

第三次宗像市道路網整備計画 【令和7年度第2回】第4回策定委員会

令和8年2月25日

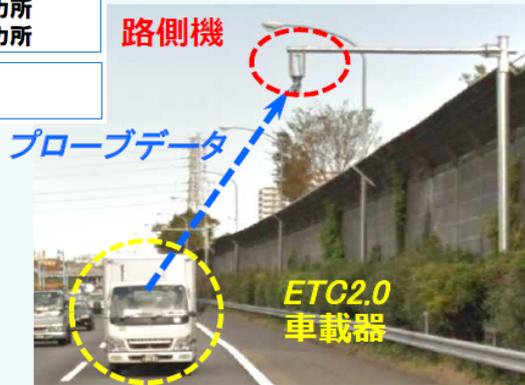
1 . ETC2.0データとホンダ社カープローブデータの概要	2
1 - 1 .ETC2.0データの概要	2
1 - 2 .データ概要の比較	3
2 . ETC2.0データを用いた集計・傾向比較	4
2 - 1 .各路線の利用特性	4
2 - 2 .交通課題箇所の再確認（旅行速度）	5
3 .道路啓開ルートとは	18

1-1. ETC2.0データの概要

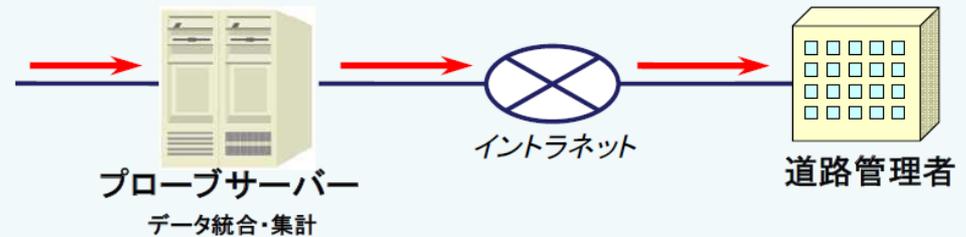
○プローブ情報はETC2.0車載器(対応カーナビ)に蓄積され、車両が路側機の下を通過するときに、プローブ情報が吸い上げられる

路側機(R7.4時点)
高速道路約1,800カ所
直轄国道約2,400カ所

車載器(R7.3時点)
約1.367万台



プローブ情報収集の流れ



収集されるデータ:

- **走行履歴データ:** 時間, 位置(緯度, 経度), 速度 等
→ 走行距離200m毎 または 進行方向が45度変化した場合に記録
- **挙動履歴データ:** 時間, 前後左右の加速度, ヨー角速度 等
→ 加速度が0.25 G以上 または ヨー角速度が±8.5 deg/s以上変化した場合に記録

1-2. データ概要の比較

	ETC2.0データ	ホンダ社カープローブデータ
対象車両、データ取得方法	<ul style="list-style-type: none"> ETC2.0車載器が搭載された車両 車両が路側機を通過した際にデータを収集（路側機を通過しない場合はデータ収集されない） 	<ul style="list-style-type: none"> Honda車両 車載通信モジュールを通じてデータを収集（カーナビ利用、アプリ起動状態に依存せずデータ取得） 自家用自動車に特化 <div style="text-align: center;"> </div> <p><small>※「Honda Total Care会員規約」および「本田技研工業株式会社プライバシーポリシー」に準拠し、個人情報を含まないデータを収集・活用しています</small></p> <p>出典：本田技研工業株式会社HP</p>
取得データ、活用可能データ	<ul style="list-style-type: none"> 走行履歴データ 挙動履歴データ 区間ごとの通行実績データ（情報件数、平均速度等） <p>⇒匿名化済の個車のデータも活用可能なので、任意の集計も可能</p>	<p>（本業務で活用した分析ツールの場合）</p> <ul style="list-style-type: none"> 区間ごとの通行実績データ（台数、平均速度） 指定した任意区間を通過する交通の前後の移動経路、起終点分布 <p>⇒集計済データのため、新たな集計・任意の集計が不可</p>
対象となる道路	<ul style="list-style-type: none"> データによって異なる（県道以上／生活道路も含む全道路） 	<ul style="list-style-type: none"> 県道以上または幅員5.5m以上の道路
データサンプル数（R6.10）	<p>国道3号 王丸～光岡： 149,259台/月（約4,800台/日）</p> <p>旧国道3号 東郷橋～須恵橋： 13,087台/月（約400台/日）</p>	<p>国道3号 王丸～光岡： 36,632台/月（約1,200台/日）</p> <p>旧国道3号 東郷橋～須恵橋： 11,703台/月（約400台/日）</p>

【参考】観測交通量
 国道3号 王丸～光岡：43,600～44,800台/日
 旧国道3号 東郷橋～須恵橋：17,700～19,600台/日

2. ETC2.0データを用いた集計・傾向比較

2-1. 各路線の利用特性

	宗像市	福津市	古賀市	糟屋	福岡・糸島	那珂	筑後	宮若市	岡垣町	戸原・水巻・遠賀	中間市	北九州市	京築	直方・鞍手	飯塚・田川	合計
宗像市	17%	9%	2%	2%	6%	1%	1%	0%	8%	5%	1%	14%	1%	1%	0%	
福津市		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	4%	0%	12%	0%	0%	0%	
古賀市			0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
糟屋				0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	
福岡・糸島					0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	2%	0%	0%	0%	
那珂						0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
筑後							0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
宮若市								0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
岡垣町									0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
戸原・水巻・遠賀										0%	0%	0%	0%	0%	0%	
中間市											0%	0%	0%	0%	0%	
北九州市												0%	0%	0%	0%	
京築													0%	0%	0%	
直方・鞍手														0%	0%	
飯塚・田川															0%	
合計																100%

国道495号
宗像市発着交通、通過交通の両方を担う

	宗像市	福津市	古賀市	糟屋	福岡・糸島	那珂	筑後	宮若市	岡垣町	戸原・水巻・遠賀	中間市	北九州市	京築	直方・鞍手	飯塚・田川	合計
宗像市	33%	27%	7%	6%	12%	2%	1%	1%	1%	1%	0%	2%	0%	0%	0%	
福津市		1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	
古賀市			0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
糟屋				0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
福岡・糸島					0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	
那珂						0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
筑後							0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
宮若市								0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
岡垣町									0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
戸原・水巻・遠賀										0%	0%	0%	0%	0%	0%	
中間市											0%	0%	0%	0%	0%	
北九州市												0%	0%	0%	0%	
京築													0%	0%	0%	
直方・鞍手														0%	0%	
飯塚・田川															0%	
合計																100%

宗像市内々の移動が3割以上であるほか、ほとんどが宗像市関連の交通である

旧国道3号
宗像市内々および宗像市発着交通を主に担う

	宗像市	福津市	古賀市	糟屋	福岡・糸島	那珂	筑後	宮若市	岡垣町	戸原・水巻・遠賀	中間市	北九州市	京築	直方・鞍手	飯塚・田川	合計
宗像市	2%	7%	4%	4%	9%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	
福津市		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	0%	6%	0%	0%	0%	
古賀市			0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	1%	0%	6%	0%	1%	0%	
糟屋				0%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	0%	9%	0%	0%	0%	
福岡・糸島					0%	0%	0%	0%	5%	4%	1%	20%	0%	1%	0%	
那珂						0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	
筑後							0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	
宮若市								0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
岡垣町									0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
戸原・水巻・遠賀										0%	0%	0%	0%	0%	0%	
中間市											0%	0%	0%	0%	0%	
北九州市												0%	0%	0%	0%	
京築													0%	0%	0%	
直方・鞍手														0%	0%	
飯塚・田川															0%	
合計																100%

国道3号
福岡～北九州間の通過交通を主に担う

最上位ペアは福岡-糸島～北九州市ペア(約2割)

※ETC2.0データより集計 (R6.10平日データ)
※赤着色は上位10ペア

2-2. 交通課題箇所の再確認

○交通課題のうち、②低速区間、③交通事故多発区間について再確認。

▼幹線道路網の整備計画案の考え方(第3回委員会で提示)

幹線道路網の整備検討区間

- ①既定計画通りの整備が完了していない都市計画道路【概成済区間】
- ②車道幅員5.5mが確保されていない幹線道路【センターラインが無い生活道路相当区間】
- ③整備が完了していても、幹線道路としての交通課題を有する区間

整備の緊急度

- ・交通課題の多少
- ①交通混雑区間 (混雑度)
- ②低速区間
- ③交通事故多発区間
- ④道路災害リスク

基本方針への寄与度

- ・役割・機能の多少

整備優先度の設定 [区間別評価]

幹線道路網の整備計画案 [アクションプラン]

○今後10年間で推進すべき具体的な施策、もしくは施策検討のための取り組みを提言

2-2. 交通課題箇所の再確認

②低速区間(昼間12時間平均速度)

第3回委員会資料提示

○主な低速区間は旧国道3号を中心に下記区間に集中。

- ・(主)福間宗像玄海線〔東郷駅前～東郷橋東〕
- ・(主)宗像玄海線〔須恵橋～赤間駅北口〕
- ・くりえいと通り～(主)宗像若宮線〔くりえいと北～田久〕
- ・(主)直方宗像線、(位置)芹田石丸線〔赤間西～石丸～富地原〕

※本計画では、道路網整備により課題解消・改善が見込まれる「低速区間が連担した区間」を対象とする。
 低速区間であっても極端に区間が短いものは、信号の影響等を多分に受けていると想定されるため本計画では対象としない。

