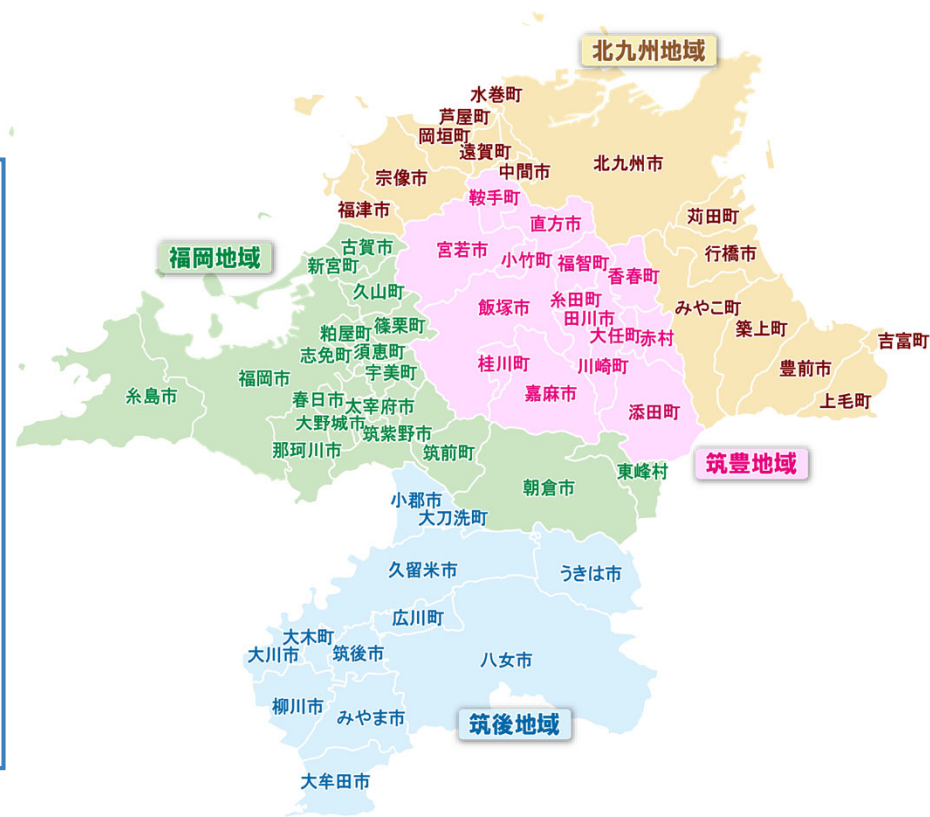


# 令和7年度 第2回 福岡県交通渋滞対策協議会

## ◆福岡県のエリア区分

### 目次

1. これまでの検討経緯.....	1
2. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】.....	4
3. 官民連携による渋滞対策【報告・協議】.....	6
4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】.....	10
5. TDM施策について【報告】.....	27
6. 今後の進め方【報告】.....	32



令和8年3月18日(水)

# 1. これまでの検討経緯【報告】

## (1) これまでの検討経緯

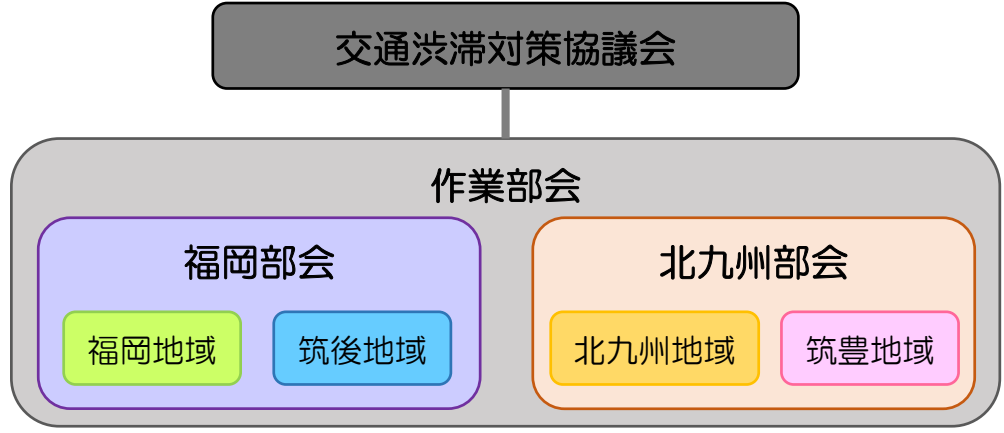
○平成25年1月に主要渋滞箇所を公表し、渋滞対策の基本方針や今後の取り組みに対する協議を実施。

	実施・協議内容	主要渋滞箇所数
平成24年6月	<ul style="list-style-type: none"> <li>○パブリックコメントの実施(一般道路)(高速道路)</li> <li>○交通基礎データの共有</li> <li>○地域の渋滞箇所の素案の決定</li> <li>○道路利用者の意見を含めた地域の渋滞箇所の特定</li> </ul>	
平成25年1月	<p>(平成25年1月)主要渋滞箇所の公表</p>	
平成25年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域の渋滞箇所の状況・意見交換</li> <li>○渋滞要因・渋滞対策の確認</li> <li>○渋滞対策の基本方針(案)の確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○一般道路181箇所               <ul style="list-style-type: none"> <li>●福岡・筑後地域: 141箇所</li> <li>●北九州・筑豊地域: 40箇所</li> </ul> </li> <li>○高速道路10箇所</li> <li>○都市高速道路14箇所</li> </ul>
平成26年度 ∩ 平成30年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要渋滞箇所のフォローアップ</li> <li>○今後の渋滞対策の方向性</li> <li>○主要渋滞箇所の解除方法(案)</li> </ul>	
令和元年度 ∩ 令和2年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要渋滞箇所のフォローアップ</li> <li>○今後の渋滞対策の方向性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○一般道路4箇所解除(令和元年度)               <ul style="list-style-type: none"> <li>●福岡・筑後地域: 4箇所</li> </ul> </li> </ul>
令和3年度 ∩ 令和4年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要渋滞箇所のフォローアップ</li> <li>○今後の渋滞対策の方向性</li> <li>○新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策(TDM等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○一般道路2箇所解除(令和3年度)               <ul style="list-style-type: none"> <li>●北九州・筑豊地域: 2箇所</li> </ul> </li> <li>○一般道路1箇所解除(令和4年度)               <ul style="list-style-type: none"> <li>●福岡・筑後地域: 1箇所</li> </ul> </li> </ul>
令和5年度 ∩ 令和6年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要渋滞箇所のフォローアップ</li> <li>○今後の渋滞対策の方向性</li> <li>○新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策(TDM等)</li> <li>○主要渋滞箇所の解除フロー再検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○一般道路2箇所解除(令和5年度)               <ul style="list-style-type: none"> <li>●福岡・筑後地域: 1箇所</li> <li>●北九州・筑豊地域: 1箇所</li> </ul> </li> <li>○一般道路1箇所解除(令和6年度)               <ul style="list-style-type: none"> <li>●福岡・筑後地域: 1箇所</li> </ul> </li> </ul>
令和7年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要渋滞箇所のフォローアップ</li> <li>○今後の渋滞対策の方向性</li> <li>○TDM施策の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○一般道路171箇所               <ul style="list-style-type: none"> <li>●福岡・筑後地域: 134箇所</li> <li>●北九州・筑豊地域: 37箇所</li> </ul> </li> </ul>

# 1. これまでの検討経緯【報告】

## (2)令和7年度 第1回福岡県交通渋滞対策協議会で議論した内容

- ### 第1回協議会の開催（令和7年8月28日）
- 主要渋滞箇所のフォローアップにおいて、今回、主要渋滞箇所の解除箇所が無いことを確認した。また、対策済46箇所については、改善4箇所、一部改善21箇所の改善状況を確認した。
  - 今後の渋滞対策の方向性について確認した。国道202号福岡外環状道路と国道385号が交わるガンセンター入口交差点（福岡市南区）及び野多目ランプ西向き出口の渋滞対策について、令和6年6月より実施しているソフト対策の効果検証結果等について確認した。今後も引き続き、関係機関と連携してハード・ソフトの両面から追加の対策を検討することとした。
  - 官民連携による渋滞対策として、今年度、国道3号東町交差点（久留米市）にて対策を実施することを確認した。
  - その他、今後の渋滞対策については、関係機関が連携して、具体的な対策の検討を進めていくことを確認した。



# 1. これまでの検討経緯【報告】

## (3)福岡県の主要渋滞箇所(一般道)

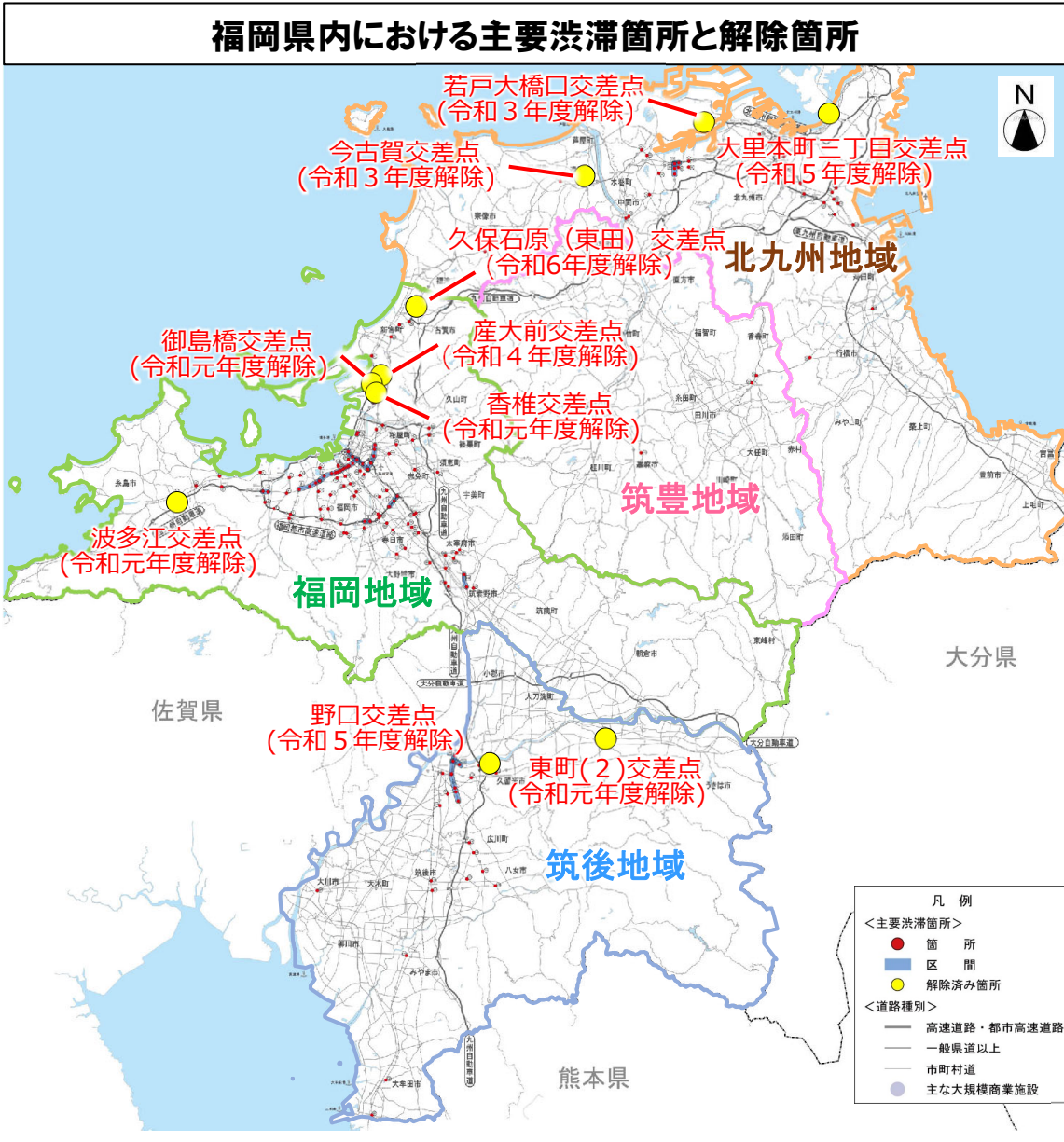
- 181箇所の主要渋滞箇所(平成25年1月時点)のうち、10箇所が主要渋滞箇所から解除。
- 対策済み46箇所(平成25年1月～令和6年3月に対策が完了した箇所)と未対策125箇所の計171箇所について、今後対策の検討・経過観察を行う。

### ▼主要渋滞箇所(一般道)の整理

項目	平成25年1月時点 主要渋滞箇所	対策済み箇所		未対策箇所 (対策実施中・ 対策検討中)	令和7年 7月時点 主要渋滞箇所
		主要渋滞 箇所 解除	主要渋滞 箇所 未解除		
福岡県	181	10	46	125	171
福岡地域	113	5	22	86	108
筑後地域	28	2	12	14	26
北九州地域	35	3	12	20	32
筑豊地域	5	0	0	5	5

### ▼これまでの特定解除箇所一覧(10箇所)

エリア	交差点名	管理者	路線名	特定解除時期
福岡	御島橋	福岡国道	国3	令和元年度
福岡	香椎	福岡国道	国3	
福岡	波多江	福岡国道	国202BP	
筑後	東町(2)	福岡国道	国210	令和3年度
北九州	今古賀	北九州国道	国3	
北九州	若戸大橋口	北九州市	国199	令和4年度
福岡	産大前	福岡国道	国3	
筑後	野口	福岡国道	国210	令和5年度
北九州	大里本町三丁目	北九州市	国199	
福岡	久保石原(東田)	福岡国道	国3	令和6年度



# 2. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

## (1) 豊浜小戸線(小戸西交差点)/福岡市...右折レーン延伸(令和7年12月完了)

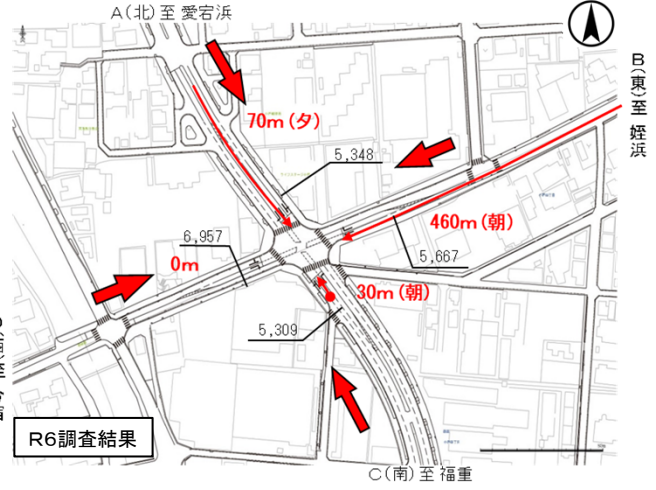
- 主要渋滞箇所である小戸西交差点の北側において、右折車線への車線変更に伴う後続直進車両への進行阻害が発生。
- 既設の中央分離帯を撤去し右折レーンを延伸することで、直進阻害による渋滞の緩和が期待される。

