

平成29年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会

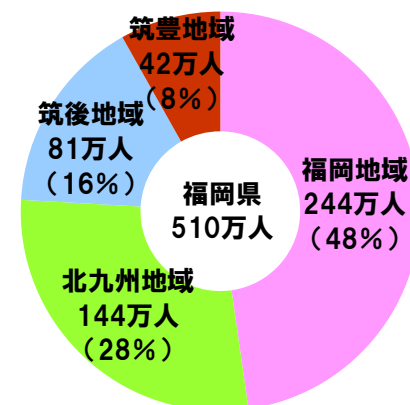
目 次

- | | |
|-----------------------|----|
| 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. 各エリアの対策方針について | 6 |
| 4. 今後の渋滞対策の方向性について | 19 |
| 5. 今後の進め方 | 33 |

◆福岡県のエリア区分



【参考】福岡県内のエリア別人口



平成29年8月2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〕	〔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
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
H29.3	H28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、主要渋滞箇所の解除方法(案)
今回 H29.8	H29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

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

最新の交通データによる渋滞状況の検証
・・・プローブデータの収集・分析等

地域の交通状況に対する
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

定期的な地域の声の反映
(パブリックコメントの実施等)

地域の主要渋滞箇所の特定(更新)

道路を賢く使う取組の観点

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)、交安委員会等の意見を踏まえ、主要渋滞箇所図等により各エリア単位で地域の課題を共有し議論を促進

地域の渋滞の現状と渋滞対策の基本方針

・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(鉄道・バス事業者等)の参画による対策等)

モニタリング等による検証

2. 主要渋滞箇所(一般道)のフォローアップについて

- 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)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)

主要渋滞箇所数	集約区間数	箇所数
	15区間	
181箇所	(54箇所)	127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

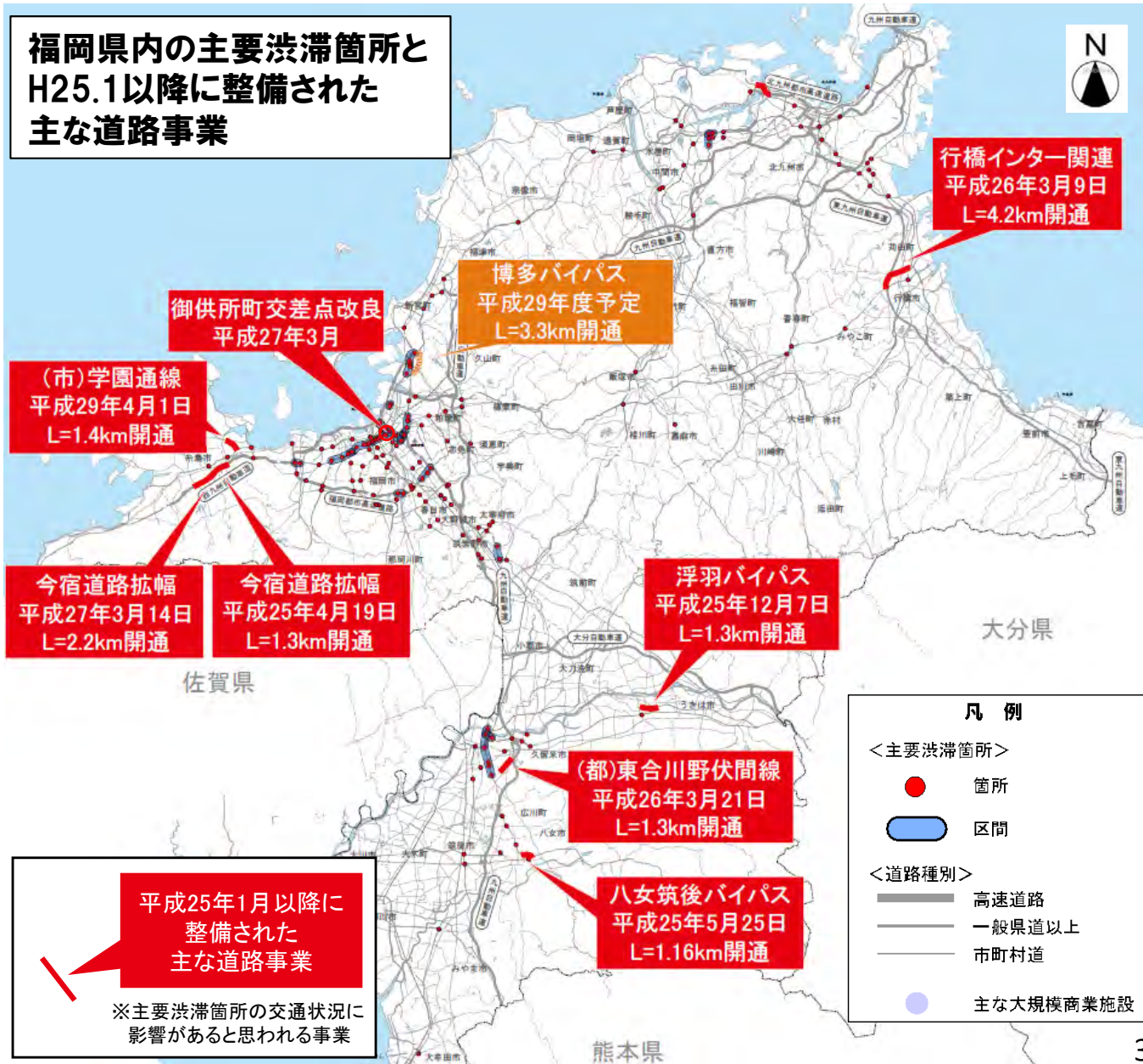
▼主要渋滞箇所(一般道)の選定基準

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)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	24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



2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

- 最新の交通データにより、道路整備が完了した箇所のモニタリング実施結果を以下に示す
- 点検の結果、以下に示す主要渋滞箇所については依然として選定基準に該当していることから、「経過観察」として引き続きモニタリングを実施

▼H25.1以降に整備された主な道路事業に関連する主要渋滞箇所の点検結果

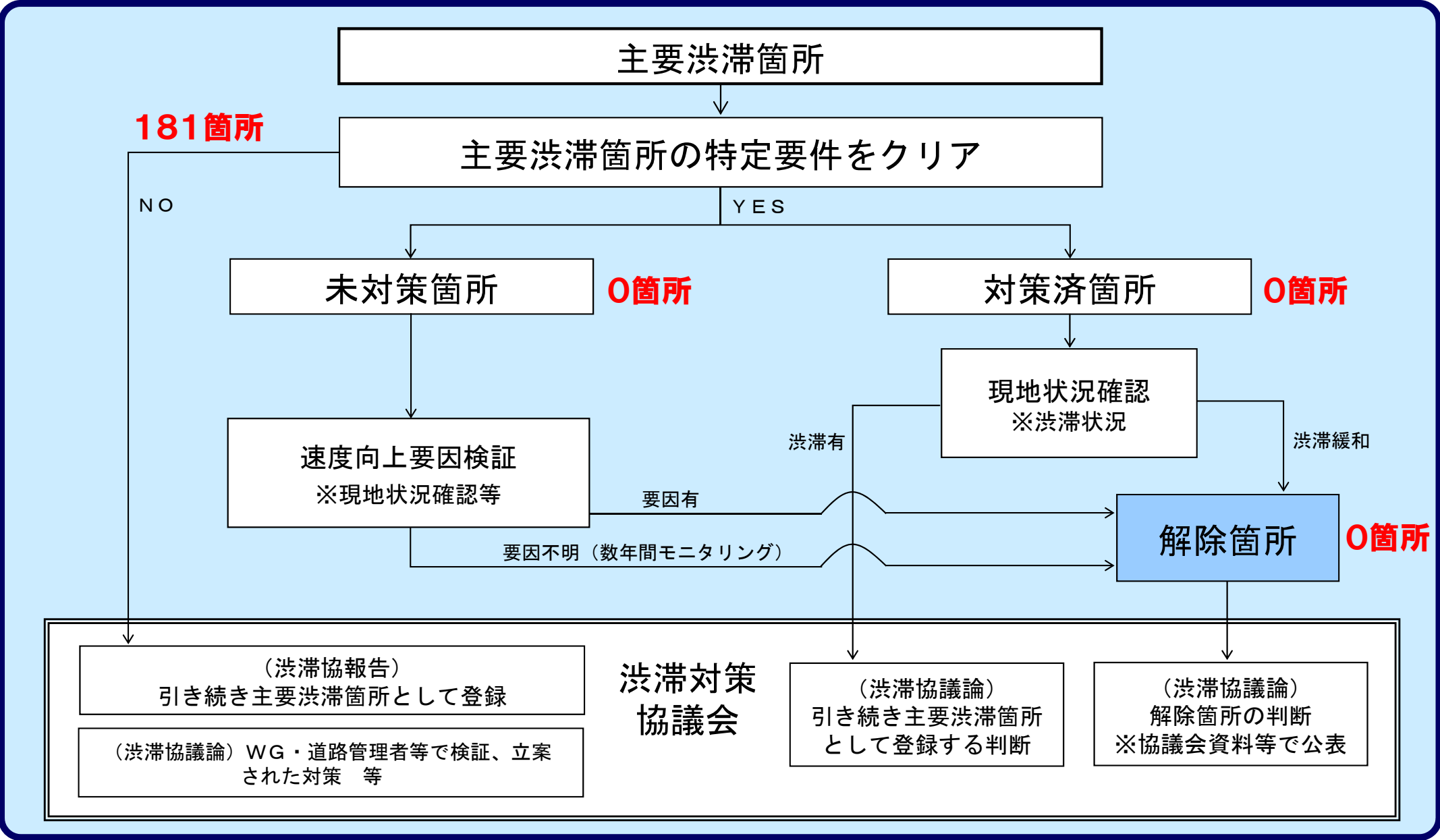
交差点名	路線名	市町村名	選定時旅行速度			最新旅行速度			道路整備状況	
			平日 朝ピーク	平日 夕ピーク	休日 昼間12H	平日 朝ピーク	平日 夕ピーク	休日 昼間12H	事業名	整備時期
波多江	国道202号	糸島市	15.4	12.9	13.6	14.8	13.1	12.1	今宿道路拡幅	H25年4月19日 H27年3月14日
						-0.6	0.2	-1.6		
東町(2)	国道210号	久留米市	8.2	6.2	10.0	8.7	7.4	9.0	浮羽バイパス	H25年12月7日
						0.5	1.2	-1.0		
納楚	国道3号	八女市	13.9	11.7	14.0	15.0	12.1	13.8	八女筑後バイパス	H25年5月25日
						1.1	0.4	-0.2		
東町(1)	国道3号	久留米市	9.8	8.5	3.5	6.5	5.7	6.1	東合川野伏間線	H26年3月21日
						-3.3	-2.8	2.7		
一丁田	国道3号	久留米市	9.4	6.2	5.7	6.9	6.4	6.7	東合川野伏間線	H26年3月21日
						-2.5	0.2	1.0		
苅原	国道3号	久留米市	5.2	6.1	7.9	6.7	6.6	8.0	東合川野伏間線	H26年3月21日
						1.5	0.5	0.1		
上津荒木	国道3号	久留米市	5.5	6.2	5.6	5.8	4.9	4.4	東合川野伏間線	H26年3月21日
						0.3	-1.3	-1.2		
行事	国道201号	行橋市	4.4	4.1	5.2	5.7	4.9	5.3	国道201号バイパス (行橋インター関連)	H26年3月9日
						1.3	0.8	0.1		

※下段は選定時からの増減を示す

データ:プローブデータ (選定時:H24.4~H24.8平均、最新:H28.3~H29.2平均)

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

- 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承認
- 事業完了箇所について最新プローブデー等を用いてモニタリングを実施したが、特定要件である旅行速度20km/h以上をクリアした箇所が確認できないため、引き続き主要渋滞箇所として継続登録する



3. 各エリアの対策方針について

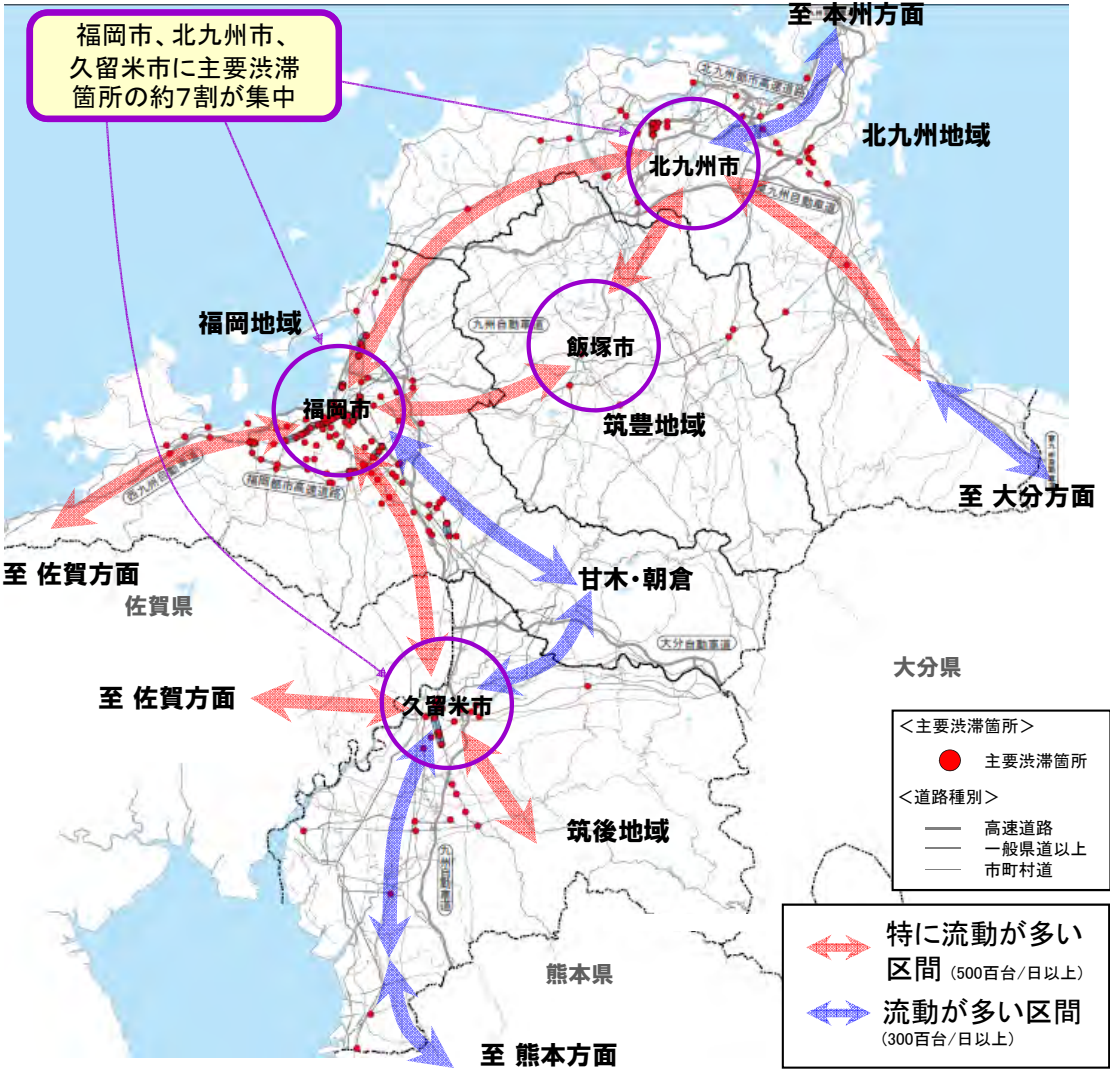
平成27年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会(H27.8開催)で確認

(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	○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	○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	○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	○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	○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

3. 各エリアの対策方針について

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

(2) 対策の検討状況(福岡エリア)