【低速区間】

○ : V=20km/h未満が連担する区間

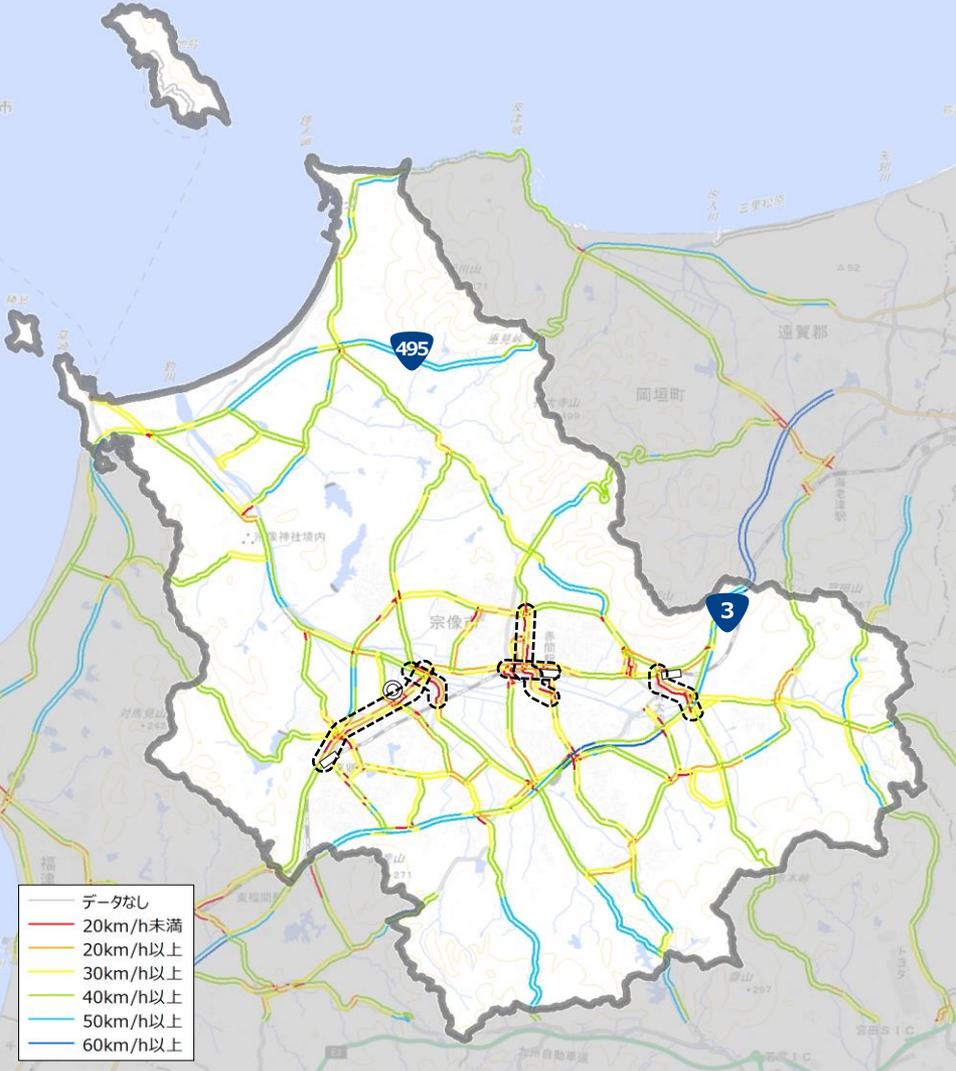


※Hondaカープロープデータ(R6.10)より集計した平日12h旅行速度よりV=20km/h未満の低速区間が連担した区間を图示。
 一方で、V=20km/h未満の低速区間であっても、極端に区間が短く信号の影響を多分に受けていると想定される区間は图示していない。

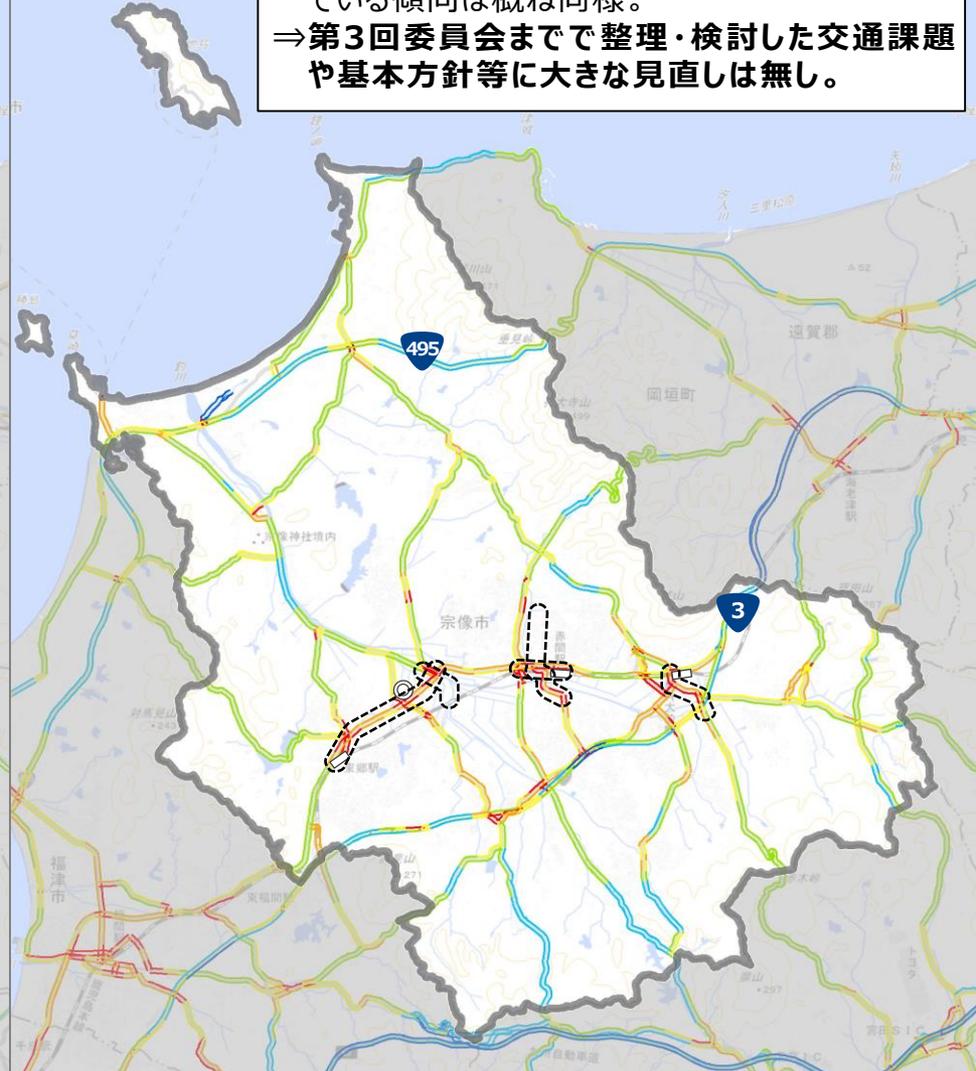
2-2. 交通課題箇所の再確認

②低速区間(昼間12時間平均速度)

Hondaカープローブデータ



ETC2.0データ



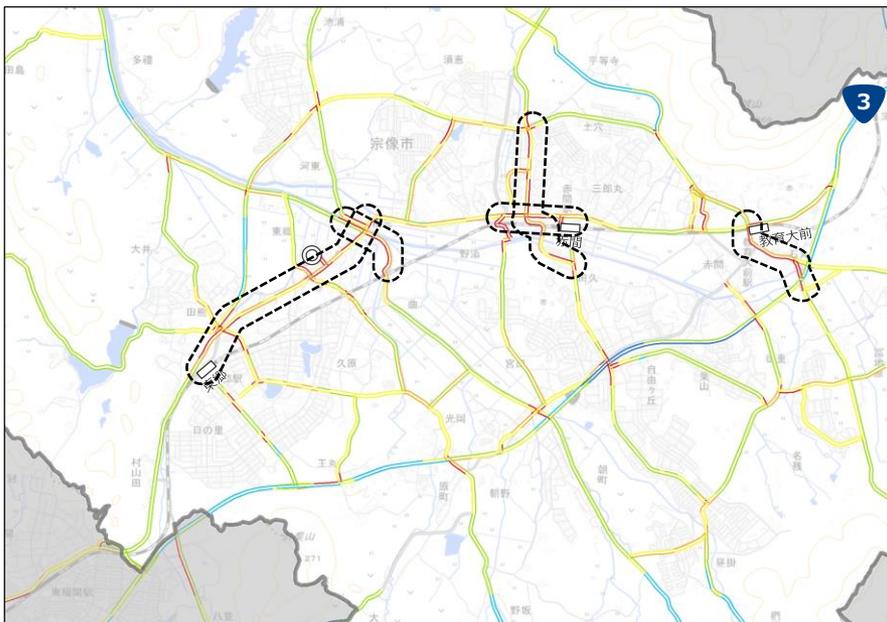
○ETC2.0データ集計結果の方が低速の傾向。
○速度帯に若干の差はあるものの、旧国道3号(東郷駅～赤間駅付近)、直方宗像線(赤間西～石丸～富地原)等で低速区間が連続している傾向は概ね同様。
⇒第3回委員会までで整理・検討した交通課題や基本方針等に大きな見直しは無し。

※いずれもR6.10データで集計

2-2. 交通課題箇所の再確認

②低速区間(昼間12時間平均速度)

