令和2年度 第4回 福岡県交通渋滞対策協議会

◆福岡県のエリア区分

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】 3
3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】 4
【検討状況説明】 17
4. 福岡県内の対策方針について【報告】 ····· 18
5. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】 20
6. 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】25
7. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた
渋滞対策(TDM) 35
8. 今後の進め方【報告】 51



1. これまでの検討経緯【報告】

<u>(1)これまでの検討経緯</u>

〔時期〕	〔実施内容〕	〔協議内容〕
H24.6 \$ H25.1	H24年度 第1回/第2回 福岡県交通渋滞対策協議会 パブリックコメントの実施 (一般道路)(高速道路) H24年度 第3回 福岡県交通渋滞対策協議会 主要渋滞箇所の公表	○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
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・ワーキング会議)	○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年度	H30年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会 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 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○各地域の対策方針(案)○主要渋滞箇所の解除方法(案)
R1年度	R元年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会作業部会 R元年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会 R元年度 第2回 福岡県交通渋滞対策協議会ワーキング部会 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 ○解除候補箇所の確認・提案 ○具体的な対策の進捗確認
R2.8	R2年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会作業部会 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○解除候補箇所の確認・提案○具体的な対策の進捗確認○渋滞対策の取り組み状況及び今後の方針の確認
R2.11	R2年度 第2回 福岡県交通渋滞対策協議会 R2年度 第3回 福岡県交通渋滞対策協議会	○九州自動車道大宰府ICの渋滞対策案の検討 ○国道3号博多バイパスの渋滞対策案の検討
R3.2	R2年度 第2回 福岡県交通渋滞対策協議会 作業部会	○渋滞対策の取り組み状況 ○新しい生活様式における交通状況を踏まえた
R3.3	R2年度 第4回 福岡県交通渋滞対策協議会	渋滞対策の検討

1

1. これまでの検討経緯【報告】

(2)第1回~3回福岡県交通渋滞対策協議会で議論した内容

第1回協議会の開催(R2.8.24)

- ・主要渋滞箇所(対策済箇所)について、現地調査を実施後、 プローブデータを分析して通過時間の検証を行った。
- ・北九州エリア、筑豊エリアにおける、3交差点について主要渋滞箇所の解除条件を満たしているが、新型コロナウイルス感染拡大防止による外出自粛等の影響が考えられるため、今回は、経過観察とした。
- 各道路管理者及び交通事業者で取り組まれている渋滞緩和に資するソフト対策・ピンポイント対策について紹介し、情報共有を図った。
- 国道3号博多BP下臼井~空港口における渋滞対策の検討状況を報告した。
- 今後の渋滞対策の方向性及び進め方について確認した。
- 新型コロナウイルス禍における交通状況の変化をモニタリング しながら、渋滞対策の分析・検討していくことを確認した。

第2回協議会の開催(R2.11.5)

- 九州自動車道(福岡~久留米間)の渋滞状況について確認した。
- ・太宰府IC付近の渋滞要因分析に基づき、渋滞対策(案)のとおり進めることを確認した。

<u>第3回協議会の開催(R2.11.27)</u>

- 国道3号博多バイパス(下臼井~空港口)の渋滞状況について確認した。
- ・国道3号博多バイパス(下臼井~空港口)の対策案について、 より詳細な検討を行うとともに、関係機関等との協議・調整を 進めることを確認した。



交通渋滞対策協議会

作業部会

福岡部会

福岡地域

筑後地域

北九州部会

北九州地域 筑豊地域

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【報告】

(1)主要渋滞箇所のモニタリング状況

- ○主要渋滞箇所(一般道)における対策実施状況は以下の通り(H25年1月以降)
- ○新型コロナウイルス感染拡大防止による外出自粛等の影響が考えられるため、今年度のフォローアップは実施しない方針とする。

今宿道路拡幅

平成27年3月14日

L=2.2km開诵

■福岡県内の主要渋滞箇所(一般道)

主要渋滞 笛所数 177箇所

集約区間数 簡所数 15区間 125箇所 (52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、速度低下筒所が連続し 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
平日 夕(17時~19時)	※いずれか一方向でも
休日 昼 (7時~19時)	該当する箇所

福岡県内の主要渋滞箇所と 平成30年12月1日 無料化 平成30年12月1日 無料化 平成30年12月 H25.1以降に整備された主な道路事業 若戸大橋 今古賀交差点立体 化平成31年2月18日 (都)引野永犬丸線 光岡信号現示改良 平成26年3月27日 令和元年12月7日 L=0.9km開通 今宿大塚•谷 博多バイパス バイパス朽網交差点改良 交差点改良 平成30年3月17日 平成27年2月12日 平成30年3月13日 L=3.3km開通 香椎参道口交差点 (市)学園通線 香春大任バイパス (信号現示改良) 平成29年4月1日 (暫定2車線) 令和2年1月23日 L=1.4km開通 令和2年7月19日

今宿道路拡幅

平成25年4月19日

L=1.3km開通

新若戸道路 平成24年9月15日 L=2.3km開通

六本松交差点改良

令和1年11月30日

大里本町三丁

目交差点改良

平成31年4月

湯川交差点改良

平成29年10月27日

(都)飛行場南線

令和2年3月30日

貫交差点改良

平成31年2月18日

行橋インター関連

(暫定2車線)

平成26年3月9日

L=4.2km開通

勝山新町交差点改良 平成25年5月31日

大分県

神幸町交差点

浮羽バイパス

平成25年12月7日

L=1.3km開通

▼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

※対策実施箇所:H25.1~R2.3以前に対策が完了した箇所を対象



(1)主要地方道福岡筑紫野線(県道31号) 須玖北1丁目交差点改良事業 / 福岡県・・・実施中

対策概要:南北方向において著しい交通渋滞が発生していることから、交差点改良を行うことで慢性化した渋滞の改善を図る

●主要地方道福岡筑紫野線(県道31号)の整備概要

《位置図•平面図》

【事業概要】

〇路 線 名 :主要地方道 福岡筑紫野線

(須玖北1丁目交差点)

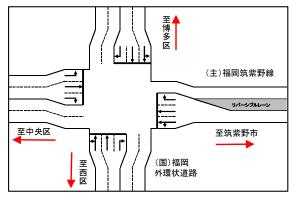
〇所 在 地 :福岡県春日市桜ヶ丘1丁目

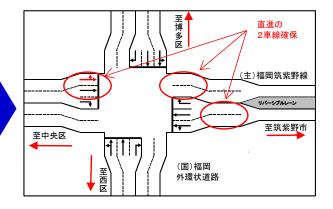
〇事業内容:交差点改良事業

《現地状況写真》



《整備イメージ》





【期待される効果】

・中央区方面及び筑紫野市方面への流出入車線数を1車線から2車線に増大し、 交通容量を確保。

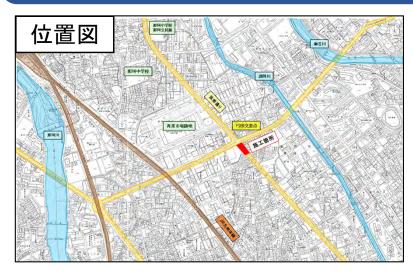
交通混雑の緩和



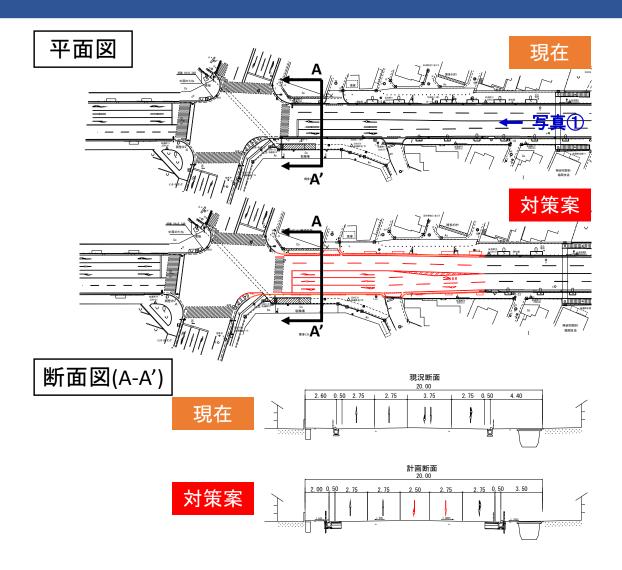
(2)弓田交差点改良 / 福岡市・・・実施中

- ○南流入部において、第2車線が直進右折の混合車線となっており、右折車両が交差点内に滞留すると、第2車線において右折車 両による後続車両の直進阻害が発生。
- ○右折専用レーンを設置し、右折車両による後続車両の直進阻害解消を図る。

●弓田交差点改良工事の概要



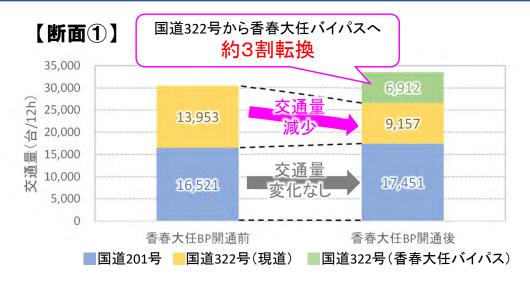


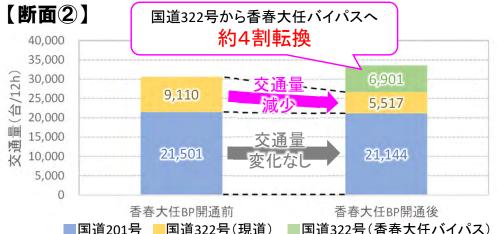


- (3)香春大任バイパス・香春拡幅 / 福岡県・・・対策(暫定2車線)済、北九州国道事務所・・・一部対策済
- ○今年度、国道322号香春大任バイパス(暫定2車線)及び国道201号香春拡幅の一部が供用を開始。
- ○対策後は、約3~4割の交通量が国道322号現道から香春大任バイパスへ転換。

●香春大任バイパス·香春拡幅の整備 至 北九州市 香春拡幅 至 行橋市 (上り方向の一部供用) 至一行橋市 至、田川市 断面(1) 香春拡幅 (R2.8上り方向の一部供用) ●断面② 香春町役場 2車線開通 田川市役所 大任町役場 至、嘉麻市

