

令和3年度 第2回 福岡県交通渋滞対策協議会

◆福岡県のエリア区分

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】 | 13 |
| 4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】 | 21 |
| 5. 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】 | 30 |
| 6. 今後の進め方【報告】 | 48 |



令和4年3月11日(金)

1. これまでの検討経緯【報告】

(1) これまでの検討経緯

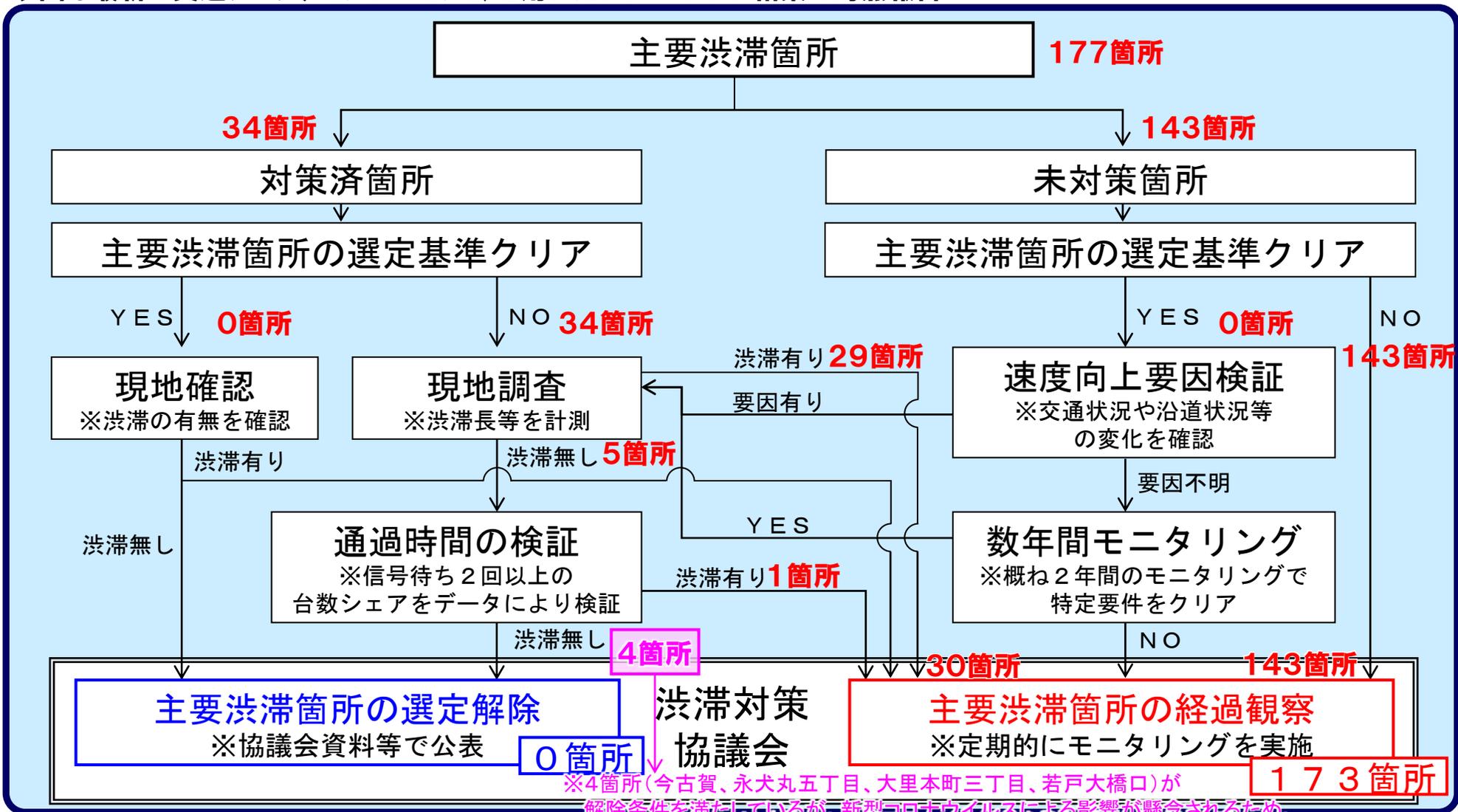
○H25.1に主要渋滞箇所を公表し、渋滞対策の基本方針や今後の取り組みに対する協議を実施。

〔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・渋滞対策の確認 ○渋滞対策の基本方針(案)の確認
H26年度 S R1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 ※R1年に4箇所解除 ○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)
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	
R3.3	R2年度 第4回 福岡県交通渋滞対策協議会	○渋滞対策の取り組み状況
R3.7	R3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 ○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
R3.8	R3年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会	
R4.3	R3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
R4.3	R3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 ○新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策

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(約3ヵ月※)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、**解除条件を満たす4箇所については今後検証を予定**。
- ※今回は最新の交通データ(R2.10-R2.12)を用いたフォローアップ結果の時点報告



※4箇所(今古賀、永犬丸五丁目、大里本町三丁目、若戸大橋口)が解除条件を満たしているが、新型コロナウイルスによる影響が懸念されるため、今後検証を予定

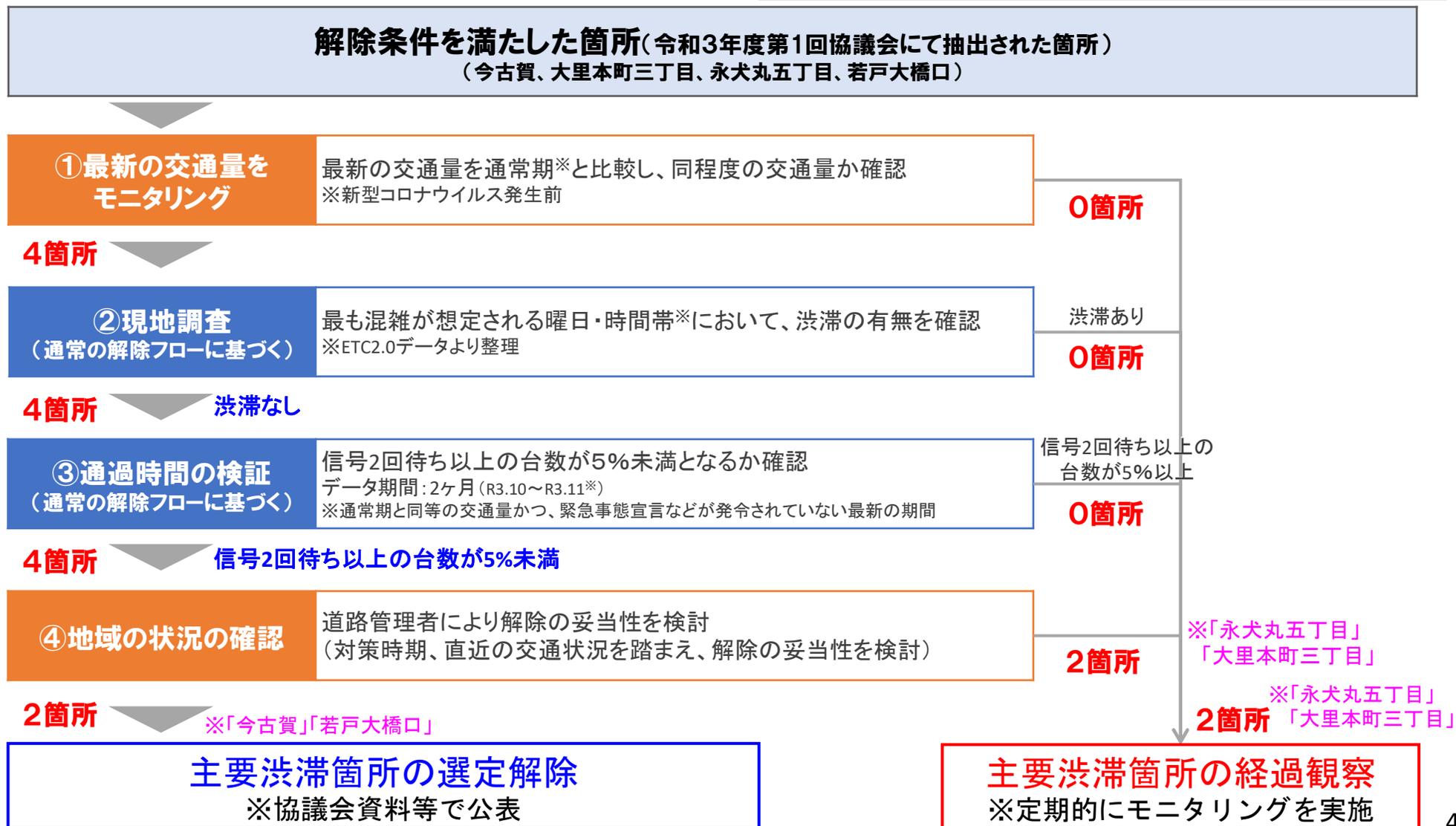
※現地確認及び調査については、プローブデータより把握した年間を通して最も混雑する曜日・時間帯に行うこととする。

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

(3) 解除候補箇所の条件を満たした主要渋滞箇所の解除方法(案)

○新型コロナウイルスの影響により、交通状況が変化していることが想定されるため、令和3年第1回協議会にて解除条件を満たした4箇所(今古賀交差点、大里本町三丁目交差点、永犬丸五丁目交差点、若戸大橋口交差点)については、下記の追加検証を実施した。

■ 新たに追加した検証項目 ■ 通常の解除フローに基づく検証項目



2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

(4) 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ため、4箇所に対して追加検証を行った結果、「今古賀」「若戸大橋口」は主要渋滞箇所の指定から解除する。**

▼H25.1以降に整備された主な道路事業に関連する主要渋滞箇所の点検結果

エリア	交差点名	事業名	整備時期	方向	路線名	効果期待方向	①選定時			②最新			現地状況	位置づけ	追加検証の結果		
							平均速度 (km/h)			平均速度 (km/h)					交通量	現地状況	位置づけ
							平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H	平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H					
筑後	納礎	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	右折車両分離方式番号	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					
北九州	行事	R201行橋インター関連	H26.3	北東	主43	○	13.2	8.4	11.5	12.9	11.8	11.1	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				北	国201	○	23.5	20.4	26.7	30.4	26.9	27.3					
				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	追加検証	通常期まで回復	渋滞なし	経過観察
				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					
筑後	東町(1)	(都) 東合川野伏間線	H26.3	南	県281	-	6.4	7.1	7.3	6.4	8.3	8.4	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				北	国3	○	9.8	8.9	7.2	11.3	7.5	9.7					
				東	国322	-	10.0	8.5	7.9	11.9	8.0	12.1					
筑後	一丁田	(都) 東合川野伏間線	H26.3	西	国209	-	19.7	9.2	7.8	11.0	7.9	8.4	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				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					
				北西	県753	-	15.9	9.4	11.5	11.2	6.9	15.0					
筑後	苅原	(都) 東合川野伏間線	H26.3	東	県752	-	10.8	11.2	12.0	8.5	10.9	13.1	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				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					
				北	国3	○	15.0	12.7	13.8	16.7	12.7	14.5					
筑後	上津荒木	(都) 東合川野伏間線	H26.3	西	県755	-	7.9	6.1	7.9	7.5	6.6	7.8	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				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	15.1	14.9	15.3	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				西	国10	○	6.9	8.3	12.1	9.4	11.9	16.4					
				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					
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	17.5	15.9	18.2	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				北東	主60	○	5.0	4.8	6.0	8.6	9.1	12.9					
				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					

※追加検証結果

※黄色網掛け箇所は最新データで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プローブデータ)

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

(4) 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ため、4箇所に対して追加検証を行った結果、「今古賀」「若戸大橋口」は主要渋滞箇所の指定から解除する。**

▼H25.1以降に整備された主な道路事業に関連する主要渋滞箇所の点検結果

エリア	交差点名	事業名	整備時期	方向	路線名	効果期待方向	①選定時			②最新			現地状況	位置づけ	追加検証の結果		
							平均速度 (km/h)			平均速度 (km/h)					交通量	現地状況	位置づけ
							平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H	平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H					
筑後	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	北	市道等	-	11.1	9.0	13.1	-	-	-	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				西	市道等	-	7.4	9.2	10.5	11.1	5.5	6.4					
				東	県555	-	9.7	9.4	8.3	6.5	6.2	6.9					
北九州	湯川	R10 湯川交差点改良	H29.10	南	県555	○	12.0	5.5	7.6	10.0	7.1	9.5	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				北	県264	-	6.7	7.9	13.3	15.1	11.3	13.6					
				北西	国10	-	28.7	26.3	24.6	10.9	10.0	10.9					
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	国263	-	12.5	11.8	12.3	14.9	11.7	13.0	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				西	主49	○	7.6	7.4	10.6	4.7	7.8	10.0					
				東	主49	○	18.4	17.2	22.5	13.4	10.4	17.9					
福岡	産大前	R3博多バイパス	H30.3	南	国263	-	14.5	21.5	24.8	11.5	21.2	25.0	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				北	市道等	-	14.3	13.3	15.8	-	-	-					
				西	国3	○	13.0	23.4	27.2	25.0	23.3	30.1					
福岡	香椎浜団地入口	R3博多バイパス	H30.3	東	国3	○	19.9	9.1	9.3	19.8	19.5	19.5	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				北西	市道等	-	8.8	8.3	7.9	-	-	-					
				北東	国3	○	10.8	8.9	13.3	13.2	18.7	17.5					
福岡	脇山口	右折車両分離方式信号	H30.3	南西	国3	○	19.5	14.4	16.4	28.2	16.4	18.6	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				南東	市道等	○	7.2	6.0	5.0	-	-	-					
				北西	市道等	-	10.2	5.6	5.4	8.2	4.7	5.6					
福岡	今宿大塚	R202今宿谷・大塚交差点改良	H30.3	西	市道等	-	18.5	20.8	18.4	14.7	18.1	18.1	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				東	市道等	○	8.6	8.2	9.1	9.7	8.7	9.8					
				南東	市道等	○	14.9	10.7	14.3	9.3	8.5	8.3					
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	7.9	9.3	8.0	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				西	国202	-	9.2	12.6	12.7	14.0	14.9	14.4					
				東	国202	○	7.7	10.1	8.2	19.1	15.9	20.3					
筑後	神代橋南	(主)久留米筑紫野線(神代橋工区)	H30.3	南	市道等	-	対象外	対象外	対象外	-	-	-	今後調査	経過観察	-	-	-
				北	主53	○	-	-	-	29.1	28.0	28.2					
				南	主53	○	-	-	-	34.4	35.0	36.7					
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	42.3	20.8	56.6	渋滞無し	追加検証	通常期まで回復	渋滞なし	解除提案
				南西	国199	○	25.3	30.9	24.8	20.5	16.0	13.6					
				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	18.2	8.9	15.5	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				西	市道等	○	13.6	20.4	18.9	14.1	8.6	15.5					
				東	市道等	○	34.6	28.2	30.5	18.9	20.0	22.5					
北九州	神幸町	神幸町交差点改良事業	H30.12	南西	県264	-	6.0	13.7	11.7	13.3	10.3	12.3	渋滞有り	経過観察	-	-	-

※黄色網掛け箇所は最新データで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プローブデータ)

※追加検証結果

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

(4) 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ため、4箇所に対して追加検証を行った結果、「今古賀」「若戸大橋口」は主要渋滞箇所の指定から解除する。**

▼H25.1以降に整備された主な道路事業に関連する主要渋滞箇所の点検結果

エリア	交差点名	事業名	整備時期	方向	路線名	効果期待方向	①選定時			②最新			現地状況	位置づけ	追加検証の結果		
							平均速度 (km/h)			平均速度 (km/h)					交通量	現地状況	位置づけ
							平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H	平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H					
筑後	湯気の下	八女筑後ハイバス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					
北九州	貫	貫交差点改良事業	H31.2	北西	国10	○	9.6	20.2	24.8	9.5	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					
北九州	今古賀	国道3号今古賀交差点立体化事業	H31.2	南東	国10	○	13.2	15.5	15.6	12.5	14.6	14.3	渋滞無し	追加検証	通常期まで回復	渋滞なし	解除提案
				北	県285	-	15.5	9.9	11.3	16.6	12.8	11.7					
				西	国3	-	35.5	25.8	26.3	38.0	26.2	35.5					
北九州	大里本町三丁目	大里本町三丁目交差点改良	H31.4	東	国3	○	31.6	20.4	25.4	34.1	25.7	33.7	渋滞無し	追加検証	通常期まで回復	渋滞なし	経過観察
				南	県285	-	2.4	5.7	3.9	10.2	8.6	9.0					
				北東	国199	○	16.1	15.5	14.5	22.9	23.7	25.8					
福岡	六本松	国道202号六本松交差点改良	R1.11	南西	国199	-	28.1	20.5	25.3	30.9	25.5	30.9	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				南東	主71	-	5.1	4.4	5.5	6.3	6.3	8.0					
				西	市道等	-	18.2	17.1	16.9	10.1	14.8	15.7					
北九州	光岡	国道3号光岡交差点(信号現示改良)	R1.12	東	国3	○	12.2	11.8	11.3	21.4	17.9	20.4	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				北西	主92	-	33.3	19.3	15.8	23.2	19.3	14.5					
				南東	主92	-	15.7	13.7	14.2	12.7	9.9	7.6					
福岡	香椎参道	R3博多ハイバス 国道3号香椎参道交差点(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					
筑後	川瀬	国道3号川瀬交差点改良	R2.2	南	国3	○	15.5	11.9	12.7	19.7	17.2	20.1	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				北西	国3	○	15.5	13.4	18.8	20.2	17.6	25.5					
				西	主84	-	5.3	1.0	6.5	8.8	6.9	8.3					
福岡	和白	区画線による右折アプローチ設置	R2.3	東	主84	-	12.5	10.1	18.3	15.0	7.9	17.9	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				南東	国3	-	33.1	29.9	36.0	22.5	18.4	33.6					
				北	国495	-	18.6	16.5	16.8	14.0	12.6	13.2					
福岡	早良口	歩車分離式信号	H28.1	西	主59	○	9.1	10.9	10.6	6.5	5.7	7.3	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				東	市道等	○	-	-	-	-	-	-					
				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					
北九州	中井	R199中井交差点改良(都)日明渡船場線	H27 R3	南東	市道等	-	10.0	10.7	12.3	12.5	11.2	13.8	渋滞有り	経過観察	-	-	-
				北西	国199	○	4.2	6.0	6.0	8.0	9.6	10.0					
				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	-	-	-					

※黄色網掛け箇所は最新データで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プローブデータ)

※追加検証結果

※追加検証結果

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

(5) 交通量の変動状況の確認

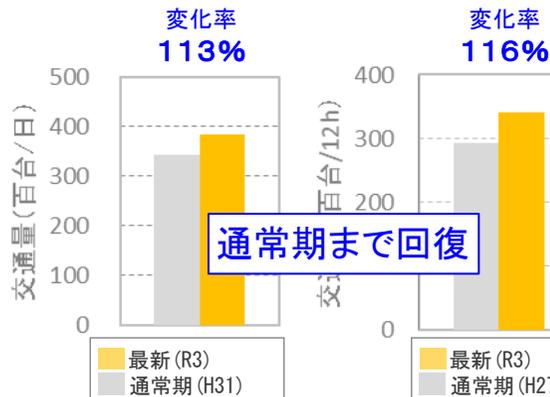
○交通量の変化を確認した結果、「今古賀」「永犬丸五丁目」「大里本町三丁目」「若戸大橋口」の4交差点において、通常期まで交通量が回復していることを確認した。