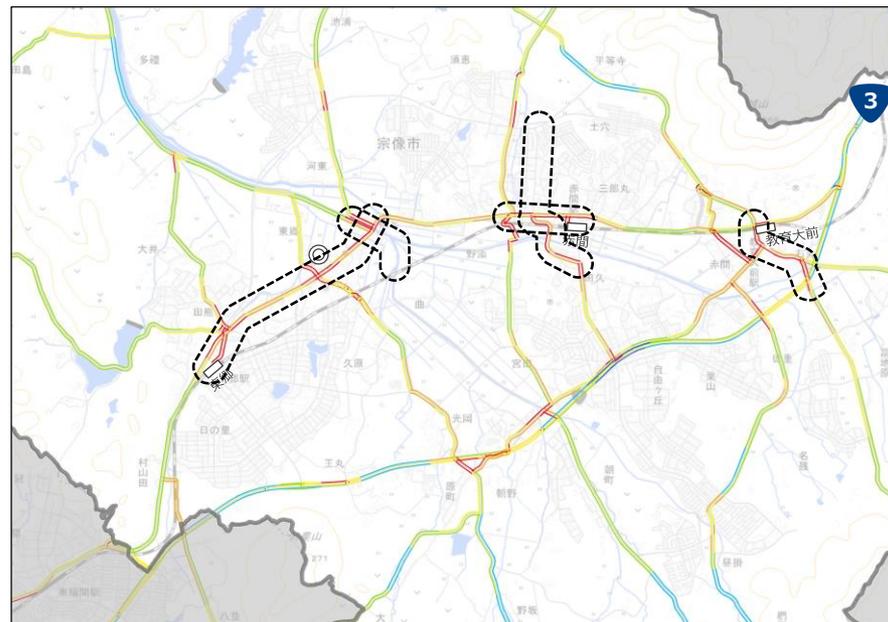
Hondaカープローブデータ



- データなし
- 20km/h未満
- 20km/h以上
- 30km/h以上
- 40km/h以上
- 50km/h以上
- 60km/h以上

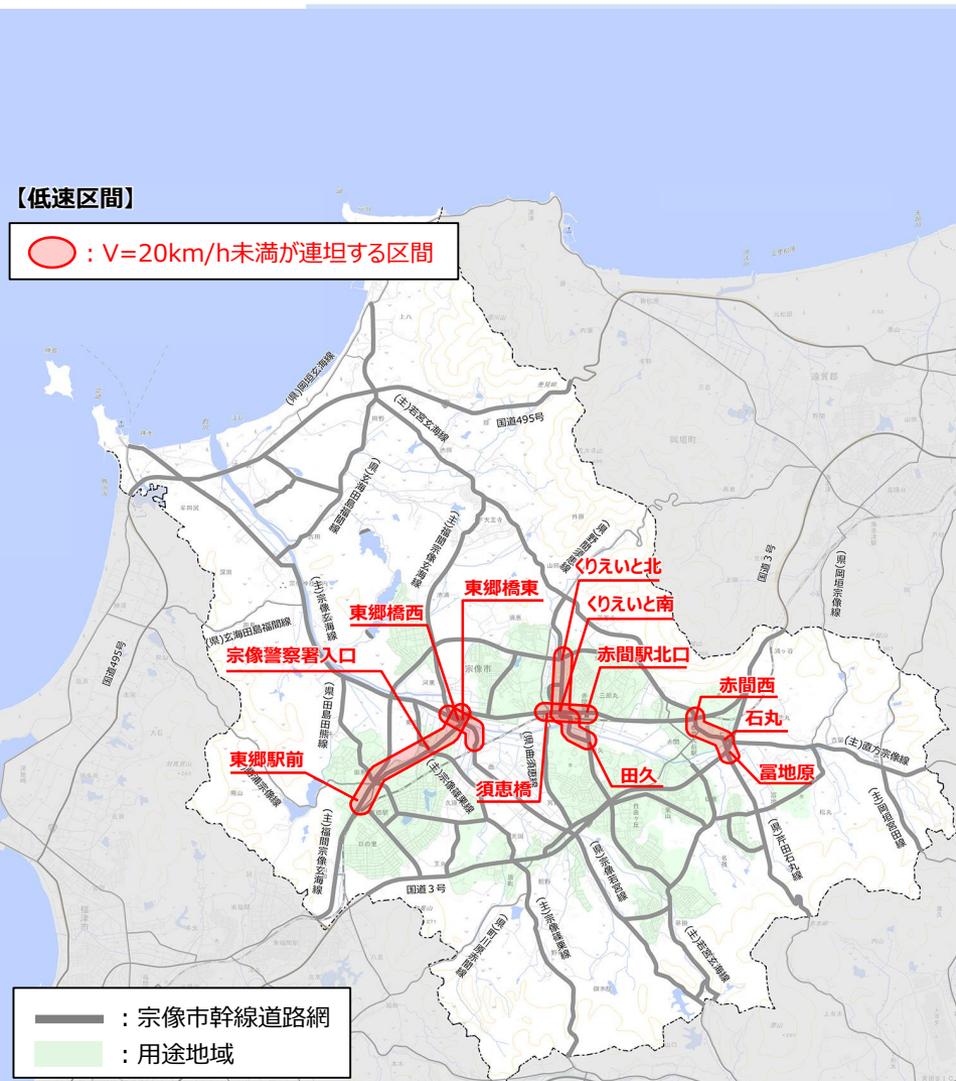
※いずれもR6.10データで集計

ETC2.0データ



2-2. 交通課題箇所の再確認

②低速区間(昼間12時間平均速度)



※Hondaカープローブデータ (R6.10) より集計した平日12h旅行速度よりV=20km/h未満の低速区間が連担した区間を图示。
 一方で、V=20km/h未満の低速区間であっても、極端に区間が短く信号の影響を多分に受けていると想定される区間は图示していない。

2-2. 交通課題箇所の再確認

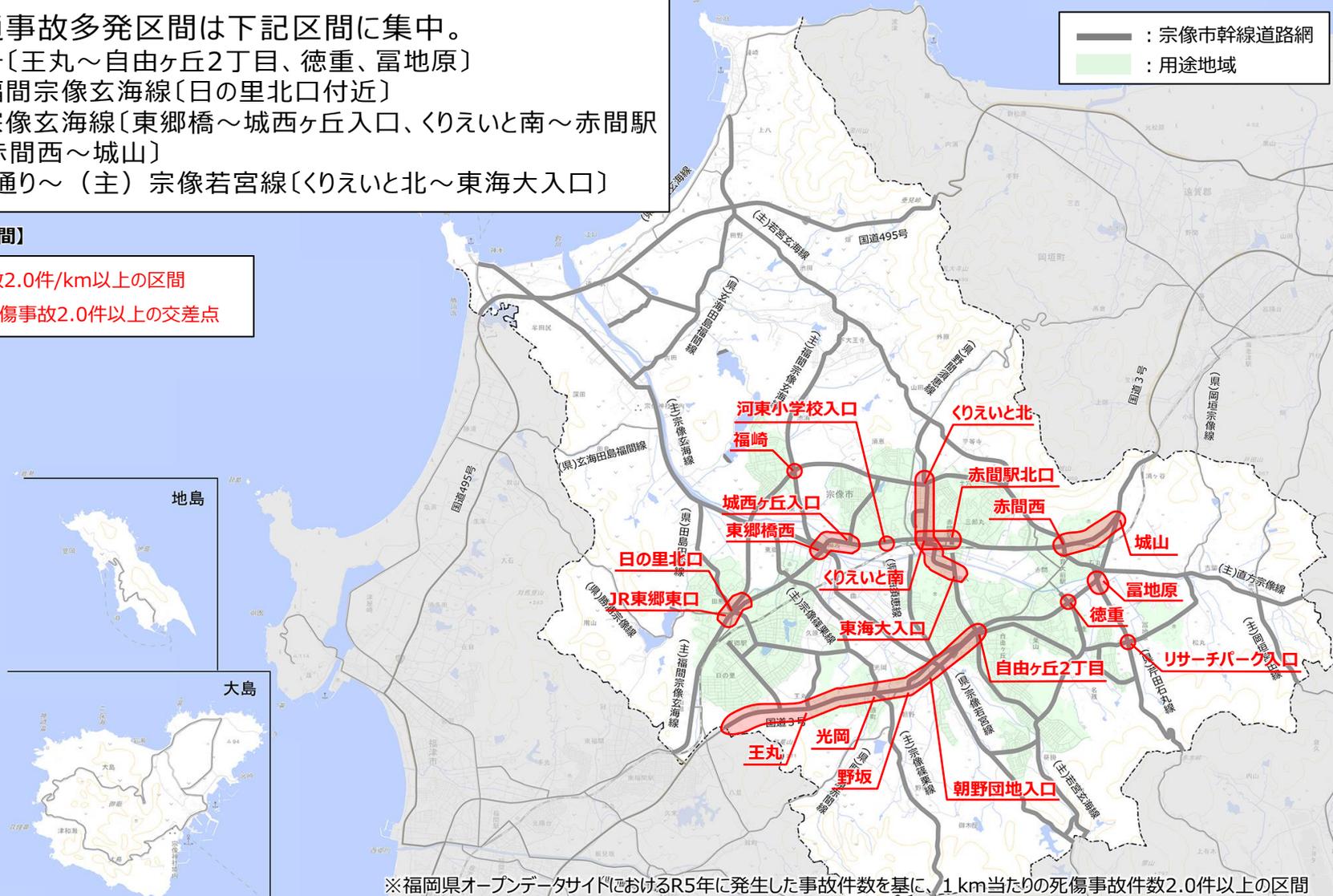
③ 交通事故多発区間

第3回委員会資料提示

- 主な交通事故多発区間は下記区間に集中。
- ・ 国道3号〔王丸～自由ヶ丘2丁目、徳重、富地原〕
 - ・ (主) 福間宗像玄海線〔日の里北口付近〕
 - ・ (主) 宗像玄海線〔東郷橋～城西ヶ丘入口、くりえいと南～赤間駅北口、赤間西～城山〕
 - ・ くりえいと通り～ (主) 宗像若宮線〔くりえいと北～東海大入口〕

