

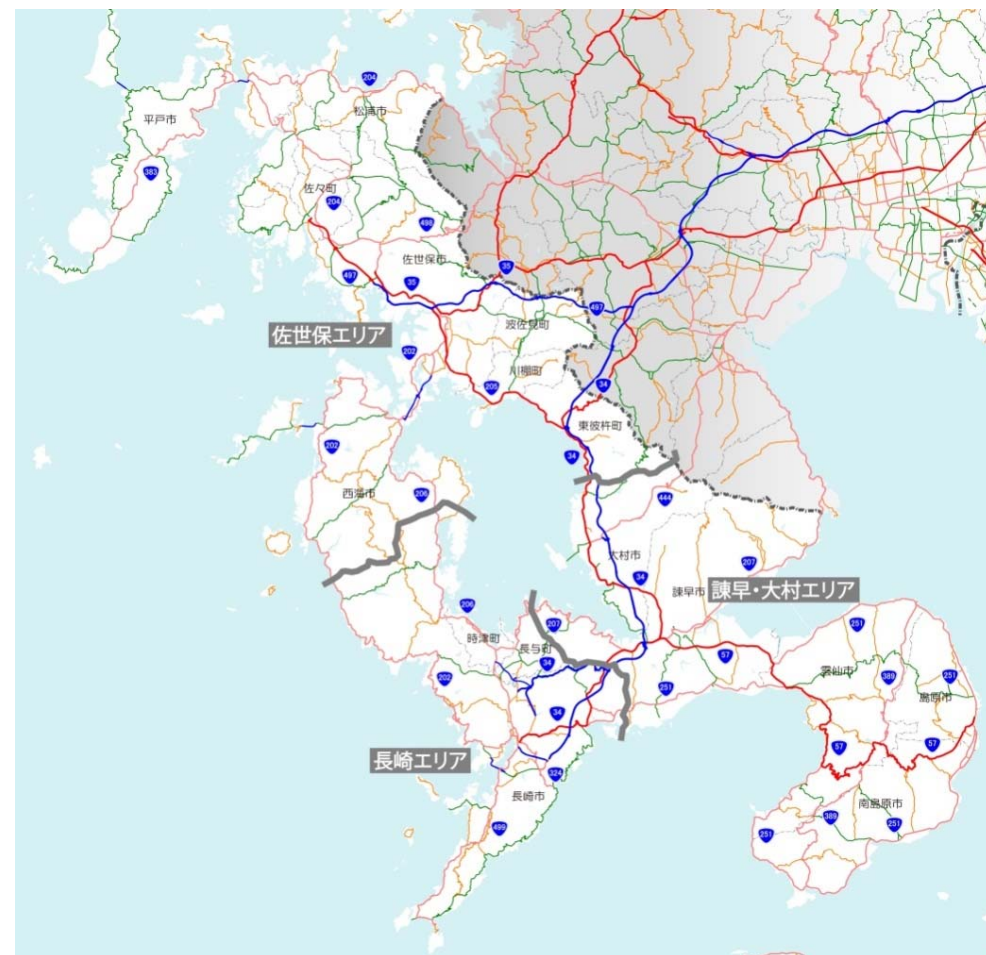
令和元年度 第2回 長崎県交通渋滞対策協議会

本会議の目的

- ①主要渋滞箇所のフォローアップ
- ②対策実施箇所の効果検証
- ③今後実施予定の渋滞対策の確認

目次

- | | |
|-----------------------------|-------|
| 1. これまでの検討経緯 | ・・・ 1 |
| 2. 主要渋滞箇所の現況と対策状況 | ・・・ 3 |
| 3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果 | ・・・ 5 |
| 4. 対策実施箇所の効果検証 | ・・・18 |
| 5. 今年度対策完了及び完了予定の渋滞対策 | ・・・19 |
| 6. 今後実施予定の渋滞対策 | ・・・24 |
| 7. 道路利用者団体からの要望箇所 | ・・・37 |
| 8. 道路の耐災害性強化に向けた提言について | ・・・39 |
| 9. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み | ・・・41 |



令和2年3月

1. これまでの検討経緯

- ・最新の交通データ等を基に特定(更新)された主要渋滞箇所を踏まえ、渋滞対策を検討・実施
- ・以下のマネジメントサイクルにより、主要渋滞箇所等をモニタリングの上、随時見直し

長崎県における渋滞検討マネジメントサイクル

平成27年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会(H27.8開催)で確認済み

最新の交通データによる渋滞状況の検証
…プローブデータの収集・分析等

地域の交通状況に対する
専門的見地からの検証
…データの精査・現地確認等の実施

渋滞対策協議会における議論

協議会構成主体：国土交通省 九州地方整備局、国土交通省 九州運輸局、長崎県、長崎県警察本部、長崎市、佐世保市
西日本高速道路(株)九州支社、(一社)長崎県バス協会、(社)長崎県トラック協会

定期的な地域の声の反映
(パブリックコメントの実施等)

地域の主要渋滞箇所の特定(更新)

道路を賢く使う取組の観点

ソフト・ハードを含めた対策の検討・実施

・道路管理者、道路利用者(バス協会等)、県警等の意見を踏まえ、**主要渋滞箇所図**等により**各エリア単位で地域の課題を共有**し議論を促進

地域の渋滞の現状と渋滞対策の基本方針

・円滑な渋滞対策の立案・実施を実現
(道路管理者が実施する対策、他機関の実施対策との連携、道路利用者(バス協会等)の参画による対策等)

モニタリング等による検証

1. これまでの検討経緯

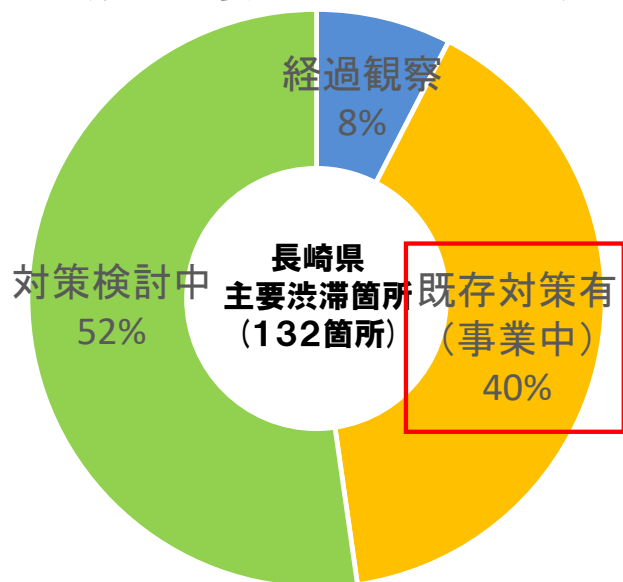
〔時期〕	〔実施内容〕	〔協議内容等〕
H24.6	H24年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○基礎データの共有、意見交換
H24.7	H24年度 第2回 長崎県交通渋滞対策協議会	○地域の主要渋滞箇所(素案)の決定
H24.8 H24.11	パブリックコメントの実施 (一般道路) (高速道路)	
H24.12	H24年度 第3回 長崎県交通渋滞対策協議会	○地域の主要渋滞箇所の特定
H25.1	主要渋滞箇所の公表	○一般道路135箇所、高速道路6箇所
H25.7	H25年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○渋滞対策の基本方針(案)、今後の取り組みの議論
H25.12	H25年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会 ワーキング会議	○渋滞対策の基本方針(案)、渋滞検討マネジメントサイクル(案)の確認
H27.8	H27年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○渋滞対策の基本方針(案)、渋滞検討マネジメントサイクル(案)、モニタリング結果
H28.3	H27年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会 ワーキング会議	○主要渋滞箇所のフォローアップ ○主要渋滞箇所の状況確認
H28.7	H28年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○主要渋滞箇所のフォローアップ ○長崎エリアの対策方針
H29.3	H28年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会 ワーキング会議	○主要渋滞箇所のフォローアップ ○主要渋滞箇所の状況確認
H29.7	H29年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○主要渋滞箇所のフォローアップ ○主要渋滞箇所の解除(愛野交差点):主要渋滞箇所数135箇所⇒134箇所
H30.3	H29年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会 ワーキング会議	○主要渋滞箇所のフォローアップ ○主要渋滞箇所の状況確認
H30.8	H30年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○主要渋滞箇所のフォローアップ ○主要渋滞箇所の状況確認
R1.1	H30年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会 ワーキング会議	○主要渋滞箇所の特定解除について ○主要渋滞箇所のフォローアップ、各エリアの渋滞対策について
R1.3	H30年度 第2回 長崎県交通渋滞対策協議会	○主要渋滞箇所のフォローアップ 解除フローの見直しについて ○対策実施箇所の効果検証、今後実施予定の渋滞対策の確認
R1.8	R元年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○主要渋滞箇所のフォローアップ、主要渋滞箇所の解除(本野入口、本野入口南交差点を解除):主要渋滞箇所134箇所⇒132箇所
今回 R2.3	R元年度 第2回 長崎県交通渋滞対策協議会	○対策実施箇所の効果検証、今後実施予定の渋滞対策の確認 ○主要渋滞箇所のフォローアップ、今後実施予定の渋滞対策の確認

井手園

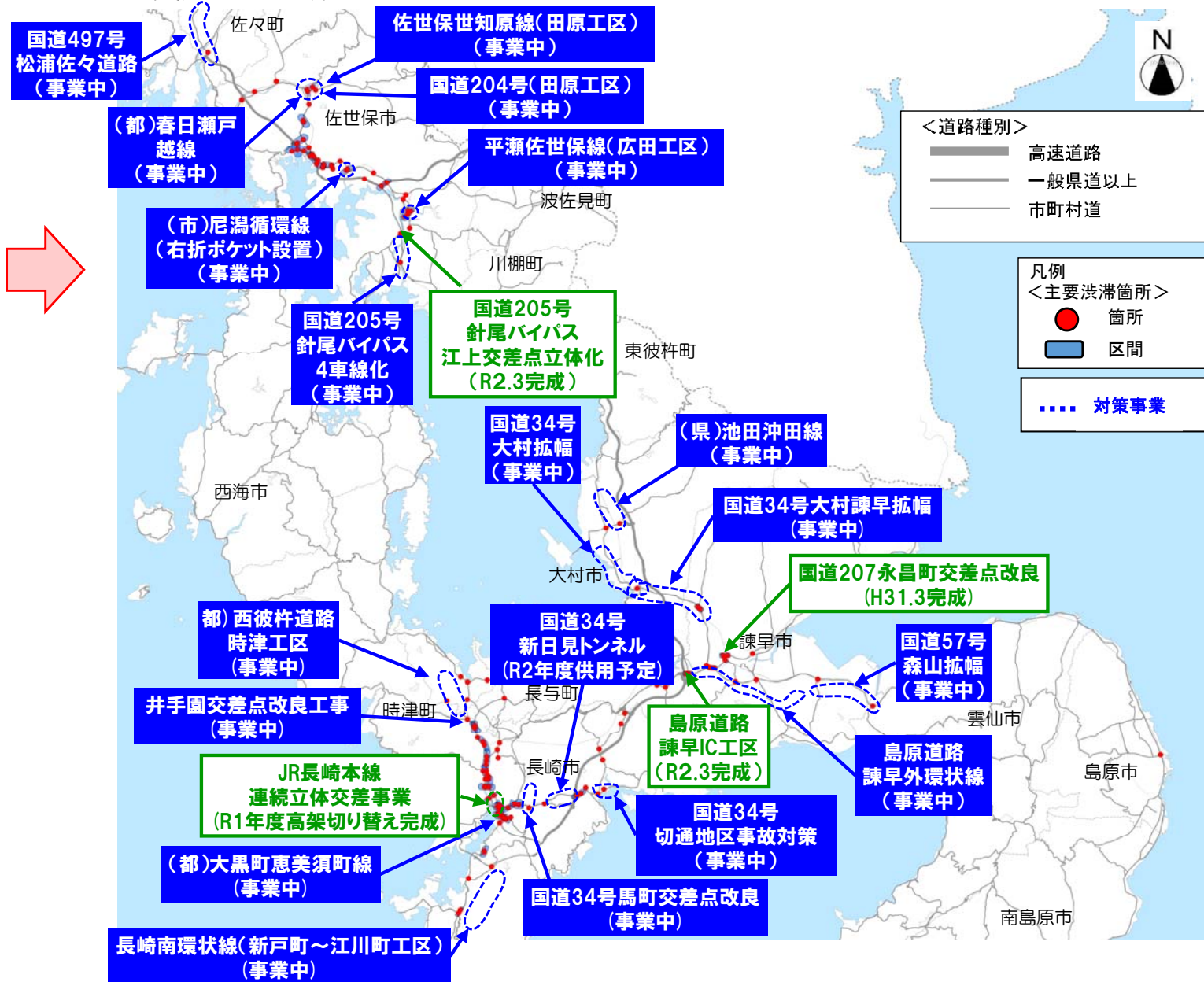
(1) 長崎県内の主要渋滞箇所対策状況（一般道）

・全体の約4割の箇所対策実施中(対策済み含む)、約5割が対策検討中

●一般道の主要渋滞箇所の対策状況



●実施中の一般道の対策事業

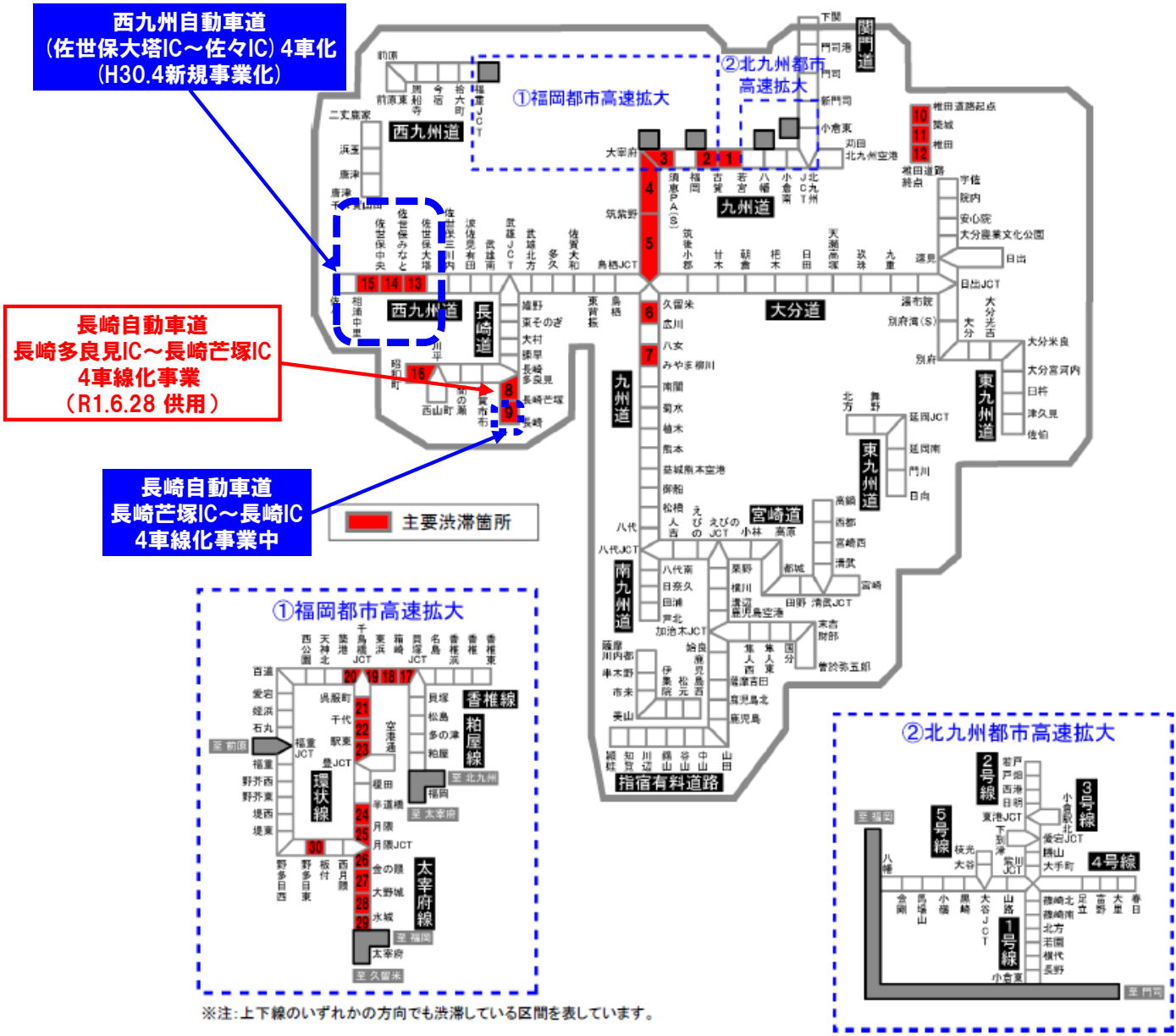


2. 主要渋滞箇所の現況と対策状況

(4) 長崎県内の主要渋滞箇所の対策状況 (高規格幹線道路)

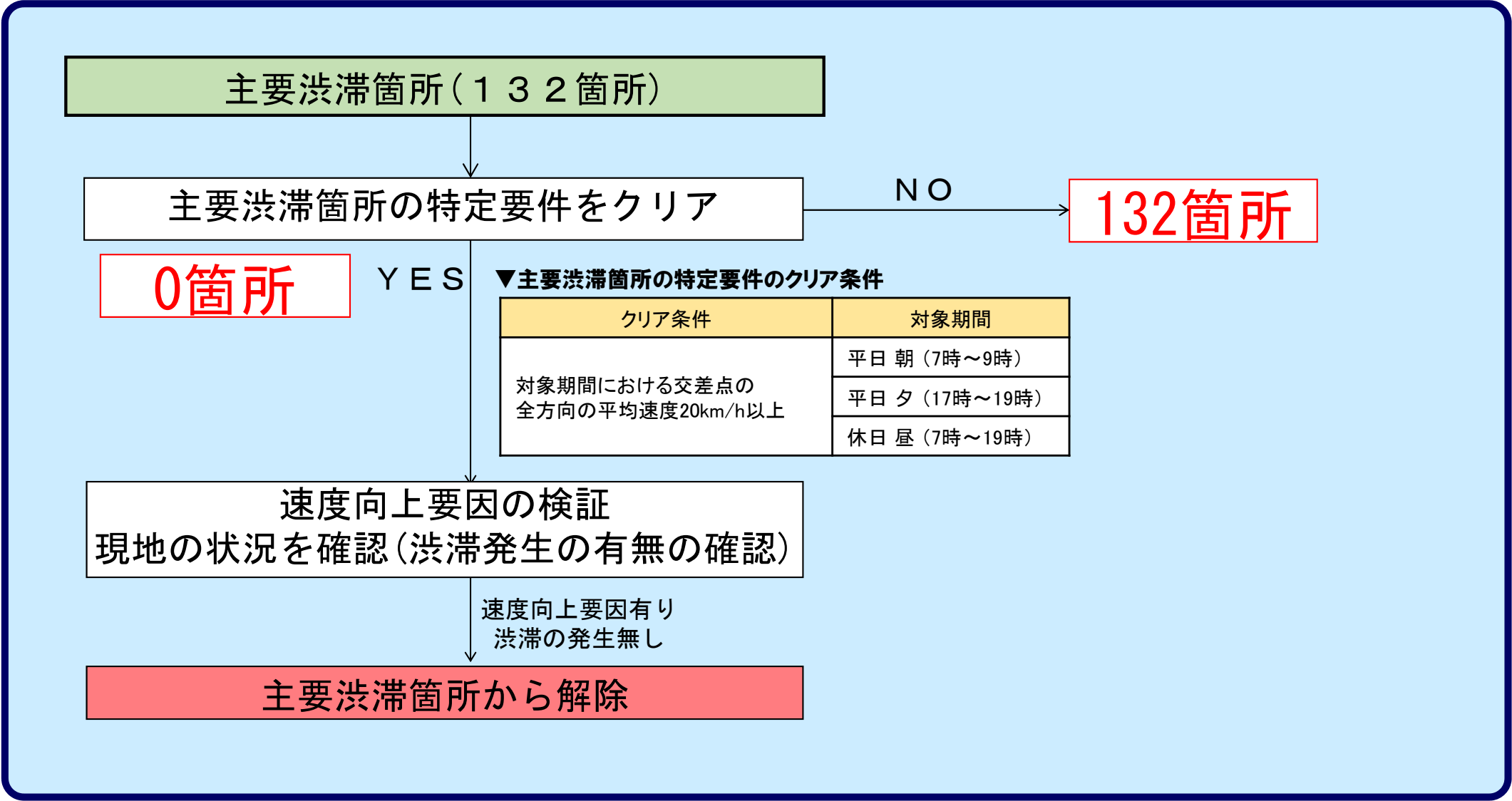
- ・高規格幹線道路の対策として、長崎多良見IC～長崎芒塚IC区間で、4車線化事業が完了(H30.6.28 供用)
- ・西九州自動車道(佐世保大塔IC～佐々IC)、長崎自動車道(長崎芒塚IC～長崎IC)において4車線化事業を実施中

