

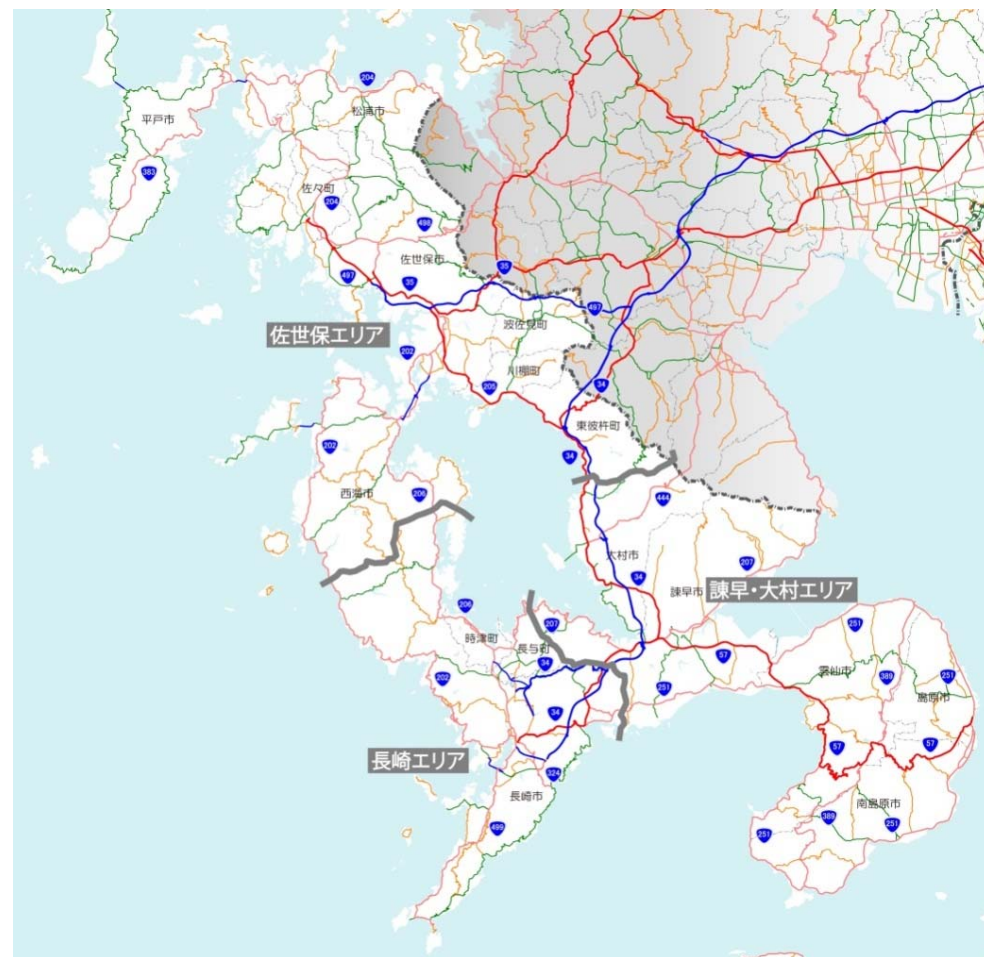
令和元年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会

本会議の目的

- ①主要渋滞箇所の特定解除について協議
- 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. 主要渋滞箇所の現況と対策状況	4
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果	6
4. 対策実施箇所の効果検証	16
5. 今後実施予定の渋滞対策について	17
6. 道路利用者団体からの要望箇所	29
7. 道路の耐災害性強化に向けた提言について	31



