

## 令和2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2年8月21日（金） 13:00～14:10

2. 場所 佐賀国道事務所 4F 会議室

### 3. 議事

- (1) これまでの経緯と渋滞対策の基本方針
- (2) 主要渋滞箇所のモニタリングと解除検討
- (3) 今後の渋滞対策の方向性
- (4) 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策
- (5) 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み
- (6) 今後について

### 4. 議事要旨

- 国道34号 杵島<sup>きしま</sup> 商高前交差点及び国道34号(仮)福母<sup>ふくも</sup> 交差点の2カ所について、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2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. これまでの経緯と渋滞対策の基本方針	.....	3
2. 主要渋滞箇所のモニタリングと解除検討	.....	7
3. 今後の渋滞対策の方向性	.....	15
4. 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策	.....	32
5. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み	.....	33
6. 今後について	.....	37

令和2年8月21日(金)

# 0. 本日の報告事項・議事内容

## 【交通渋滞対策協議会の進め方】

○交通渋滞対策協議会は、効率的・効果的に渋滞対策を推進していくために年2回開催することを基本とする

(1年間の流れ)

本会議の位置づけ

### 第1回渋滞対策協議会(本日)

#### (主な目的)

・主要渋滞箇所の見直しの審議、今後の渋滞対策に関する協議

#### (主な議題)

- ① 前年度の1年間分のデータを用いた主要渋滞箇所のモニタリング結果の報告と解除検討
- ② R2.3月以降の対策実施箇所の状況報告
- ③ 緊急事態宣言下(4/17～5/14)における交通状況(渋滞の変化)の報告
- ④ 今年度実施する渋滞対策の進め方
- ⑤ 交通渋滞に関する課題の共有・議論



### 第2回渋滞対策協議会(1～3月頃の開催)

#### (主な目的)

・当該年度の渋滞対策の取り組みの総括、今後の渋滞対策に関する協議

#### (主な議題)

- ① 当該年度の最新の半年間分のデータを用いた主要渋滞箇所のモニタリング結果の報告
- ② R2.8月以降対策実施箇所の状況報告
- ③ 次年度以降の渋滞対策の方向性の議論
- ④ 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策方針の議論
- ⑤ (必要に応じて)主要渋滞箇所の見直しの提案・議論

# 0. 本日の報告事項・議事内容

## 1. これまでの経緯と渋滞対策の基本方針

## 2. 主要渋滞箇所のモニタリングと解除検討

- (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)対策実施中・対策検討中箇所の選定基準非該当箇所の確認
- (5)新たに対策を実施した箇所の紹介 (R2.3以降)

## 3. 今後の渋滞対策の方向性

- (1)佐賀県内の主要渋滞箇所の対策実施状況
- (2)佐賀市街エリアの交通課題
- (3)鳥栖市街エリアの交通課題
- (4)今後の渋滞対策方針 (佐賀市街エリア・鳥栖市街エリア)
- (5)緊急事態宣言期間中の交通状況
- (6)主要渋滞箇所のマネジメントサイクル
- (7)官民連携による渋滞対策

## 4. 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策

## 5. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

## 6. 今後について

## 本日の議事内容のポイント

### ポイント1

最新の1年間のデータによるモニタリング結果を確認、解除候補箇所の審議

### ポイント2

新たに対策が完了した箇所の効果 (速報) を確認

### ポイント3

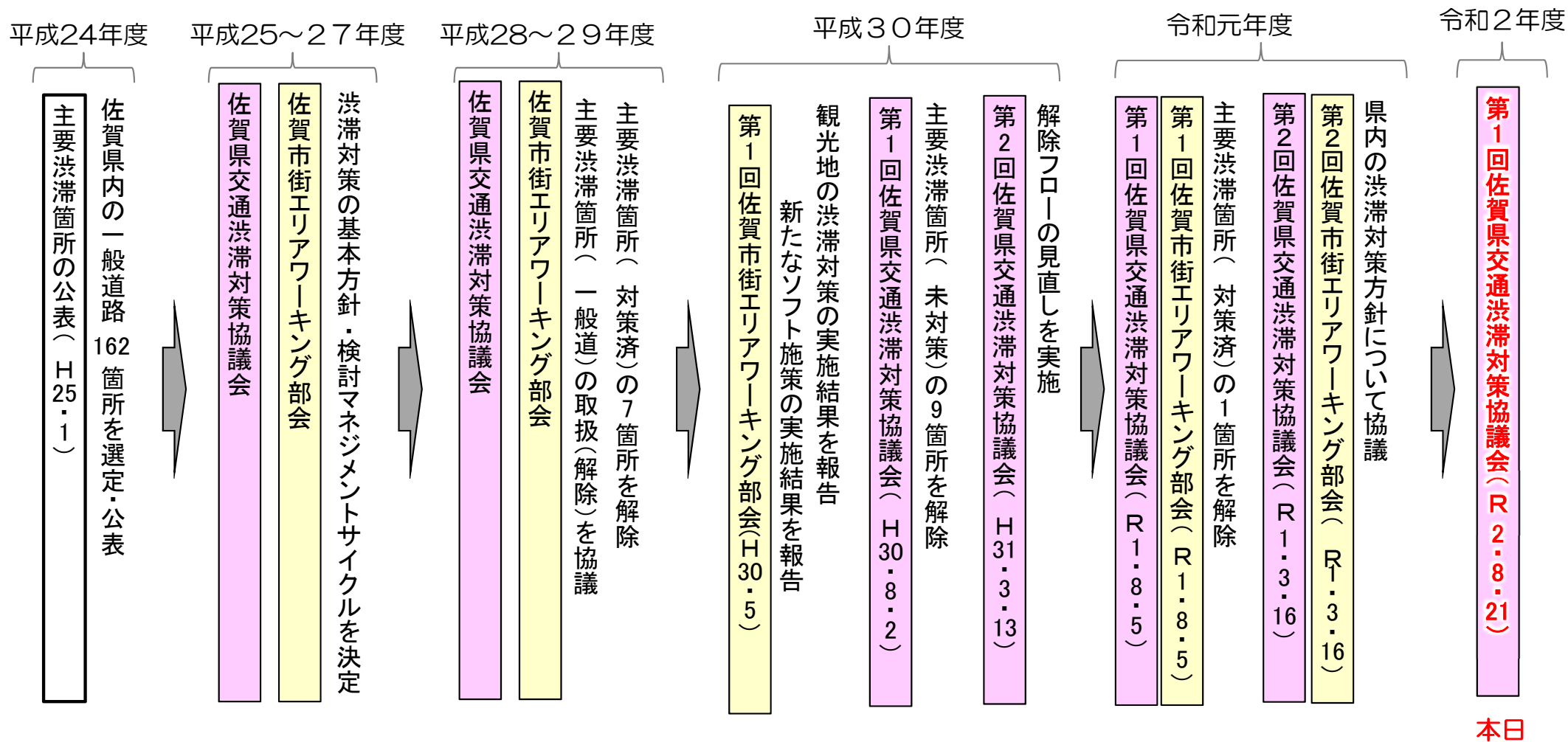
緊急事態宣言下の交通状況の報告  
今後の対策の方向性を協議

### ポイント4

新たな渋滞対策の取り組み、新たに運用開始となった道路交通アセスメント制度について確認

# 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

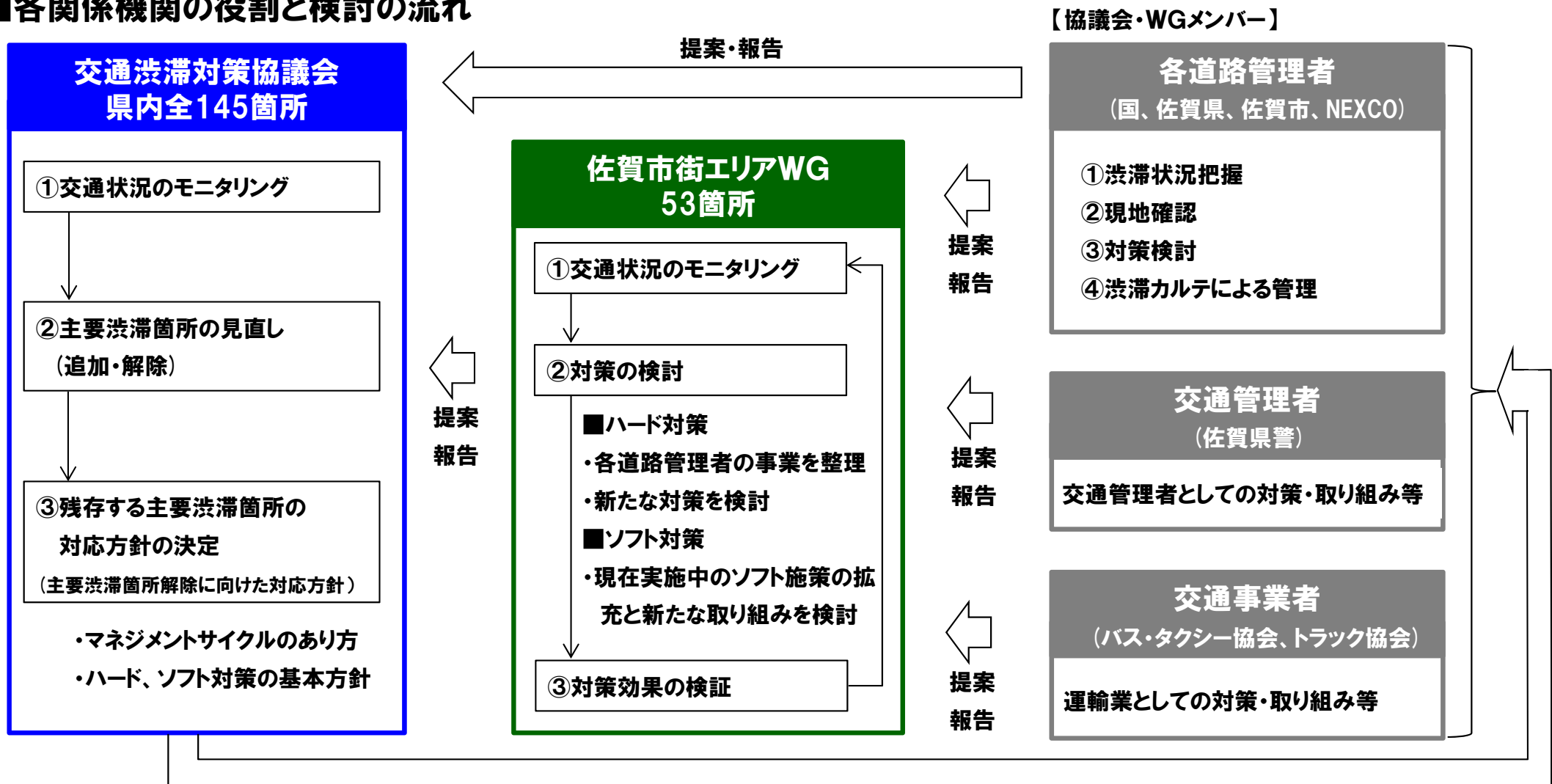


# 1. これまでの経緯と渋滞対策の基本方針

## (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・決定を行い、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割の主要渋滞箇所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

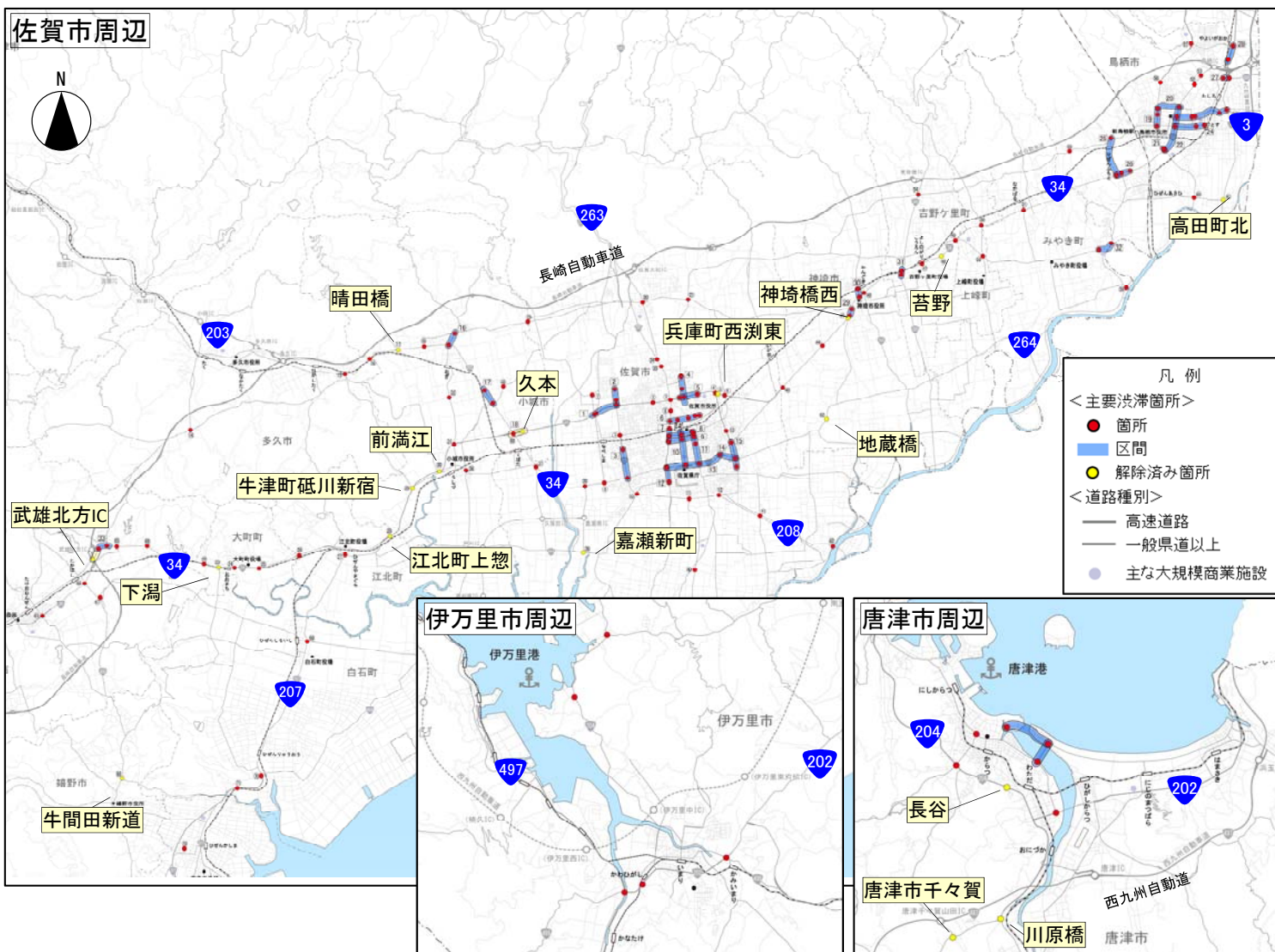


# 1. これまでの経緯と渋滞対策の基本方針

## (3) 佐賀県内の主要渋滞箇所(一般道)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**17箇所を解除**
- 依然として、佐賀市街地・鳥栖市を中心に**145箇所の主要渋滞箇所が残存**

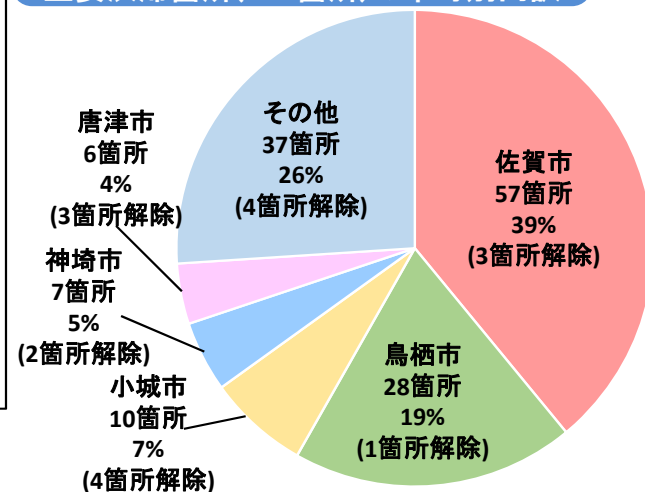
### 主要渋滞箇所の状況



### 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
R1年渋滞協後 (R1.8)	145箇所	34区間 (74箇所)	71箇所
<b>解除済み箇所</b>	<b>17箇所</b>	<b>1区間 (2箇所)</b>	<b>15箇所</b>

### 主要渋滞箇所(145箇所)の市町別内訳



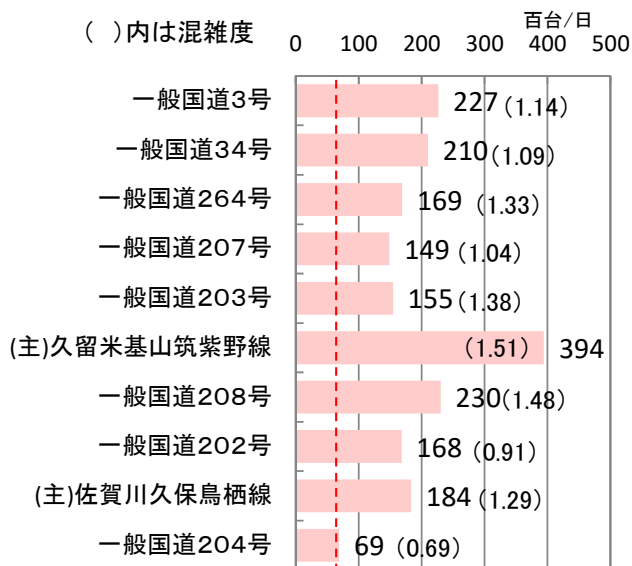
# 1. これまでの経緯と渋滞対策の基本方針

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. 主要渋滞箇所（一般道）のモニタリングと解除検討

## (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(H31.3-R2.2)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5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
145箇所	34区間 (74箇所)	71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

