

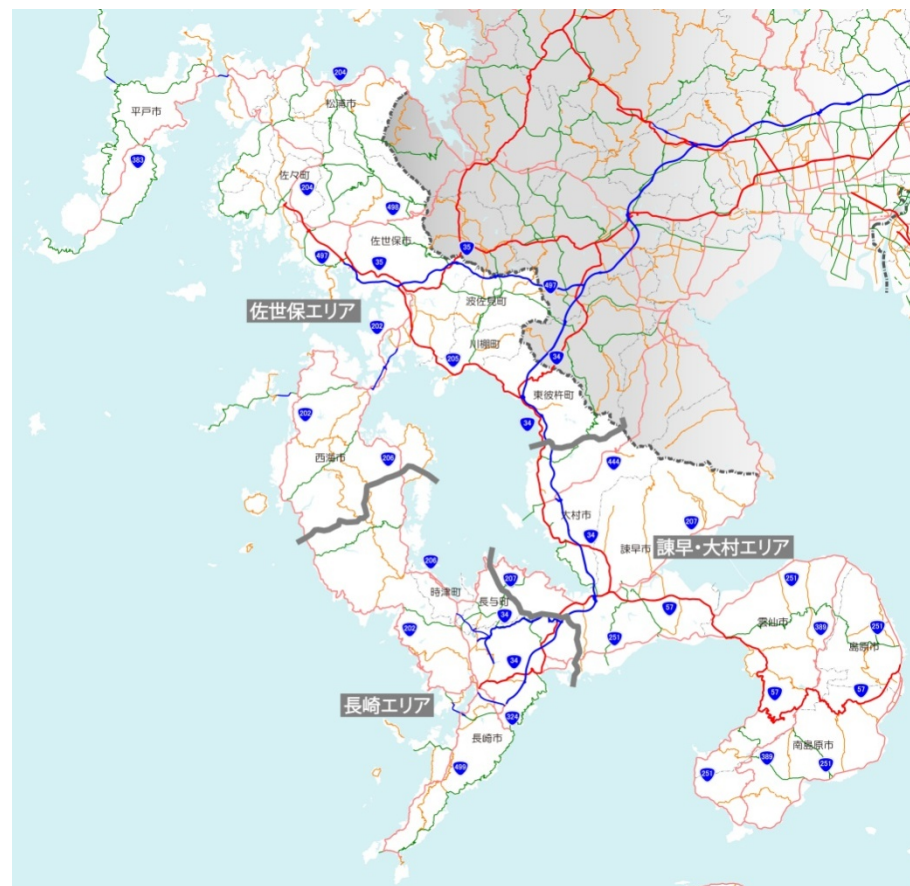
令和2年度 長崎県交通渋滞対策協議会

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. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ	5
4. R1年度対策完了事業	24
5. 今後の渋滞対策について	31
6. コロナ禍における交通への影響について	45
7. 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方	47
8. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み	48



令和2年8月21日(金)

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

モニタリング等による検証

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㈱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)

1. これまでの検討経緯

・H25.1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

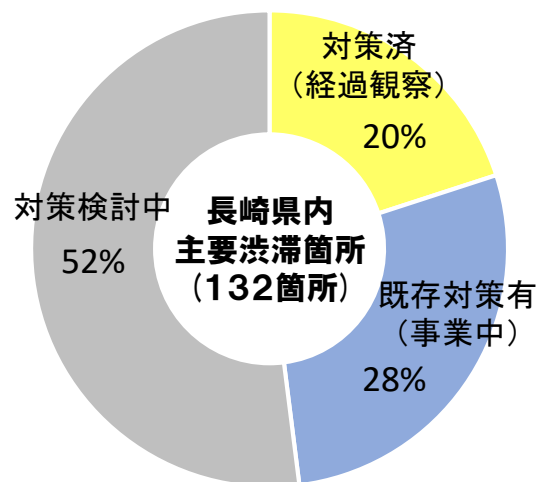
〔時期〕	〔実施内容〕	〔協議内容等〕
H24.6	H24年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○基礎データの共有、意見交換
H24.7	H24年度 第2回 長崎県交通渋滞対策協議会	○地域の主要渋滞箇所(素案)の決定
	パブリックコメントの実施(一般道路:H24.8)(高速道路:H24.11)	
H24.12	H24年度 第3回 長崎県交通渋滞対策協議会	○地域の主要渋滞箇所の特定
H25.1	主要渋滞箇所の公表	○一般道路135箇所、高速道路6箇所
H25.7	H25年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○渋滞対策の基本方針(案)、今後の取り組みの議論
H25.12	H25年度 第1回 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
H31.1	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
H31.3	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、各エリアの渋滞対策について ○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
R1.8	R元年度 第1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、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
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
R2.7	R2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、今後実施予定の渋滞対策の確認
今回 R2.8	R2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、各エリアの渋滞対策について ○主要渋滞箇所のフォローアップ、主要渋滞箇所の解除について ○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

2. 主要渋滞箇所の現況と対策状況

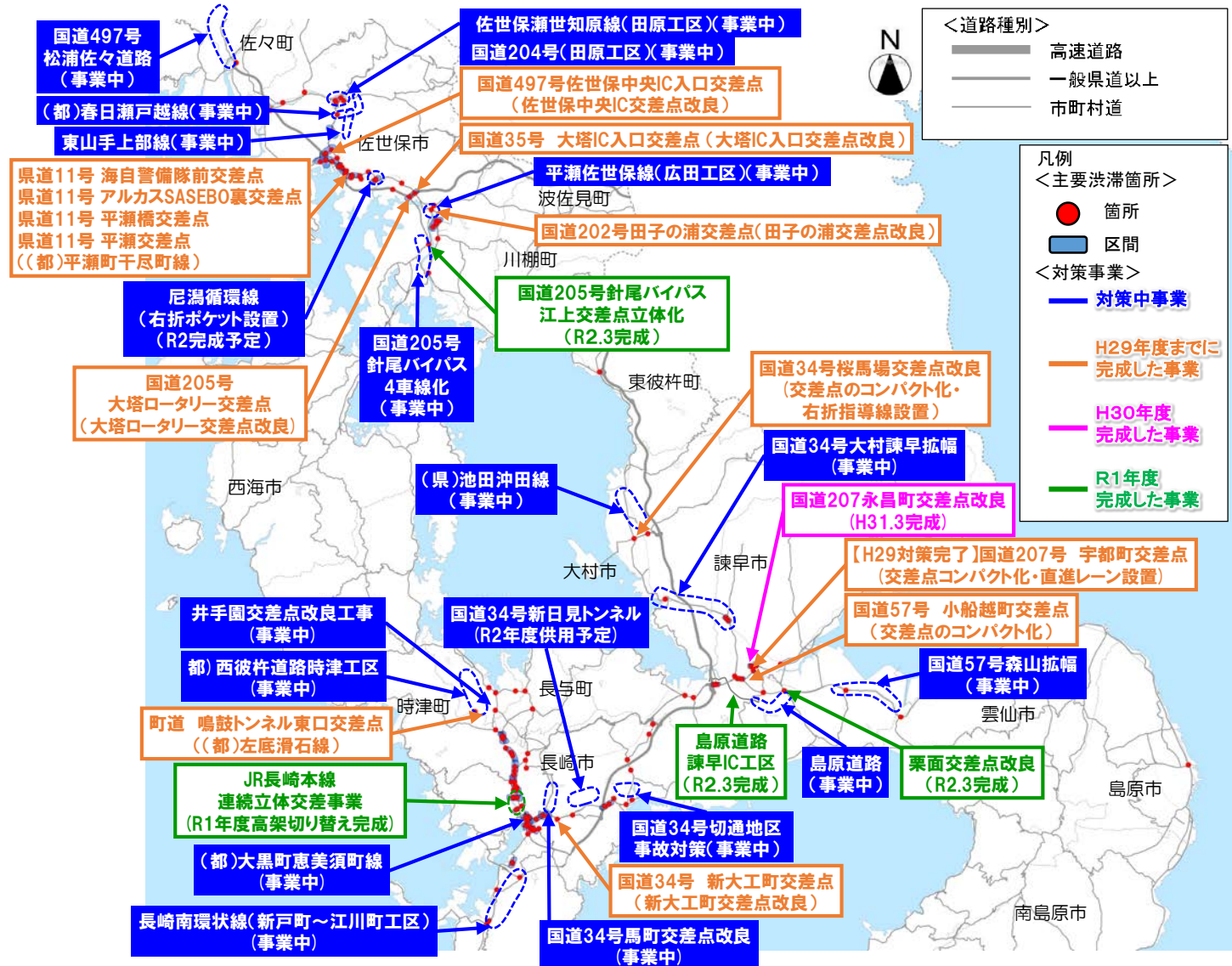
(1) 長崎県内の主要渋滞箇所の対策状況（一般道）

・全体の約2割の箇所で対策済。他の主要渋滞箇所のうち3割で対策実施を進めており、約5割が対策検討中

●一般道の主要渋滞箇所の対策状況



●一般道の対策事業

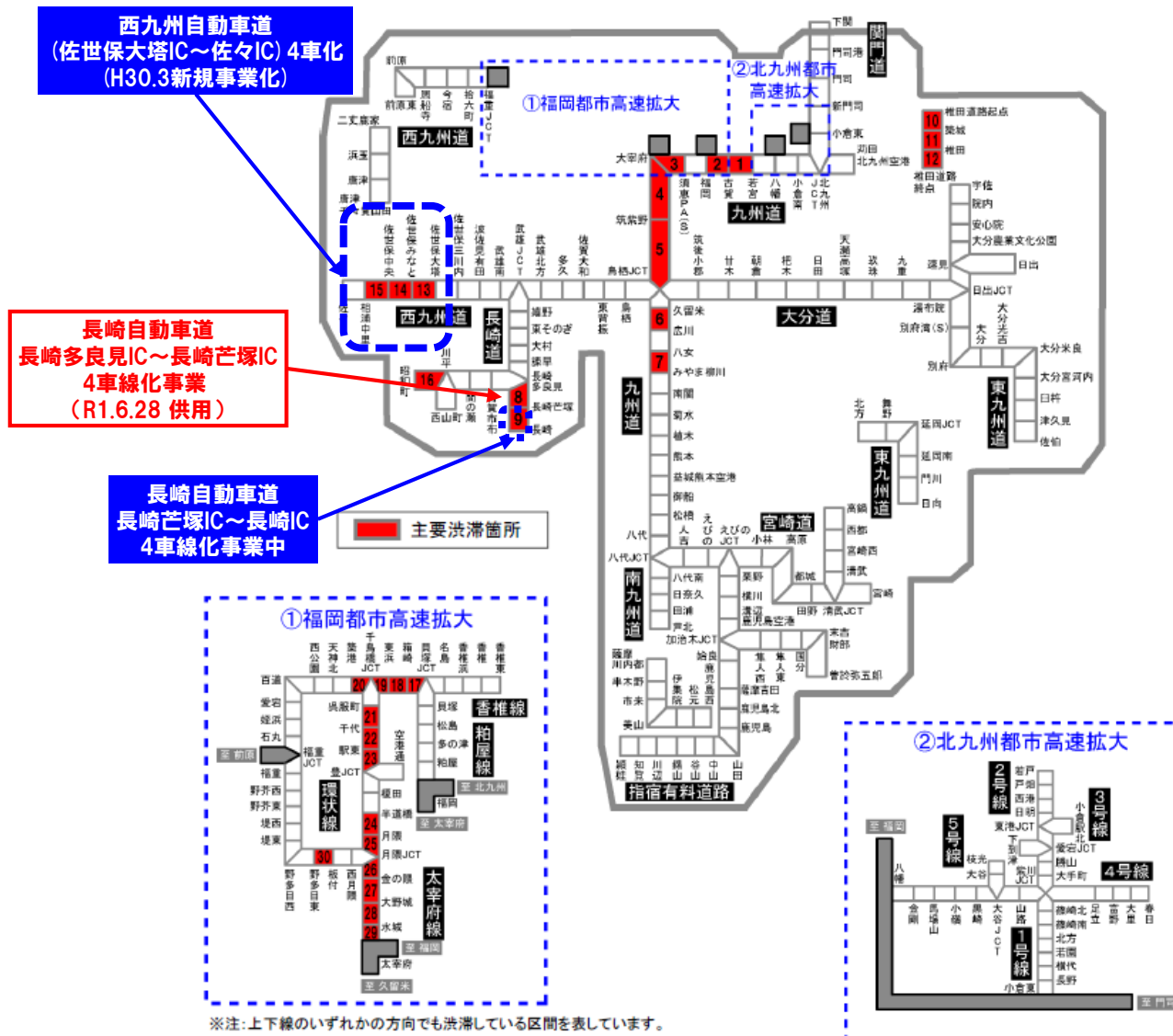


2. 主要渋滞箇所の現況と対策状況

(2) 長崎県内の主要渋滞箇所の対策状況(高速道路)

- ・高速道路の対策として、長崎多良見IC～長崎芒塚IC区間で、4車線化事業が完了(R1.6.28 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

●実施中の高速道路の対策事業



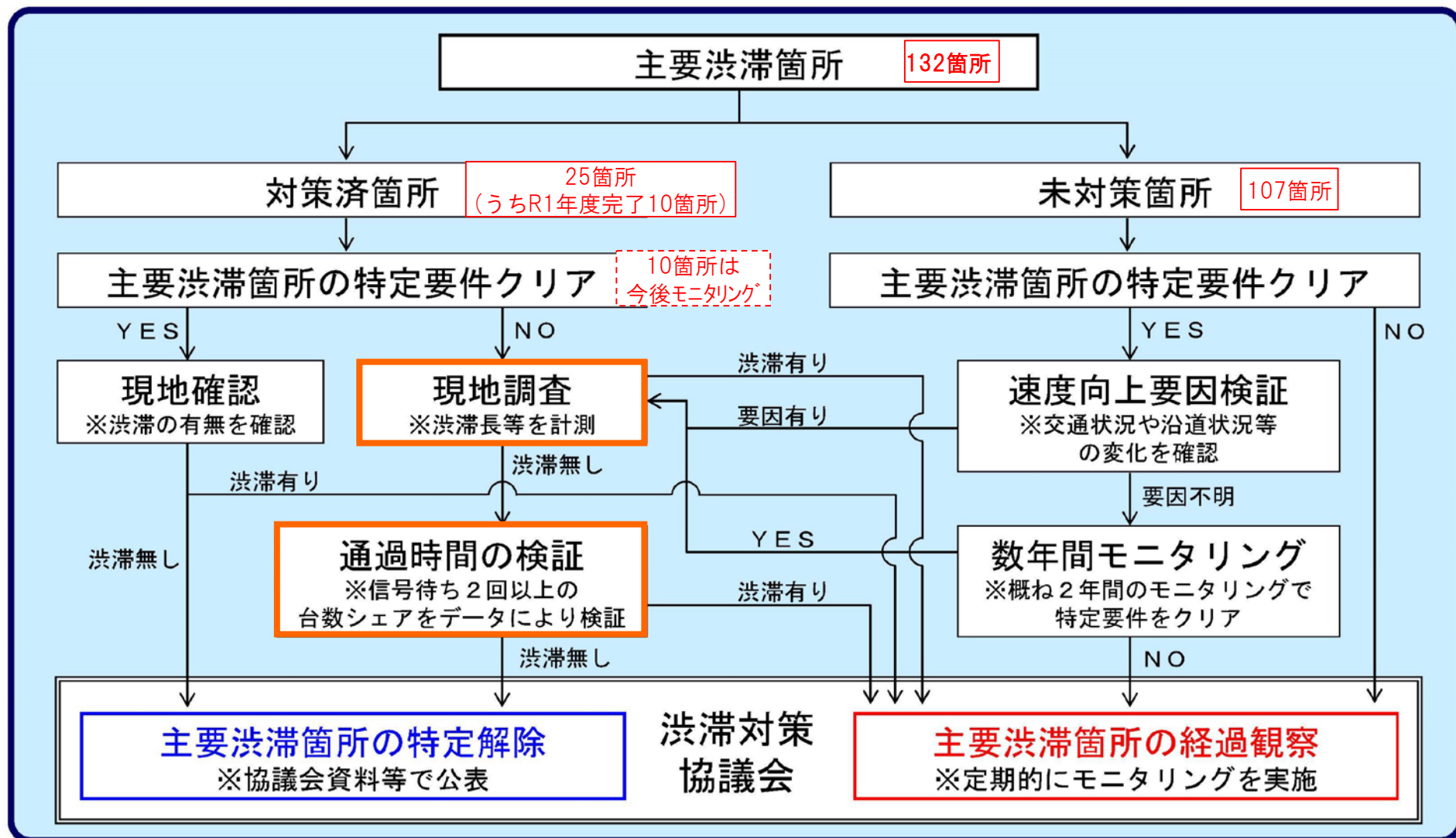
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

(1) 主要渋滞箇所の解除フロー

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。

▼主要渋滞箇所の特定要件のクリア条件

クリア条件	対象期間
対象期間における交差点の 全方向の平均速度20km/h以上	平日 朝（7時～9時）
	平日 夕（17時～19時）
	休日 昼（7時～19時）



(2) 主要渋滞箇所のモニタリング結果一覧

・渋滞改善が期待できる箇所(長崎エリア2か所、佐世保エリア8か所、諫早・大村エリア5か所)について、現地調査と通過時間の検証を行い、渋滞状況を確認した。

エリア	所在地	交差点名	対象事業名	対策内容	完了年次	路線名	方角	延長 (m)	①選定時平均速度 (km/h)			②最新平均速度 (km/h)		
									【H24.4～H24.8】			【H31.3～R2.2】		
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼
長崎	長崎市	新大工町	新大工町交差点改良	右折レーン設置	H29.2	市道等	北	72	3.0	4.5	5.0	－	－	－
						国34	西	145	29.2	18.9	21.9	26.4	18.1	26.8
						国34	東	100	14.6	12.2	18.5	11.2	15.1	16.7
	時津町	鳴鼓トンネル東口	(都)左底滑石線:町道	都市計画道路の整備	H28	町道	北	22	6.4	14.1	8.6	7.4	7.8	8.9
						臨港道路	西	1425	39.3	42.9	45.0	25.6	36.2	36.7
						臨港道路	東	1597	40.8	40.9	43.3	32.4	33.0	33.9
					町道	南東	205	6.6	7.7	5.9	9.3	12.5	13.3	

エリア	所在地	交差点名	対象事業名	対策内容	完了年次	路線名	方角	延長 (m)	①選定時平均速度 (km/h)			②最新平均速度 (km/h)		
									【H24.4～H24.8】			【H31.3～R2.2】		
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼
諫早・大村	大村市	桜馬場	桜馬場交差点改良	交差点コンパクト化 右折指導線	H26	国34	北	649	21.1	19.7	22.9	22.3	23.5	25.7
						市道等	北	661	18.2	16.4	16.4	—	—	—
						県38	西	175	14.3	8.2	9.7	12.1	9.2	9.2
						国444	東	237	10.6	8.2	9.7	10.8	9.5	11.4
						国34	南	179	10.4	7.0	8.3	10.0	7.5	8.7
	諫早市	小船越トンネル東口	小船越町交差点改良 島原道路(諫早インター工区)	交差点コンパクト化 島原道路(諫早インター工区)	H27.2 H30.3 R2.3	国57	西	44	25.3	34.3	31.7	23.1	21.3	30.7
						国57	東	227	9.9	16.0	16.8	31.0	32.2	33.7
	諫早市	小船越町	小船越町交差点改良 島原道路(諫早インター工区)	交差点コンパクト化 島原道路(諫早インター工区)	H27.2 H30.3 R2.3	国57	北西	31	17.3	24.7	22.5	20.4	19.7	21.7
						国207	北東	228	11.5	13.0	18.5	11.6	12.9	13.8
						国57	南東	158	18.5	17.6	19.3	24.0	25.2	25.9
	諫早市	宇都町	宇都町交差点改良	交差点コンパクト化 直進レーン設置	H29	国207	北	161	20.4	26.1	24.9	13.8	17.1	16.4
						主41	東	633	17.2	16.1	22.2	13.1	11.2	19.2
						国207	南西	126	6.2	7.6	10.2	12.9	8.3	12.3
	諫早市	永昌町	永昌町交差点改良	右折レーン設置	H31.3	市道等	北	118	16.3	9.0	16.5	—	—	—
						市道等	西	43	6.7	4.3	6.4	—	—	—
						国207	東	24	3.8	4.5	4.5	8.5	8.1	9.9
国207						南東	194	22.7	13.0	16.5	13.6	10.2	15.6	

