

## 平成30年度 第1回佐賀県交通渋滞対策協議会

### 議事概要

1. 日 時 平成30年8月2日（木） 10:00～12:00
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について
  - (2) 交通状況のモニタリングについて
  - (3) 主要渋滞箇所の対策検討について
  - (4) 新たなソフト施策の取り組みについて
  - (5) 観光地の渋滞対策について
  - (6) 佐賀県内の渋滞対策の取り組みについて
  - (7) 今後について
4. 議事要旨
  - 主要渋滞箇所9箇所について、解除の了承を得た。
  - 佐賀県内の渋滞対策として、バイパス・拡幅事業等のハード対策に加え、交差点改良等のピンポイント対策や時差出勤を促す等のソフト対策を引き続き進めていくことを確認した。
  - 各道路管理者で継続して渋滞状況をモニタリングしていくことを確認した。

以上

# 平成30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	.....	2
2. 交通状況のモニタリング	.....	6
3. 主要渋滞箇所の対策検討	.....	17
4. 新たなソフト対策の取り組み	.....	19
5. 観光地の渋滞対策	.....	23
6. 佐賀県内の渋滞対策の取り組み	.....	26
7. 今後について	.....	31

平成30年8月2日

# 0. 本日の報告事項・議事内容

## 1. これまでの検討経緯について

## 2. 交通状況のモニタリング

最新データによるモニタリング結果の報告

主要渋滞箇所の解除の提案

対策実施状況と対策済み箇所の交通状況の確認

## 3. 主要渋滞箇所の対策検討

今後の渋滞対策検討の考え方の報告

トラック・バス等の利用者団体と連携した渋滞対策の報告

主要渋滞箇所の対策状況と今後の検討方針

## 4. 新たなソフト対策の検討

クルマ利用見直し社会実験の実施報告

## 5. 観光地の渋滞対策

佐賀城下ひなまつり渋滞対策社会実験の実施報告

## 6. 佐賀県内の渋滞対策の取組み

今後実施予定の対策について報告

## 7. 今後について

### 本日のポイント

#### ポイント1

主要渋滞箇所の解除について

#### ポイント2

今後の対策検討方針について

#### ポイント3

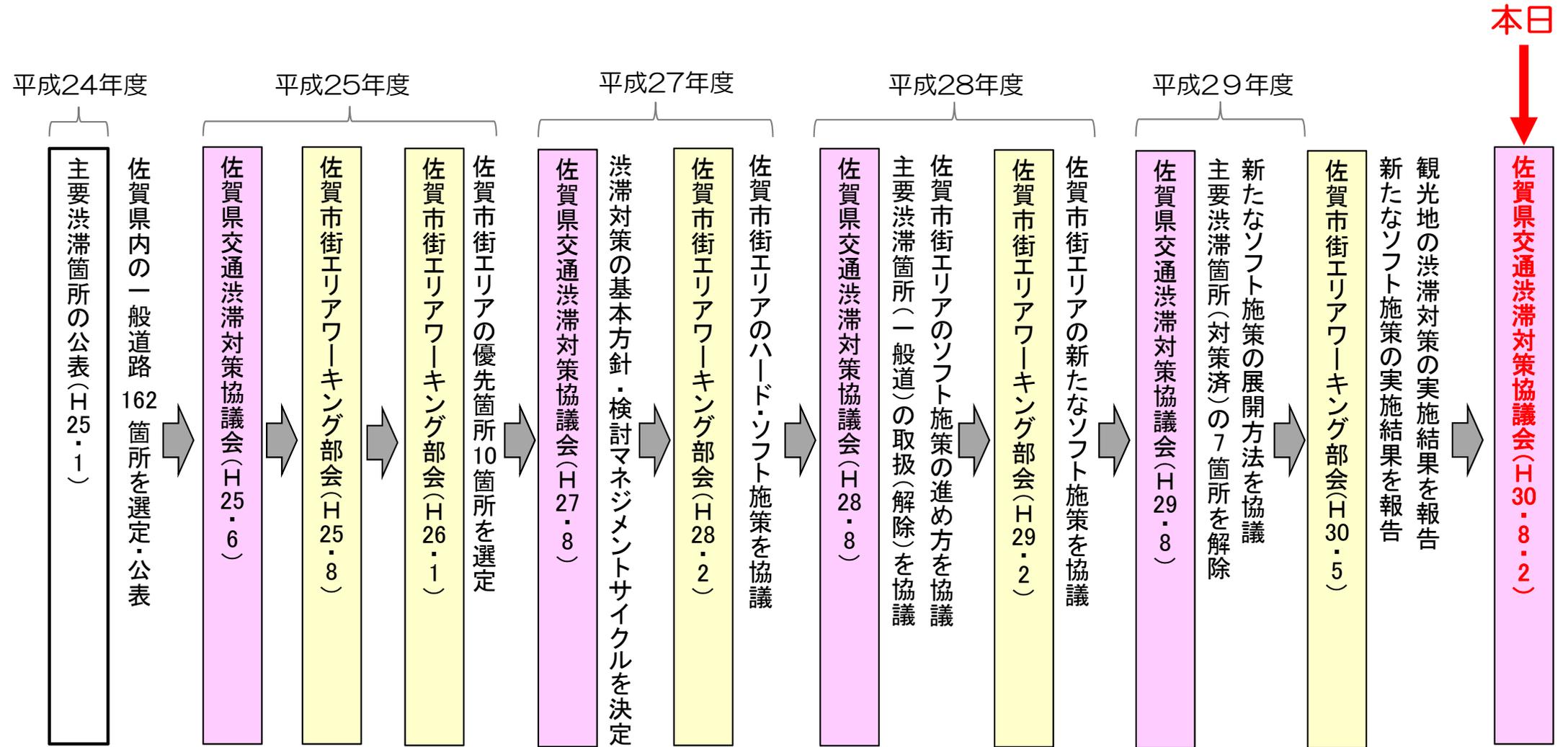
昨年度実施した社会実験の結果の報告

#### ポイント4

今後実施予定の渋滞対策について

# 1. これまでの検討経緯

## (1) これまでの経緯

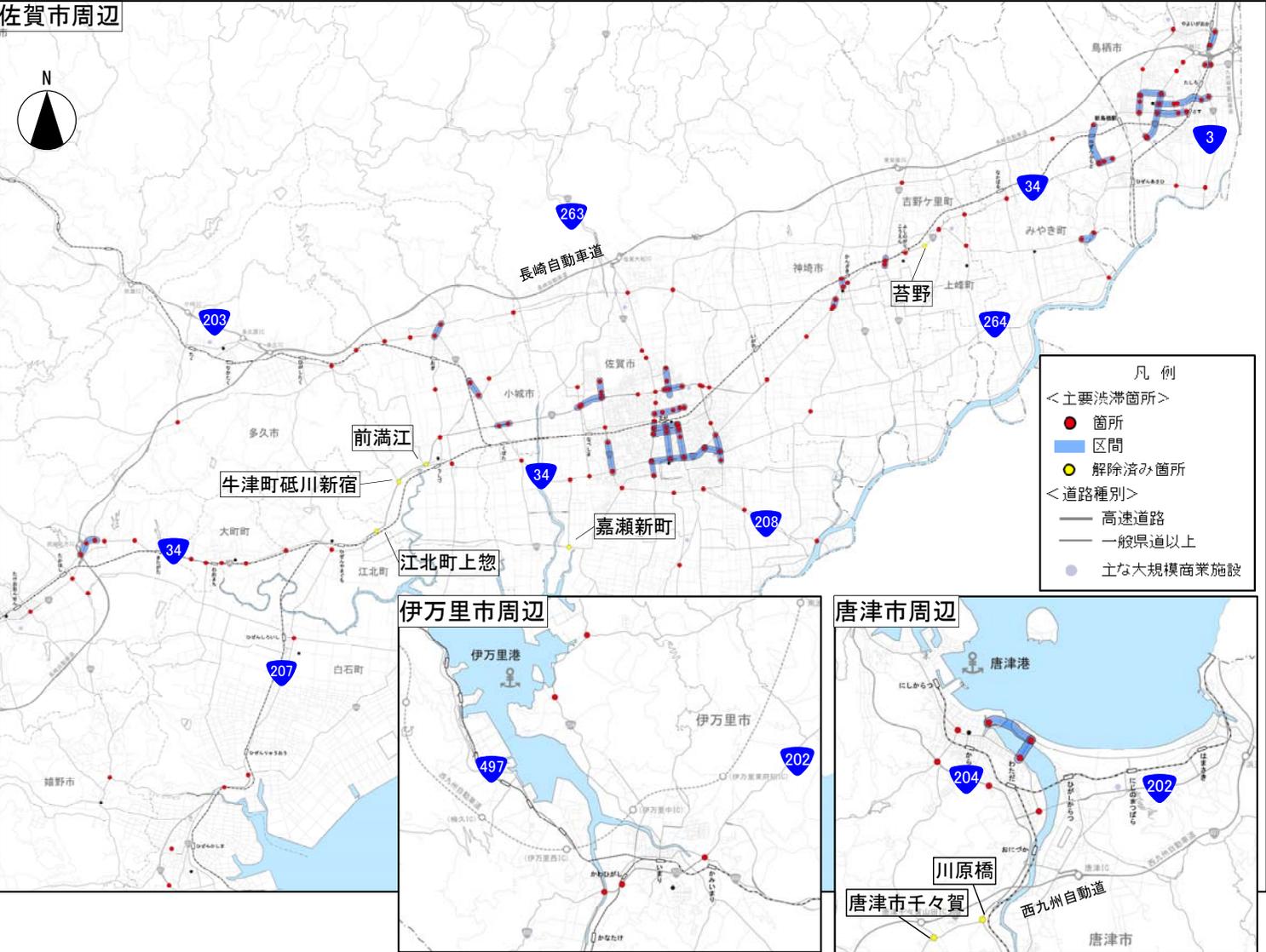


# 1. これまでの検討経緯

## (2) 主要渋滞箇所の選定結果

- 佐賀県内の主要渋滞箇所として、平成25年1月に162箇所を選定・公表し、平成29年8月にバイパス整備及び交差点改良により速度が20km/h以上になった7箇所を解除
- 県内の主要渋滞箇所の約4割が佐賀市に集中

### 主要渋滞箇所の状況

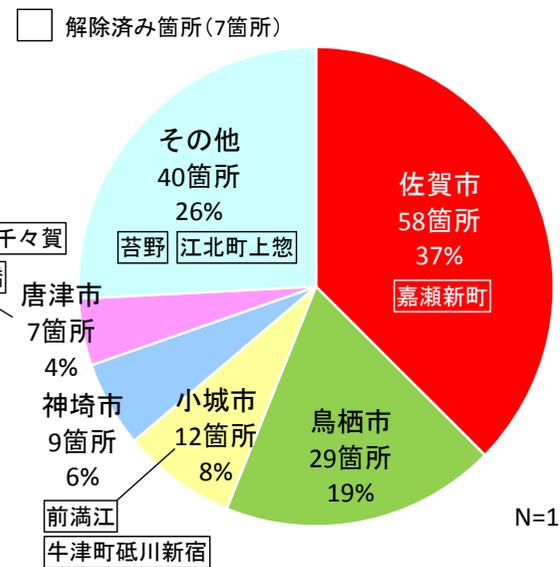


### 佐賀県内の主要渋滞箇所(一般道)

主要渋滞箇所数	集約区間数	箇所数
	35区間	78箇所
155箇所	(77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

### 主要渋滞箇所の市町別内訳

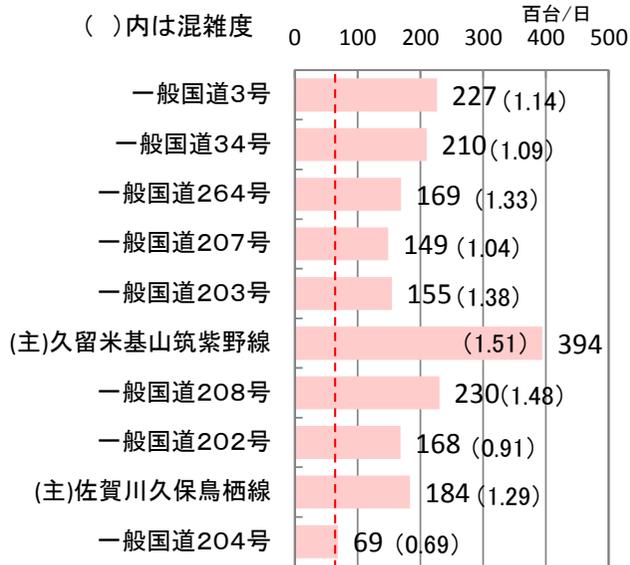


# 1. これまでの検討経緯

## (3) 佐賀県内全体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。これらをつなぐ主要幹線道路では、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



# 1. これまでの検討経緯

## (4) 役割分担と進め方

- 平成25年1月に公表した主要渋滞箇所について、渋滞状況を把握し、渋滞解消の実現を図ることを目的
- 主要渋滞箇所の約4割が集中する佐賀市街では、エリアワーキングにおいて関係機関連携のもと、ハード・ソフト施策を検討中