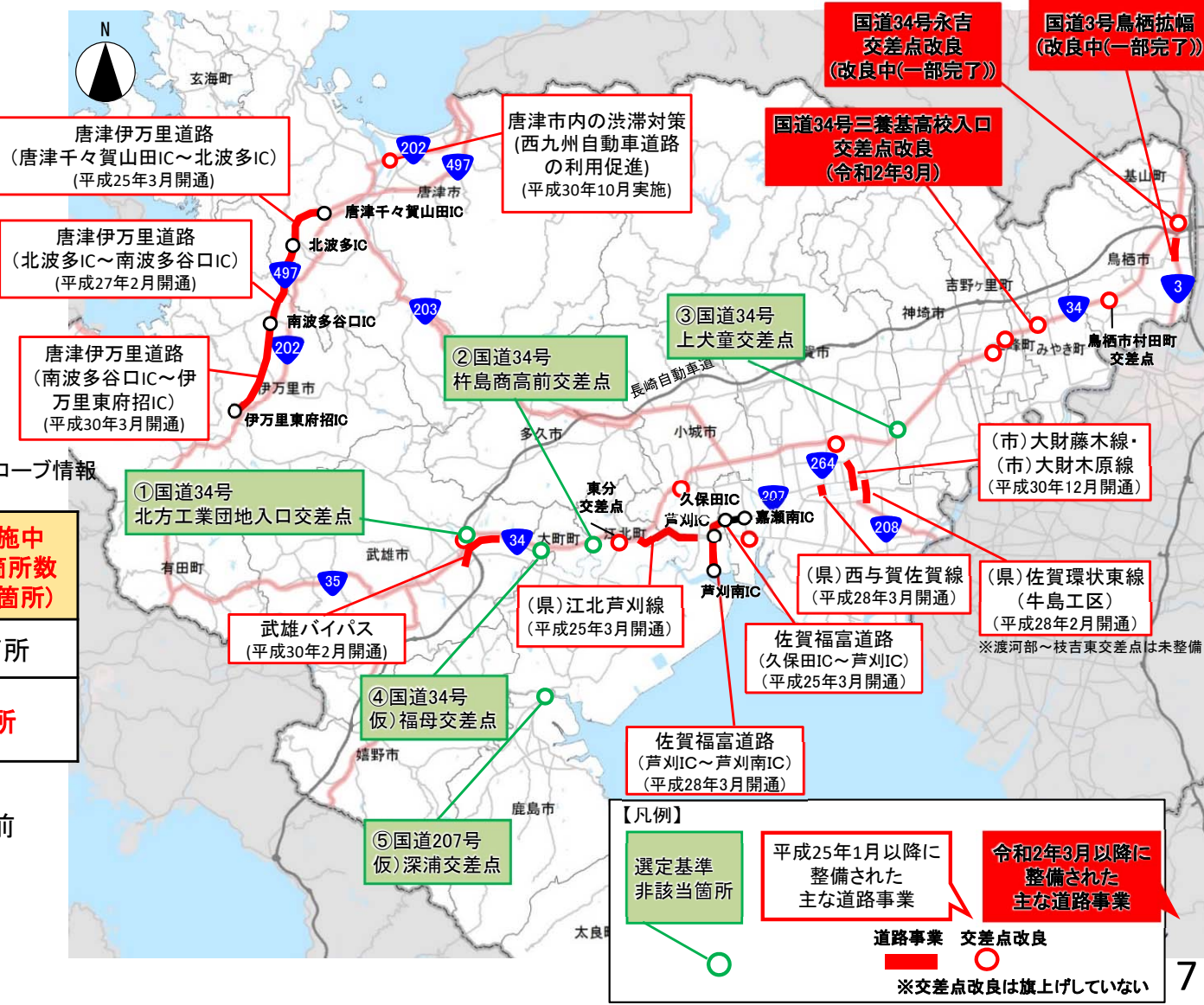
曜日・時間帯	選定基準
平日 朝（7時～9時）	平均速度20km/h未満 ※いずれか一方でも該当する箇所
平日 夕（17時～19時）	
休日 昼（7時～19時）	

### ▼主要渋滞箇所（一般道）の点検結果

項目	佐賀県箇所数	対策実施箇所数 ※R2.4時点	対策実施中 検討中箇所数 (未対策箇所)
主要渋滞箇所数	145箇所	4箇所	141箇所
<b>選定基準 非該当箇所数</b>	<b>5箇所</b>	<b>1箇所</b>	<b>4箇所</b>

- ① 国道34号 北方工業団地入口
- ② 国道34号 杵島商高前
- ③ 国道34号 上犬童
- ④ 国道34号 仮)福母
- ⑤ 国道207号 仮)深浦

### 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

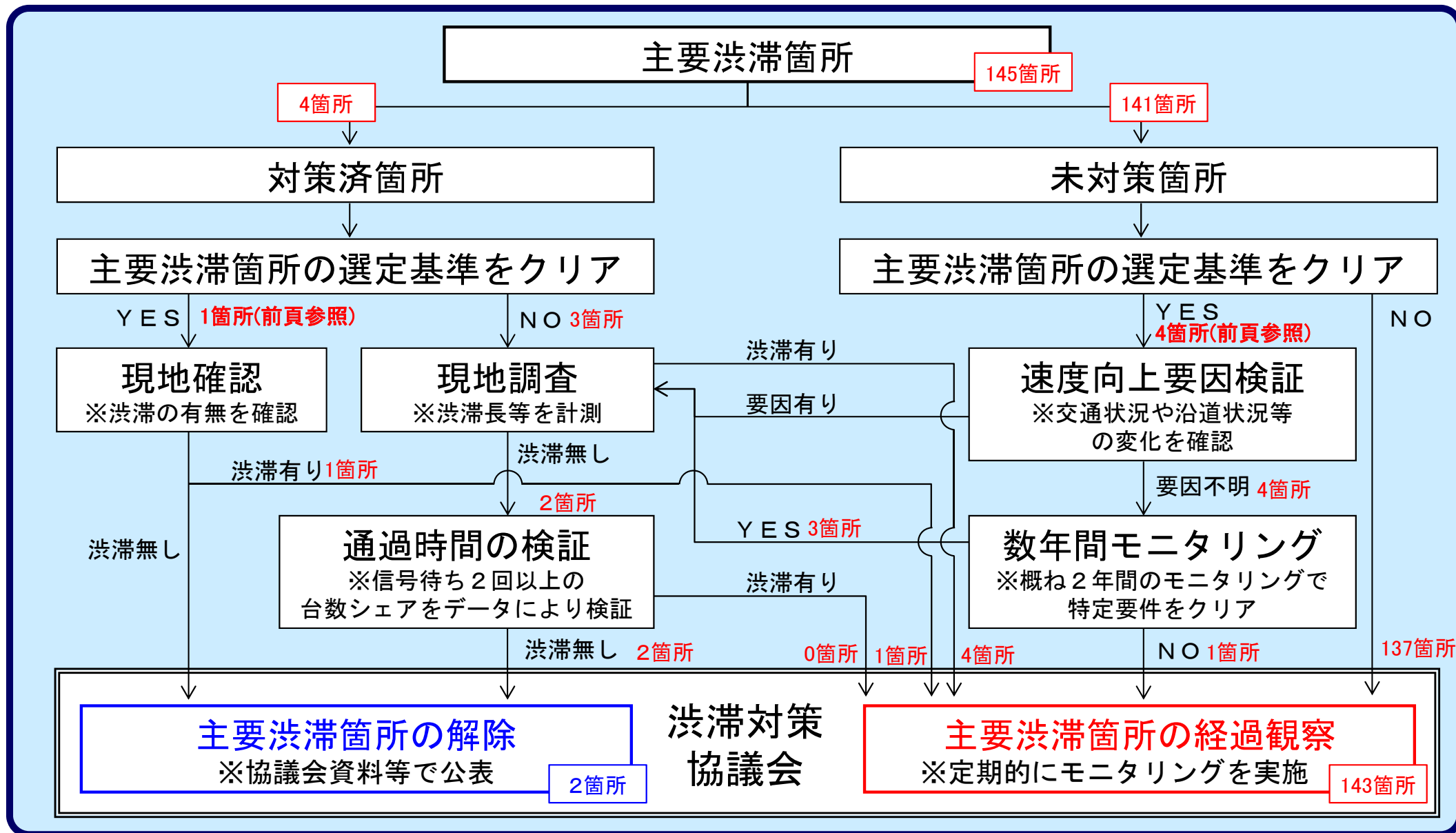


## 2. 主要渋滞箇所のモニタリングと解除検討

### (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(令和元年度分※)のデータを用いたモニタリング結果を基に今回の解除審議の対象箇所は2箇所

※H31.3-R2.2



## 2. 主要渋滞箇所のモニタリングと解除検討

### (3) 対策済み箇所の交通状況の確認

○対策済み4箇所のモニタリングを実施し、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**

凡例  
20km/h以下

単位: km/h

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(H31.3-R2.2平均)			選定基準(データ)	渋滞の有無(現地確認)	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	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	34.1	28.3	37.8	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	20.0	25.6	28.6		無し	
						国道34号	南西	18.8	17.5	19.7	27.2	28.5	30.9		無し	
2	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	9.8	8.4	9.8	該当	有り	経過観察
						国道34号	西	23.1	23.7	25.2	23.7	23.9	27.7		無し	
						国道34号	東	21.1	20.9	26.0	27.4	27.0	30.4		無し	
3	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	19.5	20.0	19.0	該当	無し	経過観察
						国道34号	西	38.7	38.0	37.5	31.0	27.4	28.8		無し	
						国道34号	東	30.5	25.5	29.5	27.1	23.6	24.0		無し	
						市道	南東	13.2	16.0	15.8	10.1	8.8	12.8		有り	
4	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	43.7	43.8	44.0	該当	無し	経過観察
						市道	北東	10.6	9.1	10.5	7.2	9.1	10.4		無し	
						国道34号	東	18.9	20.5	22.3	29.9	29.2	28.8		無し	
						国道207号	南西	33.8	32.1	37.5	33.9	31.9	34.8		有り	

※選定時:プローブデータ/最新:ETC2.0プローブ情報

#### 【対策済箇所(渋滞残存方向)の交通状況】

##### 1. 北方工業団地入口

-北西方向(国道498号)



※現地調査: R1.6.22(土)

##### 2. 北方町大崎

-北方向(主/武雄多久線)



※現地調査: H31.2.5(火)

##### 3. 北方中学校入口

-南東方向(市道)



※現地調査: H31.2.5(火)

##### 4. 東分

-南西方向(国道207号)



※現地調査: R2.7.20(火)

# 2. 主要渋滞箇所のモニタリングと解除検討

## (4) 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 上犬童交差点(神崎市)

○ 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(モニタリングを継続)

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	最新	
平日朝	24.8	26.0	25.9	<b>経過観察</b>
平日夕	18.9	25.4	25.5	
休日昼	19.6	29.8	28.4	

※現地確認日: R2.2.13  
 ※選定時: プローブデータ  
 前回/最新: ETC2.0プローブ情報

凡例  
 緑: 選定時(H24.4~H24.8)  
 青: 前回(H30.4~H31.3)  
 赤: 最新(H31.3~R2.2)



### ② 杵島商高前交差点(江北町)

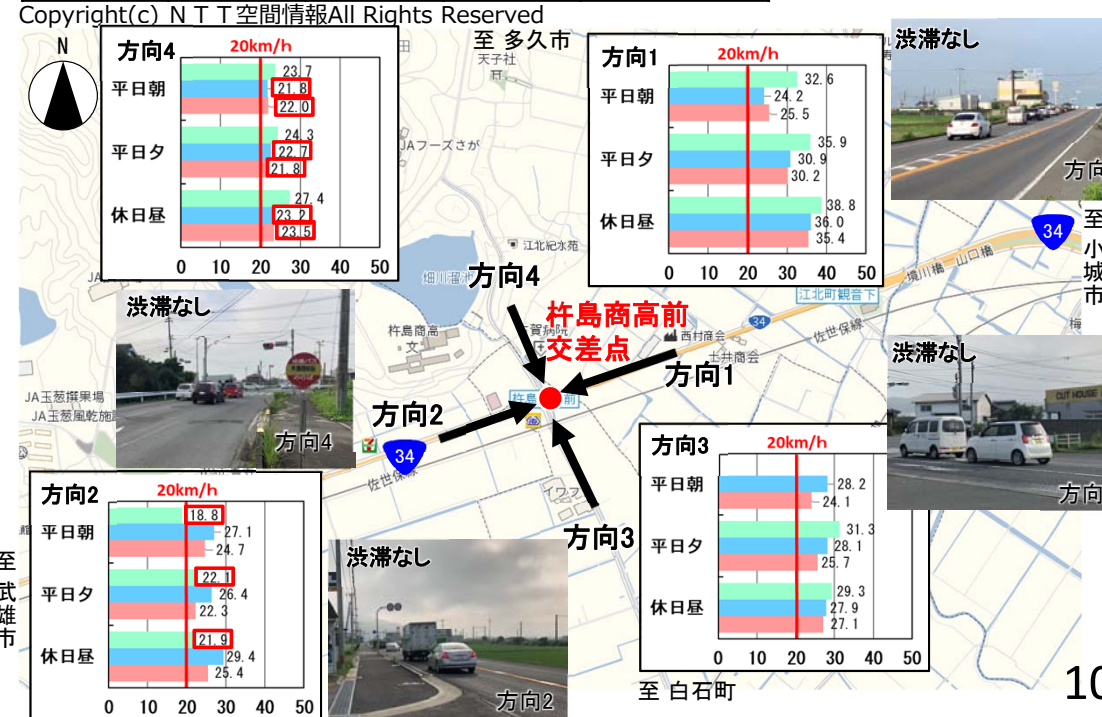
○ 主要渋滞箇所の選定基準を2カ年クリア、現地で渋滞の発生は確認されず  
 ⇒ 主要渋滞箇所からの**解除**を提案

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	最新	
平日朝	18.8	21.8	22.0	<b>解除</b>
平日夕	22.1	22.7	21.8	
休日昼	21.9	23.2	23.5	

※現地確認日: R2.7.30  
 ※選定時: プローブデータ  
 前回/最新: ETC2.0プローブ情報

凡例  
 緑: 選定時(H24.4~H24.8)  
 青: 前回(H30.4~H31.3)  
 赤: 最新(H31.3~R2.2)



# 2. 主要渋滞箇所のモニタリングと解除検討

## (4) 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 仮) 福母交差点(大町町)

○ 主要渋滞箇所の選定基準を2カ年クリア、現地での渋滞発生は確認されず  
 ⇒ 主要渋滞箇所からの**解除**を提案

#### 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	最新	
平日朝	28.2	27.0	24.6	<b>解除</b>
平日夕	15.2	27.7	26.7	
休日昼	21.0	26.6	27.4	

※現地確認日: R2.7.30  
 ※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(H30.4~H31.3)  
■ 最新(H31.3~R2.2)

### ④ 仮) 深浦交差点(白石町)

○ 主要渋滞箇所の選定基準を1カ年クリア、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)

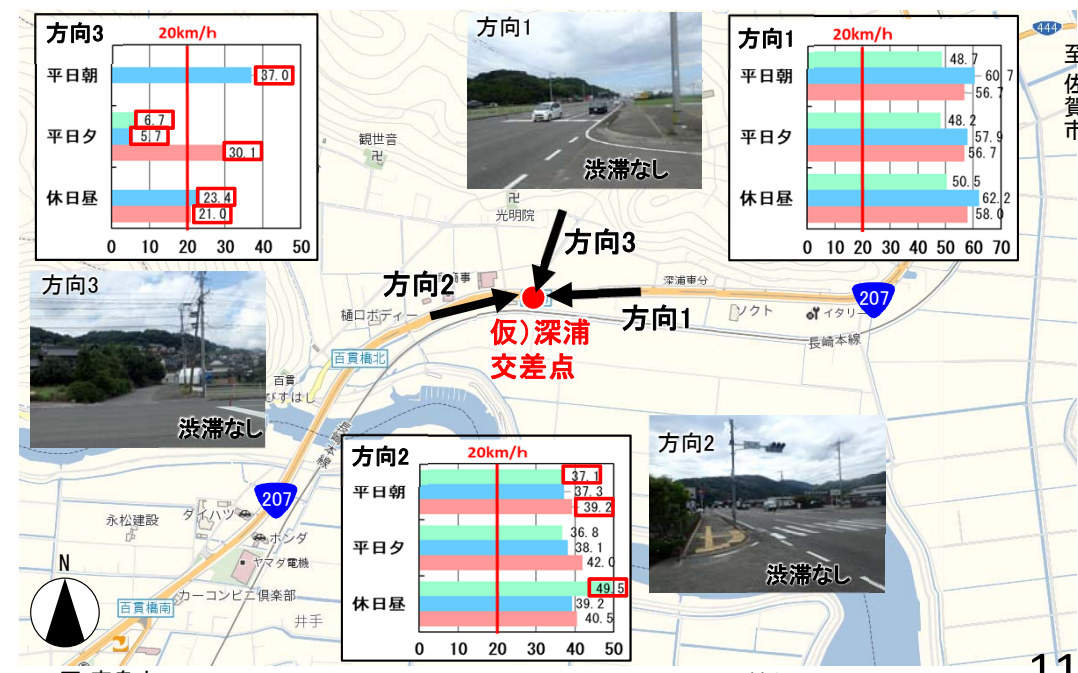
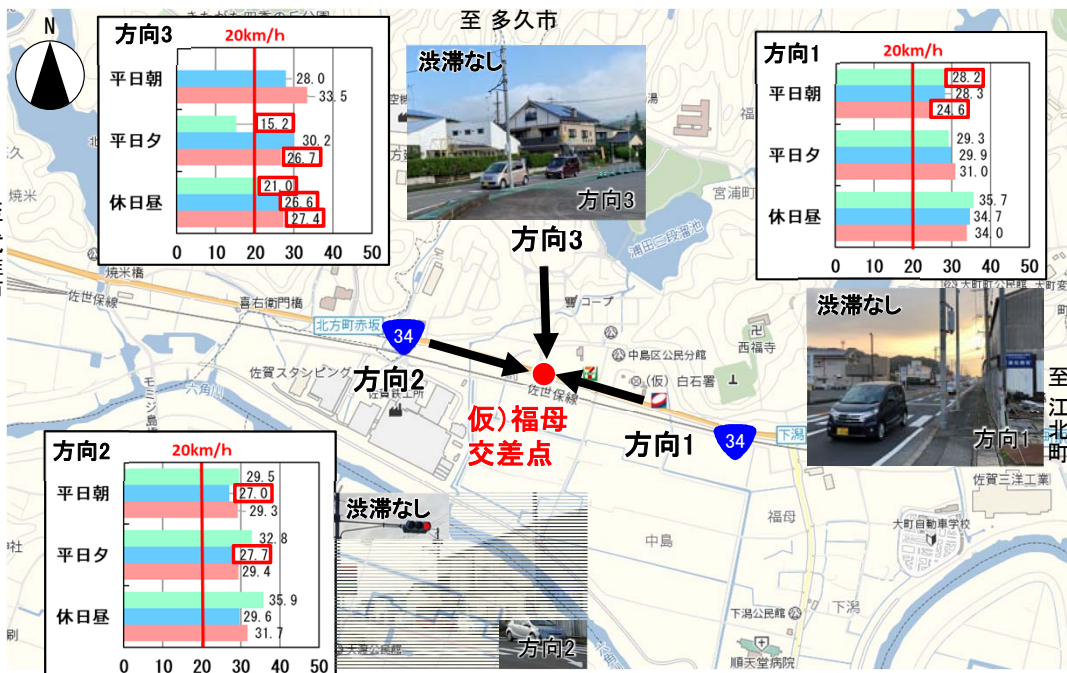
#### 仮) 深浦交差点のモニタリング

