

**【令和7年度第2回】第4回宗像市道路網整備計画策定委員会
議事要旨**

■日 時：令和8年2月25日（水）14時30分～16時00分

■場 所：メイトム宗像1階 102会議室

■出席者：

会 長	九州工業大学大学院工学研究院 教授	吉武 哲信
副会長	九州大学大学院工学研究院 准教授	大枝 良直
委 員	九州産業大学建築都市工学部建築学科 教授	日高 圭一郎（欠席）
	国土交通省九州地方整備局北九州国道事務所 所長 （代理：計画第一課 課長）	上田 晴気 （代理：柳田 博史）
	福岡県建築都市部 副理事兼都市計画課長	西 亮（欠席）
	福岡県北九州県土整備事務所宗像支所 支所長	高橋 祥之
	九州旅客鉄道株式会社赤間駅 駅長	出田 貴宏（欠席）
	一般社団法人宗像観光協会 事務局長	品川 恭徳（欠席）
	西日本鉄道株式会社赤間自動車営業所 所長	宮本 英明（欠席）
	市民代表	合島 明美
	市民代表	伊賀 美穂
	市民代表	國廣 由佳
事務局	宗像市都市管理部施設整備課	西島 彰尚、高山 正利、 佐藤 丈二、大坪 歩生

1. 開会

2. 議事録署名委員の決定

事 務 局：本日は、委員番号10番の合島委員、11番の伊賀委員にお願いしたい。

委 員 一 同：異議なし。

3. 幹線道路網（案）の検討等について 【資料1】【参考資料】

（1）第3回（令和7年度第1回）策定委員会の振り返り

会 長：「KPI」を「モニタリング指標」へと用語修正・統一する旨の説明があったが、目標値という性質を持つか否かの考え方に応じて使い分けるものである。本計画ではどのような認識か。

事 務 局：本計画において「モニタリング指標」は、進捗や効果を確認する際の参考指標として設定するものであり、達成目標値としての役割ではない。

(2) ETC2.0 プローブデータ集計・分析による道路網整備計画（案）への反映

会 長：ETC2.0 プローブデータ集計・分析の結果が一部提示されたが、これを踏まえて新たに追加・変更する事項は現時点では無いという認識でよいか。

事 務 局：本日提示した資料は、ETC2.0 プローブデータを用いた集計・分析における中間報告であるため、詳細は改めて報告する考えである。

また、これまでホンダ社カープローブデータを基礎データとして交通現況や課題の整理を行ってきたが、将来における継続的なモニタリング指標とすることを見据えて、今後は基礎データを ETC2.0 プローブデータに置き換えて用いることとする。

なお、ETC2.0 プローブデータとホンダ社カープローブデータによるそれぞれの集計・分析の結果を照査したところ、概ね同様の傾向を示すことが確認できたことから、基礎データを ETC2.0 プローブデータに置き換えて用いることに、問題は無いと認識している。

会 長：ホンダ社カープローブデータでは、発着地の把握は出来なかったのか。

事 務 局：今回、ホンダ社カープローブデータを活用したデータサービス（分析ツール）において、部分的には確認が可能であった。

委 員：資料 1 の P51 に、国道 3 号（王丸～朝野団地入口間）への対応として、将来の需要増加も見据えて「交通容量拡大等に向けた国との協議を継続」と記載されている。当方でも、将来予測に基づきながら、今後協議を進めたいと考えている。

また、資料 1 の P55 利用経路の線の太さは利用台数に関係しているのか。

事 務 局：P55 に掲載している図は 1 台ずつ利用経路を重ねて表示したものであり、線の太さと利用台数は比例している。

委 員：P54 アクションプラン（案）について、迂回交通の影響等があるようなので、引き続き集計・分析を進めて、その有効性を確認していただきたい。

また、P28 旧国道 3 号の利用交通のうち約 8 割が旧国道 3 号発着交通である旨の説明があったが、旧国道 3 号のミニバイパスを整備しても端末部分での新たな渋滞の発生が懸念される。発着交通の排除は難しいため、通過交通を他路線へ転換させる方法も併せて検討する必要があると考える。

