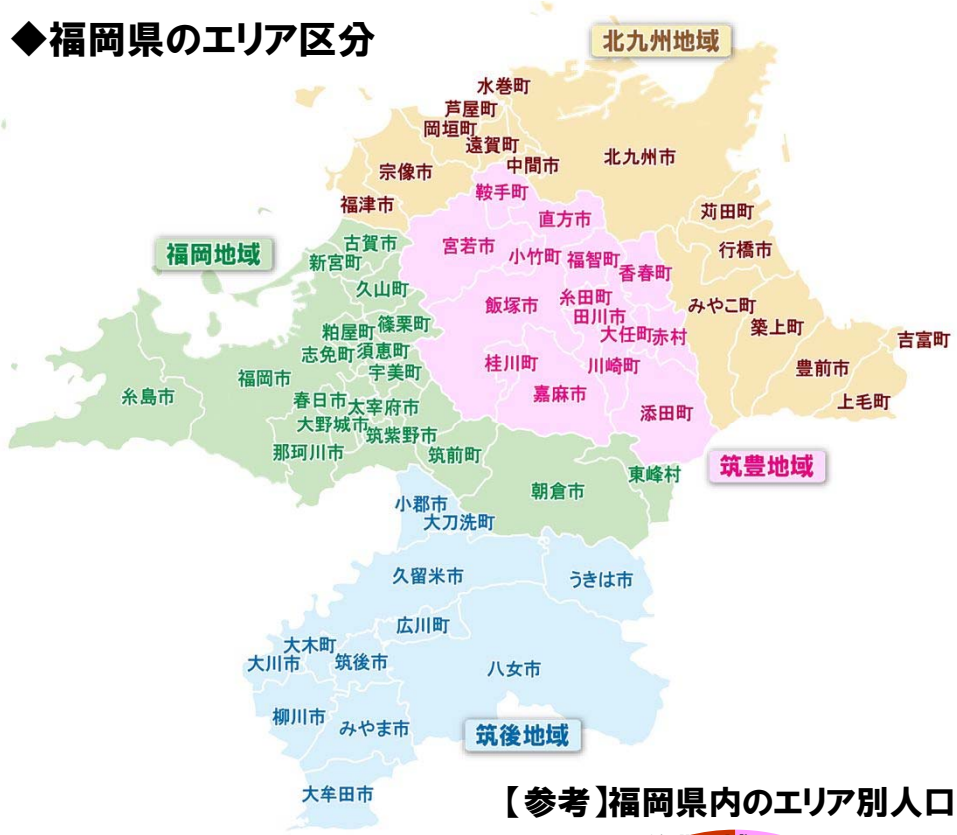
令和元年度 第1回　福岡県交通渋滞対策協議会

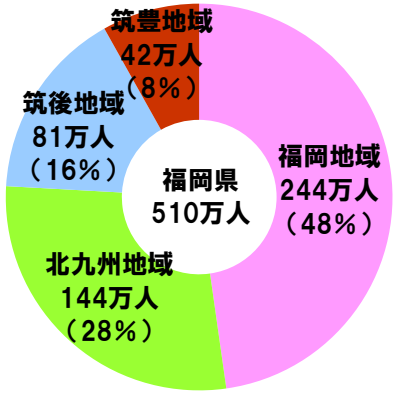
目　次

1. これまでの検討経緯【報告】 …… 1
2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【議論】 …… 2
3. 福岡県の対策方針について【報告】 …… 18
4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】 …… 20
5. 今後の進め方【報告】 …… 35

◆福岡県のエリア区分



【参考】福岡県内のエリア別人口



出典：H27国勢調査

令和元年8月8日（木）

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 H24.7	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
H24.8 H24.11	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
H24.12	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 H29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～H29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
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）
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）
R1.7	R元年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会作業部会	○主要渋滞箇所のフォローアップ ○主要渋滞箇所の解除候補箇所の確認
今回 R1.8	R元年度 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候補箇所の提案

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【議論】

（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（H30.4-H31.3）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0箇所

■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	127箇所
181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

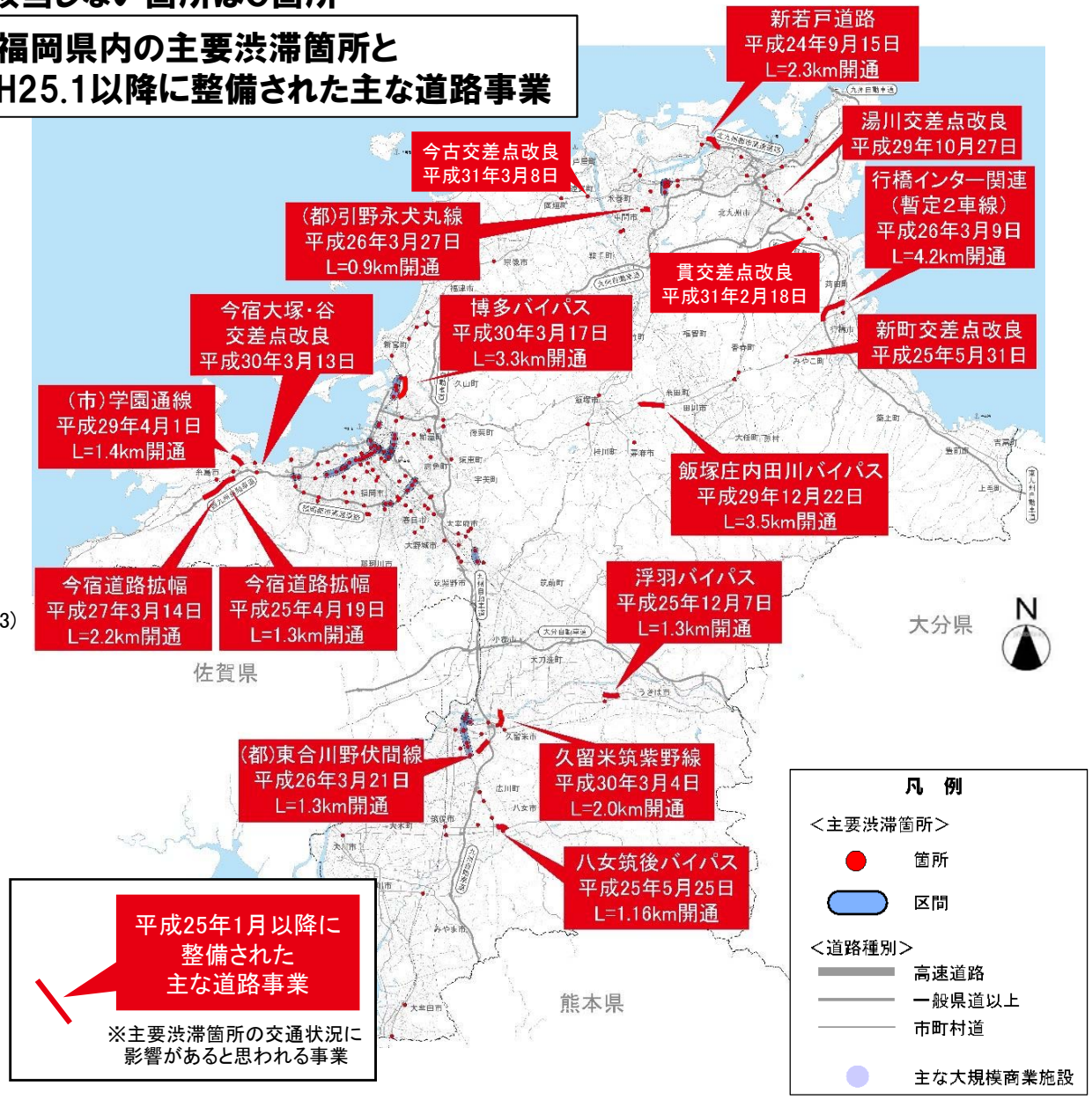
▼主要渋滞箇所（一般道）の選定基準

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

▼主要渋滞箇所（一般道）の点検結果 ※プローブデータ(H30.4-H31.3)

項目	福岡県箇所数	対策実施箇所数	対策実施中・対策検討中箇所（未対策箇所）
主要渋滞箇所数	181箇所	25箇所	156箇所
選定基準非該当箇所数	0箇所	0箇所	0箇所

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



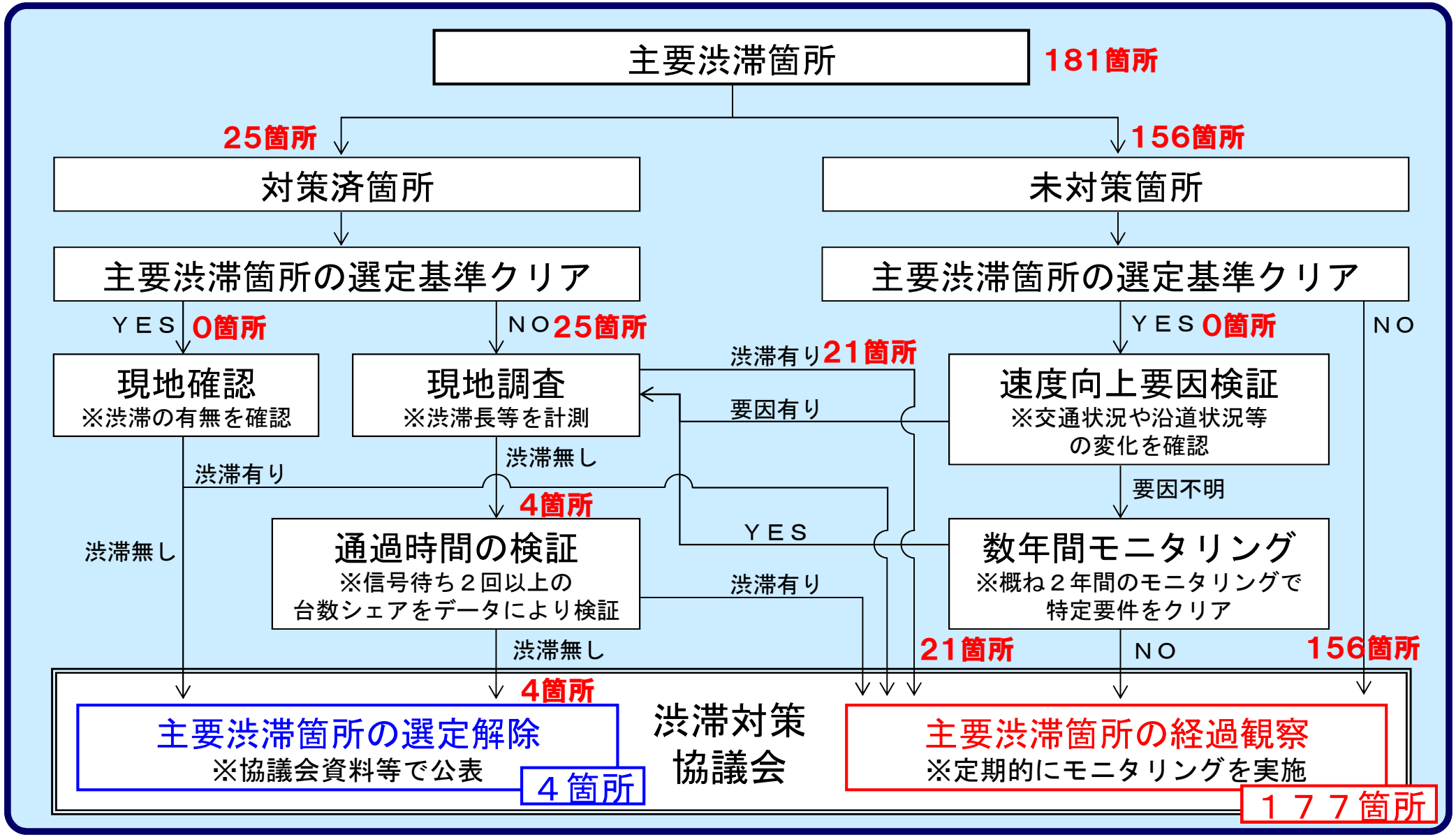
平成25年1月以降に整備された主な道路事業

※主要渋滞箇所の交通状況に影響があると思われる事業

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【議論】

（２）最新データによるフォローアップ結果

○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行う



※現地確認及び調査については、プローブデータより把握した年間を通して最も混雑する曜日・時間帯に行うこととする。

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【議論】

（3）道路整備完了箇所のフォローアップ結果の一覧（1/3）

○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**道路整備に伴い平均速度が向上**したことを確認しているが、依然として選定基準（20km/h未満）に該当する方向が残存するため、**選定基準をクリアしていない**

○解除フローに基づき現地調査及びデータ分析によりフォローアップした結果、**4箇所の解除候補箇所を抽出、解除を提案する**

○神代交差点については、神代橋架替えに伴い、**神代橋南交差点に名称変更する（引き続き経過観察）**

▼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 平均速度（km/H） 平日朝ピーク	①選定時 平均速度（km/H） 平日夕ピーク	①選定時 平均速度（km/H） 休日昼間12H	②最新 平均速度（km/H） 平日朝ピーク	②最新 平均速度（km/H） 平日夕ピーク	②最新 平均速度（km/H） 休日昼間12H	現地状況	位置づけ
解除候補	福岡	波多江	R202今宿道路拡幅	H25.4 H27.3	南西	国道202号	○	17.8	17.1	16.1	33.5	31.5	27.1	渋滞無し	解除提案
					北東	国道202号	○	18.1	12.9	13.6	30.3	29.1	26.6		
					北	県道563号	－	15.4	13.7	14.9	17.6	13.6	13.2		
					南	県道563号	－	23.9	26.0	22.6	26.3	24.5	20.1		
	筑後	納楚	R442八女筑後バイパス	H25.5	南東	国道3号	－	13.9	13.1	14.0	25.9	23.1	23.0	渋滞有り	経過観察
					北西	国道3号	○	26.6	16.2	18.8	27.3	21.4	22.2		
					西	国道442号	－	28.0	11.7	19.4	24.3	16.2	21.9		
					北東	国道442号	○	30.2	20.9	23.4	23.1	18.1	24.1		
	北九州	新町	R201 勝山新町交差点改良	H25.6	北東	国道201号	○	29.8	34.3	35.8	23.9	32.2	32.1	渋滞有り	経過観察
					南西	国道201号	○	15.4	20.9	27.6	24.4	27.6	25.9		
					南東	主要地方道58号	－	16.2	12.1	17.8	14.0	19.7	12.9		
	福岡	呉服町	右折車両分離方式信号	H25.12	北西	主要地方道60号	○	18.1	14.5	17.3	17.1	14.3	17.9	渋滞有り	経過観察
					北東	主要地方道60号	○	5.0	4.8	6.0	10.8	11.9	13.3		
					南西	市道	－	7.7	5.3	7.9	－	－	－		
					南東	県道574号	－	9.8	7.1	10.2	8.9	9.3	12.8		
解除候補	筑後	東町（2）	R210浮羽バイパス	H25.12	東	国道210号	○	24.9	13.9	12.5	26.2	22.5	29.5	渋滞無し	解除提案
					西	国道210号	○	20.2	12.1	12.7	23.1	22.0	26.2		
					南	県道729号	－	8.2	6.2	10.0	27.1	21.7	25.5		
					北	その他道路	－	15.1	21.6	23.6	8.4	8.0	13.9		
	筑後	東町（1）	（都）東合川野伏間線	H26.3	南	国道3号	○	26.6	27.1	28.2	17.1	15.2	16.0	渋滞有り	経過観察
					北	国道3号	○	9.8	8.9	7.2	19.3	11.2	17.3		
					西	国道209号	－	19.7	9.2	7.8	21.0	12.9	18.7		
					東	国道322号	－	10.0	8.5	7.9	15.7	13.6	13.0		
	筑後	一丁田	（都）東合川野伏間線	H26.3	南	国道3号	○	20.5	17.6	18.8	16.1	14.7	16.9	渋滞有り	経過観察
					北	国道3号	○	8.3	8.2	8.4	23.4	16.7	21.8		
					北西	県道753号	－	15.9	9.4	11.5	17.6	12.1	18.6		
					東	県道752号	－	10.8	11.2	12.0	11.9	11.1	15.9		
					北東	県道728号	－	対象外	対象外	対象外	11.7	6.8	7.1		

