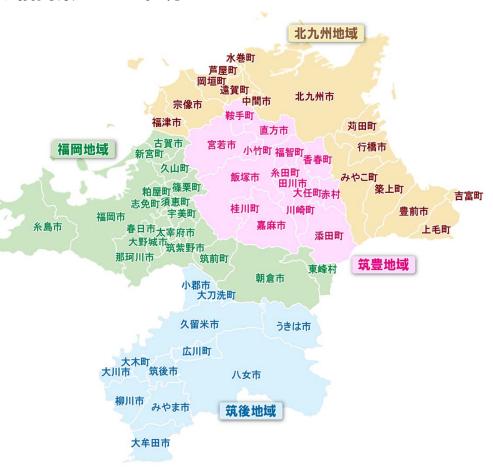
令和2年度 第2回 福岡県交通渋滞対策協議会

◆福岡県のエリア区分

次

1.	これまでの検討経緯【報告】	 1
2.	九州自動車道(福岡~久留米間)の渋滞状況	 2
3.	九州自動車道 太宰府IC付近渋滞要因	 5
4.	太宰府ICにおける渋滞対策(案)	 7



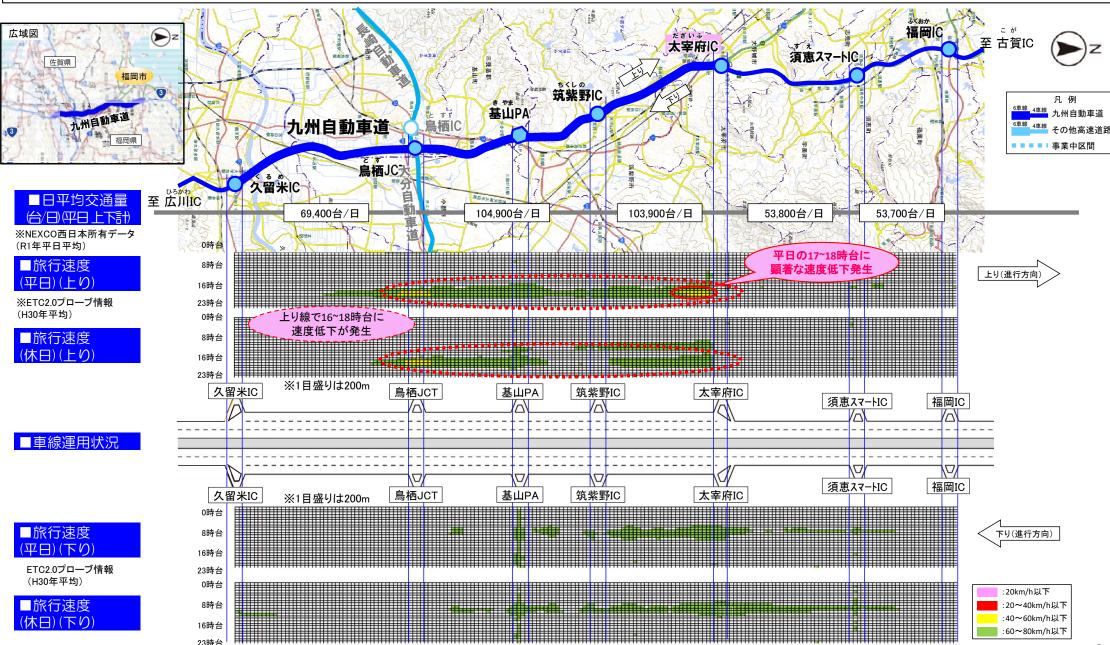
1. これまでの検討経緯【報告】

	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 〔実施内容〕	り組みに対する協議を実施 〔主な協議内容〕
H24.6、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、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
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 H30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~H30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、 福岡地域・筑後地域・北九州地域の対策方針(案)、 主要渋滞箇所の解除方法(案)、今後の進め方
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
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4箇所の特定解除 (波多江、東町(2)、御島橋、香椎)
R2.3	R元年度 第2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、各地域の対策方針の協議
R2.3	R元年度 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 ○渋滞対策の取り組み状況及び今後の方針の確認
R2.8	R2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 ○渋滞対策の取り組み状況及び今後の方針の確認
R2.8	R2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 ○渋滞対策の取り組み状況及び今後の方針の確認
R2.11	R2年度 第2回 福岡県交通渋滞対策協議会	○九州自動車道の渋滞対策(案)

