

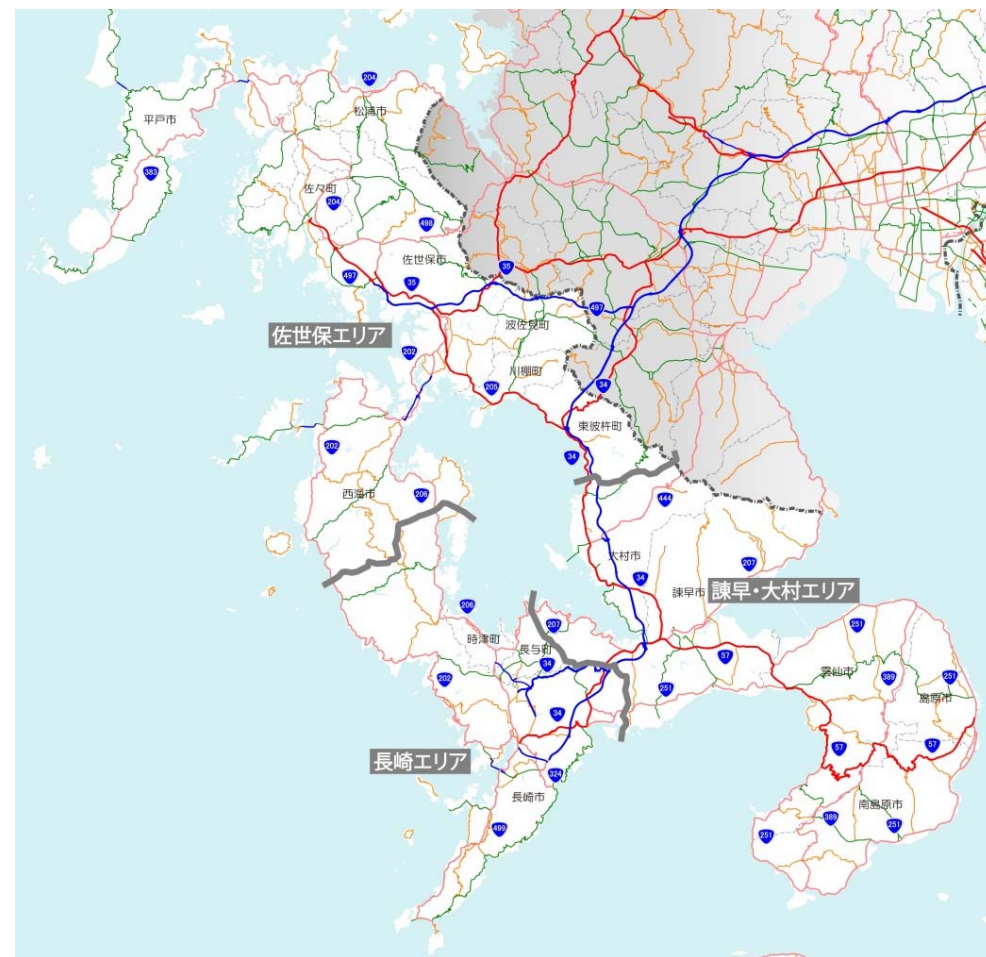
平成29年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会

本会議の目的

- ①主要渋滞箇所(H25.1公表)のフォローアップ結果の確認
- ②主要渋滞箇所の解除提案
- ③前回エリアワーキングの結果の確認

目 次

1. これまでの検討経緯	1
2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて	2
3. 主要渋滞箇所の解除箇所について	7
4. 長崎エリアについて	9
5. 佐世保エリアについて	16
6. 諫早・大村エリアについて	23
7. 大規模商業施設の渋滞対策の現状及び課題	29
8. 利用者団体と連携した渋滞対策	32
9. 今後の予定	33



平成29年7月28日(金)

1. これまでの検討経緯

(1) これまでの経緯

・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
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
今回 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の提案

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

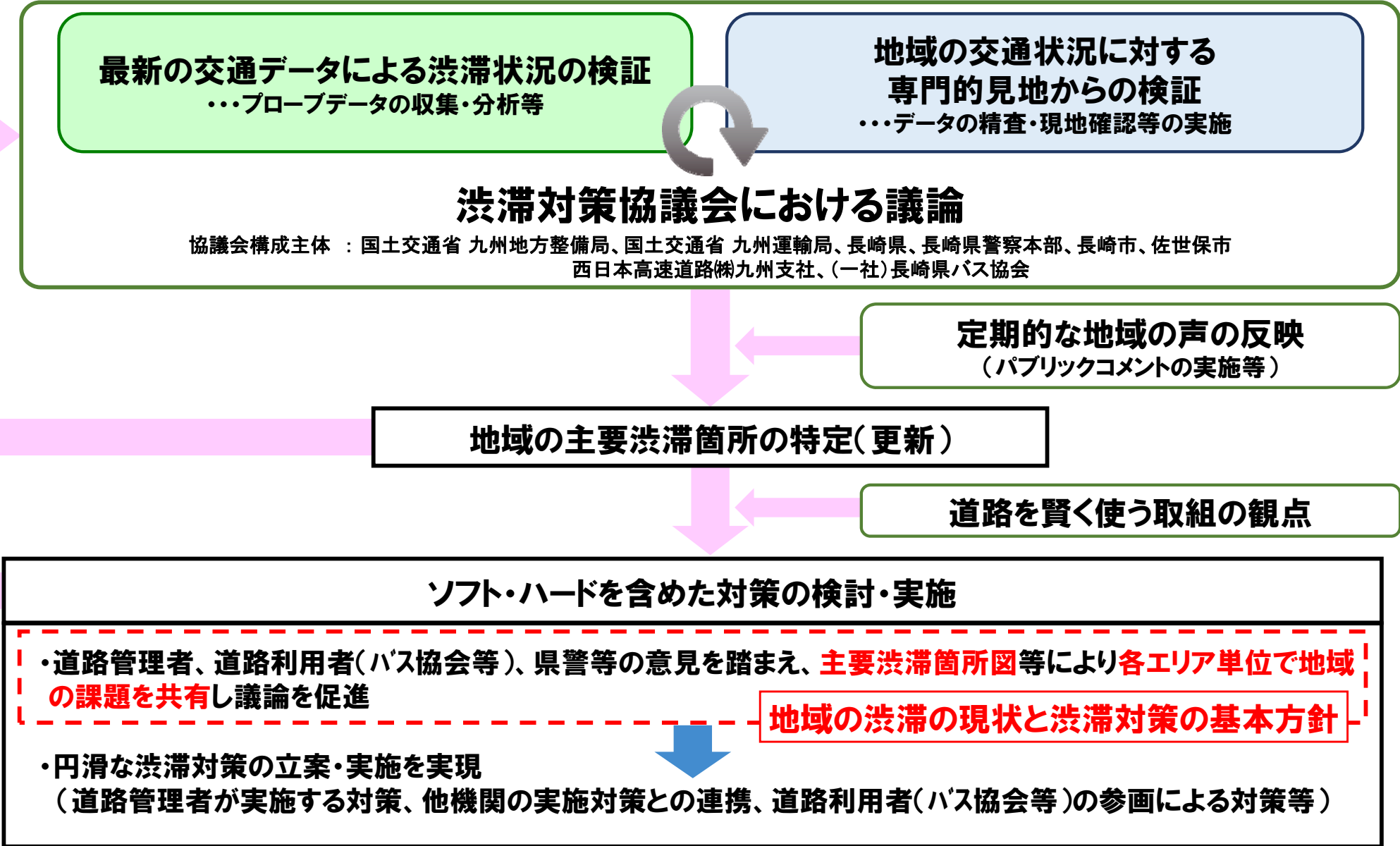
(1) 渋滞検討マネジメントサイクル

- 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



2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

(2) 交通状況モニタリング結果

・最新の交通データを用いて、H24年度に特定した一般道の主要渋滞箇所のフォローアップを実施(非該当箇所:2箇所)
※本野入口交差点改良により、本野入口南交差点で選定基準の非該当箇所となっているが、近接する本野入口交差点が選定基準に該当しているため、引き続き経過観察を行う(平成28年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会(H28.7)にて報告済み)

【一般道のフォローアップ結果】

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
	36区間	57箇所
135箇所	(78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

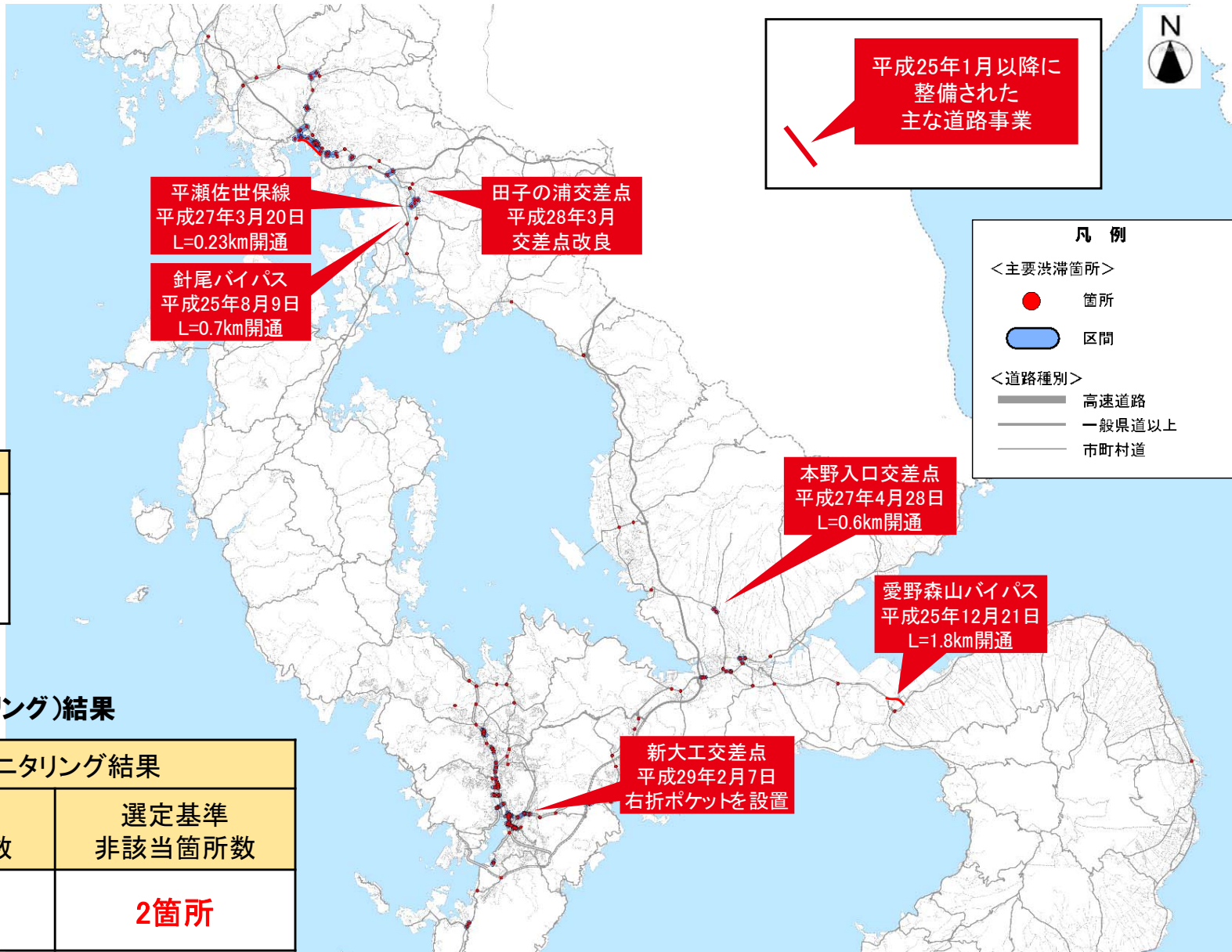
▼主要渋滞箇所(一般道)の選定基準

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(一般道)の点検(モニタリング)結果

主要渋滞 箇所数	最新の交通データ	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
135箇所		133箇所	2箇所

※最新のプローブデータ(H28.3～H29.2平均)による抽出結果



2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

(3) 道路整備が行われた主要渋滞箇所の確認結果

- ・H25年1月以降に整備された道路事業により、交通状況の変化が想定される主要渋滞箇所のフォローアップ結果一覧を以下に示す
- ・フォローアップの結果、**道路整備方向の旅行速度は改善がみられる**が、愛野交差点、本野入口南交差点を除く7箇所では、**交差道路等において依然として主要渋滞箇所の選定基準に該当している方向があるため、「経過観察」とする**
- ・本野入口南交差点については、選定基準に該当していないが、近接する**本野入口交差点が選定基準に該当するため「経過観察」とする**

単位 : km/h

主要渋滞箇所名	市町村名	路線名	方角	選定時			最新			道路整備事業		今後の方針
				(H24.4～H24.8平均)			(H28.3～H29.2平均)					
				平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	主な整備内容	整備時期	
瀬戸中央橋東口	佐世保市	県222	西	21.0	18.2	20.8	27.5	25.6	25.6	県道222号平瀬佐世保線整備	H27.3	経過観察
		県222	東				12.9	10.9	12.7			
田子の浦	佐世保市	県222	南東	13.0	12.2	15.0	14.1	14.0	15.3	田子の浦交差点改良	H28.3	経過観察
		国202	北西	29.4	28.9	29.9	31.9	29.8	32.9	針尾バイパス整備(一部4車線開通)	H25.8	
汐入橋	佐世保市	県222	南	25.0	18.7	24.3	26.1	18.7	22.3	県道222号平瀬佐世保線整備	H27.3	経過観察
		県222	北	25.9	18.9	23.9	26.2	19.1	22.5	針尾バイパス整備(一部4車線開通)	H25.8	
広田工業団地入口	佐世保市	県222	南	25.0	18.7	24.3	28.6	21.0	24.3	県道222号平瀬佐世保線整備	H27.3	経過観察
		県222	北	25.9	18.9	23.9	26.2	19.1	22.5	針尾バイパス整備(一部4車線開通)	H25.8	
崎岡橋	佐世保市	県248	北	29.0	17.9	22.5	27.1	18.7	20.3	県道222号平瀬佐世保線整備	H27.3	経過観察
		県248	南	44.2	37.6	40.5	42.5	33.6	38.9	針尾バイパス整備(一部4車線開通)	H25.8	
本野入口	諫早市	国34	北西	21.7	21.6	24.2	36.9	37.1	37.7	国道34号 本野入口交差点改良	H27.4	経過観察
		国34	南東	21.8	25.9	26.3	18.1	21.7	24.6	(一部4車線開通・右折車線設置)		
本野入口南	諫早市	国34	北西	51.1	49.8	49.7	54.4	53.7	54.8	国道34号 本野入口交差点改良	H27.4	経過観察
		国34	南東	29.6	43.9	46.3	52.9	53.1	54.2	(一部4車線開通・右折車線設置)		
愛野	雲仙市	国251	北西	18.6	21.1	20.1	24.0	23.5	24.1	愛野森山バイパス整備	H25.12	解除提案
		国251	北東	26.9	31.2	32.8	32.2	32.9	33.8			
新大工町	長崎市	国34	東	14.6	12.2	18.5	14.6	13.9	18.4	国道34号 新大工・馬町交差点改良 (右折車線設置)	H29.2	経過観察