●実施中の高規格幹線道路の対策事業



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

・最新のデータ(H31.4～H31.9)でフォローアップした結果、特定条件をクリアする箇所は0箇所。



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

凡例
■ 20km/h未満

・渋滞改善が期待できる以下の箇所(9箇所)について、現地調査と通過時間の検証により渋滞状況を確認(□)。

別調査で渋滞を確認

島原道路
諫早IC工区
の供用後に
判断

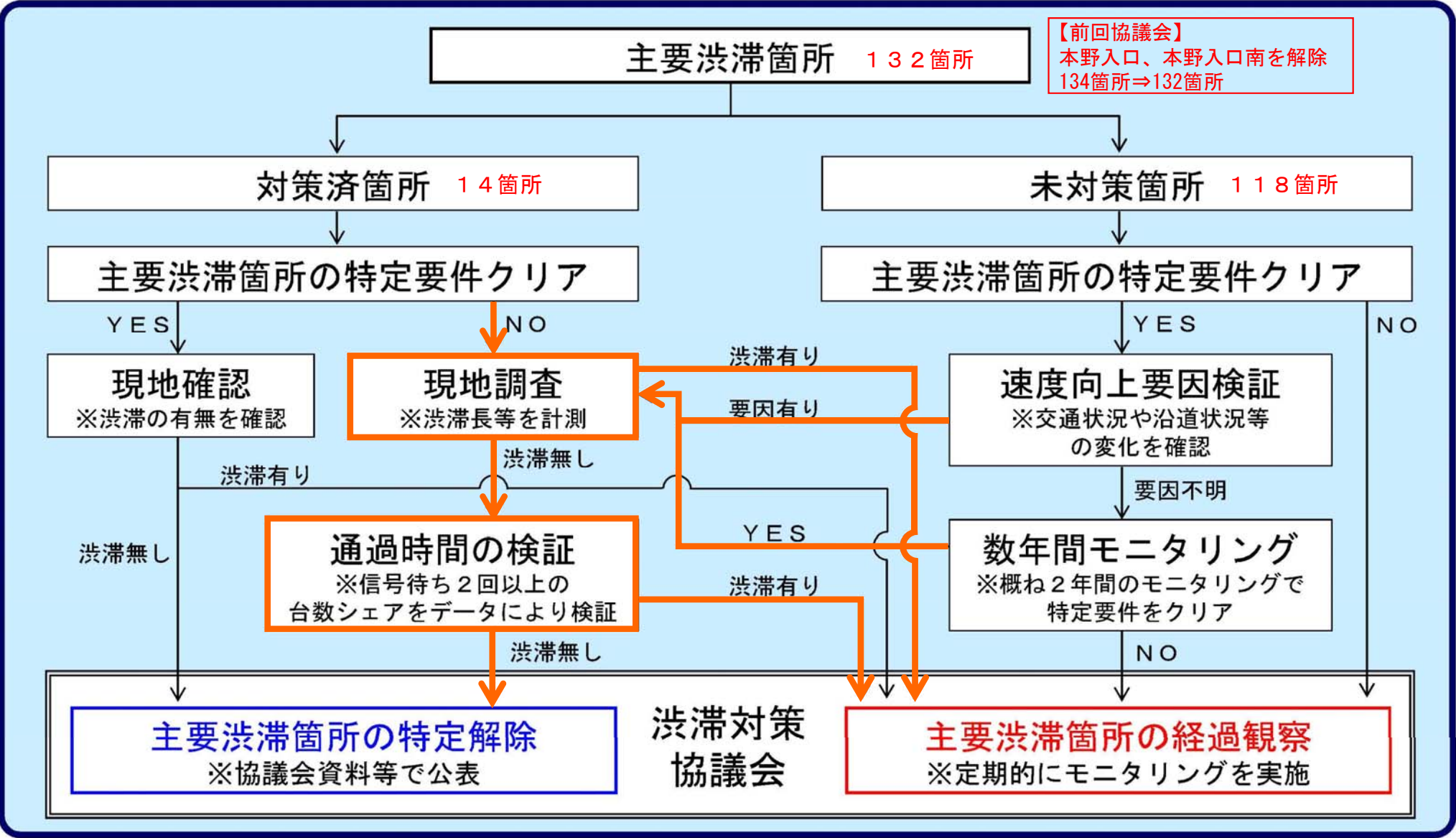
エリア	交差点名	所在地	対象事業名	完了年次	路線	方向角	延長 (m)	①選定時 (H24.4~H24.8)			②R1第1回渋滞協 (H30.4~H31.3)			③R1第2回渋滞協 (H31.4~R1.9)		
								km/h			km/h			km/h		
								平日朝	平日夕	休日	平日朝	平日夕	休日	平日朝	平日夕	休日
長崎	新大工町	長崎市	新大工町交差点改良	H29.2	市道等	北	72	3.0	4.5	5.0	8.1	9.5	10.9	8.4	12.1	11.9
					国34	西	145	29.2	18.9	21.9	23.7	19.7	25.8	25.7	18.0	26.7
					国34	東	100	14.6	12.2	18.5	18.0	16.6	22.5	10.9	15.5	16.2
	鳴鼓トンネル東口	時津町	(都)左底滑石線	H28	町道	北	22	6.4	14.1	8.6	16.6	10.8	9.1	15.5	10.7	9.7
					町道	西	1425	39.3	42.9	45.0	24.2	36.5	35.7	24.8	36.7	32.8
					町道	東	1597	40.8	40.9	43.3	42.7	43.2	40.2	31.1	32.4	33.3
					町道	南	205	6.6	7.7	5.9	10.8	14.8	15.6	9.1	12.8	11.3
佐世保	大塔IC入口	佐世保市	大塔IC入口交差点改良	H29.12	国35	北	341	42.7	36.4	36.7	26.2	25.6	23.9	28.5	25.2	24.0
					国205	西	403	18.8	16.2	15.9	19.0	12.8	13.1	17.6	13.6	13.7
					国35	南	210	19.3	15.2	14.2	17.7	16.0	14.5	18.2	16.0	14.2
	大塔ロータリー	佐世保市	大塔ロータリー化交差点改良	H26.12	国205	北	179	7.0	14.7	13.5	14.3	19.8	18.0	15.8	19.6	18.4
					国497	北西	195	28.6	19.8	16.0	18.5	15.3	14.5	16.4	14.7	14.4
					県205	北西	38	37.1	28.2	27.7	24.3	15.6	15.2	25.6	14.7	14.3
					国205	北東	70	4.1	7.1	6.4	6.5	10.5	9.4	6.9	10.2	8.8
	佐世保中央IC入口	佐世保市	佐世保中央IC交差点改良	H26.9	国205	南東	144	22.1	16.6	16.7	18.3	17.5	17.5	19.3	17.2	17.4
					(主)11	北東	30	9.0	8.6	7.7	7.5	8.5	10.2	8.7	8.5	11.0
					国497	西	332	14.3	17.1	19.4	12.6	15.2	14.8	11.4	15.5	14.4
	海自警備隊前	佐世保市	(都)平瀬町千尽町線	H28.3	(主)11	南	105	12.0	7.5	9.1	12.2	13.2	12.7	12.2	12.5	11.4
					(主)11	北	85	20.5	19.7	20.0	22.7	20.3	19.2	22.4	19.5	18.9
					市道等	東	7	10.1	13.9	11.0	11.5	9.0	9.1	11.9	9.8	10.7
					(主)11	南	81	14.6	16.6	21.1	16.7	12.2	16.5	16.5	13.1	16.2
	アルカスSASEBO裏	佐世保市	(都)平瀬町千尽町線	H28.3	(主)11	北西	103	41.9	32.4	29.2	34.5	28.4	29.7	34.8	28.1	30.7
					市道等	北東	64	5.8	4.7	5.5	9.0	5.9	6.1	8.5	5.4	5.6
					市道等	南西	15	12.7	12.2	14.9	14.3	6.1	6.8	8.9	8.7	6.7
	平瀬橋	佐世保市	(都)平瀬町千尽町線	H28.3	(主)11	南東	432	40.2	33.9	41.3	29.2	26.8	26.6	27.5	28.6	28.9
					市道等	北	179	12.3	9.5	10.4	11.9	10.8	12.1	11.3	11.2	12.8
					(主)11	西	427	25.1	24.7	27.1	24.5	12.6	23.9	24.3	12.6	22.8
	平瀬	佐世保市	(都)平瀬町千尽町線	H28.3	(主)11	東	177	15.2	15.7	21.6	14.6	16.6	19.5	14.1	16.7	20.4
					(主)11	北東	109	5.8	7.3	6.5	7.4	7.3	7.1	6.6	7.3	6.7
					市道等	西	309	12.1	14.4	16.2	9.6	8.8	14.3	8.9	8.1	11.6
	田子の浦	佐世保市	国道202号 (田子の浦工区) (交差点改良)	H27	(主)11	南東	441	20.4	21.4	30.8	14.7	15.5	20.9	15.5	13.3	21.0
					国202	北西	1305	29.4	28.9	29.9	25.7	26.0	28.7	27.6	27.4	28.5
					市道等	北東	104	5.7	7.3	8.3	12.1	15.6	10.3	9.1	10.9	9.0
					国202	南西	155	9.8	7.8	9.3	9.6	8.0	9.9	9.8	8.2	10.0
諫早・大村	桜馬場	大村市	桜馬場交差点改良	H26	県222	南東	176	13.0	12.2	15.0	15.5	14.7	16.5	16.2	14.5	16.5
					国34	北	649	21.1	19.7	22.9	22.1	22.4	25.2	22.4	23.7	25.3
					市道等	北東	661	18.2	16.4	16.4	17.9	15.5	11.7	15.7	16.5	10.5
					県38	西	175	14.3	8.2	9.7	12.0	9.8	9.9	12.3	9.7	9.3
	小船越トンネル東口	諫早市	小船越町交差点改良	H27.2	国444	東	237	10.6	8.2	9.7	10.5	10.1	11.5	10.9	9.8	11.3
					国34	南	179	10.4	7.0	8.3	10.5	7.3	8.6	9.8	7.5	8.5
					国57	西	44	25.3	34.3	31.7	23.1	20.8	29.7	22.9	21.5	29.8
	小船越町	諫早市	小船越町交差点改良	H27.2	国57	東	227	9.9	16.0	16.8	30.2	31.5	32.5	30.5	32.1	33.9
					国57	北西	31	17.3	24.7	22.5	19.9	18.8	20.6	20.6	20.0	21.4
					国207	北東	228	11.5	13.0	18.5	11.6	12.9	13.4	11.2	12.7	13.7
	宇都町	諫早市	国道207号 宇都交差点改良	H29	国57	南東	158	18.5	17.6	19.3	26.2	27.2	27.8	24.4	25.7	26.7
					国207	北	161	20.4	26.1	24.9	13.8	18.7	16.8	13.2	17.2	16.2
					(主)41	東	633	17.2	16.1	22.2	11.7	10.3	18.2	12.3	10.9	19.3
	宇都町	諫早市	国道207号 宇都交差点改良	H29	国207	南西	126	6.2	7.6	10.2	12.7	9.7	12.7	12.7	8.5	12.0

※市道等はETC2.0プローブデータ(様式1-2)にて補完

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

■主要渋滞箇所の解除フロー

・主要渋滞箇所の解除については、最新のデータや現地状況等を確認し、各箇所毎に協議会で判断して解除を行う



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果(解除候補箇所)

①国道34号 新大工町交差点

- ・現地調査の結果、渋滞の発生を確認。
- ・通過時間のデータ分析では、信号2回待ち以上の割合が最大31%となっている。
- ・主要渋滞箇所から解除せず、引き続きモニタリングを実施する。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R1第1回協議会：H30.4～H31.3（ETC2.0）
R1第2回協議会：H31.4～R1.9（ETC2.0）

位置図



	主道路		従道路	
	方向②	方向③	方向①	
	国道34号	国道34号	市道等	
	対策無	右折車線設置(H29)	対策無	
旅行速度				
現地調査	渋滞無し 最大滞留長：20m 最大渋滞長：0m	渋滞有り 最大滞留長：400m 最大渋滞長：60m	渋滞有り 最大滞留長：240m 最大渋滞長：140m	
通過時間				

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	86秒	40秒
青時間比	57%	27%
サイクル長	150秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)、
R1第1回渋滞協(H30.4-H31.3)、
R1第2回渋滞協(H31.4-R1.9)
※現地調査：R2.3.3(火)7時、8時台
※通過時間：ETC2.0(H31.4-R1.9)

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果(解除候補箇所)

②市道 鳴鼓トンネル東口

- ・現地調査の結果、方向②で70mの渋滞を確認。
- ・通過時間のデータ分析では、全方向、信号待ち1回以下で通過できている。
- ・主要渋滞箇所から解除せず、引き続きモニタリングを実施する。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R1第1回協議会：H30.4～H31.3（ETC2.0）
R1第2回協議会：H31.4～R1.9（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向②	方向③	方向①	方向④
	臨港道路畝刈時津線	臨港道路畝刈時津線	町道	町道
	対策無	対策無	対策無	道路拡幅
旅行速度				
現地調査	渋滞有り 最大滞留長：350m 最大渋滞長：70m	渋滞無し 最大滞留長：90m 最大渋滞長：0m	渋滞無し 最大滞留長：70m 最大渋滞長：0m	渋滞無し 最大滞留長：120m 最大渋滞長：0m
通過時間				

位置図



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	77秒	33秒
青時間比	55%	24%
サイクル長	140秒	

※旅行速度：選定時（H24.4～H24.8）、
R1第1回渋滞協（H30.4～H31.3）、
R1第2回渋滞協（H31.4～R1.9）
※現地調査：R2.3.3（火）7時時台
※通過時間：ETC2.0（H31.4～R1.9）

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果(解除候補箇所)

③県道11号 海自警備隊前

- ・現地調査の結果、渋滞の発生を確認。
- ・通過時間のデータ分析では、全方向、信号待ち1回以下で通過できている。
- ・主要渋滞箇所から解除せず、引き続きモニタリングを実施する。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R1第1回協議会：H30.4～H31.3（ETC2.0）
R1第2回協議会：H31.4～R1.9（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	
	(主)11号	(主)11号	市道	
	(都)平瀬町干尽町線 (H28)	(都)平瀬町干尽町線 (H28)	対策無	
旅行速度				
現地調査	渋滞有り 最大滞留長：80m 最大渋滞長： 20m	渋滞有り 最大滞留長：120m 最大渋滞長： 30m	渋滞有り 最大滞留長：120m 最大渋滞長： 30m	
通過時間				

■位置図



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	97秒	47秒
青時間比	61%	29%
サイクル長	160秒	

※旅行速度：選定時（H24.4-H24.8）、
R1第1回渋滞協（H30.4-H31.3）、
R1第2回渋滞協（H31.4-R1.9）
※現地調査：R2.3.4（水）17時台
※通過時間：ETC2.0（H31.4-R1.9）

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果(解除候補箇所)

④県道11号 アルカスSASEBO裏

- ・現地調査の結果、渋滞の発生を確認。
- ・通過時間のデータ分析では、全方向、信号待ち1回以下で通過できている。
- ・主要渋滞箇所から解除せず、引き続きモニタリングを実施する。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R1第1回協議会：H30.4～H31.3（ETC2.0）
R1第2回協議会：H31.4～R1.9（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向④	方向②	方向③
	(主)11号	(主)11号	市道	市道
	(都)平瀬町干尽町線 (H28)	(都)平瀬町干尽町線 (H28)	対策無	対策無
旅行速度				
現地調査	渋滞無し 最大滞留長：30m 最大渋滞長：0m	渋滞有り 最大滞留長：50m 最大渋滞長：20m	渋滞有り 最大滞留長：80m 最大渋滞長：20m	渋滞無し 最大滞留長：40m 最大渋滞長：0m
通過時間				

位置図



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	86秒	43秒
青時間比	54%	27%
サイクル長	160秒	

※旅行速度：選定時（H24.4-H24.8）、
R1第1回渋滞協（H30.4-H31.3）、
R1第2回渋滞協（H31.4-R1.9）
※現地調査：R2.3.4（水）7時、8時台
※通過時間：ETC2.0（H31.4-R1.9）

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果(解除候補箇所)

⑤県道11号 平瀬橋

- ・現地調査の結果、方向③で370mの渋滞を確認。
- ・通過時間のデータ分析では、信号2回待ち以上の割合が18%となっている。
- ・主要渋滞箇所から解除せず、引き続きモニタリングを実施する。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R1第1回協議会：H30.4～H31.3（ETC2.0）
R1第2回協議会：H31.4～R1.9（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向②	方向③	方向①	
	(主)11号	(主)11号	市道	
	(都)平瀬町干尽町線 (H28)	(都)平瀬町干尽町線 (H28)	対策無	
旅行速度				
現地調査	渋滞無し 最大滞留長：60m 最大渋滞長：0m	渋滞有り 最大滞留長：440m 最大渋滞長：370m	渋滞無し 最大滞留長：50m 最大渋滞長：0m	
通過時間				

■位置図



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	75秒	43秒
青時間比	47%	27%
サイクル長	160秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)、
R1第1回渋滞協(H30.4-H31.3)、
R1第2回渋滞協(H31.4-R1.9)
※現地調査：R2.3.4(水)7時、8時台
※通過時間：ETC2.0(H31.4-R1.9)

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果(解除候補箇所)

⑥県道11号 平瀬

- ・現地調査の結果、渋滞の発生を確認。
- ・通過時間のデータ分析では、信号2回待ち以上の割合が最大69%となっている。
- ・主要渋滞箇所から解除せず、引き続きモニタリングを実施する。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4~H24.8 (民間プローブ)
R1第1回協議会 : H30.4~H31.3 (ETC2.0)
R1第2回協議会 : H31.4~R1.9 (ETC2.0)

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	
	(主)11号	(主)11号	市道	
	(都)平瀬町干尽町線 (H28)	(都)平瀬町干尽町線 (H28)	対策無	
旅行速度				
現地調査	渋滞有り 最大滞留長: 300m 最大渋滞長: 180m	渋滞有り 最大滞留長: 190m 最大渋滞長: 50m	渋滞有り 最大滞留長: 500m 最大渋滞長: 340m	
通過時間				

