

平成28年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会

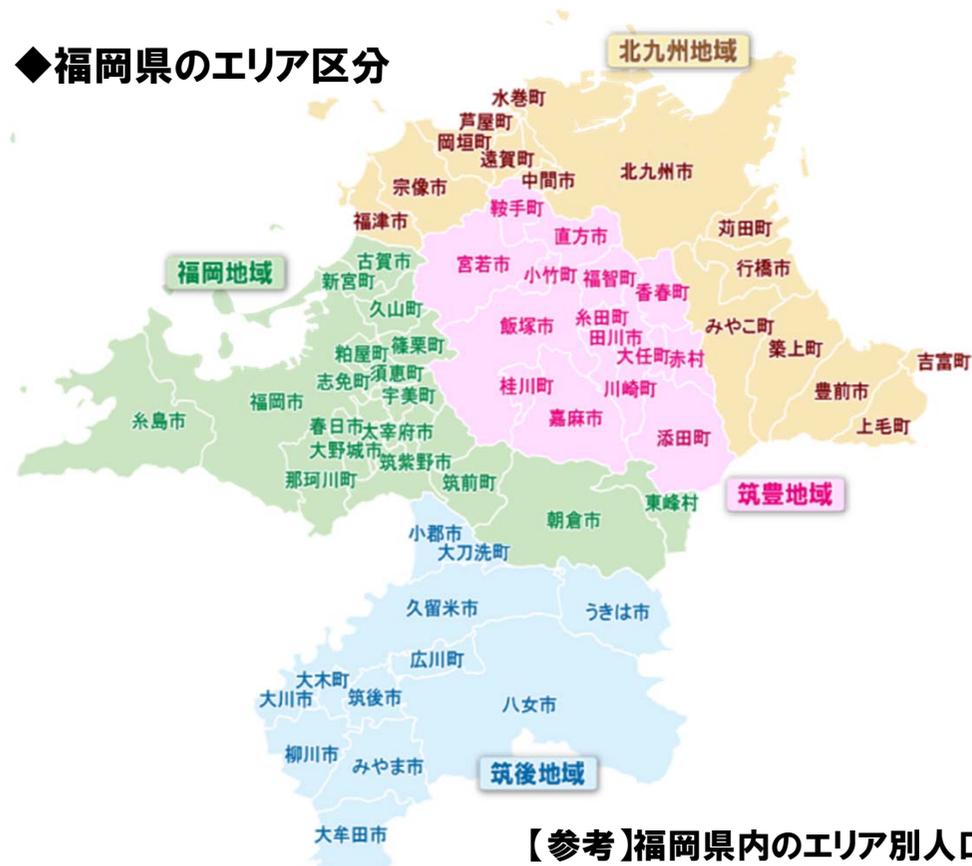
本会議の目的

- ①主要渋滞箇所(H25.1公表)のフォローアップ方法
- ②今後の渋滞対策の方向性

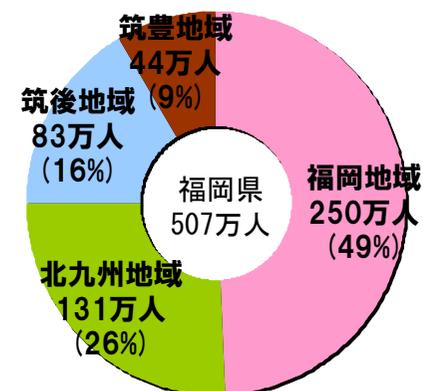
目次

- | | |
|-----------------------|----|
| 1. これまでの検討経緯 | 1 |
| 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて | 2 |
| 3. 今後の渋滞対策の方向性について | 13 |
| 4. 渋滞対策の取組事例 | 18 |
| 5. 今後の進め方 | 28 |

◆福岡県のエリア区分



【参考】福岡県内のエリア別人口



平成28年7月26日(火)

1. これまでの検討経緯

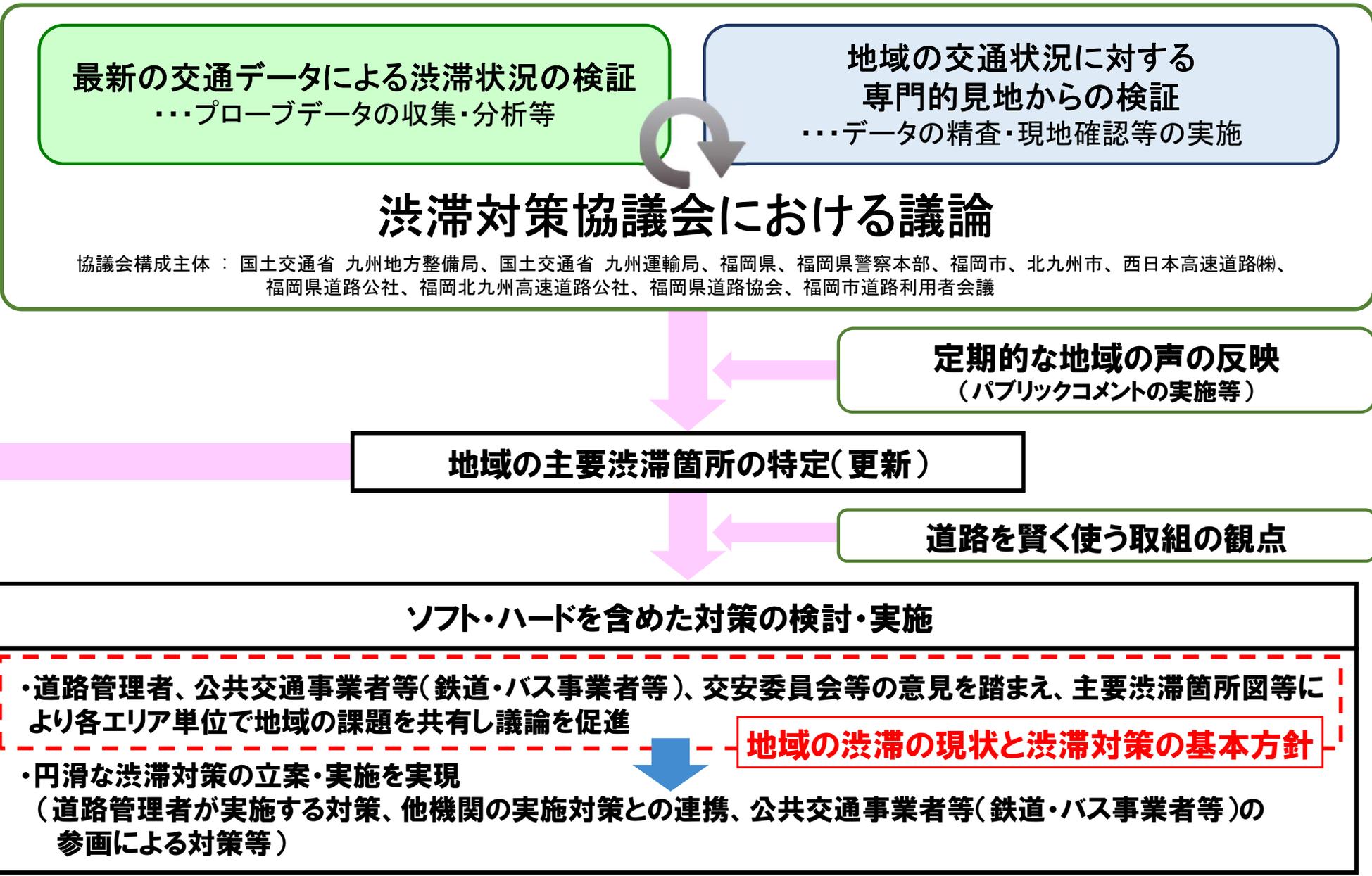
・H25.1に主要渋滞箇所を公表し、渋滞対策の基本方針や今後の取り組みに対する協議を実施

〔時期〕	〔実施内容〕	〔協議内容〕
H24.6	H24年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会	○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	○一般道路181箇所、高速道路10箇所、都市高速道路14箇所
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
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
H28.2	H27年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会ワーキング会議	○主要渋滞箇所のフォローアップ、主要渋滞箇所の状況確認
今回 H28.7	H28年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会	○主要渋滞箇所のフォローアップ、今後の渋滞対策の方向性、今後の進め方

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

福岡県における渋滞検討マネジメントサイクル

- 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



2. 主要渋滞箇所(一般道路)のフォローアップについて【一般道路】

- 最新の交通データにより、主要渋滞箇所(一般道路)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、全ての主要渋滞箇所(一般道路)で選定基準に該当(解除候補箇所無し)
- 今後も主要渋滞箇所の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(一般道路)

主要渋滞箇所数	集約区間数	箇所数
	15区間 (54箇所)	127箇所
181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(一般道路)の選定基準

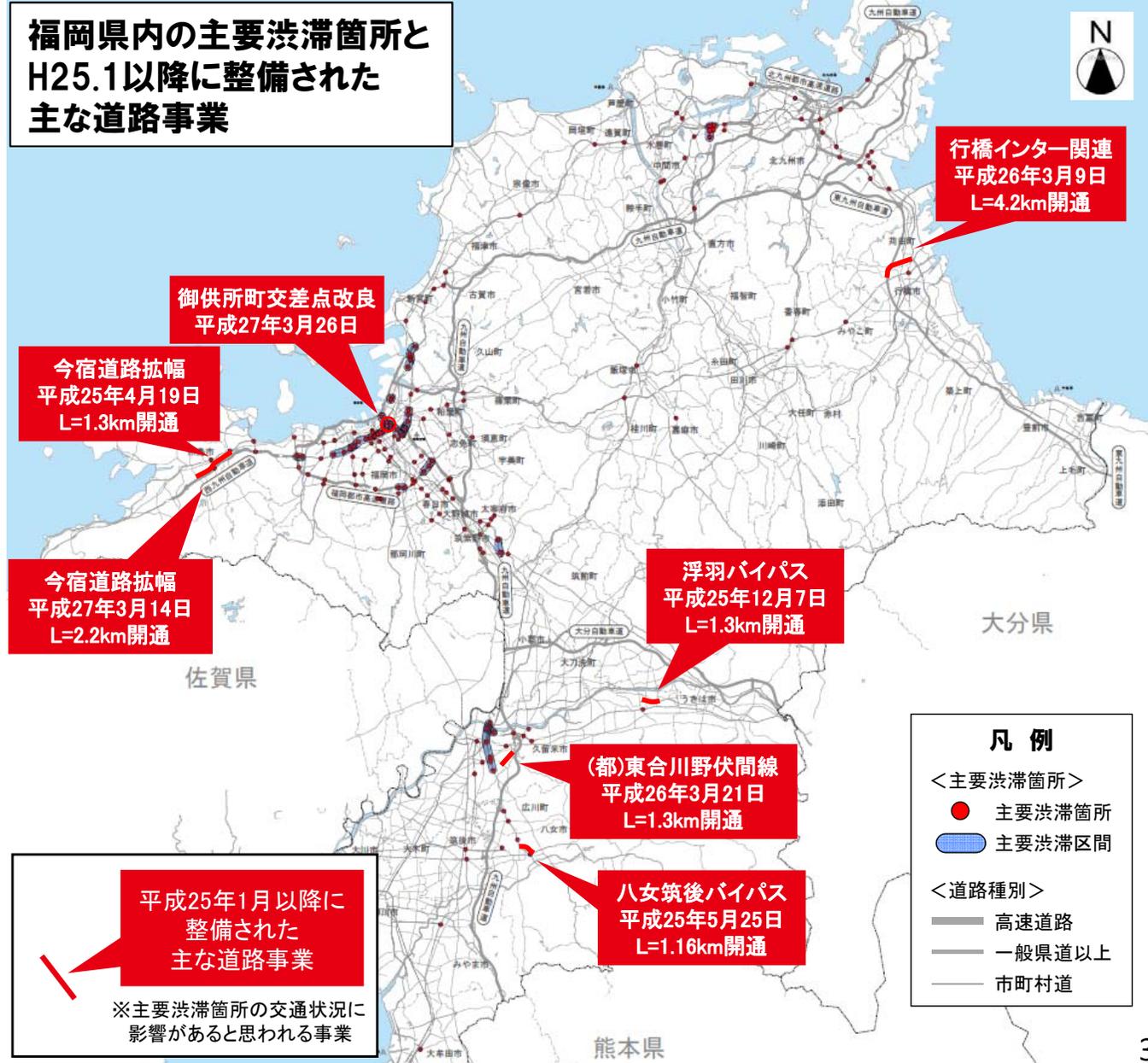
曜日・時間帯	選定基準
平日 朝 (7時~9時)	平均速度20km/h未満 ※いずれか一方でも該当する箇所
平日 夕 (17~19時)	
休日 昼 (7時~19時)	

▼主要渋滞箇所(一般道路)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
181箇所	20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



- 平成25年4月に今宿道路(国道202号バイパス)飯氏交差点～波多江交差点間の4車線整備が完了したことにより、概ね渋滞が解消し、救急活動の迅速化や通勤通学・買い物などの利便性向上を実感
- 現地状況を見ても過度な交通集中や渋滞は発生していないが、最新プローブデータによる分析結果では信号待ちによる滞留等の影響もあり20km/h未満となっているため、「経過観察」として引き続きモニタリングを実施

●今宿道路の整備概要

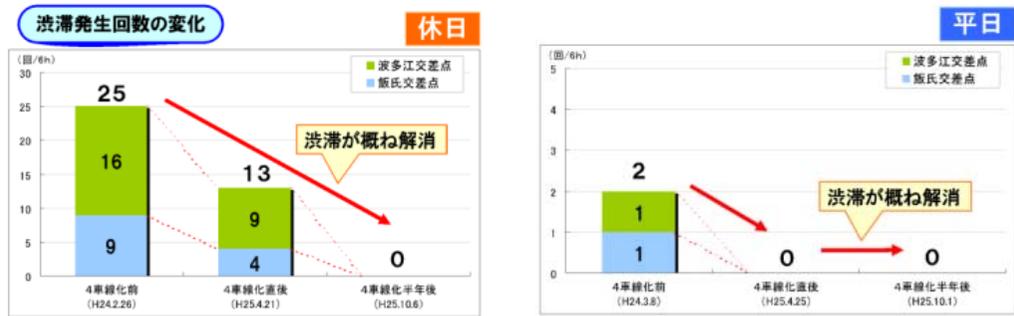
- ・今宿道路(国道202号バイパス)飯氏交差点～波多江交差点間(延長:1.7km)が平成25年4月19日(金)に4車線整備が完了



▲今宿バイパスの整備概要

●概ね混雑が解消

- ・平日や休日ともに概ね混雑は解消。



▲整備前後の今宿道路の交通状況

※渋滞発生回数:信号2回待ちの車両が発生する回数

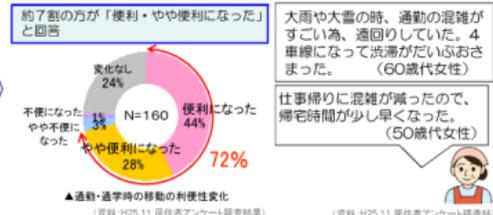
●救急活動、通勤通学・買い物面で整備効果を実感

- ・4車線化により渋滞を避けた迂回搬送が解消し救急活動が迅速化され、沿線住民の方の様々な生活の利便性が向上したと回答

4車線化で渋滞が解消され、迂回搬送がなくなりました。迂回搬送時は、踏み切りを2回横断する場合もあり、遅延の怖れがありました。そのリスクがなくなりました。(糸島市消防本部前出張所)



通勤通学時の利便性が向上 (約7割の方が実感)



大雨や大雪の時、通勤の混雑がすごい為、迂回していた。4車線になって渋滞がだいぶおさまった。(60歳代女性)

仕事帰りに混雑が減ったので、帰宅時間が少し早くなった。(50歳代女性)



通院時の利便性が向上

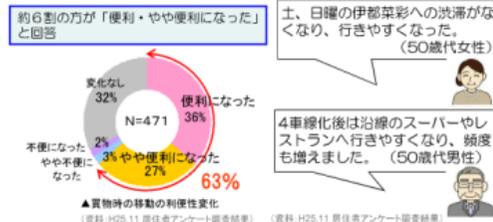
JR波多江近辺の医療施設に通院しやすくなりました。(60歳代男性)



通院する時に時間短縮につながり、決まった時間に出発すれば、予定通り到着できるようになりました。(40歳代女性)



