

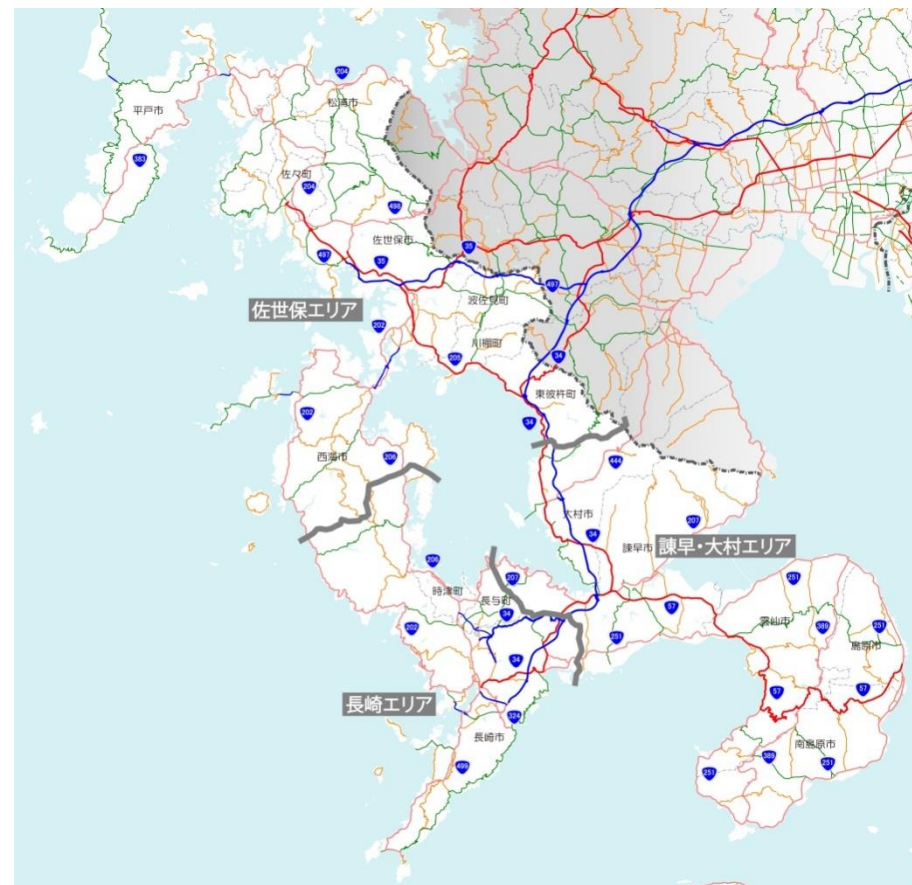
令和2年度 第2回長崎県交通渋滞対策協議会

本会議の目的

- ①コロナ禍の交通状況確認とフォローアップ
- ②対策実施箇所の効果検証
- ③今後実施予定の渋滞対策・TDM施策

目 次

- | | |
|--------------------------------|----|
| 1. これまでの検討経緯 | 1 |
| 2. 主要渋滞箇所の分布と対策事業の状況 | 3 |
| 3. コロナ禍における県内の交通状況 | 5 |
| 4. R1年度対策完了事業の効果分析 | 14 |
| 5. 今年度対策完了の渋滞対策 | 23 |
| 6. 今後の渋滞対策について(TDM施策、ピンポイント対策) | 37 |



令和3年3月18日(木)

1. これまでの検討経緯

(1) 長崎県における渋滞検討マネジメントサイクル

- ・最新の交通データ等を基に特定(更新)された主要渋滞箇所を踏まえ、渋滞対策を検討・実施する。
- ・以下のマネジメントサイクルにより、主要渋滞箇所等をモニタリングの上、随時見直しを行う。

平成27年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会(H27.8開催)で確認済み

モニタリング等による検証

最新の交通データによる渋滞状況の検証

…プローブデータの収集・分析等

地域の交通状況に対する
専門的見地からの検証

…データの精査・現地確認等の実施

渋滞対策協議会における議論

協議会構成主体：国土交通省 九州地方整備局、国土交通省 九州運輸局、長崎県、長崎県警察本部、長崎市、佐世保市
西日本高速道路(株)九州支社、(一社)長崎県バス協会、(社)長崎県トラック協会

定期的な地域の声の反映
(パブリックコメントの実施等)

地域の主要渋滞箇所の特定(更新)

道路を賢く使う取組の観点

ソフト・ハードを含めた対策の検討・実施

・道路管理者、道路利用者(バス協会等)、県警等の意見を踏まえ、**主要渋滞箇所図等により各エリア単位で地域の課題を共有し議論を促進**

地域の渋滞の現状と渋滞対策の基本方針

・円滑な渋滞対策の立案・実施を実現
(道路管理者が実施する対策、他機関の実施対策との連携、道路利用者(バス協会等)の参画による対策等)

1.これまでの検討経緯

(2)長崎県交通渋滞対策協議会の開催経緯

・H25.1月に主要渋滞箇所を公表。これ以降、渋滞対策の基本方針や今後の取り組みに対する協議を実施してきた。

〔時期〕	〔実施内容〕	〔協議内容等〕
H24. 6	H24年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○基礎データの共有、意見交換
H24. 7	H24年度 第2回 長崎県交通渋滞対策協議会	○地域の主要渋滞箇所(素案)の決定
	パブリックコメントの実施 (一般道路:H24.8) (高速道路:H24.11)	
H24.12	H24年度 第3回 長崎県交通渋滞対策協議会	○地域の主要渋滞箇所の特定
H25. 1	主要渋滞箇所の公表	○一般道路135箇所、高速道路6箇所
H25. 7	H25年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○渋滞対策の基本方針(案)、今後の取り組みの議論
H25.12	H25年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会 ワーキング会議	○渋滞対策の基本方針(案)、渋滞検討マネジメントサイクル(案)の確認
H27. 8	H27年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○渋滞対策の基本方針(案)、渋滞検討マネジメントサイクル(案)、モニタリング結果
H28. 3	H27年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会 ワーキング会議	○主要渋滞箇所のフォローアップ、主要渋滞箇所の状況確認
H28. 7	H28年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○主要渋滞箇所のフォローアップ、長崎エリアの対策方針
H29. 3	H28年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会 ワーキング会議	○主要渋滞箇所のフォローアップ、主要渋滞箇所の状況確認
H29. 7	H29年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○主要渋滞箇所のフォローアップ、主要渋滞箇所の解除(愛野)
H30. 3	H29年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会 ワーキング会議	○主要渋滞箇所のフォローアップ、主要渋滞箇所の状況確認
H30. 8	H30年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○主要渋滞箇所のフォローアップ、主要渋滞箇所の状況確認
R 1. 1	H30年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会 ワーキング会議	○主要渋滞箇所特定解除について、主要渋滞箇所のフォローアップ
R 1. 3	H30年度 第2回 長崎県交通渋滞対策協議会	○各エリアの渋滞対策
R 1. 8	R元年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○主要渋滞箇所のフォローアップ、解除フローの見直しについて、 ○対策実施箇所の効果検証、今後実施予定の渋滞対策の確認
R 2. 3	R元年度 第2回 長崎県交通渋滞対策協議会	○主要渋滞箇所のフォローアップ、主要渋滞箇所の解除(本野入口、本野入口南) ○対策実施箇所の効果検証、今後実施予定の渋滞対策の確認
R 2. 7	R2年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会 ワーキング会議	○主要渋滞箇所のフォローアップ、今後実施予定の渋滞対策の確認
R 2. 8	R2年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○主要渋滞箇所のフォローアップ、各エリアの渋滞対策について
今回	R2年度 第2回 長崎県交通渋滞対策協議会 ワーキング会議	○主要渋滞箇所のフォローアップ、主要渋滞箇所の解除について、 ○対策実施箇所の効果検証、今後実施予定の渋滞対策の確認
R 3. 2	R2年度 第2回 長崎県交通渋滞対策協議会 ワーキング会議	○コロナ禍の交通状況確認、対策実施箇所の効果検証、今後実施予定の渋滞対策(TDM)

主要渋滞箇所
135箇所→134箇所

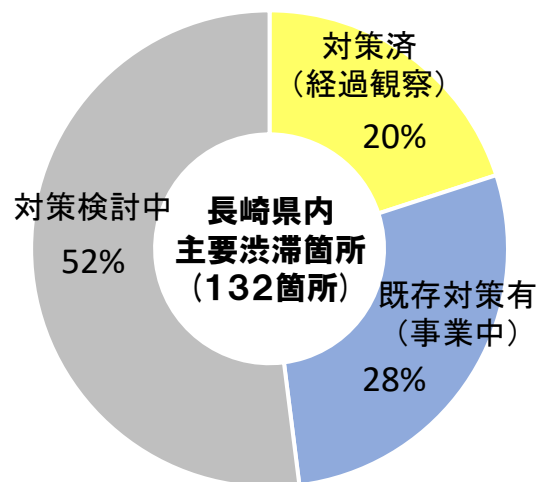
主要渋滞箇所
134箇所→132箇所

2. 主要渋滞箇所の分布と対策事業の状況

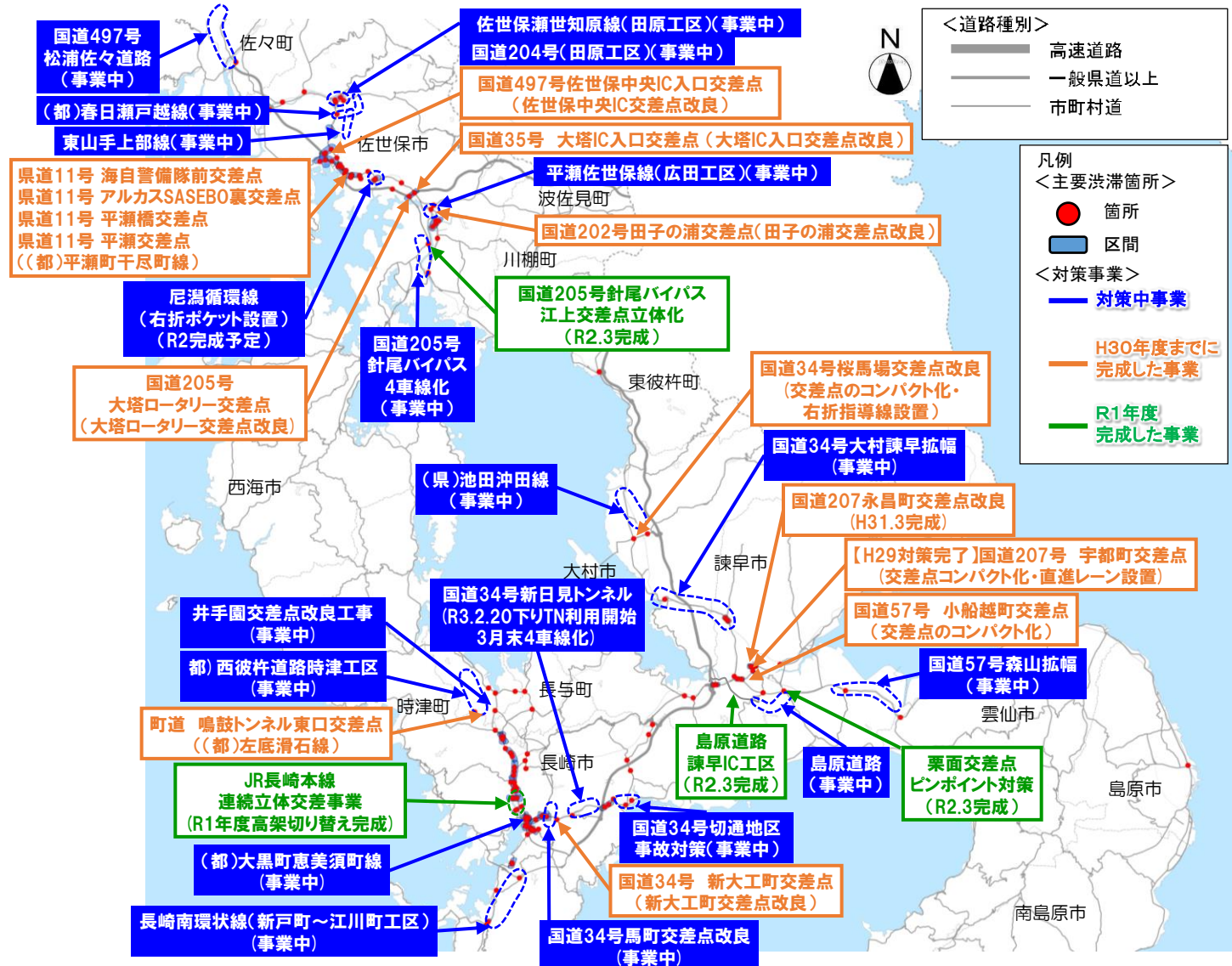
(1) 長崎県内における主要渋滞箇所の対策状況(一般道)

・全体の約2割の箇所で対策済。他の主要渋滞箇所のうち3割で対策実施を進めており、約5割が対策検討中

●一般道の主要渋滞箇所の対策状況



●一般道の対策事業

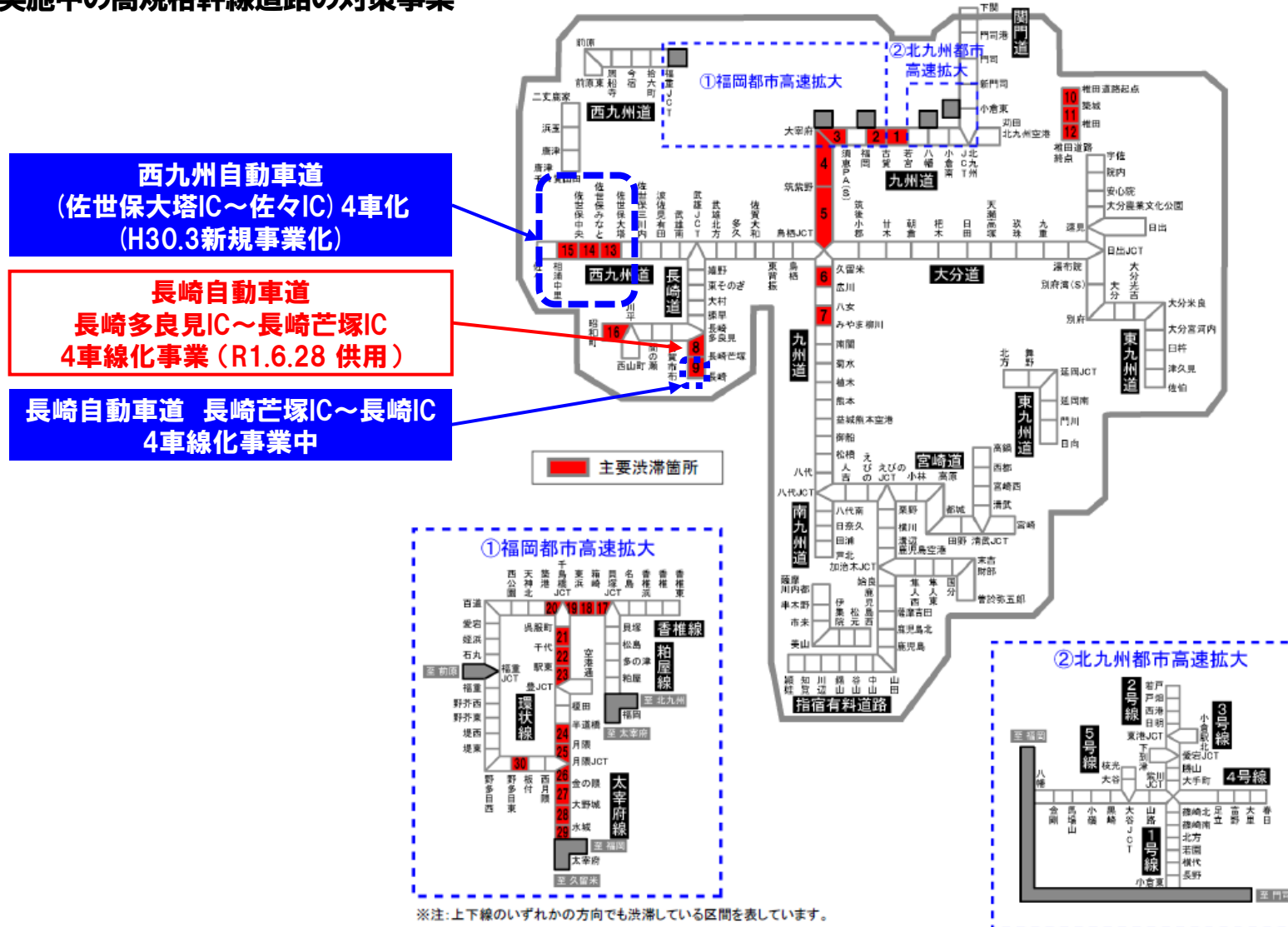


2. 主要渋滞箇所の分布と対策事業の状況

(2) 長崎県内の主要渋滞箇所の対策状況 (高規格幹線道路)

- ・高規格幹線道路の対策として、長崎多良見IC～長崎芒塚IC区間では4車線化事業が完了した。(R1.6.28 供用開始)
- ・現在は西九州自動車道(佐世保大塔IC～佐々IC)、長崎自動車道(長崎芒塚IC～長崎IC)の2区間で4車線化事業中。

● 実施中の高規格幹線道路の対策事業



3. コロナ禍における県内の交通状況

(1) 新型コロナウイルスによる影響の経緯

- ・R2年3月ごろからイベント中止等の影響がはじまり、4月には長崎県を含む全国に緊急事態宣言が発出。(5月解除)
- ・R2年7月にはGoToトラベルキャンペーンが開始するなど、徐々に人やモノの移動が回復したものの、秋ごろから再び感染者が増加。年明けに長崎県でも特別警戒警報を発出するなど、県内外を含む人の移動が減少している。

年月	国内	長崎県内
R2.1月～	日本国内での感染者確認	コロナウイルス拡大により3月上旬からイベント中止等が進む 3月には県内で感染者確認
R2.4月7日	東京・神奈川など7都道府県に緊急事態宣言	
R2.4月16日	全国を対象とした緊急事態宣言の発令	緊急事態宣言の発令
R2.5月14日	8都道府県を除く39県で解除	緊急事態宣言の解除
R2.5月21日	大阪・京都・兵庫で解除	
R2.5月29日	残る1都3県と北海道で解除。	
R2.7月22日	Go Toトラベルキャンペーンの開始	
R2.12月23日		ステージ2(注意報)→ステージ3(警戒警報)に引き上げ
R2.12月28日	Go Toトラベルキャンペーンの停止	
R3.1月7日	1都3県に緊急事態宣言	ステージ3(警戒警報)→ステージ4(特別警戒警報)に引き上げ
R3.1月13日	大阪・兵庫・京都・愛知・岐阜・福岡・栃木を 緊急事態宣言対象に追加	
R3.1月16日		長崎市の緊急事態宣言が発令
R3.2月7日	栃木県解除。他地域は3月7日まで延長	ステージ4(特別警戒警報)→ステージ3(警戒警報)に引き下げ ※長崎市・佐世保市を除く。長崎市の緊急事態宣言解除
R3.2月21日		※長崎市・佐世保市をステージ3(警戒警報)に引き下げ
R3.3月7日	緊急事態宣言解除	

感染拡大や緊急事態宣言
による移動の減少

感染再拡大や県内の移動自粛
などによる移動の減少

3. コロナ禍における県内の交通状況

(2) 新型コロナウイルスによる交通量変化の確認

- ・前述のとおり、新型コロナウイルスの影響で緊急事態宣言が発令されるなど、人やモノの動きが大きく減少した。
- ・また、緊急事態宣言解除後も『新しい生活様式』への移行とともにテレワークの推進等が行われている。
- ・今年に入ってから、1月に他都府県で再び緊急事態宣言が発令され、県内でも特別警戒警報が発出されるなど、依然として交通状況が平常化しない状況が続いている。

→長崎県内における交通状況変化を確認・共有するために、『直轄トラカン交通量』、『県警トラカン交通量』を整理した。

表 報告するトラカン交通量の概要

項目	直轄トラカン交通量	県警トラカン交通量(長崎エリア10箇所分)
管理者	国土交通省	各都道府県警・警視庁
設置箇所	(長崎県下) 直轄国道5箇所・高規格幹線道路5箇所 合計10箇所	(長崎県下) 国道・県道 合計254地点 ※1地点で片方向観測
公表有無	九州地方整備局HPにて 月別24時間平均交通量が閲覧可能	日本道路交通情報センターHPにて 最新月の交通量データを入手可能
集計方法及び条件	R1年1月以降の毎月を対象に 平日1日あたり24時間交通量を整理 (規制等で24時間交通量が集計できない場合には 該当日を除外して平均)	R1年1月以降の毎月を対象に 平日1日あたり24時間交通量を整理 (5分単位で集計されており、1日288回集計されていない 場合には該当日を除外して平均)
整理方法	R1年(コロナ禍以前)とR2年を対象に、月別に平日日当たり平均交通量を比較した。 その結果について、R1年に対するR2年の増減割合をグラフで整理した。	