凡例
■20km/h未満

※市道等はETC2.0プローブデータ(様式1-2)にて補完

(2) 主要渋滞箇所のモニタリング結果一覧

エリア	所在地	交差点名	対象事業名	対策内容	完了年次	路線名	方角	延長 (m)	①選定時平均速度(km/h)			②最新平均速度(km/h)		
									【H24.4～H24.8】			【H31.3～R2.2】		
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼
佐世保	佐世保市	大塔IC入口	大塔IC入口交差点改良	カラー舗装、区画線の見直し	H29.12	国35	北西	341	42.7	36.4	36.7	29.9	25.4	24.9
						国205	南西	403	18.8	16.2	15.9	19.0	14.0	14.2
						国35	南東	210	19.3	15.2	14.2	18.3	15.5	14.4
	佐世保市	大塔ロータリー	大塔ロータリー化交差点改良	右折レーン設置 信号現示調整	H26.12	国205	北	179	7.0	14.7	13.5	14.6	19.6	18.4
						国497	北西	195	28.6	19.8	16.0	16.5	14.2	13.8
						国205	北西	38	37.1	28.2	27.7	26.1	14.8	14.5
						国205	北東	70	4.1	7.1	6.4	6.9	10.1	8.7
						国205	南東	144	22.1	16.6	16.7	18.1	17.0	17.8
	佐世保市	佐世保中央IC入口	佐世保中央IC交差点改良	車線運用の見直し(左折レーン1車線→ 2車線、右折レーン2車線→1車線)	H26.9	主11	北東	30	9.0	8.6	7.7	8.5	8.3	11.3
						国497	西	332	14.3	17.1	19.4	11.9	15.1	15.0
						主11	南	105	12.0	7.5	9.1	12.6	12.3	11.8
	佐世保市	海自警備隊前	(都)平瀬干尽町線:主11	都市計画道路(主11)の整備	H28.3	主11	北	85	20.5	19.7	20.0	22.0	19.1	18.5
						市道等	東	7	10.1	13.9	11.0	-	-	-
						主11	南	81	14.6	16.6	21.1	16.5	13.2	16.3
	佐世保市	アルカスSASEBO裏	(都)平瀬干尽町線:主11	都市計画道路(主11)の整備	H28.3	主11	北西	103	41.9	32.4	29.2	35.3	27.3	30.6
						市道等	北東	64	5.8	4.7	5.5	8.6	5.9	6.7
						市道等	南西	15	12.7	12.2	14.9	5.5	5.2	5.2
						主11	南東	432	40.2	33.9	41.3	26.2	27.3	27.8
	佐世保市	平瀬橋	(都)平瀬干尽町線:主11	都市計画道路(主11)の整備	H28.3	市道等	北	179	12.3	9.5	10.4	-	-	-
						主11	西	427	25.1	24.7	27.1	24.5	12.5	23.5
						主11	東	177	15.2	15.7	21.6	13.4	16.5	20.7
	佐世保市	平瀬	(都)平瀬干尽町線:主11	都市計画道路(主11)の整備	H28.3	主11	北東	109	5.8	7.3	6.5	6.6	7.1	6.7
						市道等	西	309	12.1	14.4	16.2	-	-	-
						主11	東	441	20.4	21.4	30.8	15.4	12.6	20.7
	佐世保市	田子の浦	国道202号(田子の浦港区) (交差点改良)	右折レーン設置	H27	国202	北西	305	29.4	28.9	29.9	27.3	26.5	28.9
						市道等	北東	104	5.7	7.3	8.3	-	-	-
						国202	南西	155	9.8	7.8	9.3	10.0	8.1	10.0
						県222	南東	176	13.0	12.2	15.0	15.8	14.5	16.4

凡例
■ 20km/h未満

※市道等はETC2.0プローブデータ(様式1-2)にて補完

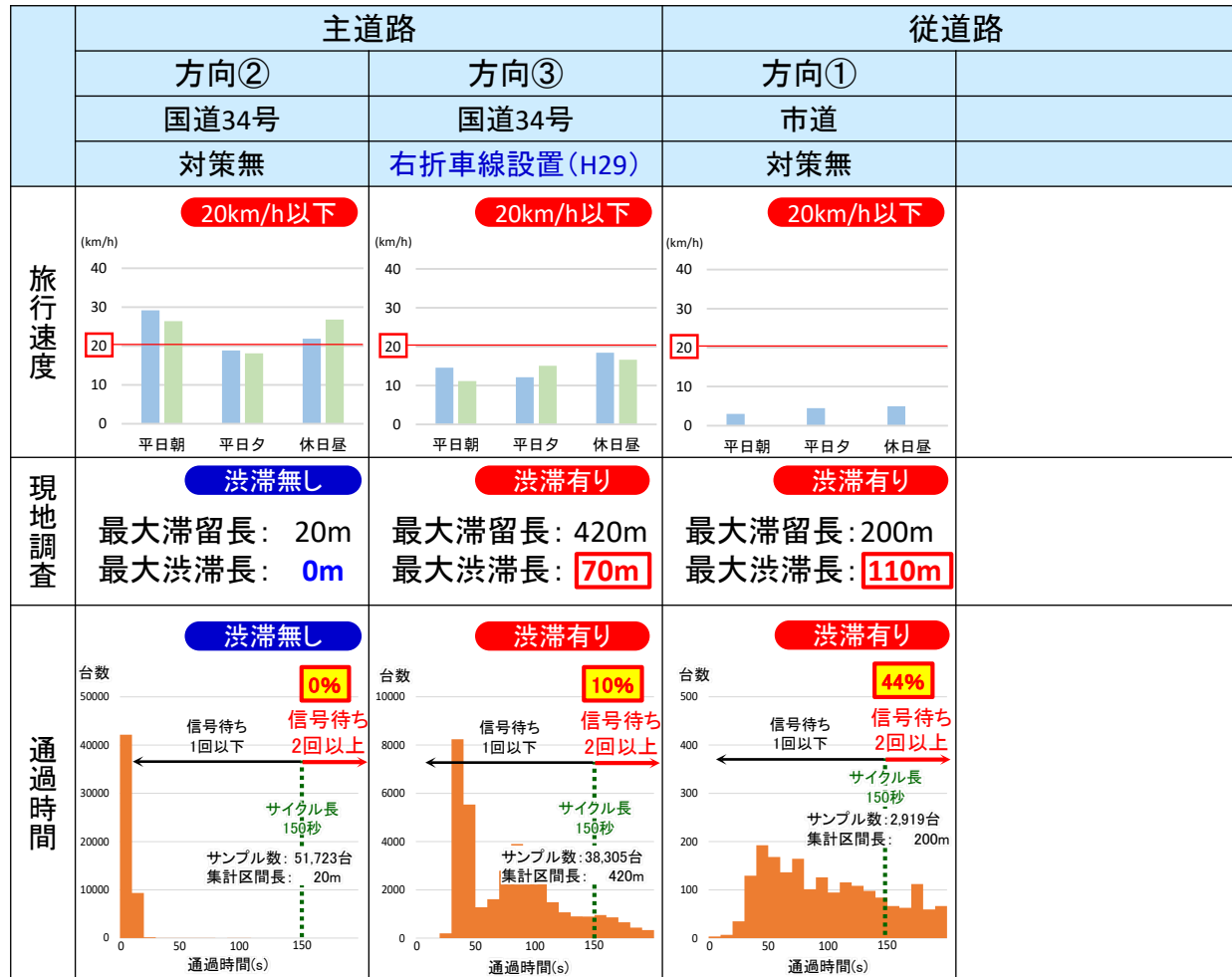
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

①国道34号 新大工町交差点

- ・現地調査の結果、方向①で最大110m、方向③で最大70mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、方向③において信号待ち2回以上の割合が10%と多い状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間の分析においてもクリアしていないためモニタリングを継続。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R2第1回協議会：H31.3～R2.2（ETC2.0）



■位置図・対策内容



【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)、
R2第1回渋滞協(H31.3-R2.2)
※通過時間：ETC2.0プローブ情報(H31.3-R2.2)

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

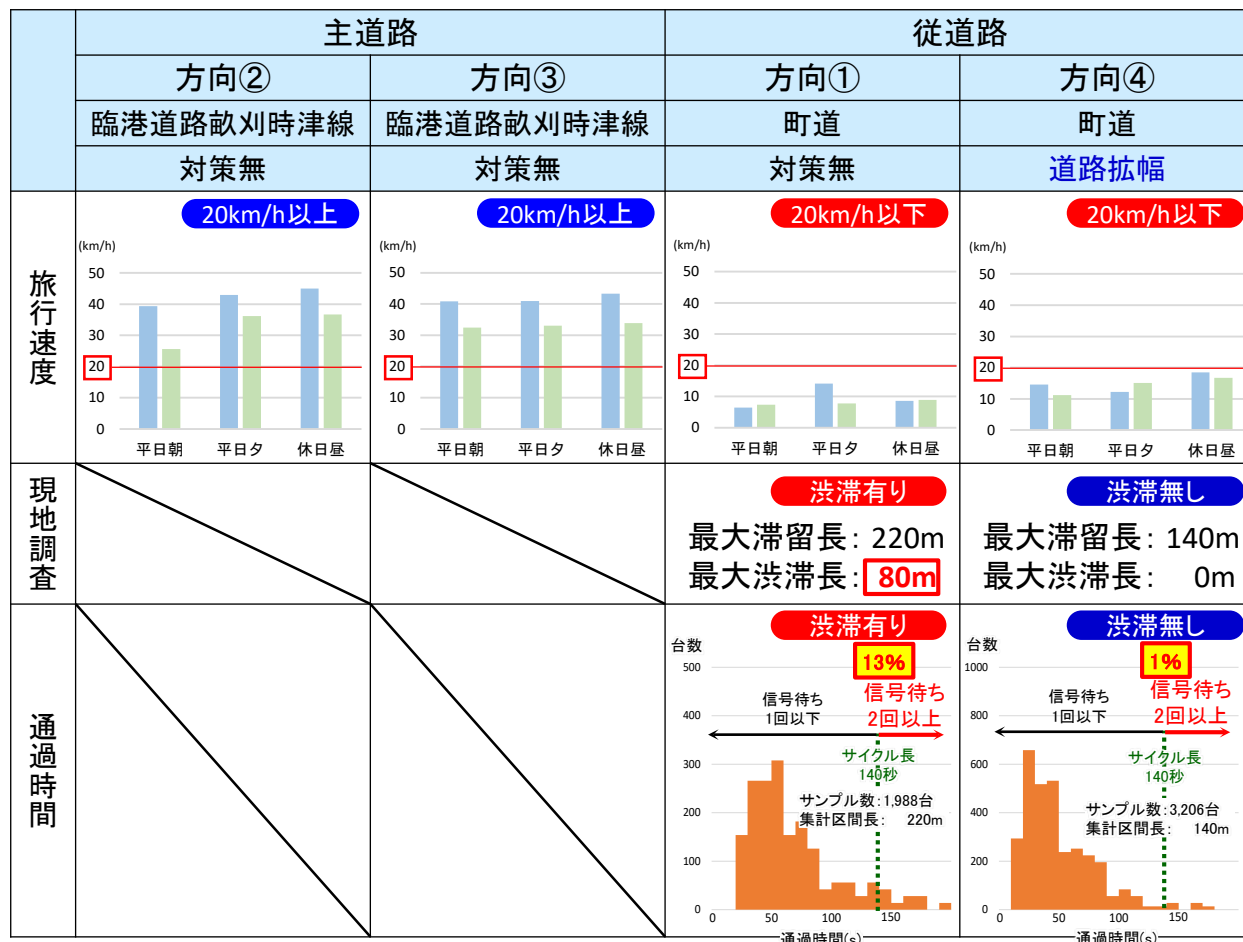
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

②市道 鳴鼓トンネル東口

- ・現地調査の結果、方向①で最大80mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、方向①において信号待ち2回以上の割合が12%と多い状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間の分析においてもクリアしていないためモニタリングを継続。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R2第1回協議会：H31.3～R2.2（ETC2.0）



■位置図・対策内容



【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）、
R2第1回渋滞協（H31.3～R2.2）
※通過時間：ETC2.0プローブ情報（H31.3～R2.2）

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

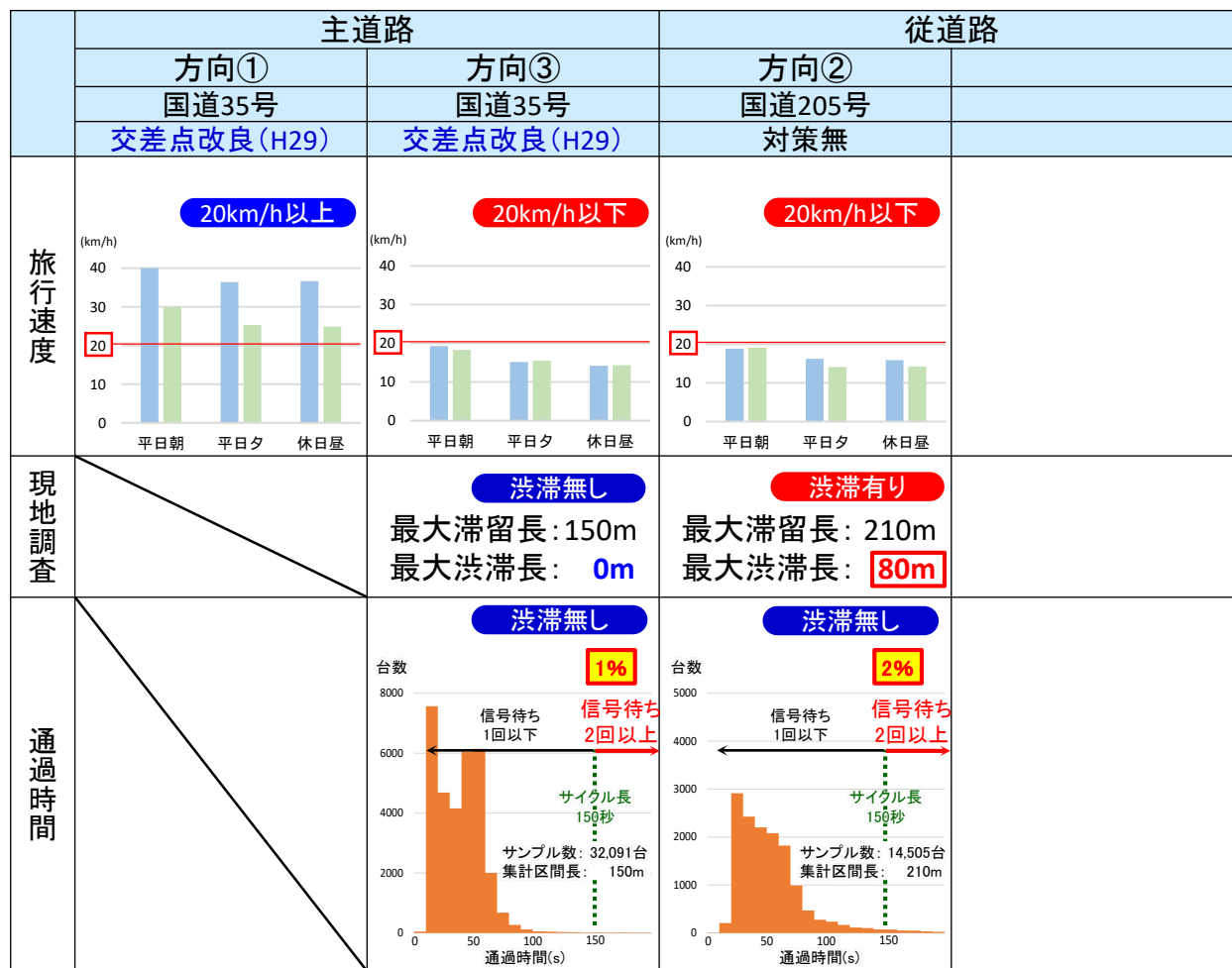
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

③国道35号 大塔IC入口

- ・現地調査の結果、方向②で最大80mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、全方向、信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査においてもクリアしていないためモニタリングを継続。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4~H24.8 (民間プローブ)
R2第1回協議会 : H31.3~R2.2 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	105秒	26秒
青時間比	70%	17%
サイクル長	150秒	

※旅行速度: 選定時 (H24.4-H24.8)、
R2第1回渋滞協 (H31.3-R2.2)
※通過時間: ETC2.0プローブ情報 (H31.3-R2.2)

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

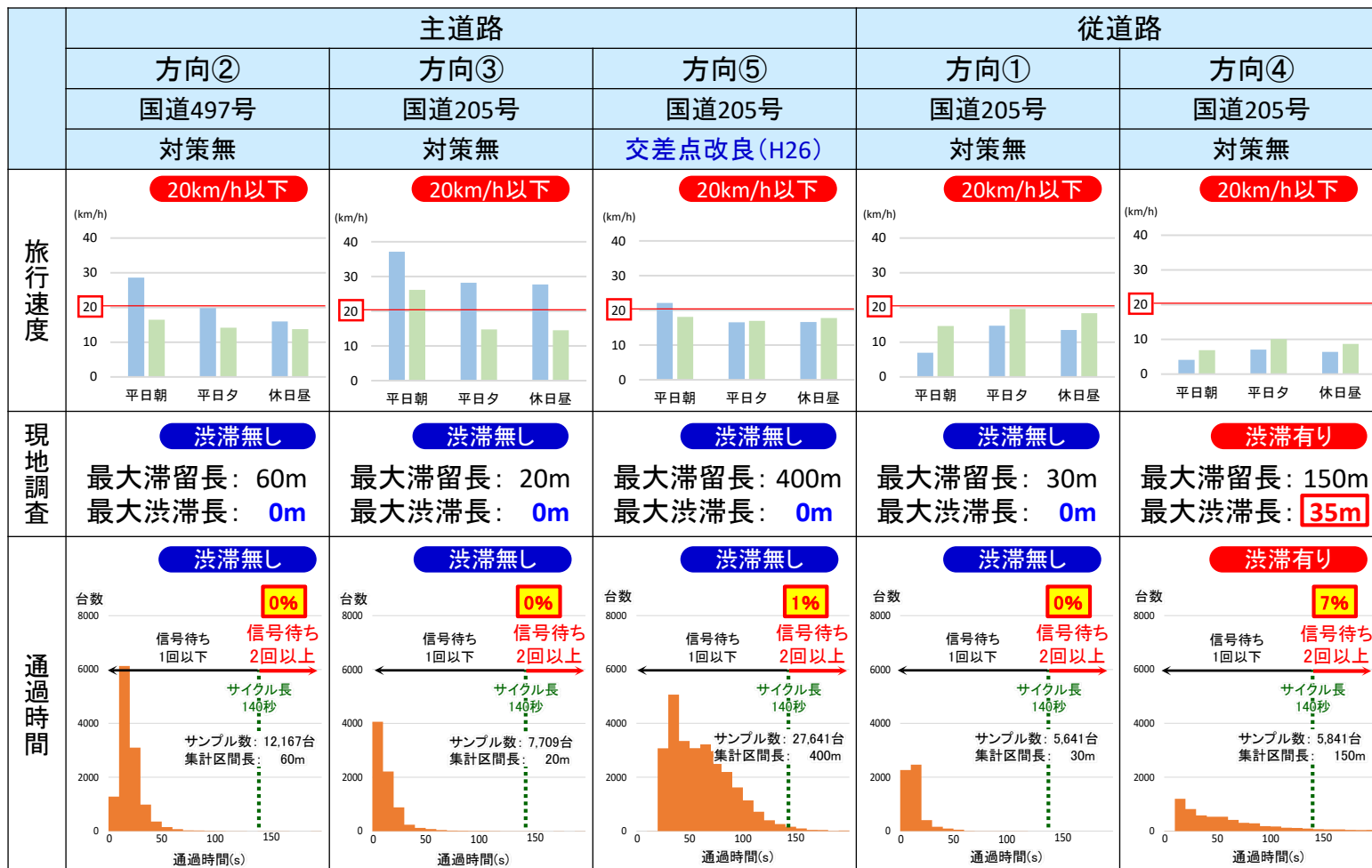
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

④国道205号 大塔ロータリー

- ・現地調査の結果、方向④で最大35mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、方向④で信号待ち2回以上の割合が7%と多い状況を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間の分析においてもクリアしていないためモニタリングを継続。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4~H24.8 (民間プローブ)
R2第1回協議会 : H31.3~R2.2 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	80秒	30秒
青時間比	57%	21%
サイクル長	140秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)、
R2第1回渋滞協(H31.3-R2.2)
※通過時間: ETC2.0プローブ情報(H31.3-R2.2)

