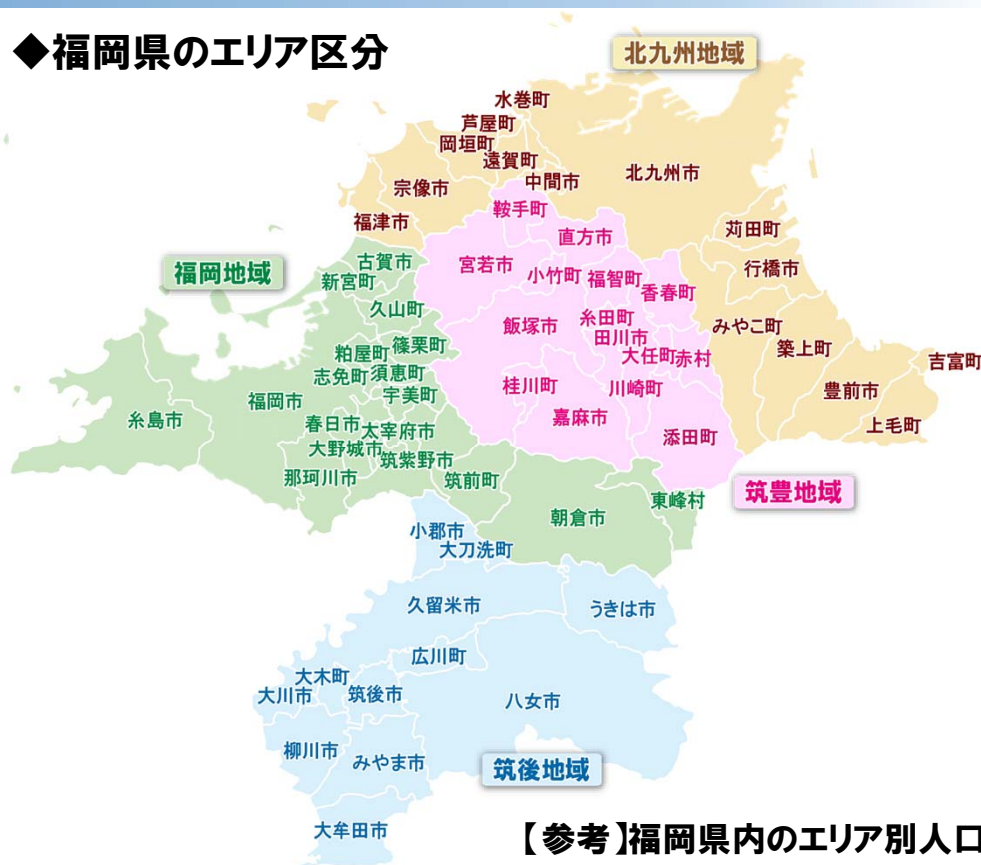


令和元年度第2回福岡県交通渋滞対策協議会

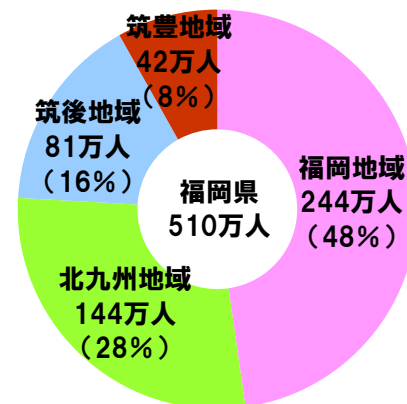
目次

- | | |
|---------------------------|----|
| 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. 福岡県における渋滞対策の取り組み状況【報告】 | 7 |
| 4. 福岡県の対策方針について【報告】 | 17 |
| 5. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】 | 19 |
| 6. 今後の進め方【報告】 | 28 |

◆福岡県のエリア区分



【参考】福岡県内のエリア別人口



令和2年3月

出典：H27国勢調査

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〕
H24.6	H24年度 第1回/第2回 福岡県交通渋滞対策協議会
H24.7	
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
H25.1	主要渋滞箇所の公表
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)
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)
H30.8	H30年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会
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
H31.2	H30年度 第2回 福岡県交通渋滞対策協議会
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
R1.8	R元年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会
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
R2.3	R元年度 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

○道路利用者の意見を含めた地域の渋滞箇所の特定

○一般道路181箇所、高速道路10箇所、都市高速道路14箇所

○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

○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

○主要渋滞箇所のフォローアップ、福岡地域の対策方針(案)

○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)

○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)

○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

○主要渋滞箇所のフォローアップ

○主要渋滞箇所の4箇所の解除

○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

○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

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(H31.4-R1.9)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
177箇所	15区間 (52箇所)	125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

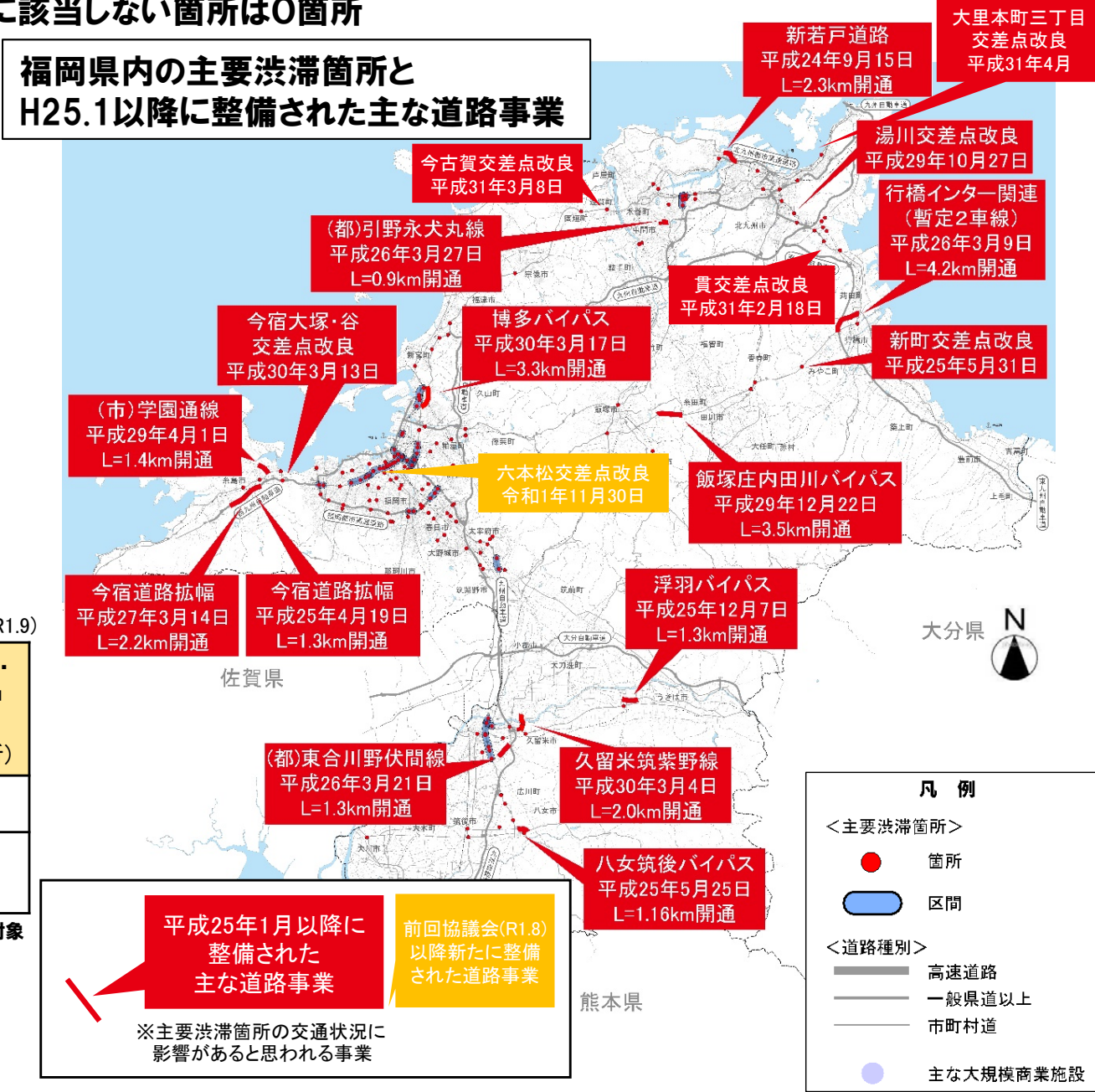
曜日・時間帯	選定基準
平日 朝(7時~9時)	平均速度20km/h未満 ※いずれか一方向でも該当する箇所
平日 夕(17時~19時)	
休日 昼(7時~19時)	

▼主要渋滞箇所(一般道)の点検結果 ※プローブデータ(H31.4-R1.9)

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	177箇所	26箇所	151箇所
選定基準非該当箇所数	0箇所	0箇所	0箇所

※対策実施箇所: R1.9以前に対策が完了した箇所を対象

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

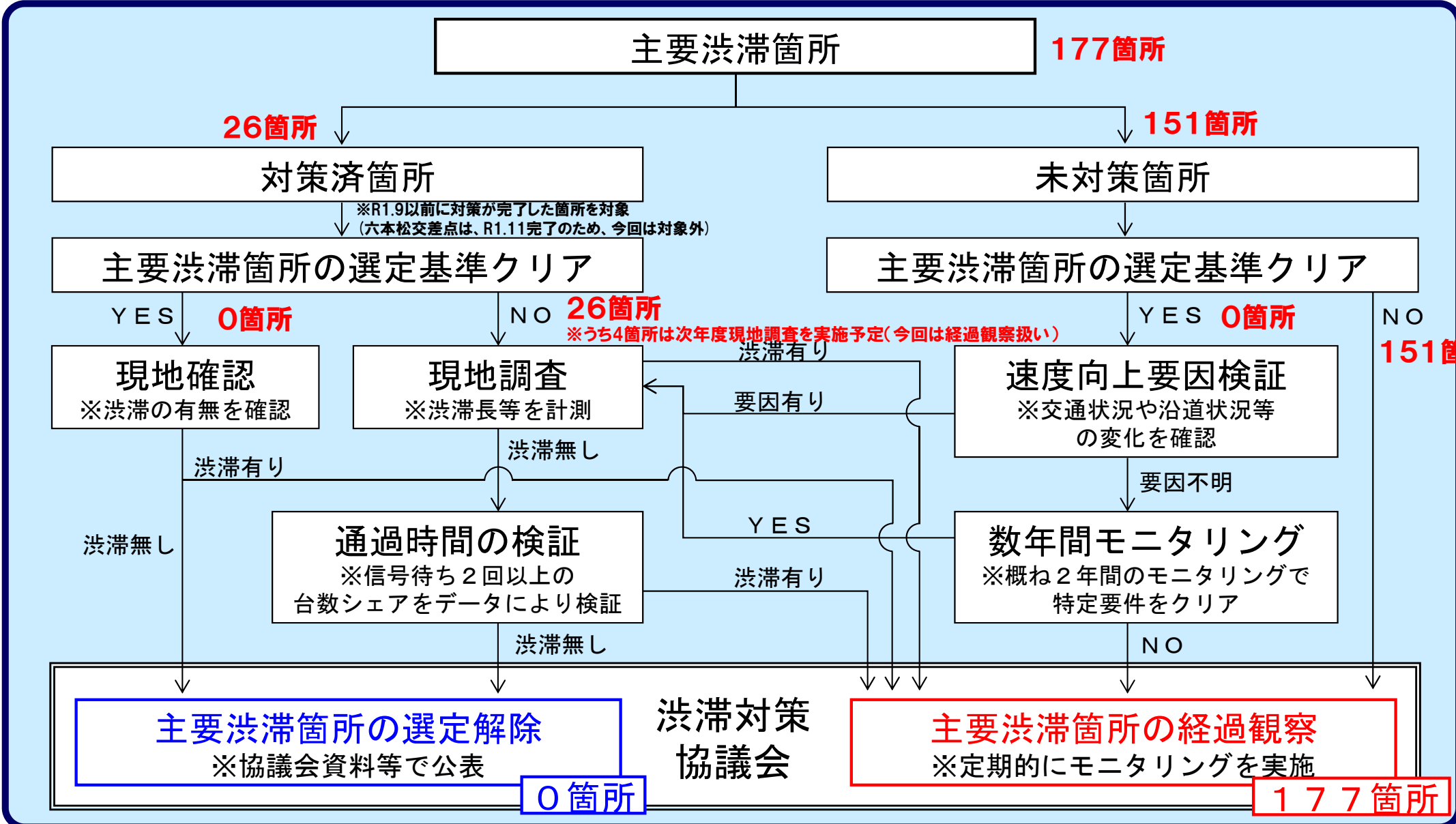
※主要渋滞箇所の交通状況に影響があると思われる事業

前回協議会(R1.8)以降新たに整備された道路事業

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【報告】

(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(1年間分)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
※今回は最新の交通データ(H31.4-R1.9)を用いたフォローアップ結果の時点報告