委 員：P52 石丸交差点～富地原交差点周辺では、特に朝夕の時間帯に鞍手方面からの通勤等による交通が多く、かなりの渋滞が発生しており、住民としても困っている。施策案として「富地原 52 号線の整備」が示されているが、この道路は田んぼの中の道路であり、実現性・有効性に疑問を感じる。

委 員：富地原 52 号線を活用した場合においても、結局は国道 3 号への出入りがボトルネックになる。

会 長：国道 3 号の交通量が多いため、完全に渋滞を解消することは難しいと思われる。

委 員：富地原交差点の南北方向（従道路側）の信号青時間が短く、石丸交差点（北側）から富地原交差点で国道 3 号へ出る際には、信号 1 サイクルで 2～3 台しか通過できない。その影響で直方宗像線（南側）が混雑しているのではないのか。

- 委員：道路の問題だけでなく、信号の問題も大きいと感じる。
例えば、城山中学校から赤間本町方面への右折（赤間上町交差点）においても、右折レーンはあるものの時差信号でないため、1台も右折できない場合がある。
- 委員：富地原交差点の南北方向（従道路側）の信号右折矢時間を長くすれば、石丸交差点～富地原交差点間の渋滞は緩和されるのではないかと。
- 会長：その場合、国道3号（主道路側）の渋滞が悪化する可能性もあるため、十分に解析・検証を行い、慎重に判断する必要がある。
- 委員：石丸交差点から富地原交差点で国道3号へ出る「右折」が多いとのことだが、富地原52号線を利用すると「左折」になる。右折よりも左折の方が流れやすいため、富地原52号線を活用した方がより流れが良くなる可能性が高いと感じる。
- 委員：現状の道路が利用しにくい状況である。
- 事務局：ご指摘のとおり、現状は離合も困難な狭隘な道路であることから、富地原52号線の整備効果が想定された場合は、福岡県にもご協力いただきながら、ハード整備を実施することを想定している。
- 委員：ETC2.0プローブデータは車種を判別できるのか。
ETC2.0プローブデータの活用にあたり、サンプル数と実際の走行台数の関係性、平均速度と交通量の関係性は確認しておいた方が良い。
また、先ほどETC2.0プローブデータ集計・分析において、迂回交通のデータクレンジングが必要だという説明があったが、運行ID等で個人が特定可能であれば、行動パターンから業務交通（通勤通学等）を把握・除外することも可能と考える。
- 事務局：車種の判別は可能である。現時点の分析で車種毎の有意な差はみられなかった。
なお、運行IDについては、一定期間で振り直されることとなっている。
- 会長：ETC2.0プローブデータの活用によって様々な分析が可能であると想定されるが、データの貸与期間の制約から、全ての分析を行うことは困難だろう。国土技術政策総合研究所に対して、引き続きデータ貸与期間の延長を要望していただきたい。本計画の対象である幹線道路の話ではないが、急ブレーキや急ハンドルに関しては、生活道路での発生状況も確認していただきたい。旧国道3号の交通量を他路線へ転換させるという話があったが、生活道路を抜け道として利用されるのは問題である。
また、旧国道3号では内々交通が一定程度存在するため、（都）徳重曲線などを整備しても旧国道3号の混雑が残り続ける懸念や交通転換が図られることによって旧国道3号の平均速度が上がり、事故危険性が悪化する懸念も考えられる。両者のバランスを意識して、一定の渋滞を許容するという考え方も必要である。

（3）第三次道路網整備計画（原案）の進捗報告について

- 事務局：令和8年度に2回の開催を予定している。第5回（令和8年5月頃）において第三次道路網整備計画（原案）を作成したい。その後、令和8年6月頃にパブリックコメントを実施したうえで、第6回（令和8年7月頃）に答申をいただくこと

を見込んでいる。

4. 次回の開催予定日について

会 長：「ETC2.0 プローブデータのオープン化に向けた基礎調査」の調査協力者に全国 22 団体が採択されており、福岡県内では宗像市のほか、福岡県や北九州市も採択されている。福岡県や北九州市の集計・分析状況や結果について、可能な範囲で情報交換をしてはいかがか。

また、全国での集計・分析の結果や活用事例が閲覧可能となればよいので、その点に関しても国土技術政策総合研究所へ要望をお願いしたい。

事 務 局：承知した。

5. 閉会

以上