【交通事故多発区間】

- : 死傷事故2.0件/km以上の区間
または 死傷事故2.0件以上の交差点



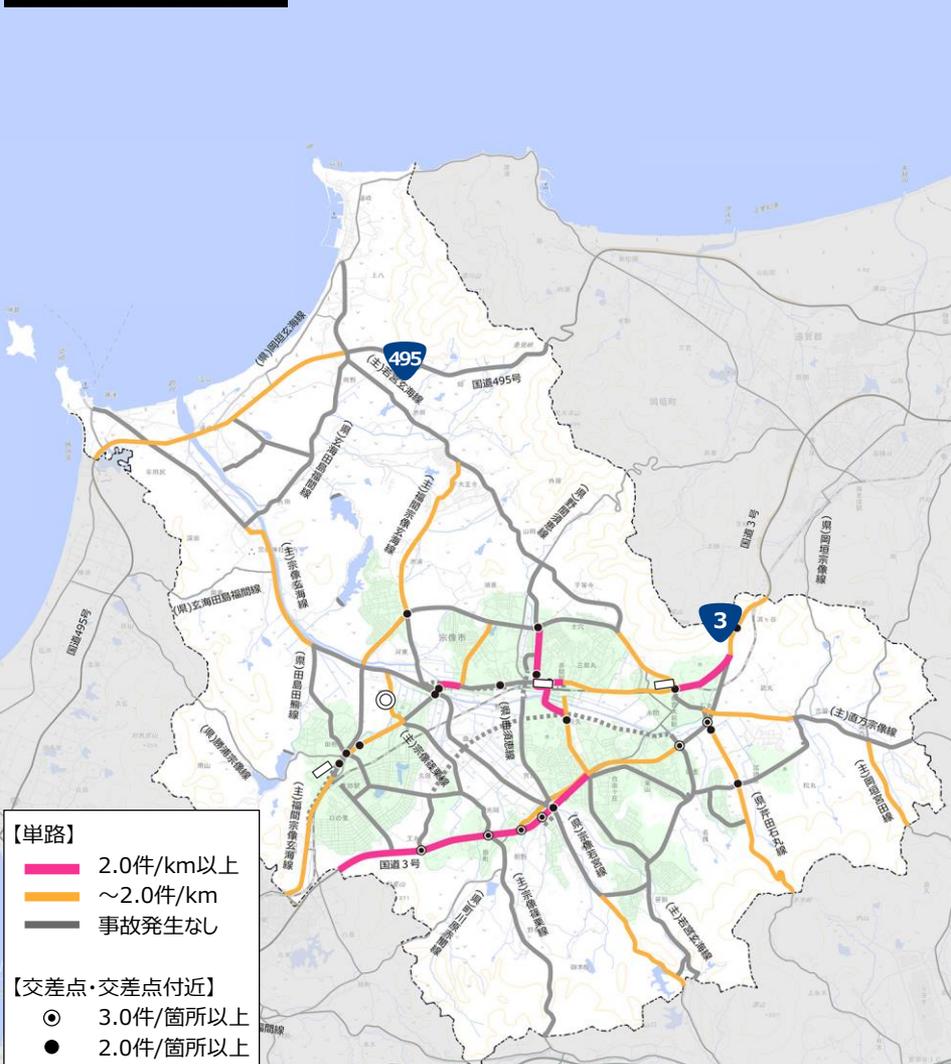
※福岡県オープンデータサイトにおけるR5年に発生した事故件数を基に、1km当たりの死傷事故件数2.0件以上の区間または死傷事故件数2.0件以上の交差点を图示。

2-2. 交通課題箇所の再確認

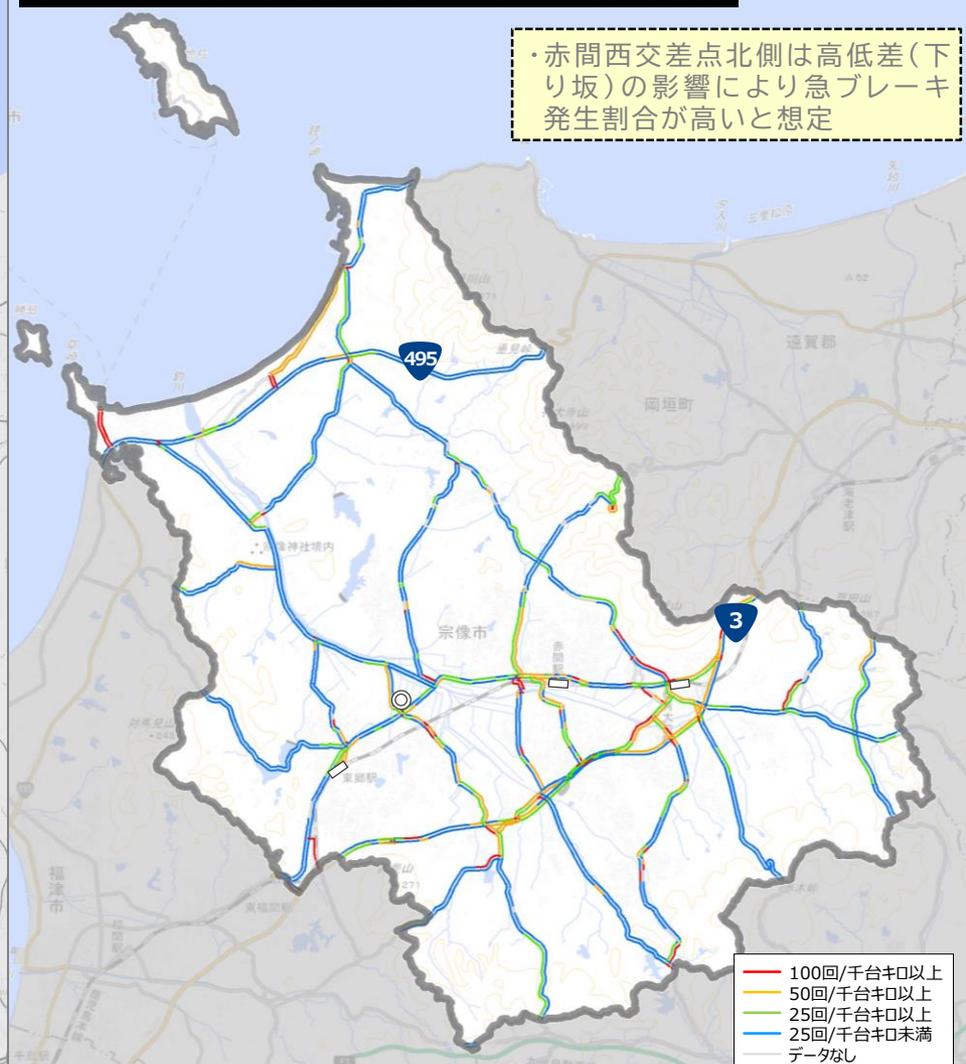
③ 交通事故多発区間

○ 潜在的な事故危険箇所として、「急ブレーキの発生状況」と照らし合わせて確認。

交通事故の発生状況



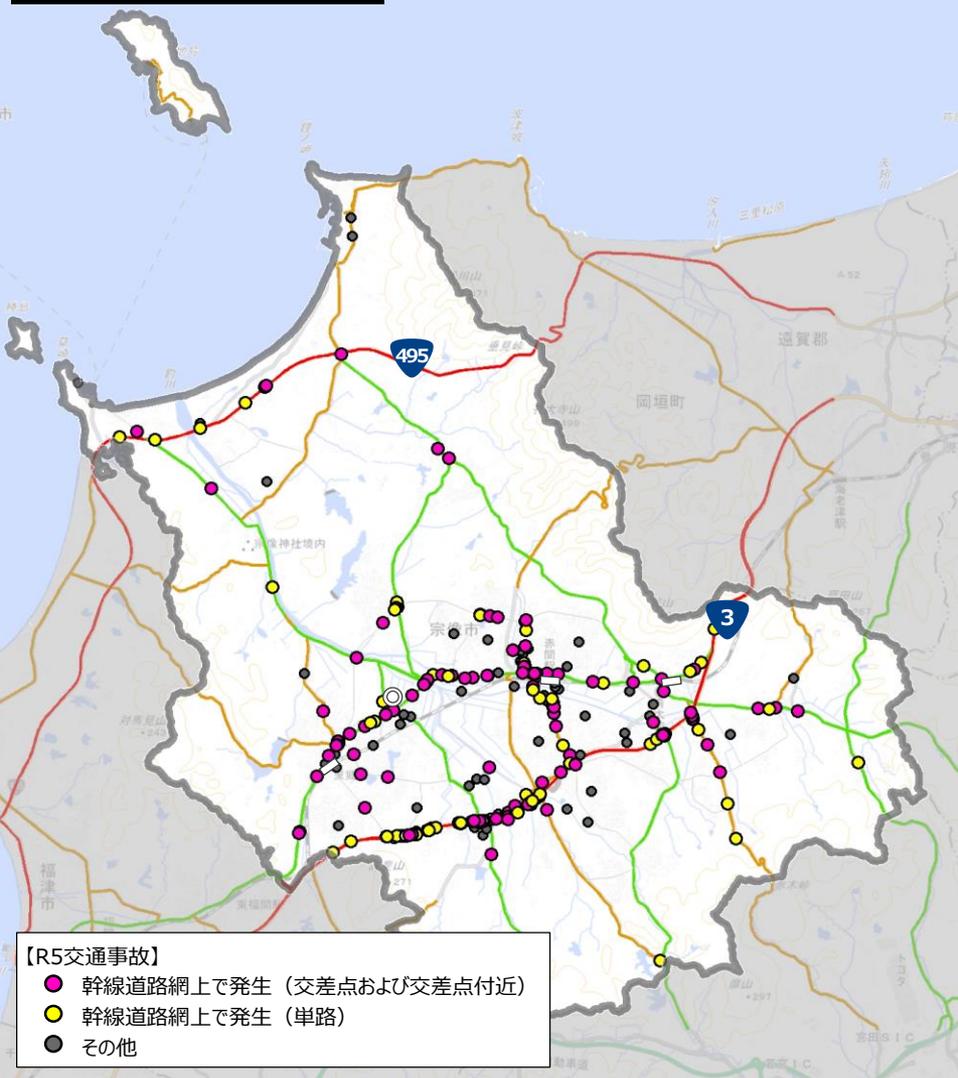
急ブレーキの発生状況(走行台キロ当たりの発生回数)