3. コロナ禍における県内の交通状況

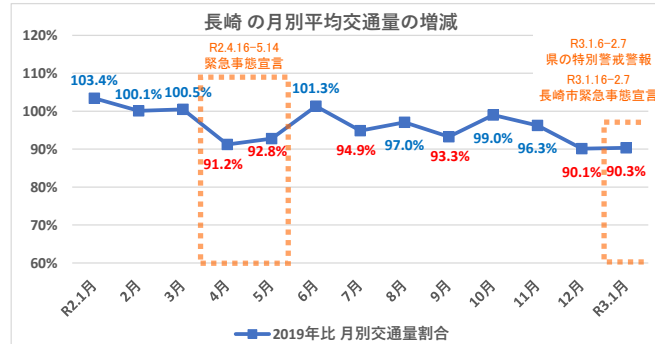
(3)直轄トラカン交通量の確認(一般道)

- ・一般国道5箇所にある直轄トラカン交通量を整理し、R1年に対するR2年の増減割合を以下に示す。
- ・緊急事態宣言が発令された**4月及び5月**は特に**減少率が大きく**、千々石で82.8%(17.2%減)、川棚で84.2%(15.8%減)。
- ・**10～11月になると概ねR1年比95%以上(減少率が5%未満)に回復し、その後再度減少傾向。**

● 直轄トラカン位置図

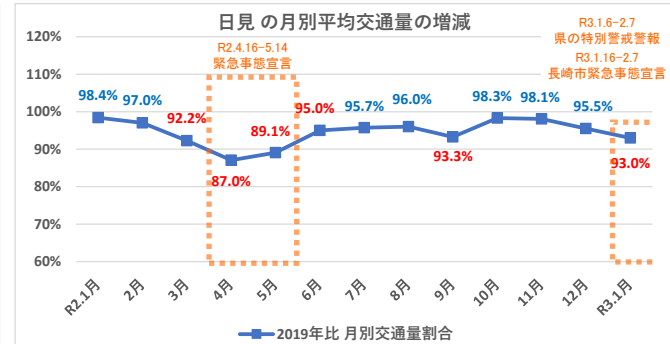


◆R34長崎



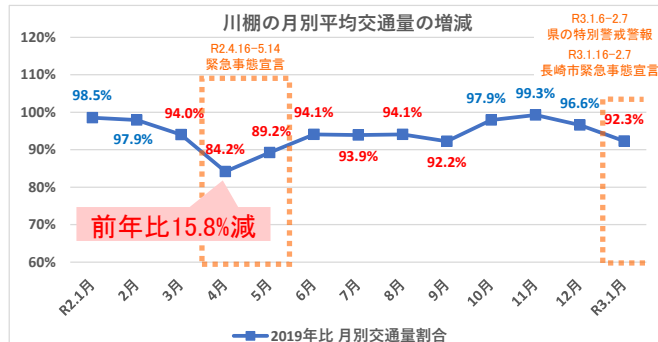
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2019年	38,928	41,099	40,203	41,026	40,763	39,428	40,592	40,541	41,362	40,998	41,720	41,471
2020年	40,241	41,150	40,402	37,418	37,823	39,945	38,504	39,343	38,576	40,586	40,156	37,380
2021年	35,164					xxx	…2019年同月と比較して5%以上減少した月					

◆R34日見



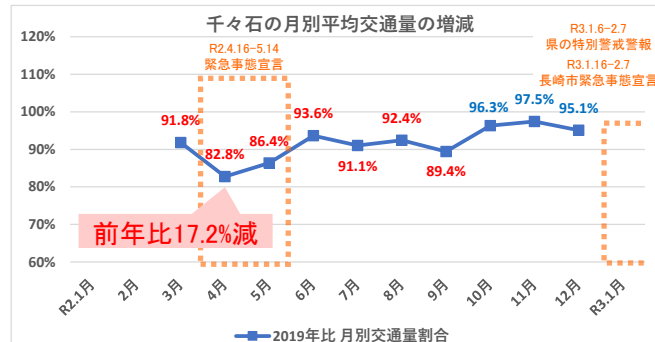
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2019年	39,129	40,867	41,736	40,388	40,388	40,133	40,217	39,556	40,285	39,831	40,098	39,536
2020年	38,501	39,656	38,496	35,155	35,973	38,117	38,506	37,979	37,582	39,152	39,330	37,765
2021年	35,801					xxx	…2019年同月と比較して5%以上減少した月					

◆川棚



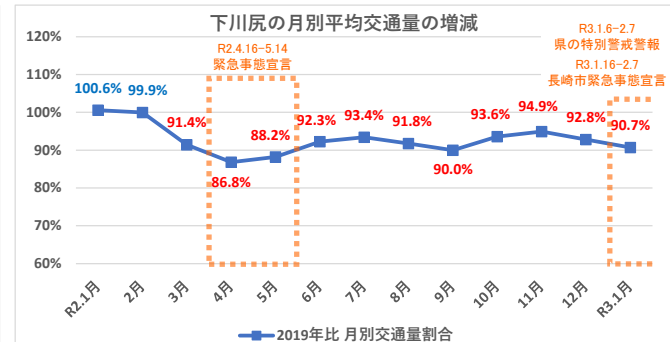
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2019年	17,441	17,965	18,517	18,157	17,968	17,796	17,874	18,238	18,471	17,924	18,083	17,821
2020年	17,186	17,596	17,409	15,284	16,033	16,747	16,787	17,156	17,036	17,553	17,951	17,215
2021年	15,868					xxx	…2019年同月と比較して5%以上減少した月					

◆千々石



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2019年	16,608	16,436	16,369	16,680	17,136	17,858	16,906	16,275	16,754	16,087		
2020年	15,455	15,399	15,249	13,602	14,140	15,619	15,603	16,509	15,115	15,672	16,329	15,295
2021年	14,201					xxx	…2019年同月と比較して5%以上減少した月					

◆下川尻



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2019年	15,768	16,099	16,926	16,303	16,438	16,572	16,872	17,515	16,923	16,374	16,362	16,782
2020年	15,861	16,088	15,477	14,157	14,500	15,289	15,764	16,073	15,231	15,327	15,531	15,576
2021年	14,383					xxx	…2019年同月と比較して5%以上減少した月					

【出典】国土交通省交通量 注1)各グラフの赤字は2019年比5%以上減少した月。 注2)県の特別警戒警報は長崎市・佐世保市のみ2/21まで

3. コロナ禍における県内の交通状況

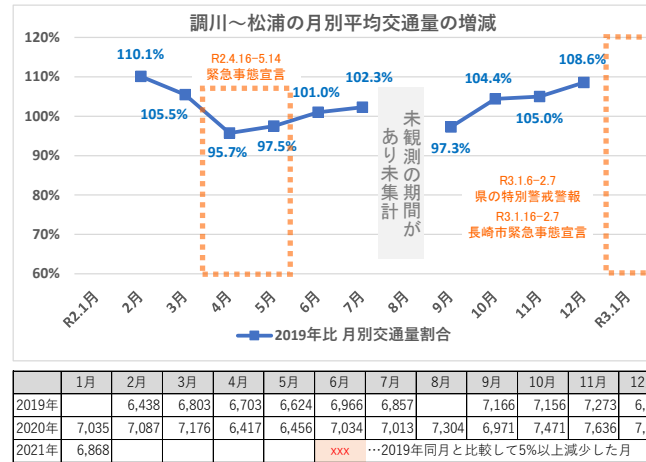
(3)直轄トラカン交通量の確認(高規格)

- ・県内高規格道路4箇所にある直轄トラカン交通量を整理し、R1年に対するR2年の増減割合を以下に示す。
- ・佐々佐世保道路は、一般国道と同様にR2年各月で前年同月を下回る(交通量が減少している)場合が多い。
- ・緊急事態宣言が発令された4月及び5月は特に減少率が大きく、佐々IC～相浦中里ICで84.4%(15.6%減)、相浦中里IC～佐世保中央ICで84.1%(15.9%減)。10月にかけて徐々に回復しており、その後再度減少傾向。

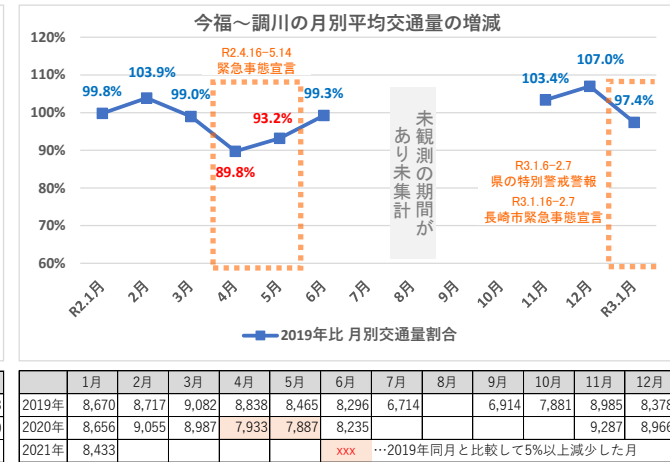
● 直轄トラカン位置図



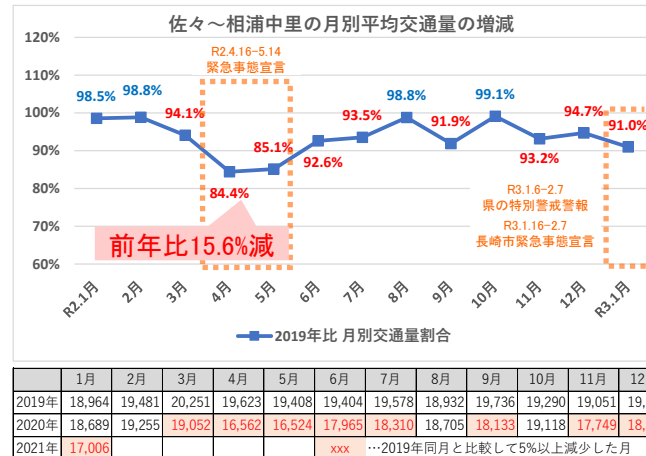
◆ 調川IC～松浦IC



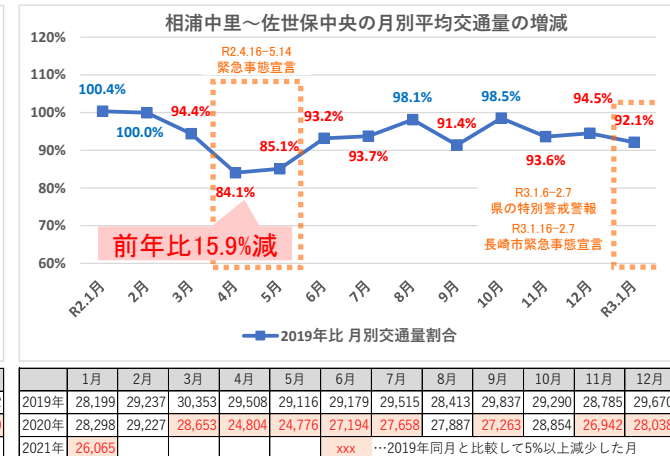
◆ 今福IC～調川IC



◆ 佐々IC～相浦中里IC



◆ 相浦中里IC～佐世保中央IC



3. コロナ禍における県内の交通状況

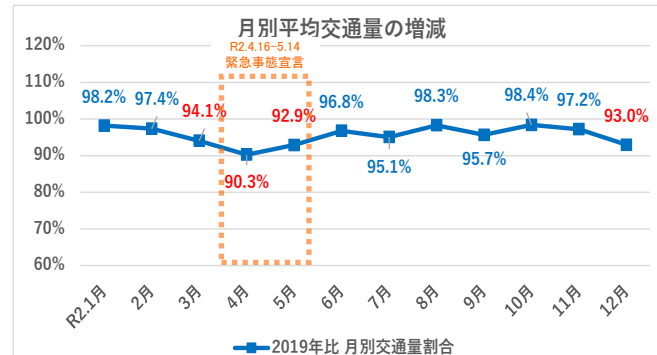
(4) 県警トラカン交通量の確認・長崎エリア

- ・国道34号、206号、499号に設置された県警トラカンについて、R1年に対するR2年の増減割合を以下に示す。
- ・直轄トラカン同様に緊急事態宣言が発令された**4月及び5月**は**交通量が大きく減少**している。
- ・**10月以降は概ねR1年比95%以上(減少率が5%未満)に回復**している。

● 県警トラカン位置図

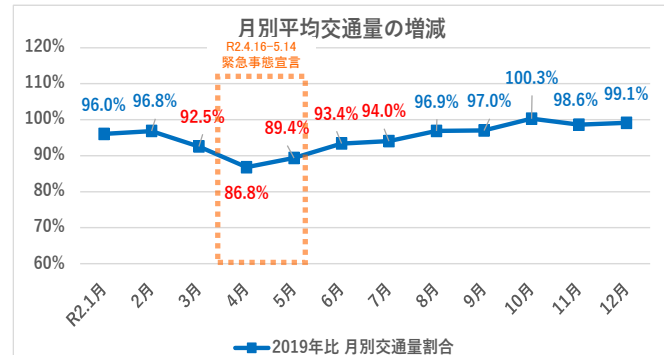


①国道206号 左底交差点付近



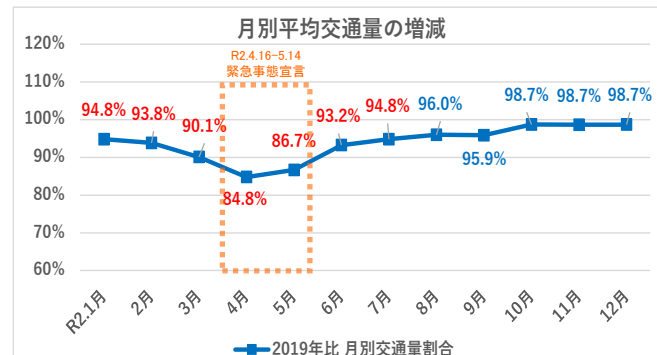
観測地点詳細:「41058井手園」,「41068横道」

②国道206号 岩屋橋交差点付近



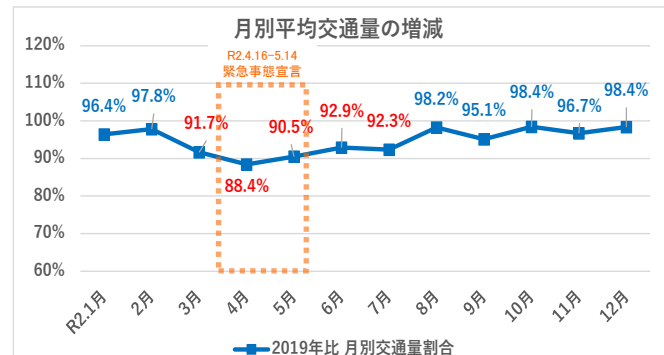
観測地点詳細:「41063岩屋橋」,「41064岩屋橋電停」

③国道34号 新大工町交差点付近



観測地点詳細:「41003馬町」,「41035新大工町」

④国道499号 江川交差点付近



観測地点詳細:「41106江川」,「41109柳田」

3. コロナ禍における県内の交通状況

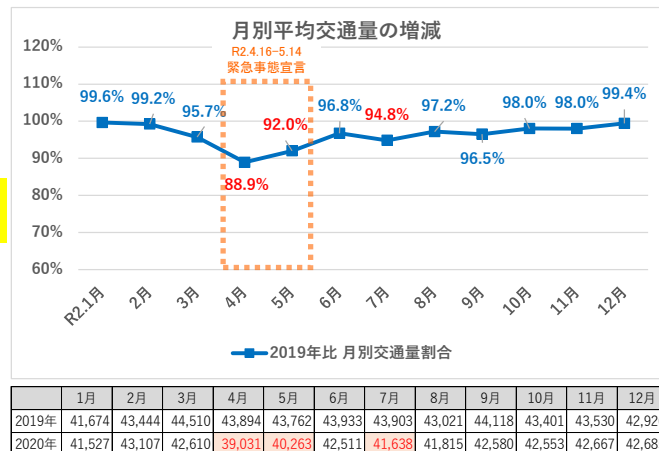
(4) 県警トラカン交通量の確認・長崎エリア

- ・国道34号（長崎～諫早間）に設置された県警トラカンについて、R1年に対するR2年の増減割合を以下に示す。
- ・直轄トラカン同様に緊急事態宣言が発令された**4月及び5月**は**交通量が大きく減少**している。
- ・**10月以降はR1年比95%以上（減少率が5%未満）に回復**している。

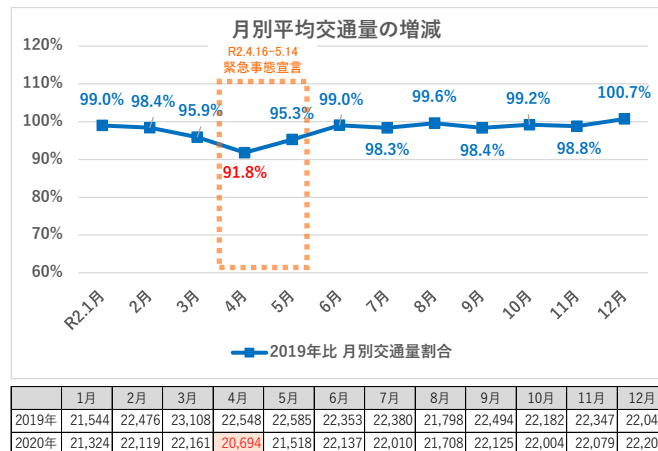
● 県警トラカン位置図



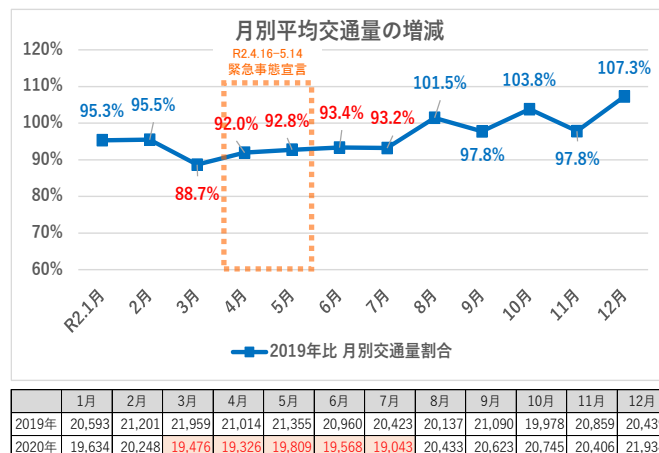
①国道34号 喜々津駅東口交差点付近



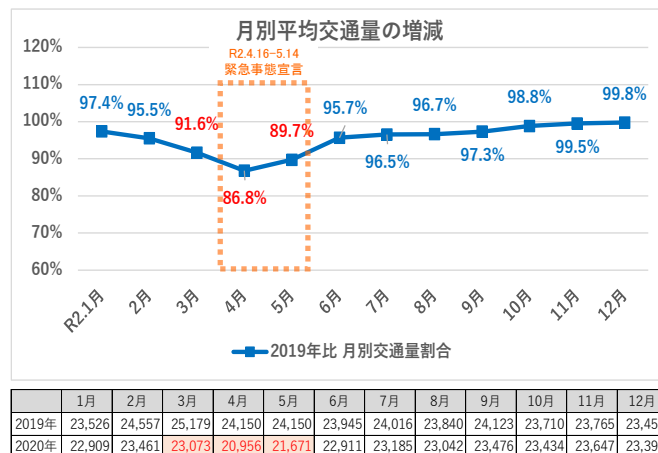
②国道34号 多良見IC出口付近



③国道34号 八郎橋交差点付近



④国道34号 切通交差点付近



3. コロナ禍における県内の交通状況

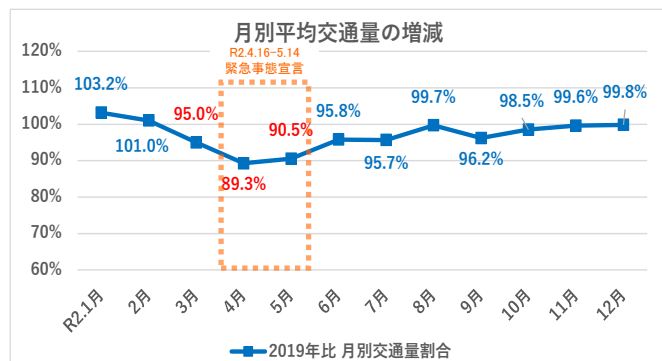
(4) 県警トラカン交通量の確認・佐世保エリア

- ・国道35号、205号に設置された県警トラカンについて、R1年に対するR2年の増減割合を以下に示す。
- ・直轄トラカン同様に緊急事態宣言が発令された**4月及び5月**は**交通量が大きく減少**している。
- ・**10月以降はR1年比95%以上(減少率が5%未満)に回復**している。

