

令和3年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会

◆福岡県のエリア区分

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【協議・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】	14
4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】	30
5. 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】	36
6. 新しい生活様式における交通状況を 踏まえた渋滞対策【協議・報告】	48
7. 今後の進め方【報告】	61



1. これまでの検討経緯【報告】

(1)これまでの検討経緯

○H25.1に主要渋滞箇所を公表し、渋滞対策の基本方針や今後の取り組みに対する協議を実施。

〔時期〕	〔実施内容〕	〔協議内容〕
H24.6 S 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 H30年度	主要渋滞箇所のフォローアップ 今後の渋滞対策の方向性 主要渋滞箇所の解除方法(案) (H26年度～H30年度 福岡県交通渋滞対策協議会・ワーキング会議)	○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 ○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	○九州自動車道太宰府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
R3.3	R2年度 第4回 福岡県交通渋滞対策協議会	○新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策の検討
R3.7	R3年度 第1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
R3.8	R3年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会	○新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策の検討

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・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 (R2.10-R2.12) により、主要渋滞箇所(一般道)の選定基準の該当状況を点検(モニタリングの実施)
- 点検の結果、主要渋滞箇所(一般道)の選定基準に該当しない箇所は0箇所。

■福岡県内の主要渋滞箇所(一般道)

主要渋滞箇所数	集約区間数	箇所数
	15区間	
177箇所	(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

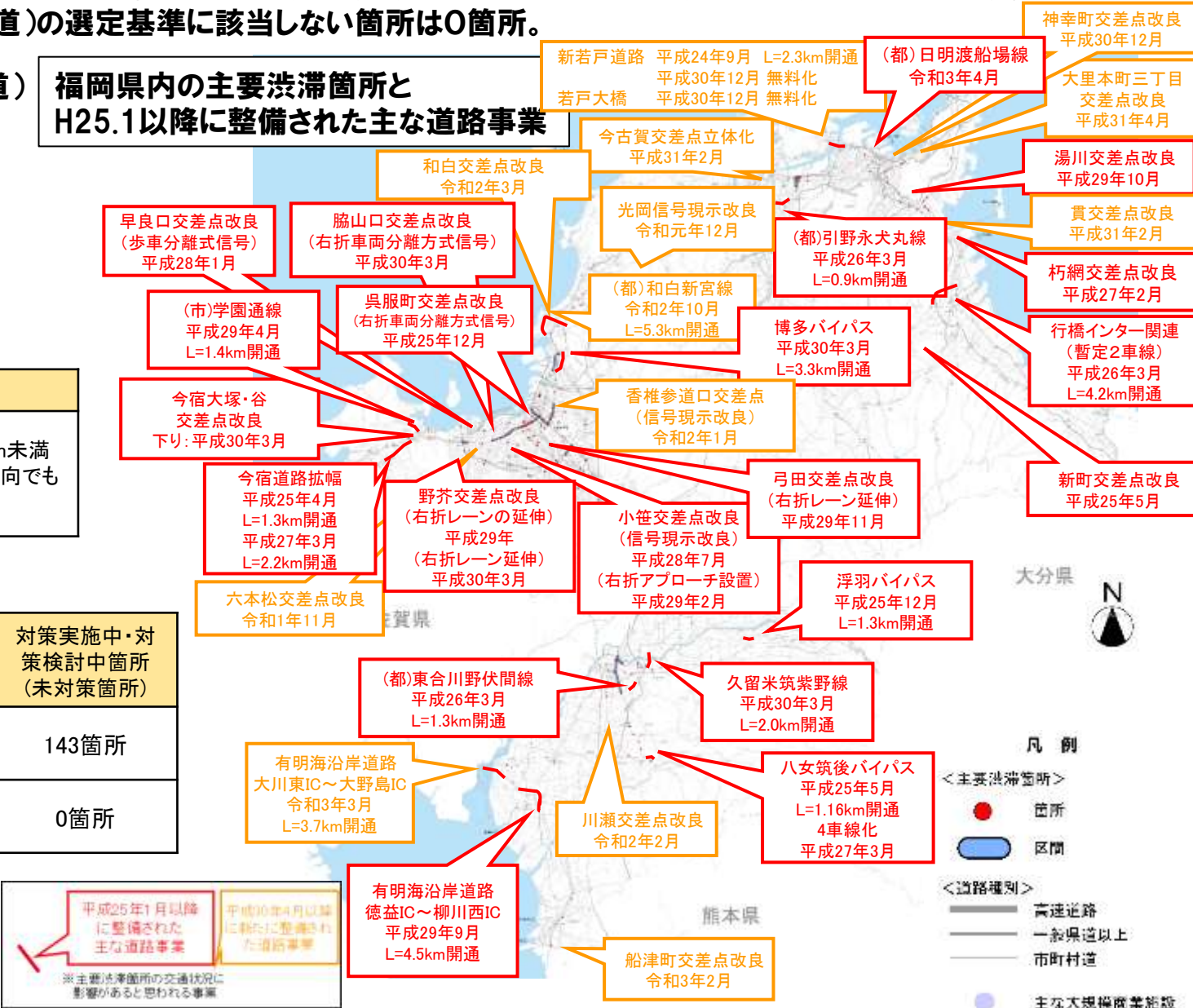
▼主要渋滞箇所(一般道)の選定基準

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

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	34箇所	143箇所
選定基準非該当箇所数	0箇所	0箇所	0箇所

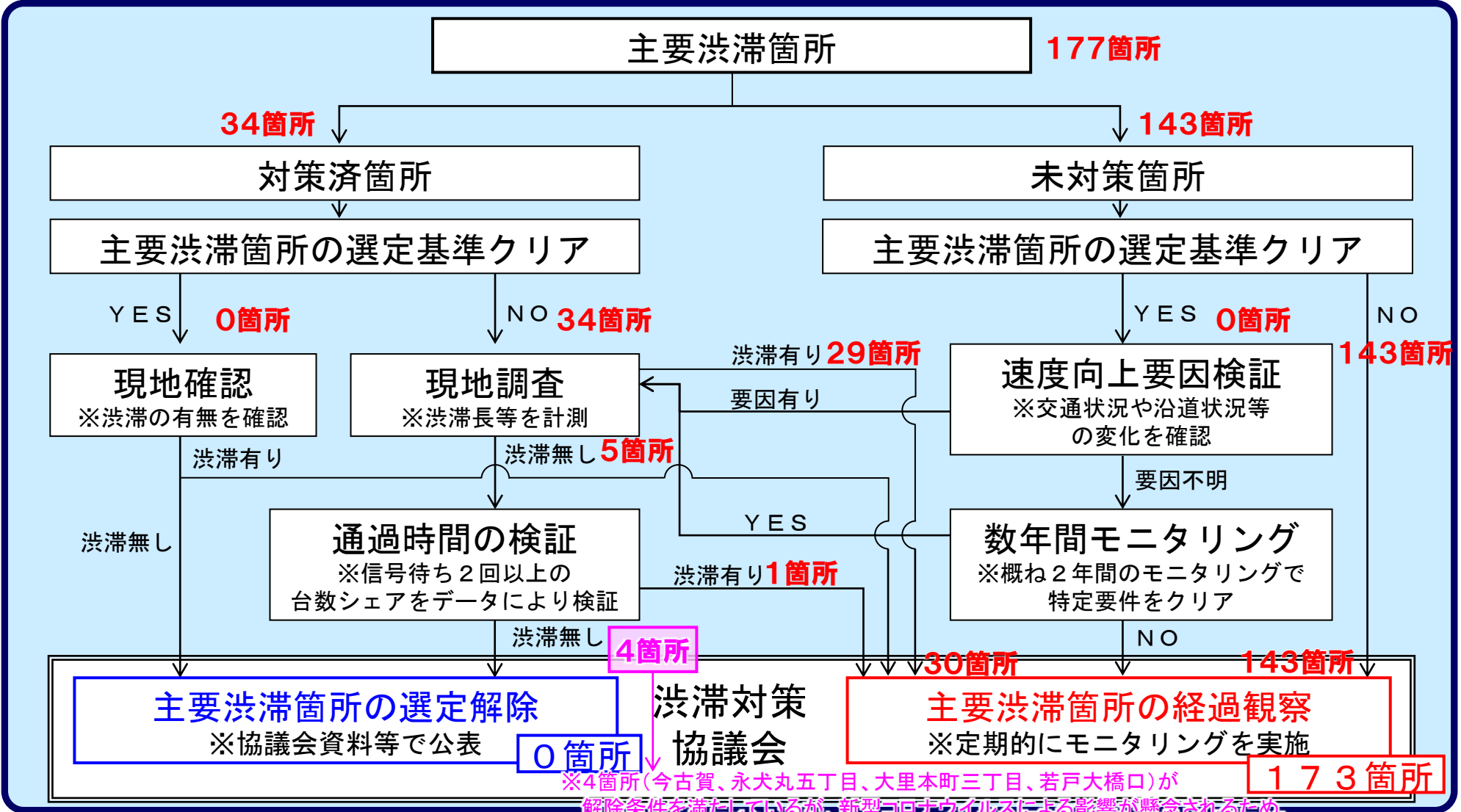
福岡県内の主要渋滞箇所とH25.1以降に整備された主な道路事業



2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・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。
 - ただし、新型コロナウイルスの影響が考えられるため、解除候補箇所に挙げられた4箇所については今後検証が必要。
- ※今回は最新の交通データ(R2.10ーR2.12)を用いたフォローアップ結果の時点報告



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

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・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一部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。
- 北九州エリアの対策済箇所は、解除条件を満たす箇所が4箇所挙げられたが、新型コロナウイルスの影響が考えられる。そのため、解除条件を満たす4箇所は今後検証を実施予定である。

▼H25.1以降に整備された主な道路事業に関連する主要渋滞箇所の点検結果

エリア	交差点名	事業名	整備時期	方向	路線名	効果期待 方向	①選定時			②最新			現地状況	位置づけ
							平均速度 (km/h)			平均速度 (km/h)				
							平日 朝ピーク	平日 タピーク	休日 昼間12H	平日 朝ピーク	平日 タピーク	休日 昼間12H		
筑後	納楚	R422八女筑後バイパス	H25.5	北西	国3	○	26.6	16.2	18.8	27.8	19.8	20.6	渋滞有り	経過観察
				北東	国442	○	30.2	20.9	23.4	19.2	13.4	18.4		
				西	国442	-	28.0	11.7	19.4	22.8	15.3	18.6		
				南東	国3	-	13.9	13.1	14.0	17.1	14.7	15.4		
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	22.6	33.8	35.4	渋滞有り	経過観察
				南西	国201	○	15.4	20.9	27.6	18.6	28.1	27.2		
				南東	主58	-	16.2	12.1	17.8	14.2	16.6	14.2		
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	10.1	11.1	12.5	渋滞有り	経過観察
				北東	市道等	-	8.4	6.7	9.9	10.9	6.9	11.9		
				南西	市道等	-	7.0	4.2	6.6	16.0	9.0	12.9		
				南東	主43	○	13.2	8.4	11.5	12.9	11.8	11.1		
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	30.4	26.9	27.3	渋滞有り	経過観察
				西	国201	○	4.4	4.1	5.2	8.4	6.5	7.3		
北九州	永犬丸五丁目	(都) 引野永犬丸線	H26.3	南	主28	-	9.4	8.7	10.0	16.0	13.1	14.5	渋滞無し	今後検証
				北	県281	-	15.5	9.9	12.5	18.3	9.1	12.8		
				北東	主48	○	34.1	23.7	27.3	17.5	19.1	21.4		
				南西	主48	-	12.9	18.5	20.2	15.1	15.6	17.6		
				南	県281	-	6.4	7.1	7.3	6.4	8.3	8.4		
筑後	東町（1）	(都) 東合川野伏間線	H26.3	北	国3	○	9.8	8.9	7.2	11.3	7.5	9.7	渋滞有り	経過観察
				東	国322	-	10.0	8.5	7.9	11.9	8.0	12.1		
				西	国209	-	19.7	9.2	7.8	11.0	7.9	8.4		
				南	国3	○	26.6	27.1	28.2	17.0	15.0	16.9		
				北	国3	○	8.3	8.2	8.4	20.5	12.4	16.6		
筑後	一丁田	(都) 東合川野伏間線	H26.3	北西	県753	-	15.9	9.4	11.5	11.2	6.9	15.0	渋滞有り	経過観察
				東	県752	-	10.8	11.2	12.0	8.5	10.9	13.1		
				南	国3	○	20.5	17.6	18.8	15.1	12.8	16.7		
				北東	県728	-	対象外	対象外	対象外	8.6	5.8	6.9		
筑後	苅原	(都) 東合川野伏間線	H26.3	北	国3	○	15.0	12.7	13.8	16.7	12.7	14.5	渋滞有り	経過観察
				西	県755	-	7.9	6.1	7.9	7.5	6.6	7.8		
				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	8.8	12.3	17.8		
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	11.2	13.9	11.1	渋滞有り	経過観察
				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	10.2	10.7	11.2		
				北西	主25	-	5.6	5.9	3.8	15.1	14.9	15.3		
北九州	バイパス朽網	R10 バイパス朽網交差点改良	H27.2	西	国10	○	6.9	8.3	12.1	9.4	11.9	16.4	渋滞有り	経過観察
				東	主25	-	27.9	23.6	28.2	26.1	14.9	26.6		
				南東	国10	-	9.6	10.3	6.7	14.5	13.0	14.6		
				北西	主60	-	18.1	14.5	17.3	17.5	15.9	18.2		
福岡	(仮) 中	飯塚大野城線（バイパス）	H27.3	北東	主60	○	5.0	4.8	6.0	8.6	9.1	12.9	渋滞有り	経過観察
				南西	市道等	○	7.7	5.3	7.9	-	-	-		
				南東	県574	-	9.8	7.1	10.2	7.1	10.6	13.0		

※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(R2.10/1~R2.12/25 ETC2.0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【協議・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一部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。
- 北九州エリアの対策済箇所は、解除条件を満たす箇所が4箇所挙げられたが、新型コロナウイルスの影響が考えられる。そのため、解除条件を満たす4箇所は今後検証を実施予定である。
- 神代橋南交差点では、全ての方向で選定基準(20km/h以上)を満たすため、今後現地状況を確認する予定である。

▼H25.1以降に整備された主な道路事業に関連する主要渋滞箇所の点検結果

エリア	交差点名	事業名	整備時期	方向	路線名	効果期待 方向	①選定時			②最新			現地状況	位置づけ
							平均速度 (km/h)			平均速度 (km/h)				
							平日 朝ピーク	平日 タピーク	休日 昼間12H	平日 朝ピーク	平日 タピーク	休日 昼間12H		
福岡	湯気の下	八女筑後バイパス4車線化	H27.3	北西	主15	○	17.0	17.5	26.7	16.4	13.4	19.6	渋滞有り	経過観察
				北東	市道等	-	25.7	29.8	27.8	-	-	-		
				南東	主15	○	14.2	7.4	10.2	13.7	10.3	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	21.9	10.9	17.4	渋滞有り	経過観察
				北東	主56	○	3.3	2.7	5.1	7.1	6.0	7.9		
				南西	主56	○	3.8	4.6	3.0	5.4	7.9	7.1		
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	南東	主31	-	11.9	11.8	10.4	14.6	9.7	11.4	渋滞有り	経過観察
				北	市道等	-	11.1	9.0	13.1	-	-	-		
				西	市道等	-	7.4	9.2	10.5	11.1	5.5	6.4		
北九州	湯川	R10 湯川交差点改良	H29.10	東	県555	-	9.7	9.4	8.3	6.5	6.2	6.9	渋滞有り	経過観察
				南	県555	○	12.0	5.5	7.6	10.0	7.1	9.5		
				北	県264	-	6.7	7.9	13.3	15.1	11.3	13.6		
福岡	野芥	右折レーン設置 交差点改良(右折レーン延伸)	H29 H30.3	北西	国10	-	28.7	26.3	24.6	10.9	10.0	10.9	渋滞有り	経過観察
				南	国10	○	13.8	13.9	17.3	17.7	17.1	26.6		
				北	国263	-	12.5	11.8	12.3	14.9	11.7	13.0		
福岡	産大前	R3博多バイパス	H30.3	西	主49	○	7.6	7.4	10.6	4.7	7.8	10.0	渋滞有り	経過観察
				東	主49	○	18.4	17.2	22.5	13.4	10.4	17.9		
				南	国263	-	14.5	21.5	24.8	11.5	21.2	25.0		
福岡	香椎浜団地入口	R3博多バイパス	H30.3	北	市道等	-	14.3	13.3	15.8	-	-	-	渋滞有り	経過観察
				西	国3	○	13.0	23.4	27.2	25.0	23.3	30.1		
				東	国3	○	19.9	9.1	9.3	19.8	19.5	19.5		
福岡	脇山口	右折車両分離方式信号	H30.3	北西	市道等	-	8.8	8.3	7.9	-	-	-	渋滞有り	経過観察
				北東	国3	○	10.8	8.9	13.3	13.2	18.7	17.5		
				南西	国3	○	19.5	14.4	16.4	28.2	16.4	18.6		
福岡	今宿大塚	R202今宿谷・大塚交差点改良	H30.3	南東	市道等	○	7.2	6.0	5.0	-	-	-	渋滞有り	経過観察
				北西	市道等	-	10.2	5.6	5.4	8.2	4.7	5.6		
				西	市道等	-	18.5	20.8	18.4	14.7	18.1	18.1		
福岡	今宿大塚	R202今宿谷・大塚交差点改良	H30.3	東	市道等	○	8.6	8.2	9.1	9.7	8.7	9.8	渋滞有り	経過観察
				南東	市道等	○	14.9	10.7	14.3	9.3	8.5	8.3		
				北	国202	-	9.4	13.5	13.4	7.9	9.3	8.0		
筑後	神代橋南	(主)久留米筑紫野線(神代橋工区)	H30.3	西	国202	-	9.2	12.6	12.7	14.0	14.9	14.4	今後調査	経過観察
				東	国202	○	7.7	10.1	8.2	19.1	15.9	20.3		
				南	市道等	-	対象外	対象外	対象外	-	-	-		
北九州	若戸大橋口	新若戸道路供用 若戸大橋・若戸道路無料化	H24.9 H30.12	北	主53	○	-	-	-	29.1	28.0	28.2	渋滞無し	今後検証
				南	主53	○	-	-	-	34.4	35.0	36.7		
				北東	国199	○	28.4	44.3	48.6	42.3	20.8	56.6		
北九州	神幸町	神幸町交差点改良事業	H30.12	南西	国199	○	25.3	30.9	24.8	20.5	16.0	13.6	渋滞有り	経過観察
				北西	市道等	-	6.5	10.1	4.6	-	-	-		
				北	県264	-	44.7	34.3	55.2	18.2	8.9	15.5		
北九州	神幸町	神幸町交差点改良事業	H30.12	西	市道等	○	13.6	20.4	18.9	14.1	8.6	15.5	渋滞有り	経過観察
				東	市道等	○	34.6	28.2	30.5	18.9	20.0	22.5		
				南西	県264	-	6.0	13.7	11.7	13.3	10.3	12.3		

※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(R2.10/1~R2.12/25 ETC2.0プローブ情報)

※今後検証

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・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**道路整備に伴い一部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**。
- 北九州エリアの対策済箇所は、解除条件を満たす箇所が4箇所挙げられたが、**新型コロナウイルスの影響が考えられる。そのため、解除条件を満たす4箇所は今後検証を実施予定**である。

▼H25.1以降に整備された主な道路事業に関連する主要渋滞箇所の点検結果

エリア	交差点名	事業名	整備時期	方向	路線名	効果 期待 方向	①選定時			②最新			現地状況	位置づけ
							平均速度 (km/h)			平均速度 (km/h)				
							平日 朝ピーク	平日 夕ピーク	休日 昼間12H	平日 朝ピーク	平日 夕ピーク	休日 昼間12H		
北九州	賈	賈交差点改良事業	H31.2	北西	国10	○	9.6	20.2	24.8	9.5	14.9	19.5	渋滞有り	経過観察
				北東	県256	-	9.2	13.3	13.1	7.5	5.9	8.6		
				南西	県256	-	13.1	13.7	13.7	10.7	8.5	8.9		
				南東	国10	○	13.2	15.5	15.6	12.5	14.6	14.3		
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	16.6	12.8	11.7	渋滞無し	今後検証
				西	国3	-	35.5	25.8	26.3	38.0	26.2	35.5		
				東	国3	○	31.6	20.4	25.4	34.1	25.7	33.7		
				南	県285	-	2.4	5.7	3.9	10.2	8.6	9.0		
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	22.9	23.7	25.8	渋滞無し	今後検証
				南西	国199	-	28.1	20.5	25.3	30.9	25.5	30.9		
				南東	主71	-	5.1	4.4	5.5	6.3	6.3	8.0		
				北東	国202	-	3.7	6.6	5.2	12.9	7.0	9.9		
福岡	六本松	国道202号六本松交差点改良	R1.11	西	市道等	-	18.2	17.1	16.9	10.1	14.8	15.7	渋滞有り	経過観察
				東	市道等	-	5.1	4.5	5.3	10.3	8.3	8.5		
				南西	国202	○	15.1	8.8	12.1	12.3	14.0	12.5		
				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	23.2	19.3	14.5	渋滞有り	経過観察
				西	国3	○	15.4	15.1	13.2	31.8	27.2	28.9		
				東	国3	○	12.2	11.8	11.3	21.4	17.9	20.4		
				南東	主92	-	15.7	13.7	14.2	12.7	9.9	7.6		
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	15.1	13.2	19.6	渋滞有り	経過観察
				北西	市道等	-	7.4	4.8	5.2	-	-	-		
				東	主24	○	4.9	4.3	4.0	7.5	5.4	5.4		
				南	国3	○	15.5	11.9	12.7	19.7	17.2	20.1		
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	20.2	17.6	25.5	渋滞有り	経過観察
				西	主84	-	5.3	1.0	6.5	8.8	6.9	8.3		
				東	主84	-	12.5	10.1	18.3	15.0	7.9	17.9		
				南東	国3	-	33.1	29.9	36.0	22.5	18.4	33.6		
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	14.0	12.6	13.2	渋滞有り	経過観察
				西	主59	○	9.1	10.9	10.6	6.5	5.7	7.3		
				東	市道等	○	-	-	-	-	-	-		
				南	国495	-	22.3	11.7	15.8	21.0	11.6	15.0		
福岡	早良口	歩車分離式信号	H28.1	北	市道等	-	-	-	-	-	-	-	渋滞有り	経過観察
				西	市道等	-	4.0	7.0	6.6	5.3	6.4	7.0		
				東	市道等	○	8.6	13.4	15.5	15.9	11.5	13.4		
				南	県558	○	4.3	6.2	6.8	4.4	5.5	5.8		
福岡	弓田	右折レーン延伸	H29.11	北西	市道等	-	13.2	11.2	12.1	15.5	13.1	13.4	渋滞有り	経過観察
				北東	市道等	-	8.6	8.6	11.2	9.2	6.9	9.9		
				南西	市道等	○	3.1	5.6	5.7	4.8	6.1	9.0		
				南東	市道等	-	10.0	10.7	12.3	12.5	11.2	13.8		
北九州	中井	R199中井交差点改良 (都) 日明渡船場線	H27 R3	北西	国199	○	4.2	6.0	6.0	8.0	9.6	10.0	渋滞有り	経過観察
				南西	市道等	-	7.7	6.1	7.8	11.1	9.8	12.7		
				南東	国199	○	10.8	9.4	10.1	7.9	9.5	10.7		
				北東	市道等	-	10.9	10.1	14.4	-	-	-		

※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(R2.10/1~R2.12/25 ETC2.0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【協議・報告】

(4)主要渋滞箇所の解除候補箇所【R202 六本松交差点】

- 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、カラー化及び市道博多駅草ヶ江線(城南線)の右折進入レーンの2車線化が完了したものの、方向①～④の旅行速度は依然として、20km/hを下回る。
- 現地調査の結果、渋滞は確認されなかったが、国道202号上り方向(方向②)及び市道博多駅草ヶ江線(城南線)(方向③)にて、**通過時間の検証を実施した結果、信号2回待ちの発生頻度が5%以上であった。**
- 以上の結果から、“経過観察”とする。