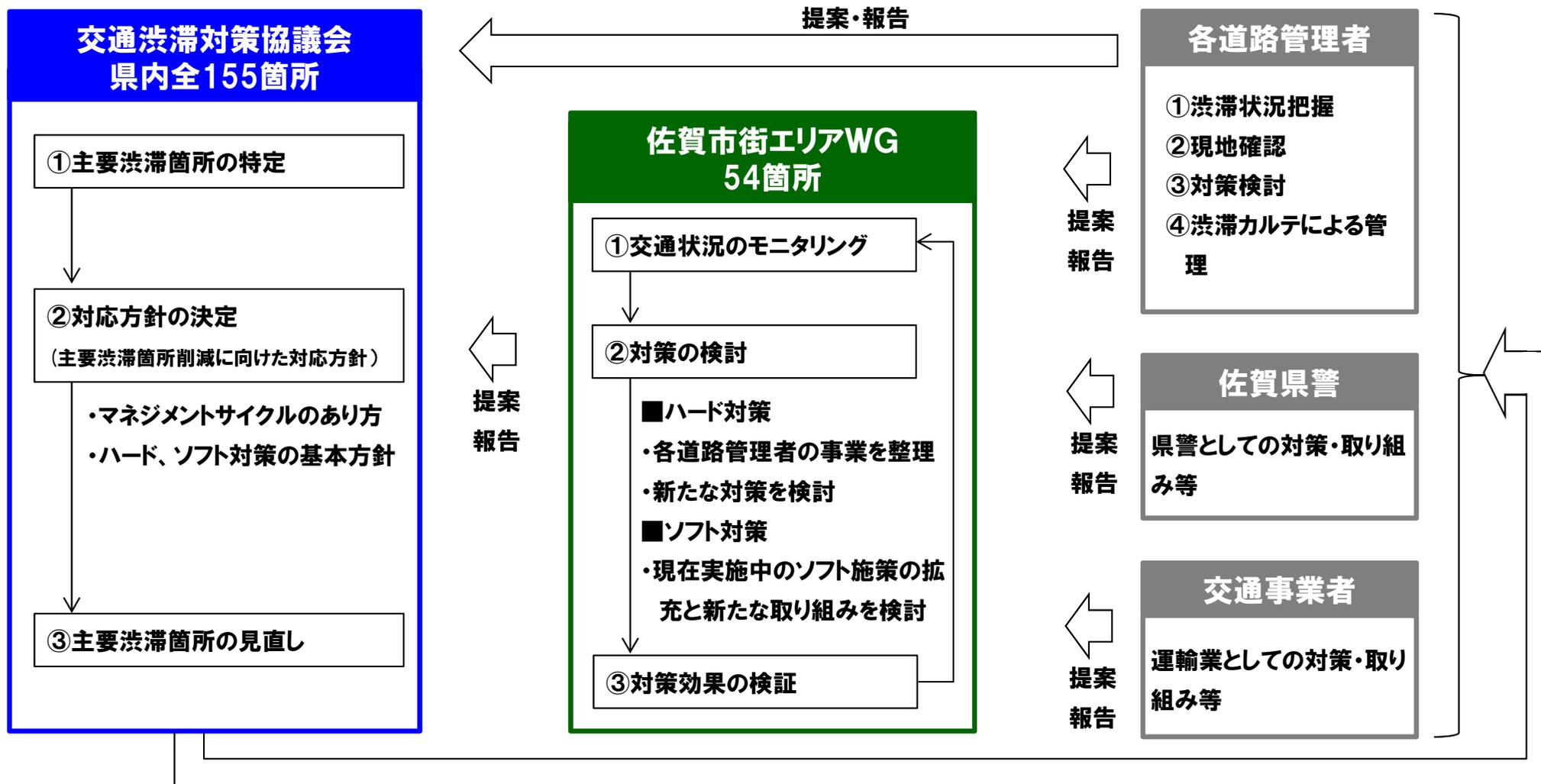
【協議会・WGメンバー】

道路管理者：国、佐賀県、佐賀市、NEXCO

佐賀県警

交通事業者：バス・タクシー協会、トラック協会

## ■各関係機関の役割と検討の流れ



# 2. 交通状況のモニタリング

## (1) 解除済み箇所

○昨年度7箇所解除済みのモニタリングを実施し、すべての箇所

### 主要渋滞箇所の解除箇所一覧

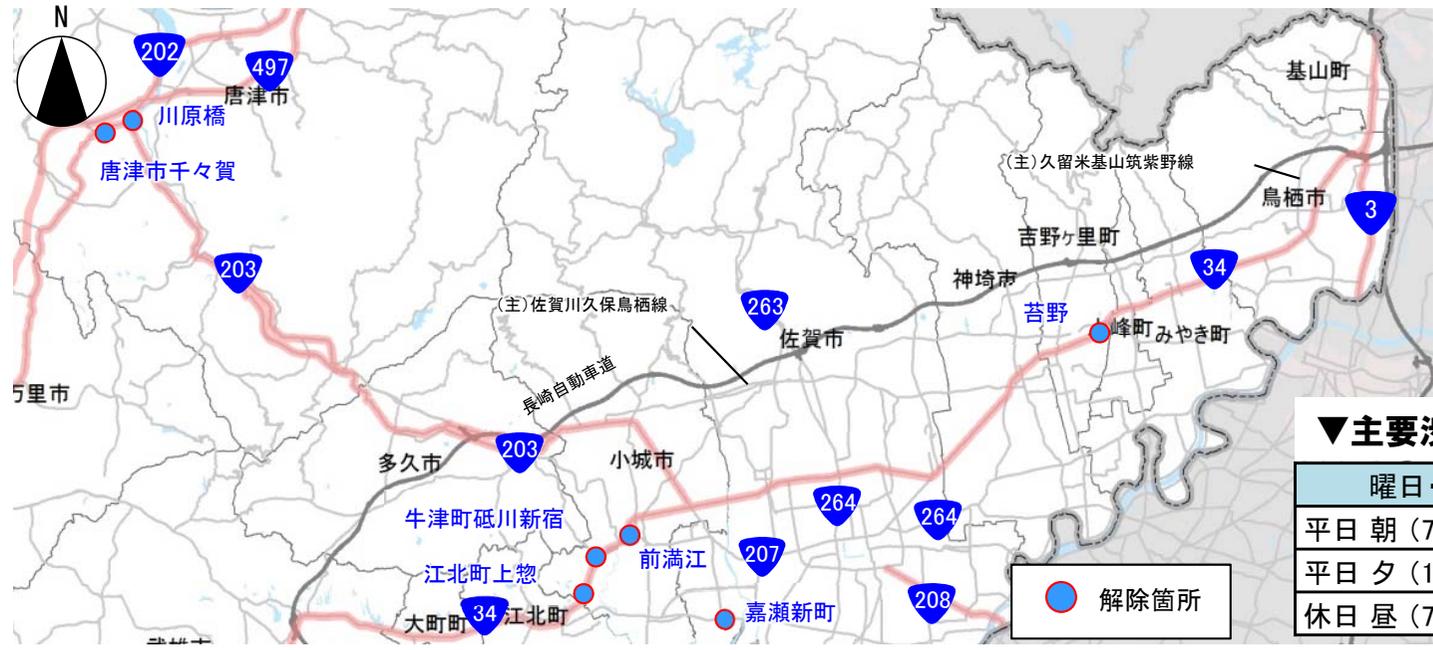
赤字: 20km/h以下

※プローブデータ

対策の有無	区間No	箇所No	路線名	交差点名	選定時平均速度 (km/h)			対策後平均速度 (km/h)			事業名
					[H24.4~8]			[H29.4~H30.3]			
					平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	
対策済み		28	一般国道34号	江北町上惣	13.2	15.0	17.3	21.6	23.4	24.6	(県)江北芦刈線
		29	一般国道34号	牛津町砥川新宿	15.5	16.9	16.7	21.6	23.4	24.6	(県)江北芦刈線
		30	一般国道34号	前満江	19.0	14.6	15.4	24.4	21.4	24.9	交差点改良
		48	一般国道34号	苔野	15.5	15.8	18.9	27.3	25.6	27.5	交差点改良
		39	一般国道444号	嘉瀬新町	18.8	22.5	17.0	25.4	31.0	29.0	佐賀福富道路
		84	一般国道203号	川原橋	19.0	23.3	23.8	27.7	29.8	30.3	唐津伊万里道路
		85	一般国道202号	唐津市千々賀	21.9	19.4	13.3	27.7	29.8	30.3	唐津伊万里道路

※最低方向の平均速度を記載

### 解除箇所の位置図



### ▼主要渋滞箇所(一般道)の特定要件

曜日・時間帯	特定要件
平日 朝 (7時~9時)	平均速度20km/h未満 ※いずれかの方向が該当
平日 夕 (17~19時)	
休日 昼 (7時~19時)	

# 2. 交通状況のモニタリング

## (2)対策済み箇所交通状況

○対策済み3箇所のモニタリングを実施し、各箇所とも依然として特定要件(平均速度20km/h未満)に該当しているため、引き続きモニタリングを実施

### 主要渋滞箇所対策実施箇所一覧

凡例  
20km/h以下

区間 No	箇所 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(H29.4-H30.3平均)		
									平日朝	平日夕	休日	平日朝	平日夕	休日
26		一般国道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	17.3	18.6	20.1
							国道34号	東	19.7	22.6	30.5	16.8	23.4	22.2
							県道145号	南	9.1	18.5	19.6	11.6	15.2	16.6
12、13		一般国道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	36.3	22.8	34.4
							国道207号	西	7.9	12.3	14.1	18.5	20.2	23.1
							主要地方道54号	南	14.9	14.1	16.5	15.1	16.5	19.8
							国道207号	東	14.5	10.8	14.1	19.5	12.9	16.0
12		(主)西与賀佐賀線	佐賀大前	(県)与賀町鹿子線	県	H28.3	主要地方道54号	北	11.4	12.6	13.7	19.1	19.0	21.6
							主要地方道54号	西	8.9	10.3	13.4	14.3	13.9	16.5
							市道	東	-	-	-	-	-	-
							県道260号	南	17.0	18.6	22.7	17.7	22.5	26.0

### 解除箇所の位置図



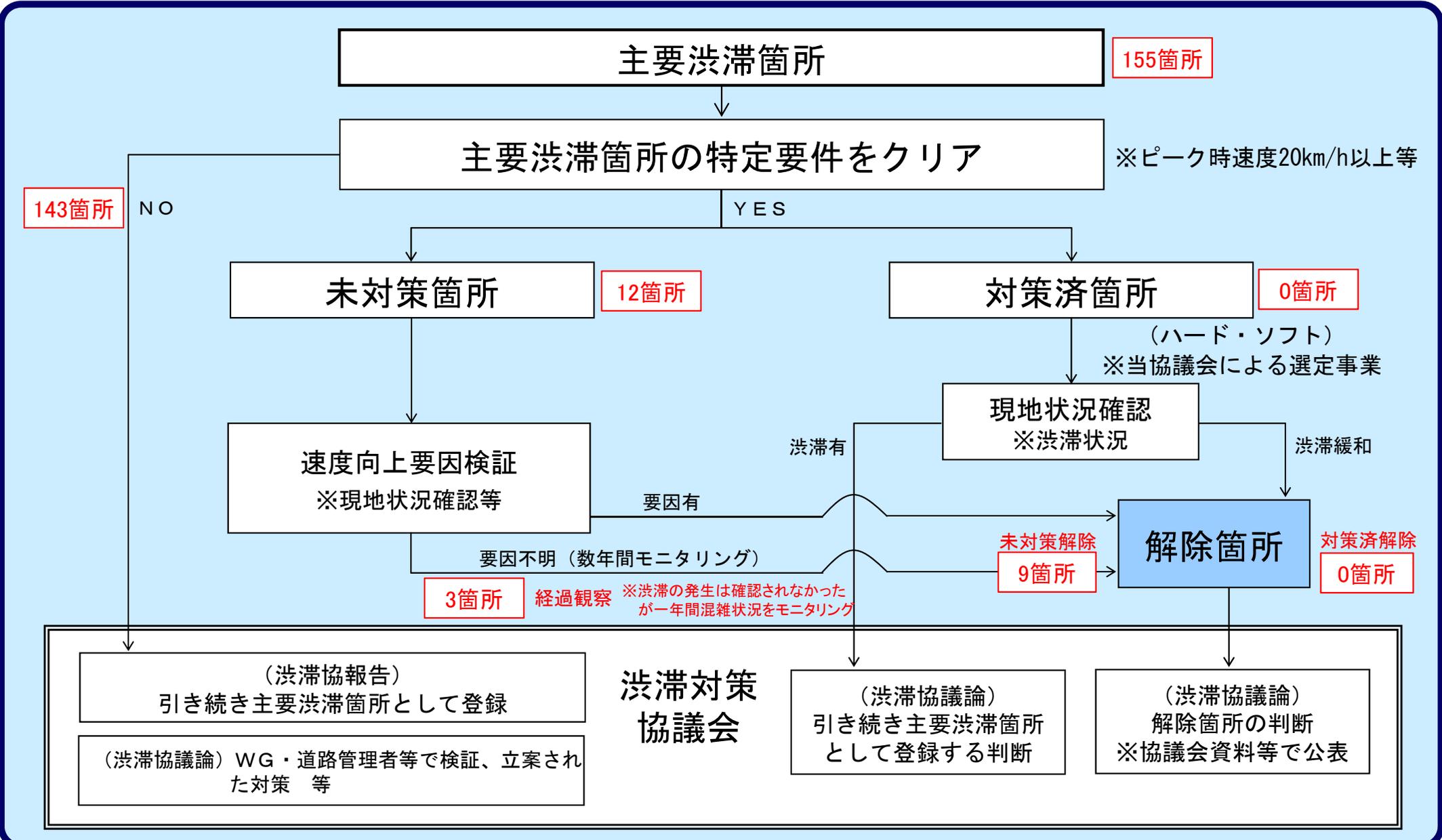
単位: km/h  
※プローブデータ

### ▼主要渋滞箇所(一般道)の特定要件

曜日・時間帯	特定要件
平日 朝 (7時~9時)	平均速度20km/h未満 ※いずれかの方向が該当
平日 夕 (17~19時)	
休日 昼 (7時~19時)	

## (3) 今後の主要渋滞箇所(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実施

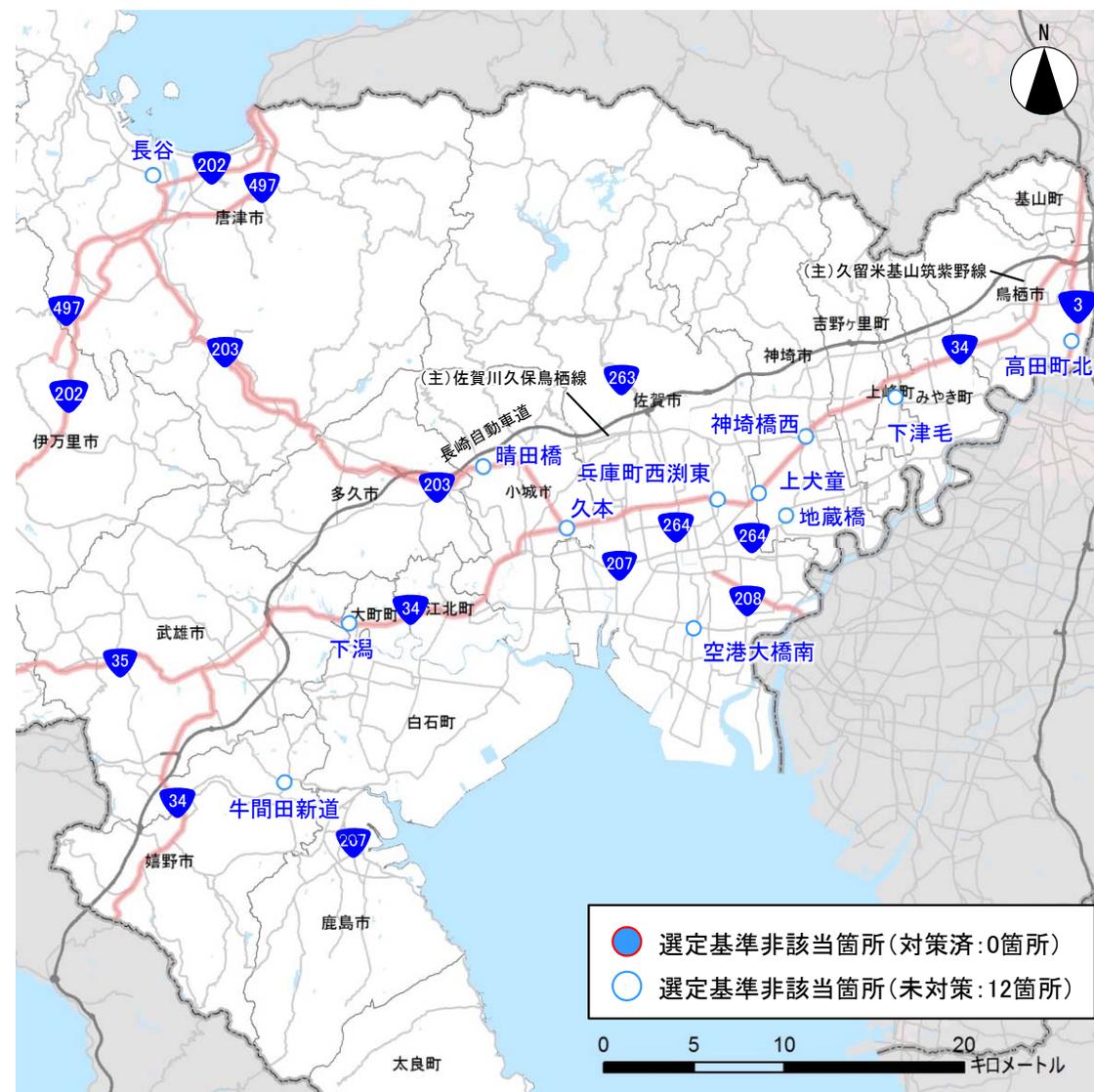


## 2. 交通状況のモニタリング

### (4)最新データによるモニタリング結果(主要渋滞箇所155箇所を点検)

○モニタリングの結果、20km/h以上を確認した箇所は12箇所、全て未対策箇所  
 ○これらの12箇所については現地にて混雑状況を確認 ⇒ 次頁以降に各箇所の解除判断を提示

