

平成27年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会

本会議の目的

①渋滞対策の基本方針の確認

- ・県全体の対応方針(概況・対策の方向性)
- ・各エリアの対応方針(概況・対策の方向性)

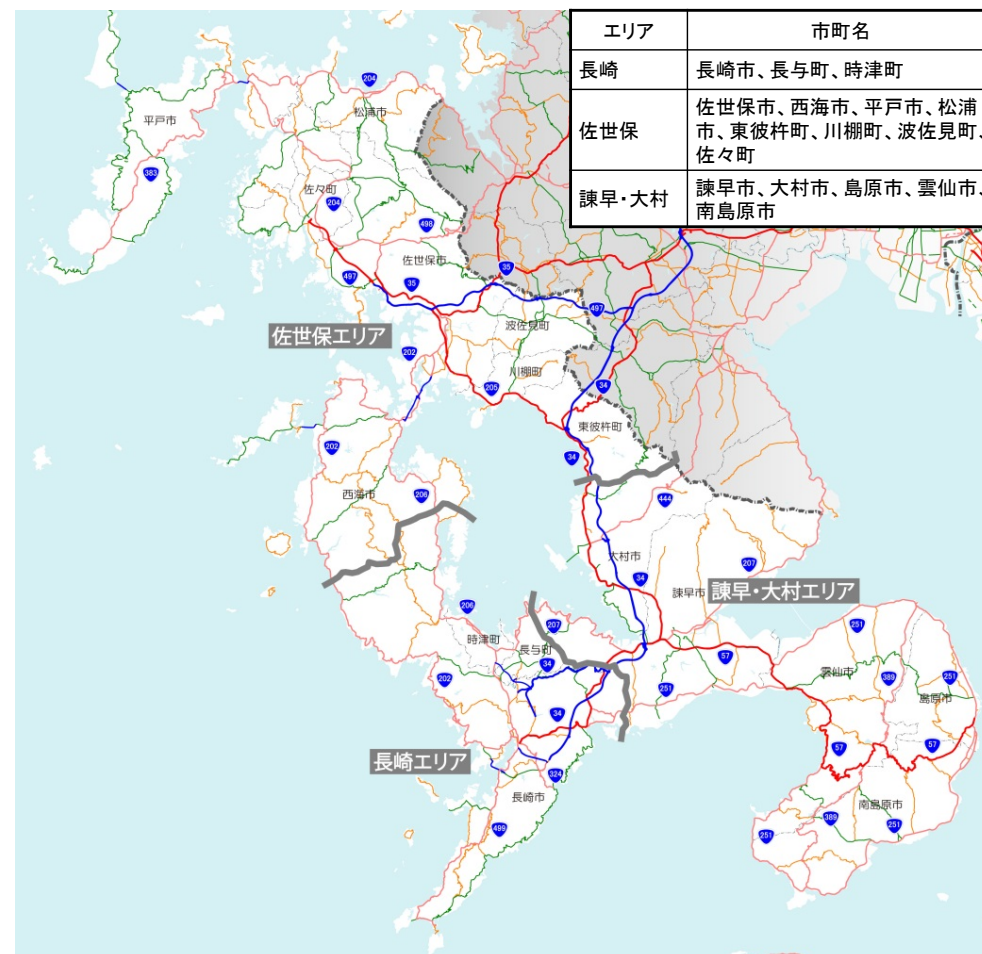
②マネジメントサイクルの確認

③主要渋滞箇所のモニタリング

目次

- | | |
|-----------------------|----|
| 1. これまでの検討経緯 | 1 |
| 2. 渋滞対策の基本方針について | 2 |
| 3. 渋滞検討マネジメントサイクルについて | 9 |
| 4. モニタリングの実施結果 | 10 |
| 5. 今後の進め方について | 13 |

◆長崎県のエリア区分



平成27年8月27日(木)

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〕
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	
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
今回 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

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)】

1. 長崎県の概況

	概 要
長崎県市街地の状況	・長崎県は九州の西北部に位置し、東西約200km、南北約300kmに及ぶ面積や北海道に次ぐ長さである約4,200kmの海岸線を有するが、県土面積の約1/3を半島が占め地形的には入り組んだ形状となっている。 ・九州新幹線西九州ルートの開業や高速道路の延伸に向けた新たな対応が必要である。
道路交通状況	・自動車流動は、国道34号と国道57号、国道206号を軸とする長崎市・諫早市・大村市・島原半島間の流動や国道35号と国道204号、国道205号を軸とする佐世保市・東彼杵地域・北松地域間の流動が多い。 ・県民活動に著しい影響を与えている道路交通渋滞は、朝夕ピーク時や観光シーズンの交通集中により、県内各所で発生している。 ・長崎市、佐世保市、諫早市・大村市に主要渋滞箇所の約9割が集中しており、特に、長崎市内の国道34号と206号、佐世保市内の国道35号、204号、205号で連続的に発生している。

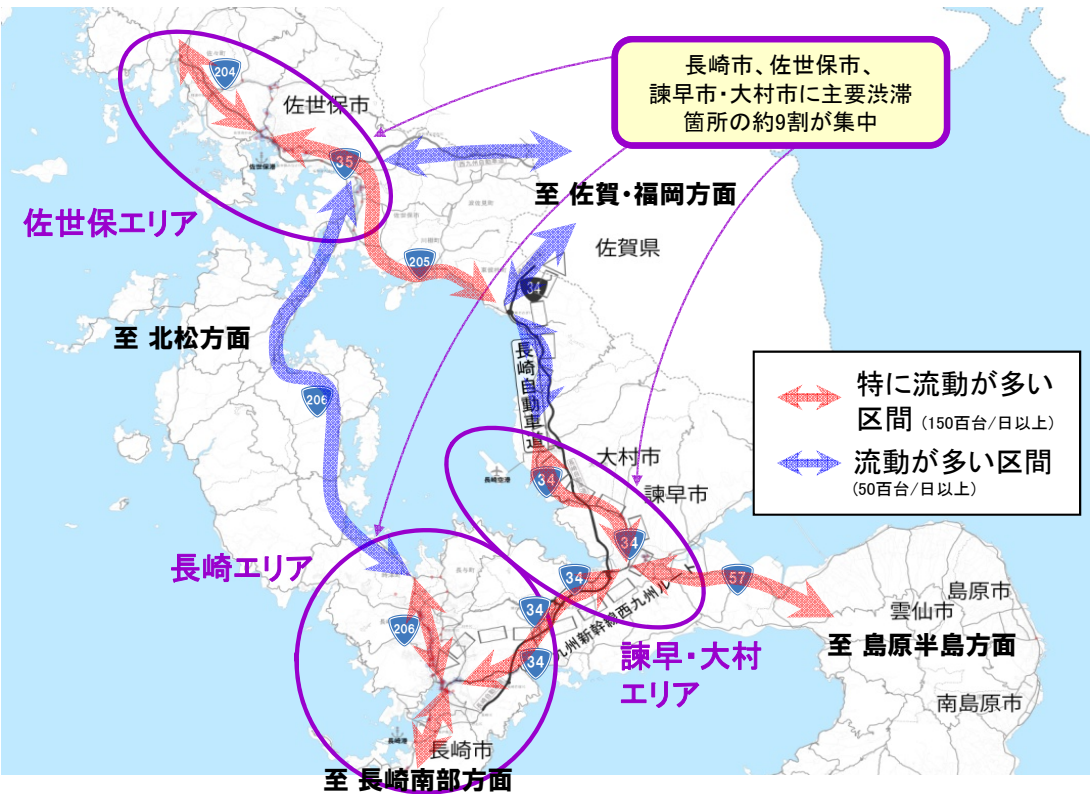
2. 対策の方向性

	概 要
総合対策等	・ マイカーによる通勤の公共交通へのシフト促進策 は、地球温暖化対策としての自動車からの二酸化炭素排出抑制とも合致しており、こうした取組により、ソフト対策としての交通渋滞軽減を進める。
道路整備	・道路交通の円滑化を図るため、 規格の高い道路ネットワークの充実や現道拡幅、交差点改良等 のボトルネック(円滑な流動を妨げる隘路となる部分)対策を計画的に進める。

