

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"> ○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	<p>(平成25年1月)主要渋滞箇所の公表</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○一般道路181箇所 <ul style="list-style-type: none"> ●福岡・筑後地域:141箇所 ●北九州・筑豊地域:40箇所 ○高速道路10箇所 ○都市高速道路14箇所
平成25年度	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	
平成26年度 S 平成30年度	<ul style="list-style-type: none"> ○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) 	
令和元年度 S 令和2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>	<ul style="list-style-type: none"> ○一般道路4箇所解除(令和元年度) <ul style="list-style-type: none"> ●福岡・筑後地域:4箇所
令和3年度 S 令和4年度	<ul style="list-style-type: none"> ○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) 	<ul style="list-style-type: none"> ○一般道路2箇所解除(令和3年度) <ul style="list-style-type: none"> ●北九州・筑豊地域:2箇所 ○一般道路1箇所解除(令和4年度) <ul style="list-style-type: none"> ●福岡・筑後地域:1箇所
令和5年度 S 令和6年度	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	<ul style="list-style-type: none"> ○一般道路2箇所解除(令和5年度) <ul style="list-style-type: none"> ●福岡・筑後地域:1箇所 ●北九州・筑豊地域:1箇所 ○一般道路1箇所解除(令和6年度) <ul style="list-style-type: none"> ●福岡・筑後地域:1箇所
令和7年度	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○TDM施策の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ○一般道路171箇所 <ul style="list-style-type: none"> ●福岡・筑後地域:134箇所 ●北九州・筑豊地域:37箇所

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。



交通渋滞対策協議会

作業部会

福岡部会

福岡地域

筑後地域

北九州部会

北九州地域

筑豊地域

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)

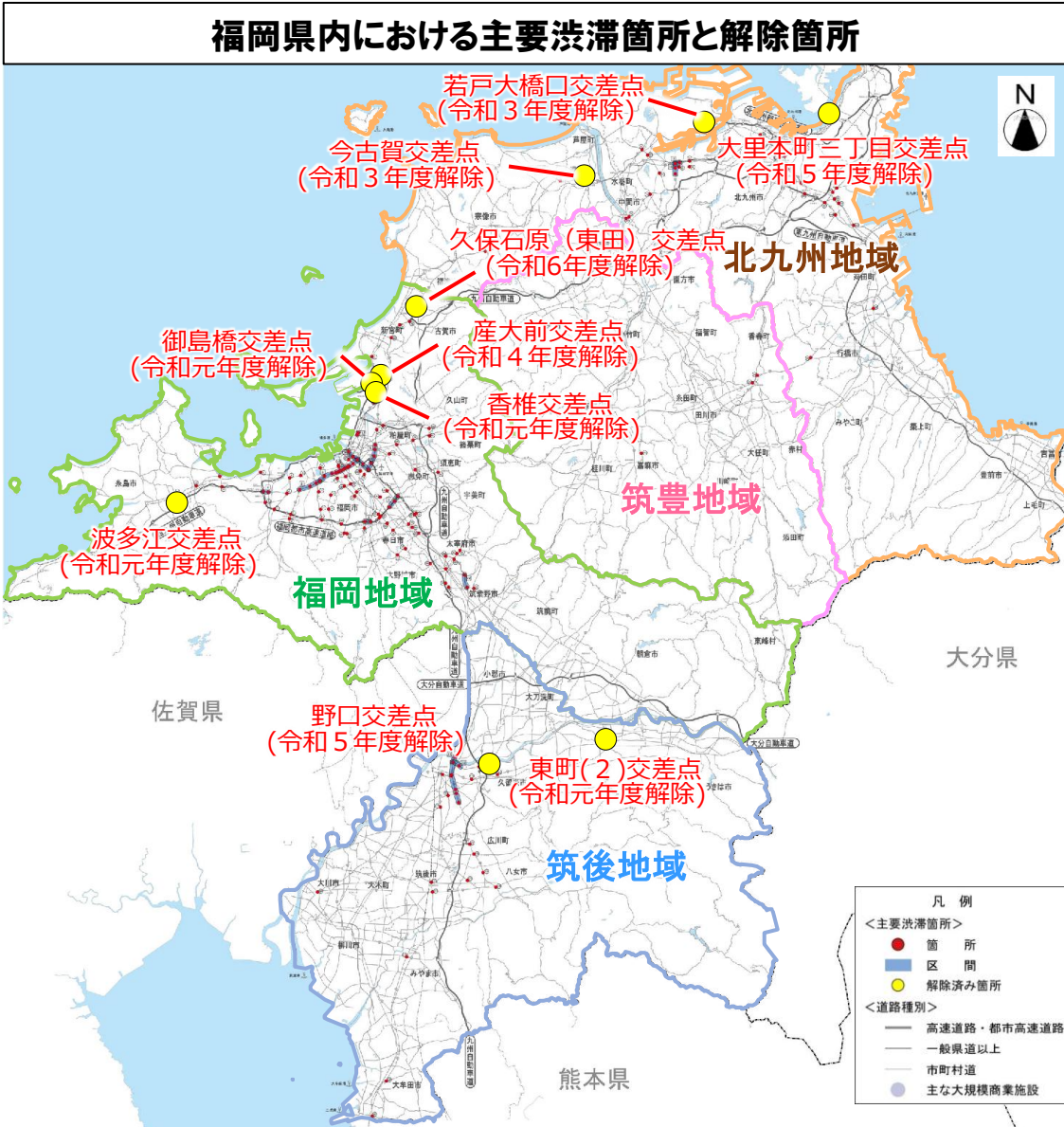
- 181箇所の主要渋滞箇所(平成25年1月時点)のうち、10箇所が主要渋滞箇所から解除。
- 対策済み46箇所(平成25年1月～令和6年3月に対策が完了した箇所)と未対策125箇所の計171箇所について、今後対策の検討・経過観察を行う。