凡例
20km/h以下

※整備方向に合わせた旅行速度
※選定時に20km/h以上ある交差点は、交差道路、又は、パブリックコメントによる選定箇所
※新大工交差点の整備時期はH29.2であるため、最新データに整備前の時期が含まれる

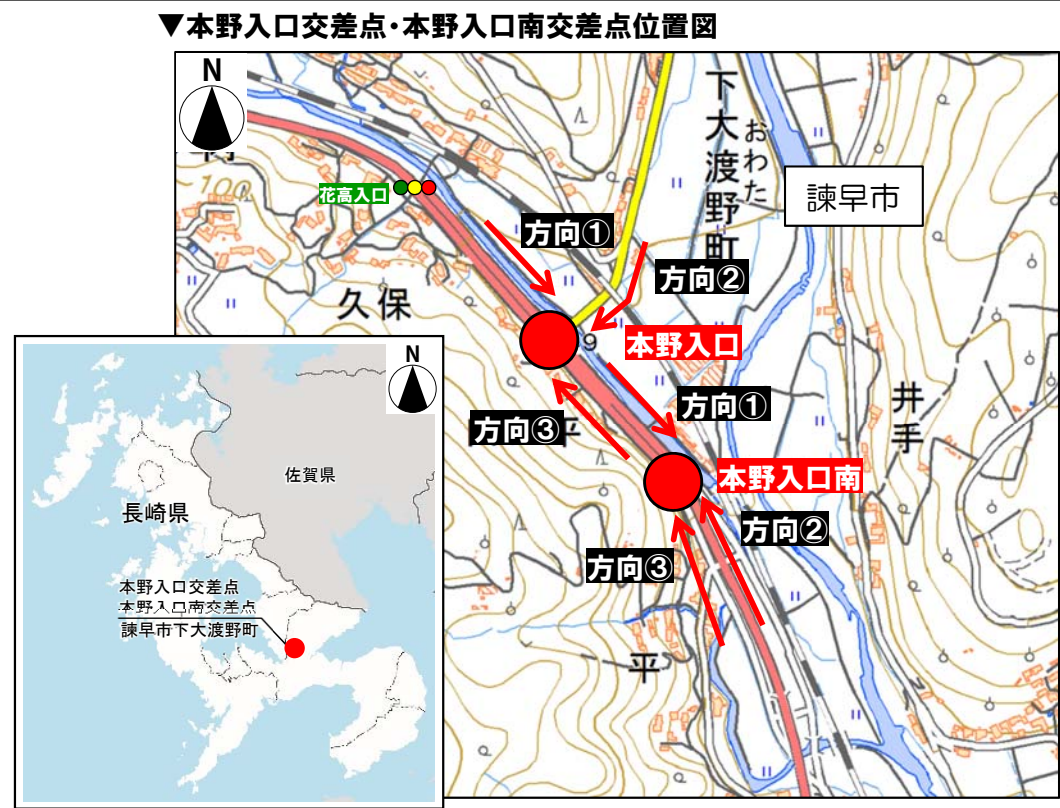
データ:プローブデータ

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

(3) 道路整備が行われた主要渋滞箇所の確認結果

●国道34号 本野入口交差点・本野入口南交差点

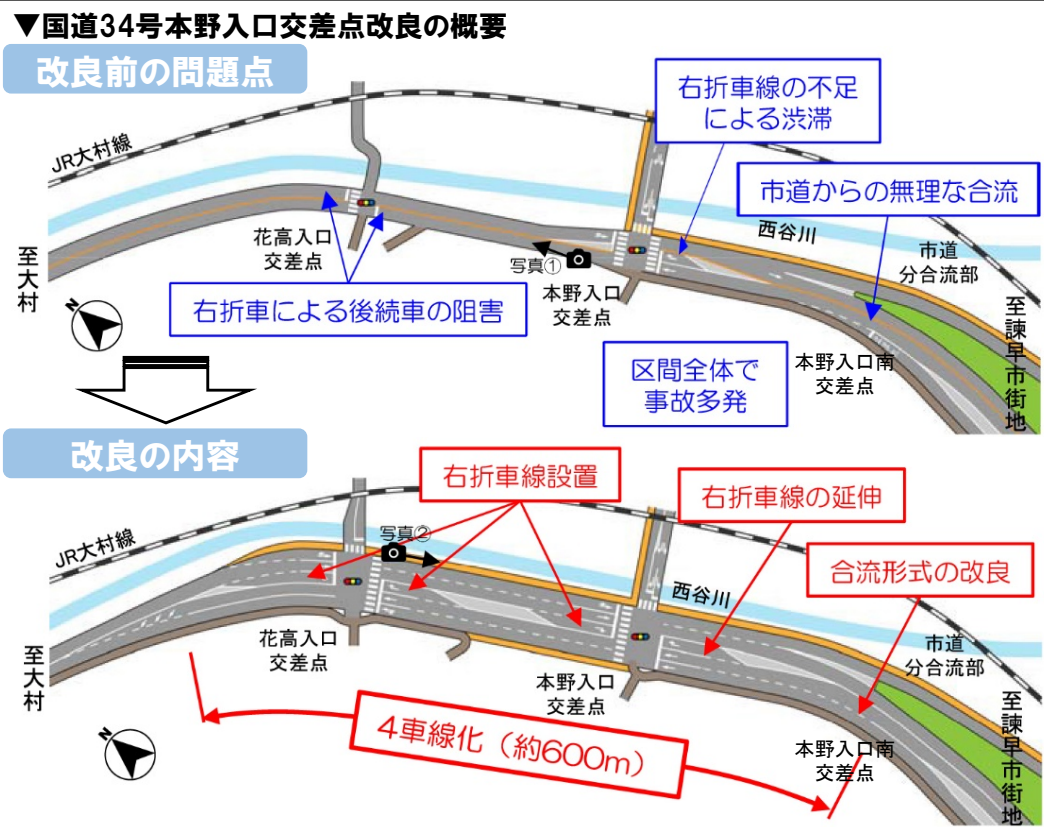
- ・平成27年4月に国道34号本野入口交差点改良が完成(延長:約0.6km)
- ・本野入口南交差点については最新データにおける平均速度が全方向20km/hを上回り、選定基準に該当しない箇所となった
- ・しかし、近接する本野入口交差点については、走行性や安全性は向上したものの、国道34号の諫早から大村向きにおいてボトルネックの影響により主要渋滞箇所の選定基準に該当しているため、この隣接する2交差点については併せて「経過観察」とする



▼最新データによる本野入口南交差点の平均速度

進入方向	最新(H28.3~H29.2平均) 平均速度(km/h)		
	平日朝	平日夕	休日昼
①国道34号[北西]	54.4	53.7	54.8
②国道34号[南東]	52.9	53.1	54.2
③市道[南東]	34.4	41.7	47.9

データ:プローブデータ



▼最新データによる本野入口交差点の平均速度

進入方向	最新(H28.3~H29.2平均) 平均速度(km/h)		
	平日朝	平日夕	休日昼
①国道34号[北西]	36.9	37.1	37.7
②県道212号[北東]	31.4	31.1	33.1
③国道34号[南東]	18.1	21.7	24.6

データ:プローブデータ

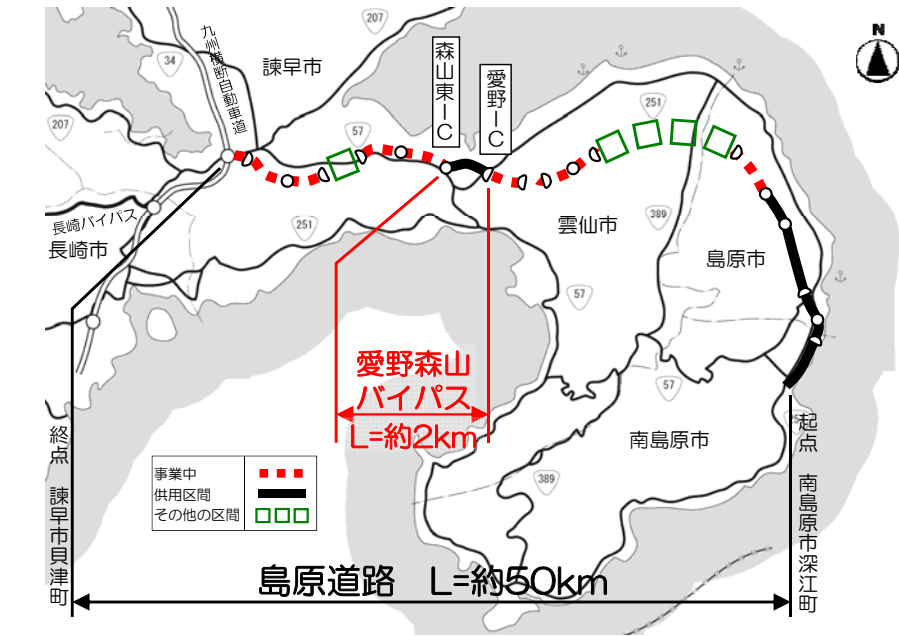
2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

(3) 道路整備が行われた主要渋滞箇所の確認結果

●国道251号 愛野交差点

- ・南島原市と諫早市を結ぶ延長約50kmの地域高規格道路「島原道路」の一部である愛野森山バイパスが平成25年12月に開通
- ・島原道路の整備に伴い、愛野交差点の最新データにおける平均速度が全方向20km/hを上回り、選定基準に該当しない箇所となった

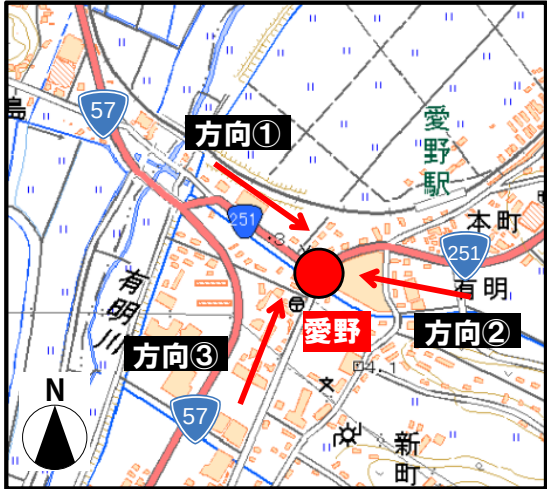
▼愛野森山バイパスの整備状況



▼愛野森山バイパスの全景



▼愛野森山バイパスの位置図



▼最新データによる愛野交差点の平均速度

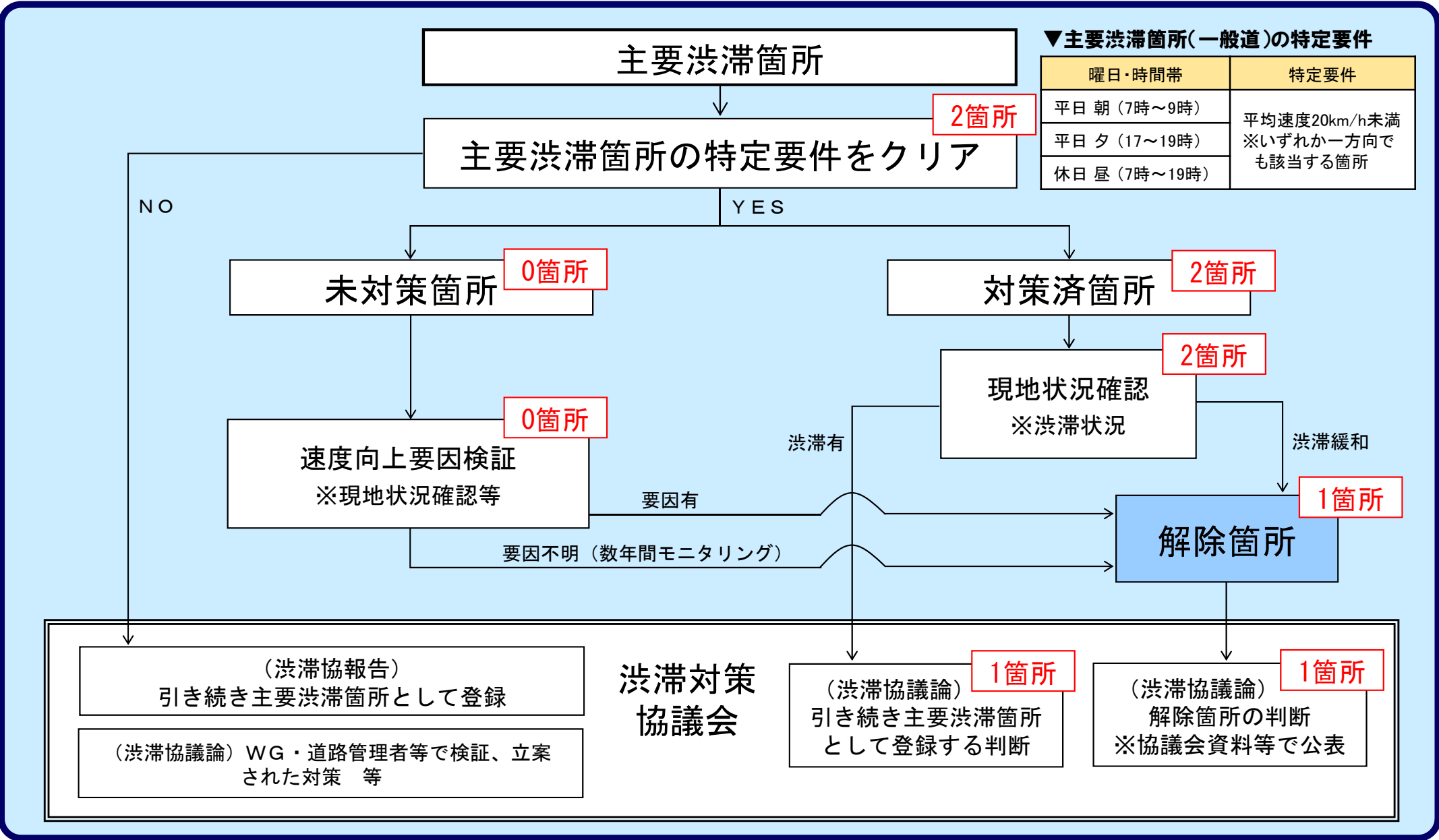
進入方向	最新(H28.3～H29.2平均) 平均速度(km/h)		
	平日朝	平日夕	休日昼
①国道251号[北西]	24.0	23.5	24.1
②国道251号[北東]	32.2	32.9	33.8
③市道[南西]	22.9	20.2	22.1

