると予想される。
 そのことにより、
 1. 簡井町、黒崎駅前交差点の交通混雑が緩和。
 2. 周辺の生活道路の安全性、快適性の向上。
 3. 路線バスの走行性、定時性が確保。
 4. 交通事故の減少、交通騒音の減少等、沿道環境が改善。

参考-3. 戸畑枝光線事業概要

■事業概要

都市計画道路戸畑枝光線は、北九州高速2号線(戸畑)と北九州高速5号線(枝光)を連絡し、北九州市の環状放射型の自動車専用道路ネットワークを形成する地域高規格道路である。北九州高速戸畑出入口～枝光出入口間の約4.4kmのうち、牧山出入口～枝光出入口間の約2.6kmにおいて街路整備を進めている。

■概略図



■期待される事業効果

評価項目	評価	根拠
自動車や歩行者への影響	◎	並行する主要地方道や戸畑市街地など周辺地域の交通混雑緩和 【渋滞損失時間の削減】 並行区間：約28万人時間/年 削減量：約19万人時間/年(約28～約9万人/年)
	○	並行する主要地方道の交通事故減少が見込まれる 【安全性の向上(事故の減少)】 死傷事故率：約239件/億台km(現況) ※事故危険箇所指定要件(死傷事故率100件/億台km以上の)約2.4倍
住民生活	○	3次医療施設(北九州市立八幡病院)へのアクセス向上
地域経済	◎	・新若戸道路や国道3号黒崎バイパスと一体となった自動車専用道路ネットワークの形成 ・特定重要港湾 北九州港(響灘地区)へのアクセス向上及び定時性確保
災害	○	山沿いを走る北九州高速4号線(大谷出入口～柴川出入口)の代替路を形成
環境	○	並行する主要地方道の交通混雑緩和により、CO2排出量の改善
地域社会	○	高速度・定時性が向上し、物流機能の強化により、地域産業を促進

3. 渋滞検討マネジメントサイクル(案)について

福岡県における渋滞検討マネジメントサイクル(案)

- 最新の交通データ等を基に特定された主要渋滞箇所について、渋滞対策を検討・実施
- 毎年度、以下のマネジメントサイクルにより、主要渋滞箇所をモニタリングの上、随時見直し

最新の交通データによる渋滞状況の検証
 …民間プローブデータの収集・分析等

定期的な地域の声の反映
 (パブリックコメントの実施等)

地域の交通状況の変化等に対する
 専門的見地からの検証
 …データの精査・現地確認等の実施

渋滞対策協議会における議論

協議会構成主体：国土交通省 九州地方整備局、国土交通省 九州運輸局、福岡県、福岡県警察本部、福岡市、北九州市、西日本高速道路(株)、福岡県道路公社、福岡北九州高速道路公社、福岡県道路協会、福岡市道路利用者会議

地域の主要渋滞箇所の特定(更新)

賢く使う取組の視点

ソフト・ハードを含めた対策の検討・実施

・道路管理者・公共交通事業者等(鉄道・バス事業者等)・福岡県警との調整を図るエリアWGを設置し、各エリア単位で主要渋滞箇所等により、地域の課題を共有し議論を促進

・円滑な渋滞対策の立案・実施を実現
 (道路管理者が実施する対策、他機関の実施対策との連携、公共交通事業者等の参画による対策等)

地域の渋滞の現状と対応の基本方針

モニタリング等による検証

4. モニタリングの実施結果(一般道(直轄国道))

- 最新の交通データにより、主要渋滞箇所(一般道)の選定基準の該当状況を点検(モニタリングの実施)
- 点検の結果、主要渋滞箇所(一般道(直轄国道))の選定基準に該当しない箇所は無い
- 今後も他の主要渋滞箇所についても、モニタリングを実施していくとともに、選定基準に該当しない箇所や対策が完了した箇所については、現地状況を確認した上で、主要渋滞箇所の解除等の見直しも含めて検討

福岡県内の主要渋滞箇所(一般道(直轄国道))

