

# 令和5年度 第3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. 主要渋滞箇所のフォローアップ【協議】	3
3. 主要渋滞箇所の解除フロー再検討【協議】	10
4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】	13
5. 官民連携による渋滞対策【報告】	23
6. 今後の渋滞対策の方向性【報告】	27
7. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【報告】	37
8. 今後の進め方	43

# 1. これまでの検討経緯

## (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>	<p>○一般道路181箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●福岡地域 :113箇所 ●筑後地域:28箇所</li> <li>●北九州地域:35箇所 ●筑豊地域:5箇所</li> </ul> <p>○高速道路10箇所</p> <p>○都市高速道路14箇所</p>
平成26年度 S 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>	
平成30年度	<p>(平成30年度)主要渋滞箇所 特定解除フローの見直し</p>	
令和元年度 S 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>	<p>○一般道路4箇所解除(令和元年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●福岡地域:3箇所</li> <li>●筑後地域:1箇所</li> </ul>
令和3年度 S 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>	<p>○一般道路2箇所解除(令和3年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●北九州地域:2箇所</li> </ul> <p>○一般道路1箇所解除(令和4年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●福岡地域:1箇所</li> </ul>
令和5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>	<p>○一般道路1箇所解除(令和5年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●北九州地域:1箇所</li> </ul> <p>○一般道路173箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●福岡地域 :109箇所 ●筑後地域:27箇所</li> <li>●北九州地域:32箇所 ●筑豊地域:5箇所</li> </ul>

# 1. これまでの検討経緯

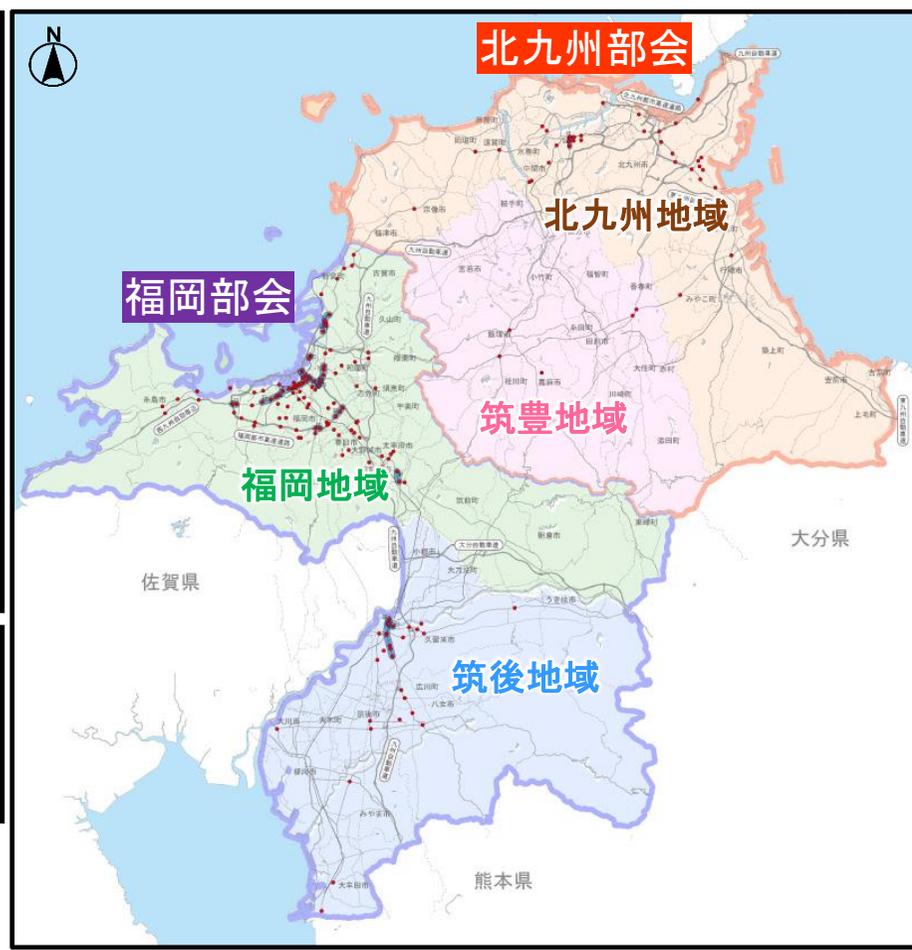
## (2)令和5年度 第1回・第2回福岡県交通渋滞対策協議会で議論した内容

### 第1回協議会の開催（令和5年7月31日）

- 主要渋滞箇所のフォローアップにおいて、解除要件を満たした「大里本町三丁目交差点」について協議を行い、主要渋滞箇所から解除することとした。
- 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及び野多目ランプ西向き出口の渋滞対策については、周辺の既存道路の活用を含め、今後も関係者と協議・調整のうえ検討を進めることとした。
- 主要渋滞箇所の解除フローについては、各委員からの意見を踏まえ、事務局にて引き続き検討を行うこととした。
- その他、各機関における渋滞対策の取り組みについて確認した。

### 第2回協議会の開催（令和5年11月10日）

- 「中井交差点(国道199号)」を「選定解除」から「経過観察」の扱いに修正した。



# 2. 主要渋滞箇所のフォローアップ【協議】

## (1) 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、8箇所が主要渋滞箇所から解除。
- 対策済み36箇所(平成25年1月～令和4年3月に対策が完了した箇所)と未対策137箇所の計173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5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	8	36	137	173
福岡地域	113	4	14	95	109
筑後地域	28	1	12	15	27
北九州地域	35	3	10	22	32
筑豊地域	5	0	0	5	5

### 福岡県内における主要渋滞箇所と解除箇所



### ▼これまでの特定解除箇所一覧(8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	
北九州	今古賀	北九州国道	国3	令和3年度
北九州	若戸大橋口	北九州市	国199	
福岡	産大前	福岡国道	国3	令和4年度
北九州	大里本町三丁目	北九州市	国199	令和5年度

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップ【協議】

### (2) 対策済箇所のフォローアップ

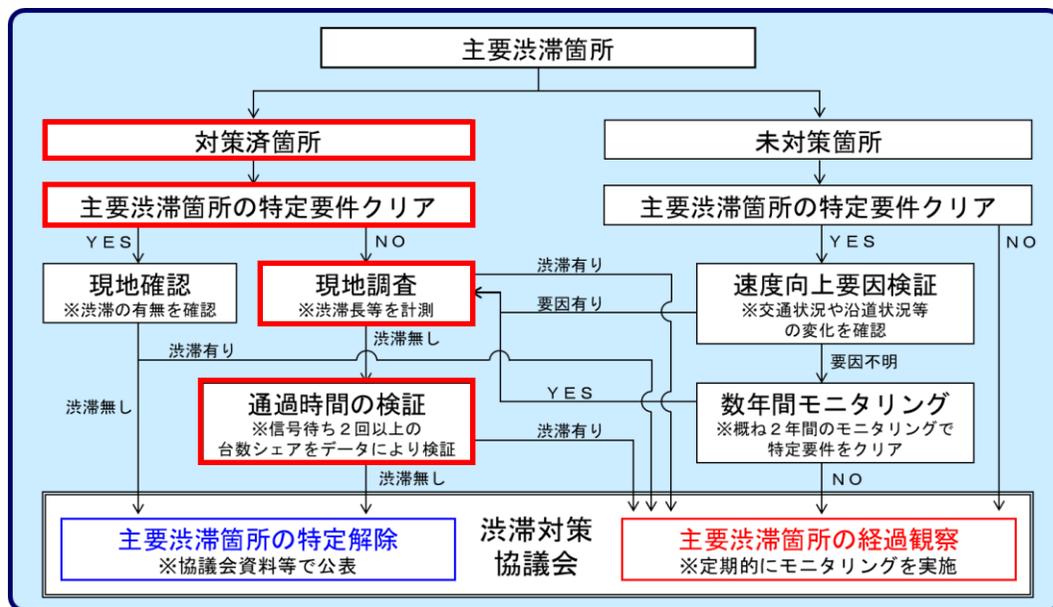
○令和5年度 第1回協議会において『今後調査予定』としていた次郎丸交差点・野口交差点について、現地調査を実施。

#### ▼令和5年度 第1回福岡県交通渋滞対策協議会資料掲載時点

エリア	交差点名	事業名	整備時期	管理者	方向	方角	路線名	効果期待方向	①選定時 平均速度(km/h)			②最新 平均速度(km/h)			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		
福岡	次郎丸	交差点改良 (右折レーン延伸)	R3.12	福岡国道	方向1	東	国道202号	-	14.2	8.8	11.1	26.9	25.4	21.8	令和5年度 調査予定	経過 観察
					方向2	西	国道202号	○	9.1	5.5	7.1	20.2	14.4	13.4		
					方向3	北東	県道558号	-	5.1	5.9	5.2	8.1	6.9	7.7		
					方向4	南西	県道558号	-	4.7	5.3	4.4	8.9	10.3	9.8		
筑後	野口	(主)久留米筑紫野線 (神代橋工区)開通	H30.3	福岡国道	方向1	南東	国道210号	-	15.8	14.3	16.3	23.3	21.6	22.7	令和5年度 調査予定	経過 観察
					方向2	北西	国道210号	-	14.9	12.2	13.6	20.6	18.5	19.8		
					方向3	南	主要地方道53号	○	21.6	13.1	15.5	13.9	11.7	12.8		
					方向4	北	市道等	○	10.1	6.8	7.2	10.3	11.3	11.4		

●STEP1: 前回報告済

#### ★主要渋滞箇所の特定解除ステップ



#### ★主要渋滞箇所フォローアップのステップ

##### ●STEP 1 (ETC2.0データ分析)

ETC2.0フォローアップデータ(R4.4.1～R5.3.31平均)を用いて、特定要件(時間帯別・方向別で20km/h未満)をクリアしているか確認。

No 以降、今回報告事項

##### ●STEP2 (現地調査)

ETC2.0プローブデータより混雑する曜日・時間帯に現地調査を実施。  
※「最大滞留長」「信号現示」を計測

Yes 渋滞なしが確認された場合

##### ●STEP3 (通過時間の検証)

- ① 現地調査で計測した最大滞留長の交差点通過時間をETC2.0プローブデータから分析
- ② 交差点通過時間がサイクル長以上(信号待ち2回以上)となる車両の台数割合を算出

Yes 信号待ち2回以上の台数が全体の5%未満の場合

#### 主要渋滞箇所の特定解除候補

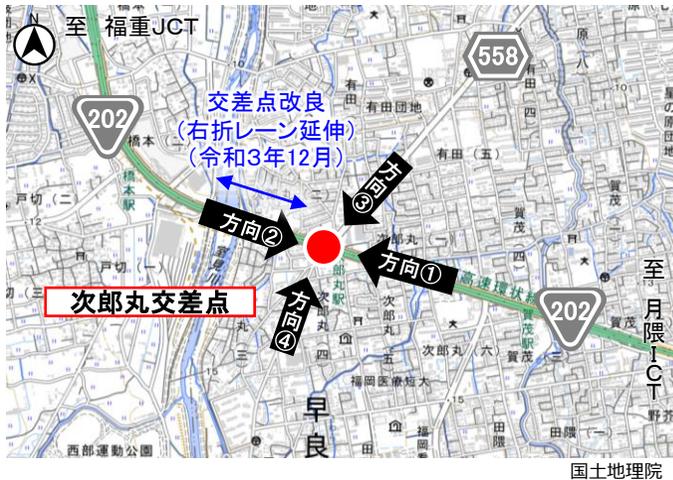
## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップ【協議】

じろうまる

### (3)対策済箇所のフォローアップ結果【国道202号次郎丸交差点（福岡市早良区）】

- 国道202号(方向②)では、右折交通集中により、右折車両の捌け残りが発生。
  - 県道558号(方向③)では、車線減少に伴う速度低下により先詰まりが発生し、渋滞が発生。
- ⇒結果、“経過観察”とする。

#### 【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)	従道路 (方向③④) 右折
青時間	62秒	11秒	37秒	7秒
青時間比	46%	8%	27%	5%
サイクル長	135秒			

調査日: R5.9.2(土) 13~15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(R4.4.1~R5.3.31)  
※現地調査: R5.9.2(土) 13~15時 ※通過時間: R4.4.1~R5.3.31 7~19時

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	国道202号		県道558号	
	対策無し	右折レーン延伸(R3.12)	対策無し	対策無し
平均速度	20km/h以上	20km/h未満	20km/h未満	20km/h未満
現地調査	渋滞なし 最大滞留長: 140m 最大渋滞長: 0m	渋滞あり 最大滞留長: 120m 最大渋滞長: 40m	渋滞あり 最大滞留長: 150m 最大渋滞長: 30m	渋滞なし 最大滞留長: 60m 最大渋滞長: 0m
通過時間	5%未満	5%未満	5%未満	5%未満

経過観察

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップ【協議】

のぐち

### (4) 対策済箇所のフォローアップ結果【国道210号 野口交差点（久留米市）】

○主道路および従道路ともに現地調査で渋滞は確認されず、通過時間の検証による信号2回待ちの発生頻度は5%未満である。  
⇒結果、“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】

※平均速度：選定時(H24.4~H24.8)、最新(R4.4.1~R5.3.31)  
※現地調査：R5.9.2(土) 9~11時 ※通過時間：R4.4.1~R5.3.31 7~19時

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	国道210号		県道53号	市道等
	対策無し		(主)久留米筑紫野線(神代橋工区)開通(H30.3)	
平均速度	20km/h以上	20km/h未満	20km/h未満	20km/h未満
現地調査	渋滞なし 最大滞留長：90m 最大渋滞長：0m	渋滞なし 最大滞留長：100m 最大渋滞長：0m	渋滞なし 最大滞留長：40m 最大渋滞長：0m	渋滞なし 最大滞留長：90m 最大渋滞長：0m
通過時間	5%未満	5%未満	5%未満	5%未満

#### 【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)	従道路 (方向③④) 右折
青時間	56秒	6秒	37秒	4秒
青時間比	47%	5%	31%	3%
サイクル長	120秒			

調査日：R5.9.2(土) 9~11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

解除候補

# 2. 主要渋滞箇所のフォローアップ【協議】

## (5) 道路整備完了箇所のフォローアップ結果

- 最新の交通データによる点検の結果、次郎丸交差点・野口交差点で選定基準はクリア(全方向20km/h以上)していない。
- 令和5年度に調査予定であった次郎丸交差点・野口交差点については、現地調査を実施。
- 現地調査および通過時間の検証結果より、次郎丸交差点は“経過観察”とし、野口交差点は“主要渋滞箇所の指定から解除”する。

▼令和5年度 第1回福岡県交通渋滞対策協議会資料掲載時点

エリア	交差点名	事業名	整備時期	管理者	方向	方角	路線名	効果期待方向	①選定時			②最新			現地状況	位置づけ
									平均速度(km/h)			平均速度(km/h)				
									平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H	平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H		
福岡	次郎丸	交差点改良 (右折レーン延伸)	R3.12	福岡国道	方向1	東	国道202号	-	14.2	8.8	11.1	26.9	25.4	21.8	今後調査予定	経過観察
					方向2	西	国道202号	○	9.1	5.5	7.1	20.2	14.4	13.4		
					方向3	北東	県道558号	-	5.1	5.9	5.2	8.1	6.9	7.7		
					方向4	南西	県道558号	-	4.7	5.3	4.4	8.9	10.3	9.8		
筑後	野口	(主)久留米筑紫野線 (神代橋工区)開通	H30.3	福岡国道	方向1	南東	国道210号	-	15.8	14.3	16.3	23.3	21.6	22.7	今後調査予定	経過観察
					方向2	北西	国道210号	-	14.9	12.2	13.6	20.6	18.5	19.8		
					方向3	南	主要地方道53号	○	21.6	13.1	15.5	13.9	11.7	12.8		
					方向4	北	市道等	○	10.1	6.8	7.2	10.3	11.3	11.4		