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

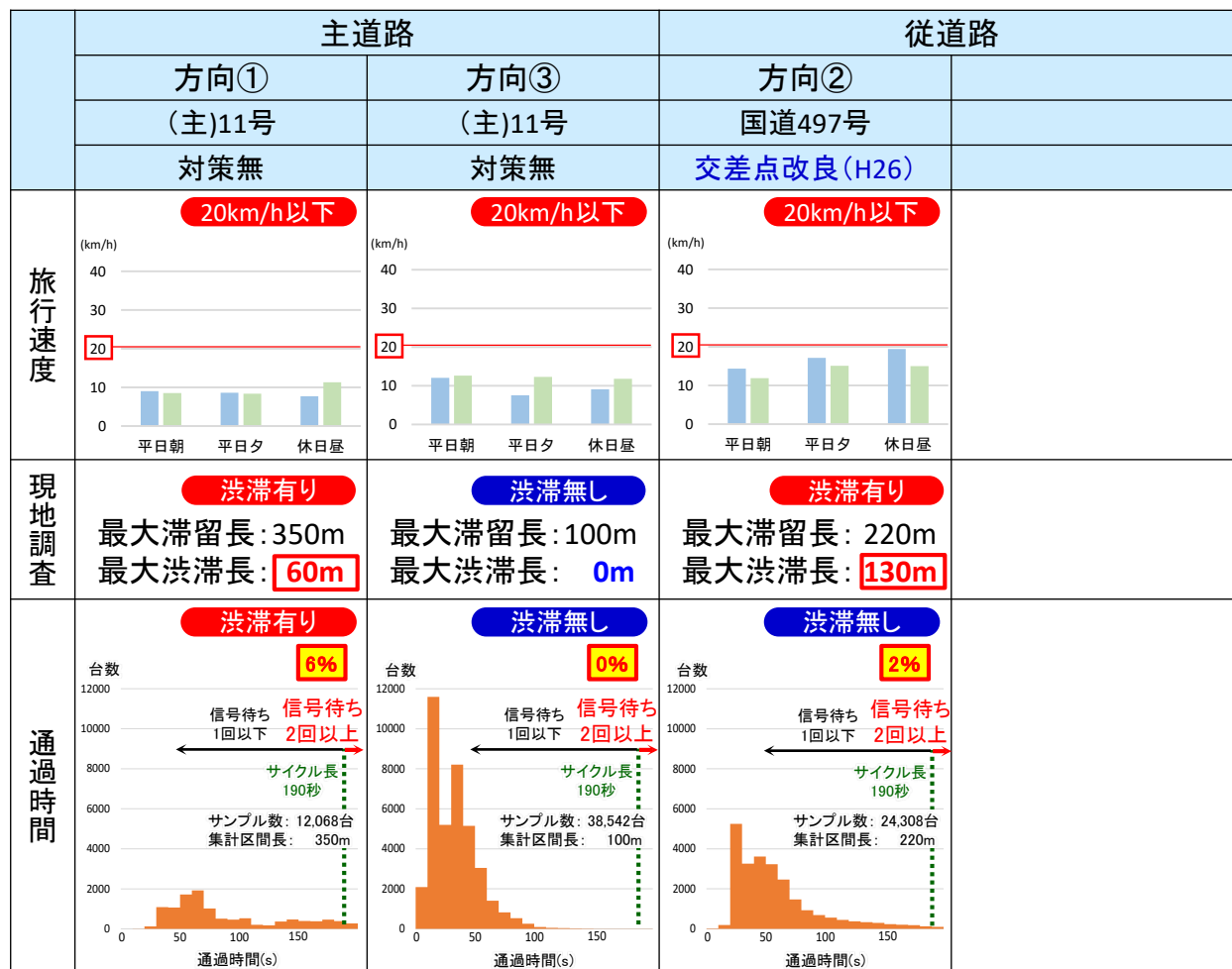
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

⑤国道497号 佐世保中央IC入口

- ・現地調査の結果、方向①で最大60m、方向②で最大130mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、方向①で信号待ち2回以上の割合が6%と多い状況を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査、通過時間の分析においてもクリアしていないためモニタリングを継続。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R2第1回協議会：H31.3～R2.2（ETC2.0）



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	81秒	94秒
青時間比	43%	49%
サイクル長	190秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)、
R2第1回渋滞協(H31.3-R2.2)
※通過時間: ETC2.0プローブ情報(H31.3-R2.2)

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

⑥ 県道11号 海自警備隊前

- ・現地調査の結果、渋滞の発生は無し。
- ・通過時間の分析では、全方向、信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしていないが、現地調査及び通過時間の分析において渋滞が発生していないと判断されるため解除箇所として提案。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R2第1回協議会：H31.3～R2.2（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)平瀬干尽町線 (H28)	(都)平瀬干尽町線 (H28)	対策無	
旅行速度				
現地調査	渋滞無し 最大滞留長：140m 最大渋滞長：0m	渋滞無し 最大滞留長：120m 最大渋滞長：0m	渋滞無し 最大滞留長：60m 最大渋滞長：0m	
通過時間				

位置図・対策内容



【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）、
R2第1回渋滞協（H31.3-R2.2）
※通過時間：ETC2.0プローブ情報（H31.3-R2.2）

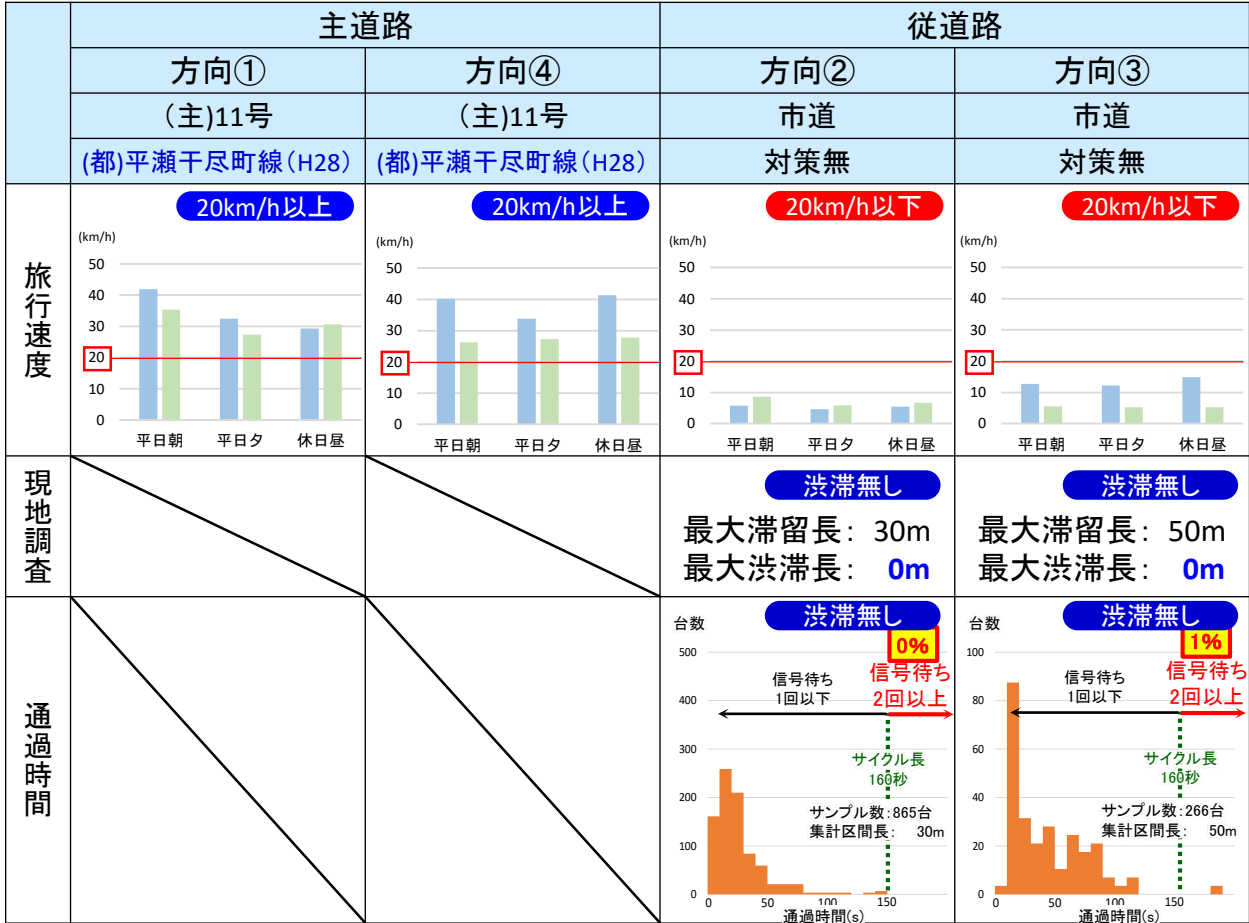
主要渋滞箇所の解除条件をクリア

⑦県道11号 アルカスSASEBO裏

・現地調査の結果、渋滞の発生は無し。
・通過時間の分析では、全方向、信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
・旅行速度の特定条件をクリアしていないが、現地調査及び通過時間の分析において渋滞が発生していないと判断されるため解除箇所として提案。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R2第1回協議会：H31.3～R2.2（ETC2.0）



■位置図・対策内容



【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）、
R2第1回渋滞協（H31.3-R2.2）
※通過時間：ETC2.0プローブ情報（H31.3-R2.2）

主要渋滞箇所の解除条件をクリア

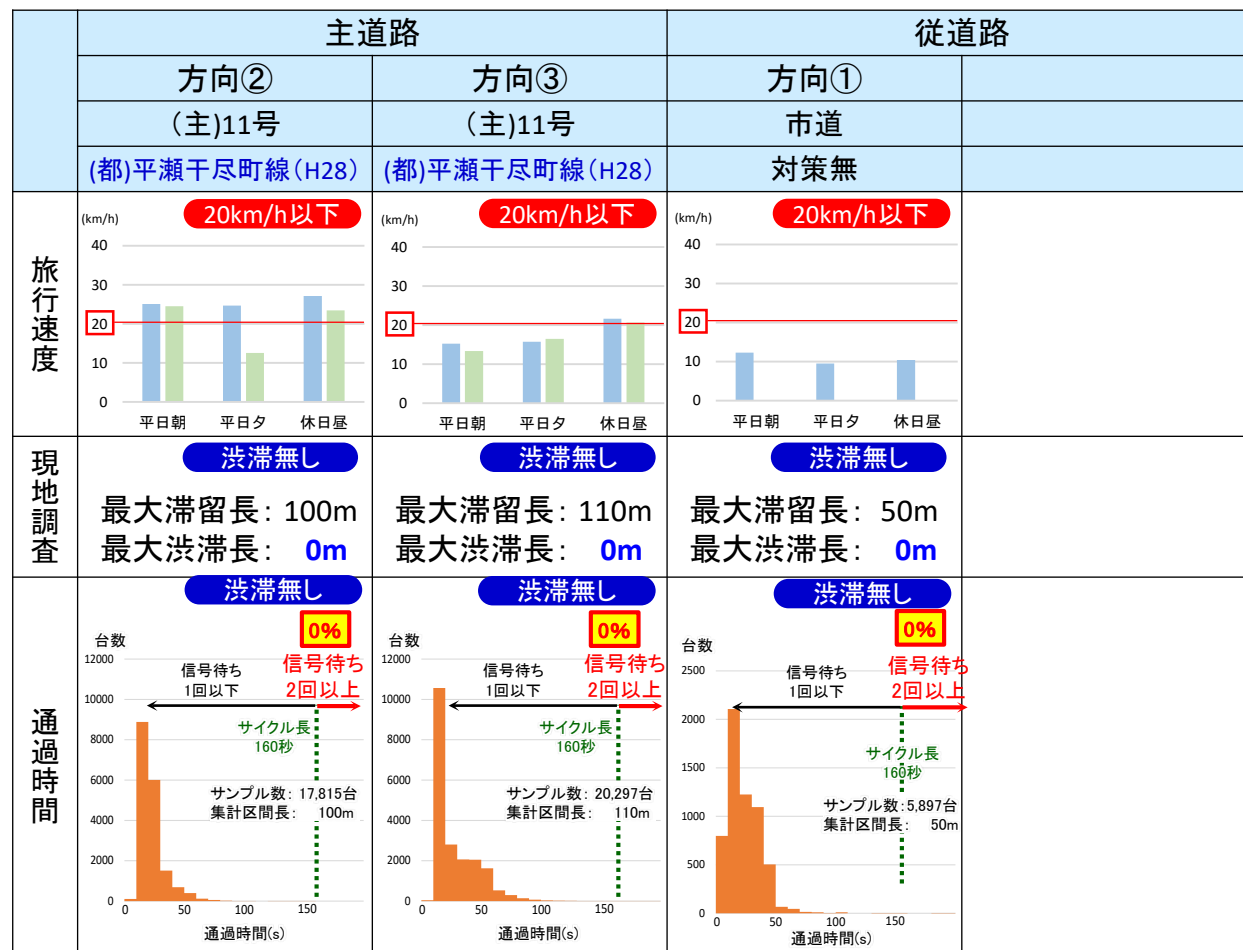
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

⑧県道11号 平瀬橋

- ・現地調査の結果、渋滞の発生は無し。
- ・通過時間の分析では、全方向、信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしていないが、現地調査及び通過時間の分析において渋滞が発生していないと判断されるため解除箇所として提案。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R2第1回協議会：H31.3～R2.2（ETC2.0）



■位置図・対策内容



【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）、
R2第1回渋滞協（H31.3-R2.2）
※通過時間：ETC2.0プローブ情報（H31.3-R2.2）

主要渋滞箇所の解除条件をクリア

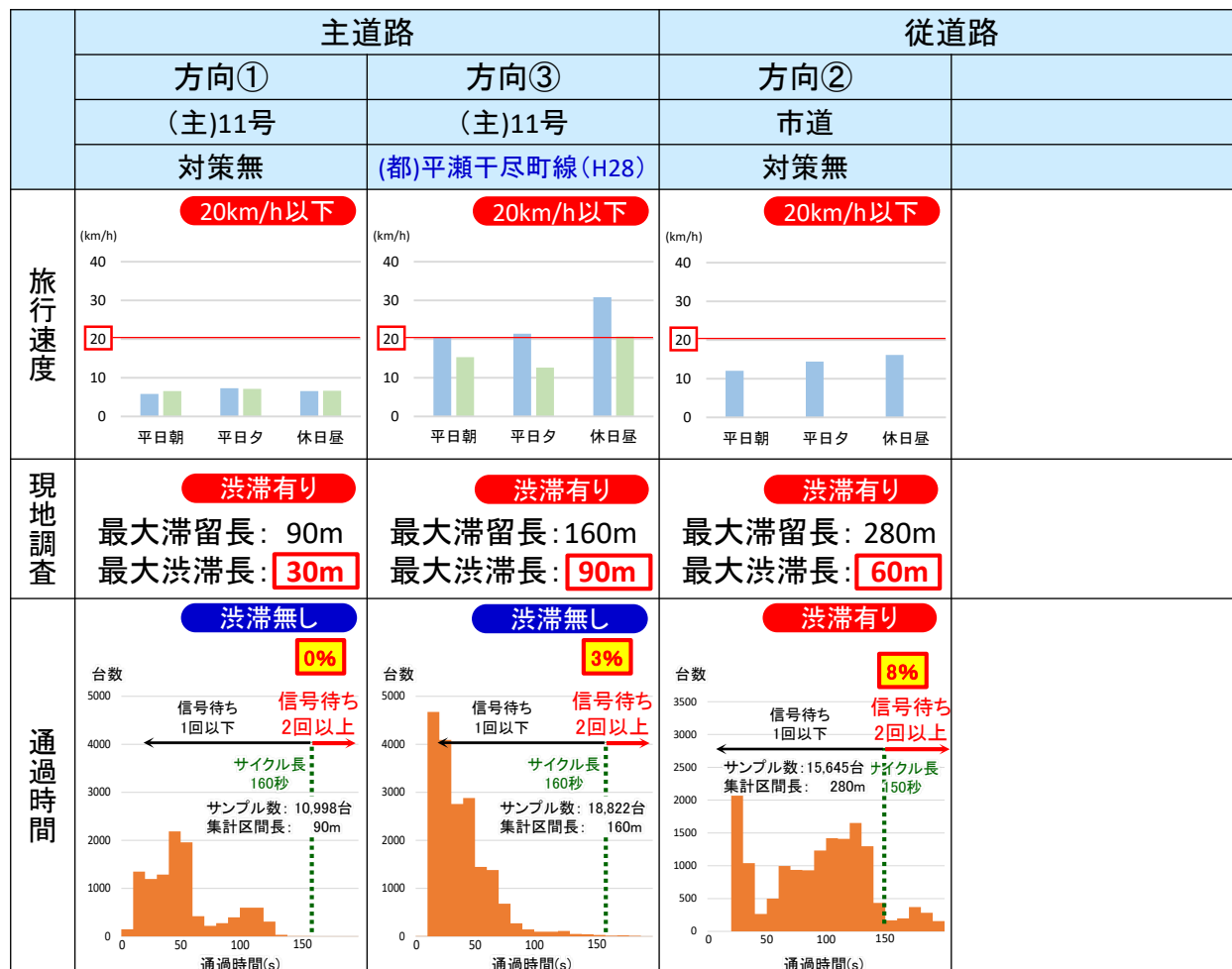
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

⑨県道11号 平瀬

- ・現地調査の結果、各方向で渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、方向②において信号待ち2回以上の割合が8%と多い状況を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査においてもクリアしていないためモニタリングを継続。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間ブロープ）
R2第1回協議会：H31.3～R2.2（ETC2.0）



■位置図・対策内容



【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)、
R2第1回渋滞協(H31.3-R2.2)
※通過時間：ETC2.0ブロープ情報(H31.3-R2.2)

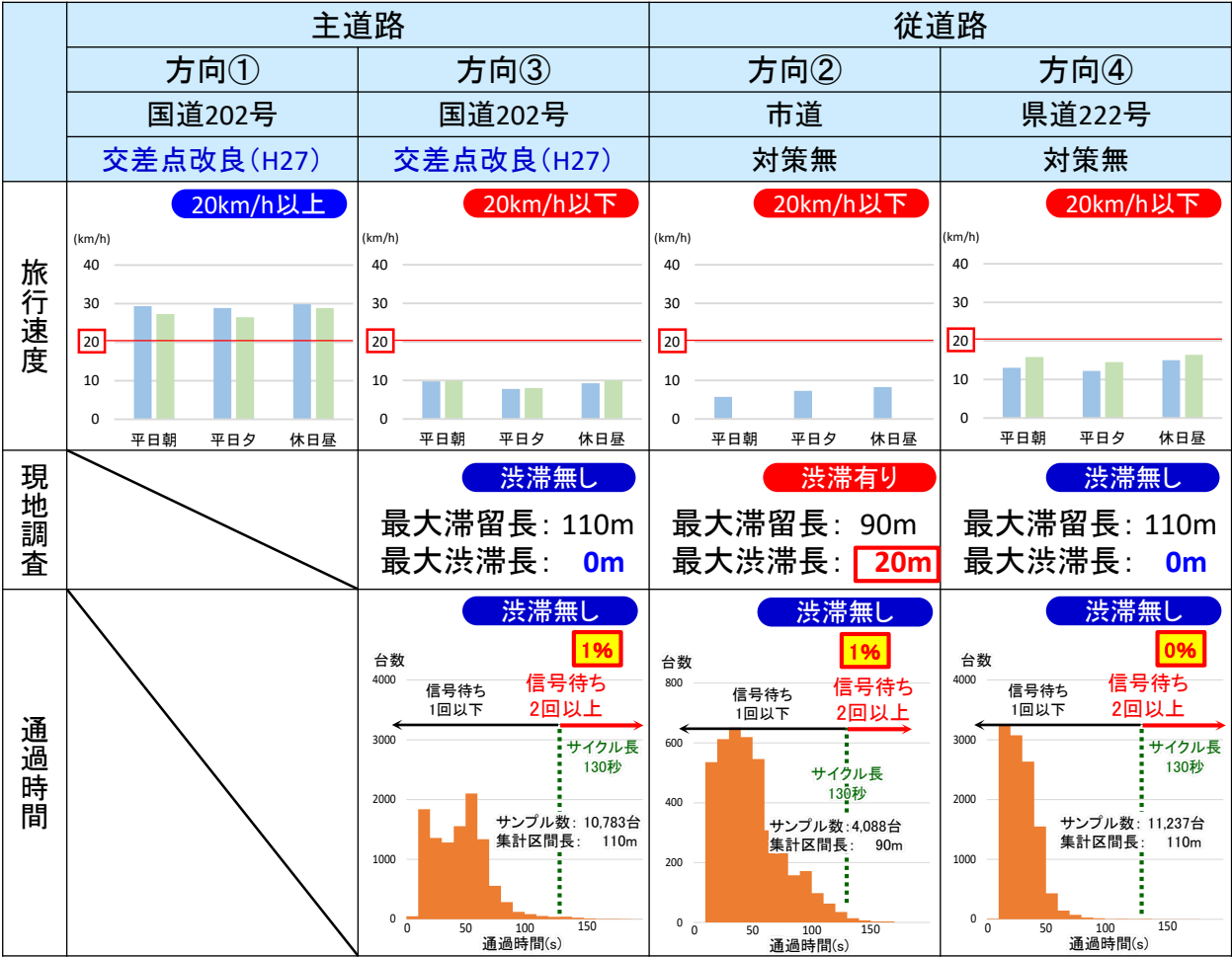
主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

