

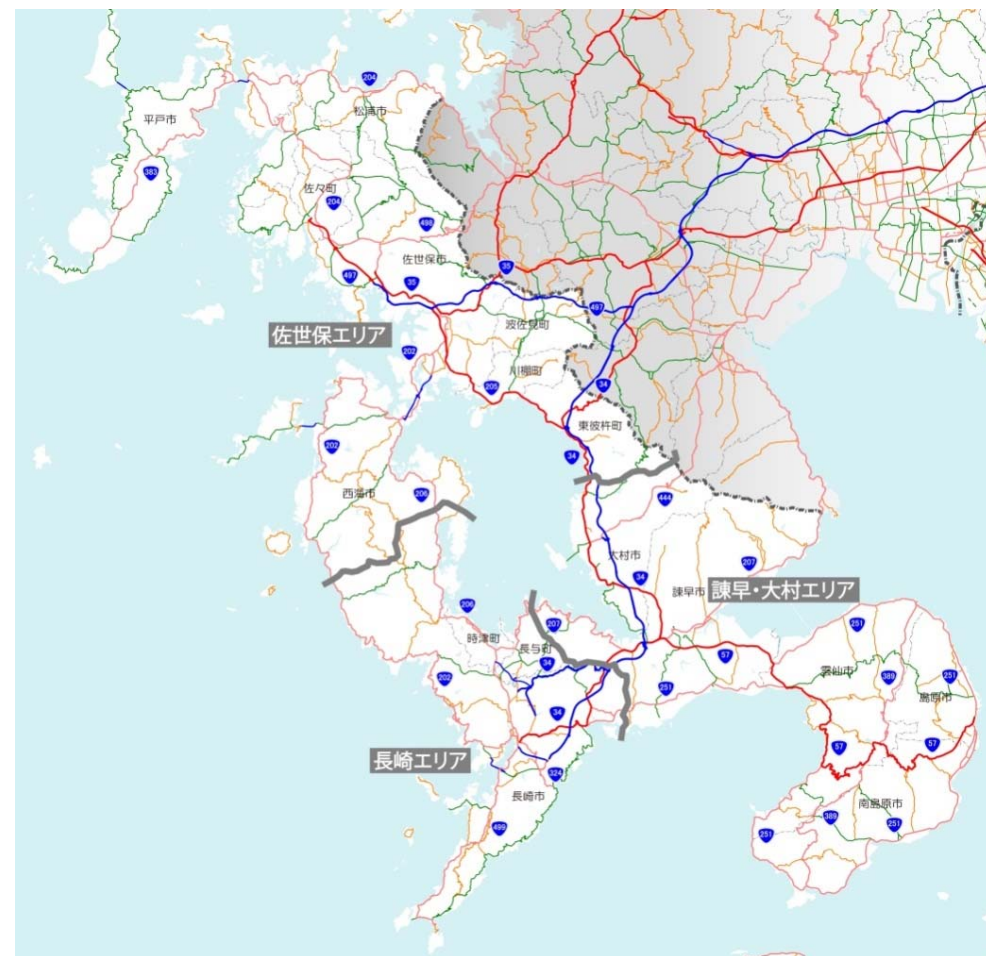
平成30年度 第2回 長崎県交通渋滞対策協議会

本会議の目的

- ①主要渋滞箇所の解除フローの見直しについて協議
- ②対策実施箇所の効果検証
- ③今後実施予定の渋滞対策の確認

目 次

1. これまでの検討経緯	1
2. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果	4
3. 主要渋滞箇所の解除フローの見直しについて	8
4. 対策実施箇所の効果検証	10
5. 今後実施予定の渋滞対策について	16
6. 道路利用者団体からの要望箇所	26



平成31年3月18日(月)

1. これまでの検討経緯

- ・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
- ・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

長崎県における渋滞検討マネジメントサイクル

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

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

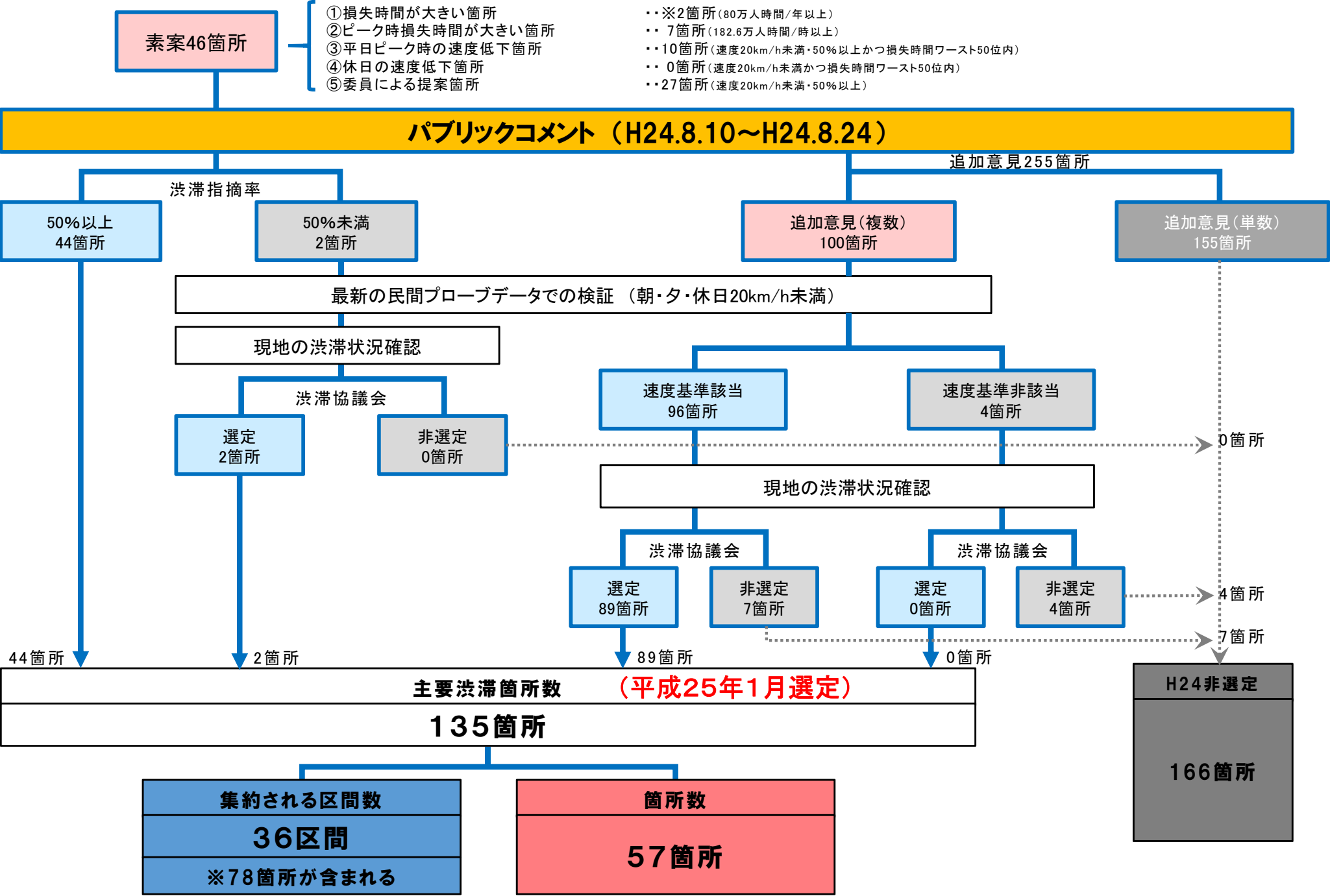
地域の渋滞の現状と渋滞対策の基本方針

・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)

モニタリング等による検証

1. これまでの検討経緯

主要渋滞箇所の選定フロー



1. これまでの検討経緯

・H25.1に主要渋滞箇所を公表し、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

〔時期〕

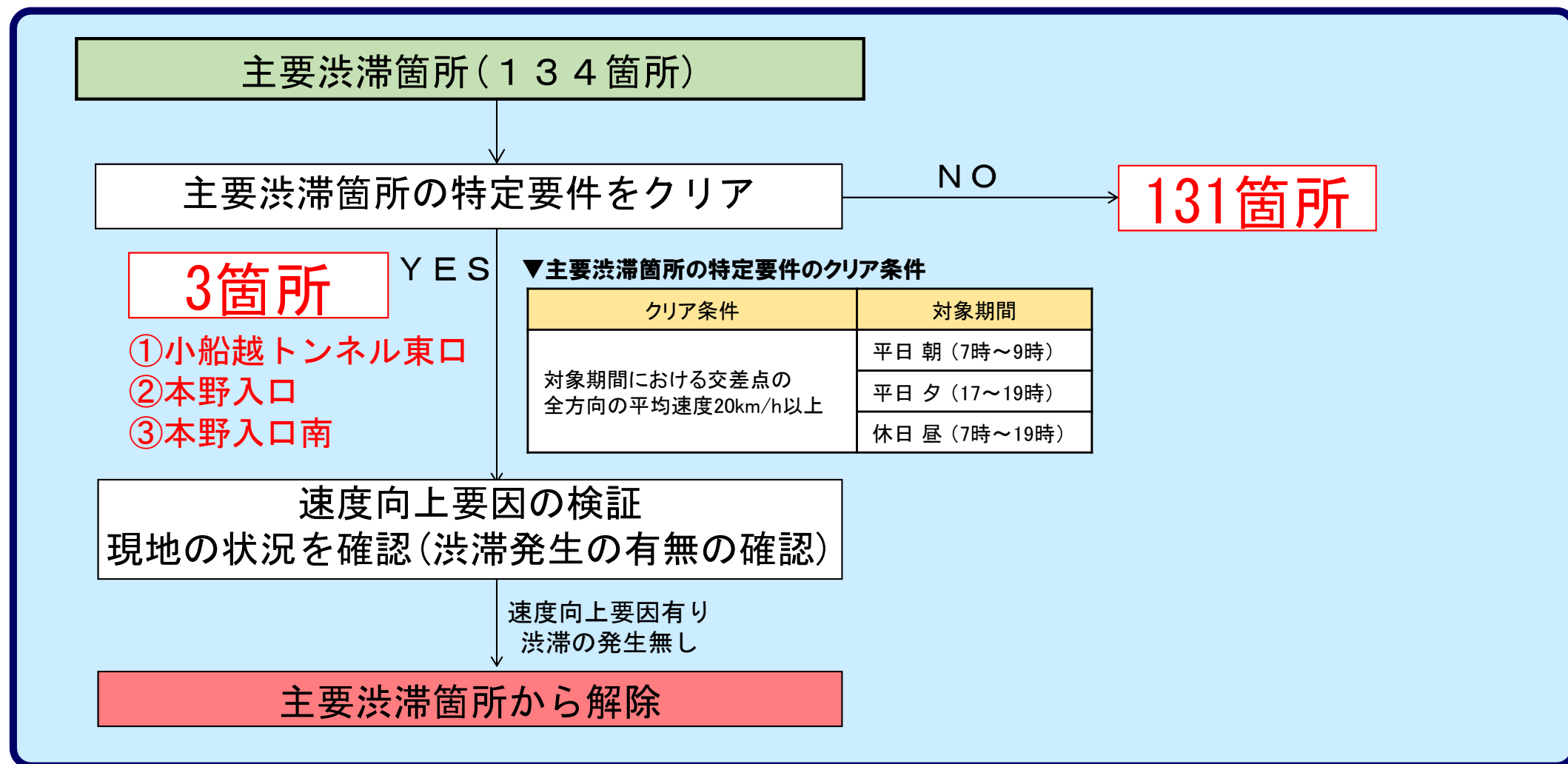
〔実施内容〕

〔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
H24.8 H24.11	パブリックコメントの実施 (一般道路) (高速道路)	
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(愛野交差点): 主要渋滞箇所数135箇所⇒134箇所
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
H31.1	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	○主要渋滞箇所の特定解除について ○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 H31.3	H30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、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

2. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

- ・最新の半年間のデータ(H30.4～H30.9)でフォローアップした結果、特定条件をクリアする箇所は3箇所。
- ・今回の半年間のデータは参考値のため、来年度夏の渋滞協において1年間のデータでフォローアップし解除について検討する。



2. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

・対策実施箇所16箇所のフォローアップ結果

凡例

■ 20km/h未満

エリア	交差点名	所在地	対象事業名	完了年次	路線	方向角	①選定時 (H24.4~H24.8)			②H30第1回渋滞協 (H29.4~H30.3)			③H30第2回渋滞協 (H30.4~H30.9)		
							km/h			km/h			km/h		
							平日朝	平日夕	休日	平日朝	平日夕	休日	平日朝	平日夕	休日
長崎	新大工町	長崎市	新大工町交差点改良	H29.2	市道等	北	3.0	4.5	5.0	-	-	-	-	-	-
					国34	西	29.2	18.9	21.9	27.8	25.0	29.9	23.5	20.7	26.6
					国34	東	14.6	12.2	18.5	22.7	19.1	25.6	19.7	16.9	24.7
	鳴鼓トンネル東口	時津町	(都)左底滑石線	H28	町道	北	6.4	14.1	8.6	7.6	12.1	8.9	6.4	7.7	8.8
					町道	西	39.3	42.9	45.0	20.2	29.2	27.8	18.1	29.2	26.1
					町道	東	40.8	40.9	43.3	34.8	28.0	28.5	30.7	32.2	29.9
町道					南	6.6	7.7	5.9	9.6	11.8	12.6	7.2	10.7	12.3	
佐世保	大塔IC入口	佐世保市	大塔IC入口交差点改良	H29.12	国35	北	42.7	36.4	36.7	33.8	31.2	29.2	24.3	26.3	23.7
					国205	西	18.8	16.2	15.9	18.8	12.9	13.9	19.2	12.1	13.4
					国35	南	19.3	15.2	14.2	19.2	19.1	17.2	17.4	15.8	14.7
	大塔ロータリー	佐世保市	大塔ロータリー化交差点改良	H26.12	国205	北	7.0	14.7	13.5	17.4	19.7	21.0	14.9	20.5	17.4
					国497	北西	28.6	19.8	16.0	28.8	16.2	18.9	19.2	16.7	15.4
					県205	北西	37.1	28.2	27.7	18.8	17.7	17.8	24.1	15.5	14.9
					国205	北東	4.1	7.1	6.4	7.1	11.1	10.7	6.6	11.2	9.5
					国205	南東	22.1	16.6	16.7	19.2	21.4	20.4	19.5	18.1	17.7
	佐世保中央IC入口	佐世保市	佐世保中央IC交差点改良	H26.9	(主)11	北東	9.0	8.6	7.7	8.9	8.9	10.1	7.4	8.3	10.0
					国497	西	14.3	17.1	19.4	17.5	19.3	18.4	14.0	15.5	14.6
					(主)11	南	12.0	7.5	9.1	13.9	14.3	13.9	12.1	12.5	12.6
	海自警備隊前	佐世保市	(都)平瀬千尽町線	H28.3	(主)11	北	20.5	19.7	20.0	33.7	26.3	25.4	23.8	20.0	19.1
					市道等	東	10.1	13.9	11.0	-	-	-	-	-	-
	アルカスSASEBO裏	佐世保市	(都)平瀬千尽町線	H28.3	(主)11	南	14.6	16.6	21.1	21.7	15.4	19.9	17.6	12.0	16.9
					(主)11	北西	41.9	32.4	29.2	45.4	38.3	43.2	34.1	28.7	29.0
					市道等	北東	5.8	4.7	5.5	7.8	4.0	5.7	9.3	7.0	6.5
	平瀬橋	佐世保市	(都)平瀬千尽町線	H28.3	市道等	南西	12.7	12.2	14.9	7.8	4.5	4.6	6.6	4.8	5.1
					(主)11	南東	40.2	33.9	41.3	36.3	31.4	34.1	32.0	27.0	27.5
					市道等	北	12.3	9.5	10.4	-	-	-	-	-	-
	平瀬	佐世保市	(都)平瀬千尽町線	H28.3	(主)11	西	25.1	24.7	27.1	26.7	16.4	26.1	24.7	12.5	23.7
(主)11					東	15.2	15.7	21.6	21.6	24.4	27.1	15.3	16.0	19.2	
(主)11					北東	5.8	7.3	6.5	9.7	9.3	9.4	7.3	7.7	7.0	
田子の浦	佐世保市	国道202号（田子の浦工区） （交差点改良）	H27	市道等	西	12.1	14.4	16.2	-	-	-	-	-	-	
				(主)11	南東	20.4	21.4	30.8	26.9	24.3	30.9	14.7	16.8	20.7	
				国202	北西	29.4	28.9	29.9	28.2	29.6	32.1	23.8	26.1	27.9	
				市道等	北東	5.7	7.3	8.3	-	-	-	-	-	-	
諫早・大村	桜馬場	大村市	桜馬場交差点改良	H26	国202	南西	9.8	7.8	9.3	9.2	9.3	11.0	9.6	8.3	9.8
					県222	南東	13.0	12.2	15.0	16.4	16.7	17.7	15.4	14.5	16.5
					国34	北	21.1	19.7	22.9	21.8	25.1	25.6	21.1	22.5	24.3
					市道等	北東	18.2	16.4	16.4	-	-	-	-	-	-
					県38	西	14.3	8.2	9.7	17.5	11.5	11.2	12.2	9.9	9.9
	小船越トンネル東口	諫早市	小船越町交差点改良	H27.2	国444	東	10.6	8.2	9.7	10.8	10.4	11.4	10.0	10.0	11.4
					国34	南	10.4	7.0	8.3	10.1	7.4	8.2	10.5	7.5	8.6
	小船越町	諫早市	小船越町交差点改良	H27.2	国57	西	25.3	34.3	31.7	25.9	24.2	27.7	23.5	20.9	29.3
					国57	東	9.9	16.0	16.8	26.2	31.6	31.8	28.7	31.2	32.7
	本野入口	諫早市	本野入口交差点改良	H27.4	国57	北西	17.3	24.7	22.5	20.8	20.3	21.4	19.9	18.8	19.8
					国207	北東	11.5	13.0	18.5	10.4	12.7	14.6	11.3	13.1	13.6
					国57	南東	18.5	17.6	19.3	33.3	36.0	36.1	26.3	28.8	29.2
	本野入口南	諫早市	本野入口交差点改良	H27.4	国34	北西	21.7	21.6	24.2	36.9	39.2	38.8	36.1	36.5	37.7
					県217	北東	31.9	28.8	32.1	39.3	30.8	30.0	39.2	38.4	34.5
					国34	南東	21.8	25.9	26.3	17.6	22.8	26.7	22.5	23.6	28.2
	宇都町	諫早市	国道207号 宇都交差点改良	H29	国34	北西	51.1	49.8	49.7	59.0	57.0	59.0	53.1	54.7	54.7
					国34	南東	29.6	43.9	46.3	50.8	51.6	53.4	51.7	52.0	52.7
					市道等	南東	13.0	11.6	17.7	31.2	39.2	42.4	37.7	36.2	41.8
					国207	北	20.4	26.1	24.9	15.6	23.2	24.9	13.9	20.0	17.3
					(主)41	東	17.2	16.1	22.2	12.0	10.6	19.0	11.2	10.7	18.6
				国207	南西	6.2	7.6	10.2	13.4	11.3	13.7	12.9	10.6	13.2	

2. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

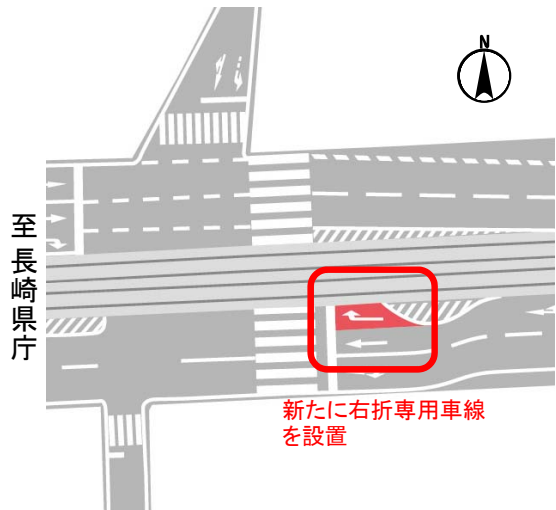
①国道34号 新大工町交差点

- ・平成29年2月に国道34号下り線(長崎市街地向け方向)にて右折レーンを設置。
- ・主要渋滞箇所選定時と最新データの平均速度を比較したところ、改善傾向であるものの平日朝夕ピーク時において平均速度20km/hを超えていない状況。



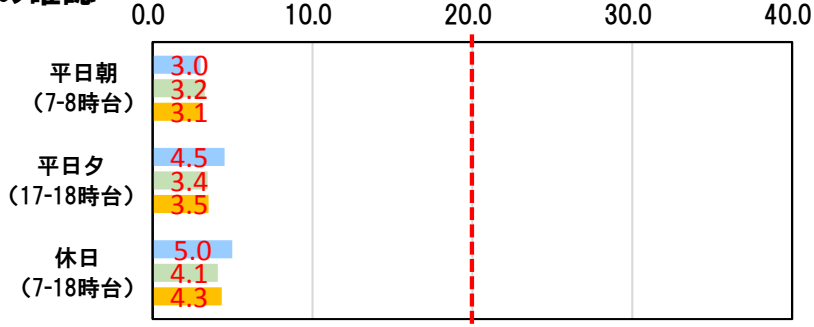
■対策内容

- ・国道34号の右折レーン設置

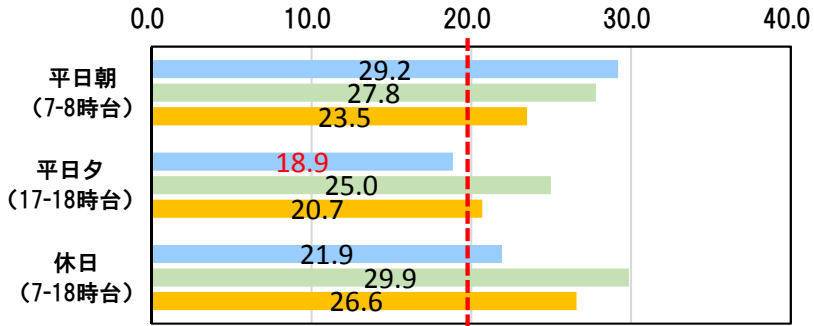


■対策効果の確認

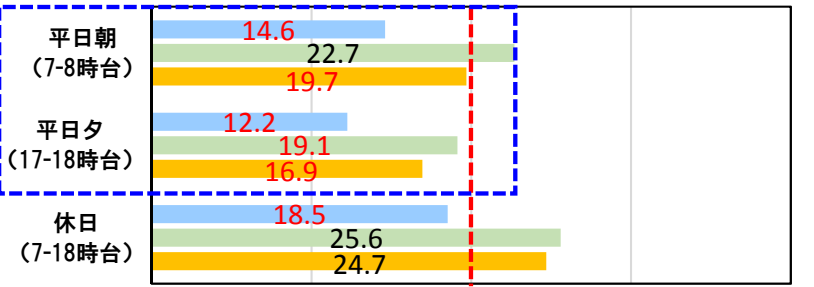
方向①
市道
[北]



方向②
国道34号
[西]



方向③
国道34号
[東]



データ：プローブデータ

- 選定時：H24.4～H24.8 (民間プローブ)
- H30第1回渋滞協：H29.4～H30.3 (ETC2.0)
- H30第2回渋滞協：H30.4～H30.9 (ETC2.0)

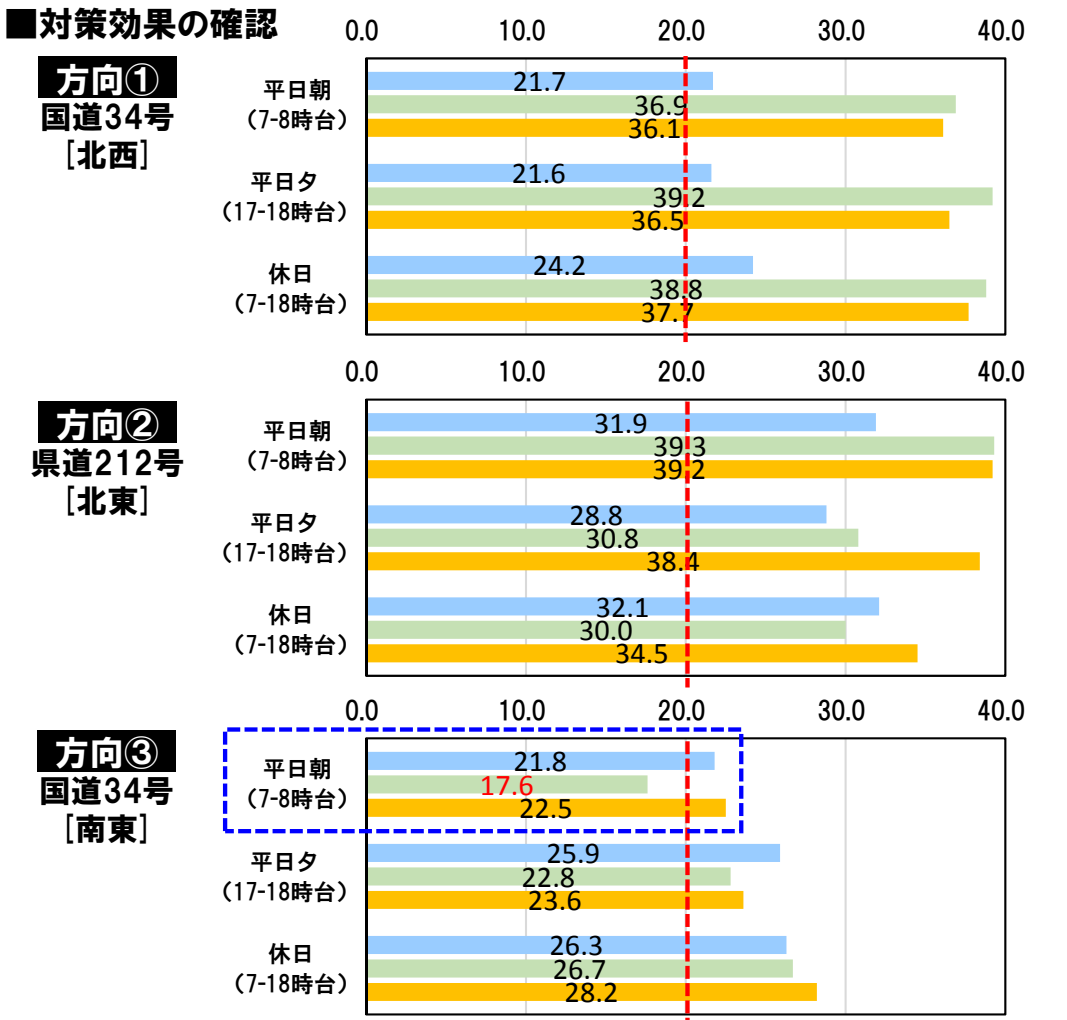
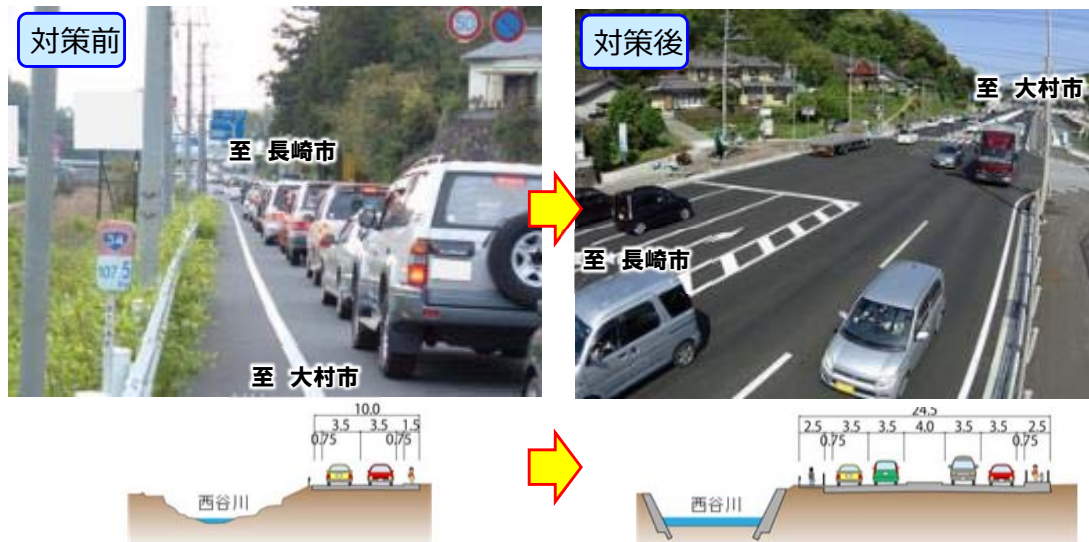
2. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

②国道34号 本野入口交差点

- ・平成27年4月に交差点改良(2車線→4車線)を実施。
- ・平成30年度第1回渋滞協時(H29.4~H30.3ETC2.0データ)においては平日朝ピーク時において平均速度20km/hを超えていない状況であったが、今回最新の半年間のデータ(H30.4~H30.9ETC2.0データ)でフォローアップした結果、平均速度20km/hを超えている状況。来年度夏の渋滞協において1年間のデータでフォローアップし解除について検討。



- 対策内容
- ・交差点改良(車線拡幅(2車線⇒4車線)・右折レーン設置・歩道整備)

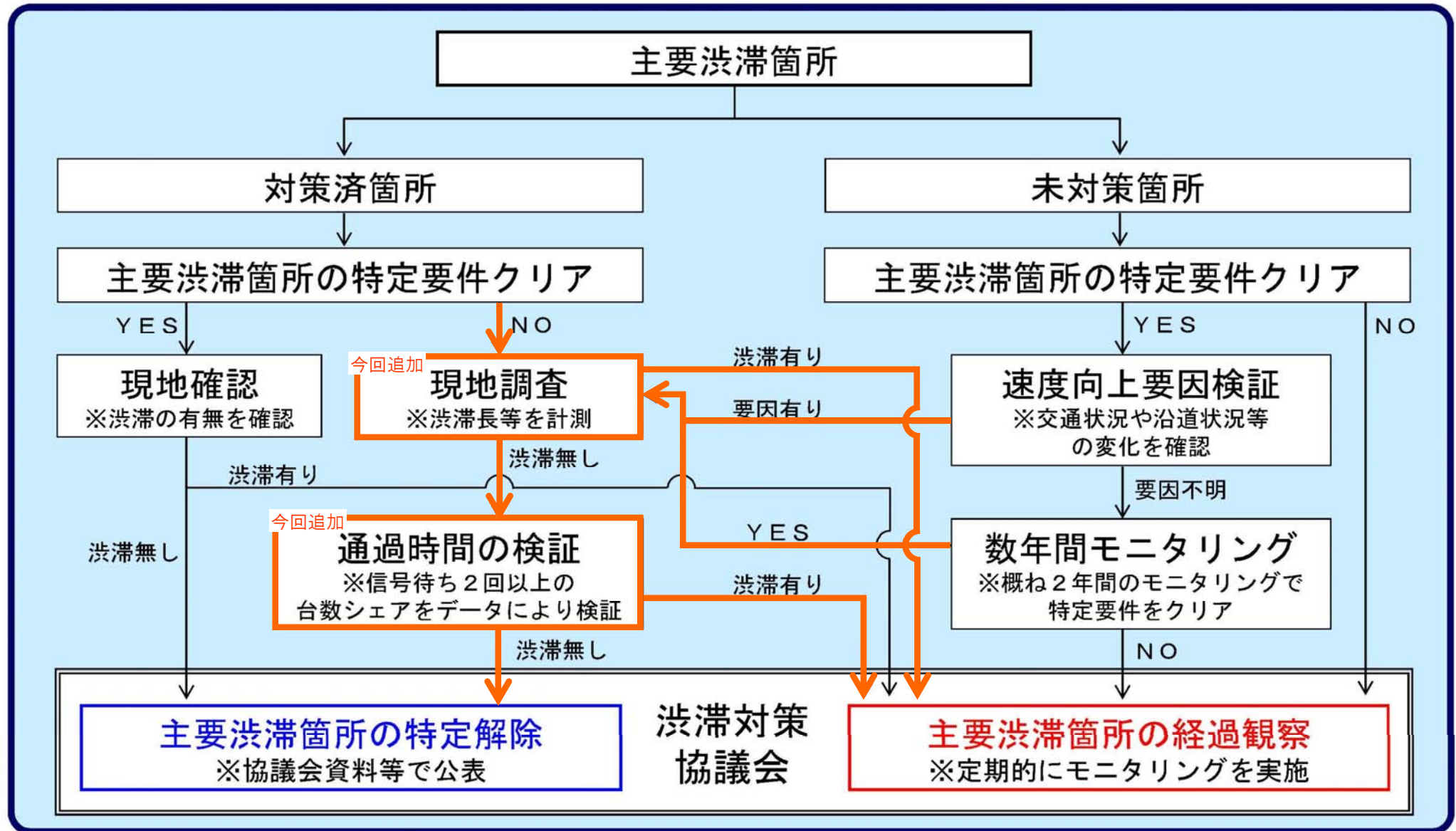


データ：プローブデータ
■選定時：H24.4~H24.8 (民間プローブ)
■H30第1回渋滞協：H29.4~H30.3 (ETC2.0)
■H30第2回渋滞協：H30.4~H30.9 (ETC2.0)

2. 主要渋滞箇所の解除フローの見直しについて (1)主要渋滞箇所の解除フローの見直し(案)

■主要渋滞箇所の解除フローの見直し(案)

・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行う



2. 主要渋滞箇所の解除フローの見直しについて (2)主要渋滞箇所解除の評価方法(案)

■主要渋滞箇所解除における評価方法(例)

- ・主道路である国道202号は、4車線化により、旅行速度が20km/h以上に向上している
- ・従道路である県道563号の「方向③」は、赤信号による停車時間のロスにより旅行速度が20km/hを下回るが、現地調査や通過時間を検証した結果、渋滞は確認されなかった
- ・以上の結果から、“主要渋滞箇所を解除”する

【位置図】



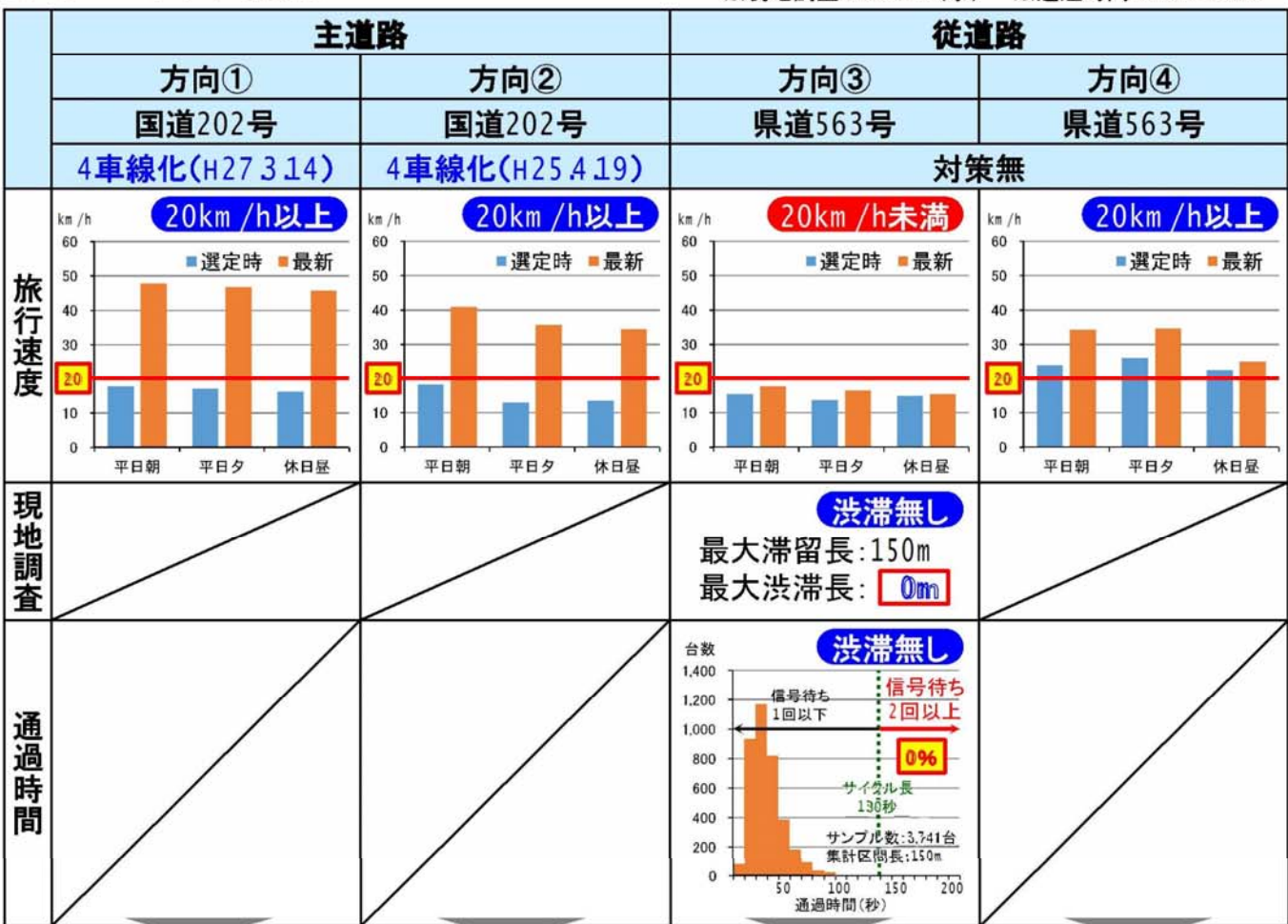
【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	63秒	37秒
青時間比	48%	28%
サイクル長	130秒	

H 30 8 22 (水) 17時台

【フォローアップ結果】

※旅行速度:選定時(H24.4-H24.8)、最新(H29.4-H30.3)
※現地調査:H30.8.22(水) ※通過時間:H29.4-H30.3



主要渋滞箇所の解除

H30.3.24供用

- ## 【事業概要】

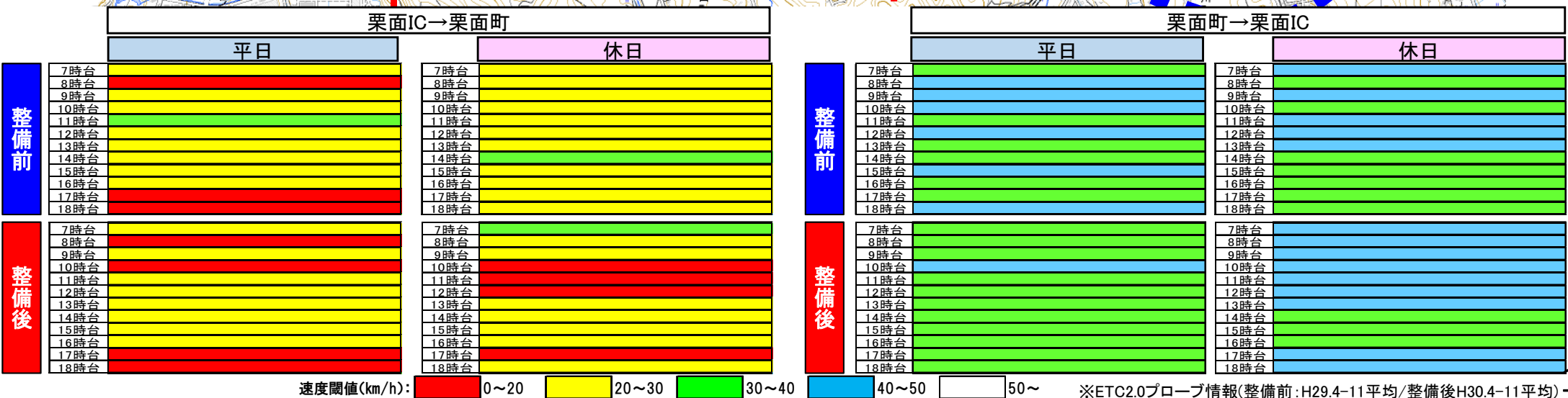


速度閾値(km/h): 0~20 20~30 30~40 40~50 50~

※ETC2.0プローブ情報(整備前:H29.4-11平均/整備後H30.4-11平均)

H30.3.24供用

- ## 【事業概要】



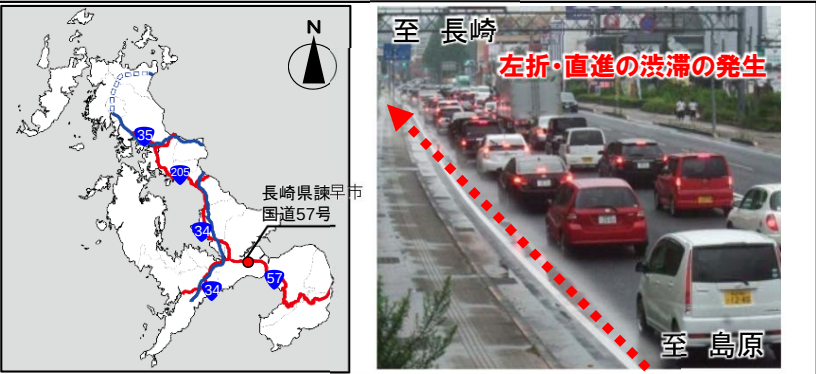
3. 対策実施箇所の効果検証 (1) 諫早外環状線諫早インター工区

○効果検証を踏まえた追加対策

- ・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。
- ・左折導流路表示及び標識案内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の回避を想定。
- ・左折交通の円滑化、案内誘導の強化により、国道57号から諫早外環状線への交通の転換を図る。
- ・H31年度にピンポイント対策として実施予定。

道路利用者団体要望箇所

位置図



広域図



説明図



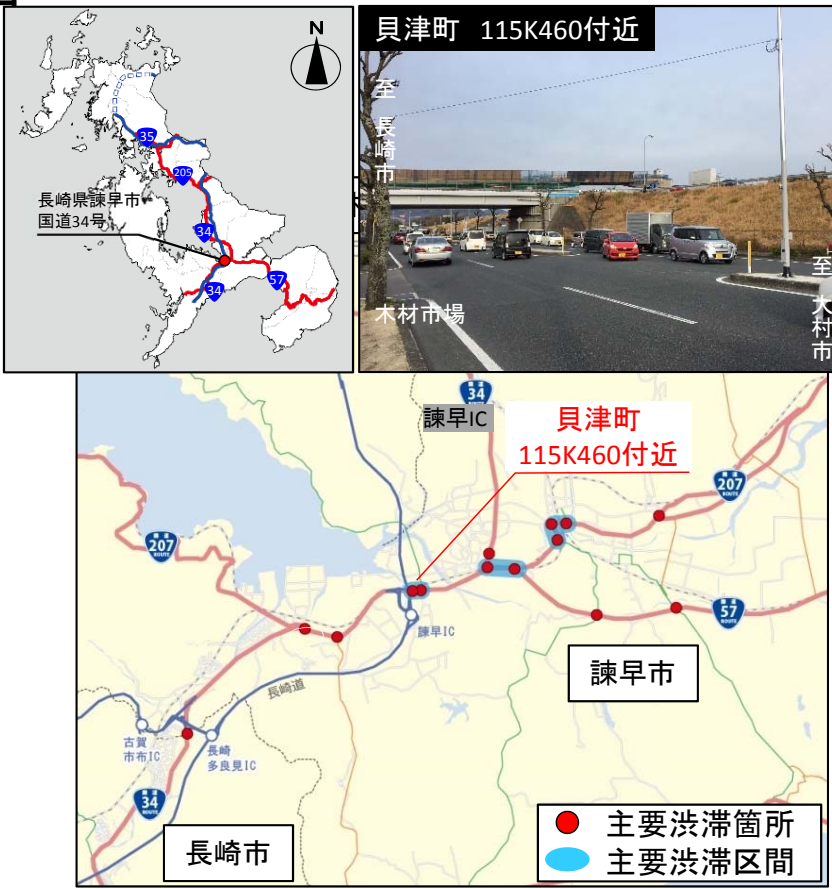
3. 対策実施箇所の効果検証（2）国道34号諫早IC付近（木材市場入口交差点）

H30.8.6完成

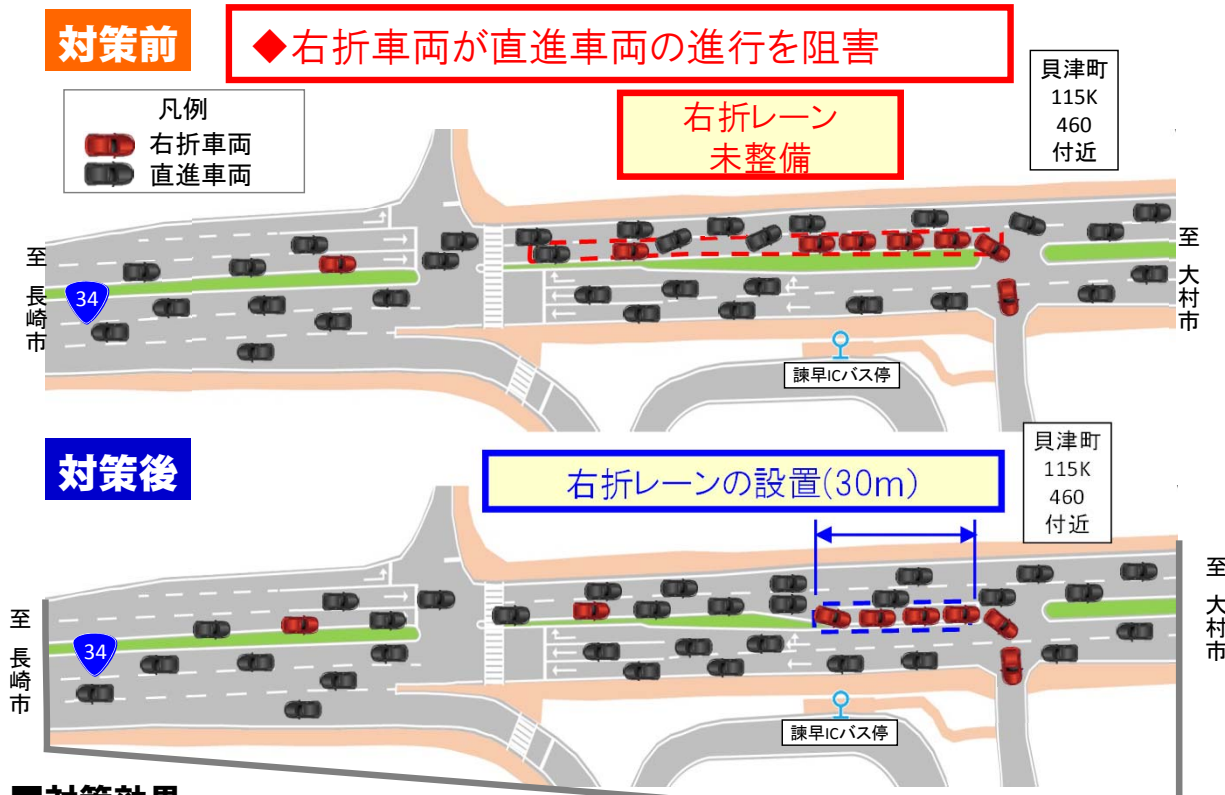
- ・国道34号諫早IC付近（木材市場交差点）では、右折車両が直進車両の進行を阻害していたため交通混雑が発生。
- ・H30年8月6日に右折レーンの設置（30m）したことにより、走行速度が20km/h未満の割合が低下しており、交通混雑が緩和されたことを確認。隣接する主要渋滞箇所（貝津交差点）については引き続き対策が必要。

道路利用者団体要望箇所

位置図



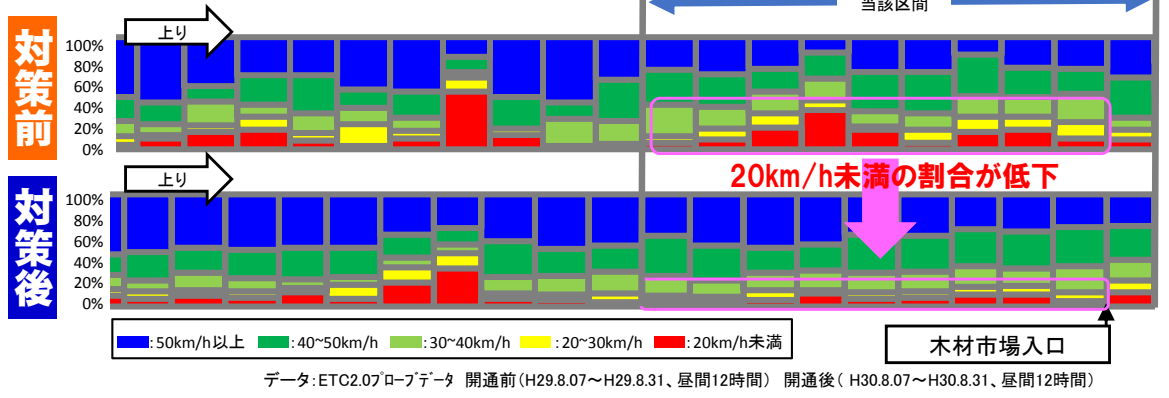
説明図



渋滞状況



対策効果



データ：ETC2.0プローブデータ 開通前（H29.8.07～H29.8.31、昼間12時間） 開通後（H30.8.07～H30.8.31、昼間12時間）

3. 対策実施箇所の効果検証 (3)国道207号永昌町交差点

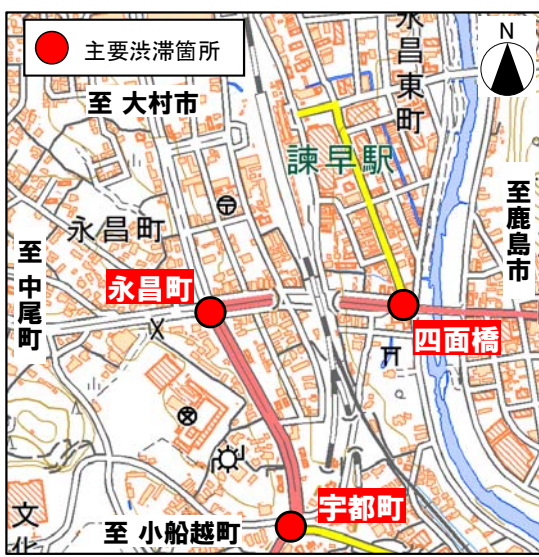
H31.3完成

- ・国道207号永昌町交差点では、鹿島市方面から大村市方面へ及び中尾町方面から小船越町方面への右折車両によって直進阻害による交通混雑が発生。
- ・右折レーンの設置により、永昌町交差点の混雑緩和が期待される。今後フォローアップを実施。

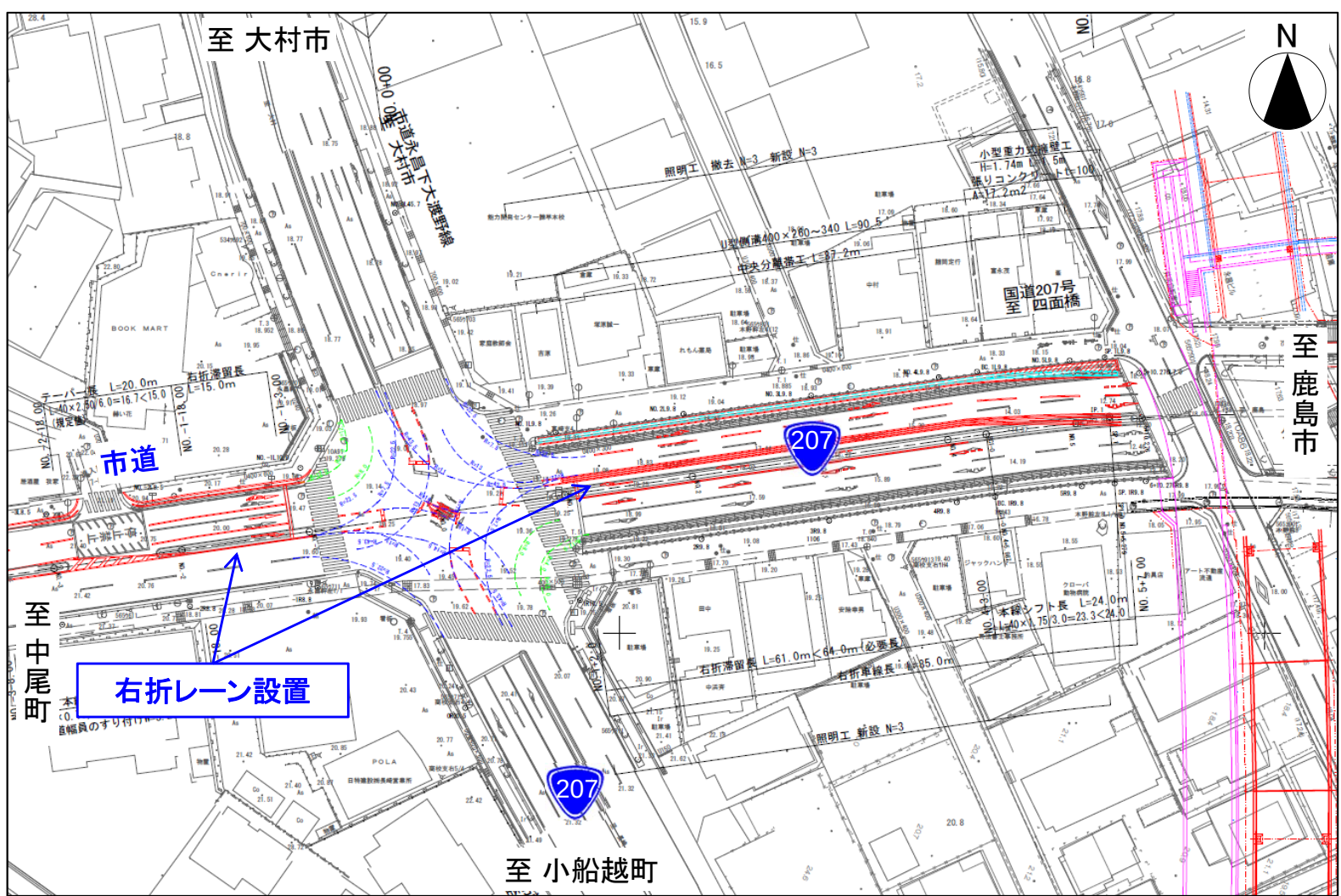
■国道207号永昌町交差点位置図



■国道207号永昌町交差点位置図



■一般国道207号永昌町工区(永昌町交差点)の検討中の対策案



4. 今後実施予定の渋滞対策の確認 (1)長崎エリア

①通勤時のTDM検討

長崎エリアにおけるTDM施策を実施する背景

- ・長崎県内の主要渋滞箇所は、9割が長崎エリア、諫早・大村エリア、佐世保エリアに集中。
- ・特に長崎都市圏では、三菱重工跡地再開発、九州新幹線西九州ルートの開通等、今後、開発に伴う交通需要の増加、交通流動の大きな変化が想定。
- ・そのため、短期的なハード対策は需要の変化・交通流動の変化により、無駄な投資となる可能性があることから、ハード対策ではなく、ソフト対策による渋滞緩和の可能性を検討することが目的。

▼長崎県内の渋滞対策の基本方針

2. 渋滞対策の基本方針について【長崎県全体における渋滞対策の基本方針について(案)】

1. 長崎県の概況

	概要
長崎県市街地の状況	・長崎県は九州の西北部に位置し、東西約200km、南北約300kmに及ぶ面積や北海道に次ぐ長さである約4,200kmの海岸線を有するが、県土面積の約1/3を半島が占め地形的には入り組んだ形状となっている。 ・九州新幹線西九州ルートの開業や高速道路の延伸に向けた新たな対応が必要である。
道路交通状況	・自動車流動は、国道34号と国道57号、国道206号を軸とする長崎市・諫早市・大村市・島原半島間の流動や国道35号と国道204号、国道205号を軸とする佐世保市・東彼杵地域・北松地域間の流動が多い。 ・県民活動に著しい影響を与えている道路交通渋滞は、朝夕ピーク時や観光シーズンの交通集中により、県内各所で発生している。 ・長崎市、佐世保市、諫早市・大村市に主要渋滞箇所の約9割が集中しており、特に、長崎市、国道204号、205号で連

3. 長崎県の主な自動車交通流動

2. 対策の方向性

	概要
総合対策等	・マイカーによる通勤の公共交通へのシフト促進策は、地球温暖化対策としての自動車からの二酸化炭素排出抑制とも合致しており、こうした取組により、ソフト対策としての交通渋滞軽減を進める。
道路整備	・道路交通の円滑化を図るため、規格の高い道路ネットワークの充実に現道拡幅、交差点改良等のボトルネック(円滑な流動を妨げる隘路となる部分)対策を計画的に進める。

基本方針

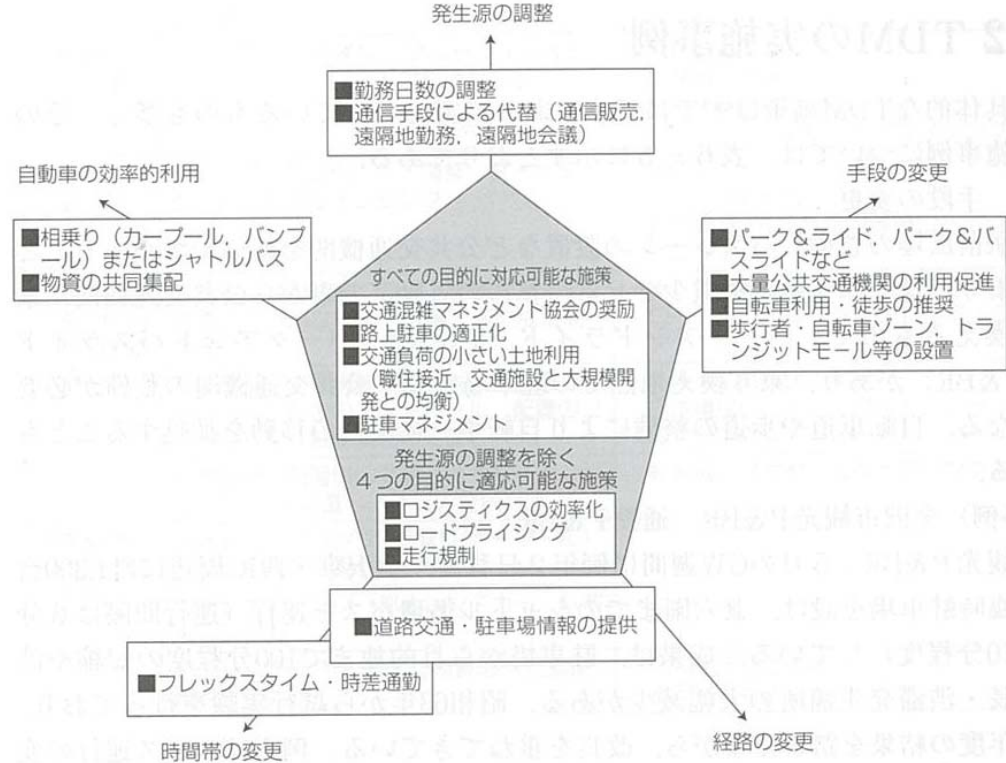
- 長崎県内の主要渋滞箇所が集中する地域や議論が必要な地域については、対策方針検討エリアと位置付け、関係自治体等の対策方針や意見等を踏まえて、エリアごとの対策方針を検討してまいります。
- 規格の高い道路ネットワークや現道拡幅等の整備による交通容量の拡大を図るとともに、ソフト対策による渋滞軽減への取り組みを図り、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

対策の方向性として、「通勤の公共交通へのシフト」を提示。

出典：平成27年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会

▼TDMとは

- ・交通需要マネジメント（TDM）とは、交通需要の時間的、空間的集中を緩和するための手法。
- ・具体的な対策手法としては、パーク＆ライドや公共交通への転換、時間帯や経路の変更等があげられる。



出典：道路交通技術必携2018

4. 今後実施予定の渋滞対策の確認 (1)長崎エリア

①通勤時のTDM検討 ETC2.0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。
- ・長崎市内の渋滞緩和のため、通勤時の長与町や時津町からの自家用車通勤者を公共交通への転換させる可能性を検討。
- ・ETC2.0データを基に、**朝ピーク時(7～8時台)**の長与町・時津町⇒長崎市のODペアを分析すると、長崎市の割合高い。

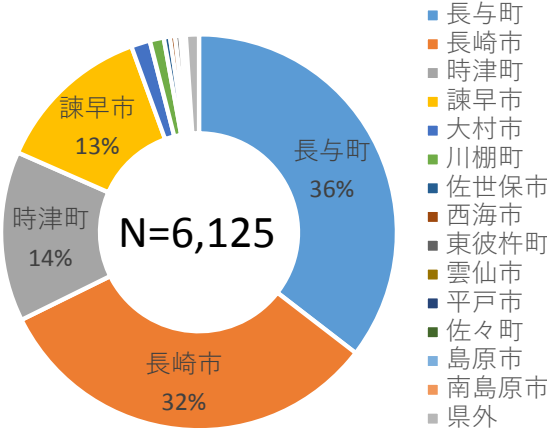
■長崎市に就業・通学する人の割合

		人数（人）	総数に占める割合（％）	県内割合（％）
総数		232,516	100.0%	
自市町村		189,096	81.3%	
県内		32,569	14.0%	100%
	佐世保市	716	0.3%	2%
	島原市	221	0.1%	1%
	諫早市	9,101	3.9%	28%
	大村市	2,844	1.2%	9%
	平戸市	71	0.0%	0%
	松浦市	35	0.0%	0%
	対馬市	2	0.0%	0%
	壱岐市	9	0.0%	0%
	五島市	40	0.0%	0%
	西海市	929	0.4%	3%
	雲仙市	550	0.2%	2%
	南島原市	159	0.1%	0%
	長与町	10,931	4.7%	34%
	時津町	6,650	2.9%	20%
	東彼杵町	79	0.0%	0%
	川棚町	83	0.0%	0%
	波佐見町	48	0.0%	0%
	佐々町	31	0.0%	0%
	新上五島町	70	0.0%	0%
県外		2,373	1.0%	
不詳・外国		8,478	3.6%	

出典：H27国勢調査

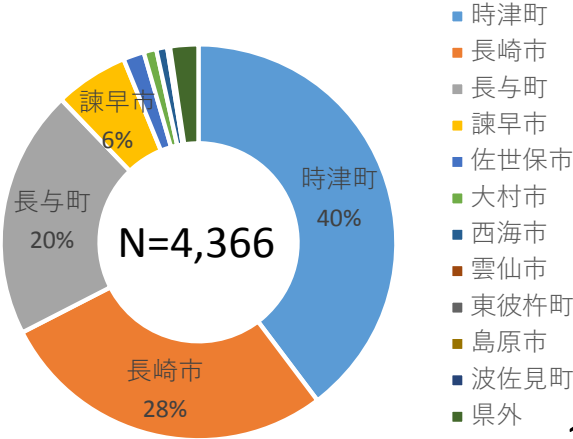
■長与町や時津町の朝ピーク時(7～8時台)のODランキング

起点	終点	件数	割合
長与町	長与町	2,171	35%
	長崎市	1,976	32%
	時津町	851	14%
	諫早市	787	13%
	大村市	95	2%
	川棚町	70	1%
	佐世保市	31	1%
	西海市	26	0%
	東彼杵町	26	0%
	雲仙市	11	0%
	平戸市	6	0%
	佐々町	5	0%
	島原市	4	0%
	南島原市	1	0%
	県外	65	1%
		6,125	100%



起点	終点	件数	割合
時津町	時津町	1,735	40%
	長崎市	1,211	28%
	長与町	888	20%
	諫早市	262	6%
	佐世保市	75	2%
	大村市	45	1%
	西海市	39	1%
	雲仙市	3	0%
	東彼杵町	3	0%
	島原市	3	0%
	波佐見町	1	0%
	県外	101	2%
		4,366	100%

出典：ETC2.0（H30.3～H30.8）



4. 今後実施予定の渋滞対策の確認 (1)長崎エリア

①通勤時のTDM検討 対策案の検討

- ・福岡県では、複数の地域でイオンと連携したパーク＆ライドを実施。
- ・利用条件は、概ね「イオン商品券購入又はWAONへのチャージ5000円分」のみ。
- ・時津市、長与町にも複数の大型商業施設が立地していることから、パーク＆ライドの可能性を検討。

■福岡県で実施されているイオン駐車場を活用したパーク＆ライド

店舗	実施主体	交通機関	利用条件	駐車場台数	利用可能日時
イオンモール筑紫野	福岡県、各自治体、交通事業者、イオン等	J R 西鉄	商品券の購入 またはWAON	70台	平日のみ
イオン志摩ショッピングセンター		高速バス		20台	平日のみ
イオンモール福津		路線バス・J R 西鉄バス		70台	平日のみ
イオンモール香椎浜		高速バス		70台	毎日
イオンモール福岡伊都		J R		50台	平日のみ

天神・博多への通勤・通学に鉄道をご利用される方へ

AEON MALL の

イオンモール筑紫野

駐車場をご利用いただけます。

交通渋滞にイライラせず、スムーズに移動！

イオン商品券（ギフトカード）のご購入が条件となりますが、ご購入分はそのままイオン店舗で使用できるため、駐車場代は **実質無料！**

イオンモール筑紫野
駐車場利用者
募集！
先着70台

ご自宅 → イオンモール筑紫野に駐車

JR 天神山駅 → JR → 博多まで約30分
西鉄 朝倉街通駅 → 西鉄電車 → 天神まで約25分

駐車場のご案内

【申込方法】
イオンモール筑紫野2Fインフォメーションまで下記必要書類をお持ちください
①パークアンドライド申込書
②イオン商品券の購入 5,000円分/月
③交通ICカードまたは定期券もしくは回数券の提示

お問い合わせ
イオンモール筑紫野 2Fインフォメーション **TEL 092-929-2300**

■実施期間
H29.10.1 ~
※土・日・夜やGW、お盆等の特定期間を除く
※利用状況に応じて継続実施を予定

■利用時間
6:30 ~ 23:00 (平日のみ)

■収容台数
先着70台

筑紫野市立明寺付近交通連携施設検討協議会

◎筑紫野市 △福岡市 ●福岡県 JR九州 Nishitetsu イオンモール筑紫野

福岡市では都心部の交通渋滞緩和やCO₂の削減を図ることを目指した取り組みを推進しています。

4. 今後実施予定の渋滞対策の確認 (1)長崎エリア

①通勤時のTDM検討
対策案の検討

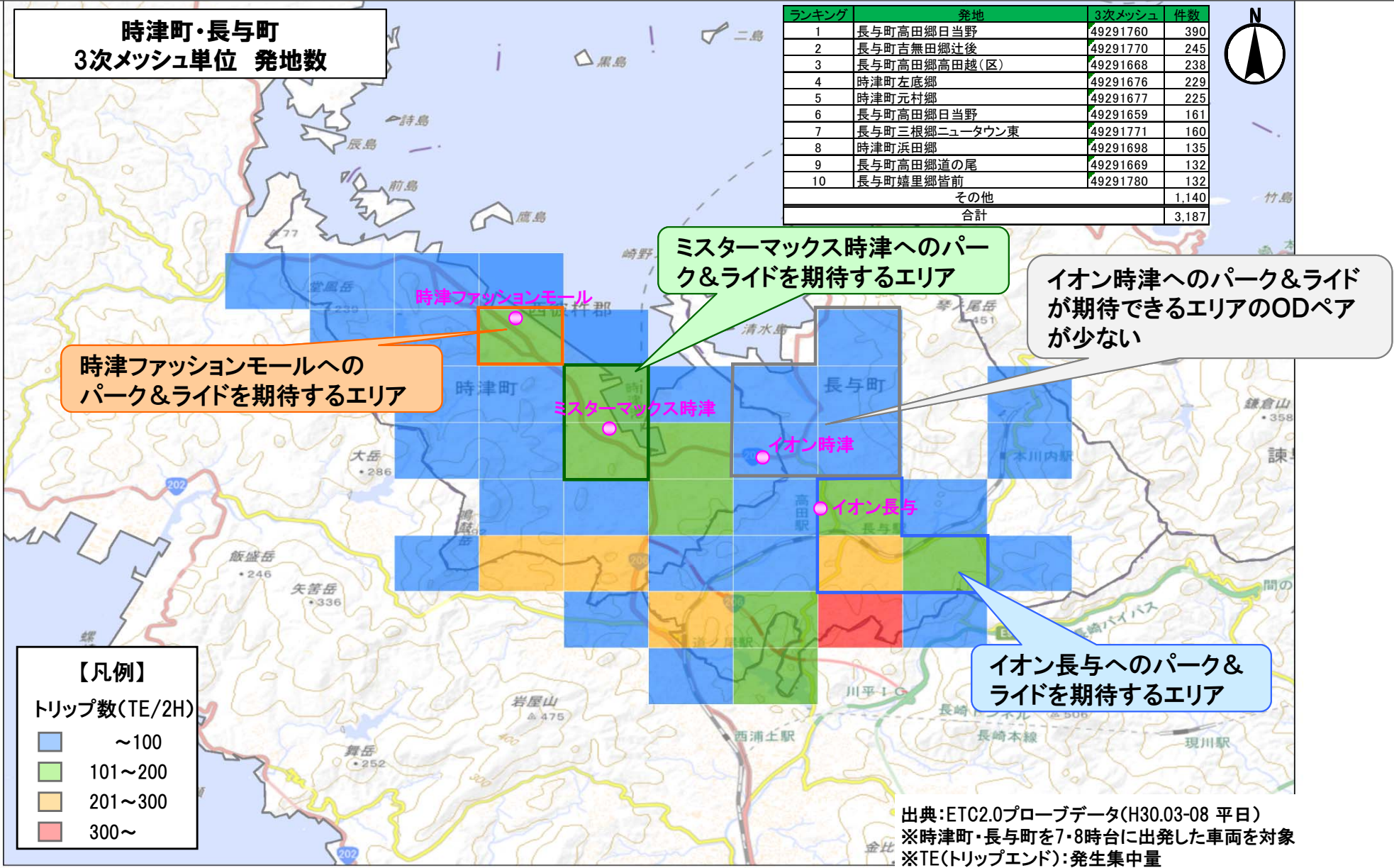
- ・長崎市への通勤が多い市町村かつ商業施設の立地状況を加味して、パーク＆ライドが可能な候補店舗を抽出。
- ・今年度、商業施設に対して実現可能性についてヒアリング調査を実施。

通勤 する 市町村	利用の 多い 市町村	店舗名	駐車場 台数	路線バス乗換			JR乗換			現地状況
				バス停名	長崎駅前 までの 所要時間	本数	駅名	長崎駅 までの 所要時間	本数	
長崎市	長与町	イオンタウン 長与	413台	【朝】長崎方面 イオンタウン長与 城の平（ビューテラス側） 城の平（さくら会館側） 榎の鼻（満永線） 榎の鼻（本川内線）	— 26～32分 26～32分 27～40分 29～39分	6時台:3本、7時台:4本、8時台:2本 6時台:3本、7時台:4本、8時台:2本 6時台:5本、7時台:6本、8時台:3本 6時台:1本、7時台:1本、8時台:1本	高田 長与	14～15分 17～18分	【朝】高田駅 6時台:2本 7時台:2本 8時台:2本	
	時津町	イオン時津 ショッピング センター	1000台	【朝】長崎方面 溝川	32～39分	6時台:3本、7時台:6本、8時台:6本	—	—	—	
		時津 ファッション モール	388台	【朝】長崎方面 時津北部ターミナル	37～43分	6時台:2本、7時台:2本、8時台:1本	—	—	—	
		ミスター マックス	927台	【朝】長崎方面 左底 ミスターマックス時津店	29～35分 —	6時台:5本、7時台:7本、8時台:4本	—	—	—	

4. 今後実施予定の渋滞対策の確認 (1)長崎エリア

①通勤時のTDM検討 TDMの可能性

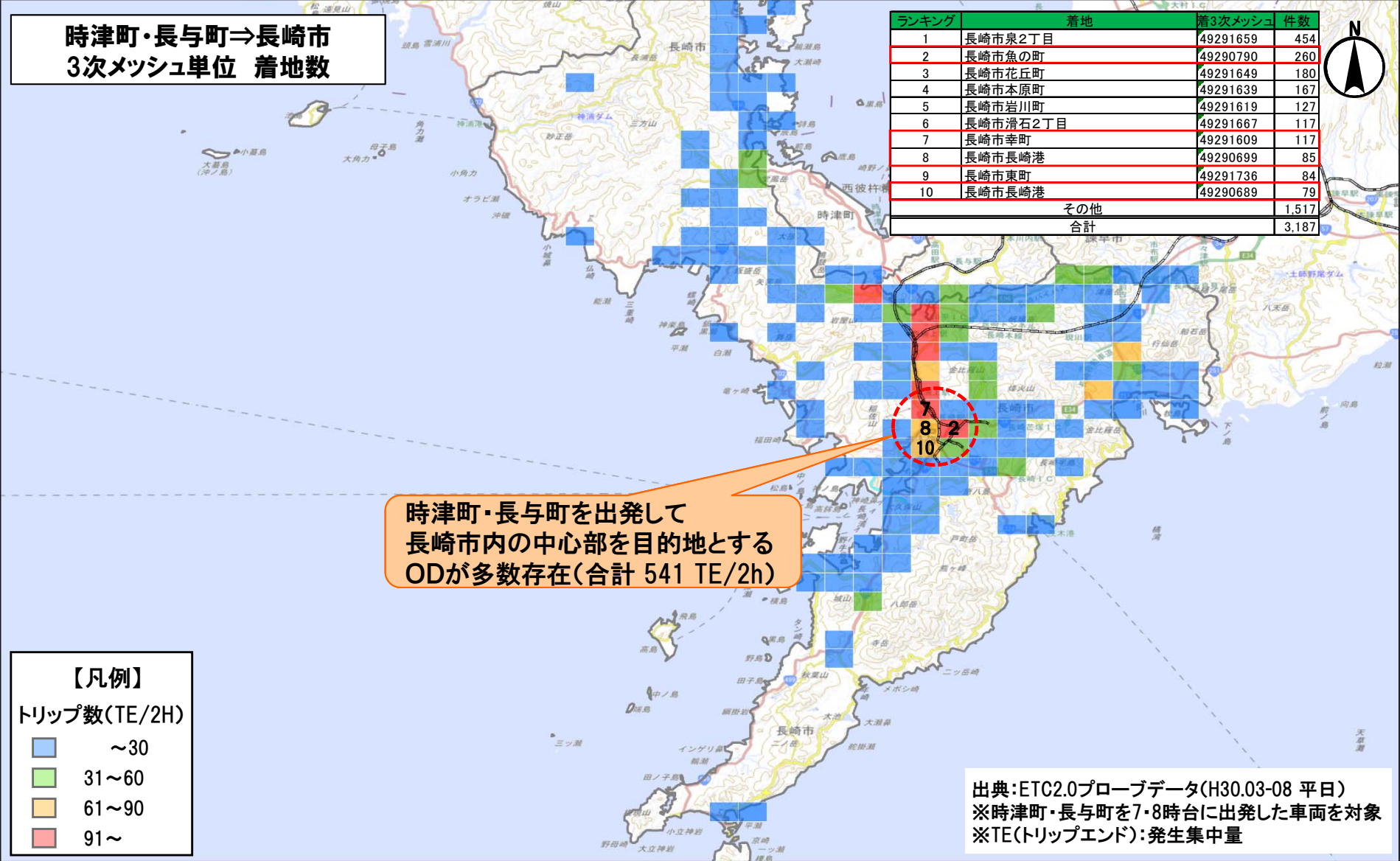
・商業施設との位置関係及び利用が多いエリア(トリップ数が多い)をターゲットにすると、イオン長与やミスターマックス時津、時津ファッションモールへのパーク&ライドが可能と想定。



4. 今後実施予定の渋滞対策の確認 (1)長崎エリア

①通勤時のTDM検討 TDMの可能性

- ・鉄道沿線やバス路線上に利用の多い目的地があることから、鉄道やバスを用いたパーク＆ライドが可能と想定。
- ・そのうちランキング2位の「長崎市魚の町」や7位の「長崎市幸町」等の長崎駅周辺においては、川平有料道路経由のバスを利用したパーク＆ライドが可能と想定。