選定基準非該当箇所の位置図



#### ▼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)のモニタリング結果

主要渋滞箇所数	選定基準非該当箇所数		
	計	対策済	未対策
155箇所	12箇所	0箇所	12箇所

選定基準非該当箇所の一覧

※プローブデータ  
 選定時: H24.4~H24.8  
 前回: H28.3~H29.2  
 最新: H29.4~H30.3

赤字: 20km/h以下

区間No	箇所No	路線名	主要渋滞箇所	平均速度(km/h)			対策の有無	位置づけ
				選定時	前回	最新		
	82	一般国道204号	長谷	19.4	22.6	22.1	未対策	解除提案
	23	一般国道34号	下潟	10.8	29.3	31.1		
	17	一般国道203号	晴田橋	13.3	25.3	21.9		
	62	一般国道264号	地藏橋	14.9	21.8	23.3		
	45	一般国道34号	神埼橋西	12.7	24.6	24.6		
	68	一般国道498号	牛間田新道	15.6	24.5	27.7		
	5	一般国道34号	兵庫町西湊東	15.8	27.5	27.5		
18		一般国道34号	久本	16.1	25.2	25.2		
	61	一般国道3号	高田町北	16.1	24.5	25.9		
	40	(主)佐賀外環状線	空港大橋南	17.8	18.3	21.1		
	43	一般国道34号	上犬童	18.9	16.8	27.8	経過観察	
	58	(主)北茂安三田川線	下津毛	20.1	17.9	20.2		

※最低方向の平均速度を記載

# 2. 交通状況のモニタリング

## (5) 主要渋滞箇所解除の提案 (未対策箇所)

### ① 長谷交差点(唐津市)

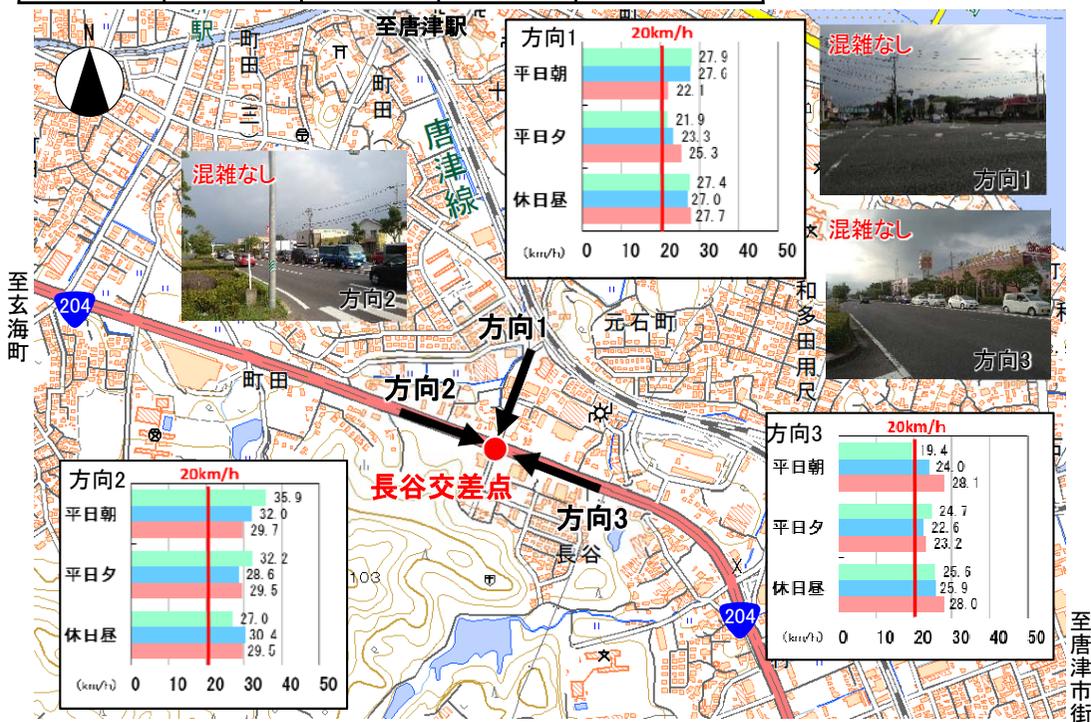
○各方向平均速度20km/h以上を確認し、主要渋滞箇所の特定要件をクリア、現地でも渋滞が発生していないことを2年間確認⇒**解除候補として提案**

#### 長谷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	19.4	24.0	28.1	<b>解除提案</b>
平日夕	21.9	22.6	23.2	
休日昼	25.6	25.9	28.0	

凡例 ※プローブデータ  
 緑 選定時(H24.4~H24.8)  
 青 前 回(H28.3~H29.2)  
 赤 今 回(H29.4~H30.3)



### ② 下瀧交差点(大町町)

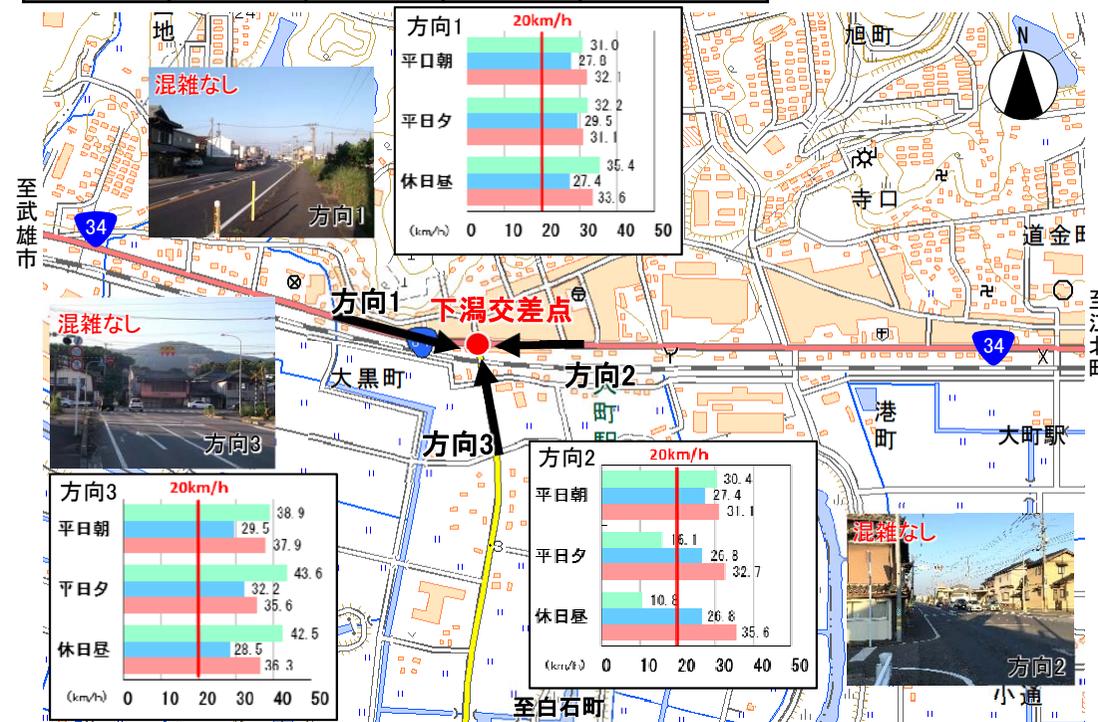
○各方向平均速度20km/h以上を確認し、主要渋滞箇所の特定要件をクリア、現地でも渋滞が発生していないことを2年間確認⇒**解除候補として提案**

#### 下瀧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	30.4	27.4	31.1	<b>解除提案</b>
平日夕	16.1	26.8	31.1	
休日昼	10.8	26.8	33.6	

凡例 ※プローブデータ  
 緑 選定時(H24.4~H24.8)  
 青 前 回(H28.3~H29.2)  
 赤 今 回(H29.4~H30.3)



## 2. 交通状況のモニタリング

### (5) 主要渋滞箇所解除の提案 (未対策箇所)

#### ③ 晴田橋交差点(小城市)

○各方向平均速度20km/h以上を確認し、主要渋滞箇所の特定要件をクリア、現地でも渋滞が発生していないことを2年間確認⇒**解除候補として提案**

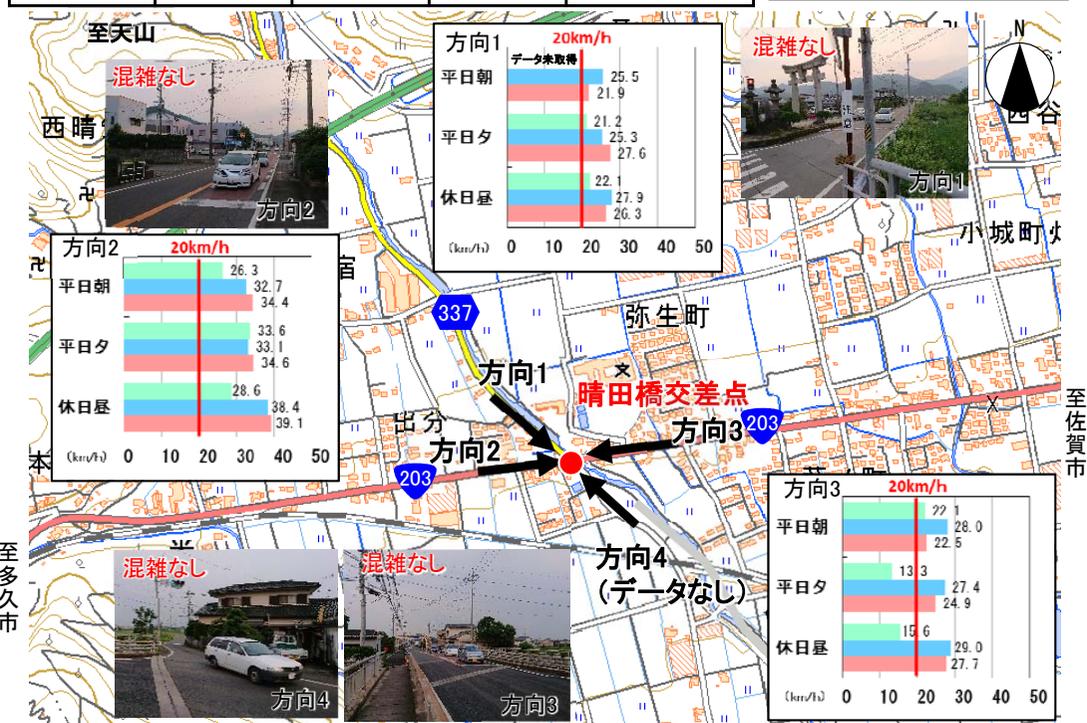
#### 晴田橋交差点のモニタリング

※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	22.1	27.9	21.9	<b>解除提案</b>
平日夕	13.3	25.3	24.9	
休日昼	15.6	25.5	26.3	

凡例 ※プローブデータ

- 選定時(H24.4~H24.8)
- 前回(H28.3~H29.2)
- 今回(H29.4~H30.3)



#### ④ 地藏橋交差点(神崎市)

○各方向平均速度20km/h以上を確認し、主要渋滞箇所の特定要件をクリア、現地でも渋滞が発生していないことを2年間確認⇒**解除候補として提案**

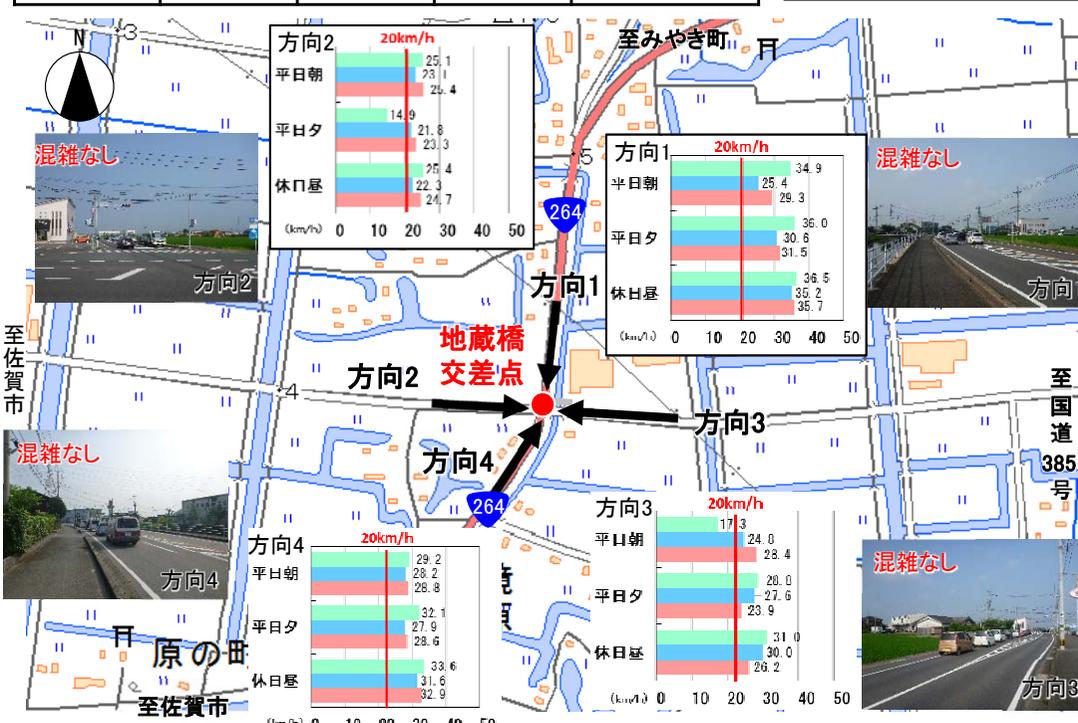
#### 地藏橋交差点のモニタリング

※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	17.3	23.1	28.8	<b>解除提案</b>
平日夕	14.9	21.8	28.6	
休日昼	25.4	22.3	32.9	