■県警トラカン位置図



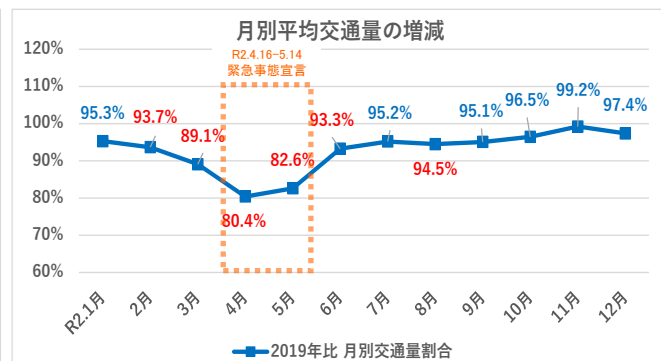
①国道204号 本山交差点付近



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2019年	6,276	6,687	6,858	6,769	6,760	6,667	6,646	6,350	6,841	6,610	6,662	6,678
2020年	6,476	6,756	6,516	6,043	6,120	6,386	6,358	6,331	6,582	6,513	6,637	6,668

観測地点詳細:「40232本山」,「くろはし」

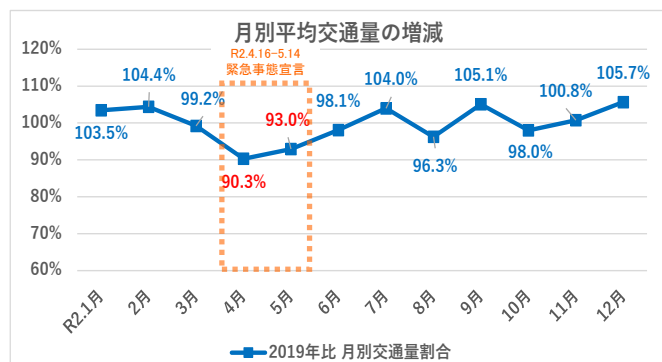
②国道35号 本島交差点付近



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2019年	34,022	35,753	36,466	35,453	35,259	34,239	34,567	34,224	34,289	33,577	33,797	34,075
2020年	32,419	33,487	32,493	28,503	29,128	31,938	32,906	32,339	32,600	32,393	33,535	33,182

観測地点詳細:「40073本島」,「40065名切」

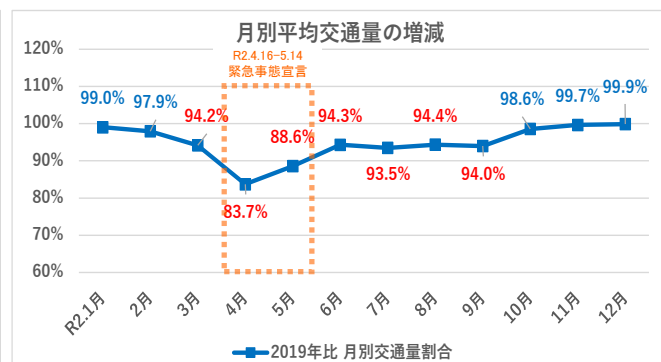
③国道35号 大和町交差点付近



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2019年	44,725	45,534	48,012	47,622	47,671	48,081	45,612	48,388	45,260	48,099	48,966	48,599
2020年	46,270	47,530	47,637	43,015	44,313	47,165	47,431	46,581	47,556	47,144	49,339	51,362

観測地点詳細:「40067大和」,「40072日宇バイパス」

④国道205号 長畑町交差点付近



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2019年	18,416	18,992	19,557	19,109	18,977	18,785	18,892	19,137	19,418	18,922	19,129	18,987
2020年	18,237	18,599	18,415	15,998	16,808	17,719	17,662	18,056	18,248	18,650	19,063	18,958

観測地点詳細:「41074長畑」,「41088大崎公園」

3. コロナ禍における県内の交通状況

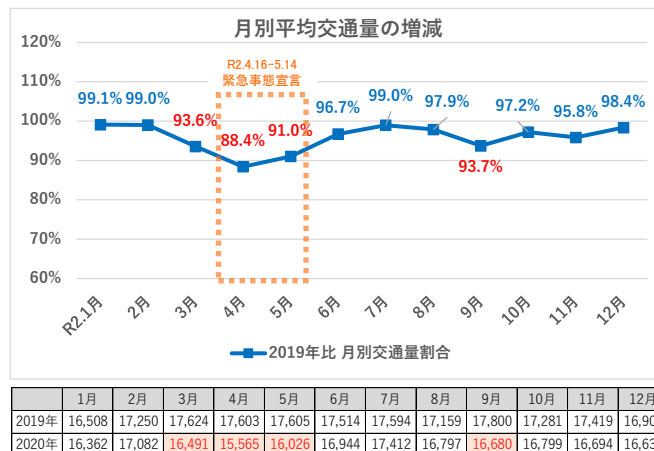
(4) 県警トラカン交通量の確認・諫早大村エリア

- ・諫早大村地区の国道34号に設置された県警トラカンについて、R1年に対するR2年の増減割合を以下に示す。
- ・直轄トラカン同様に緊急事態宣言が発令された**4月及び5月**は**交通量が大きく減少**している。
- ・**10月以降は概ねR1年比95%以上（減少率が5%未満）に回復**している。

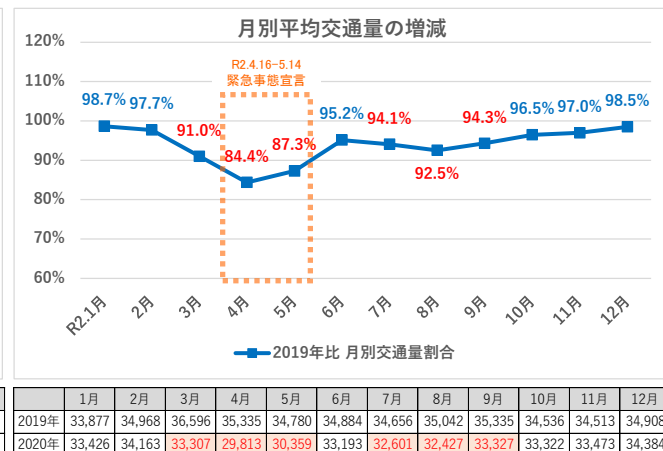
■県警トラカン位置図



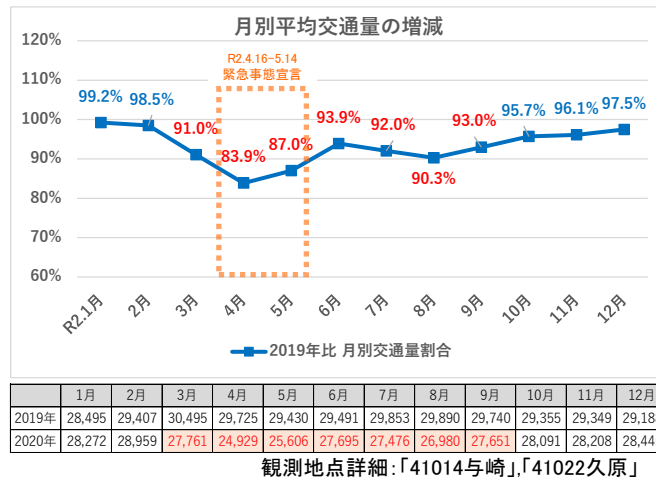
① 国道34号 宮小路交差点付近



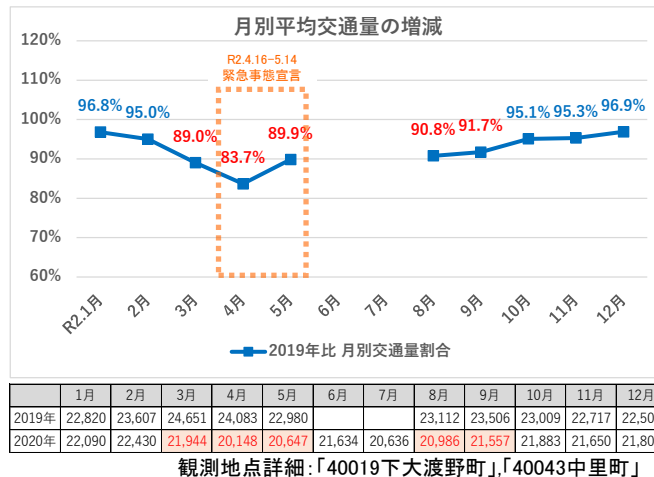
② 国道34号 空港南口交差点付近



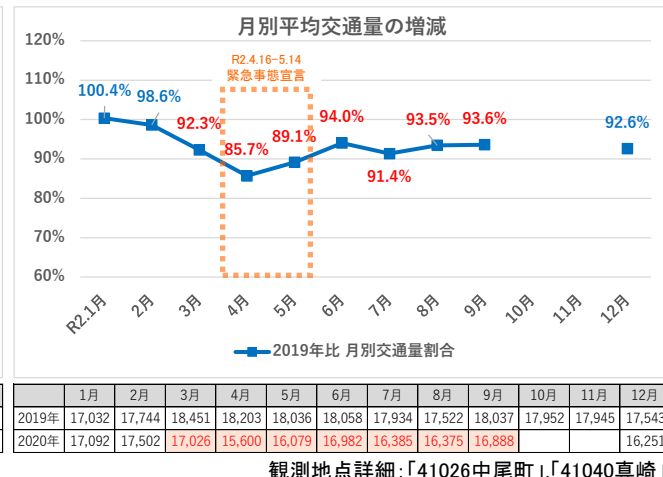
③ 国道34号 与崎交差点付近



④ 国道34号 花高入口交差点付近



⑤ 国道34号中尾町交差点付近



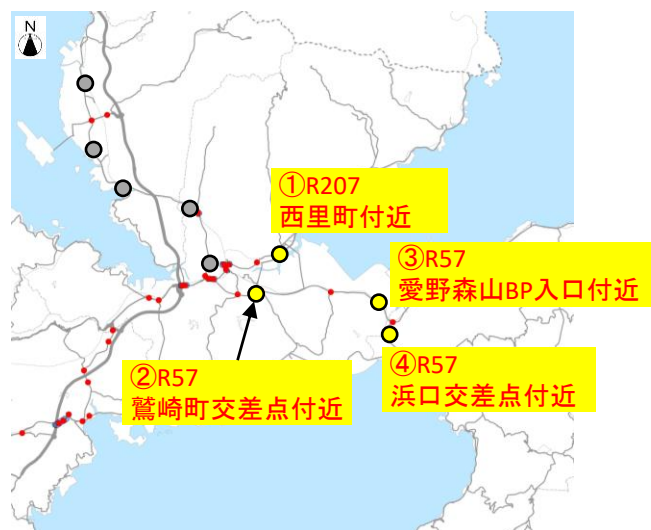
【出典】長崎県警トラカン交通量データ。各グラフの赤字は2019年比5%以上減少した月。

3. コロナ禍における県内の交通状況

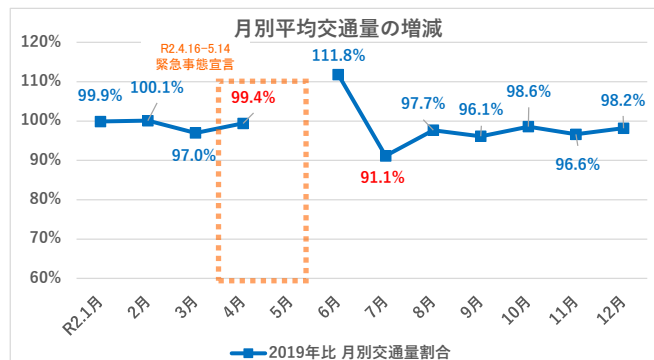
(4) 県警トラカン交通量の確認・諫早大村エリア

- ・諫早大村地区の国道57号及び国道207号に設置された県警トラカンについて、R1年に対するR2年の増減割合を以下に示す。
- ・直轄トラカン同様に緊急事態宣言が発令された**4月及び5月**は交通量が大きく減少している。
- ・**10月以降は概ねR1年比95%以上（減少率が5%未満）に回復している。**

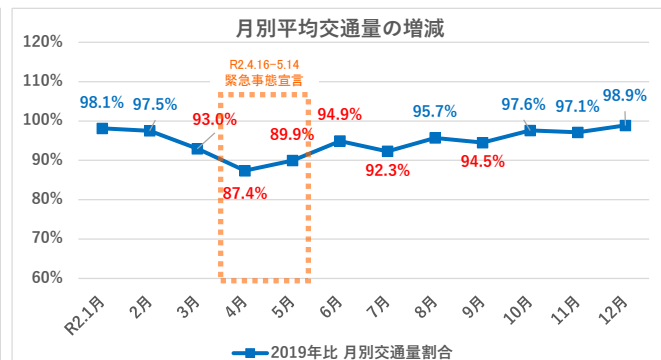
■県警トラカン位置図



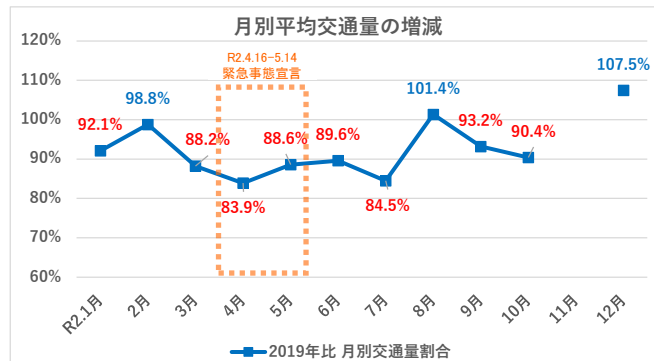
① 国道207号 西里町付近



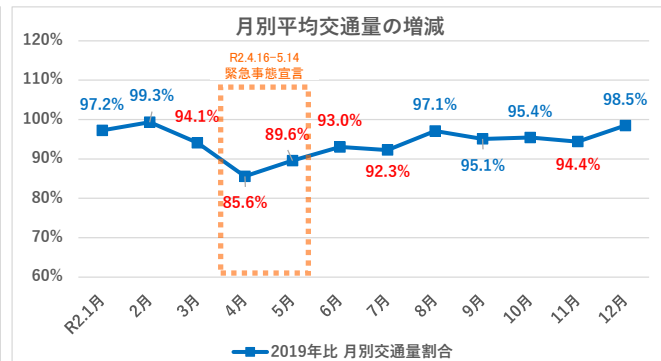
② 国道57号 鷺崎町交差点付近



③ 国道57号 愛野森山BP入口付近



④ 国道57号 浜口交差点付近



【出典】長崎県警トラカン交通量データ。各グラフの赤字は2019年比5%以上減少した月。

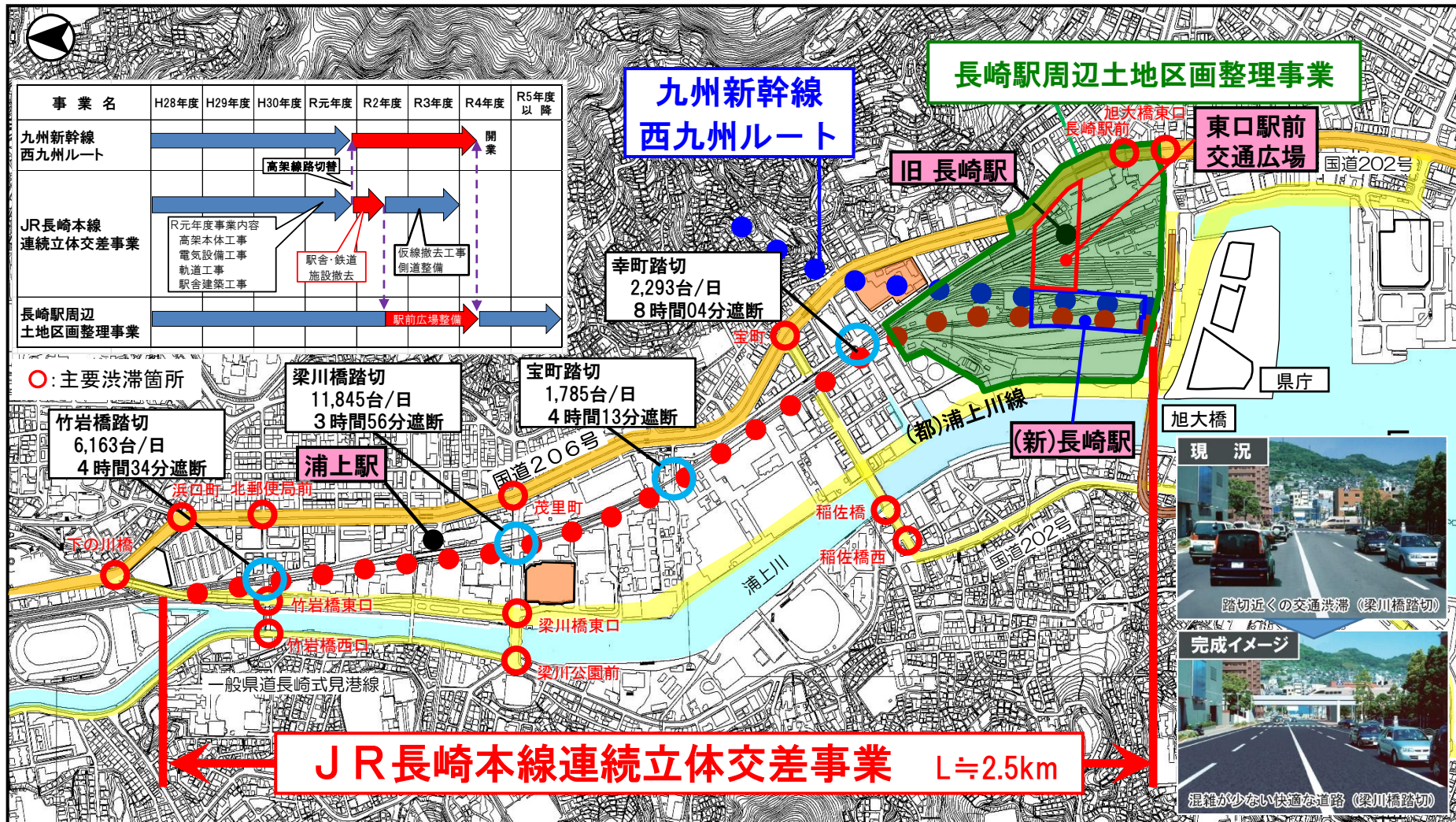
4. R1年度対策完了事業

～周辺交通量の確認 (p.9再掲)～
 地点名: 国道206号岩屋橋交差点
 割合: 10月100.3%、11月98.6%

(1) JR長崎本線連続立体交差事業

- ・R2.3.30に完了したJR長崎本線連続立体交差事業について、事業の目的である踏切解消による混雑緩和を確認するために、ETC2.0プローブ情報を用いて踏切を跨ぐ区間や並行する国道206号等の旅行速度分析を実施した。
- ・事業によって除去された踏切は4箇所であり、うち歩行者ボトルネック踏切が1箇所となっている。