【位置図】



【参考】信号現示

Copyright(c) N T T 空間情報 All Rights Reserved

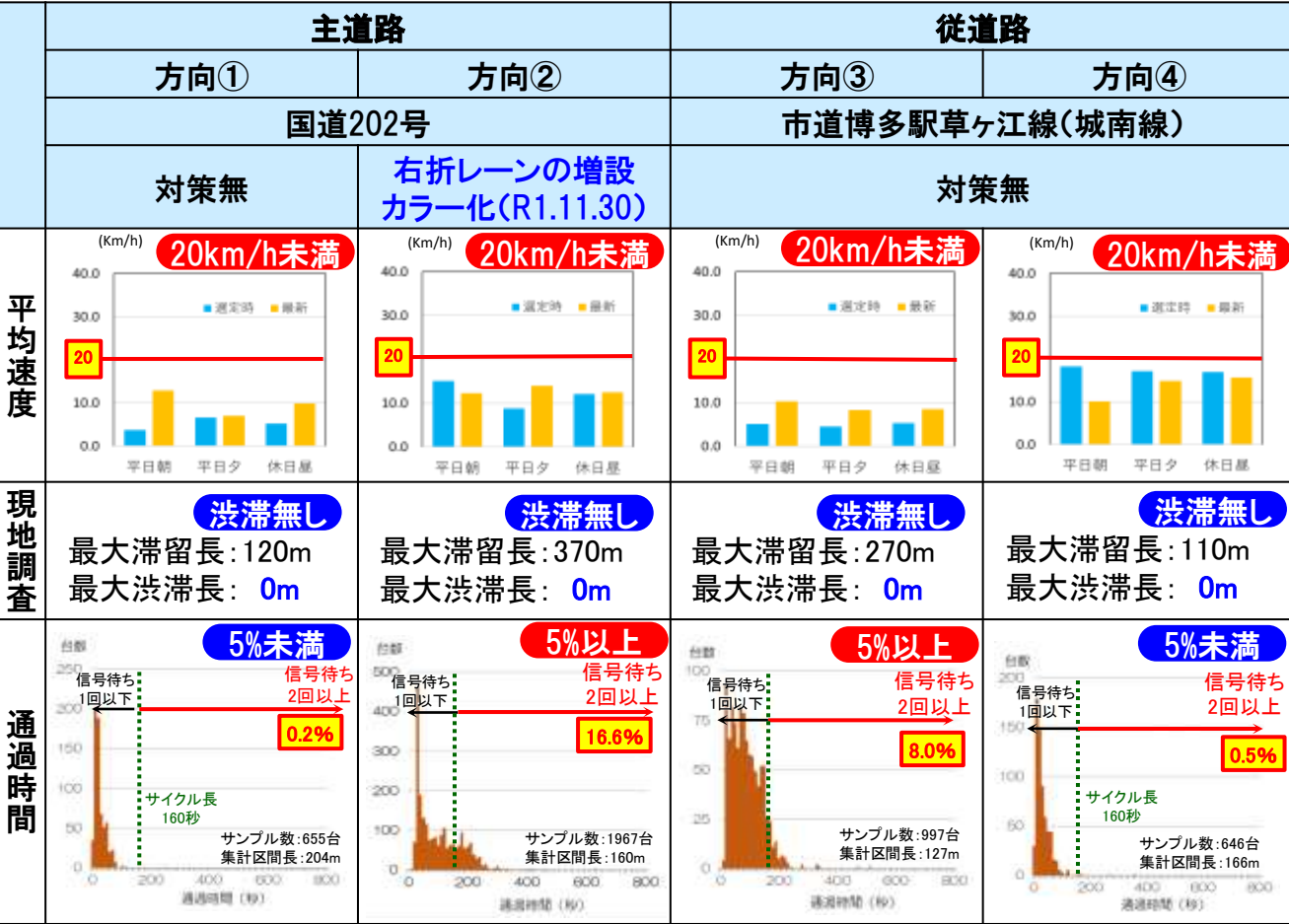
	主道路 (方向①)	主道路 (方向②)	従道路 (方向③④)
青時間	44秒	84秒	22秒
青時間比	27%	52%	14%
サイクル長	160秒		

最新: R3.7.13(火) 7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

【フォローアップ結果】

※平均速度: 選定時(H24.4-H24.8)、最新(R2.10/1-R2.12/25)
※現地調査: R3.7.13(火) 7～8時台 ※通過時間: R2.10/1-R2.12/25 7～8時台



経過観察

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

(4)主要渋滞箇所の解除候補箇所【R3 香椎参道口交差点】

○従道路の方向③からの左折矢信号機の設置により、**方向③で速度向上**したが、いずれの箇所でも、旅行速度が20km/hを下回る。
また、現地調査の結果、方向①（国道3号）、方向③（市道等）で、**渋滞が確認された**。
○以上の結果から、“**経過観察**”とする。

【位置図】



【参考】信号現示

	主道路 (方向①②)	従道路 (方向③④)
青時間	70秒	30秒
青時間比	47%	20%
サイクル長	150秒	

最新:R3.7.13(火) 17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

かしいさんどうぐち

【フォローアップ結果】

※平均速度:選定時(H24.4-H24.8)、最新(R2.10/1-R2.12/25)
※現地調査:R3.7.13(火)17~18時台 ※通過時間: R2.10/1-R2.12/25 17~18時台

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	国道3号	国道3号	市道等	県道24号
	対策無		信号現示改良 (R2.1.23)	対策無
平均速度	(Km/h) 20km/h未満 	(Km/h) 20km/h未満 	(Km/h) 20km/h未満 	(Km/h) 20km/h未満
現地調査	渋滞有り 最大滞留長: 190m 最大渋滞長: 50m	渋滞無し 最大滞留長: 170m 最大渋滞長: 0m	渋滞有り 最大滞留長: 230m 最大渋滞長: 190m	渋滞無し 最大滞留長: 70m 最大渋滞長: 0m
通過時間	渋滞有りのため、算出対象外		5%未満 信号待ち 1回以下 信号待ち 2回以上 サイクル長 150秒 サンプル数: 7491台 集計区間長: 220m	5%未満 信号待ち 1回以下 信号待ち 2回以上 サイクル長 150秒 サンプル数: 549台 集計区間長: 304m

経過観察

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

昨年度解除候補箇所

今後検証箇所

(4)主要渋滞箇所の解除候補箇所【国道3号 今古賀交差点】

- 主道路である国道3号(オフランプ)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。
- 主道路および従道路ともに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)もあるため、今後検証を実施予定である。

【位置図】



【参考】信号現示

	主道路 (方向②)	主道路 (方向③)	従道路 (方向①④)
青時間	36秒	41秒	52秒
青時間比	23%	26%	33%
サイクル長	160秒		

最新: R3.7.11(日) 16時台

【フォローアップ結果】

	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(オフランプ)	国道3号(オフランプ)	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)
平均速度	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: 130m 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: 110m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 70m 最大渋滞長: 0m
通過時間	5%未満	5%未満	5%未満	5%未満

※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

今後検証を実施予定 ※解除候補の条件を満たしているが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る可能性があるため、今後検証を実施予定。(後述)

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

今後検証箇所

(4) 主要渋滞箇所の解除候補箇所【国道199号 大里本町三丁目交差点】

- 主道路である国道199号では、左折直進レーンの設置を実施した方向①では、旅行速度が20km/h以上に向上し、方向②でも旅行速度が20km/h以上となっている。従道路である県道71号は、旅行速度が20km/hを下回る。
- 主道路および従道路ともに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)もあるため、今後検証を実施予定である。

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)、最新(R2.10.1-R2.12.25)
※現地調査: R3.7.4(日) ※通過時間: R2.10.1-R2.12.25

【位置図】



【参考】信号現示

	主道路 (方向①)	主道路 (方向②)	従道路 (方向③)
青時間	104秒	88秒	33秒
青時間比	69%	59%	22%
サイクル長	150秒		

最新: R3.7.4(日) 16時台

【フォローアップ結果】

	主道路		従道路
	方向① 国道199号 左折直進レーンの設置 (H31.4)	方向② 国道199号 対策無し	方向③ 県道71号 対策無し
旅行速度			
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: 50m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 80m 最大渋滞長: 0m
通過時間			

※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

今後検証を実施予定 ※解除候補の条件を満たしているが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る可能性があるため、今後検証を実施予定。(後述)

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

昨年度解除候補箇所

今後検証箇所

(4)主要渋滞箇所の解除候補箇所【国道199号 若戸大橋口交差点】

- 主道路である国道199号は、新若戸道路の開通、若戸大橋・新若戸道路の無料化により、方向①では旅行速度が20km/h以上となっているが、方向②では20km/hを下回る。
- 主道路および従道路ともに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回待ちの発生頻度も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)もあるため、今後検証を実施予定である。

【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(R2.10.1-R2.12.25)
※現地調査:R3.7.4(日) ※通過時間:R2.10.1-R2.12.25



【参考】信号現示

	主道路 (方向②)	主道路 (方向① 右折)	従道路 (方向③)
青時間	74秒	59秒	59秒
青時間比	51%	41%	41%
サイクル長	145秒		

※方向①直進は常に青現示(直矢) 最新:R3.7.4(日) 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

	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 最大滞留長: 110m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 90m 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	 サイクル長 145秒 サンプル数: 13,136台 集計区間長: 110m	 サイクル長 145秒 サンプル数: 12,675台 集計区間長: 90m	 サイクル長 145秒 サンプル数: 795台 集計区間長: 60m

今後検証を実施予定

※解除候補の条件を満たしているが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る可能性があるため、今後検証を実施予定。(後述)

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

昨年度解除候補箇所

経過観察箇所

(4)主要渋滞箇所の解除候補箇所【国道201号 行事交差点】

- 主道路である国道201号は、行橋インター関連開通により方向①では旅行速度が20km/h以上となっており、方向②では速度向上が見られるが20km/hを下回る。従道路である県道28号も20km/hを下回る。
- 昨年度のフォローアップ結果では解除候補となっていたが、新型コロナウイルスの影響による交通量減少が懸念されたため経過観察とした。今年度検証した結果、現地確認にて主道路で渋滞が発生していた。
- 以上の結果から、“経過観察”とする。

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)、最新(R2.10.1-R2.12.25)
※現地調査：R3.7.7(水) ※通過時間：R2.10.1-R2.12.25

【位置図】

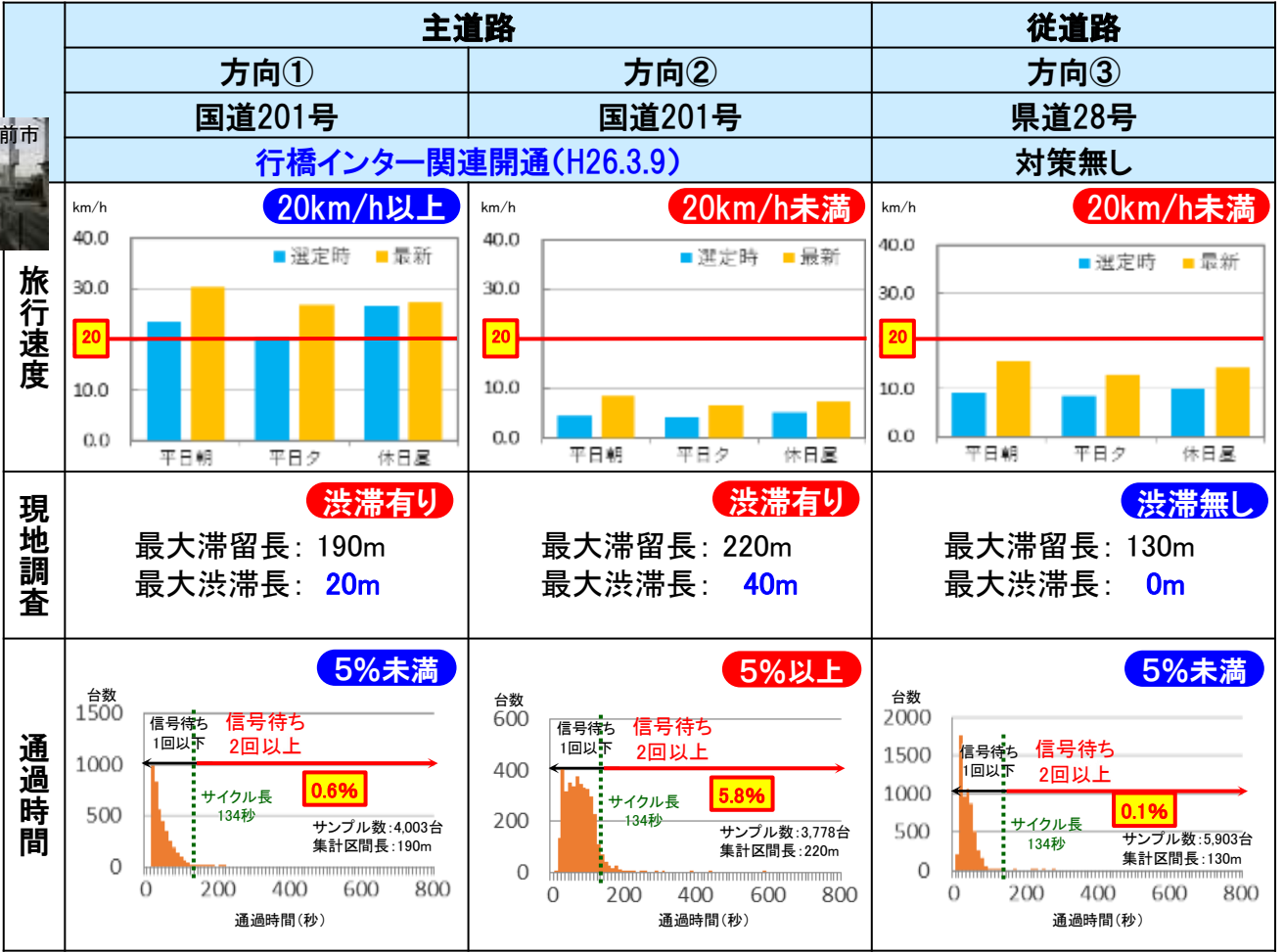


【参考】信号現示

	主道路 (方向①)	主道路 (方向②)	従道路 (方向③)
青時間	89秒	32秒	72秒
青時間比	66%	24%	54%
サイクル長	134秒		

※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

最新：R3.7.7(水) 17時台



経過観察

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208号船津町交差点改良 / 福岡国道事務所・・・対策完了

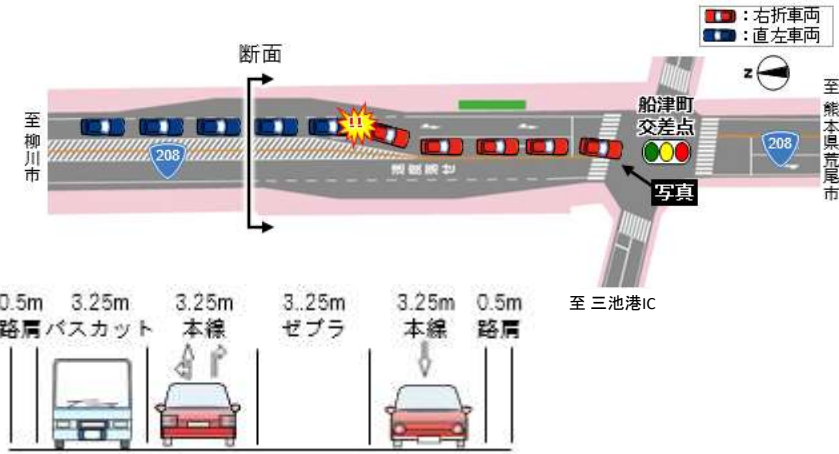
○令和3年2月に船津町交差点の国道208号上り方向の右折レーンの延伸が完了し、交通が整流化したことに伴い、船津町交差点での右折車線の容量が拡大、右折車による後続車の阻害解消が図られ、上り方向の渋滞長が約50m減少、約0.5km/hの速度向上を確認。

● 船津町交差点改良の整備概要(令和3年2月完了)及び対策効果(速報)



地理院地図

整備前 右折待ち車両が直進車両を阻害し、後続車のブレーキを誘発、速度が低下



【渋滞長】 最大約110m 【平均速度】 約28.0km/h

※渋滞長調査結果 (H29.11.28 (水) 17～18時台)

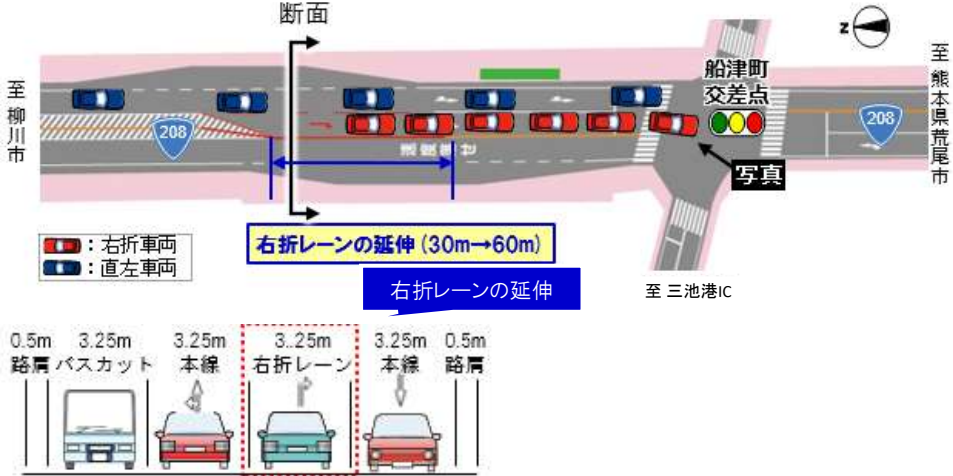
※ETC2.0プローブ情報 (R1.4 平日17～18時台平均) 北側流入部を対象

【整備前後の交通状況】



※R3.7.13 (火) 18時台撮影

整備後 右折レーンを延伸し、右折渋滞を緩和



【渋滞長】 最大60m (約50m減少) 【平均速度】 約28.5km/h (約0.5km/h向上)

※渋滞長調査結果 (R3.7.13 (火) 17～18時台)

※ETC2.0プローブ情報 (R3.4 平日17～18時台平均) 北側流入部を対象

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(2) 国道208号中原交差点 / 有明海沿岸国道事務所・・・対策完了

○令和3年3月14日に開通した有明海沿岸道路(大川東IC～大野島IC)への交通転換に伴い、国道208号中原交差点における平均速度は、上り(方向①)で**2.9km/h向上**、下り(方向②)で**4.3km/h向上**。また、開通後には、上り(方向①)で発生していた**渋滞(渋滞長140m)**が解消。

●有明海沿岸道路(大川東IC～大野島IC)(令和3年3月14日開通)の対策効果(速報)



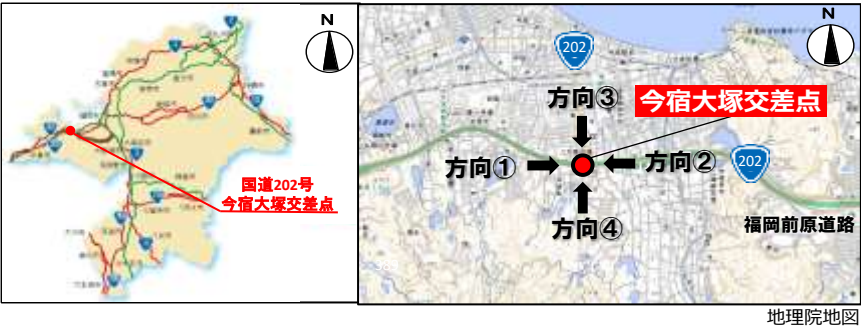
【渋滞長】		【平均速度】		【渋滞長】		【平均速度】	
上り(方向①)	下り(方向②)	上り(方向①)	下り(方向②)	上り(方向①)	下り(方向②)	上り(方向①)	下り(方向②)
140m	0m	約13.8km/h	約15.4km/h	0m (渋滞長の解消)	0m	約16.7km/h (約2.9km/h向上)	約19.7km/h (約4.3km/h向上)
※渋滞長調査結果 (H29.11.29(月)17～18時台)		※ETC2.0プローブ情報 開通前 (R1.4 平日17～18時台平均)		※渋滞長調査結果 (R3.7.13(火)17～18時台)		※ETC2.0プローブ情報 開通後 (R3.4 平日17～18時台平均)	

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202号今宿大塚交差点改良 / 福岡国道事務所・・・対策完了

- 令和3年6月に今宿大塚交差点の国道202号BP(方向①)において、付加車線の設置が完了し、**直進車線の容量が拡大したこと**に伴い、国道202号BP(方向①)で発生していた**渋滞(渋滞長1,080m)**が解消。
- 一方、国道202号(方向③)や国道202号BP(方向②)では、交通集中に伴う**渋滞が依然として発生**。

● 今宿大塚交差点改良の整備概要(R3年6月対策完了)及び対策効果(速報)

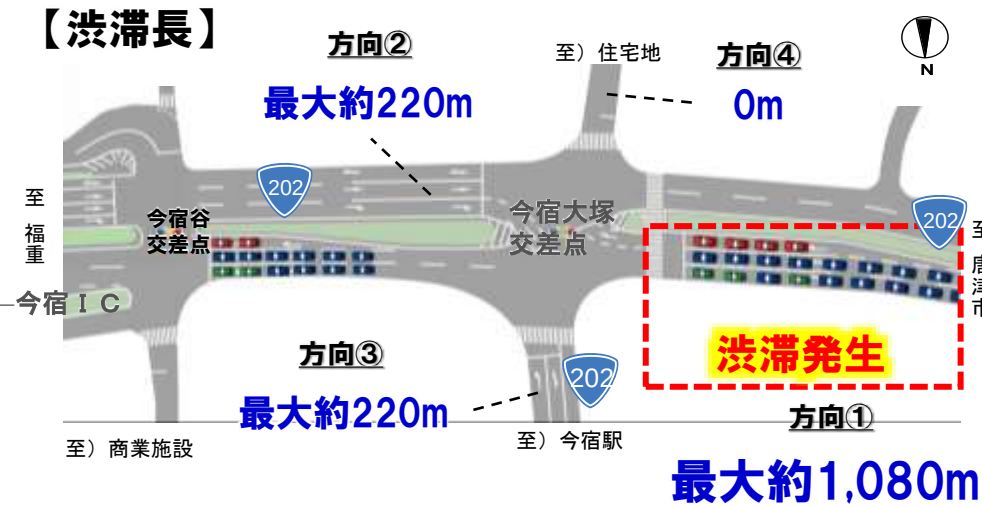


整備前 今宿IC利用交通及び福岡市街地へ向かう直進交通が集中し、渋滞が発生

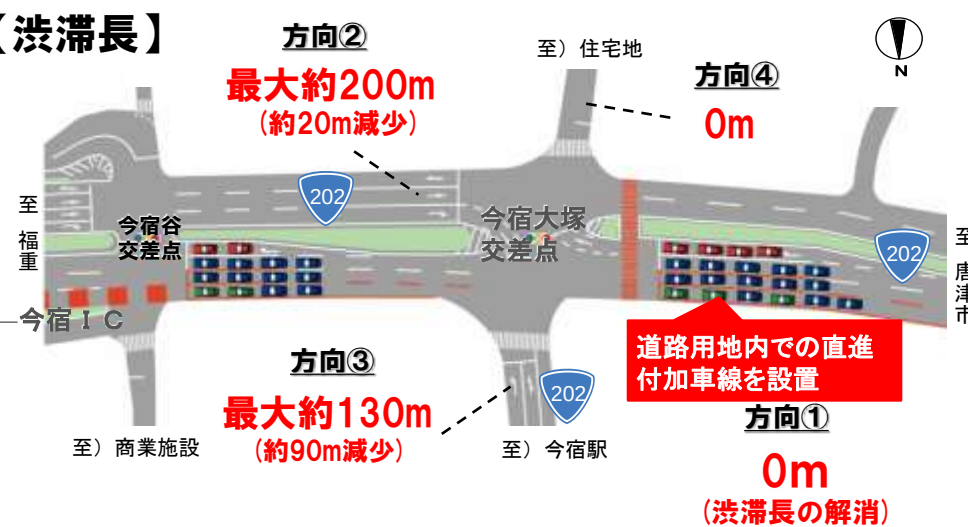
【整備前後の交通状況】



整備後 付加車線の追加による直進車線の容量拡大で、方向①の渋滞が解消



※渋滞長調査結果
(R1.9.30(月) 7～8時台)



※渋滞長調査結果
(R3.7.13(火) 7～8時台)

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(4) 県道31号主要地方道福岡筑紫野線 須玖北1丁目交差点改良 / 福岡県・・・事業中

○南北方向(県道31号)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》



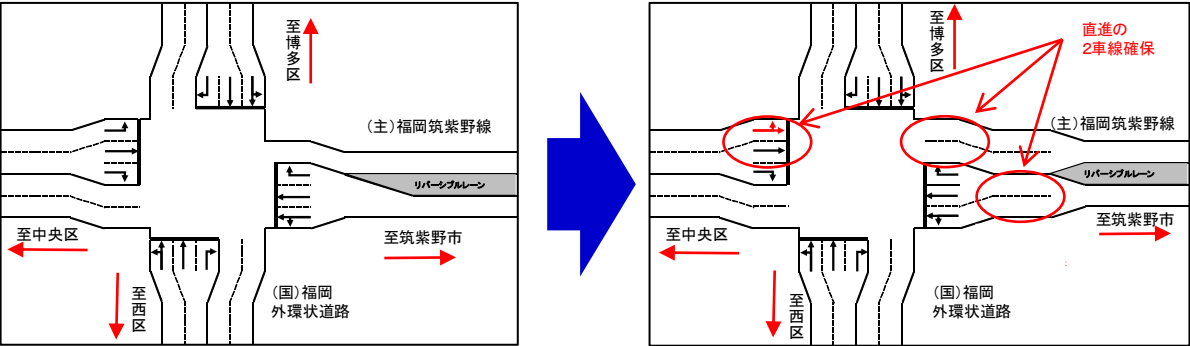
【事業概要】

- 路線名 : 主要地方道 福岡筑紫野線 (須玖北1丁目交差点)
- 所在地 : 福岡県春日市桜ヶ丘1丁目
- 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