⑩国道202号 田子の浦

- ・現地調査の結果、方向②で最大20mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、全方向、信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査においてもクリアしていないためモニタリングを継続。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R2第1回協議会：H31.3～R2.2（ETC2.0）



位置図・対策内容



【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）、
R2第1回渋滞協（H31.3-R2.2）
※通過時間：ETC2.0プローブ情報（H31.3-R2.2）

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

⑪国道34号 桜馬場

- ・現地調査の結果、方向⑤で最大60m、方向②で最大20mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、方向②、方向⑤で信号待ち2回以上の割合が多い状況を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査、通過時間の分析においてもクリアしていないためモニタリングを継続。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R2第1回協議会：H31.3～R2.2（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
	平日朝 平日夕 休日昼	平日朝 平日夕 休日昼	平日朝 平日夕 休日昼	平日朝 平日夕 休日昼	平日朝 平日夕 休日昼
現地調査		渋滞有り 最大滞留長：250m 最大渋滞長：60m	渋滞無し 最大滞留長：200m 最大渋滞長：0m	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：160m 最大渋滞長：20m
通過時間		渋滞有り 8% 信号待ち 2回以上 サイクル長 140秒 サンプル数：16,252台 集計区間長：250m	渋滞無し 3% 信号待ち 2回以上 サイクル長 140秒 サンプル数：19,389台 集計区間長：200m	渋滞無し 3% 信号待ち 2回以上 サイクル長 140秒 サンプル数：12,021台 集計区間長：140m	渋滞有り 18% 信号待ち 2回以上 サイクル長 140秒 サンプル数：1,400台 集計区間長：160m

■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路 ①⑤	従道路 ③④	②
青時間	55秒	43秒	14秒
青時間比	39%	31%	10%
サイクル長	140秒		

※旅行速度：選定時（H24.4-H24.8）、
R2第1回渋滞協（H31.3-R2.2）
※通過時間：ETC2.0プローブ情報（H31.3-R2.2）

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

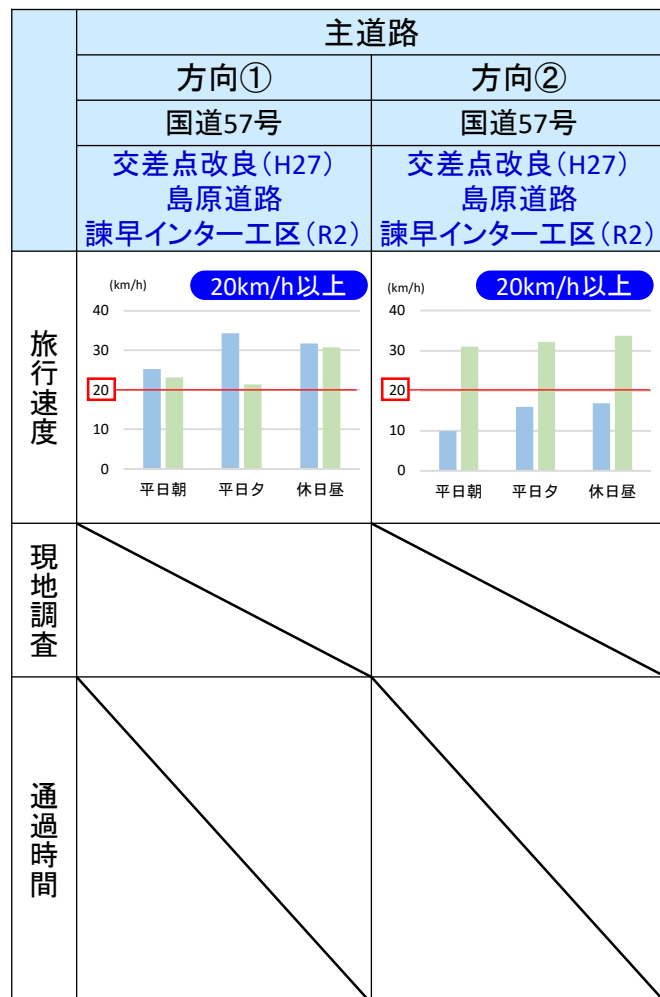
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

⑫国道57号 小船越トンネル東口

・旅行速度の特定条件をクリアしており、現地確認の結果渋滞が確認されなかったため解除箇所として提案。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4~H24.8 (民間プローブ)
R2第1回協議会 : H31.3~R2.2 (ETC2.0)



■現地確認



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路 (①②)	従道路
青時間	132秒	36秒
青時間比	73%	20%
サイクル長	180秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)、
R2第1回渋滞協(H31.3-R2.2)
※通過時間: ETC2.0プローブ情報(H31.3-R2.2)

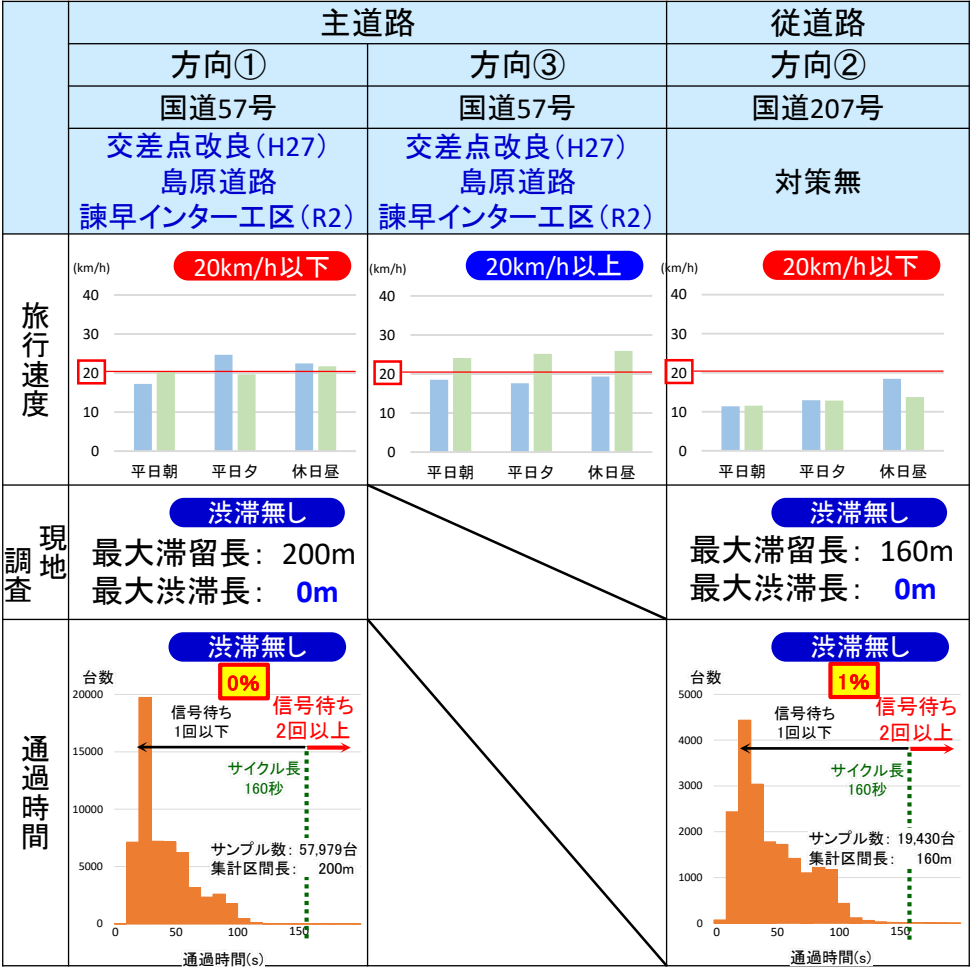
主要渋滞箇所の解除条件をクリア

⑬国道57号 小船越町

- ・現地調査の結果、渋滞の発生は無し。
- ・通過時間の分析では、全方向、信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしていないが、現地調査及び通過時間の分析において渋滞が発生していないと判断されるため解除箇所として提案。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R2第1回協議会：H31.3～R2.2（ETC2.0）



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路 （①）	主道路 （③）	従道路 （②）
青時間	117秒	103秒	47秒
青時間比	73%	64%	29%
サイクル長	160秒		

※旅行速度：選定時（H24.4～H24.8）、
R2第1回渋滞協（H31.3～R2.2）
※通過時間：ETC2.0プローブ情報（H31.3～R2.2）

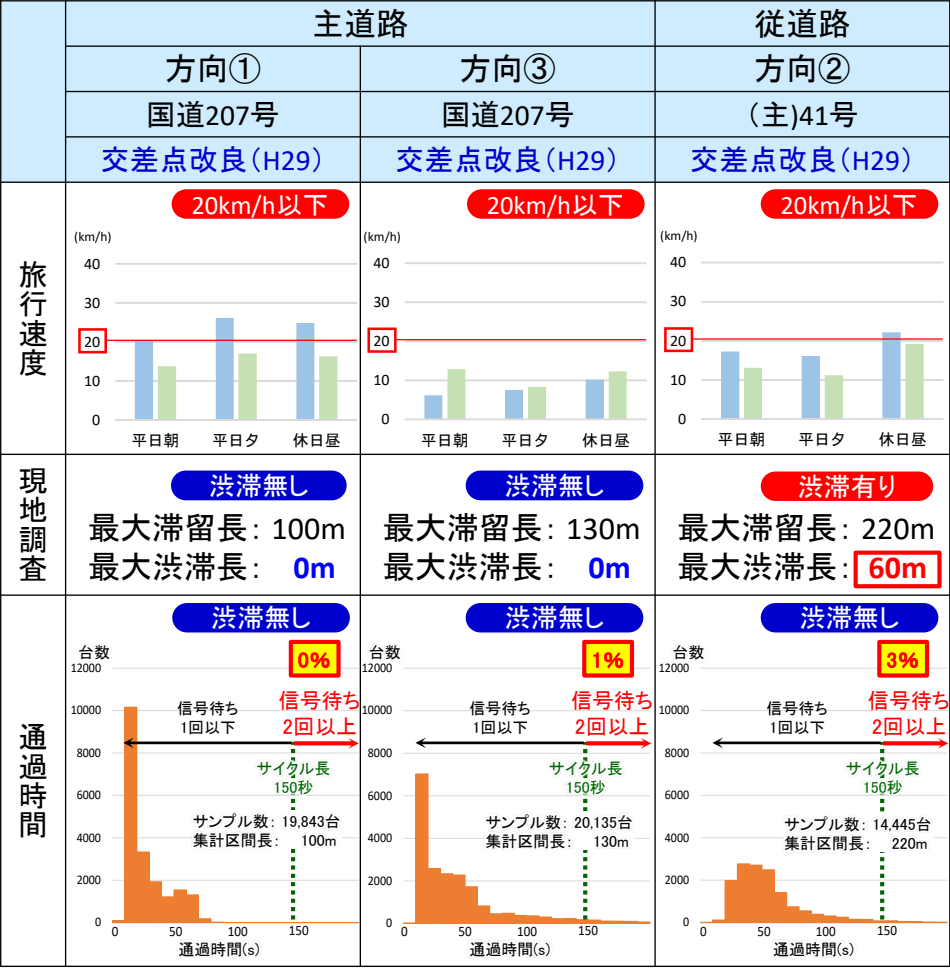
主要渋滞箇所の解除条件をクリア

⑭国道207号 宇都町

- ・現地調査の結果、方向②で最大60mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、全方向、信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査においてもクリアしていないためモニタリングを継続。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R2第1回協議会：H31.3～R2.2（ETC2.0）



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路 ①	主道路 ③	従道路 ②	市道
青時間	61秒	79秒	45秒	5秒
青時間比	41%	53%	30%	3%
サイクル長	150秒			

※旅行速度：選定時 (H24.4-H24.8)、
R2第1回渋滞協 (H31.3-R2.2)
※通過時間：ETC2.0プローブ情報 (H31.3-R2.2)

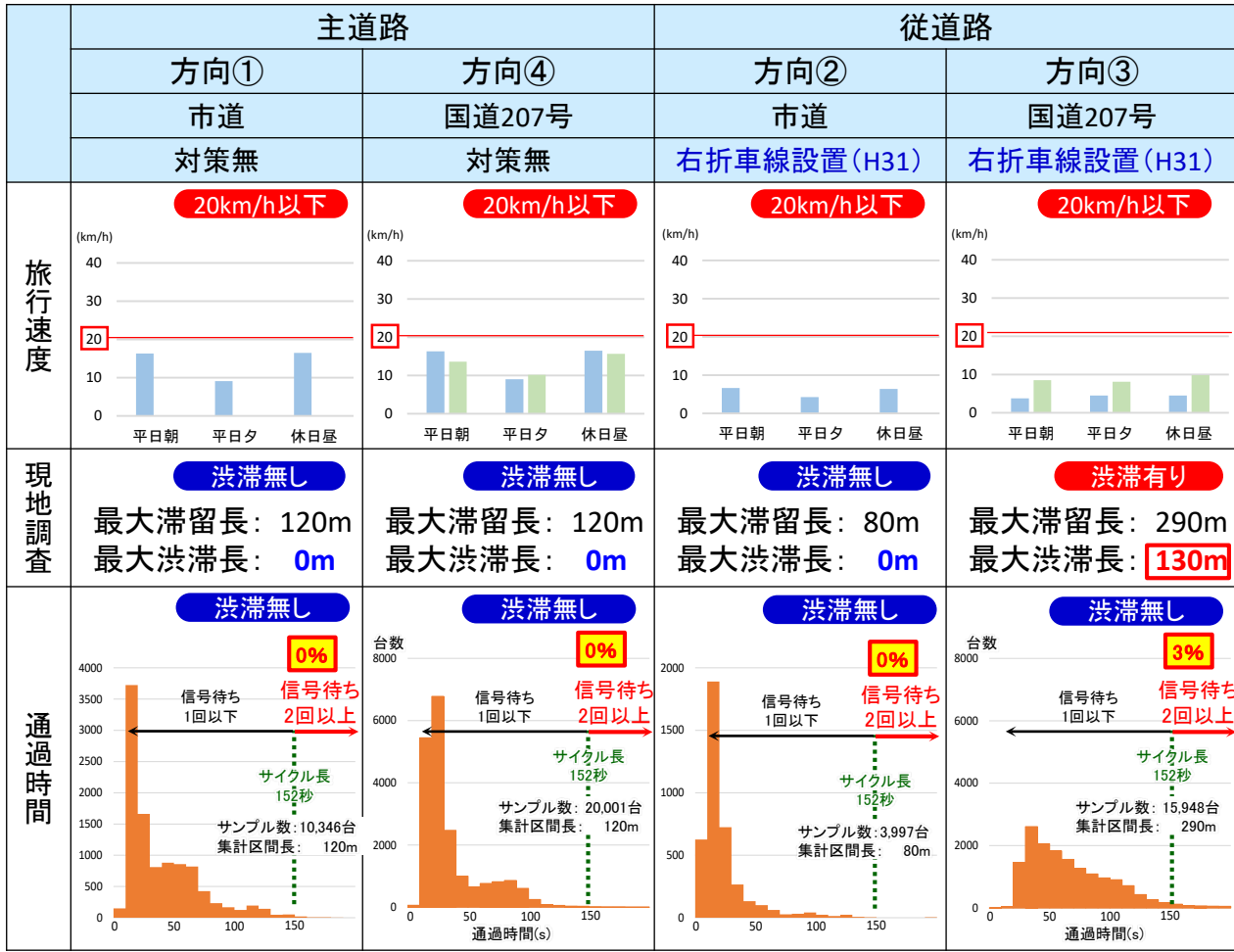
主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

⑮国道207号 永昌町

- ・現地調査の結果、方向③で最大130mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、全方向、信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査においてもクリアしていないためモニタリングを継続。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R2第1回協議会：H31.3～R2.2（ETC2.0）



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路 ①④	従道路 ②③
青時間	78秒	60秒
青時間比	51%	40%
サイクル長	152秒	

※旅行速度：選定時（H24.4-H24.8）、
R2第1回渋滞協（H31.3-R2.2）
※通過時間：ETC2.0プローブ情報（H31.3-R2.2）

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

1) 平日・日平均交通量の変化

単位: 台/日	長崎	日見	下川尻	千々石	川棚	今福～鯛川	調川～松浦	佐々～ 相浦中里	相浦中里～ 佐世保中央
R2年2月	41,150	39,656	16,088	15,399	17,596	9,055	7,087	19,255	29,227
緊急事態宣言前 (R2.3.1～4.15)	39,568	37,768	15,122	14,807	16,837	8,721	7,002	18,370	27,623
緊急事態宣言中 (R2.4.16～5.14)	37,025	34,124	14,001	13,308	14,925	7,617	6,166	16,056	23,942
R2年2月に対する減少率	-10%	-14%	-13%	-14%	-15%	-16%	-13%	-17%	-18%
緊急事態宣言前に対する減少率	-6%	-10%	-7%	-10%	-11%	-13%	-12%	-13%	-13%
R1年8月第一週 (R1.8.1～8.7)	42,401	41,659	17,729	18,689	19,063	—	7,239	20,513	30,993
R2年8月第一週 (R2.8.1～8.7)	39,847	38,487	16,191	16,213	17,224	7,802	7,370	19,229	28,875
R1年8月に対する減少率	-6%	-8%	-9%	-13%	-10%	—	2%	-6%	-7%

※R1.8.6(木)を除く。
台風接近のため

2) 休日・日平均交通量の変化

単位: 台/日	長崎	日見	下川尻	千々石	川棚	今福～鯛川	調川～松浦	佐々～ 相浦中里	相浦中里～ 佐世保中央
R2年2月	37,532	35,021	14,789	15,244	17,192	8,784	7,387	18,484	26,532
緊急事態宣言前 (R2.3.1～4.15)	34,959	31,827	13,242	14,576	15,448	8,127	6,814	16,424	23,411
緊急事態宣言中 (R2.4.16～5.14)	27,381	23,854	11,374	11,382	11,628	5,575	4,630	11,949	16,579
R2年2月に対する減少率	-27%	-32%	-23%	-25%	-32%	-37%	-37%	-35%	-38%
緊急事態宣言前に対する減少率	-22%	-25%	-14%	-22%	-25%	-31%	-32%	-27%	-29%
R1年8月第一週 (R1.8.1～8.7)	38,994	36,333	16,343	17,727	18,198	—	7,872	19,609	28,232
R2年8月第一週 (R2.8.1～8.7)	36,079	32,036	14,334	15,526	15,940	—	7,163	17,380	24,975
R1年8月に対する減少率	-7%	-12%	-12%	-12%	-12%	—	-9%	-11%	-12%

※データ除去区間および理由

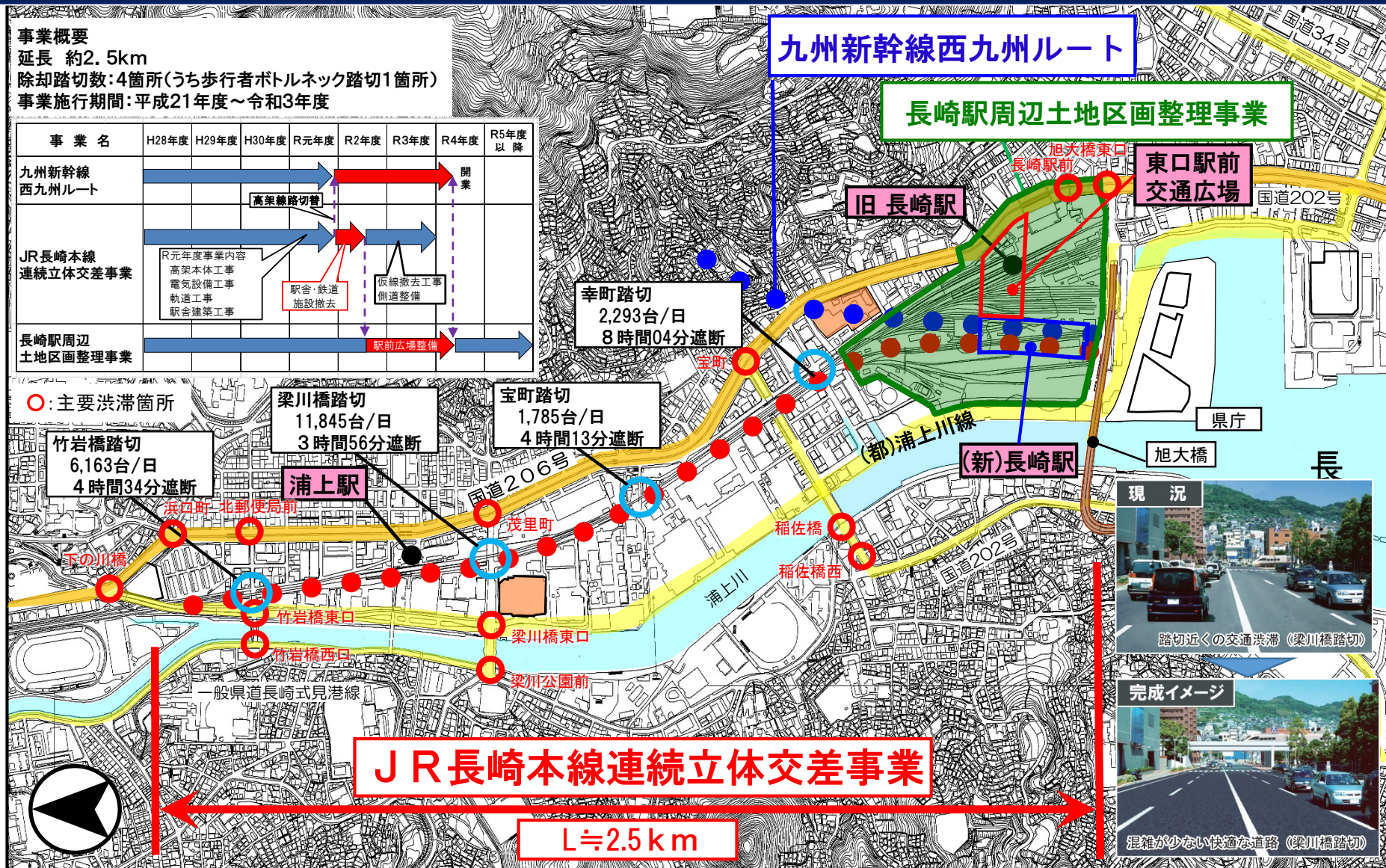
区間	期間	理由
今福～鯛川	R1.8.1～8.7、R2.8.1～8.5	異常値のため
佐々～相浦中里	R2.5.25～5.30、6.25	夜間通行止めのため
相浦中里～佐世保中央	R2.5.25～5.30	夜間通行止めのため

