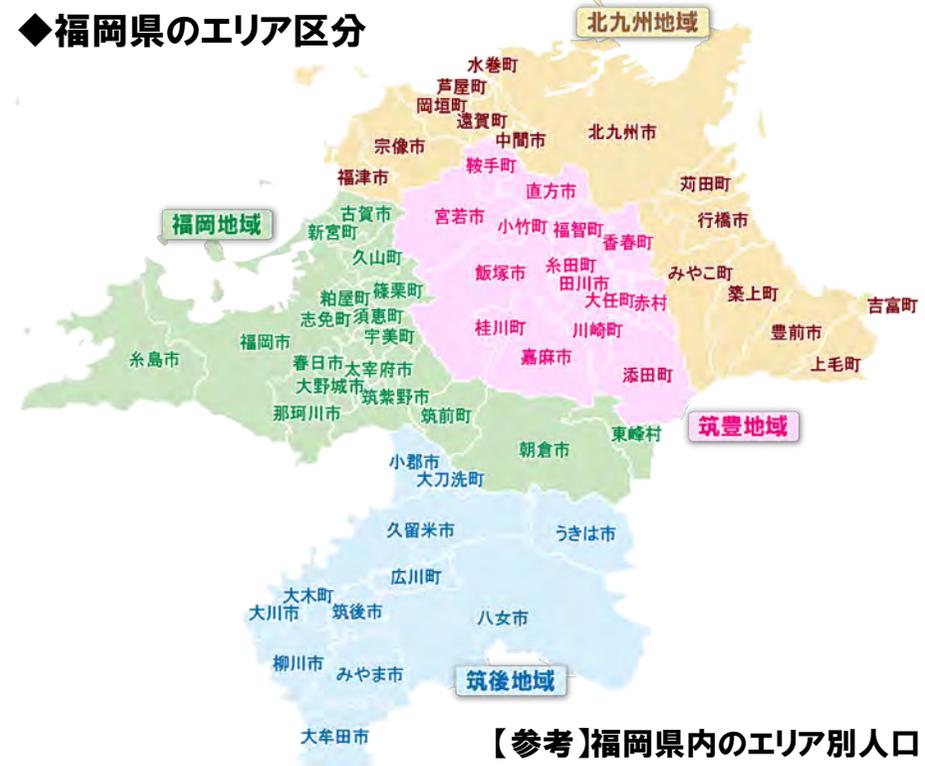


平成30年度 第2回 福岡県交通渋滞対策協議会

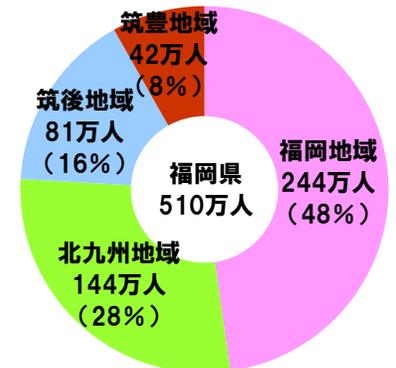
目次

- 1. これまでの検討経緯【報告】 1
- 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【報告】 2
- 3. 主要渋滞箇所の解除フローの見直しについて【議論】 11
- 4. 筑後地域の対策方針(案)について【議論】 14
- 5. 北九州地域の対策方針(案)について【議論】 25
- 6. 筑豊地域の対策方針(案)について【議論】 35
- 7. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】 42
- 8. 今後の進め方【報告】 45

◆福岡県のエリア区分



【参考】福岡県内のエリア別人口



平成31年2月20日(水)

1. これまでの検討経緯【報告】

○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/第2回 福岡県交通渋滞対策協議会	○交通基礎データの共有、 ○地域の渋滞箇所の素案の決定
H24.7		
H24.8	パブリックコメントの実施 (一般道路)(高速道路)	○道路利用者の意見を含めた地域の 渋滞箇所の特定
H24.11		
H24.12	H24年度 第3回 福岡県交通渋滞対策協議会	
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
H24年度 H25年度	主要渋滞箇所の渋滞要因の確認 渋滞対策の基本方針(案)の確認 (H24年度～H25年度 福岡県交通渋滞対策協議会)	○地域の渋滞箇所の状況・意見交換、 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
H26年度 H27年度 H28年度	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 主要渋滞箇所の解除方法(案) (H26年度～H28年度 福岡県交通渋滞対策協議会・ワーキング)	○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)、 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
H29.7	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、 主要渋滞箇所の解除方法(案)
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、 福岡地域の対策方針(案)
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、 福岡地域の対策方針(案)
H31.1	H30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、筑後地域の 対策方針(案)、北九州地域の対策方針(案)
今回 H31.2	H30年度 第2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、主要渋滞箇所 の解除方法(案)、各地域の対策方針(案)

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【報告】

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として1箇所くましろ(**神代交差点**)が選定

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
181箇所	15区間	127箇所
	(54箇所)	

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

▼主要渋滞箇所(一般道)の選定基準

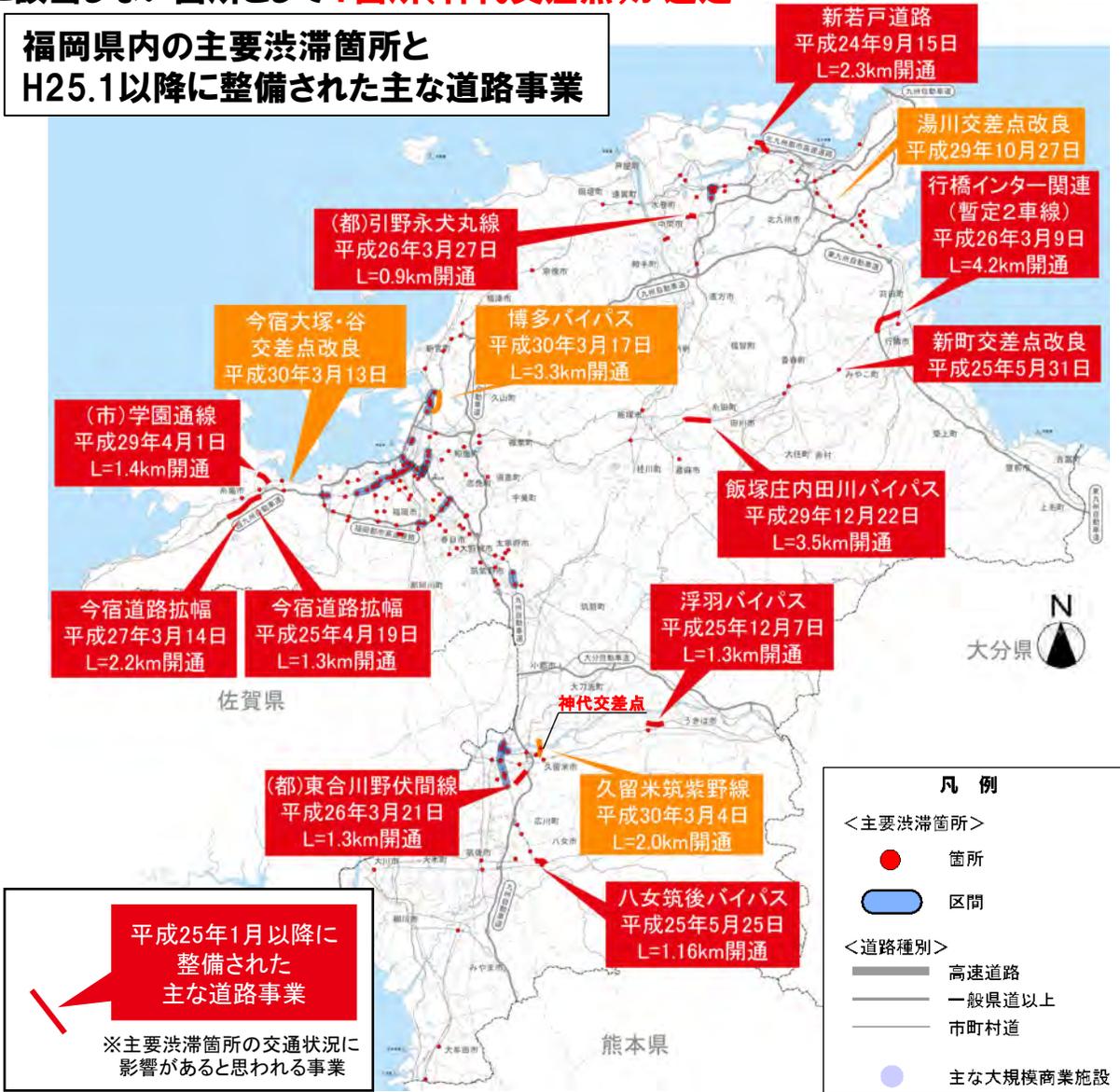
曜日・時間帯	選定基準
平日 朝 (7時~9時)	平均速度20km/h未満 ※いずれか一方でも該当する箇所
平日 夕 (17~19時)	
休日 昼 (7時~19時)	

▼主要渋滞箇所(一般道)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	1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1月以降に整備された主な道路事業
 ※主要渋滞箇所の交通状況に影響があると思われる事業

凡例

- <主要渋滞箇所>
 - 箇所
 - 区間
- <道路種別>
 - 高速道路
 - 一般県道以上
 - 市町村道
 - 主な大規模商業施設

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【報告】

②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**

○プローブデータを用いた供用後半年間のモニタリング結果では、**国道3号方向では旅行速度20km/h以上**となっている箇所もあるが、従道路側については依然として20km/h未満の方向もあるため、引き続き交通状況をモニタリングしながら対策を検討

●博多バイパスの整備概要



●開通半年後の速度状況の変化

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	30.1	29.8	31.5	15.8	16.5	15.7
	東	国道3号	13.0	23.4	27.2	26.6	33.8	33.6	13.5	10.4	6.4
	北	市道等	19.9	9.1	9.3	9.7	10.1	10.4	-10.2	1.0	1.1
御島橋	南	国道3号	20.8	15.5	19.3	25.4	21.1	23.6	4.6	5.6	4.3
	北	国道3号	8.4	8.4	8.0	14.4	14.8	18.1	6.1	6.4	10.2
	北	国道3号	7.2	9.7	9.7	12.2	15.1	17.5	5.0	5.4	7.8
香椎	西	市道等	3.8	4.4	6.2	9.9	8.5	9.4	6.1	4.1	3.2
	東	市道等	19.8	29.7	13.8	10.3	10.6	10.7	-9.5	-19.1	-3.1
	南	国道3号	18.4	15.3	15.6	29.1	27.4	28.5	10.7	12.1	12.9
香椎参道口	北	国道3号	19.5	19.1	21.3	29.1	27.9	28.0	9.6	8.8	6.7
	東	県道516号	3.7	5.8	7.3	6.9	4.7	6.2	3.2	-1.1	-1.1
	西	市道等	15.6	8.8	9.6	19.9	10.1	11.5	4.3	1.2	1.9
香椎浜団地入口	南	国道3号	15.5	11.9	12.7	27.1	22.9	23.6	11.6	11.0	10.9
	北	国道3号	20.1	14.3	17.4	28.8	20.4	24.8	6.8	6.1	7.4
	東	主要地方道24号	4.9	4.3	4.0	5.9	4.5	4.5	1.0	0.2	0.5
香椎副都心土地	北西	市道等	7.4	4.8	5.2	9.9	8.2	8.9	2.5	3.5	3.7
	南西	国道3号	19.5	14.4	16.4	23.2	15.2	17.6	3.6	0.8	1.2
	北東	国道3号	10.8	8.9	13.3	15.4	20.1	19.4	4.6	11.2	6.2
香椎副都心土地	北西	市道等	8.8	8.3	7.9	12.8	9.5	11.2	4.0	1.3	3.3
	北東	市道等	7.2	6.0	5.0	11.2	12.0	11.6	3.9	6.0	6.5

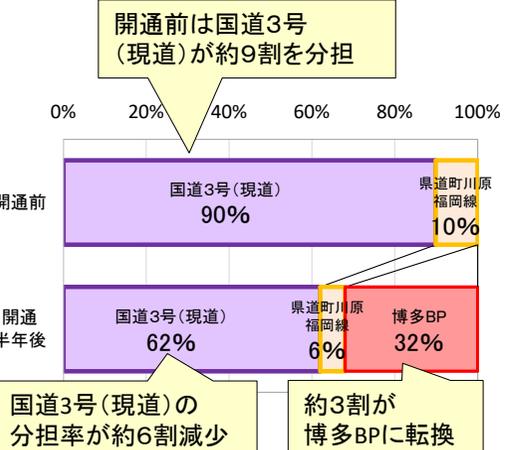
データ: 選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、整備後(H30.4~H30.9ETC2.0プローブ情報)

●供用後の交通状況変化

断面交通量(断面①)の変化



交通分担(断面①)の変化

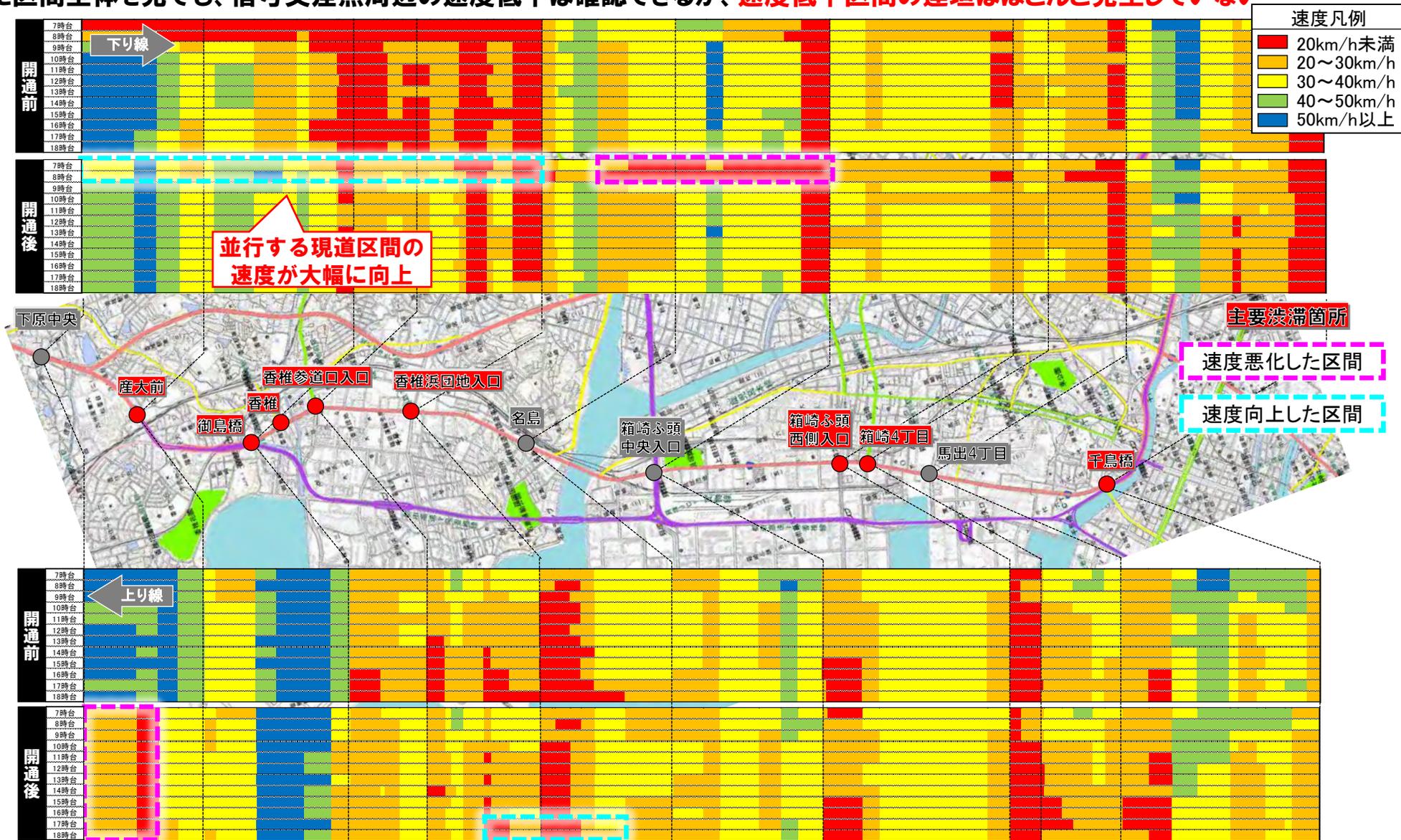


データ: 交通量調査結果(開通前:H30.3.6(火)、開通半年後:H30.10.3(水))

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【報告】

■整備前後の交通状況(平日:国道3号現道)

- 国号3号現道については、**供用区間に並行する区間での速度が大幅に向上しており、全体的に混雑が緩和**
- また区間全体を見ても、信号交差点周辺の速度低下は確認できるが、**速度低下区間の連坦はほとんど発生していない**