凡例 ※プローブデータ

- 選定時(H24.4~H24.8)
- 前回(H28.3~H29.2)
- 今回(H29.4~H30.3)

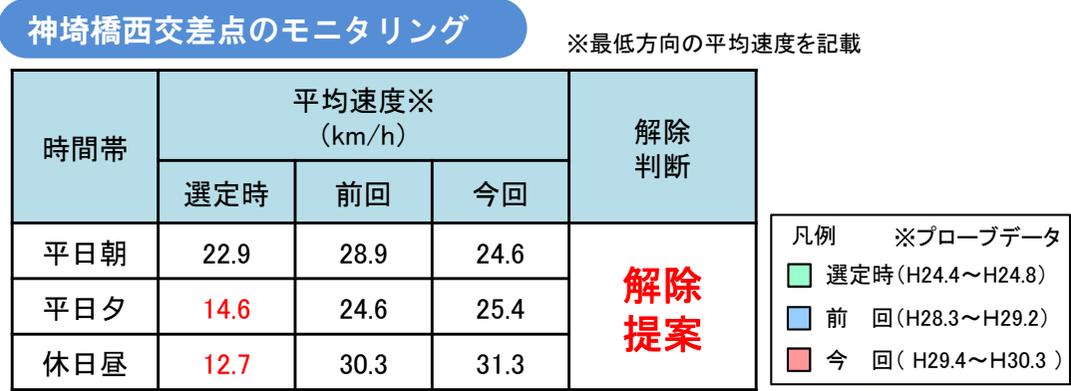


## 2. 交通状況のモニタリング

### (5) 主要渋滞箇所解除の提案 (未対策箇所)

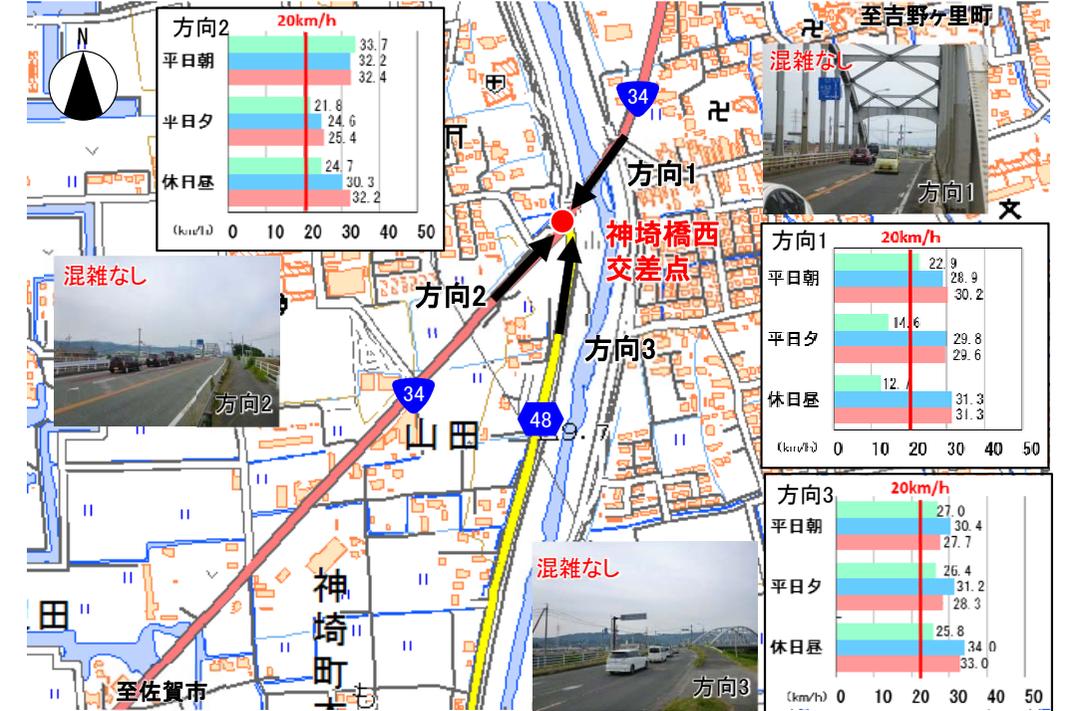
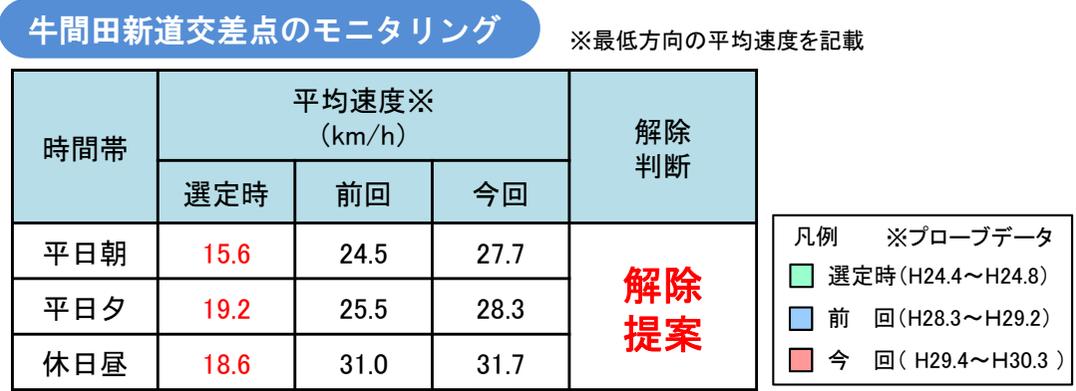
#### ⑤ 神埼橋西交差点(神崎市)

○各方向平均速度20km/h以上を確認し、主要渋滞箇所の特定要件をクリア、現地でも渋滞が発生していないことを2年間確認⇒**解除候補として提案**



#### ⑥ 牛間田新道交差点(嬉野市)

○各方向平均速度20km/h以上を確認し、主要渋滞箇所の特定要件をクリア、現地でも渋滞が発生していないことを2年間確認⇒**解除候補として提案**



# 2. 交通状況のモニタリング

## (5) 主要渋滞箇所解除の提案 (未対策箇所)

### ⑦ 兵庫町西洲東交差点(佐賀市)

○各方向平均速度20km/h以上を確認し、主要渋滞箇所の特定要件をクリア、現地でも渋滞が発生していないことを2年間確認⇒**解除候補として提案**

兵庫町西洲東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	25.8	32.3	27.5	<b>解除提案</b>
平日夕	22.5	27.5	27.9	
休日昼	15.8	27.9	27.8	

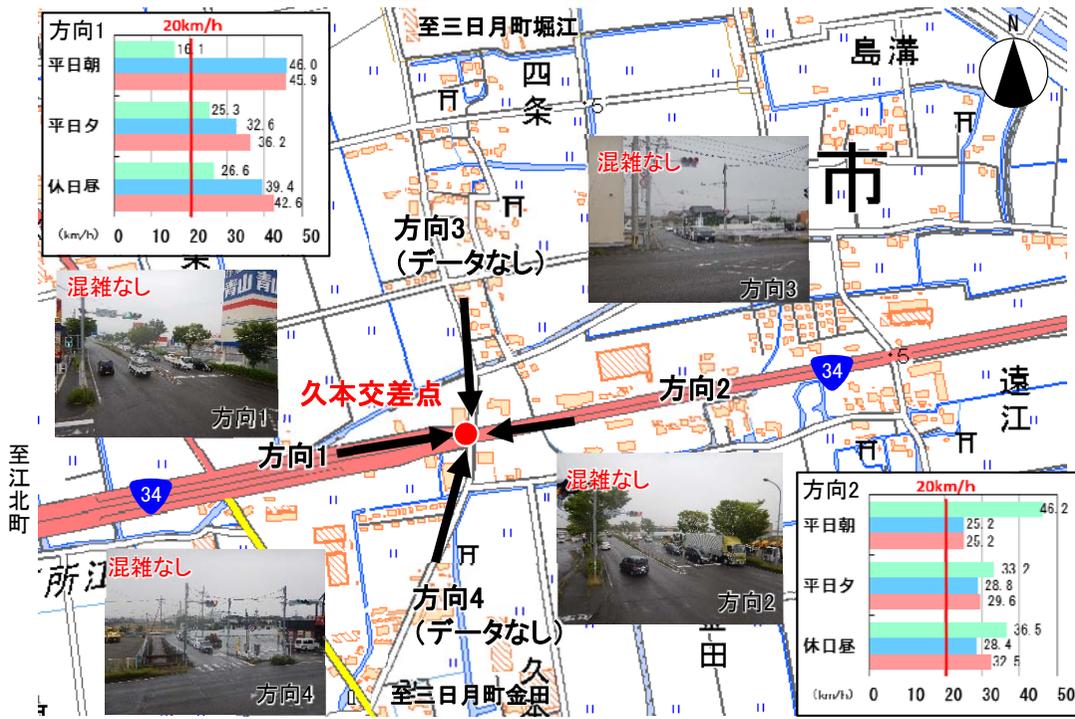


### ⑧ 久本交差点(小城市)

○各方向平均速度20km/h以上を確認し、主要渋滞箇所の特定要件をクリア、現地でも渋滞が発生していないことを2年間確認⇒**解除候補として提案**

久本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	16.1	25.2	25.2	<b>解除提案</b>
平日夕	25.3	28.8	29.6	
休日昼	26.6	28.8	32.5	



# 2. 交通状況のモニタリング

## (5) 主要渋滞箇所解除の提案 (未対策箇所)

### ⑨ 高田町北交差点(鳥栖市)

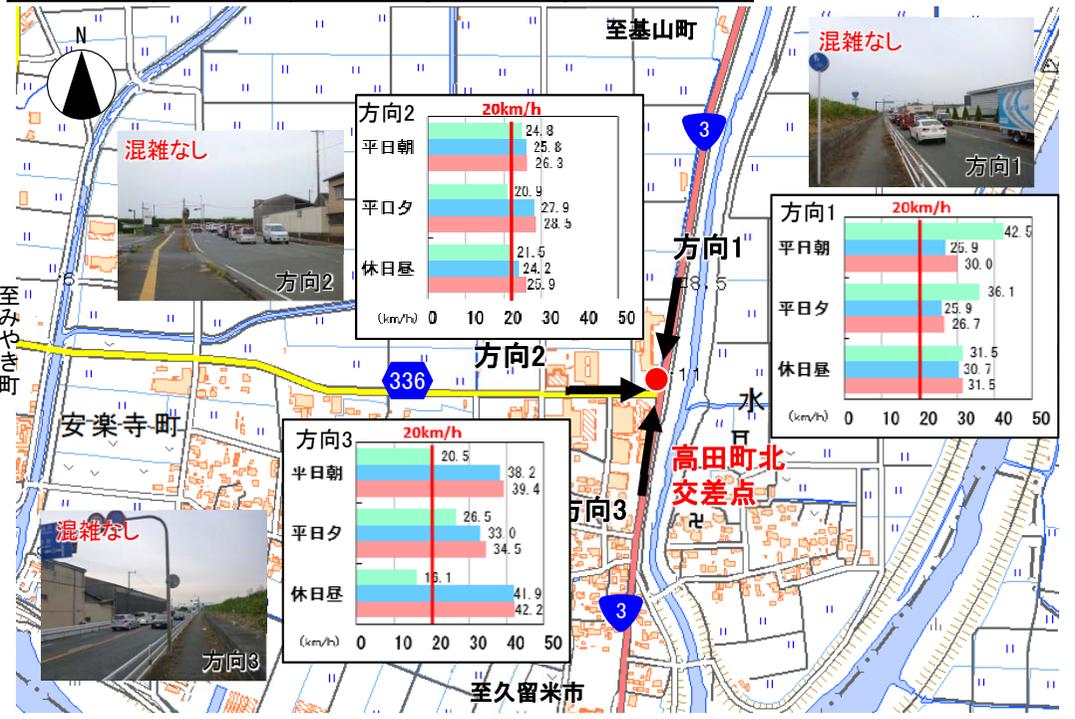
○各方向平均速度20km/h以上を確認し、主要渋滞箇所の特定要件をクリア、現地でも渋滞が発生していないことを2年間確認⇒**解除候補として提案**

高田町北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	20.5	25.8	26.3	<b>解除提案</b>
平日夕	20.9	25.9	26.7	
休日昼	16.1	24.2	25.9	

凡例 ※プローブデータ

- 選定時(H24.4~H24.8)
- 前 回(H28.3~H29.2)
- 今 回(H29.4~H30.3)



### ⑩ 空港大橋南交差点(佐賀市)

○各方向平均速度20km/h以上を確認し、主要渋滞箇所の特定要件をクリア ⇒**解除候補として、平成31年度まで経過観察**

空港大橋南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	23.2	21.0	21.1	<b>経過観察</b>
平日夕	17.8	18.3	21.3	
休日昼	21.7	19.6	23.1	

凡例 ※プローブデータ

- 選定時(H24.4~H24.8)
- 前 回(H28.3~H29.2)
- 今 回(H29.4~H30.3)



# 2. 交通状況のモニタリング

## (5) 主要渋滞箇所解除の提案 (未対策箇所)

### ⑪ 上犬童交差点(神崎市)

○各方向平均速度20km/h以上を確認し、主要渋滞箇所の特定要件をクリア  
⇒**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	19.0	27.8	<b>経過観察</b>
平日夕	18.9	16.8	33.8	
休日昼	19.6	20.0	33.6	

凡例 ※プローブデータ  
■ 選定時(H24.4~H24.8)  
■ 前 回(H28.3~H29.2)  
■ 今 回(H29.4~H30.3)



### ⑫ 下津毛交差点(三養基郡)

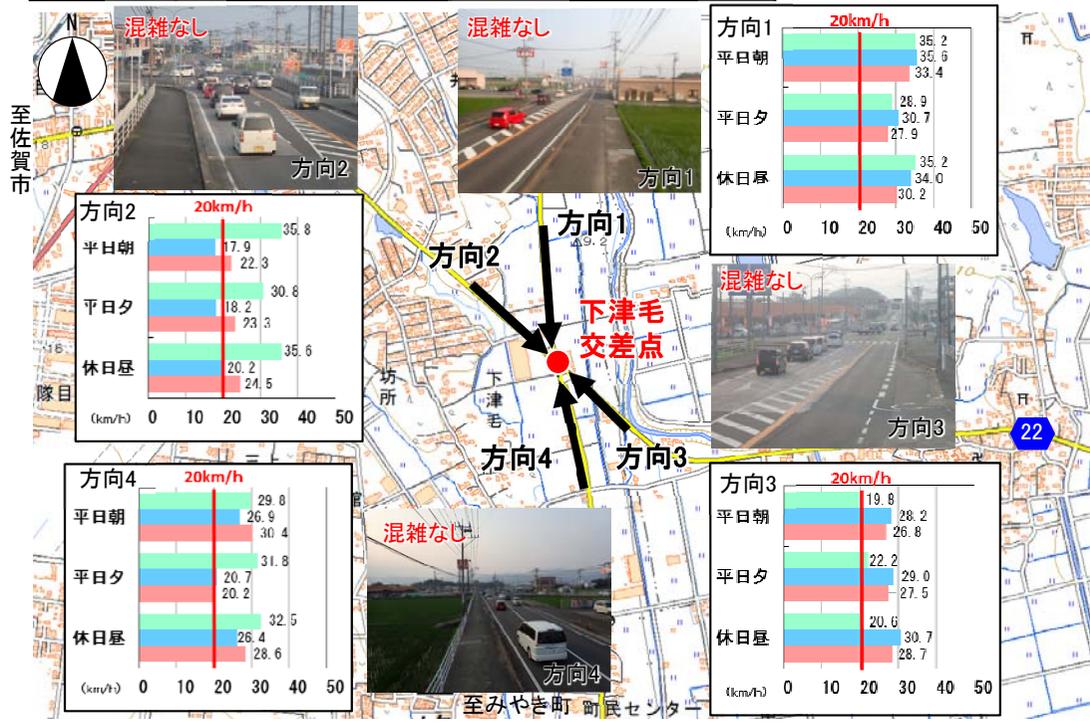
○各方向平均速度20km/h以上を確認し、主要渋滞箇所の特定要件をクリア  
⇒**解除候補として、平成31年度まで経過観察**