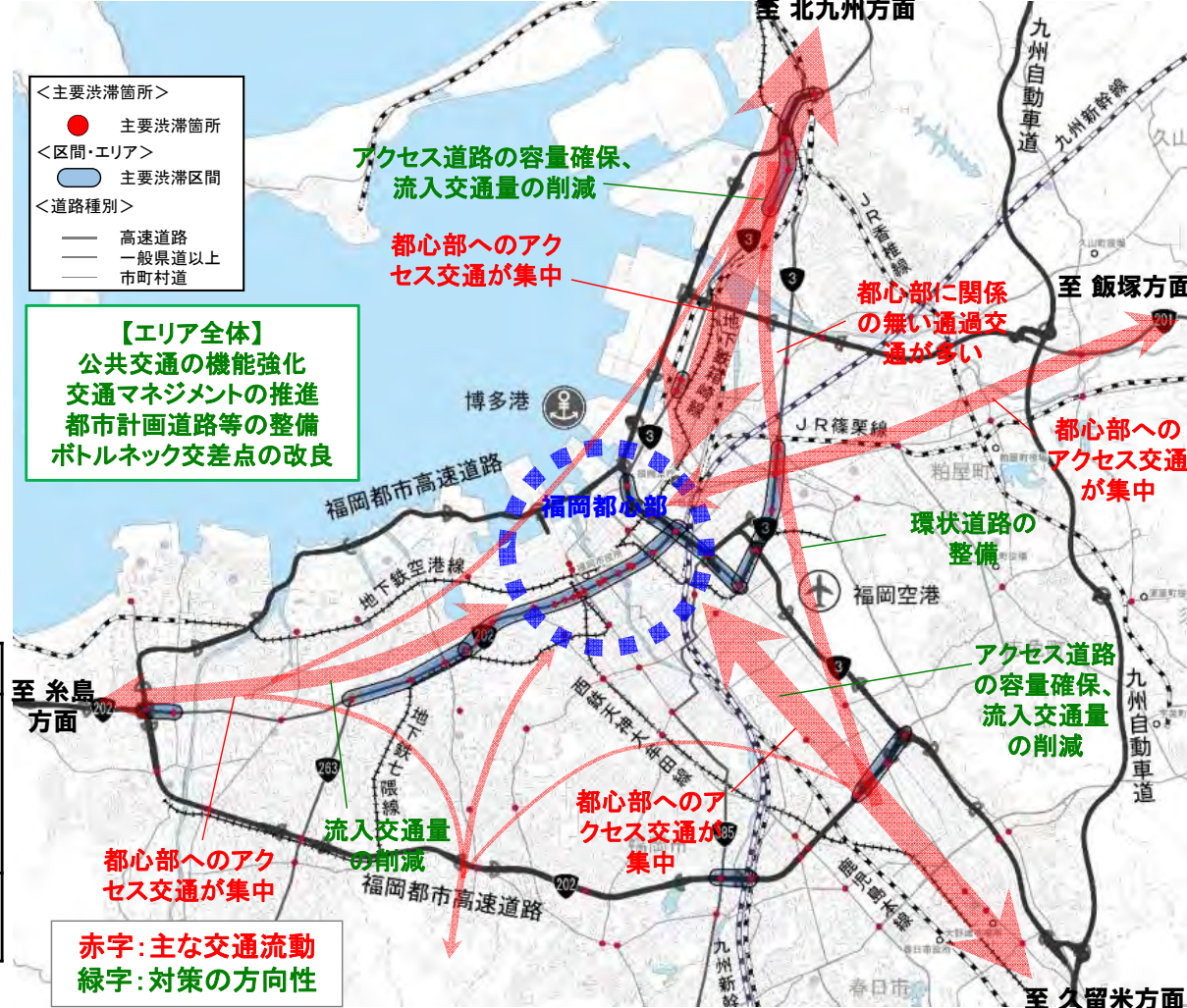
1. 福岡地域の概況

	概要
福岡地域の状況	・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	・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	・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	・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)

道路管理者

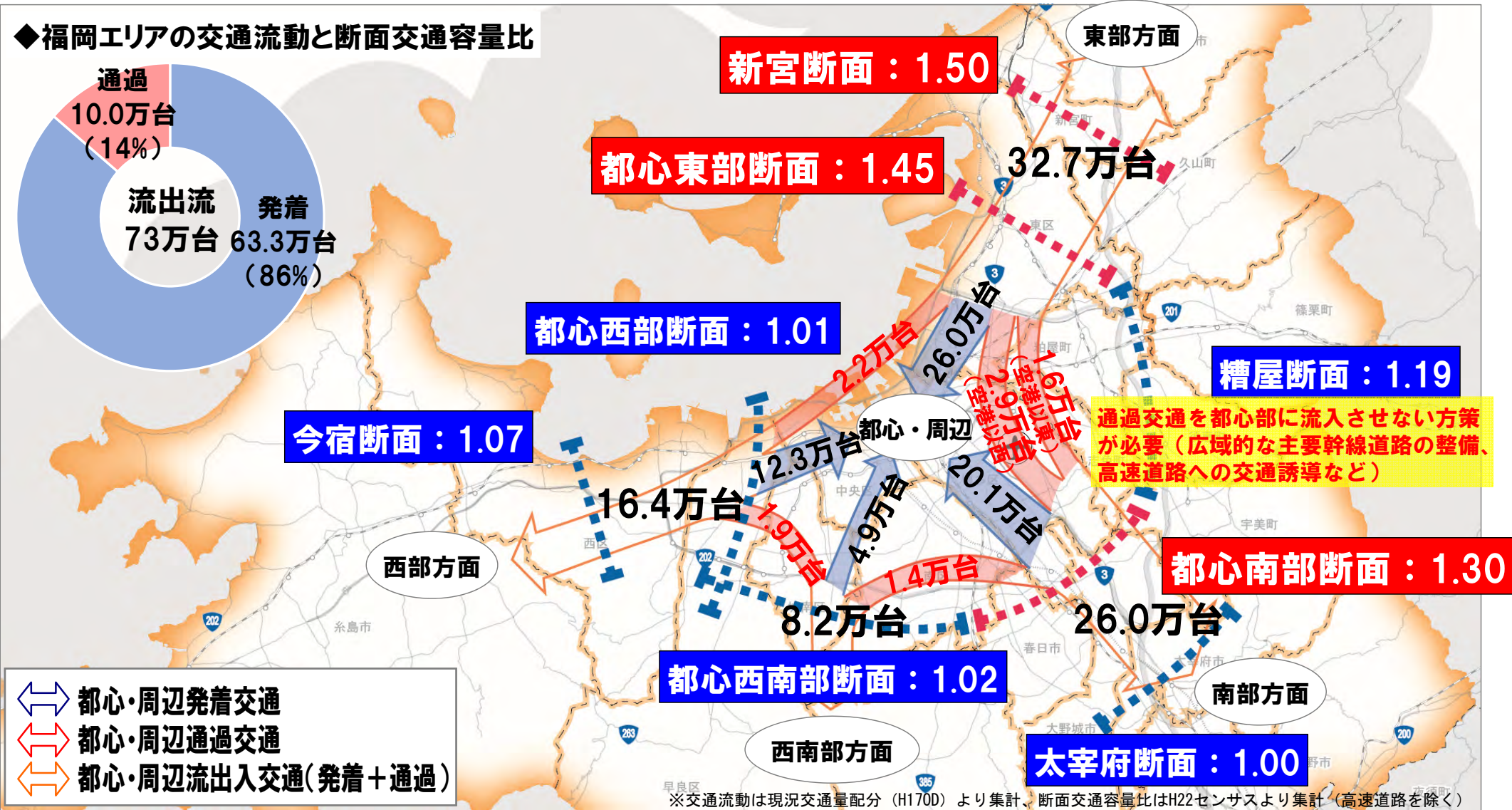
福岡県警

公共交通事業者等

3. 各エリアの対策方針について(福岡エリア)

①福岡エリアの交通流動と断面混雑度

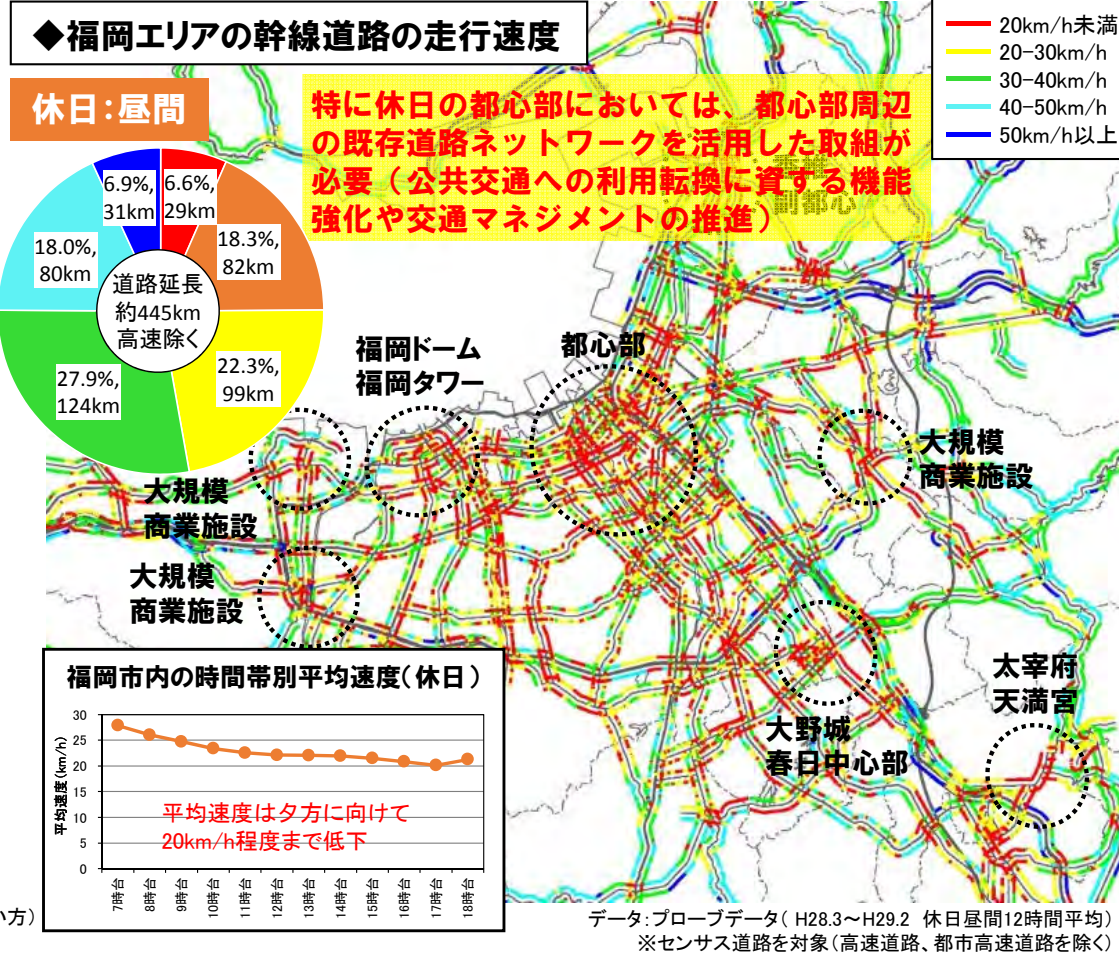
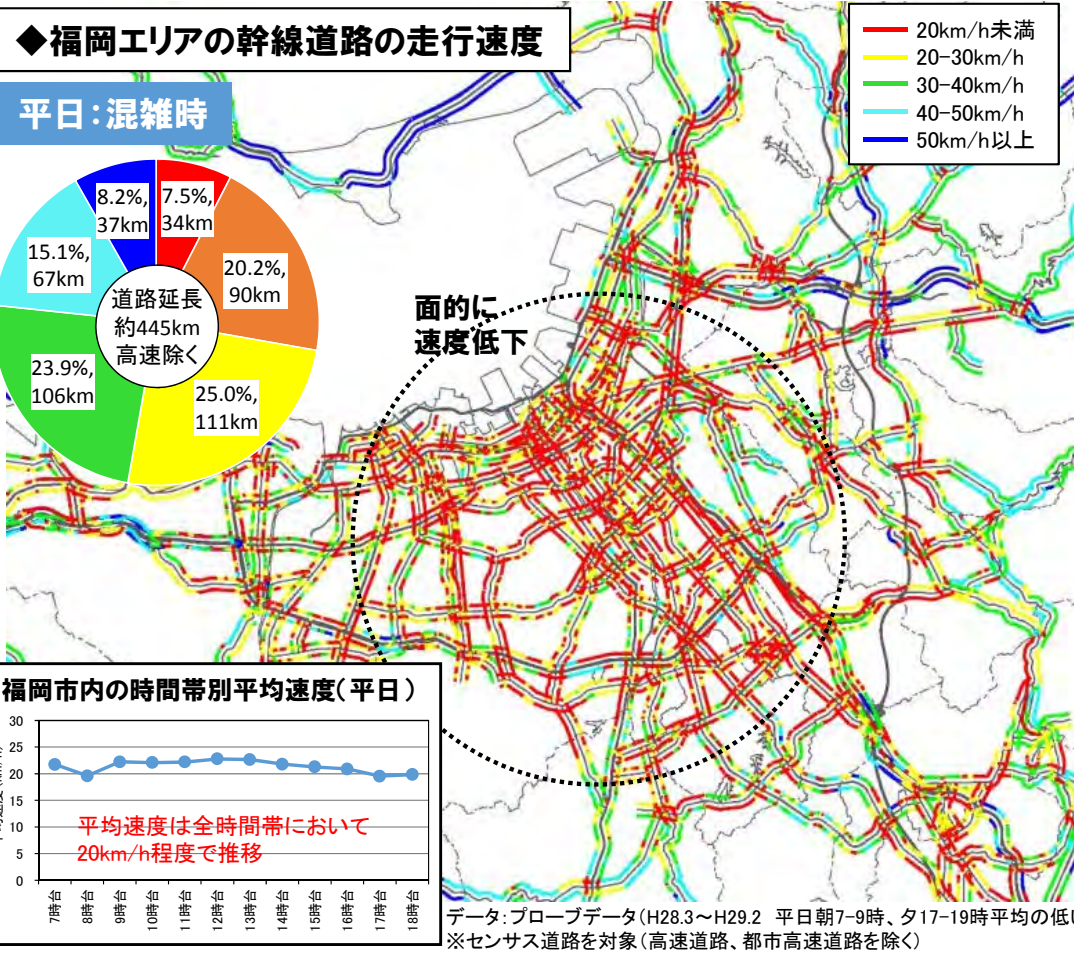
- 福岡エリアでは、都市機能や都市施設が集積する福岡都心部等へ流出入する交通が約73万台と多く、都心部等へのアクセス交通が8割以上を占めている(約63万台)
- また、福岡都心部等に用事の無い通過交通が約10万台も存在(特に、東部方面⇄南部方面において通過交通全体の約半数を占める)
- 放射幹線軸では、東部方面・南部方面の断面交通容量が不足



3. 各エリアの対策方針について(福岡エリア)

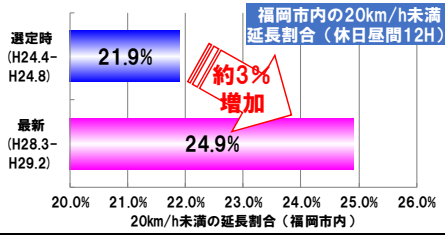
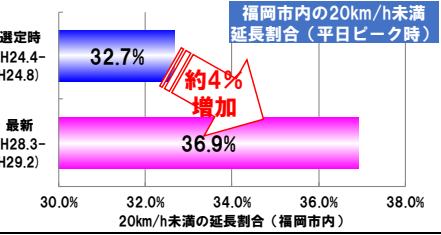
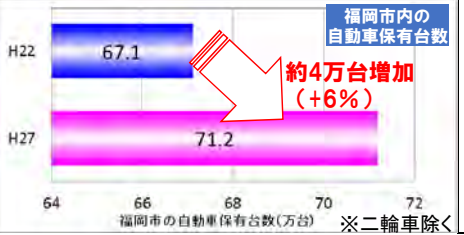
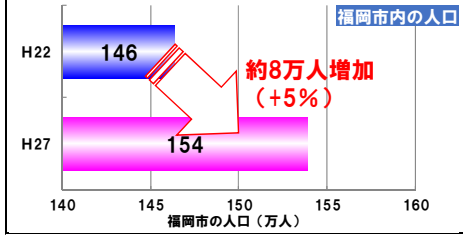
②福岡エリアの交通状況

- 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 : +6%
- ③速度20km/h未満延長割合
平日ピーク : +5%
休日昼間平均 : +4%



(3) 対策の検討状況(筑後エリア)

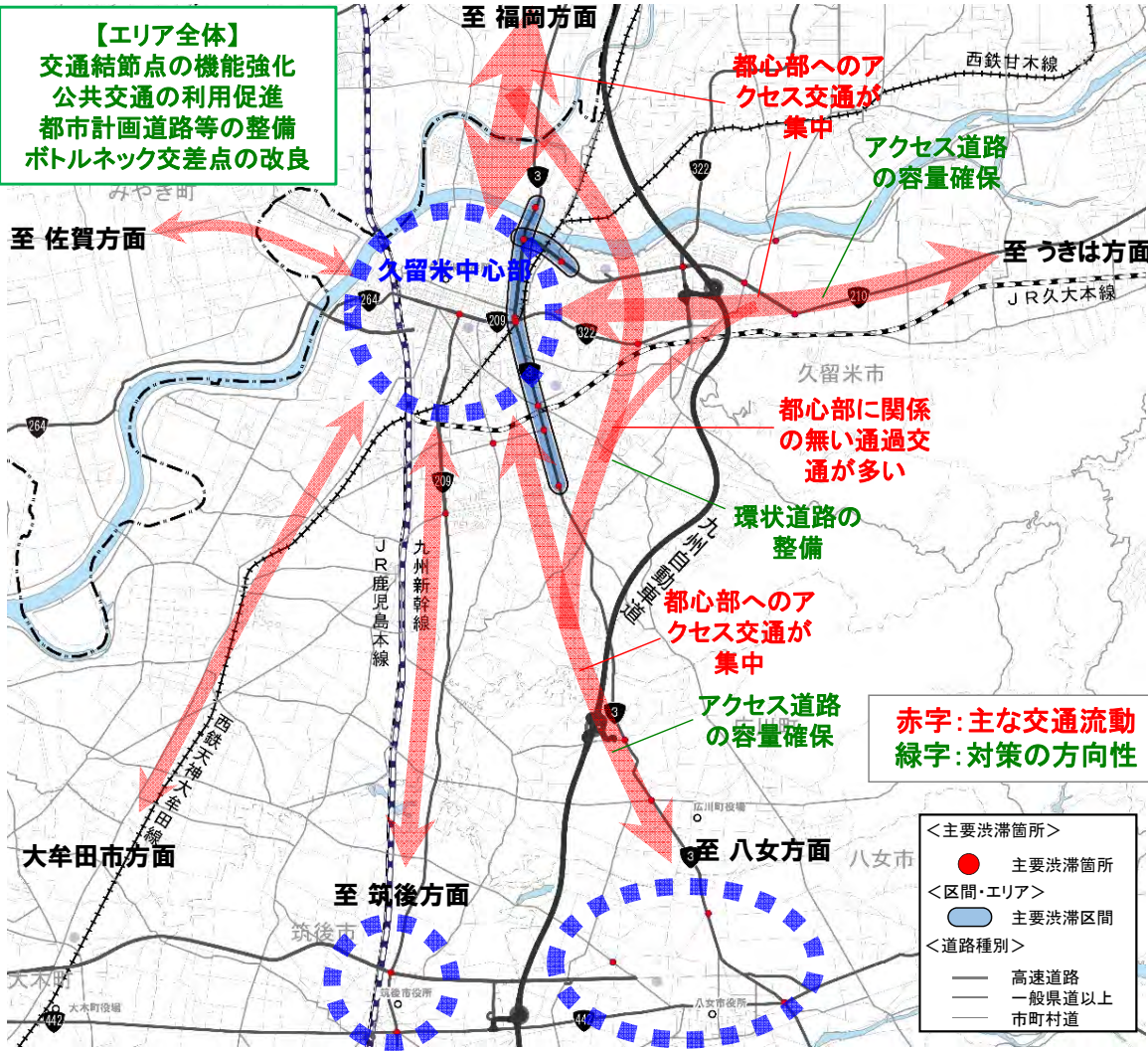
1. 筑後地域の概況

	概要
筑後地域の状況	- 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	- 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	- 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	- 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