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

かつだちみかわせん ふなつまち

(5) 県道787号(一般県道勝立三川線)船津町交差点改良事業 / 福岡県・・・事業中

○国道208号との交差点部で県道側に右折レーンがなく、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。

●一般県道勝立三川線(県道787号)の整備概要

《位置図・平面図》



【事業概要】

○路線名 : 一般県道 勝立三川線
(船津町交差点)

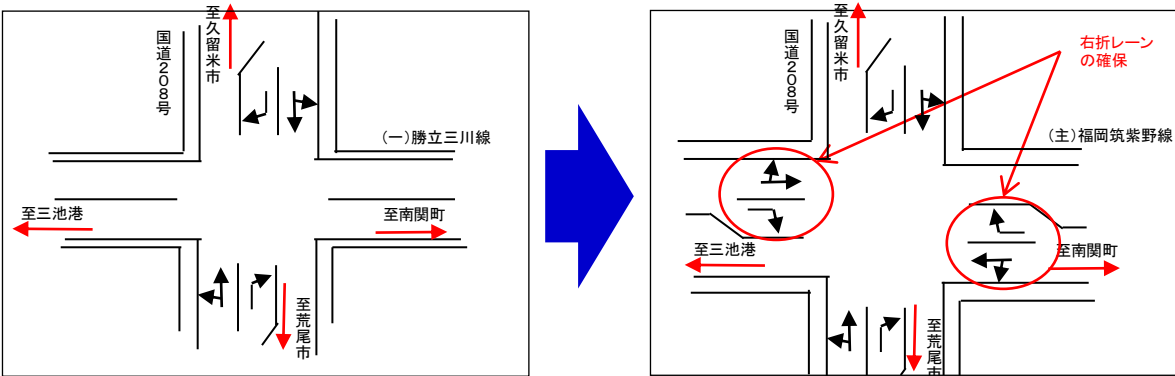
○所在地 : 福岡県大牟田市船津町

○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】

・三池港から国道208号へ流入する大型車両等のスムーズな右左折を実現。
交差点部の交通容量を確保。

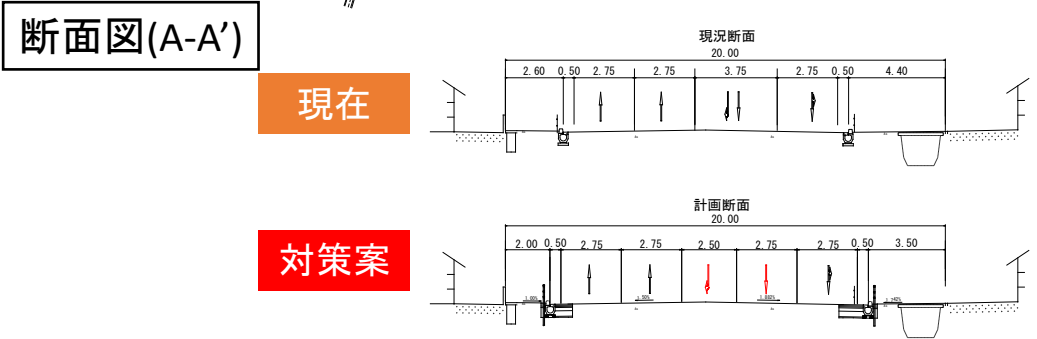
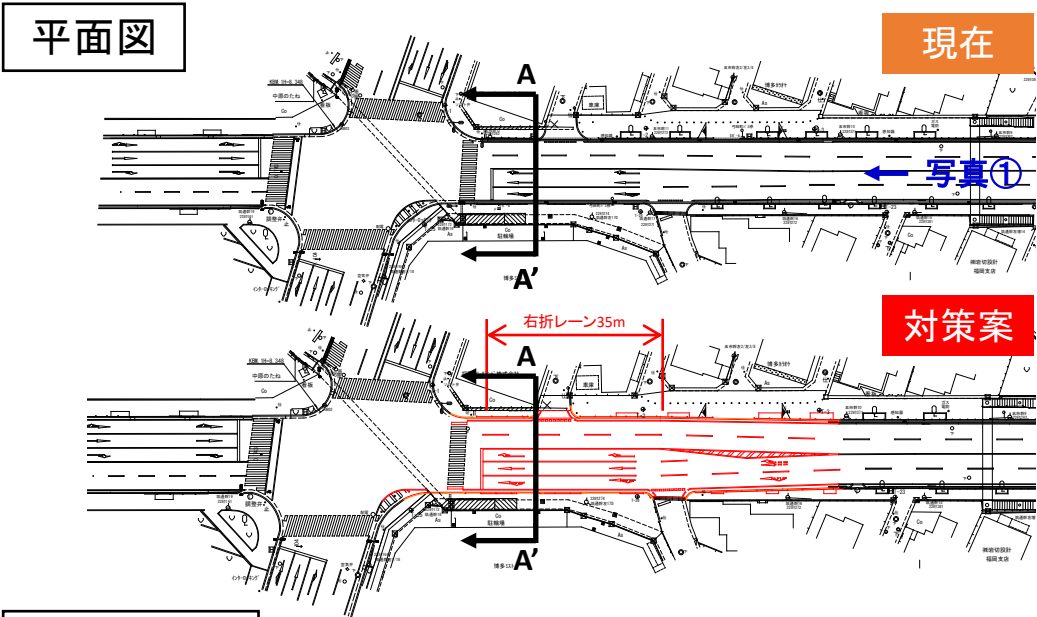
交通混雑の緩和

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(6) 筑紫通り弓田交差点改良 / 福岡市・・・事業中

- 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。

●弓田交差点改良の整備概要

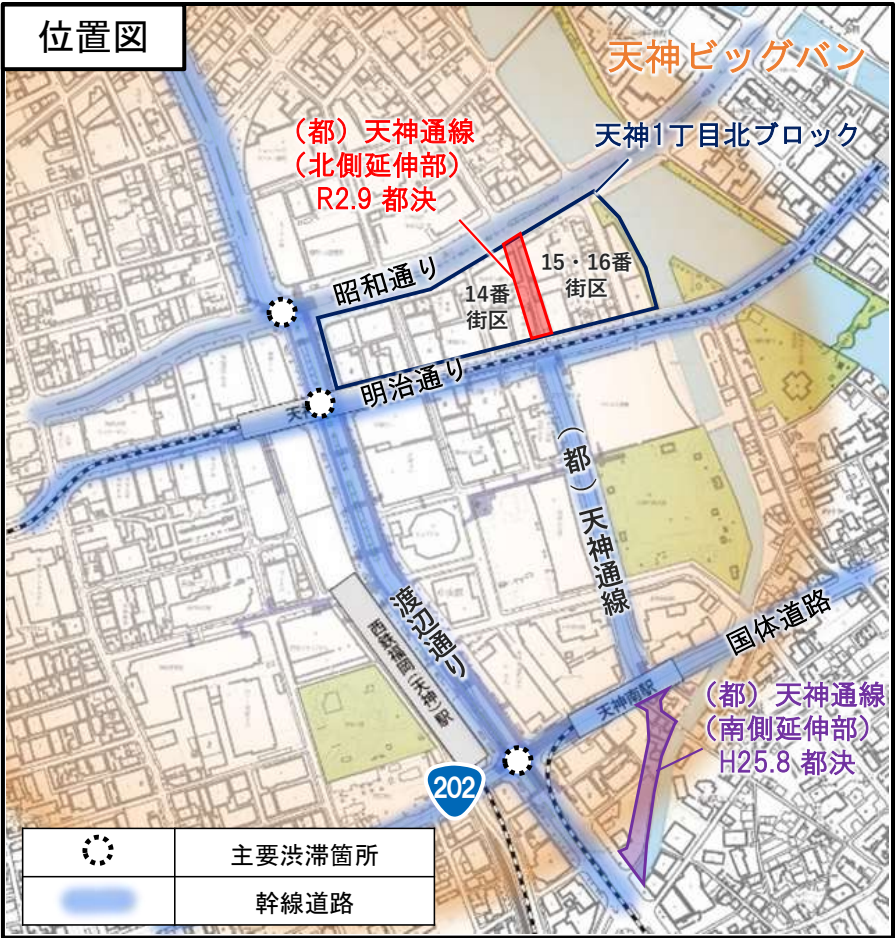


3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(7)都市計画道路天神通線(北側延伸部) / 福岡市・・・事業中

○沿線のまちづくりと一体となった道路整備により、幹線道路ネットワークを強化し、天神地区における交通混雑の緩和やバスの定時性確保などを図る。

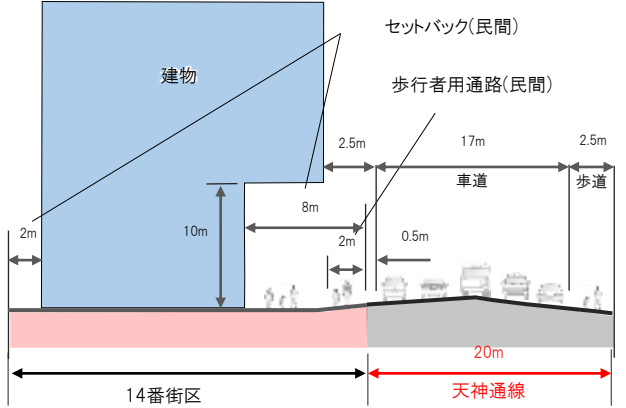
●都市計画道路天神通線の整備概要



整備イメージ(北側延伸部)



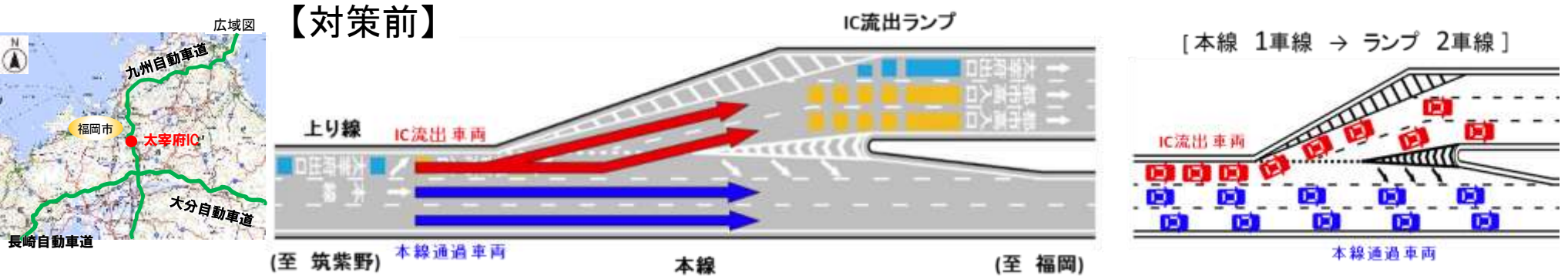
断面整備イメージ(北側延伸部)



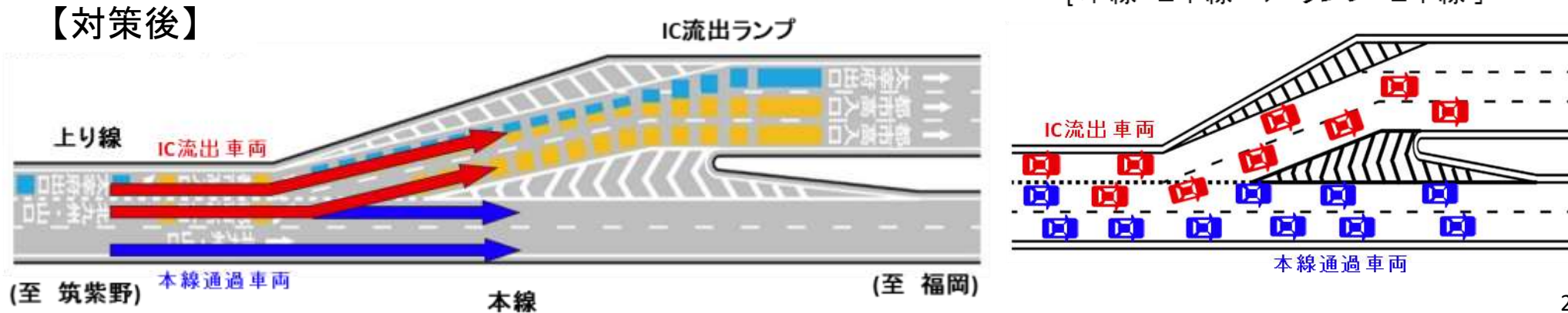
(8)九州自動車道 上り線 太宰府IC付近車線運用変更 /NEXCO西日本・・・令和3年3月26日運用変更

- 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していた
- 令和3年3月に、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車線運用を変更

●九州自動車道 上り線 太宰府IC付近車線運用変更の概要



※筑紫野IC～太宰府IC(上り線)は255回/年(R1年)渋滞発生

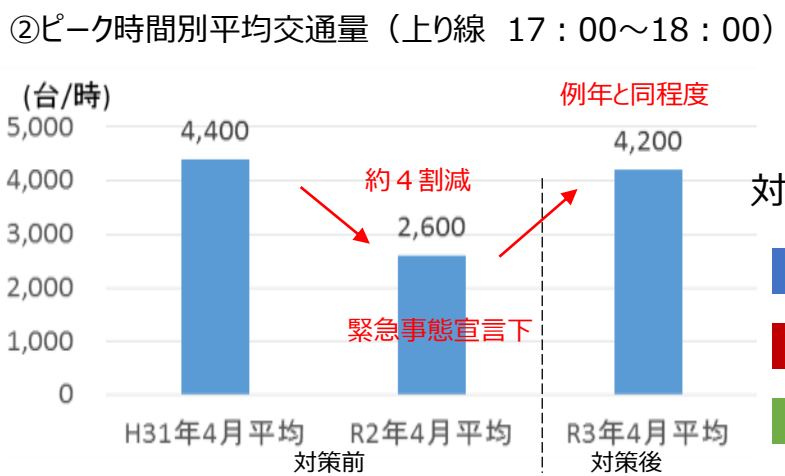
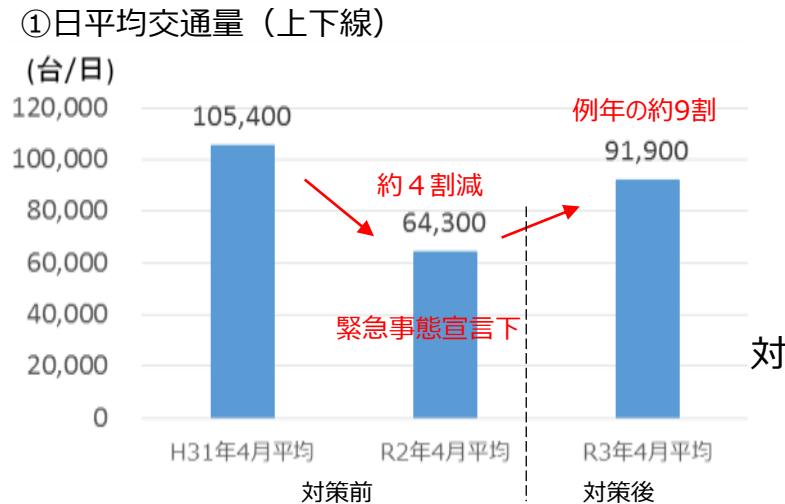


3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

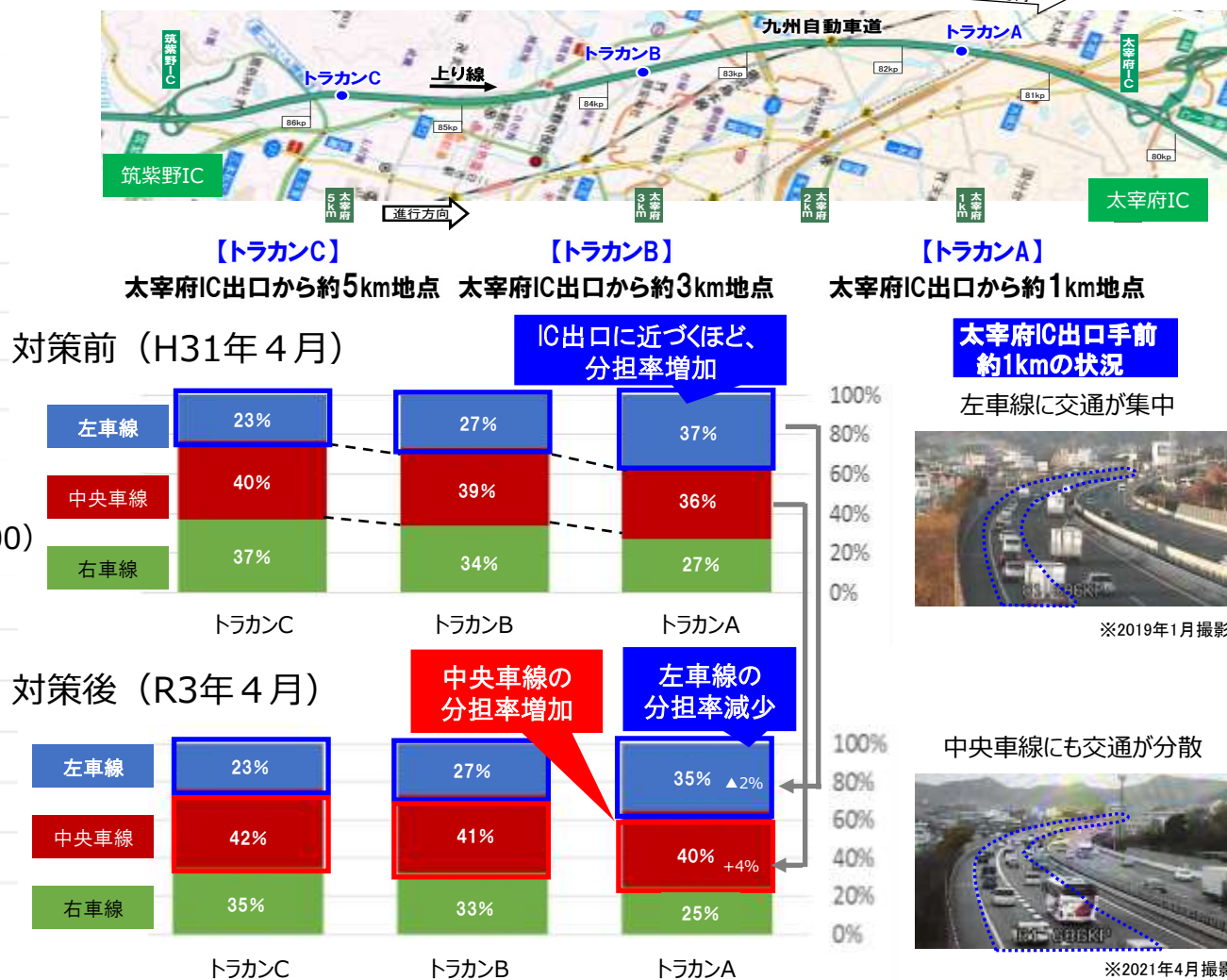
対策後の交通状況(速報)

- 対策後の令和3年4月の日平均交通量は例年の約9割であったが、ピーク時間交通量では例年と概ね同程度
- 車線運用の変更により、中央車線の分担率が増加し、左車線および右車線の分担率が減少

1) 交通量(筑紫野IC～太宰府IC)



2) 車線分担状況(筑紫野IC～太宰府IC 上り線)



※参考)福岡県における緊急事態宣言
1回目)R2年4月7日～5月14日(4月16日全国拡大) 2回目)R3年1月13日～2月28日 3回目)R3年5月12日～6月20日
※交通量:NEXCO西日本営業データおよびトラカンデータ。車線分担率:トラカンデータ。値はそれぞれの月平均値

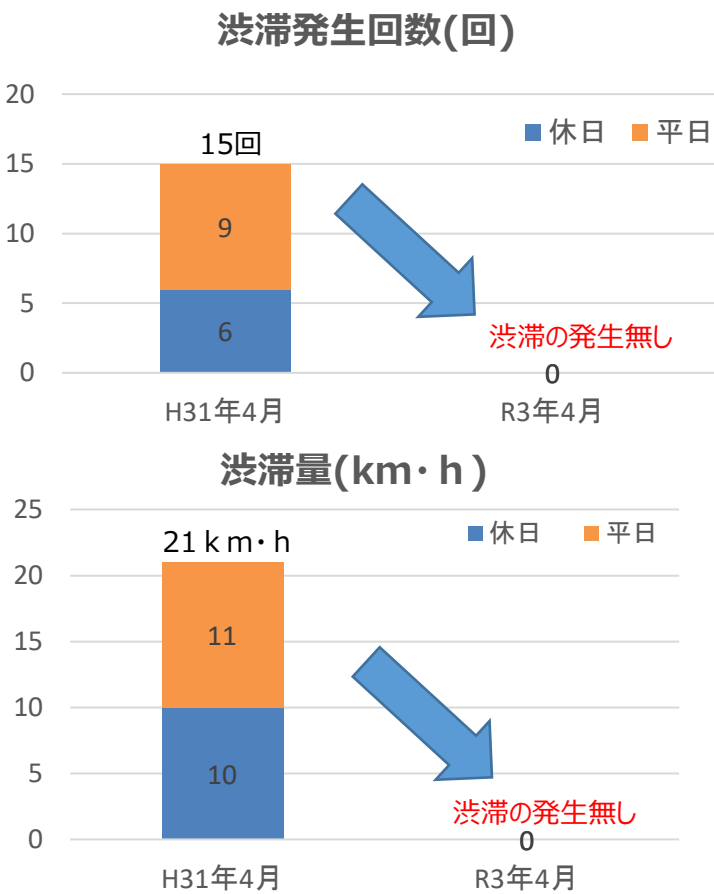
22

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

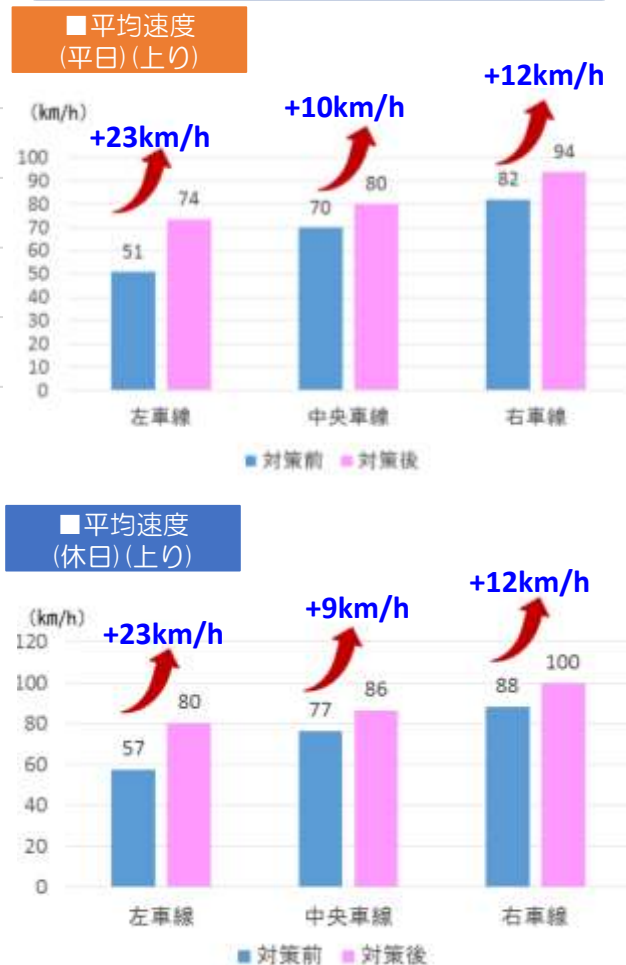
対策後1か月の交通状況(速報)

- 対策後の令和3年4月において、交通集中を要因とした渋滞は発生していない
- ピーク時間における太宰府IC周辺の平均速度は全車線で向上。渋滞が頻発していた左車線の速度が23km/h向上
- 太宰府IC直前で中央車線から左車線へ車線変更する台数は約1/3に減少し、車線変更による事故リスクが低下
- 対策後の交通状況については今後も引き続き確認を行う