① 国道3号 今古賀交差点

■位置図



■直轄トラカン

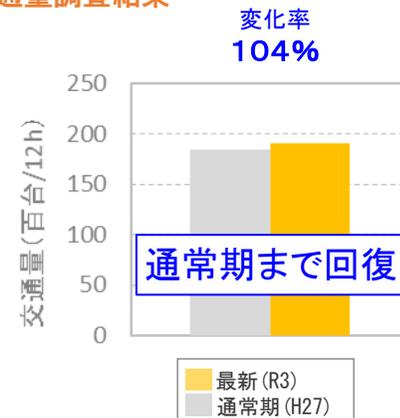


③ 国道199号 大里本町三丁目交差点

■位置図



■交通量調査結果

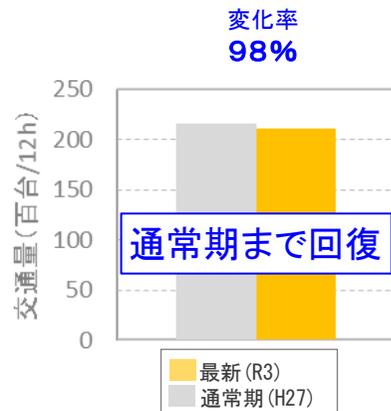


② (主) 中間引野線 永犬丸五丁目交差点

■位置図



■交通量調査結果

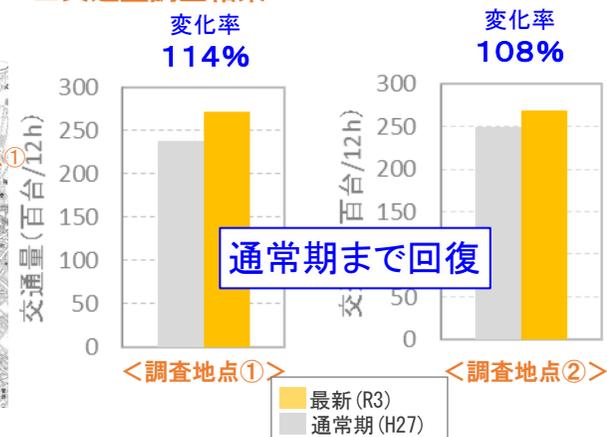


④ 国道199号 若戸大橋口交差点

■位置図



■交通量調査結果



資料: [直轄トラカンデータ] 最新: R3.10.1~R3.11.30、通常期: R1.10.1~R1.11.30

[交通量調査結果] 最新: R3年交通量調査結果、通常期: H27年道路交通センサデータ 8

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

(6) 主要渋滞箇所の解除候補箇所【①国道3号 今古賀交差点】

- 主道路である国道3号は、**通常期の交通量まで回復を確認。**
- 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。**
- H31年の対策以降、**2年連続解除候補箇所に抽出(令和2、3年度)**されている。
- 以上の結果より、**“主要渋滞箇所の指定から解除”**する。

※交通量:[直轄トラカン]最新:R3.10.1-R3.11.30、通常期:R1.10.1-R1.11.30
[交通量調査結果]最新:R3年交通量調査結果、通常期:H27年道路交通センサ
※現地調査:R4.1.15(土) ※通過時間:R3.10.1-R3.11.30

【位置図】



【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)
交通量	<p><直轄トラカン> 変化率 113%</p> <p>最新(R3) 通常期(H31)</p>		<p><交通量調査結果> 変化率 116%</p> <p>最新(R3) 通常期(H27)</p> <p>通常期まで回復</p>	
現地調査	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 120m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 80m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 90m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 110m 最大渋滞長: 0m</p>
通過時間	<p>5%未満</p> <p>信号待ち 1回以下 信号待ち 2回以上</p> <p>サイクル長 160秒 0.2%</p> <p>サンプル数: 2,292台 集計区間長: 120m</p>	<p>5%未満</p> <p>信号待ち 1回以下 信号待ち 2回以上</p> <p>サイクル長 160秒 0.0%</p> <p>サンプル数: 5,462台 集計区間長: 80m</p>	<p>5%未満</p> <p>信号待ち 1回以下 信号待ち 2回以上</p> <p>サイクル長 160秒 0.0%</p> <p>サンプル数: 3,447台 集計区間長: 90m</p>	<p>5%未満</p> <p>信号待ち 1回以下 信号待ち 2回以上</p> <p>サイクル長 160秒 0.5%</p> <p>サンプル数: 3,180台 集計区間長: 110m</p>

【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:R4.1.15(土) 16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
※1:選定時は平面交差時の速度を算出、最新はオフランプの速度を算出

主要渋滞箇所の解除

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

令和3年度第1回協議会
追加検証箇所

(6) 主要渋滞箇所の解除候補箇所【②(主) 中間引野線 永犬丸五丁目交差点】

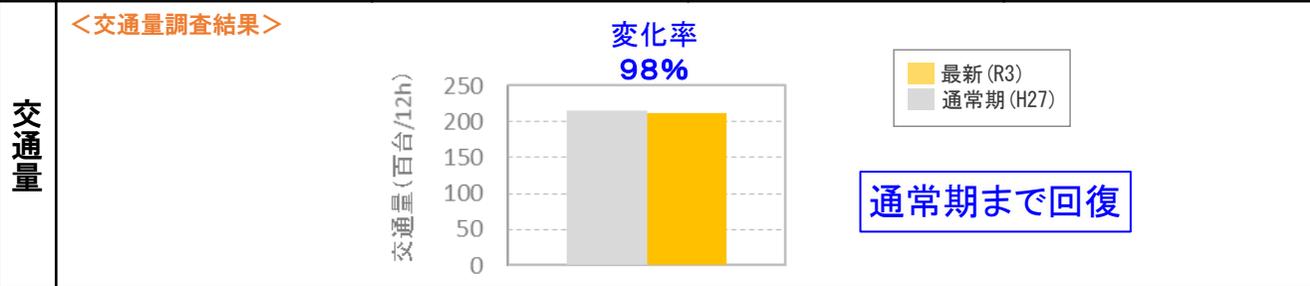
- 主道路である県道48号は、**通常期の交通量まで回復を確認。**
- 主道路および従道路ともに現地調査にて**渋滞は確認されず、通過時間の検証により信号2回待ちの発生頻度が5%未満であった。**
- H26年の対策により**一定の効果は確認できるが、対策後のフォローアップ(令和元、2年度)では、解除条件を満たしていない状況。**
- 明確な要因分析には至らず、今年度の結果のみでは判断できないため、“経過観察”とする。

【位置図】

【フォローアップ結果】 ※交通量:[交通量調査結果]最新:R3年交通量調査結果、通常期:H27年道路交通センサス
※現地調査:R4.1.15(土) ※通過時間:R3.10.1-R3.11.30



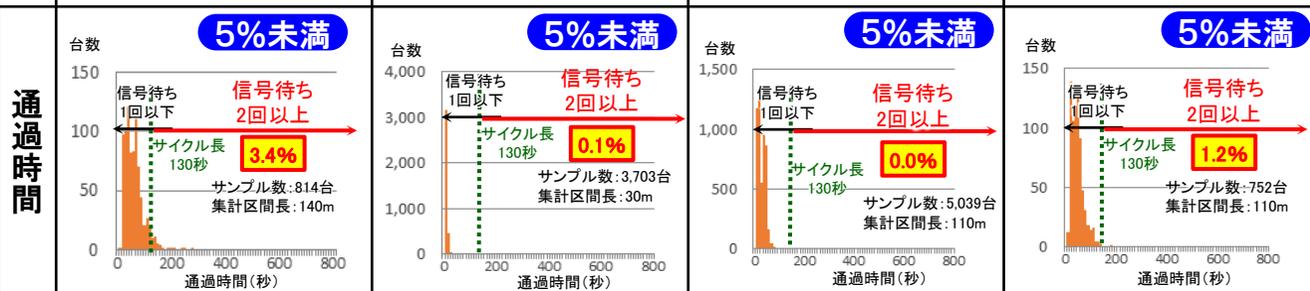
従道路	主道路		従道路
方向①	方向②	方向③	方向④
県道281号	県道48号	県道48号	県道281号
対策無し	引野永犬丸線完成 (H26.3.27)	対策無し	対策無し



現地調査	渋滞無し	渋滞無し	渋滞無し	渋滞無し
最大滞留長: 140m 最大渋滞長: 0m	最大滞留長: 30m 最大渋滞長: 0m	最大滞留長: 110m 最大渋滞長: 0m	最大滞留長: 110m 最大渋滞長: 0m	最大滞留長: 110m 最大渋滞長: 0m

【参考】信号現示

	主道路 (方向②③)	主道路 (方向②③) 右折	従道路 (方向①④)
青時間	75秒	7秒	34秒
青時間比	58%	5%	26%
サイクル長	130秒		



最新: R4.1.15(土) 12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

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

令和3年度第1回協議会
追加検証箇所

(6) 主要渋滞箇所の解除候補箇所【③国道199号 大里本町三丁目交差点】

- 主道路である国道199号は、**通常期の交通量まで回復を確認。**
- 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。**
- H31年の対策により**一定の効果は確認できるが、対策後のフォローアップ(令和2年度)では、解除条件を満たしていない状況。**
- 明確な要因分析には至らず、今年度の結果のみでは判断できないため、“経過観察”とする。

【位置図】

【フォローアップ結果】 ※交通量:[交通量調査結果]最新:R3年交通量調査結果、通常期:H27年道路交通センサス
※現地調査:R4.1.16(日) ※通過時間:R3.10.1-R3.11.30



	主道路		従道路
	方向①	方向②	方向③
	国道199号	国道199号	県道71号
	左折直進レーンの設置 (H31.4)	対策無し	対策無し
交通量	<p><交通量調査結果></p> <p>変化率 104%</p> <p>通常期まで回復</p>		
現地調査	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 100m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 70m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 80m 最大渋滞長: 0m</p>
通過時間	<p>5%未満</p> <p>0.0%</p>	<p>5%未満</p> <p>0.0%</p>	<p>5%未満</p> <p>0.2%</p>

【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:R4.1.16(日) 16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

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

令和3年度第1回協議会
追加検証箇所

(6) 主要渋滞箇所の解除候補箇所【④国道199号 若戸大橋口交差点】

- 主道路である国道199号は、**通常期の交通量まで回復を確認。**
- 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。**
- H30年の若戸大橋無料化以降、**2年連続解除候補箇所に抽出(令和2年度、令和3年度)**されている。
- 以上の結果より、**“主要渋滞箇所の指定から解除”**する。

【位置図】

【フォローアップ結果】 ※交通量:[交通量調査結果]最新:R3年交通量調査結果、通常期:H27年道路交通センサス
※現地調査:R4.1.16(日) ※通過時間:R3.10.1-R3.11.30



	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
交通量	<p><交通量調査結果></p> <p>調査地点①</p> <p>調査地点②</p> <p>通常期まで回復</p>		
現地調査	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 60m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 110m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 40m 最大渋滞長: 0m</p>
通過時間	<p>5%未満</p>	<p>5%未満</p>	<p>5%未満</p>

【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:R4.1.16(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

主要渋滞箇所の解除

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号次郎丸交差点改良 / 福岡国道事務所・・・R3年12月対策完了

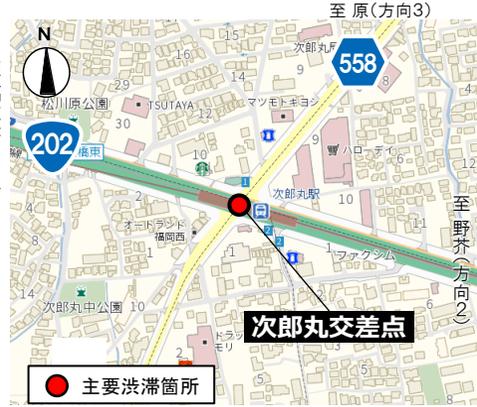
- 次郎丸交差点では、国道202号において、交通集中による渋滞が発生。
- 右折レーンの延伸により、渋滞緩和に寄与すると期待される。

●次郎丸交差点改良の整備概要(R3年12月対策完了)

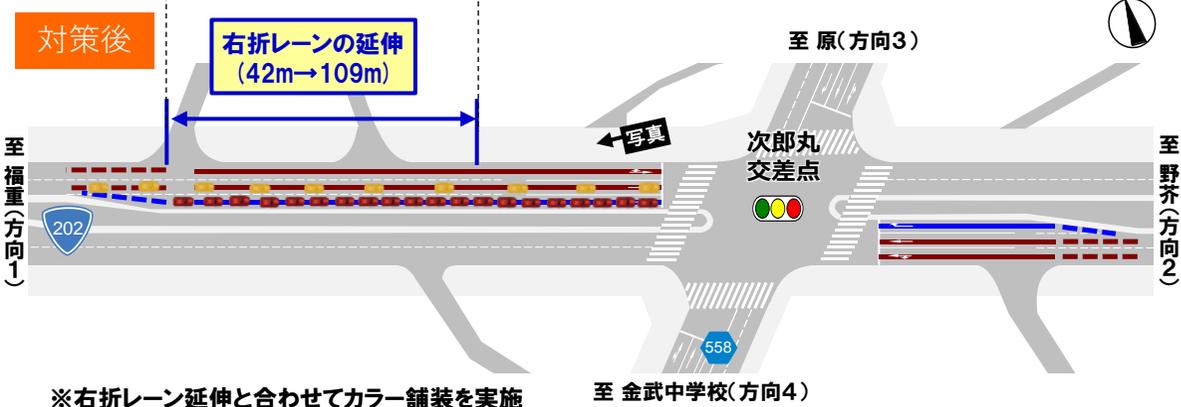
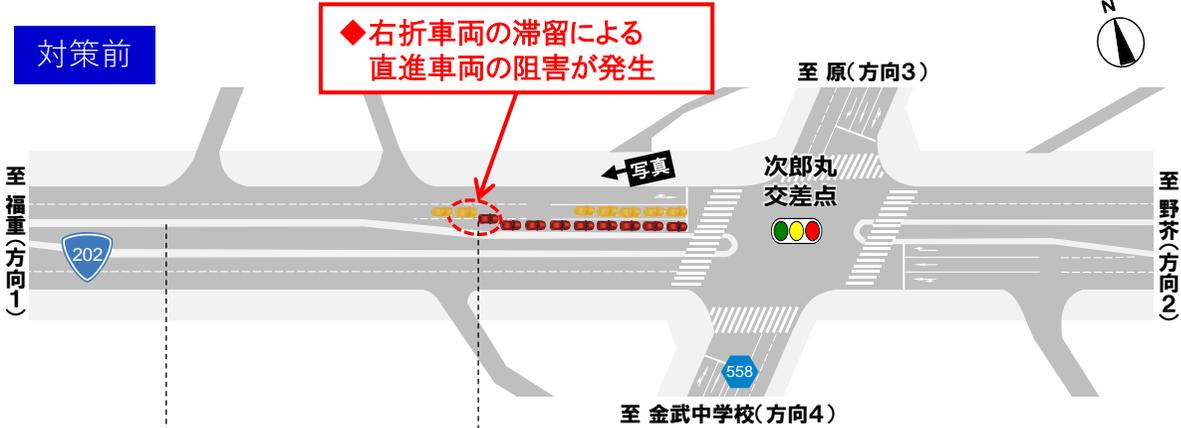
●広域図



●交差点周辺



至 金武中学校(方向4)
Copyright(c) N T T 空間情報All Rights Reserved



※右折レーン延伸に合わせてカラー舗装を実施

● : 直左車両
●● : 右折車両

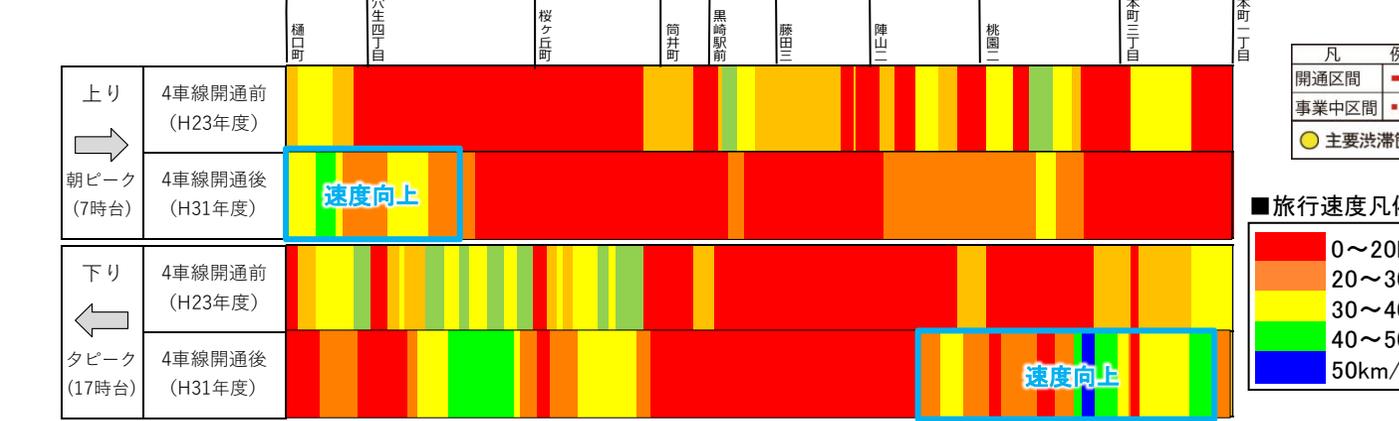
● : 直左車両
●● : 右折車両

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号黒崎バイパス / 北九州国道事務所・・・対策中

- 黒崎バイパスのこれまでの開通により、国道3号の交通がバイパスに転換し、旅行速度は部分的に向上しているが、混雑が残存。
- 令和4年度には春の町ランプおよび陣原オンランプが開通する見込みであり、並行する国道3号のバイパス機能が強化されることにより、バイパスへの更なる交通転換が見込まれ、主要渋滞箇所である黒崎駅前交差点や筒井町交差点等の渋滞緩和が期待。

●黒崎バイパスの整備概要



資料：開通前：H23.4～H24.3・平日（民間プローブデータ）、開通後：H31.3～R2.2・平日（ETC2.0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】

(3) 国道3号岡垣バイパス東交差点 / 北九州国道事務所・・・対策中

- 岡垣バイパス東交差点は、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。
- 渋滞対策として道路用地内での**左折・左直レーンの設置**、**整流化**を目的とした**カラー舗装化**を実施中。
- **令和4年度に対策が完了する見込み**。

● 岡垣バイパス東交差点改良の整備概要

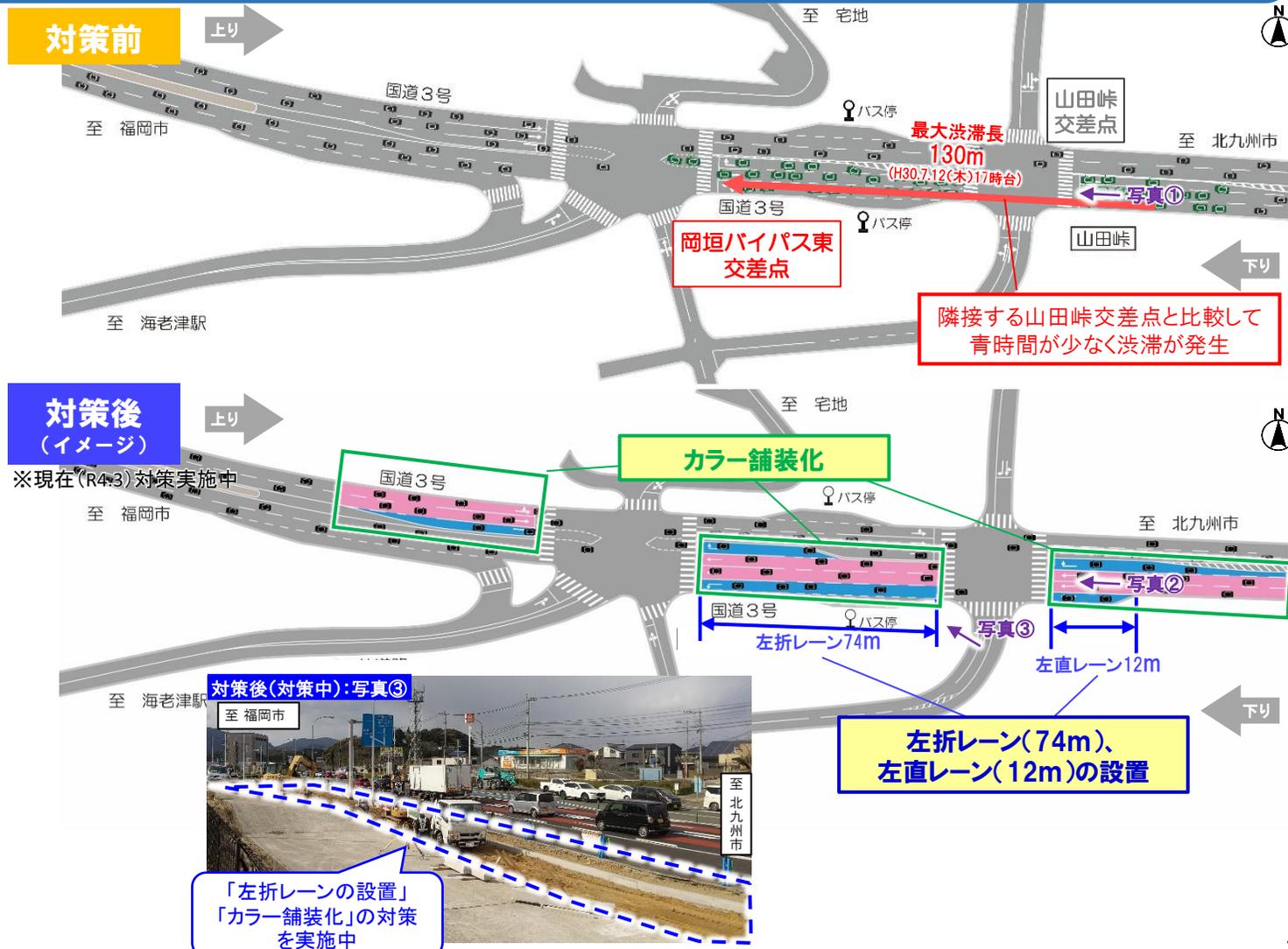
● 広域図



対策前: 写真①



対策後(対策中): 写真②



3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(4)北九州広域都市計画道路 砂津長浜線／北九州市・・・対策中(砂津長浜トンネル:令和4年5月供用見込)