■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、(都)東合川野伏間線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

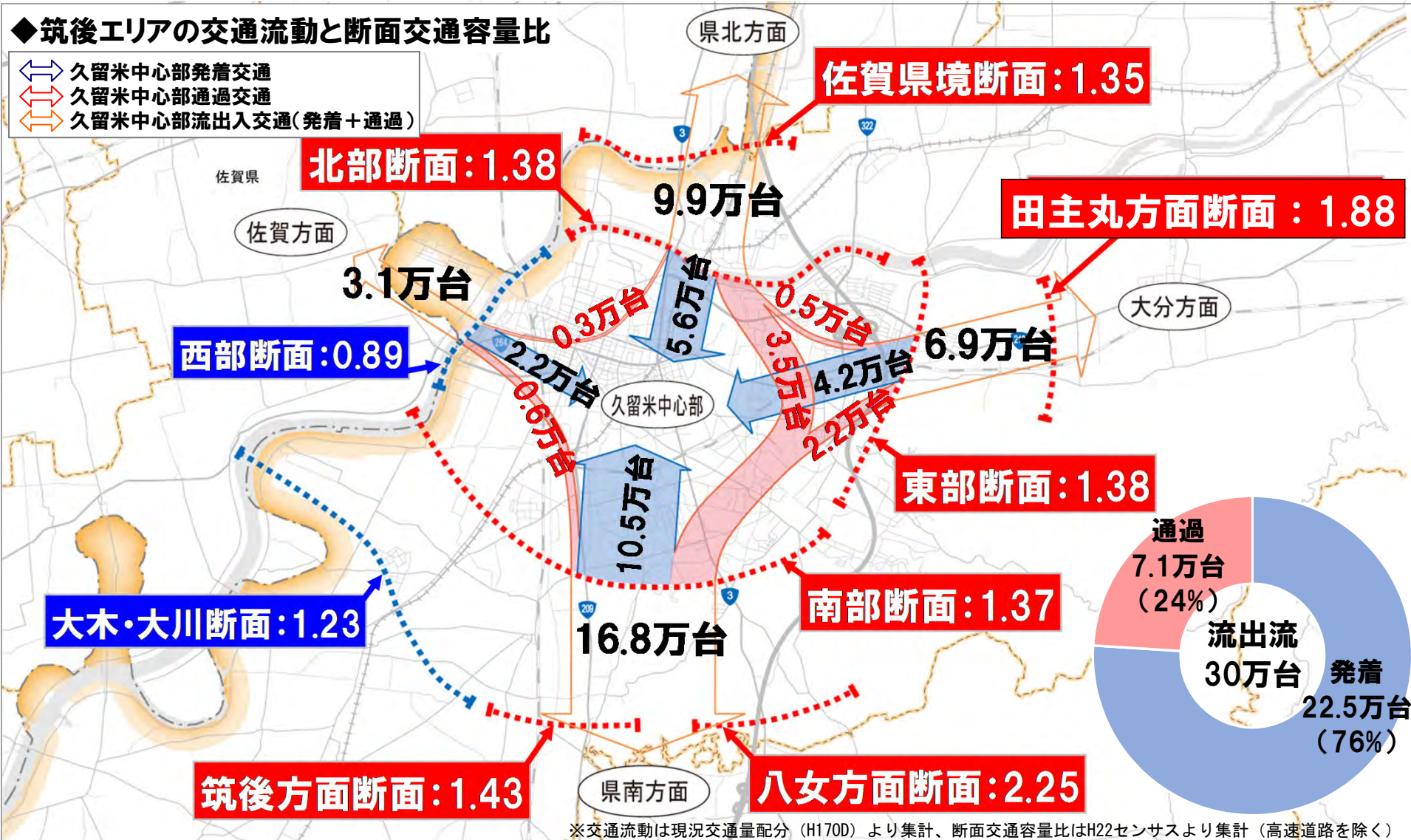
福岡県警

公共交通事業者等

3. 各エリアの対策方針について(筑後エリア)

①筑後エリアの交通流動と断面混雑度

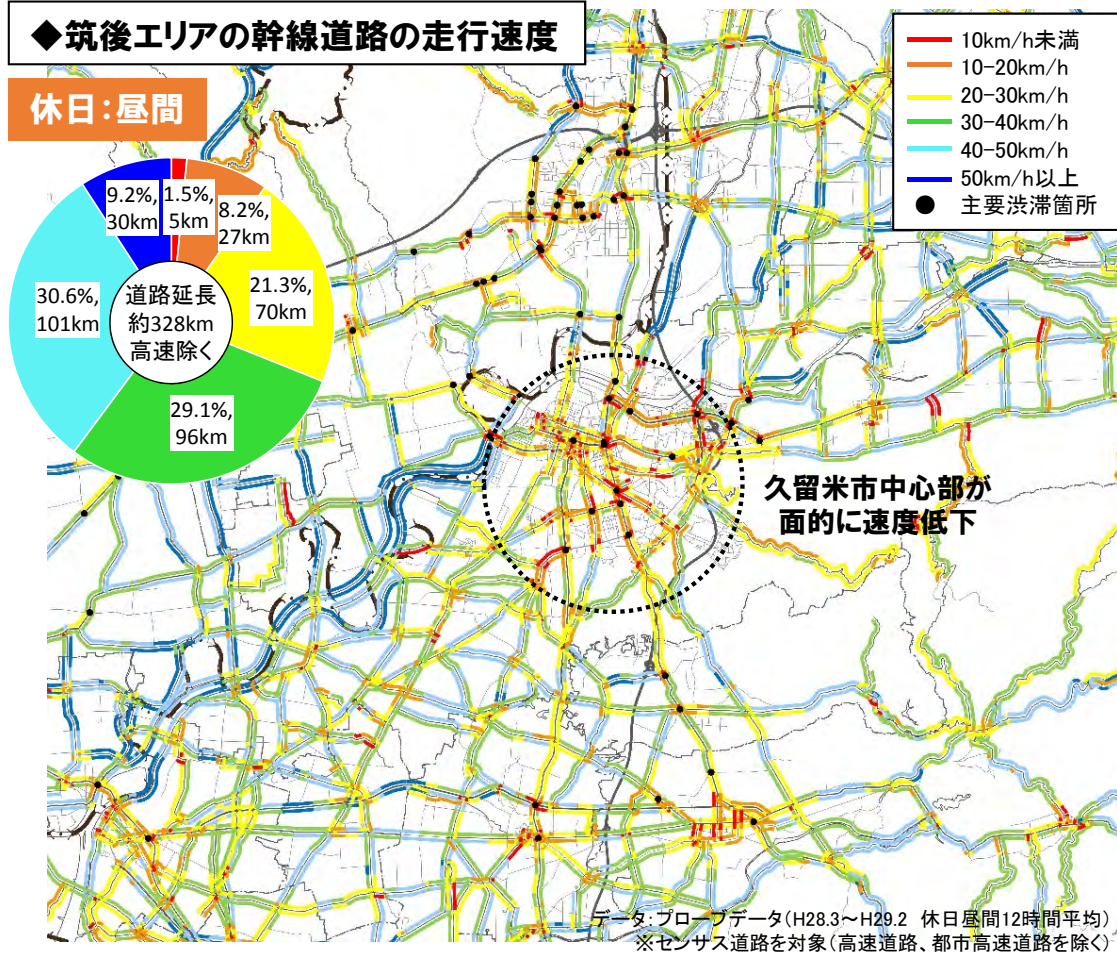
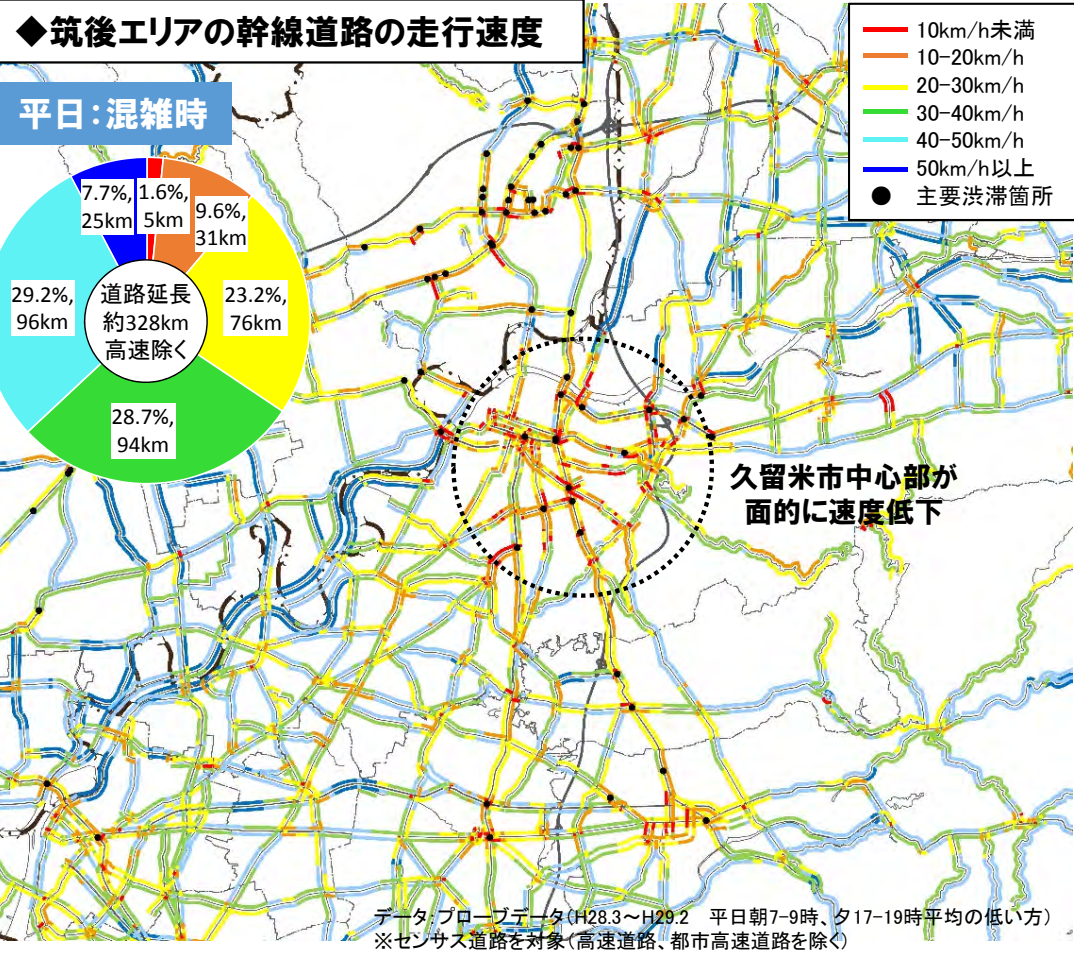
- ・筑後エリアでは、都市機能や都市施設が集積する久留米市中心部へ流出入する交通が約30万台と多くの交通が流入し、特に県北方面、大分方面、県南方面からの流入が多い
- ・また、久留米中心部に用事の無い通過交通が約7万台も存在(特に、南部方面⇄北部方面において通過交通全体の約半数を占める)
- ・各断面で交通容量が不足しており、特にうきは方面・八女方面の断面交通容量が著しく不足



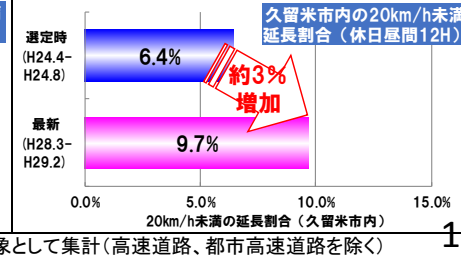
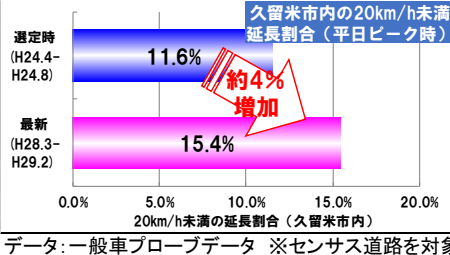
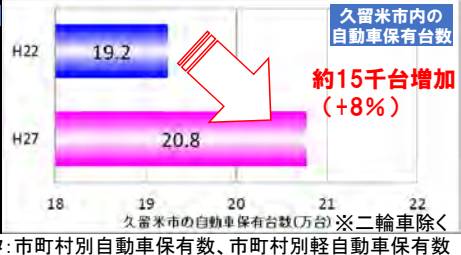
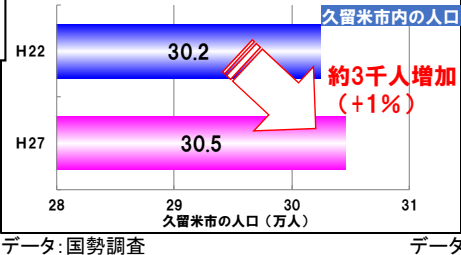
3. 各エリアの対策方針について(筑後エリア)

②筑後エリアの交通状況

- ・筑後エリアの幹線道路の走行速度は、**平日休日ともに久留米市中心部において面的に面的に20km/h未満に速度が低下**
- ・また筑後市・八女市、大牟田市などの地域都市では、**幹線相互の交差点で局部的に渋滞**
- ・環状道路形成による通過交通排除を図るとともに、**公共交通への利用転換に資する結節点強化や交通マネジメントを推進**



- ◆久留米市の状況変化
- ①人口 : +1%
 - ②自動車保有台数 : +8%
 - ③速度20km/h未満延長割合
平日ピーク : +1%
休日昼間平均 : +1%



3. 各エリアの対策方針について

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

(4) 対策の検討状況(北九州エリア)

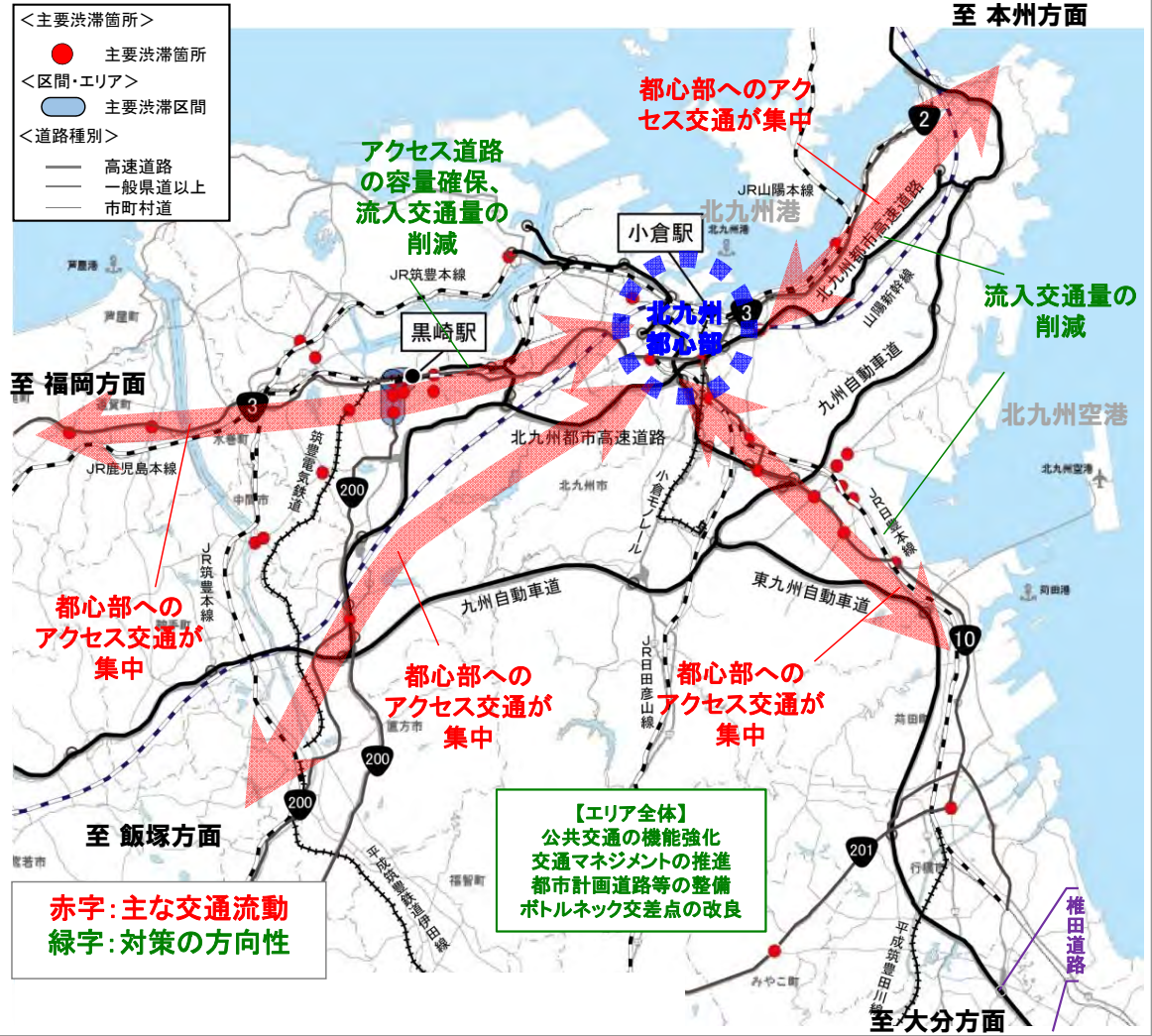
1. 北九州地域の概況

	概要
北九州地域の状況	- 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	- 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	- 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	- 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