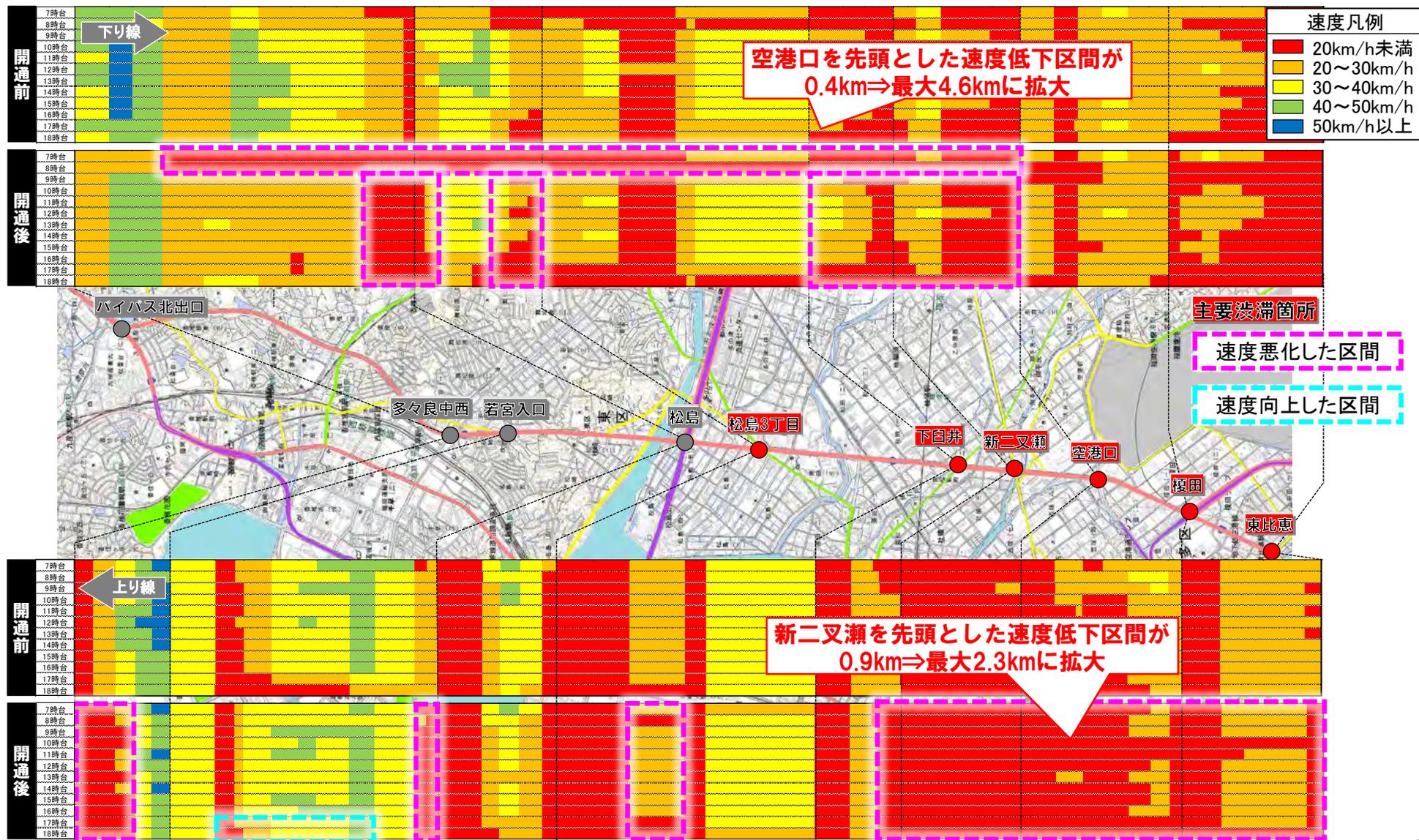


データ:ETC2.0プローブ情報(開通前:H29年度平日、開通後:H30.4~H30.9平日)

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【報告】

■整備前後の交通状況(平日:博多バイパス)

- 博多バイパスについては、全線開通に伴い交通流動が変化したことで、以前から混雑していた区間の混雑悪化が著しい
- 特に空港口や新二叉瀬を先頭とした速度低下区間が連続しているため、交通状況をモニタリングしながら追加対策を検討



2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【報告】

④ 国道202号 今宿大塚・今宿谷交差点改良

- 平成30年3月に今宿谷交差点の右折レーン増設及びカラー化が完了し、交通が整流化したことに伴い、今宿谷交差点での**右折車両による後続車の阻害が解消**し、今宿大塚交差点下り方向の**休日夕方渋滞長が解消(60m⇒0m)**
- プローブデータを用いた供用後半年間のモニタリング結果では、依然として旅行速度20km/h未満の方向も残存しているため、引き続き交通状況をモニタリングしながら対策を検討

● 今宿大塚・今宿谷交差点改良の整備概要

・今宿谷交差点の右折車両による阻害状況を解消するために、平成30年3月13日(火)に道路内で右折車線を増設するとともに、整流化を目的としたカラー化を実施

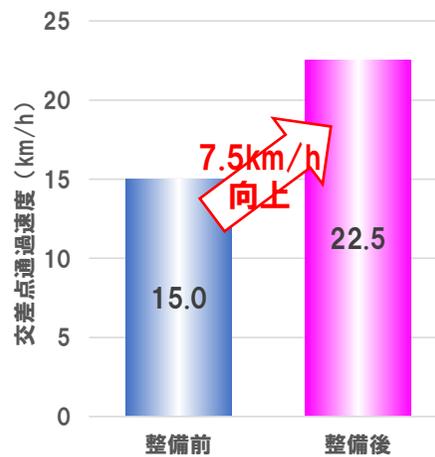


● 供用後の交通状況変化

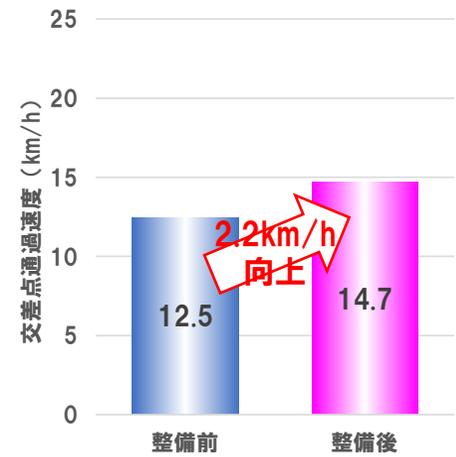


整備前: H27.11.15(日)11時頃、整備後: H30.1.19(土)11時頃

【今宿大塚交差点 下り方向直進交通】



【今宿大塚交差点 下り方向右折交通】

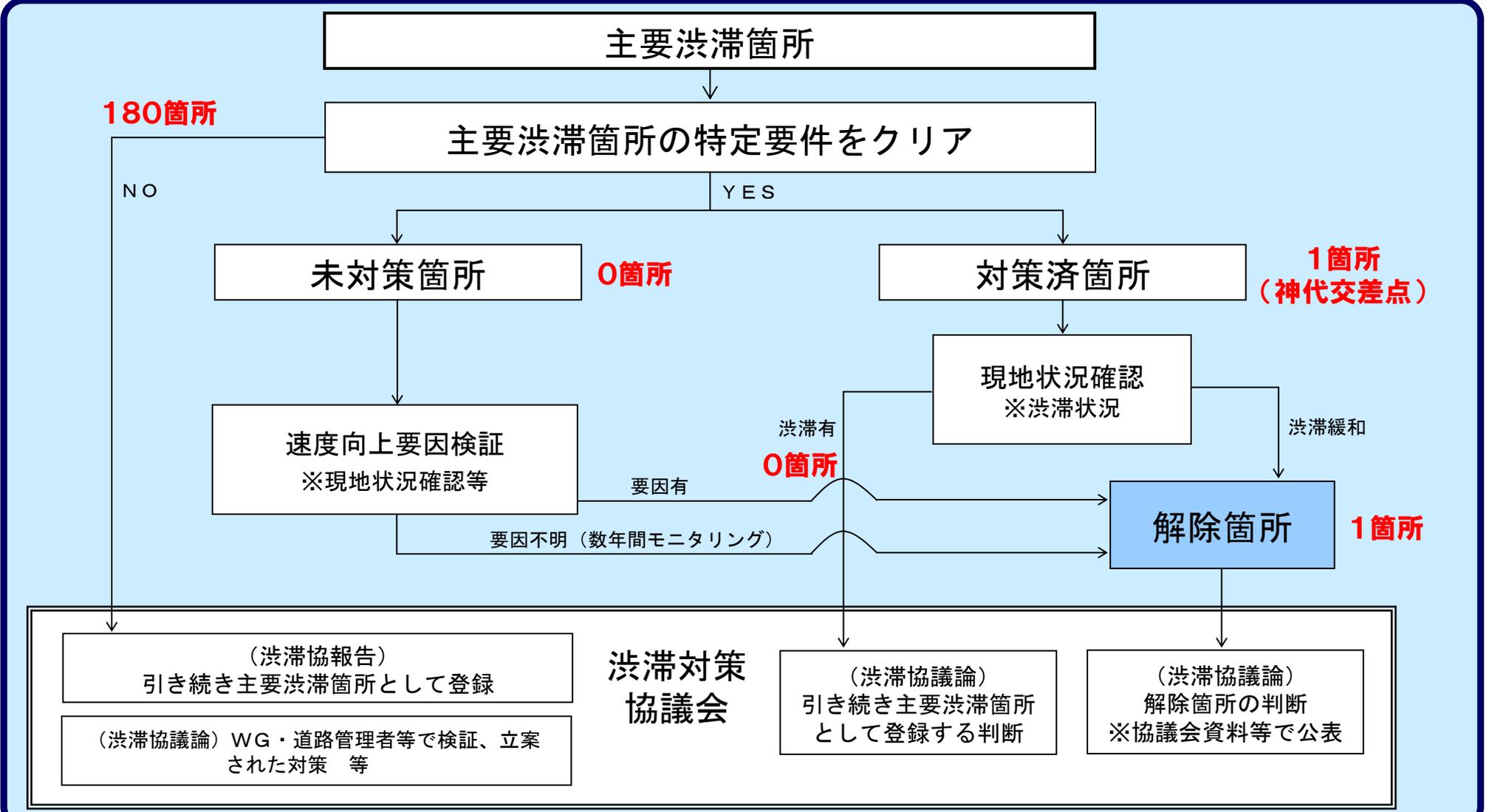


データ: ETC2.0プローブ情報(整備前: H29.4~H29.9休日、整備後: H30.4~H30.9休日)

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【報告】

⑤最新データによるモニタリング結果

- 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
- 最新プローブデータによるモニタリングを実施した結果、筑後地域の「神代交差点」において特定要件である旅行速度20km/h以上をクリアしているため、1年間のモニタリングでも同様の傾向であれば、**次回協議会で解除について議論予定**



2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【報告】

⑥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**道路整備に伴い旅行速度が向上したことを確認しているが、依然として特定要件(20km/h未満)に該当する方向が残存するため、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	効果期待方向	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	45.6	45.6	43.4	27.9	28.4	27.3
				北東	国道202号	○	18.1	12.9	13.6	30.3	29.4	26.8	12.2	16.5	13.2
				北	県道563号	-	15.4	13.7	14.9	15.6	14.9	15.2	0.2	1.2	0.3
				南	県道563号	-	23.9	26.0	22.6	34.5	33.3	30.5	10.6	7.3	7.9
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
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	29.5	29.7	17.5	16.4	15.7
				北西	国道3号	○	26.6	16.2	18.8	26.6	21.6	23.9	-0.0	5.4	5.1
				西	国道442号	-	28.0	11.7	19.4	24.2	15.9	21.3	-3.8	4.1	2.0
				北東	国道442号	○	30.2	20.9	23.4	23.3	17.8	24.0	-6.9	-3.1	0.6
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	30.1	26.3	30.7	5.2	12.5	18.3
				西	国道210号	○	20.2	12.1	12.7	23.4	22.7	25.9	3.2	10.6	13.2
				南	県道729号	-	8.2	6.2	10.0	25.5	23.2	24.6	17.3	17.0	14.6
				北	その他道路	-	15.1	21.6	23.6	19.1	16.2	16.5	3.9	-5.3	-7.1
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	17.7	15.9	16.5	-8.8	-11.2	-11.6
				北	国道3号	○	9.8	8.9	7.2	19.6	12.6	18.8	9.8	3.7	11.6
				西	国道209号	-	19.7	9.2	7.8	22.5	16.5	21.3	2.8	7.3	13.4
				東	国道322号	-	10.0	8.5	7.9	15.2	14.5	13.5	5.3	6.0	5.5
				南	国道3号	○	20.5	17.6	18.8	16.2	15.7	16.8	-4.2	-1.9	-2.0
筑後	一丁田	(都)東合川野伏間線	H26.3.21	北	国道3号	○	8.3	8.2	8.4	23.0	16.9	21.6	14.6	8.7	13.1
				北西	県道753号	-	15.9	9.4	11.5	17.6	12.3	18.1	1.7	2.9	6.6
				東	県道752号	-	10.8	11.2	12.0	11.1	11.1	15.5	0.3	-0.1	3.5
				北東	県道728号	-	対象外	対象外	対象外	25.3	17.7	15.8	対象外	対象外	対象外
				南	国道3号	○	10.1	11.8	12.6	10.2	15.9	16.3	0.2	4.1	3.7
筑後	苅原	(都)東合川野伏間線	H26.3.21	北	国道3号	○	15.0	12.7	13.8	16.6	13.1	15.5	1.5	0.5	1.7
				西	県道755号	-	7.9	6.1	7.9	13.4	11.3	16.1	5.5	5.2	8.3
				東	その他道路	-	5.2	8.6	9.9	4.4	7.4	9.1	-0.8	-1.2	-0.8
				東	その他道路	-	10.2	6.5	10.8	9.6	8.0	11.0	-0.6	1.5	0.2
				南	国道3号	-	5.5	7.2	7.5	15.2	14.6	14.1	9.7	7.4	6.6
筑後	上津荒木	(都)東合川野伏間線	H26.3.21	北	国道3号	○	12.4	10.7	11.0	18.2	20.8	19.8	5.8	10.0	8.9
				西	その他道路	-	7.8	6.2	5.6	6.6	5.7	6.0	-1.2	-0.5	0.4
				東	その他道路	-	対象外	対象外	対象外	10.1	7.1	6.5	対象外	対象外	対象外
				東	その他道路	-	対象外	対象外	対象外	10.1	7.1	6.5	対象外	対象外	対象外

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(H30.4~H30.9ETC2.0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【報告】

⑦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**道路整備に伴い旅行速度が向上したことを確認しているが、依然として特定要件(20km/h未満)に該当する方向が残存するため、解除要件に該当しない**
- 神代交差点については、神代橋架替えに伴い信号交差点で無くなったことで、各方向ともに**旅行速度20km/h以上となっていることを確認しているが、隣接する新設交差点(神代橋南交差点)に渋滞箇所が移動**

▼近年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	効果期待方向	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
北九州	湯川	国道10号湯川交差点改良	H29.10.27	北	県道264号	-	6.7	7.9	13.3	8.5	8.5	10.2	1.8	0.6	-3.1
				北西	国道10号	-	28.7	26.3	24.6	18.8	16.4	14.9	-9.9	-9.9	-9.7
				南	国道10号	○	13.8	13.9	17.3	18.4	18.8	18.8	4.6	4.9	1.5
筑後	神代	(主)久留米筑紫野線(神代橋工区)	H30.3.7	北	主要地方道53号	○	8.4	8.5	12.1	25.0	29.0	26.8	16.6	20.6	14.7
				東	県道739号	-	対象外	対象外	対象外	-	26.3	32.9	対象外	対象外	対象外
				南西	主要地方道53号	○	12.8	13.6	21.3	23.6	23.3	27.0	10.8	9.8	5.7
福岡	今宿大塚	R202今宿谷・大塚交差点改良	H30.3.13	北	国道202号	-	9.4	13.5	13.4	7.4	11.1	9.1	-2.0	-2.3	-4.3
				西	国道202号	-	9.2	12.6	12.7	10.1	13.5	12.6	1.0	1.0	-0.1
				東	国道202号	○	7.7	10.1	8.2	15.9	14.4	15.9	8.2	4.3	7.7
福岡	産大前	R3博多バイパス	H30.3.17	西	国道3号	○	14.3	13.3	15.8	30.1	29.8	31.5	15.8	16.5	15.7
				東	国道3号	○	13.0	23.4	27.2	26.6	33.8	33.6	13.5	10.4	6.4
				北	市道等	-	19.9	9.1	9.3	9.7	10.1	10.4	-10.2	1.0	1.1
福岡	御島橋	R3博多バイパス	H30.3.17	南	国道3号	○	20.8	15.5	19.3	25.4	21.1	23.6	4.6	5.6	4.3
				北	国道3号	○	8.4	8.4	8.0	14.4	14.8	18.1	6.1	6.4	10.2
				北	国道3号	○	7.2	9.7	9.7	12.2	15.1	17.5	5.0	5.4	7.8
				西	市道等	-	3.8	4.4	6.2	9.9	8.5	9.4	6.1	4.1	3.2
				東	市道等	-	19.8	29.7	13.8	10.3	10.6	10.7	-9.5	-19.1	-3.1
福岡	香椎	R3博多バイパス	H30.3.17	南	国道3号	○	18.4	15.3	15.6	29.1	27.4	28.5	10.7	12.1	12.9
				北	国道3号	○	19.5	19.1	21.3	29.1	27.9	28.0	9.6	8.8	6.7
				東	県道516号	-	3.7	5.8	7.3	6.9	4.7	6.2	3.2	-1.1	-1.1
				西	市道等	-	15.6	8.8	9.6	19.9	10.1	11.5	4.3	1.2	1.9
福岡	香椎参道口	R3博多バイパス	H30.3.17	南	国道3号	○	15.5	11.9	12.7	27.1	22.9	23.6	11.6	11.0	10.9
				北	国道3号	○	20.1	14.3	17.4	26.8	20.4	24.8	6.8	6.1	7.4
				東	主要地方道24号	○	4.9	4.3	4.0	5.9	4.5	4.5	1.0	0.2	0.5
				北西	市道等	-	7.4	4.8	5.2	9.9	8.2	8.9	2.5	3.5	3.7
福岡	香椎浜団地入口	R3博多バイパス	H30.3.17	南西	国道3号	○	19.5	14.4	16.4	23.2	15.2	17.6	3.6	0.8	1.2
				北東	国道3号	○	10.8	8.9	13.3	15.4	20.1	19.4	4.6	11.2	6.2
				北西	市道等	-	8.8	8.3	7.9	12.8	9.5	11.2	4.0	1.3	3.3
				南東	市道等	○	7.2	6.0	5.0	11.2	12.0	11.6	3.9	6.0	6.5

