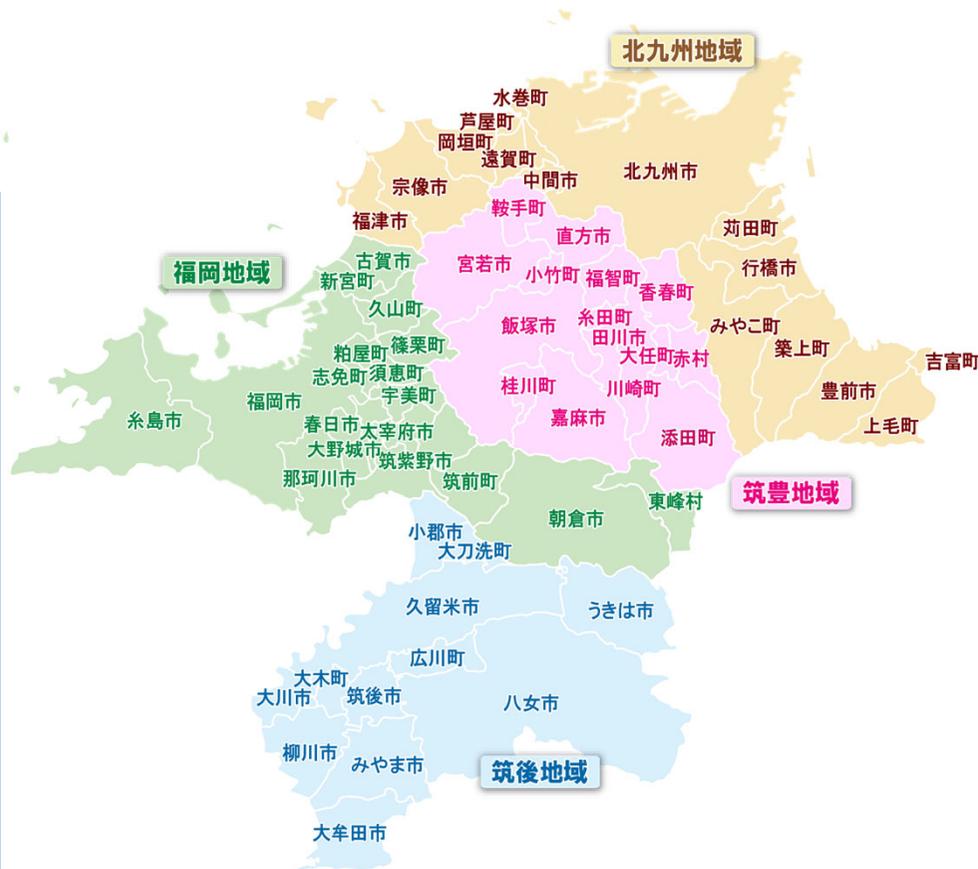


令和4年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会

◆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】	11
4. 今後の渋滞対策の方向について【報告】	18
5. 大型商業施設開業の影響【報告】	27
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】	30
7. 災害交通マネジメント【報告】	41
8. 今後の進め方【報告】	42



令和4年8月8日(月)

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〕

H24.6
 ↓
 H25.1

H24年度 第1回/第2回 福岡県交通渋滞対策協議会
 パブリックコメントの実施 (一般道路)(高速道路)
 H24年度 第3回 福岡県交通渋滞対策協議会
 主要渋滞箇所の公表

〔協議内容〕

- 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
 (福岡・筑後地域:141箇所、北九州・筑豊地域:40箇所)
 高速道路10箇所、都市高速道路14箇所 (H25.1)

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
 ↓
 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～R1年度 福岡県交通渋滞対策協議会・ワーキング会議)

- 今後の渋滞対策の方向性
- 主要渋滞箇所の解除方法(案)
- 主要渋滞箇所のフォローアップ ※一般道路4箇所解除(R1)
 (福岡・筑後地域:4箇所)

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

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
 ↓
 R3.8

R2年度 第2回 福岡県交通渋滞対策協議会 作業部会
 R2年度 第4回 福岡県交通渋滞対策協議会
 R3年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会 作業部会
 R3年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会

- 渋滞対策の取り組み状況
- 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

R4.3

R3年度 第2回 福岡県交通渋滞対策協議会 作業部会
 R3年度 第2回 福岡県交通渋滞対策協議会

- 渋滞対策の取り組み状況 ※一般道路2箇所解除(R3)
 (北九州・筑豊地域:2箇所)
- 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

R4.7

R4年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会 作業部会

R4.8

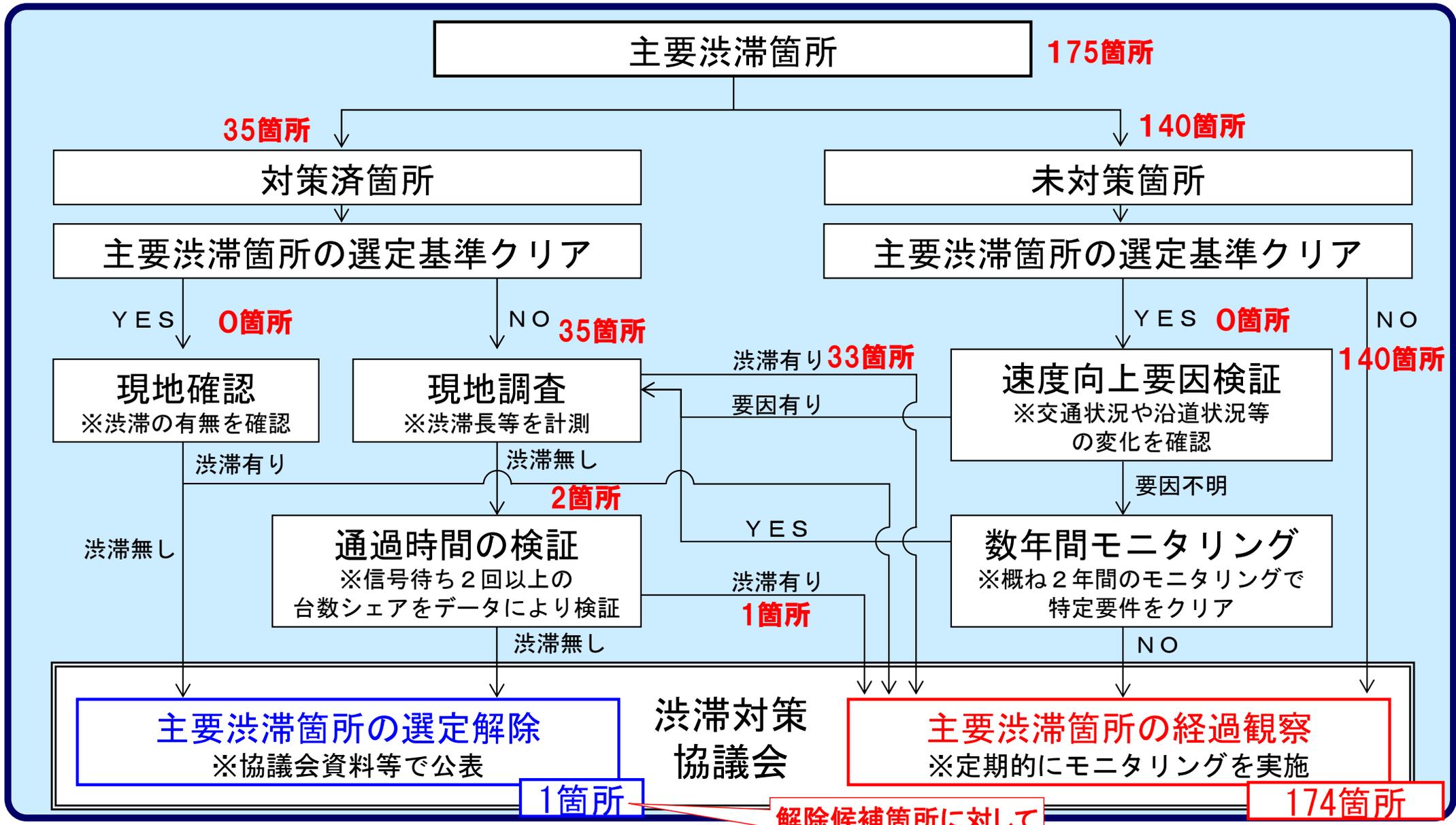
R4年度 第1回 福岡県交通渋滞対策協議会

- 渋滞対策の取り組み状況
- 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の進め方

- 主要渋滞箇所の解除については、最新の交通データ (R3.10.1-R3.12.26) や現地状況等を確認し、箇所毎に協議会で判断。
- R4年度は、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1箇所について、以下フローに加えて追加検証を実施。**



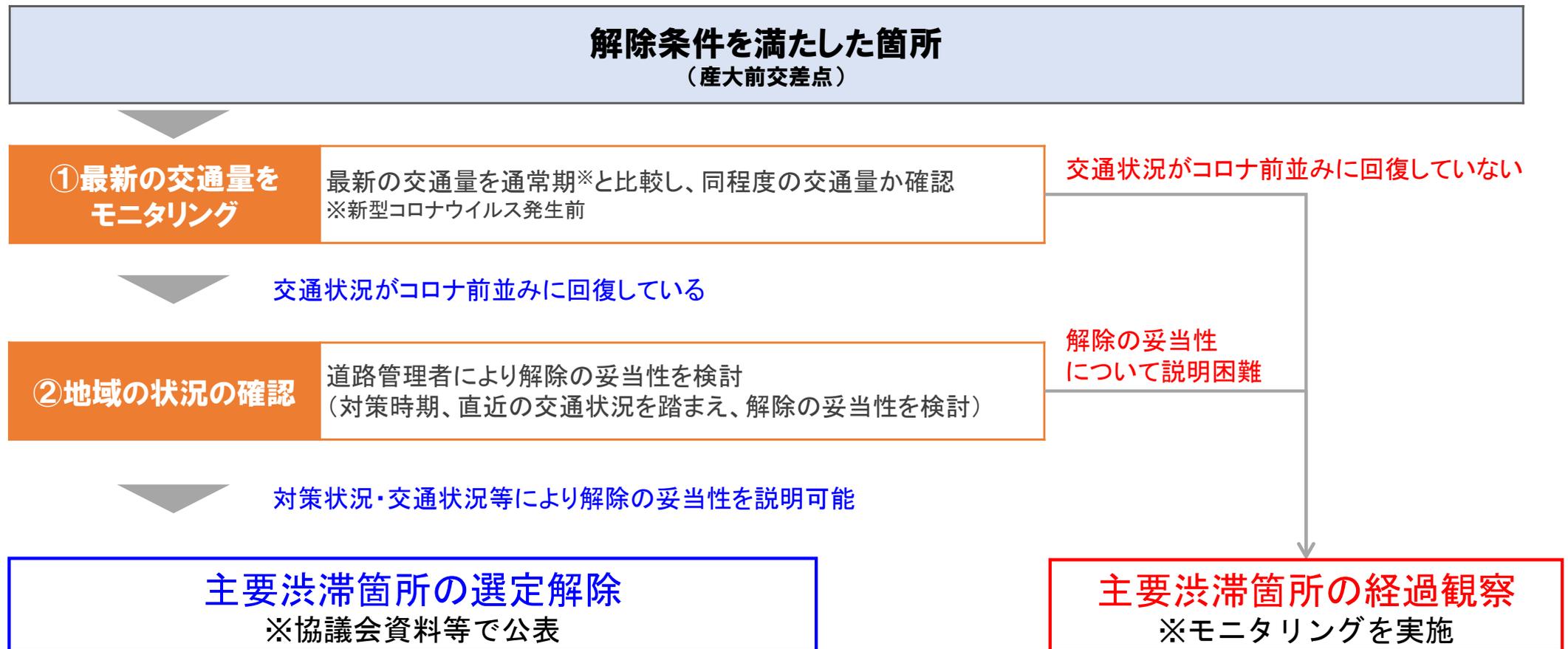
※R3年度は、新型コロナウイルスの影響（緊急事態宣言等）により交通量が通常期と異なる期間があったため、交通状況がコロナ前並に回復している期間（R3.10～R3.12）のデータを用いて、フォローアップを実施。

解除候補箇所に対して追加検証を実施

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

○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、下記の追加検証(交通量、地域実情を踏まえた検証)を実施。



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福岡地域: 14箇所)

○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**平均速度が向上**した方向もあるが、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**。

○追加検証を行った結果、「**産大前**」は**主要渋滞箇所の指定から解除**する。

▼H25.1～R3.3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(福岡地域: 14箇所)

エリア	交差点名	事業名	整備時期	管理者	方向	路線名	効果期待方向	①選定時			②最新			現地状況
								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	
福岡	産大前	博多バイパス開通	H30.3	福岡国道	北	市道等	-	14.3	13.3	15.8	7.3	6.3	6.8	渋滞無し
					西	国3	○	13.0	23.4	27.2	24.8	25.5	29.4	
					東	国3	○	19.9	9.1	9.3	19.7	19.7	19.5	
福岡	香椎参道口	博多バイパス開通 信号現示改良	H30.3 R2.1	福岡国道	北	国3	○	20.1	14.3	17.4	13.6	11.3	15.6	渋滞有り
					北西	市道等	-	7.4	4.8	5.2	7.7	6.0	7.4	
					東	主24	○	4.9	4.3	4.0	8.1	7.1	6.7	
福岡	香椎浜団地入口	博多バイパス開通	H30.3	福岡国道	北西	市道等	-	8.8	8.3	7.9	10.8	5.8	7.7	渋滞有り
					北東	国3	○	10.8	8.9	13.3	13.2	18.1	16.4	
					南西	国3	○	19.5	14.4	16.4	27.2	15.5	18.0	
福岡	六本松	交差点改良(右折レーン増設、路面カラー化、右折進入レーン2車線化)	R1.11	福岡国道	南東	市道等	○	7.2	6.0	5.0	9.3	9.6	10.7	渋滞有り
					北東	国202	○	3.7	6.6	5.2	12.9	6.8	10.3	
					西	市道等	-	18.2	17.1	16.9	11.4	14.5	16.9	
福岡	今宿大塚	交差点改良(右折レーン増設) 交差点改良(直進レーン増設)	H30.3 R3.6	福岡国道	北	国202	-	9.4	13.5	13.4	11.4	10.1	8.9	渋滞有り
					西	国202	○	9.2	12.6	12.7	21.7	23.2	19.7	
					東	国202	○	7.7	10.1	8.2	17.9	15.8	20.2	
福岡	宝町	(都)那珂川宇美線開通	H27.4	福岡県	南	市道等	-	-	-	-	-	-	今後調査予定	
					北西	主31	-	16.4	14.5	14.8	20.8	10.1		17.3
					北東	主56	○	3.3	2.7	5.1	6.9	6.1		8.0
福岡	(板)中	飯塚大野城線(バイパス)開通	H27.3	福岡県	南西	主56	○	3.8	4.6	3.0	5.2	7.1	7.1	今後調査予定
					南東	主31	-	11.9	11.8	10.4	15.2	9.6	11.4	
					北西	主60	-	18.1	14.5	17.3	17.3	14.9	17.9	
福岡	野芥	交差点改良(右折レーン設置) 交差点改良(右折レーン延伸)	H29 H30.3	福岡市	北東	主60	○	5.0	4.8	6.0	7.4	8.8	12.7	渋滞有り
					南西	市道等	○	7.7	5.3	7.9	13.5	11.9	17.7	
					南東	県574	-	9.8	7.1	10.2	6.5	10.2	12.4	
福岡	野芥	交差点改良(右折レーン設置) 交差点改良(右折レーン延伸)	H29 H30.3	福岡市	北	国263	-	12.5	11.8	12.3	14.5	11.4	13.3	渋滞有り
					西	主49	○	7.6	7.4	10.6	4.8	6.4	9.6	
					東	主49	○	18.4	17.2	22.5	12.0	8.7	17.3	
福岡	和臼	交差点改良(区画線による右折アプローチ設置)	R2.3	福岡市	南	国263	-	14.5	21.5	24.8	10.5	20.0	24.1	渋滞有り
					北	国495	-	18.6	16.5	16.8	14.4	12.4	14.0	
					西	主59	○	9.1	10.9	10.6	6.4	5.8	7.4	
福岡	呉服町	信号現示改良(右折車両分離方式信号)	H25.12	福岡市	東	市道等	○	-	-	-	-	-	-	渋滞有り
					南	国495	-	22.3	11.7	15.8	21.7	12.9	15.2	
					北西	主44	○	10.7	8.5	9.4	9.8	10.4	11.3	
福岡	小笹	交差点改良(区画線による右折アプローチ設置) 信号現示改良	H29.2 H28.7	福岡市	北東	市道等	-	8.4	6.7	9.9	11.0	6.6	10.6	渋滞有り
					南西	市道等	-	7.0	4.2	6.6	15.8	8.7	12.7	
					南東	主43	○	13.2	8.4	11.5	12.1	11.1	9.8	
福岡	早良口	信号現示改良(歩車分離式信号設置)	H28.1	福岡市	北	市道等	-	11.1	9.0	13.1	7.4	6.3	9.5	渋滞有り
					西	市道等	-	7.4	9.2	10.5	10.2	5.5	6.6	
					北東	県555	-	9.7	9.4	8.3	6.1	6.0	7.2	
福岡	早良口	信号現示改良(歩車分離式信号設置)	H28.1	福岡市	南	県555	○	12.0	5.5	7.6	9.8	7.7	9.9	渋滞有り
					北	市道等	-	-	-	-	7.2	8.6	7.2	
					西	市道等	-	4.0	7.0	6.6	5.0	7.0	6.9	
福岡	弓田	交差点改良(右折レーン延伸) 信号現示改良	H29.11	福岡市	東	市道等	○	8.6	13.4	15.5	13.8	10.5	13.6	渋滞有り
					南	県558	○	4.3	6.2	6.8	4.5	4.5	5.6	
					北西	市道等	-	13.2	11.2	12.1	13.4	11.5	13.0	
福岡	脇山	信号現示改良(右折車両分離方式信号設置)	H30.3	福岡市	北東	市道等	-	8.6	8.6	11.2	7.5	7.2	9.8	渋滞有り
					南西	市道等	○	3.1	5.6	5.7	4.6	5.4	8.8	
					南東	市道等	-	10.0	10.7	12.3	11.1	10.0	13.0	
福岡	脇山	信号現示改良(右折車両分離方式信号設置)	H30.3	福岡市	北	市道等	-	10.2	5.6	5.4	7.4	4.6	5.2	渋滞有り
					西	市道等	-	18.5	20.8	18.4	15.3	17.7	17.8	
					東	市道等	○	8.6	8.2	9.1	10.4	9.0	9.8	
福岡	脇山	信号現示改良(右折車両分離方式信号設置)	H30.3	福岡市	南東	市道等	○	14.9	10.7	14.3	8.8	8.3	8.2	渋滞有り

