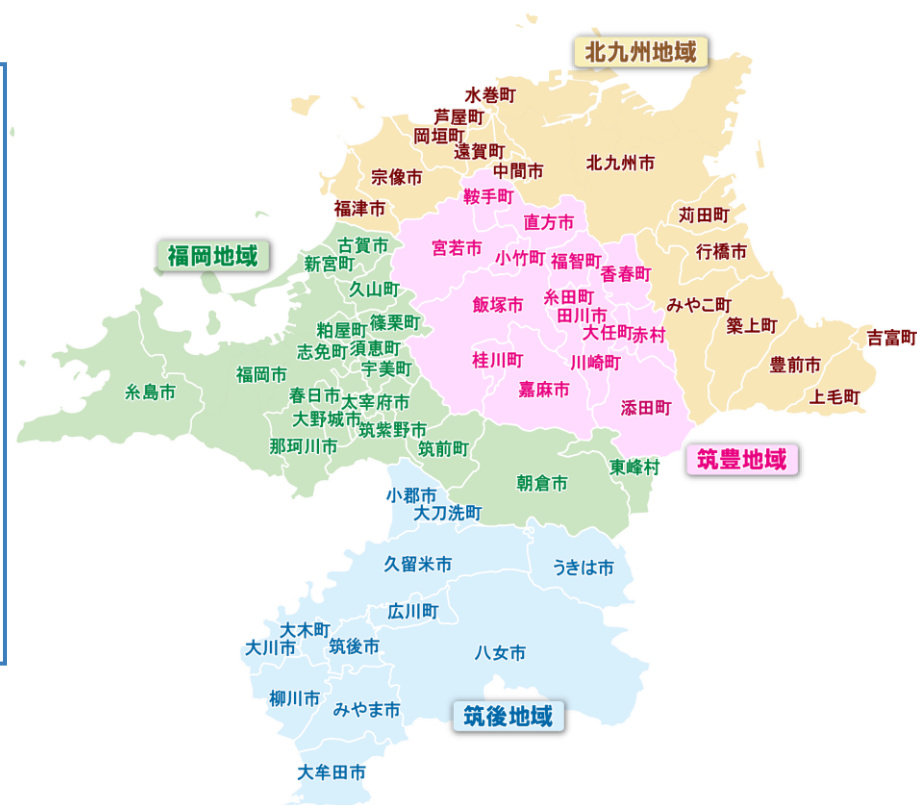


令和6年度 第2回 福岡県交通渋滞対策協議会

◆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】.....	18
4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】.....	23
5. TDM施策について【報告】	35
6. その他【報告】.....	38
7. 今後の進め方.....	39



令和7年3月12日(水)

1. これまでの検討経緯

(1)これまでの検討経緯

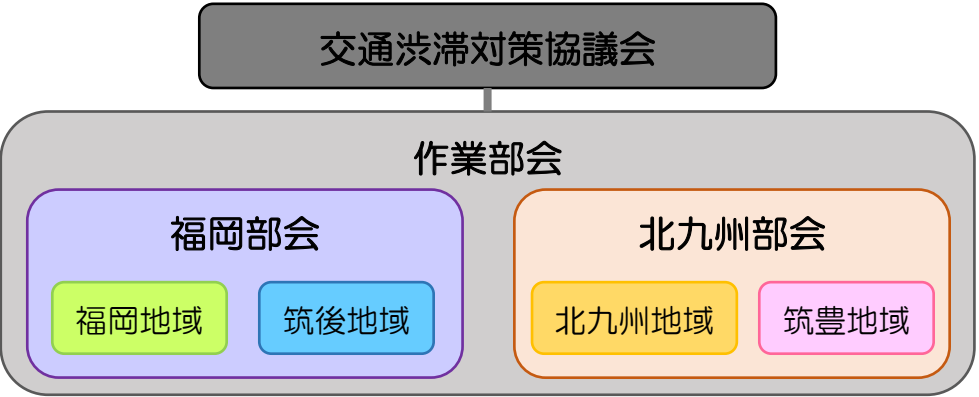
○平成25年1月に主要渋滞箇所を公表し、渋滞対策の基本方針や今後の取り組みに対する協議を実施。

	実施・協議内容	主要渋滞箇所数
平成24年6月	○パブリックコメントの実施(一般道路)(高速道路) ○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	
平成25年1月	(平成25年1月)主要渋滞箇所の公表	○一般道路181箇所 ●福岡地域 :113箇所 ●筑後地域:28箇所 ●北九州地域:35箇所 ●筑豊地域:5箇所
平成25年度	○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	○高速道路10箇所 ○都市高速道路14箇所
平成26年度 ∩ 平成30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)	
	(平成30年度)主要渋滞箇所 特定解除フローの見直し	
令和元年度 ∩ 令和2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	○一般道路4箇所解除(令和元年度) ●福岡地域:3箇所 ●筑後地域:1箇所
令和3年度 ∩ 令和5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 ○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) ○主要渋滞箇所の解除フロー再検討	○一般道路2箇所解除(令和3年度) ●北九州地域:2箇所 ○一般道路1箇所解除(令和4年度) ●福岡地域:1箇所 ○一般道路1箇所解除(令和5年度) ●筑後地域:1箇所 ●北九州地域:1箇所
令和6年度	○主要渋滞箇所のフォローアップ ○主要渋滞箇所の解除フロー再検討 ○今後の渋滞対策の方向性 ○TDM施策の検討	○一般道路1箇所解除(令和6年度) ●福岡地域:1箇所 ○一般道路171箇所 ●福岡地域 :108箇所 ●筑後地域:26箇所 ●北九州地域:32箇所 ●筑豊地域:5箇所

1. これまでの検討経緯

(2)令和6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6年10月10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「久保石原（東田）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。
 - 主要渋滞箇所の解除フローについては、「渋滞の改善状況の示し方」について確認し、改善状況を示していくことを確認した。
 - 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及び野多目ランプ西向き出口の渋滞対策については、令和6年6月より関係機関がソフト対策を実施中。今後、対策の浸透状況を改めて確認するとともに、引き続き対策を検討することとした。
 - 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。



1. これまでの検討経緯

(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41箇所(平成25年1月～令和5年3月に対策が完了した箇所)と未対策130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 3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	41	130	171
福岡地域	113	5	18	90	108
筑後地域	28	2	12	14	26
北九州地域	35	3	11	21	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	
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
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) 国道3号宗像市光岡交差点 / 北九州国道事務所・福岡県・宗像市・・・令和6年11月対策実施

- 平日では、国道3号(下り)において、右折車による渋滞を確認、また、従道路側(県道92号)において、右折車による渋滞を確認。
- 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、従道路側(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。

渋滞状況(平日・休日)



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ターン車両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。



2. 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号宗像市光岡交差点 / 北九州国道事務所・福岡県・宗像市・・・令和6年11月対策実施

- 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。
- 対策実施で交通処理能力は向上していることから、**対策未実施であれば今回調査結果以上に渋滞が増加**と推察。今後は、平日と休日で渋滞状況が異なることを踏まえて、「休日における青時間見直し等」のピンポイントな対策検討を進める。

渋滞状況(休日)

調査日時
・対策前：R5.9.3(日) 7~19時(12時間)
・対策後：R6.11.24(日) 7~19時(12時間)

福岡方面・渋滞発生について

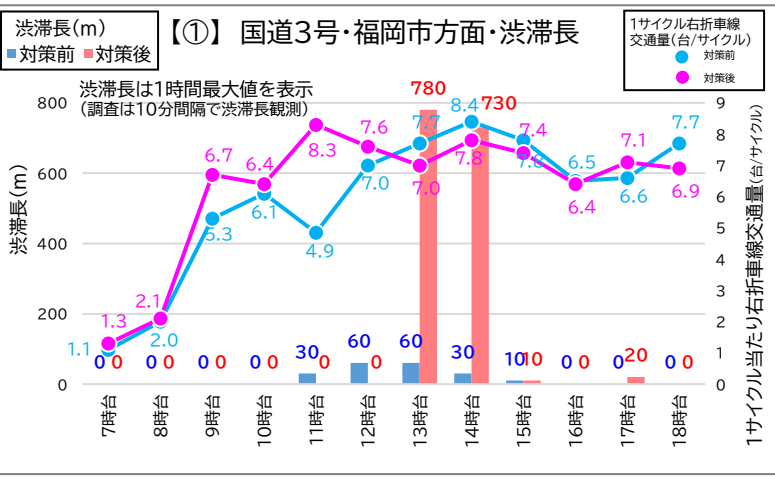
信号1回で処理できる【右折車線】交通量(※)は8台程度
※右折交通+Uターン交通
(対向直進が多く、右折専用現示で通過が大半)



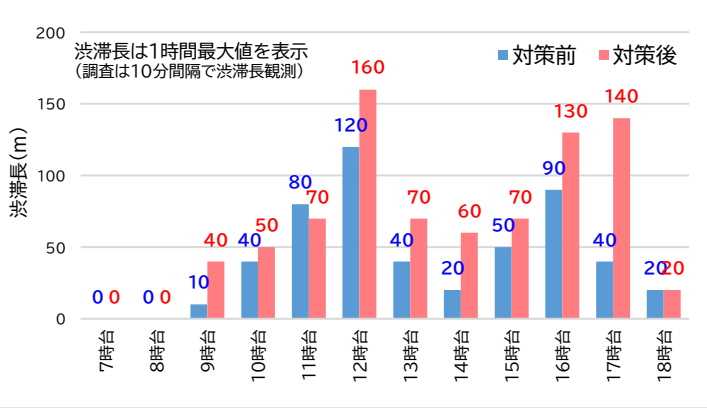
沿道商業施設などを利用するためのUターン交通が混在

休日の交通集中は、週により異なる可能性あり(買い物などの訪問時間の重なりなど)
→次頁、週別の速度状況

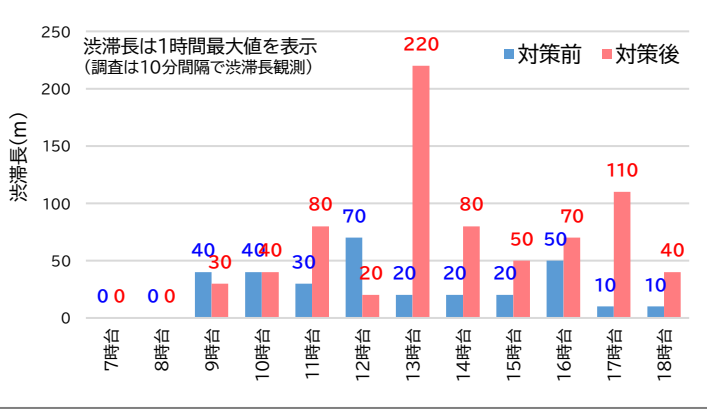
右折車線処理能力を上回る交通集中時には、**右折車線最後尾車両が後続直進車の走行を阻害し渋滞が発生**



【②】県道92号・宗像市方面・渋滞長



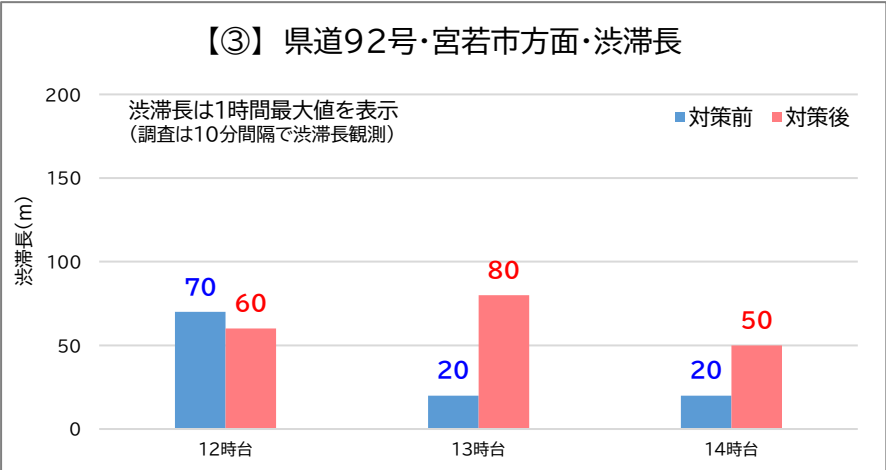
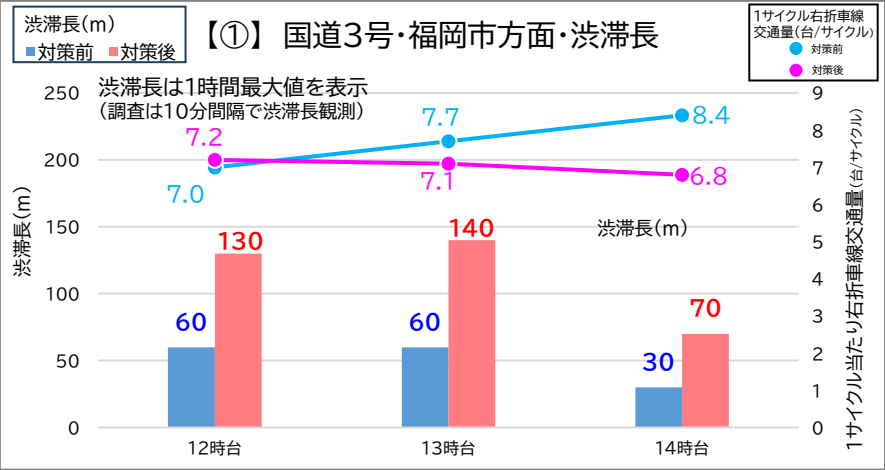
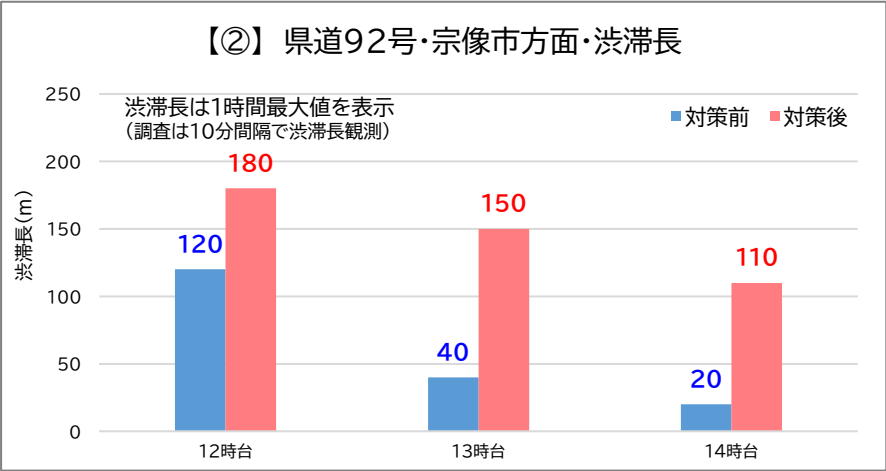
【③】県道92号・宮若市方面・渋滞長



2. 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号宗像市光岡交差点 / 北九州国道事務所・福岡県・宗像市・・・令和6年11月対策実施

渋滞状況(休日)

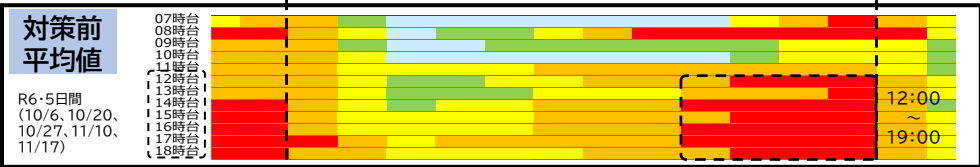
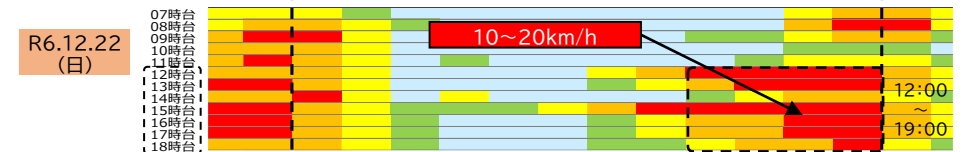
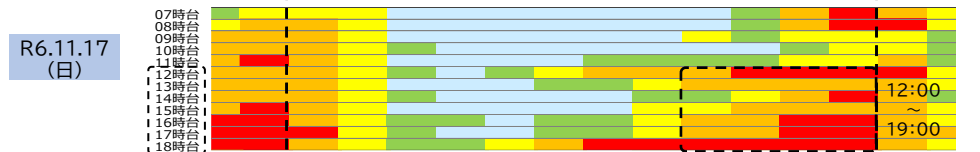
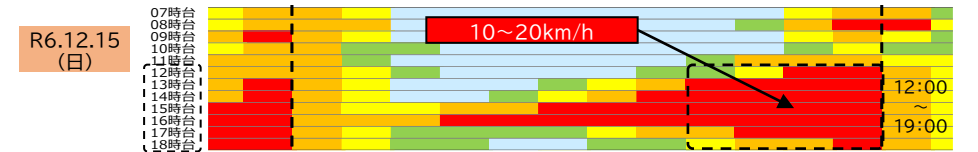
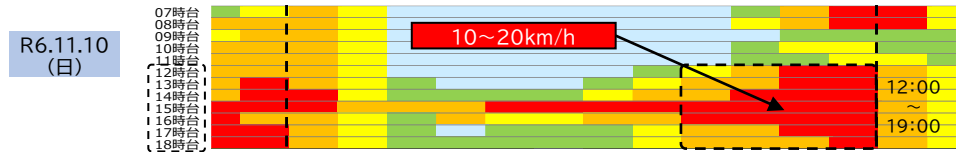
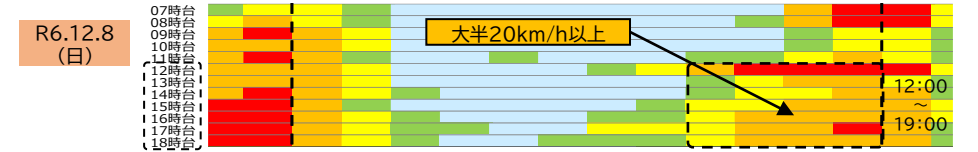
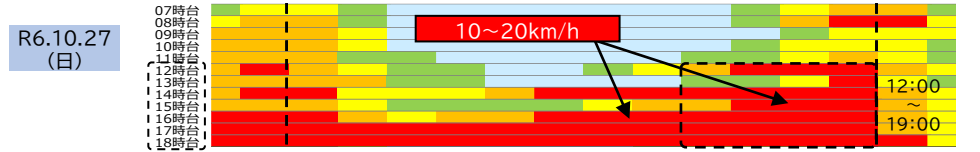
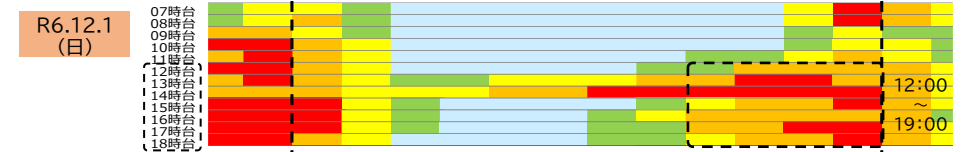
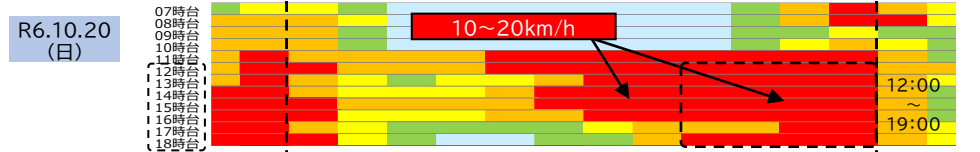
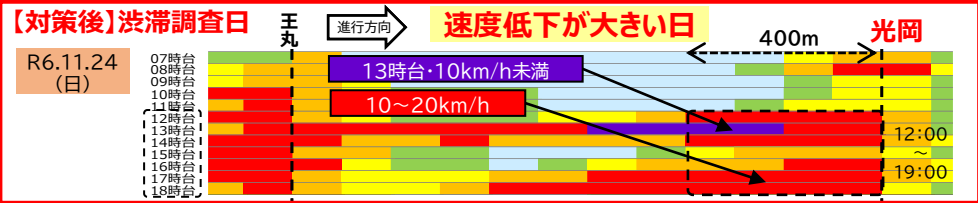
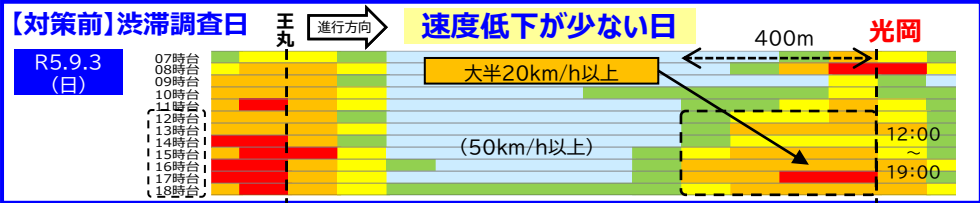


2. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(1) 国道3号宗像市光岡交差点 / 北九州国道事務所・福岡県・宗像市・・・令和6年11月対策実施

- 渋滞発生方向(国道3号福岡市)の日曜日の速度は、対策前後ともに週により大きく変化しているため、調査日より渋滞長の変化も大きくなる傾向。速度低下時は渋滞が発生していると推察され、隣接交差点(王丸まで1.2km)まで速度低下が発生した週も存在。
- 対策前後を平均値で比較(最下段・黒枠)すると、**対策後の方が10～20km/hの時間帯が少ない傾向。**

▼対策日 (R6.11.18～R6.11.21) 前後1ヶ月の日曜日の速度分布図



2. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(2)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月対策実施

- 国道201号においては、現状のオフセット秒数では下流側の交差点での滞留車群が捌ききれず、先詰まりによる渋滞が発生。
- 先詰まりの緩和を図るため、短期対策として信号現示調整によるオフセット時間の変更等を実施した。

対策① 信号現示変更（国・福岡県警）：令和6年9月より対策実施



2. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

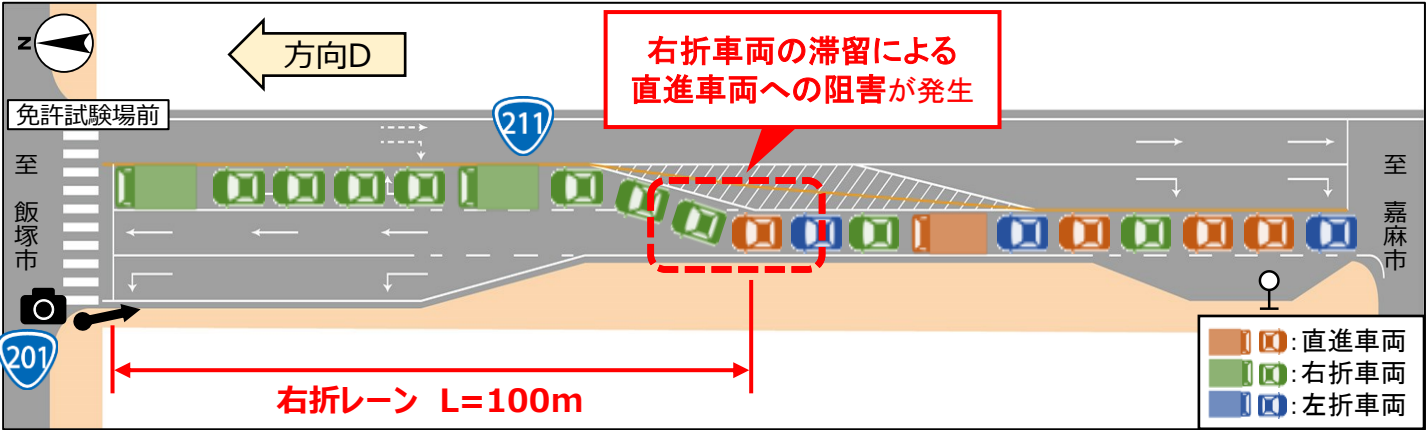
(2) 国道201号・国道211号 免許試験場前交差点・鶴三緒橋東交差点 / 北九州国道事務所・福岡県・福岡県警・・・令和6年9月対策実施

- 国道211号においては、右折車両の滞留による直進阻害が発生。
- 対策として、右折レーンの延伸(L=100m→160m)を実施。

対策② 右折レーン延伸(県)：令和6年9月対策完了

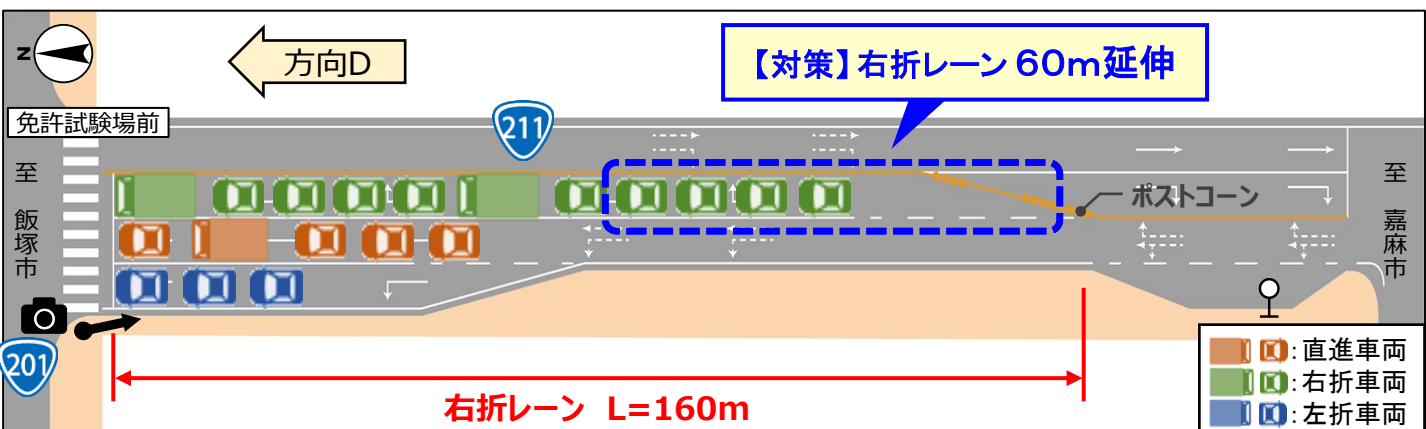
対策前

■右折滞留による直進阻害(タピーク:方向D)



対策後

■右折レーンの延伸【令和6年9月対策完了】



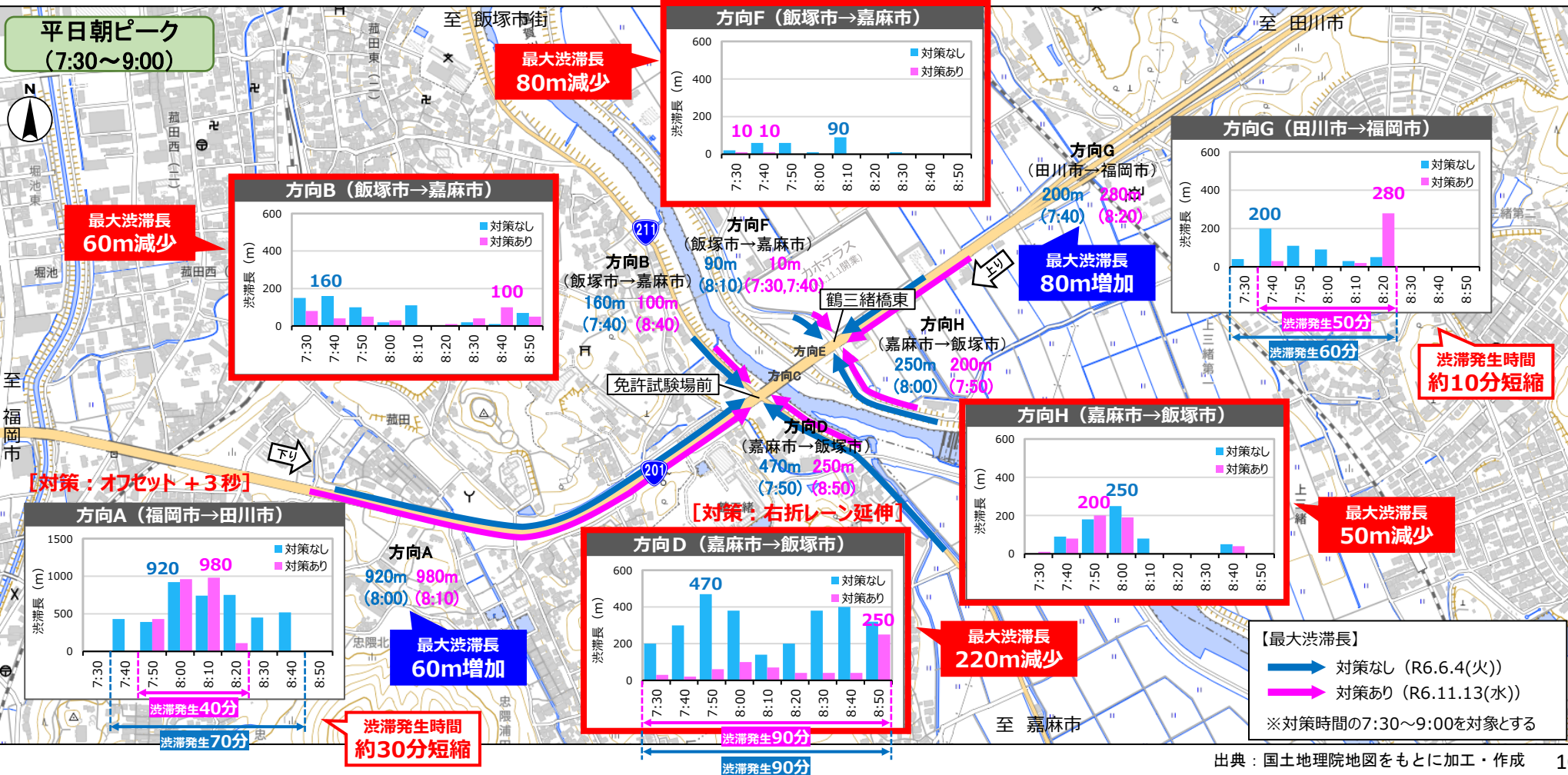
2. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(2) 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月対策実施

○朝ピークでは、国道201号は、上下方向ともに渋滞長が増加(上り80m増加、下り60m増加)。下り方向では渋滞発生時間が約30分短縮。国道211号・市道側は、渋滞長が減少(最大220m減少)。
⇒今後、八木山バイパスの有料化(R7.3.30)後の交通量の変化を考慮して、信号調整などの再検討を行う。

対策効果検証

■ 渋滞長(m) □ : 渋滞長が減少した方向



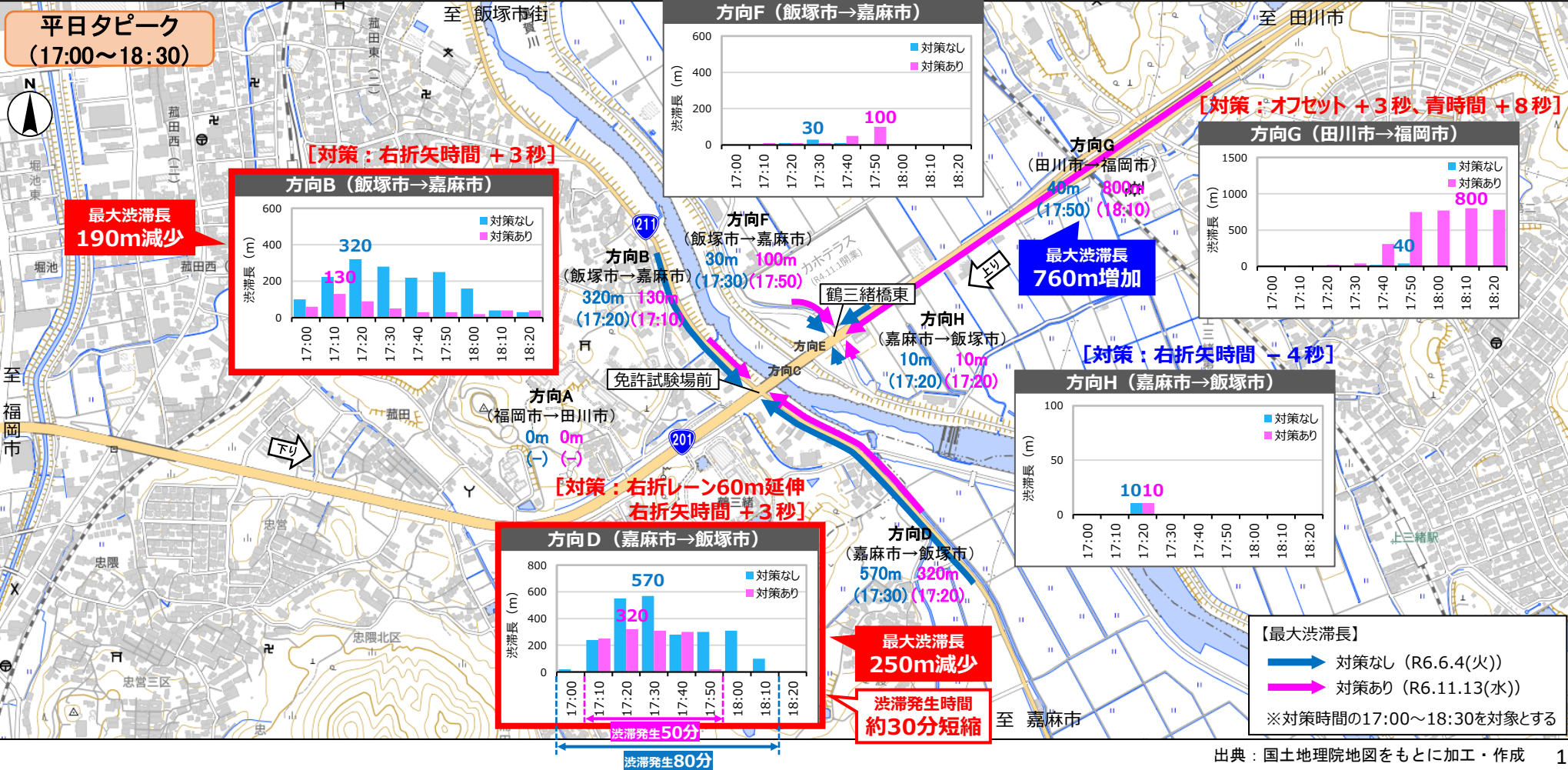
2. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(2) 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月対策実施

○タピークでは、国道211号で渋滞長が減少(嘉麻市→飯塚市方向で250m減少、飯塚市→嘉麻市方向で190m減少)。
国道201号は、上り方向で渋滞長が760m増加。
⇒今後、八木山バイパスの有料化(R7.3.30)後の交通量の変化を考慮して、信号調整などの再検討を行う。

対策効果検証

■ 渋滞長(m) □ : 渋滞長が減少した方向



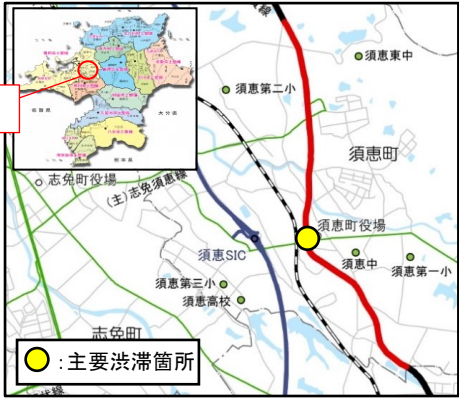
2. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(3)筑紫野古賀線(須恵中央交差点) / 福岡県・・・交差点暫定改良(令和6年8月10日供用)

- 主要渋滞箇所である須恵中央交差点において、左折待ち車両に起因する渋滞が発生。
- 左折レーンの追加、左折レーン延伸により、直進阻害による渋滞の緩和が期待される。

事業概要

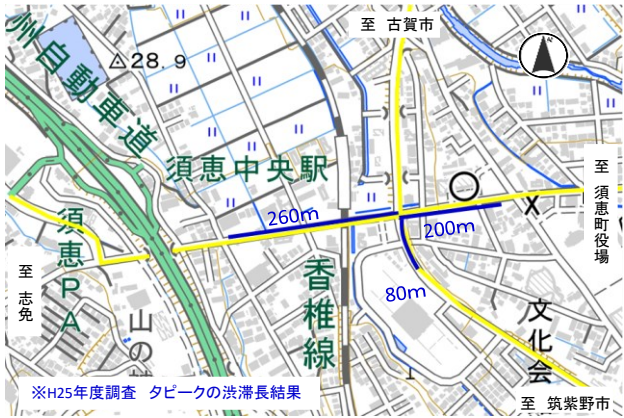
位置図



須恵町

● : 主要渋滞箇所

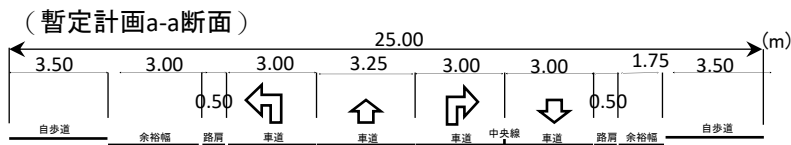
渋滞状況図



※H25年度調査 タビークの渋滞長結果

標準横断面図

(暫定計画a-a断面)



3.50 3.00 3.00 3.25 3.00 3.00 1.75 3.50 (m)