注）黄色網掛け箇所は選定時に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～H31.3ETC2.0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【議論】

（3）道路整備完了箇所のフォローアップ結果の一覧（2/3）

▼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 平均速度（km/H） 平日朝ピーク	①選定時 平均速度（km/H） 平日夕ピーク	①選定時 平均速度（km/H） 休日昼間12H	②最新 平均速度（km/H） 平日朝ピーク	②最新 平均速度（km/H） 平日夕ピーク	②最新 平均速度（km/H） 休日昼間12H	現地状況	位置づけ
筑後	苅原	（都）東合川野伏間線	H26.3	南	国道3号	○	10.1	11.8	12.6	10.4	15.4	16.7	渋滞有り	経過観察
				北	国道3号	○	15.0	12.7	13.8	17.3	13.0	15.5		
				西	県道755号	－	7.9	6.1	7.9	13.8	11.2	16.4		
				東	その他道路	－	5.2	8.6	9.9	9.0	8.6	11.6		
				東	その他道路	－	10.2	6.5	10.8	11.2	8.7	11.5		
筑後	上津荒木	（都）東合川野伏間線	H26.3	南	国道3号	－	5.5	7.2	7.5	15.8	14.7	13.6	渋滞有り	経過観察
				北	国道3号	○	12.4	10.7	11.0	18.2	20.1	19.5		
				西	その他道路	－	7.8	6.2	5.6	6.9	5.7	5.9		
				東	その他道路	－	対象外	対象外	対象外	10.6	6.7	6.4		
北九州	行事	R201 行橋インター関連	H26.3	北	国道201号	○	23.5	20.4	26.7	25.3	23.5	27.1	渋滞有り	経過観察
				西	国道201号	○	4.4	4.1	5.2	8.7	7.1	7.9		
				南	主要地方道28号	－	9.4	8.7	10.0	16.6	13.6	15.2		
北九州	永犬丸五丁目	（都）引野永犬丸線	H26.3	北西	県道281号	○	15.5	9.9	12.5	20.7	9.4	13.6	渋滞有り	経過観察
				北東	主要地方道48号	○	34.1	23.7	27.3	24.7	19.6	21.6		
				南西	主要地方道48号	○	12.9	18.5	20.2	15.6	15.9	17.3		
				南	県道281号	○	6.4	7.1	7.3	9.0	7.6	9.5		
北九州	バイパス朽網	R10 バイパス朽網交差点改良	H27.2	北西	主要地方道25号	－	5.6	5.9	3.8	14.9	14.6	14.8	渋滞有り	経過観察
				西	国道10号	○	6.9	8.3	12.1	9.4	11.5	11.8		
				東	主要地方道25号	－	27.9	23.6	28.2	26.7	12.4	25.5		
				南	国道10号	○	9.6	10.3	6.7	13.6	12.8	14.9		
福岡	（仮）中	飯塚大野城線（バイパス）	H27.3	北	県道574号	－	12.5	11.8	12.3	15.3	12.4	13.3	渋滞有り	経過観察
				西	市道等	○	7.6	7.4	10.6	5.8	10.6	11.7		
				東	市道等	○	18.4	17.2	22.5	13.1	9.4	19.7		
				南	県道574号	－	14.5	21.5	24.8	12.8	23.4	23.8		
福岡	宝町	飯塚大野城線（バイパス）	H27.4	北	主要地方道31号	－	10.2	5.6	5.4	8.3	4.4	5.1	渋滞有り	経過観察
				西	主要地方道56号	○	18.5	20.8	18.4	13.6	17.7	16.4		
				東	主要地方道56号	○	8.6	8.2	9.1	7.9	8.6	8.2		
				南	主要地方道31号	－	14.9	10.7	14.3	8.7	8.0	8.5		
福岡	小笹	区画線による右折アプローチ設置 信号現示の調整	H29.2 H28.7	北	市道	－	11.1	9.0	13.1	－	－	－	渋滞有り	経過観察
				西	市道	－	7.4	9.2	10.5	10.4	6.9	7.2		
				東	県道555号	－	9.7	9.4	8.3	6.8	6.7	7.9		
				南	県道555号	○	12.0	5.5	7.6	10.7	7.4	10.0		
福岡	野芥	交差点改良（右折レーン延伸）	H30.3	北	国道263号	－	16.4	14.5	14.8	21.0	13.2	18.3	渋滞有り	経過観察
				西	主要地方道49号	○	3.3	2.7	5.1	6.5	5.4	7.1		
				東	主要地方道49号	○	3.8	4.6	3.0	5.0	6.6	6.9		
				南	国道263号	－	11.9	11.8	10.4	15.6	11.3	11.6		

注）黄色網掛け箇所は選定時に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～H31.3ETC2.0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【議論】

（3）道路整備完了箇所のフォローアップ結果の一覧（3/3）

▼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

解除候補

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 平均速度（km/H） 平日朝ピーク	①選定時 平均速度（km/H） 平日夕ピーク	①選定時 平均速度（km/H） 休日昼間12H	②最新 平均速度（km/H） 平日朝ピーク	②最新 平均速度（km/H） 平日夕ピーク	②最新 平均速度（km/H） 休日昼間12H	現地状況	位置づけ
北九州	湯川	R10 湯川交差点改良	H29.10	北	県道264号	－	6.7	7.9	13.3	8.8	8.2	10.2	渋滞有り	経過観察
				北西	国道10号	○	28.7	26.3	24.6	18.6	16.0	14.8		
				南	国道10号	○	13.8	13.9	17.3	14.9	16.1	17.9		
福岡	産大前	R3博多バイパス	H30.3	西	国道3号	○	14.3	13.3	15.8	28.7	28.8	30.1	渋滞有り	経過観察
				東	国道3号	○	13.0	23.4	27.2	25.0	30.5	30.1		
				北	市道等	－	19.9	9.1	9.3	7.0	6.1			
福岡	御島橋	R3博多バイパス	H30.3	南	国道3号	○	20.8	15.5	19.3	25.2	20.6	23.9	渋滞無し	解除提案
				北	国道3号	○	8.4	8.4	8.0	22.4	23.9	26.5		
				西	市道等	－	3.8	4.4	6.2	5.3	3.5	4.8		
				東	市道等	－	19.8	29.7	13.8	7.9	7.1	7.6		
福岡	香椎	R3博多バイパス	H30.3	南	国道3号	○	18.4	15.3	15.6	28.3	27.0	28.8	渋滞無し	解除提案
				北	国道3号	○	19.5	19.1	21.3	30.6	28.4	28.2		
				東	県道516号	－	3.7	5.8	7.3	7.6	4.4	6.2		
				西	市道等	－	15.6	8.8	9.6	17.5	5.8	9.2		
福岡	香椎参道口	R3博多バイパス	H30.3	南	国道3号	○	15.5	11.9	12.7	28.4	22.9	23.9	渋滞有り	経過観察
				北	国道3号	○	20.1	14.3	17.4	29.3	20.3	24.5		
				東	主要地方道24号	○	4.9	4.3	4.0	5.7	4.3	4.3		
				北西	市道等	－	7.4	4.8	5.2	4.2	3.7	4.6		
福岡	香椎浜団地入口	R3博多バイパス	H30.3	南西	国道3号	○	19.5	14.4	16.4	26.6	22.0	27.2	渋滞有り	経過観察
				北東	国道3号	○	10.8	8.9	13.3	21.4	22.6	23.5		
				北西	市道等	－	8.8	8.3	7.9	12.1	7.2	9.8		
				南東	市道等	○	7.2	6.0	5.0	10.1	9.3	9.6		
福岡	脇山口	右折車両分離方式信号	H30.3	南	県道555号	－	12.0	5.5	7.6	10.7	7.4	10.0	渋滞有り	経過観察
				北西	主要地方道44号	－	10.7	8.5	9.4	9.3	10.1	10.6		
				北東	市道	○	8.4	6.7	9.9	9.9	6.6	10.7		
				南西	市道	○	7.0	4.2	6.6	15.2	9.1	12.4		
筑後	神代 ⇒神代南	（主）久留米筑紫野線（神代橋工区）	H30.3	北	主要地方道53号	○	8.4	8.5	12.1	対象外	対象外	対象外	渋滞有り	経過観察（名称変更）
				東	県道739号	－	対象外	対象外	対象外	対象外	対象外	対象外		
				南西	主要地方道53号	○	12.8	13.6	21.3	対象外	対象外	対象外		
福岡	今宿大塚	R202今宿谷・大塚交差点改良	H30.3	北	国道202号	－	9.4	13.5	13.4	7.6	10.2	9.0	渋滞有り	経過観察
				西	国道202号	－	9.2	12.6	12.7	10.1	12.5	12.7		
				東	国道202号	○	7.7	10.1	8.2	15.9	14.1	16.3		
				南	市道等	－	対象外	対象外	対象外	36.7	16.0	17.0		

注）黄色網掛け箇所は選定時に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～H31.3ETC2.0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【議論】

(4)主要渋滞箇所の解除候補箇所 【①R202 波多江交差点】

○主道路である国道202号は、4車線化により、**平均速度が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平均速度が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**
○以上の結果より、**"主要渋滞箇所の指定から解除"**する

【位置図】

Copyright(c) ＮＴＴ空間情報All Rights Reserved

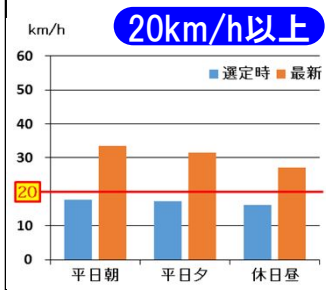
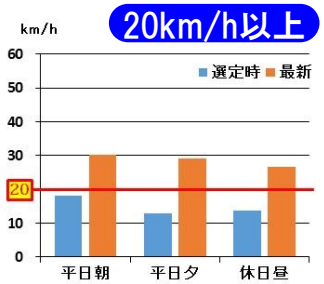
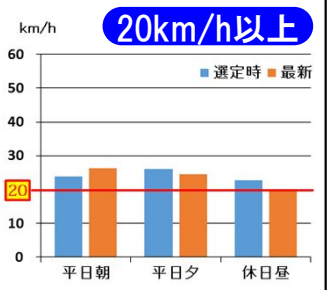
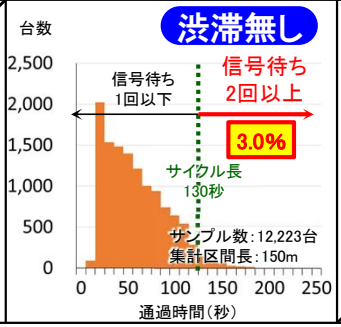
【参考】信号現示

	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】

※平均速度:選定時(H24.4-H24.8)、最新(H30.4-H31.3)
※現地調査:H30.8.22(水)　※通過時間:H30.4-H31.3

	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	
平均速度	20km/h以上 	20km/h以上 	20km/h未満	20km/h以上 
現地調査			渋滞無し 最大滞留長:150m 最大渋滞長: 0m	
通過時間			渋滞無し 	

主要渋滞箇所の解除

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【議論】

(4)主要渋滞箇所の解除候補箇所 【②R210 東町交差点】

○主道路である国道210号は、並行する浮羽バイパスの供用により、**平均速度が20km/h以上に向上**している
○従道路である市道は、赤信号による停車時間のロスにより平均速度が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**
○以上の結果より、**"主要渋滞箇所の指定から解除"**する

※平均速度:選定時(H24.4-H24.8)、最新(H30.4-H31.3)
※現地調査: R1.6.13(木)　※通過時間:H30.4-H31.3

【位置図】

Copyright(c) ＮＴＴ空間情報All Rights Reserved

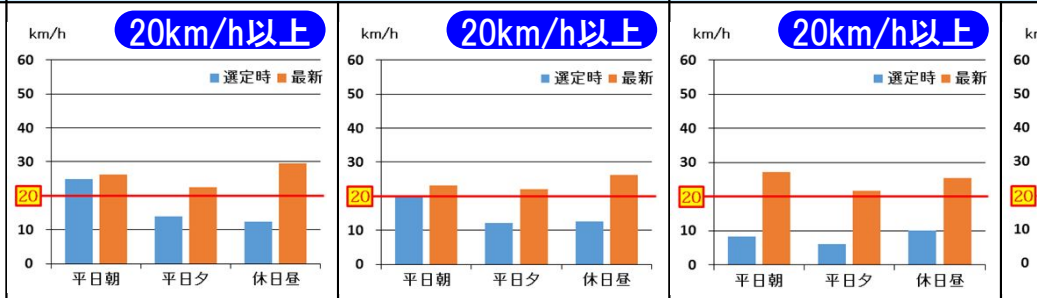
【参考】信号現示

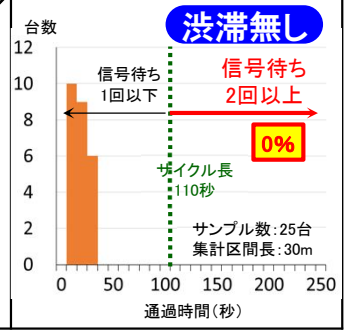
	主道路	従道路
青時間	67秒	31秒
青時間比	61%	28%
サイクル長	110秒	