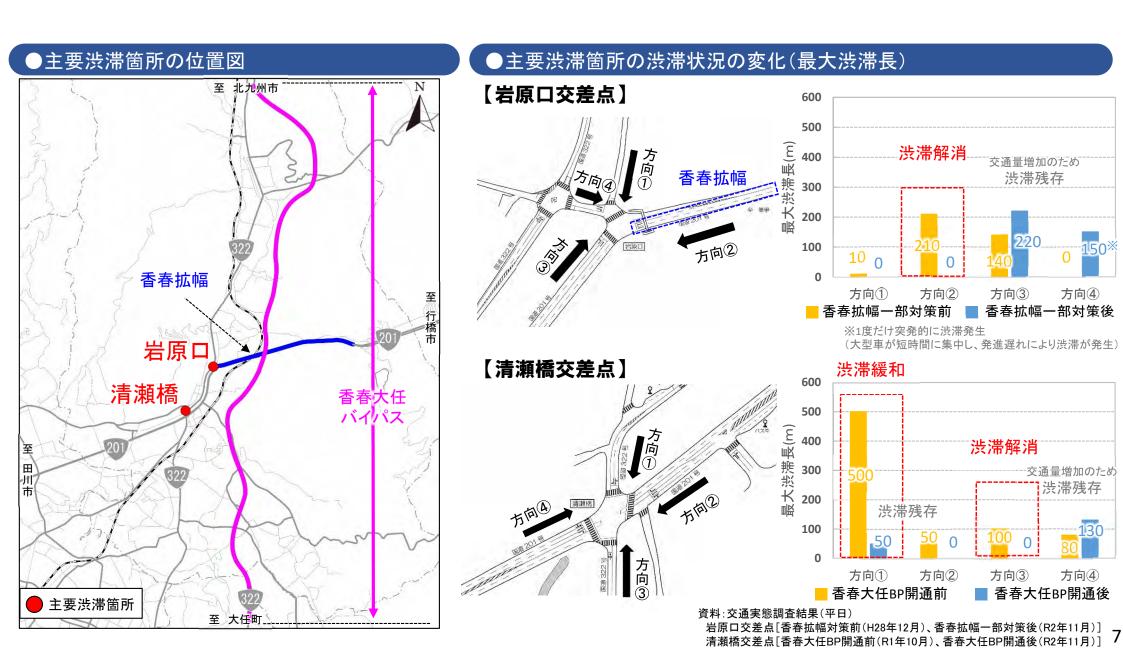
●対策前後の断面交通量の比較





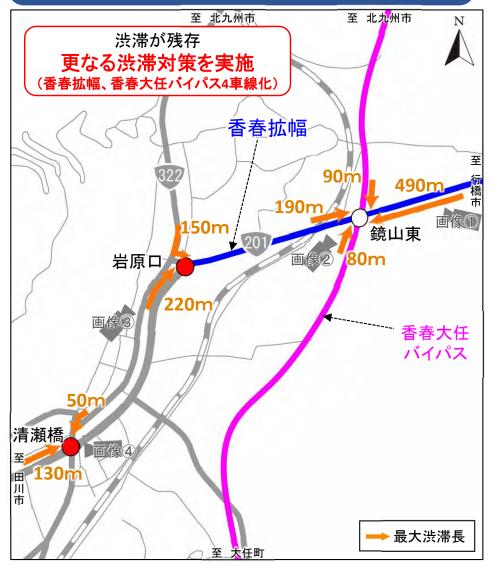
資料:交通実態調査結果(平日昼12時間(7-19時)/鏡山東交差点、唐子橋交差点、清瀬橋交差点) 香春大任BP開通前(国道201号断面①H28年12月、断面②R1年10月、国道322号R1年10月) 香春大任BP開通後(R2年11月)

- (3)香春大任バイパス・香春拡幅 / 福岡県・・・対策(暫定2車線)済、北九州国道事務所・・・一部対策済
- ○主要渋滞箇所の岩原口交差点では、香春大任バイパスの開通・香春拡幅の一部整備により、国道201号上り方向で渋滞が解消。
- ○清瀬橋交差点では、香春大任バイパスの開通により、国道322号の上り方向では渋滞が解消、下り方向では渋滞が緩和。



- (3)香春大任バイパス・香春拡幅 / 福岡県・・・対策(暫定2車線)済、北九州国道事務所・・・一部対策済
- ○香春大任バイパスの暫定供用、香春拡幅の一部整備後も、主要渋滞箇所である岩原口交差点、清瀬橋交差点では渋滞が残存。
- ○新たにできた鏡山東交差点(国道201号と香春大任バイパスの交差点)でも渋滞が見られる状況。
- ○残存する渋滞の解消に向けて、更なる渋滞対策を実施(香春拡幅、香春大任バイパス4車線化)。

●対策後の渋滞発生状況(最大渋滞長)



●渋滞状況の写真

【鏡山東交差点】



【岩原口交差点】





【清瀬橋交差点】



資料:交通実態調査結果(R2年11月平日) 8

(4)都市計画道路飛行場南線街路事業 / 北九州市・・・対策済

- ○港湾物流拠点である新門司港地区と苅田町を結ぶ主要地方道門司行橋線は物流交通が集中し、主要渋滞箇所である 曽根出張所交差点では慢性的な渋滞が発生している。
- ○当該事業により曽根出張所交差点における交通混雑の緩和や道路ネットワークの機能強化が図られた。
- ○今後、交差点通過速度や滞留長、渋滞長などを調査する。

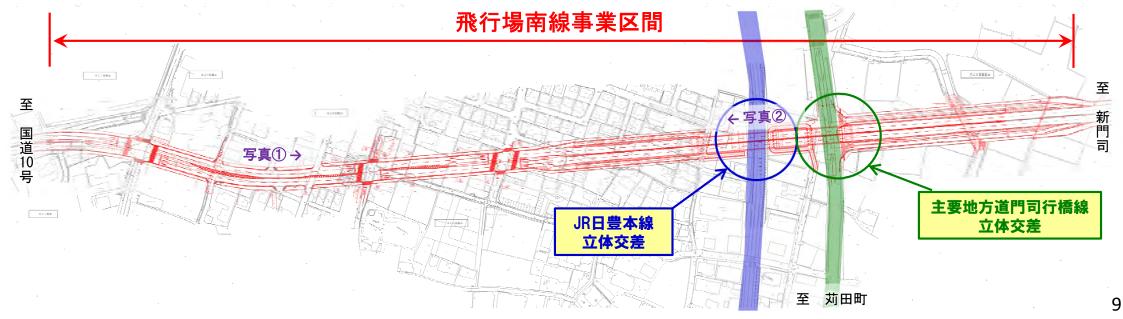
●飛行場南線の整備概要(令和2年3月完了)







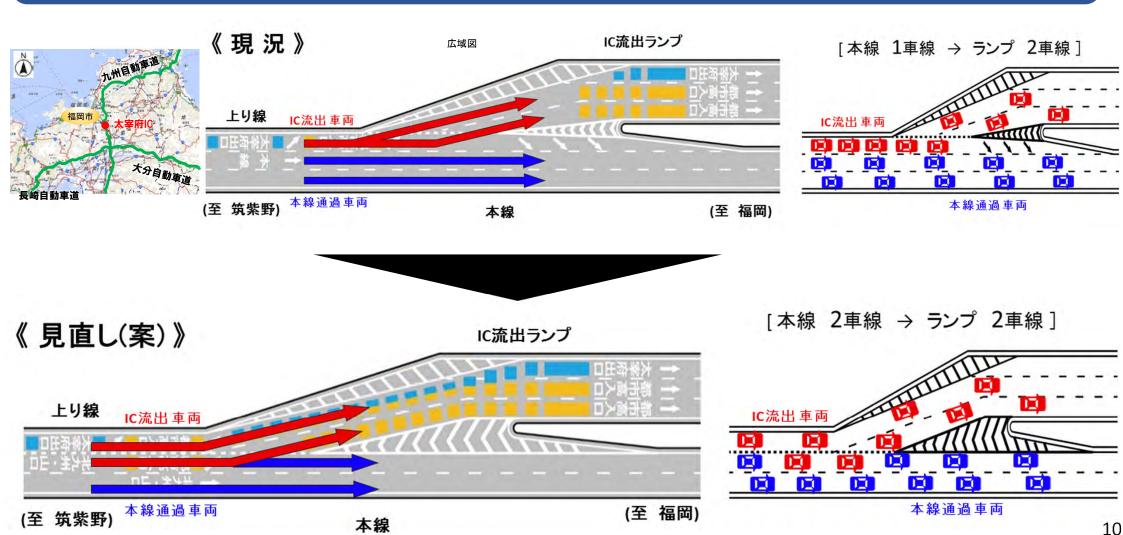




(5)九州自動車道上り線(太宰府IC付近車線運用変更)/NEXCO西日本・・・対策実施中(令和3年3月下旬対策完了(予定))

- ○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。
- ○令和3年1月より、太宰府IC出口付近の車線運用を変更する対策を実施中。上り線3車線のうち、左車線と中央車線の2車線から 出口へ流出できるように変更することで、太宰府IC出口付近における渋滞回数の減少が期待される。

●九州自動車道 上り線 太宰府IC付近車線運用変更の概要



- (6)信号機の秒数調整等による渋滞対策 / 福岡県警察・・・対策済
- 【対策実施箇所:国道201号 鶴三緒橋東交差点~堀池交差点間の3交差点】
- ○通勤・通学時間帯の朝ピーク時(7:30~8:30)において、国道201号の青秒数を延長
- ○右折矢秒数を右折需要に応じた秒数に変更
- ○渋滞のネックとなっている免許試験場前と鶴三緒橋東の青信号表示開始時間の見直し

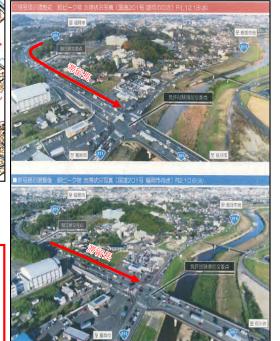
●対策概要(令和2年8月6日秒数等変更)

(免許試験場前~鶴三緒橋東) オフセット - 5秒 (堀池交差点) (免許試験場前) 主道路直進 (五穀神) 主道路直進 主道路直進 +6秒 主道路右折矢 主道路右折矢 主道路右折矢 - 4秒 従道路右折矢 - 4 秒 従道路右折矢 - 2 秒

●対策前後の効果検証(渋滞長)

- ○国道201号の朝ピーク時における渋滞長が、
 - ・免許試験場前交差点から福岡市内方向は、約990mが約430m
 - ・鶴三緒橋東交差点から田川市内方向は、約700mが約330mと、顕著な効果が認められた。

【免許試験場前·鶴三緒橋東上空写真】 福岡市方向(上段~調整前、下段~調整後)田川市方向



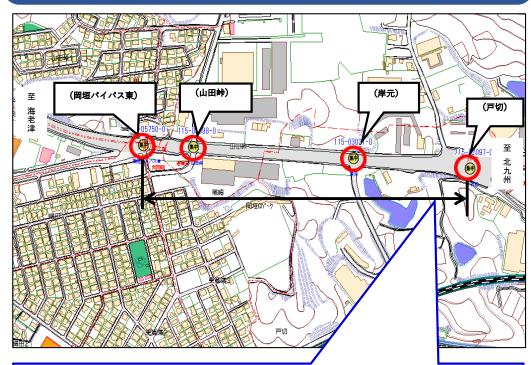


(7)信号機のサイクル見直し等による渋滞対策 / 福岡県警察・・・継続実施中

【対策実施箇所:国道3号 岡垣バイパス東交差点~戸切交差点間の4交差点】

- ○午前7時00分~午後8時00分のサイクルを130秒から160秒に見直し
- ○岡垣バイパス東交差点及び戸切交差点は、従道路(町道)も青秒数を延長
- ○渋滞のネックとなっている岡垣バイパス東交差点は、北九州方向から海老津方向への左折レーン設置が予定されているため、 設置後に、再度、信号秒数等の見直しを検討

●対策概要(令和2年9月18日サイクル等変更)



サイクル160秒(青秒数は右折矢秒数を含む)

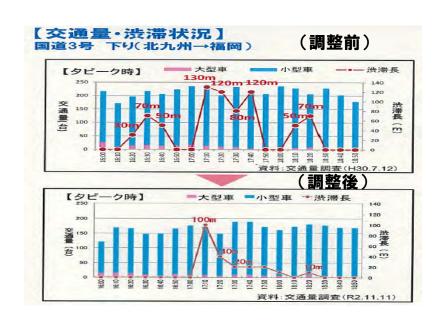
・岡垣バイパス東交差点

主道路青(3号) + 15秒・従道路青(海老津→3号) + 6秒 (東高陽→3号) + 7秒

- ・山田峠交差点 主道路青(3号)+30秒
- ・岸元交差点 主道路青(3号)+30秒
- ・戸切交差点 主道路青 (3号) + 21秒・従道路青(遠賀川→3号) + 8秒

●対策前後の効果検証(交通量・渋滞長)

- ○現状では、最大渋滞長は約130mが約100mの減少であるが、渋滞の発生時間帯は大きく減少しているなど、効果が認められた。
- ○左折レーンの設置や設置後の信号秒数の見直しによる、 さらなる渋滞解消の期待



(8)右折矢印信号の増設及び秒数見直しによる渋滞対策 / 福岡県警察・・・対策済

【対策実施箇所:県道271号 井堀交差点(小倉北区)ほか県内26交差点】

- ○右折需要が多いにもかかわらず、右折レーンが設置されていないため、渋滞が発生している交差点において、各道路管理者と連携 して、右折レーンを設置することで、右折矢印信号を増設
- ○右折矢信号機の増設に伴い、信号秒数の見直しを実施