基本方針

- 長崎県内の主要渋滞箇所が集中する地域や議論が必要な地域については、対策方針検討エリアと位置付け、関係自治体等の対策方針や意見等を踏まえて、エリアごとの対策方針を検討してまいります。
- 規格の高い道路ネットワークや現道拡幅等の整備による交通容量の拡大を図るとともに、ソフト対策による渋滞軽減への取り組みを図り、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

3. 長崎県の主な自動車交通流動



【長崎エリアにおける渋滞対策の基本方針について(案)】

1. 長崎エリアの概況

	概 要
長崎市市街地の状況	・長崎市は県都・商都として多くの都市機能が集積している。 ・市街地は長崎港から南北に細く連なる比較的平坦で商業・業務機能が集積した地域と、平坦地が少ないため、長崎港に面して山腹を這い上がるように形成された斜面市街地により形成されている。 ・市内中心部は路面電車やバス等の公共交通によるアクセス機能が優れるが、平坦地が少ないために市内中心部に向かうアクセス道路が限られ、アクセス道路には交通が集中している。 ・今後整備予定である九州新幹線西九州ルートの開業を活かしたさらなる交流圏域の拡大が期待されている。
道路交通状況	・市内中心部に向かう道路は国道34号や202号、206号、499号等の路線に限られることから、これら路線では交通の集中により、交通容量が不足しており、速度サービスの低下や渋滞が発生している。 ・また、長崎市中心部に関係の無い通過交通が約2割を占め、特に南北方向の通過が多い。 ・長崎駅周辺では、踏切により市街地東西の円滑な交通が妨げられ渋滞が発生している。

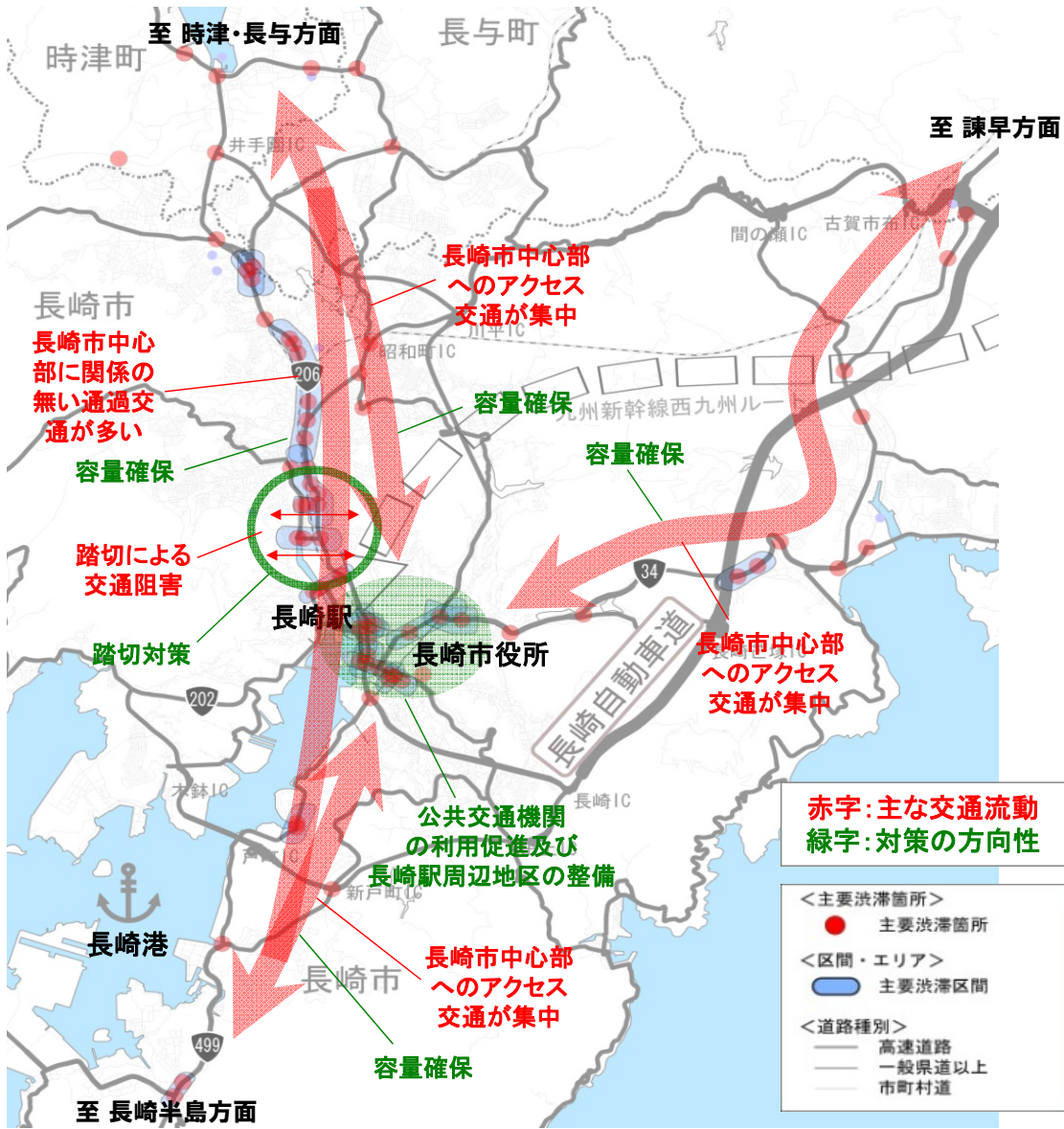
2. 対策の方向性

	概 要
総合対策等	・中・長期的な視点に立ち、長崎市のまちづくりの目標・取り組みや進め方の方向を示す「長崎市第四次総合計画」が策定され、地区の目標像を踏まえ「道路・交通の円滑化」に取り組んでいる。 ・市街地の交通混雑の解消や移動の迅速性・安全性・快適性の向上を図るため、幹線道路の整備を推進する。 ・JR長崎本線の連続立体交差化により踏切を無くし、交通混雑や踏切事故の解消、東西市街地の一体化を図る。 ・既存の道路などの機能を最大限に活用する交通需要マネジメントを推進するとともに、特にマイカーから公共交通機関への乗換えを促すために、多くの情報を発信し、市民や企業の理解を深める。
道路整備	・市内中心部へのアクセス道路の整備及び容量確保 （道路の交通円滑化を図るため、長崎自動車道の4車線化などの規格の高い道路や幹線道路のネットワークの充実、交差点改良等の対策を計画的に進める。）

