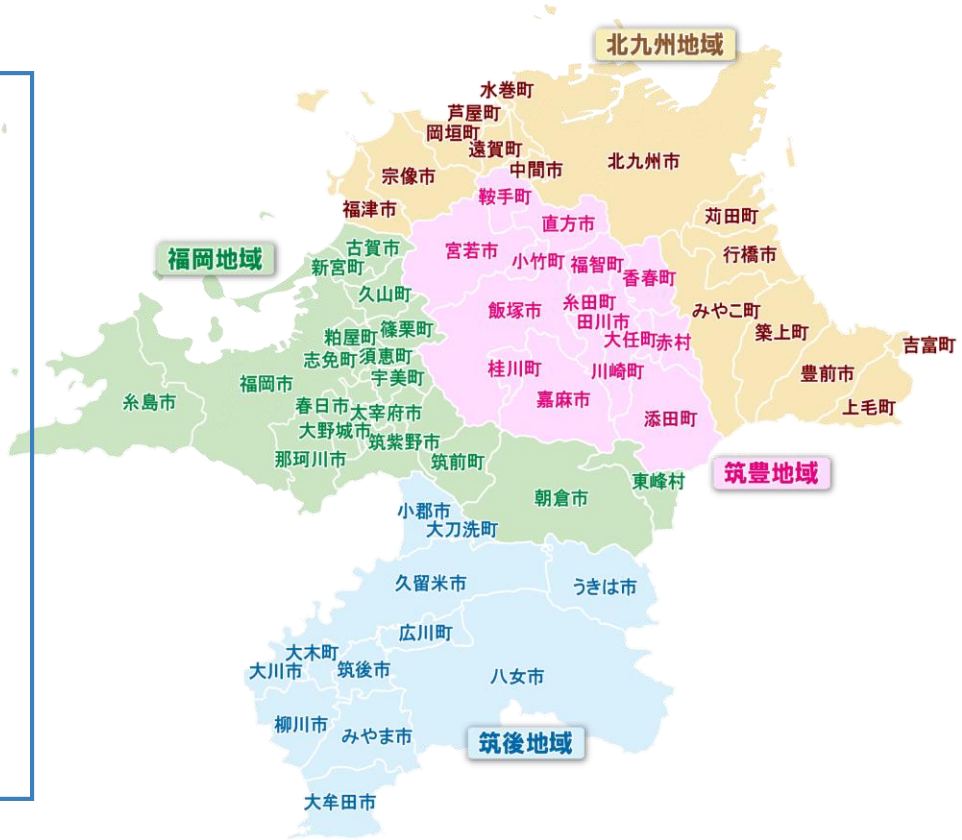
資料２

令和2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【報告】 …… 2
3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】 …… 11
4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況
   【検討状況説明】 …… 21
   【渋滞状況報告】 …… 25
5. 福岡県内の対策方針について【報告】 …… 28
6. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】 …… 38
7. 新型コロナウイルス感染拡大防止に伴う緊急事態宣言時
   における交通状況【報告】 …… 41
8. 今後の進め方【報告】 …… 54

◆福岡県のエリア区分



令和2年8月24日（月）

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〕	〔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	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
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

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（H31.3-R2.2）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

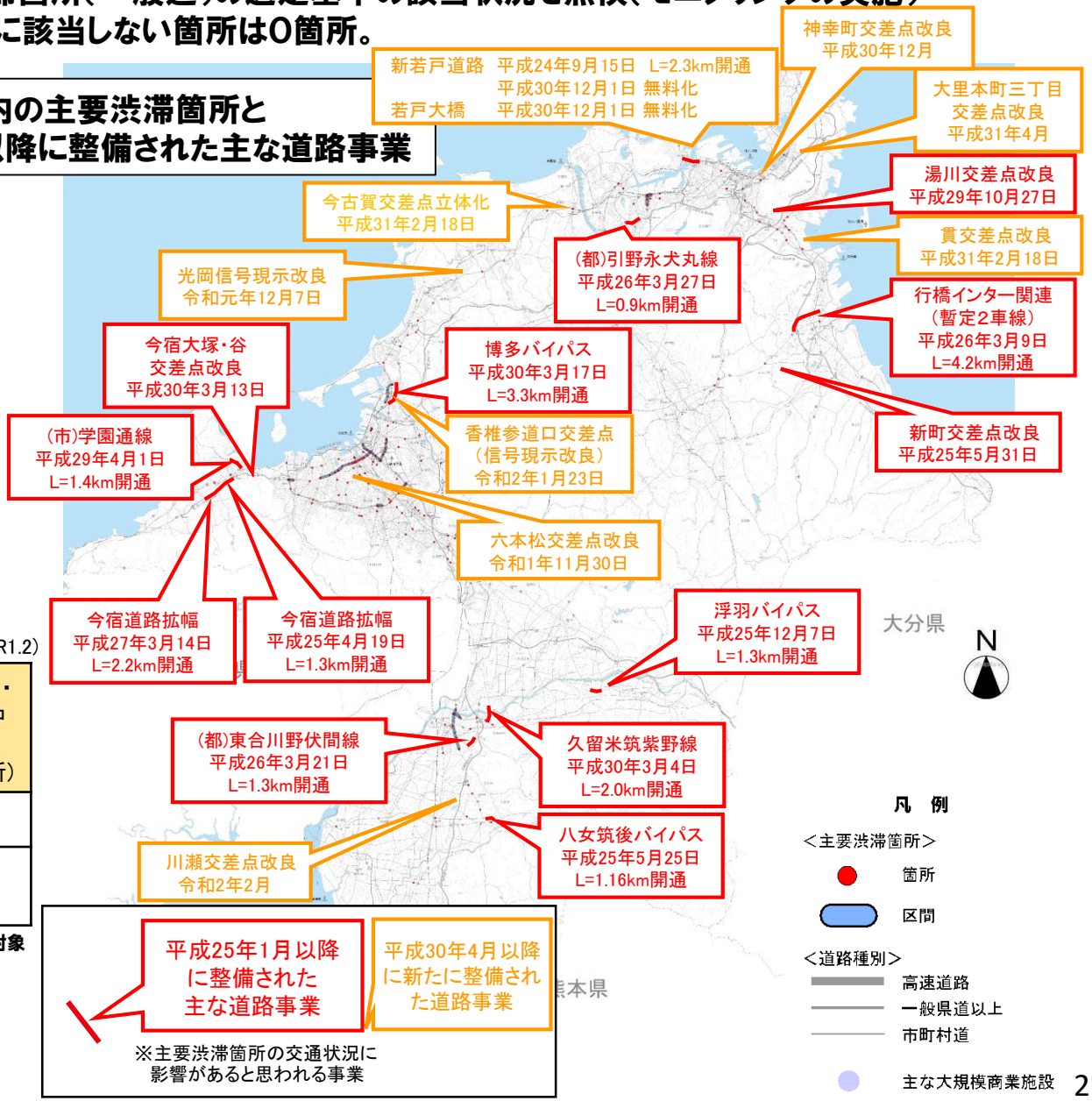
曜日・時間帯	選定基準
平日 朝（7時～9時）	平均速度20km/h未満 ※いずれか一方向でも該当する箇所
平日 夕（17時～19時）	
休日 昼（7時～19時）	

▼主要渋滞箇所（一般道）の点検結果 ※プローブデータ(H31.3-R1.2)

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	33箇所	144箇所
選定基準非該当箇所数	0箇所	0箇所	0箇所

※対策実施個所：H25.1～R2.3以前に対策が完了した箇所を対象

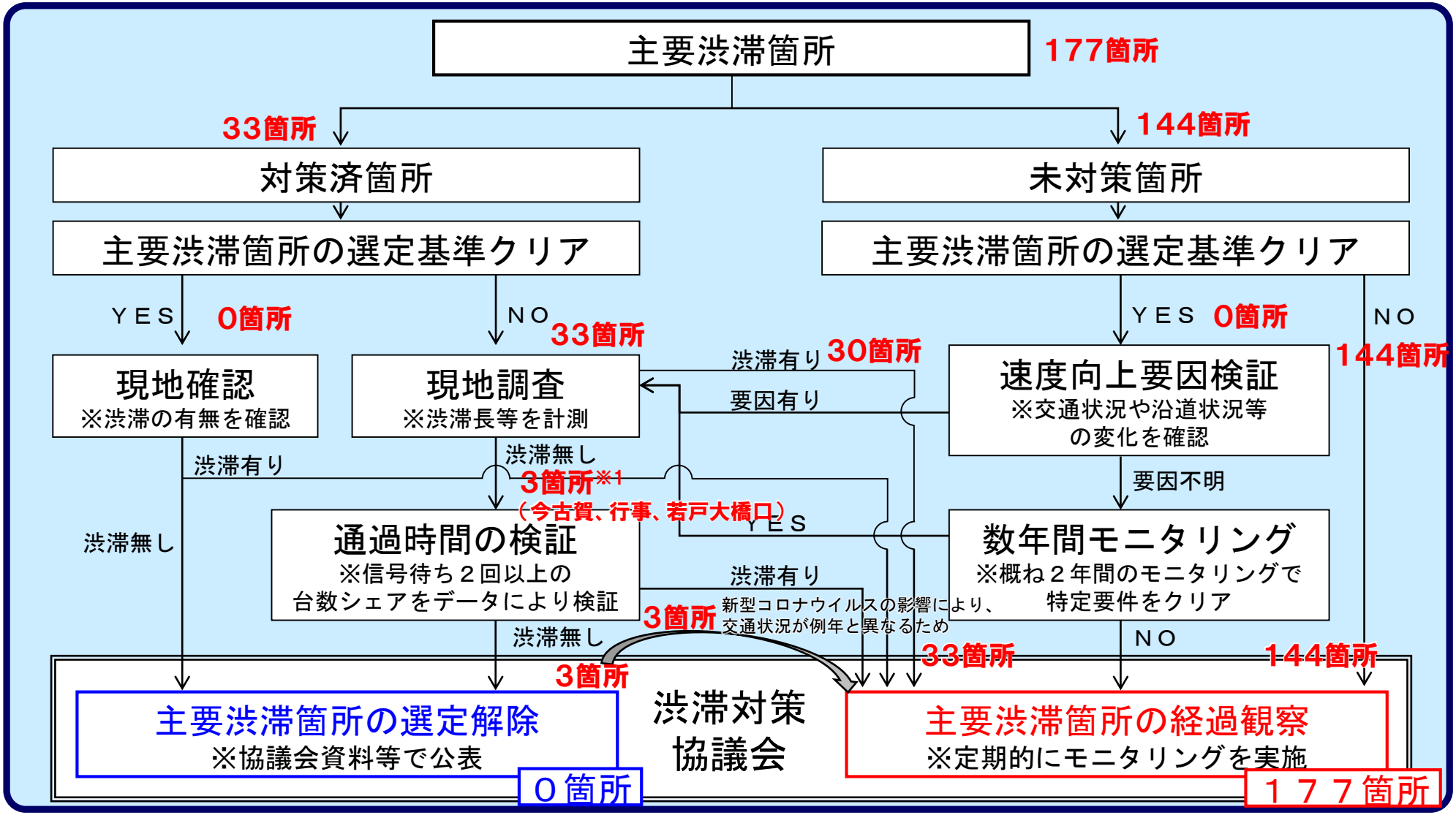
福岡県内の主要渋滞箇所とH25.1以降に整備された主な道路事業



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（H31.3-R2.2）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。
※1：3箇所（行事、若戸大橋口、今古賀）が解除条件を満たしているが、緊急事態宣言による影響を考慮し、次年度に再調査を行う。

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）

○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	方向	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	納楚	R422八女筑後バイパス	H25.5	北西	国3	○	26.6	16.2	18.8	28.4	19.7	20.7	渋滞有り	経路観察
				北東	国442	○	30.2	20.9	23.4	21.1	13.7	19.8		
				西	国442	-	28.0	11.7	19.4	24.1	16.3	19.2		
				南東	国3	-	13.9	13.1	14.0	16.6	14.3	13.8		
北九州	新町	R201勝山新町交差点改良	H25.5	北東	国201	-	29.8	34.3	35.8	23.8	33.3	31.9	渋滞有り	経路観察
				南西	国201	○	15.4	20.9	27.6	27.1	28.9	27.3		
				南東	主58	-	16.2	12.1	17.8	15.0	19.5	13.6		
福岡	呉服町	右折車両分離方式信号	H25.12	北西	主44	○	10.7	8.5	9.4	9.3	10.1	10.5	渋滞有り	経路観察
				北東	市道等	-	8.4	6.7	9.9	10.2	6.7	11.0		
				南西	市道等	-	7.0	4.2	6.6	16.0	8.8	12.4		
				南東	主43	○	13.2	8.4	11.5	12.7	11.3	9.3		
北九州	行事	R201行橋インター関連	H26.3	北	国201	○	23.5	20.4	26.7	32.8	24.8	28.3	渋滞無し ※次年度再調査	経路観察
				西	国201	○	4.4	4.1	5.2	7.6	6.1	7.1		
				南	主28	-	9.4	8.7	10.0	16.9	12.5	14.9		
北九州	永犬丸五丁目	（都）引野永犬丸線	H26.3	北	県281	-	15.5	9.9	12.5	21.0	9.5	13.1	渋滞有り	経路観察
				北東	主48	○	34.1	23.7	27.3	22.6	19.5	21.6		
				南西	主48	-	12.9	18.5	20.2	15.7	16.5	17.6		
				南	県281	-	6.4	7.1	7.3	7.7	8.1	8.9		
筑後	東町（１）	（都）東合川野伏間線	H26.3	北	国3	○	9.8	8.9	7.2	11.1	7.6	9.7	渋滞有り	経路観察
				東	国322	-	10.0	8.5	7.9	14.2	7.5	10.3		
				西	国209	-	19.7	9.2	7.8	10.3	8.2	7.8		
				南	国3	○	26.6	27.1	28.2	12.9	11.7	12.9		
筑後	一丁田	（都）東合川野伏間線	H26.3	北	国3	○	8.3	8.2	8.4	19.7	13.0	17.2	渋滞有り	経路観察
				北西	県753	-	15.9	9.4	11.5	12.1	7.9	14.3		
				東	県752	-	10.8	11.2	12.0	8.5	10.6	13.6		
				南	国3	○	20.5	17.6	18.8	15.2	12.9	15.3		
				北東	県728	-	対象外	対象外	対象外	9.5	7.3	7.0		
筑後	苅原	（都）東合川野伏間線	H26.3	北	国3	○	15.0	12.7	13.8	17.0	12.8	14.9	渋滞有り	経路観察
				西	県755	-	7.9	6.1	7.9	7.3	6.9	8.6		
				東	その他道路	-	10.2	6.5	10.8	-	-	-		
				東	その他道路	-	5.2	8.6	9.9	-	-	-		
				南	国3	○	10.1	11.8	12.6	8.9	12.4	15.7		
筑後	上津荒木	（都）東合川野伏間線	H26.3	北	国3	○	12.4	10.7	11.0	11.9	13.5	12.5	渋滞有り	経路観察
				西	その他道路	-	7.8	6.2	5.6	-	-	-		
				東	その他道路	-	対象外	対象外	対象外	-	-	-		
				南	国3	-	5.5	7.2	7.5	9.5	11.4	10.8		
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25	-	5.6	5.9	3.8	13.9	13.8	14.2	渋滞有り	経路観察
				西	国10	○	6.9	8.3	12.1	9.0	11.2	15.0		
				東	主25	-	27.9	23.6	28.2	27.4	14.2	26.8		
				南東	国10	-	9.6	10.3	6.7	13.5	11.2	13.1		
福岡	（仮）中	飯塚大野城線（バイパス）	H27.3	北西	主60	-	18.1	14.5	17.3	17.8	15.6	18.3	渋滞有り	経路観察
				北東	主60	○	5.0	4.8	6.0	9.2	10.0	13.1		
				南西	市道等	○	7.7	5.3	7.9	-	-	-		
				南東	県574	-	9.8	7.1	10.2	7.3	9.9	12.9		

※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（ H31.3～R2.2ETC2.0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）

○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	方向	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
福岡	湯気の下	八女筑後バイパス4車線化	H27.3	北西	主15	○	16.98	17.49	26.71	17.0	15.6	21.4	渋滞有り	経路観察
				北東	市道等	-	25.65	29.75	27.78	-	-	-		
				南東	主15	○	14.17	7.41	10.15	10.8	11.0	12.3		
福岡	宝町	(都)那珂川宇美線	H27.4	北西	主31	-	16.4	14.5	14.8	22.7	9.7	16.0	渋滞有り	経路観察
				北東	主56	○	3.3	2.7	5.1	6.9	6.3	8.3		
				南西	主56	○	3.8	4.6	3.0	4.8	7.3	7.1		
				南東	主31	-	11.9	11.8	10.4	15.0	10.1	10.9		
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	市道等	-	11.1	9.0	13.1	-	-	-	渋滞有り	経路観察
				西	市道等	-	7.4	9.2	10.5	11.7	6.3	7.3		
				東	県555	-	9.7	9.4	8.3	7.4	6.6	7.7		
				南	県555	○	12.0	5.5	7.6	10.1	8.0	9.9		
北九州	湯川	R10 湯川交差点改良	H29.10	北	県264	-	6.7	7.9	13.3	13.4	11.4	12.7	渋滞有り	経路観察
				北西	国10	-	28.7	26.3	24.6	11.0	10.5	11.3		
				南	国10	○	13.8	13.9	17.3	18.3	15.2	24.1		
福岡	野芥	右折レーン設置	H30.3	北	国263	-	12.5	11.8	12.3	14.6	11.8	13.4	渋滞有り	経路観察
				西	主49	○	7.6	7.4	10.6	5.7	8.8	10.8		
				東	主49	○	18.4	17.2	22.5	11.7	9.8	18.9		
				南	国263	-	14.5	21.5	24.8	12.4	21.2	23.9		
福岡	産大前	R3博多バイパス	H30.3	北	市道等	-	14.3	13.3	15.8	7.4	6.3	6.8	渋滞有り	経路観察
				西	国3	○	13.0	23.4	27.2	26.4	23.7	27.0		
				東	国3	○	19.9	9.1	9.3	21.1	22.4	23.1		
福岡	香椎浜団地入口	R3博多バイパス	H30.3	北西	市道等	-	8.8	8.3	7.9	-	-	-	渋滞有り	経路観察
				北東	国3	○	10.8	8.9	13.3	15.2	20.1	19.1		
				南西	国3	○	19.5	14.4	16.4	26.0	16.8	18.8		
				南東	市道等	○	7.2	6.0	5.0	-	-	-		
福岡	脇山口	右折車両分離方式信号	H30.3	北西	市道等	-	10.2	5.6	5.4	8.2	4.6	5.1	渋滞有り	経路観察
				西	市道等	-	18.5	20.8	18.4	15.9	18.3	16.6		
				東	市道等	○	8.6	8.2	9.1	8.0	8.4	8.4		
				南東	市道等	○	14.9	10.7	14.3	9.0	7.9	8.4		
福岡	今宿大塚	R202今宿谷・大塚交差点改良	H30.3	北	国202	-	9.4	13.5	13.4	7.4	9.7	9.1	渋滞有り	経路観察
				西	国202	-	9.2	12.6	12.7	10.0	11.7	12.6		
				東	国202	○	7.7	10.1	8.2	15.9	14.5	17.6		
				南	市道等	-	対象外	対象外	対象外	-	-	-		
筑後	神代橋南	（主）久留米筑紫野線（神代橋工区）	H30.3	北	県264	○	8.4	8.5	12.1	-	-	-	渋滞有り	経路観察
				東	国199	-	対象外	対象外	対象外	-	-	-		
				南西	市道等	○	12.8	13.6	21.3	-	-	-		
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 H30.12	北東	国199	○	28.4	44.3	48.6	40.6	43.0	55.3	渋滞無し ※次年度 再調査	経路観察
				南西	国199	○	25.3	30.9	24.8	17.7	23.5	27.1		
				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264	-	44.7	34.3	55.2	25.6	11.9	15.8	渋滞有り	経路観察
				西	市道等	○	13.6	20.4	18.9	14.8	10.2	16.3		
				東	市道等	○	34.6	28.2	30.5	18.8	21.7	23.1		
				南西	県264	-	6.0	13.7	11.7	13.4	10.7	11.9		

※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（ H31.3～R2.2ETC2.0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）

○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	方向	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	貫	貫交差点改良事業	H31.2	北西	国10	○	9.6	20.2	24.8	9.0	14.8	18.7	渋滞有り	経路観察
				北東	県256	-	9.2	13.3	13.1	7.0	9.6	8.8		
				南西	県256	-	13.1	13.7	13.7	9.4	8.1	8.9		
				南東	国10	○	13.2	15.5	15.6	13.3	14.6	14.0		
北九州	今古賀	国道３号今古賀交差点立体化事業	H31.2	北	県285	-	15.5	9.9	11.3	17.1	12.7	12.5	渋滞無し ※次年度再調査	経路観察
				西	国3	-	35.5	25.8	26.3	30.1	23.8	27.9		
				東	国3	○	31.6	20.4	25.4	64.6	62.9	64.4		
				南	県285	-	2.4	5.7	3.9	10.1	7.8	9.4		
北九州	大里本町三丁目	大里本町三丁目交差点改良	H31.4	北東	国199	○	16.1	15.5	14.5	24.2	23.2	24.5	渋滞有り	経路観察
				南西	国199	-	28.1	20.5	25.3	33.6	29.6	29.2		
				南東	主71	-	5.1	4.4	5.5	5.9	6.1	8.1		
福岡	六本松	国道202号六本松交差点改良	R1.11	北東	国202	-	3.7	6.6	5.2	-	-	-	渋滞有り	経路観察
				西	市道等	-	18.2	17.1	16.9	-	-	-		
				東	市道等	-	5.1	4.5	5.3	-	-	-		
				南西	国202	○	15.1	8.8	12.1	-	-	-		
				南	市道等	-	対象外	対象外	対象外	-	-	-		
北九州	光岡	国道3号光岡交差点（信号現示改良）	R1.12	北西	主92	-	33.3	19.3	15.8	32.9	26.2	24.8	渋滞有り	経路観察
				西	国3	○	15.4	15.1	13.2	20.4	18.9	18.2		
				東	国3	○	12.2	11.8	11.3	14.0	9.8	9.7		
				南東	主92	-	15.7	13.7	14.2	28.1	22.8	19.9		
福岡	香椎参道口	R3博多バイパス 国道3号香椎参道口交差点（信号現示改良）	H30.3 R2.1	北	国3	○	20.1	14.3	17.4	-	-	-	渋滞有り	経路観察
				北西	市道等	-	7.4	4.8	5.2	-	-	-		
				東	主24	○	4.9	4.3	4.0	-	-	-		
				南	国3	○	15.5	11.9	12.7	-	-	-		
筑後	川瀬	国道３号川瀬交差点改良	R2.2	北西	国3	○	15.5	13.4	18.8	-	-	-	渋滞有り	経路観察
				西	主84	-	5.3	1.0	6.5	-	-	-		
				東	主84	-	12.5	10.1	18.3	-	-	-		
				南東	国3	-	33.1	29.9	36.0	-	-	-		
福岡	和白	区画線による右折アプローチ設置	R2.3	北	国495	-	18.6	16.5	16.8	-	-	-	次年度以降に調査	経路観察
				西	主59	○	9.1	10.9	10.6	-	-	-		
				東	市道等	○	-	-	-	-	-	-		
				南	国495	-	22.3	11.7	15.8	-	-	-		
福岡	早良口	歩車分離式信号	H28.1	北	市道等	-	-	-	-	-	-	-	渋滞有り	経路観察
				西	市道等	-	4.0	7.0	6.6	5.7	8.6	8.0		
				東	市道等	○	8.6	13.4	15.5	14.8	14.2	15.5		
				南	県558	○	4.3	6.2	6.8	4.2	3.7	4.9		
福岡	弓田	右折レーン延伸	H29.11	北西	市道等	-	13.2	11.2	12.1	16.8	11.9	13.3	渋滞有り	経路観察
				北東	市道等	-	8.6	8.6	11.2	8.8	6.8	9.6		
				南西	市道等	○	3.1	5.6	5.7	4.8	6.4	8.6		
				南東	市道等	-	10.0	10.7	12.3	12.8	11.5	14.0		

※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（ H31.3～R2.2ETC2.0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】

経過観察箇所

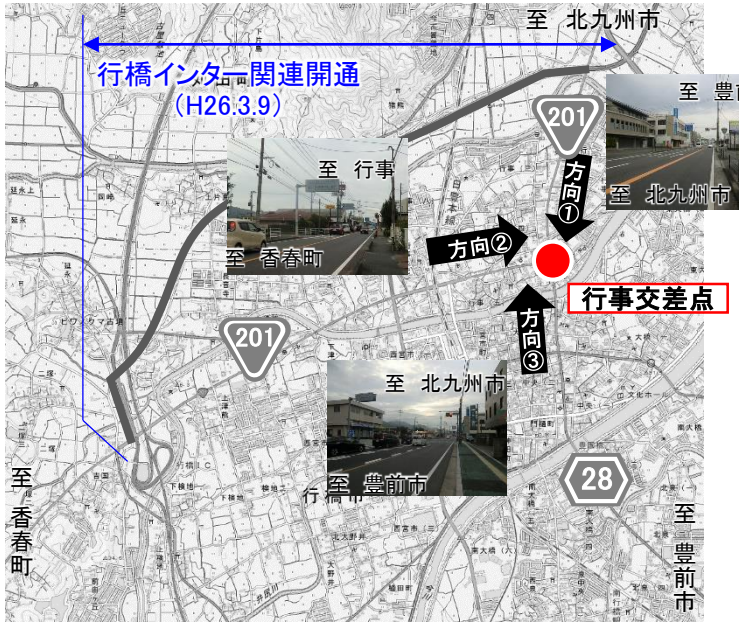
(4)主要渋滞箇所の解除候補箇所 【①国道201号　行事交差点】

○主道路である国道201号の「方向①」は、行橋インター関連の開通等により、**旅行速度が20km/h以上に向上**している

○国道201号の「方向②」及び県道28号の「方向③」は、旅行速度が20km/hを下回るが、**現地調査にて渋滞は確認されず、通過時間の検証により信号2回待ちの発生頻度が5%未満であった**