自歩道 余裕幅 路肩 車道 車道 中央線 車道 路肩 余裕幅 自歩道

諸元

事業箇所 : 福岡県糟屋郡須恵町新原
～福岡県糟屋郡須恵町植木

延長 : L=3.6km

道路規格 : 第3種 第2級

車線数 : 4

設計速度 : V=60km/h

対策内容

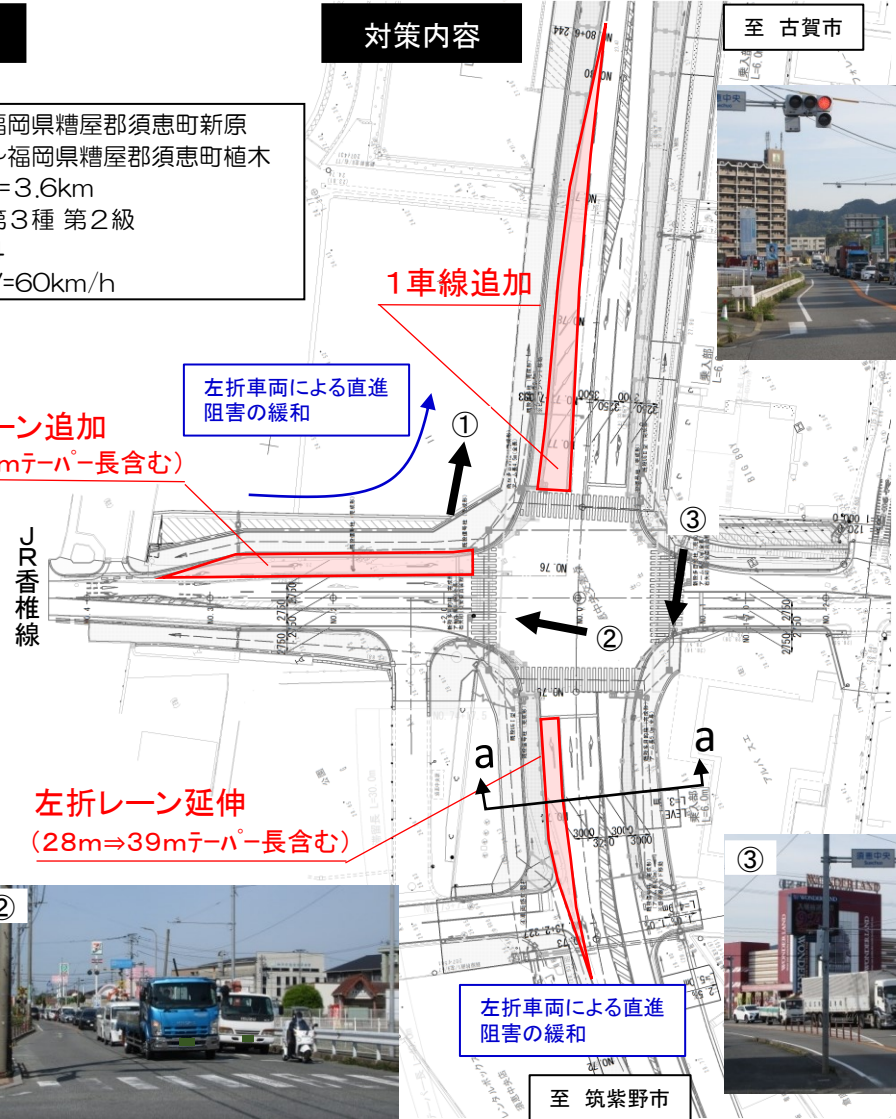
1車線追加

左折レーン追加
(0m⇒49mター・パー長含む)

左折車両による直進阻害の緩和

左折レーン延伸
(28m⇒39mター・パー長含む)

左折車両による直進阻害の緩和



至 古賀市

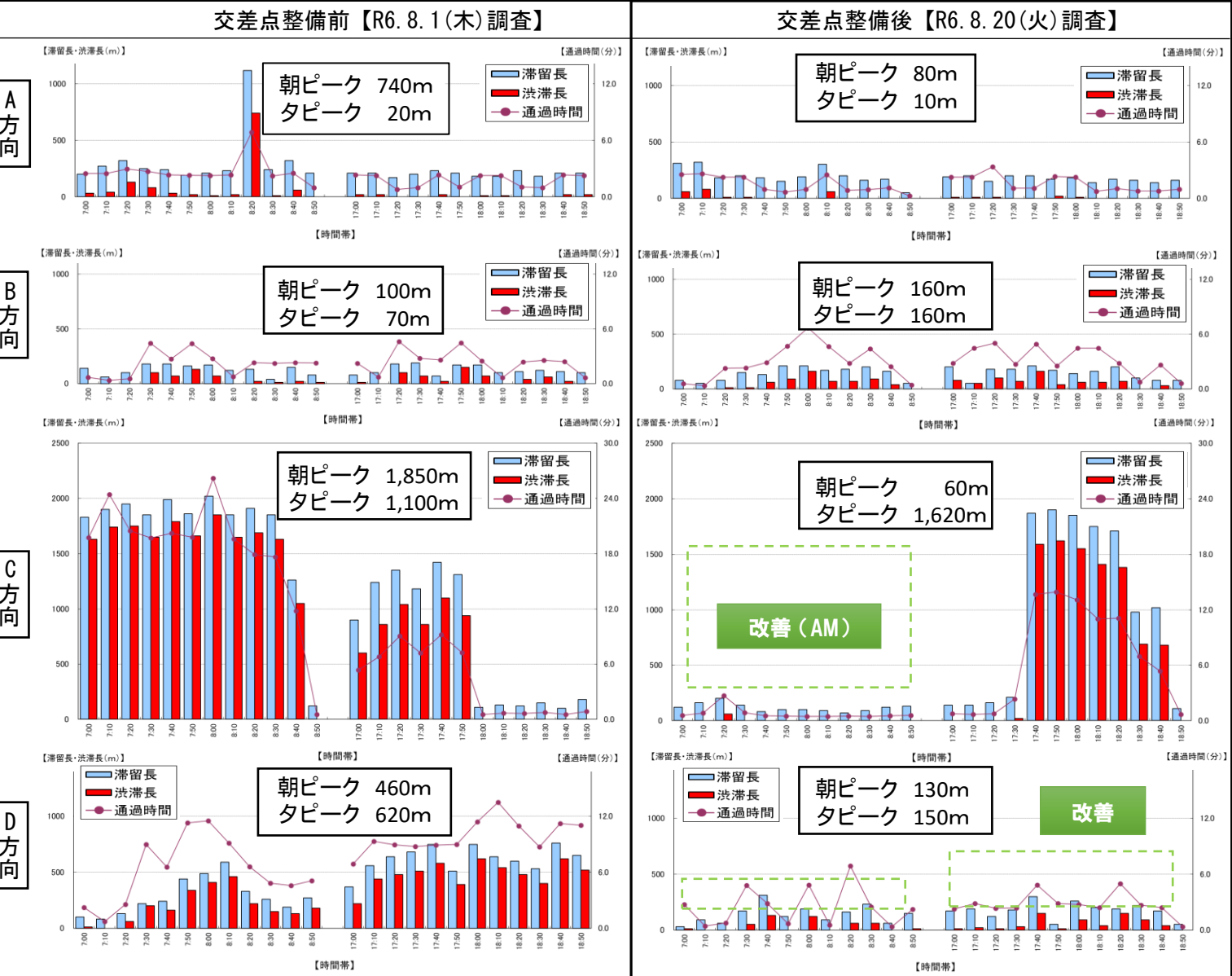
至 須恵町役場

至 筑紫野市

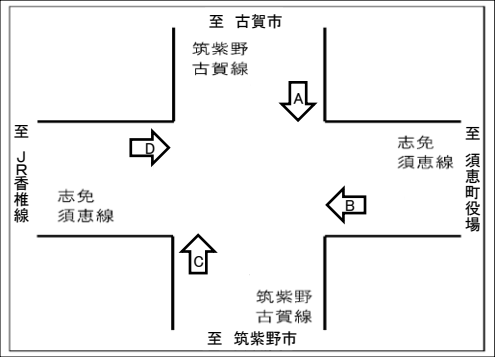
2. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(3)筑紫野古賀線(須恵中央交差点) / 福岡県・・・交差点暫定改良(令和6年8月10日供用)

- 左折レーンの追加、左折レーン延伸により渋滞が改善、特にJR香椎線（D方向）側の渋滞緩和が顕著。
- 今回、暫定での交差点改良であるため、4車線化に向け事業進捗を図る。



渋滞長調査結果



筑紫野方面(C方向)の左折レーン延伸整備状況



JR香椎線方面(D方向)の左折レーン追加整備状況

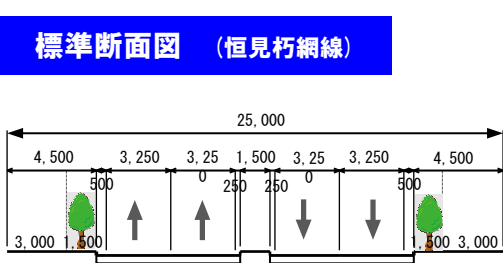


2. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(4) 曾根・朽網地区 / 北九州市・・・事業実施中(令和6年5月曾根新田工区開通)

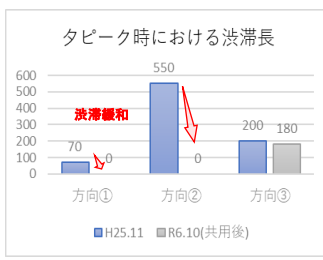
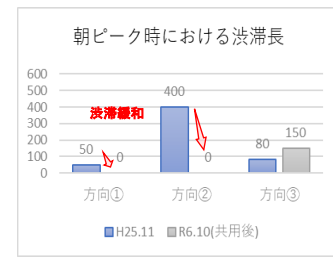
○当該地区において、(都)6号線(恒見朽網線)や(都)南方朽網線の整備を実施中。恒見朽網線の曾根新田工区は令和6年5月に開通しており、これにより、国道10号から(都)6号線(恒見朽網線)への交通転換などが期待されている。
主要渋滞箇所である沼緑町一丁目交差点、葛原東三丁目交差点、下曾根一丁目交差点、曾根出張所交差点について、曾根新田工区の開通後の令和6年10月に交通量調査(12h方向別)を実施したところ、改善傾向がみられた交差点もあったが、解消には至っていない。今後も、(都)6号線(恒見朽網線)の残りの区間の整備を進めていく。

● 整備概要

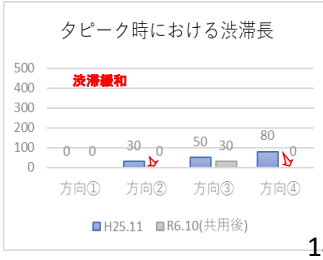
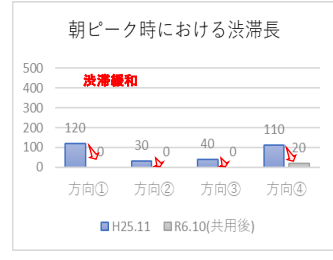


交通量調査結果

○改善傾向がみられた交差点



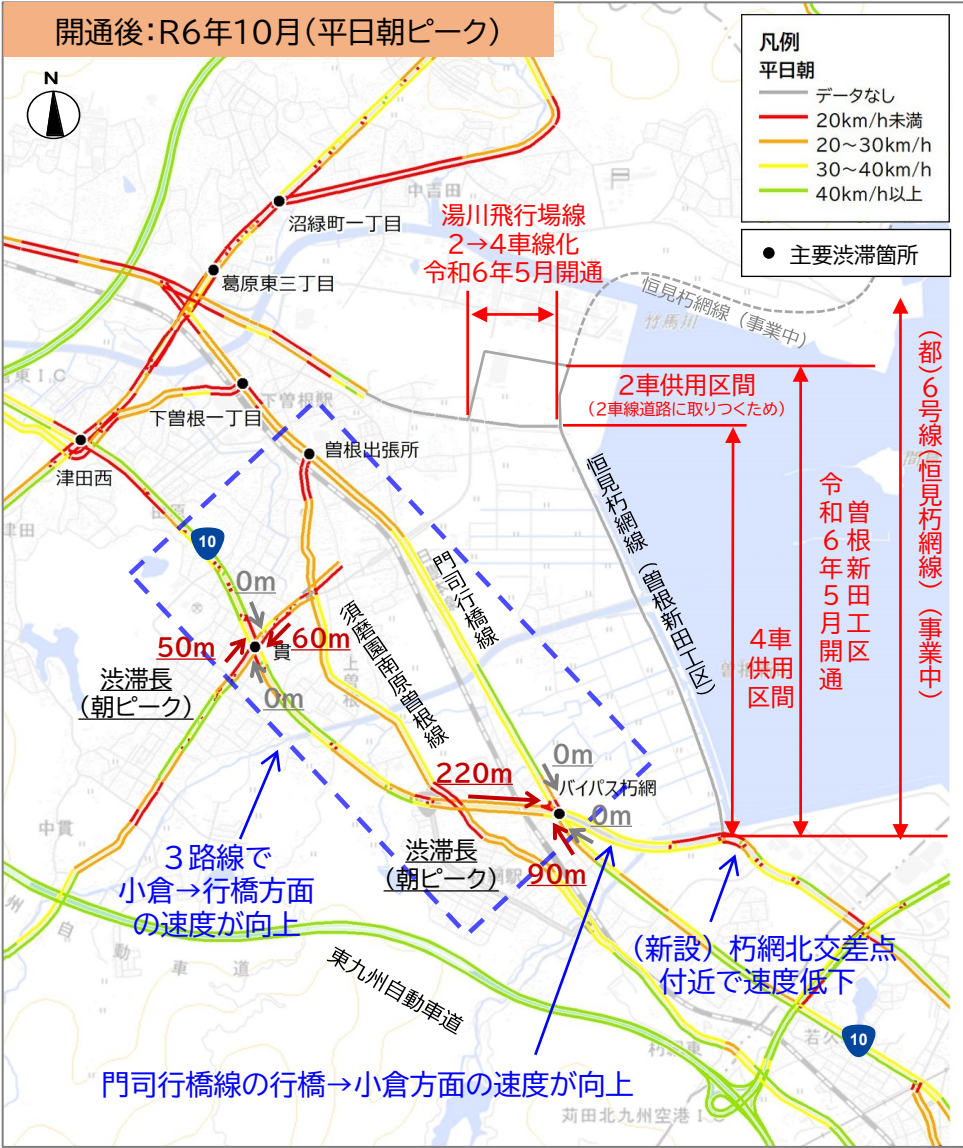
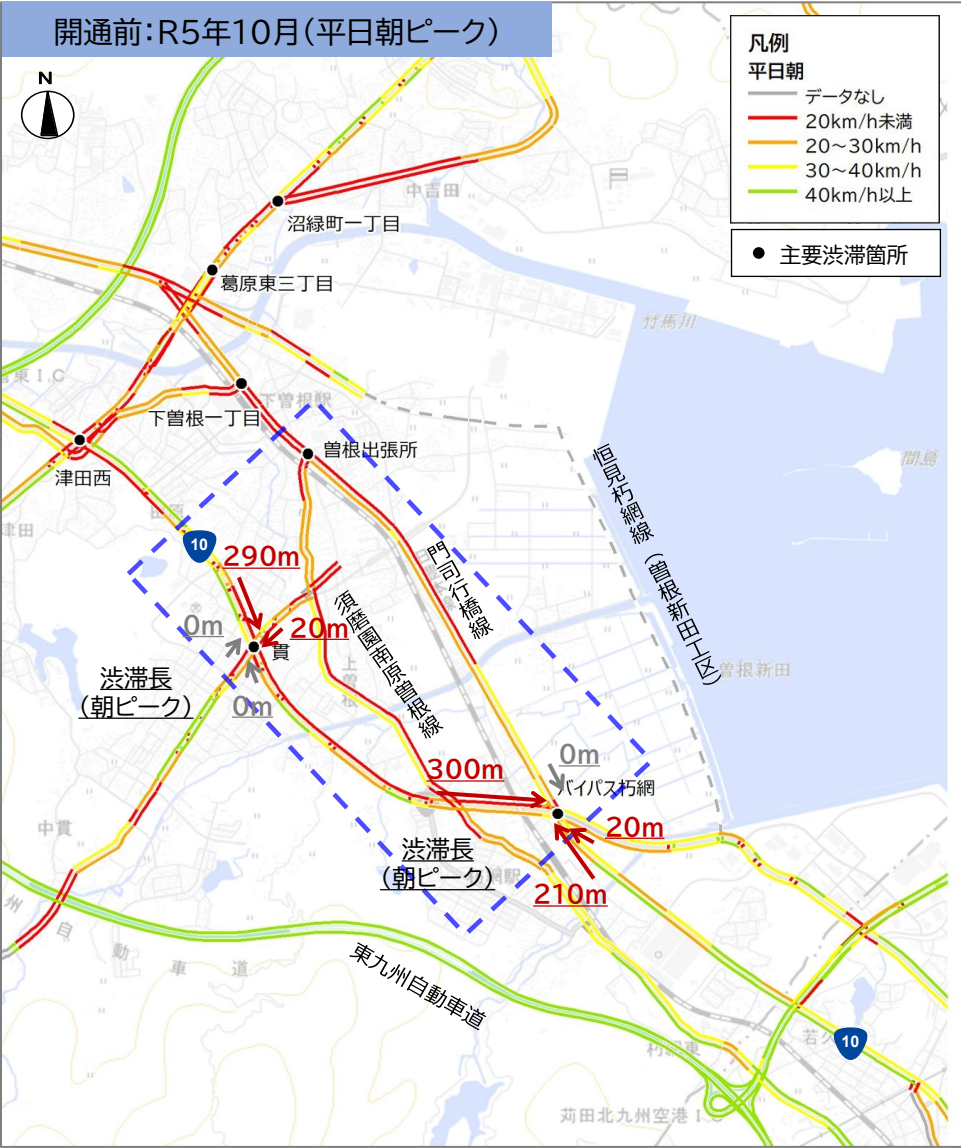
事業概要	恒見朽網線 (曾根新田工区)	湯川飛行場線	(都)南方朽網線
延長	約 3.1 km	約 0.5 km	約 1.6 km
幅員	25～36 m	30 m	16 m
車線数	4車線 (片側2車線)	4車線 (片側2車線)	2車線 (片側1車線)



2. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

（4）曾根・朽網地区 / 北九州市・・・事業実施中(令和6年5月曾根新田工区開通)