R1.6.13(木) 17時台

【フォローアップ結果】

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	国道210号	国道210号	県道729号	市道
	並行道路(浮羽バイパス)2車線化(H25.12)		対策無	
平均速度	20km/h以上	20km/h以上	20km/h以上	20km/h未満
現地調査				渋滞無し 最大滞留長: 30m 最大渋滞長: 0m
通過時間				渋滞無し





主要渋滞箇所の解除

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【議論】

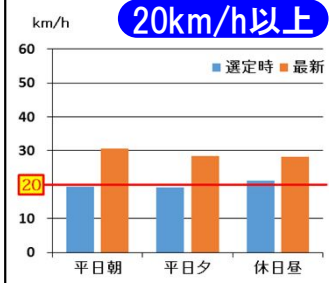
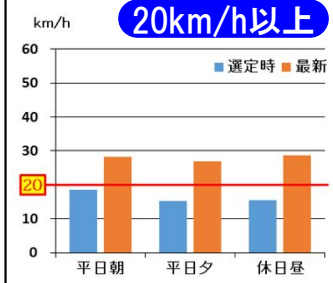
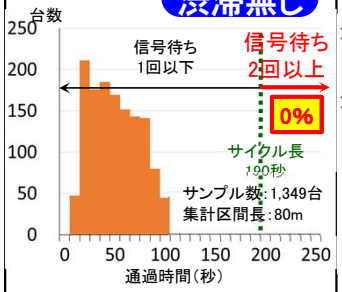
(4)主要渋滞箇所の解除候補箇所 【③R3 香椎交差点】

○主道路である国道3号は、並行する博多バイパスの供用により、**平均速度が20km/h以上に向上**している
○従道路である県道516号及び市道は、赤信号による停車時間のロスにより平均速度が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**
○以上の結果より、**"主要渋滞箇所の指定から解除"**する

【位置図】

【フォローアップ結果】

※平均速度:選定時(H24.4-H24.8)、最新(H30.4-H31.3)
※現地調査:R1.6.13(木)　※通過時間:H30.4-H31.3

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	国道3号	国道3号	県道516号	市道
	並行道路(博多バイパス)全線開通(H30.3)		対策無	
平均速度	20km/h以上 	20km/h以上 	20km/h未満	20km/h未満
現地調査			渋滞無し 最大滞留長:80m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 0m 最大渋滞長: 0m
通過時間			渋滞無し 	渋滞無し

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	140秒	37秒
青時間比	74%	19%
サイクル長	190秒	

R1.6.13(木) 7時台

主要渋滞箇所の解除

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【議論】

(4)主要渋滞箇所の解除候補箇所 【④R3 御島橋交差点】

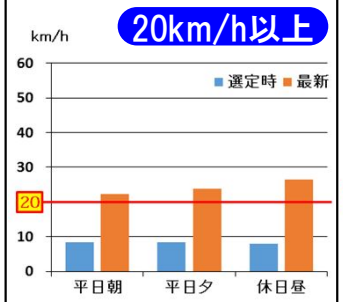
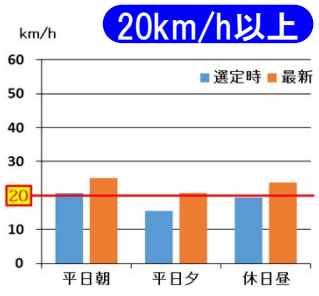
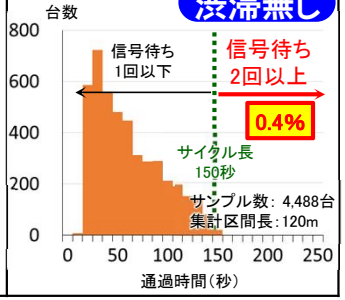
○主道路である国道3号は、並行する博多バイパスの供用により、**平均速度が20km/h以上に向上**している
○従道路である市道は、赤信号による停車時間のロスにより平均速度が20km/hを下回るが、**現地調査や通過時間を検証した結果、渋滞は確認されなかった**
○以上の結果より、**"主要渋滞箇所の指定から解除"**する

【位置図】

Copyright(c) ＮＴＴ空間情報All Rights Reserved

【フォローアップ結果】

※平均速度:選定時(H24.4-H24.8)、最新(H30.4-H31.3)
※現地調査:R1.6.13(木)　※通過時間:H30.4-H31.3

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	国道3号	国道3号	市道	市道
	並行道路(博多バイパス)全線開通(H30.3)		対策無	
平均速度	20km/h以上 	20km/h以上 	20km/h未満	20km/h未満
現地調査			渋滞無し 最大滞留長:110m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長:120m 最大渋滞長: 0m
通過時間			渋滞無し	渋滞無し 

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	100秒	33秒
青時間比	67%	22%
サイクル長	150秒	

R1.6.13(木) 7時台

主要渋滞箇所の解除

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【議論】

（５）近年道路整備が完了した箇所の今後の方針について（神代交差点の取り扱い）

○平成30年3月に久留米筑紫野線（神代橋工区）が開通して、橋が架け替えされたことにより、信号交差点が移動したため、**神代南交差点として名称を変更**する。

○**神代南交差点においては、渋滞が残存**しているため、引き続き**経過観察箇所と位置付ける**

●久留米筑紫野線（神代橋工区）の整備概要

・神代橋の老朽化に伴い、新しい神代橋（0.4km）を含む2.0kmが平成30年3月4日（日）に架け替え整備され、車線数・幅員も増大

●供用後の交通状況変化

データ：実態調査結果（整備前：H30.2.20（火）、整備後：H30.9.26（水））

Copyright(c) ＮＴＴ空間情報All Rights Reserved

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【議論】

（6）近年道路整備が完了した箇所の今後の方針について（博多バイパス関連）

○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、**現道である国道3号並行区間の主要渋滞箇所において速度向上を確認**

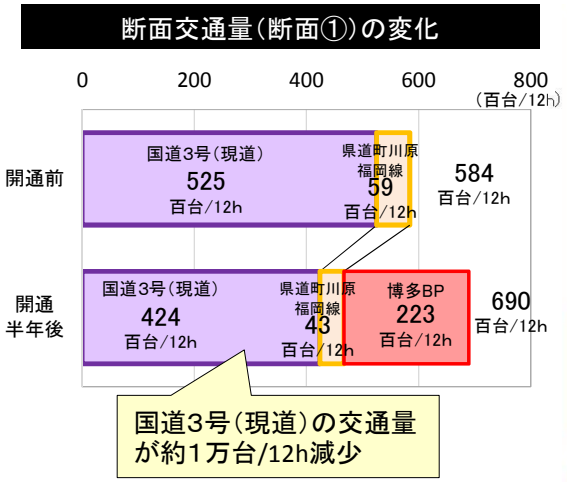
●博多バイパスの整備概要

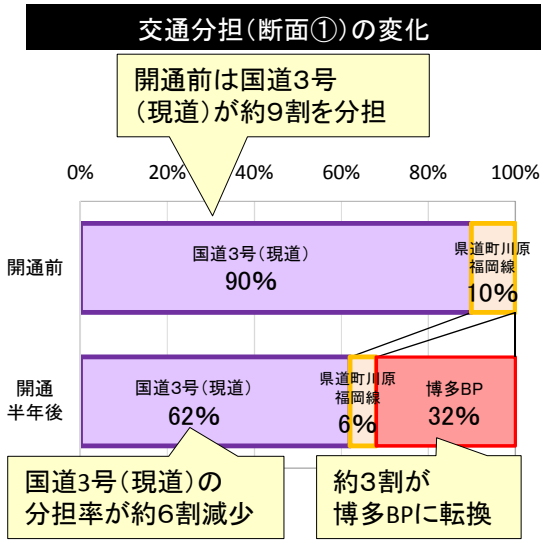
●開通半年後の速度状況の変化

交差点名	方角	路線名	効果期待方向	①選定時 平均速度（km/h） 平日朝ピーク	①選定時 平均速度（km/h） 平日タピーク	①選定時 平均速度（km/h） 休日昼間12H	②最新 平均速度（km/h） 平日朝ピーク	②最新 平均速度（km/h） 平日タピーク	②最新 平均速度（km/h） 休日昼間12H
産大前	西	国道3号	○	14.3	13.3	15.8	28.7	28.8	30.1
	東	国道3号	○	13.0	23.4	27.2	25.0	30.5	30.1
	北	市道等	－	19.9	9.1	9.3	7.0	6.1	7.2
御島橋	南	国道3号	○	20.8	15.5	19.3	25.2	20.6	23.9
	北	国道3号	○	8.4	8.4	8.0	22.4	23.9	26.5
	西	市道等	－	3.8	4.4	6.2	5.3	3.5	4.8
	東	市道等	－	19.8	29.7	13.8	7.9	7.1	7.6
香椎	南	国道3号	○	18.4	15.3	15.6	28.3	27.0	28.8
	北	国道3号	○	19.5	19.1	21.3	30.6	28.4	28.2
	東	県道516号	－	3.7	5.8	7.3	7.6	4.4	6.2
	西	市道等	－	15.6	8.8	9.6	17.5	5.8	9.2
香椎参道口	南	国道3号	○	15.5	11.9	12.7	28.4	22.9	23.9
	北	国道3号	○	20.1	14.3	17.4	29.3	20.3	24.5
	東	主要地方道24号	○	4.9	4.3	4.0	5.7	4.3	4.3
	北西	市道等	－	7.4	4.8	5.2	4.2	3.7	4.6
香椎浜団地入口	南西	国道3号	○	19.5	14.4	16.4	26.6	22.0	27.2
	北東	国道3号	○	10.8	8.9	13.3	21.4	22.6	23.5
	北西	市道等	－	8.8	8.3	7.9	12.1	7.2	9.8
	南東	市道等	○	7.2	6.0	5.0	10.1	9.3	9.6

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）
※黄色網掛け箇所は選定時に20km/h未満の箇所を示す

●供用後の交通状況変化





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【議論】

（6）近年道路整備が完了した箇所の今後の方針について（博多バイパス関連）

○ 博多バイパス整備により並行現道である国道3号上の2箇所の主要渋滞箇所の混雑解消を確認した

○ 今回解除に至らなかった3交差点についても、**主方向（R3南北方向）に関しては、博多BP供用による効果が確認**できる※

※産大前（西方向）に関しては下原交差点の先詰まりであるため、当該交差点単独での効果の有無を判断することが困難

○ 一方で、**従道路方向については渋滞が残って**いることから、引き続き交通状況を確認し、対策を検討する。

【位置図】

Copyright(c) ＮＴＴ空間情報All Rights Reserved

【フォローアップ結果(概要一覧)】

交差点名	流入方向	路線名	フォローアップ確認項目 旅行速度（20km/h以上）	現地調査（渋滞無）	通過時間（信号待ち2回以上5%以下）		解除	対応方針
産大前	東	国道3号	○	無し	－		×	先詰まりしている下原交差点について対策検討
	西	国道3号	○	460m	1.2%	○		
	北	市道等	×	無し	－			
御島橋	北	国道3号	○	無し			○	主要渋滞箇所解除
	南	国道3号	○	無し	－			
	東	市道等	×	無し	－			
	西	市道等	×	無し				
香椎	北	国道3号	○	無し	－		○	主要渋滞箇所解除
	南	国道3号	○	無し	－			
	東	県道516号	×	無し	－			
	西	市道等	×	無し	－			
香椎参道口	北	国道3号	○	無し	－		×	交通状況を確認しながら対策を検討
	南	国道3号	○	無し	－			
	東	主)福岡東環状道路	×	140m	31.3%	×		
	西	市道等	×	130m	52.6%	×		
香椎浜団地入口	北	国道3号	○	無し	－		×	交通状況を確認しながら対策を検討
	南	国道3号	○	無し	－			
	東	市道等	×	70m	2.7%	○		
	西	市道等	×	20m	31.1%	×		

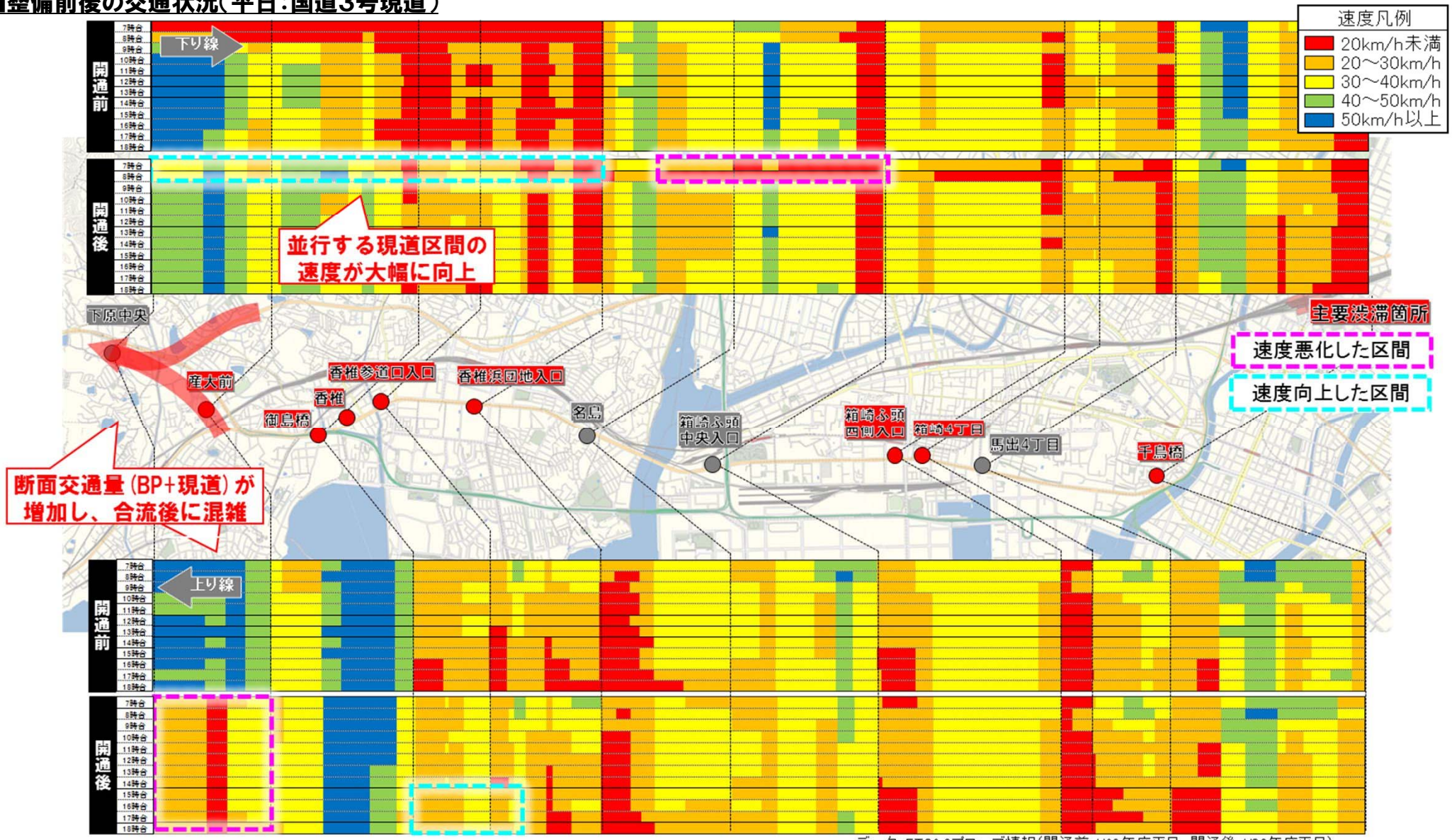
- 解除箇所については今後もモニタリングを続けるとともに、今回解除に至らなかった3交差点については、それぞれの対応方針に沿って、対策案の検討を進める。