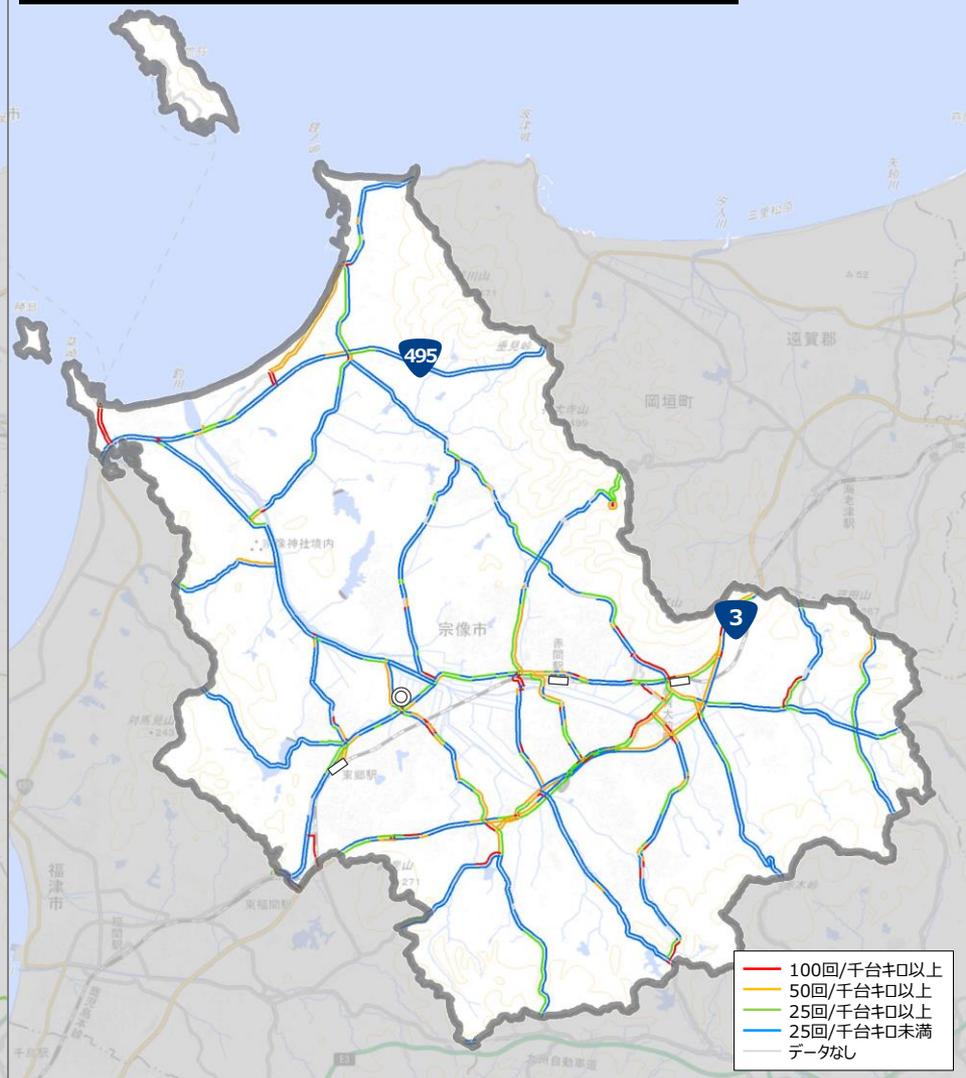
2-2. 交通課題箇所の再確認

③ 交通事故多発区間

交通事故の発生状況(参考)



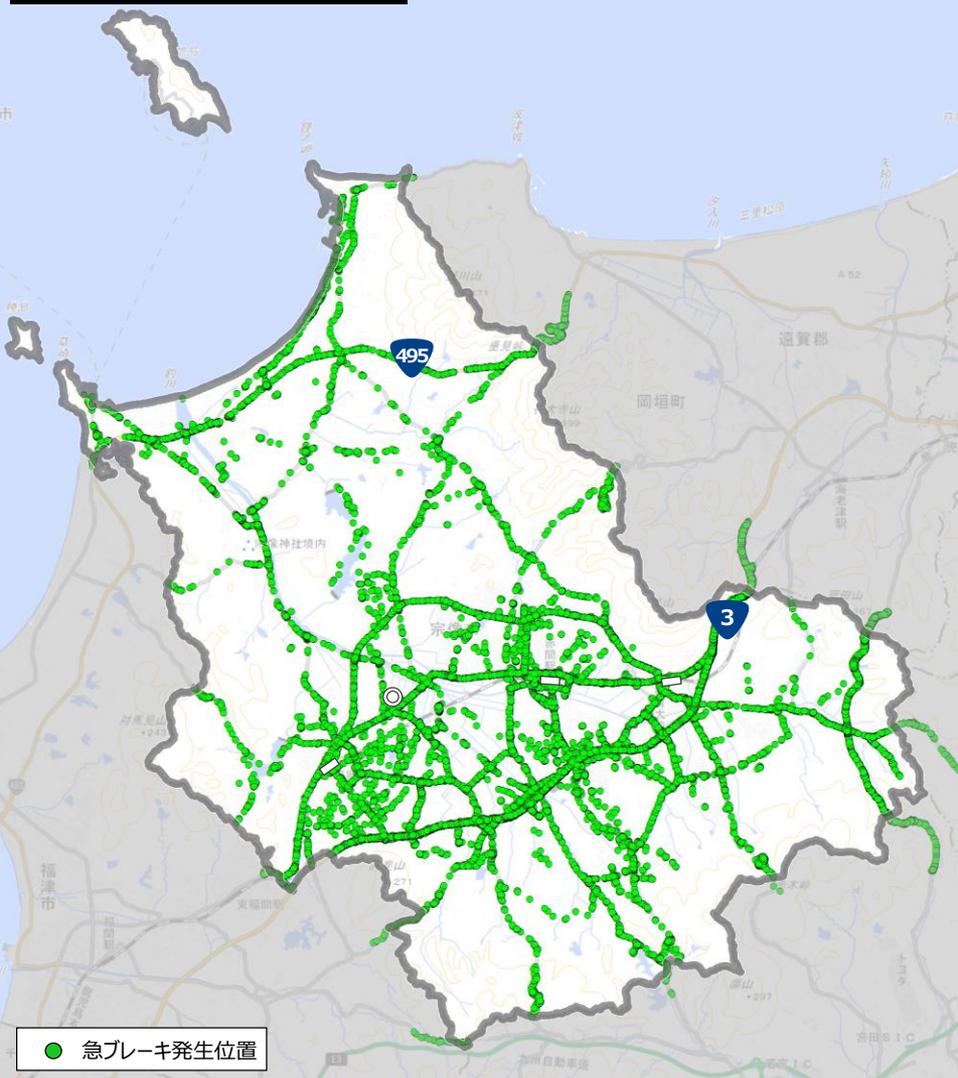
急ブレーキの発生状況(走行台キロ当たりの発生回数)



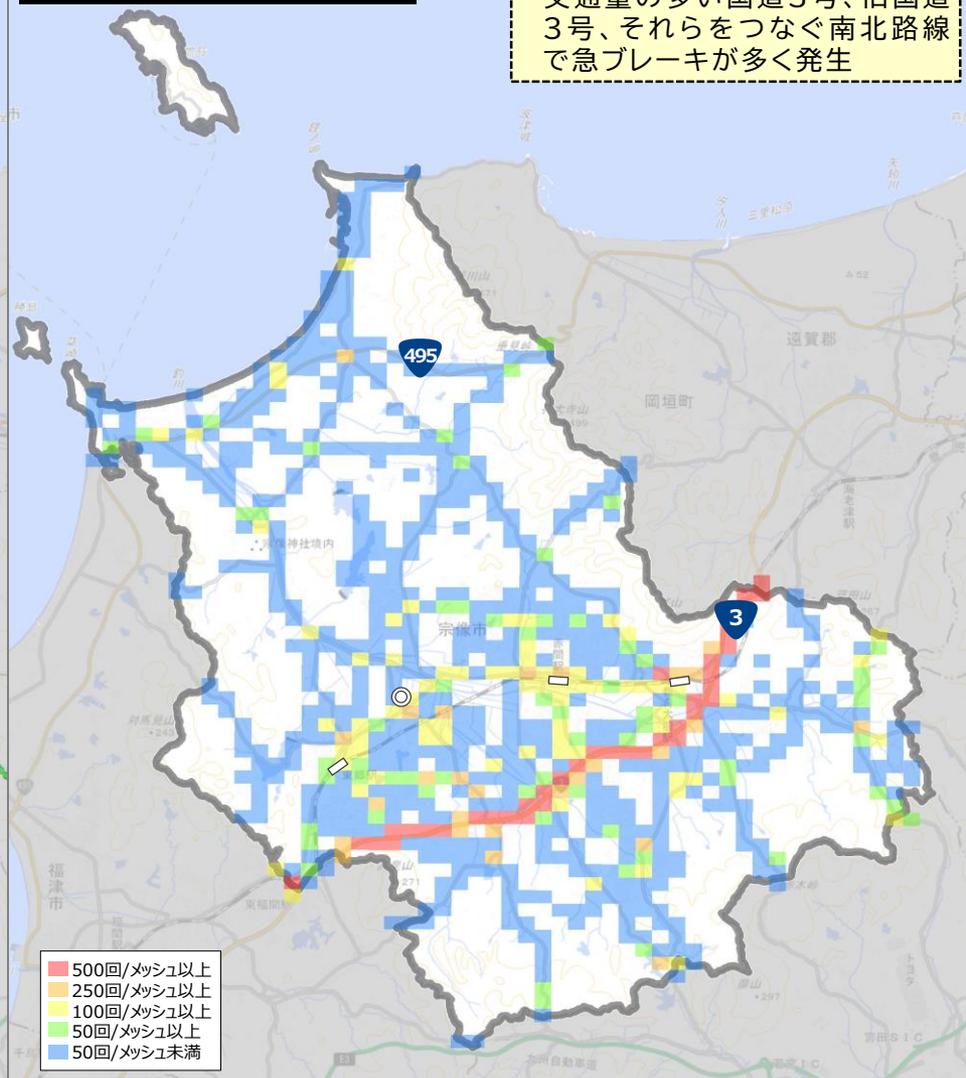
2-2. 交通課題箇所の再確認

③ 交通事故多発区間

急ブレーキの発生状況(位置)