○恒見朽網線開通に伴い「**並行する3路線**」の速度が向上(平日朝夕ピーク時)、主要渋滞箇所「**バイパス朽網交差点**」も該当



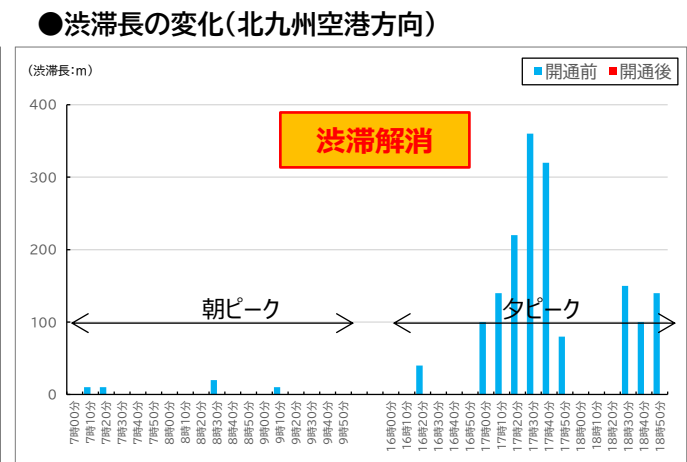
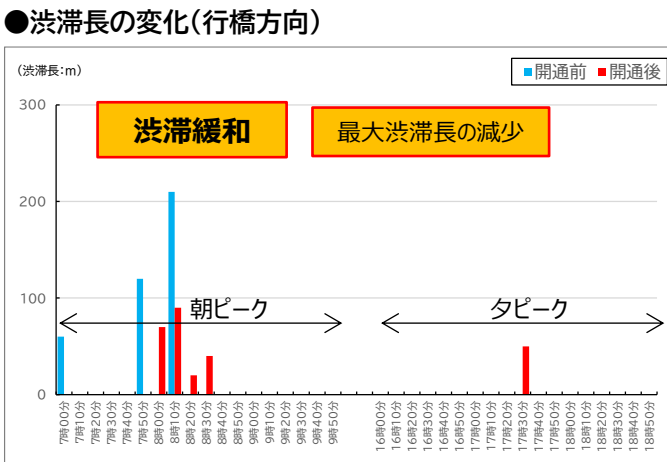
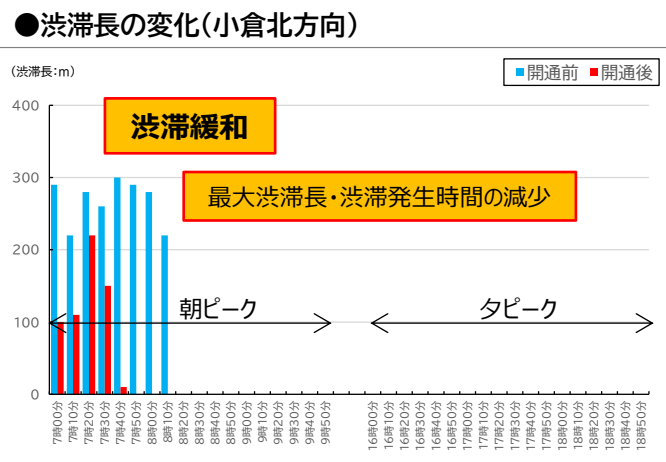
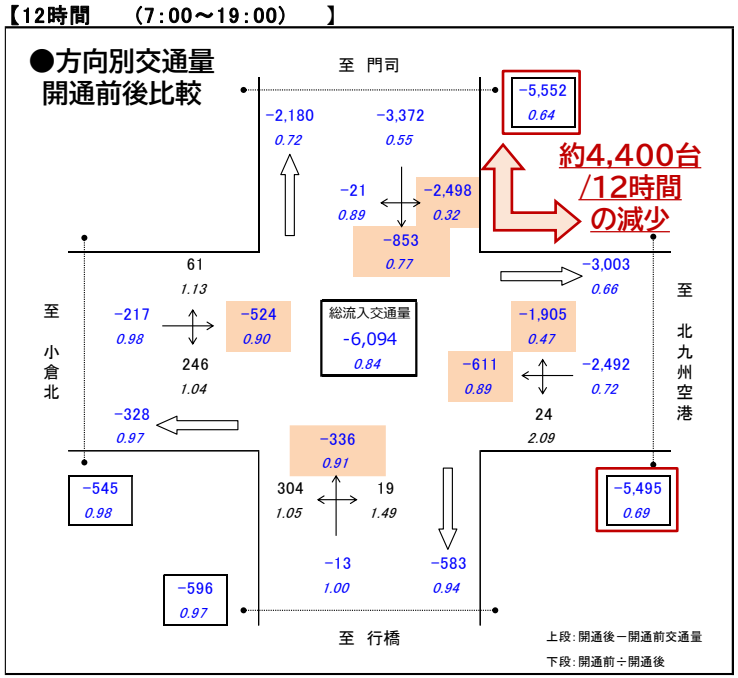
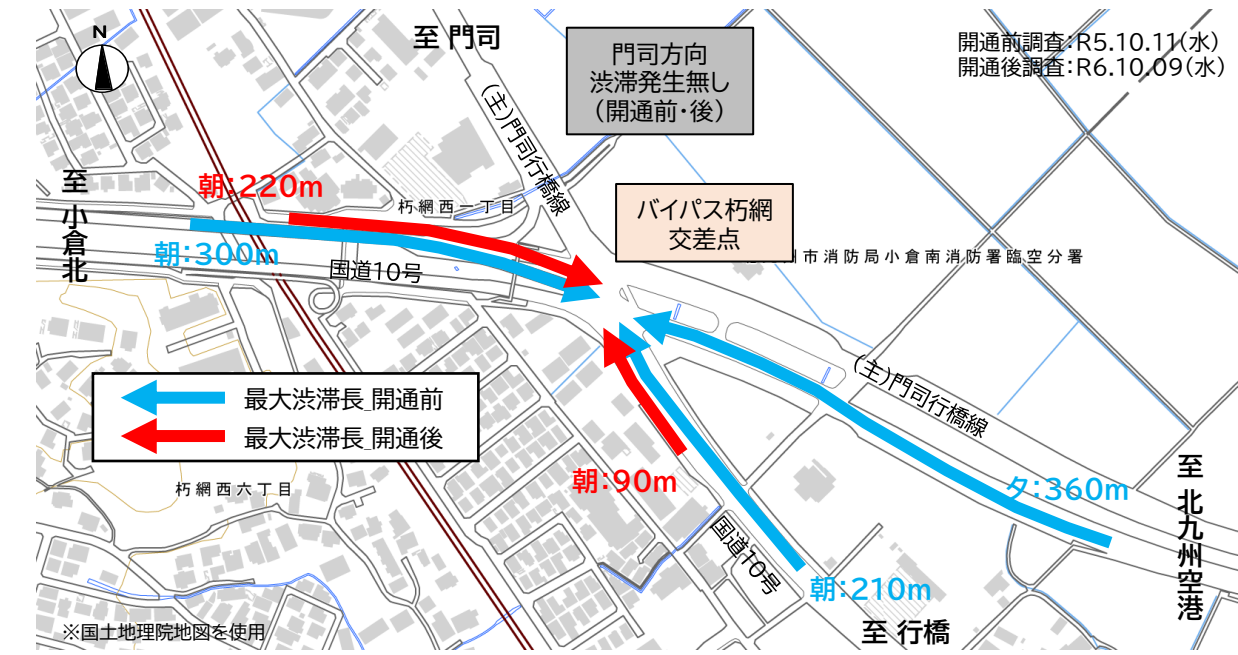
使用データ：ETC2.0様式2-3 分析対象期間：R5年10月

使用データ：ETC2.0様式2-3 分析対象期間：R6年10月

2. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(4) 曾根・朽網地区 / 北九州市・・・事業実施中(令和6年5月曾根新田工区開通)

- 恒見朽網線開通に伴い、門司⇄北九州空港の右左折交通量が大幅に減少(門司方面断面交通量が2/3に減少)
- 交差点全方向で渋滞長が減少、国道10号小倉北方面の渋滞長は220mであるが、渋滞発生時間が約半分に減少



2. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

(5)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

●自動運転サービスの社会実装（北九州空港からJR朽網駅間の自動運転バス実証運行）

市内における自動運転の実現を目的として、国交省補助金を活用し、自動運転の実証運行を実施するもの

実証運行の概要

- ◆ 運行ルート 北九州空港 ⇄ JR朽網駅の既存路線（5 往復/日）
- ◆ 走行距離 片道10.5km（所要25分）
- ◆ 使用車両 いすゞ 大型バス（ERGA）※約70人乗
- ◆ 自動運転レベル 2（遠隔監視付）
- ◆ 自動運転用 3 D マップ整備
- ◆ 信号連携システム（2カ所；空港入口、トヨタ九州苅田）
- ◆ 車両搭載カメラ 7 個



特徴的な取組

自動車メーカーの参画

- ・ 日本国内バスメーカー（いすゞ自動車）として自動運転用に自社で改造した車両を公道で実証運行させることは、「本市が国内初（令和5年度）」



バス停留所

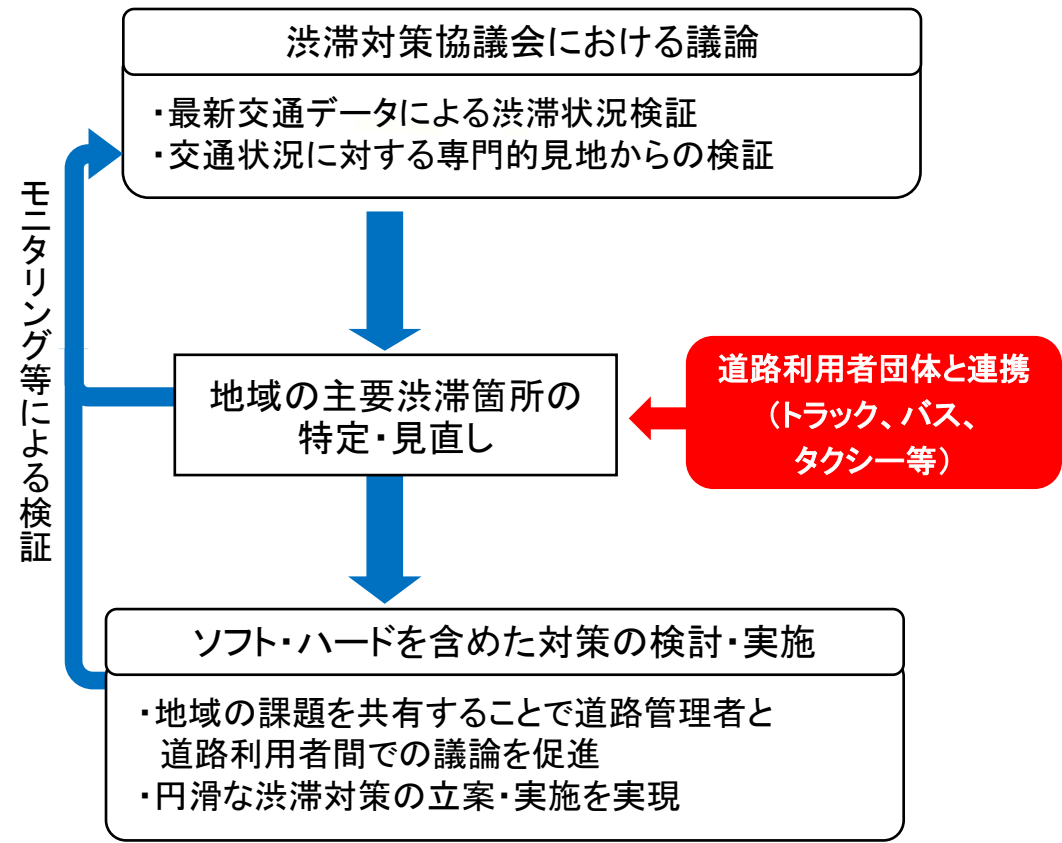
- ・ 運行ルート中、7箇所のバス停に停車（令和6年度）

① 朽網駅	⑤ トヨタ九州苅田工場前
② 南朽網	⑥ 東横イン前
③ 北九州臨空産業団地	⑦ 北九州空港
④ ブルーポートホテル苅田北九州空港	

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者団体(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予定。



<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>

本年度も引き続き、道路利用者団体(トラック、バス、タクシー等)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6年10月時点)】

国道2号 関門トンネル付近(北九州市)	国道10号 津田西交差点(北九州市) ○	国道209号 上原々向山交差点(筑後市) 令和5年度対策実施
国道3号 空港口交差点～下白井交差点(福岡市) ○	国道10号 山田交差点(豊前市)	国道209号 野伏間交差点(久留米市)
国道3号 苅原交差点(久留米市) ○	国道10号 豊前市舟入交差点(豊前市)	国道210号 東櫛原交差点(久留米市) ○
国道3号 久留米～広川上下線 令和7年度対策実施予定	国道10号 バイパス朽網交差点(北九州市) ○	国道322号 北方3丁目交差点付近(北九州市)
国道3号 鳥栖IC～久留米 令和7年度対策実施予定	国道199号 小倉駅前(北九州市)	県道25号 小倉東IC付近～新門IC付近(北九州市) ○
国道3号 西鉄久留米駅前～八女方面 (東町交差点～東和町交差点)	国道199号 西港町東交差点～中原東交差点(北九州市)	県道31号 宝町交差点(春日市) ○
国道3号 上津荒木交差点(久留米市)	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	県道31号 大佐野交差点(太宰府市) ○
国道3号 三萩野交差点(北九州市) ○	国道200号 筑紫大橋北交差点(筑前町)	県道31号 武蔵交差点(筑紫野市) ○
国道3号 清水交差点付近(北九州市) ○	国道201号 多田羅交差点付近(福岡市) ○	県道35号 太郎丸交差点(古賀市)
国道3号 上府交差点(新宮町) ○	国道201号 松島交差点付近(福岡市)	県道68号・県道551号 五斗蔵交差点付近(志免町) ○
国道3号 太宰府天満宮付近(太宰府市) ○	国道201号 岩原口交差点(香春町) ○	県道68号 二又瀬(福岡市)～五斗蔵交差点(志免町) ○
国道3号 本村北(八女市)	国道201号 長浦交差点付近(田川市)	県道68号 大の交差点付近 ○
国道3号 千鳥橋～半道橋(福岡市) ○	国道201号 広田交差点(粕屋町)～松島交差点(福岡市) ○	県道112号 水城(1丁目・2丁目)交差点
国道3号 高雄交差点付近(太宰府市) ○	国道201号 みやこ町勝山新町交差点(みやこ町) ○	県道607号 扇橋交差点付近 ○
国道3号 太宰府IC～西月隈付近 ○	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)	市道松島貝塚線 松島～箱崎ふ頭中央交差点
国道3号 君畑交差点(太宰府市) ○	国道201号 鏡山東(香春町)	よかトピア通り 西新通り交差点付近
国道3号 納楚交差点(八女市) ○	国道202号 立花寺北交差点付近(福岡市) ○	粕屋町道 柚須西交差点(粕屋町)～広田交差点(粕屋町)
国道3号 二軒茶屋交差点(久留米市)	国道202号 今宿大塚交差点(福岡市) ○	【県外の道路】国道10号 かんたん交差点付近(大分市)
国道10号 潤崎交差点付近(北九州市)	国道202号 がんセンター入口交差点(福岡市) ○	【県外の道路】県道22号 日本製鉄正面交差点～西生石(大分市)
国道10号 朽網駅入口付近(北九州市)	国道208号 東新町2丁目交差点(大牟田市) ○	
国道10号 貫交差点(北九州市) ○	国道209号 上原々交差点(筑後市) ○	

【バス協会(令和6年10月時点)】

国道3号 筒井町交差点付近 ○ 令和7年度対策実施予定	国道209号 上原々交差点(筑後市→久留米市方面)	県道557号 堤交差点(下り)(堤バス停～堤二丁目バス停区間) ○
国道3号・国道322号 東町交差点付近 ○	国道209号 上原々向山交差点(筑後市→久留米市方面)	県道561号 橋本西交差点付近 ○
国道3号 砂津交差点～富野口交差点(門司→富野口方面)	国道210号 樋ノ口交差点の西側交差点 令和6年度対策実施	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210号 筑後街道(久留米市道) 筑水高校前交差点付近 ○	県道752号 諏訪野町一丁目交差点
国道3号 工業団地入口交差点(八女→久留米方面) ○	国道211号 免許試験場前交差点(新飯塚⇄大隈岡方向)	(青峰団地・国分→久留米市街方面)
国道3号 下原交差点から博多バイパス分流部	国道263号 唐木バス停(下り)～早良営業所バス停(下り)区間 ○	(アイランドシティ地区→各方面)
国道10号 城野駅前交差点(城野駅→三萩野方面) ○	国道385号 南市民プール前～老司四ツ角交差点	よかトピア通り 地行浜2丁目交差点(豊浜→福岡方面)
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385号 住吉中前交差点～清水四ツ角交差点 ○	きよみ通り 山王2丁目交差点(国際線⇄美野島両方向)
国道200号 幸の神交差点(八幡西区)→筒井町交差点	国道495号 和臼・上和白交差点付近	きよみ通り 上牟田3丁目交差点(国際線⇄美野島両方向)
→J R黒崎駅方面	国道495号 新宮中学校～下府～和白付近(主に下府周辺)	こくつ通り キャナルイーストビル付近交差点
国道201号 バイパス 鳴淵ダム入口交差点	県道11号 本城東4丁目交差点(黒崎方面)	(商工会議所→キャナルシティ方面)
国道202号 渡辺通4丁目交差点付近 ○	県道11号 浅川中学校東交差点(学研都市ひびきの方面)	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)
国道202号 六本松交差点付近 ○	県道15号 下福島交差点付近、湯気の下交差点付近 ○	明治通り 早良口・ももちバース入口交差点(西新→姪浜方面) ○
国道202号 別府橋～中村大学前交差点 ○	県道21号 箱崎三丁目交差点	住吉通り 博多駅前3丁目交差点(博多駅⇄住吉両方向)
国道202号 警固町～赤坂3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	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)
国道202号 的場南～福岡高校入口交差点 ○	県道21号 流通センター西口付近から多々良付近 ○	昭和通り 石堂大橋交差点(蔵本→千代町方面)
国道202号 今宿新道 十郎川橋東交差点～外環西口交差点	県道21号 松島3丁目交差点～多田羅交差点～	徳力葛原線→秋月街道 桜橋北交差点
(拾六町→福重・小田部方面) ○	土井(桃田) 交差点付近 ○	(徳力葛原線→北九州モノレール徳力嵐山口駅方面)
国道202号 (仮)大名1丁目交差点(1) ○	県道23号 安武交差点(大善寺→久留米市内方面)	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
国道202号 免許試験場入口 ○	県道31号 岡本交差点(桜ヶ丘⇄大和町両方向)	幹線市道箱崎公園通り 原田東町交差点～多の津4丁目
国道208号 大牟田市船津町交差点 ○ 令和2年度対策実施	県道49号 老司四ツ角～屋形原三ツ角交差点 ○	市道博多駅草ヶ江線 城東橋交差点
国道208号 大牟田警察署前交差点(大牟田→荒尾方面)	県道60号 宇美西口～乙金東2丁目交差点	市道千代今宿線 脇山口交差点 ○
国道209号 免許試験場交差点 ○ 令和4年度対策実施	県道505号 井尻六ツ角交差点付近 ○	