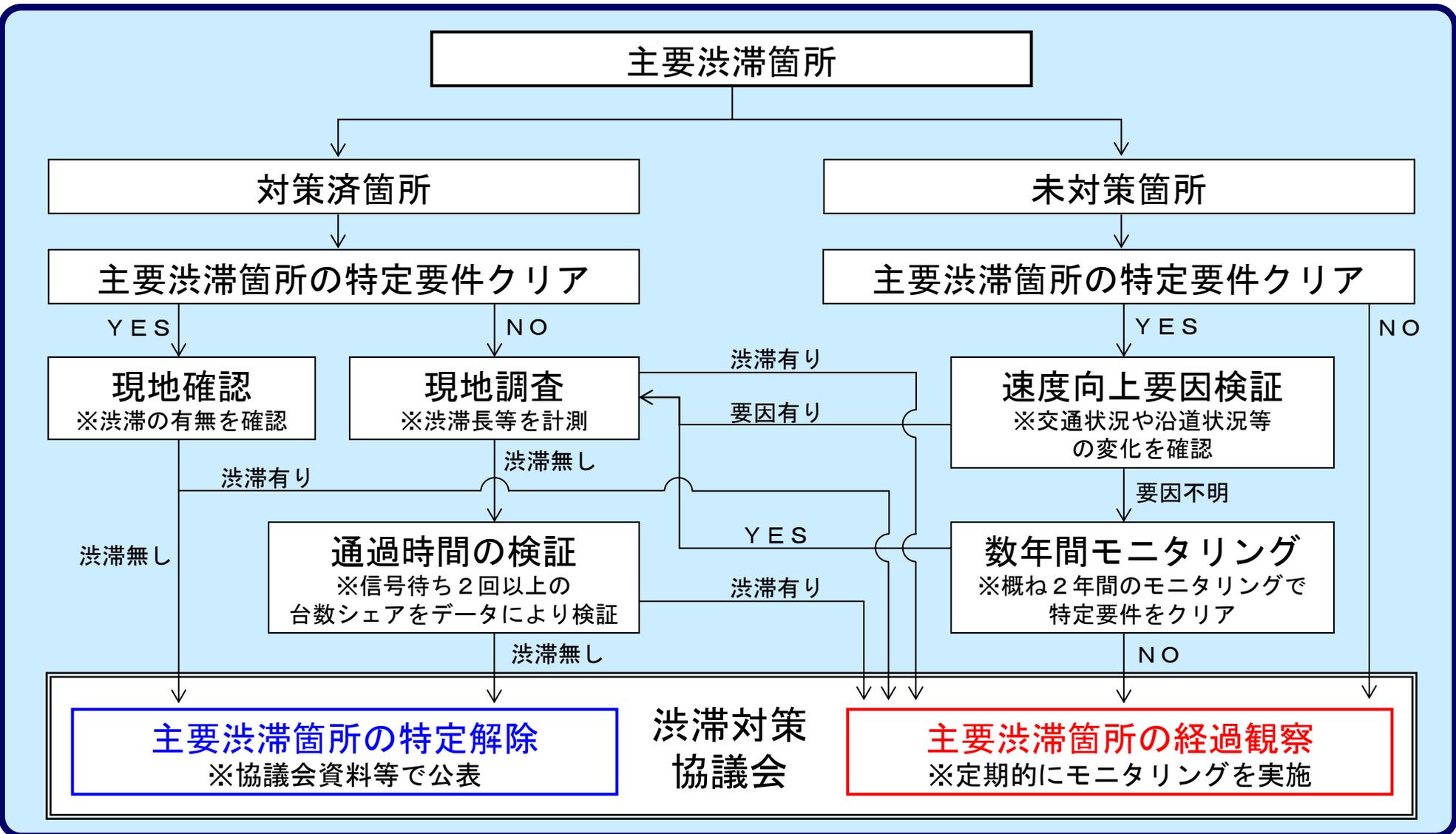
注)ハッチング箇所は選定時に20km/h未満の箇所を示す

データ:選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H30.4~H30.9ETC2.0プローブ情報)

3. 主要渋滞箇所の解除フローの見直しについて【議論】

■主要渋滞箇所(一般道)の取扱(解除)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行う



3. 主要渋滞箇所の解除フローの見直しについて【議論】

■主要渋滞箇所解除における評価方法(例)

- 主道路である国道202号は、4車線化により、**旅行速度が20km/h以上に向上している**
- 従道路である県道563号の「方向③」は、赤信号による停車時間のロスにより旅行速度が20km/hを下回るが、**現地調査や通過時間を検証した結果、渋滞は確認されなかった**
- 以上の結果から、**“主要渋滞箇所を解除”**する

【位置図】



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	63秒	37秒
青時間比	48%	28%
サイクル長	130秒	

H30.8.22(水) 17時台

【フォローアップ結果】

※旅行速度: 選定時 (H24.4-H24.8)、最新 (H29.4-H30.3)
 ※現地調査: H30.8.22(水) ※通過時間: H29.4-H30.3

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	国道202号	国道202号	県道563号	県道563号
	4車線化(H27.3.14)	4車線化(H25.4.19)	対策無	
旅行速度	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h未満</p>	<p>20km/h以上</p>
現地調査			<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 150m</p> <p>最大渋滞長: 0m</p>	
通過時間			<p>渋滞無し</p>	

主要渋滞箇所の解除

①筑後地域の概況と対策の基本方針

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

基本方針

- 関係者で構成されるエリアワーキングにおいて、筑後地域全体を対象に対策検討及び対策効果を検証してまいります。
- 国道3号鳥栖久留米道路、(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。

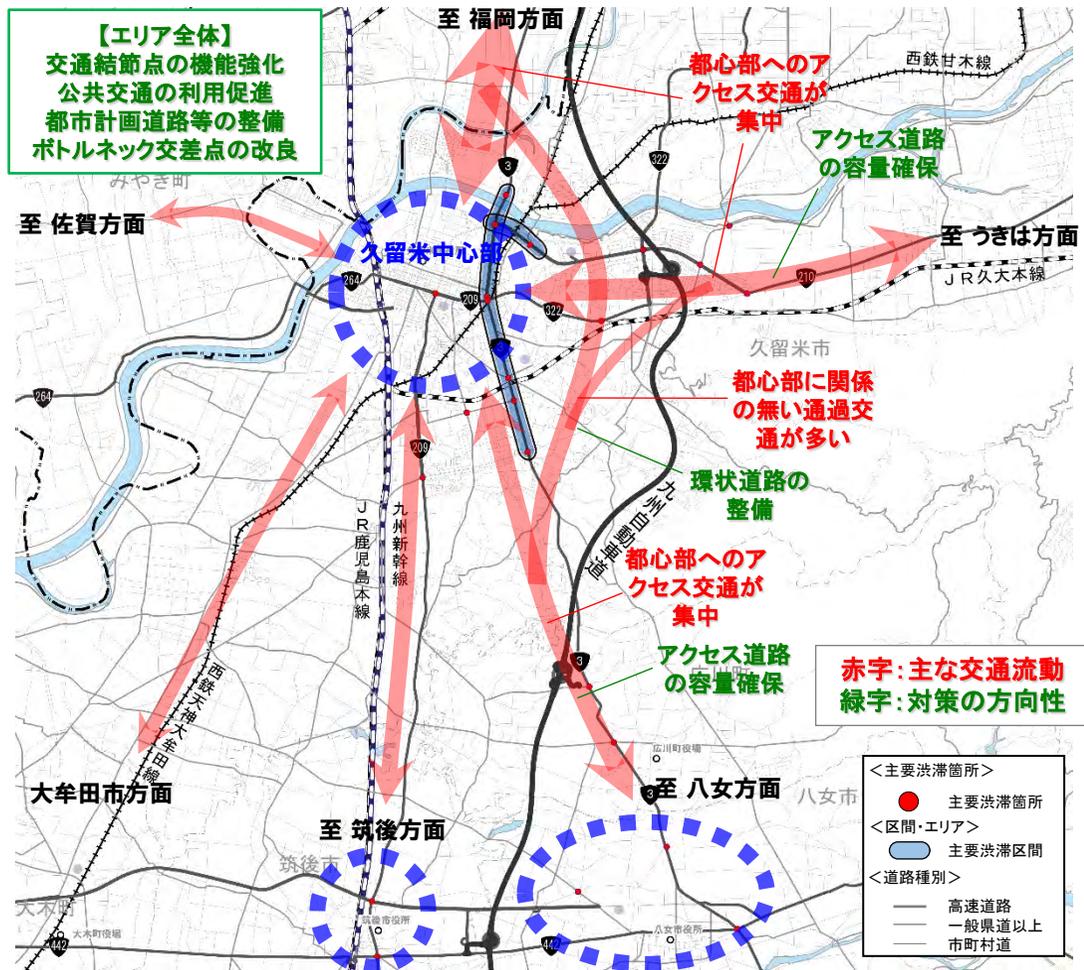
(エリアWG体制)

道路管理者

福岡県警

公共交通事業者等

3. 久留米市周辺の主要渋滞箇所と対策の方向性



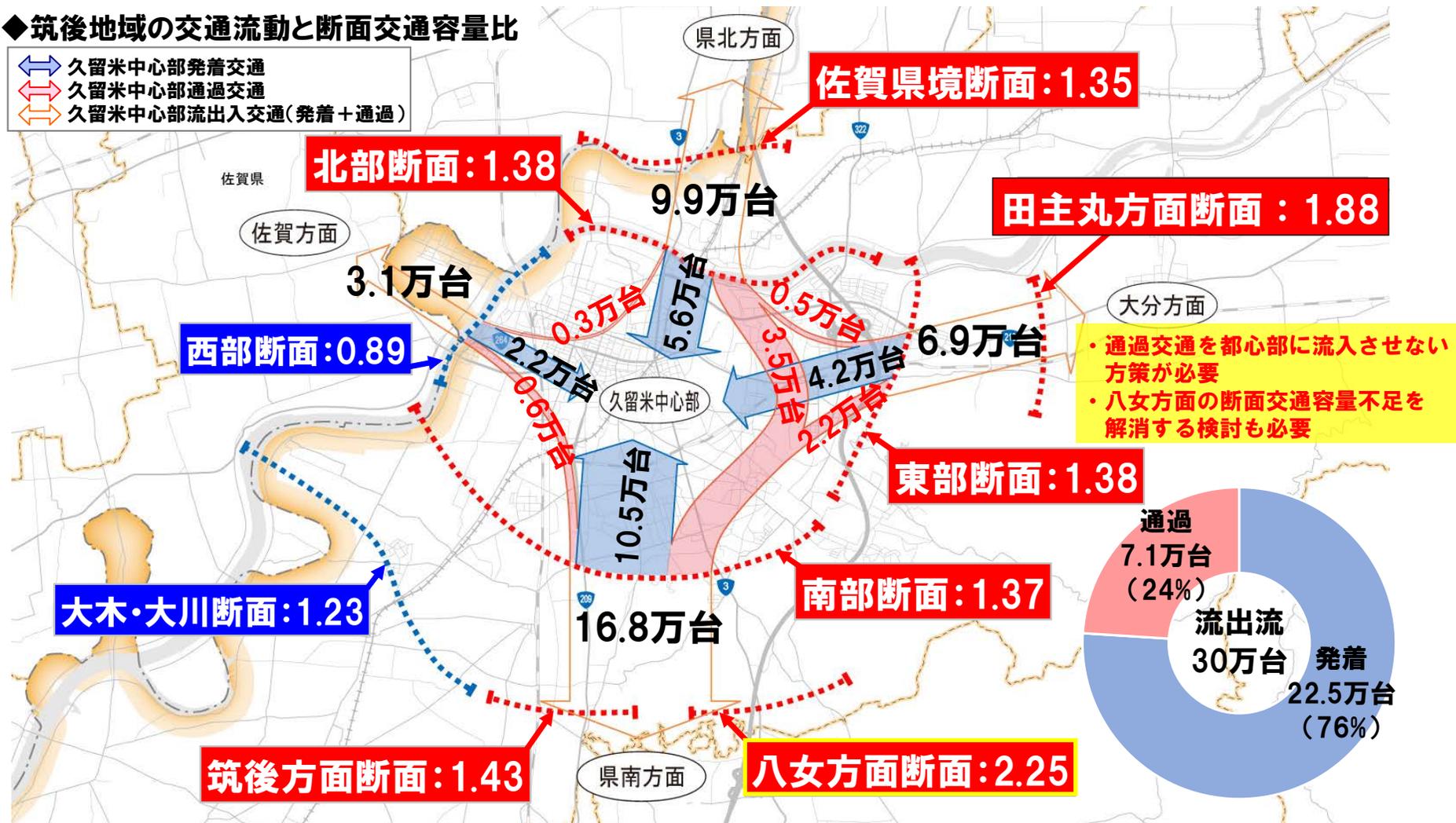
4. 筑後地域の対策方針(案)について【議論】

②筑後地域の交通流動と断面混雑度

- 筑後地域では、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⇔北部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

◆筑後地域の交通流動と断面交通容量比

- ↔ 久留米中心部発着交通
- ↔ 久留米中心部通過交通
- ↔ 久留米中心部流出入交通(発着+通過)

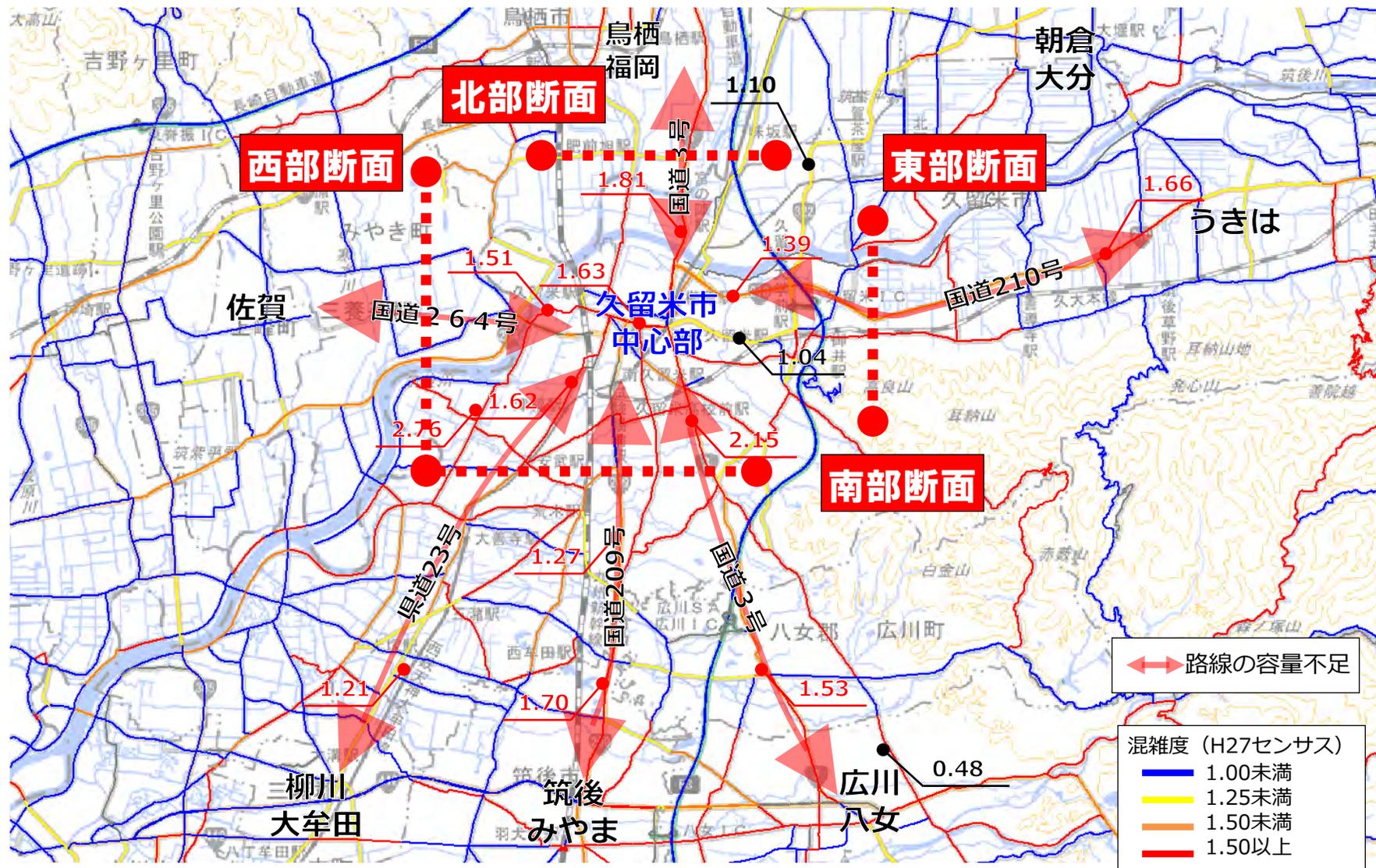


※交通流動は現況交通量配分 (H170D) より集計、断面交通容量比はH22センサスより集計 (高速道路を除く)