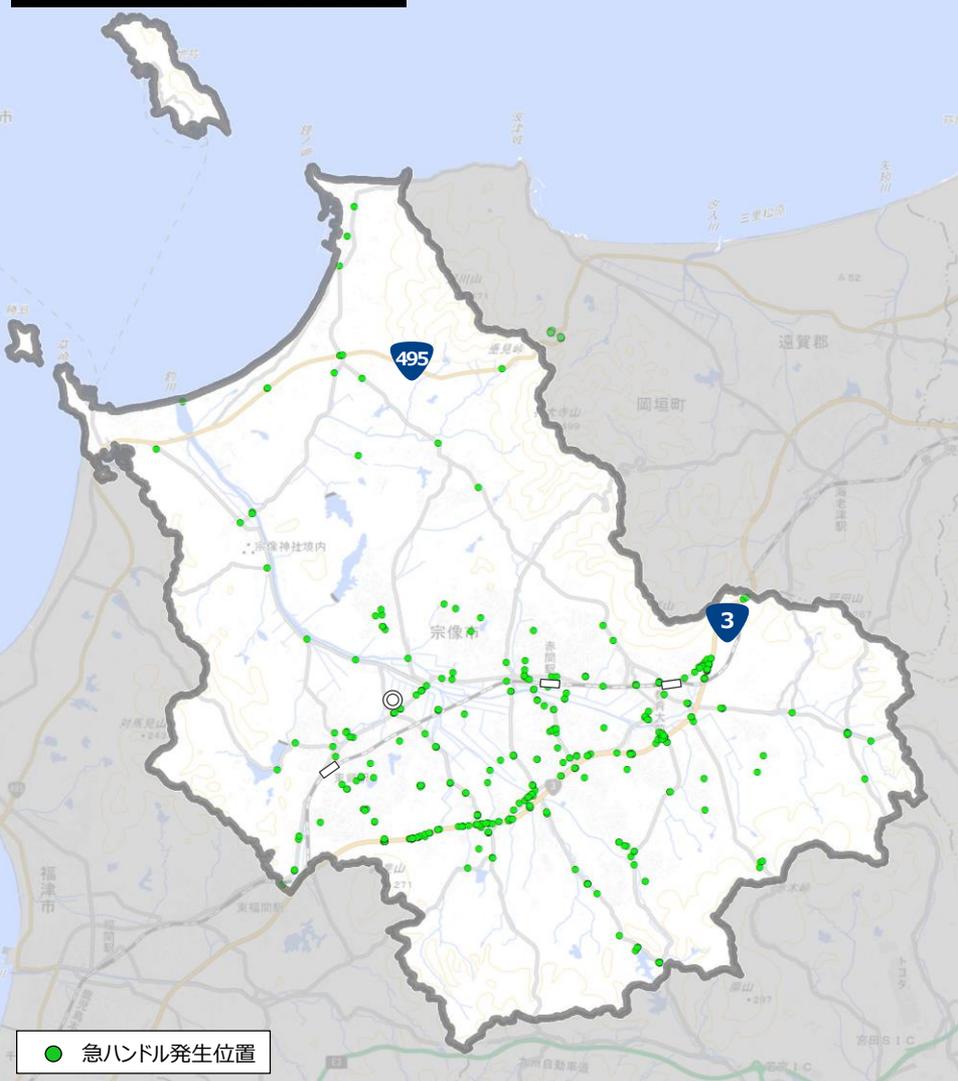
急ブレーキの発生状況(密度)



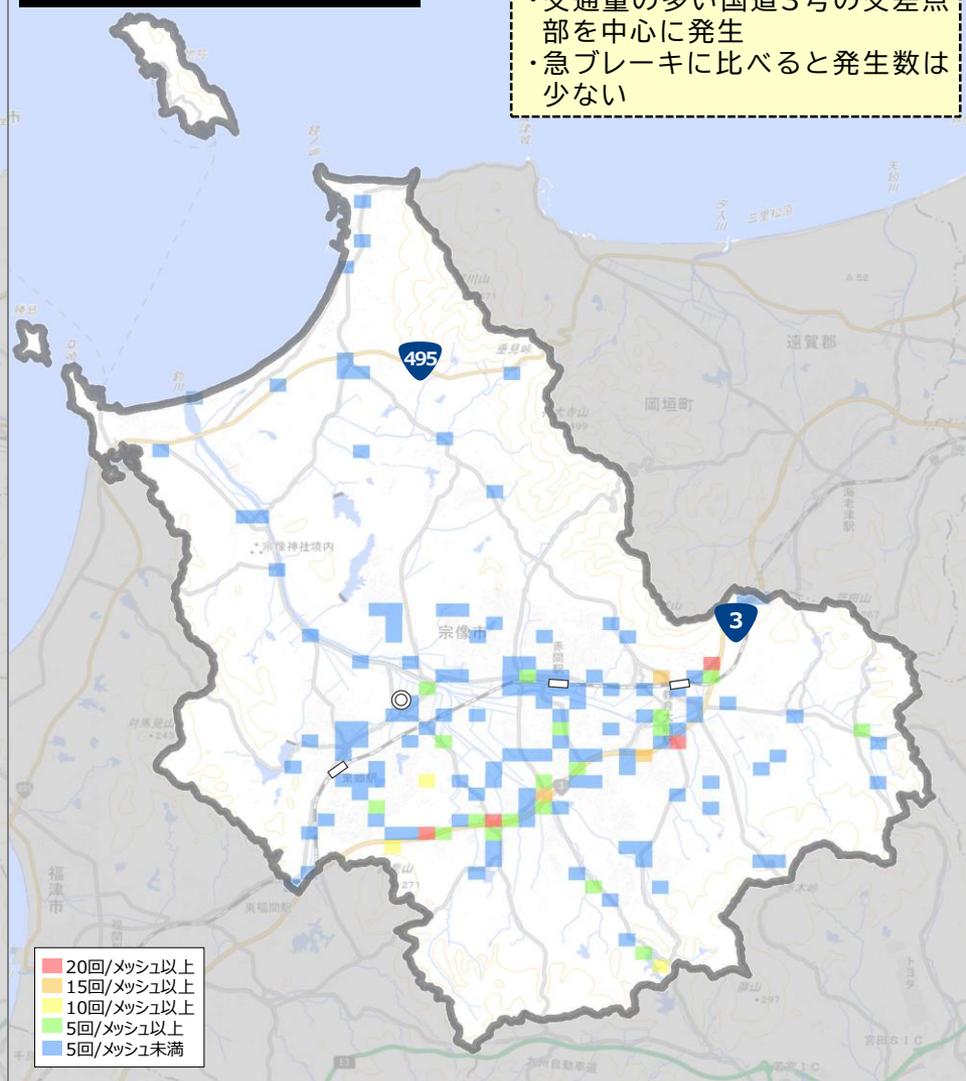
2-2. 交通課題箇所の再確認

③ 交通事故多発区間

急ハンドルの発生状況(位置)



