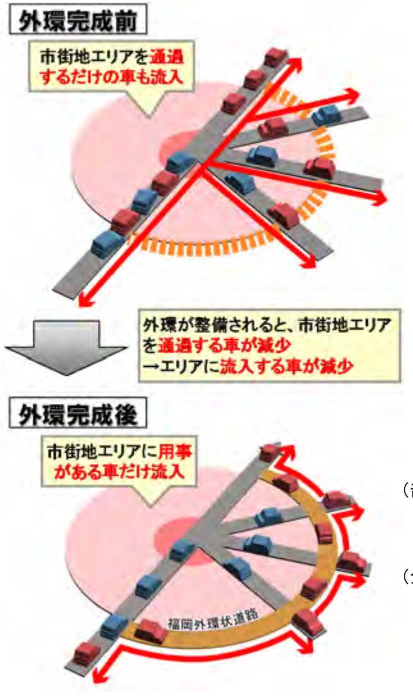
交通の分散化及び市街地への流入交通の減少に伴い、交通環境が改善し、公共交通の定時性が向上

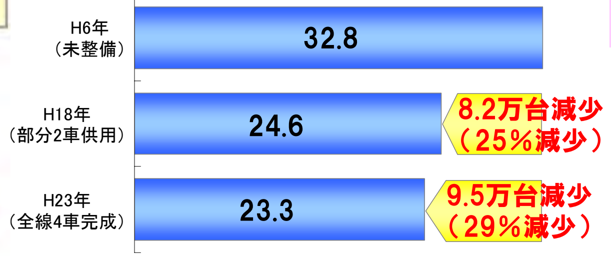
- 市街地への流入交通量が整備前と比べ約3割減少
- 周辺の主要な渋滞交差点が17箇所から6箇所に減少
- 西南部地域と都心部を結ぶバスの定時性が向上（最大7分改善）

▲福岡外環状道路

◆市街地への流入交通量が約3割減少



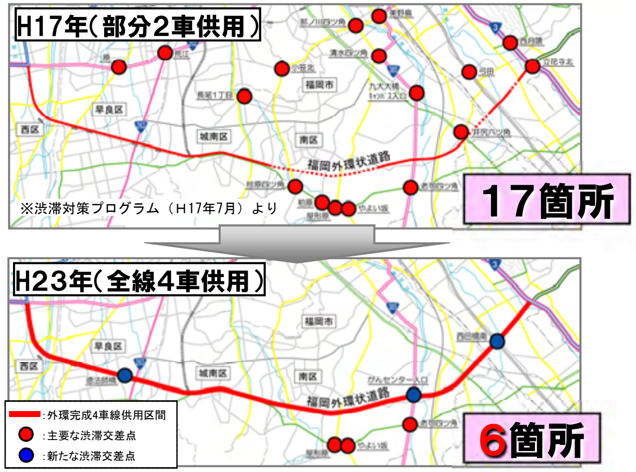
▲流入（通過）交通の減少イメージ



▲市街地への流入交通量の変化※1

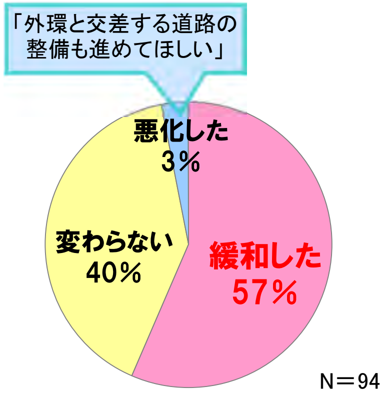
※1：流入交通量の算出は、エリアと交差する主要道路の交通量調査結果（市街地：23交差点）から算出。
データはH6年、H18年は福岡市交通量調査集計、H23年交通量調査（H23年10月）を使用

◆周辺の主要な渋滞交差点が17箇所から6箇所に減少



▲主要な渋滞交差点の変化※2

外環周辺の約6割の人が通勤時の渋滞緩和を実感

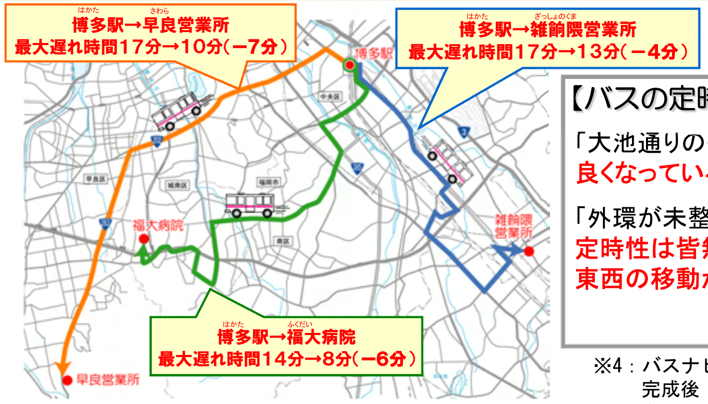


▲市内の渋滞変化※3

※2：主要な渋滞交差点とは、渋滞長800m以上もしくは通過時間8分以上の交差点。H23年は渋滞長調査結果（H23年10月）より算出

※3：福岡都市圏を対象としたWEBアンケート調査（H23年10月）

◆西南部地域と都心部を結ぶバスの定時性が向上



▲バスの最大遅れ時間の変化※4

【バスの定時性について】 ヒアリング結果（H23年11月）

「大池通りの長住（ながずみ）や野間（のま）の交通量が減り流れが良くなっている。」

「外環が未整備だった頃は、国体道路等のバスの定時性は皆無に等しい状態にあったが、現在は東西の移動がスムーズになっている。」

（西鉄バス片江（かたえ）自動車営業所）

※4：バスナビログデータ（完成前：2010年9月2,28日、完成後：2011年9月6,14日）のタピーク（16～18時台）の下りについて集計