### ● 整備概要

#### ● 広域図

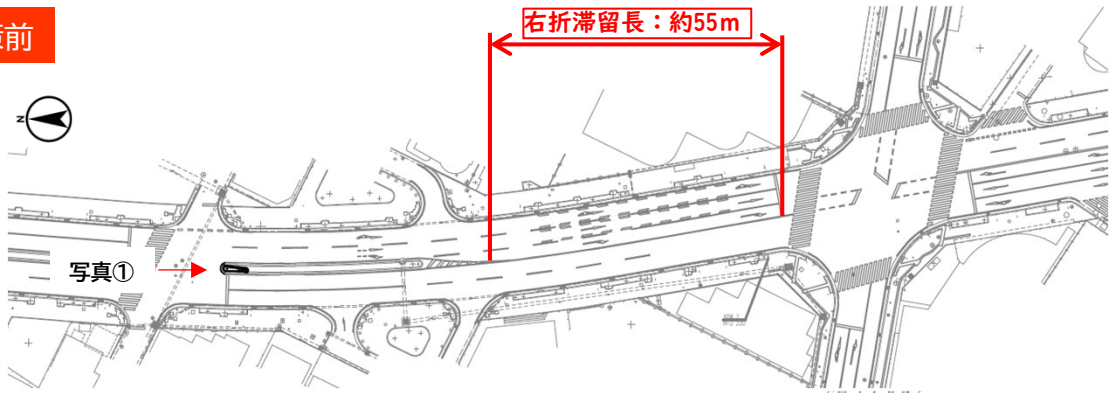


#### ● 渋滞状況図

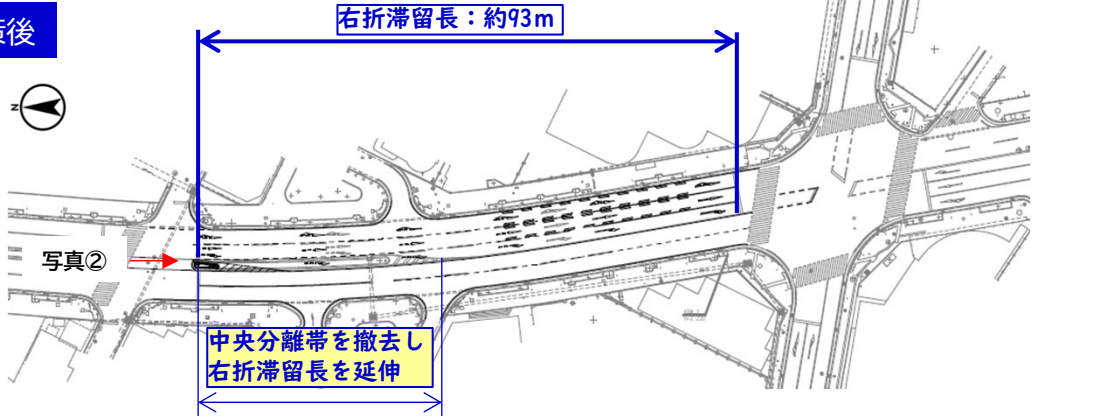


#### ● 対策内容

##### 対策前



##### 対策後



# 2. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

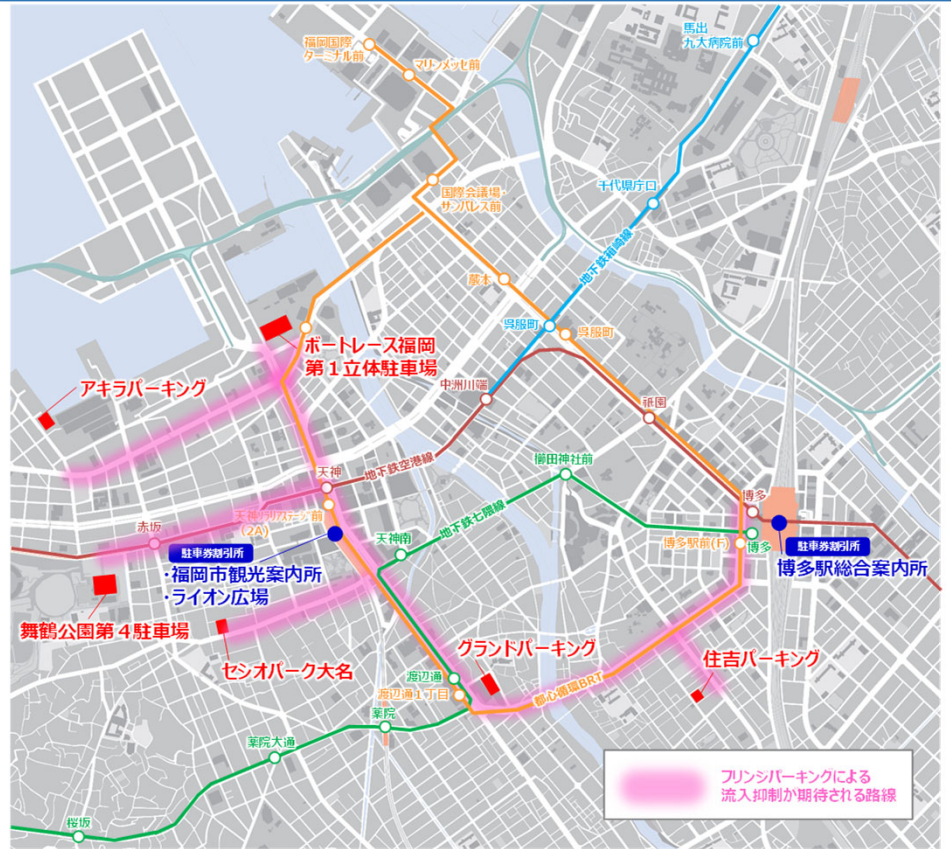
## (2)ソフト対策実施事例：フリンジパーキング / 福岡市・・・実施中

○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実施している。

### ●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。
- ・平成31年3月から天神地区、令和5年4月から博多駅地区で、福岡市とWe Love 天神協議会(天神地区)、博多まちづくり推進協議会(博多駅地区)が協力し運用開始。

### ●フリンジパーキング実施箇所



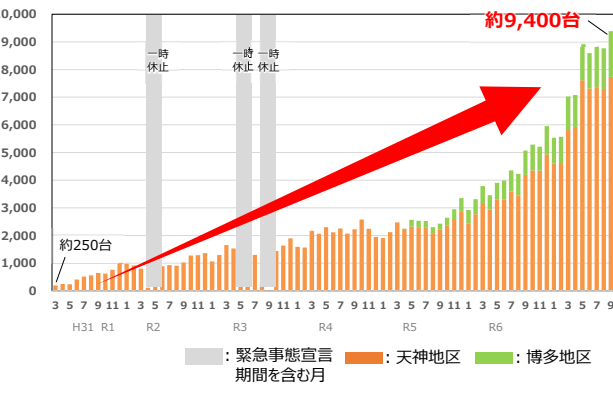
### ●フリンジパーキングの取組状況

#### 取組状況

- ・天神地区5か所、博多駅地区2か所の駐車場において、駐車料金を最大500円とし、乗車人員分のバス及び地下鉄の片道乗車券を進呈。
- ・開始以降、利用者は増加傾向にあり、令和7年9月の月間利用台数は約9,400台。
- ・R7.10～R8.3までの間、社会実験として、駐車料金の12時間最大500円を300円に下げた場合の利用動向等の効果検証を行うとともに、市内外のマイカー利用者に向けた幅広い広報を展開する取り組みを実施。

	対象駐車場	料金(12h)
天神	◎ A. ポートレース福岡 第1立体駐車場 (中央区那の津1-7-5)	最大 300円
	◎ B. アキラパーキング (中央区長浜3-15)	
	◎ C. 舞鶴公園第4駐車場 ※ (中央区城内1)	
	◎ D. セジオパーク大名 (中央区大名1-2-16)	
天神博多	◎ E. グランドパーキング (渡辺通1-1-3)	最大 500円
博多	◎ F. 住吉パーキング (住吉5-4-20)	

※今回新たに追加した駐車場  
◎:社会実験の対象駐車場  
○:その他のフリンジパーキング対象駐車場



#### 広報

- ・市政だよりや各種SNS、他都市の広報媒体を活用して周知を行うとともに、商業施設等でポスター掲示やチラシの配布等により幅広い広報に努めている。



市政だより

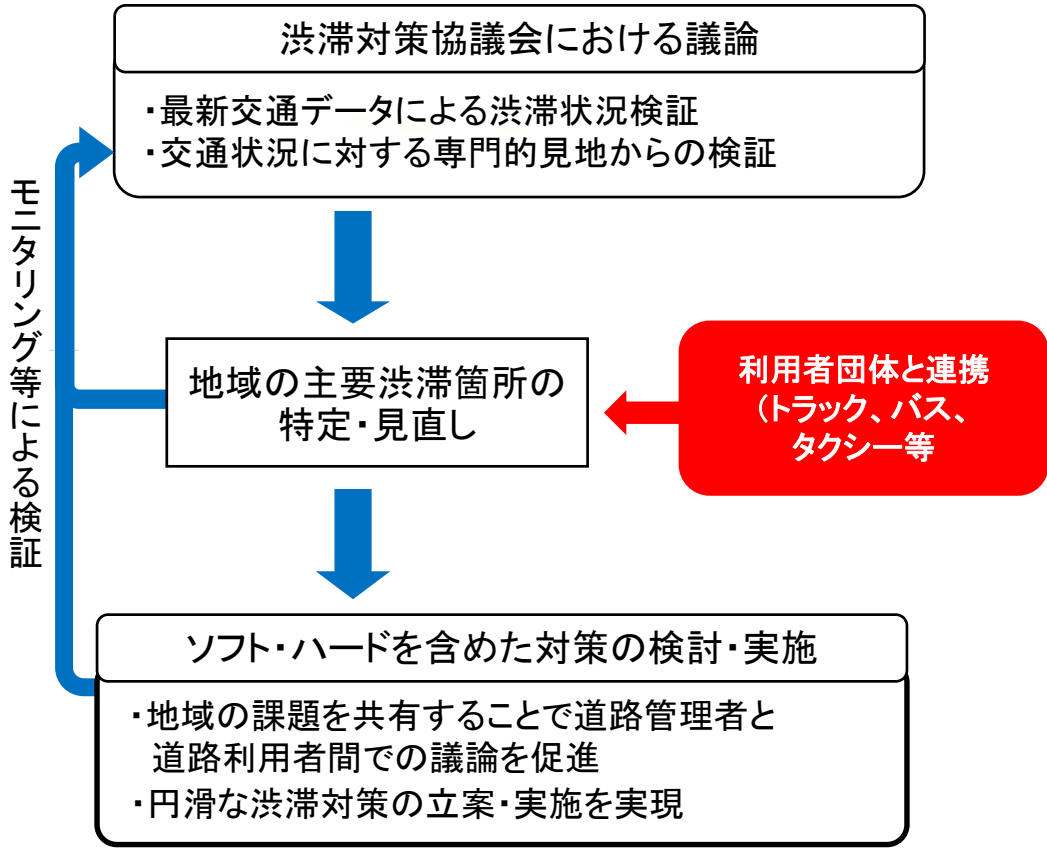
SNSへの配信

チラシ

### 3. 官民連携による渋滞対策【報告】

#### (1) 概要

○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)の利用者団体との連携を強化し、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

# 3. 官民連携による渋滞対策【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7年10月時点)】

国道2号 関門トンネル付近 (北九州市)	○
国道3号 空港口交差点～下白井交差点 (福岡市)	○
国道3号 苅原交差点 (久留米市)	○
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 上津荒木交差点 (久留米市)	○
国道3号 三萩野交差点 (北九州市)	○
国道3号 清水交差点付近 (北九州市)	○
国道3号 上府交差点 (新宮町)	○
国道3号 太宰府天満宮付近 (太宰府市)	○
国道3号 本村北 (八女市)	○
国道3号 千鳥橋～半道橋 (福岡市)	○
国道3号 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3号 君畑交差点 (太宰府市)	○
国道3号 納楚交差点 (八女市)	○
国道3号 二軒茶屋交差点 (久留米市)	○
国道3号 諏訪野町一丁目交差点 (久留米市)	○
国道3号 工業団地入口交差点 (広川町)	○
国道10号 潤崎交差点付近 (北九州市)	○

令和7年度対策実施済  
(東町交差点～  
東和町交差点)

国道10号 朽網駅入口付近 (北九州市)	○
国道10号 貫交差点 (北九州市)	○
国道10号 津田西交差点 (北九州市)	○
国道10号 山田交差点 (豊前市)	○
国道10号 豊前市舟入交差点 (豊前市)	○
国道10号 バイパス朽網交差点 (北九州市)	○
国道199号 小倉駅前 (北九州市)	○
国道199号 西港町東交差点～中原東交差点 (北九州市)	○
国道199号 北九州都市高速3号線下 青葉1丁目交差点付近	○
国道200号 筑紫大橋北交差点 (筑前町)	○
国道201号 多田羅交差点付近 (福岡市)	○
国道201号 松島交差点付近 (福岡市)	○
国道201号 岩原交差点 (香春町)	○
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201号 みやこ町勝山新町交差点 (みやこ町)	○
国道201号 行橋IC北交差点～行橋IC入口交差点 (吉国交差点方面)	○
国道201号 鏡山東 (香春町)	○
国道202号 立花寺北交差点付近 (福岡市)	○
国道202号 今宿大塚交差点 (福岡市)	○
国道202号 ガンセンター入口交差点 (福岡市)	○

令和8年度対策予定

国道208号 東新町2丁目交差点 (大牟田市)	○
国道209号 上原々交差点 (筑後市)	○
国道209号 上原々向山交差点 (筑後市)	○
国道209号 野伏間交差点 (久留米市)	○
国道210号 東櫛原交差点 (久留米市)	○
国道322号 北方3丁目交差点付近 (北九州市)	○
県道25号 小倉東IC付近～新門司IC付近 (北九州市)	○
県道31号 宝町交差点 (春日市)	○
県道31号 大佐野交差点 (太宰府市)	○
県道31号 武蔵交差点 (筑紫野市)	○
県道35号 太郎丸交差点 (古賀市)	○
県道68号・県道551号 五斗蔵交差点付近 (志免町)	○
県道68号 二又瀬 (福岡市)～五斗蔵交差点 (志免町)	○
県道68号 大的交差点付近	○
県道112号 水城 (1丁目・2丁目) 交差点	○
県道607号 扇橋交差点付近	○
市道松島貝塚線 松島～箱崎ふ頭中央交差点	○
よかトピア通り 西新通り交差点付近	○
粕屋町道 柚須西交差点 (粕屋町)	○
粕屋町道 柚須西交差点 (粕屋町)	○
粕屋町道 粕屋町道 粕屋町道 粕屋町道	○
【県外の道路】 国道10号 かんたん交差点付近 (大分市)	○
【県外の道路】 県道22号 日本製鉄正面交差点～西生石 (大分市)	○

令和5年度対策実施

### 【バス協会 (令和7年10月時点)】

国道3号 筒井町交差点付近	○
国道3号・国道322号 東町交差点付近	○
国道3号 砂津交差点～富野口交差点 (門司～富野口方面)	○
国道3号 二軒茶屋交差点付近	○
国道3号 工業団地入口交差点 (八女～久留米方面)	○
国道3号 下原交差点から博多バイパス分流部	○
国道10号 城野駅前交差点 (城野野方面)	○
国道199号・愛宕中井口1号線 小倉高校前交差点 (小倉駅方面)	○
国道200号 幸の神交差点 (八幡西区) → 筒井町交差点 → J R 黒崎駅方面	○
国道201号 バイパス 鳴瀬ダム入口交差点	○
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～福翔高校入口交差点	○
国道202号 今宿新道 十郎川橋東交差点～外環西口交差点 (拾六町→福重・小田部方面)	○
国道202号 今泉二丁目4-39交差点	○
国道202号 免許試験場入口	○
国道208号 大牟田市船津町交差点	○
国道208号 大牟田警察署前交差点 (大牟田～荒尾方面)	○
国道209号 免許試験場交差点	○
国道209号 上原々交差点 (筑後市～久留米市方面)	○
国道209号 上原々向山交差点 (筑後市～久留米市方面)	○
国道210号 樋ノ口交差点の西側交差点	○