買物時の利便性が向上 (約6割の方が実感)

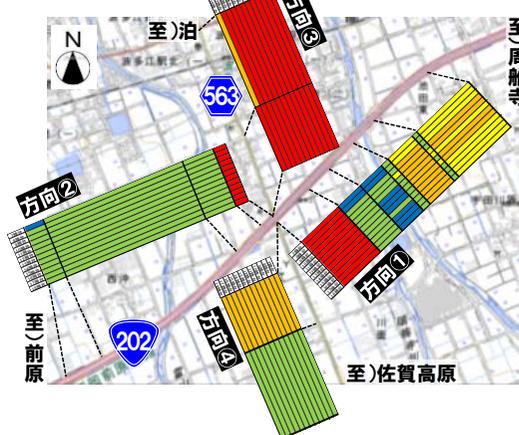


土、日曜の伊都菜彩への渋滞がなくなり、行きやすくなりました。(50歳代女性)

4車線化後は沿線のスーパーやレストランへ行きやすくなり、頻度も増えました。(50歳代男性)

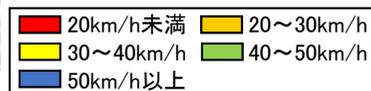


■最新データによる波多江交差点の平均速度



進入方向	平均速度(km/h)		
	平日朝	平日夕	休日昼
①国道202号[東]	14.3	14.6	11.5
②国道202号[西]	15.7	16.1	13.8
③県道563号[北]	15.1	13.3	13.6
④県道563号[南]	22.7	22.3	21.3

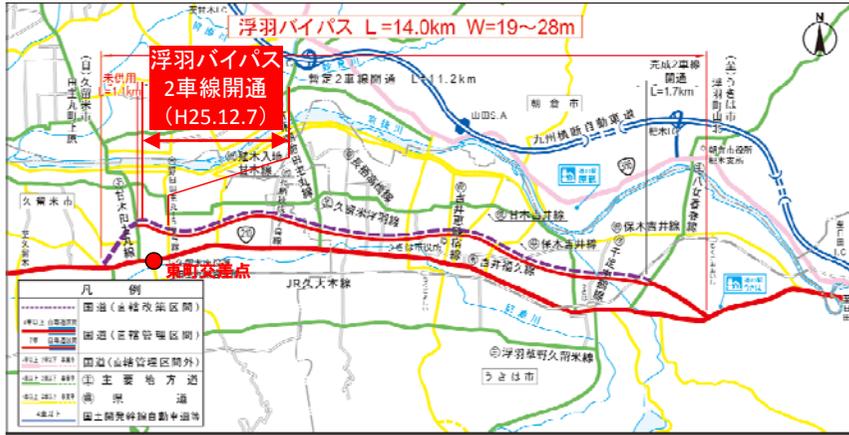
データ: プローブデータ(H27.3~H28.2平均)
※赤字は主要渋滞箇所の選定基準に該当



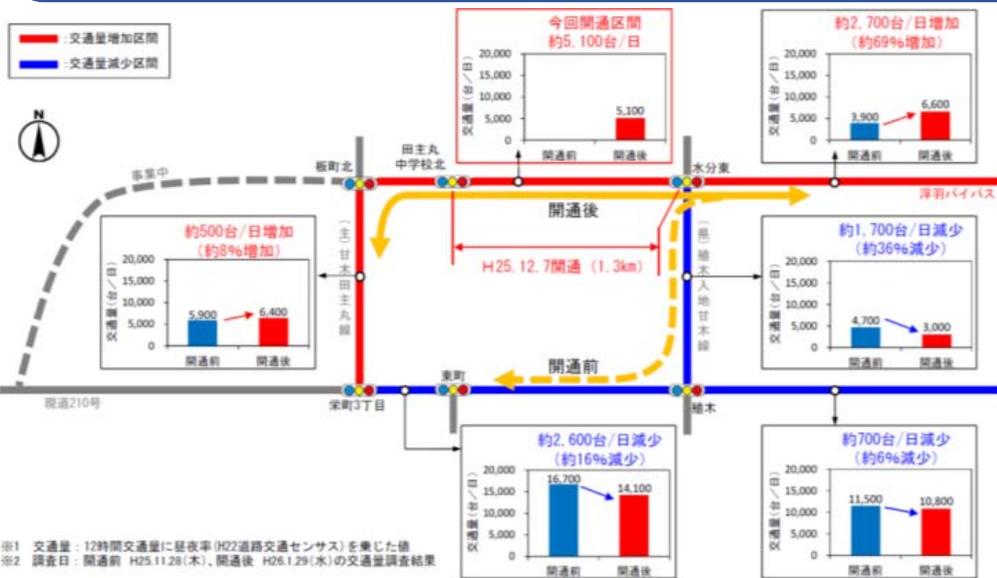
- 平成25年12月に浮羽バイパスの田主丸～常盤間が暫定2車線整備されたことにより、現道からの交通量の転換が図られ、主要渋滞箇所の東町交差点の渋滞が約75%減少
- しかしまだ部分開通段階であり、現地状況を見ても渋滞が残存、且つ最新プローブデータによる分析結果でも20km/h未満となっているため、「経過観察」として引き続きモニタリングを実施

●浮羽バイパスの整備概要

- ・国道210号浮羽バイパス田主丸～常盤間(延長1.3km)が平成25年12月7日(土)に暫定2車線整備が完了



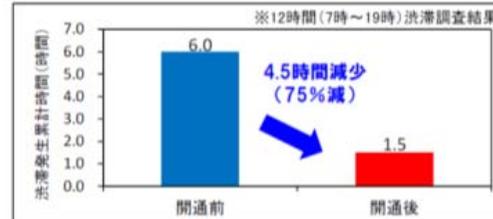
●交通流動の変化により現道利用交通が約2割弱減少



●主要渋滞箇所である東町交差点の渋滞時間が大幅に減少

①東町交差点

・浮羽バイパスへの交通転換により、現道210号の主要渋滞箇所である東町交差点の渋滞(渋滞発生累計時間)が約75%減少しています。

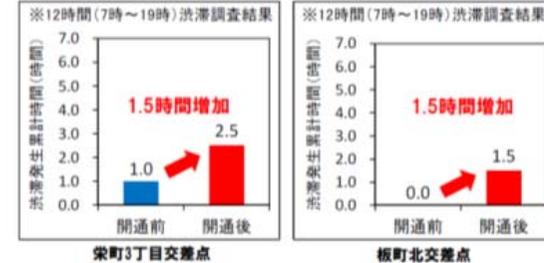


※1 渋滞発生累計時間: 渋滞が発生した時間の合計
 ※2 調査日: 開通前 H25.11.28(木)、開通後 H26.1.29(水)の交通量調査結果

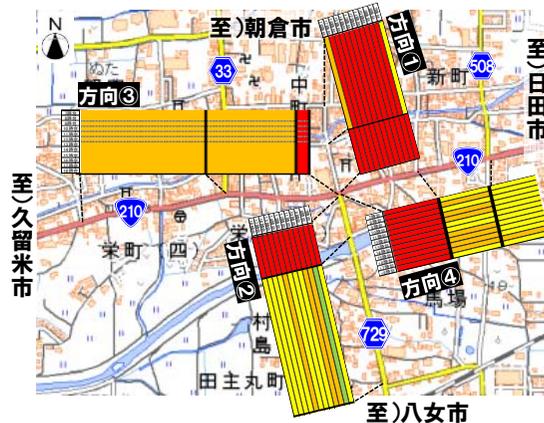


②栄町3丁目交差点、③板町北交差点

・今回の開通による車の流れの変化で、両交差点の交通混雑の傾向が見られます。

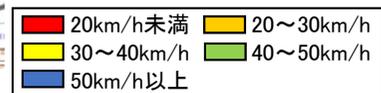


■最新データによる東町交差点の平均速度



進入方向	平均速度(km/h)		
	平日朝	平日夕	休日昼
①市道[北]	9.5	8.2	8.1
②県道729号[南]	13.0	9.6	12.7
③国道210号[西]	16.7	13.9	16.6
④国道210号[東]	8.6	7.3	8.7

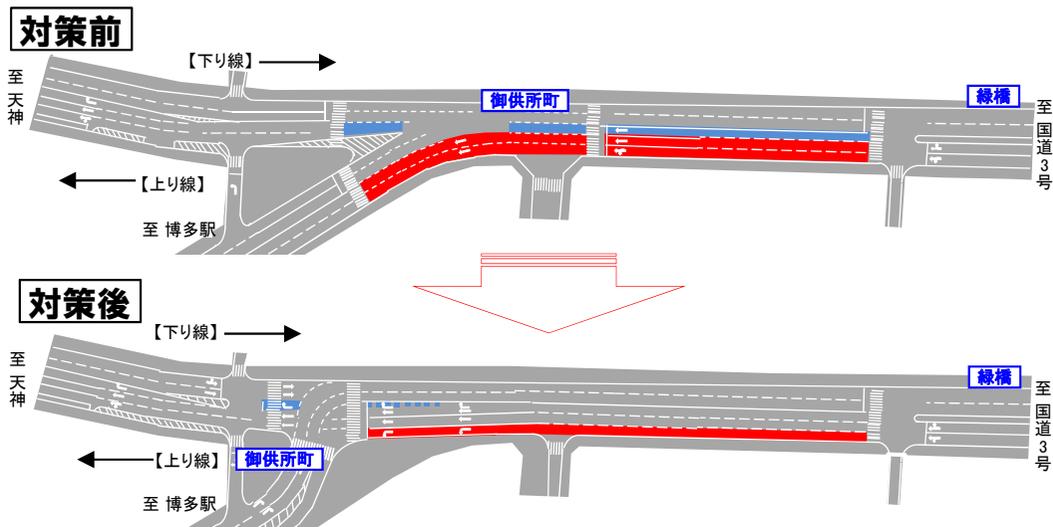
データ: プローブデータ(H27.3～H28.2平均)
 ※赤字は主要渋滞箇所の選定基準に該当



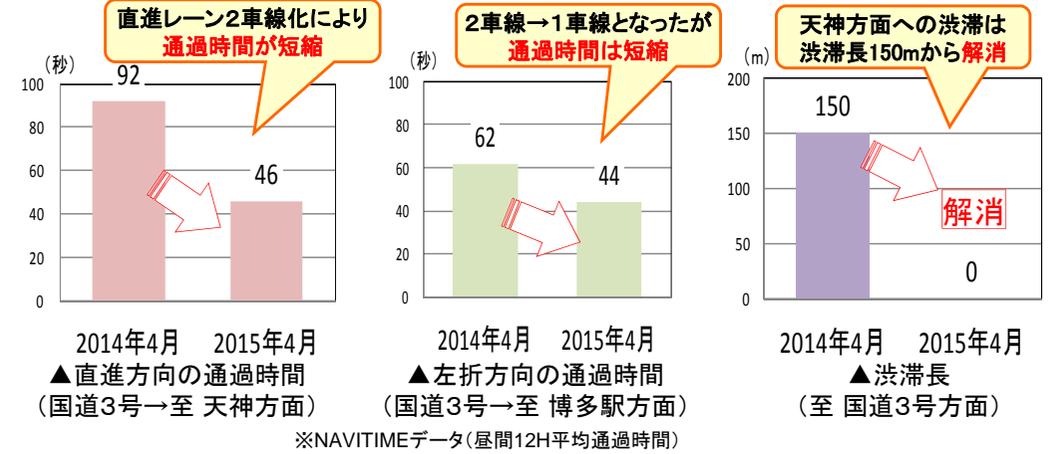
- 平成27年3月に主要渋滞区間内にある御供所町交差点改良が整備されたことにより、交差点直前の車線変更減少に伴い交差点通過時の円滑性が向上
- しかし単独交差点の改良であり、主要渋滞区間全体でみると最新プローブデータによる分析結果でも20km/h未満となっている箇所が多いため、「経過観察」として引き続きモニタリングを実施

● 御供所町交差点の整備概要

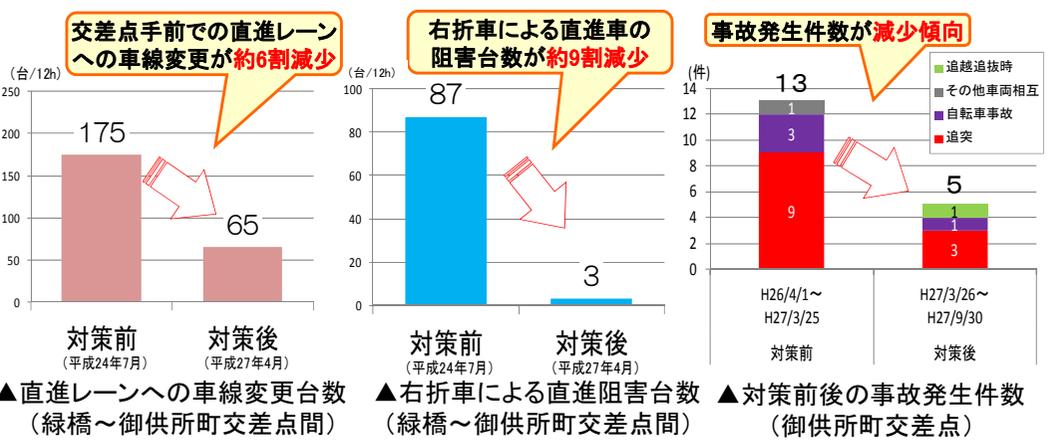
・交差点のコンパクト化及び交差点手前の直進レーンを2車線化し、直進車の車線変更を低減するとともに、右折レーンを設置



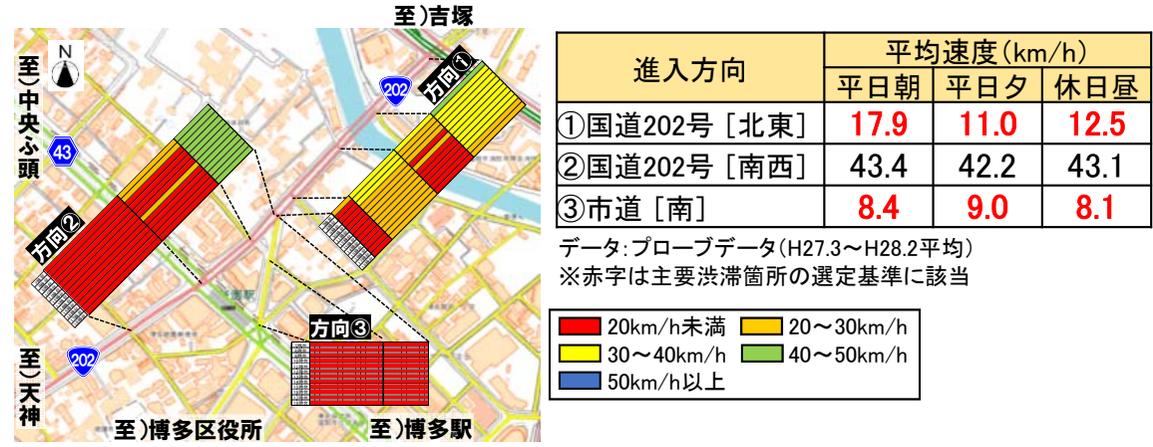
● 交差点通過時間が減少し、渋滞が解消



● 直進車の車線変更が減少、事故が減少



■ 最新データによる御供所町交差点の平均速度



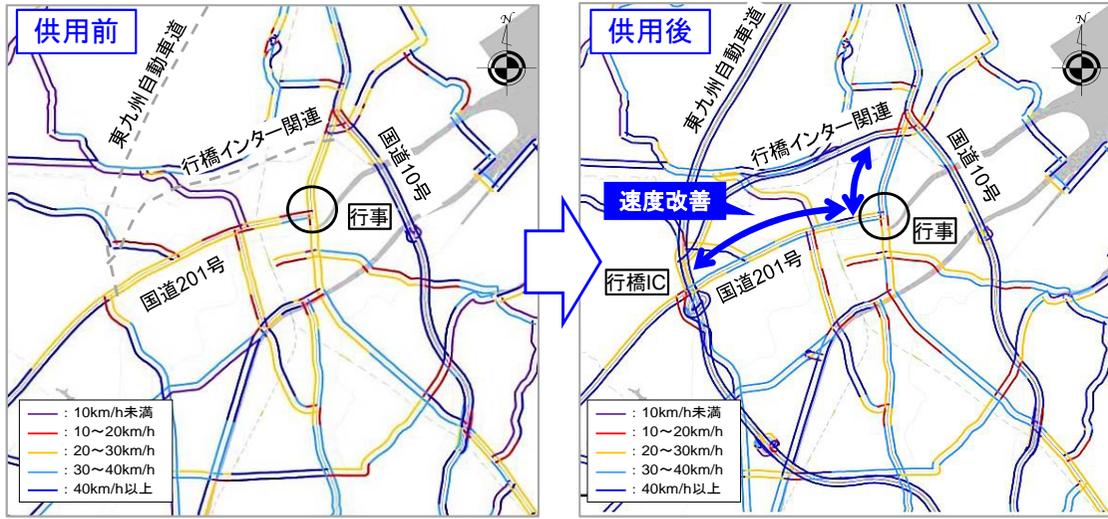
- 平成26年3月に国道201号バイパス(行橋インター関連事業)が暫定2車線整備されたことにより、行事交差点(主要渋滞箇所)の渋滞が解消するとともに、円滑な物流活動や救急活動の支援に寄与
- 現地状況を見ても過度な交通集中や渋滞は発生していないが、最新プローブデータによる分析結果では信号待ちによる滞留等の影響もあり20km/h未満となっているため、「経過観察」として引き続きモニタリングを実施