主要渋滞箇所数	集約区間数	箇所数
111箇所	15区間	57箇所
	(54箇所)	

箇所: 単独で主要渋滞箇所を形成
 区間: 交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

▼主要渋滞箇所(一般道)の選定基準

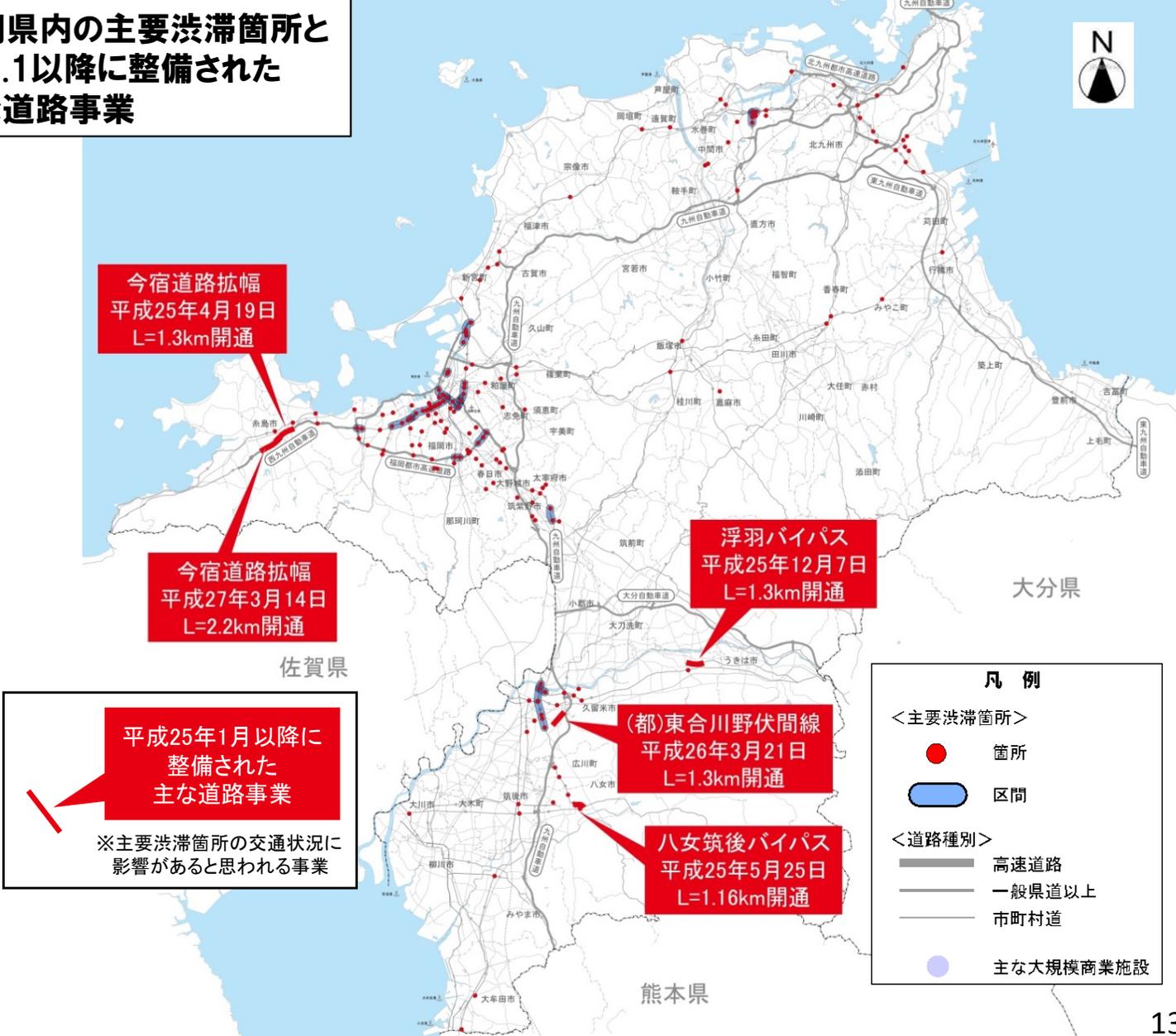
曜日・時間帯	選定基準
平日 朝 (7時~9時)	平均速度20km/h未満 ※いずれか一方でも該当する箇所
平日 夕 (17~19時)	
休日 昼 (7時~19時)	