※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【報告】

(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**

▼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			現地状況	位置づけ
							平均速度（km/H）			平均速度（km/H）				
							平日 朝ピーク	平日 タピーク	休日 昼間12H	平日 朝ピーク	平日 タピーク	休日 昼間12H		
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	25.8	22.7	23.3	渋滞有り	経過 観察
				北西	国道3号	○	26.6	16.2	18.8	28.3	21.2	22.4		
				西	国道442号	-	28.0	11.7	19.4	25.8	17.7	21.3		
				北東	国道442号	○	30.2	20.9	23.4	24.0	18.8	24.1		
北九州	新町	R201 勝山新町交差点改良	H25.5	北東	国道201号	-	29.8	34.3	35.8	24.2	34.4	31.5	渋滞有り	経過 観察
				南西	国道201号	○	15.4	20.9	27.6	25.5	28.9	27.3		
				南東	主要地方道58号	-	16.2	12.1	17.8	14.2	20.7	13.7		
福岡	呉服町	右折車両分離方式信号	H25.12	北西	主要地方道44号	○	10.7	8.5	9.4	9.2	10.2	10.4	渋滞有り	経過 観察
				南東	主要地方道43号	○	13.2	8.4	11.5	12.7	10.9	9.1		
				北東	市道等	-	8.4	6.7	9.9	10.1	6.8	11.1		
				南西	市道等	-	7.0	4.2	6.6	15.9	9.0	12.3		
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	33.3	24.9	28.8	渋滞有り	経過 観察
				西	国道201号	○	4.4	4.1	5.2	7.9	6.0	7.4		
				南	主要地方道28号	-	9.4	8.7	10.0	16.3	12.7	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	20.3	8.9	13.1	渋滞有り	経過 観察
				北東	主要地方道48号	○	34.1	23.7	27.3	25.3	20.5	21.9		
				南西	主要地方道48号	-	12.9	18.5	20.2	15.5	17.1	17.7		
				南	県道281号	-	6.4	7.1	7.3	8.0	9.3	9.0		
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	15.4	16.6	渋滞有り	経過 観察
				北	国道3号	○	9.8	8.9	7.2	19.5	12.3	19.4		
				西	国道209号	-	19.7	9.2	7.8	23.6	13.7	17.7		
				東	国道322号	-	10.0	8.5	7.9	12.8	11.3	10.5		
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	16.4	14.8	18.0	渋滞有り	経過 観察
				北	国道3号	○	8.3	8.2	8.4	23.8	16.7	21.2		
				北西	県道753号	-	15.9	9.4	11.5	16.7	11.1	18.4		
				東	県道752号	-	10.8	11.2	12.0	10.5	11.4	15.2		
				北東	県道728号	-	対象外	対象外	対象外	12.0	9.2	9.6		
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	9.8	15.3	17.5	渋滞有り	経過 観察
				北	国道3号	○	15.0	12.7	13.8	17.0	12.7	14.8		
				西	県道755号	-	7.9	6.1	7.9	7.2	6.8	8.5		
				東	その他道路	-	5.2	8.6	9.9	8.4	7.8	10.6		
				東	その他道路	-	10.2	6.5	10.8	11.2	9.5	12.2		
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	14.9	14.3	13.5	渋滞有り	経過 観察
				北	国道3号	○	12.4	10.7	11.0	18.9	19.5	19.2		
				西	その他道路	-	7.8	6.2	5.6	7.5	5.7	5.4		
				東	その他道路	-	対象外	対象外	対象外	10.9	7.2	6.4		
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	13.2	13.7	13.7	渋滞有り	経過 観察
				西	国道10号	○	6.9	8.3	12.1	8.9	11.0	14.6		
				東	主要地方道25号	-	27.9	23.6	28.2	27.8	13.7	27.2		
				南	国道10号	-	9.6	10.3	6.7	12.4	10.9	12.5		

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(H31.4～R1.9ETC2.0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】

(3)道路整備完了箇所のフォローアップ結果の一覧(2/3)

○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**

▼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			現地状況	位置づけ
							平均速度（km/H）			平均速度（km/H）				
							平日 朝ピーク	平日 タピーク	休日 昼間12H	平日 朝ピーク	平日 タピーク	休日 昼間12H		
福岡	(仮) 中	飯塚大野城線（バイパス）	H27.3	北西	主要地方道60号	-	18.1	14.5	17.3	18.2	15.7	18.3	渋滞有り	経過 観察
				北東	主要地方道60号	○	5.0	4.8	6.0	9.2	10.4	13.1		
				南西	市道等	○	7.7	5.3	7.9	-	-	-		
				南東	県道574号	-	9.8	7.1	10.2	7.2	9.9	12.6		
福岡	宝町	飯塚大野城線（バイパス）	H27.4	北西	主要地方道31号	-	16.4	14.5	14.8	22.6	9.6	16.0	渋滞有り	経過 観察
				北東	主要地方道56号	○	3.3	2.7	5.1	6.3	6.5	8.2		
				南西	主要地方道56号	○	3.8	4.6	3.0	4.6	7.3	7.0		
				南東	主要地方道31号	-	11.9	11.8	10.4	15.1	10.4	11.0		
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	12.0	6.3	7.4		
				北東	県道555号	-	9.7	9.4	8.3	7.3	6.8	7.8		
				南	県道555号	○	12.0	5.5	7.6	9.9	8.0	10.0		
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	13.7	11.8	12.9	渋滞有り	経過 観察
				北西	国道10号	-	28.7	26.3	24.6	10.8	10.6	11.2		
				南	国道10号	○	13.8	13.9	17.3	18.7	15.0	23.7		
福岡	野芥	交差点改良（右折レーン延伸）	H30.3	北	国道263号	-	12.5	11.8	12.3	14.6	12.0	13.4	渋滞有り	経過 観察
				西	主要地方道49号	○	7.6	7.4	10.6	5.4	9.1	10.8		
				東	主要地方道49号	○	18.4	17.2	22.5	11.8	9.7	19.3		
				南	国道263号	-	14.5	21.5	24.8	12.3	22.6	23.9		
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	27.0	24.2	26.4	渋滞有り	経過 観察
				東	国道3号	○	13.0	23.4	27.2	20.8	22.5	23.2		
				北	市道等	-	19.9	9.1	9.3	6.7	5.3	6.8		
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	23.6	21.2	26.0	渋滞有り	経過 観察
				北	国道3号	○	20.1	14.3	17.4	25.5	20.5	27.2		
				東	主要地方道24号	○	4.9	4.3	4.0	1.5	1.3	0.4		
				北西	市道等	-	7.4	4.8	5.2	5.4	4.5	4.7		
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	26.8	20.3	30.0	渋滞有り	経過 観察
				北東	国道3号	○	10.8	8.9	13.3	20.8	22.0	24.0		
				北西	市道等	-	8.8	8.3	7.9	10.4	6.1	9.2		
				南東	市道等	○	7.2	6.0	5.0	8.3	9.3	8.9		
福岡	脇山口	右折車両分離方式信号	H30.3	北	市道等	-	10.2	5.6	5.4	7.9	4.6	5.0	渋滞有り	経過 観察
				西	市道等	-	18.5	20.8	18.4	15.5	18.4	16.2		
				東	市道等	○	8.6	8.2	9.1	7.1	8.6	8.1		
				南東	市道等	○	14.9	10.7	14.3	9.4	7.3	8.2		
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	7.2	10.1	9.0	渋滞有り	経過 観察
				西	国道202号	-	9.2	12.6	12.7	9.9	12.2	12.3		
				東	国道202号	○	7.7	10.1	8.2	15.7	14.4	16.9		
				南	市道等	-	対象外	対象外	対象外	-	-	-		

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 (H31.4～R1.9ETC2.0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】

(3)道路整備完了箇所のフォローアップ結果の一覧(3/3)

- 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
- 近年道路整備が完了した4箇所は、次年度に現地調査等を実施し、解除の可否を判断する。※今回は経過観察扱いとする。

▼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			現地状況	位置づけ
							平均速度 (km/H)			平均速度 (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		
筑後	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
				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		
北九州	若戸大橋口	新若戸道路供用 若戸大橋・若戸道路無料化	H24.9	北東	国道199号	○	28.4	44.3	48.6	38.7	44.8	54.5	次年度に 現地調査	経過 観察
			H30.12	南西	国道199号	○	25.3	30.9	24.8	16.5	24.8	26.3		
			北西	市道等	-	6.5	10.1	4.6	-	-	-			
北九州	神幸町	神幸町交差点改良事業	H30.12	北	県道264号	-	44.7	34.3	55.2	42.4	10.6	18.2	次年度に 現地調査	経過 観察
				西	市道等	○	13.6	20.4	18.9	15.9	11.3	16.2		
				東	市道等	○	34.6	28.2	30.5	18.7	22.3	23.2		
北九州	貫	貫交差点改良事業	H31.2	南西	県道264号	-	6.0	13.7	11.7	12.7	10.7	12.0	渋滞有り	経過 観察
				北西	国道10号	○	9.6	20.2	24.8	8.9	14.8	18.1		
				北東	県道256号	-	9.2	13.3	13.1	6.0	9.4	8.4		
北九州	今古賀	国道3号今古賀交差点立体化事業	H31.2	南西	県道256号	-	13.1	13.7	13.7	8.9	8.0	8.9	次年度に 現地調査	経過 観察
				南東	国道10号	○	13.2	15.5	15.6	13.5	14.6	13.8		
				北	県道285号	-	15.5	9.9	11.3	17.0	13.1	12.4		
北九州	大里本町三丁目	大里本町三丁目交差点改良	H31.4	西	国道3号	-	35.5	25.8	26.3	25.4	22.4	25.6	次年度に 現地調査	経過 観察
				東	国道3号	○	31.6	20.4	25.4	64.6	63.2	64.3		
				南	県道285号	-	2.4	5.7	3.9	9.9	7.5	9.7		
北九州	大里本町三丁目	大里本町三丁目交差点改良	H31.4	北東	国道199号	○	16.1	15.5	14.5	24.3	23.8	24.9	次年度に 現地調査	経過 観察
				南西	国道199号	-	28.1	20.5	25.3	31.8	30.5	29.5		
				南東	主要地方道71号	-	5.1	4.4	5.5	5.8	6.0	8.1		

注)黄色網掛け箇所は選定時に20km/h未満の箇所を示す
赤色囲み箇所は、前回(R1.8)協議会時より新たな対策済み箇所で、最新のETC2.0プローブデータ算出を行った箇所を示す。(現地調査は次年度実施予定)

データ:選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(H31.4~R1.9ETC2.0プローブ情報)

3. 福岡県における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(1) 国道202号六本松交差点改良 / 福岡国道事務所・福岡市・・・対策完了

○令和元年11月に六本松交差点の国道202号上り方向の右折レーン増設及びカラー化、市道博多駅草ヶ江線(城南線)の右折進入レーンの2車線化が完了し、交通が整流化したことに伴い、六本松交差点での**右折車線の容量が拡大、右折車による後続車の阻害が解消**し、六本松交差点では上り方向の**渋滞長が290m減少し、約5km/hの速度向上を確認**

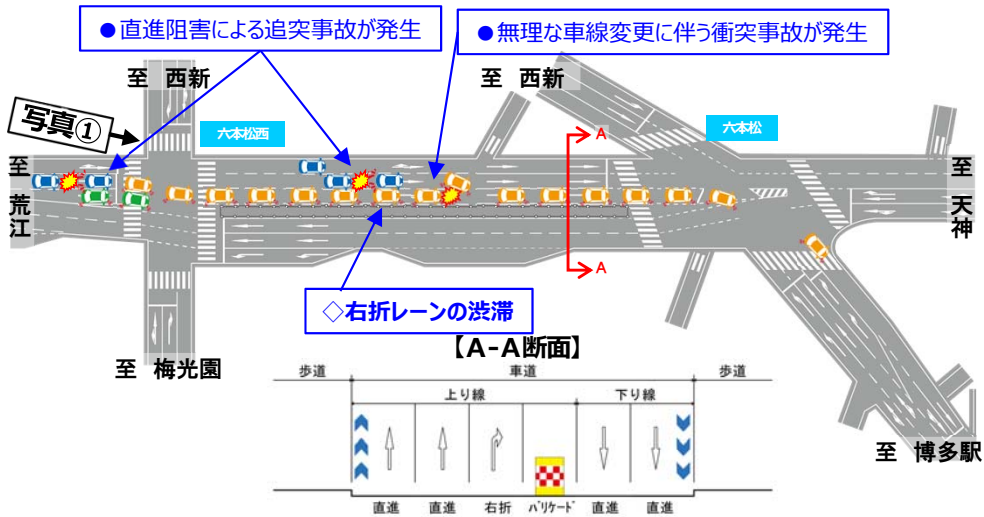
●六本松交差点改良の整備概要(R1.11完了)及び対策効果(速報)



【整備前後の交通状況】



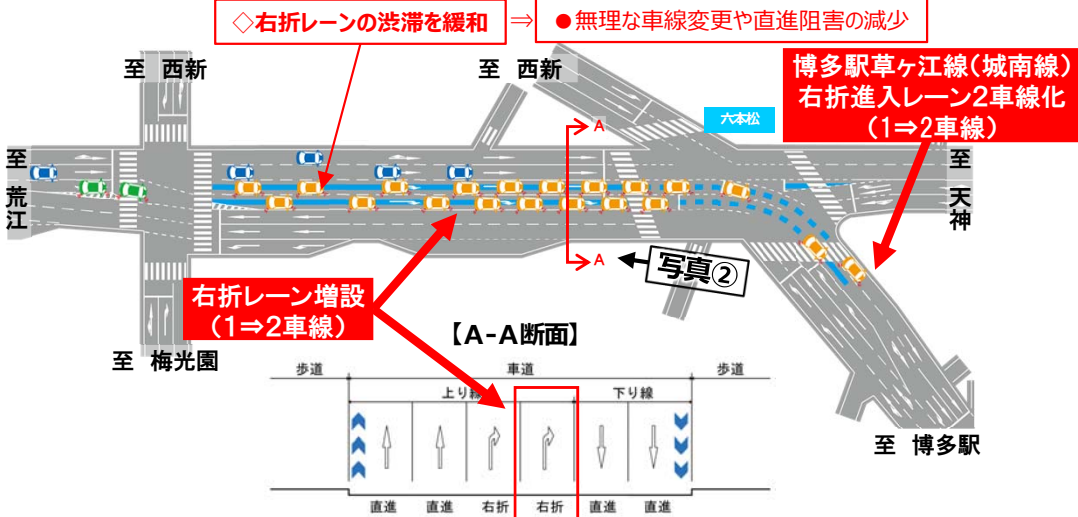
整備前 右折レーンで渋滞が発生し、無理な車線変更や直進阻害等に伴う事故が発生



【渋滞長】 最大約310m 【平均速度】 約11km/h

※渋滞長調査結果(H30.11.28(水)朝ピーク時) ※ETC2.0プローブ情報(H30.12-H31.1平日7~9時平均) 集計区間・方向：六本松西交差点⇒六本松交差点