●行橋インター関連の整備概要

・国道201号バイパス(行橋インター関連事業)が平成26年3月9日(日)に暫定2車線整備が完了

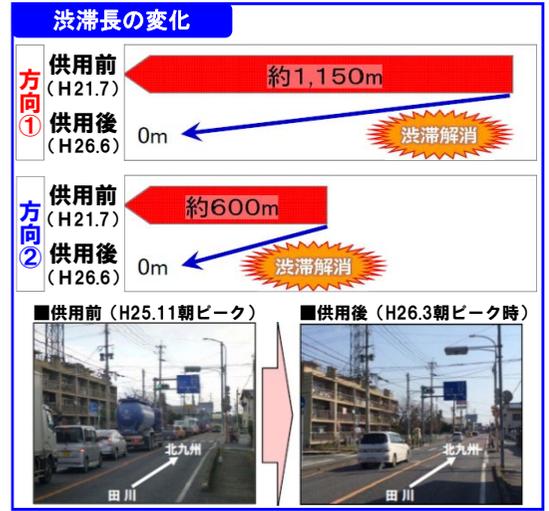
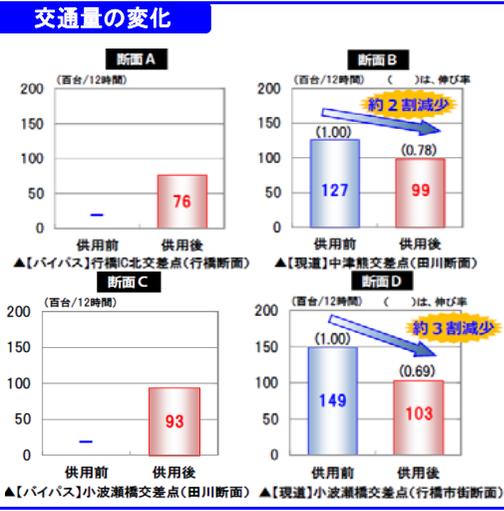


●主要導線方向の速度が改善

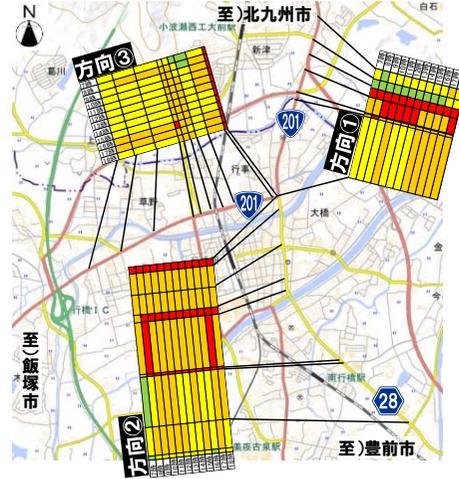


データ:プローブデータ(供用前:H25.7(平日朝ピーク)、供用後:H27.7(平日朝ピーク))

●交通流動の変化により、現道交通量減少・渋滞解消

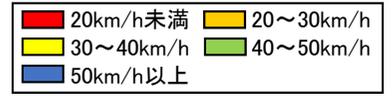


最新データによる行事交差点の平均速度



進入方向	平均速度 (km/h)		
	平日朝	平日夕	休日昼
①国道201号 [北]	32.7	28.6	30.5
②県道28号 [南]	13.4	12.5	13.3
③国道201号 [西]	5.2	4.7	5.3

データ:プローブデータ(H27.3~H28.2平均)
※赤字は主要渋滞箇所の選定基準に該当



2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて(対策完了箇所:国道442号 八女筑後バイパス)

- 平成25年5月に国道442号八女筑後バイパスが整備されたことにより、国道3号北西方向からの交通が減少し、渋滞が緩和
- 現地状況を見ても過度な交通集中や渋滞は発生していないが、最新プローブデータによる分析結果では20km/h未満となっているため、「経過観察」として引き続きモニタリングを実施

●八女筑後バイパスの整備概要

- ・国道442号バイパス(八女筑後バイパス)が平成25年5月25日(土)に整備が完了



●交通流動の変化により国道3号の交通量が減少

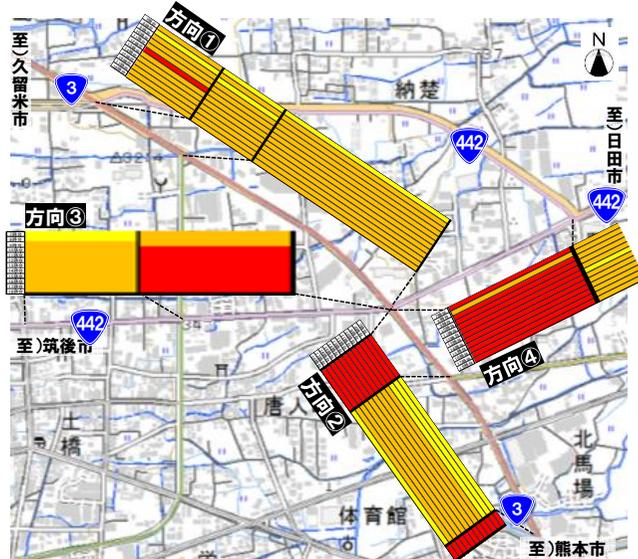
- ・バイパス整備区間の交通量約6,000台の内、国道3号から約3,000台が転換



断面A	国道3号	国道442号
供用前 (H25.3)	約11,000	—
供用後 (H25.6)	約8,000	約6,000
増減	約-3,000	約6,000

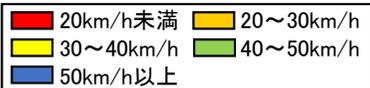
単位:台/昼間12時間

■最新データによる納楚交差点の平均速度



進入方向	平均速度(km/h)		
	平日朝	平日夕	休日昼
①国道3号 [北西]	31.2	22.3	23.7
②国道3号 [南東]	14.7	11.9	13.9
③国道442号 [西]	23.8	16.2	21.1
④国道442号 [東]	20.7	16.4	19.5

データ:プローブデータ(H27.3~H28.2平均)
※赤字は主要渋滞箇所の選定基準に該当



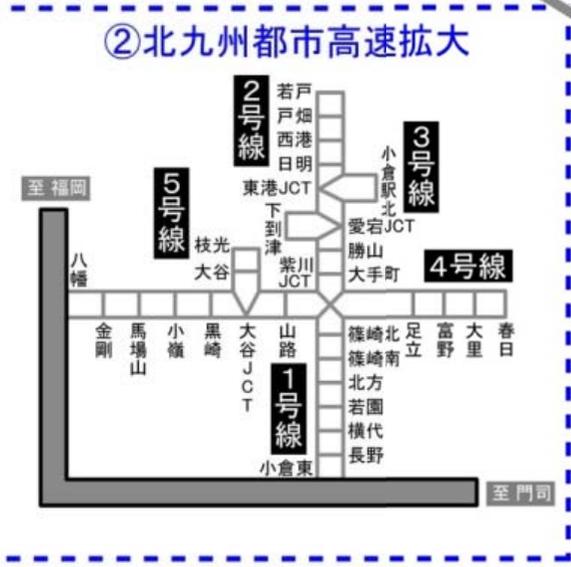
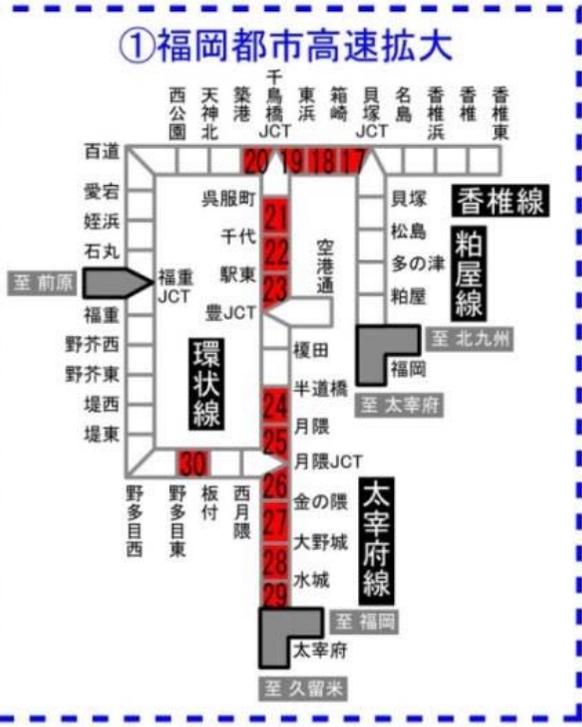
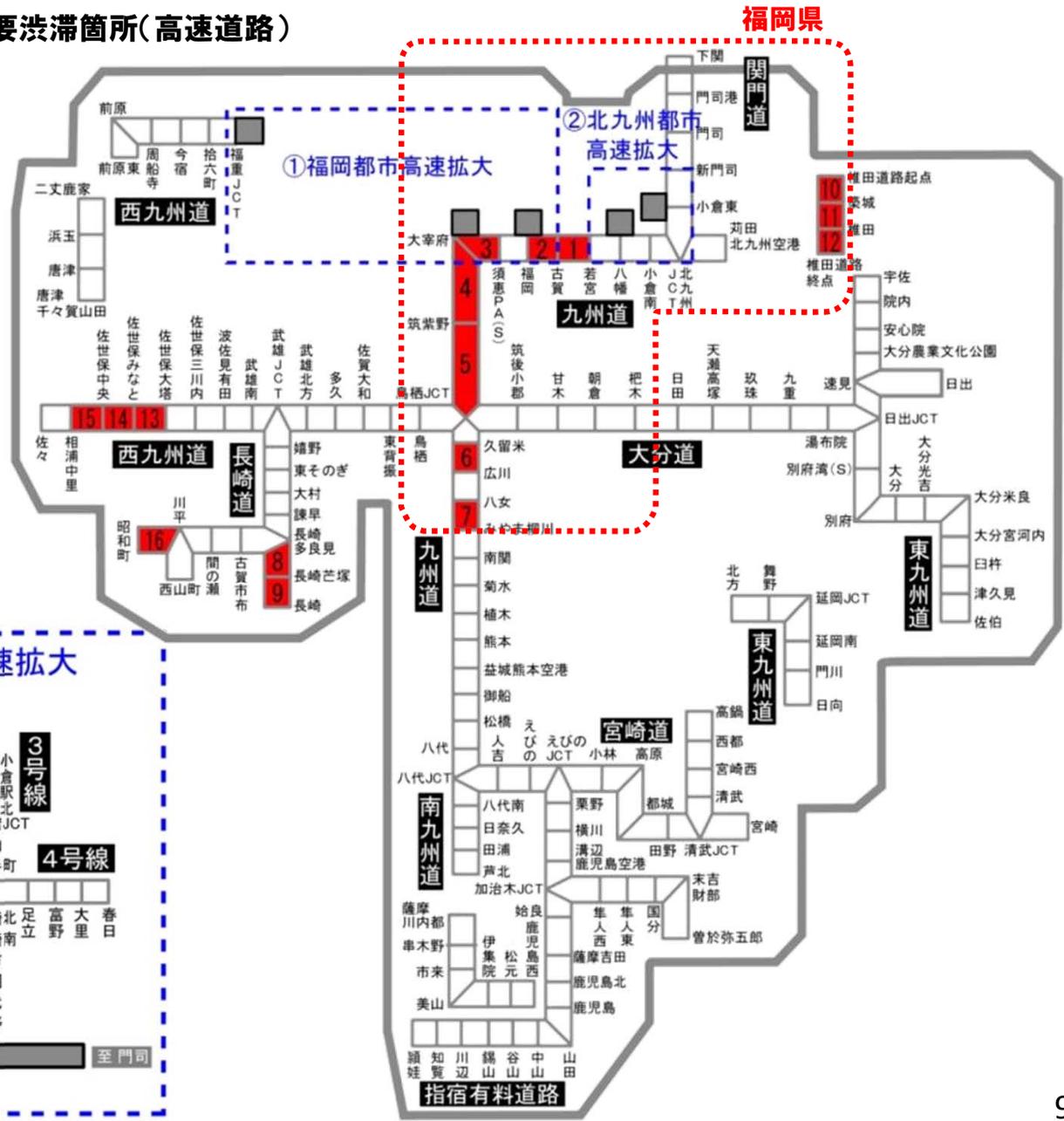
2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【高速道路】

- 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
- 今後、高速道路の主要渋滞箇所についても最新データによるモニタリングを実施
- また、状況や要因を踏まえ、効果的な対策をソフト・ハードの両面から検討

▼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)



2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて(周辺環境変化による新たな渋滞発生事例)

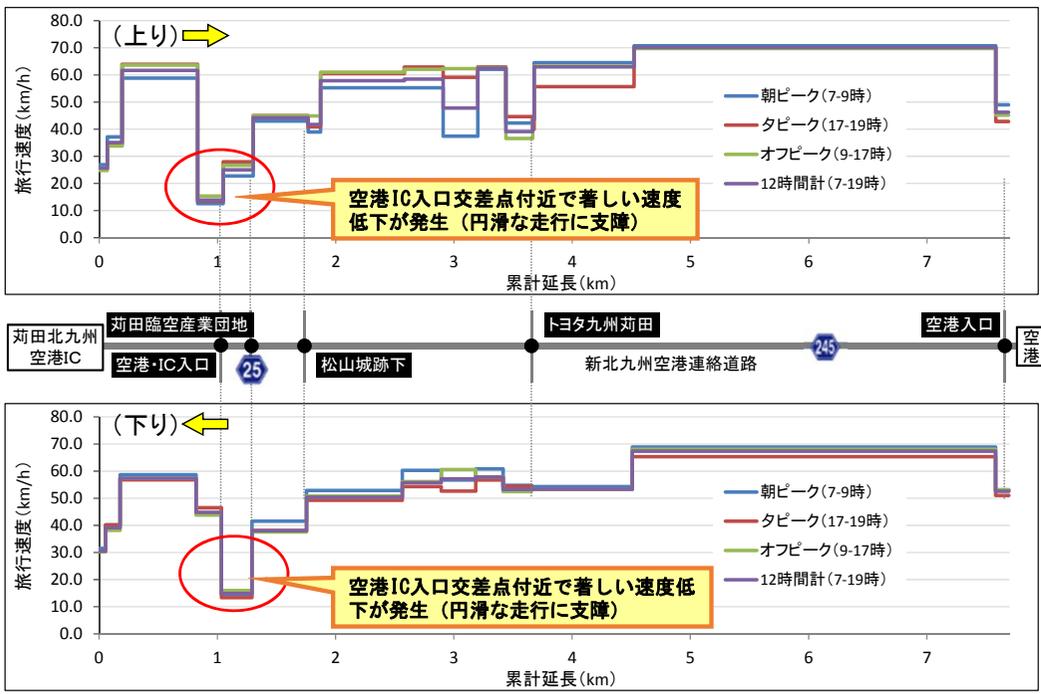
■新たな混雑箇所の事例紹介(空港・IC入口交差点)