令和7年度対策実施済

令和2年度対策実施

令和4年度対策実施

### 令和6年度対策実施済

国道210号 筑後街道 (久留米市道) 筑水高校前交差点付近	○
国道211号 免許試験場前交差点 (新飯塚⇄大隈両方向)	○
国道263号 唐木バス停 (下り)～早良営業所バス停 (下り) 区間	○
国道385号 南市民プール前～老司四ツ角交差点	○
国道385号 住吉中前交差点～清水四ツ角交差点	○
国道495号 和白・上和白交差点付近	○
国道495号 新宮中学校～下府～和白付近 (主に下府周辺)	○
県道11号 本城東4丁目交差点 (黒崎方面)	○
県道11号 浅川中学校東交差点 (学研都市ひびきの方面)	○
県道15号 下福島交差点付近、湯気の下交差点付近	○
県道21号 箱崎三丁目交差点	○
県道21号 原田1丁目交差点～(松島3丁目)～(流通センター西口付近)～(多田羅)～(土井:桃田-烏田)～(ミニストップ土井二丁目店付近)～JR香椎線中久原踏切	○
県道21号 福丸橋～宮若コミュニティセンター前 (若宮IC→飯塚方面)	○
県道23号 安武交差点 (大善寺→久留米市内方面)	○
県道24号 香椎参道口交差点～香椎宮前	○
県道31号 岡本交差点 (桜ヶ丘⇄大和町両方向)	○
県道49号 老司四ツ角～屋形原三ツ角交差点	○
県道49号 県道555号 柏原交差点～(松原四つ角右折渋滞)～松原三ツ角交差点	○
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516号 JR香椎駅～香椎交差点	○
県道546号 土井四丁目～みどりが丘団地入口交差点	○
県道557号 堤交差点 (下り) (堤バス停～堤二丁目バス停区間)	○

県道557号 神松寺交差点 (下り)	○
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	○
県道607号 長者原～原町交差点	○
県道752号 諏訪野町一丁目交差点 (青峰団地・国分→久留米市街方面)	○
香椎箱崎浜線・香椎浜団地2号線 片男佐橋交差点 (アイランドシティ地区→各方面)	○
香椎浜団地5号線 香椎浜入口交差点	○
よかトピア通り 地行浜2丁目交差点 (豊浜→福浜方面)	○
よかトピア通り 地行3丁目交差点	○
きよみ通り 山王2丁目交差点 (国際線⇄美野島両方向)	○
きよみ通り 上牟田3丁目交差点 (国際線⇄美野島両方向)	○
こくてつ通り キャナルイーストビル付近交差点 (商工会議所～キャナルシティ方面)	○
湯川飛行場線 寺迫口交差点～安部山入口交差点 (小倉駅方面)	○
明治通り 早良口・早良市民センター前交差点 (西新→姪浜方面)	○
住吉通り 博多駅前3丁目交差点 (博多駅⇄住吉両方向)	○
住吉通り 博多駅前バスターミナル前交差点 (博多駅→呉服町方面)	○
昭和通り 石堂大橋交差点 (蔵本→千代町方面)	○
昭和通り 蔵本交差点 (国道3号→天神方面)	○
徳力葛原線～秋月街道 桜橋北交差点 (徳力葛原線→北九州モノレール徳力嵐山駅方面)	○
下上津役折尾線 下上津役2丁目～下上津役1丁目交差点方面	○
幹線市道箱崎公園通り 原田東町交差点～多の津4丁目	○
市道博多駅前ヶ江線 城東橋交差点	○
市道千代今宿線 脇山口交差点	○

### 【タクシー・ハイヤー協会 (令和7年10月時点)】

福岡市・百年橋通り 美野島交差点～新二又瀬橋交差点	○
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～中村大学前交差点	○
福岡市・国道263号 脇山口交差点～野芥交差点 (市内中心部向け)	○
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	○

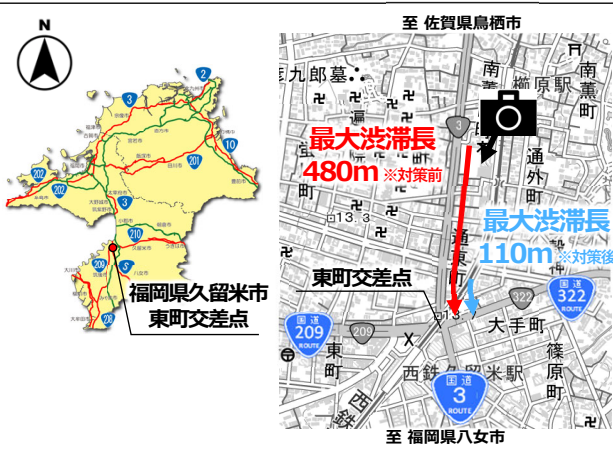
○ : 主要渋滞箇所  
 □ : ピンポイント渋滞対策実施箇所  
 □ : ピンポイント渋滞対策実施箇所 (対応する区間)  
 □ : ピンポイント渋滞対策予定

# 3. 官民連携による渋滞対策【報告】

## (3) 国道3号東町交差点改良 / 福岡国道事務所・・・令和7年12月完了

- 国道3号東町交差点(下り線)のボトルネックを解消するため、東町交差点～東和町交差点間の車線運用の見直しを行った。
- その結果、東町交差点を先頭とする最大渋滞長が480m⇒110mに減少。
- ただし、車線運用の見直しに伴い、下流側での車線変更が増加傾向であるため、継続的なモニタリングを実施予定。

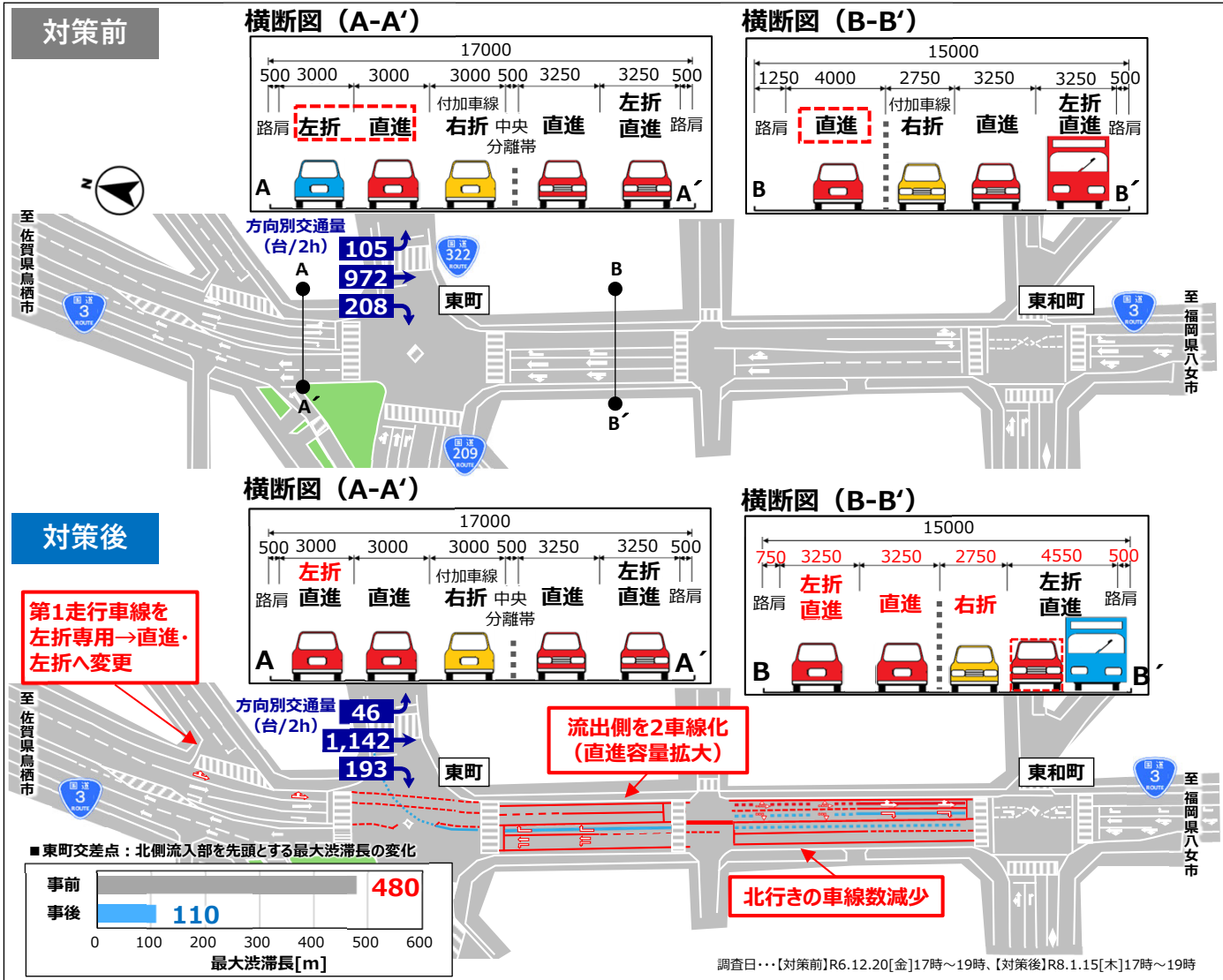
### ■位置図



### ■対策前後の写真



### ■対策概要

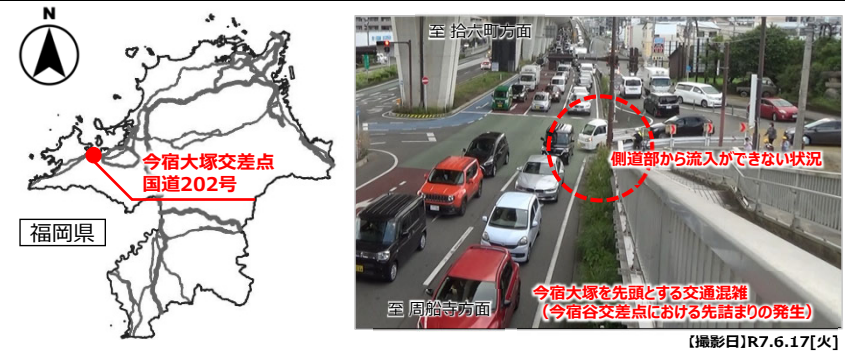


### 3. 官民連携による渋滞対策【協議】

#### (4) 国道202号今宿大塚・今宿谷交差点改良 / 福岡国道事務所・・・令和8年度実施予定

- 国道202号(下り線)では、朝夕ピーク時を中心として、今宿大塚交差点を先頭とする渋滞が発生しており、最大渋滞長は850m。
- また、今宿大塚を先頭とする滞留により、今宿谷の側道部から流入ができない状況が発生している。
- 今宿大塚交差点における停止線の前出し、及び、今宿谷交差点内で停車しないように促す赤枠の路面標示を敷設し、近接する今宿谷交差点を含めた交通の円滑化を図る。

##### ■ 位置図



国土交通省 国土地理院の地図を元に図形等を追記して作成

##### ■ 対策概要



# 4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

## (1) 国道2号 関門トンネル / NEXCO西日本

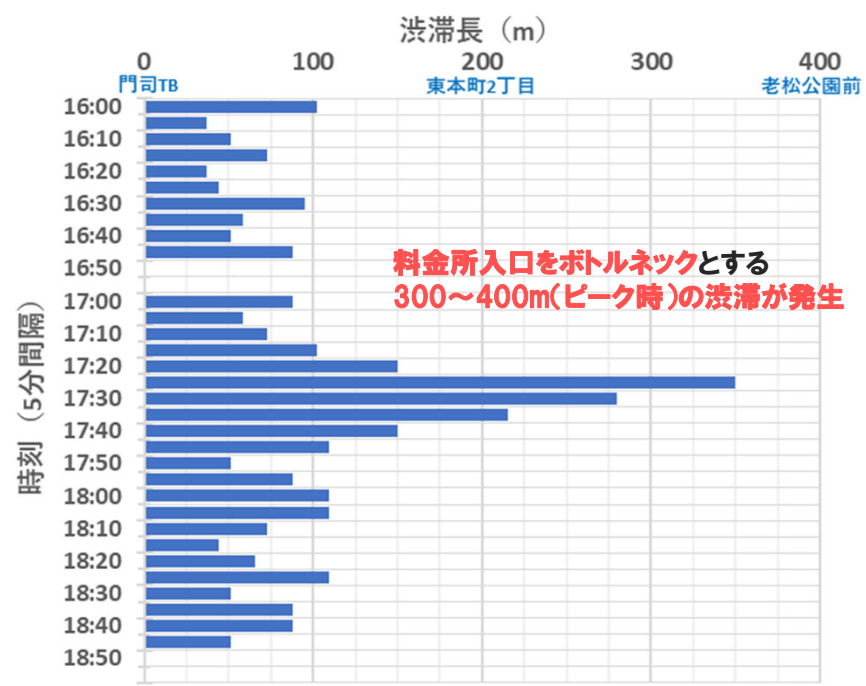
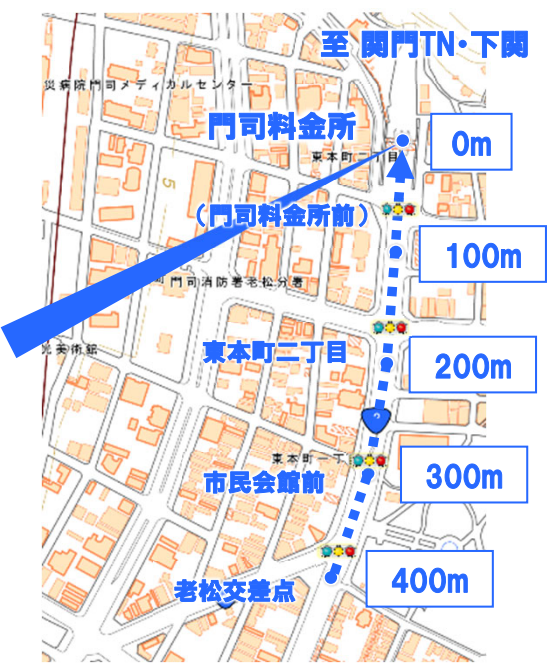
- 令和8年1月21日付で国土交通大臣の事業許可を受け、令和8年6月1日より段階的な通行料金の引き上げを実施
- 料金引き上げに伴い、関門橋への転換や周辺の料金所が混雑する可能性もあるため、丁寧な広報に努めるとともに周辺の交通量・渋滞状況等の調査を予定
- 令和12年頃を目途にETC設備を導入する計画としており、料金所における渋滞緩和が期待

### ● 関門トンネル付近(門司料金所前) 料金所における渋滞状況\_\_クラッシュ時

#### ● 時間別渋滞状況(クラッシュ時の渋滞長の推移)@門司【現地踏査:2024/10/09(水)-10(木)】



【2024/10/09 17:30頃】門司料金所 渋滞発生状況 (料金所から南方向を撮影したもの)



### ● 新たな通行料金(段階的な通行料金の引き上げ)

(税込)

期間	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	軽車両等
現行料金 (R8.5.31迄)	110円	160円	210円	260円	420円	20円
R8.6月~R12頃	160円	230円	300円	370円	600円	20円
R12頃~ (ETC導入時期を目途)	210円	300円	390円	490円	790円	30円

