

平成30年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会

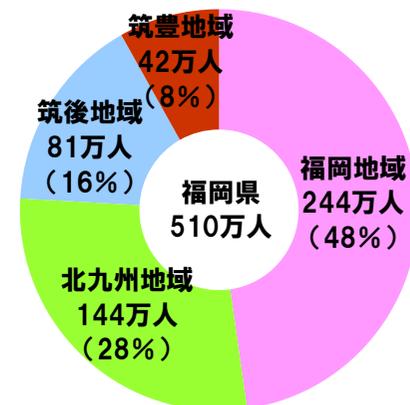
目次

- | | |
|-----------------------|----|
| 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 | 4 |
| 3. 各エリアの対策方針について | 8 |
| 4. 今後の渋滞対策の方向性について | 23 |
| 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30年8月7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
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)
H29.7	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
H30.3	H29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、今後の渋滞対策の方向性
今回 H30.8	H30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

1. これまでの検討経緯

■H29年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会 議事概要(H29.8.2開催)

(1) これまでの検討経緯

- ・平成24年度以降に実施された取り組みに関する経緯を確認した。

(2) 主要渋滞箇所のフォローアップについて

- ・最新のプローブデータを用いた一般道の主要渋滞箇所に関する選定時要件の該当状況を報告し、**現時点での解除候補箇所が無いことを確認した。**
- ・対策実施箇所については、**実態としては渋滞していないが、信号待ちによる滞留等で20km/h未満となっている箇所もあるため、引き続き検討を続ける。**

(3) 各エリアの対策方針について

- ・昨年度のエリアワーキングで議論した、**各エリアの交通流動及び断面混雑度、面的な交通状況(速度状況)を報告し、対策の方向性について確認した。**

(4) 今後の渋滞対策の方向性について

- ・福岡県内及び各エリア内の対策実施状況について確認し、**事業中のハード対策について推進するとともに、対策検討中箇所についてはソフト対策・ピンポイント対策を積極的に推進することを確認した。**
- ・各道路管理者及び交通事業者で取り組まれている渋滞緩和に資するソフト対策・ピンポイント対策について紹介し、情報共有を図った。

(5) 今後の進め方

- ・現在、**トラック協会・バス協会に利用者目線での対策箇所を照会しており、今後対策検討を進めていく予定である。**
- ・H29年度内に開催する予定であるエリアワーキング及び作業部会においても**議論を実施しながら、渋滞対策の検討を推進する。**

1. これまでの検討経緯

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

①最新データによるモニタリング結果

- 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

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 (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)の選定基準

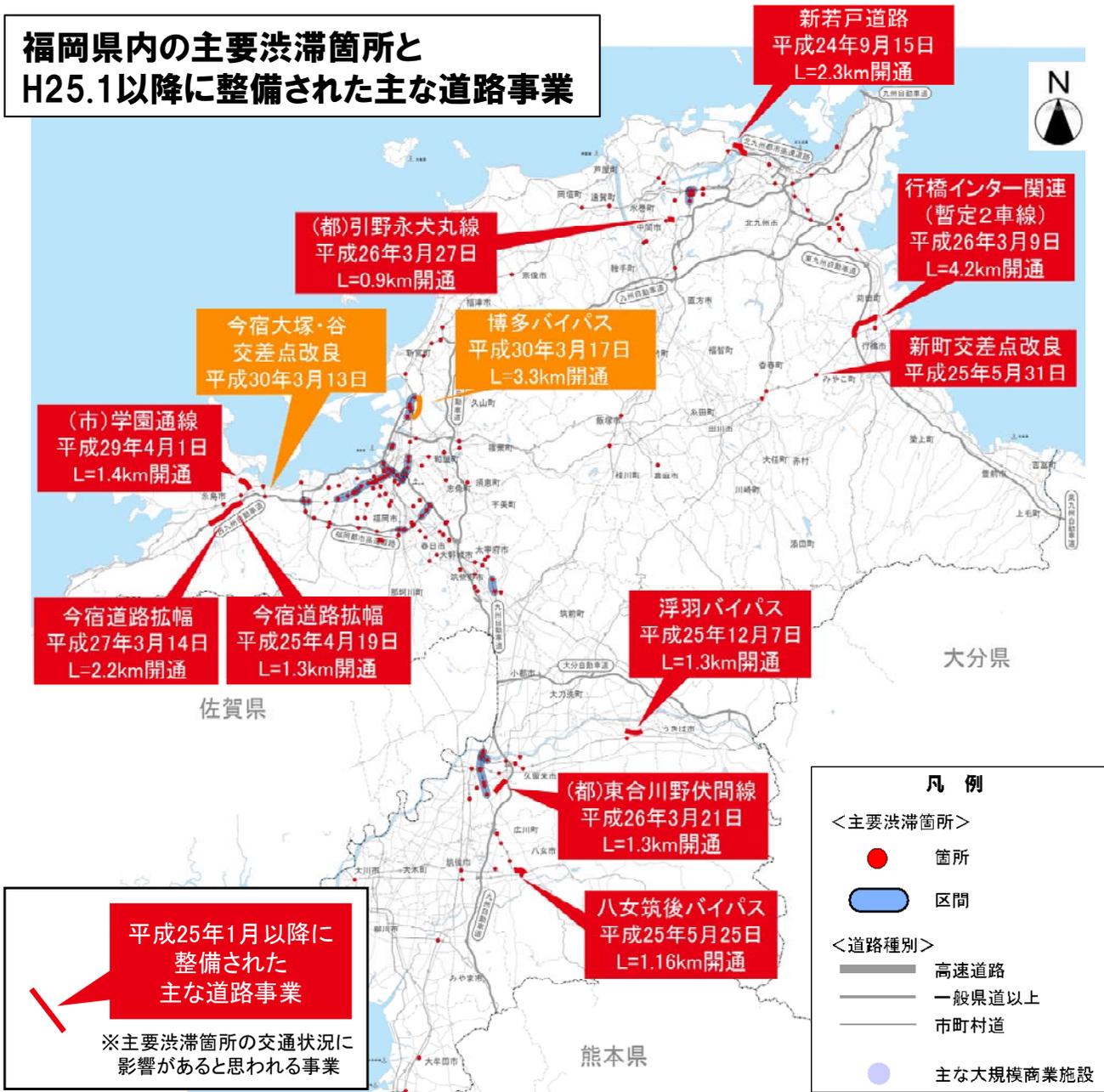
曜日・時間帯	選定基準
平日 朝 (7時~9時)	平均速度20km/h未満 ※いずれか一方でも該当する箇所
平日 夕 (17~19時)	
休日 昼 (7時~19時)	

▼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	23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



2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

②道路整備完了箇所のフォローアップ結果の一覧

○最新の交通データによる点検の結果、以下に示す主要渋滞箇所については**旅行速度が特定要件(20km/h未満)をクリアした方向も確認**できたが、依然として実態は渋滞していないにも関わらず**特定要件に該当する箇所が残存し、解除要件に該当しない**

▼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

エリア	交差点名	事業名	整備時期	方角	路線名	①選定時			②最新			差分(②-①)		
						旅行速度(km/h)			旅行速度(km/h)			旅行速度(km/h)		
						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	平日 朝ピーク	平日 夕ピーク	休日 昼間12H
福岡	波多江	R202今宿道路拡幅	H25.4.19 H27.3.14	南西	国道202号	17.8	17.1	16.1	47.8	46.7	45.8	30.1	29.6	29.7
				北東	国道202号	18.1	12.9	13.6	40.9	35.8	34.4	22.8	22.9	20.8
				北	県道563号	15.4	13.7	14.9	17.8	16.4	15.5	2.4	2.6	0.7
				南	県道563号	23.9	26.0	22.6	34.2	34.7	25.0	10.3	8.7	2.4
筑後	納楚	R442八女筑後バイパス	H25.5.25	南東	国道3号	13.9	13.1	14.0	31.4	29.7	30.3	17.4	16.5	16.3
				北西	国道3号	26.6	16.2	18.8	28.1	22.0	25.6	1.5	5.8	6.8
				西	国道442号	28.0	11.7	19.4	27.3	21.0	23.4	-0.6	9.2	4.1
				北東	国道442号	30.2	20.9	23.4	24.5	18.2	24.8	-5.7	-2.7	1.4
筑後	東町(2)	R210浮羽バイパス	H25.12.7	東	国道210号	24.9	13.9	12.5	30.3	29.2	33.2	5.4	15.3	20.8
				西	国道210号	20.2	12.1	12.7	26.1	24.8	27.9	5.9	12.7	15.2
				南	県道729号	8.2	6.2	10.0	24.9	25.6	25.9	16.7	19.4	15.9
				北	その他道路	15.1	21.6	23.6	20.0	16.2	17.4	4.9	-5.4	-6.2
筑後	東町(1)	(都)東合川野伏間線	H26.3.21	南	国道3号	26.6	27.1	28.2	18.4	16.6	18.9	-8.1	-10.5	-9.2
				北	国道3号	9.8	8.9	7.2	21.9	16.1	21.9	12.1	7.2	14.7
				西	国道209号	19.7	9.2	7.8	30.2	22.7	27.2	10.4	13.5	19.4
				東	国道322号	10.0	8.5	7.9	19.1	16.2	16.5	9.1	7.8	8.6
筑後	一丁田	(都)東合川野伏間線	H26.3.21	南	国道3号	20.5	17.6	18.8	20.3	18.9	19.4	-0.2	1.3	0.6
				北	国道3号	8.3	8.2	8.4	24.4	20.3	23.1	16.1	12.1	14.7
				北西	県道753号	15.9	9.4	11.5	16.5	12.1	19.6	0.6	2.7	8.1
				東	県道752号	10.8	11.2	12.0	10.5	10.3	15.5	-0.3	-0.8	3.6
				北東	県道728号	-	-	-	19.2	17.1	16.3	-	-	-
筑後	苅原	(都)東合川野伏間線	H26.3.21	南	国道3号	10.1	11.8	12.6	14.4	16.1	18.3	4.3	4.3	5.7
				北	国道3号	15.0	12.7	13.8	17.9	13.9	15.9	2.9	1.2	2.1
				西	県道755号	7.9	6.1	7.9	17.2	13.8	18.7	9.3	7.7	10.8
				東	その他道路	5.2	8.6	9.9	7.8	6.9	9.3	2.6	-1.8	-0.6
				東	その他道路	10.2	6.5	10.8	12.4	8.9	11.0	2.2	2.4	0.2
筑後	上津荒木	(都)東合川野伏間線	H26.3.21	南	国道3号	5.5	7.2	7.5	17.9	15.4	14.8	12.4	8.2	7.3
				北	国道3号	12.4	10.7	11.0	22.6	22.0	21.8	10.1	11.3	10.8
				西	その他道路	7.8	6.2	5.6	8.9	6.3	6.2	1.2	0.1	0.6
				東	その他道路	-	-	-	12.0	6.4	6.5	-	-	-
北九州	行事	国道201号行橋インター関連	H26.3.9	北	国道201号	23.5	20.4	26.7	33.2	26.5	27.4	9.7	6.1	0.7
				西	国道201号	4.4	4.1	5.2	7.8	7.2	8.7	3.4	3.1	3.5
				南	県道28号	9.4	8.7	10.0	17.5	16.5	16.8	8.1	7.8	6.8

注)ハッチング箇所は選定時に20km/h未満の箇所を示す

データ:選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H29.4~H30.4ETC2.0プローブ情報)

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3号 博多バイパス)

- 平成30年3月に博多バイパス(下原~多々良中西)が開通して全線が6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、並行道路(国道3号現道及び生活道路(県道町川原福岡線))の交通量は、約2~3割減少
- 供用後の整備効果は確認できているため、今後プローブデータ等を用いてモニタリングを実施し、旅行速度20km/h以上となっていることが確認できれば、H31年度以降の渋滞対策協議会で解除を検討

●博多バイパスの整備概要

- ・国道3号博多バイパス下原~多々良中西(延長3.3km)が平成30年3月17日(土)に6車線整備され、全線7.7kmが完成



●開通後の速度状況の変化(速報)

交差点名	方角	路線名	①選定時			②整備後速報値			差分(②-①)		
			旅行速度(km/h)			旅行速度(km/h)			旅行速度(km/h)		
			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	平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H
産大前	西	国道3号	14.3	13.3	15.8	30.7	30.8	32.5	16.5	17.5	16.7
	東	国道3号	13.0	23.4	27.2	26.5	34.2	33.8	13.4	10.8	6.5
	北	市道等	19.9	9.1	9.3	9.6	11.6	10.7	-10.3	2.5	1.4
御島橋	南	国道3号	20.8	15.5	19.3	25.0	21.9	23.9	4.2	6.4	4.5
	北	国道3号	8.4	8.4	8.0	14.1	13.9	18.2	5.7	5.4	10.2
	北	国道3号	7.2	9.7	9.7	11.3	15.1	17.8	4.1	5.4	8.1
香椎	西	市道等	3.8	4.4	6.2	8.5	7.4	8.6	4.7	3.0	2.4
	東	市道等	19.8	29.7	13.8	10.3	11.1	10.3	-9.5	-18.6	-3.5
	南	国道3号	18.4	15.3	15.6	29.0	28.6	29.8	10.5	13.3	14.3
香椎参道	北	国道3号	19.5	19.1	21.3	28.6	29.4	28.6	9.1	10.2	7.4
	東	県道516号	3.7	5.8	7.3	8.1	5.2	6.3	4.5	-0.6	-1.0
	西	市道等	15.6	8.8	9.6	20.5	9.8	11.2	4.9	0.9	1.6
香椎浜団地入口	南	国道3号	15.5	11.9	12.7	28.9	23.9	24.8	13.4	11.9	12.0
	北	国道3号	20.1	14.3	17.4	25.7	19.6	24.9	5.7	5.3	7.5
	東	主要地方道24号	4.9	4.3	4.0	5.8	4.7	4.7	0.9	0.4	0.7
香椎副都心	北西	市道等	7.4	4.8	5.2	8.7	7.3	8.4	1.3	2.5	3.2
	南西	国道3号	19.5	14.4	16.4	22.9	16.5	17.8	3.3	2.1	1.4
	北東	国道3号	10.8	8.9	13.3	15.3	19.8	19.5	4.5	10.9	6.2
香椎副都心	北西	市道等	8.8	8.3	7.9	12.7	10.0	10.6	3.9	1.7	2.8
	南東	市道等	7.2	6.0	5.0	10.8	12.6	11.5	3.5	6.7	6.5