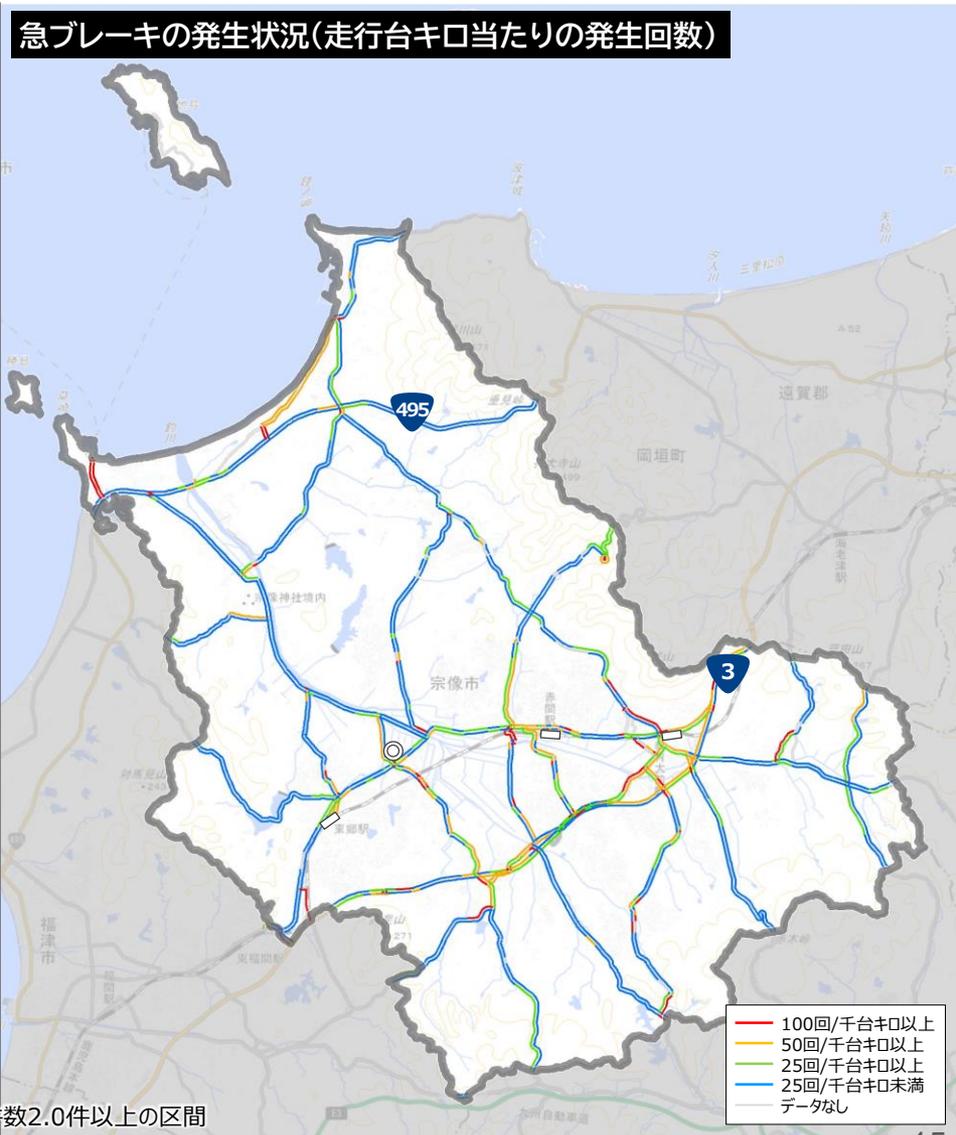
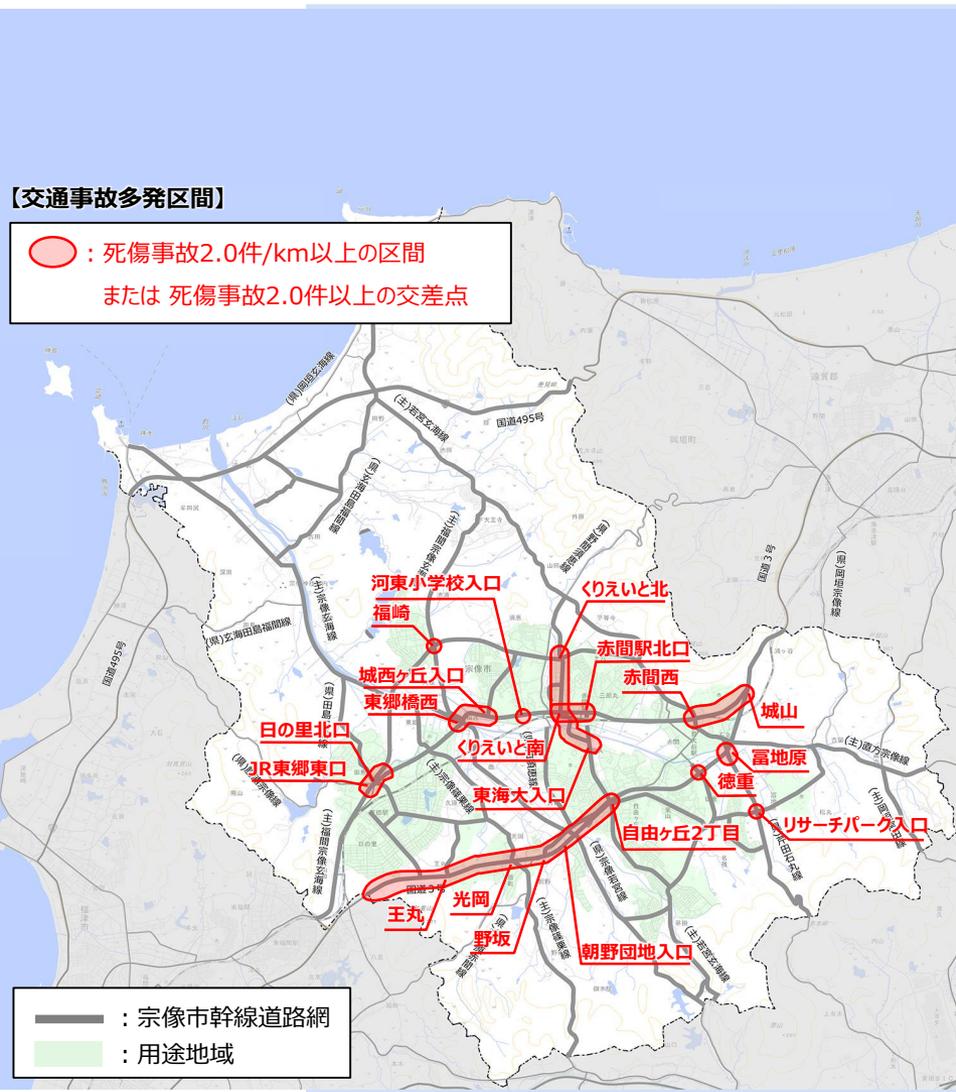
急ハンドルの発生状況(密度)



・交通量の多い国道3号の交差点部を中心に発生
・急ブレーキに比べると発生数は少ない

2-2. 交通課題箇所の再確認

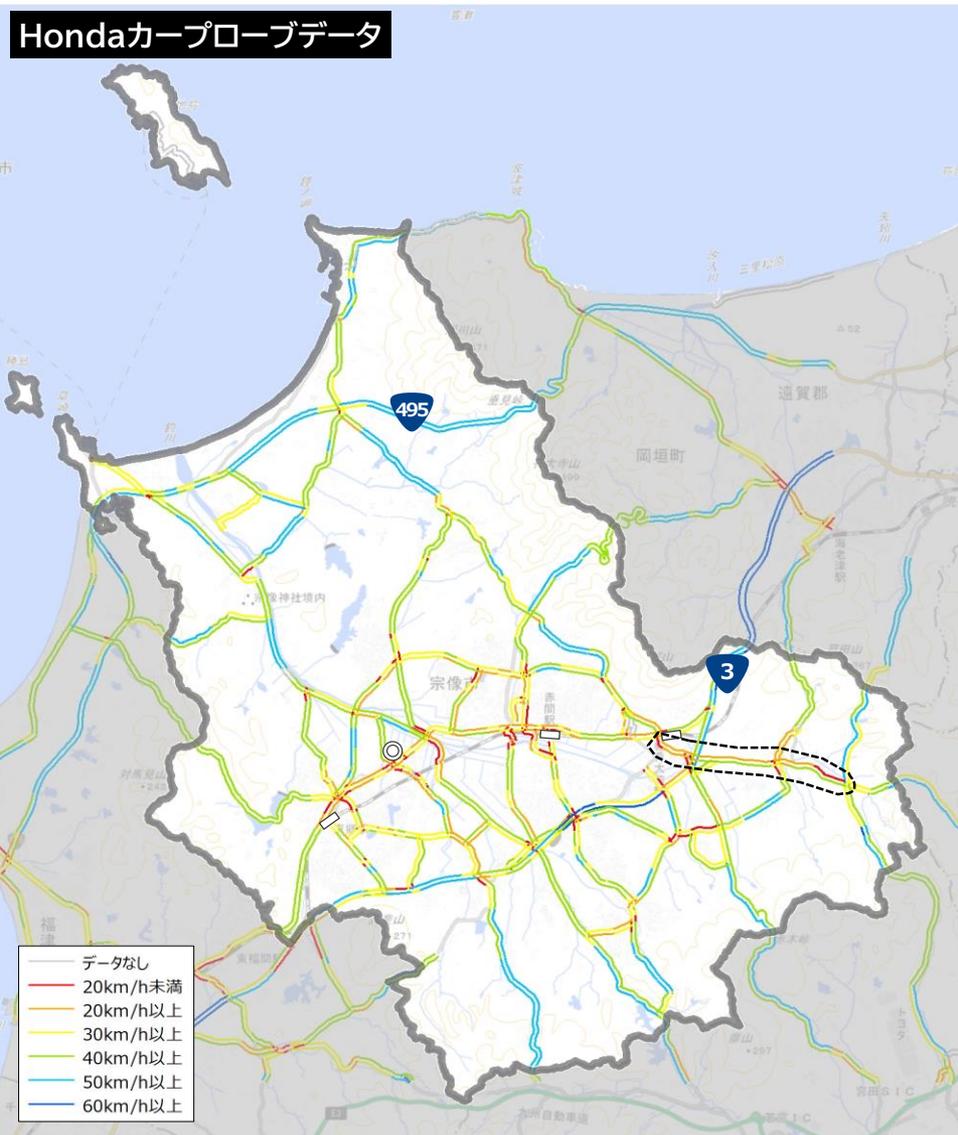
③ 交通事故多発区間



※福岡県オープンデータサイトにおけるR5年に発生した事故件数を基に、1 km当たりの死傷事故件数2.0件以上の区間または死傷事故件数2.0件以上の交差点を图示。

(1)速度集計結果の比較確認 平日朝ピーク時(7~9時)