●右折矢印信号増設交差点

\$P\$ ***********************************	÷	道路区分		
管轄警察署	交差点名	主道路	 従道路	
小倉北	勝山橋東	(国)199号	市道	
	井堀	(県)下到津戸畑線	市道	
	北九州ソレイユホール南	市道	市道	
若松	向田橋	(主)北九州芦屋線	(県)水巻芦屋線	
戸畑	幸町	(国)199号	(県)八幡戸畑線	
一一一	都市高速入口	市道	市道	
折尾	本城東4丁目	(県)有毛引野線	市道	
八幡東	中央町	(主)北九州大竹線	(県)八幡戸畑線	
	アクア新宮	町道	町道	
粕屋	花見北	(国)495号	市道	
	上府	(国) 3号	(県)大竹下府線	
春日	リサイクルプラザ入口	(主)福岡筑紫野線	市道	
筑紫野	二日市八幡宮前	(県)福岡日田線	(主)筑紫野インター線	
八条到	美しが丘南	市道	市道	
早良	堤団地入口	(国)202号	市道	
西	九大新町口	(主)福岡志摩線	(県)桜井太郎丸線	
東	香椎浜中央	市道	市道	
博多臨港	マリン通り	市道	市道	
	小頭町交番前	(国)209号	市道	
久留米	神代橋北	(主)久留米筑紫野線	(県)豊田北野線	
	長門石橋西	市道	(県)江口長門石江島線	
	南崎橋	(国)264号	市道	
小郡	新二森	(主)鳥栖朝倉線	(県)二森石崎線	
柳川	小井出橋	(主)久留米柳川線	市道	
筑後	蛭池	(国)442号	(主)大和城島線	
飯塚	秋松	(国)200号	市道	
田川	見立入口	(国)201号	市道	

●右折矢印信号設置例

(小倉北区~井堀交差点)



(戸畑区~幸町交差点)

(久留米市~小頭町交番前交差点)





(9)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

令和2年7月時点で2574名3000 2500 2500 1500 1377 1000 857 982

H29

H30

R1

H27

H28

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

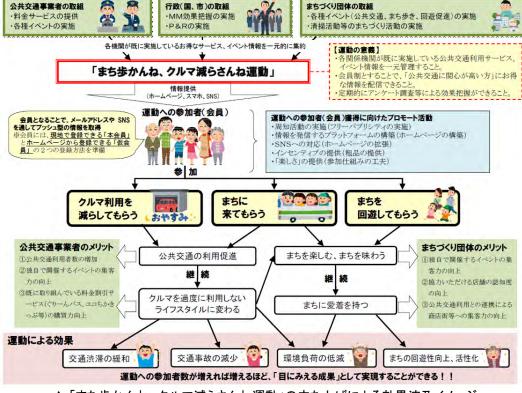
【秋季取組のアンケート結果】

▲ 掲示ポスター(春季)

(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? (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? 約9割 約5割 R1 16% 25% 46% 48% (N=56)(N=215)20% 40% 60% 80% 100% 20% 60% 80% 100% 40% ■とてもそう思う
■ややそう思う
■どちらともいえない ■参加したい ■機会があれば、参加したい ■参加しない ■あまり思わない ■まったく思わない 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 104.9(分/调·人) クルマ利用時間 削減 (100名) 公共交通の利用回数 1.9(回/週・人) 増加 (100名) 徒歩時間 318.3(分/週·人) (100名) 増加 1.5(回/调·人) まちへの訪問回数 (100名) 増加



▲「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

⁻14

(10)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実証実験を福岡市と、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 (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

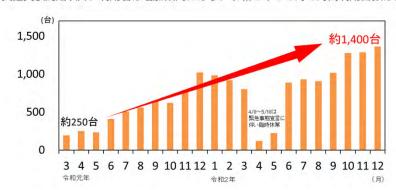
利用特典 乗車人数分のバス片道乗車券贈呈





フリンジパーキングの利用状況

実証実験開始以降、利用者は増加傾向にあり、令和2年12月の月間利用台数は約1,400台



※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

(11)ソフト対策事例:連節バス / 北九州市・・・対策実施中

●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

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

対策

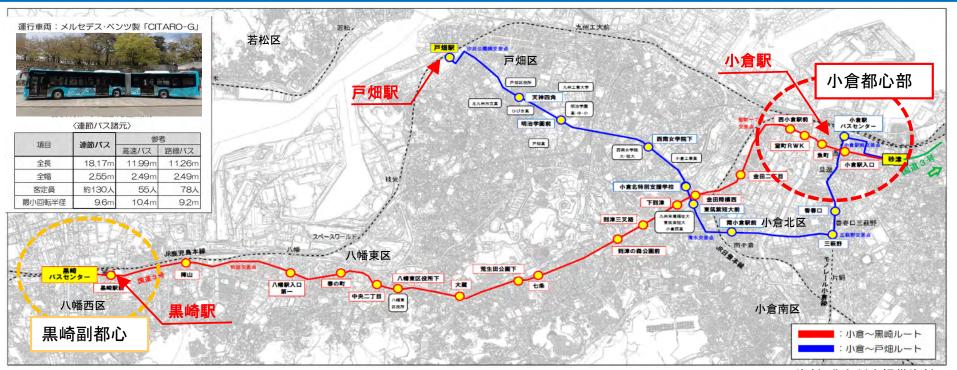
- ◎ 地域や生活行動に応じたバス路線の見直し 『地域密着型バスネットワークの提供』
- ▶連節バス導入による効率化(令和1年7月から運行開始) ※令和3年度に10台体制(新たな幹線ルート導入予定)
- ▶走行空間整備による定時性や速達性の確保・・・規制箇所にカラー舗装

連節バス導入により、既存バス路線を減便(小倉〜黒崎ルートで1日あたり22便/片道) 交通の円滑化と渋滞緩和への貢献が期待

●連節バス導入のルート

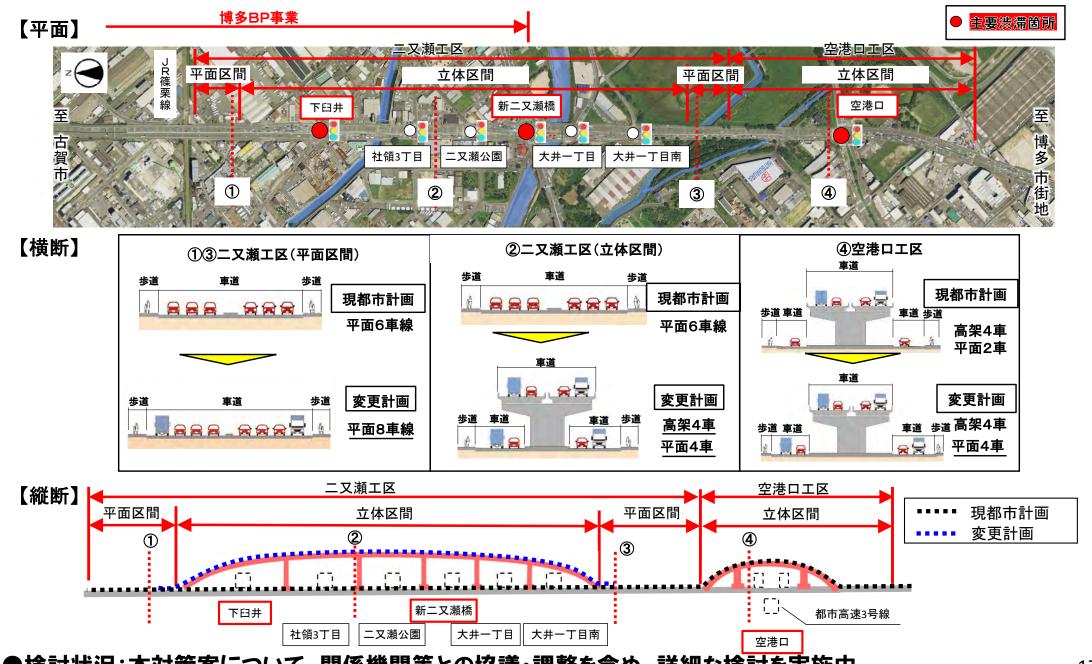


●地域密着型バスネットワークのイメージ図



3. 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)博多バイパス渋滞対策案及び検討状況 / 福岡国道事務所



<u>▶検討状況</u>:本対策案について、関係機関等との協議・調整を含め、詳細な検<mark>討を実</mark>施中。

4. 福岡県内の対策方針について【報告】

(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	○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
全体	○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	○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
地域	○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
***	○国道3号鳥栖久留米道路等の整備による環状道路形成
筑後 地域	○公共交通の利便性の向上等を図る
	○国道3号黒崎バイパス、(都)戸畑枝光線等の整備を推進
北九州 地域	○交通マネジメント等の取組を推進
	○香春拡幅等の整備を推進
筑豊 地域	○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. 福岡県内の対策方針について【報告】

(H28,2/H29,2)

(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。
- **R3** H29年度 H30年度 H31年度(R1年度) R2年度 年度 H27年度~ 項目 H28年度 7月~ | 10月~ | 1月~ | 4月~ | 7月~ | 10月~ | 1月~ | 4月~ | 7月~ | 10月~ | 1月~ | 4月~ | 4月~ | 7月~ |10月~| 1月~ 福岡県 福岡地域 対策方針 策定 対策方針の検討 個別課題の対策検討/スケジュール検討 具体的な対策の検討 (関係機関との協議・調整) 筑後地域 基本方針 交通課題 対策の 基本方 個別課題の対策検討 方向性 対策方針 策定 の提案 北九州地域 針 の整理 対策方針の検討 スケジュール検討 の提案 の検討 具体的な対策の の提案 (関係機関との協議・調整) 検討 筑豊地域 検討状況 提案の 提案の 提案の 関係 渋滞対策 提案の 提案の 提案の 提案の 提案の協議・承認 の報告 協議 協議 協議 協議 協議・承認 協議・承認 協議・承認 協議会 協議会 H27.8/H28.8 (R2.3) (R1.8) (R2.8)(R2.11) (R3.3) (H29.8)(H30.8) (H31.2) 提案に向けた 提案に向けた 提案に向けた 提案に向けた 作業部会 提案に向けた 提案に向けた 提案に向けた 協議 協議 協議 協議 協議 協議 協議 (R1.7)(R2.3) (R2.8)(H30.3)(H31.1)(R3.2)

(1)官民連携による渋滞対策

○人・物の輸送の効率化を図るため、渋滞対策協議会と<u>トラックやバス等の利用者団体との連携を強化</u>し、<u>利用者目線で対策箇所</u> <u>を特定した上で、即効性のある渋滞対策</u>を実施。

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、事業者から見た渋滞箇所の対策を実施予定

(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2年10月時点)】

国道2号 関門トンネル付近

県道35 号・県道607 号 門松交差点付近

国道3号空港□~二又瀬 ○

国道10号 朽綱駅入口付近(北九州市)

国道199号 小倉駅前

国道3号 苅原交差点 ○

国道3号 久留米~広川上下線 ○

国道3 号 鳥栖 IC~久留米 ○

国道3号 西鉄久留米駅前~八女方面 ○

国道3号 久留米 ト津荒木交差点 ○

国道3号 新二又瀬橋交差点付近 ○

国道3号御笠川4丁目付近○

国道3号三萩野交差点(小倉北区) ○

国道3号清水交差点付近(小倉北区)○

国道3号 上府交差点 ○

国道3号 大宰府天満宮付近 ○

国道3号本村北(八女市)

国道3号博多千鳥橋~はんみち橋 ○

国道3号(筑紫野BP)高雄交差点付近(太宰府市) O

国道322 号 北方3 丁目交差点付近(北九州市)

国道10号 潤崎交差点付近(小倉南区)