解除
(産大前)

データ: 選定時(H24.4～H24.8プローブデータ)、最新(R3.10.1～R3.12.26 ETC2.0プローブ情報)
※黄色網掛け箇所は、最新速度が20km/h未満の箇所を示す

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筑後地域:10箇所)

○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**平均速度が向上した方向もあるが、依然として選定基準(20km/h未満)に該当する方向が残存するため、選定基準をクリアしていない。**

▼H25.1～R3.3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(筑後地域:10箇所)

エリア	交差点名	事業名	整備時期	管理者	方向	路線名	効果期待方向	①選定時			②最新			現地状況
								平均速度 (km/h)			平均速度 (km/h)			
								平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H	平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H	
筑後	東町(1)	(都) 東合川野伏間線開通	H26.3	福岡国道	北	国3	○	9.8	8.9	7.2	11.4	7.5	9.4	渋滞有り
					東	国322	-	10.0	8.5	7.9	10.6	6.9	8.0	
					西	国209	-	19.7	9.2	7.8	14.2	7.9	11.8	
					南	国3	○	26.6	27.1	28.2	17.6	15.5	16.4	
筑後	一丁田	(都) 東合川野伏間線開通	H26.3	福岡国道	北	国3	○	8.3	8.2	8.4	18.1	12.5	17.2	渋滞有り
					北西	県753	-	15.9	9.4	11.5	10.3	6.1	14.2	
					東	県752	-	10.8	11.2	12.0	6.5	8.6	12.3	
					南	国3	○	20.5	17.6	18.8	15.1	13.0	16.1	
筑後	苅原	(都) 東合川野伏間線開通	H26.3	福岡国道	北	国3	○	15.0	12.7	13.8	15.1	13.0	15.3	渋滞有り
					西	県755	-	7.9	6.1	7.9	6.1	5.9	8.0	
					東	その他道路	-	10.2	6.5	10.8	6.5	8.4	10.8	
					東	その他道路	-	5.2	8.6	9.9	6.5	8.4	10.8	
筑後	上津荒木	(都) 東合川野伏間線開通	H26.3	福岡国道	北	国3	○	12.4	10.7	11.0	9.2	11.8	10.4	渋滞有り
					西	その他道路	-	7.8	6.2	5.6	8.3	7.9	7.7	
					東	その他道路	-	-	-	-	7.4	5.6	5.7	
					南	国3	-	5.5	7.2	7.5	9.3	10.3	11.0	
筑後	川瀬	交差点改良(右折レーン延伸)	R2.2	福岡国道	北西	国3	○	15.5	13.4	18.8	19.4	17.2	25.2	渋滞有り
					西	主84	-	5.3	1.0	6.5	7.8	7.3	8.0	
					東	主84	-	12.5	10.1	18.3	14.3	7.8	16.7	
					南東	国3	-	33.1	29.9	36.0	21.3	17.4	32.6	
筑後	納楚	八女筑後バイパス開通	H25.5	福岡国道	北西	国3	○	26.6	16.2	18.8	26.8	19.8	20.6	渋滞有り
					北東	県795	○	30.2	20.9	23.4	20.8	12.5	18.4	
					西	主96	-	28.0	11.7	19.4	21.0	15.2	18.7	
					南東	国3	-	13.9	13.1	14.0	16.9	14.5	14.9	
筑後	中原	有明海岸道路(大川東IC~大野島IC)開通	R3.3	福岡国道	北西	国208	○	28.6	12.9	21.4	15.8	14.8	17.4	渋滞有り
					北東	国442	-	2.4	2.2	2.3	6.5	3.7	5.0	
					南西	市道等	-	40.7	5.3	7.8	7.4	6.3	7.3	
					南東	国208	○	21.7	19.1	19.9	20.0	16.5	19.1	
筑後	船津町	交差点改良(右折レーン延伸)	R3.2	福岡国道	北	国208	○	42.6	33.5	28.3	35.4	23.0	23.0	渋滞有り
					西	県787	-	13.1	4.5	8.8	11.2	7.2	8.2	
					東	県787	-	9.2	3.2	5.4	9.1	5.3	6.6	
					南	国208	-	20.5	17.6	14.5	18.5	14.0	13.9	
筑後	神代橋南	(主) 久留米筑紫野線(神代橋工区)開通	H30.3	福岡県	北	主53	○	-	-	-	24.1	21.0	26.9	今後調査予定
					東	市道等	○	-	-	-	7.9	9.4	12.9	
					南	主53	-	-	-	-	33.5	32.7	36.0	
筑後	湯気の下	八女筑後バイパス4車線化	H27.3	福岡県	北西	主15	○	17.0	17.5	26.7	18.1	13.7	21.4	今後調査予定
					北東	市道等	-	25.7	29.8	27.8	24.6	22.4	26.1	
					南東	主15	○	14.2	7.4	10.2	13.3	10.6	12.7	
					南西	市道等	-	-	-	-	13.4	26.1	22.6	

データ: 選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(R3.10.1~R3.12.26 ETC2.0プローブ情報)
 ※黄色網掛け箇所は20km/h未満の箇所を示す

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北九州地域:11箇所)

○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**平均速度が向上**した方向もあるが、依然として選定基準(20km/h未満)に該当する方向が残存するため、**選定基準をクリアしていない**。

▼H25.1～R3.3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(北九州地域:11箇所)

エリア	交差点名	事業名	整備時期	管理者	方向	路線名	効果期待方向	①選定時			②最新			現地状況
								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	光岡	信号現示改良 (サイクル長の延長)	R1.12	北九州国道	北西	主92	-	33.3	19.3	15.8	22.5	22.0	13.1	渋滞有り
					西	国3	○	15.4	15.1	13.2	28.1	23.3	28.4	
					東	国3	○	12.2	11.8	11.3	19.8	16.9	19.1	
					南東	主92	-	15.7	13.7	14.2	11.9	11.0	7.4	
北九州	湯川	交差点改良 (右折1.5車線化)	H29.10	北九州国道	北	県264	-	6.7	7.9	13.3	15.5	12.0	14.0	渋滞有り
					北西	国10	-	28.7	26.3	24.6	11.3	10.8	11.1	
					南	国10	○	13.8	13.9	17.3	18.6	18.0	28.1	
北九州	横代	交差点改良(右折レーン延伸) 信号現示改良(右折直進分離信号機の導入)	R2.11 R2年度	北九州国道	北東	国10	-	8.4	4.1	7.5	10.7	8.4	12.6	渋滞有り
					西	市道等	-	12.5	10.7	14.6	21.9	15.3	18.9	
					東	国10	○	14.6	12.3	14.3	13.7	13.2	15.0	
					南西	市道等	-	8.4	7.5	9.5	6.5	5.1	7.6	
北九州	貫	交差点改良 (直進レーン延伸・設置)	H31.2	北九州国道	北	国10	○	9.6	20.2	24.8	12.3	16.2	20.1	渋滞有り
					北東	県256	-	9.2	13.3	13.1	6.7	5.6	8.2	
					南西	県256	-	13.1	13.7	13.7	10.0	8.3	9.4	
					南東	国10	○	13.2	15.5	15.6	13.3	14.4	14.3	
北九州	バイパス朽網	交差点改良 (左折レーン設置・右折レーン改良(位置変更))	H27.2	北九州国道	北西	主25	○	5.6	5.9	3.8	14.7	15.3	15.2	渋滞有り
					西	国10	○	6.9	8.3	12.1	9.9	11.6	16.7	
					東	主25	-	27.9	23.6	28.2	27.5	12.6	27.3	
					南	国10	-	9.6	10.3	6.7	14.6	12.1	14.7	
北九州	行事	行橋インター関連開通	H26.3	北九州国道	北	国201	○	23.5	20.4	26.7	29.7	24.5	28.1	渋滞有り
					西	国201	○	4.4	4.1	5.2	8.1	6.2	7.3	
					南	主28	-	9.4	8.7	10.0	15.3	12.1	14.3	
北九州	新町	交差点改良 (右折レーン延伸)	H25.5	北九州国道	北東	国201	-	29.8	34.3	35.8	25.9	33.5	34.1	渋滞有り
					南西	国201	○	15.4	20.9	27.6	21.1	24.2	25.7	
					南東	主58	-	16.2	12.1	17.8	15.4	15.4	13.7	
北九州	中井	交差点改良(右折レーン設置) (都)日明渡船場線開通	H27 R3.4	北九州市	北西	国199	○	4.2	6.0	6.0	8.1	8.9	9.2	渋滞有り
					南西	市道等	○	7.7	6.1	7.8	11.9	8.8	12.1	
					南東	国199	○	10.8	9.4	10.1	8.0	8.7	10.5	
					北東	市道等	○	10.9	10.1	14.4	12.1	9.0	11.6	
北九州	大里本町三丁目	交差点改良 (直左レーン設置)	H31.4	北九州市	北東	国199	○	16.1	15.5	14.5	22.4	23.8	25.6	渋滞有り
					南西	国199	-	28.1	20.5	25.3	29.6	24.0	28.1	
					南東	主71	-	5.1	4.4	5.5	6.1	6.1	7.7	
北九州	永犬丸五丁目	(都)引野永犬丸線開通	H26.3	北九州市	北	県281	-	15.5	9.9	12.5	20.6	10.7	12.5	渋滞有り
					北東	主48	○	34.1	23.7	27.3	19.2	20.4	22.4	
					南西	主48	-	12.9	18.5	20.2	15.8	15.9	18.0	
					南	県281	-	6.4	7.1	7.3	8.5	7.2	9.4	
北九州	神幸町	交差点改良 (右折レーン設置)	H30.12	北九州市	北	県264	-	44.7	34.3	55.2	15.0	22.7	23.1	渋滞有り
					西	市道等	○	13.6	20.4	18.9	12.9	8.9	14.8	
					東	市道等	-	34.6	28.2	30.5	17.9	21.4	23.4	
					南西	県264	-	6.0	13.7	11.7	13.0	8.8	10.2	

データ: 選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(R3.10.1~R3.12.26 ETC2.0プローブ情報)

※黄色網掛け箇所は20km/h未満の箇所を示す

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

(5) 対策済箇所のフォローアップ結果 【①国道3号 産大前交差点 (福岡市東区)】

- 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%未満である。
- 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、追加検証(交通量、地域実情を踏まえた検証)を実施。

【位置図】



【参考】信号現示

	主道路 (方向①②)	主道路 (方向①②) 右折	従道路 (方向③④)
青時間	97秒	7秒	31秒
青時間比	65%	5%	21%
サイクル長	150秒		

最新: R3.6.30(木) 7~9時
 ※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(R3.10.1-R3.12.26)
 ※現地調査: R4.6.30(木) 7~9時 ※通過時間: R3.10.1-R3.12.26 7~9時

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	国道3号 博多バイパス開通(H30.3)		市道等 対策無し	
平均速度	20km/h以上 	20km/h未満 	20km/h未満 	データなし
現地調査	渋滞無し 最大滞留長: 260m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 260m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 20m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 20m 最大渋滞長: 0m
通過時間	5%未満 	5%未満 	5%未満 	データなし

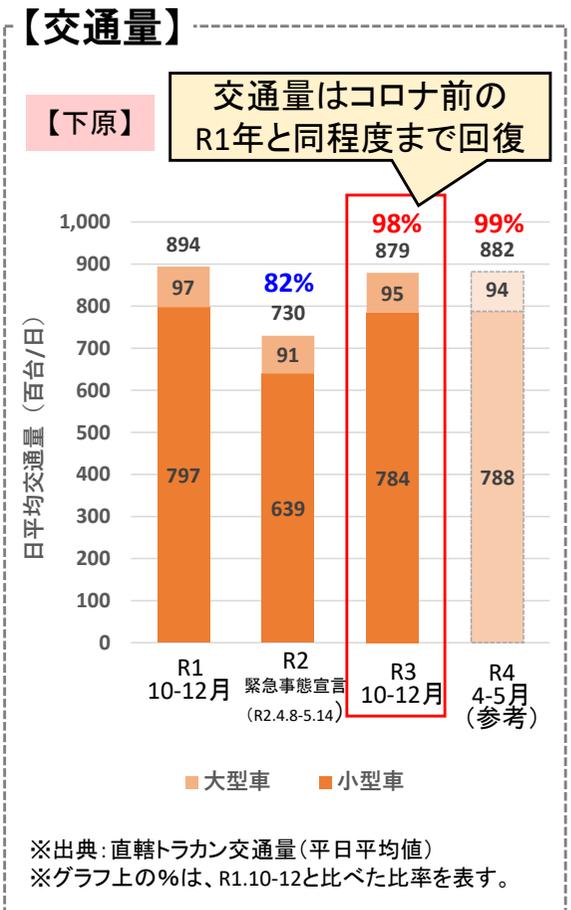
解除候補 → 追加検証を実施

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

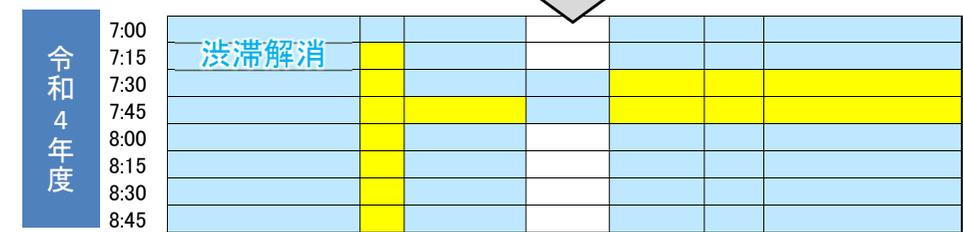
(5) 対策済箇所のフォローアップ結果【①国道3号 産大前交差点(福岡市東区)】

○産大前交差点周辺のR3年(R3.10~12)の交通量は、コロナ前のR1年(R1.10~12)と比べて、**ほぼ同程度(98%)まで回復**。
 ○博多バイパス開通直後(R1)のフォローアップ調査時には、国道3号上り方面において、バイパス北出口交差点を起点とする「先詰まりによる交通渋滞」が発生していたが、R2年(R2.2)のバイパス北出口交差点の信号現示改良などにより、**先詰まりによる交通渋滞が解消していることが確認されたため、「主要渋滞箇所の指定から解除」**する。

追加検証結果(産大前交差点)