▼令和5年度 福岡県交通渋滞対策協議会第2回 作業部会時点

エリア	交差点名	事業名	整備時期	管理者	方向	方角	路線名	効果期待方向	①選定時			②最新			現地状況	位置づけ
									平均速度(km/h)			平均速度(km/h)				
									平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H	平日朝ピーク	平日夕ピーク	休日昼間12H		
福岡	次郎丸	交差点改良 (右折レーン延伸)	R3.12	福岡国道	方向1	東	国道202号	-	14.2	8.8	11.1	26.9	25.4	21.8	渋滞あり	経過観察
					方向2	西	国道202号	○	9.1	5.5	7.1	20.2	14.4	13.4		
					方向3	北東	県道558号	-	5.1	5.9	5.2	8.1	6.9	7.7		
					方向4	南西	県道558号	-	4.7	5.3	4.4	8.9	10.3	9.8		
筑後	野口	(主)久留米筑紫野線 (神代橋工区)開通	H30.3	福岡国道	方向1	南東	国道210号	-	15.8	14.3	16.3	23.3	21.6	22.7	渋滞なし	解除候補
					方向2	北西	国道210号	-	14.9	12.2	13.6	20.6	18.5	19.8		
					方向3	南	主要地方道53号	○	21.6	13.1	15.5	13.9	11.7	12.8		
					方向4	北	市道等	○	10.1	6.8	7.2	10.3	11.3	11.4		

データ: 選定時(H24.4~H24.8プローブデータ)、最新(R4.4.1~R5.3.31 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【協議】

なかい

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

○H26.1に従道路(方向③、方向④)にて右折レーンを設置し、R3.4.24に(都)日明渡船場線が開通。

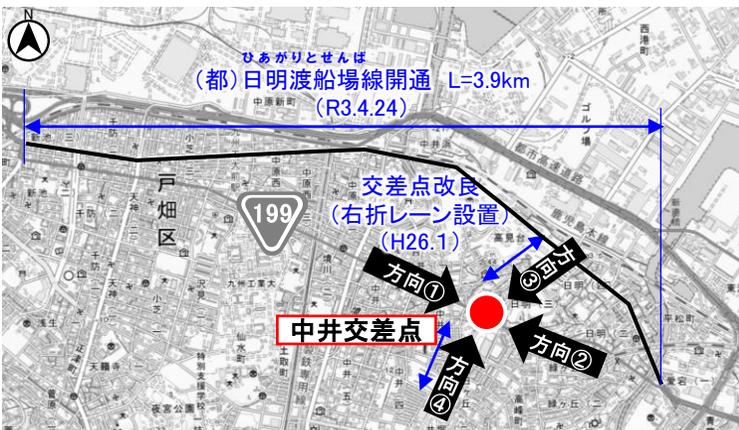
○主道路(方向②)および従道路(方向④)で渋滞が発生していたため、「経過観察」とする。

※平均速度:選定時(H24.4-H24.8)、最新(R4.4-R5.3)

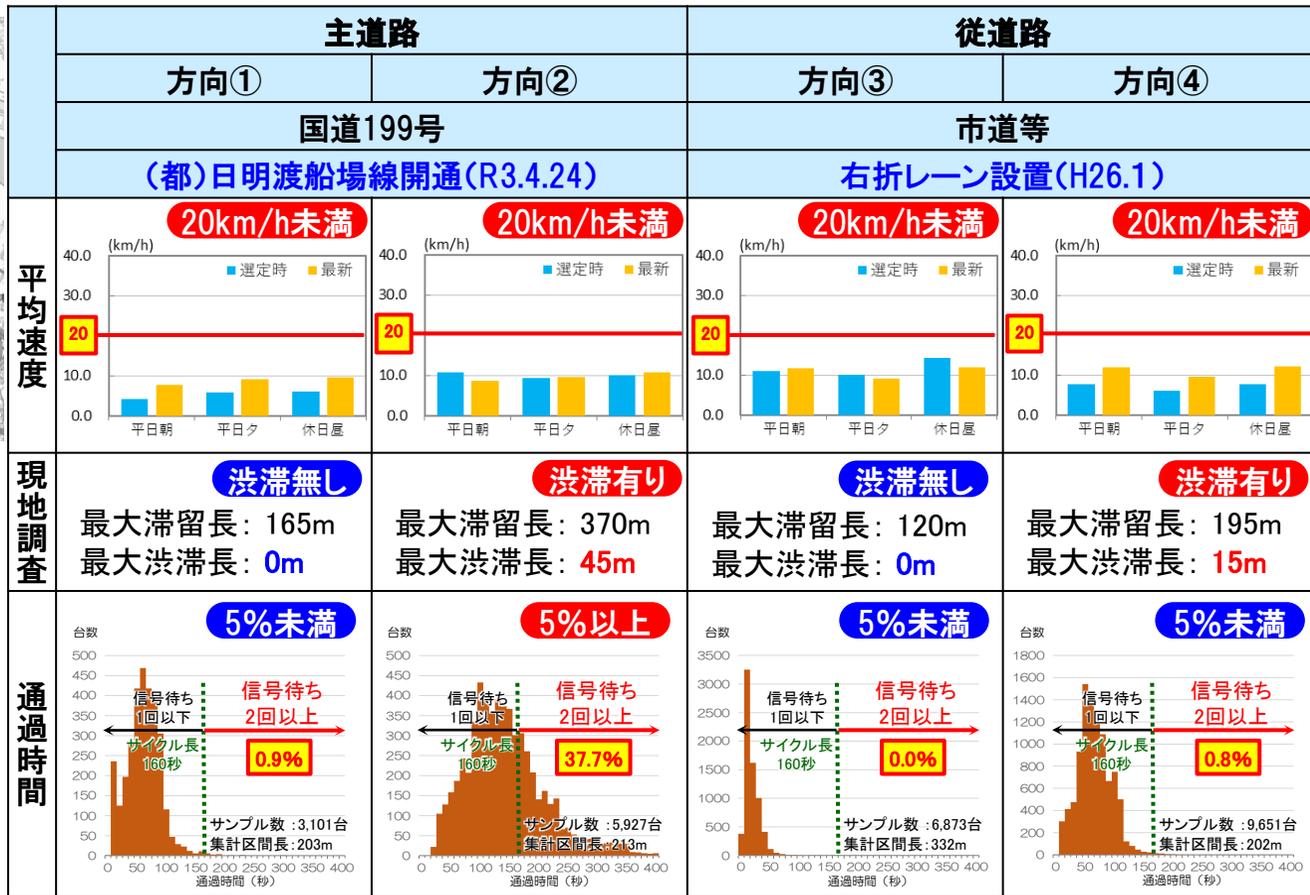
※現地調査:R5.11.16(木)8~9時

※通過時間:R4.4-R5.3 平日7~9時

#### 【位置図】



#### 【フォローアップ結果】



#### 【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:R5.11.16(木) 8~9時

※通過時間の検証基準:

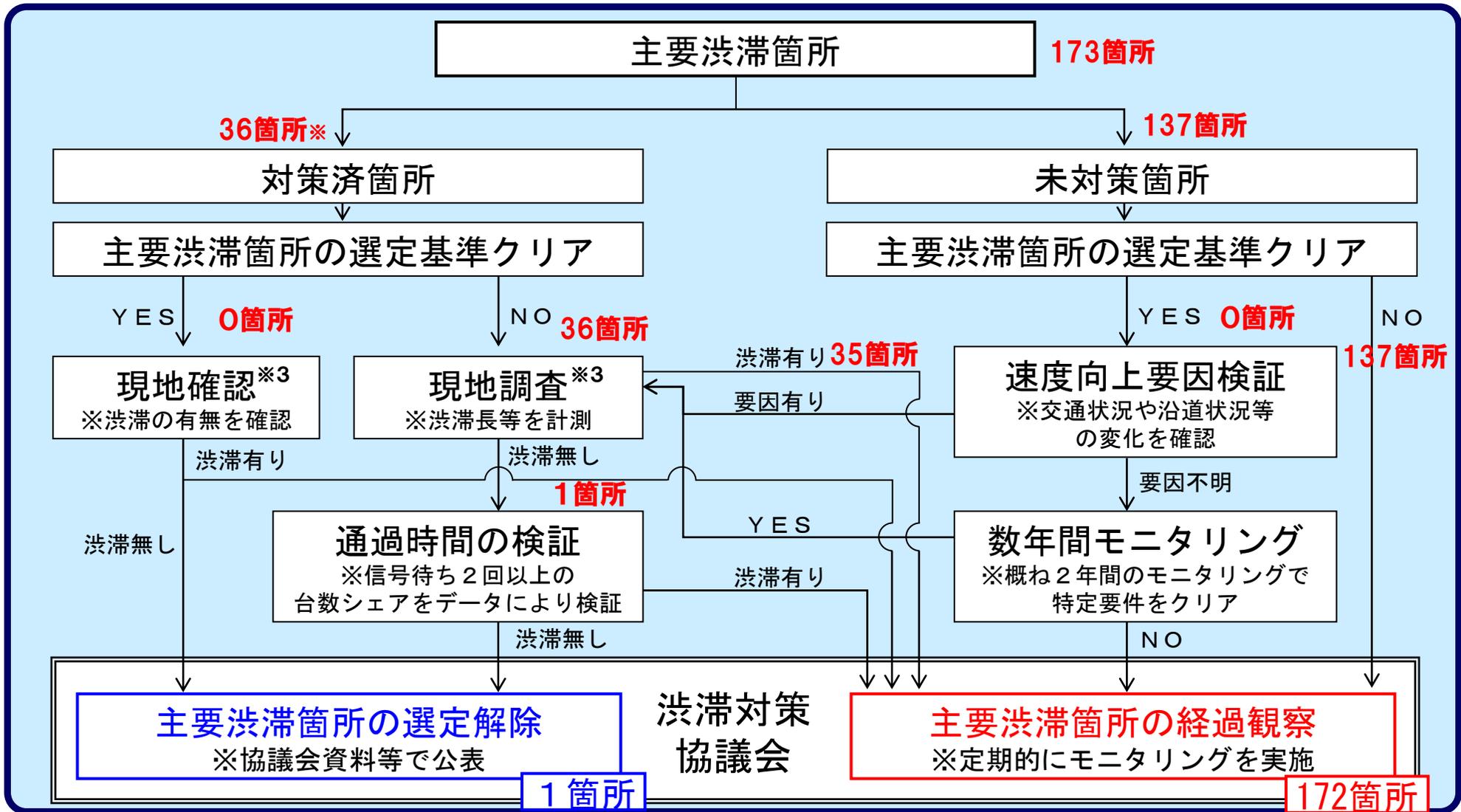
信号2回以上待ちの発生頻度が5%未満の場合、問題なしと設定

#### 経過観察

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップ【協議】

### (7) 最新データによるフォローアップ結果(令和5年度最終版)

○主要渋滞箇所の解除については、最新の交通データ(令和4年4月1日～令和5年3月31日)や現地状況等を確認し、箇所毎に協議会で判断。



※対策済箇所数は、平成25年1月～令和4年3月に対策が完了した箇所を対象

# 3. 主要渋滞箇所の解除フロー再検討【協議】

## (1) 主要渋滞箇所解除フローの再検討について

### ● 現行の主要渋滞箇所解除フローの残存する課題

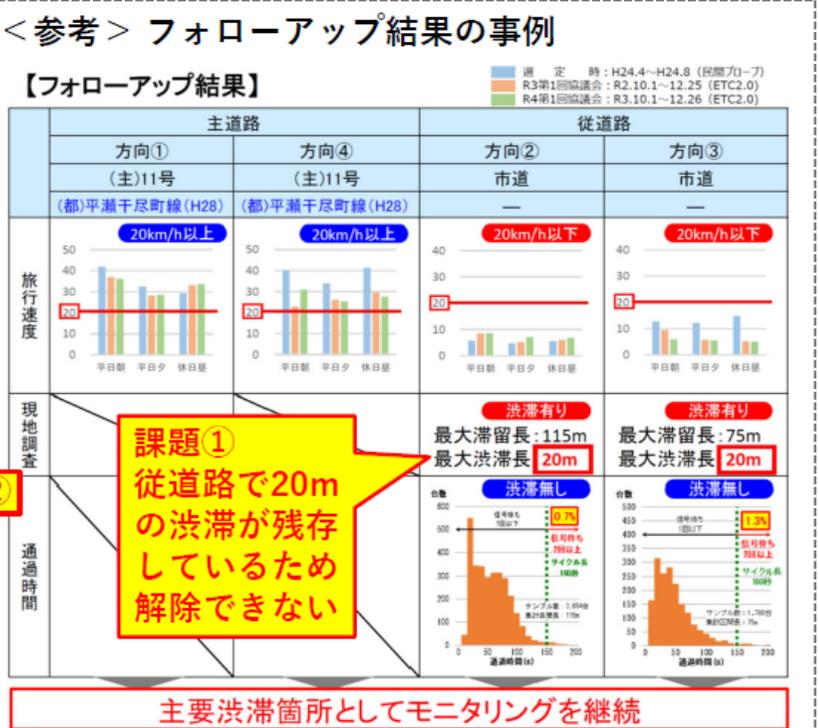
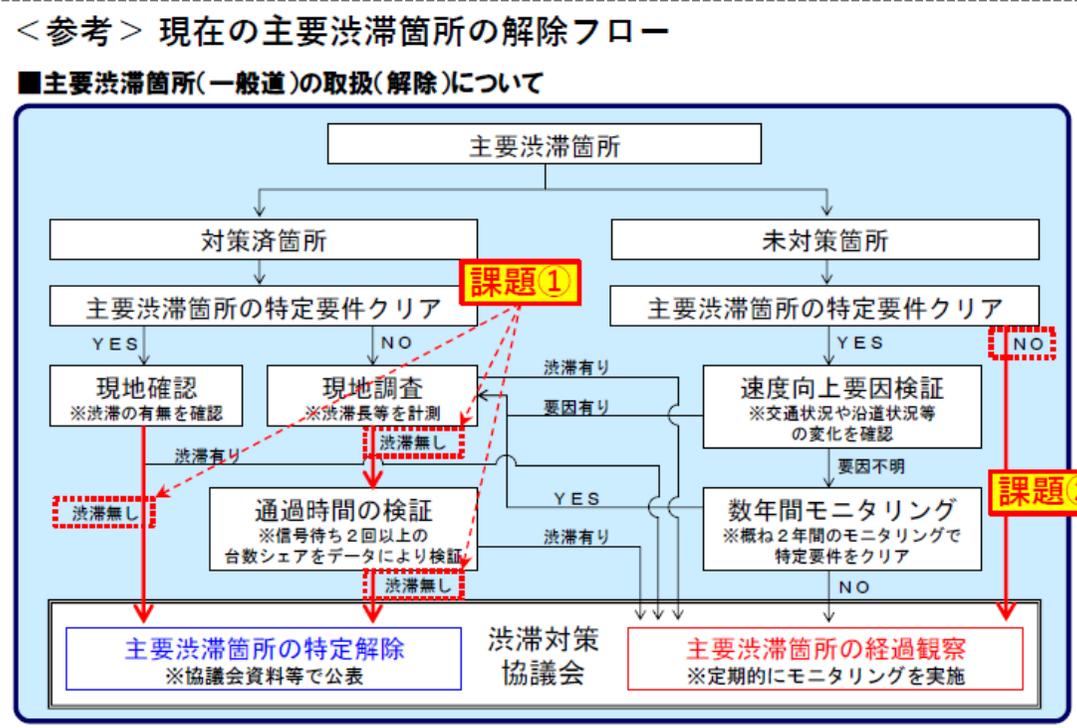
① 主要渋滞箇所という名称にも関わらず、少しでも渋滞が残っていれば解除できない