4. 筑後地域の対策方針(案)について【議論】

③筑後地域の交通状況(主要路線の混雑度)

○久留米市中心部へ向かう各断面を担う幹線道路(国道3号/国道209号/国道210号/国道264号/県道23号)において混雑度が1.25を超過している状況であり、**各路線ともに容量が不足**



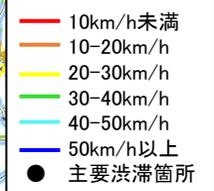
4. 筑後地域の対策方針(案)について【議論】

③筑後地域の交通状況(速度状況)

- 筑後地域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所的に渋滞
- 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

◆筑後地域の幹線道路の走行速度

平日：混雑時

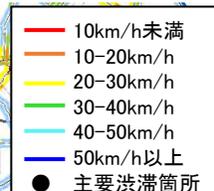


久留米市中心部が面的に速度低下

データ：プローブデータ(H27.3~H28.2 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)

◆筑後地域の幹線道路の走行速度

休日：昼間

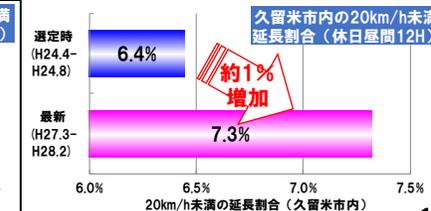
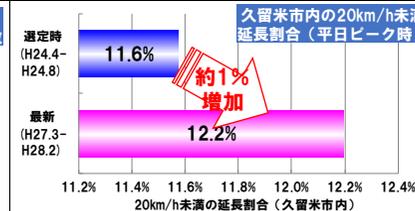
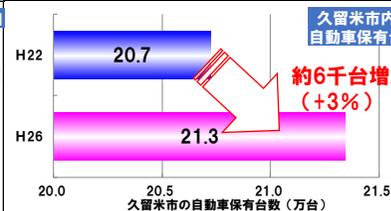
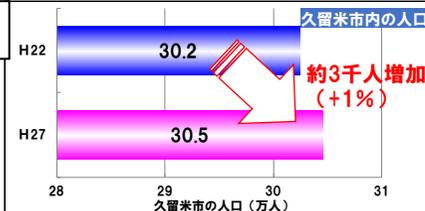


久留米市中心部が面的に速度低下

データ：プローブデータ(H27.3~H28.2 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)

◆久留米市の状況変化

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



データ：国勢調査

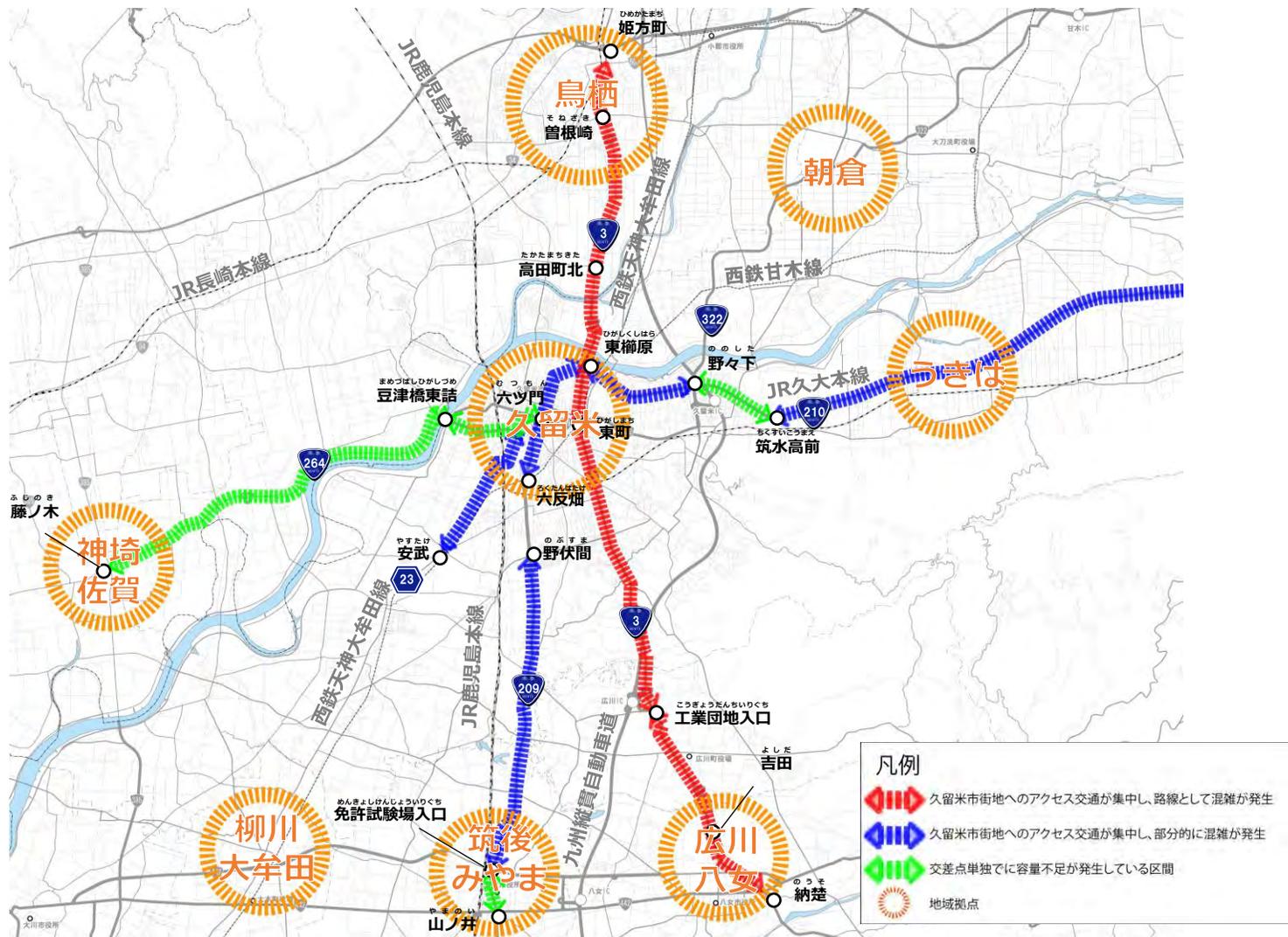
※二輪車除く

データ：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)

4. 筑後地域の対策方針(案)について【議論】

④筑後地域の交通課題

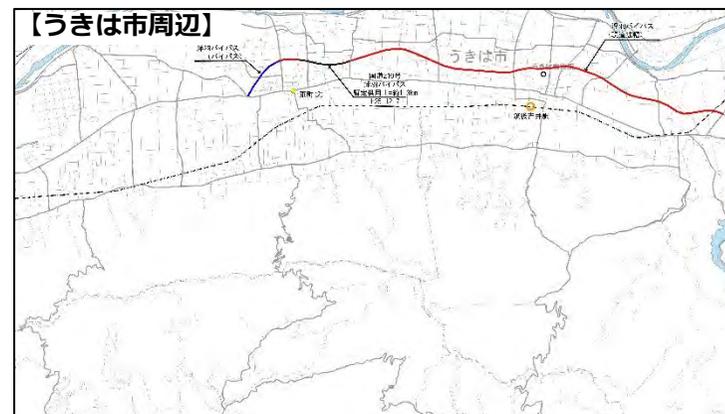
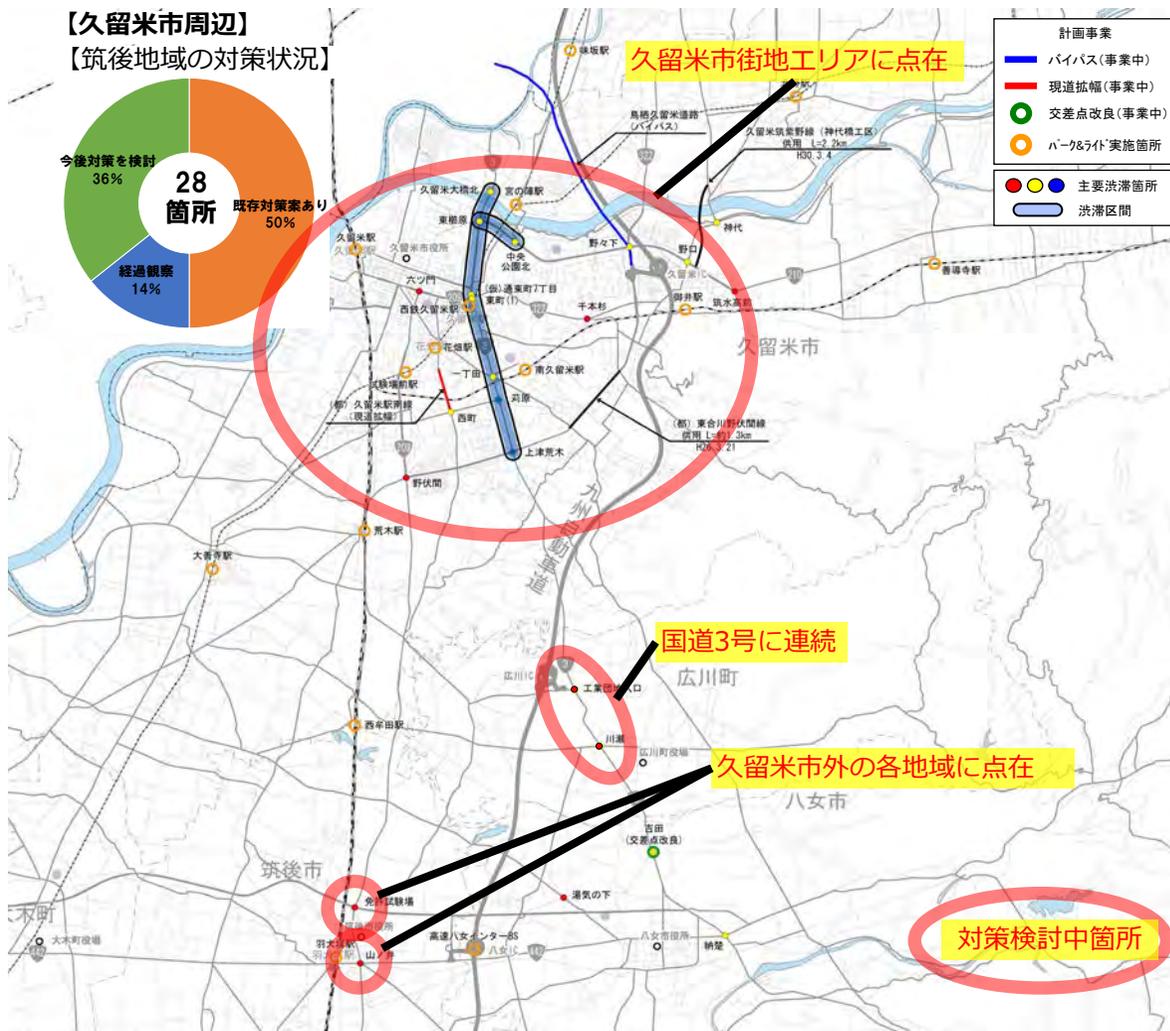
- 国道3号においては、久留米市街地へのアクセス交通集中によって**路線全体で容量不足**が発生
- 国道209号/国道210号を初めとする主要幹線道路では、ピーク時の久留米市街地へのアクセス交通集中により**部分的に容量不足**が発生
- 久留米市街地から離れた郊外部では、単独のボトルネック箇所が存在



4. 筑後地域の対策方針(案)について【議論】

⑤筑後地域の対策実施状況

- 久留米市街地及びその郊外部を結ぶ主要幹線(国道3号/209号/210号)に集中しており、混雑解消にあたっては久留米市街地周辺の交通流動等を踏まえた上で久留米市周辺**エリアとしての対策検討**が必要
- その他周辺市区町村にも点在しており、**個別の対策検討**が必要



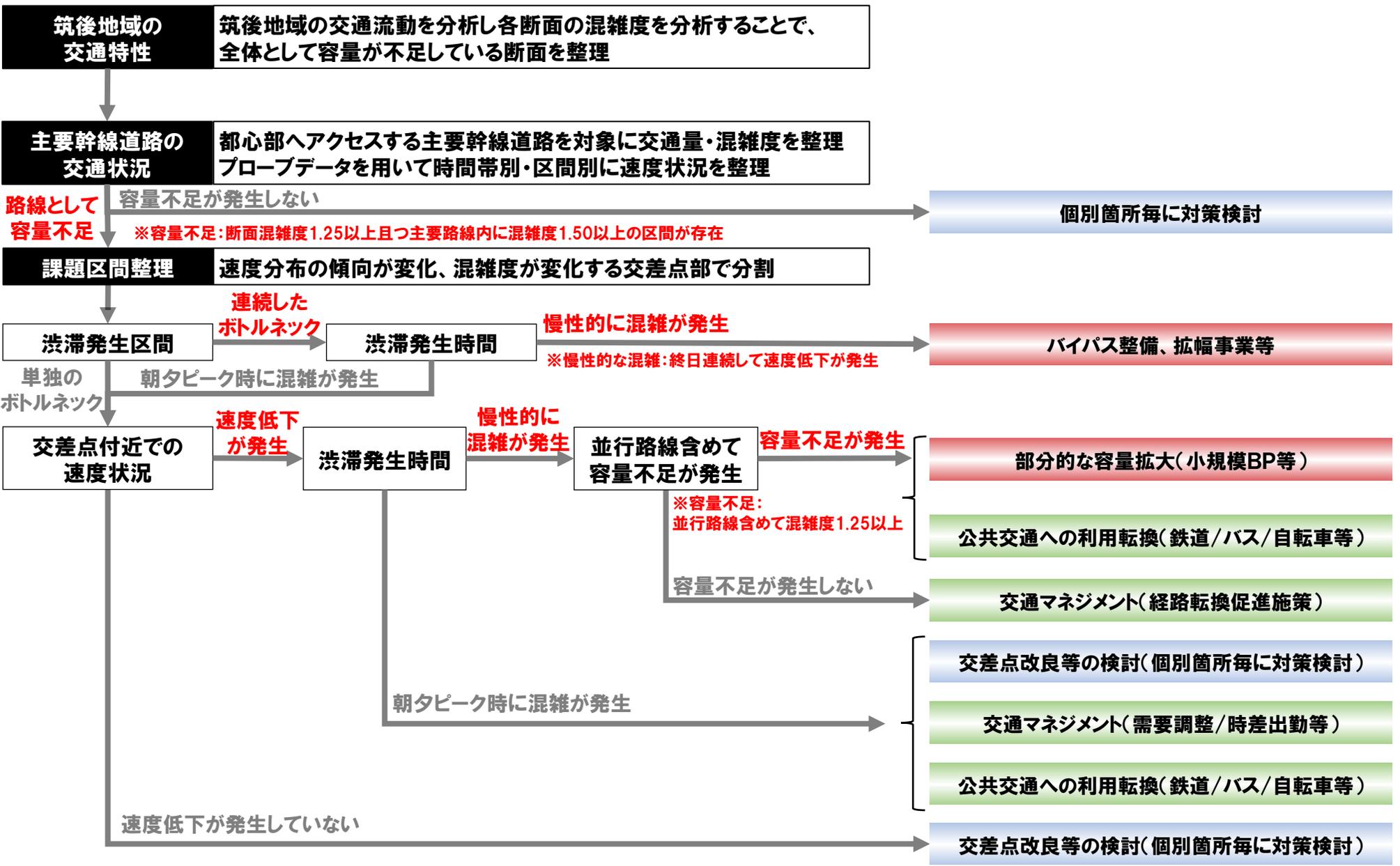
- …計画事業によって解消・緩和効果が見込まれる箇所
- …今後、具体的な対策を検討する箇所
- …計画事業の整備が完了し経過観察中の箇所