バイパス北出口交差点の信号制御を変更(R2.2)
 これにより、先詰まりが解消し、上り方面の渋滞が解消



令和元年度



令和4年度

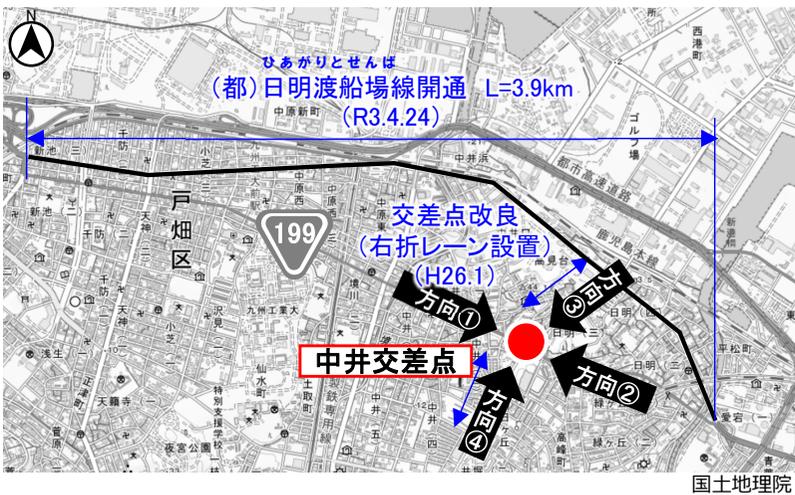


2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて【協議・報告】

(5) 対策済箇所のフォローアップ結果【②国道199号 中井交差点(北九州市小倉北区)】

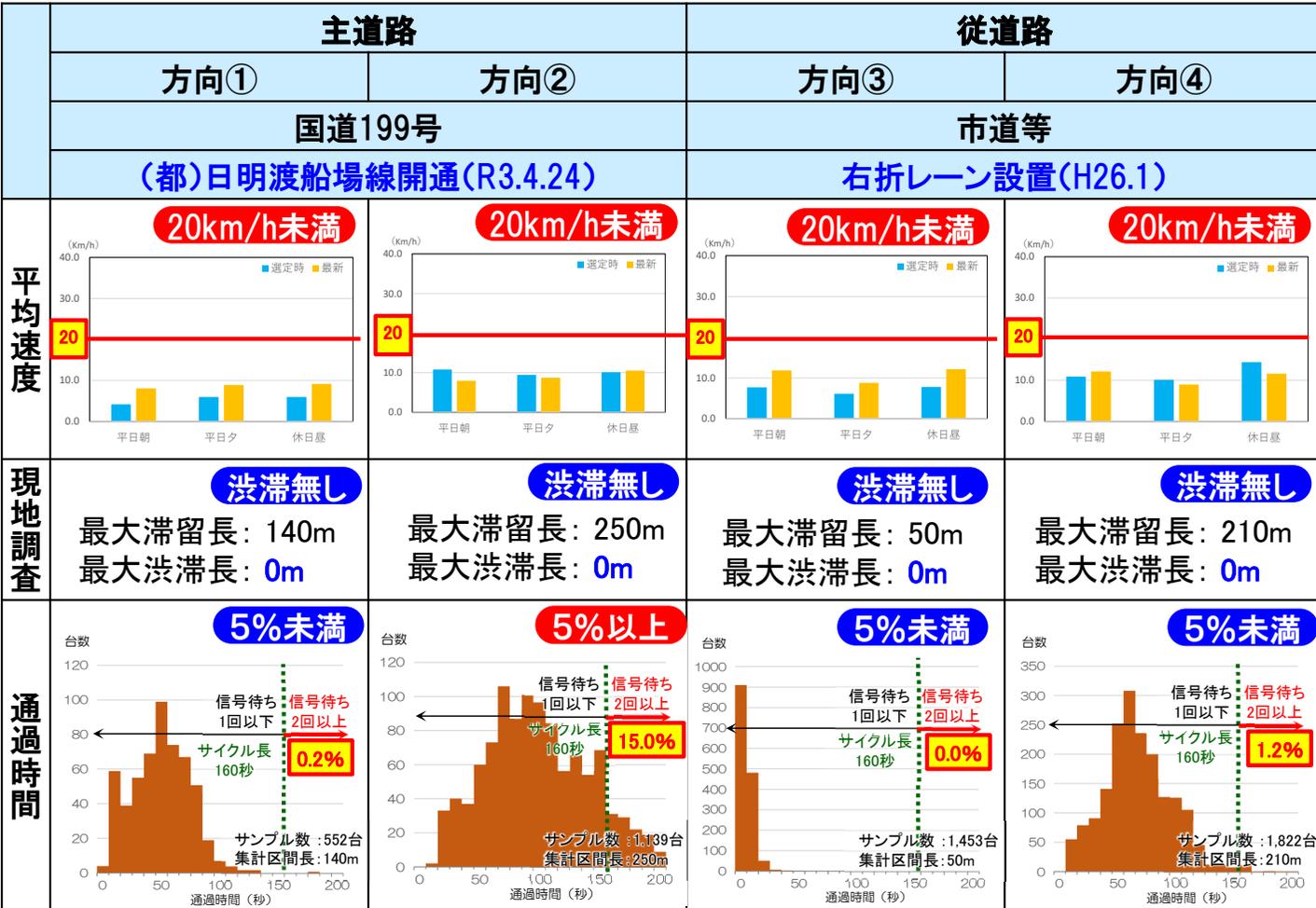
- H26.1に右折レーンが設置され、R3.4.24に日明渡船場線が開通。
- 主道路および従道路ともに現地調査にて**渋滞は確認されない**。
- 主道路(方向②)で、信号待ち2回以上の割合が5%以上であるため、“経過観察”とする

【位置図】



【フォローアップ結果】

※平均速度: 選定時(H24.4-H24.8)、最新(R3.10.1-R3.12.26)
 ※現地調査: R4.6.28(火)8~9時 ※通過時間: R3.10.1-R3.12.26 平日7~9時



【参考】信号現示

	主道路 (方向①②)	主道路 (方向①②) 右折	従道路 (方向③④)
青時間	65秒	15秒	65秒
青時間比	41%	9%	41%
サイクル長	160秒		

最新: R4.6.28(火) 8~9時

※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

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

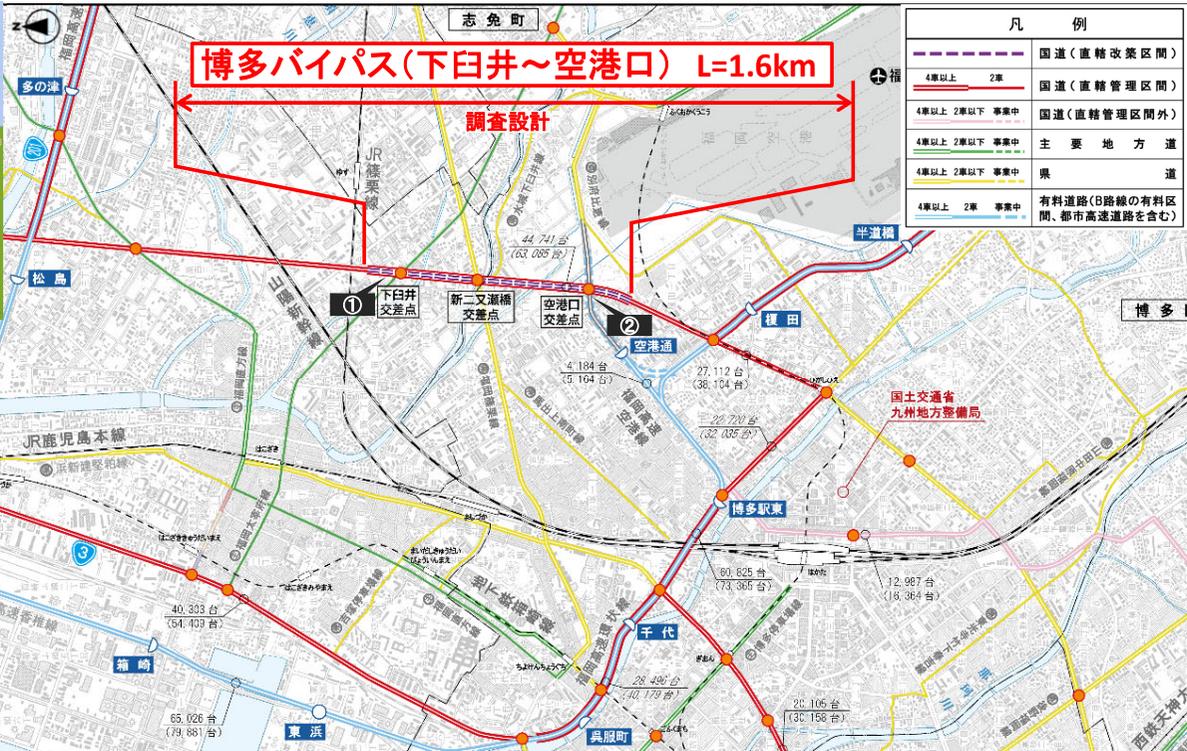
しも うすい

(1) 国道3号 博多バイパス(下臼井～空港口) / 福岡国道事務所・・・令和4年度より新規事業化

- 国道3号博多バイパス(下臼井～空港口)は、福岡市北東部に位置し、交通環境(渋滞)の改善を目的とする道路。
- 立体化により信号交差点を回避できるため、渋滞緩和効果に期待。

● 整備概要

【位置図・平面図】



① 寺分高架橋より終点側を望む(R3.10時点) 至 福岡市



② 博多駅側より福岡空港側を望む(R3.10時点) 至 北九州市



整備後



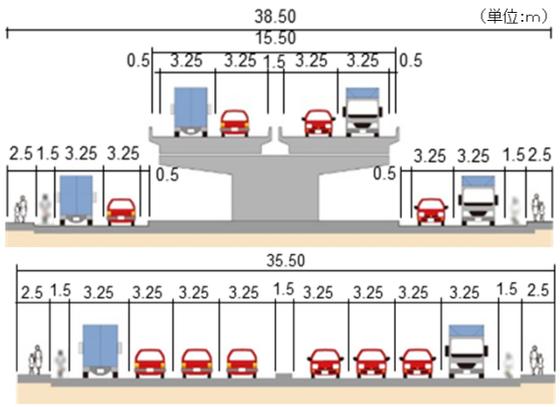
主要渋滞箇所

標準横断面

<立体化区間>
【計画】平面:4車線
立体:4車線
(計 8車線)

<平面区間>
【計画】平面:8車線

道路規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車線数	8車線



3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

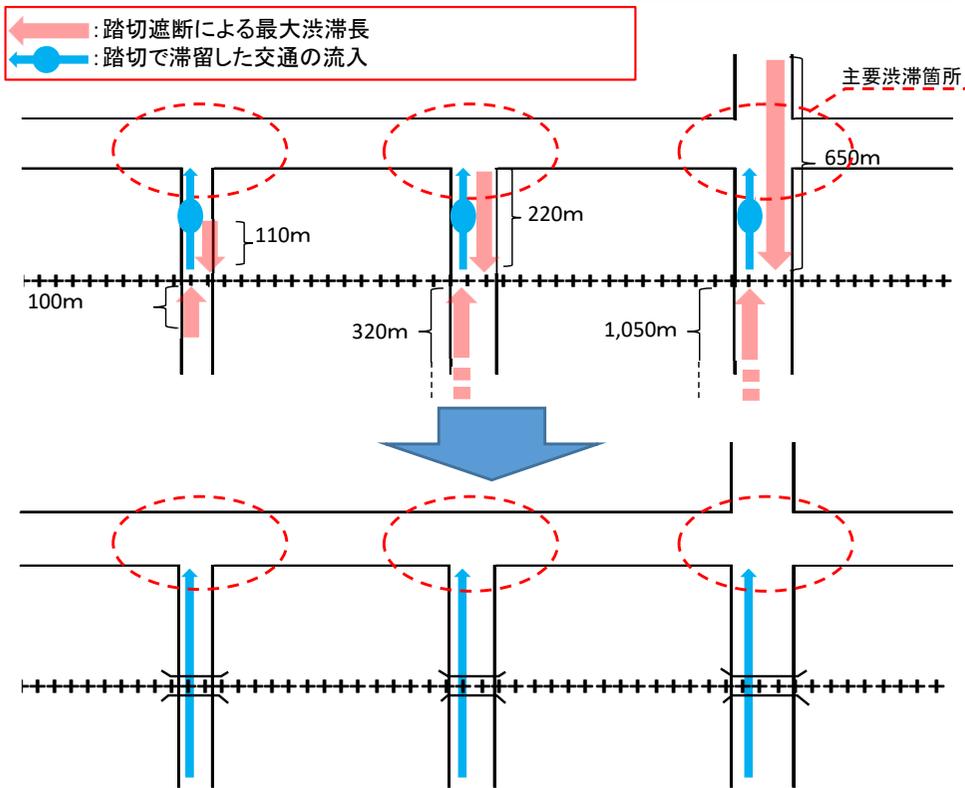
(2)西鉄天神大牟田線連続立体交差事業(春日原～下大利)/福岡県・・・事業中

対策概要: 鉄道の立体交差化を行うことで鉄道により分断された市街地を一体化するとともに、踏切遮断による渋滞を解消することで近接する主要渋滞箇所の混雑緩和に寄与することが期待される。

西鉄天神大牟田線(春日原～下大利)連続立体交差事業の概要

【事業概要】

- 事業内容 : 連続立体交差
- 所在地 : 大野城市栄町一丁目～大野城市下大利三丁目
- 整備延長 : 約3.3km(福岡県事業区間)
- 踏切除却 : 12箇所(福岡県事業区間)



【想定される効果と影響】

- ・踏切遮断による渋滞が解消されることにより主要渋滞箇所の混雑緩和に寄与することが期待される。
- ・踏切部での交通の滞留がなくなり、主要渋滞箇所となっている交差点への流入が平準的となることが期待される。
- ・踏切遮断の解消により当該交差点に流入する交通量が増加し渋滞状況に影響する可能性も考えられる。

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

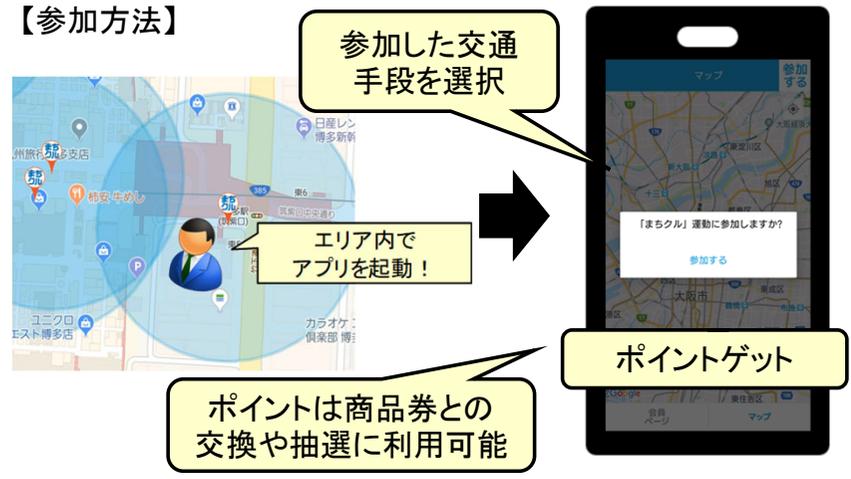
(3) ソフト対策実施事例：モビリティマネジメント / 福岡市・福岡国道事務所等・・・継続して実施中

○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を実施。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。

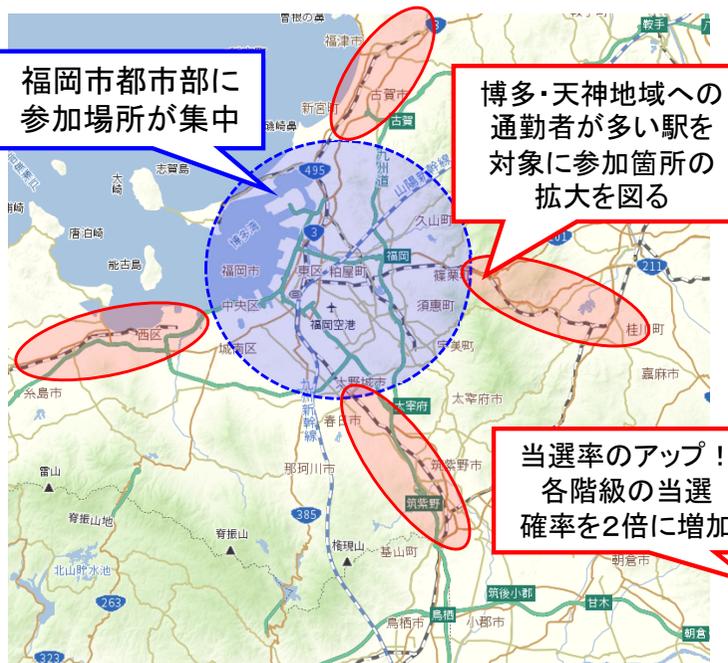
●今年度の実施方針「まち歩かんね、クルマ減らさんね運動」

【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

【これまでの経緯】
 ●令和2年度より**通年運用**を開始
 ※令和2年11月2日～：スマホアプリを用いた取組に切替
 ※令和4年1月6日～：参加箇所の拡大（鉄道駅7駅→66駅）
 （まちクル運動の参加可能場所を拡大）



I. 必要な箇所への参加場所拡大



II. まちクル運動ポイント活用の改善

階級	特典(R3)	特典(R4~)
新人会員 	0～99pt (会員数: 2,647)	運動1回/5pt アタリ: 1,000円の商品券 (当選率1%)
中級会員 	100～299pt (会員数: 17)	運動1回/5pt アタリ: 1,500円の商品券 (当選率1%)
上級会員 	300pt～599pt (会員数: 1)	運動1回/5pt アタリ: 2,000円の商品券 (当選率1%)
マスター会員 	600pt～ (会員数: 0)	運動1回/5pt アタリ: 2,000円の商品券 (当選率2%)

III. まちクルアプリの利用方法の周知

- アプリ利用の利便性向上に向けて下記を実施予定。
- Q&Aの追加
 - ログイン方法
 - 目標値の更新
 - 実績の確認方法
 - まちクル会員IDの確認方法
 - HP上での案内表記に変更(変更前: PDFファイル)
 - 在宅勤務での参加方法(バーコード)
 - 参加可能場所一覧
 - 福引、ポイント交換の実施方法
 - 階級別の特典一覧



3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(4) ソフト対策実施事例：フリンジパーキング / 福岡市・・・実施中

○福岡市では、都心部の自動車の流入を抑制し、道路交通混雑の緩和を図るため、都心周辺部の駐車場でマイカーを受け止めるフリンジパーキング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

天神北フリンジパーキング
エフパーキング北天神
(中央区長浜1丁目4-50)

- 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
※入庫後12時間まで※他の割引サービスとの併用はできません。
【通常料金：200円/60分
入庫後12時間まで最大900円】
- バス運賃：天神まで150円

天神北フリンジパーキング
ボートレース福岡 第1立体駐車場
(中央区那の津1丁目7-5)

- 収容台数：約1,000台 ※ボートレース福岡の来場者との共同利用になります。
- 営業時間：9:00~21:30
- 駐車料金：天神に行く方限定 最大500円
※入庫日当日に限る
【通常料金：100円/15分、1日最大2,000円】
- バス運賃：天神まで150円