・ある程度の渋滞を許容して、解除できるように表現を見直し

② 未対策箇所については、特定要件をクリアしていなければ、主要渋滞箇所を解除できない

・未対策箇所についても「渋滞無」が確認できれば解除できるようにフローを改定

➡ 渋滞の程度は、各県の渋滞協で議論

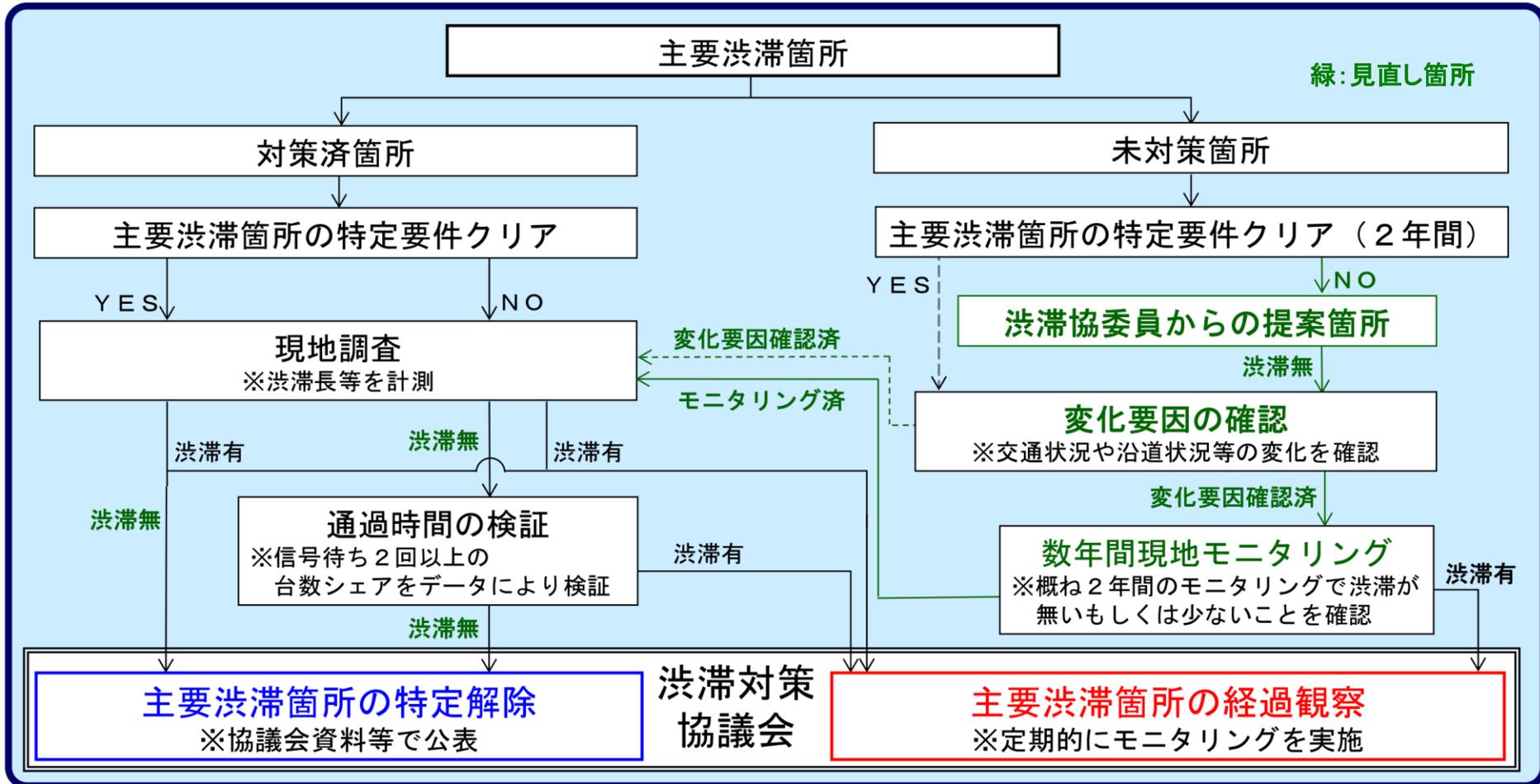


### 3. 主要渋滞箇所の解除フロー再検討【協議】

#### (1) 主要渋滞箇所解除フローの再検討について

- ある程度の渋滞を許容した特定解除や、未対策箇所でも「渋滞無」が確認できれば解除できるように、解除フローを再検討。
- 地域及び主要渋滞箇所に応じた「渋滞無」について、作業部会や渋滞協等で議論し、渋滞協での改訂版解除フローの承認後、フォローアップを実施。

#### ● 主要渋滞箇所解除フローの再検討



渋滞の規模が許容できる程度を確認した場合は『渋滞無』と判断してよい。  
 (例) 主道路に比べ従道路が明らかに交通量が少なく、かつ主道路では渋滞が発生していないが従道路側に許容できる程度の渋滞が残存している場合は『渋滞無』と判断

### 3. 主要渋滞箇所の解除フロー再検討【協議】

#### (2) 主要渋滞箇所解除フローの再検討に関する方針

#### 福岡県交通渋滞対策協議会及び作業部会での意見

3/11の福岡県交通渋滞対策協議会において、主要渋滞箇所の解除フローは現行のままとする。渋滞改善状況を示すこととするが、その示し方は継続審議となった。

- ・ 箇所ごとに渋滞“無”の定義が異なった場合、一定の評価がしにくいことが懸念される。
- ・ 解除には至らずとも得られている一定の効果を共有することも重要な視点ではないか。

#### 福岡県交通渋滞対策協議会の検討方針

- ・ 特定解除数のみで効果を測ることにとらわれず、対策効果に着目する方法を検討。

#### 改善状況を示すための実施方針

改善状況を示す箇所	・対策実施済箇所
改善状況を算定するデータ	・フォローアップに用いる平均速度
算出方法	① 最新の平均速度(ETC2.0プローブ情報)と選定時の平均速度(民間プローブデータ)の差分を算出 ② 平均速度が改善した方向・時間帯と(全方向・全時間帯)の割合を算出 ③ 閾値を設け、交差点毎に評価
	改善 : 全方向・全時間帯で速度改善 概ね改善: 全方向・全時間帯の50%~99%で速度改善 一部改善: 全方向・全時間帯の1%~49%で速度改善 改善なし: 全方向・全時間帯で速度向上なし

#### 改善状況の見せ方

エリア	交差点名	①選定時			②最新(R5)			渋滞の改善状況
		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	納楚	26.6	16.2	18.8	27.8	20.2	20.3	概ね改善
		30.2	20.9	23.4	20.1	13.9	19.3	
		28.0	11.7	19.4	19.2	17.0	19.6	
		13.9	13.1	14.0	16.7	15.5	14.8	

● 黒枠箇所: 選定時・最新の速度が20km/h以上のため、改善状況の対象外とする。

● 20km/h以上の箇所は青字  
● +0.5km/h以上を速度改善と判断、青ハッチで表現

#### 解除フローの再検討について

- ・ 渋滞“無”の定義はこれまでと同様(現行フローのまま)とし、渋滞の改善状況を示す。

# 4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

## (1) 国道3号黒崎バイパス / 北九州国道事務所・・・R5年3月18日開通 (開通半年後の交通状況と整備効果について)

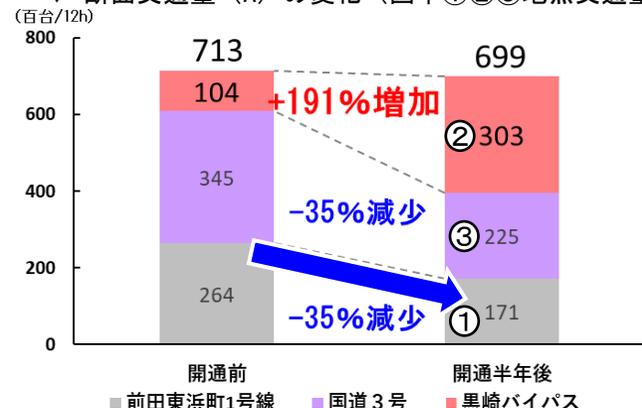
○開通半年時点では、黒崎バイパスの交通量は地点②で30,300(台/12h)、地点④では、44,500(台/12h)。

国道3号は地点③で22,500(台/12h)[35%減(開通前比。以下同じ)]、地点⑤で18,900(台/12h)[24%減]。国道3号に平行している市道は地点①で17,100(台/12h)[35%減]と、交通量は減少しており黒崎バイパスへ交通転換が図られている。

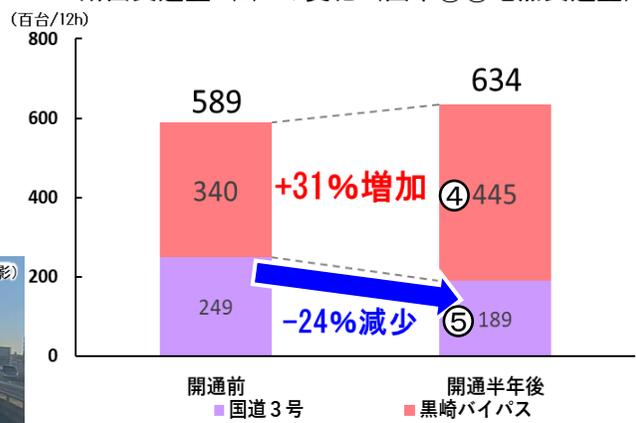
○黒崎バイパス開通直後と同様に、並行する国道3号から黒崎バイパスへ交通が転換したことで、主要渋滞箇所(筒井町交差点)の渋滞長が580m⇒0m、前田オランプの渋滞長は1,610m⇒10mに大幅に緩和。



▼ 断面交通量 (A) の変化 (図中①②③地点交通量)



▼ 断面交通量 (B) の変化 (図中④⑤地点交通量)



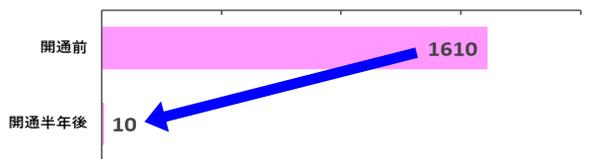
▼ 渋滞長の変化 (筒井町交差点西側)

【国道3号上り (小倉方面) 朝ピーク】 (m)



▼ 渋滞長の変化 (前田オランプ)

【前田オランプ\_朝ピーク】 (m)



【開通前状況】

【開通半年後状況】



【開通前状況】

【開通半年後状況】

【開通前】黒崎バイパス、国道3号、市道前田東浜町1号線：交通量調査結果(令和4年11月24日(木)(7:00~19:00))  
 【開通半年後】黒崎バイパス、国道3号、市道東浜町1号線：交通量調査結果(令和5年9月13日(水)(7:00~19:00))

# 4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

## (2) 筑紫野古賀線(須恵・粕屋2工区)/福岡県・・・令和5年4月25日開通

- 開通に伴い、**現道からバイパスへの転換が図られ、現道の交通量が約11,000～12,000台/12h減少。**
- 主要渋滞箇所である**門松交差点、大隈跨道橋交差点の渋滞は、概ね改善。**
- 整備完了の翌年度1年間のETC2.0プローブ情報を確認の上、フォローアップを実施していく。

### 整備概要

#### 位置図



事業箇所

#### 現地状況

##### 整備前

至 宇美町



門松交差点

##### 整備後

至 宇美町

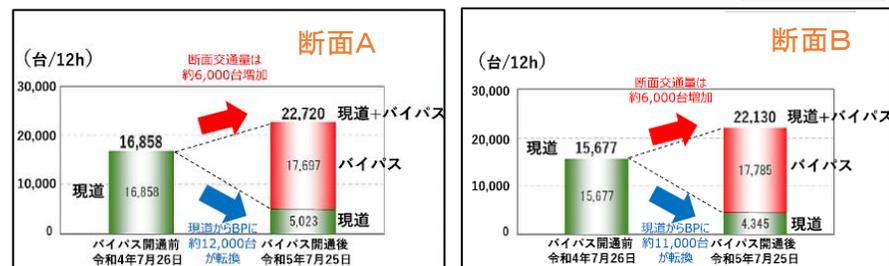


門松交差点

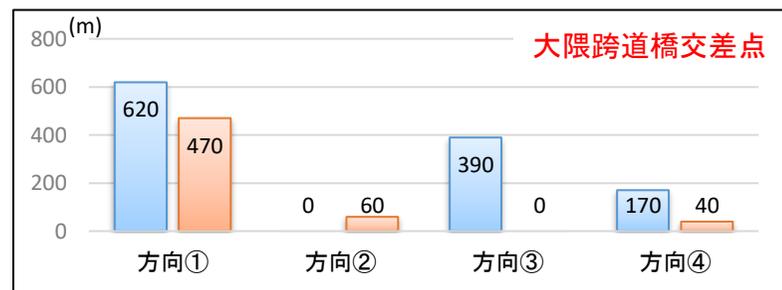
#### 整備効果



#### (交通量の変化)



#### (渋滞長の変化)



調査日(整備前): R4.7.26(火)7~9時,16~19時  
調査日(整備後): R5.7.25(火)7~9時,16~19時

# 4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

## (3) 一般県道那珂川大野城線 / 福岡県…令和5年5月完成

- 一般県道那珂川大野城線は那珂川市の国道385号を起点とし、春日市を經由し大野城市の国道3号を終点とする幹線道路。
- 右折レーンを延伸したことで**主要渋滞箇所である塚原台交差点の渋滞緩和が期待される。**
- 整備完了の翌年度1年間のETC2.0プローブ情報を確認の上、フォローアップを実施していく。

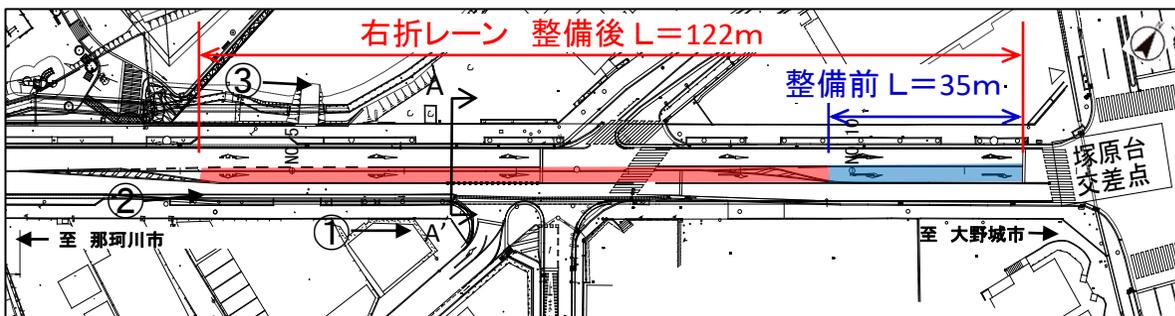
位置図



事業概要

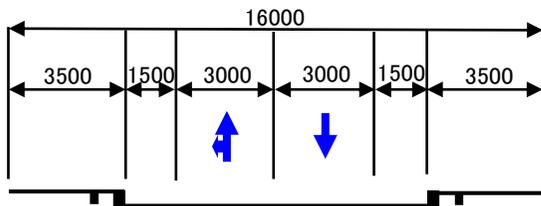
- 1 所在地 : 福岡県春日市塚原台
- 2 事業内容 : 右折レーン延伸  
(整備前) L= 35m  
(整備後) L=122m (+87m)
- 3 完成年月 : 令和5年5月

平面図

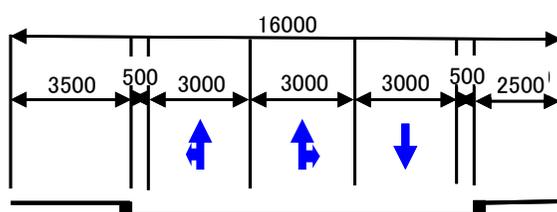


標準横断図(A-A')