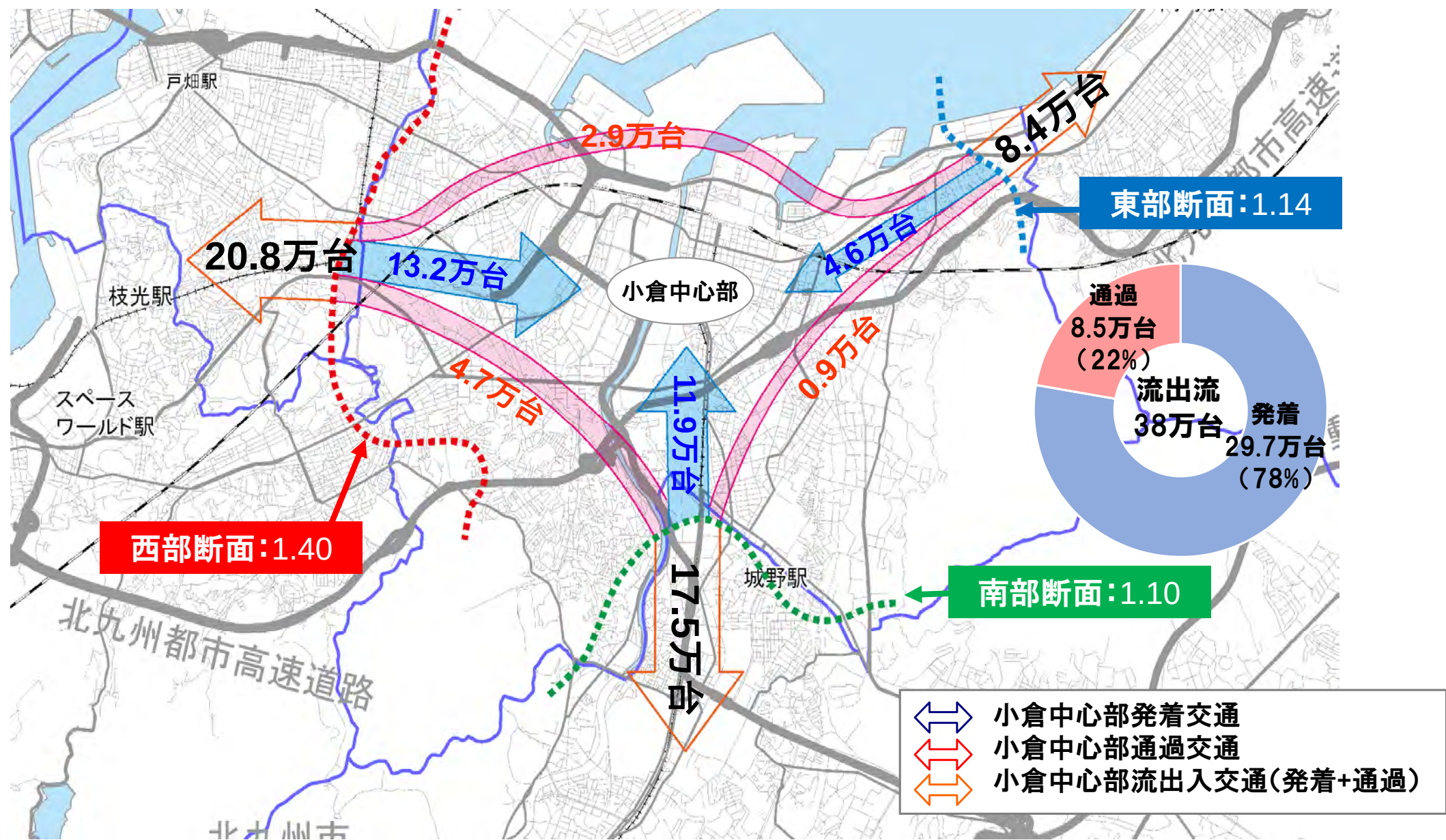
福岡県警

公共交通事業者等

3. 各エリアの対策方針について(北九州エリア)

①北九州エリアの交通流動と断面混雑度

- ・小倉中心部に各方面から38万台と多くの交通が流入し、うち、**東西方面の通過交通が約2.9万台流入**
- ・また、幹線道路の交通容量が不足しており、特に**西部方面(福岡市方面)の断面交通容量が著しく不足**

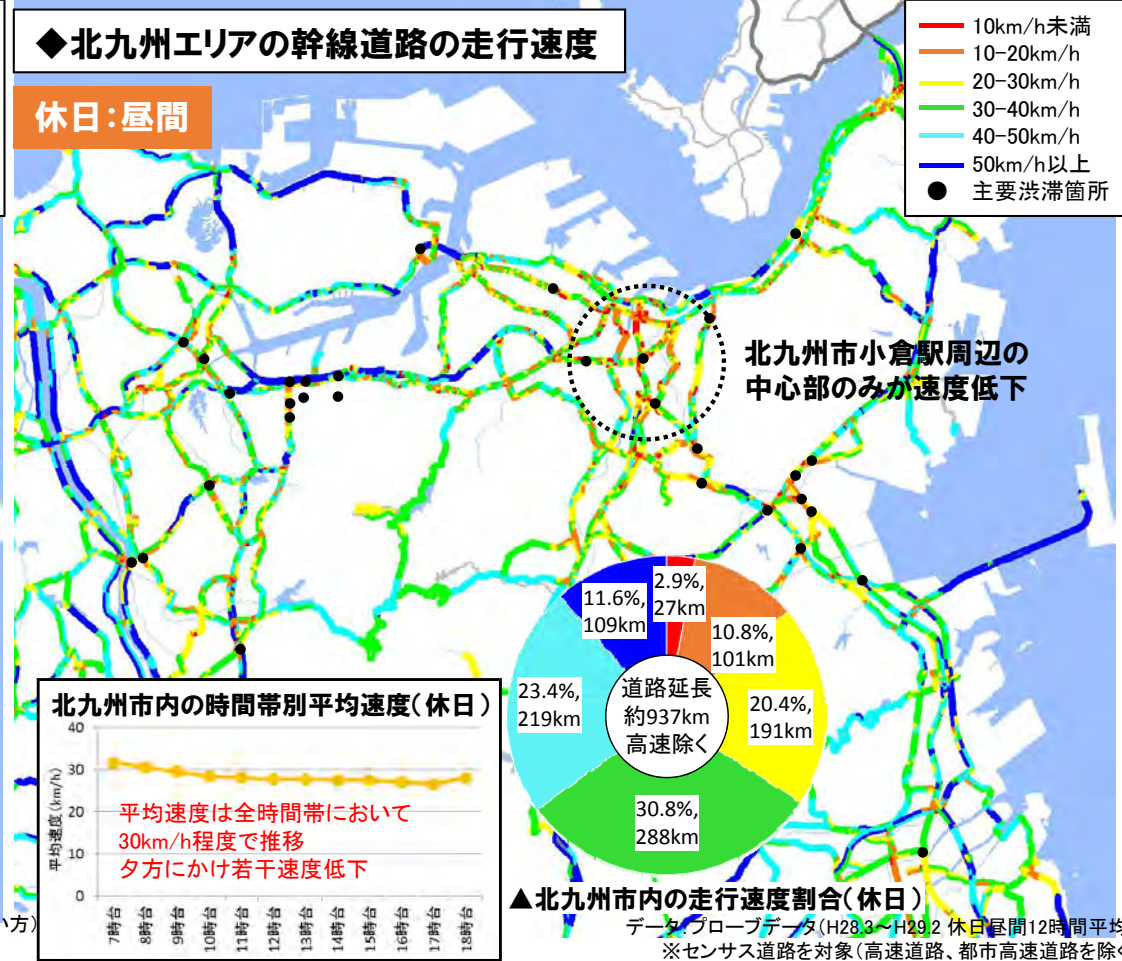
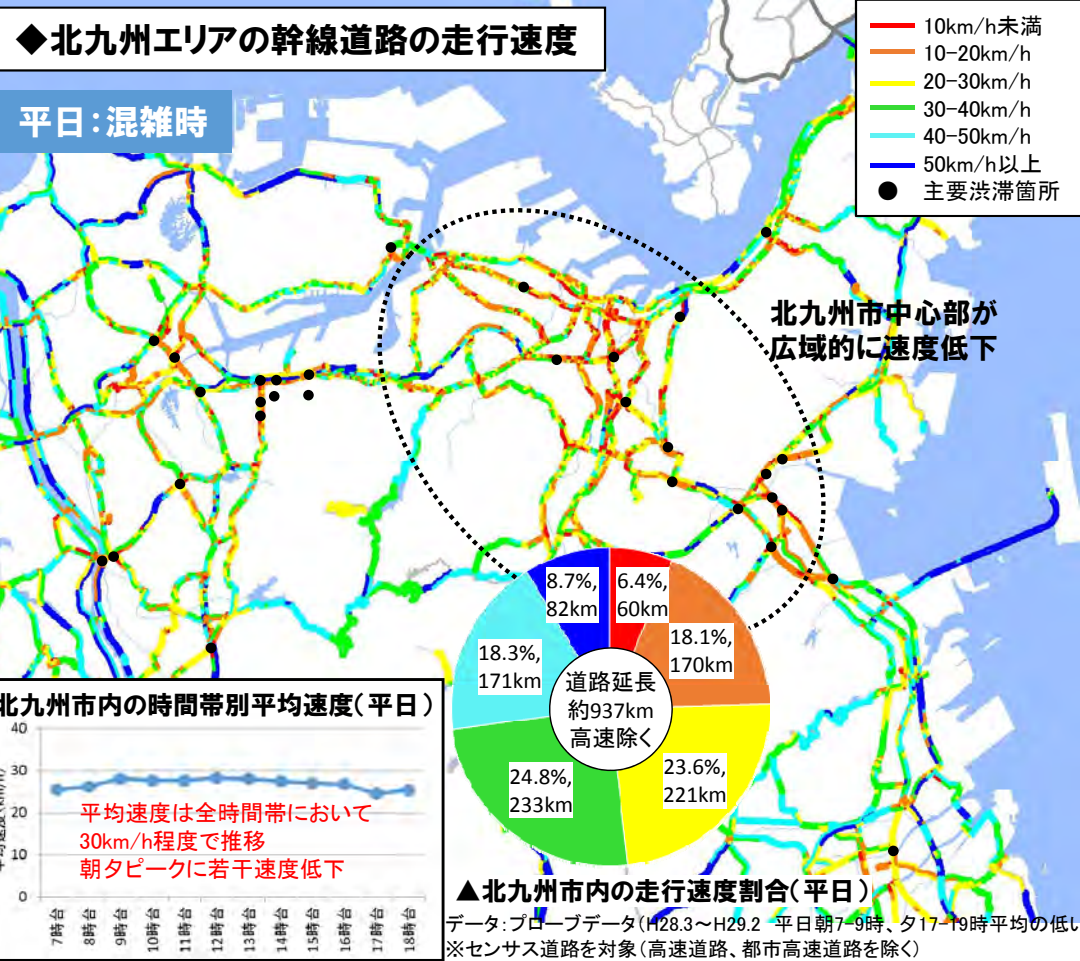


※交通流動は現況交通量配分 (H170D) より集計、断面交通容量比はH22センサスより集計 (高速除く)

3. 各エリアの対策方針について(北九州エリア)

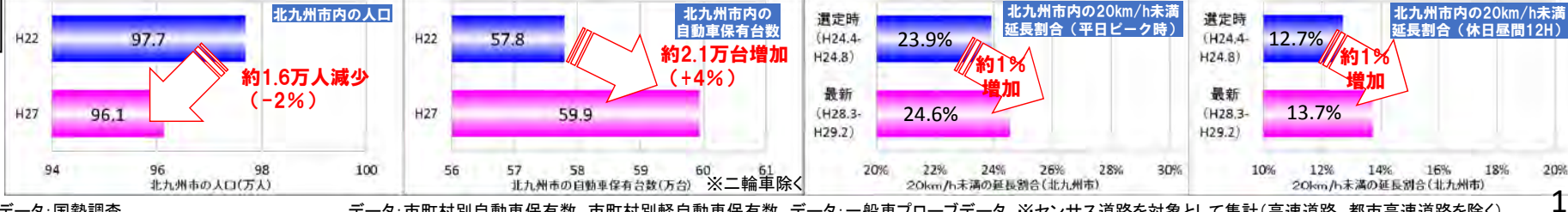
②北九州エリアの交通状況

- ・北九州エリアの幹線道路の走行速度は、**休日**に比べ**平日**の方が**広い範囲で20km/h未満の速度低下が顕著**
- ・平日の速度低下は、**小倉駅周辺を中心に放射状の道路で断続的に速度低下**(特に国道10号、国道199号周辺が顕著)
- ・バイパス整備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**



◆北九州市の状況変化

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



(5) 対策の検討状況(筑豊エリア)

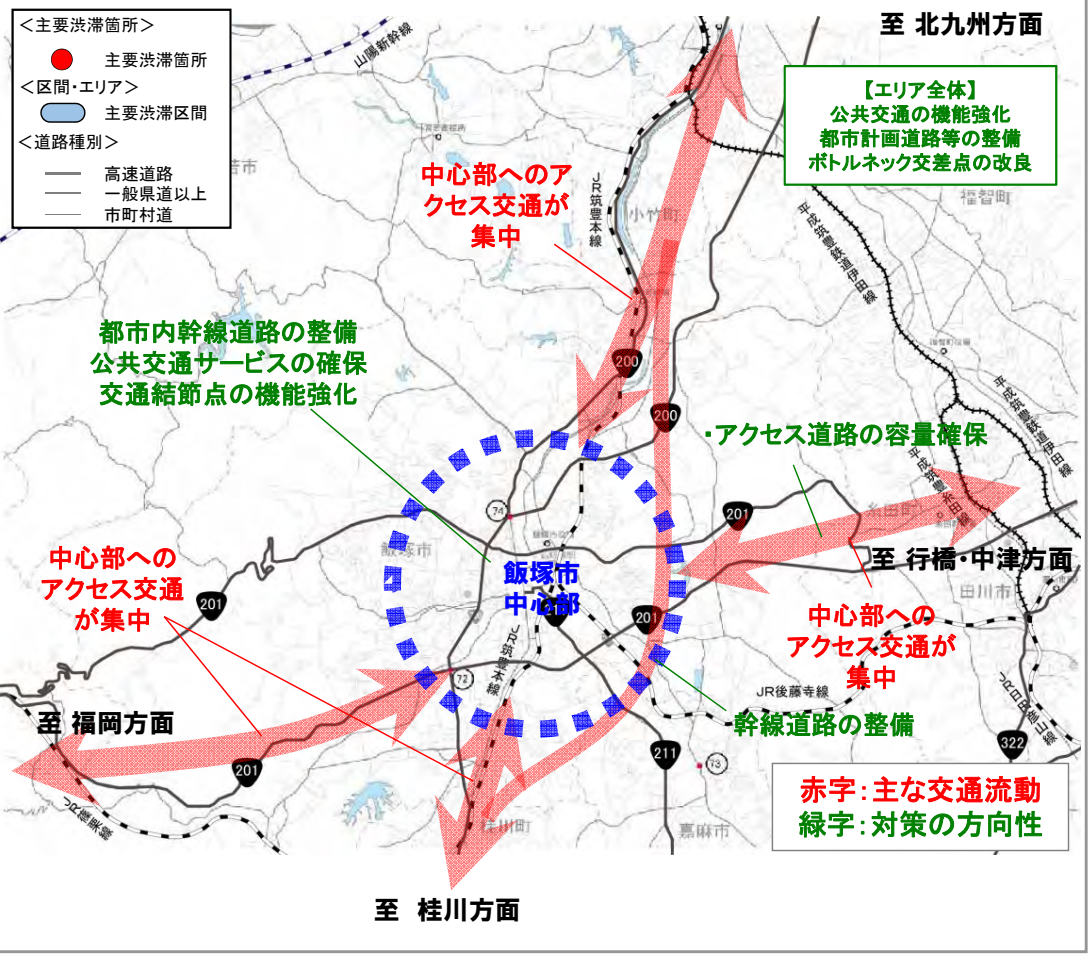
1. 筑豊地域の概況

	概要
筑豊地域の状況	- 人口が県内第4位である飯塚市が属する地域であり、筑豊エリアの中では飯塚市市街地に主要渋滞箇所が集中している(地域の約4割)。 - 福岡県のほぼ中央に位置し、東は田川市を中心とする田川圏域に、西は福岡市を中心とする福岡都市圏に、南は嘉麻市に、北は直方市を中心とする直方・鞍手圏域にそれぞれ接しており、主要幹線道としては、一般国道200号、201号、211号があり、交通の要衝地である。
道路交通状況	- 福岡市と行橋市(苅田港)・中津市(中津港)の都市間を結ぶ東西の幹線軸では、国道201号や周辺道路において、飯塚市中心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5箇所) - 飯塚市中心部を走る南北の幹線軸である国道200号では、地域内交通に加え、北九州市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。 - 更に、高速道路では、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1箇所)。