■位置図



【参考】信号現示

	主道路 (③②)	従道路 (①)
青時間	65秒	26秒
青時間比	41%	16%
サイクル長	160秒	

※旅行速度: 選定時 (H24.4-H24.8)、
R1第1回渋滞協 (H30.4-H31.3)、
R1第2回渋滞協 (H31.4-R1.9)
※現地調査: R2.3.5 (木) 7時台
※通過時間: ETC2.0 (H31.4-R1.9)

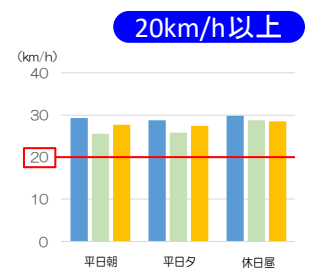
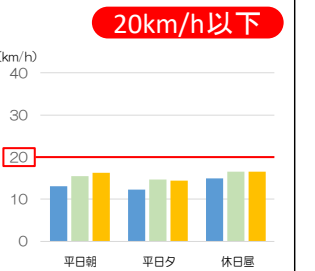
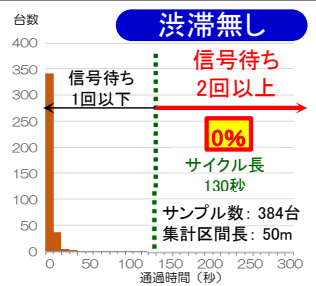
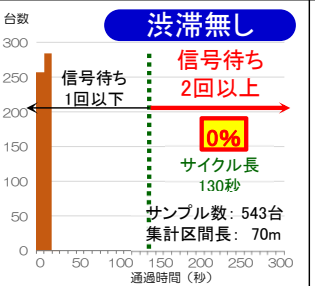
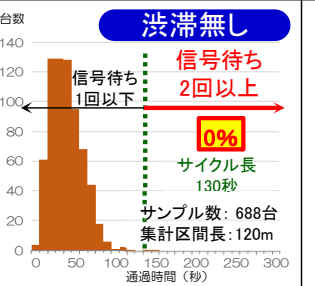
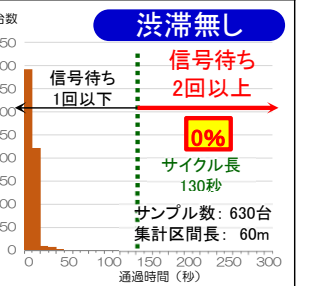
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果(解除候補箇所)

⑦国道202号 田子の浦

- ・現地調査の結果、方向②で40mの渋滞を確認。
- ・通過時間のデータ分析では、全方向、信号待ち1回以下で通過できている。
- ・主要渋滞箇所から解除せず、引き続きモニタリングを実施する。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プロブ）
R1第1回協議会：H30.4～H31.3（ETC2.0）
R1第2回協議会：H31.4～R1.9（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	方向④
	国道202号	国道202号	市道	県道222号
	交差点改良（H27）	交差点改良（H27）	対策無	対策無
旅行速度				
現地調査	渋滞無し 最大滞留長：50m 最大渋滞長：0m	渋滞無し 最大滞留長：70m 最大渋滞長：0m	渋滞有り 最大滞留長：120m 最大渋滞長：40m	渋滞無し 最大滞留長：60m 最大渋滞長：0m
通過時間				

■位置図



【参考】信号現示

	主道路 （①④）	従道路 （③②）
青時間	69秒	36秒
青時間比	53%	28%
サイクル長	130秒	

※旅行速度：選定時（H24.4-H24.8）、
R1第1回渋滞協（H30.4-H31.3）、
R1第2回渋滞協（H31.4-R1.9）
※現地調査：R2.3.5（木）17時台
※通過時間：ETC2.0（H31.4-R1.9）

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果(解除候補箇所)

⑧国道34号 桜馬場

- ・現地調査の結果、渋滞の発生を確認。
- ・通過時間のデータ分析では、全方向、信号待ち1回以下で通過できている。
- ・主要渋滞箇所から解除せず、引き続きモニタリングを実施する。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）

R1第1回協議会：H30.4～H31.3（ETC2.0）

R1第2回協議会：H31.4～R1.9（ETC2.0）

	主道路		従道路		
	方向①	方向⑤	方向④	方向③	方向②
	国道34号	国道34号	国道444号	県道38号	市道
	交差点改良（H26）	交差点改良（H26）	交差点改良（H26）	交差点改良（H26）	交差点改良（H26）
旅行速度	20km/h以上	20km/h以下	20km/h以下	20km/h以下	20km/h以下
現地調査	渋滞無し 最大滞留長：140m 最大渋滞長：0m	渋滞有り 最大滞留長：240m 最大渋滞長：80m	渋滞有り 最大滞留長：160m 最大渋滞長：20m	渋滞無し 最大滞留長：110m 最大渋滞長：0m	渋滞有り 最大滞留長：50m 最大渋滞長：10m
通過時間	渋滞無し 信号待ち1回以下 信号待ち2回以上 0% サイクル長150秒 サンプル数：634台 集計区間長：140m	渋滞無し 信号待ち1回以下 信号待ち2回以上 0% サイクル長150秒 サンプル数：525台 集計区間長：240m	渋滞無し 信号待ち1回以下 信号待ち2回以上 0% サイクル長150秒 サンプル数：928台 集計区間長：160m	渋滞無し 信号待ち1回以下 信号待ち2回以上 0% サイクル長150秒 サンプル数：555台 集計区間長：110m	渋滞無し 信号待ち1回以下 信号待ち2回以上 0% サイクル長150秒 サンプル数：62台 集計区間長：55m

■位置図



【参考】信号現示

	主道路 （①⑤）	従道路 （③④）	②
青時間	38秒	41秒	14秒
青時間比	25%	27%	1%
サイクル長	150秒		

※旅行速度：選定時（H24.4-H24.8）、
R1第1回渋滞協（H30.4-H31.3）、
R1第2回渋滞協（H31.4-R1.9）
※現地調査：R2.3.6（金）17時台
※通過時間：ETC2.0（H31.4-R1.9）

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果(解除候補箇所)

⑨国道207号 宇都町

- ・現地調査の結果、渋滞の発生を確認。
- ・通過時間のデータ分析では、信号2回待ち以上の割合が最大5%となっている。
- ・主要渋滞箇所から解除せず、引き続きモニタリングを実施する。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R1第1回協議会：H30.4～H31.3（ETC2.0）
R1第2回協議会：H31.4～R1.9（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	
	国道207号	国道207号	(主)41号	
	交差点改良(H29)	交差点改良(H29)	対策無	
旅行速度				
現地調査	渋滞無し 最大滞留長：110m 最大渋滞長：0m	渋滞有り 最大滞留長：140m 最大渋滞長：60m	渋滞有り 最大滞留長：240m 最大渋滞長：80m	
通過時間				

位置図



【参考】信号現示

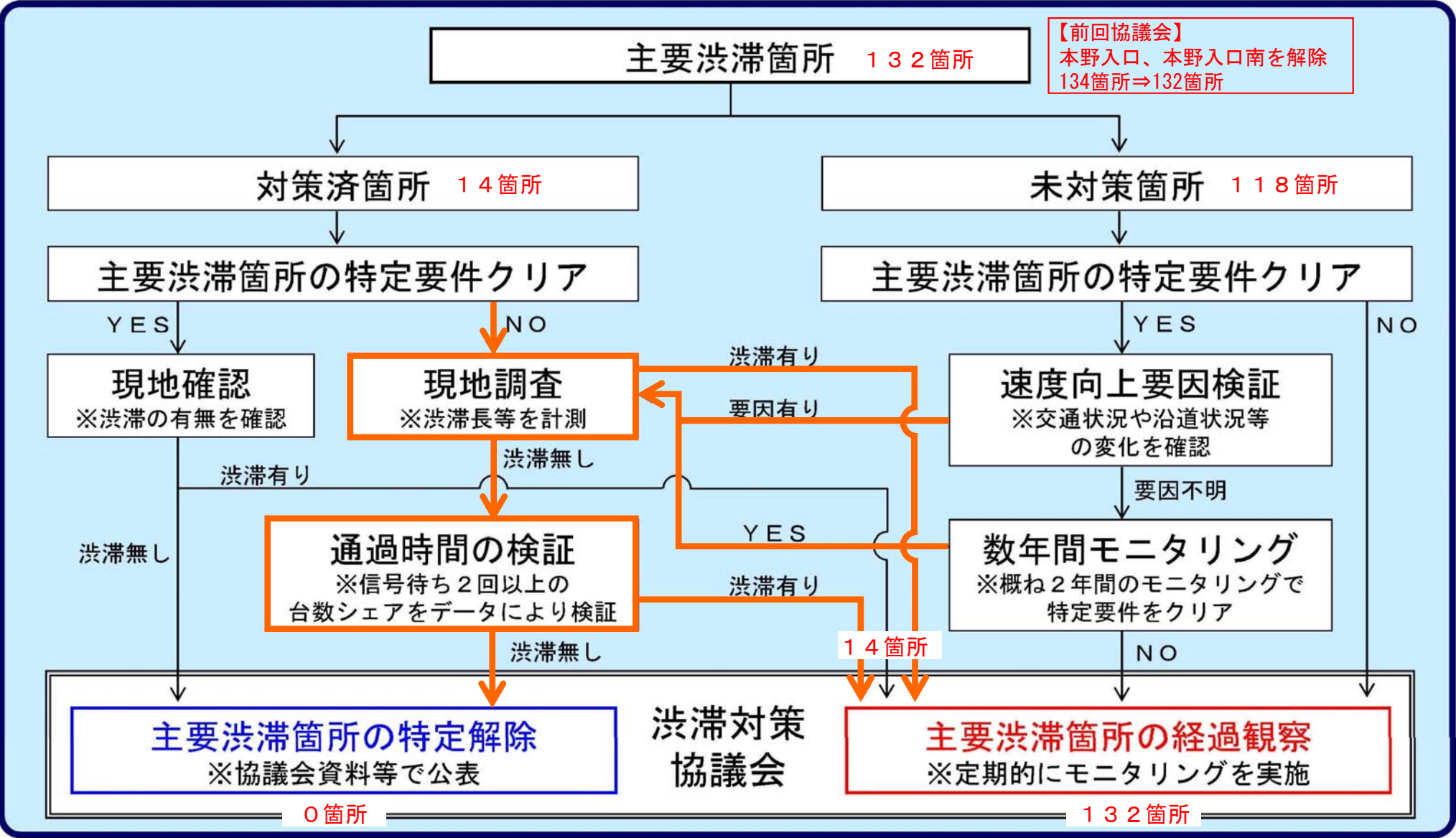
	主道路	従道路
青時間	62秒	36秒
青時間比	43%	25%
サイクル長	145秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)、
R1第1回渋滞協(H30.4-H31.3)、
R1第2回渋滞協(H31.4-R1.9)
※現地調査：R2.3.6(金)17時台
※通過時間：ETC2.0(H31.4-R1.9)

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

■主要渋滞箇所の解除フロー

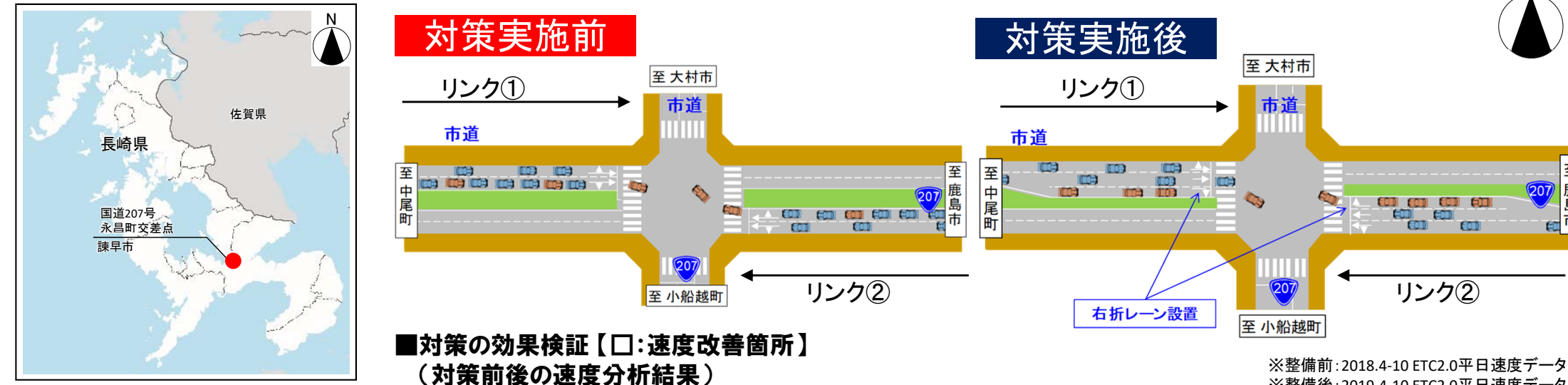
・対策済み箇所(14箇所)における現地調査及び通過時間のデータ分析の結果、主要渋滞箇所から解除せず、引き続きモニタリングを実施する。



- ・国道207号永昌町交差点では、鹿島市方面から大村市方面へ及び中尾町方面から小船越町方面への右折車両によって直進阻害による交通混雑が発生していたため、右折レーン設置を実施した。
- ・平成31年4月～10月のデータで検証した結果、渋滞緩和(速度の向上)が確認できた。

■国道207号永昌町交差点位置図

■一般国道207号永昌町工区(永昌町交差点)の対策内容

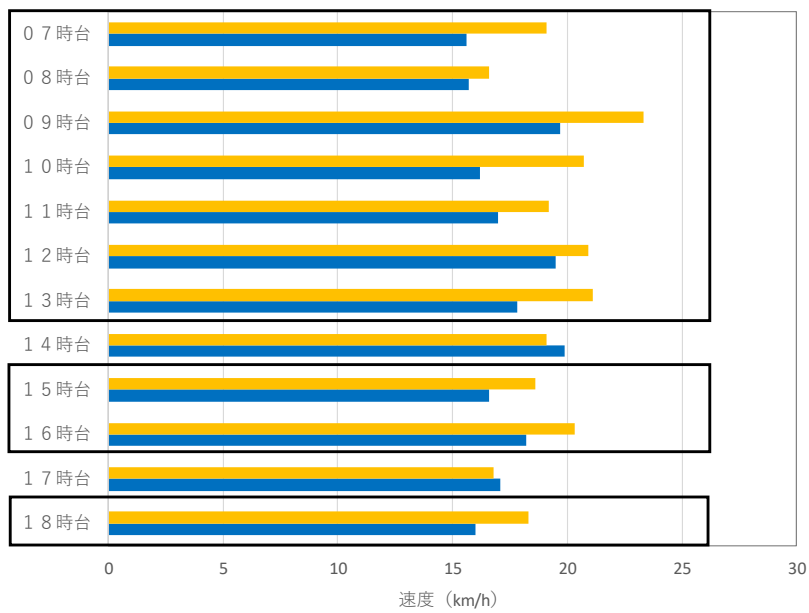


■国道207号永昌町交差点位置図

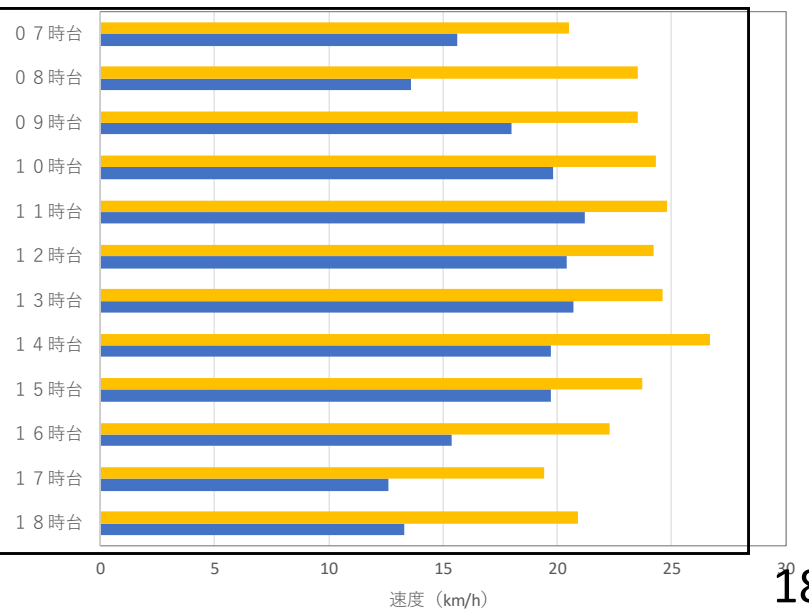


■対策の効果検証【□:速度改善箇所】
(対策前後の速度分析結果)

リンク① 西流入部(■:整備前、■:整備後)



リンク② 東流入部(■:整備前、■:整備後)