4. R1年度対策完了事業

①JR長崎本線連続立体交差事業

・本事業はR2年3月30日に完了し、4箇所の踏切が解消された。

長崎駅周辺整備事業の概要

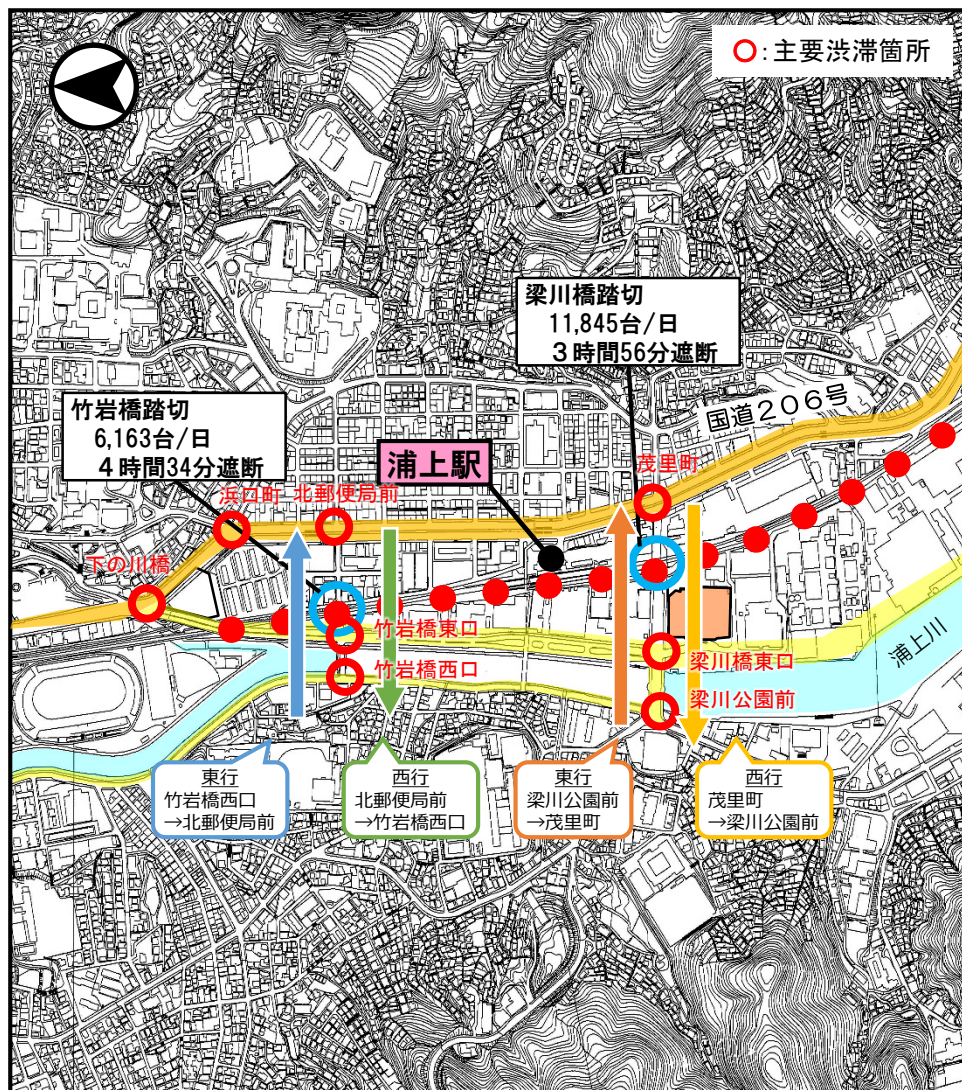


4. R1年度対策完了事業

①JR長崎本線連続立体交差事業

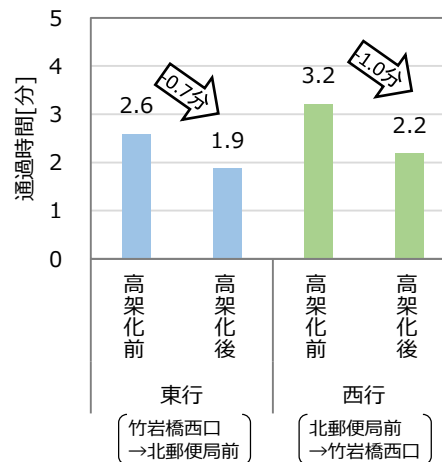
- ・竹岩橋踏切および茂里町交差点を通過する市道について、高架化前後で通過時間を分析した。
- ・ともに0.5～1.0分程度通過時間が短縮されたことが確認された。

位置図



竹岩橋踏切

通過時間の変化



高架化後の状況

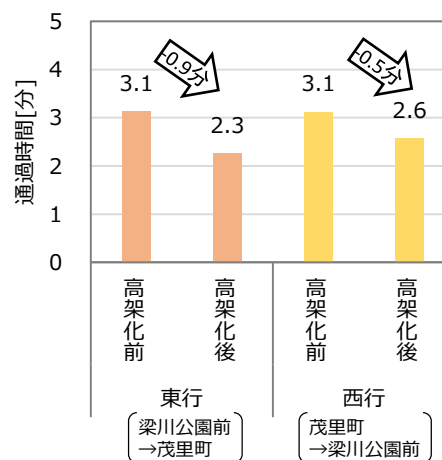
※撮影日: R2.7.16(木)11時頃



資料: ETC2.0プローブデータ
高架化前: 2019年4・5月 平日 昼間12時間平均
高架化後: 2020年5月18日～29日 平日 昼間12時間平均

梁川橋踏切

通過時間の変化



高架化後の状況

※撮影日: R2.7.16(木)11時頃

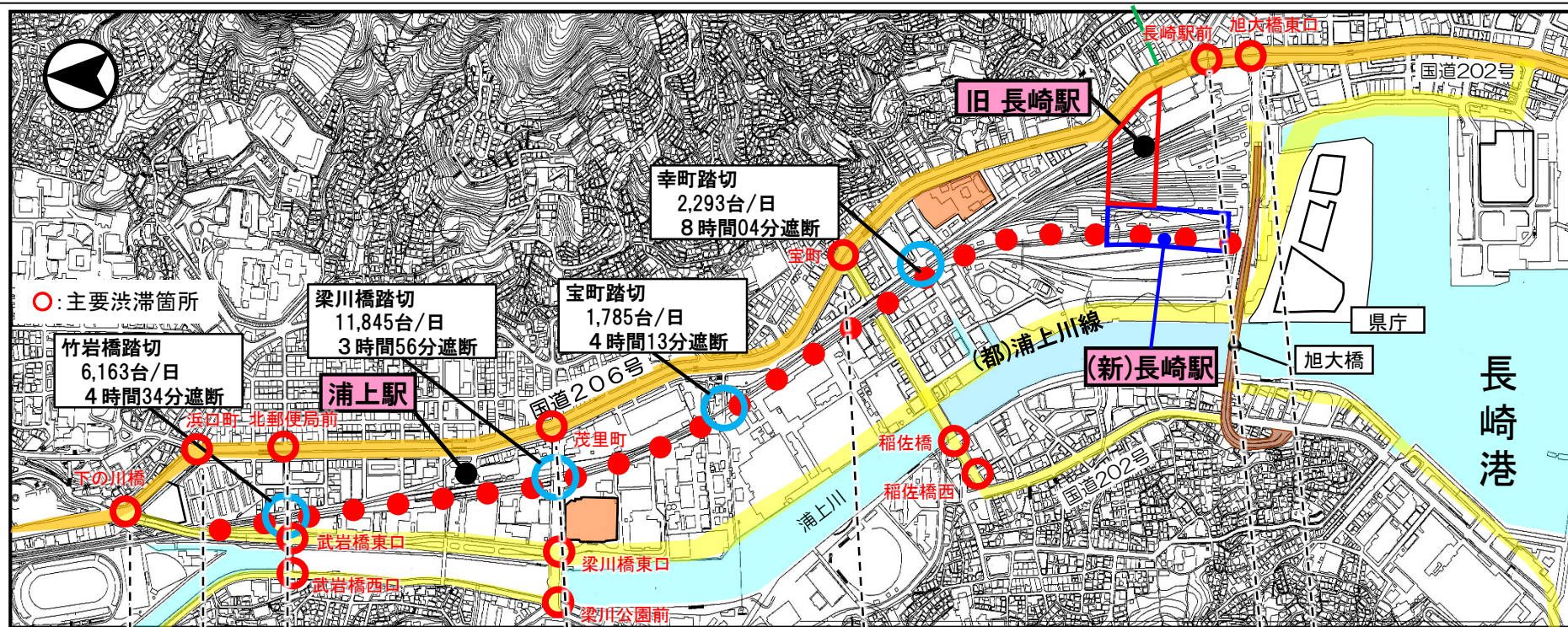


資料: ETC2.0プローブデータ
高架化前: 2019年4・5月 平日 昼間12時間平均
高架化後: 2020年5月18日～29日 平日 昼間12時間平均

4. R1年度対策完了事業

①JR長崎本線連続立体交差事業

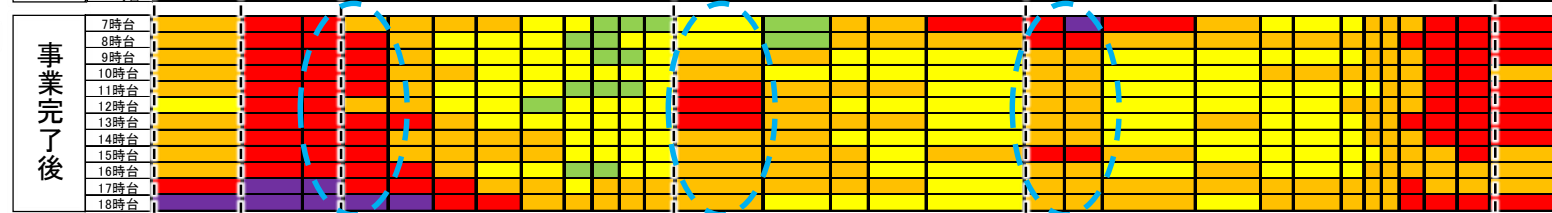
- ・JR長崎本線に並行する国道206号において、事業完了後は浜口町交差点付近を先頭としたタピーク時下り線の渋滞が緩和。
- ・今後、プローブデータによる継続的なモニタリングを進める必要がある。



下り線



下り線



出典: ETCプローブデータ
(H31.3-R2.2平日平均)

凡 例



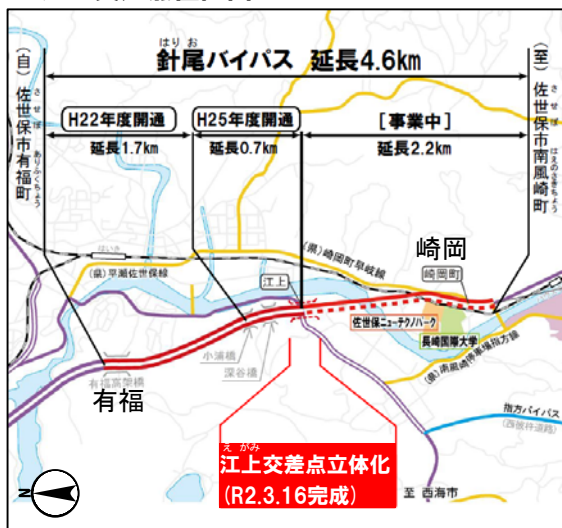
出典: ETCプローブデータ(R2.5.18-R2.5.29平日平均)

4. R1年度対策完了事業

②国道205号江上交差点(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。
- ・今後、プローブデータによる継続的なモニタリングを進める必要がある。

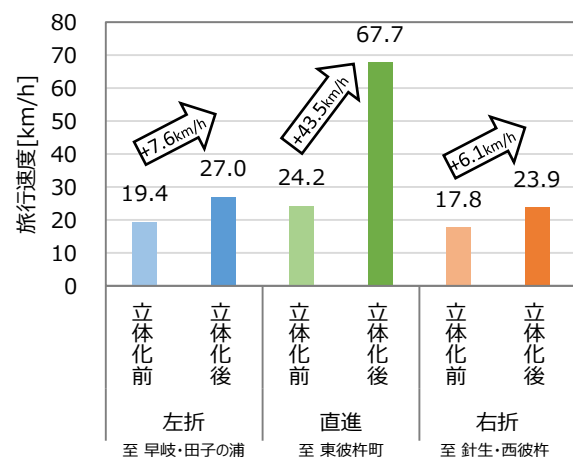
▼江上交差点位置図



▼整備後の様子



▼旅行速度の変化(佐世保方面より・進行方向別)



資料: ETC2.0プローブデータ

高架化前: 2019年4・5月 平日 昼間12時間平均

高架化後: 2020年5月18日～29日 平日 昼間12時間平均

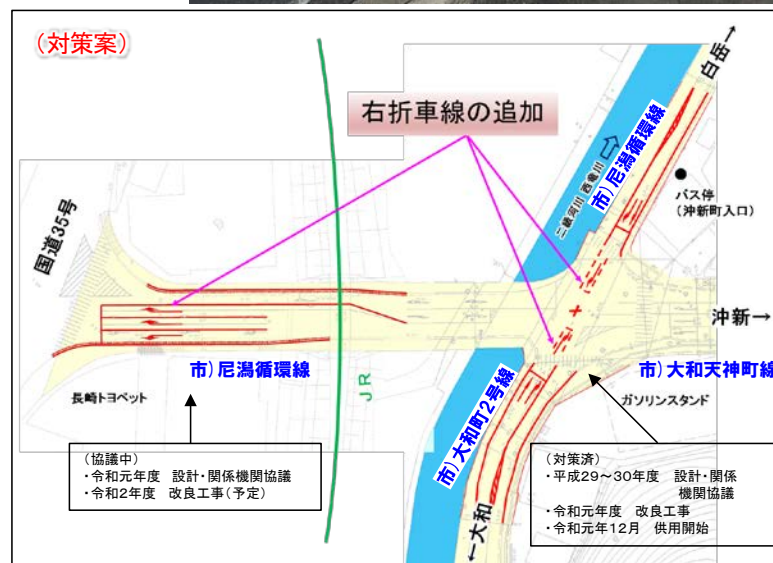
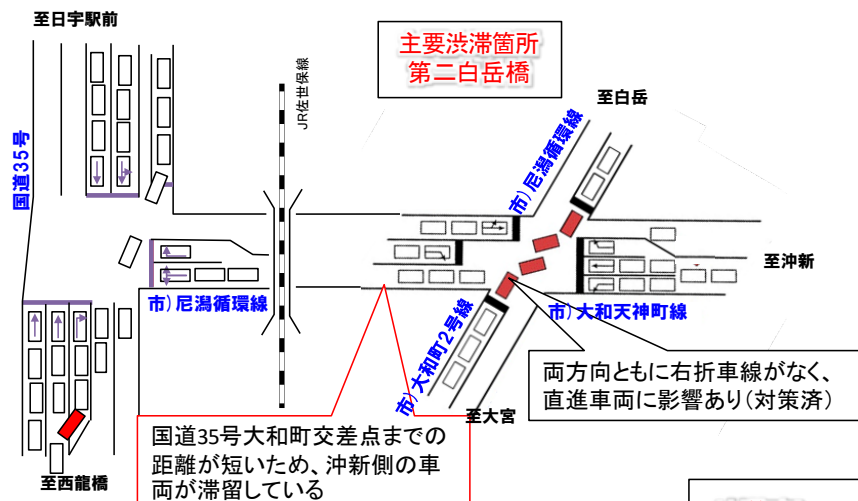
※江上交差点手前約500m地点から

江上交差点までの平均所要時間を算出

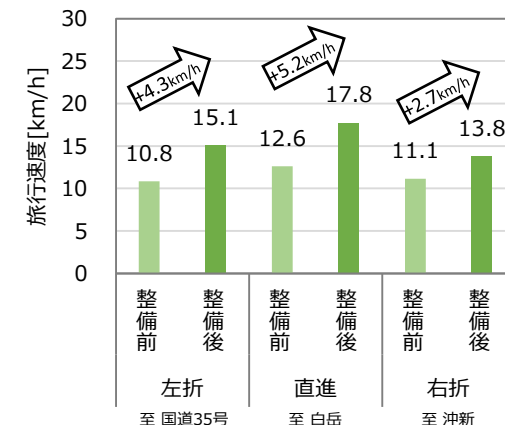
4. R1年度対策完了事業

③市道大和町地区での対策

- ・国道35号大和町交差点及びその周辺交差点では、右折車線の追加等の渋滞対策を実施し令和元年12月に完成。
- ・対策後は左直車と右折車の分離が図られており、旅行速度の向上効果が確認できた。

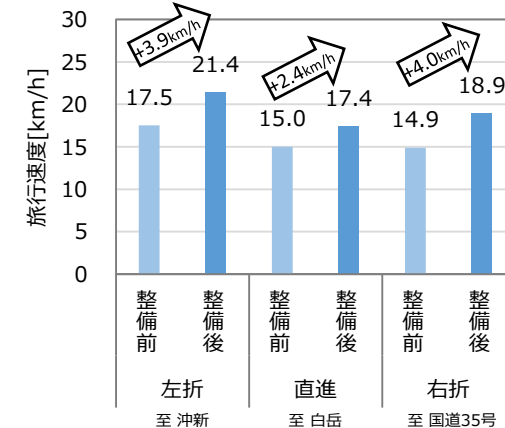


▼旅行速度の変化(大宮方面より)



資料：ETC2.0フローデータ
整備前：2019年4・5月 平日 昼間12時間平均
整備後：2020年5月18日～29日 平日 昼間12時間平均
※交差点手前約300m地点からの平均所要時間を算出

▼旅行速度の変化(白岳方面より)



資料：ETC2.0フローデータ
整備前：2019年4・5月 平日 昼間12時間平均
整備後：2020年5月18日～29日 平日 昼間12時間平均
※交差点手前約500m地点からの平均所要時間を算出

4. R1年度対策完了事業

④島原道路(諫早インター工区)

- ・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)が開通した。
- ・諫早インター工区の段階的な開通により、並行する国道34号・57号では朝夕ピーク時の渋滞が緩和しており、今後もフォローアップが必要。