2. 対策の方向性

	概要
総合対策等	- 嘉穂圏域、田川圏域等と飯塚市中心部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、中心部では都市内幹線道路の整備を行うとともに、公共交通サービスの確保、交通結節点の機能強化を図る。
道路整備	- 飯塚市中心部へのアクセス道路整備及び都市計画道路の整備 - 筑豊地域のボトルネック交差点改良

3. 飯塚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、筑豊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。
- 飯塚庄内田川バイパス、香春拡幅等の整備を進めるとともに、個別交差点の対策による渋滞軽減への取組を進めてまいります。

(エリアWG体制)

道路管理者

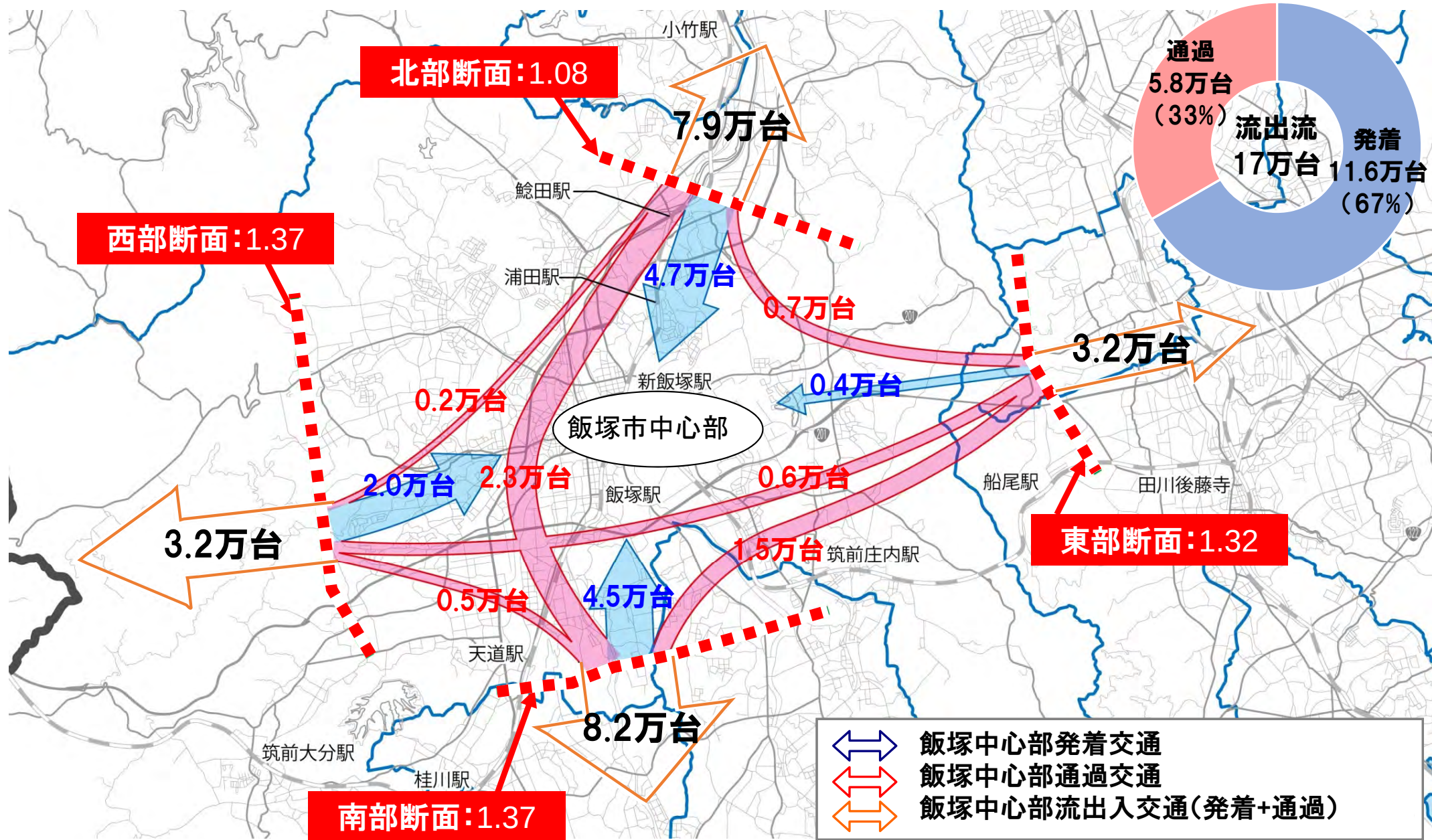
福岡県警

公共交通事業者等

3. 各エリアの対策方針について(筑豊エリア)

①筑豊エリアの交通流動と断面混雑度

・飯塚市中心部に各方面から約17万台と多くの交通が流入し、うち、**南北方面の通過交通が約2.3万台流入**



※交通流動は現況交通量配分 (H170D) より集計、断面交通容量比はH22センサスより集計 (高速除く)

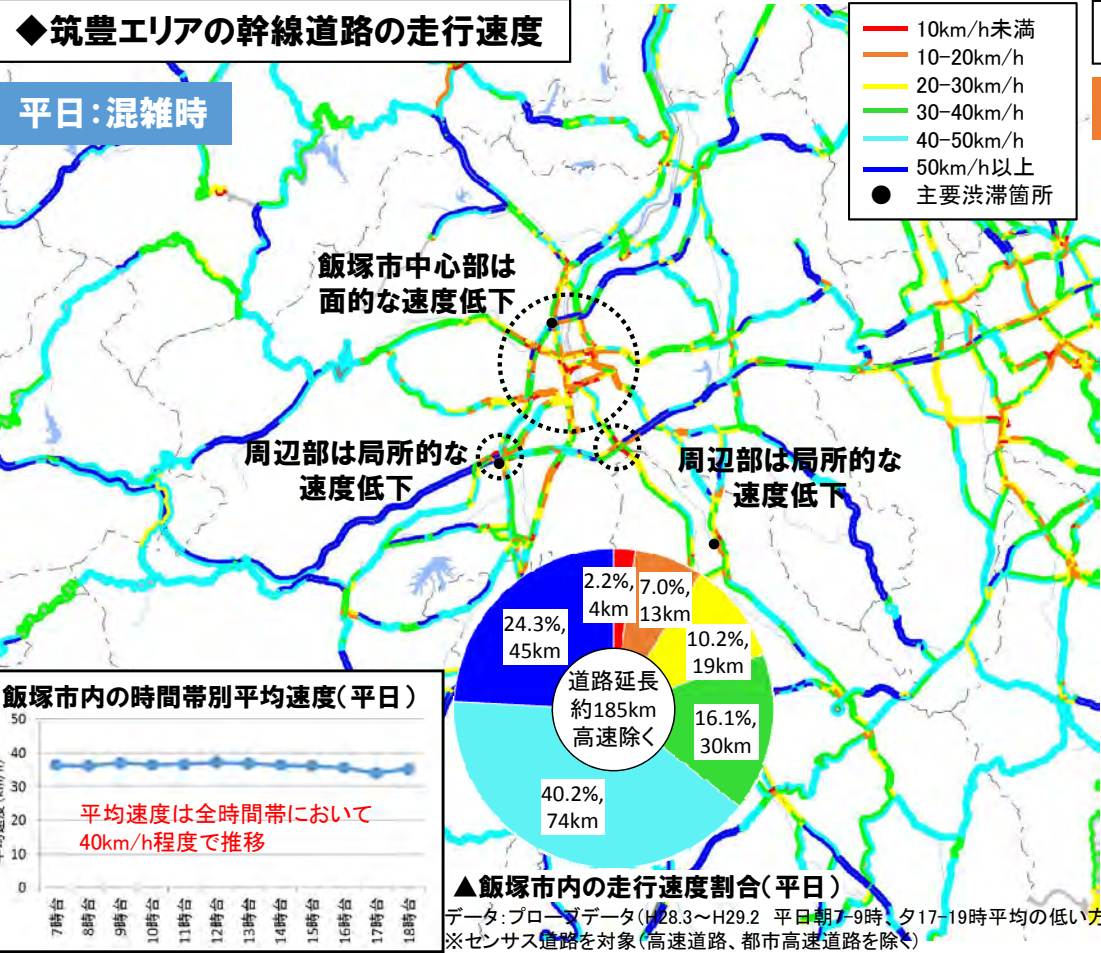
3. 各エリアの対策方針について(筑豊エリア)

②筑豊エリアの交通状況

- ・筑豊エリアの幹線道路の走行速度は、**休日に比べ平日の方が、広い範囲で20km/h未満の速度低下が顕著**
- ・平日の速度低下は、**市役所周辺を中心に面的に速度低下、その他周辺では局所的に速度低下している。**
- ・バイパス整備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**

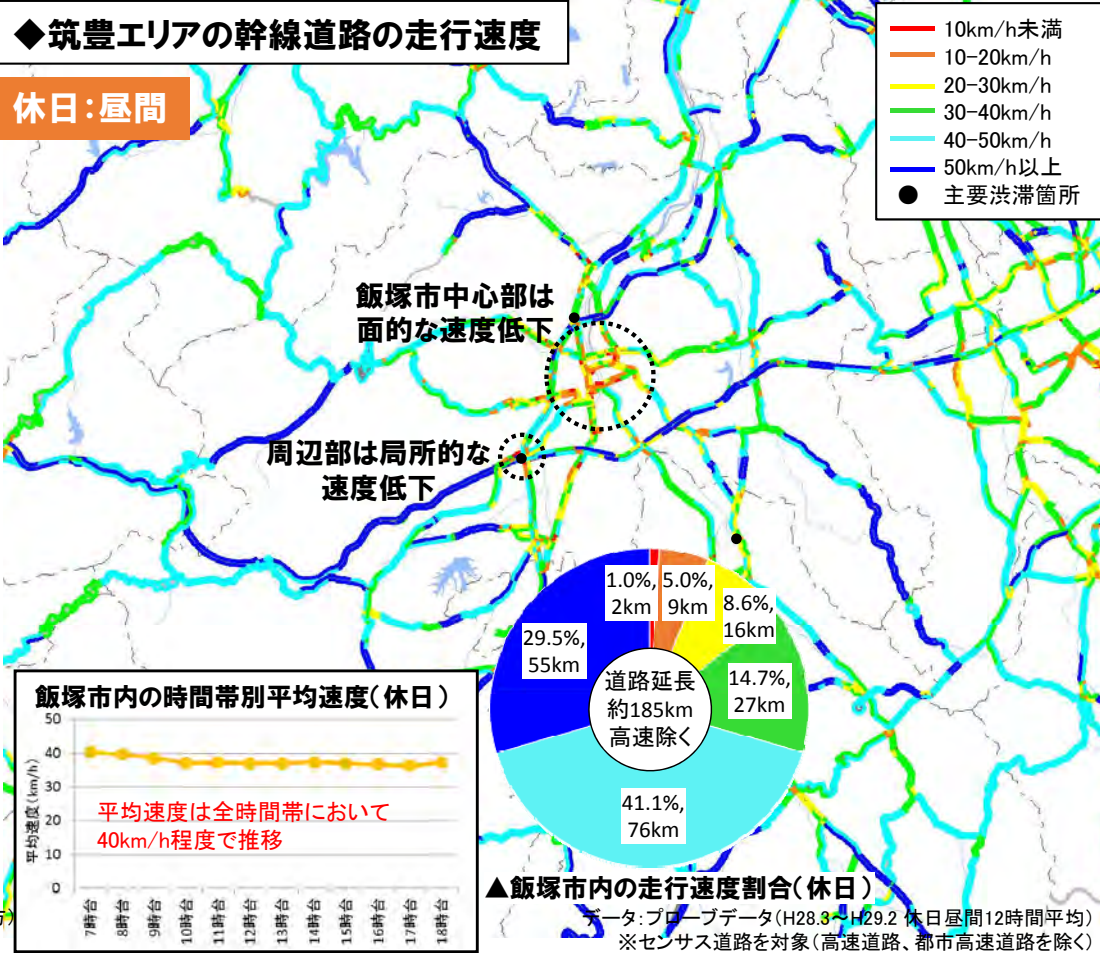
◆筑豊エリアの幹線道路の走行速度

平日：混雑時



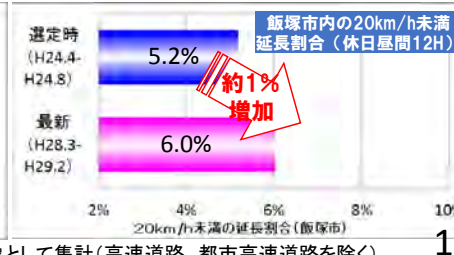
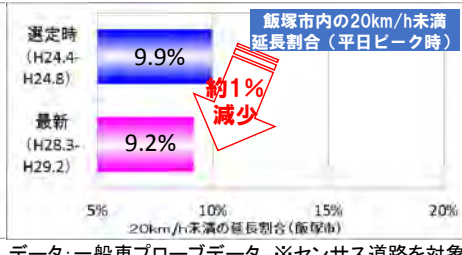
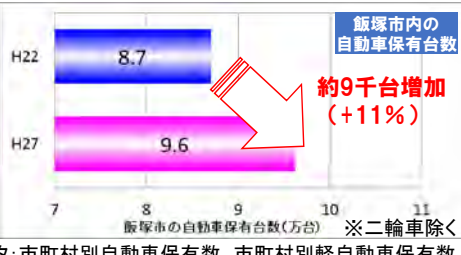
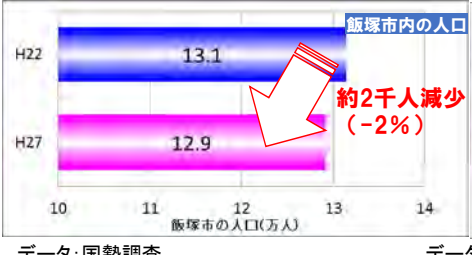
◆筑豊エリアの幹線道路の走行速度

休日：昼間



◆筑豊の状況変化

- ①人口 : -2%
- ②自動車保有台数 : +11%
- ③速度20km/h未満延長割合
平日ピーク : -1%
休日昼間平均 : +1%

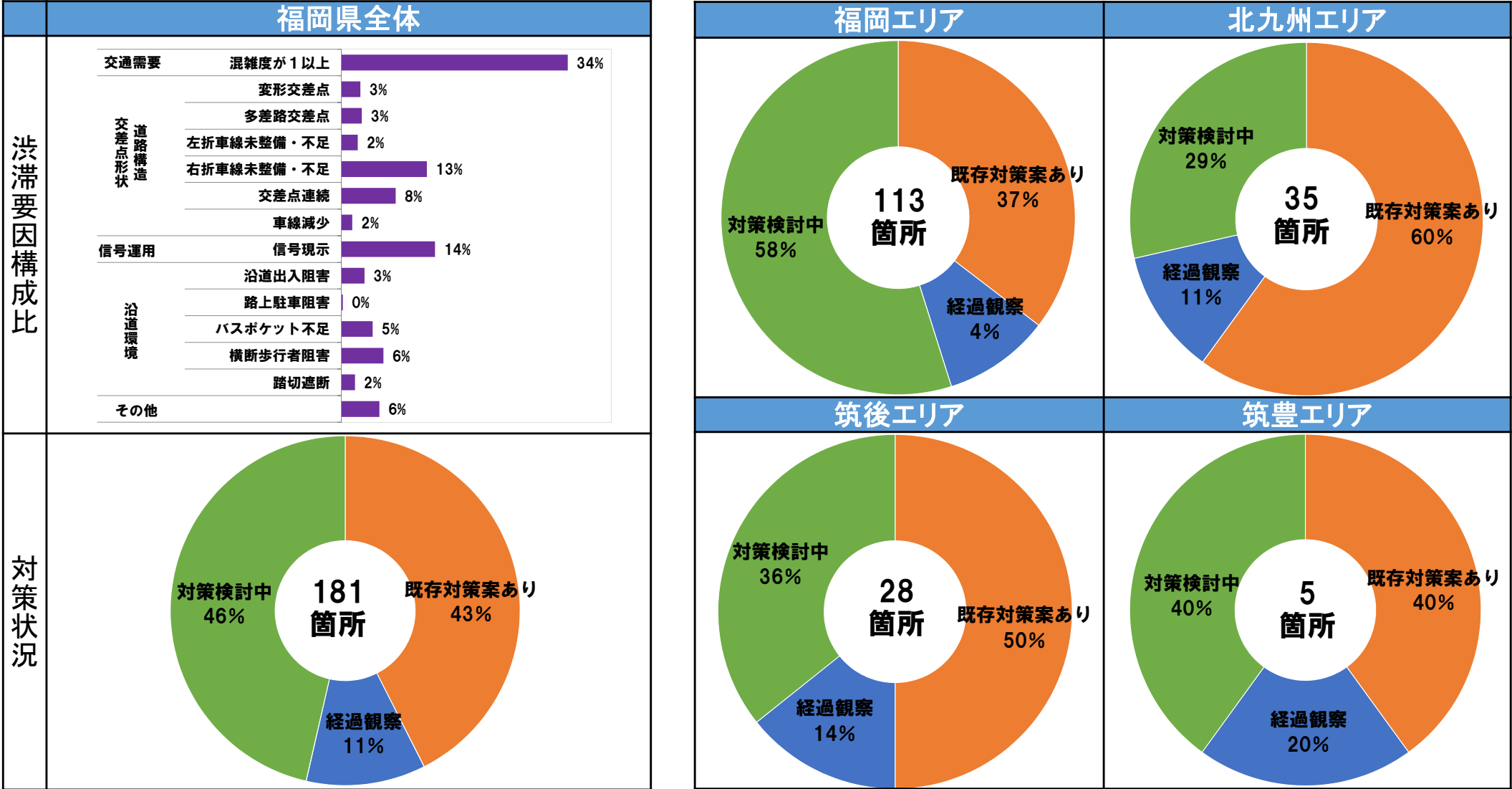


4. 今後の渋滞対策の方向性について

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

(1) 既存対策の実施状況

- ・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。
- ・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、対策検討中箇所が約5割も残存している**。
- ・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**。