国道10号 貫交差点 ○

国道199号 西港町東交差点付近

国道201号 多田羅交差点付近 ○

国道201号 流通センター通り松島付近

国道201号新町交差点付近 ○

国道201号 岩原口交差点 ○

国道201 号 長浦交差点付近(田川市)

国道201号 広田交差点(粕屋町)~松島交差点(福岡市) ○

国道202号 立花寺北交差点付近 〇

国道202 号 今宿大塚交差点 ○

国道209号上原々(筑後市)

県道25 号 小倉東IC 付近~新門司IC 付近 ○

県道35号・国道201号 粕屋署前 ○

県道68 号・県道551 号 五斗蔵交差点付近 ○

県道68 号 二又瀬~五斗蔵交差点 ○

県道68号内橋交差点(約屋町)~広田交差点(約屋町)

県道607 号 扇橋交差点付近 ○

[市道松島貝塚線]松島〜箱崎ふ頭中央入口交差点(福岡市)よかトピア通

り西新通り交差点付近

北九州都市高速 3 号線下 青葉 1 丁目交差点付近

【バス協会(令和2年10月時点)】

国道202 号 渡辺通4 丁目交差点付近 ○

国道202 号 六本松交差点付近 ○○

国道3号筒井町交差点付近○

県道15号 下福島交差点付近、湯気の下交差点付近 ○

国道3号・国道322号 東町交差点付近 ○

県道21 号 箱崎三丁目交差点

県道21号 ミニストップ土井二丁目店の交差点

県道21号 流通センター西口付近から多々良付近 ○

【国道208 号 大牟田市船津町交差点 ○ 【 R2年度実施予定

国道201 号バイパス 鳴淵ダム入口交差点

国道202 号 別府橋~中村大学前交差点 ○

国道202号警固町∼赤坂3丁目交差点 ○

国道202 号 的場南~福翔高校交差点 ○

国道385 号 南市民プール前~老司四ツ角交差点 ○

国道495 号 和白・上和白交差点付近 ○

県道21 号 多田羅交差点付近 ○

県道49 号 老司四ツ角~屋形原三ツ角交差点 ○

県道60号 宇美西口~乙金東2 丁目交差点

県道505 号 井尻六ツ角交差点付近 ○

県道561号橋本西交差点付近 ○

県道602 号 野間四ツ角~清水四ツ角交差点 ○

【タクシー・ハイヤー協会(令和2年10月時点)】

福岡市・百年橋通り美野島交差点~新二又瀬交差点○

福岡市・大博通り博多駅前交差点~蔵本交差点○

福岡市・渡辺通り 渡辺通り4 丁目交差点~天神橋口交差点 ○

福岡市・国道202号 六本松交差点~中村学園大学前交差点 ○○

福岡市・平成外環通り ガンセンター入口交差点付近 ○

北九州市・国道3号 八幡西区 黒崎駅前、筒井町交差点付近 〇

北九州市・国道 3 号 小倉北区 三萩野交差点付近 ○

北九州市·国道 3 号 小倉北区 清水交差点付近 O

大野城市・国道 3 号 御笠川4 丁目交差点 ○

岡垣町・国道3 号 岡垣バイパス東交差点 ○ R2年度より対策着手

〇:主要渋滞箇所

〇:対策実施済箇所

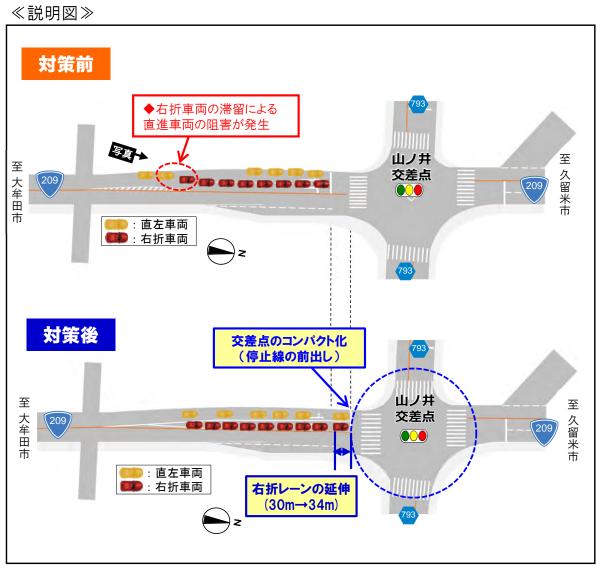
(2)国道209号山辽井交差点改良 / 福岡国道事務所···R3年度対策実施予定

国道209号 山ノ井交差点

交差点のコンパクト化(停止線の前出し)





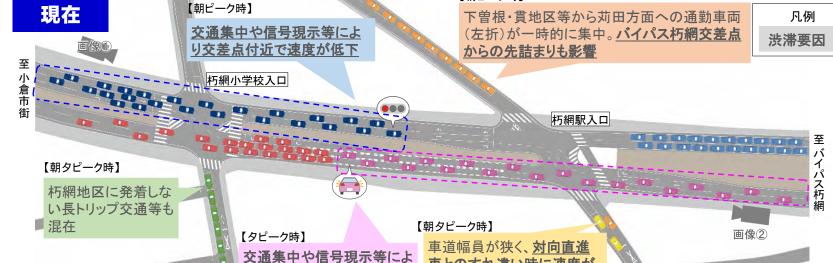


(3)国道10号朽網駅入口交差点 / 検討状況

- ○昨年度の朽網駅入口交差点の現状整理後、今年度は隣接交差点を含めた経路分析や渋滞要因等を整理。
- ○主な渋滞要因として、従道路からの利用も含め、国道10号に交通が集中することによる交差点付近での速度低下等を確認。
- ○当該箇所付近では、(市)中貫貫弥生が丘1号線が計画されており、今後、前後区間を含めた交差点解析等の検討するとともに、 関係者と調整等を進める。

●朽網駅入口交差点等の検討状況





【朝ピーク時】

車とのすれ違い時に速度が





り交差点付近で速度が低下

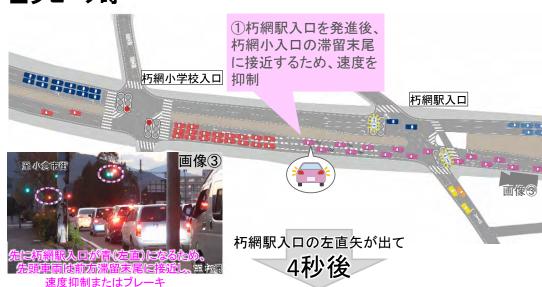


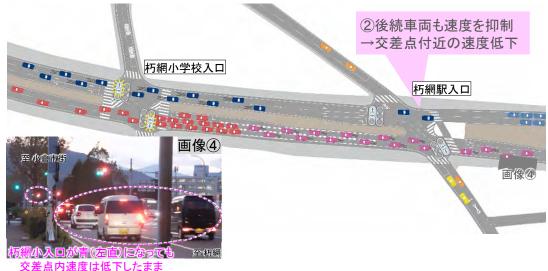
(3)国道10号朽網駅入口交差点

●朽網駅入口交差点等における信号現示の状況



■タピーク時

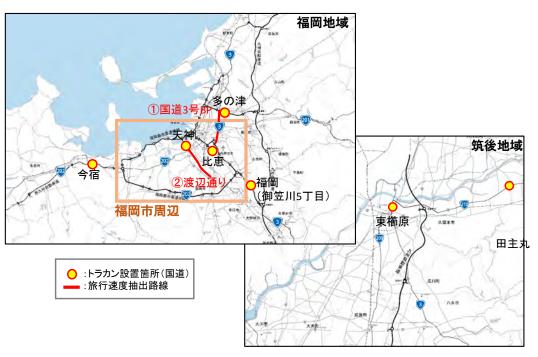


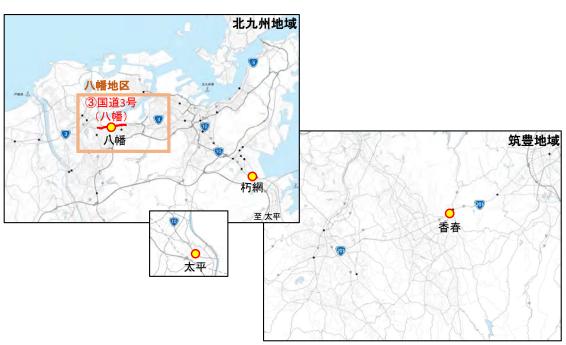


資料:交通実態調査結果(R2.11.10(火))

○コロナ禍における交通変動について、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 コロナ禍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(1回目):R2.4.8~R2.5.14(約1ヶ月) ■緊急事態宣言解除後 :R2.10(1ヶ月) ■緊急事態宣言時(2回目):R3.1.14~1.31	
②旅行速度(地域) コロナ禍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:1地区(福岡市周辺) 北九州地域:1地区(八幡地区)	■通常時 :H31.4~R1.5(2ヶ月) ■緊急事態宣言時(1回目):R2.4.8~R2.5.14(約1ヶ月) ■緊急事態宣言解除後 :R2.10(1ヶ月) ■緊急事態宣言時(2回目):R3.1.14~1.31	
③旅行速度(路線) コロナ禍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:2路線 ①国道3号BP ②渡辺通り 北九州地区:1路線 ①国道3号(八幡地区)		







(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)

- ○緊急事態宣言時(1回目)には交通量が1~3割減少したが、緊急事態宣言解除後には、ほぼ元の水準まで回復。
- ○緊急事態宣言時(2回目)には交通量が1割程度減少した。













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)



[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

※出典:トラカン交通量:

«西典: トノルン×通車. 通常時: H31.4~R1.5平日平均、緊急事態宣言時(1回目): R2.4.8~R2.5.14平日平均、 緊急事態宣言解除後: R2.10平日平均、緊急事態宣言時(2回目): R3.1.14~R3.1.31平日平均) **26**

(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)

- ○緊急事態宣言時(1回目)には交通量が2~5割減少したが、緊急事態宣言解除後には、ほぼ元の水準まで回復。
- ○緊急事態宣言時(2回目)には交通量が1~2割減少した。











比恵(国道3号)

多の津(国道201号)

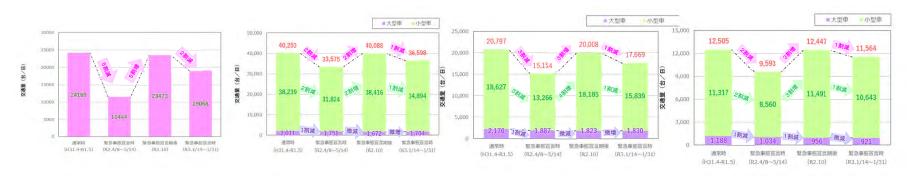


天神(渡辺通り)

今宿(国道202号)

東櫛原(国道3号)

田主丸(国道210号)



[車種分類条件]

·小型:車頭番号 No.3,4,5,6,7の車両

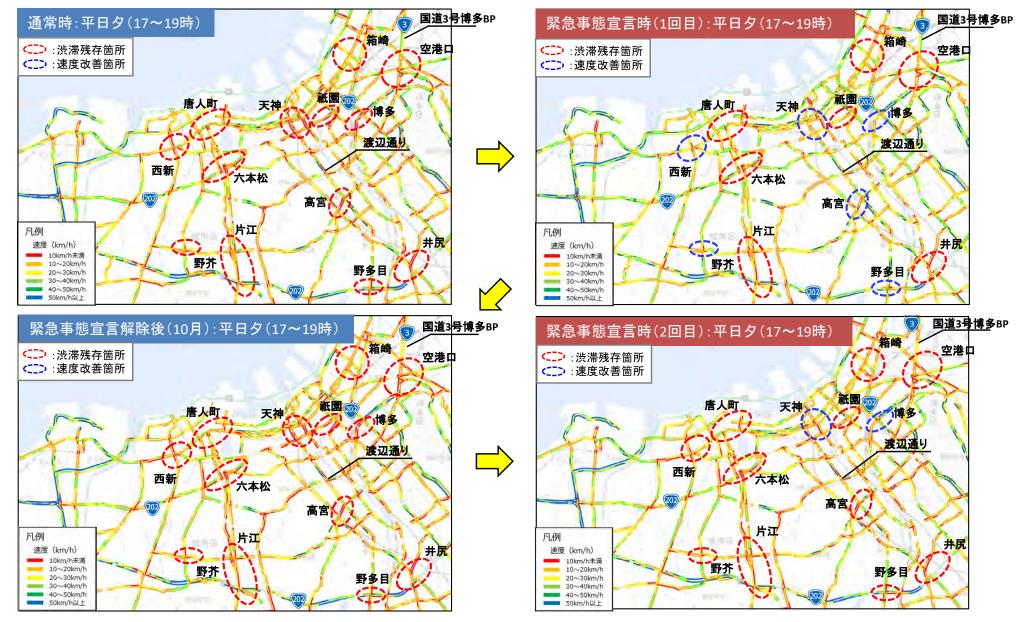
·大型:車頭番号 No.1,2,9の車両

※出典:トラカン交通量:

、出来: 「フルンスルー」 通常時:H31.4~R1.5休日平均、緊急事態宣言時(1回目):R2.4.8~R2.5.14休日平均、 緊急事態宣言解除後:R2.10休日平均、緊急事態宣言時(2回目):R3.1.14~R3.1.31休日平均) **27**

(2)緊急事態宣言時における交通状況(旅行速度(福岡地域))

- ○緊急事態宣言時(1回目)には多くの地点で速度向上が確認されたが、緊急事態宣言解除後は通常時に戻っている。
- ○緊急事態宣言時(2回目)においては天神・博多周辺で速度向上が確認された。





(2)緊急事態宣言時における交通状況(旅行速度(路線))(渡辺通り)

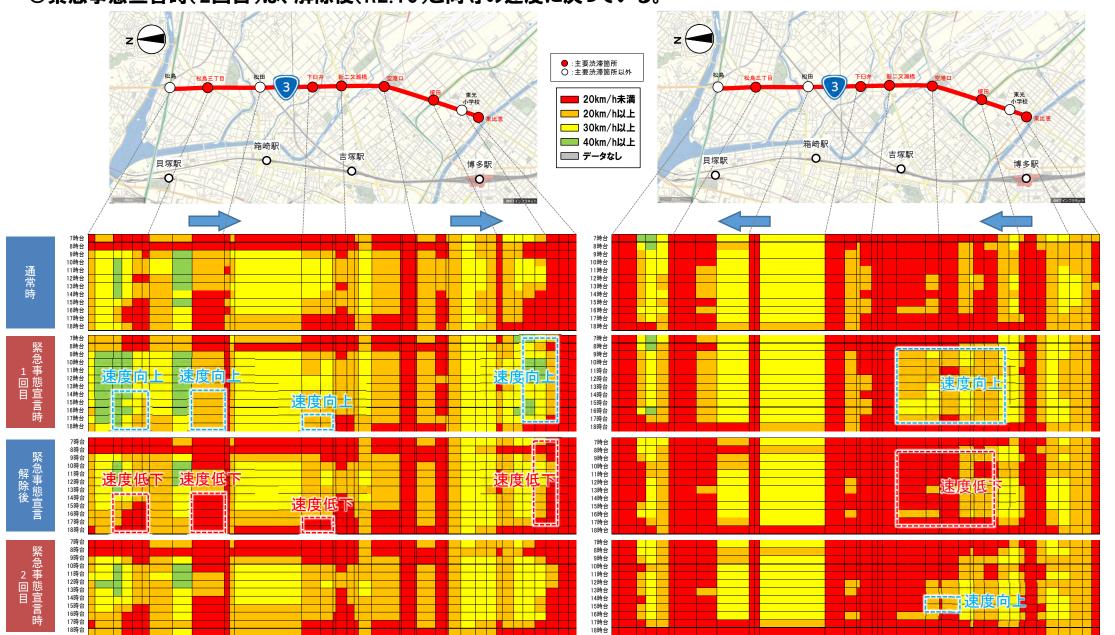
- ○緊急事態宣言時(1回目)は、速度向上が確認されるが、平日朝ピークを中心に依然として渋滞が残存。
- ○緊急事態宣言時(2回目)は、解除後(R2.10)と同等の速度に戻っている。





(2)緊急事態宣言時における交通状況(旅行速度(路線))(国道3号BP)

- ○緊急事態宣言時(1回目)は、速度向上が確認されるが、平日朝,・ピークを中心に依然として渋滞が残存。
- ○緊急事態宣言時(2回目)は、解除後(R2.10)と同等の速度に戻っている。



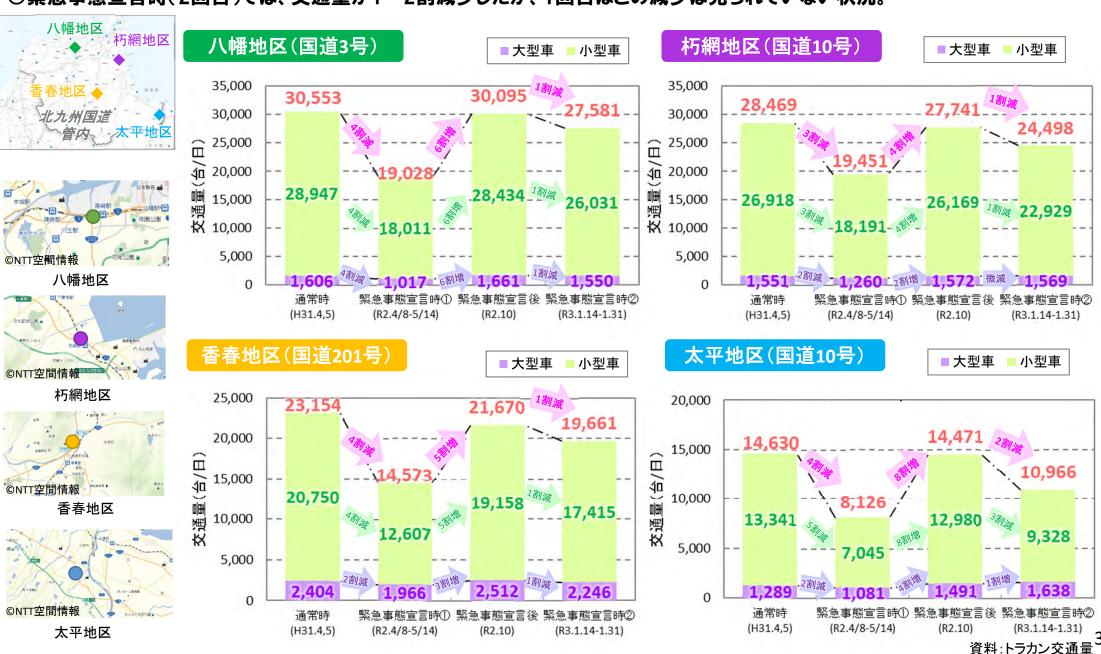
<u>(3)緊急事態宣言時における交通状況(交通量)(北九州国道事務所管内)</u>

- ○緊急事態宣言時(1回目)は、交通量が2割程度減少したが、緊急事態宣言解除後には、ほぼ元の水準まで回復。
- ○緊急事態宣言時(2回目)では、交通量が1割程度減少したところもあるが、1回目ほどの減少は見られていない状況。



(3)緊急事態宣言時における交通状況(交通量)(北九州国道事務所管内)

- ○緊急事態宣言時(1回目)は、交通量が3~4割減少したが、緊急事態宣言解除後には、ほぼ元の水準まで回復。
- ○緊急事態宣言時(2回目)では、交通量が1~2割減少したが、1回目ほどの減少は見られていない状況。

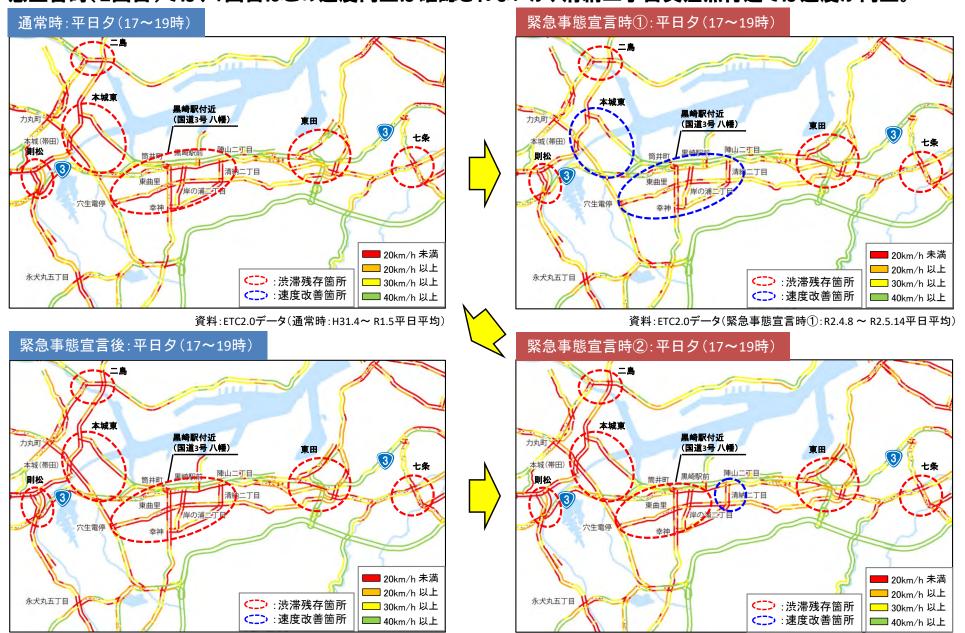


(4)緊急事態宣言時における交通状況(旅行速度(地域))(八幡地区)

○緊急事態宣言時(1回目)は、黒崎駅前交差点、筒井町交差点付近で速度向上が確認。

資料:ETC2.0データ(緊急事態宣言後:R2.10平日平均)

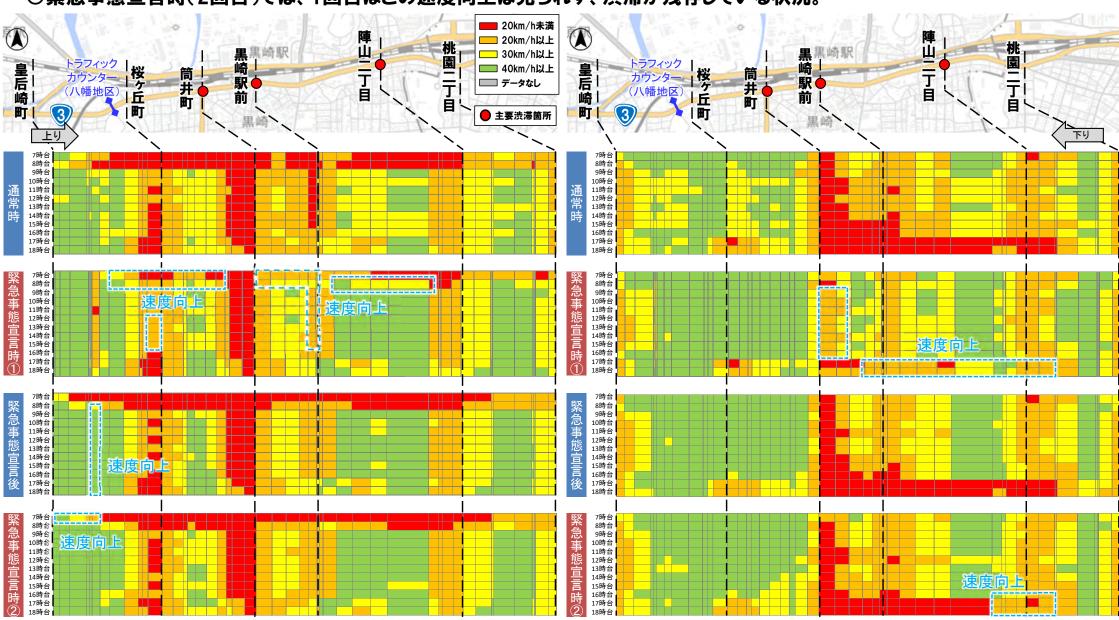
○緊急事態宣言時(2回目)では、1回目ほどの速度向上は確認されないが、清納二丁目交差点付近では速度が向上。



資料: ETC2.0データ(緊急事態宣言時②: R3.1.14~R3.1.31平日平均)

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

- ○緊急事態宣言時(1回目)は、筒井町交差点、黒崎交差点付近で速度向上が確認。
- ○緊急事態宣言時(2回目)では、1回目ほどの速度向上は見られず、渋滞が残存している状況。



7. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策(TDM)【協議】

(1)交通需要マネジメント(TDM)施策推進の背景

- 〇4~5月の緊急事態宣言により、在宅勤務・時差出勤など人々の生活様式が変化したことで、福岡県内の主要渋滞箇所に おいても、渋滞緩和などが確認された。
- 〇そのため、ビッグデータ等の活用により交通状況を分析することで、交通需要マネジメント(TDM)による渋滞対策を検討。

5 道路システムのDX

(4)データプラットフォームの構築と多方面への活用

- 最新技術を活用し、関係機関と連携を図りつつ簡易かつ効率的にデータ収集蓄積を実施するとともに、 全国統一の開かれたデータプラットフォームを構築し、維持管理のほか様々な分野で活用します。
- ETC2.0等のビッグデータを活用したデータ分析により、道路交通マネジメントを高度化し、交通需要マネジメント(TDM)により主要渋滞箇所100箇所の解消を目指します。

【データプラットフォームの構築】

.<背景/データ>.....