整備後 右折レーンを2車線に増設し、右折渋滞を緩和



【渋滞長】 最大約20m (約290m減少) 【平均速度】 約16km/h (約5km/h向上)

※渋滞長調査結果(R2.2.5(水)朝ピーク時) ※ETC2.0プローブ情報(R1.12-R2.1平日7~9時平均) 集計区間・方向：六本松西交差点⇒六本松交差点

3. 福岡県における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(2) 国道202号今宿大塚交差点改良 / 福岡国道事務所・・・今後実施予定

- 今宿大塚交差点では、国道202号西側において、今宿IC利用交通及び福岡市街地へ向かう直進交通が集中し、渋滞が発生
- 道路用地内での今宿IC利用交通及び左折車の専用レーンを設置し、渋滞緩和に寄与

●今宿大塚交差点改良の整備概要(今後実施予定)

●広域図

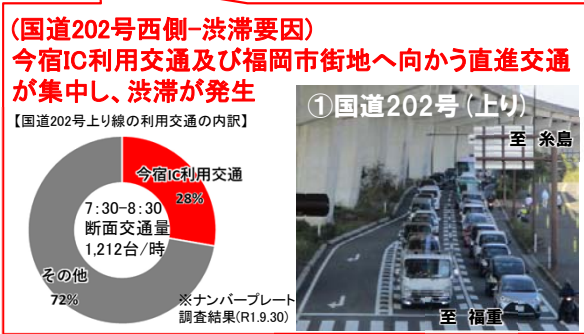
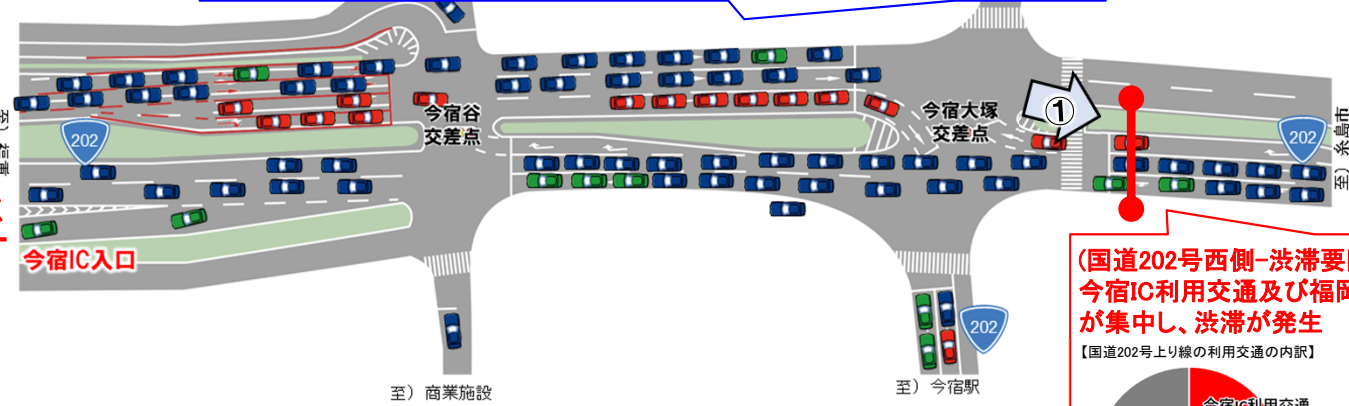


●交差点周辺



現在

(対策実施済)糸島方向車線において道路用地内で右折車線を増設し、
今宿大塚交差点右折車両の障害を解消
(車線幅員縮小、市道側拡幅)



対策検討中

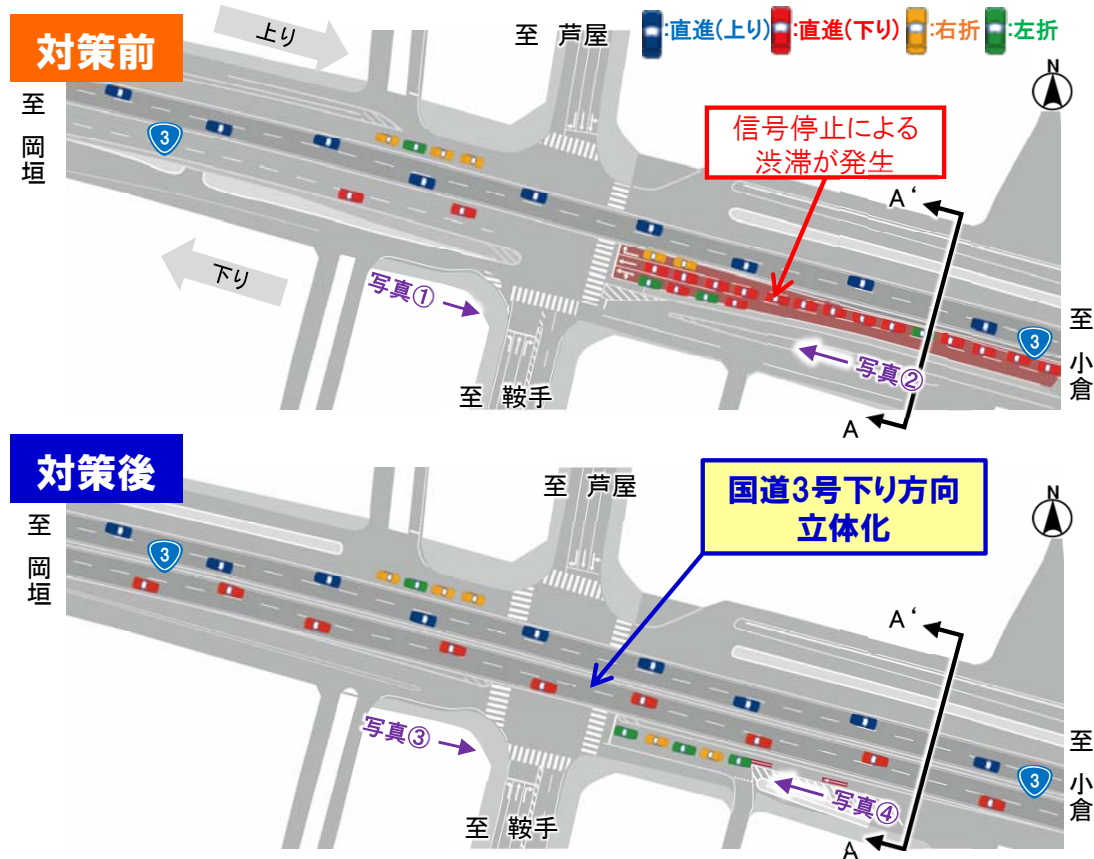


3. 福岡県における渋滞対策の取り組み状況【報告】

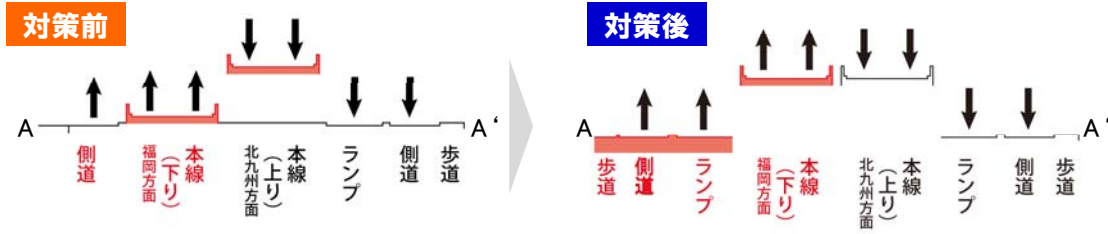
(3)今古賀交差点

- 平成31年2月に今古賀交差点の立体化が完了。(国道3号下り方向の立体化が完了。上り方向は立体化済み)
- 国道3号下り方向の**走行速度が向上し、渋滞が解消**。
- 一方で、**県道285号では走行速度が20km/hを下回っている**。渋滞発生の有無を確認するため、今後、現地調査を実施予定。

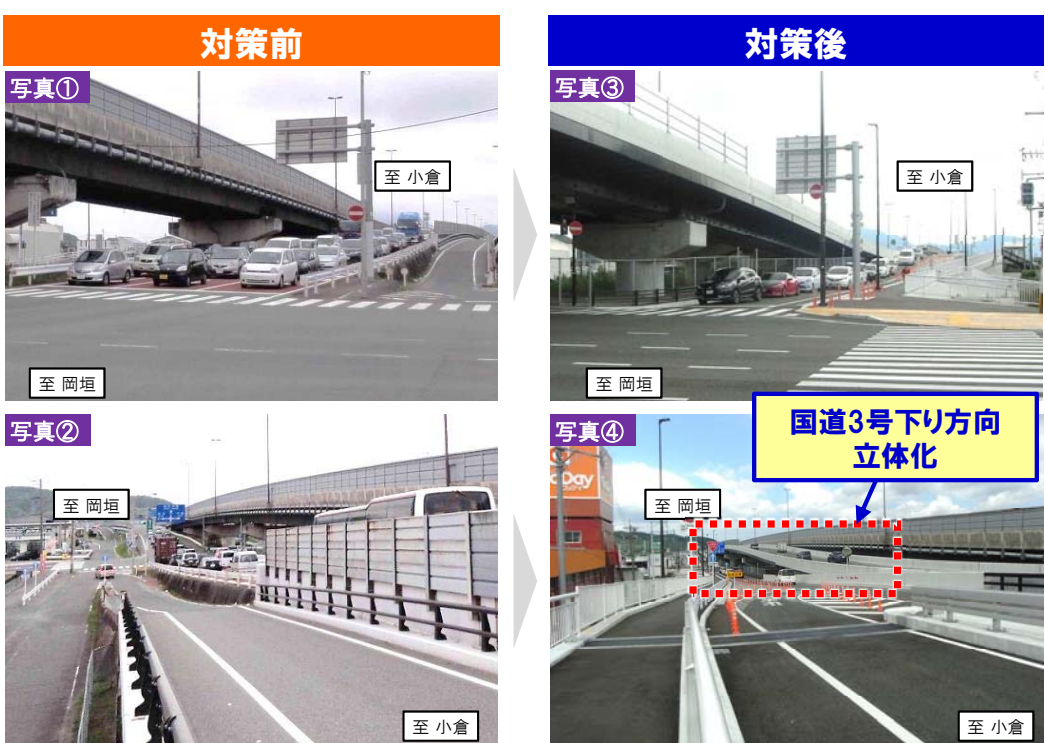
●今古賀交差点改良の対策内容



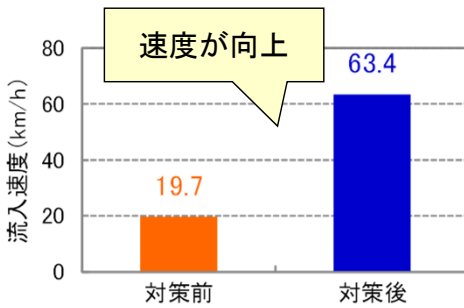
【断面図】



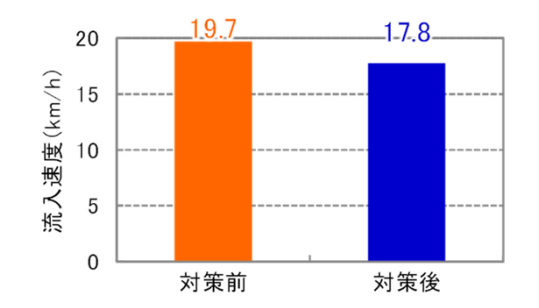
●対策前後の交通状況変化



■国道3号(下り方向)走行速度



■県道285号(南側流入部)走行速度



資料：〔整備前〕民間プローブデータ(H24.4～H24.8)18時台、〔整備後〕ETC2.0(H31.4～R1.8)18時台

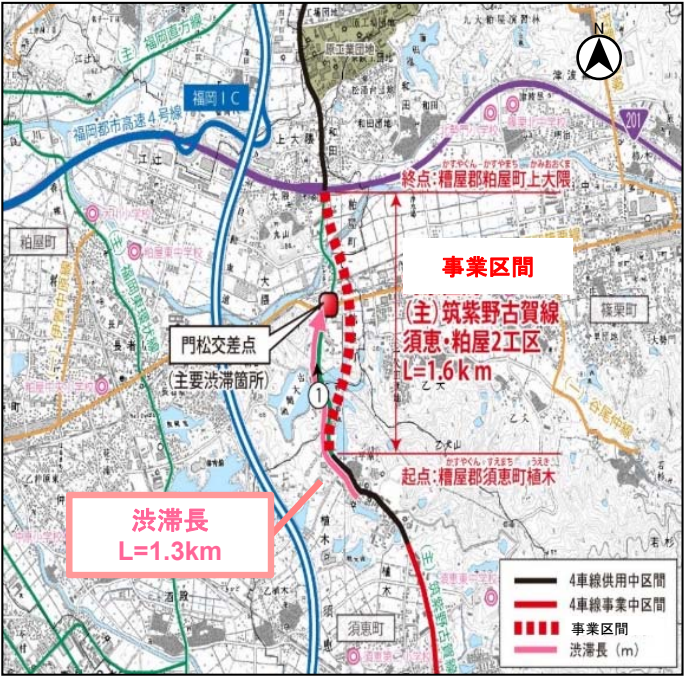
3. 福岡県における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(4) 県道筑紫野古賀線(須恵・粕屋2工区) / 福岡県・・・現在事業中