#### 下津毛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	19.8	17.9	22.3	平成31年度まで <b>経過観察</b>
平日夕	22.2	18.2	20.2	
休日昼	20.6	22.2	24.5	

凡例 ※プローブデータ  
■ 選定時(H24.4~H24.8)  
■ 前 回(H28.3~H29.2)  
■ 今 回(H29.4~H30.3)



# 2. 交通状況のモニタリング

## (6) 国道34号武雄バイパス開通効果のフォローアップ (速報)

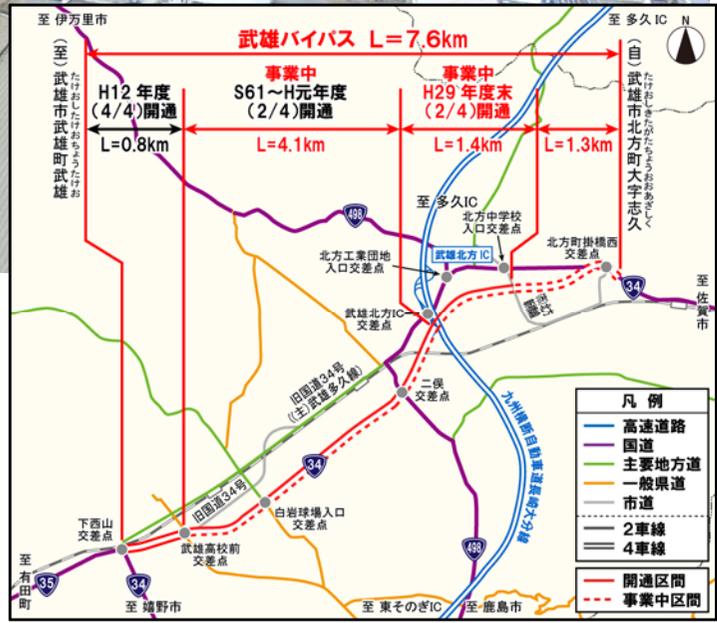
○武雄バイパスの開通(H30.2)に伴い、国道34号側の交通の一部が武雄バイパスに転換し、3つの交差点(武雄北方IC交差点、北方工業団地入口交差点、北方大崎交差点)において国道34号側の混雑が緩和

### 対策事業

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



事業概要図



### 旅行速度(km/h)

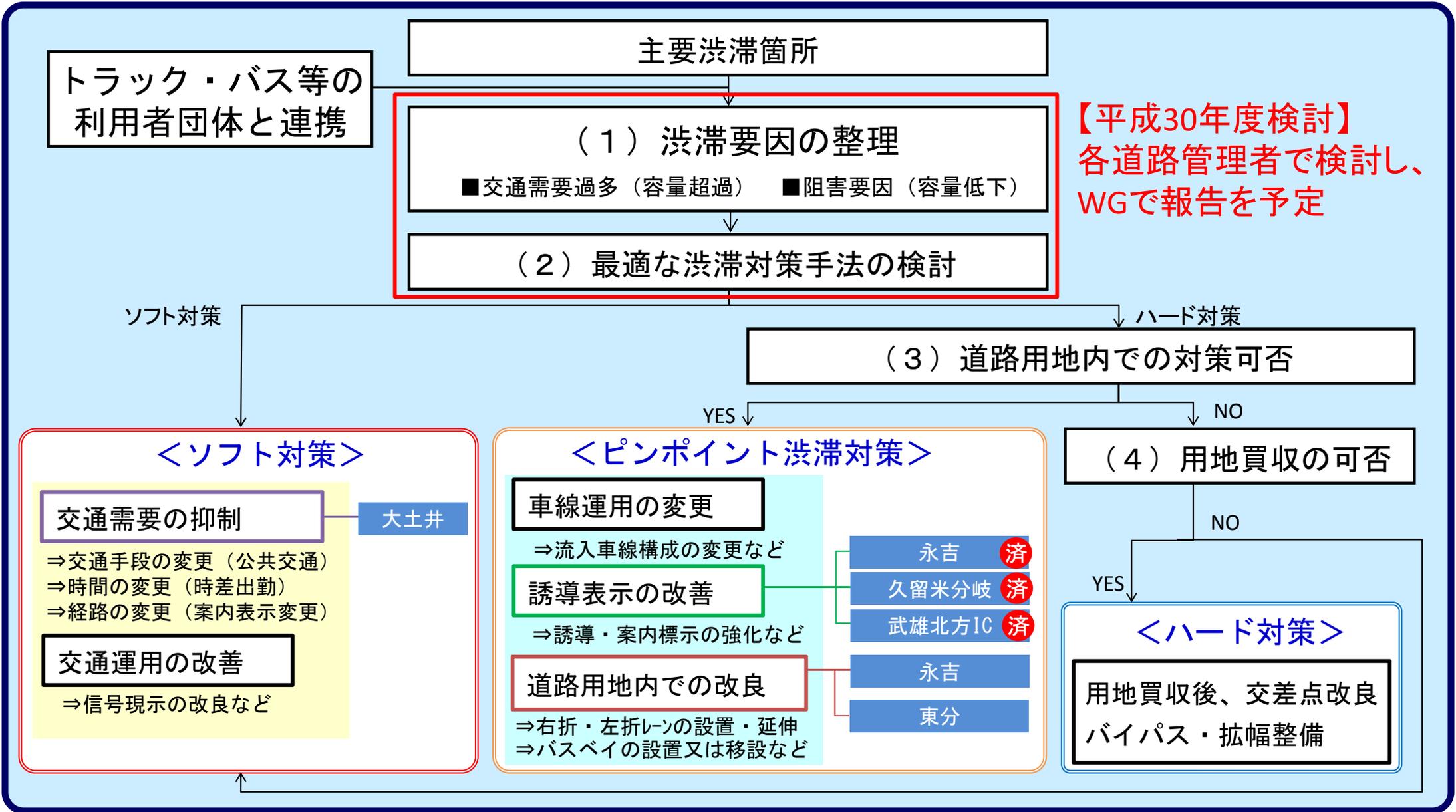
プローブデータ: 選定時(H24.4~H24.8)/最新(H30.3~H30.5)



進入方向		選定時(H24.4~H24.8平均)			最新(H30.3~H30.5平均)			速度変化
		平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	
武雄北方IC	方向1 IC出口	21.5	6.7	15.3	8.4	9.1	10.1	低下
	方向2 国道34号	21.0	17.1	22.3	-13.1	2.4	-5.2	向上
	方向3 国道34号	6.8	17.5	9.9	30.5	26.5	29.0	向上
	方向4 国道498号	データ無し	データ無し	データ無し	9.5	9.4	6.7	変化無し
北方工業団地入口	方向1 国道498号	38.8	39.4	42.9	10.0	9.1	9.9	変化無し
	方向2 国道34号	21.8	20.0	24.0	1.2	-8.5	0.0	低下
	方向3 国道34号	18.8	17.5	19.7	25.4	26.7	28.5	向上
北方大崎	方向1 (主)武雄多久線	7.1	7.7	8.9	3.6	6.7	4.5	向上
	方向2 国道34号	23.1	23.7	25.2	6.8	9.1	9.9	向上
	方向3 国道34号	21.1	20.9	26.0	25.6	26.6	29.6	向上
北方中学校	方向1 市道	18.2	20.2	19.5	21.1	20.9	26.0	変化無し
	方向1 国道34号	38.7	38.0	37.5	データ無し	データ無し	データ無し	低下
	方向2 国道34号	30.5	25.5	29.5	32.4	30.5	26.4	低下
	方向4 市道	13.2	16.0	15.8	26.2	22.9	21.3	低下

## (1) 今後の渋滞対策検討の考え方について(佐賀県全体の渋滞対策の基本方針に基づく(P.4))

- 佐賀県内の主要渋滞箇所は、佐賀県全体の渋滞対策の基本方針に基づき、対策メニューの検討を実施
- 道路改築事業等による対策には、長期間を要するため、早期に対応可能なソフト対策およびピンポイント対策を推進



### 3. 主要渋滞箇所の対策検討

#### (2)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**
- 佐賀県内では、今年度「国道3号永吉交差点」において対策事業に着手

モニタリング等による検証

渋滞対策協議会における議論

- ・最新交通データによる渋滞状況検証
- ・交通状況に対する専門的見地からの検証

地域の主要渋滞箇所の特定・見直し

トラックやバス等  
利用者団体と連携

ソフト・ハードを含めた対策の検討・実施

- ・地域の課題を共有することで道路管理者と道路利用者間での議論を促進
- ・円滑な渋滞対策の立案・実施を実現



<バスが渋滞に巻き込まれている状況>



<トラックが渋滞に巻き込まれている状況>

【今年度対策事業に着手：国道3号永吉交差点】



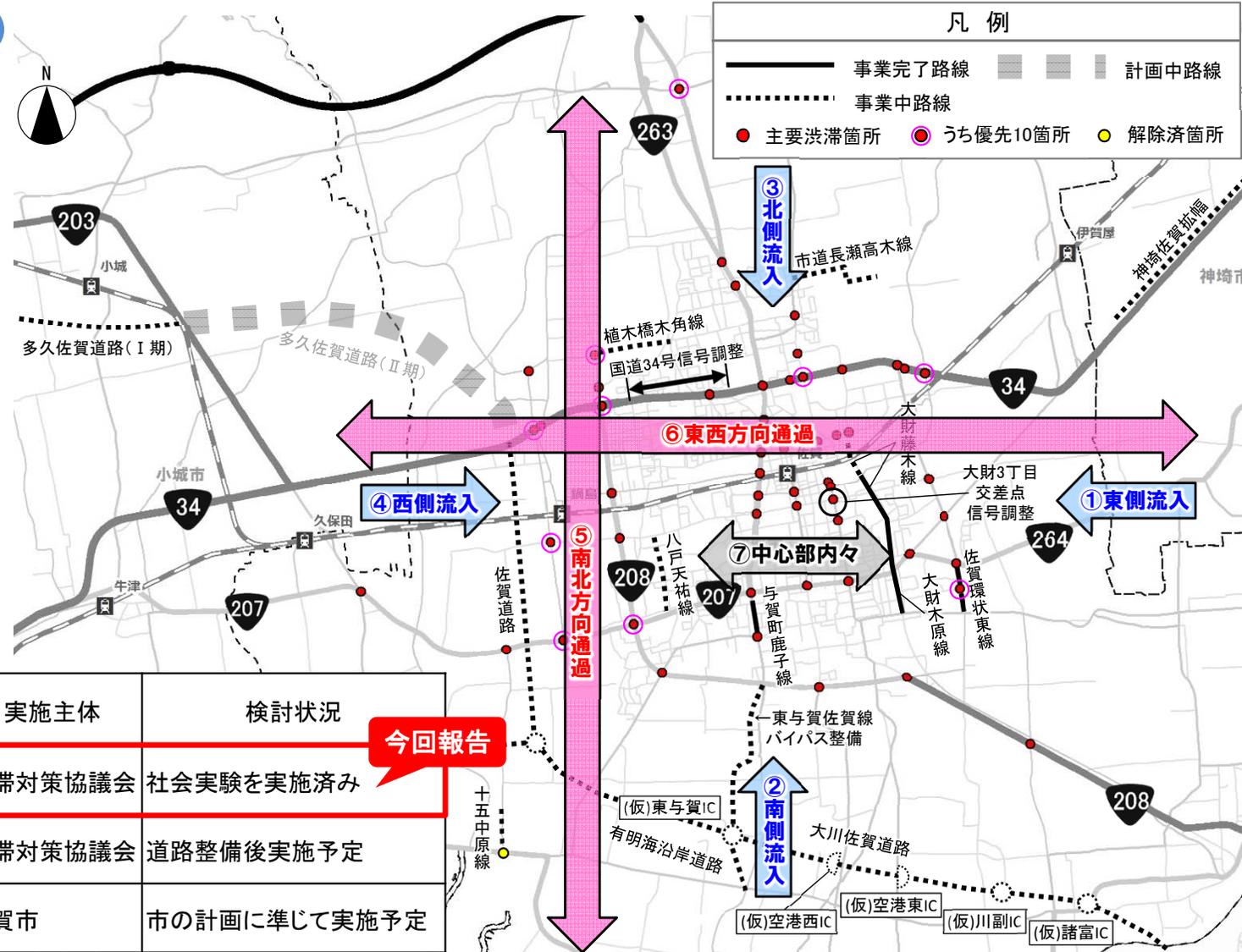
# 4. 新たなソフト対策の取り組み

## (1) 佐賀市街の方向別の対応策

- 佐賀市街エリアの交通課題への対応策として、現在、道路整備や信号現示調整などの取組を推進
- このうち、今後取り組みが予定されていない北側および西側からの流入交通や中心部内々交通を対象とした混雑緩和を図るため、ソフト施策の導入を検討
- H29年度に北側からの流入に対するソフト施策を社会実験として実施し、効果を検証

佐賀市市街エリアの交通課題への対応策の状況

No	方向	対象交通	対応策
①	東側	流入	神埼佐賀拡幅整備 大財3丁目交差点信号調整
②	南側	流入	東与賀佐賀線バイパス整備
③	北側	流入	<b>ソフト施策を検討のうえ対応</b>
④	西側	流入	<b>ソフト施策を検討のうえ対応</b>
⑤	南北	通過	有明海沿岸道路、佐賀唐津道路の整備
⑥	東西	通過	国道34号信号調整 植木橋木角線整備
⑦	中心部	内々	<b>ソフト施策を検討のうえ対応</b>



No	方向	対象交通	ソフト対策方針	実施主体	検討状況
③	北側	流入	クルマ利用の見直し	渋滞対策協議会	社会実験を実施済み <b>今回報告</b>
④	西側	流入	情報板・HPによる経路誘導案内	渋滞対策協議会	道路整備後実施予定
⑦	中心部	内々	自転車利用の促進	佐賀市	市の計画に準じて実施予定