- ・ETC2.0車載器は、約576万台(令和2年11月末時点)まで普及
- ○新技術を用いてETC2.0 (車両の走行履歴および挙動履歴) や地図基盤データなどのデータを効率的に収集し、様々な分野で利活用を実施
- ○車載型センシング技術を活用し、道路の3次元データ (交差点形状や区画線等の地物の空間情報)の収集を 一層推進

【ETC2.0データの外部活用】

- ○ETC2.0高速バスロケーションシステム・車両運行管理システムの更なる利活用促進に向け、官民連携により検討を推進
- ○多様な交通モードのデータや施設データ等との連携によるMaaSへの活用



【ICT・AI技術を活用した交通マネジメント】

- 〈背景/データ〉 -

- ・シンガポールやロンドン等では、都心部の渋滞解消のため、都心部への流入車両に課金を行い、交通需要を管理するロードプライシングを実施
- ○観光地周辺で広域的に発生する渋滞を解消するため、ICT・AI 技術などの革新的技術を活用し、面的な料金施策を含む交通 需要制御等のエリア観光渋滞対策の実験・実装を推進・支援
- ○ETC2.0等を活用した交通分析や課金の仕組み等の検討により ロードプライシング導入を目指す鎌倉市の取組を引き続き支援
- ○新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言下におけるテレワーク 等による渋滞解消箇所をビッグデータの活用により分析し、交 通需要マネジメントによる渋滞解消の可能性を徹底追求



(2)TDM施策の概要(Transportation Demand Management:交通需要マネジメント)





自動車の効率的利用

- ■相乗り(カープール、バンプール)、 またはシャトルバス
- ■物資の共同集配



■フレックスタイム、時差通勤

時間帯の変更

発生源の調整

- ■勤務日数の調整
- ■通勤手段による代替 (通信販売、遠隔地勤務、遠隔地会議)







手段の変更

- ■パーク&ライド、パーク&バスライドなど
- ■大量公共交通機関の使用促進
- ■自転車利用、徒歩の推奨
- ■歩行者・自転車ゾーン、トランジットモール等の設置









すべての目的に対応可能な施策

- ■交通混雑マネジメント協会の奨励
- ■路上駐車の適正化
- ■交通負荷の小さい土地利用 (職住近接、交通施設と大規模開発との均衡)
- ■駐車マネジメント

発生源の調整を除く 4つの目的に適応可能な施策

- ■ロジスティックの効率化
- ■ロードプライシング
- ■走行規制

■道路交通、駐車場情報の提供





経路の変更

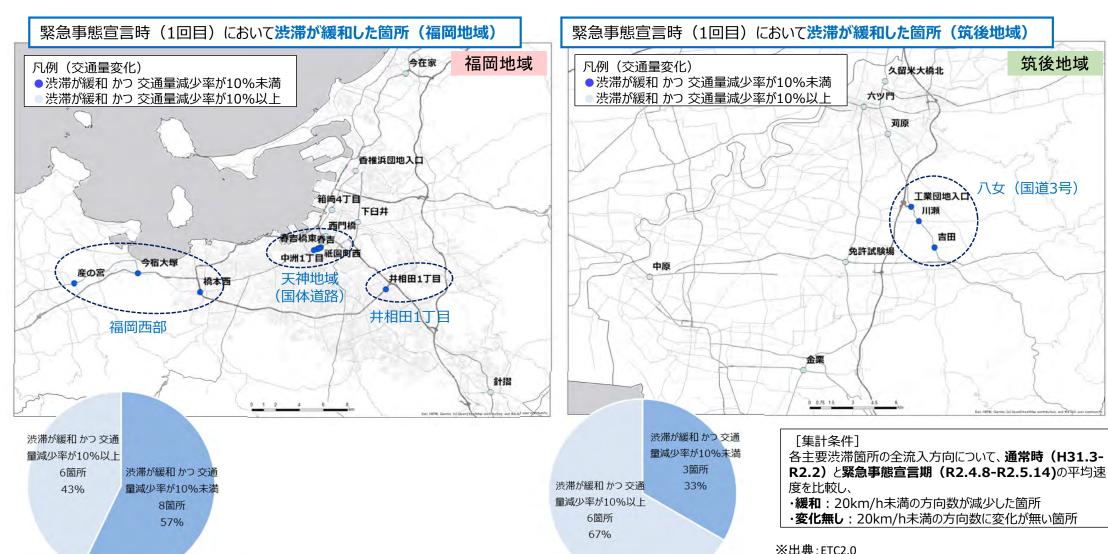
(3)緊急事態宣言期中における渋滞状況変化(福岡地域・筑後地域)

- 〇主要渋滞箇所の中で、緊急事態宣言時(1回目)に渋滞が緩和した箇所は福岡地域で14箇所、筑後地域で9箇所。
- 〇交通量の減少率が小さくても渋滞が緩和した以下箇所は、TDM施策等による更なる渋滞緩和が期待される。
 - ・天神地域:春吉、祇園町西、春吉橋東、中洲1丁目

N = 14

・その他:井相田1丁目

- ・福岡西部:今宿大塚、橋本西、産の宮
- ・八女(国道3号):川瀬、工業団地入口、吉田



37

(通常期: H31.3-R2.2、緊急事態宣言期(1回目): R2.4.8-R2.5.14)

※直轄国道の主要渋滞筒所を対象

(4)TDM施策にあたっての課題・ニーズ

〇具体的なTDM施策検討にあたり、企業や一般市民のTDM施策実施意欲や課題を把握するため、以下の内容・期間で WEBアンケート・企業アンケート・企業ヒアリングを実施した。

●WEBアンケート①(TDM施策関連)

内容:コロナ禍を踏まえた一般市民のTDM施策実施意欲や

課題の把握

実施期間:令和2年10月

収集数:福岡地域400サンプル

筑後地域400サンプル

条件:福岡市または久留米市の企業に通勤する一般市民

●企業アンケート調査

内容:コロナ禍を踏まえた企業のTDM施策実施意欲や課題

の把握

実施期間:令和2年10月

収集数:福岡地域90社

筑後地域76社

条件:福岡市または久留米市に本社を置く企業

●WEBアンケート②(まちクル運動関連)

内容:一般市民の通勤形態やまちクル運動への参加意向等

の把握

実施期間:令和2年12月

収集数:福岡地域1000サンプル

条件:福岡都市圏※に在住 かつ 天神・博多地区に自家用車

で来訪する一般市民

●企業ヒアリング調査(電話ヒアリング)

内容:企業の詳細なTDM施策実施状況や課題の把握

実施期間:令和2年12月収集数:福岡地域11社

筑後地域10社

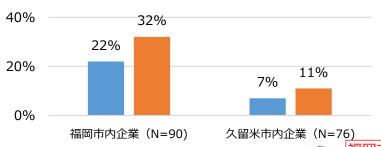
条件:企業アンケートで「ヒアリングが可能」と回答した企業

※福岡都市圏(17市町):福岡市、筑紫野市、春日市、大野城市、宗像市、太宰府市、古賀市、福津市、糸島市、那珂川市、糟屋郡宇美町、糟屋郡篠栗町、糟屋郡志免町、糟屋郡須恵町、糟屋郡新宮町、糟屋郡久山町、糟屋郡粕屋町 (福岡都市圏広域行政事業組合の圏域を採用)

(4)TDM施策にあたっての課題・ニーズ(時差出勤)

- 〇企業アンケートより、コロナ禍によって時差出勤促進の意欲がある企業が増加したことが示された。
- 〇企業ヒアリングより、「時差出勤実施による効果や具体的な事例を知りたい」等の意見が示された。
 - ⇒企業への広報を通じた「時差出勤促進」が有効であると考えられる。

●コロナ禍を踏まえた、企業における時差出勤促進意向



■緊急事態宣言期以前に実施 ■R3以降の実施意欲あり

福岡市内企業・久留米市 内企業ともに、時差出勤実 施意欲のある企業が増加

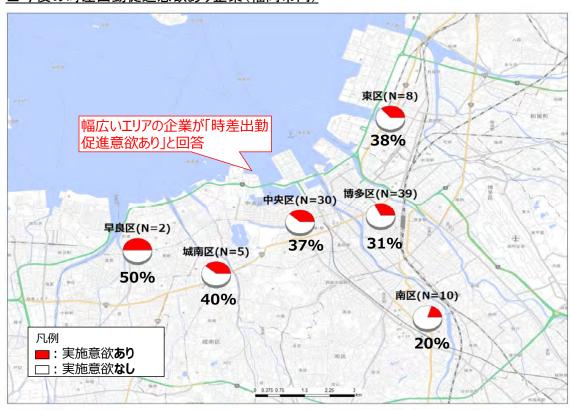
※出典:企業アンケート調査(R2.10実施) 福岡市内・久留米市内企業166社が回答

●時差出勤に対する企業の声

- ・混雑時間を避けた出勤により**移動時間のロスが減り、コロナ感染の防止 策**にもなったため、今後も積極的に時差出勤を促進したい。
- ・時差出勤のメリットが分からなかったため、具体的な効果を示してほしい。
- ・時差出勤を実施している事例を参考にして自社でも実施したい。

※出典:企業ヒアリング結果(R2.12実施)

■今後の時差出勤促進意欲あり企業(福岡市内)



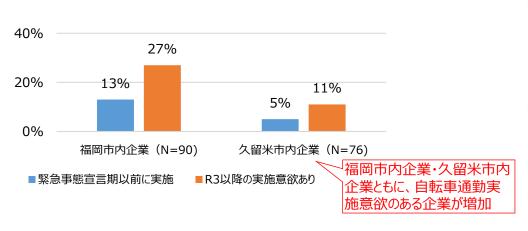
※出典:企業アンケート調査(R2.10実施) 福岡市内企業回答より作成



<u>(4)TDM施策にあたっての課題・ニーズ(自転車通勤)</u>

- 〇企業アンケートより、コロナ禍によって自転車通勤促進の意欲がある企業が増加したことが示された。
- 〇企業ヒアリングより、「自転車通勤による具体的な効果を示してほしい」等の意見が示された。
 - ⇒企業への広報を通じた「自転車通勤促進」が有効であると考えられる。