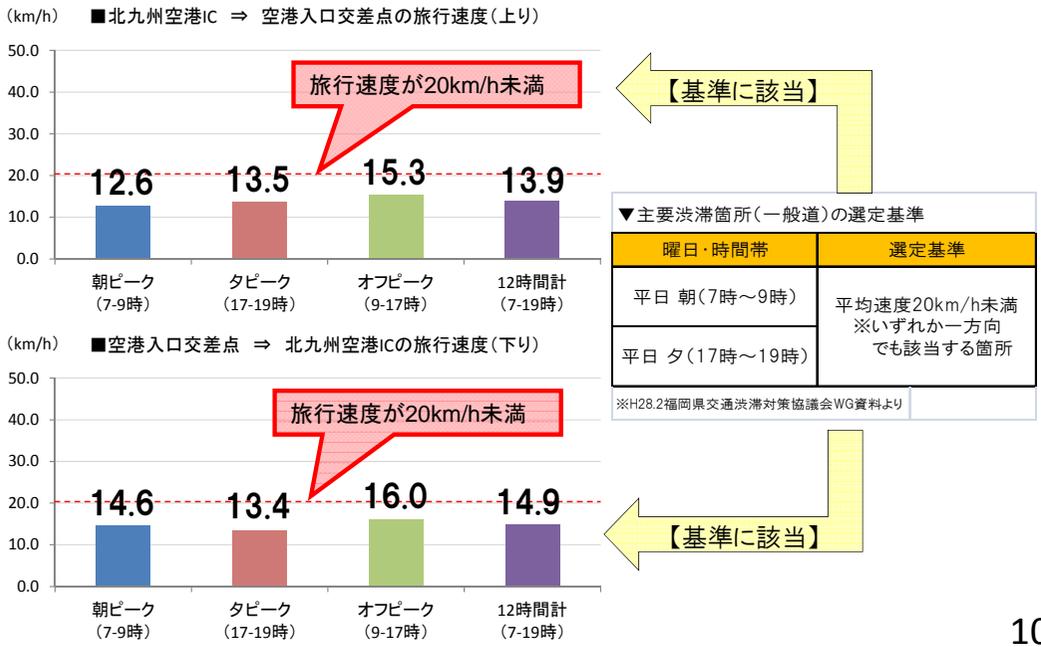
○空港・IC入口交差点は、朝・夕のピーク時に著しい速度低下が発生しており、北九州空港と高速道路間の円滑な走行に支障をきたす唯一の区間となっている。
[平均速度 平日朝ピーク上り12.6km/h・下り14.6km/h]

○H24年度(主要渋滞箇所抽出時)に比べ、北九州空港の利用者増加や隣接工業団地の分譲開始、東九州自動車道の北九州市～宮崎市間全線供用(H28.4月)など、今後も交通量の増大が見込まれる。
⇒今年度、交差点の立体化について事業化

＜苅田北九州空港IC～北九州空港間の平日時間帯別旅行速度＞



＜空港・IC入口交差点における平日時間帯別旅行速度＞



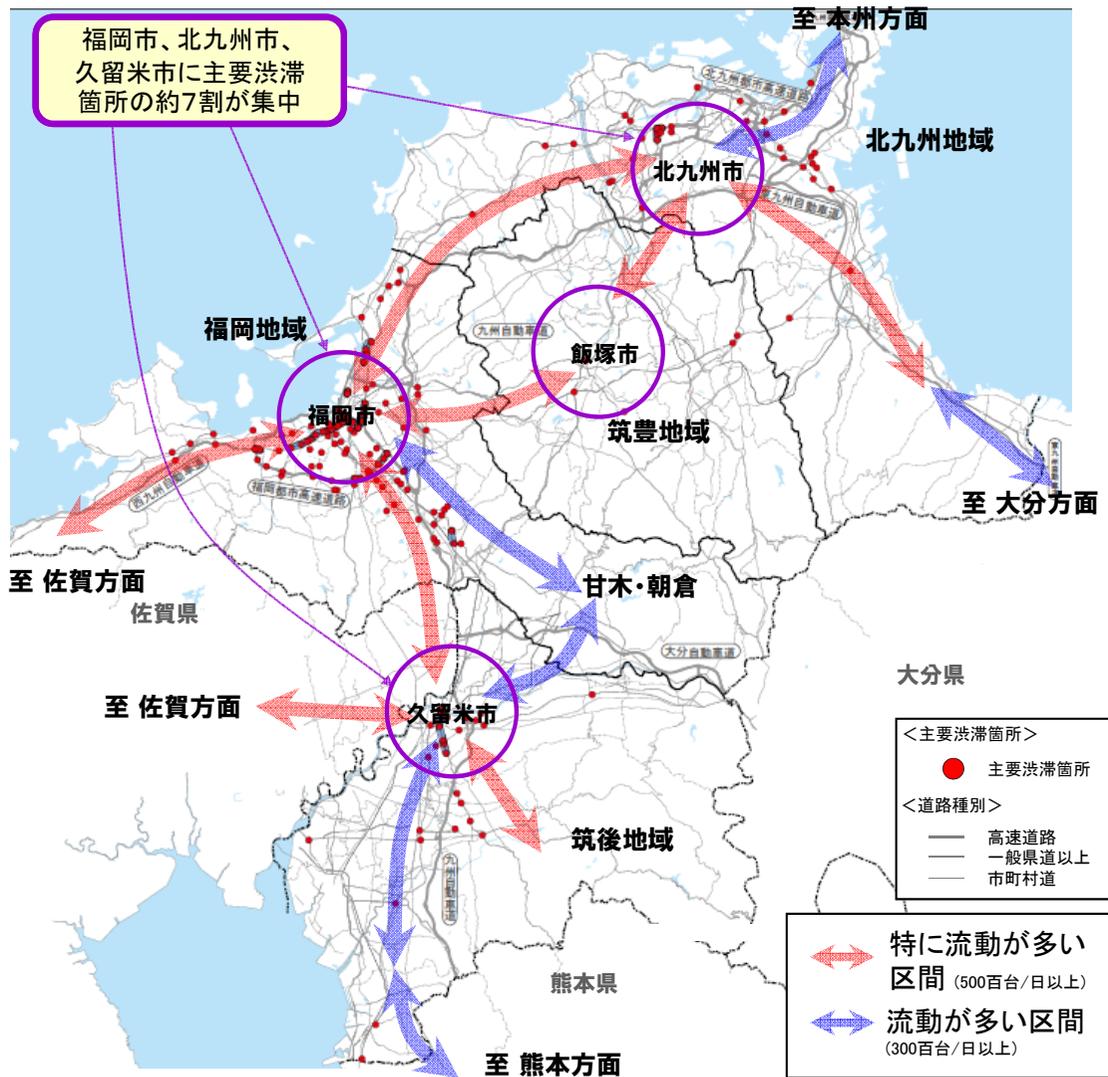
3. 今後の渋滞対策の方向性について

(1) 対策方針について

- ・平成27年度：各エリアの基本方針を策定
(平成27年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会(H27.8開催)で確認)

渋滞対策の基本方針(H27. 8公表)	
福岡県全体	<ul style="list-style-type: none"> ○バイパス整備等による交通容量の拡大 ○交差点改良等の局所的な対策を推進 ○ソフト対策による渋滞軽減への取組を図る ○主要渋滞箇所が集中する地域を中心として、関係者で構成されるエリアワーキング等を設立し、更なる対策検討を実施
福岡地域	<ul style="list-style-type: none"> ○国道3号博多バイパス、福岡東環状線等の整備を推進 ○地下鉄の延伸等による公共交通の機能強化 ○交通マネジメントを推進
筑後地域	<ul style="list-style-type: none"> ○国道3号鳥栖久留米道路等の整備による環状道路形成 ○公共交通の利便性の向上等を図る
北九州地域	<ul style="list-style-type: none"> ○国道3号黒崎バイパス、(都)戸畑枝光線等の整備を推進 ○交通マネジメント等の取組を推進
筑豊地域	<ul style="list-style-type: none"> ○飯塚庄内田川バイパス、香春拡幅等の整備を推進 ○個別交差点の対策による渋滞軽減への取組を推進

福岡県の主な自動車交通流動



- ・平成28年度：基本方針に基づく各エリア毎の具体的な対策を検討

(2) 渋滞要因の整理と対策の実施状況

・主要渋滞箇所の効果的かつ効率的な渋滞対策の推進に向け、以下の資料を整備し、現地の状況、要因、既存対策の有無の情報共有を図るとともに、今後の対策検討に活用する。

- ① 主要渋滞箇所の渋滞発生状況(プローブデータ)
- ② 主要渋滞箇所の渋滞要因(現地踏査等)
- ③ 既存対策(事業中箇所)によって、解消・緩和効果が見込まれる箇所
- ④ 上記を整理した一覧表並びに箇所別カルテを整備

■ 渋滞要因の抽出基準(一般道路)

・既存データや現地踏査等から下記の項目について確認し、渋滞要因を整理

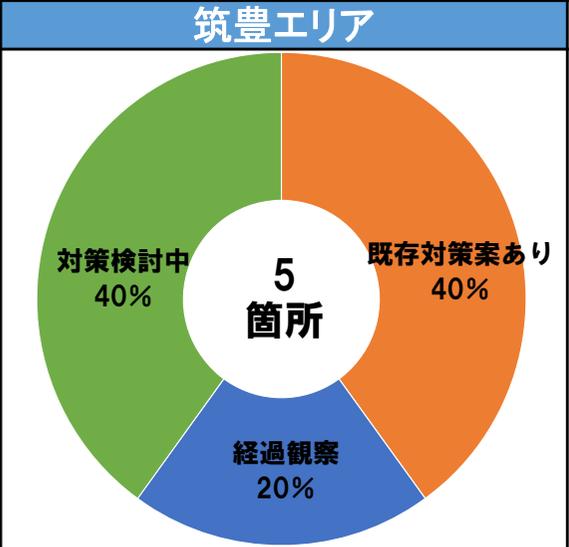
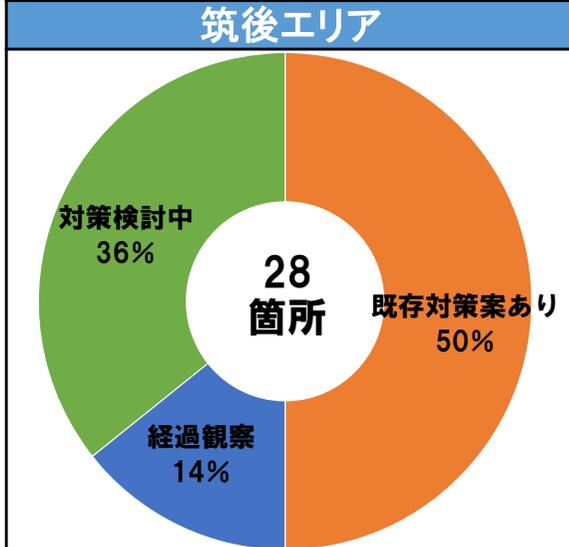
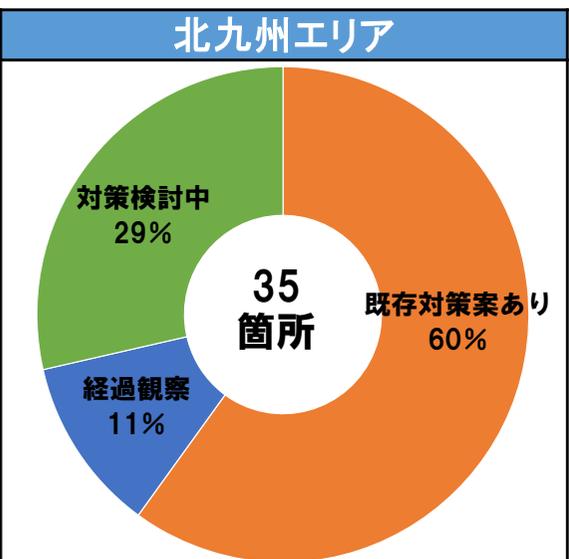
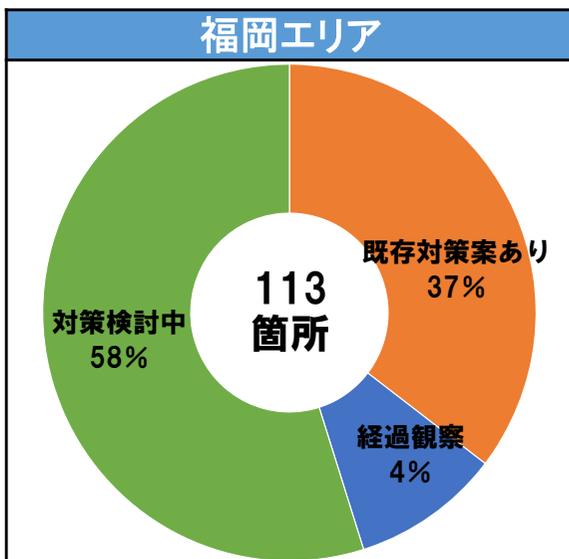
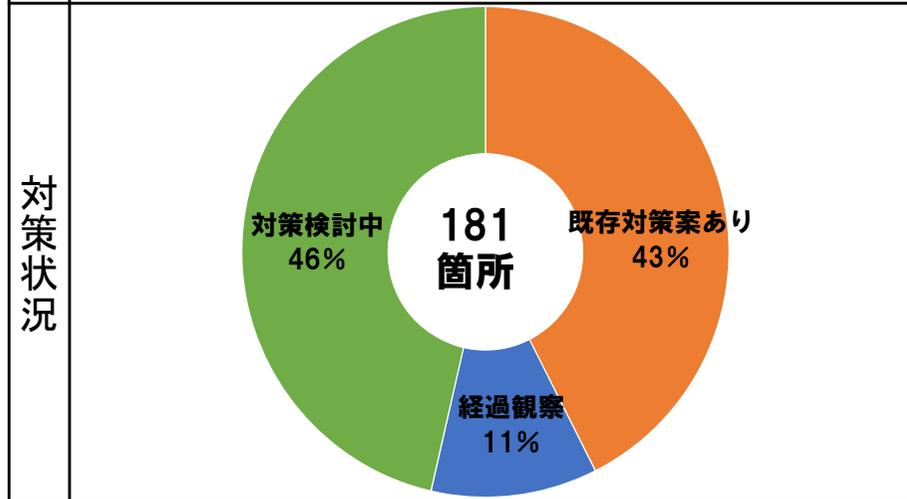
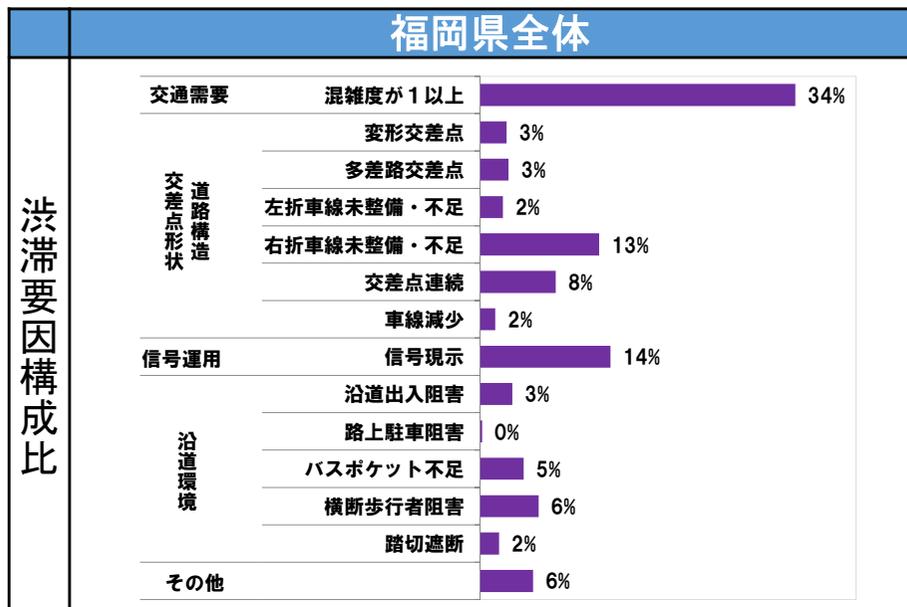
渋滞要因		抽出基準
交通需要	センサス混雑度が1以上	H22センサスの混雑度が1以上の場合にチェック
交差点形状・道路構造	変形交差点	交差道路の交差角が鋭角の場合にチェック(目安として60度未満(道路構造令の特例値未満))
	5差路交差点	交差道路が5以上の交差点の場合にチェック
	左折専用車線の未整備・不足	左折交通が多く、左折専用車線が未整備又は不足して後続車両に影響を及ぼしている場合にチェック
	右折専用車線の未整備・不足	右折交通が多く、右折専用車線が未整備又は不足して後続車両に影響を及ぼしている場合にチェック
	交差点が連続	信号交差点が連続し、信号停止により容量低下を引き起こしている場合にチェック
	車線減少	車線数が減少してボトルネックとなっている場合にチェック
信号運用	信号現示	現状の信号現示により渋滞が発生している場合にチェック
沿道環境	沿道出入による阻害	沿道施設への出入交通が多く、後続車両に影響を及ぼしている場合にチェック
	路上駐車による阻害	路上駐車が多く、走行車両に影響を及ぼしている場合にチェック
	バスポケットが不足	バス停車により後続車両に影響を及ぼしている場合にチェック
	横断歩行者待ち	横断歩行者が多く、右左折交通に影響を及ぼしている場合にチェック
	踏切遮断待ち	踏切遮断により渋滞が発生している場合にチェック
その他		例)縦断勾配による速度低下、先詰まり、など