# 4. 新たなソフト対策の取り組み

## (2)北側からの流入に対するソフト対策

### ①クルマ利用見直し社会実験の概要

- 国道263号では、交通量が1,100台/時を超えると速度が低下(8時台)しており、1,000台/時未満になると速度が向上
- 国道263号の渋滞緩和効果の検証、本格実施に向けた課題の把握を目的として、クルマ利用見直し社会実験を実施
- 交通量が1,000台/時を超えると渋滞、約170台が減れば渋滞緩和見込みであるため、目標数を170人と設定して効果を確認

#### 実験内容

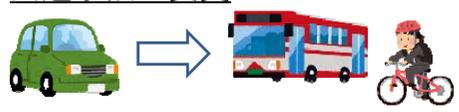
実験目的	国道263号の渋滞緩和効果の検証 本格実施に向けた課題の把握
実験期間	平成29年11月27日(月)～12月1日(金)
対象団体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・佐賀国道事務所</li> <li>・佐賀県</li> <li>・佐賀市</li> <li>・佐賀県建設業協会 加盟企業</li> <li>・佐賀県コンサルタント協会 加盟企業</li> </ul> ※非常勤職員、臨時職員も対象
対象者	国道263号を利用して自家用車で通勤している者(右図)
実験への参加方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出勤時間の変更：出勤を早めるまたは遅らせる</li> <li>・交通手段の変更：自家用車からバスや自転車に変更</li> <li>・相乗り通勤：複数人数で一緒に自家用車で出勤</li> <li>・その他の方法：有給休暇取得、出張等</li> </ul>
目標数	170人 ※対象者85人に対し、実際の参加者は68人
効果把握調査項目	①交通量調査 ②渋滞長調査 ③旅行速度調査 ④アンケート調査 ⑤トラカン交通量・速度分析 ⑥ETC2.0プローブ速度分析 など

#### 実験への参加方法

出勤時間の変更



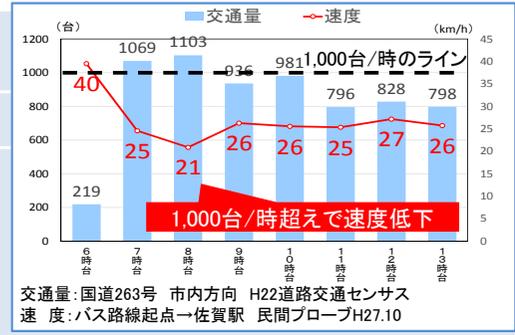
交通手段の変更



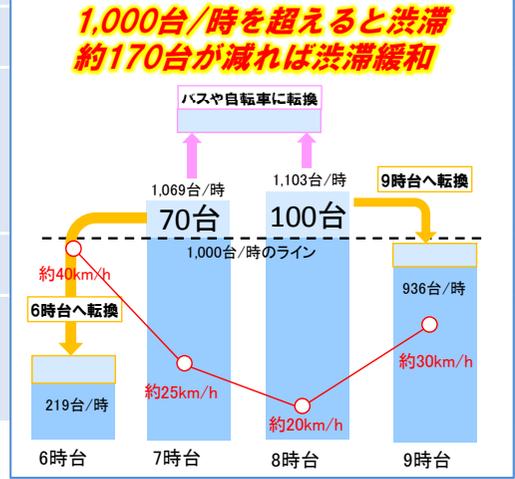
相乗り通勤



国道263号時間帯別の交通量と旅行速度



効果



対象団体位置図



● 参加団体

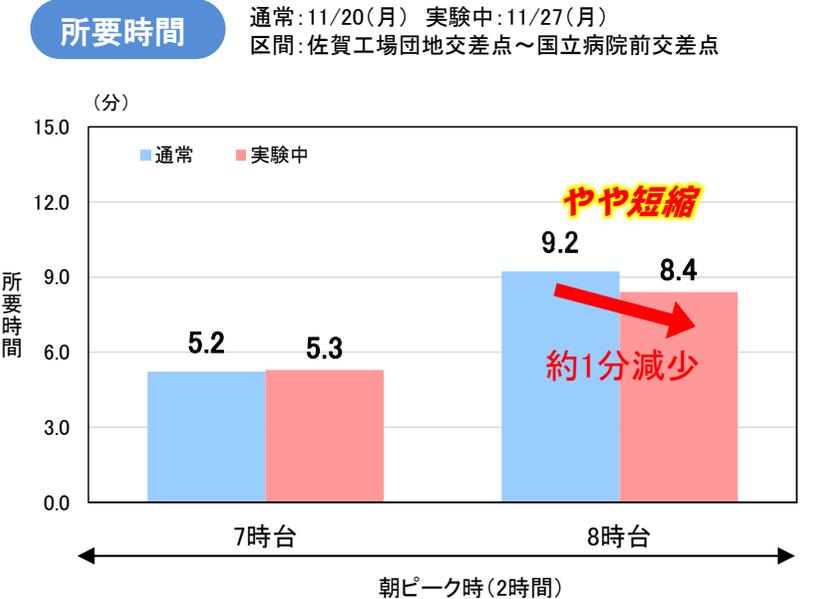
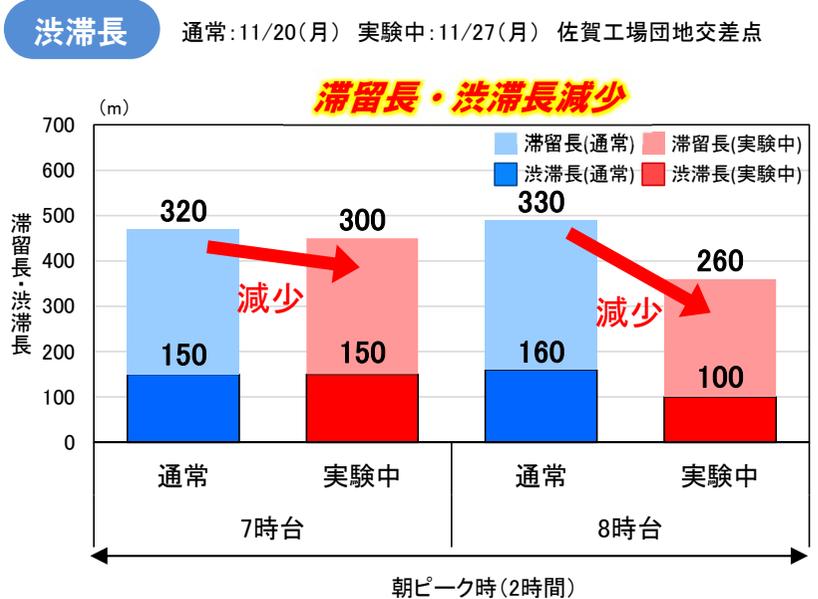
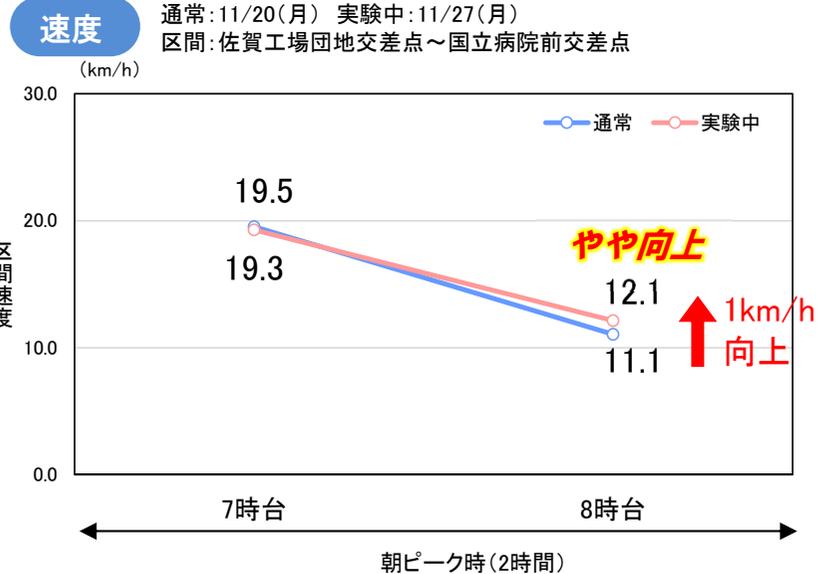
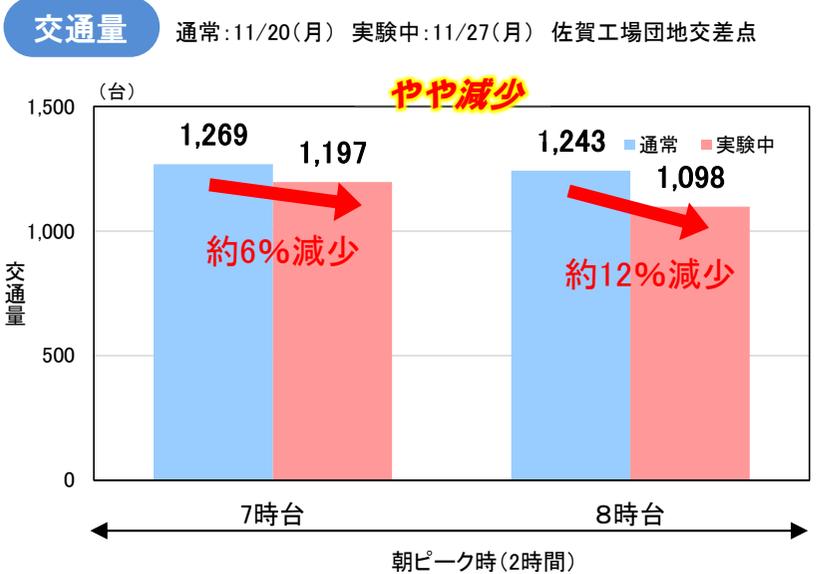
# 4. 新たなソフト対策の取り組み

## (2)北側からの流入に対するソフト対策

### ②社会実験の結果

※重点日と設定した11/27(月)と29(水)のうち、29(水)が雨天だったため、月曜日の比較検証を実施

- 社会実験実施による国道263号の交通量の減少に伴い、滞留長及び渋滞長が減少
- 速度は8時台にやや向上し、所要時間もやや短縮



## 4. 新たなソフト対策の取り組み

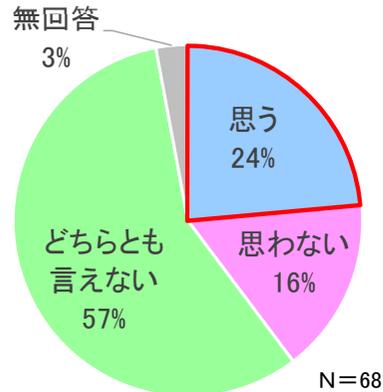
### (2)北側からの流入に対するソフト対策

#### ③課題と今後の取組方針

- クルマ利用見直しの継続意向は参加者の4分の1程度。組織側の制度構築や取り組みやすい仕掛けづくりが課題
- 組織側では働き方改革として、夏季期間(7~9月)に、「朝型勤務」や「ゆう活」が奨励され、時差出勤に仕組みやすい体制
- 今後は**夏季期間に「朝型勤務」や「ゆう活」の制度のある企業へ拡大し、働き方改革と相まったクルマ利用見直しを推進**

#### 今後の継続意向

継続意向は  
参加者の4分の1程度



#### 取組への主な意見

組織側の制度構築や  
取り組みやすい仕掛けづくりが課題

肯定的な意見
○早めに出勤したら道が空いていて <b>ストレスなしに通勤</b> できた。
否定的な意見
○公共交通機関の本数が少ない地域では参加が厳しい。 ○時差出勤できる体制が無いため参加が難しい。
参加者からの提案
○メリットを感じるような仕掛けが必要。 ○フレックスタイム制の導入が必要。

#### 「朝型勤務」制度

佐賀県

- 目的: 県職員のワークライフバランスの実現及び業務効率の向上
- 期間: 毎年7/1~9/30(3ヶ月間)
- 概要: (1)職員から申請があった場合、通常午前8時30分から午後5時15分までの勤務開始時間を、1時間又は30分早める勤務時間の割り振り変更を可能とする。  
(2)朝型勤務の職員は、原則定時退庁とする。  
(3)業務に支障がない限り午後4時以降に会議時間を設定しないよう努めることとする。

夏季期間における朝型勤務を実施します

資料更新日: 2017年6月29日

**PRESS RELEASE**

平成29年6月29日  
佐賀県人事課行政課  
担当: 田中 晴彦  
電話: 0952-25-7011  
[E-mail] jin@pref.saga.lg.jp

夏季期間における朝型勤務を実施します

今年度も夏の朝型勤務を実施し、県職員のワークライフバランスの実現及び業務効率の向上を図ります。

- 実施期間  
平成29年7月1日(土曜日)から9月30日(土曜日)まで  
※平成29年度から実施期間を1か月延長
- 実施内容  
(1) 職員から申請があった場合、通常午前8時30分から午後5時15分までの勤務開始時間を、1時間又は30分(時差勤務)午後4時15分又は午後4時45分)早める勤務時間の割り振り変更を可能とする。  
(2) 朝型勤務の職員は、原則定時退庁とする。  
(3) 業務に支障がない限り午後4時以降に会議時間を設定しないよう努めることとする。
- 対象職員  
知事事務の希望する職員(公務の遂行に支障がない場合に限る。)

出典: 佐賀県HP報道発表(H29.6.29)

#### 「ゆう活」制度

厚生労働省

- 目的: 長時間労働の抑制・ワークライフバランスの実現
- 概要: 明るい時間が長い夏の間は、朝早くから働き始め、夕方には家族などと過ごせるよう、夏の生活スタイルを変革する新たな国民運動(政府が推進)

**「ゆう活」**

『ゆう活』とは  
『ゆう活』(ゆうかけ時間活動推進)は、勤務終了時刻が早まることで生まれる夕方の時間で、生活を豊かにしていくという考え方から名付けられました。今まで勤務時間に充てられていた“夕方”の時間を、“悠々”とした自分の時間が生まれることでより一層生活を豊かにしていく。『ゆう活』を通じて、国民の働き方が変わることによって、生活スタイルの変革を推進します。

→ 厚生労働省ホームページ  
[http://www.mhlw.go.jp/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/summer/](http://www.mhlw.go.jp/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/summer/)

→ 政府広報オンライン  
<http://www.gov-online.jp/tokusyu/u-katsu/>

早く帰ると、  
フロもゆったり。  
ごはんもゆったり。

去年は諦めた  
平日の花火大会  
にもGO!

子どもと公園で  
待ち合わせて  
キャッチボール!

「ゆう活」の実施には、これを契機とした業務効率化及び意識の変革が不可欠です。仕事の開始時間を早めても、結果として帰る時間が変わらず、結果として労働時間が延長されてしまうのでは意味がありません。仕事を早く終了、早く帰れるように、ゆう活の取組にあわせて、業務の効率化、働き方への意識の変革を図りましょう。  
また、育児・介護等の事情により「ゆう活」が困難な労働者にまで無理に適用しないなどの配慮も必要となります。

**さあ、帰ろう。きうめく夕方が待っている。**

仕事を早めにはじめて、早く帰る。そして、夕方からはオフを楽しむ。それが「ゆう活」という新しい働き方。「平日は無理…」と諦めていたことが、働き方改革でできるようになるかもしれません。日々長くなるこの夏、あなたの職場でも「ゆう活」してみませんか?