- 国道3号富野口交差点を起点とし、砂津交差点及び鉄道と立体交差(アンダー)して、国道199号に至る小倉都心部を環状するバイパス事業。
- 現在、小倉都心部では国道3号と国道199号を直接つなぐ広幅員道路がなく、都心部を大型車が通過するため、慢性的な渋滞を引き起こしている。
- 本路線の整備により、**国道3号と国道199号の連絡を強化し、小倉都心部への交通流入を抑制し、渋滞の解消を図るとともに、広域物流ネットワークの構築に向け、北九州港砂津地区や北九州貨物ターミナルなどの物流拠点へのアクセス強化を図る。**

● 砂津長浜線の事業概要

● 広域図



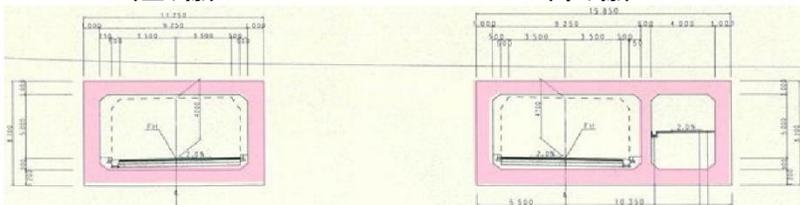
事業概要 (トンネル部)

- ・名称: 砂津長浜トンネル
- ・延長: 540m (立体交差区間)
掘割部 : 140m
トンネル部: 310m
掘割部 : 90m
- ・車線数: 4車線 (片側2車線)

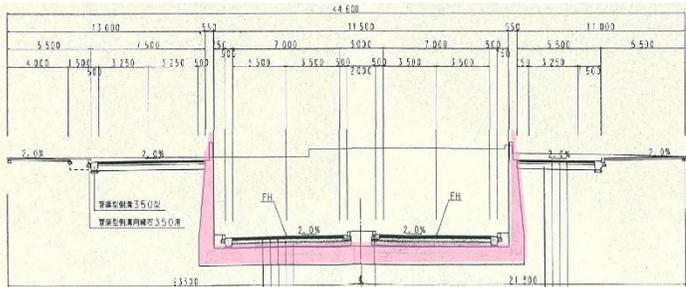
標準断面図 (トンネル部)

(上り線)

(下り線)



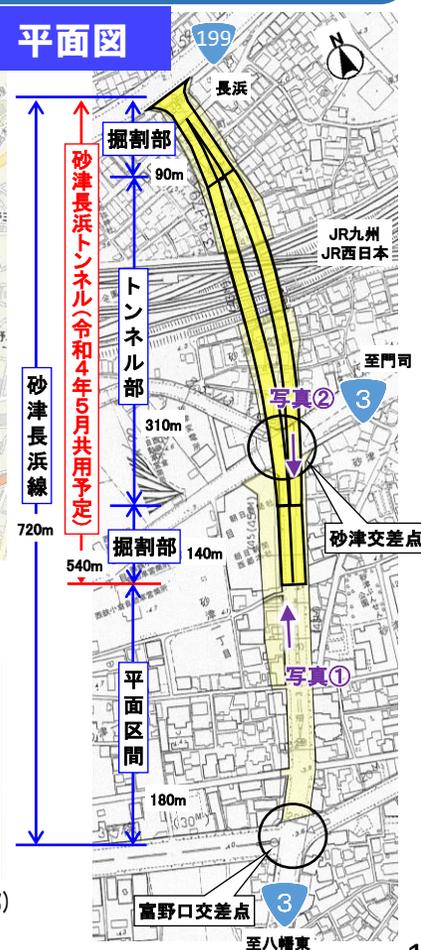
標準断面図 (掘割部)



位置図



平面図



現地状況 (R3.11時点)

写真①



富野口交差点から長浜方面 (掘割)

写真②



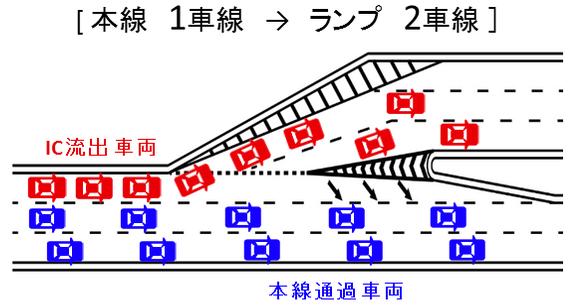
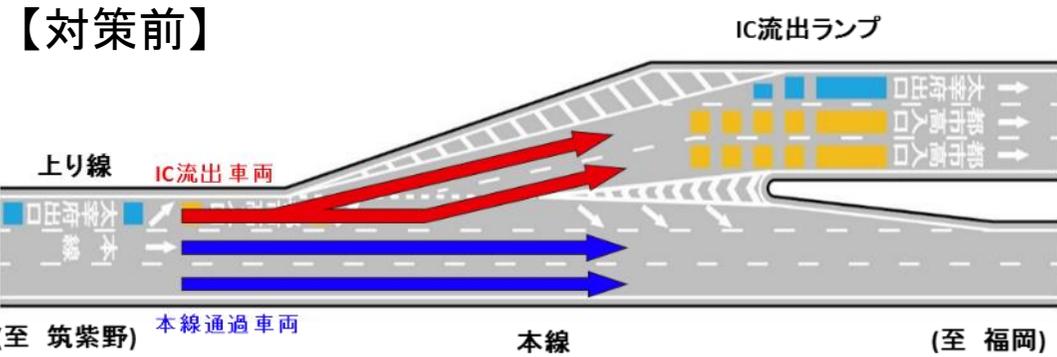
砂津交差点から富野口方面 (トンネル部)

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

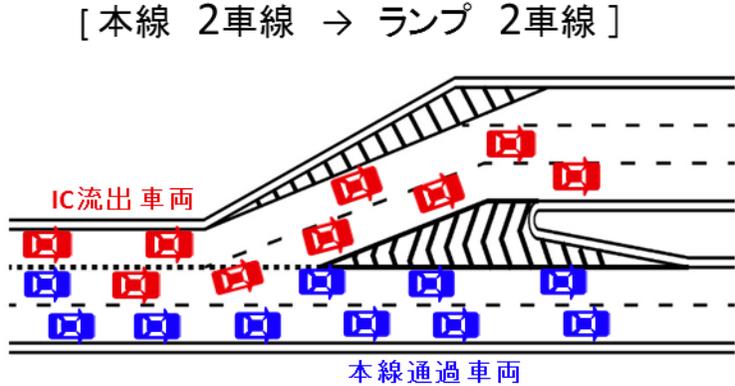
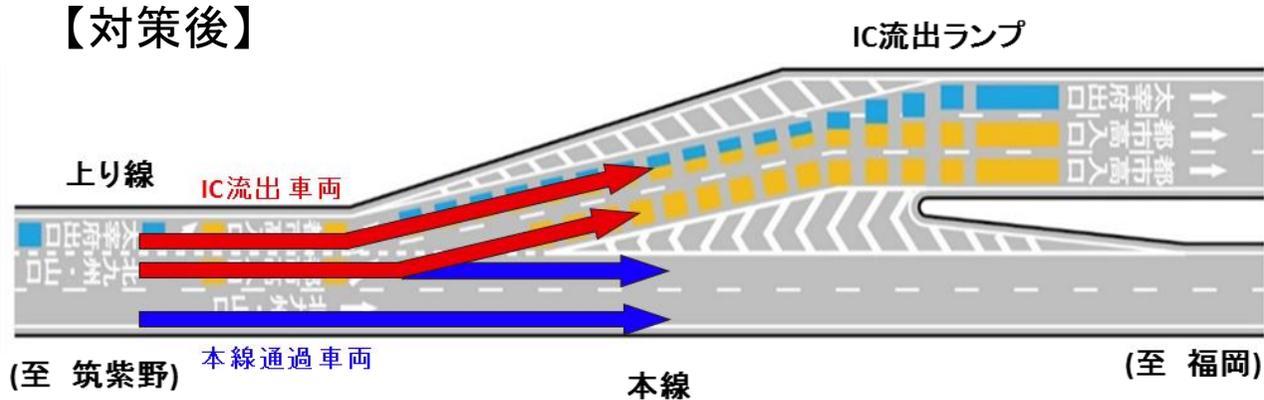
(5)九州自動車道 上り線 太宰府IC付近車線運用変更 /NEXCO西日本・・・令和3年3月26日運用変更

- 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】

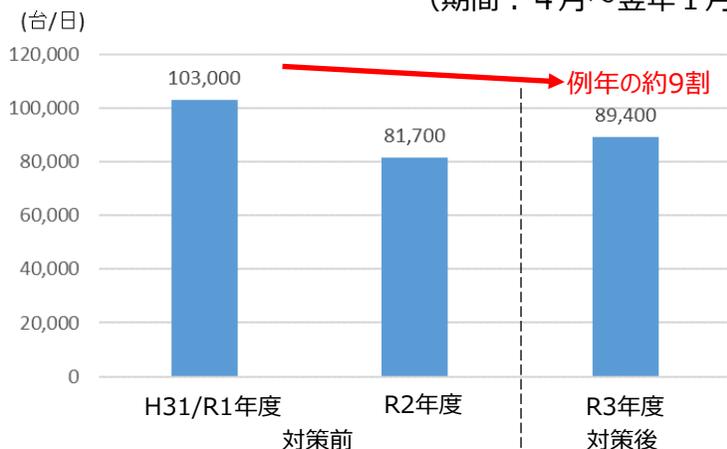
対策後の交通状況

- 対策後の令和3年4月～令和4年1月の日平均交通量およびピーク時間交通量ともに例年の約9割
- 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)

①日平均交通量(上下線)

(期間: 4月～翌年1月)



②ピーク時間別平均交通量(上り線 17:00～18:00)

(期間: 4月～翌年1月)

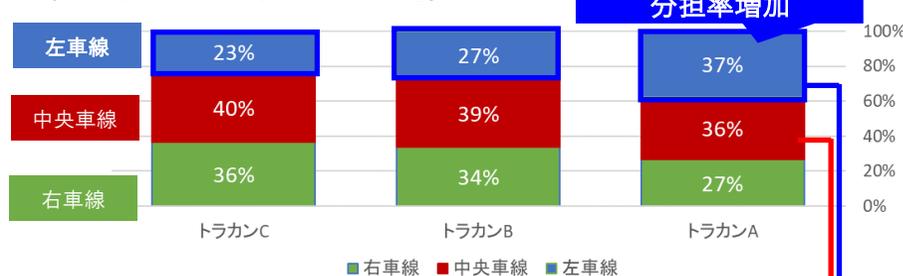


2) 車線分担状況(筑紫野IC～太宰府IC 上り線)



【トラカンC】 太宰府IC出口から約5km地点
 【トラカンB】 太宰府IC出口から約3km地点
 【トラカンA】 太宰府IC出口から約1km地点

対策前 (H31年4月～R2年1月)



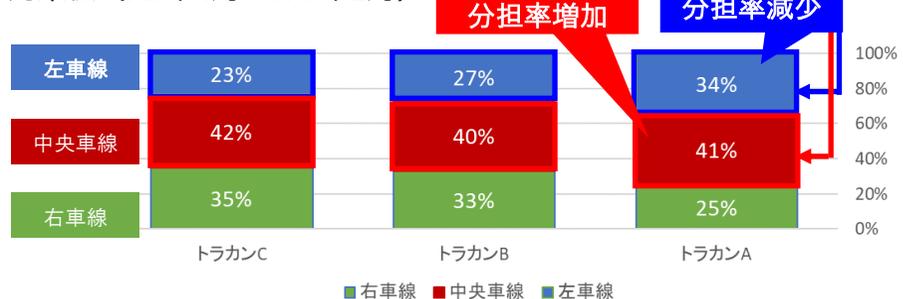
IC出口に近づくほど、
分担率増加

太宰府IC出口手前
約1kmの状況
左車線に交通が集中



※2019年1月撮影

対策後 (R3年4月～R4年1月)



中央車線の
分担率増加

左車線の
分担率減少

中央車線にも交通が分散



※2021年4月撮影

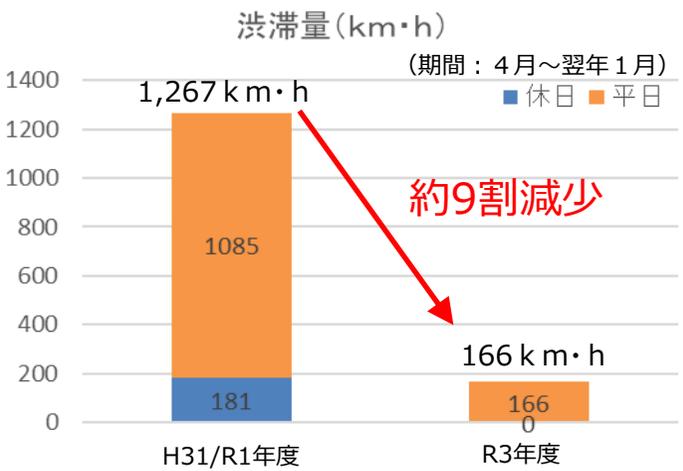
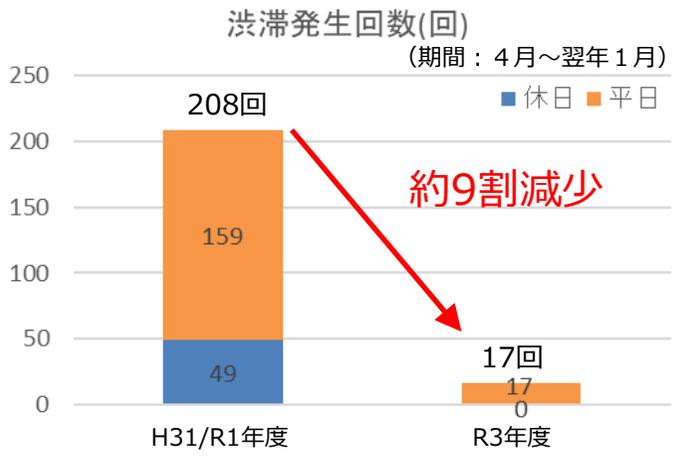
※交通量: NEXCO西日本営業データで各年度の4月～翌年1月までの平均交通量。
 車線分担率: トラカンデータで値はそれぞれの月平均値

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

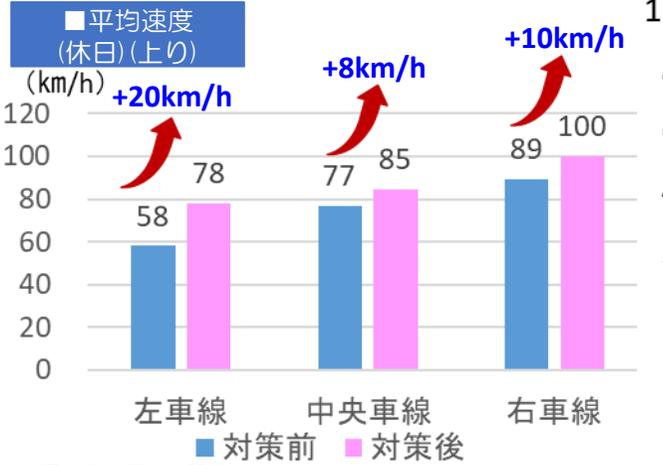
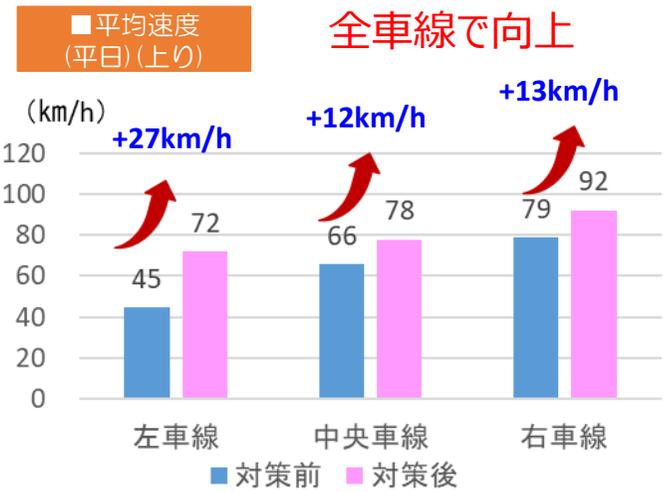
対策後の交通状況(速報)

- 対策後の令和3年4月～令和4年1月には、交通集中を要因とした渋滞は、大幅に減少している。
- 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で平日の平均速度が27km/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1/4に減少し、車線変更による事故リスクが低下

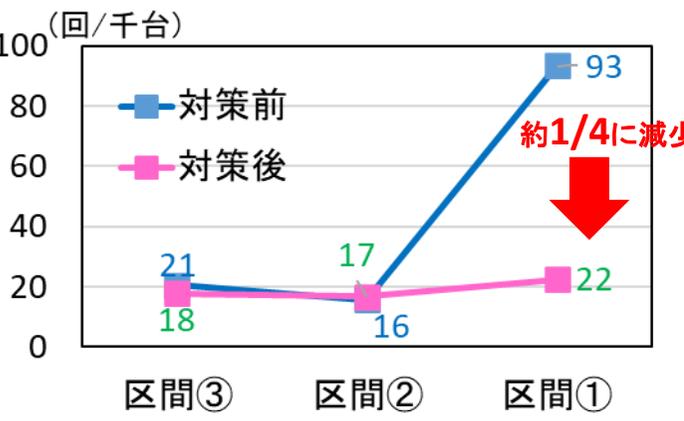
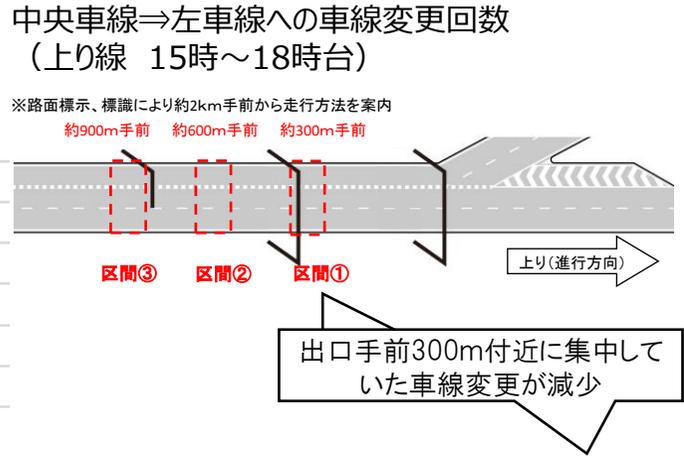
3) 渋滞回数・渋滞量