※既存対策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. 筑後地域の対策方針(案)について【議論】

⑦筑後地域の課題と対策方針の考え方

ハード対策 ソフト対策 個別対応



4. 筑後地域の対策方針(案)について【議論】

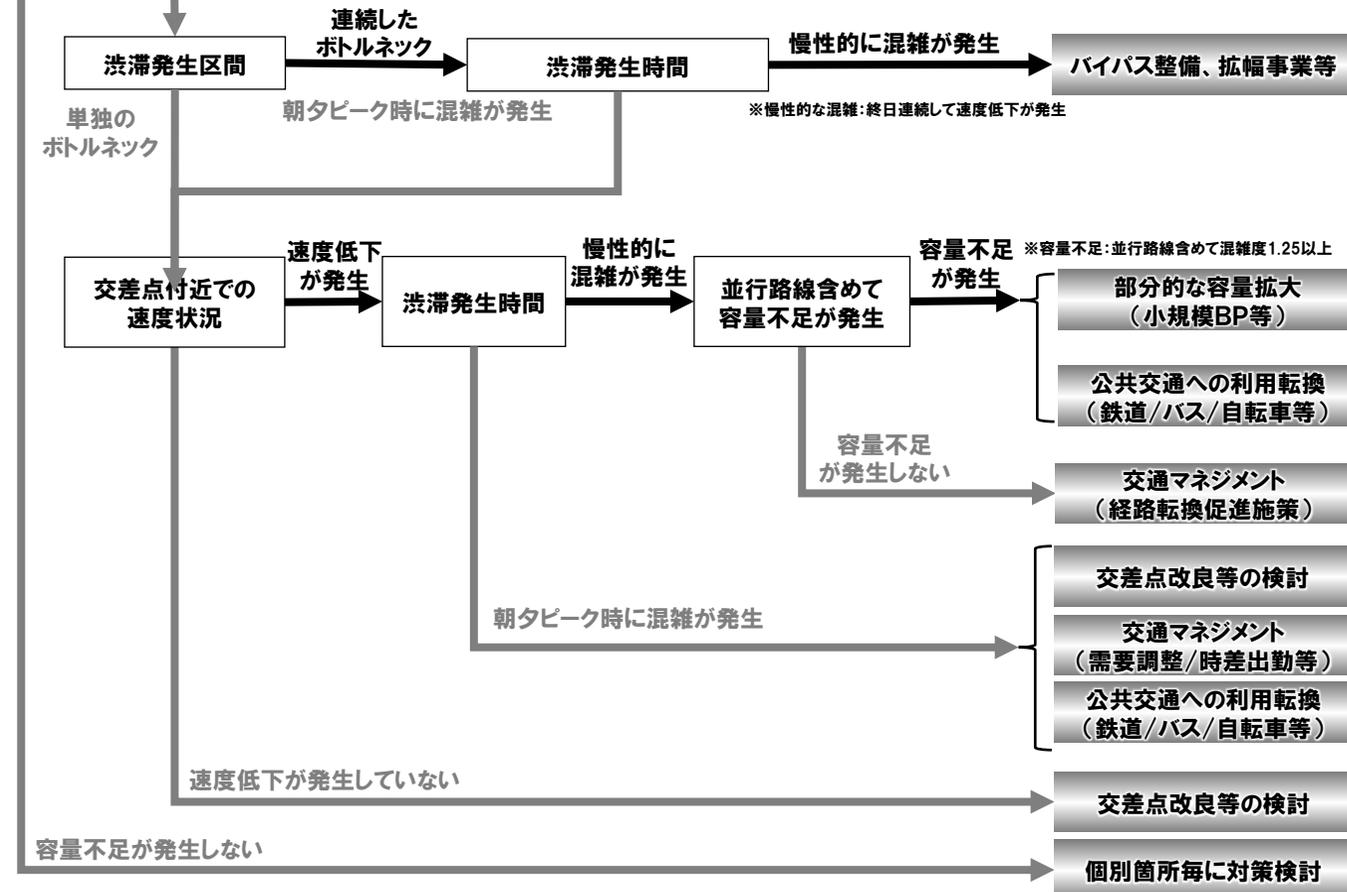
⑧筑後地域の課題と対策方針(案)

筑後地域の交通特性 筑後地域の交通流動を分析し各断面の混雑度を分析することで、全体として容量が不足している断面を整理

主要幹線道路の交通状況 都心部へアクセスする主要幹線道路を対象に交通量・混雑度を整理
プローブデータを用いて時間帯別・区間別に速度状況を整理

路線として容量不足 ※容量不足:断面混雑度1.25以上且つ主要路線内に混雑度1.50以上の区間が存在

課題区間整理 速度分布の傾向が変化、混雑度が変化する交差点部で分割



対象区間 (箇所)

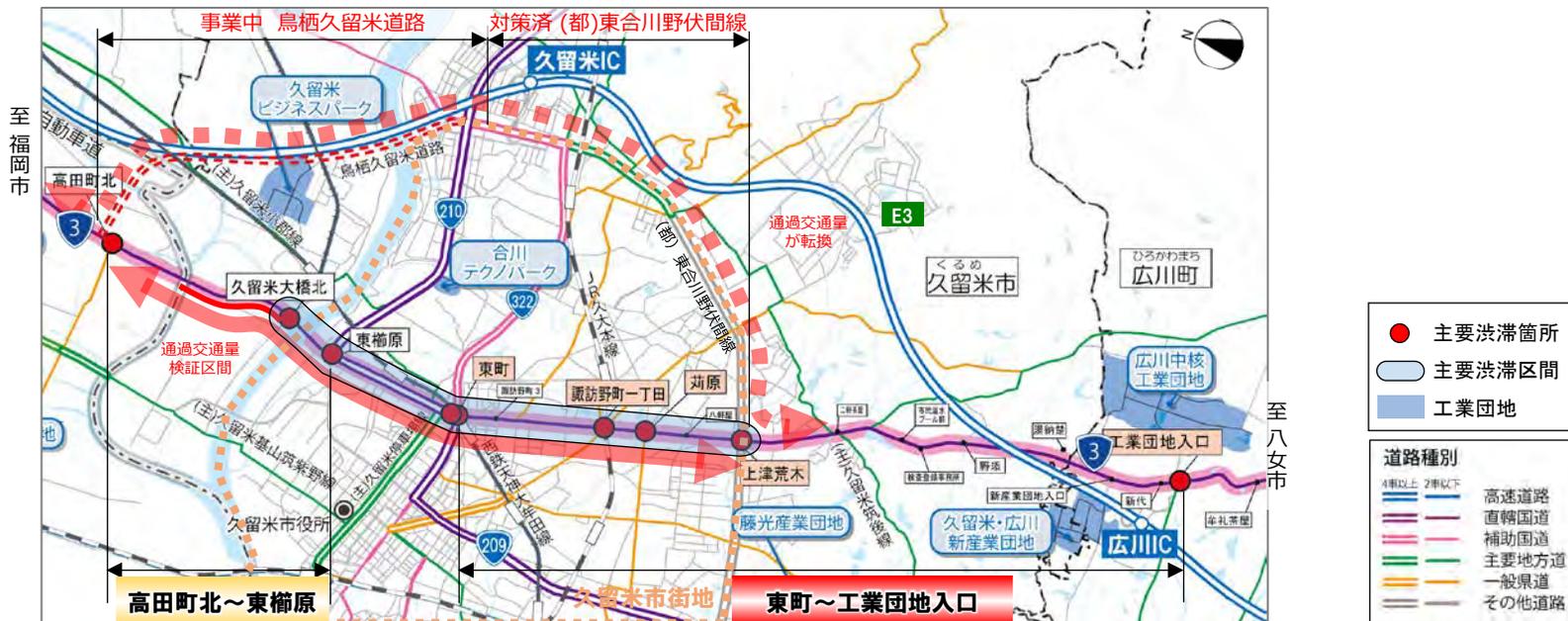
対策事業

対策検討の優先度が高い区間	実施済・実施中事業
国道3号 高田町北～東櫛原	鳥栖久留米道路
国道3号 東町～工業団地入口	(鳥栖久留米道路)
国道3号 工業団地入口～旧立花町	
国道209号 六ツ門～六反畑	津福バイパス(完)
国道210号 筑水高前～上原	
国道264号 六ツ門～豆津橋東詰	
該当無し	
国道209号 野伏間～免許試験場前	久留米東バイパス(完)
国道210号 東櫛原～野々下	鳥栖久留米道路
県道23号 本町4丁目～安武	(主)久留米柳川線バイパス
国道3号川瀬	国道3号吉田等
国道209号金栗	国道208号船津等
	国道3号吉田交差点改良

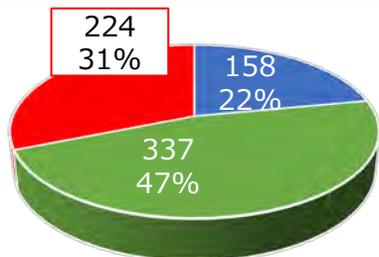
4. 筑後地域の対策方針(案)について【議論】

⑧筑後地域の課題と対策方針(案)

- 国道3号の高田町北～上津荒木を利用する交通の3割が久留米市街地を通過する交通
- 東町～工業団地入口については、鳥栖久留米道路の整備により、東合川野伏間線(実施済)と一体となって環状道路を形成し、通過交通の転換が予測されるため、整備後の交通状況を踏まえ対策を検討
- ただし、東町～上津荒木は主要渋滞区間に指定されており、交通課題も大きいことから、都市計画道路の整備や交差点改良等の対策を推進



国道3号(高田町北～上津荒木)の交通の31%は久留米市街地を通過する交通



- 内々
- 流入出
- 通過

(百台/日)

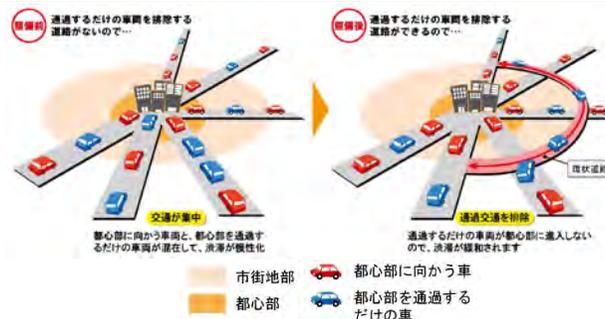
資料：交通量推計結果(H42)

▲国道3号(高田町北～上津荒木)の交通流動

交通の課題

- ・国道3号の交通は「内々」「流入出」「通過」が混在

鳥栖久留米道路の整備により東合川野伏間線と一体となって市街地を環状する道路が形成



対策方針

- ・環状道路の形成により市街地への通過交通を排除
- ・主要渋滞箇所の交差点改良等による渋滞緩和

4. 筑後地域の対策方針(案)について【議論】

⑨筑後地域のソフト対策方針(案)の考え方

○公共交通への転換等のソフト対策については、**交通特性だけでなく地域特性も踏まえて検討**する必要があるため、公共交通のサービス水準等も含めて有効と考えられる対策方針を具体化する

【STEP1】地域状況(情勢や特性)の把握

【STEP2】地域(課題区間)の交通特性の把握

【STEP3】地域状況及び課題区間の交通特性に合ったソフト対策を検討

地域(課題区間)	地域状況(情勢や特性)	地域の交通特性	有効と考えられる対策方針
久留米市市街地部	<ul style="list-style-type: none"> ・緩やかな傾斜の平坦地でコンパクト ・バス路線網が市街地部内を網羅的に運行 	市街地内を行き来する交通が多い(5km未満の短トリップが多い)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用促進(市街地内の移動を自動車→自転車へ転換) ・バス利用促進(市街地内の移動を自動車→バスへ転換)
久留米市郊外部(うきは/筑後/広川等)	<ul style="list-style-type: none"> ・久留米市街地へ通勤通学する人が多い ・久留米市街地に向けて鉄道路線やバス路線が運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤通学ピーク時に混雑が集中 ・郊外部⇒久留米の短中トリップが多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用促進(通勤通学時の移動手段を自動車→バス鉄道へ転換)
工業団地や物流団地を結ぶ幹線道路(久留米/八女/広川等)	<ul style="list-style-type: none"> ・物流拠点や工業団地が沿線に集積 	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車混入割合が高い ・大型車が都市間を跨ぎ通行 	<ul style="list-style-type: none"> ・並行する高速道路へ経路転換
その他地域都市(筑後/みやま/大牟田等)	-	<ul style="list-style-type: none"> ・交通集中による渋滞発生、特定方向の渋滞発生 ・右左折レーンの未整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ピンポイント渋滞対策 ・局所的改良(ハード)