2. 九州自動車道(福岡~久留米間)の渋滞状況(その1)

令和2年度第1回福岡県交通渋滞対策協議会資料より作成 ※一部データを更新

- ■鳥栖JCT~太宰府IC間は、鳥栖JCTで長崎・大分自動車道が接続することから、一日あたりの交通量は約10万台。
- ■旅行速度は、上り線で平休日ともに夕方を中心に低下。特に、太宰府IC出口では、平日の夕方に顕著な速度低下が発生。



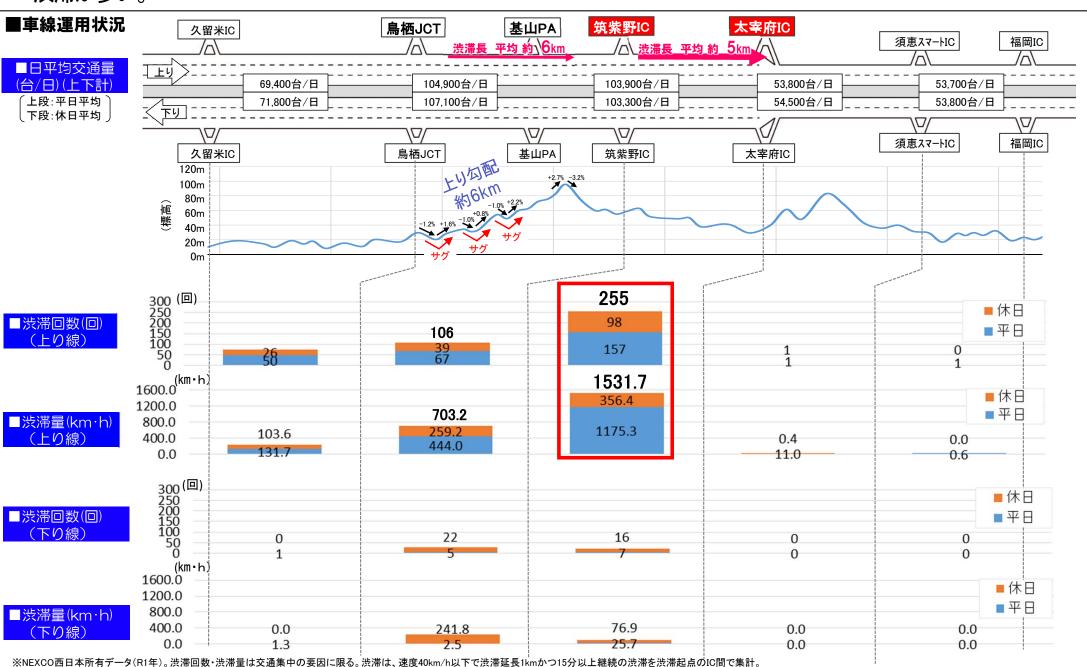
2. 九州自動車道(福岡~久留米間)の渋滞状況(その2)

- ■鳥栖JCT~筑紫野IC間(上り線)は、基山PA付近(上り勾配の頂点部)を先頭に、速度低下が発生。
- ■筑紫野IC~太宰府IC(上り線)は、都市高速に流出する車両の集中により太宰府IC出口付近を先頭に、速度低下が発生。



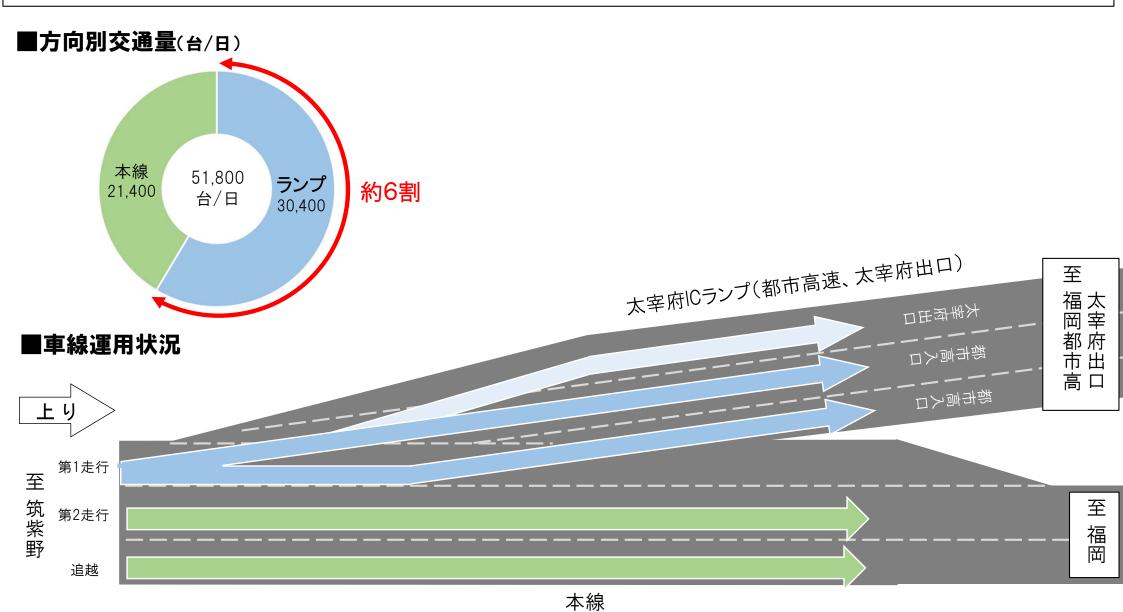
2. 九州自動車道(福岡~久留米間)の渋滞状況(その2)

■鳥栖JCT~太宰府IC間の上り線の中でも、特に下流側の太宰府IC出口付近を先頭とする筑紫野IC~太宰府IC間の上り線の 渋滞が多い。



3. 九州自動車道 太宰府IC付近渋滞要因①

- ■筑紫野IC~太宰府IC間の上り線を走行する車両のうち、約6割(約3万台/日)の車両が太宰府IC出口より流出。
- ■車線運用は、太宰府ICランプ2車線に対して、本線1車線であるため、IC流出車両が第1走行車線に集中し、渋滞が発生。



※NEXCO西日本所有データ(R1年)

3. 九州自動車道 太宰府IC付近渋滞要因②

37%

追越車線

- ■要因分析のため渋滞日に特定し、車線別の旅行速度を確認すると、日中、第1走行車線で速度が低下。
- ■交通量は、昼間から夕方にかけ増加し17時~18時台がピーク。ピーク時の旅行速度は40km/h以下まで低下。
- ■車線別の交通分担率は、IC出口に近接するほど、第1走行車線に集中し速度低下の要因に。

34%



28%

4. 太宰府ICにおける渋滞対策(案)

- ■鳥栖JCT~太宰府IC間の渋滞対策において、下流側の太宰府IC(上り線流出ランプ)の車線運用見直しを先行して実施。[本線 1車線 → ランプ 2車線] から、[本線 2車線 → ランプ 2車線]に変更。 (なお、上流側の鳥栖JCT~筑紫野IC(上り線)は、太宰府ICの渋滞対策の結果を踏まえ引き続き検討)
- ■太宰府ICの渋滞対策の実施により、太宰府IC付近における渋滞回数減少が期待される