4) ピーク時間速度変化



5) 安全性の向上



※調査日
対策前：R2年11月20日(金) 対策後：R3年11月26日(金)

※NEXCO西日本所有データ、渋滞回数・渋滞量は、各年度の4月～翌年1月までの交通集中の要因に限る。
※渋滞は、太宰府ICを起点とし、速度40km以下で渋滞延長1km以上かつ15分以上継続したものを集計。ピーク時間速度は17:00～18:00における太宰府IC約1km手前のトラカンデータ。

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(6) 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」

【背景】

・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3年度の新たな取組】

- ・「既存のまちクル運動ポイント」を活用して、「5ポイントで1回の抽選(福引)」か「20ポイントを50円クーポンに変換」かの選択ができる仕組みを構築
- ・R4.1より、鉄道駅(JR、西鉄、地下鉄)を中心にまちクル運動の参加可能場所を拡大(下図参照)



●令和2年度より通年運用を開始

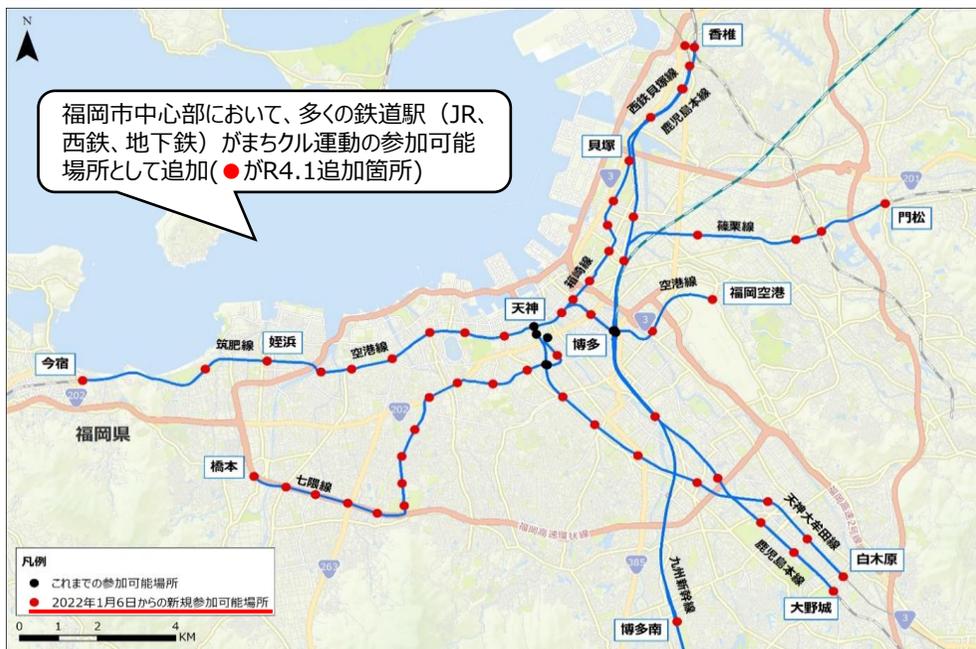
※令和2年11月2日(月)～：スマホアプリを用いた取組に切り替え

※令和4年1月6日(木)～：スマホアプリの改修

(まちクル運動の参加可能場所を拡大)



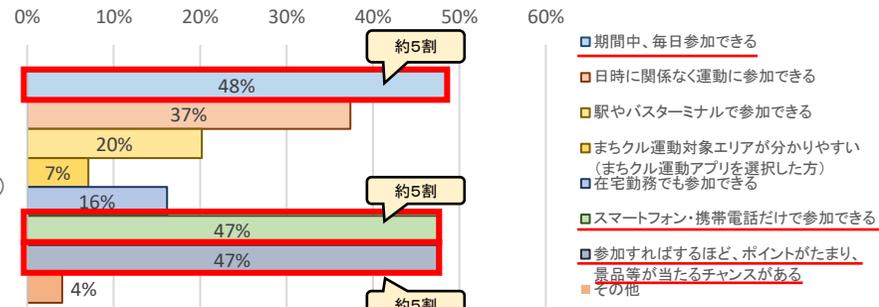
▲ スマホアプリ



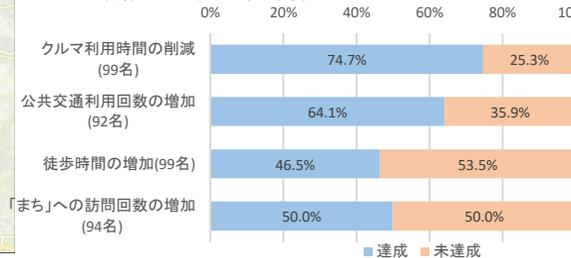
▲ まちクル運動の参加可能場所(バス停箇所は除く)

【秋季取組のアンケート結果】

(質問)現在のまちクル運動の参加について、良い点がありましたら教えてください。



▼目標の達成状況(令3年度)



▼取組実績(運動参加者1人・1週間当たり平均)

取組項目	実績
クルマ利用時間	128.7(分/週・人)削減
公共交通の利用回数	1.3(回/週・人)増加
徒歩時間	49.9(分/週・人)増加
まちへの訪問回数	1.1(回/週・人)増加

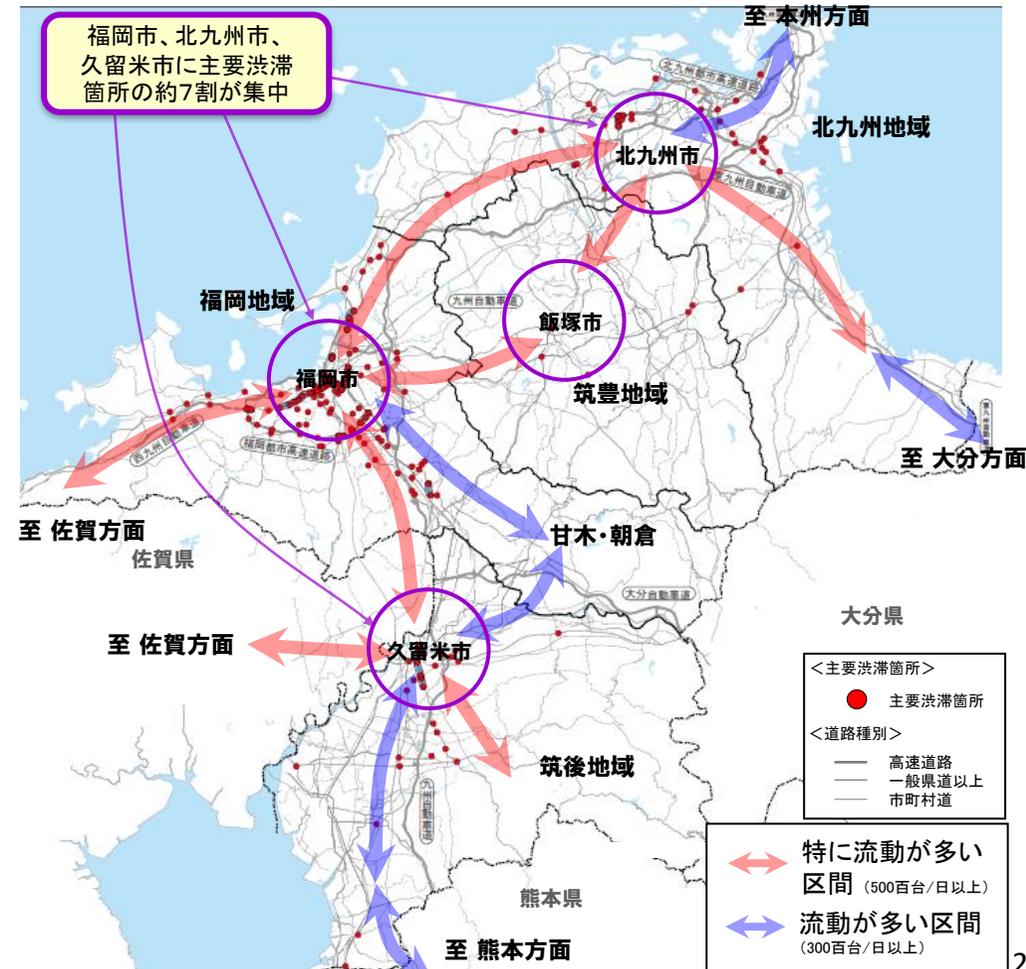
4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(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)	
福岡県全体	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○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

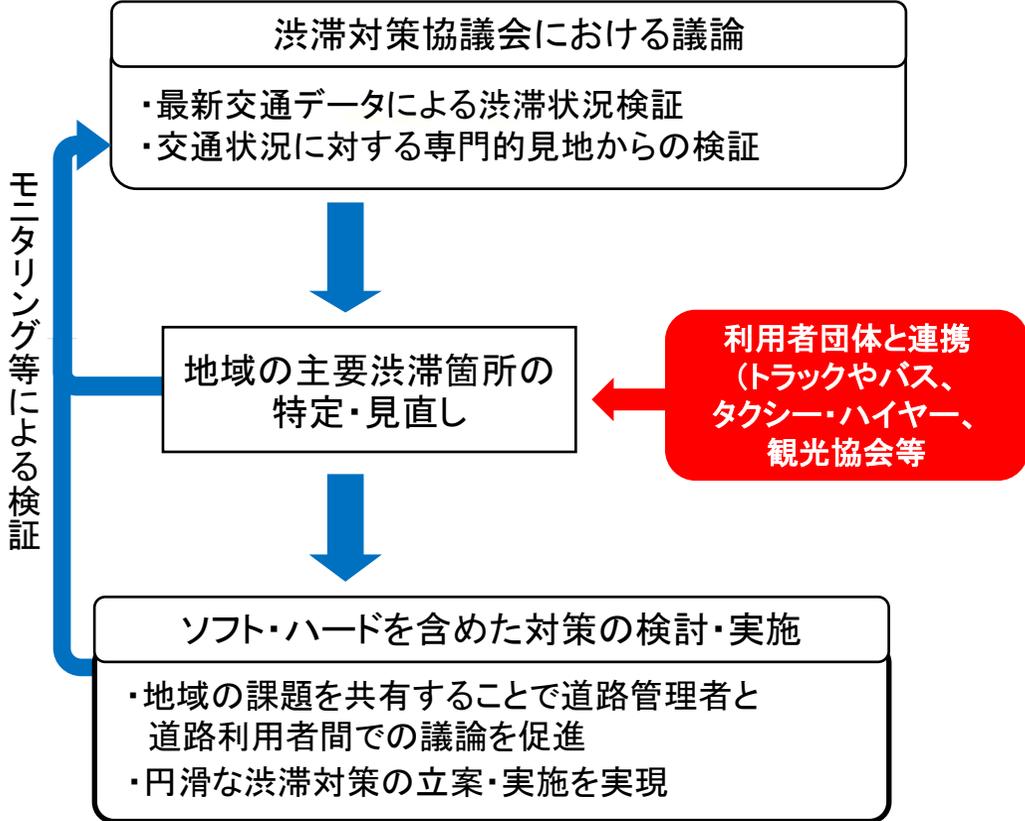
福岡県の主な自動車交通流動



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3年8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) ○ 今後検討 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～半道橋 ○ 国道3号 (筑紫野BP)高雄交差点付近(太宰府市) ○ 国道3号 太宰府IC～西月隈付近 ○ 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10号 津田西交差点(小倉南区) 国道199号 西港町東交差点付近 国道199号 西港町～中原東交差点 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 ○○ 国道209号 上原々(筑後市) R3年度実施済(山ノ井交差点) 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68号 大の交差点付近 ○ 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 【県外の道路】国道10号 かんたん交差点付近 【県外の道路】県道22号 日本製鉄正面交差点～西生石
--	--	---

【バス協会 (令和3年8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 国道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 ○○	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 ○ 国道3号 二軒茶屋交差点付近 国道209号 免許試験場交差点 ○ R4年度実施予定 国道210号 樋ノ口交差点の西側交差点 国道210号 筑後街道(久留米市道)筑水高校前交差点付近 ○ 県道21号 松島3丁目交差点～土井桃田交差点 ○
--	---	---

【タクシー・ハイヤー協会 (令和3年8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 ○ R4年度完成予定
--	---

○: 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・・・R4年3月対策完了

- 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。
- 停止線の前出し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年度実施済)

●広域図

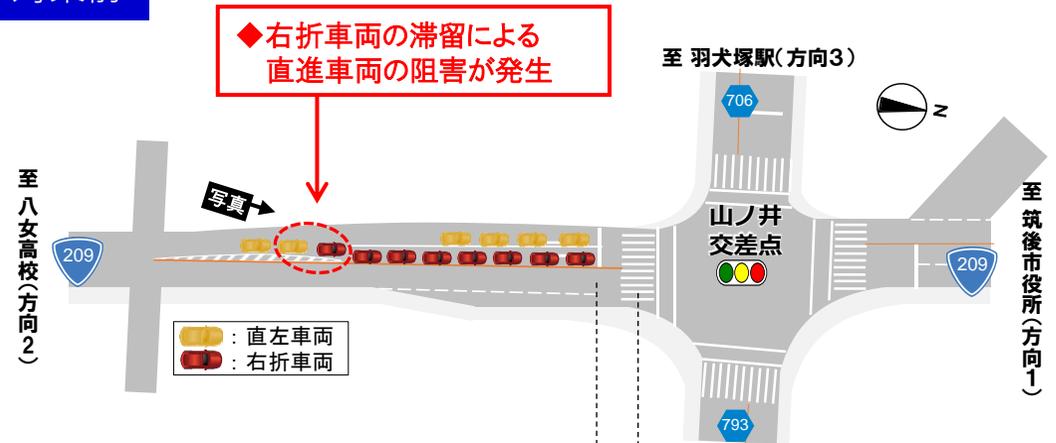


●交差点周辺

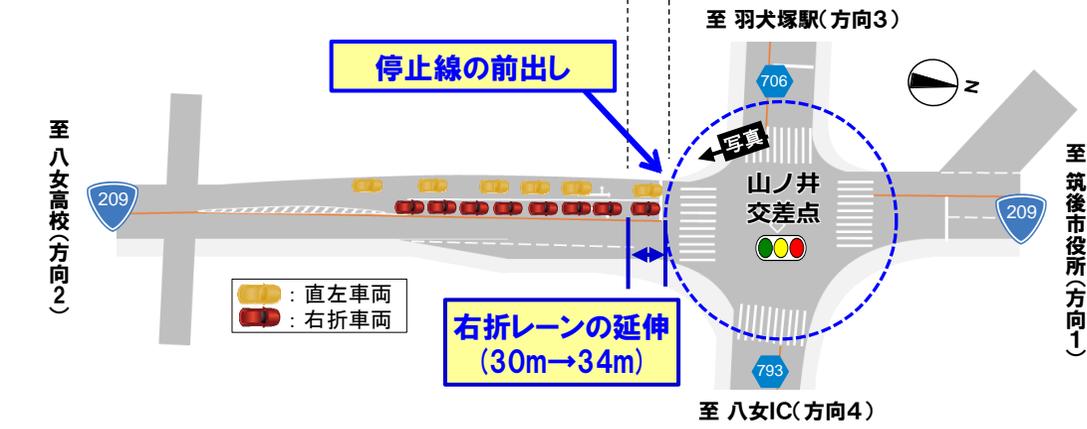


Copyright(c) N T T 空間情報 All Rights Reserved

対策前



対策後



4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(4) 国道209号免許試験場交差点改良 / 福岡国道事務所・・・R4年度対策実施予定

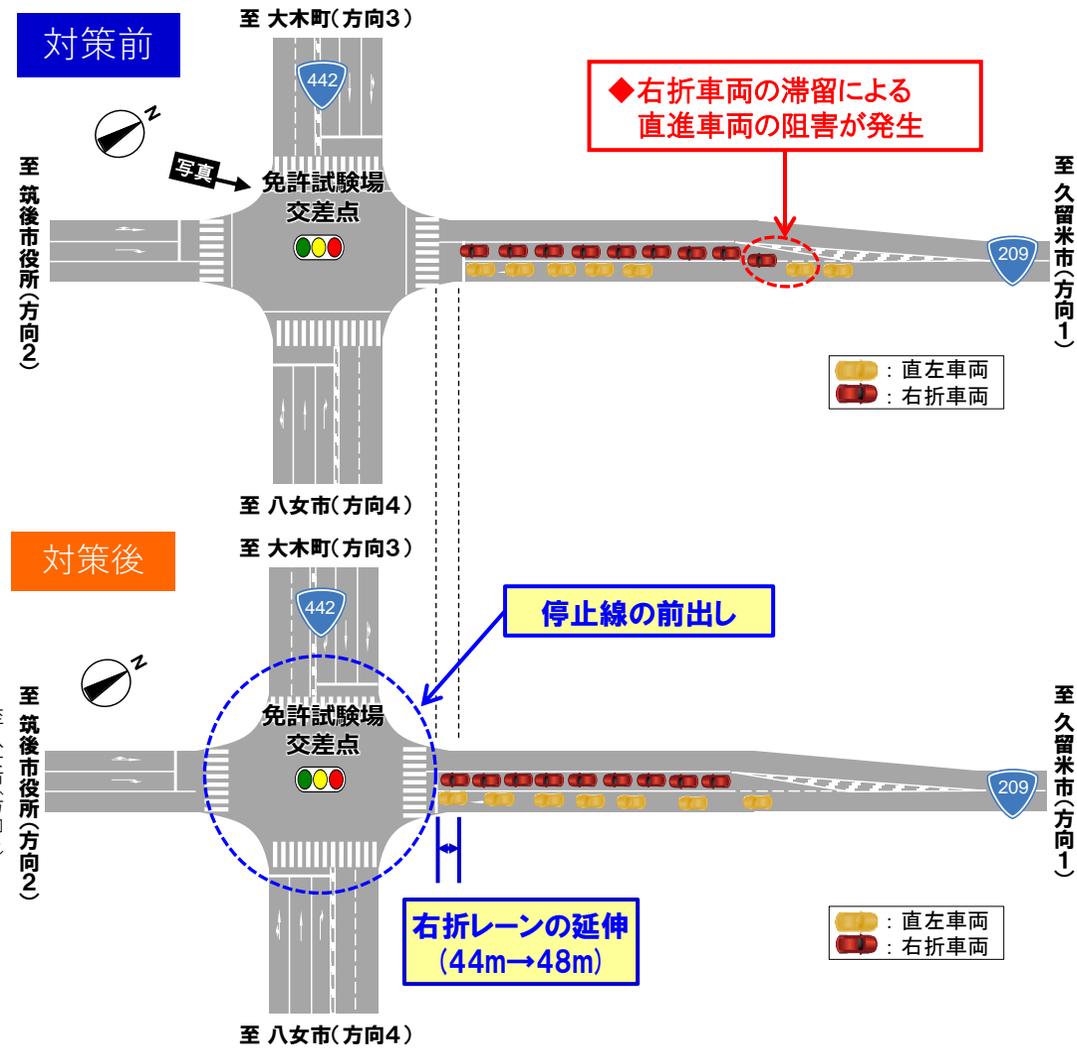
- 免許試験場交差点では、国道209号北側において、右折車両の滞留による直進車両の阻害が要因で、渋滞が発生。
- 停止線の前出し及び右折レーンの延伸により、渋滞緩和に寄与すると期待される。