整備前



整備後



現地状況

整備前



整備後



朝ピーク時の状況



夕ピーク時の状況



# 4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

にしてつてんじん おおむた

## (4)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

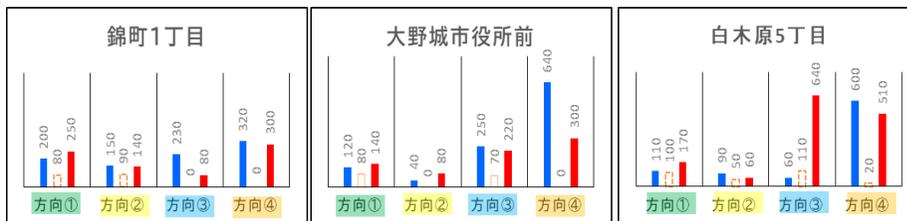
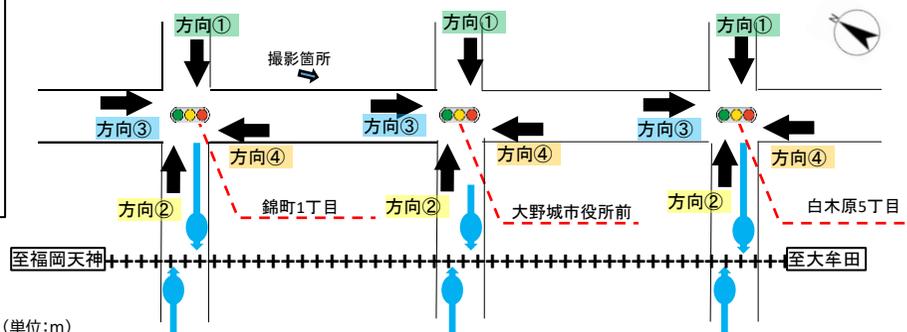
#### 【事業概要】

- 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)
- 高架切替(踏切撤去): 令和4年8月28日(日)



#### 【渋滞長の変化(観測結果)】

←: 最大渋滞長(観測方向)  
: 踏切で滞留した交通の流入出(イメージ)※切替前



■ 切替前 R4.8.25(木) (7:00~10:00/16:00~19:00)  
■ 切替後半年 R5.2.17(金) (7:00~8:00/13:00~14:00/17:00~18:00) ※簡易観測  
■ 切替後1年 R5.9.28(木) (7:00~10:00/16:00~19:00)

#### 【踏切除却後の交差点の混雑状況について】

踏切除却後、各交差点において一時的に渋滞長は減少したものの、従来の生活圏内の交通流が幹線道路へ転換したことにより現在の混雑状況については、切替前と同程度である。

踏切除却により滞留していた交通は円滑に通過するようになったが、交差点部の交通集中は従前と変化はなく、左折車による先詰まりや沿線出入り車両によって渋滞長の変化は少ないと考えられる。

連立事業に伴う、踏切除去による著しい効果は見られないことから、今後、別事業や信号現示の変更等による対策の検討が必要である。

#### ○大野城市役所前付近の交通状況



切替直後は、交通の緩和が見られたが、現在は切替前の状況から大きな変化はない

# 4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

いたづけ ゆみた

## (5)板付交差点、弓田交差点(主要渋滞箇所)／福岡市・・・令和5年度 無電柱化工事による影響

【作業ヤード常設化イメージ】



- 主要渋滞箇所周辺において、工事期間や施工費用等の縮減を図るために、4車線道路における1車線を24時間規制し、作業ヤードを常設化(R5.11.6～R6.2.18)。
- 連続する主要渋滞箇所への影響を軽減するために、交通管理者と協議を行い、下記対策を実施。
- 常設化1週間前と1週間後、1ヶ月後において、板付交差点及び弓田交差点周辺の一部の道路にて、速度の低下が確認されたが、大幅な速度低下は確認されなかった。
- 引き続き、主要渋滞箇所の周辺道路を規制する際は、工期短縮等を視野に、交通管理者と協議を行いながら、周辺交通への影響を踏まえた規制を検討するとともに、各関係者への周知を密に行っていく。

### ●主要渋滞箇所における対策内容

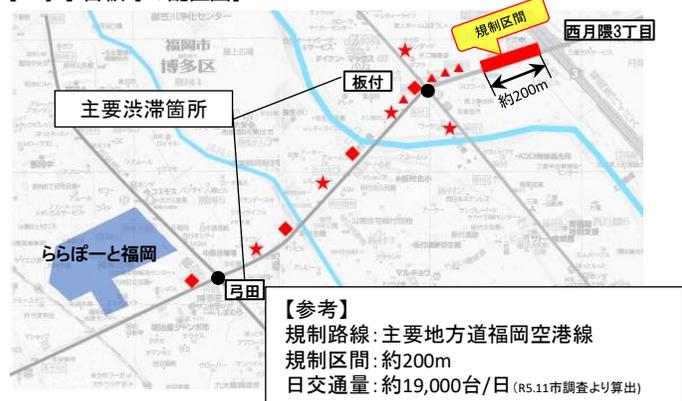
#### ●位置図



#### ●周知方法

- ・主要渋滞箇所の本線上での規制となるため、利用者、地域住民、業界団体への周知を密に実施

#### 【工事予告板等の配置図】



#### 【工事予告板(★)】



#### 【迂回をお願い看板(◆)】



#### 【チラシ】沿線に配布 ※地元や業界関係には個別説明を実施



#### 【市HP掲載、SNS投稿、業界団体配布】



#### 【カーナビ規制情報】



※JARTICに対応を依頼 (公益財団法人日本道路交通情報センター)

#### 【ラジオ】

- ジャテック
- ・JARTICにて、10月23日から規制完了まで継続して実施

#### ●速度状況図の比較

【常設化1週間前 (R5.10.30-11.2)】 【1週間後 (R5.11.14-11.17)】 【1ヶ月後 (R5.12.5-12.8)】



#### 【考察】

- ・常設化1週間前と1週間後、1ヶ月後において、交差点周辺の一部の道路にて速度の低下が確認されたが、大幅な速度低下は確認されなかった。
- 引き続き、主要渋滞箇所の周辺道路を規制する際は、工期短縮等を視野に、交通管理者との協議を行いながら、周辺交通への影響を踏まえた規制を検討していく。

# 4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

ちゅうおう まち あのお

## (6)(都)中央町穴生線 / 北九州市……令和5年4月開通

○八幡西区岸の浦と筑豊電鉄穴生電停前交差点を結ぶ、国道3号に並行する幹線道路であり、2車線から4車線に拡幅することで、黒崎都市圏の交通渋滞の緩和や八幡西区西部地域との連絡強化を図るもの。

主要渋滞箇所である穴生電停交差点について、令和5年11月に交通量調査(12h方向別)を実施し、過去の交通量調査と比較を行ったところ、渋滞長の緩和が確認された。

### ● 整備概要

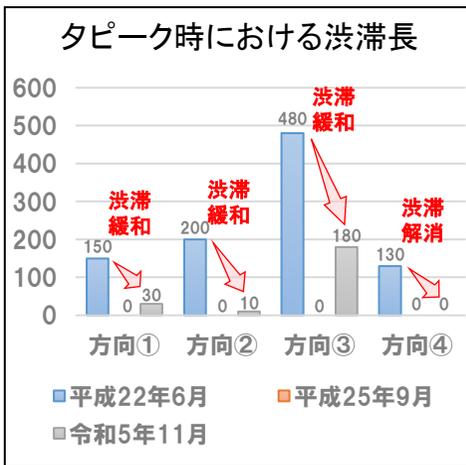
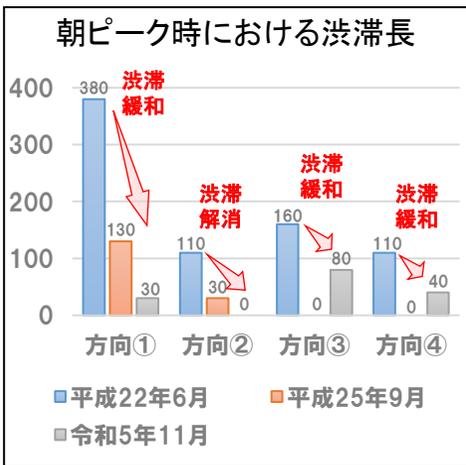
#### 位置図



#### 事業概要

延長	約 2.0 km
幅員	27 m
車線数	4車線 (片側2車線)

#### 平面図



# 4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

## (7)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

#### 【令和5年度の主な取組】

- ①既存会員の参加意欲向上に向けた取組
- ②新規会員獲得に向けた取組



#### 【参加方法】



### I. 今年度の主な取組と成果・課題

#### ①既存会員の参加意欲向上に向けた取組

##### 階級によって引換可能なクーポンの金額を変更(20ポイント/回)



会員アンケートより引換をしたと回答する割合が2倍に増加。(20%→40%)

※従来は階級に関わらず一律50円クーポンを提供

##### 参加箇所の拡充(299箇所→496箇所)

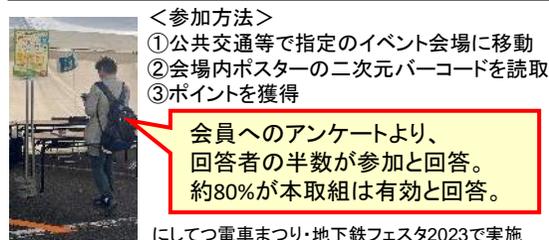


会員へのアンケートより参加エリアが少ないという意見が6ポイント減少。(30%→24%)

出典: 国土地理院地図

#### ②新規会員登録に向けた取組

##### イベントと連携した追加ポイントキャンペーン



##### お友達紹介機能の実装

- ＜既存会員＞  
①まちクル運動を紹介
- ＜非会員＞  
②会員登録時に本運動のねらい等を理解  
③会員登録時に、紹介者の情報を入力  
④会員登録完了→新規会員
- ⑤インセンティブ獲得

会員アンケートより、60%が本取組は有効と回答があったものの、紹介した割合は6%にとどまる。

### II. まちクル会員数や運動参加状況

運動参加数は令和4年を下回るものの、運動会員数や本年運動に参加した会員1人あたりの運動参加回数は増加した。

項目	取組成果(R4年) R4.1.1～12.31	取組成果(R5年) R5.1.1～12.31
まちクル運動会員数	3,252人	3,541人
運動参加回数(※1)	16,048回	15,403回
会員1人あたりの平均運動参加回数(※2)	69.5回/人	119.4回/人
企業会員数(※3)	27企業	31企業
協賛企業数(※4)	11企業	11企業

※1:各年にまちクル運動に参加した延べ回数。  
 ※2:各年でまちクル運動に参加した会員を対象。  
 ※3:まちクル運動に賛同頂き、社内周知にご協力頂いている企業。  
 ※4:まちクル運動に賛同頂き、社内周知を行うとともに、協賛(1万円/年)にご協力頂いている企業。(協賛金は、運動に参加した会員への商品券等の提供などに活用)

# 4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

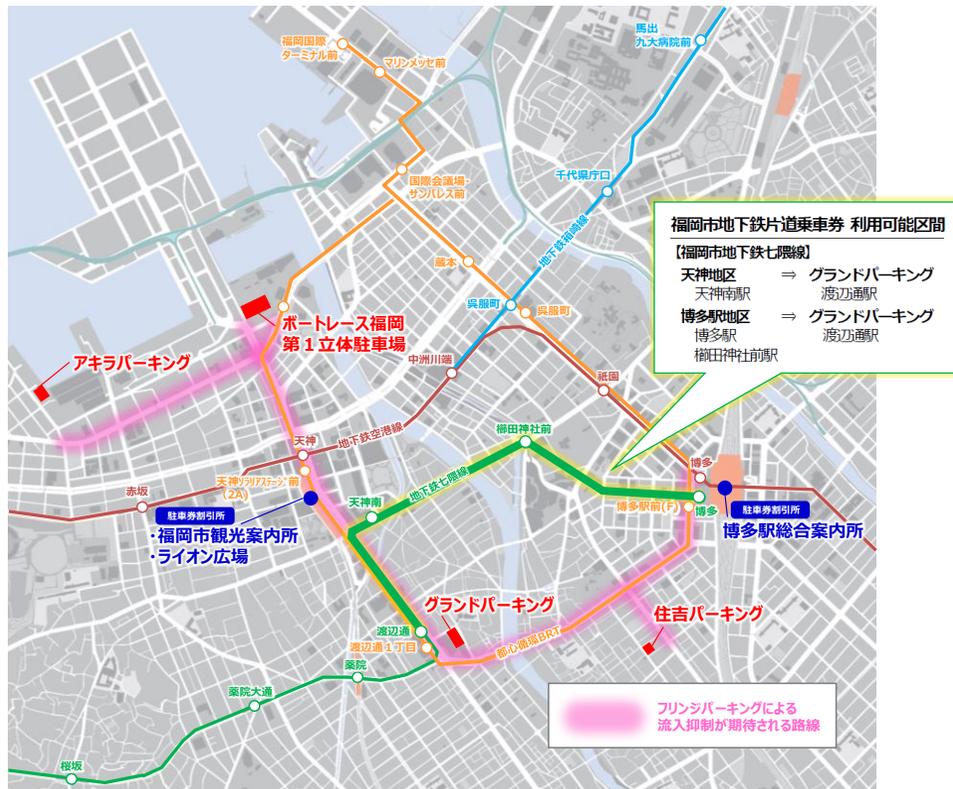
## (8) ソフト対策実施事例：フリンジパーキング / 福岡市 …実施中

○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

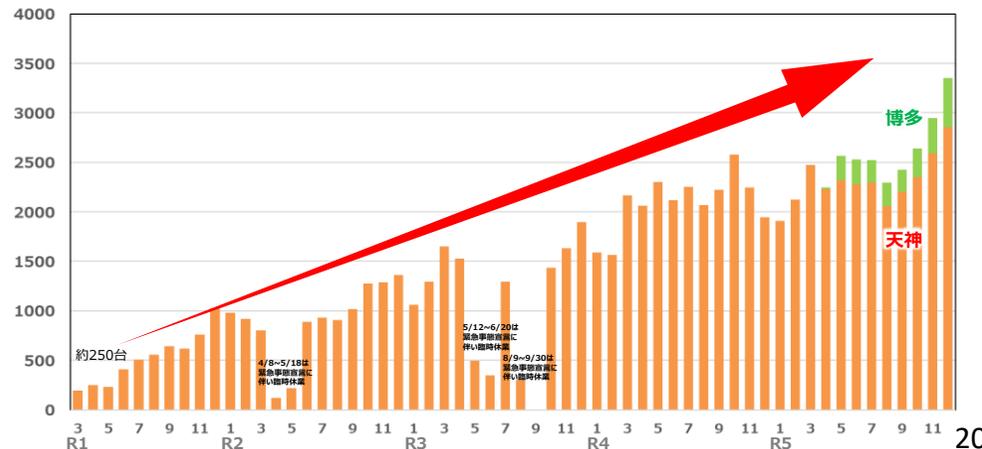
#### 概要

	天神地区	博多駅地区
実施期間	平成31年3月～	令和5年4月～
対象駐車場	ポートレース福岡 アキラパーキング グランドパーキング	住吉パーキング 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	博多に行く方限定 最大500円
利用特典	乗車人数分の バス・地下鉄片道乗車券進呈	

2023年10月より、フリンジパーキングの利用特典に地下鉄片道乗車券を追加しました！

#### 利用状況

開始以降、利用者は増加傾向にあり、令和5年12月の月間利用台数は約3,400台



# 4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

## (8)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

地域公共交通市内1日無料デー

### 1 対象交通機関

西鉄バス、市営バス、モノレール、筑豊電鉄、関門汽船

※ JR、高速バス、市営渡船(若戸航路・小倉航路)は対象外

### 2 実施日(全3回)および利用結果

- (1) 令和5年 9月3日(日)【晴天】 約19万人が利用
  - (2) 10月8日(日)【雨天】 約18万人が利用
  - (3) 11月5日(日)【晴天】 約21万人が利用
- ⇒ 各回ともに、前年同時期の約2倍に相当するなど、非常に多くの方にご利用いただきました。