令和元年8月5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

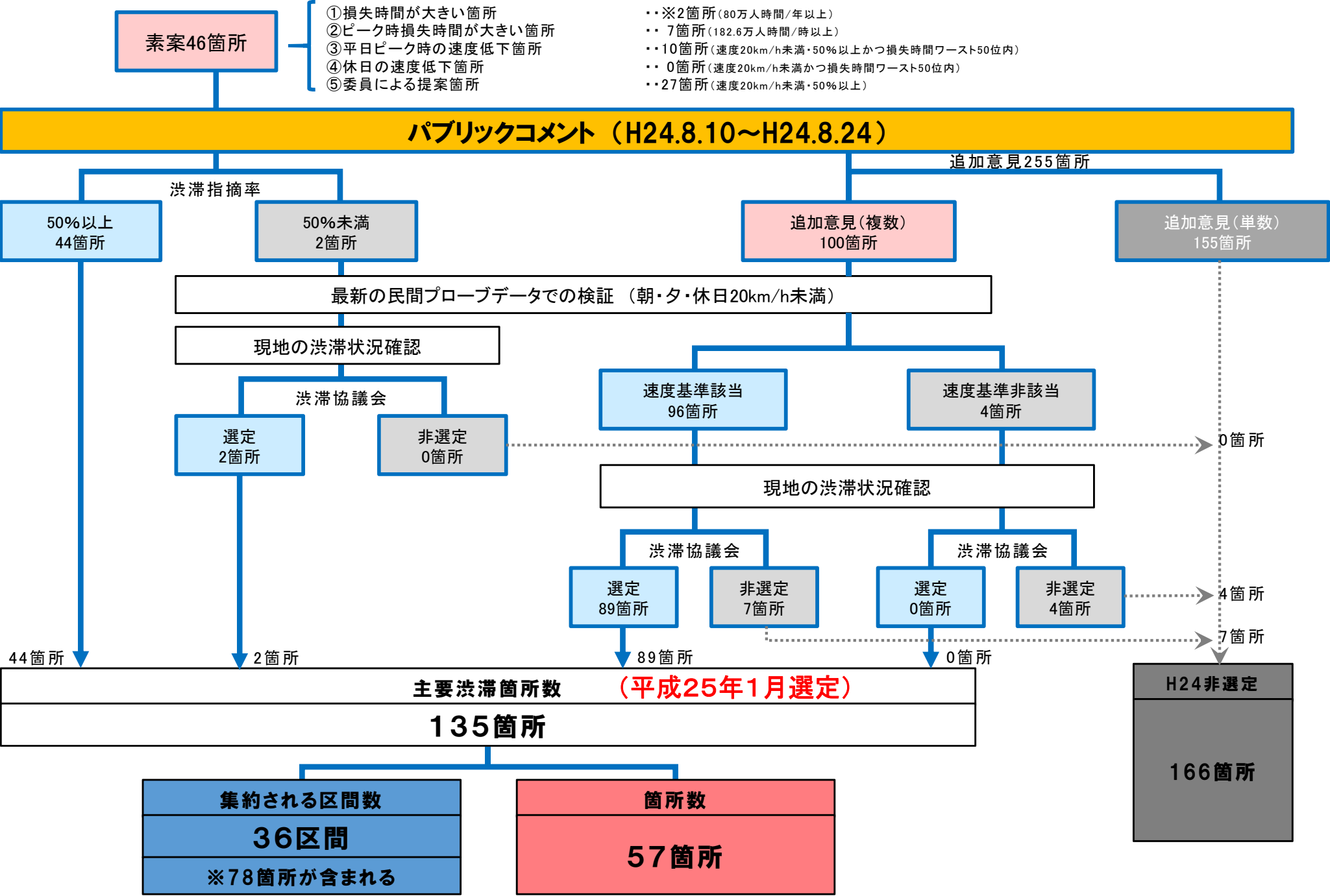
地域の渋滞の現状と渋滞対策の基本方針

・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

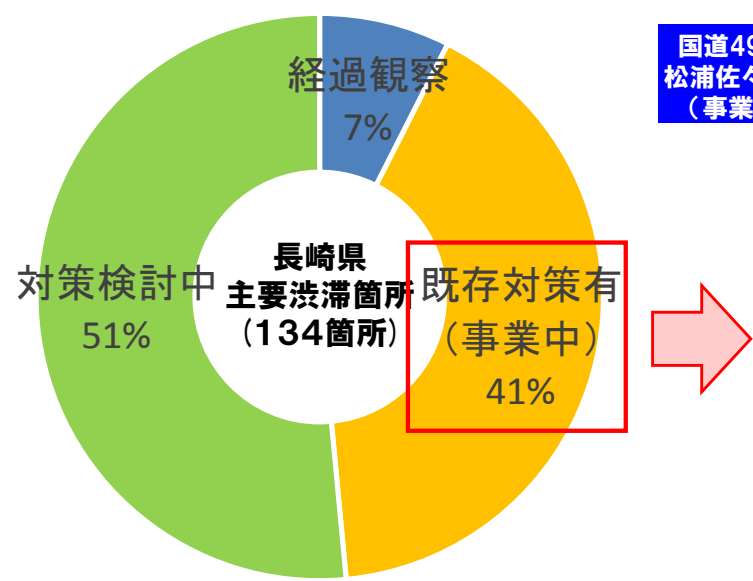
〔時期〕	〔実施内容〕	〔協議内容等〕
H24.6	H24年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○基礎データの共有、意見交換