【タクシー・ハイヤー協会(令和6年10月時点)】

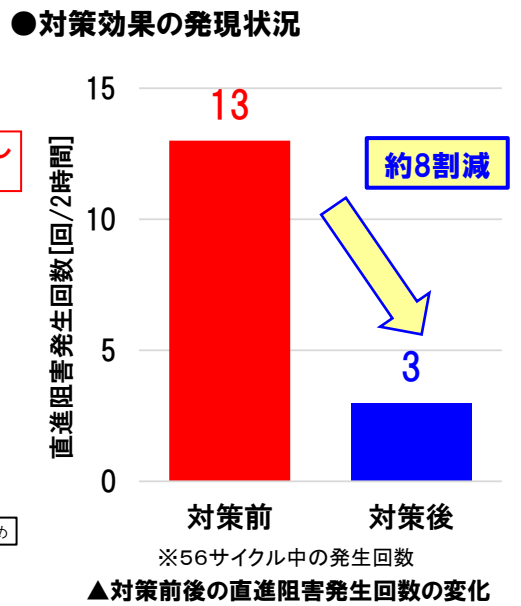
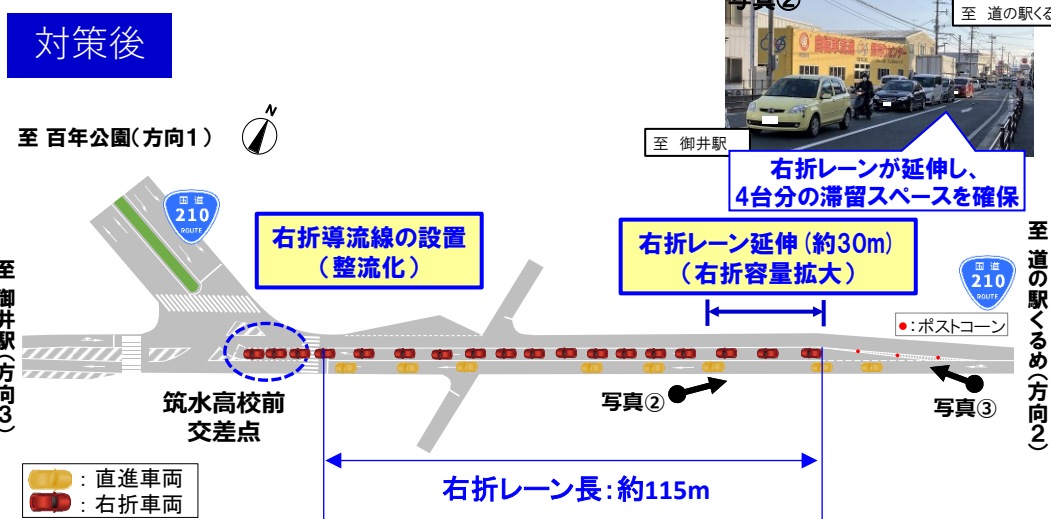
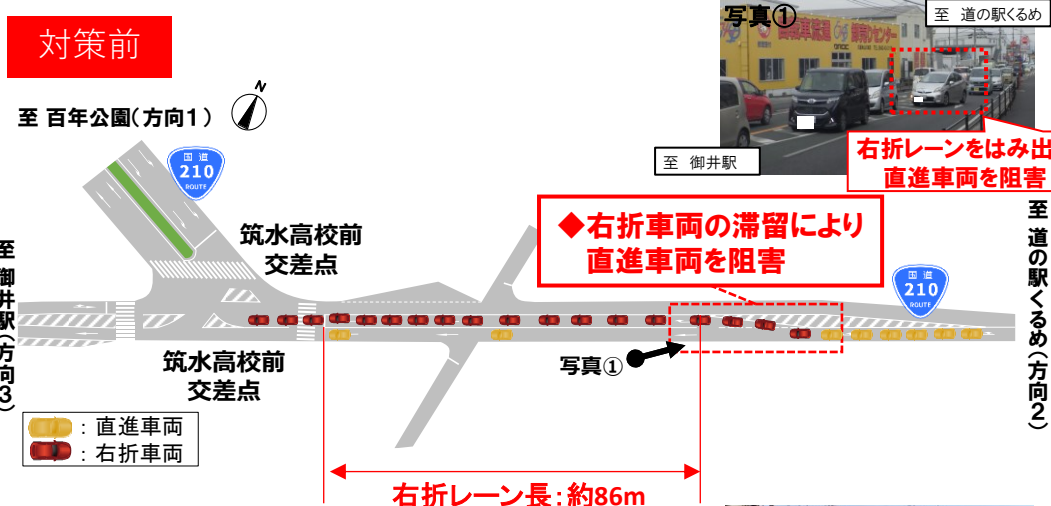
福岡市・百年橋通り 美野島交差点～新二又瀬橋交差点 ○	北九州市・国道3号 八幡西区 黒崎駅前、筒井町交差点付近 ○	○:主要渋滞箇所
福岡市・大博通り 博多駅前交差点～蔵本交差点	北九州市・国道3号 小倉北区 三萩野交差点付近 ○	□:ピンポイント渋滞対策実施箇所
福岡市・渡辺通り 渡辺通り4丁目交差点～天神橋口交差点 ○	北九州市・国道3号 小倉南区 清水交差点付近 ○	□:ピンポイント渋滞対策予定
福岡市・国道202号 六本松交差点～中村大学前交差点 ○	大野城市・国道3号 御笠川4丁目交差点 ○	□:ピンポイント渋滞対策予定(対応する区間)
福岡市・平成外環通り ガンセンター入口交差点付近 ○	岡垣町・国道3号 岡垣バイパス東交差点 ○	

3. 官民連携による渋滞対策【報告】

(3)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12月完了

○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・速度低下が発生。
○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、直進阻害発生回数が約8割減少。
○次年度以降、右折レーンはみ出しによる直進阻害が改善された直進車両を対象に旅行速度等による評価を実施予定。

●整備概要



3. 官民連携による渋滞対策【報告】

ひがしまち
(4)国道3号東町交差点改良 / 福岡国道事務所・・・令和7年度実施予定

- 東町交差点(下り線)北側は片側2車線、南側は片側1車線であるため、当該交差点がボトルネックとなり、タピーク時には最大480mの渋滞が発生。
- 一方、東町交差点(上り線)については、北側は片側2車線、南側は隣接する東和町交差点が片側2車線区間となっている。
- この東町交差点～東和町交差点(上り線)の第1通行帯は主に路線バスが利用しており、車線利用率が低い状況。

● 渋滞発生状況



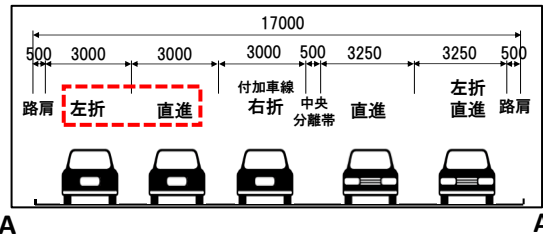
現況

◆左折利用率が低く、直進車線へ利用が集中し渋滞が発生

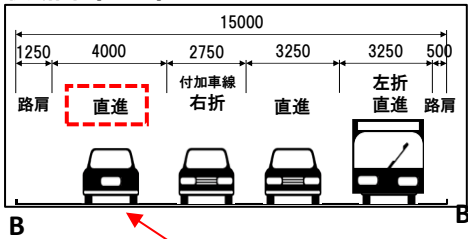
▼交通量比率(2時間)

左折:約8%
直進:約75%

横断面図 (A-A')



横断面図 (B-B')



◆南行きは片側1車線へ車線数が減少するため交通容量が半減



写真①



第2走行車線で渋滞発生(最大480m)

写真②



第1走行車線が有効利用されていない

写真③



上り線第1走行車線は主に路線バスが利用

※現地調査: R6.12.20(金)17~19時 21

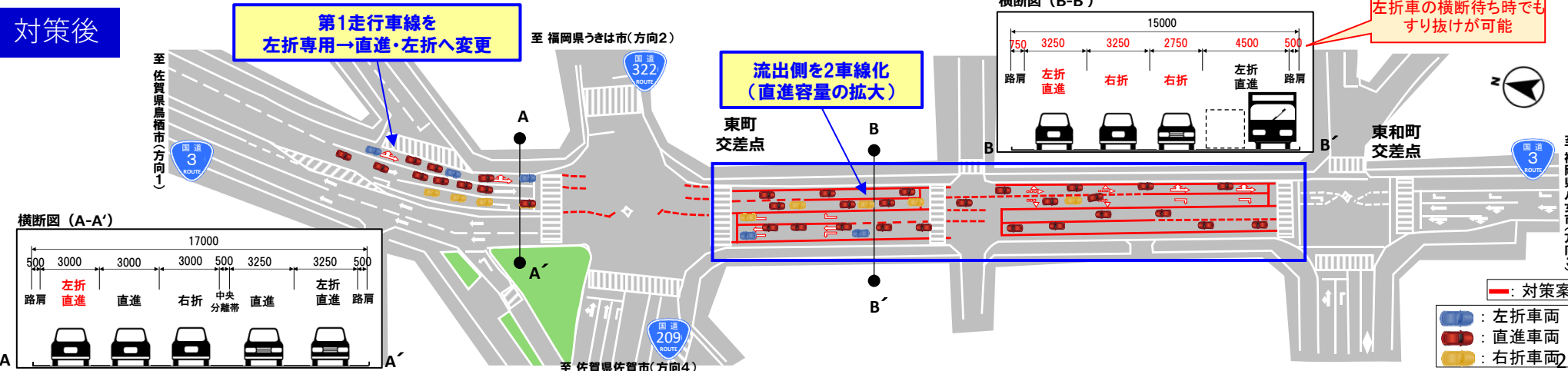
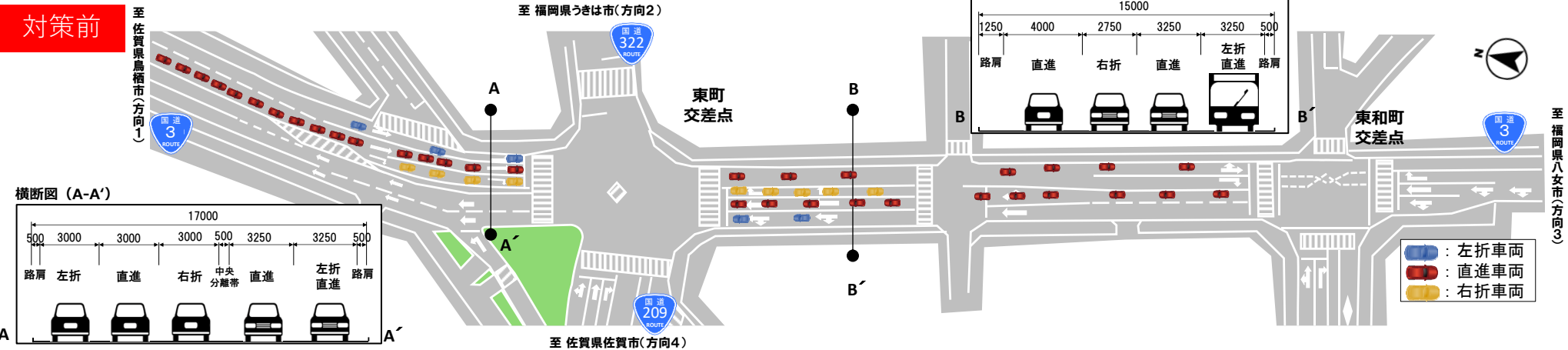
3. 官民連携による渋滞対策【報告】

ひがしまち
(4)国道3号東町交差点改良 / 福岡国道事務所・・・令和7年度実施予定

- 東町交差点～東和町交差点間の車線運用の見直し(下り線:1車線⇒2車線)を行い、東町交差点(下り線)のボトルネック解消を目指す。
- 車線運用の見直しにより、東町交差点(下り線)北側の「左折車線」が「直進・左折車線」に変更となり、左折車両による直進阻害が考えられるが、現況の交差点利用実態(左折交通は手前の交差点で左折、車線利用率も低い)を踏まえ、影響がないことを確認済。
- また、東町交差点(上り線)南側の路線バスの左折に伴う直進阻害については、道路幅員を5.00m(直進・左折車線4.5m＋路肩0.50m)確保していることからすり抜けが可能。

●整備概要

●対策概要



4. 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

- 東側流入部における右折車両及び、野多目(東)出口からの流入抑制を目的に、R6.6.7(金)よりソフト施策を実施中。
- 福岡国道事務所は、天神・大橋方面へ右折する車両の交通分散を図るため、案内看板による手前交差点での右折誘導を実施。
- 福岡北九州高速道路公社は、野多目(東)出口の利用を抑制するため、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を実施。

●ガンセンター入口交差点におけるソフト対策の概要(手前交差点での右折誘導、福岡高速における経路・時間変更施策)

●ソフト対策の概要 ＜対策前＞

野多目(東)出口において夕方ピーク時に交通が集中し、渋滞が本線まで影響

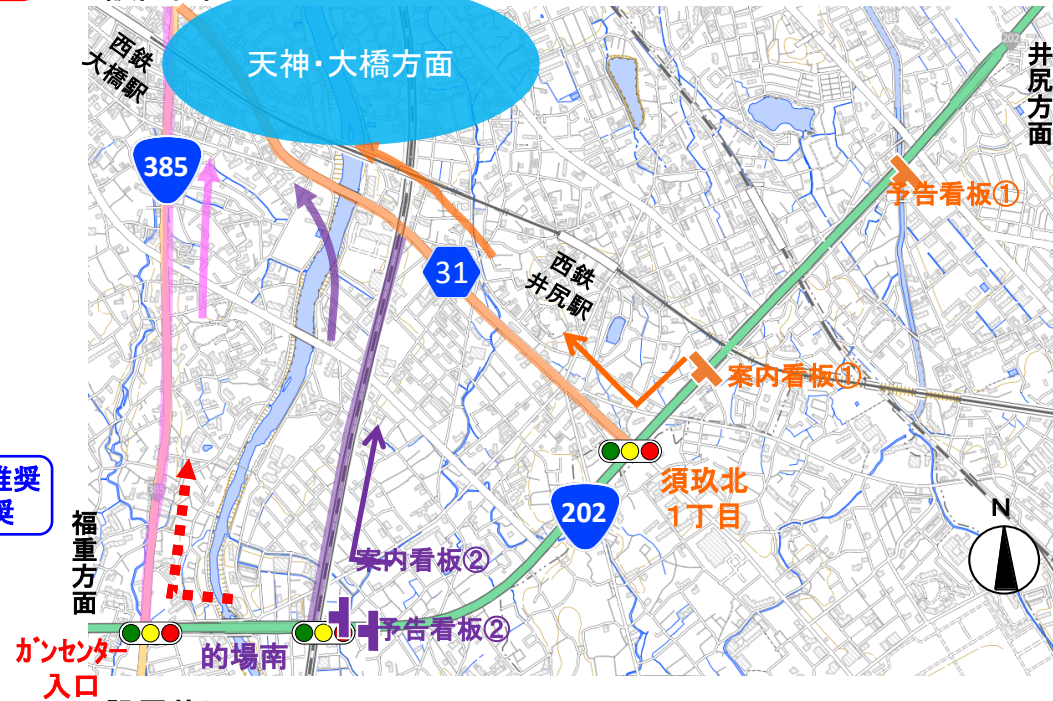


＜対策イメージ＞

・外回りから内回りへの経路変更を推奨
・夕方ピーク時を避けた利用を推奨



●福岡国道による対策: 手前交差点での右折誘導看板設置 ＜設置位置＞



＜設置状況＞



4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

(2)野多目地区渋滞対策(ソフト施策の効果検証) / 福岡国道事務所・福岡市・福岡北九州高速道路公社

1. 野多目(東・西)出口における交通流動の変化

○千鳥橋JCTから環状線を経由して東西の野多目出口へ向かう車両の割合を対策前後で比較すると、外回りを經由して野多目(東)出口に向かう車両の割合が4%減少。

<香椎線(1号線)側からの交通流動の変化>



	内回り	外回り
対策前	1%	99%
対策後	5%	95%

外回りで向かう車両割合は4%減少(99%→95%)

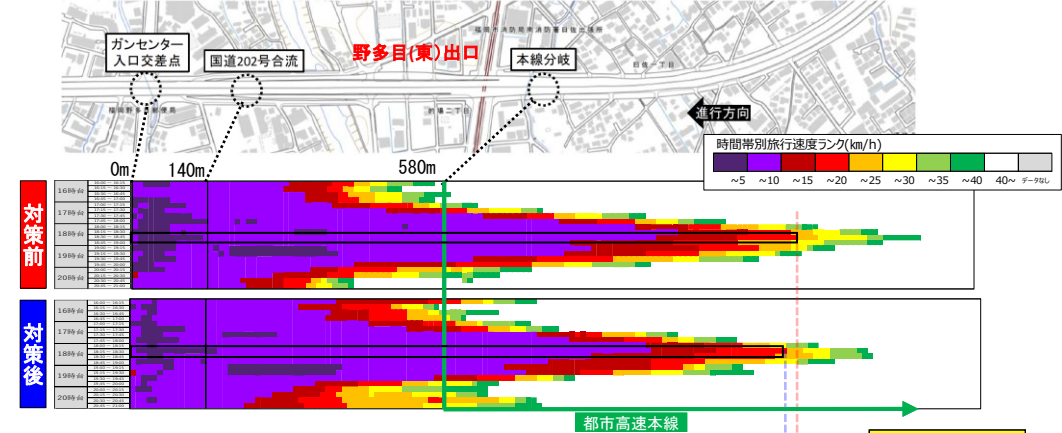
内回りで向かう車両割合は4%増加(1%→5%)

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~R5.9.30平日平均
・対策後集計期間: R6.8.1~R6.9.30平日平均
・集計時間帯: 17:00~19:30の平均
※台風等の異常気象による影響があった日は除外して集計

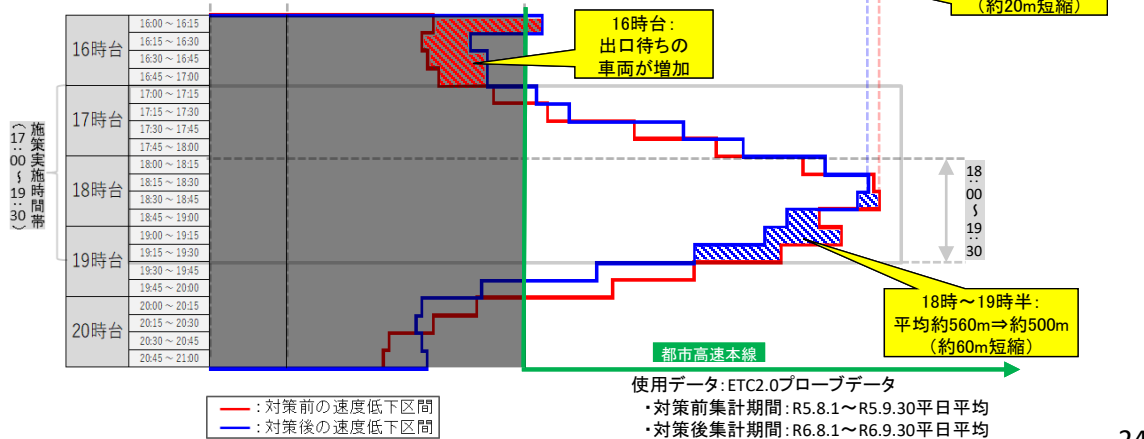
2. 野多目(東)出口における渋滞状況及び速度状況の変化

○野多目(東)出口本線分岐から伸びる福岡高速本線部の速度低下区間長(20km/h以下)を対策前後で比較すると、最大で約640mから約620mとなり約20m減少。
○速度低下区間長の長い時間帯(18時~19時半)でも、平均速度低下区間長が改善。
○時間分散を期待した16時台における出口ランプ部での出口待ちの車両が増加し利用時間が分散。

<野多目(東)出口の渋滞状況と速度状況>



<野多目(東)出口の速度低下区間長(20km/h以下)の比較>



使用データ: ETC2.0プローブデータ
・対策前集計期間: R5.8.1~R5.9.30平日平均
・対策後集計期間: R6.8.1~R6.9.30平日平均
※台風等の異常気象による影響があった日は除外して集計

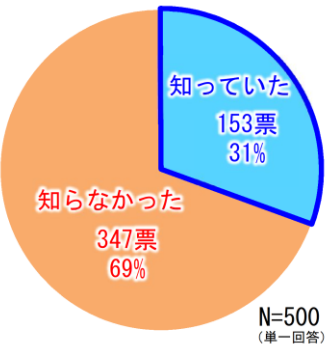
4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

(2)野多目地区渋滞対策(ソフト施策の効果検証) / 福岡国道事務所・福岡市・福岡北九州高速道路公社

3. 道路利用者の実感(アンケート結果)

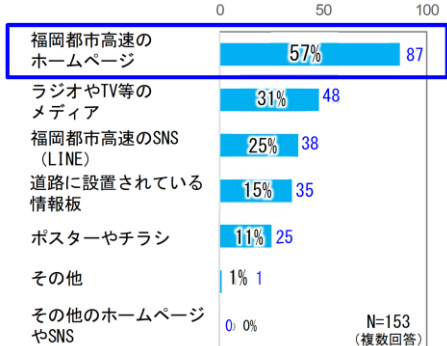
実施期間	令和6年9月26日～9月30日	調査対象	野多目(東)出口利用者 (平日夕方17時～19時30分の間に 利用したことがある人)
調査手法	WEBアンケート調査	回収票数	500票