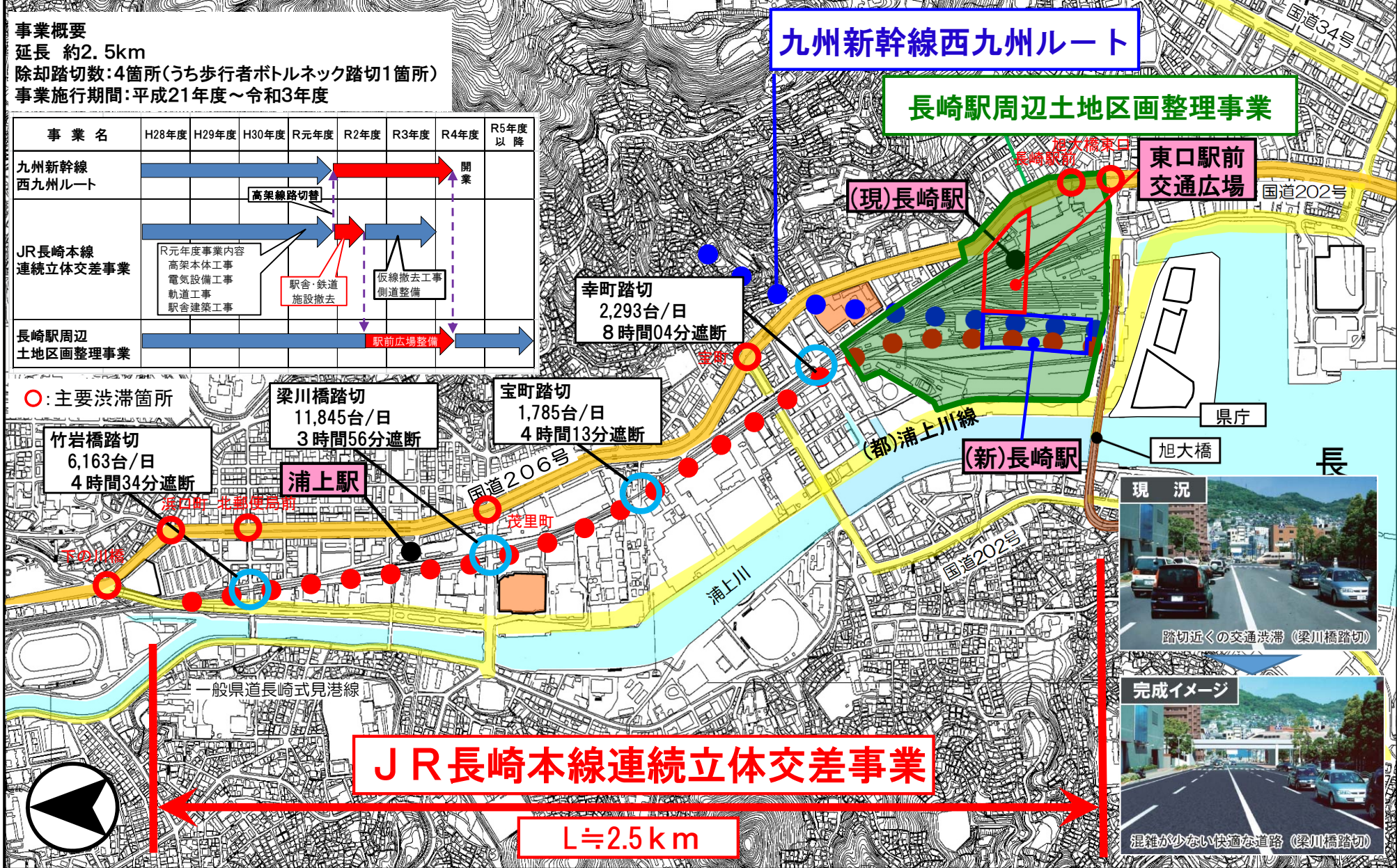


5. 今年度対策完了及び完了予定の渋滞対策（1）長崎エリア

①JR長崎本線連続立体交差事業

・R1年度完了予定の踏切部の立体交差化により関連する主要渋滞箇所の混雑緩和が期待される。

長崎駅周辺整備事業の概要



5. 今年度対策完了及び完了予定の渋滞対策（1）長崎エリア

②国道34号 馬町交差点 バスカット設置

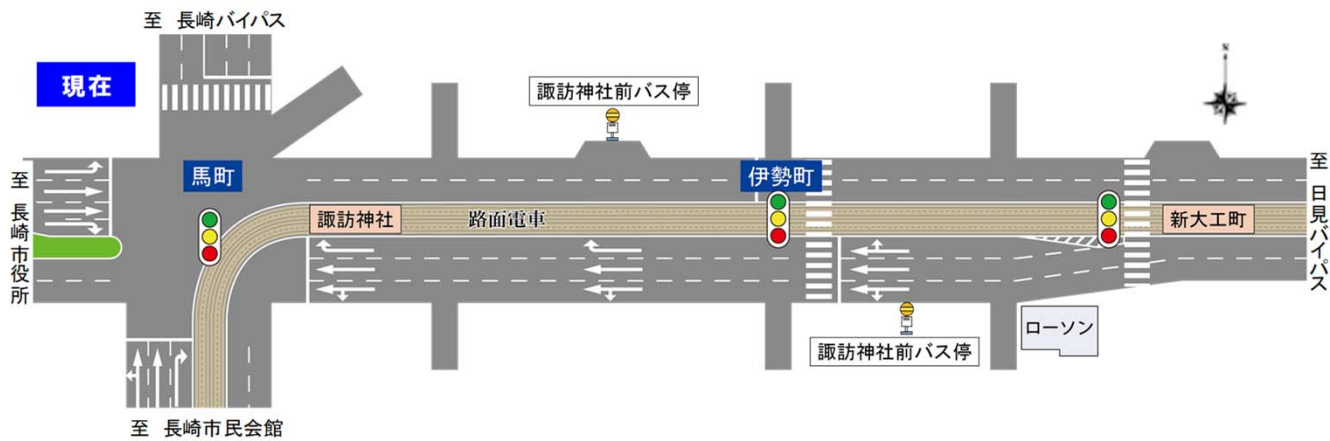
・バス停車による後続直進車の阻害が発生しているため、R2.3.12バスカットを設置。直進車阻害状況の改善が期待される。

【位置図】



【対策内容】

○バス停車による直進阻害を改善するため、下り線側の諏訪神社前バス停にバスカットを設置します。



【現状の課題】

○バス停車による後続直進車の阻害が発生し、円滑な走行や後続車の車線変更に伴う錯綜が発生しています。

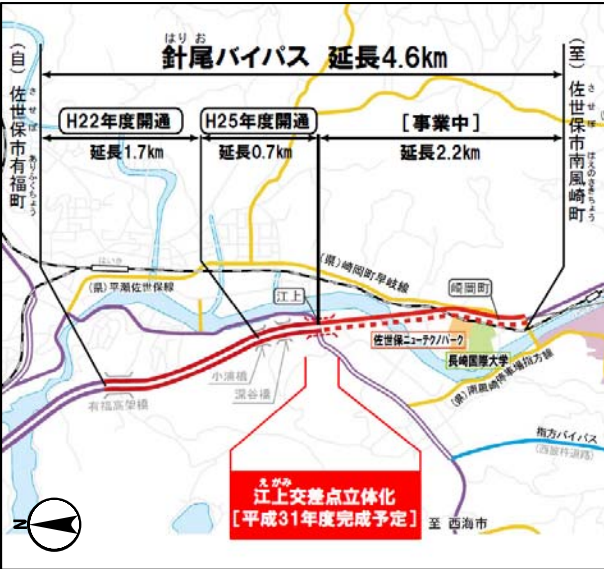


5. 今年度対策完了及び完了予定の渋滞対策（2）佐世保エリア

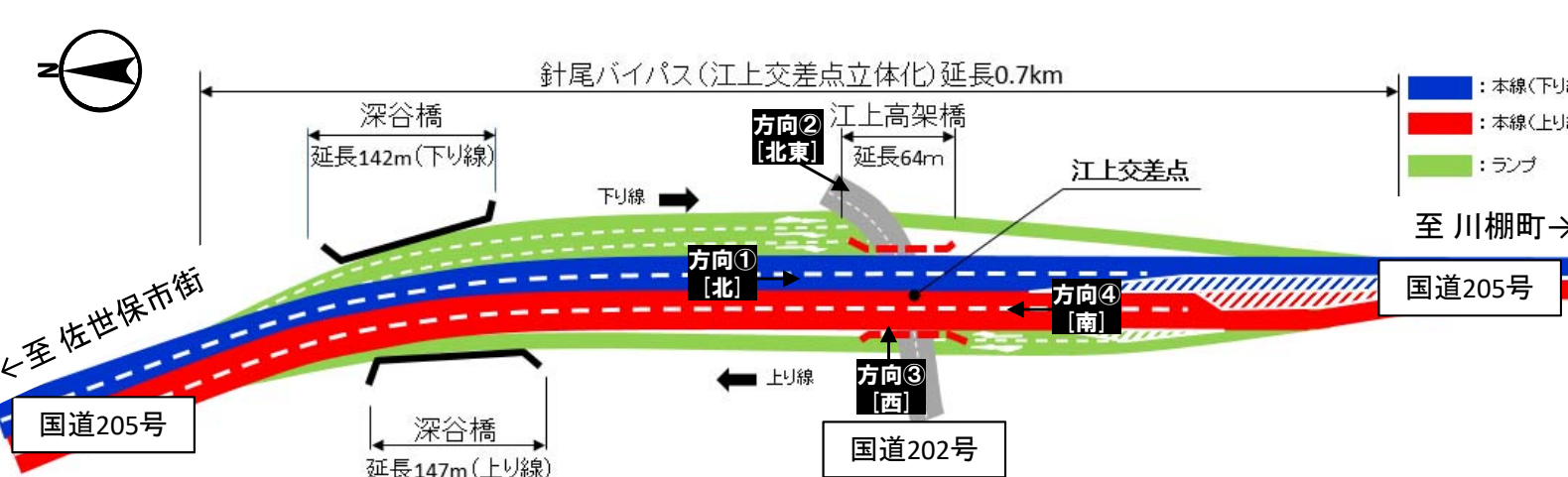
①国道205号針尾バイパス江上交差点立体化

・国道205号針尾バイパスの江上交差点の立体化がR2.3.16に完成。立体化に伴い、江上交差点の混雑緩和に期待。

▼事業位置図



▼事業概要図



■開通前の速度状況

方向	速度 (km/h) 【 H31.4～R1.9 ETC2.0 データ 】	
方向① 国道205号	平日朝ピーク(7時～8時)	10.1
	平日夕ピーク(17時～18時)	11.9
	休日(7時～18時)	10.6
方向② 国道202号	平日朝ピーク(7時～8時)	24.4
	平日夕ピーク(17時～18時)	30.3
	休日(7時～18時)	30.9
方向③ 国道202号	平日朝ピーク(7時～8時)	12.1
	平日夕ピーク(17時～18時)	11.0
	休日(7時～18時)	11.9
方向④ 国道205号	平日朝ピーク(7時～8時)	10.8
	平日夕ピーク(17時～18時)	12.5
	休日(7時～18時)	15.5



5. 今年度対策完了及び完了予定の渋滞対策（3）諫早・大村エリア

①道路整備完了予定箇所（島原道路 諫早インター工区（小船越IC～諫早IC））

- ・令和2年3月22日（日）に島原道路 諫早インター工区（小船越IC～諫早IC間）が開通。
- ・当該区間の整備により、並行路線の主要渋滞箇所における渋滞対策未実施箇所の渋滞緩和に期待

▼島原道路 諫早インター工区の位置図



▼並行路線の渋滞状況

①貝津西交差点



②貝津交差点



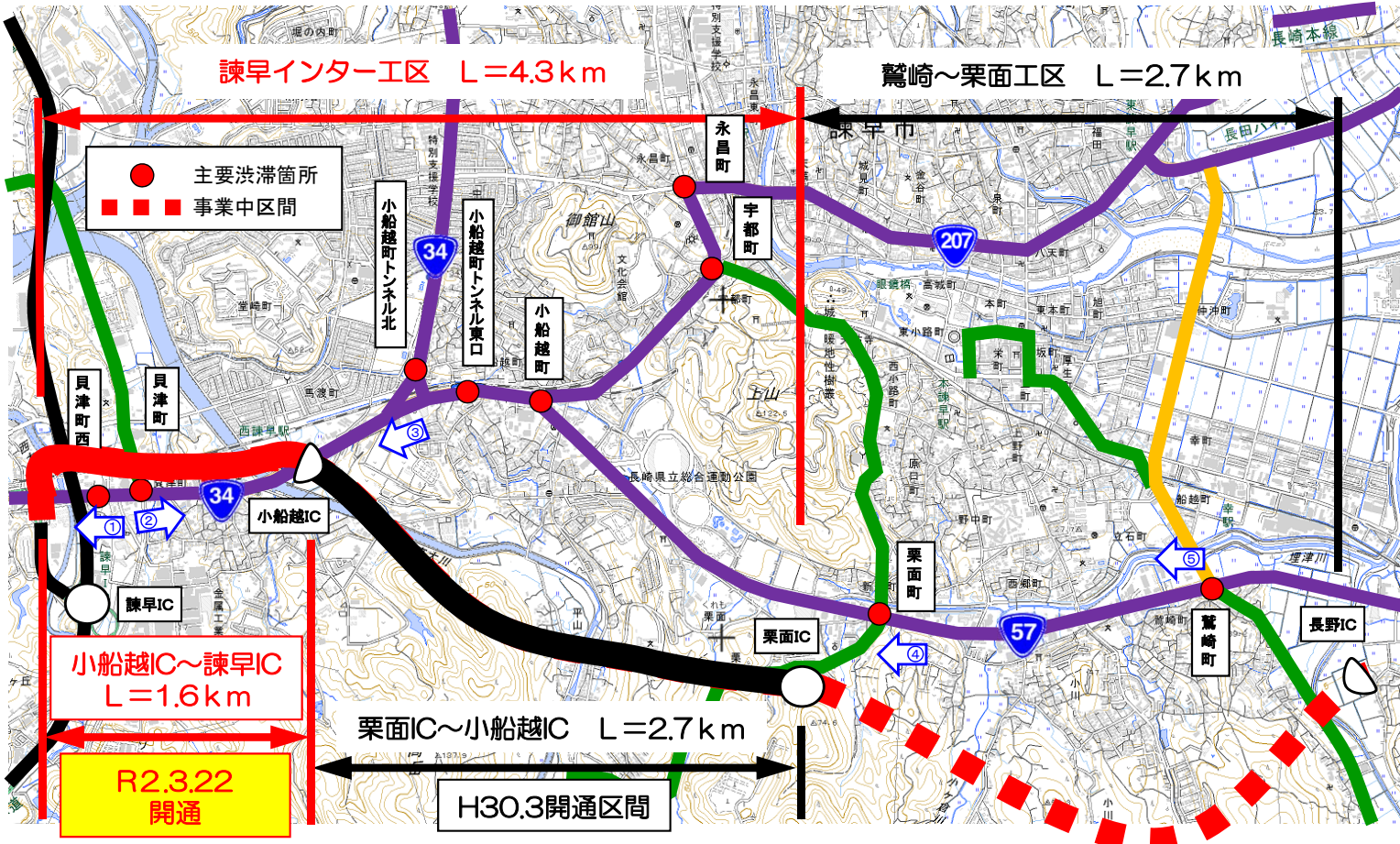
③小船越トンネル交差点



④栗面交差点



⑤鷺崎交差点



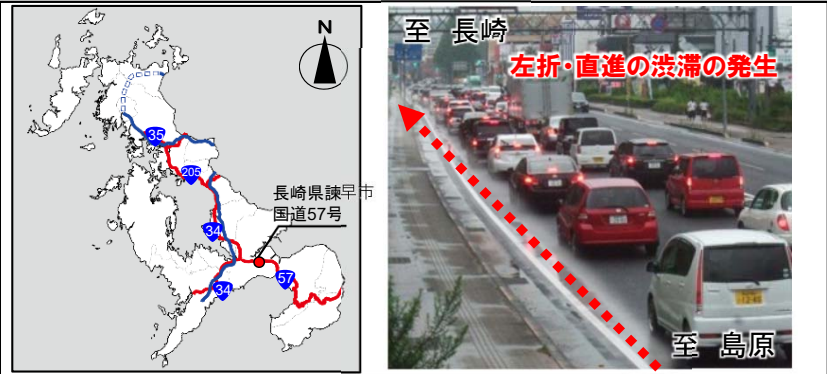
5. 今年度対策完了及び完了予定の渋滞対策（3）諫早・大村エリア

②栗面交差点のピンポイント対策（左折導流路表示及び標識案内）

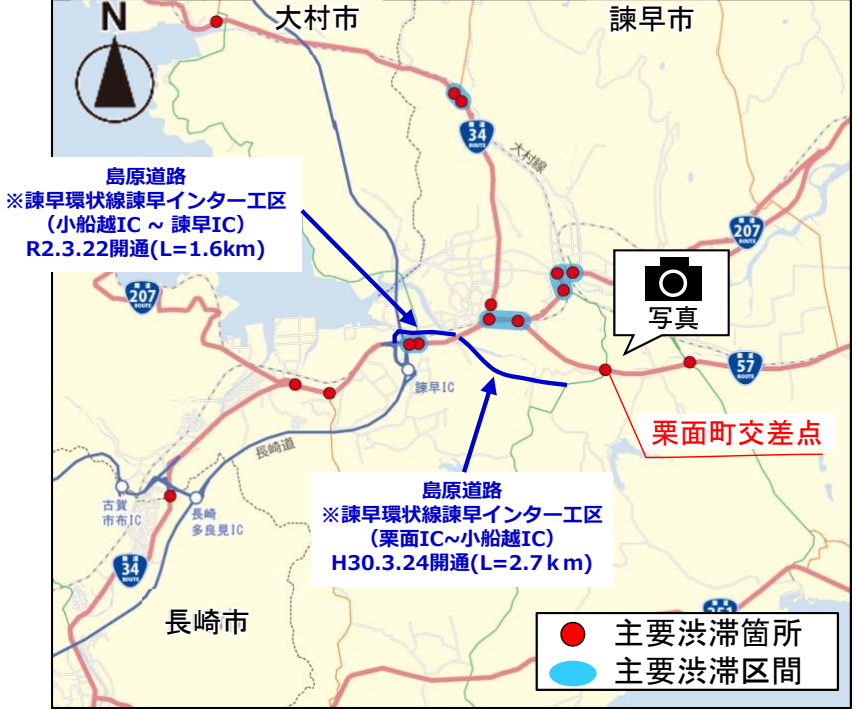
- ・国道57号長崎方面では、第一車線（直左）において、直進・左折交通が入り混じり、交通が錯綜。
- ・左折導流路表示及び標識案内により左折交通の円滑化、直進交通の左折渋滞へ巻き込まれの回避を想定。
- ・左折交通の円滑化、案内誘導の強化により、国道57号から諫早外環状線への交通の転換を図る。