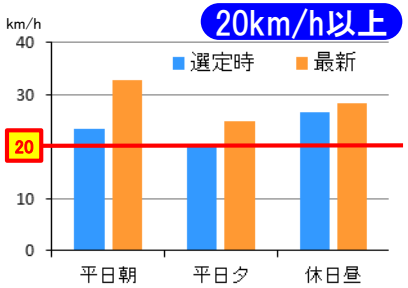
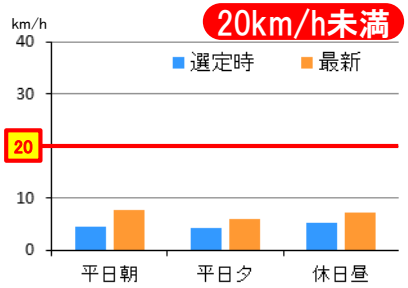
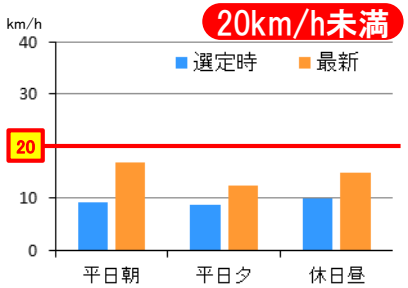
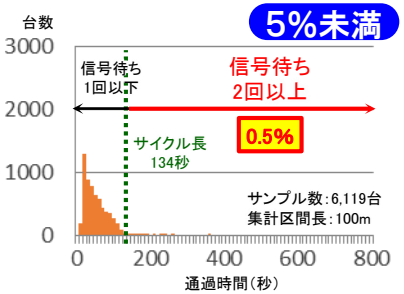
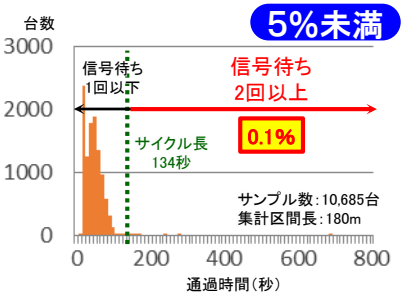
○以上の結果から、解除も考えられるが、新型コロナウイルスの影響(後述)もあり、今回は**"経過観察"**とする

【位置図】



【フォローアップ結果】

※旅行速度:選定時(H24.4-H24.8)、最新(H31.3-R2.2)
※現地調査:R2.6.17(水)　※通過時間:H31.3-R2.2

	主道路		従道路
	方向①	方向②	方向③
	国道201号	国道201号	県道28号
	行橋インター関連開通(H26.3.9)		対策無し
旅行速度	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:100m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長:180m 最大渋滞長: 0m
通過時間	旅行速度20km/h以上のため、渋滞の有無のみ確認	5%未満 	5%未満 

【参考】信号現示

	主道路(方向①)	主道路(方向②)右折	従道路(方向③)
青時間	83秒	38秒	59秒
青時間比	62%	28%	43%
サイクル長	134秒		

最新:R2.6.17(水) 18時台

※通過時間の検証基準:
信号2回以上待ちの発生頻度が5%未満の場合、問題なしと設定

経過観察　※現地調査時点で新型コロナウイルスの影響により交通状況が例年と異なっていることが確認されたため、次年度再検証を実施予定。

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【報告】

経過観察箇所

(4)主要渋滞箇所の解除候補箇所 【②国道3号　今古賀交差点】

○主道路である国道3号は、立体交差化により、**旅行速度が20km/h以上に向上**している

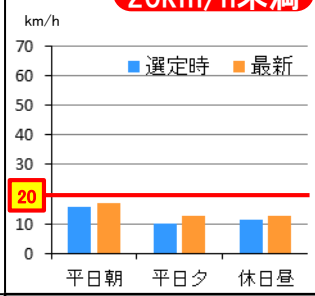
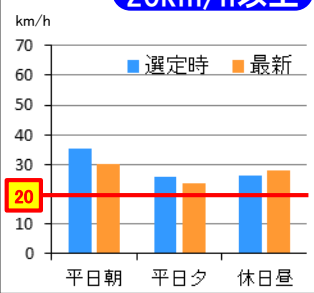
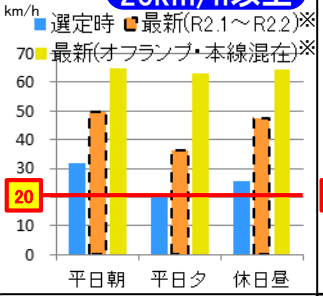
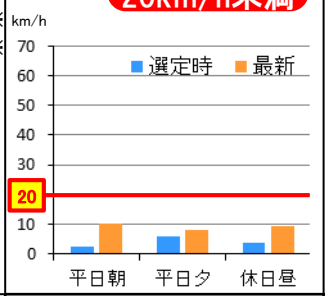
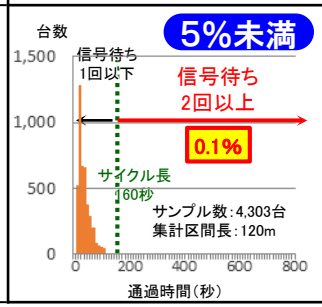
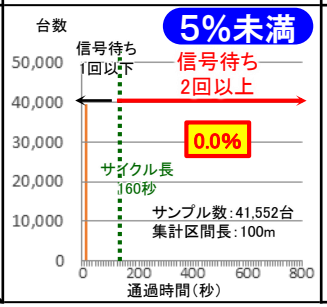
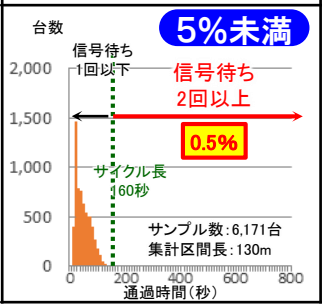
○従道路である県道285号は、旅行速度が20km/hを下回るが、**現地調査にて渋滞は確認されず、通過時間の検証により信号2回待ちの発生頻度が5%未満であった**

○以上の結果から、解除も考えられるが、新型コロナウイルスの影響(後述)もあり、今回は**"経過観察"**とする

【位置図】

【フォローアップ結果】

※旅行速度：選定時（H24.4-H24.8）、最新（H31.3-R2.2）
※現地調査：R2.6.20（土）　※通過時間：H31.3-R2.2

	従道路	主道路		従道路
	方向①	方向②	方向③	方向④
	県道285号	国道3号	国道3号	県道285号
	立体交差(H31.2.18)	対策なし	立体交差(H31.2.18)	立体交差(H31.2.18)
旅行速度	20km/h未満 	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：120m 最大渋滞長：0m	渋滞無し 最大滞留長：60m 最大渋滞長：0m	渋滞無し 最大滞留長：100m 最大渋滞長：0m	渋滞無し 最大滞留長：130m 最大渋滞長：0m
通過時間	5%未満 	旅行速度20km/h以上のため、渋滞の有無のみ確認	5%未満 	5%未満 

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	34秒	62秒
青時間比	21%	39%
サイクル長	160秒	

R2.6.20（土）11時台

※方向③の旅行速度：
最新データでは、ランプと本線が同一区間として集計されているため、ランプと本線が明確に分離されている期間のデータでランプ速度を別途算出

※通過時間の検証基準：
信号2回以上待ちの発生頻度が5%未満の場合、問題なしと設定

経過観察　※現地調査時点で新型コロナウイルスの影響により交通状況が例年と異なっていることが確認されたため、次年度再検証を実施予定。

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【報告】

経過観察箇所

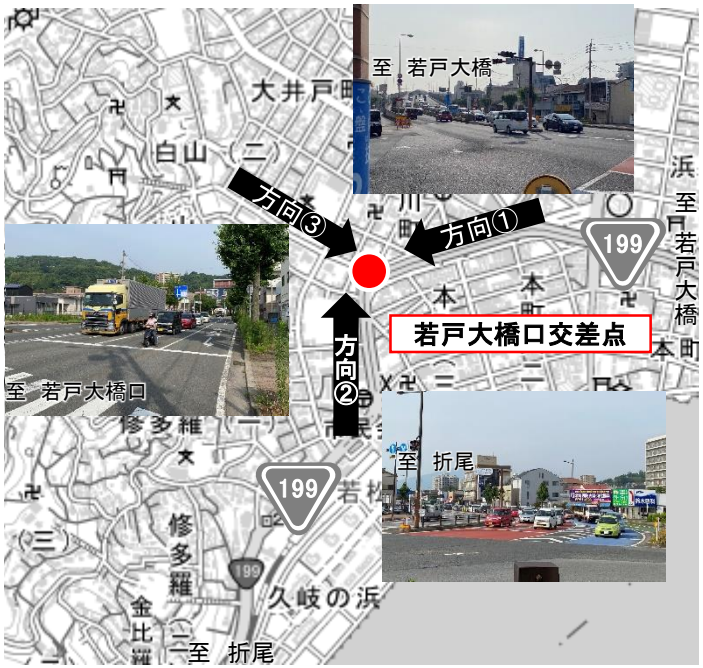
(4)主要渋滞箇所の解除候補箇所 【③国道199号　若戸大橋口交差点】

○主道路である国道199号の「方向①」は、新若戸道路の開通等により、旅行速度が20km/hを上回わり、向上している

○国道199号の「方向②」及び従道路である白山1号は、旅行速度が20km/hを下回っているが、**現地調査にて渋滞は確認されず、通過時間の検証により信号2回待ちの発生頻度が5%未満であった**

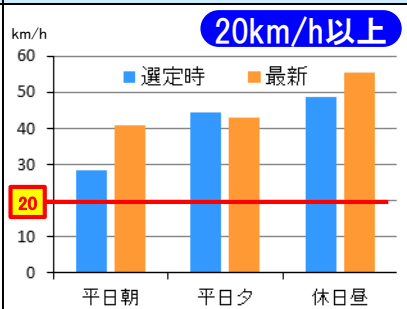
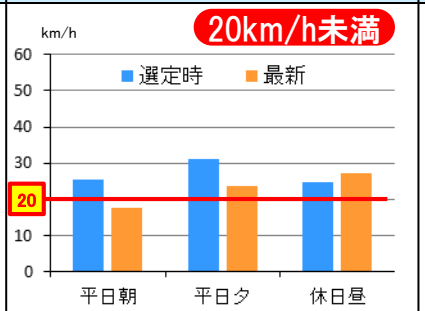
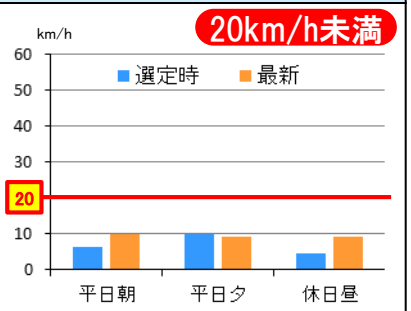
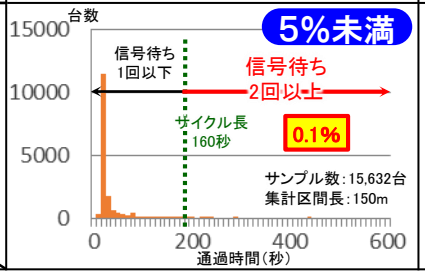
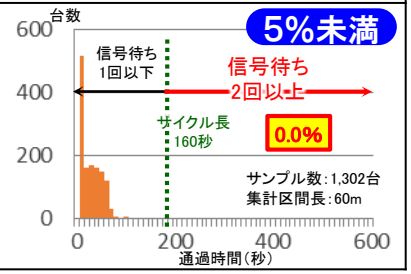
○以上の結果から、解除も考えられるが、新型コロナウイルスの影響(後述)もあり、今回は**"経過観察"**とする

【位置図】



【フォローアップ結果】

※旅行速度:選定時(H24.4-H24.8)、最新(H31.3-R2.2)
※現地調査:R2.6.29(月)　※通過時間:H31.3-R2.2

	主道路		従道路
	方向①	方向②	方向③
	国道199号	国道199号	白山1号
	新若戸道路開通(H24.9.15) 若戸大橋・新若戸道路無料化 (H30.12.1)	新若戸道路開通(H24.9.15) 若戸大橋・新若戸道路無料化 (H30.12.1)	対策無し
旅行速度			
現地調査	渋滞無し 旅行速度20km/h以上のため、渋滞の有無のみ確認	渋滞無し 最大滞留長:150m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長:60m 最大渋滞長: 0m
通過時間	旅行速度20km/h以上のため、渋滞の有無のみ確認		

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	91秒	59秒
青時間比	57%	37%
サイクル長	160秒	

R2.6.29(月) 8時台

※通過時間の検証基準:
信号2回以上待ちの発生頻度が5%未満の場合、問題なしと設定

経過観察　※現地調査時点で新型コロナウイルスの影響により交通状況が例年と異なっていることが確認されたため、次年度再検証を実施予定。

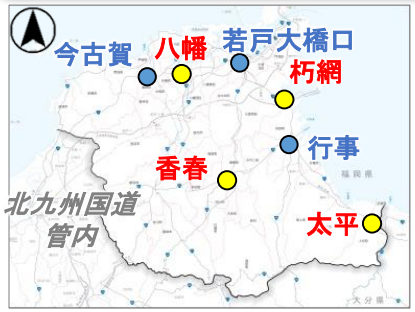
2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【報告】

【参考】現地調査時点の交通状況（新型コロナウイルスの影響）

○現地調査を実施した6月時点の交通状況について、**新型コロナウイルスの影響有無を把握するため、交通量を昨年同月と比較。**

○交通量の減少は縮小傾向だが、**昨年同月と比べ、まだ開きがある状況**。（香春地区の休日を除き、平日・休日ともに昨年と比べて1割～3割減少）

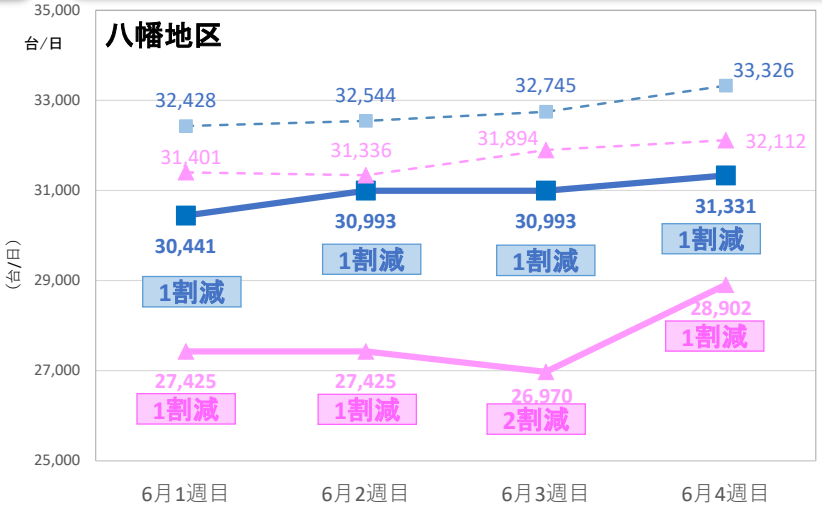
主要渋滞箇所 トラカン位置図

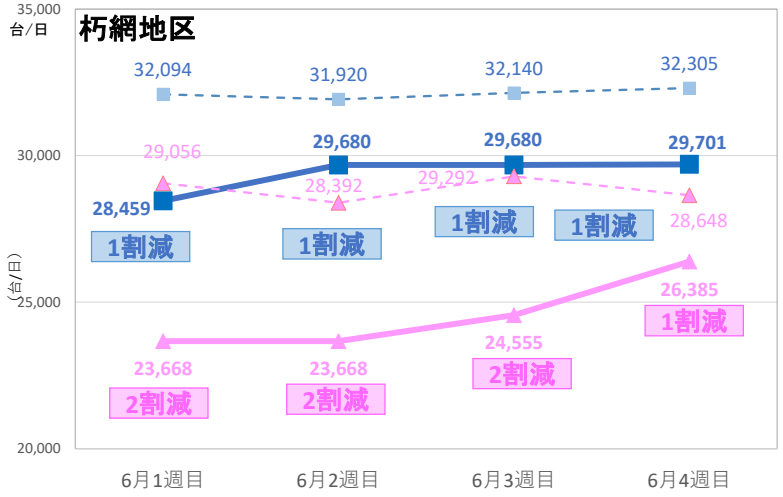


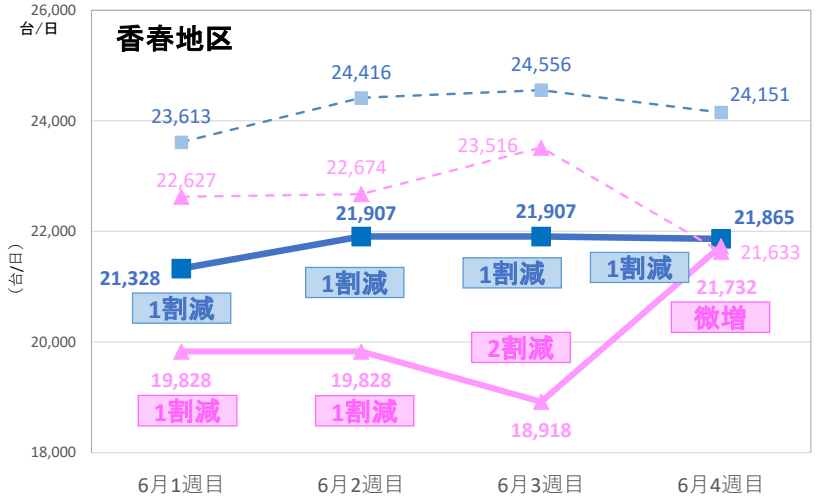
● 主要渋滞箇所（解除候補）
● トラフィックカウンター設置

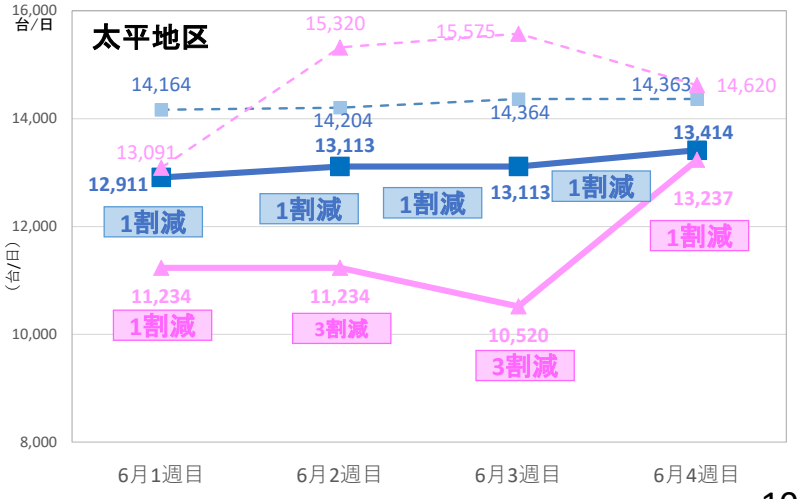
R2年平日平均　R1年平日平均
R2年休日平均　R1年休日平均
□ は前年比

断面交通量の変化









資料：トラカン交通量、R2.6は速報値
（北九州国道事務所提供）

3. 福岡県内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**

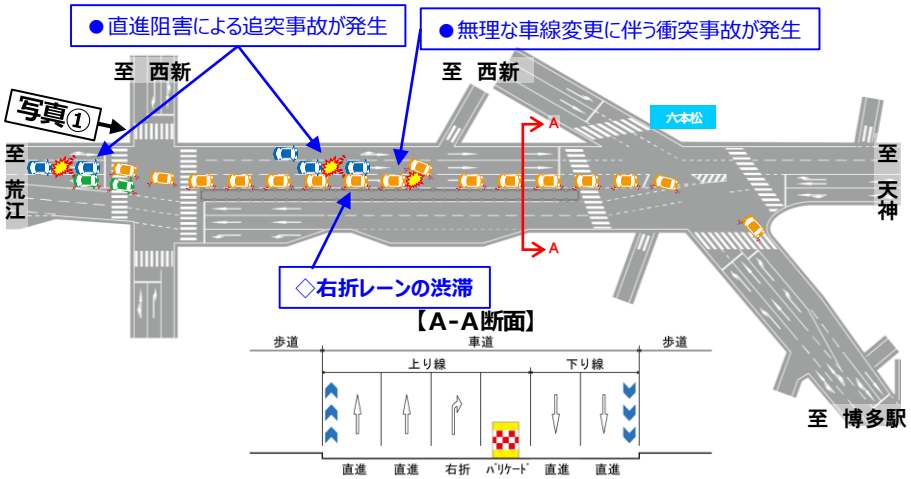
●六本松交差点改良の整備概要(令和元年11月30日完了)及び対策効果(速報)

※この地図は、国土地理院発行の地形図を使用したものである。

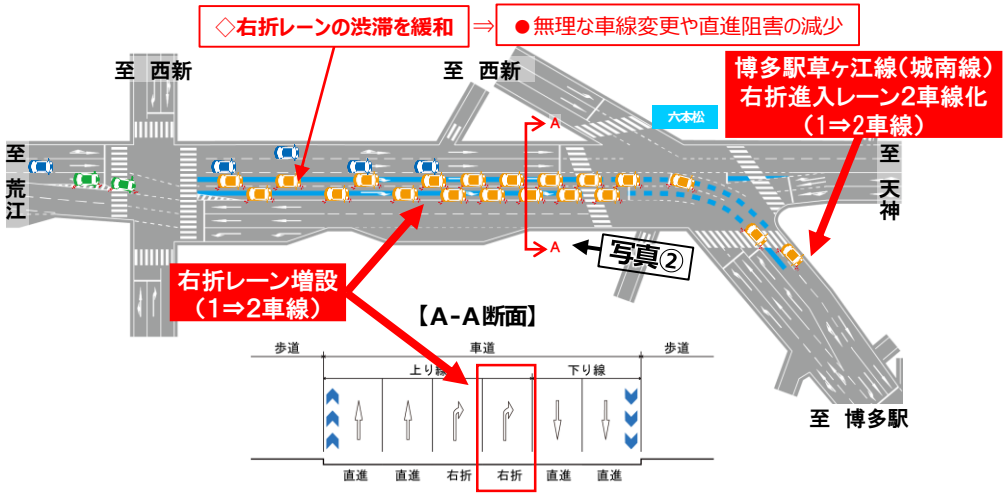
【整備前後の交通状況】

※R2.2.5(水)7時台撮影

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



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

【渋滞長】最大約20m
(約290m減少)

※渋滞長調査結果(R2.2.5(水)朝ピーク時)

【平均速度】約16km/h
(約5km/h向上)

※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. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(2)国道3号川瀬交差点改良　／　福岡国道事務所　・・・対策完了

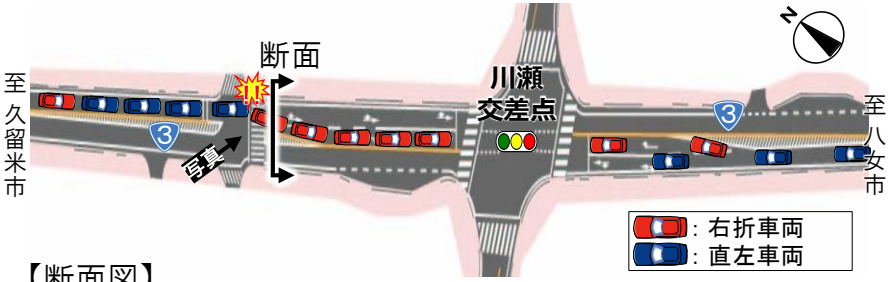
○令和2年2月に川瀬交差点の国道3号**北側流入部(下り方向)の右折レーン延伸が完了**し、右折レーンでの容量増加に伴い、北側流入部(下り方向)では、約1km/hの速度向上を確認。

●川瀬交差点改良の整備概要(令和2年2月設置)及び対策効果(速報)

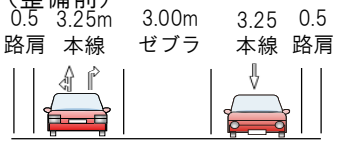
【整備前後の交通状況】　※R2.6.4(木)撮影

整備前　右折レーンの滞留による直進車阻害が発生し、渋滞が発生

整備後　右折レーンを延伸し、直進車阻害を緩和



【断面図】
(整備前)

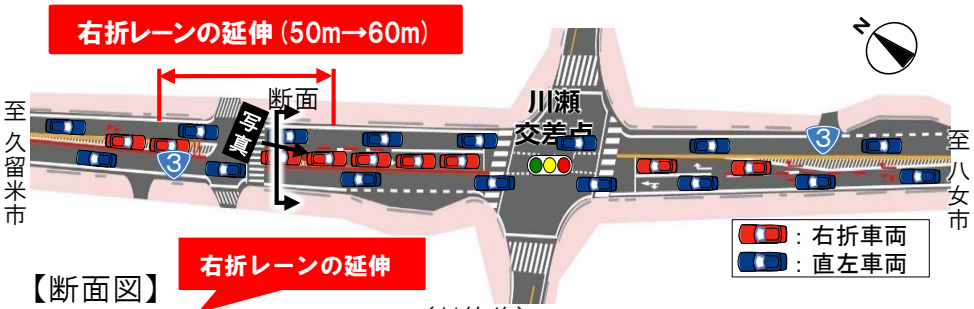


- 右折待ち車両が直進車両を阻害
- 後続車のブレーキを誘発し速度が低下

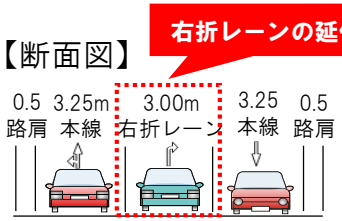
【渋滞長】　渋滞無し　　**【平均速度】　約18km/h**

※渋滞長調査結果(H24.10.16(火)タピーク時)
北側流入部(国道3号)を対象

※ETC2.0プローブ情報(H30.4～H31.3　平日17～19時)
北側流入部(国道3号)を対象



【断面図】
(対策後)