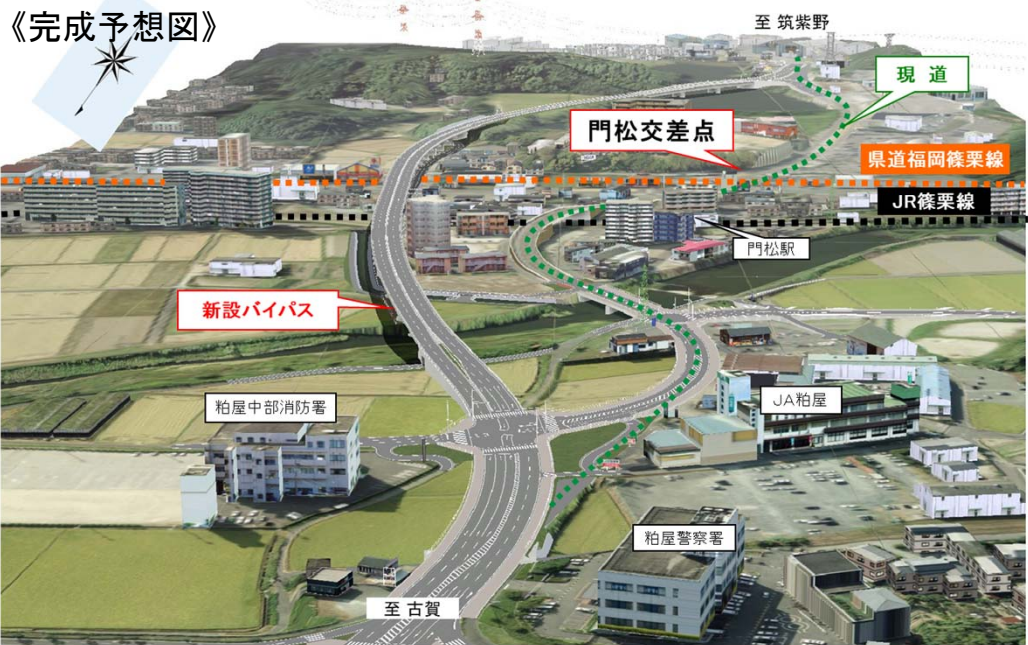
- 国道3号とともに、県下における南北方向の広域的な道路ネットワークの一翼を担う幹線道路の4車線のバイパス整備事業
- 沿線地域の宅地化の進展により物流交通や生活交通が混在し、主要渋滞箇所である門松交差点では慢性的な渋滞が発生(最大渋滞長1.3km)し、円滑な交通を阻害
- 当該事業の整備により門松交差点における交通混雑の解消や広域的な道路ネットワークの機能強化につながる

● 県道筑紫野古賀線(須恵・粕屋2工区)の整備概要(現在事業中)

《位置図・平面図》



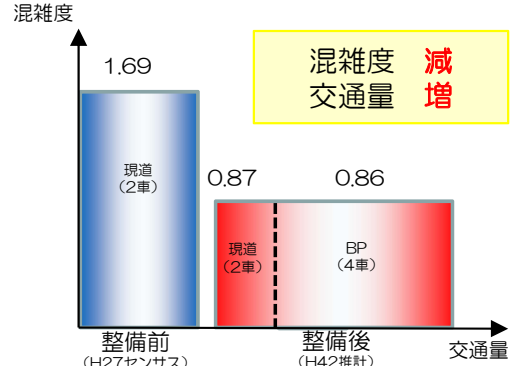
《完成予想図》



《現況状況写真》



《整備効果》



出典:「平成30年度福岡県公共事業再評価検討委員会 資料」

3. 福岡県における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(5)ソフト対策事例：パークアンドライド / 福岡県・福岡市・・・継続して実施中

○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）

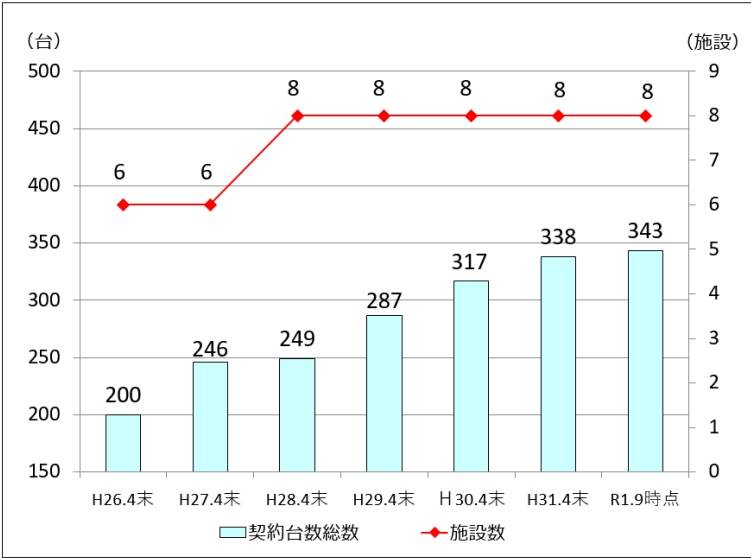
●福岡県内の主なパークアンドライド駐車場

地域	管理団体	箇所数	台数
北九州地域	公共団体	8か所	5 1 0 台
	民間企業 （うち商業施設）	2 9 か所 （1 か所）	2, 1 6 7 台 （1 5 0 台）
福岡地域	公共団体	3か所	3 2 4 台
	民間企業 （うち商業施設）	6 2 か所 （9 か所）	5, 3 7 7 台 （1, 2 5 6 台）
筑後地域	公共団体	1 4 か所	1, 1 6 3 台
	民間企業 （うち商業施設）	5 4 か所 （1 か所）	1, 9 0 9 台 （8 0 台）
筑豊地域	公共団体	6 か所	5 0 8 台
	民間企業 （うち商業施設）	1 9 か所 （0 か所）	1, 0 2 0 台 （0 台）

※公共団体が管理するものや、民間駐車場のうち公共交通機関の定期等を利用している方が料金の割引等優待サービスが受けられるもので、福岡県に報告されているパークアンドライド駐車場を集計

●利用状況（福岡市と連携している商業施設）

- ・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

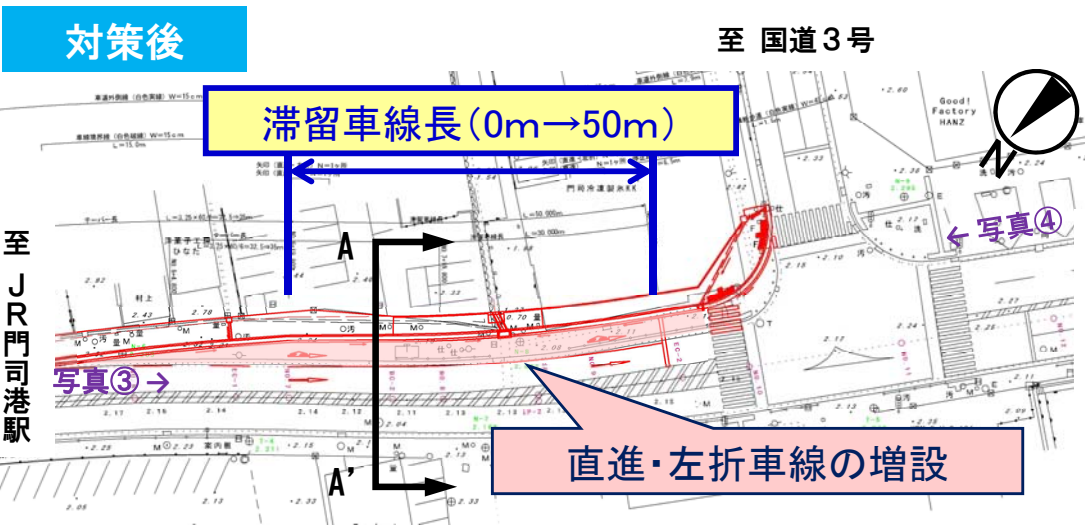
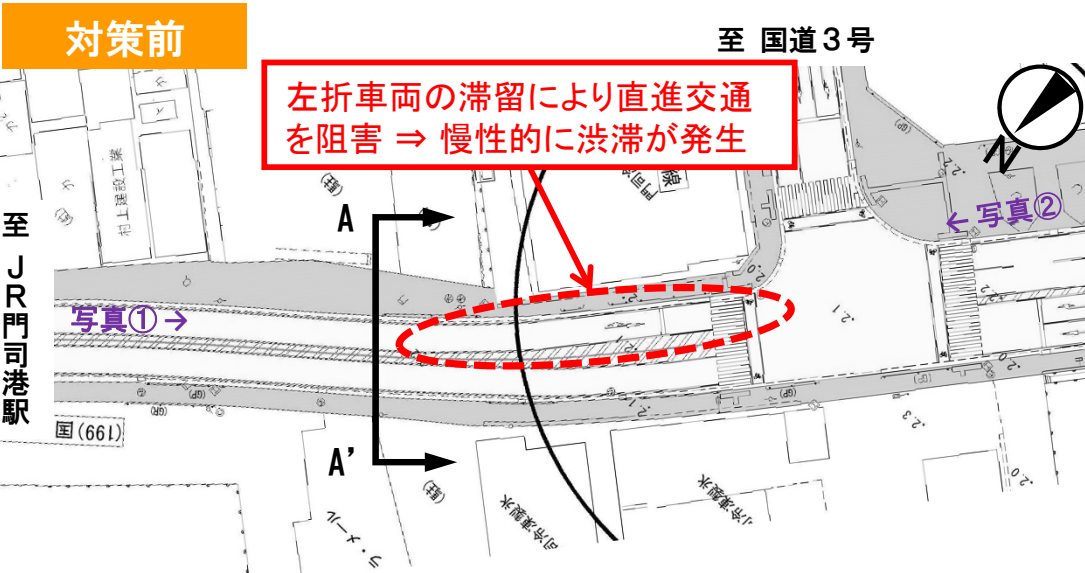
- 契約台数増加に向けたPR
 - ・チラシの配布
- 社会実験の継続
 - ・イオン志摩ショッピングセンター（社会実験期間を1年間延長：R2.3.31まで）
 - ・イオンマリンタウン店（R2.3.31まで）
- 利用促進のための情報提供
 - ・県ホームページによる情報提供

3. 福岡県における渋滞対策の取り組み状況【報告】

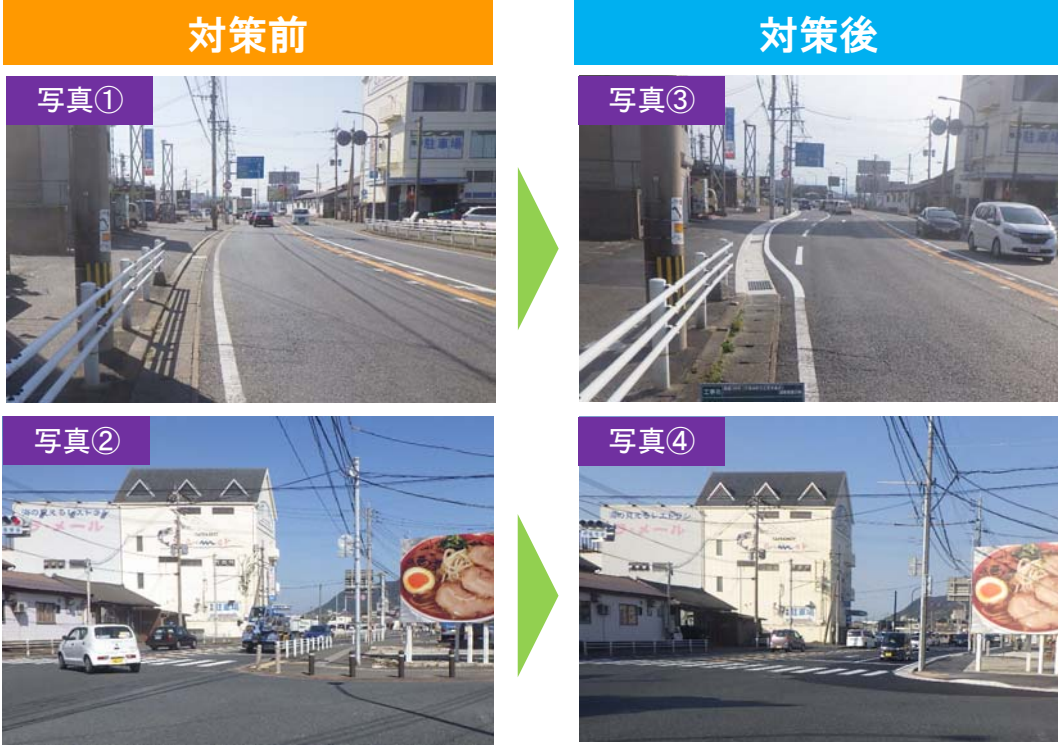
(6) 国道199号大里本町三丁目交差点改良 / 北九州市・・・対策完了

- 平成30年度に直進・左折車線の増設が完了
- 交通が清流化したことにより、交差点における渋滞が緩和した
- 今後、交差点通過速度や滞留長、渋滞長などを調査する