●免許試験場交差点改良の整備概要(R4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

4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

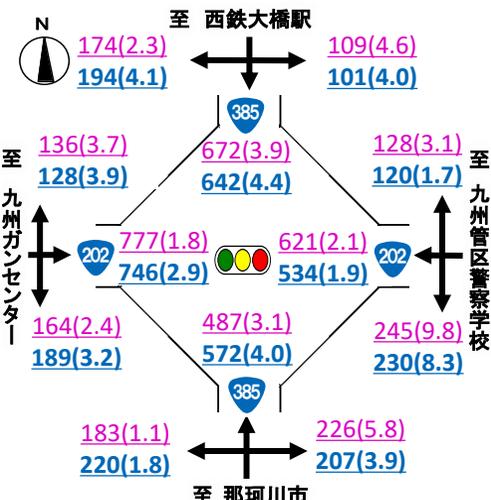
(5) 国道202号ガンセンター入口交差点 / 福岡国道事務所・福岡市・福岡北九州高速道路公社 …今後検討

○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



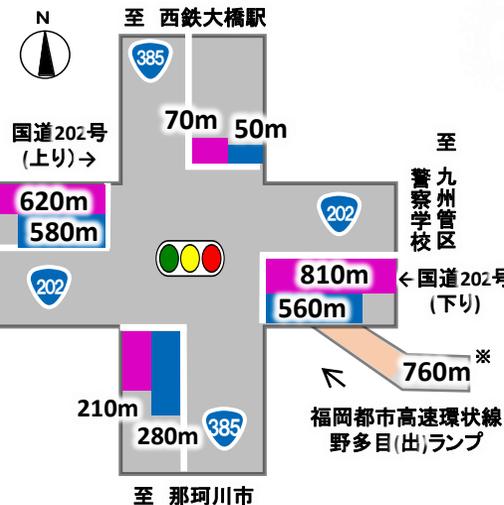
●交通量調査結果



上段: R3.7.15(木) 18時台
下段: R3.11.2(火) 18時台

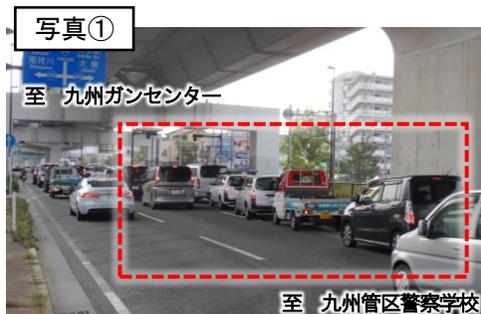
※交通量(台/h)(大型車混入率%)

●渋滞長調査結果



■ : R3.7.15(木) 17-18時台の最大渋滞長(m) (福岡国道事務所調査)
■ : R3.11.2(火) 17-18時台の最大渋滞長(m) (福岡市調査)
■ : R3.10 平日18時台の平均渋滞長(m)* (福岡北九州高速道路公社調査)

※ETC2.0データによる速度低下(20km/h未満)区間延長



R3.5.25(木) 17時台撮影

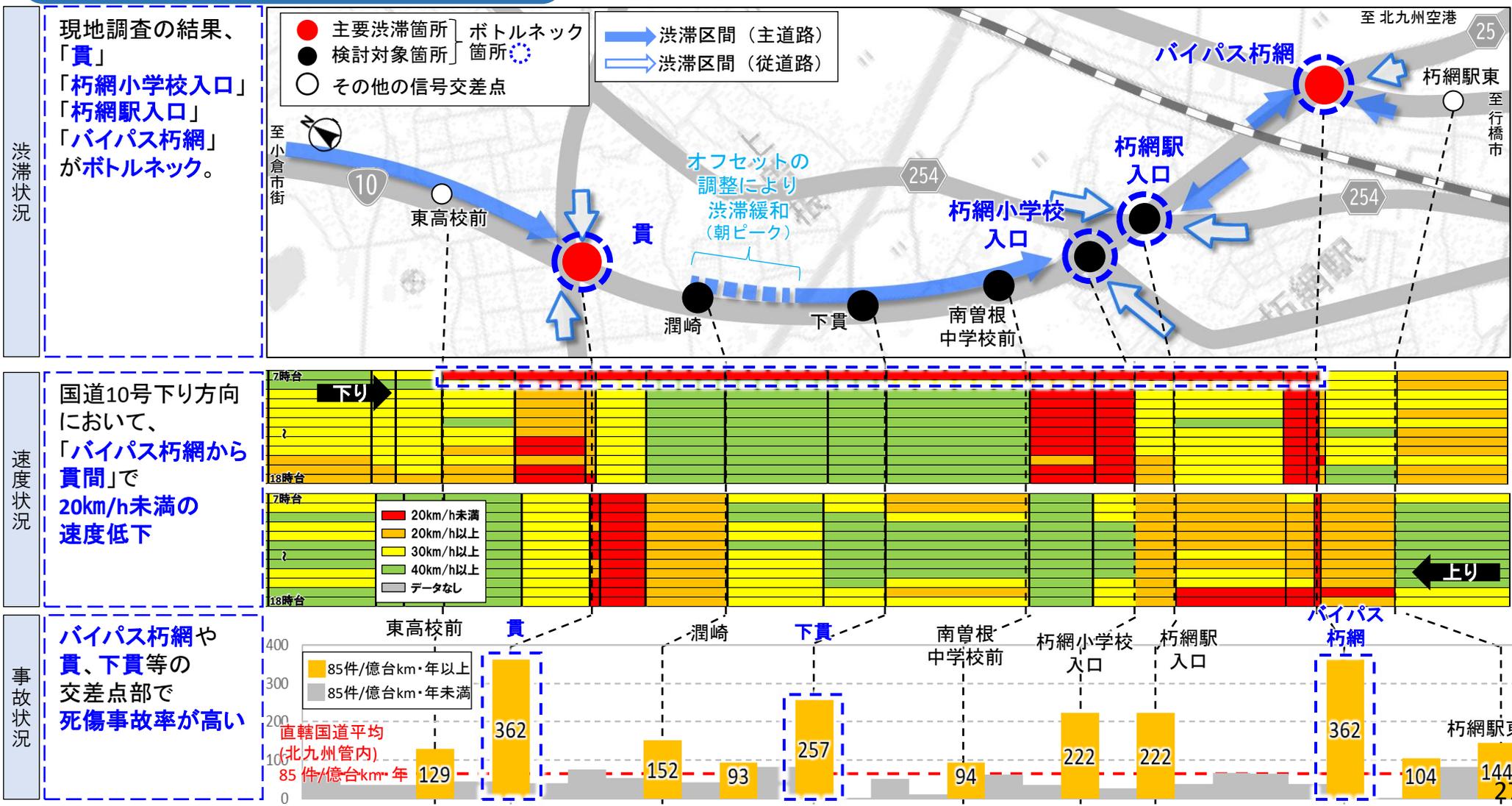
4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(6) 国道10号朽網地区(道路利用者会議の要望箇所:貫交差点・潤崎交差点付近・朽網駅入口交差点付近)/検討状況

- 朝ピーク時における朽網小学校入口・朽網駅入口のオフセット調整により一定の効果は確認できたが、貫～バイパス朽網間で速度低下が残存。
- 速度低下区間は連続しているが、現地調査の結果、ボトルネックとなっているのは4箇所。(貫、朽網小学校入口、朽網駅入口、バイパス朽網)
- 事故状況では、主要渋滞箇所である貫やバイパス朽網、滞留末尾の下貫等、交差点部では事故率が高い状況。

国道10号朽網地区の渋滞状況・渋滞要因

資料:[渋滞状況]R2.11.10調査結果、R3.7.12調査結果、[速度状況]ETC2.0データ(R3.10.1~R3.12.25)
[事故状況]イタルダデータ(H27~H30)



4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(6) 国道10号朽網地区(道路利用者会議の要望箇所:貫交差点・潤崎交差点付近・朽網駅入口交差点付近)/検討状況

○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。

● 広域図



● 狭域図



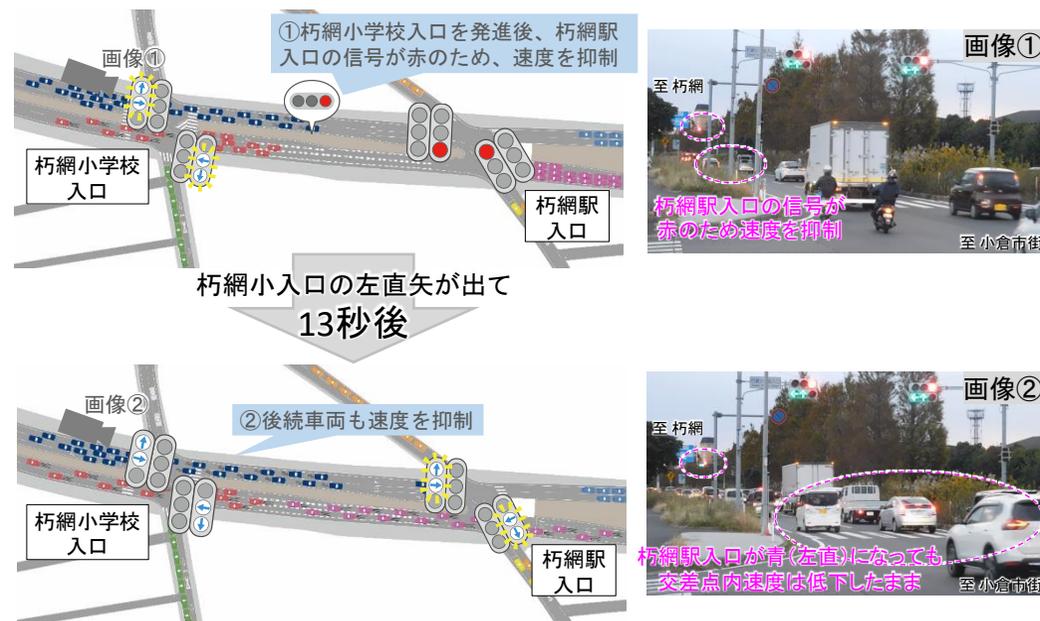
● 対策前



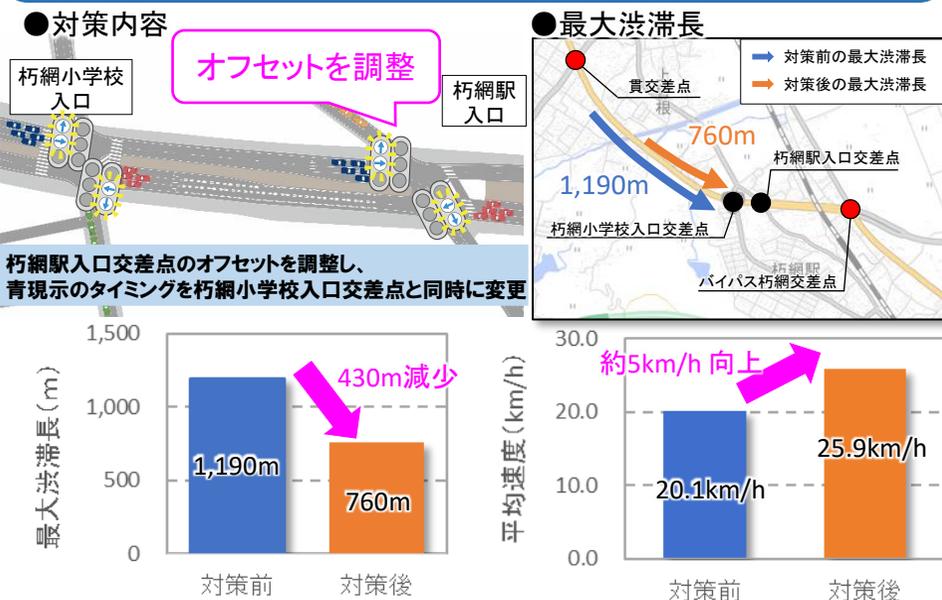
● 対策後



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

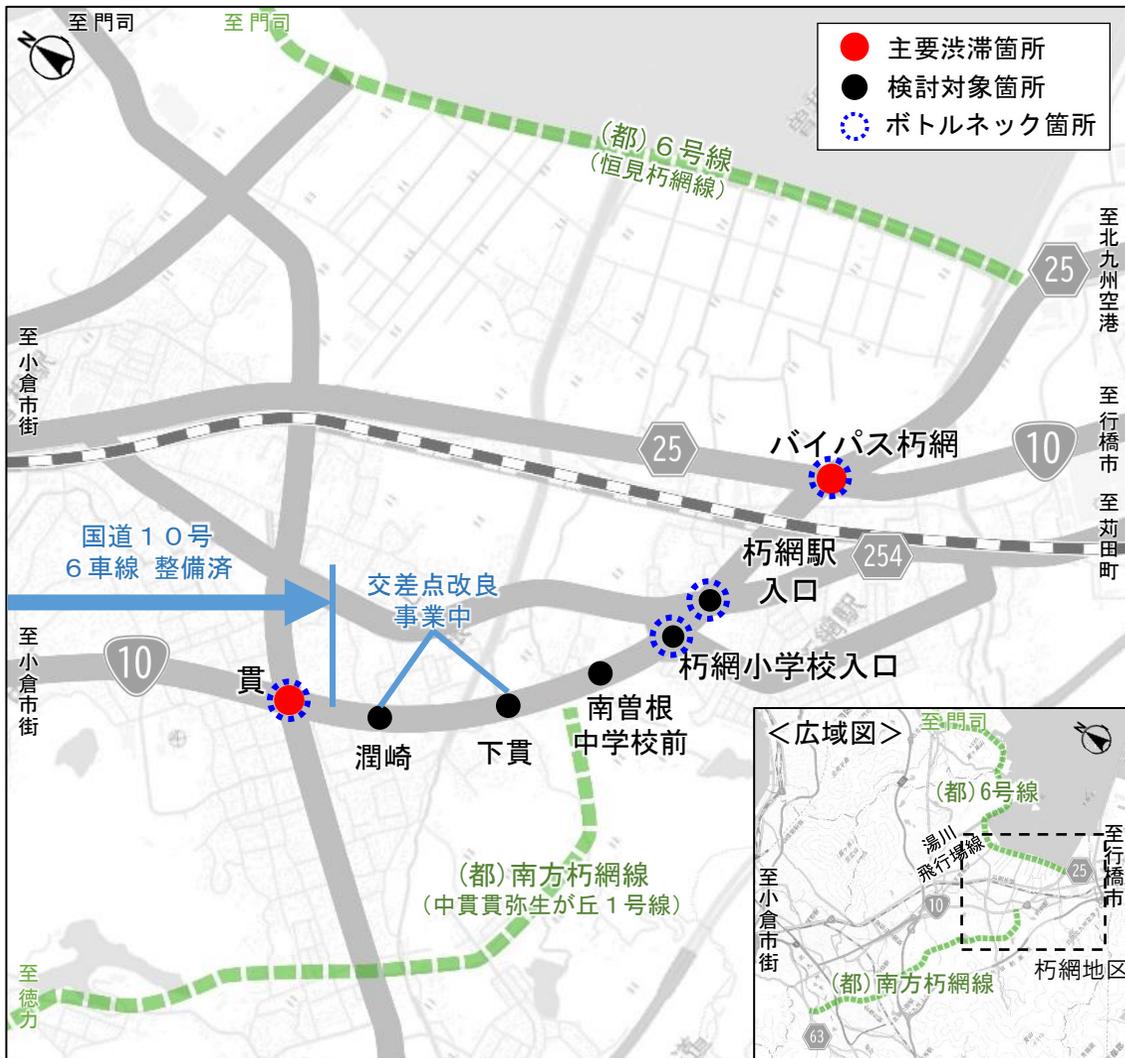
資料：R2.11.10調査結果、R3.7.12調査結果

4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(6) 国道10号朽網地区(道路利用者会議の要望箇所:貫交差点・潤崎交差点付近・朽網駅入口交差点付近)/検討状況

- 貫～バイパス朽網間のボトルネック箇所について、交差点解析を行い、渋滞要因を整理。
- 朽網地区の周辺事業として、国道10号潤崎・下貫の交差点改良を事業中。都市計画道路としては、(都)南方朽網線、(都)6号線を整備中。
- 今後、周辺の道路整備の影響を踏まえつつ、ボトルネック箇所において渋滞対策の検討および関係者との調整等を進めていく。

国道10号朽網地区の渋滞状況・渋滞要因



	交通課題(渋滞要因)
貫	<ul style="list-style-type: none"> 流出後の車線減を見越して、第3車線の利用率が低下し、交通容量が低下 <p>流出後の車線減による容量低下</p>
朽網小学校入口	<ul style="list-style-type: none"> 交差点部の需要超過(需要率0.9以上) <p>交通需要が集中</p>
朽網駅入口	<ul style="list-style-type: none"> 交差点部の需要超過(需要率0.9以上) 交通集中や信号現示等により交差点付近で速度が低下(タピークのみ) <p>交通需要が集中</p>
バイパス朽網	<ul style="list-style-type: none"> 交差点部の需要超過(需要率0.9以上) 北側流出部の先詰まりにより交通容量が低下 <p>交通需要が集中</p>

(1)交通需要マネジメント(TDM)施策推進の背景

- 令和2年4～5月における1回目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。

(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

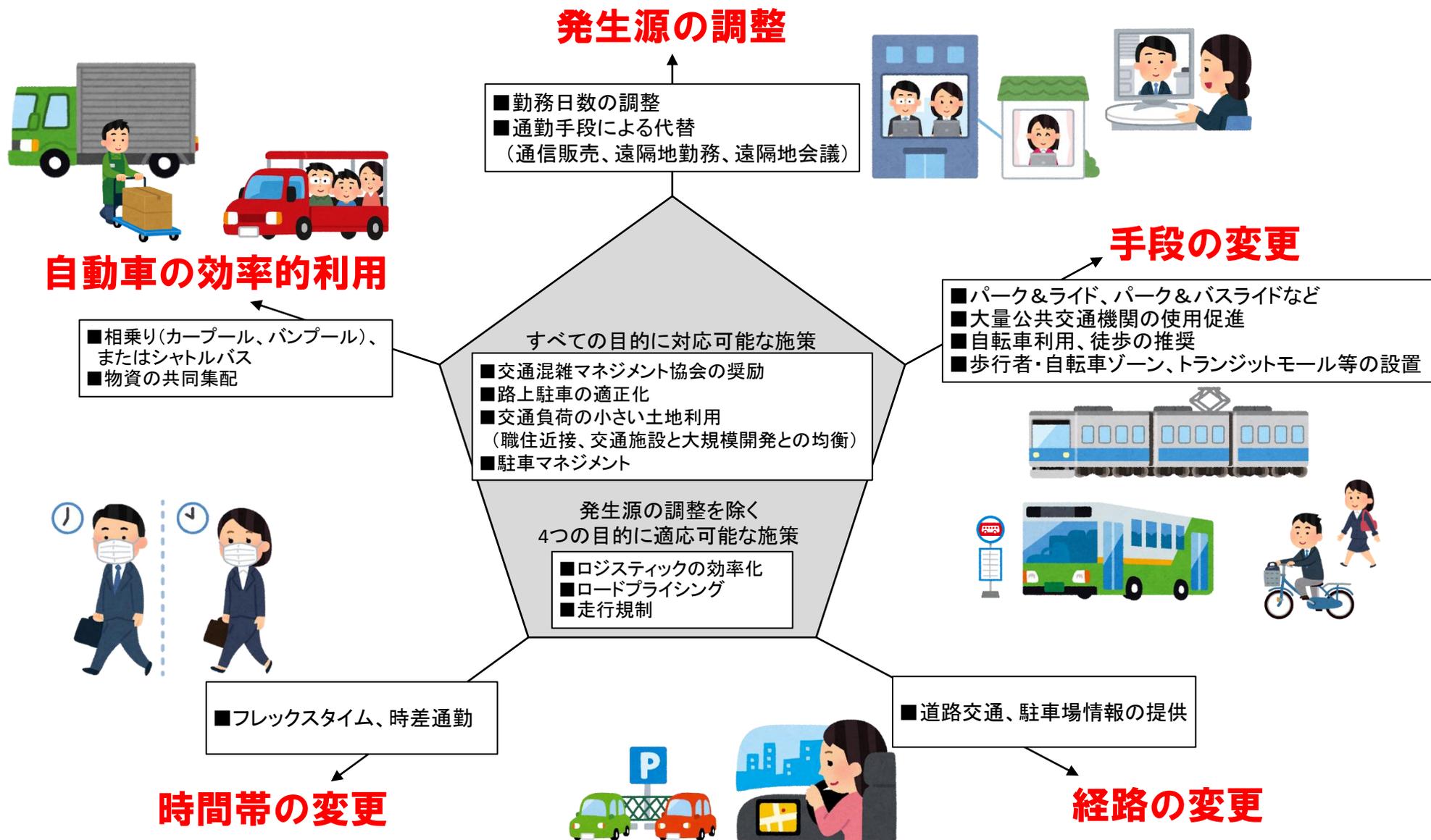
シャトルバス運行	パーク&ライド
鎌倉フリー環境手形	バス専用レーン

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

5. 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)