Hondaカープローブデータ

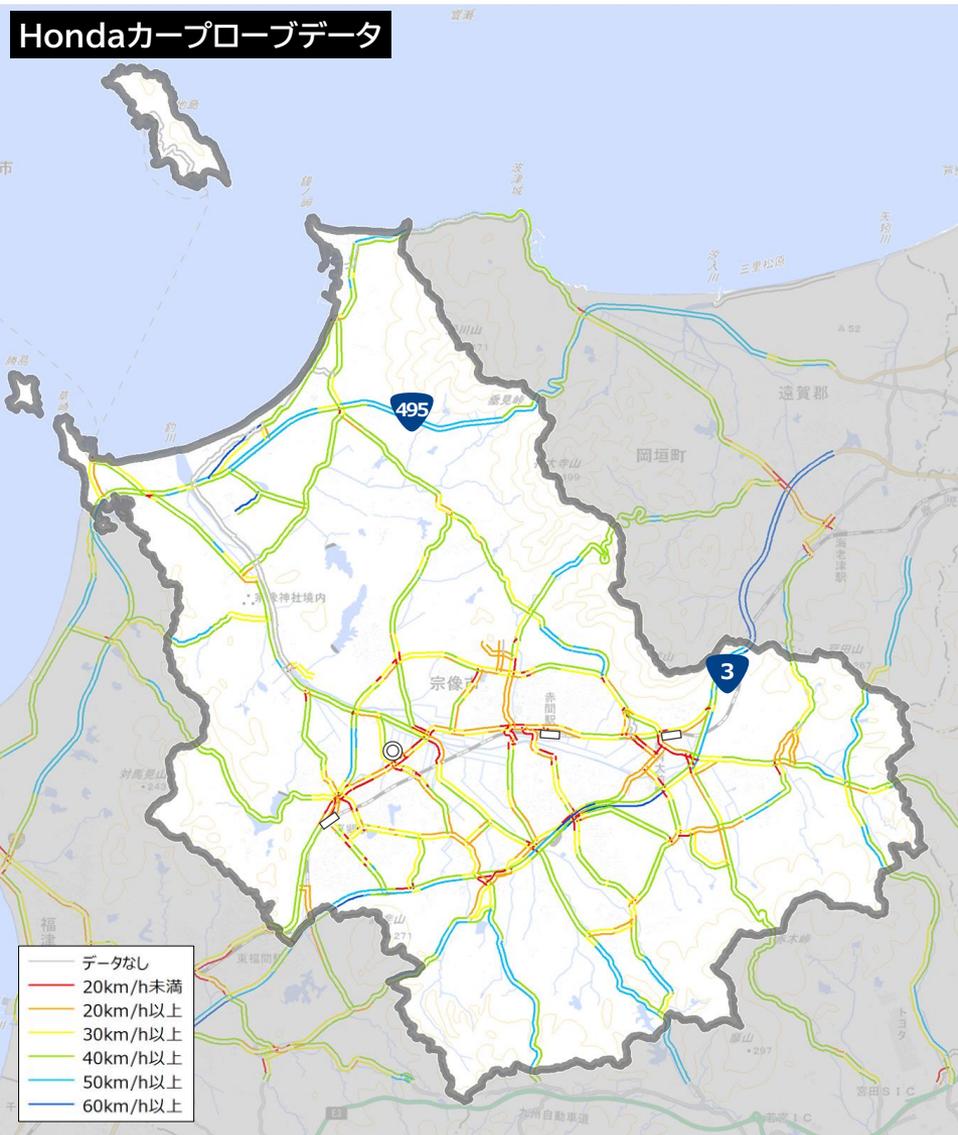


ETC2.0データ



(1)速度集計結果の比較確認 平日タピーク時(17~19時)

Hondaカープローブデータ



ETC2.0データ



福岡県道路啓開計画 - 福岡孤立ゼロ作戦 -

(第2版)

令和7年3月

大規模災害における福岡県道路対策協議会

2-3. 啓開ルートの選定

(1) 防災拠点

福岡県緊急輸送道路ネットワーク計画で選定した防災拠点のうち、人命救助や緊急物資の輸送のためにアクセスすべき拠点を選定する。防災拠点の拠点名称及びその機能を表 2-2 に示す。

表 2-2 道路啓開における防災拠点

拠点名称	選定基準	機能
広域進出拠点	防災拠点自動車駐車場を有する SA・PA	災害発生直後、直ちに救援部隊が被災地方面に向かって移動する際の一次的な目標となる拠点
航空搬送拠点	福岡県災害時受援計画の広域医療搬送拠点	広域医療搬送が可能な拠点
製油所・油槽所	九州道路啓開計画の製油所・油槽所	災害応急対策活動に必要な燃料や、重要施設の業務継続のための燃料を供給する拠点
活動拠点	道路管理者の施設	道路啓開の指揮を行う拠点
警察・消防・自衛隊		人命救助に特に必要な拠点
進出拠点	防災拠点自動車駐車場を有する道の駅	広域的な災害支援の基地(救援部隊の集結拠点や緊急物資の集積拠点など)として活用できる拠点
災害拠点病院		災害時に医療救護所や地域の医療機関で対応できない重症者や高度救命医療を必要とする負傷者の収容、治療を行う地域の中核的な医療機関
救助活動拠点	福岡県災害時受援計画の救助活動拠点(避難所等の指定有り)	救援部隊の集結・宿営等に提供する拠点
広域物資輸送拠点	福岡県災害時受援計画の広域物資輸送拠点	被災地への緊急物資等の受入れ・保管・出荷を行う拠点
海上輸送拠点	福岡県災害時受援計画の海上輸送基地	緊急支援物資の海上輸送が可能な拠点

(2) 啓開ルート

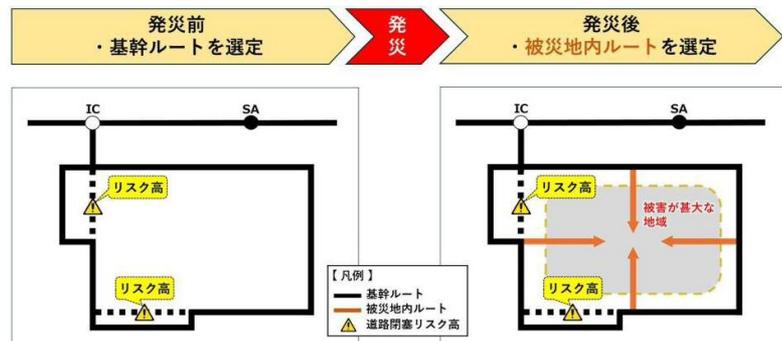
緊急輸送道路に指定されている道路全てを同時に道路啓開することは、限られた人員、資機材では限界があり、かつ相当な時間を要する上に、のちの人命救助や復旧活動に多大な支障をきたすこととなる。福岡孤立ゼロ作戦の実施にあたっては、限りある資機材・啓開部隊を特定の区間に集中投入することが重要である。したがって、緊急輸送道路から選定する啓開ルートは、

3. 道路啓開ルートとは(出典:福岡県道路啓開計画_令和7年3月) 宗像市

- ・ 被害が甚大な地域へのアクセス
- ・ 防災拠点へのアクセス
- ・ 道路におけるリスク(橋梁、跨道橋、災害危険箇所、沿道建築物、道路幅員(4車線)を優先して啓開ルートに選定)、無電柱化(対策済み区間を優先して啓開ルートに選定)、津波浸等を総合的に勘案し、選定する。

また、本計画は特定の自然災害を対象としないため、被害が甚大な地域をあらかじめ設定できない。このため、啓開ルートは、発災前に基幹ルート、発災後に被災地内ルートを選定する啓開ルートの選定にあたっては、道路におけるリスクを評価し、道路が閉塞するリスクの高ルートを可能な限り避けることが重要である。図2-1に道路が閉塞するリスクの高いルート踏まえた、ルート選定のイメージを示す。

啓開ルートは、道路におけるリスクを踏まえ、緊急輸送道路から選定し、表2-3の3種を整理する。また、啓開ルートと防災拠点の関係について、表2-4に整理する。



- ① 基幹ルート：あらかじめ啓開ルートを選定
- ・ 第1次啓開ルート(24時間以内)
 - ・ 第2次啓開ルート(48時間以内)
 - ・ 第3次啓開ルート(被災地内ルート除く：72時間以内)
- ② 被災地内ルート：被災状況に応じて啓開ルートを選定
- ・ 第3次啓開ルート(被災地内ルート：72時間以内)
- 道路におけるリスク情報を踏まえ、原則、緊急輸送道路から選定すること

図2-1 啓開ルートの選定イメージ

1) 基幹ルート(発災前)

発災前にあらかじめ選定することで、発災直後から道路啓開を迅速に行うことができる。なお、道路におけるリスクを踏まえ、必要に応じて、迂回路を選定する。図2-2に基幹ルートを示す。

2) 被災地内ルート(発災後)

道路啓開調査の結果や孤立した地域の情報等を踏まえ、上記の基幹ルートから被害が甚大な地域へ到達するルート及び被害が甚大な地域内のルートを選定することで、人命救助や緊急物資の輸送を可能とする。

被災地内ルートは、道路におけるリスクを踏まえ、緊急輸送道路から優先して選定することとする。ただし、必要に応じて、緊急輸送道路以外の道路を被災地内ルートに選定するなど、柔軟に対応する。

また、大規模な災害発生時には、道路啓開調査すら満足に行えず、被害状況に関する情報がほとんど入手できないといった事態も想定される。その場合は、道路におけるリスクを踏まえて、被災地内ルートを選定する。

表2-3 啓開ルートの分類

啓開ルート	内容	分類
基幹ルート	救援部隊等の広域的な移動のためのルート(高速道路、直轄国道)	第1次啓開ルート (24時間以内)
	人命の安全確保のために特に重要で代替拠点を確保することが困難と見込まれる防災拠点(航空搬送拠点及び製油所・油槽所、並びに活動拠点及び警察・消防・自衛隊)と広域移動ルートを接続するルート	
	救援部隊の災害応急対策活動の拠点として利用できる防災拠点(進出拠点、災害拠点病院)と第1次啓開ルートを接続するルート	第2次啓開ルート (48時間以内)
被災地内ルート	救急活動拠点、広域物資輸送拠点、海上輸送拠点と第1次啓開ルート又は、第2次啓開ルートを接続するルート	第3次啓開ルート (72時間以内)
	基幹ルートから甚大な地域へ到達するルート及び被害が甚大な地域内のルート	第3次啓開ルート (72時間以内)