● JR長崎駅周辺整備事業の概要



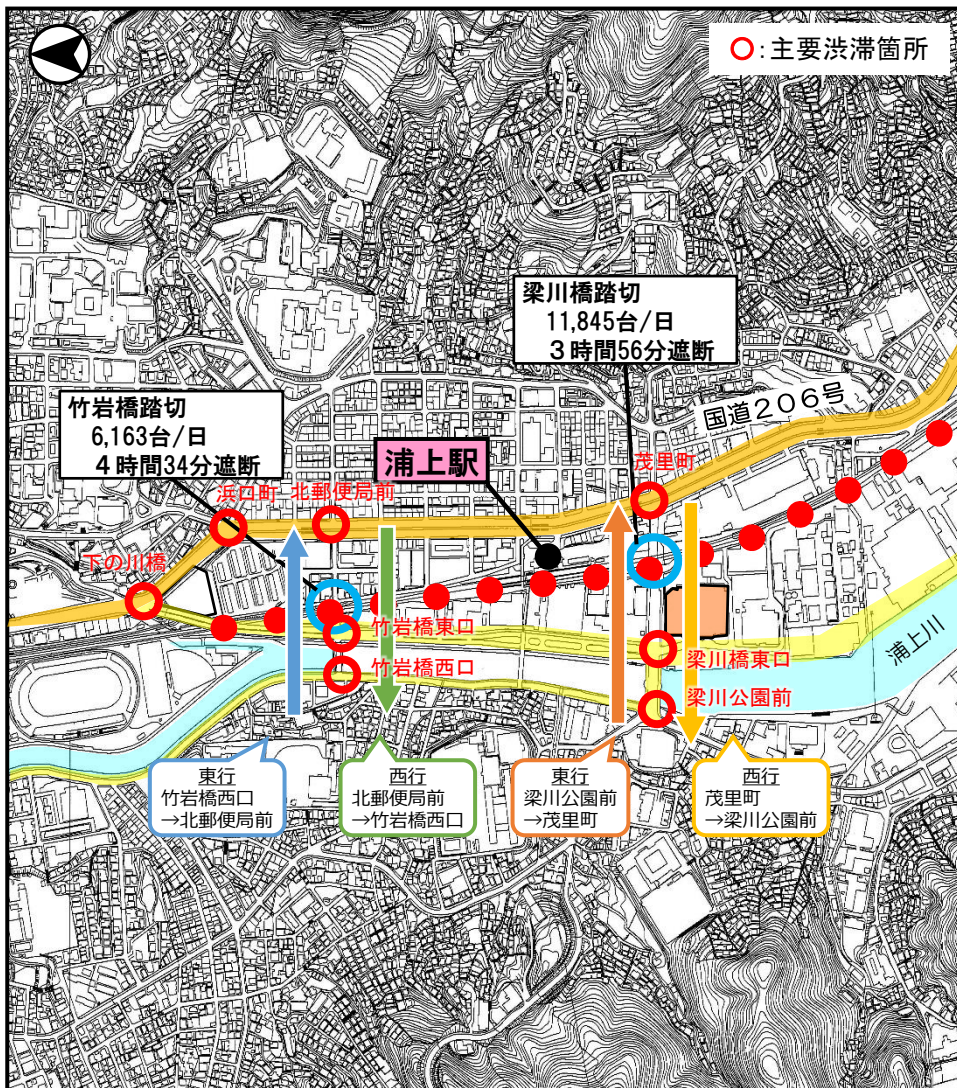
4. R1年度対策完了事業

～周辺交通量の確認 (p.9再掲)～
地点名:国道206号岩屋橋交差点
割合:10月100.3%、11月98.6%

(1)JR長崎本線連続立体交差事業 ①踏切除去区間の通過時間分析

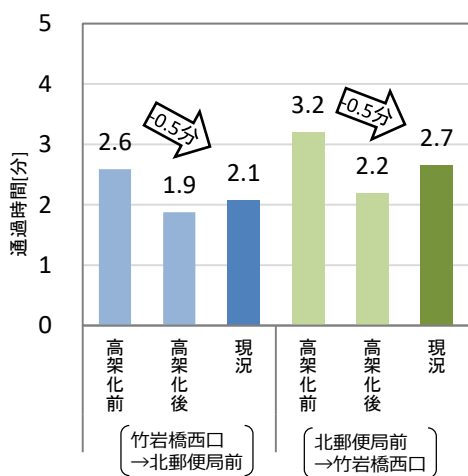
- ・踏切除去箇所のうち、竹岩橋踏切及び梁川橋踏切を含む前後区間を対象に通過時間の分析を行った。
- ・2区間ともに踏切解消前より通過時間が短縮し、梁川橋踏切（茂里町方面）では最大0.7分の短縮効果が確認できた。

● 位置図



● 竹岩橋踏切

通過時間の変化

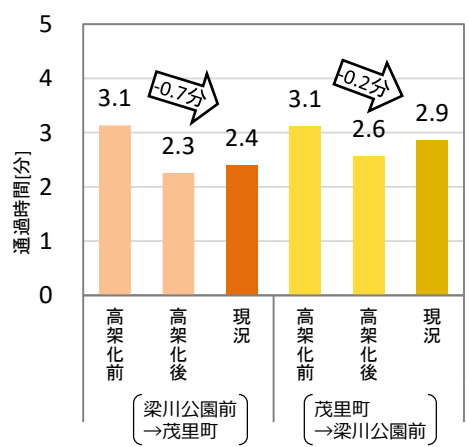


高架化後の状況



● 梁川橋踏切

通過時間の変化



高架化後の状況

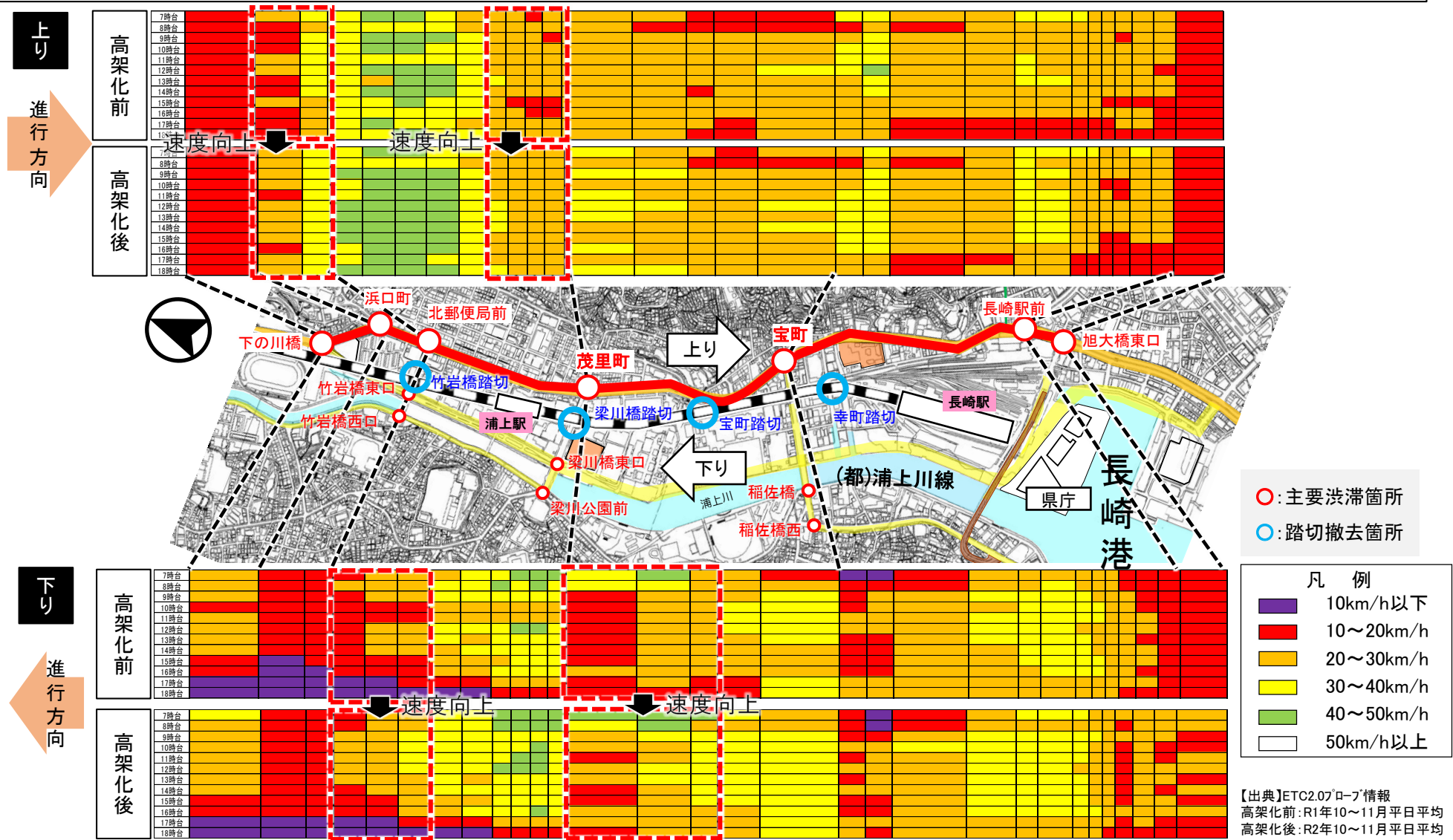


4. R1年度対策完了事業

～周辺交通量の確認 (p.9再掲)～
地点名:国道206号岩屋橋交差点
割合:10月100.3%、11月98.6%

(1)JR長崎本線連続立体交差事業 ②国道206号の旅行速度分析

【上り】梁川橋踏切と接続する茂里町交差点では、交差点付近で発生していた20km/h以下の速度低下が解消。
また、北郵便局前交差点付近についても速度が向上している。
【下り】茂里町交差点や北郵便局前交差点付近では、速度が向上している。



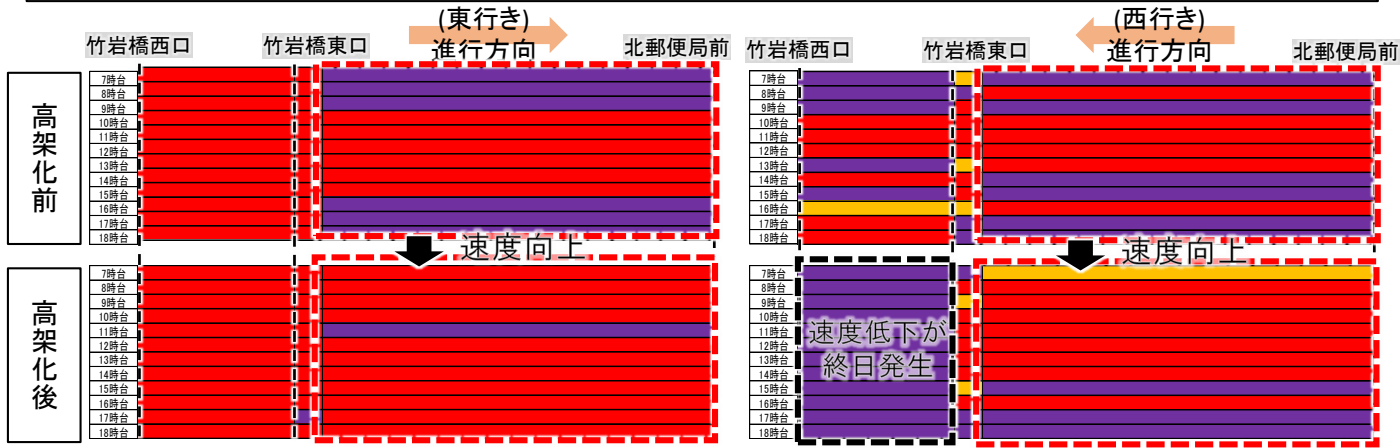
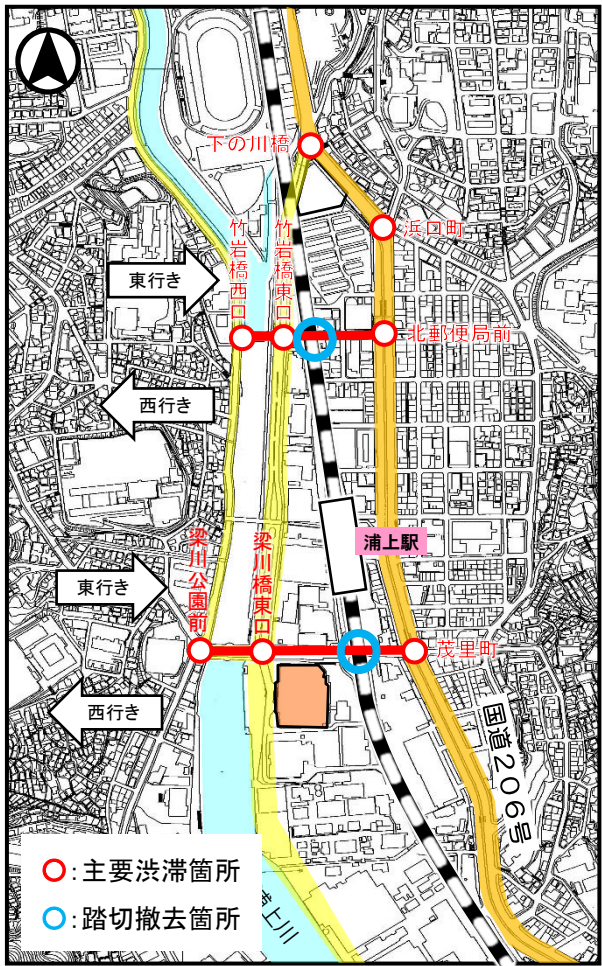
4. R1年度対策完了事業

～周辺交通量の確認 (p.9再掲)～
地点名:国道206号岩屋橋交差点
割合:10月100.3%、11月98.6%

(1)JR長崎本線連続立体交差事業

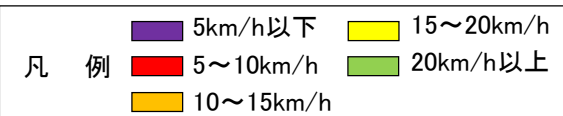
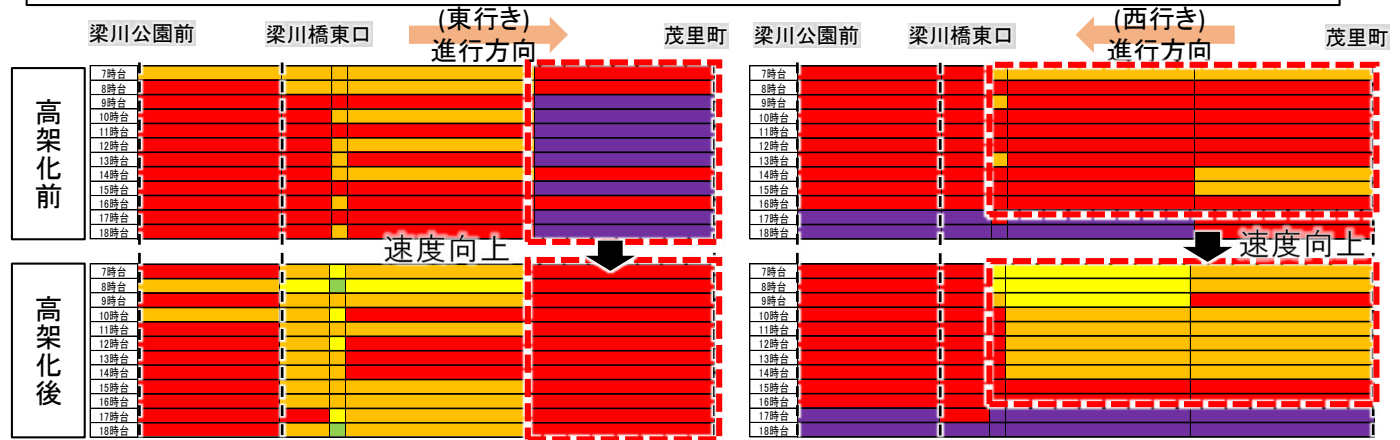
③竹岩橋西口～北郵便局前の旅行速度分析

・東行き、西行きともに踏切付近の通過速度が向上したが、西行きでは流れが良くなったため、先にある竹岩橋西口交差点で信号停車による速度低下が終日発生するようになった。



④梁川公園前～茂里町の旅行速度分析

・東行き、西行きともに日中の旅行速度が維持または向上した。



【出典】ETC2.07ロード情報
高架化前:R1年10～11月平日平均
高架化後:R2年10～11月平日平均
※他ページと速度区分を変更しております。

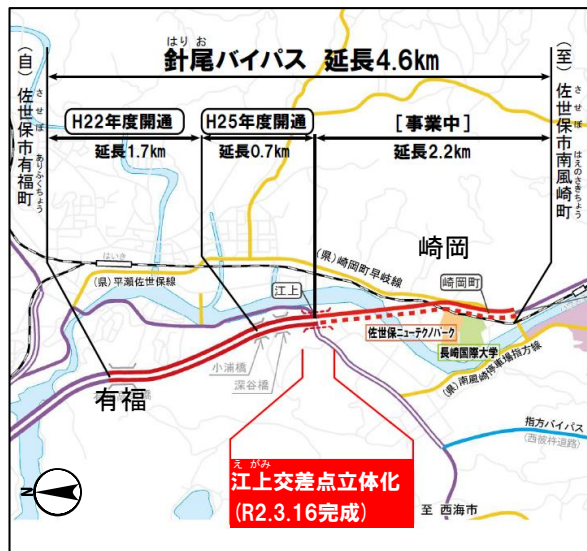
4. R1年度対策完了事業

～周辺交通量の確認(p.11再掲)～
 地点名:国道205号長畑町交差点
 割合:10月98.6%、11月99.7%

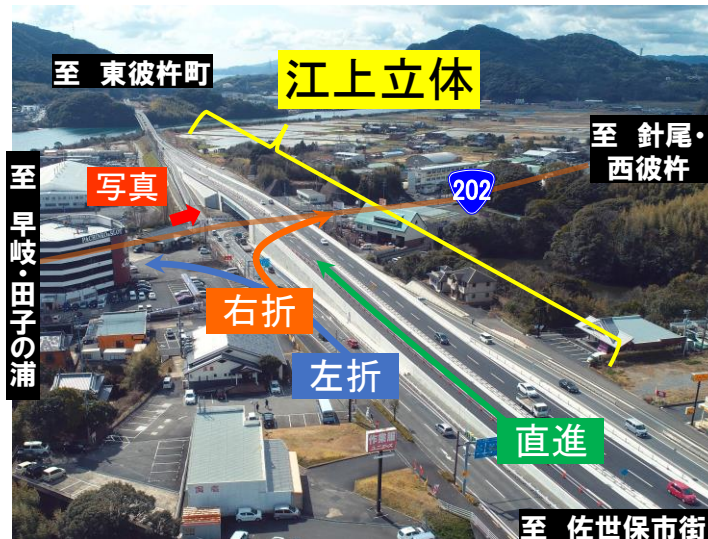
(2)国道205号江上交差点立体化

- ・R2.3.16に完了した国道205号針尾バイパス江上交差点の立体化について、事業目的の一つであった混雑緩和を確認するために、ETC2.0プローブ情報を用いて佐世保方面流入車両の旅行速度分析を実施した。
- ・分析の結果、直進車両の旅行速度が大きく向上したほか、右左折車の旅行速度も向上していることを確認した。

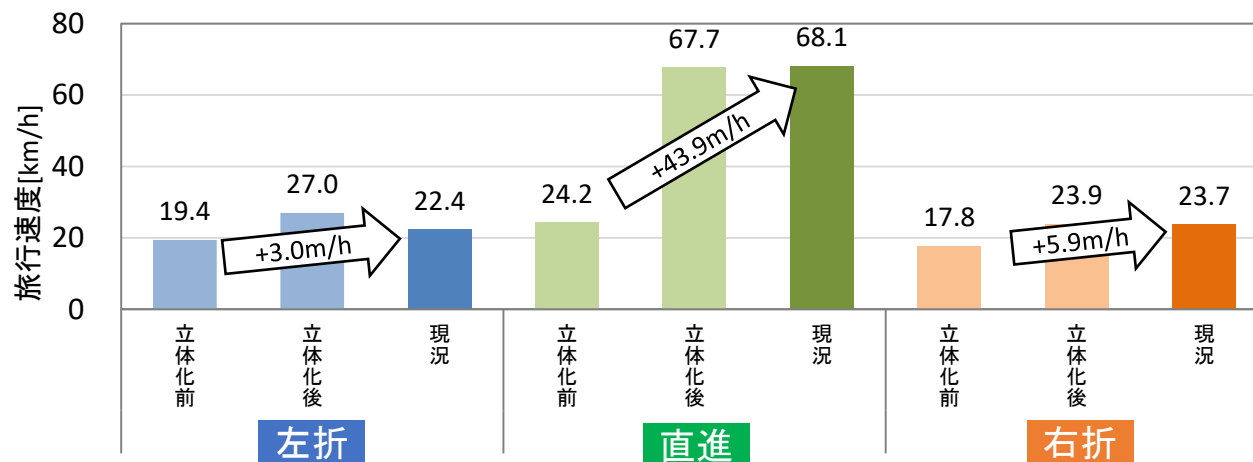
● 位置図



● 整備後の様子



● 佐世保市街方面流入部の方向別速度



【出典】ETC2.0プローブ情報

①立体化前:2019年4月・5月 平日

②立体化後:2020年5月18日～29日 平日

③現況:2020年10月～11月 平日

4. R1年度対策完了事業

～周辺交通量の確認 (p.11再掲)～

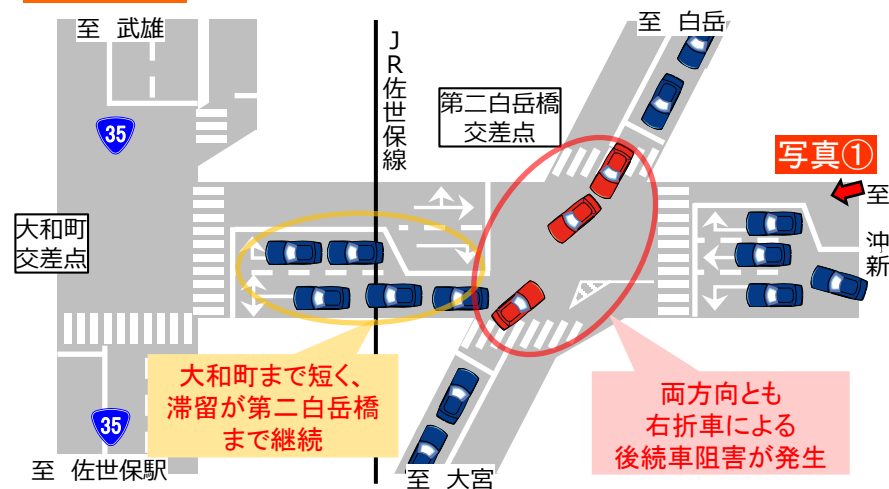
地点名: 国道35号大和町交差点

割合: 10月98.0%、11月100.8%

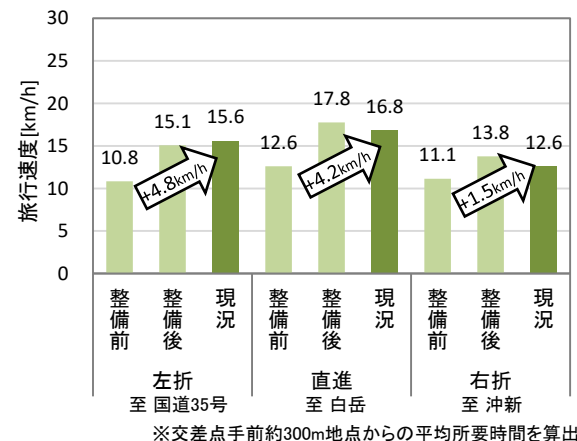
(3)市道大和町地区・右左折車線設置

- ・国道35号大和町交差点及び近接する第二白岳橋交差点では、タピーク時を中心に混雑緩和などが発生しており、右折車線追加等の渋滞対策を行い、令和元年12月に供用を開始した。
- ・右折車線が新たに設置された第二白岳橋交差点では、左直車と右折車が分離 (写真②) され、旅行速度向上も確認した。