▼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。

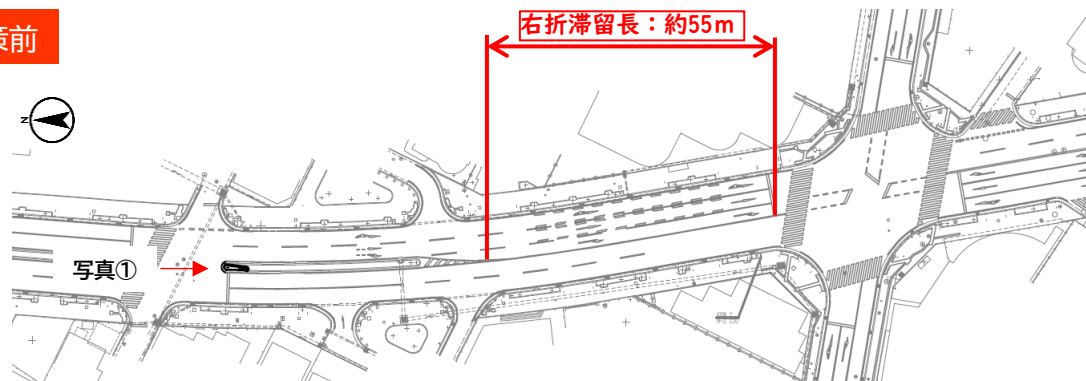
●整備概要

●広域図

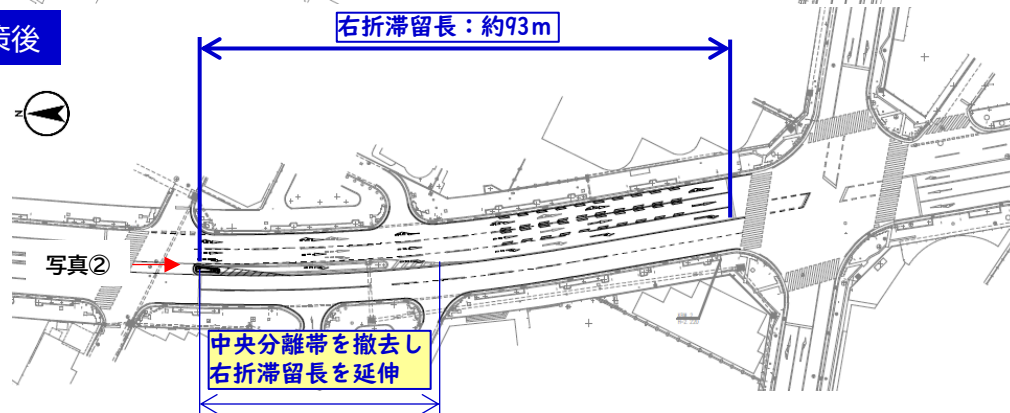


●対策内容

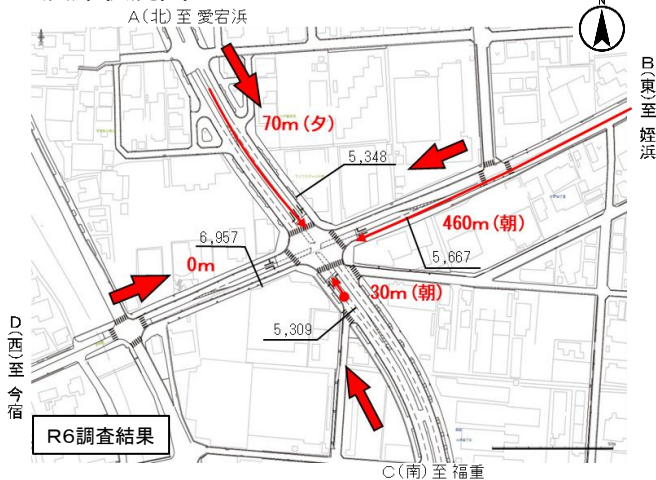
対策前



対策後



●渋滞状況図



2. 福岡県内における渋滞対策の取り組み状況【報告】

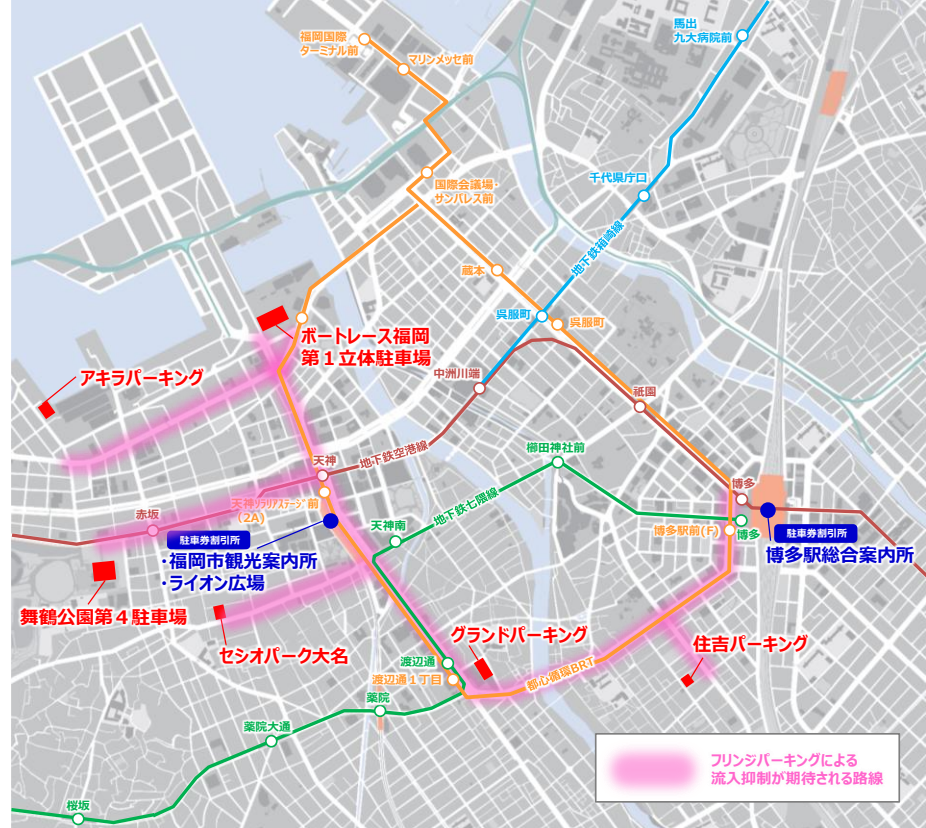
(2) ソフト対策実施事例：フリンジパーキング / 福岡市 …実施中

○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。

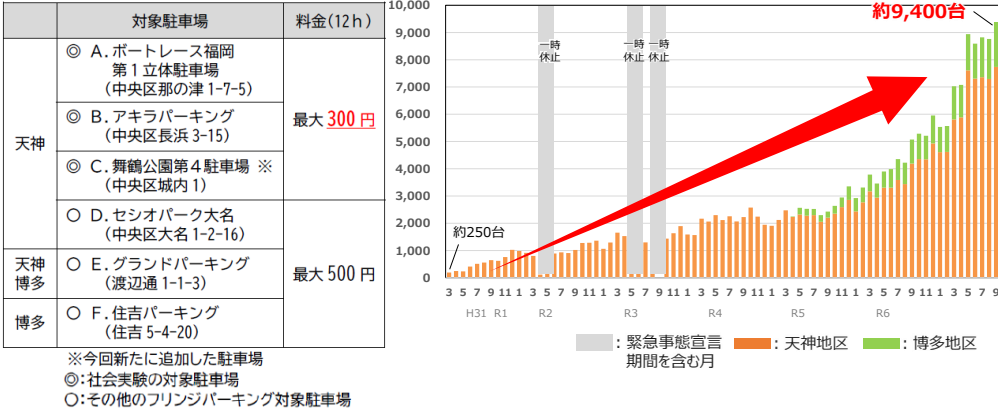
● フリンジパーキング実施箇所



● 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。



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

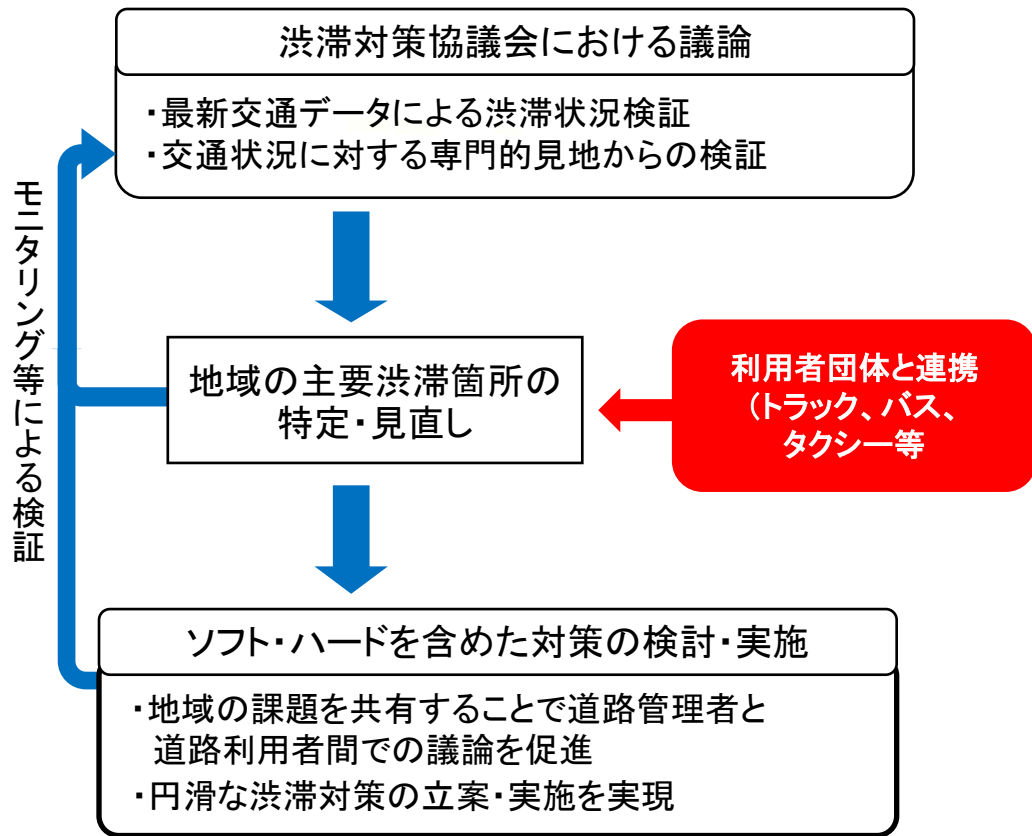


チラシ

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>

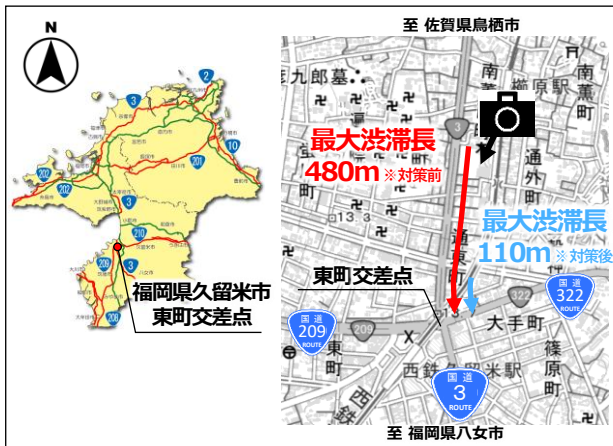
今年度も引き続き、道路利用者団体(トラック、バス、タクシー等)から見た渋滞箇所の対策を実施予定