佐賀労働局 雇用環境・均等室  
〒840-0801 佐賀市駅前中央3-3-20 佐賀第2合同庁舎 3階  
TEL. 0952(36)6205 / 0952(32)7218

出典: 厚生労働省佐賀労働局報道資料(H29.6.23)

# 5. 観光地の渋滞対策(佐賀市/佐賀城下ひなまつり)

## (1) 佐賀城下ひなまつり観光渋滞対策社会実験の概要

**【課題】** 国道264号で、ひなまつりと同時にイベントが開催されている日に、入庫待ち車両による障害により渋滞が発生

**【方針】** 無料駐車場の有効活用 (空き駐車場への誘導)

**【対策】** ① 満空情報の提供  
② 駐車場事前予約(無料駐車場)  
③ 混雑区間を利用しない迂回の呼びかけ

**【期待される効果】** ① 空き駐車場への直接入庫で入庫待ち、うろつきを解消  
② 決められた時間、場所への駐車を可能とし入庫待ちを解消(予約者は現地で確実な駐車が可能に)

### 課題

- 国道264号の渋滞
- 入庫待ち車両による後続車両障害
- 上記による渋滞発生



### 対策

- ① 満空情報の提供: 下表の6箇所の満空情報を提供
- ② 駐車場事前予約: 下表の3箇所(計40台)で予約システムを導入
- ③ 国道264号の混雑区間を利用しない経路への迂回を呼びかけ (郵便局前交差点～片田江交差点)

No	駐車場名	料金	満空情報	予約システム
1	徴古館	有料	○	-
2	佐嘉神社(北)	有料	○	-
3	佐嘉神社(南)	有料	○	-
4	歴史民俗館	無料	○	○ 5台
5	旧福田家	無料	○	○ 5台
6	循誘小学校	無料	○	○ 30台

### 方針

■ 無料駐車場への誘導と駐車場利用時間の分散(イメージ)



### 実施概要

- 実施主体: 佐賀県交通渋滞対策協議会
- 実験日(システム運用日): 平成30年3月3日(土)・4日(日)・11日(日)
- 効果検証方法: ① 交通量調査 ② 渋滞長調査 ③ 旅行速度調査 ④ 駐車場利用台数調査 ⑤ 駐車場入庫待ち台数調査 ⑥ 駐車場利用者アンケート調査
- 効果検証調査日時: 実験時: 平成30年3月3日(土)・4日(日) 9:00~18:00 通常時: 平成30年2月24日(土)・3月10日(土) 9:00~18:00

イベント同時開催  
3月3日(土)・4日(日)  
: 骨董市等  
11日(日): ハンドメイド  
フェア

# 5. 観光地の渋滞対策(佐賀市/佐賀城下ひなまつり)

## (2) 社会実験の結果(取組の実施効果)

- 3日間の社会実験において、駐車場の事前予約台数は190台、実際の来場台数は152台
- 佐嘉神社駐車場では満車により入庫できず他の駐車場へ向かう車両が減少し、無料駐車場の入庫台数が増加
- 駐車場利用者アンケートの結果、取組参加者の半数が無料駐車場へ転換し、国道264号混雑区間の速度が向上

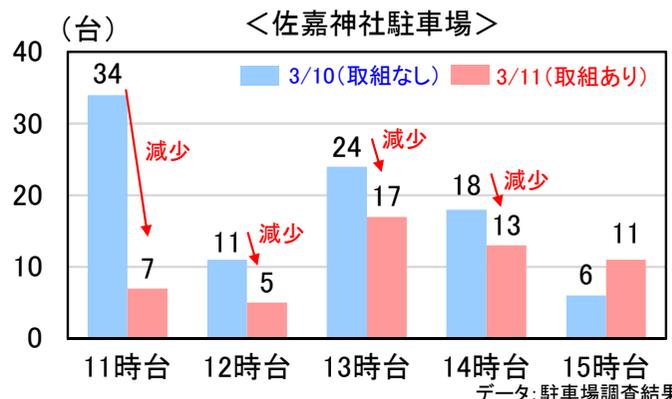
### 駐車場の予約、来場台数

[平成30年3月3日(土)・4日(日)・11日(日)の延べ数]

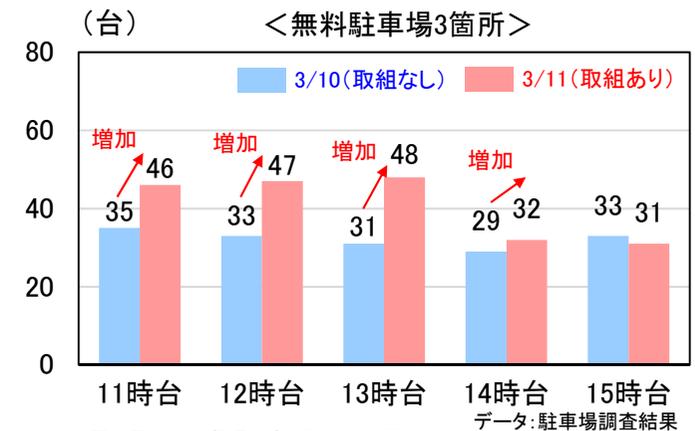
予約枠数	予約台数(率)	来場台数(率)	アンケート回答数(率)
240台	190台 (79%)	152台 (80%)	120人 (79%)

※予約枠数: 240台  
(=3箇所計40台×2回転(午前・午後)×3日間)

### 有料駐車場の入庫できなかった台数



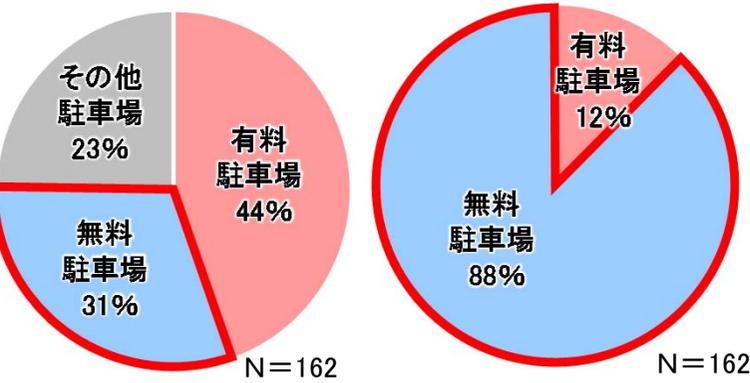
### 無料駐車場の入庫台数



### 駐車場利用者アンケート結果

<事前予約・満空情報利用・3日間>

取組参加者の約5割が無料駐車場へ直接アクセス  
利用予定だった駐車場 → 実際に利用した駐車場



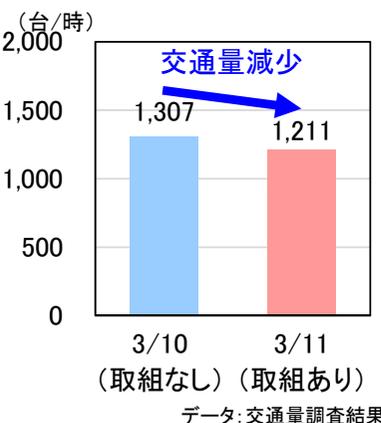
※無料駐車場の事前予約利用者、満空情報利用者、有料駐車場の満空情報利用者で合算集計。

### 国道264号混雑区間の交通変化

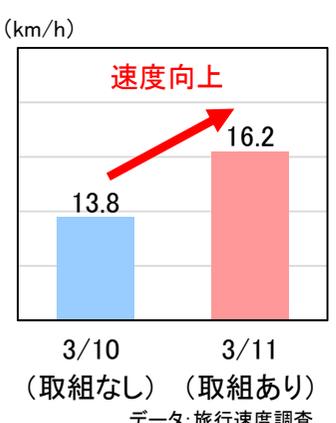
<郵便局前交差点→片田江交差点>

今回の取組が国道264号の渋滞緩和に寄与

#### 昼間9h平均交通量



#### 昼間9h平均速度



### <取組の対象駐車場の位置>



# 5. 観光地の渋滞対策(佐賀市/佐賀城下ひなまつり)

## (3)今後の展開

- 本取組により、国道264号の渋滞緩和に対して一定の効果を確認
- 今後は地元自治体を実施主体とした試行に移行するとともに、自治体による本格実施に向けた検討の調整や予算確保を実施

### 地元自治体を実施主体とした試行の働きかけ

- ・今回の取組効果を地元自治体へPR
- ・今後の展開として、地元自治体を実施主体とした取組実施の働きかけ
- ・開催期間中は適宜状況に応じて、駐車場事前予約等のシステムを自ら運用し、恒常的な取組として地元根付かせる

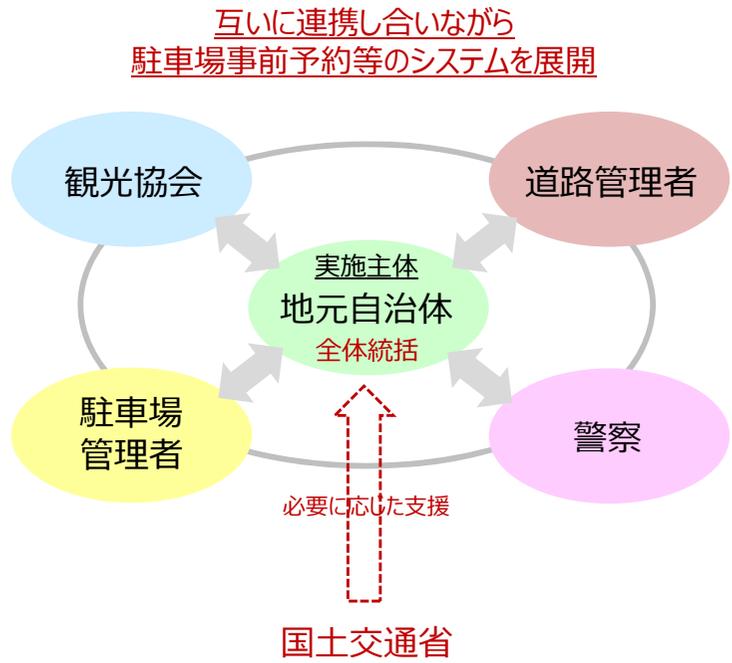
### 将来的な実施体制の検討

- 地元自治体(実施主体)
- 駐車場管理者
- 観光協会
- 道路管理者
- 警察 等

+

必要に応じた  
国土交通省の支援  
(直轄国道での迂回案内等)

<将来的な実施体制のイメージ>



<各主体の役割分担のイメージ>

<観光協会> HP上のバナー設置



<道路管理者> 路上案内看板の設置 (道路占有許可)



<駐車場管理者> 駐車場内の誘導案内



<警察> 路上案内の道路使用許可



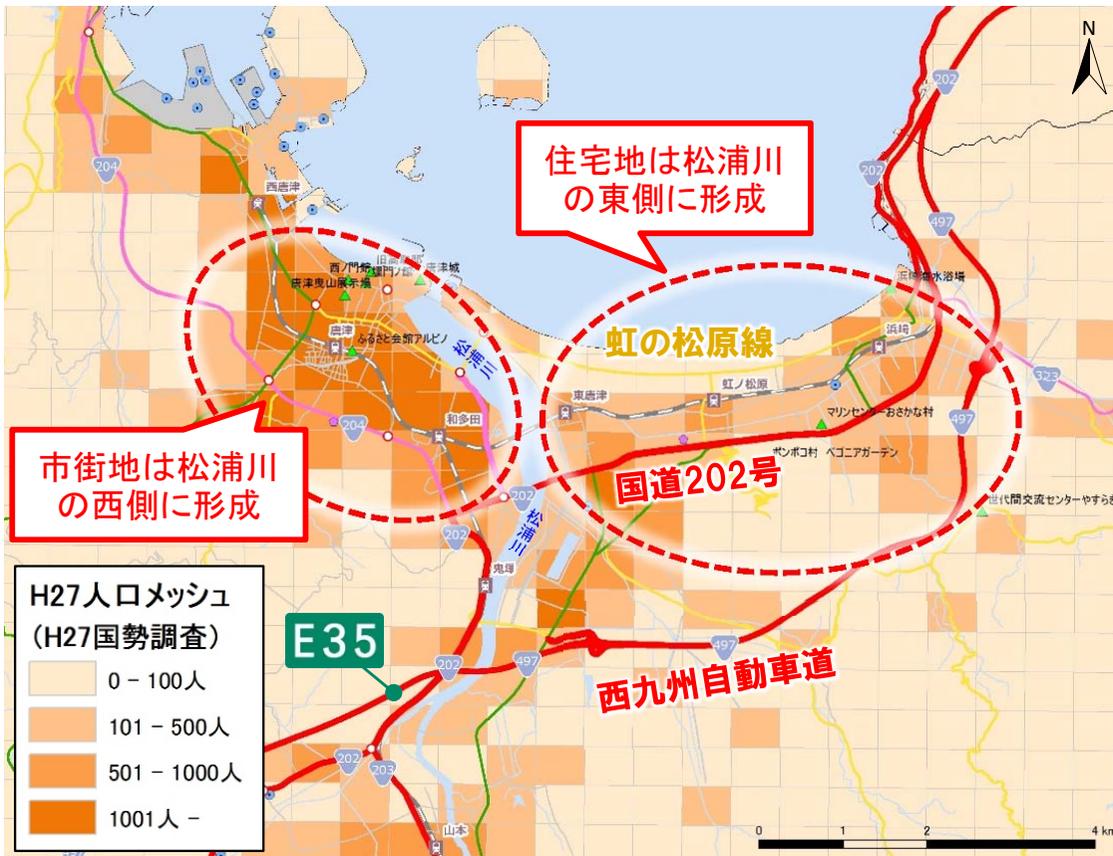
## 6. 佐賀県内の渋滞対策の取組み

### (1) 唐津市内の渋滞対策

#### ① 唐津市内の現状

- 唐津市内の松浦川を東西に渡河する路線は、虹の松原線、国道202号、西九州自動車道路の3路線に限定
- 松浦川の東西に市街地が形成されているほか、松浦川西側には観光地が分布しており、唐津市西部からの福岡方面への通勤等や福岡方面から唐津や呼子方面への観光等の交通は、松浦川を横断する3路線に集中している状況