基本方針

■長崎自動車道の4車線化や幹線道路などの整備、交差点改良とともに、交通需要マネジメント等のソフト施策による利便性向上を図りつつ、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

3. 長崎エリアの主要渋滞箇所と対策の方向性



【長崎エリアにおける渋滞対策の基本方針について～現在の対策等の例～(案)】

参考－1.道路・交通の円滑化の個別施策 (平成23年3月策定:長崎市第四次総合計画より)

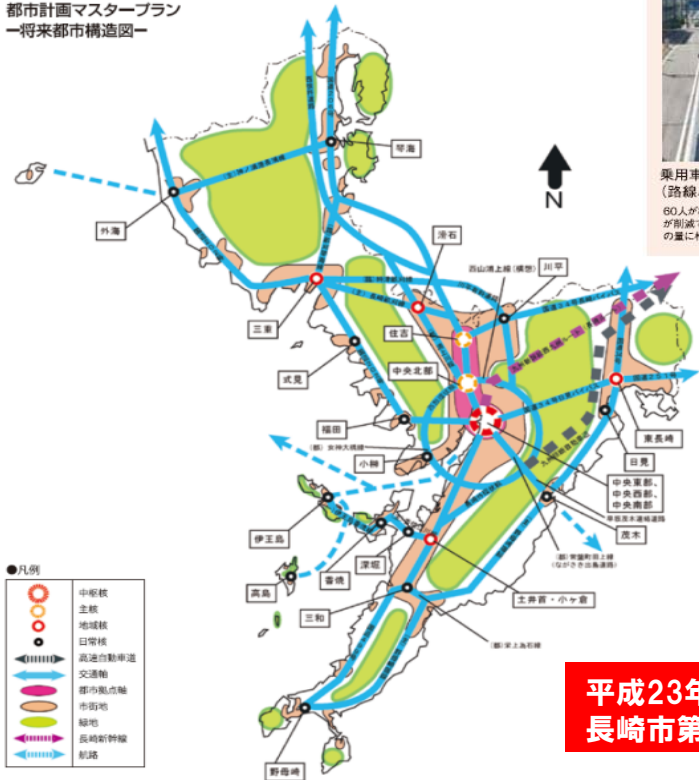
良好な道路ネットワークを形成します

- 近隣の都市との時間短縮や東西南北の各地域間の連結強化を図るため、広域幹線道路の整備を推進します。
- 市街地の交通混雑を解消するとともに、移動の迅速性・安全性・快適性の向上を図るため、広域幹線道路を補完する幹線道路や補助幹線道路を適正に配置し、その整備を推進します。
- JR長崎本線の連続立体交差化により踏切を無くし、交通混雑や踏切事故の解消、東西市街地の一体化を図ります。

公共交通の利便性や安全性の向上を図ります

- 都市間を結ぶ基幹交通施設であるJR長崎本線の利便性の向上に取り組みます。
- 交通結節点における交通相互の乗継利便性の向上に取り組みます。
- 既存の道路などの機能を最大限に活用する交通需要マネジメントを推進するとともに、特にマイカーから公共交通機関への乗換えを促すため、多くの情報を発信し、市民や企業の理解を深めます。

都市計画マスタープラン
―将来都市構造図―



乗用車からバスに乗り換えた場合の混雑解消のイメージ
(路線バス2台と乗用車40台の比較)
60人が8kmの通勤をマイカーからバスにえると117kgの二酸化炭素が削減できます。これは、一般家庭8世帯が1日に排出する二酸化炭素の量に相当します。

平成23年3月策定
長崎市第四次総合計画より

参考－2.九州横断自動車道長崎大分線 (長崎芒塚IC～長崎多良見IC)4車線化

九州横断自動車道長崎大分線は、長崎県長崎市を起点として、大分市に至る総延長約257kmの高速道路です。また、九州横断自動車道は、九州縦貫自動車道とともに、九州の一体化を進め、沿線地域の振興に重要な路線として位置付けられています。

このうち長崎芒塚～長崎多良見の四車線化事業は、供用中の長崎自動車道を暫定2車線から完成4車線へ拡幅する事業です。この整備により安全性・走行性の向上、災害時の代替機能の強化など地域の発展に貢献すると期待されます。



参考－3.JR長崎本線連続立体交差事業の概要

『JR長崎本線連続立体交差事業』は、松山町から長崎駅までの鉄道を高架化することにより踏切を無くす事業であり、**長崎市内の都市交通の円滑化**や東西市街地の一体的・均衡ある発展に寄与します。

・事業区間	長崎市松山町～長崎市尾上町
・事業延長	約2,490m
・除却踏切数	4箇所(竹岩橋踏切、梁川橋踏切、宝町踏切、幸町踏切)
・事業期間	平成21年度～平成32年度