ソフト対策の認知状況



図①. ソフト対策の認知状況

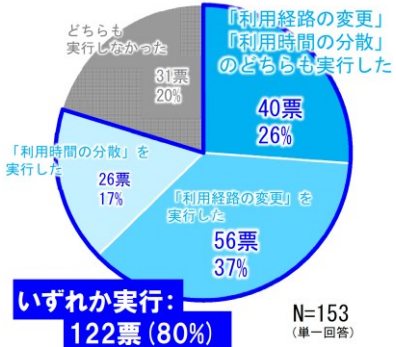
認知した広報媒体の種類



図②. 認知した広報媒体の種類

- ・ソフト対策を知っていた人は約3割
- ・福岡都市高速のホームページから情報を得た人が多い

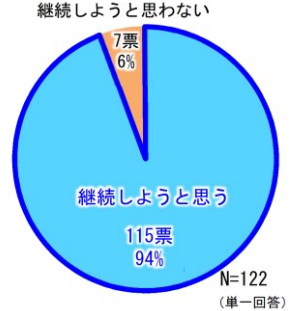
ソフト対策の実行状況



図③. ソフト対策の実行状況

- ・ソフト対策を知っていた人のうち約8割が対策を実行した
- ・所要時間の短縮等の効果を感じた人が多かった

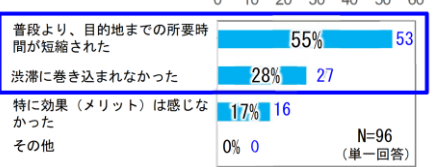
ソフト対策の「継続」意向



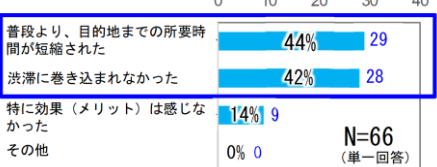
図⑥.ソフト対策を実行した人の
対策の継続意向

- ・ソフト対策を実行した人のうち約9割が継続して実行する意向
- ・ソフト対策を知らなかった人のうち約7割が新たに参加する意向

ソフト対策の実行によるメリット

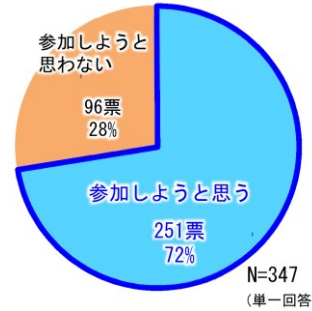


図④. 「利用経路変更」のメリット



図⑤. 「利用時間分散」のメリット

ソフト対策の「参加」意向



図⑦.ソフト対策を知らなかった人の
対策への参加意向

4. まとめ

○認知が進んだと考えられる対策実施3ヶ月目以降の令和6年8月～9月において、千鳥橋JCTから環状線を経由して東西の野多目出口へ向かう車両の割合は、外回りで野多目(東)出口へ向かう車両の割合が減少しており、交通流動の変化の傾向が見られる。

○速度状況の変化では速度低下区間長の減少や16時台への分散など「利用経路変更」や「利用時間分散」による行動変化の傾向が見られる。

○アンケート調査結果では認知度は3割に留まっているものの、認知している人の実行率や継続意向の高さ及び対策への参加意向の高さが確認できる。

○引き続き、対策内容の周知を図るとともに渋滞状況の変化を分析し効果検証を行う。

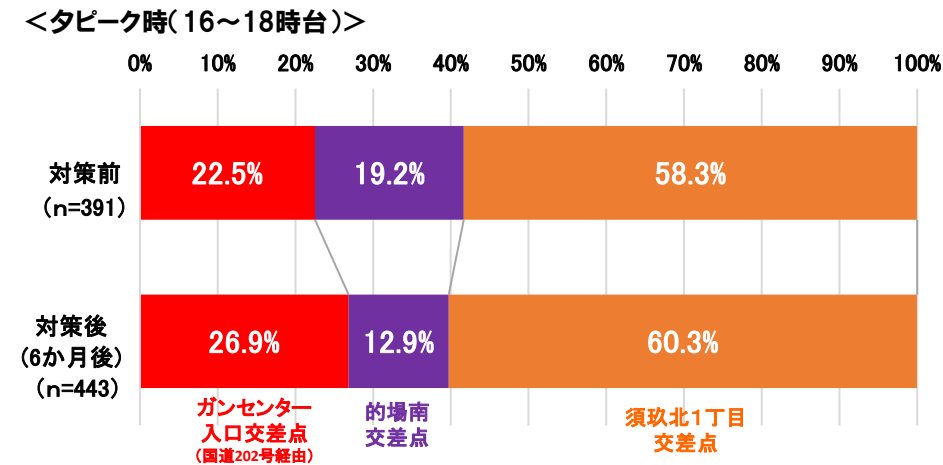
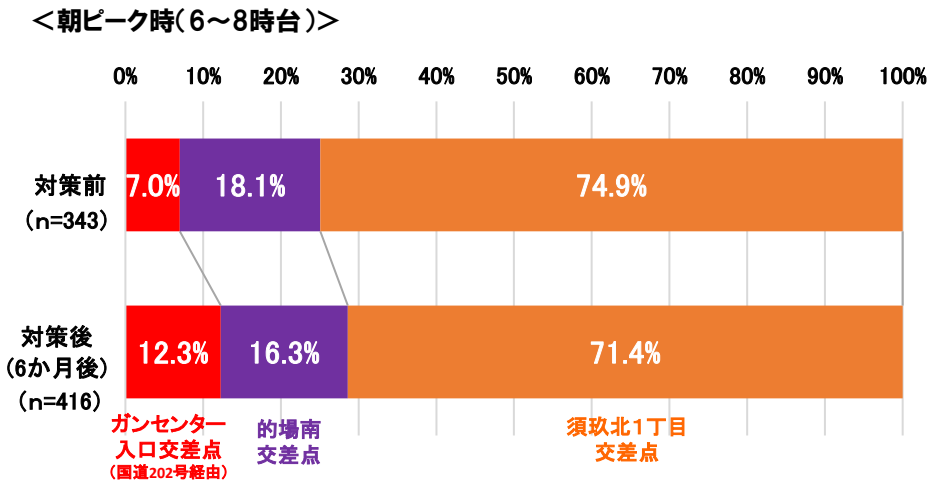
4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

(2)野多目地区渋滞対策(ソフト施策の効果検証) / 福岡国道事務所・福岡市・福岡北九州高速道路公社

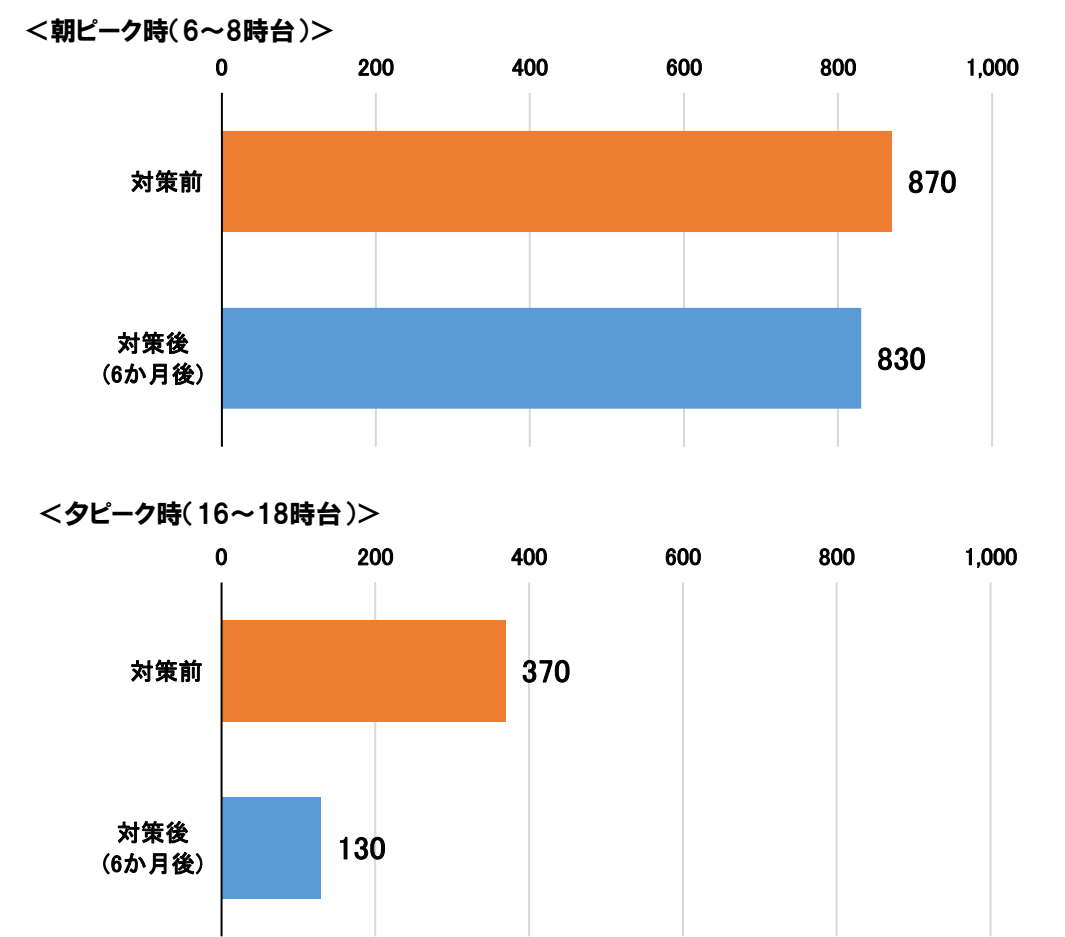
○看板設置の当初目的であるガンセンター入口交差点での直接的な右折率低下については、対策前に比べ期待した効果は得られなかった。
○一方、タピーク時において最大渋滞長は240m(対策前370m⇒対策後130m)減少しており、渋滞対策として一定の効果がみられた。

●ガンセンター入口交差点におけるソフト対策による効果検証

●右折分担率※
※3交差点の総右折台数に対する各交差点の右折台数割合



●ガンセンター入口交差点における最大渋滞長



【調査日】対策前：R6.5.29(水)、対策後(6か月後)：R6.12.4(水) 朝ピーク(6:00～9:00)、タピーク(16:00～19:00)

4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

(2)野多目地区渋滞対策(今後の方向性) / 福岡国道事務所・福岡市・福岡北九州高速道路公社

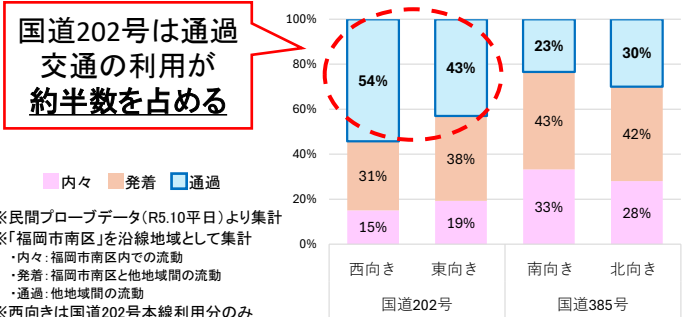
- 当該交差点では福岡市を東西方向に連絡する国道202号福岡外環状道路(4車線)と、南北方向に中央区と那珂川市方面を連絡する国道385号(4車線)との、約3~4万台/日が通行する幹線道路同士が交差。国道202号では断面混雑度も高い。
 - 国道202号は福岡市市街地に流入していた通過交通を受け持つ機能を有しており、当該交差点を利用する交通の中でも、国道202号の流入部では約半数を通過交通が占める。また、交差する従道路からの交通流入による走行円滑性の低下も見られる。
 - 当該交差点に集中する通過交通の排除(特に利用率の高い国道202号方向)が課題
- ⇒他の道路への利用経路転換等、広域的に利用交通の分散を図る対策について検討を行う必要がある

●国道202号及び国道385号における道路利用交通特性

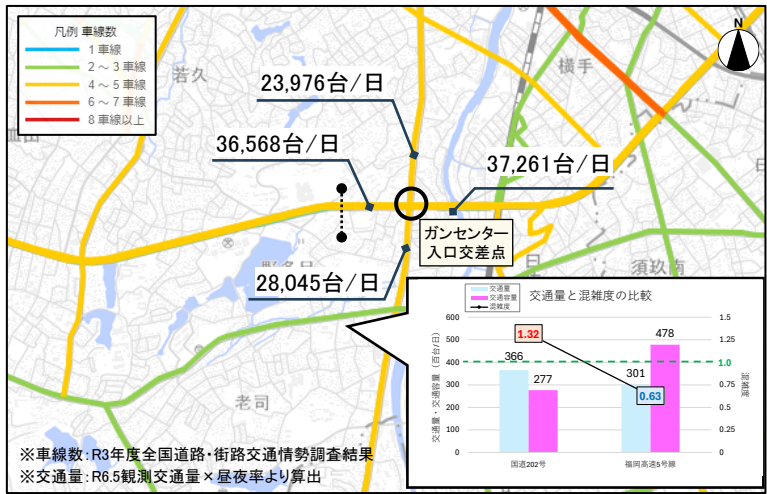
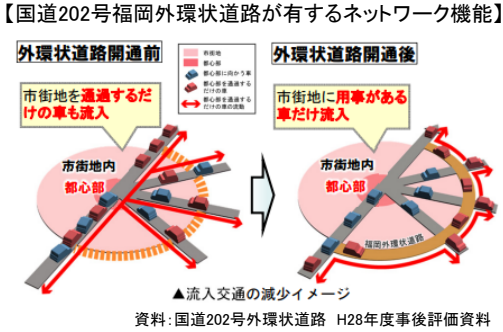
方向	断面交通量 [混雑度]	ビッグデータによる利用傾向分析
国道202号 西向き	37,261台/日 [1.47]	・約半数を通過交通が占める。発着が3割、内々が2割
国道202号 東向き	36,568台/日 [1.32]	・約4割を通過交通が占める。発着が4割、内々が2割
国道385号 北向き	23,976台/日 [0.75]	・約4割を発着交通が占める。通過が2割、内々が3割
国道385号 南向き	28,045台/日 [0.85]	・約4割を発着交通が占める。通過が3割、内々が3割

※混雑度はR6.5交通量調査結果とR3年度全国道路・街路交通情勢調査結果の交通容量より算出
※福岡市南区を沿線地域として集計

国道202号は通過交通の利用が約半数を占める

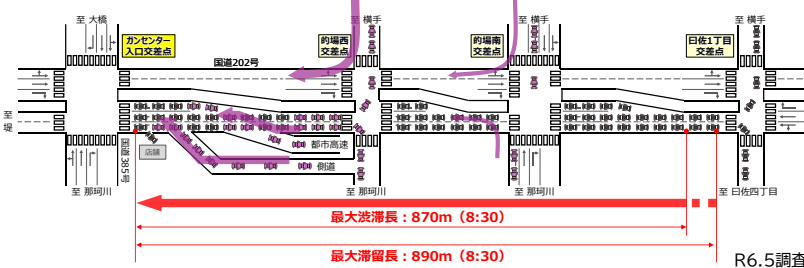


▲ガンセンター入口交差点の流入部別の利用交通特性



▲ガンセンター入口交差点周辺道路の交通量

【国道202号での状況(イメージ)】



4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

(2)野多目地区渋滞対策(今後の方向性) / 福岡国道事務所・福岡市・福岡北九州高速道路公社

- 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対策の検討を進める

● 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)]

【朝ピーク】

1時間での停車時間 [10.0%]

【タピーク】

1時間での停車時間 [15.0%]

＜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】

【朝ピーク】

(20サイクル)

【タピーク】

(20サイクル)

↑ガンセンター入口交差点方面
↓那珂川方面

右折滞留長を超過して並ぶ右折車により、後続直進車の阻害が発生

＜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

↑ガンセンター入口交差点方面
↓那珂川方面

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)]

【朝ピーク】

1時間での停車時間 [14.6%]

【タピーク】

1時間での停車時間 [14.6%]

↑的場方面
↓那珂川方面→

横断者により左折車が一時停止→滞留が延伸

4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

(3)(都)戸畑枝光線 / 北九州市・・・令和6年度末1期区間完成

○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、東田地区等を結ぶ、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)汐井町牧山海岸線は令和6年8月に供用を開始した。

●整備概要

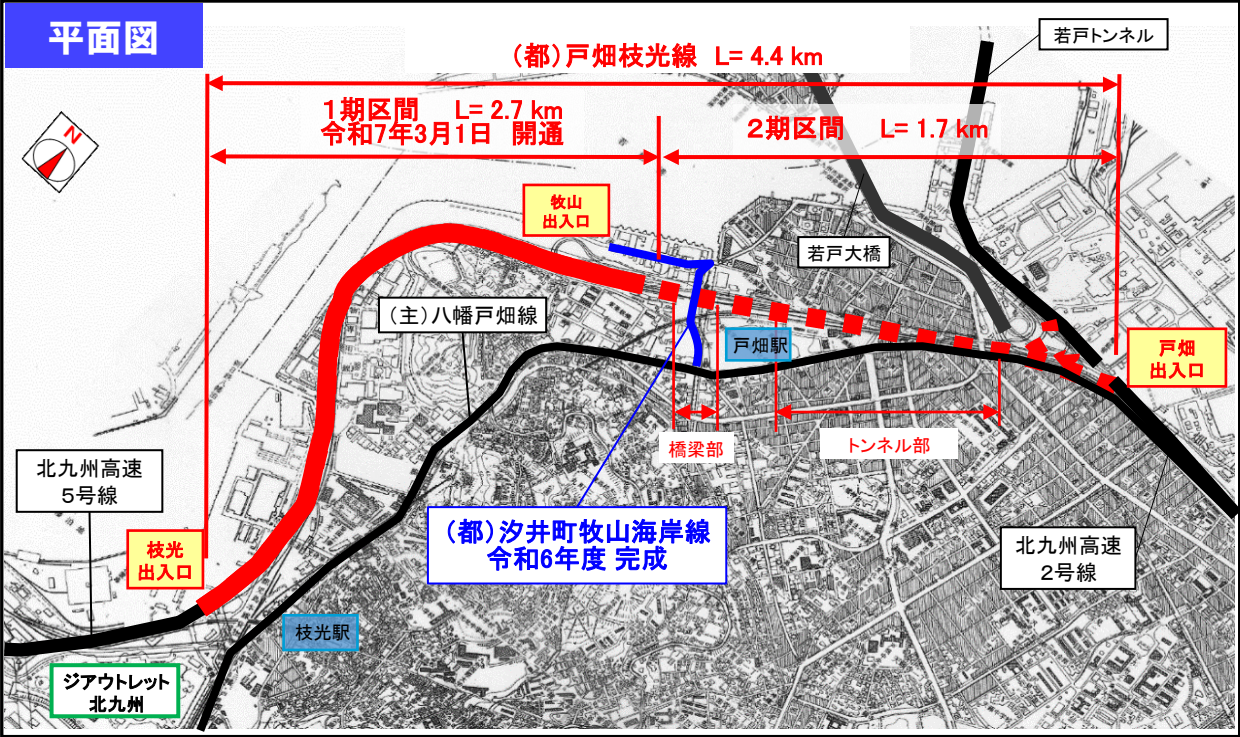
位置図



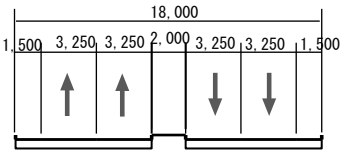
事業概要

	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)