### ● 整備概要 (ETC設備の導入)

現金・回数券

ETC

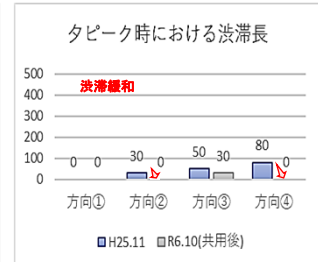
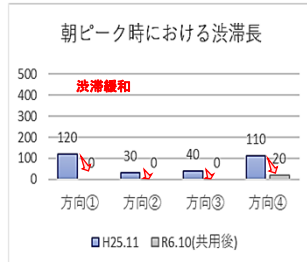
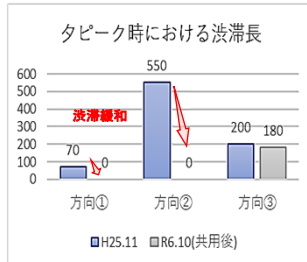
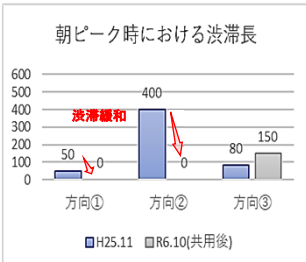
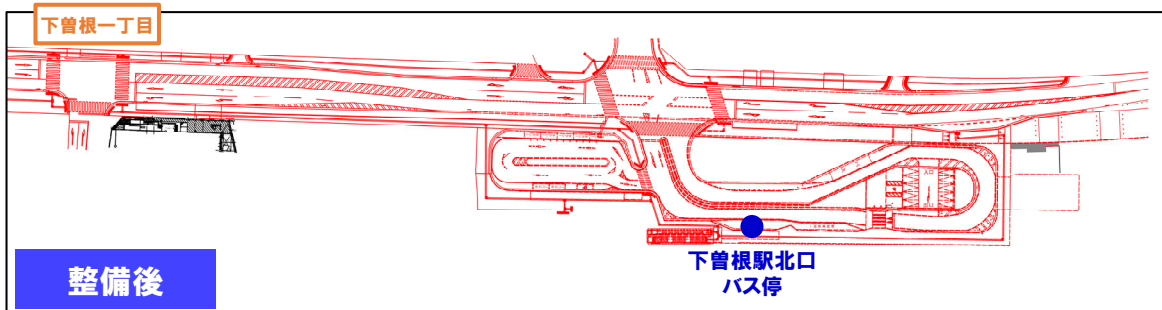
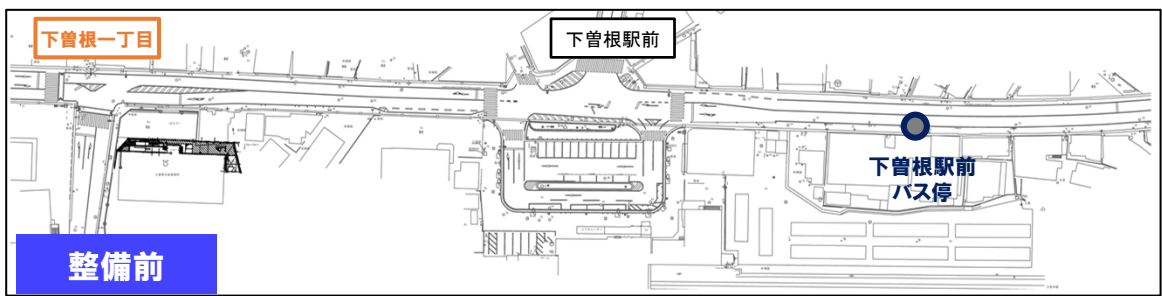


# 4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

## (2) 曾根・朽網地区 / 北九州市・・・対策実施中

- (都) 6号線(恒見朽網線)の曾根新田工区の開通(R6年5月)により、並行する(主)門司行橋線にある主要渋滞箇所「下曾根一丁目交差点」と「曾根出張所交差点」で、渋滞が改善(特に主道路側では渋滞解消)。
- 両交差点間では、(都) 曾根苅田線街路事業(道路拡幅及び駅前広場整備)を施行中。
- 下曾根駅前交差点部や駅前広場の整備は完了し、駅前広場内にバス停が移設されたことも渋滞解消に寄与。
- 引き続き(都) 曾根苅田線街路事業の早期完了(R9年度予定)を目指すとともに、恒見朽網線の残り区間の整備を進める。

### ● 整備概要



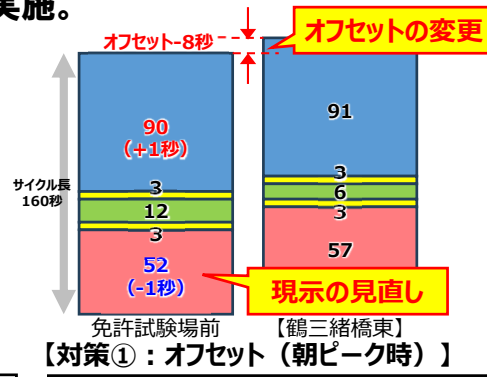
# 4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

## (3) 国道201号・国道211号 免許試験場前交差点・鶴三緒橋東交差点 / 北九州国道事務所・福岡県・福岡県警・・・令和6年9月 試験的に対策実施

- 国道201号においては、先詰まりによる渋滞を抑制するため、短期対策としてオフセット時間の変更等を実施。
- 国道211号においては、右折車両の滞留による直進阻害を抑制するため、右折レーンの延伸(L=100m→160m)を実施。
- 対策実施後も渋滞が残存しているため、信号調整などの再検討を実施。

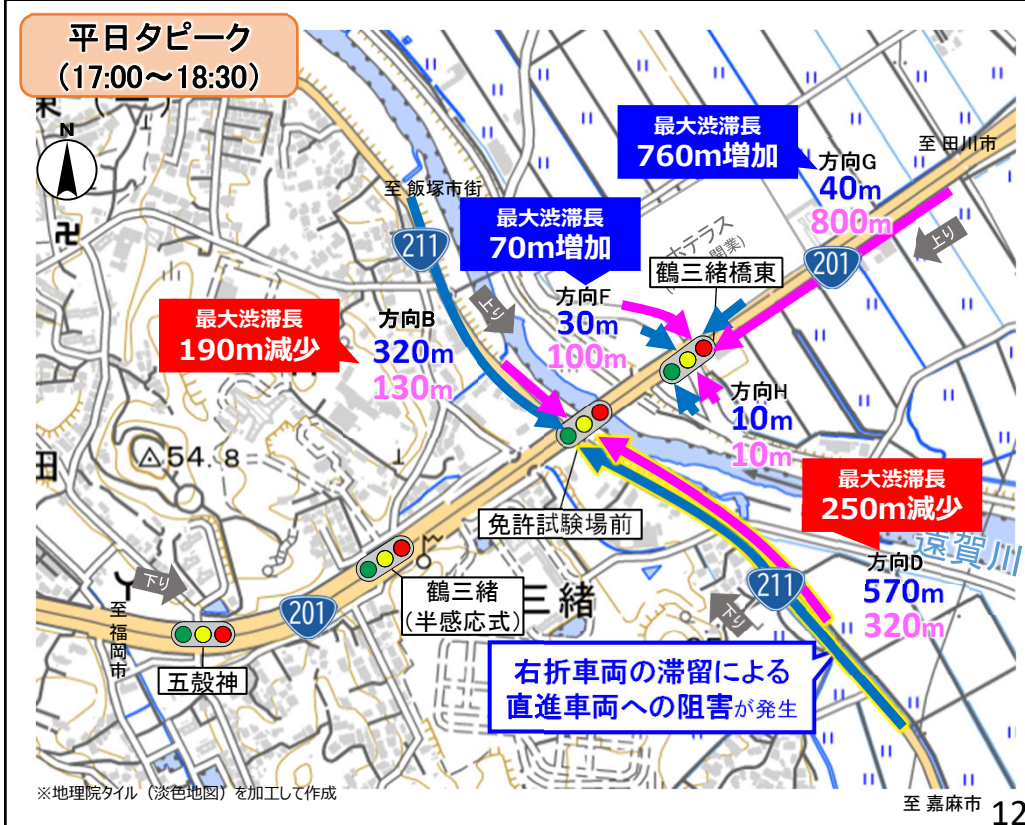
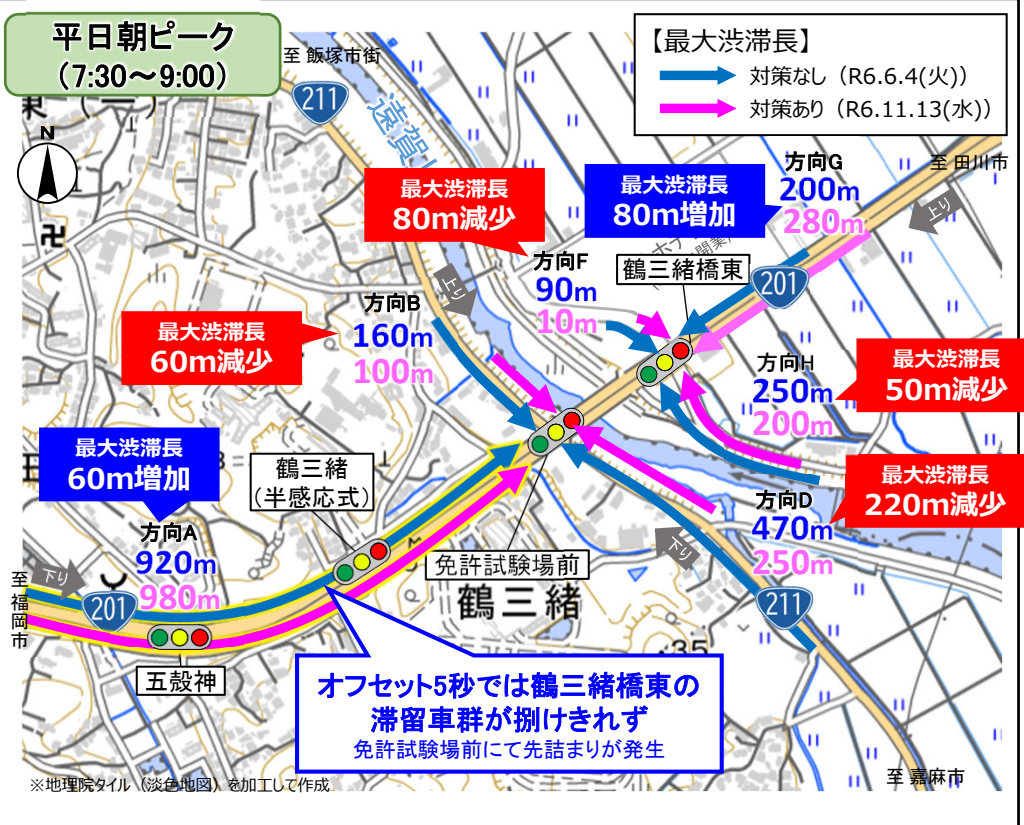
**対策①** 信号現示(オフセット)の変更 (国・福岡県警)

**対策②** 右折レーン延伸(県) : 令和6年9月対策完了  
 ・国道211号嘉麻市方面の右折レーン長 : 100m→160m (延伸)



【対策① : オフセット (朝ピーク時)】

【対策② : 国道211号右折レーン延伸】



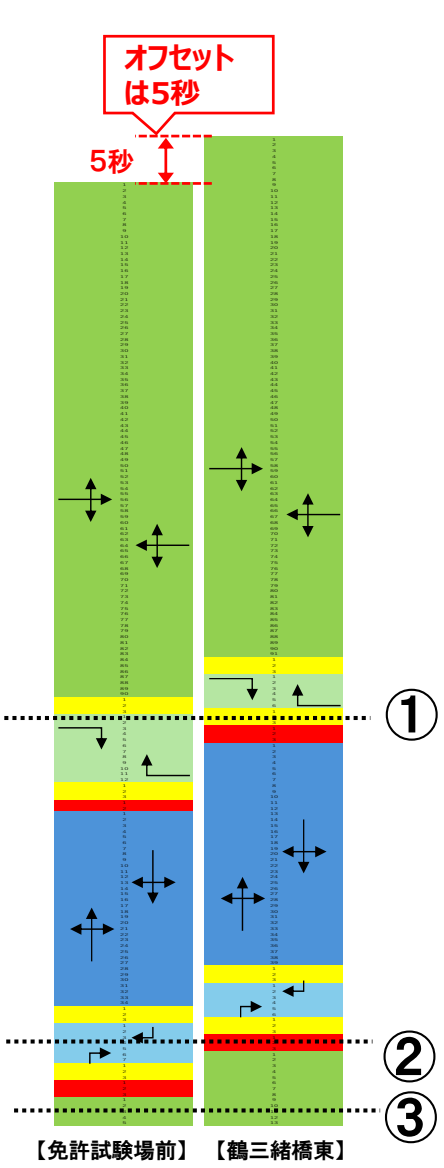
※地理院タイル (淡色地図) を加工して作成

※地理院タイル (淡色地図) を加工して作成

# 4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

## (3) 国道201号・国道211号 免許試験場前交差点・鶴三緒橋東交差点 / 北九州国道事務所・福岡県・福岡県警・・・対策検討中

○オフセット変更後も下り線の鶴三緒橋上は混雑が残存  
 (直進青現示変化後の先詰まり(写真③)、国道211号からの右折車の先詰まりが発生(写真②))



場面①



➢ 免許試験場前交差点が赤現示(右折矢)に変化後、**鶴三緒橋上には多くの車両が残存**(場面②や場面③の発生要因)

場面②



➢ 国道211号からの右折車(嘉麻市方面)は、**右折後に鶴三緒橋上で滞留できる空間が少ない**(右折レーンを延伸しても、**捌ける台数が少ないと効果が十分に発揮できない**)

➢ 国道211号の右折が青現示でも先の鶴三緒橋東交差点が赤なので捌けない。

場面③

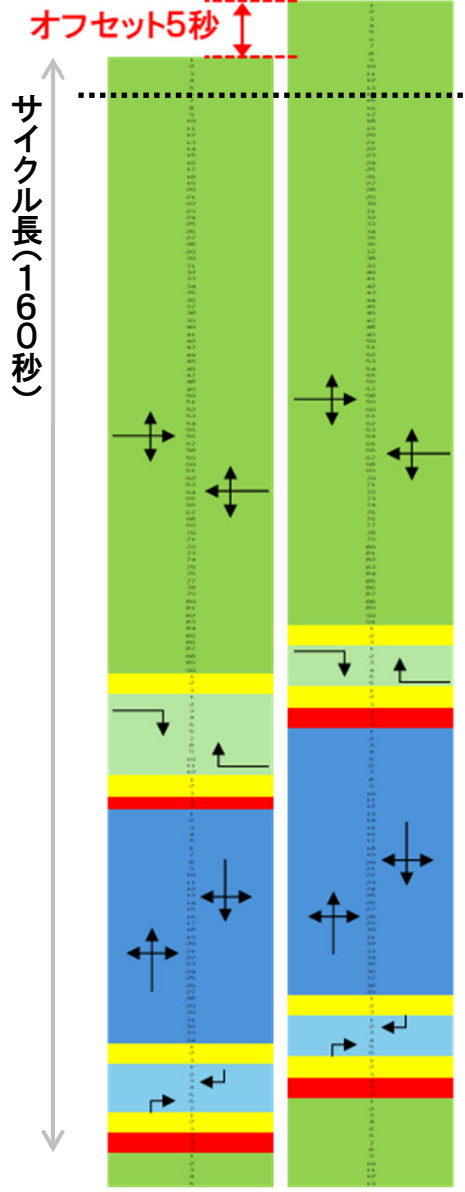


➢ 免許試験場前交差点が青現示に変化後も、**鶴三緒橋上に車両が滞留しているため進行ができない**(先詰まりにより、**交通容量を最大限に活用できていない**)

# 4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

(3) 国道201号・国道211号 めんきょ しけん じょうまえ 免許試験場前交差点・つるみお ばしひがし 鶴三緒橋東交差点 / 北九州国道事務所・福岡県・福岡県警・・・対策検討中

## 免許試験場前交差点の渋滞要因：先詰まりによるロス時間



- 国道201号方向の青現示開始直後は先詰まりが発生しているため、**直進車が進行できないロス時間が発生**
- 実測の結果、**下り線側は12~13秒、上り線側は15~19秒**
- 可能交通容量を増加させるには、**有効青時間から削減するロス時間をいかに減らすかが重要**

### 青現示開始直後



(計測日：令和6年6月4日)