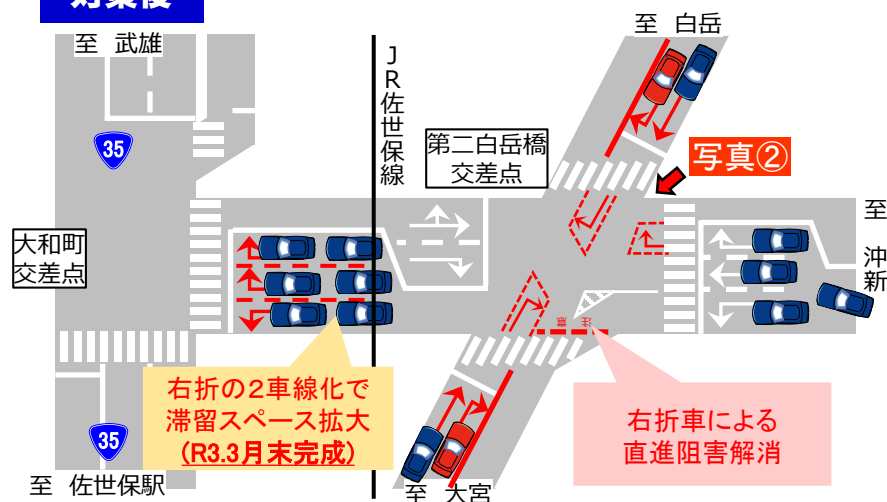
対策前



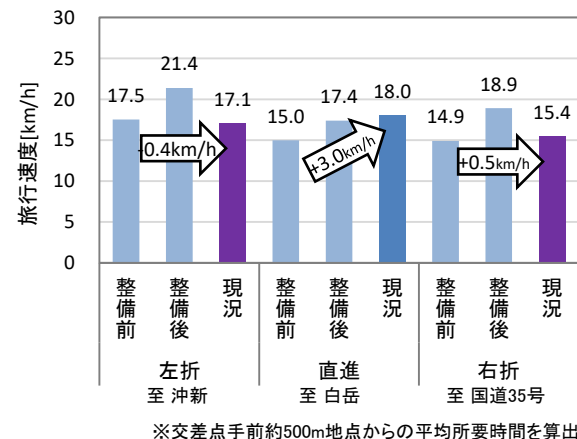
● 旅行速度の変化(大宮方面より)



対策後



● 旅行速度の変化(白岳方面より)



【出典】ETC2.0プローブ情報

整備前: 2019年4・5月 平日 昼間12時間平均

整備後: 2020年5月18日～29日 平日 昼間12時間平均

現況: 2020年10～11月平日 昼間12時間平均

4. R1年度対策完了事業

～周辺交通量の確認 (p.7再掲)～

地点名: 国道34号・長崎

割合: 10月99.0%、11月96.3%

(4) 島原道路・諫早インター工区

- ・令和2年3月22日(日)に島原道路諫早インター工区(小船越IC～諫早IC間)が開通。諫早インター工区の段階的な開通による、並行する国道34号・57号での混雑緩和を確認するため、ETC2.0プローブ情報による旅行速度分析を実施。
- ・下り線の分析の結果、全線供用後約半年が経過した令和2年10～11月は、貝津交差点付近の流入部の旅行速度が向上しており、渋滞緩和が発現・継続していることを確認した。

● 位置図

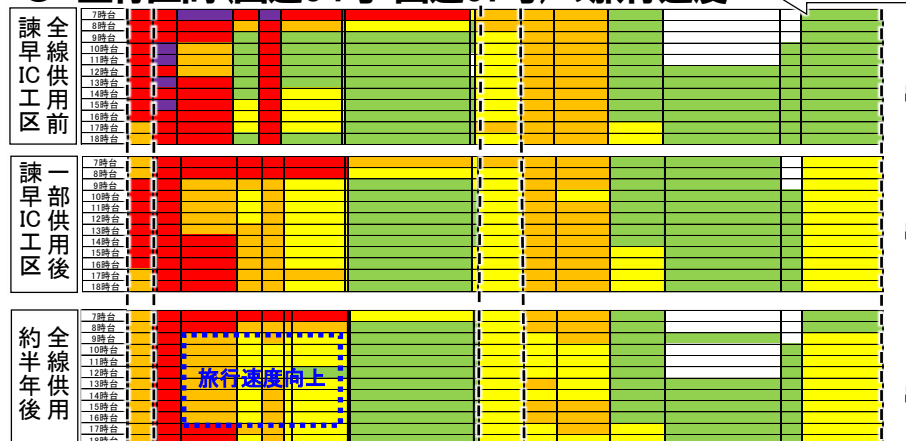


● 現地写真



撮影日: R2.7.17

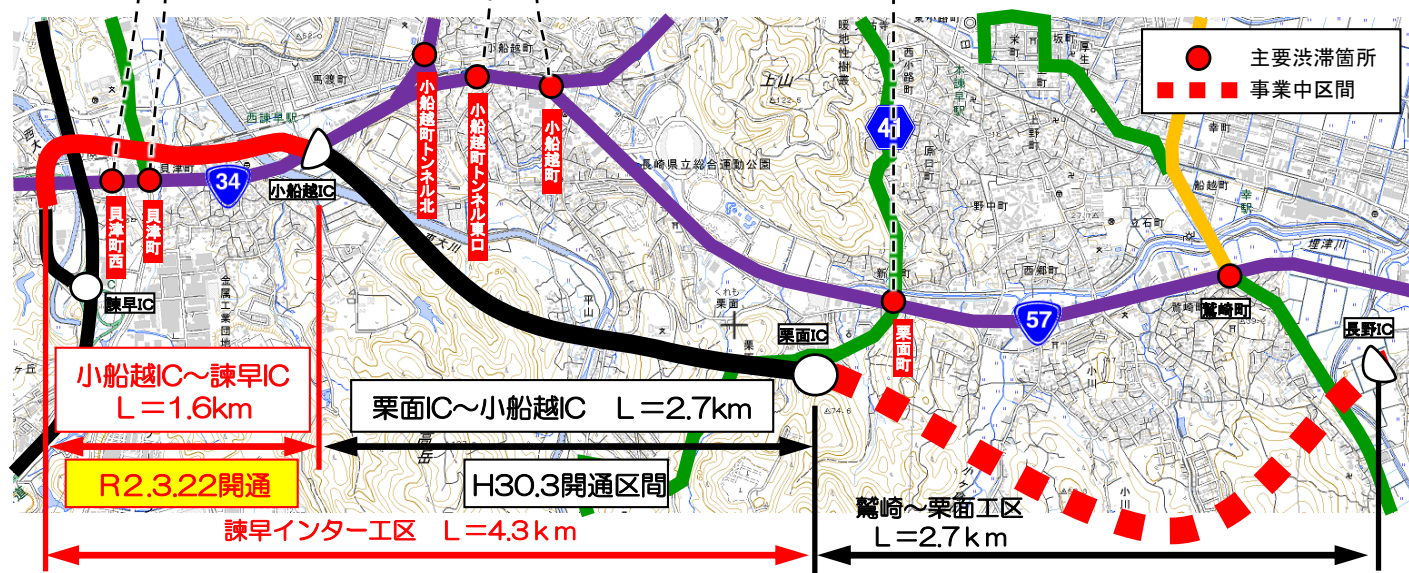
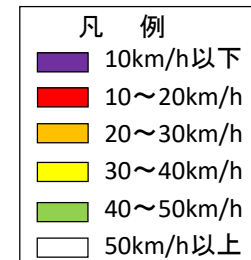
● 並行区間(国道34号・国道57号)の旅行速度



出典: 民間プローブデータ
(H28.3-H29.2 平日平均)

出典: ETC2.0プローブ情報
(H31.3-R2.2 平日平均)

出典: ETC2.0プローブ情報
(R2.10-11 平日平均)

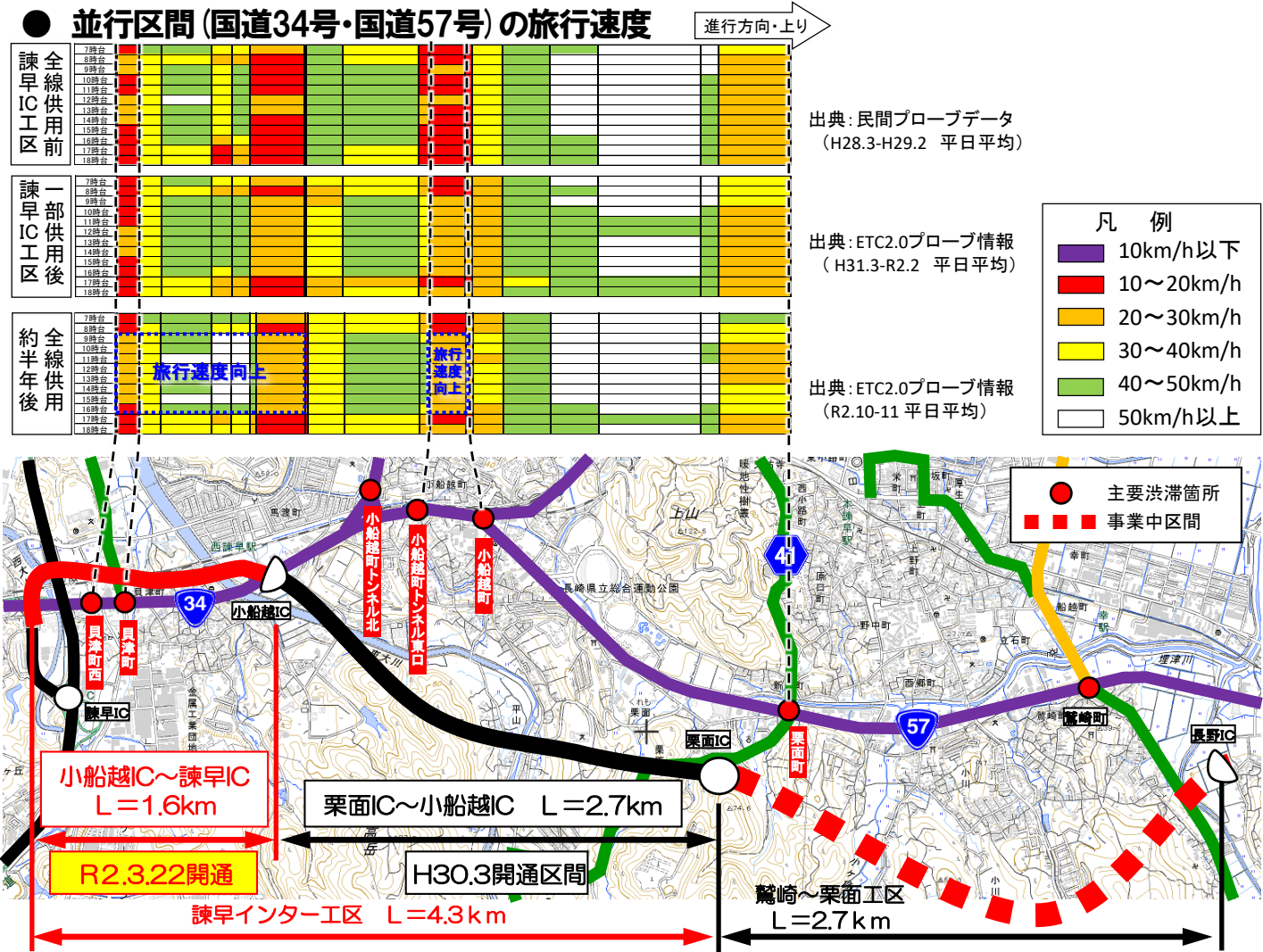


4. R1年度対策完了事業

～周辺交通量の確認 (p.7再掲) ～
地点名: 国道34号・長崎
割合: 10月99.0%、11月96.3%

(4) 島原道路・諫早インター工区

・上り線の分析の結果、全線供用後約半年が経過した令和2年10～11月は、貝津交差点付近や小船越交差点付近の流入部で主に日中の旅行速度が向上しており、渋滞緩和が発現・継続していることを確認した。



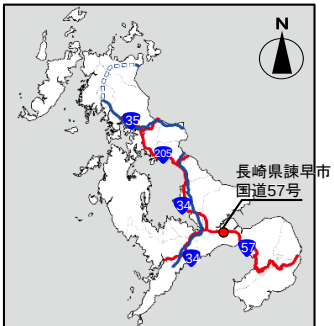
4. R1年度対策完了事業

～周辺交通量の確認 (p.13再掲)～
地点名: 国道57号鷺崎町交差点
割合: 10月97.6%、11月97.1%

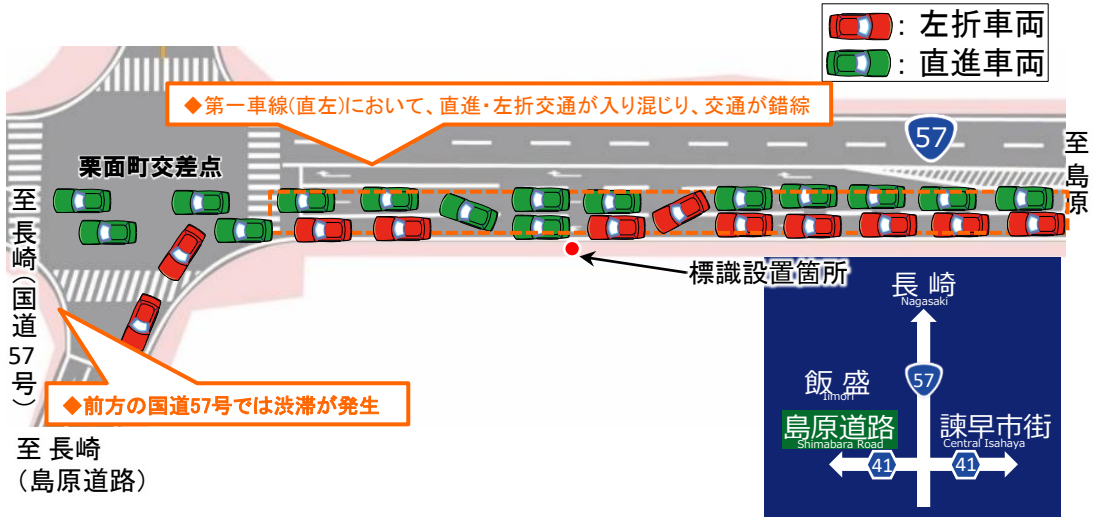
(5) 国道57号栗面町交差点改良

・国道57号長崎方面では、第一車線（直左）において、直進・左折交通が入り混じり、交通が錯綜していたが、令和2年3月に左折導流路表示及び標識案内によるピンポイント対策を実施。
・対策により左折交通の円滑化、直進交通の左折渋滞へ巻き込まれを回避するとともに、国道57号から島原道路への交通の転換が図られた。プローブデータ分析により、対策後も直進車および左折車の旅行速度が向上したことが確認された。

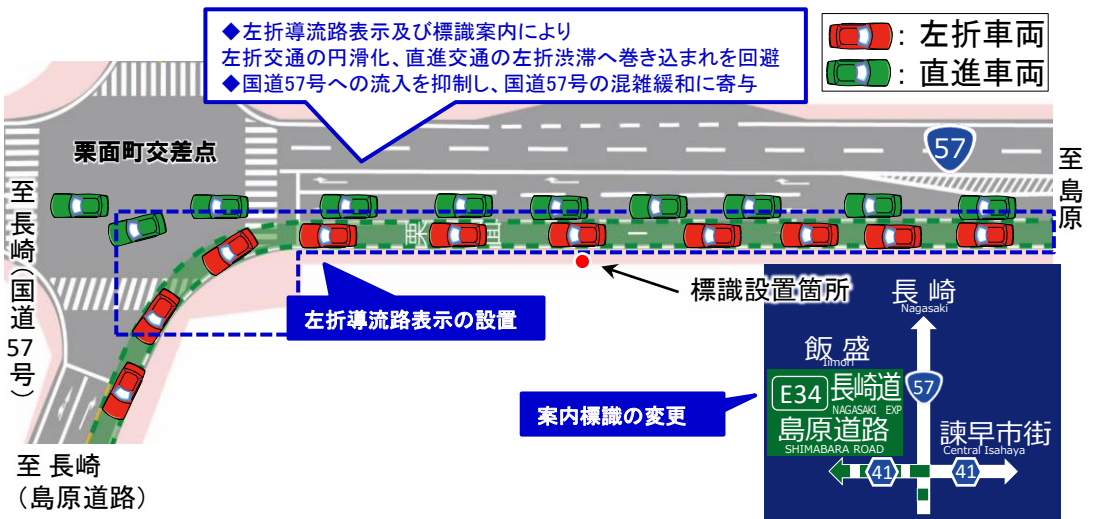
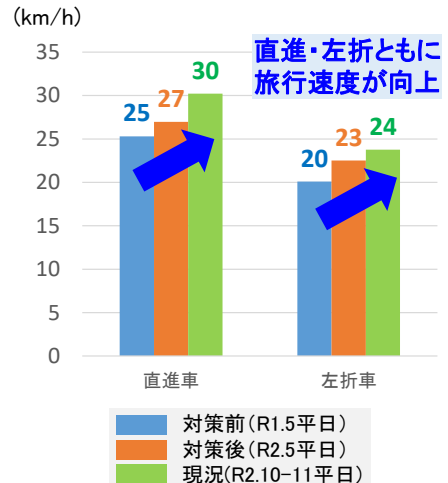
● 位置図



● 対策内容



● 日中12時間平均旅行速度 (小川町⇒栗面町間)



【出典】ETC2.0プローブ情報
※対策後は、コロナの緊急事態宣言解除後 (R2.5.18～5.29平日)

5. 今年度対策完了の渋滞対策

(1) 佐世保大塔IC料金所出口交差点 ① 交差点概要とH29.5月対策内容

前回協議会にて報告済

- ・大塔IC料金所出口交差点は、佐世保大塔IC (OFFランプ) と並行する市道の交通を信号制御で処理する交差点。
- ・双方ともに交通量が多く以前から日常的に渋滞が発生。特に佐世保大塔IC (OFFランプ) の渋滞では、渋滞長が最大120m (H28.12月調査) であり、本線への影響が懸念されていたため **H29.5月にタピーク時に青時間増加を実施した。**