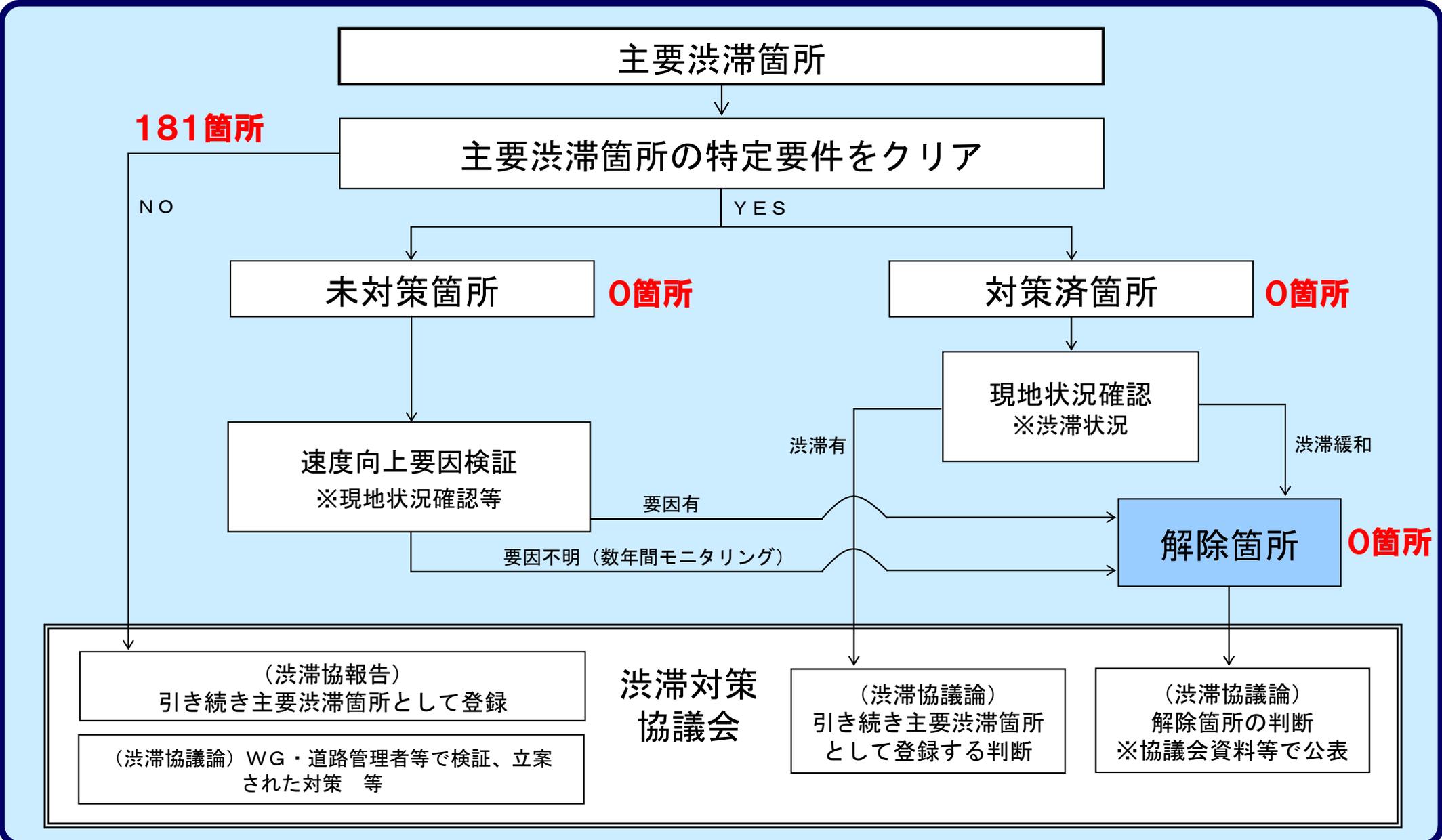
●供用後の交通状況変化



データ:選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、整備後速報値(H30.4~H30.5ETC2.0プローブ情報)

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タ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



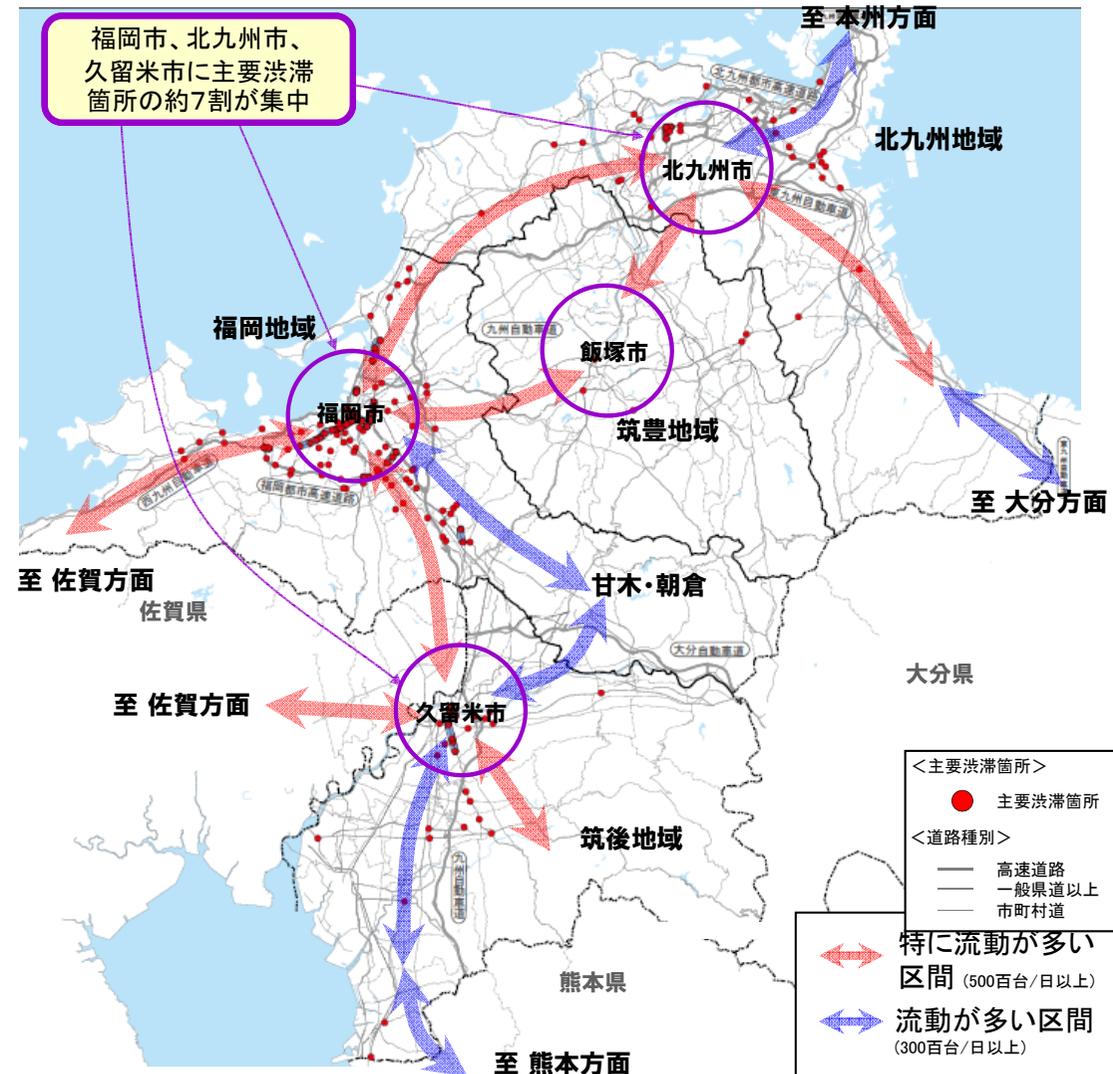
3. 各エリアの対策方針について(福岡県全体)

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

- ・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)
- ・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
- ・平成29年度:各エリアの交通課題を整理、福岡エリアについて対策方針(案)を検討
- ・平成30年度:その他エリア(筑後・北九州・筑豊)について対策方針(案)を検討

	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定し、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(対策完了済み)、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"> ○香春拡幅の整備を推進 ○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



3. 各エリアの対策方針について(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)で確認

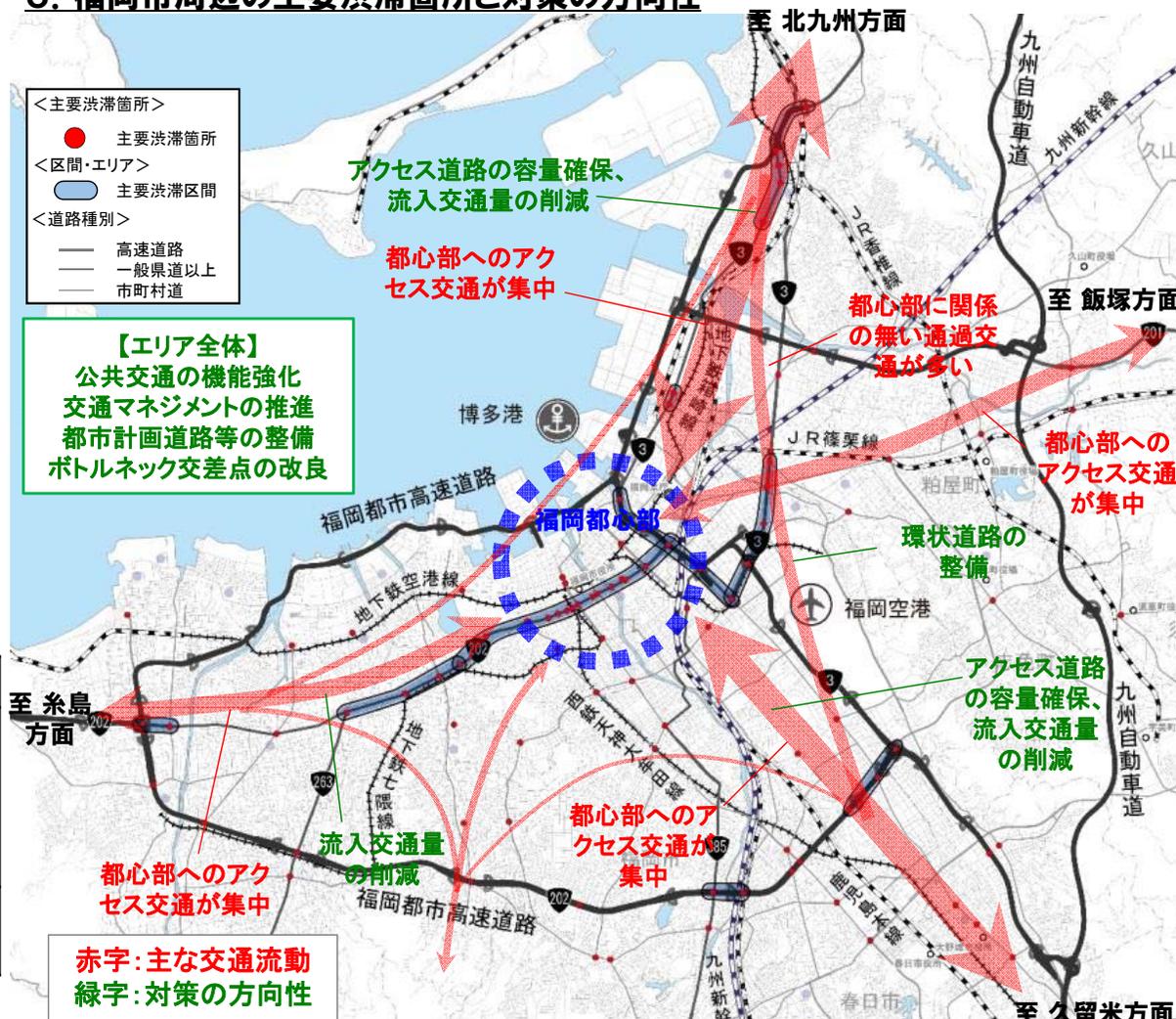
1. 福岡地域の概況

	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)

道路管理者

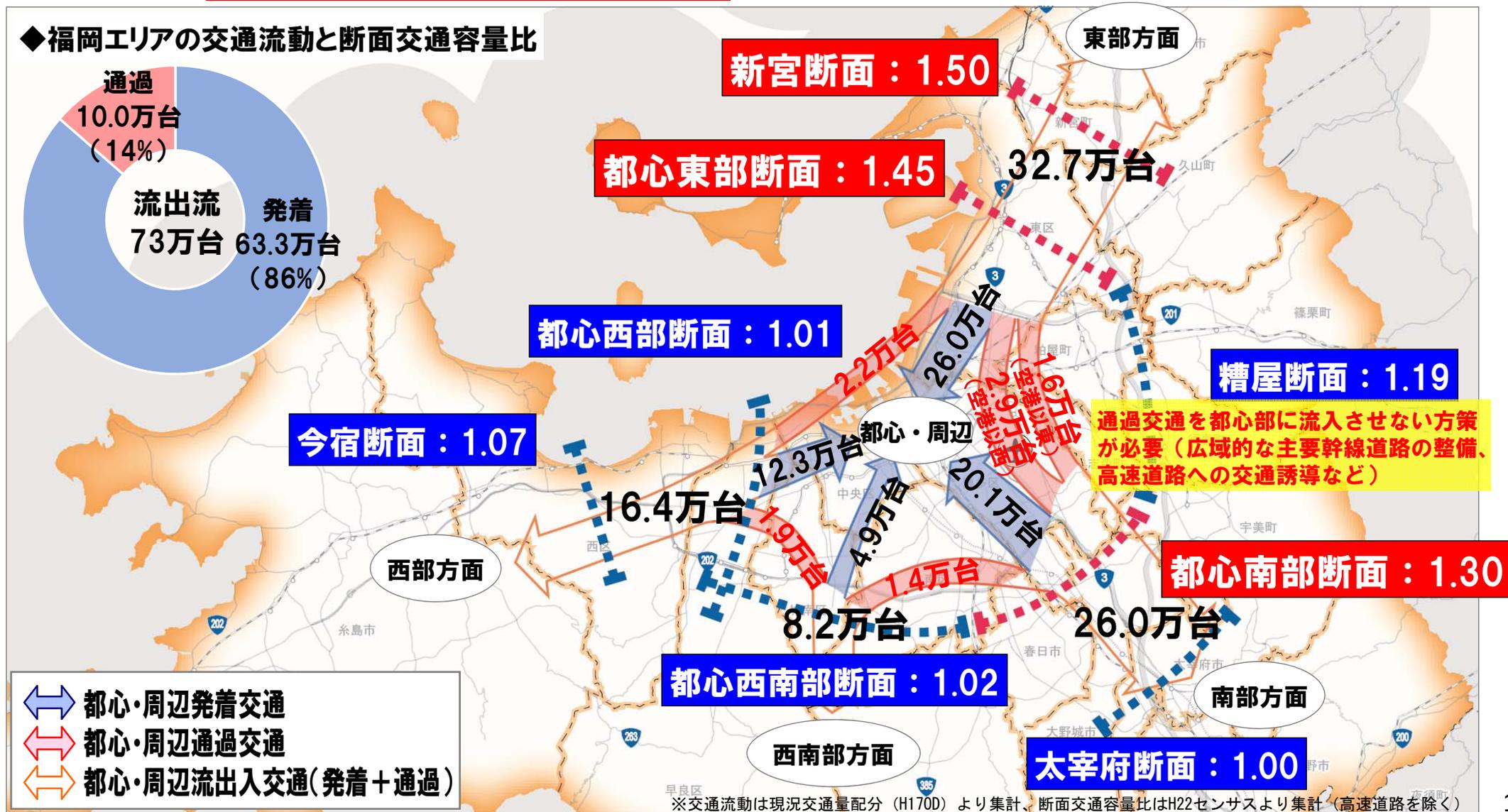
福岡県警

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)