【佐世保エリアにおける渋滞対策の基本方針について(案)】

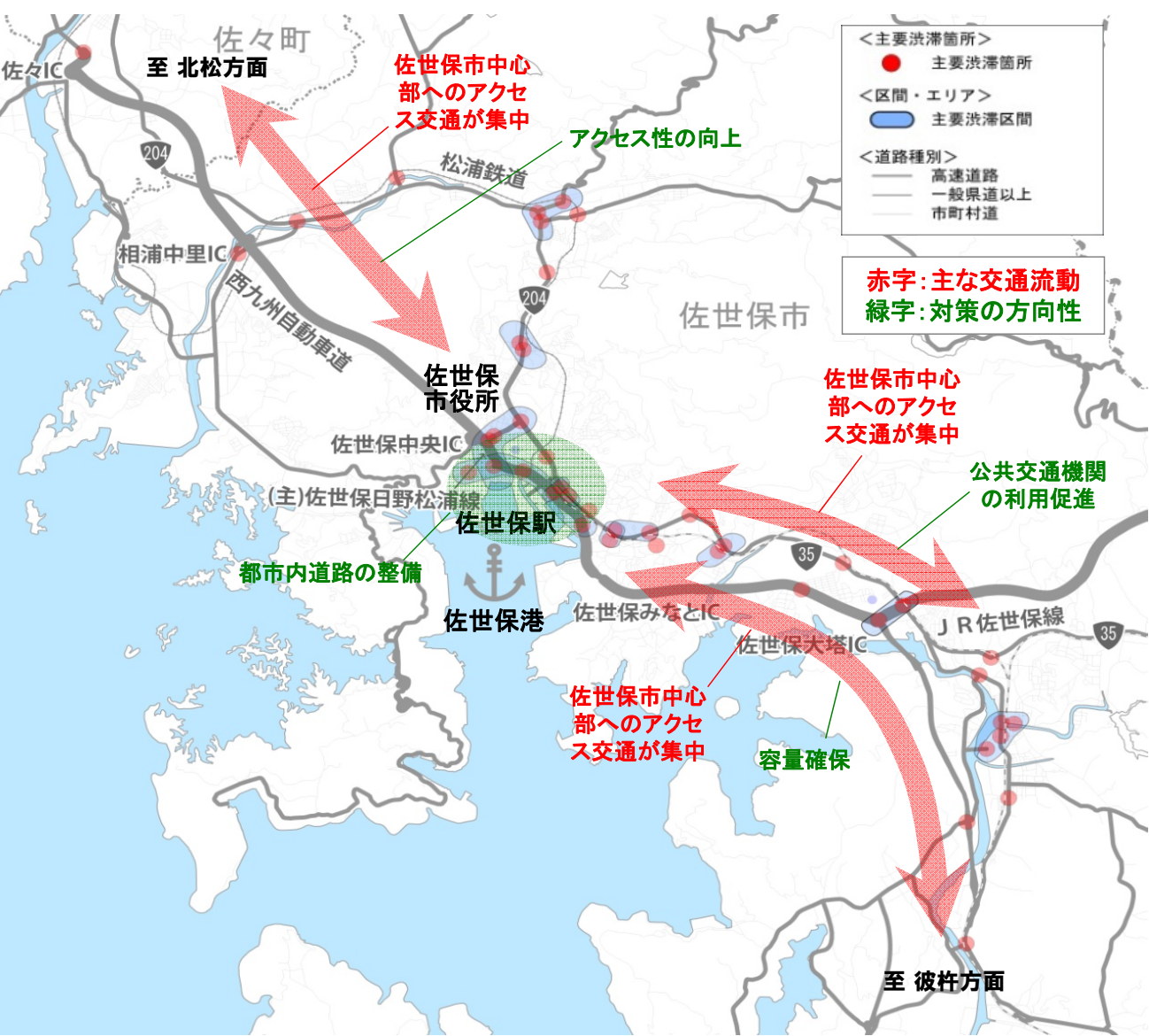
1. 佐世保エリアの概況

	概 要
佐世保市市街地の状況	・佐世保市は県北地域の拠点都市として都市機能が集積している。 ・佐世保港を前面にして背後を山並みに囲まれる地域に市内中心部が位置しており、JR佐世保線・松浦鉄道などの鉄道網や国道・高速道路などの道路網が中心部を通過している。 ・佐々ICまで延伸した西九州自動車道の整備促進により広域圏の拡大が期待されている。
道路交通状況	・佐世保市では、市内中心部に向けた主に朝夕ピーク時の交通集中により国道35号、国道204号、(主)佐世保日野松浦線、西九州自動車道、IC周辺等で渋滞が発生している。 ・佐世保市南部では、観光施設や商業施設等へのアクセス交通の集中により交通容量が大きく不足しており、国道205号などでサービスの低下や渋滞が発生している。 ・市内の鉄道を横断する幹線道路において踏切渋滞が発生している。

2. 対策の方向性

	概 要
総合対策等	・「佐世保市都市計画マスタープラン」に示す、拠点都市としての活力と快適な生活を維持・向上する都市づくりを基本方針として取り組む。 ・都市の一体性の確保のため、公共交通網との連携を重視しながら、都市や地域、生活核間の連携強化に寄与する幹線道路網の整備を促進する。 ・市街地内の自動車交通の円滑化を図るため、都市核や地域核への流入部における慢性的な渋滞発生箇所の重点的な改善を促進する。 ・移動による環境負荷の低減を図るため、公共交通利用を促進する。
道路整備	・市内中心部へのアクセス道路の整備及び容量確保 (道路交通の円滑化を図るため、幹線道路ネットワークの充実や、踏切道に係る整備、交差点改良等の対策を計画的に進める。)

3. 佐世保エリアの主要渋滞箇所と対策の方向性



基本方針

■ 幹線道路ネットワークや交差点改良などの整備とともに、公共交通の利用促進等を図りつつ、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

【佐世保エリアにおける渋滞対策の基本方針について～現在の対策等の例～(案)】

参考－1. 将来の都市の空間構成のイメージ
(平成23年3月策定:佐世保市都市計画マスタープランより)

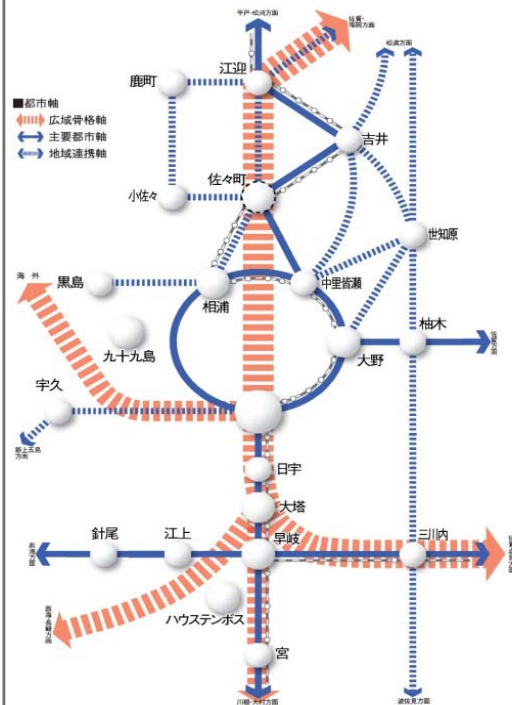
多様な交流を支える交通ネットワーク

＜市域の一体性の醸成と交流の増進＞ 拠点間の連携強化と拠点の機能補完

多様な都市活動が円滑に行われるよう、広域骨格軸、主要都市軸、地域連携軸で構成される都市軸により、都市内外を機能的に繋ぐ交通ネットワークを形成します。

【軸の考え方】

軸は、主に道路・鉄道・航路を指しますが、軸に付随するインターチェンジや駅、港の周辺の土地利用についても軸の一部としてとらえます。



広域骨格軸:都市の骨格を形成し、海外や広域都市圏との広域的な移動を担う軸

主な役割	○都市全体の産業、観光の活性化 ○物資輸送の効率化 ○広域救急医療、災害時の緊急輸送 ○市街地内通過交通の抑制
留意すべき土地利用	○インターチェンジ周辺における適切な土地利用 ○物流機能を活かした企業誘致など適正な産業の誘導 ○にぎわいと潤いのある港空間の創出
対象	○西九州自動車道 ○JR ○国際航路など

主要都市軸:都市核と各地域および周辺市町との円滑な移動を担う軸

主な役割	○都市全体の一体性の醸成 ○都市核や地域核の求心性やにぎわいの向上
留意すべき土地利用	○生活核を補完するための沿道土地利用 ○都市核や地域核のにぎわいや活力の低下に影響を与えない適正な沿道サービス ○交通結節点としての駅周辺の駐車・駐輪等の施設
対象	○国道、県道 ○JR、MR ○上五島航路など

地域連携軸:各地域間の連携を高め、円滑な移動を担う軸

主な役割	○都市サービスの補完のための各地域の連携の強化
留意すべき土地利用	○生活核を補完するための沿道土地利用
対象	○県道 ○航路など

参考－2.国道205号針尾バイパスの概要

国道205号針尾バイパスは、長崎県佐世保市大塔町を起点とし、同市南風崎町に至る延長5.9kmのバイパスです。佐世保市南部の慢性的な交通混雑の緩和及び西九州自動車道へのアクセス向上などを目的とする道路です。