### 3 アンケート調査結果(N=307人)

- 満足度
  - 満足している人(大変満足および満足)が全体の約8割
- 肯定的な意見(主なもの)
  - ・ 日ごろ乗らない交通機関を使ってみる機会になった。
  - ・ 市を盛り上げ、元気づける取り組みだと感じた。
  - ・ 観光や遊びにお金を多く回せた。
  - ・ 自家用車が少なかった気がする。本当にそうなら環境負荷低減につながる。
- 否定的な意見(主なもの)
  - ・ 交通機関によっては、時間帯で乗客の積み残しが発生するほど混雑していた。
  - ・ 無料はありがたいが、日曜日にも仕事があるので、人が増えてダイヤが乱れるのは困る。

### 4 市有施設の入館者数(対前年比) ※前年同時期の日曜日との比較

- ・ 第1回目：約1.60倍
- ・ 第2回目：約1.46倍
- ・ 第3回目：約1.02倍

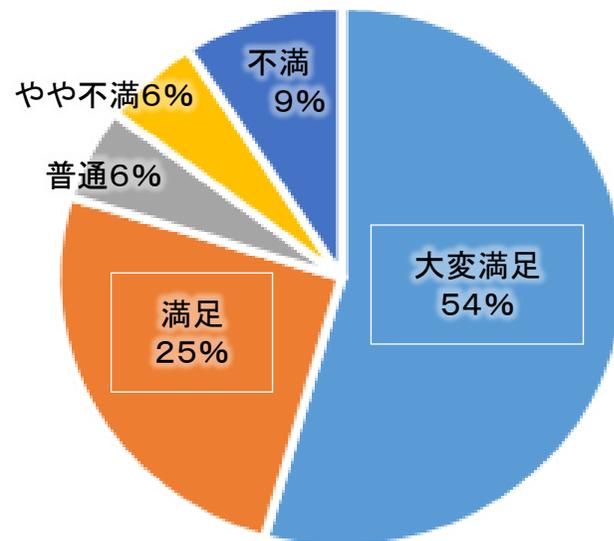
【対象施設】

小倉城、小倉城庭園、漫画ミュージアム、到津の森公園、  
門司港レトロ展望室、九州鉄道記念館、関門海峡ミュージアム、  
こどもの館、元気のもり など

【交通機関別利用者実績(人)】

	9月3日	10月8日	11月5日	計 (3日間)	平均 (3日間)
モノレール	52,163	38,205	39,807	130,175	43,392
筑豊電鉄	12,167	10,710	14,235	37,112	12,371
西鉄バス 北九州	109,920	112,390	137,274	359,584	119,861
市営バス	8,809	8,588	10,212	27,609	9,203
関門汽船	8,671	7,491	10,242	26,404	8,801
計	191,730	177,384	211,770	580,884	193,628

【満足度】



# 4. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

## (8)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

自動運転サービスの社会実装（北九州空港～JR朽網駅間の自動運転バス実証事業）

### 1 事業の目的

自動運転サービスの社会実装の実現に向けて、地元企業等の技術を活用した実証実験、産学連携による技術開発・共同研究等に 取り組むもの。

### 2 実証運行の概要

- 実証期間 令和5年12月11日(月)～22日(金)
- 車 両 路線バスタイプ1台(いすゞ製 ERGA)
- 運行区間 北九州空港～朽網駅 約10.5km(25分)
- 自動運転レベル2(運転士が常時運転席にて安全確認を行い、適宜介入操作)
- 主な関係者

- |                 |                    |
|-----------------|--------------------|
| ・ 西日本鉄道(株)      | 警察等との協議、実証運転士派遣・添乗 |
| ・ 西鉄バス北九州(株)    | 車両運行、日常整備          |
| ・ いすゞ自動車(株)     | 自動運転バスの開発・提供       |
| ・ アイサンテクノロジー(株) | 自動運転用3D マップ作製等     |
| ・ (株)ティアフォー     | 自動運転システム開発         |
| ・ (株)マップフォー     | 自動運転システム開発         |
| ・ (株)YE DIGITAL | スマートバス停の設置         |
| ・ A-Drive(株)    | 事業の計画立案、事務局運営      |
| ・ 九州工業大学        | 自動運転システムの新技术開発     |
| ・ 国土交通省         | 事業支援               |
| ・ 北九州市          | 国などとの調整            |
| ・ 北九州産業学術推進機構   | 全体調整               |

### 3 特徴的な取り組み

#### ①自動車メーカーの参画（自動運転車両）

日本国内バスメーカーとして自動運転用に自社で改造した車両を公道で実証実験させることは「国内初」

(いすゞ自動車)【大型・全長11m】



### 【北九州自動運転推進ネットワーク(R3.6月設立)】

産	西日本鉄道(株)、西鉄バス北九州(株)、BOLDLY(株)、先進モビリティ(株)、第一交通産業(株)、日本信号(株)、愛知製鋼(株)、(株)ゼンリン、(株)YE DIGITAL、(株)ラック、プリチストーンタイヤソリューションジャパン(株)、(株)アポロジャパン、A-Drive(株)、(株)EVモーターズ・ジャパン
学	九州工業大学、北九州市立大学、広島大学
官	福岡県商工部自動車・水素産業振興課、企画・地域振興部交通政策課 北九州市産業経済局次世代産業推進課、建築都市局都市交通政策課 (公財)北九州産業学術推進機構 (FAIS)【事務局】

### 【運行ルート】



#### ②制御システム

3Dマップ方式

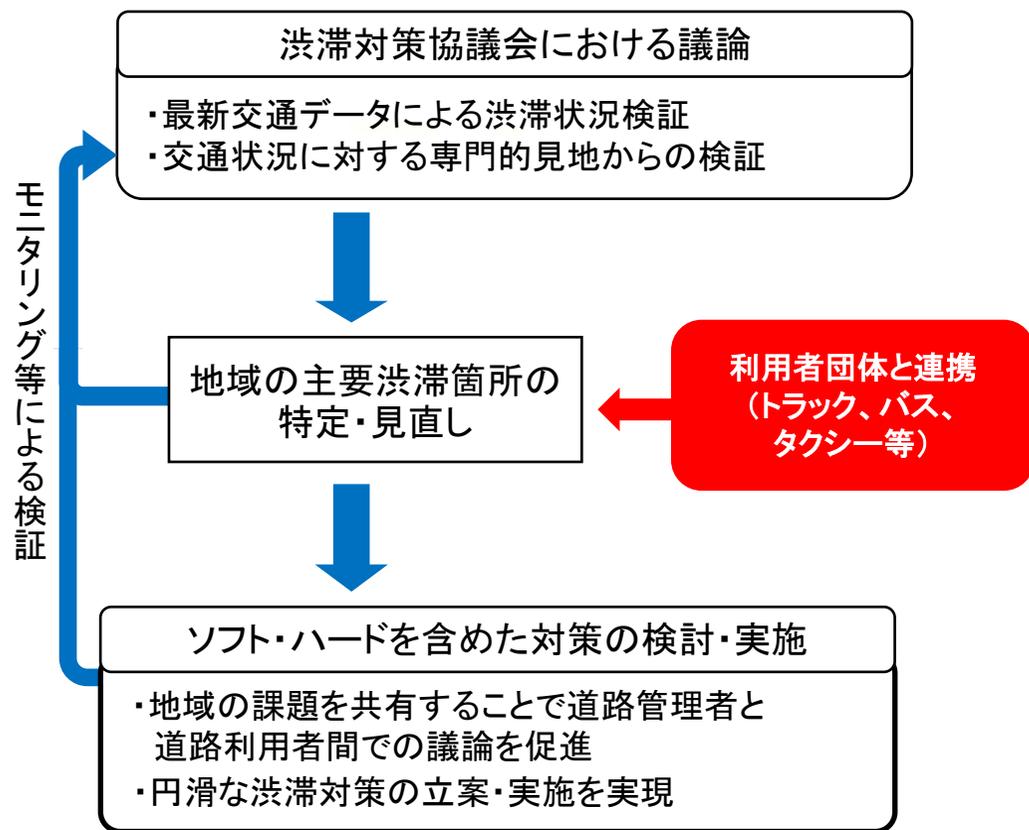
周囲形状を検知し、自己位置を推定。  
上空の障害物に影響されない



## 5. 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、即効性のあるピンポイント渋滞対策を実施。



<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>

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

# 5. 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5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 荻原交差点 (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10号 潤崎交差点付近 (北九州市) 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 岩原口交差点 (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)○ 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) <b>令和5年度対策実施</b> 国道209号 野伏間交差点 (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～五斗蔵交差点 (志免町)○ 県道68号 大の交差点付近○ 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 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 柚須西交差点 (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 (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)
---	---	---

### 【バス協会 (令和5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 城野交差点 (城野駅→三萩野方面)○ 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 鳴淵ダム入口交差点 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208号 大牟田市船津町交差点○ <b>令和2年度対策実施</b> 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○ <b>令和4年度対策実施</b> 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 <b>令和6年度対策予定</b> 国道210号 築後街道 (久留米市道) 筑水高校前交差点付近○ 国道210号 田主丸 東町交差点 (うきは市→久留米市方面) 国道211号 免許試験場前交差点 (新飯塚⇄大隈両方向) 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 和臼・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15号 浅川中学校東交差点 (学研都市ひびきの方面) 県道21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 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○ 県道21号 松島3丁目交差点～多田羅交差点～ 土井 (桃田) 交差点付近 県道21号 松島3丁目交差点～土井桃田交差点○ 県道23号 安武交差点 (大善寺→久留米市内方面) 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○ 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) よかトピア通り 地行浜2丁目交差点 (豊良→福浜方面) きよみ通り 山王二丁目交差点 (国際線⇄美野島両方向) きよみ通り 上牟田三丁目交差点 (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・ももちバスター入口交差点 (西新→姪浜方面)○ 住吉通り 博多駅前三丁目交差点 (博多駅→住吉両方向) 住吉通り 博多駅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) 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口駅方面) 下上津役折尾線 町上津役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
--	---	--

### 【タクシー・ハイヤー協会 (令和5年10月時点)】

福岡市・百年橋通り 美野島交差点～新二又瀬交差点○ 福岡市・大博通り 博多駅前交差点～蔵本交差点○ 福岡市・渡辺通り 渡辺通り4丁目交差点～天神橋口交差点○ 福岡市・国道202号 六本松交差点～中村大学前交差点○ 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○
--	--

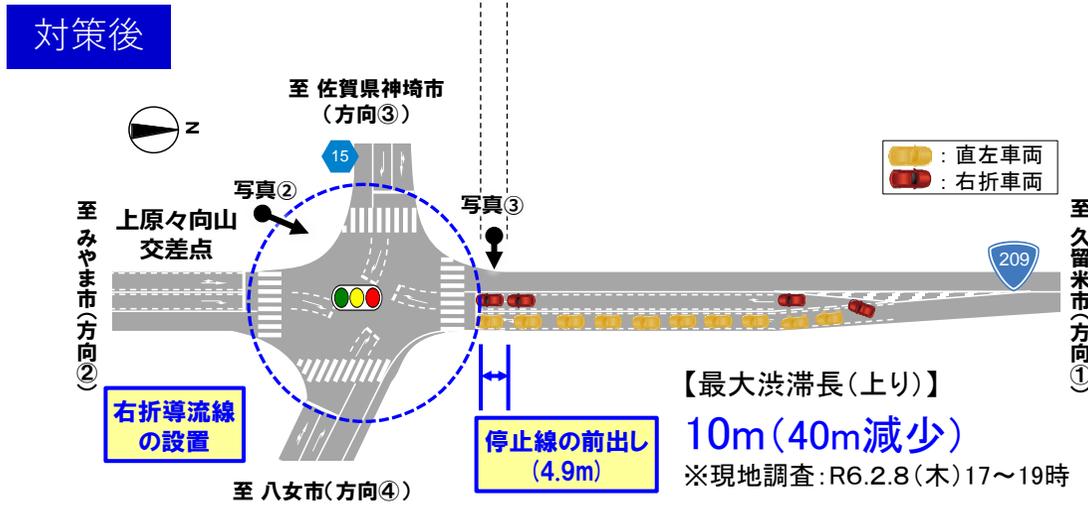
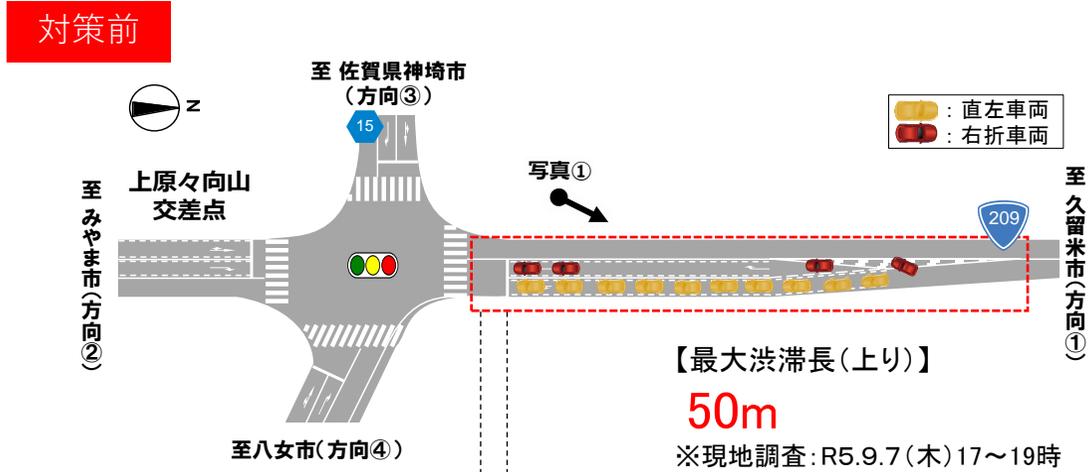
○ : 主要渋滞箇所  
 □ : ピンポイント渋滞対策実施箇所  
 □ : ピンポイント渋滞対策検討中

# 5. 官民連携による渋滞対策【報告】

## (3) 国道209号上原々向山交差点改良 / 福岡国道事務所・・・令和5年12月対策完了

○上原々向山交差点では、国道209号(方向①)で、直左車両の右折阻害により、右折車の中央線はみ出し走行が発生。  
 ○停止線前出しにより右折阻害が緩和され、右折車の整流化が図られた。

### ● 整備概要



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

# 5. 官民連携による渋滞対策【報告】

ちくすいこうこうまえ

## (4) 国道210号筑水高校前交差点改良 / 福岡国道事務所・・・令和6年度対策予定

- 筑水高校前交差点の東側(国道210号)において、主に右折車両が要因(右折レーンはみ出しによる直進車両阻害)で渋滞発生。
- 右折車両に着目した整備(右折レーン延伸、右折導流線の設置)により、渋滞緩和に寄与すると期待される。