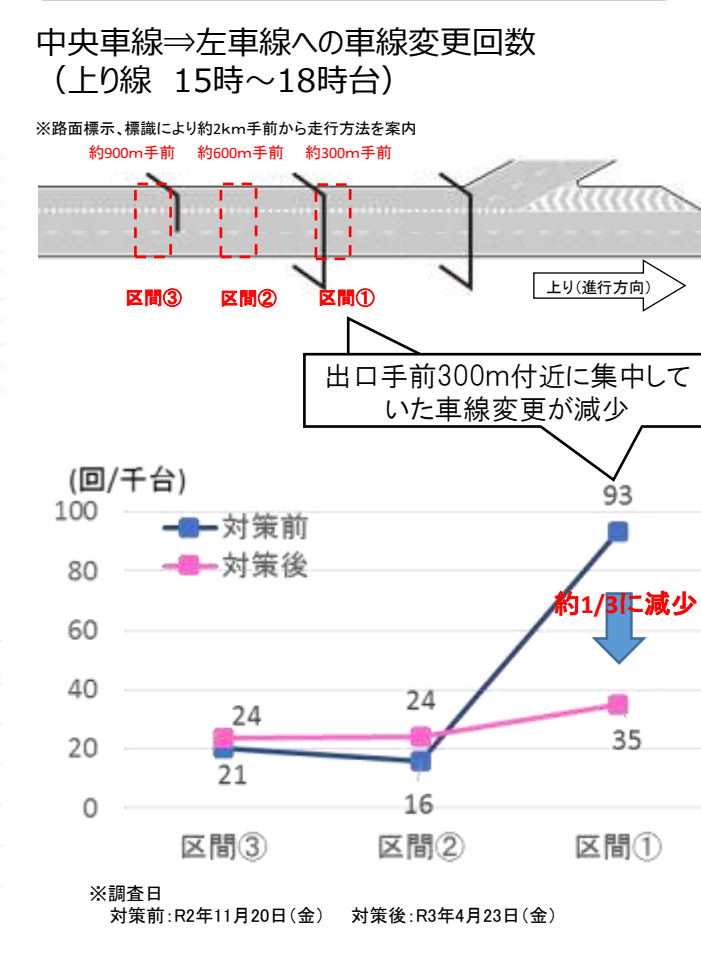
3) 渋滞回数・渋滞量



4) ピーク時間速度変化



5) 安全性の向上



3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

ひあがりとせんば

(9)都市計画道路日明渡船場線 / 北九州市 …対策済(令和3年3月)

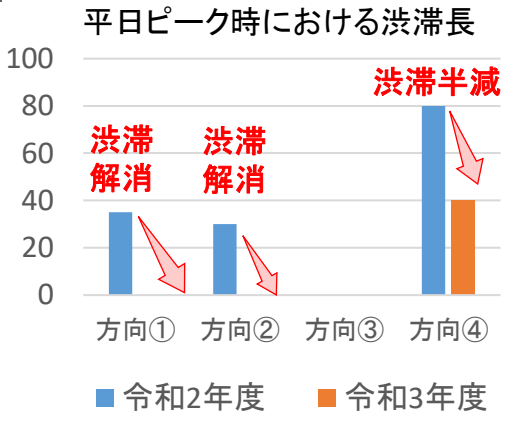
- 本路線と同様に小倉市街地へのアクセス道路となる国道199号(中井交差点含む)は慢性的に渋滞しており、一般車両、路線バスの円滑な通行に支障をきたしている。
- 本事業は小倉都心地区の放射道路として位置づけられており、小倉市街地と戸畑・若松方面を結ぶ4車線道路の整備するもの
- 若戸大橋(若戸出入口)へのアクセスが強化され、小倉都心部と戸畑・若松間の連携強化、周辺道路を含めた交通ネットワークの構築により、利便性及び安全性の向上を図られた。



整備前 方向①



整備後 方向①

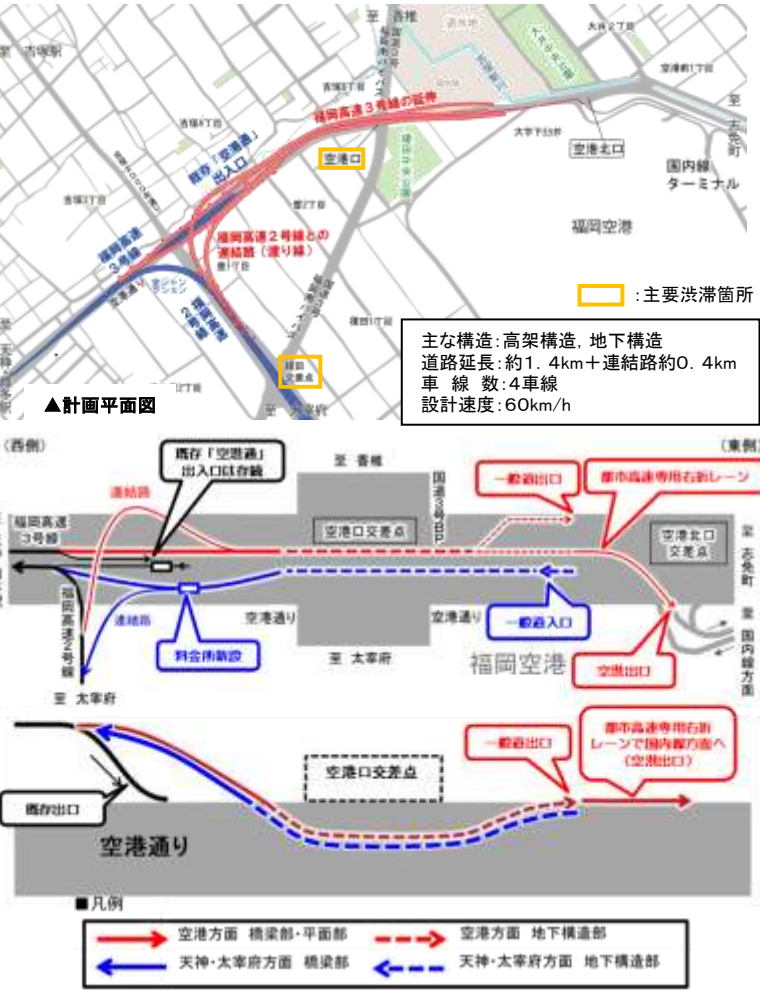


3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(10)福岡高速3号線(空港線)延伸 / 福岡北九州高速道路公社 …事業中

○福岡空港の滑走路増設などの機能強化が進められている中、福岡市南部地域や太宰府IC方面からの国内線旅客ターミナルへのアクセス強化と、空港口交差点をはじめとする福岡空港周辺道路の混雑緩和を図る。
令和3年度は事業着手し、関係機関、関係者と十分な連携及び協議を行い、早期完成を目指す。

●福岡高速3号線(空港線)延伸の整備概要



本イメージ図は平成31年作成のものです。

▲イメージパース(天神方面から空港方面)

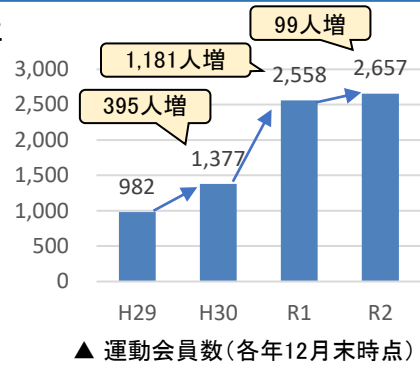
3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

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

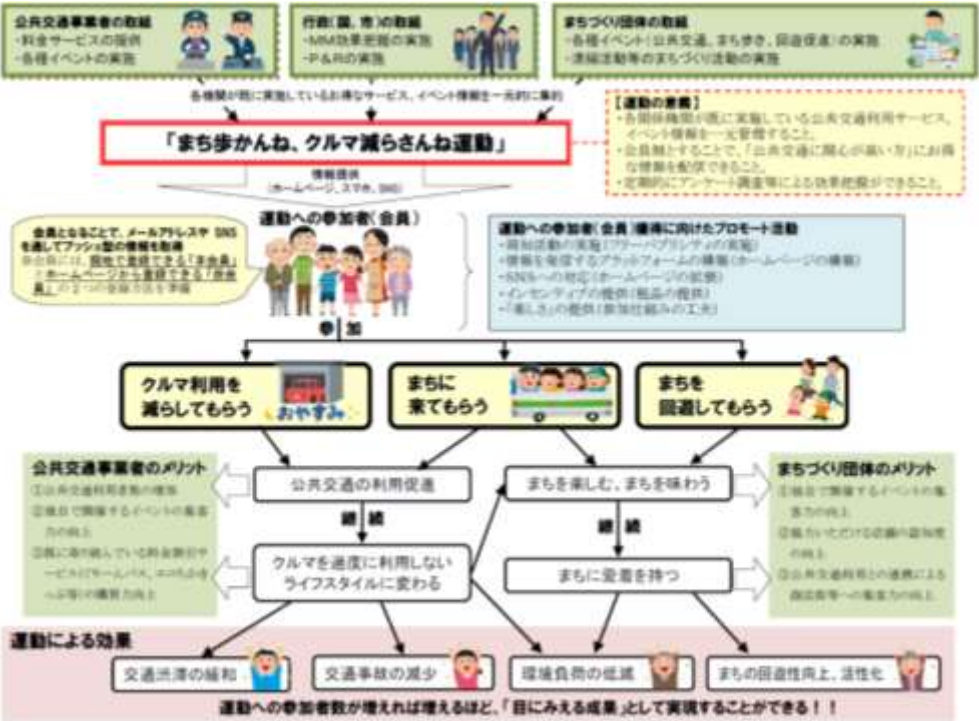
○福岡市と福岡国道事務所が連携して、公共交通の利用促進を図るモビリティ・マネジメントとして様々な啓発活動の実施、公共交通に関連する情報配布等を継続的に実施しており、今後も引き続き推進予定

●「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



▲ 運動会員数(各年12月末時点)



▲「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

昨年度実績:昨年度より通年運用を開始
【秋季】令和2年11月2日(月)～ : スマホアプリを用いた取組に切り替え



▲ スマホアプリ



福岡市全体



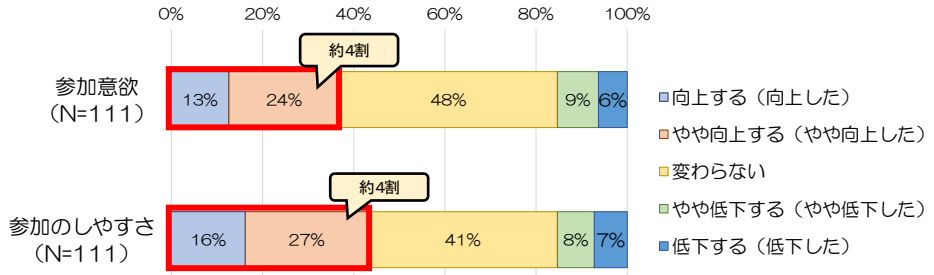
天神地区



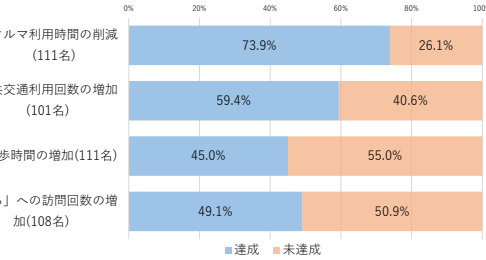
博多駅周辺地区

【秋季取組のアンケート結果】

(質問)スマホによる通年運用になることで、まちくる運動の今後の参加意向と参加のしやすさについて教えてください。



▼目標の達成状況(令和2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	82.7(分/週・人)削減
公共交通の利用回数	1.6(回/週・人)増加
徒歩時間	33.3(分/週・人)増加
まちへの訪問回数	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】

(12)ソフト対策実施事例:フリンジパーキング / 福岡市 …継続して実施中

○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

エフパーキング北天神
(天神地区直営1丁54~55)

※収容台数：約770台 ※営業時間：24時間
※駐車料金：天神に行く方限定 最大500円
※バス運賃：天神まで180円

ポートレース福岡 第1立体駐車場
(天神地区直営1丁7~8)

※収容台数：約1,000台 ※営業時間：9:00~21:00
※駐車料金：天神に行く方限定 最大500円
※バス運賃：天神まで180円

グランドパーキング
(天神地区直営1丁1~3)

※収容台数：約370台 ※営業時間：24時間
※駐車料金：天神に行く方限定 最大500円
※バス運賃：天神まで180円

福岡市観光案内所
(天神地区直営1丁1~3)

※営業時間：9:30~19:00
※駐車料金：1日最大500円
※バス運賃：天神まで180円

ライオン広場
(天神地区直営1丁1~3)

※営業時間：9:00~24:00
※駐車料金：1日最大500円
※バス運賃：天神まで180円

●フリンジパーキングの実証実験

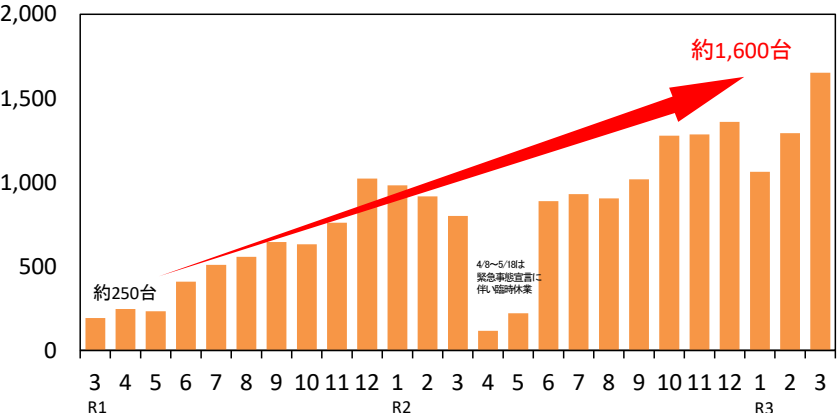
フリンジパーキングの取組状況

- 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~
- ・対象駐車場 [天神北] ポートレース福岡
エフパーキング北天神 (R3.4~)
[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3年3月の月間利用台数は約1,600台 (台/月)



3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(13)ソフト対策事例:連節バス／北九州市・・・継続して実施中

連節バスについて

- 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(令和元年7月から運行開始)
※ 令和3年7月末に小倉～恒見ルート運行開始
➢ 走行空間整備による定時性や速達性の確保・・・規制箇所にカラー舗装
- 連節バス導入により、既存バス路線を減便
交通の円滑化と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



連節バス導入のルート



連節バス諸元

項目	連節バス	高速バス	路線バス
全長	18.17m	11.99m	11.26m
全幅	2.56m	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

連節バス導入台数及び既存バス路線減便数

		R元年度	R2年度	R3年度	計
導入台数	小倉⇄黒崎	2台	4台	1台	10台
	小倉⇄恒見			3台	
減便数(片道)		7便	22便	25便	54便

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(14)博多バイパス渋滞対策案及び検討状況 / 福岡国道事務所

○今年度、計画段階評価に着手し、道路計画を進めるにあたりアンケート等を実施。



国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

いのちとくらしをまもる
防災減災

令和3年7月2日
九州地方整備局
福岡国道事務所

国道3号博多バイパス(下臼井～空港口)の道路計画を進めるにあたり地域の皆様のご意見をお聞かせください

「社会資本整備審議会 道路分科会 九州地方小委員会」において、計画段階評価の手続きを進めております「国道3号博多バイパス(下臼井～空港口)」に関し、道路整備の計画検討を進めるにあたり、地域の皆様が日頃から感じている「道路交通や地域の課題」等についてご意見をお聞かせください。

※計画段階評価とは、新規事業採択の前段階において、政策目標を明確化した上で、複数の対策案の比較評価を行うものです。

アンケート調査について

○実施期間 : 令和3年7月5日(月)から令和3年8月6日(金)

アンケート調査対象者	実施・配布方法
①沿線住民の方	・郵送により配布 福岡市東区、福岡市博多区 ※無作為抽出
②その他の地域にお住まいの道路利用者	・福岡空港、博多港などで配布* ・九州自動車道休憩施設で配布(古賀S.A.、広川S.A.)* ※webによる回答も行うことができます。

ヒアリング調査について

○実施期間 : 令和3年7月12日(月)から令和3年8月13日(金)

○調査対象等 : 沿線自治体である福岡市及び博多バイパス(下臼井～空港口)の利用が考えられる団体、企業等

○実施方法 : 対面方式

オープンハウスについて

○実施期間 : 令和3年7月27日(火)から令和3年8月4日(水)
(平日・休日) 10時から16時

○備考 : 荒天が予想される場合は延期とし、前日の17時までに福岡国道事務所ホームページでお知らせします。

実施場所	実施日
イオン福岡東ショッピングセンター	・令和3年7月27日(火)
イオンモール香椎浜	・令和3年7月31日(土)
ブランチャ博多パピヨンガーデン	・令和3年8月4日(水)

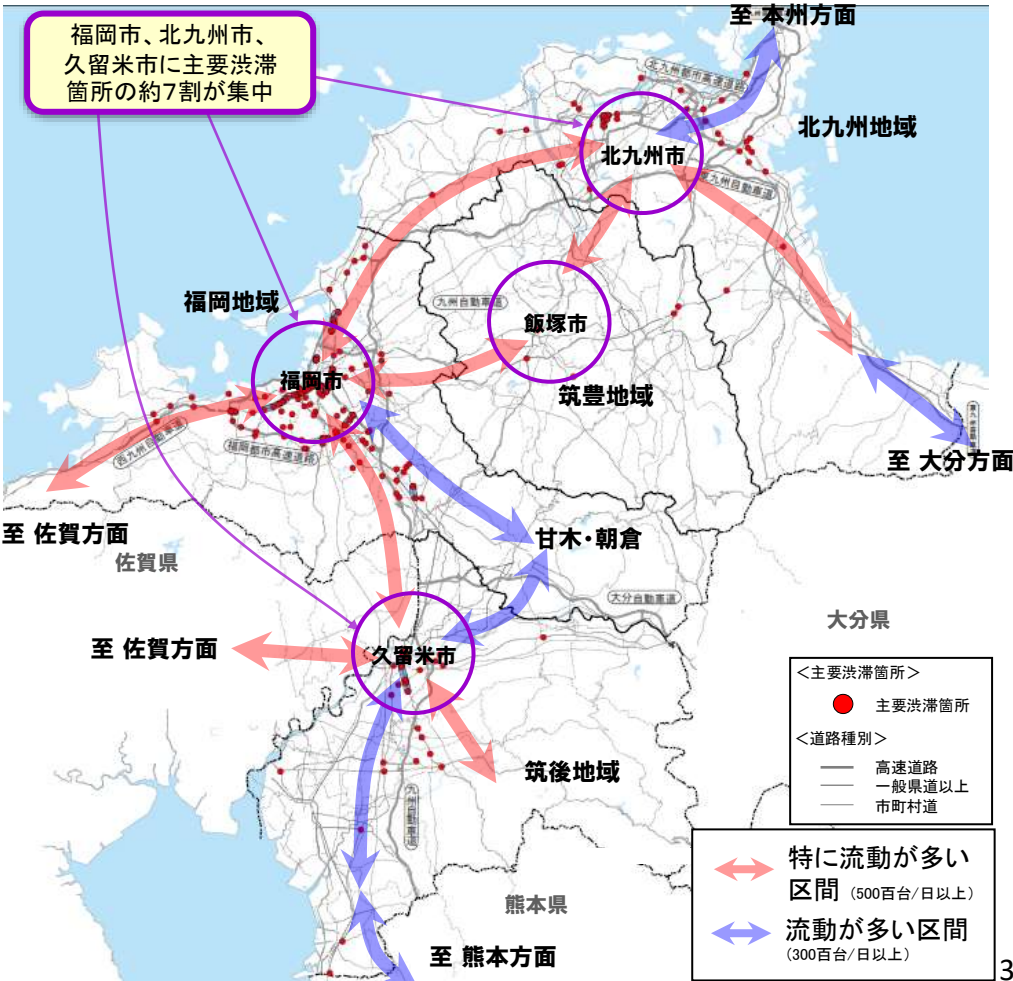
【問合せ先】 : 国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所
技術副所長 島川 浩一
(代表) 電話 : 092-681-4731(直通) 電話 : 092-682-7747 FAX : 092-682-7763
E-mail : qsr-fukukoku@nit.go.jp URL : http://www.qsr.mlit.go.jp/fukukoku/

(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

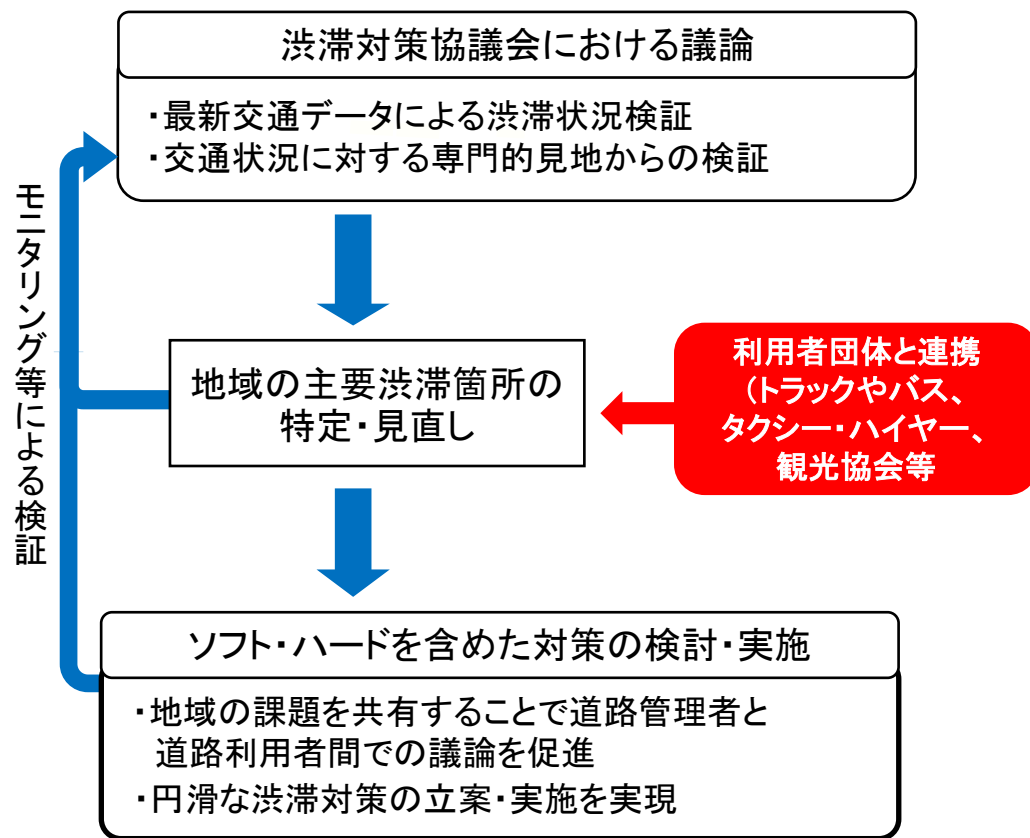
福岡県の主な自動車交通流動



4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(2)官民連携による渋滞対策

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



＜トラックが渋滞に巻き込まれている状況＞



＜バスが渋滞に巻き込まれている状況＞

今年度も引き続き、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

4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(2)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 空港口～二又瀬 ○ 国道10号 朽網駅入口付近(北九州市) R3年度実施 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 久留米上津荒木交差点 ○ 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 太宰府天満宮付近 ○ 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) ○ 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 ○ 国道202号 今宿大塚交差点 ○ R3年度実施 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(粕屋町)～広田交差点(粕屋町) 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 国道201号 バイパス 鳴瀬ダム入口交差点 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～福岡高校交差点 ○ 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 ○ 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 ○ 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
--	--

○: 主要渋滞箇所
○: 対策実施済箇所

4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(3) 国道209号山ノ井交差点改良 / 福岡国道事務所・・・R3年度対策実施予定

- 山ノ井交差点では、国道209号南側において、右折車両の滞留による直進車両の阻害が要因で、渋滞が発生。
- 交差点のコンパクト化及び右折レーンの延伸により、渋滞緩和に寄与すると期待される。

●山ノ井交差点改良の整備概要(R3年度実施予定)