①北九州地域の概況と対策の方向性

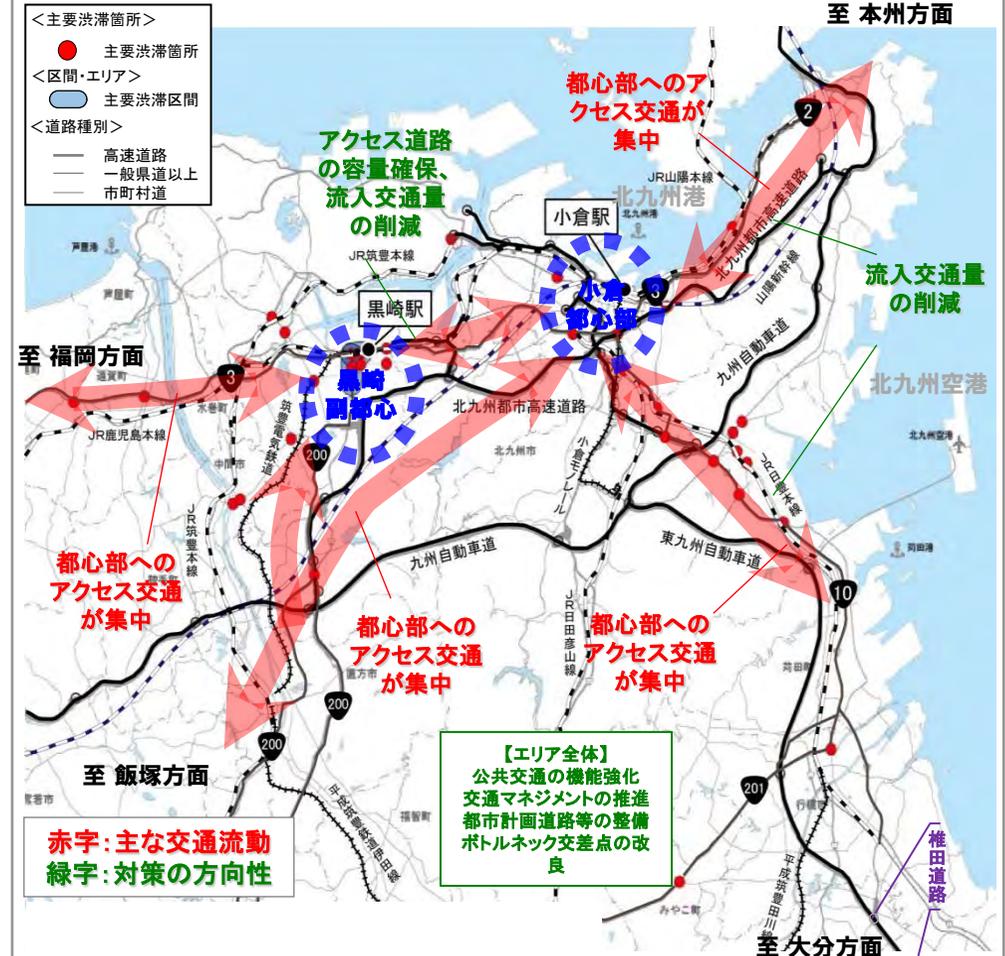
1. 北九州地域の概況

	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

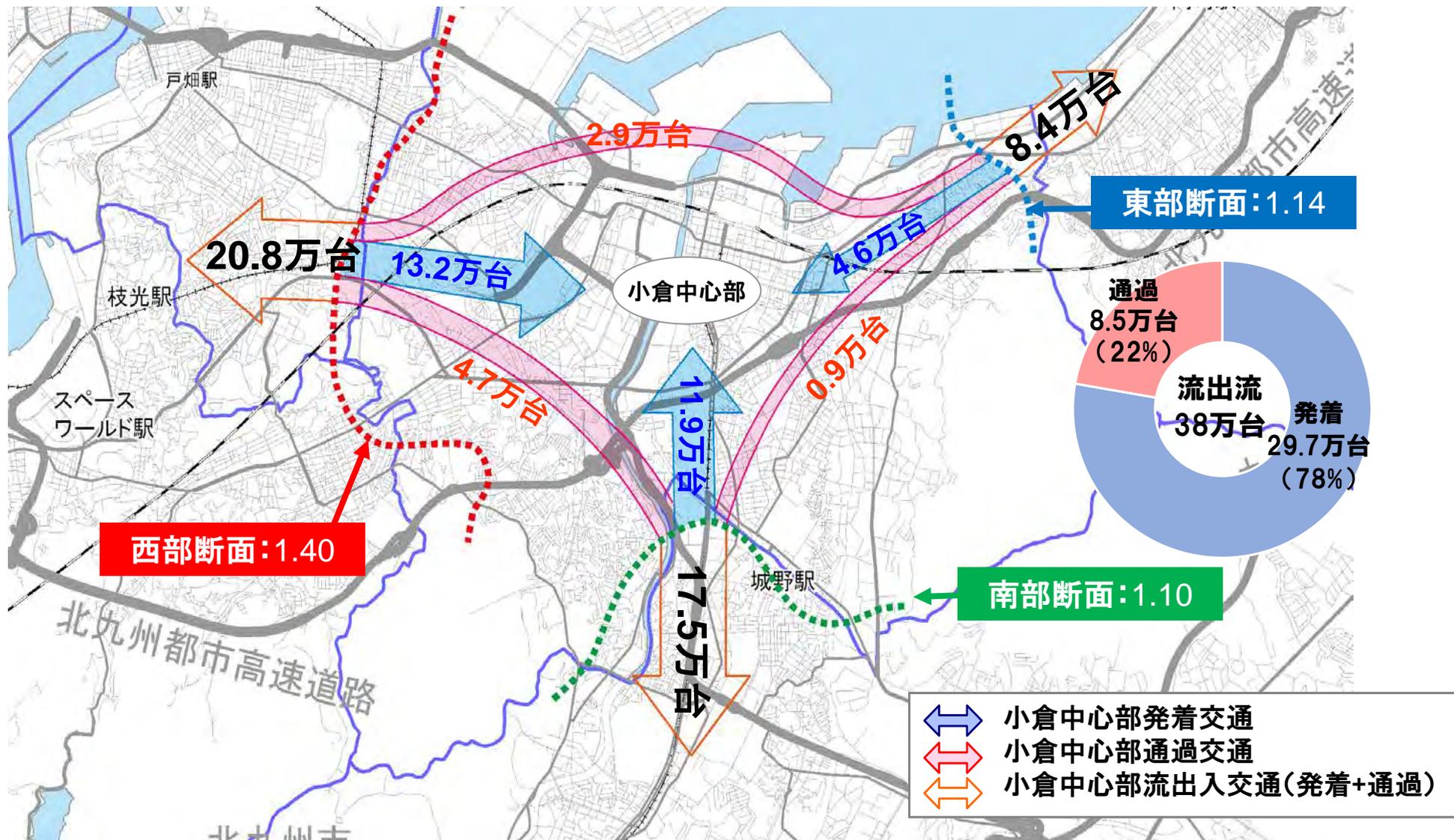
公共交通事業者等

5. 北九州地域の対策方針(案)について【議論】

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北九州地域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**

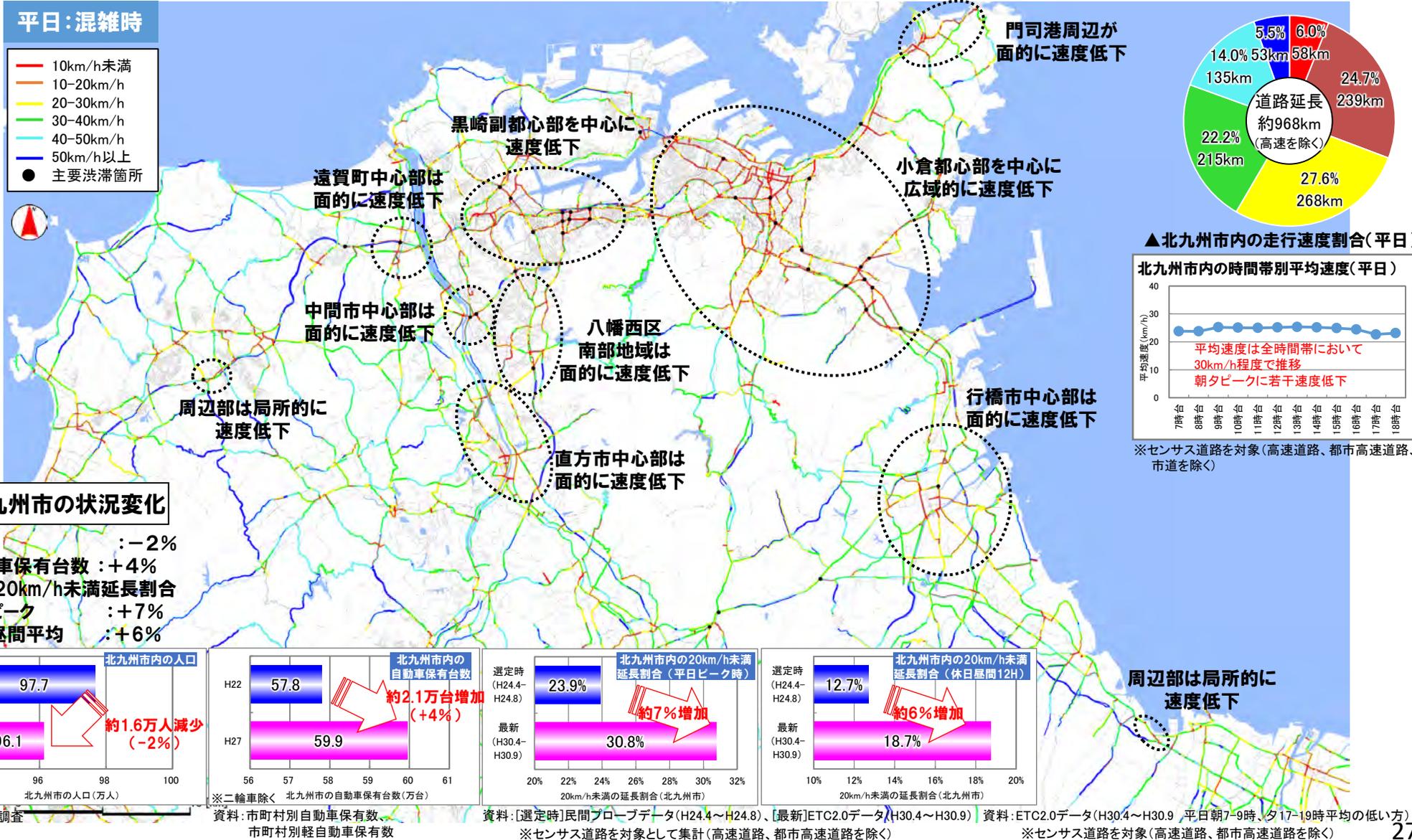


※交通流動は現況交通量配分 (H170D) より集計、断面交通容量比はH22センサスより集計 (高速除く)

5. 北九州地域の対策方針(案)について【議論】

③北九州地域の交通状況(平日)

- 平日の速度状況は、**主要都市の中心部周辺は面的に速度低下、その他周辺では局所的に速度低下している。**
- 北九州市では**人口は減少しているが、自動車保有台数は増えており、20km/h未満の延長割合が増加。**



5. 北九州地域の対策方針(案)について【議論】

④北九州地域における交通状況(平日詳細)【国道3号】

- ・主要幹線道路である国道3号を中心に、平日混雑時の速度状況について、15分ピッチで詳細に分析。
- ・主要都市の中心部周辺だけでなく、主要幹線道路である国道3号においても、局所的な速度低下がみられる。



5. 北九州地域の対策方針(案)について【議論】

④北九州地域における交通状況(平日詳細)【国道10号】

- ・主要幹線道路である国道10号を中心に、平日混雑時の速度状況について、15分ピッチで詳細に分析。
- ・主要都市の中心部周辺だけでなく、主要幹線道路である国道10号においても、局所的な速度低下がみられる。



■連続したボトルネック
 ⇒速度低下箇所が連続して発生
 ・県道25号：下曾根一丁目～曾根出張所
 ・国道10号：三萩野～城野、貫～バイパス朽網

■単独ボトルネック
 ⇒各交差点が要因となった速度低下が発生
 例) 国道10号：城野交差点
 例) 国道10号：津田西交差点

■その他速度低下区間
 ⇒速度低下箇所が連続して発生
 例) 国道10号：二崎、二先山
 辻垣、豊前市舟入

	単独のボトルネック		10km/h未満
	連続したボトルネック		10-20km/h
	その他速度低下区間		20-30km/h
			30-40km/h
			40-50km/h
			50km/h以上
			主要渋滞箇所

5. 北九州地域の対策方針(案)について【議論】

④北九州地域における交通状況(平日詳細)【小倉駅周辺・黒崎駅周辺】

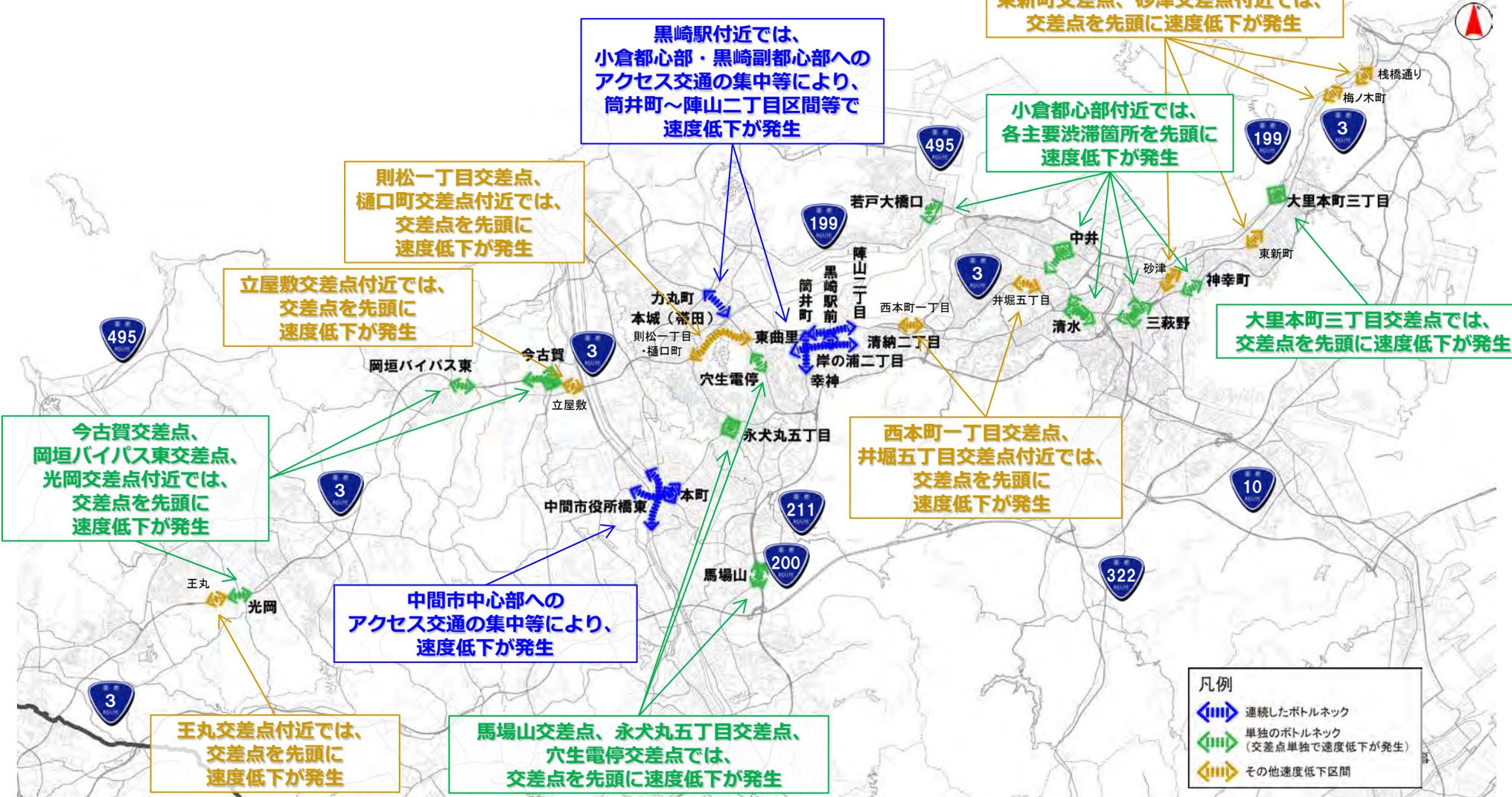
- ・中心市である北九州市の都心及び副都心を形成する小倉駅及び黒崎駅周辺の平日混雑時の速度状況について、15分ピッチで詳細に分析。
- ・黒崎駅周辺では、複数の主要渋滞箇所が一連となった速度低下がみられる。
- ・小倉駅周辺では、各主要渋滞箇所の交差点を先頭に速度低下がみられる。



5. 北九州地域の対策方針(案)について【議論】

⑤北九州地域における課題の概要(1/2)

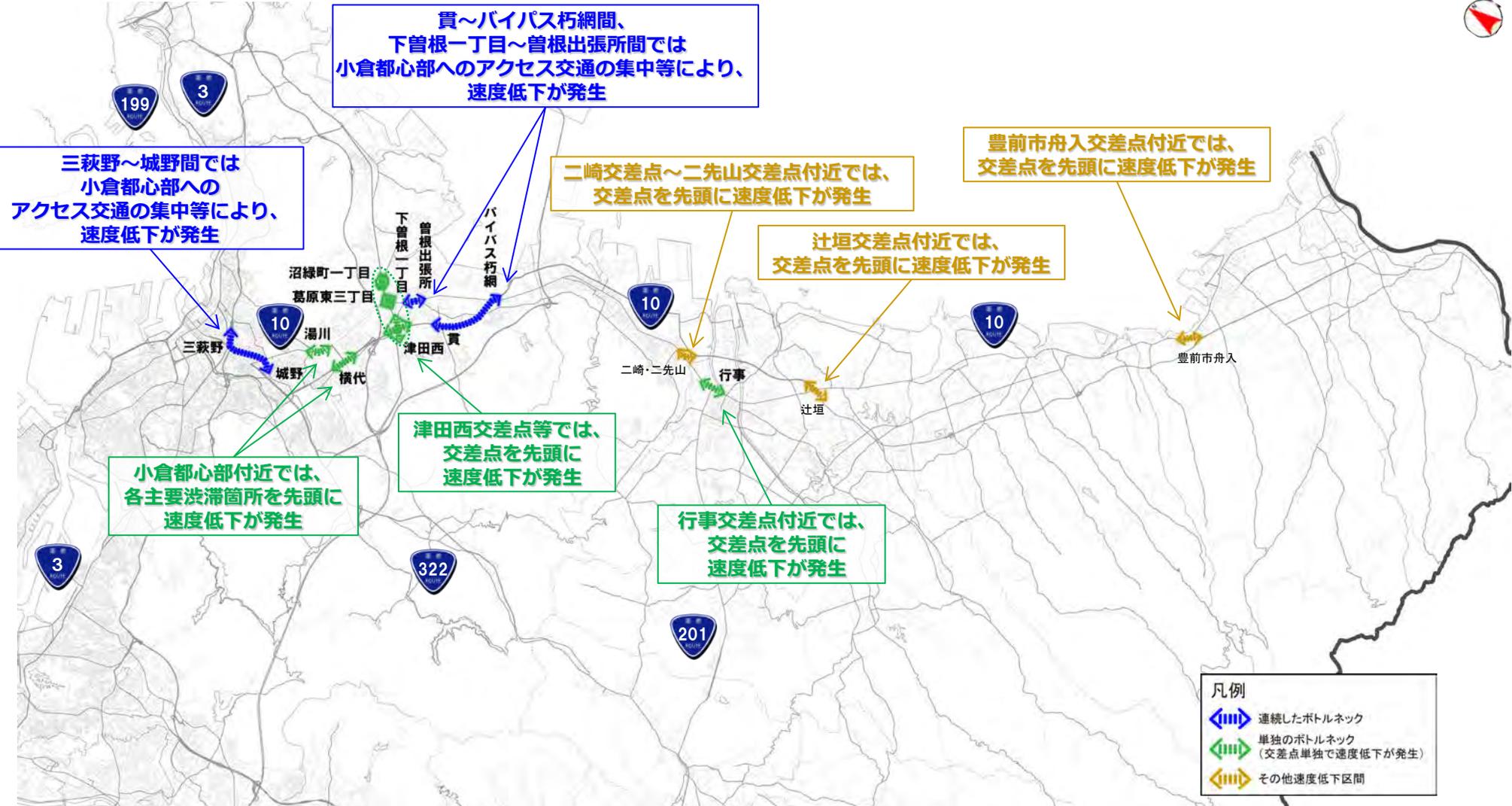
- ・黒崎駅付近(筒井町～陣山二丁目間等)では、**小倉都心部・黒崎副都心部へのアクセス交通の集中等により、主要渋滞箇所が一連となった速度低下が発生。**
- ・今古賀交差点等の主要渋滞箇所では、**各主要渋滞箇所を先頭に速度低下が発生。**
- ・国道3号井堀五丁目交差点等においては、**交差点を先頭に速度低下が発生。**