▼主要渋滞箇所(一般道(直轄国道))の点検結果

主要渋滞箇所数	速度向上箇所数	選定基準非該当箇所数
111箇所	22箇所	0箇所

※速度向上箇所数は選定時よりも平日朝・平日夕・休日昼ともに速度が向上した箇所数を示す

福岡県内の主要渋滞箇所とH25.1以降に整備された主な道路事業



凡例

<主要渋滞箇所>
 ● 箇所
 〇 区間

<道路種別>
 〰 高速道路
 〰 一般県道以上
 〰 市町村道

● 主な大規模商業施設

4. モニタリングの実施結果(一般道(直轄国道))

◆道路整備が行われた主要渋滞箇所(一般道(直轄国道))の点検結果

- H25.1以降に整備された道路事業により、交通状況の変化が想定される主要渋滞箇所を対象として、最新データを用いて詳細にモニタリングを実施
- モニタリングの結果、納楚交差点では八女筑後バイパスの整備により、方向①については国道3号から国道442号バイパスへ交通量が転換(国道3号線の交通量が約3,000台/12H減少)したことにより、大きく旅行速度が向上しているが、方向②については依然として主要渋滞箇所の選定基準(旅行速度20km/h未満)に該当しているため、経過観察とする

▼道路整備が行われた主要渋滞箇所(一般道(直轄国道))の点検結果の代表例

主要渋滞箇所名	市区町村名	方向	選定時 平均速度(H24.9~H25.2平均)			最新 平均速度(H26.9~H27.2平均)			道路整備事業		
			平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	事業名	整備時期	主な整備内容
ノウツ 納楚 (国道3号)	八女市	①	24.7	16.9	19.5	30.6	22.0	24.8	国道442号 八女筑後バイパス	H25.5.25	バイパス整備 1.2km
		②	15.2	13.1	15.1	16.4	13.0	15.4			

▼納楚交差点

 : 旅行速度20km/h未満
青字 : 最新データで速度が向上している箇所
 データ: プローブデータ(単位: km/h)

