

平成25年12月26日

いまじゆく いいじ はたえ
今宿道路（飯氏交差点～波多江交差点間）の4車線化後の整備効果について

平成25年4月19日（金）に4車線化した今宿道路（国道202号バイパス）飯氏交差点～波多江交差点間（L＝1.7km）の整備効果について、調査結果をとりまとめましたのでお知らせします。

1. 4車線化後の渋滞状況の変化（休日・平日）

- ・休日、平日ともに概ね渋滞は解消し、平均旅行速度は休日が1.51倍に、平日は1.23倍に向上

2. 渋滞解消による救急活動の迅速化

- ・4車線化により渋滞を避けた迂回搬送が解消され、追い越しもスムーズに

3. 沿線居住者の方の生活利便性が向上

- ・4車線化による渋滞緩和に伴って、沿線住民の方の通勤・通学・買物・通院活動等、様々な生活の利便性が向上

4. 休日の渋滞緩和による商業施設へのアクセス性が向上

- ・沿線の商業施設へのアクセス性が向上し、利用客が4車化前と比べ110%に増加
- ・4車線化により商業施設への来店車両による渋滞が解消

5. その他（住民からの自由意見）

- ・2車線（波多江交差点～有田西交差点）・未整備区間（有田西交差点～真方交差点）の早期整備、高架下の交差点の視認性の悪さ、交差点の車線運用に対する意見が多く寄せられました。

《問合せ先》

国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所

電話：092-681-4731（代表）

技術副所長 白田 雅彦（内線 204）

計画課長 船井 敏勝（内線 451）



福岡国道

国土交通省九州地方整備局
福岡国道事務所

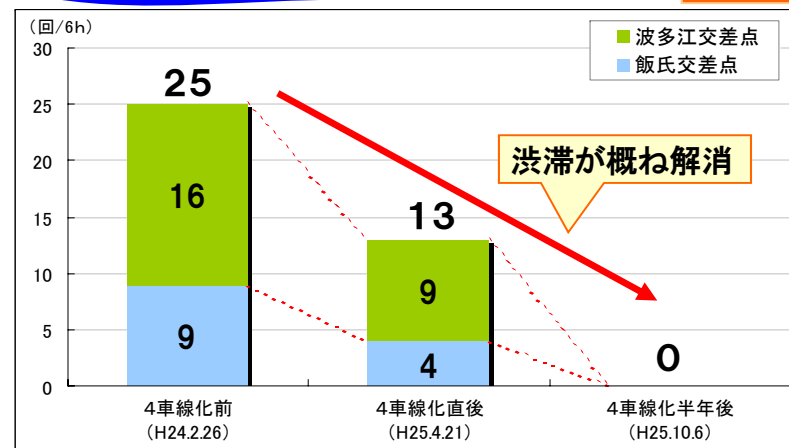
【交通環境】 1. 4車線化後の渋滞状況の変化(休日・平日)