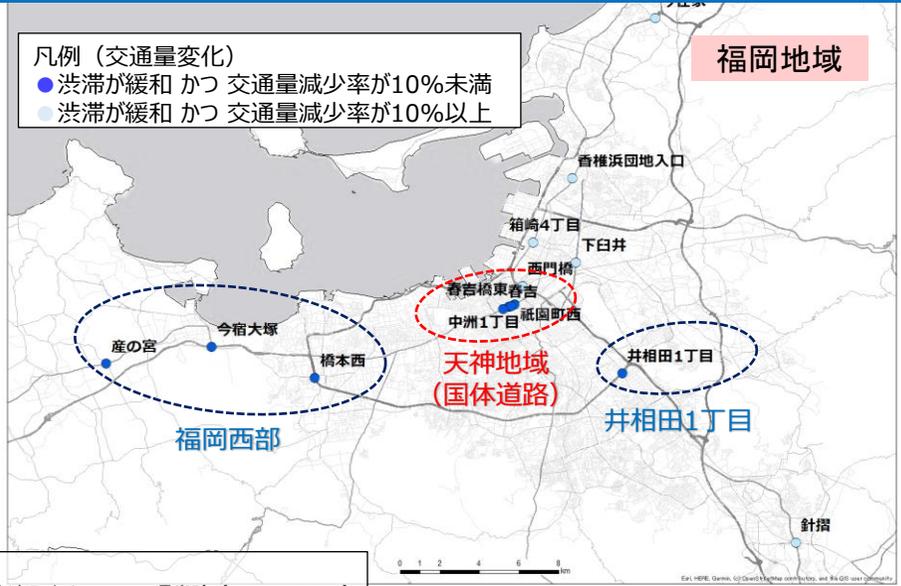
(3)TDM施策の推進方針(福岡地域)

- 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	フリンジパークングの利用促進	バス利用促進
【天神地域(国体道路)】 春吉、春吉橋東、中洲1丁目、祇園町西		○	○	○	○	○	○	○
【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
フリンジパークングの利用促進	フリンジパーク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

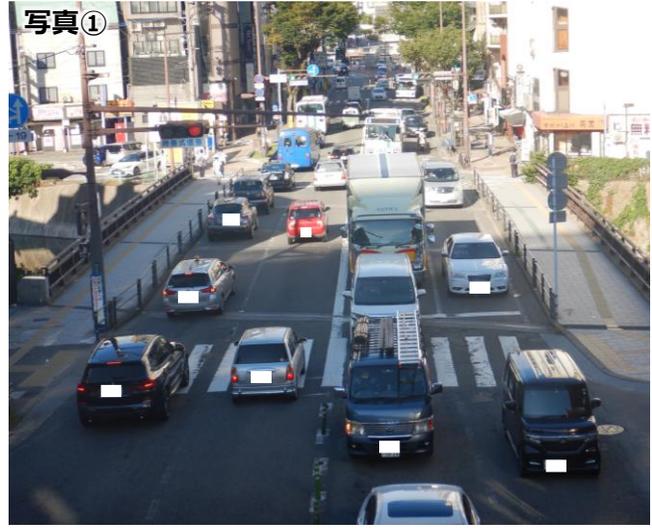
※出典:ETC2.0
 (通常期:H31.3-R2.2、緊急事態宣言期(1回目):R2.4.8-R2.5.14)
 ※直轄国道の主要渋滞箇所を対象

5. 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・交通量の変化

- 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/時)減少。

緊急事態宣言時(1回目)における「旅行速度」の変化



緊急事態宣言時(1回目)における「交通量」の変化

※交差点に接続する全方向の交通量の平均値を算出



936台 → 876台 (60台、6.4%減) 1,646台 → 1,553台 (93台、5.7%減)

※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)

5. 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) スタイリッシュ通勤ふくおか(TDM社会実験)について

- 社会実験期間(R3.11.1～R3.11.19)を設け、**市民や企業に対する重点的な広報活動により、TDM施策の参加を促進する「スタイリッシュ通勤ふくおか」を実施**(バス・鉄道・自転車等による通勤、パーク&ライド、時差出勤などの利用促進)。
- 社会実験期間中、国体道路(春吉～祇園町西)の**ピーク時交通量5～6%(60～93台/時)減少を目標**として設定。
- 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実施。



1. 自動車通勤を減らす行動を行う
 自動車通勤を減らすためのTDM施策(自転車通勤/バス通勤/電車通勤/時差出勤/P&R利用/フリンジパーキング利用など)を実施

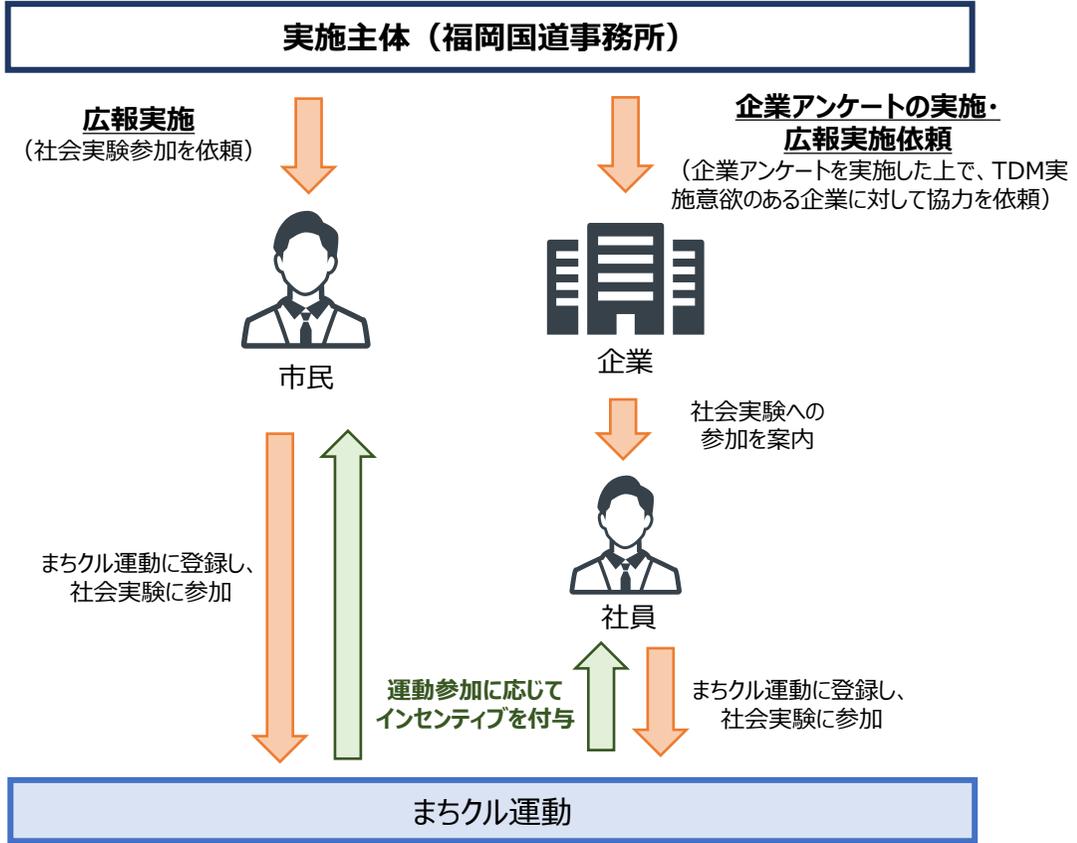


2. まちクルアプリで参加報告
 まちクル運動アプリで参加内容を報告(参加毎にまちクルポイントを付与)
 ※事前にまちクル会員への登録が必要



3. 抽選で特典が当たる
 参加状況やポイントに応じて、抽選でクーポン券などの特典が当たる(参加者のやる気を醸成)

▲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。実験開始前(R3.10.31)時点では、2,715名が会員に登録。

5. 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)スタイリッシュ通勤ふくおか(TDM社会実験)について

○各関係機関や企業等の協力により、ポスター・情報冊子・HP・SNS・横断幕などを通じた広報を実施。

【横断幕】

○荒江歩道橋(国道202号)



【ポスター】

○ファミリーマート



○イオン



【情報冊子】

○福岡市地下鉄



○西鉄高速バスターミナル



▲情報冊子(表紙)

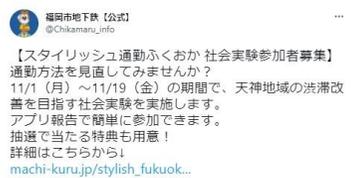
【HP】

○福岡市地下鉄



【SNS】

○福岡市地下鉄 (Twitter)



○We Love天神協議会 (Facebook)



○西鉄バス (LINE)



○福岡県交通政策課



年報706、2021年10月16日付、Twitter Mark Love

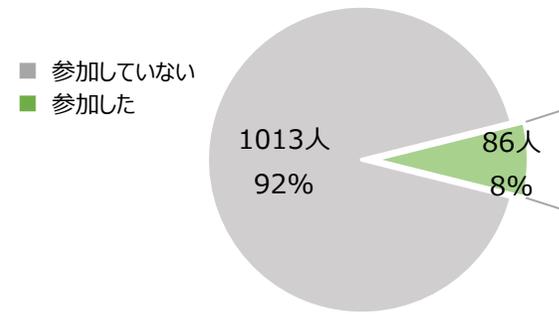
5. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【協議・報告】

(5) スタイリッシュ通勤ふくおか (TDM社会実験) について (参加者状況)

- 「スタイリッシュ通勤ふくおか」の参加者状況を把握するため、WEBアンケート調査及びまちクル会員へのアンケート調査を実施。
- アンケート調査結果より、「スタイリッシュ通勤ふくおか」への参加者は86名(8%)※1、うち「普段(月に1回以上)、国体道路を車で通行する参加者」は63名(6%)※2 となった。
- 国体道路の車利用者63名については、車利用頻度が約2.6回/週減少。

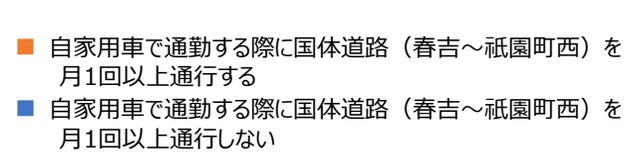
■ 参加者状況 (N=1,099)

Q: あなたは、「スタイリッシュ通勤ふくおか」に参加されましたか。



■ 国体道路通行状況 (N=86)

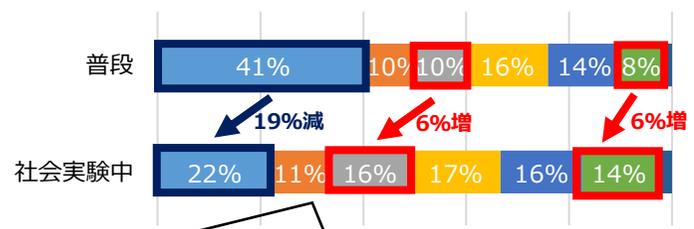
Q: 自家用車で通勤する際に、国体道路(春吉～祇園町西)を通行することがありますか。(月に1回程度以上)



スタイリッシュ通勤ふくおか参加者のうち、自家用車で通勤する際に、国体道路(春吉～祇園町西)を月に1回以上通行する人は**63人(6%)**

■ 通勤手段の変化 (N=63) ※2

Q: あなたの主な通勤手段を1つ教えてください。(普段・社会実験中)



主な手段としての車利用率は約20%減少し、地下鉄や自転車利用が約6%ずつ増加



■ 車利用頻度の変化(減少回数) (N=63) ※2

Q: あなたは、「スタイリッシュ通勤ふくおか」の期間中、どのくらい自家用車の利用頻度・利用時間を減らしましたか。



週に2回程度、車利用を減らした人が約28人と最も多い

※1 アンケート調査回答者のうち、スタイリッシュ通勤ふくおかに参加した人数(86人)

※2 スタイリッシュ通勤ふくおかの参加者(86人)のうち、月に1回以上国体道路(春吉～祇園町西)を車で通行する人(63人)

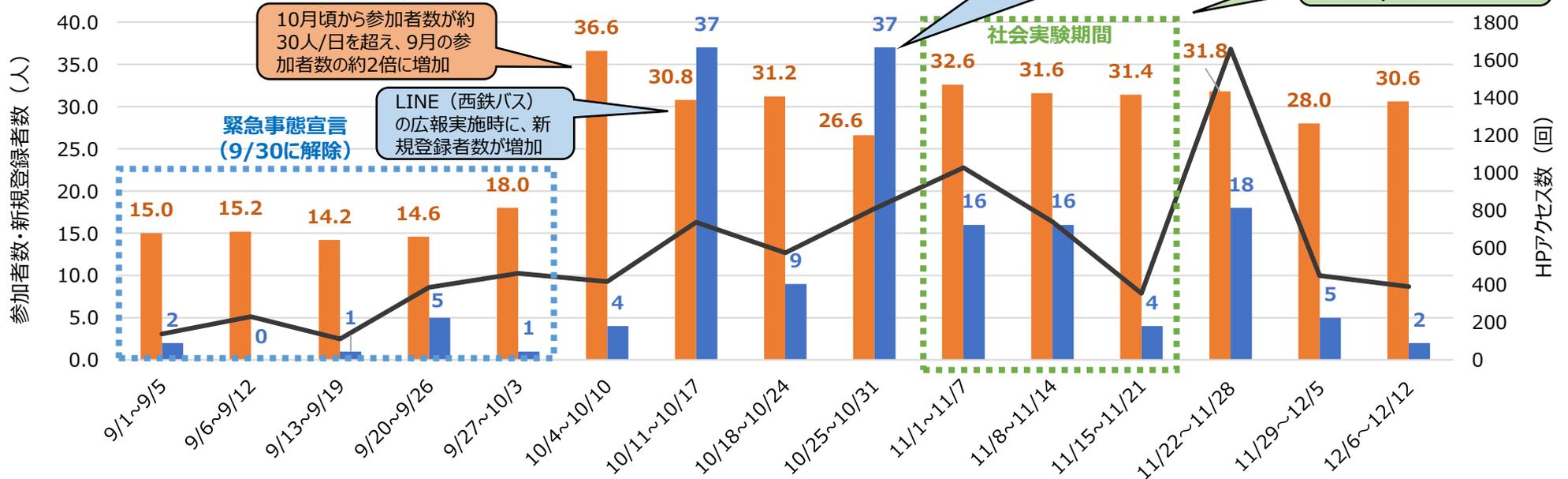
※出典: WEBアンケート調査結果(福岡市内の企業に車通勤を行うドライバーを対象(1,000名))および、まちクル会員アンケート調査結果(99名)

5. 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)スタイリッシュ通勤ふくおか(TDM社会実験)について(まちクル運動参加状況)

- 9月30日に緊急事態宣言が解除され、「スタイリッシュ通勤ふくおか」の広報を開始した10月頃から、まちクル運動参加人数は約30人/日を超え、9月の参加者平均に比べて2倍程度増加。
- 広報開始以降の約2か月(10/4~12/12)において、まちクル運動の新規登録者数は148人となった。

【まちクル運動平均参加者】
 ○緊急事態宣言前(7/20-8/19) : 14.7人/日
 ○緊急事態宣言期(8/20-9/30) : 14.2人/日
 ○社会実験期間(11/1~11/19) : 31.9人/日



【各指標算出方法】
 ○参加者数
 1日あたりの参加者平均(平日のみ)
 ○新規登録者数
 1週間あたりの新規登録者合計(休日含む)
 ○HPアクセス数
 1週間あたりのHPアクセス数合計(休日含む)

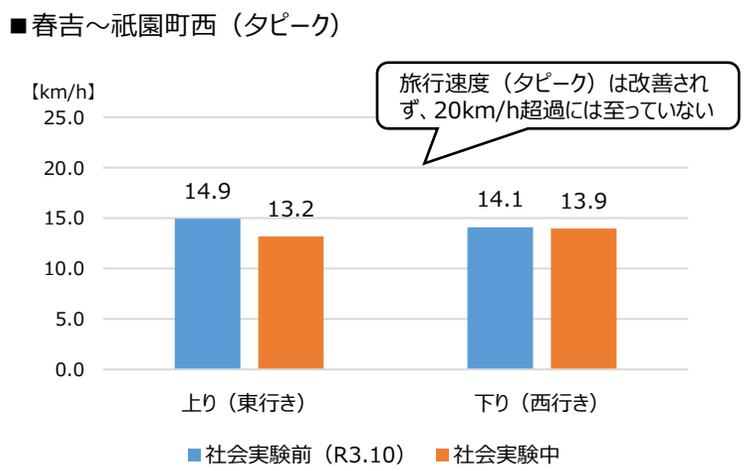
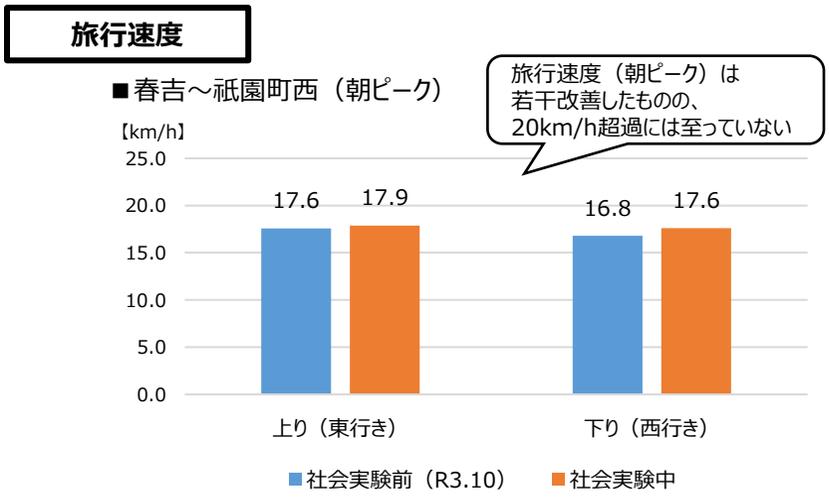
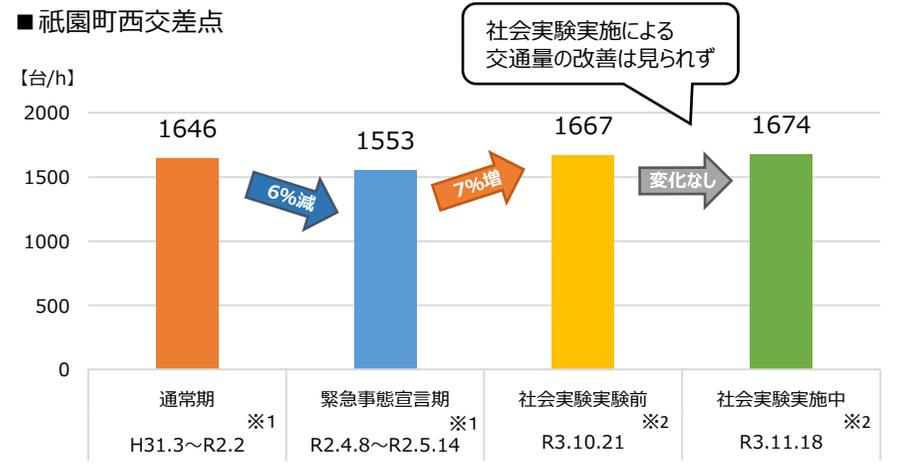
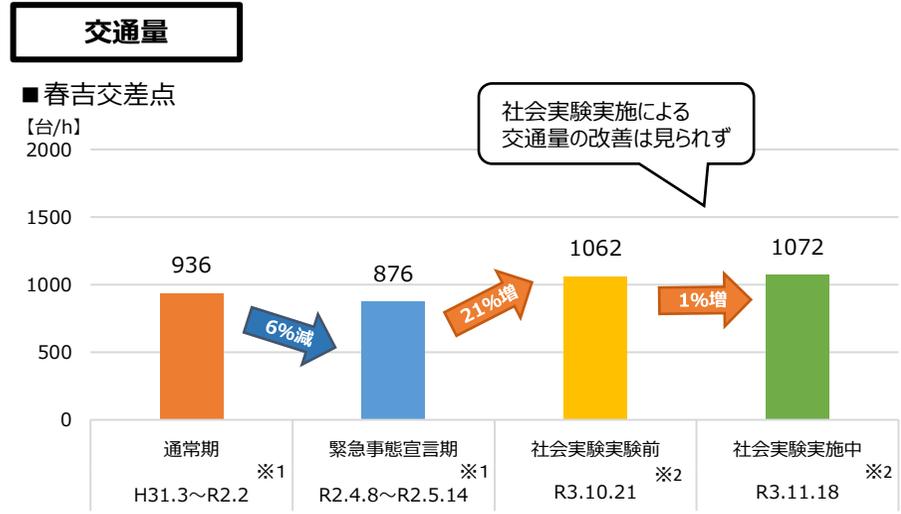
- 参加者数 (人/日)
- 新規登録者 (人/週)
- アクセス数
- ・ポスター掲載(ファミリーマート・イオン)
- ・HP掲載(まちクル運動・福岡国道事務所)
- ・抽選実施(まちクル運動ポイント活用)
- ・ポスター・冊子掲載(地下鉄・西鉄・企業)
- ・HP掲載(県・地下鉄・西鉄)
- ・横断幕設置
- ・まちクル運動ポイント3倍キャンペーン