#### 居住人口



#### 観光地・通勤移動



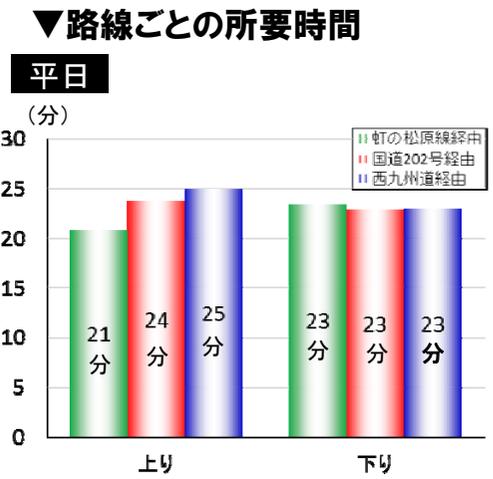
# 6. 佐賀県内の渋滞対策の取組み

## (1) 唐津市内の渋滞対策

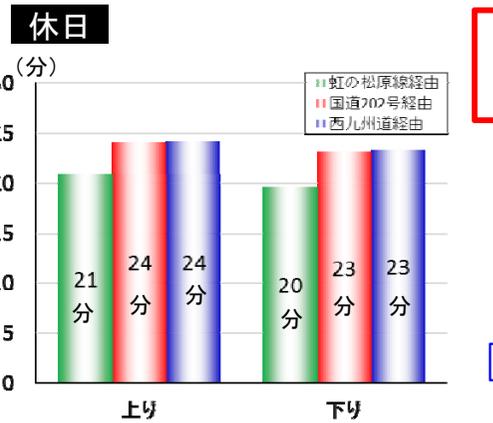
### ② 交通状況の分析

- 唐津市街地(松浦川西側)～二丈鹿家IC間を通過する時間は、3路線ともほぼ同程度
- 主要渋滞箇所である国道202号大土井交差点の渋滞対策として、国道202号から西九州自動車への交通の転換を検討
- 国道202号唐津大橋を東西に通過する交通のうち、西九州自動車道への経路転換が期待できる交通量は、平日では約87百台、休日は約117百台

唐津市街地(松浦西側)～二丈鹿家IC間の移動経路



出典: 下り(H29.4～H30.3 ETC2.0プローブ情報(平日7時台))  
上り(H29.4～H30.3 ETC2.0プローブ情報(平日18時台))

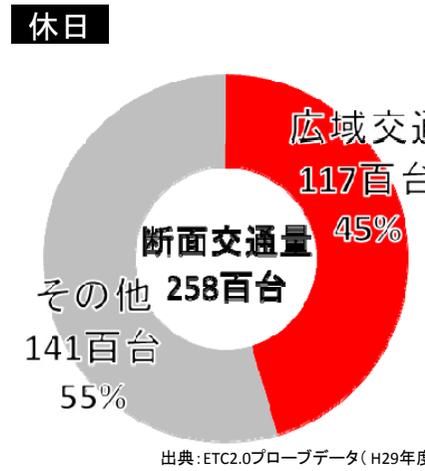
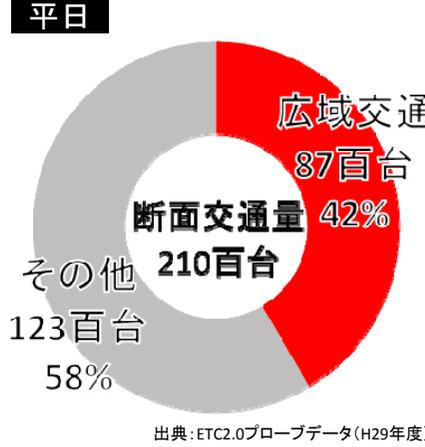


出典: H29.4～H30.3 ETC2.0プローブ情報(休日15時台)



#### ▼転換が期待できる交通量

(国道202号→西九州自動車道)



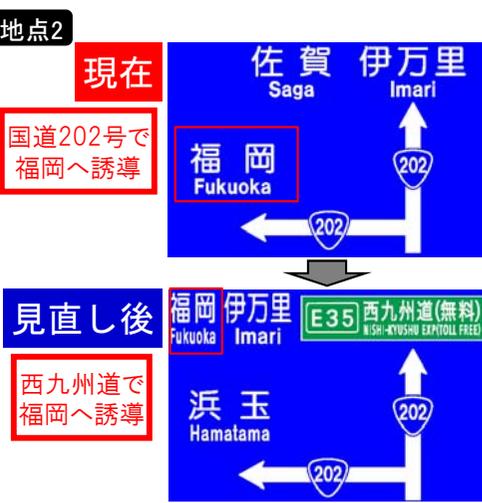
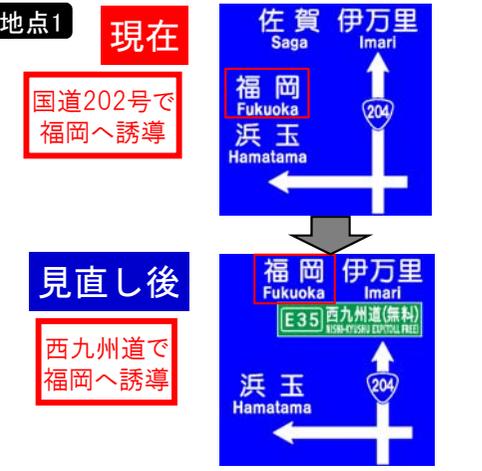
# 6. 佐賀県内の渋滞対策の取組み

## (1) 唐津市内の渋滞対策

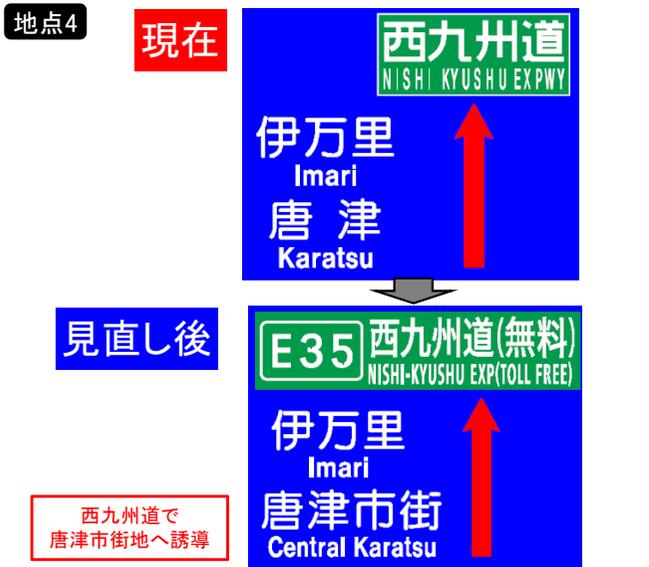
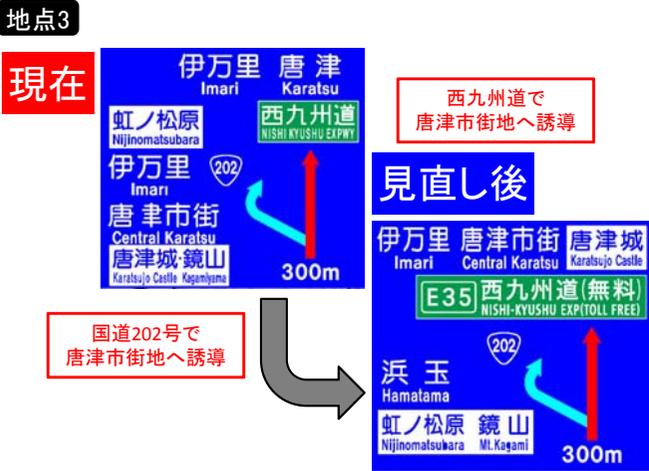
### ③ 渋滞対策(案)

- 高速道路(西九州自動車道)への経路転換を促すための対策として、公安委員会や観光協会等の関係機関との協議を踏まえ、案内標識(誘導看板)の見直しを実施予定(13箇所)
- 観光協会等にPR周知(チラシ配布等)を行い、西九州自動車道への経路転換による利用者増加を促進

#### 瀬田原交差点の案内標識の見直し



#### 二丈鹿家ICの案内標識の見直し



# 6. 佐賀県内の渋滞対策の取組み

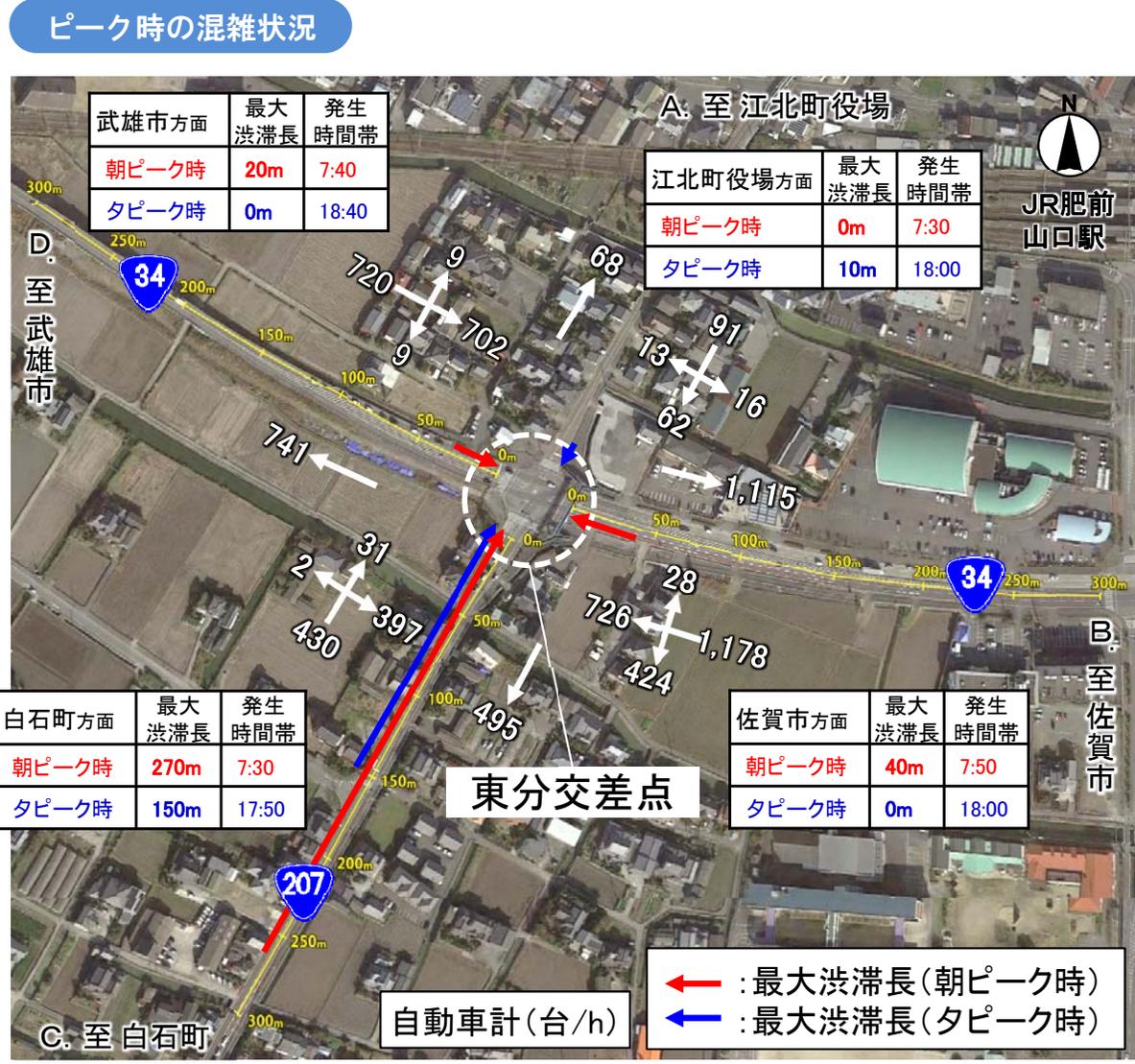
## (2) 東分交差点の渋滞対策

### ① 現状の課題

- 国道34号東分交差点では、国道207号から国道34号へ右折し、佐賀市街へ向かう車両が多く、右折車線及び青時間が不足
- ピーク時間帯には、国道207号の流入部で最大270mの渋滞が発生



- ### 交通渋滞の発生状況
- ・ 国道207号からの流入部で交通渋滞(捌け残り)が発生
  - ・ 国道34号及び町道の渋滞はほとんど発生しない(ピーク時間帯の渋滞長は20~40m程度)



※調査日: H29.10.26(木)/朝ピーク時: 6:30-8:30/夕ピーク時: 17:00-19:00

## 6. 佐賀県内の渋滞対策の取組み

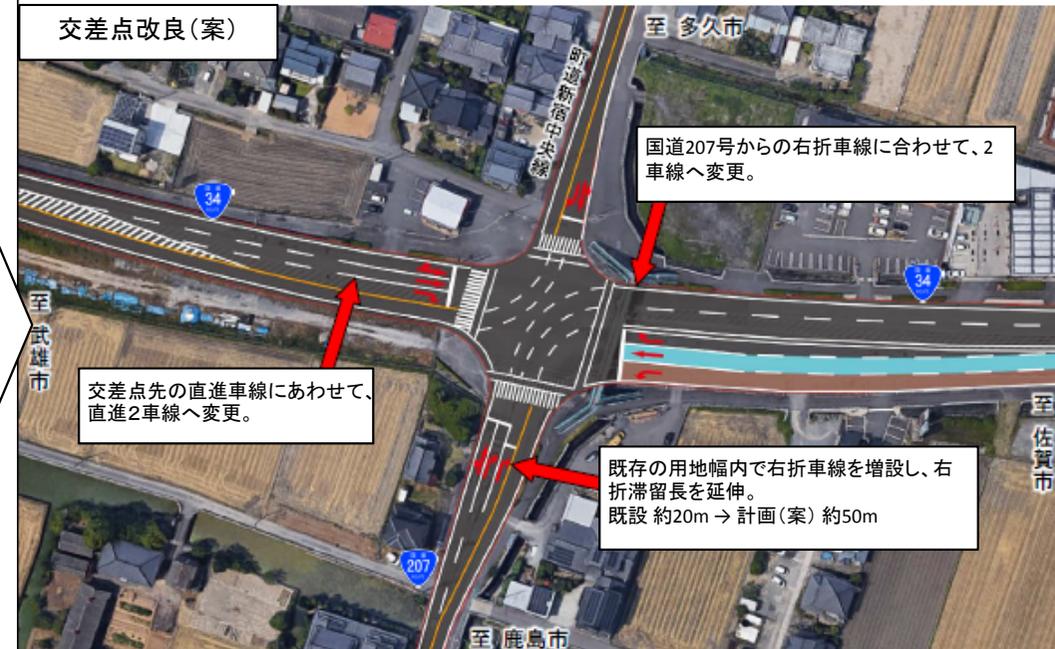
### (2) 東分交差点の渋滞対策

#### ② 渋滞対策(案)

○右折の滞留長が不足しているため、既存の道路用地で右折車線を増設予定

#### 渋滞対策(案)

課題①: 朝夕のピーク時は佐賀市へ向かう右折交通が集中し、右折の滞留長が不足  
 ⇒対策案①: 右折車線を増設し、右折滞留長を延伸



## 7. 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
- 平成30年度は渋滞対策協議会を平成31年1月～3月頃に再度開催予定

### ・次回の協議会(平成30年度内)及び佐賀市街エリアに向けて

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