※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	最新	
平日朝	37.1	37.0	39.2	<b>経過観察</b>
平日夕	6.7	5.7	30.1	
休日昼	49.5	23.4	21.0	

※現地確認日: R1.6.8  
 ※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(H30.4~H31.3)  
■ 最新(H31.3~R2.2)



## 2. 主要渋滞箇所のモニタリングと解除検討

### (5) 新たに対策を実施した箇所の紹介(国道34号三養基高校入口交差点改良【R2.3対策完了】)

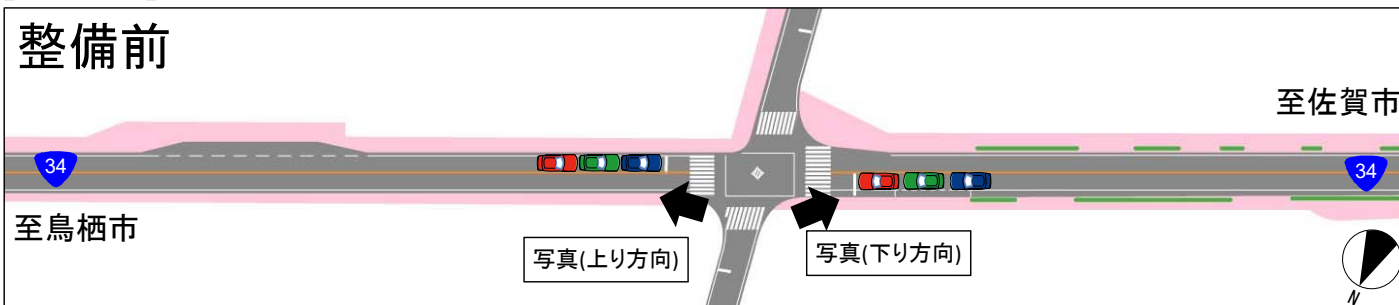
- 令和2年3月に三養基高校入口交差点の交差点改良事業(右折レーン設置/カラー舗装等)が完了
- 特に上り方向では、速度が約5割向上するなどの効果が現れており、20km/hを下回る速度低下が解消

#### 事業概要

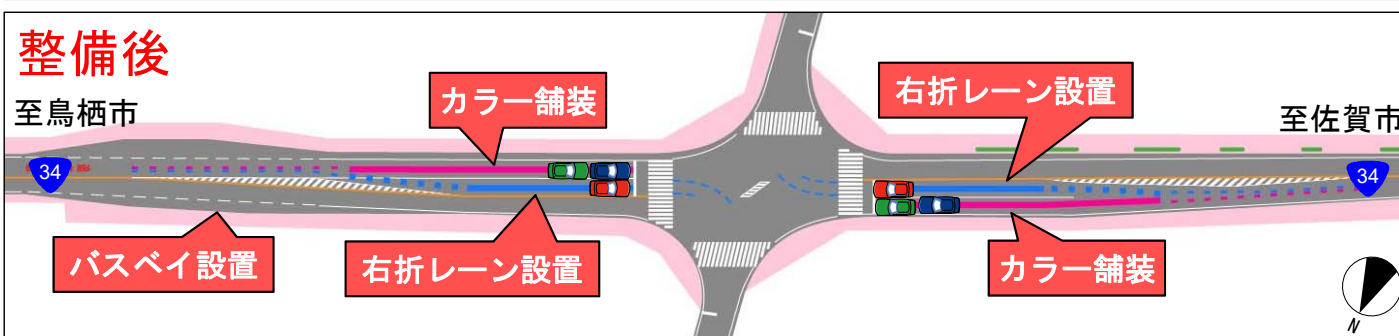


#### 【対策内容】

#### 整備前



#### 整備後



#### 【現地状況】



選定時: 民間プローブ(H24.4~H24.8平日)  
最新: ETC2.0プローブ(R2.6平日)

朝ピーク: 7~9時、夕ピーク: 17~19時

## 2. 主要渋滞箇所のモニタリングと解除検討

### (5) 新たに対策を実施した箇所の紹介(国道3号鳥栖拡幅【R2.6交差点部のみ暫定供用】)

- 国道3号鳥栖拡幅事業の段階施工に伴い、曾根崎交差点において、令和2年6月24日から車線運用を切り替えて暫定供用
- 今後、速度状況等の渋滞面での対策効果の検証を行い、次回報告予定

#### 事業概要

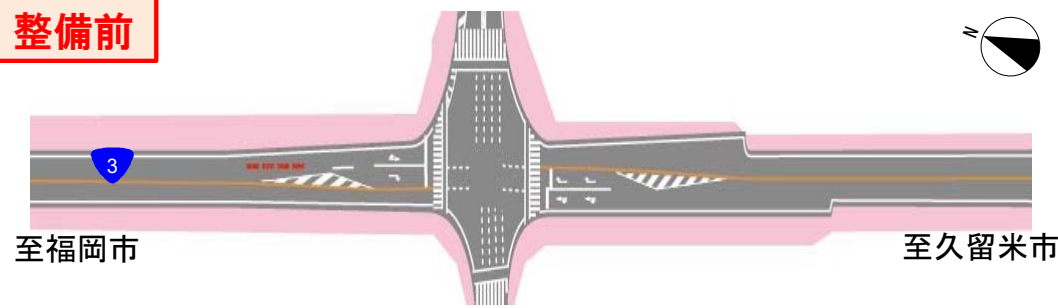
- 今回：右折レーンの延伸
- 今後：当該交差点を含む2.4kmの4車線拡幅



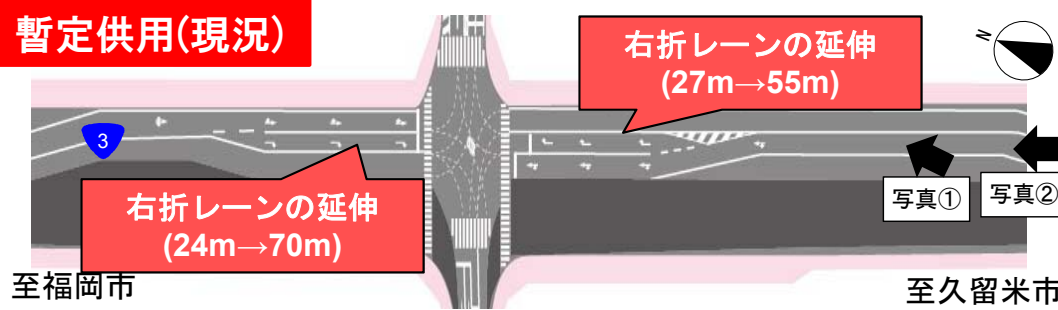
Copyright(c) N T T空間情報All Rights Reserved



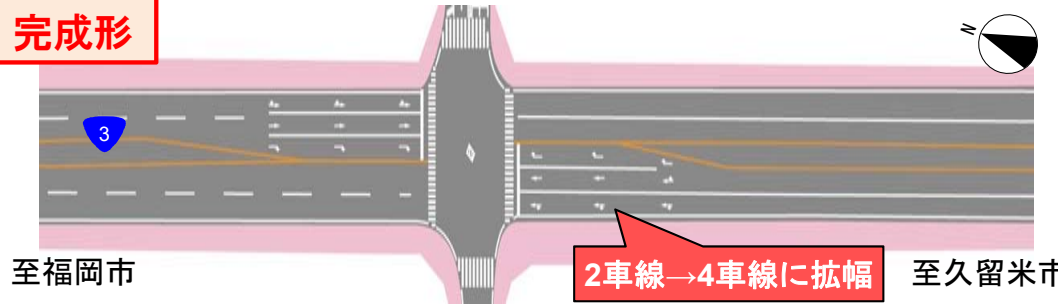
#### 整備前



#### 暫定供用(現況)



#### 完成形



## 2. 主要渋滞箇所のモニタリングと解除検討

### (5) 新たに対策を実施した箇所の紹介(国道3号永吉交差点改良【R2.7に上り線側供用】)

- 令和2年7月に永吉交差点の交差点改良事業(直進車線の増設等)が一部完了、対策により当該交差点の交通円滑化、交通安全性向上に期待
- 今後、速度状況等の渋滞面での対策効果の検証を行い、次回報告予定

#### 事業概要

- 今回、福岡市方面の直進・右折車線の分離を実施(段階供用)
- 今後久留米方面の直進車線を1→2車線へ拡幅予定

#### 【位置図】



#### 【現状の課題】

○ 急な車線変更や急ブレーキにより追突事故が発生(写真①: 国道3号下り)

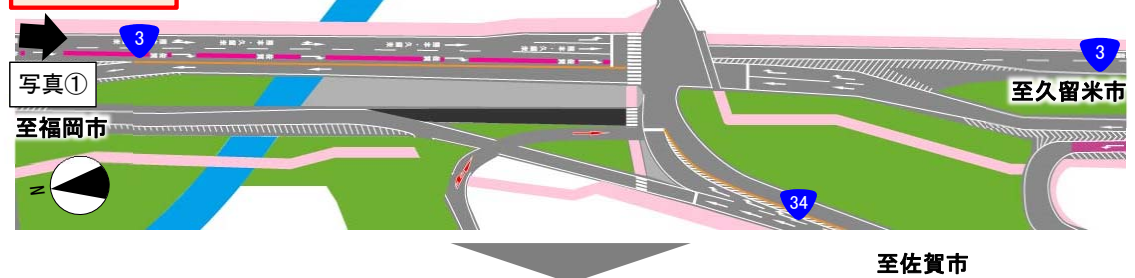


写真②

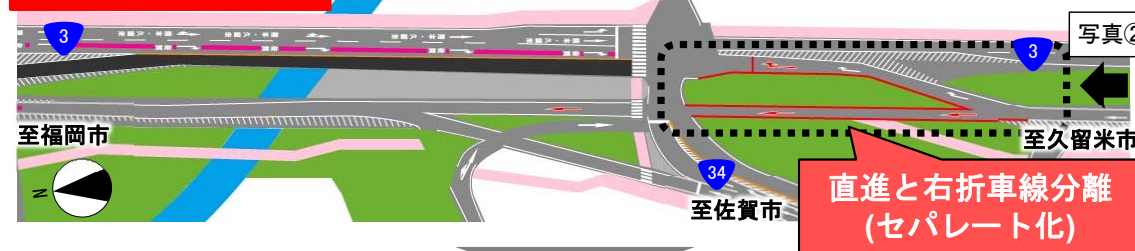


#### 【対策内容】

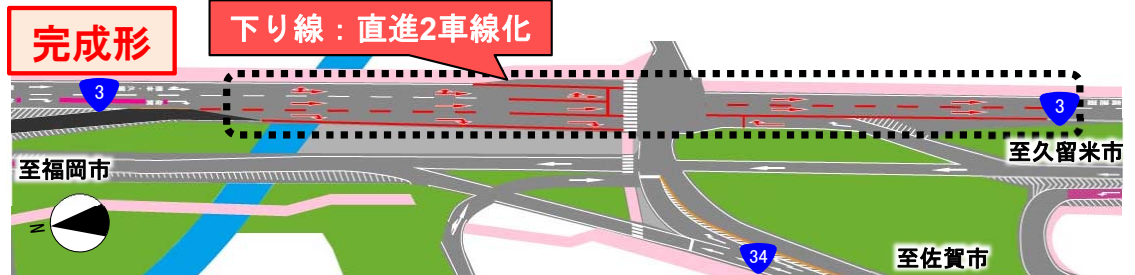
##### 整備前



##### 暫定供用(現況)



##### 完成形

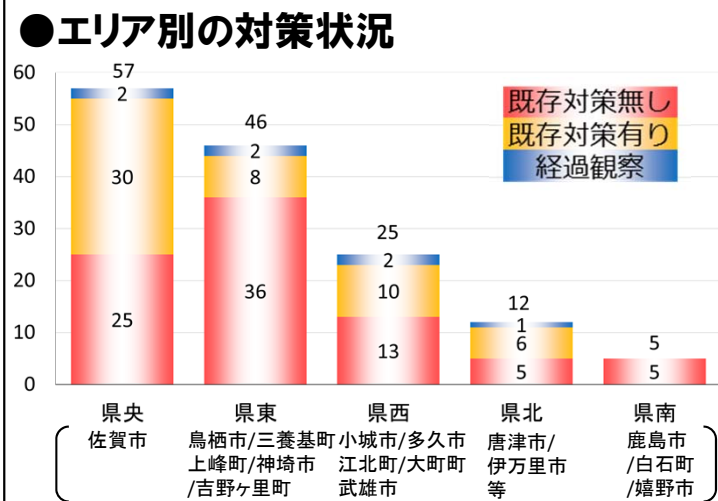
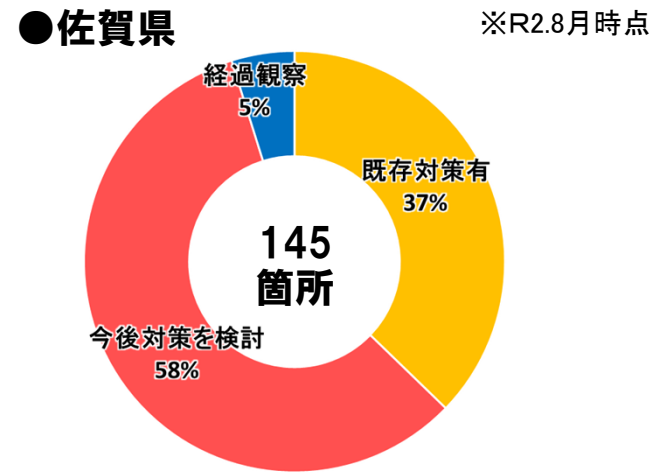
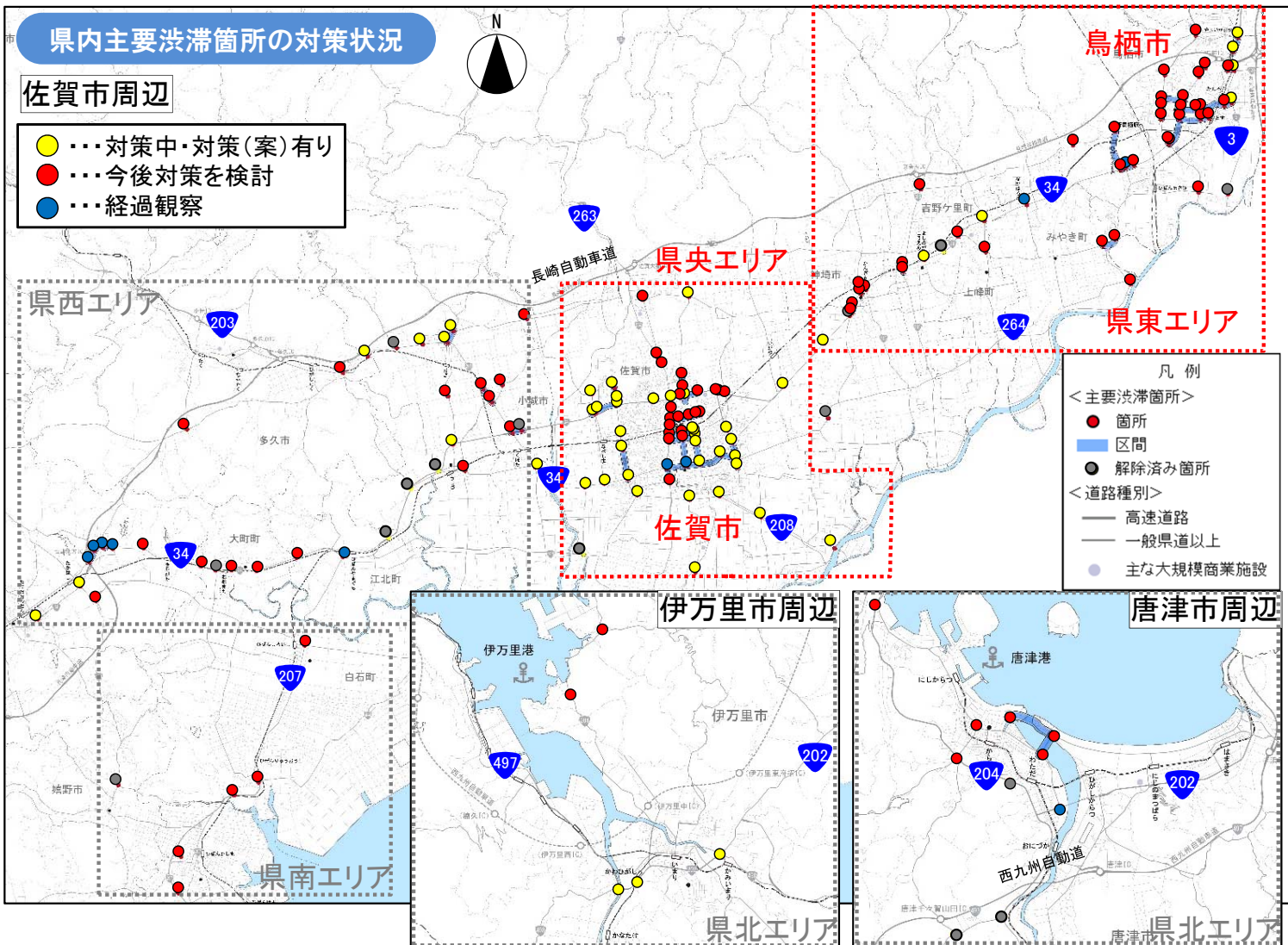




# 3. 今後の渋滞対策の方向性

## (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**
- 県内の主要渋滞箇所は**佐賀市街を中心とする県央エリア、鳥栖市街を中心とする県東エリアに集中し、対策未検討箇所も多く存在することから県央エリア、県東エリアの渋滞対策の検討・推進が必要**