### ● 整備概要

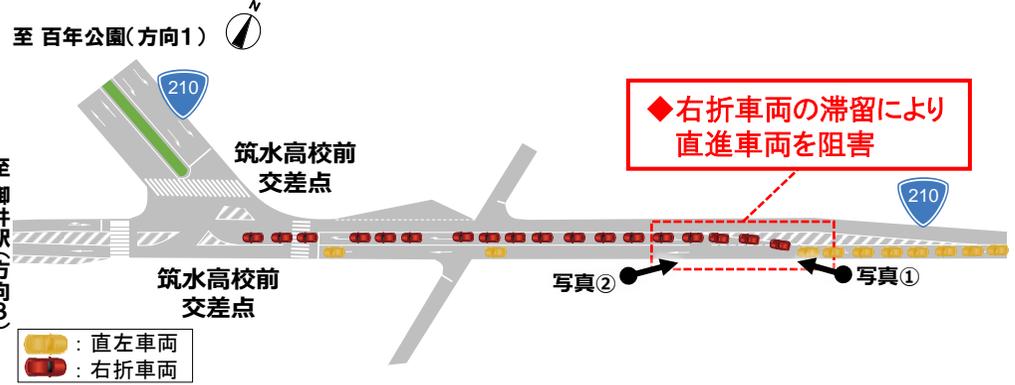
#### ● 広域図



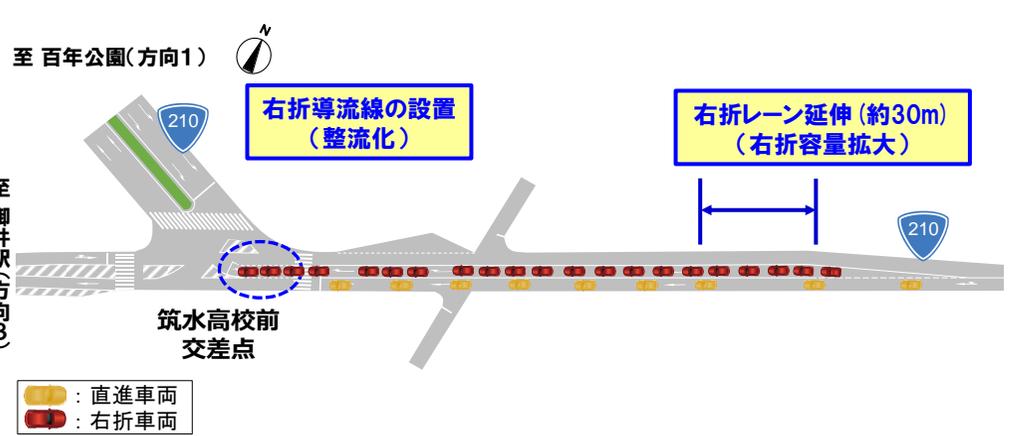
#### ● 交差点周辺



#### 対策前



#### 対策後

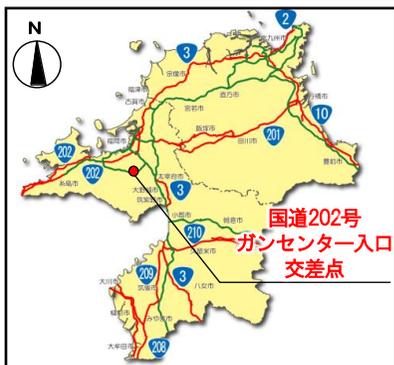


# 6. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

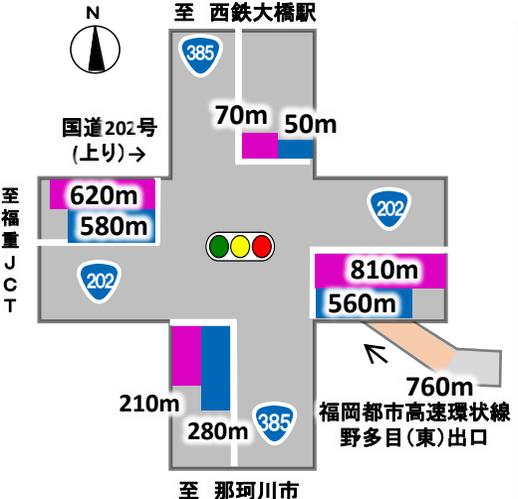
## (1) 国道202号ガンセンター入口交差点 / 福岡国道事務所・福岡市・福岡北九州高速道路公社 …対策検討中

- ガンセンター入口交差点では、国道202号において右折車両のみだしを始めとする複数の要因より、渋滞が発生。
- 方向別交通量では、右折車両が全体の15%(331台)であり、国道202号からの流入が23%(77台)。
- 右折車両は、西鉄大橋駅・天神地域方面に移動。

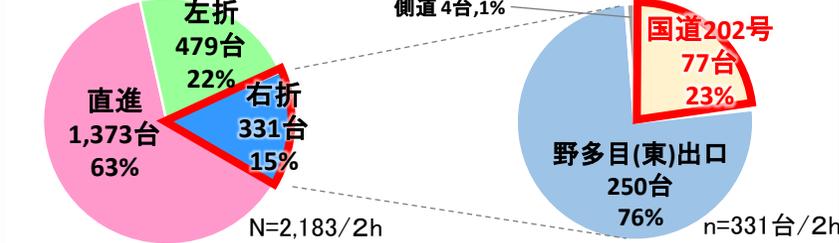
### ●ガンセンター入口交差点の概要



### ●渋滞長調査結果



### ●国道202号ガンセンター入口交差点東側流入部における交通状況



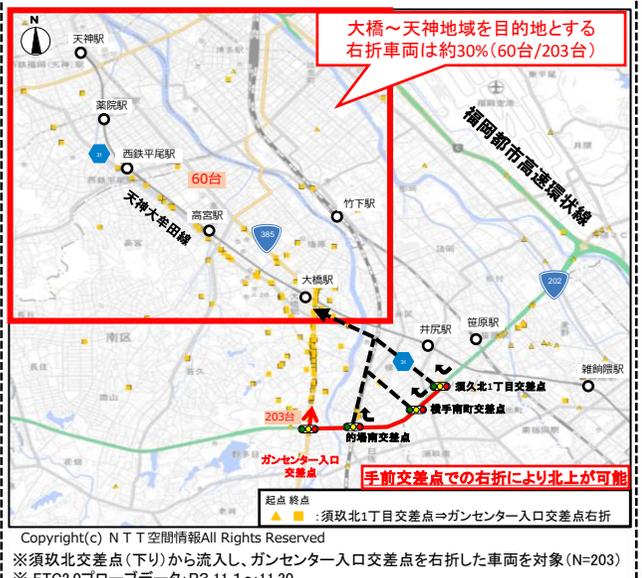
▲東側流入部における方向別交通量(台/2h) ▲流入箇所別の交通量(台/2h) 調査日:R4.12.13(火)17~19時



右折車両のみ出しによる直進車両の阻害が発生

撮影日:R4.12.13(火)17時

### ●国道202号ガンセンター入口交差点における右折車両を対象とした起終点分析結果



■:R3.7.15(木)17~19時の最大渋滞長(m)  
(福岡国道事務所調査)

■:R3.11.2(火)17~19時の最大渋滞長(m)  
(福岡市調査)

■:R3.10 平日18~19時の平均渋滞長(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

# 6. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

## (1) 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での右折車両の流入抑制のため、「手前交差点での右折誘導」を対策として検討。
- 短期的に実施可能で実現性のある「手前交差点での右折誘導」の対策効果をマイクロシミュレーションで検証。(下記参照)

### ● 交通マイクロシミュレーションの実施概要

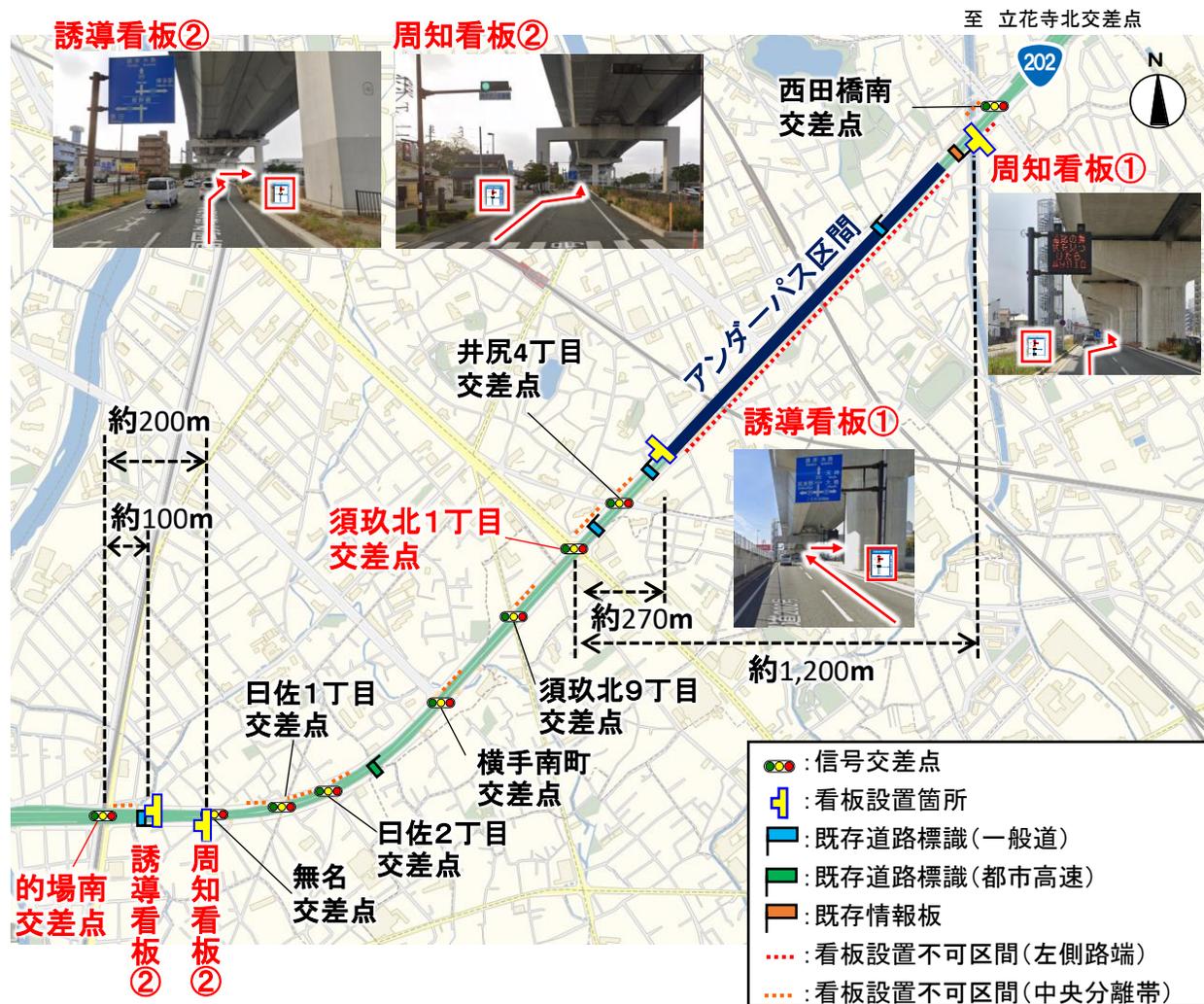
再現対象日・時間帯	令和4年12月13日(火) 晴れ 16:00~19:00(3時間)												
検証条件	対象交通: 国道202号から流入し、ガンセンター入口交差点を右折する車両 検証ケース: 起終点分析結果に基づく右折交通量の削減(対象交通の30%が手前の交差点で右折)												
検証結果	<div data-bbox="393 464 590 621" style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 5px; display: inline-block;"> <b>効果 (ピーク時)</b> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>○右折交通量を30%削減した場合、最大滞留長466m(現況)→365m(30%削減時)に減少 (101m減少)</li> <li>○右折車による直進車阻害の発生状況は、20回(現況)→18回(30%削減時)に減少。</li> <li>○手前交差点の右折誘導による国道202号の右折交通量の抑制により、<b>右折車の直進阻害の解消までは至らないものの、直進阻害の緩和を確認。</b></li> </ul> <p style="color: red; margin-left: 20px;">⇒「手前交差点での右折誘導」に関する具体的な対策を検討。</p> <div style="margin-top: 10px;"> <p><b>■ 交通シミュレーションでの滞留長</b></p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <caption>最大滞留長 (m)</caption> <thead> <tr> <th>状況</th> <th>最大滞留長 (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況再現 (右折交通量: 128台/3h)</td> <td>466</td> </tr> <tr> <td>国道202号 右折交通量: 約30%減 (95台/3h)</td> <td>365</td> </tr> </tbody> </table> <p style="color: red; margin-left: 20px;">101mの滞留長が減少</p> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p><b>■ 交通シミュレーションでの直進阻害発生回数</b></p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <caption>直進阻害発生回数 (回)</caption> <thead> <tr> <th>状況</th> <th>直進阻害発生回数 (回)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況再現 (右折交通量: 128台/3h)</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>国道202号 右折交通量: 約30%減 (95台/3h)</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table> <p style="color: red; margin-left: 20px;">2回減少</p> <p style="font-size: small; margin-left: 20px;">※直進阻害発生回数は16~17時で確認</p> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p><b>■ 交通シミュレーション動画確認による滞留状況</b></p> <p style="margin-left: 20px;">最大滞留長: 466m</p> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p><b>■ 交通シミュレーション動画確認による滞留状況</b></p> <p style="margin-left: 20px;">最大滞留長: 365m</p> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p><b>■ 交通シミュレーション動画確認による直進阻害状況</b></p> <p style="margin-left: 20px;">16~17時の様子</p> </div>	状況	最大滞留長 (m)	現況再現 (右折交通量: 128台/3h)	466	国道202号 右折交通量: 約30%減 (95台/3h)	365	状況	直進阻害発生回数 (回)	現況再現 (右折交通量: 128台/3h)	20	国道202号 右折交通量: 約30%減 (95台/3h)	18
状況	最大滞留長 (m)												
現況再現 (右折交通量: 128台/3h)	466												
国道202号 右折交通量: 約30%減 (95台/3h)	365												
状況	直進阻害発生回数 (回)												
現況再現 (右折交通量: 128台/3h)	20												
国道202号 右折交通量: 約30%減 (95台/3h)	18												

# 6. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

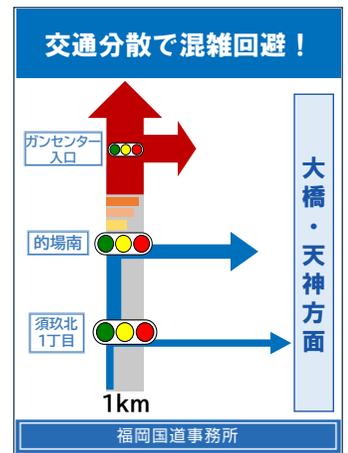
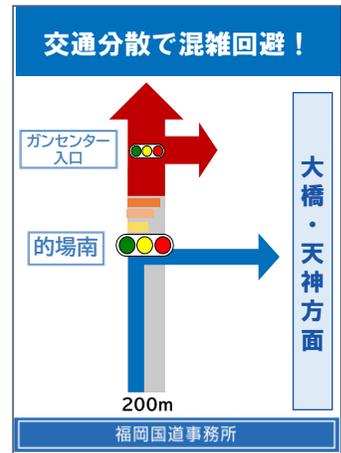
## (1) 国道202号ガンセンター入口交差点 / 福岡国道事務所・福岡市・福岡北九州高速道路公社 …対策検討中

- 交通シミュレーション結果から、国道202号から流入する車両の低減の効果を一定程度確認。
- 短期的に実施可能な施策として、看板による右折誘導の実施を検討。
- 道路標識設置基準を参考にしながら、左側路端に周知を目的とした看板、中央分離帯に誘導を目的とした看板を設置し、右折誘導を図る。

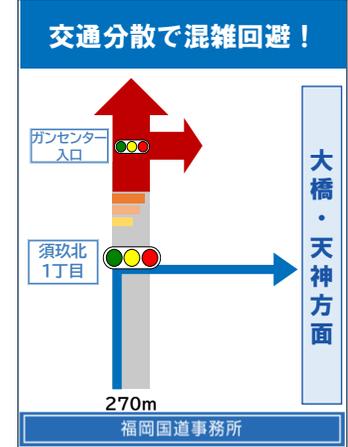
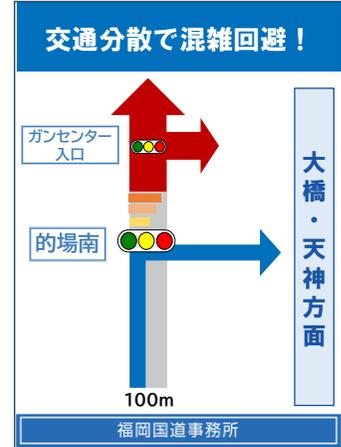
### ● 国道202号における手前交差点の右折誘導に関する検討概要