H24.7	H24年度 第2回 長崎県交通渋滞対策協議会	○地域の主要渋滞箇所(素案)の決定
H24.8 H24.11	パブリックコメントの実施 (一般道路) (高速道路)	
H24.12	H24年度 第3回 長崎県交通渋滞対策協議会	○地域の主要渋滞箇所の特定
H25.1	主要渋滞箇所の公表	○一般道路135箇所、高速道路6箇所
H25.7	H25年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会	○渋滞対策の基本方針(案)、今後の取り組みの議論
H25.12	H25年度 第1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
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
今回 H31.8	H31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. 主要渋滞箇所の現況と対策状況

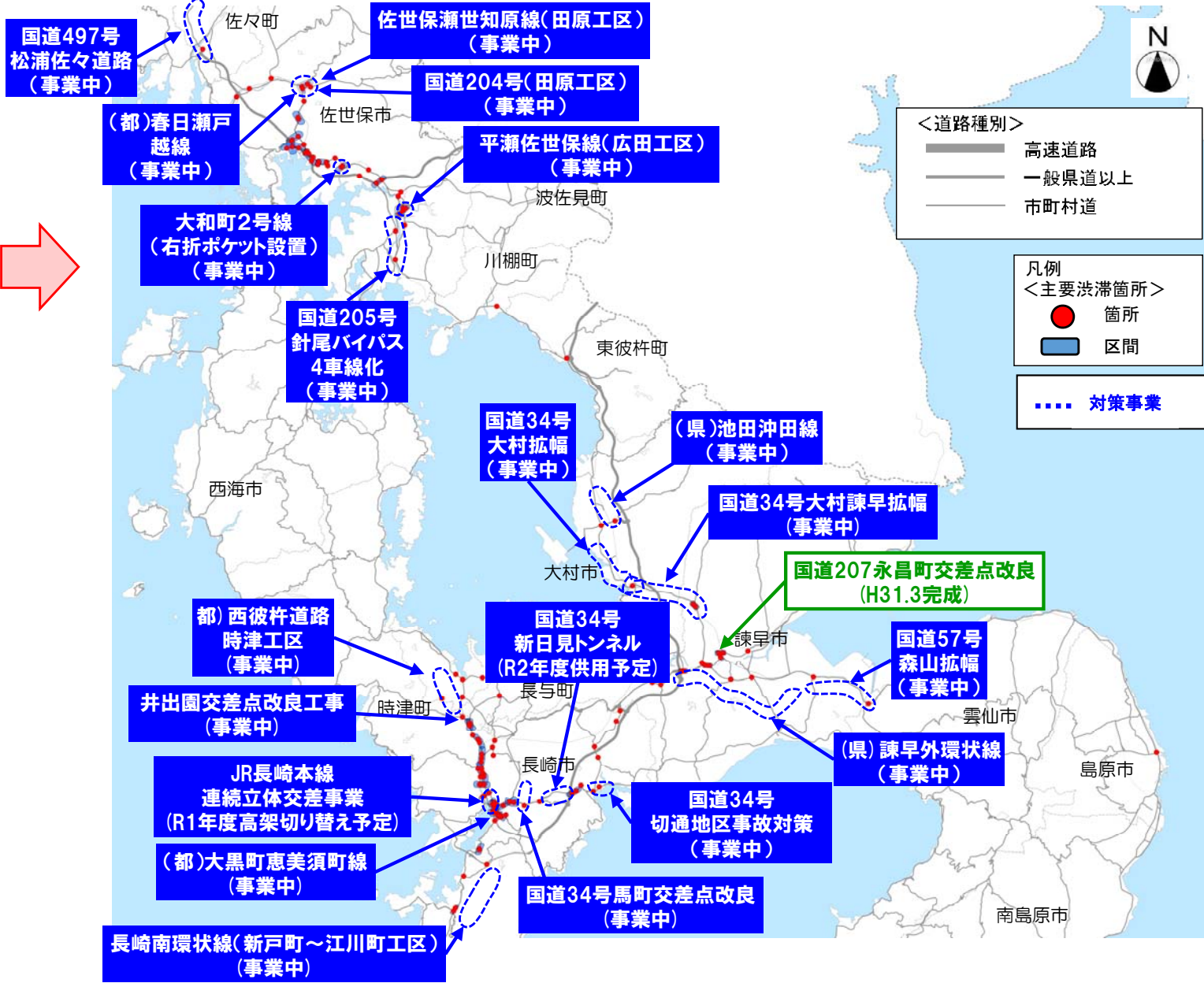
(1) 長崎県内の主要渋滞箇所の対策状況 (一般道)