3. 今後の渋滞対策の方向性について

平成27年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会WG (H28.2開催)で確認

一般道路の渋滞要因と既存対策の状況確認

- ・福岡県の主要渋滞箇所の渋滞要因は、**交通容量の不足が約3割で最も多い。**
- ・また、**既存対策により約4割の主要渋滞箇所の渋滞解消・緩和効果が見込まれるが、対策検討中箇所も約5割。**
- ・特に、「**福岡エリア**」は、**県全体の半数以上の主要渋滞箇所が集中し、対策検討中となっている箇所が半数以上存在する。**



※既存対策有とは事業中箇所整備後に渋滞解消・緩和が見込まれる箇所、経過観察とは対策事業実施済の箇所。

3. 今後の渋滞対策の方向性について

(3) 対策の検討状況(福岡エリア)

平成27年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会(H27.8開催)

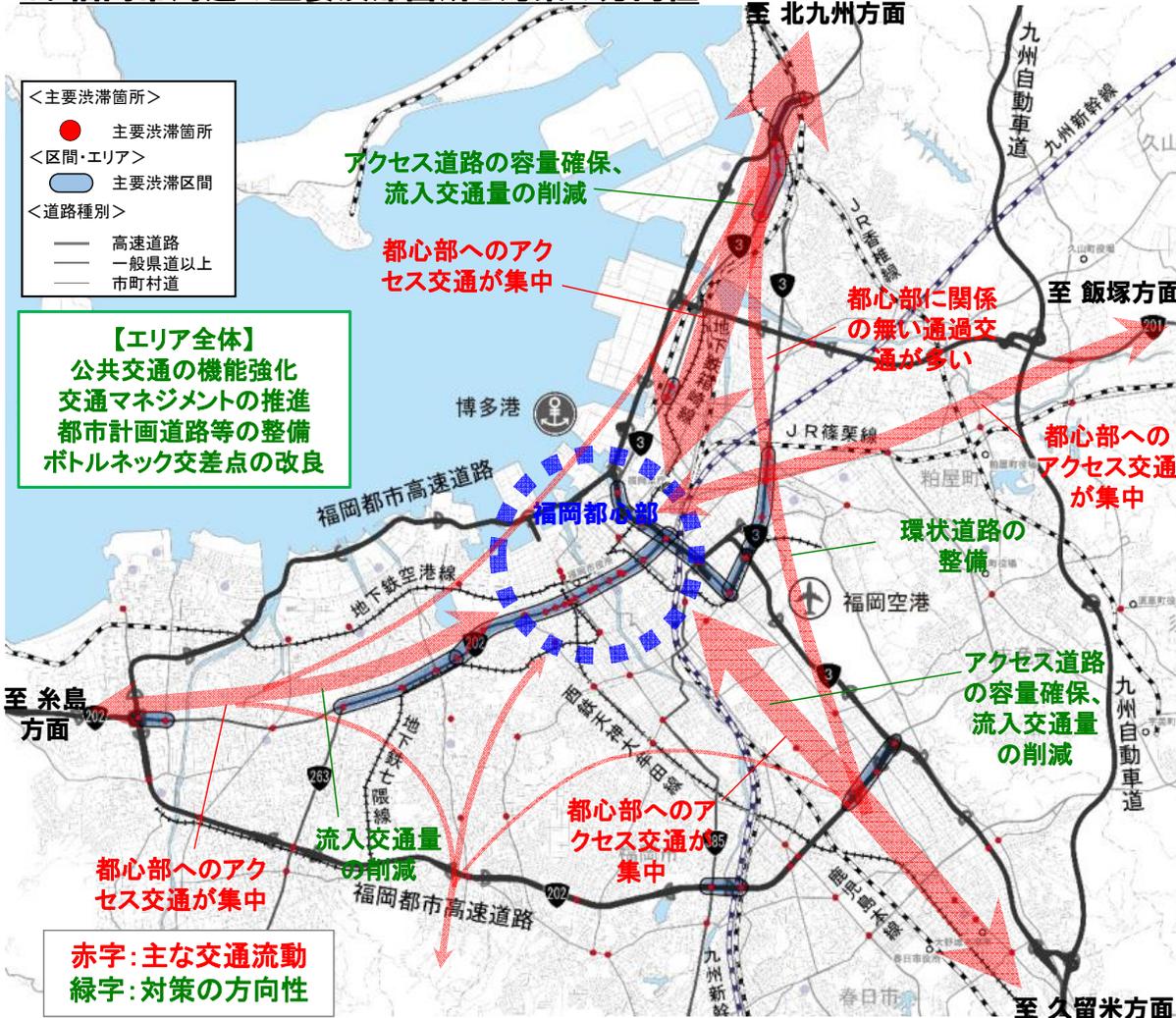
1. 福岡地域の概況

	概要
福岡地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> 県都である福岡市が属する地域であり、人口集中地区は福岡市周辺地域まで広がっており、主要渋滞箇所も福岡市周辺に集中している(地域の約7割)。 JR線、地下鉄線、道路としては南北軸を形成する九州縦貫道、国道3号、東西軸を形成している国道202号、及び環状道路である都市高速道路など交通網が発達しており、各駅等を中心として商業施設等の集積がある。 九州、アジアの交流・物流拠点として更なる発展が期待されている。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 都心部への過度な自動車交通の集中に伴う交通容量の不足に加え、特に都心部では近接した信号交差点間隔等による速度低下に拍車がかかっているため、都心部やアクセス道路において渋滞が発生している。(主要渋滞箇所113箇所) 福岡市域を通過し、北九州方面と久留米方面を連絡する通過交通も多い。 また、高速道路及び福岡都市高速道路では、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18箇所)。

2. 対策の方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 広域的な主要幹線道路の整備を進めると共に、高速道路への交通誘導など、既存の道路ネットワークの機能をより効果的に発揮させることで、福岡市域を通過する不要な自動車交通の分散化を図る。 交差点改良などの道路交通環境の改善を図るとともに、公共交通への利用転換に資する機能強化や交通マネジメントの推進を図る。
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 福岡地域のボトルネックとなる交差点の改良

3. 福岡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、福岡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号博多バイパス、福岡東環状線等の整備を進めるとともに、地下鉄の延伸等による公共交通の機能強化や、交通マネジメントを推進してまいります。

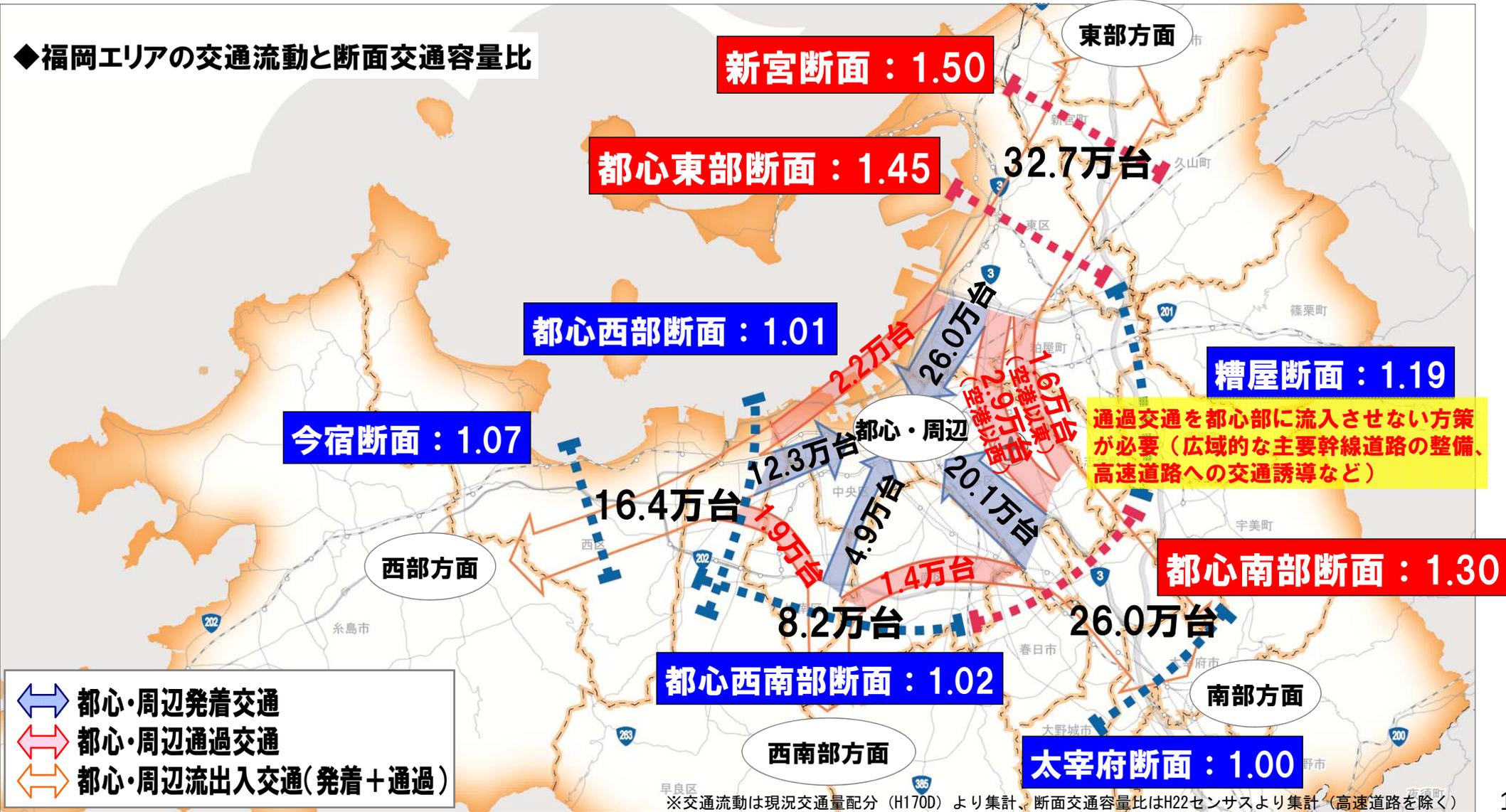
(エリアWG体制)



3. 今後の渋滞対策の方向性について

①福岡エリアの交通流動と断面混雑度

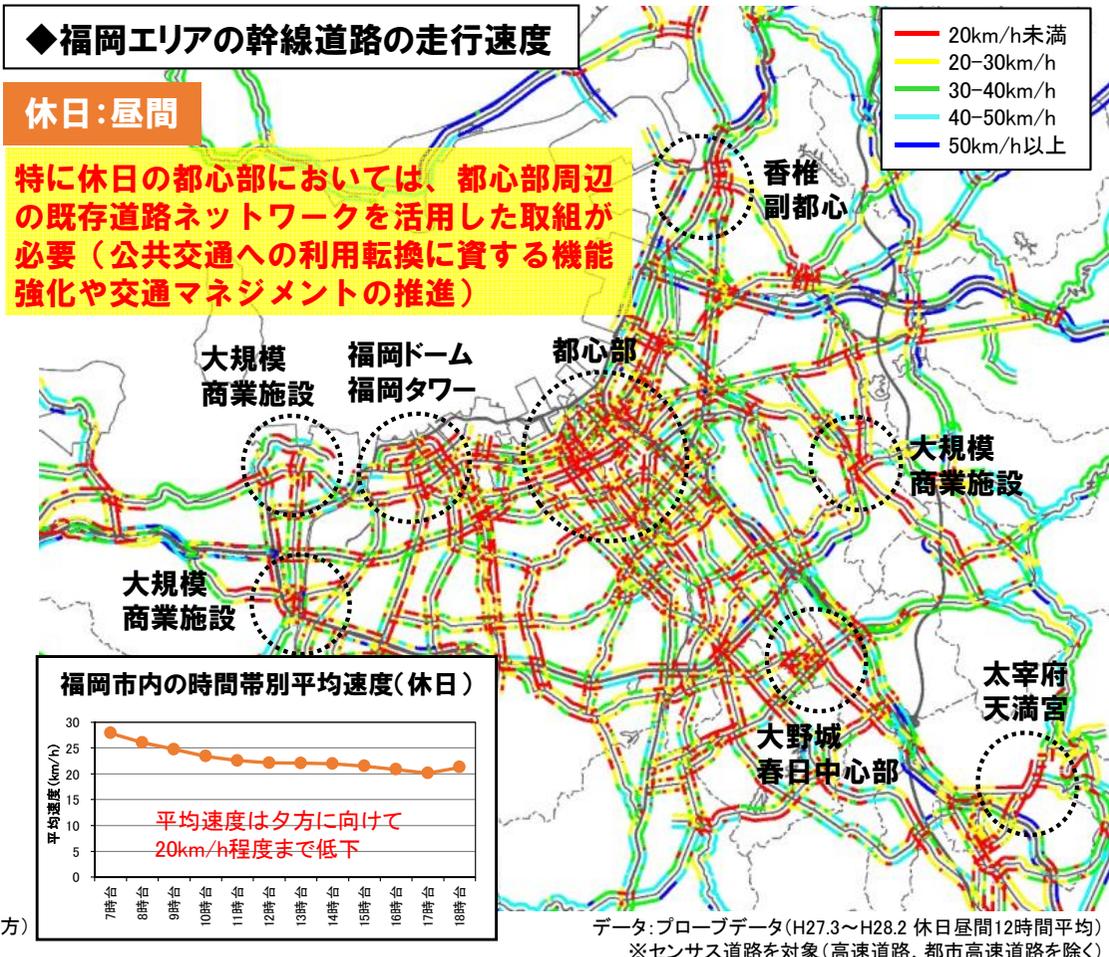
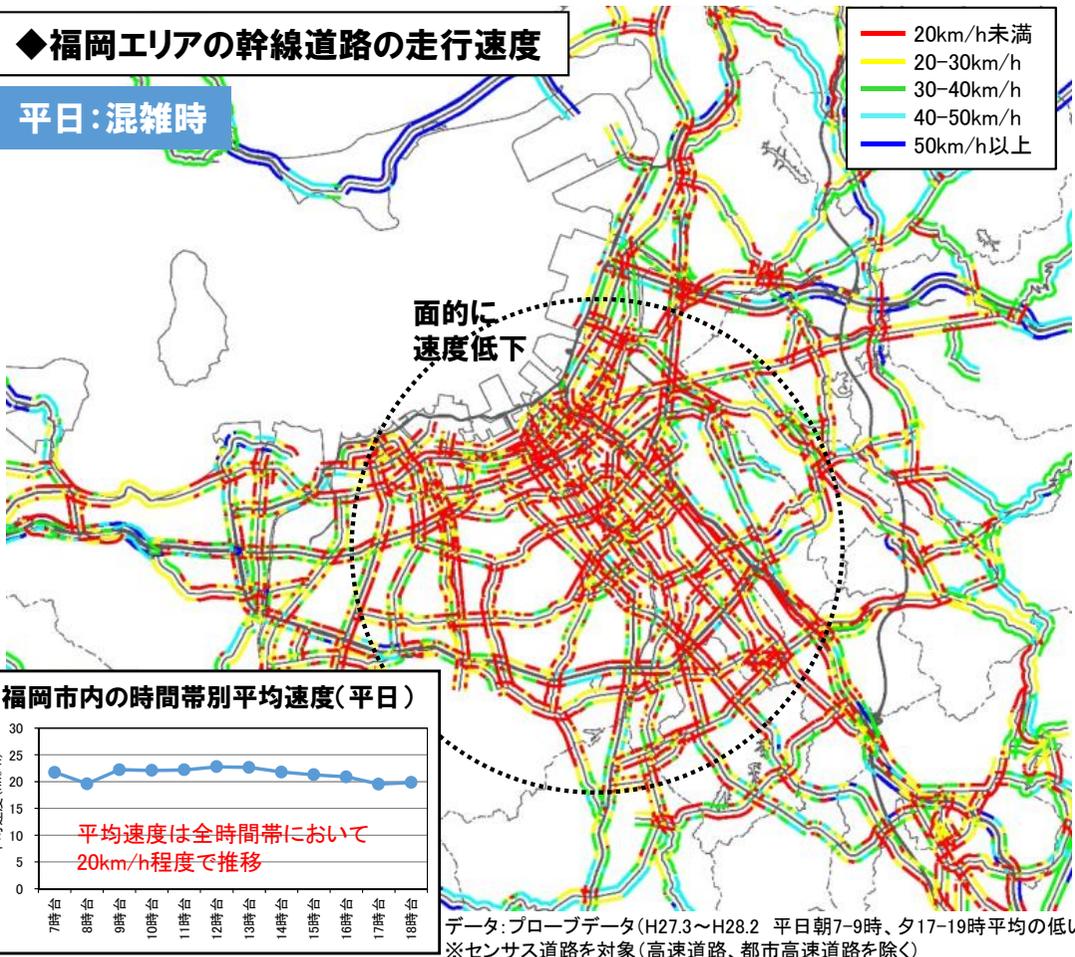
- 福岡エリアでは、都市機能や都市施設が集積する福岡都心部等へ流出入する交通が約73万台と多く、都心部等へのアクセス交通が8割以上を占めている(約63万台)
- また、福岡都心部等に用事の無い通過交通が約10万台も存在(特に、東部方面⇄南部方面において通過交通全体の約半数を占める)
- 放射幹線軸では、東部方面・南部方面の断面交通容量が不足