●コロナ禍を踏まえた、企業における自転車通勤実施意向



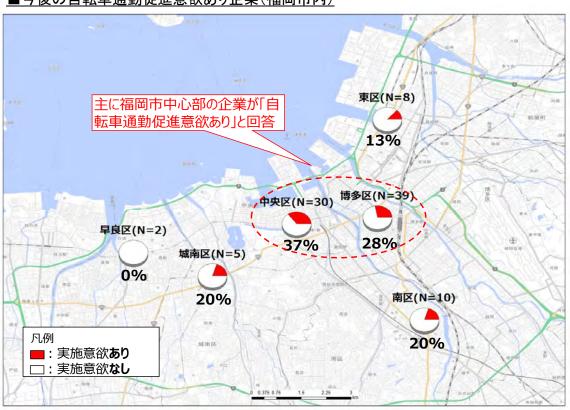
※出典:企業アンケート調査(R2.10実施) 福岡市内・久留米市内企業166社が回答

●自転車通勤に対する企業の声

- ・運動不足解消や密を避ける目的で自転車通勤を促進した。
- ・自転車通勤による具体的なメリットを示してほしい。
- ・自転車による事故リスクが懸念。

※出典:企業ヒアリング結果(R2.12実施)

■今後の自転車通勤促進意欲あり企業(福岡市内)



※出典:企業アンケート調査(R2.10実施) 福岡市内企業回答より作成



(4)TDM施策にあたっての課題・ニーズ(経路変更)

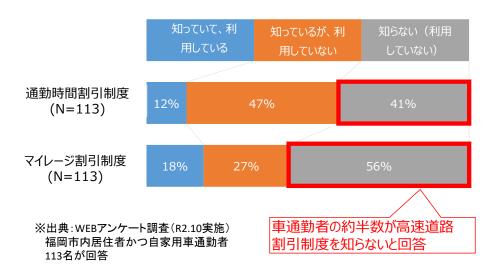
- ○六本松→博多駅間(例)の所要時間情報の比較より、経路変更による時間短縮効果を整理した。
- OWEBアンケートより、車通勤者の多く(回答者の約5割)は高速道路割引制度を知らないことが示された。
 ⇒車通勤者への広報による「経路変更の案内」が有効と考えられる。
- ●並行路線との所要時間比較

●高速道路利用時(九州道・都市高速)の割引制度認知度

■(例)六本松→博多駅間の所要時間情報の比較 (国体道路経由、城南線(通称)経由の2ルート比較)



※出典:ETC2.0 様式2-2(R1.9-R1.11)





【推進案】車通勤者への広報(所要時間比較や高速道路割引制度情報)を通じた経路変更案内の実施

(4)TDM施策にあたっての課題・ニーズ(モビリティマネジメント)

- OWEBアンケートより、まちクル運動に参加意欲のある車通勤者は昨年から増加していることが示された。
- 〇まちクル運動の広報媒体として「博多・天神周辺の民間企業との連携」が有効という意見が多いことが示された。
- 〇企業アンケートより、約7割の企業が「まちクル運動の周知への協力が可能である」ことが示された。
 - ⇒企業と連携した「モビリティマネジメントの促進」が有効であると考えられる。

●自家用車通勤者のまちクル運動への参加意欲

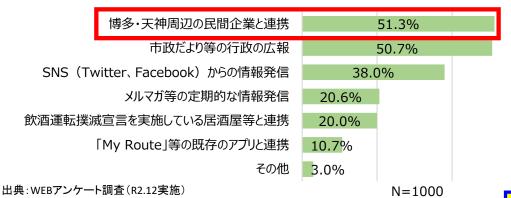
■まちクル運動への参加意欲

H29 (N=1000)	14.6%	43.6%	31.7%	10.1%
H30 (N=1000)	15.1%	41.3%	30.0%	13.6%
R1 (N=1000)	14.3%	42.5%	29.8%	13.4%
R2 (N=1000)	19.6%	40.6%	26.2%	13.6%
		■参加してみたい	_ ■機会があれ	ば参加したい

まちクル運動参加に意欲のある 車通勤者は昨年から増加 (約57%⇒約60%)

■どちらとも言えない ■参加しない

■まちクル運動の広報に有効と考えられる広報媒体



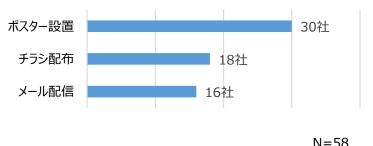
福岡都市圏居住者かつ自家用車通勤者 1000名が回答

●企業でのまちクル運動周知の可否



福岡市内企業90社が回答

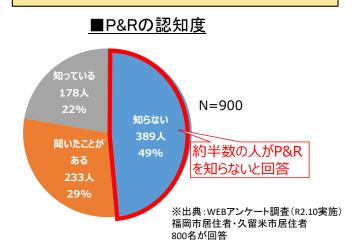
■まちクル運動を周知する際に可能な方法



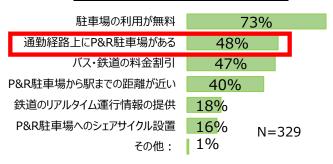
(4)TDM施策にあたっての課題・ニーズ(P&R)

- OWEBアンケートより、一般市民の多く(回答者の約5割)はP&R制度を知らないことが示された。
- ○P&Rを利用するための条件として「通勤経路上にP&R駐車場がある」という回答が多い(回答者の約5割)一方、P&R駐車場の整備を希望する駅の多くは既に設置されていることが示された。
 - ⇒車通勤者への広報を通じた「P&R利用促進」が有効であると考えられる。

●P&Rの認知度・利用意向

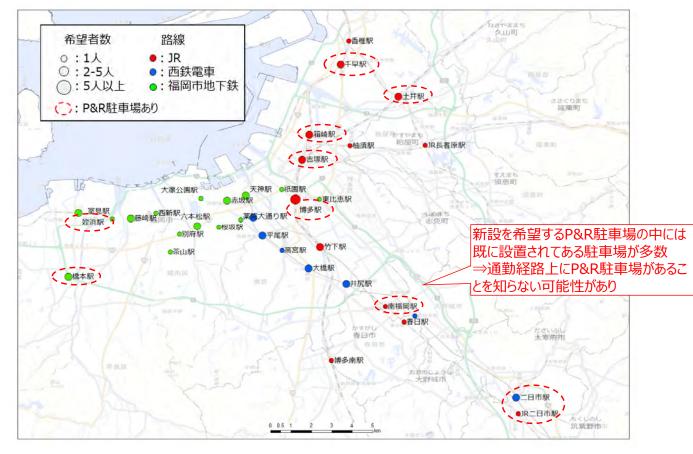


■P&Rを利用するための条件



※出典:WEBアンケート調査(R2.10実施) 福岡市居住者・久留米市居住者でP&Rを 「条件によっては利用したい」と回答した方(329名)が回答

●P&R駐車場の新設を希望する駅



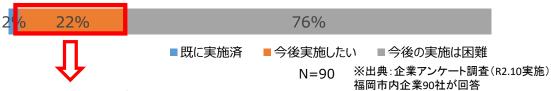


※出典:WEBアンケート調査(R2.10実施) 福岡市居住者回答より作成

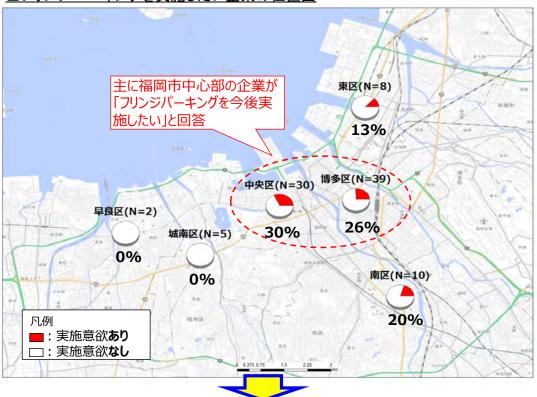
(4)TDM施策にあたっての課題・ニーズ(フリンジパーキング・バス)

- 〇企業アンケートより、約2割の企業(主に福岡市中心部)でフリンジパーキングの実施意欲があることが示された。 ⇒企業への広報を実施することで、「フリンジパーキングの利用促進」が有効と考えられる。
- OWEBアンケートより、車通勤者の約3割は「費用」や「コロナ感染」への懸念からバスを利用しないことが示された。 ⇒車通勤者への広報を実施することで、「バス利用促進」が有効と考えられる。

●フリンジパーキングの実施意向(福岡市内企業)

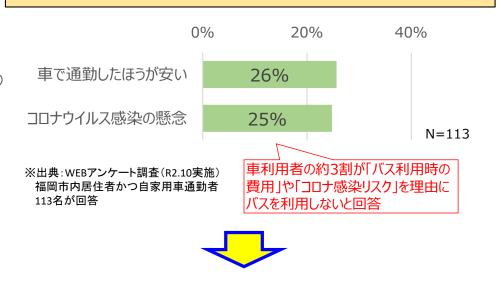


■フリンジパーキングを実施したい企業の位置図



【推進案】企業への広報によるフリンジパーキング利用促進

●バス利用の課題(自家用車利用者)



【推進案】広報(費用やコロナ感染リスク)によるバス利用促進

■西鉄バスエコ通勤定期券情報



■公共交通利用時の感染リスク情報



※出典:西鉄HP

※出典:JCOMM HP

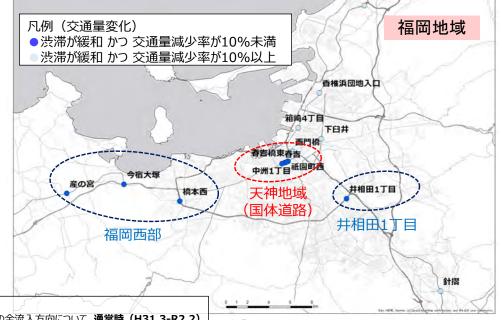
(5)TDM施策の推進方針(福岡地域・筑後地域)

- OTDM推進エリアにおいて実施可能と考えられる施策について、実施方針を検討。
- OTDM施策の推進にあたり、関係機関協議を実施し、各機関と連携した施策の推進を検討。
 - ⇒天神地域(国体道路)を候補として選定。

エリア (箇所)	地域	実施可能と想定されるTDM施策(ソフト施策)							
		時差出勤促進	自転車通勤促進	経路変更の案内	モビリティマネジメント	P&R利用促進	フリンジパーキングの 利用促進	バス利用促進	
【天神地域(国体道路)】 春吉、祇園町西、春吉橋東、	. 中洲1丁目		0	0	0	0	0	0	0
【福岡西部】 今宿大塚、橋本西、産の宮		福岡	0		0	0	0		0
【その他】 井相田1丁目			0	0	0	0	0		0
【八女(国道3号)】 川瀬、工業団地入口、吉田		筑後	0		0				0

TDM施策 (ソフト施策)	選定の考え方
時差出勤促進	緊急事態宣言時に時差出勤が一定の割合で実施 された地域を選定
自転車通勤促進	企業が集積するエリア(博多・天神、久留米市中心部) から5km以内の地域を選定
経路変更の案内	高速道路や並行路線が隣接しており、経路変更が 可能と考えられる箇所を選定
モビリティマネジメント	モビリティマネジメント(まち歩かんね、クルマ減らさんね運動)を実施する福岡地域に位置する箇所を選定
P&R利用促進	鉄道やP&R駐車場が隣接しており、P&Rの利用促進が可能と考えられる箇所を選定
フリンジパーキングの 利用促進	フリンジパーキングを実施する天神地域に位置する 箇所を選定
バス利用促進	路線バスが走っており、路線バスへの利用転換が 可能と考えられる箇所を選定

緊急事態宣言時(1回目)において渋滞が緩和した箇所(福岡地域)



[集計条件]

各主要渋滞箇所の全流入方向について、通常時 (H31.3-R2.2)

- と緊急事態宣言期 (R2.4.8-R2.5.14)の平均速度を比較し、
- ・緩和:20km/h未満の方向数が減少した箇所
- ·変化無し: 20km/h未満の方向数に変化が無い箇所