道路利用者団体要望箇所

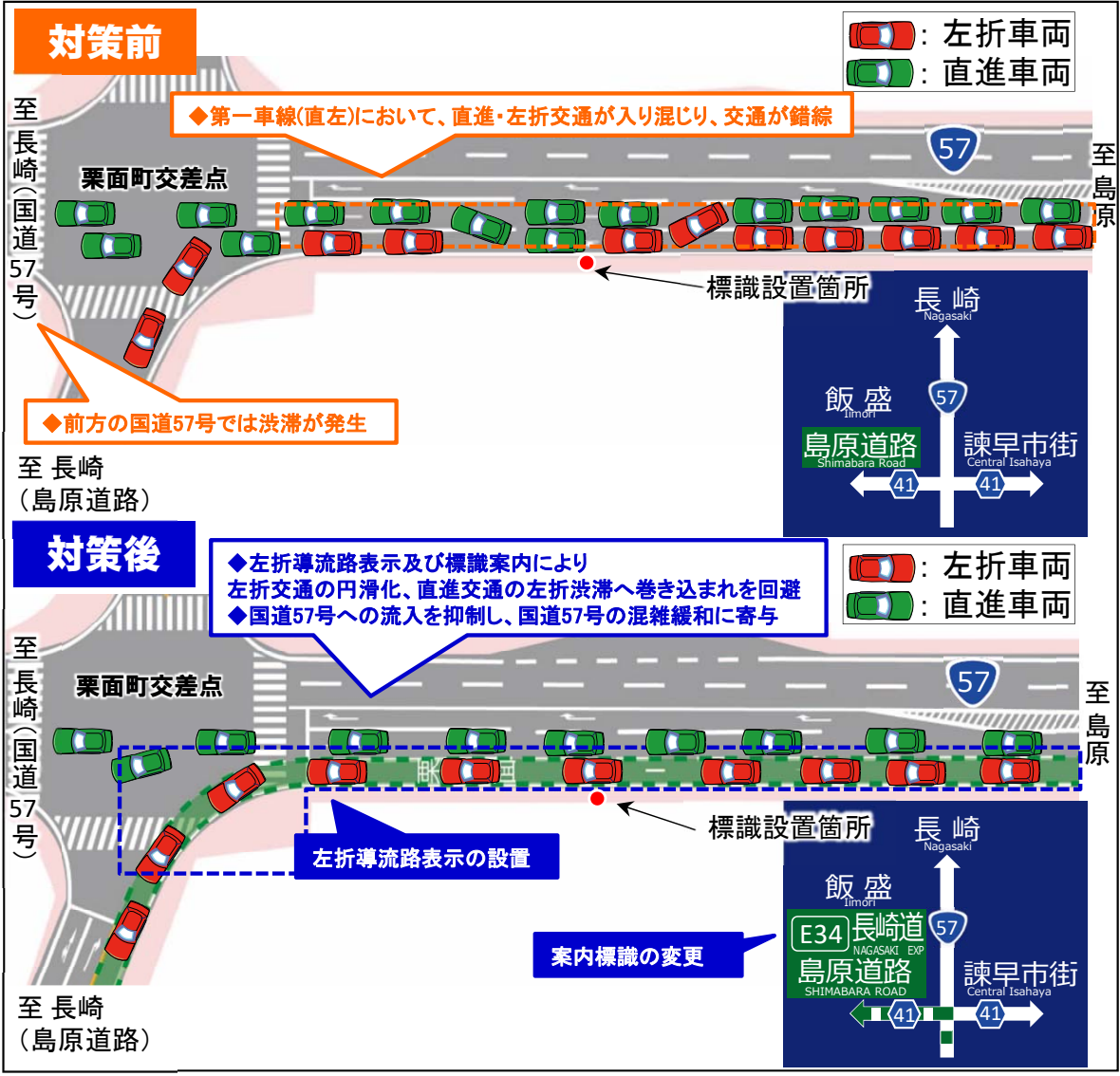
位置図



広域図



説明図



6. 今後実施予定の渋滞対策（1）長崎エリア

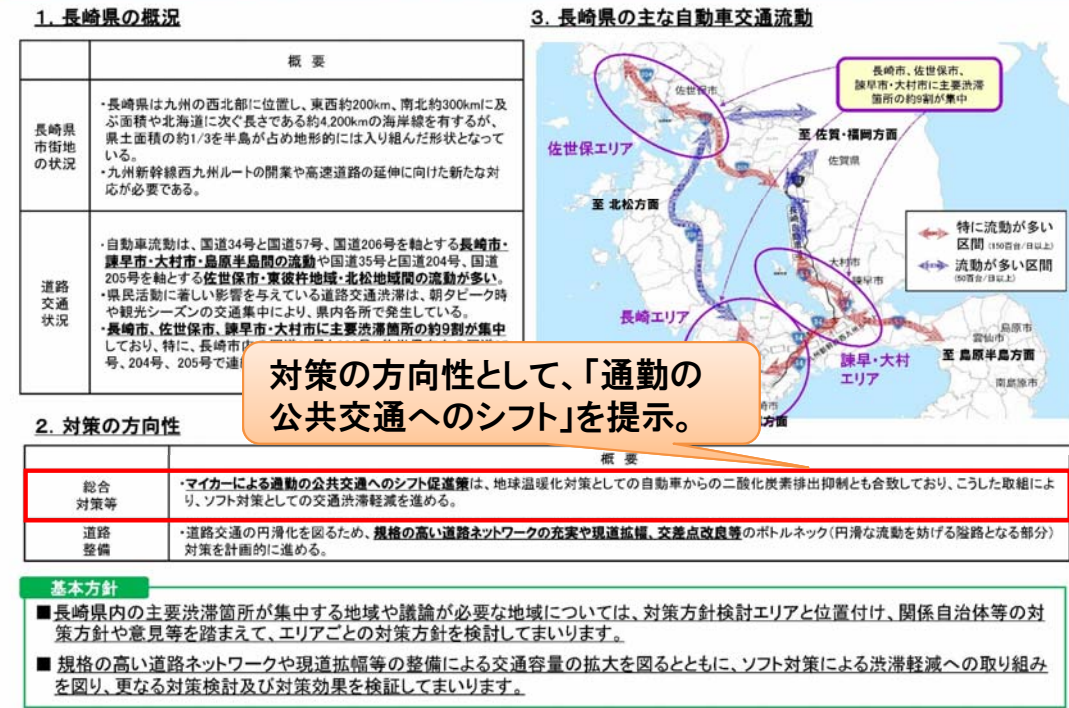
①通勤時のTDM検討

長崎エリアにおけるTDM施策を実施する背景

- ・長崎県内の主要渋滞箇所は、**9割が長崎エリア、諫早・大村エリア、佐世保エリアに集中。**
- ・特に長崎都市圏では、三菱重工跡地再開発、九州新幹線西九州ルートの開通等、今後、**開発に伴う交通需要の増加、交通流動の大きな変化が想定。**
- ・そのため、短期的なハード対策は需要の変化・交通流動の変化により、無駄な投資となる可能性があることから、ハード対策ではなく、ソフト対策による渋滞緩和の可能性を検討することが目的。

▼長崎県内の渋滞対策の基本方針

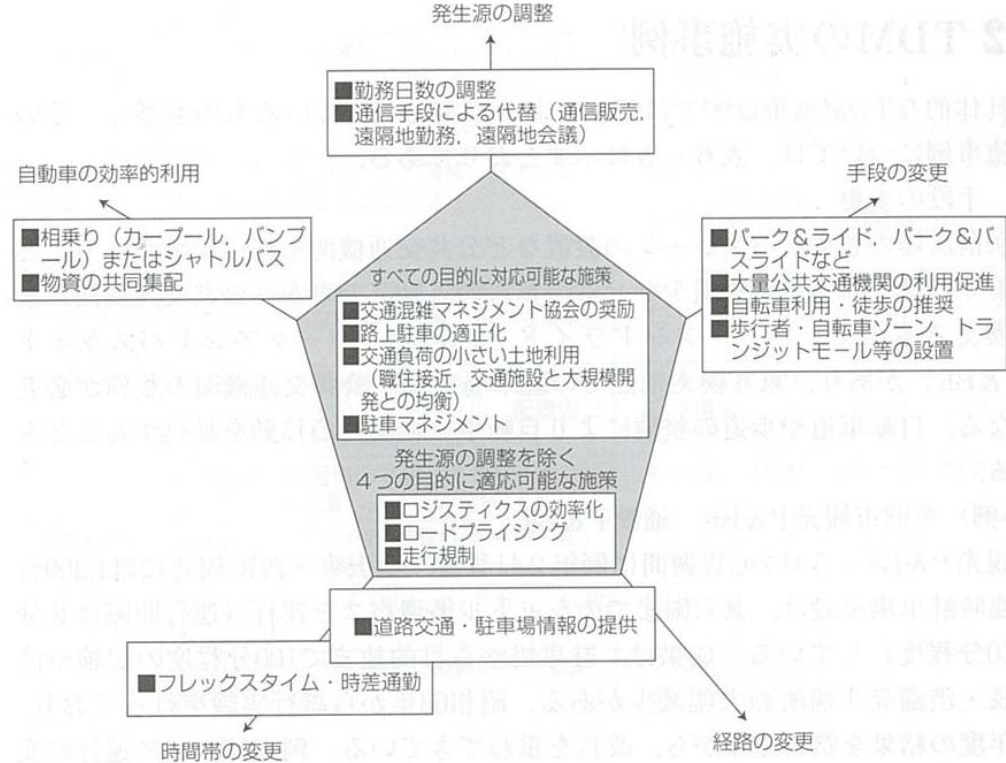
2. 渋滞対策の基本方針について【長崎県全体における渋滞対策の基本方針について(案)】



出典：平成27年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会

▼TDMとは

- ・交通需要マネジメント（TDM）とは、交通需要の時間的、空間的集中を緩和するための手法。
- ・具体的な対策手法としては、パーク＆ライドや公共交通への転換、時間帯や経路の変更等があげられる。



出典：道路交通技術必携2018

6. 今後実施予定の渋滞対策（1）長崎エリア

①通勤時のTDM検討 ETC2.0による通勤状況の実態把握

- ・長崎市は、自市以外では長与町、諫早市、時津町からの通勤・通学が多いのが現状。
- ・長崎市内の渋滞緩和のため、通勤時の長与町や時津町からの自家用車通勤者を公共交通への転換させる可能性を検討。
- ・ETC2.0データを基に、**朝ピーク時(7～8時台)**の長与町・時津町⇒長崎市のODペアを分析すると、長崎市の割合高い。

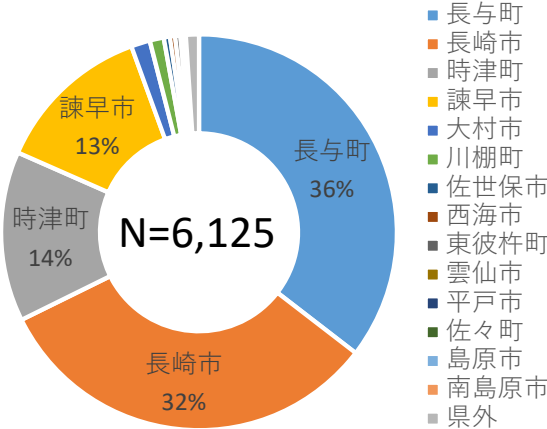
■長崎市に就業・通学する人の割合

		人数（人）	総数に占める割合（％）	県内割合（％）
総数		232,516	100.0%	
自市町村		189,096	81.3%	
県内		32,569	14.0%	100%
	佐世保市	716	0.3%	2%
	島原市	221	0.1%	1%
	諫早市	9,101	3.9%	28%
	大村市	2,844	1.2%	9%
	平戸市	71	0.0%	0%
	松浦市	35	0.0%	0%
	対馬市	2	0.0%	0%
	壱岐市	9	0.0%	0%
	五島市	40	0.0%	0%
	西海市	929	0.4%	3%
	雲仙市	550	0.2%	2%
	南島原市	159	0.1%	0%
	長与町	10,931	4.7%	34%
	時津町	6,650	2.9%	20%
	東彼杵町	79	0.0%	0%
	川棚町	83	0.0%	0%
	波佐見町	48	0.0%	0%
	佐々町	31	0.0%	0%
	新上五島町	70	0.0%	0%
県外		2,373	1.0%	
不詳・外国		8,478	3.6%	

出典：H27国勢調査

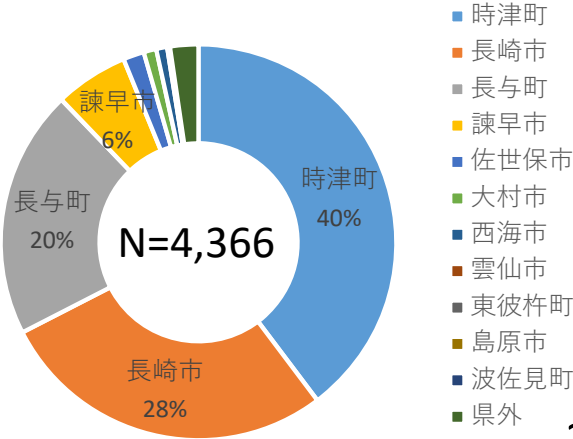
■長与町や時津町の朝ピーク時(7～8時台)のODランキング

起点	終点	件数	割合
長与町	長与町	2,171	35%
	長崎市	1,976	32%
	時津町	851	14%
	諫早市	787	13%
	大村市	95	2%
	川棚町	70	1%
	佐世保市	31	1%
	西海市	26	0%
	東彼杵町	26	0%
	雲仙市	11	0%
	平戸市	6	0%
	佐々町	5	0%
	島原市	4	0%
	南島原市	1	0%
	県外	65	1%
		6,125	100%



起点	終点	件数	割合
時津町	時津町	1,735	40%
	長崎市	1,211	28%
	長与町	888	20%
	諫早市	262	6%
	佐世保市	75	2%
	大村市	45	1%
	西海市	39	1%
	雲仙市	3	0%
	東彼杵町	3	0%
	島原市	3	0%
	波佐見町	1	0%
	県外	101	2%
		4,366	100%

出典：ETC2.0（H30.3～H30.8）



6. 今後実施予定の渋滞対策（1）長崎エリア

①通勤時のTDM検討

大型商業施設周辺のバス運行状況

- ・長崎市への通勤が多い市町村かつ商業施設の立地状況を加味して、パーク＆ライドが可能な候補店舗を抽出。
 - ・駐車台数が多く、バス停へのアクセス時間が短い「イオン時津でのパーク＆ライド」を検討。
- 【関係機関側】実現可能性についてヒアリング調査
【利用者側】利用可能性について、アンケート調査

通勤する市町村	利用の多い市町村	店舗名	駐車場台数	JR乗換				路線バス乗換				※灰色ハッチ □：最寄り駅なし
				最寄駅名	駐車場～最寄駅までの所要時間	最寄駅～長崎駅までの所要時間	本数	最寄バス停名	駐車場最寄バス停までの所要時間	最寄バス停～長崎駅前までの所要時間	本数	
長崎市	長与町	イオンタウン長与	413台	高田長与	12分 12分	14～15分 17～18分	【朝】高田駅 6時台:2本 7時台:2本 8時台:2本	【朝】長崎方面 城の平	4分	26～32分	6時台:6本 7時台:8本 8時台:4本	
								榎の鼻	8分	27～40分	6時台:6本 7時台:7本 8時台:4本	
	時津町	イオン時津ショッピングセンター	1000台	—		—	—	【朝】長崎方面 溝川	1分	32～39分	6時台:3本 7時台:6本 8時台:6本	
		時津ファッションモール	388台	—		—	—	【朝】長崎方面 時津北部ターミナル	4分	37～43分	6時台:2本 7時台:2本 8時台:1本	
		ミスターマックス	927台	—		—	—	【朝】長崎方面 左底	2分	29～35分	6時台:5本 7時台:7本 8時台:4本	
	長与町	中尾城公園	第一：70台 第二：50台	長与	3分	17～18分	【朝】長与駅 6時台:2本 7時台:2本 8時台:2本	【朝】長崎方面 崎尾入口	4分	22～35分	6時台:3本 7時台:3本 8時台:3本	
		天満宮公園	21台	高田	2分	14～15分	【朝】高田駅 6時台:2本 7時台:2本 8時台:2本	【朝】長崎方面 南陽台北口	2分	27～31分	6時台:1本 7時台:2本 8時台:2本	

6. 今後実施予定の渋滞対策（1）長崎エリア

①通勤時のTDM検討

【利用者側】利用可能性について、ニーズ調査（WEBアンケート）

《調査概要》	
1) 対象者	
・イオン時津を結節点としたP&Rの利用可能性の高い「時津町」「長与町」「長崎市、諫早市の一部」	
・自動車で長崎市中心部に通勤、通学している道路利用者	
2) サンプル数	
・100人	

《設問》

NO	設問	項目	備考
0	被験者識別情報	年齢、職種、住所、性別	
1	イオン時津駐車場を利用したパークアンドライドの利用意向について教えてください。	1.利用したい 2.条件によっては利用したい 3.利用しない	・回答前にP&R用HPを見てもらい施策概要を確認してもらう ・広報も同時に実施
2	イオン時津駐車場を利用したパークアンドライドを「利用したい」と答えた方にお聞きします。利用したいと答えた理由を教えてください。	1.通勤費の節約 2.環境負荷低減への貢献 3.時間の有効活用 4.車の運転の負担軽減 5.その他（自由回答）	1-1の回答者
3	イオン時津駐車場を利用したパークアンドライドを「条件によっては利用したい」と答えた方にお聞きします。利用のための条件を教えてください。	1.バスのダイヤの変更 2.駐車場利用時間の変更 3.その他（自由回答）	・1-2の回答者 ・バスダイヤ、駐車場利用可能時間等の情報提示
4	イオン時津駐車場を利用したパークアンドライドを「利用しない」と答えた方にお聞きします。利用しないと答えた理由を教えてください。	1.職場からバス停が遠い 2.会社の駐車場が無料 3.行きかえりに立寄り先がありバスでは移動が不便 4.通勤、帰宅時間に運行しているバスがない 5.バスが混んでいる 6.乗り換えが面倒である 7.その他（自由回答）	・1-3回答者
5	通勤、通学時の主な移動について教えてください。	①往路 1.出発地（住所）と出発時間 2.立寄り地（施設名）と立寄り時間 3.目的地（住所）と到着時間 ②復路 1.出発地（住所）と出発時間 2.立寄り地（施設名）と立寄り時間 3.目的地（住所）と到着時間	

6. 今後実施予定の渋滞対策（1）長崎エリア

①通勤時のTDM検討

【利用者側】利用可能性について、ニーズ調査（WEBアンケート）

《アンケート結果》

- イオン時津駐車場でのP&Rを「利用したい人」が14%(100人中14人)、「条件によっては利用したい人」は44%(100人中44人)となった（Q2）
 - イオン時津でのP&Rを「利用したい人」の理由として、『車の運転の負担軽減(64.3%)』『通勤費の節約(35.7%)』が多かった(Q3)
 - イオン時津でのP&Rを「条件によっては利用したい人」の理由として、『バス料金の割引(68.2%)』『バスのダイヤの変更(52.3%)』『駐車場利用時間の変更(50.0%)』が多かった。(Q4)
- ⇒イオン時津でのP&Rはコスト面(バス料金)、公共交通条件面(バスダイヤ等)、駐車場の利用時間の改善が必要である。

Q2 イオン時津駐車場を利用したパークアンドライドの利用意向について教えてください

Q3 イオン時津駐車場を利用したパークアンドライドを「利用したい」と答えた方にお伺いします。利用したいと答えた理由を教えてください。(いくつでも)

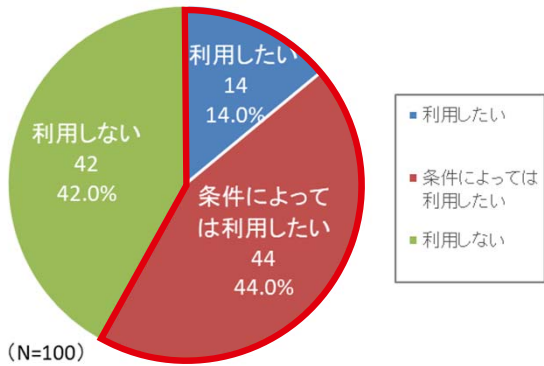
Q4 イオン時津駐車場を利用したパークアンドライドを「条件によっては利用したい」と答えた方にお伺いします。利用のための条件を教えてください。(いくつでも)

「利用したい」または「条件によっては利用したい」が全体の58%を占めている

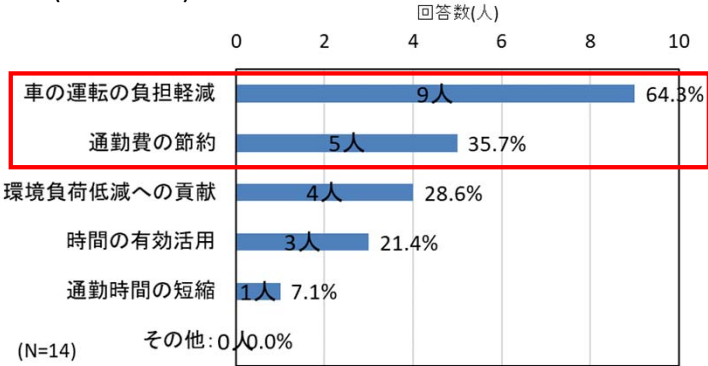
イオン時津でのP&Rを「利用したい人」の理由として「車の運転の負担軽減」「通勤費の節約」が多かった。

イオン時津でのP&Rを「条件によっては利用したい人」の理由として「バス料金の割引」「バスダイヤの変更」「駐車場利用時間の変更」が多かった。

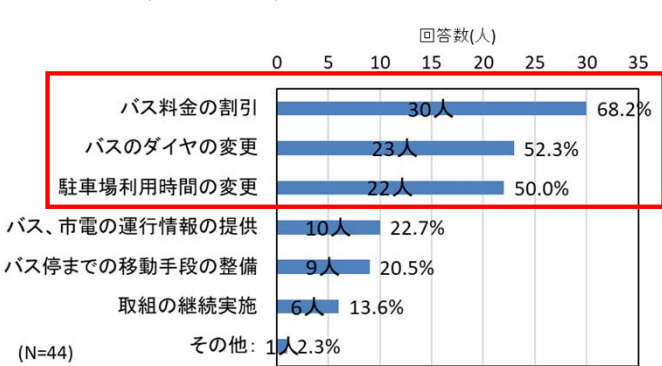
イオン時津を利用したP&R利用意向に関する集計



イオン時津を利用したP&Rを「利用したい人」の理由(複数回答)



イオン時津を利用したP&Rを「条件によっては利用したい人」の理由(複数回答)