※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。15

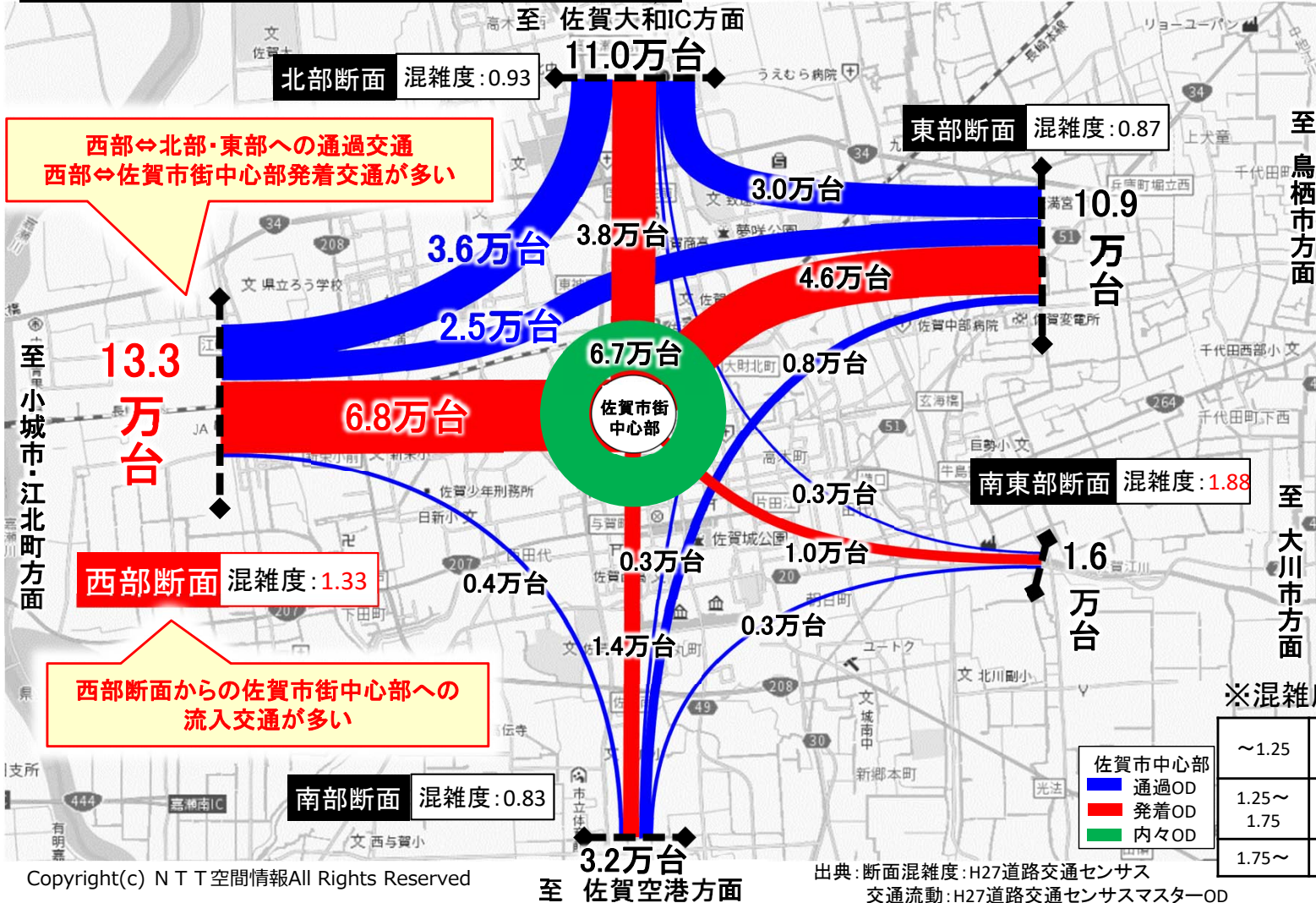
### 3. 今後の渋滞対策の方向性

#### (2)佐賀市街エリアの交通課題

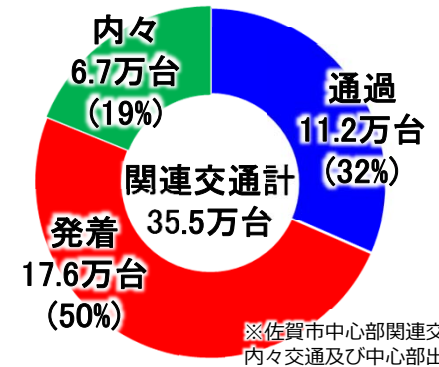
- 佐賀市街エリアに関連する交通は約35.5万台/日。西部方面(小城市・江北町)から中心部への流入交通が多い状況
- 特に中心部への発着交通や北部(佐賀市北部)・東部(神崎市・鳥栖市)へ抜ける通過交通が多い状況にあり、西部断面では断面交通容量も不足している状況

#### 【佐賀市街エリア関連交通の流動(1日当たり)】

※佐賀市中心部を通過/発着とする交通のみを対象に集計



#### 【佐賀市街中心部関連交通の内訳】



北部断面	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道263号</li> <li>県)佐賀川久保鳥栖線</li> </ul>
東部断面	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道34号</li> <li>一般国道264号</li> <li>県)佐賀大川線</li> </ul>
南東部断面	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道208号</li> </ul>
西部断面	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道34号</li> <li>一般国道207号</li> <li>一般国道444号</li> </ul>
南部断面	<ul style="list-style-type: none"> <li>県)佐賀川副線、佐賀空港線、東与賀佐賀線</li> </ul>

#### ※混雑度

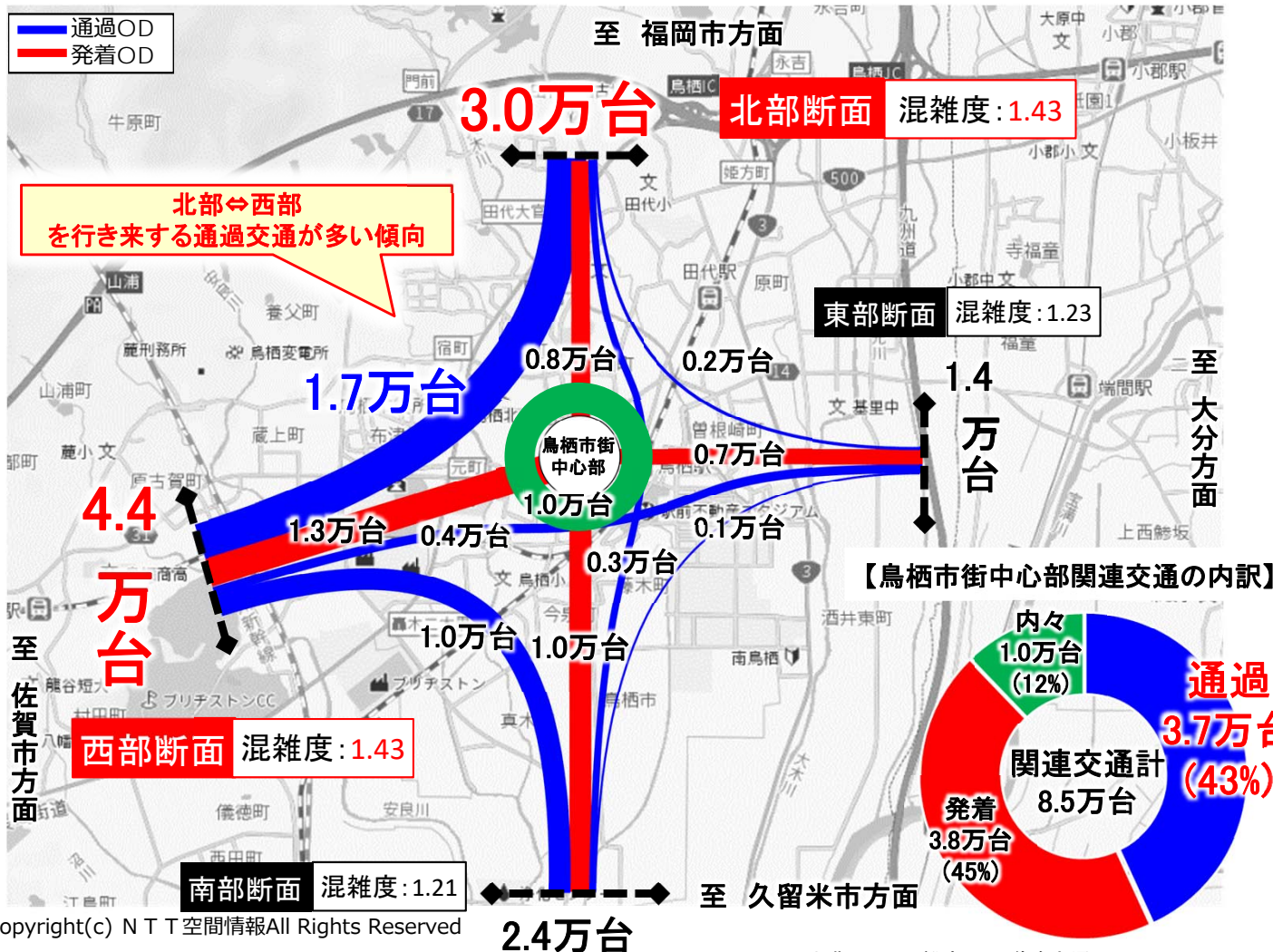
~1.25	昼間12時間の内道路が混雑する可能性がある時間帯がある状態。混雑が何時間も連続する可能性は低い。
1.25~1.75	ピーク時はもとより、ピークを中心に混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
1.75~	慢性的な混雑状態を呈する。

# 3. 今後の渋滞対策の方向性

## (3) 鳥栖市街エリアの交通課題

- 鳥栖市街エリアに関連する交通は約8.5万台/日。**通過交通が約4割**
- 特に**北部・西部断面からの流入する通過交通が多い状況**にあり、**北部・西部断面ともに断面交通容量も不足している状況**

### 【鳥栖市街エリア関連交通の流動(1日当たり)】※鳥栖市街エリアを通過/発着とする交通のみを対象に集計



### 混雑度算出断面

北断面	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道34号</li> <li>県)久留米基山筑紫野線</li> </ul>
東断面	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道500号</li> <li>県)鳥栖朝倉線</li> </ul>
西断面	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道34号</li> <li>県)佐賀川久保鳥栖線</li> </ul>
南断面	<ul style="list-style-type: none"> <li>県)久留米基山筑紫野線</li> </ul>

### ※混雑度

~1.25	昼間12時間の内道路が混雑する可能性が有る時間帯がある状態。混雑が何時間も連続する可能性は低い。
1.25~1.75	ピーク時はもとより、ピークを中心に混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
1.75~	慢性的な混雑状態を呈する。

出典: 道路の交通容量(S59.9月)

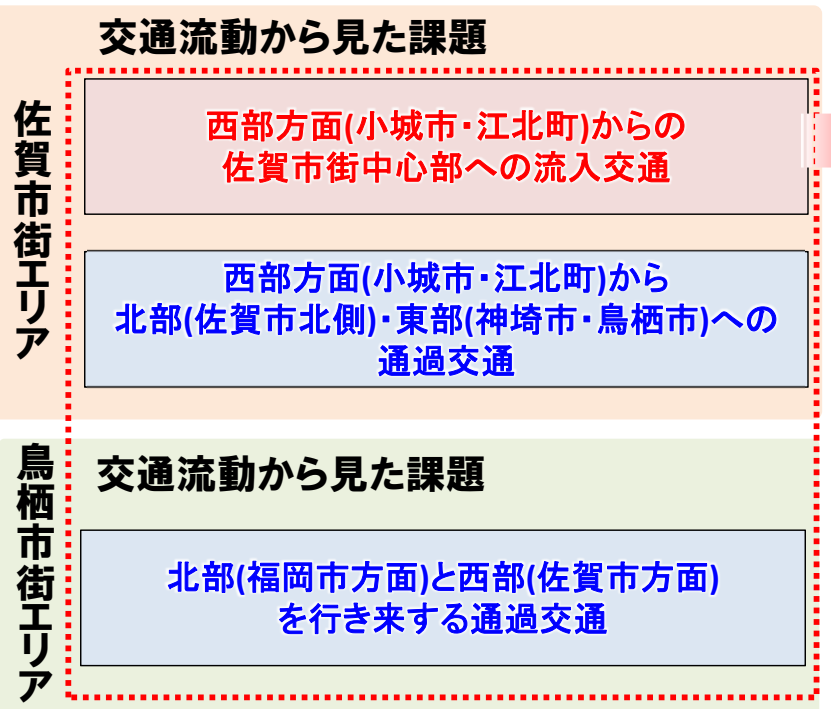
鳥栖市街中心部に用事の無い通過交通が約4割を占める

※鳥栖市中心部関連交通:  
内々交通及び中心部出入口台数

# 3. 今後の渋滞対策の方向性

## (4) 今後の渋滞対策方針 (佐賀市街エリア・鳥栖市街エリア)

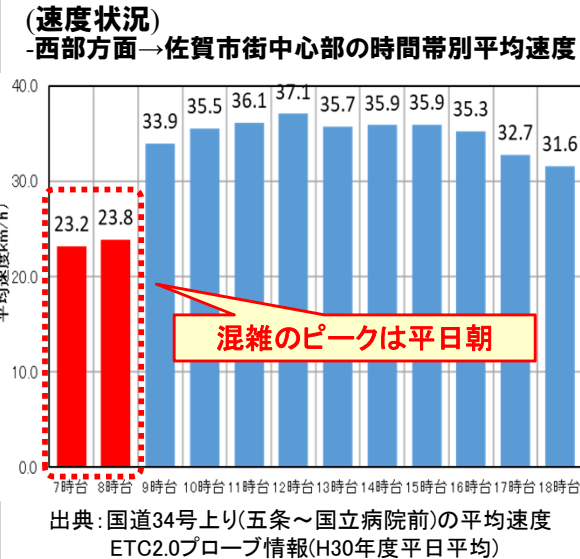
- 各市街エリアの対策実施に当たっては、**用地制約が厳しいことからハード対策だけではなく、即効性の高いピンポイント対策やソフト対策も併せて検討が必要**
- より有効性の高いソフト対策を実施するためには、ターゲットを明確にしたうえでの交通需要マネジメント施策の展開が必要**



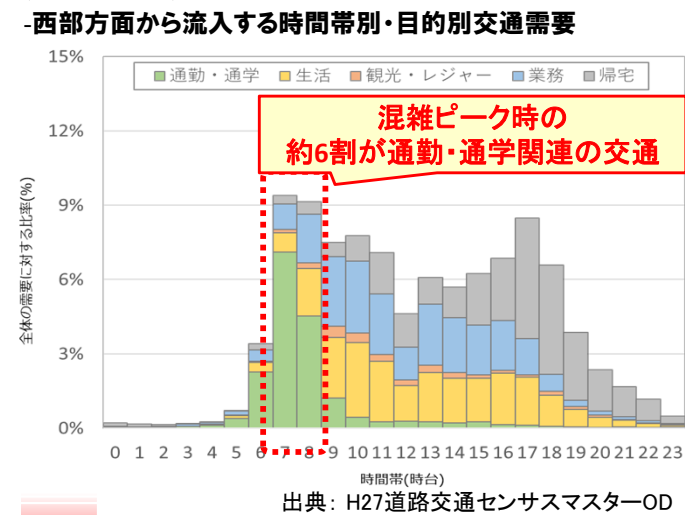
### (ソフト対策の方向性: 佐賀都市圏の場合)

方針: ターゲットを絞ったうえでソフト施策を展開

#### 【佐賀市街エリアの混雑のピーク】



#### (交通の内訳)



#### 対応方針

ハード対策検討だけではなく、即効性の高いピンポイント対策やソフト対策を検討

#### ◆データから見える着目すべきターゲット

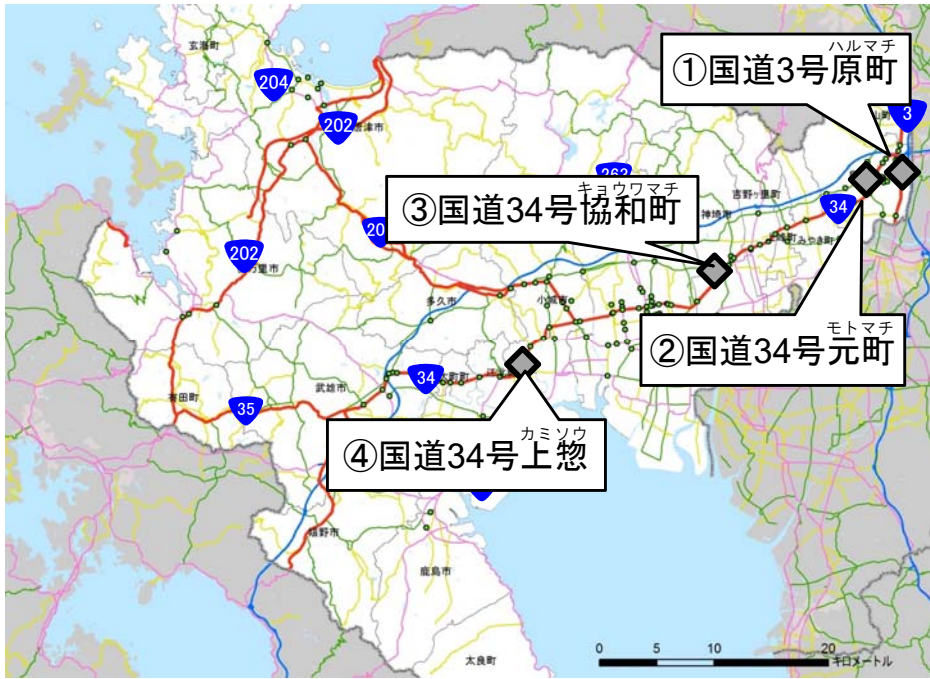
ターゲット	西部方面(小城市・江北町)からの市街中心部発着交通
時間帯	朝ピーク(7～9時)
移動目的	通勤・通学交通
有効なソフト施策(例)	時間分散(時差出勤)、手段分散(公共交通利用促進、相乗り)等