この道路は、西九州自動車道や西彼杵地区及び東彼杵地区とのアクセス強化を図り、地域活性化や観光振興に寄与します。



道路の諸元

区 間	起 点	長崎県佐世保市大塔町
	終 点	長崎県佐世保市南風崎町
延 長		5.9km
幅 員		25.0m
車 線 数		4車線
構造規格	種別区分	第3種第1級
	設計速度	80km/h

凡 例
— 高速道路
— 国道
— 主要地方道
— 一般県道
— 2車線
— 4車線以上

参考－3.都市計画道路 平瀬町干尽町線の概要

本路線は、西九州自動車道と一体となり中心市街地の交通混雑の緩和を図ると共に、街路整備と併せて実施する電線類地中化により都市景観の向上と都市災害を防止し、地域活性化を図るものです。



【諫早・大村エリアにおける渋滞対策の基本方針について(案)】

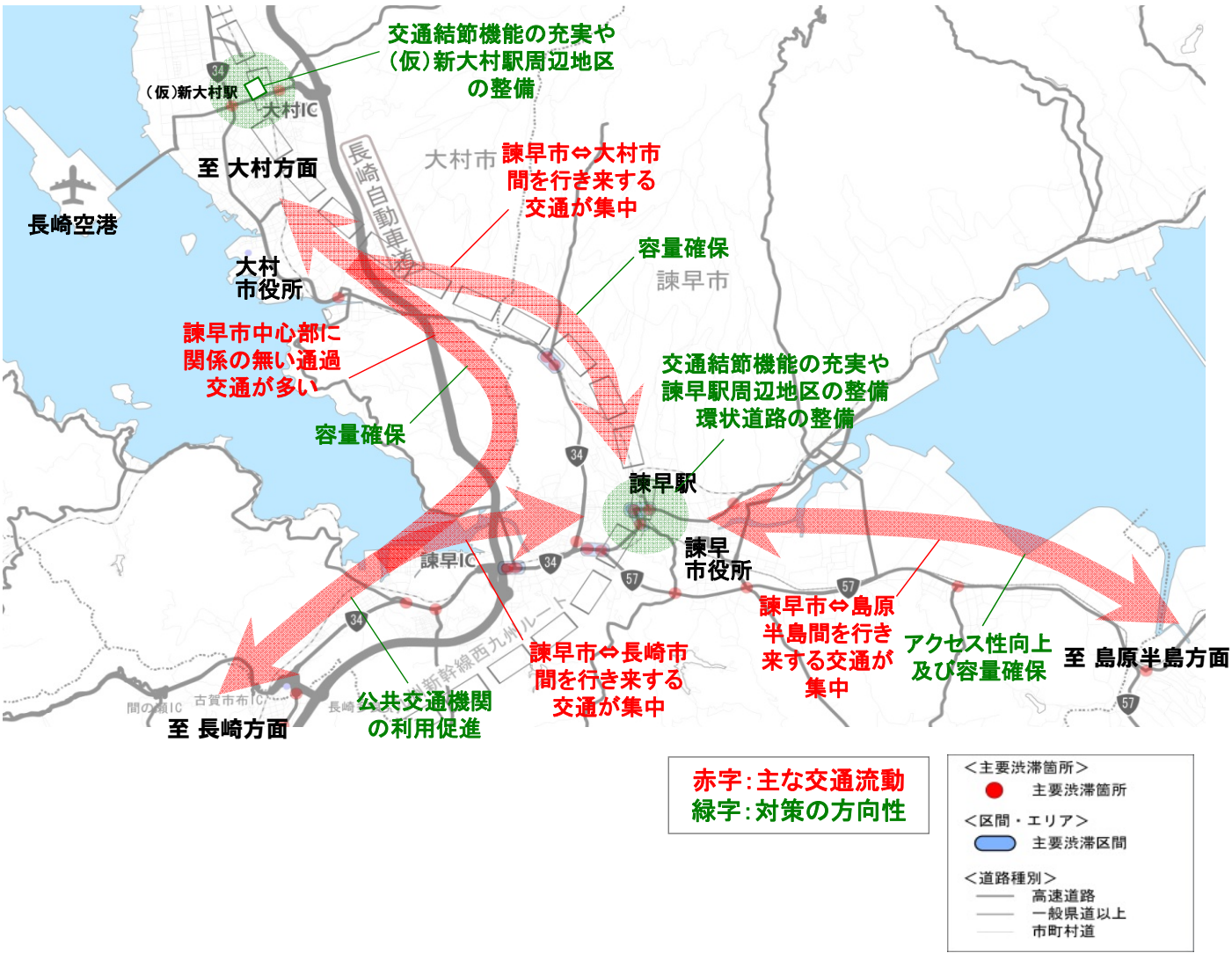
1. 諫早・大村エリアの概況

	概要
諫早市・大村市市街地の状況	・諫早市、大村市は長崎県の中央に位置し、都市機能が集積している。 ・両市は、長崎・島原の各半島の結節部を占めており、空港や高速道路の高速交通体系の他、国道、県道など多くの路線が交差する県内の交通結節点としての機能を受け持つ。 ・両市とも自動車分担率が長崎県平均を大きく上回り、東西・南北の主要路線に交通が集中している。 ・今後整備予定である九州新幹線西九州ルートの開業を活かしたさらなる交流圏域の拡大が期待されている。
道路交通状況	・近隣市との通勤通学の結びつきが強く、朝タピーク時間帯に南北軸の国道34号、東西軸の国道57号に交通が集中している。 ・諫早市中心部に各方面から多くの交通が流入し、また、中心部に関係の無い通過交通が約2割を占め、特に長崎市方面～大村方面の通過が多い。

2. 対策の方向性

	概要
総合対策等	・中・長期的な視点に立ち、まちづくりの目標・取り組みや進め方の方向を示す「諫早市都市計画マスタープラン」、「大村市都市計画マスタープラン」では、道路・公共交通の整備方針が掲げられている。 ・隣接各都市をつなぐ幹線道路の整備を推進するとともに、都市内交通の緩和を図る環状道路の整備を促進する。 ・既存道路の改修、交差点改良、道路空間の再整備等により、自動車交通の円滑化や快適性の向上を図る。 ・駅前駐車場、駐輪場などの整備やパークアンドライドの促進により、交通結節機能の充実を図る。
道路整備	・主要路線の容量確保 - 道路交通の円滑化を図るため、幹線道路ネットワークの整備や交差点改良等の対策を計画的に進める。

3. 諫早・大村エリアの主要渋滞箇所と対策の方向性



基本方針

■ 幹線道路及び環状道路の整備、交差点改良などとともに、交通結節機能の充実による公共交通の利便性向上を図りつつ、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

【諫早・大村エリアにおける渋滞対策の基本方針について～現在の対策等の例～(案)】

参考－1. 都市施設(道路・公共交通)の整備方針
(平成20年6月策定: 諫早市都市計画マスタープランより)

- 隣接各都市をつなぐ放射状の幹線道路、及び市街地ゾーンを取り囲む環状の幹線道路、及び地域高規格道路(島原道路)の整備により、広域幹線道路網を構築します。
- 既存道路の改修、交差点改良、道路空間の再整備等により、自動車交通の円滑化や快適性の向上を図ります。また、中心市街地では、市街地再開発事業等に併せて効果的な公共空間の確保に努めます。
- 九州新幹線(西九州ルート)の計画との整合を図りながら、公共交通機関の利便性を向上させ、活用促進を図ります。
- 交通結節点でのバリアフリー化や駐車場、駐輪場等のパークアンドライドを積極的に支援するための施設整備を進めます。