3. 官民連携による渋滞対策【報告】

(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。

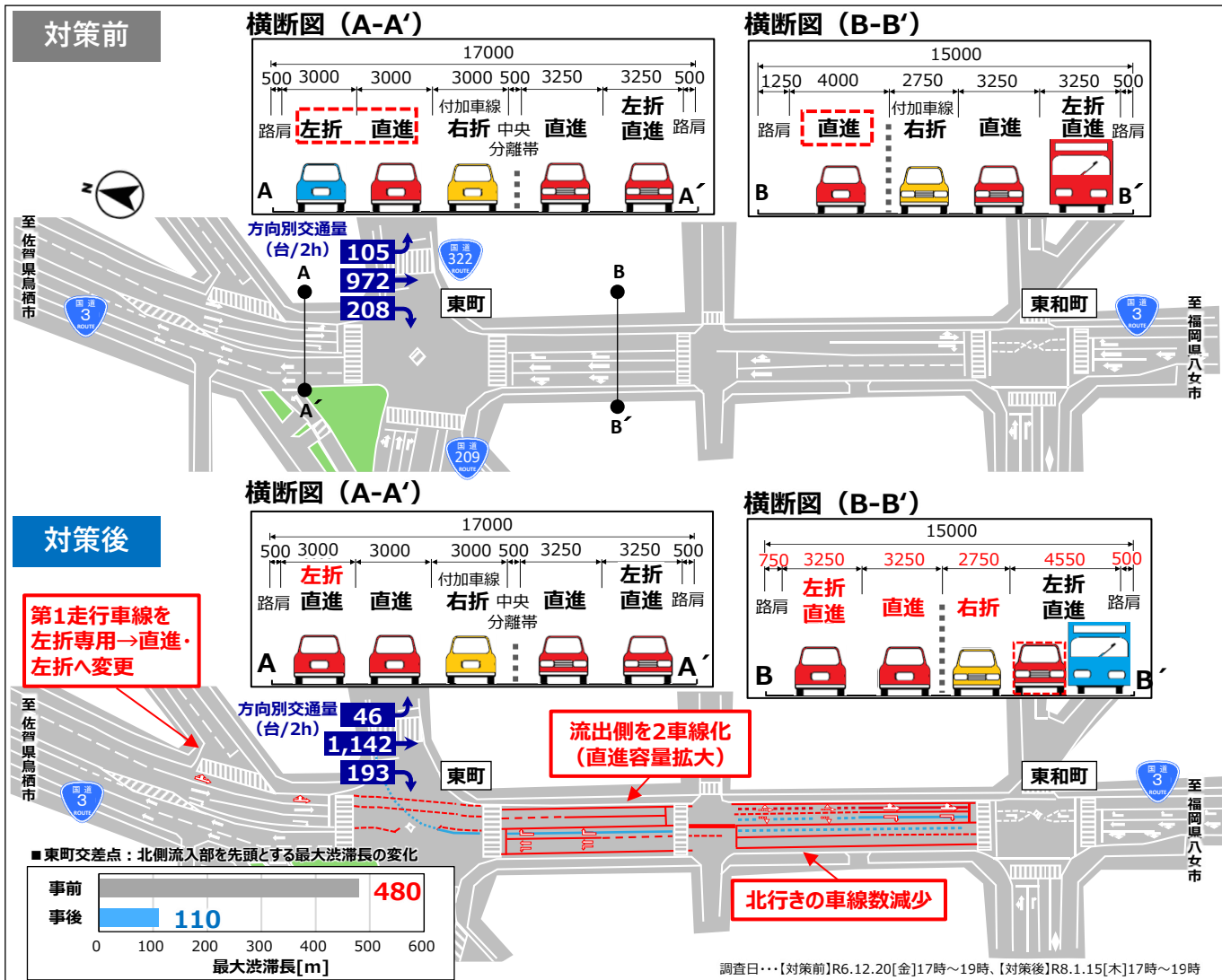
■位置図



■対策前後の写真



■対策概要

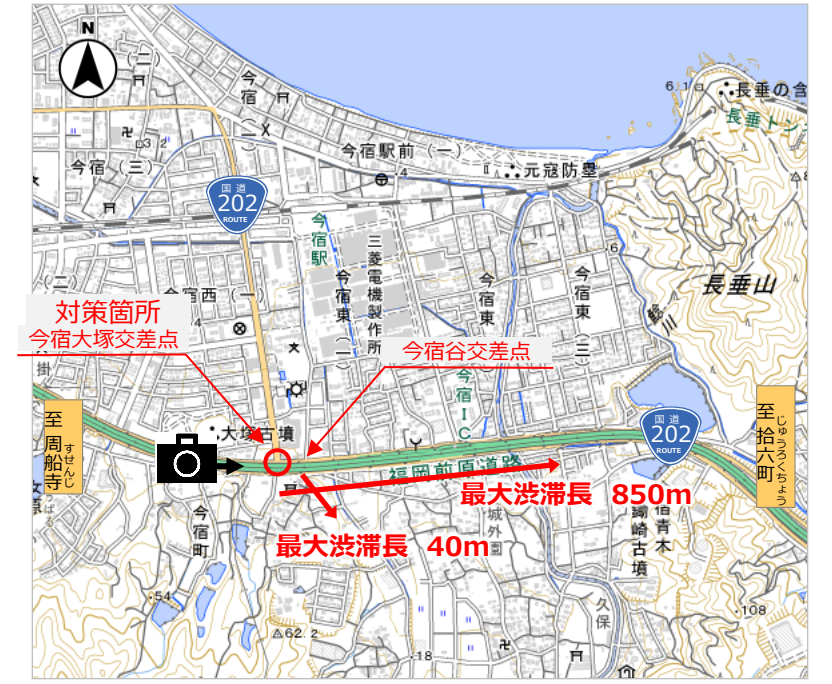
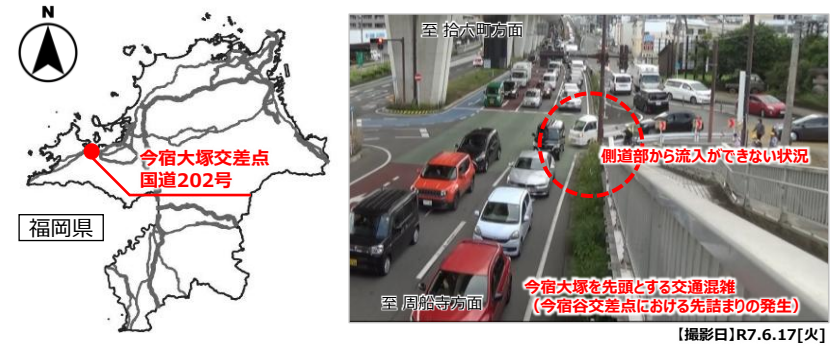


3. 官民連携による渋滞対策【協議】

(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



■ 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

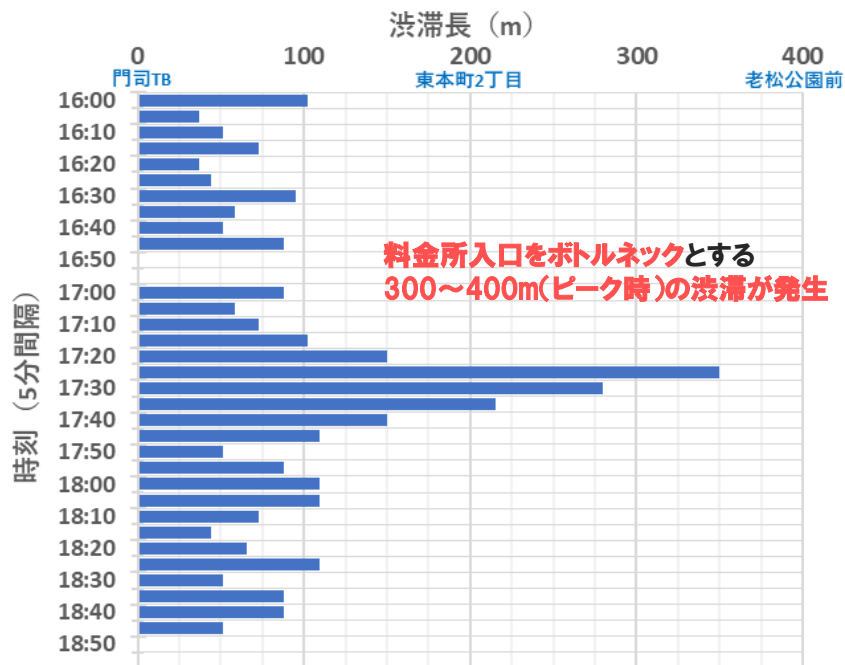
- 令和8年1月21日付で国土交通大臣の事業許可を受け、令和8年6月1日より段階的な通行料金の引き上げを実施
- 料金引き上げに伴い、関門橋への転換や周辺の料金所が混雑する可能性もあるため、丁寧な広報に努めるとともに周辺の交通量・渋滞状況等の調査を予定
- 令和12年頃を目途にETC設備を導入する計画としており、料金所における渋滞緩和が期待