・休日、平日ともに概ね渋滞は解消し、平均旅行速度は休日が1.51倍に、平日は1.23倍に向上

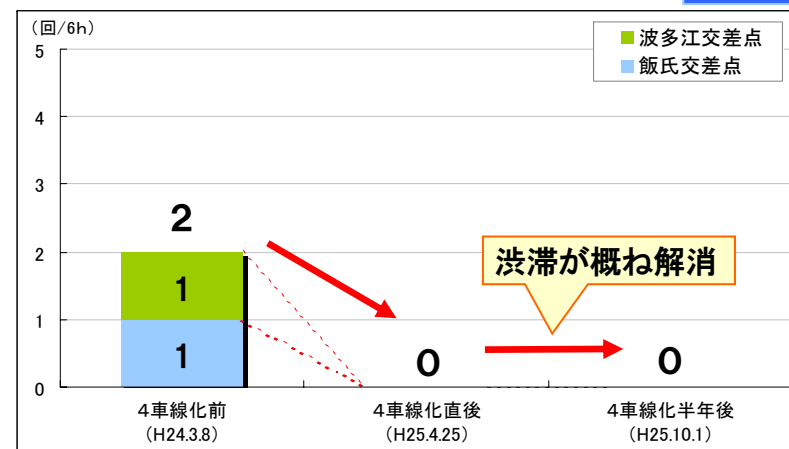


渋滞発生回数の変化

休日



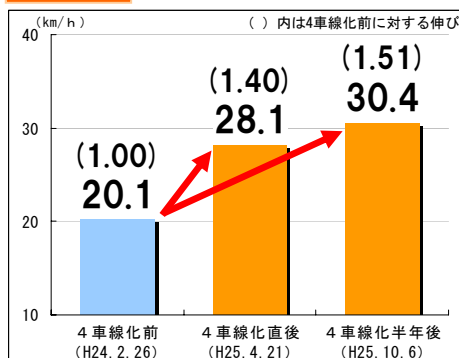
平日



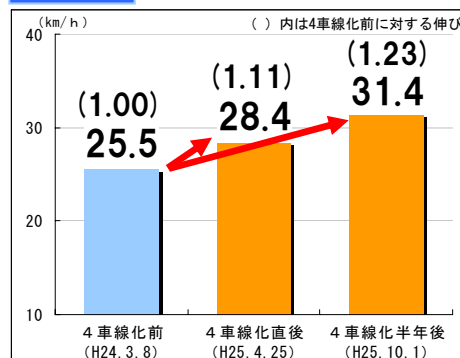
(出典: 渋滞長調査結果※)

飯氏交差点～波多江交差点間の平均旅行速度の変化

休日



平日



(出典: 旅行速度調査結果※)

【休日】

○4車線化前 : 平成24年 2月26日 (日) 調査
○4車線化直後 : 平成25年 4月21日 (日) 調査
○4車線化半年後 : 平成25年10月 6日 (日) 調査

【平日】

○4車線化前 : 平成24年 3月 8日 (木) 調査
○4車線化直後 : 平成25年 4月25日 (木) 調査
○4車線化半年後 : 平成25年10月 1日 (火) 調査