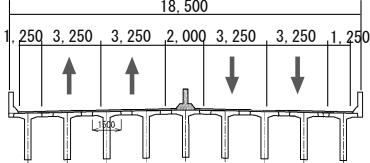
平面図



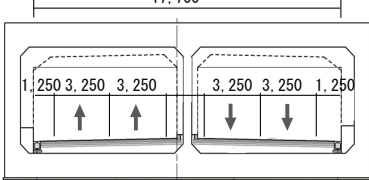
標準断面図 (一般部)



(橋梁部)



(トンネル部)



(4)令和6年度ゴールデンウィークの交通状況

- 令和6年度のゴールデンウィークの一般道路の交通状況について、ETC2.0プローブデータを用いた分析結果を本省にて公表(R6.7.10)。
- 各地域の交通状況については、国土交通省HPの「見える化マップ」で確認が可能。

●国土交通省が公表している令和6年度ゴールデンウィークの交通状況の概要

■プレスリリースの概要

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和6年7月10日
道路局企画課

令和6年ゴールデンウィークの一般道路の交通状況
～全国的な観光需要の回復傾向と渋滞対策の必要性～

令和6年のゴールデンウィーク期間中の一般道路の交通状況について、ETC2.0プローブデータを用いて分析を行いましたので、お知らせします。

※WISNET2050・政策集に基づき、サービスレベルをデータで評価する取り組み（見える化）の一環で行ったものです。

＜主なポイント＞

○全国12,898地域（5km×5kmメッシュ）について、平常時（令和3年10月の平日）との平均旅行速度を比較
速度が低下する地域：2,465地域（うち、平均速度が1割以下低下：550地域）
速度が向上する地域：10,433地域

⇒これは、帰省や観光トリップにより観光地等が混雑する一方、都市部などでは、通勤・通学や産業活動が減少し需要が減少すること等によると考えられます。

○全国125,379区間（交通調査基本区間）について、平日（令和6年4月24日、25日）との平均所要時間を比較
平均所要時間が平日の1.5倍以上 1日以上：1,973区間
3日以上：656区間

※各地域の交通状況については、以下の見える化マップでご覧いただけます。
<https://www.mlit.go.jp/road/traffic/gw2024/>

○平常時・平日と比べて、特に、80エリアは混雑が顕著であり、観光需要や商業施設の影響、高速道路アクセスなどが混雑の原因と考えられます。

○混雑地域のトレンドは、
・混雑している区間数のピークは5/4（土）で、最終日の5/6（月）は最も少なくなっています。
・令和3年と令和6年のGWの平均所要時間を比較した結果、75%の地域で所要時間が増加し、需要回復が示唆されます。

（添付資料）
・別紙1 各地域の交通状況（見える化マップ）
・別紙2 具体的な抽出の考え方
・別紙3 混雑地域のトレンド
・別紙4 特に混雑が見られたエリア

＜問い合わせ先＞
道路局企画課道路経済調査室 課長補佐 一木、道路調査高度化係長 殿井
代表：03-5253-8111（内線37-633、37-635） 直通：03-5253-8487

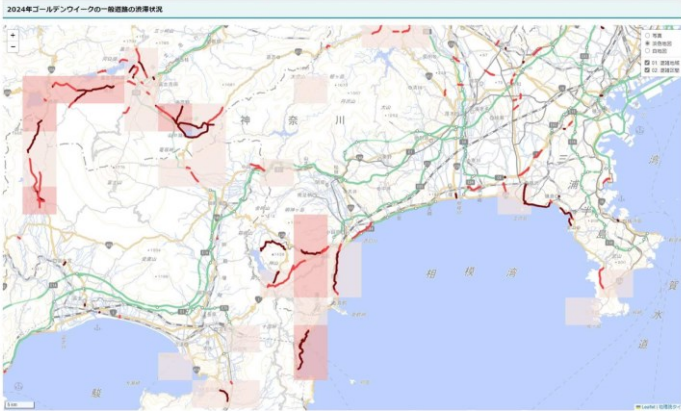
■見える化マップの概要

別紙1

各地域の交通状況（見える化マップ）

○各地域の交通状況は、見える化マップでご覧いただけます。
→ <https://www.mlit.go.jp/road/traffic/gw2024/>

＜表示例＞



2024年ゴールデンウィークの一般道路の交通状況

混雑地域 1割増加地域 3割増加地域
混雑区間 平日より1.5倍以上時間がかかる混雑区間 うちGW期間で3日以上混雑

※国土幹線道路部会中間とりまとめ「高規格道路ネットワークのあり方（令和5年10月31日）」を受け、国土交通省道路局では『WISNET2050・政策集』として、シームレスネットワークの構築に向けて今後取り組む具体的な政策をとりまとめています。この分析は、混雑エリアをデータで評価する取り組み（見える化）の一環で行っています。

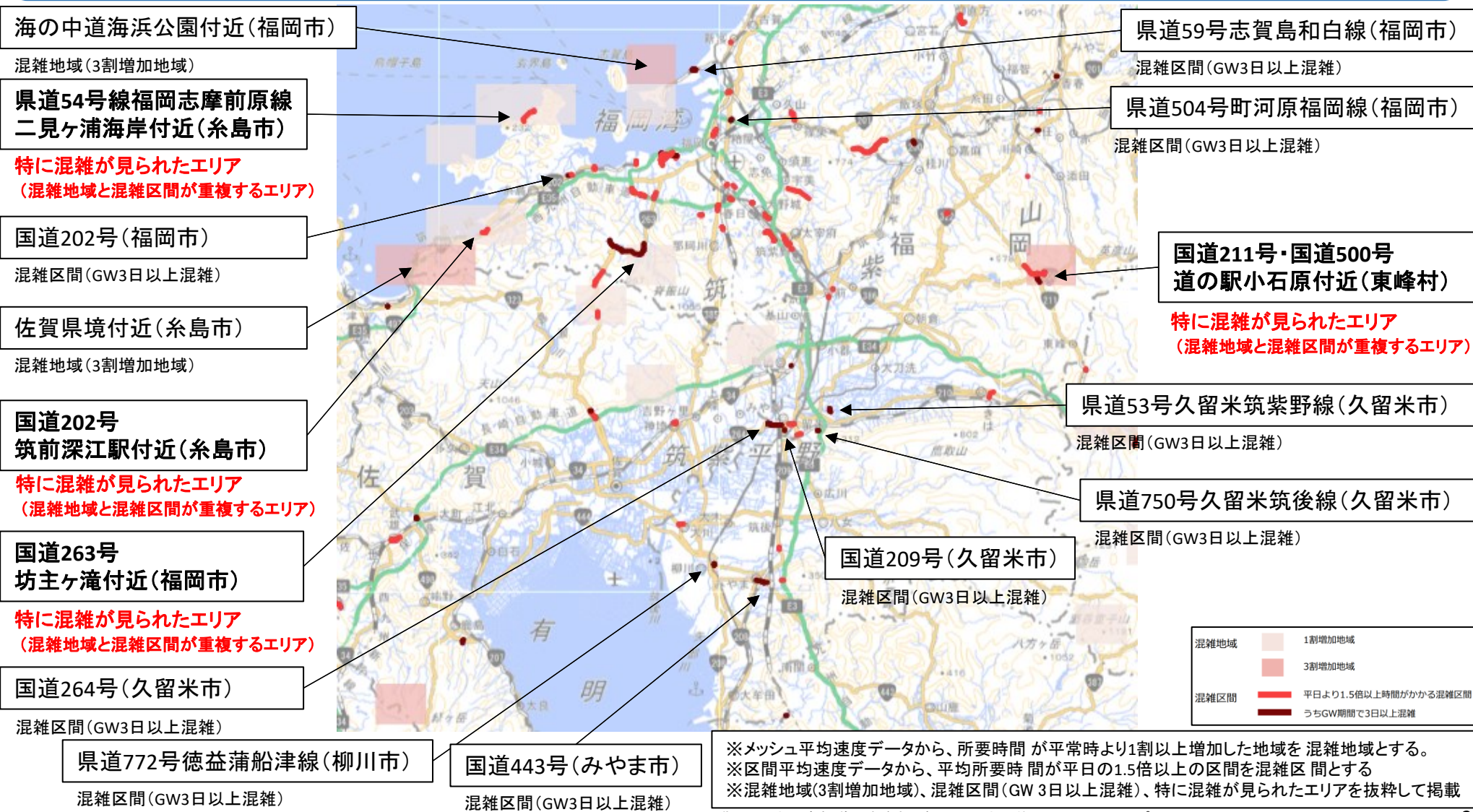
WISNET2050・政策集は[こちら](#)



(4)福岡県内における令和6年度ゴールデンウィークの交通状況

- 福岡地域では、福岡市(国道263号)、糸島市(国道202号、県道54号)、東峰村(国道211号・500号)で特に混雑が見られた。
- 筑後地域では、特に混雑が見られたエリアは無かったが、混雑区間(GW3日以上混雑)が存在。

●福岡県内における令和6年度ゴールデンウィークの交通状況(福岡地域、筑後地域)



(4)福岡県内における令和6年度ゴールデンウィークの交通状況

○北九州地域、筑豊地域では、特に混雑が見られたエリアは無かったが、混雑区間(GW3日以上混雑)が存在。

●福岡県内における令和6年度ゴールデンウィークの交通状況(北九州地域、筑豊地域)



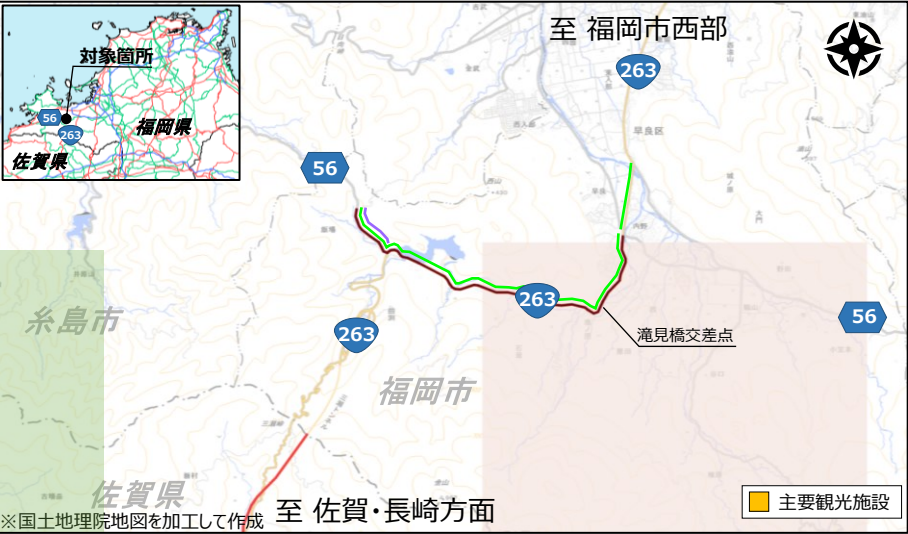
※メッシュ平均速度データから、所要時間が平常時より1割以上増加した地域を混雑地域とする。
※区間平均速度データから、平均所要時間が平日の1.5倍以上の区間を混雑区間とする
※混雑地域(3割増加地域)、混雑区間(GW 3日以上混雑)、特に混雑が見られたエリアを抜粋して掲載

4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

(4)福岡県内における令和6年度ゴールデンウィーク・お盆・シルバーウィークの交通状況

●福岡県 福岡市 国道263号

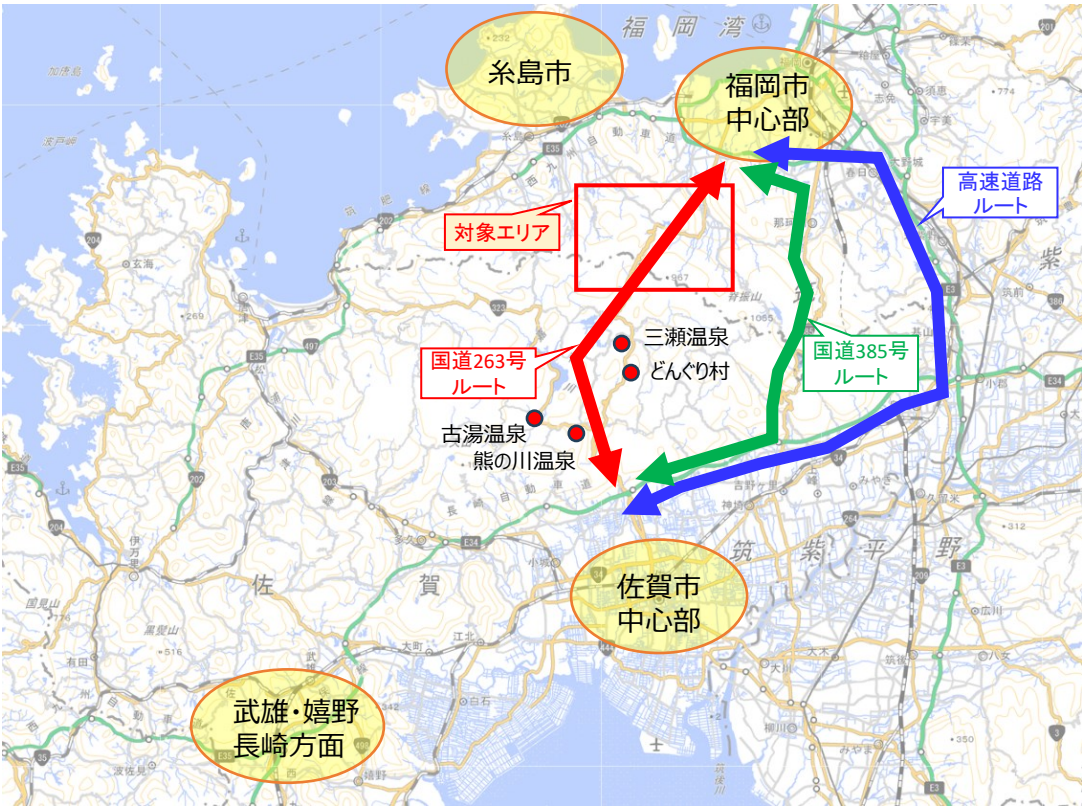
●対象エリア



	GW	お盆	SW	
混雑地域				1割増加地域
				3割増加地域
混雑区間				平日より1.5倍以上時間がかかる混雑区間
				うち3日以上混雑

※ゴールデンウィーク（GW）：令和6年4月27日（土）～5月6日（月祝）
お盆：令和6年8月10日（土）～18日（日）
シルバーウィーク（SW）：令和6年9月14日（土）～23日（月祝）

●福岡市西部の主要観光地



要因分析

- 国道263号は、福岡市西部と佐賀・長崎方面を連絡する幹線道路であり、佐賀市北部の観光施設（どんぐり村、三瀬・古湯・熊の川温泉等）や長崎方面に向かう観光交通が集中して渋滞が発生

対策の方向性（案）

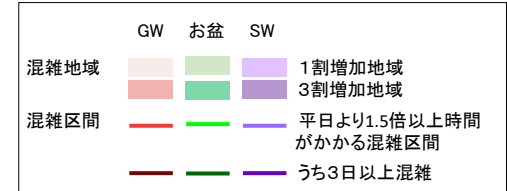
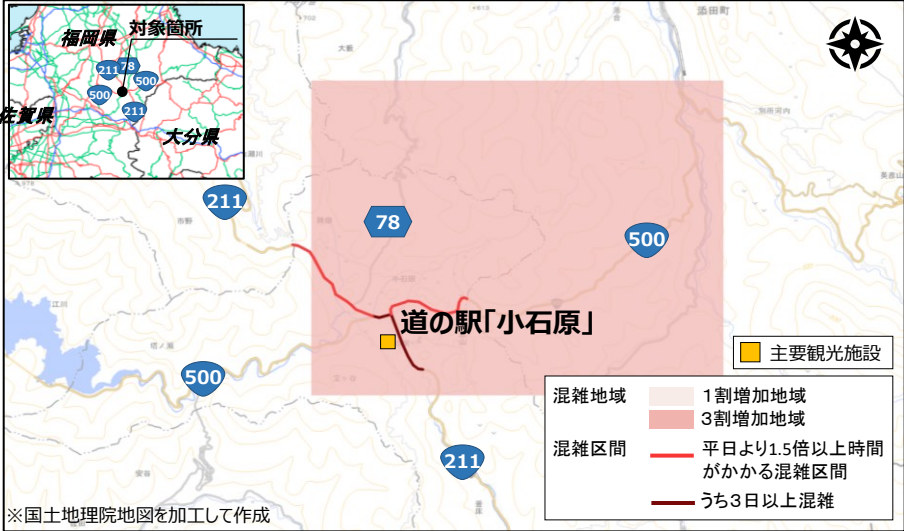
- まずはデータ分析を行い、対策検討の余地があると判断できる場合は、例えばE T C 2.0プローブ情報等を活用して、武雄・嬉野・長崎方面に向かう交通に対し、経路（例えば、九州自動車道、国道385号など）毎の時間帯別所要時間を示し、経路変更を促す。

4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

(4)福岡県内における令和6年度ゴールデンウィーク・お盆・シルバーウィークの交通状況

●福岡県 東峰村 国道211号等

●対象エリア



※ゴールデンウィーク (GW) : 令和6年4月27日(土)～5月6日(月祝)
お盆 : 令和6年8月10日(土)～18日(日)
シルバーウィーク (SW) : 令和6年9月14日(土)～23日(月祝)

●主要イベント「春の民陶むら祭」

○約10万人が来場(令和5年度)

小石原焼伝統産業会館でのイベントのご案内

フリーカップ絵付け体験

体験料 1回1,000円

午前の部 定員50名様
受付開始 9:30～
体験開始 10:00～

午後の部 定員50名様
受付開始 13:00～
体験開始 13:30～

小石原焼小皿とおにぎりセット販売

料金 600円
販売開始 11:00～
各日100名様まで

整理番号札の配布・注意事項について

・当日は並び順で整理番号札を配布します。
整理番号札は、100名に制限するが、天候等の状況を確認して配布も調整します。
・整理番号札配布後は、一旦解散し販売時刻の10分前から整理番号順に再整列を行います。
・番号の呼び出しと不応の場合は、整理番号に合わせず、最後尾となります。
・椅子等での場所取りはご遠慮ください。
・参加される方は列を離れないでください。

小石原民陶むら祭

福岡県東峰村 ～あなたの器がここにある～

イベント内容

●フリーカップ絵付け体験 1,000円 (午前9:30～午後13:30) 各日100名様

●小石原焼小皿とおにぎりセット販売 600円 (11:00～) 各日100名様

場所: 小石原焼伝統産業会館 福岡県東峰村大字小石原730-9 TEL.(0948)74-2268

2024年5月 3日(金)から5日(日)まで 3日間開催

分散来村にご協力をお願いします。

※お問い合わせ先/福岡県東峰村観光情報サイト「トーホースタイル」(https://toho-info.com/) イベント⇒春の民陶むら祭ページより引用

要因分析

- 毎年5月3日～5日の3日間、「春の民陶むら祭」のイベント（小石原焼・高取焼の販売や絵付け体験等）を開催し、多くの観光交通が集中して渋滞が発生（道の駅小石原の駐車場を中心に臨時駐車場を設けているが、アクセス道路が限られているため渋滞が発生）