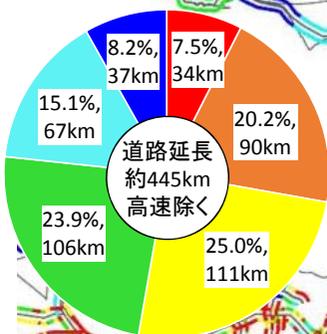
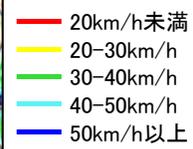
平成29年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会 (H29.8開催) で確認

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**

◆福岡エリアの幹線道路の走行速度

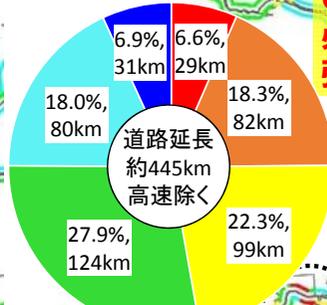
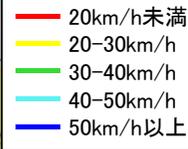
平日：混雑時



面的に速度低下

◆福岡エリアの幹線道路の走行速度

休日：昼間



特に休日の都心部においては、都心部周辺の既存道路ネットワークを活用した取組が必要（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）

福岡ドーム
福岡タワー

都心部

大規模商業施設

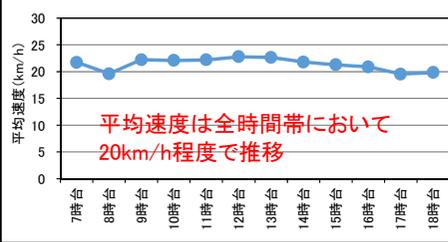
大規模商業施設

大規模商業施設

太宰府天満宮

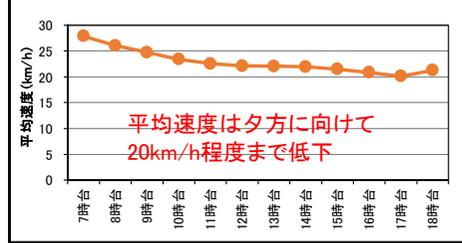
大野城春日中心部

福岡市内の時間帯別平均速度(平日)



データ：プローブデータ (H28.3~H29.2 平日朝7-9時、夕17-19時平均の低い方)
※センサス道路を対象(高速道路、都市高速道路を除く)

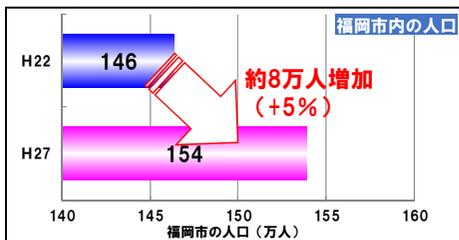
福岡市内の時間帯別平均速度(休日)



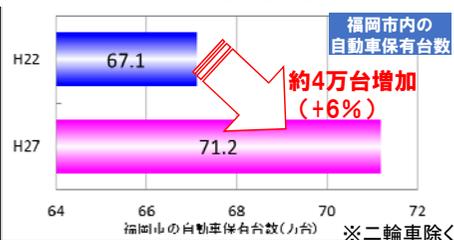
データ：プローブデータ (H28.3~H29.2 休日昼間12時間平均)
※センサス道路を対象(高速道路、都市高速道路を除く)

◆福岡市の状況変化

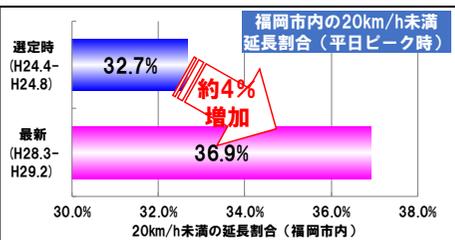
- ①人口 : +5%
- ②自動車保有台数 : +6%
- ③速度20km/h未満延長割合
平日ピーク : +5%
- 休日昼間平均 : +4%



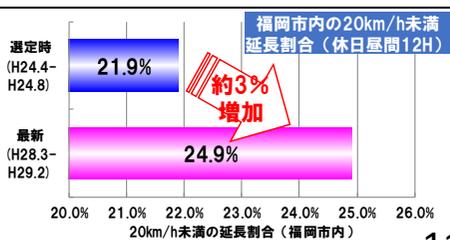
データ：国勢調査



データ：市町村別自動車保有数、市町村別軽自動車保有数 ※二輪車除く



データ：一般車プローブデータ ※センサス道路を対象として集計(高速道路、都市高速道路を除く)



3. 各エリアの対策方針について(福岡エリア)

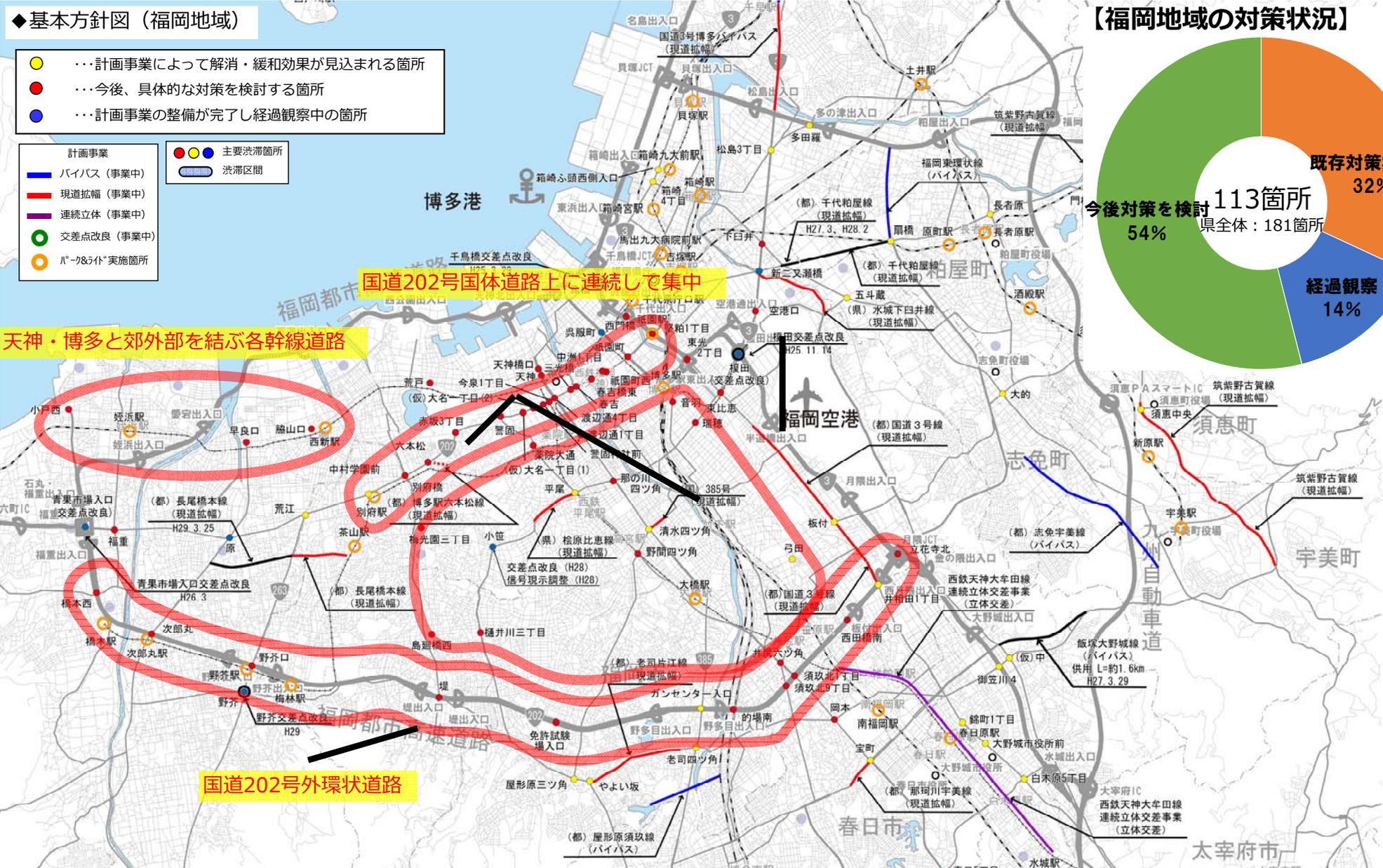
③福岡地域の主要渋滞箇所の対策状況

- 福岡地域の主要渋滞箇所のうち、約6割は対策検討中箇所となっており、今後具体的な対策の検討・立案が必要
- 対策検討中箇所は都心部周辺に集中している傾向にあり、特に国道道路及び外環状道路に連続

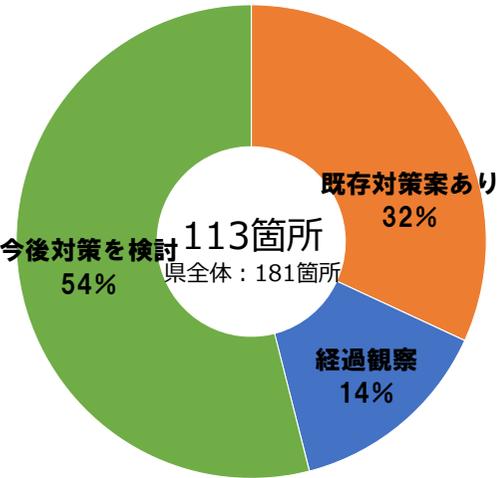
◆基本方針図(福岡地域)

● (黄)	…計画事業によって解消・緩和効果が見込まれる箇所
● (赤)	…今後、具体的な対策を検討する箇所
● (青)	…計画事業の整備が完了し経過観察中の箇所

■ (青)	計画事業	● (赤)	主要渋滞箇所
■ (赤)	バイパス(事業中)	■ (青)	渋滞区間
■ (紫)	現道拡幅(事業中)		
■ (緑)	連続立体(事業中)		
○ (緑)	交差点改良(事業中)		
○ (黄)	パ・7&7イ*実施箇所		



【福岡地域の対策状況】



※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

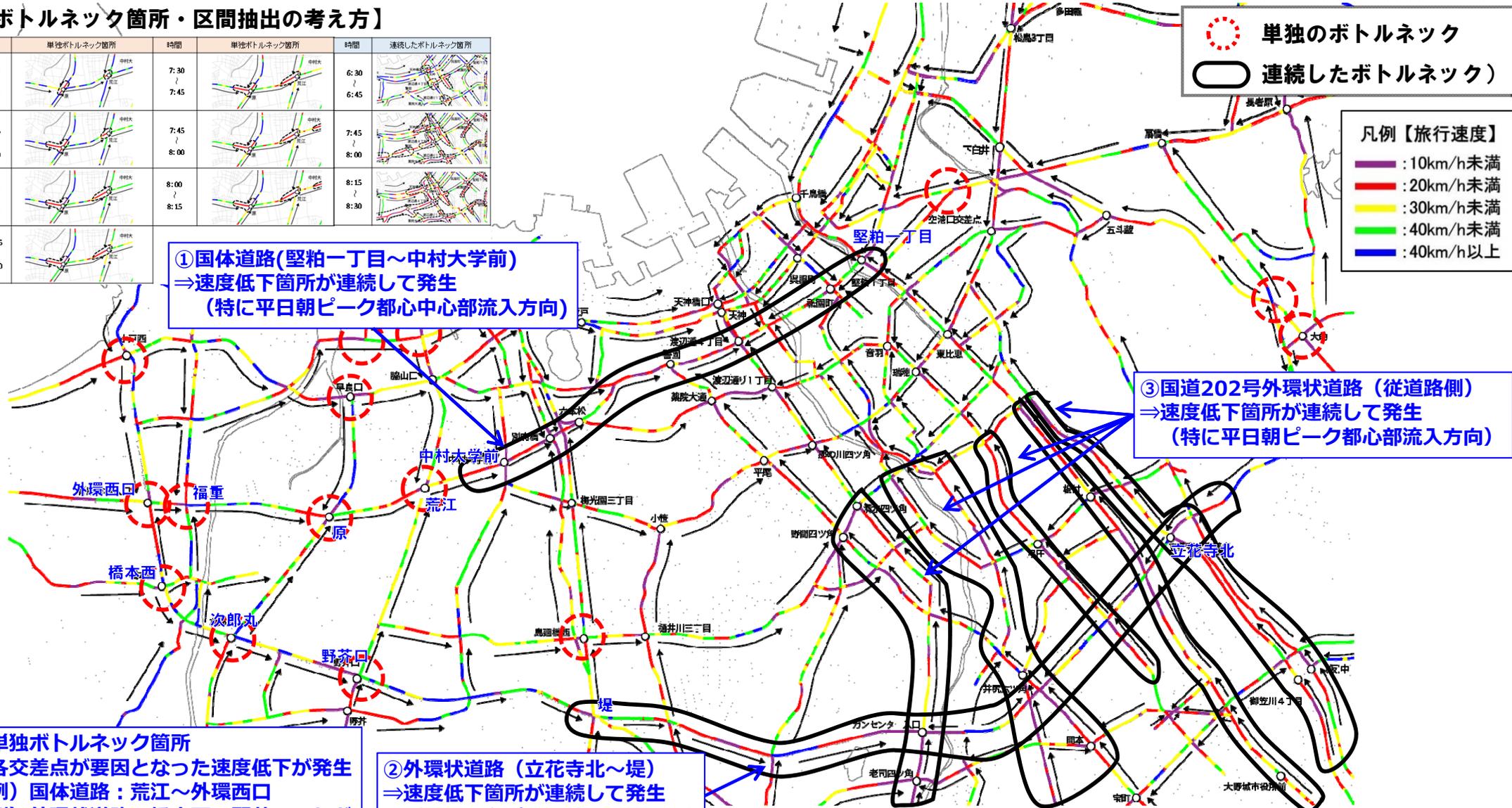
3. 各エリアの対策方針について(福岡エリア)