※休日渋滞回数は、午前・午後ピーク時(10時～13時、14時～17時の6時間調査

平日渋滞回数は、午前・午後ピーク時(7時～10時、16時～19時)の6時間調査

渋滞回数は6時間調査した結果で、1回の青信号で交差点を通過できず残った車両がある場合の回数としています。

※旅行速度調査は、12時間 (7:00～19:00) の調査

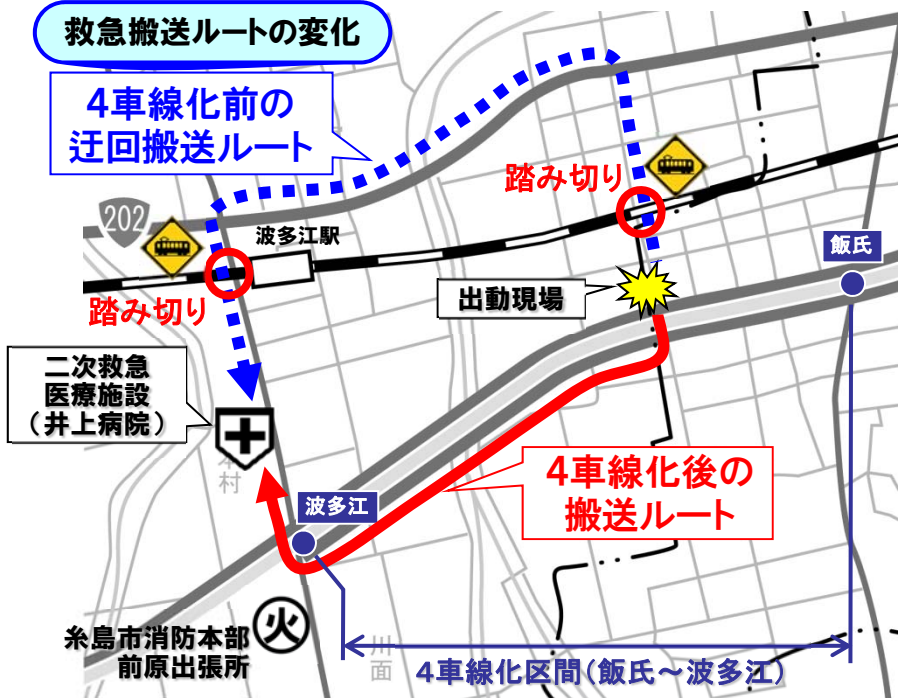
【救急救命活動】 2. 渋滞解消による救急活動の迅速化

・4車線化により渋滞を避けた迂回搬送が解消し、追い越しもスムーズに

〔例〕迂回搬送が解消

救急搬送ルートの変化

4車線化前の
迂回搬送ルート



(資料: H25.11 施設ヒアリング調査結果)

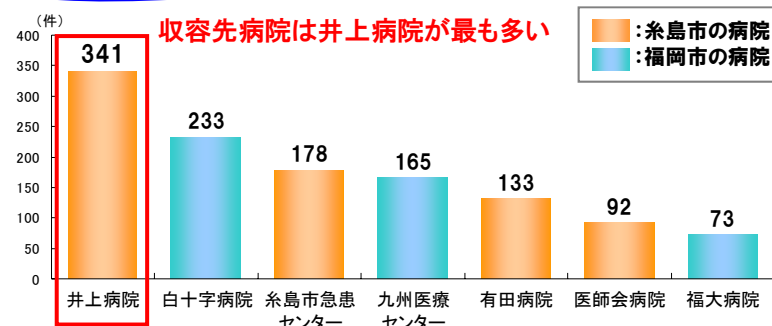
4車線化で渋滞が解消され、**迂回搬送がなくなりました。**

迂回搬送時は、踏み切りを2回横断する場合もあり、遅延の恐れがありましたが、そのリスクがなくなりました。(糸島市消防本部前原出張所)



(資料: H25.11 施設ヒアリング調査結果)

救急搬送先の状況



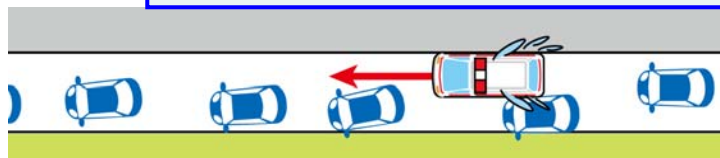
▲主な収容病院先※(収容件数50件以上) (資料: 糸島市救急データ)

※収容病院先
・H24.4～H25.10における前原出張所の救急活動

追い越しがスムーズに

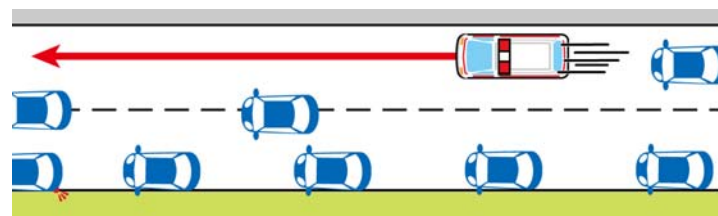
4車線化前

上下線の分離構造であるため、**救急搬送に支障が発生**(救急車両が通行しにくい状況)