データ: プローブデータ

3. 主要渋滞箇所の解除箇所について

(1) 主要渋滞箇所(一般道)の取扱(解除)について

・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

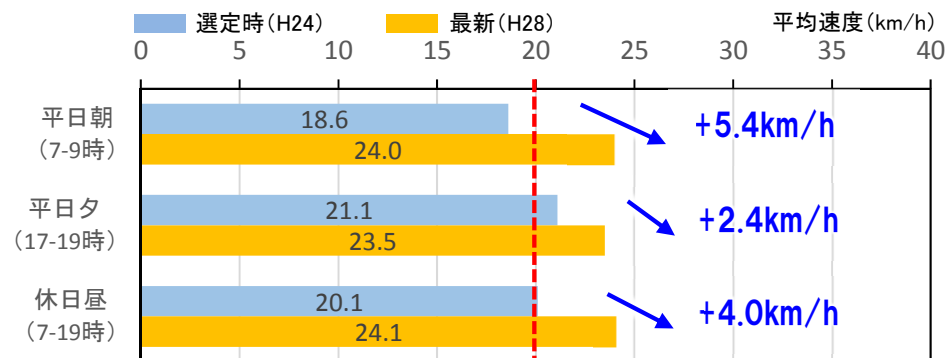


(2) 主要渋滞箇所の特定要件解除の提案

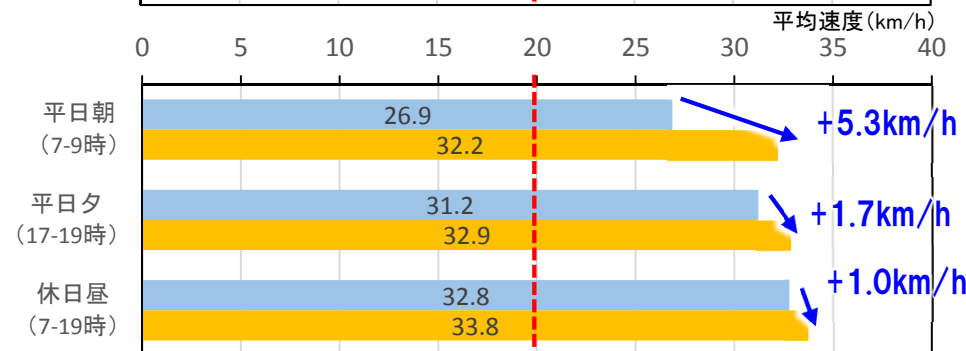
- ・愛野交差点は、主要渋滞箇所選定時、国道251号〔北西〕（方向①）と市道〔南西〕（方向③）で20km/h未満となっており、主要渋滞箇所に選定
- ・国道251号 愛野森山バイパスの開通により混雑が解消し、最新データによる平均速度は、全ての方向で20km/h以上となっており、主要渋滞箇所の特定要件をクリア
- ・以上の状況を踏まえ、**愛野交差点を主要渋滞箇所から解除する候補箇所として提案**

[illegible]

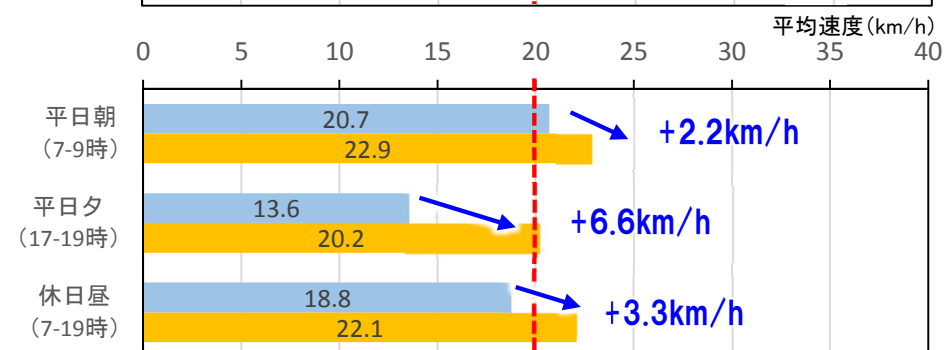
方向①
国道251号
[北西]



方向②
国道251号
[北東]



方向③
市道
〔南西〕



8

4. 長崎エリアについて

(1) 長崎エリアの対策と方向性

・H27.8の渋滞対策協議会において、各方面から長崎市中心部にアクセスする道路の「容量確保」、交通阻害となっている「踏切対策」、長崎市中心部に集中する「交通需要マネジメント(ソフト施策)」等を掲げている

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に限られ、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り換えを促すために、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



4. 長崎エリアについて

(3) 長崎エリアの対策事業(事業中箇所)

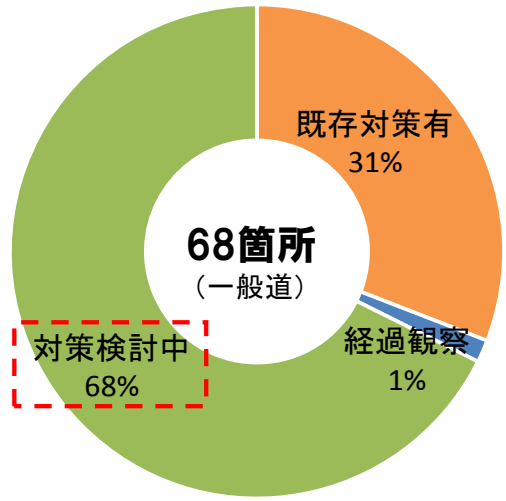
- ・容量確保を図るバイパスや拡幅、交差点改良等の事業の他、JR長崎本線の連続立体交差事業を実施中
- ・約7割の主要渋滞箇所は対策検討中であり、引き続き、ハードとソフトの両面から対策を検討



▼主要渋滞箇所の渋滞要因構成比

交差点形状・道路構造	混雑度が1以上	72%
	変形交差点	0%
	多差路交差点	0%
	左折車線未整備・不足	10%
	右折車線未整備・不足	32%
車線運用	交差点連続	31%
	車線減少	10%
	信号現示	18%
周辺環境	沿道出入阻害	0%
	路上駐車阻害	0%
	バスポケット不足	22%
	横断歩行者阻害	19%
その他	踏切遮断	4%
		12% ※複数選択

▼主要渋滞箇所の対策状況



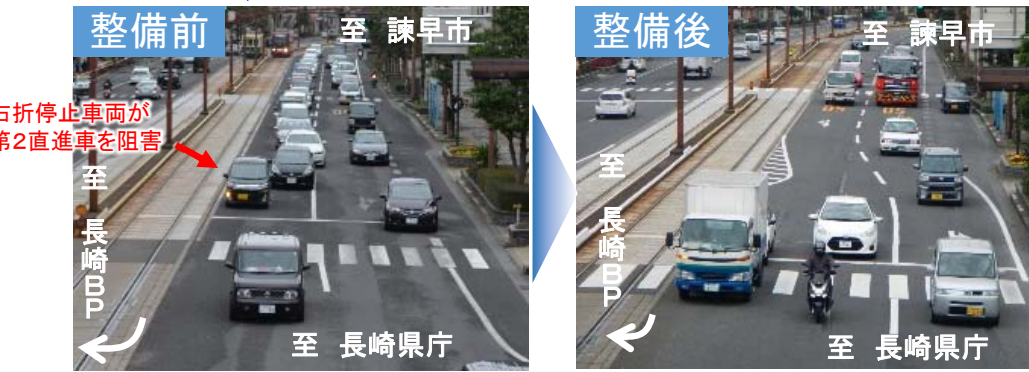
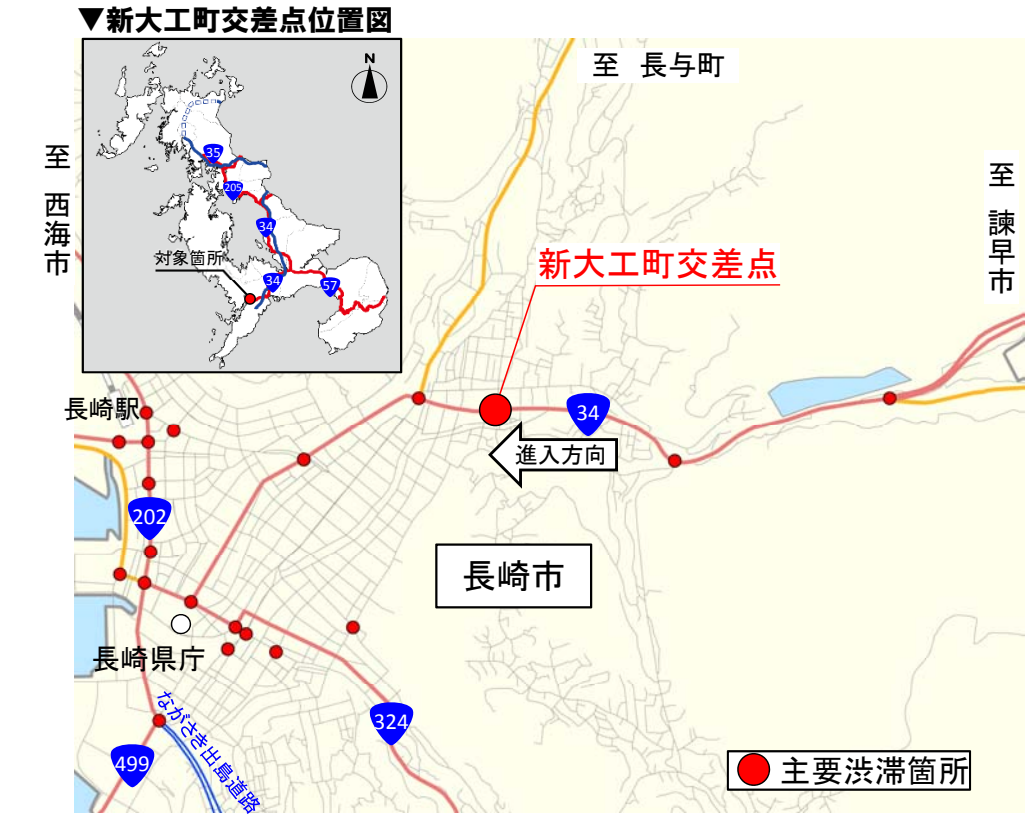
※既存対策有とは事業中箇所整備後に渋滞解消・緩和が見込まれる箇所、経過観察とは対策事業完了箇所

4. 長崎エリアについて

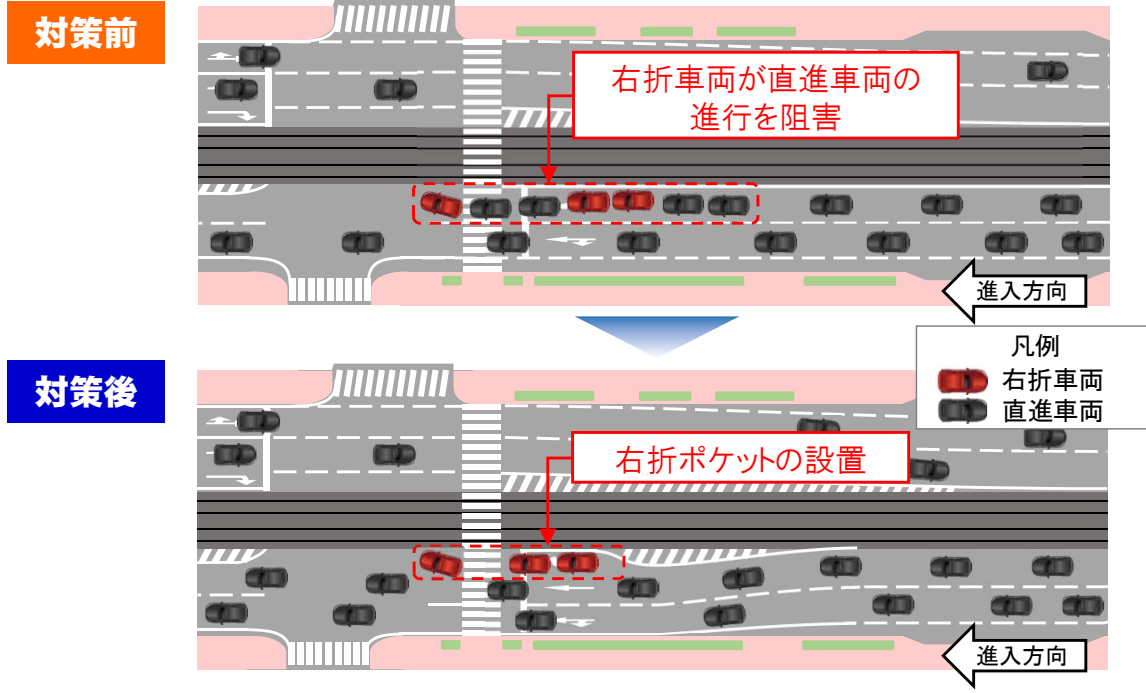
(4) 対策効果の検証

●国道34号 新大工町交差点

- ・国道34号新大工町交差点における交通円滑化等を目的とした整備を平成29年2月7日に実施
- ・右折ポケットの設置により、対策前と比べやや速度の向上が見られるが、**各方向で20km/hを下回り主要渋滞箇所の選定基準に未だ該当しているため、引き続き経過観察を行う**



▼新大工町交差点実施対策



▼最新データによる新大工町交差点の平均速度

進入方向	最新(H29.2.13(月)～26(日))平均速度(km/h)		
	平日朝	平日夕	休日昼
国道34号[東]	15.1	16.7	19.7

↙ -0.6km/h ↘ +1.8km/h ↘ +2.0km/h

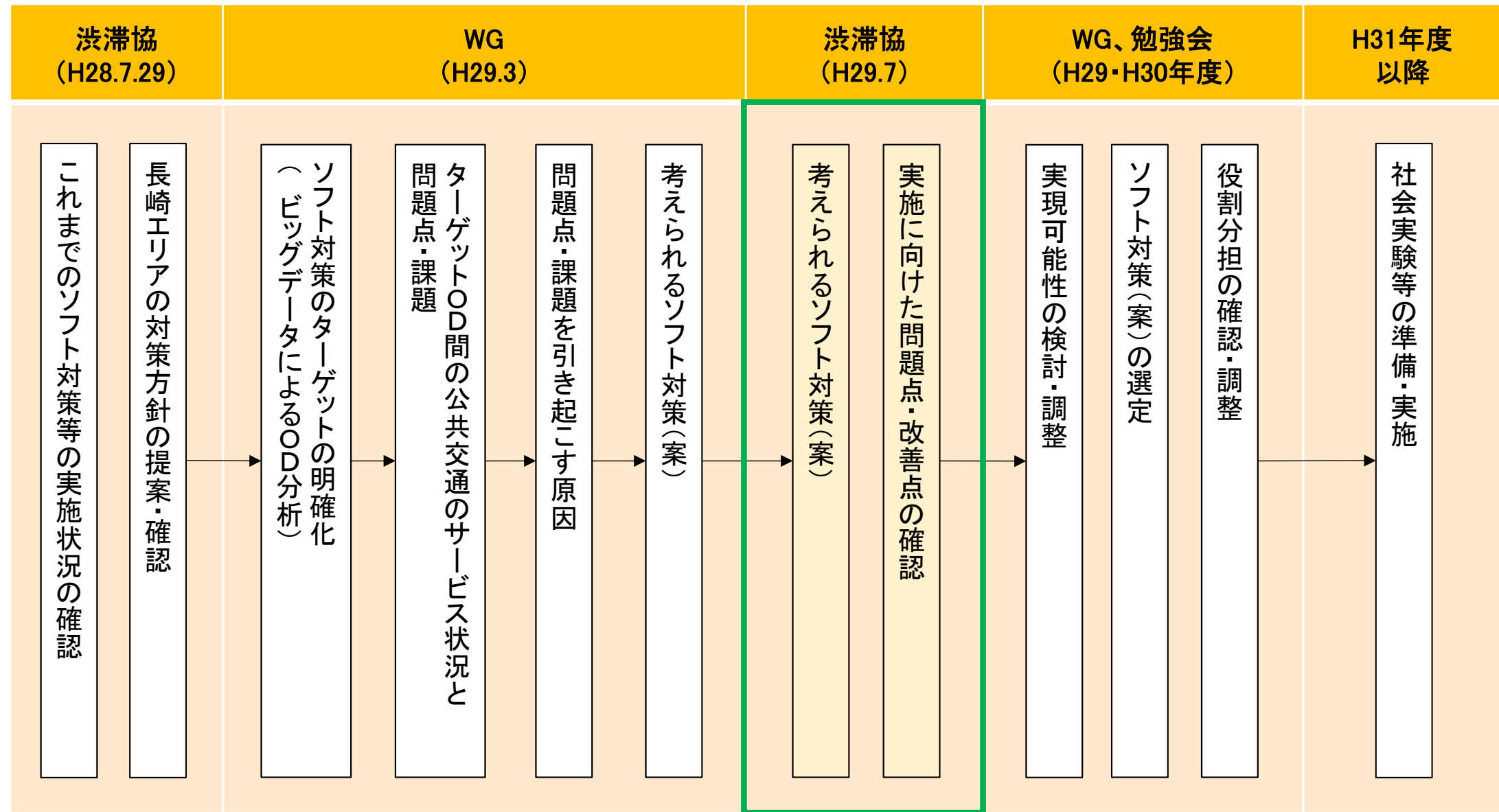
進入方向	対策前(H28.2.15(月)～28(日))平均速度(km/h)		
	平日朝	平日夕	休日昼
国道34号[東]	15.7	14.9	17.7

データ:プローブデータ ※赤字は主要渋滞箇所の選定基準に該当

4. 長崎エリアについて

(5) ソフト対策の提案とスケジュール

・考えられるソフト対策(案)について、ワーキング会議や勉強会等を通じて、実施に向けた問題点・改善点の検討を実施



(6) 公共交通と自動車のサービス状況の比較からみた問題点・課題

4. 長崎エリアについて

(7) 観光渋滞対策

- ・長崎市中心部では近年外航クルーズ船の寄港回数が急増しており、一隻あたり最大5千人(バス100台程度)が上陸し商業施設や観光地を周遊
- ・現状の課題として、**バスの乗降停車による一般車の通行の阻害**や**遠方の路上に駐車するために中心市街地の渋滞区間利用**が発生
- ・H28にショットガン方式による社会実験を実施し、**渋滞区間の混雑緩和に一定の効果**が得られたが、**江戸町通りへの乗降停車需要集中が残存**



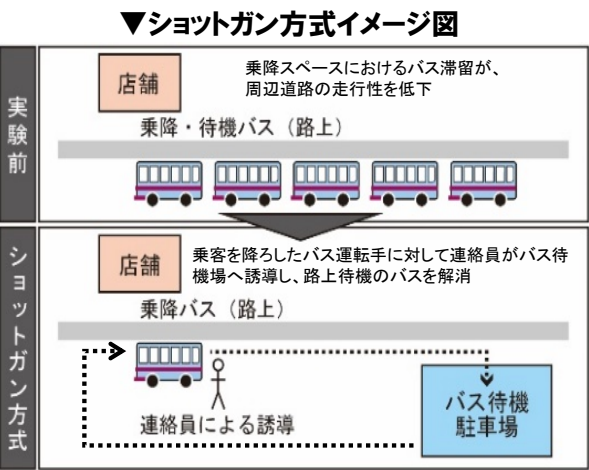
- 主な立寄先
- 社会実験待機駐車場
- 社会実験乗降場
- 問題箇所



ショットガン方式実施結果

クルーズ船貸切バス渋滞対策における「ショットガン方式」の実証実験を実施

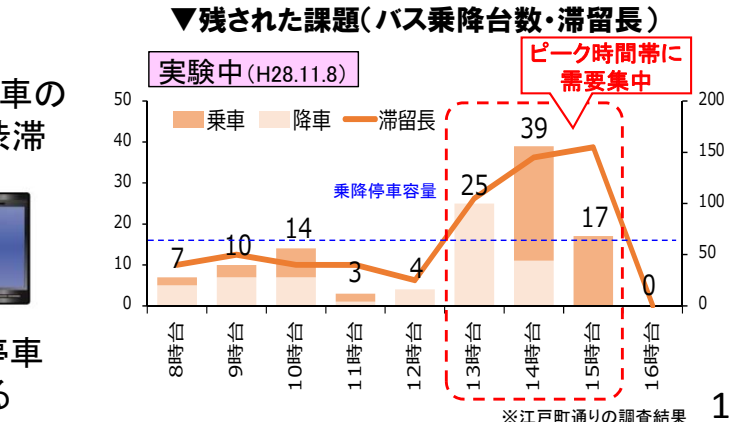
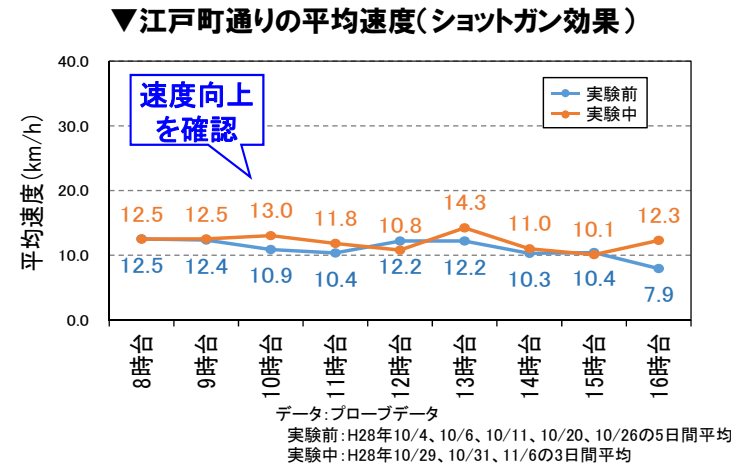
場所: 長崎市中心部
期間: 平成28年度(ショットガン方式実施日は平成28年10月～11月の中で5日間程度)
内容: 観光・買い物などの施設周辺の駐停車を乗降のみに利用し、乗降以外は、別の待機場場にバスを移動させることで、施設周辺路上の交通渋滞緩和を図った。



残存する課題

江戸町通りでは、ピーク時間帯に乗降停車の需要が集中し、需要の増加に合わせて渋滞が発生

バス事前予約システム導入により、乗降停車時間帯の分散化を図り、渋滞を緩和を図る

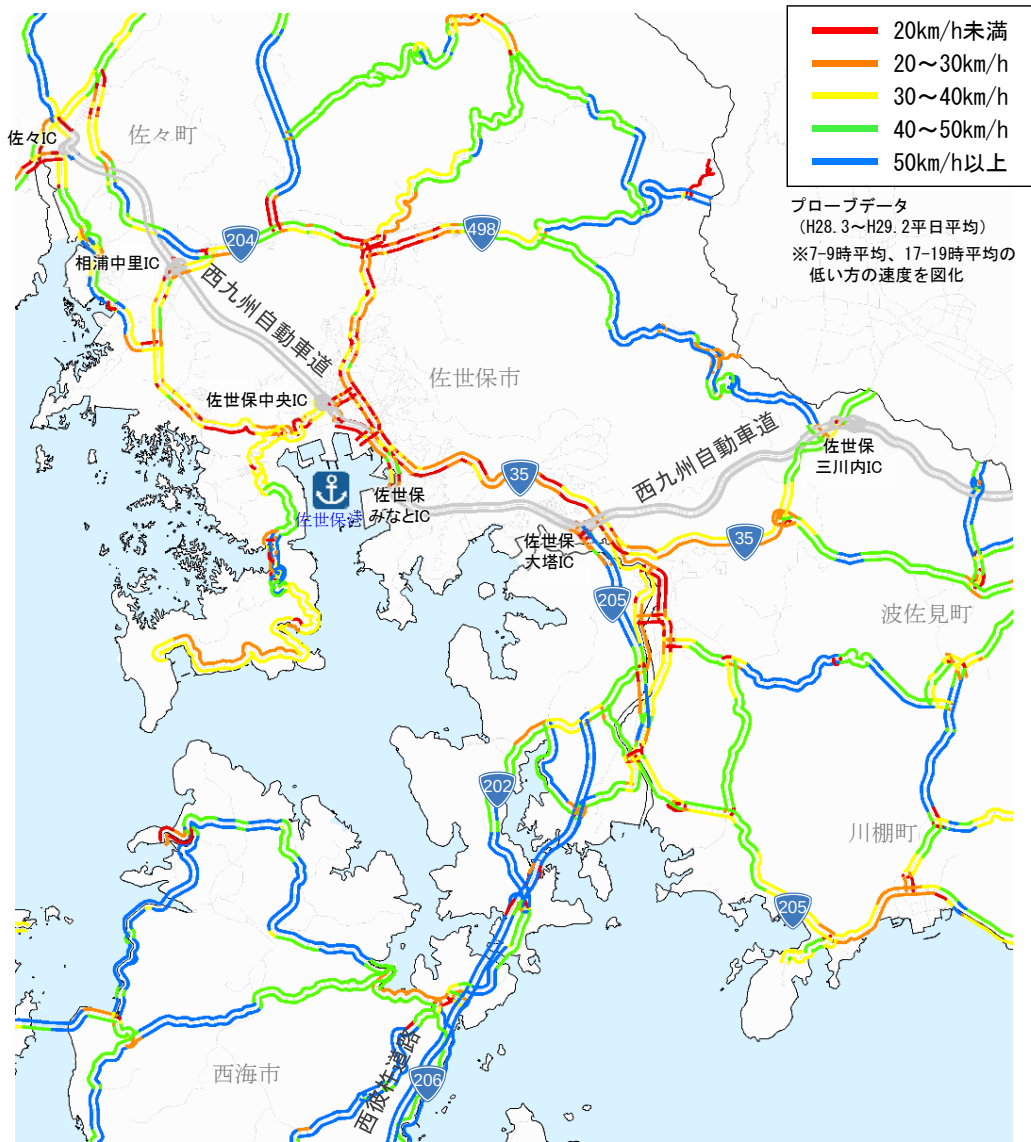


5. 佐世保エリアについて

(2) 佐世保エリアの現況課題

・佐世保エリアでは、佐世保市中心部の幹線道路(国道35号、国道204号等)、佐世保市中心部にアクセスする幹線道路(国道205号等)、西九州自動車道のIC周辺の速度低下が顕著であり、主要渋滞箇所が集中

① 佐世保エリアの旅行速度



▲ピーク時旅行速度(上下線別)

② 佐世保エリアの主要渋滞箇所



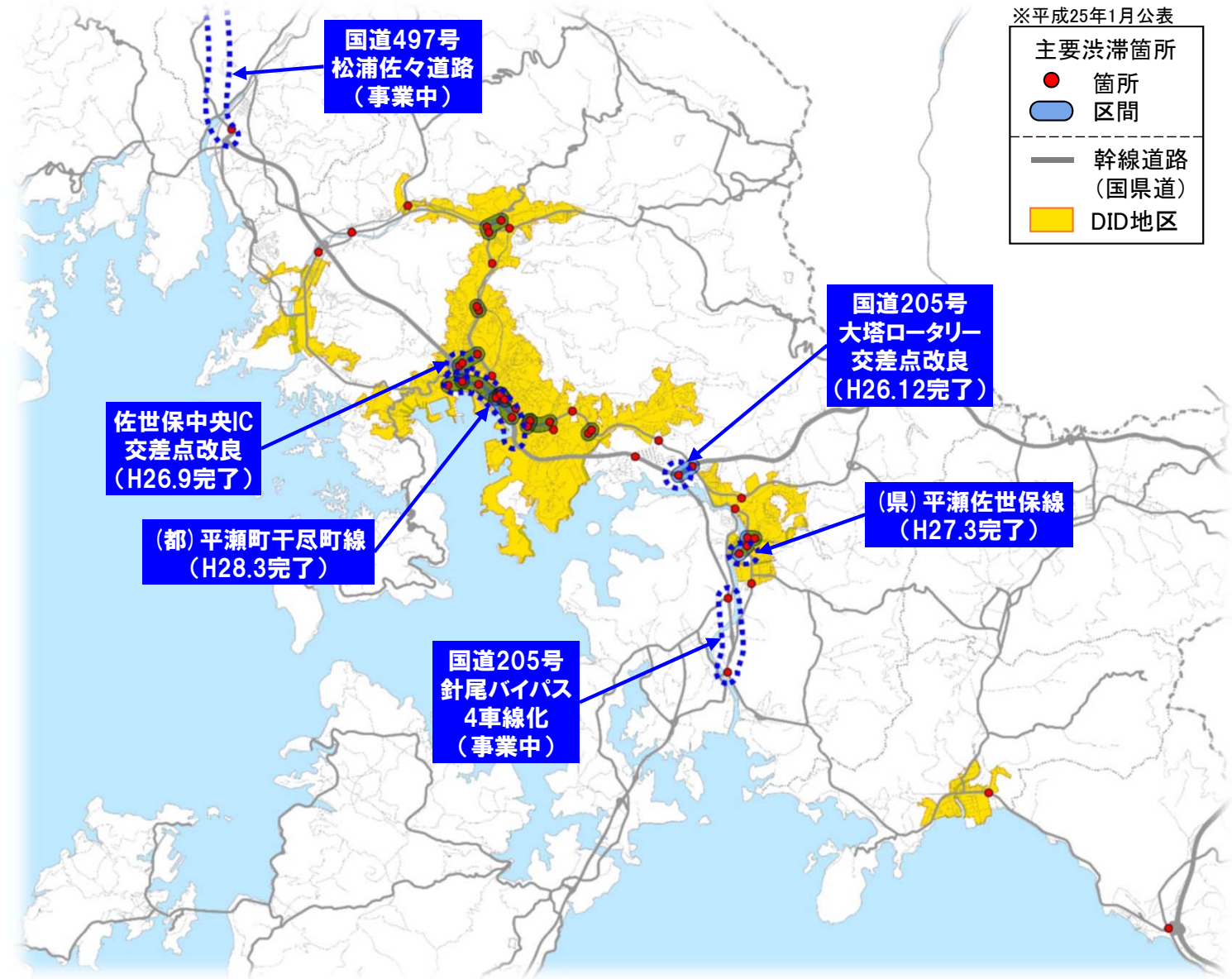
▲主要渋滞箇所位置図

5. 佐世保エリアについて

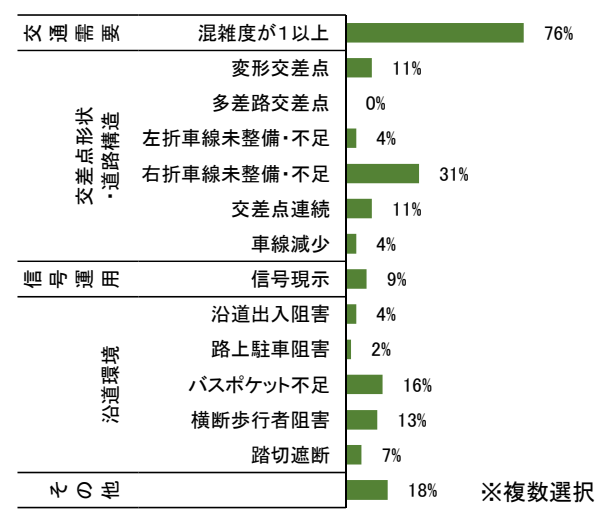
(3) 佐世保エリアの対策事業(事業中箇所・事業完了箇所)

- ・アクセス性向上や容量確保を図るバイパスや交差点改良、都市内道路の整備を実施
- ・約6割の主要渋滞箇所は対策検討中であり、引き続き、ハードとソフトの両面から対策を検討

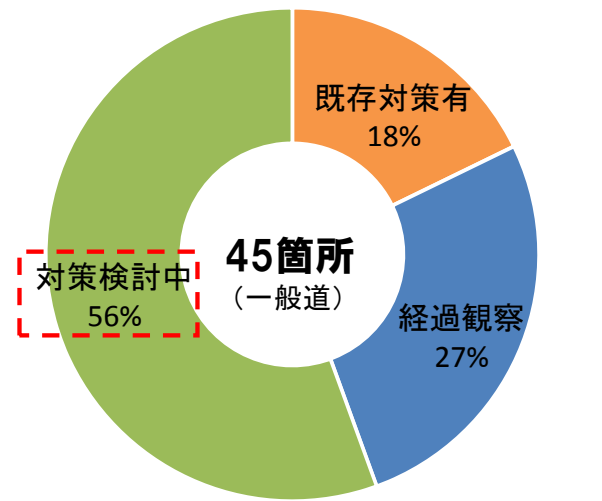
▼主要渋滞箇所の対策事業(事業中箇所・事業完了箇所)



▼主要渋滞箇所の渋滞要因構成比



▼主要渋滞箇所の対策状況



※既存対策有とは事業中箇所整備後に渋滞解消・緩和が見込まれる箇所、経過観察とは対策事業完了箇所

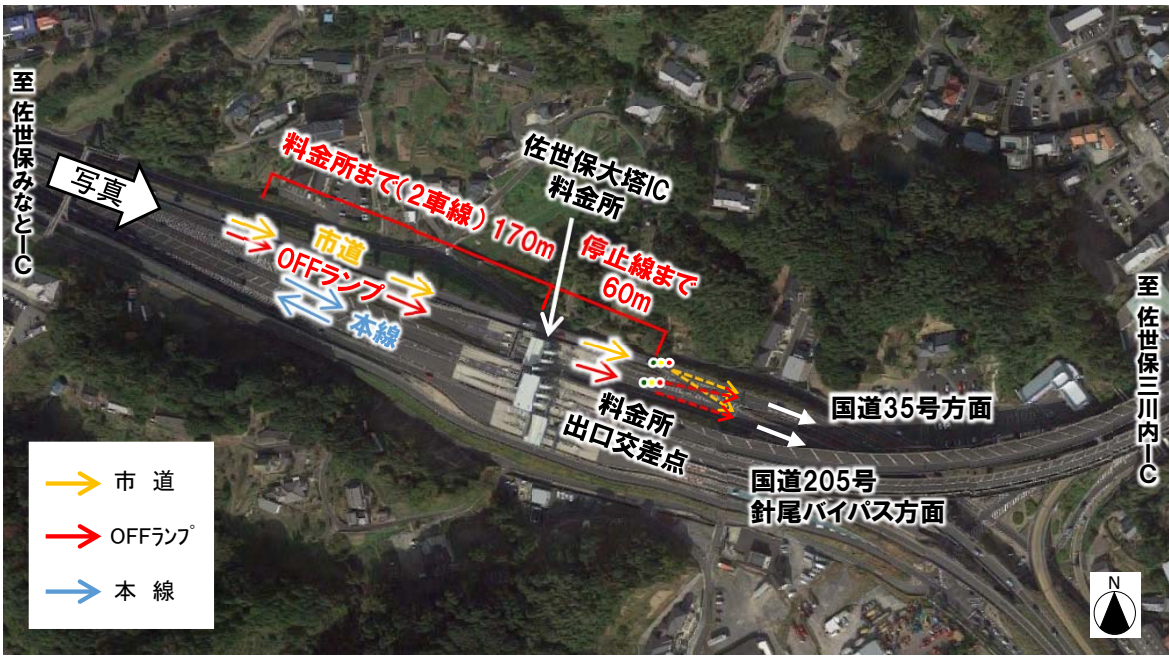
5. 佐世保エリアについて

(4) 新たな対策の提案

●大塔IC料金所出口交差点の渋滞対策

- ・大塔IC料金所入口交差点は、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
- ・佐世保大塔IC(OFFランプ)の渋滞対策として、**夕ピーク時に青時間増加を検討**

▼佐世保大塔IC(オフランプ)の道路構造



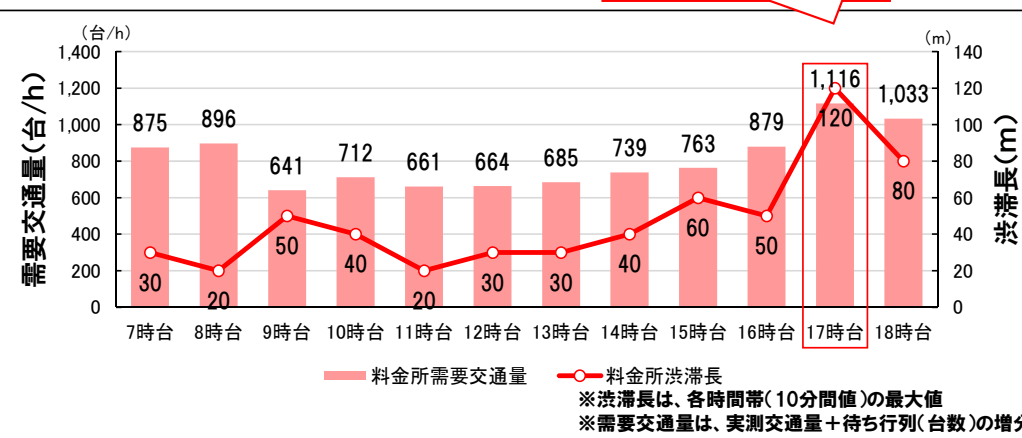
▼広域図



▼渋滞写真



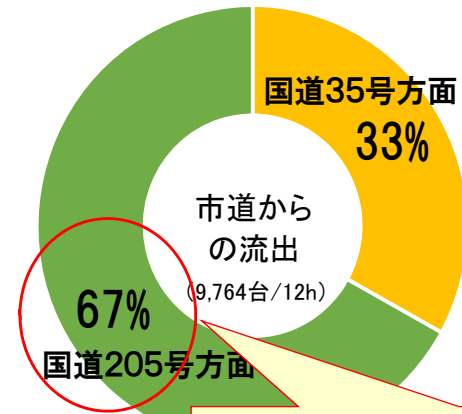
▼佐世保大塔IC(OFFランプ)の渋滞長



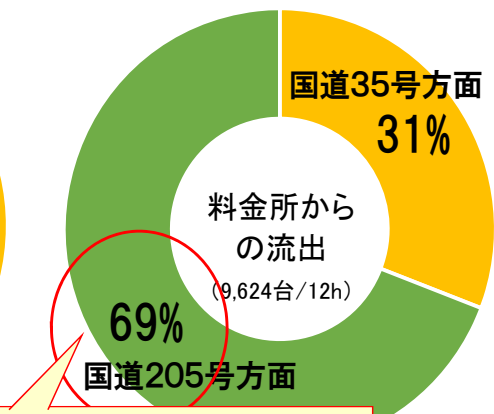
<交差点流出交通量>

○市道側、料金所側ともに、約7割が国道205号方面へ流出している。

【市道側】



【料金所側】



市道側、料金所側ともに約7割が国道205号側に流出

5. 佐世保エリアについて

(4) 新たな対策の提案

- <対策案>
- 料金所側の青時間を+5秒し、料金所側の交通容量を拡大(交通容量比を1.0未満に)

○交通容量を超過する市道側は、所要時間が短い国道35号へ誘導し、交通需要を調整

○交差点の容量拡大 ⇒ 信号現示の調整

【現況】

	運用	青現示	①交通容量	②需要交通量	交通容量比 (②/①)
市道	1車線	55秒	840台/h	850台/h	1.012
料金所	3車線	40秒	1,110台/h	1,116台/h	1.005

対策案

タピーク時	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:45秒、黄:3秒、赤:3秒	青:55秒、黄:3秒、赤:3秒	112秒
-----	-----------------	-----------------	------

第1現示の青時間増加(+5秒)

【対策後】

	運用	青現示	①交通容量	②需要交通量	交通容量比 (②/①)
市道	1車線	55秒	803台/h	850台/h	1.059
料金所	3車線	45秒	1,193台/h	1,116台/h	0.935

※17時台の交通量(需要交通量)を基に算定
※現況の交通容量は、17-19時の渋滞発生時通過台数の平均
※対策後の交通容量は、タピーク時の交通容量と対策後の総青時間比から試算

交通容量比
1.0未満

○交通需要の調整 (信号現示調整後、交通状況を見て判断)

⇒ 国道205号への流出が7割であるため、国道35号経由での国道205号(針尾バイパス方面)への誘導

対策案



■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
		朝ピーク時 (7-8時台)	昼間 (9-16時台)	タピーク時 (17-18時台)	
①国道35号ルート	3.0	5.6	5.9	6.9	6
②市道ルート	2.8	5.9	6.0	8.0	5
差分(①-②)	0.2	-0.3	-0.1	-1.1	1

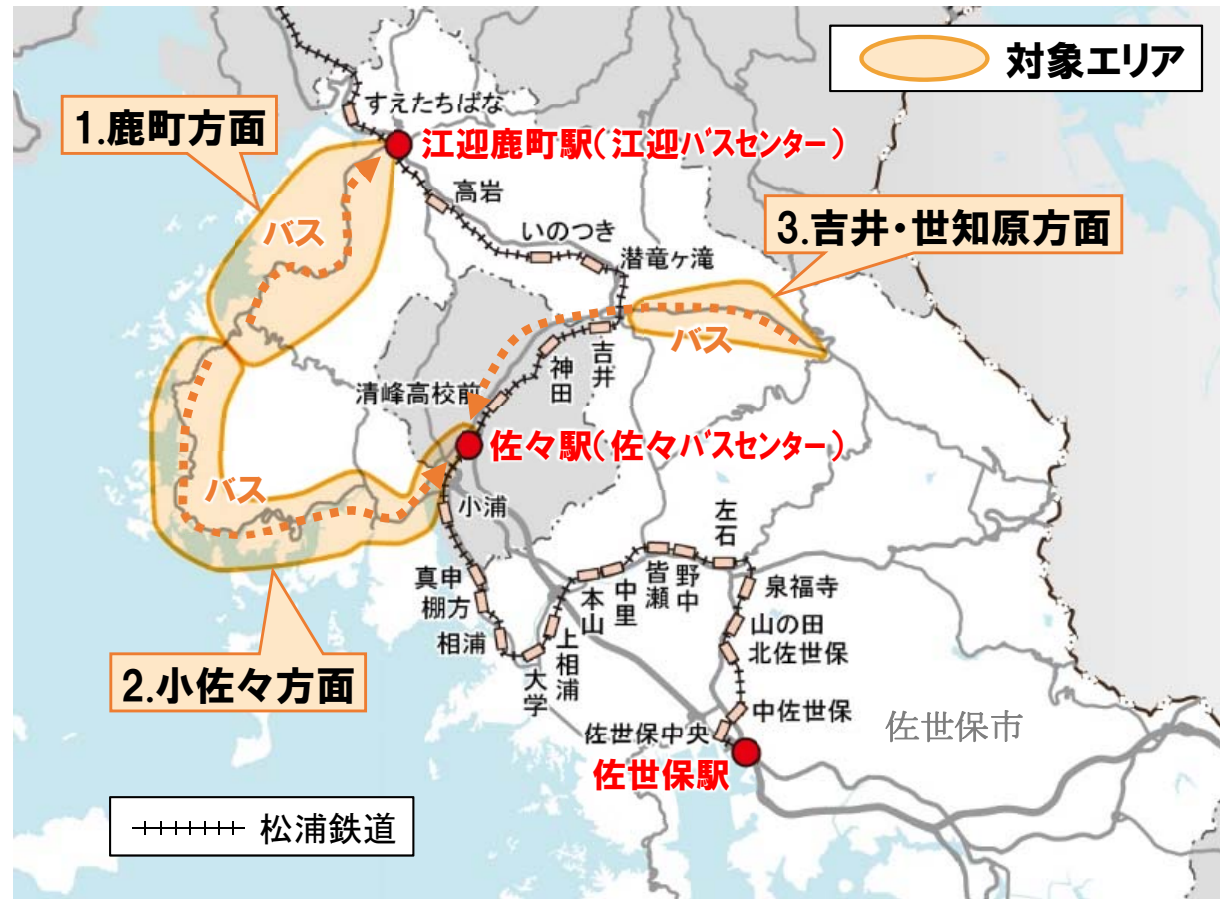
全時間帯で、国道35号経由の方が所要時間は短い

5. 佐世保エリアについて

(5) ソフト対策の検討

●公共交通機関の利用促進(松浦鉄道 & 西肥バスの連携による利便性向上)

- 取組概要: 西肥バス定期券利用者を対象として、松浦鉄道に半額で乗車可能な定期券を発行(H28.10より社会実験実施中)
- 課題: バスと鉄道の連絡ダイヤの改善(H29.10より実施予定)
- 効果: ①松浦鉄道が半額で乗れることで利便性が向上する
②対象エリアのバスは運行本数が少なく、最終便も松浦鉄道より早いため、松浦鉄道を半額にすることで、夜間帰宅時のタクシー代に充てるなどの利用の幅が広がる
③競合している交通事業者同士の連携サービスを創出し、利用者へアピールすることで、公共交通への関心を高める
④公共交通利用の利便性向上により、一部の自動車通勤者が公共交通利用へシフトする可能性がある



バス定期で鉄道半額に

西肥バスとMR連携

公共交通
再編
10月から社会実験

定例佐世保市議会は22日、総務、都市整備、文教厚生、企業経済の各常任委員会で審査を開始。総務、企業経済両委では市側が地域公共交通再編に向けたアクションプランを報告した。同プランでは鉄道とバス事業者の連携による利便性向上策として、西肥自動車(西肥バス)定期券利用者を対象に、松浦鉄道(MR)に半額で乗車できる社会実験を10月から実施することを盛り込んだ。

同プランなどによると、鹿町や小佐々、吉井、世知原方面の定期券利用者が対象。手数料相当500円を支払うことで、MRの乗車証明書を発行する。市中心部のMR駅から、佐々か江迎鹿町駅まで利用できる。

期間は1年間。利用者にとっては選択肢が増え、利便性の向上につながる。来年4月には西肥バスの佐々バスセンターと佐々駅との連絡ダイヤ改善を実施するとしている。

資料: 長崎新聞(朝刊)
H28.6.23(木)

5. 佐世保エリアについて

【参考】松浦鉄道の割引後の料金

▼ 駅間普通旅客運賃表（西肥バスとの連携（通常の半額））

< 大人 >

西肥バス	MR	江迎鹿町経由	佐々経由
		半額運賃	半額運賃
西肥バス作成の鉄道・バス連携策の対象停留所一覧による	真申	290	120
	棚方	310	130
	相浦	320	140
	大学	330	160
	上相浦	340	170
	本山	370	200
	中里	370	200
	皆瀬	400	220
	野中	400	230
	左石	450	240
	泉福寺	450	260
	山の田	450	270
	北佐世保	510	280
	中佐世保	510	280
	佐世保中央	510	280
	佐世保	510	280

※西肥バスのバス停は右側に記載している駅の対象バス停とする。

< 小人 >

西肥バス	MR	江迎鹿町経由	佐々経由
		半額運賃	半額運賃
西肥バス作成の鉄道・バス連携策の対象停留所一覧による	真申	150	60
	棚方	160	70
	相浦	160	70
	大学	170	80
	上相浦	170	90
	本山	190	100
	中里	190	100
	皆瀬	200	110
	野中	200	120
	左石	230	120
	泉福寺	230	130
	山の田	230	140
	北佐世保	260	140
	中佐世保	260	140
	佐世保中央	260	140
	佐世保	260	140

※西肥バスのバス停は右側に記載している駅の対象バス停とする。

資料：松浦鉄道HPより

6. 諫早・大村エリアについて

(1) 諫早・大村エリアの対策と方向性

・H27.8の渋滞対策協議会において、都市間を連絡する幹線道路の「アクセス性向上」や「容量確保」、整備中の新幹線駅周辺の交通結節機能の充実による「公共交通機関の利用促進」等を掲げている

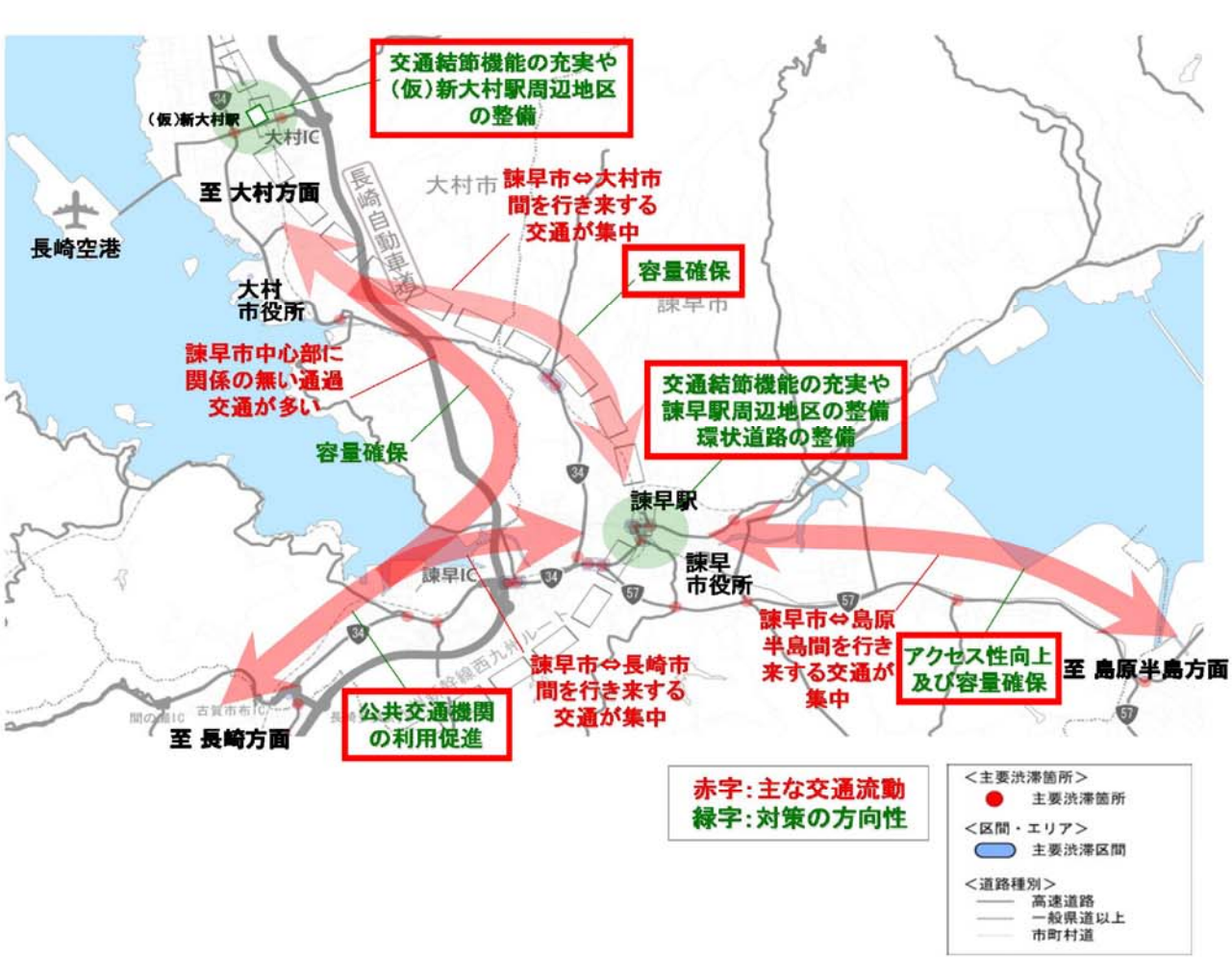
1. 諫早・大村エリアの概況

	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果たす。 ・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、朝夕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に図る。
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

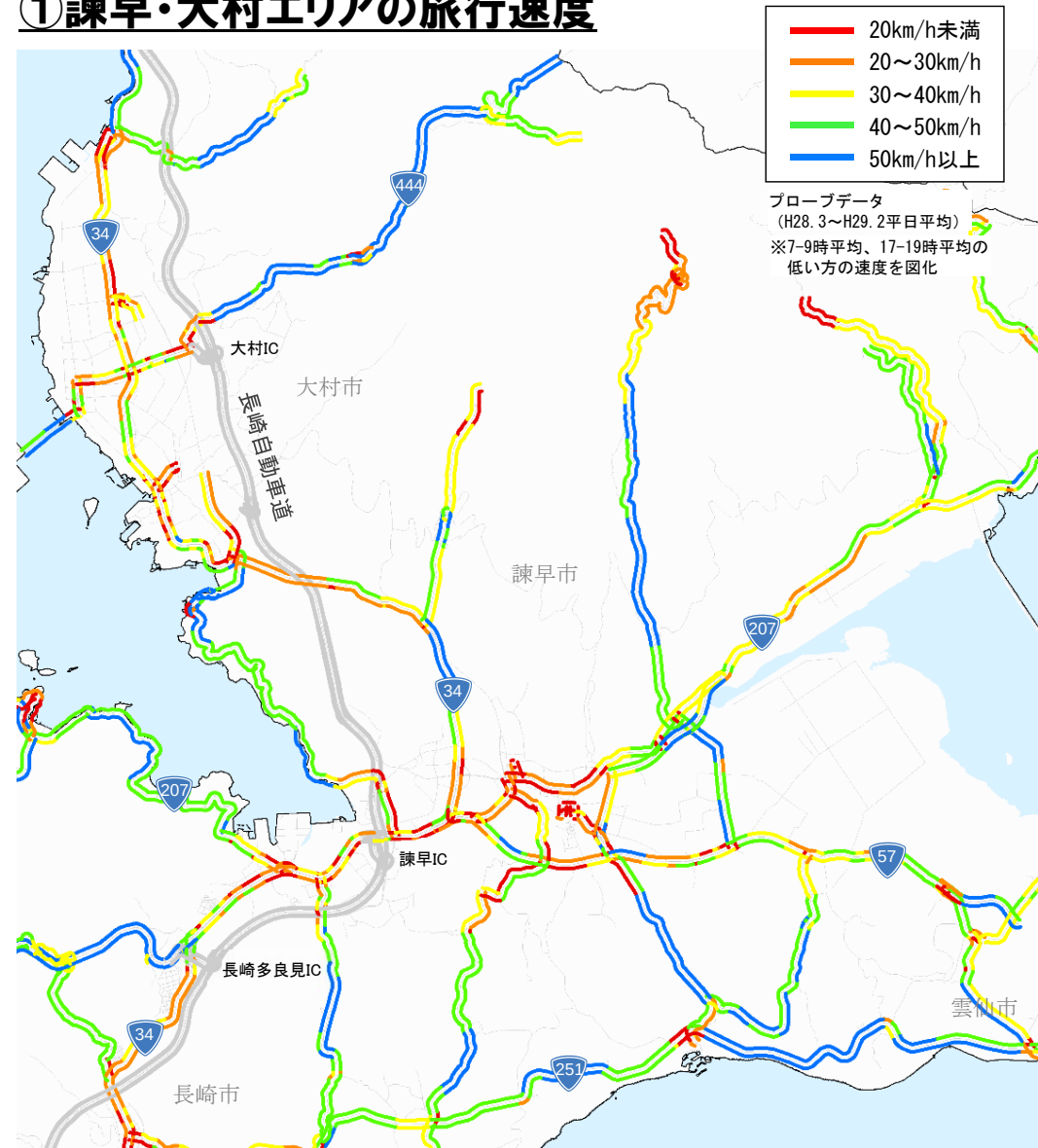
■ 幹線道路及び環状道路の整備、交差点改良などとともに、交通結節機能の充実による公共交通の利便性向上を図りつつ、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

6. 諫早・大村エリアについて

(2) 諫早・大村エリアの現況課題

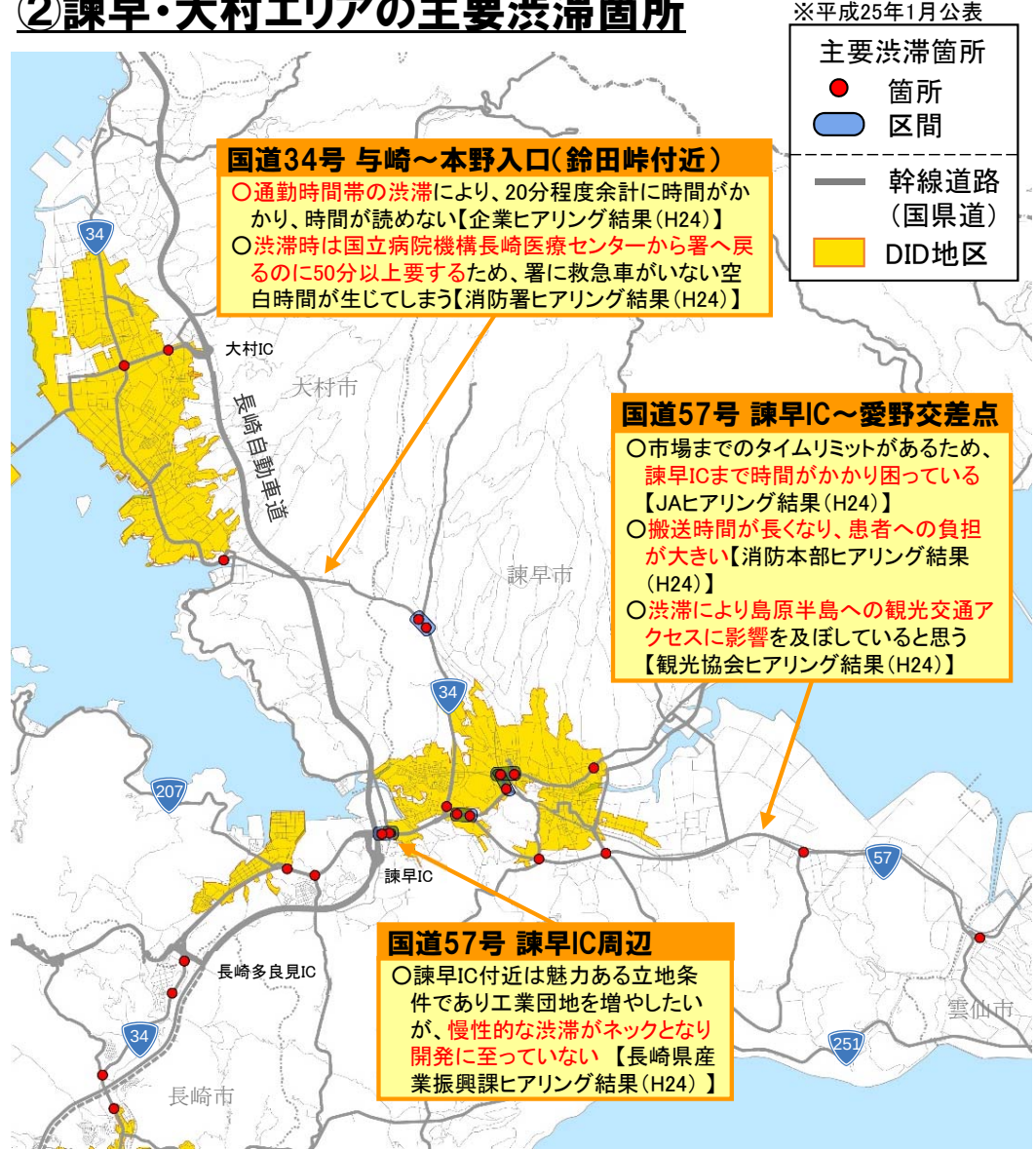
・諫早・大村エリアでは、国道34号や国道57号等の幹線道路の主要交差点、高速道路IC周辺の速度低下が顕著であり、主要渋滞箇所が集中

① 諫早・大村エリアの旅行速度



▲ピーク時旅行速度(上下線別)

② 諫早・大村エリアの主要渋滞箇所



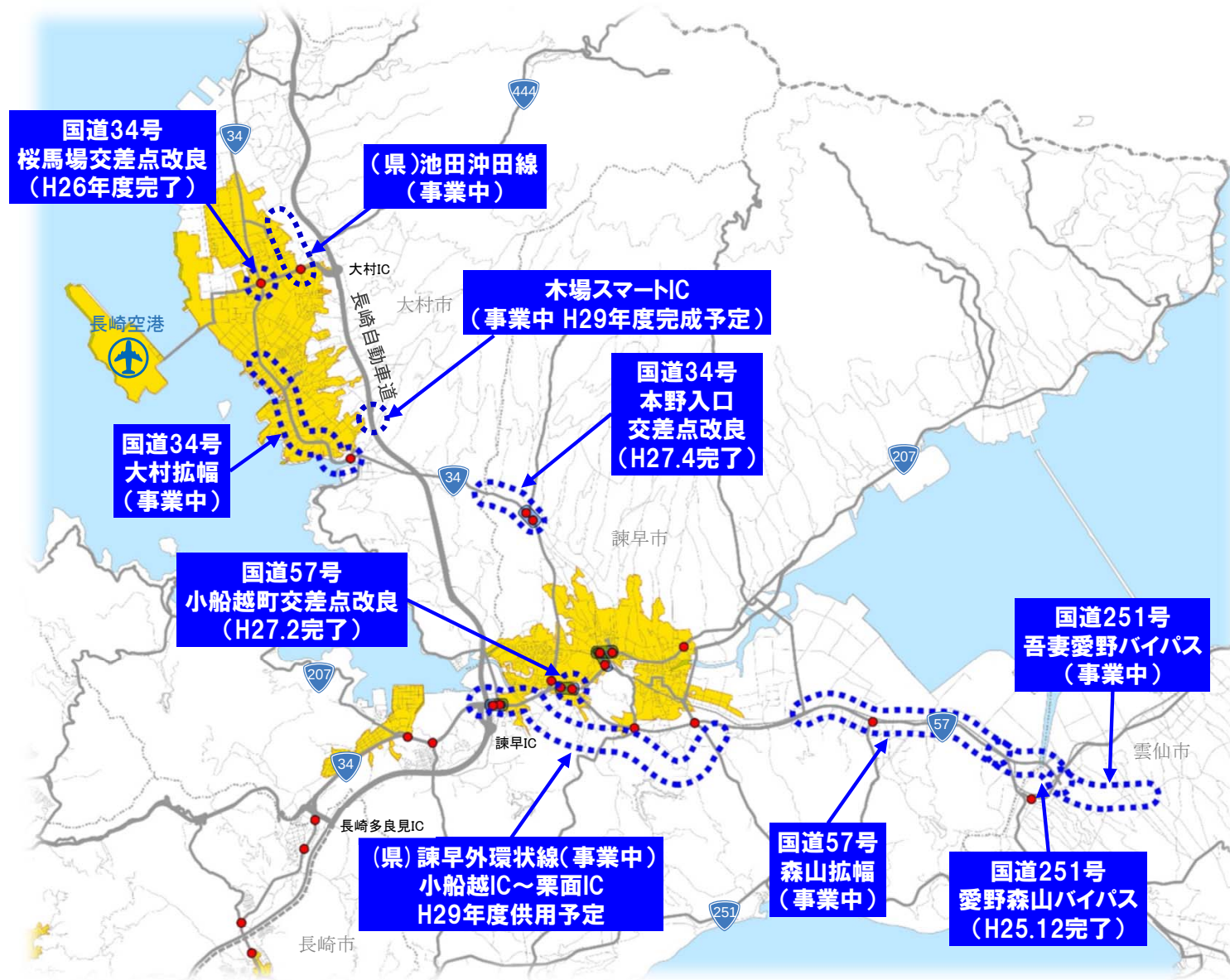
▲主要渋滞箇所位置図

6. 諫早・大村エリアについて

(3) 諫早・大村エリアの対策事業(事業中箇所・事業完了箇所)

- ・アクセス性向上や容量確保を図るバイパスや拡幅、交差点改良等の整備を実施
- ・約3割の主要渋滞箇所は対策検討中であり、引き続き、ハードとソフトの両面から追加対策を検討

▼主要渋滞箇所の対策事業(事業中箇所・事業完了箇所)

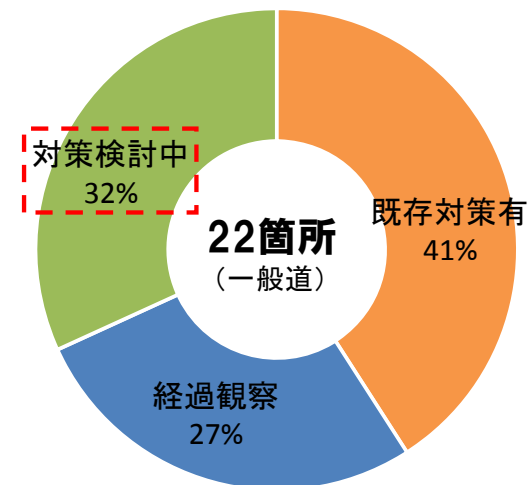


▼主要渋滞箇所の渋滞要因構成比

交通需要		混雑度が1以上	95%
交差点形状・道路構造		変形交差点	5%
		多差路交差点	9%
		左折車線未整備・不足	9%
		右折車線未整備・不足	18%
		交差点連続	32%
		車線減少	5%
信号運用		信号現示	9%
沿道環境		沿道出入阻害	5%
		路上駐車阻害	0%
		バスポケット不足	5%
		横断歩行者阻害	5%
		踏切遮断	5%
その他			14%

※複数選択

▼主要渋滞箇所の対策状況



※既存対策有とは事業中箇所整備後に渋滞解消・緩和が見込まれる箇所、経過観察とは対策事業完了箇所

6. 諫早・大村エリアについて

(4) 事業中の対策

●諫早外環状線

- ・小船越IC～栗面IC間がH29年供用予定
- ・諫早外環状線整備により、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が期待**

▼諫早外環状線の位置図



▼並行路線の渋滞状況



6. 諫早・大村エリアについて

(5) 対策効果の検討

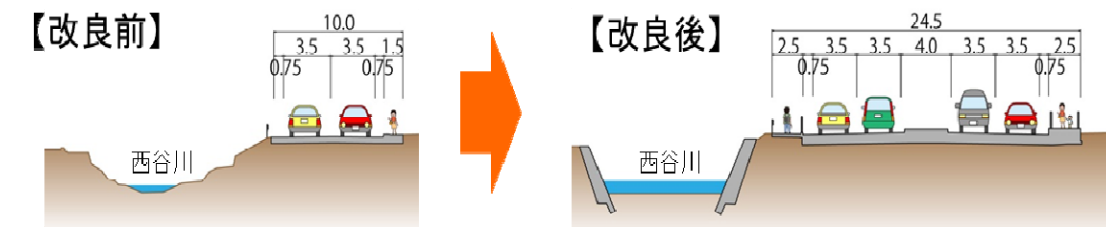
●国道34号 本野入口交差点・本野入口南交差点

- ・平成27年4月に国道34号本野入口交差点改良が完成(延長:約0.6km)
- ・これにより、本野入口交差点付近の走行性や安全性が向上したが、国道34号の諫早から大村向きについてはボトルネックの影響により**主要渋滞箇所**の選定基準に該当しているため、「経過観察」とする

対策概要

交差点における事故防止及び交通渋滞の緩和を図ることを目的として、車線数を4車線に拡幅するとともに、右折車線と歩道を整備

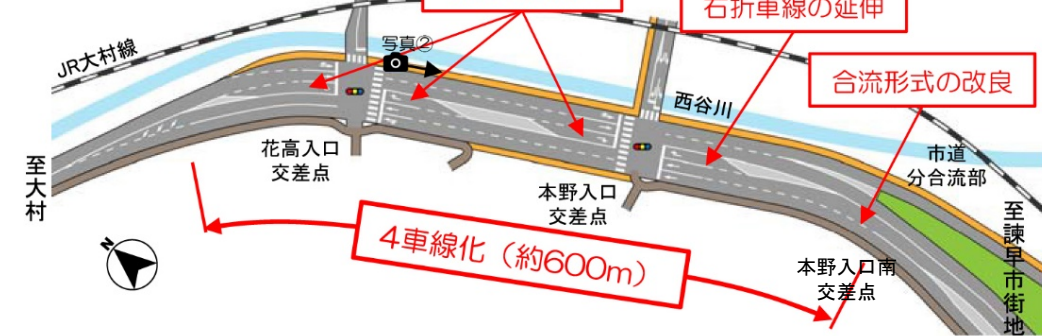
▼本野入口、本野入口南交差点位置図



改良前の問題点



改良の内容

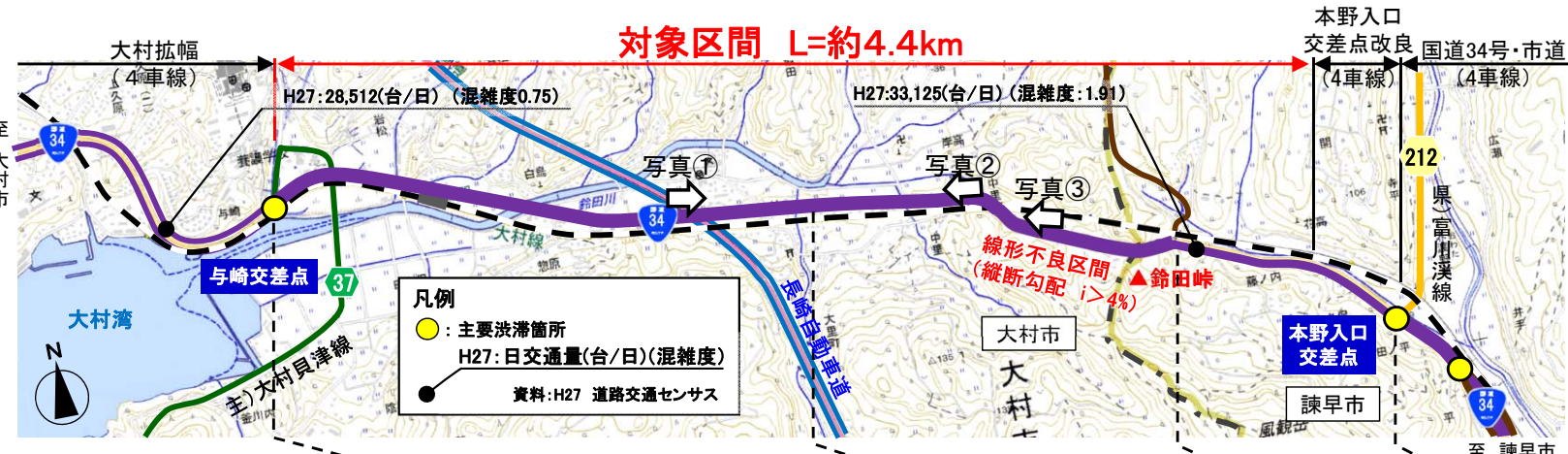


6. 諫早・大村エリアについて

(6) 今後の対策

●国道34号 大村市～諫早市間

- ・国道34号大村市～諫早市間は、**直轄国道2車線区間(未事業)**で交通量が九州第2位
- ・4車線に挟まれた2車線区間に33,125台/日の交通が集中し、**交通容量の不足による速度低下**が発生しているため、対策案を策定中



▼渋滞状況



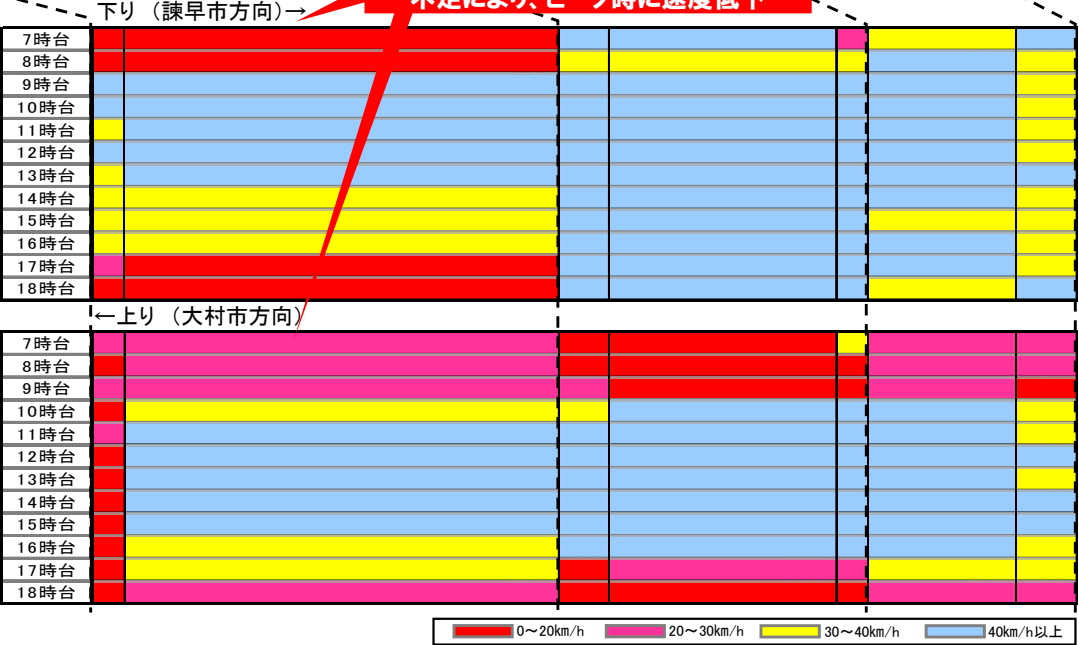
▼九州管内直轄国道(2車線:未事業化)の交通量ランキング

1位	一般国道210号 久留米市山川	33,732
2位	一般国道34号 大村市諫早市間	33,125
3位	一般国道34号 武雄市北方	28,842
4位	一般国道3号 熊本市植木	28,460
5位	一般国道3号 宇城市小川	28,301

九州第2位

データ:H27道路交通センサス

▼旅行速度



データ:プローブデータ(H28.9.14(水)～9.16(金))

7. 大規模商業施設の渋滞対策の現状及び課題

(1) 現状と課題

出典：道路交通アセスメント検討会（H29.3）

【渋滞と立地の現状】

- ① 我が国の道路の移動時間の約4割が渋滞で損失しており、人口減少時代を迎える中、生産性を向上していくため、渋滞対策の強化が必要。
- ② 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞ポイントの1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因。加えて、大規模小売店舗数はこの5年間で幹線道路沿いは約5割も増加しており、今後、更なる渋滞への影響が懸念。

【全国主要渋滞ポイントの要因】



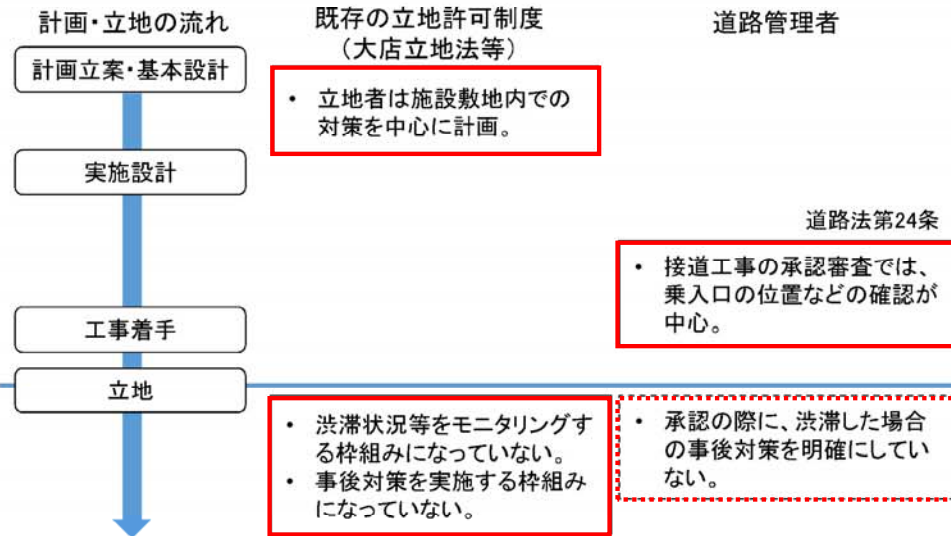
【幹線道路沿いの大規模小売店舗数】



【制度的課題】

- ① 道路周辺の土地利用に関する既存の立地許可制度（大店立地法等）では、施設敷地内での対策を中心に周辺交通への影響を抑制することとしており、結果として立地後に広域的な渋滞を多く生じさせている現状。更に、立地後に、立地者に対して渋滞対策を要請することを前提とした枠組みとなっていない。
- ② 道路管理者は、商業施設等の立地に際して、道路への接続工事に対する承認を行っているが、交通への影響について、交差点からの位置など簡易な審査にとどまっている。

【既存の立地許可制度と道路管理者に関する課題】



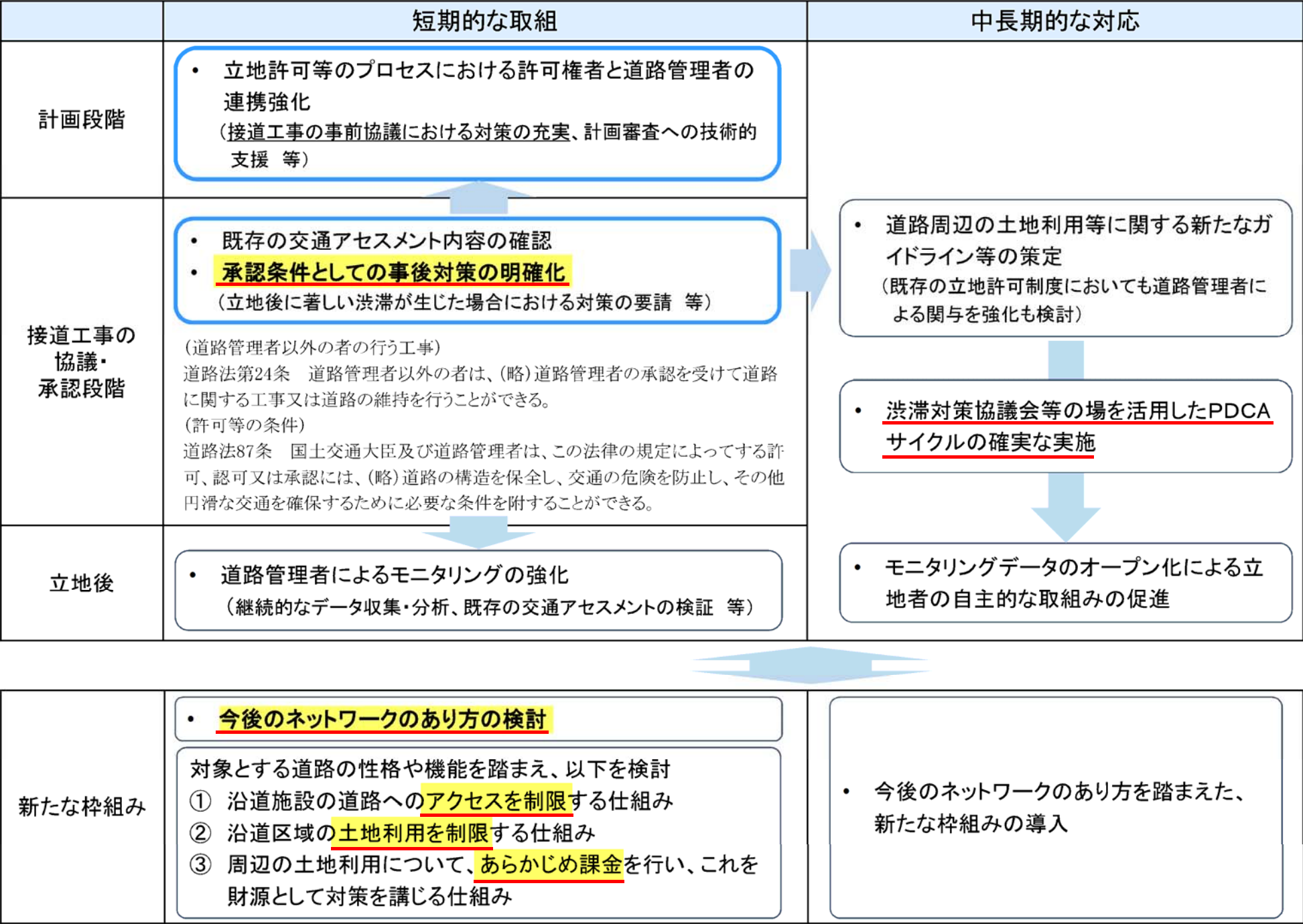
今後の方向性

- ① 国・地方の厳しい財政事情や渋滞分析に関わる技術の進展を踏まえ、外部不経済を生じさせる立地者に対して、施設敷地外の道路への対策を含め、必要なコストを適切に負担させていく必要がある。
- ② その際、道路への接続性が制限される一方、安全や景観面等が向上するなどのメリット・デメリットについて、地域の理解が重要である。
- ③ 道路周辺の土地利用に起因する渋滞の抑制や安全性を確保するため、立地前の計画段階から立地後の追加対策に至るまで、PDCAサイクルを確実に回す取組を強化する必要がある。
- ④ その際、道路管理者は土地利用に関する許可権者と連携を高めるとともに、立地者に対して直接対策を要請する仕組みも強化する必要がある。

7. 大規模商業施設の渋滞対策の現状及び課題

(2) 今後の進め方(案)

出典：道路交通アセスメント検討会（H29.3）

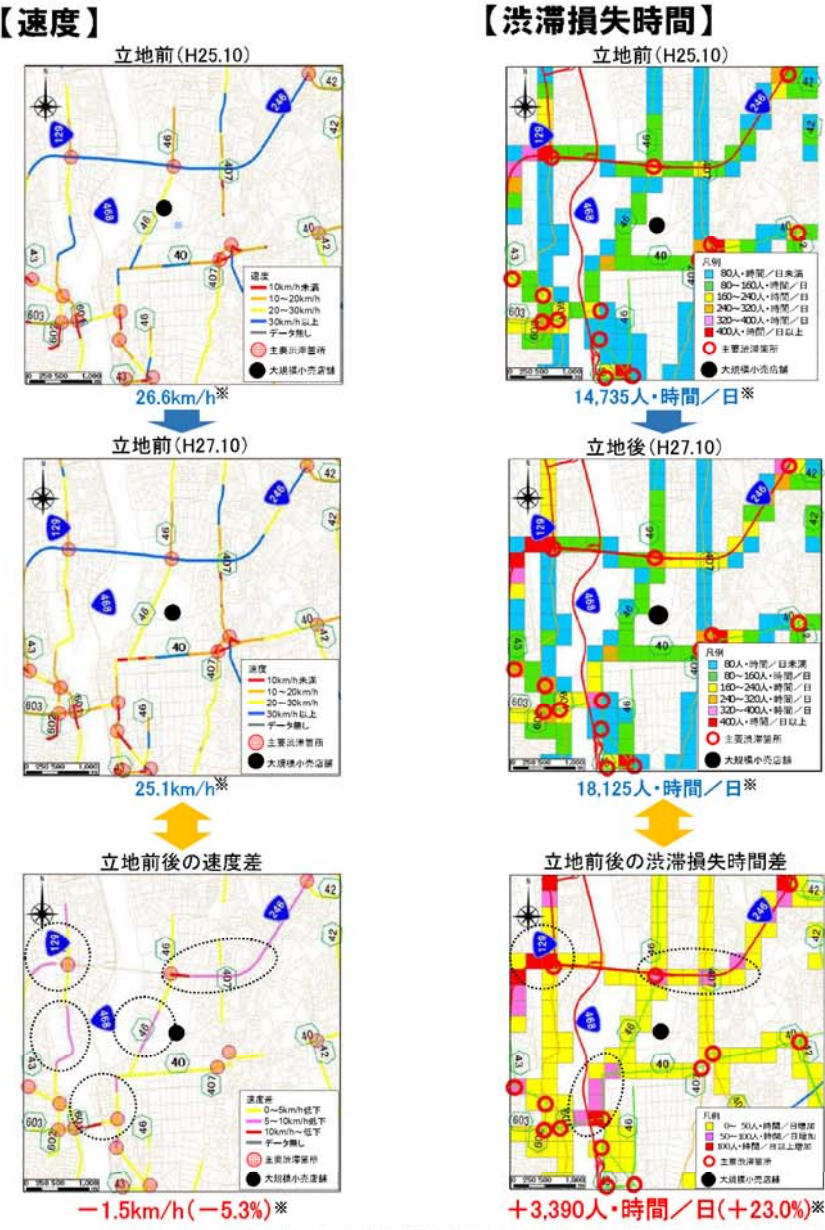


7. 大規模商業施設の渋滞対策の現状及び課題

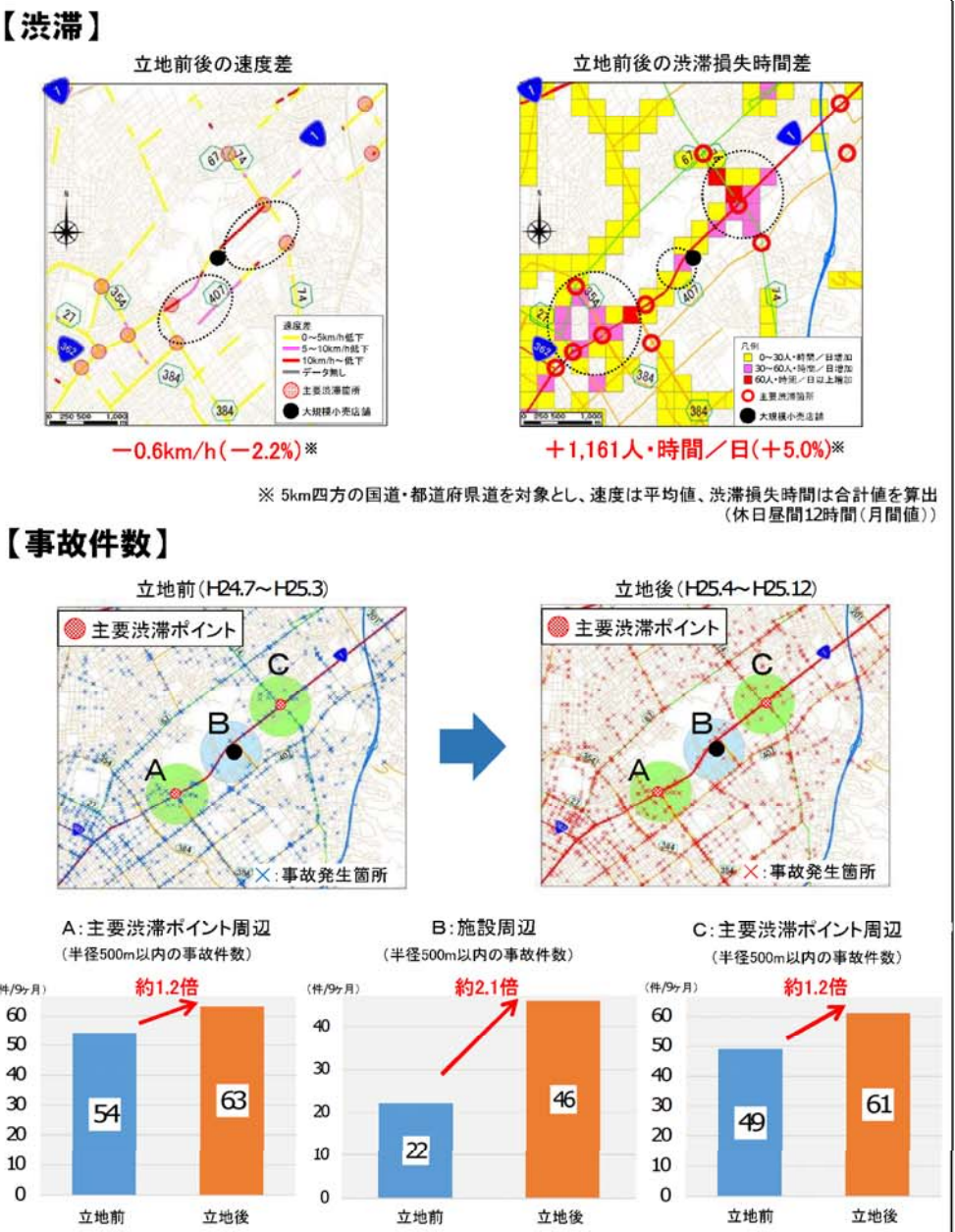
(参考)大規模店舗立地前後の渋滞データ [モニタリング(例)]

出典：道路交通アセスメント検討会 (H29.3)

① 商業施設周辺での渋滞損失時間が増加、速度が低下
[店舗面積：約40,000m²]



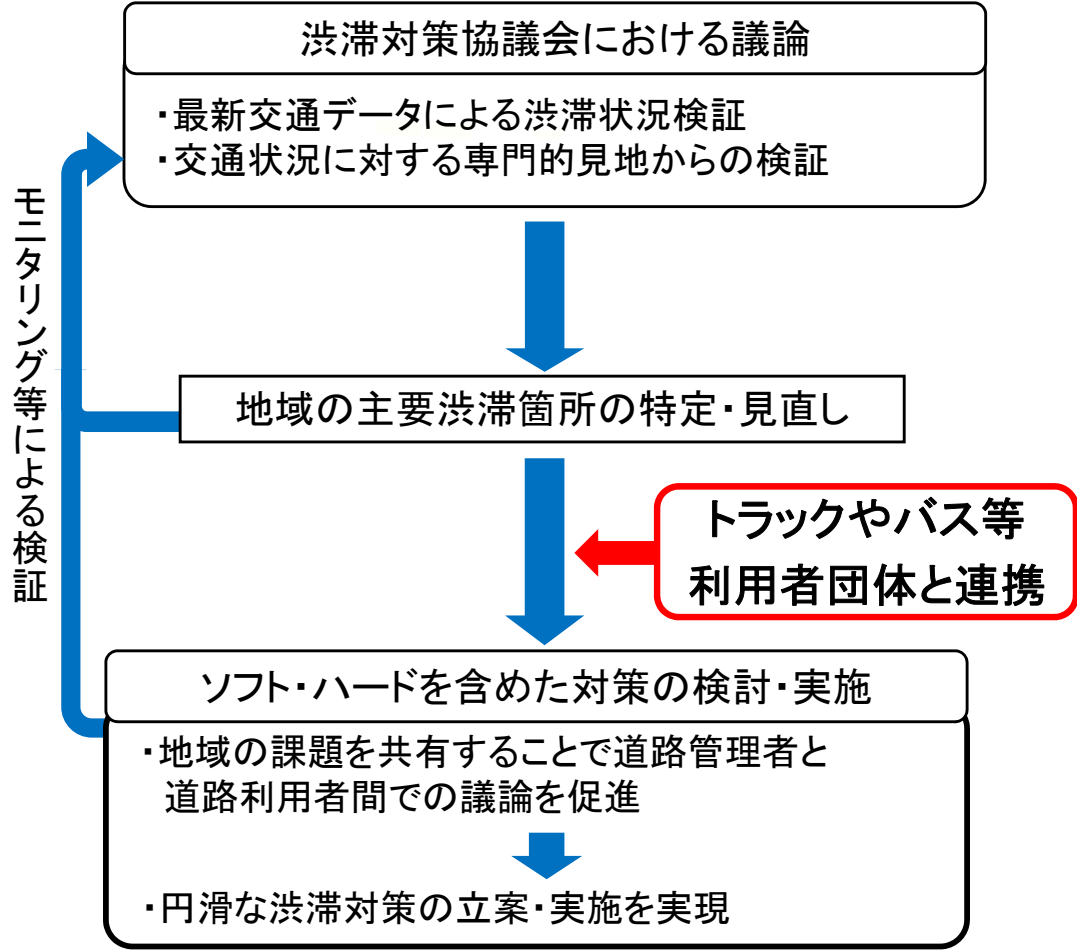
② 周辺道路では渋滞だけでなく、事故件数も増加
[店舗面積：約30,000m²]



8. 利用者団体と連携した渋滞対策

(1)トラック・バス等の利用者団体と連携した渋滞対策

・人・物の輸送の効率化を図るため、渋滞対策協議会とトラックやバス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、即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>

平成29年度は中部・中国ブロックの11箇所で対策を実施

<各エリアワーキンググループでの協議予定事項(年度内開催予定)>

【①主要渋滞箇所のモニタリング】

- 最新のプローブデータによる各主要渋滞箇所の渋滞状況確認
- 主要渋滞箇所の解除箇所の検証

【②エリアの交通課題への対応】

- 各エリアの交通課題(ソフト対策の検証・選定)
- 上記の交通課題を踏まえたソフト施策、今後整備が求められる道路ネットワークについて議論

【③賢く使う取り組みの検討】

- 現状の機能を有効活用するための施策として、交差点改良(ピンポイント対策)等の短期対策や賢く使う取り組みについて議論