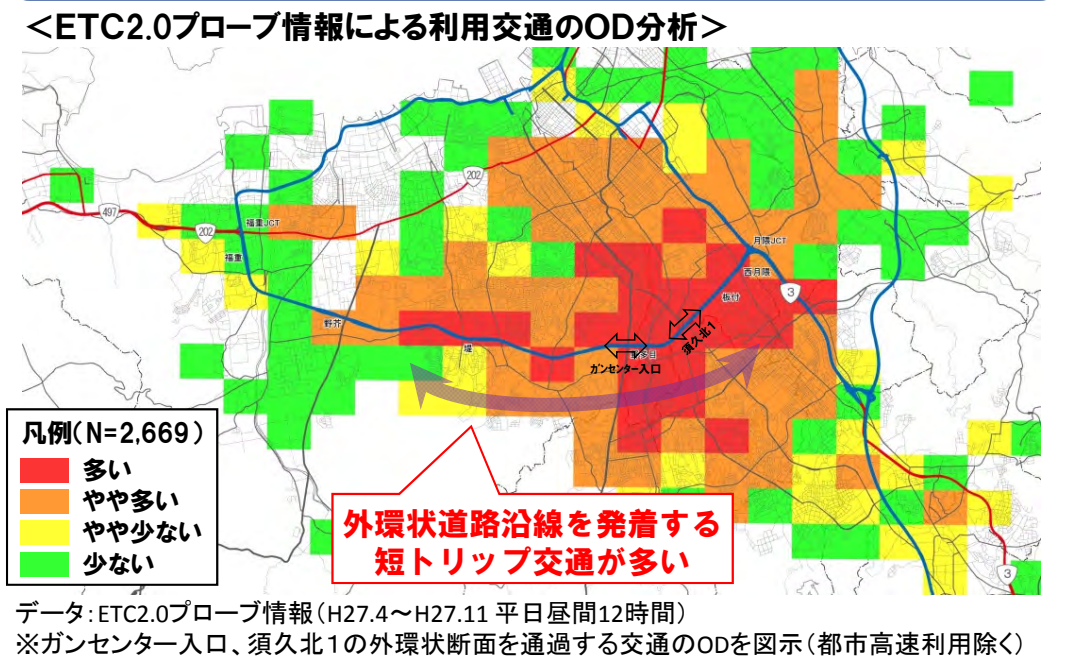


4. 今後の渋滞対策の方向性について(ソフト対策の提案:都市高速料金割引)

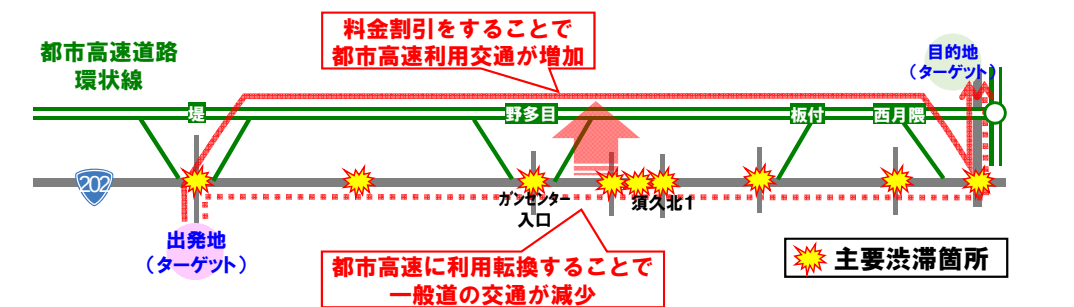
(2) ソフト対策の提案

- 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号線で実証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



<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)

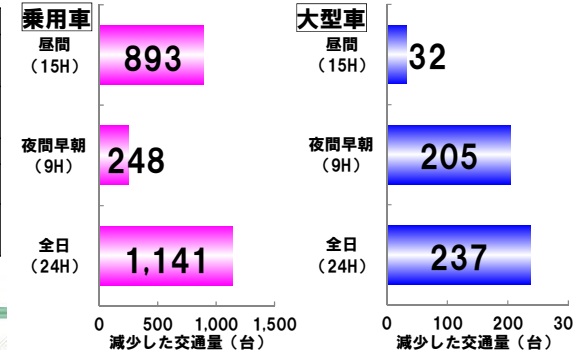
<実証実験概要>

	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%

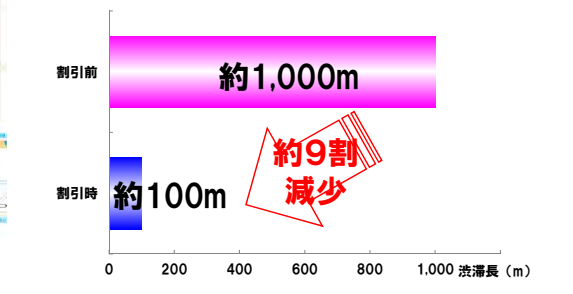
<対象位置>



<流通センター入口(R201断面)交通量>



<流通センター入口西側断面の渋滞長>

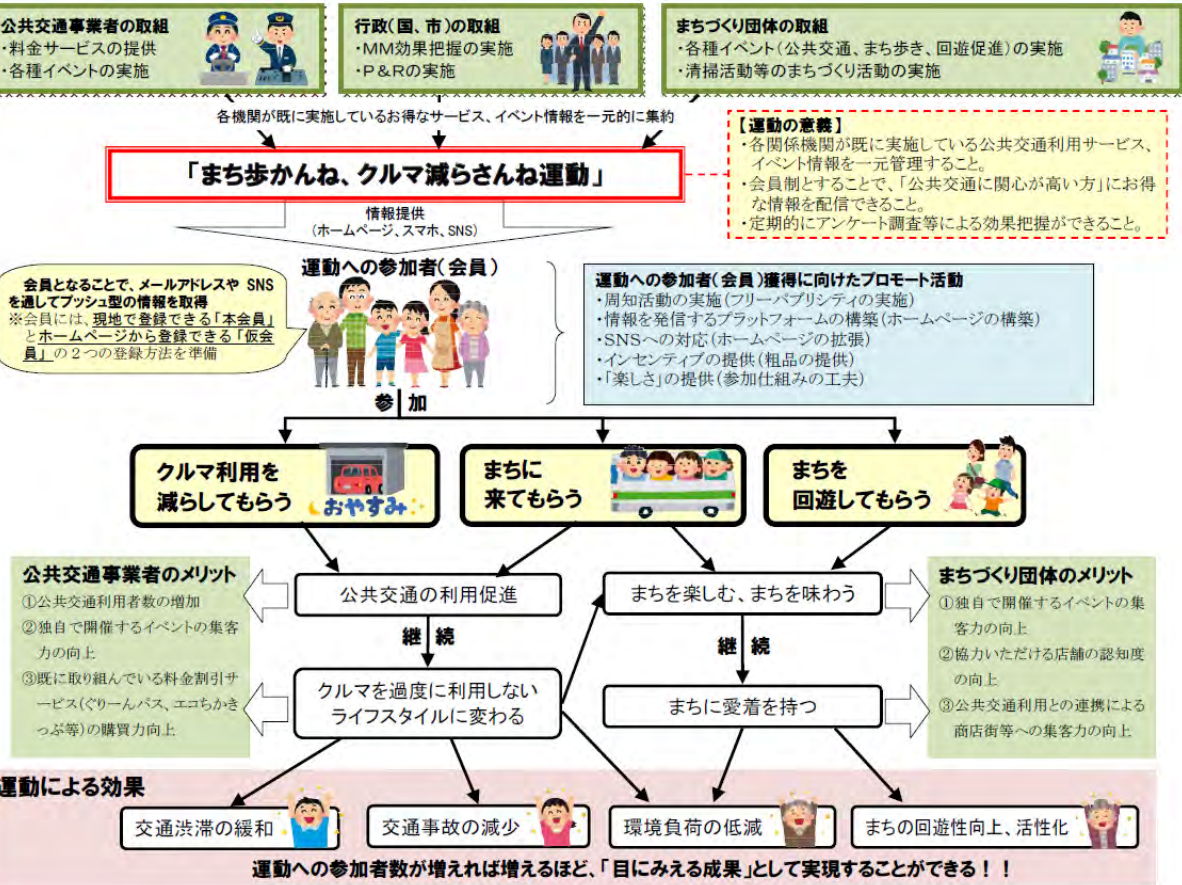


4. 今後の渋滞対策の方向性について(ソフト対策の推進:公共交通利用促進(福岡国道事務所・福岡市))

(2) ソフト対策の推進

●「まち歩かんね、クルマ減らさんね運動」

- ・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」の立ち上げによる効果波及イメージ



▲「まち歩かんね、クルマ減らさんね運動」の会員数推移

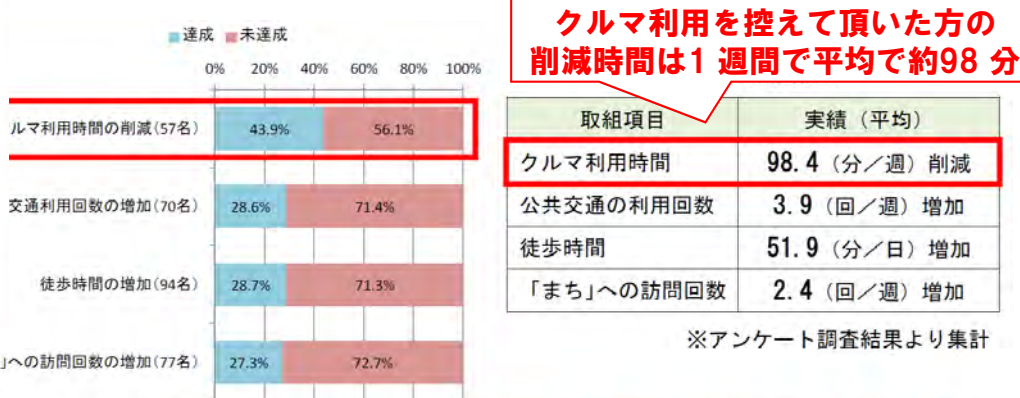


図1: 目標の達成状況(H28年度)

今後とも、まちクルマ運動をよろしくお願いいたします！ 21

4. 今後の渋滞対策の方向性について(ソフト対策の推進:総合的な交通渋滞対策の推進(北九州市))

(2) ソフト対策の推進

●北九州市環境首都総合交通戦略__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(北九州市地域公共交通網形成計画)」を策定。
- ・策定された30施策のうち、交通渋滞対策に関連する施策は5施策。
- ・今後も、継続して施策の推進を図る。



▲北九州市環境首都総合交通戦略
(北九州市地域公共交通網形成計画)
H28.8(改訂)

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)			渋滞対策に関する施策の内容
意識	市全域	1 モビリティマネジメントの実施 ★	(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。
		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 ★	(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。
		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 ★	
	公共交通軸	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	(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向上等集積地区で、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。
		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	(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。
		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	(渋滞対策施策: 取締りの強化) 違法駐停車の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。
		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	

★重点施策

4. 今後の渋滞対策の方向性について(ソフト対策の推進:総合的な交通渋滞対策の推進(北九州市))

(2) ソフト対策の推進

●北九州市環境首都総合交通戦略における主な取り組み内容と、これまでの成果

モビリティマネジメントの実施

- ・学校、企業、転入者を対象としたモビリティマネジメントの実施
- ・公共交通利用促進イベントの実施



▲学校MMの学習資料

レンタサイクル・カーシェアリングの普及

- ・コミュニティサイクルの導入:小倉都心・八幡東区東田地区で導入(2地区21箇所:H22年度~)
- ・カーシェアリングの導入:小倉都心・八幡東区東田地区で導入(2地区2箇所:H20年度~)



▲ステーションの整備状況



▲利用状況

交通結節機能の強化

- ・バス停助成制度の創設・広告付きバス停整備(38基:H19~H26年度)
- ・バスロケーションシステムの社会実験実施(5箇所:H22年度~)
- ・バス停の待合い環境改善(4箇所:H22年度)



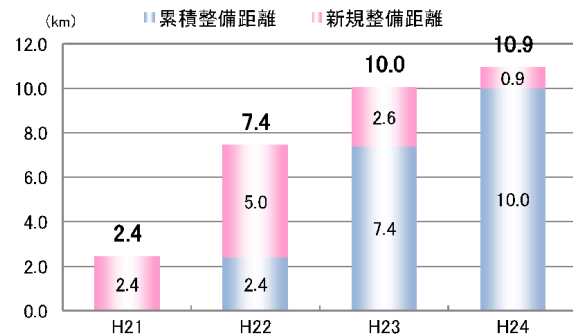
▲バスロケーションシステム

幹線バス路線の高機能化

- ・バス停前歩道拡幅(1箇所)
- ・既存バスレーンのカラー舗装(10.9km:H21~H24年度)



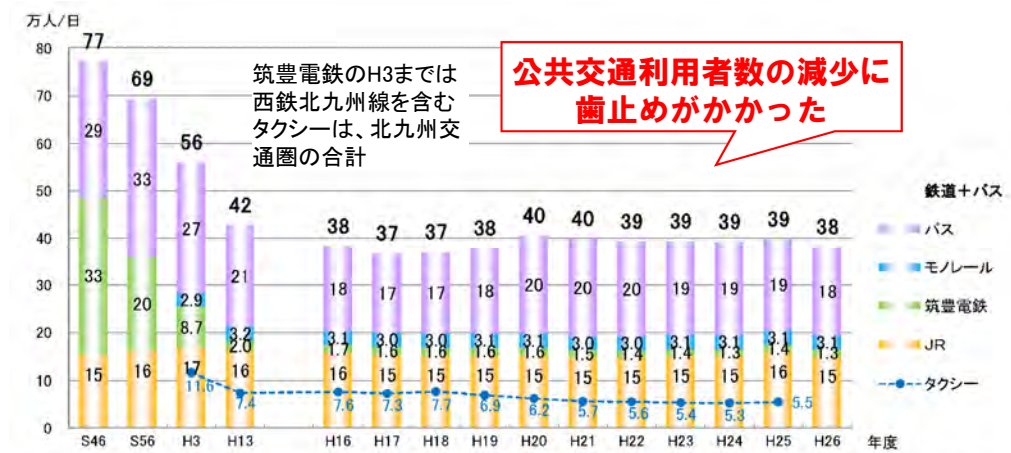
▲バスレーン整備



▲バスレーンのカラー舗装延長

これまでの取り組みによる成果

- ・公共交通利用者数の減少に歯止めがかかった。



公共交通利用者数の減少に歯止めがかかった

▲北九州市における公共交通利用者数数の推移

4. 今後の渋滞対策の方向性について(ピンポイント対策の提案)

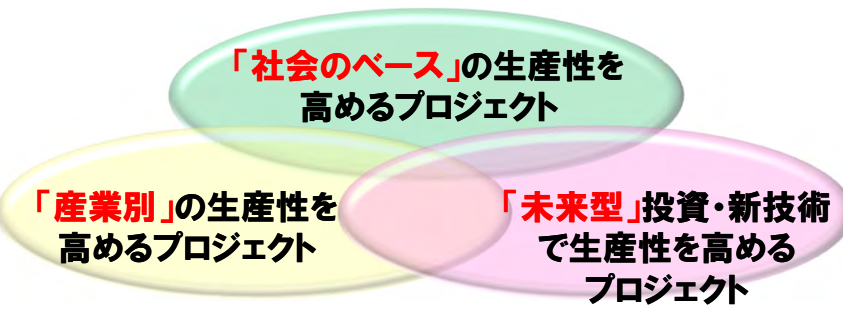
(3) ピンポイント対策の提案

【取り組みの背景】

- 国土交通省では、平成28年を「生産性革命元年」と位置付け、社会全体の生産性向上につながるストック効果の高い社会資本の整備・活用や関連産業の生産性向上、新市場の開拓を支える取組を加速化
- その取組の一つとして、「生産性革命に向けたピンポイント渋滞対策」を選定（→高速道路へのアクセスをピンポイントで是正）

国土交通省「生産性革命プロジェクト」一覧 (平成28年3月7日・平成28年4月11日選定)