・全体の約4割の箇所に対策実施中(対策済み含む)、約5割が対策検討中

●一般道の主要渋滞箇所の対策状況



●実施中の一般道の対策事業

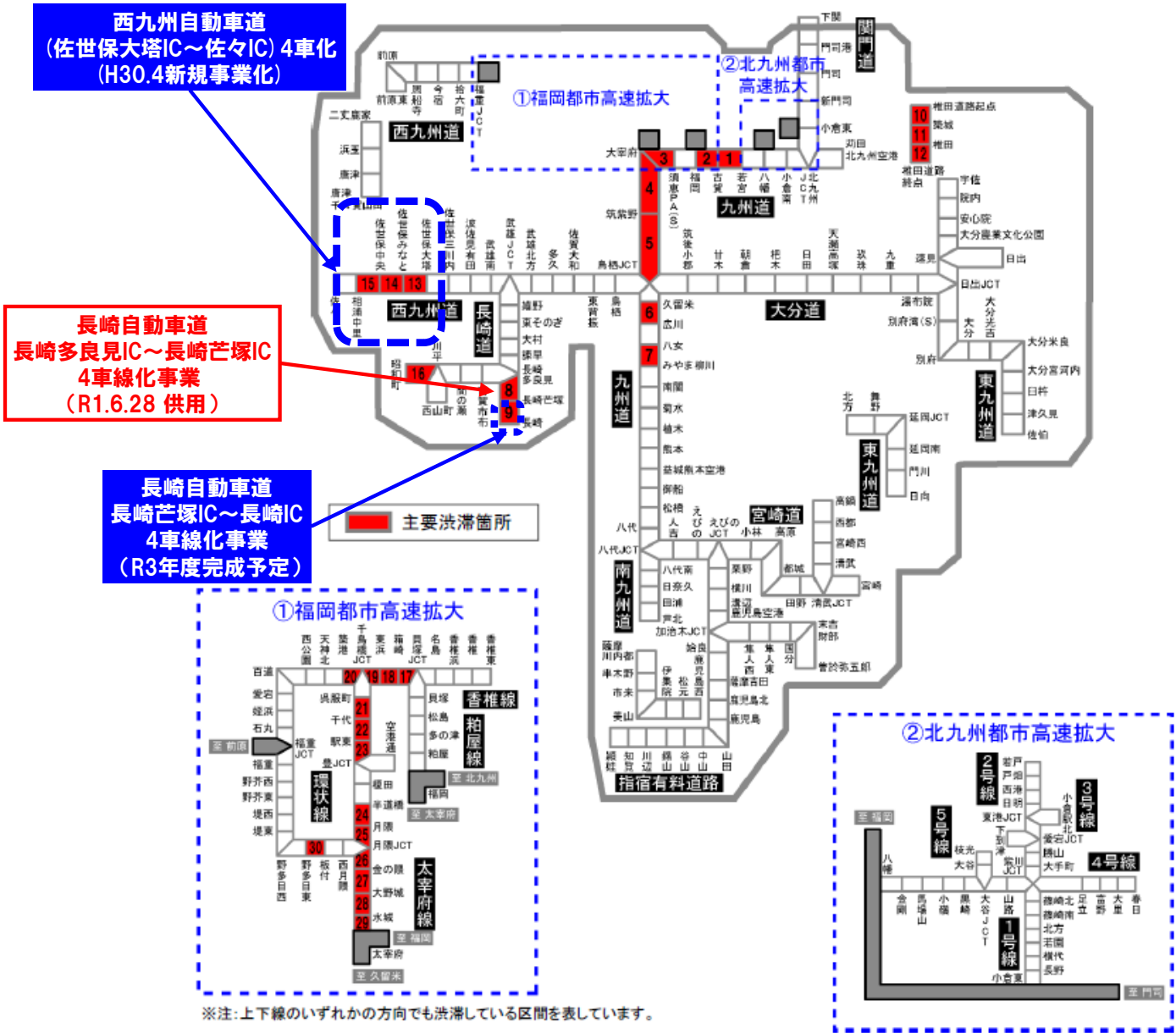


2. 主要渋滞箇所の現況と対策状況

(4) 長崎県内の主要渋滞箇所の対策状況 (高規格幹線道路)