■佐世保大塔IC(オフランプ)の道路構造



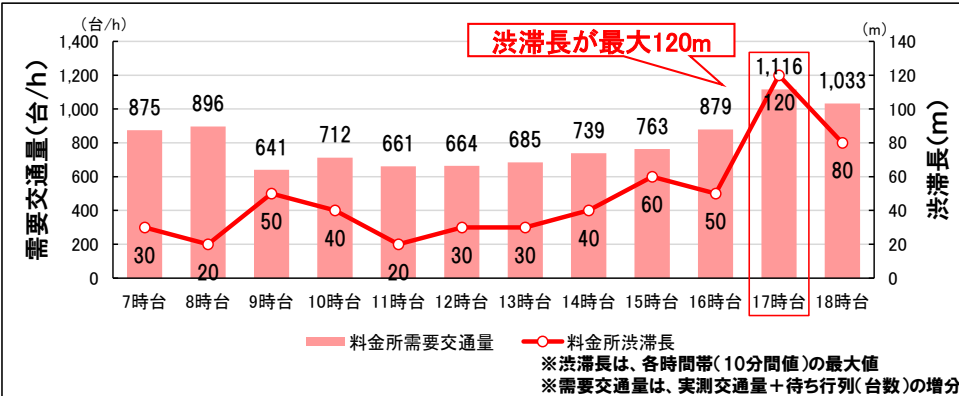
■広域図



■渋滞写真



■佐世保大塔IC(OFFランプ)の交通量・渋滞長 ※対策前:H28.12.14(水)



対策

青時間を調整し、交通容量を拡大

	第1現示	第2現示	サイクル長
信号現示			
対策前	青:40秒、黄:3秒、赤:3秒	青:55秒、黄:3秒、赤:3秒	107秒
対策後	青:46秒、黄:3秒、赤:3秒	青:62秒、黄:3秒、赤:3秒	120秒

※R1.12.18(水)調査結果

5. 今年度対策完了の渋滞対策

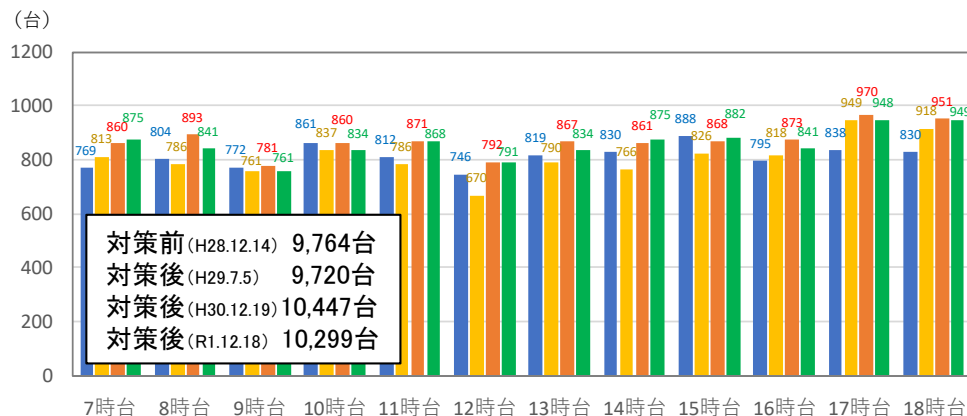
(1) 佐世保大塔IC料金所出口交差点 ② H29.5月対策後の調査結果

前回協議会にて報告済

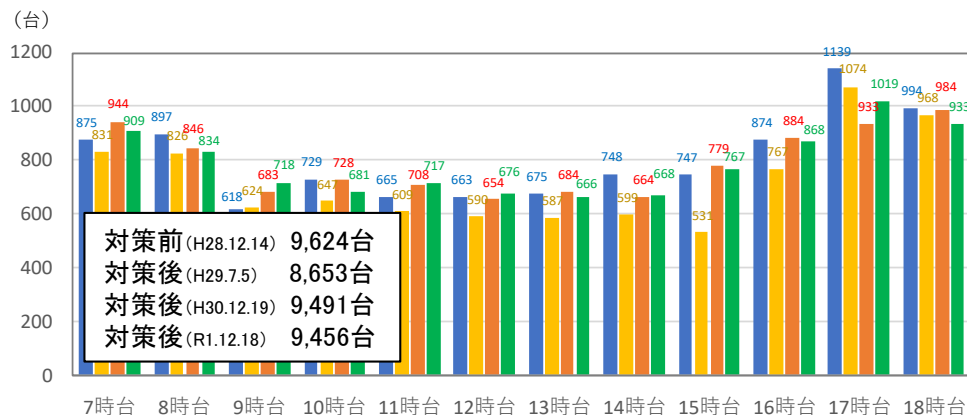
- ・H29.5月対策後に3回渋滞長調査を実施。(H29.7、H30.12、R1.12) その結果、市道側では渋滞の発生はほぼなし。
 - ・大塔IC料金所側では、H29.5月対策後も継続的な渋滞発生を確認。(タピーク時100m前後の渋滞が発生)。
- **追加対策が必要と判断し、R2.11.24に追加対策を実施。**

■ 時間帯別交通量

○ 市道側



○ 料金所側

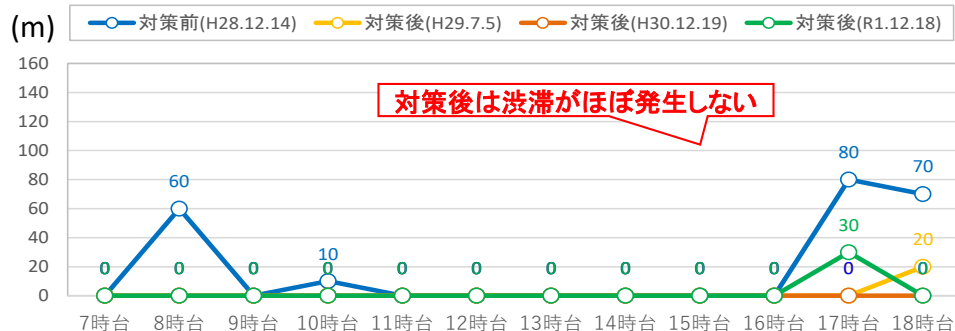


凡例

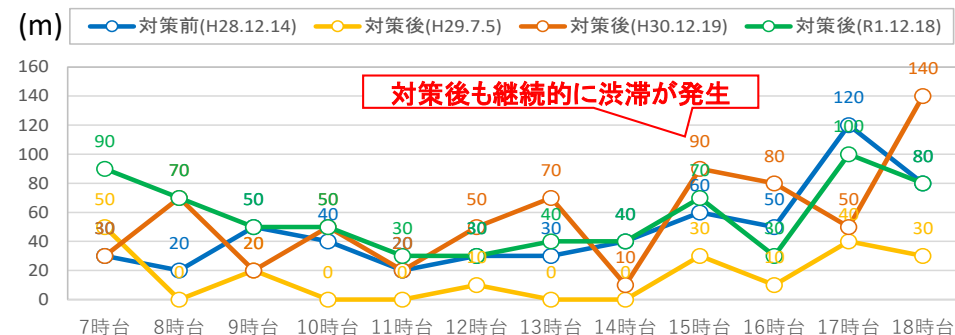
■ 対策前 (H28.12.14) ■ 対策後 (H29.7.5) ■ 対策後 (H30.12.19) ■ 対策後 (R1.12.18)

■ 時間帯別渋滞長

○ 市道側



○ 料金所側



5. 今年度対策完了の渋滞対策

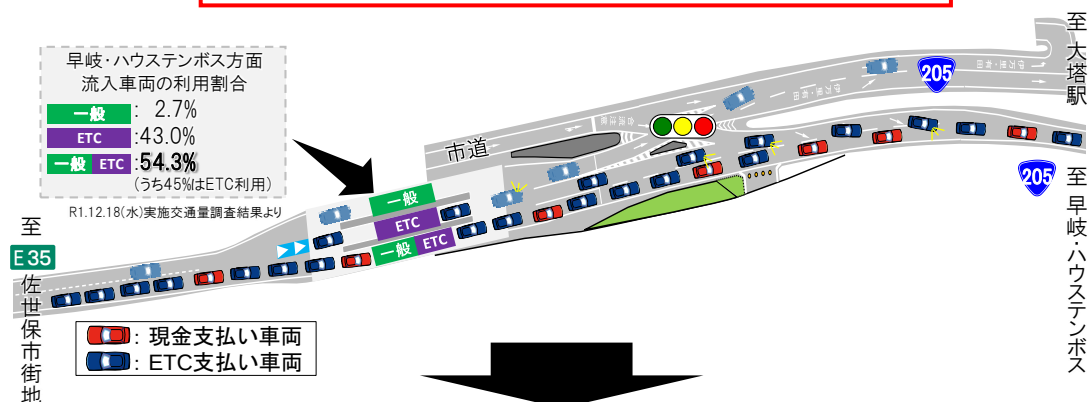
(1) 佐世保大塔IC料金所出口交差点 ③R2.11月対策内容

- ・大塔IC出口料金所交差点付近で「停止線の前出し」「導流線の設置」「絞り込み車線の変更」を実施。(R2.11.24完成)
- ・追加対策後の事後調査をR2.12.15(火)に実施し、効果分析を行った。

■対策内容

対策前

- ◆ ETC専用レーン通過後は車線数減少により合流が生じるため、車線変更の必要がない「一般/ETC併用レーン」の利用が多く、現金払い車両が混在しているため渋滞が発生していた。
- ◆ 料金所から交差点までの滞留スペースが少ない。



対策後

【対策のねらい】

- ◆ ETC専用レーン通過後の車線変更がなくなりスムーズになる
- ◆ 併用レーンを通してETC支払い車両がETC専用レーンへ転換する

R2.11.24 完成



■対策内容



料金所方面からの
停止線前出し



国道205号方面
導流線の設置



絞り込み車線を
右から左へ変更

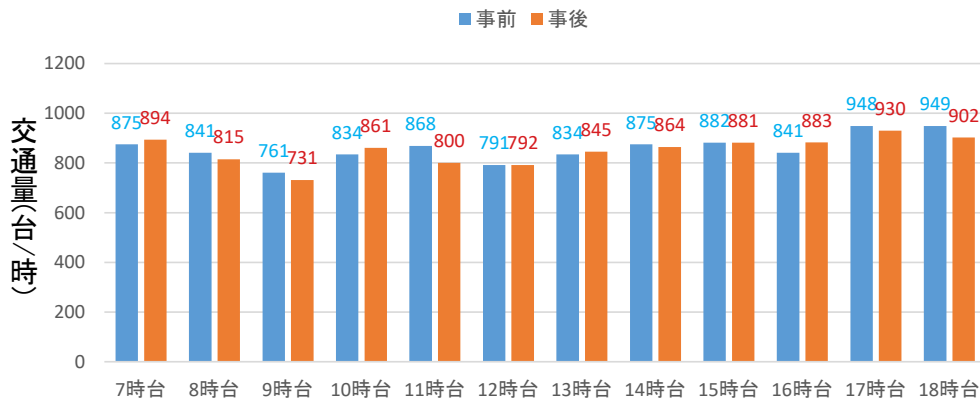
5. 今年度対策完了の渋滞対策

(1) 佐世保大塔IC料金所出口交差点 ③R2.11月対策後の調査結果

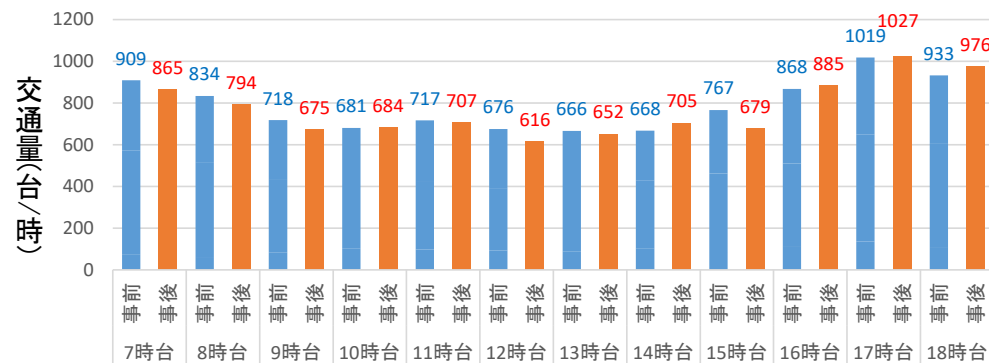
- ・時間帯別交通量を見ると、追加対策の事前事後ともに市道側、料金所側で大きな変化はない。
- ・料金所側のブース別利用割合を見ると、いずれの時間帯も追加対策後には、**混在レーンの利用割合が10ポイント減少し、ETCレーンの利用割合が10ポイント増加した。**

■時間帯別交通量

○市道側

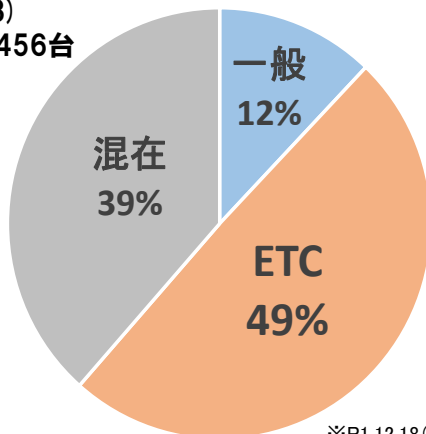


○料金所側



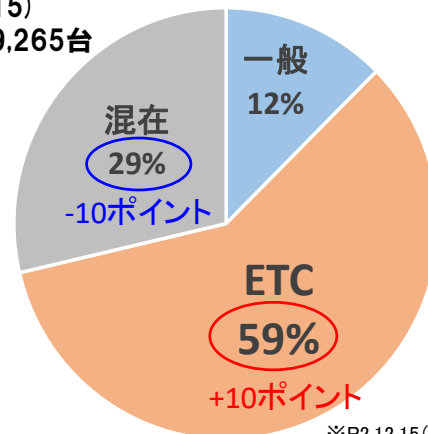
■料金所側のブース別利用割合 (日中12時間合計)

事前 (R1.12.18)
12時間合計:9,456台



※R1.12.18(水)調査結果

事後 (R2.12.15)
12時間合計:9,265台



※R2.12.15(火)調査結果

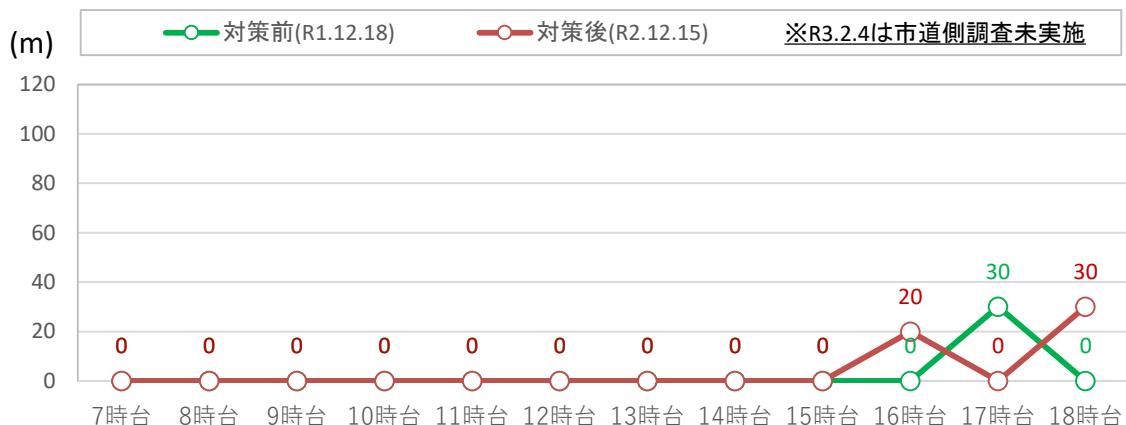
5. 今年度対策完了の渋滞対策

(1) 佐世保大塔IC料金所出口交差点 ④R2.11月対策後の調査結果

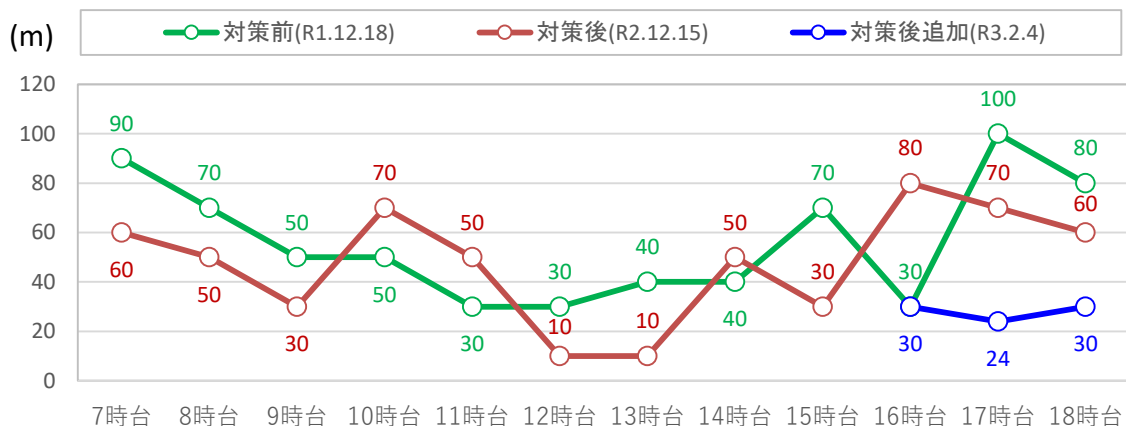
■渋滞長・交通量

- ・市道側では11月の対策前後で大きな変化はなく、ほとんど発生していない。
- ・料金所側では、対策後調査(R2.12)に渋滞長が伸びる時間帯もあったが、対策後追加調査(R3.2)では交通量がR2.12月を上回る時間帯があったにもかかわらず、17時台などに大きく減少していることを確認した。

○市道側の渋滞長



○料金所側の渋滞長



○大塔IC料金所における時間帯別交通量

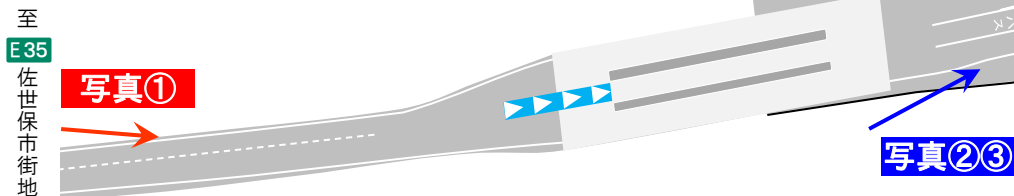
交通量比較	R2.12.15(火) 交通量	R3.2.4(木) 交通量	増減割合
7時	865	872	100.8%
8時	794	765	96.3%
9時	675	692	102.5%
10時	684	640	93.6%
11時	707	640	90.5%
12時	616	532	86.4%
13時	652	610	93.6%
14時	705	653	92.6%
15時	679	675	99.4%
16時	885	744	84.1%
17時	1,027	1,091	106.2%
18時	976	829	84.9%
12時間計	9,265	8,743	94.4%

R3.2.4 渋滞調査時間帯

出典:ネクスコ提供データ

5. 今年度対策完了の渋滞対策

(1) 佐世保大塔IC料金所出口交差点 ⑤調査当日の状況



◆料金所手前

- ・夕方には、利用割合が高まったETC専用レーンに並ぶ車両が、2車をまたぐように滞留する場面があった。
- ・市道側は17～18時頃にかけて渋滞が伸びていた。

◆料金所通過後

- ・合流車線の変更が概ね利用者に周知されていると考えられ、合流後見越して、導流路を設置した車線に滞留する車両が見られた。
- ・朝、夕ともに同様の傾向にあった。

写真①



写真②



・朝、夕ともに合流を見越して左側車線(導流路を設置した車線)に滞留する車が見られる。

写真③



・合流部ではスムーズに車両が流れている

5. 今年度対策完了の渋滞対策

(1) 佐世保大塔IC料金所出口交差点 ⑥ 渋滞対策まとめ

<経緯>

- H28. 12 大塔IC料金所出口交差点OFFランプ側にて渋滞を確認(最大120m)
- H29. 5 信号現示の調整を実施(OFFランプ側、市道側両方の青時間の延長)
- H29. 7 対策後の調査実施
OFFランプ側効果有り(渋滞長減少)、市道側効果有り(渋滞ほぼ無し)
- H30. 12 対策前の調査月と同じ12月に調査
OFFランプ側効果無し(渋滞長にばらつき)、市道側効果有り(渋滞無し)
- R1. 12 再度調査
OFFランプ側効果無し(調査前とほぼ同じ)、市道側効果有り(渋滞ほぼ無し)
- R2. 11 大塔IC料金所出口交差点で追加の渋滞対策を実施
- R2. 12 対策後の調査実施
- R3. 2 佐世保市による対策後の追加調査実施