参考－3. 国道57号森山拡幅の概要

国道57号森山拡幅は、交通混雑の緩和および交通環境の改善を目的とする事業であり、交通混雑緩和・交通安全の確保の機能を担う4車線の道路、周辺地域との連携強化の機能を担う規格の高い道路(地域高規格道路「島原道路」)という2つの機能を有しています。



参考－2. 道路・交通の整備方針
(平成24年3月策定: 大村市都市計画マスタープランより)

- 道路・交通の整備方針
- 交流を促進する交通ネットワークの整備
- 環境にやさしい交通体系の創出
- 人にやさしい交通環境の整備
- 主要幹線道路、幹線道路を結び、市内の円滑な交通処理を図る補助幹線道路の整備
- 異なる交通の乗り換えが円滑に進む交通結節点の利便性向上



平成24年3月策定
大村市都市計画
マスタープランより

参考－4.(一) 諫早外環状線の概要

(一) 諫早外環状線は島原半島地域と県央地域の交流を促進し地域活性化を目指すとともに、環状道路として諫早市中心部の渋滞を緩和する2つの目的があります。現在、(一) 諫早外環状線の整備区間は、諫早インター工区と長野～栗面工区の2つの工区で整備を進めています。



3. 渋滞検討マネジメントサイクルについて

長崎県における渋滞検討マネジメントサイクル(案)

- 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

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

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

4. モニタリングの実施結果

- 最新の交通データにより、主要渋滞箇所の選定基準の該当状況を点検(モニタリングの実施)
- 点検の結果、渋滞箇所の選定基準に該当しない箇所を2箇所確認
- 今後も経過観察を実施していくとともに、選定基準に該当しない箇所や対策が完了した箇所については現地状況を確認した上で、主要渋滞箇所の見直しも含めて検討

長崎県内の主要渋滞箇所 (一般道)

主要渋滞箇所数	集約区間数	箇所数
135箇所	36区間 (78箇所)	57箇所

箇所: 単独で主要渋滞箇所を形成
区間: 交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

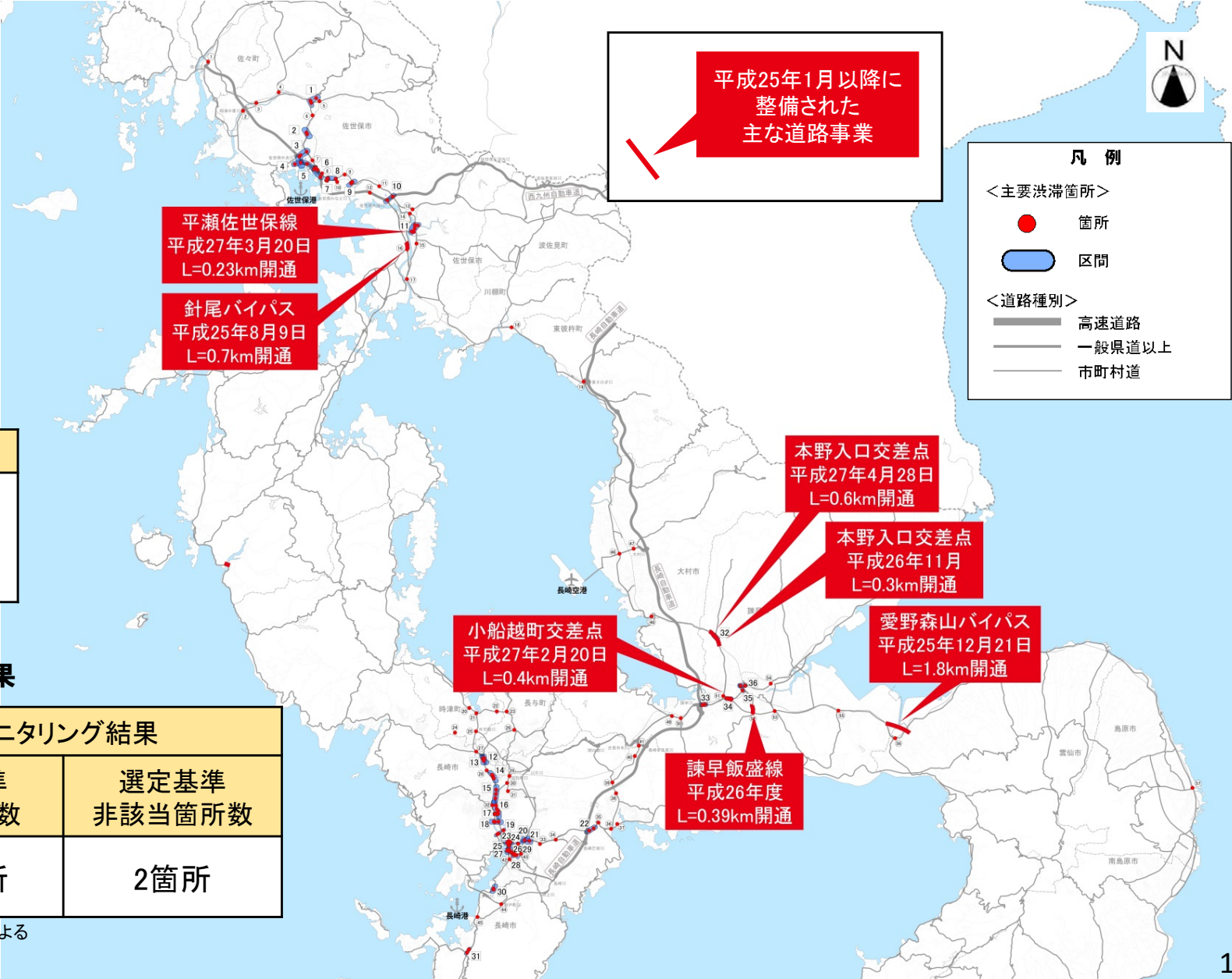
▼主要渋滞箇所の選定基準

曜日・時間帯	選定基準
平日 朝 (7時～9時)	平均速度20km/h未満 ※いずれか一方向でも該当する箇所
平日 夕 (17～19時)	
休日 昼 (7時～19時)	

▼主要渋滞箇所の点検(モニタリング)結果

主要渋滞箇所数	モニタリング結果	
	選定基準 該当箇所数	選定基準 非該当箇所数
	133箇所	2箇所

※プローブデータによる



4. モニタリングの実施結果

◆選定基準に該当しない主要渋滞箇所の確認(本野入口南交差点)