● 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__タラッシュ時

● 時間別渋滞状況(タ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

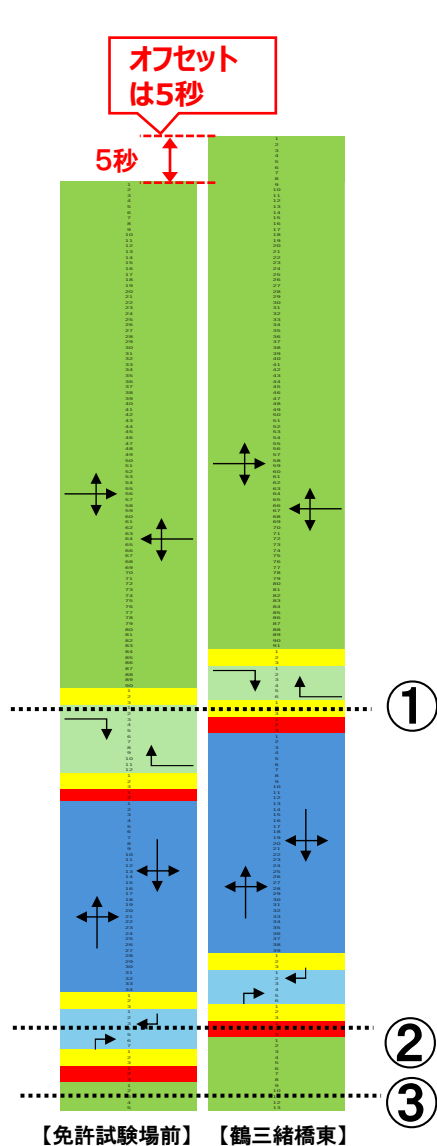


4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

(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

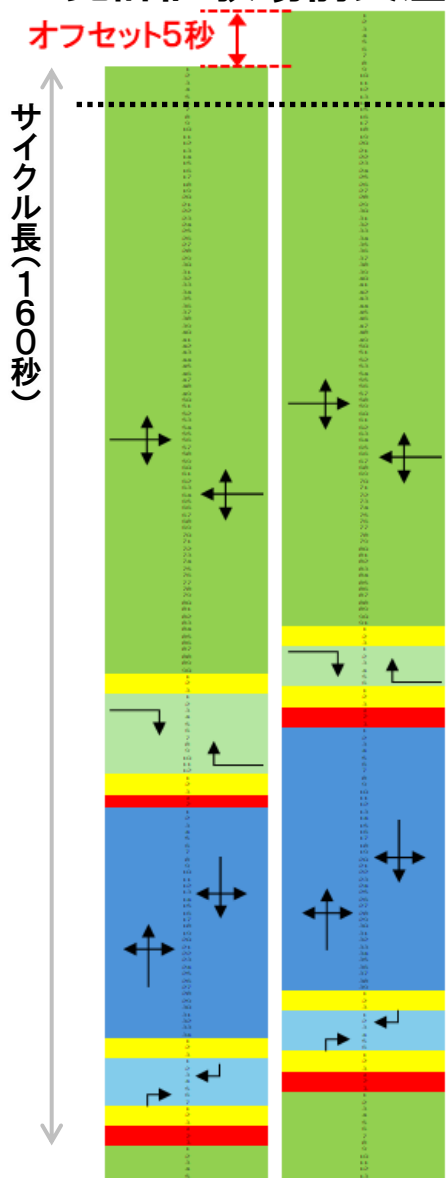


➤ 免許試験場前交差点が青現示に変化後も、鶴三緒橋上に車両が滞留しているため進行ができない(先詰まりにより、交通容量を最大限に活用できていない)

4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

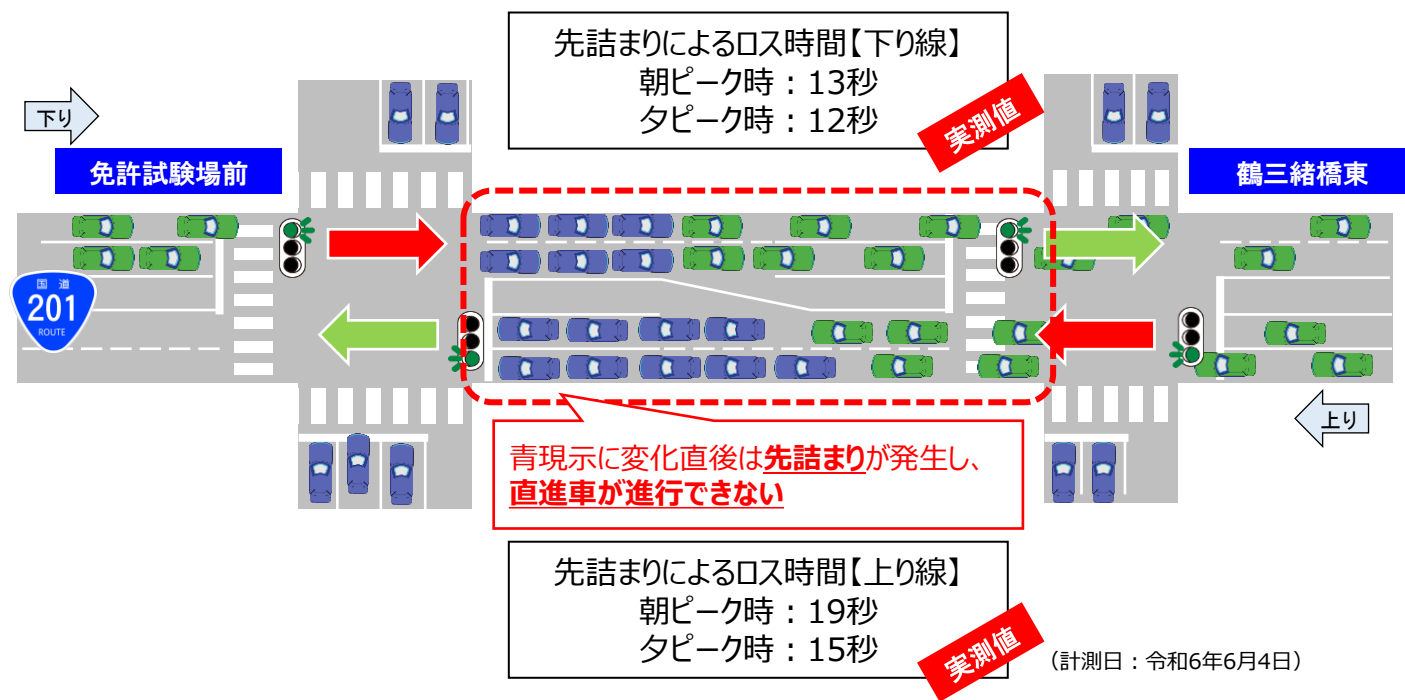
(3) 国道201号・国道211号 免許試験場前交差点・鶴三緒橋東交差点 / 北九州国道事務所・福岡県・福岡県警・・・対策検討中