対策の方向性（案）

- まずはデータ分析を行い、対策検討の余地があると判断できる場合は、例えばE T C2.0プローブ情報等を活用して、各路線の目的地までの時間帯別所要時間を視覚的にグラフ等で示し、HP・チラシ等を用いて来訪者の少ない日時での来訪となるよう行動を変容を促すための資料提供を目指して検討を進める。

(1)国道3号三萩野交差点におけるTDM施策検討

- 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。※PT調査:パーソントリップ調査
- アンケート調査結果を踏まえ、MaaS等のICT技術の活用や交通結節機能強化を念頭に置いた効果的な施策を検討。

▼検討内容

■既存データを用いた利用状況の分析把握

- ・人の動き(PT調査データ)を用いて検討箇所における乗換え実態(手段、割合等)を把握
- ・車の動き(ETC2.0データ)を用いて周辺道路の走行速度(時間帯別変化等)を把握



■アンケート調査による利用実態とニーズの把握

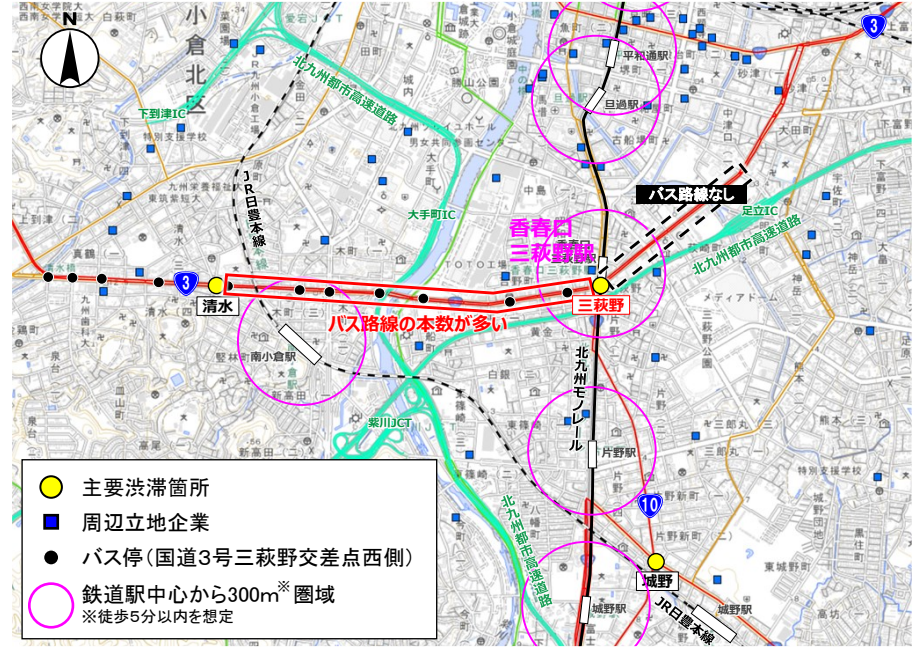
- ・公共交通利用者・非利用者にWEBアンケート調査を実施
- ・アンケート調査結果から得られる現状の利用状況と具体的な改善要望等を踏まえ、利用促進に資する対策メニューを検討

	公共交通利用者	公共交通非利用者
対象	モノレール⇄バスの公共交通乗換え利用者を対象	公共交通への利用転換が想定される自動車利用者を対象
調査方法	香春口三萩野駅駅舎等にて、アンケート調査HPへ接続する二次元コード付きポスターを掲示し、WEBで回答	周辺の主要企業へのアンケート調査を依頼、二次元コードよりWEBで回答
調査項目	・起終点、利用経路、利用時間帯 ・乗換理由 ・公共交通利用上の問題点 ・乗換え利便性向上に向けた具体的な改善要望 等	・起終点、利用経路、利用時間帯 ・公共交通を利用しない理由 ・公共交通への利用転換意向、具体的な改善要望 等

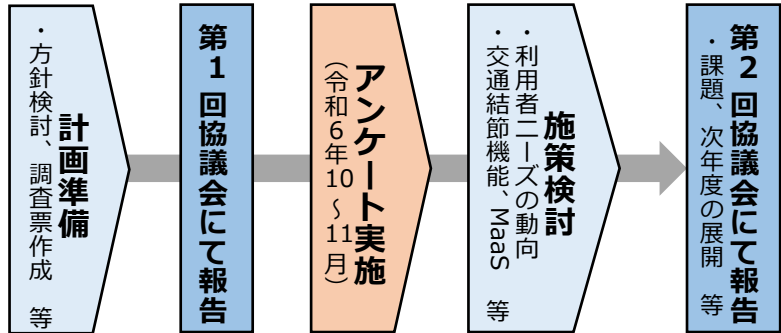
■具体的なTDM施策の検討

- ・MaaS導入の全国事例を参考に、対策の目的、対象交通手段、利用者ターゲット、対策内容、導入効果等を把握し、対策別のメリット・デメリットを整理
- ・検討箇所における利用者ニーズ等も踏まえ、より効果的な対策を検討

▼検討箇所位置図



▼実施スケジュール

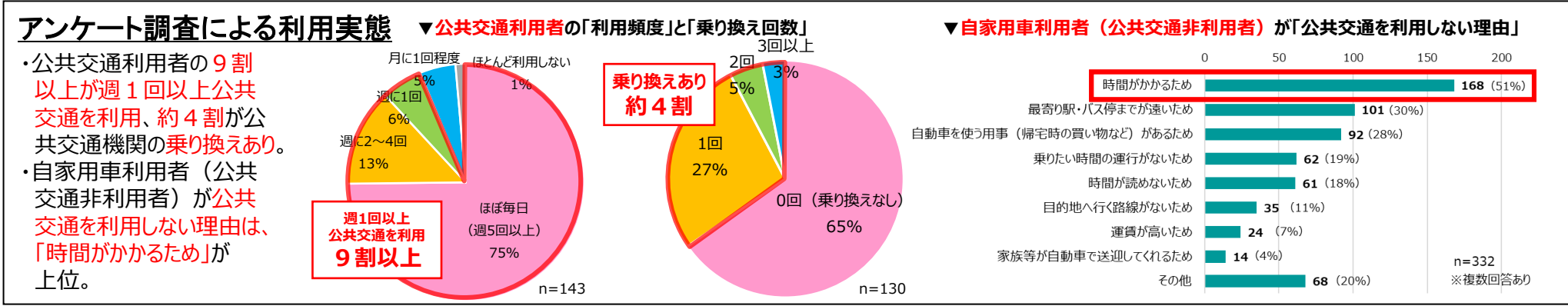


5. TDM施策について【報告】

(1)国道3号三萩野交差点におけるTDM施策検討

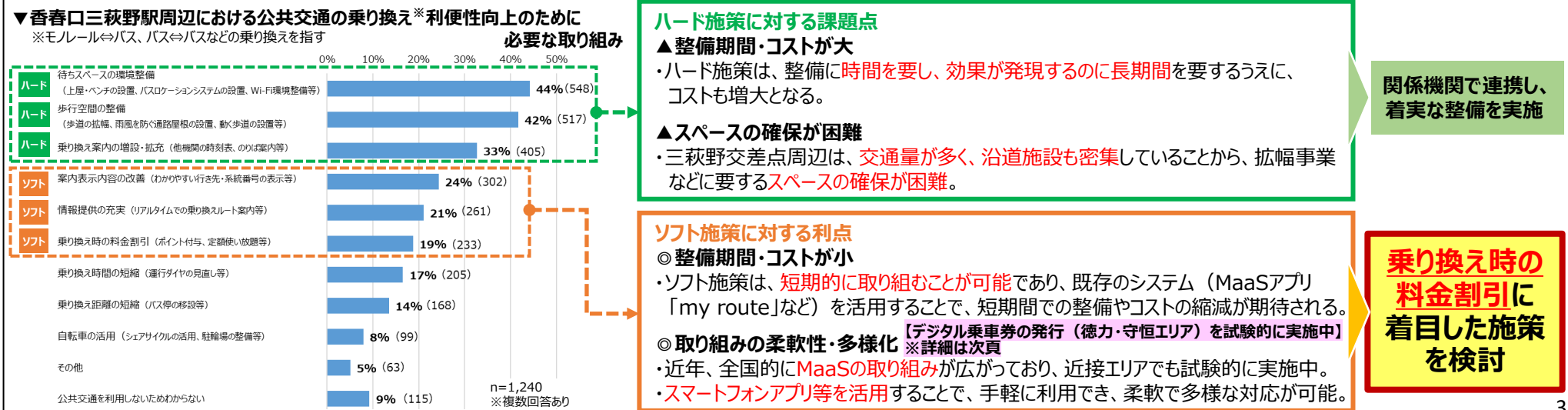
- 令和6年10月23日(水)～11月22日(金)(約1ヶ月間)にWEB回答によるアンケート調査を実施し、1,240票回収。
- 公共交通利用者の9割以上が週1回以上利用、約4割が乗り換え利用。自家用車利用者が公共交通を利用しない理由は「時間がかかるため」。
- ハード施策を望む声が多いものの、実現性や既存の取り組み状況、実施効果等を踏まえ、「乗り換え時の料金割引」に着目した施策を検討。

■アンケート調査による利用実態とニーズの把握



アンケート調査による利用者ニーズとそれに対する課題・方向性

- ・求める施策は「待ちスペースの環境整備」「歩行空間の整備」「乗り換え案内の増設・拡充」のハード施策が上位にあるため、今後、交通事業者へ整備等の働きかけを行う。
- ・一方、ソフト施策は、「案内表示内容の充実」「情報提供の充実」「乗り換え時の料金割引」が上位。スマートフォンアプリ等を活用した取り組みも全国的に広がっている。
- ・ソフト施策において、既存の取り組み状況や取り組み実施による効果等を踏まえ、「乗り換え時の料金割引」に着目した施策を検討。



5. TDM施策について【報告】

(1)国道3号三萩野交差点におけるTDM施策検討

- 「**乗り換え時の料金割引**」に着目し、MaaS等のICT技術の活用や交通結節機能強化を念頭に置いた施策を検討。
- 関係機関との連携・調整**を図りながら、次年度以降に試験的な対策実施・効果把握を予定。

■具体的なTDM施策の検討

具体的なTDM施策案

・主に**自家用車利用者（公共交通非利用者）**をターゲットとして、公共交通への利用転換を図る施策を検討。

施策案	主なターゲット	取り組み内容	メリット	デメリット
施策① 乗り継ぎ割引 チケットの発行	小倉南区・ 小倉北区⇄ 戸畑・八幡	・香春口三萩野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。 ・九州MaaS「my route」の活用を想定。 ※徳力・守恒エリア利用者を対象に導入実績あり	・運用中のシステムを活用できるため、 導入が容易	・割引分の 費用負担
施策② 施設利用特典 の付与	ファミリー層	・香春口三萩野駅周辺エリアを対象として、乗り換え利用者に、周辺施設の利用特典を付与。 （対象施設：到津の森、いのちのたび博物館など） ※全国的に多く見られるMaaSの取り組み	・施設の特典付与による 広域的な利用対象者の増加	・施設管理者など 関係者との協議・調整が必要
施策③ 継続的なTDM の啓発・促進	全員	・過年度にはポスター掲示等による公共交通の利用促進に向けた啓発・周知を実施したものの、大きな効果は見られなかった。 ・利用者に時間をかけてでも浸透させていくため、 TDMの取り組みについて継続的に啓発・促進 。	・ 周知が容易 ・広報対象は不特定多数 ・ SNSの活用	・ 広報対象、広報場所の拡充

<施策①乗り継ぎ割引チケットの事例（例：徳力・守恒エリア）>



【実施概要】

- ・**徳力・守恒エリアを対象**として、スマホアプリ「my route」を活用した**デジタル乗車券『バス×モノレール乗継チケット』**を期間限定・枚数限定で試験的に発行。
- ・西鉄バス「守恒・徳力エリア⇄中谷・志井車庫」の片道乗車券と、北九州モノレールの「小倉エリア⇄守恒・徳力エリア」の片道乗車券がセットになった乗車券。
- ・通常料金での乗り継ぎと比較して、**最大240円安くなる**ほか、路線バスとモノレールの乗り継ぎ利用により、バスのみ利用の場合と比較して所要時間が**最大25分短縮**。

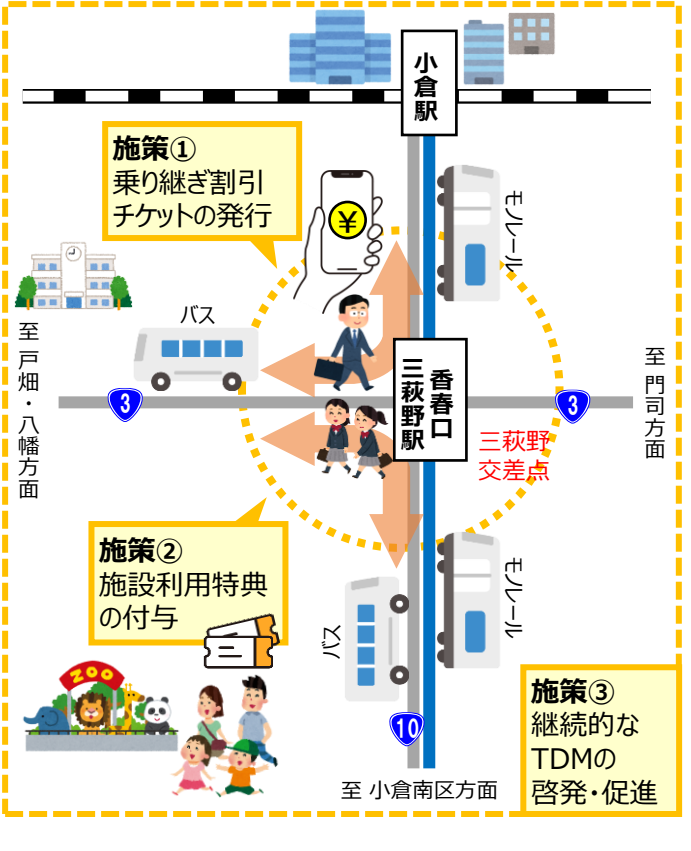
価 格：片道350円（税込）
販売期間：2024年12月20日（金）～2025年3月31日（月）
販売枚数：5,000枚
実施機関：西鉄バス北九州株式会社、北九州高速鉄道株式会社

【事業者ヒアリング結果より】

- ・今回の徳力・守恒エリアを対象とした乗り継ぎ割引は、**需要把握のための第一弾**として試験的に取り組んでいる。利用者へのアンケートも実施予定。
- ・今後、**需要見込みがあれば、他エリアでの導入可能性もあり**。
（例：香春口三萩野駅で乗り換え～戸畑・八幡方面など）
- ・九州MaaS加盟者であれば、my routeアプリによる**システム導入は比較的容易**。

↓
乗り継ぎ利便性を高めることで
自動車から公共交通へ利用転換の可能性
が期待される

施策イメージ



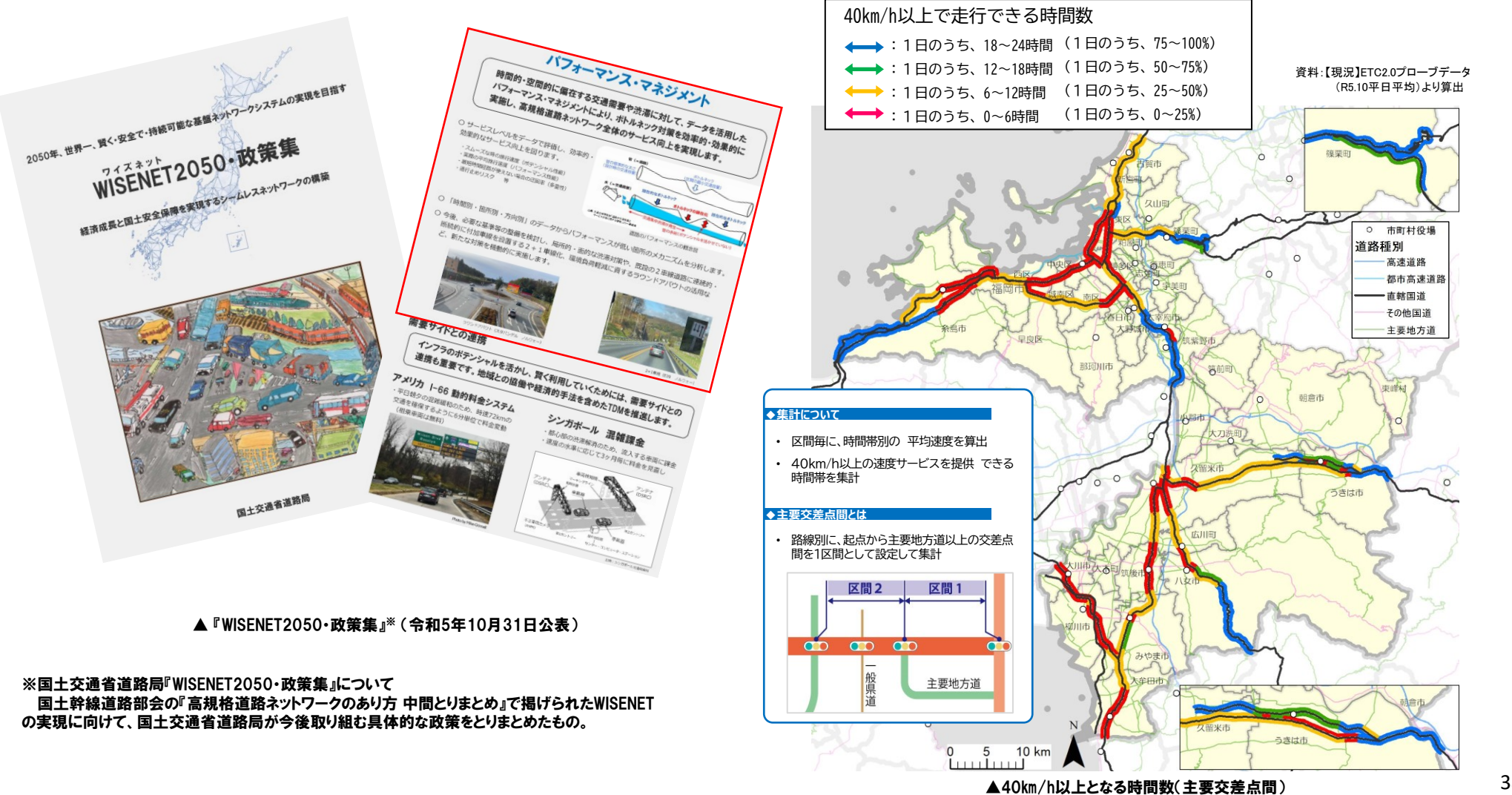
今後の方向性

- ・交通事業者や施設管理者との**連携・協議・調整**。
- ・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**。

6. その他(サービス速度の向上に向けた取組について)【報告】

(1)一般広域道路としてのサービス速度の提供を目指して / 福岡国道事務所

- 『九州地方新広域道路交通計画(令和3年7月)』において、福岡国道事務所が管理する国道は「一般広域道路」に指定され、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路として位置づけ。
- しかし、福岡国道事務所が管理する国道は、市街地部を通過する路線が多く、これらの路線では、40km/h以上のサービス速度を提供できていないのが現状。
- 今後、主要渋滞箇所の渋滞対策等を実施しながら、サービス速度の向上を目指す。



7. 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7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