▼島原道路 諫早インター工区の位置図

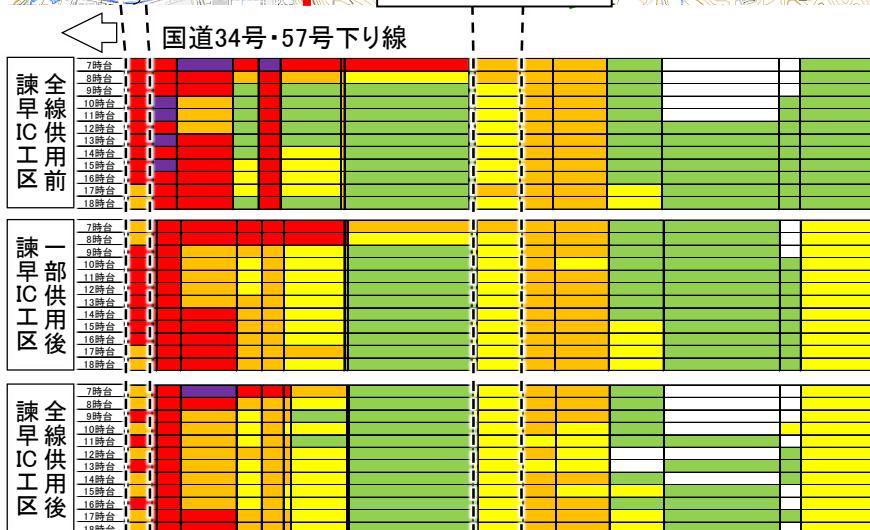
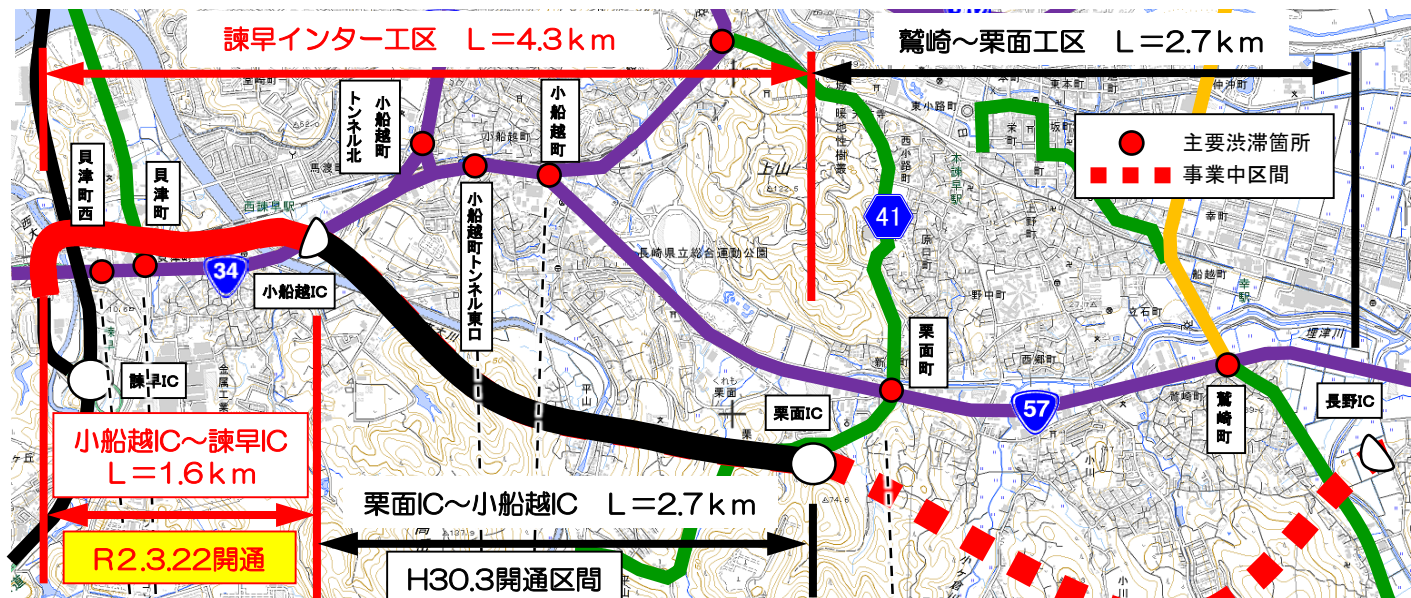


▼開通区間



撮影日:R2.7.17

▼区間図

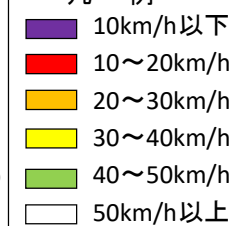


出典: 民間プローブデータ
(H28.3-H29.2平日平均)

出典: ETCプローブデータ
(H31.3-R2.2平日平均)

出典: ETCプローブデータ
(R2.5.18-R2.5.29平日平均)

凡 例

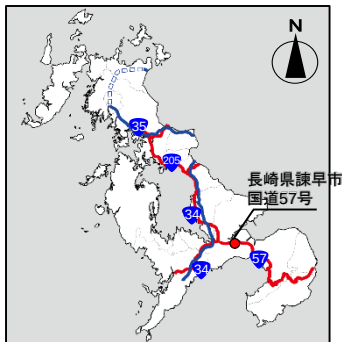


4. R1年度対策完了事業

⑤国道57号栗面町交差点(交差点改良)

- ・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、交通が錯綜していたが、令和2年3月にピンポイント対策を実施。
- ・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を回避するとともに、国道57号から島原道路への交通の転換が図られ、直進車および左折車の旅行速度が向上。

▼位置図



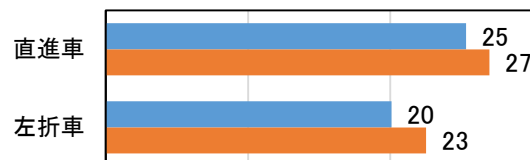
▼現地の様子



撮影日: R2.7.17

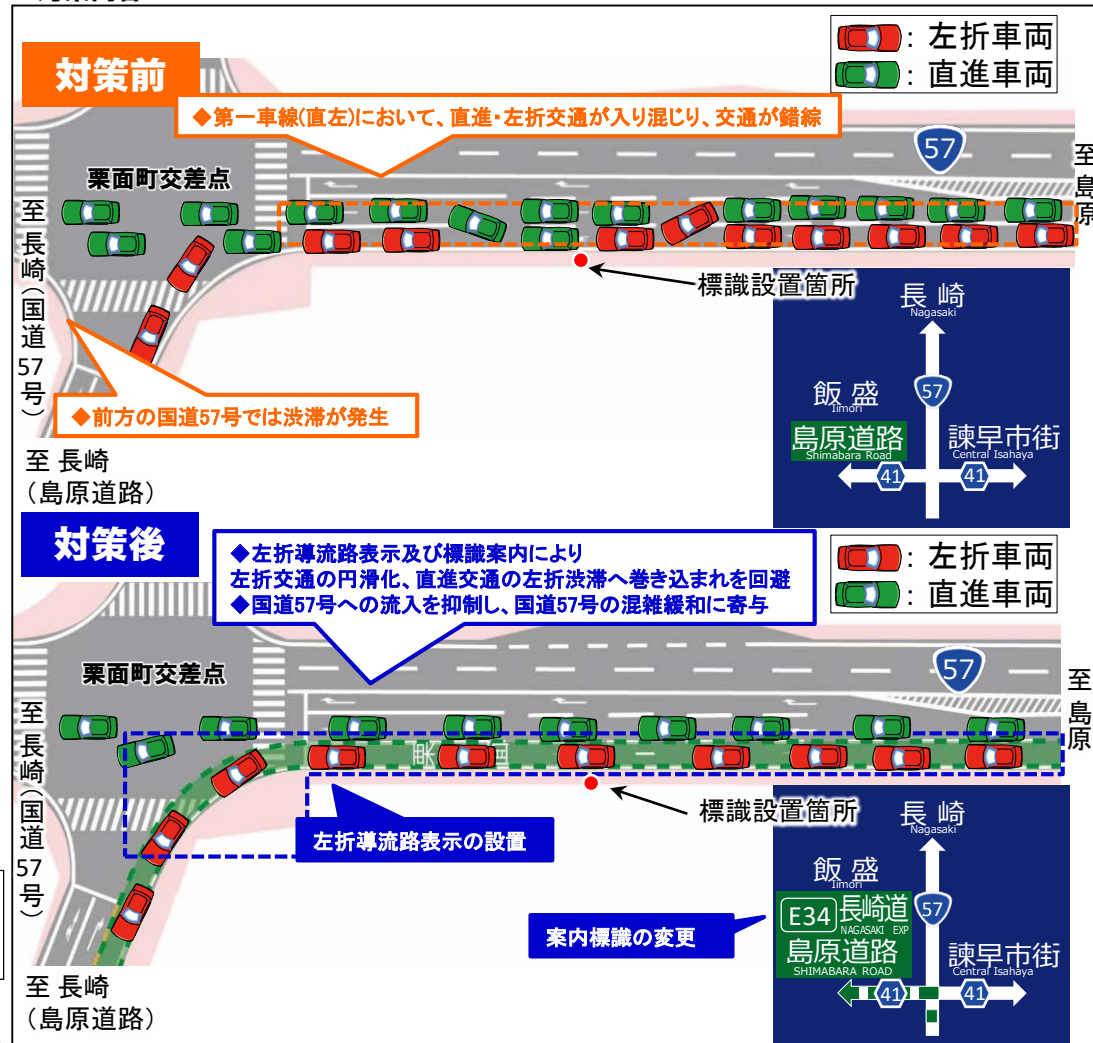
▼平日12時間旅行速度(小川町交差点⇒栗面町交差点間平均)

0 10 20 30 (km/h)



凡 例
 ■ 対策前 (R1.5平日)
 ■ 対策後 (R2.5平日)

▼対策内容



5. 今後の渋滞対策について

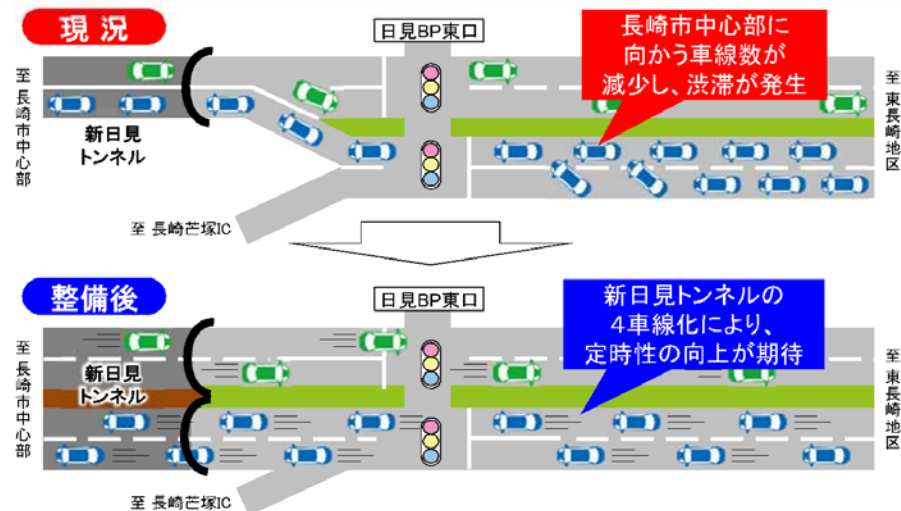
① 国道34号新日見トンネル

- ・国道34号新日見トンネルは、長崎市中心部と東長崎地区を連絡する区間のうち、**唯一の2車線区間**。
- ・トンネル整備を行い4車線化することで、国道34号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的とする事業。
- ・現在、トンネル内舗装工事施工中で**R2年度供用予定**。

■位置図



▼対策内容(4車線化)



写真①



写真②



5. 今後の渋滞対策について

②国道34号矢の平1丁目交差点

- ・国道34号下り線では、香焼・深堀方面への左折交通が多く、第一車線まで左折車両が滞留し後続車両の進行を阻害。
- ・下り方向の渋滞対策が緊急課題であり、車線の容量を確保し後続車両への阻害を解消するため、左折車線の延伸を令和2年度に実施予定。

▼矢の平1丁目交差点位置図

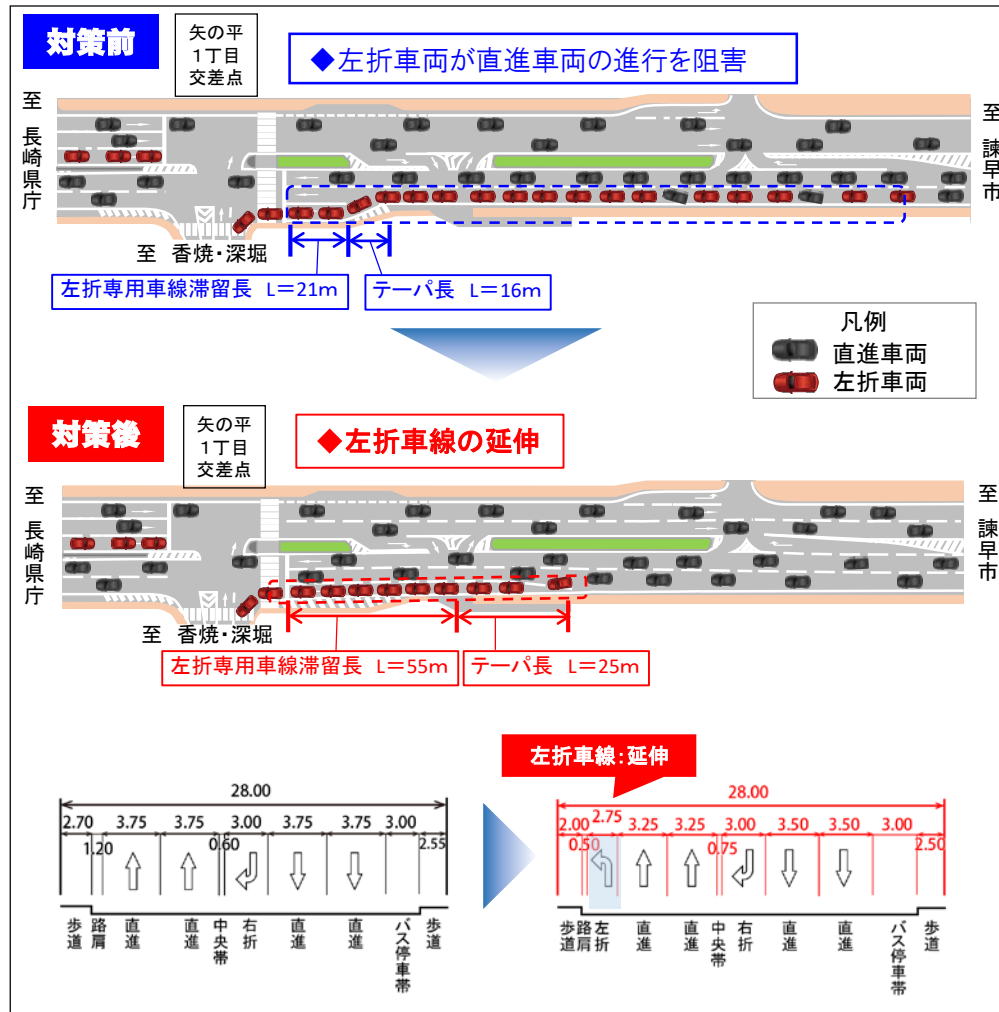


▼現地状況

整備前



▼対策内容(左折専用車線の延伸)



5. 今後の渋滞対策について

③国道34号与崎交差点

- ・国道34号与崎交差点で接続する県道37号線では速度低下がみられる。
- ・県道37号線の車線運用変更やレーン長の再配分を行う(R1.7.29施工完了)とともに、県道257号線との合流する(仮)大村海津線交差点における車線運用の変更も検討中。

長崎県大村市 国道34号 与崎交差点

大村IC方面の速度低下がみられる

渋滞協カルテより

■渋滞発生状況

方向	方向1	方向2	方向3
路線名	主37	国34	国34
延長(m)	220	119	509
7時	10.3	37.8	25.0
8時	10.6	30.2	27.9
9時	13.0	30.0	33.6
10時	13.0	30.8	29.1
11時	12.7	31.0	31.2
12時	12.2	30.5	30.4
13時	13.9	29.0	29.8
14時	11.8	31.3	27.7
15時	11.9	33.4	25.2
16時	11.5	28.5	25.0
17時	15.9	27.3	24.5
18時	12.3	30.2	29.3

【当該区間の交通特性】

道路は通過交通が非常に多い区間で、交通容量不足による渋滞が発生。

【本交差点の状況】

4車線に挟まれた2車線のボトルネック区間に、3.2(万台/日)の交通が集中。
峠付近の急な上り勾配の交通容量低下に加え、農道入口からの出入りで国道34号の交通の流れが寸断され、更に渋滞を助長。

渋滞長(方向2: 800m)
区間混雑度1.91 (H27交通センサス)

ETC2.07*Q-アブダ-9 (H29.3-H29.9 平日平均) ※はETC2.0データへの移行に伴う集計方法検討中



■渋滞要因 (図面によるチェック、地域や利用者の声、現地確認等)

■渋滞要因チェック項目

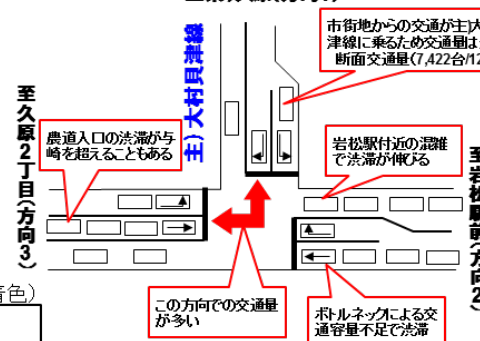
項目	渋滞要因	該当項目 チェック欄
交通需要	センサス混雑度が1.0以上	レ
交差点形状	変形交差点	
道路構造	5差路交差点 左折専用車線の未整備・不足 右折専用車線の未整備・不足 交差点が連続 車線減少	
信号運用	信号現示	レ
沿道環境	沿道出入による阻害 路上駐車による阻害 バスケットが不足 横断歩行者待ち 踏切遮断待ち	レ
その他		

渋滞要因	内 容
交通需要	・交通容量不足の区間に約3.2(万台/日)の交通が集中するため、著しい渋滞が発生 ・ピーク時は上り線で約0.8kmの渋滞が発生し、下りは本野入口交差点の渋滞が与崎を超えることもある
沿道の出入り	・(主)大村貝津線の側道からの出入り交通で、国道34号の交通が速度低下

【今後の課題】
特になし

渋滞要因 (着色)
 直進車両
 右折車両
 左折車両
 その他の車両

至県)久原(方向1)