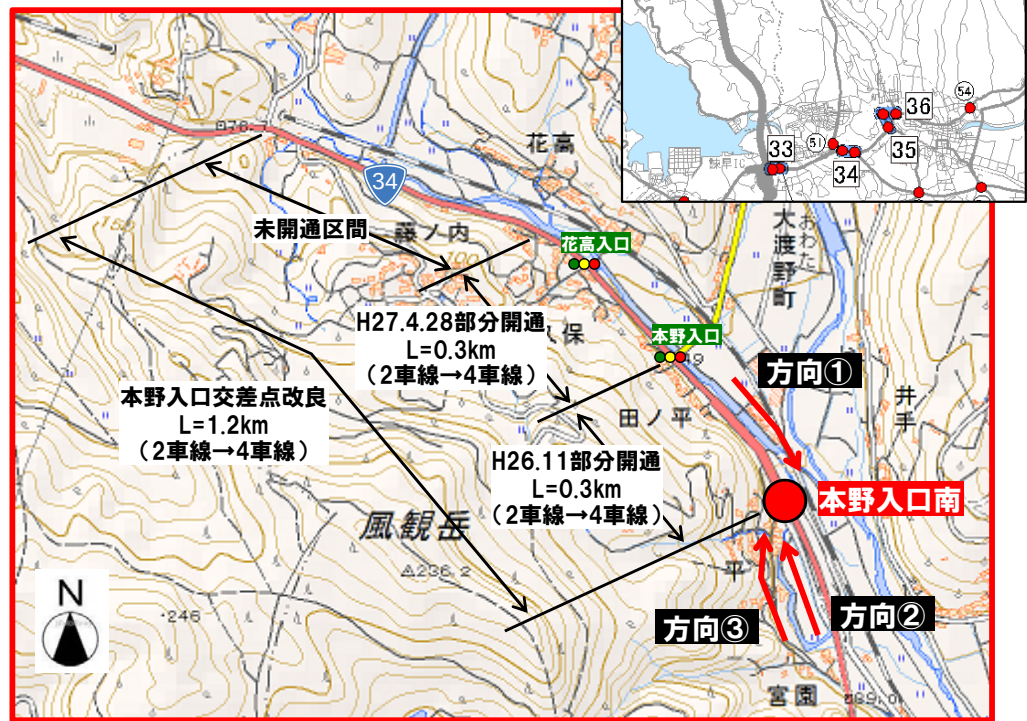
- 最新の平均速度は、平日朝・平日夕・休日昼ともに全方向で20km/h以上となっており、選定基準に該当しない
- 平均速度の傾向は、平成24年の選定時と比較して、国道34号に合流する市道の走行性が大きく向上している(H27.11に交差点改良(L=0.3km)が部分開通)
- 平均速度は20km/hを上回っているが、今回は部分開通となっているため、引き続きモニタリングを行う

▼主要渋滞箇所の点検(モニタリング)結果

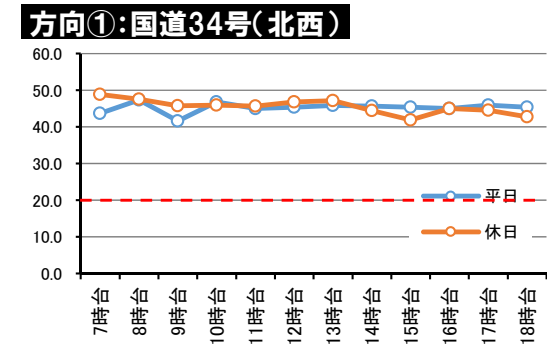
箇所名	市町村	平均速度(H26.9～H27.2平均)		
		平日朝	平日夕	休日昼
本野入口南	諫早市	23.2	27.0	35.3

データ:プローブデータ(各流入方向の最低速度を記載) 単位:km/h

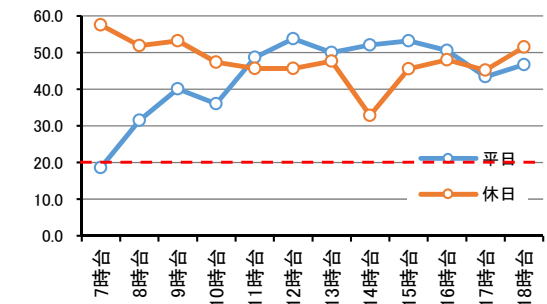
▼本野入口南交差点



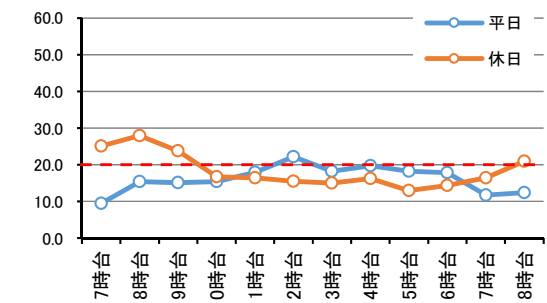
▼方向別速度(選定時:km/h)



方向②:国道34号(南東)

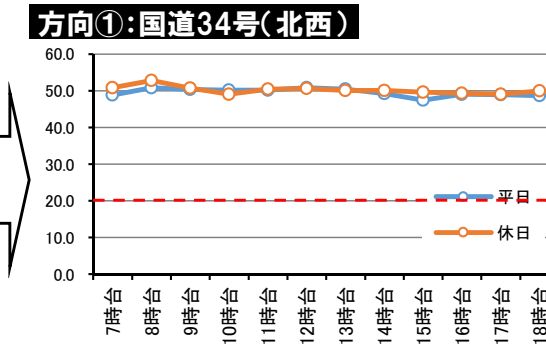


方向③:市道(南)

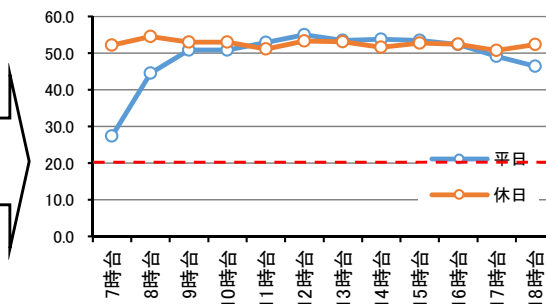


データ:プローブデータ(H24.9～H25.2平均)

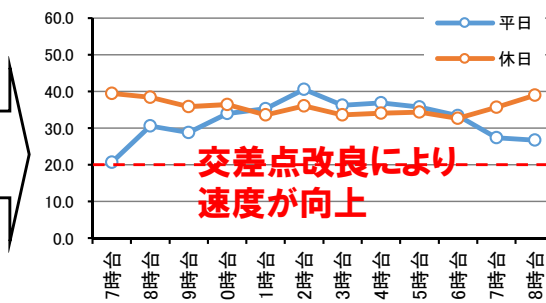
▼方向別速度(最新:km/h)



方向②:国道34号(南東)



方向③:市道(南)



データ:プローブデータ(H26.9～H27.2平均)

4. モニタリングの実施結果

◆選定基準に該当しない主要渋滞箇所の確認(瀬戸中央橋東口交差点)