天神南フリンジパーキング
グランドパーキング
(中央区渡辺通1丁目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
※入庫後12時間まで※他の割引サービスとの併用はできません。
【通常料金：300円/入庫後1時間まで
400円/以後1時間ごと
入庫後24時間まで最大4,500円】
- バス運賃：天神まで150円

駐車券割引所
福岡市観光案内所
(中央区天神2丁目1-1)

- 営業時間：9:30~19:00
- 割引方法：① 駐車券をカウンターに提示し、割引処理を受ける。
② 乗車人数分のバス片道乗車券を受け取る。

駐車券割引所
ライオン広場
(中央区天神2丁目1-1)

- 営業時間：5:00~24:00
- 割引方法：セルフ割引処理機に駐車券を入れて、割引処理を受ける。
※バス片道乗車券は発行できません。

● フリンジパーキングとは
都心部の自動車流入を抑制し、道路交通混雑の緩和を図るため、都心周辺部の駐車場でマイカーを受け止め、都心循環BRTなどの公共交通に乗り換えて都心部に行く取り組み。

● 関連webページ
[バス片道乗車券](#)
[都心循環BRT](#)
[シニアマイカー](#)

● フリンジパーキングの取組状況

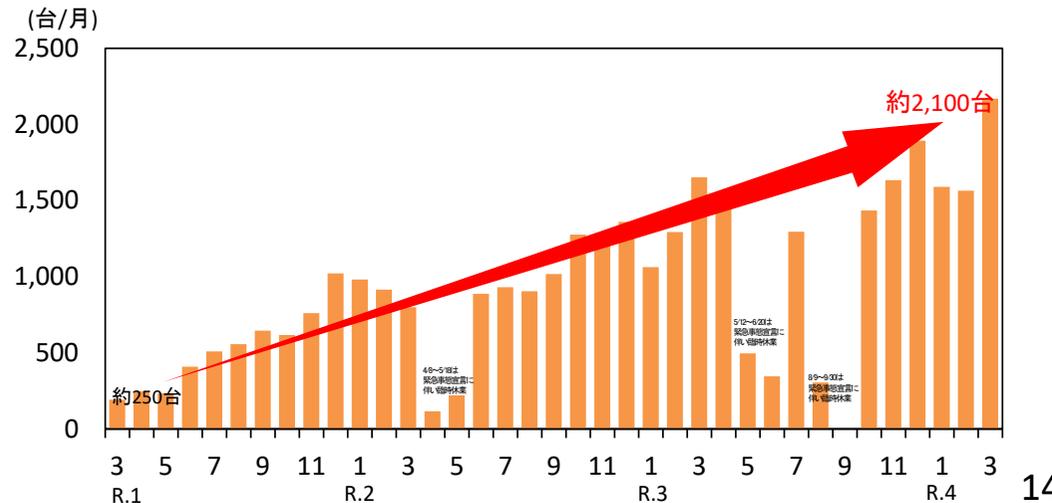
概要

- 実施期間 平成31年3月～
- 対象駐車場 [天神北] ボートレース福岡 エフパーキング北天神
[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



利用状況

➤ 開始以降、利用者は増加傾向にあり、令和4年3月の月間利用台数は約2,100台



3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

すな つ な が はま

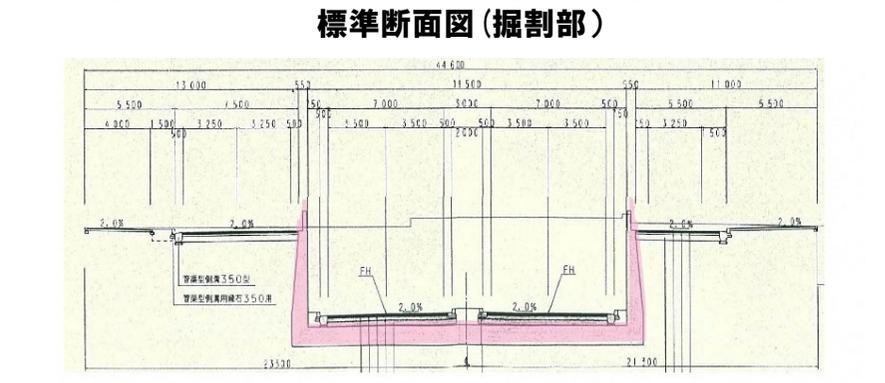
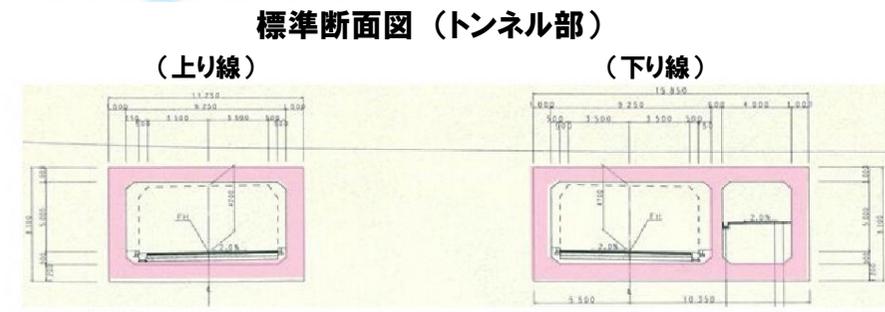
(5)北九州広域都市計画道路 砂津長浜線／北九州市・・・砂津長浜トンネル:令和4年5月17日開通

○国道3号富野口交差点を起点とし、国道199号に至る路線であり、砂津交差点及び鉄道と立体交差(アンダー)して、小倉都心部の環状ネットワークを形成するバイパス事業。

●整備概要



- #### 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)



写真① 富野口交差点からトンネル 写真② 長浜交差点からトンネル

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

すな つ な が はま

(5)北九州広域都市計画道路 砂津長浜線／北九州市・・・砂津長浜トンネル:令和4年5月17日開通

- 砂津長浜線の開通により、**小倉駅周辺エリア**で一部**速度向上**がみられ、**砂津長浜線への交通転換**が図られたと**想定**される。
- 今後、**継続してモニタリング**を実施し、**速度変化状況**を確認していく必要がある。

砂津長浜線開通前後の速度状況(速報)

●開通前の速度



※ETC2.0 (R3.11月平均、平日朝ピーク時(7-9時))

●開通直後の速度



※ETC2.0 (R4.5.18~5.31平均、平日朝ピーク時(7-9時))

3. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(6)ソフト施策事例：北九州市地域公共交通計画／北九州市・・・令和4年3月策定・継続中

公共交通を取り巻く環境と基本方針

公共交通を取り巻く環境

- 人口減少と高齢化の進展、通勤・通学需要の減少
- 公共交通利用者の減少や自動車保有台数の増加
- 需要が少ない地域における路線廃止・減便の進行 など

取り組みの視点

- まちづくりと一体となった生活交通の確保
- 持続可能な公共交通体系の実現に向けたネットワークの再編
- 地域に応じた公共交通サービスレベル
- 市民・企業・交通事業者・行政の各主体の役割の明確化と一体的な実践

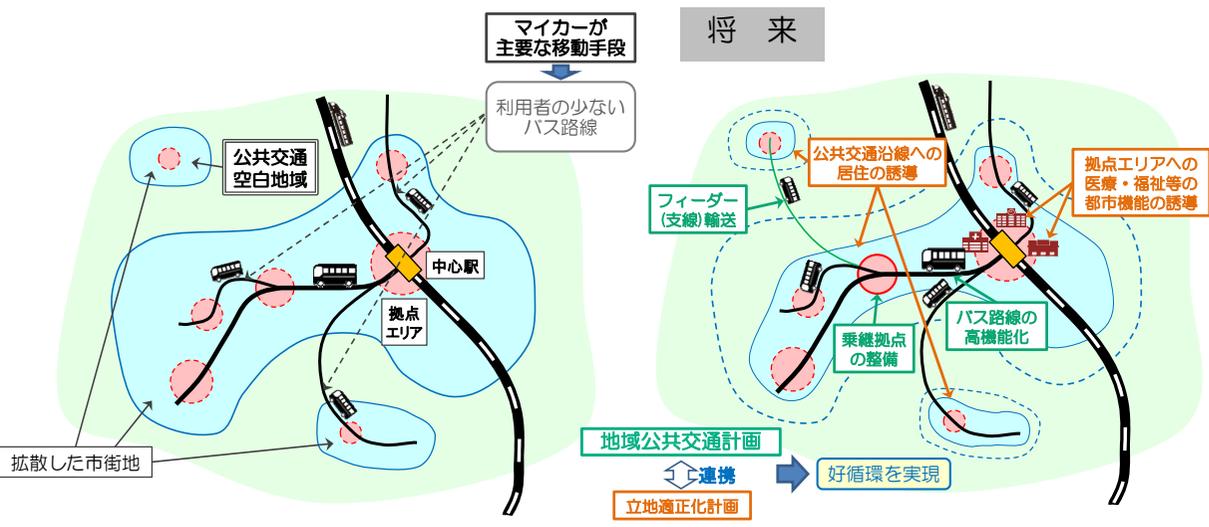
基本方針

- 持続可能な公共交通ネットワークの強化・充実
- 利便性の向上・環境にやさしい公共交通の利用促進
- 誰もが使いやすい公共交通の実現
- 公共交通を支える道路環境の充実

交通理念

環境にやさしく安心して移動できるまちを目指して
～使おう公共交通、かしこくマイカー利用～

○ コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通のあり方イメージ

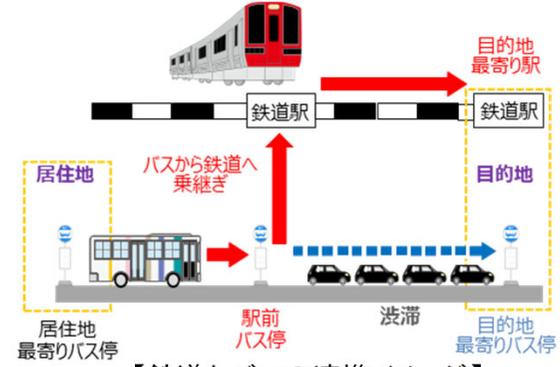


具体的な交通施策(30施策)

公共交通幹線軸の強化、幹線に接続するフィーダー路線の充実、異なる事業者間の連携強化、交通結節機能の強化、MaaSの推進、バリアフリー化の推進、おでかけ交通の充実 など

交通施策例

(1) 異なる事業者間の連携強化
利便性が高く持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、異なる事業者間の連携を強化し、利用者の利便性の向上や効率的な運行に取り組むもの。



【鉄道とバスの連携イメージ】

(2) MaaSの推進
北九州市の地域特性に応じたMaaSの実現に向けて、チケットレス、キャッシュレスなどの取り組みを推進するもの。

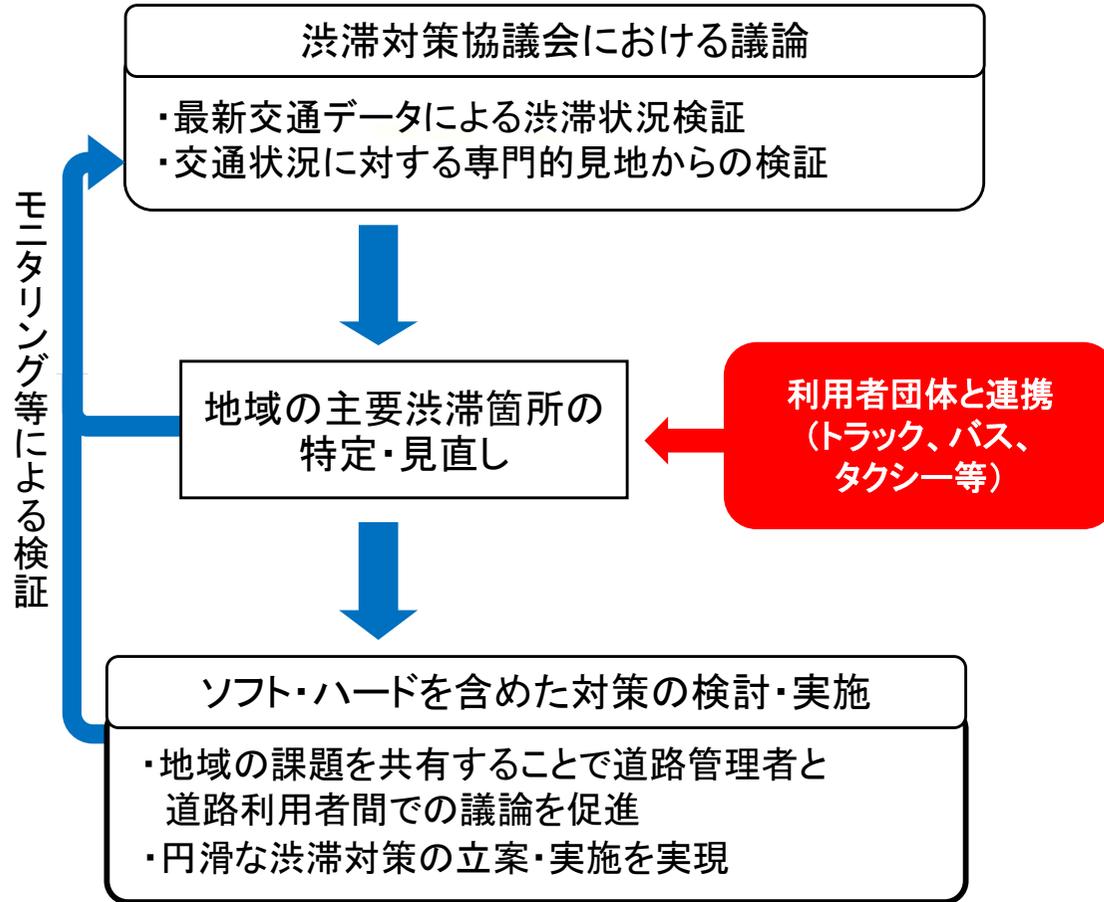


【様々な乗り物をシームレスに乗り継げるシステムを導入】

4. 今後の渋滞対策の方向について【報告】

(1) 官民連携による渋滞対策

○人・物の輸送の効率化を図るため、渋滞対策協議会と道路利用団体(トラック、バス、タクシー等)との連携を強化し、道路利用者目線で対策必要箇所を特定し、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、道路利用者団体(トラック、バス、タクシー等)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について【報告】

(2) 道路利用者会議からの要望箇所一覧

【トラック協会 (令和4年5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 荻原交差点 ○○ 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) 国道200号 筑紫大橋北交差点 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 粕屋町道 内橋交差点(粕屋町)～広田交差点(粕屋町) 【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4年5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 ○○	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4年5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年度実施済
---	--