④福岡地域における対策方針(案)の検討

- 福岡地域における対策方針を検討するために、プローブデータを用いて、平日朝夕ピーク時及び休日昼間における速度状況を時系列で詳細に分析することで、渋滞の発生メカニズムを把握することで課題となるボトルネック箇所・区間を抽出
- 抽出したボトルネックの発生状況を踏まえて、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、交差点改良等の視点から対策を検討

【ボトルネック箇所・区間抽出の考え方】

時間	単独ボトルネック箇所	時間	単独ボトルネック箇所	時間	連続したボトルネック箇所
6:30 ~ 6:45		7:30 ~ 7:45		6:30 ~ 6:45	
6:45 ~ 7:00		7:45 ~ 8:00		7:45 ~ 8:00	
7:00 ~ 7:15		8:00 ~ 8:15		8:15 ~ 8:30	
7:15 ~ 7:30					



① 国道(堅粕一丁目~中村大学前)
⇒速度低下箇所が連続して発生
(特に平日朝ピーク都心中心部流入方向)

③ 国道202号外環状道路(従道路側)
⇒速度低下箇所が連続して発生
(特に平日朝ピーク都心部流入方向)

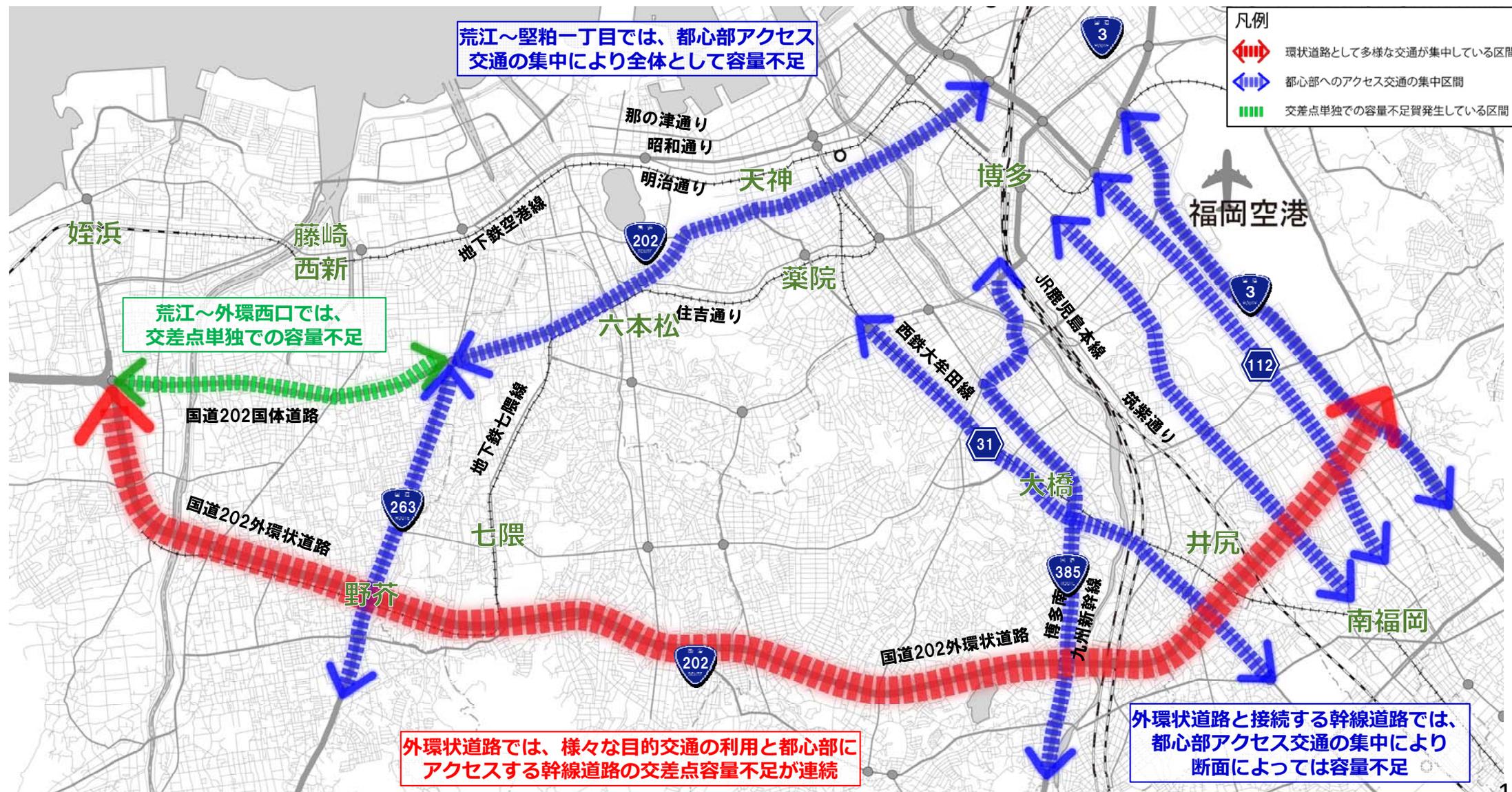
④ 単独ボトルネック箇所
⇒各交差点が要因となった速度低下が発生
例) 国道: 荒江~外環西口
例) 外環状道路: 橋本西~野芥口 など

② 外環状道路(立花寺北~堤)
⇒速度低下箇所が連続して発生
(平日朝夕ピーク時、上下方向)

3. 各エリアの対策方針について(福岡エリア)

⑤福岡地域の交通課題の概要

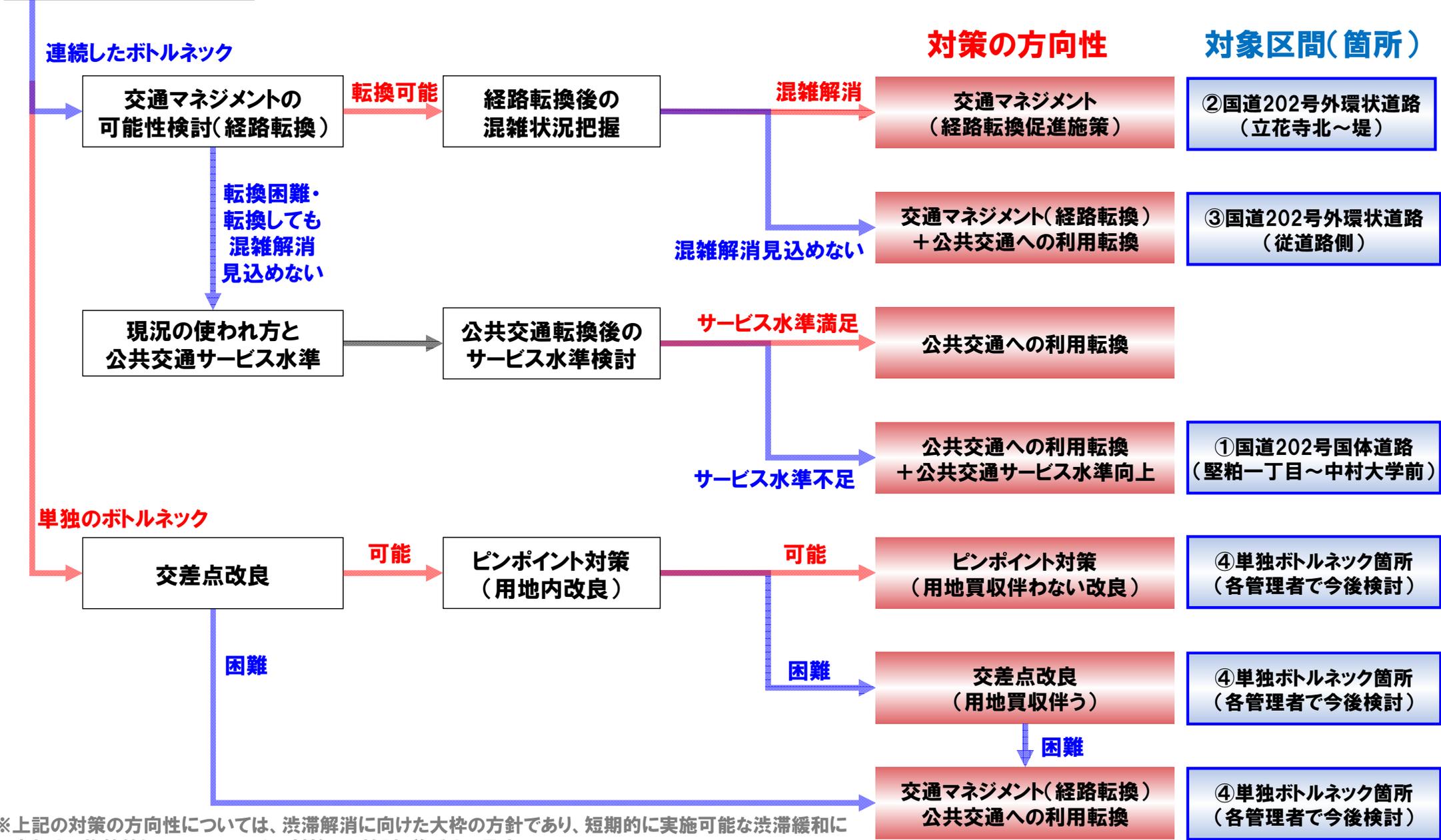
- 国道202号国体道路及び外環状道路に接続する幹線道路では、**都心部へのアクセス交通の集中により断面によっては容量不足**が発生
- 国道202号外環状道路では**環状道路として通勤通学、業務といった様々な目的交通の流入により容量不足**が発生
- 都心部から離れたエリアにおいては、**単独の交差点で容量不足が発生するボトルネック箇所が存在**



3. 各エリアの対策方針について(福岡エリア)

⑥福岡地域の対策方針(案)の概要

福岡地域のボトルネック箇所抽出 プローブデータを用いた時系列的に福岡地域の旅行速度を分析することで面的な速度低下状況から、速度低下箇所及び渋滞発生メカニズムを把握し、課題となるボトルネック箇所・区間を抽出



※上記の対策の方向性については、渋滞解消に向けた大枠の方針であり、短期的に実施可能な渋滞緩和に寄与する施策等については、できる対策から検討・着手する予定

3. 各エリアの対策方針について(福岡エリア)

⑥福岡地域の対策方針(案)の概要

- 国道202号国体道路については、**経路誘導による経路分散施策を展開するとともに都心部アクセス交通集中による混雑緩和のため、公共交通・自転車利用の利便性を高める施策を展開し、利用転換促進**
- また**都心部に流入する交通量削減が必要なため、公共交通転換等のソフト対策を検討・推進した上で、対策後の交通状況を踏まえて各種対策検討を推進**
- 各交差点単位の改良等で混雑緩和に見込まれる**主要渋滞箇所については渋滞要因を明らかにした上で対策を実施**

課題区間(箇所)	交通課題	主な使われ方	対策の方向性	対策メニュー	対策メニュー実施上の課題	実施課題への対応方針
①国体道路 (堅粕一丁目～中村大学前)	○都心部へのアクセス交通集中により連続して容量不足	○通勤・通学目的 西区/早良区 ⇒中央区/博多区	○公共交通への利用転換	○サービス水準向上 (増便、混雑緩和)	○都心部アクセスの鉄道/バス増は困難 ○容量超過が発生し、転換受け入れが困難	○バス/鉄道合わせた公共交通転換施策 ○交通結節点強化
			○交通マネジメント (経路転換促進施策)	○案内版表示 ○情報発信(HP等)	○経路分散のみでは混雑解消は困難	○公共交通転換施策と複合的に実施
②外環状道路 (立花寺北～堤)	○様々な目的交通利用と従道路側幹線道路の青時間確保により全体として容量不足	○通勤・通学目的 ○業務目的 ○沿線発着交通 ○2～3交差点間を短区間利用が多い	○交通マネジメント (経路転換促進施策)	○都市高料金割引	○減収補填措置	○社会実験等の実施
			○主道路側の青時間確保	○信号現示調整	○従道路側の混雑悪化	○従道路側の交通量減少施策
③外環状道路 (従道路側)	○都心部へのアクセス交通集中により連続して容量不足	○通勤・通学目的 ○業務目的 春日市/大野城市 ⇒中央区/博多区	○公共交通への利用転換	○サービス水準向上 (増便、混雑緩和)	○都心部アクセスの鉄道/バス増は困難 ○容量超過が発生し、転換受け入れが困難	○バス/鉄道合わせた公共交通転換施策 ○交通結節点強化
④単独ボトルネック 例)国体道路 :荒江～外環西口 例)外環状道路 :橋本西～野芥口	○交差点単独での容量不足	○通勤・通学目的 西区/早良区 ⇒中央区/博多区	○渋滞要因に合わせた局所的な交差点改良	○ピンポイント対策 ○信号現示調整 ○交差点改良	-	-

3. 各エリアの対策方針について(筑後エリア)