【渋滞長】　渋滞無し　　**【平均速度】　約19km/h**
(約1km/h向上)

※渋滞長調査結果(R2.6.23(火)タピーク時)
北側流入部(国道3号)を対象
※東側流入部(県道)で150mの渋滞が発生

※ETC2.0プローブ情報(R2.3 平日17～19時)
北側流入部(国道3号)を対象

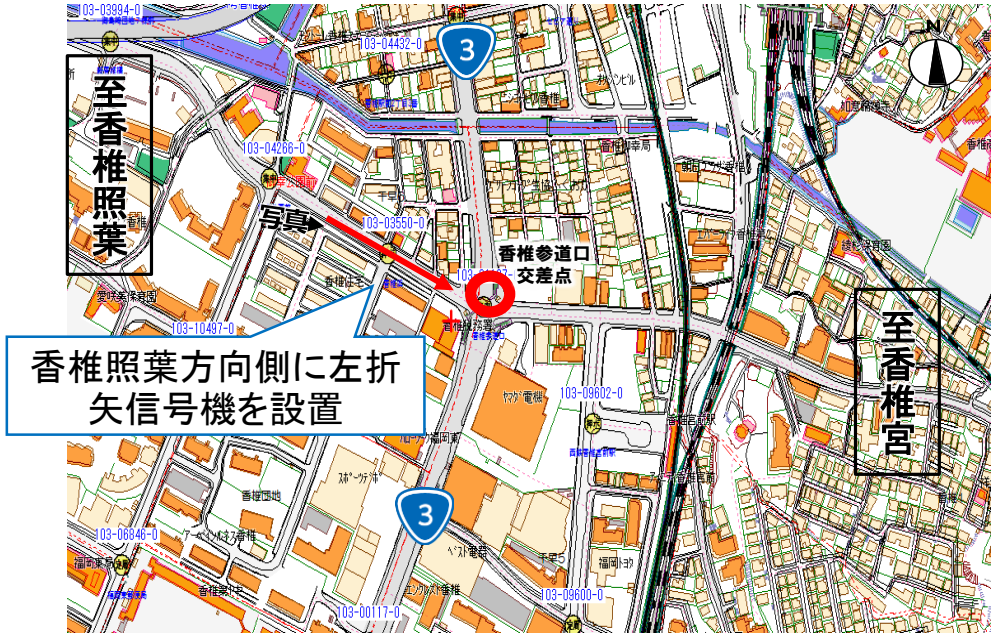
3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

（3）国道3号香椎参道口交差点（信号現示改良） / 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が、従道路の香椎照葉方向側に左折矢信号機を設置することで、左折車による後続車の阻害が解消し、香椎照葉方向で約1km/hの速度向上を確認

●香椎参道口交差点改良（令和2年1月23日設置）の整備概要及び対策効果（速報）



【整備前後の交通状況】

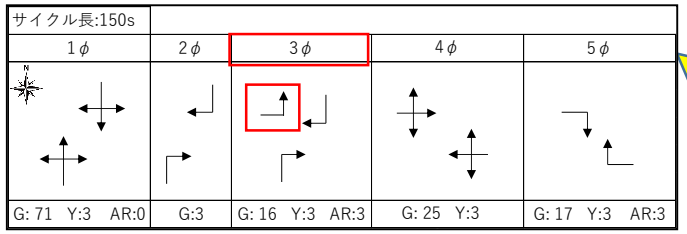
※R2.6.23（火）7時台撮影

整備前 左折レーンの滞留による直進車阻害が発生し、渋滞が発生

【渋滞長】 最大約130m
※渋滞長調査結果（R1.6.22（土）タピーク時）
西側流入部を対象

【平均速度】 約14km/h
※ETC2.0プローブ情報（H31.3 17～19時平日平均）
西側流入部を対象

整備後 左折矢印を設置することで、直進車阻害を緩和し、渋滞を解消



3φにて、香椎照葉側に、左折信号機を設置

【渋滞長】最大約130m
※渋滞長調査結果（R2.6.23（火）タピーク時）
西側流入部を対象

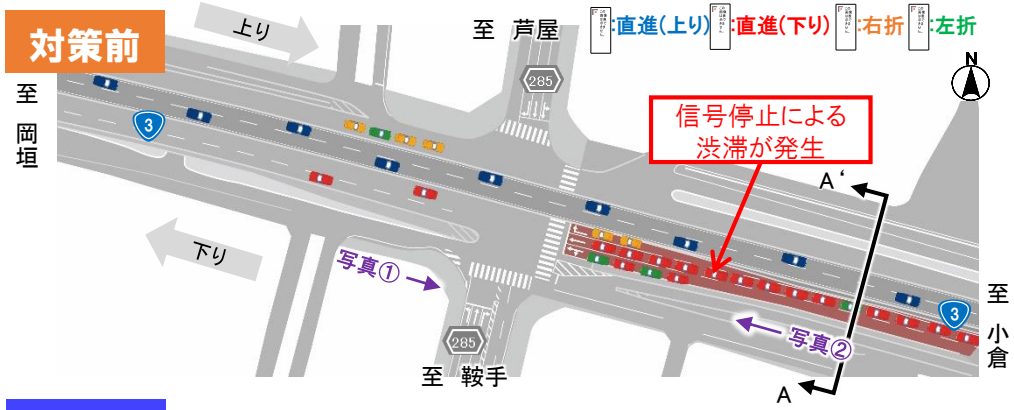
【平均速度】約15km/h
※ETC2.0プローブ情報（R2.3 17～19時平日平均）
西側流入部を対象

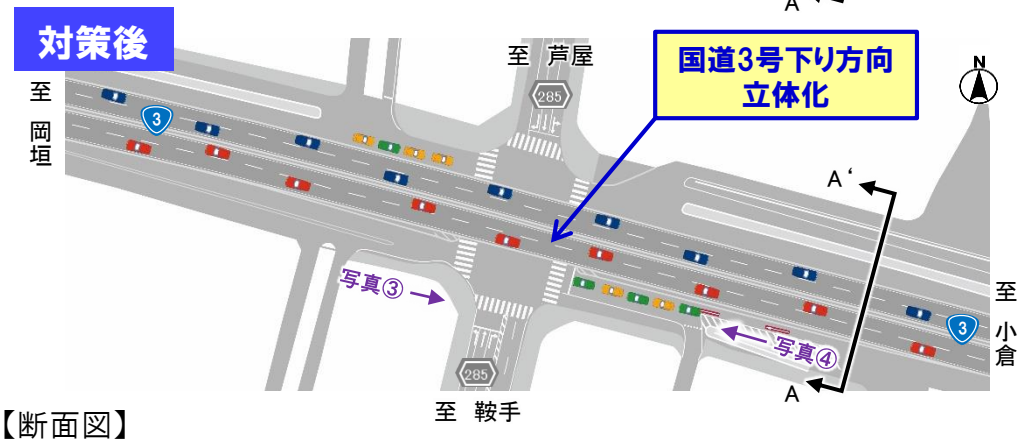
3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(4)国道3号今古賀交差点改良　／　北九州国道事務所・・・対策済

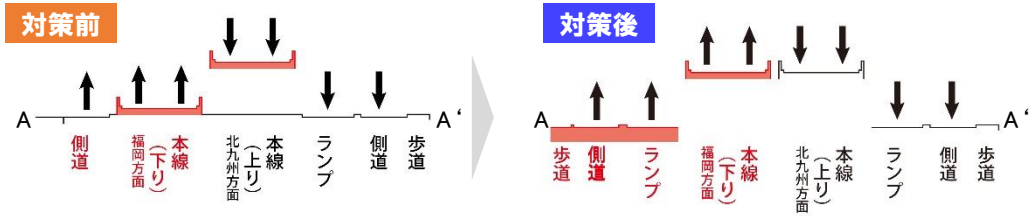
○平成31年2月に今古賀交差点の立体化が完了。(国道3号下り方向の立体化が完了。上り方向は立体化済み)
○国道3号下り方向の**立体化により、信号停止がなくなり渋滞が解消**。

●今古賀交差点改良の対策内容

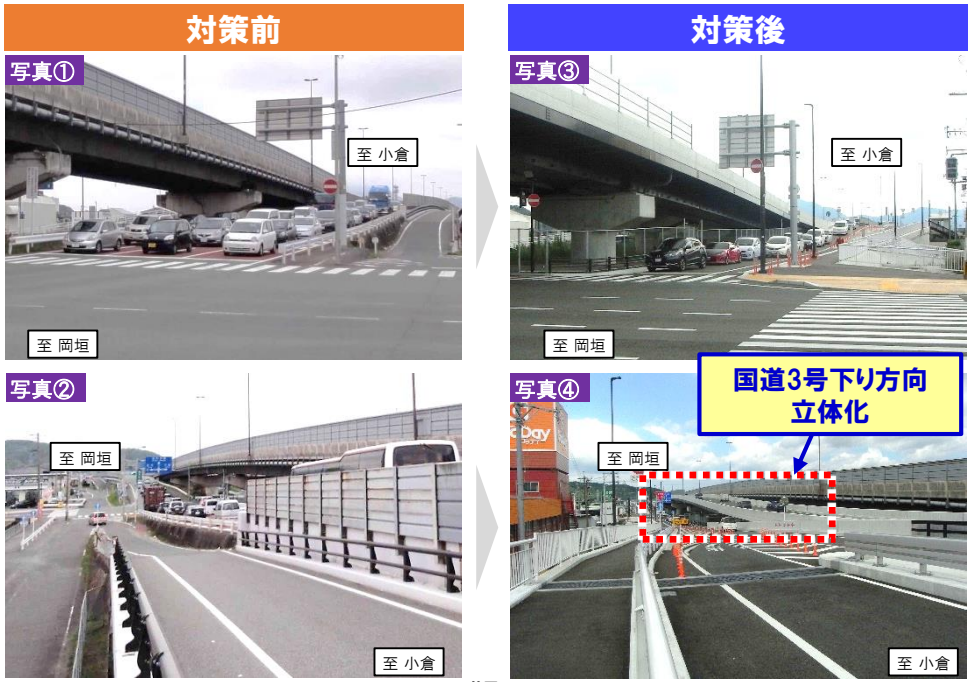




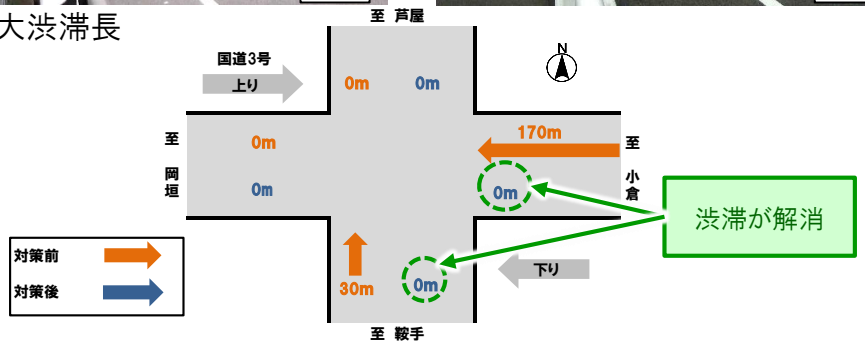
【断面図】



●対策前後の交通状況変化



■最大渋滞長



資料:交通実態調査結果(整備前:H25.10.1、整備後:R2.6.20)

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

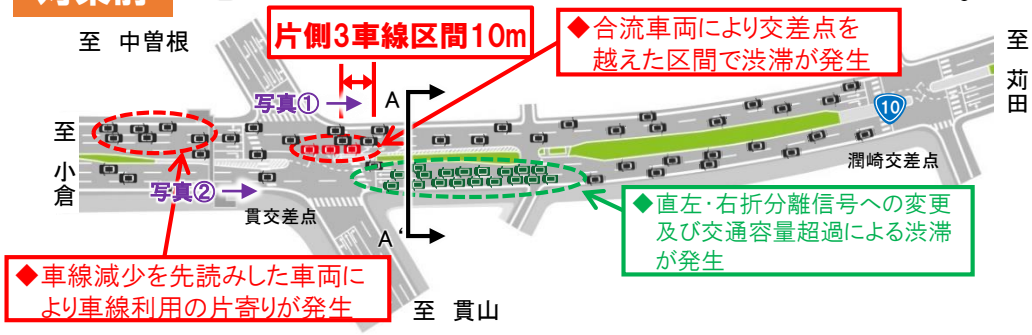
(5)国道10号貫交差点改良　／　北九州国道事務所・・・対策済

○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**。
○一方で、対策後も国道10号上り方向を除く**3方向で渋滞が残存**しており、今後**更なる渋滞緩和に向けた対策検討を実施**。

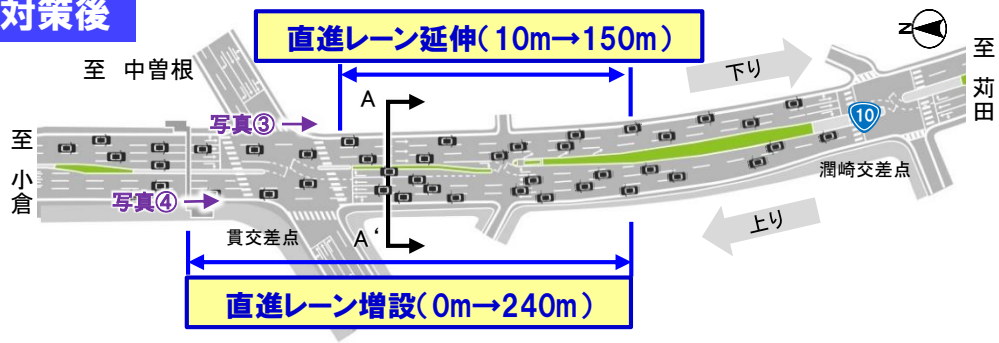
●貫交差点改良の対策内容

対策前

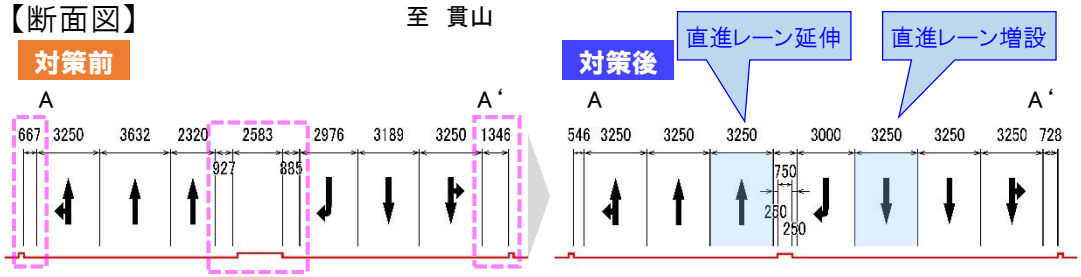
：通常交通　：合流交通　：渋滞交通



対策後



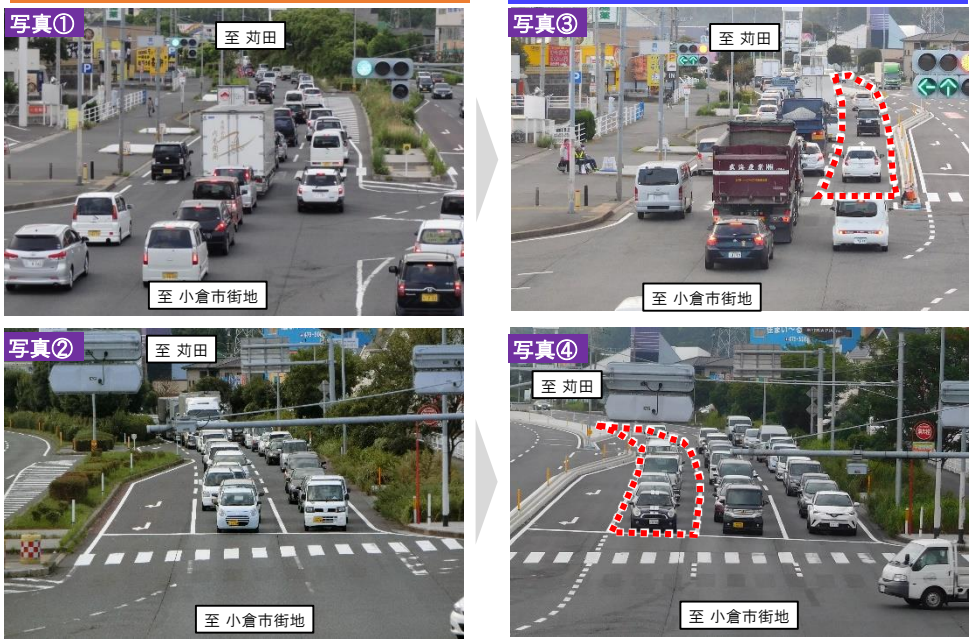
【断面図】



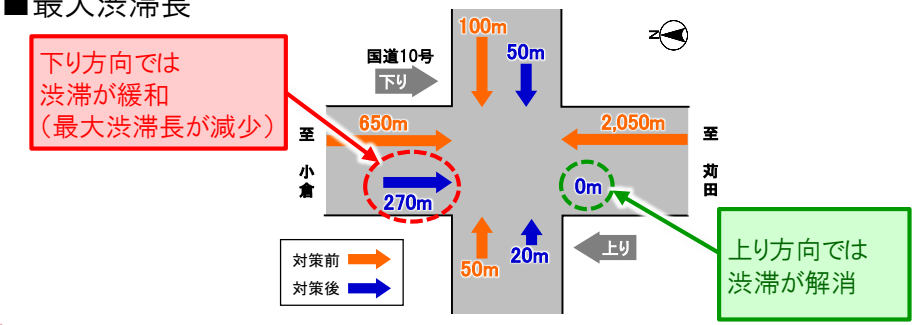
●対策前後の交通状況変化

直進レーン延伸により交通が整流化

対策前　　**対策後**



■最大渋滞長



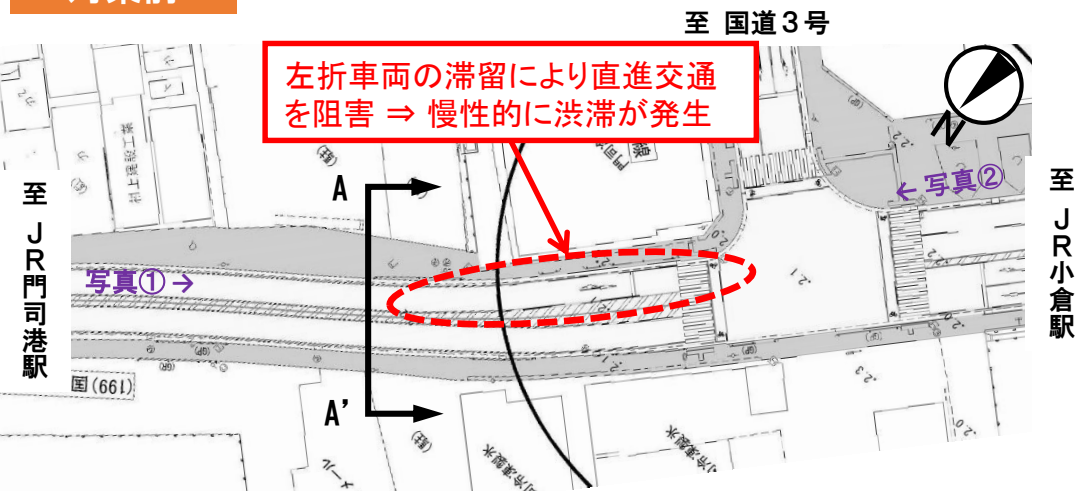
資料：交通実態調査結果（整備前：H29.10.18（水）（朝ピーク）、整備後：R1.10.12（火）（朝ピーク））

(6)国道199号大里本町三丁目交差点改良　/北九州市・・・対策済

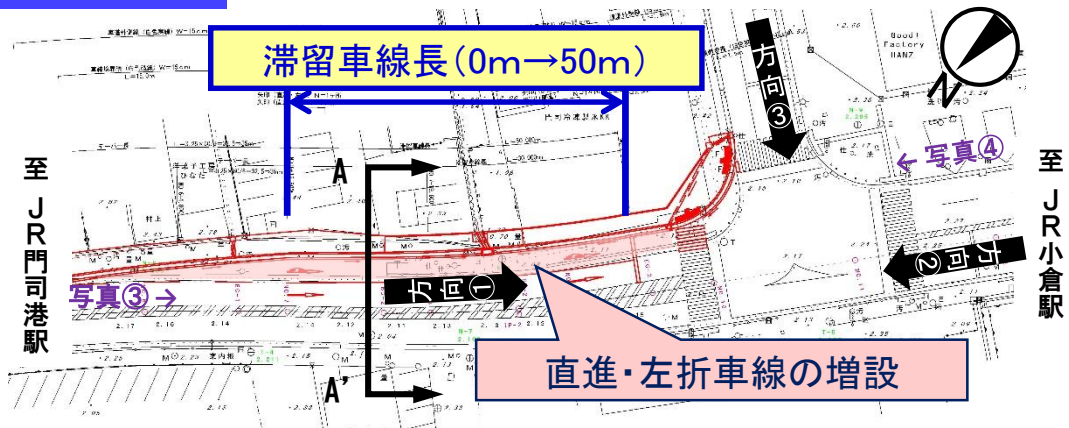
○平成30年度に直進・左折車線の増設が完了。
○交通が整流化したことにより、国道199号の旅行速度は双方向とも、20km/h以上に向上。

●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

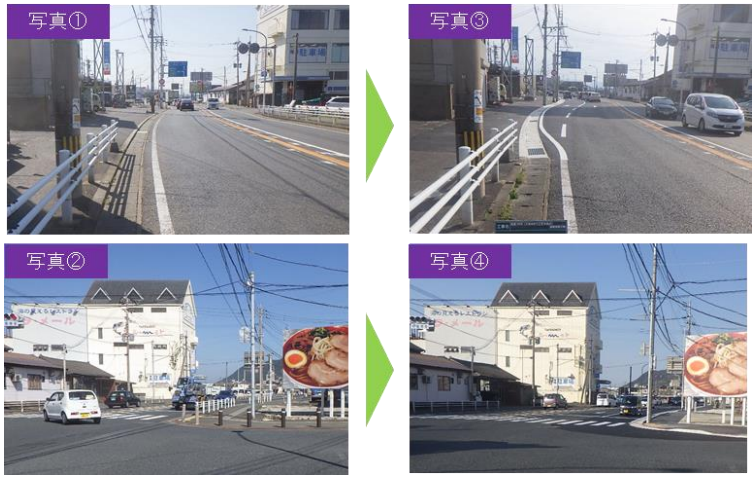


対策後

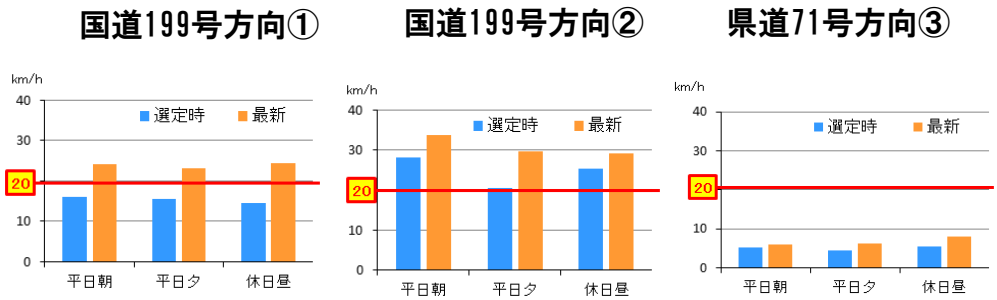


●対策前後の交通状況変化

対策前　　**対策後**



■旅行速度



資料：選定時（H24.4～H24.8プローブデータ）、最新（H31.3～R2.2 ETC2.0プローブデータ）

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

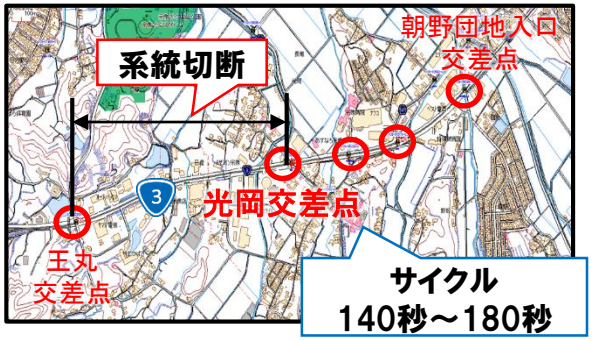
(7)国道3号光岡交差点(信号現示改良) / 福岡県警察・・・対策済

【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、王丸交差点との系統を切断

○国号3号の福岡市向き(東側流入部)の**渋滞が解消**

●光岡交差点改良の整備概要及び対策効果(速報)