# 3. 今後の渋滞対策の方向性

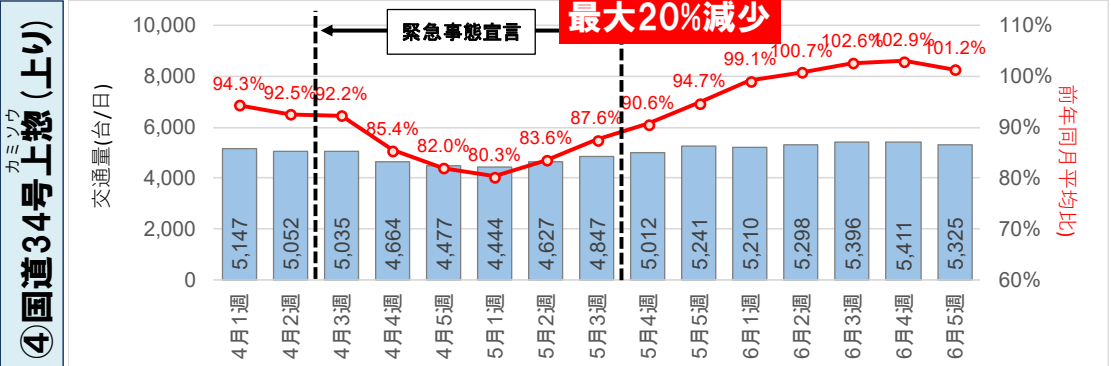
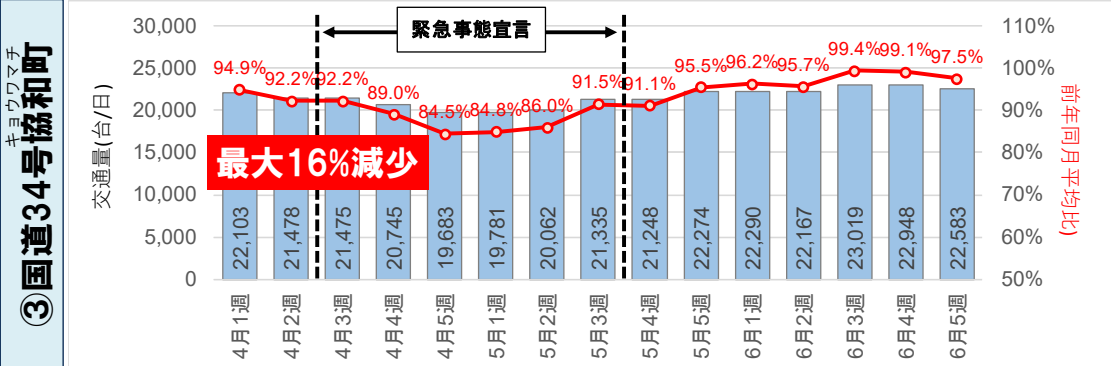
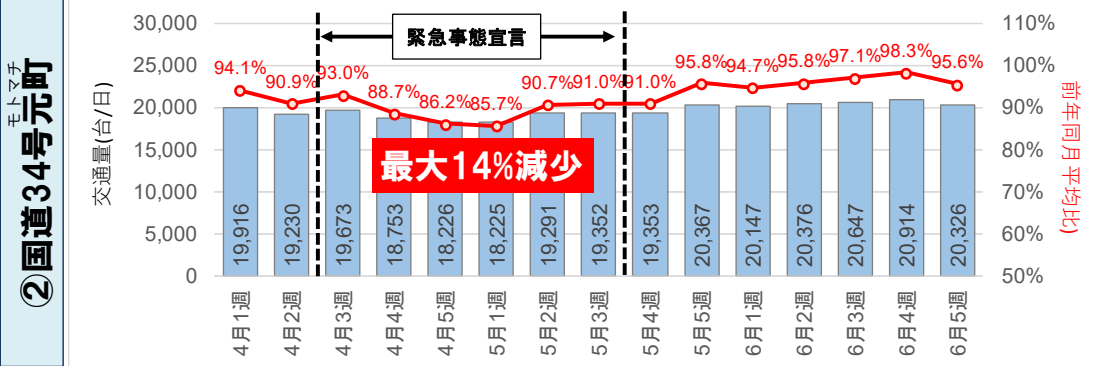
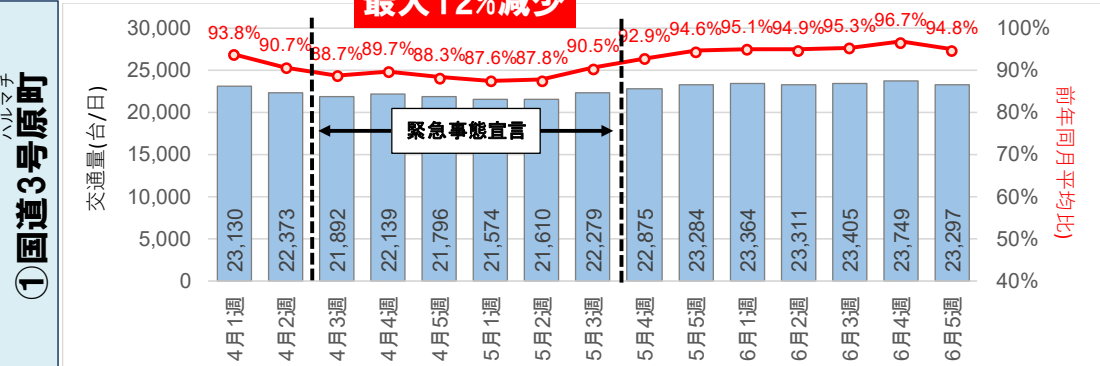
## (5)-1. 緊急事態宣言期間中の交通状況(県全体の状況)

## ◆ 幹線道路の交通量変化①

- 国道3号,国道34号では、**県東部**の地域にて、緊急事態宣言中に**最大10%程度の交通量減少傾向**
- **佐賀市以西**では**最大20%程度**の交通量減少傾向



▲トラカン設置位置図

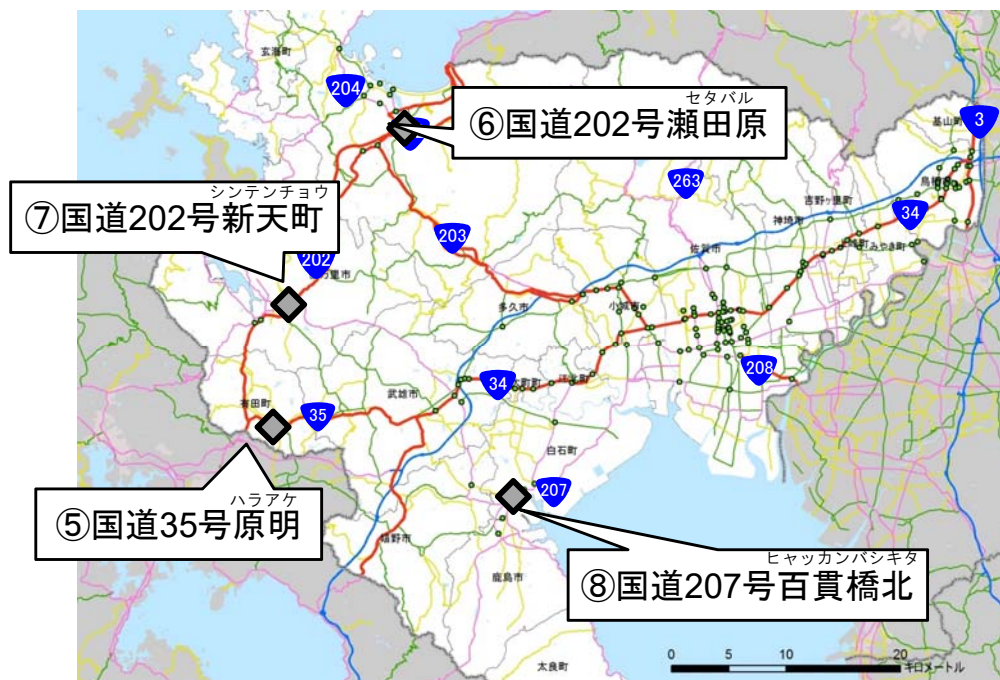


# 3. 今後の渋滞対策の方向性

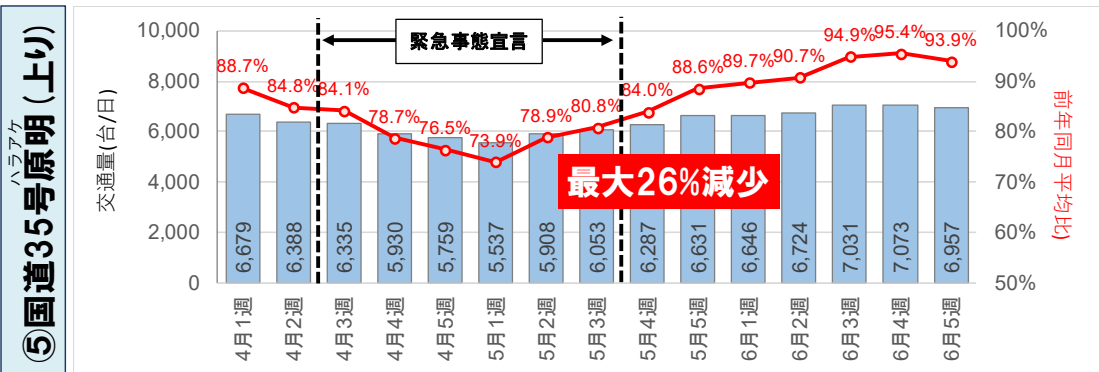
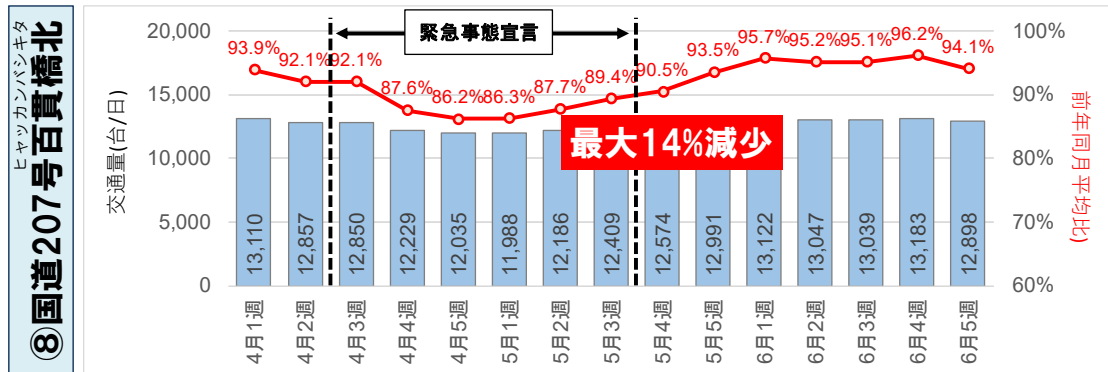
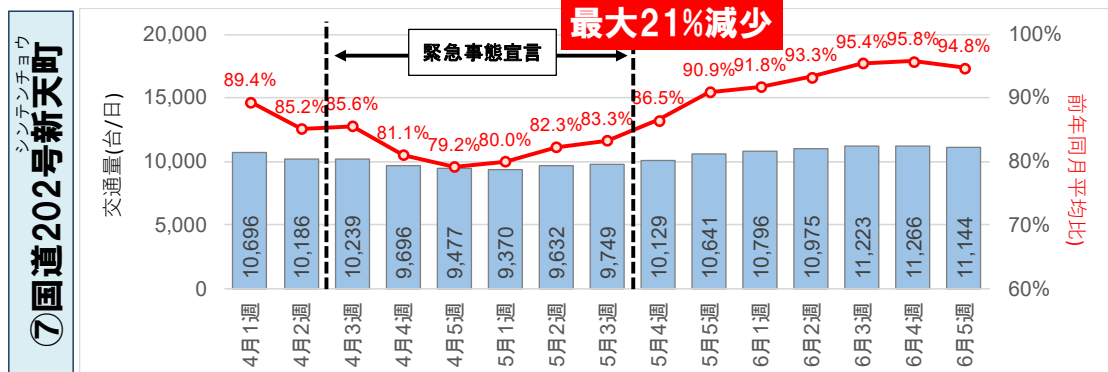
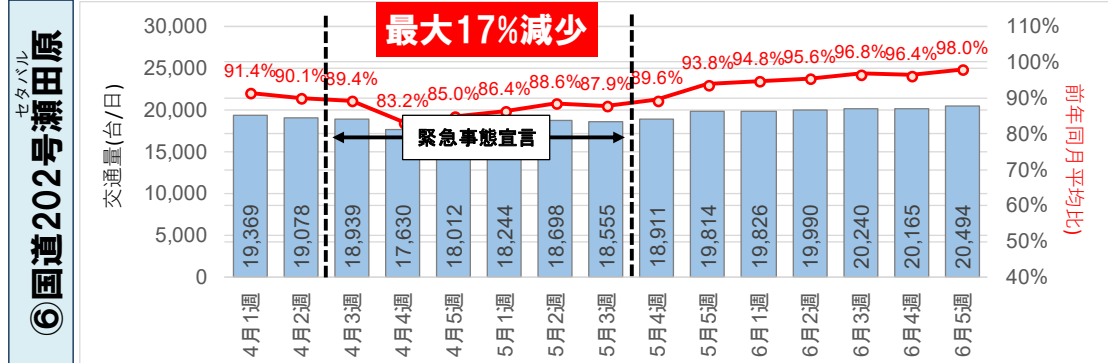
## (5)-1. 緊急事態宣言期間中の交通状況(県全体の状況)

## ◆ 幹線道路の交通量変化②

- 県西部、北部の地域では、東部(前頁参照)よりやや交通量の減少が多く、**最大20%程度**の減少傾向
- **最も減少したタイミングは4月末～5月初旬**であり、**県全体で同様の傾向**



▲トラカン設置位置図



# 3. 今後の渋滞対策の方向性

## (5)-1.緊急事態宣言期間中の交通状況(県全体の状況)

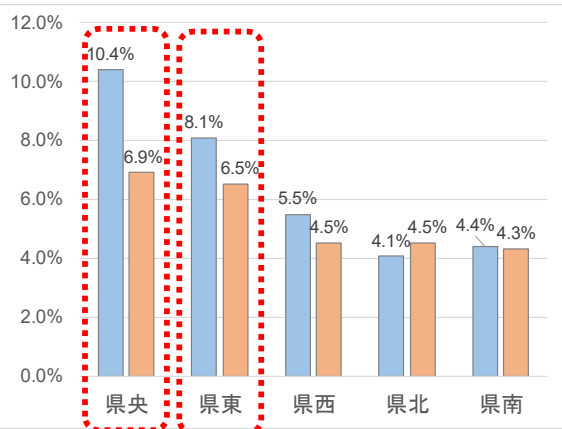
### ◆速度状況・主要渋滞箇所の変化

- 朝ピーク・夕ピークともに20km/hを下回る区間が減少しており、特に県央・県東地区では大きく減少
- 交通量の減少は県西や県北の方が多傾向(P19,20参照)だが、平常時の混雑がより顕著であった県央・県東部での速度向上効果が比較的大きかったと考えられる
- 速度状況の改善に伴い、管内における約34%の主要渋滞箇所が解消・一部解消

#### 【地域別渋滞状況の変化】

##### ◆朝ピーク

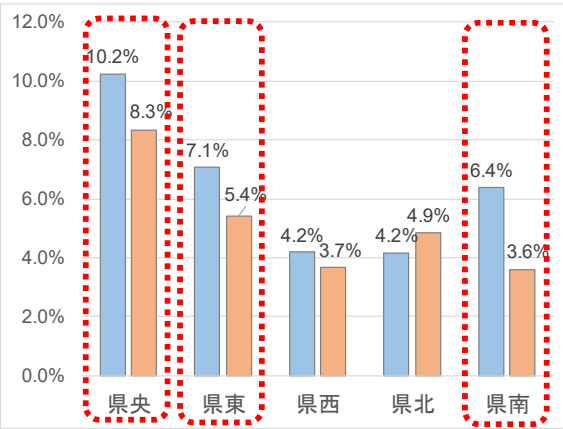
朝ピークでは県央・県東地域にて20km/h未満の道路延長が大きく減少



▲地域別20km/h未満の区間延長シェア (平日朝ピーク7:00~9:00)

##### ◆夕ピーク

夕ピークでは県央・県東に加え県南でも20km/h未満の道路延長が減少



▲地域別20km/h未満の区間延長シェア (平日夕ピーク17:00~19:00)

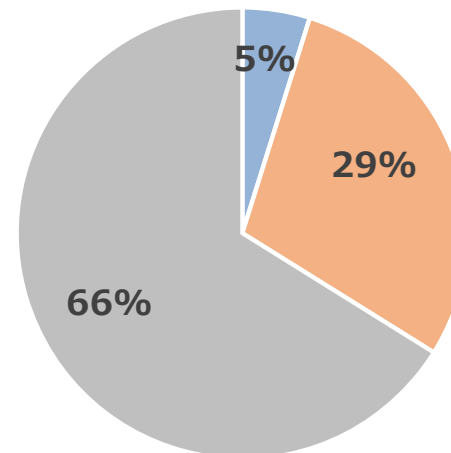
#### 【凡例】

- 平常時(R1.4.19~R1.5.16のうち、平日を対象に集計)
- 宣言時(R2.4.17~R2.5.14のうち、平日を対象に集計)

県央:佐賀市  
 県東:鳥栖市/三養基町/上峰町/神埼市/吉野ヶ里町  
 県西:小城市/多久市/江北町/大町町/武雄市  
 県北:唐津市/伊万里市  
 県南:鹿島市/白石町

#### 【主要渋滞箇所別の状況変化】

約34%の主要渋滞箇所にて、渋滞の緩和効果を確認



■ 解消 ■ 一部解消 ■ 変化無し

▲主要渋滞箇所別 混雑状況変化

データ:ETC2.0プローブ

#### 【分析条件】

- ※各交差点に接続する全方向がセンサ対象道路以上の道路で評価
- ※速度状況の変化により、以下の通り主要渋滞箇所を分類
  - ①解消 : 緊急事態宣言期間中に全方向で20km/h以上となった箇所
  - ②一部解消 : 1方向でも20km/h未満から20km/h以上となった箇所
  - ③変化無し : ①②以外
- ※緊急事態宣言期間中の速度:R2.4.17~R2.5.14平均
- ※既解除箇所は除く

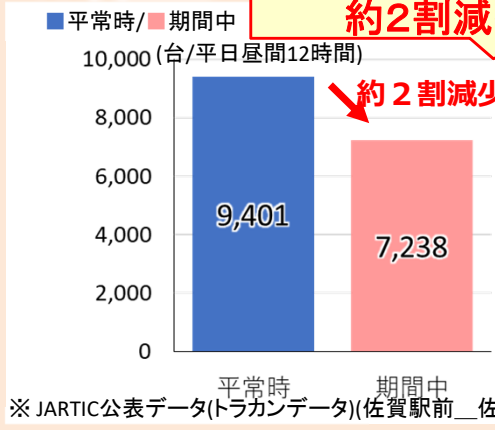
# 3. 今後の渋滞対策の方向性

## (5)-2. 緊急事態宣言期間中の交通状況【佐賀市街エリア】

- 緊急事態宣言期間中、佐賀市街においては前年度同時期と比較し、中心部の交通量は約2割減少
- 交通量の減少に伴い、中心部エリアや中心部への流入を担う主要な路線の速度が向上（特に朝ピーク時は20km/h未満の区間が約3割減少）
- 特に西部流入を担う国道34号や北部流入を担う国道263号等では、速度低下区間が大幅に減少していることを確認