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



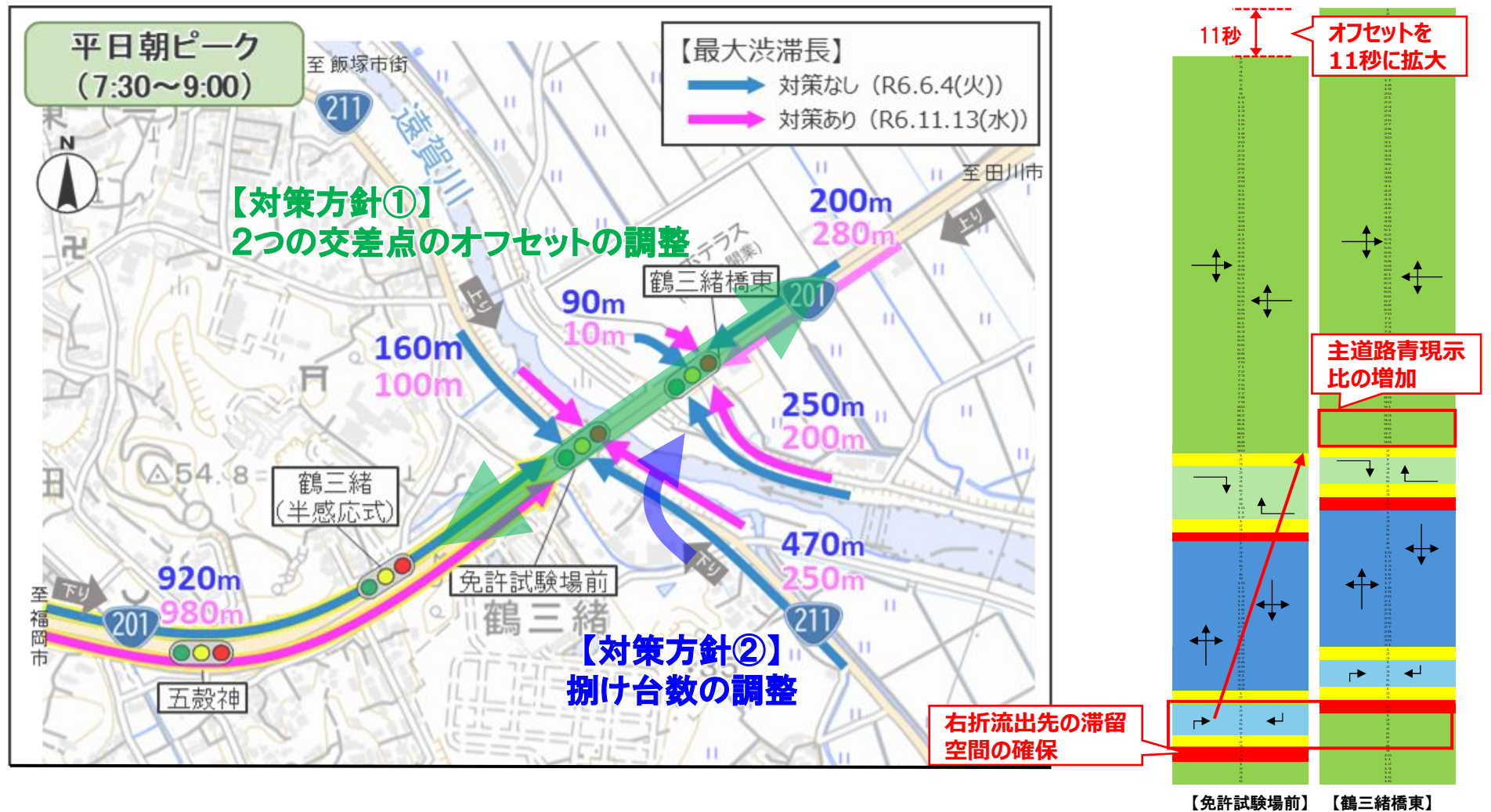
【免許試験場前】 【鶴三緒橋東】

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

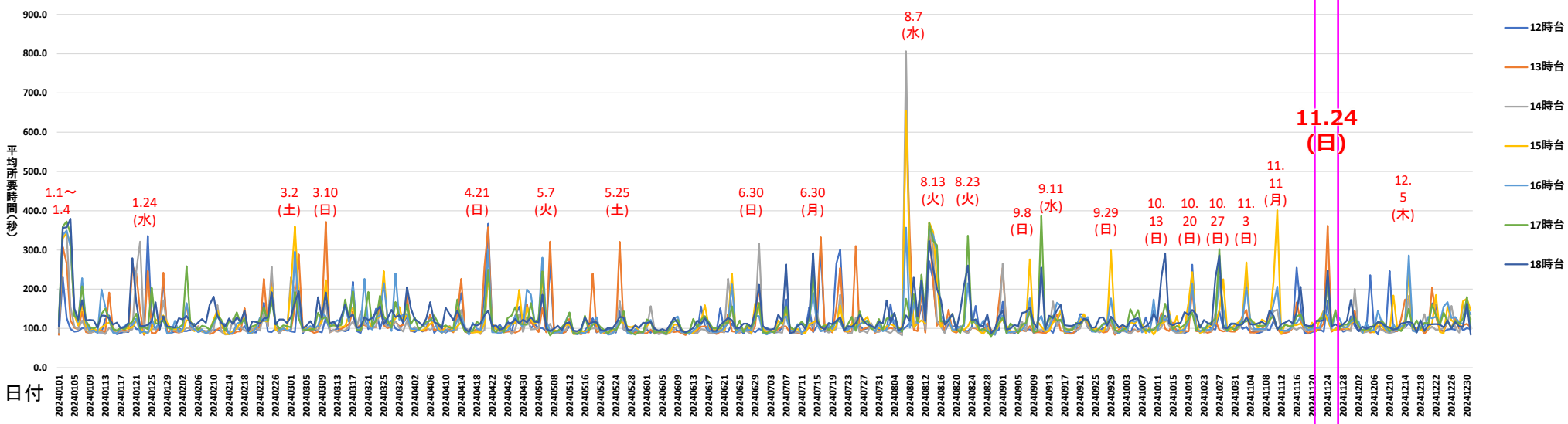
○「休日交通の変動」による影響について、国道3号上り線の光岡交差点流入部の所要時間は大きく増加する日があり、特に日曜日が多い。(渋滞要因は右折車による直進阻害)



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



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



■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

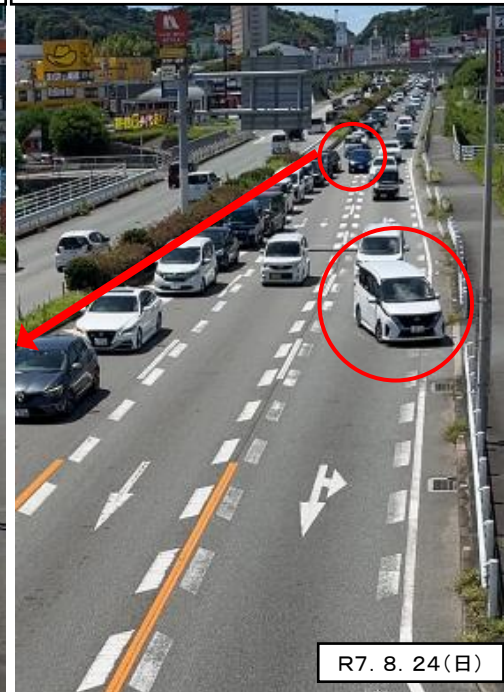
○現地状況を確認した結果、速度低下パターンは複数あるものの、右折車による直進阻害が発生した際は影響が大きいいため、休日^{みつおか}に発生する渋滞対策として**国道3号上り線の右折レーン延伸を検討中** 【速度低下パターン】

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



R7. 8. 24(日)

対策案



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>【ガンセンター入口交差点における交通課題の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ガンセンター入口交差点東側流入部への流入経路は複数あり、直進7割、右左折が3割。 <p>(渋滞中交通量の内訳 (国道202号東側流入部))</p> <p> ■ 国道202号 ■ 野多目東出口 ■ 側道 </p> <p>【ガンセンター入口交差点の交通特性分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>(国道202号: 右左折交通)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>(国道202号: 直進交通)</p> <ul style="list-style-type: none"> 東側流入部を直進する交通は、国道202号沿線に発生。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。 <p>(側道利用交通)</p> <ul style="list-style-type: none"> 側道から流入する交通は、本来、国道202号を利用すべき交通が多い。 <p>【野多目東出口利用交通の交通特性分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>【ソフト施策の効果検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>(野多目出口における交通流動変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 外回り→内回りが3ポイント減少。 <table border="1" data-bbox="777 892 1274 1021"> <tr> <td></td> <td>内回り</td> <td>外回り</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>外回りで向かう車両割合は3ポイント減少(98%→95%)</p> <p>野多目(東)出口における速度低下区間長は、最大で約580m→約420m(約160m)に短縮。</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	対策前	2%	98%	対策後	5%	95%	<p>【国道385号側の渋滞要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ガンセンター入口交差点の従道路側: 国道385号における渋滞要因について報告 <p>(左折車の現状)</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者・自転車の横断待ちにより左折車の停車時間が多い <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="1408 599 1616 813"> <p>【朝ピーク】</p> </div> <div data-bbox="1657 599 1926 813"> <p>【夕ピーク】</p> </div> </div> <p>1時間での停車時間 [10.0%]</p> <p>(直進車の現状)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> バスの停車により、後続直進車の阻害が発生
	内回り	外回り									
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、ソフト対策、ハード対策を検討していく。</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追加広報を実施する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、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>									