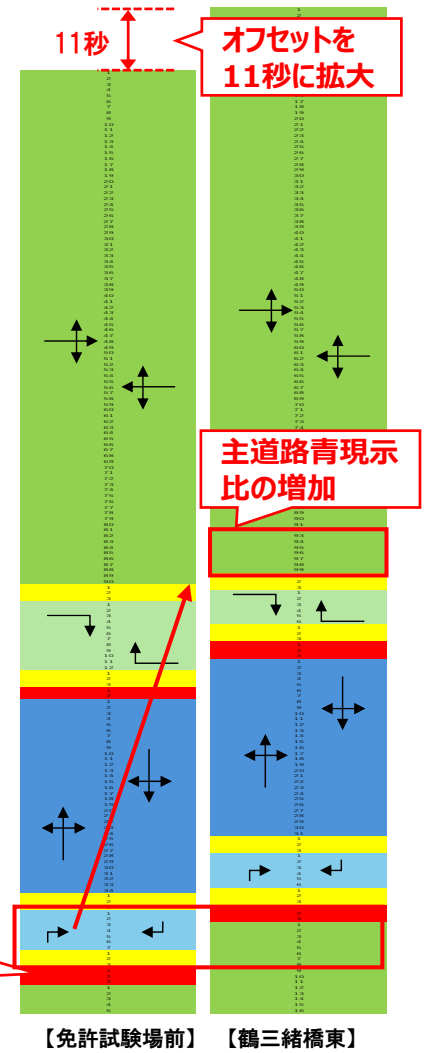
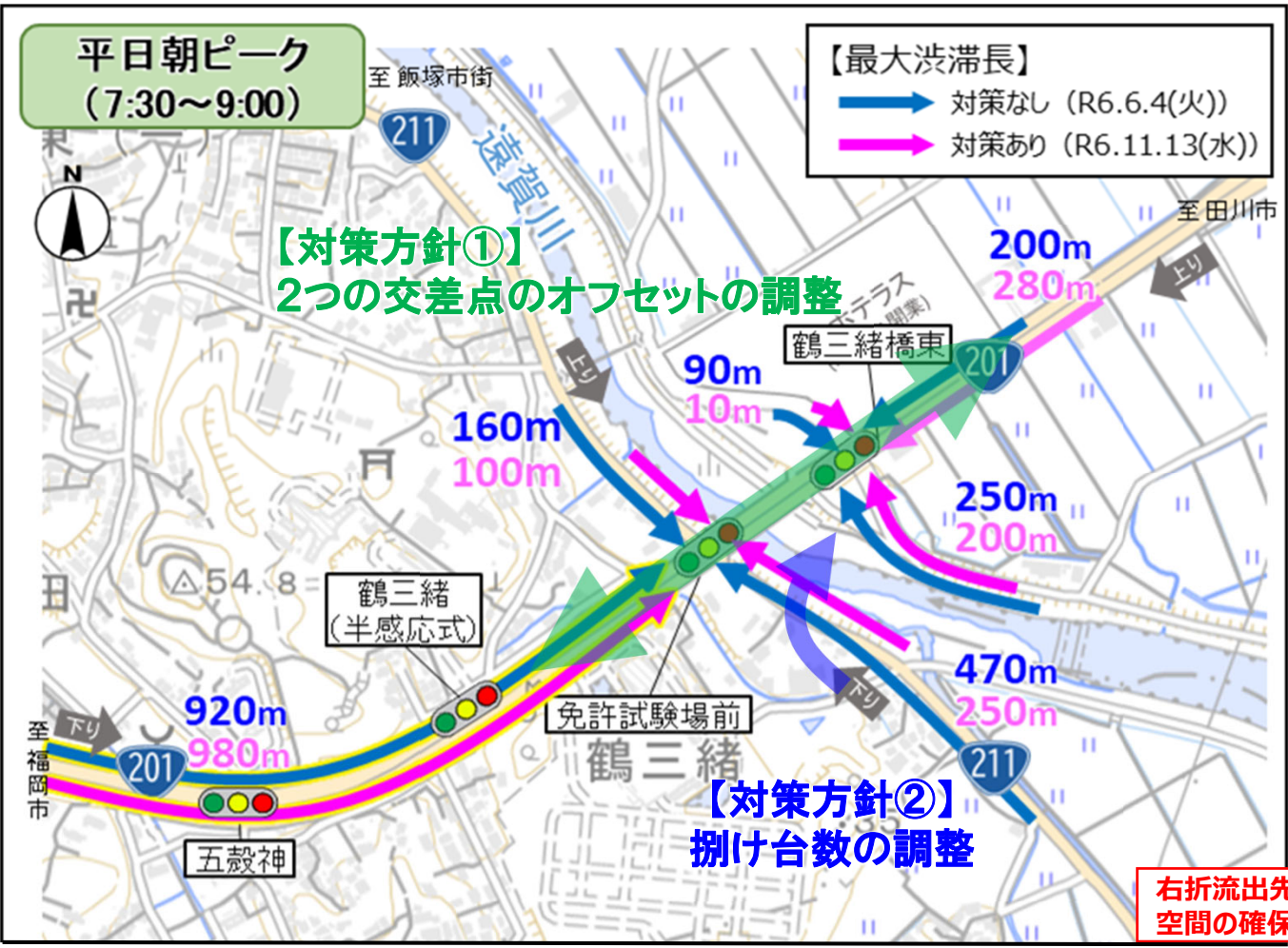
【免許試験場前】 【鶴三緒橋東】

# 4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

## (3) 国道201号・国道211号 免許試験場前交差点・鶴三緒橋東交差点 / 北九州国道事務所・福岡県・福岡県警・・・対策検討中

○朝ピーク時の対策方針検討中

- 対策方針案①:** 国道201号の主交通を流すために、**オフセットを11秒に拡大**。(下り線の先詰まりによるロス時間の削減)
  - 対策方針案②:** 右折レーン延伸後も渋滞が残存している国道211号嘉麻市方面からの右折交通をできるだけ流すために、**鶴三緒橋東交差点の国道201号の青現示を増加**。(下り線の交差点間の交通をできるだけ空にするため)
- 今後は八木山バイパスの4車線化供用に伴う交通量の変化を考慮し、具体的な対策方針については検討中



# 4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

## (4) 国道3号宗像市<sup>みつおか</sup>光岡交差点 / 北九州国道事務所・福岡県・宗像市・・・令和6年11月対策実施

- 国道3号、県道92号の右折車、沿道施設出入りに起因する渋滞に対して、停止線の前出しやラバーポールの設置等を実施。
  - 対策後の休日調査結果では、全方向で渋滞長が増加しているが「休日交通の変動(※)」によるものと推察。
- ※渋滞方向の速度は「毎週異なる傾向」であり、休日交通の集中状況(同一時間帯に重なる等)により渋滞規模が変化と推察。

### 対策内容

対策	①停止線の前出し及び右折導流線のカラー化	②ゼブラ区間へのポストコーンの設置	③側道との交差部へのゼブラ等の設置
現状	主道路の上り線において、右折車両が多く、滞留車両による直進阻害が発生。	主道路の上り線において、Uターンする車両が交差点中心まで進まないことで流れを阻害。	側道より進入する車両により、従道路の流れを阻害。
対策内容	停止線の前出し(主道路上り)を行い右折車線長を確保し、右折導流線のカラー化(従道路)による走行位置の明確化を図る。	ゼブラ区間にポストコーンを設置(主道路上り)し、交差点中心へ車両を誘導する。	側道との交差点形状の見直しを行い、ゼブラ等を設置(側道)する。

### 渋滞状況(対策後の休日)



**写真①** ゼブラ等の設置

**写真②** ポストコーンの設置 (国土交通省) 停止線の前出し (国土交通省) 右折導流線の設置 (福岡県) 右折導流線の設置 (国土交通省)

**写真③** 右折導流線のカラー化

至 宗像市  
至 北九州市  
至 宮若市

国道3号  
県道宗像篠栗線

直進車両  
右折車両  
流入車両

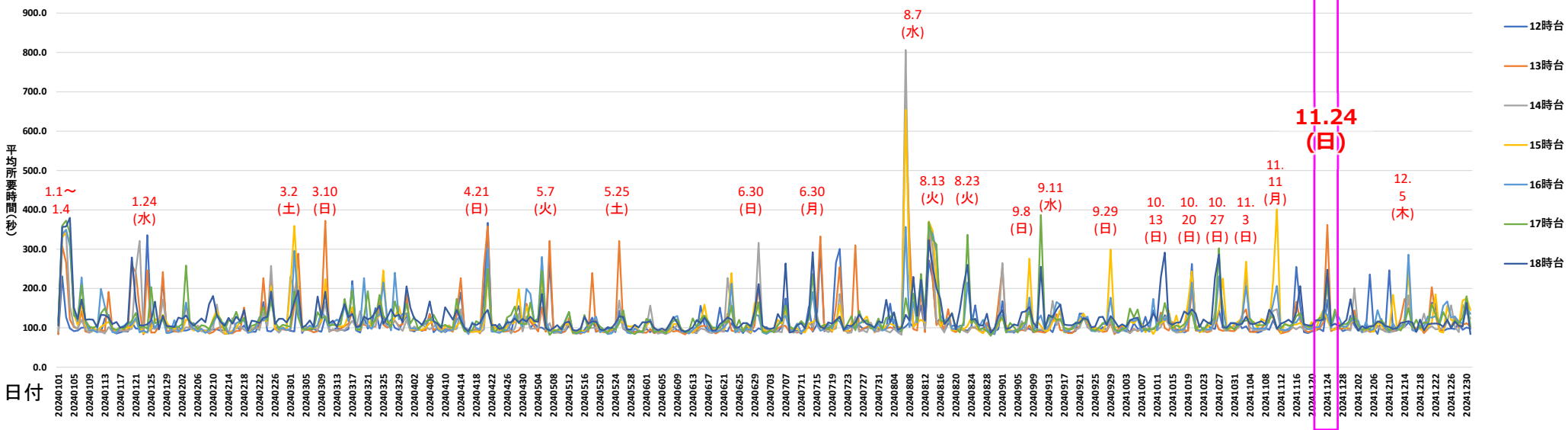
# 4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

## (4) 国道3号宗像市<sup>みつおか</sup>光岡交差点 / 北九州国道事務所・福岡県・宗像市・・・対策検討中

○「休日交通の変動」による影響について、国道3号上り線の光岡交差点流入部の**所要時間は大きく増加する日があり、特に日曜日が多い。**(渋滞要因は右折車による直進阻害)



(c) NTTインフラネット, Maxar Technologies.の航空写真を加工して作成



■ 国道3号上り線(王丸交差点⇒光岡交差点間の日別時間帯別所要時間)

資料:ETC2.0プローブ情報(令和6年1月~12月)

# 4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

## (4) 国道3号宗像市<sup>みつおか</sup>光岡交差点 / 北九州国道事務所・福岡県・宗像市・・・対策検討中

○現地状況を確認した結果、速度低下パターンは複数あるものの、**右折車による直進阻害が発生した際は影響が大きい**ため、休日<sup>（速度低下パターン）</sup>に発生する渋滞対策として**国道3号上り線の右折レーン延伸を検討中**

①右折車両のはみ出しによる阻害なし  
【速度低下】右折（滞留車）のみ



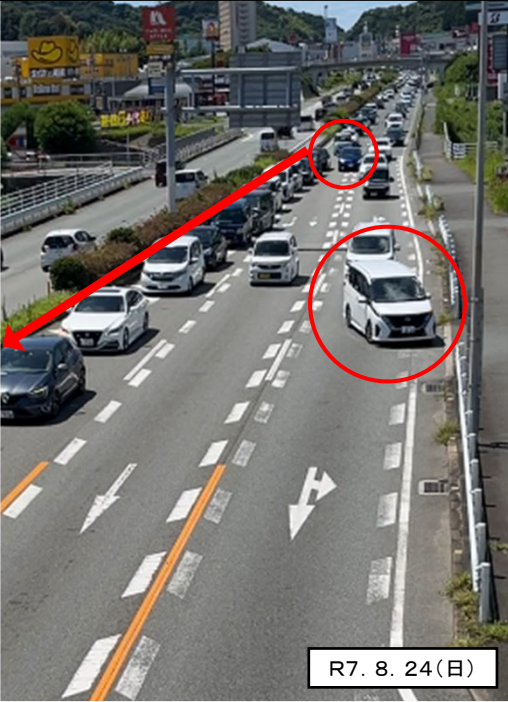
②右折車両のはみ出しによる阻害あり  
【速度低下】右折・直進



③店舗出入り車両による阻害あり  
【速度低下】左折・直進



④②③の阻害の併発  
【速度低下】右折・左折・直進

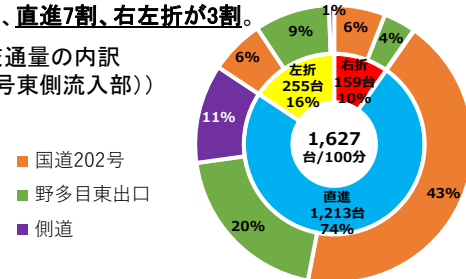

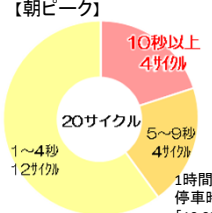
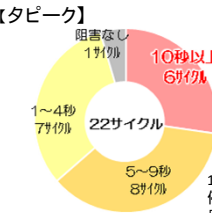




(c) NTTインフラネット, Maxar Technologies.の航空写真を加工して作成 18

# 4. 今後の渋滞対策の方向性【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・・・対策実施中

- 令和7年度 第1回福岡県交通渋滞対策協議会において、福岡国道事務所は、ガンセンター入口交差点に流入する交通について、方向別の交通特性分析結果や、野多目東出口利用交通を対象とした交通特性分析結果について報告。
- 福北公社は、ソフト施策の効果検証結果、福岡市は、国道385号側の渋滞要因分析結果について報告。

福岡国道事務所	福岡北九州高速道路公社	福岡市										
<p><b>【ガンセンター入口交差点における交通課題の分析】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ガンセンター入口交差点東側流入部への<b>流入経路は複数あり、直進7割、右左折が3割。</b></li> </ul> <p>(渋滞中交通量の内訳 (国道202号東側流入部))</p>  <p><b>【ガンセンター入口交差点の交通特性分析結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交差点の通過交通を対象として、ETC2.0を活用した交通特性分析を実施</li> <li>(国道202号: 右左折交通) <ul style="list-style-type: none"> <li>右左折交通は、国道385号沿線に目的地を持ち、比較的トリップ長が短い。右折交通は、南側からの利用交通量が多く、月隈JCT方面からの交通は少ない。</li> </ul> </li> <li>(国道202号: 直進交通) <ul style="list-style-type: none"> <li>東側流入部を直進する交通は、<b>国道202号沿線に発着。</b>東側流入部を直進する交通のうち、西月隈以東⇒堤以西を通過する交通は約2割。</li> </ul> </li> <li>(側道利用交通) <ul style="list-style-type: none"> <li>側道から流入する交通は、本来、<b>国道202号を利用すべき交通が多い。</b></li> </ul> </li> </ul> <p><b>【野多目東出口利用交通の交通特性分析】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>野多目東出口を利用する交通について、入口ランプの割合や、目的地圏域に関する分析結果を報告</li> </ul>	<p><b>【ソフト施策の効果検証結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>内回りへの経路変更及び夕方ピーク時を避けた利用を促す周知活動(チラシ、ポスターやラジオCM等による情報提供)の検証結果を報告</li> </ul> <p>(野多目出口における交通流動変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>外回り⇒内回りが<b>3ポイント減少。</b></li> </ul>  <table border="1" data-bbox="787 990 1312 1120"> <tr> <td></td> <td>内回り</td> <td>外回り</td> <td rowspan="3">外回りで向かう車両割合は3ポイント減少(98%⇒95%)</td> </tr> <tr> <td>対策前</td> <td>2%</td> <td>98%</td> </tr> <tr> <td>対策後</td> <td>5%</td> <td>95%</td> </tr> </table> <p>野多目(東)出口における速度低下区間長は、<b>最大で約580m⇒約420m(約160m)に短縮。</b></p> <p>使用データ: ETC2.0プローブデータ及びトラカンデータ      ・対策前集計期間: R5.8.1～R6.3.31平日平均      ・対策後集計期間: R6.8.1～R7.3.31平日平均      ・集計時間帯: 17:00～19:30の平均      ※工事規制、台風等の異常気象、外れ値となる交通量が観測されている日は除外して集計</p>		内回り	外回り	外回りで向かう車両割合は3ポイント減少(98%⇒95%)	対策前	2%	98%	対策後	5%	95%	<p><b>【国道385号側の渋滞要因の分析】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ガンセンター入口交差点の従道路側: 国道385号における<b>渋滞要因</b>について報告</li> </ul> <p>(左折車の現状)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者・自転車の横断待ちにより<b>左折車の停車時間が長い</b></li> </ul> <p>[歩行者等による左折車の停車時間(秒/サイクル)]</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="1428 698 1638 909"> <p>【朝ピーク】</p>  </div> <div data-bbox="1680 698 1890 909"> <p>【タビーク】</p>  </div> </div> <p>1時間での停車時間 [10.0%] (朝ピーク) / [15.0%] (タビーク)</p> <p>(直進車の現状)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>右折車線を超えて並ぶ右折車により、後続直進車の阻害が発生</li> </ul>  <p>↑ガンセンター入口交差点方面 ↓那珂川方面</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスの停車により、後続直進車の阻害が発生</li> </ul>  <p>↑ガンセンター入口交差点方面 ↓那珂川方面</p>
	内回り	外回り	外回りで向かう車両割合は3ポイント減少(98%⇒95%)									
対策前	2%	98%										
対策後	5%	95%										
<p>⇒(対応方針)分析結果をもとに、関係機関と連携しながら、<b>ソフト対策、ハード対策を検討していく。</b></p>	<p>⇒(対応方針)今後は更なる効果発現を目指し、対策内容の周知を図るための<b>追加広報を実施する</b>とともに効果検証を行う。</p>	<p>⇒(対応方針)付加車線増設など、<b>令和7年度から渋滞要因の発生頻度を低下させるハード対策の検討</b>に着手</p>										

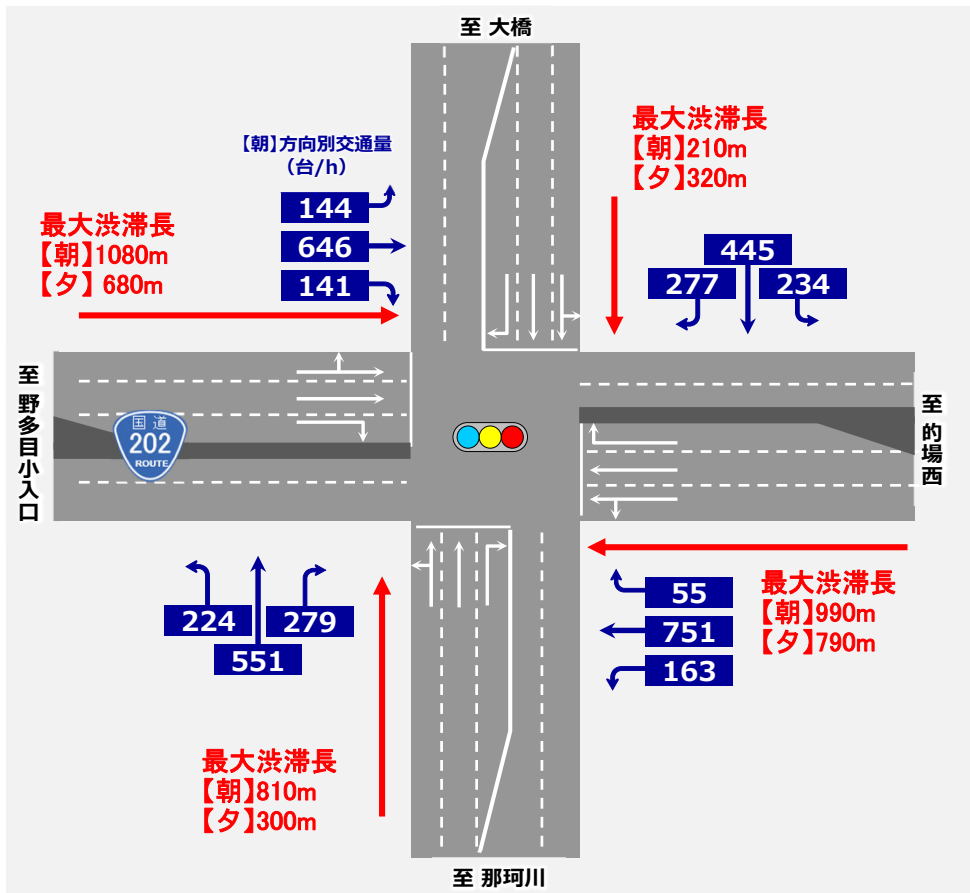
## 4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

### (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 ……対策検討中

- ガンセンター入口交差点においては、交差点需要率が上限値を超過しているため、現示調整のみによる渋滞緩和効果は見込めない。
- また、方向別の交通容量比は、左直方向において、1.0を超過している。  
⇒左直・直進車線の混雑緩和につながる対策の検討について引き続き実施。

#### ●ガンセンター入口交差点の交通解析結果及び対策の方向性

■方向別交通量、渋滞長(8時台、17時台)



[データ] 2025年9月17日 (水) ※福岡市提供

■交差点解析結果(現況:8時台)

交差点需要率	各流入部の交通容量比							
	R385 (北)		R202 (東)		R385 (南)		R202 (西)	
	左直	右折	左直	右折	左直	右折	左直	右折
解析結果								
NG (0.93 > 0.91)	NG 1.01	OK 0.75	NG 1.13	OK 0.74	NG 1.09	OK 0.66	NG 1.02	OK 0.83

交差点需要率は上限値を超過  
⇒現示調整による渋滞緩和  
効果は見込めない

左直方向の交通容量比が1.0を超過

■対策の方向性

左直車線・直進車線の混雑緩和につながる  
対策を検討(交通容量の拡大など)  
⇒付加車線の増設  
⇒ハード対策実施後の信号現示調整 等

# 4. 今後の渋滞対策の方向性【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・・・対策実施中

OR6.6からソフト施策(利用経路の変更や利用時間の分散)を実施してきたが、過年度アンケート結果では認知した方の実行率は高いものの認知度が3割程度にとどまることから、認知度の向上を目的に追加広報を計画。

OETC2.0プローブデータ分析結果より、野多目(東)出口を利用する交通の目的地が福岡市南区・那珂川市に集中していたことから、当該2市区の居住者や施設利用者を対象に、ピンポイント追加広報(ポスター掲示、チラシ配置・配布やYahoo!広告掲載)を令和7年9月～10月の2ヶ月間に実施。

### 1. 追加広報の実施について

#### <ポスター掲示>

福岡市南区及び那珂川市内の26施設でポスターを掲示



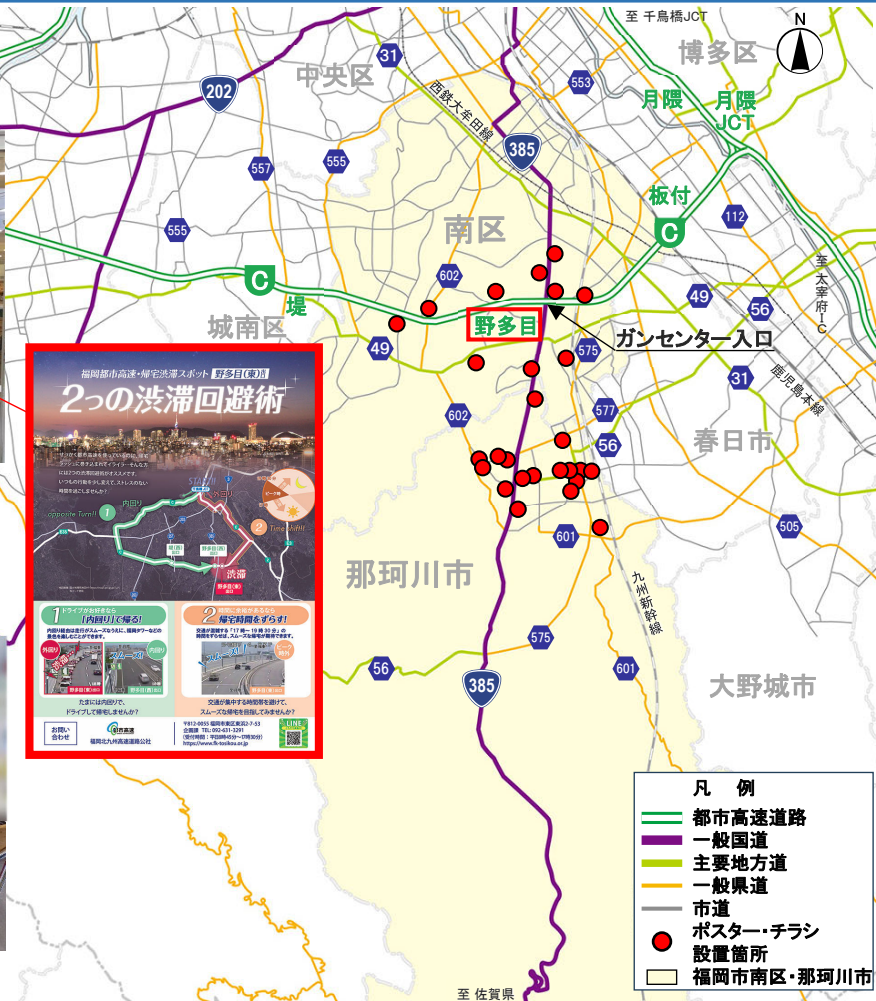
那珂川市内スーパー

#### <チラシの設置・配布>

福岡市南区及び那珂川市内の8施設でチラシの設置・配布を実施



福岡市南区内ガソリンスタンド



#### <Yahoo! 広告掲載>

令和7年9月1日～10月31日の2ヶ月間、Yahoo! 関連サイトにて広告を掲載

Yahoo!広告等で約6.2万回クリックされました



【野多目渋滞】快適ドライブのコツを紹介  
福岡北九州高速道路公社  
広告 ☞ ×



# 4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

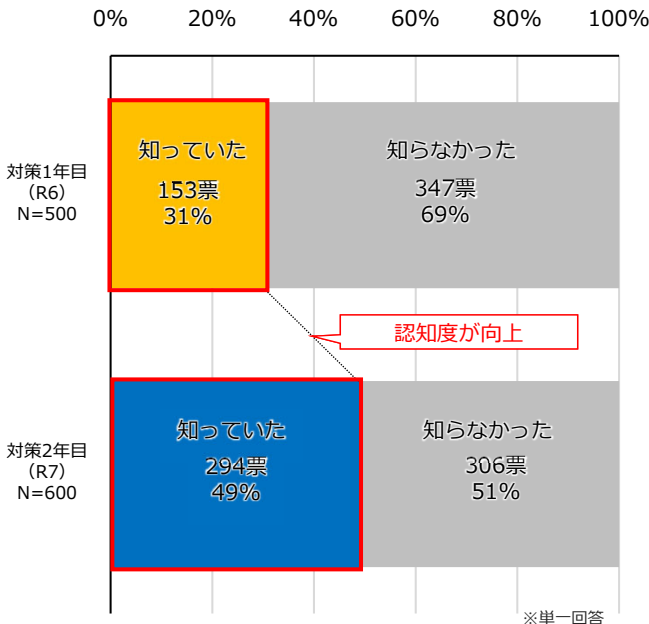
## (5) 国道202号ガンセンター入口交差点 / 福岡国道事務所・福岡市・福岡北九州高速道路公社・・・対策実施中

- 施策開始時からの広報の継続および追加広報の実施により、過年度アンケート調査結果と比較して認知度が向上。(約3割→約5割)
- ソフト施策を認知した媒体では「ポスター・チラシ」の認知度が向上し、新しく実施した「デジタル広告(Yahoo!広告など)」でも認知されていることを確認。
- ソフト施策を認知した方の実行状況は前回と同程度(約8割)を維持。
- 今後は渋滞状況変化を分析し効果検証を実施するとともに、引き続き対策内容の検討を行う。

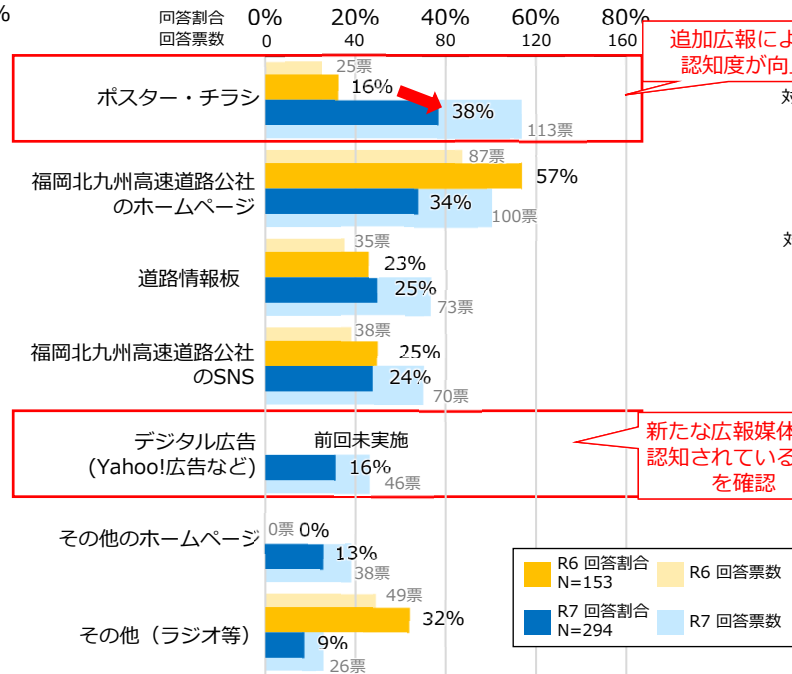
### 2. 道路利用者の実感(アンケート調査結果)

実施期間	令和7年10月16日～令和7年10月22日	調査対象	野多目(東)出口利用者 (平日夕方17時～19時30分の利用経験があり、利用頻度が月2～3回以上の人)
調査手法	WEBアンケート調査	回収票数	600票

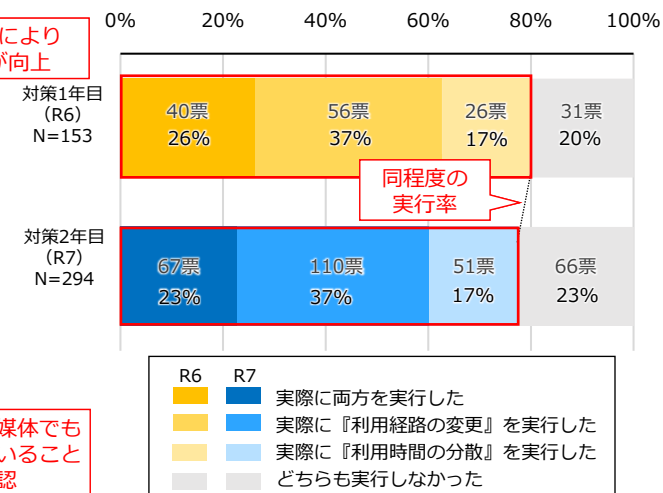
#### <ソフト施策の認知度>



#### <ソフト施策を認知した媒体>



#### <ソフト施策の実行状況>



# 4. 今後の渋滞対策の方向性【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・・・対策検討中

○ガンセンター入口交差点においては、複数の渋滞要因が見られ、影響度合いに多少違いはあるものの、各要因が複合的に容量低下を引き起こしている。

○渋滞要因である歩行者・自転車の横断待ちによる左折車の影響や、右折車と対向直進車による影響を低減させる対策が必要

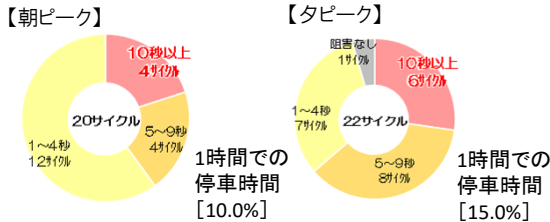
⇒付加車線増設など、渋滞要因の発生頻度を低下させるハード対策の検討について、関係機関と連携しながら引き続き実施。

### ● 国道385号における渋滞要因

#### <左折車による影響>

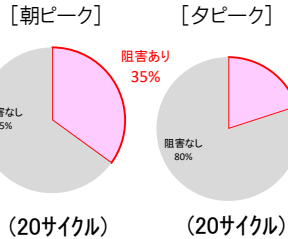
- 歩行者・自転車の横断待ちによる左折車の影響により、**朝ピーク時に4サイクル、タピーク時に6サイクルで10秒以上の停車が発生。**
- 朝ピークで歩行者等阻害による**左折通過確率は0.52となり、歩行者等の交通量は多い。**

[左折車・歩行者等による停車時間(秒/サイクル)]



