

令和3年度 第2回佐賀県交通渋滞対策協議会

議事概要

1. 日時 令和4年2月21日（月） 10:00～11:30

2. 場所 佐賀国道事務所会議室（WEB）

3. 議事

（1）TDM 施策の結果報告及び次年度の方針提案

（2）渋滞対策

4. 議事要旨

●令和3年10月8日～31日間に実施したTDM 施策（通勤手段を自家用車から自転車等へ転換を促し渋滞緩和を目指す社会実験）について、その効果検証を確認した。

●官民連携の渋滞対策として国道34号 鳥栖市 村田町 交差点および国道34号 鳥栖市 一本松 交差点の対策案を確認した。

●国道202号 大土井 交差点においては、短期対策を実施したが、依然として渋滞が残っていることを確認。また、2車線区間の交通状況を把握した結果、車線数の減少箇所（ボトルネック）を起点とした渋滞発生を確認したため、渋滞解消に向けて、容量拡大などの対策検討が必要であることを確認した。

●今後も継続的に渋滞状況をモニタリングし、渋滞解消・改善に向けた各機関の取り組みについて広報活動への協力並びにデータ分析結果等の提供を行うことでさらなる効果的な取り組みを目指すことを確認した。

以上

令和3年度 第2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. これまでの経緯と渋滞対策の基本方針	.....	2
2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策	.....	5
3. 今後のTDM施策の展開	.....	22
4. 渋滞対策について	.....	24

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. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

- (1) 前回までの検討状況
- (2) 社会実験の実施内容
- (3) 効果検証
 - ① 交通量・旅行速度の変化
 - ② アンケート調査結果
- (4) 得られた知見と今後の対応方針

3. 今後のTDM施策の展開

- (1) 取り組み事例の紹介
- (2) 取り組みの体制

4. 渋滞対策について

5. まとめ

ポイント1

- ・R3.10月に実施したTDM施策結果の報告
- ・調査から得られた課題・知見等の共有

ポイント2

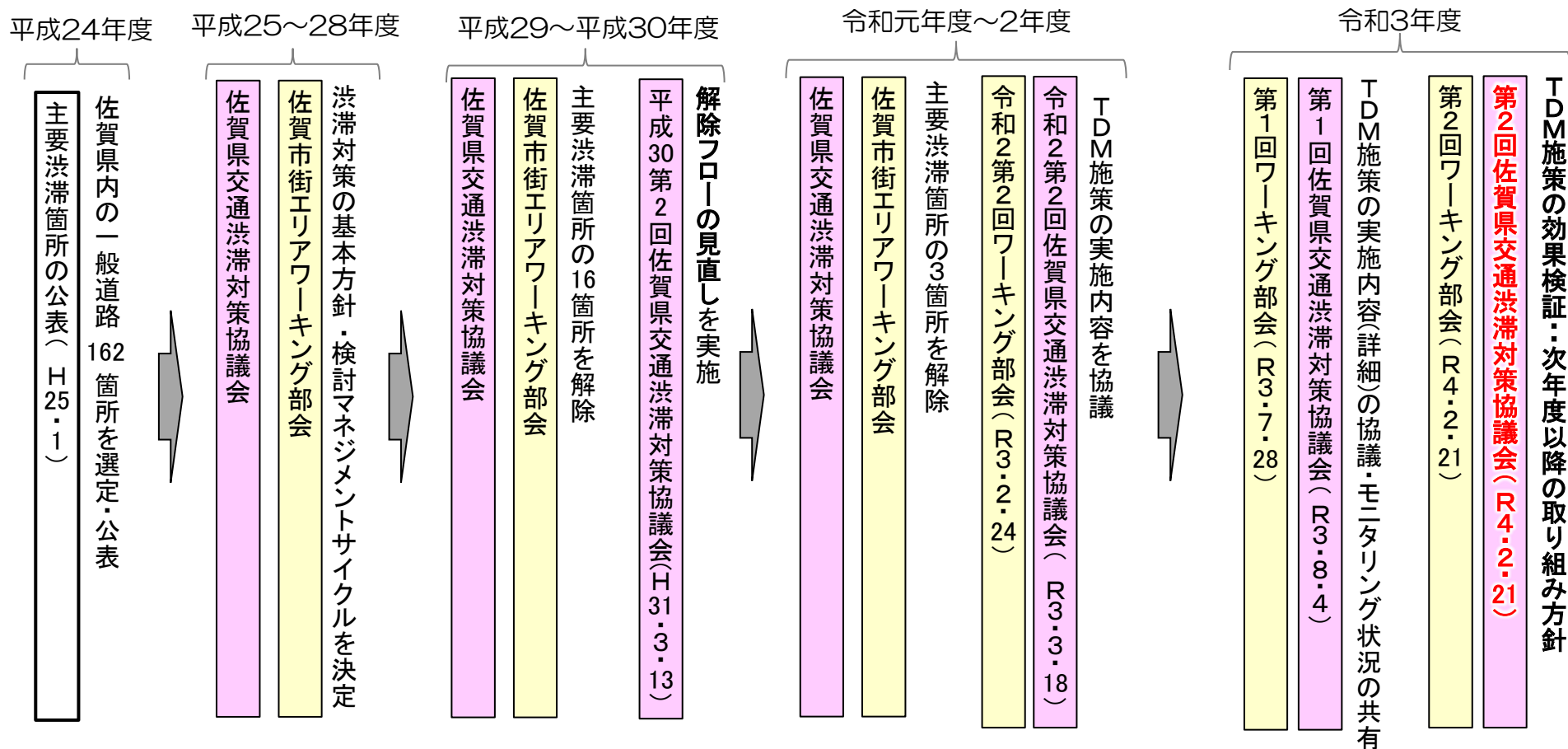
- ・佐賀県による取り組み事例の紹介
- ・渋滞協の取り組み体制等の確認

ポイント3

- ・新規の対策箇所の紹介

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



本日

1. これまでの経緯と渋滞対策の基本方針

(2) 佐賀県内の主要渋滞箇所状況

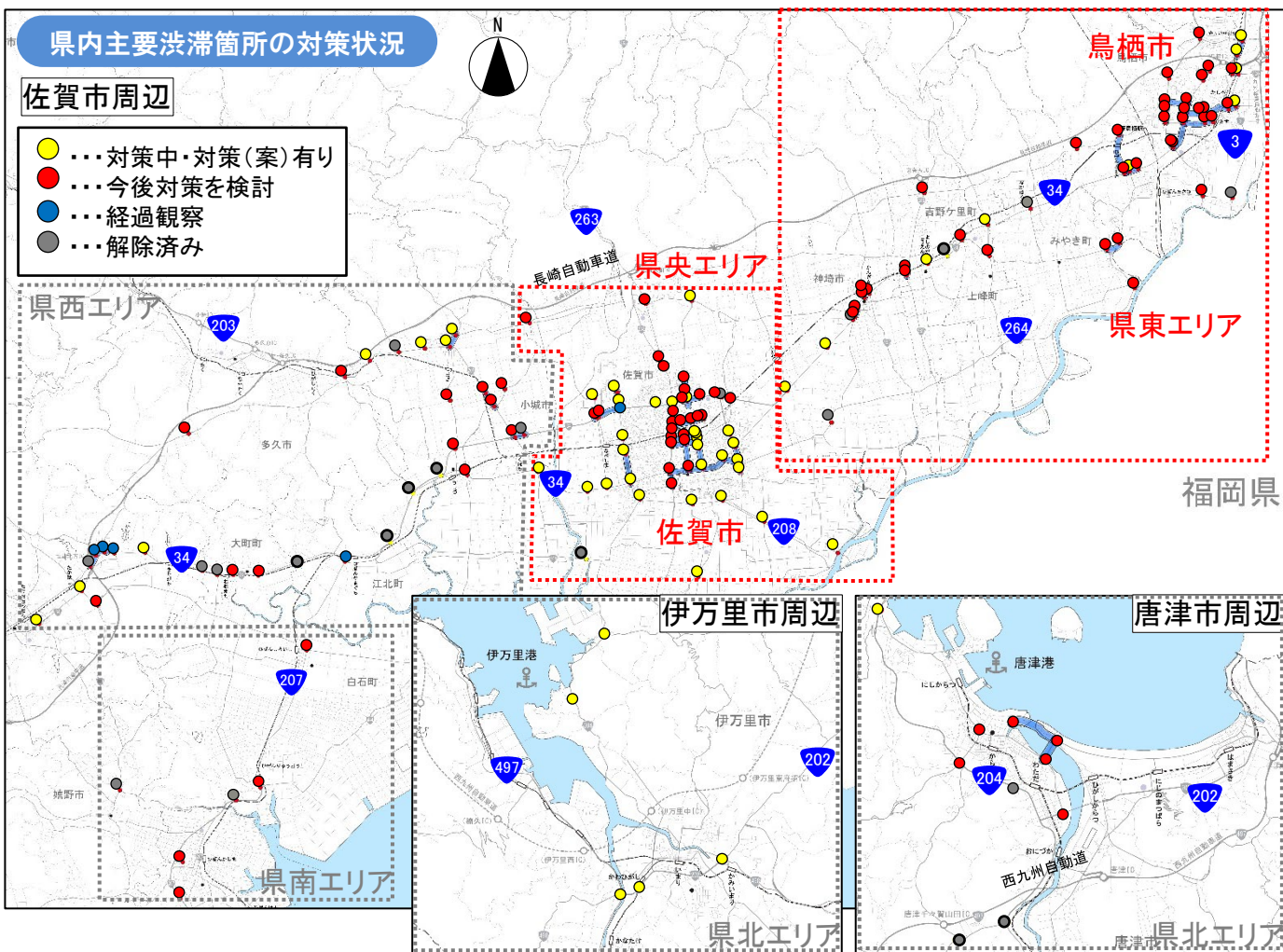
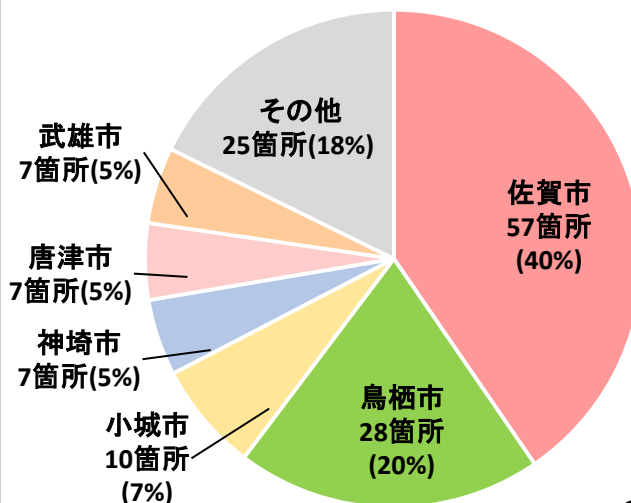
- 佐賀県内の主要渋滞箇所は、平成25年1月に162箇所を選定・公表し、バイパス整備及び交差点改良等の対策を実施してきた結果、これまでに**21箇所を解除**
- 佐賀市・鳥栖市を中心に**141箇所の主要渋滞箇所が残存**

【佐賀県内主要渋滞箇所の変遷】

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
R1年渋滞協後 (R1.8)	145箇所	34区間 (74箇所)	71箇所
R2年渋滞協後 (R2.8)	143箇所	34区間 (74箇所)	69箇所
R3年渋滞協後 (R3.8)	141箇所	34区間 (74箇所)	67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(141箇所)の市町別内訳



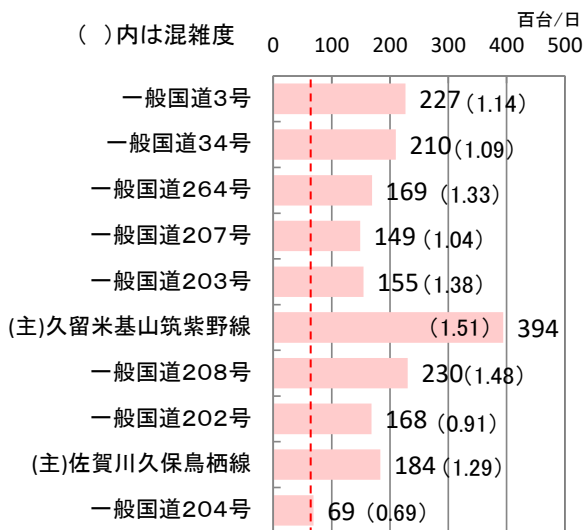
1. これまでの経緯と渋滞対策の基本方針

平成27年度佐賀県交通渋滞対策協議会で決定

(3) 佐賀県における渋滞対策の基本方針

課題	佐賀市を中心に、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	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. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

(1) 前回までの検討状況 ① TDM施策の対象エリアの決定

○ 緊急事態宣言下(R2.4月~5月)には、佐賀市市街地部・鳥栖市市街地部において、速度が向上しており、特に佐賀市市街地部にて大きな速度向上を確認。

◆佐賀市

【 平常時 】



【 緊急事態宣言中 】



◆鳥栖市

【 平常時 】



【 緊急事態宣言中 】



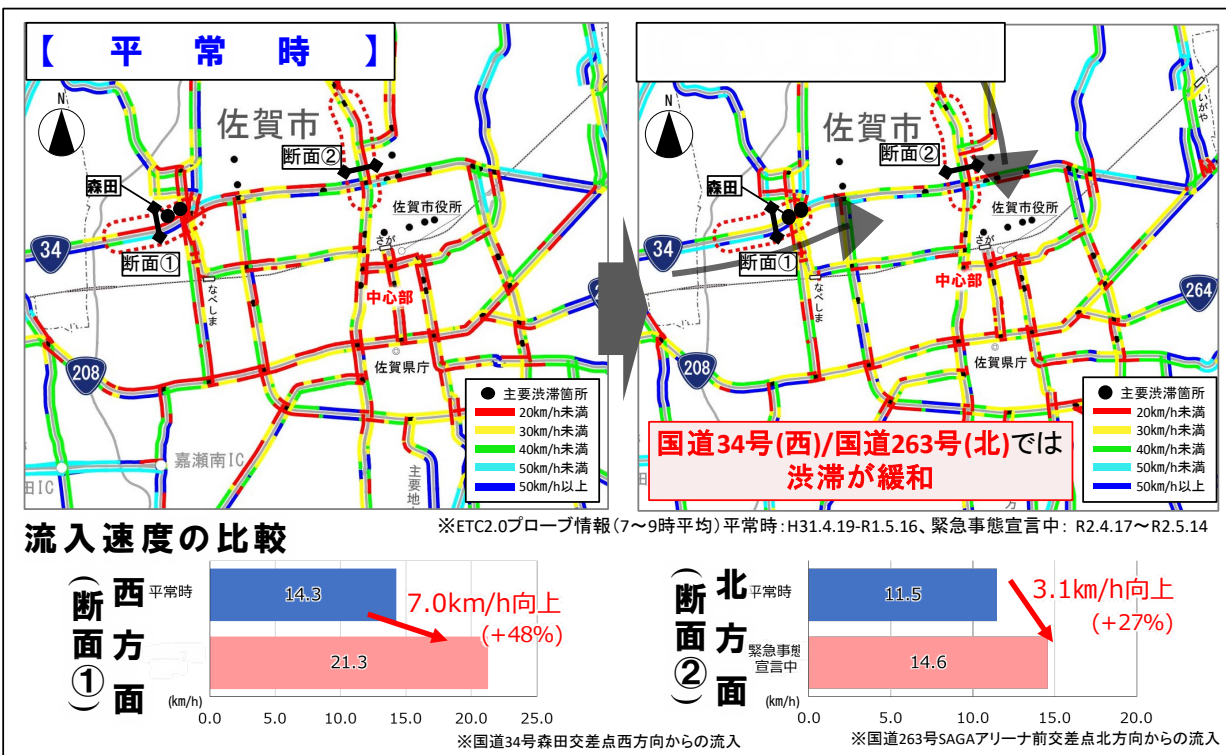
※ETC2.0プローブ情報(7~9時平均)
平常時: H31.4.19-R1.5.16
緊急事態宣言中: R2.4.17~R2.5.14

TDM施策により、より効果が見込まれるのは佐賀市市街地部。当該エリアに有効な具体手法(経路転換・手段転換等)を検討する。【令和2年8月交通渋滞対策協議会】

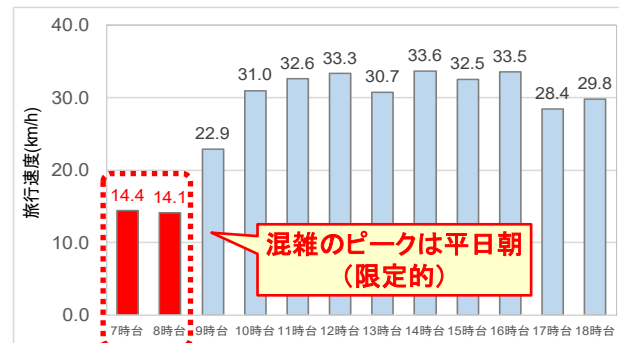
2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

(1) 前回までの検討状況 ② TDM施策のターゲット交通の設定

- 佐賀市市街地部への流入交通の中でも、特に西側からの流入交通の宣言下における速度向上が大きい
- 西側から市街地部への流入においては、混雑する時間帯が朝ピーク(7~9時)のみと限定的であり、その目的の多くが通勤

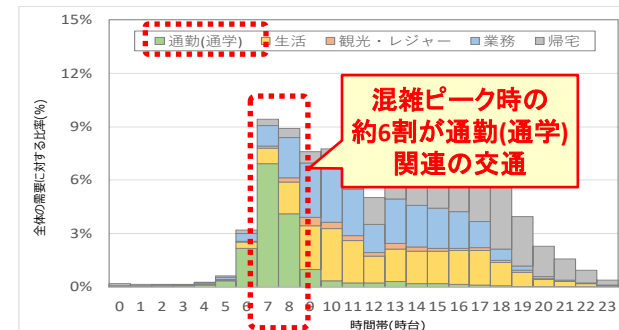


◆ 旅行速度状況 西方面→佐賀市街中心部



出典: 国道34号上(森田交差点)の時間帯別速度 ETC2.0プローブ情報(平常時: H31.4.19-R1.5.16)

◆ 交通の内訳 市街地部に流入する時間帯別・目的別交通需要



出典: H27道路街路交通情勢調査

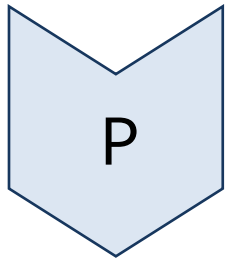
TDMの効果が見込める西側から流入する通勤交通を主要ターゲットに交通手段転換を図ることとし、経路上にある「森田交差点」をモニタリング代表地に設定。

【令和3年3月交通渋滞対策協議会】

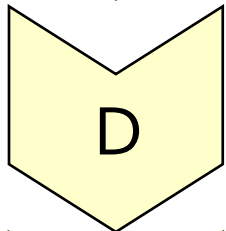
2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

(1) 前回までの検討状況 ③ 佐賀市市街地部における取り組みPDCA

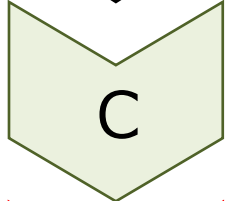
- 佐賀市市街地部へ流入する朝の通勤交通をターゲットとした自転車転換施策を行うこととし、社会実験(R3.10.8~10.31間)を実施。
- データ分析や、アンケート調査により効果検証を行う。 【令和3年8月交通渋滞対策協議会】



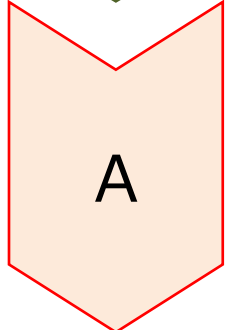
- 佐賀市市街地部に着目した即効性の高いTDM施策の推進
- 混雑が顕著な朝の時間帯の主目的である通勤交通をターゲット
- 通勤交通の距離帯に応じた適切な交通手段への転換を図る



- 広報活動による自転車への転換推進
 - 今年度はコロナウイルス感染リスクの少ない自転車に絞る
- 期間を設定した社会実験の実施



- ① トラカン・ETC2.0データによる混雑緩和効果の把握
- ② 事後アンケート調査による施策の課題把握



- 1) 社会実験の評価
- 広報による意識醸成の効果
 - 混雑状況への影響の程度等

2) 手段転換施策の更なる改善策の検討

【ソフト面の改善策】

- 広報内容やアプローチ方法の改善
- 恒常的な啓発パンフレット配布や、サイクルイベント等による機会創出
- 修理対応施設等の情報提供 等

【ハード面の改善策】

自転車環境の整備促進(自転車通行帯、交差点部等の段差解消、公共駐輪場の拡充、バス停・駅との連絡強化 等)

2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

(2) 社会実験の実施内容

- 令和3年10月8日(金)～10月31日(日)において、広報活動により、通勤手段を自家用車から自転車へ転換を図る社会実験を実施した。
- ポスターや市報・県民だよりへの掲載、SNS等の媒体を活用し、広く広報を行った。

広報媒体		詳細
①	ポスター・チラシ	<ul style="list-style-type: none"> 各機関へ配布・各管理施設での掲載(計7,108部) アンケート協力事業者へのメール配信(計141通)
②	関係機関HP	<ul style="list-style-type: none"> 各機関のHPにバナー掲載
③	会報誌	<ul style="list-style-type: none"> 佐賀市報、県民だより
④	デジタルサイネージ等	<ul style="list-style-type: none"> 佐賀市観光協会(佐賀駅前COMBOX内) 道路情報板(33基)
⑤	SNS	<ul style="list-style-type: none"> 佐賀国道事務所公式Twitter(週1回投稿、全6回(9/24～10/30)) 佐賀県公式Twitter、Facebook(開始時1回投稿)



ポスター、チラシ配布の内訳		
佐賀国道事務所		2
佐賀河川事務所	管理施設含む	3
佐賀運輸支局		1
佐賀南警察署	管内安全運転管理者(雇用者用)	250
佐賀北警察署	管内安全運転管理者(雇用者用)(250) 安全協会(一般用)(6300)	6,570
佐賀県庁	管理施設含む	92
佐賀市	管理施設含む	40
佐賀市観光協会	COMBOX内 道の駅冊子 (裏面にTDM情報を掲載)	150
合計		7,108 部

※具体の掲載状況等は次頁参照

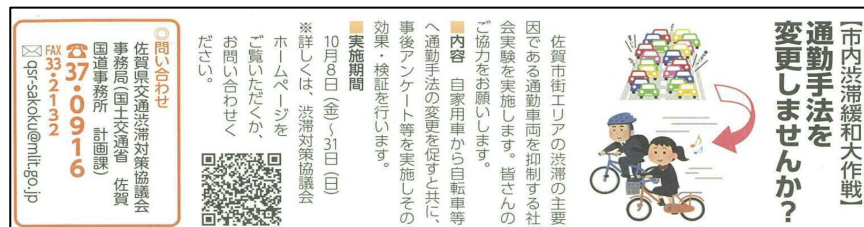
2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

【参考】広報の状況

②佐賀県HPへのバナー掲載



③佐賀市市報(R3.9.15)への掲載



③佐賀県県民だより(R3.10月)への掲載

10月8日(金)～31日(日)は 渋滞の緩和にご協力ください

県内において渋滞の主要因である通勤車両を抑制する社会実験を行います。期間中は、自転車などの積極的な利用を推進し、渋滞緩和を目指します。この機会に通勤手段を考えてみませんか?効果検証のための事後アンケートにもご協力をお願いします。

※詳しくはホームページをご覧くださいか、お問い合わせください

お問い合わせ **佐賀国道事務所 計画課**
☎0952(37)0916

詳しくは **道路課** ☎0952(25)7155

④デジタルサイネージでの掲載 (佐賀駅前COMBOX 1F観光協会)



⑤SNSでの掲載(佐賀県公式Facebook)



⑤SNSでの掲載(佐賀国道事務所公式Twitter)



2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

【参考】広報ポスター

○ 従業員及び事業者別に、自転車通勤を促進するためのポスターを作成し、それぞれに対して広報。

“自転車通勤”で 渋滞のイライラ解消しませんか？

佐賀県交通渋滞対策協議会では、佐賀市街地部における通勤時間帯の渋滞緩和を目的として、**佐賀市街地部へお勤めの皆様に自転車利用をお勧めしています。**

社会実験期間：令和3年10月8日(金)～10月31日(日)

上記期間を「社会実験」と位置づけ、注力的に自転車への転換及び渋滞緩和を図ります。

期間中の積極的な自転車通勤をお願い致します！
これを機に、是非通勤手段を考えてみませんか？

◆ 取り組みにご参加頂けたら、是非感想もお聞かせください！
【アンケート】<https://questant.jp/q/LXJQ22F9>
※上記アンケートは10月8日以降回答可能となります

自転車は「**軽車両**」です。ルール・マナーを守り、安全に注意して利用しましょう！

「でも…やっぱり車の方が便利じゃない？」というアナタへ…

①移動時間が早く済む！

◆ 移動距離が約5km以内の移動では、**自転車**が最も所要時間が短く済みます！

②時間が読みやすい！

◆ 渋滞に捕まらない自転車は、**遅れを考慮して出発時間を早める必要もありません！**

時間帯	1kmあたりの道路における遅れ時間
朝ピーク	143.7
平常時	122.1

※渋滞していない時に比べ、朝の通勤時間帯には約2割の遅れが発生

③経済的！

◆ ガソリン代のかからない自転車は、もちろん**お財布にも優しい**移動手段です！

片道通勤距離(km)	ガソリン代(円/往復)
0	0
2	28
4	56
6	84
8	112
10	140
12	168

※ガソリン代140円/L 燃費15km/Lとして試算

片道5kmの通勤では1日に約100円かかる

②経済的！

◆ ガソリン代のかからない自転車は、**経費削減にも繋がります。**

片道通勤距離(km)	ガソリン代(円/往復)
0	0
2	28
4	56
6	84
8	112
10	140
12	168

※ガソリン代140円/L 燃費15km/Lとして試算

片道5kmの通勤では1日に約100円かかる

◆ 車を運転していると交通事故を起こす可能性もあります。
車を50年運転すると…
⇒5人に1人が**人身事故**を起こす
⇒500人に1人が**死亡事故**を起こす

◆ 従業員自身の怪我の回避だけでなく、経営リスクの回避にもつながります。

取組主体 佐賀県交通渋滞対策協議会
【事務局】国土交通省 九州地方整備局 佐賀国道事務所 計画課
〒849-0924 佐賀県佐賀市新中町5-10 TEL:0952-37-0916
【ホームページ】<http://www.qsr.mlit.go.jp/sakoku/works/trafficjam/tdm.html>

従業員の皆様の通勤手段 見直してみませんか？

佐賀県交通渋滞対策協議会では、佐賀市街地部における通勤時間帯の渋滞緩和を目的として、**佐賀市街地部へお勤めの皆様に自転車利用をお勧めしています。**

社会実験期間：令和3年10月8日(金)～10月31日(日)

上記期間を「社会実験」と位置づけ、注力的に自転車への転換及び渋滞緩和を図ります。

事業者の皆様から従業員の皆様へ呼びかけ頂くなど、積極的な参画をお願い申し上げます。
これを機に、是非通勤手段を考えてみませんか？

自転車は「**軽車両**」です。ルール・マナーを守り、安全に注意して利用しましょう！

実は自転車通勤をするとこんなメリットが…

①移動時間が早く済む！

◆ 移動距離が約5km以内の移動では、**自転車**が最も所要時間が短く済みます！

②経済的！

◆ ガソリン代のかからない自転車は、**経費削減にも繋がります。**

片道通勤距離(km)	ガソリン代(円/往復)
0	0
2	28
4	56
6	84
8	112
10	140
12	168

※ガソリン代140円/L 燃費15km/Lとして試算

片道5kmの通勤では1日に約100円かかる

③事故のリスク軽減！

◆ 車を運転していると交通事故を起こす可能性もあります。
車を50年運転すると…
⇒5人に1人が**人身事故**を起こす
⇒500人に1人が**死亡事故**を起こす

◆ 従業員自身の怪我の回避だけでなく、経営リスクの回避にもつながります。

③事故のリスク軽減！

◆ 車を運転していると交通事故を起こす可能性もあります。
車を50年運転すると…
⇒5人に1人が**人身事故**を起こす
⇒500人に1人が**死亡事故**を起こす

◆ 従業員自身の怪我の回避だけでなく、経営リスクの回避にもつながります。

取組主体 佐賀県交通渋滞対策協議会
【事務局】国土交通省 九州地方整備局 佐賀国道事務所 計画課
〒849-0924 佐賀県佐賀市新中町5-10 TEL:0952-37-0916
【ホームページ】<http://www.qsr.mlit.go.jp/sakoku/works/trafficjam/tdm.html>

▲従業員(通勤者)向け

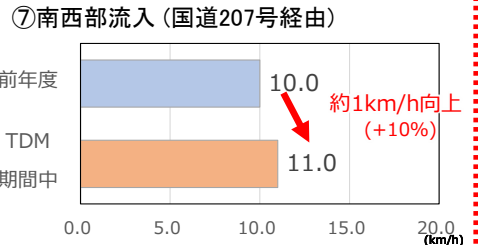
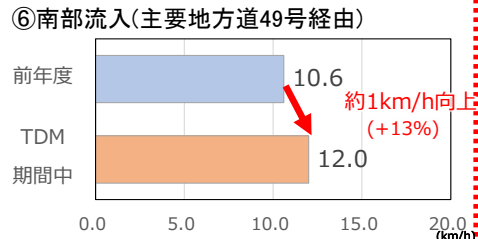
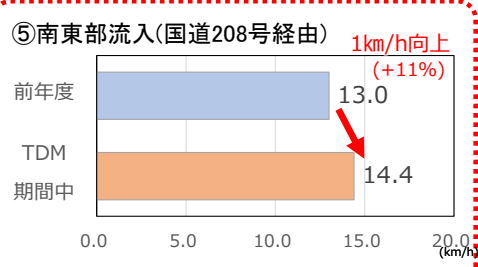
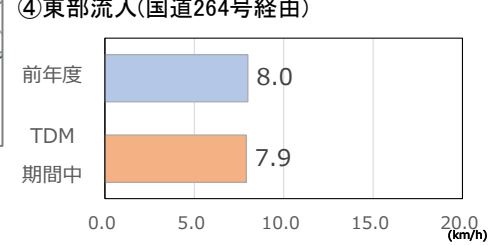
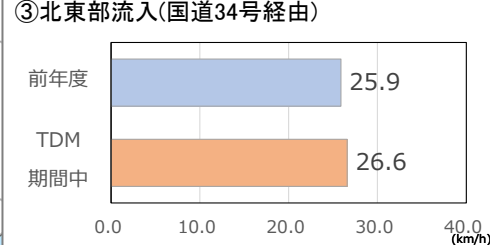
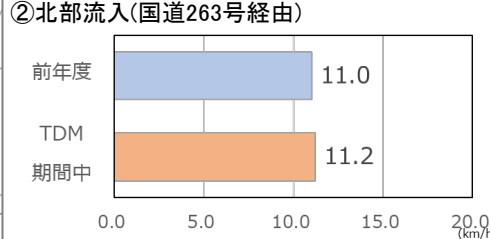
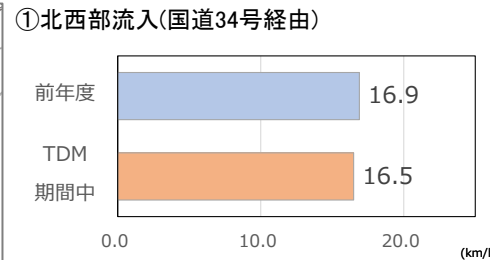
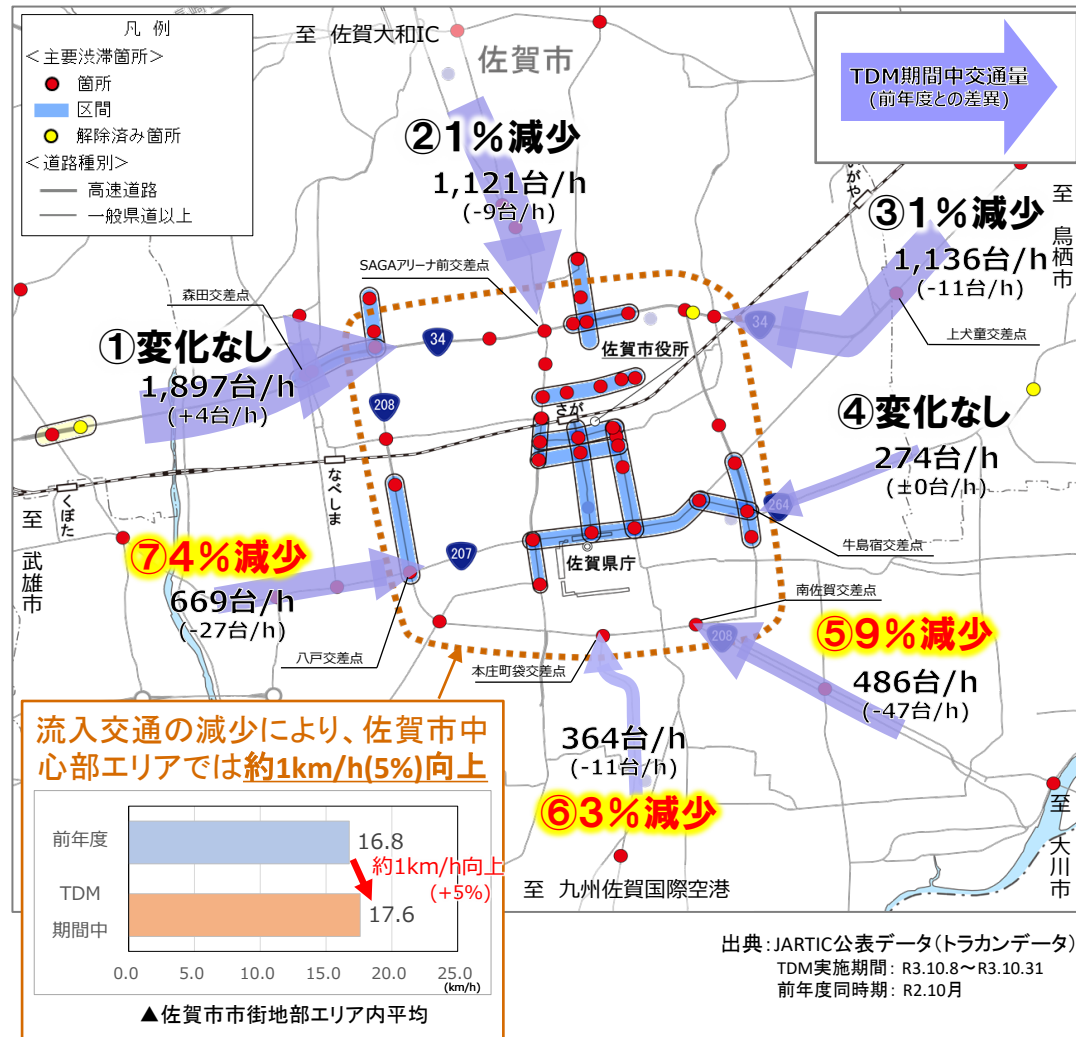
▲事業所(雇用者)向け

2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

(3)効果検証 ①交通量・旅行速度の変化 <佐賀市市街地部への効果>

- 主に南東部・南部・南西部から流入交通量がやや減少し、旅行速度が約10%向上した。
- 佐賀市市街地部では平均して約5%の速度向上がみられた。

●平日朝ピーク(7~9時)の佐賀市市街地部への流入交通量・速度状況の変化



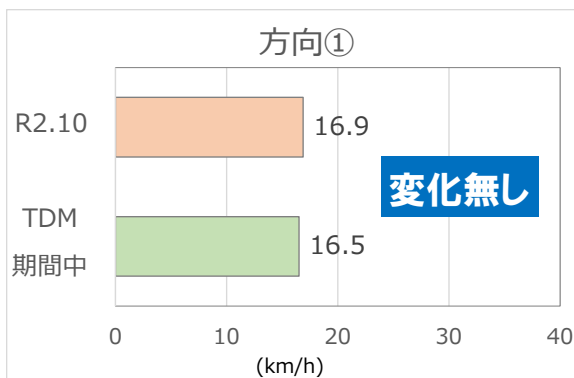
市街地部南方面にて速度が向上傾向を確認

出典: ETC2.0プローブ情報
 TDM実施期間: R3.10.8~R3.10.31
 前年度同時期: R2.10月

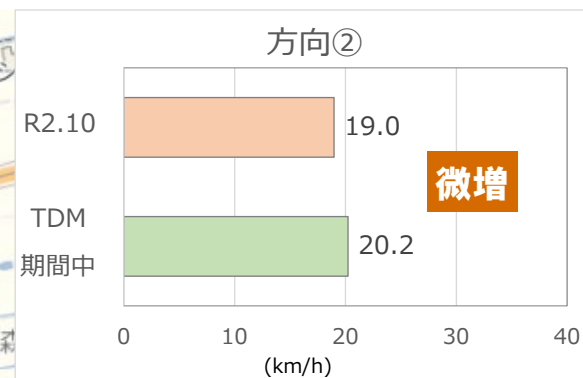
2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

(3)効果検証 ①交通量・旅行速度の変化 <森田交差点のモニタリング>

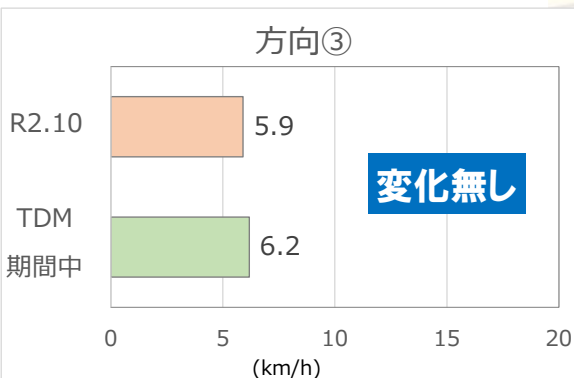
- モニタリング代表交差点である国道34号森田交差点においては、**速度向上はほとんど確認されなかった。**
- 当該交差点に対しては**自転車転換施策のみでなく、他手段への転換も含めた複合的な対策が必要**である。
- 今後は佐賀県等の既存取り組みの支援を行いつつ、定期的にモニタリングを実施する。



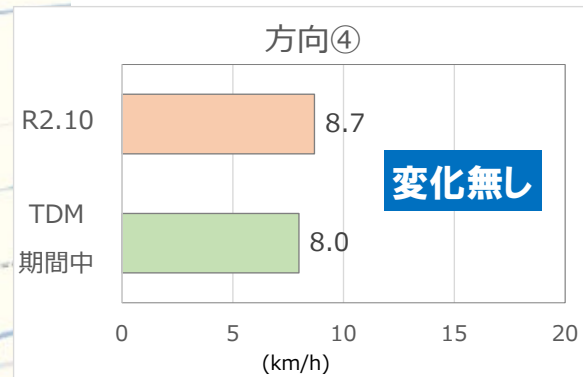
国道34号 西側からの流入



国道34号 東側からの流入



県道248号 北側からの流入



県道248号 南側からの流入

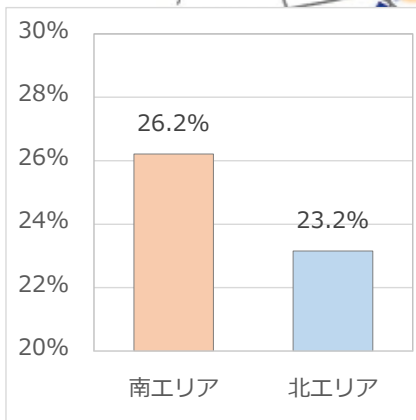
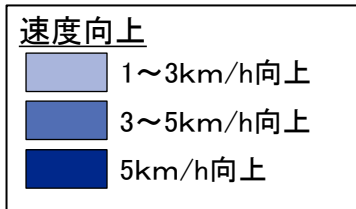
出典: ETC2.0プローブ情報
 下記期間における平日朝(7~9時)平均値
 TDM実施期間: R3.10.8~R3.10.31
 前年度同時期: R2.10月

2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

(3)効果検証 ①交通量・旅行速度の変化 <佐賀市市街地部における面的な速度状況変化>

- 佐賀市市街地部では、特に南エリア(JR長崎本線以南)にて、速度向上がみられた区間が比較的多く、1~3km/h程度の速度向上が確認された。

●TDM実施期間の速度向上



▲市街地部におけるエリア別旅行速度が向上した区間(延長)割合

※北・南エリア:JR長崎本線のそれぞれ北側・南側を指す

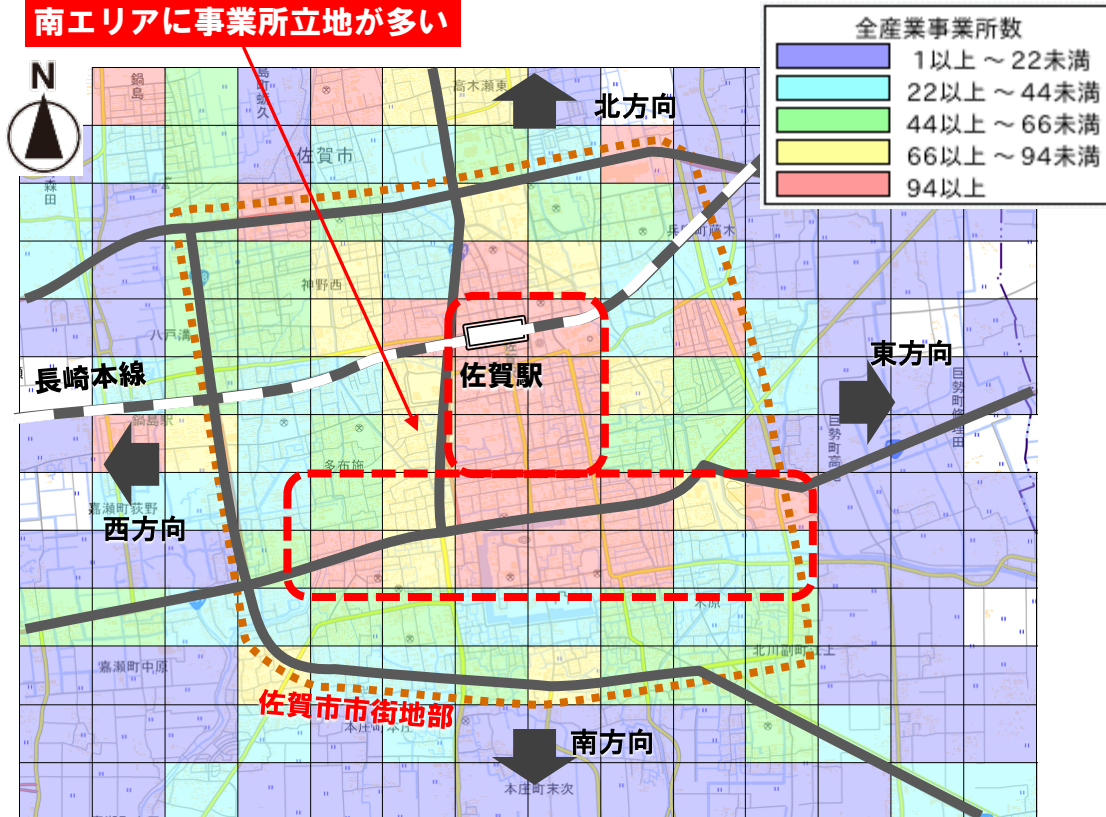
出典:ETC2.0プローブ情報
TDM実施期間: R3.10.8~R3.10.31
前年度同時期: R2.10月

2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

(3)効果検証 ①交通量・旅行速度の変化 <面的な速度向上効果に関する考察>

- 佐賀市市街地部は、南エリア(佐賀駅南側、国道207号・264号沿線)に事業所の立地が多い構造となっている。
- 市街地部内に通勤する方の居住地は、市街地部内・南方向・西方向の方が多く約7割を占める。
- その結果として、南部・南西部方向からの流入路線にて交通量削減及び速度向上の効果がみられたものと推定される。

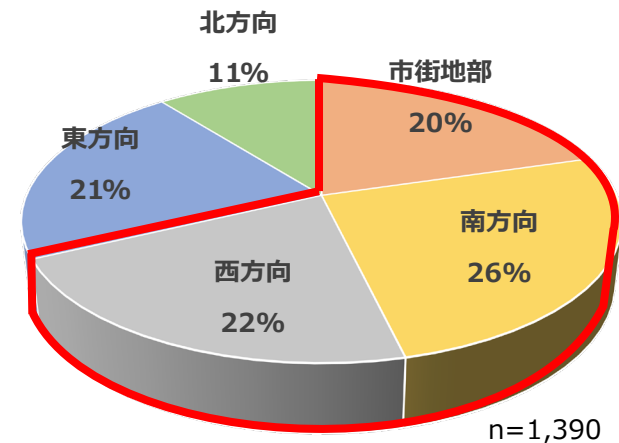
市街地部内においても特に南エリアに事業所立地が多い



▲佐賀市市街地部の事業所立地分布

出典：2014経済センサス基礎調査

市街地部内及び南方向・西方向に住む方が多い



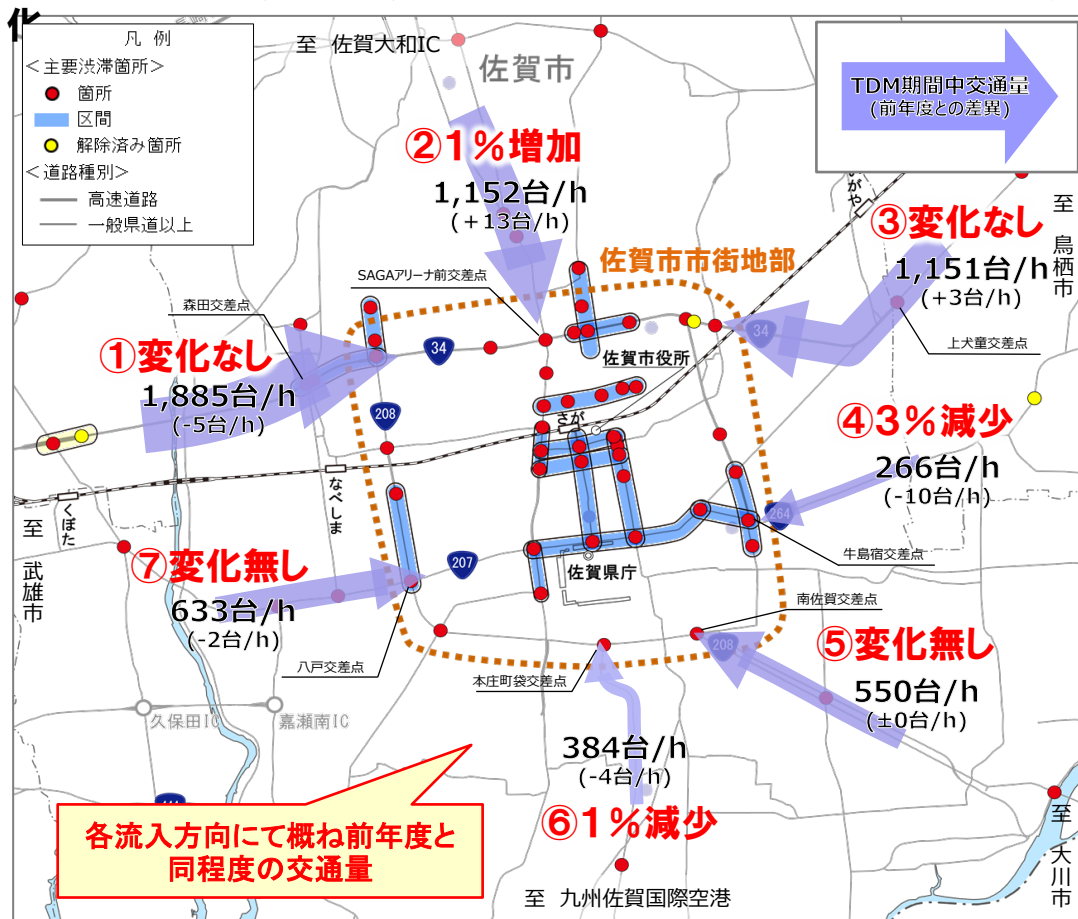
▲アンケート回答者の居住地
※市街地部から見た方向別内訳

2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

(3)効果検証 ①交通量・旅行速度の変化 <社会実験期間外の交通量・旅行速度の変化>

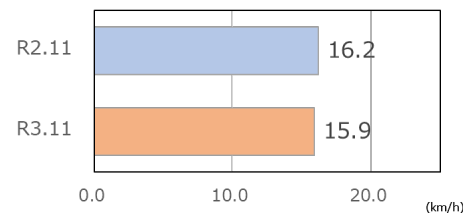
- R3.11月においては、前年同月と比べ、各方向目立った交通量及び旅行速度の変化は確認されなかった。
- 11月の前年度比が同程度であったことから、今年度実施した社会実験期間の変化については、TDM施策の効果が発現したと推定される。

●平日朝ピーク(7~9時)の佐賀市市街地部への流入交通量・速度状況の変

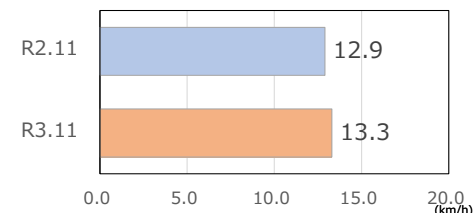


出典: JARTIC公表データ(トラカンデータ)
 R2.11.2~R2.11.22, R3.11.1~R3.11.21(※)
 ※佐賀県のエコ通勤試行期間(P20参照)を避け21日までのデータにて分析

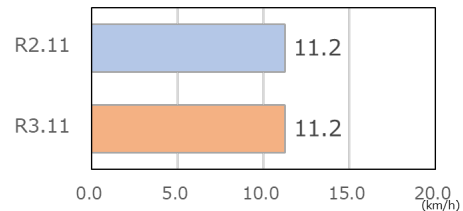
①北西部流入(国道34号経由)



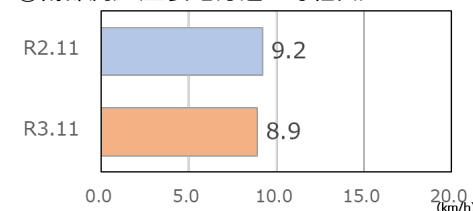
⑤南東部流入(国道208号経由)



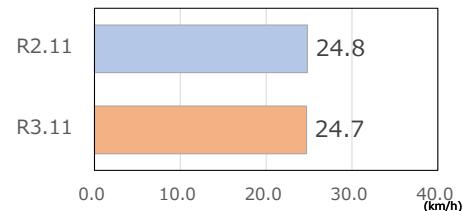
②北部流入(国道263号経由)



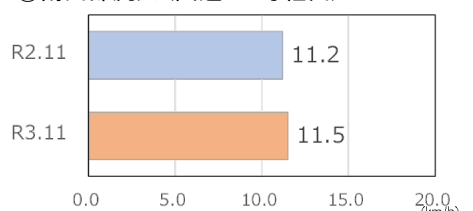
⑥南部流入(主要地方道49号経由)



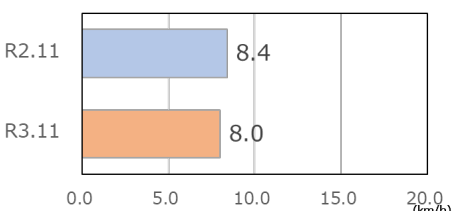
③北東部流入(国道34号経由)



⑦南西部流入(国道207号経由)



④東部流入(国道264号経由)



出典: ETC2.0プローブ情報
 R2.11.2~R2.11.22, R3.11.1~R3.11.21

各流入方向にて概ね前年度と同程度の旅行速度

2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

(3)効果検証 ②アンケート調査結果

- 実験とともに、アンケート調査を実施し、取り組み参加者や日頃から自転車を利用している方々から、参加実態や佐賀市市街地部における自転車利用環境における課題を聞き取り。

●調査概要

調査期間	• 令和3年10月8日～11月14日 (実験期間:10月8日～10月31日)
調査手法	• Webアンケート調査 ※①広報媒体(ポスター)にURL・QRコードを記載 ※②事業所宛に調査票・回答ページのURLを送付し、従業員の方へ展開頂き、各々回答頂く
調査対象	• 対象地域(右図)内に立地する事業所等に勤務する従業員
回収票数	• 1,485票 (1,514票のうち、右図「対象地域」外に勤務する方の回答を除いた票数)
調査目的	• 社会実験期間中の取り組み参加実態や、広報の認知状況の把握 • 継続的な自転車の利用意向 • 自転車通勤の課題点等の把握 等

●調査対象地域

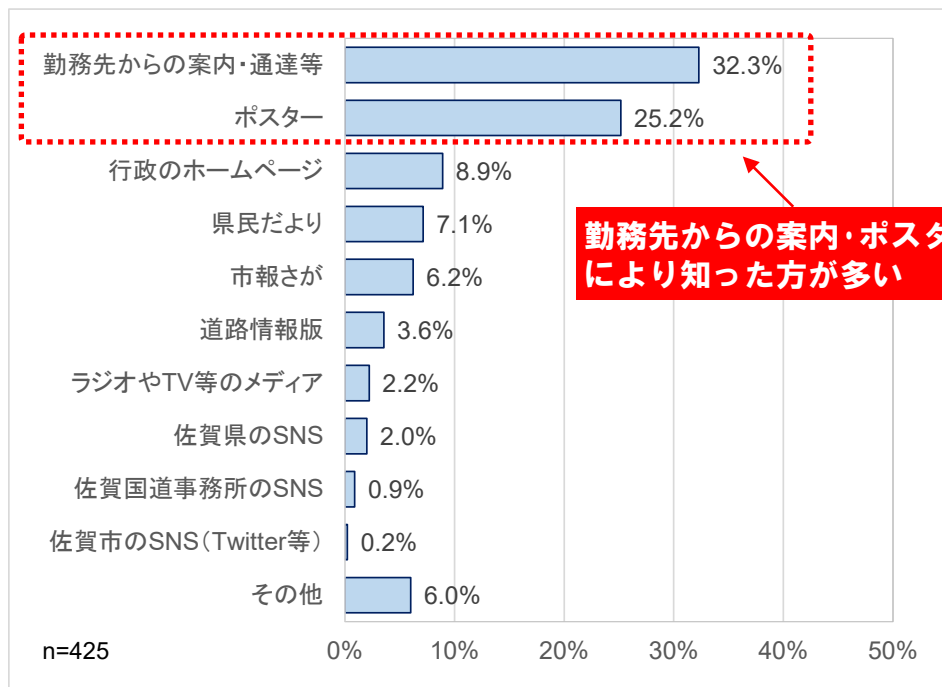


Copyright(c) N T T 空間情報All Rights Reserved

2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

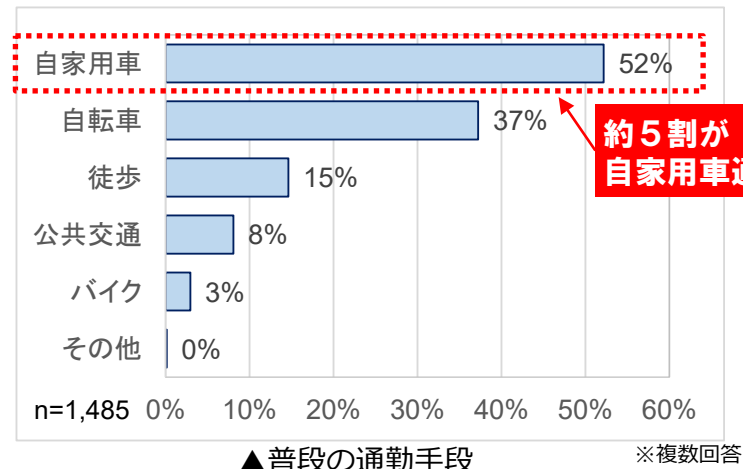
(3)効果検証 ②アンケート調査結果

- 「勤務先からの案内・通達」や「ポスター」から取り組みの存在を知ったという回答が多い。
- 普段の通勤手段としては自家用車通勤者は約5割を最も多く、次いで自転車が約4割となっている。
- 約17%の方が取り組みに参加したと回答。

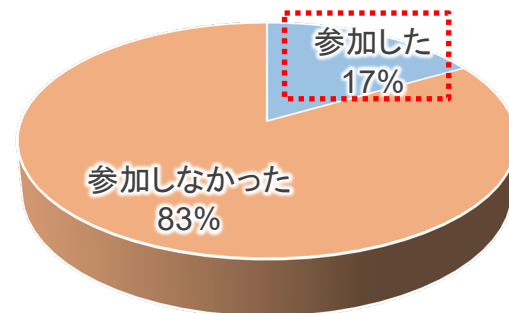


▲最初に取り組みを知った情報媒体
※取り組みを認知していた方だけの集計

事業所を通した呼びかけやポスターといった手法が効率的に周知をする上で有効



▲普段の通勤手段



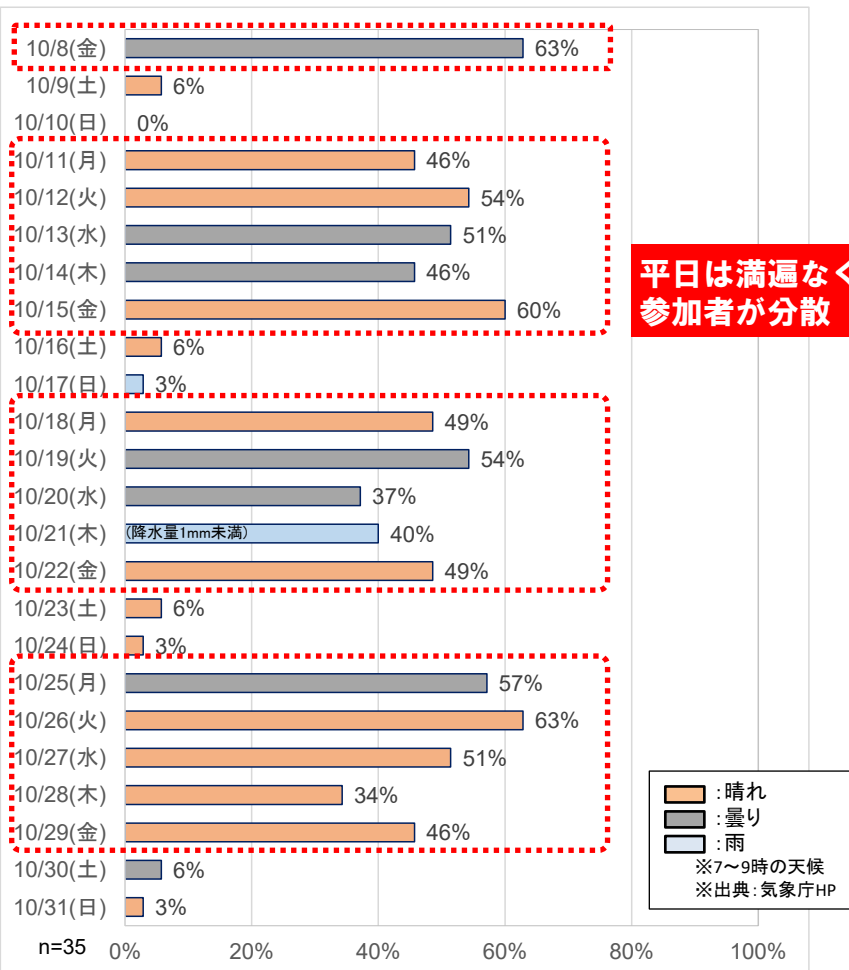
▲取り組み参加の有無
※通勤手段が「自家用車」のみの方を対象

より効果的な広報を行うことで自転車利用の促進につながる

2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

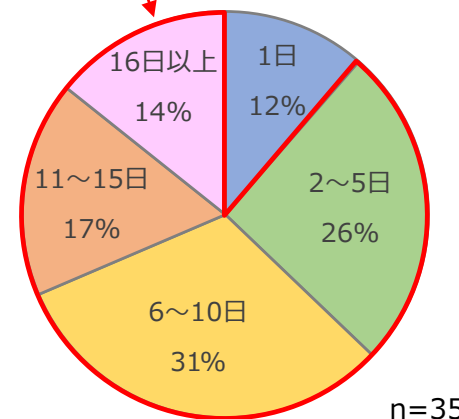
(3)効果検証 ②アンケート調査結果

- 取組み期間(通勤時間帯)中は、佐賀市においては天候に恵まれ、平日はどの日も満遍なく参加頂けた。
- 約9割の方が期間中に2回以上参加頂いており、最も多い人では期間中に17日間参加頂いている。
- また、取組参加者の約8割が、継続意欲があると回答している。



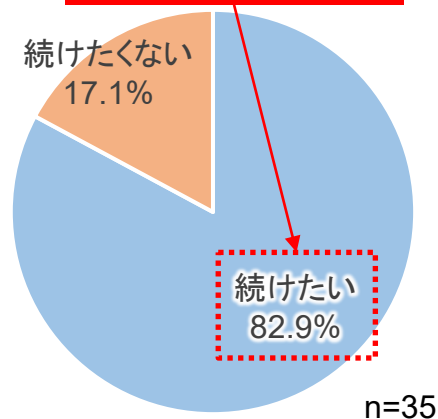
平日は満遍なく参加者が分散

約9割が2日以上取組みに参加



▲参加者別参加日数内訳
※自家用車から自転車へ転換した方を対象

約8割が自転車利用の継続意向を示す



▲自転車利用の継続意欲
※自家用車から自転車へ転換した方を対象

一度でも転換する“きっかけ”をつくるのが重要
自転車通勤を浸透させていくためには、
継続的な広報活動が重要

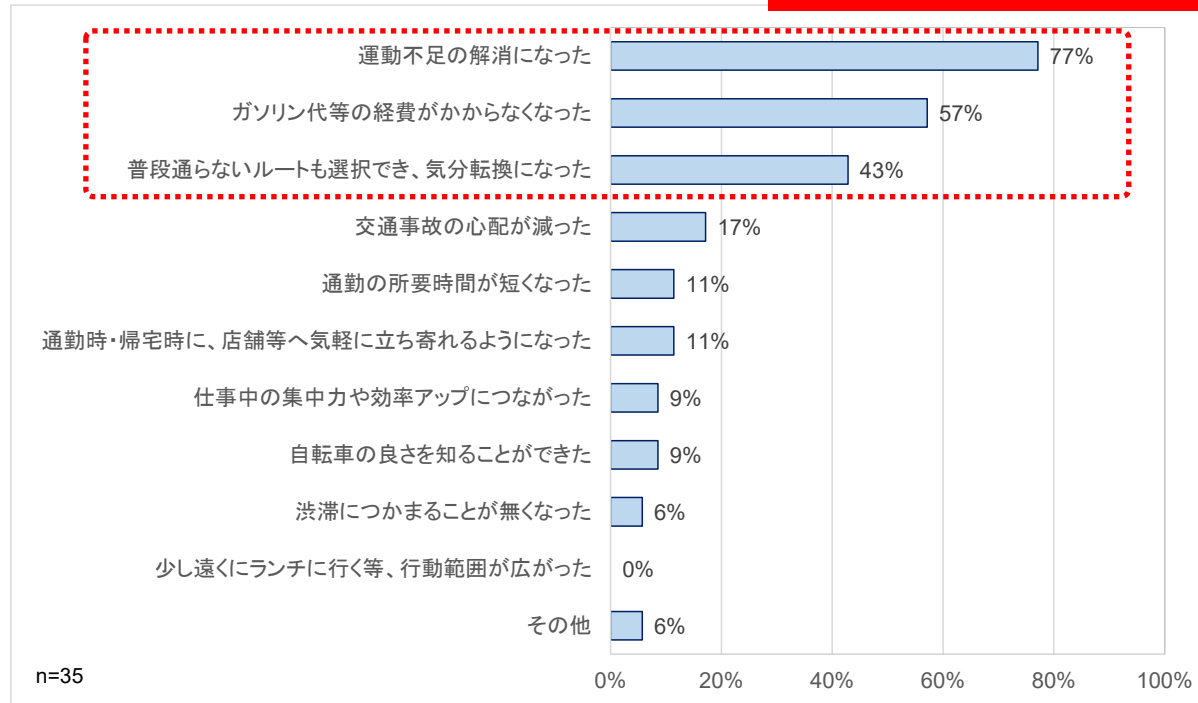
▲日別の参加者分布
※自家用車から自転車へ転換した方を対象

2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

(3)効果検証 ②アンケート調査結果

- 自動車から自転車へ通勤手段を変更してみて感じたメリットとしては「運動不足解消」「ガソリン代等の経費削減」「気分転換」が多く挙げられた

運動不足解消・ガソリン代の削減等に
メリットを感じた人が多い



▲自転車に転換して感じたメリット

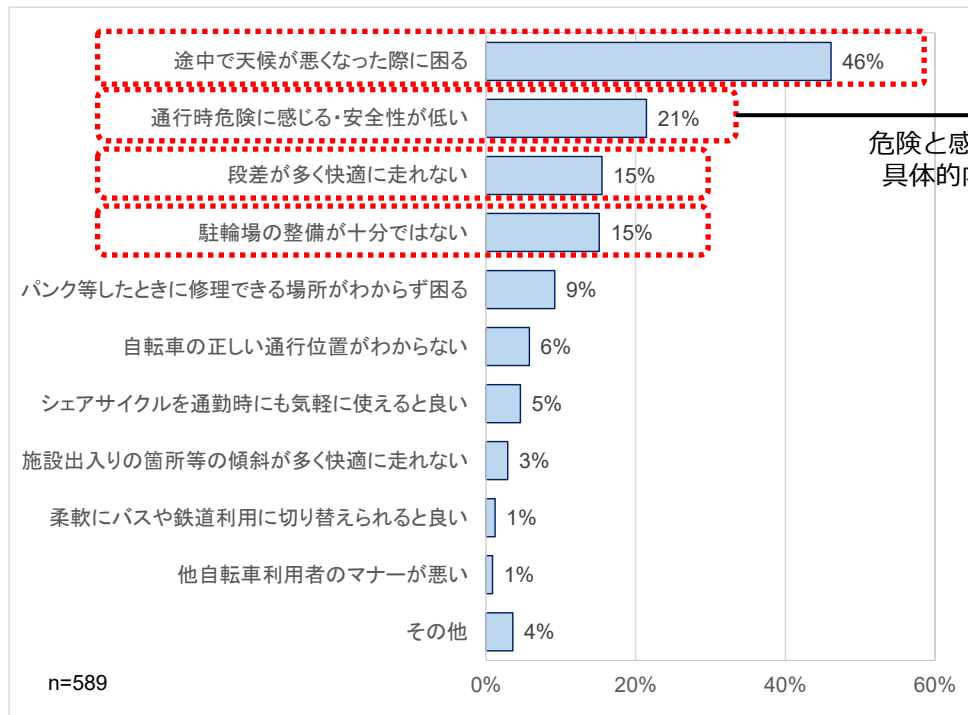
※今回自家用車から自転車へ転換した方を対象

「運動不足解消」「経費削減」「気分転換」等の“参加者の声”を踏まえた広報により
訴求力向上に繋がると考えられる

2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

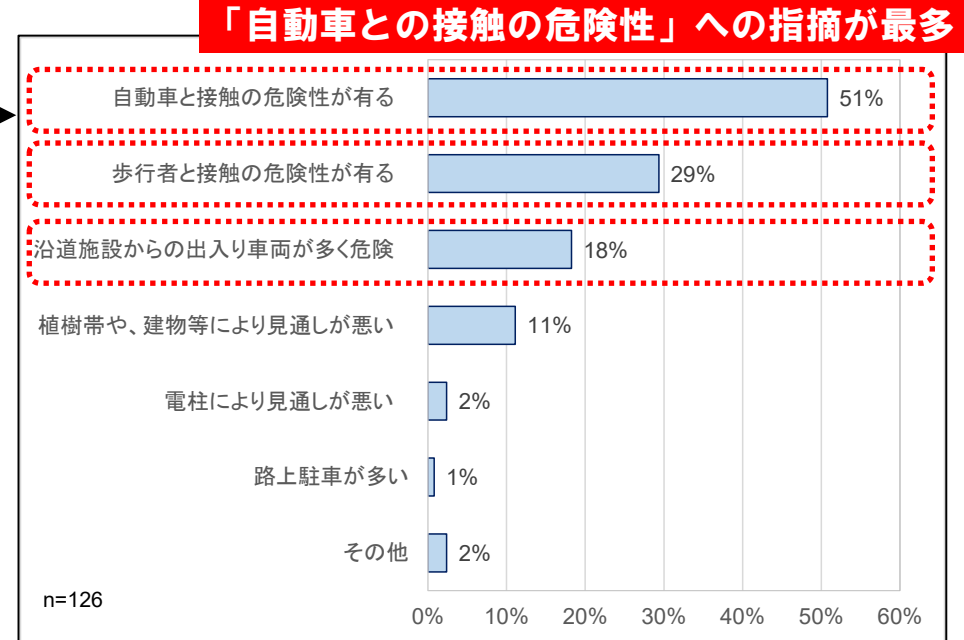
(3)効果検証 ②アンケート調査結果

- 自転車利用時における課題としては「途中で天候が悪くなった時に困る」という意見が多く、次いで「通行時危険に感じる・安全性が低い」「段差が多く快適に走れない」「駐輪場が不十分」という意見が多い
- 安全性が低い、という意見の具体的な内容としては「自動車との接触の危険性」が約5割と多い。次いで「歩行者との接触の危険性」「沿道施設からの出入り車両が多く危険」が多く挙げられている。



▲自転車利用上における課題

※今回自家用車から自転車へ転換した方及び、
普段から自転車通勤をしている方を対象



▲「危険に感じる・安全性が低い」の具体的な内容

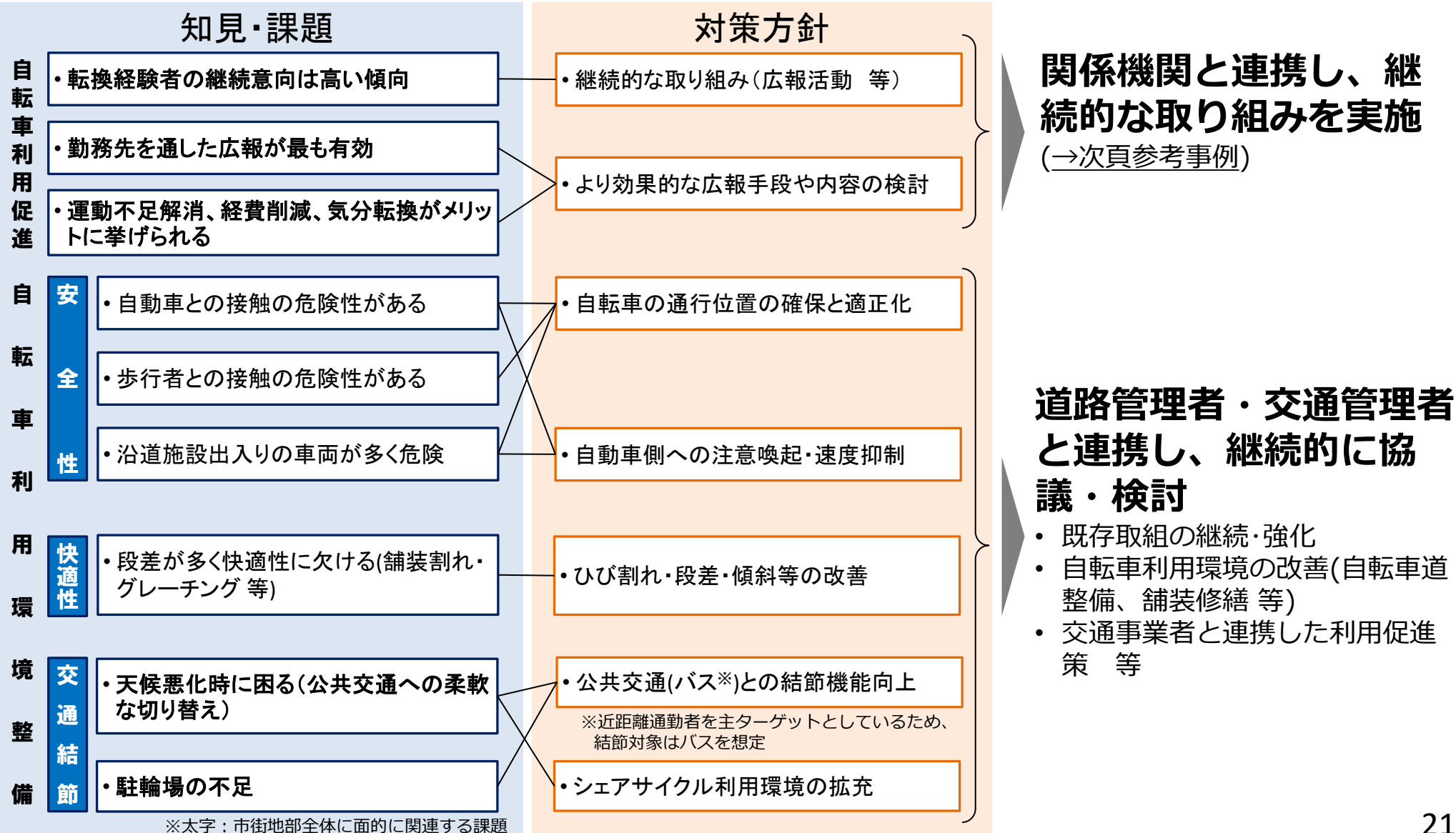
※前問にて「通行時危険に感じる・安全性が低い」を
課題に挙げた方を対象

挙げられた**主要な課題(天候の変化への対応、安全性の向上、段差の解消 等)**に対応し、
自転車利用環境を向上させることが重要

2. 佐賀市市街地部におけるTDM施策

(4) 得られた知見と今後の対応方針

- 「利用促進」と「環境整備」に分類し、得られた知見・課題から対応方針を検討



3. 今後のTDM施策の展開

(1) 取り組み事例の紹介 ① 広報活動

○ 佐賀県にて、ゼロカーボンアクションの一環として「ノーカー de エコ SAGA チャレンジ」と題し、**参加企業を募りエコ通勤を推進する取組(～R4.3.31)を実施**しており、**R4.1.17から申込受付を開始**。



気候変動が進んでいるなか、地球温暖化防止のためにCO2削減に取り組む必要があります。職場で「エコ通勤」への切り替えを推進しませんか。

COOL CHOICE マイカー通勤から、「エコ通勤」へ。

エコ通勤はCO2削減はもちろん、健康増進や交通事故減少にもつながります。

申込期間 令和4年1月17日(月)～3月11日(金) **参加方法は横面をご覧ください**
取組期間: 申し込み～3月31日(木)

CO2 排出量削減で脱炭素社会へ

1人が1km移動する際のCO2排出量

自動車	130g
BRT	0g
徒歩	0g

ゼロCO2!

まちも人も元気に

歩こう。佐賀県。

マイカーに依存しない「歩くライフスタイル」の推進

SAGA TOCO

佐賀県公式ウォーキングアプリ SAGATOCO

交通事故のない安全な佐賀県へ

時間帯別交通事故発生件数(南内)

時刻	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
発生件数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

通勤・通学時間帯の事故が多い!

佐賀国道事務所での広報活動の様子

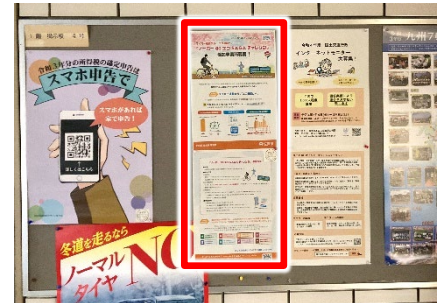
① HPにてバナー掲載



① 事務所1Fロビーにフライヤー設置



① 事務所1Fエレベーター前にポスター掲示



3. 今後のTDM施策の展開

(2) 取り組みの体制

- 国や自治体において、カーボンニュートラル・健康増進・観光推進等の観点から自動車利用を抑制する取り組みが実施されている。
- 交通渋滞対策協議会は、広報活動への協力やデータ分析結果の提供等を行うことで、関係機関の取り組みのPDCAに寄与し、佐賀県における渋滞の解決を図る。

関係機関
(国・自治体等)



分析データ提供

佐賀県
交通渋滞対策協議会

- ・ 広報活動への協力
- ・ データ分析結果 (効果検証材料) 等の提供等



出典：「GOOD CYCLE JAPAN」HP 国土交通省

歩こう。佐賀県。



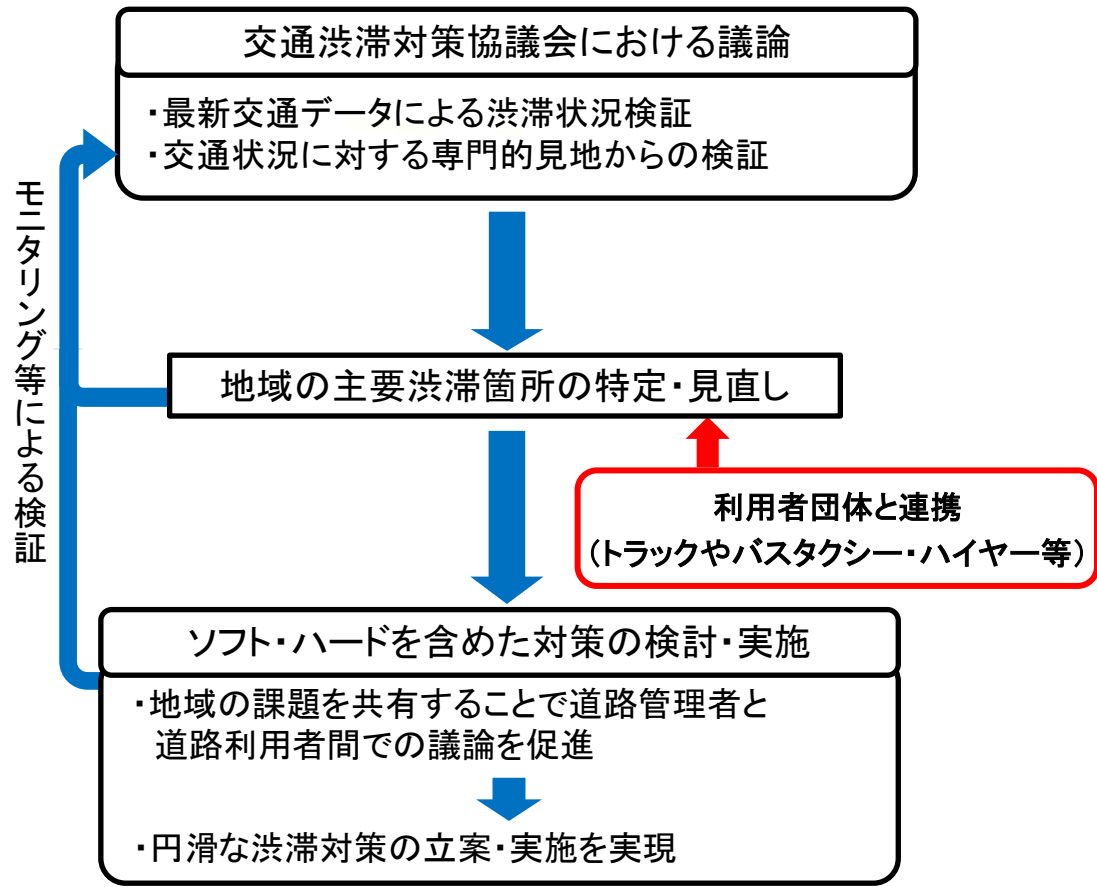
出典：「歩こう。佐賀県。」HP

さらに効果的な取り組みを目指す

4. 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、交通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うえで、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>

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. 官民連携による渋滞対策

(1) 要望箇所一覧 【トラック協会からの対策要望箇所(令和3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204号 黒塩交差点
	県道31号 乗目交差点	国道207号 片田江～扇町
	国道3号 曽根崎交差点	県道17号 柚比IC～アウトレット鳥栖付近
	国道34号 佐賀北警察署前	県道31号 東脊振IC付近
	国道34号 村田交差点(鳥栖市)	県道48号 千布北交差点付近
	国道3号 姫方町交差点	県道224号 扇町
	国道34号 鳥栖市役所付近	国道34号 県道248号 森田
	国道34号 一本松交差点(鳥栖市)	県道31号 上峰～鳥栖
	国道34号 田手交差点(吉野ヶ里町)	【県外の道路】国道2号 岡山バイパス
	国道34号 二本黒木交差点付近	【県外の道路】国道2号 廿日市～岩国線
	国道34号 神埼警察署前	【県外の道路】国道3号 北九州八幡～黒崎線
	国道34号 協和町交差点	【県外の道路】国道3号 大野城～太宰府
	国道34号 佐大医学部入口	【県外の道路】国道500号 大刀洗町十文字交差点付近
	国道203号 畑田交差点付近	【県外の道路】国道500号 西鉄小郡踏切付近
	国道263号 尼寺南小路交差点	【県外の道路】県道35号 粕屋～筑紫野
	国道3号 弥生が丘入り口交差点	【県外の道路】国道3号 苅原交差点

【バス協会からの対策要望箇所(令和3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3号 永吉交差点付近
	国道207号 八戸交差点付近	国道207号 与賀町交差点付近
	国道34号 北方工業団地入口交差点付近	国道207号 扇町交差点付近
	国道202号 川東江湖辻交差点	国道34号 国道208号 佐大医学部入口交差点付近
	国道202号・国道204号 二里大橋交差点	国道263号・県道48号 尼寺南小路交差点
	国道204号 名村造船出勤時渋滞	国道264号・県道267号 神野1丁目交差点
	国道202号 大土井交差点付近	唐津市東唐津交差点と唐津市東町交差点(松浦橋北側・南側)
	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264号 豆津橋交差点
	県道347号 東町交差点付近	【県外の道路】国道264号 豆津橋東詰交差点
	国道34号 田手交差点付近	【県外の道路】県道602号 天神交差点付近

【ハイヤー・タクシー協会からの対策要望箇所(令和3年10月)】

都道府県名	渋滞箇所	
佐賀県	道34号 鳥栖市役所交差点(鳥栖市)	国道203号 畑田交差点(小城市)
	国道34号 田手交差点(吉野ヶ里町)	国道207号 八戸交差点(佐賀市)
	国道34号 佐大医学部入口交差点(佐賀市)	国道208号 新栄小学校交差点(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)	県道347号 東唐津交差点(唐津市)
	国道34号 白岩公園入口交差点(武雄市)	県道44号 中町交差点

【凡例】

- : 対策済
- : 対策中
- : 検討中

4. 渋滞対策について

(1) 官民連携による渋滞対策

2) 検討状況 ① 国道34号鳥栖市村田町交差点

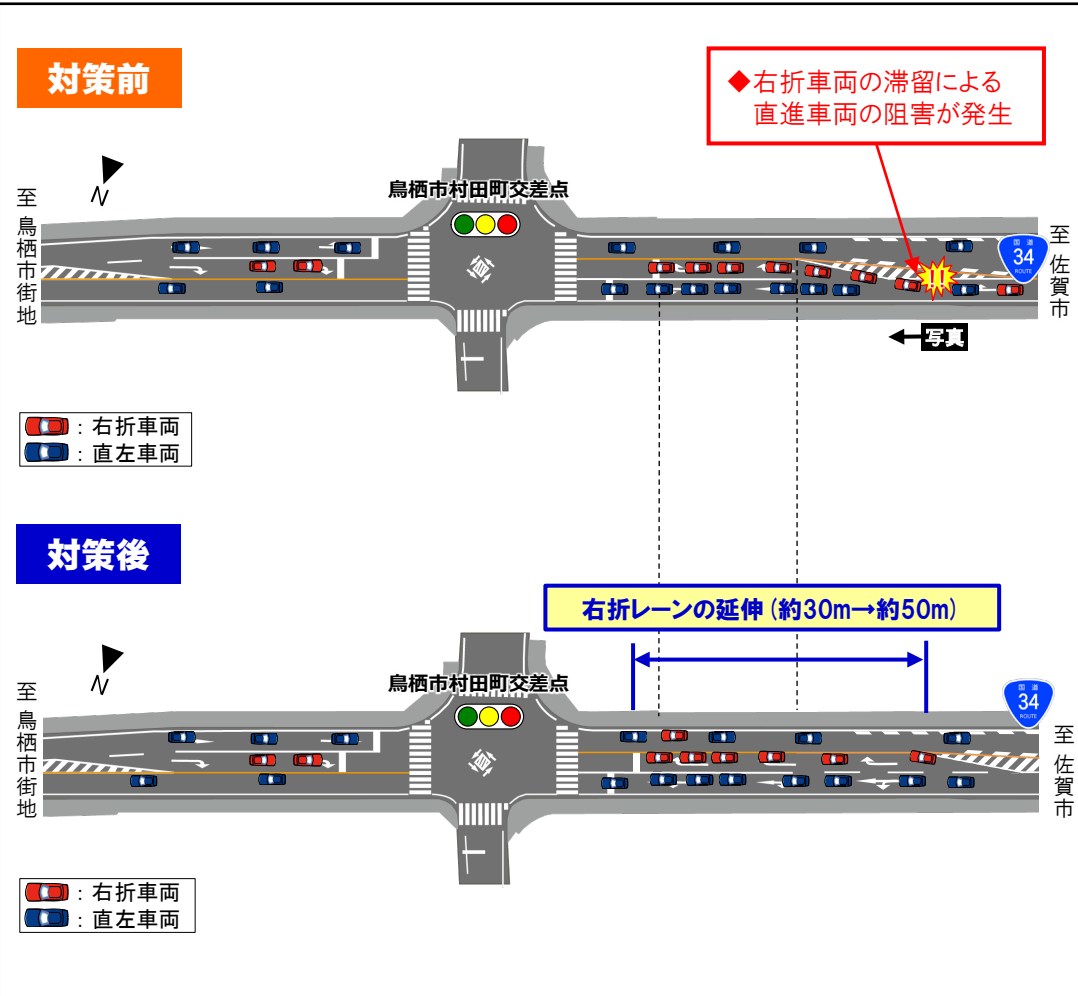
国道34号 鳥栖市村田町交差点

右折レーンの延伸(約30m→約50m)

《位置図》



《説明図》



《広域図》



4. 渋滞対策について

(1) 官民連携による渋滞対策

2) 検討状況 ② 国道34号鳥栖市一本松交差点

とすしいっぼんまつ
国道34号 鳥栖市一本松交差点

右折誘導帯の設置(約10m)