4. 今後実施予定の渋滞対策の確認 (2)佐世保エリア

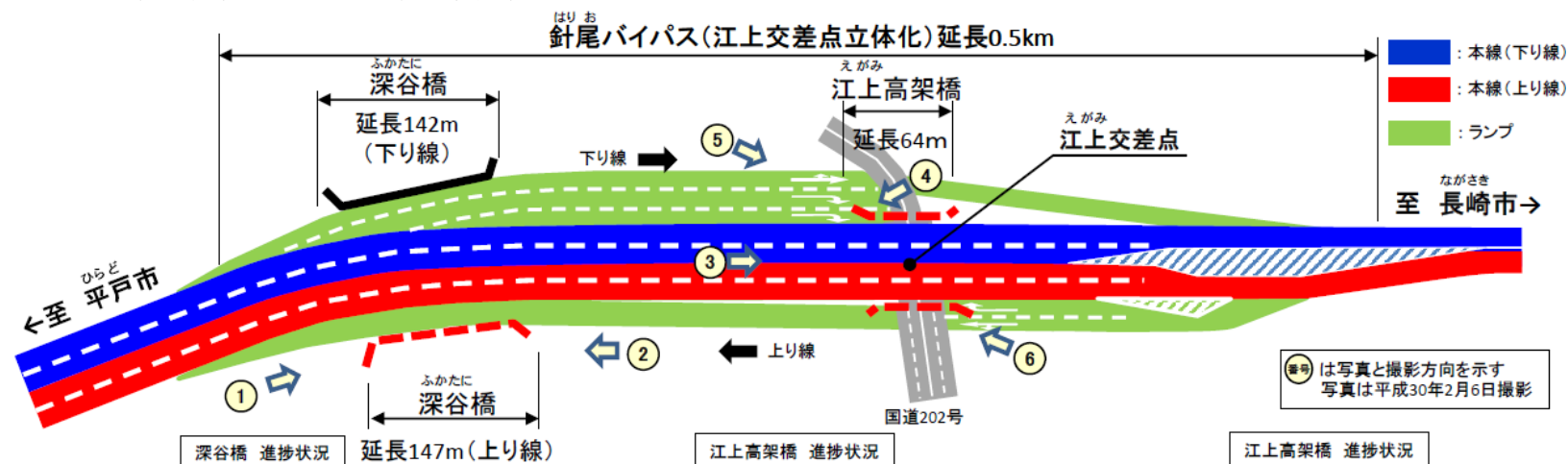
①国道205号針尾バイパス江上交差点立体化

・平成31年度に国道205号針尾バイパスの江上交差点の立体化が完了予定、立体化に伴い、江上交差点の混雑緩和に期待。

▼事業位置図



▼事業進捗状況 (H30.2.22記者発表資料)



▼事業概要図



4. 今後実施予定の渋滞対策の確認 (2)佐世保エリア

②大塔IC料金所出口交差点における渋滞対策

- ・大塔IC料金所出口交差点は、佐世保大塔IC(OFFランプ)の交通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となり本線への影響が懸念されていたため、**タピーク時に青時間増加を実施。**

■佐世保大塔IC(オフランプ)の道路構造



■広域図

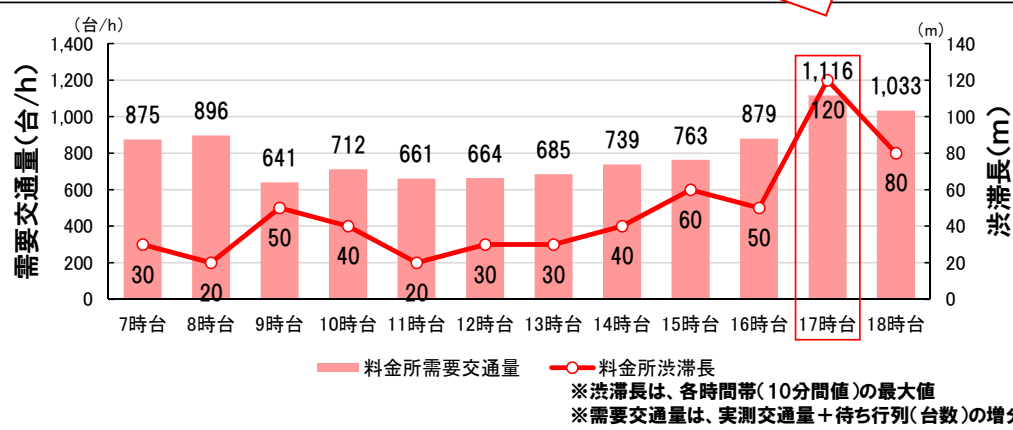


■渋滞写真



■佐世保大塔IC(OFFランプ)の渋滞長

渋滞長が最大120m



対策

料金所側の青時間を+5秒し、料金所側の交通容量を拡大

タピーク時	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:45秒、黄:3秒、赤:3秒	青:55秒、黄:3秒、赤:3秒	112秒

第1現示の青時間増加(+5秒)

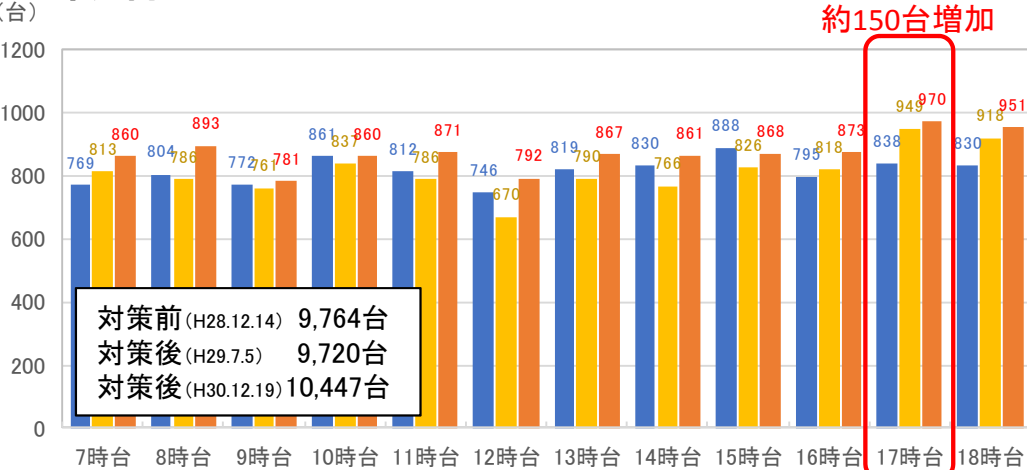
4. 今後実施予定の渋滞対策の確認 (2)佐世保エリア

②大塔IC料金所出口交差点における渋滞対策 (対策後(H30.12)の調査結果)

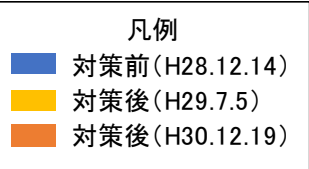
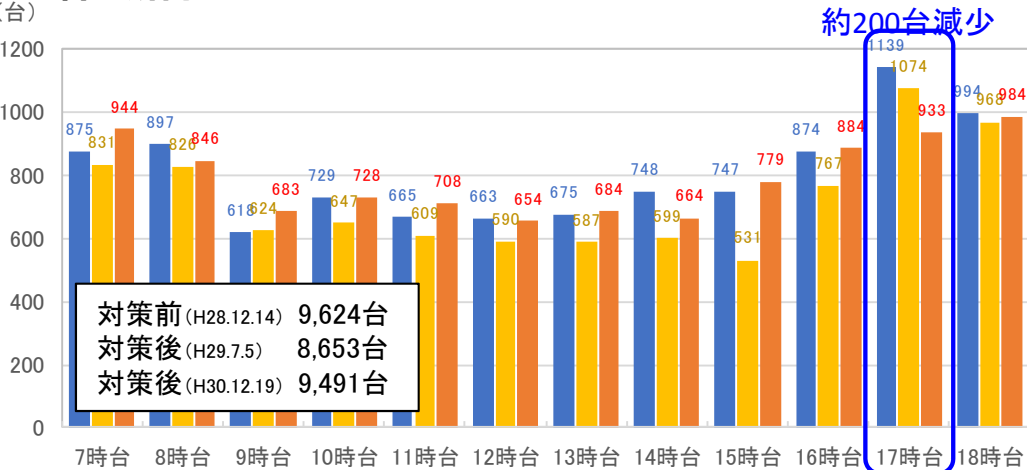
- ・対策後(H30.12)の調査の結果、市道側においては渋滞の発生なし。
- ・料金所側においては、17時台の渋滞長は減少しているが、その他時間帯では渋滞長が増加した時間帯が目立つ状況。

■時間帯別交通量

○市道側

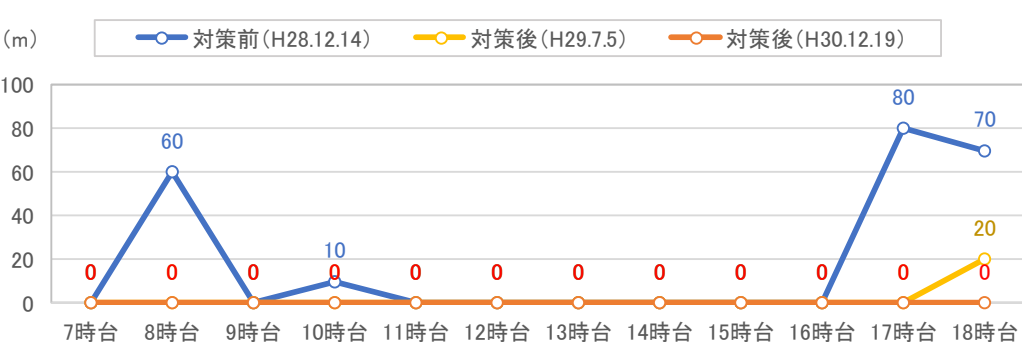


○料金所側

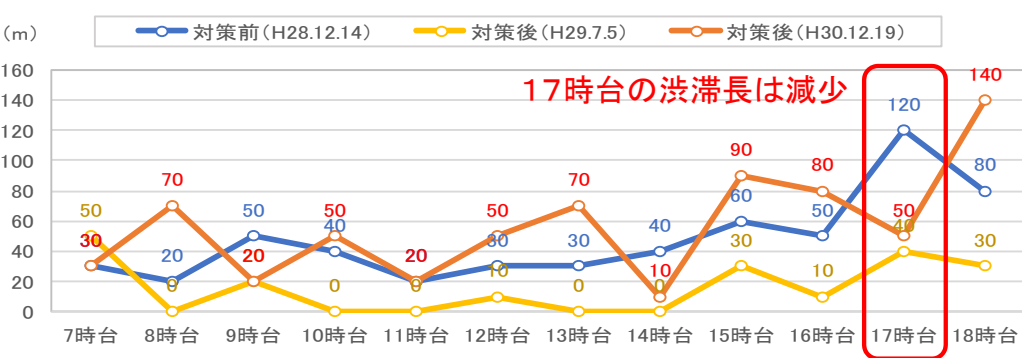


■時間帯別交通量

○市道側

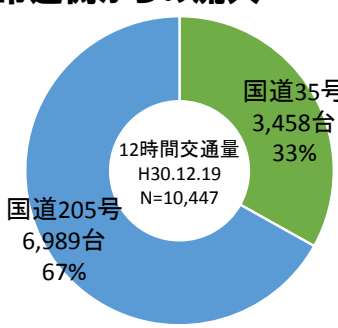


○料金所側

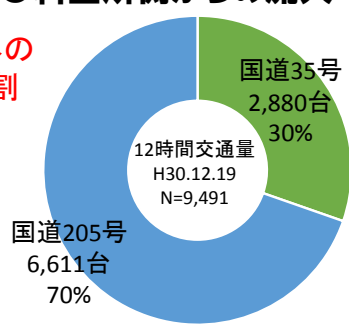


■流入交通の進入方向割合

○市道側からの流入



○料金所側からの流入

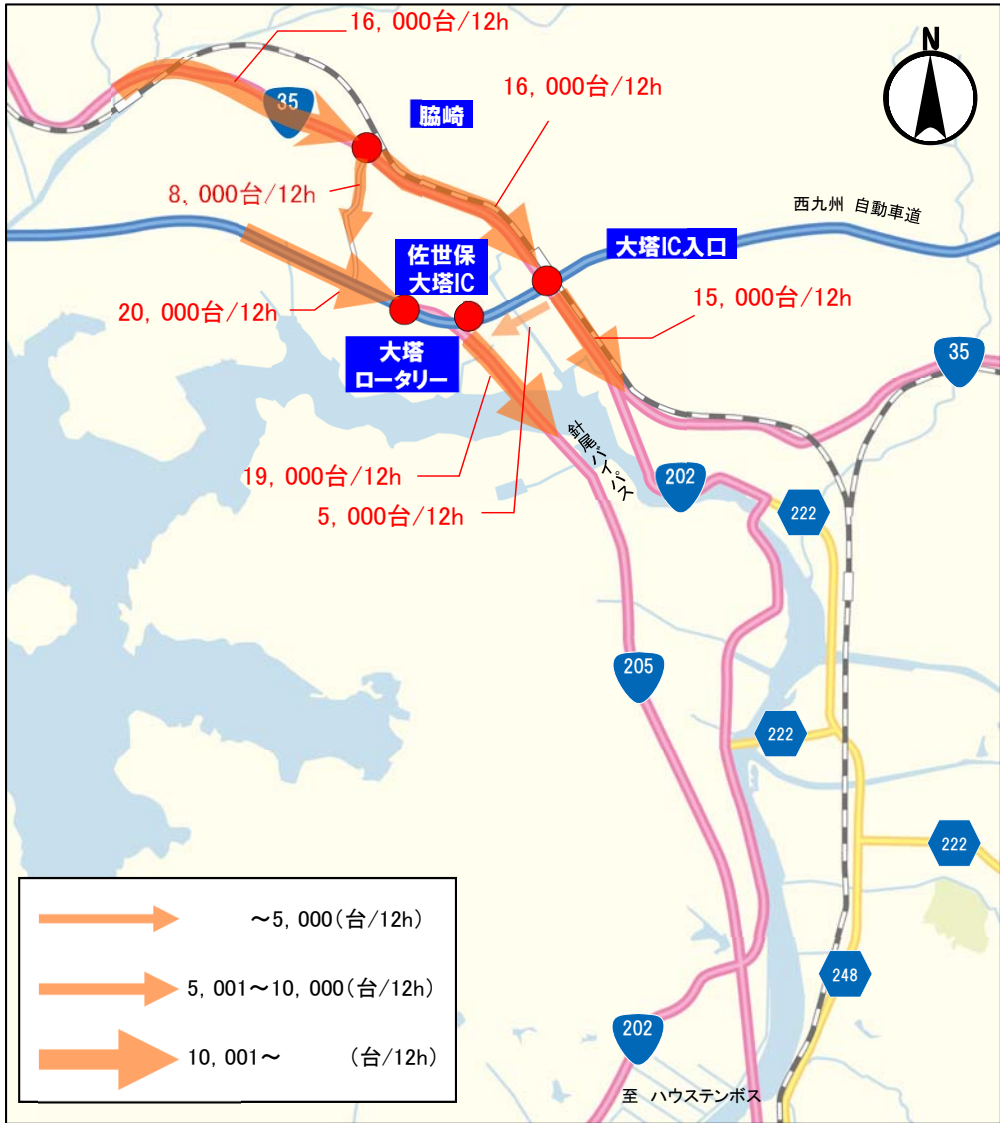


4. 今後実施予定の渋滞対策の確認 (2)佐世保エリア

②大塔IC料金所出口交差点における渋滞対策 (追加対策)

- ・佐世保市街地方面から大塔ロータリーを通過し針尾バイパス方面へ通行する際、国道35号ルートの方が市道ルートに比べ所要時間が短いため、通過交通の経路分析を行い、市道ルートから国道35号ルートに転換させる案内誘導を検討する。
- ・また信号現示の再調整(市道側の青時間減少、料金所側の青時間増、等)による渋滞緩和について調整中。

■大塔IC周辺の交通流動



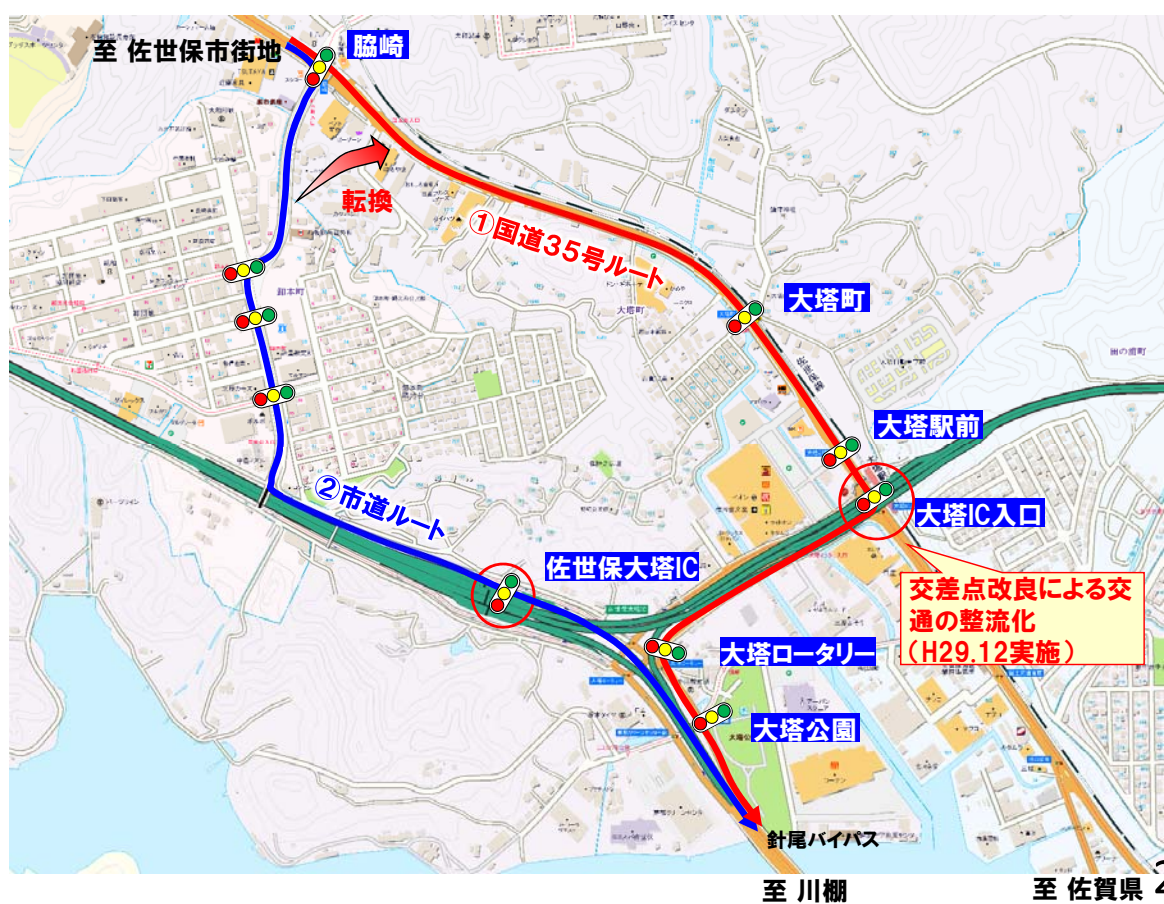
■脇崎交差点～早岐瀬戸大橋間の距離・所要時間・信号交差点数

	距離 (km)	所要時間(分)			信号 交差点数
		朝ピーク時 (7-8時台)	昼間 (9-16時台)	夕ピーク時 (17-18時台)	
①国道35号ルート	3.0	5.6	5.9	6.9	6
②市道ルート	2.8	5.9	6.0	8.0	5
差分(①-②)	0.2	-0.3	-0.1	-1.1	1

全時間帯で、国道
35号経由の方が
所要時間は短い

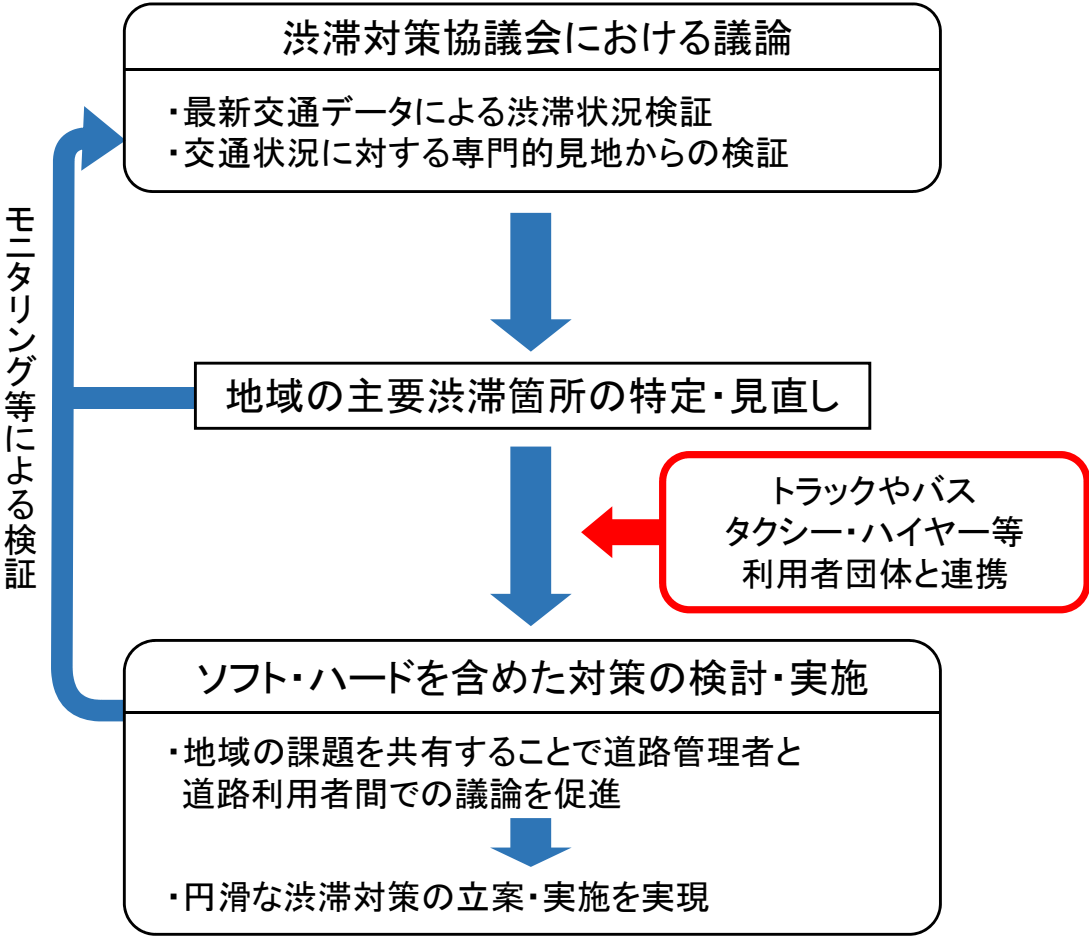
資料：プローブデータ(H27年度平日平均)

■対策イメージ



5. 道路利用者団体からの要望箇所（1）官民連携による渋滞対策

・人・物の輸送の効率化を図るため、渋滞対策協会とトラック、バス、タクシー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、速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＞

来年度も引き続き、トラック・バス・タクシー等事業者からの見た渋滞箇所の対策を実施予定

5. 道路利用者団体からの要望箇所（2）指摘箇所について

・昨年以降、道路利用団体(トラック協会・バス協会・タクシー協会)から県内50箇所(主要渋滞箇所37箇所、主要渋滞箇所以外13箇所)に対して、渋滞に関する要望あり。

エリア	路線	箇所	トラック協会	バス協会	タクシー協会
長崎	国道206号	時津町交差点	●	●	
	国道499号	小ヶ倉交差点付近	●		
	国道206号	井手園交差点	●		
	国道34号	馬町交差点付近	●		
	国道34号	矢上付近	●		
	国道34号	日見トンネル	●		
	国道34号	矢の平一丁目交差点～新日見トンネル付近	●		
	国道202号	旭大橋東口交差点付近	●		
	国道206号	松山交差点	●		
	国道206号	浜口町付近	●		
	国道206号	千歳町交差点付近	●		
	国道251号	戸石小学校前交差点付近	●		
	国道206号	住吉交差点付近		●	
	県道237号	新戸町IC交差点付近		●	
	国道34号	矢の平一丁目交差点		●	
	国道206号	長崎市 岩屋橋交差点付近		●	
	国道34号	矢の平1丁目交差点付近			●
	国道324号	旧県庁前交差点～中央橋交差点			●
	県道112号	茂里町交差点～梁川公園前交差点			●
	国道206号	岩屋橋交差点～浜口町交差点～道ノ尾交差点			●
佐世保	国道206号	井手園交差点～時津町交差点			●
	国道35号	陣の内交差点	●		
	国道205号	江頭交差点	●		
	国道205号	蔵本郷交差点	●		
	国道205号	川棚駅前付近	●		
	国道205号	大塔ロータリー付近	●		
	国道35号	西龍橋交差点	●		
	国道35号	稲荷バス停付近		●	
	国道204号	瀬戸越交差点付近		●	
	市道大宮通267号	大宮公園通り～大宮交差点		●	
諫早・大村	県道11号	西九州道中央口入口付近		●	
	国道498号	瀬戸越～矢峰間		●	
	国道204号	瀬戸越町交差点付近			●
	県道222号	汐入橋交差点付近			●
	国道34号	貝津町交差点付近(諫早市)	●		●
	国道34号	鈴田峠付近(大村市)	●		
	国道34号	与崎交差点付近	●		
	国道34号	諫早IC付近	●		
	国道34号・国道57号	小船越交差点	●		
	国道57号	長野町交差点	●		
	国道57号	鷺崎交差点	●		
	国道57号	小川町付近(諫早市)	●		
	国道57号	栗面町付近	●		
	国道34号	貝津町交差点		●	
	県道37号	日大高校前交差点		●	
	国道251号	平野交差点付近		●	
	国道251号	島原駅～二軒茶屋交差点間		●	
	国道57号	森山駅～森山支所前間		●	
	国道57号	栗面町交差点～鷺崎町交差点			●
	国道207号	宇都町交差点付近			●
合計	協会別箇所数		27	15	10
	合計				50