→R2.11追加対策後に2回調査を行い、対策効果が徐々に発現していると考えられるが引き続き、モニタリングを実施する。

5. 今年度対策完了の渋滞対策

(2) 国道34号 新日見トンネル4車線化(通行実績等表示システムによる効果把握(速報版))

● 新日見トンネル(下り線)開通前

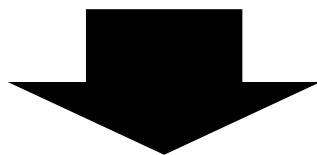
【データ日時】

令和3年2月17日(水)

7時~8時

【サンプル数】

50台前後



● 新日見トンネル(下り線)開通後

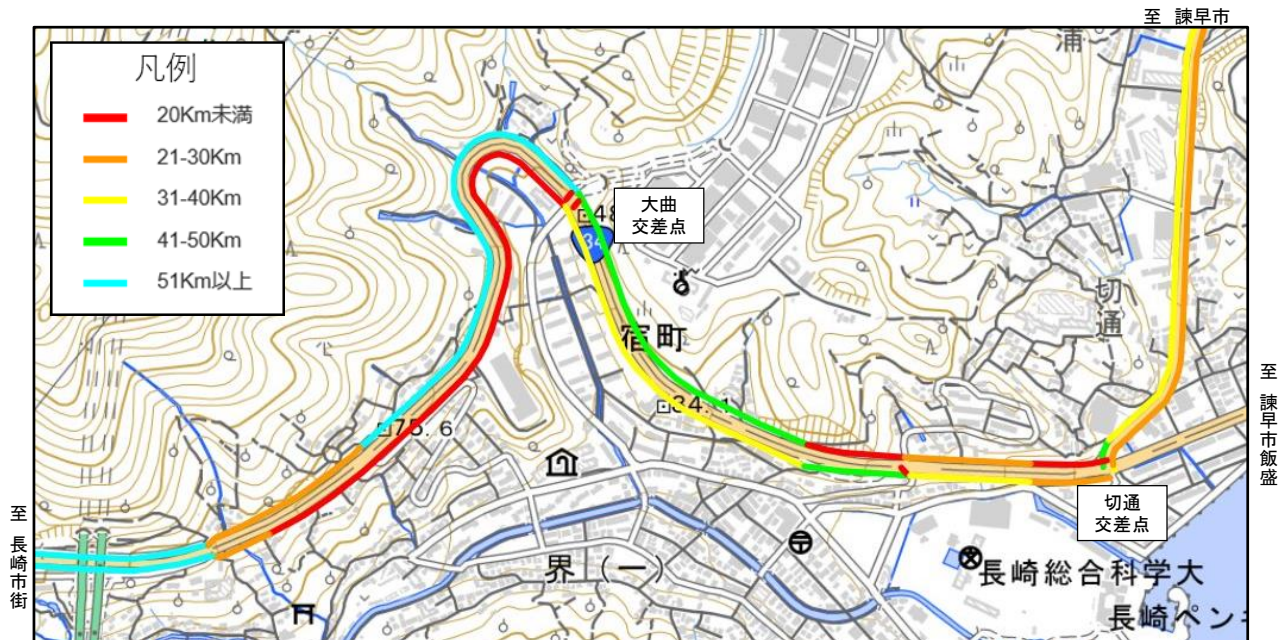
【データ日時】

令和3年2月24日(水)

7時~8時

【サンプル数】

50台前後



5. 今年度対策完了の渋滞対策

(3) 国道34号 矢の平1丁目交差点・左折車線延伸

- ・国道34号下り線では香焼・深堀方面への左折交通が多く、左折車線長が不足し直進車両の阻害が発生。
- ・対策として、左折車線容量を増加させ後続車両への阻害を解消するため、左折車線の延伸を令和3年2月10日に実施。
- ・今後はETC2.0「ローブ」情報を用いた直進車速度向上や急ブレーキ発生頻度減少等の効果確認が必要。

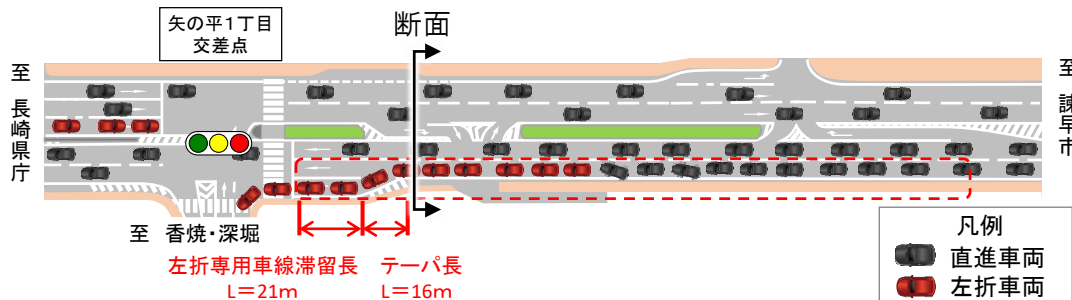
● 位置図



● 実施した対策内容

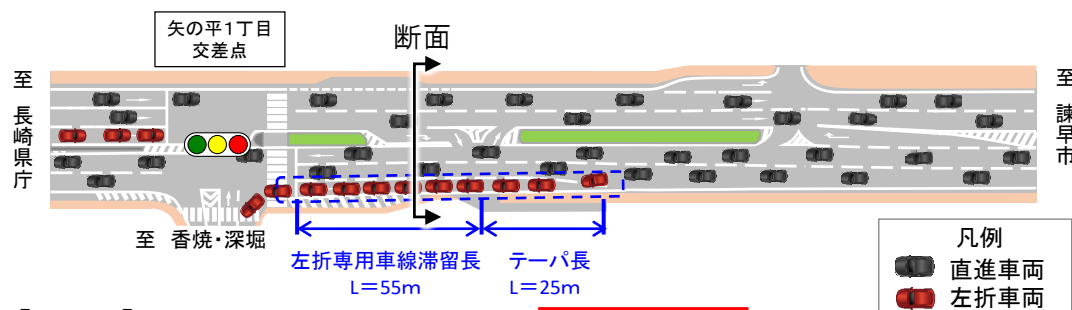
対策前

◆ 左折待ちの滞留車両が直進車両の進行を阻害し交通混雑が発生

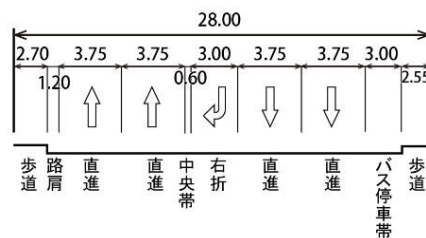


対策後

◆ 左折車の直進阻害がなくなり、交通混雑が低減する見込み



【断面図】

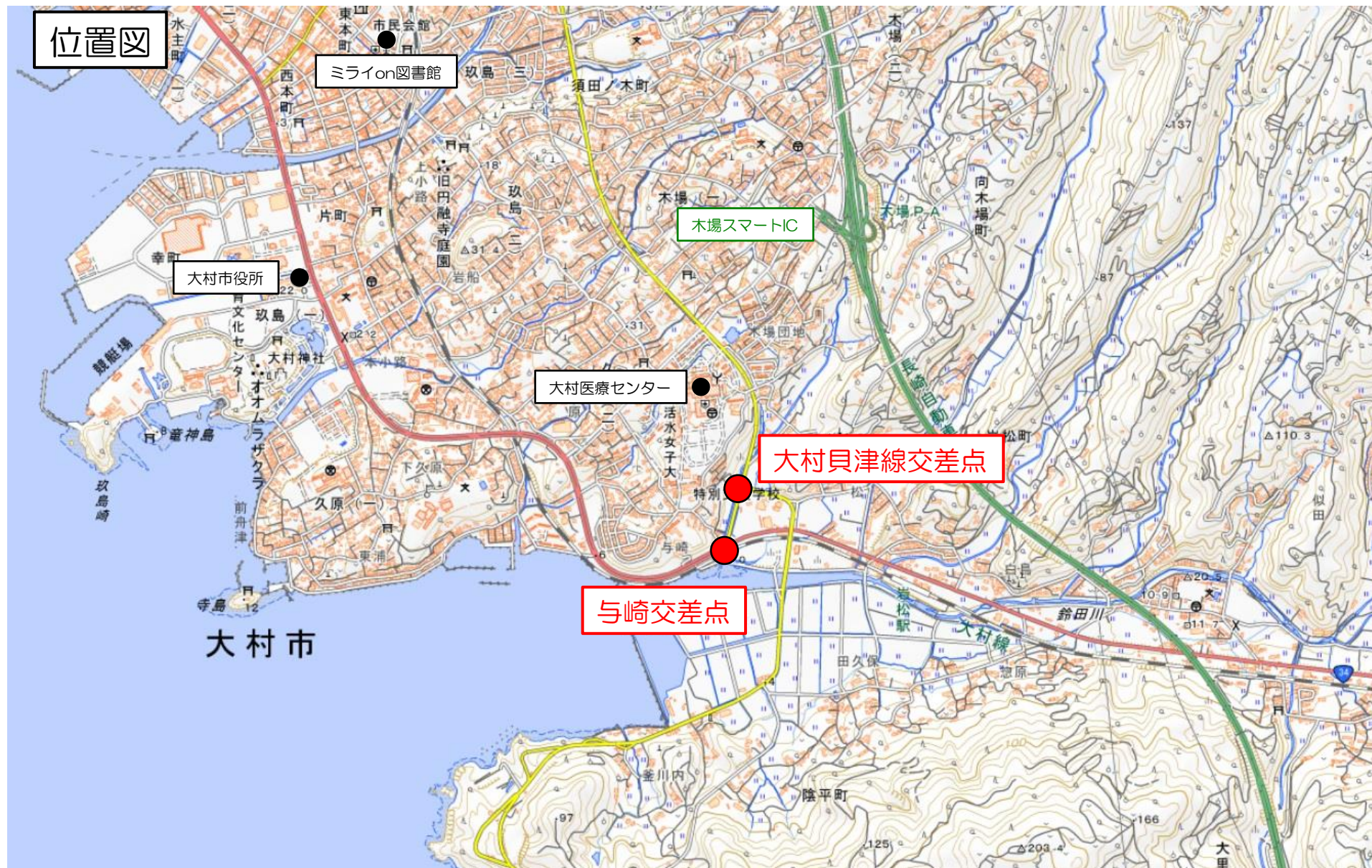


● 詳細位置図



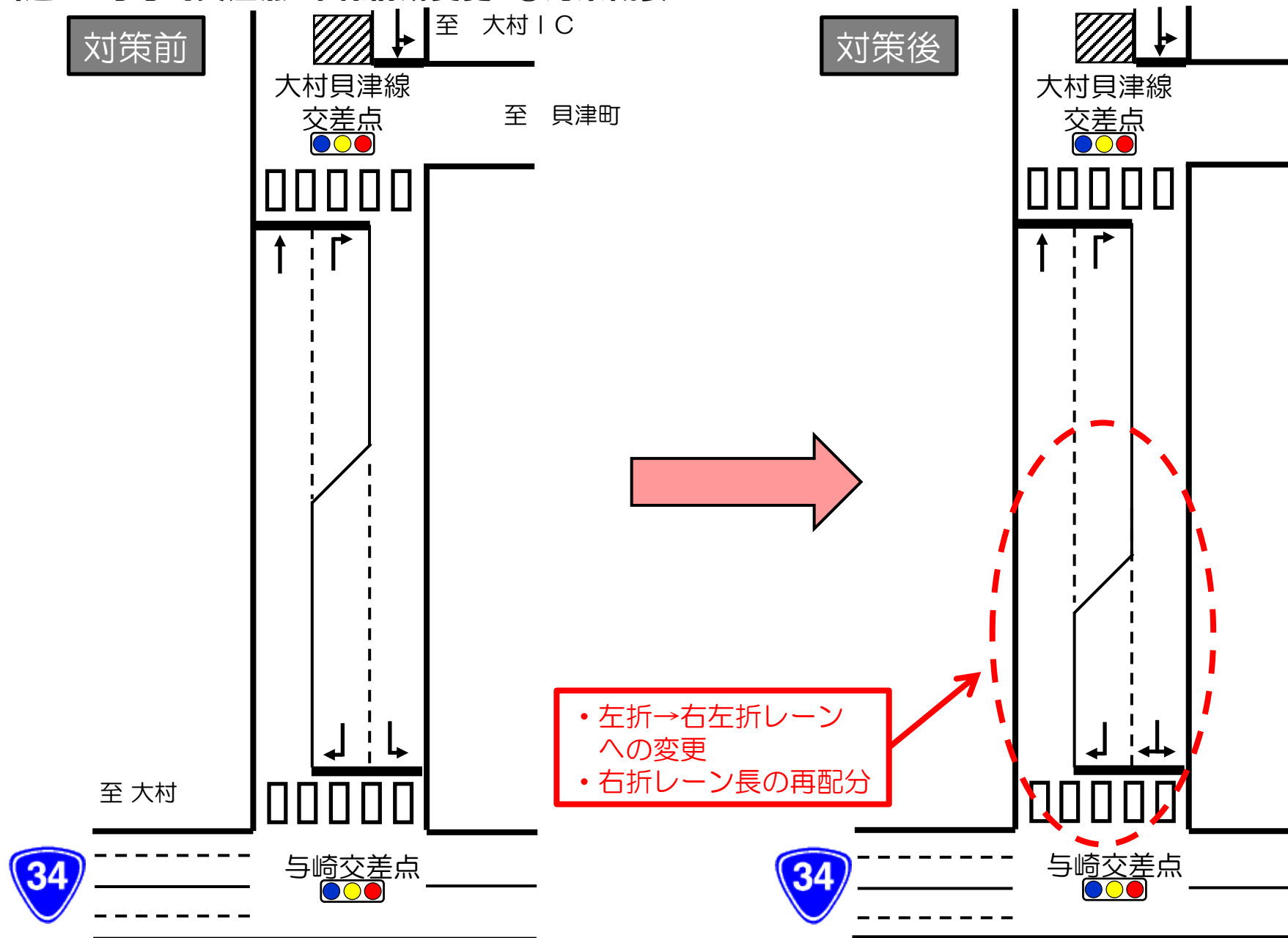
5. 今年度対策完了の渋滞対策

(4) 国道34号与崎交差点・車線構成変更 ①位置図



5. 今年度対策完了の渋滞対策

(4) 国道34号与崎交差点・車線構成変更 ② 対策概要



5. 今年度対策完了の渋滞対策

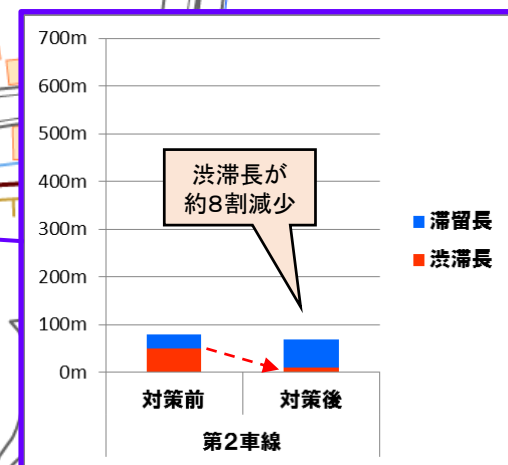
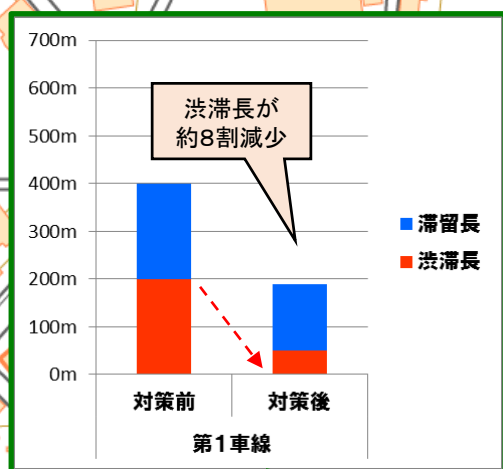
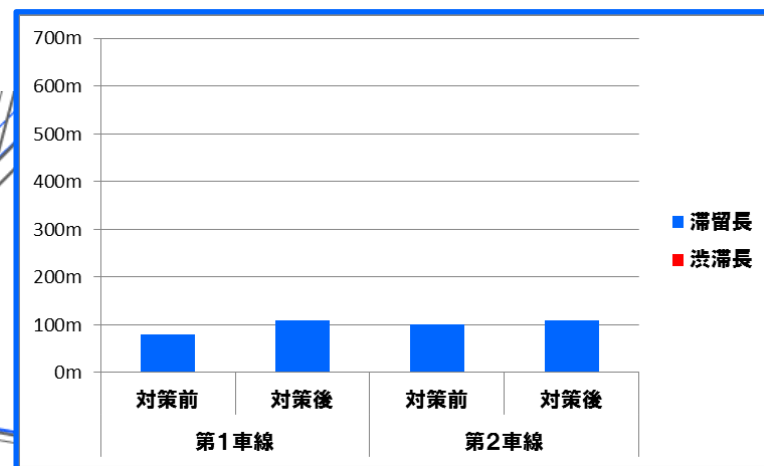
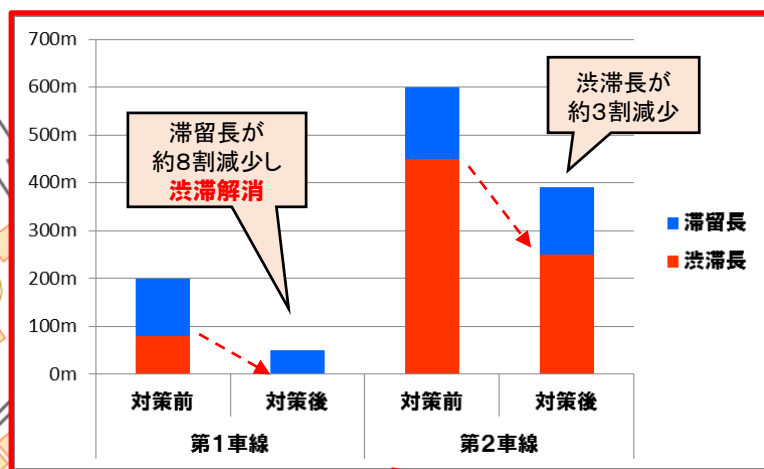
(4) 国道34号与崎交差点・車線構成変更 ③ 対策前後の現地状況



5. 今年度対策完了の渋滞対策

(4) 国道34号与崎交差点・車線構成変更 ④ 渋滞状況の変化

調査日 対策前：R1.10.29（火） 対策後：R2.9.1（火）



滞留長：信号が赤から青に変わった瞬間の最後尾車両から停止線までの位置
 渋滞長：1回の青信号で流れなかった時の最後尾車両から停止線までの位置

6. 今後の渋滞対策について

(1) イオン時津を活用したP&R案

令和元年度第2回協議会にて報告済み

- ・長崎エリアの主要渋滞箇所のうち、約4割(25箇所)が集中する国道206号を対象にTDM施策の可能性を検討。
- ・プローブによる分析やP&Rを実施した場合の公共交通利便性を考慮し「イオン時津店」での実施を検討。
- ・アンケート調査からはバス料金などのコスト、乗り換え接続等の改善余地があることがわかっている。

現状把握

①ETC2.0による通勤状況の実態把握

- ・長崎市は、自市以外では長与町、諫早市、時津町からの通勤・通学が多いのが現状。
- ・朝ピーク時(7~8時台)の長与町と時津町出発のODペアを分析すると、両町ともに長崎市に向かう割合が最も高い。

②大型商業施設周辺のバス運行状況

- ・長崎市への通勤が多い市町村かつ商業施設の立地状況を加味して、パーク&ライドが可能な候補店舗を抽出(候補6箇所)
⇒駐車台数が多く、バス停へのアクセス時間が短い「イオン時津でのパーク&ライド」を検討。

【関係機関側】実現可能性についてヒアリング調査

【利用者側】利用可能性について、アンケート調査

利用状況調査実施

《調査概要》 サンプル数100人

- 1)対象者
- ・イオン時津を結節点としたP&Rの利用可能性の高い「時津町」「長与町」「長崎市、諫早市の一部」
 - ・自動車で長崎市中心部に通勤、通学している道路利用者

《アンケート結果》

- イオン時津駐車場でのP&Rを「利用したい人」が14%(100人中14人)、「条件によっては利用したい人」は44%(100人中44人)となった。
- イオン時津でのP&Rを「利用したい人」の理由として、『車の運転の負担軽減(64.3%)』『通勤費の節約(35.7%)』が多かった。
- イオン時津でのP&Rを「条件によっては利用したい人」の理由として、『バス料金の割引(68.2%)』『バスのダイヤの変更(52.3%)』『駐車場利用時間の変更(50.0%)』が多かった。(Q4)