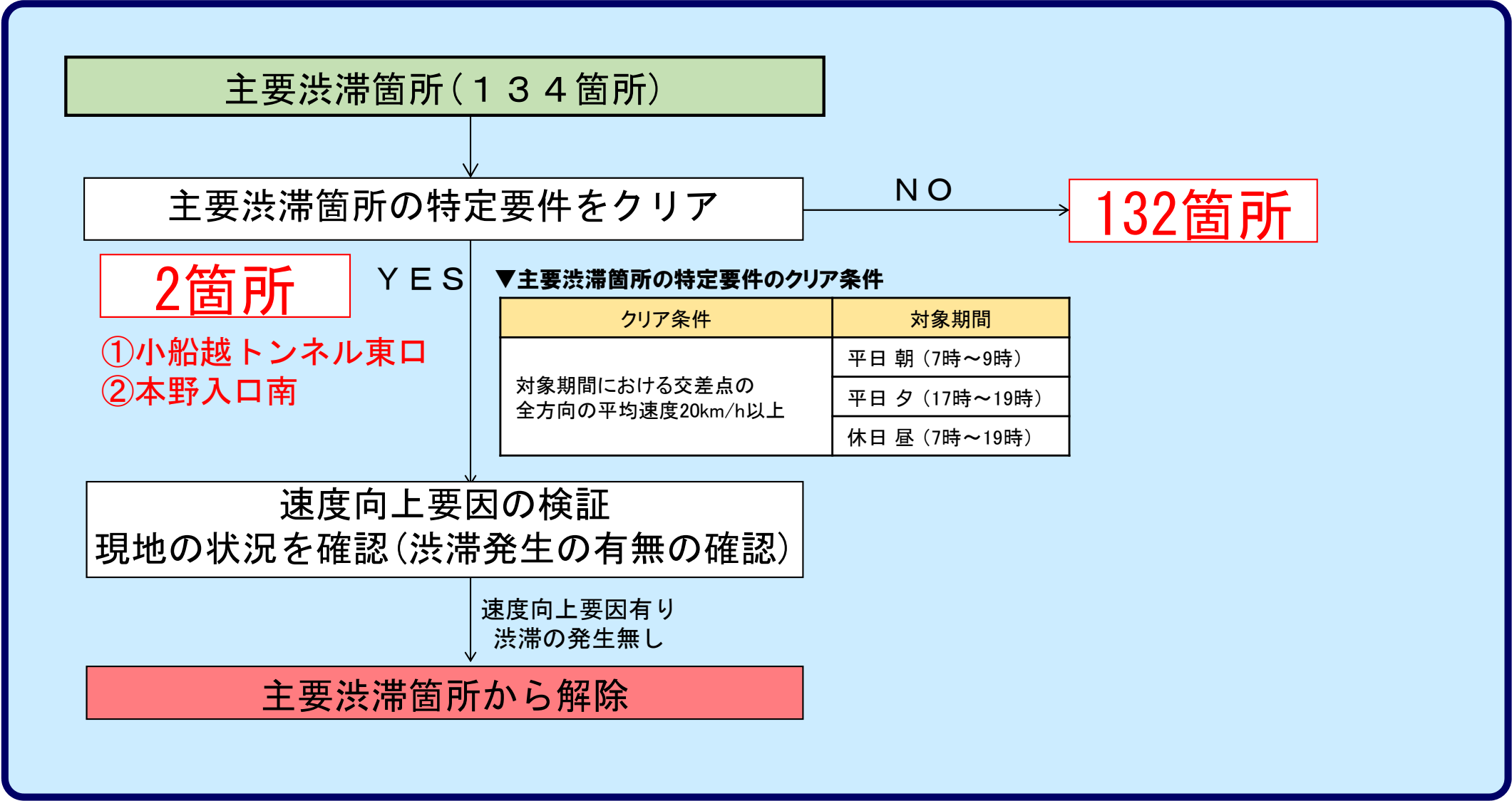
- ・高規格幹線道路の対策として、長崎多良見IC～長崎芒塚IC区間で、4車線化事業が完了(R1.6.28 供用)
- ・西九州自動車道(佐世保大塔IC～佐々IC)、長崎自動車道(長崎芒塚IC～長崎IC)において4車線化事業を実施中