### ■ 須玖北1丁目交差点への誘導 ※表示イメージ



### ■ 的場南交差点への誘導 ※表示イメージ





# 6. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

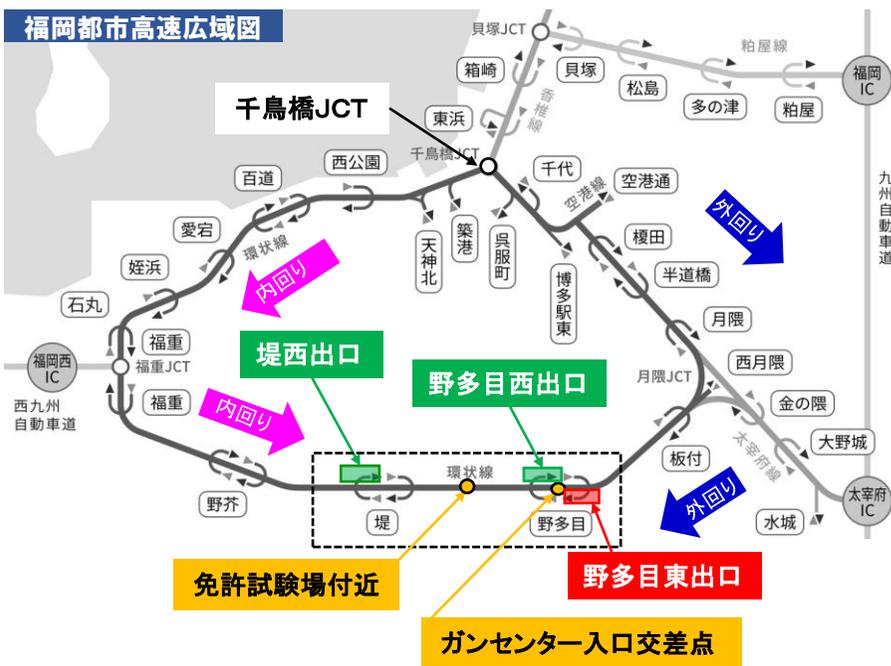
## (2) 福岡高速5号線 野多目(東)出口渋滞緩和対策検討(案) / 福岡国道事務所・福岡市・福岡北九州高速道路公社

### ● 経路転換による所要時間確認

- 国道202号ガンセンター入口交差点の渋滞緩和対策として、福岡北九州高速道路公社は野多目(東)出口の渋滞緩和対策について検討し、現地実走を実施。
- 調査の結果、夕方ピーク時間帯において千鳥橋JCTを起点に走行した場合、5号線目的地によっては外回りより内回り経由の方が所要時間が短い場合を確認。

### 現地調査概要

#### 福岡都市高速広域図



### 現地実走結果 所要時間の変化

	起点:千鳥橋JCT			
	ケース1 目的地:免許試験場付近 までの所要時間		ケース2 目的地:ガンセンター入口交差点 までの所要時間	
①ピーク時外回り利用 18時出発	37分 野多目東出口利用		31分 野多目東出口利用	
②ピーク時内回り利用 18時出発	25分 堤西出口利用	△12分 37分-25分	26分 野多目西出口利用	△5分 31分-26分
③利用時間の分散 16時出発	27分 野多目東出口利用	△10分 37分-27分	21分 野多目東出口利用	△10分 31分-21分

※令和5年7月14日(金)の現地実走結果に基づく所要時間

### ● 今後の対策方針

- 公社は、渋滞緩和ソフト対策として外回りから内回り経由への経路転換、ピーク時間を避け利用時間の分散を促すチラシ配布、HP掲載、LINE配信等を今後実施予定。

# 6. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

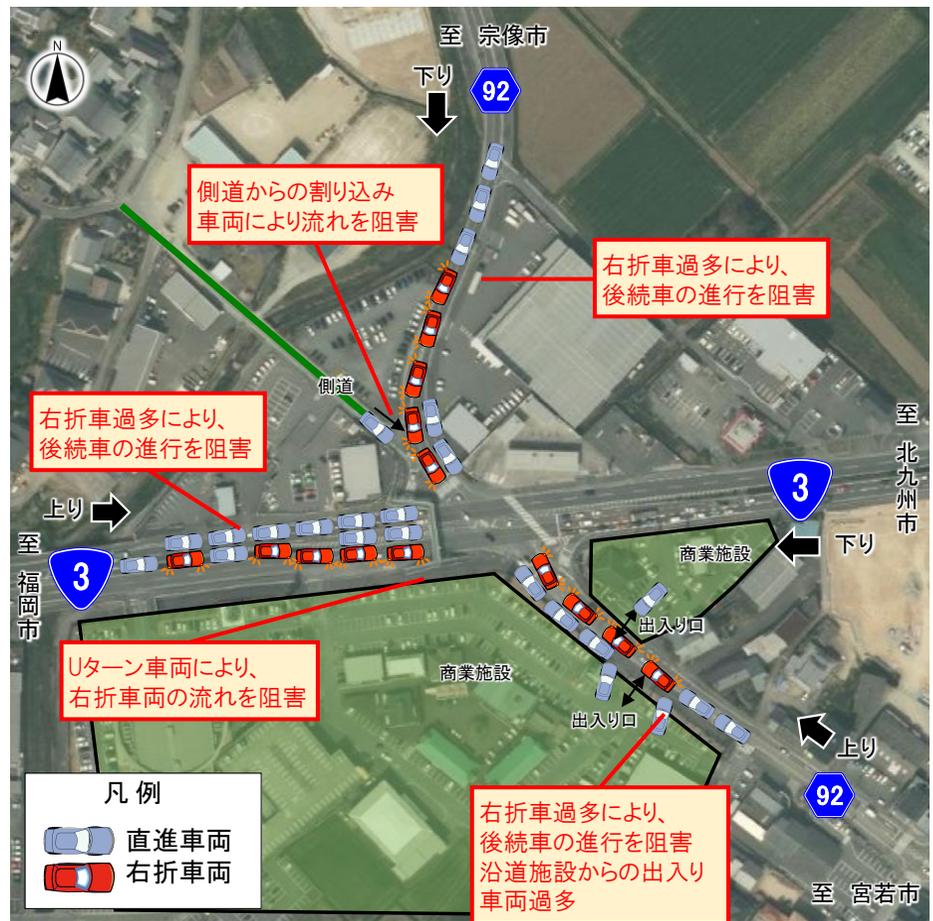
## (3) 国道3号宗像市光岡交差点 / 北九州国道事務所・・・対策検討中

- 休日において、国道3号(上り)において、右折車両の過多による渋滞を確認。また、県道92号において右折車両過多及び沿道施設出入りによる渋滞を確認。
- 具体的な対策内容は、今後関係機関と協議を行い、検討を進める。

### 渋滞状況(平日・休日)



### 渋滞要因



# 6. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

めんきょ しけん じょうまえ

つるみお ばしひがし

## (4) 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 (1/2) / 北九州国道事務所・対策検討中

○免許試験場前交差点は、地元等からの改善要望が挙がっており、朝夕ピークともに渋滞が発生。

○主道路である国道201号に加え、国道211号においても夕ピークに顕著な渋滞が発生。

### 渋滞状況(平日)





# 6. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

## (5) 曾根・朽網地区 / 北九州市・・・事業実施中

○当該地区において、(都)6号線(恒見朽網線)や(都)南方朽網線の整備を実施中。恒見朽網線の曾根新田工区はR6年春に完成を予定しており、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。主要渋滞箇所である沼緑町一丁目交差点、葛原東三丁目交差点、下曾根一丁目交差点、曾根出張所交差点について、令和5年10月に交通量調査(12h方向別)を実施しており、曾根新田工区の開通後、令和6年度中に交通量調査を実施する予定である。

### ● 整備概要

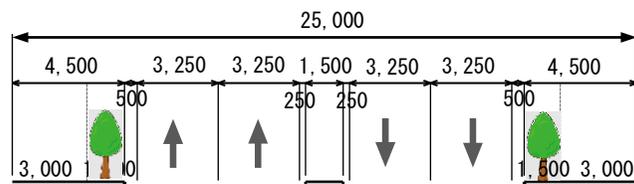
#### 平面図



#### 事業概要

	恒見朽網線 (曾根新田工区)	湯川飛行場線	(都)南方朽網線
延長	約 3.1 km	約 0.5 km	約 1.6 km
幅員	25~36 m	30 m	16 m
車線数	4車線 (片側2車線)	4車線 (片側2車線)	2車線 (片側1車線)

#### 標準断面図 (恒見朽網線)



#### 曾根新田工区 現地状況 (令和5年10月時点)



# 6. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

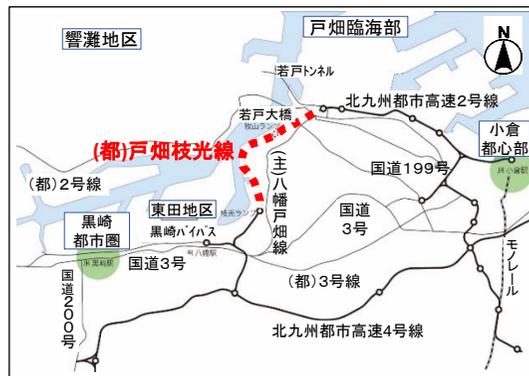
とばたえだみつ

## (6)(都)戸畑枝光線 / 北九州市……令和6年度中1期区間完成予定

○戸畑枝光線は、高規格道路北九州高速道路の一部を構成し、北九州都市高速道路、若戸トンネル、国道3号黒崎バイパスと一体となり、企業進出が進む響灘地区、戸畑臨海部、東田地区等をつなぐ、環状放射型の自動車専用道路ネットワークを形成するもの。本路線と併せて、牧山ランプと(主)八幡戸畑線を結ぶ、(都)汐井町牧山海岸線の整備も実施中。

### ●整備概要

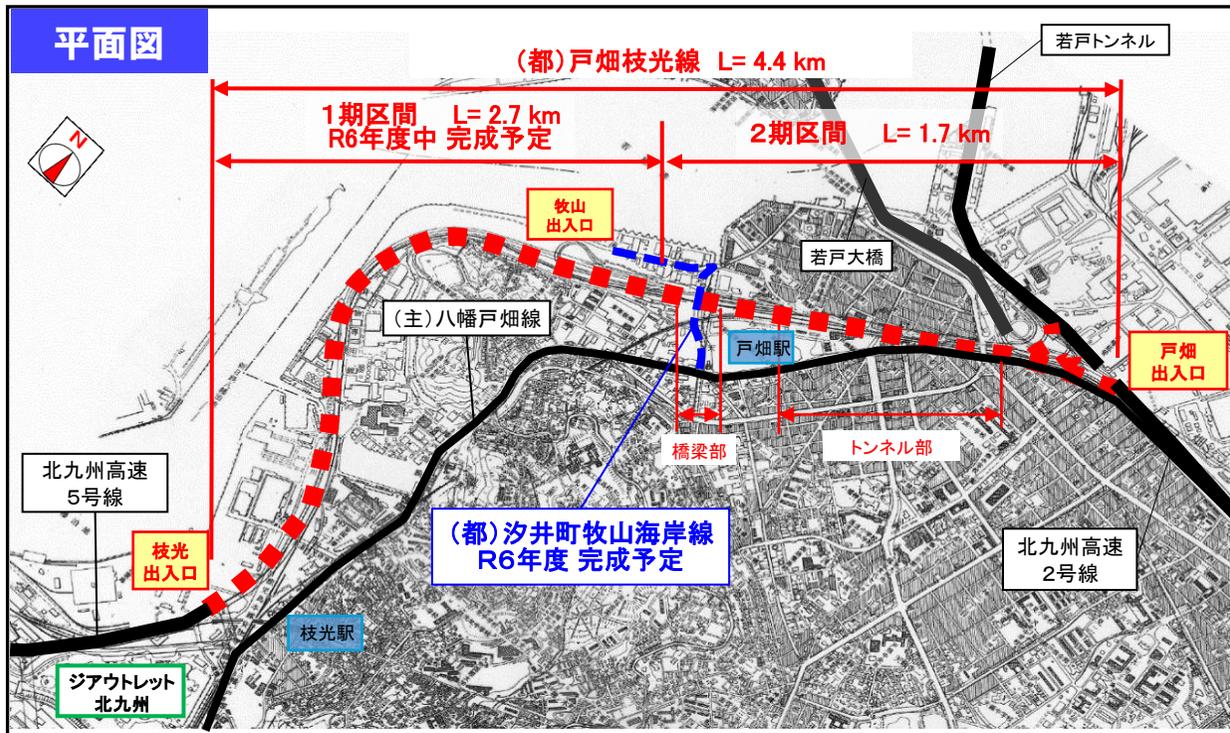
#### 位置図



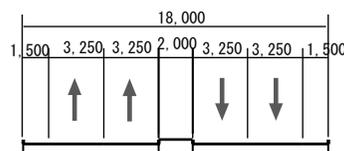
#### 事業概要

	戸畑枝光線 1期区間	戸畑枝光線 2期区間	汐井町牧山 海岸線
延長	約 2.7 km	約 1.7 km	約 0.8 km
幅員	9.1~31.0 m	18.5~21.0 m	12.0~25.0 m
車線数	4車線 (片側2車線)	4車線 (片側2車線)	2車線 (片側1車線)

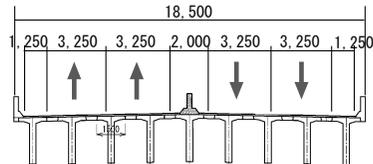
#### 平面図



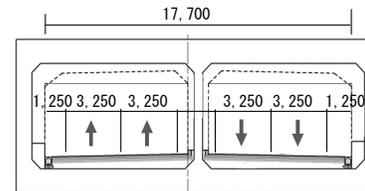
#### 標準断面図 (一般部)



#### (橋梁部)



#### (トンネル部)



# 7. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【報告】

## (1)「まちクル×スタイリッシュ通勤ふくおか2023」～概要～

- 令和3年度より、まちクル運動(通年)と連携したTDM施策『スタイリッシュ通勤ふくおか』を開始。博多・天神地域の3交差点(春吉・東比恵・千鳥橋)の渋滞緩和を目指す。
- 令和5年度は、①企業へのアプローチ強化、②参加しやすいTDM施策の立案と実施、③広報戦略による認知度向上を目的に設定。

### 概要

実施機関	・主体:福岡国道事務所 ・協力:福岡県・福岡市	
対象交差点	・国道202号:国体道路(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	・令和5年10月23日(月)～11月10日(金)	
連携機関	・福岡県、福岡市、西鉄、福岡市交通局、We Love天神、NEXCO西日本、博多まち協・JR、福北公社、 <b>福岡商工会議所</b>	
主な取組	企業へのアプローチ強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・約1,700社の福岡都市圏内企業への協力依頼送付</li> <li>・<b>参加協力企業のHP掲載</b></li> </ul>
	参加しやすいTDM施策の立案と実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>企業への時差出勤等への協力依頼</b></li> <li>・<b>時差出勤および公共交通転換モニター募集</b></li> <li>・まちクル連携によるTDM施策の参加</li> </ul>
	広報戦略による認知度向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経路分析に基づく東区への重点広報の実施</li> <li>・<b>商工会議所の会報(発行部数2万部)への掲載</b></li> </ul>