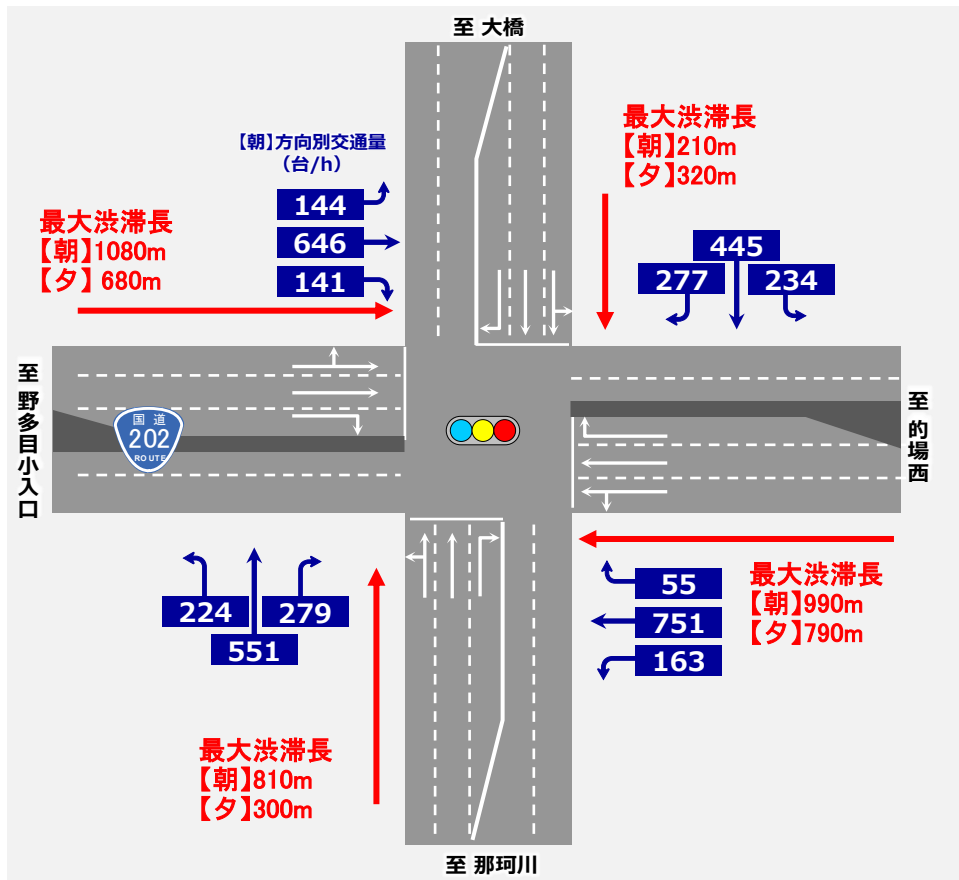
4. 今後の渋滞対策の方向性【報告】

(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。

○ETC2.0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

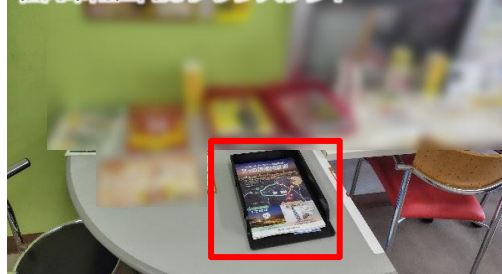


那珂川市内スーパー

<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



- 凡例
- 都市高速道路
 - 一般国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - 市道
 - ポスター・チラシ設置箇所
 - 福岡市南区・那珂川市

<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】快速ドライブのコツを紹介
福岡北九州高速道路公社
広告 ☞ X



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

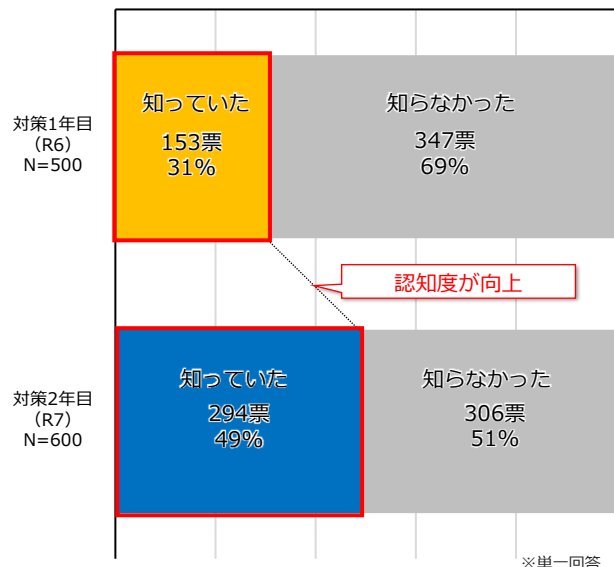
- 施策開始時からの広報の継続および追加広報の実施により、過年度アンケート調査結果と比較して認知度が向上。(約3割→約5割)
- ソフト施策を認知した媒体では「ポスター・チラシ」の認知度が向上し、新しく実施した「デジタル広告(Yahoo!広告など)」でも認知されていることを確認。
- ソフト施策を認知した方の実行状況は前回と同程度(約8割)を維持。
- 今後は渋滞状況変化を分析し効果検証を実施するとともに、引き続き対策内容の検討を行う。

2. 道路利用者の実感(アンケート調査結果)

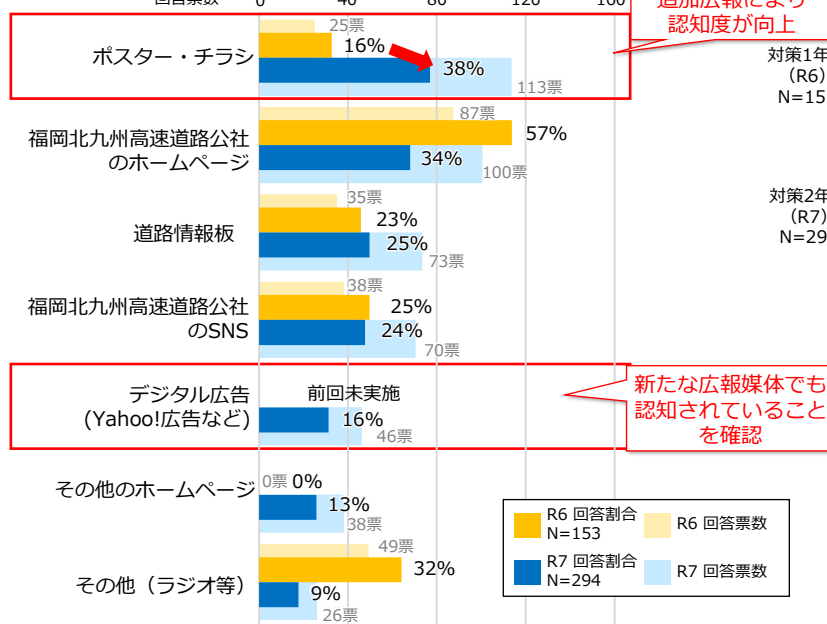
実施期間	令和7年10月16日～令和7年10月22日	調査対象	野多目(東)出口利用者 (平日夕方17時～19時30分の利用経験があり、利用頻度が月2～3回以上の人)
調査手法	WEBアンケート調査	回収票数	600票

<ソフト施策の認知度>

0% 20% 40% 60% 80% 100%

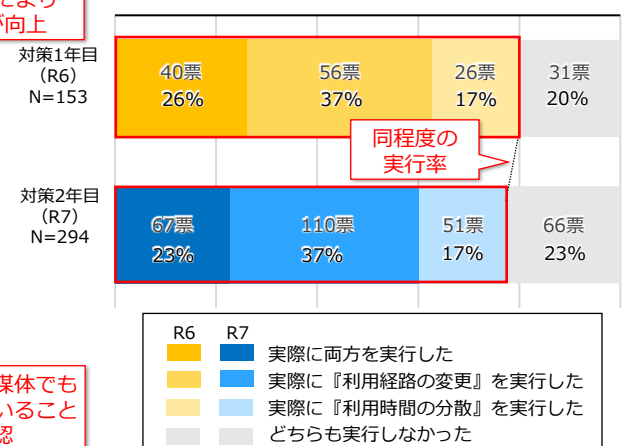


<ソフト施策を認知した媒体>

回答割合 0% 20% 40% 60% 80%
回答票数 0 40 80 120 160

<ソフト施策の実行状況>

0% 20% 40% 60% 80% 100%



R6 R7
 実際両方を実行した
 実際に『利用経路の変更』を実行した
 実際に『利用時間の分散』を実行した
 どちらも実行しなかった

※単一回答

※複数回答

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。**

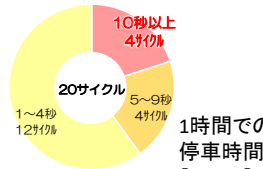
● 国道385号における渋滞要因

<左折車による影響>

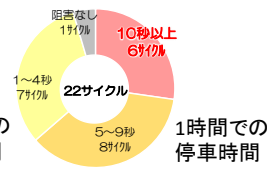
- 歩行者・自転車の横断待ちによる左折車の影響により、**朝ピーク時に4サイクル、タピーク時に6サイクルで10秒以上の停車が発生。**
- 朝ピークで歩行者等阻害による**左折通過確率は0.52となり、歩行者等の交通量は多い。**

[左折車・歩行者等による停車時間(秒/サイクル)]

【朝ピーク】



【タピーク】



1時間での停車時間 [10.0%]
1時間での停車時間 [15.0%]