●広域図

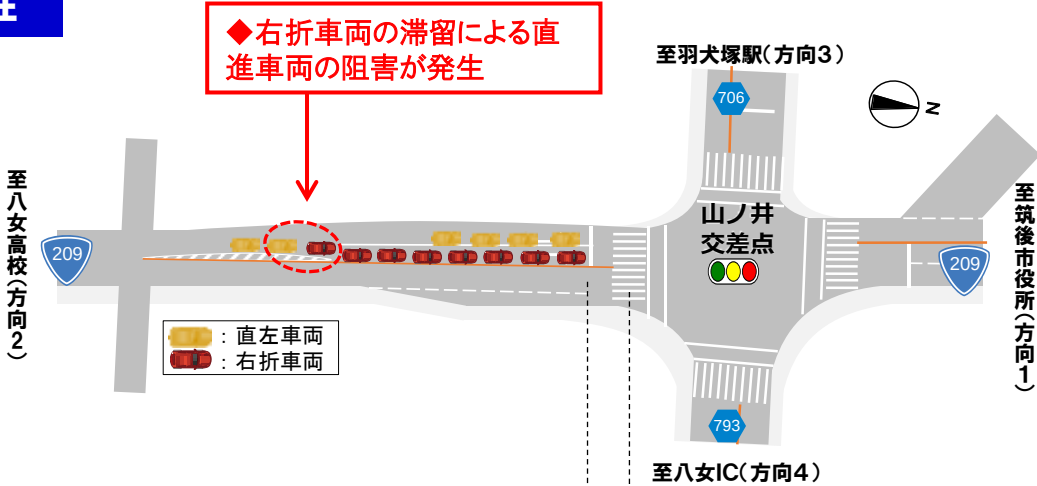


●交差点周辺

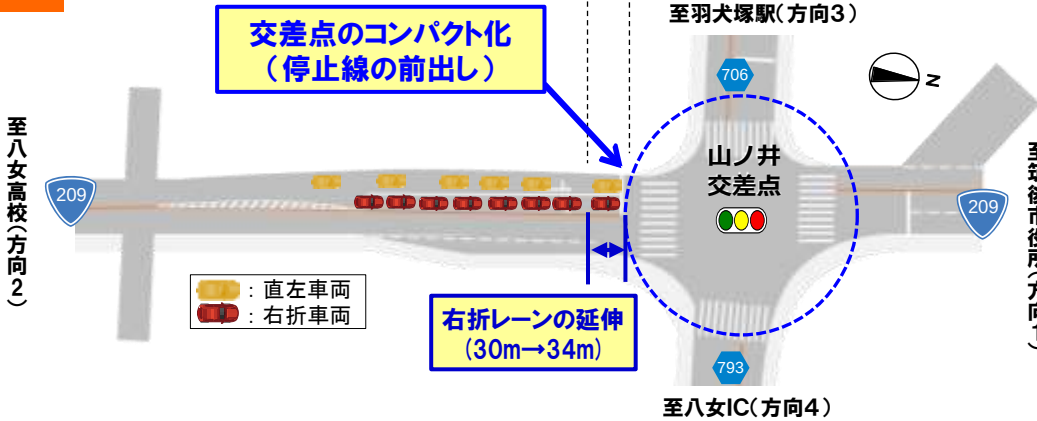


Copyright(c) N T T 空間情報All Rights Reserved

現在



対策後



4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

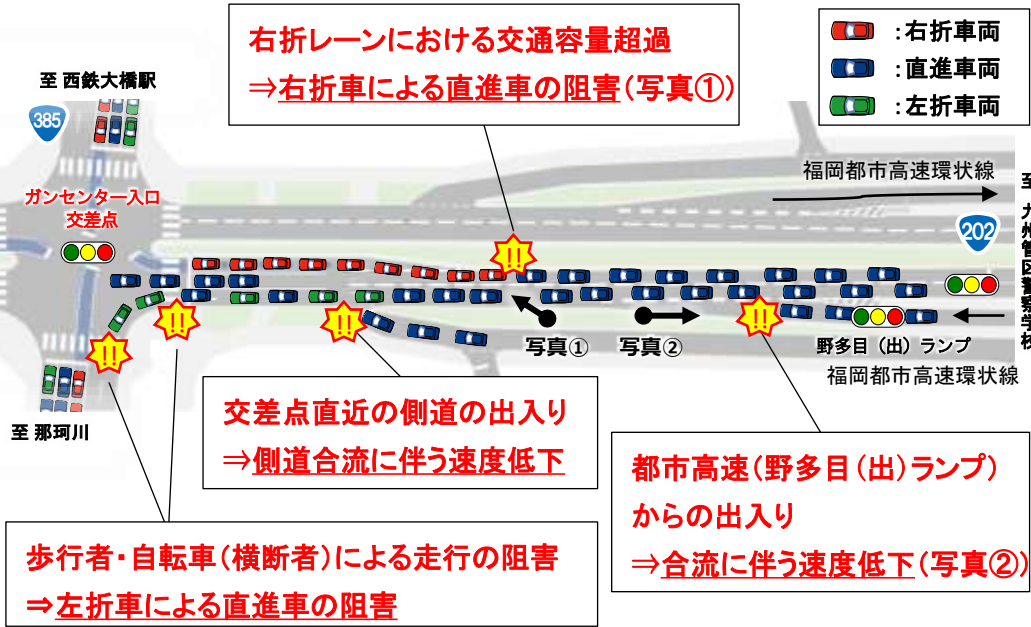
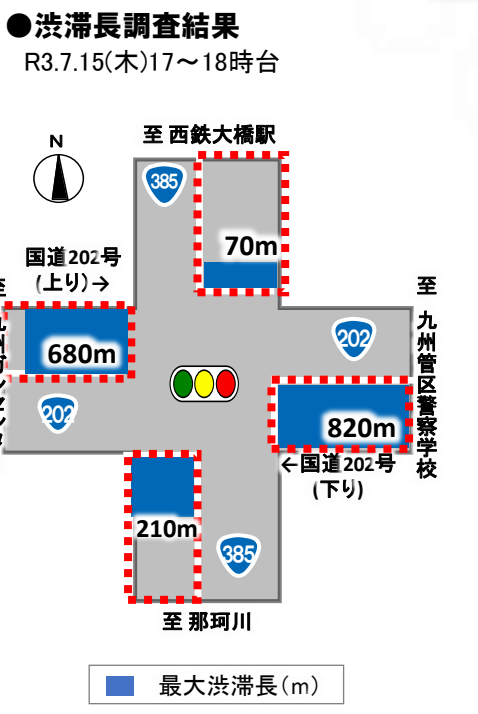
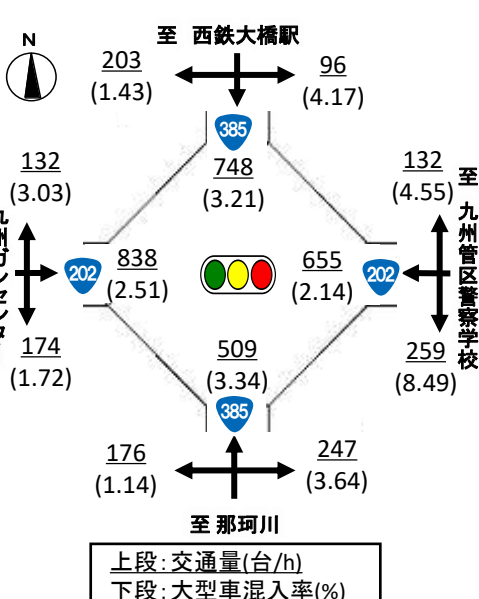
(4)国道202号ガンセンター入口交差点改良 / 福岡国道事務所 …今後検討

○国道202号ガンセンター入口交差点において、右折レーン延伸(国道385号)、信号現示改良、信号設置(野多目(出)ランプ合流部)などの対策を実施してきたが、依然として慢性的な渋滞が発生しているため、引き続き、渋滞対策を検討する。

●ガンセンター入口交差点の概要



●交通量調査結果
R3.7.15(木)17～18時台
集計値:ピーク時17:40～18:40の交通量

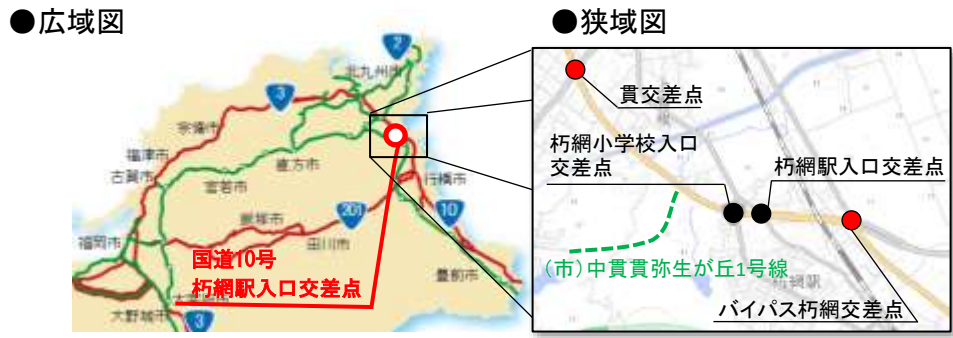


R3.5.25(木)17時台撮影

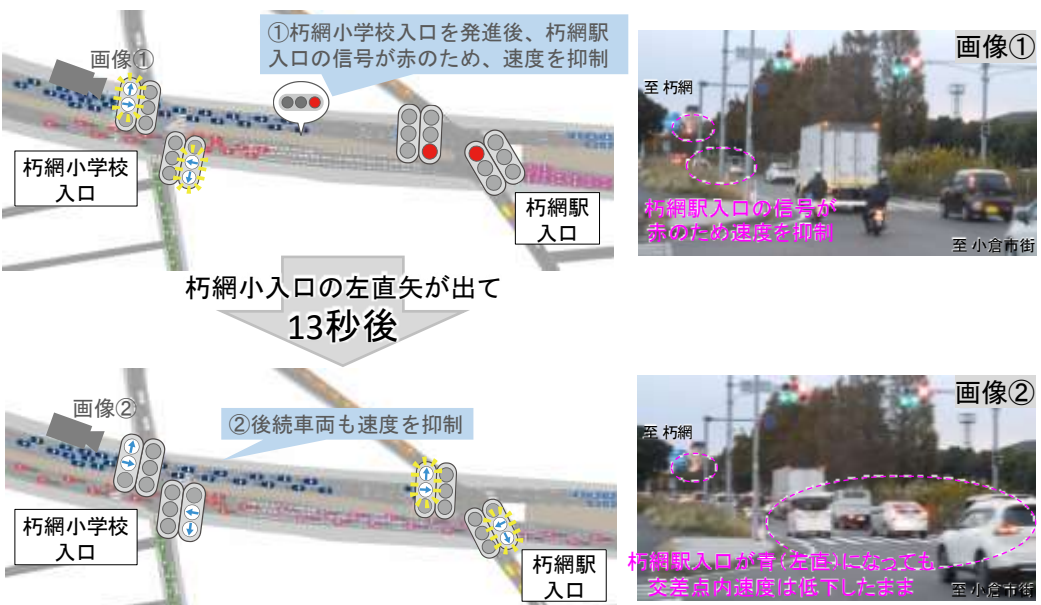
4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(5)国道10号 朽網駅入口交差点 及び 朽網小学校入口交差点 オフセットの調整
福岡県警・北九州国道事務所 ……継続して実施中

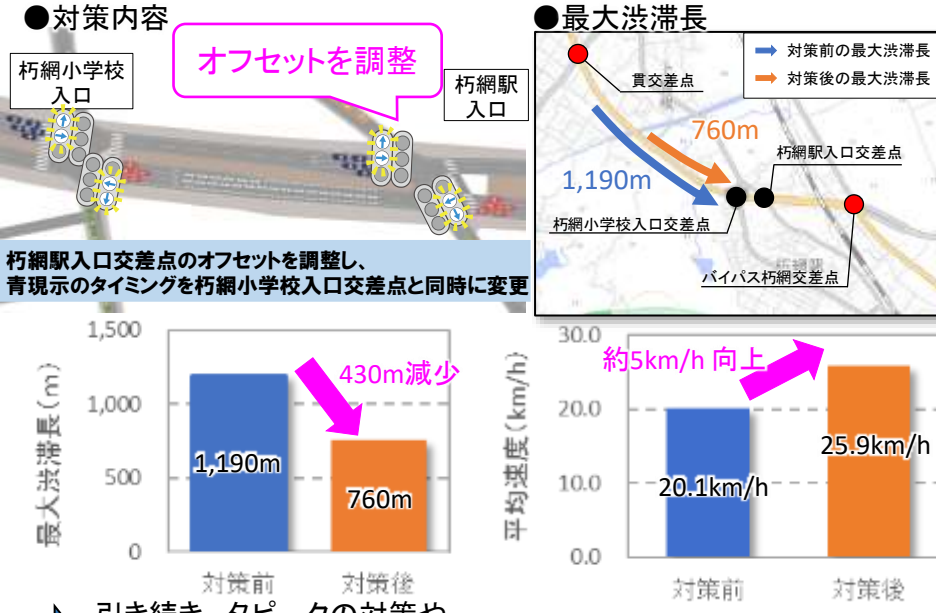
○国道10号 (下り) 朽網小学校入口交差点では、朝ピーク時間帯においては、朽網小学校入口と朽網駅入口の信号に13秒のオフセットが設定されており、走行車両は朽網小学校入口を発進後、朽網駅入口の信号が赤のため、朽網小学校入口⇒朽網駅入口間の速度を抑制してしまう状況である。
⇒オフセットを調整した結果、朽網小学校入口をボトルネックとした渋滞は緩和し、最大渋滞長の減少が確認された。
○引き続き、タピークの対策や計画路線である(市)中貫貫弥生が丘1号線を踏まえた検討および関係者との調整等を進めていく。



整備前



整備後 (R3.6オフセットの調整実施)



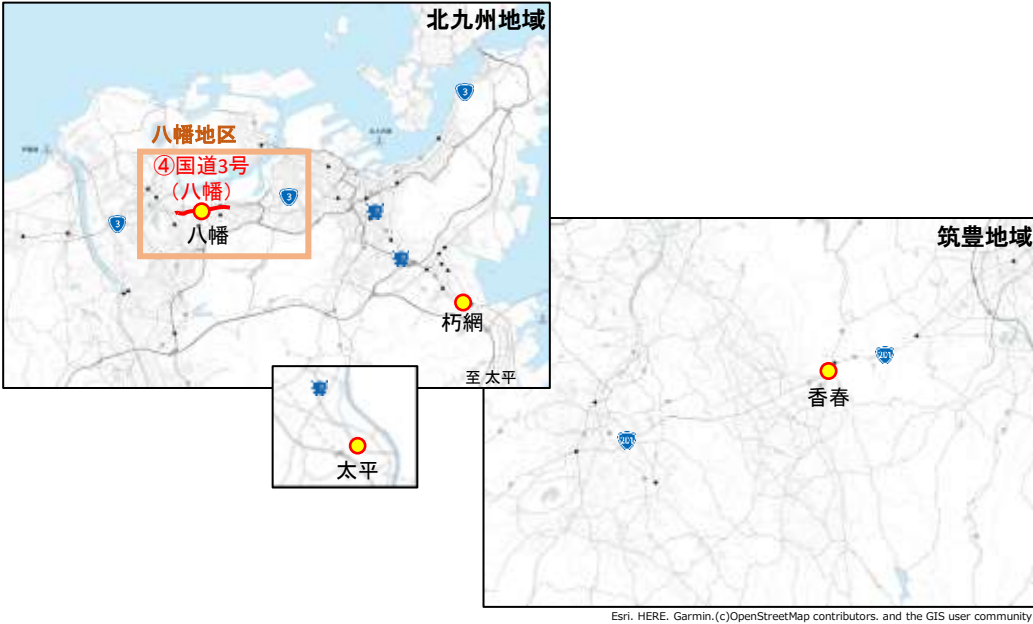
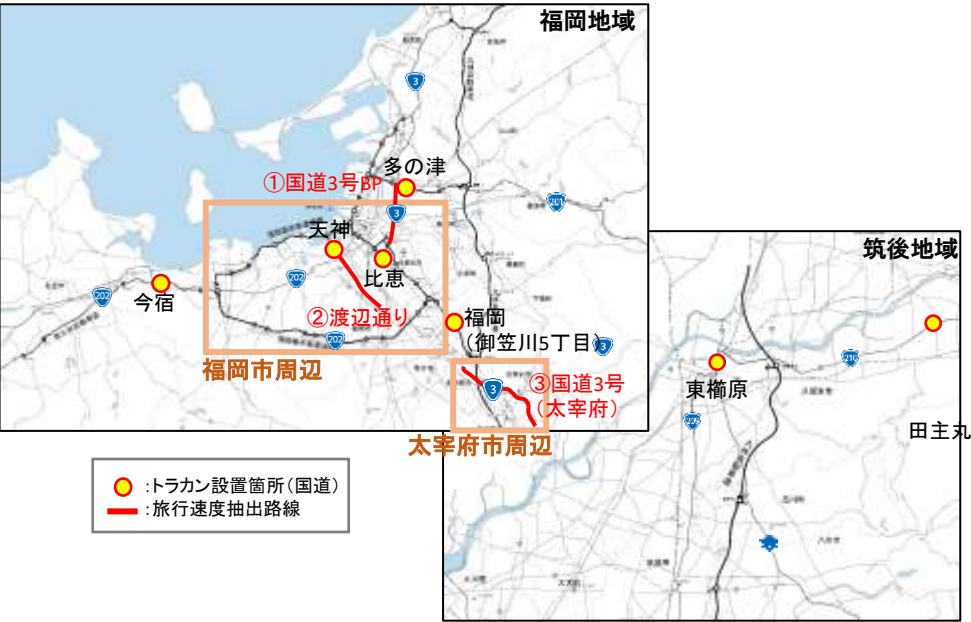
➡引き続き、タピークの対策や計画路線を踏まえた検討および関係者との調整を進めていく

資料：R2.11.10調査結果、R3.7.12調査結果

5. 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】

○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 ■緊急事態宣言時(1回目): R2.4.8～R2.5.14 ■緊急事態宣言時(2回目): R3.1.14～R3.2.28 ■緊急事態宣言時(3回目): R3.5.13～R3.6.20
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17～19時	福岡地域:2地区 (福岡市周辺、太宰府市周辺) 北九州地域:1地区(八幡地区)	■通常時 : H31.4～R1.5 ■緊急事態宣言時(1回目): R2.4.8～R2.5.14 ■緊急事態宣言時(2回目): R3.1.14～R3.2.28 ■緊急事態宣言時(3回目): R3.5.13～R3.6.20
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	福岡地域:3路線 ①国道3号BP ②渡辺通り ③国道3号(太宰府地区) 北九州地域:1路線 ④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)

- 1回目の緊急事態宣言時には通常期と比較して、交通量が1～3割減少。
- 一方、2回目・3回目の緊急事態宣言時には、1回目の緊急事態宣言時から交通量は増加し、元の水準近くまで交通量は回復。



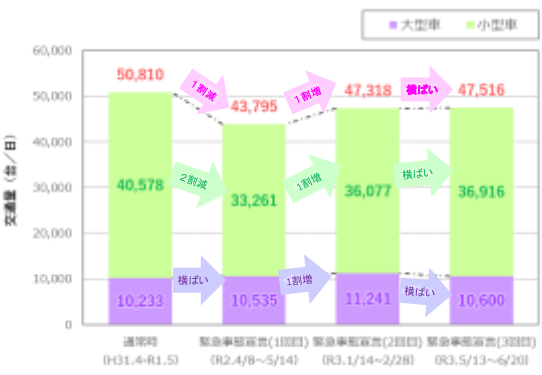
【福岡地区】



【筑後地区】



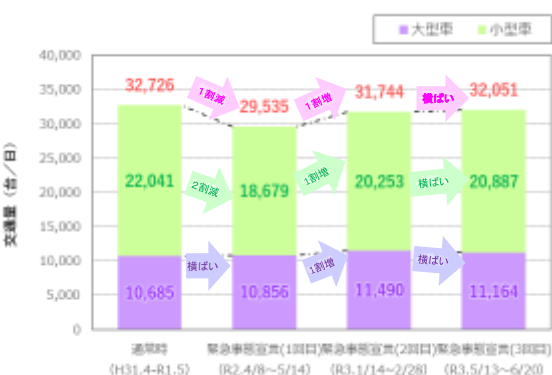
福岡(国道3号)



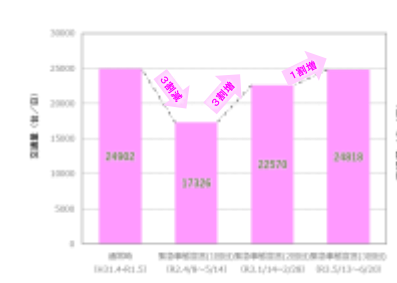
比恵(国道3号)



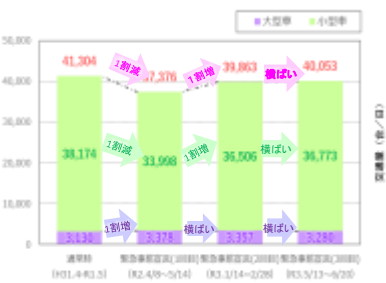
多の津(国道201号)



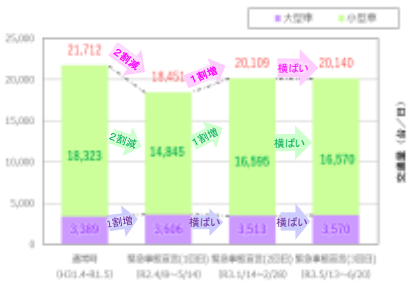
天神(渡辺通り)



今宿(国道202号)



東櫛原(国道3号)



田主丸(国道210号)



【車種分類条件】
・小型：車種番号 No.3,4,5,6,7の車両
・大型：車種番号 No.1,2,9の車両

※出典:トラカン交通量:
通常時: H31.4~R1.5平日平均、緊急事態宣言時(1回目): R2.4/8~5/14平日平均、緊急事態宣言時(2回目): R3.1/14~2/28平日平均、緊急事態宣言時(3回目): R3.5/13~6/20平日平均

(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)

- 1回目の緊急事態宣言時には通常期と比較して、交通量が2～5割減少。
- 一方、2回目・3回目の緊急事態宣言時には、1回目の緊急事態宣言時から交通量は増加し、元の水準近くまで交通量は回復。



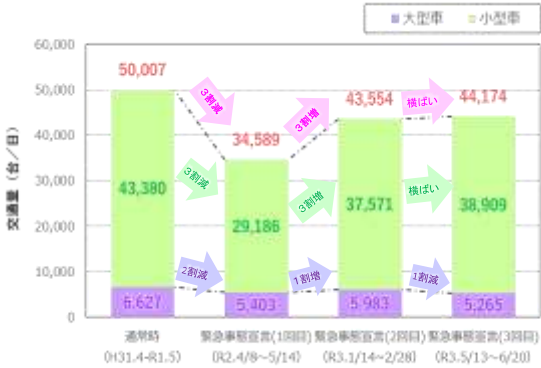
【福岡地区】



【筑後地区】



福岡(国道3号)



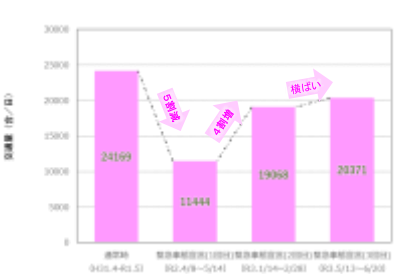
比恵(国道3号)



多の津(国道201号)



天神(渡辺通り)



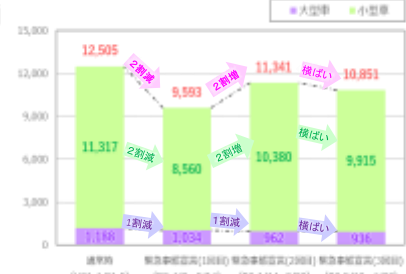
今宿(国道202号)



東櫛原(国道3号)



田主丸(国道210号)



【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：
通常時：H31.4～R1.5平日平均、緊急事態宣言時(1回目)：R2.4/8～5/14平日平均、緊急事態宣言時(2回目)：R3.1/14～2/28平日平均、緊急事態宣言時(3回目)：R3.5/13～6/20平日平均

5. 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】

(2) 緊急事態宣言時における交通状況(旅行速度(福岡市周辺))

○1回目の緊急事態宣言時には、通常期と比較し、多くの地点で速度向上が確認された。

○2回目の緊急事態宣言時には天神・博多周辺で速度向上、3回目の緊急事態宣言時には天神周辺で速度向上が確認された。



5. 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】

(2)緊急事態宣言時における交通状況(旅行速度(太宰府市周辺))

○1回目の緊急事態宣言時には、通常期と比較し、多くの地点で速度向上が確認された。

○一方、2回目・3回目の緊急事態宣言時には、1回目の緊急事態宣言で見られた速度向上は確認されなかった。

通常時:平日夕(17~19時)



緊急事態宣言時(1回目):平日夕(17~19時)



緊急事態宣言時(2回目):平日夕(17~19時)



緊急事態宣言時(3回目):平日夕(17~19時)