▲福岡商工会議所の会報



▲SNSでの広報



▲ポスターの掲示(市営地下鉄 箱崎宮前)



▲ポスターの掲示(イオン香椎店)

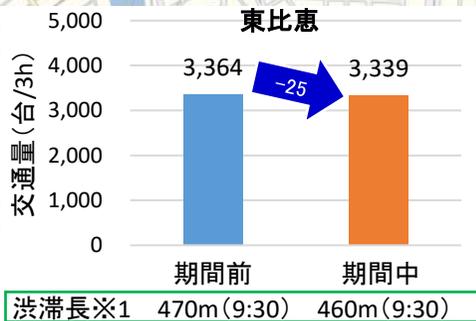
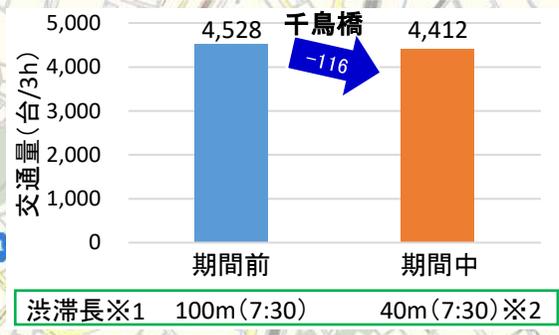
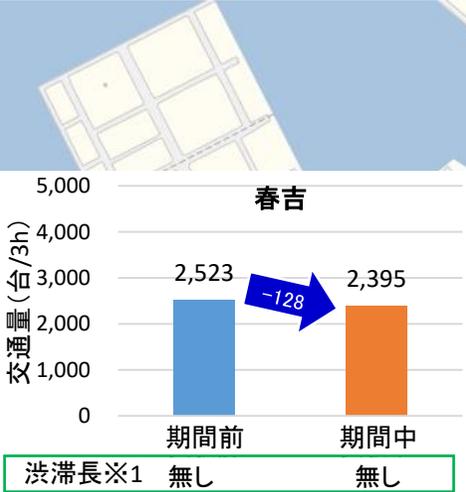


▲横断幕の設置(東比恵歩道橋)

# 7. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【報告】

## (1)「まちクル×スタイリッシュ通勤ふくおか2023」～期間中の交通状況～

- 対象3交差点では、期間中の交通量減少を確認。
- 広報の重点エリアとして設定した東区からの流入がある千鳥橋交差点では、期間前のピーク時(7:30)と比較し混雑緩和を確認。



※1渋滞長は、期間前の最大渋滞長の観測時間帯と比較  
 ※2千鳥橋の最大渋滞長は9時半に140mを計測

# 7. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【報告】

## (1)「まちクル×スタイリッシュ通勤ふくおか2023」～総括～

成果	実施内容	成果
実施前の広報活動	<b>【企業へのアプローチ強化】</b> ● 約1,700社への協力依頼や商工会議所の会報への掲載 <b>【広報戦略】</b> ● 経路分析による東区への重点広報 ● 関係機関と連携した多様な広報（SNS、市報、ポスター/チラシ等）	◆ 100社以上の企業が協力 ◆ 対象交差点を通る道路利用者の認知度が向上
TDM施策実施期間中	● モニター募集による行動変容(時差出勤/公共交通利用)への協力	◆ 朝ピーク時における交通量、渋滞長の減少を確認
実施後の検証	● モニターへのアンケート調査 ● 一般道路利用者へのWEB調査	◆ 時差出勤が最も取り組みやすいTDM施策であることを確認

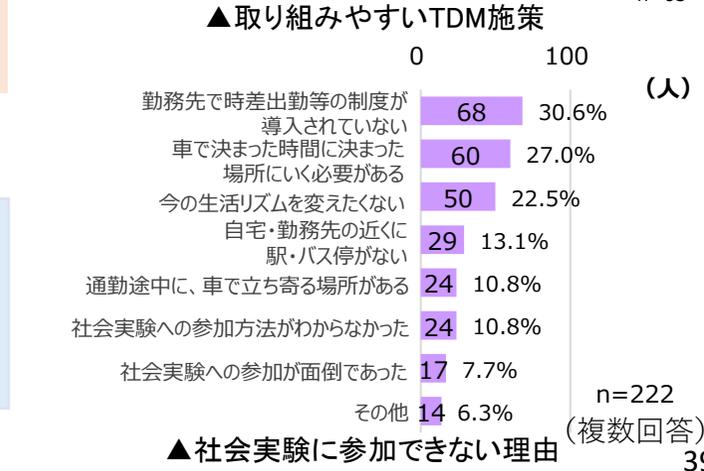
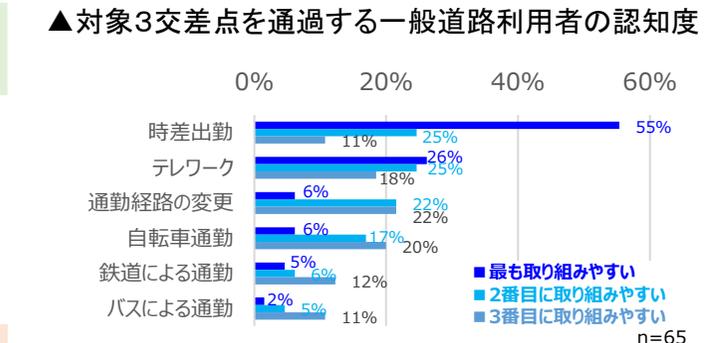
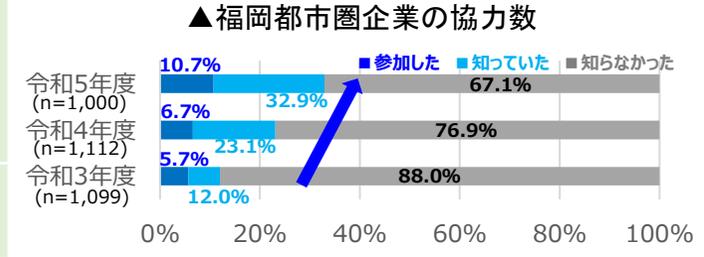
➡ 令和3年から令和5年まで3年間継続した結果、認知度は向上し、期間中においては交通量および渋滞長の減少から、渋滞緩和を確認

### 課題

【継続性】2年以上、継続して協力が得られた企業は3割(123社中36社)  
企業の業態や勤務制度から、TDMへの協力が困難な企業も確認

### 今後の方向性

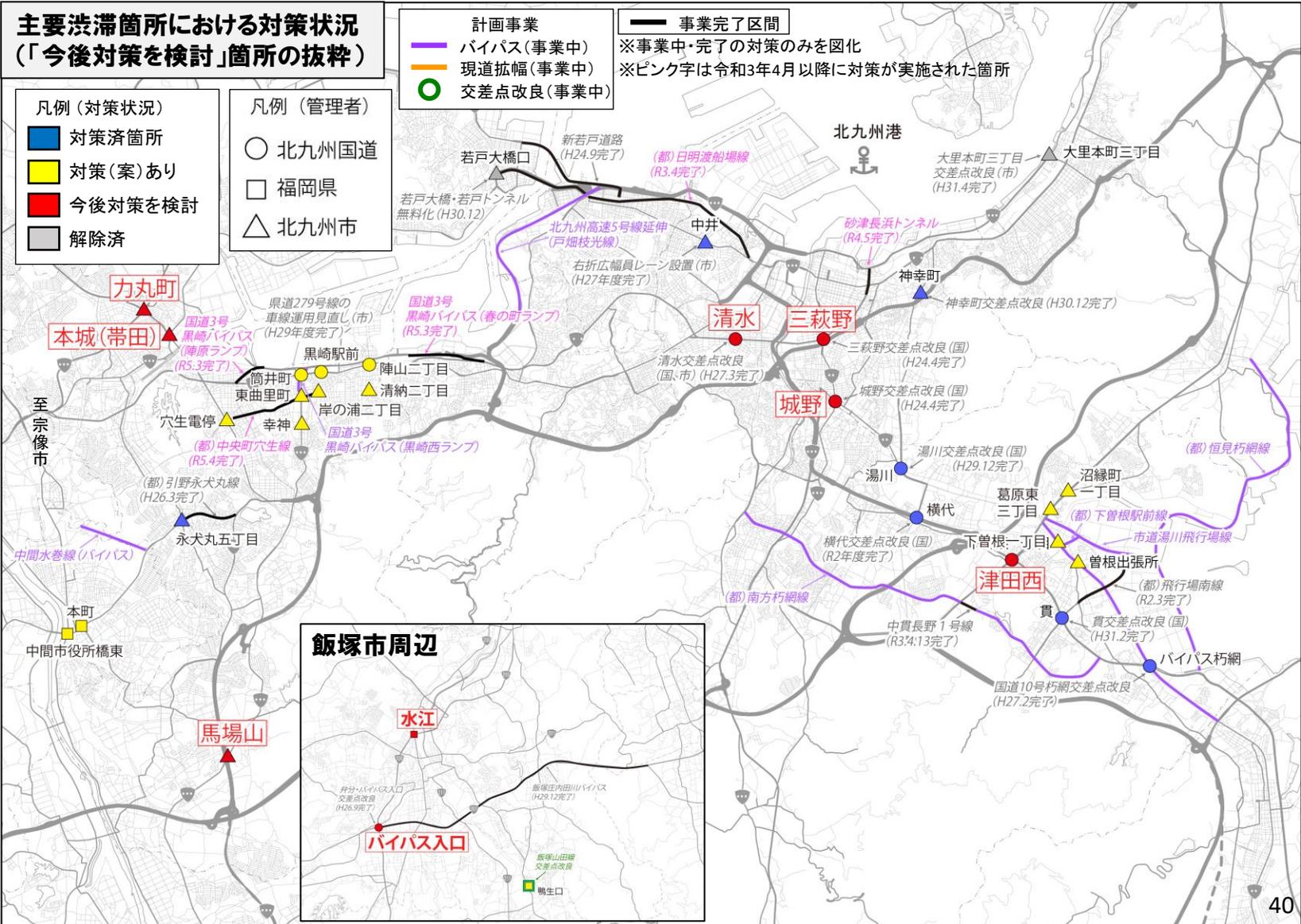
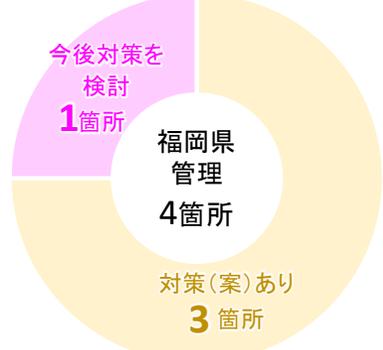
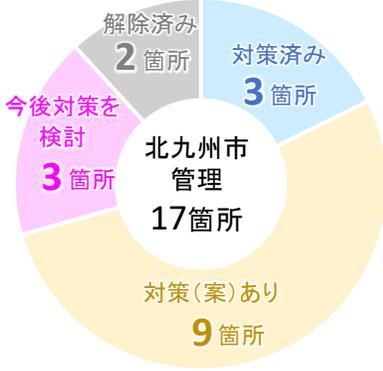
3年間で得られた知見を活かしつつ、期間限定の取り組みではなく、平成27年度より通年運用している「まちクル運動」の取組の一環として、関係機関と連携したTDM施策の情報発信を実施していくこととする



# 7. 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)北九州国道管内 現状整理:候補箇所

○主要渋滞箇所のうち、9箇所が“今後対策を検討”となっている。(北九州国道:5箇所、北九州市:3箇所、福岡県:1箇所)  
 ○これらの箇所については、関連自治体等と協議の上、ハード対策とソフト対策(TDM)の両面から対策を検討する。



# 7. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【報告】

## (2)北九州国道管内 現状整理:取組み可能な対策メニュー

- 対象9箇所の周辺状況から、取組み可能な対策メニューを整理。
- 交通手段の選択肢が多く、都市高速への経路変更も可能な北九州市内、特に小倉都心付近の箇所は選択肢が多い状況。  
(三萩野、清水、城野)

	取組み可能な対策メニュー						メニュー数 合計
	手段の変更				経路の変更	時間帯の変更	
	鉄道	モノレール	バス	自転車	高速道路	通勤時間帯	
	並行する公共交通網の有無 ※主要な路線や系統を掲載			並行する自転車道の有無 ※主要な路線を掲載	並列する路線の有無 ※混雑状況も踏まえたうえで、 今後一般道も含めて検討	近隣でのまとまった通勤先の有無	
三萩野	● JR日豊本線	● 北九州モノレール	● 西鉄(10番系統)	● 三萩野三郎丸1号線 (メディア・ム前)	● 北九州都市高速	● 小倉駅周辺	6
清水	● JR鹿児島本線		● 西鉄(22番系統)	● 県道270号	● 北九州都市高速	● 小倉駅周辺	5
城野	● JR日豊本線	● 北九州モノレール	● 西鉄(138番系統)	● 三萩野三郎丸1号線 (メディア・ム前)	● 北九州都市高速	● 小倉駅周辺	6
津田西	● JR日豊本線		● 西鉄(138番系統)	● 国道10号	● 北九州都市高速・東九州自動車道		4
バイパス入口	● JR福北ゆたか線		● 西鉄 筑豊(特急)福岡線			● 新飯塚駅周辺	3
本城(帯田)	● JR鹿児島本線		● 西鉄(1番系統)			● 黒崎駅周辺	3
力丸町	● JR鹿児島本線 ・若松線		● 西鉄(80番系統)			● 黒崎駅周辺	3
馬場山	● JR福北ゆたか線		● 西鉄(急行)直方～黒崎		● 北九州都市高速		3
水江	● JR福北ゆたか線		● 西鉄(1番系統)			● 新飯塚駅周辺	3

# 7. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策【報告】

## (2)北九州国道管内 現状整理:連携の可能性がある既存事業

- TDM施策の効果を高めるには、日常の行動を変えるきっかけが必要。
- 行動変容のきっかけとなり得る既存事業として、地域公共交通計画からTDM施策に関連する既存事業を整理。
- TDM施策に取り組む上で、現時点で活用可能であり、市民にとって具体的なインセンティブとなり得る9事業を抜粋。

	連携の可能性がある 既存事業(キーワード)	三萩野	清水	城野	津田西	バイパス 入口	本城 (帯田)	力丸町	馬場山	水江
①	拠点型BRT	● 小倉～恒見	● 小倉～黒崎	● 小倉～恒見						
②	事業者間連携・ 交通結節機能	● モルール香春口 三萩野駅	● JR戸畑駅、 モルール香春口 三萩野駅	● モルール香春口 三萩野駅	● JR下曾根駅		● JR折尾駅	● JR折尾駅		
③	駅前広場		● JR戸畑駅		● JR下曾根駅		● JR折尾駅	● JR折尾駅		
④	P&R	● モルール 企救丘駅							● 筑豊電鉄 直方駅	
⑤	ノーマイカーデー	● 北九州市内	● 北九州市内	● 北九州市内	● 北九州市内		● 北九州市内	● 北九州市内	● 北九州市内	
⑥	運転免許自主返納支援	● 北九州市内	● 北九州市内	● 北九州市内	● 北九州市内		● 北九州市内	● 北九州市内	● 北九州市内	
⑦	都市高速道路	● 都市高速	● 都市高速	● 都市高速						
⑧	自転車活用	● 三萩野三郎丸1号 線(メディアトーム前)	● 県道270号	● 三萩野三郎丸1号 線(メディアトーム前)	● 国道10号					
⑨	コミュニティ交通					● 穂波・菰田地区				● 二瀬地区
	連携の可能性がある 既存事業数 合計	7	7	6	5	1	4	4	3	1

⇒取組み可能な対策メニュー、連携の可能性がある既存事業の両方の観点から、TDM施策を検討予定

## 8. 今後の進め方

- 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6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
- ソフト・ハードを含めた具体的な対策の検討・調整 等