3. 今後の渋滞対策の方向性について

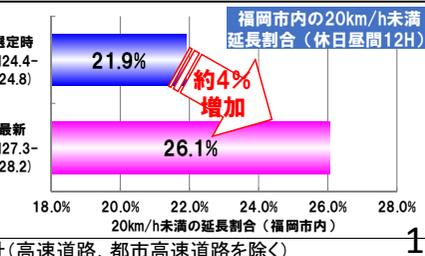
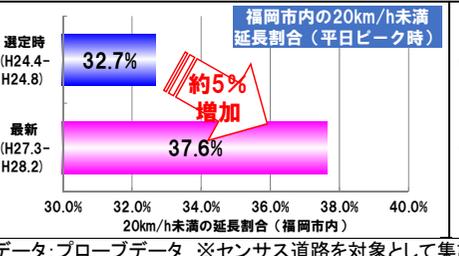
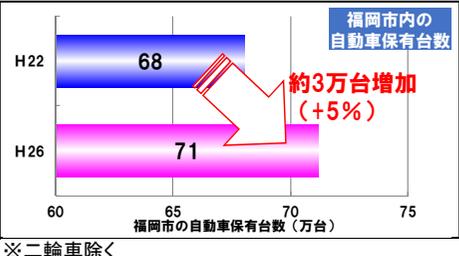
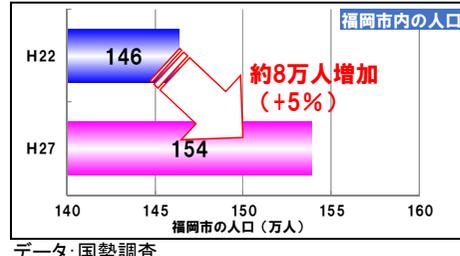
②福岡エリアの交通状況

- 福岡エリアの幹線道路の走行速度は、**平日の混雑時には面的に20km/h未満に速度が低下**
- 休日の昼間には、**都心部・中心部のほか、主要観光施設周辺や大規模商業施設周辺などで混雑が発生**
- 交差点改良などの道路交通環境の改善を図るとともに、**公共交通への利用転換に資する機能強化や交通マネジメントを推進**



◆福岡市の状況変化

- ①人口 : +5%
- ②自動車保有台数 : +5%
- ③速度20km/h未満延長割合
平日ピーク : +5%
休日昼間平均 : +4%



4. 渋滞対策の取組事例について

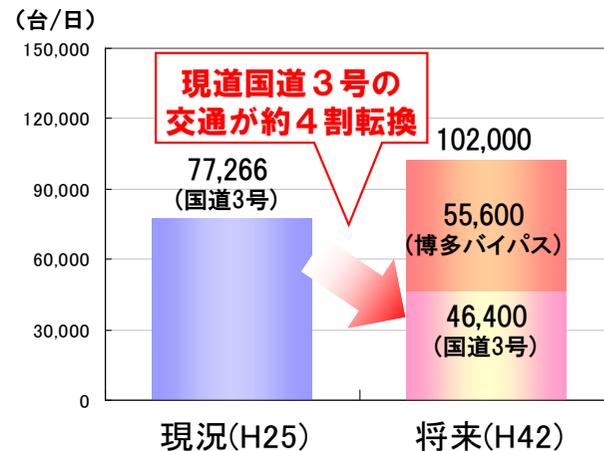
(1) ハード対策実施事例：博多バイパス(H29供用予定)

● 対策概要

- ・博多バイパスは、福岡空港・博多港など、広域物流拠点が集積する福岡市東部地域における国道3号の渋滞緩和及び物流効率化を目的とした道路であり、全体計画7.7kmのうち4.4kmが開通済、残る3.3kmは平成29年度の全線開通を予定
- ・周辺開発の進展等により、国道3号現道の交通量は約7万台/日に達し、博多バイパス未整備区間の並行現道では、主要渋滞箇所が連担、地域住民の約6割が渋滞悪化を指摘

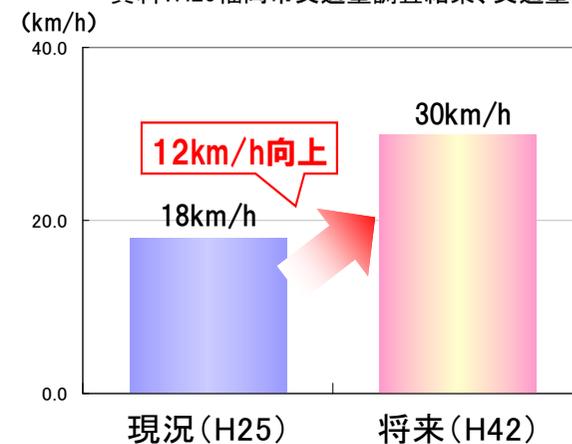
● 期待される対策効果

- ・博多バイパスの整備により、現道国道3号の交通が約4割転換することで、交通混雑の緩和が期待されるとともに、旅行速度が20km/h以上に向上。



▲国道3号(香椎参道口)交通量の変化(地点①)

資料：H25福岡市交通量調査結果、交通量推計結果(H42)



▲旅行速度の変化

資料：プローブデータ(H25.3~H26.2)、交通量推計結果(H42)

※現況はプローブデータによる混雑時速度(朝8~9時台、夕17~18時)

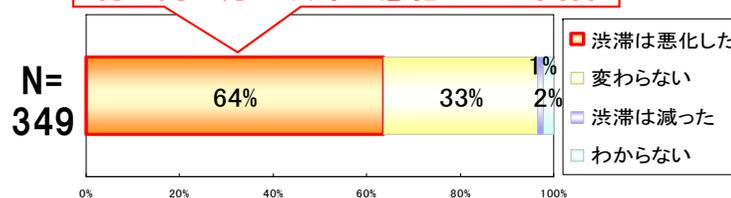
将来は交通量推計結果

※香椎浜団地~香椎参道口交差点間集計(上下線平均)

▲国道3号の朝・夕ピーク時速度 資料：プローブデータ(H25.3~H26.2)



約6割の方が渋滞が悪化したと回答



▲近年(2~3年)の国道3号渋滞状況に関する意見

資料：WEBアンケート調査結果(H26.6)



4. 渋滞対策の取組事例について

(2) ハード対策実施事例：国道202号御供所町交差点改良事業

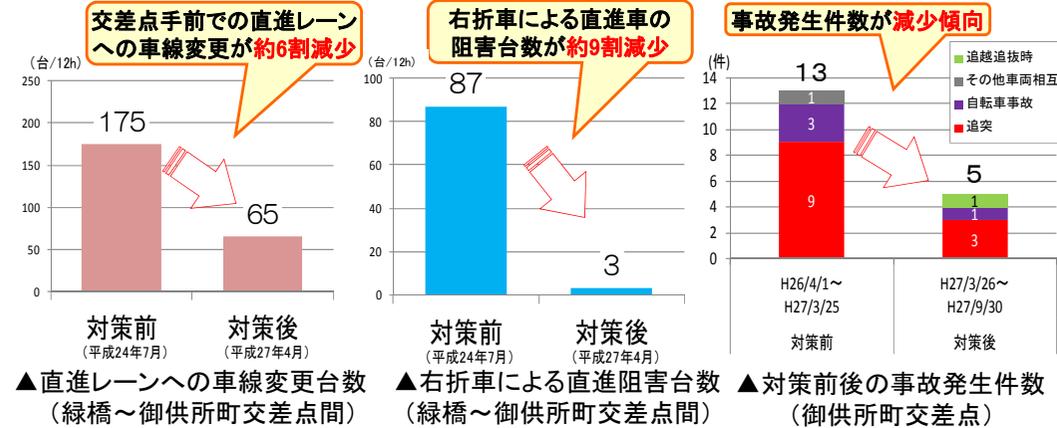
- 交差点のコンパクト化及び交差点手前の直進レーンの2車線化、右折レーン設置が完了(平成27年3月)
- これにより、直進車の無理な車線変更の減少や、右折車により直進車が阻害による渋滞が解消し、ドライバーの安心感も向上

● 交差点改良の整備概要

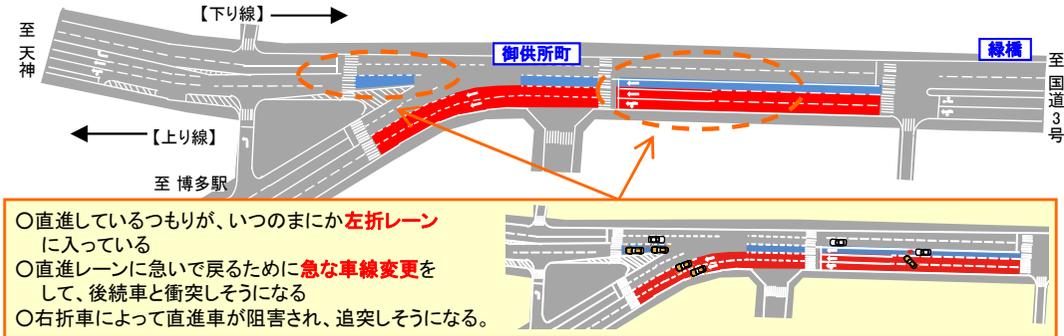
- ・直進レーンが2車線から1車線へ減少しているため、無理な車線変更に伴う追突事故や、右折車による直進車阻害に起因する渋滞が発生
- ・交差点のコンパクト化及び交差点手前の直進レーンを2車線化し、直進車の車線変更を低減するとともに、右折レーンを設置



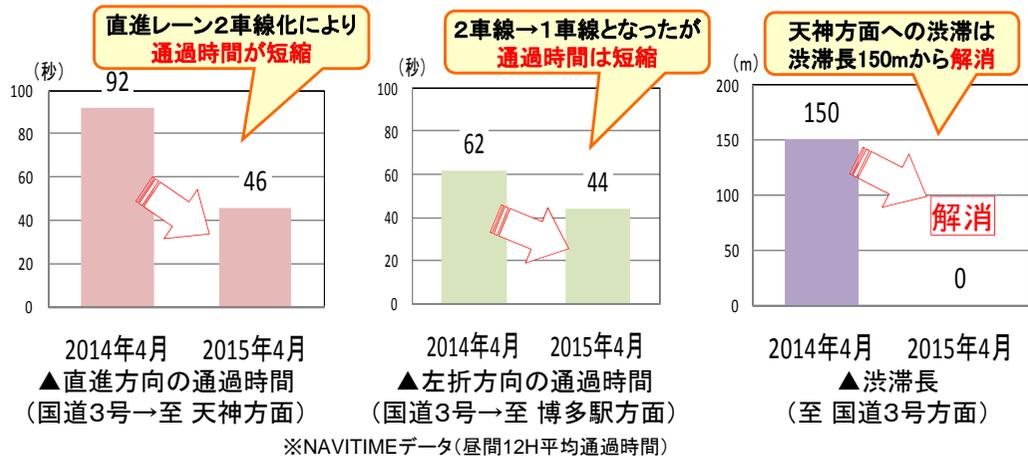
● 直進車の車線変更が減少、事故が減少



【対策前】 緑橋交差点を過ぎると直進レーンが減少、危険な交通の原因に！



● 交差点通過時間が減少し、渋滞が解消



【対策後】 直進レーンの2車線化により安全でスムーズな交通環に！



○いつも天神方面へ直進しようと思ったら、左折レーンを走行していたので、あわてて直進レーンに車線変更していたところだったので、以前より良くなったので良いと思います。

【一般利用者】

○カラー化によって走行レーンが解りやすいです。(地理に不慣れな方でも走行しやすいと思います。)

【対象箇所周辺の企業の方】

4. 渋滞対策の取組事例について

(3) ソフト対策実施事例：公共交通の利用促進

● 対策概要

- ・福岡県内の路線バスは、マイカー利用の増加等による利用者減により、H21～H25年度の5ヶ年で、合計150区間、約546km(福岡～琵琶湖間相当)が廃止
- ・福岡県では公共交通の利用促進を図るため、公共交通の利便性を高めるとともに、モビリティ・マネジメントとして様々な啓発活動の実施、公共交通に関連する情報配布等を実施

※モビリティ・マネジメント:

多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ(移動状況)が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組み

● 啓発活動例

- ・「鉄道の日」に合わせて開催されるイベントに福岡県のゆるキャラ“エコトン”が参加して「公共交通とクルマのかしこい使い方」のパネル展示やチラシ配布
- ・「福岡県生活交通確保対策会議」では、路線バスの利用者増を図るため、(一社)福岡県バス協会及び県内路線バス事業者と協力し、キャンペーンを実施し、県内各地でギャラリーバスの運行や市町村の啓発活動を実施
- ・福岡市では、WeLove天神協議会が策定した天神交通戦略2012や博多まちづくり推進協議会が策定した博多まちづくりガイドライン2014に基づき、啓発・PRイベントを実施



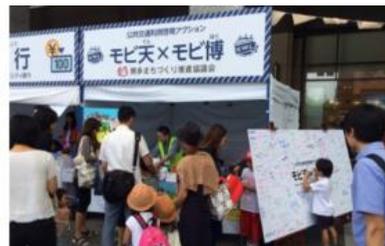
▲公共交通とクルマの「かしこい使い方」



▲ギャラリーバス運行



▲啓発パネルの展示



▲宣言ボードへの記名呼びかけ

● 情報提供例

- ・各交通事業者と連携して、公共交通に関連する情報(公共交通グッズ)を提供
- ・福岡市では、転入手続きに来た転入者を対象に公共交通グッズを提供
- ・また、エリア別対策として、福岡市アイランドシティでは、バスダイヤ改正のチラシ配布、居住者や事業所を対象とした交通手段の実態調査(アンケート調査)実施、アイランドシティ版公共交通利用ガイド(ポケットサイズ)配布を実施



▲公共交通関連情報(福岡県)



▲配布部数等の推移(福岡県)