①筑後地域の概況と対策の方向性

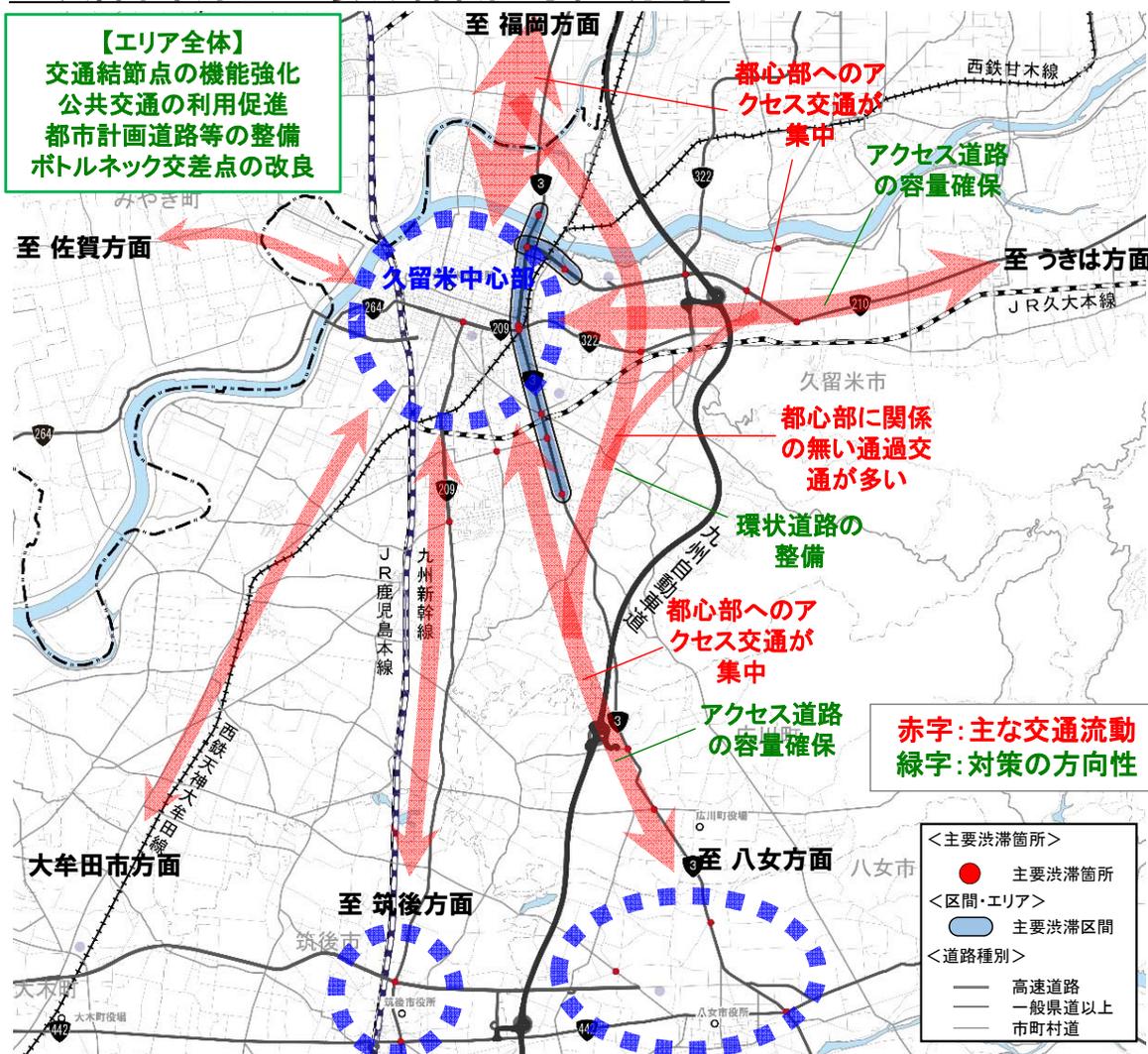
1. 筑後地域の概況

	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



■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)

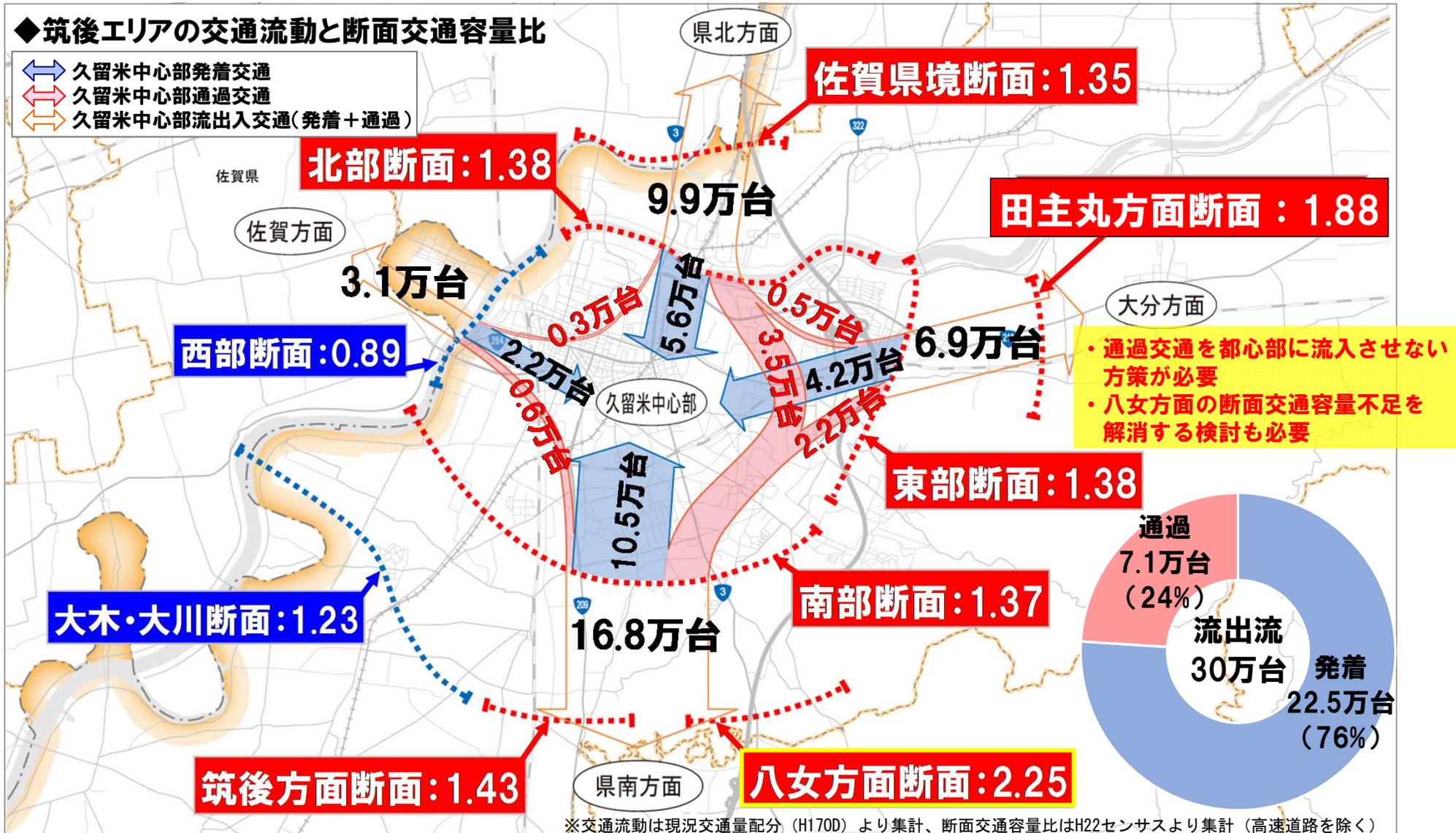
道路管理者

福岡県警

公共交通事業者等

② 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



①北九州地域の概況と対策の方向性

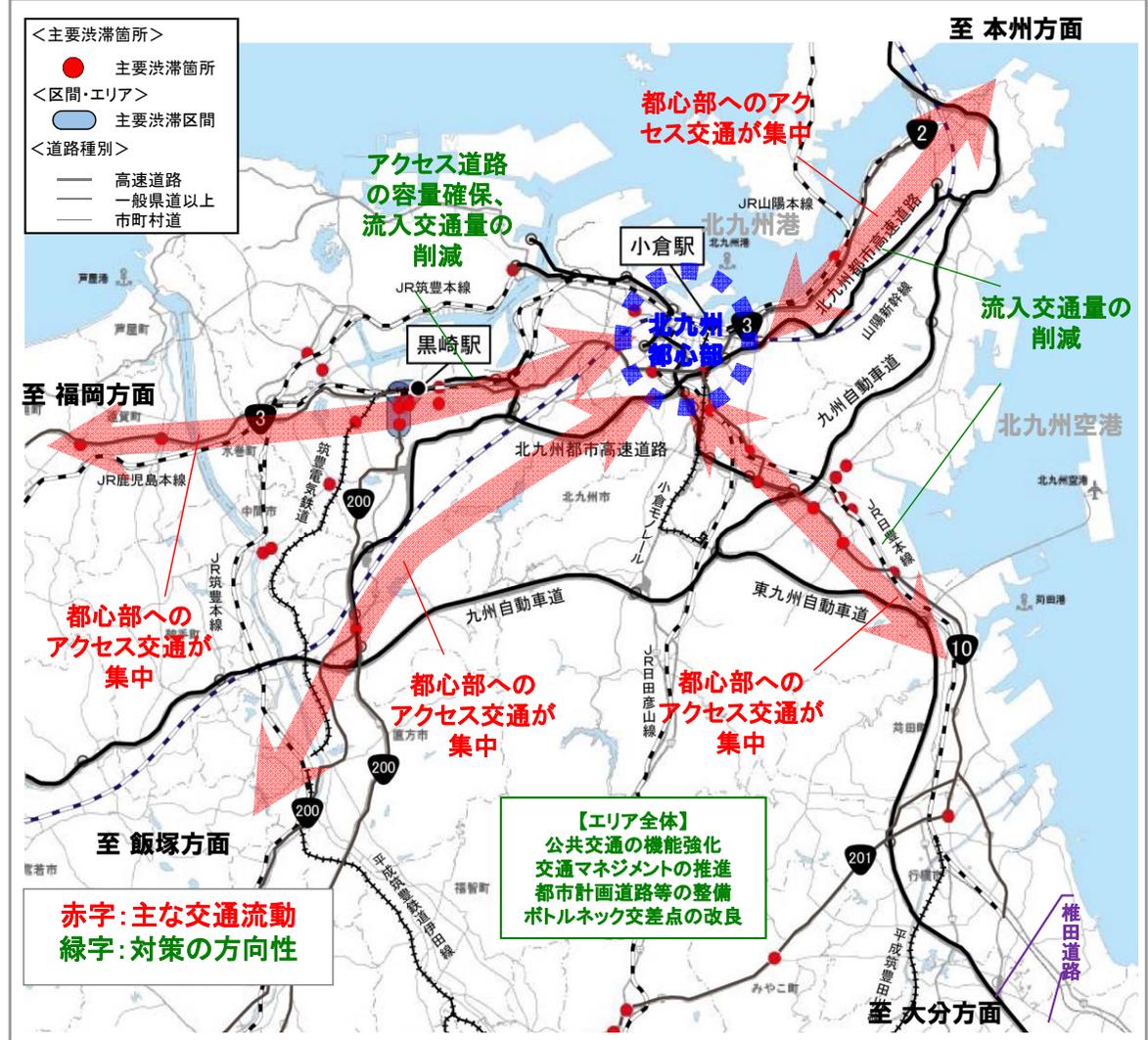
1. 北九州地域の概況

	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

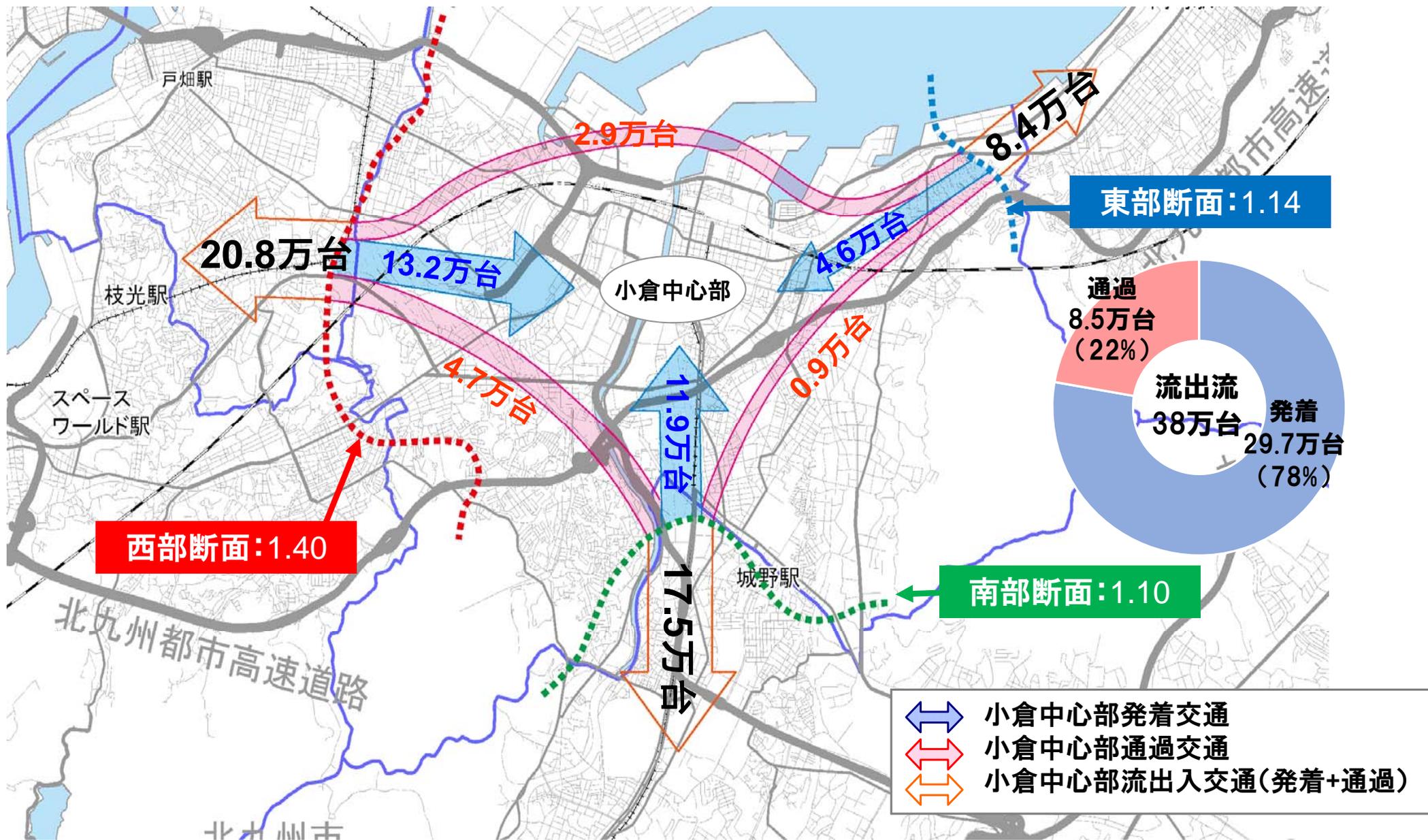
福岡県警

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)