●実施中の高規格幹線道路の対策事業



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

・最新のデータ(H30.4～H31.3)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2箇所。



3. 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

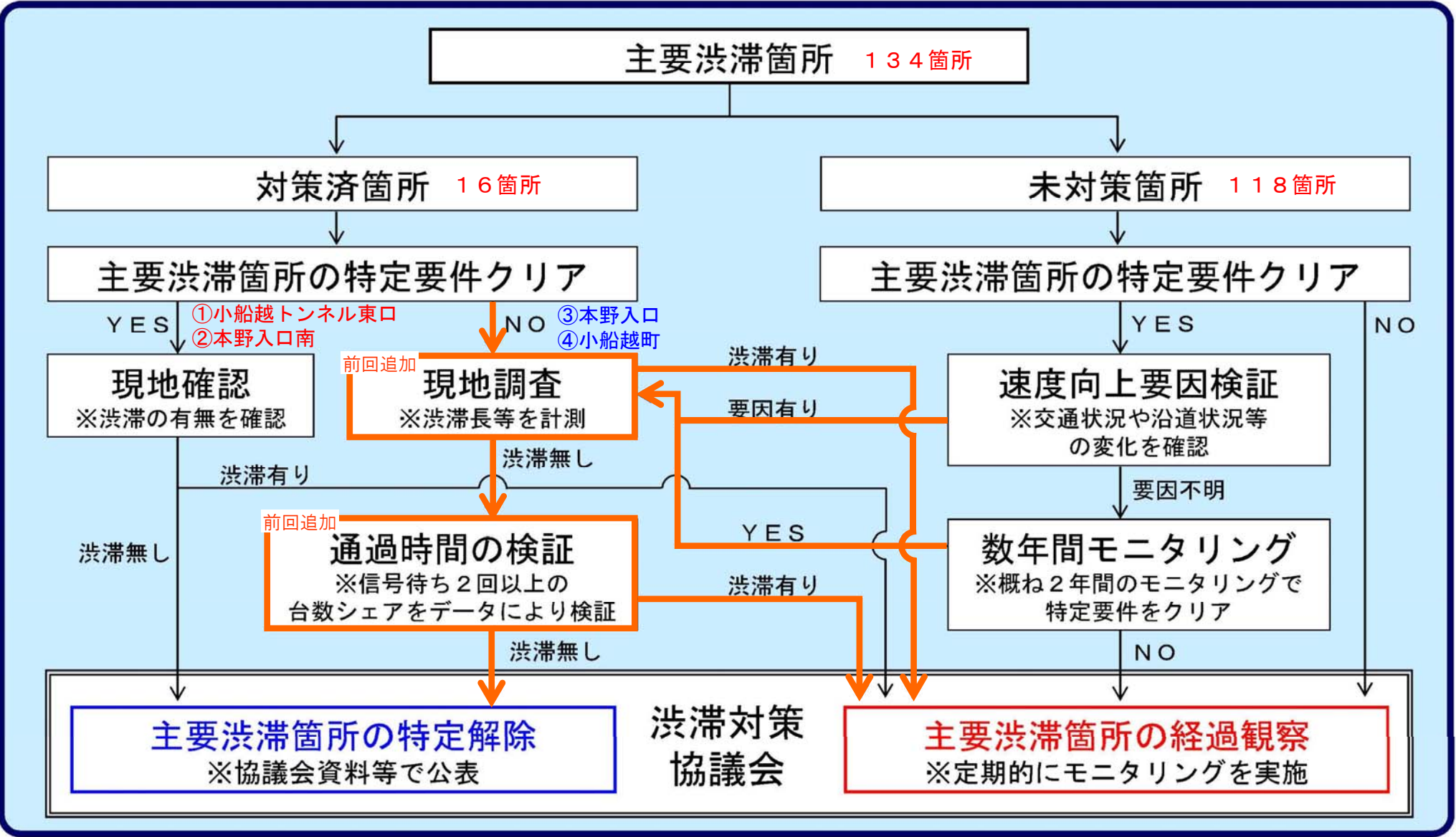
■20km/h未満

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			②H30第1回渋滞協			③R1第1回渋滞協		
							(H24.4~H24.8)			(H29.4~H30.3)			(H30.4~H31.3)		
							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	-	-	-	8.1	9.5	10.9
					国34	西	29.2	18.9	21.9	27.8	25.0	29.9	23.7	19.7	25.8
					国34	東	14.6	12.2	18.5	22.7	19.1	25.6	18.0	16.6	22.5
	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	16.6	10.8	9.1
					町道	西	39.3	42.9	45.0	20.2	29.2	27.8	24.2	36.5	35.7
					町道	東	40.8	40.9	43.3	34.8	28.0	28.5	42.7	43.2	40.2
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	26.2	25.6	23.9
					国205	西	18.8	16.2	15.9	18.8	12.9	13.9	19.0	12.8	13.1
					国35	南	19.3	15.2	14.2	19.2	19.1	17.2	17.7	16.0	14.5
	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	14.3	19.8	18.0
					国497	北西	28.6	19.8	16.0	28.8	16.2	18.9	18.5	15.3	14.5
					県205	北西	37.1	28.2	27.7	18.8	17.7	17.8	24.3	15.6	15.2
	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	国205	北東	4.1	7.1	6.4	7.1	11.1	10.7	6.5	10.5	9.4
					国205	南東	22.1	16.6	16.7	19.2	21.4	20.4	18.3	17.5	17.5
					(主)11	北東	9.0	8.6	7.7	8.9	8.9	10.1	7.5	8.5	10.2
	海自警備隊前	佐世保市	(都)平瀬千尽町線	H28.3	国497	西	14.3	17.1	19.4	17.5	19.3	18.4	12.6	15.2	14.8
					(主)11	南	12.0	7.5	9.1	13.9	14.3	13.9	12.2	13.2	12.7
					(主)11	北	20.5	19.7	20.0	33.7	26.3	25.4	22.7	20.3	19.2
	アルカスSASEBO裏	佐世保市	(都)平瀬千尽町線	H28.3	市道等	東	10.1	13.9	11.0	-	-	-	11.5	9.0	9.1
					(主)11	南	14.6	16.6	21.1	21.7	15.4	19.9	16.7	12.2	16.5