《位置図》



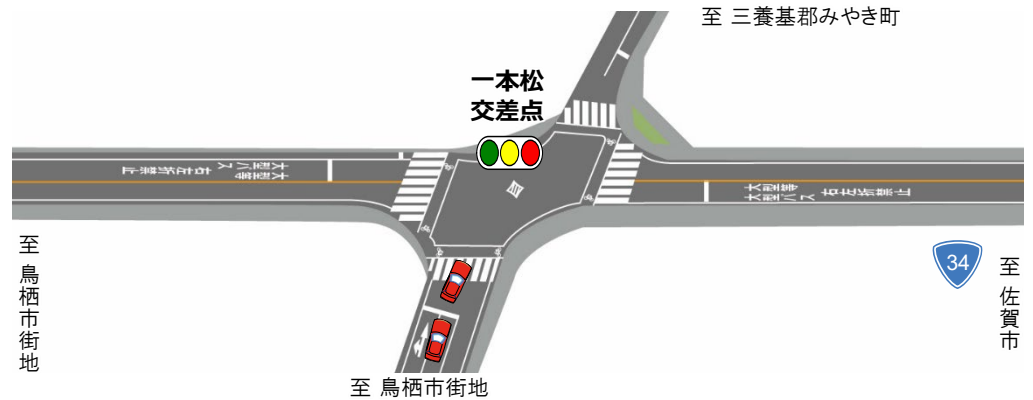
《交通状況》



《説明図》

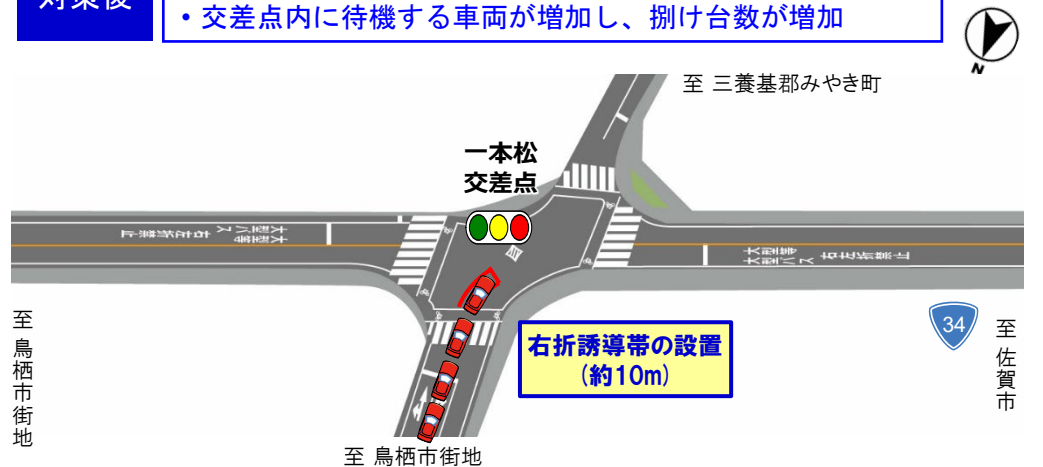
対策前

北側流入部からの右折車両の待機位置が不明瞭であることから交通容量が低下



対策後

右折誘導帯の設置により右折車両の停止位置を明確化
交差点内に待機する車両が増加し、捌け台数が増加



《広域図》



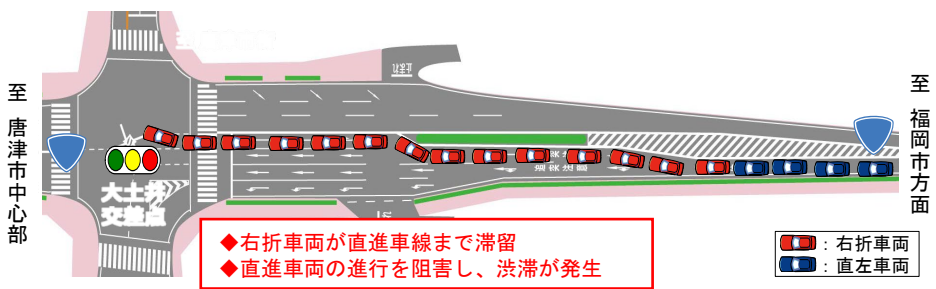
4. 渋滞対策について

(2) 国道202号唐津バイパス

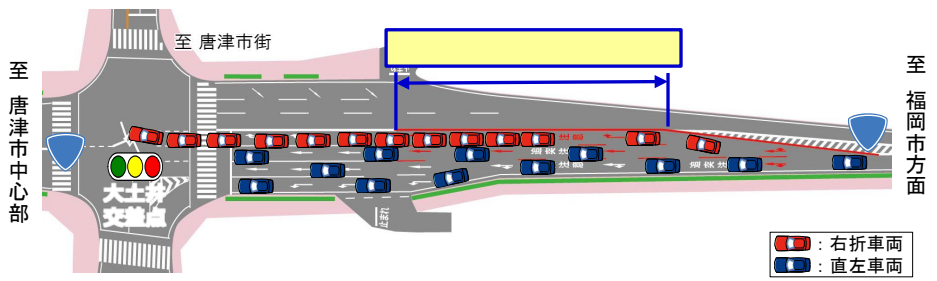
1) 国道202号大土井交差点の右折レーン延伸対策の効果検証

○大土井交差点のR3年.9月の右折レーン延伸により、渋滞長は短縮したが、依然として820mの渋滞が発生。

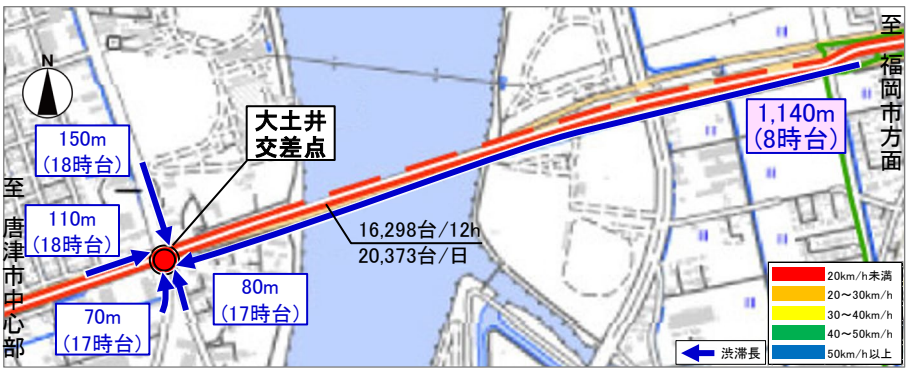
対策前



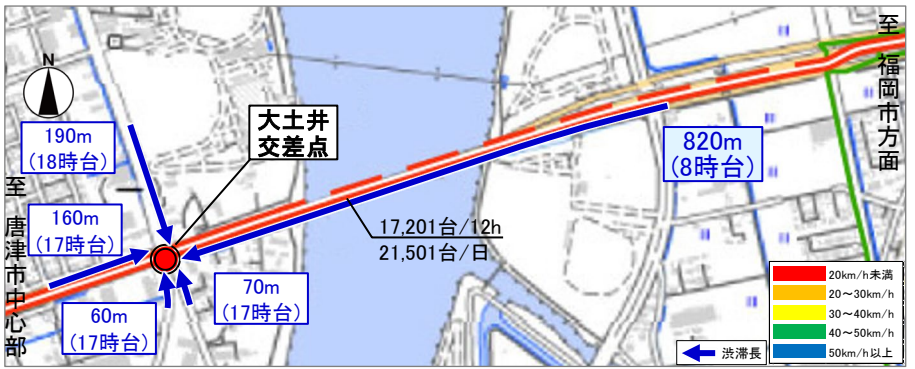
対策後



交通量・渋滞長調査結果 <調査日：R2.10.6(火)>



交通量・渋滞長調査結果 <調査日：R3.11.11(木)>



4. 渋滞対策について

(2) 国道202号唐津バイパス

2) 国道202号唐津バイパス2車線区間の交通状況

○前後4車線に挟まれた2車線区間がボトルネックとなり、サービス速度を低下させていることを確認。

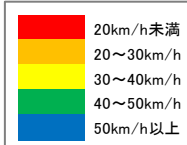
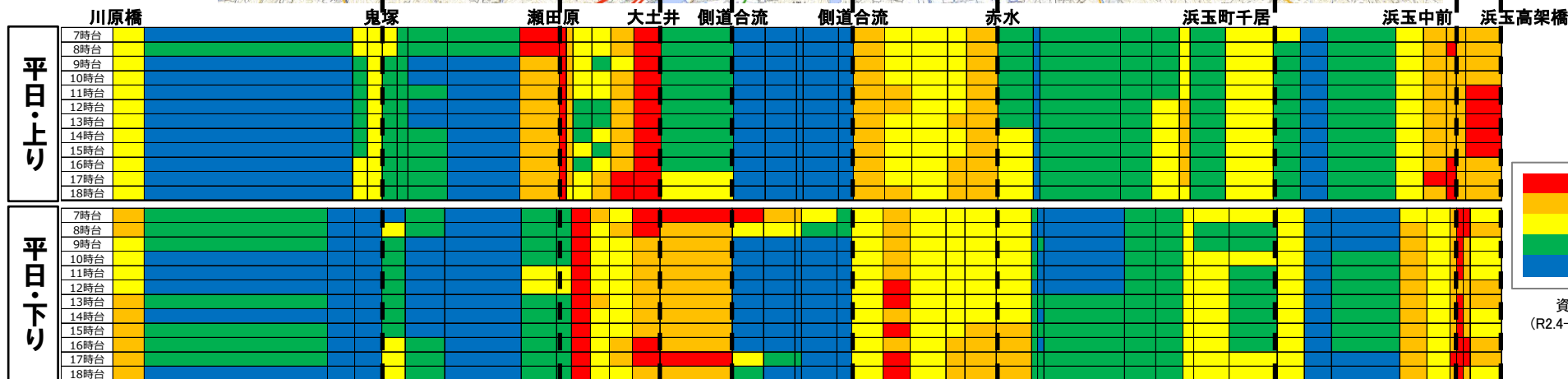
■現在の交通状況(平日:唐津バイパス)



- 凡例
- 高速道路
 - 一般国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - 4車線以上
 - 2車線以下



- 凡例
- 主要渋滞箇所
 - 主要渋滞区間
 - 事故危険箇所



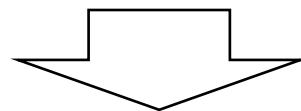
資料:ETC2.0 (R2.4-R3.3)平日平均

4. 渋滞対策について

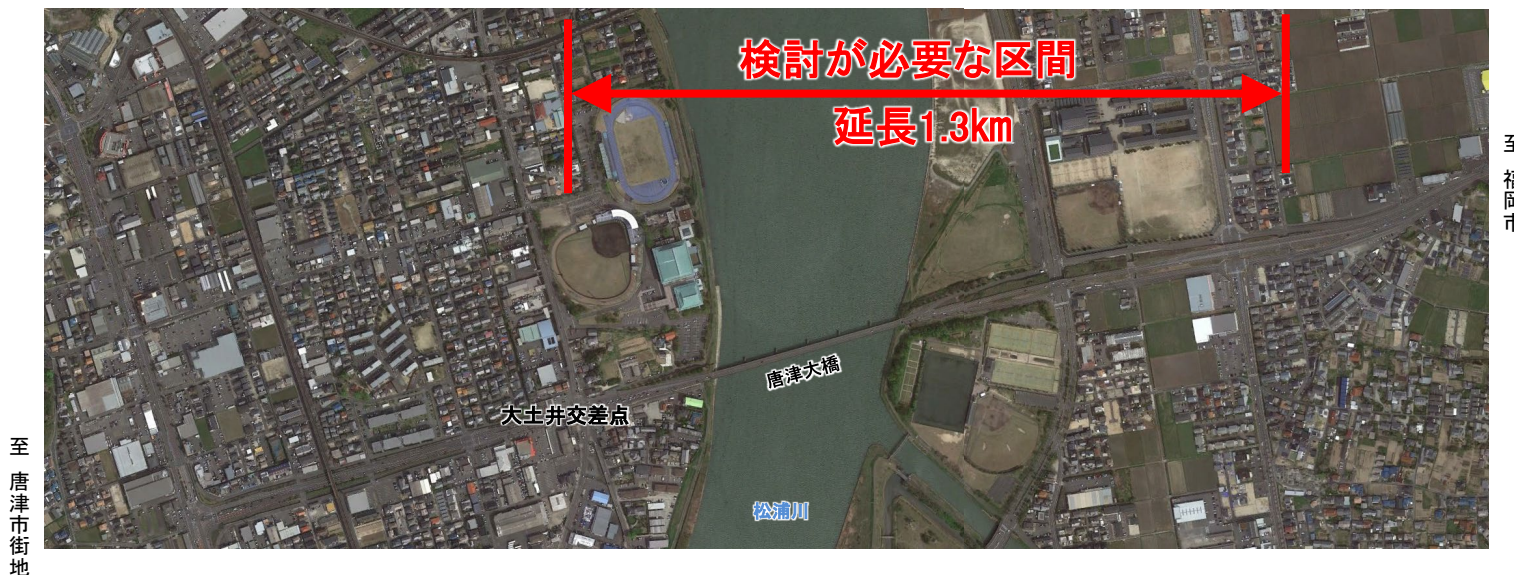
(2) 国道202号唐津バイパス

3) 今後の検討方針(案)

- ① 大土井交差点の短期対策を実施 ⇒ 依然として渋滞が残っていることを確認
- ② 2車線区間の交通状況を把握 ⇒ 車線数の減少箇所(ボトルネック)を起点とした渋滞発生を確認



渋滞解消に向けて、容量拡大などの対策の検討が必要



○これまでに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TDM施策、ピンポイント渋滞対策を検討

・次回の協議会に向けて

①主要渋滞箇所の交通状況のモニタリングの継続・評価

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(道路整備、TDM施策、ピンポイント対策等)
→モニタリング、佐賀市街地部への効果確認、改善方策の検討 等

③既存対策の推進