●対策前後の交通状況変化

対策前

対策後 ※R2.7.12(日) 撮影

対策前	北九州市側の交差点に比べ、主方向の青現示が短いため渋滞が発生
対策後	国道3号の青時間が増加

＜青時間の比較＞ 休日

	変化前	最新	差分
県道92号(方向①④)	33秒	33秒	±0秒
国道3号(方向②③)	75秒	114秒	+39秒

＜渋滞長の比較＞ 休日昼

		方向①	方向②	方向③	方向④
最大渋滞長	対策前	40	20	140	10
	対策後	10	20	0	40

資料:信号現示変化前【H27.2.15 (日)休日昼ピーク調査結果】
最新【簡易交通実態調査(R2.7.12(日)休日昼ピーク)調査結果】

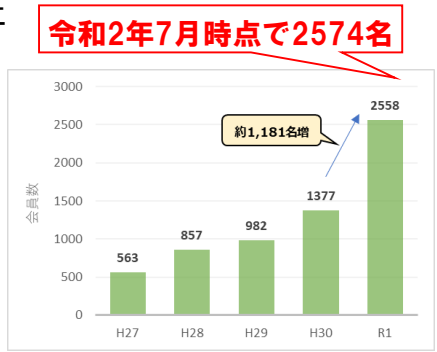
3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

（8）ソフト対策実施事例：モビリティマネジメント　／　福岡県・福岡市・福岡国道事務所等　・・・継続して実施中

○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

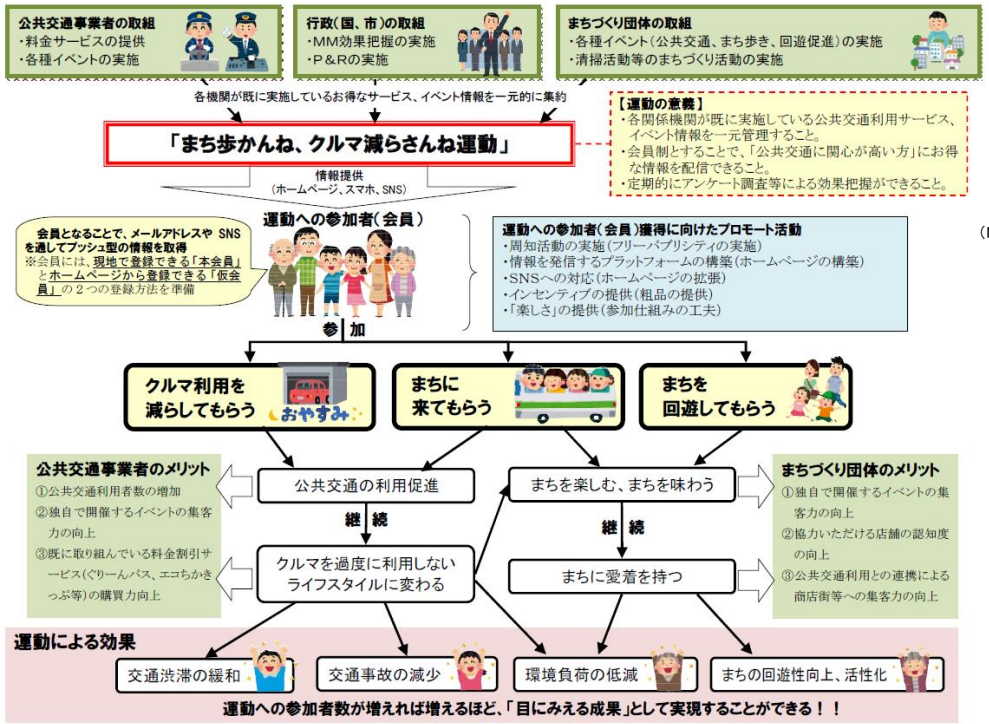


▲ 掲示ポスター（春季）

昨年度実績
【春季】令和元年5月12日（日）～6月9日（日）
G20福岡会議と連携した取組を実施

【秋季】令和元年10月14日（月）～12月28日（土）
2次元バーコード・NFCタグ・スマホアプリを用いた取組を実施

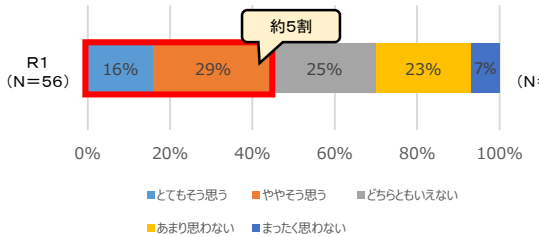
▲ スマホアプリ利用例



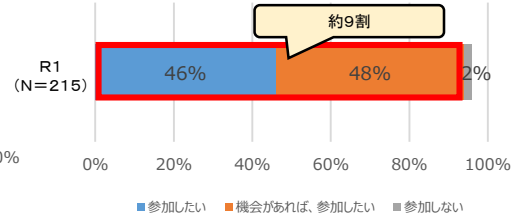
▲「まち歩かんね、クルマ減らさんね運動」の立ち上げによる効果波及イメージ

【秋季取組のアンケート結果】

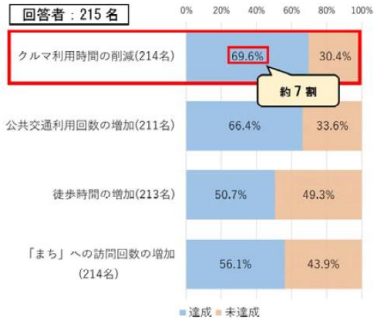
（質問1）まちくる運動について、参加しやすいと思いましたか？



（質問2）まちくる運動を継続的に実施するとした場合、参加したいと思いますか？



目標の達成状況（令和元年度）



取組実績（運動参加者1人当たり平均）

取組項目	実績
クルマ利用時間（100名）	**104.9**（分/週・人）削減
公共交通の利用回数（100名）	**1.9**（回/週・人）増加
徒歩時間（100名）	**318.3**（分/週・人）増加
まちへの訪問回数（100名）	**1.5**（回/週・人）増加

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(9)ソフト対策実施事例：フリンジパーキング　／　福岡市　・・・実施中

○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実施箇所

●フリンジパーキングの実証実験

フリンジパーキングの取組状況

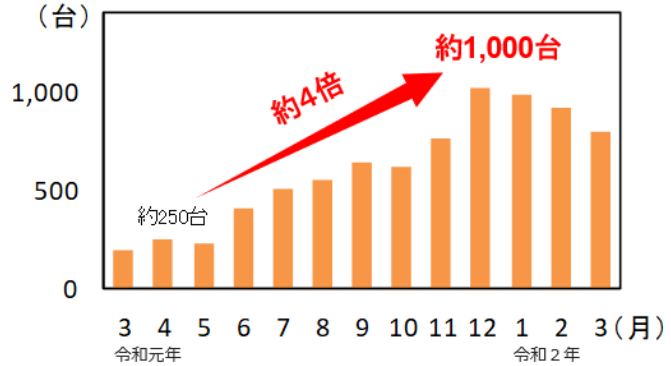
➢ 平成31年3月から長期実証実験に着手

・実施期間　平成31年3月~令和3年３月
・対象駐車場　［天神北］ボートレース福岡
トラストパーク北天神 NEW!! (R2.4~)
［天神南］グランドパーキング
・駐車料金　天神に行く方限定 最大500円
・利用特典　乗車人数分のバス片道乗車券贈呈

天神に行く方限定 駐車料金最大 500円 ＋ 乗車人数分 バス片道 無料

フリンジパーキングの利用状況

➢実験開始以降，利用者は着実に増加し，12月には月間利用台数が1,000台を超えた。
➢2月以降，新型コロナウイルスによる外出自粛の影響で利用者が減少。



※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

（10）ソフト対策事例：連節バス　／　北九州市

●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

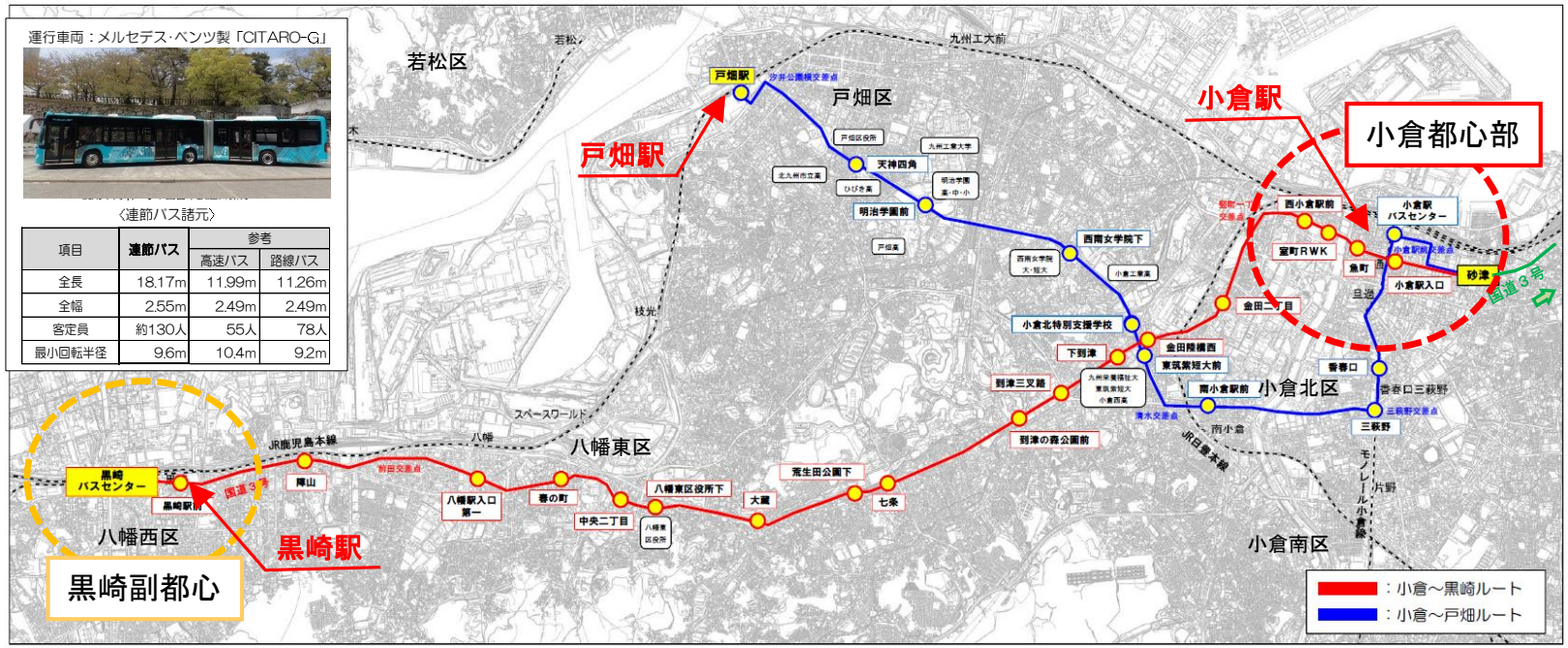
対策
◎ 地域や生活行動に応じたバス路線の見直し
『地域密着型バスネットワークの提供』
➢連節バス導入による効率化・・・令和1年7月から運行開始（2台体制）
➢走行空間整備による　　令和2年8月ダイヤ改正（6台体制）
定時性や速達性の確保・・・規制箇所にカラー舗装

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	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	9.6m	10.4m	9.2m

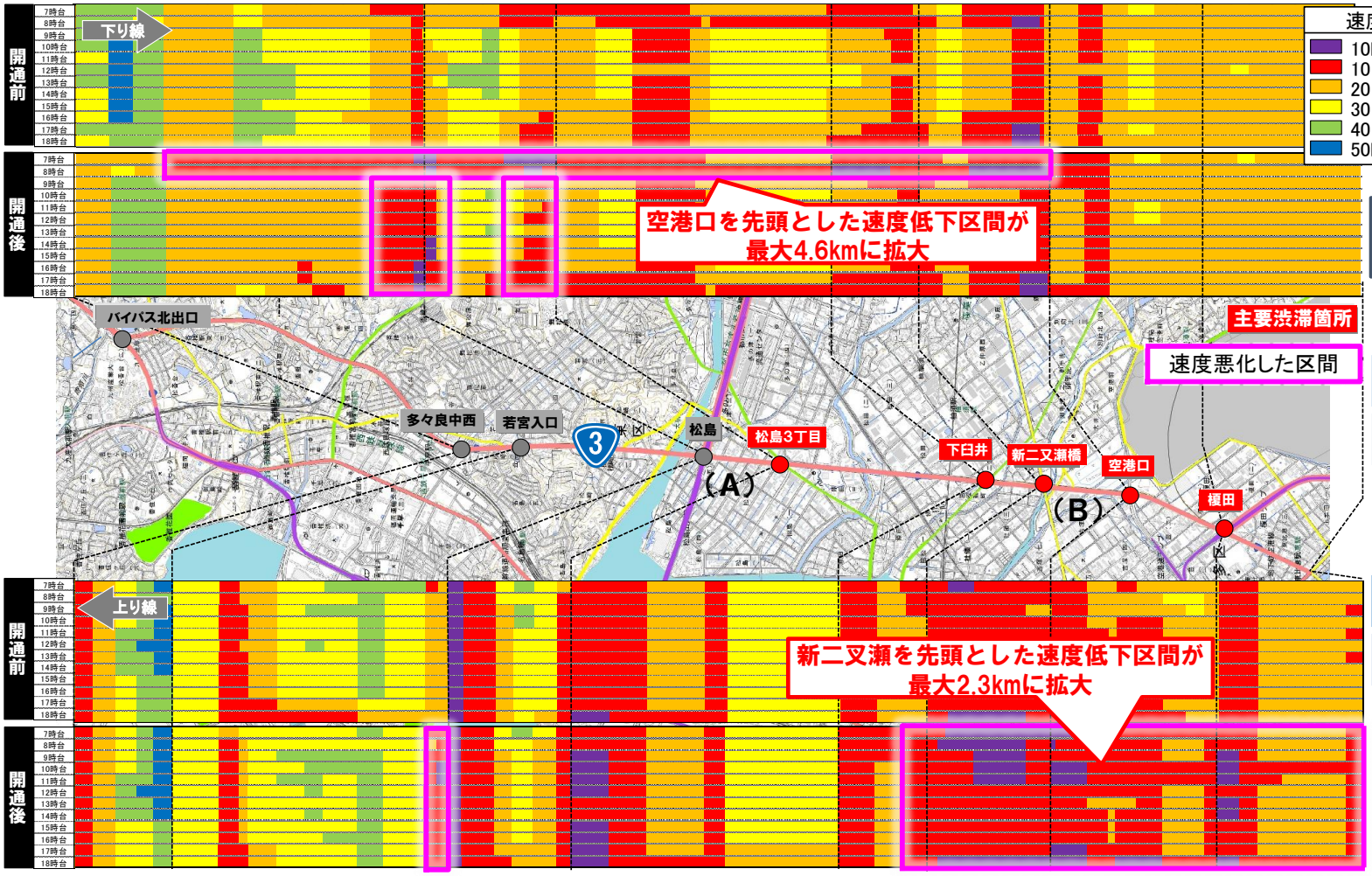
資料：北九州市提供資料

4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【検討状況説明】

(1)国道3号博多バイパスにおける現状と課題

○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**
○特に**空港口や新二又瀬橋を先頭とした速度低下区間が連続**

■整備前後の交通状況(平日:博多バイパス)



博多BP全線開通前後の交通量

松島交差点(A)

開通前(H30.3.6)	28,422(台/12h)
開通後(H31.3.19)	35,404(台/12h)

新二又瀬橋交差点(B)

開通前(H27年度)	44,602(台/12h)
開通後(R1.6.25)	50,645(台/12h)

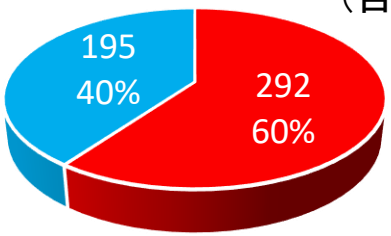
データ:ETC2.0プローブ情報(開通前:H29年度平日、開通後:H30年度平日)

Copyright(c) ＮＴＴ空間情報All Rights Reserved

（2）国道3号博多バイパスの課題に対する検討（その1）

・博多バイパスの課題に対する対応

○速度低下が発生している下臼井～空港口において、交通の課題を踏まえ、これまで渋滞対策の検討を進めてきた。



（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。

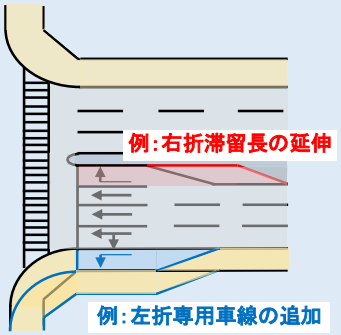
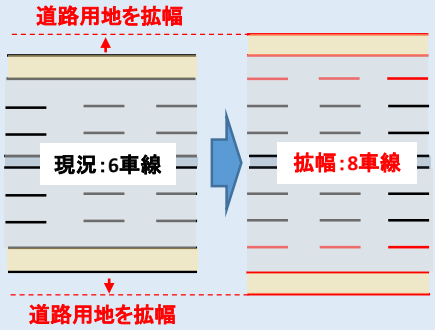
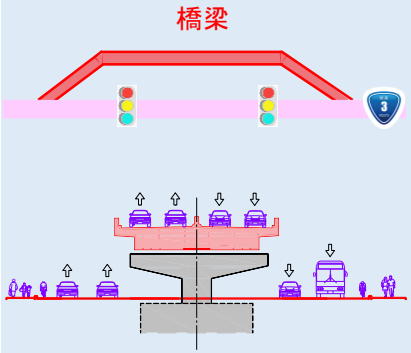
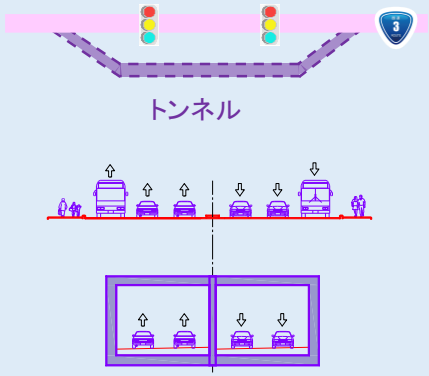
・博多バイパス全線開通後、下臼井～空港口間の混雑が著しく悪化。さらに将来も交通の増加が見込まれる。（福岡空港の滑走路増設予定）

・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）国道３号博多バイパスの課題に対する検討（その２）

・博多バイパスの課題に対する対応

〇下臼井～空港口における渋滞対策として、複数案にて検討した。
〇検討した結果、立体交差（③案）を推奨案とする。

比較案	①交差点改良	②平面拡幅	立体交差	
			③高架	④トンネル
構造イメージ				
概要	・渋滞要因区間の交差点を改良する（車線数増加など）案	・渋滞が発生している区間の車線数を増加する（平面拡幅）案	・渋滞要因区間を立体交差する案 ※第4種の4車線以上の普通道路が相互に交差する場合は立体交差を原則とする。（道路構造令）	
課題等	・単路部の容量不足を解消する必要があり、交差点改良だけでは対策効果が低い。	・渋滞区間は連続した信号交差点が残るため、対策効果は低い。 ・現況6車線（交差点部はさらに付加車線が追加）からの車線数増加のため、交差点部での経路誘導の複雑化、安全面に懸念がある。 ・全面的に用地確保が必要となり、沿道の商業施設にも影響することから、困難である。	・高架構造にすることで渋滞が解消する。 ・高架下のスペースを街路として利用できる区間もあり、用地確保は限定的となる。（沿道商業施設への影響も少ない）	・トンネルが河川下を通過する際の必要離隔を確保すると、空港口の高架（既存都市計画）との接続が不可となる。
評価	△	△	○	×

4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【検討状況説明】

（２）国道３号博多バイパスの課題に対する検討（その３）

・博多バイパスにおける交通特性

〇連続立体案は、平面接続案より安全面で勝るが、事業費が高価となる。
〇平面接続案は、街路からの出入りが可能なため、連続立体案より利用交通量、利便性等で勝る。

比較案	連続立体案	平面接続案
構造イメージ		
概要	・渋滞要因区間を連続的に立体化する案	・渋滞要因区間内で平面接続する案
メリット	・分合流がなく、平面接続案より走行性で優位となる。	・通過交通に加え、空港利用などの交通も高架を 利用でき、空港等への定時性・速達性の確保・ アクセス強化に大きく寄与する。 ・街路の流出入が可能となり、高架の利用交通 量は連続立体案より増加する。
デメリット	・事業費が最も高価となる。 ・空港利用などの交通が高架を利用できず、 空港等への定時性・速達性の確保・アクセス 強化に寄与しない。 ・街路の流出入が不可となり、高架の利用交通量は平面接続案よりも減少する。	・分合流が生じるため、交通処理が必要となる。

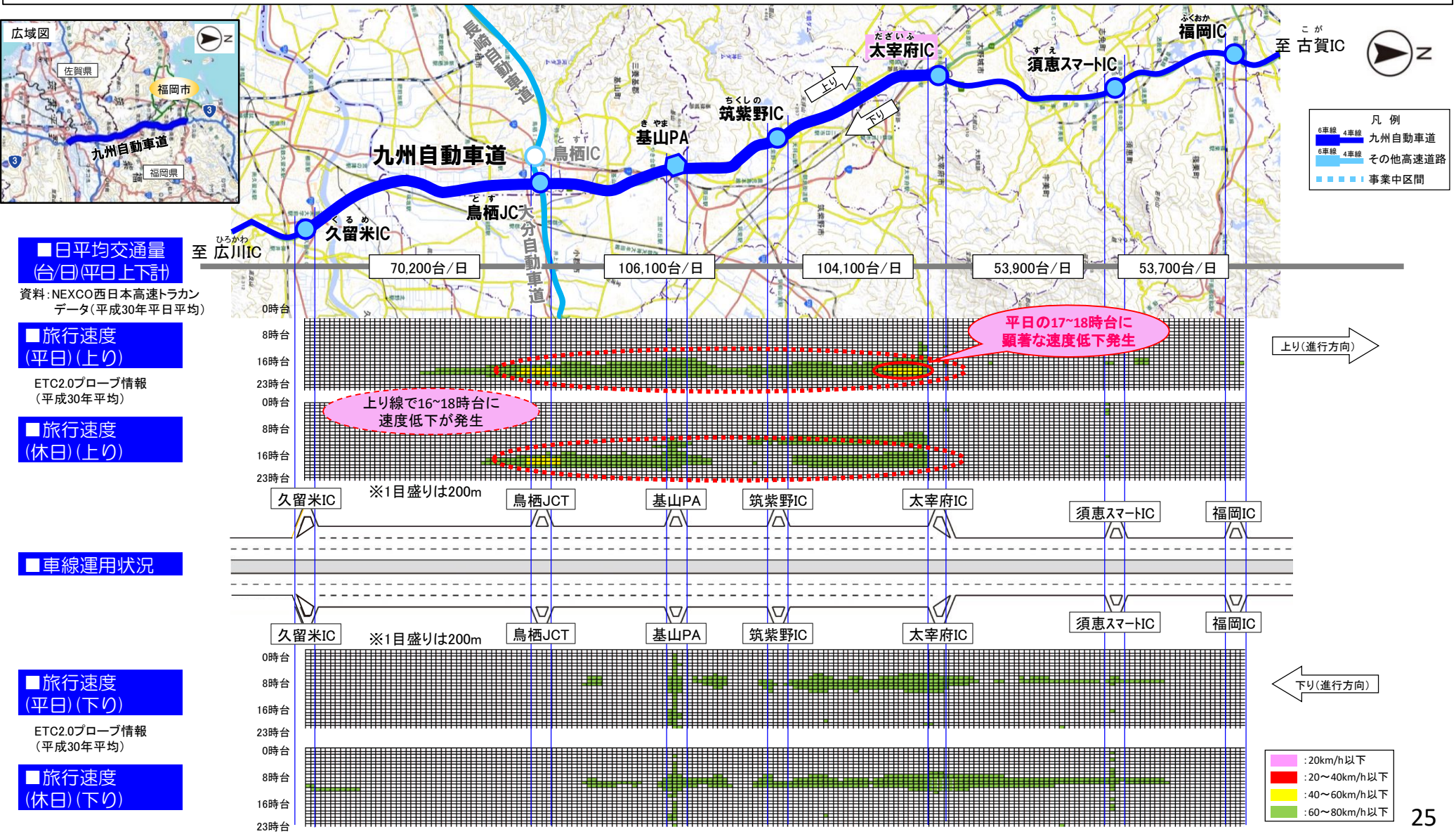
（３）国道３号博多バイパスの課題に対する今後の検討方針

〇渋滞要因区間の立体化に向け、関係機関との協議・調整、計画の立案、経済性・事業効果・事業性の検討を進める。

4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【渋滞状況報告】

（1）九州自動車道（福岡～久留米間）の渋滞状況（その1）

■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。

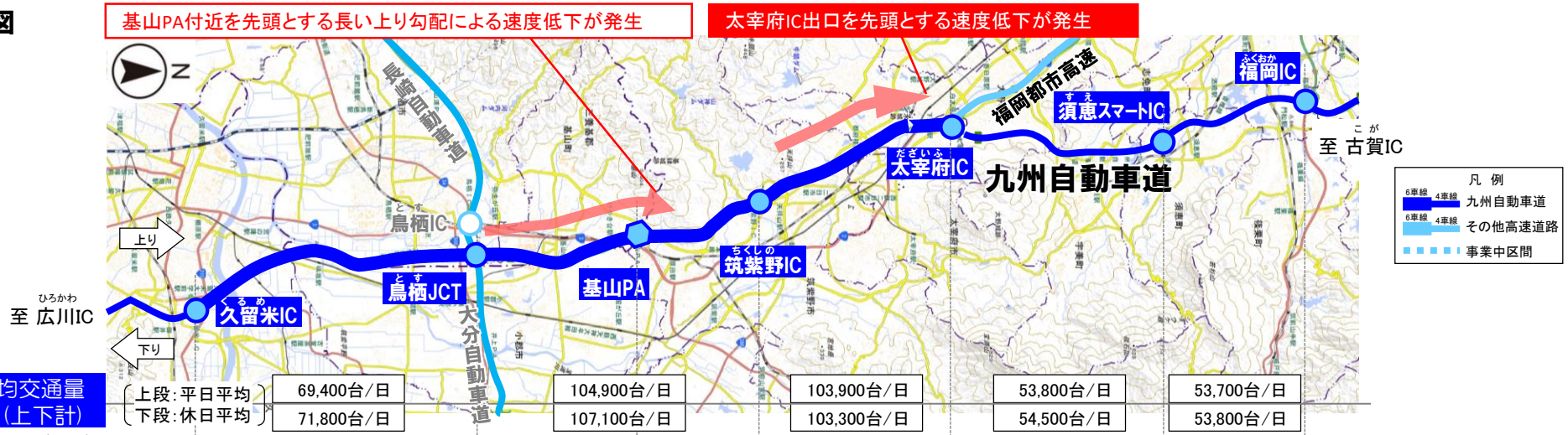


4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【渋滞状況報告】

(1)九州自動車道(福岡～久留米間)の渋滞状況(その2)