5. 北九州地域の対策方針(案)について【議論】

⑤北九州地域における課題の概要(2/2)

- ・国道10号三萩野～城野間、貫～バイパス朽網間等においては、**小倉都心部へのアクセス交通の集中等により、主要渋滞箇所が一連となった速度低下が発生。**
- ・国道10号横代交差点等の主要渋滞箇所においては、**各主要渋滞箇所を先頭に速度低下が発生。**
- ・国道10号辻垣交差点等においては、**交差点を先頭に速度低下が発生。**



5. 北九州地域の対策方針(案)について【議論】

⑥北九州地域の課題と対策方針(案)

北九州地域の交通特性 北九州地域の交通流動を分析し各断面の混雑度を分析することで、全体として容量が不足している断面を整理

主要幹線道路の交通状況 都心部へアクセスする主要幹線道路を対象に交通量・混雑度を整理
プローブデータを用いて時間帯別・区間別に速度状況を整理

路線として容量不足 ※容量不足:主要路線内に混雑度1.50以上の区間が存在

課題区間整理 速度分布の傾向が変化、混雑度が変化する交差点部で分割

連続したボトルネック → **渋滞発生区間** → バイパス整備、拡幅事業等

単独のボトルネック → **交差点付近での速度状況**

速度低下が発生 → **渋滞発生時間** → 慢性的に混雑が発生 → **並行路線含めて容量不足が発生** → **容量不足が発生**

容量不足が発生しない → 部分的な容量拡大 (小規模BP・交差点改良等)
公共交通への利用転換 (鉄道/バス/自転車等)

容量不足が発生しない → 交通マネジメント (経路転換促進施策)

朝タピーク時に混雑が発生 → 交差点改良等の検討
交通マネジメント (需要調整/時差出勤等)
公共交通への利用転換 (鉄道/バス/自転車等)

速度低下が発生していない → 交差点改良等の検討

容量不足が発生しない → 個別箇所毎に対策検討

対象区間 (箇所)	対策事業
対策検討の優先度が高い区間	実施済・実施中事業
国道3号 筒井町～陣山二丁目交差点	国道3号黒崎BP
国道10号 三萩野～城野交差点	
国道10号 貫～バイパス朽網交差点	
国道3号 井堀五丁目交差点	
国道10号 二崎交差点・二先山交差点	
国道10号 辻垣交差点	
該当無し	
該当無し	
国道3号 今古賀交差点	今古賀交差点改良
国道10号 横代交差点	横代交差点改良

5. 北九州地域の対策方針(案)について【議論】

⑦北九州地域におけるソフト施策の事例紹介:連節バス

●連節バスについて

取組概要 ○持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図るため、バス路線の再編の主な取り組みとして、地域や生活行動に応じた「地域密着型バスネットワークの提供」を視野に、まずは、拠点間BRTの形成に取り組む。

課題 ○人口減少による通勤・通学における公共交通利用者の減少に歯止めがかからず、路線の廃止や減便によるサービスの低下

対策 ◎ 地域や生活行動に応じたバス路線の見直し
『地域密着型バスネットワークの提供』
 > 連節バス導入による効率化・・・平成31年度導入目標
 > 走行空間整備による
 定時性や速達性の確保・・・規制箇所カラー舗装

➡ 公共交通の利便性向上により、通勤通学等での公共交通利用者が増加、ひいては自家用車の減少により、渋滞緩和への貢献が期待

●地域密着型バスネットワークのイメージ図



●連節バス導入のルート(案)

■連節バス諸元

項目	連節バス	参考	
		高速バス	普通大型
全長	17.99m	11.99m	11.26m
全幅	2.49m	2.49m	2.49m
客定員	133人	55人	78人
最小回転半径	10.1m	10.4m	9.2m

資料: 北九州市提供資料

①筑豊地域の概況と対策の方向性

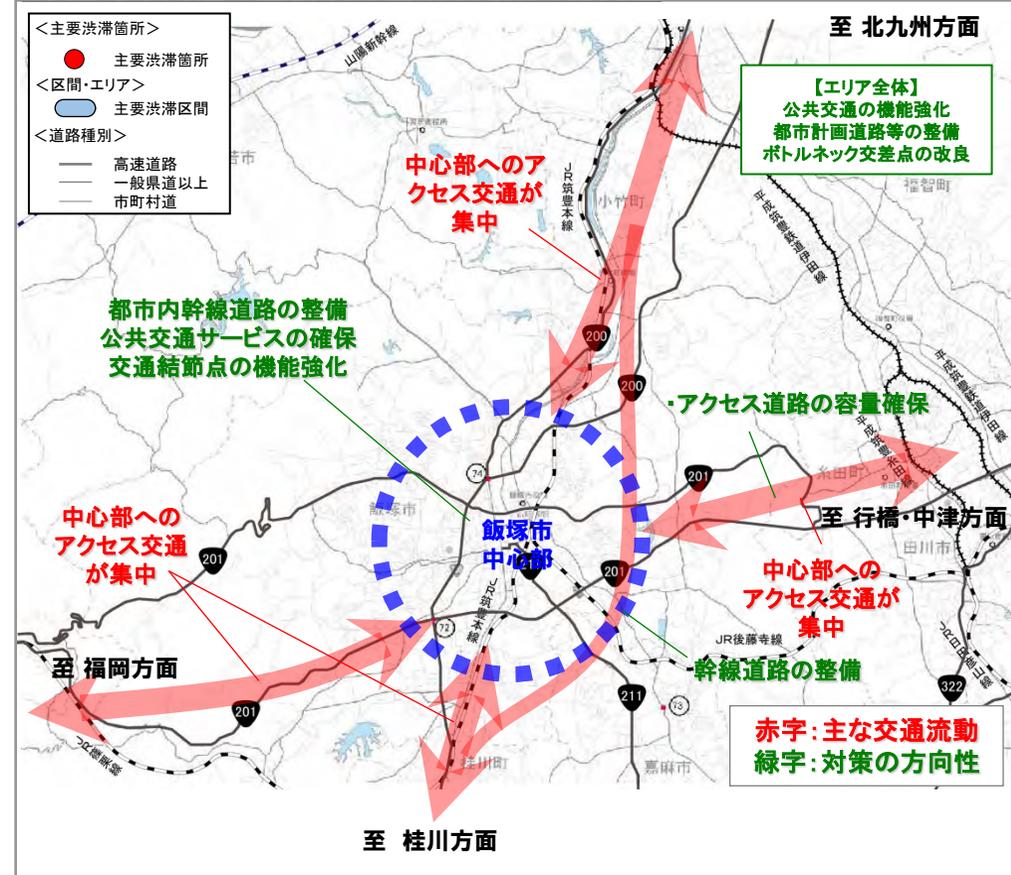
1. 筑豊地域の概況

	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、主要幹線道路としては、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)

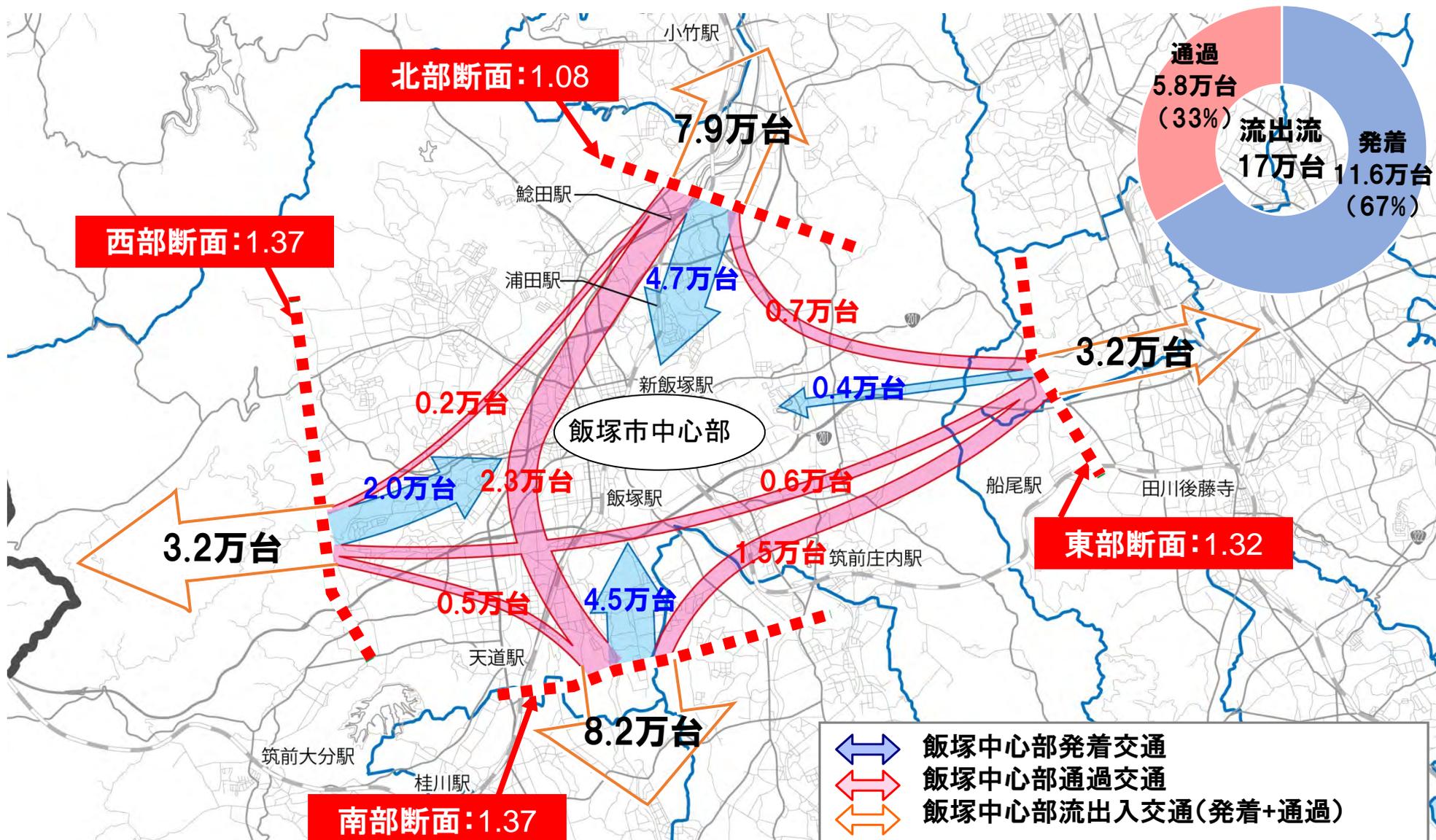
道路管理者

福岡県警

公共交通事業者等

②筑豊地域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)

6. 筑豊地域の対策方針(案)について【議論】

③筑豊地域の交通状況(平日)

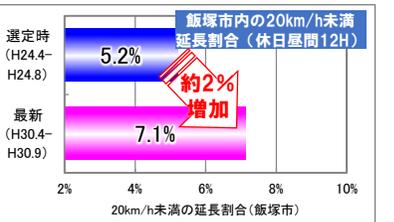
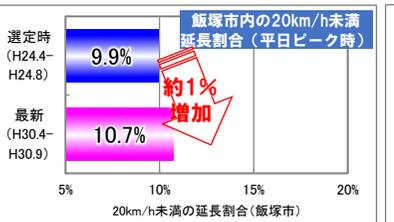
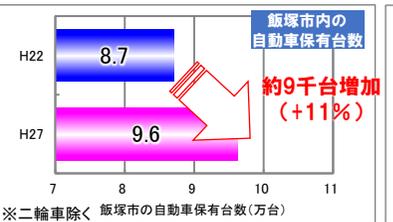
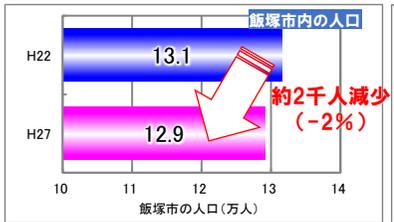
- 平日の速度状況は、**主要都市の中心部周辺は面的に速度低下、その他周辺では局所的に速度低下している。**
- 飯塚市では**人口は減少しているが、自動車保有台数は増えており、20km/h未満の延長割合が増加**



※センサス道路を対象(高速道路、都市高速道路、市道を除く)

資料：ETC2.0データ(H30.4～H30.9) 平日朝7-9時、夕17-19時平均の低い方

- ### ◆飯塚市の状況変化
- 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 : +2%



資料：国勢調査

資料：市町村別自動車保有数、市町村別軽自動車保有数

※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)

資料：[選定時]民間プロブデータ(H24.4～H24.8)、[最新]ETC2.0データ(H30.4～H30.9)

6. 筑豊地域の対策方針(案)について【議論】

④筑豊地域における交通状況(平日詳細)

- 平日混雑時の速度状況について、15分ピッチで詳細に分析。
- 主要都市の中心部周辺だけでなく、主要幹線道路である国道201号においても、局所的な速度低下および2車線区間において、連続した速度低下がみられる。



■連続したボトルネック
⇒速度低下箇所が連続して発生
・国道201号：岩原口～清瀬橋

■単独ボトルネック
⇒各交差点が要因となった速度低下が発生
例) 国道200号：水江交差点
例) 国道201号：バイパス入口交差点

■その他速度低下区間
⇒速度低下箇所が連続して発生
例) 国道201号：八木山バイパス区間、みやこ町～行橋市区間
東大橋、行橋市吉国～行橋IC入口

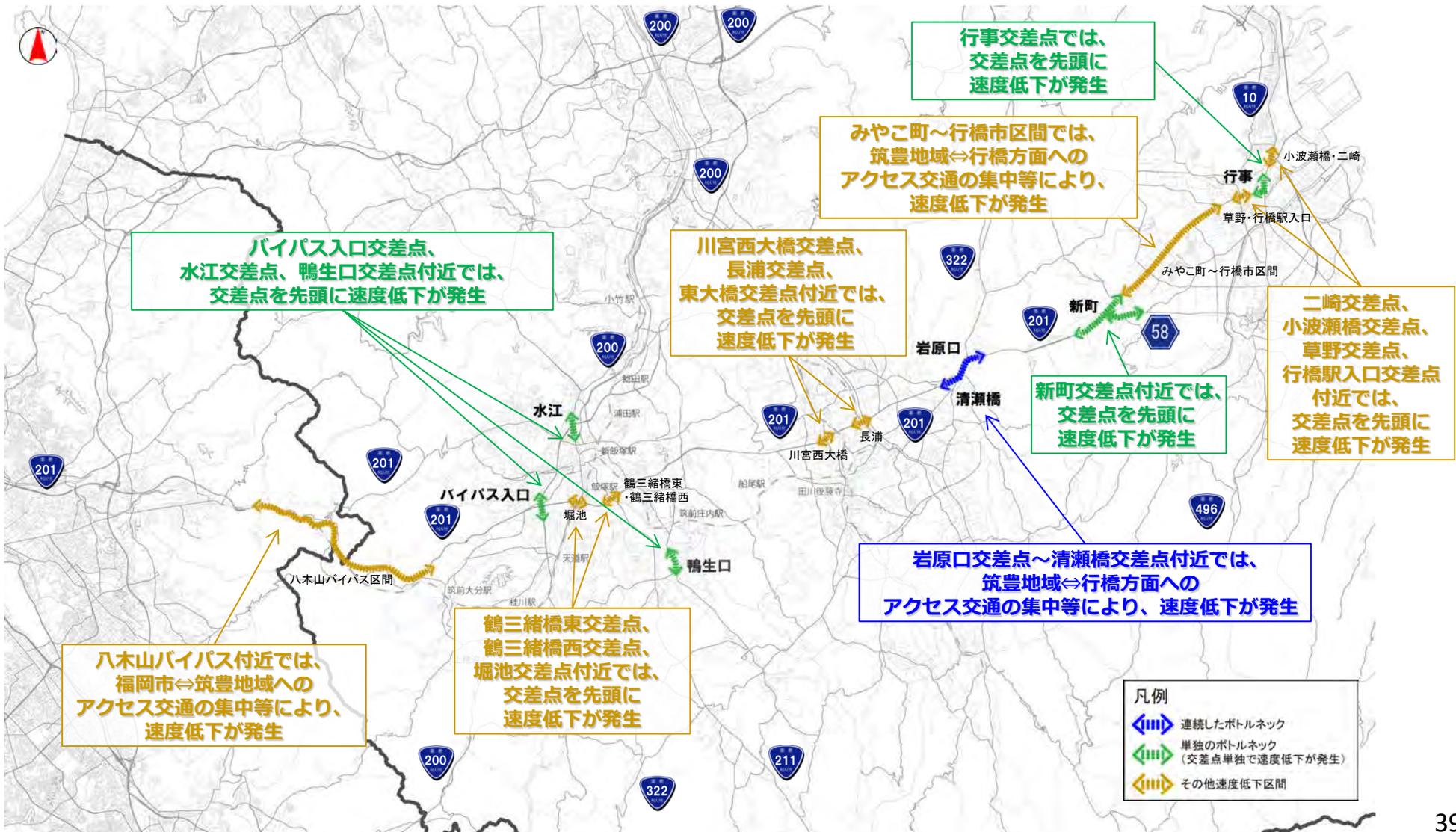


資料:ETC2.0データ(H30.4～H30.9)【平日7:45-8:00】

6. 筑豊地域の対策方針(案)について【議論】

⑤筑豊地域における交通課題の概要

- ・国道201号岩原口～清瀬橋間においては、**筑豊地域⇄行橋方面へのアクセス交通の集中等により、主要渋滞箇所が一連となった速度低下が発生。**
- ・バイパス入口交差点等の主要渋滞箇所においては、**各主要渋滞箇所を先頭に速度低下が発生。**
- ・国道201号八木山バイパス区間、みやこ町～行橋市区間においては、アクセス交通の集中等により**速度低下が発生。**