【調査の時間帯】
H25.10.15朝ピーク7時台

写真①



写真②



■対策メニュー

分類	事業中・完了済	未事業化
短期対策 (概ね3年程度)		
長期対策 (概ね10年程度)		国道34号 大村市～諫早市

■対策状況分類

対策済(経過観察)	
対策中	
未対策(対策案有)	○
対策案検討中	

現地写真

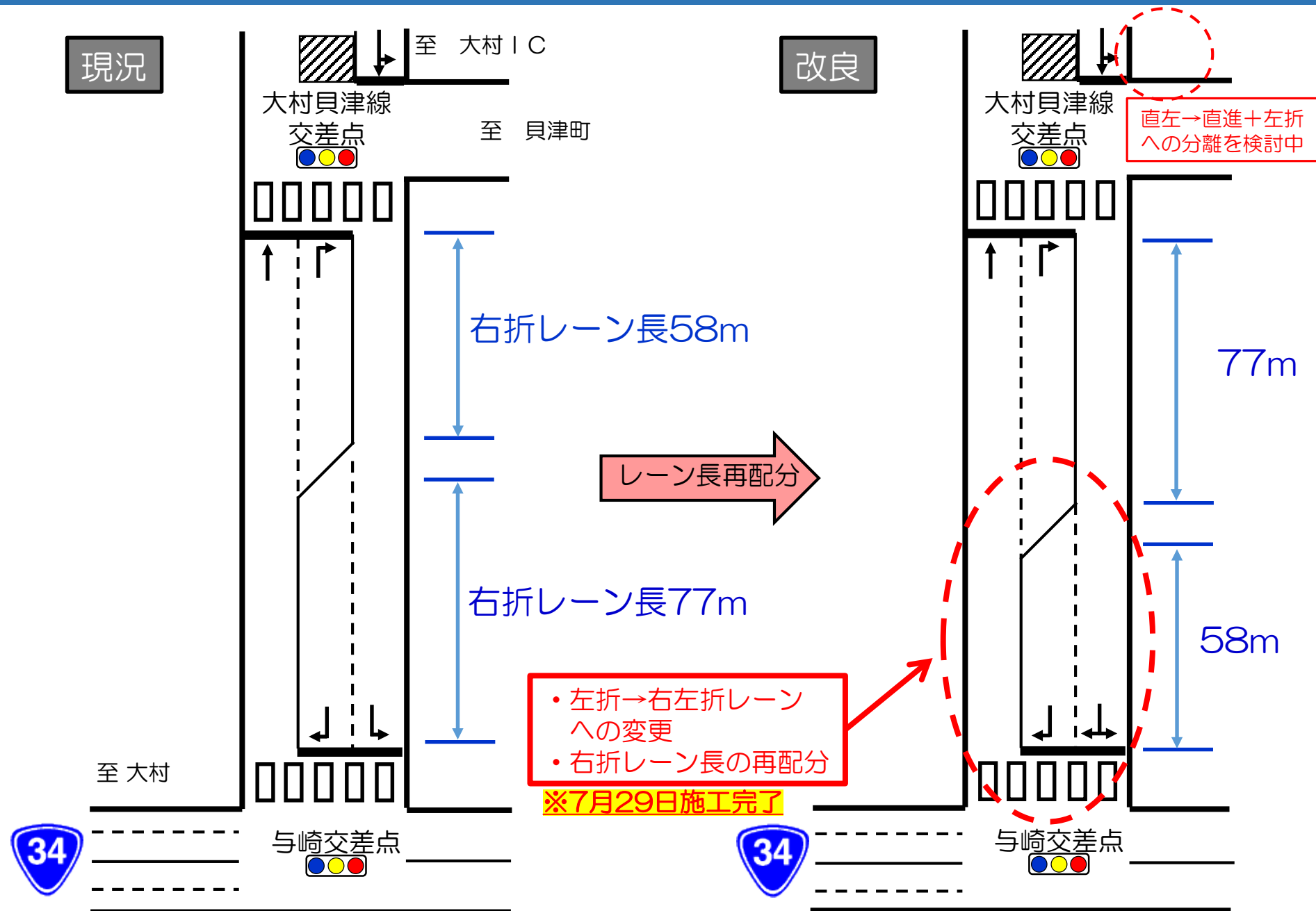
与崎交差点を県道側から撮影
R1.9.18 AM7:30

与崎交差点

上り下りともに混雑

左折レーン利用少







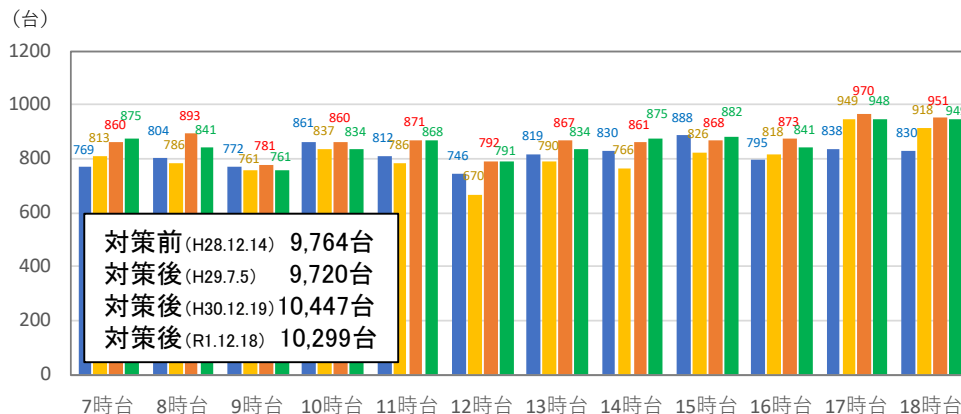
5. 今後の渋滞対策について

○渋滞対策後の調査結果

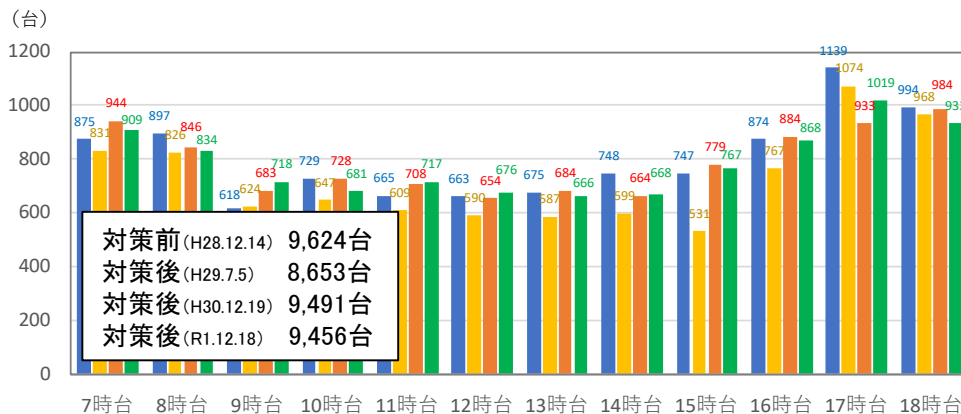
- ・対策後、3回渋滞長調査を実施(H29.7、H30.12、R1.12)した結果、市道側においては渋滞の発生はほぼなし。
- ・料金所側においては、対策後も継続的に渋滞が発生(タピーク時100m前後の渋滞が発生)。
- ・追加対策の検討が必要。

■時間帯別交通量

○市道側



○料金所側

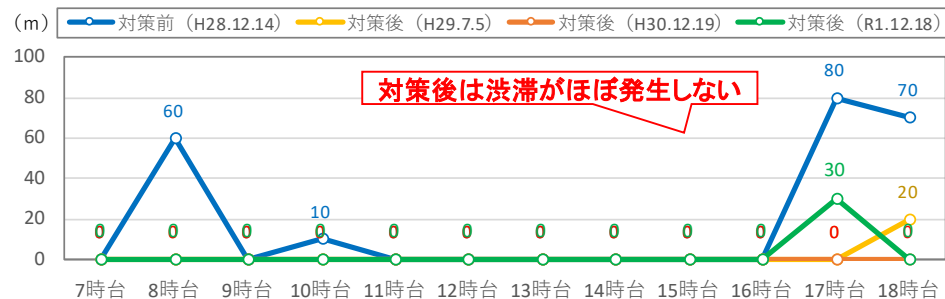


凡例

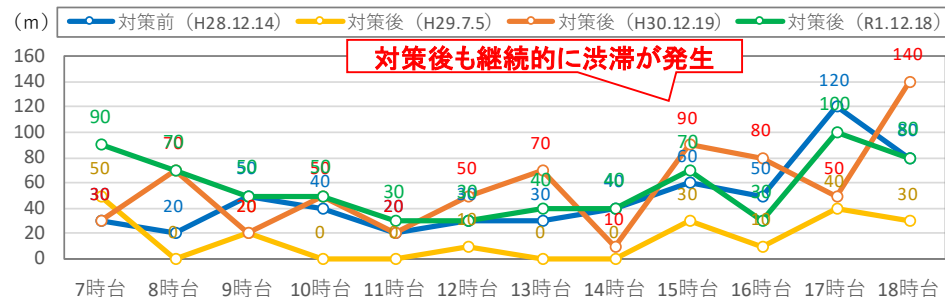
■ 対策前 (H28.12.14) ■ 対策後 (H29.7.5) ■ 対策後 (H30.12.19) ■ 対策後 (R1.12.18)

■時間帯別渋滞長

○市道側



○料金所側



5. 今後の渋滞対策について

○交差点需要率の算出結果

- ・大塔IC料金所出口交差点(平日タピーク時)では、交通容量比、交差点需要率ともに0.9未満であり、交通容量的には大きな問題がなく、OFFランプ側の方が数値が低い。

検討用資料 『佐世保大塔 IC(OFF ランプ) タピーク (18 時台)』

表-1 交差点の需要率の算出

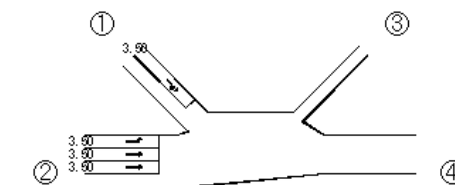
交差点概略図

交 差 点 名	佐世保大塔 IC(OFF ランプ)			
流 入 部	①	②	③	④
車 線 の 種 類	直進・右折	左折	直進	
車 線 数	1	1	2	
飽和交通流量の基準値	SB 2000	1800	2000	
車線幅員による補正率 (車線幅員)	α_{w} 1.000 (3.50)	1.000 (3.50)	1.000 (3.50)	
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	α_G 1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α_T 0.989 (1.58)	0.976 (3.48)	0.976 (3.59)	
左折車混入による補正率 (左折率)	α_{LT}			
(歩行者による低減率)	L%			
(有効青時間)	f p			
(歩行者用青時間)	秒			
横断歩行者による補正率	α_L	1.000		
右折車混入による補正率 (右折率)	α_{RT} 0.930 (68.7)			
(右折車の通過確率)	R%			
(有効青時間)	秒			
(現示変り目のさばけ台数増分)				
KR: 台/サイクル				
(交差点内滞留台数)				
K: 台/サイクル				
飽和交通流量	SA 1840	1757	3904	
設計交通量	q 951 (298+653)	287	697	
右折補正交通量	q R - N			
交差点流入部の需要率	p	0.517	0.163	0.179
必要現示率	1 0.517 2 0.163	0.517 0.163	0.179 0.179	0.696
有効青時間(秒)	1 62 2 26	62 26	62 26	100
信号青時間比	G/C 62/100	26/100	26/100	
可能交通容量	C i 1141	457	1015	
交通容量比	q/C i 0.833	0.628	0.687	
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	
滞留長	Ls (m)	79.2		

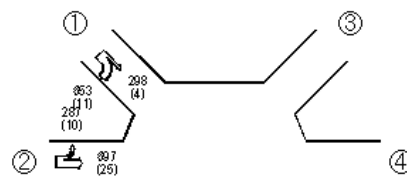
$$N = KER \times \frac{3600}{C}$$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※*: 交通容量(実1時間)



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	
現示時間	G:62 Y:3 AR:3	G:26 Y:3 AR:3	C=100
有効青時間	62	26	G=88
損失時間	6	6	L=12
歩行者青時間	0	0	

交通容量比、交差点需要率ともに0.9未満で、OFFランプ側の方が数値が低い

信号現示の調整だけでなく、料金所直後という交差点の特殊性を踏まえて再度検討

①: 国道 205 号

②: IC 出口

③: 国道 205 号

④: 国道 205 号

5. 今後の渋滞対策について

○追加対策の検討

- ・大塔IC料金所出口交差点(料金所側)では、以下要因により円滑な交通が保たれていない。
 - ◆ETC/一般混在の料金所での料金支払いによる後続車両の阻害
 - ◆交差点流出部での車線絞り込みに伴う後続車両の阻害
- ・料金所での料金支払いによる停車の影響を最小限に抑制することを目的に対策案を検討。

現状

(R1.12)



大塔IC料金所

大塔IC料金所出口交差点

至
国道
35号

至
国道
205号

◆国道205号に向かう交通が第3料金所に集中するが、第3料金所はETC/一般が混在する料金所であるため、一般車両の料金支払いに伴う後続車両の阻害が発生

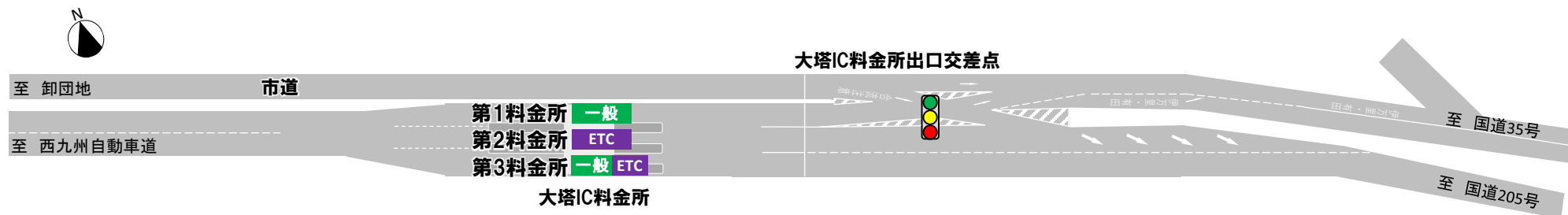
◆国道205号方面の流出部では車線削減が行われるため、車線変更(左から右へ合流)による後続車両の阻害が発生

 : 国道35号方面
 : 国道205号方面

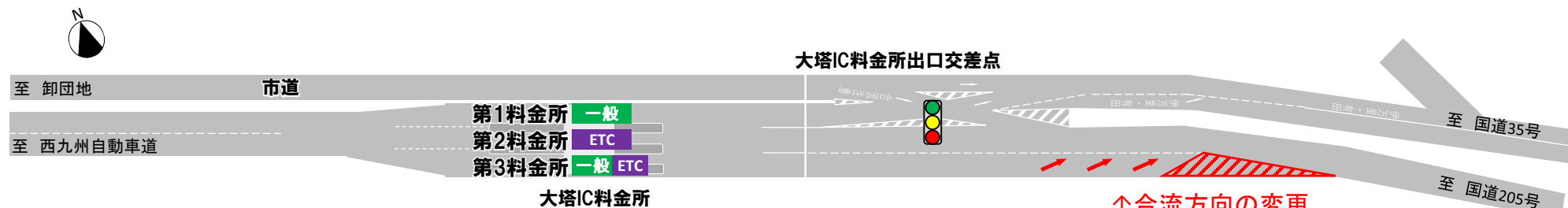
5. 今後の渋滞対策について

○追加対策の検討

料金所の運用を変えずに交通の円滑化を検討。



変更案



メリット: 一番多い交通である「ETC使用で205号へ行く車両」の交通円滑化。
 デメリット: 今までの合流方法の変更で錯綜する可能性がある。
 第2料金所(ETC専用レーン)に利用が集中する可能性がある。

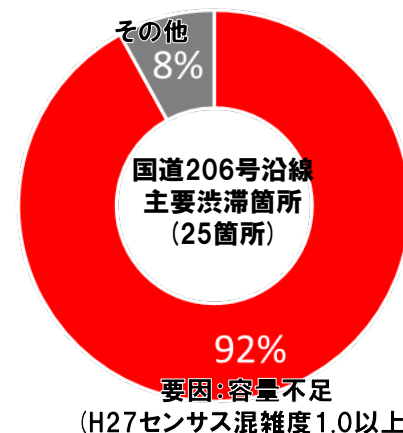
5. 今後の渋滞対策について

⑤通勤時のTDM施策

- ・南北方向の幹線道路である国道206号沿線には、**長崎エリアの約4割(25箇所)**が集中し、**約9割の箇所が容量不足**が要因。
- ・長崎南北幹線道路が事業化した場合、抜本的な対策となるが、長期対策となるのでソフト施策としてのTDMを検討。



▼国道206号沿線の主要渋滞箇所の渋滞要因



国道206号沿線の
主要渋滞箇所の約9割が容量不足

5. 今後の渋滞対策について

⑤通勤時のTDM施策

・昨年度までのTDMに関する検討状況

- ・イオン時津の駐車場を利用したパーク＆ライドを検討。
- ・住民アンケート調査の結果より58%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。
- ・今年度の実施を検討していたが、コロナ禍の状況を踏まえ来年度以降に延期。

《社会実験実施計画概要（令和元年度 第2回 長崎県交通渋滞対策協議会より抜粋）》

（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。

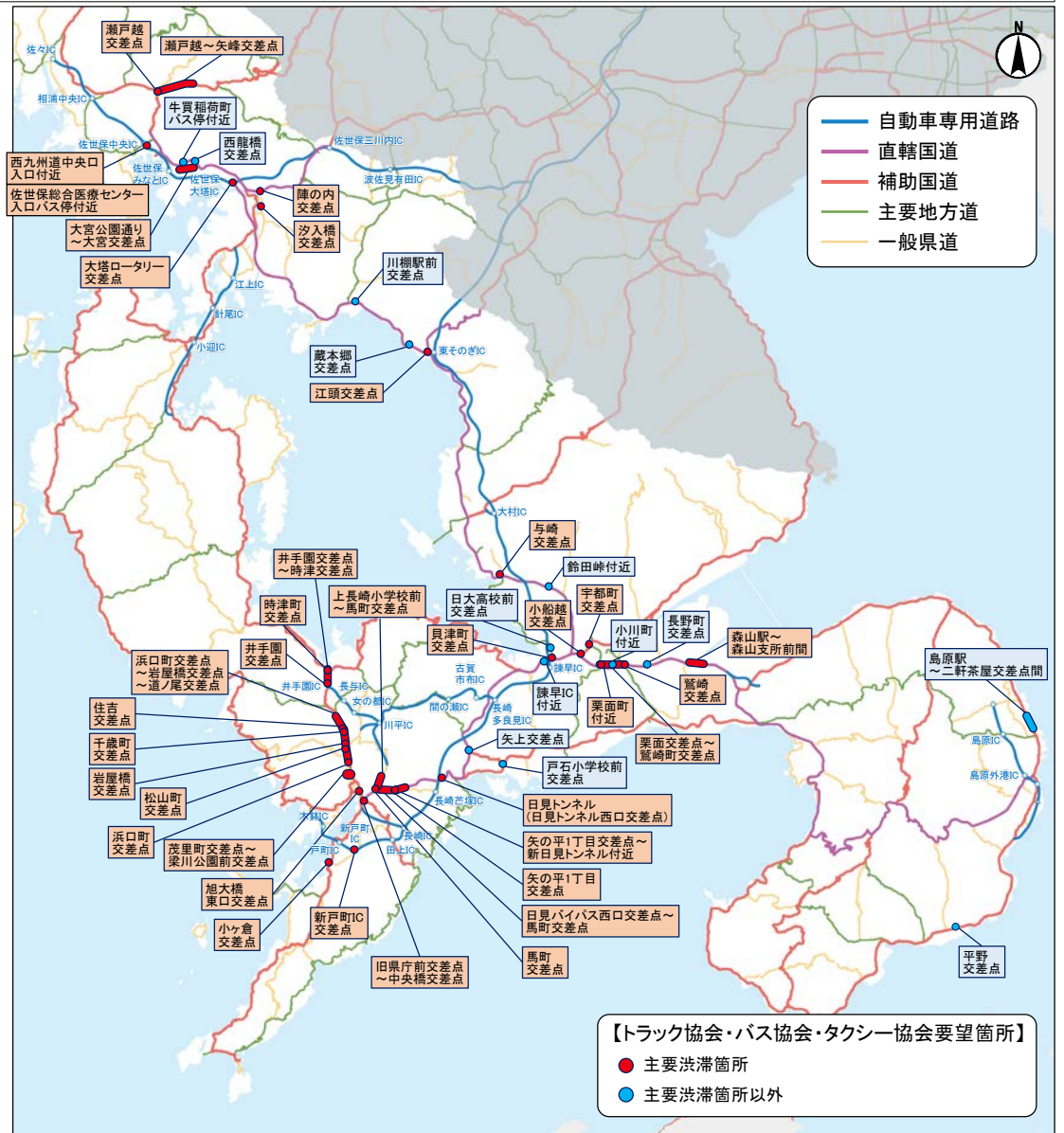
5. 今後の渋滞対策について

⑥道路利用者会議からの要望箇所

・道路利用会議(トラック協会・バス協会・タクシー協会)から県内49箇所(主要渋滞箇所37箇所、主要渋滞箇所以外12箇所)に対して、渋滞に関する要望あり。

エリア名	路線	市町村名	渋滞箇所	トラ協 指摘	バス協 指摘	タクシー協 指摘
長崎	国道206号	時津町	時津町交差点	●	●	
	国道499号	長崎市	小ヶ倉交差点	●	●	
	国道206号	時津町	井手園交差点	●		
	国道34号	長崎市	馬町交差点	●		
	国道34号	長崎市	矢上交差点	●		
	国道34号	長崎市	日見トンネル(日見トンネル西口交差点)	●		
	国道34号	長崎市	矢の平一丁目交差点～新日見トンネル付近	●		
	国道34号	長崎市	日見バイパス西口交差点～馬町交差点	●	●	
	国道202号	長崎市	旭大橋東口交差点	●		
	国道206号	長崎市	松山町交差点	●		
	国道206号	長崎市	浜口町交差点	●		
	国道206号	長崎市	千歳町交差点	●		
	国道251号	長崎市	戸石小学校前交差点	●		
	国道206号	長崎市	住吉交差点		●	
	県道237号線	長崎市	新戸町IC交差点		●	
	国道34号	長崎市	矢の平一丁目交差点		●	●
	県道235号線	長崎市	上長崎小学校前～馬町交差点		●	
	国道206号	長崎市	岩屋橋交差点		●	
	国道324号	長崎市	旧県庁前交差点～中央橋交差点			●
	県道112号線	長崎市	茂里町交差点～梁川公園前交差点			●
佐世保	国道206号	長崎市	浜口町交差点～岩屋橋交差点～道ノ尾交差点			●
	国道206号	長崎市	井手園交差点～時津町交差点			●
	国道35号	佐世保市	陣の内交差点	●		
	国道205号	東彼杵町	江頭交差点	●		
	国道205号	東彼杵町	蔵本郷交差点	●		
	国道205号	川棚町	川棚駅前交差点	●		
	国道205号	佐世保市	大塔ロータリー交差点	●		
	国道35号	佐世保市	西龍橋交差点	●		
	国道35号	佐世保市	牛賀稲荷町バス停付近		●	
	国道204号	佐世保市	瀬戸越交差点			●
諫早・大村	市道大宮通267号線	佐世保市	大宮公園通り～大宮交差点		●	
	県道11号線	佐世保市	西九州道中央口入口(佐世保中央IC交差点)付近 佐世保総合医療センター入口バス停付近		●	
	国道498号	佐世保市	瀬戸越交差点～矢峰交差点		●	
	県道222号線	佐世保市	汐入橋交差点			●
	国道34号	諫早市	貝津町交差点	●	●	●
	国道34号	大村市	鈴田峠付近	●		
	国道34号	大村市	与崎交差点	●		
	国道34号	諫早市	小船越交差点	●		
	国道57号	諫早市	長野町交差点	●		
	国道57号	諫早市	鷺崎交差点	●		
	国道57号	諫早市	小川町交差点	●		
	国道57号	諫早市	栗面町交差点	●		
	県道37号線	諫早市	日大高校前交差点		●	
	国道251号	南島原市	平野交差点		●	
	国道251号	島原市	島原駅～二軒茶屋交差点		●	
	国道57号	諫早市	森山駅～森山支所前		●	
	国道57号	諫早市	栗面町交差点～鷺崎町交差点			●
	国道207号	諫早市	宇都町交差点			●