#### <右折・対向直進による影響>

- 【右折による阻害の発生頻度】
- 右折による阻害は朝ピーク時に多く、2~4割程度発生。
- 【右折による阻害の発生頻度】

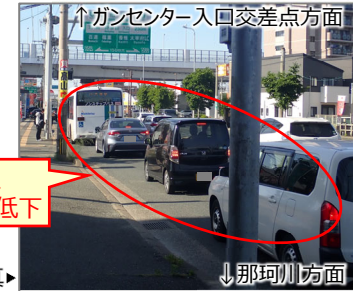


#### <バス停による影響>

- バスの乗降客待ちによる阻害が頻繁に発生
- 朝ピークでは第1車線がバス専用車線として運用されるため、容量が大きく低下しており、交通混雑が発生

バスの停車により、後続車の速度が低下

阻害状況写真▶

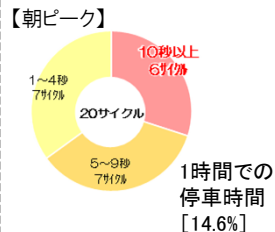


### ● 国道202号における渋滞要因

#### <左折車による影響>

- 歩行者・自転車横断待ちによる左折車の影響により、**朝ピーク時に6サイクル、タピーク時に3サイクルで10秒以上の停車が発生。**
- 朝ピークで歩行者等阻害による**左折車通過確率は、0.57となり、歩行者交通量は多い。**

[左折車・歩行者等による停車時間(秒/サイクル)]



# 4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

## (6)ソフト対策事例：自動運転社会実装推進事業／宗像市…令和6年度から実施中

### ●自動運転サービスの社会実装

深刻化するバス運転手不足への対策や「自家用車に頼らずに暮らせるまち」の実現を目指し、住宅団地再生のモデル地区である自由ヶ丘地区で自動運転バスの実証運行を実施

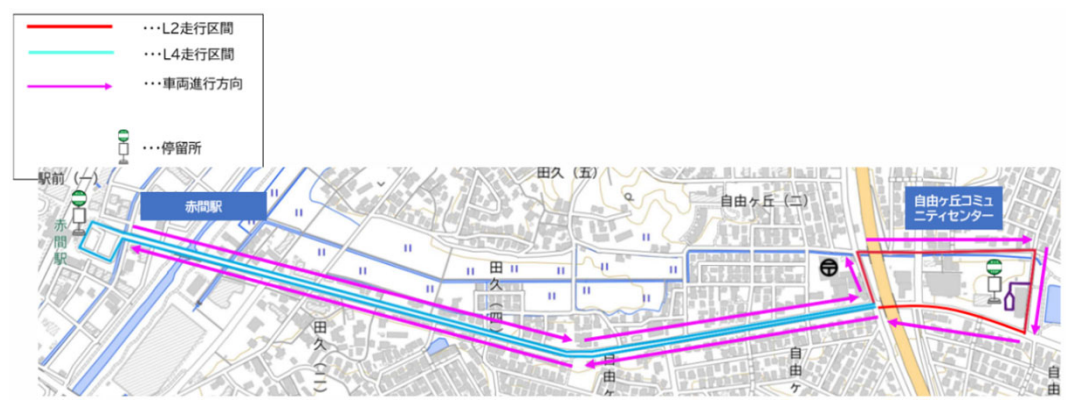


自動運転車両の外観（イメージ）

### R7実証運行の概要

- ◆ 運行ルート JR赤間駅南口⇔自由ヶ丘地区
- ◆ 運行日 2025/8/19～9/26（土日曜除く）計29日間
- ◆ 運行本数 5便/日×29日間  
=計145便（内6便運休）
- ◆ 走行距離 片道約3.8km（所要12分）
- ◆ 停留所 2箇所
- ◆ 使用車両 Minibus2.0  
（ティアフォー製小型電気EVバス）
- ◆ 自動運転レベル2（遠隔監視付）
- ◆ 自己位置推定は高精度3次元地図を活用

### 走行ルート

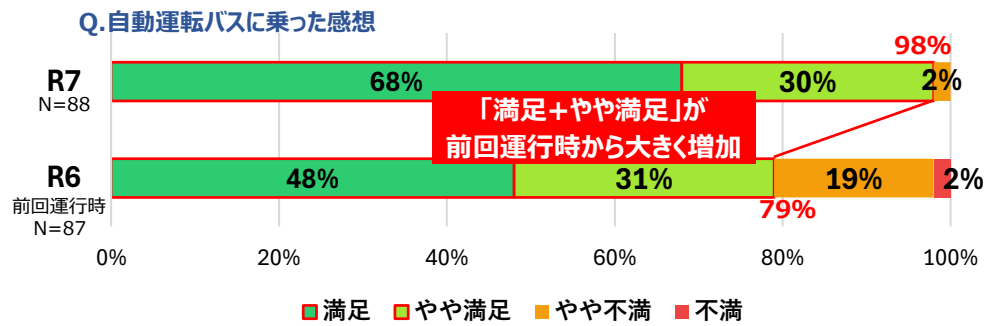


### R7実証運行結果

■自動走行割合 **全体として高い自動走行率を維持し、9割以上を自動運転で走行**

区分	全体区間
総距離	555.2km
自動走行距離	527.4km
手動走行距離	27.8km
割合	<b>94.9%</b>

■利用者アンケート結果 利用者数合計：298人 アンケート回答者数：88人



### 今後の計画

今後レベル4許認可取得に向けて設置した地域コミッティにおいては、関係機関とともに、地域課題の共有や制度調整を進めているところであるが、地域住民も地域コミッティへ参画することで、地域、行政、関係機関が一体となった合意形成を目指す

# 4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

## (7)ソフト対策事例：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

### ● 地域公共交通「北九州モデル」の始動

地域公共交通は **利用者減少、燃油価格高騰、運転手不足** 等により、確保・維持が厳しい状況  
特に、2024年問題等の影響で、運転手不足への対策が喫緊の課題

令和7年4月28日  
国土交通省「交通空白解消緊急対策事業」に採択

北九州市 交通事業者  
交通空白解消等「北九州モデル」推進会議

交通空白の発生・拡大の予防 に向けて、  
官民連携の「北九州モデル」で 交通空白の解消 に取り組む

### 業界を超えた運転手募集

- ✓ 交通業界の共有課題である運転手不足に行政も積極的に関与

現役運転手との交流 運転体験会  
交通モードを問わず募集

**運転手の全体数を底上げ**

### おでかけ交通に地域人材活用

- ✓ おでかけ交通の担い手を事業者では手が出せなかった地域に呼びかけ

地域住民 応募・乗務  
事業者 採用・教習  
北九州市 募集・支援

**3者の役割を強化し、おでかけ交通を持続可能に**

### おでかけ交通の利便性向上

- ✓ おでかけ交通の予約にスマホアプリの導入を検討

検討項目

- ・ 24時間の受付体制
- ・ 運行状況をリアルタイム確認
- ・ キャッシュレス決済対応

**利用者の増加にも備え、より使いやすい交通モードに**

▶ 公共交通の持続可能性を高め、過度のマイカー利用からの転換を図る

# 4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

## (8)管内直轄国道を対象とした渋滞対策について / 福岡国道事務所 …対策実施中

○福岡国道事務所管内では、WISNET2050の公表を踏まえ、直轄国道を対象としたサービスレベル向上に向けた対策の検討を実施。

### ●福岡国道事務所におけるWISNETの取り組み概要

#### パフォーマンス・マネジメント

時間的・空間的に偏在する交通需要や渋滞に対して、データを活用したパフォーマンス・マネジメントにより、ボトルネック対策を効率的・効果的に実施し、高規格道路ネットワーク全体のサービス向上を実現します。

- サービスレベルをデータで評価し、効率的・効果的なサービス向上を図ります。
  - ・スムーズな時の旅行速度（ポテンシャル性能）
  - ・実際の平均旅行速度（パフォーマンス性能）
  - ・最短期間経路が通えない場合の迂回率（多量性）
  - ・通行止めリスク 等
- 「時間別・箇所別・方向別」のデータからパフォーマンスが低い箇所のメカニズムを分析します。
- 今後、必要な基準等の整備を検討し、局所的・面的な渋滞対策や、既設の2車線道路に連続的・断続的に付加車線を設置する2+1車線化、環境負荷軽減に資するラウンドアバウトの活用など、新たな対策を機動的に実施します。

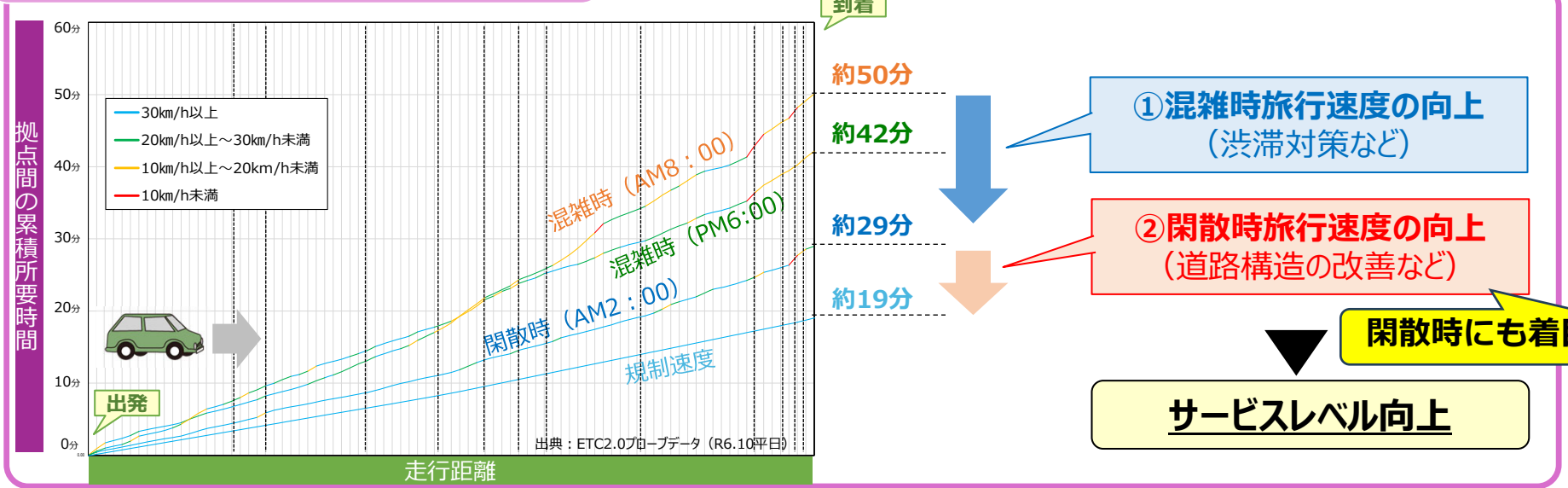
#### 今後の道路計画

- ✓ 交通需要や渋滞に対してデータを活用したパフォーマンス・マネジメントによりボトルネック対策を実施し、福岡国道事務所管内における道路ネットワーク全体のサービス向上を目指す
- ✓ 「時間別・箇所別・方向別」のデータから速度低下のメカニズムを分析

#### 目的

- ✓ 福岡国道事務所管内における道路のサービスレベル向上に向けて、現状の道路交通等の課題を整理し、対策案を立案すること。

### ◆サービスレベル向上に向けた考え方の例



# 5. TDM施策の検討【報告】

## (1) 国道3号三萩野交差点におけるTDM施策検討

- 昨年度までにTDM施策の対象として「国道3号三萩野交差点」を抽出し、利用実態と利用者ニーズを踏まえたTDM施策を検討。
- 本年度は具体的なTDM施策のターゲットを特定し、公共交通への転換可能性を検討。

### 令和5年度

#### ■ TDM施策の対象を検討

- ・主要渋滞箇所のうち“今後対策を検討”となっている9箇所について、交通手段や経路変更などの対策メニュー、連携の可能性がある既存事業を整理し、TDM施策の対象を検討

### 令和6年度

※PT調査: パーソントリップ調査

#### ■ 利用実態と利用者ニーズを踏まえたTDM施策の検討

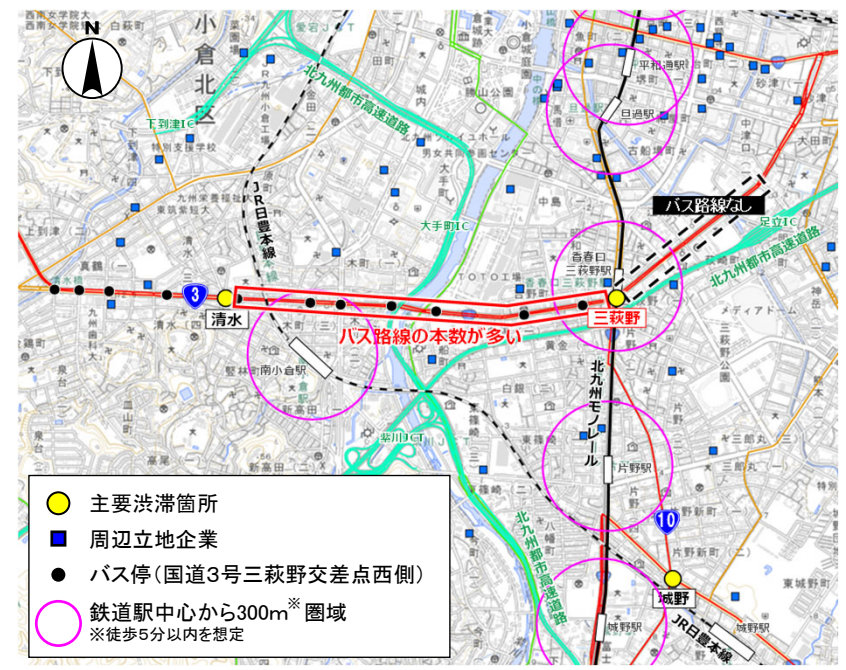
- ・国道3号三萩野交差点を対象に、既存データを用いた人の動き(PT調査※データ)及び車の動き(ETC2.0データ)の把握と併せて、WEBアンケート調査を実施し、利用実態と具体的な改善要望等の利用者ニーズを把握
- ・これまでの広報(TDMの取り組み)を活用しつつ、広報内容や対象者、広報場所等について再検討

### 令和7年度

#### ■ TDM施策のターゲットを特定し公共交通への転換可能性を検討

- ・ETC2.0 を用いて通勤時間帯(7時~9時)に対象交差点を通過する小型車の出発地(O: 居住地)・目的地(D: 従業地)・利用経路を分析し、**利用が多い上位のODについて自動車と公共交通の利便性(所要時間・料金・乗継回数等)を比較することで公共交通の利便性が比較的高いエリアを抽出**
- ・公共交通の利便性が比較的高いエリアについて、**人流データで実際に自動車以外の交通流動(公共交通利用)の存在を確認し、TDM施策のターゲットを設定**
- ・TDM施策のターゲットに対し、**アンケート調査を実施**することで自動車通勤する理由や公共交通を利用しない理由・課題を踏まえ解決策を検討

▼検討箇所位置図



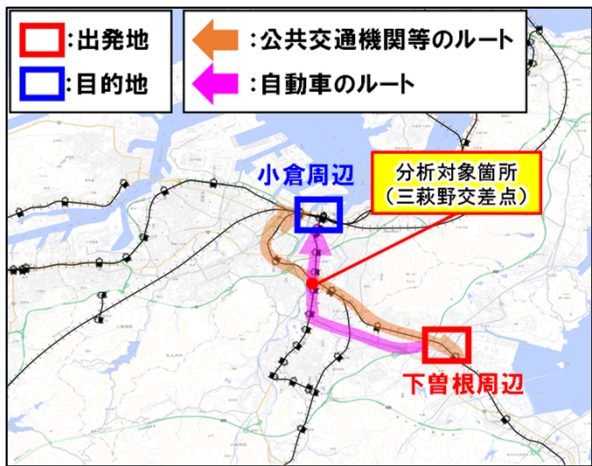
※地理院タイル(淡色地図)を加工して作成

# 5. TDM施策の検討【報告】

## (2)TDM施策のターゲット特定

- ETC2.0データから特定した利用が多いODについて、「自動車」と「公共交通機関」の利便性(所要時間・料金・乗換回数)を比較。
- 「自動車」と「公共交通機関」の所要時間が同程度である、「公共交通の利便性が比較的高いエリア(公共交通への転換可能性が比較的高いODペア)」を抽出し、人流データにより実際の公共交通の利用有無も確認。