⇒イオン時津でのP&Rはコスト面(バス料金)、公共交通条件面(バスダイヤ等)、駐車場の利用時間の改善が必要である。

- イオン時津でのP&Rを「利用しない人」の理由として、『乗り換えが面倒である(33.3%)』『職場からバス停が遠い(19.0%)』が多かった。
- 通勤、通学時に駐車場を利用している人は『会社・学校の無料駐車場』が多く、全体の約70%(34人中24人)を占めている。また、有料駐車場を利用している人においても、自己負担分は3000円以下が約71%(7人中5人)を占めている。

⇒通勤・通学時における駐車場の支払い額が少ないため、P&R実施時は「コスト面」のメリット提示が必要となる。

6. 今後の渋滞対策について

(1) イオン時津を活用したP & R案

- ・イオンとの協議により、インセンティブ (WAONポイント) や駐車場利用時間の調整については実施可能であることを確認。
- ・現在は『社会実験実施計画』をとりまとめた段階で、コロナ感染拡大の状況を確認し、可能であれば令和3年度に実証実験を行う。

これまでの社会実験実施計画概要

令和元年度第2回協議会にて報告済み

(1) 実験概要

長崎市中心部に自動車通勤する人を対象とし、イオン時津駐車場に自動車を駐車し、近接するバス停から公共交通へ転換することで長崎市内の渋滞削減を目指す。

(2) 参加方法

- ・専用HPにアクセスしていただき、名前、住所等を登録していただく。
- ・商業施設サービスカウンター等で登録確認通知を確認していただき、商品券を購入いただいた方に、許可証を渡す

(3) 応募人数：要調整

(4) 広報計画

- ・ポスター・チラシの設置(商業施設、県、市、国施設、バス)
- ・HPやSNSからの広報(商業施設、県、市、国のWEBサイト等を利用)
- ・マスコミによる広報(県、市からの記者発表により、テレビ、新聞等の媒体からの広報)
- ・道路上での広報(横断幕を設置)
- ・商業施設での広報(のぼり旗、立て看板等を設置)

(5) 実験の評価

- ・P&Rによる交通転換効果、課題を把握するためにアンケート調査を実施する(参加理由、満足度、課題、継続利用意向等)。

(6) その他

- ・ニーズ調査結果を踏まえ、利用者へのインセンティブ、駐車場利用可能時間の調整を関係者で調整していく。

6. 今後の渋滞対策について

(1) イオン時津を活用したP & R案

・社会実験計画を整理しているイオン時津を活用するP&Rについて、費用や所要時間を整理した。

【概要】主に時津町・長与町から長崎市中心部への通勤者向け(国道206号を經由して長崎市中心部へ通勤する方)に、時津町のイオン時津駐車場を活用したP&Rの実施。

【目的】時津～長崎市間における国道206号区間の交通量減少と旅行速度向上。

【必要な調整事項】駐車場管理者:P&Rでの利用に関する調整、バス:所要時間が短い川平BP経由の増便等

● イオン時津を活用したP & Rの実施イメージ



長崎方面へのP&R
移動イメージ

● 路線バス運行本数

行き) 溝川バス停時刻表

	長崎市中心部(新地・中央橋)方面
5	-
6	15 30 45
7	00 10 15 20 25 30 40 50
8	00 10 20 30 40 50
9	00 10 20 30 40 50
10	00 15 30 45

通勤時は6本/時程度
始発バス停で
分かりやすいダイヤ

帰り) 中央橋時刻表

	溝川方面
17	00 10 20 30 40 50
18	00 10 20 28 30 40 50
19	00 10 20 30 45
20	00 15 30 45
21	00 20 40
22	05 35 23:00が終バス

帰宅時は5～6本/時
終バスも23時発と遅い

青: 川平有料道路経由

【出典】長崎バス

6. 今後の渋滞対策について

(1) イオン時津を活用したP & R案



【所要時間】自家用車の場合、朝7時～8時台平均：溝川⇒市民病院前で45分
バスルートの場合、朝7時～8時台平均：溝川⇒長崎新地で35分。

所要時間は路線バスの方が最大10分早くなる。

【費用】車通勤で長崎中心部に月極駐車場を借りる場合は、燃料代を含め
約2.5～3.5万円/月が発生。P&Rの場合は、交通定期券代のみ約1.8万円。
約0.7～1.7万円前後の通勤費用の削減が見込める。

■車で長崎市中心部へ通勤する場合

項目	費用
中心部の月極駐車場	20,000～30,000円
例)銅座リファレンス：月極30,000円 賑橋パーキング：月20,000円	
燃料代	イオン時津～市民病院前復25km× 燃料単価6.5円×平日20日=3,250円
合計	23,250～33,250円/月

■イオン時津でP & Rを活用して長崎市中心部へ通勤する場合

項目	費用
バス運賃(溝川⇄長崎新地)	1か月定期18,450円
駐車場(イオン時津)	0円と仮定
合計	18,450円/月

6. 今後の渋滞対策について

(2) 諫早駅を活用したP&R案

【概要】主に諫早市から長崎市中心部への通勤者向け(国道34号を經由して長崎市中心部へ通勤する方)に、諫早駅付近の駐車場(仮)永昌町駐車場)を活用したP&Rの実施。

【目的】諫早～長崎市間における国道34号区間の交通量減少と旅行速度向上。

【必要な調整事項】駐車場管理者:P&Rでの利用に関する調整、JR:乗車率等確認

● 諫早駅周辺駐車場を活用したP&Rの実施イメージ



● 鉄道運行本数

行き) 諫早駅時刻表

	長崎方面				
5	<u>56</u>	下線は長与経由(所要時間が1時間程長い)			
6	<u>22</u>	30	<u>36</u>	53	<u>58</u>
7	12	<u>19</u>	24	40	43 52 56
8	16	<u>20</u>	45	<u>56</u>	
9	08	11	33	<u>50</u>	57
10	30	35	<u>52</u>		

通勤時は5～6本/時
特急等も運行しており、
比較的本数は多い。

帰り) 長崎駅時刻表

	諫早方面				
17	<u>10</u>	18	24	51	59
18	<u>05</u>	18	22	30	51
19	02	<u>05</u>	18	29	55
20	06	<u>14</u>	34	51	<u>55</u>
21	19	37			
22	04	20	<u>34</u>		

帰宅時は2～3本/時
17～19時には
特急も2本/時運行

赤:特急 青:快速 黒:各停 【出典】JR九州

6. 今後の渋滞対策について

(2) 諫早駅を活用したP&R案

【所要時間】自家用車の場合、朝7時～8時台平均：中尾町⇒江戸町で63分（国道34号を利用）

JRは諫早駅⇒長崎駅で最速28分で到着することが可能。**最大35分の時間短縮効果が見込める。**

【費用】車通勤で長崎中心部に月極駐車場を借りる場合は、燃料代を含め約2.5～3.5万円/月が発生。

P&Rの場合は、交通定期券代プラス駐車料金で約2万円。**約0.5～1.5万円前後の通勤費用の削減が見込める。**



■車で長崎市中心部へ通勤する場合

項目	費用
中心部の月極駐車場	20,000～30,000円
例)銅座リファレンス: 月極30,000円 賑橋パーキング: 月20,000円	
燃料代	諫早駅～江戸町: 往復50km × 燃料単価6.5円 × 平日20日 = 6,500円
合計	26,500～36,500円/月

■P&Rを活用して長崎市中心部へ通勤する場合

項目	費用
駐車場代	月極5,500円
JRの定期券 (諫早⇄長崎)	1か月定期14,700円
合計	20,200円/月

**令和3年度以降に実証実験・効果検証
(つつじが丘交差点)を行うため検討を進める。**

※実施内容によって、効果検証箇所は変更の可能性があります。

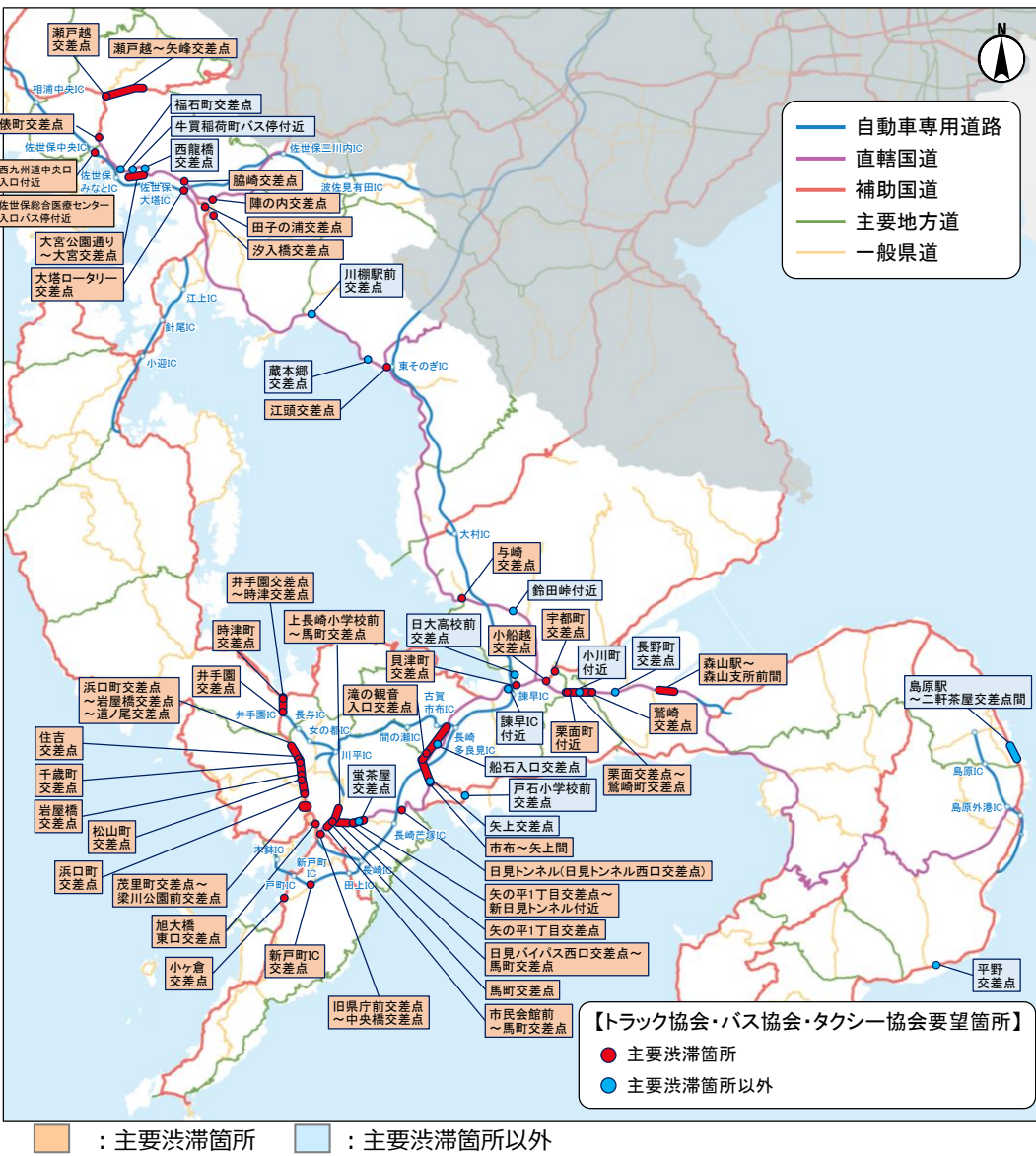
6. 今後の渋滞対策について

(3)道路利用者からの要望箇所

エリア	路線	市町村名	渋滞箇所	要望元	要望時期						実施済み対策内容
					H29.10	H30.10	R1.5	R1.10	R2.5	R2.10	
長崎県	国道206号	時津町	時津町交差点	●▲	○	○	○	○	○	○	
	国道499号	小ヶ倉	小ヶ倉交差点	●▲	○	○	○	○	○	○	
	国道206号	時津町	井手園交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道34号	長崎市	馬町交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道34号	長崎市	矢上交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道34号	長崎市	日見トンネル (日見トンネル西口交差点)	●	○	○	○	○	○	○	R3.2 新日見トンネル完成
	国道34号	長崎市	矢の平一丁目交差点～ 新日見トンネル付近	●	○	○	○	○	○	○	R3.2 新日見トンネル完成 R3.2 左折レーン延伸(矢の平1)
	国道34号	長崎市	日見バイパス西口交差点～馬町交差点	▲				○	○	○	R3.2 新日見トンネル完成
	国道34号	長崎市	堂茶屋交差点	▲					○	○	
	国道34号	長崎市	市布～矢上間(上り・下り)	▲							
	国道34号	長崎市	滝の観音入口交差点	◆							
	国道34号	長崎市	船石入口交差点	◆							
	市道出来大工町江戸町線	長崎市	市民会館前～馬町交差点	▲						○	
	国道202号	長崎市	旭大橋東口交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道206号	長崎市	松山町交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道206号	長崎市	浜口町交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道206号	長崎市	千歳町交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道251号	長崎市	戸石小学校前交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道206号	長崎市	住吉交差点	▲	○	○	○	○	○	○	
	県道237号線	長崎市	新戸町IC交差点	▲	○	○	○	○	○	○	
	国道34号	長崎市	矢の平一丁目交差点	▲◆	○	○	○	○	○	○	R3.2左折レーン延伸
	県道235号線	長崎市	上長崎小学校前～馬町交差点	▲	○	○	○	○	○	○	
	国道206号	長崎市	岩屋橋交差点	▲	○	○	○	○	○	○	
	国道206号	長崎市	赤迫交差点 赤迫電停～道ノ尾交差点	▲	○	○	○	○	○	○	
	国道324号	長崎市	旧県庁前交差点～中央橋交差点	◆		○	○	○	○	○	
	県道112号線	長崎市	茂里町交差点～梁川公園前交差点	◆		○	○	○	○	○	R2.3 長崎本線連続立体
佐世保市	国道206号	長崎市	浜口町交差点～岩屋橋交差点 ～道ノ尾交差点	◆							
	国道206号	長崎市	井手園交差点～時津町交差点	◆							
	国道35号・202号	佐世保市	陣の内交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道35号	佐世保市	福石町交差点	▲							
	国道35号	佐世保市	脇崎交差点	▲							
	国道202号	佐世保市	田子の浦交差点	▲							
	国道205号	東彼杵町	江頭交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道205号	東彼杵町	蔵本郷交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道205号	川棚町	川棚駅前交差点	●	○	○	○	○	○	○	R2.11車線運用変更
	国道205号	佐世保市	大塔ロータリー交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道35号	佐世保市	西龍橋交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道35号	佐世保市	牛買稲荷町バス停付近	●	○	○	○	○	○	○	
	国道204号	佐世保市	瀬戸越交差点	▲◆	○	○	○	○	○	○	
	国道204号	佐世保市	横町交差点	▲							
市道大宮通267号線	佐世保市	大宮公園通り～大宮交差点	▲	○	○	○	○	○	○	○	
	県道11号線	佐世保市	西九州道中央口入口 (佐世保中央IC交差点)付近 佐世保総合医療センター入口バス停付近	▲	○	○	○	○	○	○	
	国道498号	佐世保市	瀬戸越交差点～矢峰交差点	▲							
	県道222号線	佐世保市	汐入橋交差点	◆							
	国道34号	諫早市	長津町交差点	●◆	○	○	○	○	○	○	R2.3 島原道路諫早IC工区供用
	国道34号	諫早市	諫早IC付近	●	○	○	○	○	○	○	H30.8 右折レーン設置
	国道34号	大村市	トンネル上～与崎(上り・下り)	●							
	国道34号	大村市	鈴田峠付近	▲	○	○	○	○	○	○	
	国道34号	大村市	与崎交差点	●	○	○	○	○	○	○	R2.7 従道路の車線運用変更
	国道34号	諫早市	小船越交差点	●	○	○	○	○	○	○	R2.3 島原道路諫早IC工区供用
諫早市	国道57号	諫早市	長野町交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道57号	諫早市	鷺崎交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道57号	諫早市	小川町交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	国道57号	諫早市	栗面町交差点	●	○	○	○	○	○	○	
	県道37号線	諫早市	日大高校前交差点	▲							
	国道251号	南島原市	平野交差点	▲	○	○	○	○	○	○	
	国道251号	島原市	島原駅～二軒茶屋交差点	▲	○	○	○	○	○	○	
	国道57号	諫早市	森山駅～森山支所前	▲	○	○	○	○	○	○	
	国道57号	諫早市	栗面町交差点～鷺崎町交差点	◆							R2.3 左折導流路設置(栗面町)
	国道207号	諫早市	宇都町交差点	◆							

●トラック協会 ▲バス協会 ◆タクシー協会

・道路利用会議(トラック協会・バス協会・タクシー協会) から県内60箇所(主要渋滞箇所46箇所、主要渋滞箇所以外14箇所)に対して、渋滞に関する要望あり。



【トラック協会・バス協会・タクシー協会要望箇所】

● 主要渋滞箇所
● 主要渋滞箇所以外

：主要渋滞箇所 ：主要渋滞箇所以外

6. 今後の渋滞対策について

(4) 国道34号 江頭交差点

- ・江頭交差点では大村方面から佐世保方面への左折交通が多く、左折車線長が不足し直進車・右折車の阻害が発生。
- ・対策として、左折車線容量を増加させ後続車両への阻害を解消するため、左折車線と直進車線の前出しを検討。
- ・対策によって特に左折車線の容量を増加させ、直進車・右折車への阻害を低減できると見込まれる。

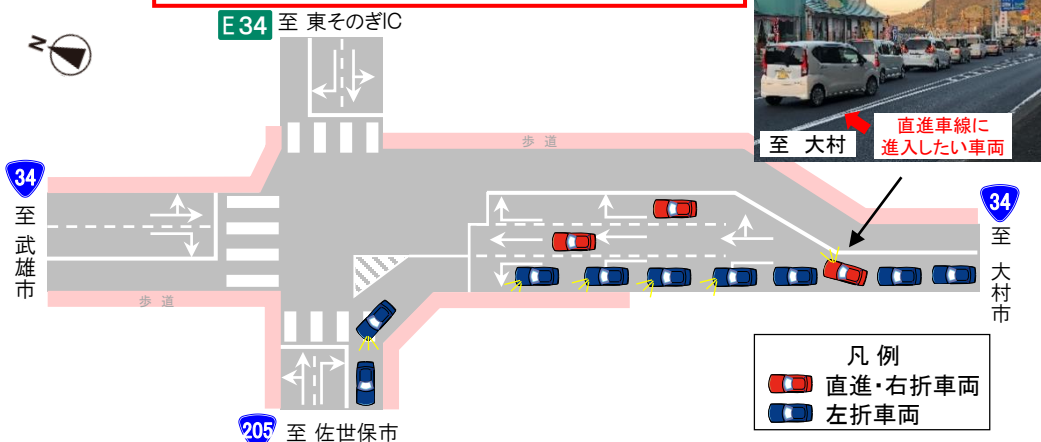
● 位置図



● 検討中の対策内容

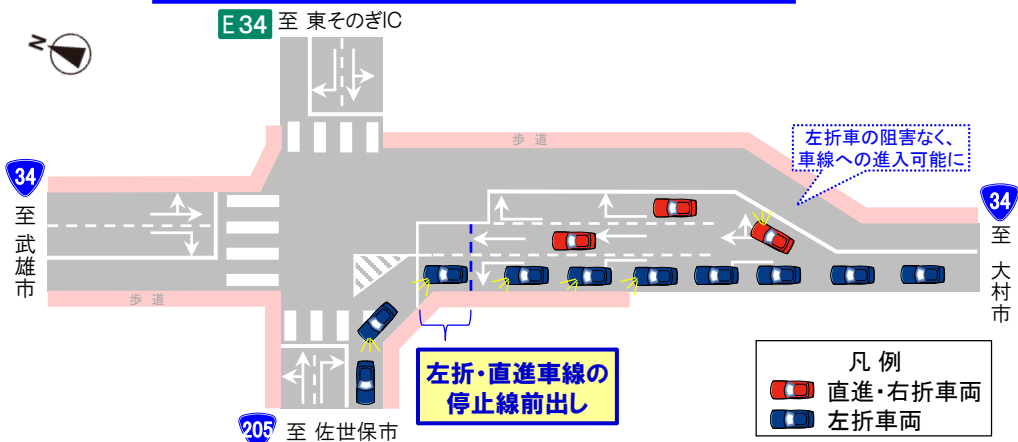
対策前

- ◆ 国道34号上りでは左折車が多く、特に朝ピーク時には左折車による直進車や右折車の阻害が発生



対策後

- ◆ 停止線の前出しにより、各流入部の滞留長が延伸される
- ◆ 直進車や右折車の阻害が低減される見込み



● 詳細位置図