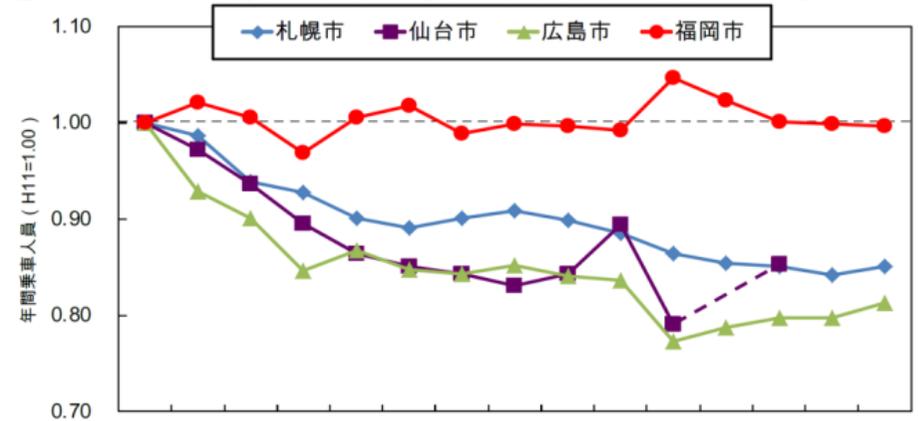
▲公共交通グッズ例(福岡市)



▲公共交通ガイドアイランドシティ版(福岡市)

● 対策効果

・他都市のバス利用者が減少する中、ほぼ横ばいを保っている



▲地方中枢都市におけるバス乗車人員の推移

4. 渋滞対策の取組事例について

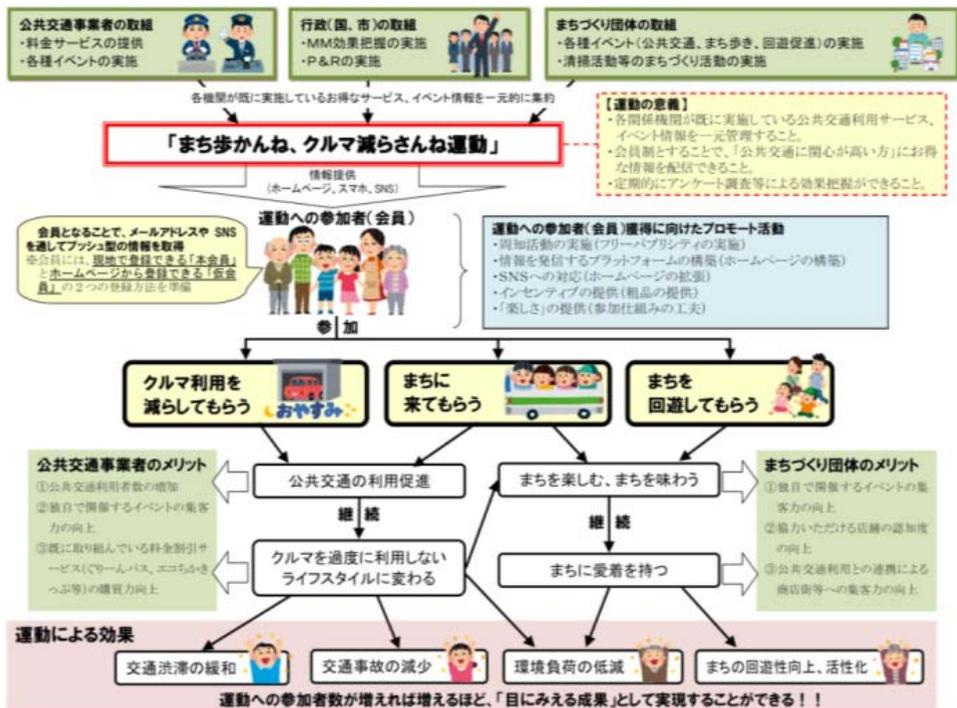
(4) ソフト対策実施事例：モビリティマネジメント

● 対策概要

- ・天神地区や博多地区は、公共交通の利便性が高いにもかかわらず、高い自動車利用による様々な交通問題（道路混雑・環境負荷・交通事故等）が発生
- ・平成17年度から『「かしこいクルマの使い方」を考えるプロジェクト』に取り組み、平成21年に、「福岡モビリティ・マネジメント推進連絡会（Fuku-POMM）」を設立
- ・福岡市のモビリティ向上を目指し、関係機関が主体となって実施する取組に関する情報共有・意見交換・連携手法の検討を実施しており、その一環として、「まち歩かんね、クルマ減らさんね運動」を立ち上げ

● 「まち歩かんね、クルマ減らさんね運動」

- ・運動自体が単独でうごくものではなく、各関係機関が既に実施している公共交通利用促進策に関する情報を一元的集約、利用者に発信する媒体として活動
- ・会員の参加では、モビ天・モビ博等の既存のイベント開催時に現地で取り組んでいる公共交通利用促進策とコラボレーションを実施
- ・運動会員が増え、継続参加してもらうほど、「公共交通を中心としたライフスタイルの定着」、「まちへの愛着の醸成」が図られ、交通問題の解消効果が期待



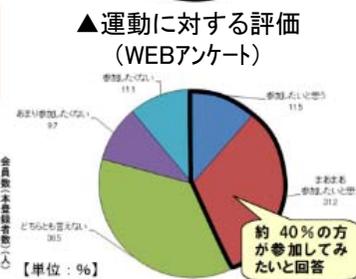
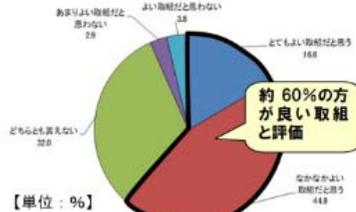
▲「まち歩かんね、クルマ減らさんね運動」の立ち上げによる効果波及イメージ

● 対策実施状況

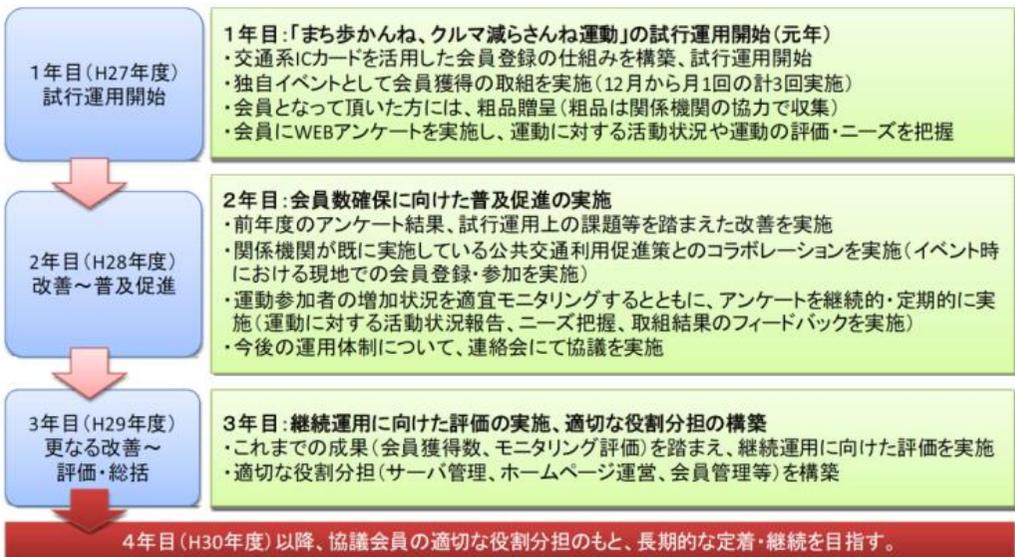
- ・平成27年度は試行として、事務局独自開催による会員獲得活動を4回実施



▲「まち歩かんね、クルマ減らさんね運動」の会員数推移



● 今後の取り組み



4. 渋滞対策の取組事例について

(5) ソフト対策実施事例：モビリティマネジメント

● 対策概要

<主要交通拠点間の機能高度化>

- ・地域・企業・学校等を対象に「モビリティマネジメント(MM)」を実施し、徒歩・自転車・公共交通への自発的な行動の変容を促進。
- ・具体的には、地域MMや学校MM、情報提供ツール(公共交通マップ)の更なる充実を図りながら、行政と交通事業者との協同による公共交通利用促進イベントについても効果的に実施。
- ・企業MMIについては、ノーマイカーデーの賛同企業を増やしていく努力を重ねながら、参加しやすい効果的な取り組みを検討。



▲地域モビリティマネジメント



▲学校モビリティマネジメント

● 実施状況

【地域MM】

- ・八幡西区・若松区の転入者MM及び公共交通マップ作成
H24年度～実施中

【学校MM】

- ・学習資料作成、出前授業実施
(H21～H25年度末までに15校、40クラスで実施)

【企業MM】

- ・TOTO朽網工場でマイカー通勤者100人にアンケート実施
(H22年度)

【市役所MM】

- ・全市職員のうちマイカー通勤3,454人にアンケート実施(H22年度)

【ノーマイカーデー】

- ・毎週水曜日をノーマイカーデーに設定(H22年度)

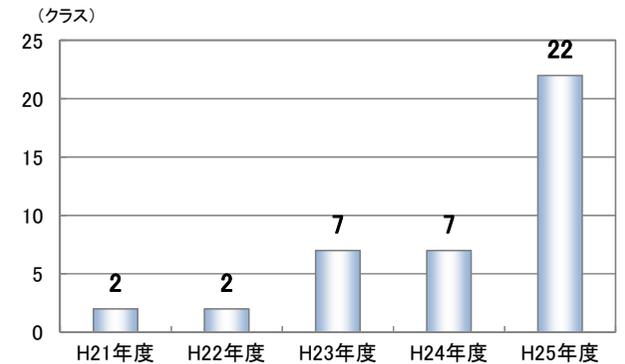
【関連イベント】

- ・エコライフステージ、モノレールまつり、ちくてつままつり等(H21年度)



学校MMの学習資料

ノーマイカーデー PRチラシ



▲学校MM(出前授業)の実施状況

4. 渋滞対策の取組事例について

(6) ソフト対策実施事例：パークアンドライド

● 対策概要

- ・福岡県内では、様々な地域でパークアンドライドを実施しており、特に商業施設などと連携したパークアンドライド駐車場を確保
- ・公共交通機関の定期券等を利用している方が、駐車料金の割引等の優待サービスを受けることができる駐車場も多い

※パークアンドライド：自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地までアクセスするシステム

● 公共交通機関

【JR沿線】

- ・JR西日本沿線（山陽新幹線）
- ・JR九州沿線（九州新幹線）
- ・JR九州沿線（鹿児島本線、若松線、福北ゆたか線、久大本線、香椎線、筑肥線、日豊本線、日田彦山線）

【JR沿線以外】

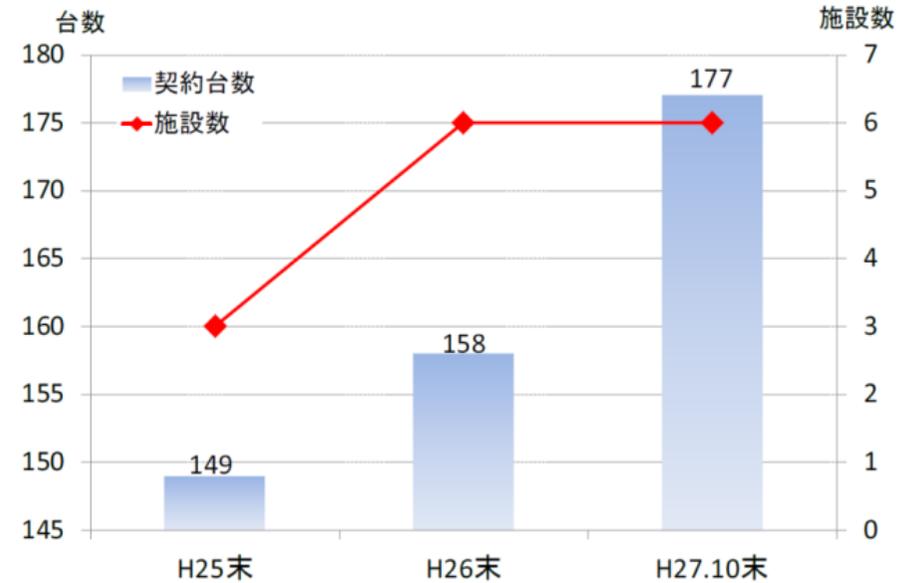
- ・西鉄沿線（天神大牟田線、貝塚線、甘木線）
- ・甘木鉄道沿線
- ・福岡市営地下鉄沿線（空港線、箱崎線、七隈線）
- ・北九州モノレール沿線
- ・平成筑豊鉄道沿線（伊田線、田川線）
- ・筑豊電気鉄道沿線
- ・高速バス沿線
- ・路線バス沿線（北九州市営バス、西鉄バス、JR九州バス）

● 対象施設例

対象施設	台数	料金	運用段階	利用条件	都心アクセス
かしいかえん	33台	4,000円	社会実験中	西鉄貝塚線定期券提示	西鉄
木の葉モール橋本	50台	6,000円	本格運用	地下鉄定期券提示	地下鉄
イオンモール香椎浜	70台	5,000円	本格運用	交通ICカード提示	バス
イオンモール福岡伊都	50台	4,000円	本格運用	JR定期券提示	JR
イオンモール福津	70台	5,000円	本格運用	天神・博多への定期券提示	バス、バス+JR

● 利用状況（商業施設）

- ・福岡市が商業施設等と連携している駐車場の利用台数は平成26年度末時点で158台であったが、平成27年度10月末時点では177台（約1割増加）と増加傾向
- ・今後、社会実験から本格運行に伴い更なる利用促進を期待（イオンモール福津ではH28年4月1日から本格運用開始）



【契約台数及び施設数の推移】

※福岡市が商業施設等と連携している駐車場の利用台数

● 今後の取り組み

■ 契約台数増加に向けたPR

- ・バスの日イベントに合わせたチラシの配布
- ・かしいかえん周辺の住居や保育園などへのチラシの配布

■ 社会実験を経た本格運行への移行

- ・かしいかえん（社会実験期間を1年間延長：H26.11.4-H29.3.31）

■ 新規施設への拡大

- ・パークアンドライドの対象施設は、最寄りの鉄道駅やバス停にアクセスしやすく、都心部まで一定程度離れた場所であることが望ましいという分析結果を踏まえ、これらの条件に合致する商業施設などとの連携を図る

4. 渋滞対策の取組事例について

(7) ソフト対策実施事例: フリンジパーキング

● 対策概要

- ・福岡市都心部の天神地区では、平成16～21年度にわたり、にぎわいイベントや初売り時に合わせて、中心部の駐車場入庫待ち等に起因する渋滞緩和を目的に、天神フリンジパーキングの社会実験を実施
- ・平成26・27年度においても、毎年初売り時に渡辺通りを中心に渋滞が発生していることから、We Love 天神協議会を実施主体(福岡市共催)として都心周辺部の駐車場を活用した臨時駐車場の社会実験を実施

※フリンジパーキング: 都心部来街に際して、都心部周辺の駐車場に駐車し、そこから公共交通機関等で都心部までアクセスするシステム

● 対策効果

- ① H27.1.2(金) 9:00～17:00 利用台数 55台
H28.1.2(土) 9:00～17:00 利用台数252台
- ② バス運行時間の遅延(那の津口～渡辺通一丁目)
H27実施時: 9分
H28実施時: 5分
- ③ 利用者へのアンケート
全利用者が「また利用したい」という意向

● 今後の取り組み

- ・駐車需要が見込まれる一定規模以上の建築物の建築に併せ所要の駐車場設置を義務付けた、附置義務条例の見直しに着手しており、見直し(案)に関する市民意見を募集(平成28年4月4日～平成28年5月6日)
- ・特に都心部については、公共交通利用促進策の実施による駐車場設置義務台数の低減、天神中心部エリア以外への駐車場の隔地化により、中心部への自動車流入抑止による交通混雑緩和、歩行者との交錯低減を目指す

【PRイメージ】

ねえ、ここに停めて一緒に歩こうか。

【天神地区渋滞緩和対策社会実験】
天神初売り臨時駐車場を開設します。

日時: 平成28年1月2日(土)
9:00～19:00 ※最終入庫17:00
場所: 福岡市中央区那の津2丁目2
(都市高速天神北ランプ降りて左折)
料金: 1回500円 ※入庫時払(現金のみ)

天神地下街 入口まで 徒歩約8分

利用者には、当日ご利用いただける西鉄バス乗車をプレゼント!