▼利用が多いODパターンの例



※地理院タイル(淡色地図)を加工して作成

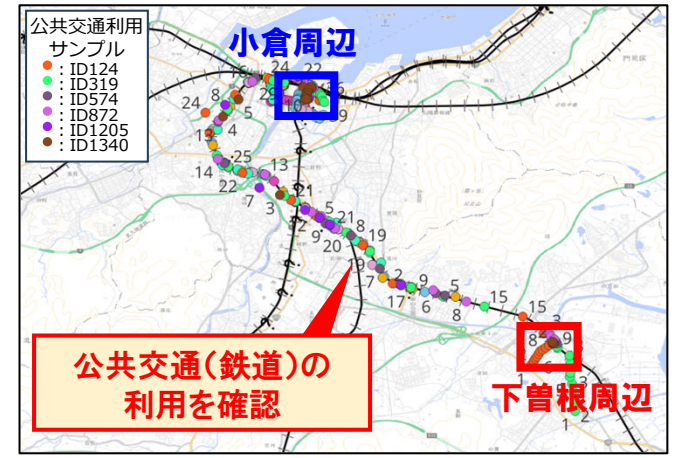
### ■「自動車」と「公共交通」の利便性比較

項目	自動車	公共交通
最短距離(一般道)・手段	9.7km	JR(下曽根-小倉)
所要時間	48分	43分
料金	-	340円
乗換回数	-	0回

所要時間が同程度※であり、「公共交通の利便性が比較的高いエリア」

※ 交通機関の所要時間が自動車の1.2倍以下

### ■公共交通利用有無の確認(人流データ)

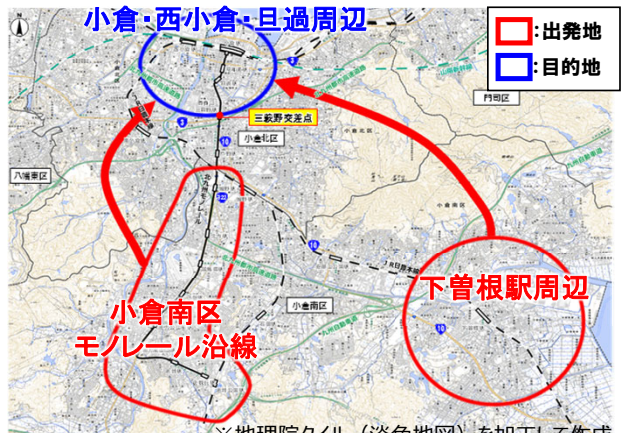


※地理院タイル(淡色地図)を加工して作成

### 利便性比較と公共交通利用有無を踏まえ

### ■公共交通の利便性が比較的高いエリア(公共交通への転換可能性が比較的高いODペア)

発地	目的地	公共交通機関等			自動車		
		公共交通利用経路	乗換回数	所要時間(分)	費用(片道/円)	距離(km)	所要時間(分)
下曽根周辺	小倉周辺	JR(下曽根-小倉)	0	43	340	9.7	48
下曽根周辺	西小倉(小倉北区役所)周辺	バス(津田新町-勝山公園入口)	0	46	400	9.5	38
徳力嵐山・志井周辺	旦過周辺	モノレール(志井-旦過)	0	32	320	6.8	34
徳力嵐山・志井周辺	小倉周辺	モノレール(志井-小倉)	0	32	320	7.7	38
徳力公園前・守恒周辺	小倉周辺	モノレール(徳力公園前-小倉)	0	32	290	7.0	27
競馬場前周辺	小倉周辺	モノレール(競馬場前-小倉)	0	29	250	5.4	42



※地理院タイル(淡色地図)を加工して作成

今回は、「小倉南区下曽根駅周辺-小倉・西小倉周辺」と「小倉南区モノレール沿線-小倉・旦過周辺」をTDM施策のターゲットに設定

# 5. TDM施策の検討【報告】

## (3)TDM施策のターゲットへのアンケート調査

- TDMターゲット(小倉南区モノレール沿線・小倉南区下曽根駅周辺在住者)を対象としたアンケート調査を実施し、公共交通機関を利用しない理由・課題、TDM施策による公共交通への転換意向等を把握することで具体的なTDM施策を検討。
- アンケートは、三萩野交差点周辺の立地企業も対象に実施し、総回答数は1,014票。回答者のうち、TDMターゲットである小倉南区モノレール沿線在住が19%(195人)、小倉南区下曽根駅周辺が14%(143人)。

### ■ 調査概要

#### ▼調査方法・回収状況等

対象	実施期間	実施方法	回収状況		TDMターゲット※回収状況	
一般利用者	令和7年12月6日(土)～ 令和7年12月12日(金)	調査会社を通じて、一般利用者へWEBによるアンケート調査を実施	138票	全1,014票	138票	全338票
三萩野交差点周辺の立地企業等	令和7年12月8日(月)～ 令和7年12月19日(金)	周辺企業等(TOTO(株)、北九州市役所)へのアンケート調査を依頼し、二次元コードよりWEBで回答	873票		200票	

※TDMターゲット：小倉南区モノレール沿線在住、下曽根駅周辺在住（自動車または公共交通機関で通勤）

#### ▼調査内容(公共交通を利用しない理由)

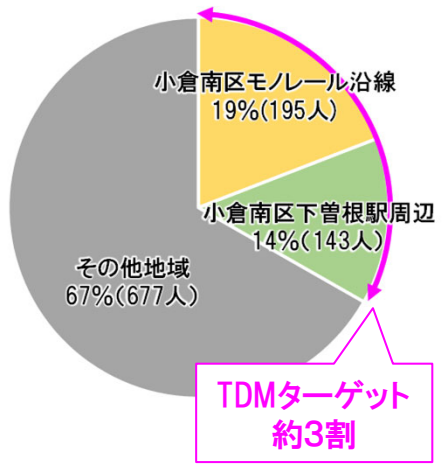
項目	公共交通を利用しない理由(選択肢)
速達性	自家用車等より時間がかかるため
定時性	電車の運行時間(所要時間)が読めないため
費用	運賃が高いため
乗り換え	駅から目的地までの乗り換えが不便なため
アクセス性	自宅から最寄り駅までが遠いため
イグレス性	目的地から最寄り駅・バス停が遠いため
便数	電車の便数が少なく、乗りたい時間に運行していないため
路線網	目的地へ行く路線がないため
用事	買い物や送迎等の用事があるため
バリアフリー	バリアフリー対応が不十分なため(エレベーターやエスカレーターが少ない等)
車内環境	車内が混雑しているため

#### ▼調査内容(TDM施策による転換意向)

TDM施策	概要
パークアンドライドの導入	鉄道利用者向けに自家用車を低料金又は無料で利用可能な駐車場を提供
シェアモビリティの導入	自転車や電動キックボード等のシェアリングサービスを導入し、駅や住宅地周辺にポートを整備
公共交通優位マップ(鉄道・モノレール)	自家用車より速くかつ快適に移動可能な手段やルートを見える化し提供
.....	.....



#### ▼回答者内訳(在住地域)



n=1,014

# 5. TDM施策の検討【報告】

## (3)TDM施策のターゲットへのアンケート調査

○TDMターゲットごとに「公共交通を利用しない理由」と「TDM施策による転換意向」を把握。

### ■小倉南区下曾根駅周辺在住⇒小倉周辺（小倉北区モルレル沿線含む）

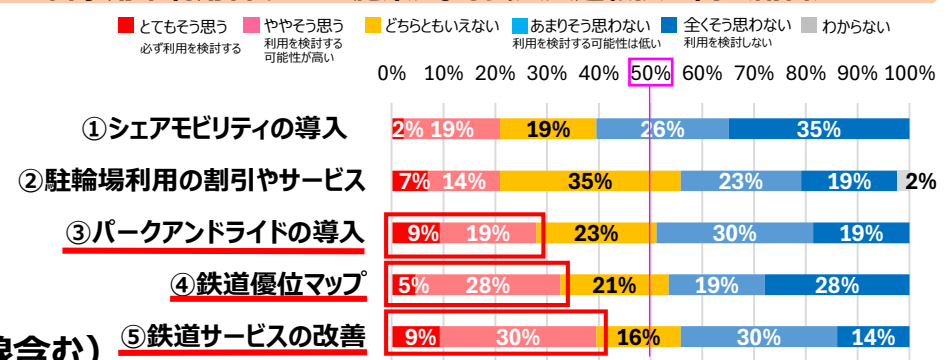
【鉄道を通勤で利用しない】自家用車利用者の理由＜割合＞

n=43

速達性	定時性	費用	乗り換え	アクセス性	イグレス性	便数	路線網	用事	バリアフリー	車内環境	その他
自家用車等より時間がかかるため	運行時間（所要時間）が読めないため	運賃が高いため	下曾根駅から目的地までの乗り換えが不便なため	自宅から下曾根駅までが遠いため	目的地から最寄り駅・バス停が遠いため	便数が少なく、乗りたい時間に運行していないため	目的地へ行く路線がないため	買い物や送迎等の用事があるため	バリアフリー対応が不十分なため	車内が混雑しているため	その他
49%	2%	2%	7%	70%	14%	9%	5%	21%	0%	14%	2%

・公共交通の利便性が高いエリア(所要時間は同程度)であるが、**所要時間（速達性）**は、**公共交通を利用しない理由の上位**に位置する。  
 ・自宅から駅までの距離（アクセス性）も、**公共交通を利用しない理由の上位**に位置する。  
 ・“自宅から駅までの距離（アクセス性）”の改善に繋がる**③パークアンドライド**、“所要時間（速達性）”の周知に繋がる**④鉄道優位マップ**や、“便数見直し等”の**⑤鉄道サービスの改善**が転換意向が高い。

自家用車利用者のTDM施策による公共交通転換意向＜割合＞ n=43



### ■小倉南区モルレル沿線在住⇒小倉周辺（小倉北区モルレル沿線含む）

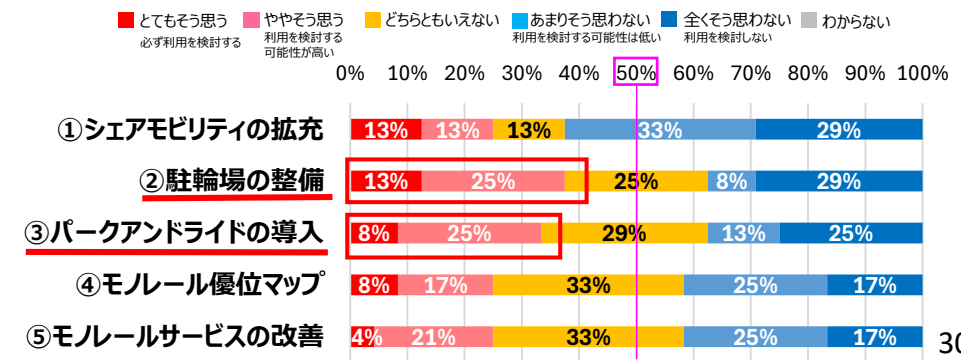
【モルレルを通勤で利用しない】自家用車利用者の理由＜割合＞

n=24

速達性	定時性	費用	乗り換え	アクセス性	イグレス性	便数	路線網	用事	バリアフリー	車内環境	その他
自家用車等より時間がかかるため	運行時間（所要時間）が読めないため	運賃が高いため	モノレール駅から目的地までの乗り換えが不便なため	自宅からモノレール駅までが遠いため	目的地から最寄り駅・バス停が遠いため	便数が少なく、乗りたい時間に運行していないため	目的地へ行く路線がないため	買い物や送迎等の用事があるため	バリアフリー対応が不十分なため	車内が混雑しているため	その他
13%	0%	13%	4%	17%	13%	0%	0%	29%	0%	0%	42%

・自宅から駅までの距離（アクセス性）は、**公共交通を利用しない理由の上位**に位置する。  
 ・“自宅から駅までの距離（アクセス性）”の改善に繋がる**②駐輪場の整備**や**③パークアンドライド**が転換意向が高い。

自家用車利用者のTDM施策による公共交通転換意向＜割合＞ n=24



# 5. TDM施策の検討【報告】

## (4) 具体的なTDM施策の検討

- 公共交通を利用しない理由(速達性とアクセス性)とTDM施策による公共交通への転換意向(アクセス性の改善に繋がる施策・所要時間(速達性)の周知に繋がる施策)を踏まえ、具体的なTDM施策と今後の方向性を検討。
- まずは公共交通利用のきっかけづくりとして、「公共交通の速達性を周知する施策」の実施を検討。その後、アクセス性の向上や公共交通サービスの改善に向けた「中長期・公共交通の利用促進施策」の実施を検討。

### ■公共交通の速達性を周知する施策 (きっかけづくり)

施策案	目的	取り組み内容
公共交通優位マップ (所要時間の見える化)	公共交通の速達性を周知	<ul style="list-style-type: none"> <li>特設HP等で<b>自家用車より速く、かつ快適に移動可能な手段やルート</b>を見える化し提供</li> <li>公共交通の<b>速達性の高さ(所要時間が短い)</b>を周知し、公共交通利用のきっかけとする。</li> </ul>

### 施策イメージ

質問1/3

お住まい

小倉南区〇〇町

戻る 次へ

質問2/3

目的地

小倉北区△△町

戻る 次へ

質問3/3

時間帯

朝の時間帯 (7時～9時)

戻る 結果表示

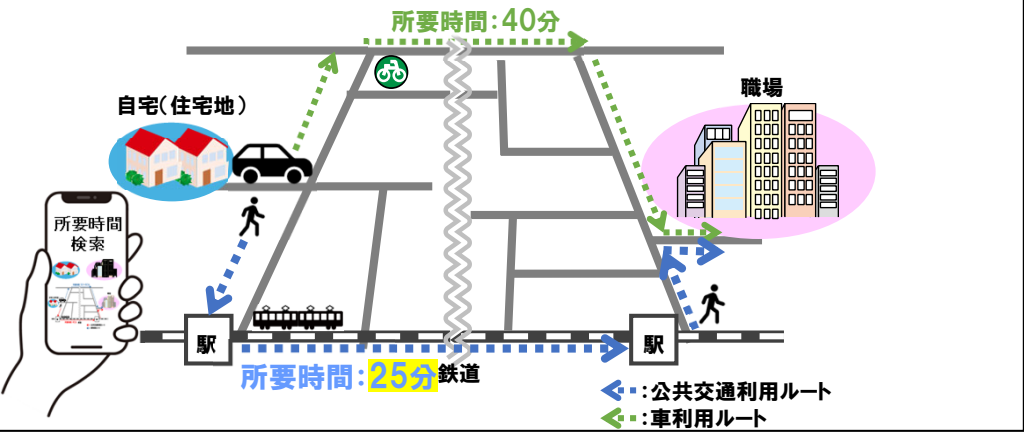
結果

40分 (車)

25分 ○〇円 (バス)

50分 (自転車)

80分 (徒歩)



### ■【中長期】公共交通の利用促進施策 (利便性の向上)

<ハード施策>

施策案	目的	取り組み内容
施策① 駐輪場の整備	アクセス性の改善	公共交通との連携や利用需要等も考慮した位置・規模の駐輪場を整備
施策② パークアンドライド	アクセス性の改善	公共交通利用者向けに自家用車を低料金又は無料で利用可能な駐車場を提供

<ソフト施策>

施策案	目的	取り組み内容
施策① 乗り継ぎ割引チケットの発行	公共交通の利便性向上 (乗り換え)	香春口三萩野駅や小倉駅周辺エリアを対象として、乗り継ぎ割引チケットを発行
施策② 施設利用特典の付与	公共交通の利便性向上 (利用促進)	香春口三萩野駅や小倉駅周辺エリアを対象として、公共交通利用者に、周辺施設の利用特典を付与
施策③ サービス見直し	公共交通の利便性向上 (サービス)	便数の見直し (特急・快速便、通勤・通学時間帯の増便等) を実施

### 今後の方向性

- 「公共交通の速達性を周知する施策」の実施に向けて、道路事業者や交通事業者、施設管理者等との**連携・協議・調整**。
- 施策の実施結果 (効果検証) を踏まえ、中長期施策の実施を検討

## 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。
- 令和8年夏季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（**必要に応じて関係自治体を招聘**）
- ソフト・ハードを含めた具体的な対策の検討・調整 等