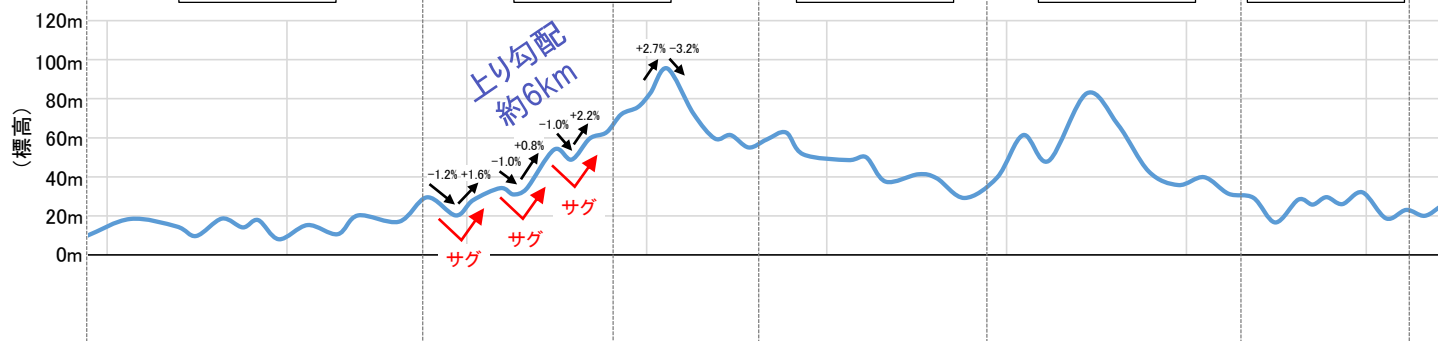
■鳥栖JCT～筑紫野IC間(上り線)は、基山PA付近(上り勾配の頂点部)を先頭に、速度低下が発生。
■筑紫野IC～太宰府IC(上り線)は、都市高速に流出する車両の集中により太宰府IC出口付近を先頭に、速度低下が発生。

■状況図

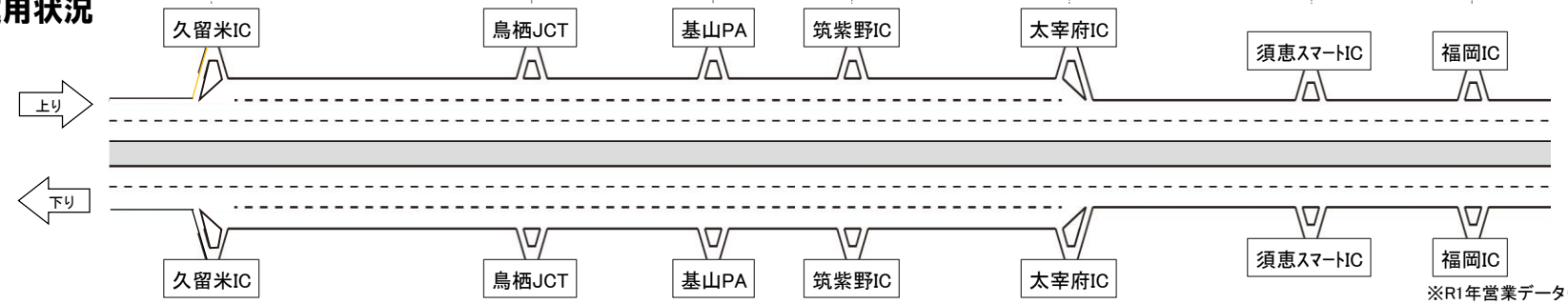


■日平均交通量(台/日)(上下計)					
上段:平日平均	69,400台/日	104,900台/日	103,900台/日	53,800台/日	53,700台/日
下段:休日平均	71,800台/日	107,100台/日	103,300台/日	54,500台/日	53,800台/日

■縦断勾配(%)



■車線運用状況

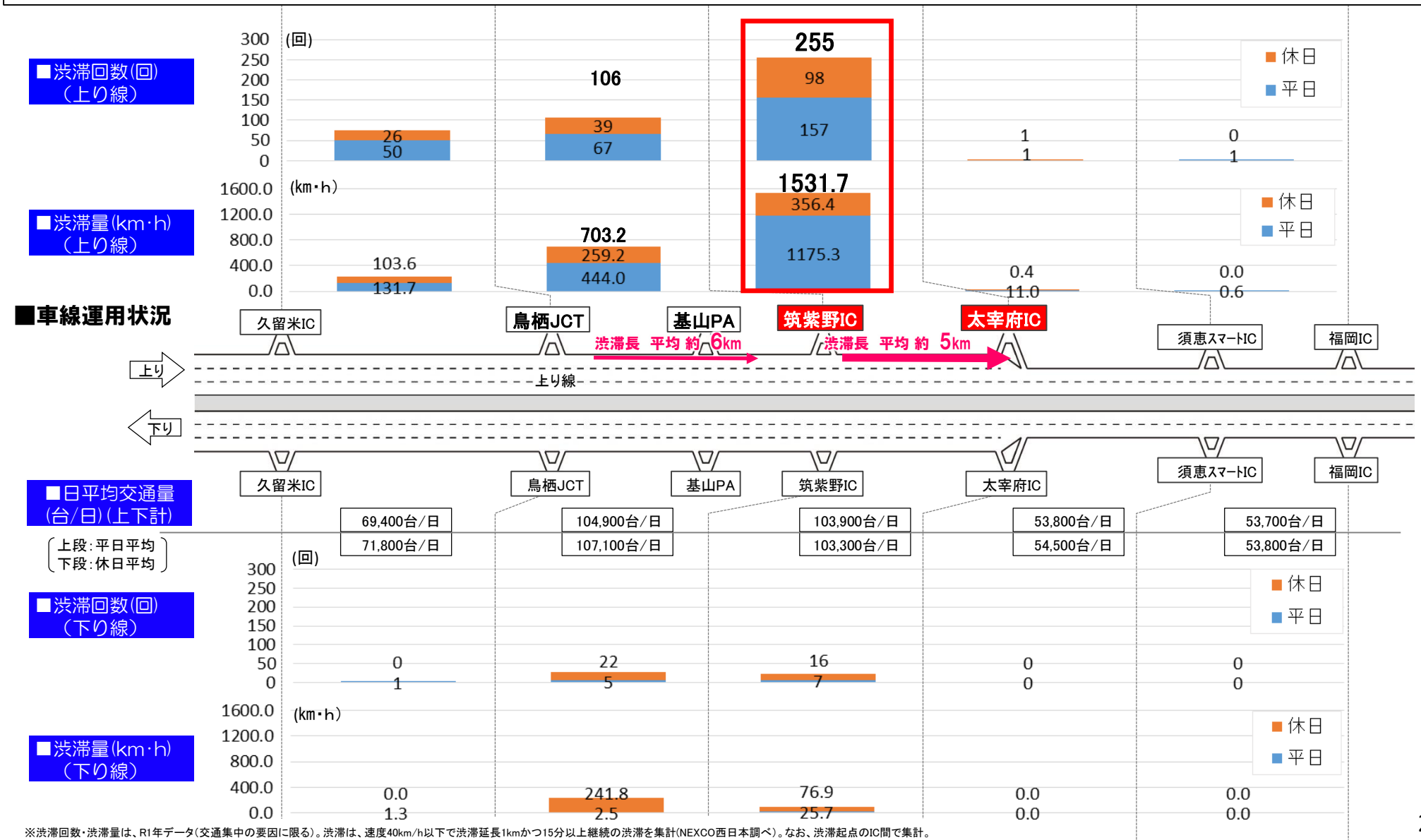


※R1年営業データ(NEXCO西日本)

4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【渋滞状況報告】

(1)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。



※渋滞回数・渋滞量は、R1年データ(交通集中の要因に限る)。渋滞は、速度40km/h以下で渋滞延長1kmかつ15分以上継続の渋滞を集計(NEXCO西日本調べ)。なお、渋滞起点のIC間で集計。

5. 福岡県内の対策方針について【報告】

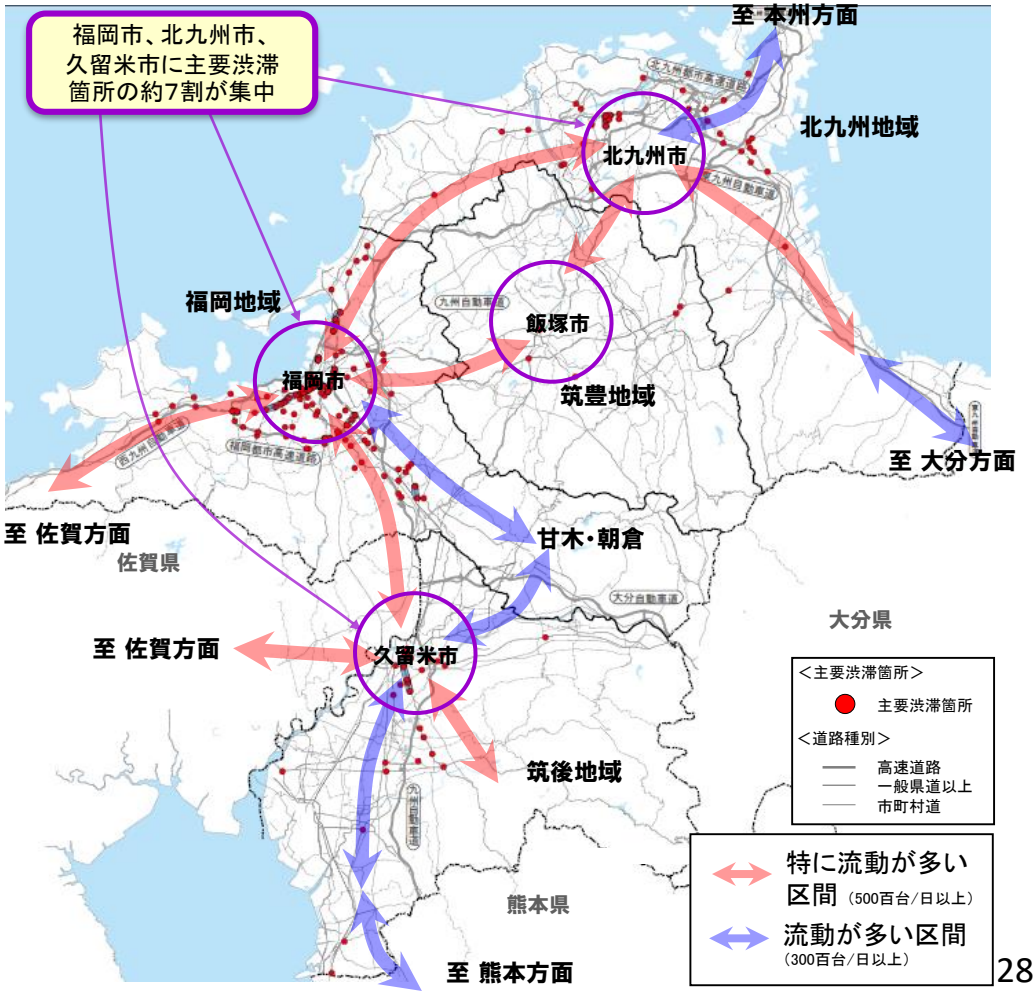
平成27年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会（H27.8開催）で確認

（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。
- 平成30年度：各エリアについて対策方針を策定

	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	○香春拡幅等の整備を推進 ○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

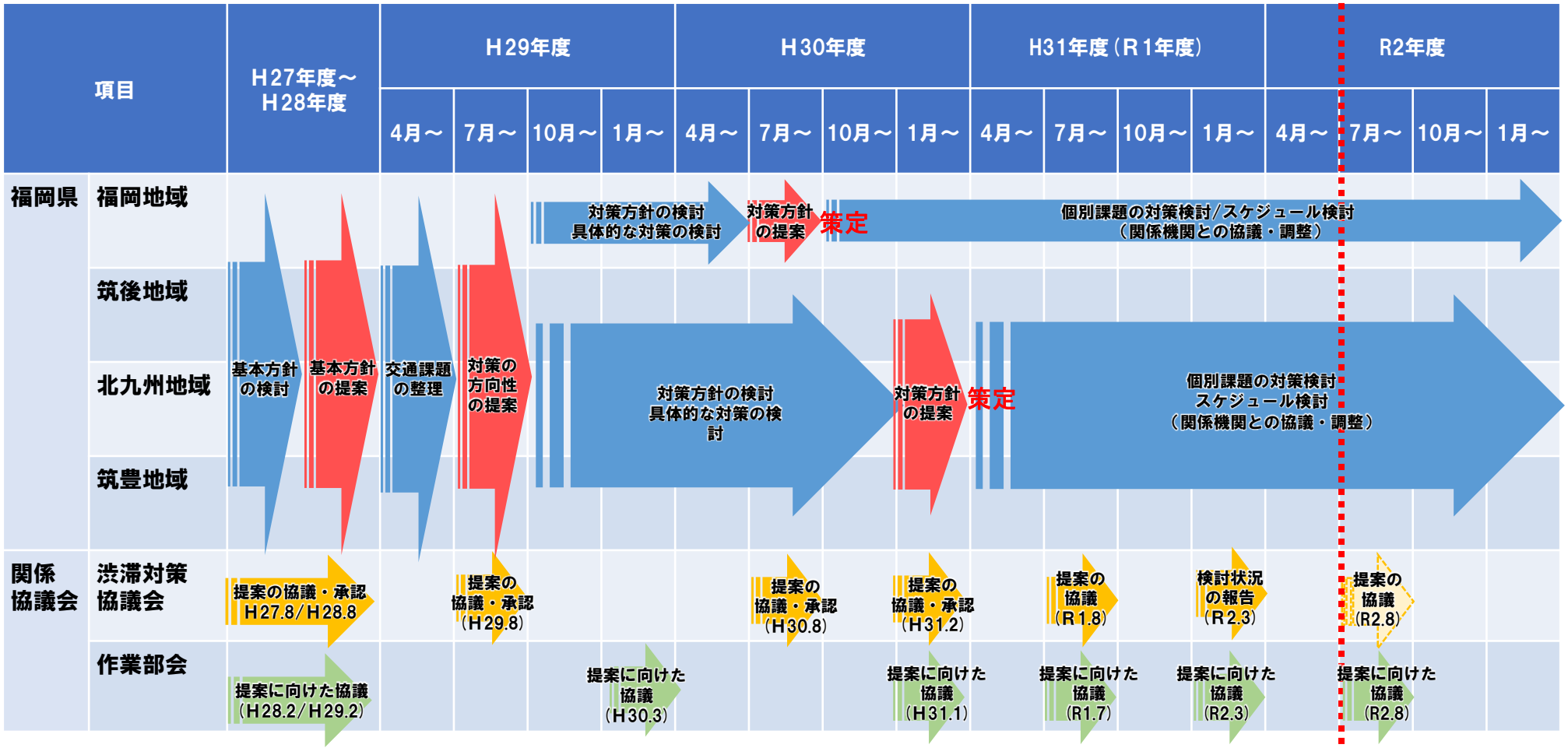


5. 福岡県内の対策方針について【報告】

（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。



6. 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

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

← 利用団体と連携（トラックやバス、タクシー・ハイヤー、観光協会等）

↓

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＞

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

6. 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 朽綱駅入口付近(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 ○ R2年度実施予定
	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 ○ R2年度実施予定
	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 ○R2年度より着手予定

○：主要渋滞箇所
○：対策実施済箇所

6. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(2)国道208号船津町交差点改良　／　福岡国道事務所・・・R2年度対策実施予定

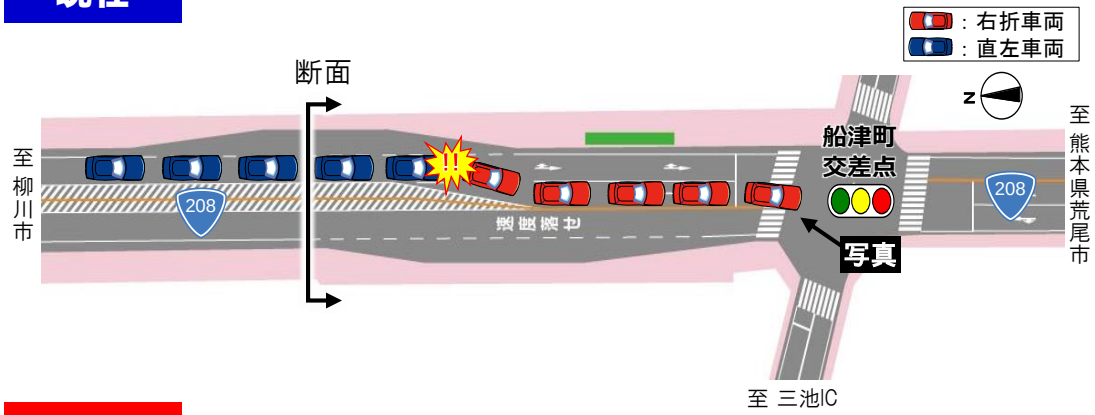
○船津町交差点では、国道208号北側において、右折レーンをはみ出す右折待ち車両が後続の直進車両を阻害。
○ゼブラ帯を活用した右折レーンの延伸(30m⇒60m)により、渋滞緩和に寄与

●船津町交差点改良の整備概要(R2年度実施予定)

●広域図

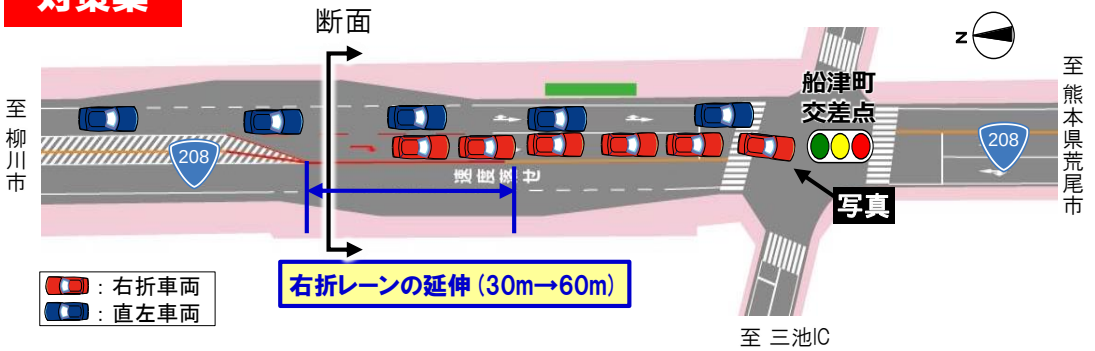
●交差点周辺

現在

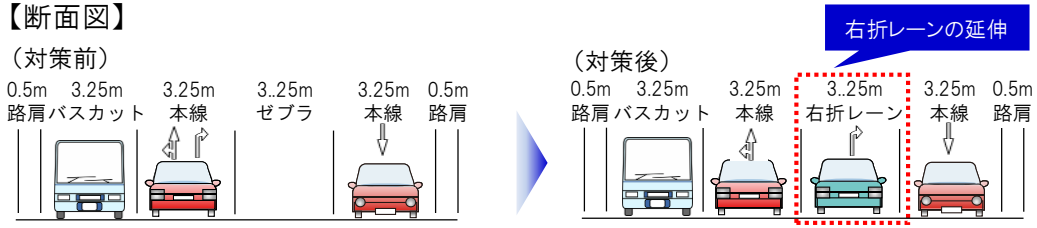


◆右折待ち車両が直進車両を阻害
◆後続車のブレーキを誘発し速度が低下

対策案



【断面図】



6. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(3)国道202号今宿大塚交差点改良 / 福岡国道事務所・・・R2年度対策実施予定

○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(R2年度実施予定)

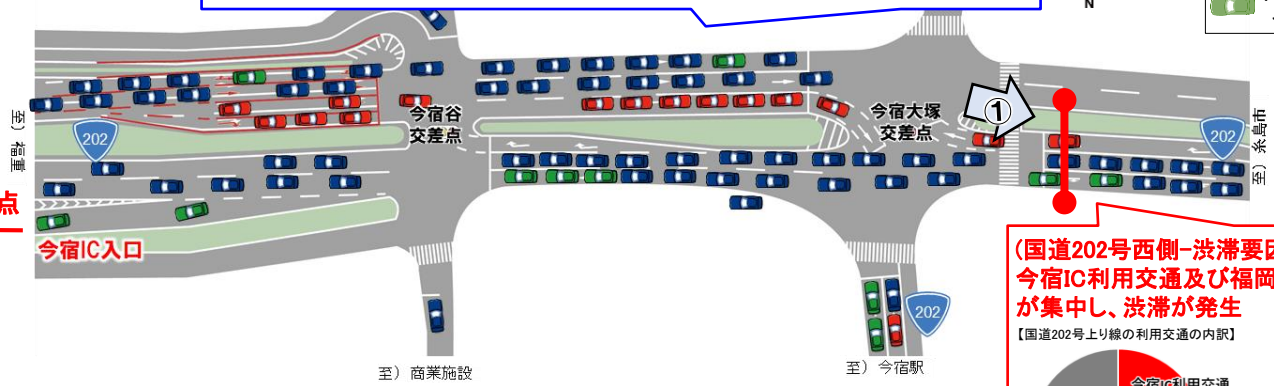
●広域図

●交差点周辺

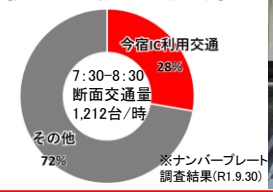
Copyright(c) ＮＴＴ空間情報All Rights Reserved

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阻害を解消
(車線幅員縮小、市道側拡幅)



(国道202号西側-渋滞要因)
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



対策案

6. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

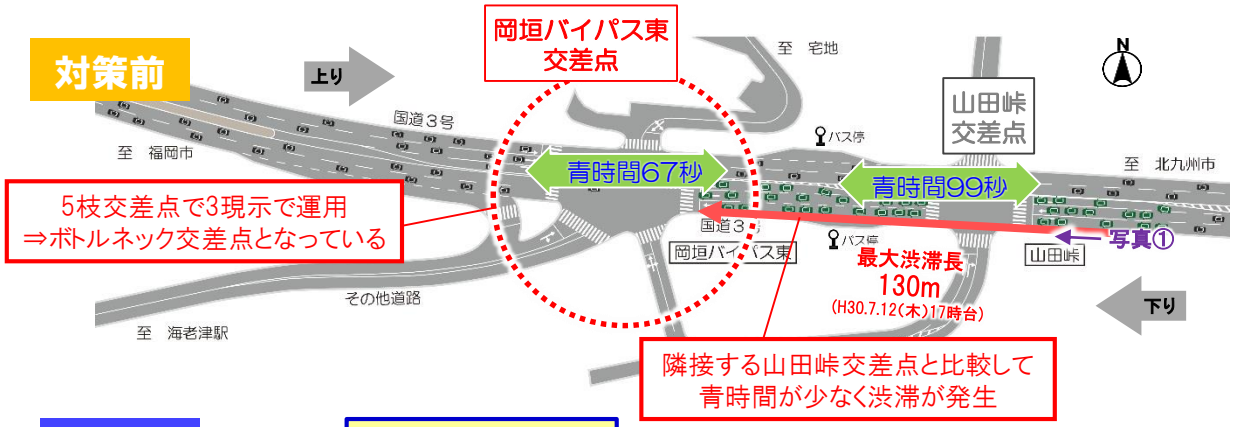
（4）国道3号岡垣（おかがき）バイパス東交差点　／　北九州国道事務所・・・R2年度より対策着手

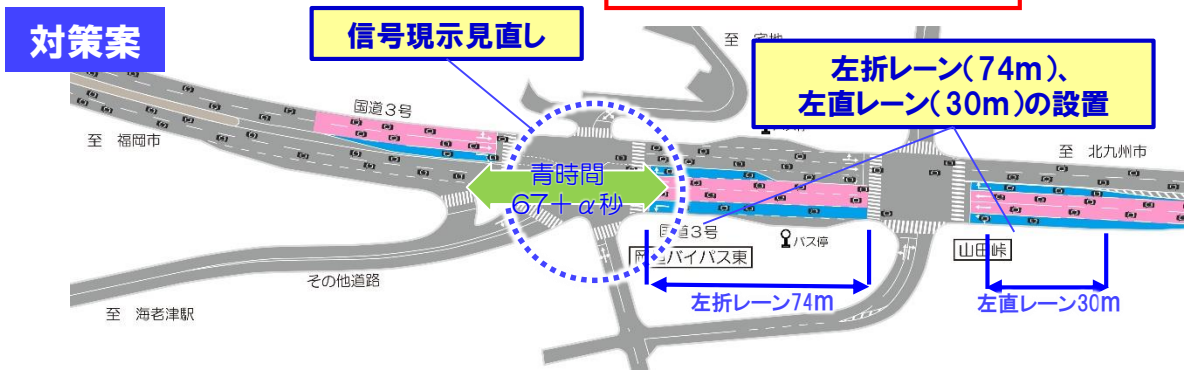
○岡垣バイパス東交差点は、5枝交差点で3現示運用のため、隣接する山田峠交差点と比較して青時間が少なく、渋滞が発生
○道路用地内での左折・左直レーンの設置、信号現示の見直し、整流化を目的としたカラー舗装化を実施し、渋滞緩和に寄与