②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(筑豊エリア)

①筑豊地域の概況と対策の方向性

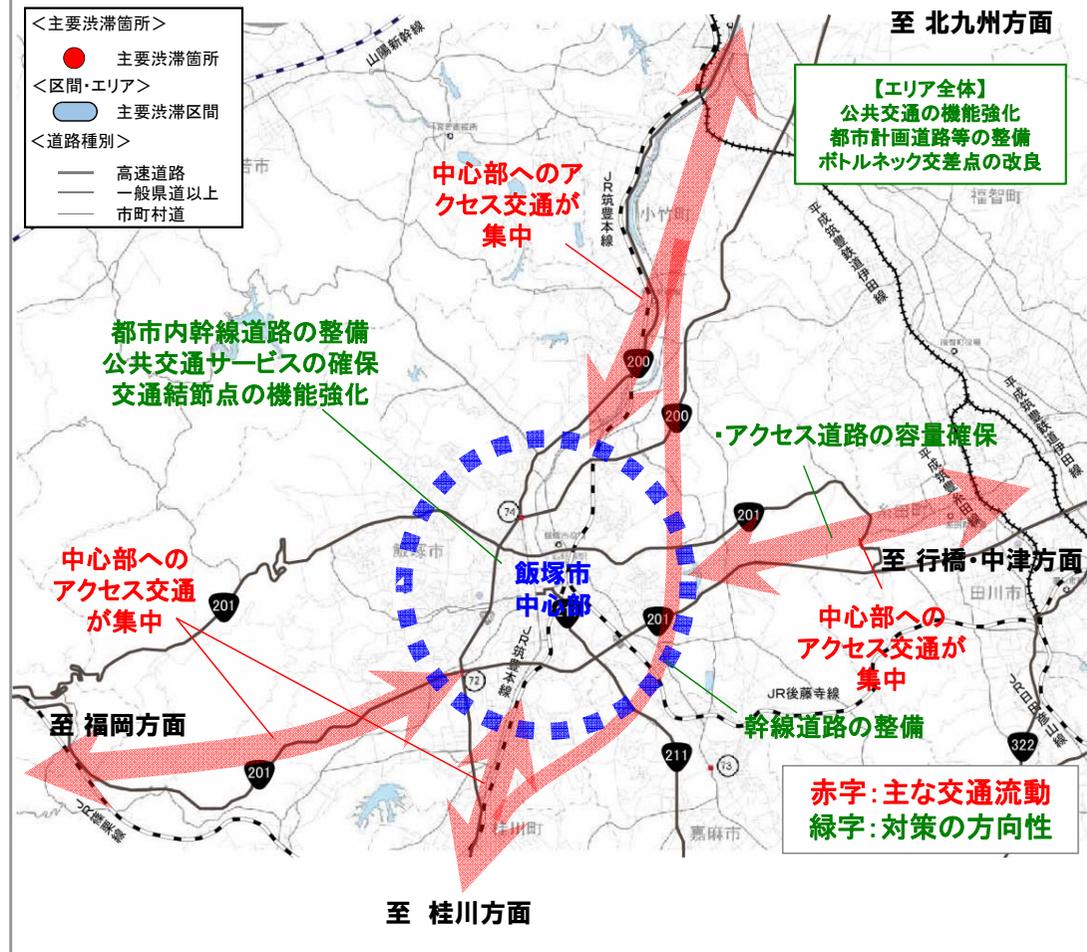
1. 筑豊地域の概況

	概要
筑豊地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。

■香春拡幅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

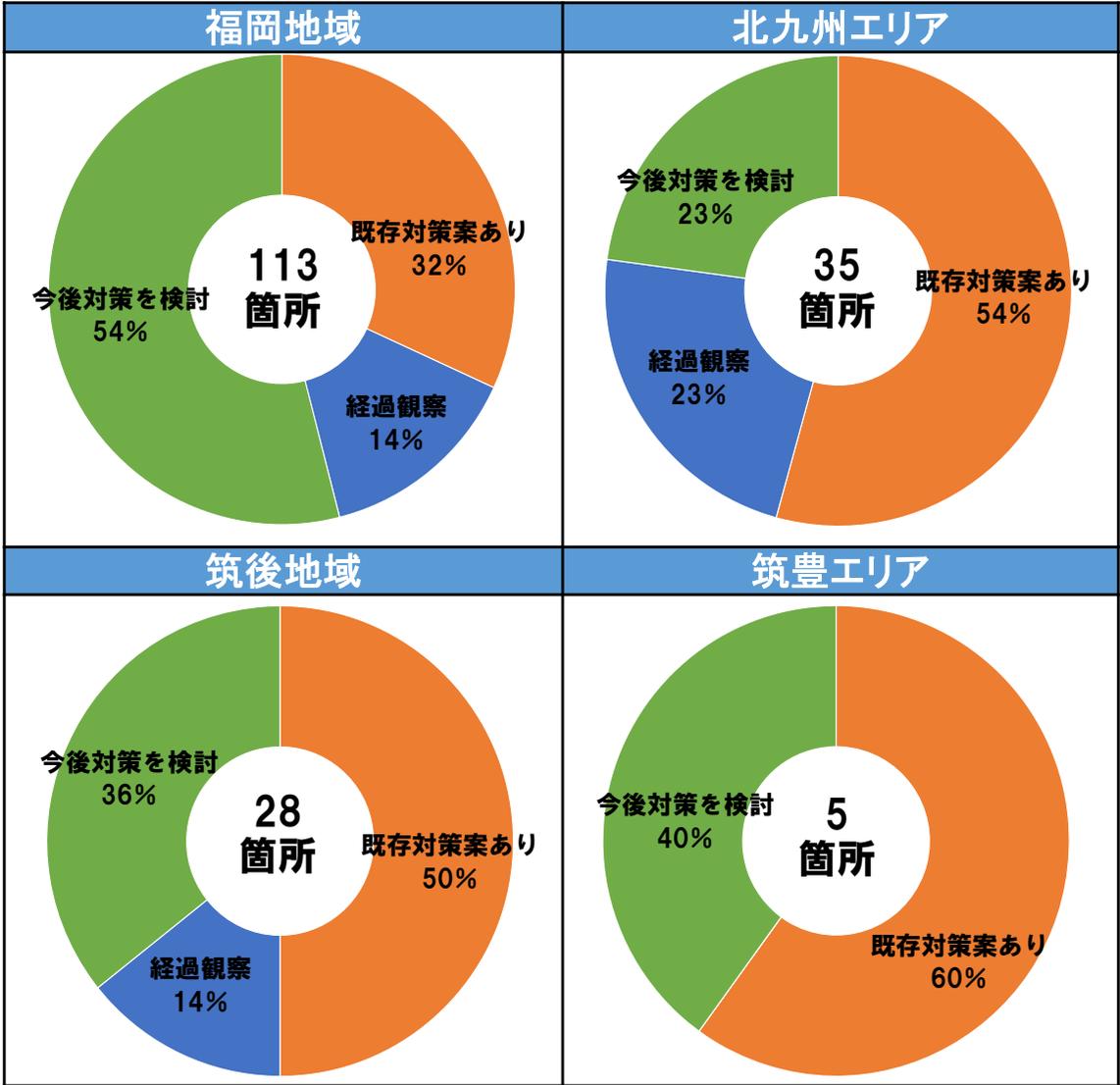
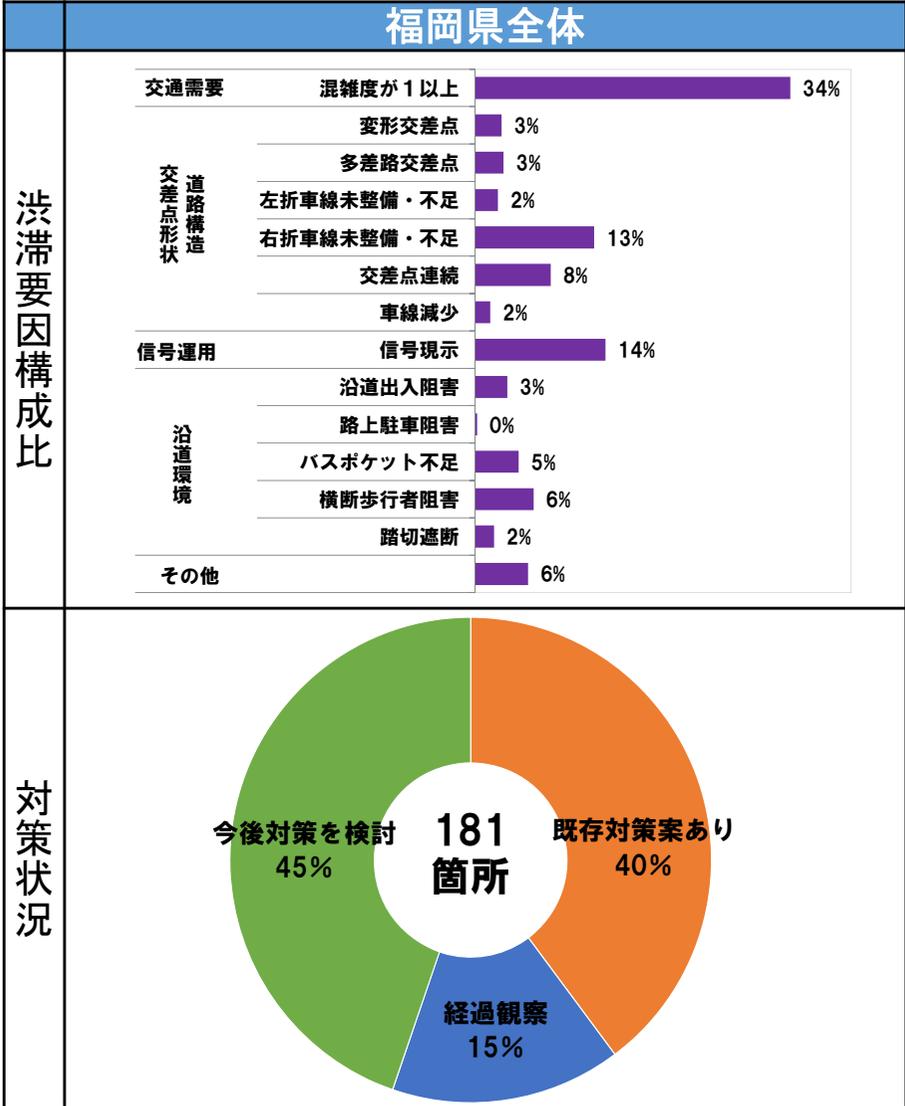
福岡県警

公共交通事業者等

4. 今後の渋滞対策の方向性について

(1) 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4割以上**
- 特に「**福岡地域**」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**
- ハード対策のみでは限界があるため、**ピンポイント対策やソフト対策も積極的に推進**



※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。

4. 今後の渋滞対策の方向性について

(2) ピンポイント渋滞対策

【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)

- 生産性革命に向けたピンポイント渋滞対策
- 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
- 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
- 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～
- 土地・不動産の最適活用による生産性革命
- 本格的なi-Constructionへの転換
- 新たな住宅循環システムの構築と住生活産業の成長
- i-Shippingによる造船の輸出拡大と地方創生
- オールジャパンで取り組む「物流生産性革命」の推進
- トラック輸送の生産性向上に資する道路施策
- 観光産業を革新し、我が国の基幹産業に
- 急所を事前に特定する科学的な道路交通安全対策
- 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年度フローデータ
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 混雑で余計にかかる時間 約50億人・時間

約4割

出典) 渋滞損失時間はH24年度フローデータ
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箇所を対象を検討・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

構造上は片側2車線

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

実容量 低下なし | 実容量 低下あり | 実容量 低下なし

1,400台 (設計) | サグ等の存在で低下 | 1,000台

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(人時) | 1,400,000 | 1,200,000 | 1,000,000 | 800,000 | 600,000 | 400,000 | 200,000 | 0