主催: We Love 天神協議会 共催: 福岡市 **セビ天** WL+

■実施概要

- 施設名称: 「天神初売り臨時駐車場」の開設
- 実施日時: 平成28年1月2日(土) 9:00～19:00(入庫は17:00まで)
- 実施場所: 福岡地産場 第7・8駐車場(福岡市中央区那の津2丁目2)
- 収容台数: 424台
- 駐車料金: 1回500円 ※入庫時払(現金のみ)
- 利用特典: 同乗者数分の西鉄バス無料乗車券
(区域: 天神 ⇄ 那ノ津口またはあの町病院入口まで)

■実施体制

- 事業主体: We Love 天神協議会 / 福岡市(共催)
- 協力: 西日本鉄道
- お問い合わせ: [We Love 天神協議会: 092-734-6750]

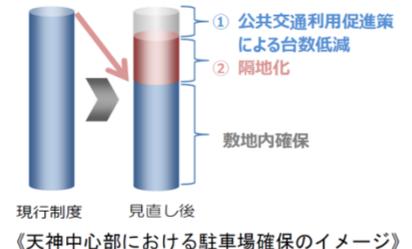
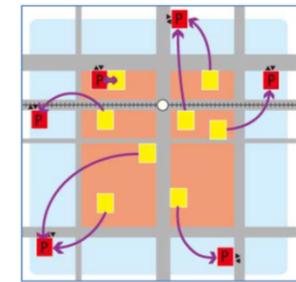
【手持卡案内看板】

臨時駐車場 天神初売り 9:00～19:00 左折 WL+

臨時駐車場 天神初売り 9:00～19:00 左折 WL+

【位置図】

天神地下街入口まで 徒歩 約8分



4. 渋滞対策の取組事例について

(8) ソフト・ハード対策実施事例：公共交通環境の整備

● 都心循環BRTの形成

- 福岡市では、天神・渡辺通地区、博多駅周辺地区、ウォーターフロント地区の3拠点間の連携強化と回遊性向上を図るため、バス路線の再編・効率化や都心周辺部駐車場の確保などとあわせて、鉄道ネットワークと連携した都心循環BRTの形成について検討
- H27年度以降は、都心循環BRTの形成に向けた検討として、試走実施、改良箇所の交通管理者協議、停留所位置や運行方法、専用走行空間のあり方の検討に着手



▲ 連節バス試走の状況



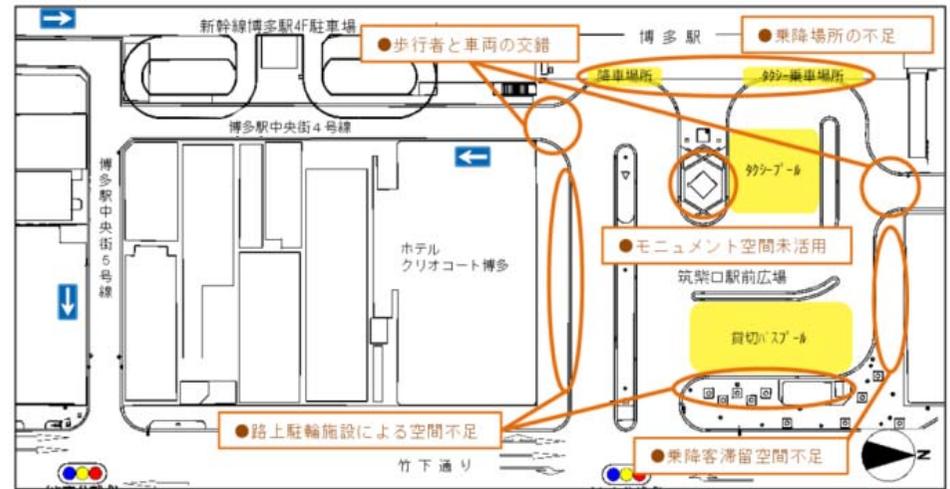
▲ 連節バス



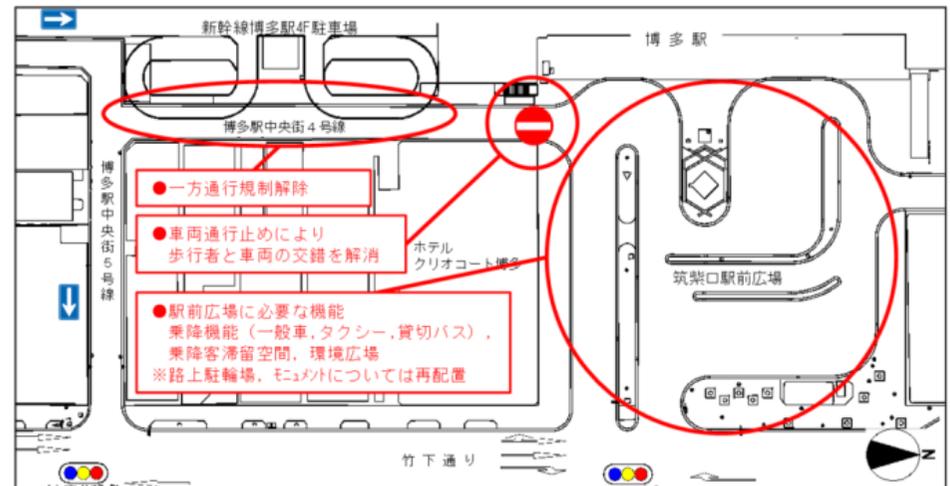
▲ 都心循環BRTのイメージ

● 駅前広場の整備・検討【博多駅筑紫口】

- 福岡市では、利用者にとってわかりやすく、使いやすい駅前広場とするため、博多駅筑紫口駅前広場の乗継利便性の向上や交通結節機能の強化、回遊性の向上などを目指し再整備に向けた検討を実施
- 地下鉄七隈線(天神南～博多)開業予定のH32年度を再整備の目途とし、周辺交通へ与える影響を踏まえながら、共有した概ねの方向性に基づき、今後も引き続き各関係者と再整備に向けた協議や調整を推進



▲ 博多駅筑紫口駅前広場が抱える主な課題



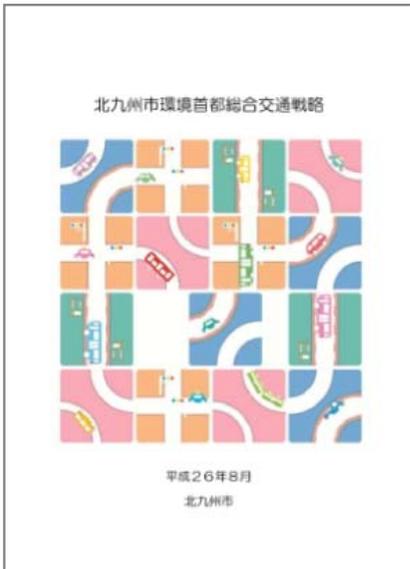
▲ 関係者と共有した再整備の概ねの方向性

4. 渋滞対策の取組事例について

(9) ソフト対策実施事例:自治体の計画策定による総合的な交通渋滞対策の推進

● 計画概要

- ・北九州市では、過度のマイカー利用から、地球環境にやさしいバスや鉄道などの公共交通や徒歩・自転車への利用転換を図り、市民の多様な移動手段が確保された安全で安心して利用することができる「環境首都としてふさわしい交通体系」の実現をめざし、「北九州市環境首都総合交通戦略」を策定。
- ・今後も、継続して施策の推進を図る。



交通渋滞に対するソフト施策の総合交通戦略30施策 (★重点施策=7施策)

意識	市全域	1	モビリティマネジメントの実施 ★
		2	公共交通利用者に対する利用特典制度の普及
		3	レンタサイクル・カーシェアリングの普及
		4	エコドライブの推進、低公害車の普及
		5	サイクル&ライド、パーク&ライド等の促進
		6	相乗り通勤の普及・促進
公共交通	公共交通拠点	7	交通結節機能の強化 ★
		8	公共交通施設の案内情報の充実
		9	駅前広場の整備
		10	おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上
		11	ICカード乗車券の導入及び相互利用
		12	バリアフリー化の推進 ★
		13	交通事業者間の連携強化による公共交通サービスの向上
	公共交通軸	14	幹線バス路線の高機能化 ★
		15	筑豊電気鉄道の高機能化 ★
		16	おでかけ交通への支援強化 ★
		17	通勤時の乗合い送迎バスの導入促進
		18	新規鉄道路線の検討
		19	次世代都市交通システムの検討
		20	広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進
道路交通	道路交通軸	21	都市計画道路の整備・見直し
		22	鉄道連続立体交差化
		23	都市高速道路の有効活用
		24	タクシー利用環境の改善
		25	取締りの強化
		26	タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用
		27	自転車専用レーンの導入
		28	徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善 ★
		29	道路緑化の促進
		30	新規道路の整備

渋滞対策に関する施策の内容事例

(渋滞対策施策: モビリティマネジメントの実施)
 地域・企業・学校等を対象に、「モビリティマネジメント」を実施し、徒歩・自転車・公共交通への自発的な行動の変容を促します。

(渋滞対策施策: 基幹バス路線の高機能化)
 幹線バスの定時性・速達性確保と利用促進を図る為、BRTの導入を視野に入れながら、バス停やバスレーン整備を進めます。

(渋滞対策施策: 通勤時の乗合い送迎バスの導入促進)
 市街地臨海部や郊外部の工場等集積地区で、モビリティマネジメントと合わせて通勤時の乗合い送迎バスの導入を促進します。

(渋滞対策施策: 都市高速道路の有効活用)
 大型車の都市高速道路への誘導や一般道路からの利用転換を促進し、一般道路の混雑緩和や環境負荷の軽減を図ります。

(渋滞対策施策: 取締りの強化)
 違法駐車取り締まりを強化することで、路線バスや自動車の走行の円滑化を図ります。

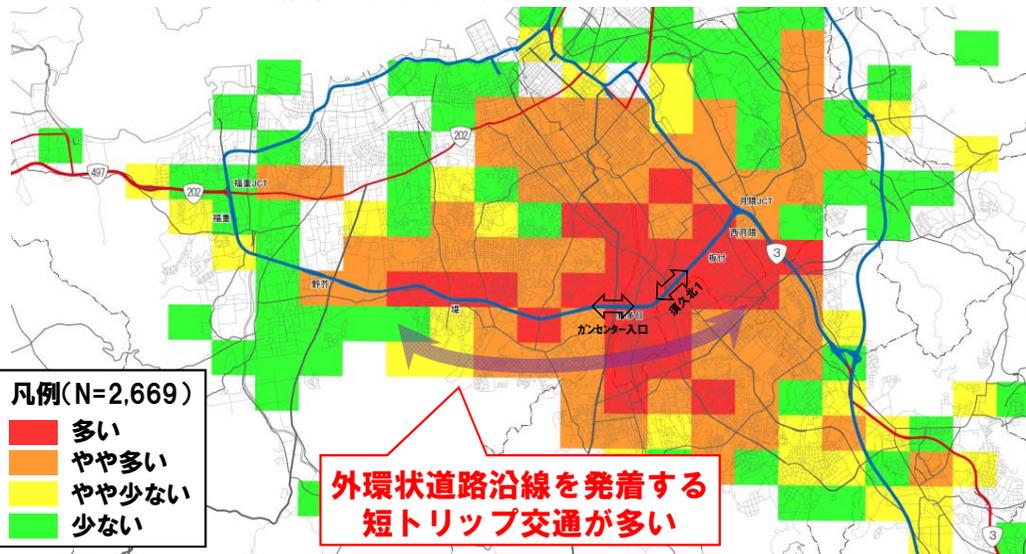
4. 渋滞対策の取組事例について

(11) ソフト対策実施事例(その他)

- 福岡外環状道路の主要渋滞箇所を通過するODを分析すると、外環状道路沿線を発着する短トリップ交通が多いため、都市高速道路を有効に活用することにより、利用交通の転換及び一般道部分の負荷軽減が期待される
- 福岡都市高速道路4号線で社会実験として過去に実施された「特定区間割引」において、一般道から都市高速への交通転換が図られたことにより、渋滞箇所の渋滞長や所要時間が減少
- 都心部利用交通の質的分析を実施することで、既存道路ネットワークを有効活用する方策についても今後引き続き検討を行う

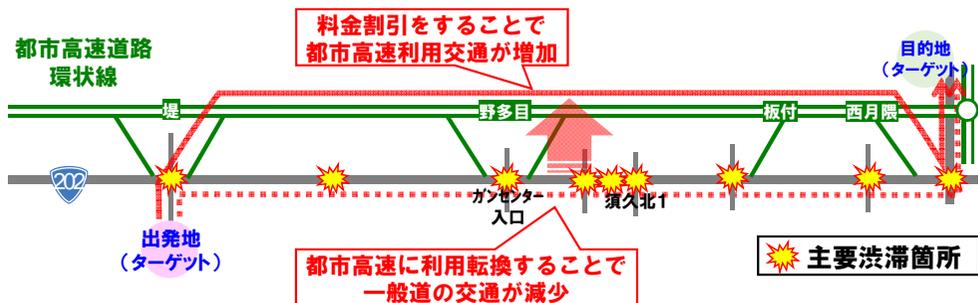
●福岡外環状道路利用交通のOD分析

<ETC2.0プローブ情報による利用交通のOD分析>



データ：ETC2.0プローブ情報(H27.4~H27.11 平日昼間12時間)
 ※ガンセンター入口、須久北1の外環状断面を通過する交通のODを図示(都市高速利用除く)

<都市高速料金低廉化による一般道の負荷軽減(イメージ)>



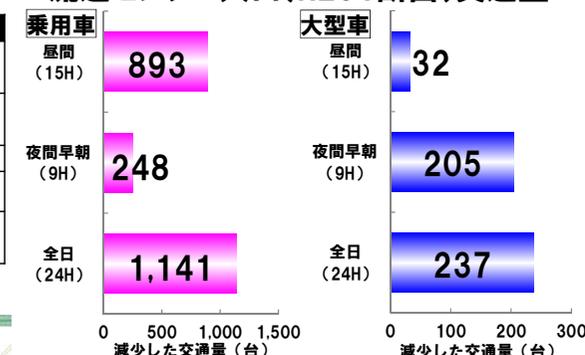
【参考】都市高速における区間割引の事例(福岡都市高速4号)

- ・一般道路から有料道路への交通転換を促進することによる沿道環境改善や渋滞緩和などを目的とし、福岡高速道路を利用するETC車両を対象に平成18年8月~平成19年3月に実施(当初予定より1ヶ月延長)
- ・結果として、朝・夕ピーク時の福岡高速への転換が図られ、国道201号の渋滞発生箇所における渋滞が減少(夜間早朝で大型車、昼間で乗用車の転換が顕著)

<社会実験概要>

	夜間早朝割引	特定区間割引
対象路線	福岡高速全線	福岡高速4号線(貝塚~福岡IC間)
実験時期	平成18年8月1日(火)~平成19年2月末(7ヶ月)	
対象車両	ETC無線通行車限定(全車種)	
割引時間	22時~6時	終日
割引率	10%	7~21時台:20% 22~6時台:約27%

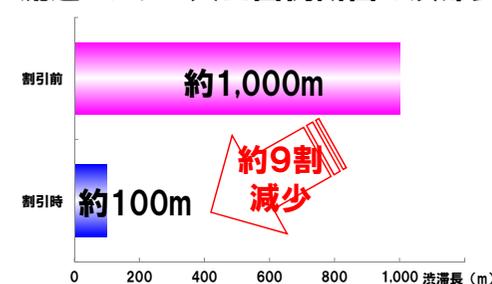
<流通センター入口(R201断面)交通量>



<対象位置>



<流通センター入口西側断面の渋滞長>



5. 今後の進め方

- 各エリアワーキンググループにおいて、渋滞箇所の見直しや具体的な対策内容を検討する

<各エリアワーキンググループで検討予定の事項(H28年度内開催予定)>

①主要渋滞箇所のモニタリング

- 最新のプローブデータによる各主要渋滞箇所の渋滞状況確認
- 主要渋滞箇所の対策効果発現後の取扱い方について検討
- 主要渋滞箇所をフォローアップする際の使用データ・算出方法等の提案

②各エリアの渋滞対策の具体的検討

- 上記の交通課題を踏まえた道路整備を始めとするハード対策や、現状の機能を有効活用するためのソフト対策の検討

【別添】主要渋滞箇所の取扱(解除)について(案)

■今後の主要渋滞箇所(一般道)の取扱(解除)について(案)

・主要渋滞箇所の解除については、最新のデータや現地状況等を確認し、各箇所毎に協議会で判断して解除を行う。