6. 今後実施予定の渋滞対策（1）長崎エリア

①通勤時のTDM検討

【利用者側】利用可能性について、ニーズ調査（WEBアンケート）

《アンケート結果》

- イオン時津でのP&Rを「利用しない人」の理由として、『乗り換えが面倒である(33.3%)』『職場からバス停が遠い(19.0%)』が多かった(Q5)
- 通勤、通学時に駐車場を利用している人は『会社・学校の無料駐車場』が多く、全体の約70%(34人中24人)を占めている(Q8) また、有料駐車場を利用している人においても、自己負担分は3000円以下が約71%(7人中5人)を占めている(Q9)

⇒通勤・通学時における駐車場の支払い額がすくないため、P&R実施時は「コスト面」のメリット提示が必要となる

Q5 イオン時津駐車場を利用したパークアンドライドを「利用しない」と答えた方にお伺いします 利用しないと答えた理由を教えてください。(いくつでも)

イオン時津P&Rを「利用しない」理由として「乗り換えが面倒である」「職場からバス停が遠い」が多かった。

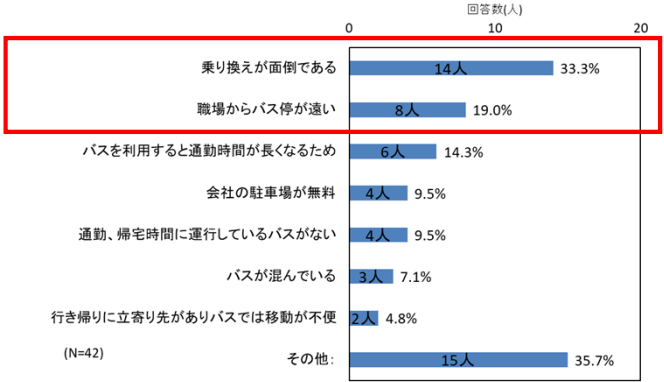
Q8 通勤・通学時に利用している駐車場について教えてください。

通勤通学時に利用している駐車場は「会社・学校の無料駐車場」が約70%と多い。

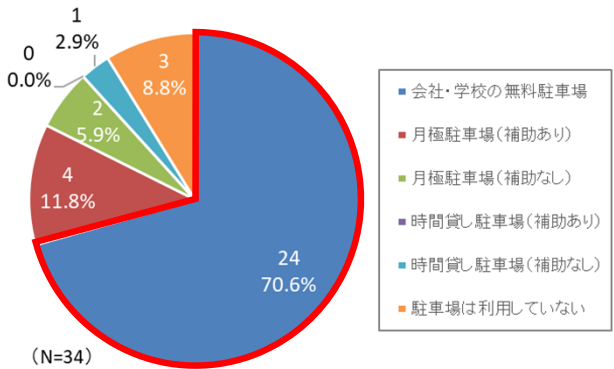
Q9 通勤・通学で使う駐車場は月にいくら掛かりますか 自己負担分をお答えください。

有料駐車場を利用している人の中でも7人中5人が3000円以下の自己負担となっている。

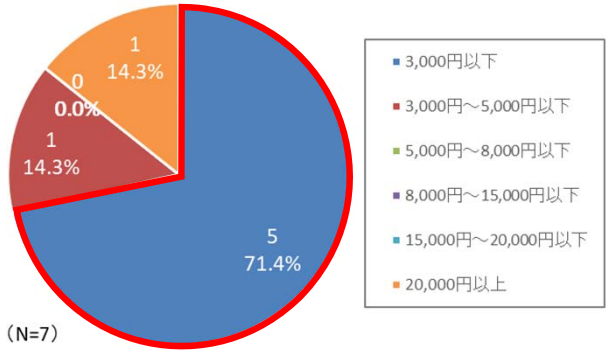
イオン時津を利用したP&Rを「利用しない人」の理由(複数回答)



通勤・通学時に利用している駐車場種別に関する集計



通勤・通学時に使う駐車場の自己負担額に関する集計



6 . 今後実施予定の渋滞対策（1）長崎エリア

①通勤時のTDM検討 社会実験計画案の検討

- ・アンケート調査の結果より48%の参加意向(利用したい + 条件によっては利用したい)を確認。
- ・イオンとの協議により、インセンティブ(WAONポイント)や駐車場利用時間の調整について実施可能性を確認。
- ・上記を踏まえ、社会実験計画案を検討。来年度以降の実施を検討していく。

＜社会実験実施計画概要＞

（1）実験概要

長崎市中心部に自動車通勤する人を対象とし、イオン時津駐車場に自動車を駐車し、近接するバス停から公共交通へ転換することで長崎市内の渋滞削減を目指す。

（2）参加方法

- ・専用HPにアクセスしていただき、名前、住所等を登録していただく。
- ・商業施設サービスカウンター等で登録確認通知を確認していただき、商品券を購入いただいた方に、許可証を渡す

（3）応募人数：要調整

（4）広報計画

- ・ポスター・チラシの設置(商業施設、県、市、国施設、バス)
- ・HPやSNSからの広報(商業施設、県、市、国のWEBサイト等を利用)
- ・マスコミによる広報(県、市からの記者発表により、テレビ、新聞等の媒体からの広報)
- ・道路上での広報(横断幕を設置)
- ・商業施設での広報(のぼり旗、立て看板等を設置)

（5）実験の評価

- ・P&Rによる交通転換効果、課題を把握するためにアンケート調査を実施する(参加理由、満足度、課題、継続利用意向等)。

（6）その他

- ・ニーズ調査結果を踏まえ、利用者へのインセンティブ、駐車場利用可能時間の調整を関係者で調整していく。

6. 今後実施予定の渋滞対策（2）佐世保エリア

①大塔IC料金所出口交差点における渋滞対策

- ・大塔IC料金所出口交差点は、佐世保大塔IC（OFFランプ）の交通と並行する市道の交通を信号制御で処理する交差点。
- ・双方ともに交通量が多く日常的に渋滞が発生、特に佐世保大塔IC（OFFランプ）の渋滞では、渋滞長が最大120mとなり本線への影響が懸念されていたため、**タピーク時に青時間増加を実施。**

■佐世保大塔IC（OFFランプ）の道路構造



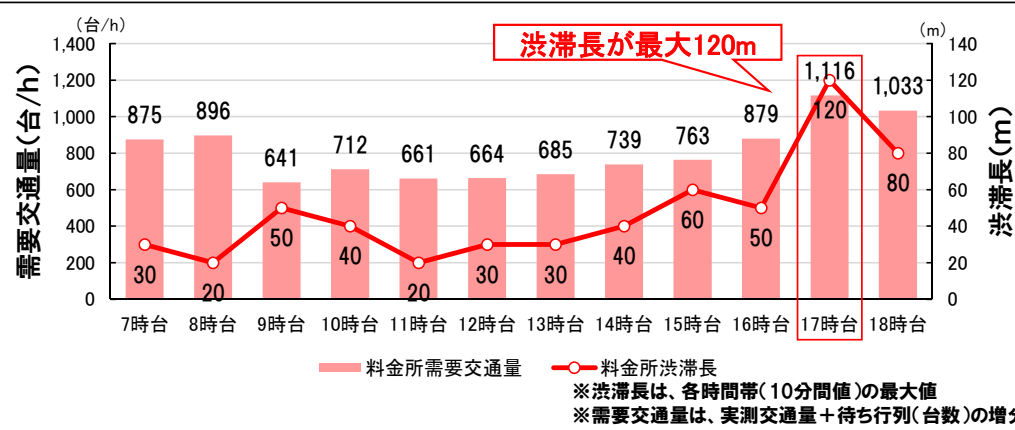
■広域図



■渋滞写真



■佐世保大塔IC（OFFランプ）の交通量・渋滞長 ※対策前：H28.12.14（水）



対策

青時間を調整し、交通容量を拡大

	第1現示	第2現示	サイクル長
信号現示			
対策前	青:40秒、黄:3秒、赤:3秒	青:55秒、黄:3秒、赤:3秒	107秒
対策後	青:46秒、黄:3秒、赤:3秒	青:62秒、黄:3秒、赤:3秒	120秒

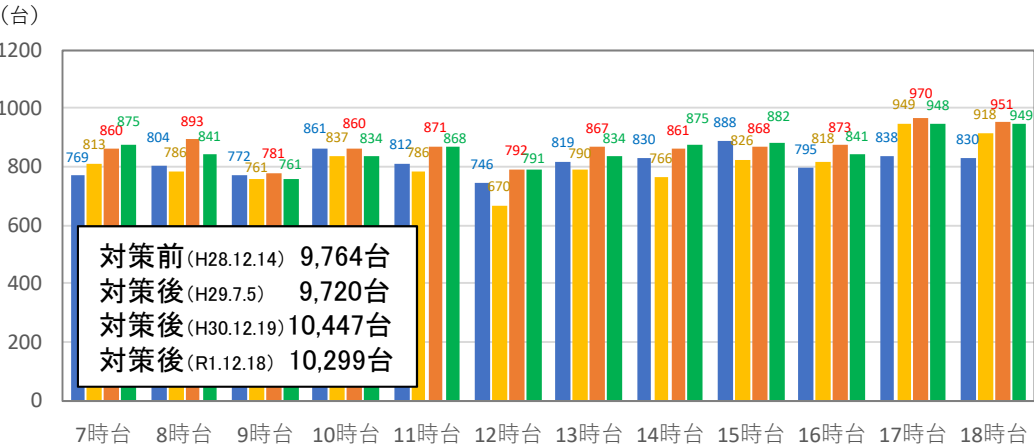
6. 今後実施予定の渋滞対策（2）佐世保エリア

①大塔IC料金所出口交差点における渋滞対策（対策後(R1.12)）の再調査結果

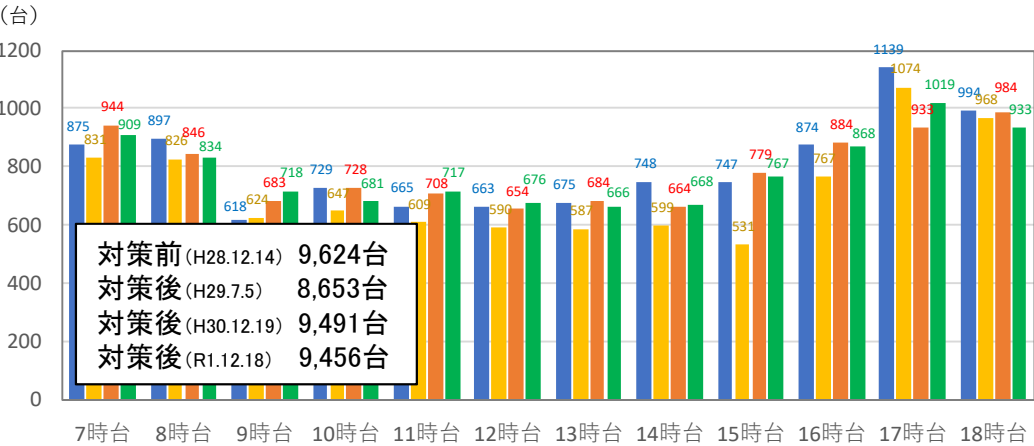
- ・対策後(R1.12)の再調査の結果、市道側においては渋滞の発生はほぼなし。
- ・料金所側においては、対策後も継続的に渋滞が発生(最大100mの渋滞が発生)しているため追加対策を検討。

■時間帯別交通量

○市道側



○料金所側

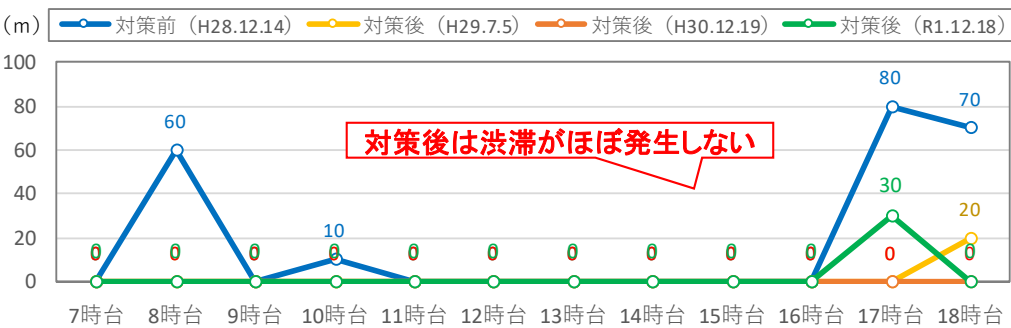


凡例

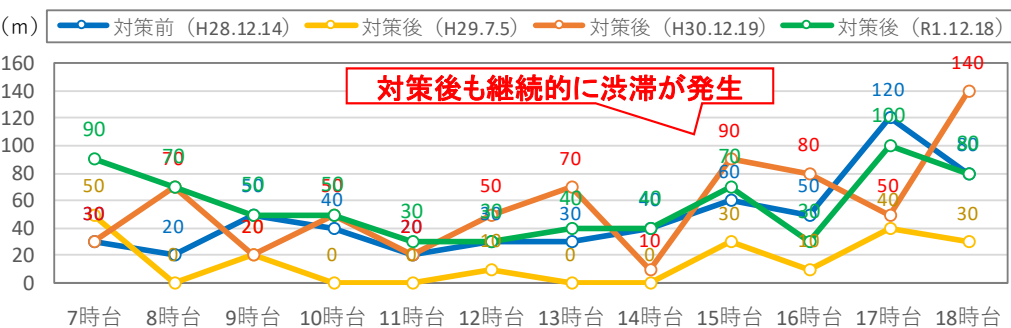
■ 対策前 (H28.12.14) ■ 対策後 (H29.7.5) ■ 対策後 (H30.12.19) ■ 対策後 (R1.12.18)

■時間帯別渋滞長

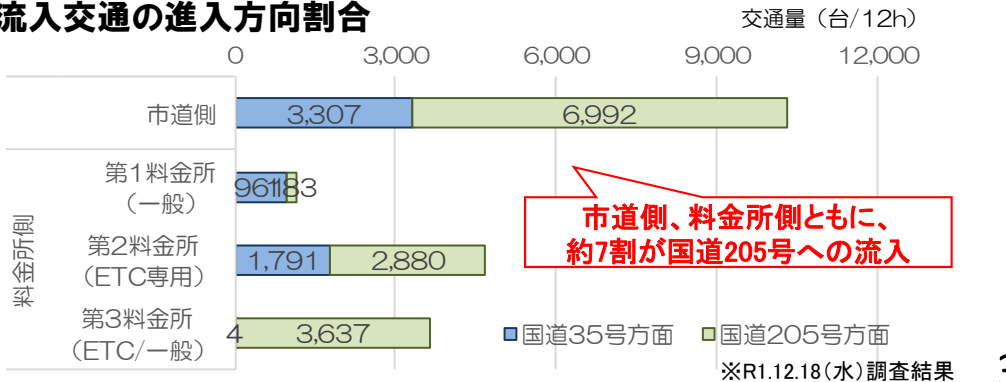
○市道側



○料金所側



■流入交通の進入方向割合



※R1.12.18(水)調査結果

6. 今後実施予定の渋滞対策（2）佐世保エリア

①大塔IC料金所出口交差点における渋滞対策（追加対策）

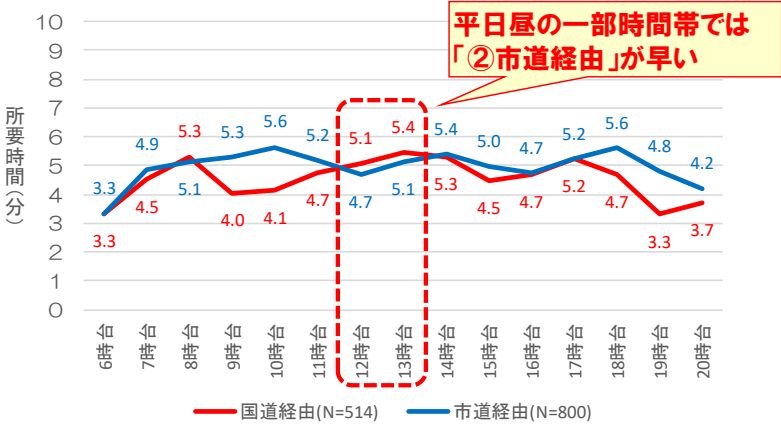
・佐世保市街地方面から大塔ロータリーを通過し針尾バイパス方面へ通行する際、「①国道経由」と「②市道経由」の所要時間はほぼ同じであるため、通過交通の経路分析を行い、「②市道経由」から「①国道経由」に転換させる案内誘導を検討する。



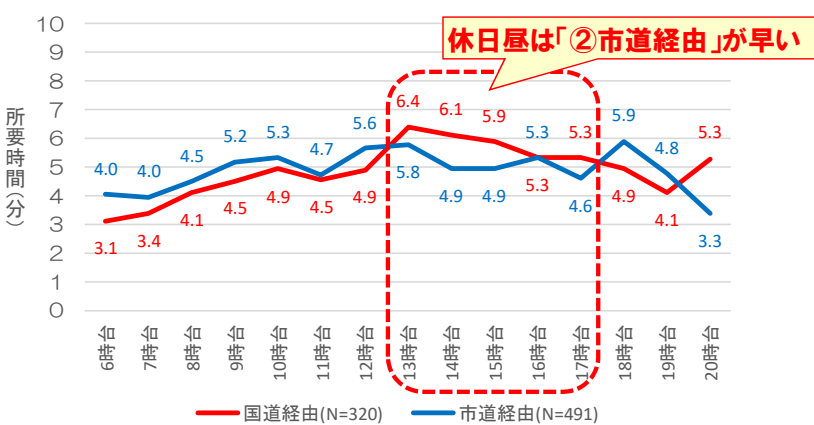
■脇崎交差点～早岐瀬戸大橋間の距離・所要時間・信号交差点数

	距離 (km)	所要時間(分)		信号 交差点数
		平日昼平均 (6時～20時)	休日昼平均 (6時～20時)	
①国道経由	2.8	4.5	5.0	6
②市道経由	2.5	5.1	5.0	5

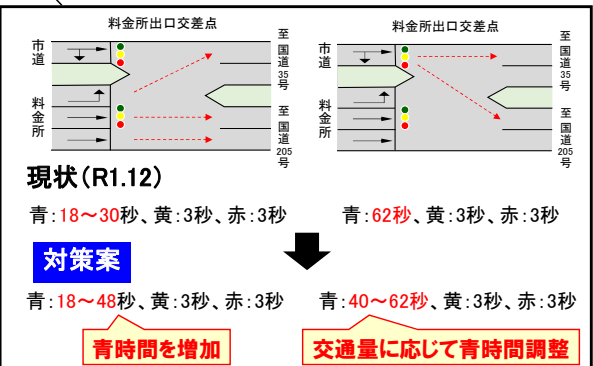
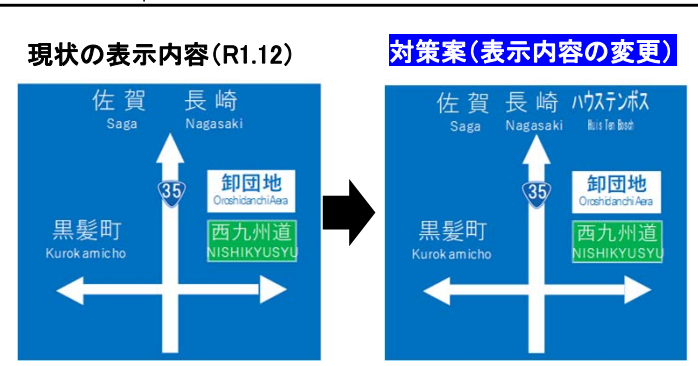
■所要時間の比較（平日）



■所要時間の比較（休日）



※データ:ETC2.0 様式1-2(R1.4～R1.6)