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【議論】

（６）近年道路整備が完了した箇所の今後の方針について（博多バイパス関連）

○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した
○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**

■整備前後の交通状況（平日：国道3号現道）



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

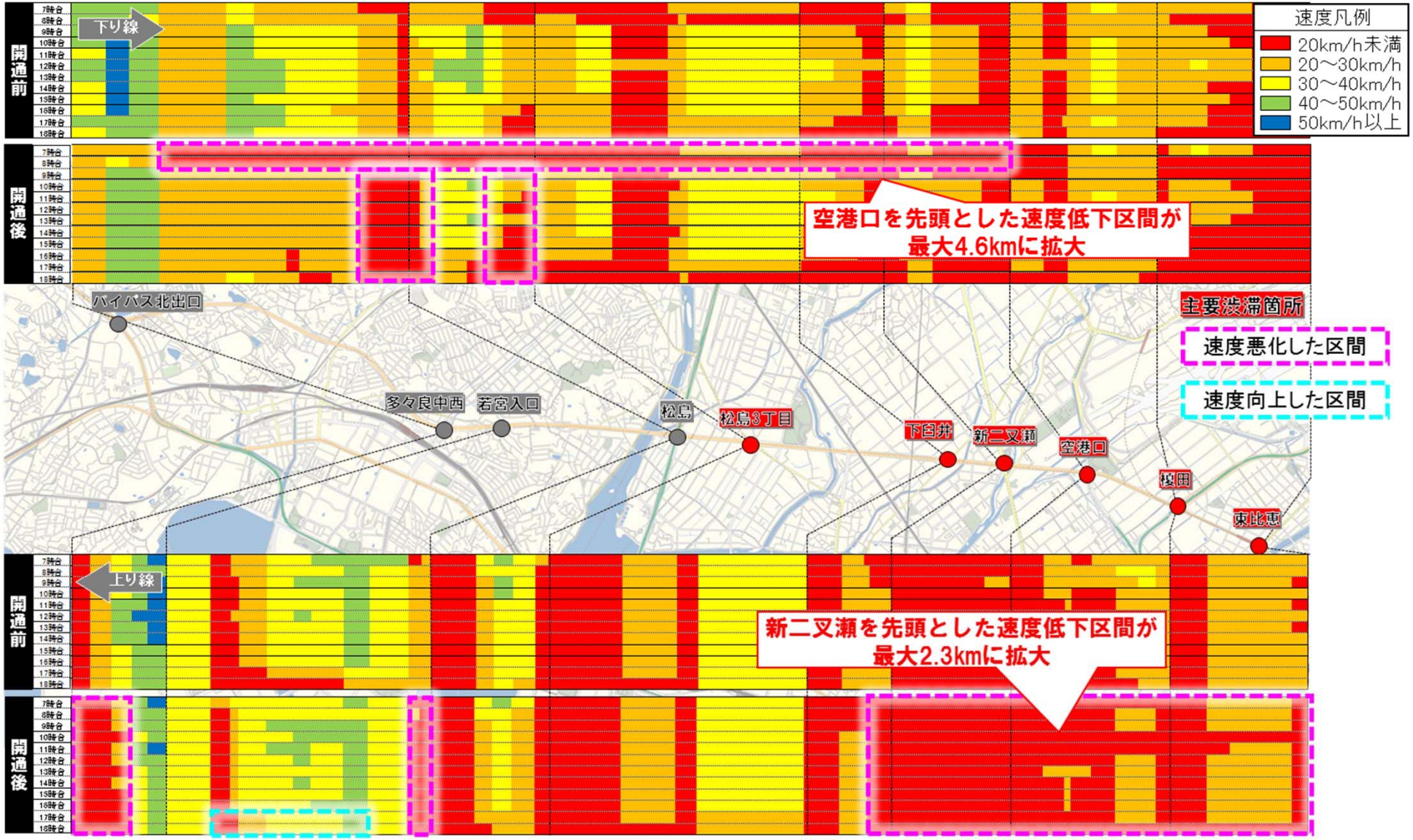
Copyright(c) ＮＴＴ空間情報All Rights Reserved

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【議論】

（６）近年道路整備が完了した箇所の今後の方針について（博多バイパス関連）

○博多バイパスについては、全線開通に伴い交通量が増加したことで、以前から混雑していた区間の**混雑悪化が確認**された
○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

■整備前後の交通状況（平日：博多バイパス）



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

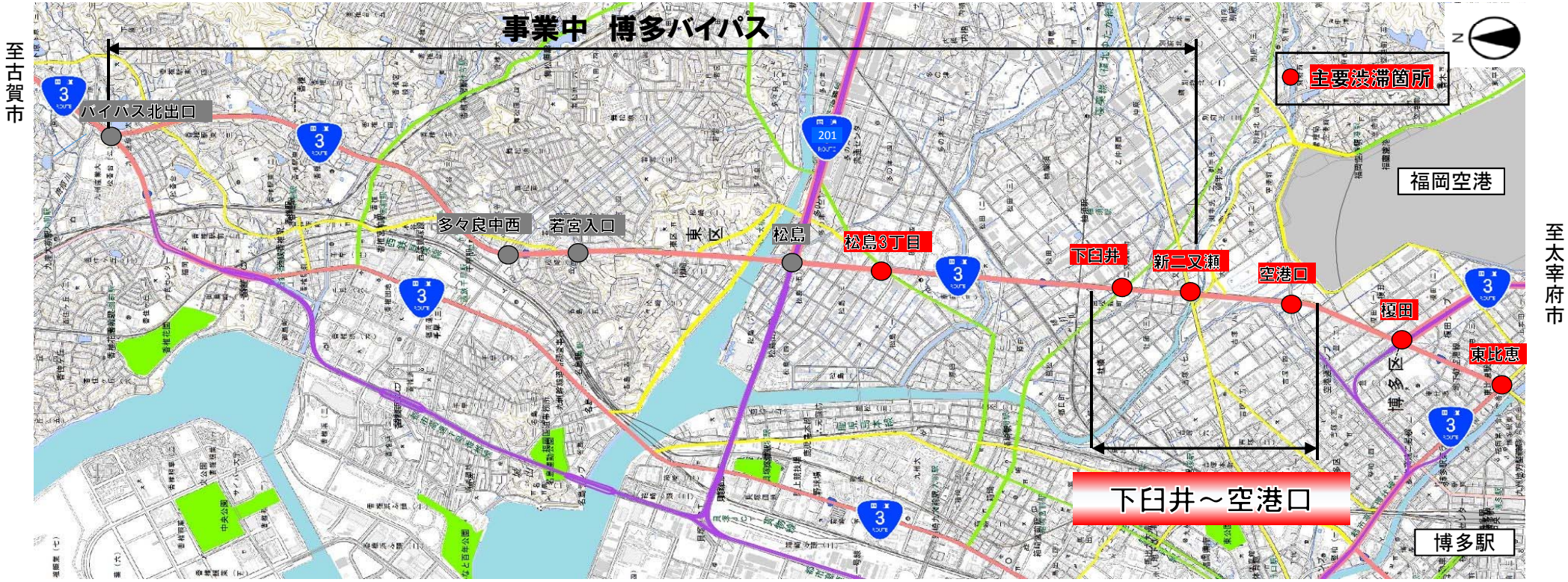
Copyright(c) ＮＴＴ空間情報All Rights Reserved

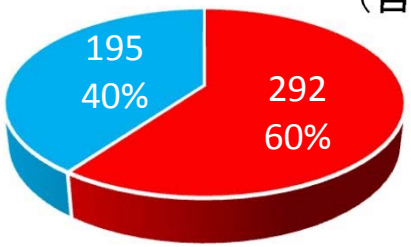
2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【議論】

（6）近年道路整備が完了した箇所の今後の方針について（博多バイパス関連）

・博多バイパスの課題に対する対応

○今後、速度低下が発生している下臼井～空港口において、渋滞対策の検討を行う。
○その他の主要渋滞箇所についても同様に交通状況をモニタリングしながら渋滞対策の検討を行う。





（百台/12時間）

■通過交通
■内々交通

資料：交通量調査結果（R1.6）

※通過交通の割合はH30年度博多バイパス供用後におけるETC2.0のデータで算出

国道3号（下臼井～空港口）の交通流動

○交通の課題
・国道3号の新二又瀬前後で信号交差点が連続し、渋滞発生の要因。
・博多バイパス全線開通後、下臼井～空港口間の混雑が著しく悪化。さらに将来も交通の増加が見込まれる。
・国道3号の下臼井～空港口を利用する交通の約6割が通過交通

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【議論】

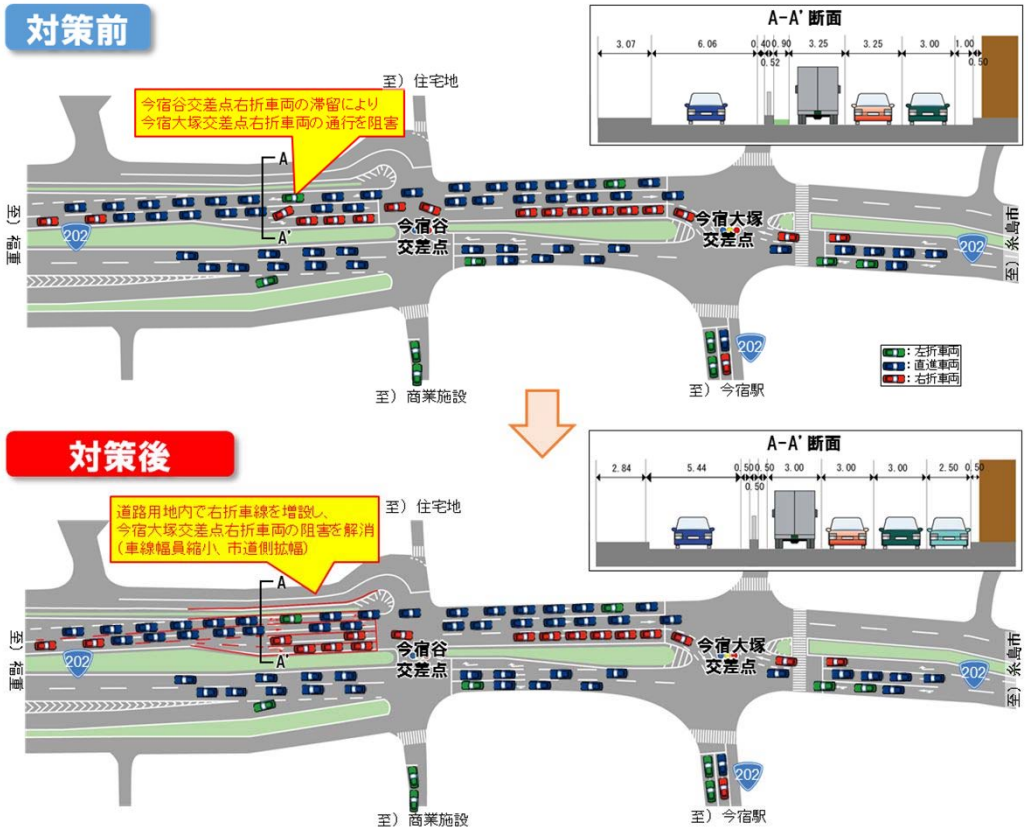
（7）近年道路整備が完了した箇所の今後の方針について（今宿大塚・今宿谷交差点）

○平成30年3月に今宿谷交差点の国道202号下り方向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速度向上を確認

○一方で、国道202号の上り方向ではピーク時最大で約700mの渋滞が発生、今後上り方向の渋滞緩和に向けた対策検討を実施

●今宿大塚・今宿谷交差点改良の整備概要(H30.3実施)

・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、道路内で右折車線を増設するともに、整流化を目的としたカラー化を実施



●今宿大塚・今宿谷交差点改良の整備概要(H30.3実施)

国道202号下り方向

対策前 平均速度：8.2km/h **対策後** 平均速度：16.3km/h

データ：プローブデータ（対策前： H24.4-H24.8休日昼間12時間、対策後：H30年度休日昼間12時間）

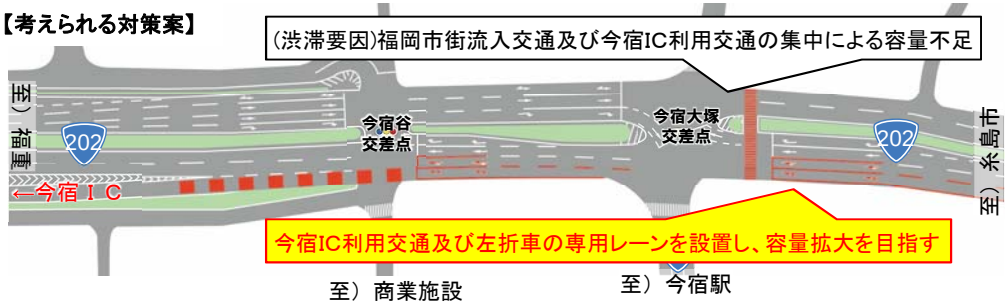
撮影日（対策前：H27.11.15（日）11時頃、対策後：H30.1.19（土）11時頃）

●今後の対策方針

・上り方向ではピーク時最大で約700mの渋滞長を確認

・福岡市街流入交通及び今宿IC利用交通が集中し、直進方向の容量不足による渋滞が発生

【考えられる対策案】



⇒今後対策効果の検証しながら実現性について検討を進める

3. 福岡県の対策方針について【報告】

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

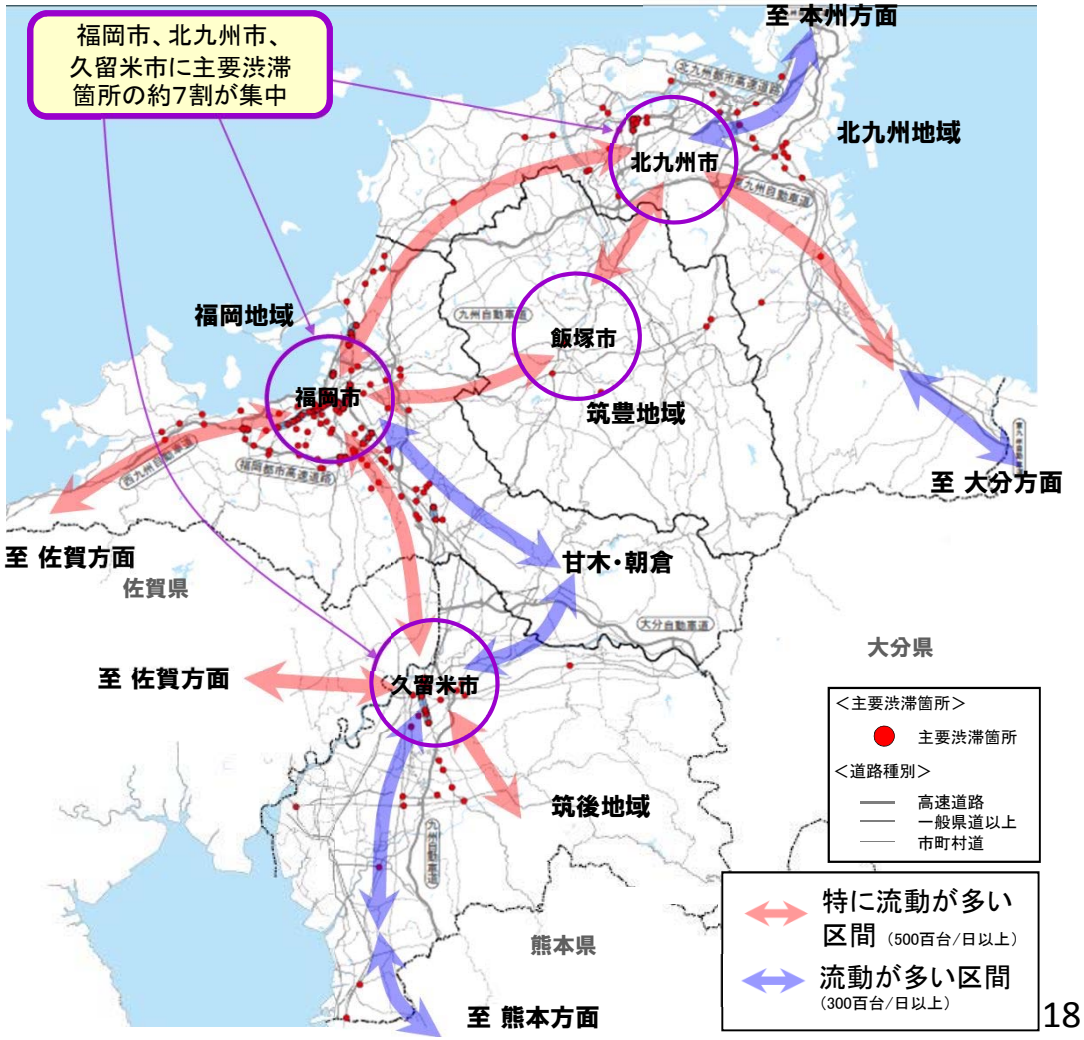
（1） 福岡県全体及び各エリアにおける渋滞対策の基本方針

・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、福岡エリア及びについて対策方針（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	○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（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	○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	○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

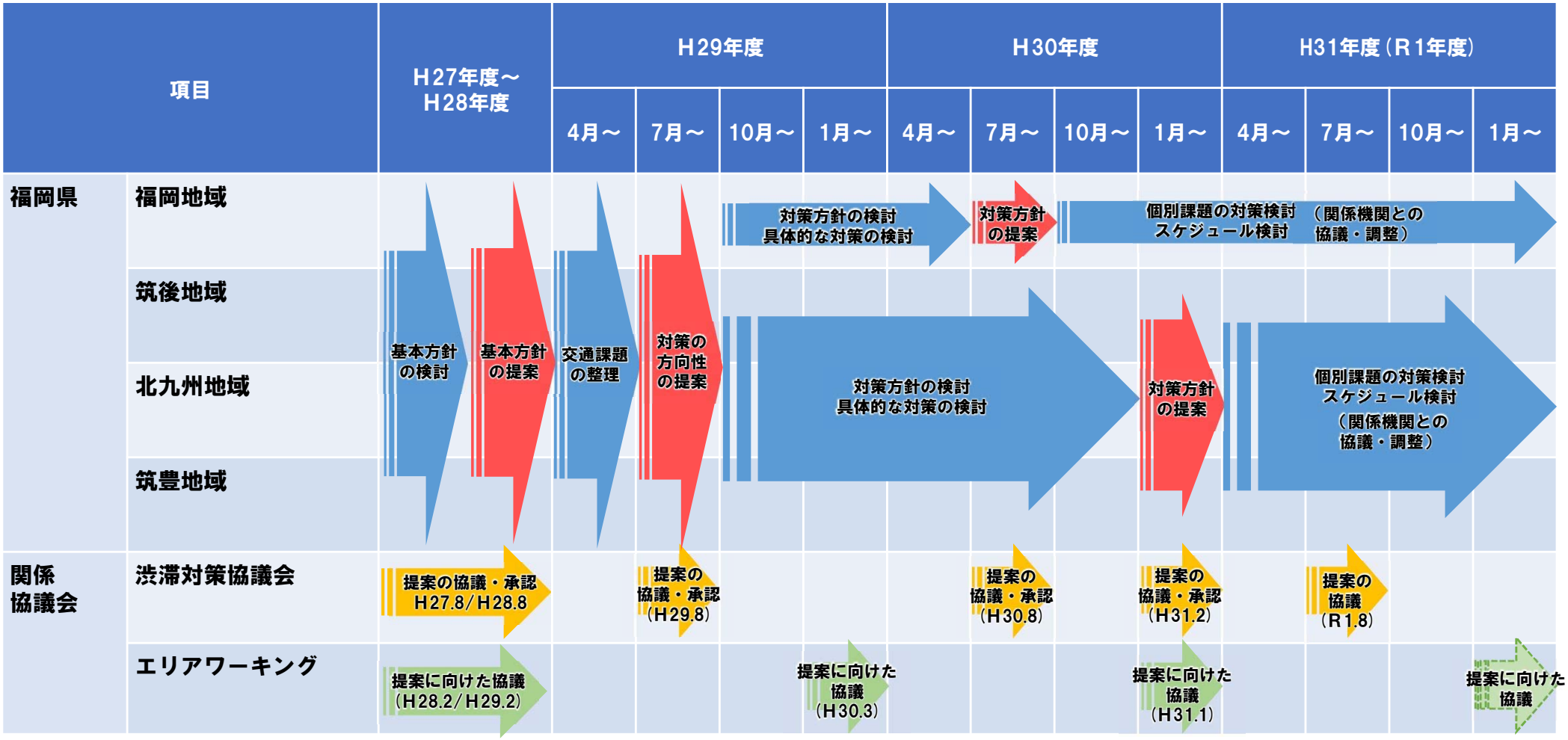


3. 福岡県の対策方針について【報告】

（２）今までの検討経緯と今後

○平成２７年度より**各エリアの対策の基本方針や方向性等についてエリアワーキングを活用し、道路管理者が主体となり検討協議**を推進、**検討結果については協議会にて報告し、提案内容の承認**し、エリアワーキングへフィードバック

○次回以降の協議会に向けて、順次**具体的な対策内容を検討。**



4. 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<u>トラックやバス等の利用者団体との連携を強化</u>し、<u>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</u>を実施

モニタリング等による検証

渋滞対策協議会における議論

・最新交通データによる渋滞状況検証
・交通状況に対する専門的見地からの検証

↓

地域の主要渋滞箇所の特定・見直し

↓

トラックやバス
タクシー・ハイヤー等
利用者団体と連携

↓

ソフト・ハードを含めた対策の検討・実施

・地域の課題を共有することで道路管理者と道路利用者間での議論を促進

↓

・円滑な渋滞対策の立案・実施を実現

＜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

4. 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

【道路利用者会議からの要望箇所一覧】

【トラック協会（平成30年10月時点）】

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

【バス協会（平成30年10月時点）】

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	県道21号箱崎三丁目交差点
	国道202号六本松交差点付近	県道21号ミニストップ土井二丁目店の交差点
	国道3号筒井町交差点付近	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
	県道15号下福島交差点付近、湯気の下交差点付近	国道208号大牟田市船津町交差点
	国道322号（国道3号）東町交差点付近	国道201号バイパス鳴淵ダム入口交差点
	国道443号（国道208号）下百町交差点付近	

【タクシー・ハイヤー協会（平成30年10月時点）】

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

4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

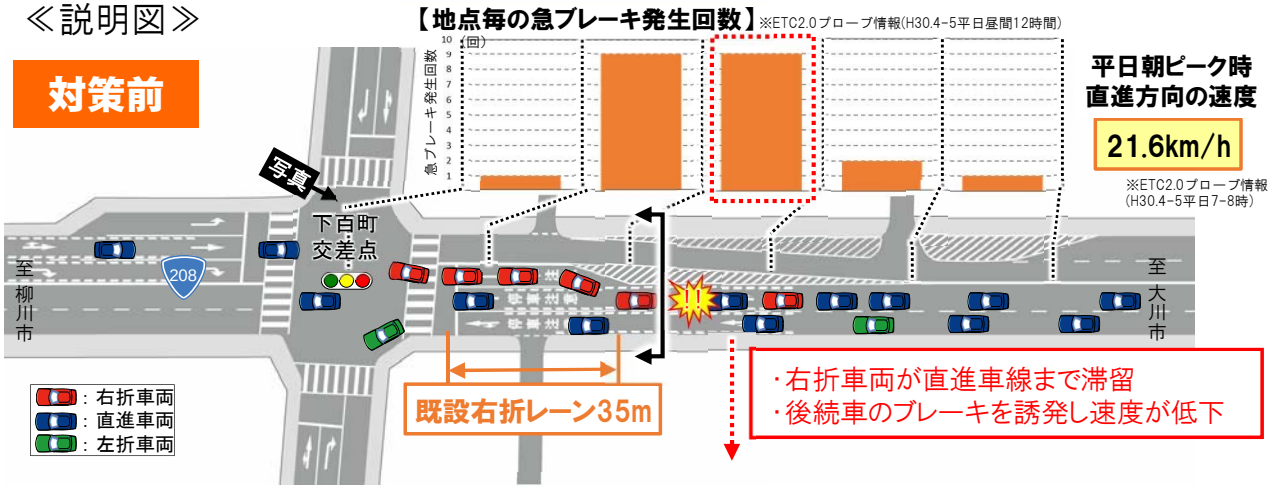
(1)官民連携による渋滞対策
【平成30年度対策実施箇所】

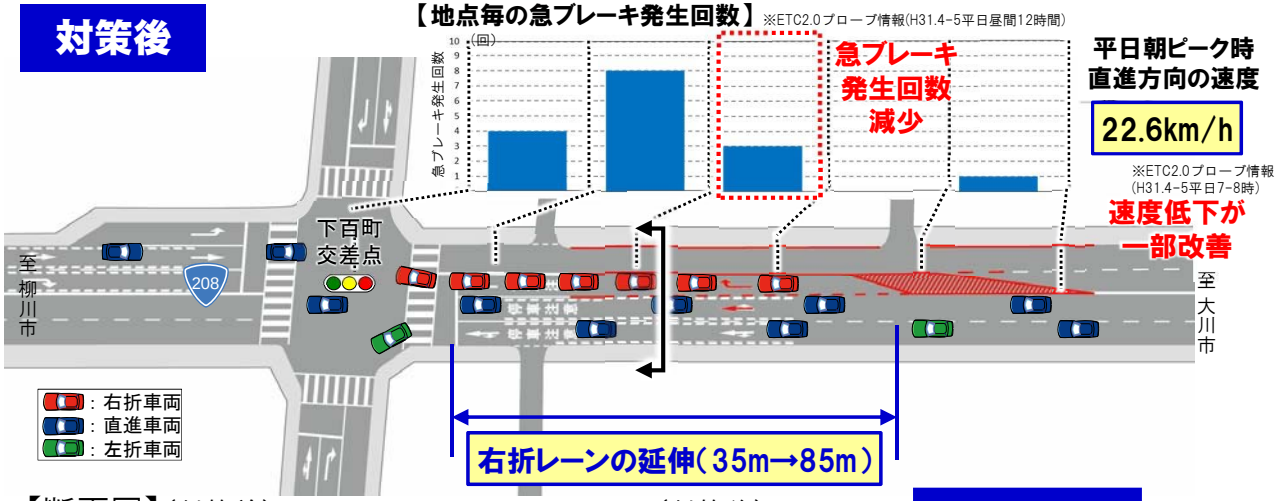
国道208号　下百町（しもひゃくちょう）交差点　　**右折レーンの延伸　上り:35m→85m**

≪位置図≫

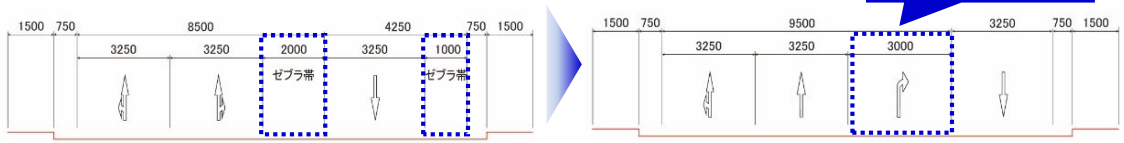
≪広域図≫

≪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【報告】

(1)官民連携による渋滞対策

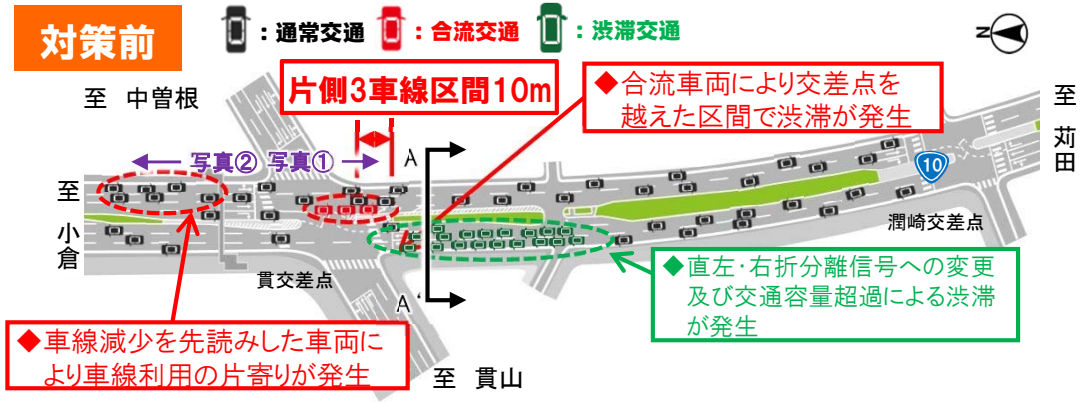
整備効果(速報)

【平成30年度対策実施箇所(国道10号貫交差点)】

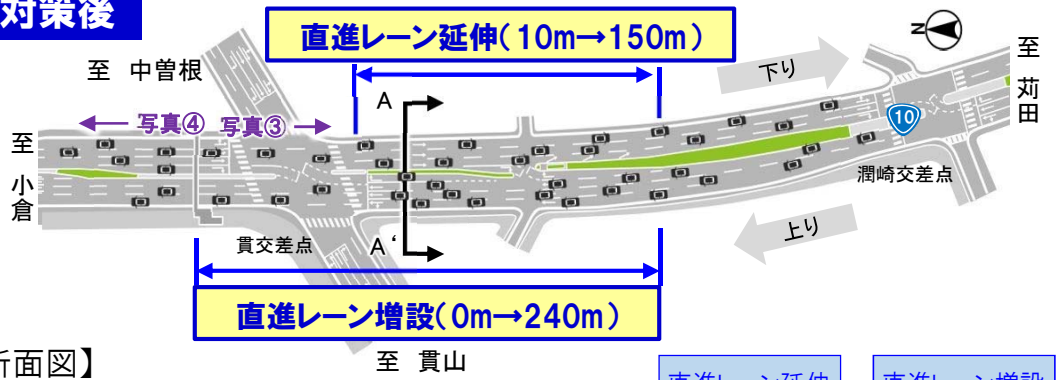
○平成31年3月に直進レーン延伸、及び直進レーン増設が完了。
○交通が整流化したことにより、貫交差点での車線利用の片寄りが緩和する等し、上下方向とも走行速度が向上。
○検証期間が短いため、引き続きモニタリングを実施。

●貫交差点改良の対策内容

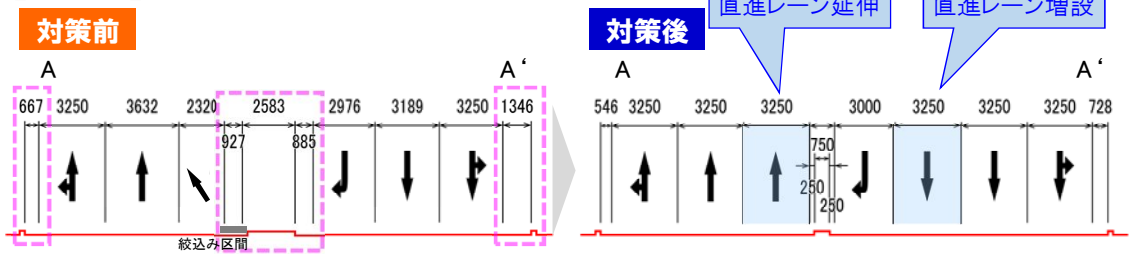
対策前



対策後



【断面図】



●対策前後の交通状況変化

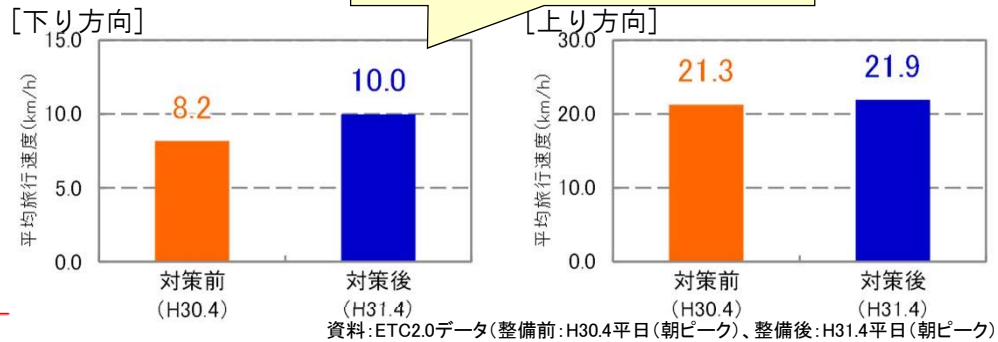
直進レーン延伸により交通が整流化
→車線利用の片寄りも緩和

対策前

対策後

通過速度は向上(検証期間が短いため、引き続きモニタリングを実施)

■交差点通過速度



資料:ETC2.0データ(整備前:H30.4平日(朝ピーク)、整備後:H31.4平日(朝ピーク))

4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

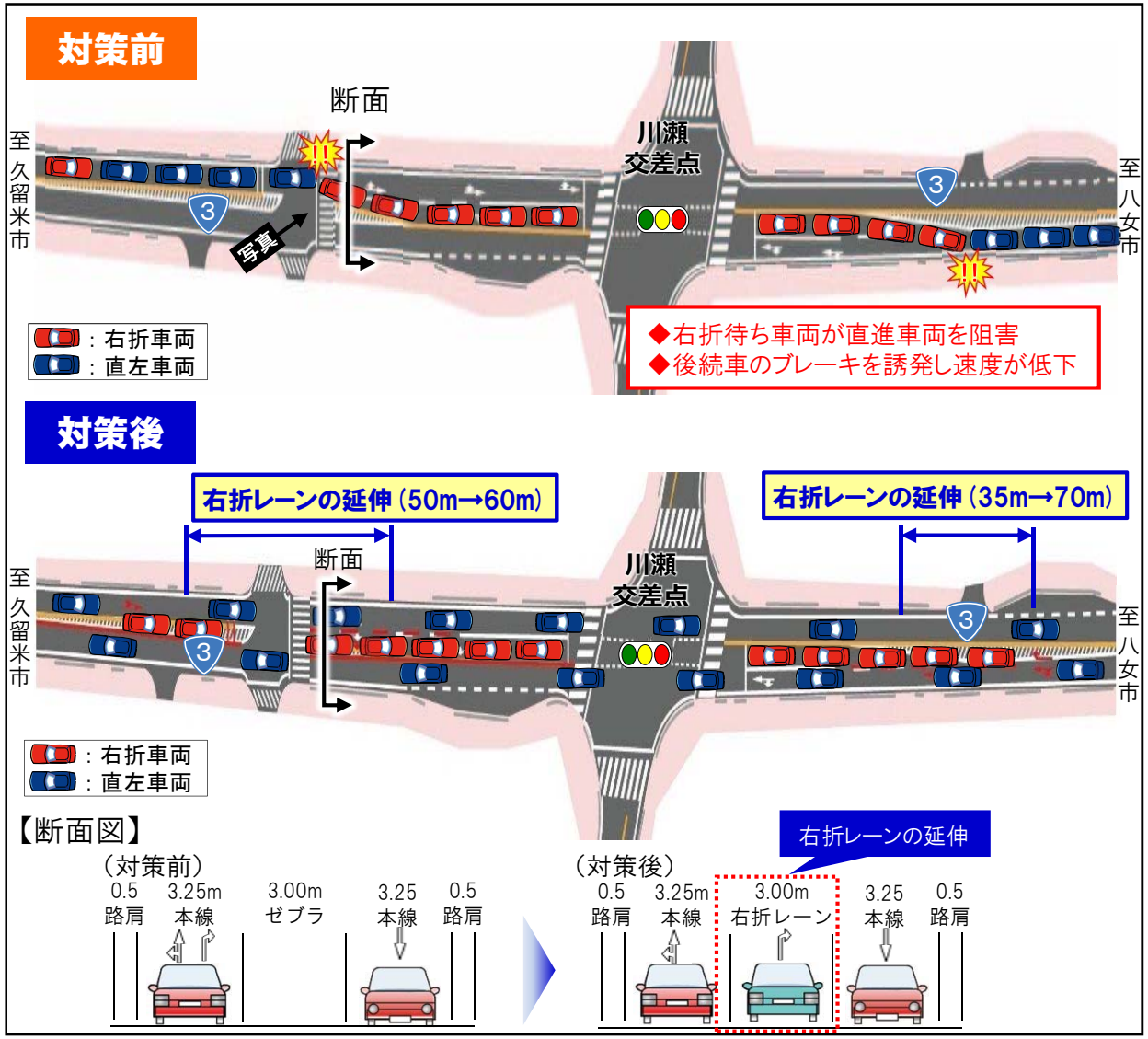
（1）官民連携による渋滞対策
【令和元年度対策実施予定箇所】

国道3号　川瀬（かわぜ）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≫



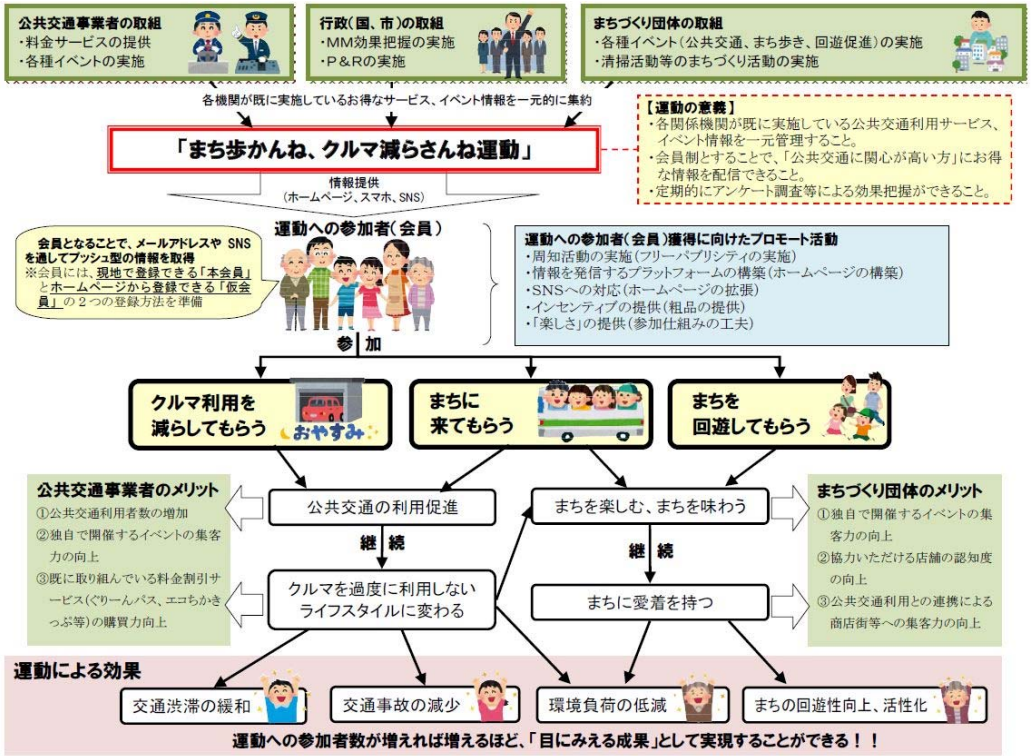
（２）ソフト対策実施事例：モビリティマネジメント

○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

図１：会員数の推移



▲「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

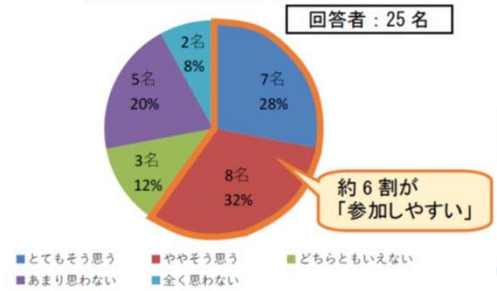


図４：運動の参加しやすさ

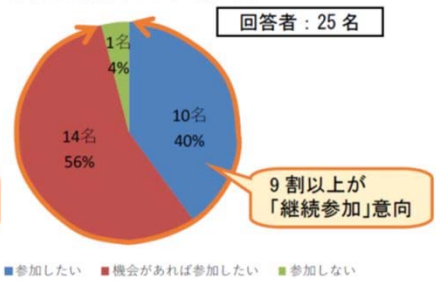
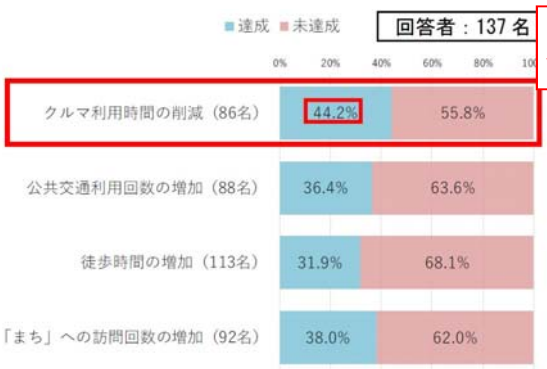


図５：継続的な実施による参加意向



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

取組効果	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）

（２）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

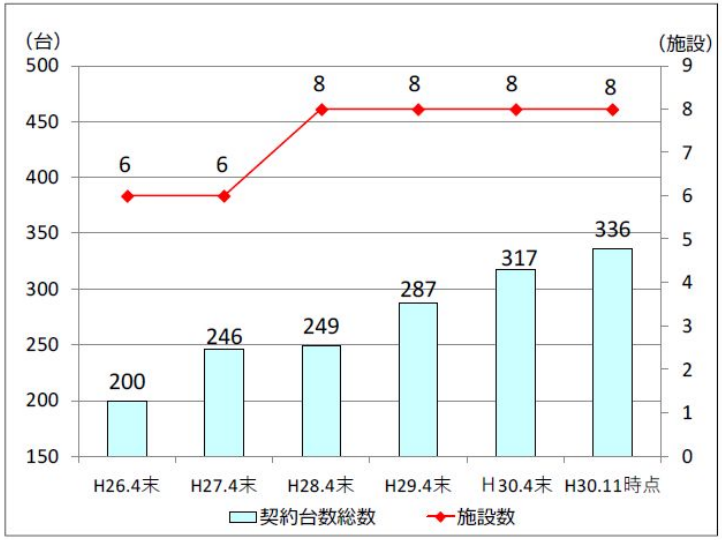
・JR西日本沿線（山陽新幹線）
・JR九州沿線（九州新幹線、鹿児島本線、若松線、福北ゆたか線、久大本線、香椎線、筑肥線、日豊本線、日田彦山線）
・西鉄沿線（天神大牟田線、貝塚線、甘木線）
・甘木鉄道沿線
・福岡市営地下鉄沿線（空港線、箱崎線、七隈線）
・北九州モノレール沿線
・平成筑豊鉄道沿線（伊田線、田川線）
・筑豊電気鉄道沿線
・高速バス沿線
・路線バス沿線（北九州市営バス、西鉄バス、JR九州バス）

●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
木の葉モール橋本	50台	6,000円	本格運用	交通ICｶｰﾄﾞ又は定期券提示	地下鉄
イオンモール香椎浜	70台	5,000円	本格運用	交通ICｶｰﾄﾞ又は定期券提示	ﾊﾞｽ（都市高経由）
イオンモール福岡伊都	124台	4,115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	交通ICｶｰﾄﾞ又は定期券提示	ﾊﾞｽ（都市高経由）,ﾊﾞｽ+JR
イオンモール筑紫野	70台	5,000円	本格運用	交通ICｶｰﾄﾞ又は定期券提示	JR,西鉄
イオン志摩SC	20台	5,000円	社会実験	交通ICｶｰﾄﾞ提示	高速ﾊﾞｽ
イオンマリナタウン店	20台	4,000円	社会実験	交通ICｶｰﾄﾞ又は定期券提示	ﾊﾞｽ（都市高経由）

●利用状況（商業施設）

・福岡市が商業施設と連携している駐車場の利用台数は平成26年4月末時点で200台であったが、平成30年11月時点では336台（約7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
・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：R2.3.31まで）
・イオンマリンタウン店（R2.3.31まで）

（２）ソフト対策事例：フリンジパーキング

○福岡市では、都心部の自動車の流入を抑制し、道路交通混雑の緩和を図るため、都心周辺部の駐車場でマイカーを受け止めるフリンジパーキングの実証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、これまで、にぎわいイベントや初売り時に合わせて、天神フリンジパーキングの社会実験を実施してきた
・2019年3月から天神北部及び天神南部の駐車場を活用して、フリンジパーキングの長期的な社会実験を福岡市と、We Love 天神協議会が実施

※フリンジパーキング：都心部の自動車流入を抑制し、道路交通混雑の緩和を図るため、都心周辺部の駐車場でマイカーを受け止め、都心循環BRTなどの公共交通に乗り換えて都心部に行く新しい取り組み

●フリンジパーキングの実証実験

●フリンジパーキング実施箇所

（２）ソフト対策事例：連節バス

●連節バスについて

取組概要

〇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

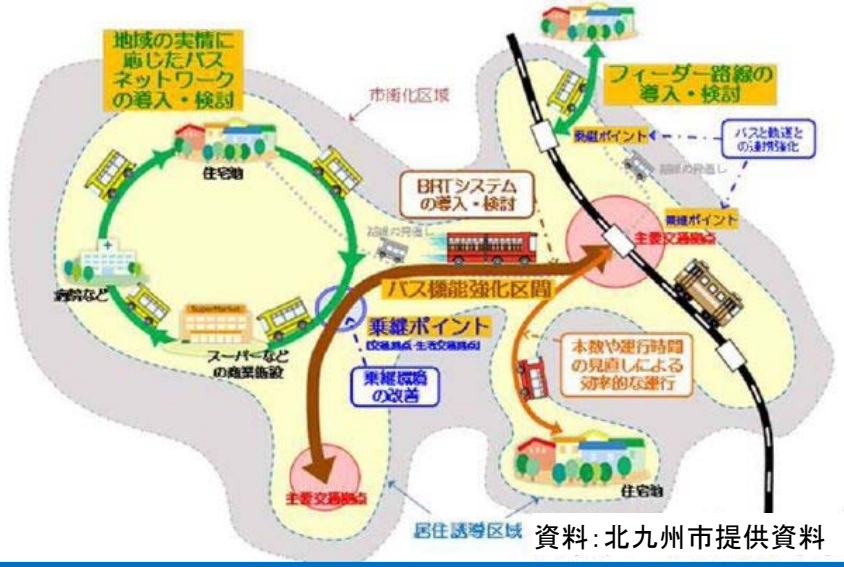
〇人口減少による通勤・通学における公共交通利用者の減少に歯止めがかからず、路線の廃止や減便によるサービスの低下

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・・・令和１年７月２２日から運行開始
➢走行空間整備による
定時性や速達性の確保・・・規制箇所にカラー舗装

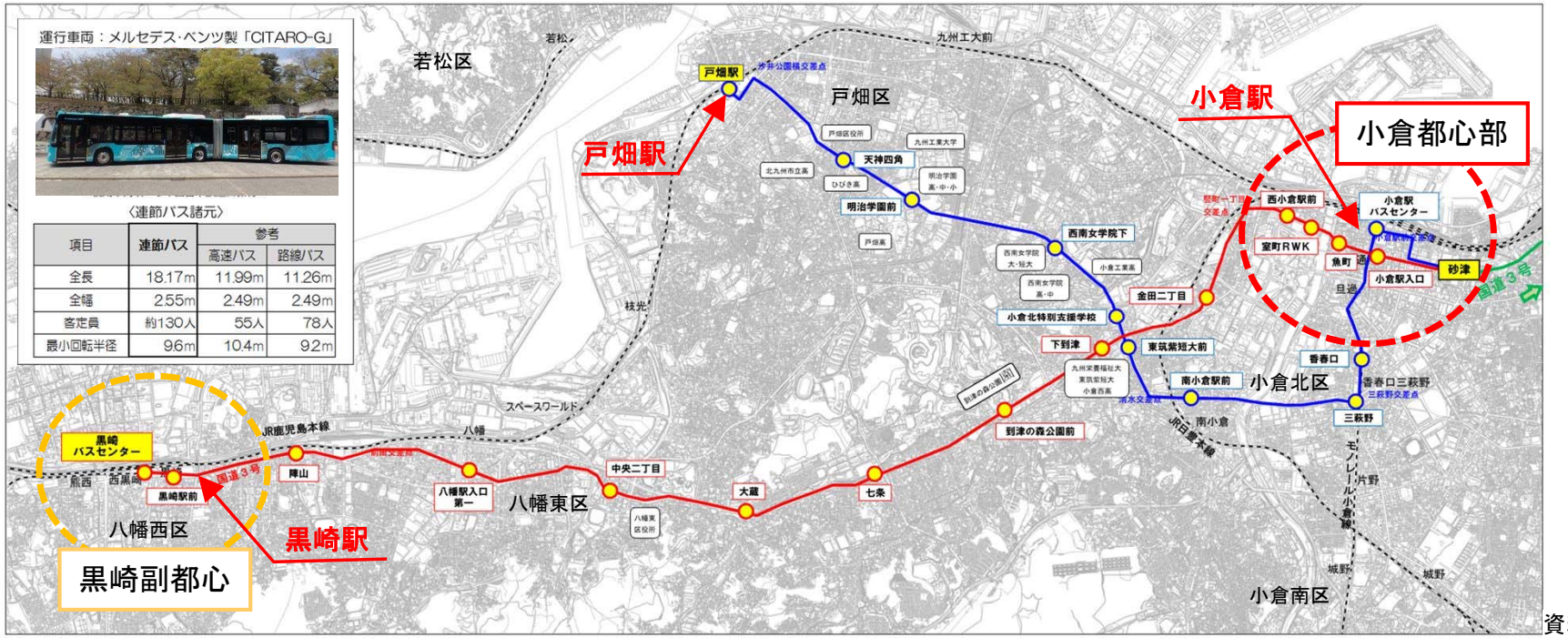
公共交通の利便性向上により、通勤通学等での公共交通利用者が増加、ひいては自家用車の減少により、渋滞緩和への貢献が期待

●地域密着型バスネットワークのイメージ図



資料：北九州市提供資料

●連節バス導入のルート



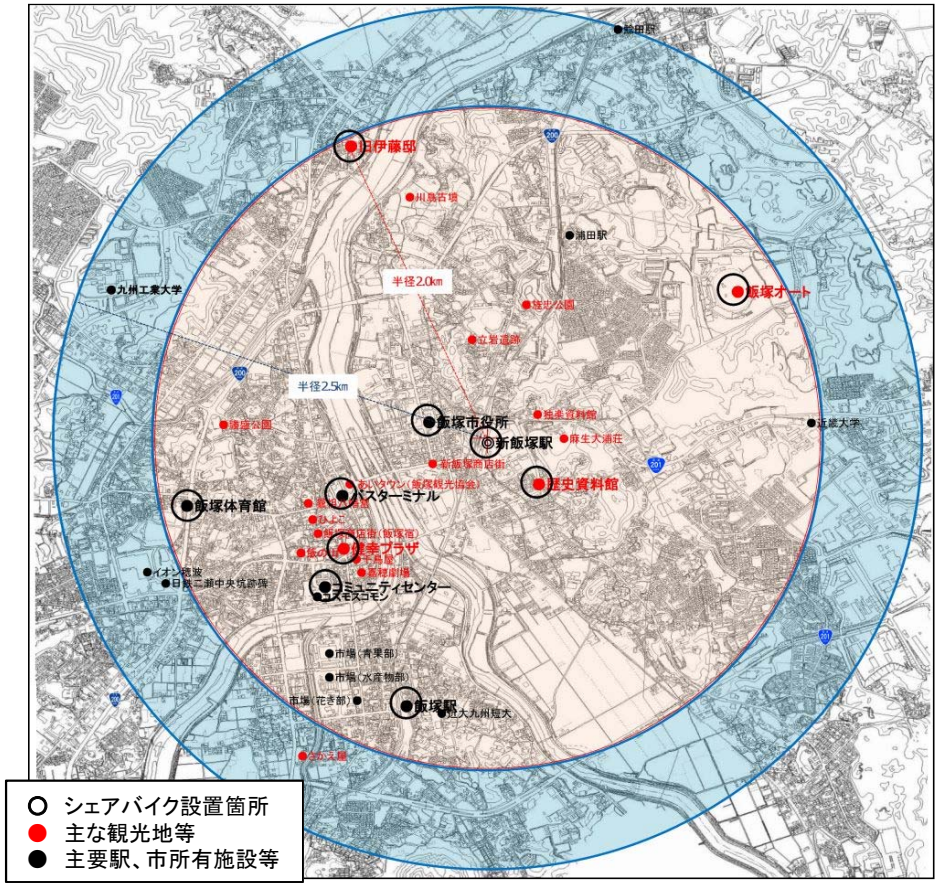
項目	連節バス	参考 高速バス	参考 路線バス
全長	18.17m	11.99m	11.26m
全幅	2.55m	2.49m	2.49m
客定員	約130人	55人	78人
最小回転半径	96m	10.4m	9.2m

資料：北九州市提供資料

（２）ソフト対策事例：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。



［シェアバイクの設置箇所］ 資料：飯塚市

取組状況

時　期	内　容
～H30.8	・事業主体間での協議調整
H30.9～	・事業実施協定書の締結 ・事業範囲におけるシェアバイクの整備 （駐輪設備の設置箇所の確定、駐輪設備の設置等） ・実証実験の開始
R1.8	・実証実験の完了 （事業成果の検証、課題の抽出）

事業主体・役割

事業主体	役　割
ecobike(株)	①シェアサイクル及び駐輪設備の設置及び管理・運営
	②利用者の行動情報の集約及び情報提供
飯塚市	①主要駅、バスターミナル、及び市所有施設等の駐輪設備の設置箇所の選定 ②駐輪設備の設置箇所の提供

［新飯塚駅シェアサイクル］

【旧伊藤邸シェアサイクル】

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・渋滞緩和等への貢献が期待される。

4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

（３）災害時における交通マネジメントについて

道路の耐災害性強化に向けた提言（概要）

○ 近年、大地震や集中的な豪雨・豪雪による甚大な被害が発生しており、今後も首都直下地震や南海トラフ巨大地震が高い確率で発生することが予想
○ 災害時に生命線となる道路について、近年の大災害から得られた教訓と今後講ずるべき施策を緊急的にとりまとめ

近年の主な災害で得られた教訓

（1）地震災害　熊本地震（H28.4）
　　大阪北部地震（H30.6）
　　北海道胆振東部地震（H30.9）
（2）風水害　豪雨災害（H30.7）
　　台風21号（H30.9）
（3）雪害　豪雪（H30.1、H30.2）

課　題

○道路および周辺施設の損壊等による応急復旧作業等への支障
○踏切の遮断による救急活動等への支障
○通行規制・交通集中による渋滞発生と対策の遅れ
○特殊車両の通行許可審査の遅れ
○エネルギー障害による状況把握の遅れと通行止めの長期化
等

教　訓

○多車線区間におけるジグザグ啓開により早期復旧が可能
○耐震補強や無電柱化、踏切立体化の推進が重要
○交通マネジメントによる渋滞対策が不可欠
○被災地に向かう特殊車両の通行許可審査に対する優先処理が必要
○停電時に道の駅の非常用発電機が機能
等

耐災害性強化の本格実施に向けて

（1）「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化

○平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要
・学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
・学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
・常時の交通マネジメントのルールにとらわれない迅速で柔軟な施策を展開

（2）非常時における柔軟な車線運用のメニュー化と共有

○非常時における耐災害性を高めるための技術をメニュー化し、徹底的に活用するために関係者間で共有する仕組みづくりが必要
例）・路肩の積極的な活用による走行空間の確保
・LEDを利用した区画線標示の活用などにより、フレキシブルに車線幅員（車線数）を設定
・可動式中央分離帯の活用を含むリバーシブルレーンの適用　等

（3）災害に配慮した道路構造令等の見直し

○これまでは経済性を優先するあまり、災害や大事故などの非常時に対する対応能力を減殺する結果を生じさせてきたため、災害時には道路に一定の欠損が生じることを前提として、災害に配慮した整備水準へと見直す必要
例）・２車線の道路の路肩を従来よりも拡幅
・救急車等の緊急車両のための緊急入退出路を設置
・回復力・復元力のある構造として原則４車線化
・緊急車両の駐車・停車機能強化のための道の駅やＳＡ・ＰＡ等の容量拡大　等

（4）道路ネットワークの耐災害性評価手法の充実と沿道リスクアセスメント制度の導入

○道路ネットワークの耐災害性を評価する手法を充実させ、道路区域外のリスクを含めたアセスメントを実施する制度の検討が必要
・幹線道路だけでなく地方道も含めた耐災害ネットワーク構築の枠組みを整理した上で路線毎の評価を実施
・道路区域外に起因する斜面災害、隣接する河川の増水や倒木等のみならず、横断構造物や隣接する建造物の耐震性不足などがもたらすリスクについて、土木工学や森林学、地質学、地形学等の幅広い関係者と連携して検討

（5）迅速な復旧に向けたトレーニング強化

○国と地方自治体が常時から連携して、復旧計画の策定方針やタイムラインを議論するなど、事前準備の強化が必要
・幹線道路から末端の地方道までが連携した復旧計画を策定
・地域の中に復旧に必要な工事用車両等をいかに配備するかといった検討を、地域と連携して実施
・道路啓開情報を公表するタイミングと公表内容について、自衛隊や消防、警察等と事前に調整
・被災後の復旧において、被災前の状態に戻すか、時間をかけても被災前より頑強にするか、復旧水準に関して検討