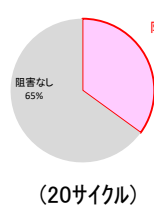
<右折・対向直進による影響>

【右折による阻害の発生頻度】

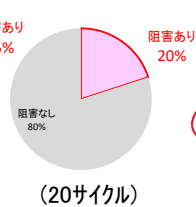
- 右折による阻害は朝ピーク時に多く、2~4割程度発生。

【右折による阻害の発生頻度】

【朝ピーク】



【タピーク】



(20サイクル) (20サイクル)



<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



阻害状況写真▶

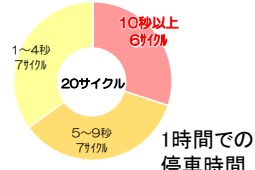
● 国道202号における渋滞要因

<左折車による影響>

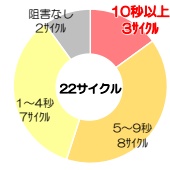
- 歩行者・自転車横断待ちによる左折車の影響により、**朝ピーク時に6サイクル、タピーク時に3サイクルで10秒以上の停車が発生。**
- 朝ピークで歩行者等阻害による**左折車通過確率は、0.57となり、歩行者交通量は多い。**

[左折車・歩行者等による停車時間(秒/サイクル)]

【朝ピーク】



【タピーク】



1時間での停車時間 [14.6%]



那珂川方面→

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



自動運転車両の外観（イメージ）

●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

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

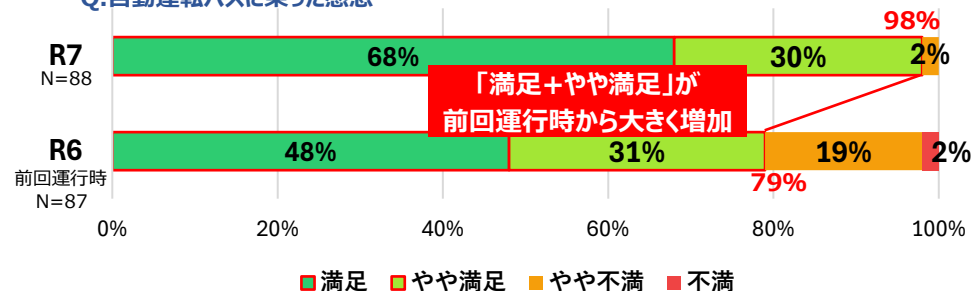
全体として高い自動走行率を維持し、
9割以上を自動運転で走行

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	94.9%

■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

Q.自動運転バスに乗った感想



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

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

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

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

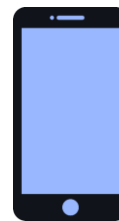
- ✓ おでかけ交通の担い手を事業者では手が出せなかった地域に呼びかけ



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。

- ・スムーズな車の旅行速度（ポテンシャル性能）
- ・実際の平均旅行速度（パフォーマンス）
- ・最速経路が使えない場合の迂回率（多量性）
- ・通行止めリスク 等

道路のパフォーマンスの概念図

○ 「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。

ラウンドアバウト（スタリシクル ノルウェー） 2+1車線（E39 ノルウェー）

今後の道路計画

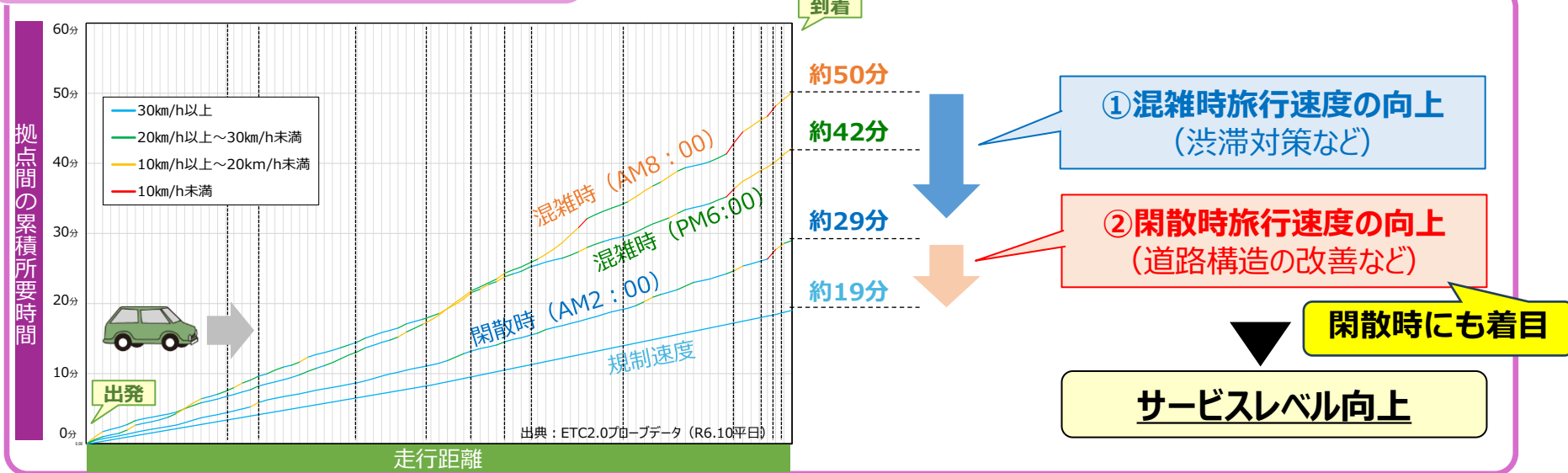
- ✓ 交通需要や渋滞に対してデータを活用したパフォーマンス・マネジメントによりボトルネック対策を実施し、福岡国道事務所管内における道路ネットワーク全体のサービス向上を目指す
- ✓ 「時間別・箇所別・方向別」のデータから速度低下のメカニズムを分析



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

■ 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

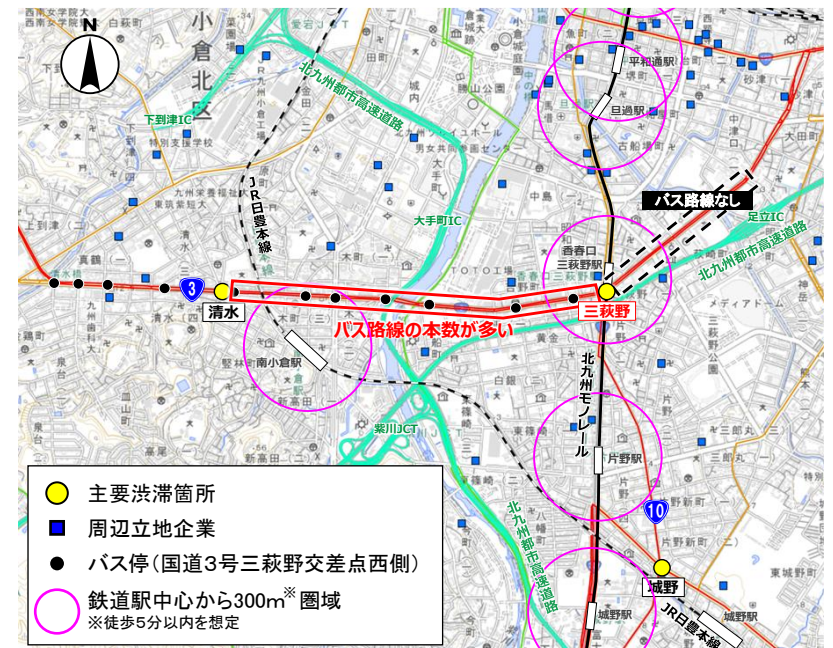
※PT調査: パーソントリップ調査

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の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



- 主要渋滞箇所
- 周辺立地企業
- バス停(国道3号三萩野交差点西側)
- 鉄道駅中心から300m※圏域
※徒歩5分以内を想定

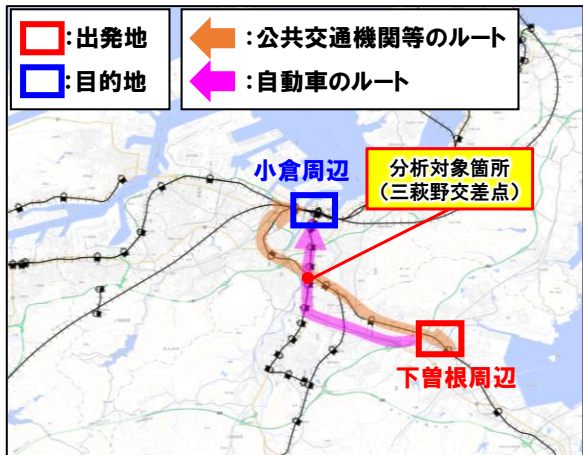
※地理院タイル(淡色地図)を加工して作成

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

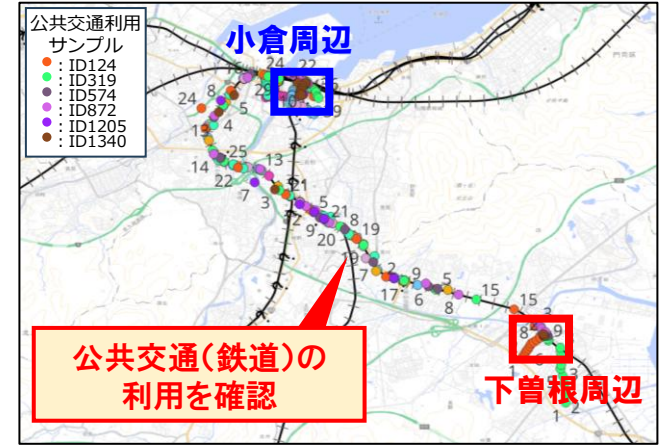
■「自動車」と「公共交通」の利便性比較

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)