6. 今後実施予定の渋滞対策 (2)佐世保エリア

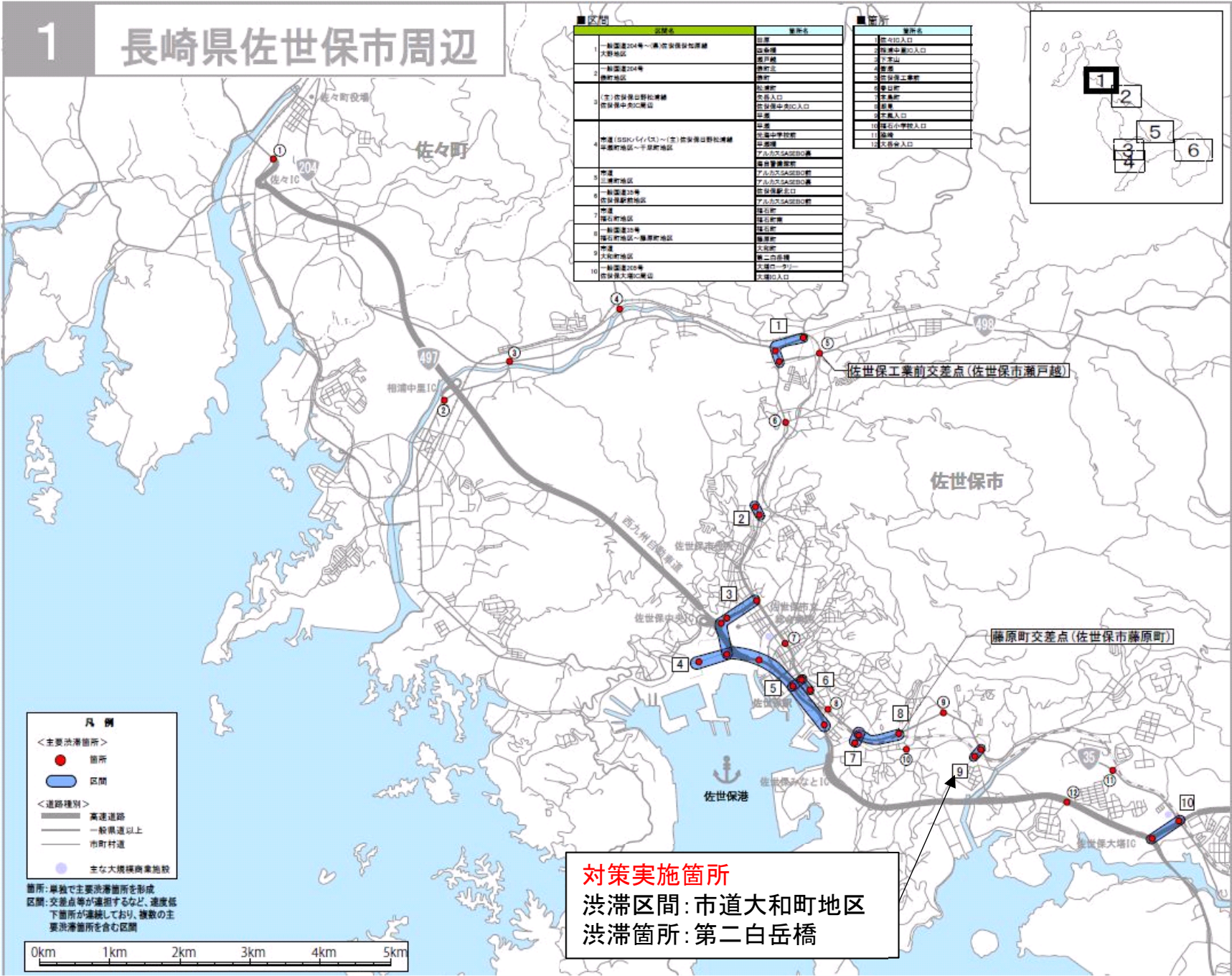
①大塔IC料金所出口交差点における渋滞対策（追加対策）

・国道35号脇崎交差点を右折する交通のうち、平日で約6割、休日で約7割の交通が国道205号針尾バイパス方面へ通過。



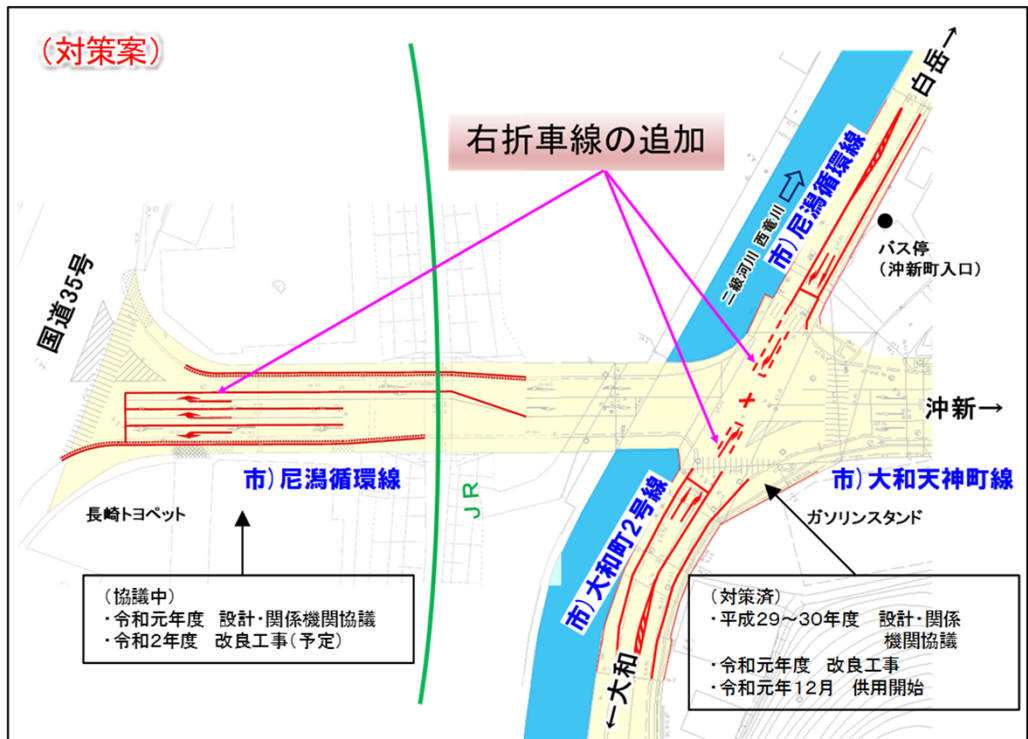
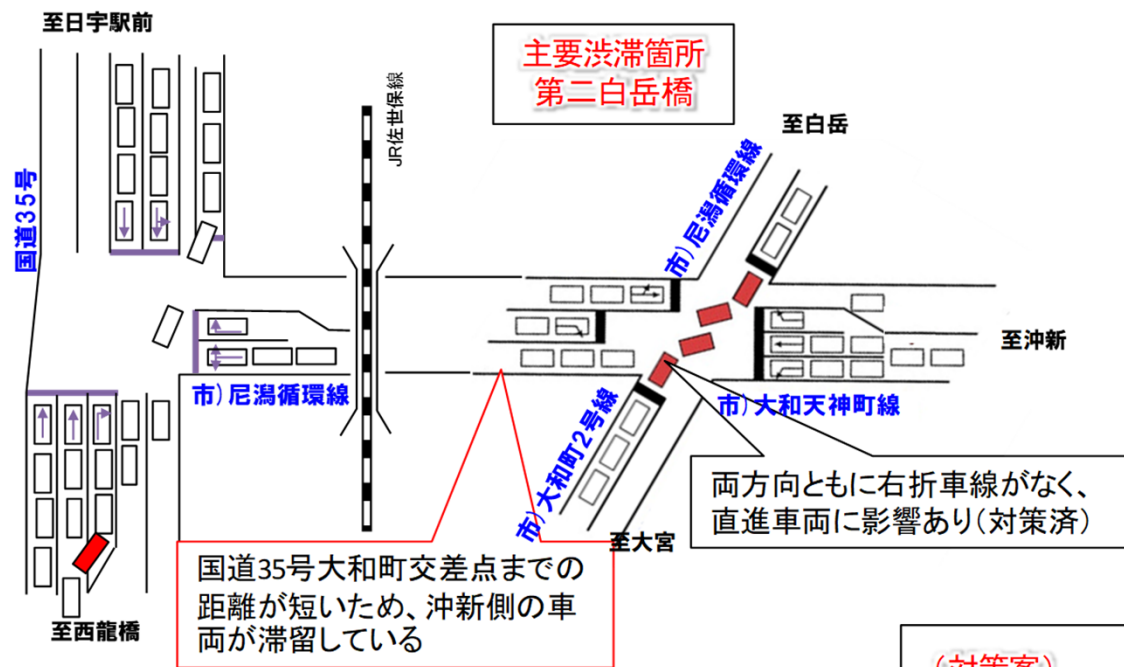
6. 今後実施予定の渋滞対策（2）佐世保エリア

②市道大和町地区の主要渋滞区間への対応について



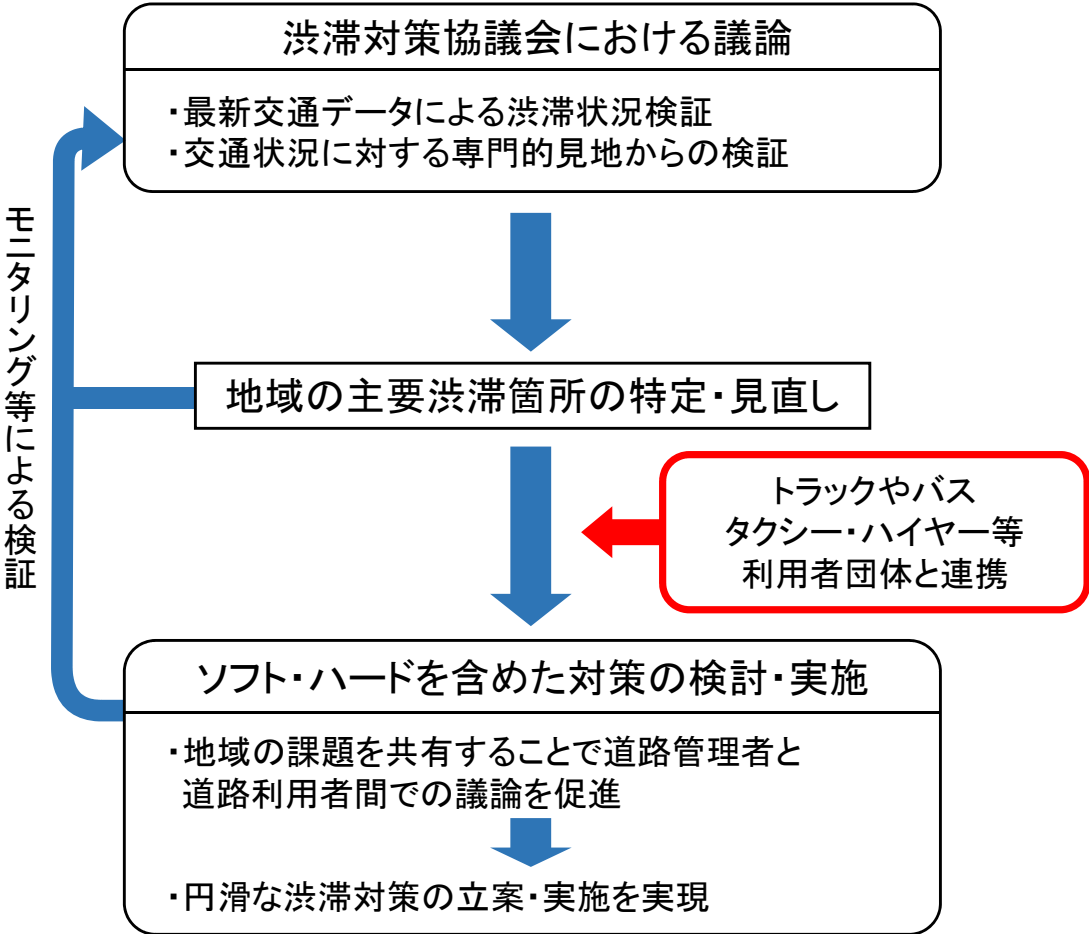
6. 今後実施予定の渋滞対策（2）佐世保エリア

②市道大和町地区の主要渋滞区間への対応について



7. 道路利用者団体からの要望箇所（1）官民連携による渋滞対策

・人・物の輸送の効率化を図るため、渋滞対策協会とトラック、バス、タクシー等の利用者団体との連携を強化し、利用者目線で対策箇所を特定した上で、速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＞



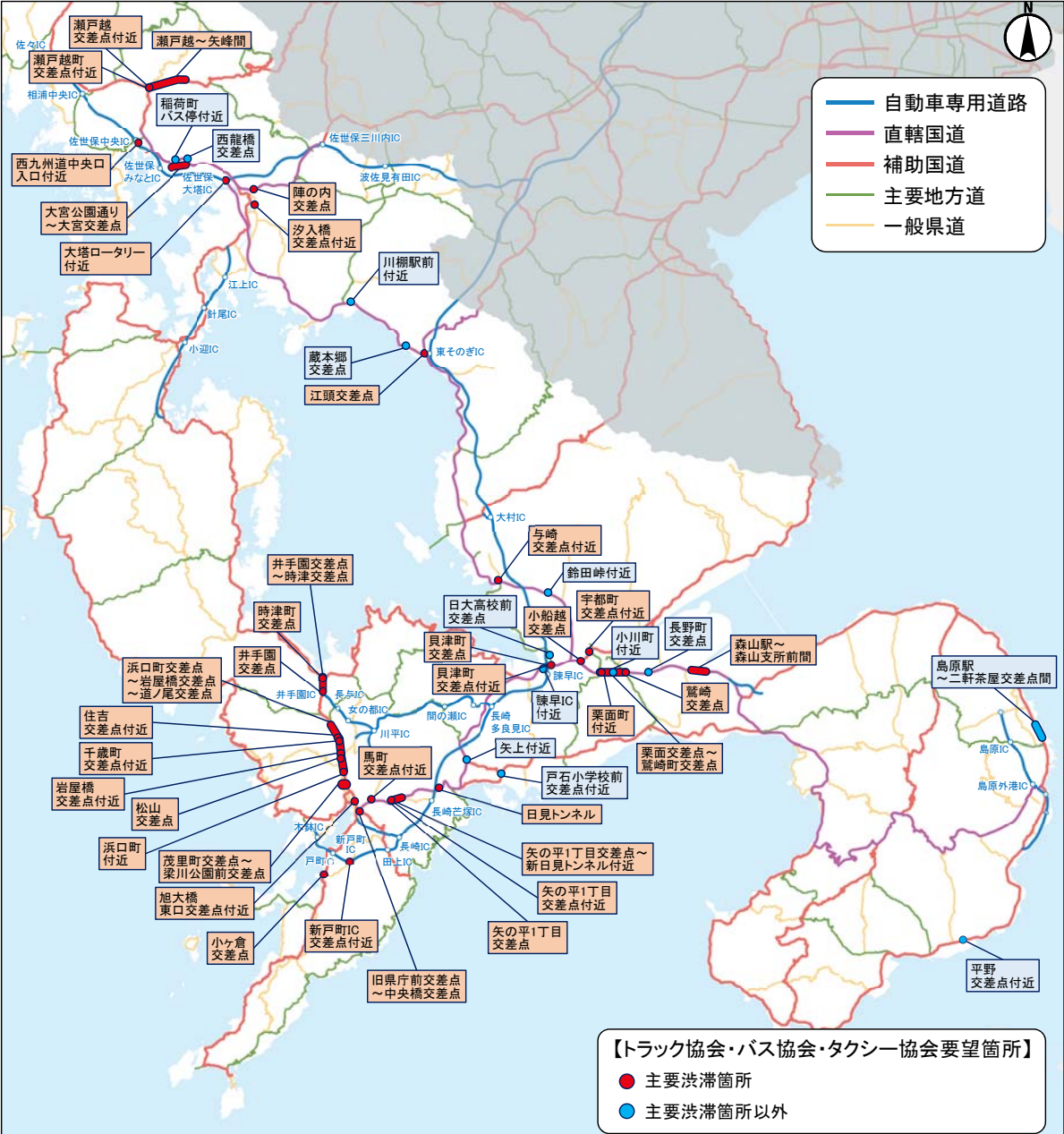
＜バスが渋滞に巻き込まれている状況＞

引き続き、トラック・バス・タクシー等事業者から見た渋滞箇所の対策を実施予定

7. 道路利用者団体からの要望箇所（2）指摘箇所について

・昨年以降、道路利用団体(トラック協会・バス協会・タクシー協会)から県内50箇所(主要渋滞箇所37箇所、主要渋滞箇所以外13箇所)に対して、渋滞に関する要望あり。

エリア	路線	箇所	トラック協会	バス協会	タクシー協会
長崎	国道206号	時津町交差点	●	●	
	国道499号	小ヶ倉交差点付近	●		
	国道206号	井手園交差点	●		
	国道34号	馬町交差点付近	●		
	国道34号	矢上付近	●		
	国道34号	日見トンネル	●		
	国道34号	矢の平一丁目交差点～新日見トンネル付近	●		
	国道202号	旭大橋東口交差点付近	●		
	国道206号	松山交差点	●		
	国道206号	浜口町付近	●		
	国道206号	千歳町交差点付近	●		
	国道251号	戸石小学校前交差点付近	●		
	国道206号	住吉交差点付近		●	
	県道237号	新戸町IC交差点付近		●	
	国道34号	矢の平一丁目交差点		●	
	国道206号	長崎市 岩屋橋交差点付近		●	
	国道34号	矢の平1丁目交差点付近			●
	国道324号	旧県庁前交差点～中央橋交差点			●
	県道112号	茂里町交差点～梁川公園前交差点			●
	国道206号	岩屋橋交差点～浜口町交差点～道ノ尾交差点			●
佐世保	国道206号	井手園交差点～時津町交差点			●
	国道35号	陣の内交差点	●		
	国道205号	江頭交差点	●		
	国道205号	蔵本郷交差点	●		
	国道205号	川棚駅前付近	●		
	国道205号	大塔ロータリー付近	●		
	国道35号	西龍橋交差点	●		
	国道35号	稲荷バス停付近		●	
	国道204号	瀬戸越交差点付近		●	
	市道大宮通267号	大宮公園通り～大宮交差点		●	
諫早・大村	県道11号	西九州道中央口入口付近		●	
	国道498号	瀬戸越～矢峰間		●	
	国道204号	瀬戸越町交差点付近			●
	県道222号	汐入橋交差点付近			●
	国道34号	貝津町交差点付近(諫早市)	●		●
	国道34号	鈴田峠付近(大村市)	●		
	国道34号	与崎交差点付近	●		
	国道34号	諫早IC付近	●		
	国道34号・国道57号	小船越交差点	●		
	国道57号	長野町交差点	●		
	国道57号	鷺崎交差点	●		
	国道57号	小川町付近(諫早市)	●		
	国道57号	栗面町付近	●		
	国道34号	貝津町交差点		●	
	県道37号	日大高校前交差点		●	
	国道251号	平野交差点付近		●	
	国道251号	島原駅～二軒茶屋交差点間		●	
	国道57号	森山駅～森山支所前間		●	
	国道57号	栗面町交差点～鷺崎町交差点			●
	国道207号	宇都町交差点付近			●
合計	協会別箇所数		27	15	10
	合計				50



道路の耐災害性強化に向けた提言(概要)

- 近年、大地震や集中的な豪雨・豪雪による甚大な被害が発生しており、今後も首都直下地震や南海トラフ巨大地震が高い確率で発生することが予想
- 災害時に生命線となる道路について、近年の大災害から得られた教訓と今後講ずべき施策を緊急的にとりまとめ