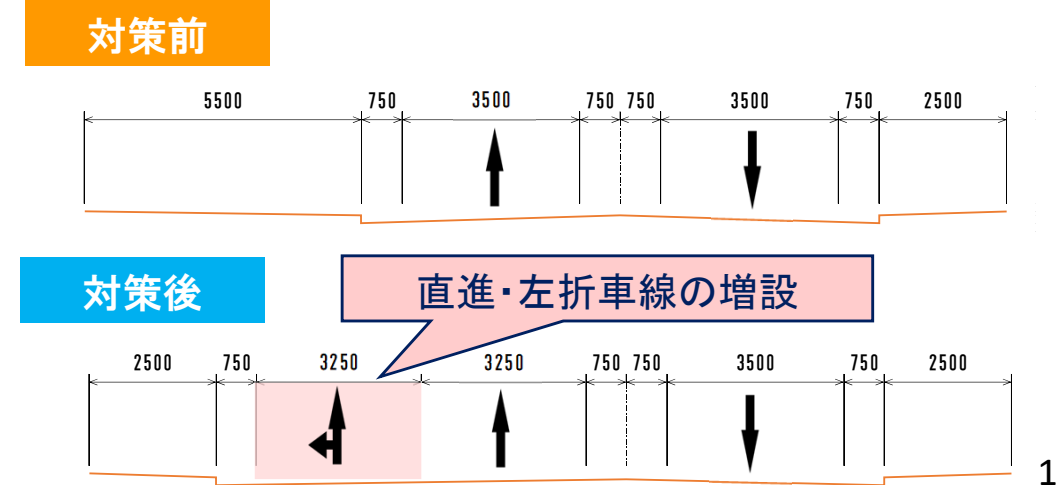
●大里本町三丁目交差点における道路改築工事の概要



●対策前後の状況



【断面図 (A-A')】



3. 福岡県における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(7)ソフト対策事例:連節バス / 北九州市・・・継続して実施中

- 連節バスについて
- 地域密着型バスネットワークのイメージ図

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

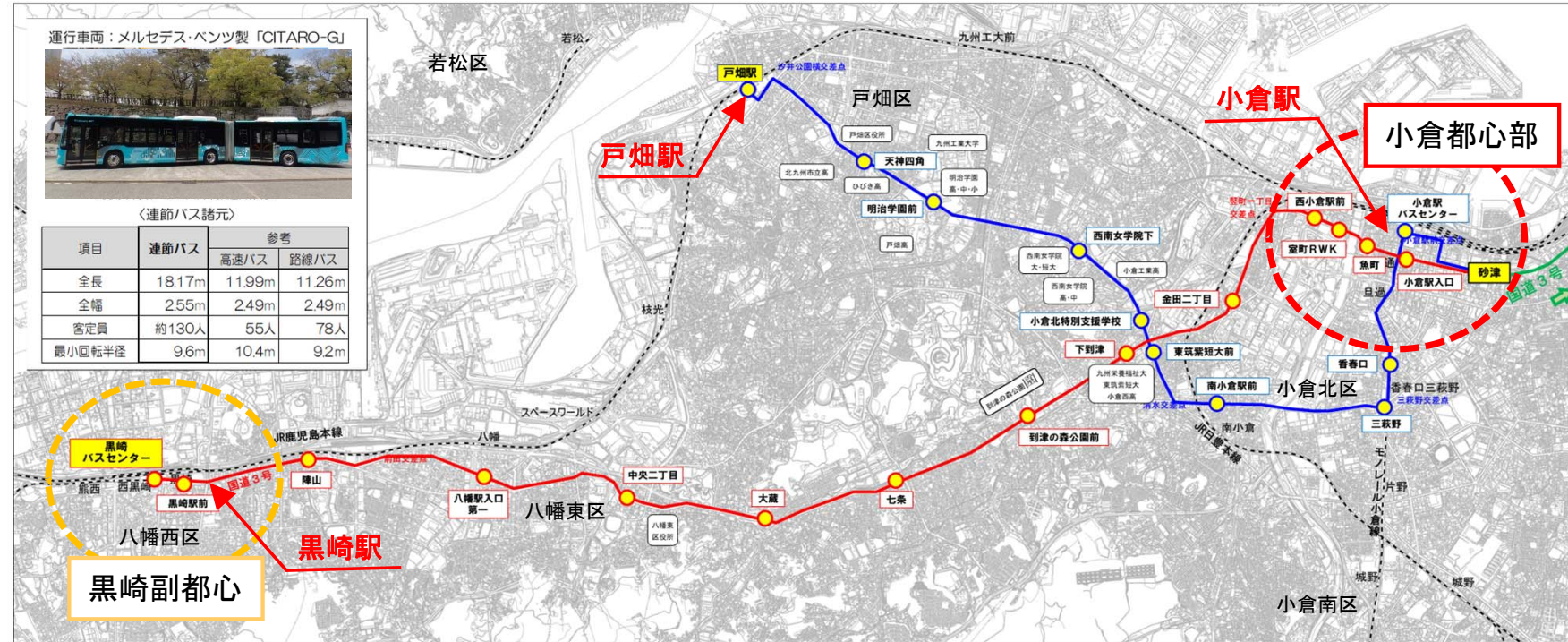
- ◎ 地域や生活行動に応じたバス路線の見直し『地域密着型バスネットワークの提供』
 - 連節バス導入による効率化・・・令和1年7月22日から運行開始
 - 走行空間整備による
 定時性や速達性の確保・・・規制箇所にカラー舗装

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



資料:北九州市提供資料

● 連節バス導入のルート



資料:北九州市提供資料

3. 福岡県における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(8)左折矢信号機の増設による渋滞対策 / 福岡県警察・・・対策完了

【対策実施箇所:国道3号香椎参道口交差点】

○従道路の香椎照葉方向から国道3号を北九州方向に左折する待機車両が、香椎宮方向への直進車線まで及び、直進車を妨害していたことによる交通渋滞の緩和のため、従道路の香椎照葉方向側に左折矢信号機を設置

●対策概要(令和2年1月23日設置)

- ・国道3号側の右折矢信号が表示された直後に、香椎照葉側の左折矢信号機が表示
- ・左折矢信号機の秒数は、国道3号側の右折台数によって変動するように設定



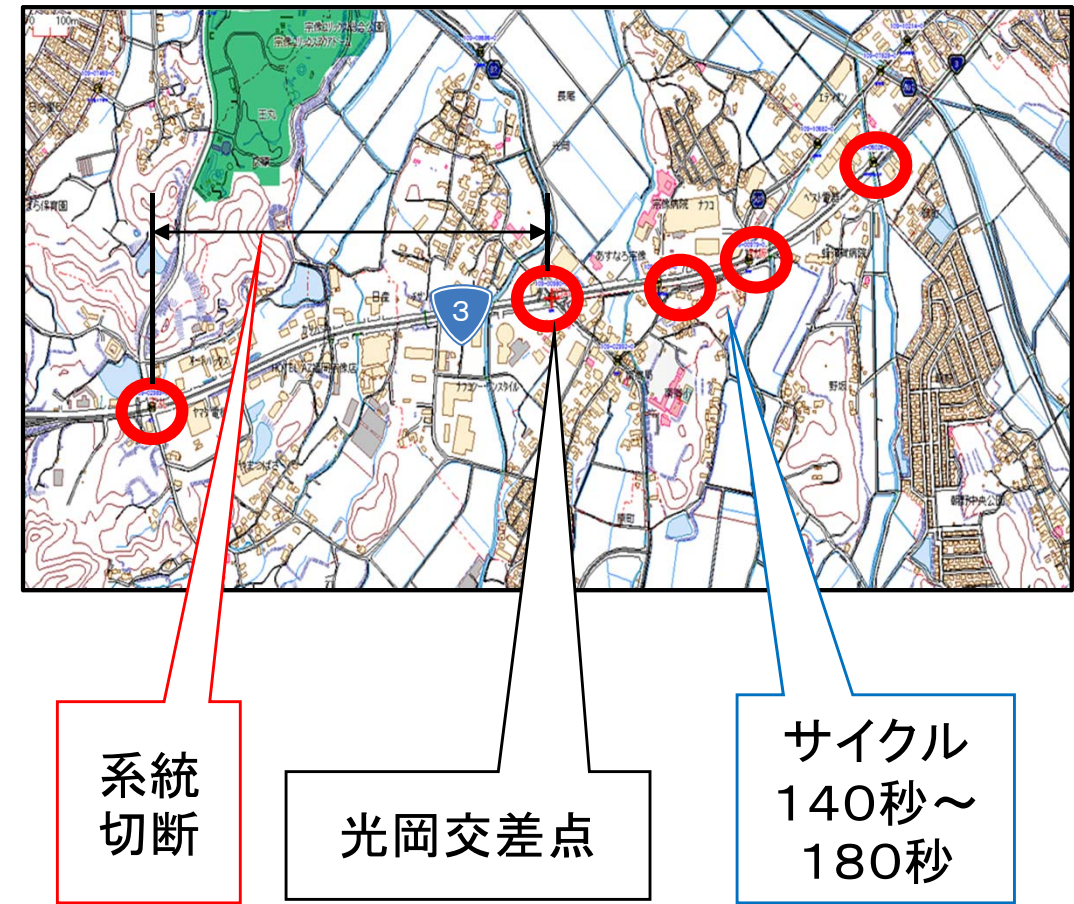
3. 福岡県における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(9)信号機のサイクル延長等による渋滞対策 / 福岡県警察・・・対策完了

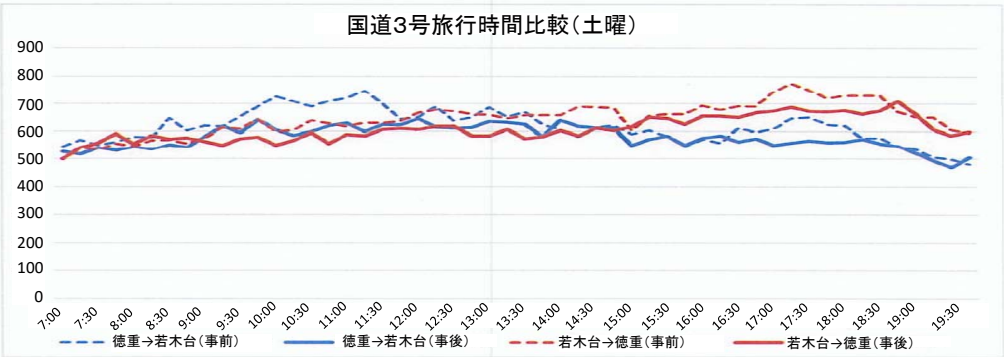
【対策実施箇所:国道3号王丸交差点～朝野団地入口交差点間の5交差点】

- 土曜・休日のサイクル延長幅を最小130秒～最大140秒から最小140秒～最大180秒へ設定の見直し
- 延長した秒数はすべて国道3号側に振り分けるように設定
- ネックとなっている光岡交差点から距離のある王丸交差点との系統を切断

●対策概要(令和元年12月7日変更)

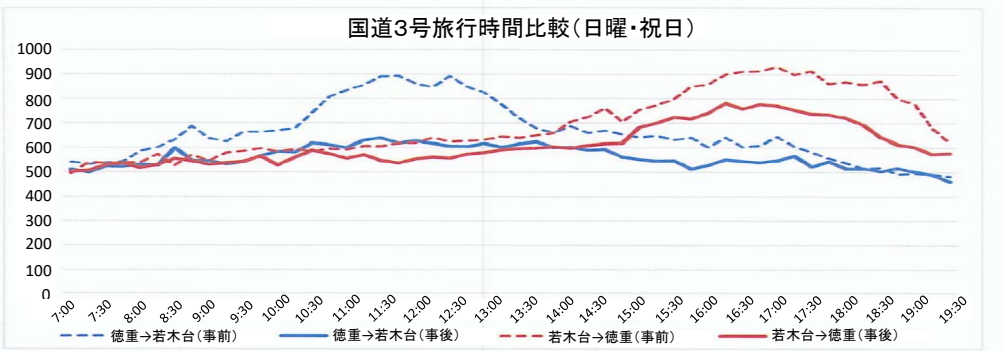


●対策前後の効果検証(旅行時間)



(土曜日の平均旅行時間の効果)

下り(徳重→若木台)		増減率	上り(若木台→徳重)		増減率
事前	10分18秒	-6.1%	事前	10分46秒	-5.6%
事後	9分40秒		事後	10分10秒	
増減	-38秒		増減	-36秒	



(日曜日の平均旅行時間の効果)

下り(徳重→若木台)		増減率	上り(若木台→徳重)		増減率
事前	11分01秒	-15.0%	事前	11分31秒	-11.3%
事後	9分22秒		事後	10分13秒	
増減	-1分39秒		増減	-1分18秒	

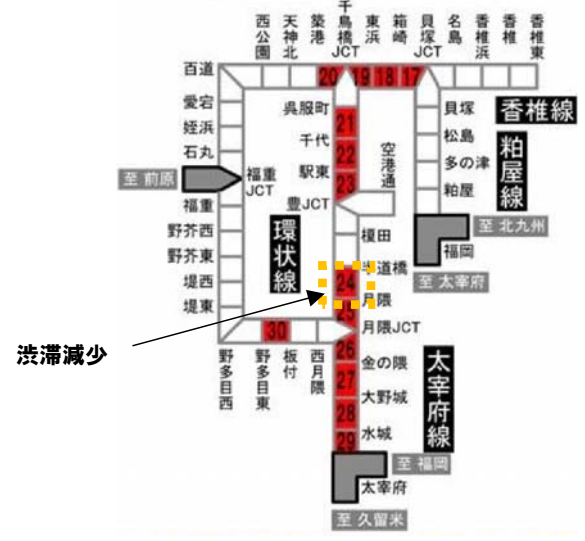
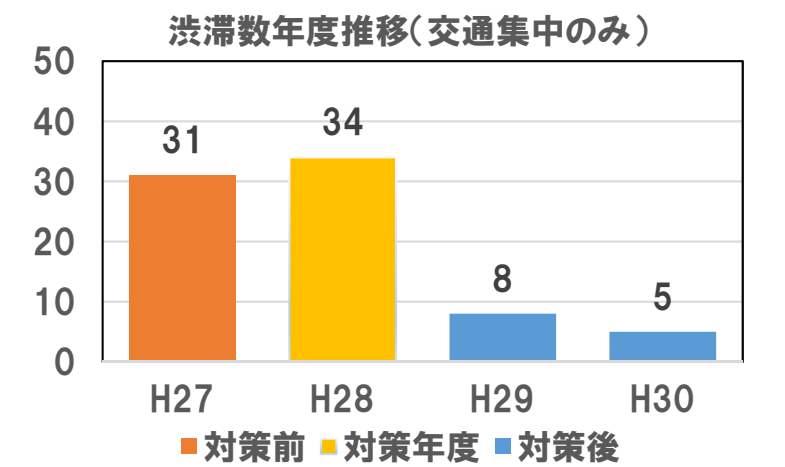
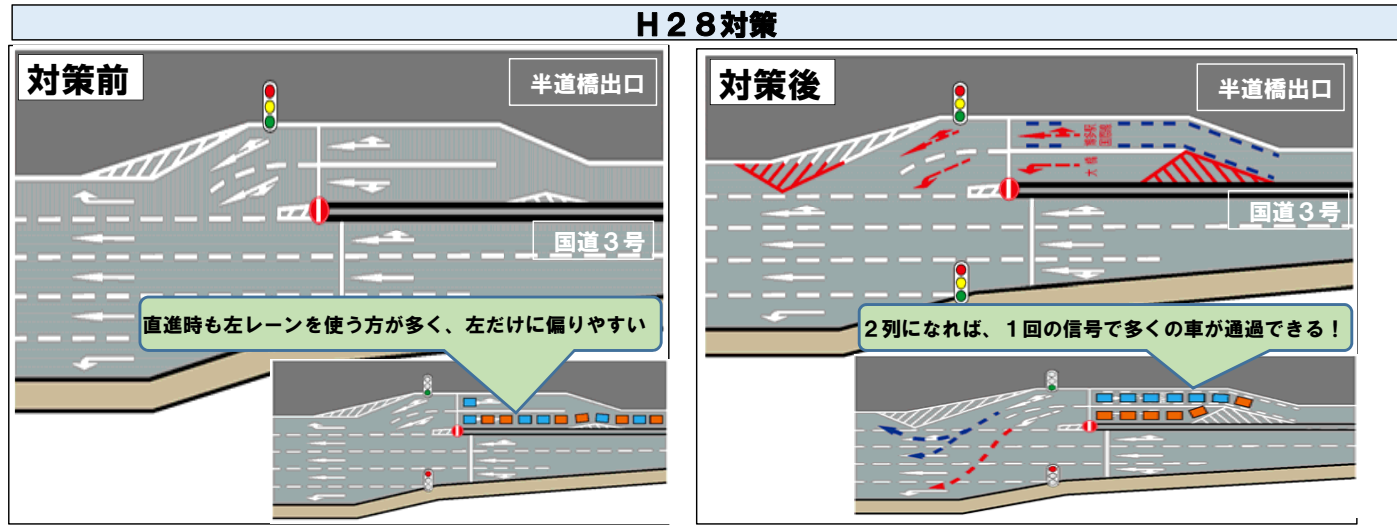
3. 福岡県における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(10)福岡高速道路 環状線(内回り) 半道橋出口 / 福岡北九州高速道路公社・・・対策完了

- 半道橋出口での渋滞が本線まで伸び本線の渋滞へと発展
- 出口の車線運用を変更し、利用率の少ない右側車線へ進路誘導を行い、出口部の容量を拡大(H28)
- 出口渋滞に伴い、前方不注意等の追突事故への注意喚起のため、渋滞表示板を設置(H30)

●半道橋の整備概要(H28、30完了)

●対策前後の渋滞状況変化

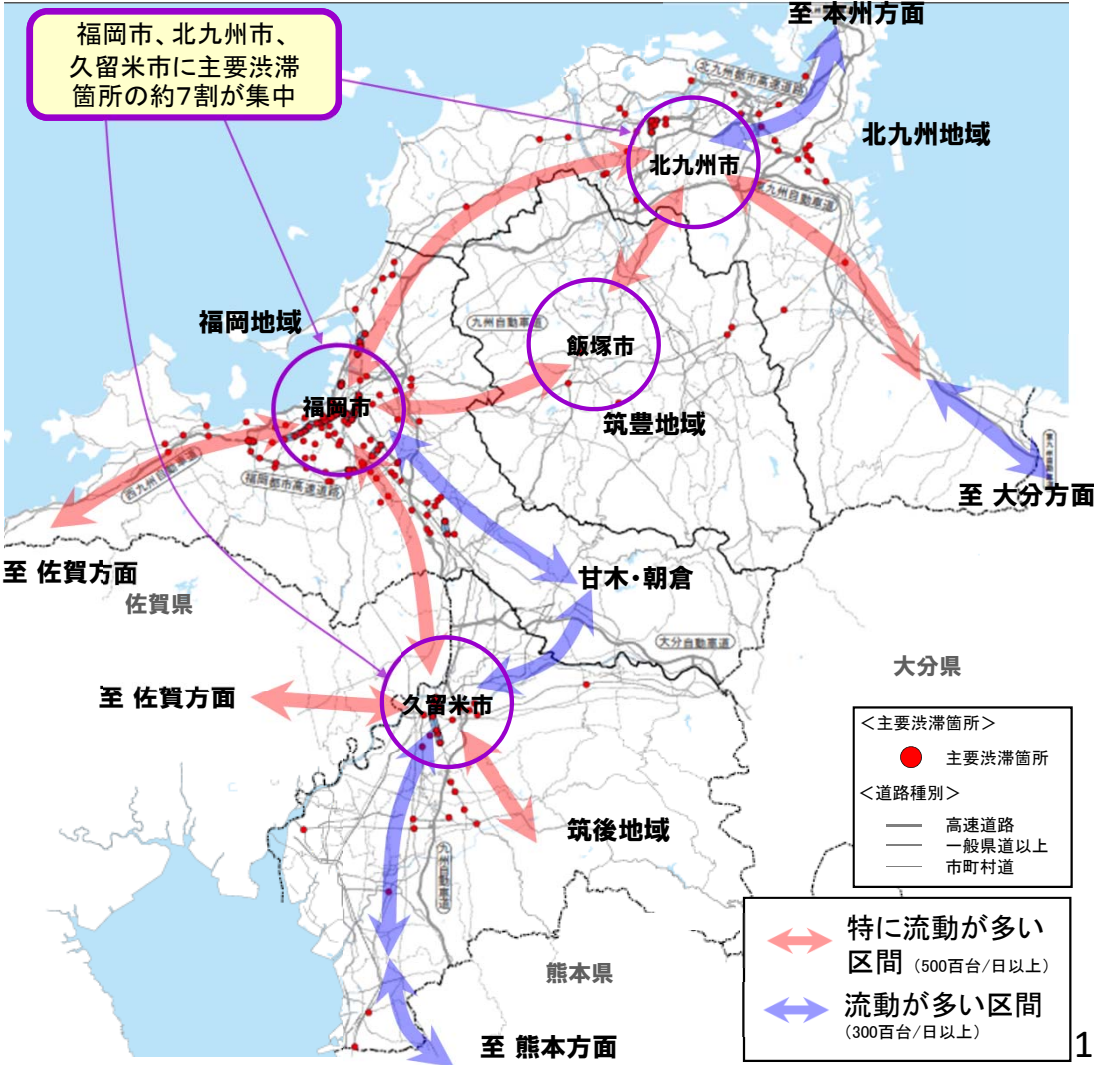


(1) 福岡県全体及び各エリアにおける渋滞対策の基本方針

- ・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、また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	○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

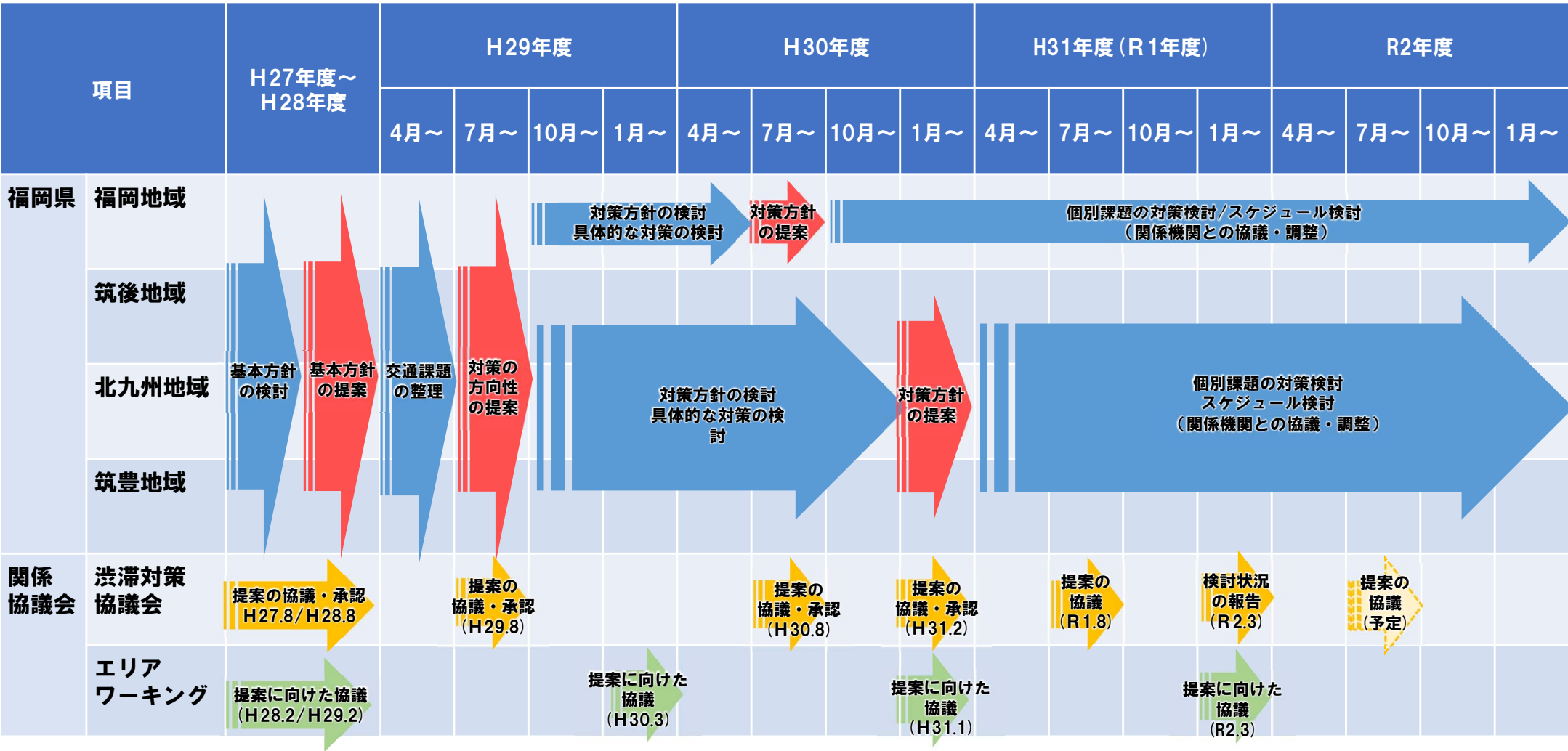
福岡県の主な自動車交通流動



4. 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

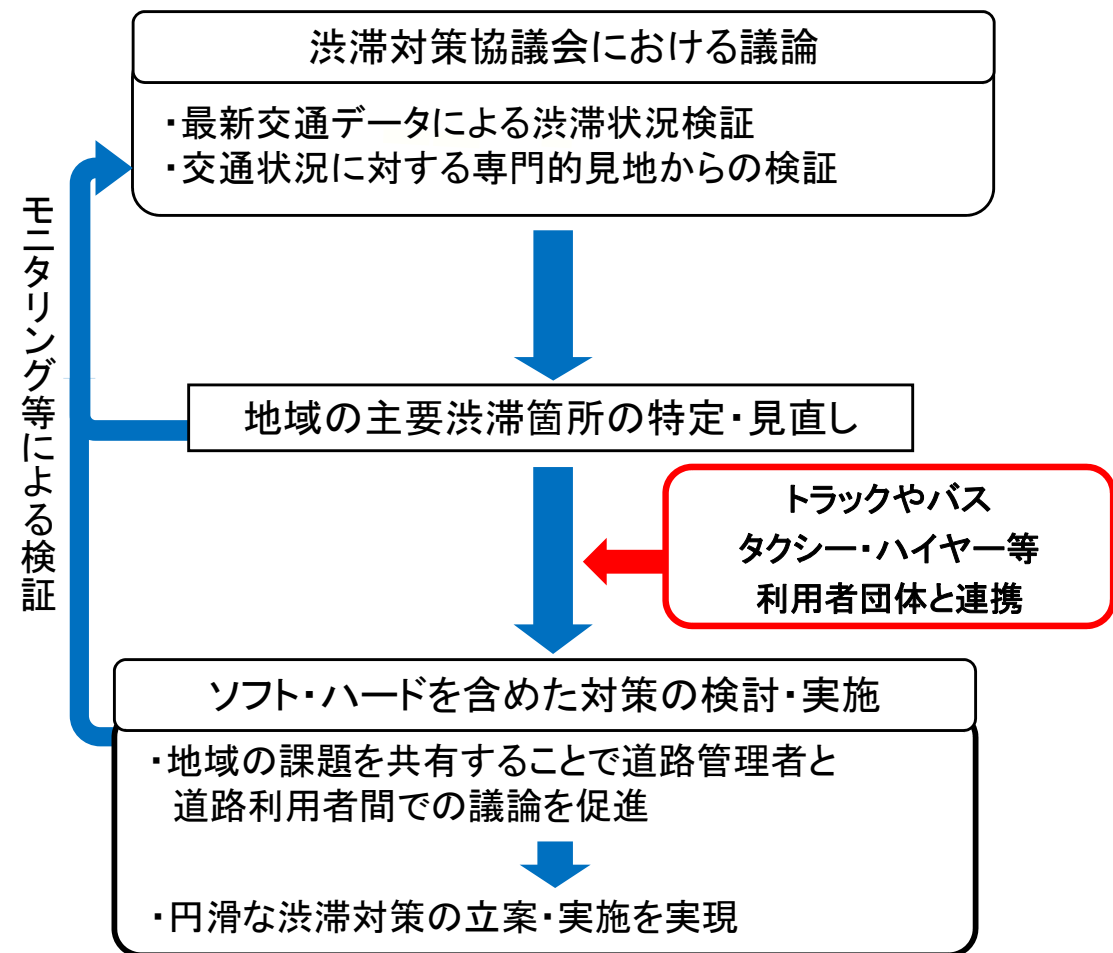
- 平成27年度より各エリアの対策の基本方針や方向性等についてエリアワーキングを活用し、道路管理者が主体となり検討協議を推進、検討結果については協議会にて報告し、提案内容の承認し、エリアワーキングへフィードバック
- 次回以降の協議会に向けて、順次具体的な対策内容を検討。



5. 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

5. 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 (令和元年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201号 新町交差点付近 ○
	国道3号 空港口～二又瀬 ○	国道201号 岩原口交差点 ○
	国道10号 朽網駅入口付近(北九州市)	国道202号 立花寺北交差点付近 ○
	国道199号 小倉駅前	国道202号 今宿大塚交差点 ○
	国道3号 苅原交差点 ○	国道209号 上原々(筑後市)
	国道3号 久留米～広川上下線 ○	国道322号 北方3丁目交差点付近(北九州市)
	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35号・県道607号 門松交差点付近
	国道3号 新二又瀬橋交差点付近 ○	県道68号・県道551号 五斗蔵交差点付近 ○
	国道3号 御笠川4丁目付近 ○	県道68号 二又瀬～五斗蔵交差点 ○
	国道3号 三萩野交差点(小倉北区) ○	県道607号 扇橋交差点付近 ○
	国道3号 清水交差点付近(小倉北区) ○	よかトピア通り 西新通り交差点付近
	国道3号 上府交差点 ○	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 大宰府天満宮付近 ○	国道3号 北九州八幡～黒崎線<他県からの指摘> ○
	国道3号 本村北(八女市)	国道3号 大野城～太宰府<他県からの指摘> ○
	国道3号 博多千鳥橋～はんみち橋 ○	国道3号 広川付近<他県からの指摘>○●※川瀬交差点
	国道3号(筑紫野BP)高雄交差点付近(太宰府市) ○	国道500号 大刀洗町十文字交差点付近<他県からの指摘>
	国道10号 貫交差点 ○	国道500号 西鉄小郡踏切付近<他県からの指摘>
	国道199号 西港町東交差点付近	県道35号 粕屋～筑紫野<他県からの指摘>
	国道201号 多田羅交差点付近 ○	県道602号 天神付近<他県からの指摘> ○
	国道201号 流通センター通り松島付近	

【バス協会 (令和元年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 ミニストップ土井二丁目店の交差点
	国道202号 六本松交差点付近 ○●	県道21号 流通センター西口付近から多々良付近 ○
	国道3号 筒井町交差点付近 ○	国道208号 大牟田市船津町交差点 ○
	県道15号 下福島交差点付近、湯気の下交差点付近 ○	国道201号 バイパス 鳴淵ダム入口交差点
	国道3号・国道322号 東町交差点付近 ○	県道602号 天神交差点付近<他県からの指摘> ○
	県道21号 箱崎三丁目交差点	

【タクシー・ハイヤー協会 (令和元年10月時点)】

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 ○	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 ○

○: 主要渋滞箇所

●: 対策実施済箇所

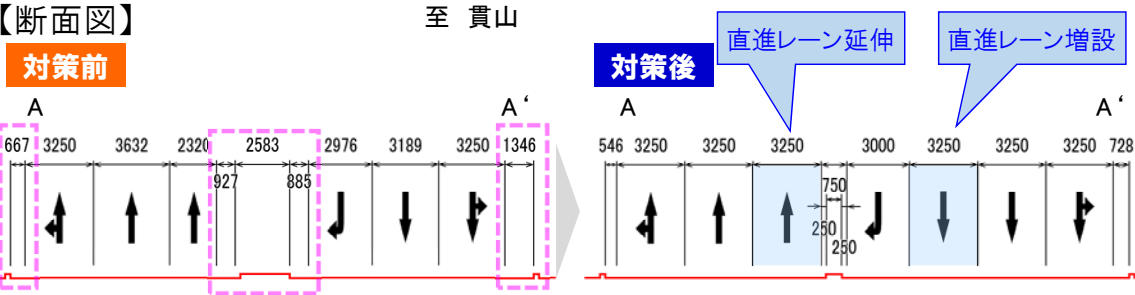
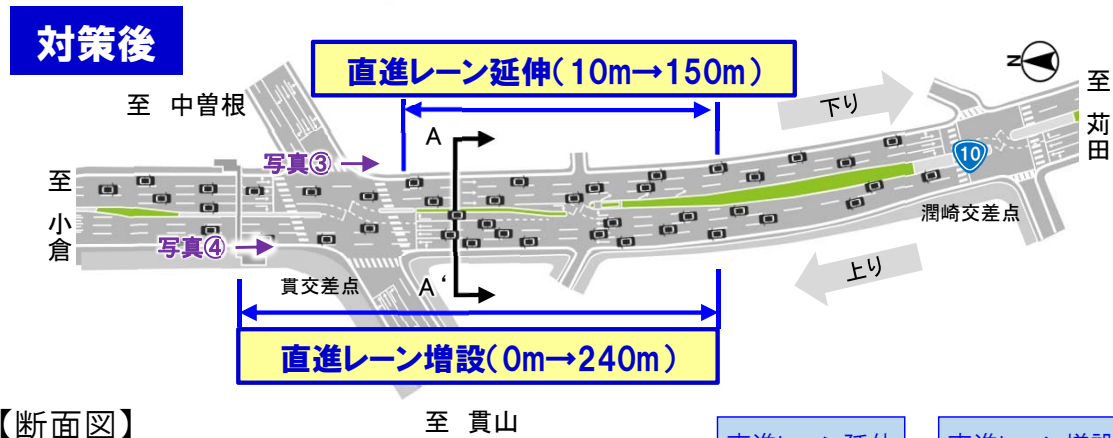
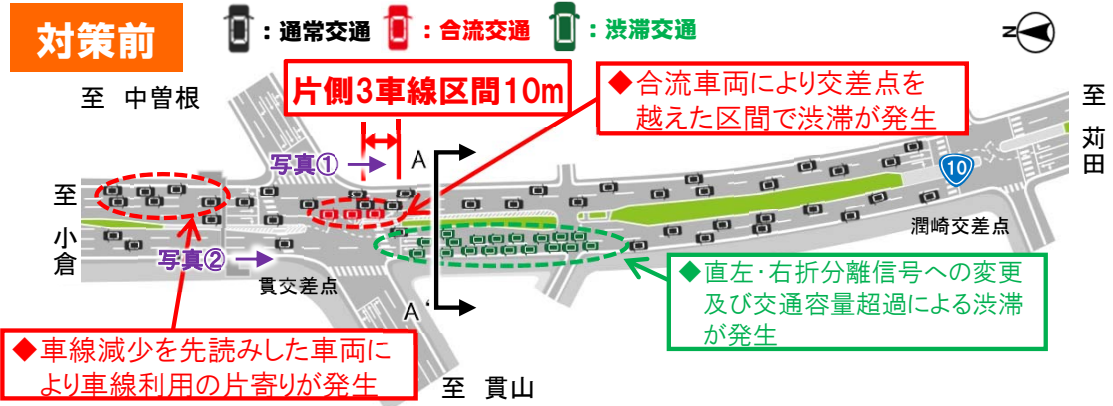
5. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(1)官民連携による渋滞対策

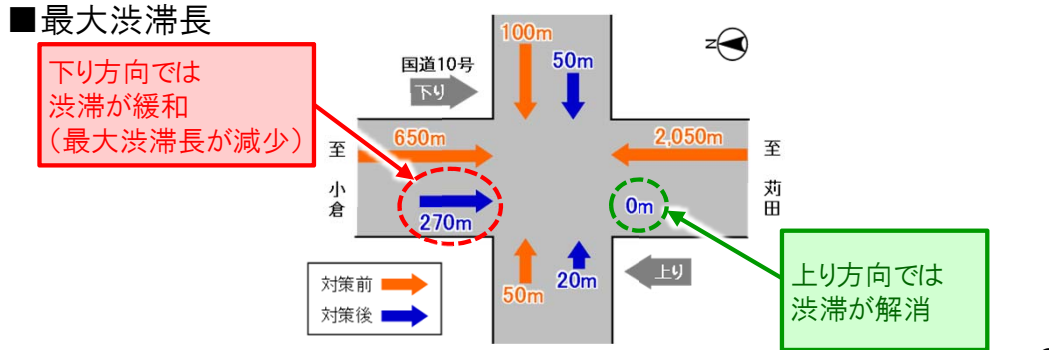
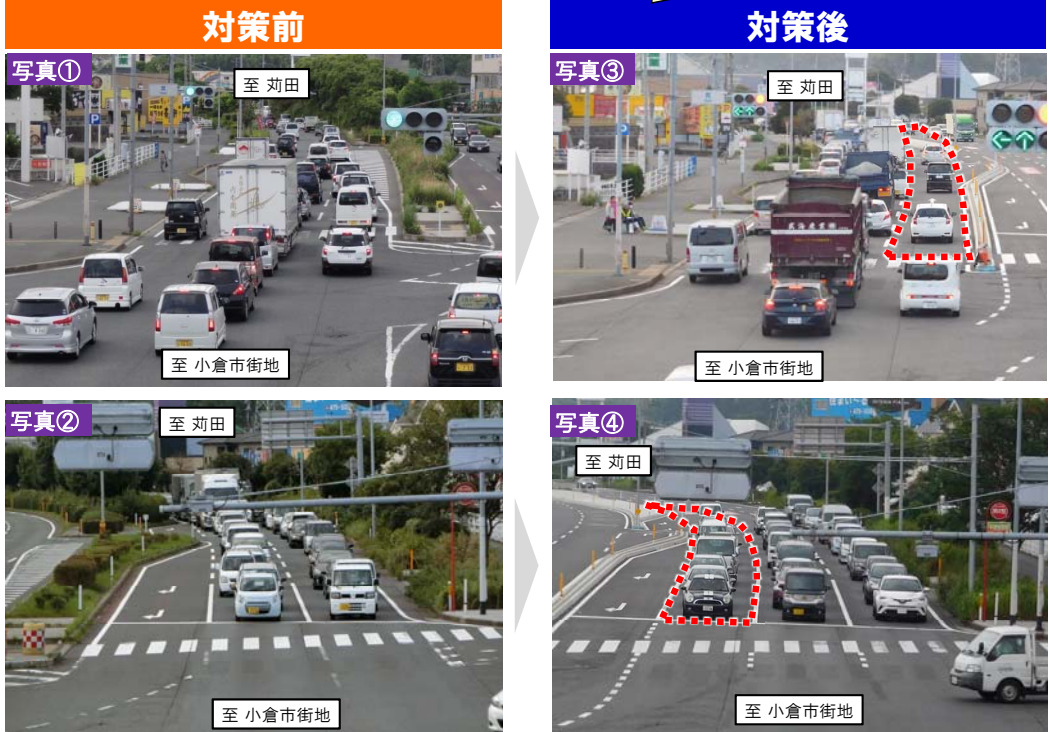
【平成30年度対策実施箇所(国道10号貫交差点)】

- 平成31年3月に国道10号の直進レーン延伸、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、国道10号の**上り方向では渋滞が解消**、**下り方向では最大渋滞長が減少**。
- 一方で、**従道路では最大で約50mの渋滞が発生**。今後、従道路及び下り方向の**更なる渋滞緩和に向けた対策検討を実施**。