●岡垣バイパス東交差点改良の整備概要(R2年度対策着手予定)

●広域図

●交差点周辺





■現況の信号現示：17時台

	1Φ			2Φ			3Φ			サイクル長計
現　示 パターン		黄	赤	横断歩道 青　21秒 点滅　8秒	黄	赤	横断歩道 青　15秒 点滅　8秒 海老津	黄	赤	
現　況	67秒(48%)	3秒	4秒	30秒(21%)	3秒	3秒	24秒(17%)	3秒	3秒	140秒(100%)

（５）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

（5）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

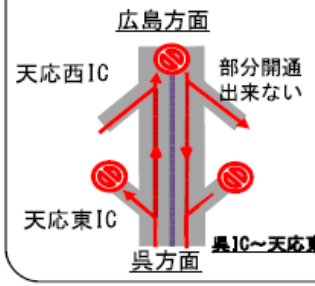
各地域において、交通マネジメントに係る統合的な組織を常時から事前に構築

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

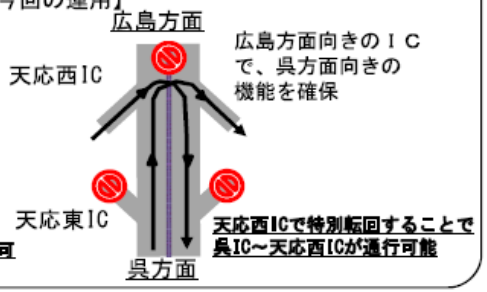
○バス専用レーンの設置（国道31号）

○ICの逆走運用（広島呉道路天応西IC）

【通常運用時】



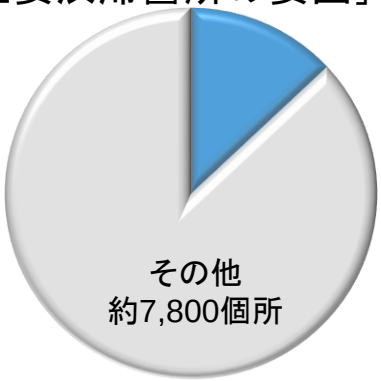
【今回の運用】



（6）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。

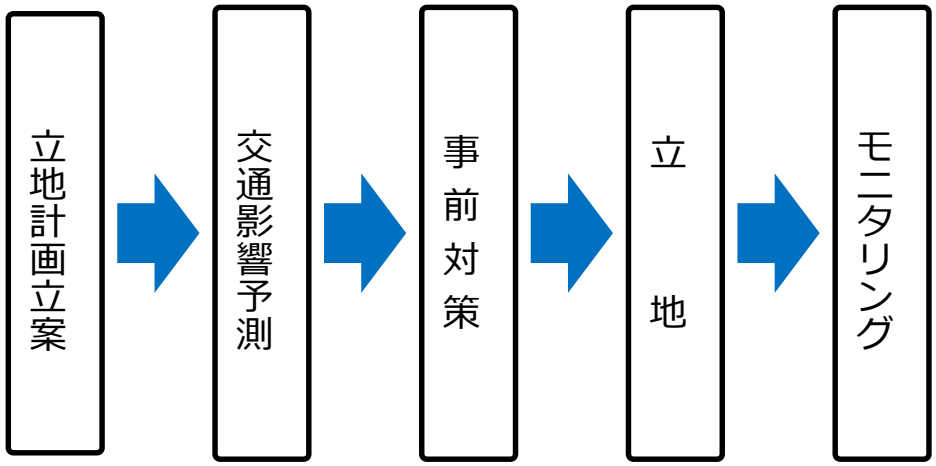
［主要渋滞箇所の要因］



商業施設が渋滞要因約1割（約1,200箇所）

［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＞

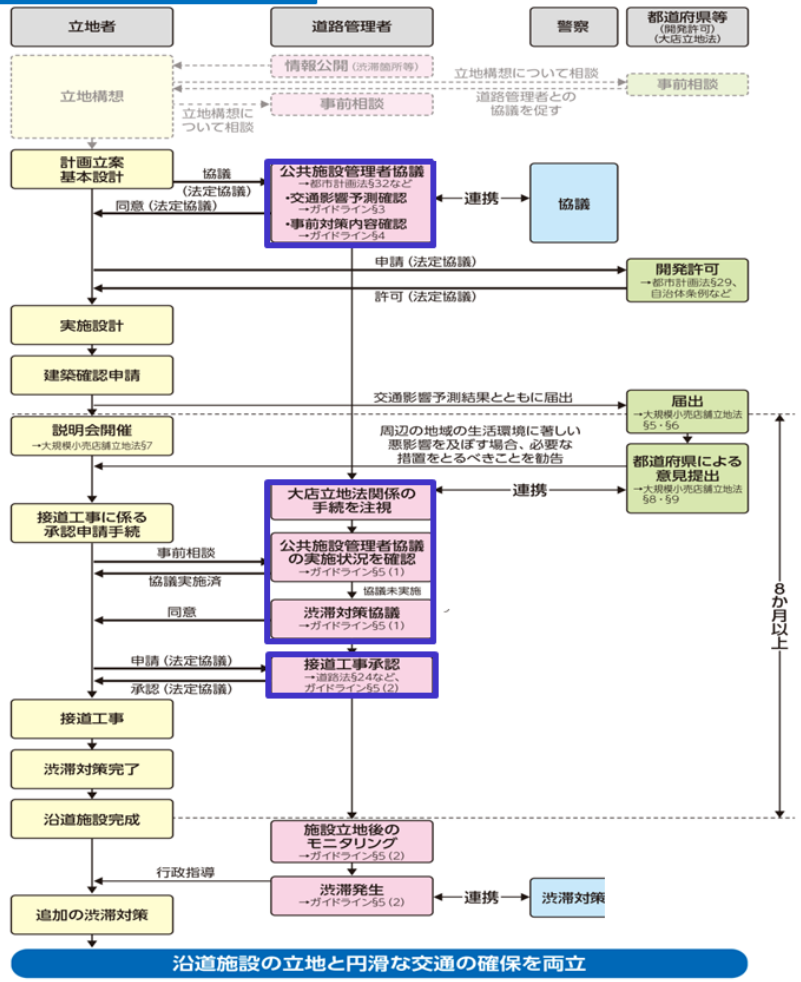
URL : http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm

（6）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

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。

［渋滞箇所等の情報公開］

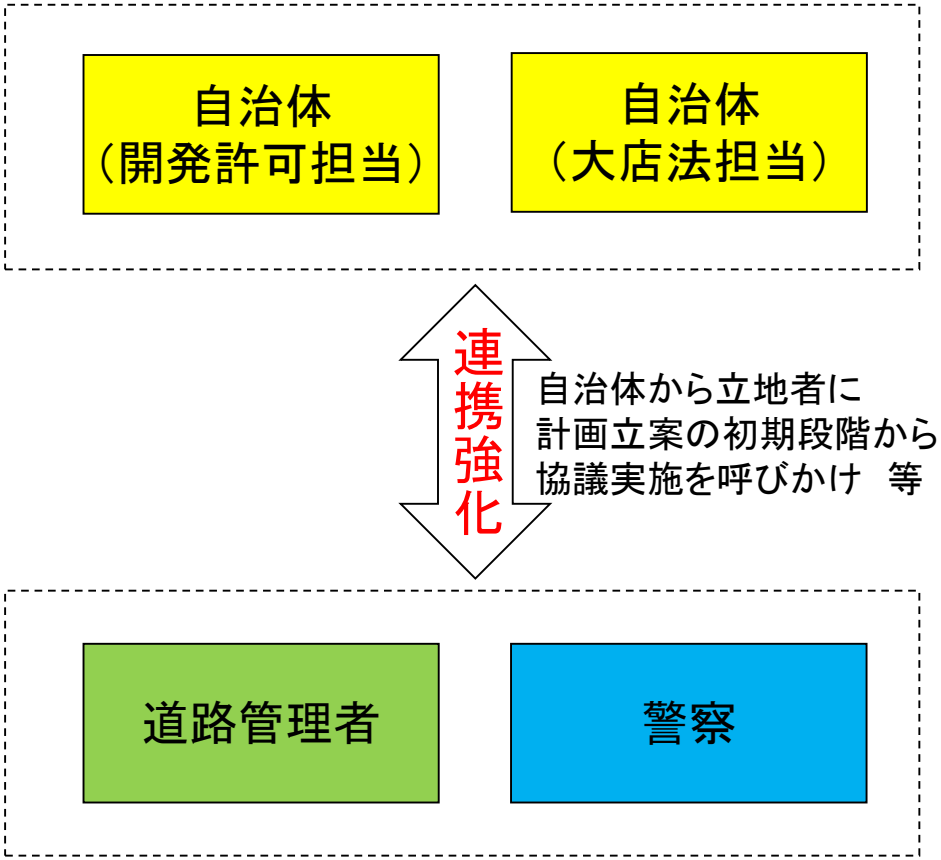
立地者が施設立地箇所の検討段階から渋滞箇所等の情報を参照できるよう情報公開に努める。

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）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 資料（令和元年7月）

(7)都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方

背景

○都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
○また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
○一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在する。

対策のあり方

渋滞の発生個所の特定 → 渋滞原因分析 → 対策の検討・実施

他要因

荷さばきに起因の場合 → 荷さばき対策の検討

荷さばき対策の検討

①ソフト対策の実施（共同集配送等地域ルールの運用等）

ソフト対策では解消しない場合

②ハード対策の検討

- 路上駐車帯の整備
- 路外共同荷さばき施設の整備（特定車両停留施設）

想定される対策

ソフト対策

地域ルールの周知（例）

吉祥寺商店街（東京都武蔵野市）

ハード対策

路外共同荷さばき施設（例）

吉祥寺商店街共同集配送センター（東京都武蔵野市）

停車帯（貨物車専用）（例）

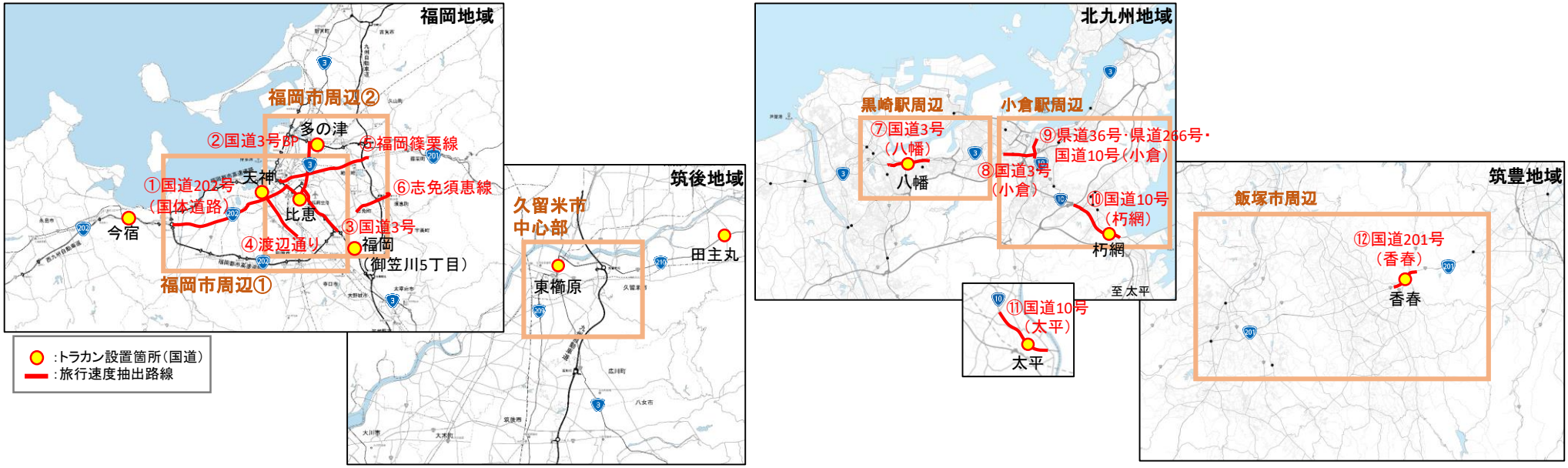
花園町通り（愛媛県松山市）

※出典：第4回物流小委員会資料、第8回物流小委員会資料、ストリートデザインガイドライン（令和2年3月 国土交通省都市局・道路局）

7. 新型コロナウイルス感染拡大防止に伴う緊急事態宣言時における交通状況【報告】

○緊急事態宣言下（R2.4.8～R2.5.14）の交通変動について、交通量及び旅行速度の観点から分析を行った。

分析項目	評価指標	集計時間帯	対象地域	分析対象期間
①交通量 緊急事態宣言下における交通量変動の把握	トラカン交通量 （小型車、大型車）	24時間	福岡地域：5箇所　筑後地域：2箇所 北九州地域：3箇所　筑豊地域：1箇所	■通常時 ・H31.4～R1.5（2ヶ月） ■緊急事態宣言時 ・R2.4.8～R2.5.14（約1ヶ月）
②旅行速度（地域） 緊急事態宣言下における地域全体の渋滞状況を把握	旅行速度 （速度平面図）	平日7～9時 平日17～19時 休日7～19時	福岡地域：2地区（福岡市周辺①、福岡市周辺②） 筑後地域：1地区（久留米市中心部） 北九州地域：2地区（黒崎駅周辺、小倉駅周辺） 筑豊地域：1地区（飯塚市周辺）	
③旅行速度（路線） 緊急事態宣言下における抽出路線の渋滞状況を把握	旅行速度 （モザイク図）	平日7～19時 休日7～19時	福岡地域：6路線　①国道202号　②国道3号BP　③国道3号　④渡辺通り　⑤福岡篠栗線　⑥志免須恵町 北九州地域：5路線　⑦国道3号（八幡）　⑧国道3号（小倉）　⑨県道36号・県道266号・国道10号（小倉）　⑩国道10号（朽網）　⑪国道10号（太平） 筑豊地域：1路線　⑫国道201号（香春）	
④旅行速度（主要渋滞箇所） 緊急事態宣言下における主要渋滞箇所の状況を把握	旅行速度 （速度変動状況）	平日7～9時 平日17～19時 休日7～19時	福岡地域：67箇所 筑後地域：12箇所 北九州地域：22箇所 筑豊地域：4箇所	■通常時 ・H31.3～R1.2（1年） ■緊急事態宣言時 ・R2.4.8～R2.5.14（約1ヶ月）



7. 新型コロナウイルス感染拡大防止に伴う緊急事態宣言時における交通状況【報告】

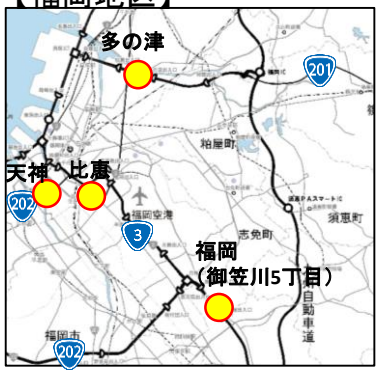
平日

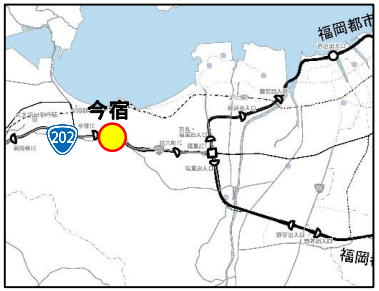
（1）緊急事態宣言時における交通状況（交通量）（福岡国道事務所管内）

［車種分類条件］
・小型：車頭番号 No.3,4,5,6,7の車両
・大型：車頭番号 No.1,2,9の車両

○小型車が1～2割減少する一方で、大型車はほとんど変化はない。
○大型車は小型車に比べてあまり減少していないことから、緊急事態宣言中にも物流等の機能が求められていることが考えられる。

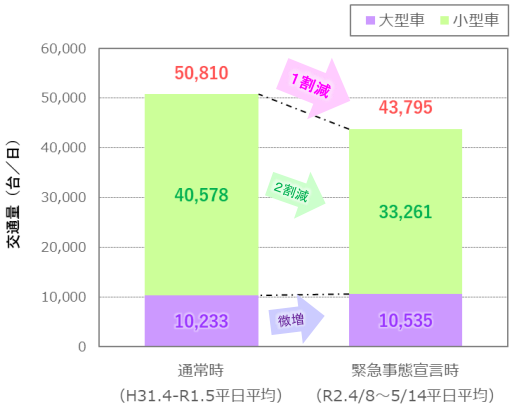
【福岡地区】



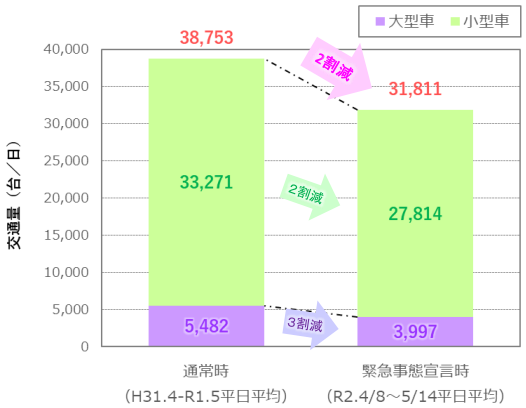


【筑後地区】

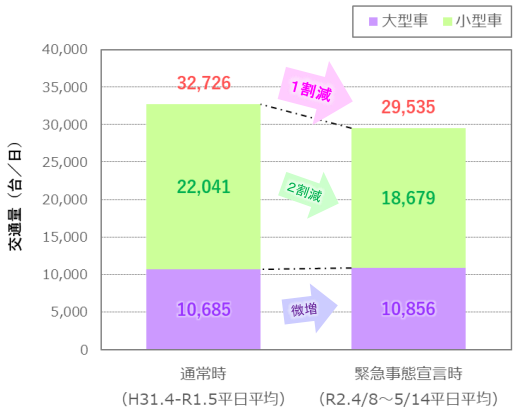
福岡（国道3号）



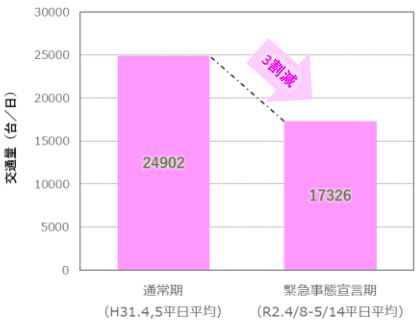
比恵（国道3号）



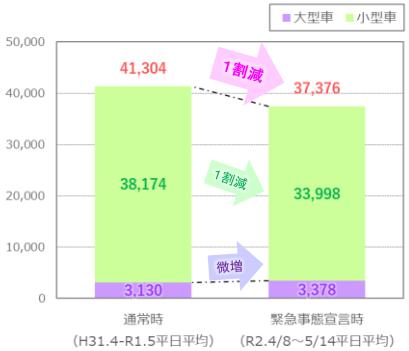
多の津（国道201号）



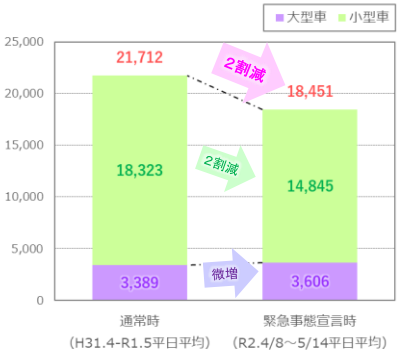
天神（渡辺通り）



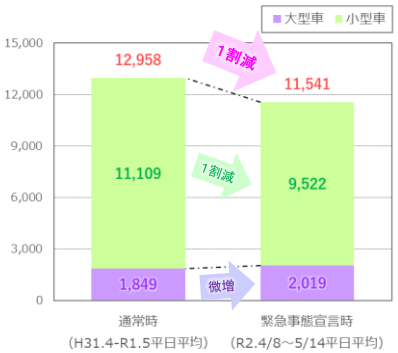
今宿（国道202号）



東櫛原（国道3号）



田主丸（国道210号）



※出典：トラカン交通量（通常時：H31.4～R1.5平均、緊急事態宣言時：R2.4.8～R2.5.14平均）

7. 新型コロナウイルス感染拡大防止に伴う緊急事態宣言時における交通状況【報告】

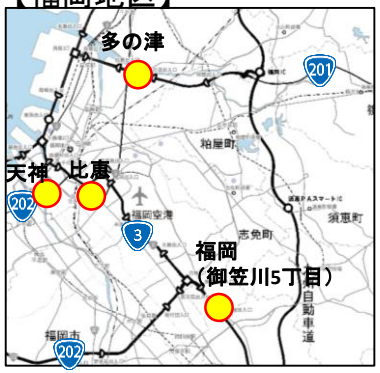
休日

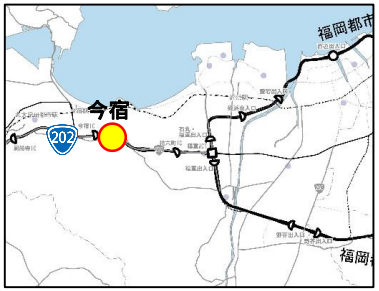
（1）緊急事態宣言時における交通状況（交通量）（福岡国道事務所管内）

［車種分類条件］
・小型：車頭番号 No.3,4,5,6,7の車両
・大型：車頭番号 No.1,2,9の車両

○小型車が2～3割、大型車が1～4割減少。平日より減少幅が大きい。
○大型車は小型車に比べてあまり減少していないことから、緊急事態宣言中にも物流等の機能が求められていることが考えられる。