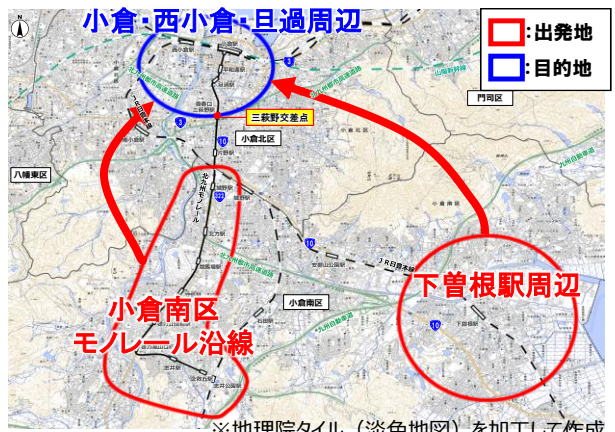
公共交通(鉄道)の利用を確認

※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	

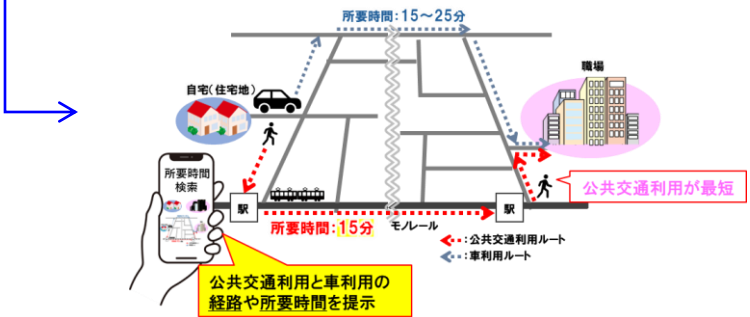
※TDMターゲット：小倉南区モノレール沿線在住、下曽根駅周辺在住（自動車または公共交通機関で通勤）

▼調査内容(公共交通を利用しない理由)

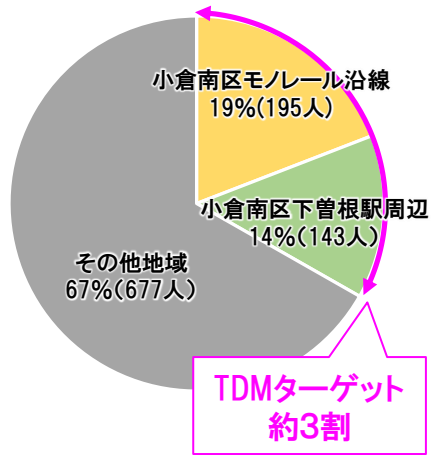
項目	公共交通を利用しない理由(選択肢)
速達性	自家用車等より時間がかかるため
定時性	電車の運行時間(所要時間)が読めないため
費用	運賃が高いため
乗り換え	駅から目的地までの乗り換えが不便なため
アクセス性	自宅から最寄り駅までが遠いため
イグレス性	目的地から最寄り駅・バス停が遠いため
便数	電車の便数が少なく、乗りたい時間に運行していないため
路線網	目的地へ行く路線がないため
用事	買い物や送迎等他の用事があるため
バリアフリー	バリアフリー対応が不十分なため(エレベーターやエスカレーターが少ない等)
車内環境	車内が混雑しているため

▼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）

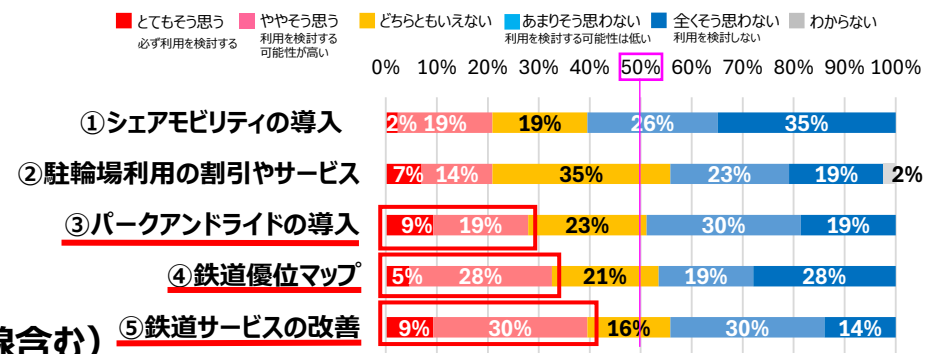
【鉄道通勤で利用しない】自家用車利用者の理由＜割合＞

n=43

速達性	定時性	費用	乗り換え	アクセシビリティ	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（アクセシビリティ）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（アクセシビリティ）”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）

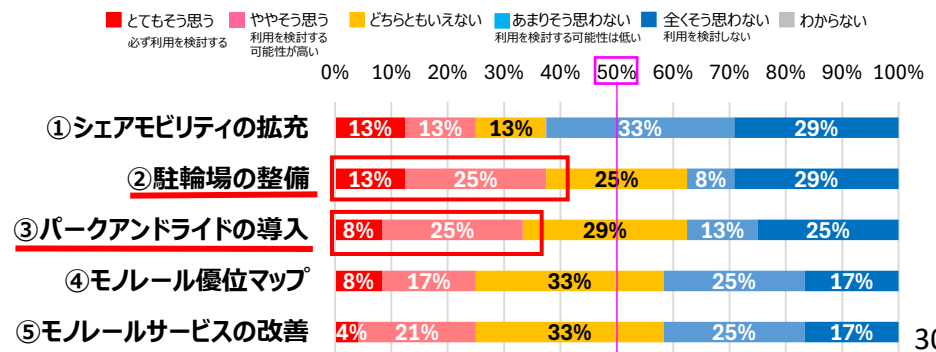
【モルレル通勤で利用しない】自家用車利用者の理由＜割合＞

n=24

速達性	定時性	費用	乗り換え	アクセシビリティ	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（アクセシビリティ）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（アクセシビリティ）”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"> 特設HP等で自家用車より速く、かつ快適に移動可能な手段やルートを見える化し提供 公共交通の速達性の高さ(所要時間が短い)を周知し、公共交通利用のきっかけとする。

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

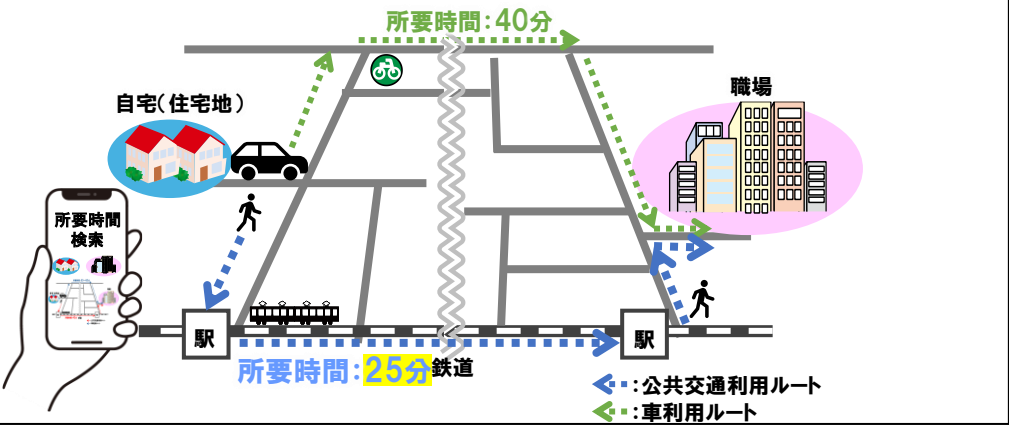
時間帯

朝の時間帯 (7時~9時)

戻る 結果表示

結果

- 40分
- 25分 ○〇円
- 50分
- 80分



■ 【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