4車線化後

スムーズに追い越せる事で、救急車両の通行が迅速に



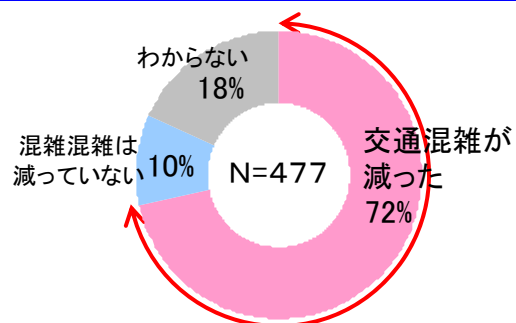
【生活活動】 3. 沿線居住者の方の生活利便性が向上①

・4車線化による渋滞緩和に伴って、沿線住民の方の通勤・通学・買物・通院活動等、様々な生活の利便性が向上

4車線化区間の走行実感の変化

交通混雑の状況

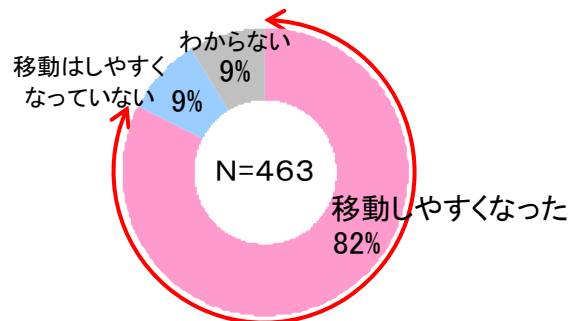
約7割の方が「交通混雑が減った」と回答



▲4車線化後の交通混雑に対する実感
(資料:H25.11 居住者アンケート調査結果)

移動のしやすさの状況

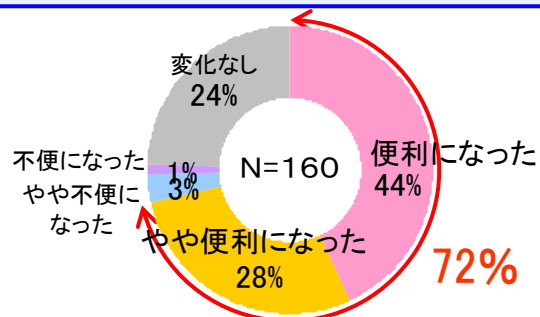
約8割の方が「移動しやすくなった」と回答



▲4車線化後の移動のしやすさに対する実感
(資料:H25.11 居住者アンケート調査結果)

通勤通学時の利便性が向上（約7割の方が実感）

約7割の方が「便利・やや便利になった」と回答



▲通勤・通学時の移動の利便性変化
(資料:H25.11 居住者アンケート調査結果)

大雨や大雪の時、通勤の混雑がすごい為、遠回りしていた。4車線になって渋滞がだいぶおさまった。
(60歳代女性)

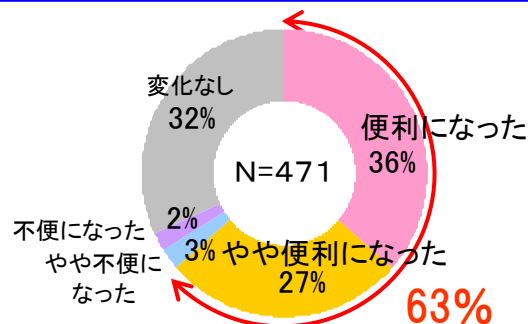
仕事帰りに混雑が減ったので、帰宅時間が少し早くなった。
(50歳代女性)



(資料:H25.11 居住者アンケート調査結果)

買物時の利便性が向上（約6割の方が実感）

約6割の方が「便利・やや便利になった」と回答



▲買物時の移動の利便性変化
(資料:H25.11 居住者アンケート調査結果)

土、日曜の伊都菜彩への渋滞がなくなり、行きやすくなった。
(50歳代女性)

4車線化後は沿線のスーパーやレストランへ行きやすくなり、頻度も増えました。
(50歳代男性)



(資料:H25.11 居住者アンケート調査結果)