佐賀市街エリア ※平常時(H31.4.19-R1.5.16)/期間中(R2.4.17-R2.5.14)として分析を実施

<1. 交通量> **中心部の交通量は約2割減少**



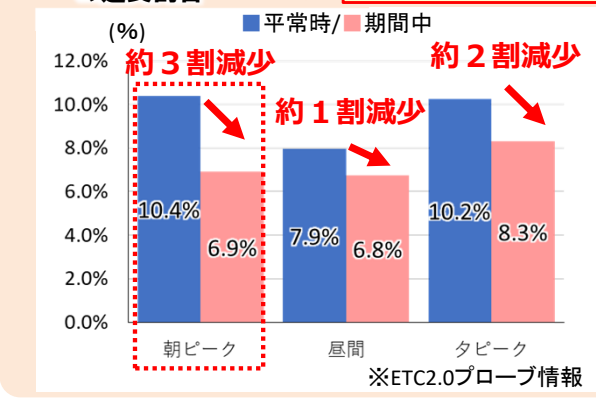
<3. 平日朝ピーク時の佐賀市街の速度状況> **【平常時】**



**【期間中】**



<2. 速度向上率> **一定程度速度向上 (特に朝ピーク)**



各方面からの流入交通の集中により中心部では面的に速度低下が発生

※ETC2.0プローブ情報/朝ピーク平均



# 3. 今後の渋滞対策の方向性

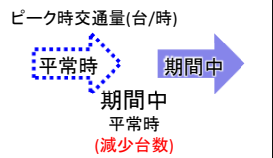
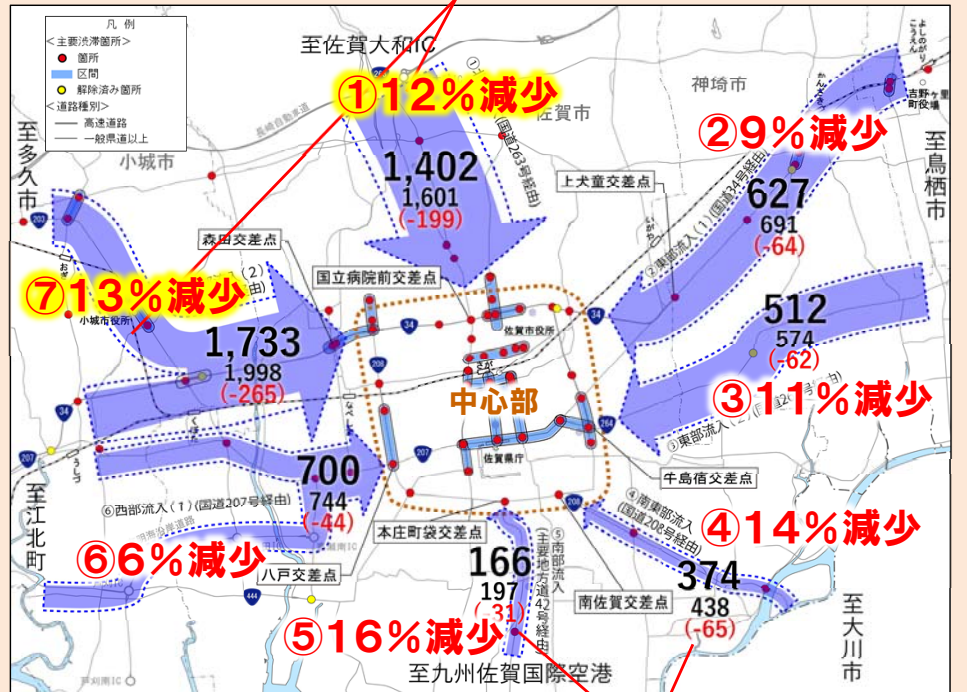
## (5)-2. 緊急事態宣言期間中の交通状況【佐賀市街エリア】

- 佐賀市街へ流入する主要な路線においては、**交通量が約1～2割程度減少**、**特に北部(国道263号)や西部(国道34号)からの流入交通量の減少台数・割合がともに大きい**
- 各**主要路線上の主要渋滞箇所**の**速度状況**としては、**2～3割前後の向上**が見られた

佐賀市街エリア ※平常時(H31.4.19-R1.5.16)/期間中(R2.4.17-R2.5.14)として分析を実施

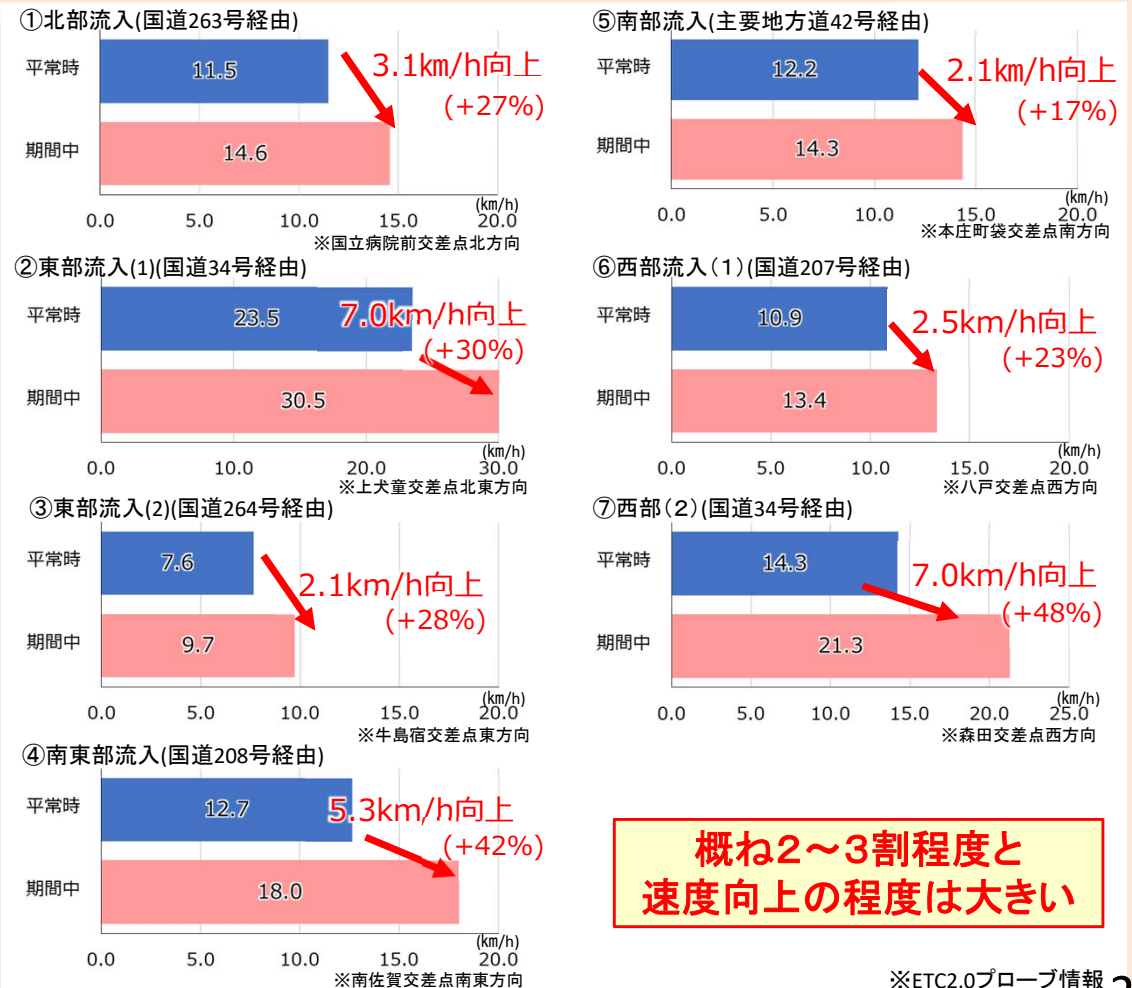
### <4. 平日朝ピーク時の佐賀市街への流入交通量の変化>

**北部流入の国道263号、西部流入の国道34号は減少割合が大きく、減少台数も多い**



**他方面の流入は減少割合は小さくないが、減少台数は少ない**

### <5. 各流入方向上に位置する主要渋滞箇所の速度変化>



**概ね2～3割程度と速度向上の程度は大きい**

# 3. 今後の渋滞対策の方向性

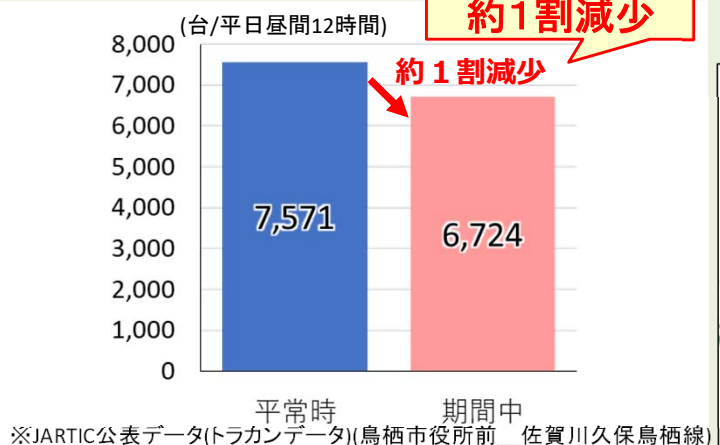
## (5)-3. 緊急事態宣言期間中の交通状況【鳥栖市街エリア】

- 緊急事態宣言期間中、鳥栖市街においては前年度同時期と比較し、約1割交通量が減少
- 交通量の減少に伴い、中心部エリアや中心部流入を担う主要な路線の速度が一部向上
- 一方で、国道3号や国道34号等の主要幹線道路上では継続して速度低下が発生していたことを確認

鳥栖市街エリア ※平常時(H31.4.19-R1.5.16)/期間中(R2.4.17-R2.5.14)として分析を実施

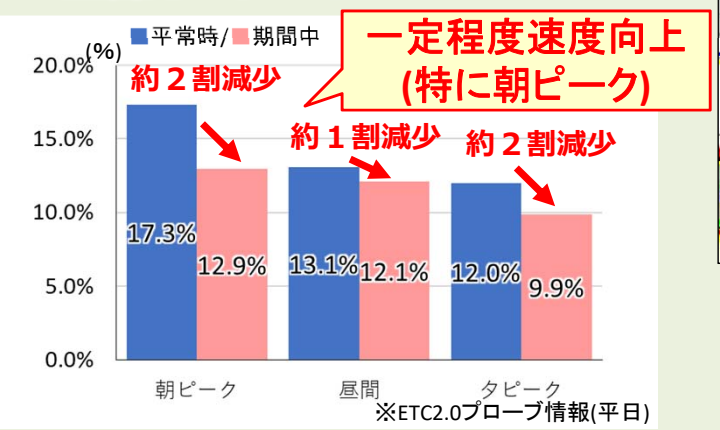
### <1. 鳥栖中心部交通量>

交通量は約1割減少



### <2. 速度向上率>

一定程度速度向上 (特に朝ピーク)



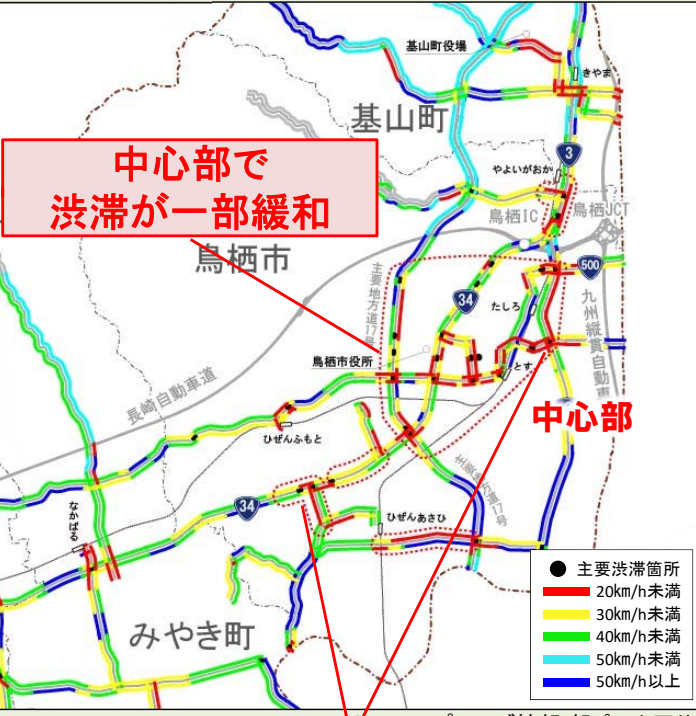
### <3. 平日朝ピーク時の鳥栖市街の速度状況>

【平常時】



国道3号や国道34号等の幹線道路で渋滞が発生

【期間中】



国道3号や国道34号等の幹線道路では渋滞が残存

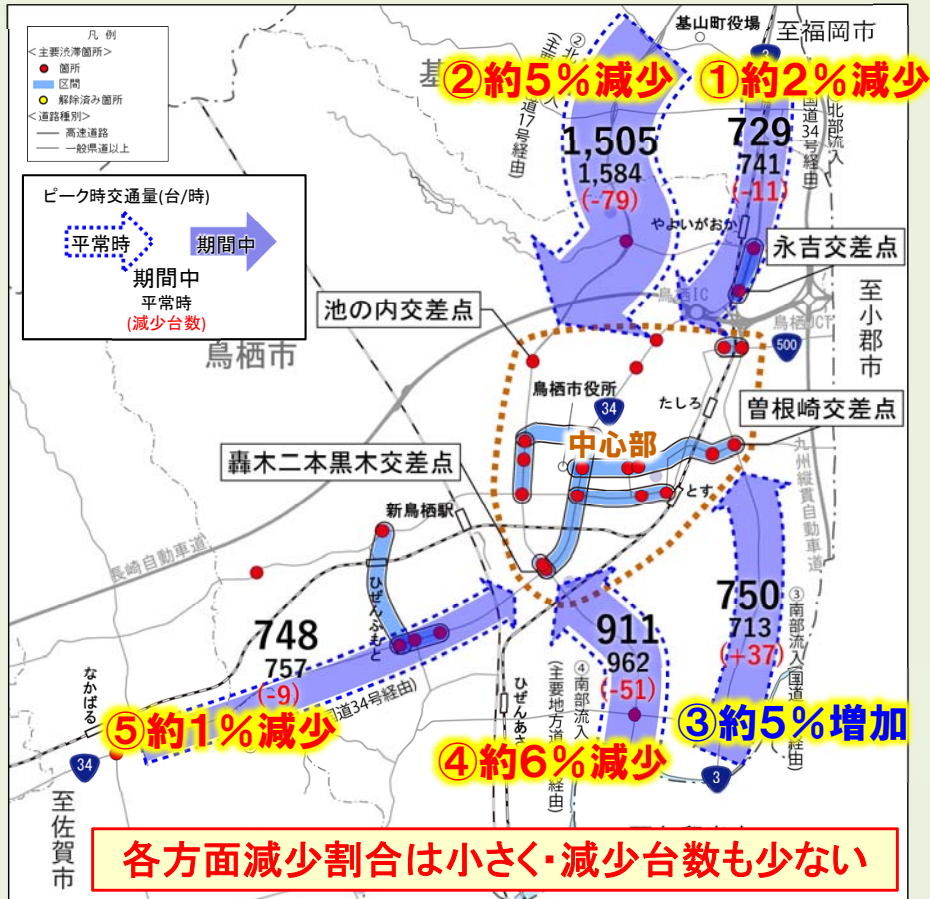
# 3. 今後の渋滞対策の方向性

## (5)-3. 緊急事態宣言期間中の交通状況【鳥栖市街エリア】

- 鳥栖市街へ流入する主要な路線では、**平常時と比べて数パーセント程度の交通量の減少が見られたが交通量の変動は小さい**
- 各**主要路線上の主要渋滞箇所**の速度状況としては、**1割前後の向上**が見られた

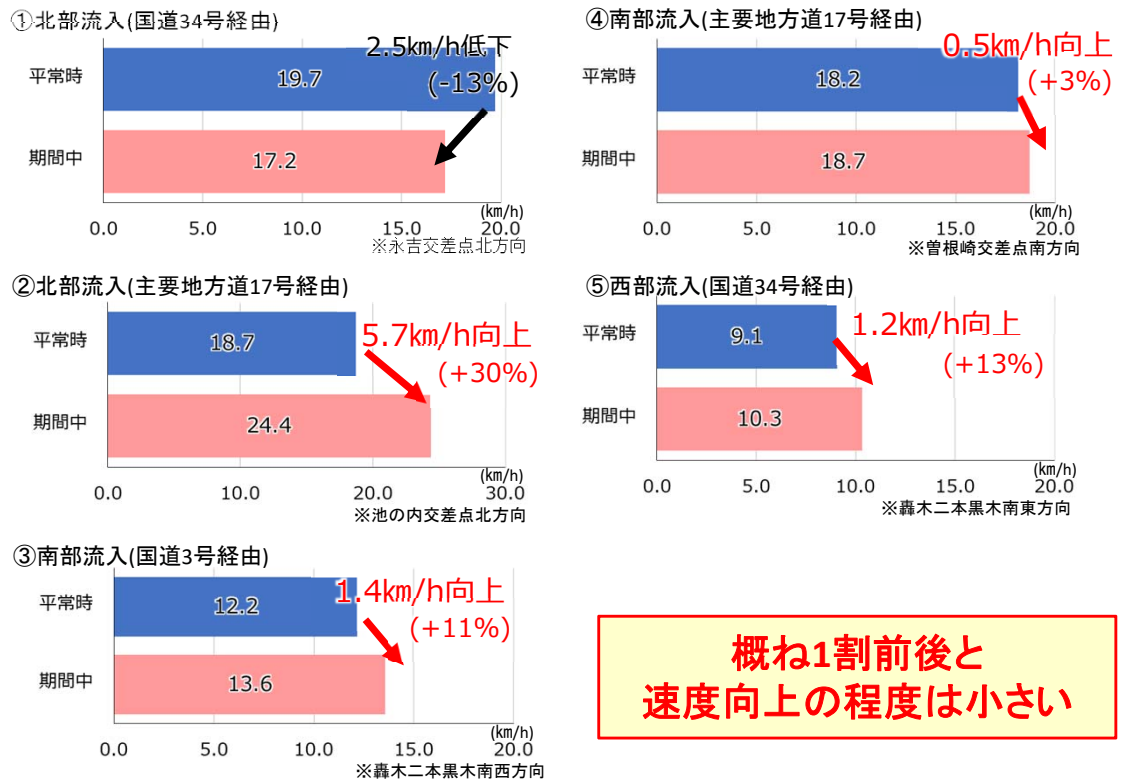
**鳥栖市街エリア** ※平常時(H31.4.19-R1.5.16)/期間中(R2.4.17-R2.5.14)として分析を実施

### <4. 平日朝ピーク時の鳥栖市街への流入交通量の変化>



※JARTIC公表データ(トラカンデータ)

### <5. 各流入方向上に位置する主要渋滞箇所の速度変化>



**概ね1割前後と速度向上の程度は小さい**

※ETC2.0プローブ情報

### 3. 今後の渋滞対策の方向性

#### (5)-4.緊急事態宣言期間中の交通状況【まとめ】

- 新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、緊急事態宣言(令和2年4月17日-5月14日)が発令された
- 緊急事態宣言下における交通状況(渋滞の変化)を整理し、今後の渋滞対策検討の方針に反映する