「社会のベース」の生産性を高めるプロジェクト

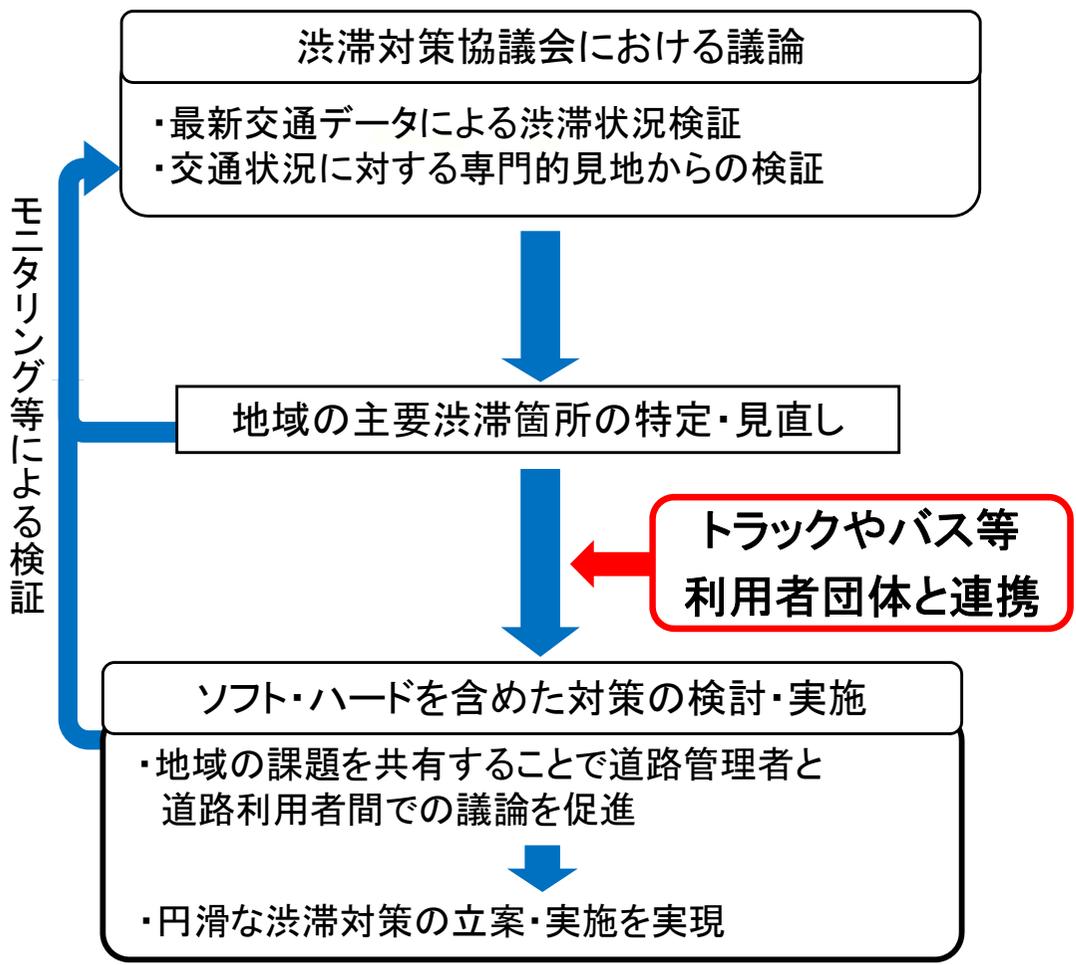
「産業別」の生産性を高めるプロジェクト

「未来型」投資・新技術で生産性を高めるプロジェクト

4. 今後の渋滞対策の方向性について

(3) 官民連携による渋滞対策

○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>

今年度、トラック・バス事業者からの見た渋滞箇所の対策を実施

4. 今後の渋滞対策の方向性について

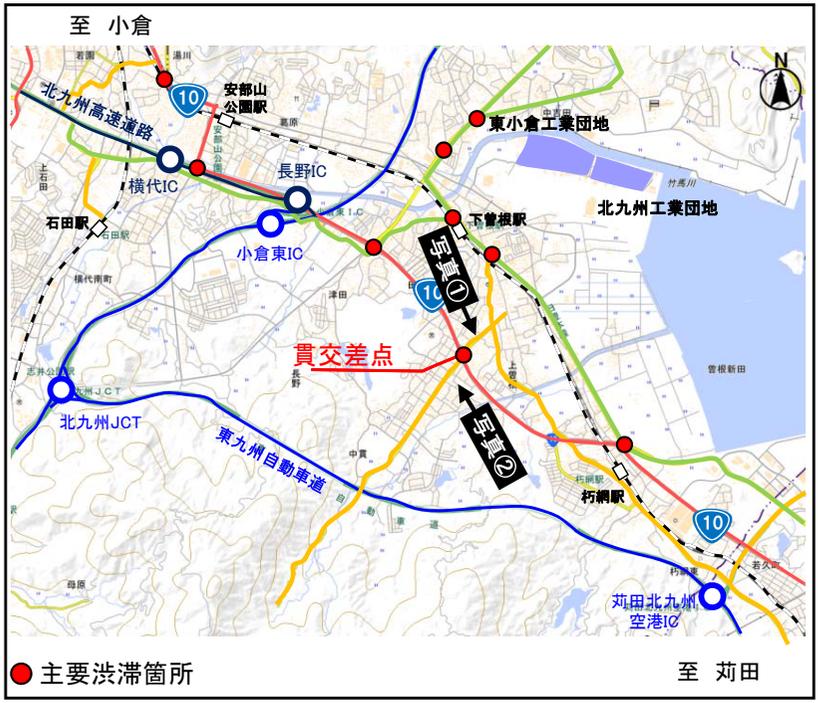
(4) 今年度の取組み事例：国道10号貫交差点

○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**

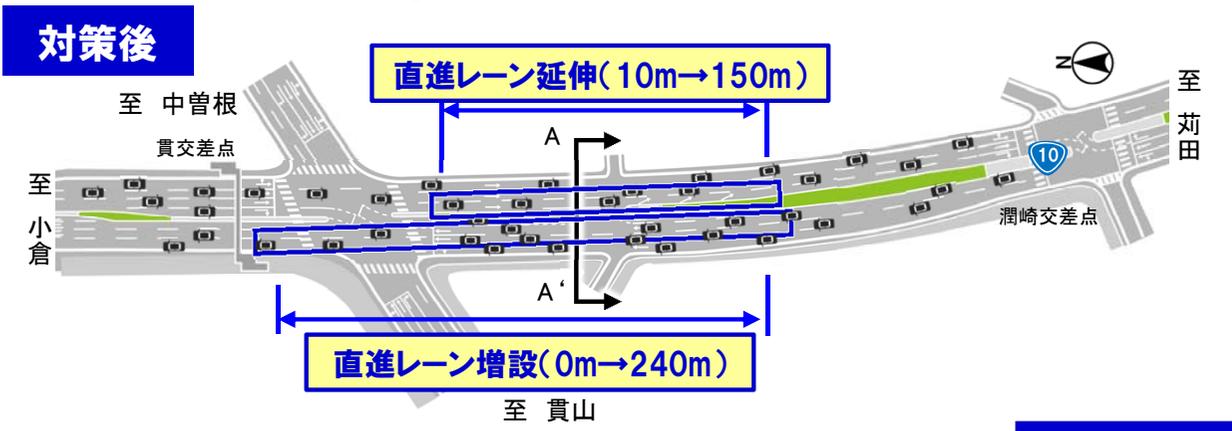
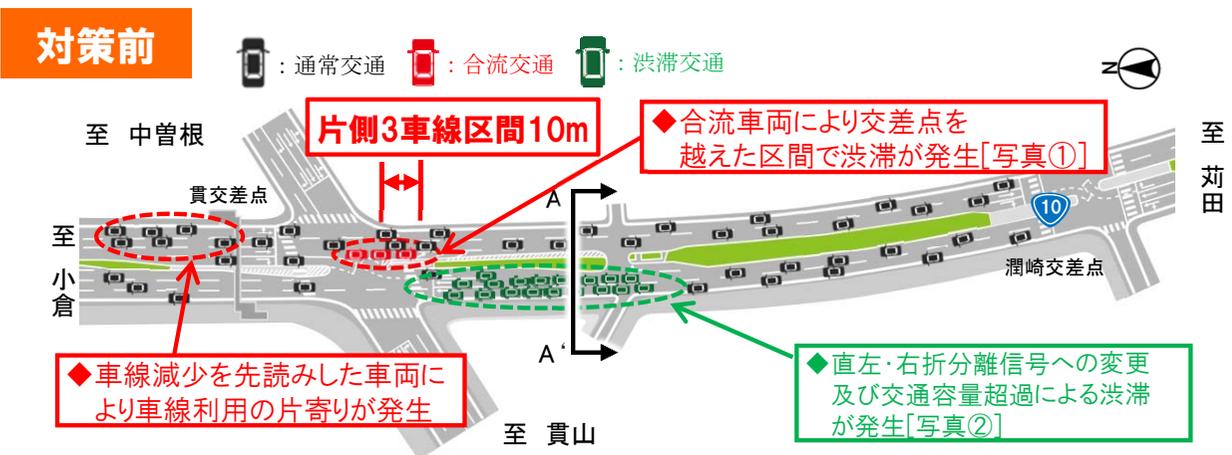
《位置図》



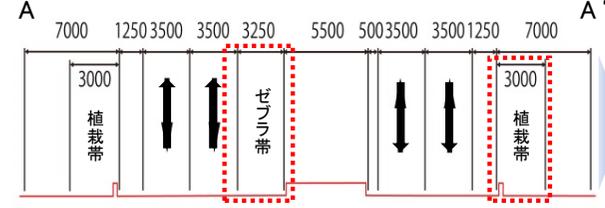
《広域図》



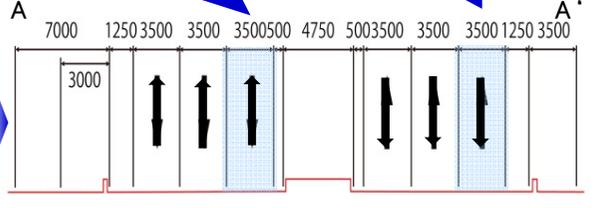
《説明図》



【断面図】(対策前)



(対策後)



4. 今後の渋滞対策の方向性について

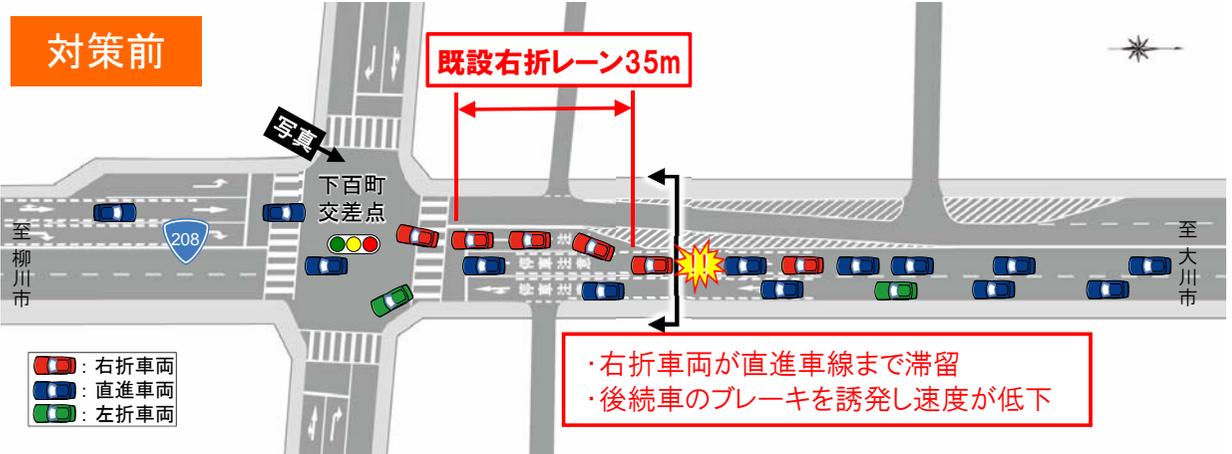
(4) 今年度の取組み事例: 国道208号下百町交差点

○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**

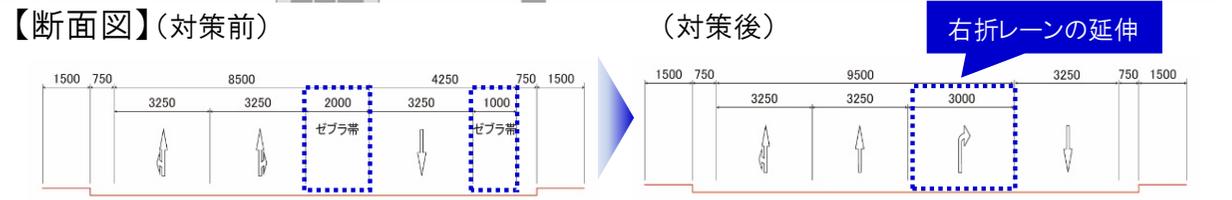
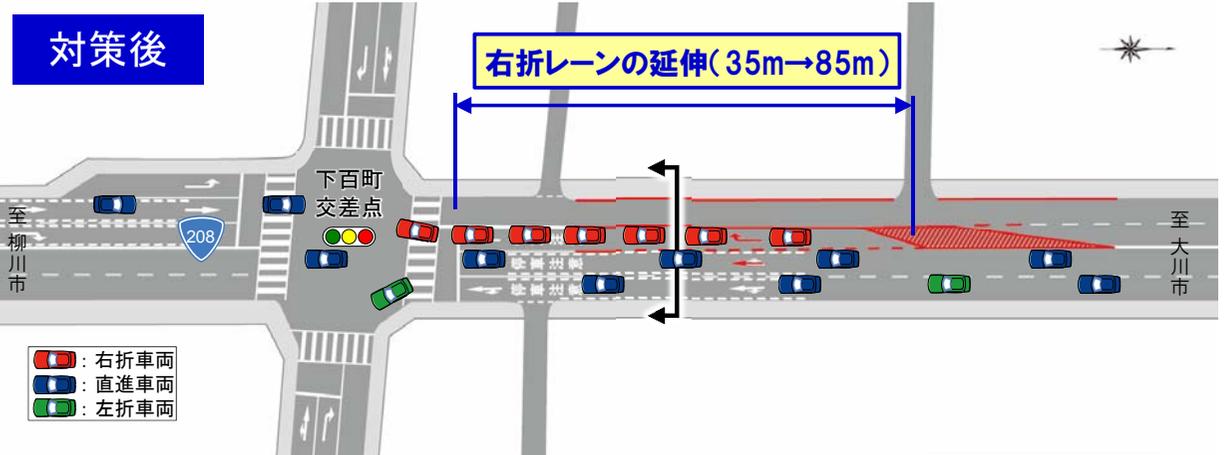
《位置図》



《説明図》



《広域図》



4. 今後の渋滞対策の方向性について

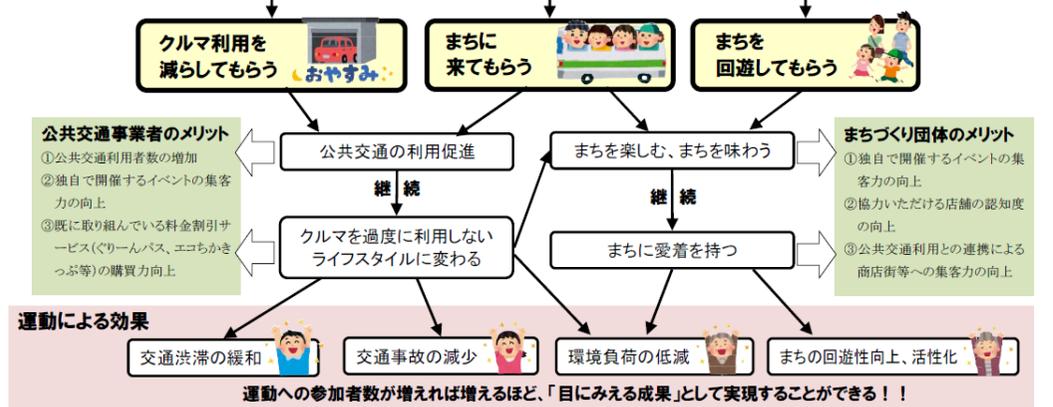
(5) ソフト対策事例:モビリティマネジメント

○福岡市と福岡国道事務所が連携して、公共交通の利用促進を図るモビリティ・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継続的に実施しており、今後も引き続き推進予定