● 貫交差点改良の対策内容



● 対策前後の交通状況変化



5. 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箇所(国道3号川瀬交差点)】

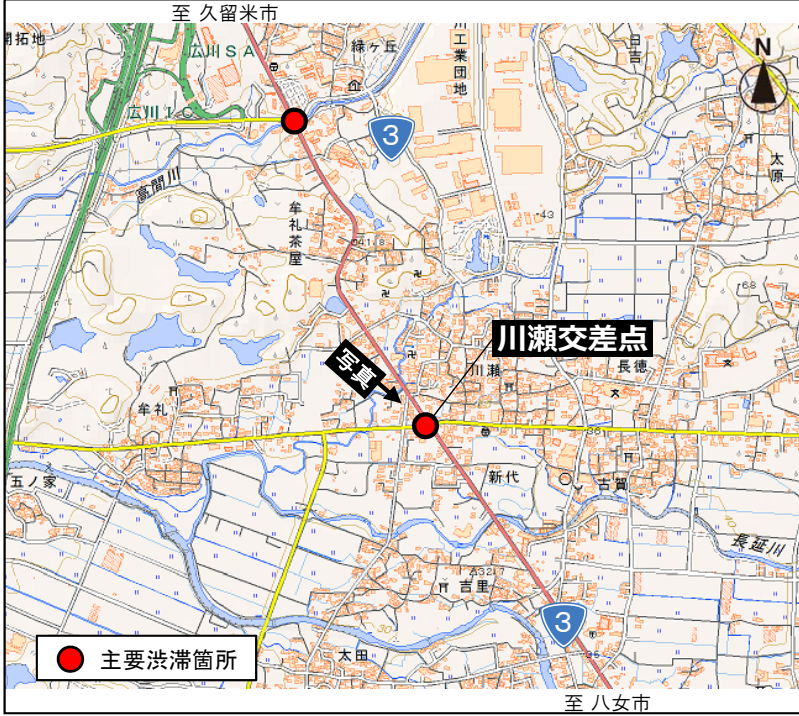
○令和2年2月に国道3号の上下方向の右折レーン延伸が完了。今後、**対策による効果検証を実施予定。**

●対策概要(令和元年度末完了予定)

《位置図》



《広域図》



《説明図》

対策前

◆右折待ち車両が直進車両を阻害
◆後続車のブレーキを誘発し速度が低下

対策後

右折レーンの延伸 (50m→60m)
右折レーンの延伸 (35m→70m)

【断面図】

(対策前)

0.5	3.25m	3.00m	3.25	0.5
路肩	本線	ゼブラ	本線	路肩

(対策後)

0.5	3.25m	3.00m	3.25	0.5
路肩	本線	右折レーン	本線	路肩

対策実施後(R2.2完了)

今後効果検証を実施

5. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(2)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括的な組織を構築し、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スIBLE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S・A・P・A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

23

5. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(2)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

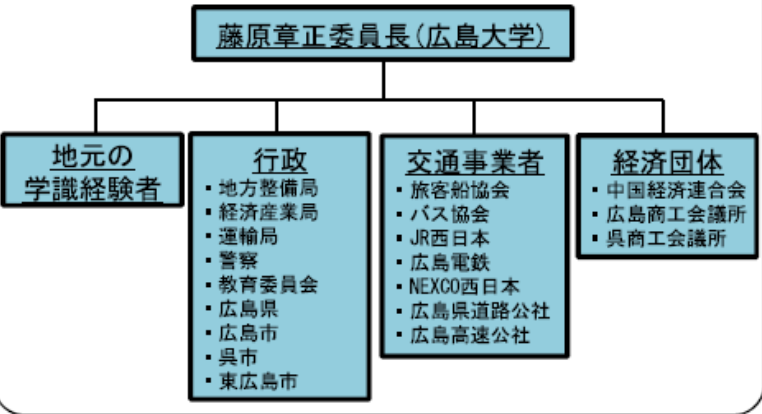
- 学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
- 学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
- 常時の交通マネジメントのルールにとられない迅速で柔軟な施策を展開

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】



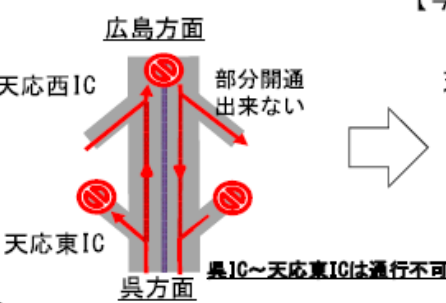
各地域において、交通マネジメントに係る統合的な組織を常時から事前に構築

常時の交通マネジメントのルールにとられない施策の例

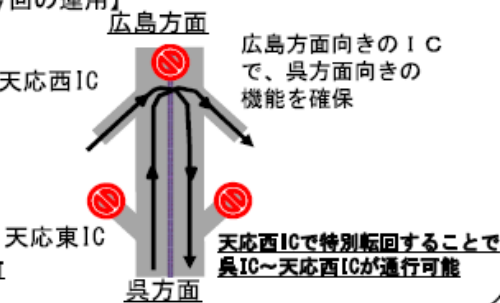
〇バス専用レーンの設置(国道31号)



〇ICの逆走運用(広島呉道路天応西IC)
【通常運用時】



【今回の運用】

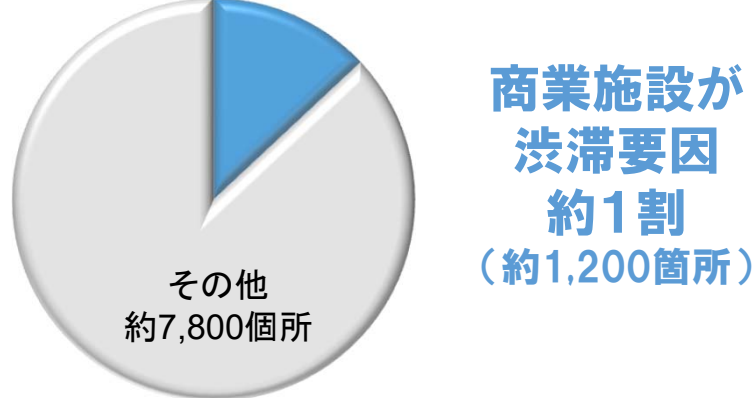


5. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(3)重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

- 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞箇所の1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因
- 重要物流道路では、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、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(R2. 1～)することで、道路交通アセスメントを確実に実施。

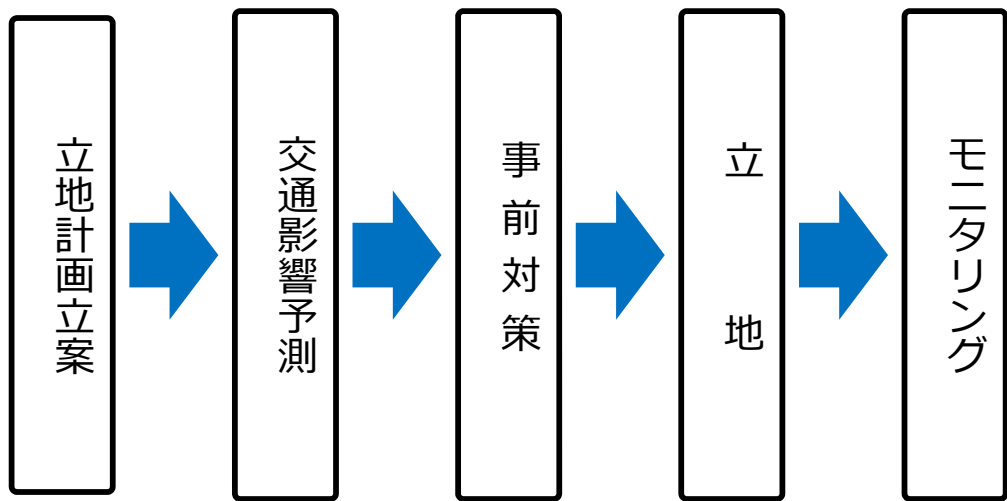
[主要渋滞箇所の要因]



[商業施設周辺の渋滞の様子]



[道路交通アセスメントの流れ]



※道路交通アセスメント:
立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組み

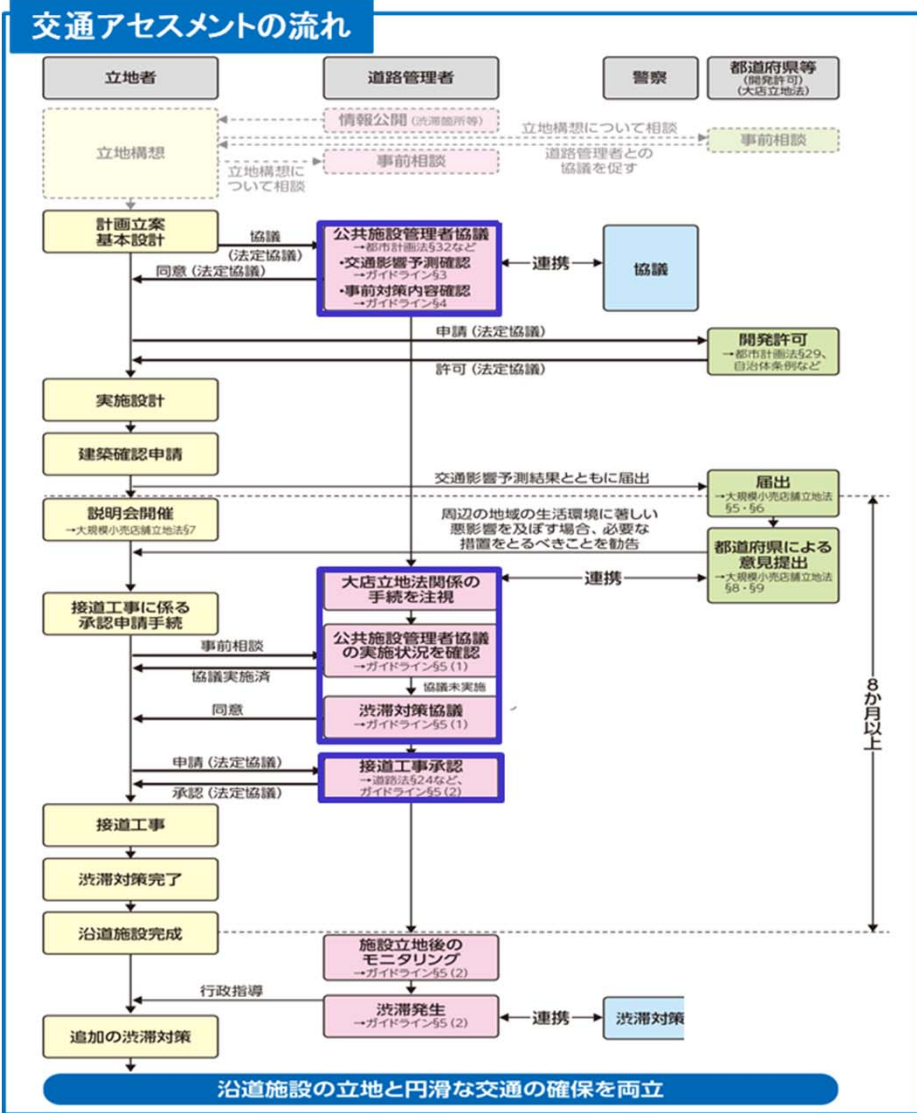
<「重要物流道路と主要渋滞箇所の位置」及び「ガイドライン」等>

URL : <http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm>

5. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(3)重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

- 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



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。

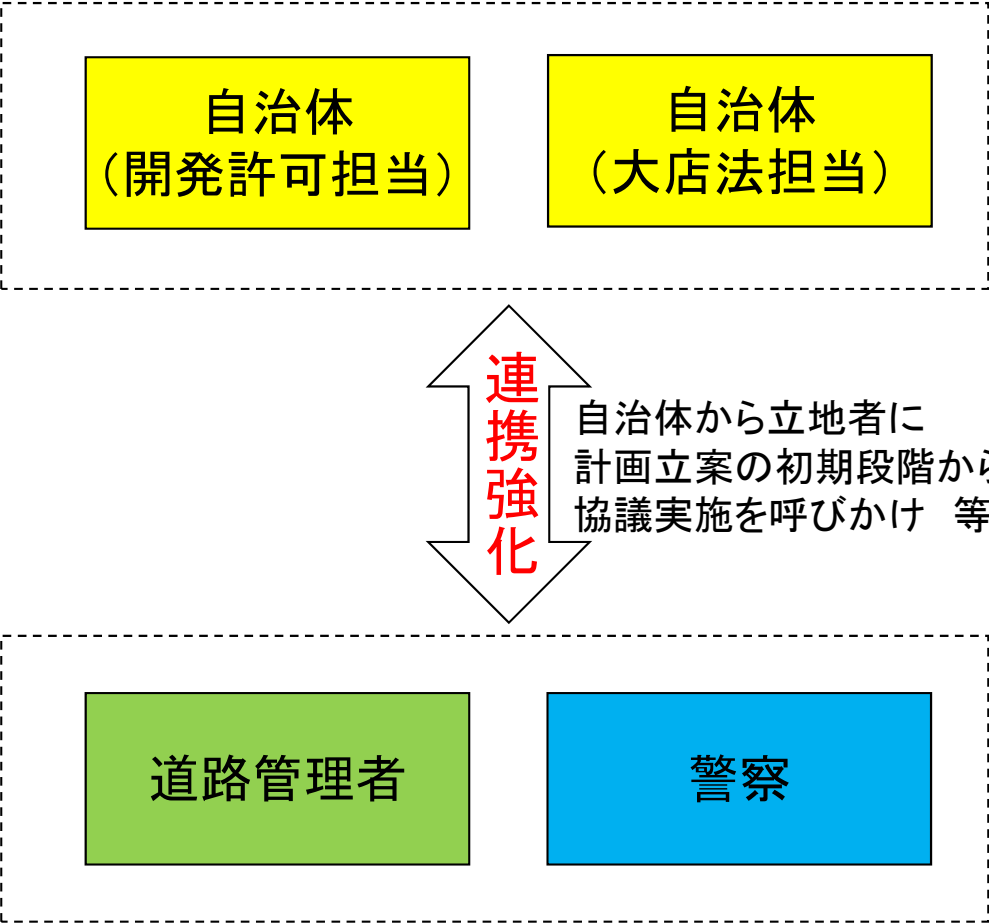
【関係機関との連携】
計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

【渋滞箇所等の情報公開】
立地者が施設立地箇所の検討段階から渋滞箇所等の情報を参照できるよう情報公開に努める。

5. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(3)重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

- 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
(再改定指针对応版) 〔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 資料(令和元年7月)

6. 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
- 来年度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