※ 出典：まちクル運動アプリ参加者データ

5. 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) スタイリッシュ通勤ふくおか(TDM社会実験)について(交通への影響)

- 「スタイリッシュ通勤ふくおか」の実施中、春吉・祇園町西交差点の交通量に大きな変化は見られない。
- 旅行速度(春吉～祇園町西)についても、朝ピークに若干改善したものの、渋滞緩和(20km/h超過)には至っていない。



【算出方法】
 ・交差点に接続する全方向の交通量の平均値を算出
 ・朝(7~8時台)と夕(17~18時台)の多い方の交通量を採用

出典
 ※1: 主要渋滞箇所DB (局提供)
 ※2: 交通量・渋滞長調査データ
 社会実験前: R3.10.21 (木)
 社会実験中: R3.11.18 (木)

出典: ETC2.0 様式2-3
 社会実験前: R3.10 (平日)
 社会実験中: R3.11.1~11/19 (平日)

5. 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)スタイリッシュ通勤ふくおか(TDM社会実験)について(福岡都市圏全体の交通量推移)

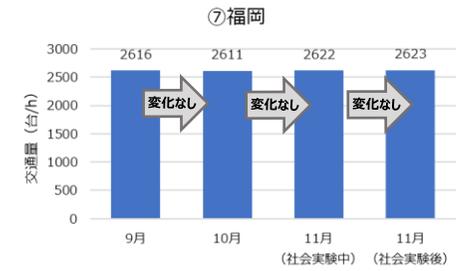
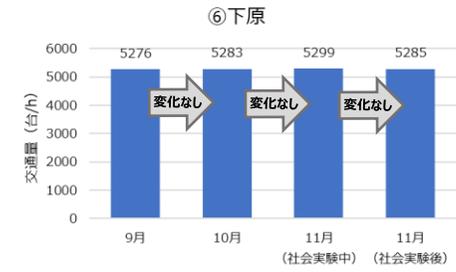
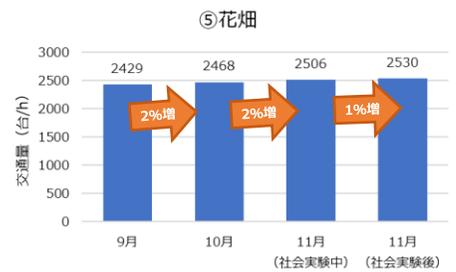
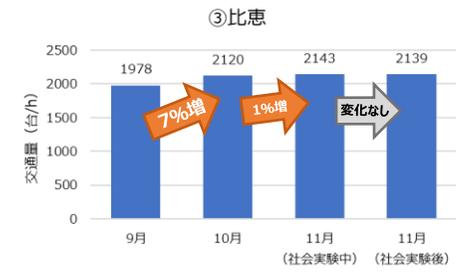
○福岡都市圏では、9/30の緊急事態宣言解除後、徐々に交通量が増加しており、10月から11月にかけても、交通量の微増(回復)が確認される。

○国体道路(春吉～祇園町西)においても、上述のような社会的影響を受け、交通量の減少には至らなかったと考察される。

【分析期間(ピーク時交通量)】
 ①【9月 平日】 緊急事態宣言期間(9/30に解除※)
 ②【10月 平日】 通常期
 ③【11月 平日(社会実験中)】 11/1～11/19
 ④【11月 平日(社会実験後)】 11/20～11/30

【算出方法】
 ・朝(7～8時台)と夕(17～18時台)で多い方の断面平均交通量(台/h)を採用
 ※主要渋滞箇所データベースの算出方法に準拠

※福岡における緊急事態宣言は8/20～9/30まで発令



※出典：JARTICトラカン、直轄トラカン (R3.9～R3.11)

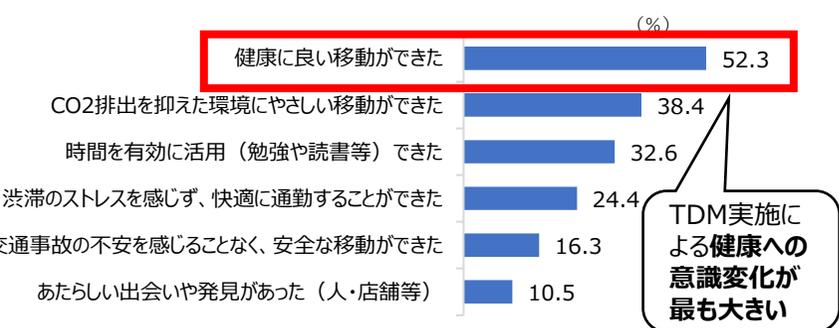
5. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【協議・報告】

(5) スタイリッシュ通勤ふくおか(TDM社会実験)について(参加者の意識変化・今後の意欲)

- 「スタイリッシュ通勤ふくおか」への参加により、「健康への意識」が大きく変化したとの回答が多い(約5割)。
- 「スタイリッシュ通勤ふくおか」参加者の約8割が、今後も車通勤抑制の意欲があり、主に「自転車」の利用意向が高い(約5割)。
- 今後、自転車通勤を実施する場合の条件として、「勤務先が自転車通勤を認めていること」という意見が多い(約4割)。
- 「スタイリッシュ通勤ふくおか」の参加理由としては、「健康意識」や「渋滞緩和への貢献」という意見が多かった一方、参加しなかった理由として「認知不足」が最も多く、広報強化が課題。

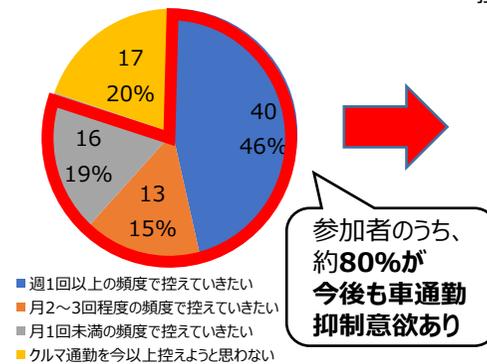
■ TDM実施による意識変化 (N=86)

Q.「スタイリッシュ通勤ふくおか」に参加することで、どのような変化がありましたか。



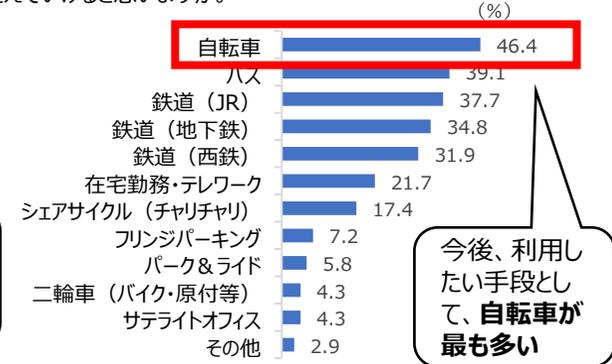
■ 今後の車利用抑制意欲 (N=86)

Q.今後も車通勤を控えていこうと思いますか。



■ 車の代わりに利用したい手段 (N=69)

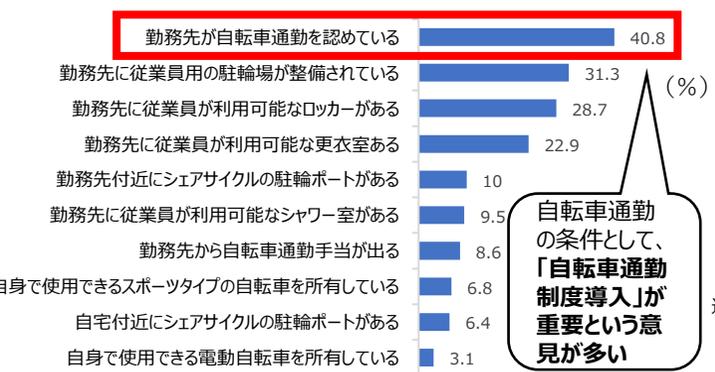
Q.どのような通勤手段・方法であれば、今後もクルマ通勤を控えていけるとおもいますか。



※出典：WEBアンケート調査結果(福岡市内の企業に車通勤を行うドライバーを対象(1,000名))および、まちクル会員アンケート(99名)

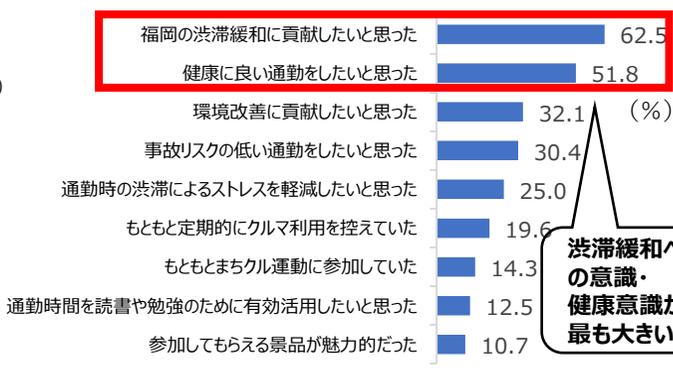
■ 自転車通勤実施の際の条件 (N=1,000)

Q.今後、以下のような状況が実現した場合、あなたはクルマ通勤を控えて、自転車やシェアサイクルでの通勤をしてみたいと思いますか。



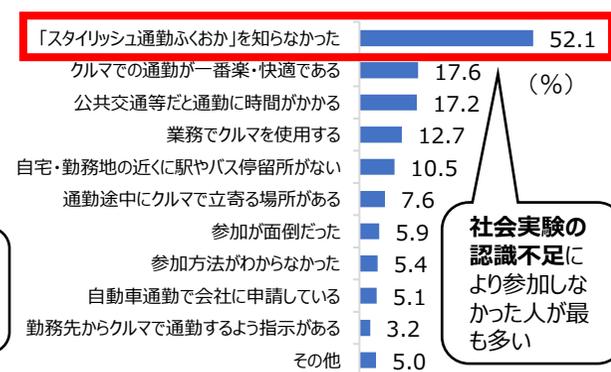
■ 社会実験に参加した理由 (N=86)

Q.「スタイリッシュ通勤ふくおか」に参加した理由をお答えください。



■ 社会実験に参加しなかった理由 (N=944)

Q.「スタイリッシュ通勤ふくおか」に参加しなかった理由をお答えください。



※出典：WEBアンケート調査結果(福岡市内の企業に車通勤を行うドライバーを対象(1,000名))

5. 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】

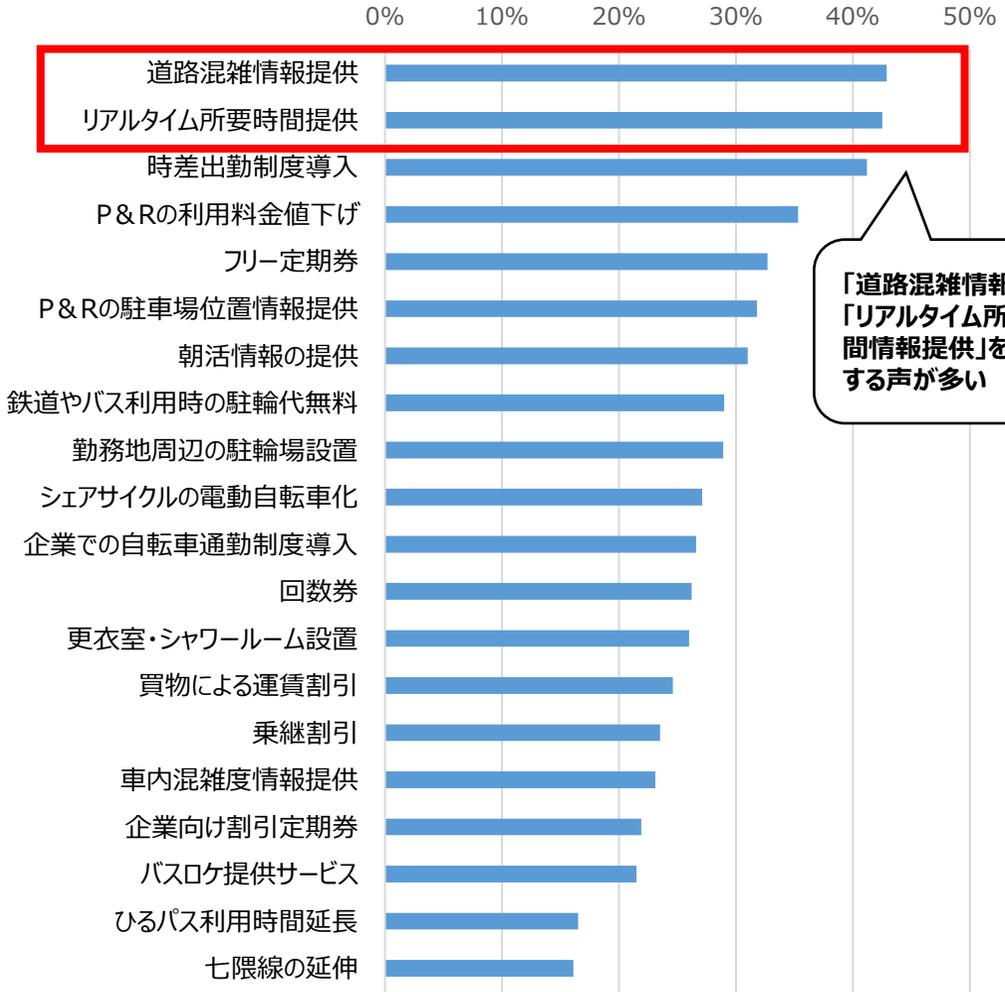
(5)スタイリッシュ通勤ふくおか(TDM社会実験)について(各TDM施策案の利用意向)

○今後の施策として、「道路混雑情報の提供」や「リアルタイム所要時間情報提供」などの施策の利用意向が高い(約4割)。

■各施策(案)が実施された際の利用意向 (N=1,000)

Q.以下に示す通勤手段に関する施策が実施された場合、その通勤手段で通勤したいと思いますか。

※利用したいと回答した人の割合



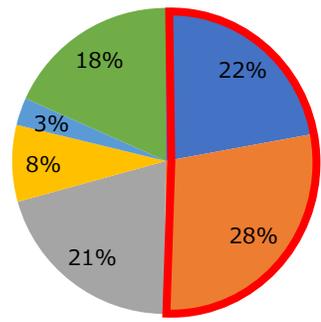
「道路混雑情報」や「リアルタイム所要時間情報提供」を希望する声が多い

■リアルタイム所要時間実施時の経路変更意向 (N=1,000)

Q.国道202号を通行して博多駅方面へ自家用車で通勤する場面を想定してお答えください。

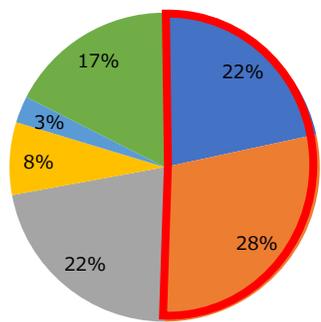
国道202号を自家用車で走行中に、国体道路よりも並行路線（昭南通・城南線等）の方が所要時間が短い（混雑していない）ことが分かれば、並行路線（昭南通・城南線等）へ経路を変更すると思いますか。

①荒江交差点での情報提供時



リアルタイム所要時間情報を提供した場合、約半数の方が経路変更を行うと思うと回答

②六本松交差点での情報提供時



■ とてもそう思う
■ ややそう思う
■ どちらともいえない
■ あまり思わない
■ 全く思わない
■ 分からない・状況による

※出典：WEBアンケート調査結果（福岡市内の企業に車通勤を行うドライバーを対象（1,000名））

5. 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】

(6) TDM施策の対象箇所の選定(北九州地域、筑豊地域)

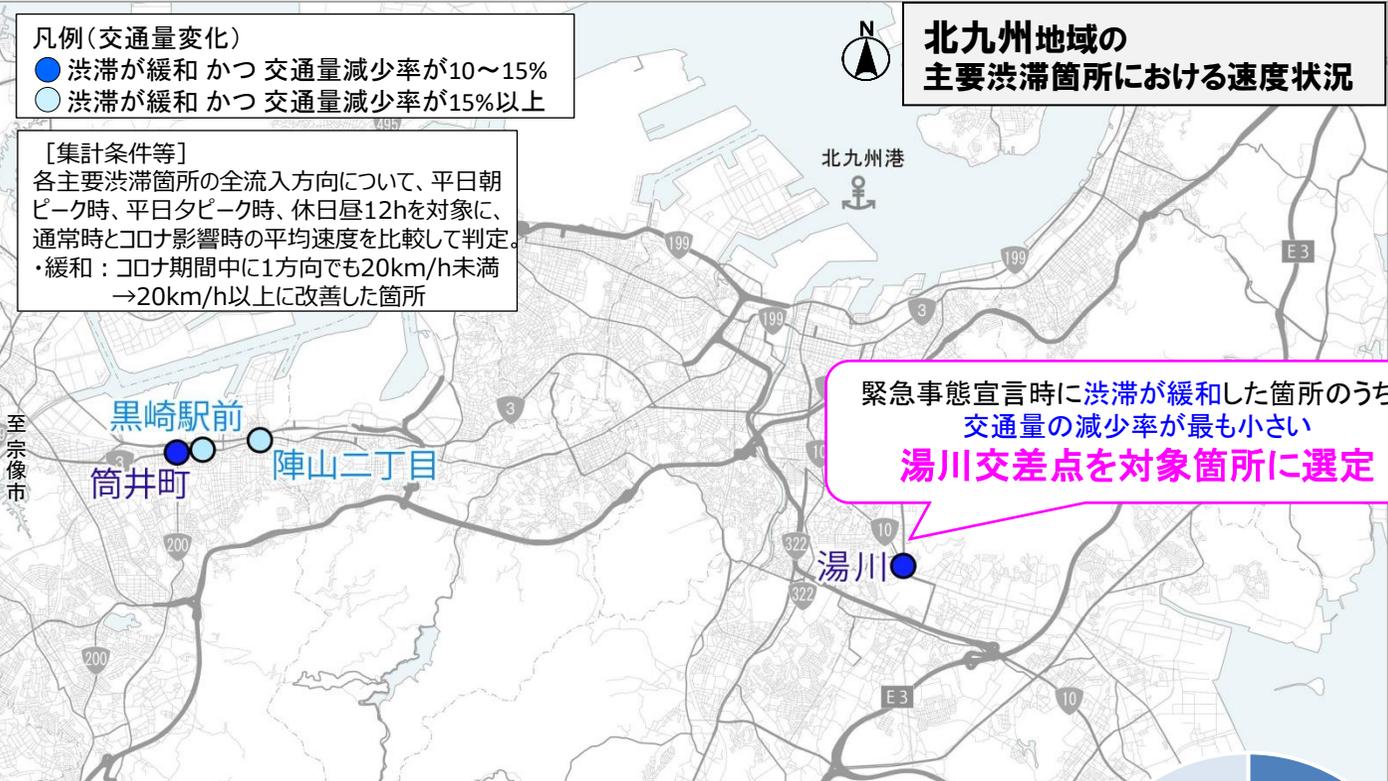
令和2年度 第4回 福岡県交通渋滞対策協議会(R3.3開催)の資料再掲

- 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。

No	箇所名	通常時→緊急事態宣言時の交通量の減少率※ (=TDMでの削減目安)
1	湯川	-12.1%
2	筒井町	-14.6%
3	陣山二丁目	-15.1%
4	黒崎駅前	-15.3%
5	光岡	-15.3%
6	新町	-15.9%