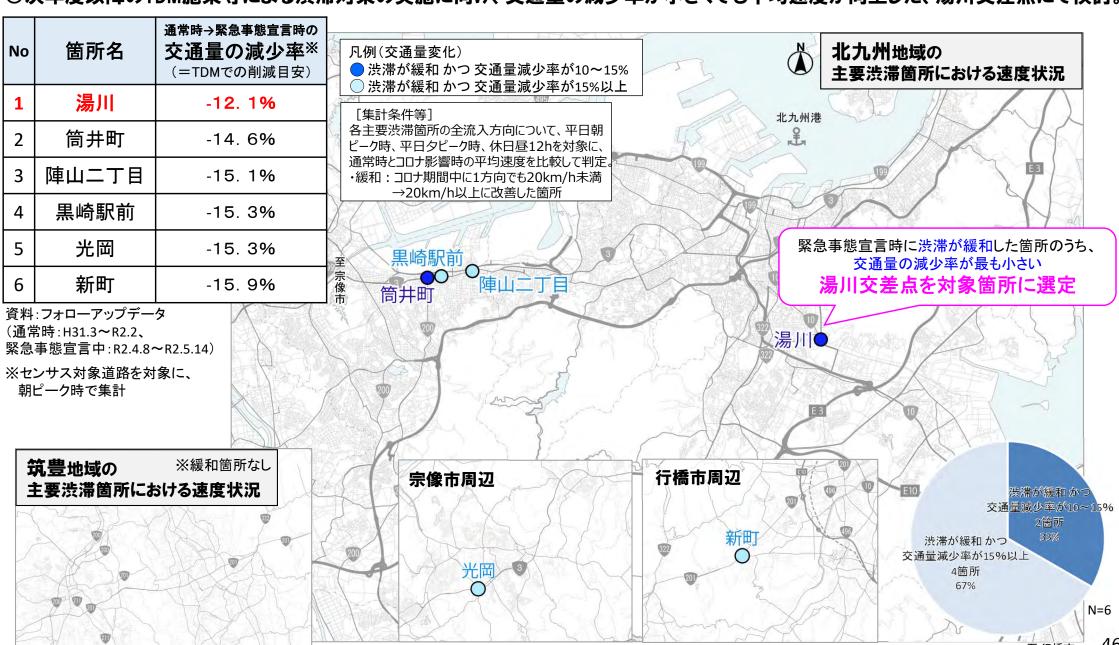
※出典:ETC2.0

(通常期: H31.3-R2.2、緊急事態宣言期(1回目): R2.4.8-R2.5.14)

※直轄国道の主要渋滞箇所を対象

(6)TDM施策の対象箇所の選定(北九州地域、筑豊地域)

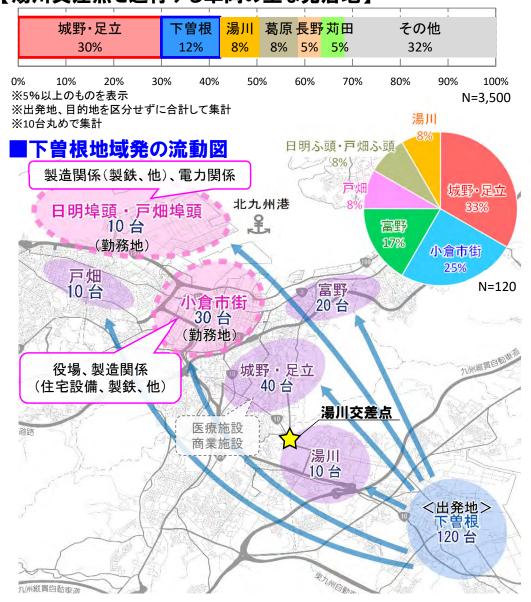
- ○主要渋滞箇所(国管理道路関連)の中で、緊急事態宣言時(1回目)に渋滞緩和が確認されたのは6箇所。
- ○次年度以降のTDM施策等による渋滞対策の実施に向け、交通量の減少率が小さくても平均速度が向上した、湯川交差点にて検討。

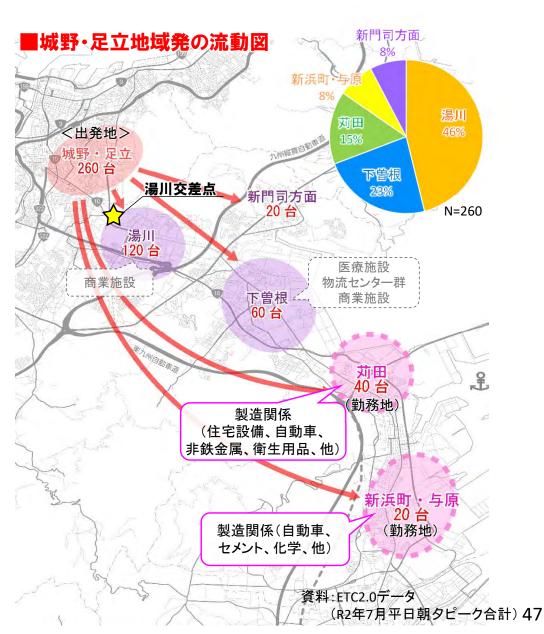


(7)湯川交差点を利用する車両の状況

- ○湯川交差点を通行する車両は、城野・足立地域や下曽根地域を発着する交通が多い。
- ○城野・足立、下曽根地域からは、苅田、新浜町、小倉市街、日明埠頭等の大規模企業が立地する地域に向かう交通を一定数確認。
- ○効果的な取組促進を図るため、TDMの対象地域及び企業等の選定に向け、詳細な経路分析等が必要。

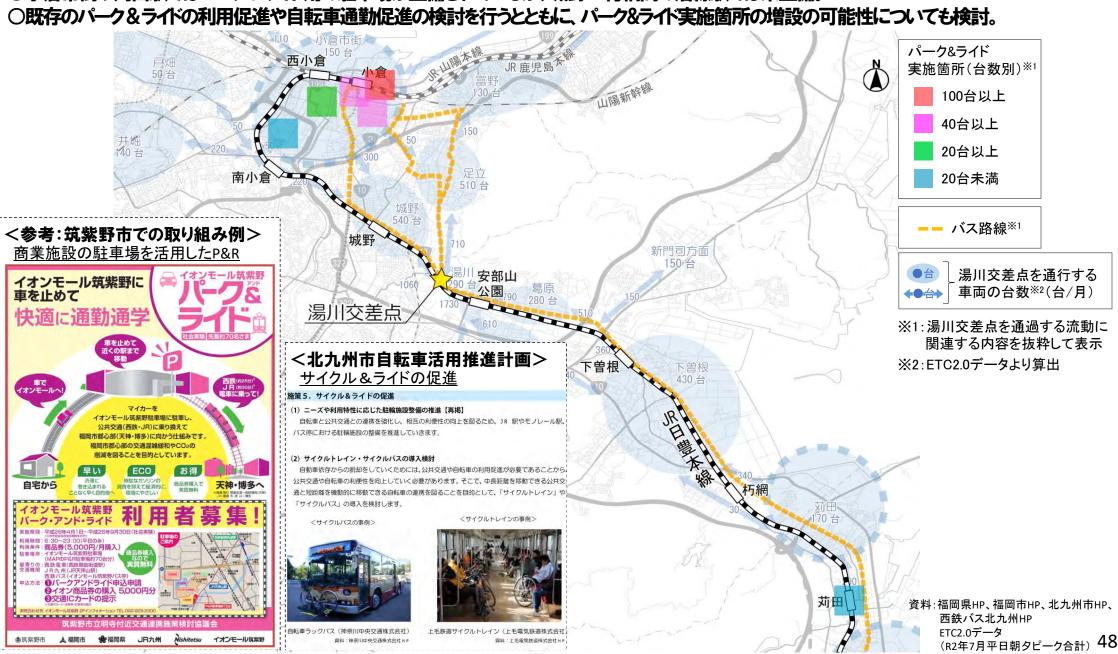
【湯川交差点を通行する車両の主な発着地】





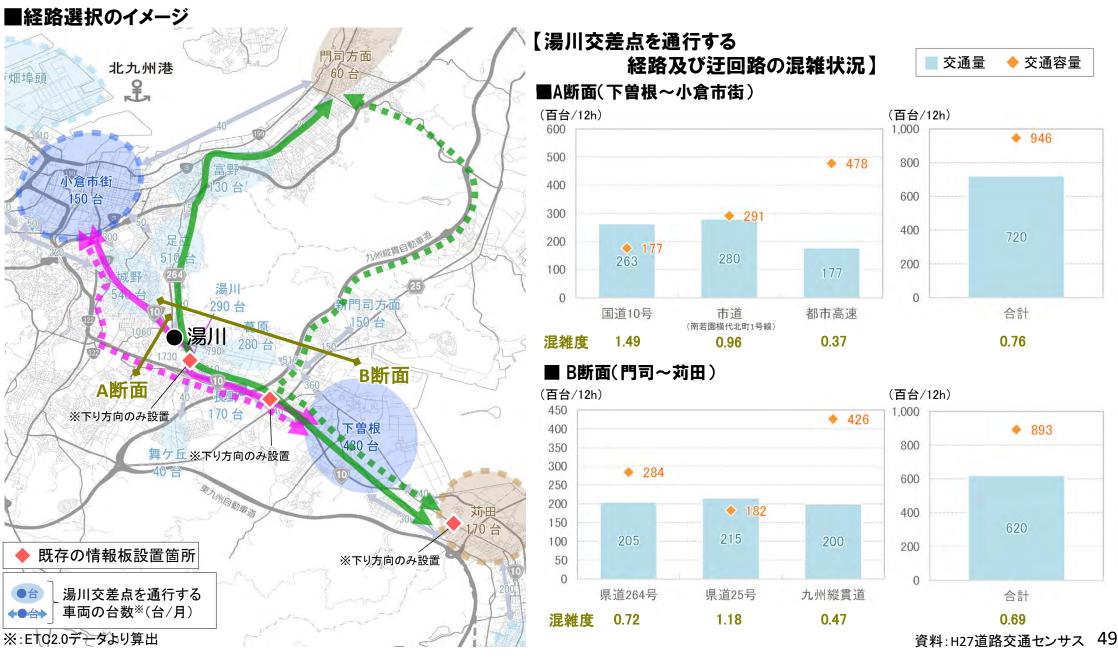
(8)湯川交差点周辺の公共交通の状況

- ○湯川交差点を利用する交通が多い下曽根~小倉市街間、城野・足立~苅田間には、国道10号に平行する鉄道網や路線バス網が存在。
- ○小倉市街や苅田駅ではパーク&ライド用の駐車場が整備されているが、城野~朽網間の沿線駅では未整備。



(9)湯川交差点周辺道路の利用状況

- ○湯川交差点に接続する国道10号等の周辺道路では、交通容量に余裕がある状況。
- ○周辺道路を活用した交通の平準化に向け、詳細な経路分析を行うとともに、周知方法等を検討。



(10)湯川交差点におけるTDM施策の方向性(まとめ)

○湯川交差点の利用状況等を踏まえ、次年度以降は詳細検討を実施予定。

考えられる TDM施策	今後の課題等
時差出勤促進 テレワーク促進	▶ 効果的な取組促進を図るため、より詳細な経路分析等を行い、対象地域及び企業等を選定。
パーク&ライド利用促進(公共交通利用促進)	> パーク&ライド利用促進の検討を行うとともに、実施箇所の増設の可能性についても検討を行い、 自治体や関係機関と協議・調整。
自転車通勤促進	▶ 北九州市が定める"北九州市自転車活用推進計画※"等と連携・協力し、実現可能性が高く、 効果的な自転車通勤促進策を検討。 (※「サイクル&ライド」「自転車通勤」「シェアサイクル事業」等を整理)
経路変更の案内	▶ 効果的な取組促進を図るため、より詳細な経路分析等を行い、対象地域を選定。 その上で渋滞情報や迂回路情報の提供方法等を検討。
共通	▶ アンケート等による意向確認を実施した上で、効果的な広報活動や企業への協力依頼等を検討。

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。
- ○R3年度夏頃に、次回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

"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