：主要渋滞箇所 ：主要渋滞箇所以外

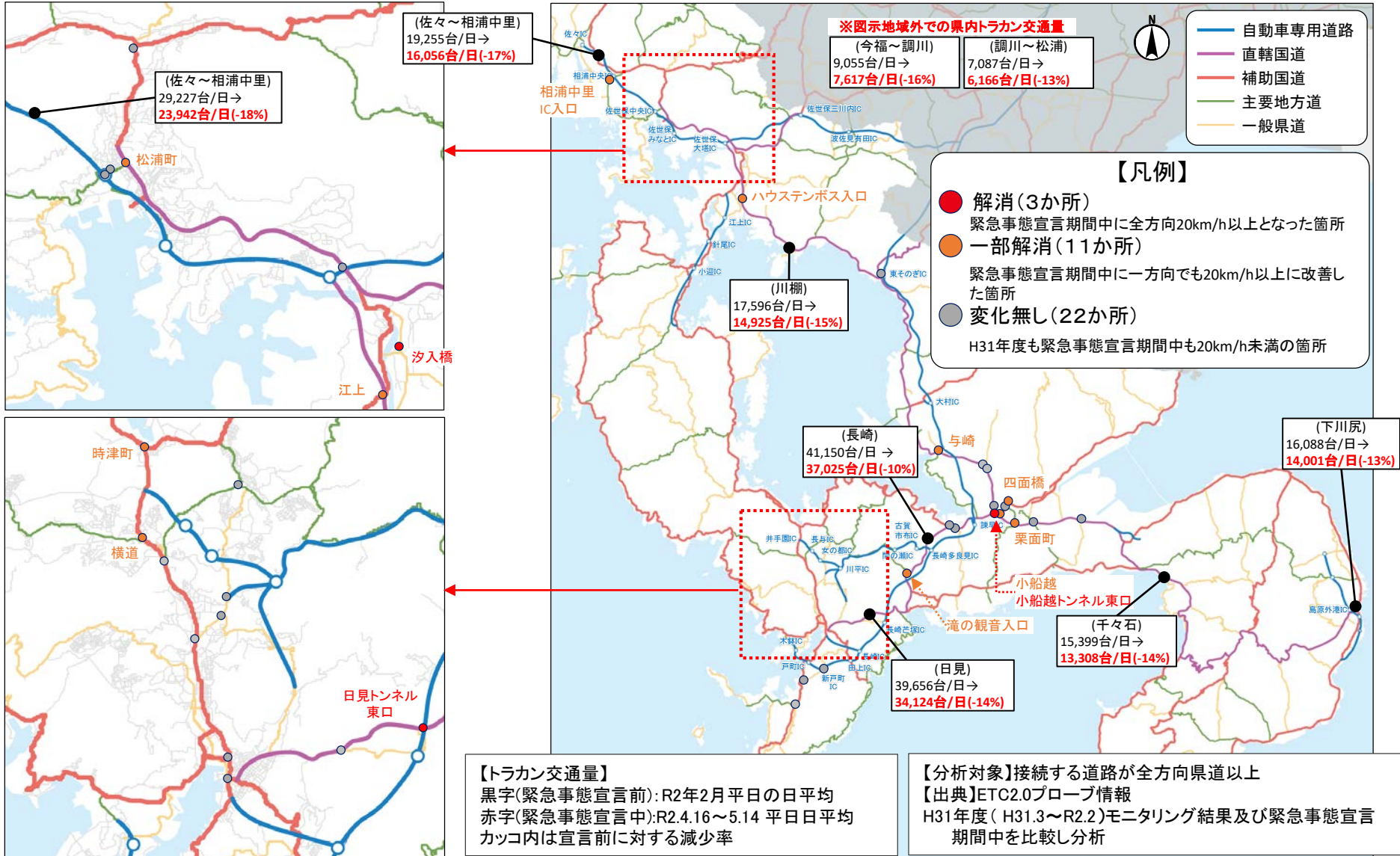


【トラック協会・バス協会・タクシー協会要望箇所】
● 主要渋滞箇所
● 主要渋滞箇所以外

6. コロナ禍における交通への影響について

○コロナ禍における交通状況

- ・長崎県内にある主要渋滞箇所132か所のうち、緊急事態宣言期間中に渋滞解消した箇所3か所、一部解消11か所であった。
- ・緊急事態宣言期間中でも渋滞が解消しなかった箇所は日常生活においても重要な箇所であると考えられる。

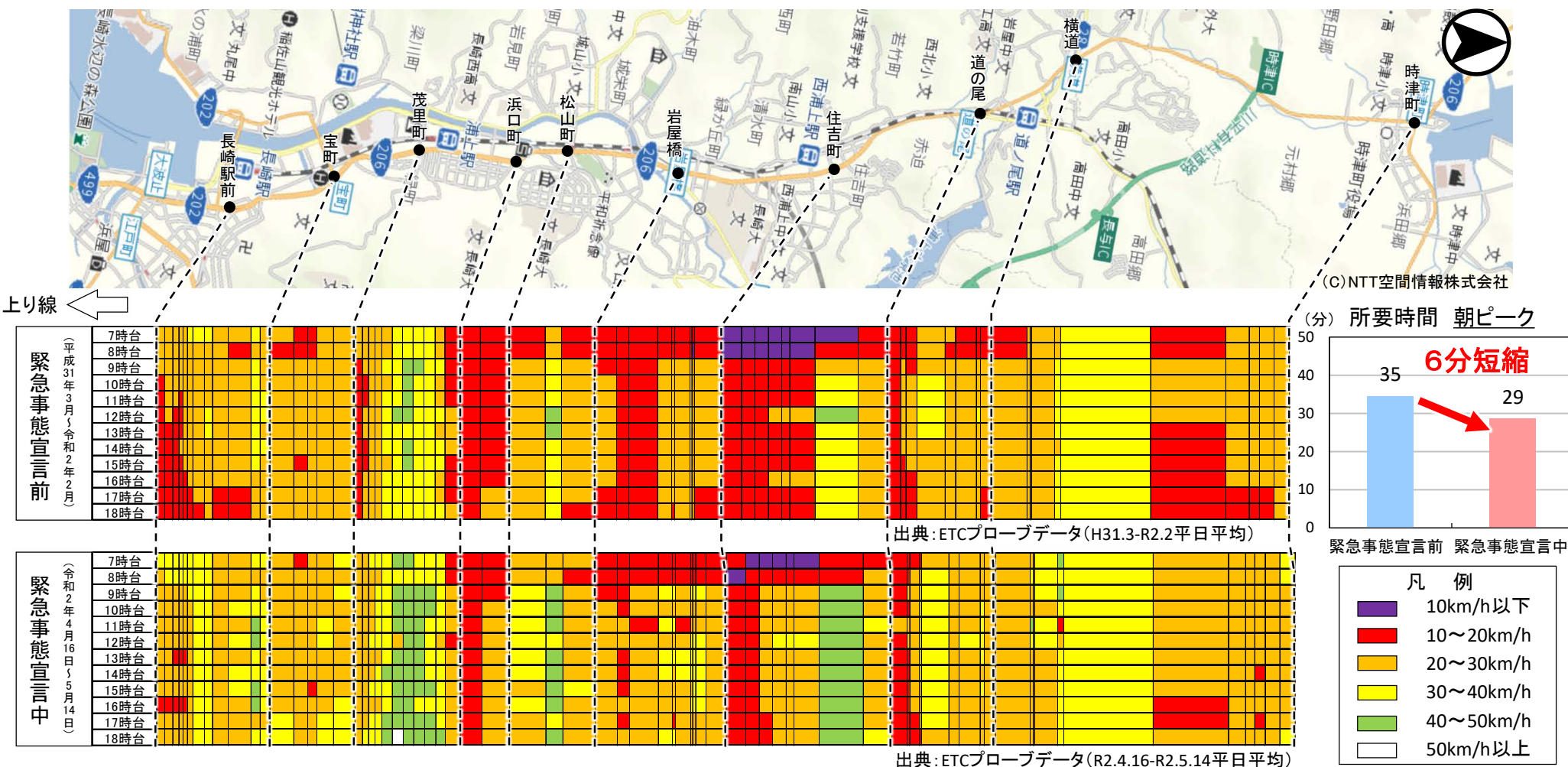


6. コロナ禍における交通への影響について

○コロナ禍における交通状況

- ・新型コロナウイルスの影響で新しい生活様式導入などにより行動様式が大きく変化している。
 - ・渋滞が深刻な国道202・206号でも、コロナ禍による緊急事態宣言中に渋滞が緩和していることが確認できた。
- コロナ禍でどのような影響があったのかを踏まえ、考えられる渋滞対策箇所及び内容などの検討を進めていく。

■国道202・206号(長崎駅前交差点～時津町交差点)の緊急事態宣言前と宣言中の旅行速度(平日:上り線)

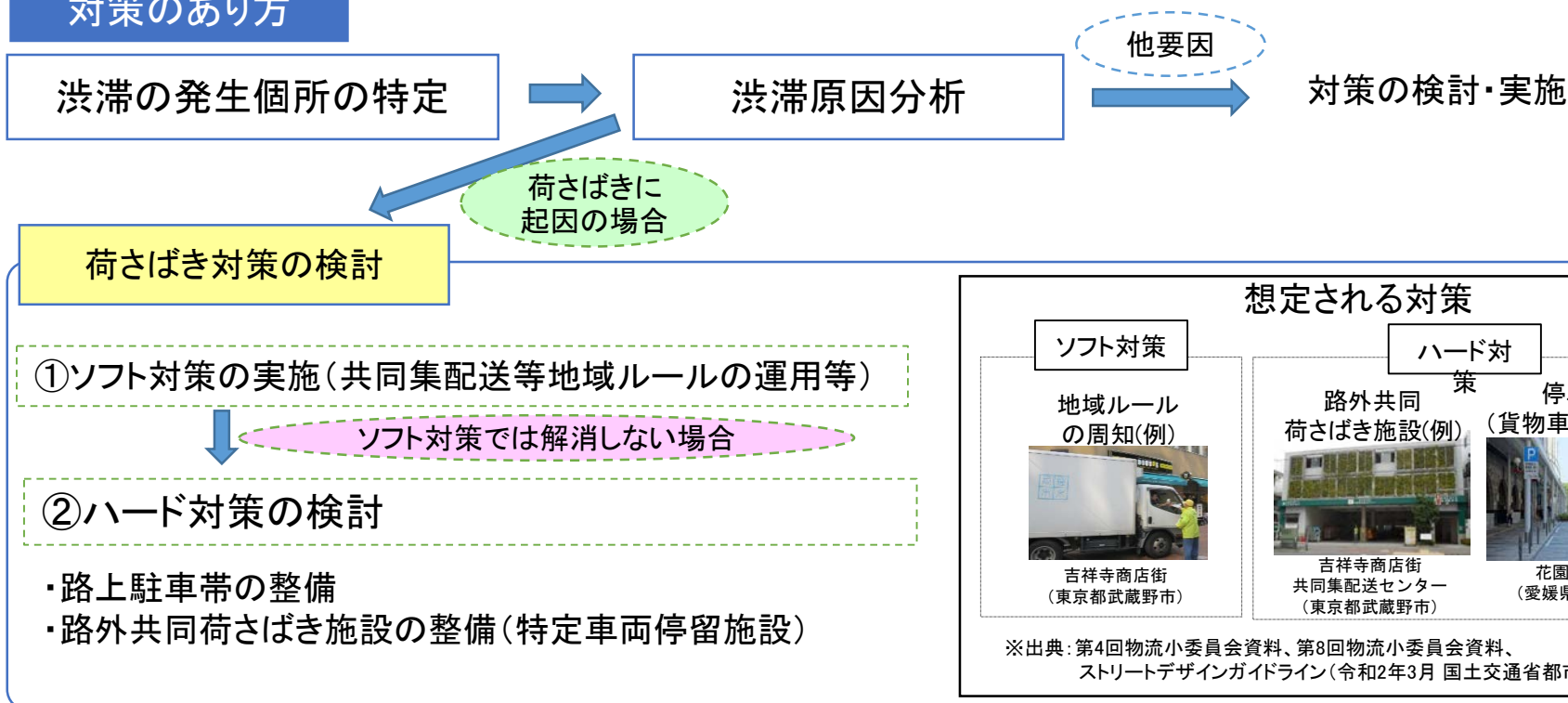


7. 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方

背景

- 都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
- また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
- 一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在する。

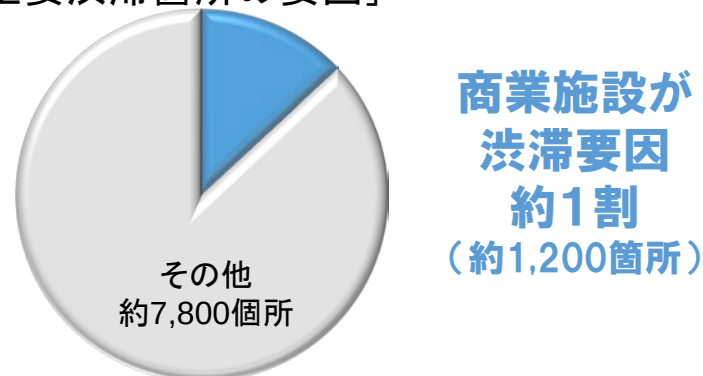
対策のあり方



8. 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。

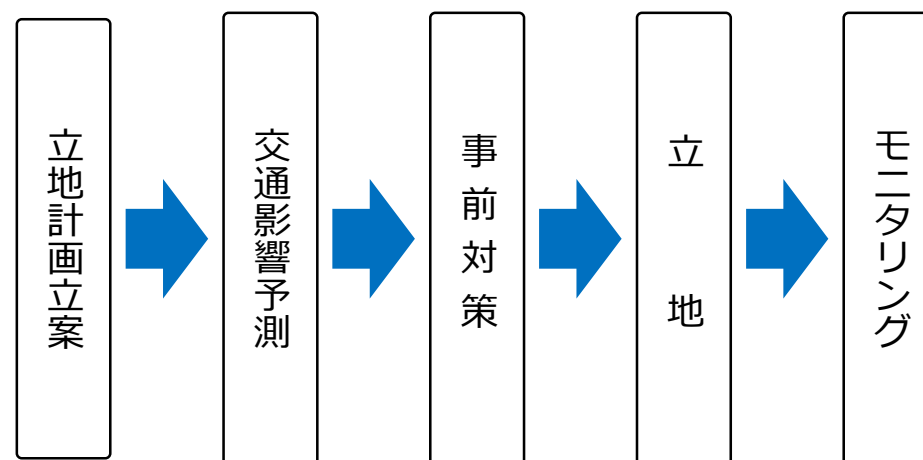
〔主要渋滞箇所の要因〕



〔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〕



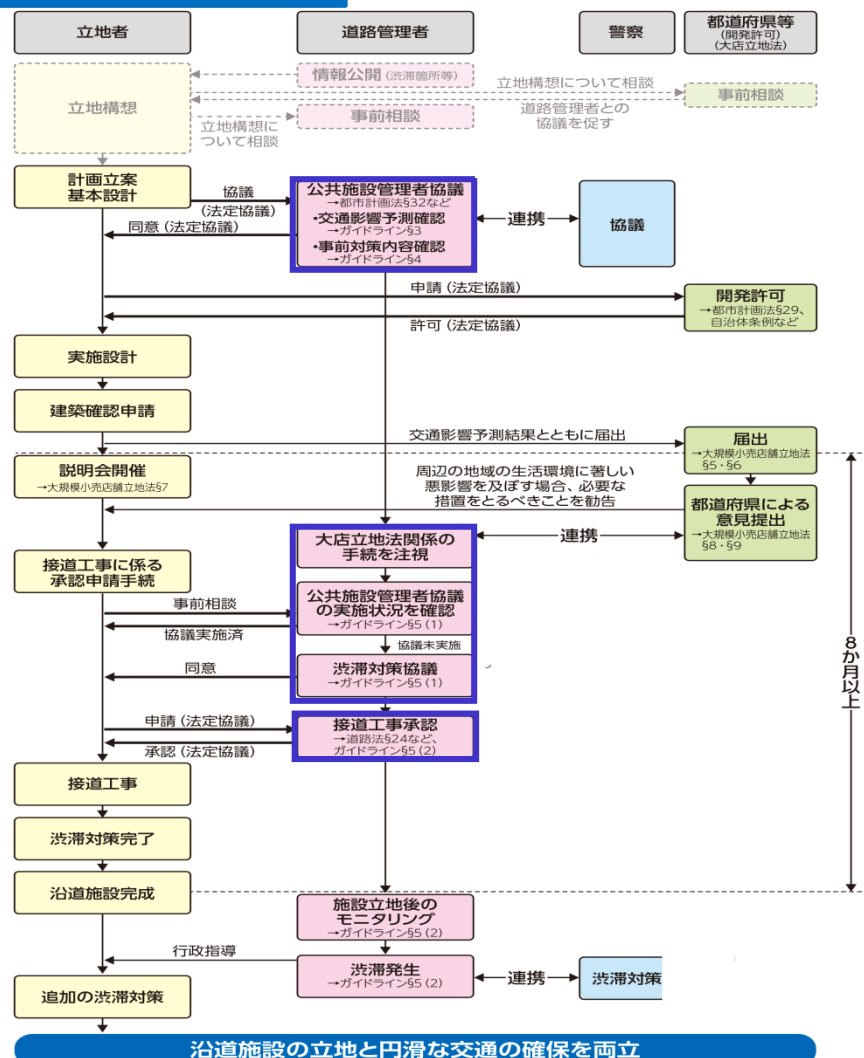
※道路交通アセスメント:

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

8. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

- 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

交通アセスメントの流れ



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。

- 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。)
- 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
- 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
- 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。

8. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

- 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に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。

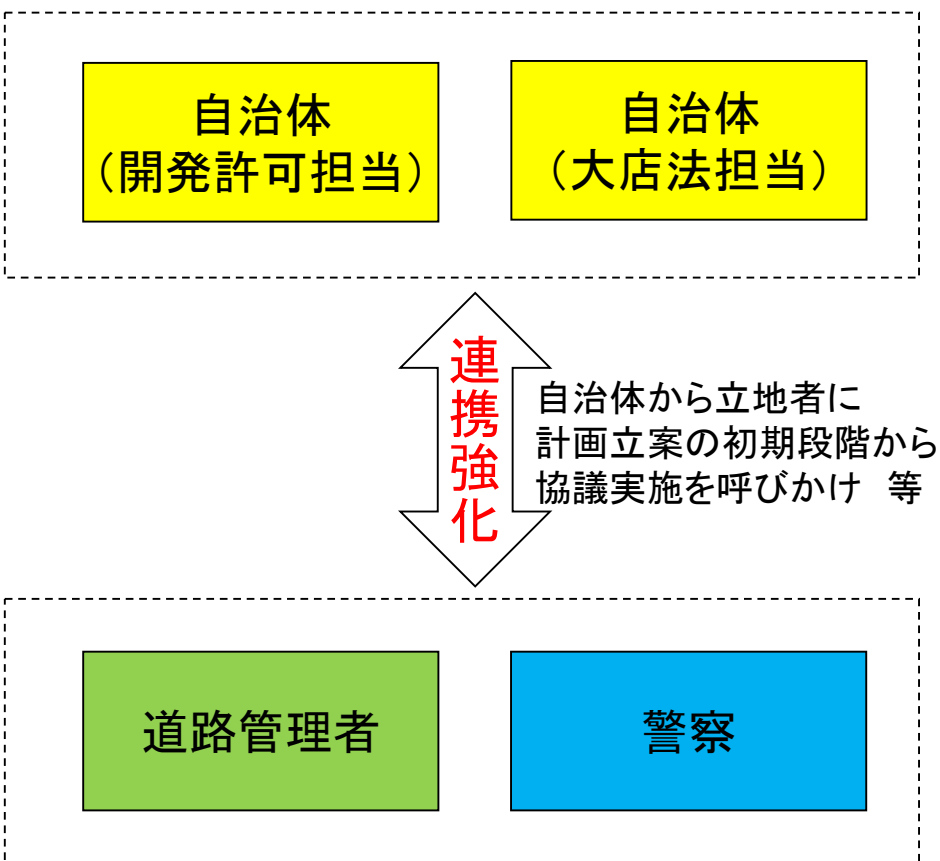
県の関係機関のほかに市町村や国の関係行政機関との協議が必要となる場合があります。

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>