【生活活動】 3. 沿線居住者の方の生活利便性が向上②

・4車線化による渋滞緩和に伴って、沿線住民の方の通勤・通学・買物・通院活動等、様々な生活の利便性が向上

通院時の利便性が向上

JR波多江近辺の医療施設に通院しやすくなりました。（60歳代男性）



通院する時に時間短縮につながり、決まった時間に出発すれば、予定通り到着できるようになりました。（40歳代女性）



（資料：H25.11 居住者アンケート調査結果）

（一）瑞梅寺池田線沿線に集積する医療施設



▲（一）瑞梅寺池田線沿線の医療施設立地状況

その他の意見

業務の円滑化

業務中は、時間がなく迂回（かなり遠くなる）していましたが、今は時間短縮出来、大変助かっています。（40歳代女性）

住環境の改善

4車線化前は交通混雑が激しく、生活する場として選んだ事を後悔していたが、4車線化され「普通」の環境となった。（40歳代男性）

車両の混雑が減り、ウォーキング等で歩道を通る際に、安全、安心感が増えた。（60歳代男性）

農作業の利便性

波多江地区に田畑等あり、日曜祭日は波多江にある直売の伊都菜彩に行く車で渋滞してたのですが、かなり緩和され良かったと思います。（60歳代女性）

外出機会の増加

交通渋滞を思い外出は控えていたが、苦にならずに外出が楽になった。（60歳代男性）

走行時の安心感

買物や通院時に利用しますが、混雑がなく助かっています。また運転に自信がないが、整備されて走りやすいので安心です。（30歳代女性）

快適性の向上

バイク走行時は特に安全に通行できる。道路の美観もよくなり、気持ちが良い。（50歳代男性）

居住者アンケート調査対象地域



（資料：H25.11 居住者アンケート調査結果）

：調査対象地域

【居住者アンケート調査対象地域】
糸島市波多江・池田・波多江駅南、
福岡市西区周船寺・千里

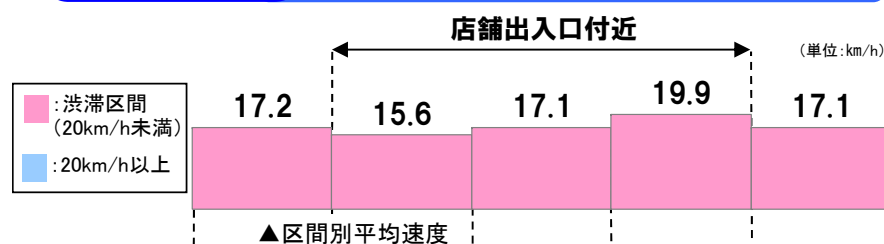
※居住者アンケート調査
対象地域の各世帯に約2,400票のアンケート調査票を配布しており、とりまとめ時点までに477票の回答がありました。

【沿線施設】 4. 休日の渋滞緩和による商業施設へのアクセス性が向上①

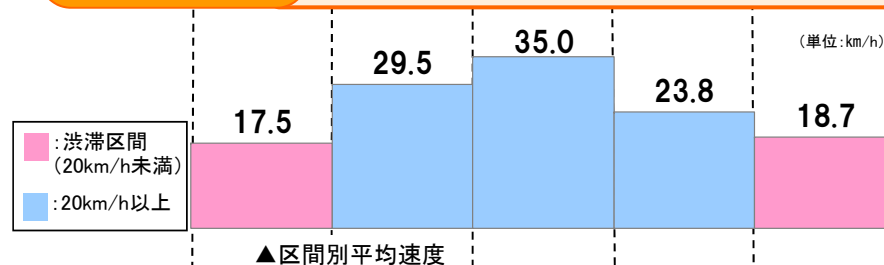
- ・沿線の商業施設へのアクセス性が向上し、利用客が4車線化前と比べ110%に増加

4車線化により、渋滞緩和(走行速度が向上)

4車線化前 店舗出入口付近が連続して渋滞



4車線化後 店舗出入口付近の渋滞が緩和



(資料: 民間プローブデータ)