凡例(交通量変化)
 ● 渋滞が緩和かつ交通量減少率が10~15%
 ○ 渋滞が緩和かつ交通量減少率が15%以上

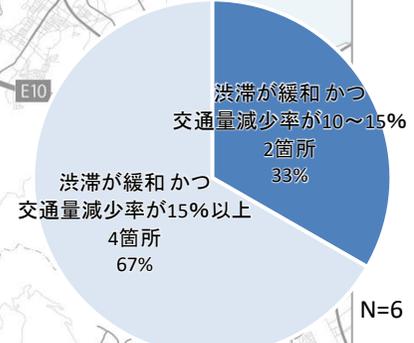
[集計条件等]
 各主要渋滞箇所の全流入方向について、平日朝ピーク時、平日夕ピーク時、休日昼12hを対象に、通常時とコロナ影響時の平均速度を比較して判定。
 ・緩和：コロナ期間中に1方向でも20km/h未満→20km/h以上に改善した箇所



緊急事態宣言時に渋滞が緩和した箇所のうち、交通量の減少率が最も小さい湯川交差点を対象箇所を選定

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)

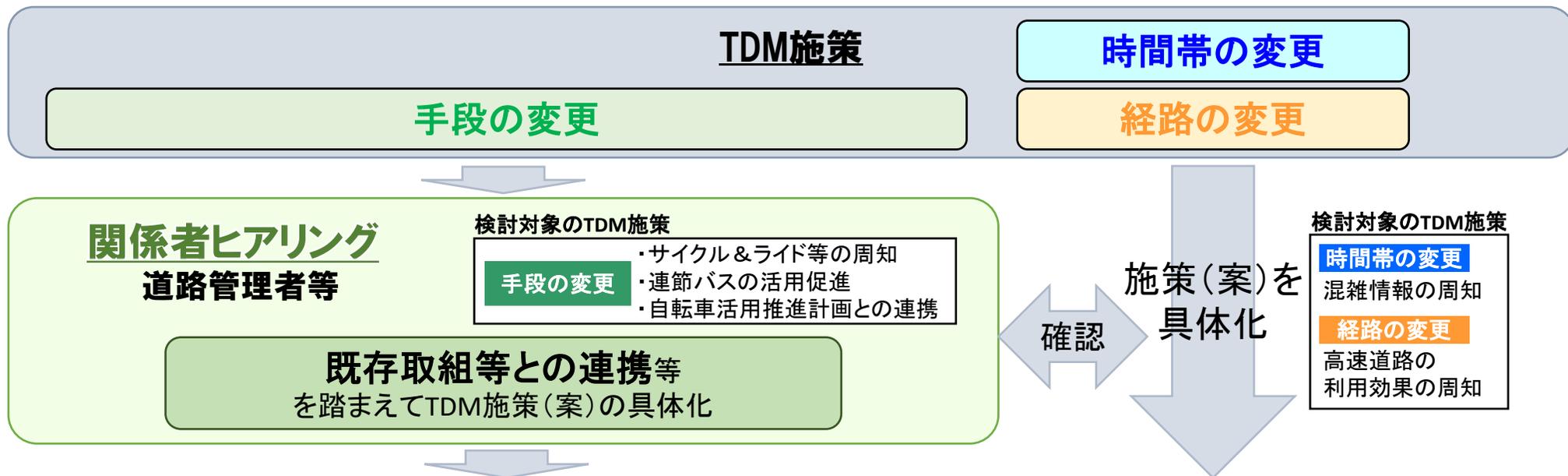
※センサス対象道路を対象に、朝ピーク時で集計



5. 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)TDM施策の実施方針

- 今年度実施するTDM施策について、道路管理者等の既存取組等との連携を踏まえて施策を具体化し、実施方針を整理した。
- 今年度のTDM施策は「手段の変更」「時間帯の変更」「経路の変更」を「広報」により促進することとする。



TDM施策の実施方針

既存取組と連携し、広報により、道路利用者へ施策の周知を行う

	TDM施策	実施方針	広報内容の例
今年度のTDM施策は、「手段の変更」「時間帯の変更」「経路の変更」を『広報』により促進し、試行期間を設けて、期間中の賛同企業を募集。	手段の変更	既存取組を周知	連節バス、自転車通勤 (サイクル&ライド、連節バス、自転車通行空間、シェアサイクル) ピーク時の短縮時間 高速道路利用時の短縮時間
	時間帯の変更	混雑情報の周知	
	経路の変更	高速道路の利用効果の周知	

} 広報

5. 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) 広報資料の作成

- 関係者ヒアリングを踏まえて掲載内容を精査し、広報資料を作成。
- 全体に対して広くメリットを周知するための「全体版」、該当者が多い流動(OD)に対してより具体的なメリットを周知する「特定流動版」の2種類を作成。
- なお、特定流動版は、道路利用者アンケートの結果から湯川交差点通行者のうち、特に多い流動(OD)、6パターンを対象とした。

< 広報資料 >

全体版

湯川交差点通行者全体に対して
共通するメリットを掲載

渋滞でお困りの方

通勤方法、見直しませんか？

オススメ1

通勤手段を見直すと、通勤時間に運動出来て、移動中も安全・快適！

オススメ2

通勤時間帯を見直すと、渋滞緩和でイライラ軽減！

オススメ3

通勤ルートを見直すと、渋滞回避で運転もラクラク！

公共交通・自転車だといいことたくさん！

安全・安心

交通事故のリスクが減り、安全に通勤！

約99%減

時間の有効活用

運転による疲労がなく、読書や休憩でリラックス！

約65分 → 約45分

健康増進

自転車通勤だと通勤中に運動ができて健康的！

約30分 → 約10分

環境に優しい

CO2排出量を抑え地球温暖化防止に貢献！

約60~85%減

鉄道とバスが連携し、乗り継ぎ利便性向上！

北九州市では毎週水・金曜日はノーマイカーデー
"通勤見直し"にご協力ください！

特定流動版
(葛原・沼・吉田 → 小倉都心)

流動に特化して
より具体的なメリットを掲載

通勤方法、見直しませんか？

葛原・沼・吉田 から 小倉 方面へ通勤されている方へ 提案です！

オススメ1

通勤手段を見直すなら連節バスが早くて快適！

オススメ2

通勤時間帯を見直すと、渋滞緩和でイライラ軽減！

オススメ3

通勤ルートを見直すと、渋滞回避で運転もラクラク！

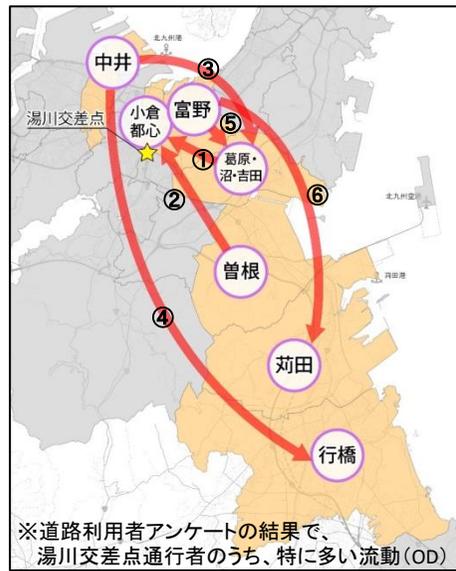
連節バスだとこんなに早い！

約65分 → 約45分

連節バスなら通常路線バスより約20分早い！

北九州市では毎週水・金曜日はノーマイカーデー
"通勤見直し"にご協力ください！

< 特定流動版の対象流動 >



方向		特定流動版の対象流動(OD) ※湯川交差点通行者のうち、特に多い流動(道路利用者アンケート)
国道10号	上り	① 葛原・沼・吉田 → 小倉都心 ② 曾根 → 小倉都心
	下り	③ 中井 → 葛原・沼・吉田 ④ 中井 → 行橋市
従道路(県道264号)		⑤ 富野 → 葛原・沼・吉田 ⑥ 富野 → 苅田町

5. 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) 効率的な広報の実施に向けた取組み(企業アンケート:TDM施策に関する意向確認)

- TDM施策実施には、通勤先である企業の協力が重要なため、**協力意向確認を目的とした企業アンケート調査を実施。**
- 調査対象は、道路利用者アンケートの結果より湯川交差点通行者の主な通勤先として確認された「小倉都心」「葛原・沼・吉田」「苅田」「行橋」に立地する企業、**計345社**とした。
- 回答いただいた企業150社の内、**約3割(49社)**がTDM施策に関して**協力意向がある**ことを確認。

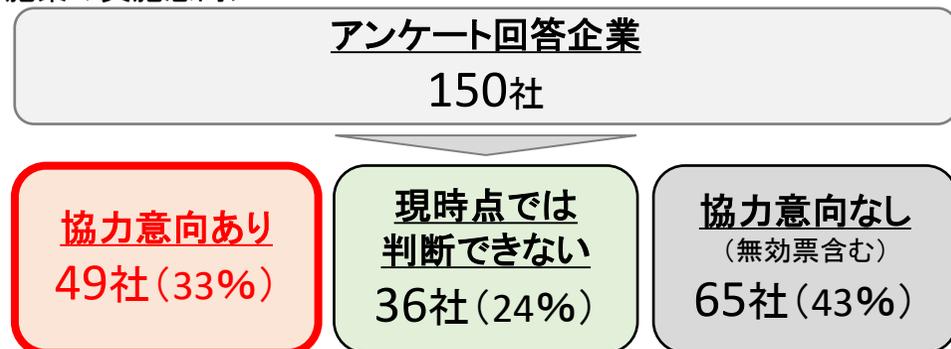
<企業アンケートの概要>

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・TDM施策への協力に関する意向の確認 ・従業員の通勤状況や社内制度の確認
配布方法	郵送配布
調査対象	小倉都心、葛原・沼・吉田、苅田、行橋に立地する企業 計345社 (321社※1+24社※2) ※1: 従業員数20名以上の企業を対象 ※2: 既に北九州市のノーマイカーデー等に参加している企業
回答期間	令和3年12月20日(月) ~ 令和4年1月14日(金) (合計: 25日間)
設問内容	①従業員の通勤状況 (マイカー通勤の可否等) ②通勤に関する社内制度の有無 (通勤手当、公共交通を推進している等) ③勤務形態に関する社内制度の有無 (時差出勤の可否等) ④TDM施策への意向

<企業アンケートの調査対象・回収状況>



<TDM施策の実施意向>



5. 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) 効率的な広報の実施に向けた取組み(企業ヒアリング:TDM施策に関する意見交換)

- 企業アンケートにて詳細な説明を希望した企業等に対して、TDM施策に関する詳細説明および意見交換のためのヒアリングを実施。
- ヒアリングを実施した17社の内、7社はTDM施策への協力意向を確認。
- アンケートおよびヒアリングの結果、対象企業全体のうち約4割(56社)がTDM施策に関して協力意向があることを確認。

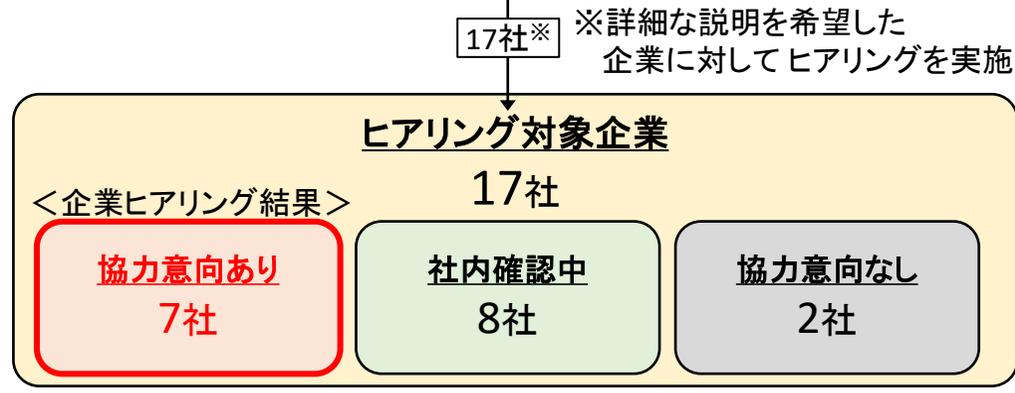
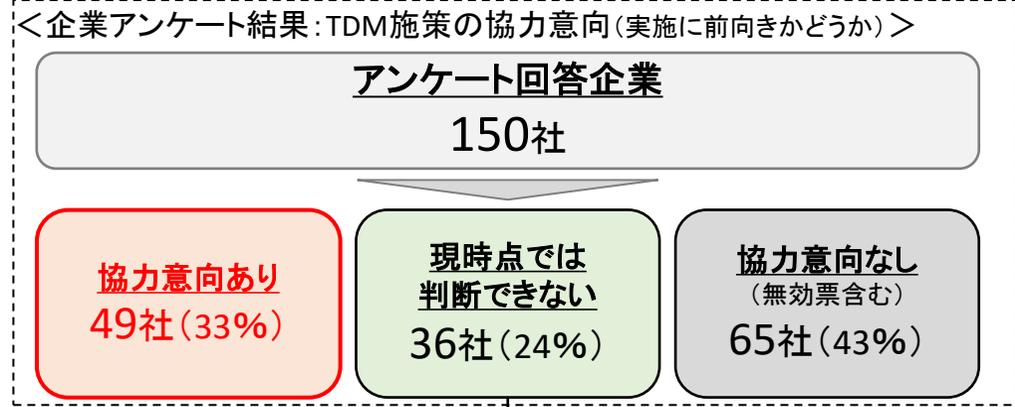
<企業ヒアリングの概要>

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・TDM施策の詳細説明および意見交換 ・具体的な従業員の通勤状況や社内制度の確認(湯川交差点の通行者数、社内制度の使われ方等)
調査手法	対面 / WEB
調査対象	企業アンケート時に具体的な説明を希望した企業等 17社
調査期間	令和4年1月10日(月) ~ 令和4年1月28日(金) (合計:18日間)

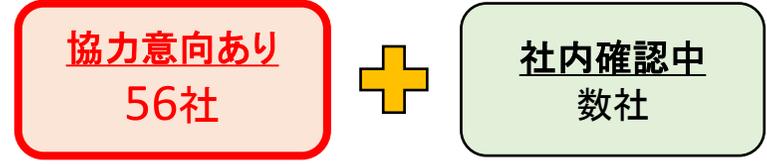
<参考:企業ヒアリングで得られたTDM施策実施への課題等>

- 全般
 - ・広報資料を使った従業員への周知は可能
- 時間帯の変更
 - ・緊急事態宣言時には時差出勤を活用
 - ・仕事の効率低下等のため、日常的な時差出勤は未実施
- 交通手段の変更
 - ・事業所が駅やバス停から離れているため、公共交通を利用しにくい
 - ・事故や保険等の問題から自転車通勤は認めていない
- 経路の変更
 - ・ガソリン代を支給しているが、追加で高速料金まで支給することは難しい

<企業ヒアリング結果>



<企業アンケート・企業ヒアリング結果>



5. 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)今後の進め方・効果検証方針

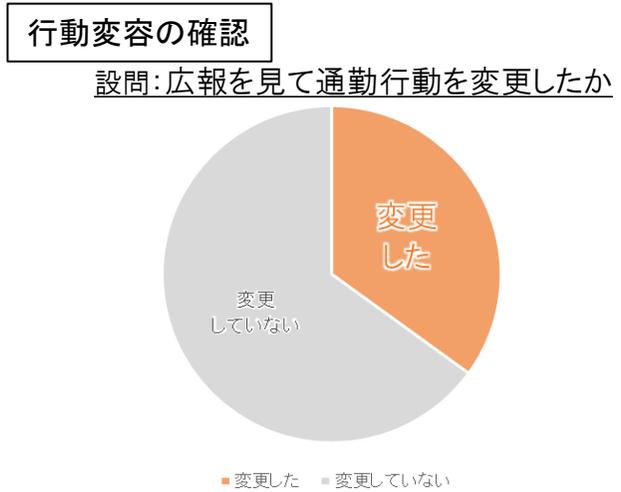
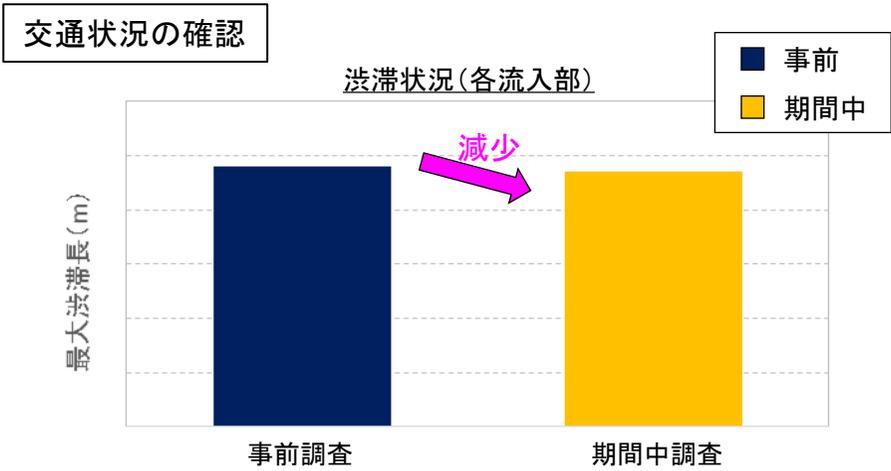
- 今後の進め方として、新型コロナウイルスの感染状況を鑑みながら、**TDM施策の試行期間を周知し、TDM施策への賛同企業を募集。**賛同企業に対して広報資料を配布し、従業員の方への取組周知を依頼。
- 効果検証としては、**渋滞状況や交通量の変化を確認する交通実態調査等を実施すると共に、TDM施策による行動変容を確認するアンケートを実施する。**

＜今後のスケジュール(案)＞

		3月	4月
1. 賛同企業の募集		募集期間: R4年3月9日～3月25日 ➔	
2. TDM試行期間※			試行期間: R4年4月4日～4月28日 ➔
3. 効果検証	交通状況の確認		● 交通実態調査
	行動変容の確認		● アンケート調査
[参考] 緊急事態宣言等発令時期(R4.3.11時点)		[福岡県]まん延防止等重点措置 令和4年1月27日～令和4年3月6日 ➔	

※試行期間は、新型コロナウイルス感染者数および緊急事態宣言、まん延防止等重点措置を踏まえ、スケジュールや実施可否を調整する場合もある。

＜効果検証結果のイメージ＞



6. 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。
- R4年夏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