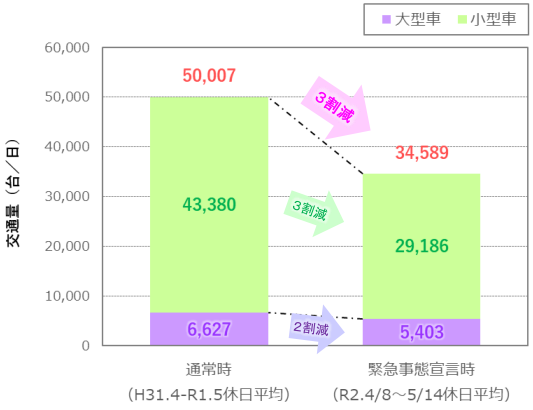
【福岡地区】



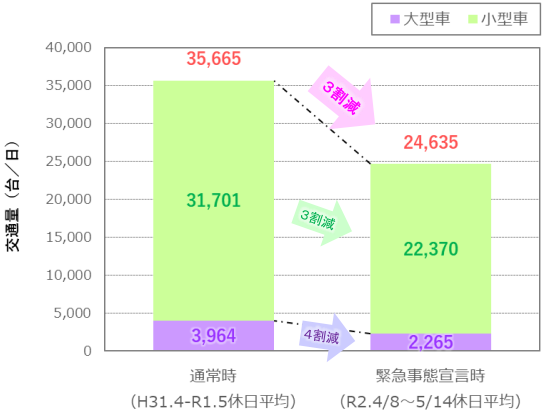


【筑後地区】

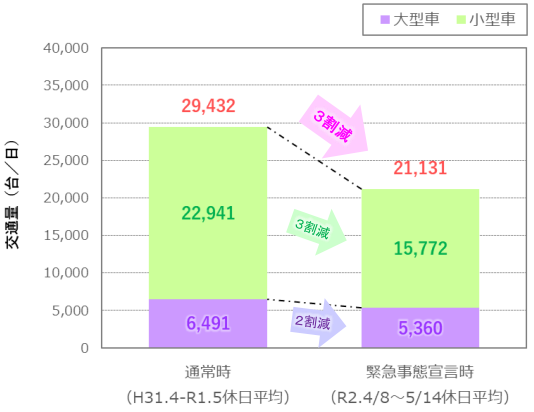
福岡（国道3号）



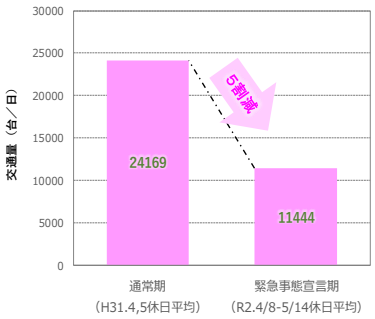
比恵（国道3号）



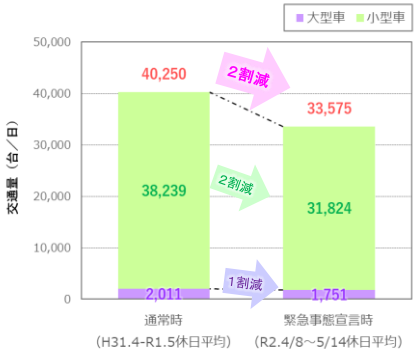
多の津（国道201号）



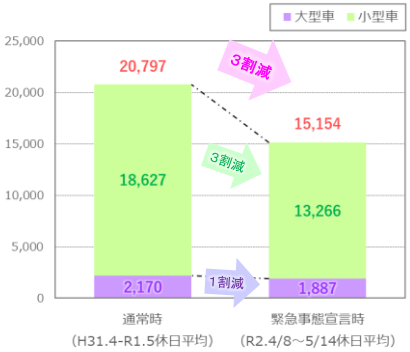
天神（渡辺通り）



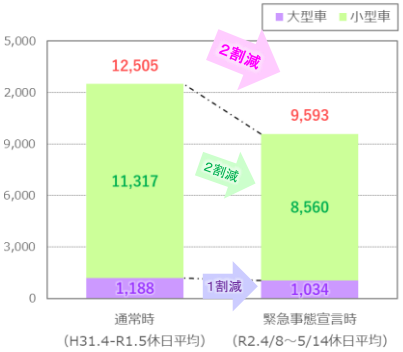
今宿（国道202号）



東櫛原（国道3号）



田主丸（国道210号）



※出典：トラカン交通量（通常時：H31.4～R1.5平均、緊急事態宣言時：R2.4.8～R2.5.14平均）

7. 新型コロナウイルス感染拡大防止に伴う緊急事態宣言時における交通状況【報告】

平日

（1）緊急事態宣言時における交通状況（交通量）（北九州国道管内）

○小型車が1～3割減少する一方で、大型車は1～2割の減少となっており、変化が比較的少ない。

○大型車は小型車に比べてあまり減少していないことから、緊急事態宣言中にも物流等の機能が求められていることが考えられる。

八幡地区

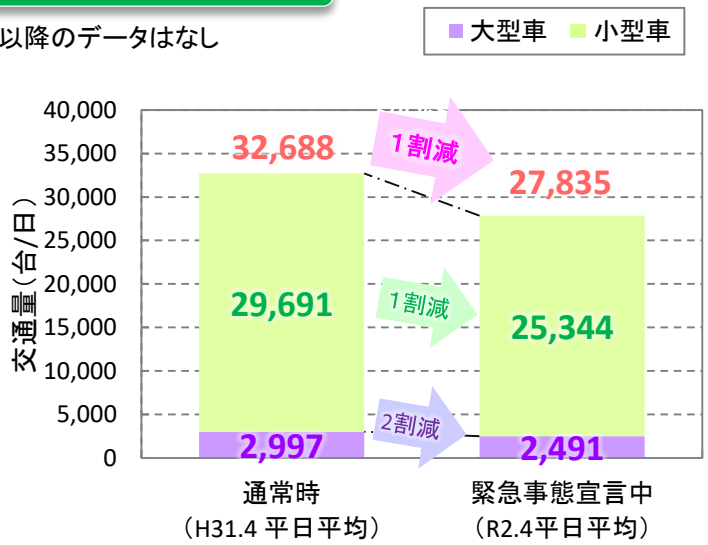
朽網地区

香春地区

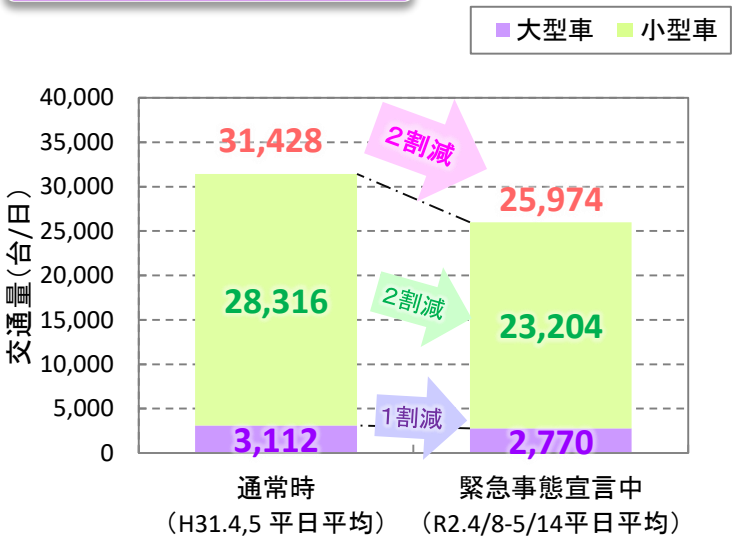
太平地区

八幡地区（国道3号）

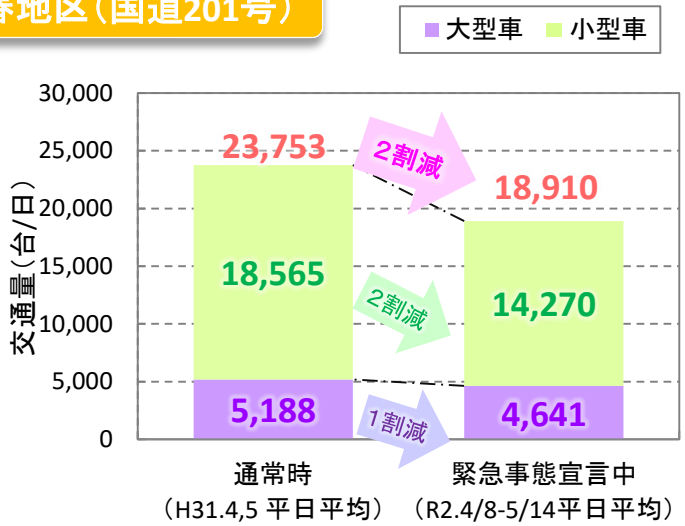
※5月以降のデータはなし



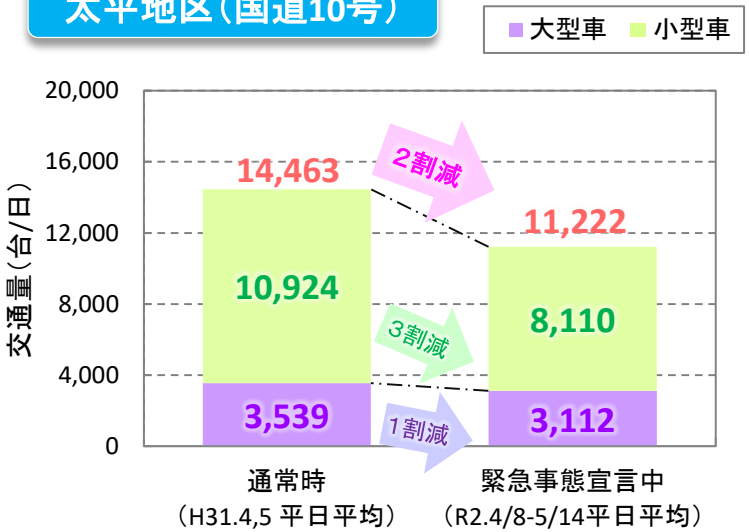
朽網地区（国道10号）



香春地区（国道201号）



太平地区（国道10号）



資料：トラカン交通量（北九州国道事務所提供）

7. 新型コロナウイルス感染拡大防止に伴う緊急事態宣言時における交通状況【報告】

休日

（1）緊急事態宣言時における交通状況（交通量）（北九州国道管内）

○小型車が3～5割、大型車が1～4割減少。減少幅は平日より大きく、特に小型車でその傾向が顕著。

○大型車は小型車に比べてあまり減少していないことから、緊急事態宣言中にも物流等の機能が求められていることが考えられる。

八幡地区

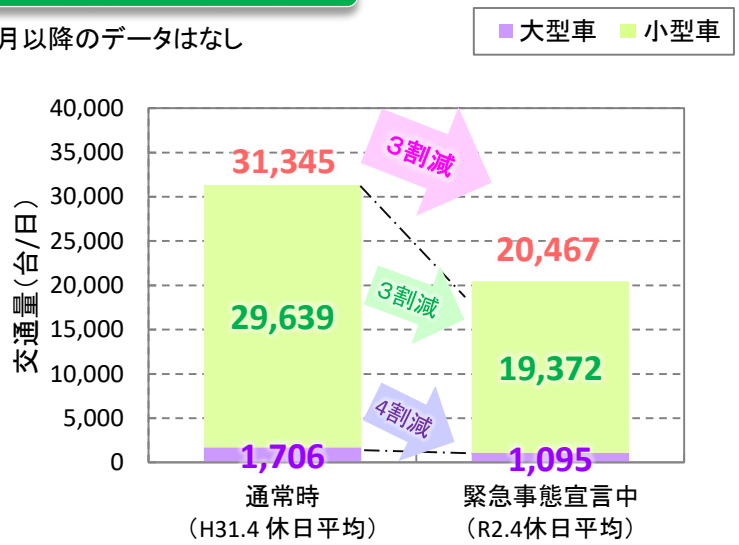
朽網地区

香春地区

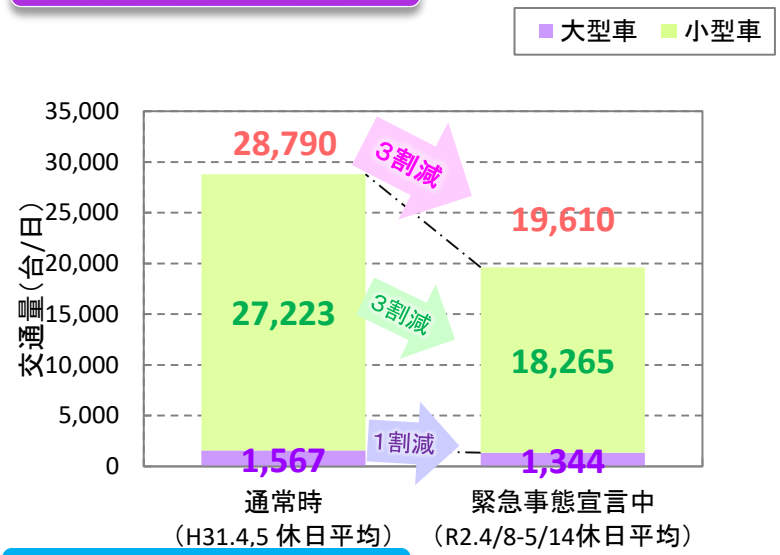
太平地区

八幡地区（国道3号）

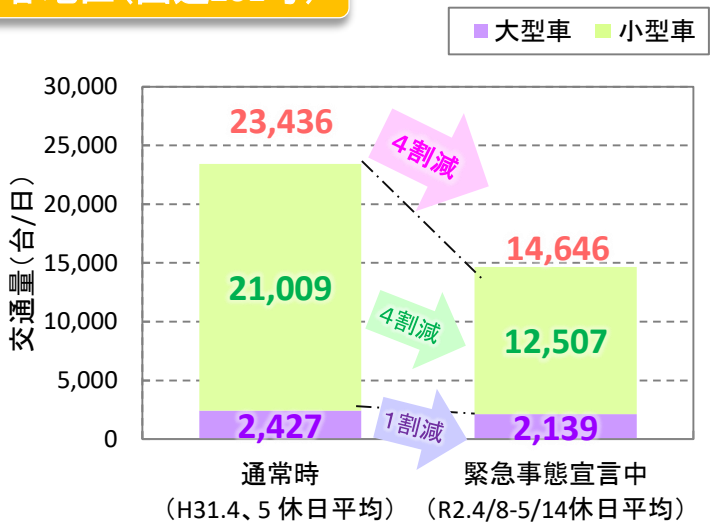
※5月以降のデータはなし



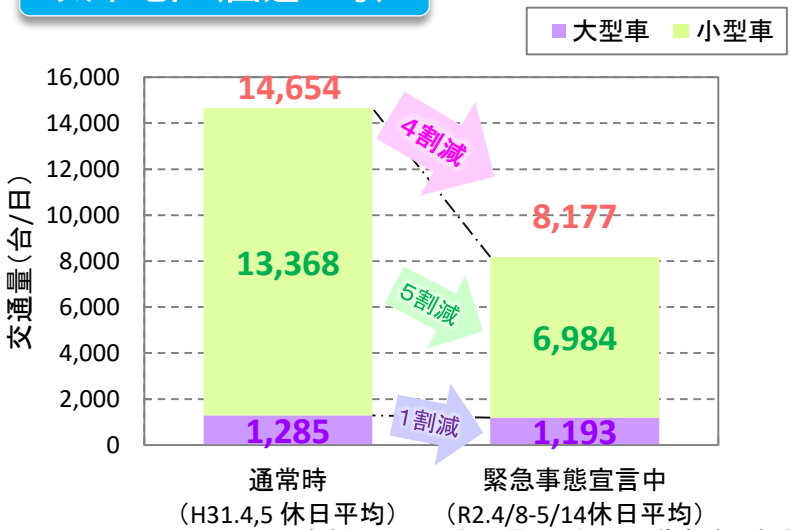
朽網地区（国道10号）



香春地区（国道201号）



太平地区（国道10号）



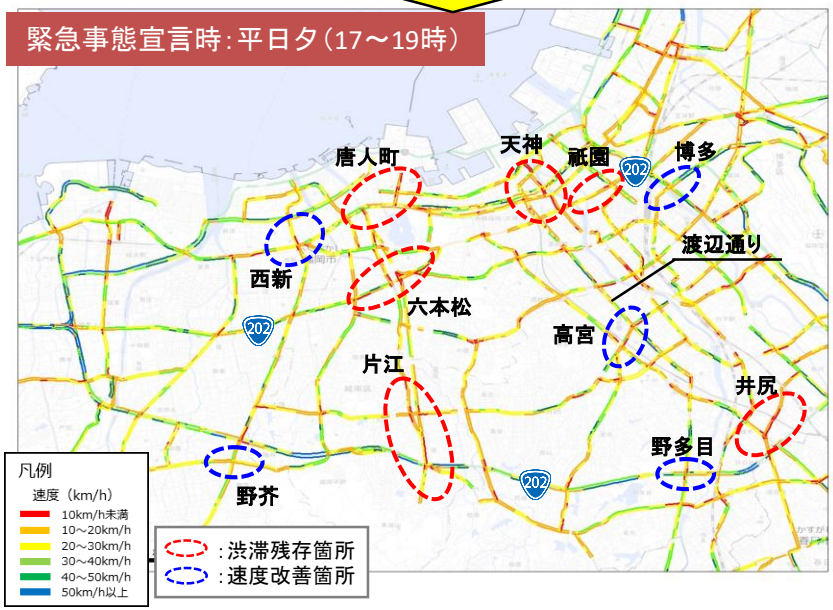
資料：トラカン交通量（北九州国道事務所提供）

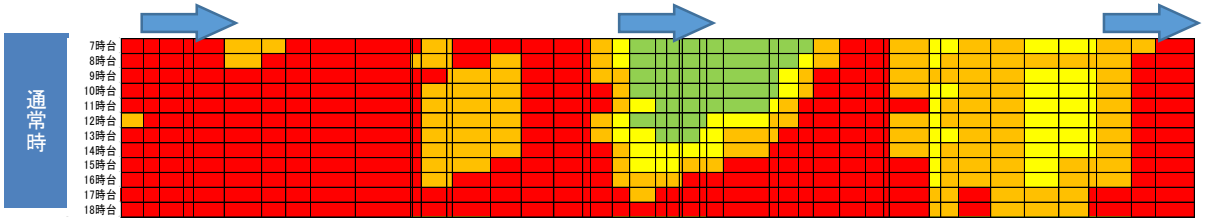
7. 新型コロナウイルス感染拡大防止に伴う緊急事態宣言時における交通状況【報告】

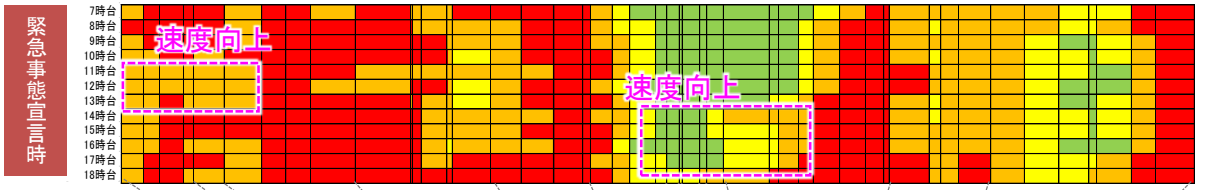
平日

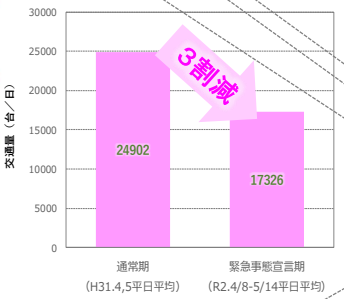
(2)緊急事態宣言時における交通状況(旅行速度(地域,路線))(渡辺通り)

○速度向上が確認されるが、渡辺通り(天神周辺)などにおいて、平日朝,夕ピークを中心に依然として渋滞が残存。

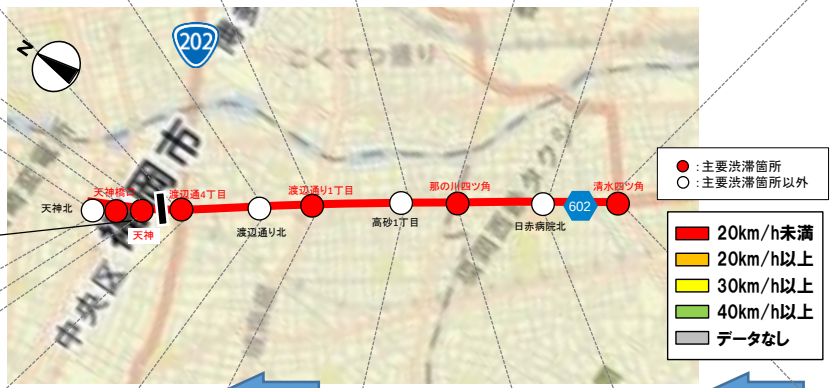


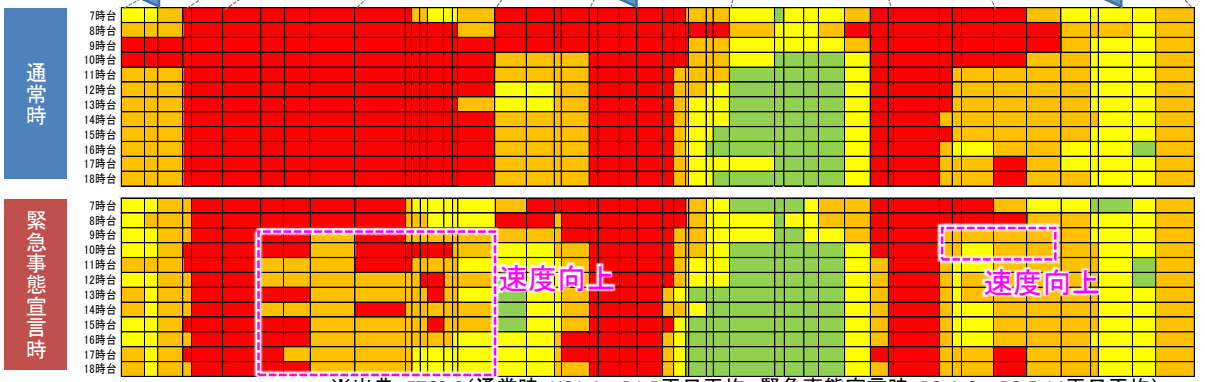






▲渡辺通り(天神交差点:南側流入部)





※出典:ETC2.0(通常時:H31.4～R1.5平日平均、緊急事態宣言時:R2.4.8～R2.5.14平日平均)

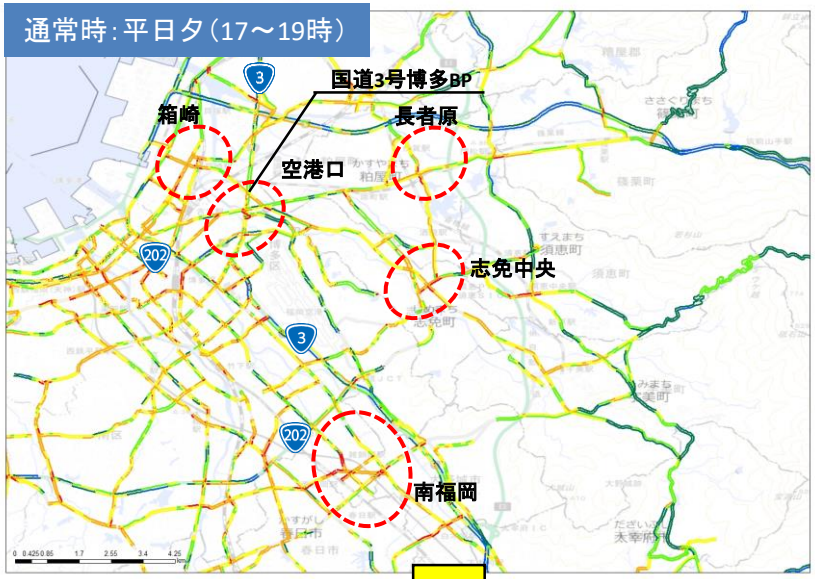
7. 新型コロナウイルス感染拡大防止に伴う緊急事態宣言時における交通状況【報告】

平日

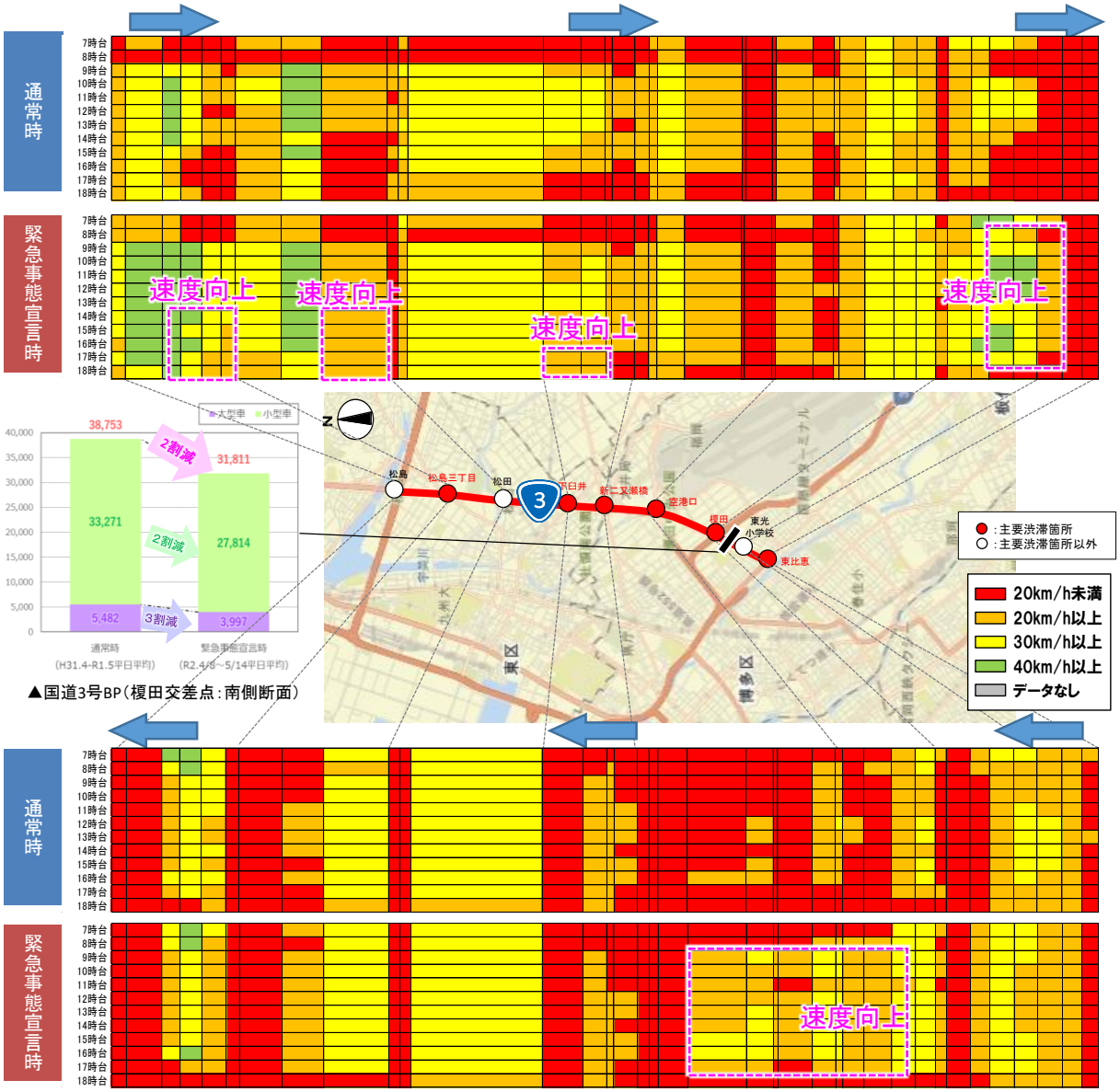
(2)緊急事態宣言時における交通状況(旅行速度(地域,路線))(国道3号博多BP)

○国道3号博多BP(空港口周辺)などにおいて、平日朝,夕ピークを中心に依然として渋滞が残存。

通常時:平日夕(17～19時)



緊急事態宣言時:平日夕(17～19時)



▲国道3号BP(榎田交差点:南側断面)

※出典:ETC2.0(通常時:H31.4～R1.5平日平均、緊急事態宣言時:R2.4.8～R2.5.14平日平均)

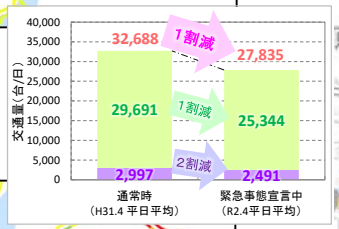
7. 新型コロナウイルス感染拡大防止に伴う緊急事態宣言時における交通状況【報告】