●「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

平成30年3月時点で1,014名



▲「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

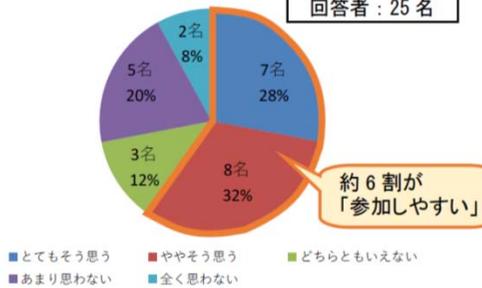


【実施期間】 平成29年10月15日～11月30日
 【設置場所】 全9箇所(次ページ参照)
 【参加方法】

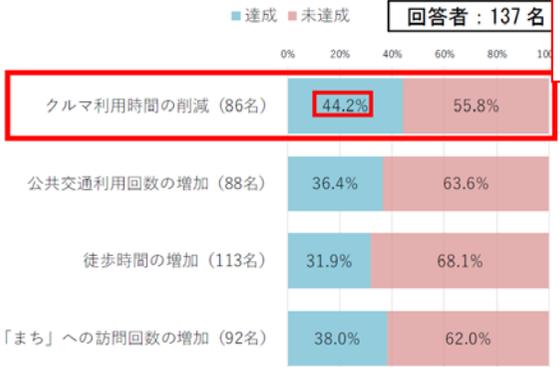
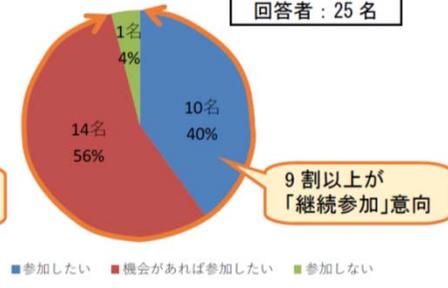


図3：2次元バーコード付きポスター

【質問】2次元バーコードを活用した運動について、参加しやすいと思いませんか？



【質問】今回の2次元バーコードを活用した運動を継続的に実施するとした場合、参加したいと思いますか？



クルマ利用を控えて頂いた方の削減時間は1週間で平均で約96分

取組	実績(平均)
クルマ利用時間(80名)	95.7(分/週・人)削減
公共交通の利用回数(70名)	3.7(回/週・人)増加
徒歩時間(77名)	48.9(分/日・人)増加
まちへの訪問回数(71名)	1.8(回/週・人)増加

図2：目標の達成状況(H29年度)

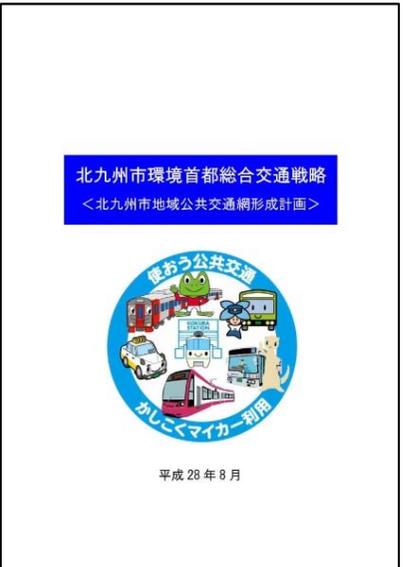
4. 今後の渋滞対策の方向性について

(5) ソフト対策事例：自治体の計画策定による総合的な交通渋滞対策の推進

○北九州市では「北九州市環境首都総合交通戦略」を策定し、渋滞対策に関連する施策を実施中。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 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」の実現を目標としている。
- 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 ★	<p>(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。</p>
		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 ★	<p>(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。</p>
		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 ★	<p>(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。</p>
		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	<p>(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。</p>
		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	<p>(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。</p>
		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

(5) ソフト対策事例

○ソフト対策の事例として、下記内容を実施。これらの取組みによって、公共交通利用者数減少の歯止めとなっている。今後も継続してソフト対策の推進を図る。

●北九州市環境首都総合交通戦略における 主な取組み内容と、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
- ・高齢者を対象としたモビリティマネジメント（高齢者免許返納支援策）を実施



▲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



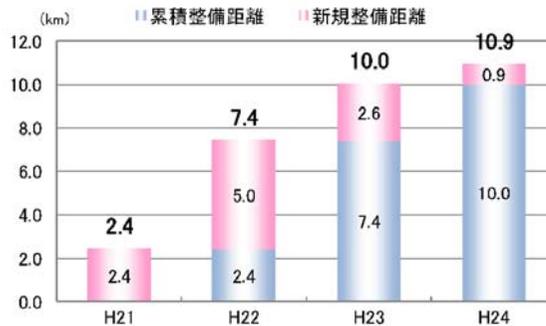
▲利用状況

幹線バス路線の高機能化

- ・バス停助成制度の創設・広告付きバス停整備（44基：H19年度～）
- ・バスロケーションシステムの設置（19基：H19年度～）
- ・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）

バス番号	目的地	時刻	バス番号	目的地	時刻
15	東洋館の広場	18:17	25	JR伊豆駅	18:18
13	安藤山公園(新着)	18:22	28	八幡駅前総合センター	18:22
10	福屋産産所	18:27	25	JR伊豆駅	18:28
19	行徳産産所(南内)	18:34	27	八幡駅前総合センター	18:32
10	下石田産産所	18:36	28	八幡駅前総合センター	18:42

▲バスロケーションシステム



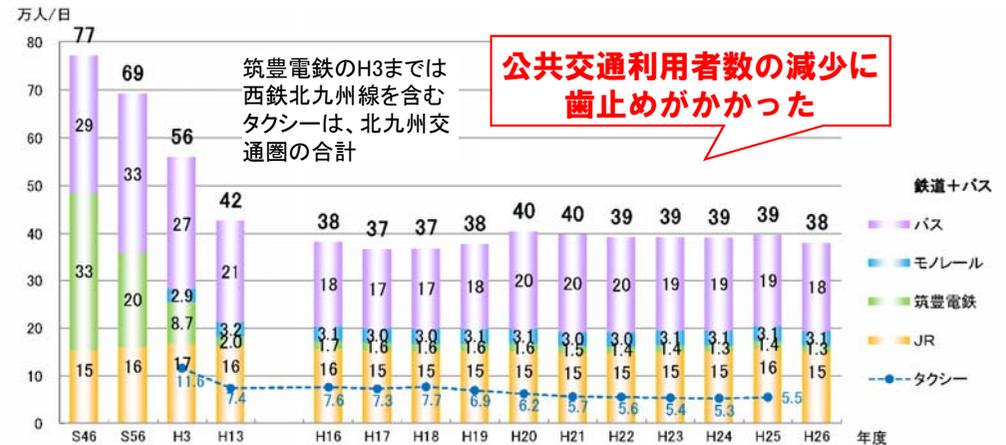
▲バスレーンのカラー舗装延長



▲バスレーン整備

これまでの取組みによる成果

・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の推移 資料：北九州市統計年鑑等

出典：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

●今後の取組み

モビリティマネジメントの実施

・高齢者を対象にH30～31年度の2年間で立地適正化計画の居住誘導区域内の高齢者を対象としたモビリティマネジメント（出前講演）を実施予定。

幹線バス路線の高機能化

・バス機能強化区間（小倉～黒崎間、小倉～戸畑間、小倉～門司港間）において、バス輸送の効率化・円滑化を図るため、BRT（連節バス等）の導入に向けて、関係機関と協議中。

・バスレーンのカラー舗装を行う際、効率的な整備のため、効果がある表示方法を検討。

4. 今後の渋滞対策の方向性について

(5) ソフト対策事例：パークアンドライド

○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、利用状況も増加傾向となっているため、今後も新規施設への拡大や既存施設の利用枠拡大等を含めて継続的に取り組み予定

● 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

● 公共交通機関

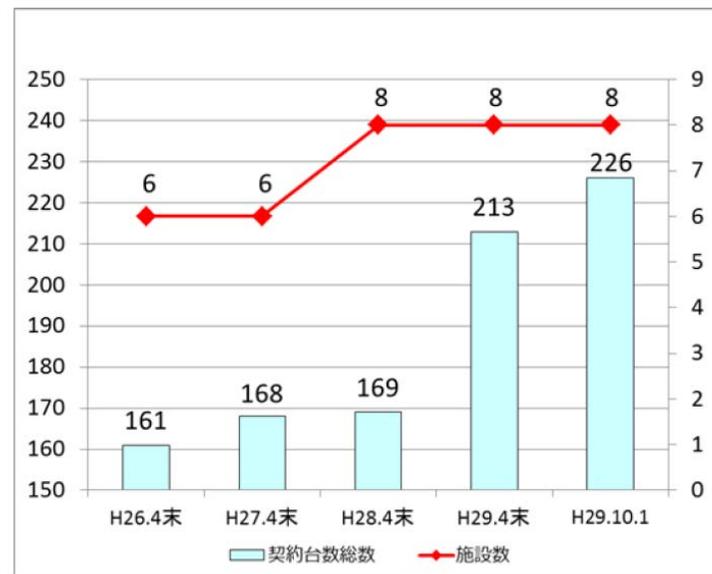
- ・JR西日本沿線(山陽新幹線)
- ・JR九州沿線(九州新幹線、鹿児島本線、若松線、福北ゆたか線、久大本線、香椎線、筑肥線、日豊本線、日田彦山線)
- ・西鉄沿線(天神大牟田線、貝塚線、甘木線)
- ・甘木鉄道沿線
- ・福岡市営地下鉄沿線(空港線、箱崎線、七隈線)
- ・北九州モノレール沿線
- ・平成筑豊鉄道沿線(伊田線、田川線)
- ・筑豊電気鉄道沿線
- ・高速バス沿線
- ・路線バス沿線(北九州市営バス、西鉄バス、JR九州バス)

● 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	4,500円	終了	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	高速バス
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
イオンモール筑紫野	70台	5,000円	本格運用	交通ICカード提示	JR、西鉄
イオン志摩SC	20台	5,000円	社会実験	交通ICカード提示	高速バス
イオン福重店	30台	5,000円	社会実験	交通ICカード提示	バス、高速バス

● 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29年10月末時点では226台(約4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、イオンモール筑紫野では平成29年10月2日から本格運用)



※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
- 社会実験を経た本格運行への移行
 - ・イオン志摩ショッピングセンター(社会実験期間を1年間延長:H31.3.31まで)
 - ・イオン福重店(社会実験期間を1年間延長:H31.3.31まで)
- 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. 今後の渋滞対策の方向性について

(5) ソフト対策事例：フリンジパーキング

○福岡市内の都心部では駐車場への入庫待ちによる交通混雑が多発しているため、駐車場入庫待ち等に起因する渋滞緩和を目的に、フリンジパーキングの社会実験を経年的に実施しており、今後本格的な運用に向けて検討を推進

● 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29年度においても、天神地区に流入する自動車交通を天神北部及び天神南部のフリンジパーキングで受け止める社会実験をWe Love 天神協議会が実施主体(福岡市共催)で実施

※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

● 天神北フリンジパーキングの社会実験

① 天神北フリンジパーキング(モビ天パーキング)社会実験の実施

都市高速道路を利用して広域から都心部へ流入する自動車交通を、天神北部で受け止めるため、福岡競艇場駐車場を活用し、We Love 天神協議会を実施主体(福岡市共催)とする社会実験を実施した。

天神北フリンジパーキング(モビ天パーキング)社会実験実施結果

実施日時	平成29年7月28日(金)～7月30日(日) (3日間) 8:00～20:00
実施場所	福岡競艇場第4駐車場
駐車料金	500円(天神涼園地利用者には400円)
利用特典	同乗者人数分の西鉄バス片道乗車券
利用台数	計153台
アンケート	全ての回答者が『また利用したい』



② フリンジパーキングの確保

天神北部でのフリンジパーキングの確保に向け、規模や事業手法等の検討を進めている。

● 天神南フリンジパーキングの社会実験

天神地区における南北方向唯一の主要幹線道路である渡辺通りから都心部へ流入する自動車交通を、天神南部で受け止めるため、民間駐車場を活用し、We Love 天神協議会を実施主体(福岡市共催)とする社会実験を実施していく。

天神南フリンジパーキング社会実験実施概要(予定)

実施日時	平成29年11月18日(土)～11月19日(日) 9:00～19:00
実施場所	タイムズ渡辺通・タイムズ渡辺通第6 (中央区渡辺通3丁目地内)
駐車料金	最大500円
利用特典	同乗者人数分の西鉄バス片道乗車券



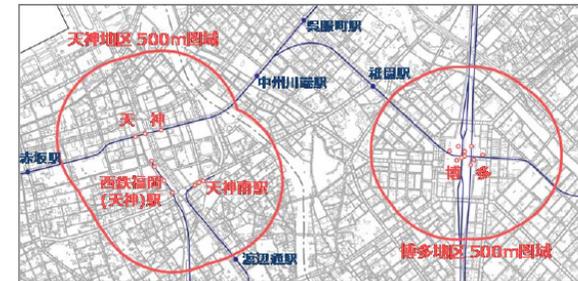
● 附置義務駐車場制度の見直し

- ① 公共交通利用促進策が実施される建築物に対し、附置義務台数を低減する。

・対象エリア: 鉄道駅の改札口から500m(天神・博多)

<公共交通利用促進策の例>

- ・公共交通利用者への割引サービスや運賃補助、鉄道駅への地下通路等の接続など
- ※低減できる台数は、附置義務台数の40%を上限とする
- ※公共交通利用促進策の実施状況を毎年報告



《対象エリア》

- ② 天神中心部における駐車場の隔地化と集約化

現状の附置義務駐車場条例に基づき民間ビルが建て替わることで、駐車場が増加し、都心部への自動車の流入増が見込まれるため、交通混雑緩和を図る取り組みとして、一定のエリアを定め、エリア外への駐車場の隔地化を促す。



《対象エリア》

5. 今後の進め方

- 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
- 平成30年度は渋滞対策協議会を平成31年1月～3月頃に再度開催予定