- ※平均速度
- ・休日10、11時台の平均値
 - ・4車線化前: H24.5~7の休日
 - ・4車線化後: H25.5~7の休日

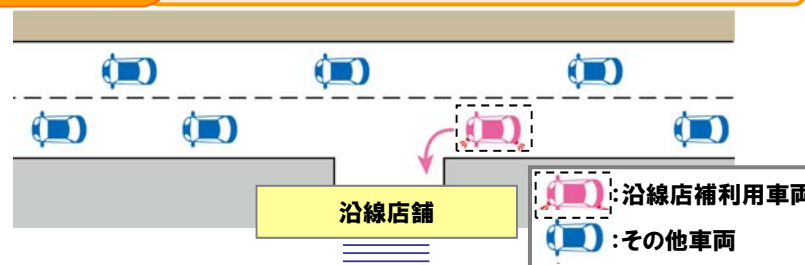


渋滞緩和により、店舗へのアクセス性が向上

4車線化前 渋滞により店舗出入りが困難



4車線化後 渋滞緩和により、店舗出入りがスムーズに



アクセス性の向上により、来店者が増加



店舗へのアクセス性が向上し、
来店者数が4車線化前と比べ
110%に増加しました。
(ハローパーク周船寺店)



(資料: H25.10 施設ヒアリング調査結果)

【沿線施設】 4. 休日の渋滞緩和による商業施設へのアクセス性が向上②

・4車線化により商業施設への来店車両による渋滞が解消

商業施設への来店車両による渋滞が改善

4車線化前 伊都菜彩への来店車両（左折車）による渋滞が発生

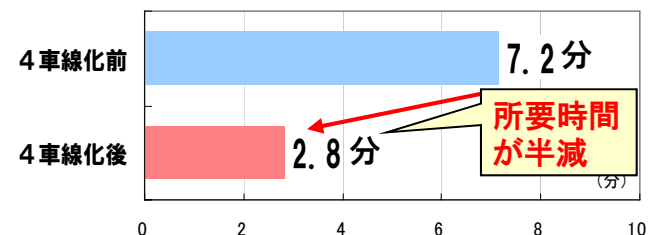


4車線化後 渋滞が解消



渋滞解消により店舗アクセスが改善

飯氏→波多江間の所要時間の変化



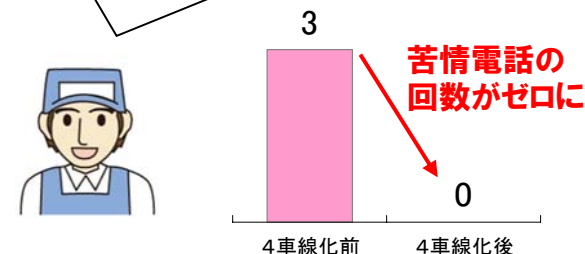
▲休日混雑時(10～11時)の平均所要時間※

※飯氏交差点→波多江交差点の
休日10、11時台の平均値
・4車線化前:H24.5～7の休日
・4車線化後:H25.5～7の休日

(資料:民間プロブデータ)

4車線化前は、来店車両による渋滞への苦情電話が度々ありました。しかし、4車線化後は苦情が無くなり一安心しています。

(JA糸島 産直市場伊都菜彩)



▲店舗への渋滞に関する苦情電話 (回/月)

(資料:H25.9 施設ヒアリング調査結果)

【その他】 5. 住民からの自由意見

・2車線(波多江交差点～有田西交差点)・未整備区間(有田西交差点～真方交差点)の早期整備、高架下の交差点の視認性の悪さ、交差点の車線運用に対する意見が多く寄せられました。