- 01 生産性革命に向けたピンポイント渋滞対策
- 02 首都圏の新たな高速道路料金金の導入による生産性の向上
- 03 クルーズ新時代に対応した港湾の生産性革命プロジェクト
- 04 コンパクト・プラス・ネットワーク～密度の経済で生産性を向上～
- 05 土地・不動産の最適活用による生産性革命
- 06 本格的なi-Constructionへの転換
- 07 新たな住宅循環システムの構築と住生活産業の成長
- 08 i-Shippingによる造船の輸出拡大と地方創生
- 09 オールジャパンで取り組む「物流生産性革命」の推進
- 10 トラック輸送の生産性向上に資する道路施策
- 11 観光産業を革新し、我が国の基幹産業に
- 12 急所を事前に特定する科学的な道路交通安全対策
- 13 インフラ海外展開による新たな需要の創造・市場の開拓
～成長循環型の「質の高いインフラ」の積極的海外展開～



生産性革命に向けたピンポイント渋滞対策

人流・物流はあらゆる生産活動の根幹
効率的な渋滞対策により、有効労働時間を増加。トラックやバスの担い手不足にも対応

【日本を取り巻く状況】

- 渋滞は都市部だけの問題ではない
【人口あたり渋滞損失時間】

平均: 約40時間
出典) 渋滞損失時間はH24年度プローブデータ
人口は総務省統計資料 (H24.10)
- 渋滞損失は移動時間の約4割
年間約50億人時間、約280万人分の労働力に匹敵
[大型車では約8億人時間、約45万人分の労働力]
一人あたり約100時間

基準所要時間
すいている時の走行時間
約80億人・時間
損失時間
遅延で余計にかかる時間
約32億人・時間
約4割
出典) 渋滞損失時間はH24年度プローブデータ
人口は総務省統計資料 (H24.10)
- 欧米の主要都市における渋滞損失は移動時間の約2割

高速道路の利用者を中心とした渋滞損失の削減

- 高速道路の渋滞損失の削減
- 高速道路の分担率適正化による一般道の渋滞損失の削減

これまで把握できなかったデータに基づく科学的分析で「見える化」し、効率的な対策を実施
※平成28年度から全国約50箇所対策を検討・実施

< 高速道路 >

実容量の低下箇所をデータにより特定し、ピンポイントで是正

ビッグデータで、各地点・各断面の実際に流せる最大交通量(実容量)を見える化

構造上は片側2車線

実容量 低下なし 実容量 低下あり 実容量 低下なし

1,400台 (1車線) 1,000台 (2車線)

「サグ等の存在で低下」

課題のない箇所 課題のある箇所

< 高速道路へのアクセス >

ICと周辺地域との主要経路及び渋滞の集中箇所をデータにより特定し、ピンポイントで是正

高速道路を利用する交通について、ICと周辺地域の主要経路を分析

IC 主要経路 観光地 工業団地

渋滞の集中箇所

距離 時間

4. 今後の渋滞対策の方向性について(ピンポイント対策の提案:朱雀大路交差点)

①朱雀大路交差点の交通特性

- 対象交差点は太宰府ICと太宰府天満宮を結ぶ**主要経路上のボトルネック**となっている
- 国道3号の上下方向の交通状況を詳細に分析すると、**平日朝ピーク時が最も混雑している状況**となっている

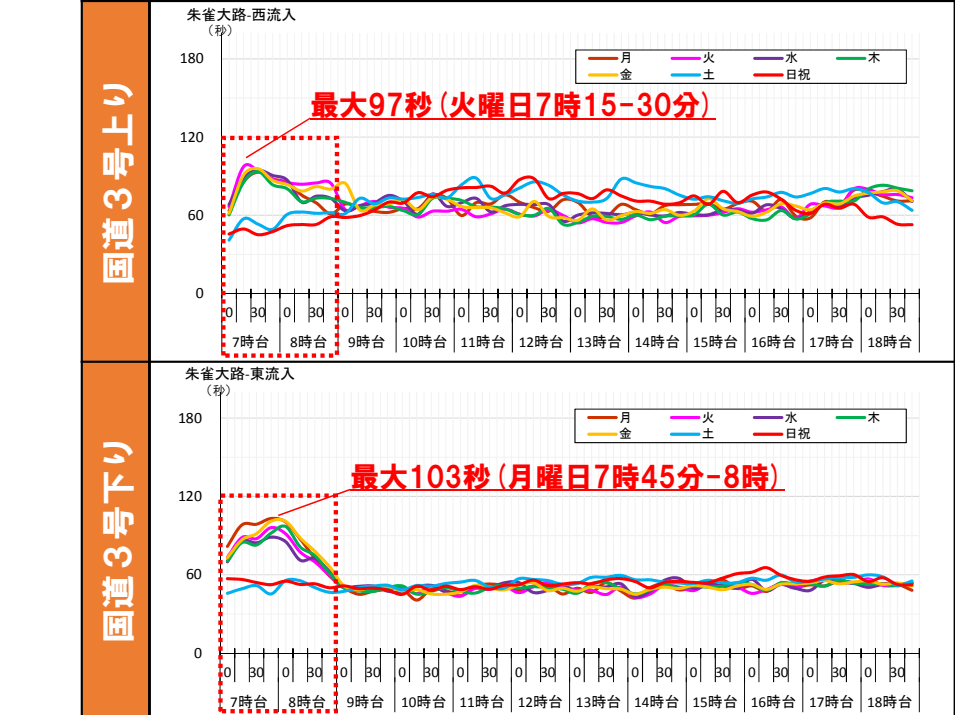
【位置図】



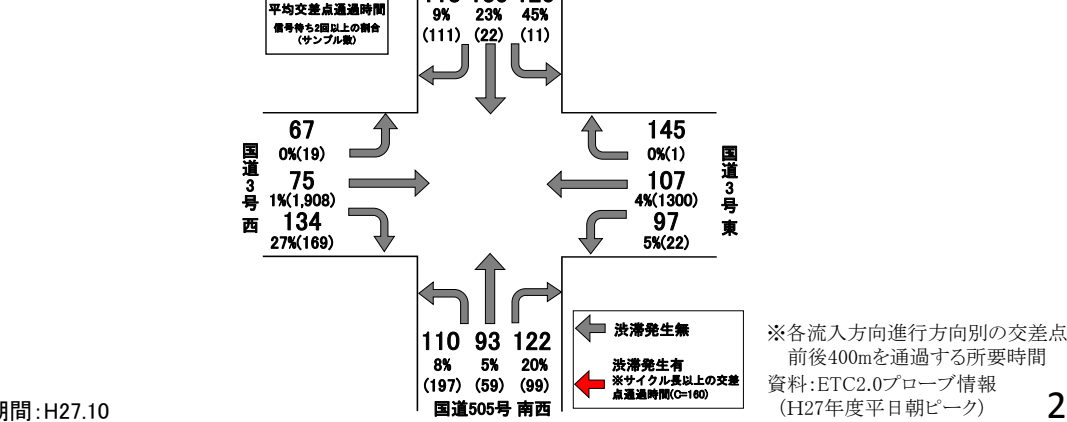
【損失時間】



【上下別曜日別所要時間】



【方向別通過時間】



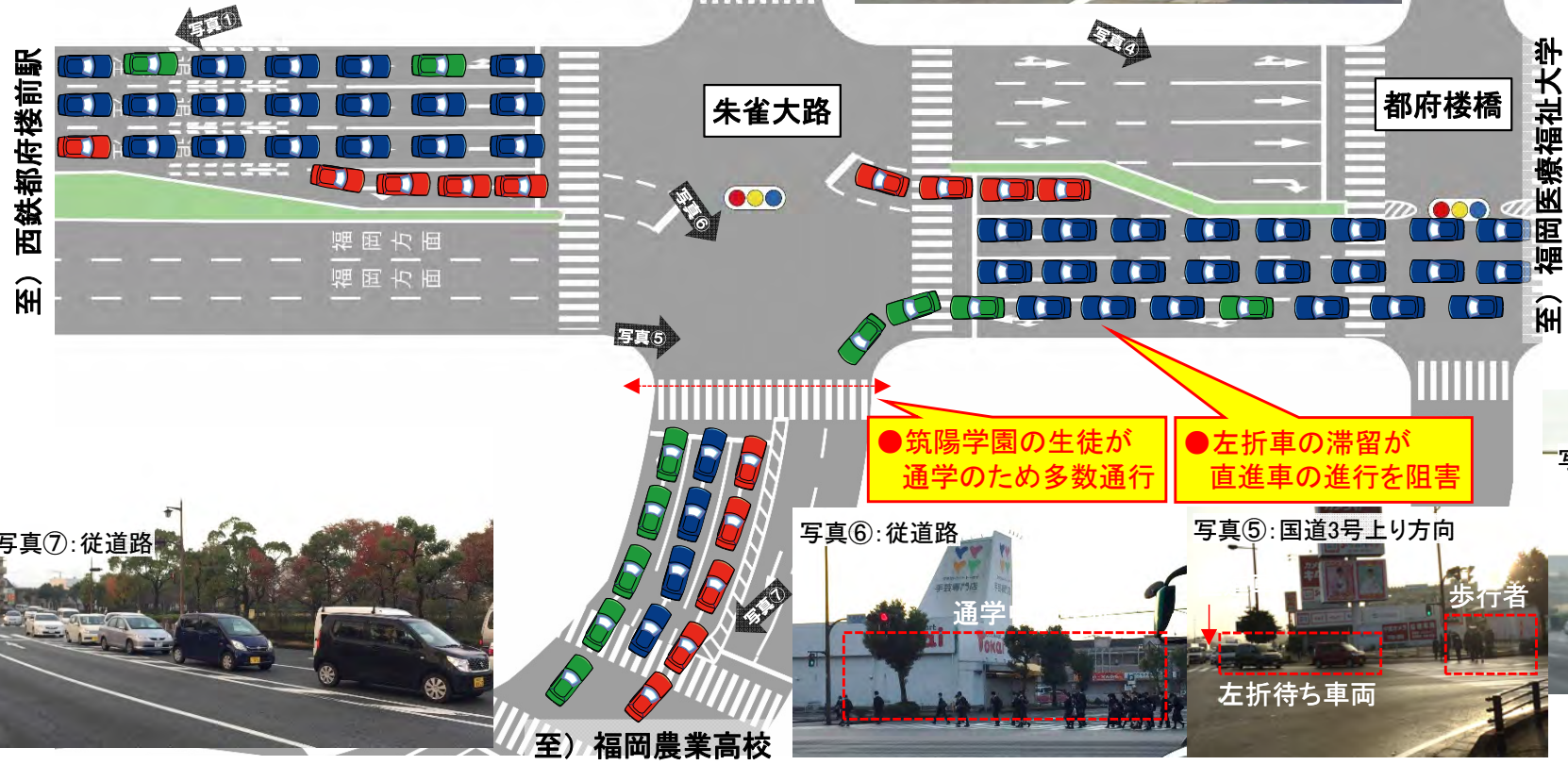
4. 今後の渋滞対策の方向性について(ピンポイント対策の提案:朱雀大路交差点)

②朱雀大路交差点の現地状況

- 主道路側である国道3号は、**上下方向とも直進交通が多く、一部容量超過により捌け残りが発生している**
- 従道路側は、主道路側の青時間比が大きい**ため長い滞留長が発生しているが、捌け残りは発生していない**



至) 大宰府政庁跡



●筑陽学園の生徒が通学のため多数通行

●左折車の滞留が直進車の進行を阻害

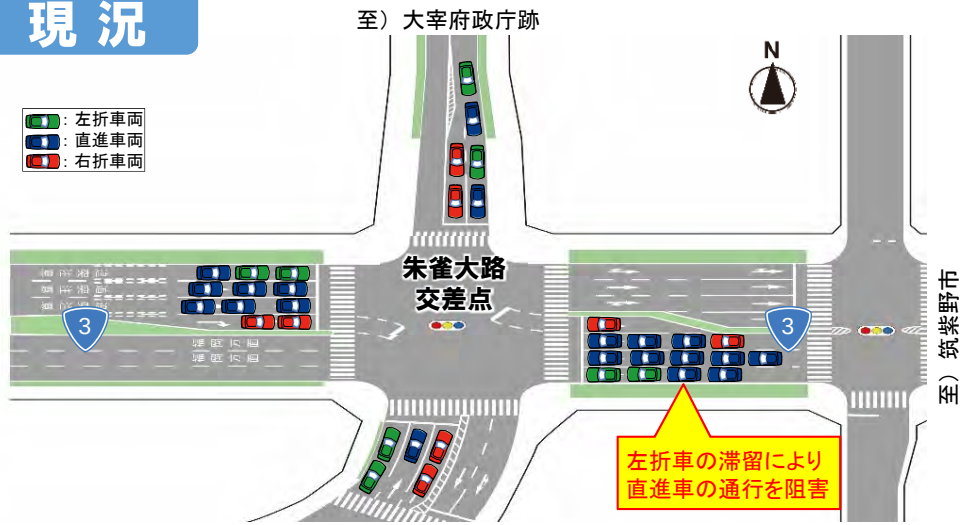


4. 今後の渋滞対策の方向性について(ピンポイント対策の提案:朱雀大路交差点)

③ピンポイント対策(案)

○道路用地内で植樹帯及び路肩を縮小して左折車線を増設し、直進車両の阻害を解消させる

現 況



対策イメージ



4. 今後の渋滞対策の方向性について(ピンポイント対策の提案:東光2丁目交差点)

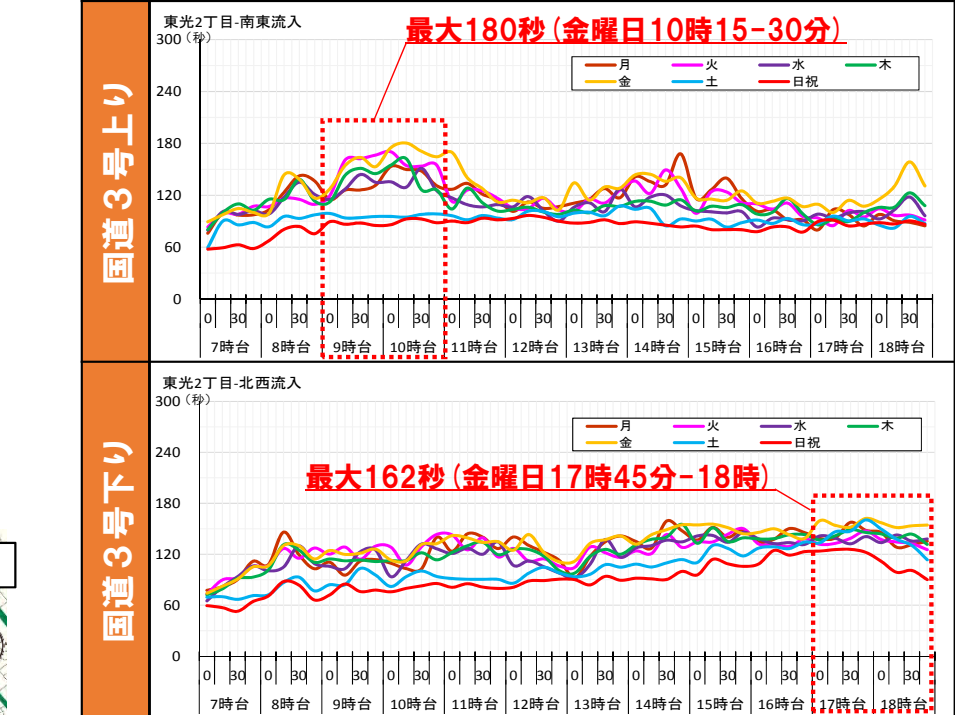
①東光2丁目交差点の交通特性

- 対象交差点は福岡空港と博多駅結ぶ**主要経路上のボトルネック**となっている
- 国道3号の上下方向の交通状況を詳細に分析すると、**平日朝夕ピーク時が最も混雑している状況**となっている

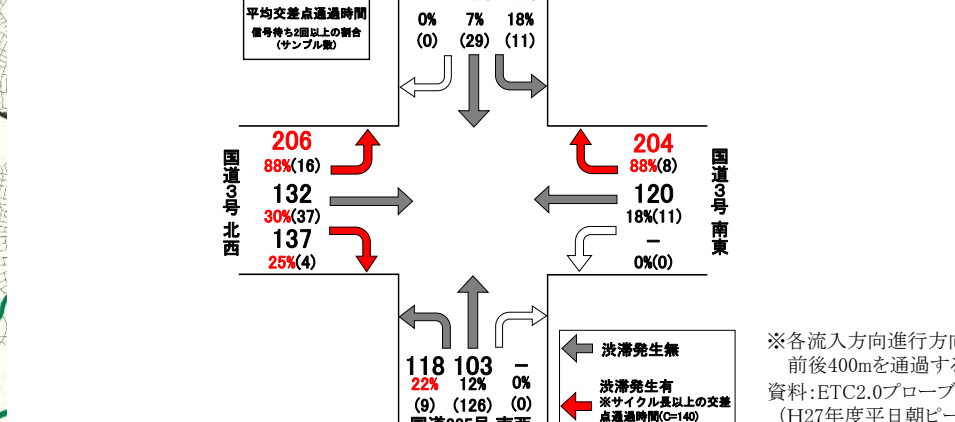
【位置図】



【上下別曜日別所要時間】



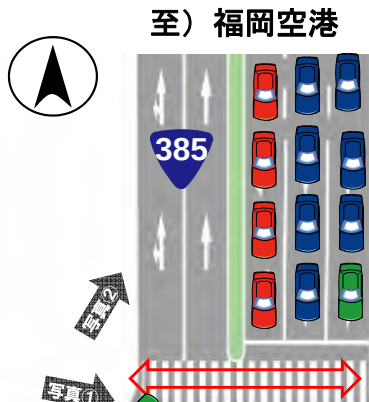
【方向別通過時間】



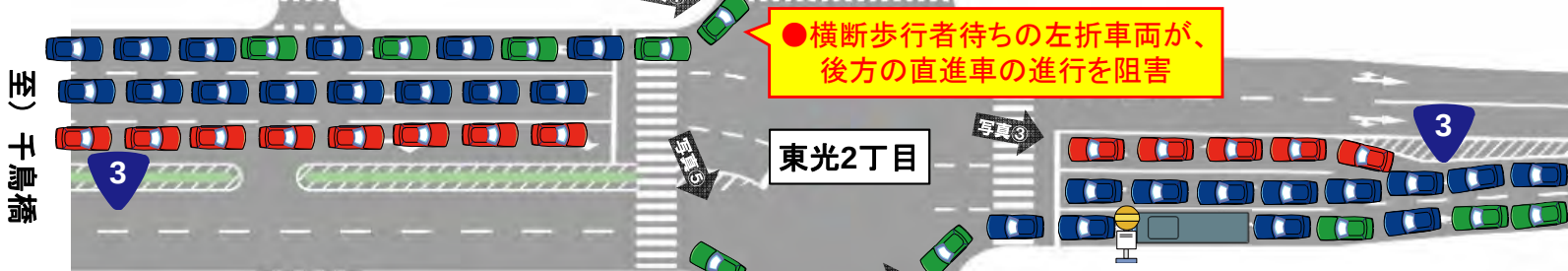
4. 今後の渋滞対策の方向性について(ピンポイント対策の提案:東光2丁目交差点)

②東光2丁目交差点の現地状況

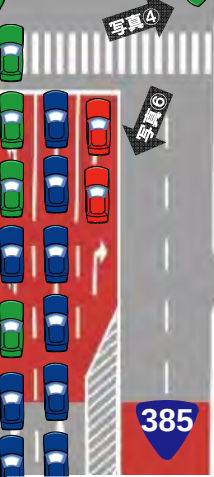
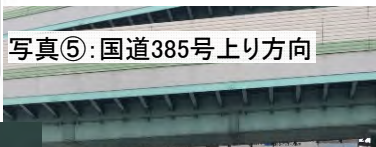
- 主道路側である国道3号は、上下各方向ともに交通が多く、一部容量超過により捌け残りが発生しており、従道路側も福岡空港と市内中心部を結ぶ軸となっていることから交通量が多くなっている
- 特に平日朝夕ピーク時には、交差点全体として流入交通量が多いため、各方向交差点の容量不足により慢性的な渋滞が発生している



現地確認日:
H28.11.10(木)8時
H28.11.11(金)18時



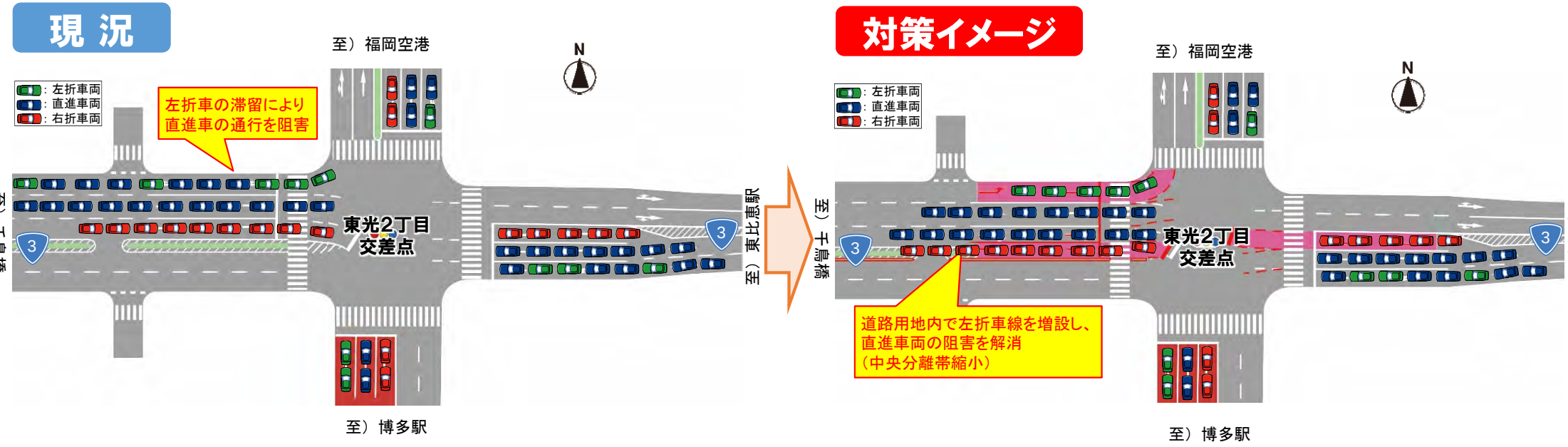
至) 東比恵駅



4. 今後の渋滞対策の方向性について(ピンポイント対策の提案:東光2丁目交差点)

③ピンポイント対策(案)

○道路用地内で中央帯を縮小して左折車線を増設し、直進車両の阻害を解消させる



4. 今後の渋滞対策の方向性について(ピンポイント対策の提案:今宿大塚・今宿谷交差点)

- 対象交差点周辺には、商業施設や小学校、警察署、消防署などの主要施設が半径500m以内に立地している
- 国道202号 今宿大塚交差点～今宿谷交差点の下り線は、停止線間距離が約80mと信号交差点が近接しており、平日の夕方や休日の日中を中心に渋滞が発生している状況となっている

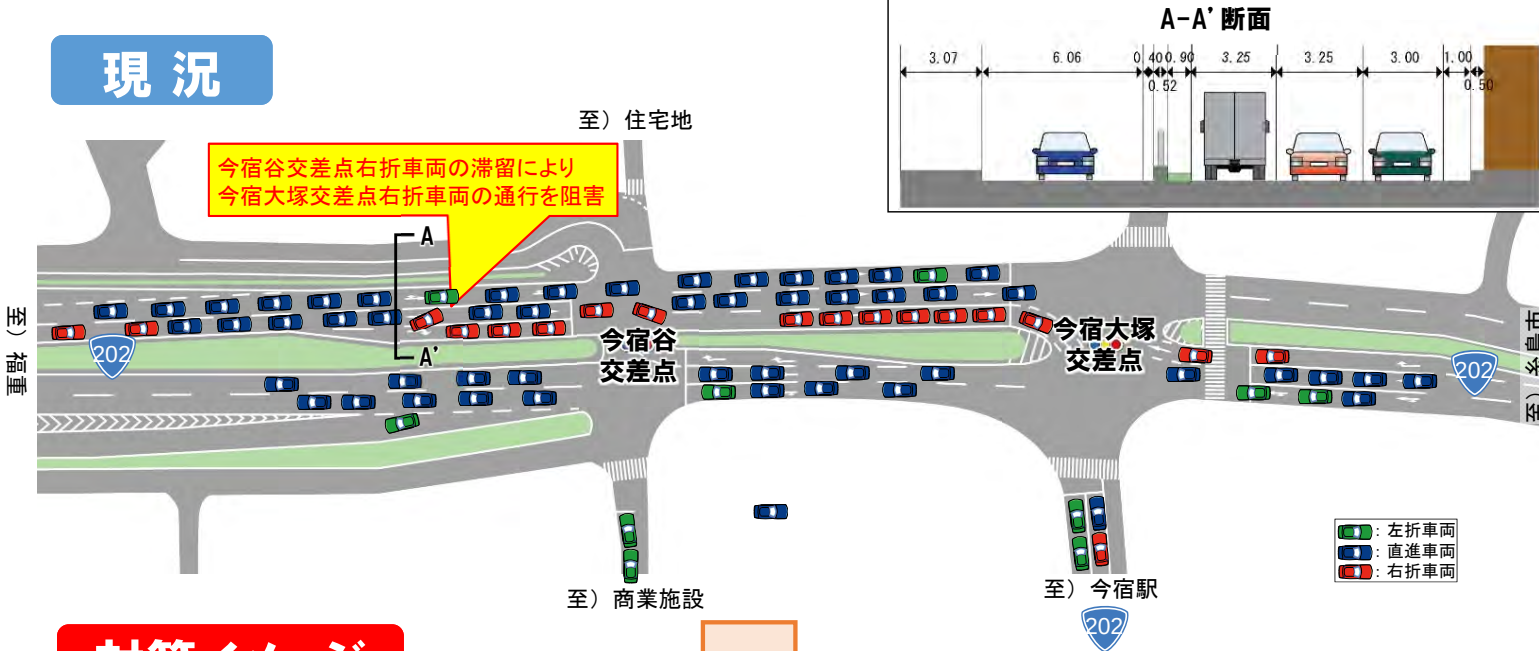
【位置図】



【現地状況写真】国道202号下り方向



現況



対策イメージ



撮影日:
H27.11.15(日)11時頃

4. 今後の渋滞対策の方向性について(ピンポイント対策の提案:湯川交差点)

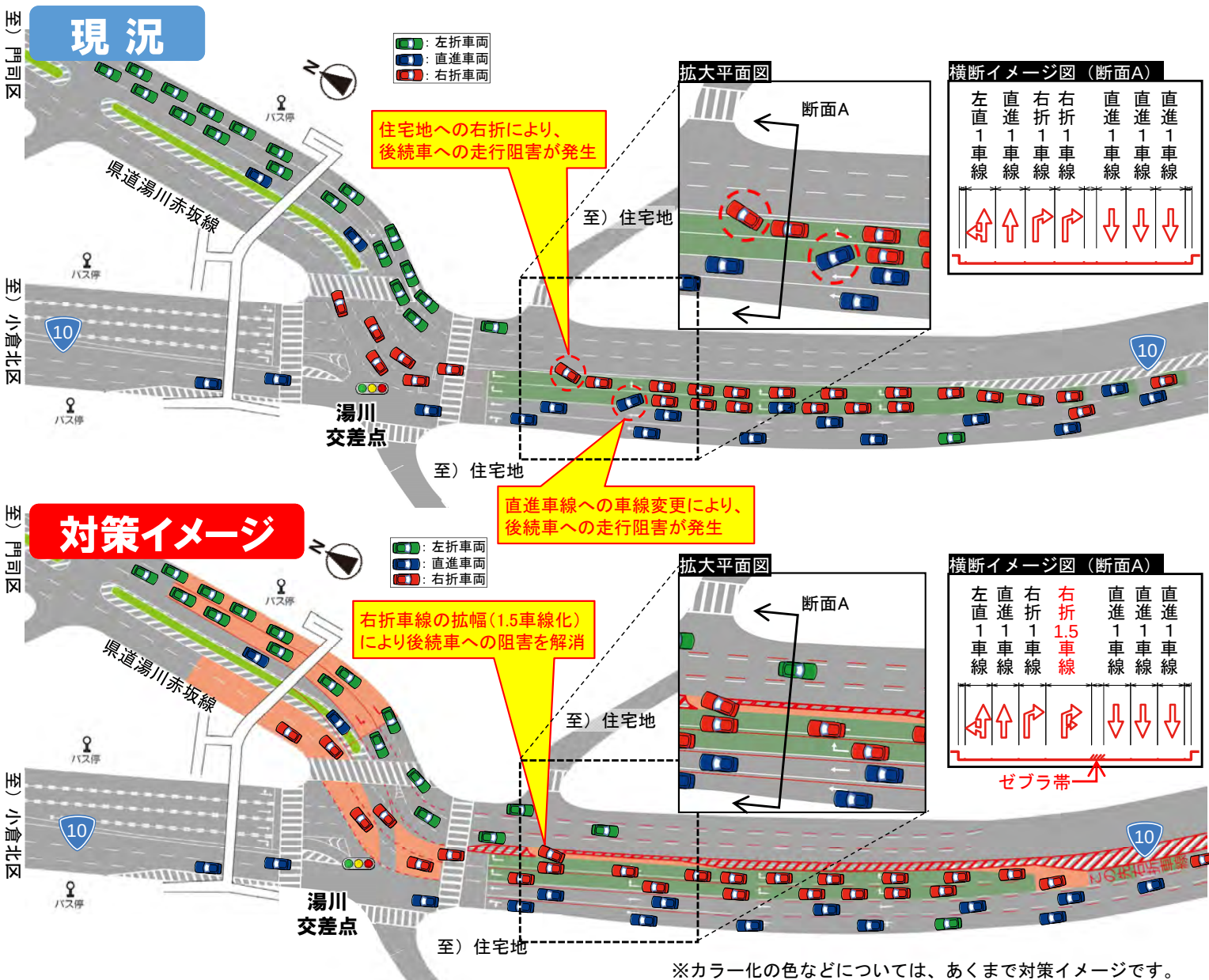
○対象交差点は、国道10号と県道湯川赤坂線が鋭角に交差する交差点であり、県道への**右折交通量が多い交差点**となっている。
さらに、**右折車線手前に住宅地へ右折する車両が滞留**するため、後続車への走行障害が発生し、渋滞や事故が多発している状況。

○渋滞や事故の対策として、**右折車線の拡幅(1.5車線化)**により、後続車への走行障害を解消。

【位置図】



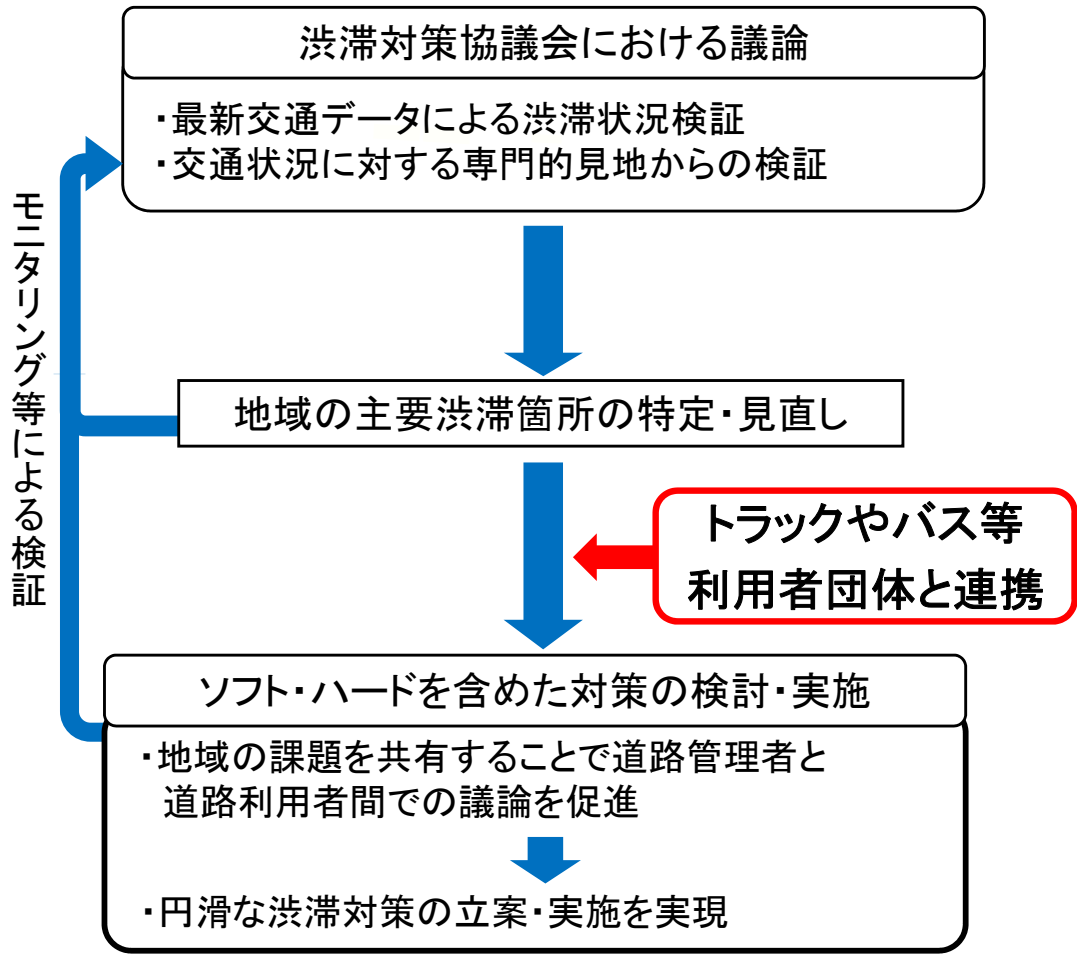
【渋滞状況写真】国道10号、県道湯川赤坂線



5. 今後の進め方

(1)トラック・バス等の利用者団体と連携した渋滞対策

- 人・物の輸送の効率化を図るため、渋滞対策協議会とトラックやバス等の利用者団体との連携を強化し、利用者目線で対策箇所を特定した上で、即効性のある渋滞対策を実施。



＜トラックが渋滞に巻き込まれている状況＞



＜バスが渋滞に巻き込まれている状況＞

平成29年度は中部・中国ブロックの11箇所で対策を実施

5. 今後の進め方

(2) スケジュールと検討内容

- 構築した各エリアWGにおいて、最新データによる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する
- これまでの渋滞協・WGで議論した交通課題を踏まえて、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、ピンポイント渋滞対策を検討する
- エリアWGについてはH29年度内に開催予定

“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 等

“エリアワーキング” による議論

- 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）
- 地域の交通課題の共有
- ソフト・ハードを含めた具体的な対策の検討・調整 等