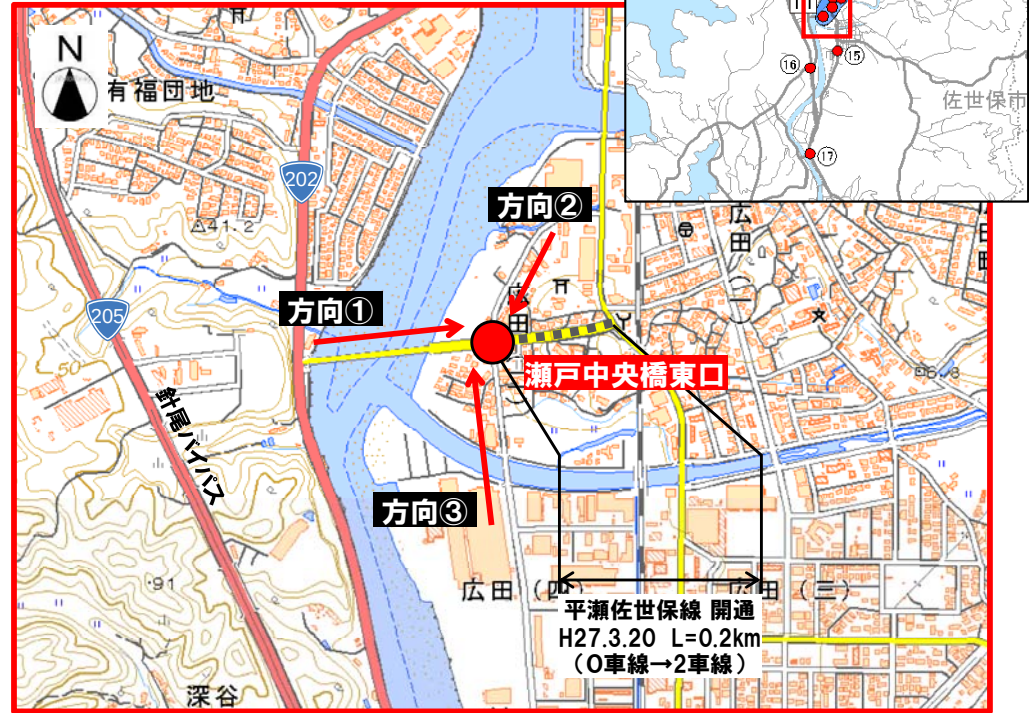
- 最新の平均速度は、平日朝・平日夕・休日昼ともに全方向で20km/h以上となっており、選定基準に該当しない
- 平均速度の傾向は、平成24年の選定時と比較して、変化は少ない
- 平均速度は20km/h付近で変動しており、**実質渋滞が解消しているわけではない**と考えられる
- この3月に平瀬佐世保線が開通しているため、**引き続きモニタリングを行う**

▼主要渋滞箇所の点検(モニタリング)結果

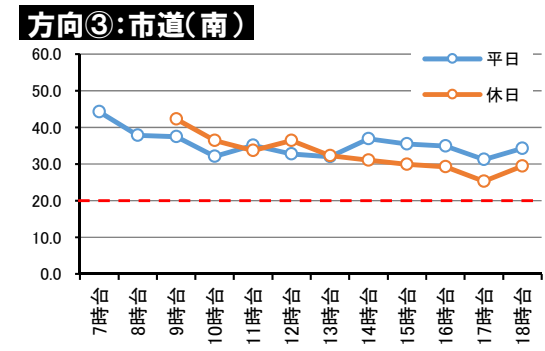
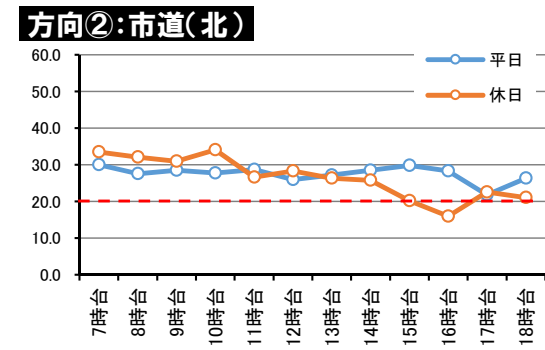
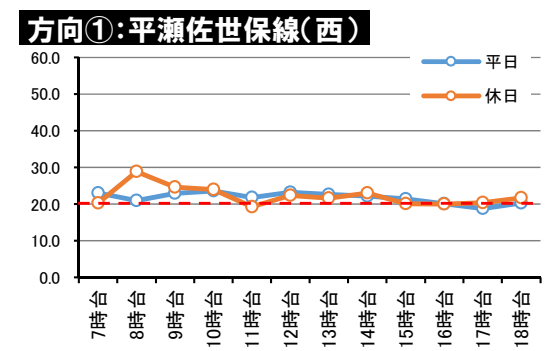
箇所名	市町村	平均速度 (H26.9～H27.2平均)		
		平日朝	平日夕	休日昼
瀬戸中央橋東口	佐世保市	25.1	20.3	21.0

データ:プローブデータ(各流入方向の最低速度を記載) 単位:km/h

▼瀬戸中央橋東口交差点

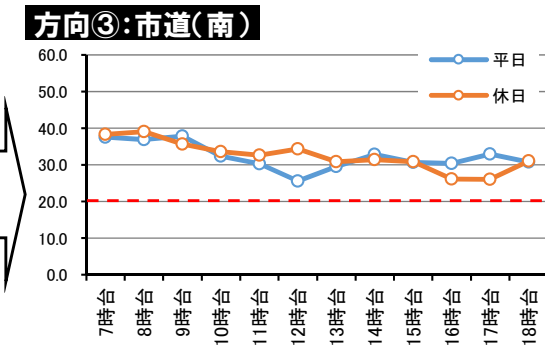
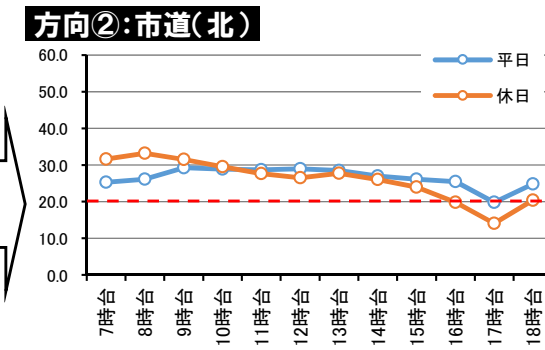
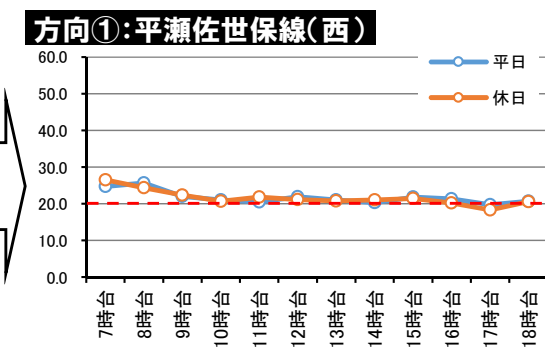


▼方向別速度(選定時:km/h)



データ:プローブデータ(H24.9～H25.2平均)

▼方向別速度(最新:km/h)



データ:プローブデータ(H26.9～H27.2平均)

5. 今後の進め方について

- ・最新の交通データを収集・整理し、主要渋滞箇所の交通状況のモニタリングを実施
- ・構築した検討体制により、モニタリング結果等を有効に活用し地域毎の渋滞対策の検討を推進

“交通渋滞対策協議会”による議論

- 最新の交通データによる渋滞状況の検証
- 地域の交通状況の変化等に対する専門的見地からの検証 等

“エリアワーキング”による議論

- 交通状況のモニタリング（主要渋滞箇所のフォローアップ）
- 地域の交通課題の共有
- ソフト・ハードを含めた対策の検討・調整 等