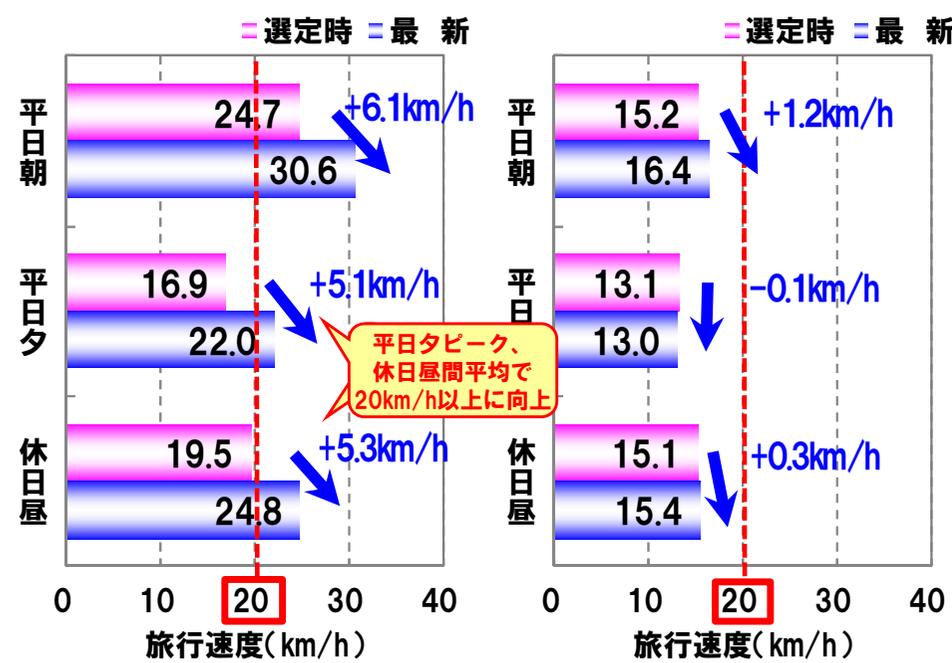


▼断面交通量の変化

断面A	H25.3	H25.6	増減
国道3号	約11,000	約8,000	約-3,000
国道442号	-	約6,000	約6,000

単位: 台/昼間12時間

▼納楚交差点の旅行速度(左:方向①、右方向②)



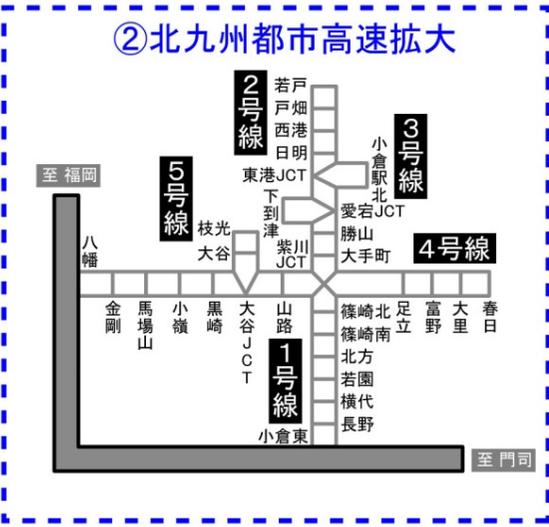
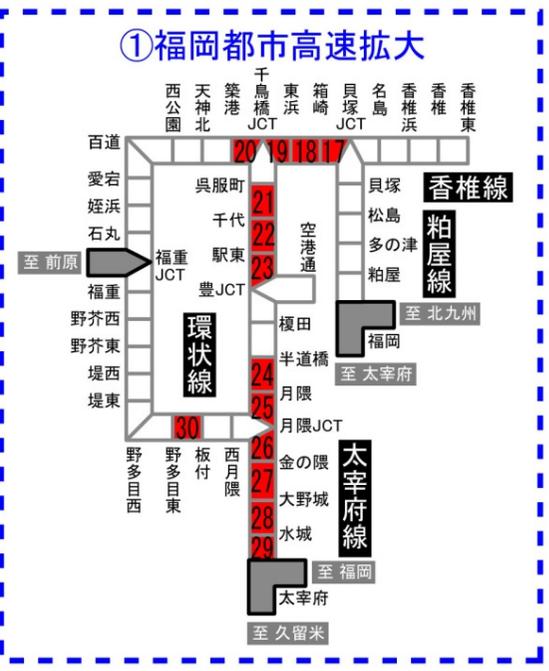
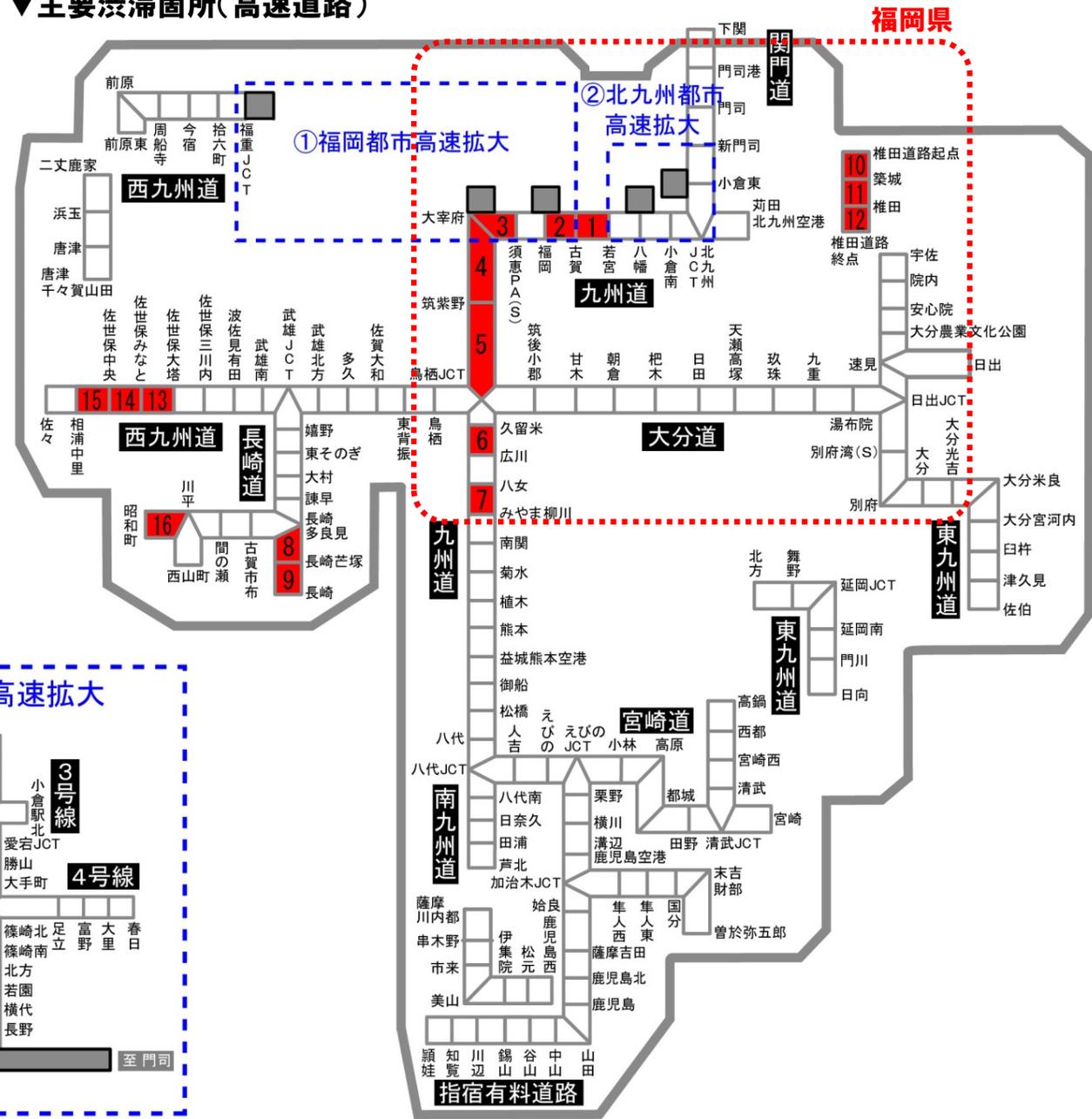
4. モニタリングの実施結果

- 福岡県内の高速道路の主要渋滞箇所は高速道路で10箇所、福岡都市高速で14箇所指定されている
- これらの主要渋滞箇所については、今後一般道と同様にモニタリングを実施し、状況を確認する

福岡県内の主要渋滞箇所(高速道路)

主要渋滞箇所数	
高速道路	10箇所
福岡都市高速	14箇所

▼主要渋滞箇所(高速道路)



5. 今後の進め方について

- ・最新の交通データを収集・整理し、主要渋滞箇所の交通状況のモニタリングを実施
- ・構築した検討体制により、モニタリング結果等を有効に活用し地域毎の渋滞対策の検討を推進

“交通渋滞対策協議会”による議論

- 最新の交通データによる渋滞状況の検証
- 地域の交通状況の変化等に対する専門的見地からの検証
- エリアワーキング等での報告事項の確認 等

“エリアワーキング”による議論

- 地域の交通課題の共有
- 交通状況のモニタリング（主要渋滞箇所のフォローアップ）
- ソフト・ハードを含めた対策の検討・調整 等