（6）徒歩避難が困難な場合の避難手段の検討

○地震・津波発生時の避難行動について、徒歩での避難が原則となっているが、津波到達時間、指定緊急避難場所までの距離等を踏まえて、自動車により避難せざるを得ない場合など一定の条件を満たす地域においては、自動車を利用した避難を前提として避難計画を策定した方が有効な場合もある
・地域の実情に応じて、自動車で安全かつ確実に避難できる方策をあらかじめ検討する必要

4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

（３）災害時における交通マネジメントについて

（1）「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化

平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要

- ●学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
- ●学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
- ●常時の交通マネジメントのルールにとらわれない迅速で柔軟な施策を展開

広島・呉・東広島都市圏
災害時交通マネジメント検討会の設置

［目的］

■広島・呉・東広島都市圏域を結ぶ幹線道路の渋滞緩和を図るため、交通マネジメント施策の包括的な検討・調整等を行うことを目的。

［メンバー体制］

藤原章正委員長（広島大学）

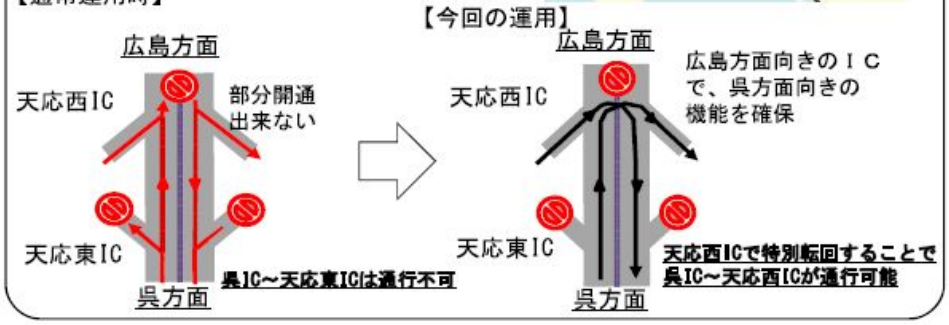
- 地元の学識経験者
- 行政
  - 地方整備局
  - 経済産業局
  - 運輸局
  - 警察
  - 教育委員会
  - 広島県
  - 広島市
  - 呉市
  - 東広島市
- 交通事業者
  - 旅客船協会
  - バス協会
  - JR西日本
  - 広島電鉄
  - NEXCO西日本
  - 広島県道路公社
  - 広島高速公社
- 経済団体
  - 中国経済連合会
  - 広島商工会議所
  - 呉商工会議所

各地域において、交通マネジメントに係る統合的な組織を常時から事前に構築

常時の交通マネジメントのルールにとらわれない施策の例

○バス専用レーンの設置（国道31号）

○ICの逆走運用（広島呉道路天応西IC）



（4）道路交通アセスメント制度の運用

道路周辺の土地利用等による渋滞対策［概要］

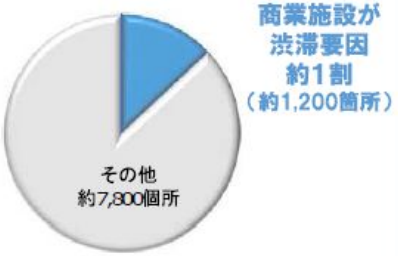
現状と課題

［渋滞と立地の現状］

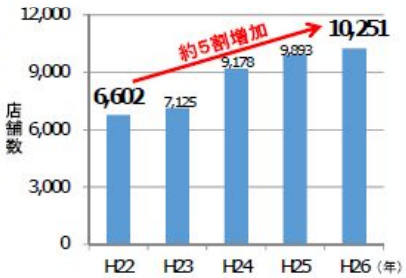
① 我が国の道路の移動時間の約4割が渋滞で損失しており、人口減少時代を迎える中、生産性を向上していくため、渋滞対策の強化が必要。

② 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞ポイントの1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因。加えて、幹線道路沿いの大規模小売店舗数はこの5年間で約5割も増加しており、今後、更なる渋滞への影響が懸念。

【全国主要渋滞ポイントの要因】



【幹線道路沿いの大規模小売店舗数】



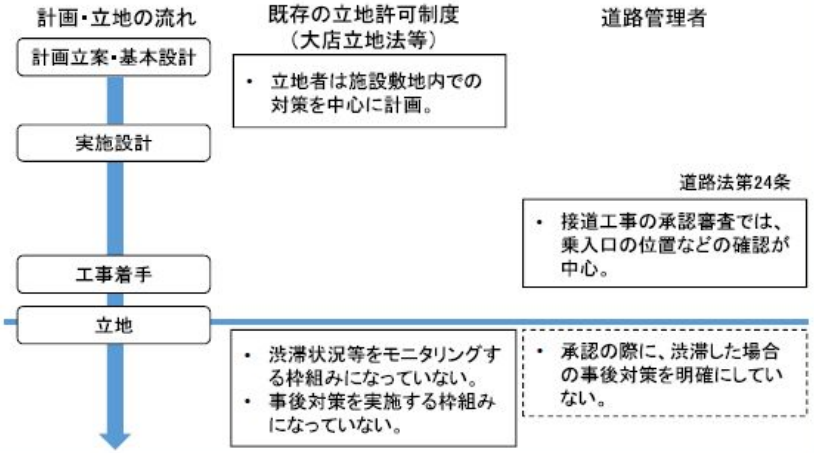
出典）全国大型小売店総覧より作成

［制度的課題］

① 道路周辺の土地利用に関する既存の立地許可制度（大店立地法等）では、施設敷地内での対策を中心に周辺交通への影響を抑制することとしており、結果として立地後に広域的な渋滞を多く生じさせている現状。更に、立地後に、立地者に対して渋滞対策を要請することを前提とした枠組みとなっていない。

② 道路管理者は、商業施設等の立地に際して、道路への接続工事に対する承認を行っているが、交通への影響について、交差点からの位置など簡易な審査にとどまっている。

【既存の立地許可制度と道路管理者に関する課題】



今後の方向性

① 国・地方の厳しい財政事情や渋滞分析に関わる技術の進展を踏まえ、外部不経済を生じさせる立地者に対して、施設敷地外の道路への対策を含め、必要なコストを適切に負担させていく必要がある。

② その際、道路への接続性が制限される一方、安全や景観面等が向上するなどのメリット・デメリットについて、地域の理解が重要である。

③ 道路周辺の土地利用に起因する渋滞の抑制や安全性を確保するため、立地前の計画段階から立地後の追加対策に至るまで、PDCAサイクルを確実に回す取組を強化する必要がある。

④ その際、道路管理者は都市計画担当部局や土地利用に関する許可権者と連携を高めるとともに、立地者に対して直接対策を要請する仕組みも強化する必要がある。

出典：第5回道路交通アセスメント検討会会議資料（R元. 7. 31）

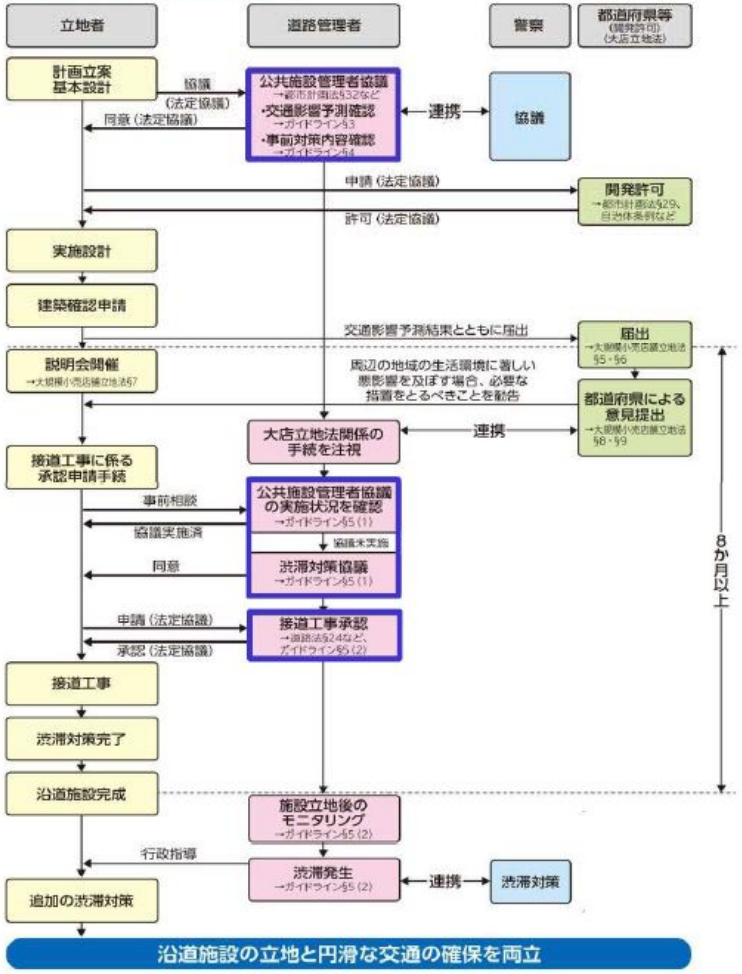
（4）道路交通アセスメント制度の運用

道路交通アセスメント制度の運用

国土交通省

○ 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所の約１割を占め、渋滞対策をより一層強化することが必要
○ 重要物流道路については、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、自治体の大規模小売店舗立地法担当部局など関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用することで、道路交通アセスメントを確実に実施

交通アセスメントの流れ



ガイドラインの概要

［対象施設］

重要物流道路（直轄）の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすもの。

(1) 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの
　ア 小売業を行うための店舗（店舗面積1,000㎡を超えるもの）
　イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの（集合住宅を除く。）
(2) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議（法定協議）が必要とされていること
(3) 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること
(4) 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

［交通影響予測］

対象施設の法定協議において、施設規模を踏まえて適切な予測手法により交通影響予測を実施し、結果を提出。

［渋滞対策］

交通影響予測の結果、予測範囲内の重要物流道路上の主要渋滞箇所において交通流の悪化が認められる場合や、新たな渋滞箇所の発生が認められた場合は、所要の渋滞対策を実施。

［乗入れ工事の承認申請時］

対象施設に係る乗入れ工事の承認申請時には、法定協議が実施されていること（同意していること）を確認。万一、法定協議を実施していない場合には、協議を実施し、申請者と道路管理が合意したのちに承認。

［乗入れ工事の承認時］

承認を行う際、対象施設の立地後に渋滞等が生じた場合には、更なる渋滞対策を講じる必要がある旨を文書で付記。

［対象施設の立地後の対応］

立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。

［関係機関との連携］

計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

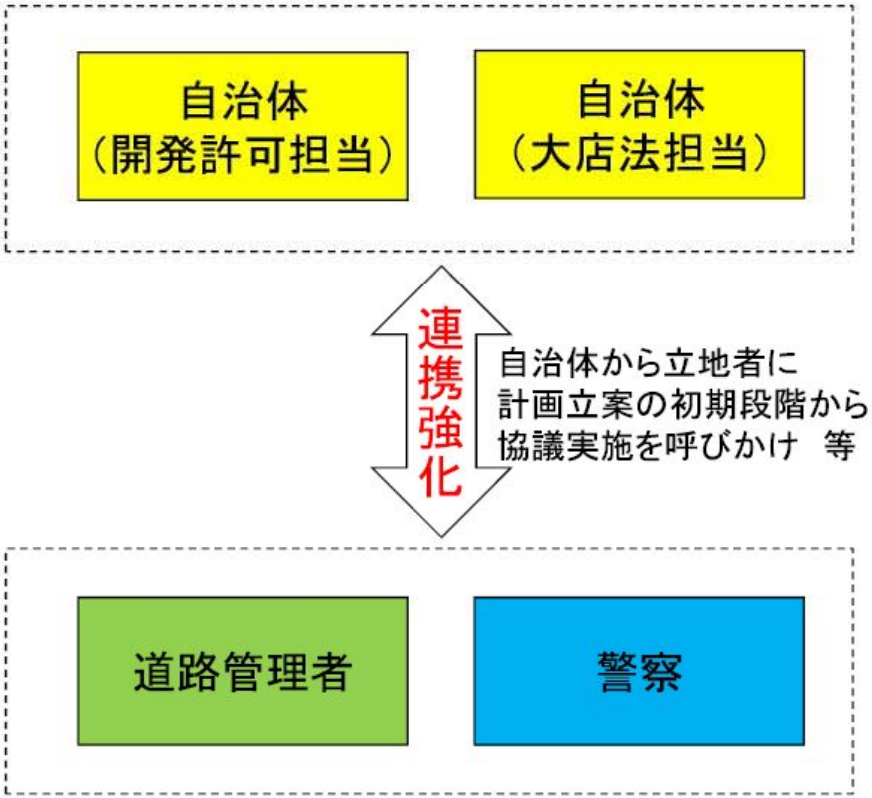
出典：第5回道路交通アセスメント検討会会議資料（R元.7.31）

（4）道路交通アセスメント制度の運用

関係機関との連携

国土交通省

○立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるため、また、協議の輻輳等により立地者に過度の負担が生じないよう適切な運用を図るためには、自治体等と道路管理者が密に連携を図ることが必要不可欠。
○運用開始に向け、説明会等を通じて、開発許可及び大店立地法手続きを所管する自治体関係部局や関係業界の事業者等との協力体制を構築。



■大店立地法手続き所管部局との連携の事例
（富山県の事例）

▽大規模小売店舗立地法 届出の手引き
（再改定指針対応版）〔第５版〕（H31.4　富山県）　抜粋

(2) 新設の届出（法第５条第１項）手続きの流れ

① 事前相談

富山県商工労働部商業まちづくり課が窓口です。手続きの流れや書類作成方法についてご相談ください。

○窓口

商工労働部商業まちづくり課	大規模小売店舗立地法全般	076-444-3253

必要に応じて、下記に掲げる県の関係課（出店予定地を管轄する土木センターや警察署を含む。）と事前に協議してください。特に駐車場の自動車の出入口（位置、幅、方向など）、交通量調査（調査の必要性、調査地点、調査方法など）、騒音予測（予測地点の選定、基準値、評価など）には時間がかかるので、早めに協議されることをおすすめします。

県の関係機関のほかに市町村や国の関係行政機関との協議が必要となる場合があります。

たとえば、国道８、41、156、160号線沿いに出店しようとするときには、国土交通省富山河川国道事務所と協議してください。

⇒県の大店法手引きにおいて、道路管理者との事前協議を呼びかけ

⋮

計画段階から予測・対策検討を行い、効果的な対策を実施

出典：第5回道路交通アセスメント検討会会議資料（R元.7.31）

5. 今後の進め方【報告】

○構築した各エリアWG（作業部会）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（作業部会）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
○今年度中にWG（作業部会）・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