#### 道路交通の観点

⇒期間中の自動車交通量の減少

- ・在宅推進/時差出勤による通勤通学目的交通の減少及び平準化
- ・不要不急の外出自粛による私用目的交通の減少
- ・対面打ち合わせや出張自粛により業務目的交通の減少



#### 【緊急事態宣言下の交通状況分析からの知見】

佐賀市街エリア

・「平日朝ピーク時の交通量減少→渋滞緩和」の傾向  
※中心部や主要幹線道路では速度向上の傾向が顕著

・北部流入を担う国道263号や西部流入を担う国道34号は大きく渋滞が緩和

鳥栖市街エリア

・「平日朝ピーク時の交通量減少→渋滞緩和」の傾向  
※一定程度的変化はあったものの、交通量は微減

・国道3号や国道34号、主要地方道17号等の主要幹線道路では、継続して渋滞が発生

#### 今後の対策方針への反映

#### ■期間中に交通量が減少

##### 【ソフト対策の検討・推進】

- ・ピーク時の交通量が減少し、混雑緩和  
⇒在宅勤務や時差出勤等による需要減少が見込め、ソフト対策の推進により、混雑緩和が『有効』である可能性
- ・混雑緩和の程度の大きい北部流入(佐賀市北部)・西部流入(小城市・江北町)を対象に、具体的な対策を検討

#### ■期間中の交通量の変化がない・少ない

##### 【既存対策の推進/更なる対策の検討】

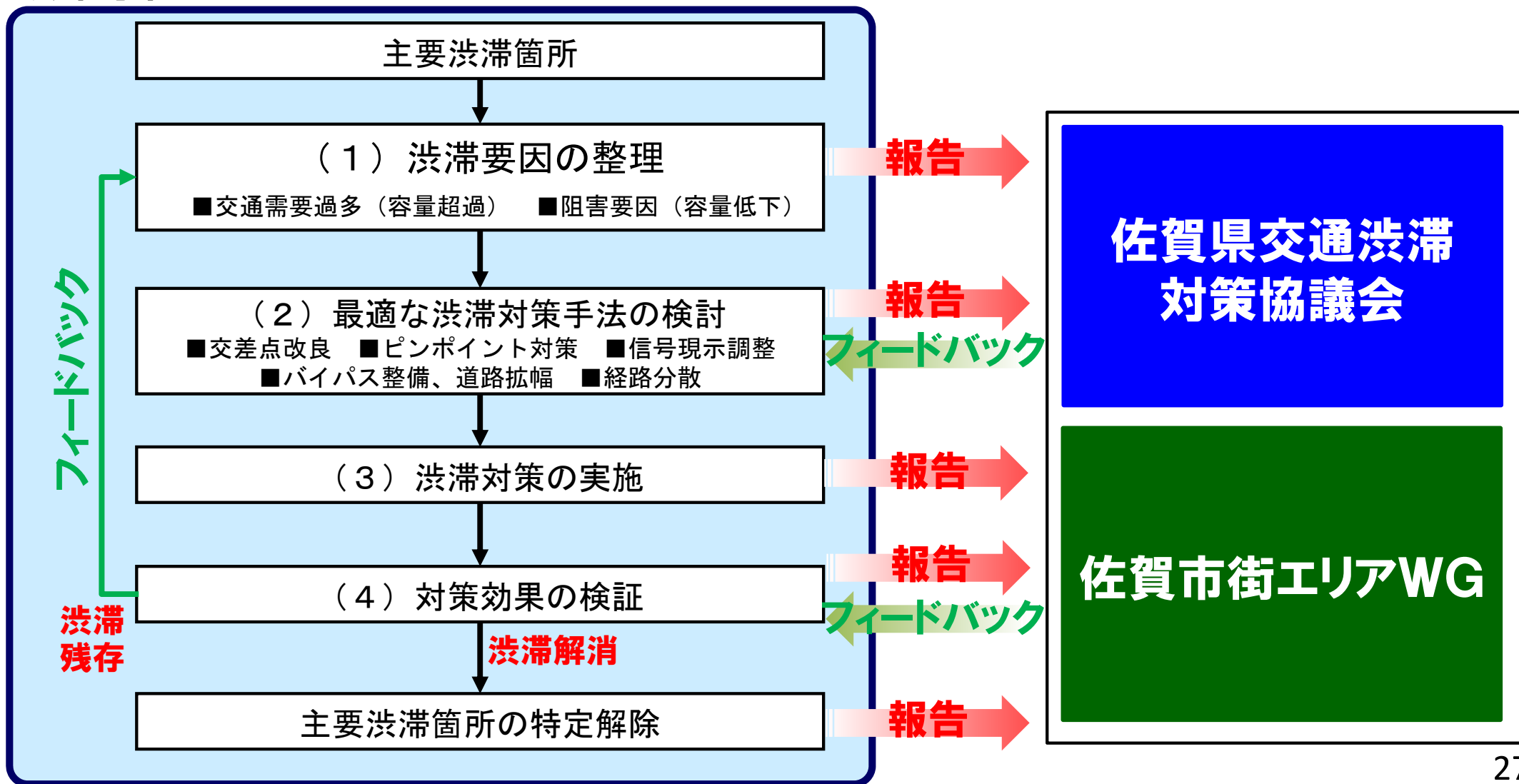
- ・期間を通して交通量に大きな変化がなく、混雑が継続  
⇒ソフト対策の効果が限定的である

### 3. 今後の渋滞対策の方向性

#### (6) 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

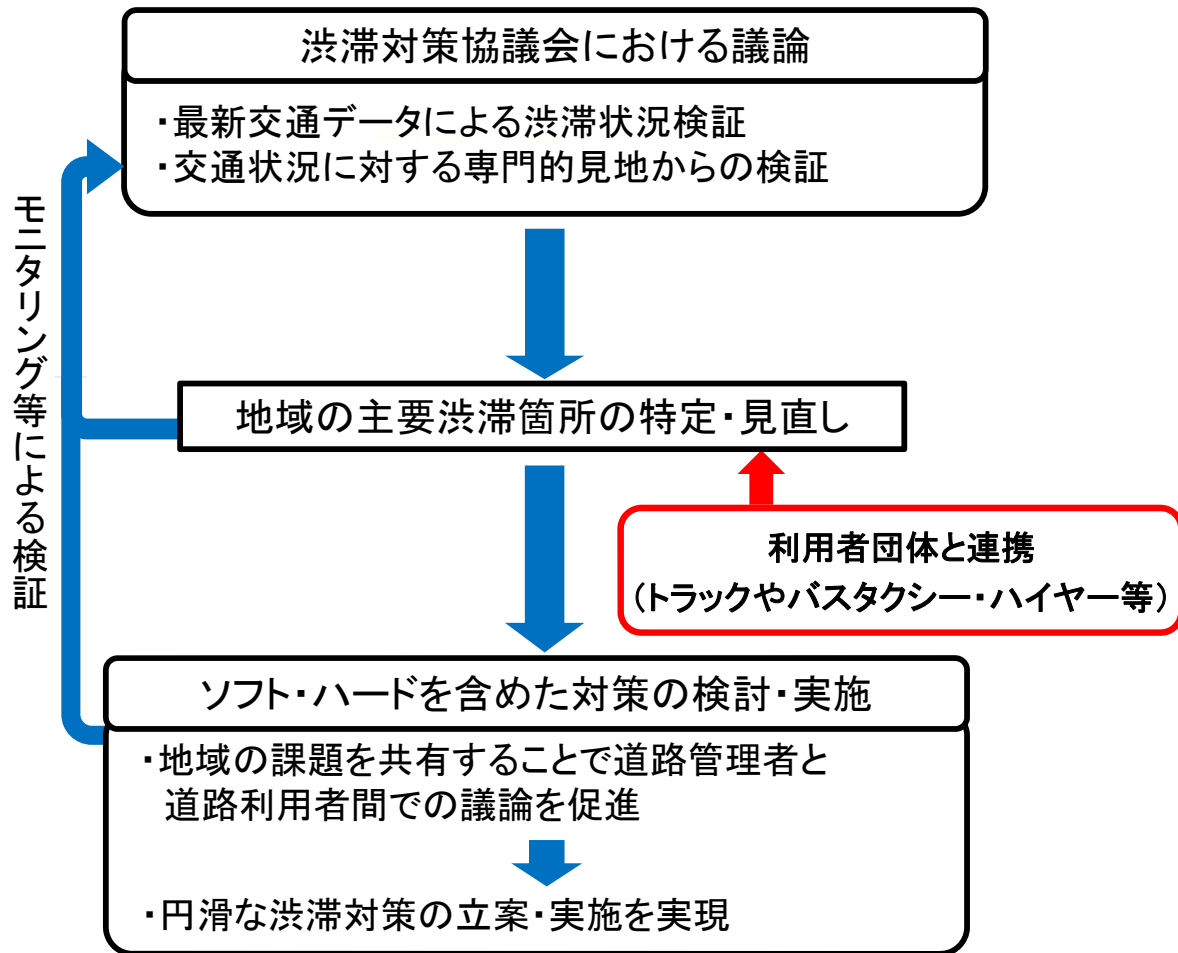
#### ● 渋滞対策のマネジメントサイクル



### 3. 今後の渋滞対策の方向性

#### (7)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

# 3. 今後の渋滞対策の方向性

## (7)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(令和元年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 <b>実施中</b>	国道263号 運輸支局入口
	国道34号 森田交差点付近(佐賀市)	県道17号 柚比IC～アウトレット鳥栖付近
	県道31号 乗目交差点	県道31号 東脊振IC 付近
	国道3号 曾根崎交差点 <b>実施中</b>	県道48号 千布北交差点付近
	国道34号 佐賀警察署前 <b>実施中</b>	県道54号 高太郎
	国道34号 村田交差点(鳥栖市) <b>検討中</b>	県道224号 扇町 <b>実施中</b>
	国道3号 姫方町交差点 <b>実施中</b>	国道34号・県道248号 森田 <b>実施中</b>
	国道34号 鳥栖市役所付近	国道34号 唐津IC 入り口交差点
	国道34号 一本松交差点(鳥栖市)	【県外の道路】 国道2号 岡山バイパス
	国道34号 吉野の里・町田手交差点	【県外の道路】 国道2号 廿日市～岩国線
	国道34号 二本黒木交差点付近	【県外の道路】 国道3号 北九州八幡～黒崎線
	国道34号 神埼警察署前	【県外の道路】 国道3号 大野城～太宰府
	国道34号 協和町交差点	【県外の道路】 国道500号 大刀洗町十文字交差点付近
	国道34号 佐大医学部入口 <b>R2実施済</b>	【県外の道路】 国道500号 西鉄小郡踏切付近
国道203号 畑田交差点付近 <b>実施中</b>	【県外の道路】 県道35号 粕屋～筑紫野	
国道263号 尼寺南小路交差点		

### 【バス協会からの対策要望箇所(令和元年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 <b>実施中</b>	国道34号 田手交差点付近
	国道207号 八戸交差点付近 <b>実施中</b>	国道3号 永吉交差点付近 <b>実施中</b>
	国道34号 北方工業団地入口交差点付近	国道207号 与賀町交差点付近
	国道202号 厚生年金センター交差点 <b>実施中</b>	国道207号 扇町交差点付近
	国道202号・国道204号 二里大橋交差点 <b>実施中</b>	国道34号・国道208号 佐大医学部入口交差点付近 <b>R2実施済</b>
	国道204号 名村造船出勤時渋滞	県道347号 東町交差点付近
	国道202号 大土井交差点付近 <b>検討中</b>	【県外の道路】 県道602号 天神交差点付近
	唐津東中・高～東唐津交差点 唐津ロイヤルホテル川側の道	

### 【タクシー・ハイヤー協会からの対策要望箇所(令和元年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202号 二里大橋 交差点(伊万里市) <b>実施中</b>
	国道34号 田手 交差点(吉野ヶ里町)	国道203号 畑田 交差点(小城市) <b>実施中</b>
	国道34号 佐大医学部入口 交差点(佐賀市) <b>R2実施済</b>	国道207号 八戸 交差点(佐賀市) <b>実施中</b>
	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208号(県道267号) 新栄小学校 交差点(佐賀市) <b>実施中</b>
	国道34号 白岩公園入口 交差点(武雄市)	県道347号 東唐津 交差点(唐津市)

# 3. 今後の渋滞対策の方向性

## (7)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[R2.5対策完了])

- 国道34号佐賀大学医学部入口交差点下り方向の流入部では、直進左折車線が付加車線構造となっており、車線移動の判断の遅れ等から交通の錯綜が発生し、円滑な交通を妨げる要因となっていた
- 令和2年5月26日に当該交差点の対策が完了、今後対策効果の検証を実施予定

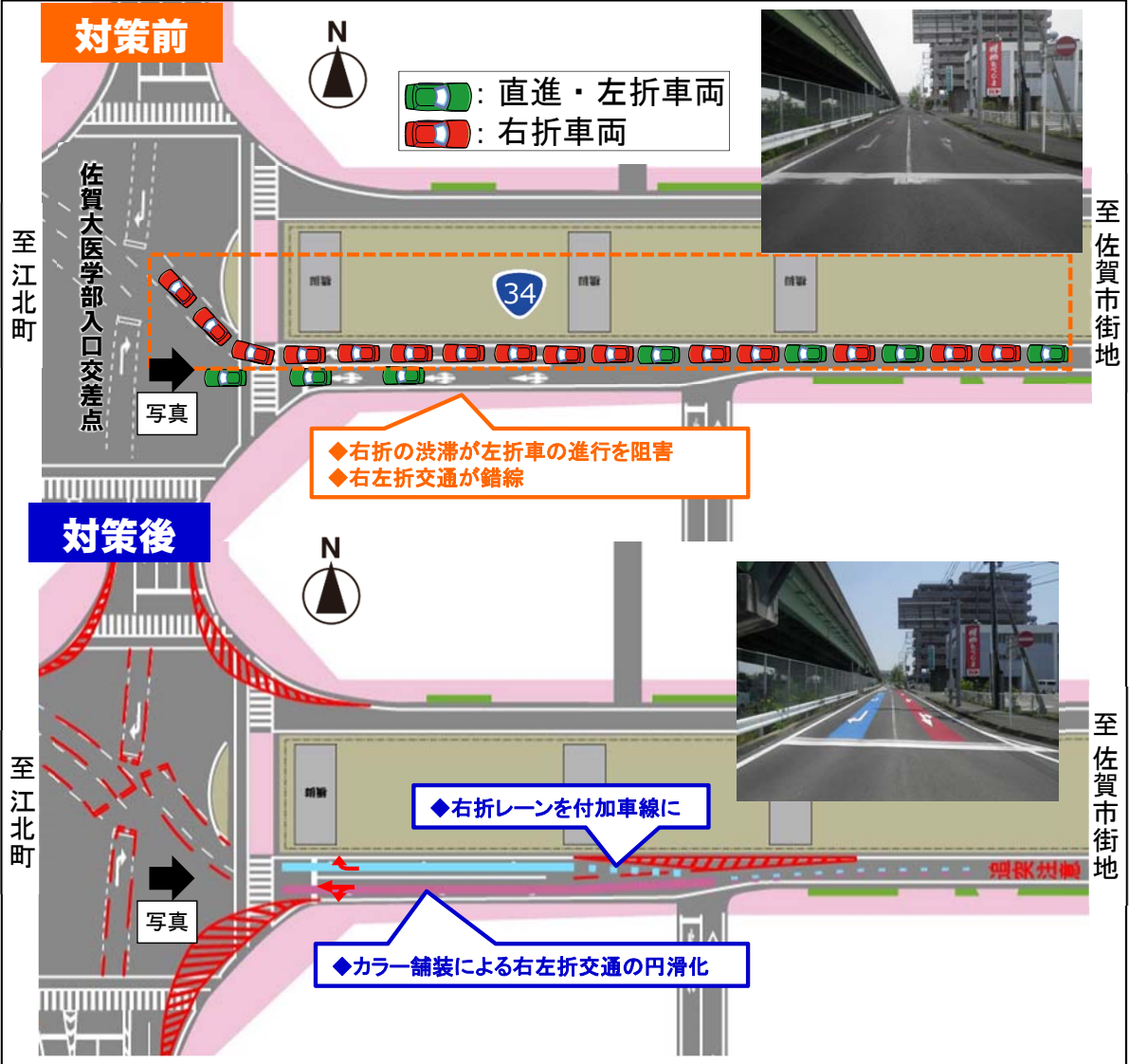
《位置図》



《広域図》



《説明図》





# 3. 今後の渋滞対策の方向性

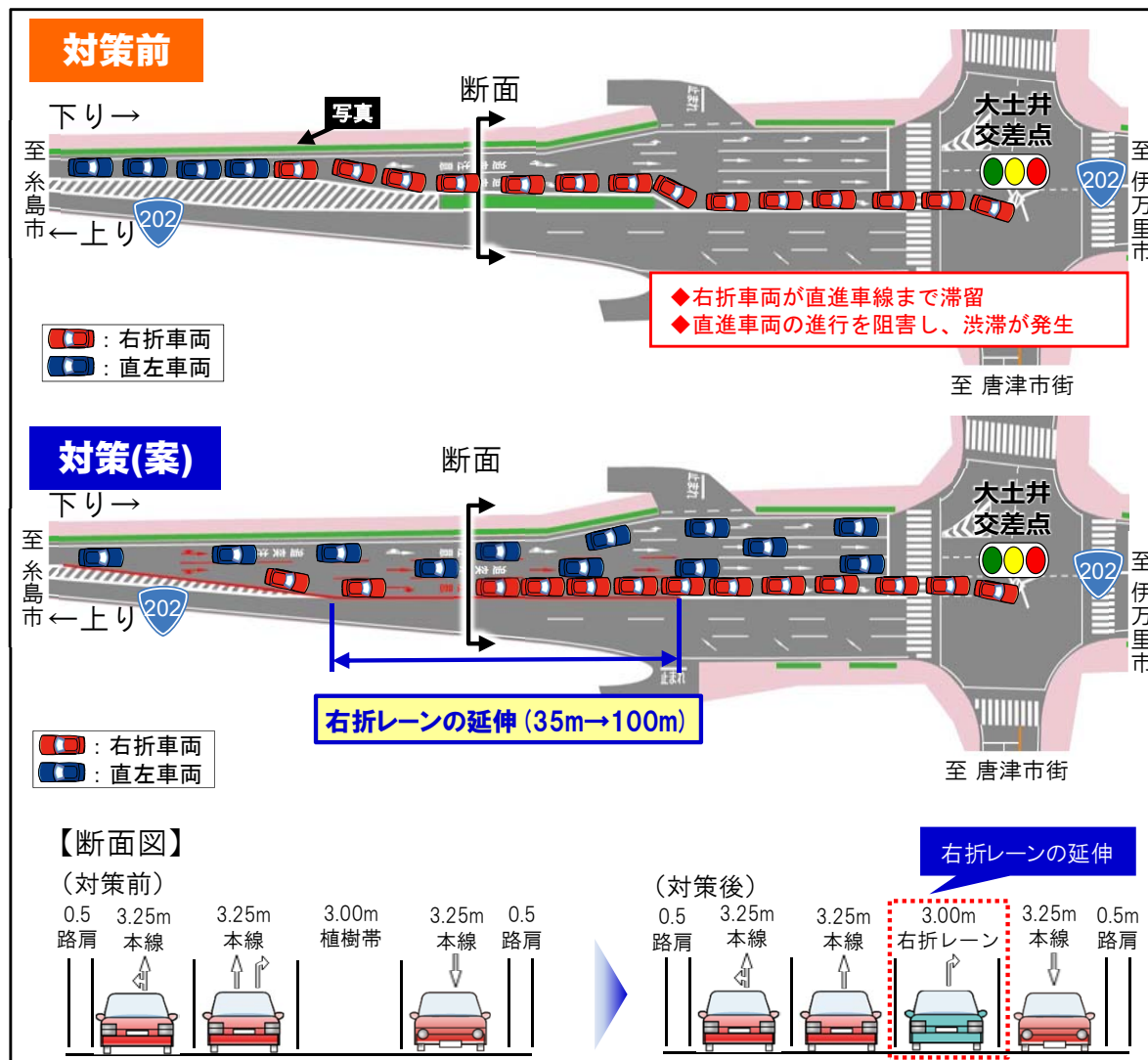
## (7)官民連携による渋滞対策(国道202号大土井交差点)