近年の主な災害で得られた教訓

- (1) 地震災害 熊本地震 (H28.4)
大阪北部地震 (H30.6)
北海道胆振東部地震 (H30.9)
- (2) 風水害 豪雨災害 (H30.7)
台風21号 (H30.9)
- (3) 雪害 豪雪 (H30.1、H30.2)

課題

- 道路および周辺施設の損壊等による応急復旧作業等への支障
- 踏切の遮断による救急活動等への支障
- 通行規制・交通集中による渋滞発生と対策の遅れ
- 特殊車両の通行許可審査の遅れ
- エネルギー障害による状況把握の遅れと通行止めの長期化

等

教訓

- 多車線区間におけるジグザグ啓開により早期復旧が可能
- 耐震補強や無電柱化、踏切立体化の推進が重要
- 交通マネジメントによる渋滞対策が不可欠
- 被災地に向かう特殊車両の通行許可審査に対する優先処理が必要
- 停電時に道の駅の非常用発電機が機能

等

耐災害性強化の本格実施に向けて

(1) 「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化

- 平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要
- ・学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
- ・学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
- ・常時の交通マネジメントのルールにとらわれない迅速で柔軟な施策を展開

(2) 非常時における柔軟な車線運用のメニュー化と共有

- 非常時における耐災害性を高めるための技術をメニュー化し、徹底的に活用するために関係者間で共有する仕組みづくりが必要
- 例) ・路肩の積極的な活用による走行空間の確保
- ・LEDを利用した区画線標示の活用などにより、フレキシブルに車線幅員(車線数)を設定
- ・可動式中央分離帯の活用を含むリバーシブルレーンの適用

等

(3) 災害に配慮した道路構造令等の見直し

- これまでは経済性を優先するあまり、災害や大事故などの非常時に対する対応能力を減殺する結果を生じさせてきたため、災害時には道路に一定の欠損が生じることを前提として、災害に配慮した整備水準へと見直す必要
- 例) ・2車線の道路の路肩を従来よりも拡張
- ・救急車等の緊急車両のための緊急入退出路を設置
- ・回復力・復元力のある構造として原則4車線化
- ・緊急車両の駐車・停車機能強化のための道の駅やSA・PA等の容量拡大

等

(4) 道路ネットワークの耐災害性評価手法の充実と沿道リスクアセスメント制度の導入

- 道路ネットワークの耐災害性を評価する手法を充実させ、道路区域外のリスクを含めたアセスメントを実施する制度の検討が必要
- ・幹線道路だけでなく地方道も含めた耐災害ネットワーク構築の枠組みを整理した上で路線毎の評価を実施
- ・道路区域外に起因する斜面災害、隣接する河川の増水や倒木等のみならず、横断構造物や隣接する建造物の耐震性不足などがもたらすリスクについて、土木工学や森林学、地質学、地形学等の幅広い関係者と連携して検討

(5) 迅速な復旧に向けたトレーニング強化

- 国と地方自治体が常時から連携して、復旧計画の策定方針やタイムラインを議論するなど、事前準備の強化が必要
- ・幹線道路から末端の地方道までが連携した復旧計画を策定
- ・地域の中に復旧に必要な工事用車両等をいかに配備するかといった検討を、地域と連携して実施
- ・道路啓開情報を公表するタイミングと公表内容について、自衛隊や消防、警察等と事前に調整
- ・被災後の復旧において、被災前の状態に戻すか、時間をかけても被災前より頑強にするか、復旧水準に関して検討

(6) 徒歩避難が困難な場合の避難手段の検討

- 地震・津波発生時の避難行動について、徒歩での避難が原則となっているが、津波到達時間、指定緊急避難場所までの距離等を踏まえて、自動車により避難せざるを得ない場合など一定の条件を満たす地域においては、自動車を利用した避難を前提として避難計画を策定した方が有効な場合もある
- ・地域の実情に応じて、自動車で安全かつ確実に避難できる方策をあらかじめ検討する必要

(1)「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化

平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要

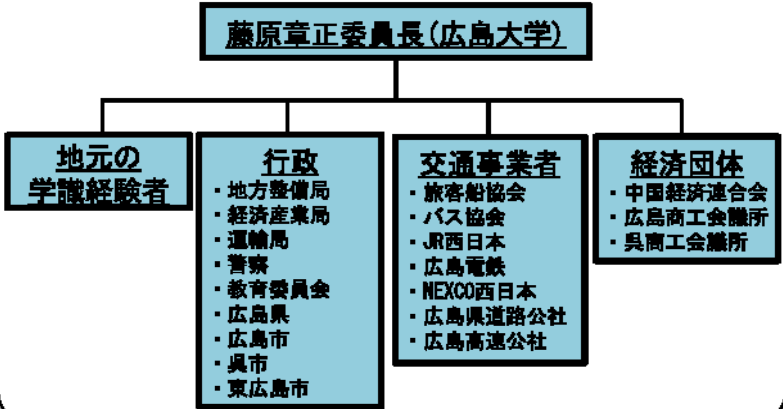
- 学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
- 学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
- 常時の交通マネジメントのルールにとらわれない迅速で柔軟な施策を展開

広島・呉・東広島都市圏
災害時交通マネジメント検討会の設置

【目的】

■広島・呉・東広島都市圏域を結ぶ幹線道路の渋滞緩和を図るため、交通マネジメント施策の包括的な検討・調整等を行うことを目的。

【メンバー体制】



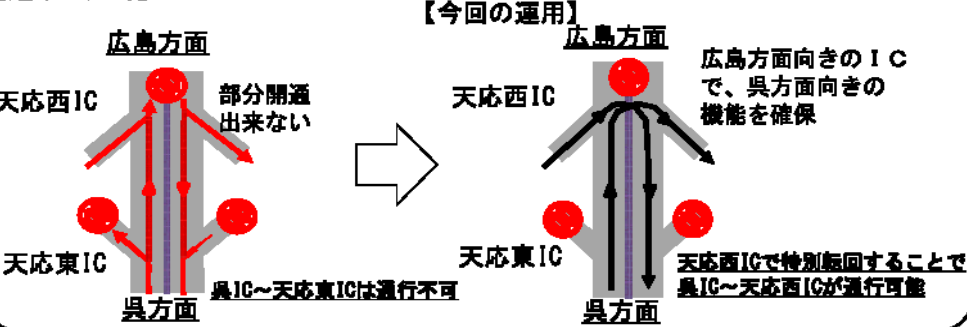
各地域において、交通マネジメントに係る統合的な組織を常時から事前に構築

常時の交通マネジメントのルールにとらわれない施策の例

○バス専用レーンの設置(国道31号)



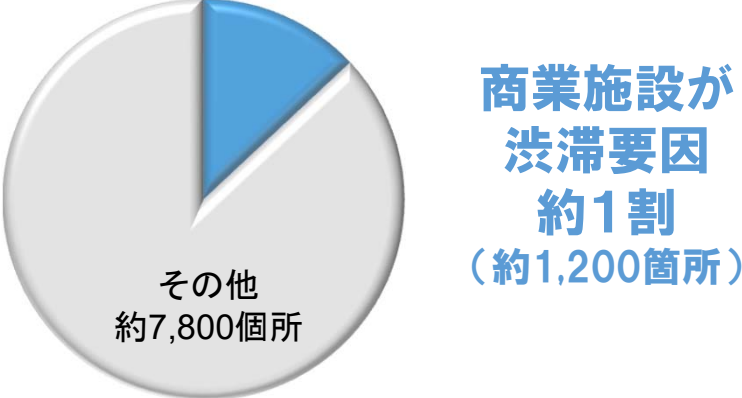
○ICの逆走運用(広島呉道路天応西IC)
【通常運用時】



9. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

- 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞箇所の1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因。
- 重要物流道路では、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用(R2. 1～)することで、道路交通アセスメントを確実に実施。

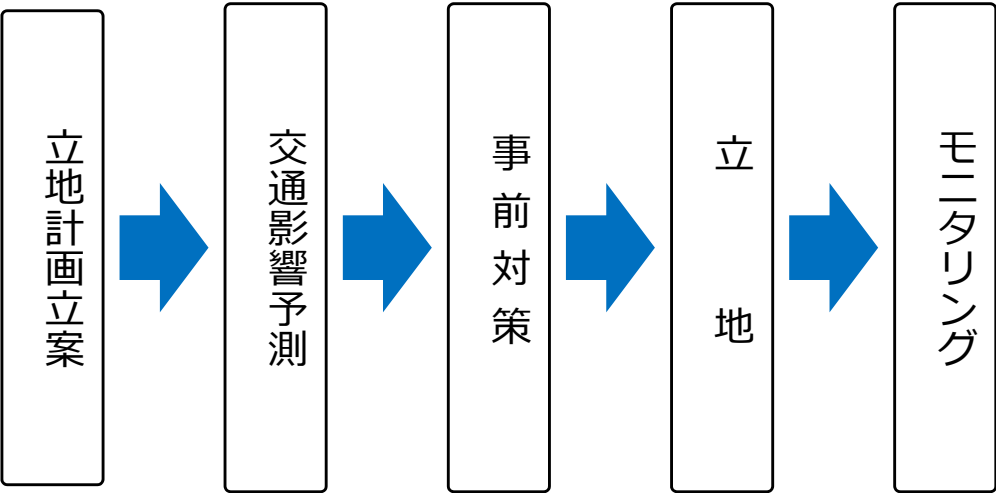
[主要渋滞箇所の要因]



[商業施設周辺の渋滞の様子]



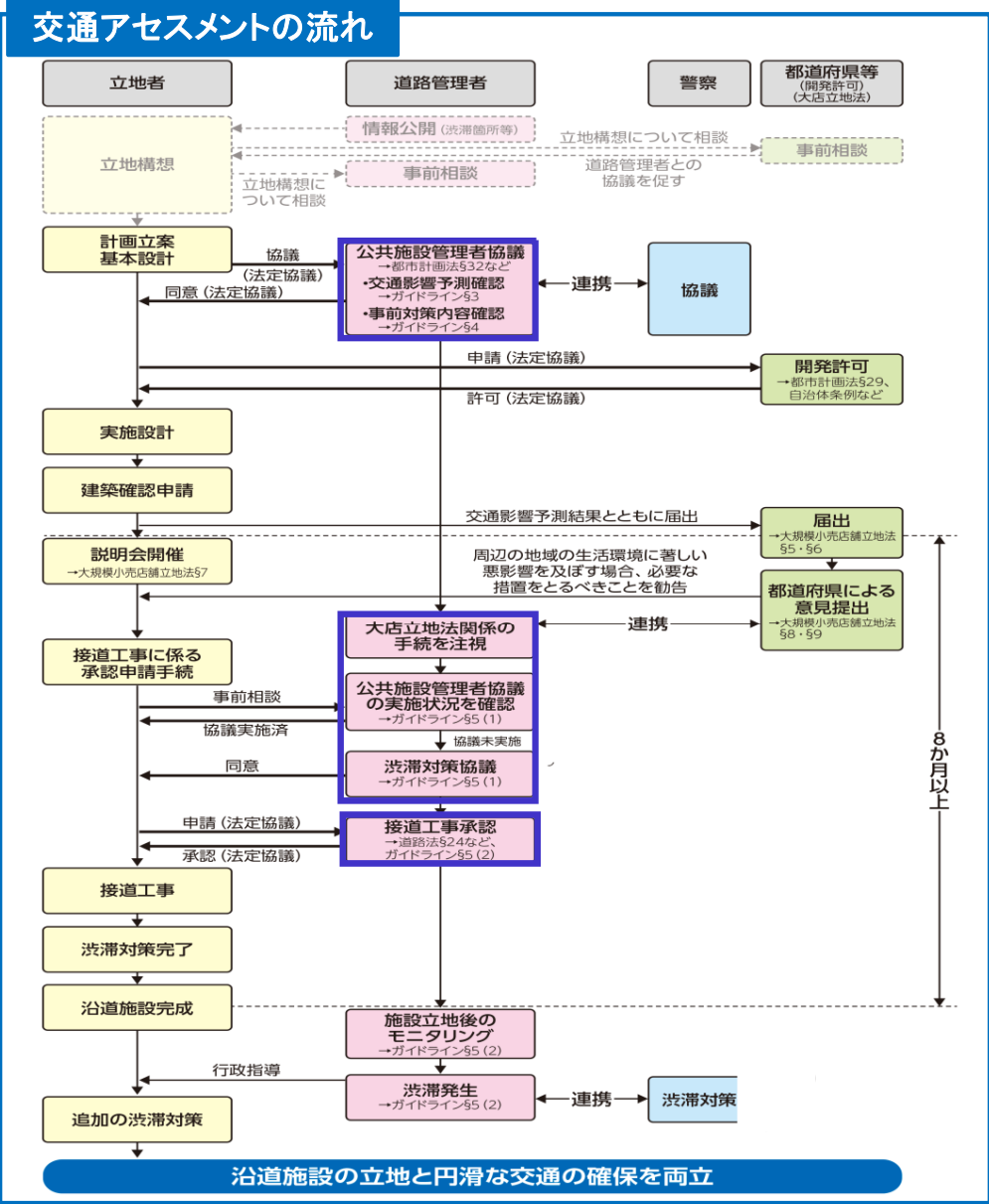
[道路交通アセスメントの流れ]



※道路交通アセスメント：
立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組み

9. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み (1) 道路交通アセスメント制度の運用

- 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所の約1割を占め、渋滞対策をより一層強化することが必要
- 重要物流道路については、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、自治体の大規模小売店舗立地法担当部局など関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用することで、道路交通アセスメントを確実に実施



ガイドラインの概要

[対象施設]
重要物流道路(直轄)の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすもの。
(1) 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの
ア 小売業を行うための店舗(店舗面積1,000㎡を超えるもの)
イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの(集合住宅を除く。)
(2) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議(法定協議)が必要とされていること
(3) 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること
(4) 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

[交通影響予測]
対象施設の法定協議において、施設規模を踏まえて適切な予測手法により交通影響予測を実施し、結果を提出。

[渋滞対策]
交通影響予測の結果、予測範囲内の重要物流道路上の主要渋滞箇所において交通流の悪化が認められる場合や、新たな渋滞箇所の発生が認められた場合は、所要の渋滞対策を実施。

[乗入れ工事の承認申請時]
対象施設に係る乗入れ工事の承認申請時には、法定協議が実施されていること(同意していること)を確認。万一、法定協議を実施していない場合には、協議を実施し、申請者と道路管理が合意したのちに承認。

[乗入れ工事の承認時]
承認を行う際、対象施設の立地後に渋滞等が生じた場合には、更なる渋滞対策を講じる必要がある旨を文書で付記。

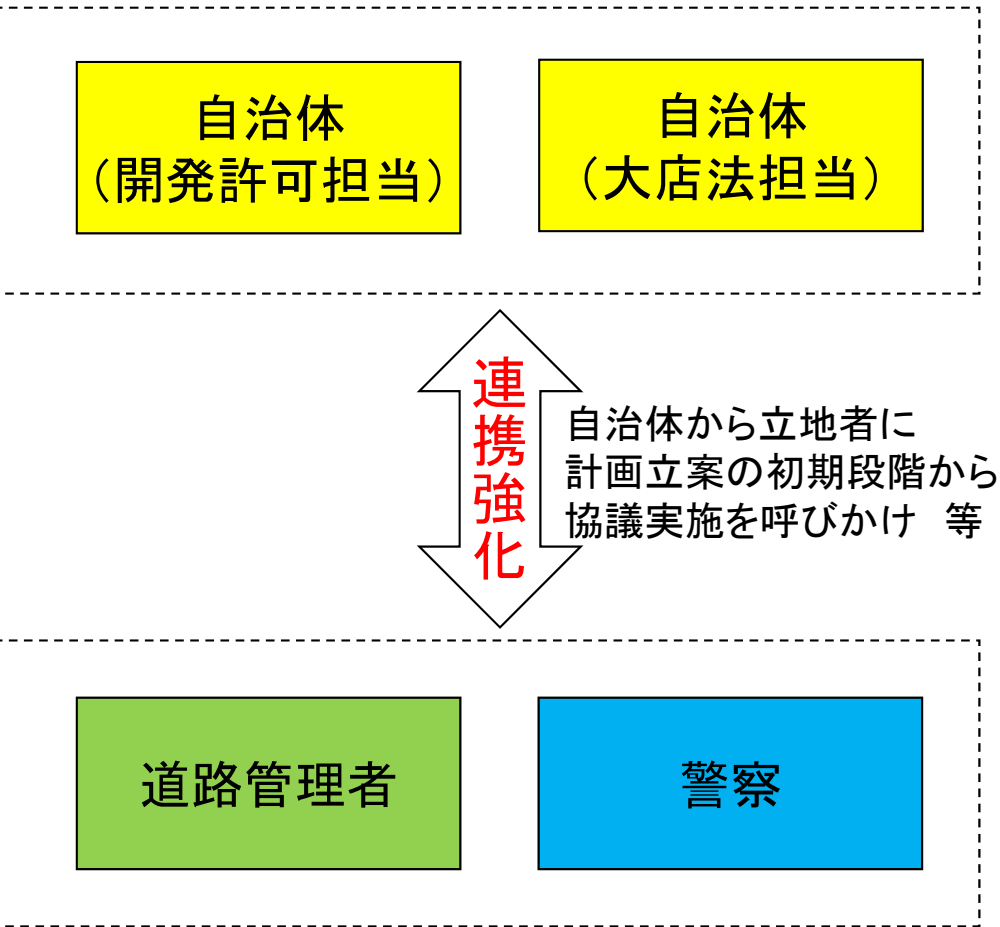
[対象施設の立地後の対応]
立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。

[関係機関との連携]
計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

[渋滞箇所等の情報公開]
立地者が施設立地箇所の検討段階から渋滞箇所等の情報を参照できるよう情報公開に努める。

9. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み (2) 関係機関との連携

- 立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるため、また、協議の輻輳等により立地者に過度の負担が生じないよう適切な運用を図るためには、自治体等と道路管理者が密に連携を図ることが必要不可欠。
- 運用開始に向け、説明会等を通じて、開発許可及び大店立地法手続きを所管する自治体関係部局や関係業界の事業者等との協力体制を構築。



■大店立地法手続き所管部局との連携の事例 (富山県の事例)

▽大規模小売店舗立地法 届出の手引き (再改定指针对応版) [第5版] (H31.4 富山県) 抜粋

(2) 新設の届出 (法第5条第1項) 手続きの流れ

① 事前相談

富山県商工労働部商業まちづくり課が窓口です。手続きの流れや書類作成方法についてご相談ください。

○窓口

商工労働部商業まちづくり課	大規模小売店舗立地法全般	076-444-3253
---------------	--------------	--------------

必要に応じて、下記に掲げる県の関係課 (出店予定地を管轄する土木センターや警察署を含む。) と事前に協議してください。特に駐車場の自動車の出入口 (位置、幅、方向など)、交通量調査 (調査の必要性、調査地点、調査方法など)、騒音予測 (予測地点の選定、基準値、評価など) には時間がかかるので、早めに協議されることをおすすめします。

県の関係機関のほかに市町村や国の関係行政機関との協議が必要となる場合があります。

たとえば、国道8、41、156、160号線沿いに出店しようとするときには、国土交通省富山河川国道事務所と協議してください。

⇒県の大店法手引きにおいて、道路管理者との事前協議を呼びかけ

⋮

計画段階から予測・対策検討を行い、効果的な対策を実施

＜「重要物流道路と主要渋滞箇所の位置」及び「ガイドライン」等＞

URL : <http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm>