

令和元年度 第1回佐賀県交通渋滞対策協議会

議事概要

1. 日時 令和元年8月5日（月） 13:30～14:30

2. 場所 佐賀国道事務所 4F 会議室

3. 議事

(1) これまでの検討経緯と渋滞対策の基本方針について

(2) 交通状況のモニタリングについて

(3) 今後の渋滞対策の方向性について

(4) 今年度の佐賀県内の渋滞対策について

(5) 今後について

(6) 佐賀都市圏エリアワーキングについて

4. 議事要旨

●国道34号武雄北方IC交差点について、主要渋滞箇所の解除の了承を得た。

●佐賀県交通渋滞対策協議会として、今後も継続的に渋滞状況をモニタリングし、対策を立案・実施することを確認した。

以上

令和元年度 第1回 佐賀県交通渋滞対策協議会

目次

| | | |
|----------------------------|-------|----|
| 0. 本日の報告事項・議事内容 | | 1 |
| 1. これまでの検討経緯と渋滞対策の基本方針について | | 2 |
| 2. 交通状況のモニタリング | | 6 |
| 3. 今後の渋滞対策の方向性について | | 13 |
| 4. 今年度の佐賀県内の渋滞対策について | | 17 |
| 5. 今後について | | 21 |

令和元年8月5日(月)

0. 本日の報告事項・議事内容

本日の議事内容のポイント

1. これまでの経緯と渋滞対策の基本方針

2. 交通状況のモニタリング

(1)最新データによるモニタリング結果の報告

(2)解除フローに基づく解除候補箇所の確認

(3)対策済み箇所の交通状況の確認

(4)対策済み箇所の選定基準非該当箇所の確認

(5)対策実施中・対策検討中箇所の選定基準非該当箇所の確認

3. 今後の渋滞対策の方向性について

(1)佐賀県内の主要渋滞箇所の対策実施状況

(2)主要渋滞箇所のマネジメントサイクル

(3)災害時における交通マネジメントについて

4. 今年度の佐賀県内の渋滞対策について

5. 今後について

ポイント1

最新データによるモニタリング結果に基づく解除候補箇所の確認

ポイント2

対策済み箇所の解除候補箇所を確認

ポイント3

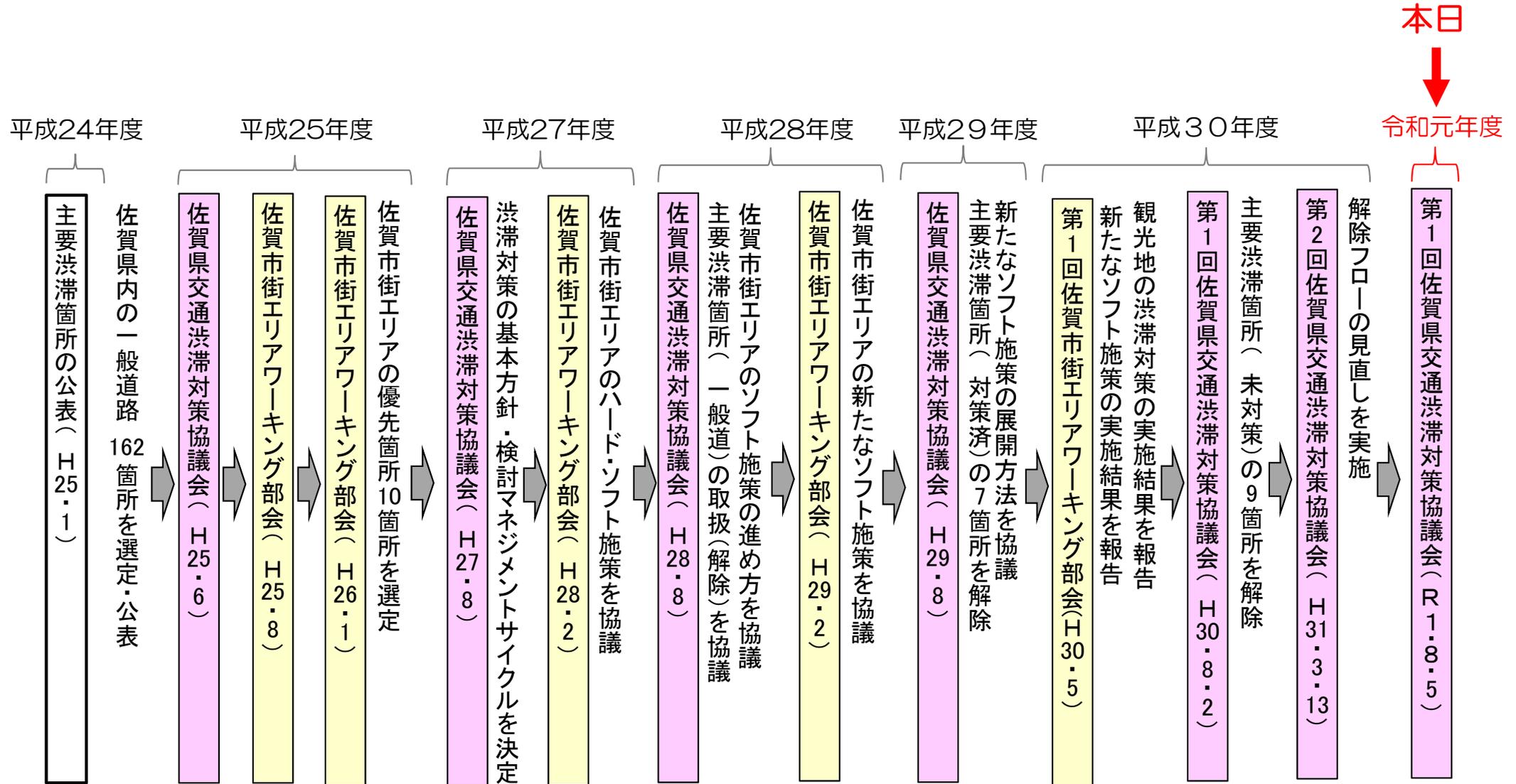
未対策箇所の解除候補箇所を確認

ポイント4

今年度実施予定の対策について紹介

1. これまでの経緯と渋滞対策の基本方針

(1) これまでの経緯

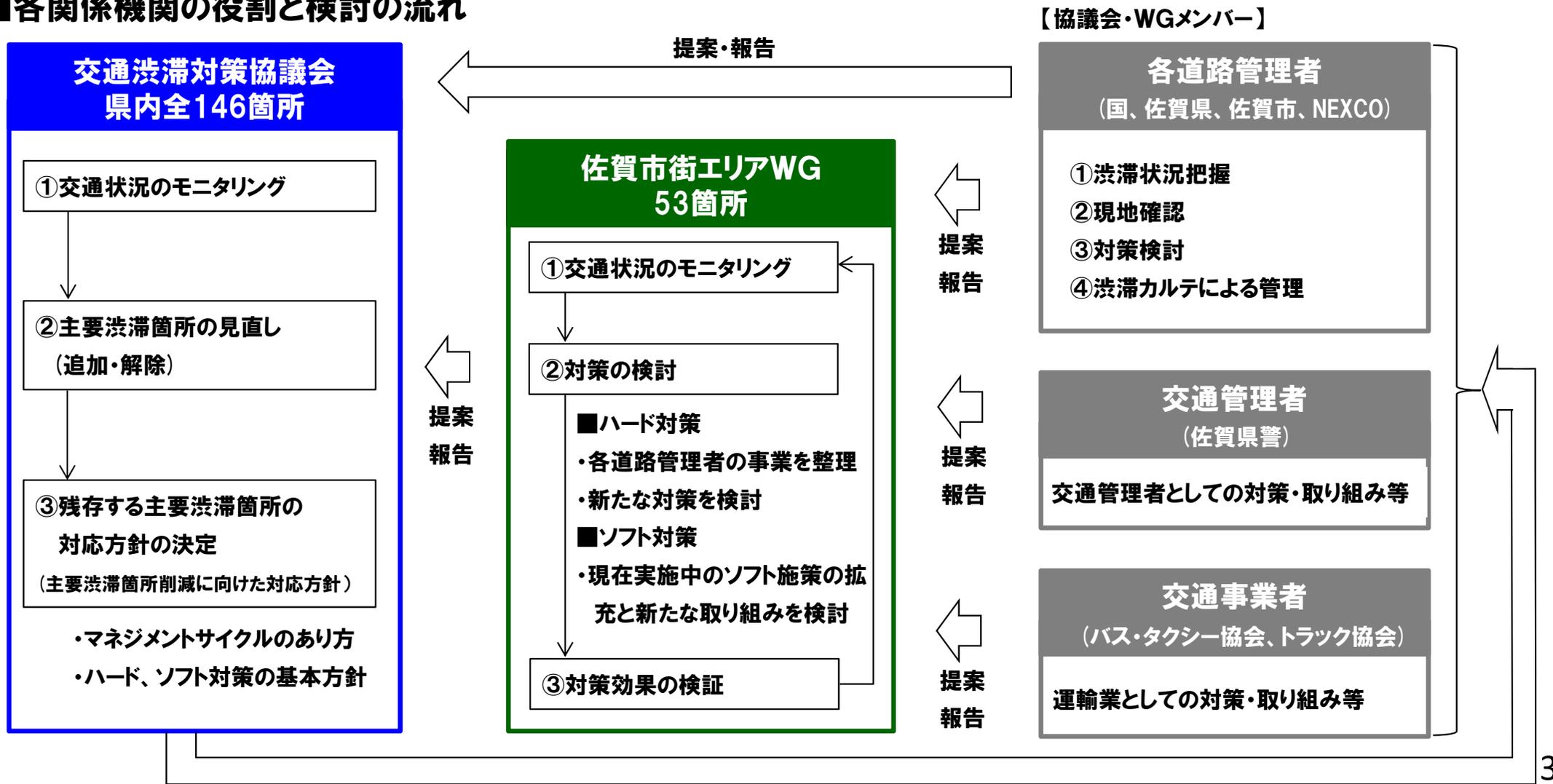


1. これまでの経緯と渋滞対策の基本方針

(2) 役割分担と進め方

- 交通渋滞対策協議会では、残存する主要渋滞箇所について交通状況をモニタリングすると共に、渋滞解消に向けた対応方針の協議・決定を行うとともに主要渋滞箇所の解除に向けた審議を行う
- 佐賀市街エリアワーキング部会では、協議会と同様に交通状況をモニタリングすると共に全体の約4割が集中する佐賀市街地を中心に渋滞解消に向けた対策の検討・協議を行う

■各関係機関の役割と検討の流れ

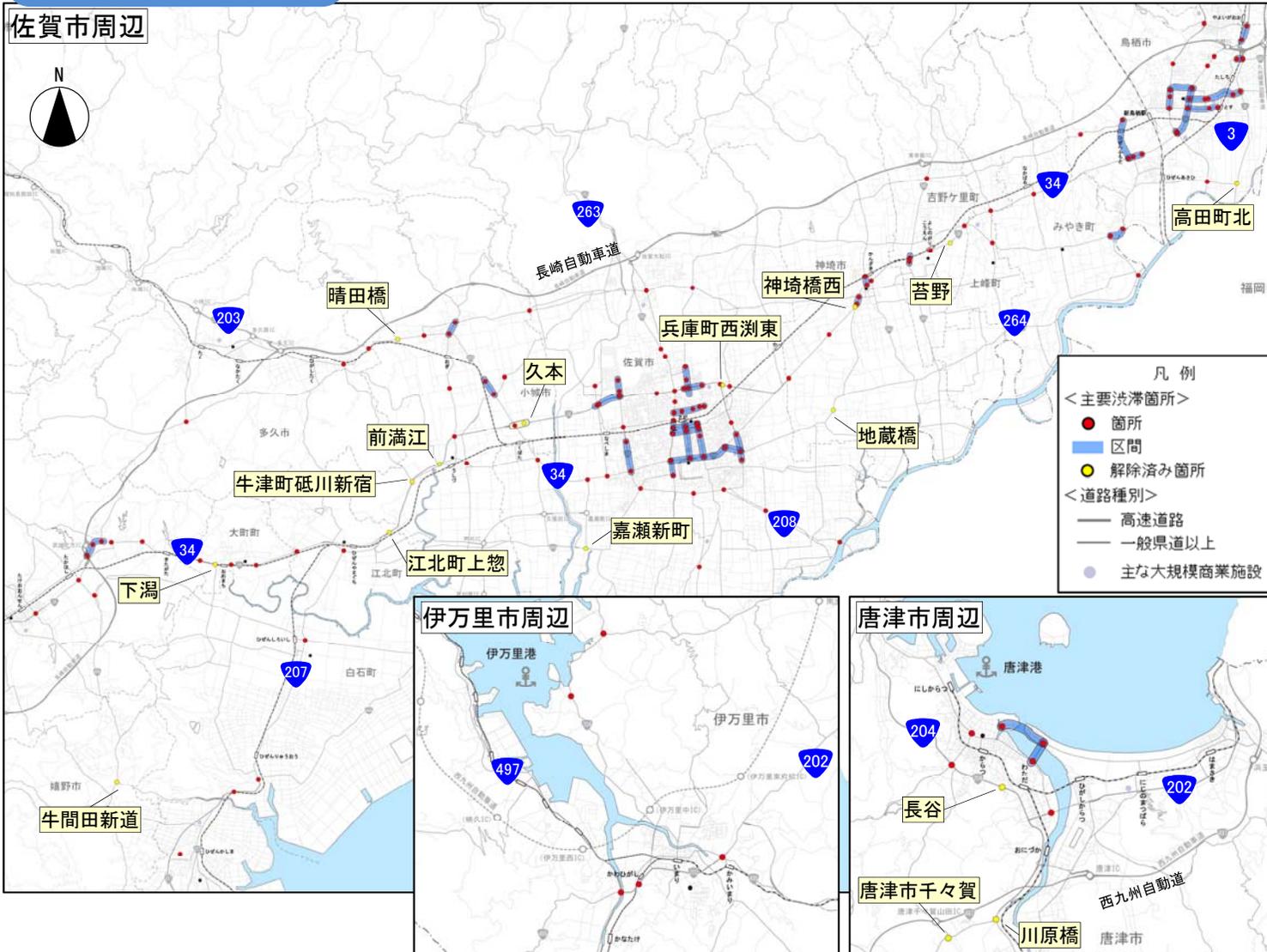


1. これまでの経緯と渋滞対策の基本方針

(3) 佐賀県内の主要渋滞箇所の解除状況

- 佐賀県内の主要渋滞箇所は、平成25年1月に162箇所を選定・公表し、バイパス整備及び交差点改良等の対策等を実施してきた結果、これまでに**16箇所を解除**
- 依然として、佐賀市街地・鳥栖市を中心に**146箇所の主要渋滞箇所が残存**

主要渋滞箇所の状況

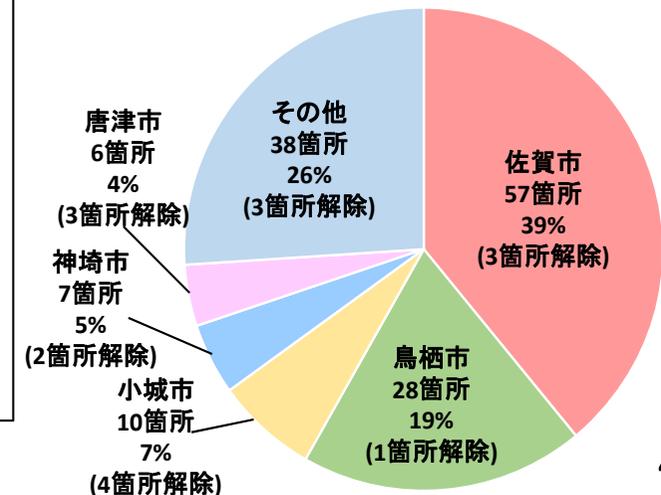


現在の佐賀県内主要渋滞箇所(一般道)

| 時期 | 主要渋滞箇所 | 内訳 | |
|------------------|-------------|------------------|-------------|
| | | 集約区間数 | 箇所数 |
| 選定時 (H25.1) | 162箇所 | 35区間 (77箇所) | 85箇所 |
| H29年渋滞協後 (H29.8) | 155箇所 | 35区間 (77箇所) | 78箇所 |
| H30年渋滞協後 (H30.8) | 146箇所 | 34区間 (75箇所) | 71箇所 |
| 解除済み箇所 | 16箇所 | 1区間 (1箇所) | 15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(146箇所)の市町別内訳



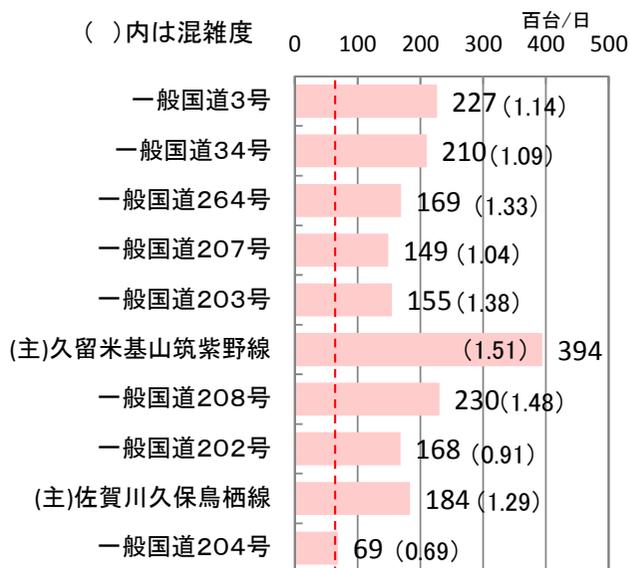
1. これまでの経緯と渋滞対策の基本方針

平成27年度佐賀県交通渋滞対策協議会で決定

(4) 佐賀県における渋滞対策の基本方針

| | |
|------|--|
| 課題 | 佐賀市街地を中心に、物流・交通拠点が集積する鳥栖市、伊万里市、唐津市や福岡都市圏との都市間交通が多い。これらを結ぶ主要幹線道路では、交通容量不足が生じており、佐賀市には県内主要渋滞箇所の約4割が集中している。 |
| 基本方針 | 地域高規格道路整備や現道拡幅による交通容量の拡大を図るとともに、交差点改良など局所的な対策やソフト施策による渋滞軽減への取組みを検証していく。 |

路線別の交通量と混雑度



県平均75百台/日(0.77)

※高速道路、地域高規格道路を除く
資料：H22道路交通センサス

佐賀県全体の交通流動



2. 交通状況のモニタリング

(1) 最新データによるモニタリング結果の報告

- 最新の交通データにより、主要渋滞箇所(一般道)の選定基準の該当状況をモニタリング
- モニタリングの結果、**主要渋滞箇所(一般道)の選定基準に該当しない箇所が6箇所存在**することを確認

佐賀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 |
| | 34区間 | 71箇所 |
| 146箇所 | (75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時~19時) | |
| 休日 昼 (7時~19時) | |

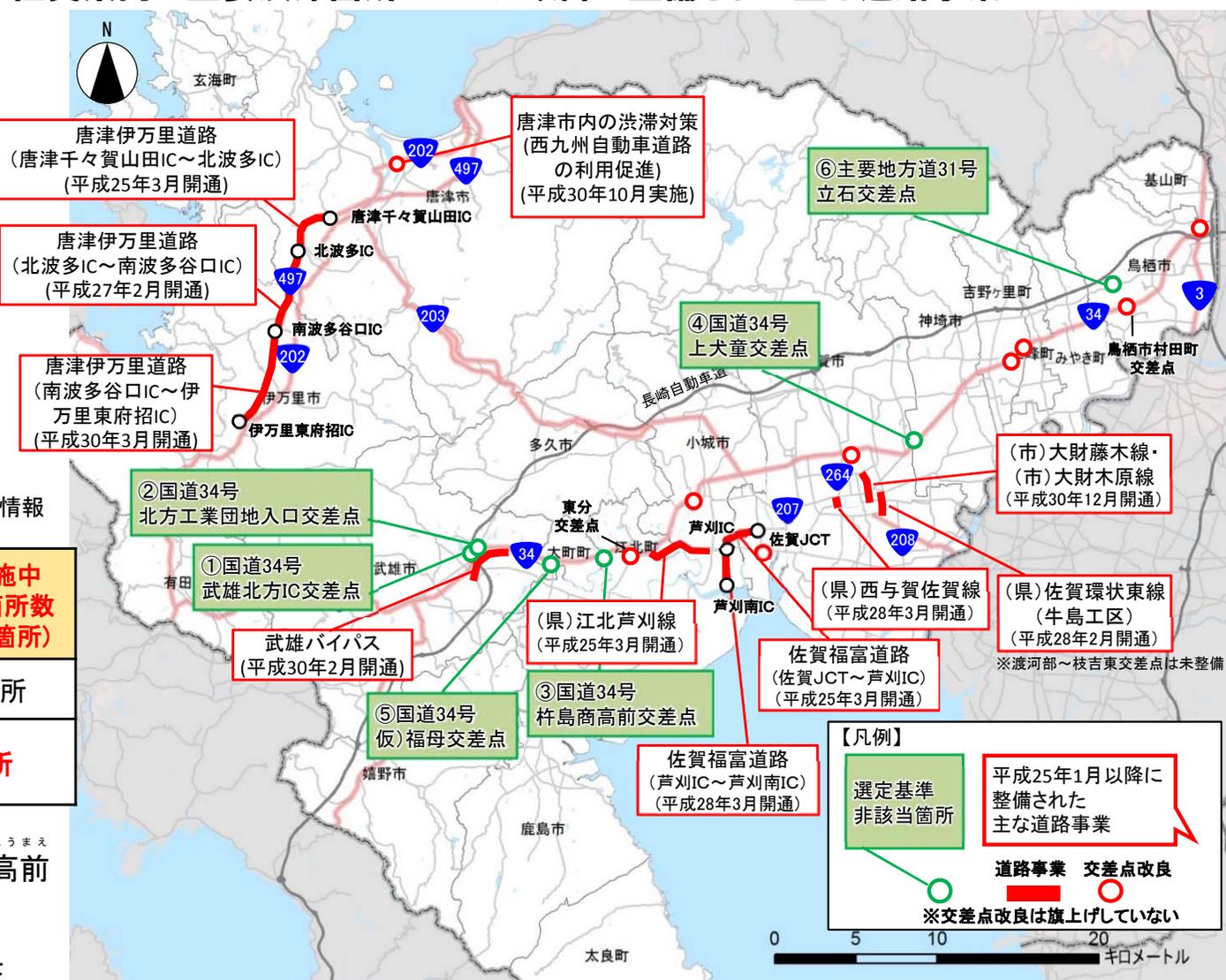
▼主要渋滞箇所(一般道)の点検結果

※ETC2.0プローブ情報 (H30.4-H31.3)

| 項目 | 佐賀県箇所数 | 対策実施箇所数 | 対策実施中検討中箇所数(未対策箇所) |
|-------------------|------------|------------|--------------------|
| 主要渋滞箇所数 | 146箇所 | 9箇所 | 137箇所 |
| 選定基準非該当箇所数 | 6箇所 | 2箇所 | 4箇所 |

- ①国道34号 武雄北方IC
- ②国道34号 北方工業団地入口
- ③国道34号 杵島商高前
- ④国道34号 上犬童
- ⑤国道34号 仮)福母
- ⑥主要地方道31号 立石

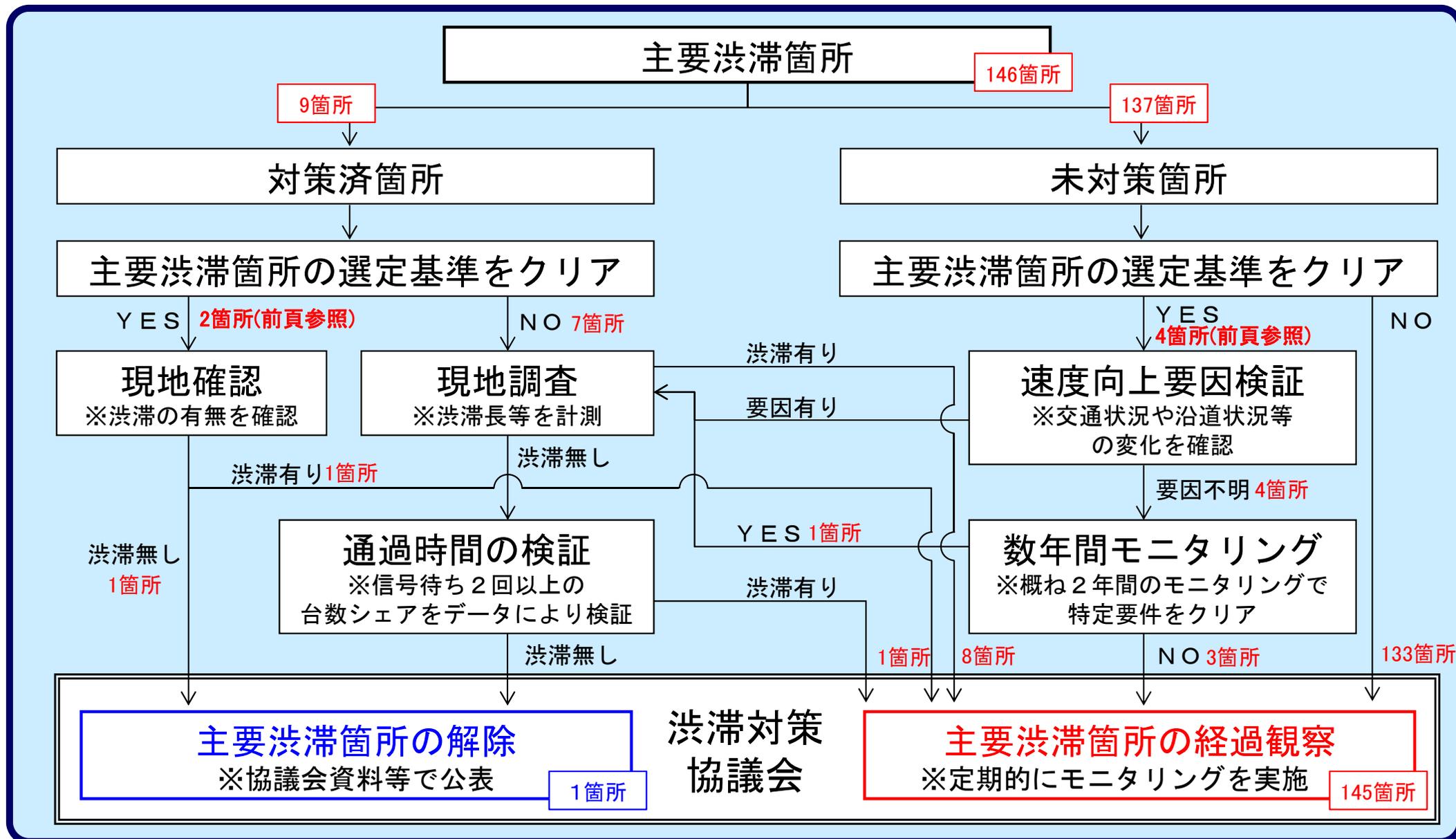
佐賀県内の主要渋滞箇所とH25.1以降に整備された主な道路事業



2. 交通状況のモニタリング

(2) 解除フローに基づく解除候補箇所の確認

○主要渋滞箇所の解除については、最新の1年間分(平成30年度分)のデータを用いたモニタリング結果を基に協議会において解除の審議に諮る



2. 交通状況のモニタリング

(3)対策済み箇所での交通状況の確認

各箇所の詳細なモニタリング結果は参考資料を参照

- 対策済み9箇所のモニタリングを実施し、**2箇所の選定基準非該当箇所を確認**(次頁以降詳細を示す)
- 残る7箇所については対策により速度向上が確認されたものの、現地で渋滞の発生が確認されたため、経過観察

単位:km/h
 ※選定時:プローブデータ/最新:ETC2.0プローブ情報

凡例
 20km/h以下

| No | 路線名 | 主要渋滞箇所 | 事業名 | 事業主体 | 供用年次 | 路線 | 方向角 | ①選定時(H24.4-H24.8平均) | | | ②最新(H30.4-H31.3平均) | | | 選定基準 | 渋滞の有無 | 位置づけ |
|----|-----------|----------|---------------------|--------------|--------|----------|-----|---------------------|------|------|--------------------|------|------|------|-------|-----------------------|
| | | | | | | | | 平日朝 | 平日夕 | 休日 | 平日朝 | 平日夕 | 休日 | | | |
| 1 | 国道34号 | 鳥栖市村田町 | 交差点改良 | 国 | H25.3 | 国道34号 | 西 | 18.4 | 17.4 | 20.3 | 18.6 | 20.4 | 28.2 | 該当 | 有り | 経過観察 |
| | | | | | | 国道34号 | 東 | 19.7 | 22.6 | 30.5 | 14.9 | 22.1 | 24.5 | | 有り | |
| | | | | | | 県道145号 | 南 | 9.1 | 18.5 | 19.6 | 6.2 | 10.4 | 14.5 | | 有り | |
| 2 | 国道207号 | 与賀町 | (県)与賀町鹿子線 | 県 | H28.3 | 国道264号 | 北 | 8.3 | 7.3 | 10.7 | 10.7 | 8.6 | 12.4 | 該当 | 有り | 経過観察 |
| | | | | | | 国道207号 | 西 | 7.9 | 12.3 | 14.1 | 14.2 | 16.6 | 16.6 | | 有り | |
| | | | | | | 主要地方道54号 | 南 | 14.9 | 14.1 | 16.5 | 16.3 | 13.6 | 21.7 | | 有り | |
| | | | | | | 国道207号 | 東 | 14.5 | 10.8 | 14.1 | 16.4 | 11.1 | 15.1 | | 無し | |
| 3 | (主)西与賀佐賀線 | 佐賀大学前 | (県)与賀町鹿子線 | 県 | H28.3 | 主要地方道54号 | 北 | 11.4 | 12.6 | 13.7 | 16.4 | 18.5 | 19.4 | 該当 | 有り | 経過観察 |
| | | | | | | 主要地方道54号 | 西 | 8.9 | 10.3 | 13.4 | 12.6 | 10.9 | 13.1 | | 有り | |
| | | | | | | 市道 | 東 | - | - | - | 12.2 | 9.6 | 12.7 | | 有り | |
| | | | | | | 県道260号 | 南 | 17.0 | 18.6 | 22.7 | 22.0 | 24.9 | 30.4 | | 有り | |
| 4 | 国道34号 | 武雄北方IC | 武雄バイパス | 国 | H30.2 | IC出口 | 北西 | 21.5 | 6.7 | 15.3 | 34.0 | 34.0 | 34.0 | クリア | 無し | 解除提案 |
| | | | | | | 国道34号 | 北東 | 21.0 | 17.1 | 22.3 | 26.0 | 25.4 | 26.5 | | 無し | |
| | | | | | | 国道34号 | 南東 | 8.8 | 17.5 | 9.9 | 20.8 | 21.3 | 22.2 | | 無し | |
| | | | | | | 国道498号 | 南西 | - | - | - | 23.0 | 21.1 | 23.1 | | 無し | |
| 5 | 国道34号 | 北方工業団地入口 | 武雄バイパス | 国 | H30.2 | 国道498号 | 北西 | 38.8 | 39.4 | 42.9 | 32.4 | 28.8 | 36.9 | クリア | 有り | 経過観察 (国道498号設計検討中) |
| | | | | | | 国道34号 | 北東 | 21.8 | 19.9 | 24.0 | 24.6 | 26.8 | 29.0 | | 無し | |
| | | | | | | 国道34号 | 南西 | 18.8 | 17.5 | 19.7 | 26.7 | 26.8 | 31.3 | | 無し | |
| 6 | 国道34号 | 北方町大崎 | 武雄バイパス | 国 | H30.2 | (主)武雄多久線 | 北 | 7.1 | 7.7 | 8.9 | 9.9 | 7.7 | 9.9 | 該当 | 有り | 経過観察 |
| | | | | | | 国道34号 | 西 | 23.1 | 23.7 | 25.2 | 26.2 | 26.2 | 28.8 | | 無し | |
| | | | | | | 国道34号 | 東 | 21.1 | 20.9 | 26.0 | 28.4 | 27.3 | 30.4 | | 無し | |
| 7 | 国道34号 | 北方中学校入口 | 武雄バイパス | 国 | H30.2 | 市道 | 北西 | 18.2 | 20.2 | 19.5 | 21.6 | 22.9 | 21.8 | 該当 | 無し | 経過観察 |
| | | | | | | 国道34号 | 西 | 38.7 | 38.0 | 37.5 | 31.2 | 27.8 | 28.5 | | 無し | |
| | | | | | | 国道34号 | 東 | 30.5 | 25.5 | 29.5 | 27.2 | 23.3 | 23.3 | | 無し | |
| | | | | | | 市道 | 南東 | 13.2 | 16.0 | 15.8 | 14.2 | 10.7 | 8.7 | | 有り | |
| 8 | 国道34号 | 東分 | 交差点改良 | 国 県 警察 | H30.12 | 国道34号 | 北西 | 34.9 | 33.5 | 33.6 | 38.7 | 37.0 | 36.4 | 該当 | 無し | 経過観察 |
| | | | | | | 市道 | 北東 | 10.6 | 9.1 | 10.5 | 7.5 | 9.5 | 8.9 | | 無し | |
| | | | | | | 国道34号 | 東 | 18.9 | 20.5 | 22.3 | 23.4 | 22.9 | 24.5 | | 無し | |
| | | | | | | 国道207号 | 南西 | 33.8 | 32.1 | 37.5 | 33.0 | 31.4 | 33.7 | | 有り | |
| 9 | 国道202号 | 大土井 | 経路転換施策 (案内による誘導) | 国 | H30.12 | 市道 | 北 | 16.4 | 7.6 | 8.6 | 9.9 | 6.6 | 9.1 | 該当 | 有り | 経過観察 |
| | | | | | | 国道202号 | 西 | 23.5 | 20.8 | 21.8 | 20.3 | 17.7 | 18.8 | | 有り | |
| | | | | | | 国道202号 | 東 | 22.5 | 22.0 | 23.1 | 21.6 | 17.9 | 22.9 | | 有り | |
| | | | | | | 市道 | 南 | 6.8 | 6.1 | 6.0 | 25.3 | - | 29.7 | | 有り | |
| | | | | | | 市道 | 南東 | - | - | - | 16.7 | 17.0 | 17.3 | | 有り | |

2. 交通状況のモニタリング

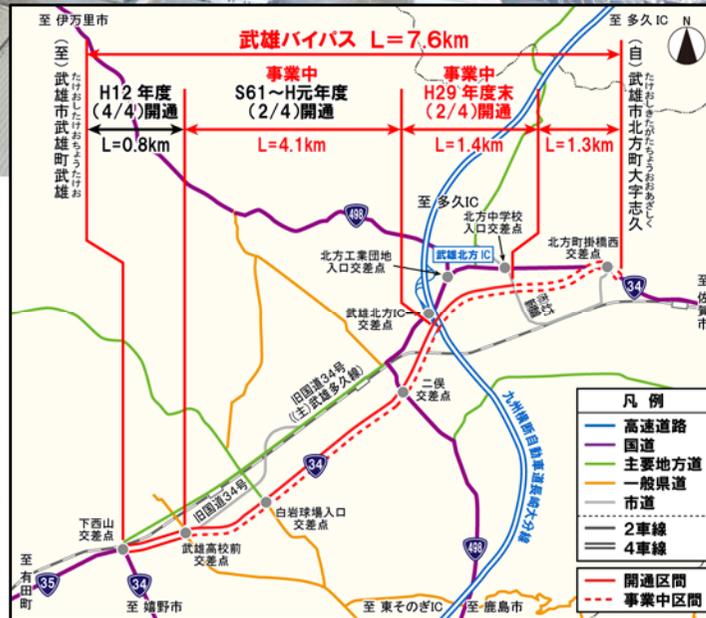
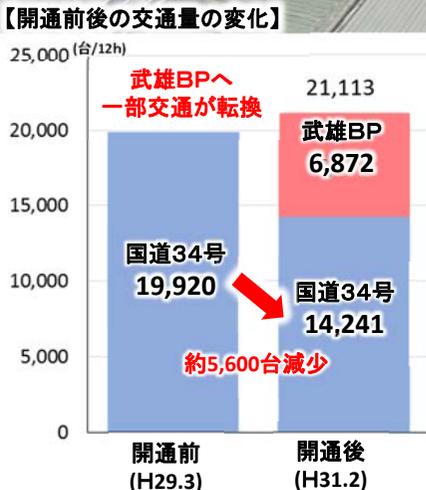
たけおきたがた

(4)対策済み箇所を選定基準非該当箇所の確認【武雄北方IC交差点】

- 平成30年2月に武雄バイパスの開通に伴い、**武雄北方IC交差点の渋滞解消**を確認
- 現地確認においても渋滞の発生が確認されなかったため『**解除**』を提案

事業概要

武雄バイパスは武雄市街地の通過交通(主に国道34号)を排除し、現道部の交通環境改善を目的とする道路



モニタリング結果



【現地の交通状況】



※現地確認日：H30.8.28

2. 交通状況のモニタリング

(4) 対策済み箇所を選定基準非該当箇所の確認【北方工業団地入口交差点】 きたがたこうぎょうだんちいりぐち

- 平成30年2月に武雄バイパスの開通に伴い、**北方工業団地入口交差点の混雑緩和**を確認
- 国道34号側の渋滞解消が確認されたもの、国道498号側の渋滞の発生が確認されたため『**経過観察**』を提案
- 渋滞が残存する**国道498号側**については佐賀県で交差点改良事業を実施中

モニタリング結果



対策概要

現道部の国道34号に接続する国道498号の交差点形状を改善

【現地の交通状況】

※現地確認日：H31.2.10

方向①国道34号上り



渋滞解消

方向②国道34号下り

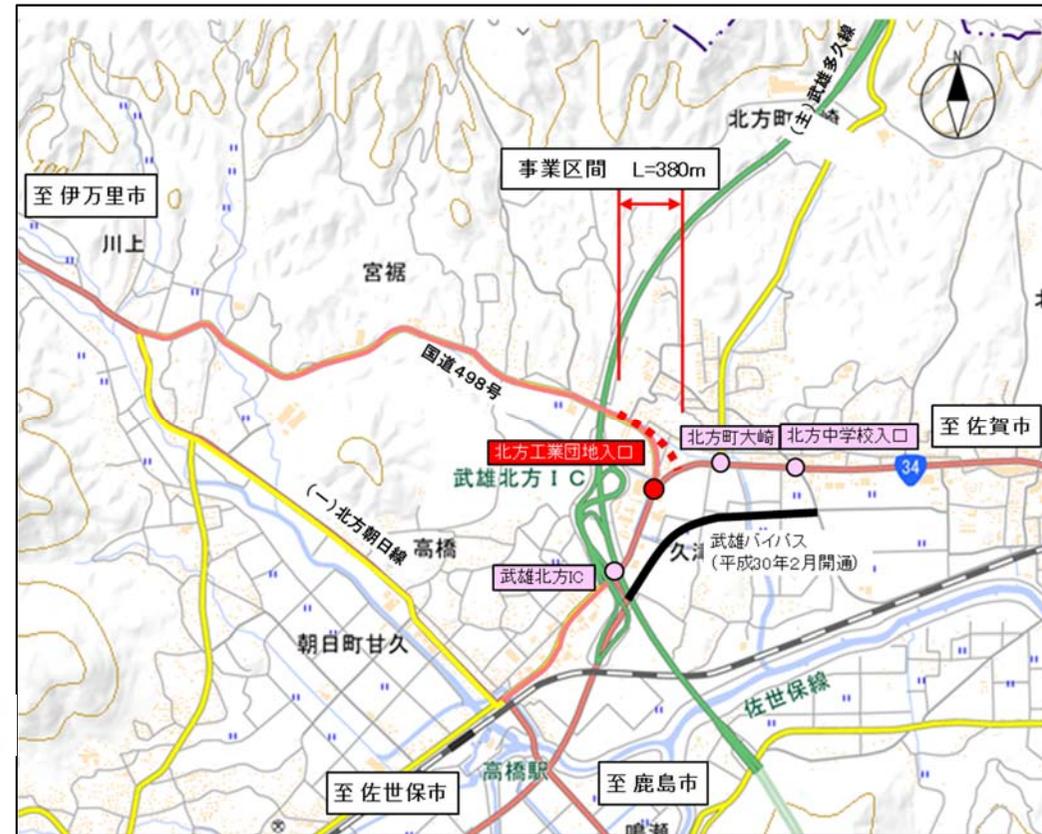


渋滞解消

方向③国道498号
ピーク時の交通集中



渋滞残存



2. 交通状況のモニタリング

(5) 対策実施中・対策検討中箇所の選定基準非該当箇所の確認

① 杵島商高前交差点(江北町)

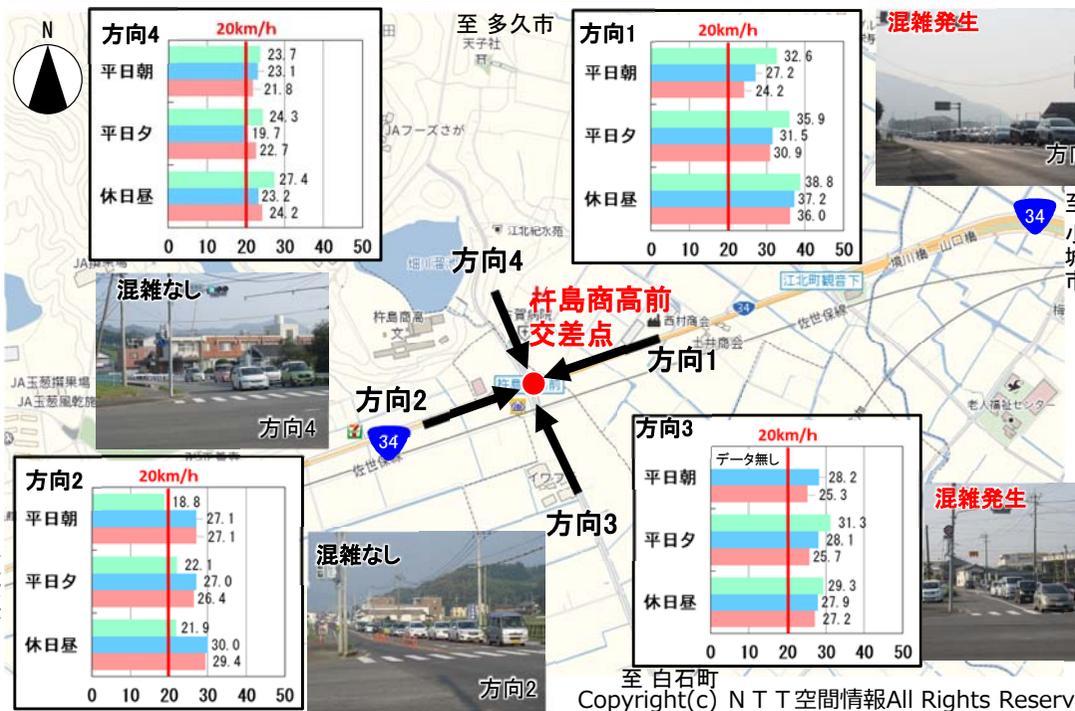
〇 主要渋滞箇所の選定基準を1カ年クリア、現地で渋滞の発生を確認
⇒ 経過観察

杵島商高前交差点のモニタリング ※最低方向の平均速度を記載

| 時間帯 | 平均速度※ (km/h) | | | 解除判断 |
|-----|--------------|------|------|------|
| | 選定時 | 前回 | 今回 | |
| 平日朝 | 18.8 | 23.1 | 21.8 | 経過観察 |
| 平日夕 | 22.1 | 19.7 | 22.7 | |
| 休日昼 | 21.9 | 23.2 | 24.2 | |

※現地確認日: H30.7.19
※選定時: プローブデータ
前回/最新: ETC2.0プローブ情報

凡例
■ 選定時(H24.4~H24.8)
■ 前 回(H29.4~H30.3)
■ 今 回(H30.4~H31.3)



② 上犬童交差点(神崎市)

〇 主要渋滞箇所の選定基準を2カ年クリア、現地で渋滞の発生を確認
⇒ 経過観察

上犬童交差点のモニタリング ※最低方向の平均速度を記載

| 時間帯 | 平均速度※ (km/h) | | | 解除判断 |
|-----|--------------|------|------|------|
| | 選定時 | 前回 | 今回 | |
| 平日朝 | 24.8 | 27.8 | 26.0 | 経過観察 |
| 平日夕 | 18.9 | 33.8 | 25.4 | |
| 休日昼 | 19.6 | 33.6 | 29.8 | |

※現地確認日: H30.7.18
※選定時: プローブデータ
前回/最新: ETC2.0プローブ情報

凡例
■ 選定時(H24.4~H24.8)
■ 前 回(H29.4~H30.3)
■ 今 回(H30.4~H31.3)



2. 交通状況のモニタリング

(5) 対策実施中・対策検討中箇所を選定基準非該当箇所の確認

③ 仮) 福母交差点(大町町)

○ 主要渋滞箇所の選定基準を1ヵ年クリア、現地での渋滞発生は確認されず
 ⇒ 経過観察(モニタリングを継続)

仮) 福母交差点のモニタリング

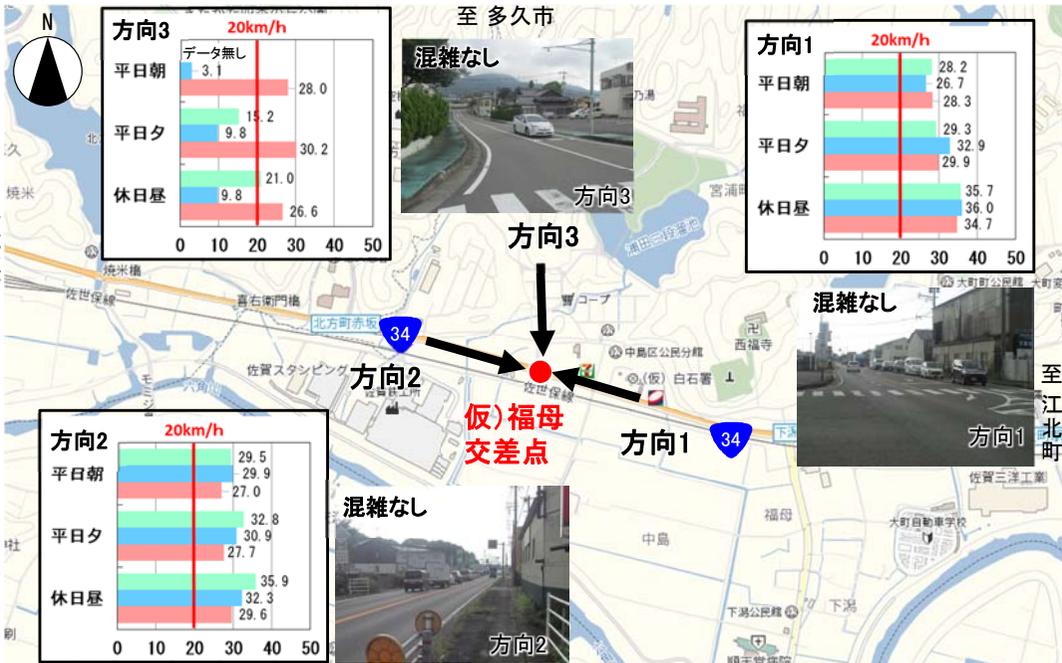
※最低方向の平均速度を記載

| 時間帯 | 平均速度※ (km/h) | | | 解除判断 |
|-----|--------------|-----|------|-------------|
| | 選定時 | 前回 | 今回 | |
| 平日朝 | 28.2 | 3.1 | 27.0 | 経過観察 |
| 平日夕 | 15.2 | 9.8 | 27.7 | |
| 休日昼 | 21.0 | 9.8 | 26.6 | |

※現地確認日: H30.8.28
 ※選定時: プローブデータ
 前回/最新: ETC2.0プローブ情報

凡例

- 選定時(H24.4~H24.8)
- 前 回(H29.4~H30.3)
- 今 回(H30.4~H31.3)



④ 立石交差点(鳥栖市)

○ 主要渋滞箇所の選定基準を1ヵ年クリア、現地で渋滞の発生を確認
 ⇒ 経過観察

立石交差点のモニタリング

※最低方向の平均速度を記載

| 時間帯 | 平均速度※ (km/h) | | | 解除判断 |
|-----|--------------|------|------|-------------|
| | 選定時 | 前回 | 今回 | |
| 平日朝 | 24.8 | 22.9 | 20.8 | 経過観察 |
| 平日夕 | 18.6 | 18.5 | 20.7 | |
| 休日昼 | 27.5 | 24.3 | 25.5 | |

※現地確認日: R1.6.11
 ※選定時: プローブデータ
 前回/最新: ETC2.0プローブ情報

凡例

- 選定時(H24.4~H24.8)
- 前 回(H29.4~H30.3)
- 今 回(H30.4~H31.3)



3. 今後の渋滞対策の方向性について

(1) 佐賀県内の主要渋滞箇所の対策実施状況

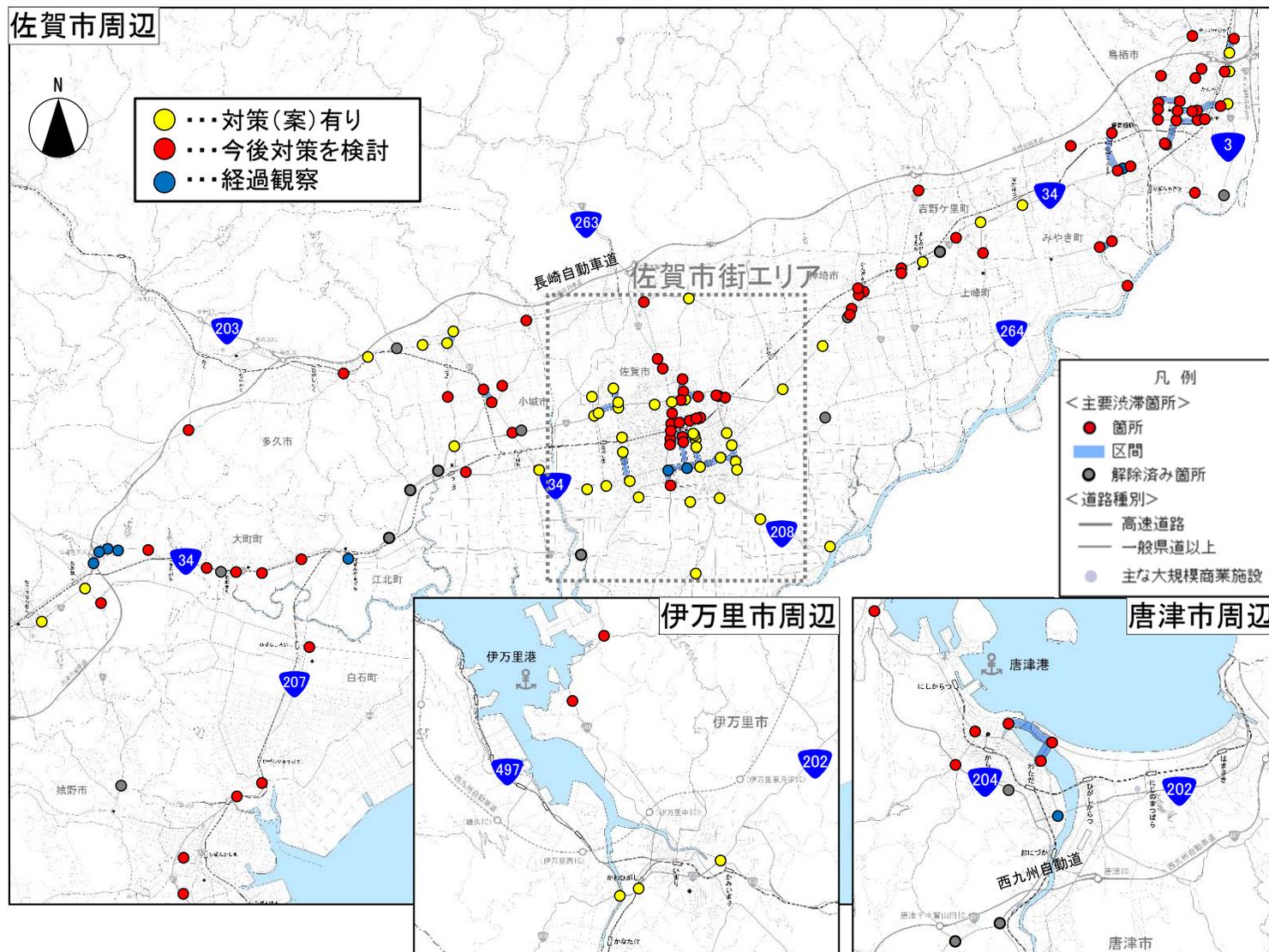
○佐賀県の主要渋滞箇所は既存対策により約4割の主要渋滞箇所の渋滞解消・緩和効果が見込まれるが、**対策検討中箇所が約6割残存**

○今後、対策検討中箇所については各道路管理者で主要渋滞箇所の渋滞要因を精査し、対策検討を推進

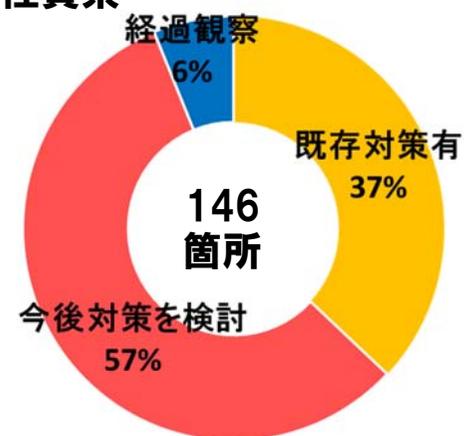
県内主要渋滞箇所の対策状況

※R1.8月現在

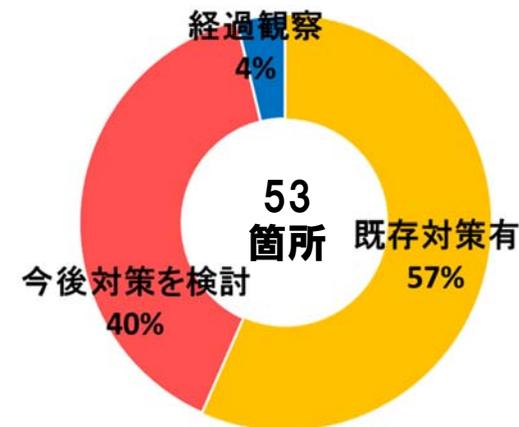
佐賀市周辺



●佐賀県



●佐賀市街エリア



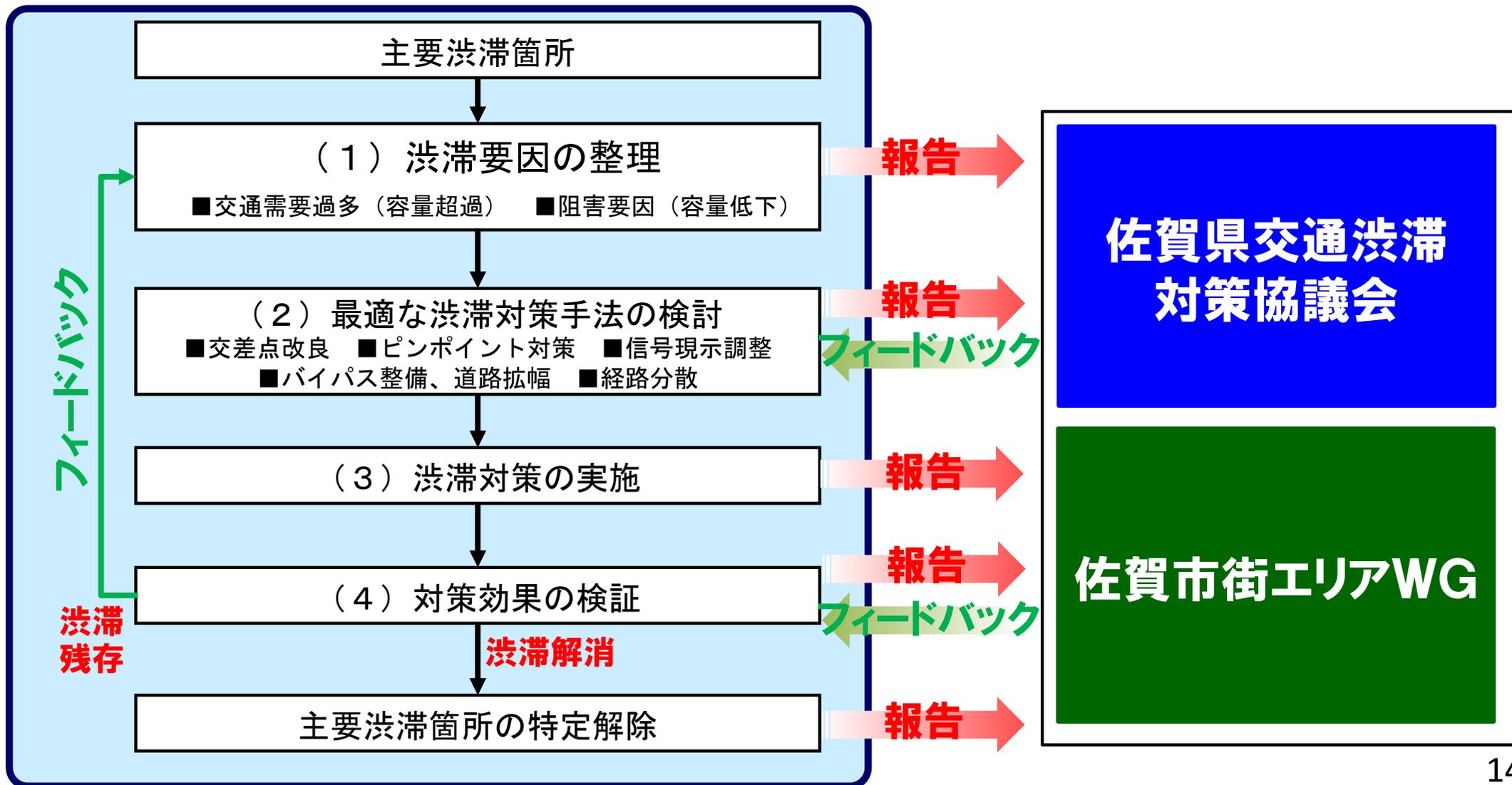
※既存対策有とは事業中箇所整備後に渋滞解消・緩和が見込まれる箇所、経過観察とは対策事業実施済の箇所。

3. 今後の渋滞対策の方向性について

(2) 主要渋滞箇所のマネジメントサイクル

- 各道路管理者は主要渋滞箇所の解除に向けて、渋滞対策のマネジメントサイクルを確実に実施
- 主要渋滞箇所の「渋滞要因の把握」、「対策検討」、「対策実施」、「対策効果検証」については、適宜交通渋滞対策協議会及び佐賀市街エリアワーキングで報告・フィードバックを実施

● 渋滞対策のマネジメントサイクル



3. 今後の渋滞対策の方向性について

(3) 災害時における交通マネジメントについて

出典：第4回 道路の耐災害性強化に向けた有識者会議（2019/6/24）

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る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

(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幅
- ・ 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

(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
- ・ 道路啓閉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

3. 今後の渋滞対策の方向性について

(3) 災害時における交通マネジメントについて

出典:第4回 道路の耐災害性強化に向けた有識者会議 (2019/6/24)

(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

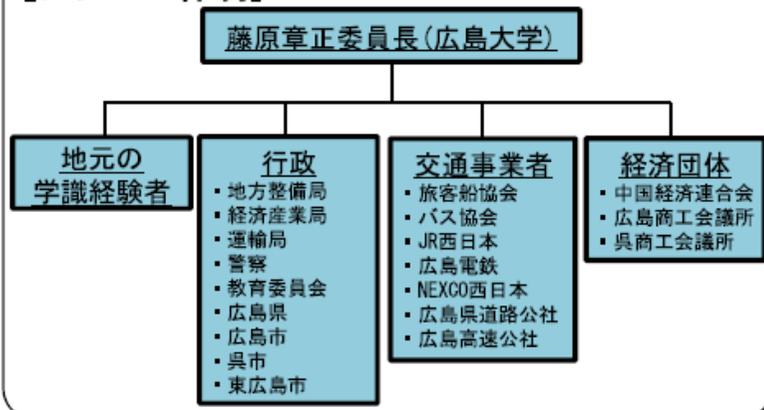
- 学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
- 学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
- 常時の交通マネジメントのルールにとらわれない迅速で柔軟な施策を展開

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]



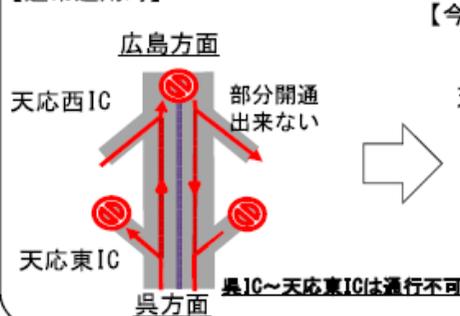
各地域において、交通マネジメントに係る統合的な組織を常時から事前に構築

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

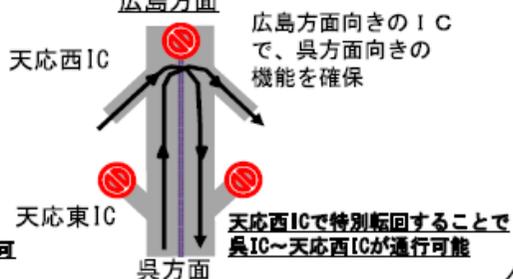
○バス専用レーンの設置(国道31号)



○ICの逆走運用(広島呉道路天応西IC) 【通常運用時】



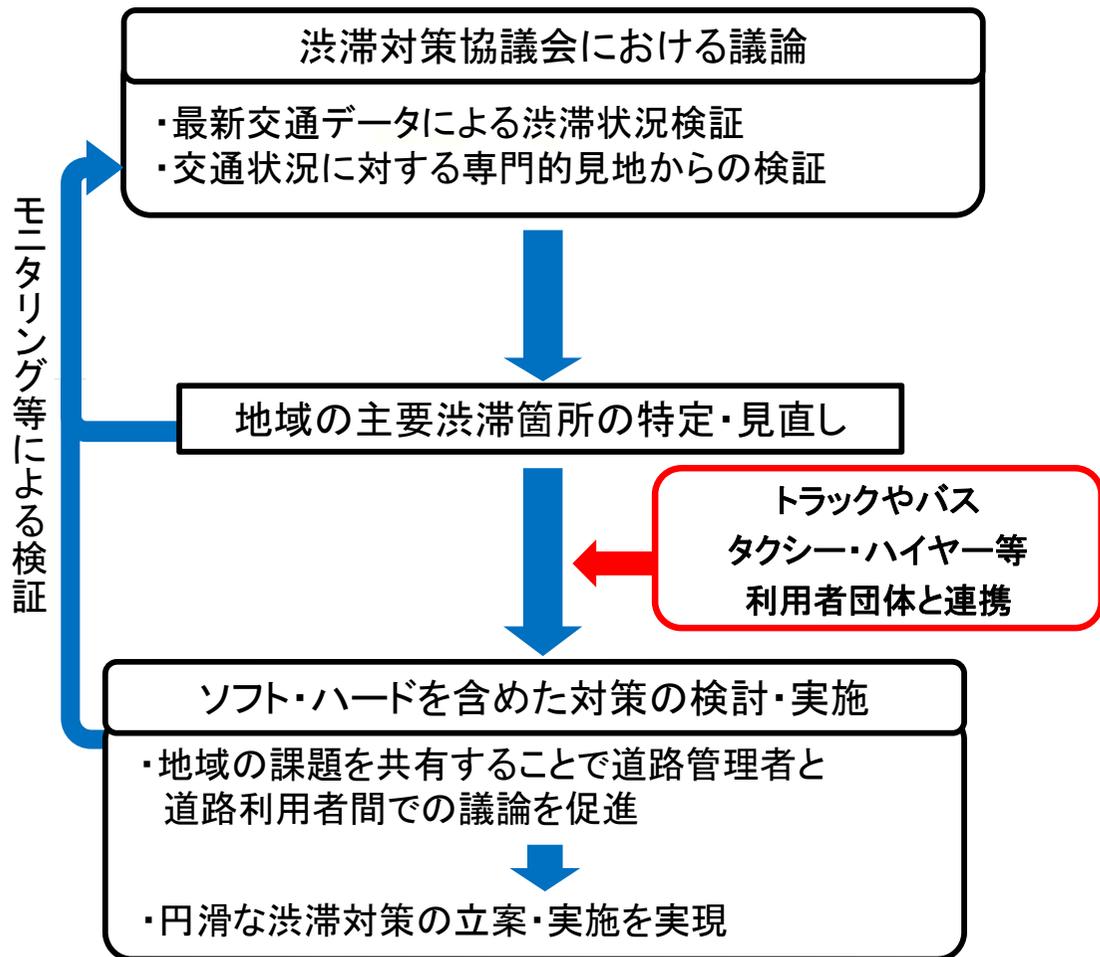
【今回の運用】



4. 今年度の佐賀県内の渋滞対策について

(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>

今年度も引き続き、トラック・バス等事業者から見た渋滞箇所の対策を実施予定

4. 今年度の佐賀県内の渋滞対策について

(1) 官民連携による渋滞対策

【トラック協会からの対策要望箇所(平成30年10月)】

| 都道府県名 | 渋滞箇所 | |
|-------|--|--|
| 佐賀県 | 国道3号 永吉交差点付近 国道34号 森田交差点付近(佐賀市) 県道31号 乗目交差点 国道3号 曾根崎交差点 国道34号 佐賀警察署前 国道34号 村田交差点(鳥栖市) 国道3号 姫方町交差点 国道34号 鳥栖市役所付近 国道34号 一本松交差点(鳥栖市) 国道34号 吉野の里・町田手交差点 国道34号 二本黒木交差点付近 国道34号 神埼警察署前 国道34号 協和町交差点 国道34号 佐賀医大入口 国道203号 畑田交差点付近 国道263号 尼寺南小路交差点 | 国道263号 運輸支局入口 県道17号 柚比IC～アウトレット鳥栖付近 県道31号 東脊振IC付近 県道48号 千布北交差点付近 県道54号 高太郎 県道224号 扇町 国道34号・県道248号 森田 唐津IC入り口交差点 【県外の道路】国道2号岡山バイパス 【県外の道路】国道2号廿日市～岩国線 【県外の道路】国道3号 北九州八幡～黒崎線 【県外の道路】国道3号 大野城～太宰府 【県外の道路】国道200号 朝日東交差点付近 【県外の道路】国道500号 大刀洗町十文字交差点付近 【県外の道路】国道500号 西鉄小郡踏切付近 【県外の道路】県道35号 粕屋～筑紫野 |

【バス協会からの対策要望箇所(平成30年10月)】

| 都道府県名 | 渋滞箇所 | |
|-------|---|--|
| 佐賀県 | 国道264号・県道30号 片田江交差点付近 国道207号 八戸交差点付近 国道34号 北方工業団地入口交差点付近 国道202号 厚生年金センター交差点 国道202号・国道204号 二里大橋交差点 国道204号 名村造船出勤時渋滞 国道202号 大土井交差点付近 唐津東中・高～東唐津交差点 唐津ロイヤルホテル川側の道 | 国道34号 田手交差点付近 国道3号 永吉交差点付近 国道207号 与賀町交差点付近 国道207号 扇町交差点付近 国道34号・国道208号 佐大医学部入口交差点付近 【県外の道路】県道602号 天神交差点付近 【県外の道路】太閤道 東町交差点付近 |

【タクシー・ハイヤー協会からの対策要望箇所(平成30年10月)】

| 都道府県名 | 渋滞箇所 | |
|-------|--|---|
| 佐賀県 | 国道34号 鳥栖市役所 交差点(鳥栖市) 国道34号 田手 交差点(吉野ヶ里町) 国道34号 佐大医学部入口 交差点(佐賀市) 佐賀市道 医大東通り、佐大病院正門から国道34号高架下付近(佐賀市) 国道34号 白岩公園入口 交差点(武雄市) | 国道202号 二里大橋 交差点(伊万里市) 国道203号 畑田 交差点(小城市) 国道207号 八戸 交差点(佐賀市) 国道208号(県道267号) 新栄小学校 交差点(佐賀市) 県道347号 東唐津 交差点(唐津市) |

4. 今年度の佐賀県内の渋滞対策について

(1) 官民連携による渋滞対策 (国道34号佐大医学部入口交差点)

- 国道34号佐大医学部入口交差点下り方向では佐賀大和IC方面へ向かう右折交通の捌け残りが発生、右折交通の滞留が直進左折車線を閉塞し、他方向の進行阻害も発生
- 停止線の前出しにより右折の捌け台数を増加させることで右折の混雑緩和に寄与

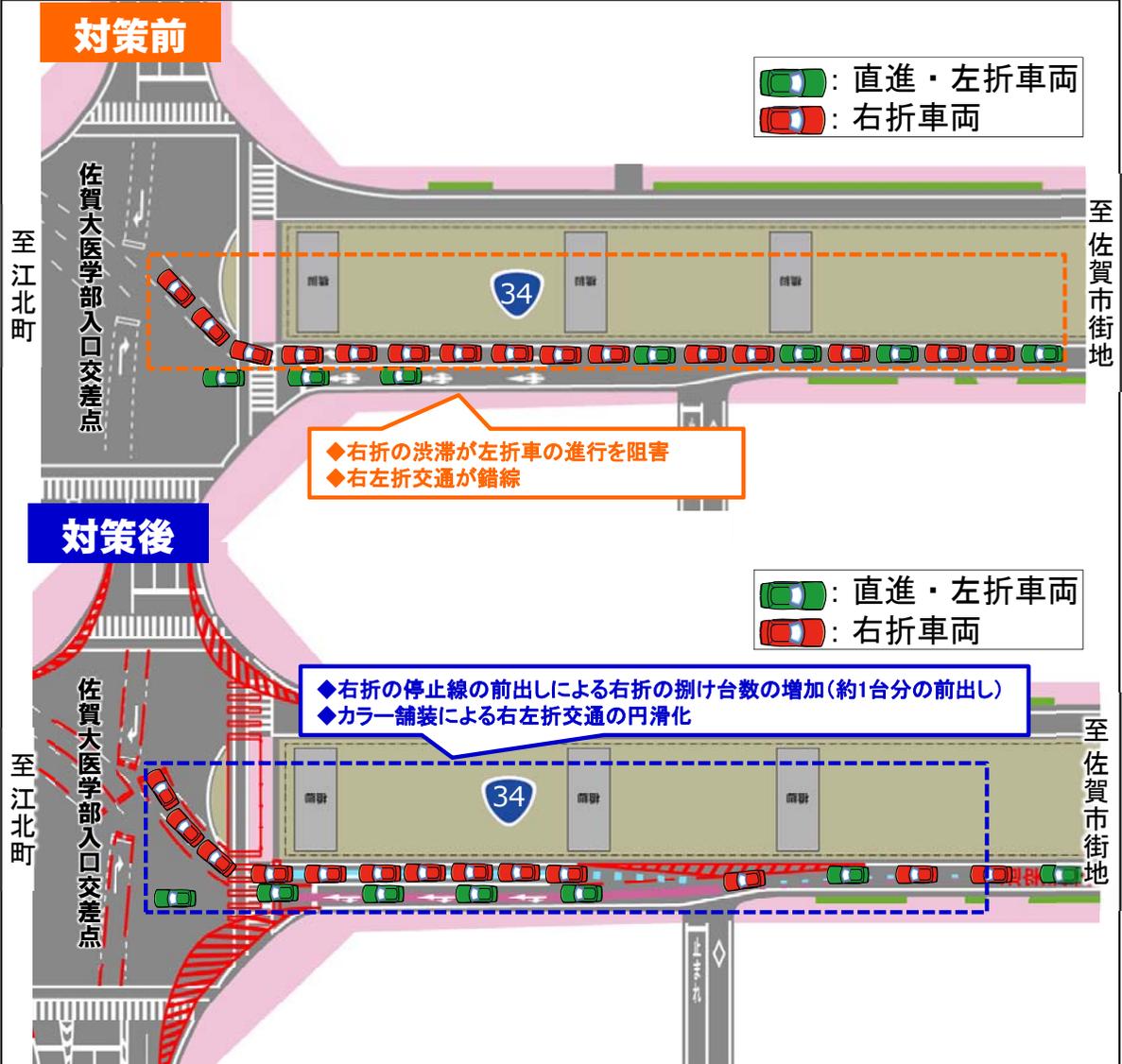
《位置図》



《広域図》



《説明図》



4. 今年度の佐賀県内の渋滞対策について

(2) 国道34号国立病院前交差点の渋滞対策

- 国道34号国立病院前交差点では、国道263号側においてピーク時の交通集中による渋滞が発生
- 当該方向に左折専用レーンを設置することで、交通容量を拡大させ渋滞緩和に寄与に期待



ピーク時の交通集中による
 渋滞が発生

【国立病院前交差点の平均速度】

(単位: km/h)

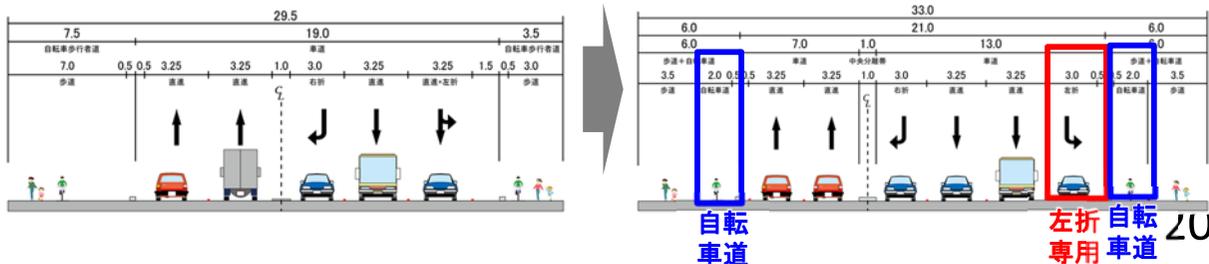
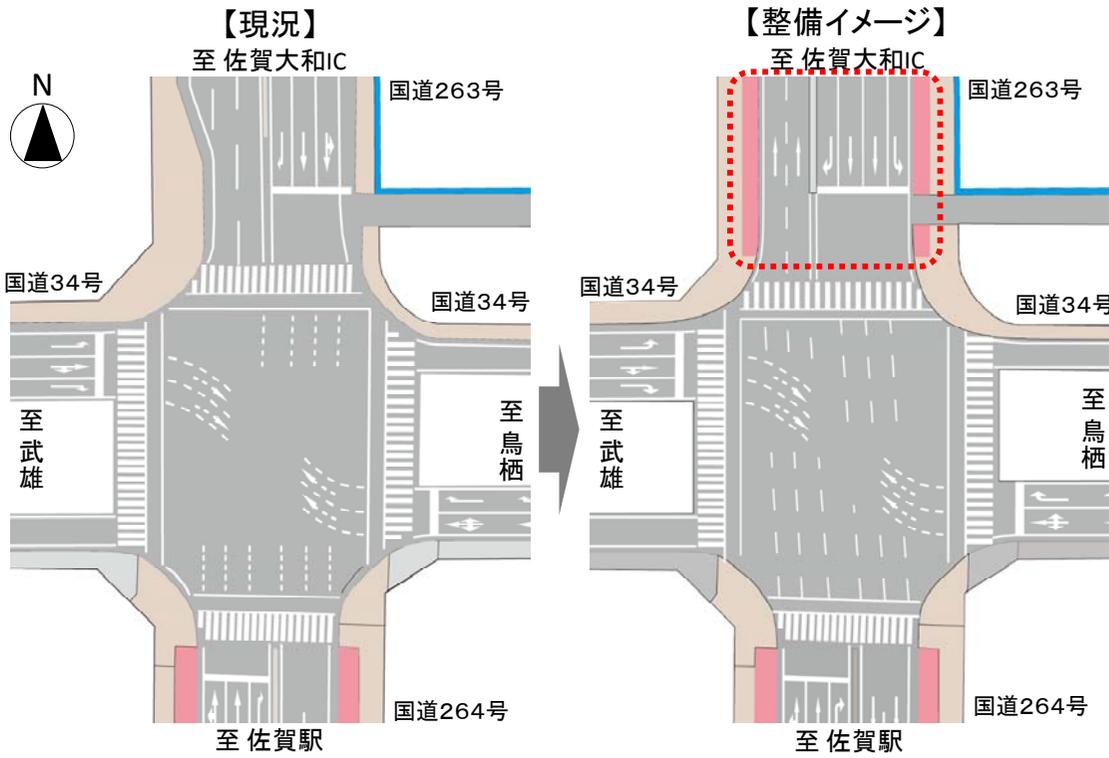
| 主要渋滞箇所 | 路線 | 方向角 | ②最新(H30.4-H30.9平均) | | |
|--------|--------|-----|--------------------|------|------|
| | | | 平日朝 | 平日夕 | 休日 |
| 国立病院前 | 国道34号 | 西 | 7.2 | 8.2 | 9.9 |
| | 国道34号 | 東 | 6.3 | 5.4 | 5.6 |
| | 国道263号 | 北 | 11.3 | 13.1 | 16.2 |
| | 国道263号 | 南 | 12.7 | 11.1 | 13.1 |

※黄色ハッチ: 対策方向

※ETC2.0プローブ情報

対策概要

国道263号側に左折専用レーンを新設する事業
 ※自転車道・歩道整備を併せて実施



5. 今後について

- エリアWGにおいて、最新データによるモニタリング結果等を有効に活用し、佐賀市街地エリアの渋滞対策の検討を推進
- これまでの渋滞協・WGで議論した交通課題を踏まえて、道路整備を始めとするハード対策や、現状の機能を有効活用するためのソフト対策、ピンポイント渋滞対策を検討
- 今年度中に今年度の渋滞対策の進捗報告及び来年度の対策方針を議論するため渋滞協・WGを開催予定

・次回の協議会及び佐賀市街エリアWGに向けて

①主要渋滞箇所の交通状況のモニタリングの継続及び解除検討

②主要渋滞箇所の渋滞要因の把握及び新たな対策の検討

③既存対策の推進