○: 主要渋滞箇所
 ○: 対策実施済箇所

4. 今後の渋滞対策の方向について【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。

● 整備概要

● 広域図

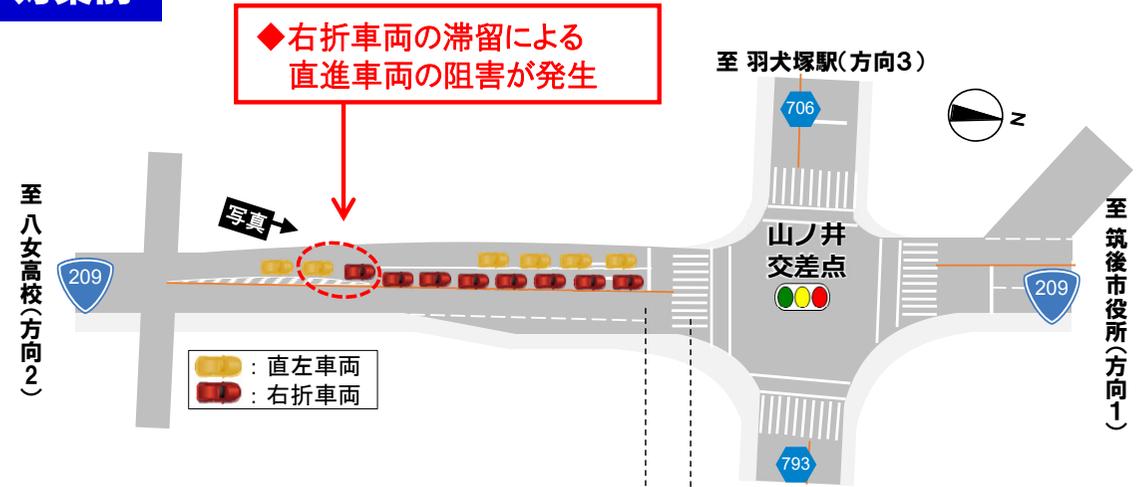


● 交差点周辺

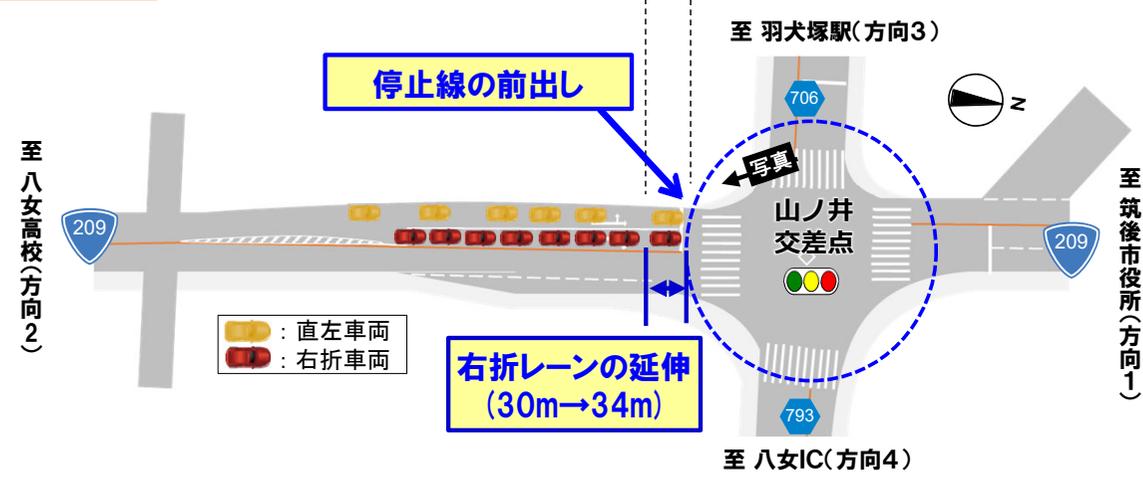


Copyright(c) N T T 空間情報All Rights Reserved

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。

●整備概要

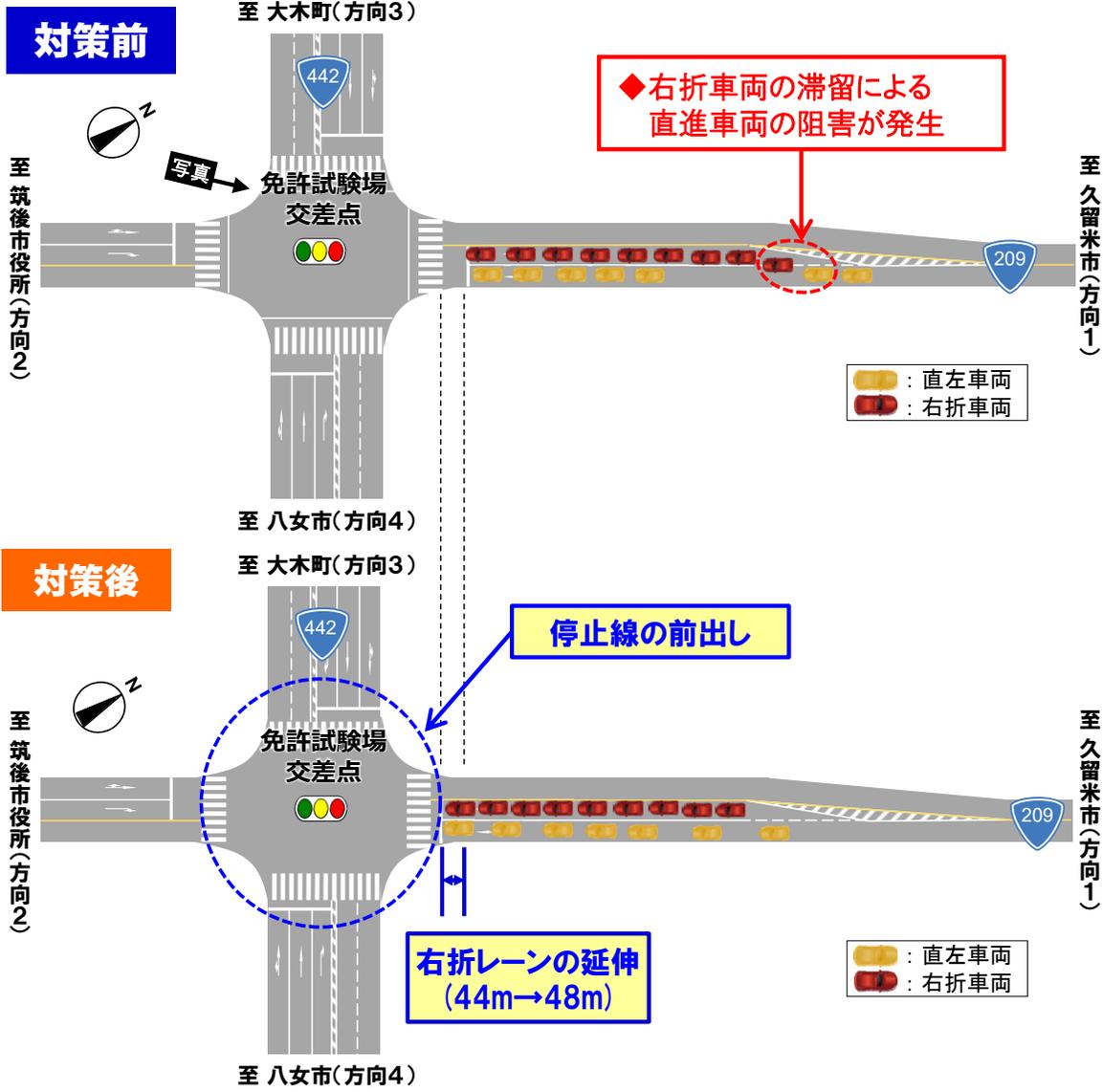
●広域図



●交差点周辺



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

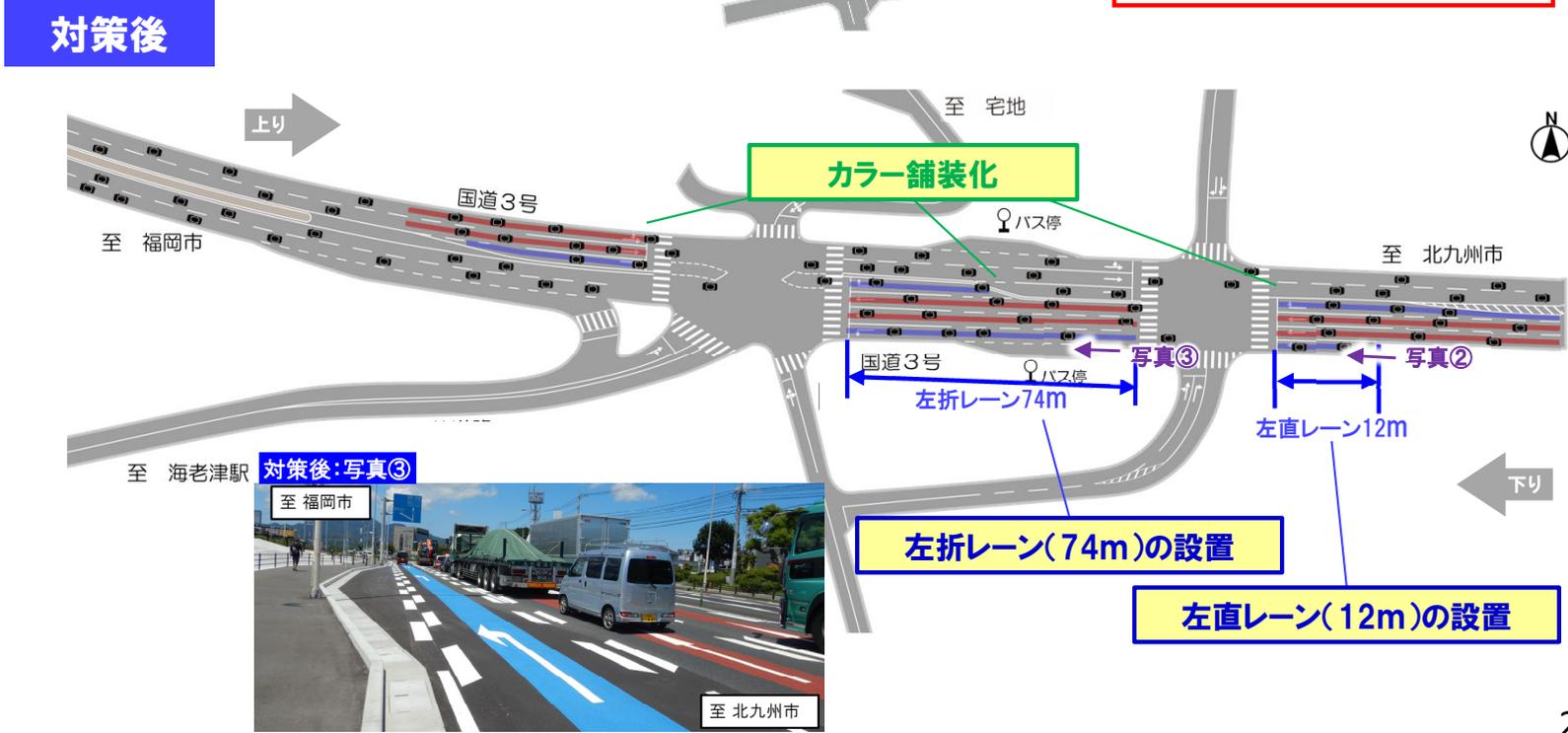
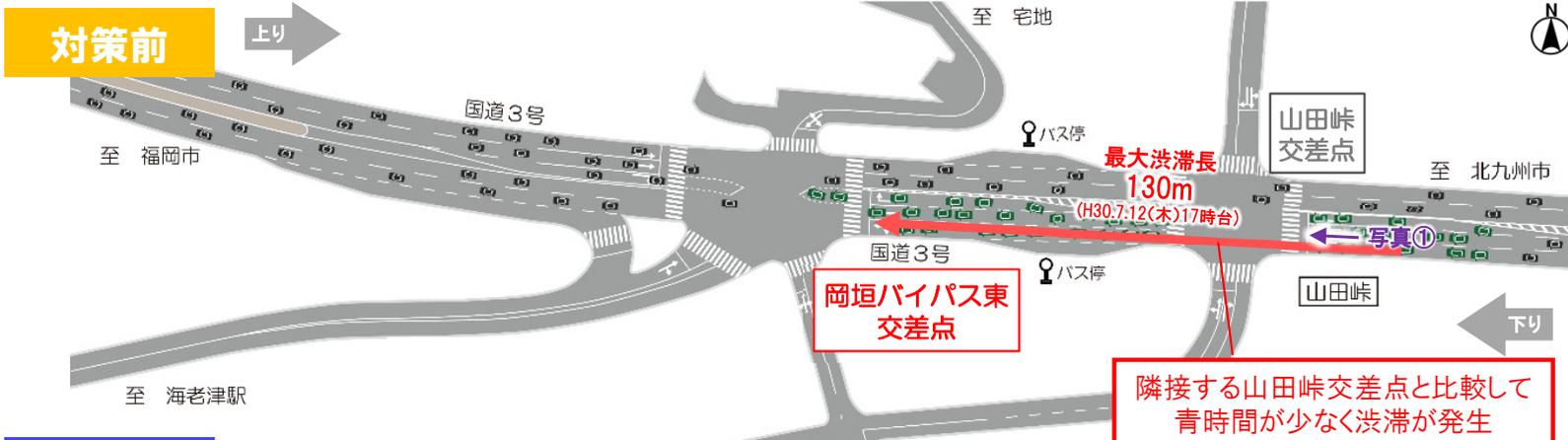


4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(5) 国道3号岡垣バイパス東交差点 / 北九州国道事務所・・・令和4年7月27日供用

- 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。
- 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。

● 整備概要



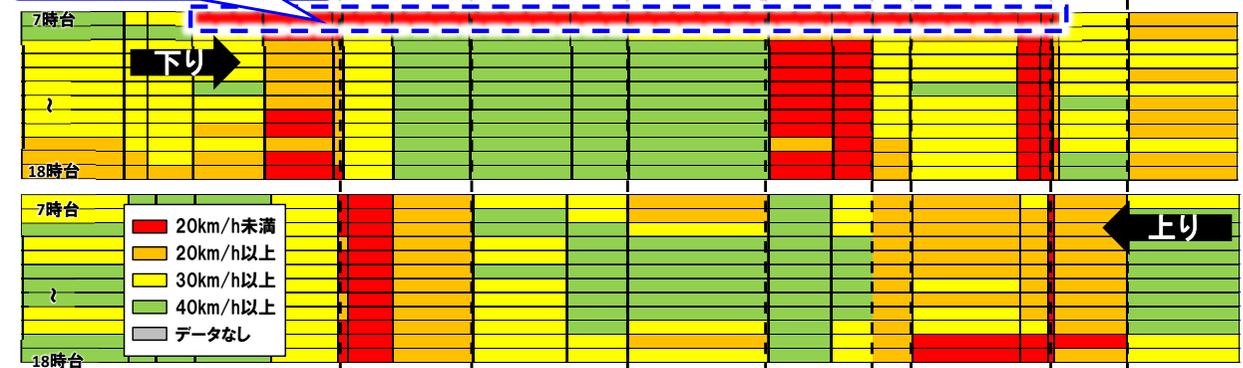
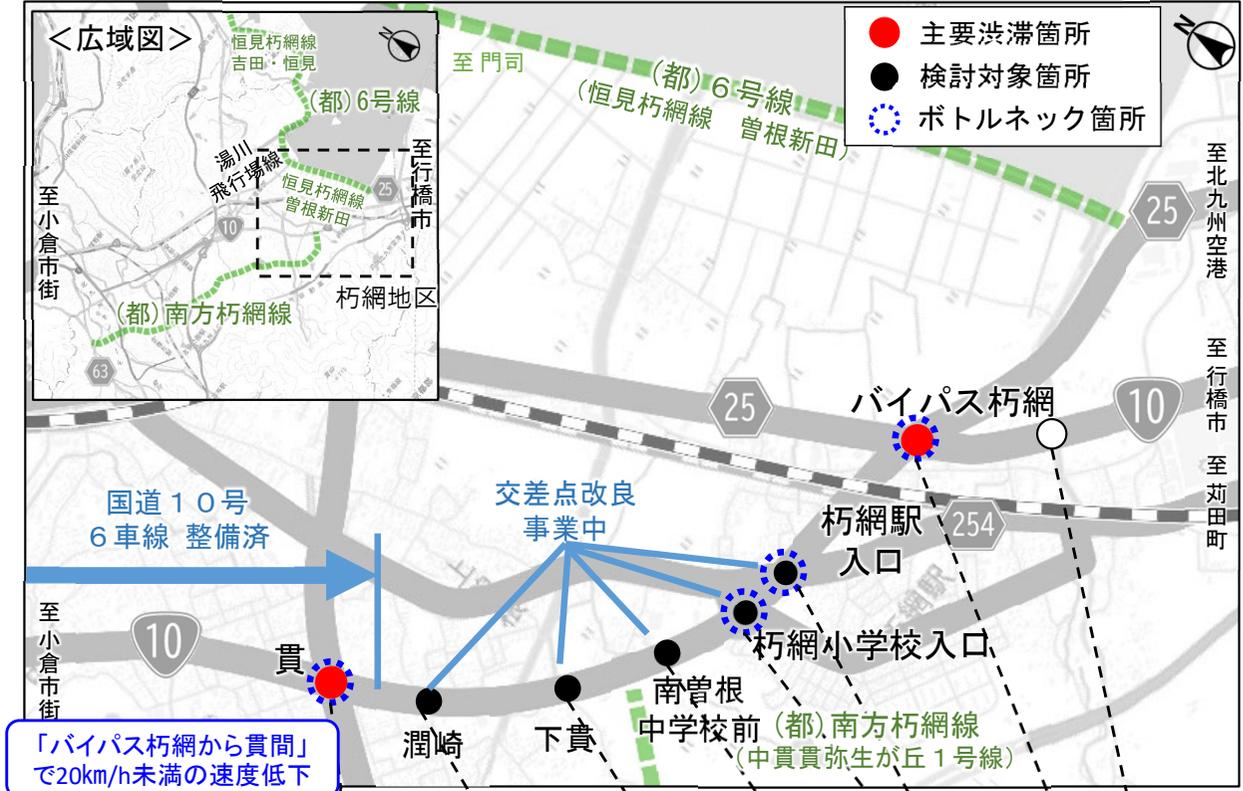
4. 今後の渋滞対策の方向性について【報告】

(6) 国道10号朽網地区 / 北九州国道事務所・・・今後検討

- 朽網小学校入口・朽網駅入口のオフセット調整(R3.6頃実施)により一定の渋滞緩和は確認できたが、**貫～バイパス朽網間で依然として速度低下が残存。**
- **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)**

渋滞状況・速度状況

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)



渋滞要因

	交通課題(渋滞要因)	現地の様子
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 流出後の車線減による容量低下 ※交差点改良(H31.2実施) 	
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) 交通容量超過 ※オフセット調整(R3.6頃実施) 	
朽網駅入口	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 右折車両のはみ出しにより後続の直進車両を阻害 交通容量超過 右折車両はみだし ※オフセット調整(R3.6頃実施) 	
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) 交通容量超過 ※交差点改良(H27.2実施) 	

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 / 北九州国道事務所...今後検討

- 国道10号では、貫交差点～朽網駅入口交差点間における交差点改良などの対策案が検討されており、これら**対策の対策効果（渋滞緩和状況）**をマイクロシミュレーション等により検証していく予定。
- 当該箇所付近では、(都)6号線(恒見朽網線)や(都)南方朽網線が計画されている。恒見朽網線の一部はR5～R6頃に部分開通予定であり、これにより、**国道10号から(都)6号線(恒見朽網線)への交通転換**などが期待されている。

朽網地区周辺の対策状況

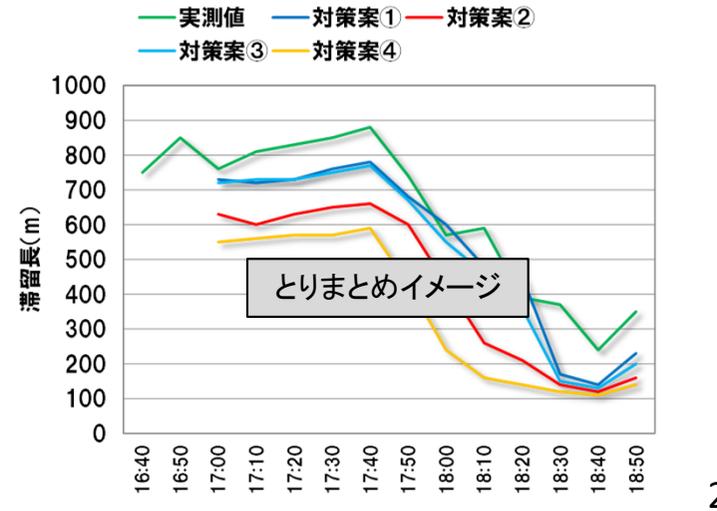


Copyright(c) N T T 空間情報 All Rights Reserved

今後の検討方針



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



4. 今後の渋滞対策の方向について【報告】

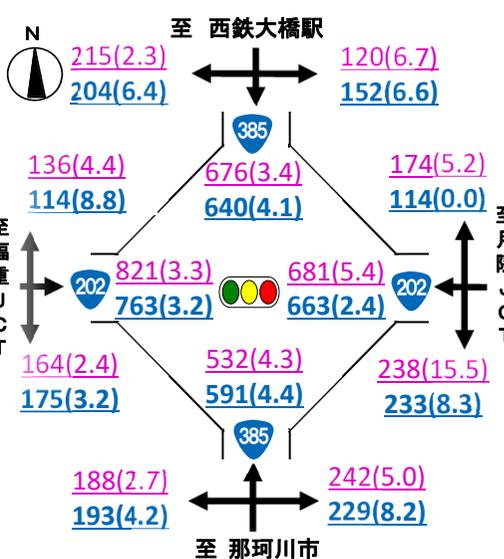
(7) 国道202号ガンセンター入口交差点 / 福岡国道事務所・福岡市・福岡北九州高速道路公社 …今後検討

○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202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。

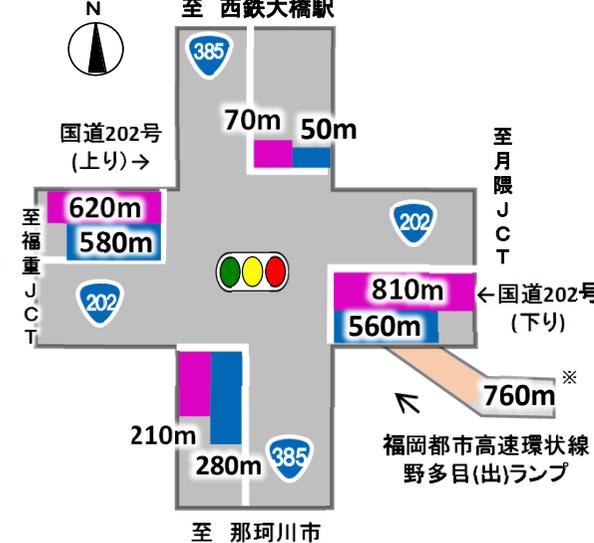
●ガンセンター入口交差点の概要



●交通量調査結果



●渋滞長調査結果

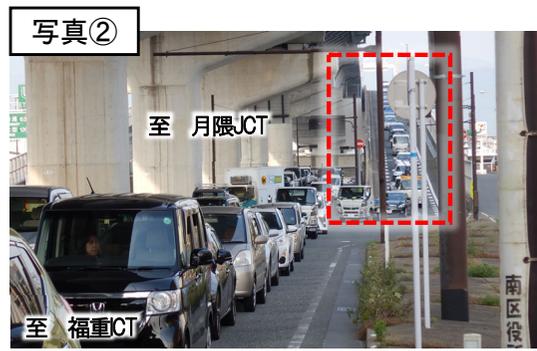
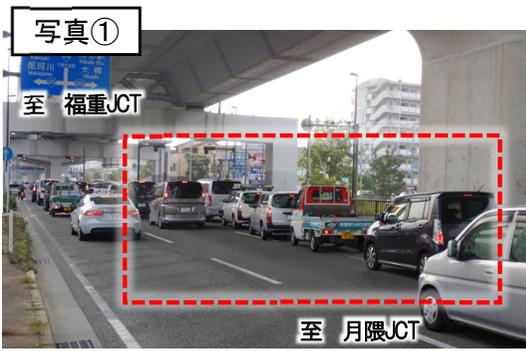


■ : R3.7.15(木) 17-18時台の最大渋滞長(m)
(福岡国道事務所調査)

■ : 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について【報告】

(7) 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

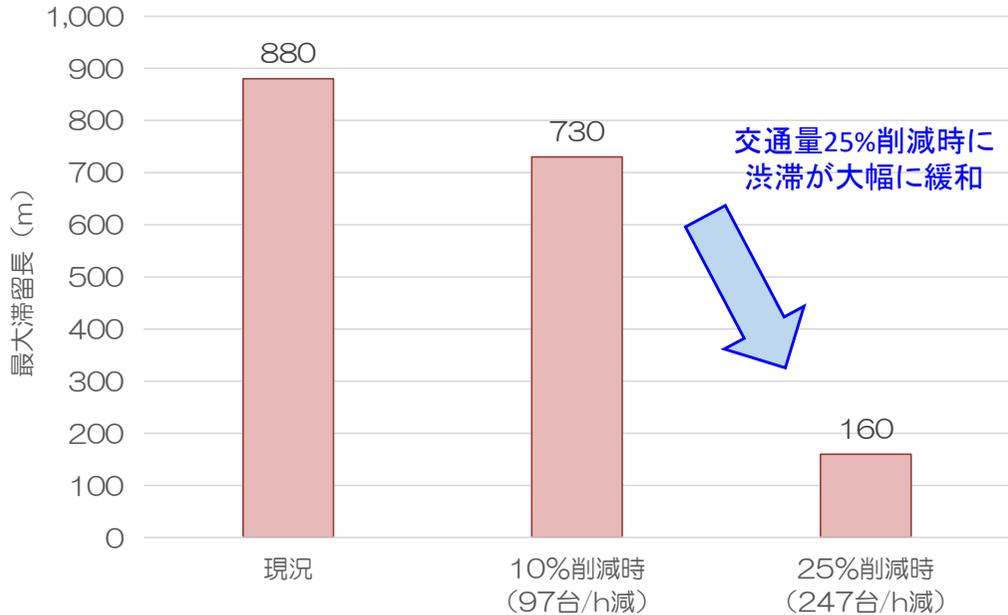
- 国道202号東側の流入交通量を削減した状態でマイクロシミュレーションを実施し、渋滞緩和に必要な削減交通量を確認。
- 流入交通量を25%(247台/h)削除した際に、ピーク時の最大滞留長が880m→160mまで減少。

● 現況交通量

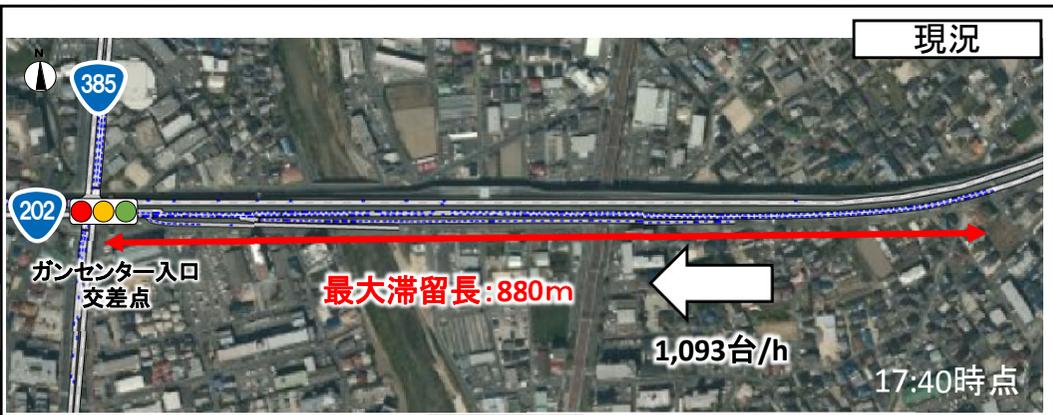


R3.7.15(木) 17時(ピーク時)

● 交通量削減時の渋滞状況の変化(マイクロシミュレーション結果)



● 交通量削減時の渋滞状況の変化(マイクロシミュレーション結果)



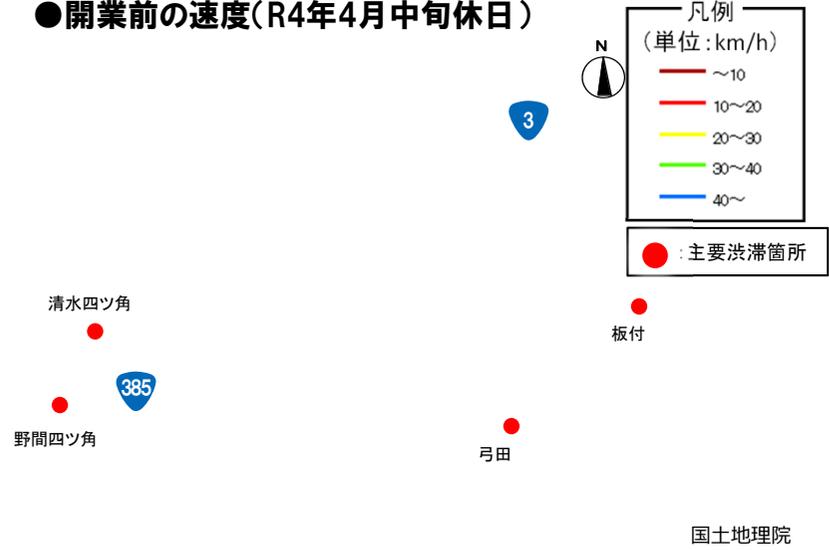
5. 大型商業施設開業の影響【報告】

(1)ららぽーと福岡(令和4年4月25日開業)

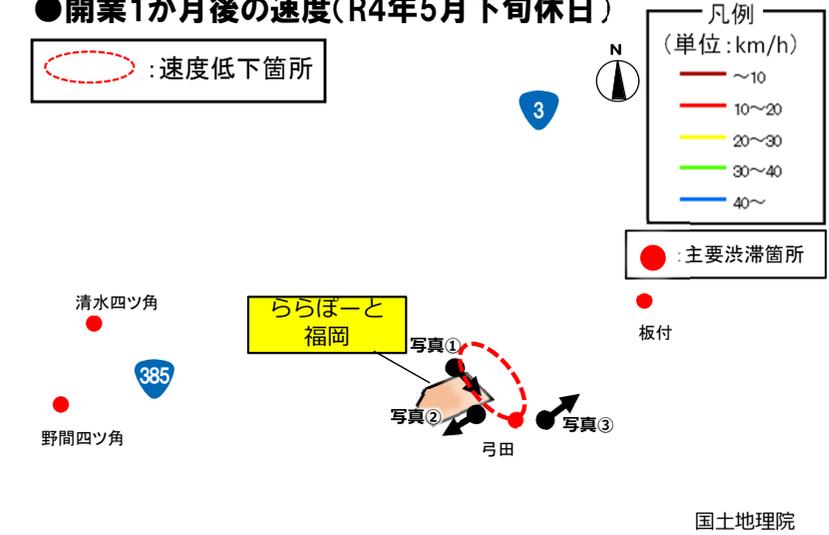
- ららぽーと福岡が令和4年4月25日に福岡市博多区に開業。
- 開業と合わせて、周辺駐車場の活用や公共交通利用促進(ポイント制度)などの交通対策を実施。
- 開業後は、ららぽーと福岡前(弓田交差点北側)で一部速度低下が見られるが、周辺道路において著しい速度低下は見られない。

●開業に伴い実施した交通対策及び開業前後の交通状況

●開業前の速度(R4年4月中旬休日)



●開業1か月後の速度(R4年5月下旬休日)



●交通対策

1. 周辺駐車場の活用(期間限定)



臨時駐車場を設置し、利用者特典(無料シャトルバス、お買い物・お食事券等)による利用促進を実施



- 利用者特典**
- ①お買い物・お食事券 1,000円分 (1台につき1セット)
 - ②駐車場 1日無料
 - ③シャトルバス往復無料

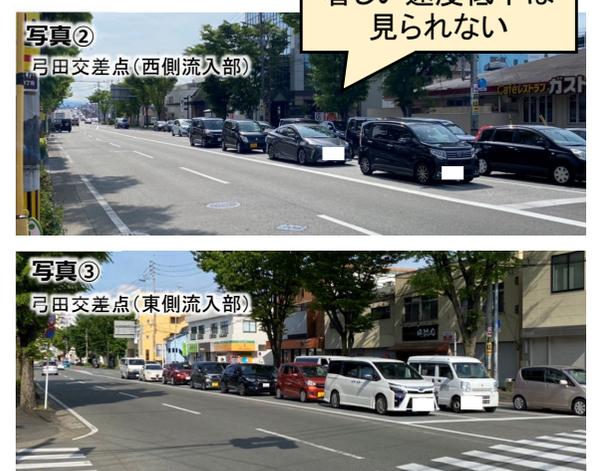
2. 公共交通利用促進(ポイント制度)

公共交通での来訪者にポイント進呈

3. 左折専用レーンの新設



●周辺交通状況



5. 大型商業施設開業の影響【報告】

ゆみ た

(2) 筑紫通り弓田交差点改良 / 福岡市・・・R4年4月完了

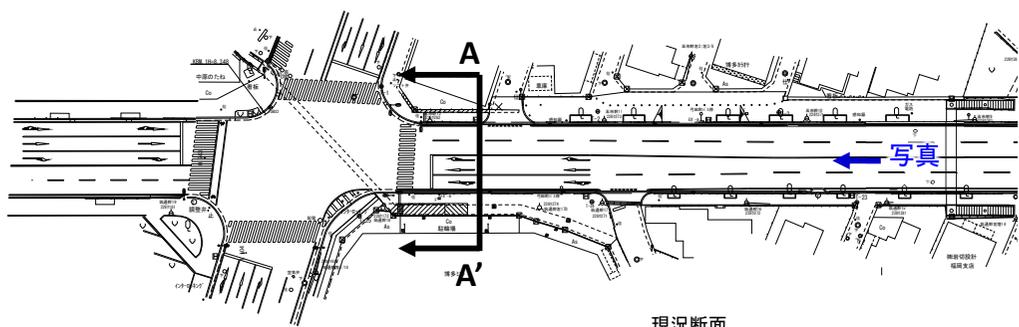
- 主要渋滞箇所である弓田交差点の南流入部において、第2車線が直進右折の混合車線となっており、右折車両が交差点内に滞留すると、第2車線の後続直進車両の通行障害が発生していた。
- 右折レーンを設置し、右折車両による後続直進車両の通行障害の解消を図った。

● 整備概要

● 広域図

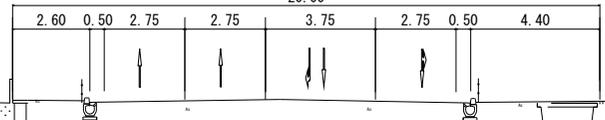


対策前



現況断面

20.00

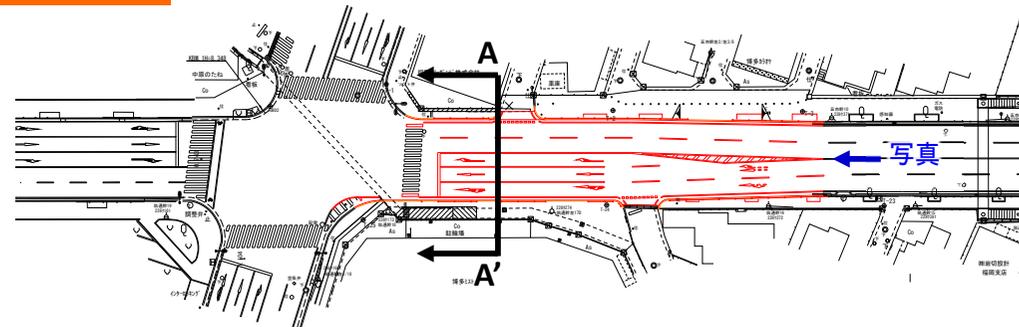


● 交差点周辺

至 博多駅

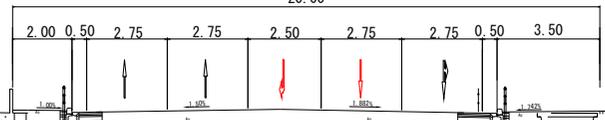


対策後



計画断面

20.00



● 主要渋滞箇所

至 南福岡駅

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】

(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。

【ICTを活用した様々な渋滞ソフト対策】

<背景/データ>

- ・令和2年の高速道路、首都高速・阪神高速、主要直轄国道の渋滞損失時間はコロナ禍前の令和元年と比較し、約9%の減少に留まり、依然として渋滞対策が必要

○コロナ禍における交通状況の変動と渋滞発生の関係の分析結果を踏まえ、100箇所の渋滞解消を目標に、民間企業等との連携による交通需要マネジメント(TDM)の取組を推進

○災害時交通マネジメント^{参2}について、地域防災計画に位置付けるとともに、これまでの取組事例を共有するなど、被災後速やかに効果的・効率的な対策が講じられるよう支援

○更新工事が与える社会的影響を軽減するため、渋滞情報に関する広報等を実施

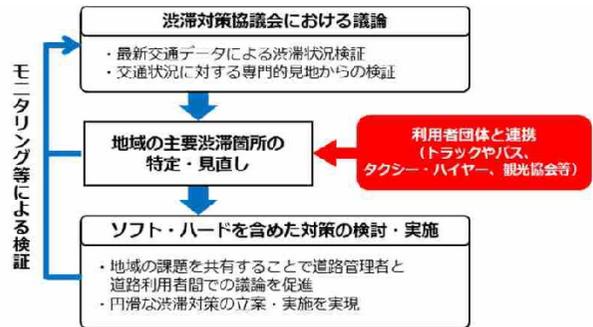
参1：学識有識者より政策提言を頂き、道路空間の有効活用による地域経済活性化戦略と、これを実現するための社会実験や実装に関する研究を推進する研究会（地域の特性・特徴を踏まえ、地方整備局等单位に地方研究会を設置）
 参2：国交省、警察、地方公共団体、高速道路会社、学識経験者、関連団体で構成される災害時交通マネジメント検討会を通じて実施
 事例：広島・呉・東広島(平成30年7月豪雨)、関西国際空港連絡橋（平成30年台風21号）、熊本県人吉市(令和2年7月豪雨)等

- #### <背景/データ>
- ・1人あたりの年間渋滞損失時間は約40時間。総乗車時間（約100時間）の約4割に相当
 - ・東京と大阪は先進国（G7）の都市の中でも特に渋滞が激しい^{参1}
 - ・全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は約9,000箇所（R2年11月時点）

- 渋滞が深刻な箇所の抜本的な改善に向け、幹線道路ネットワークの整備を引き続き推進
- 高速道路の渋滞対策・機能強化等の早期効果発現を図るため、ETC2.0等のビッグデータを用いたピンポイント対策を機動的に実施（事業中12箇所）
- 渋滞対策協議会^{参2}とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組を全国で推進
- 重要物流道路において円滑な交通を確保するため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメント^{参3}の実施を求める運用を継続し、立地後は渋滞対策協議会等を活用したモニタリングを推進

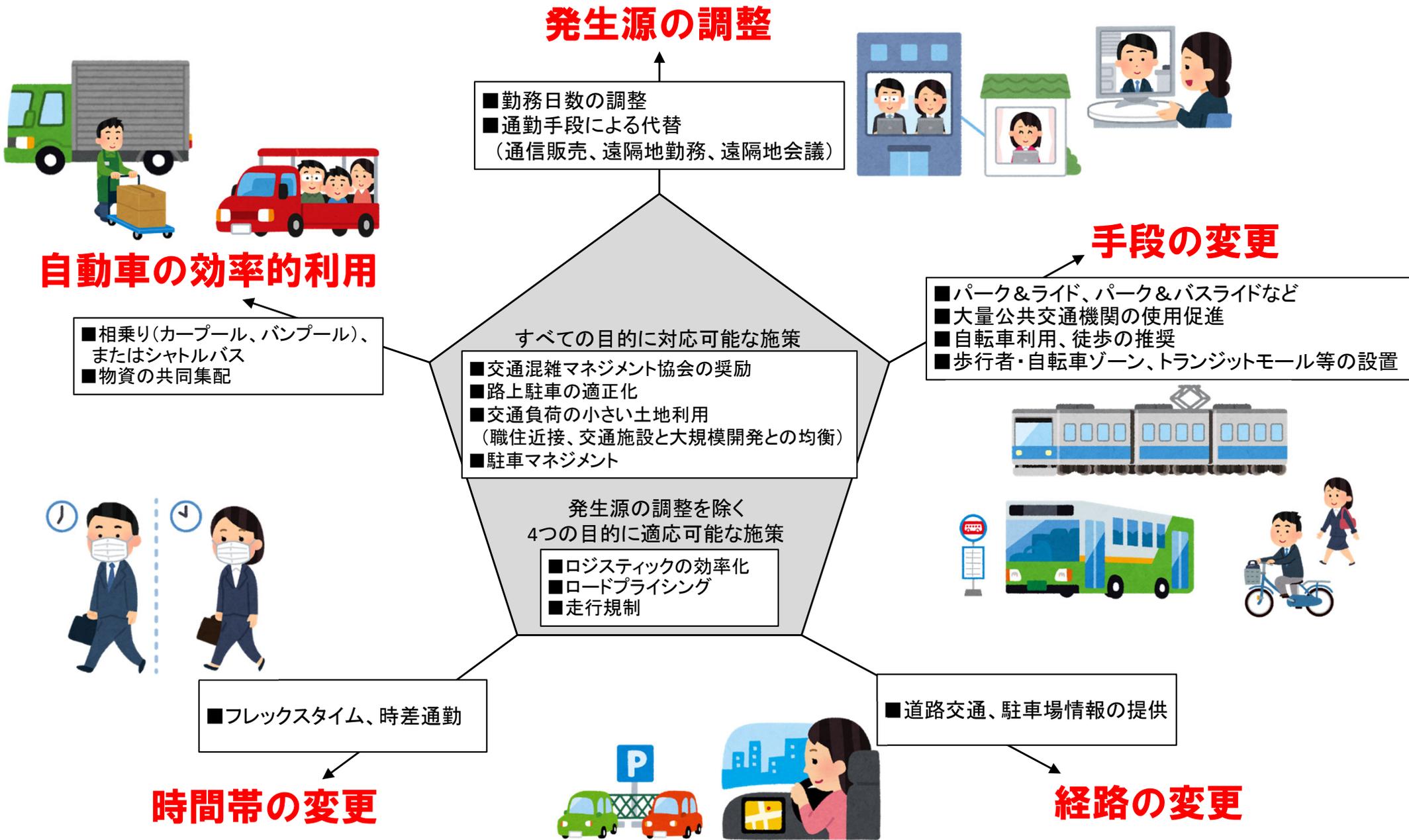
参1：TOMTOM Traffic Index 2019 G7(日・加・仏・独・伊・英・米)の都市のうち、東京2位、大阪10位
 参2：道路管理者、警察、自治体、利用者団体等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施するため、各都道府県単位等で渋滞対策協議会を設置
 参3：立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組

【渋滞対策の流れ】



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)

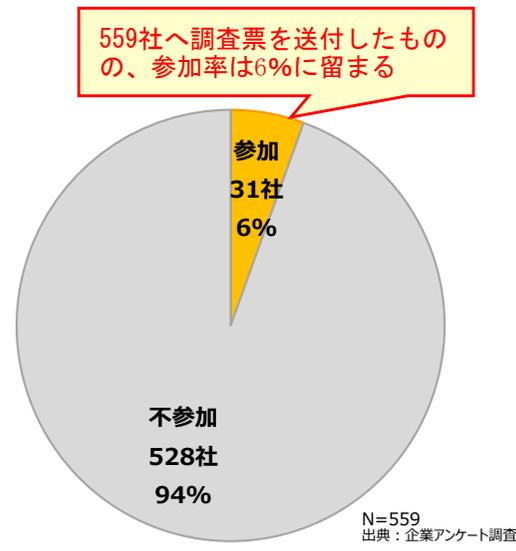


6. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【協議・報告】

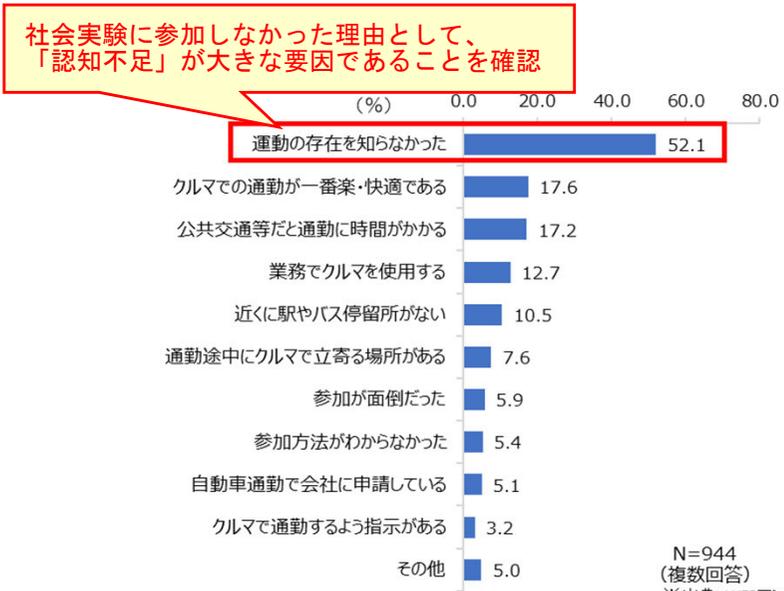
(3)TDM社会実験2021(スタイリッシュ通勤ふくおか)の課題及び対応方針(福岡地域)

- R3年度には、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)。
- 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**として設定し、社会実験を実施したが、春吉・祇園町西交差点の交通量・平均速度に大きな変化は見られない。
- R3年度の課題を踏まえ、R4年度は、**企業連携強化、広報強化、車利用者へのアプローチ強化などの対応を実施。**

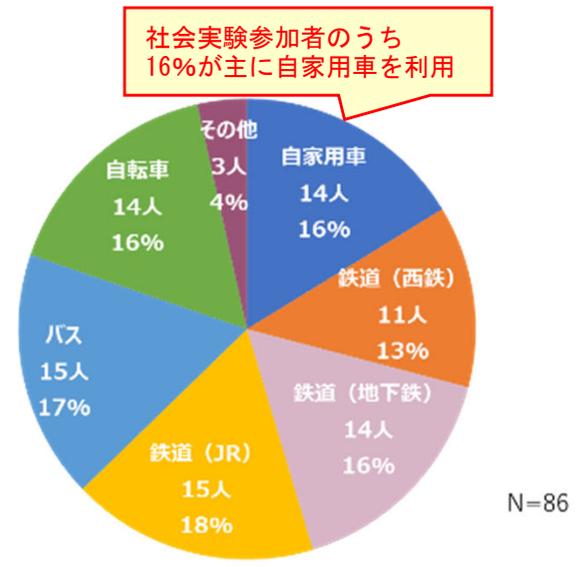
R3年度の課題	R4年度の対応案(案)
1. 企業559社へ社会実験への参加の呼び掛けをしたものの、社会実験に協力いただいた企業は31社(31/559)	<ul style="list-style-type: none"> ○福岡県・福岡市と連携した企業アプローチを実施(連名でのアンケート配布等) ○福岡・天神地域以外の企業へのアプローチ(東区・南区等) ○県のエコ事業所※登録企業への企業アプローチ(企業訪問等) ○自転車通勤の促進 等 <small>※エコ事業所:福岡県内の省エネルギー・省資源に取り組むことを宣言した企業</small>
2. TDM社会実験に参加しない理由として、「認知不足」が大きな要因(約5割)	○市・県の情報誌、駅、商業施設へポスター設置、HP・SNS・LINEでの広報、道路上での横断幕設置等
3. 社会実験参加時においても、自家用車を主な通勤手段とする方が一定割合存在(16%)	<ul style="list-style-type: none"> ○時間変更・経路変更による時間短縮効果の情報提供(情報冊子の更新) ○時差出勤の導入促進(企業への導入依頼促進)



▲企業アンケート回収結果



▲社会実験に参加しない理由



▲社会実験期間中の主な交通手段(社会実験参加者)

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) R4年度の社会実験実施方針(福岡地域)

○渋滞解消対象の交差点を都市圏の3箇所に拡大し、関係機関との連携を強化したうえで、R4年度秋に、TDM施策促進を図る社会実験(まちクル×スタイリッシュ通勤ふくおか2022)を実施。

項目	R3年度(2021)	R4年度(2022) ※赤字:変更案
実施主体	福岡国道事務所のみ	福岡国道事務所、 福岡県・福岡市(協力)
渋滞解消対象箇所	1箇所 ・国道道路(祇園町西～春吉)	3箇所 ・国道202号:国道道路(春吉交差点) ・国道3号(千鳥橋交差点、東比恵交差点)
実施期間	秋季3週間(11/1(月)～11/19(金)) ※平日14日間	秋季3週間(10/11(火)～10/28(金)) ※平日14日間
連携機関	・福岡県、西鉄、福岡市交通局、WeLOVE天神	・ 福岡市 、福岡県、西鉄、福岡市交通局、WeLOVE天神、 博多まち協 、 NEXCO西日本 、福岡北九州高速道路公社
広報計画	・ポスター、情報冊子(地下鉄・西鉄駅構内、バスターミナル、コンビニ、イオン等)、HP・SNS、横断幕など	・ポスター、情報冊子(地下鉄・西鉄駅構内、バスターミナル、コンビニ、イオン、道の駅、SA/PA、ポスティング等)、HP・SNS、 県報・市報等 、横断幕等
参加呼び掛け企業	・博多・天神地区の企業559社	・ 福岡都市圏の企業(1,107社)
まちクル連携	・クイズ配信・プレゼントキャンペーン・ポイント5倍等	・クイズ配信・プレゼントキャンペーン・ポイント5倍等



▲渋滞解消を目指す対象交差点 (3箇所)

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



▲ポスター一例

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施策の実施フロー(北九州地域)

R3.3 対象箇所の選定 ○緊急事態宣言時(1回目)の交通量・渋滞状況整理



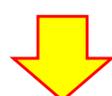
「国道10号 湯川交差点」を対象箇所を選定

R3.7 施策の検討 ○ターゲットとするOD交通の特定(道路利用者アンケート調査)
○実施可能なTDM施策の把握(道路利用者アンケート調査)



周辺地域の道路利用者・企業を対象に、
「広報活動によるTDM施策促進」を立案

R3.12 ~R4.1 計画の検討 ○企業連携の可能性を把握(企業アンケート・企業ヒアリング)
○広報計画の立案(媒体、内容、体制の検討)



「手段・経路・時間帯の変更」を促すための広報資料を作成
自治体・企業と連携した広報体制を構築

R4.3~ 広報の実施 ○TDM施策の広報実施(HP、SNS、高速道路PA/SA等)
○賛同企業の募集(R4.3.9~3.25)

本協議会での協議・報告事項



広報活動によりTDM施策の試行を促すとともに、
TDM施策への賛同企業を募集

R4.4.4 ~R4.4.28 TDM施策の試行 ○TDM施策を試行(手段の変更、時間帯の変更、経路の変更、を促進)

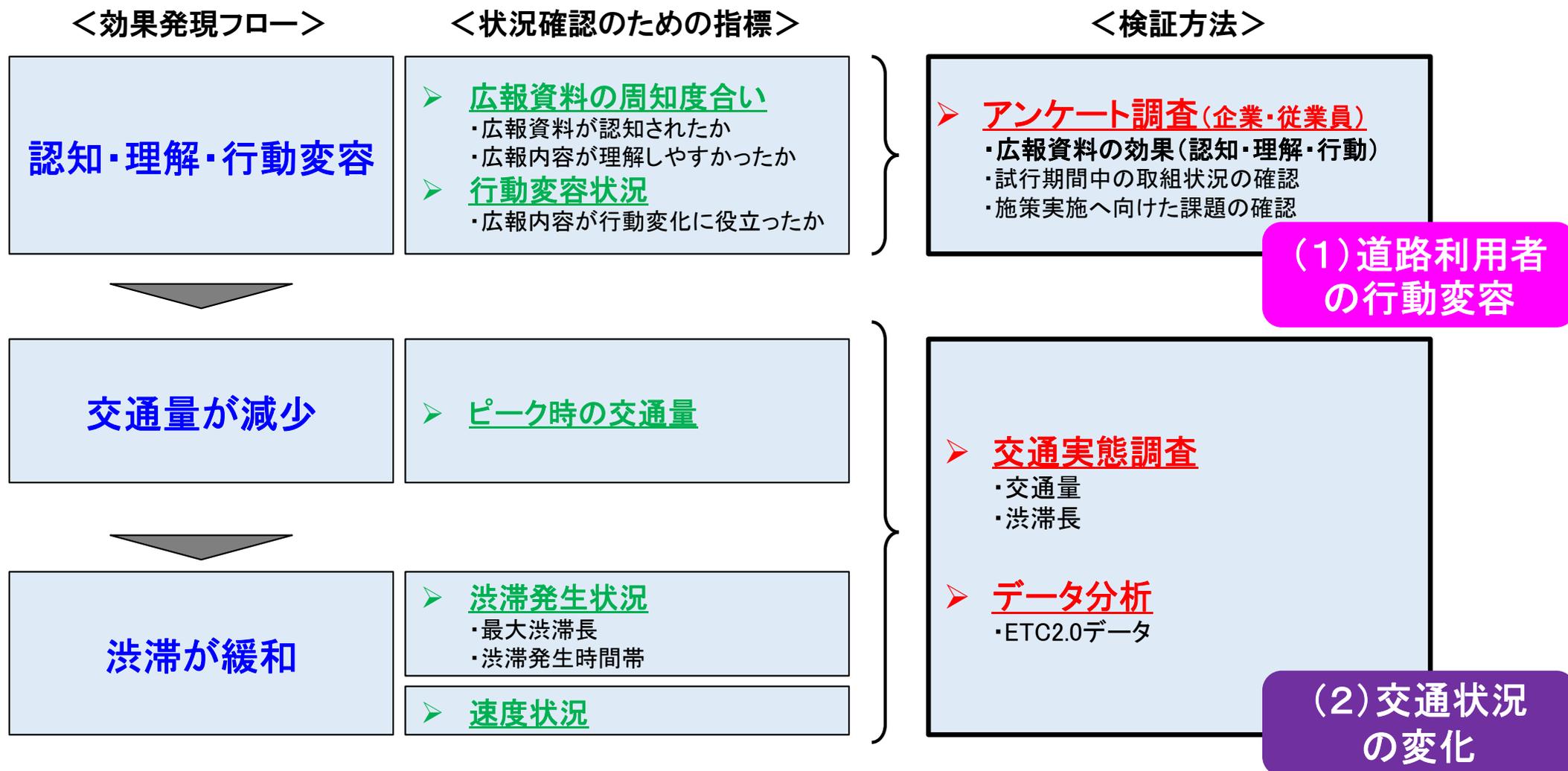


R4.5 ~R4.7 効果検証 ○アンケート調査、交通実態調査、データ分析などによる効果検証を実施

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)効果検証の実施方針(北九州地域)

- 企業へのアンケート調査を実施し、道路利用者の行動変容状況(広報資料の効果、取組状況等)を確認。
- 交通実態調査及びデータ分析により、交通量・渋滞状況・速度状況について、試行期間中と試行期間前の状況を比較。



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】

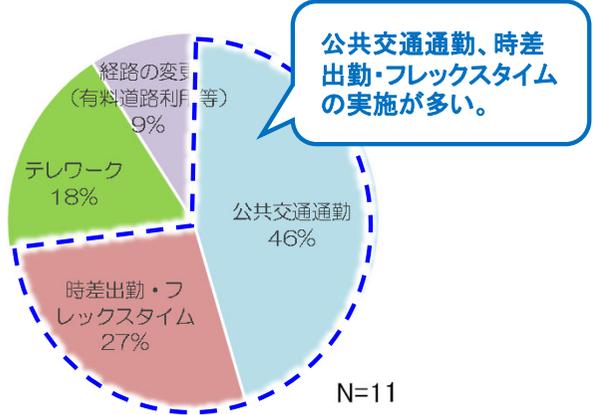
(8)効果検証:道路利用者の行動変容(企業アンケート・従業員アンケート)(北九州地域)

- TDM施策取組内容としては「公共交通通勤」、「時差出勤・フレックスタイムの実施」が多い。
- 企業における今後の取組意向としては、半数以上の企業が「継続していきたい」と回答。
- 課題として、TDM施策の認知度が低い、自動車以外の通勤が困難、TDM施策のメリットや効果のアピールが不十分などが確認された。

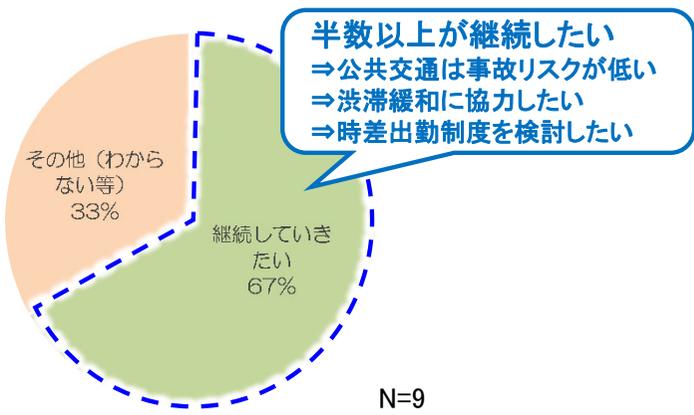
TDM施策の取組状況

企業における今後の取組意向

TDM施策に取り組んで感じたメリット(従業員意見)



公共交通通勤、時差出勤・フレックスタイムの実施が多い。

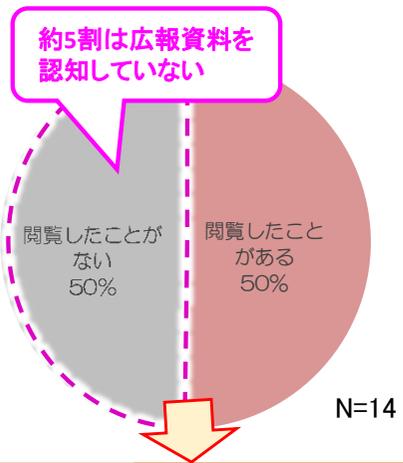


半数以上が継続したい
⇒公共交通は事故リスクが低い
⇒渋滞緩和に協力したい
⇒時差出勤制度を検討したい

- ・徒歩や自転車等健康に良い移動ができた。
 - ・渋滞のストレスを感じることなく快適に通勤できた。
 - ・交通事故の不安を感じることなく、安全・安心な移動ができた。
 - ・生活リズムが良くなった。
 - ・CO2排出を抑えた環境にやさしい移動ができた。
 - ・移動時間を有効に活用(勉強や読書等)できた。
 - ・家族や友人と過ごす時間が増えた。
- ※下線部は、複数意見が見られた

広報資料の認知度

TDM施策を実施するうえでの課題(企業・従業員意見)



約5割は広報資料を認知していない

<課題>
・TDM施策の認知度が低い

項目	TDM施策に協力できない・実施できない理由
公共交通通勤	・運行時間帯・本数が不足、付近に公共交通(駅・バス停)がない(転換が難しい)。 ・早朝、深夜等の時間帯によって公共交通が動いていない。
自転車通勤	・職場の近くに駐輪場がない。 ・自転車通勤は危険と感じる。安全に走行できる道がない。
時間帯の変更	・早朝・深夜勤務、接客業務・工場勤務であり、時差出勤やテレワークは難しい。 ・時間帯ごとの混雑情報がわからない。 ・仕事の効率性が低下する認識であり、時差出勤等を推進していない。
経路の変更	・有料道路料金が負担できない。 ・立地的問題等により、通勤経路が限定される。
テレワーク(発生源調整)	・テレワーク機材の購入等が難しい。
その他	・業務特性上(交通事業者・工場関係・美容室・薬局等)、TDM施策を実行できないため。 ・年度末対応や新入社員研修等で忙しく対応できない。 ・取組については賛同できるが、賛同申請書の提出は難しい。

- <課題>
- ・自動車以外の通勤が困難(公共交通がない、自転車通勤は危ない等)
 - ・TDM施策のメリットや効果のアピールが不十分(時間帯ごとの混雑情報が分からない等)
 - ・新年度の多忙な時期での実施であり、企業協力が得にくかった。
 - ・企業内での確認・許可のハードルが高く、企業協力が得にくかった。

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) 効果検証: 交通状況の変化(交通実態調査・ETC2.0分析)(北九州地域)

○方向②(国道10号上り)では、緊急事態宣言中(1回目)に大幅な速度向上が確認されたが、試行期間中には、**同様の速度向上は確認されない。**

○方向③(県道264号上り)では、**渋滞長・交通量が減少**したが、方向②(国道10号上り)では**依然として渋滞が残存。**

<位置図>



- ※速度: ETC2.0プローブデータ(平日7~9時)
- ・通常時(R1) : H31.3~R2.2
 - ・緊急事態宣言中(1回目) : R2.4.8~R2.5.14
 - ・通常時(R3秋) : R3.10.1~R3.12.26
 - ・試行期間中(コロナ発生後) : R4.4.8~R4.4.28

- ※交通量・渋滞長: 交通実態調査結果
- ・通常時 : H25.10.3(木)
 - ・試行期間中(試行中) : R4.4.20(水)

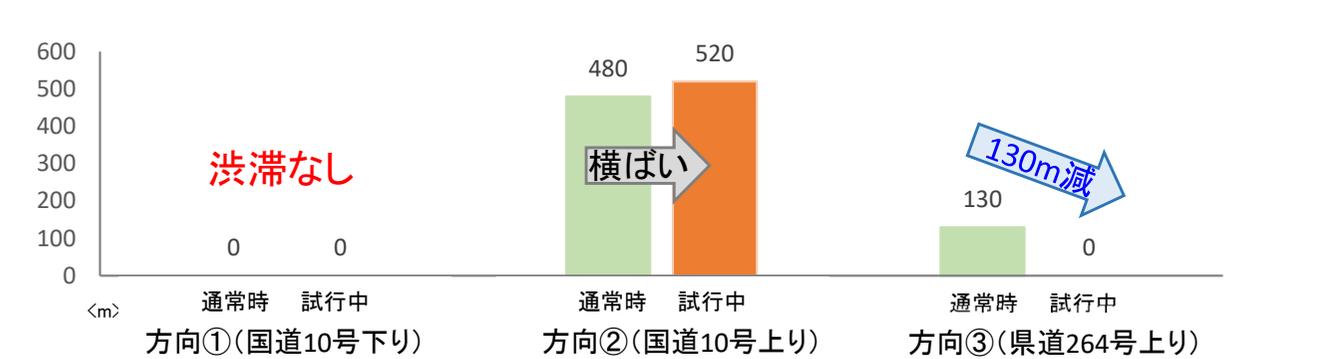
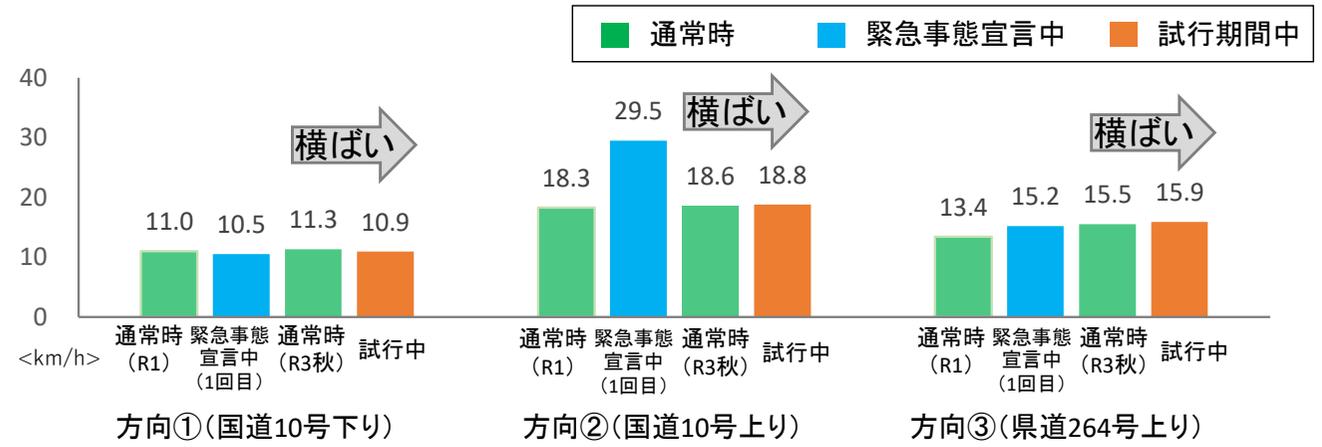
【集計条件】

- ・速度
⇒各流入方向におけるDRMリンクを対象に集計
⇒集計対象時間は、平日7~9時
- ・交通量
⇒7~9時における合計交通量
- ・渋滞状況
⇒7~9時における最大渋滞長

速度(km/h)

交通量(台/2h)

渋滞長(m)



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)まとめ(結果と課題)(北九州地域)

●検証結果

状況確認のための指標	検証方法	検証結果
<ul style="list-style-type: none"> ・広報資料の周知度合い ・行動変容状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査(企業・従業員) 	<ul style="list-style-type: none"> ○広報資料の認知度は5割。 ○TDM施策取組内容としては「公共交通通勤」、「時差出勤・フレックスタイムの実施」が多い。 ○企業における今後の取組意向としては、半数以上の企業が「継続していきたい」と回答。
<ul style="list-style-type: none"> ・ピーク時交通量 ・渋滞発生状況・速度状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通実態調査 ・データ分析 	<ul style="list-style-type: none"> ○国道10号(上り)では、緊急事態宣言中(1回目)に大幅な速度向上が確認されたが、試行期間中には、同様の速度向上は確認されない。 ○県道264号上りでは、渋滞長・交通量が減少したが、国道10号(上り)では、依然として渋滞が残存。

●課題

課題	具体的内容(企業アンケート・企業ヒアリング・従業員アンケート結果等)
①TDM施策の認知度が低かった	<ul style="list-style-type: none"> ・広報資料を閲覧した従業員の割合は約5割。
②自動車以外の通勤が難しい	<ul style="list-style-type: none"> ・駅やバス停が遠い等、公共交通が充実していない。 ・公共交通が利用できない夜勤や早朝の時間帯での勤務形態である(工場、病院等)。 ・会社に駐輪場がない、自転車で安全に走行できる道がない(危険と感じる)。
③TDM施策参加のメリットや効果を十分にアピールできていなかった	<ul style="list-style-type: none"> ・時間帯別の混雑情報がないと時間帯を変更しづらい。 ・お得情報がない。
④新年度開始直後(4月)の多忙な時期での実施であり、企業協力が得にくかった	<ul style="list-style-type: none"> ・年度が切り替わるタイミングに試行期間を設定したため、年度末対応や新入社員研修等で忙しく対応できない。
⑤企業内部での確認・許可のハードルが高く、企業協力が得にくかった	<ul style="list-style-type: none"> ・取組については賛同できるが、賛同申請書の提出は難しい。
⑥既存のTDM施策との連携が不十分	<ul style="list-style-type: none"> ・北九州市や交通事業者と連携した施策を展開できていない。 ※「ノーマイカーデー強化月間」や「公共交通促進(割引サービス、MaaS)」など。

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)改善点・今後の対応方針(案)(北九州地域)

- 想定される課題の具体的内容を踏まえ、改善点・今後の対応方針(案)を以下のように整理。
- 今後は、今回のTDM施策の結果等を踏まえ、**北九州地域などで実施可能な箇所・TDM施策を改めて検討**していく。

●課題

①TDM施策の認知度が低かった

②自動車以外の通勤が困難
(公共交通がない、自転車通勤は危ない等)

③TDM施策参加のメリットや効果を十分にアピールできていなかった

④新年度開始直後(4月)の多忙な時期での実施であり、企業協力が得にくかった

⑤企業内部での確認・許可のハードルが高く、企業協力が得にくかった

⑥既存のTDM施策との連携が不十分

●改善点・今後の対応方針(案)

①TDM施策を実施する対象交差点の精査

○湯川交差点以外の主要渋滞箇所なども含めて、TDM施策の必要性・適用性などを整理し、渋滞緩和を図る対象交差点を選定

②TDM施策の精査

○関係機関(自治体・交通事業者等)と連携したTDM施策の実施方法の検討(ノーマイカーデー運動、モビリティマネジメント、パーク&ライド、公共交通利用促進、MaaS、自転車通勤促進、シェアサイクル促進等)

③提供情報の精査(内容・媒体等)

○提供情報の精査(TDM施策実施のメリット(時間短縮効果・消費カロリー・CO2削減量等)、TDM施策参加者の声、割引クーポンなどお得情報 など)
○情報発信方法の検討(HP・SNS・ポスター・チラシなど)

④広報体制の強化

○関係機関(自治体・交通事業者等)と連携した持続的な広報実施体制の検討

⑤実施時期の精査

○イベントや気候の影響が少ない秋頃の実施

⑥募集方法の改善

○企業の簡易参加方法の検討(従業員への広報のみでの参加など)

7. 災害交通マネジメント【報告】

1. 背景

- 近年、激甚化する災害により通行規制・交通集中による渋滞発生と対策の遅れが課題とされている。
- R1.7.9『道路の耐災害性強化に向けた有識者会議による提言』では、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時にはルールにとられない迅速で柔軟な施策を展開することの重要性が提唱された。

2. 事例(令和元年8月豪雨における佐賀県の対応)

- 豪雨災害により、長崎自動車道をはじめとする多くの主要幹線道路において広域的に通行規制が発生
- 通行規制への対応策として、**関係者間での情報共有会議を開催しながら長崎道及び西九州自動車道の無料措置や広域迂回路への誘導といった交通マネジメント施策を実施**



広域迂回路の調整・記者発表

- ・通行規制による渋滞抑制のため、道路利用者へ広域迂回路の周知を行う記者発表を実施（国・県・NEXCO 連名）

令和元年8月29日 18時00分現在

国土交通省佐賀国道事務所
佐賀県国土整備部
西日本高速道路株式会社高速道路事務所

長崎道の通行止めに伴う道路利用者へのお知らせ

前線の活発化による大雨の影響により、長崎道の通行止めを実施しています。通行止めは、武雄北方IC周辺は、交通規制が発生しているため、長崎・佐世保方面への経路については、多久ICをご利用し、国道203号や国道207号等のご利用も宜め、最新の交通情報をご確認の上、ご利用をお願いします。

○大雨による災害の恐れがあります。不要不急外出は控えて下さい。
 ○お出かけの際は、最新の交通情報を次のWEBサイト等にてご確認ください。
 ・アイハイウェイ（NEXCO西日本）
 ・日本道路交通情報センター（JARTIC）

【通行止め区間】
 ・長崎道 嬉野IC～武雄北方IC（下り線のみ）

通行止
 E34長崎道(嬉野IC～武雄北方IC)
 【下り線(長崎方面)】

※通行止め情報は、長崎道のみ表示しております。

迂回路看板の現地設置及びLED情報版の設置

- ・広域迂回路を設定し、迂回路看板の設置及びLED情報版の設置を実施



8. 今後の進め方【報告】

- 構築した各作業部会において、最新データによるモニタリング結果等を有効に活用し、地域毎の渋滞対策の検討を推進する
- これまでの渋滞協・作業部会で議論した交通課題を踏まえて、道路整備を始めとするハード対策や、現状の機能を有効活用するためのソフト対策、ピンポイント渋滞対策を検討する
- 今年度末に次回渋滞対策協議会を開催予定

“交通渋滞対策協議会”による議論

- 最新の交通データによる渋滞状況の検証
- 地域の交通状況の変化等に対する専門的見地からの検証 等

“作業部会”による議論

- 交通状況のモニタリング（主要渋滞箇所のフォローアップ）
- 地域の交通課題の共有
- ソフト・ハードを含めた具体的な対策の検討・調整 等