5. 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】

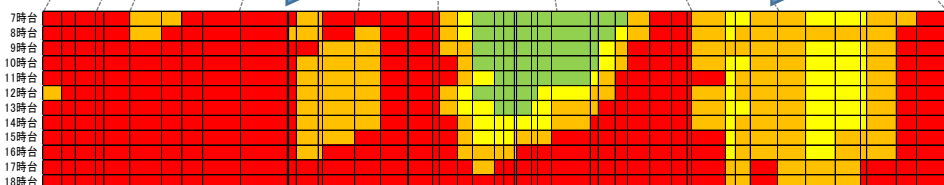
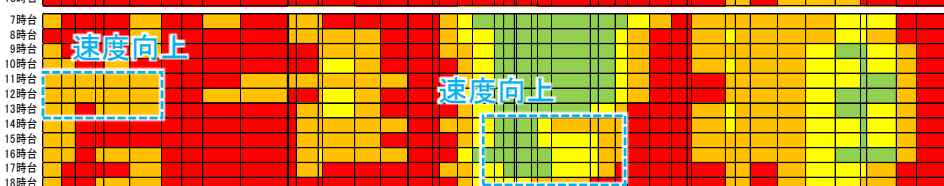
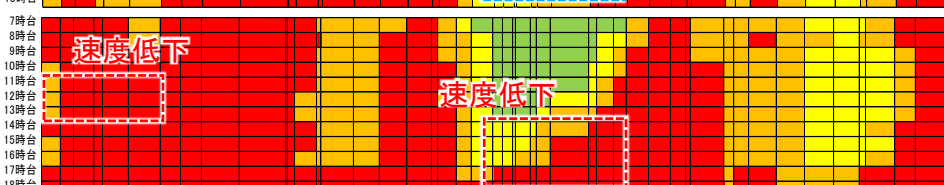
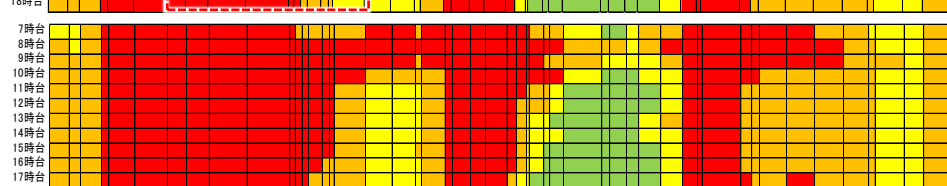
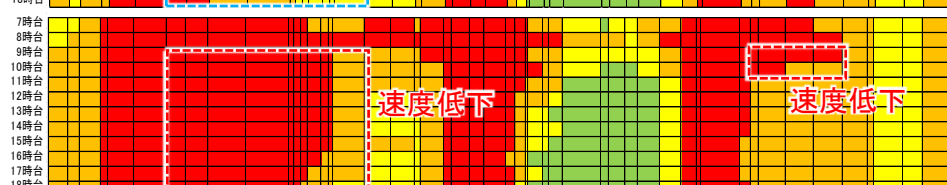
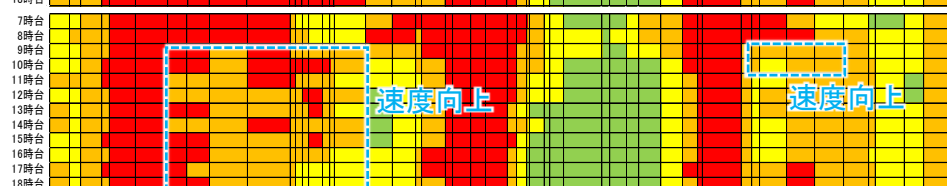
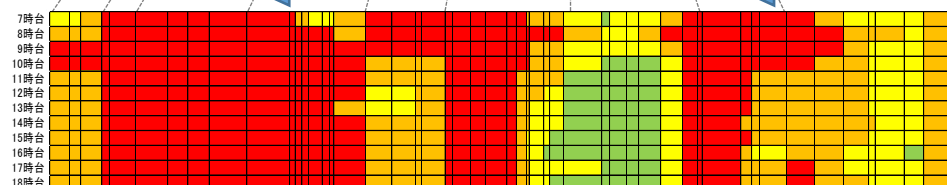
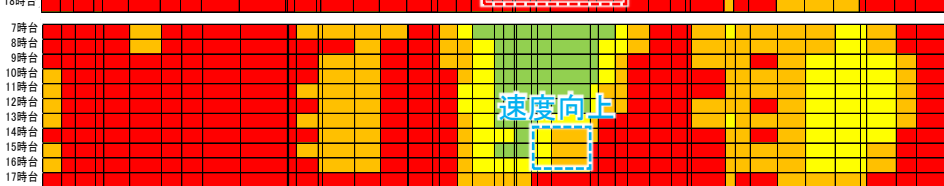
(2) 緊急事態宣言時における交通状況(旅行速度(路線))(渡辺通り)

○1回目の緊急事態宣言時には、通常期からの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。

○2回目・3回目の緊急事態宣言時には、1回目の緊急事態宣言で見られた速度向上は確認されなかった。



通常時

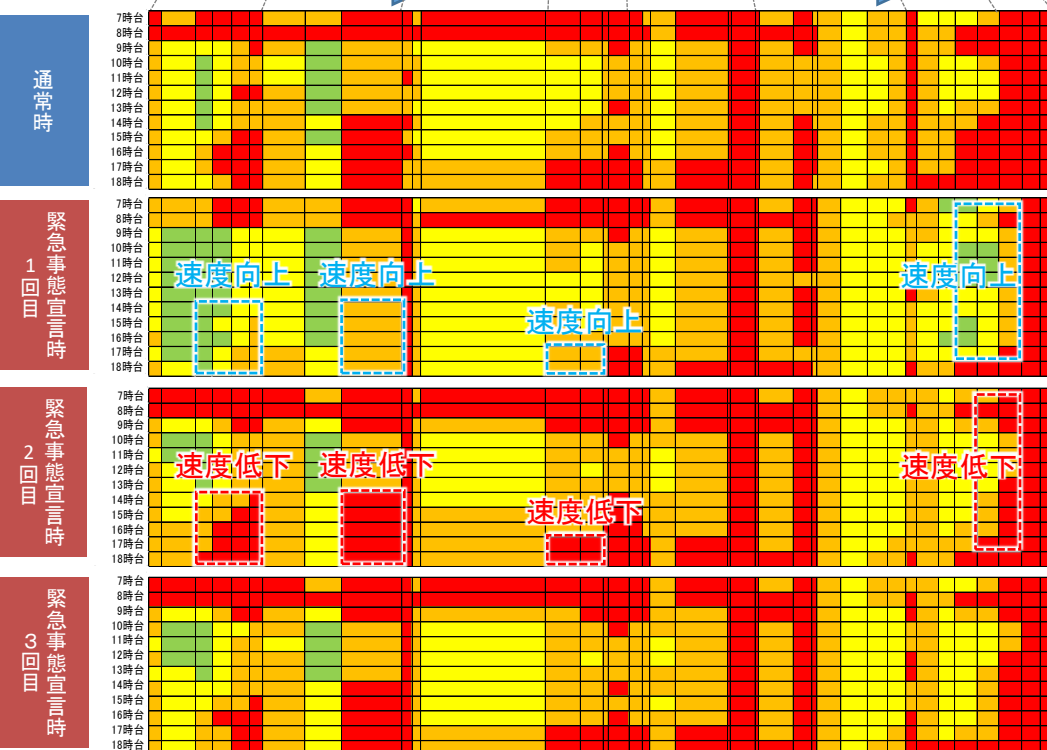
緊急事態宣言時
1回目緊急事態宣言時
2回目緊急事態宣言時
3回目

5. 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】

(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)

○1回目の緊急事態宣言時には、通常期からの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。

○2回目・3回目の緊急事態宣言時には、1回目の緊急事態宣言で見られた速度向上は確認されなかった。



5. 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】

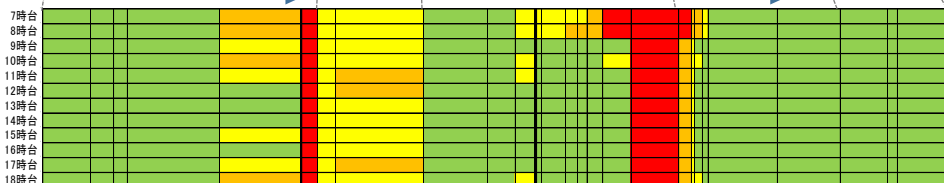
(2) 緊急事態宣言時における交通状況(旅行速度(路線))(太宰府地区、国道3号)

○1回目の緊急事態宣言時には、一部の区間で通常期からの速度向上が確認された。

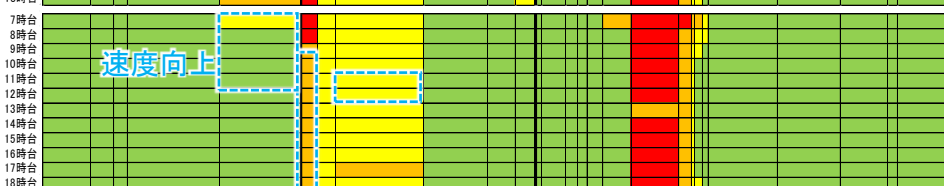
○2回目・3回目の緊急事態宣言時には、1回目の緊急事態宣言で見られた速度向上は確認されなかった。



通常時

緊急事態宣言時
1回目

速度向上

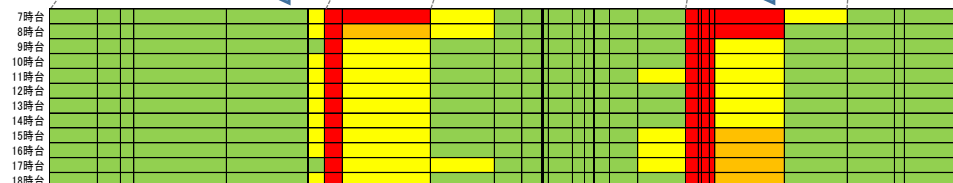
緊急事態宣言時
2回目

速度低下

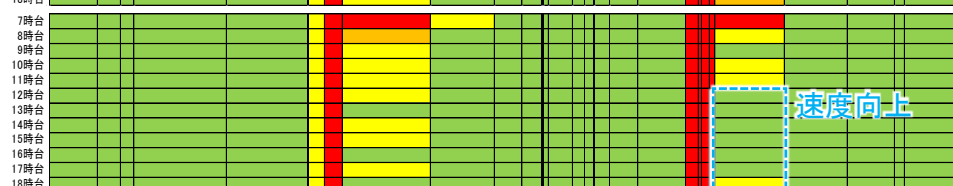
速度低下

緊急事態宣言時
3回目

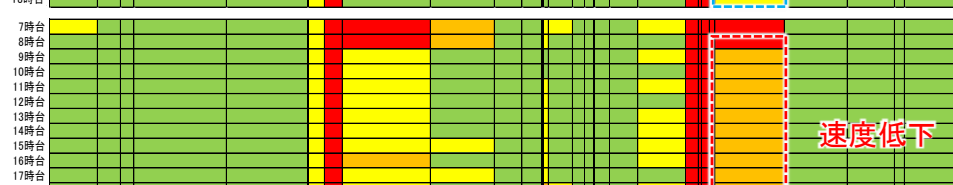
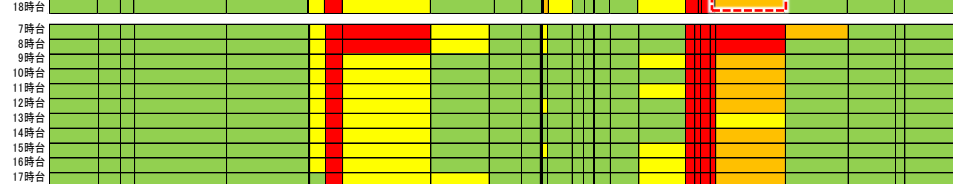
通常時

緊急事態宣言時
1回目

速度向上

緊急事態宣言時
2回目

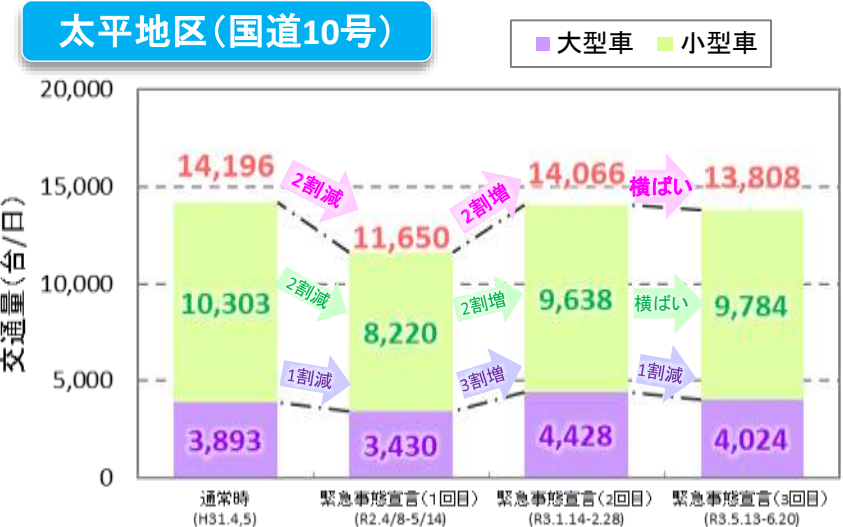
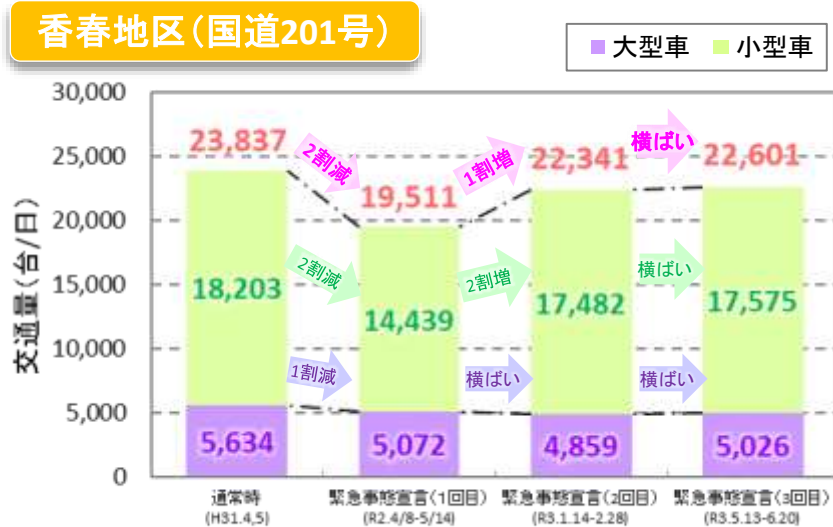
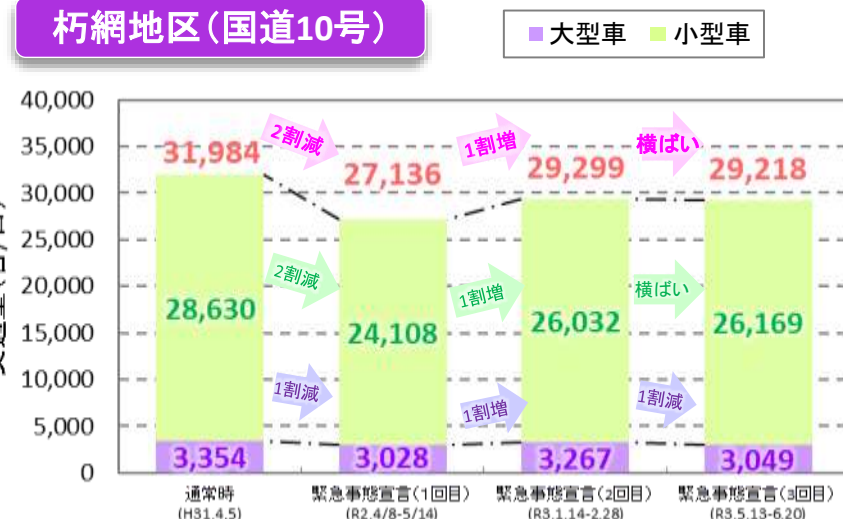
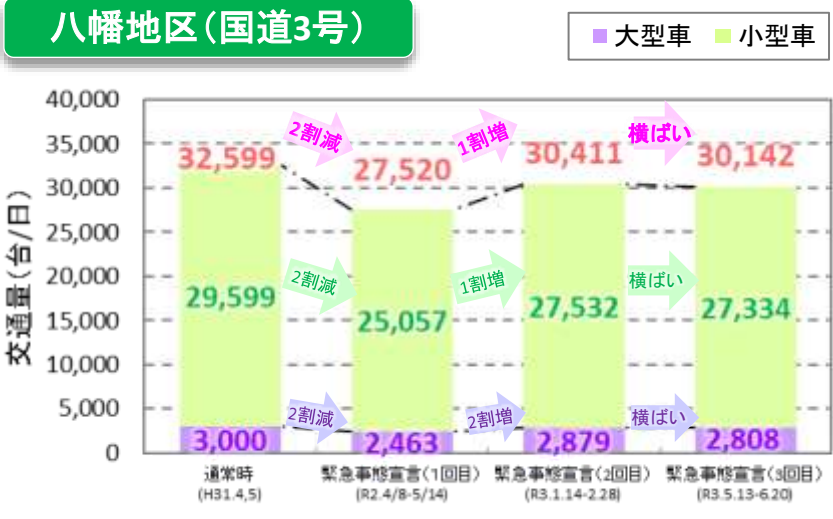
速度低下

緊急事態宣言時
3回目

5. 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】

(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)

- 1回目の緊急事態宣言には、通常時と比較して、交通量が2割減少。
- 一方、2回目・3回目の緊急事態宣言には、1回目の緊急事態宣言ほどの減少は確認されず、ほぼ横ばいで推移。



5. 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】

(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)

○1回目の緊急事態宣言には、通常時と比較して、交通量が3割～4割減少。

○一方、2回目・3回目の緊急事態宣言には、1回目の緊急事態宣言ほどの減少は確認されず、ほぼ横ばいで推移。



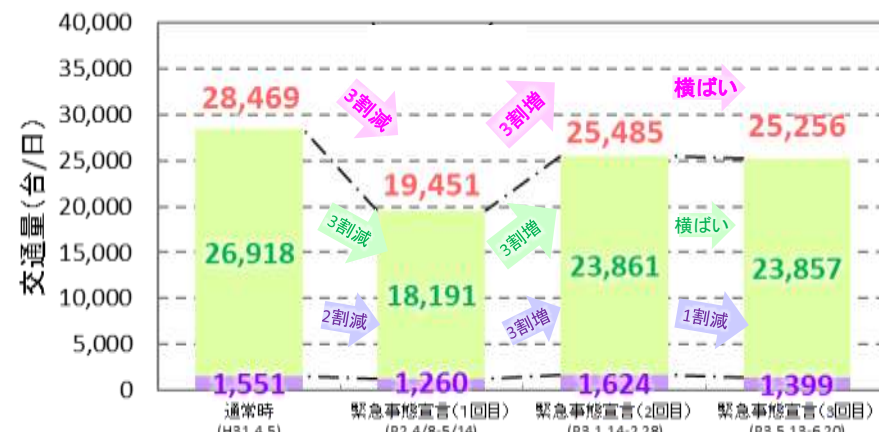
八幡地区(国道3号)

■ 大型車 ■ 小型車



朽網地区(国道10号)

■ 大型車 ■ 小型車



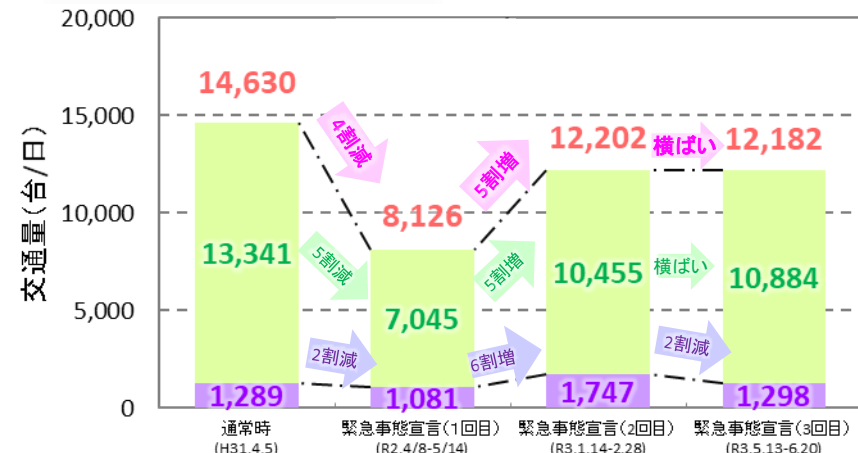
香春地区(国道201号)

■ 大型車 ■ 小型車



太平地区(国道10号)

■ 大型車 ■ 小型車



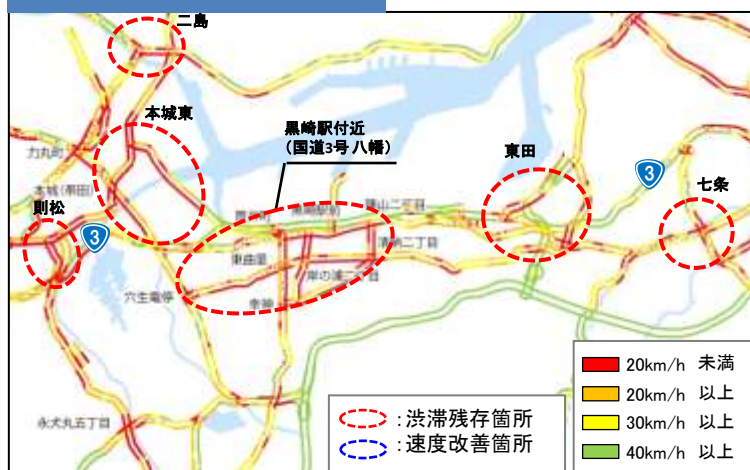
5. 新型コロナウイルス感染拡大防止に伴う緊急事態宣言時における交通状況【報告】

(4)緊急事態宣言時における交通状況(旅行速度)(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を確認。

○緊急事態宣言時(2回目・3回目)では、1回目ほどの速度向上は見られず、大きな速度変化は見られない。

通常時：平日夕(17～19時)



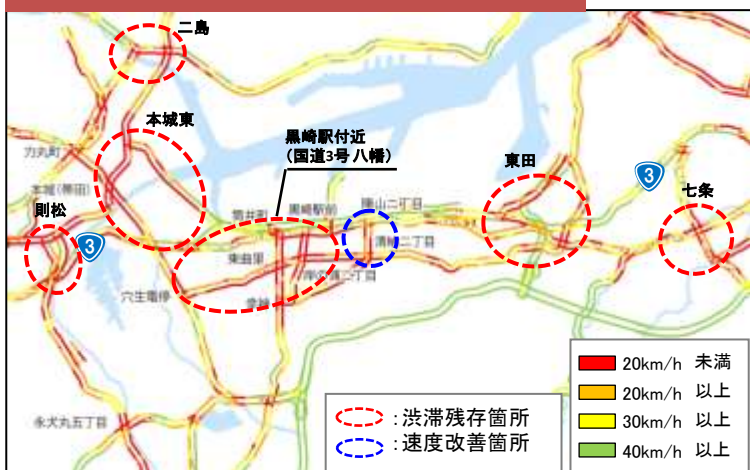
資料：ETC2.0データ(通常時：H31.4～R1.5平日平均)

緊急事態宣言(1回目)：平日夕(17～19時)



資料：ETC2.0データ(緊急事態宣言(1回目)：R2.4.8～R2.5.14平日平均)

緊急事態宣言(2回目)：平日夕(17～19時)



資料：ETC2.0データ(緊急事態宣言(2回目)：R3.1.14～R3.2.28 平日平均)

緊急事態宣言(3回目)：平日夕(17～19時)



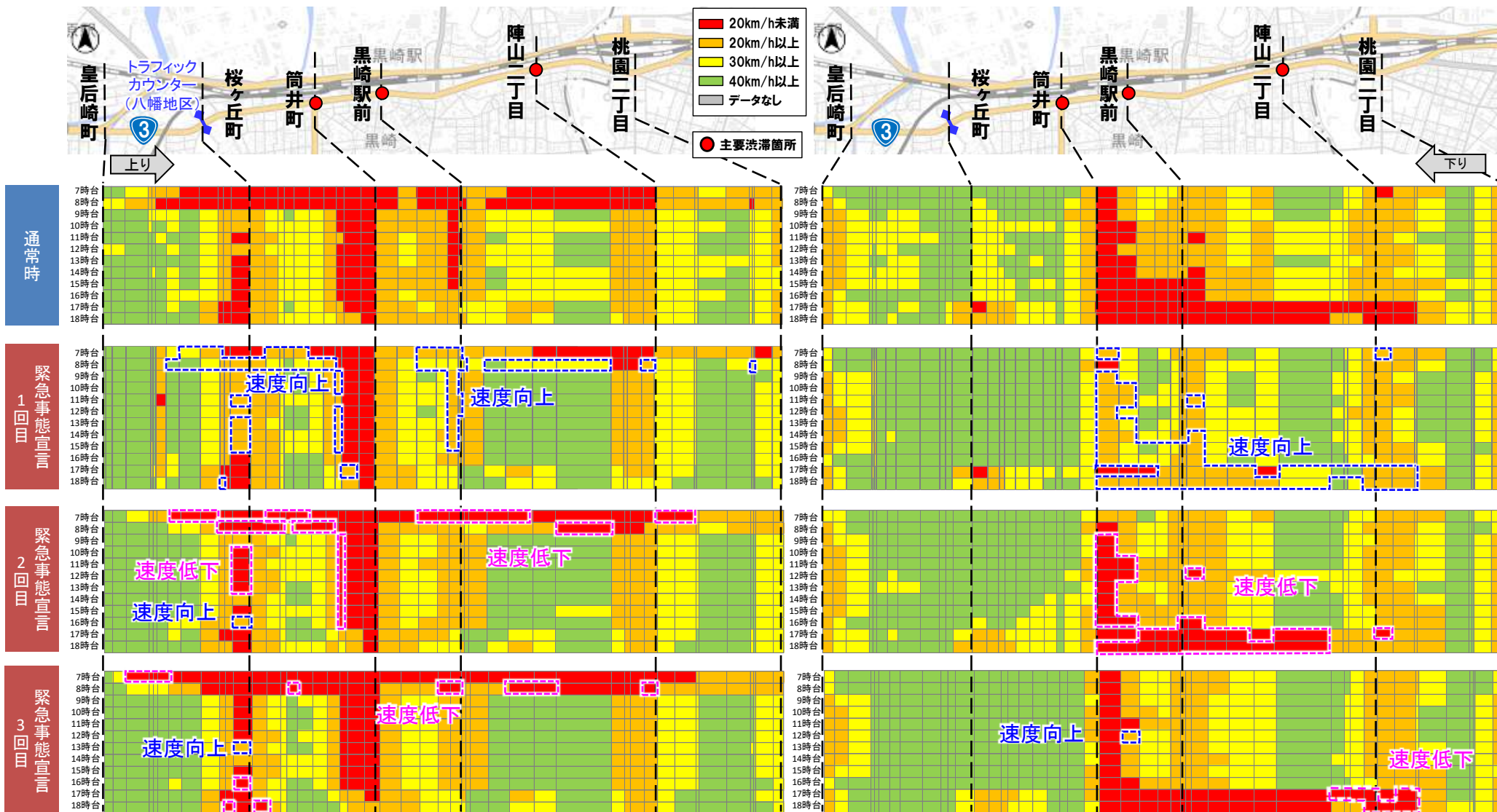
資料：ETC2.0データ(緊急事態宣言(3回目)：R3.5.13～R3.6.20 平日平均)