平日

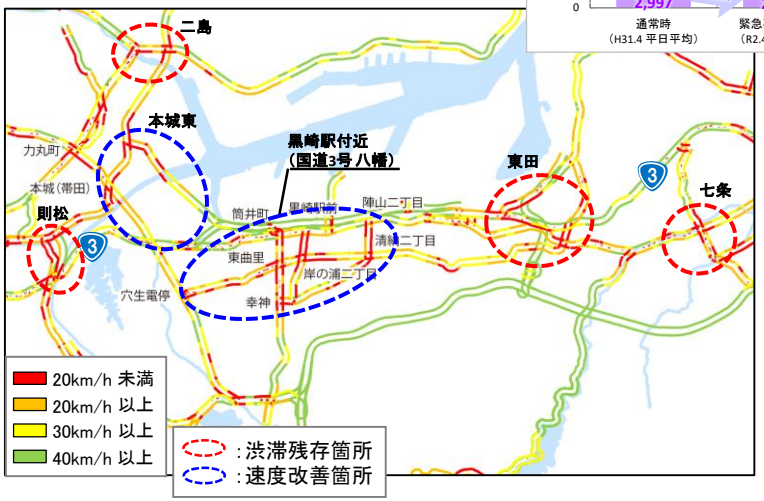
（2）緊急事態宣言時における交通状況（旅行速度（地域,路線））（国道3号　八幡地区）

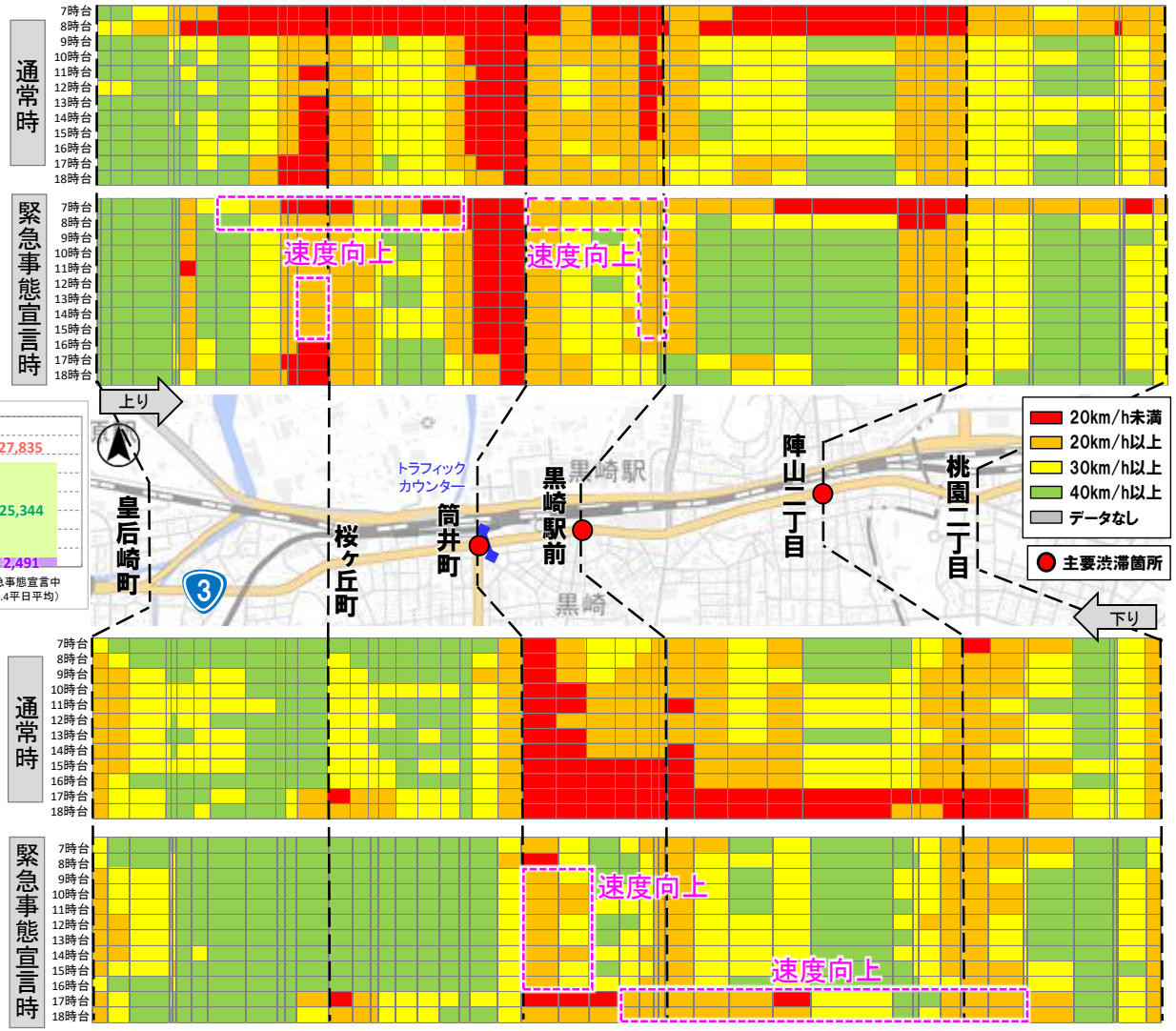
○速度向上が確認されるが、筒井町交差点では終日、陣山二丁目交差点では朝の通勤時間帯を中心に依然として渋滞が残存。

通常時：平日夕（17～19時）



緊急事態宣言時：平日夕（17～19時）



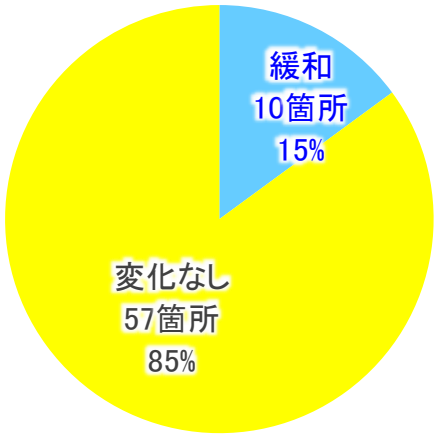


資料：ETC2.0データ（通常時：H31.4.1～H31.5.31 平日平均,緊急事態宣言中：R2.4.8～R2.5.14 平日平均）

（3）緊急事態宣言時における交通状況（旅行速度（主要渋滞箇所））（福岡地域）

○福岡地域の約2割（10箇所）の主要渋滞箇所で渋滞状況が緩和。

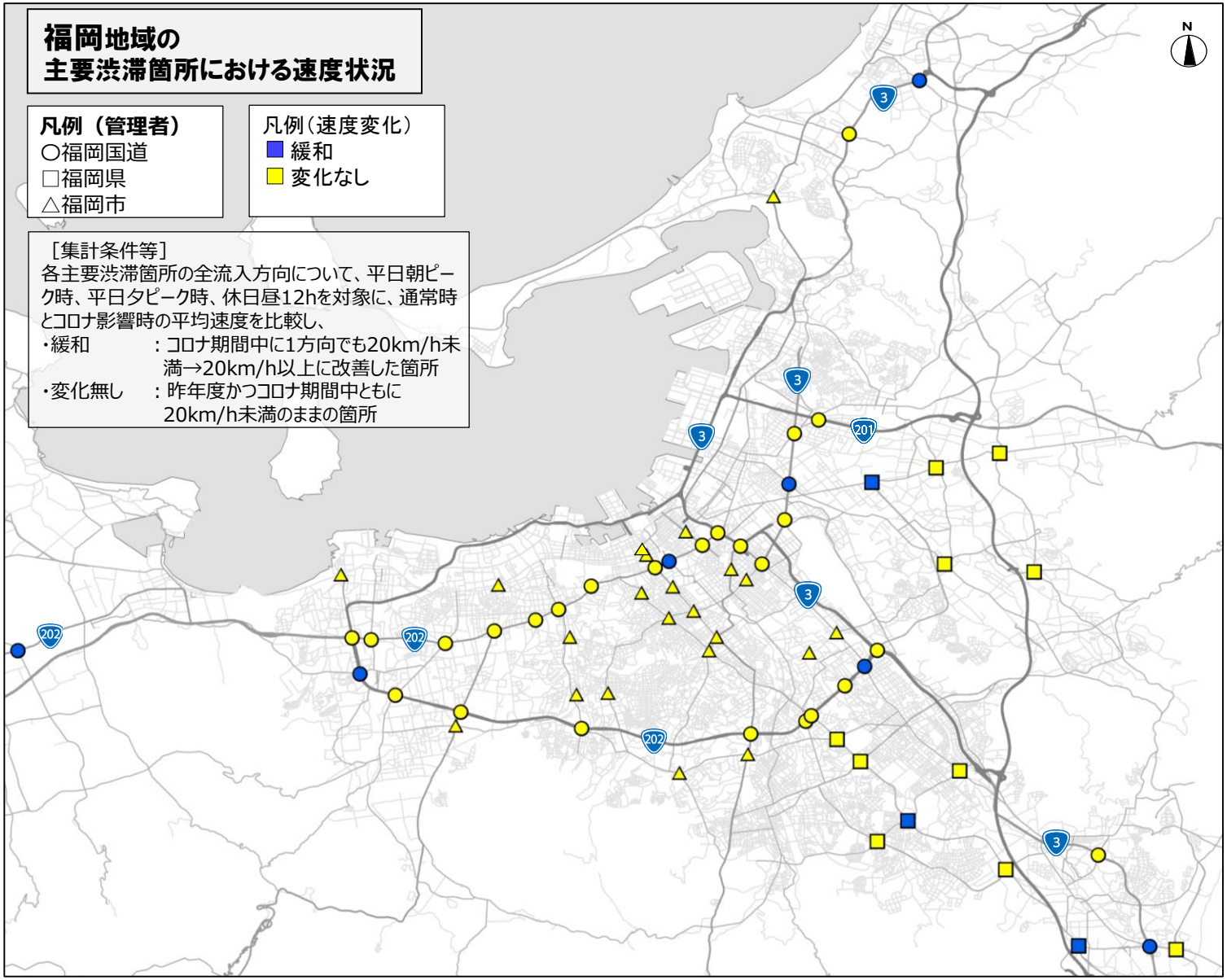
【福岡地域】



N=67

資料：フォローアップデータ
（通常時：H31.3～R2.2、
緊急事態宣言中：R2.4.8～R2.5.14）

※主要渋滞箇所に接続する道路が
全方向センサス対象道路の箇所を対象。

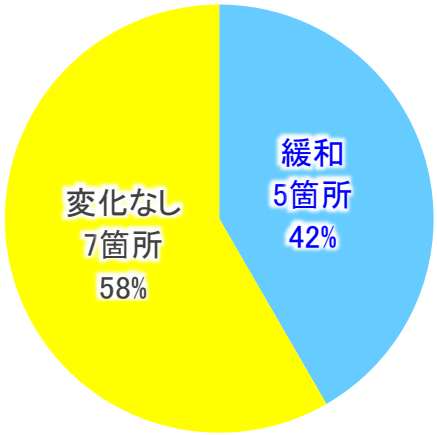


※出典：　ETC2.0（通常時：H31.3～R1.2平均、緊急事態宣言時：R2.4. 8～R2.5.14平均）

（3）緊急事態宣言時における交通状況（旅行速度（主要渋滞箇所））（筑後地域）

○筑後地域の約4割（5箇所）の主要渋滞箇所で、渋滞状況が緩和。

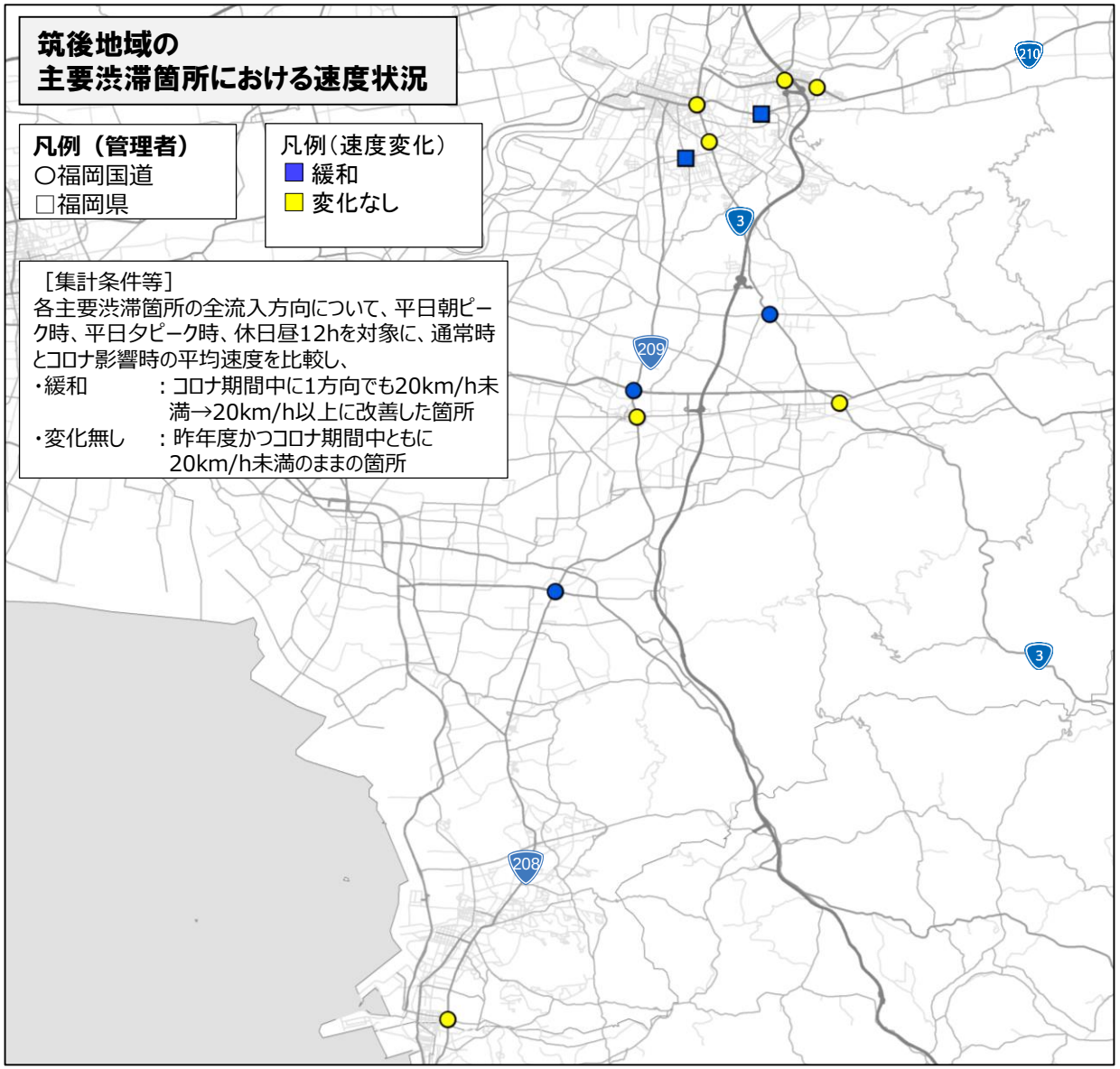
【筑後地域】



N=12

資料：フォローアップデータ
（通常時：H31.3～R2.2、緊急事態宣言中：R2.4.8～R2.5.14）

※主要渋滞箇所に接続する道路が全方向センサス対象道路の箇所を対象。

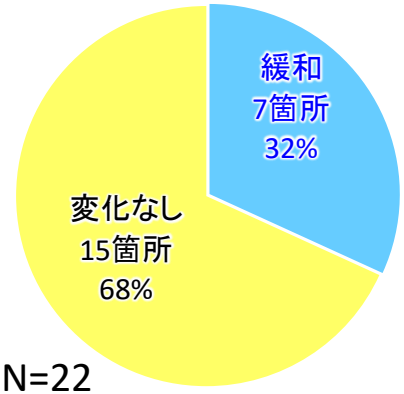


（3）緊急事態宣言時における交通状況（旅行速度（主要渋滞箇所））（北九州地域）

○北九州地域の約3割（7箇所）の主要渋滞箇所で、渋滞状況が緩和。

［集計条件等］
各主要渋滞箇所の全流入方向について、平日朝ピーク時、平日夕ピーク時、休日昼12hを対象に、通常時とコロナ影響時の平均速度を比較し、
・緩和　：コロナ期間中に1方向でも20km/h未満→20km/h以上に改善した箇所
・変化無し　：昨年度かつコロナ期間中ともに20km/h未満のままの箇所

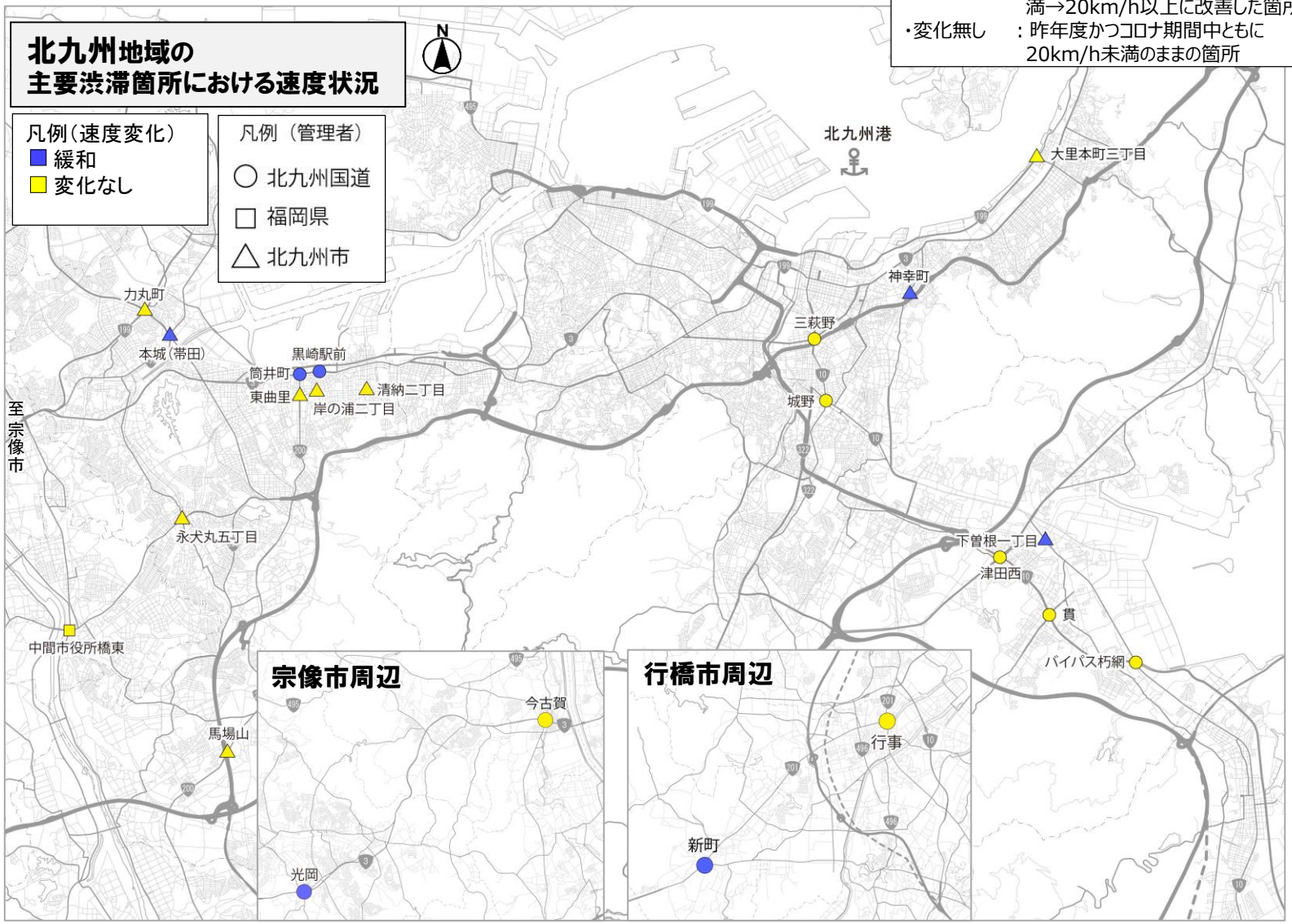
【北九州地域】



N=22

資料：フォローアップデータ
（通常時：H31.3～R2.2、
緊急事態宣言中：R2.4.8～R2.5.14）

※主要渋滞箇所に接続する道路が全方向センサス対象道路の箇所を対象。

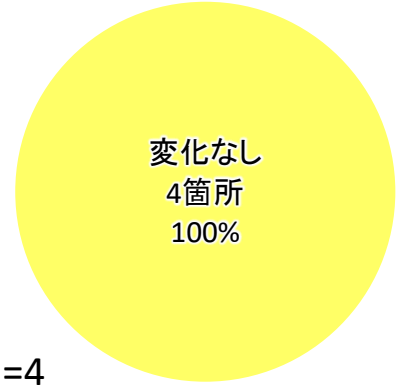


（3）緊急事態宣言時における交通状況（旅行速度（主要渋滞箇所））（筑豊地域）

○筑豊地域の主要渋滞箇所では、渋滞状況は変化なし。

［集計条件等］
各主要渋滞箇所の全流入方向について、平日朝ピーク時、平日夕ピーク時、休日昼12hを対象に、通常時とコロナ影響時の平均速度を比較し、
・緩和　：コロナ期間中に1方向でも20km/h未満→20km/h以上に改善した箇所
・変化無し　：昨年度かつコロナ期間中ともに20km/h未満のままの箇所

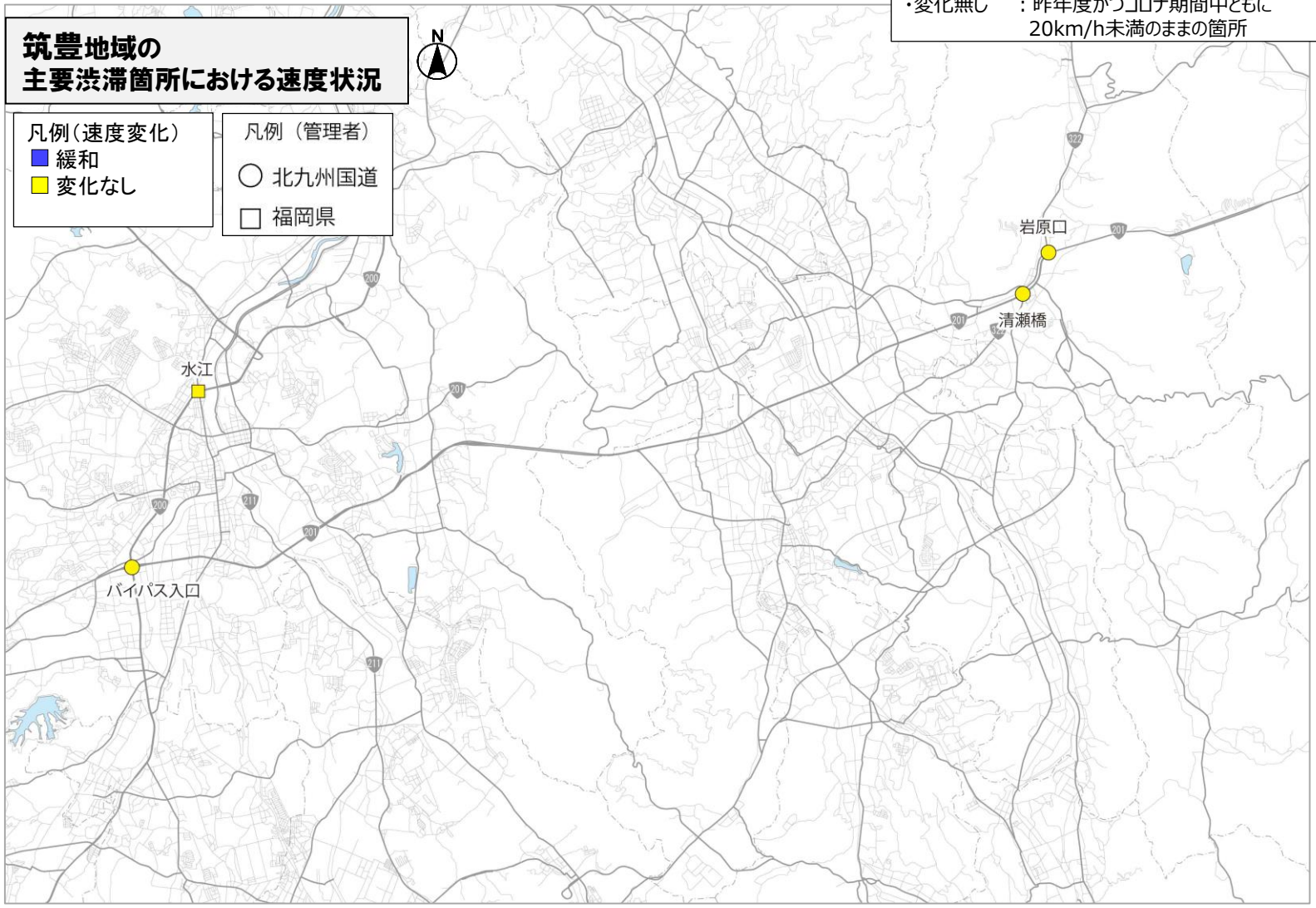
【筑豊地域】



N=4

資料：フォローアップデータ
（通常時：H31.3～R2.2、
緊急事態宣言中：R2.4.8～R2.5.14）

※主要渋滞箇所に接続する道路が全方向センサス対象道路の箇所を対象。



（４）まとめ

〇緊急事態宣言に伴い、在宅勤務の推進や外出自粛の影響により、
交通量は平日の小型車が1～3割、休日の小型車が2～5割程度減少。
一方で、平日の大型車は、変化が少ない状況。

〇旅行速度を分析した結果、緊急事態宣言時においても一部路線については
依然として渋滞が残存している状況。

〇主要渋滞箇所を個別に分析した結果、2割程度は渋滞状況が緩和。

→緊急事態宣言時においても道路は社会・経済活動に欠かせず、
交通量が減少しても渋滞が残存している路線については、
そもそもの交通容量の不足や道路構造の問題等が考えられ、
引き続き渋滞対策の検討の必要性がある。

8. 今後の進め方【報告】

○構築した各作業部会において、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・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。

“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

“作業部会”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