6. 筑豊地域の対策方針(案)について【議論】

⑥筑豊地域の課題と対策方針(案)

筑豊地域の交通特性 筑豊地域の交通流動を分析し各断面の混雑度を分析することで、全体として容量が不足している断面を整理

主要幹線道路の交通状況 都心部へアクセスする主要幹線道路を対象に交通量・混雑度を整理
プローブデータを用いて時間帯別・区間別に速度状況を整理

路線として容量不足 ※容量不足:主要路線内に混雑度1.50以上の区間が存在

課題区間整理 速度分布の傾向が変化、混雑度が変化する交差点部で分割

連続したボトルネック → 渋滞発生区間 → バイパス整備、拡幅事業等

単独のボトルネック → 渋滞発生区間

交差点付近での速度状況 → 速度低下が発生 → 渋滞発生時間

渋滞発生時間 → 慢性的に混雑が発生 → 並行路線含めて容量不足が発生 → 容量不足が発生

容量不足が発生 → 部分的な容量拡大 (小規模BP・交差点改良等)
公共交通への利用転換 (鉄道/バス/自転車等)

容量不足が発生しない → 交通マネジメント (経路転換促進施策)

朝タピーク時に混雑が発生 → 交差点改良等の検討
交通マネジメント (需要調整/時差出勤等)
公共交通への利用転換 (鉄道/バス/自転車等)

速度低下が発生していない → 交差点改良等の検討

容量不足が発生しない → 個別箇所毎に対策検討

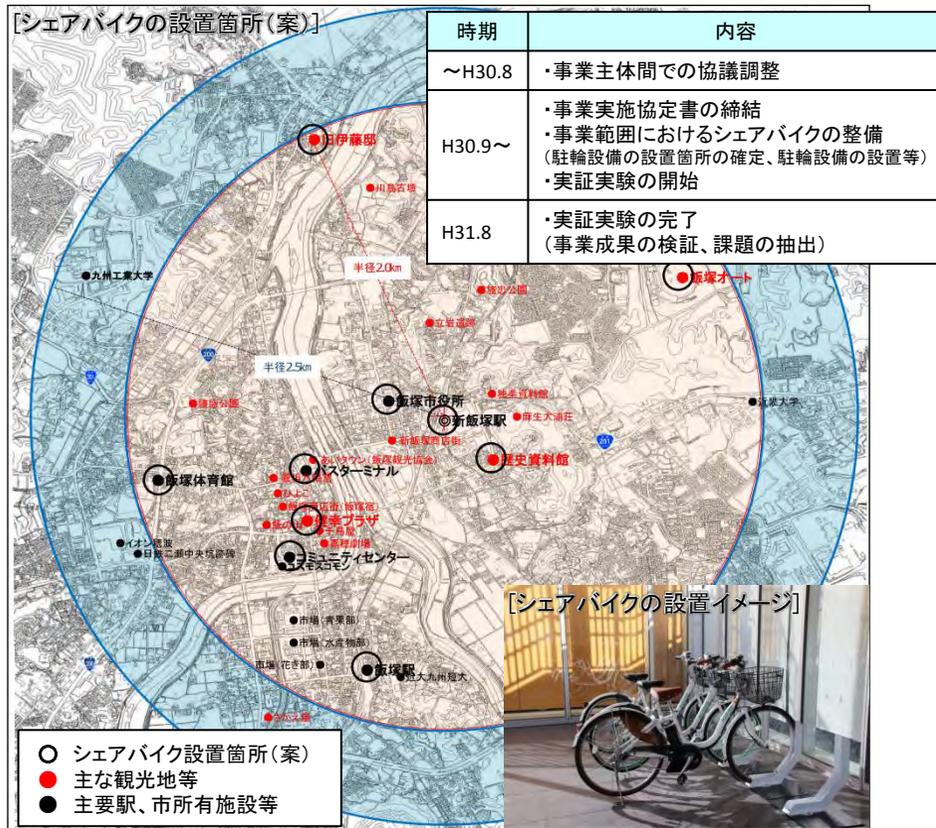
対象区間 (箇所)	対策事業
対策検討の優先度が高い区間	実施済・実施中事業
国道201号(国道322号) 岩原口～清瀬橋交差点	国道201号 香春拡幅
国道201号 八木山バイパス区間	国道322号 香春大任バイパス
国道201号 みやこ町～行橋市区間	
国道201号 バイパス入口交差点	弁分・バイパス入口 交差点改良
該当無し	
該当無し	
該当無し	
該当無し	

6. 筑豊地域の対策方針(案)について【議論】

⑦筑豊地域におけるソフト施策の事例紹介：飯塚市におけるその他の取り組み(公共交通の利用促進)

●民間シェアバイクの活用

取組概要 観光資源を中心・起点として、市内の周遊を促進するため、民間シェアバイク及び駐輪設備を主要駅、バスターミナルの近隣市有地、及び市所有施設等に設置する。



資料：飯塚市HP

●パーク&ライドの推奨

取組概要 公共交通機関の定期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。

[飯塚市内のパーク&ライドの実施箇所]



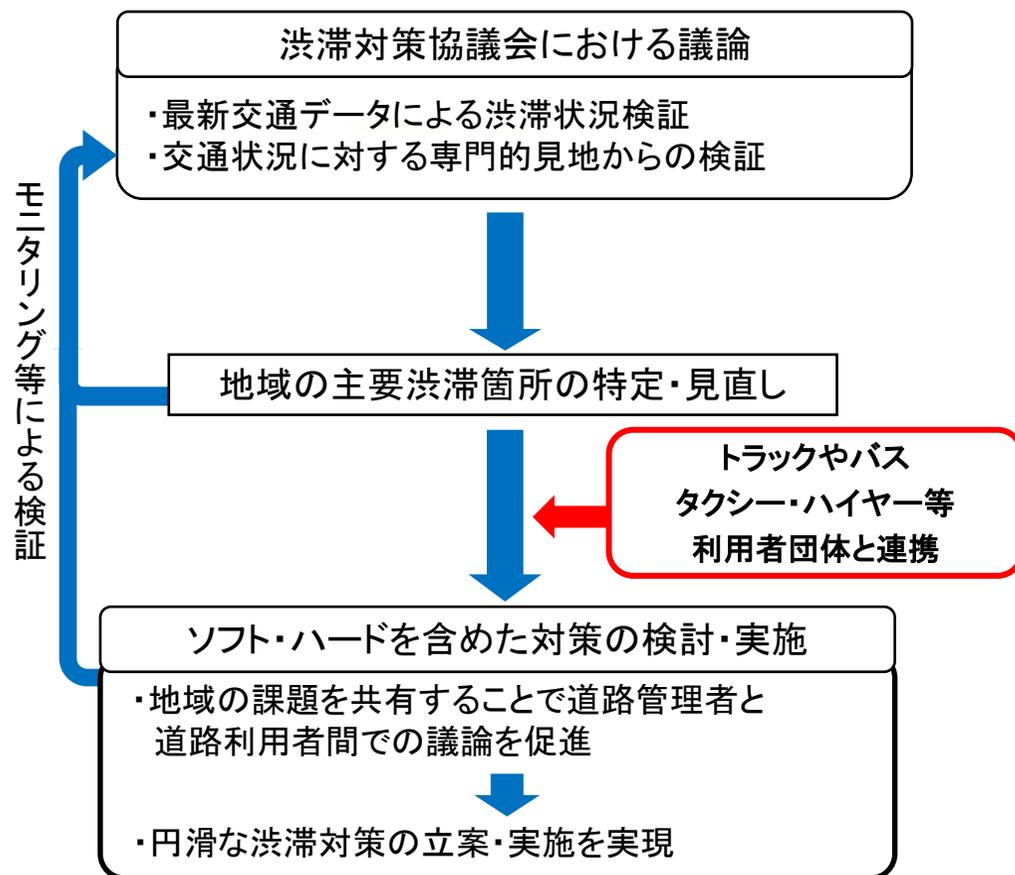
資料：福岡県HP

このようなことを活用し、公共交通の利用環境を整備することで、将来的に市内交通量の減少・渋滞緩和等に活用できる

7. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(1) 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＞

来年度も引き続き、トラック・バス等事業者からの見た渋滞箇所の対策を実施予定

7. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(2) 道路利用者会議からの要望箇所一覧

【トラック協会】

都道府県名	渋滞箇所	
福岡県	国道2号 関門トンネル付近 県道35号・県道607号 門松交差点付近 国道3号 空港口～二又瀬 国道10号 朽綱駅付近(北九州市) 国道199号 小倉駅前 国道3号 苅原交差点 国道3号 久留米～広川上下線 国道3号 鳥栖IC～久留米 国道3号 西鉄久留米駅前～八女方面 国道3号 久留米上津荒木交差点 国道3号 新二又瀬橋交差点付近 国道3号 御笠川4丁目付近 国道3号 三萩野交差点(小倉北区) 国道3号 清水交差点付近(小倉北区) 国道3号 上府交差点 国道3号 大宰府天満宮付近 国道3号 本村北(八女市) 国道3号 博多千鳥橋～半道橋 国道3号 バイパスから香椎町へ入る所 国道322号 北方3丁目交差点付近(北九州市) 国道10号 貫交差点 国道199号 西港町東交差点付近	国道199号 西港町東交差点付近 国道201号 多田羅交差点付近 国道201号 流通センター通り松島付近 国道201号 新町交差点付近 国道201号 岩原口交差点 国道202号 立花寺北交差点付近 国道209号 上原々(筑後市) 県道25号 小倉東IC付近～新門司IC付近 県道35号・国道201号 粕屋署前 県道68号・県道551号 五斗蔵交差点付近 県道68号 二又瀬～五斗蔵交差点 県道607号 扇橋交差点付近 よかトピア通り 西新通り交差点付近 北九州都市高速3号線下 青葉1丁目交差点付近 国道3号 大野城～大宰府<福岡県> 国道200号 朝日東交差点付近<福岡県> 国道500号 大刀洗町十文字交差点付近<福岡県> 国道500号 西鉄小郡踏切付近<福岡県> 県道35号 粕屋～筑紫野<福岡県> 国道3号 北九州八幡～黒崎線<福岡県> 国道3号 広川付近<福岡県> 県道602号 天神付近<福岡県>

【バス協会】

都道府県名	渋滞箇所	
福岡県	国道202号 渡辺通4丁目交差点付近 国道202号 六本松交差点付近 国道3号 筒井町交差点付近 県道15号 下福島交差点付近、湯気の下交差点付近 国道322号(国道3号) 東町交差点付近 国道443号(国道208号) 下百町交差点付近	県道21号 箱崎三丁目交差点 県道21号 ミニストップ土井二丁目店の交差点 県道21号(国道201号) 流通センター西口付近から多田良付近 国道208号 大牟田市船津町交差点 国道201号 バイパス鳴湫ダム入口交差点

【タクシー・ハイヤー協会】

都道府県名	渋滞箇所	
福岡県	福岡市・百年橋通り 美野島交差点～新二股瀬交差点 福岡市・大博通り 博多駅前交差点～蔵本交差点 福岡市・渡辺通り 渡辺通り4丁目交差点～天神橋口交差点 福岡市・国道202号 六本松交差点～中村学園大学前交差点 福岡市・平成環状通り 野多目交差点～老司交差点	北九州市・国道3号 八幡西区 黒崎駅前、筒井町交差点付近 北九州市・国道3号 小倉北区 三萩野交差点付近 北九州市・国道3号 小倉北区 清水交差点付近 大野城市・国道3号 御笠川4丁目交差点 岡垣町・国道3号 岡垣バイパス東交差点

7. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(3) 平成31年度対策候補箇所

かわせ
国道3号 川瀬交差点

右折レーンの延伸 上り:35m→70m
下り:50m→60m

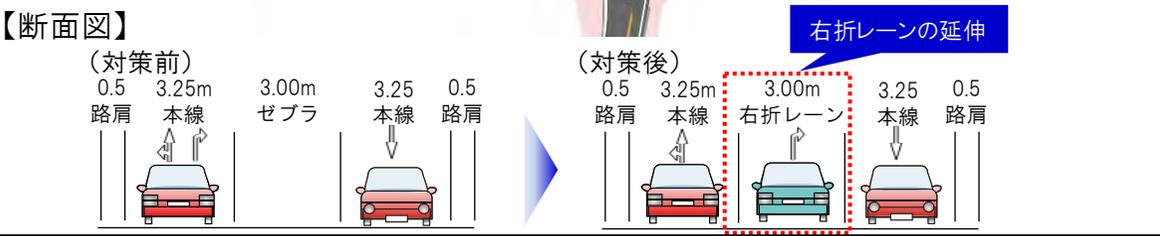
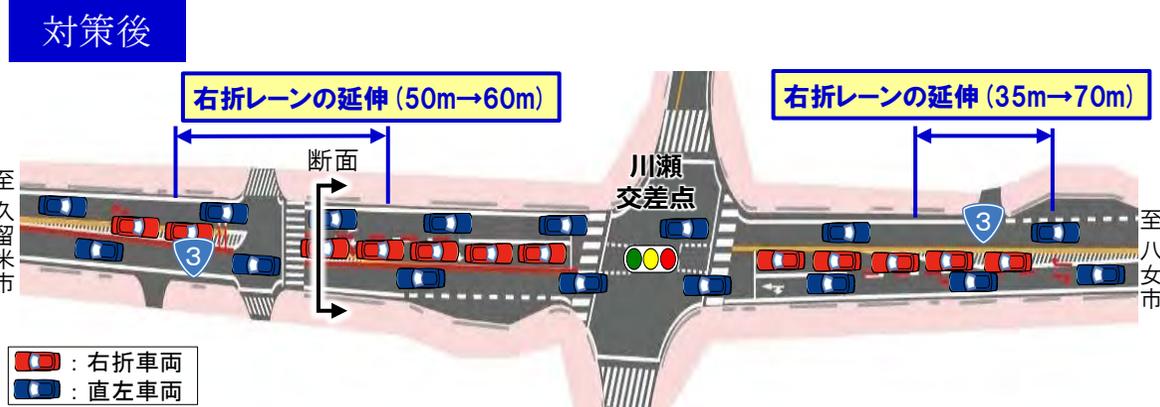
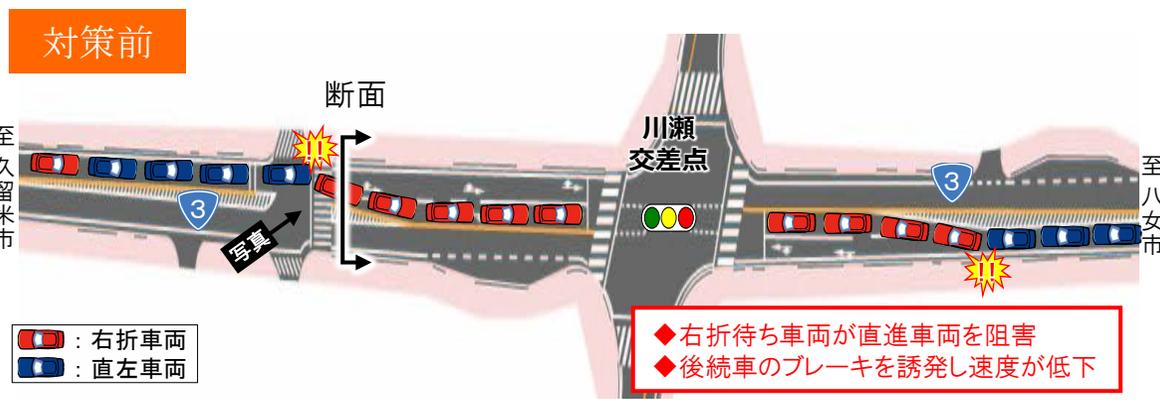
《位置図》



《広域図》



《説明図》



8. 今後の進め方【報告】

- 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
- 来年度は年度明けにWGを開催、夏頃に渋滞対策協議会を開催予定

“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