5. 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】

(4)緊急事態宣言時における交通状況(旅行速度(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、黒崎駅前交差点付近で速度向上を確認。

○緊急事態宣言時(2回目・3回目)では、1回目ほどの速度向上は見られず、大きな速度変化は見られない。



(1)交通需要マネジメント(TDM)施策推進の背景

- 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。
- 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。

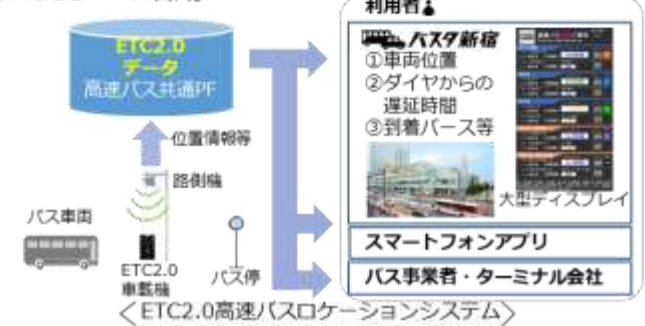
5 道路システムのDX

(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

鎌倉市の提案

これまでの主な取組

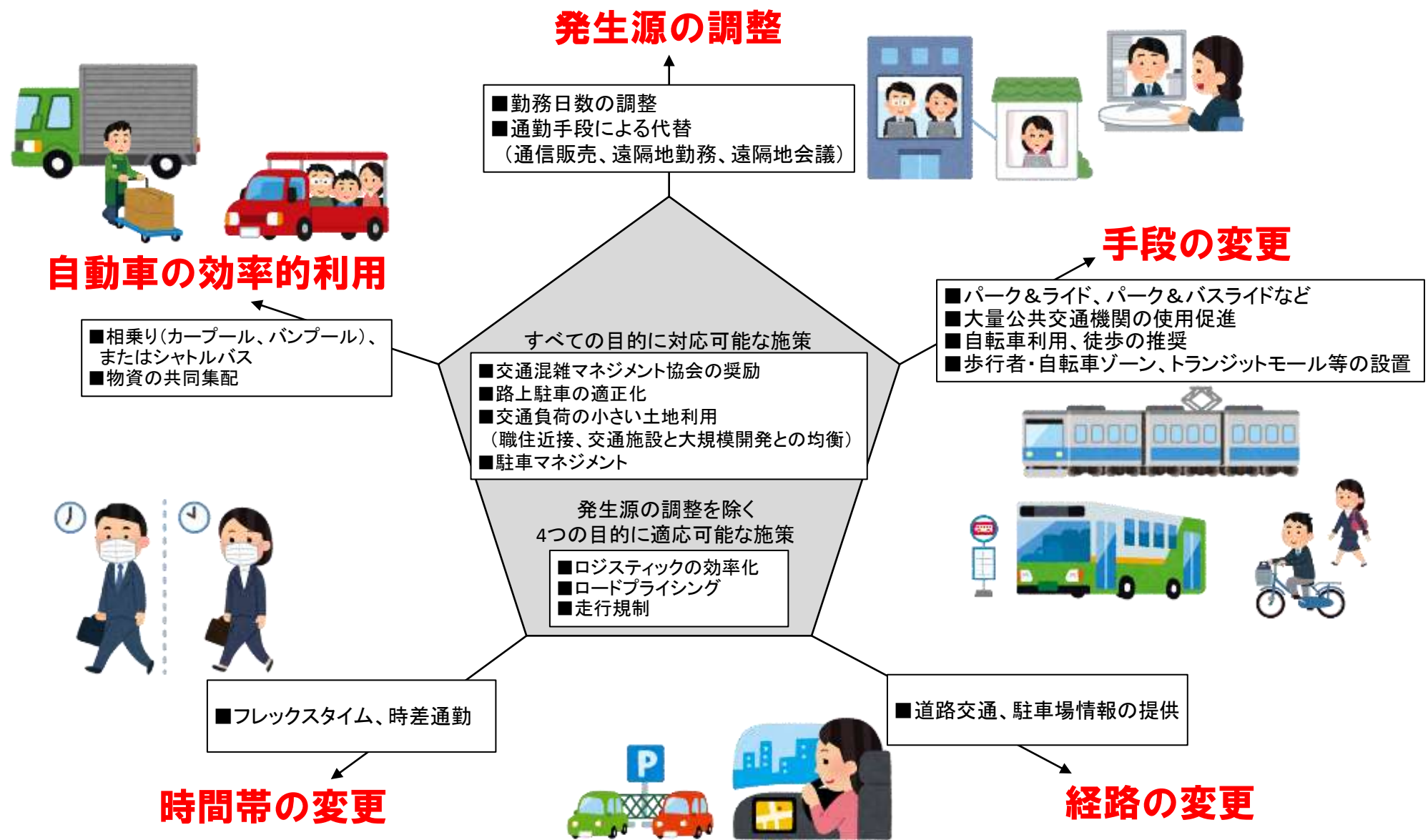
- シャトルバス運行
- パーク＆ライド
- 鎌倉フリー環境手形
- バス専用レーン

鎌倉ロードプライシング(仮称)

ETC2.0等を活用した交通分析や課金の仕組み等を検討

6. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【協議・報告】

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



6. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【協議・報告】

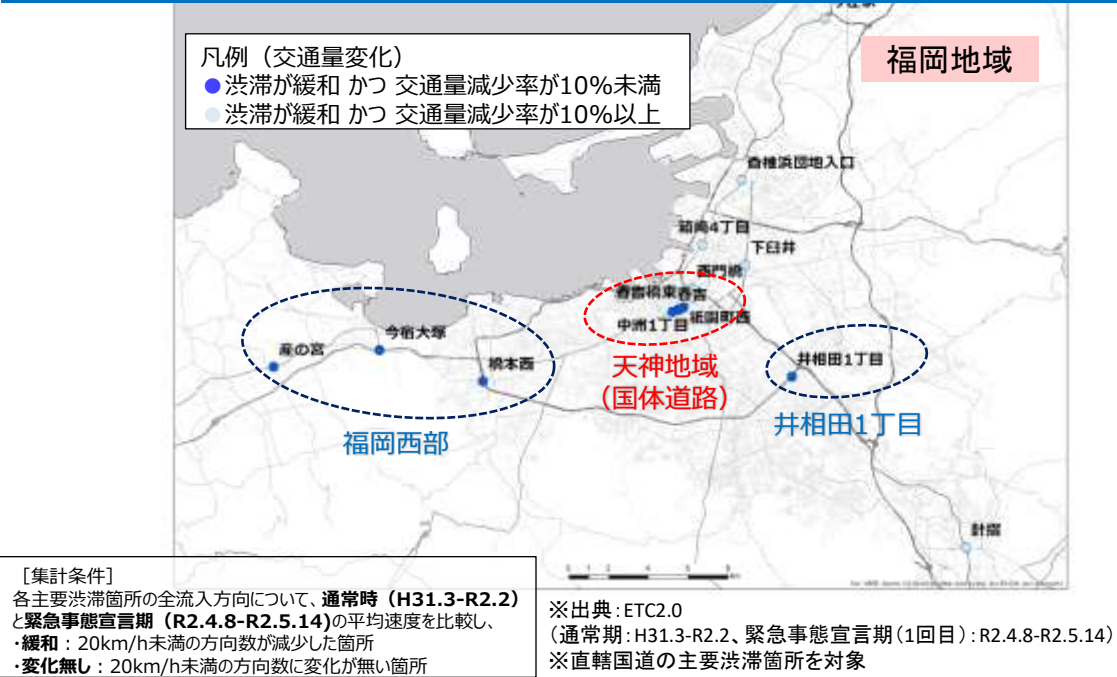
(3)TDM施策の推進方針

- TDM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。
- TDM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)の4交差点(春吉・春吉橋東・中洲1丁目・祇園町西を対策実施箇所として選定。

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	フリンジパークイングの 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		○	○	○	○	○	○	○
【福岡西部】 今宿大塚、橋本西、産の宮	福岡	○		○	○	○		○
【その他】 井相田1丁目		○	○	○	○	○		○
【八女（国道3号）】 川瀬、工業団地入口、吉田	筑後	○		○				○

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
フリンジパークイングの利用促進	フリンジパークイ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

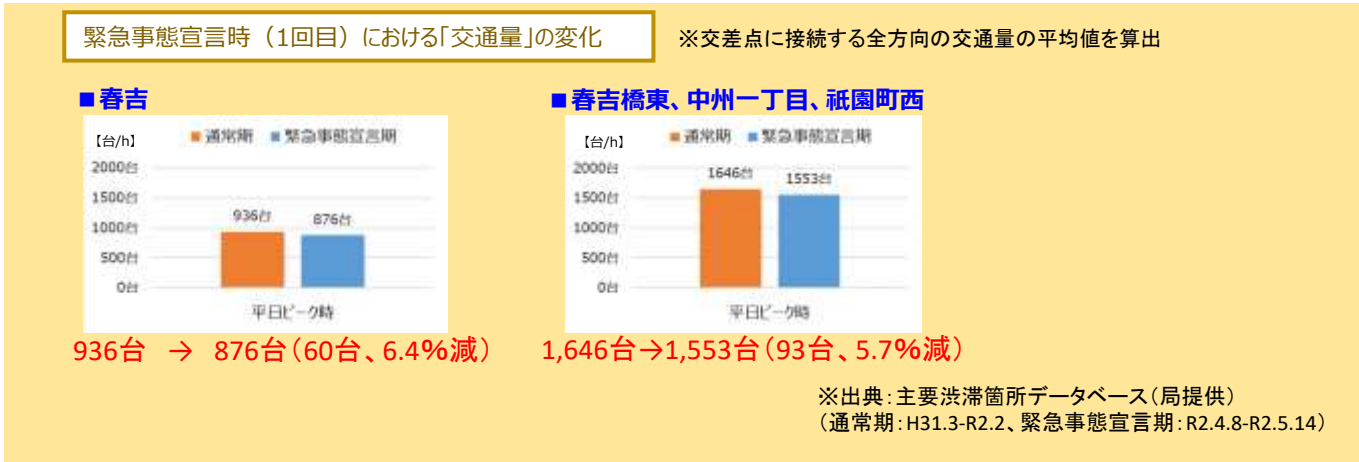
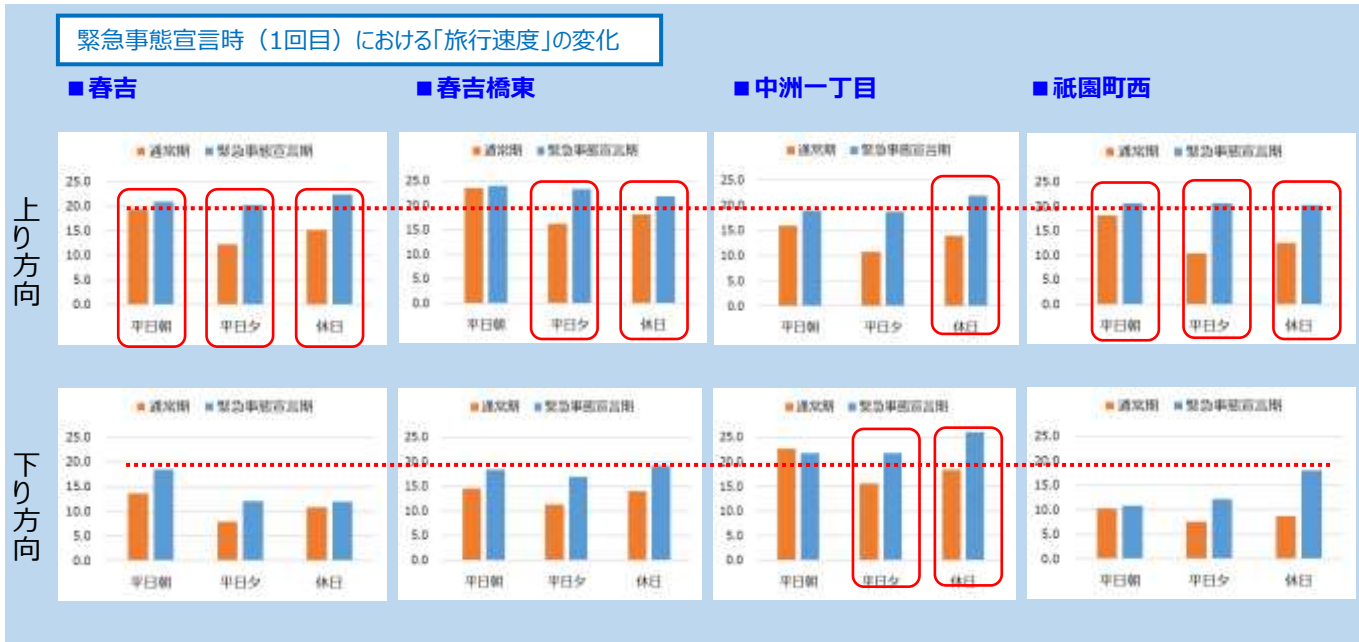
緊急事態宣言時（1回目）において渋滞が緩和した箇所（福岡地域）



6. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【協議・報告】

(4)緊急事態宣言時における旅行速度・交通量的変化

- 緊急事態宣言時(1回目)には、主に国体道路の上り方向で速度向上が図られ、ピーク時速度が20km/h超の箇所が存在。
- 緊急事態宣言時(1回目)の平日ピーク時には、国体道路(春吉～祇園町西)の交通量が約6%(60～93台)減少。



※出典:主要渋滞箇所データベース(局提供)
(通常期:H31.3-R2.2、緊急事態宣言期:R2.4.8-R2.5.14)

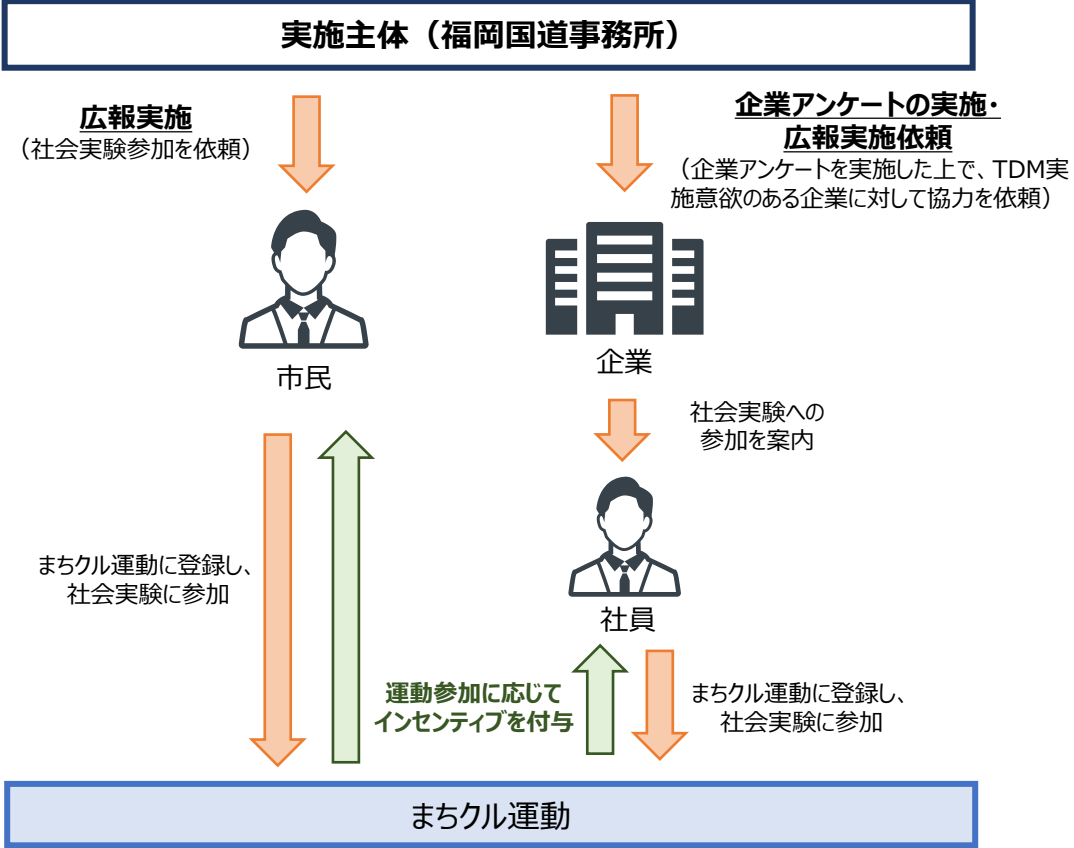
6. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【協議・報告】

(5)TDM社会実験について

- 社会実験期間を設け、**企業や市民に対して重点的な広報活動を実施し、TDM施策の参加を促進。**
(バス・鉄道・自転車等による通勤、パーク&ライド、時差出勤など)
- 社会実験期間中、対象交差点の**ピーク時交通量5～6%減少を目標**とする。
- TDM施策参加者は、「まちクル運動アプリ」で参加内容を報告(「まちクル運動会員」への会員登録が必要)
- 参加状況に応じて、社会実験参加者に対するクーポン配布・ボーナスポイントなどのインセンティブ付与を検討。



▲まちクル運動を活用した社会実験参加方法



まちクル運動 (まち歩かね、クルマ減らさんね運動) とは、
「みんなで少しずつクルマを減らして、公共交通で、まち (天神・博多駅周辺地区) に行こう」
という会員制のノーマイカー運動です。R2時点で2600名以上が会員に登録しています。

6. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【協議・報告】

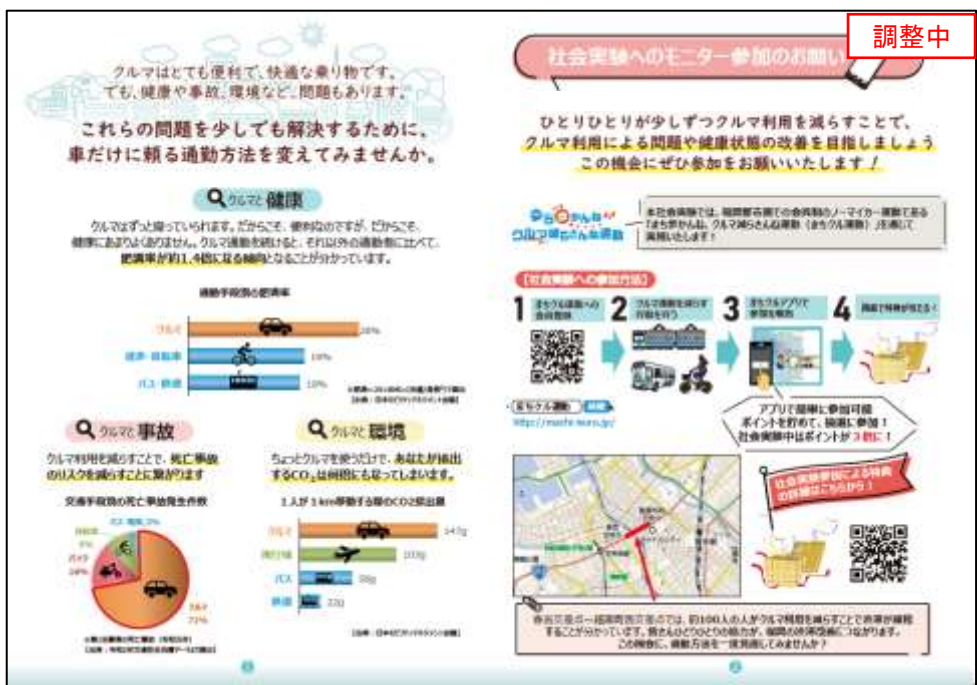
(5)TDM社会実験について(広報内容)

- ポスターや情報冊子、HP・SNS、横断幕の設置等による広報により、社会実験への参加を促進。
- 周辺企業等に対して社会実験への協力依頼を個別に行い、企業側としてのTDM施策の導入促進を図る。

対象	広報媒体	広報実施場所・詳細 (案)
一般通勤者	ポスター	福岡市地下鉄駅構内、西鉄電車駅構内・バスターミナル (調整中)
	情報冊子	福岡市地下鉄駅構内、西鉄電車駅構内・バスターミナル (調整中)
	HP・SNS	福岡市交通局 (HP・Twitter) 、西鉄 (HP・LINE) (調整中)
	その他	プレスリリース、横断幕の設置 (調整中)
企業	ポスター・情報冊子	国体道路利用が想定される周辺企業等に対して、企業としてのTDM施策導入、従業員への社会実験参加案内を依頼するための個別調整を実施し、企業としてTDM施策を導入いただけるように調整。



▲ポスター例



▲情報冊子例



▲HPへの掲載例 (西鉄HP)



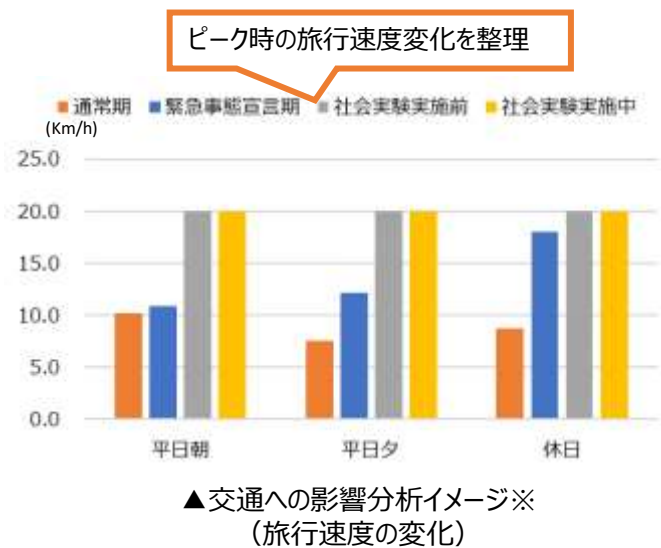
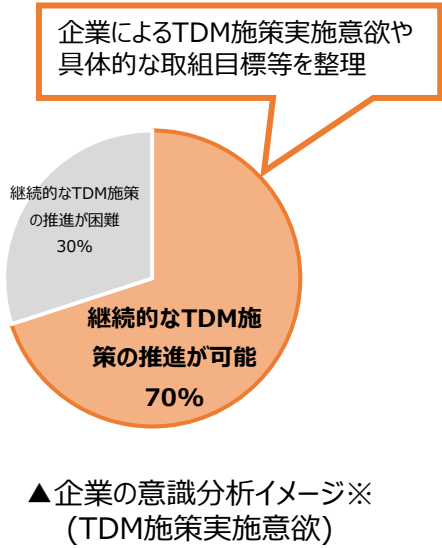
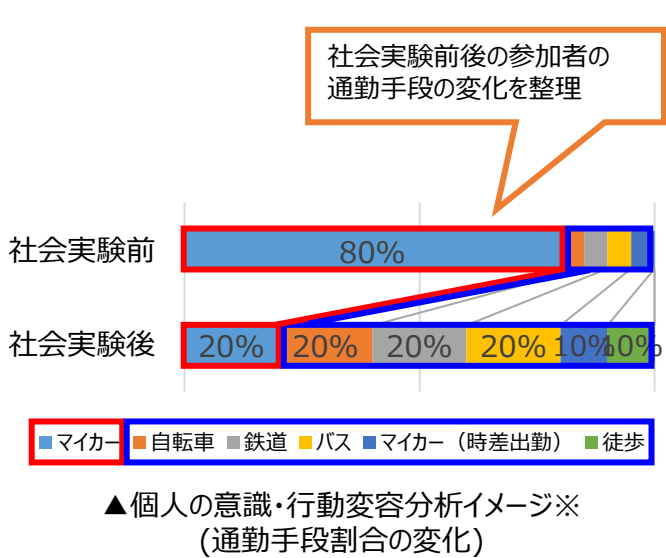
▲SNSへの掲載例 (福岡市地下鉄Twitter)

6. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【協議・報告】

(5)TDM社会実験について(効果検証方針)

○社会実験による効果として、「個人の意識・行動変容」、「企業の意欲」、「交通への影響」に着目して検証を実施。

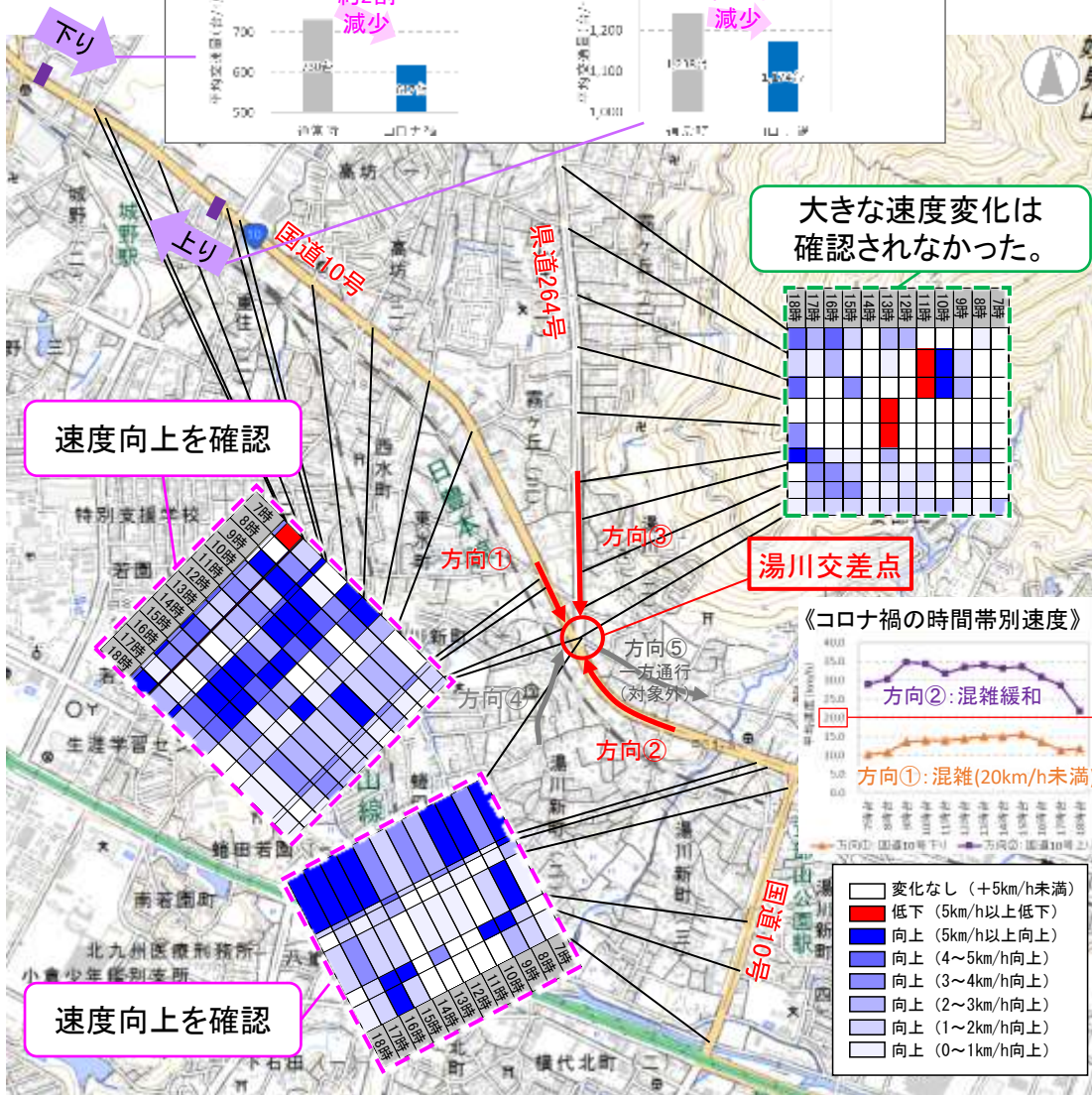
評価項目	評価指標例	必要な調査・データ
個人の意識・行動変容	- 通勤手段の変化（TDM施策参加状況等） - 意識の変化（自動車抑制の意識等）	- まちクル会員へのアンケート調査 - 企業を通じた従業員へのアンケート調査
企業の意欲	TDM施策の取組意欲	協力企業へのヒアリング調査
交通への影響	交通量・渋滞長・旅行速度	- 交通量調査・渋滞長調査 - ビッグデータ（ETC2.0、トラカンデータ）



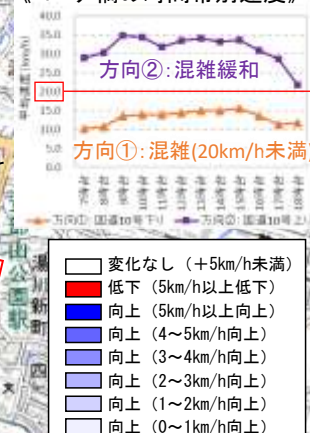
※数値はイメージ例

(6)国道10号湯川交差点 / コロナ禍の交通状況 及び 対策の方向性

■ 背景



《コロナ禍の時間帯別速度》



資料:ETC2.0(通常時:H31.4~H31.5、コロナ禍:R2.4~R2.5)

■コロナ禍の交通状況(コロナ禍、通常時の交通量と速度の変化を確認)

- ◆ 方向①では交通量が減少し、速度が向上 (20km/h以上を担保)
- ◆ 方向②では交通量が減少し、速度が向上 (交通混雑は依然として発生)
- ◆ 方向③では交通量の増減は不明だが、大きな速度変化はなし。

方向	交通量 の変化	速度状況の 変化	コロナ禍 の速度
①(国道10号下り)	約2割減	約5-10km/h向上	混雑
②(国道10号上り)	約1割減	約5-10km/h向上	混雑緩和
③(県道264号上り)	不明	大きな変化なし	混雑

■実施するTDM施策の検討の方向性

- ◆ コロナ禍の交通状況を再現するTDM施策を実施。
- ◆ 各方向について、道路網及び他の公共交通網の状況を踏まえて、実施可能な方針を整理。

方向① (国道10号下り) 方向② (国道10号上り)	発生源の調整	時間帯の変更	検討施策の追加
	手段の変更	経路の変更	
※発生源の調整(テレワーク)の効果(速度向上)は見られるが、下り方向の混雑緩和に至っていないため、検討施策を追加し、混雑緩和・解消を目指す。			
方向③ (県道264号上り)	手段の変更	時間帯の変更	検討施策の追加
	※コロナ禍の影響が見られなかったため、追加発生源の調整以外で実施可能なTDM施策を検討		

6. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【協議・報告】

(7)国道10号湯川交差点 / TDM施策の具体化に向けた調査(住民アンケート調査)

○緊急事態宣言時の行動変容、および各TDM施策の実施意向・実施条件(課題)を把握するため、湯川交差点を通行する方を対象にアンケートを実施した。

項目	内容	備考
目的	A 緊急事態宣言時の行動変容 の確認	再現すべきコロナ禍の交通状況を確認 (交通流動の変化等)
	B TDM施策の実施意向、実施条件 の確認	TDM施策を実施するために必要な条件等を確認 →TDM施策(発生源の調整(テレワーク等)、時間帯の変更(時差出勤等)、経路の変更、手段の変更)について、実施する上での課題を把握
調査方法	WEBアンケート	期間:6/28(月)～7/5(月)の1週間
アンケート対象	湯川交差点を通行している方	下記いずれかの時期に湯川交差点を通行していた方 ・通常時(新型コロナウイルス蔓延前) ・第1回緊急事態宣言頃
配布地域	北九州市、苅田町、行橋市、水巻町、築上町	事前にETC2.0データによる経路分析を行い、湯川交差点を通行している車両が多く発着している市町村を選定
回収数	800サンプル	統計上、湯川交差点の分析に必要なサンプル数を算出して設定 (小倉市街→郊外方向:400サンプル／郊外→小倉市街:400サンプル)
主な設問内容	① 回答者の属性 (居住地、職業、通行頻度、等) ② 通常時の湯川交差点の通行状況 (通行時間帯、目的地、通行目的) ③ 第1回緊急事態宣言頃の通行状況 (テレワーク等による変化の有無) ④ TDM施策の実施意向、実施条件 (各TDM施策の実施意向、実施条件)	「A:緊急事態宣言時の行動変容」 →②、③から分析 「B:TDM施策の実施意向、実施条件」 →④から分析

6. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【協議・報告】

(8)国道10号湯川交差点 / 緊急事態宣言時の行動変容(流動状況の変化) [住民アンケート結果]

○通常時と緊急事態宣言時の流動状況の変化を確認すると、方向①については、中井→行橋間の流動が特に減少しており、方向②は、苅田→小倉間の流動が減少していた。方向③については、変化がなかった。

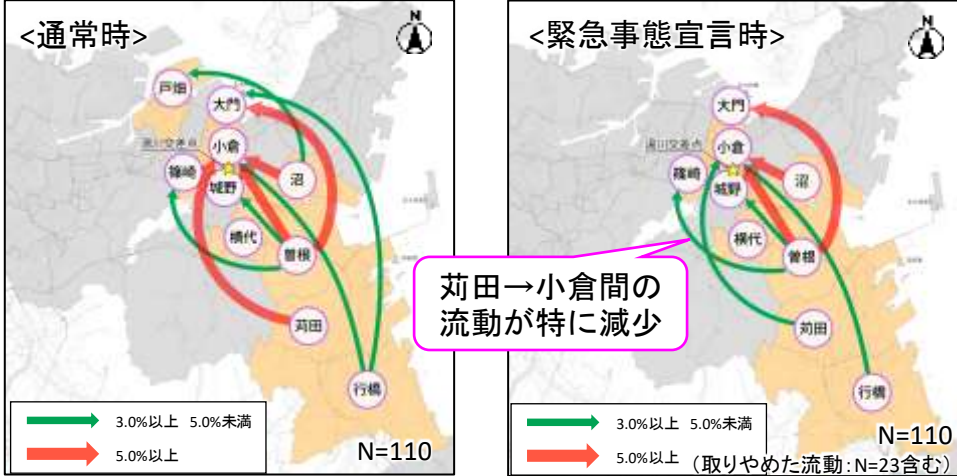
○方向①と方向②においては、テレワーク等により交通行動を取りやめている流動を把握した。

■位置図



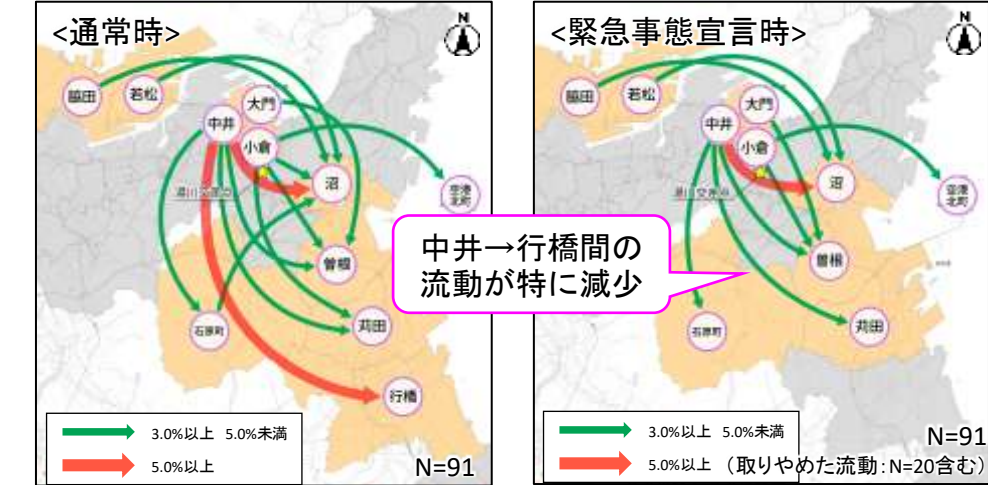
※「通勤・通学」目的の流動を記載
(TDMのターゲットになり得る定常的な流動を想定)

■流動の変化: 方向②※



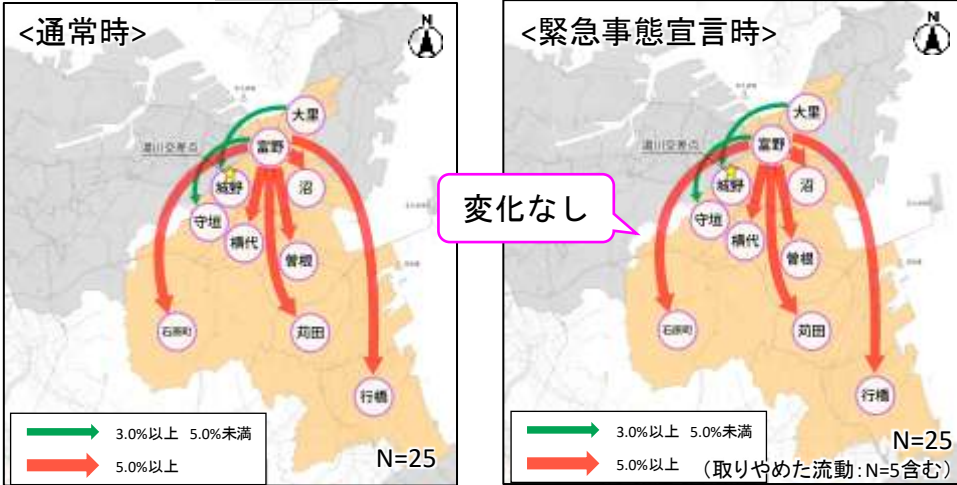
➡ テレワーク等により交通行動を取りやめている流動を確認

■流動の変化: 方向①※



➡ テレワーク等により交通行動を取りやめている流動を確認

■流動の変化: 方向③※

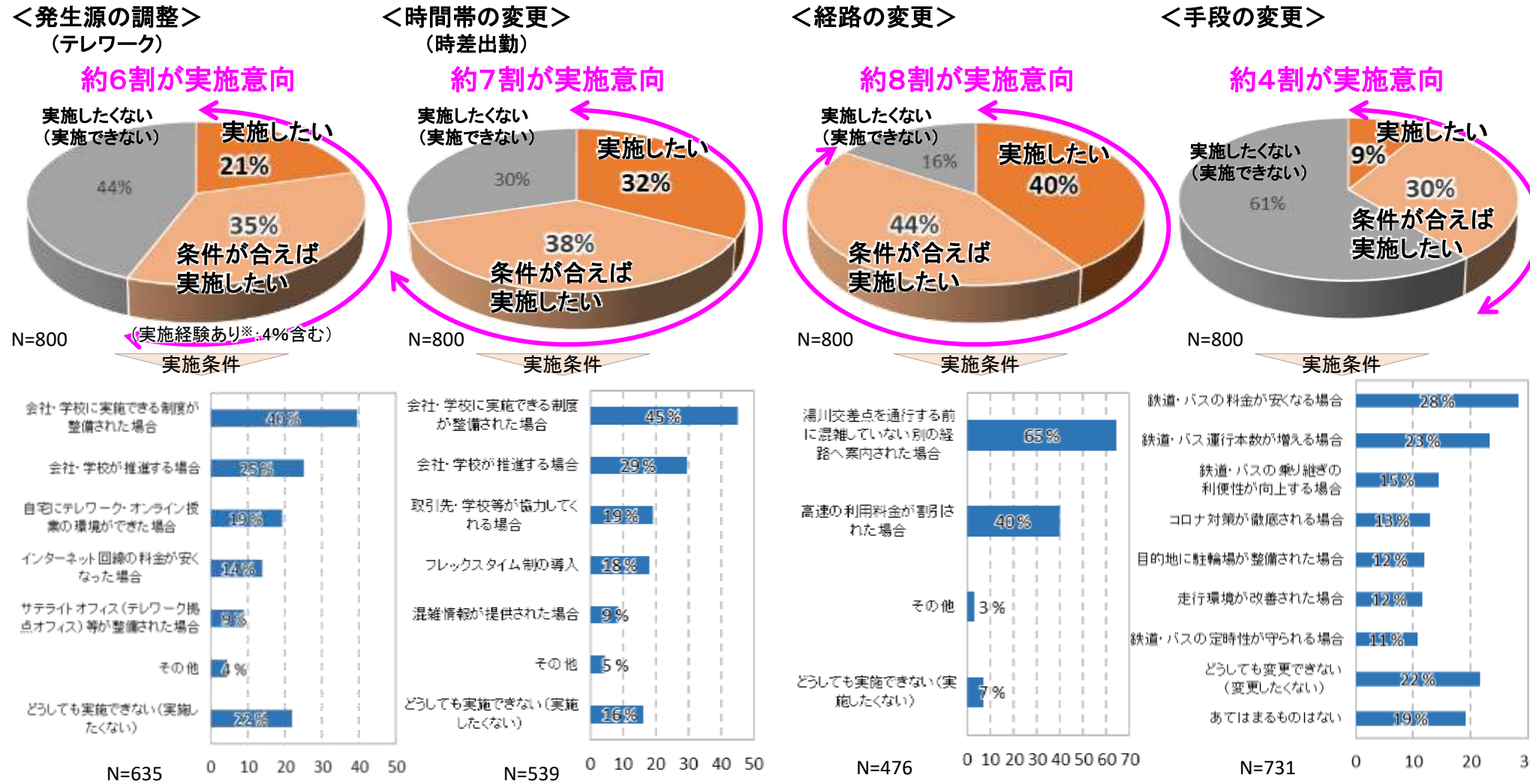


➡ 流動の変化なし

6. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【協議・報告】

(9)国道10号湯川交差点 / TDM施策の実施意向・実施条件 [住民アンケート結果]

- 各TDM施策の実施意向は、経路の変更が約8割と高く、次いで発生源の調整(テレワーク)が約6割、時間帯の変更(時差出勤)が約7割、手段の変更が約4割となっている。
- 各TDM施策の実施意向は高いが、それぞれ実施するための条件として、「企業側の制度整備」、「別経路への案内」、「交通機関の料金低減、運行本数の増加」、「乗り継ぎの利便性向上」等の課題が挙げられた。



※実施経験あり: 第1回緊急事態宣言時にテレワークを経験している方の割合

6. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【協議・報告】

(10)国道10号湯川交差点 / 住民アンケートの結果を踏まえた対策(案) [住民アンケート結果]

- 住民アンケートで挙げられた課題を踏まえ、施策の方向性を整理した。
- 今年度のTDM施策の検討では、企業主体の取組となる「発生源の調整」を除く、「時間帯の変更」「経路の変更」「手段の変更」を対象とする。

発生源の調整 (テレワーク)	の実施における主な課題	想定される施策(案)	主な関係者	取組方針 ○今年度取組 △将来的取組
①会社にテレワーク等の制度整備、取組推進		①制度づくりやテレワークの推進に関して <u>企業へ依頼</u>	—	—

時間帯の変更		の実施における主な課題	想定される施策(案)	主な関係者	取組方針
①会社に時差出勤等の制度整備、取組推進		①制度づくりや時差出勤の推進に関して企業へ依頼	—	—	
②混雑情報の提供		②時間帯別の混雑情報を周知	道路管理者	○	

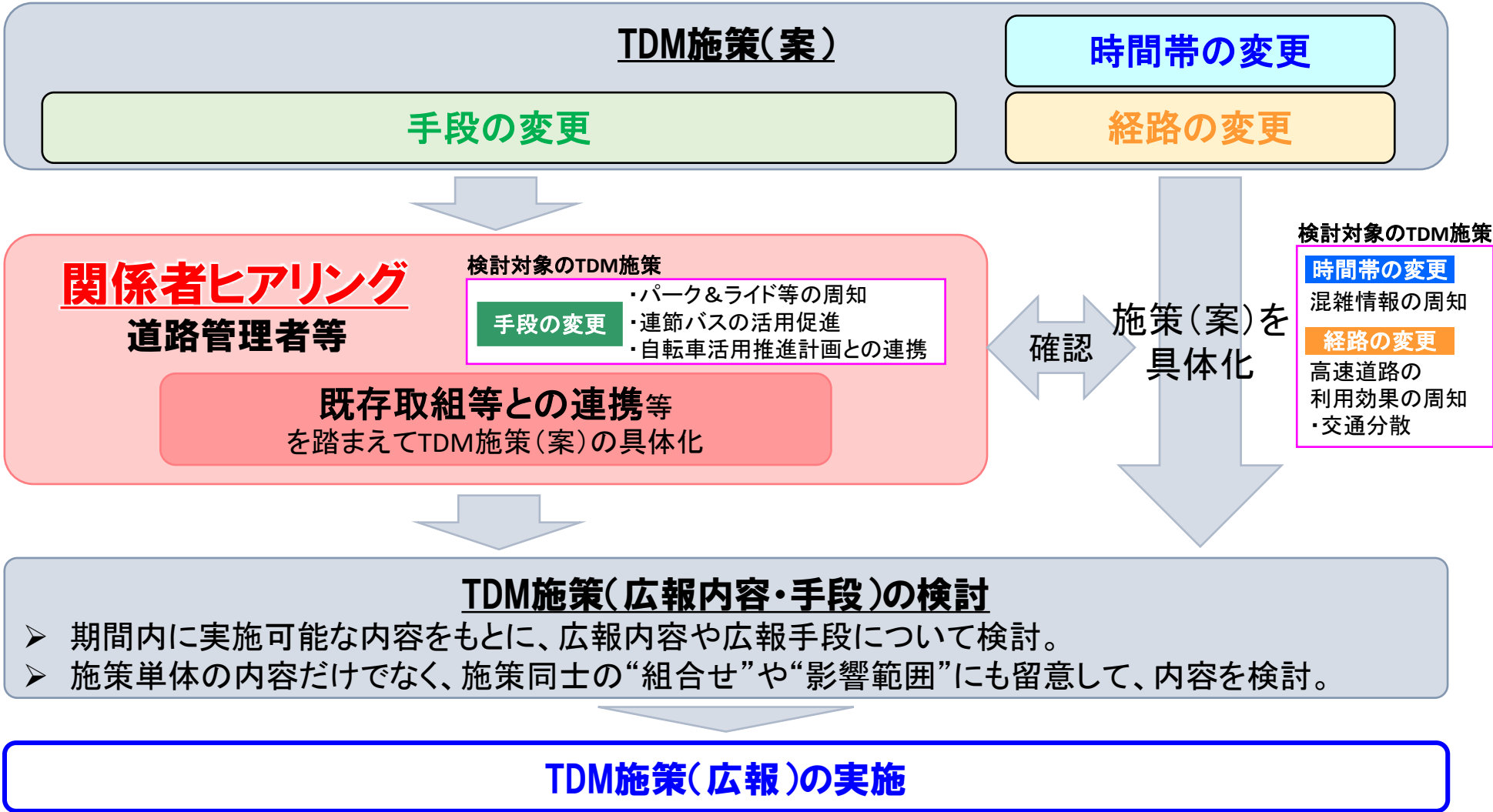
経路の変更		の実施における主な課題	想定される施策(案)	主な関係者	取組方針
①混雑していない別経路の案内			①混雑していない別経路の情報を周知(チラシ、ポスター等)	道路管理者	○
②高速の利用料金割引			②時間短縮・定時性・安全性等のメリットの提示	道路管理者	○

手段の変更	の実施における主な課題	想定される施策(案)	主な関係者	取組方針
①公共交通の料金割引	①バス、鉄道の料金割引		交通事業者	—
②公共交通の運行本数増加	②バス、鉄道の運行本数増加		交通事業者	—
③公共交通の乗り継ぎのしやすさ向上 (パーク＆ライド、サイクル＆ライドを含む)	③乗り継ぎ拠点の整備、周知 (パーク＆ライド、サイクル＆ライド)		道路管理者 交通事業者	一部○
④定時性・速達性の向上	④バス専用・優先レーンの整備、連節バスの活用促進		道路管理者 交通事業者	一部○
⑤自転車の走行環境の改善	⑤自転車道の整備、周知		道路管理者	一部○

6. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【協議・報告】

(11)国道10号湯川交差点 / 今後の検討の流れ

- 今後、各道路管理者の既存の取組との連携や実施可能時期を踏まえ、「経路の変更」や「手段の変更」および「時間帯の変更」に関する今年度内に実施可能なTDM施策内容および、施策内容の具体化を行う。
- その後、TDM施策間の「組合せ」、「影響範囲」等に留意し、TDM施策(広報)の実施を行っていく。



7. 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
- 今年度末頃に次回渋滞対策協議会・作業部会を開催予定

“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