その他

- 植樹帯の定期的な手入れをお願いしたい。徒歩や自転車で横断する時、視界の妨げになる。子供の背丈までであると、子供の存在に気がつかないこともある。(30歳代女性)
- 道路側面の植木の整備をして下さい。バイク、自転車に気付きにくいです(60歳代女性)
- 国道について連絡したくとも電話番号が不明、道路に提示してほしい。(60歳代女性)
- 国道202号などのバス停は、渋滞するので乗降車のスペースは必ずとってください。(50歳代女性)

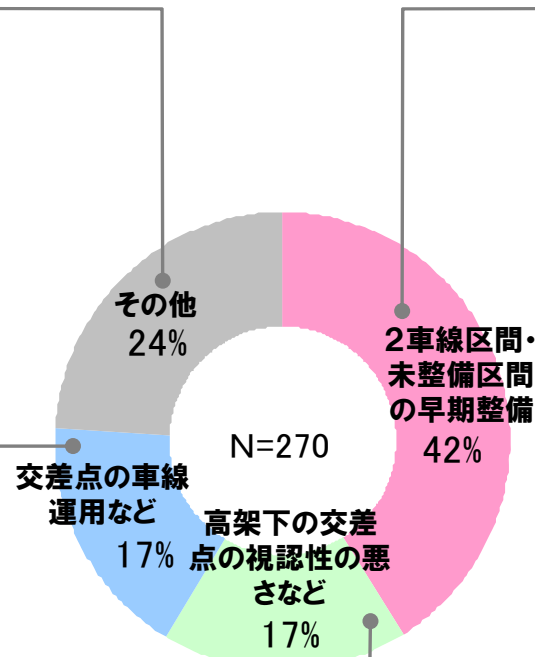
交差点の車線運用など

【飯氏交差点について】

- 飯氏交差点前後で、車線変更等で危険に感じる事が多かった。(50歳代男性)
- 進路変更が早目に出来るよう、早目の道路案内板、表示等があった方がいいと思う。(50歳代男性)

【波多江交差点について】

- 波多江を右折する時、路側帯を直進してくる車と接触しそうになる。(60歳代男性)
- 直進車線から右折専用車線に進路変更する車とそのまま直進で右折専用車線に入る車が混じり危険。(40歳代女性)
- 波多江交差点で下り線の左端が左折専用になり、手前から直進が一車線になるので、大変走りにくい。(60歳代男性)



2車線区間・未整備区間の早期整備

- 波多江～前原間を同様に早く4車線を望む。(60歳代男性)
- 2車線区間や未整備区間を早く整備してほしい。(60歳代男性)
- 前原⇄波多江間を早く4車線にしてほしい。(50歳代男性)
- 以前より車が増えて抜け道を走る車も増え、歩行者の危険度が増している。全線4車線にしてほしい。(60歳代男性)
- 前原まで早く4車線にしてほしい。(60歳代男性)
- 波多江以西の整備を早急に計画してほしい。(60歳代男性)
- 波多江から有田西まで4車線化してほしい(60歳代男性)
- 買物の場所が4車線区間から2車線区間の未整備区間なので、混雑して渋滞するので早く整備してほしい。(50歳代女性)
- 早急に波多江以降も4車線化を望みます。(60歳代男性)
- 波多江～有田中央区間の4車線化の早期実現 (50歳代男性)
- 有田から二丈への道路が早く道路整備(拡幅)されて、山道を抜けないでいようにしてほしい。(30歳代男性)
- 波多江より先を早く整備してほしい。(60歳代男性)

※その他多数の方が同様の意見を記載

高架下の交差点の視認性の悪さなど

- 4車線区間の右折時に見通しが悪く対向車が見つらい。(30歳代男性)
- 高速の橋脚が妨げとなり、対向車が見えにくいので危険。(50歳代男性)
- 千里～飯氏の高速下の曲がり角は、車が急に出て来るので危ない(50歳代女性)
- 池田西交差点で信号待ちしていると信号が変わっても国道の車が止まるかどうか橋げたで見えないから怖い。何回か怖い目にあった(40歳代女性)