- 国道202号大土井交差点下り方向では唐津市街へ向かう右折交通のピーク時の交通集中による渋滞が発生
- 右折車両が本線上まで滞留し、直進車両の進行を阻害、当該方向の渋滞を悪化させていることから右折レーンを延伸する対策等の検討に着手予定

《位置図》



《広域図》

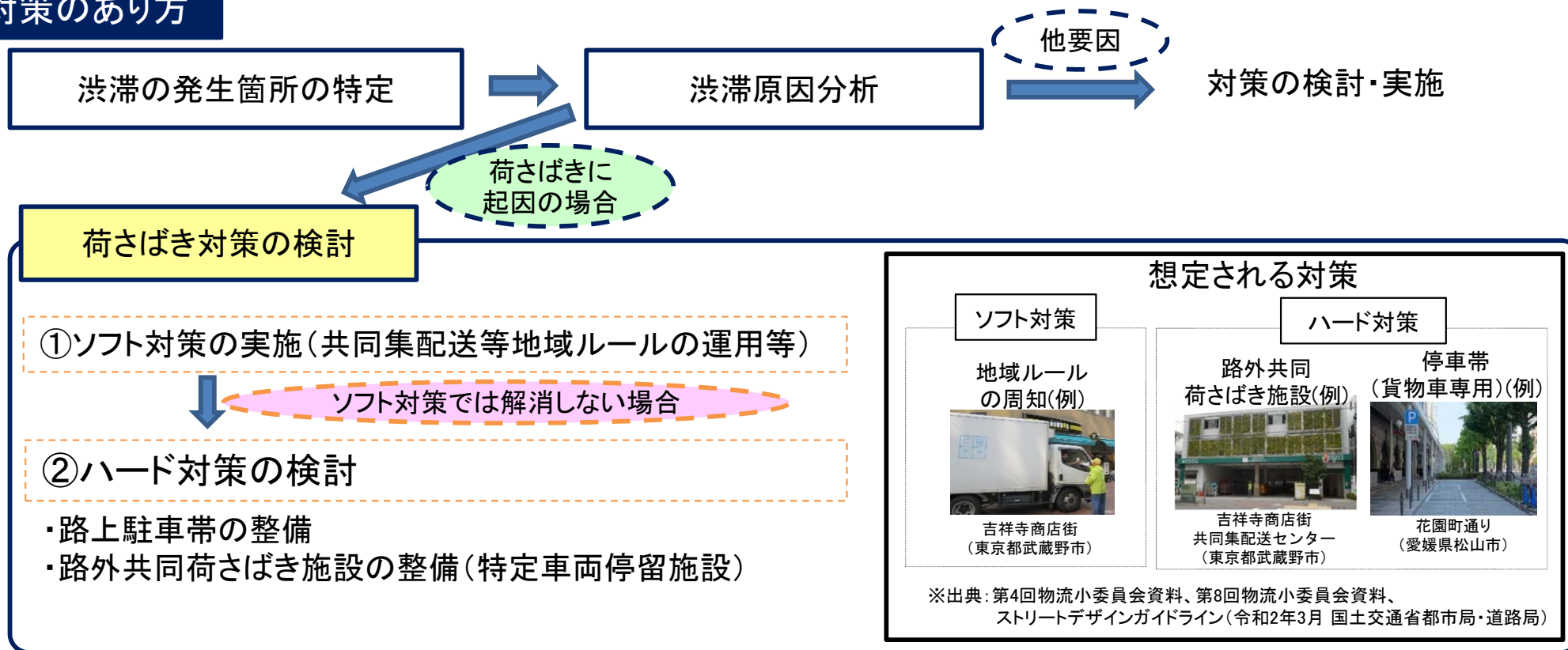


# 4. 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策

## 背景

- 都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
- また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
- 一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在する。

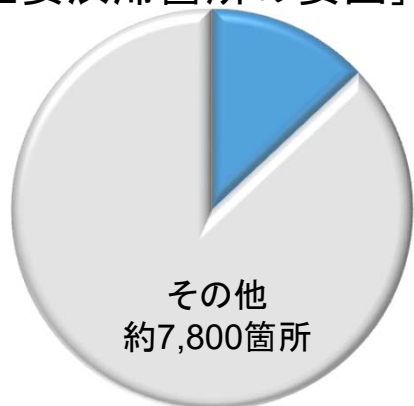
## 対策のあり方



## 5. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

- 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞箇所の1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因
- 重要物流道路では、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用(R2. 1~)することで、道路交通アセスメントを確実に実施

[主要渋滞箇所の要因]

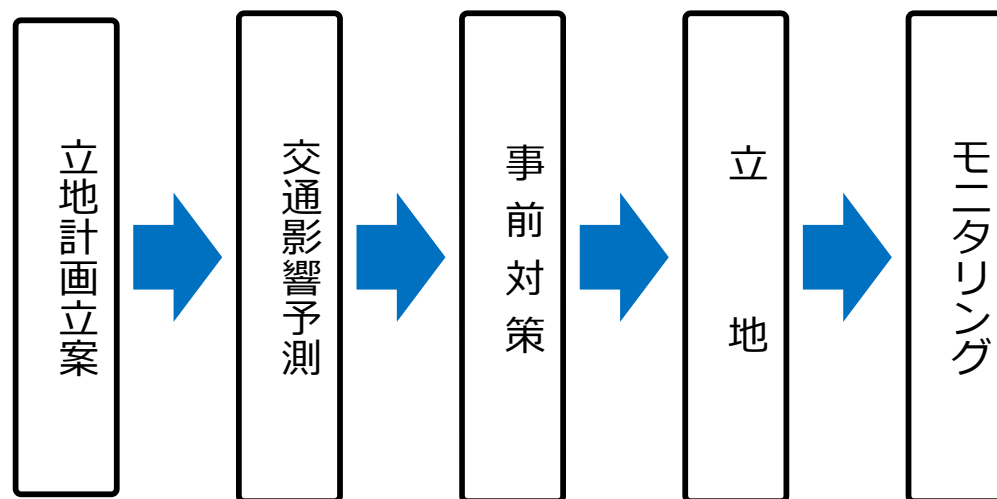


商業施設が  
渋滞要因  
約1割  
(約1,200箇所)

[商業施設周辺の渋滞の様子]



[道路交通アセスメントの流れ]



※道路交通アセスメント:

立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組み

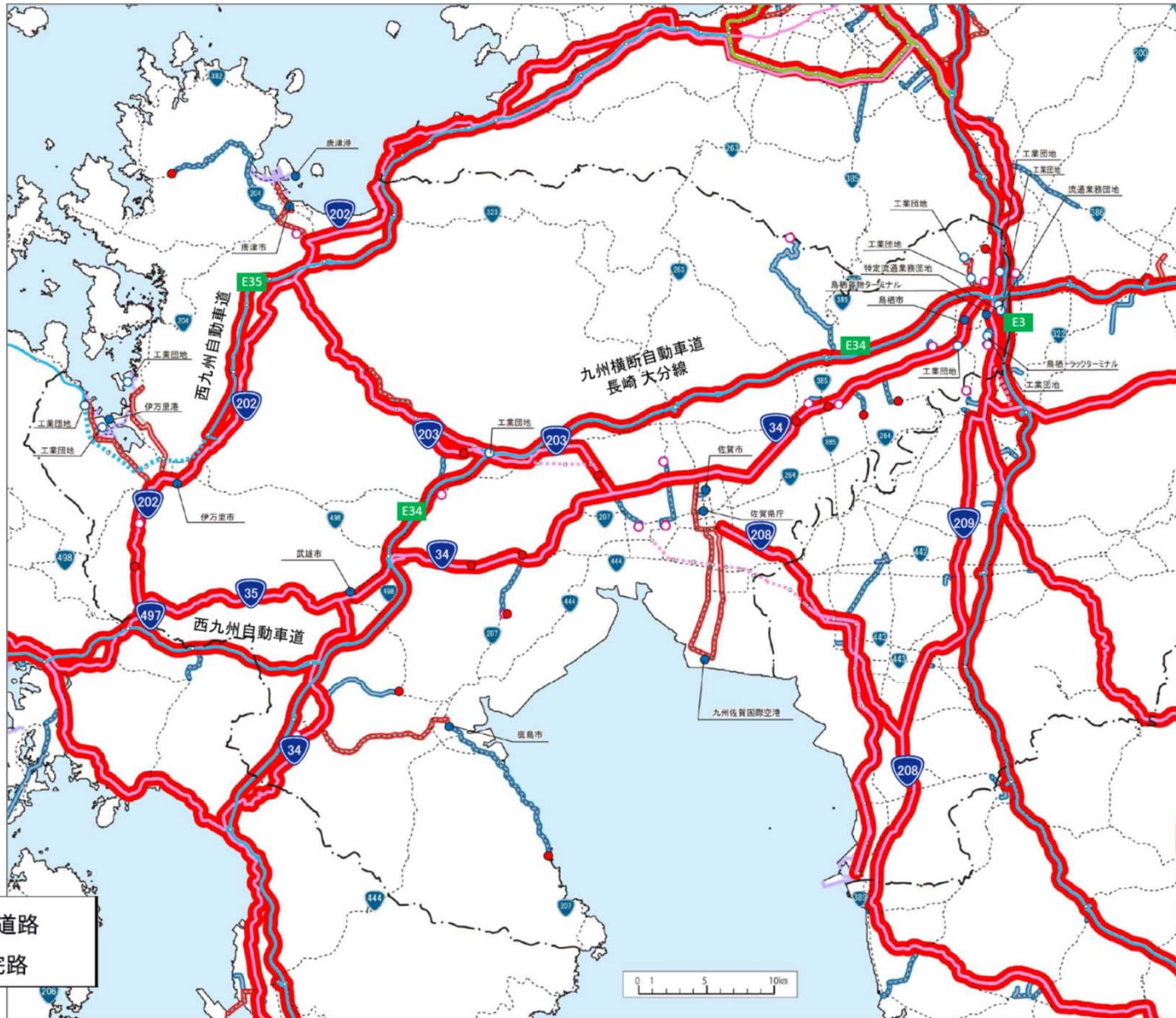
<「重要物流道路と主要渋滞箇所の位置」及び「ガイドライン」等>

URL : <http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm>

# 5. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

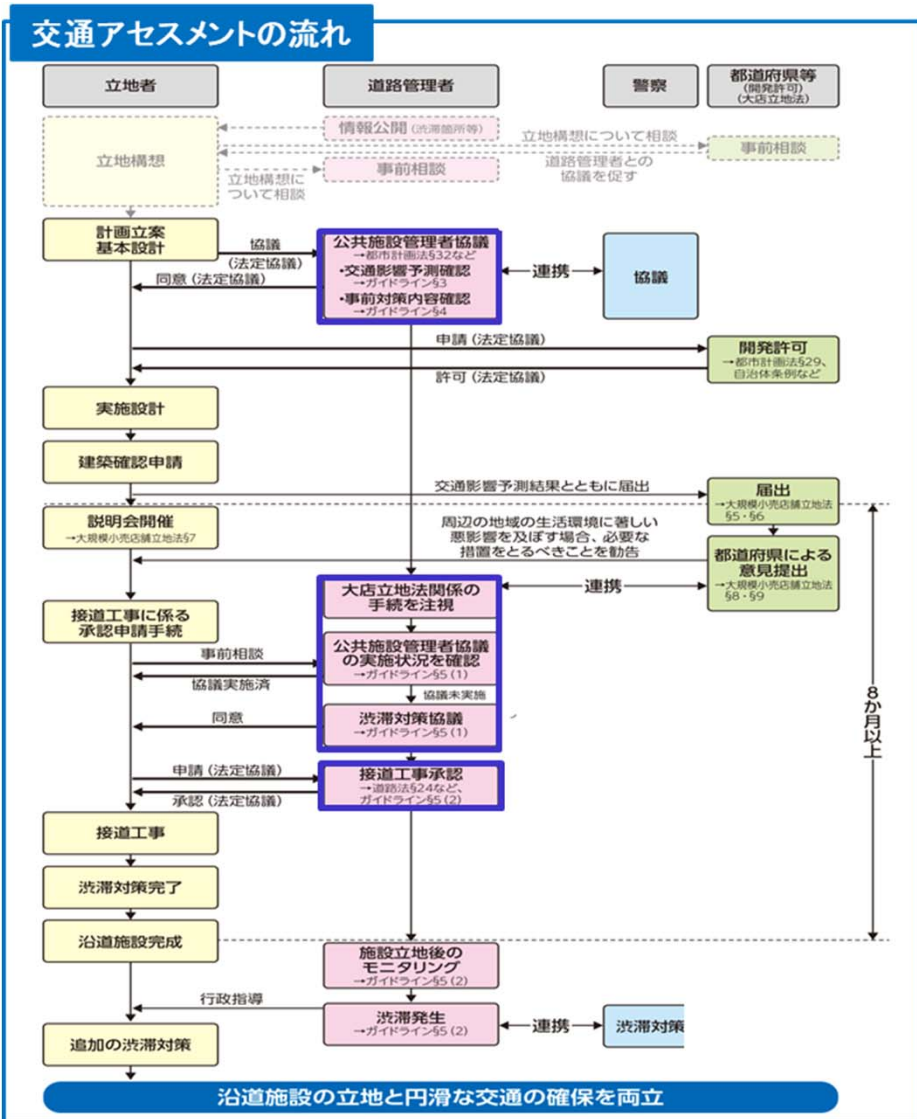
## 【参考】佐賀県における重要物流道路指定(1次指定)

○高規格道路、直轄国道を中心に指定され、その他拠点までのラストマイル等を補うように指定



# 5. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

- 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所約1割を占め、渋滞対策をより一層強化することが必要
- 重要物流道路については、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、自治体の大規模小売店舗立地法担当部局など関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用することで、道路交通アセスメントを確実に実施



### ガイドラインの概要

**【対象施設】**  
 重要物流道路(直轄)の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすもの。  
 (1) 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの  
 ア 小売業を行うための店舗(店舗面積1,000㎡を超えるもの)  
 イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの(集合住宅を除く。)  
 (2) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議(法定協議)が必要とされていること  
 (3) 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること  
 (4) 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

**【交通影響予測】**  
 対象施設の法定協議において、施設規模を踏まえて適切な予測手法により交通影響予測を実施し、結果を提出。

**【渋滞対策】**  
 交通影響予測の結果、予測範囲内の重要物流道路上の主要渋滞箇所において交通流の悪化が認められる場合や、新たな渋滞箇所の発生が認められた場合は、所要の渋滞対策を実施。

**【乗入れ工事の承認申請時】**  
 対象施設に係る乗入れ工事の承認申請時には、法定協議が実施されていること(同意していること)を確認。万一、法定協議を実施していない場合には、協議を実施し、申請者と道路管理が合意したのちに承認。

**【乗入れ工事の承認時】**  
 承認を行う際、対象施設の立地後に渋滞等が生じた場合には、更なる渋滞対策を講じる必要がある旨を文書で付記。

**【対象施設の立地後の対応】**  
 立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。

**【関係機関との連携】**  
 計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

**【渋滞箇所等の情報公開】**  
 立地者が施設立地箇所の検討段階から渋滞箇所等の情報を参照できるよう情報公開に努める。

## 5. 重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

- 立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるため、また、協議の輻輳等により立地者に過度の負担が生じないよう適切な運用を図るためには、自治体等と道路管理者が密に連携を図ることが必要不可欠。
- 運用開始に向け、説明会等を通じて、開発許可及び大店立地法手続きを所管する自治体関係部局や関係業界の事業者等との協力体制を構築。

自治体  
(開発許可担当)

自治体  
(大店法担当)

連携強化

自治体から立地者に  
計画立案の初期段階から  
協議実施を呼びかけ 等

道路管理者

警察

### ■大店立地法手続き所管部局との連携の事例 (富山県の事例)

▽大規模小売店舗立地法 届出の手引き  
(再改定指针对応版) [第5版] (H31.4 富山県) 抜粋

#### (2) 新設の届出(法第5条第1項)手続きの流れ

##### ① 事前相談

富山県商工労働部商業まちづくり課が窓口です。手続きの流れや書類作成方法についてご相談ください。

##### ○窓口

商工労働部商業まちづくり課	大規模小売店舗立地法全般	076-444-3253
---------------	--------------	--------------

必要に応じて、下記に掲げる県の関係課(出店予定地を管轄する土木センターや警察署を含む。)と事前に協議してください。特に駐車場の自動車の出入口(位置、幅、方向など)、交通量調査(調査の必要性、調査地点、調査方法など)、騒音予測(予測地点の選定、基準値、評価など)には時間がかかるので、早めに協議されることをおすすめします。

県の関係機関のほかに市町村や国の関係行政機関との協議が必要となる場合があります。

たとえば、国道8、41、156、160号線沿いに出店しようとするときには、国土交通省富山河川国道事務所と協議してください。

⇒県の大店法手引きにおいて、道路管理者との事前協議を呼びかけ

⋮

計画段階から予測・対策検討を行い、効果的な対策を実施

## 6. 今後について

- 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
- 特に佐賀都市圏についてはエリアWGなどを活用し、交通課題を踏まえたうえでの交通需要マネジメント施策等のソフト対策の検討を推進
- 次回WG及び協議会は、今年度冬頃に開催予定

### ・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(道路整備、ソフト対策、ピンポイント対策等)

③既存対策の推進