					(主)11	北西	41.9	32.4	29.2	45.4	38.3	43.2	34.5	28.4	29.7
	平瀬橋	佐世保市	(都)平瀬千尽町線	H28.3	市道等	北東	5.8	4.7	5.5	7.8	4.0	5.7	9.0	5.9	6.1
					市道等	南西	12.7	12.2	14.9	7.8	4.5	4.6	14.3	6.1	6.8
					(主)11	南東	40.2	33.9	41.3	36.3	31.4	34.1	29.2	26.8	26.6
	平瀬	佐世保市	(都)平瀬千尽町線	H28.3	市道等	北	12.3	9.5	10.4	-	-	-	11.9	10.8	12.1
					(主)11	西	25.1	24.7	27.1	26.7	16.4	26.1	24.5	12.6	23.9
					(主)11	東	15.2	15.7	21.6	21.6	24.4	27.1	14.6	16.6	19.5
	田子の浦	佐世保市	国道202号(田子の浦工区) (交差点改良)	H27	(主)11	北東	5.8	7.3	6.5	9.7	9.3	9.4	7.4	7.3	7.1
					市道等	西	12.1	14.4	16.2	-	-	-	9.6	8.8	14.3
					(主)11	南東	20.4	21.4	30.8	26.9	24.3	30.9	14.7	15.5	20.9
諫早・大村	桜馬場	大村市	桜馬場交差点改良	H26	国202	北西	29.4	28.9	29.9	28.2	29.6	32.1	25.7	26.0	28.7
					市道等	北東	5.7	7.3	8.3	-	-	-	12.1	15.6	10.3
					国202	南西	9.8	7.8	9.3	9.2	9.3	11.0	9.6	8.0	9.9
	① 小船越トンネル東口	諫早市	小船越町交差点改良 諫早外環状線(栗面IC~小船越IC)	H27.2 H30.3	県222	南東	13.0	12.2	15.0	16.4	16.7	17.7	15.5	14.7	16.5
					国34	北	21.1	19.7	22.9	21.8	25.1	25.6	22.1	22.4	25.2
					市道等	北東	18.2	16.4	16.4	-	-	-	17.9	15.5	11.7
	④ 小船越町	諫早市	小船越町交差点改良 諫早外環状線(栗面IC~小船越IC)	H27.2 H30.3	県38	西	14.3	8.2	9.7	17.5	11.5	11.2	12.0	9.8	9.9
					国444	東	10.6	8.2	9.7	10.8	10.4	11.4	10.5	10.1	11.5
					国34	南	10.4	7.0	8.3	10.1	7.4	8.2	10.5	7.3	8.6
	③ 本野入口	諫早市	本野入口交差点改良	H27.4	国57	西	25.3	34.3	31.7	25.9	24.2	27.7	23.1	20.8	29.7
					国57	東	9.9	16.0	16.8	26.2	31.6	31.8	30.2	31.5	32.5
					国57	北西	17.3	24.7	22.5	20.8	20.3	21.4	19.9	18.8	20.6
	② 本野入口南	諫早市	本野入口交差点改良	H27.4	国207	北東	11.5	13.0	18.5	10.4	12.7	14.6	11.6	12.9	13.4
					国57	南東	18.5	17.6	19.3	33.3	36.0	36.1	26.2	27.2	27.8
					国34	北西	21.7	21.6	24.2	36.9	39.2	38.8	36.1	36.1	37.3
宇都町	宇都町	諫早市	国道207号 宇都交差点改良	H29	県217	北東	31.9	28.8	32.1	39.3	30.8	30.0	36.8	35.8	33.3
					国34	南東	21.8	25.9	26.3	17.6	22.8	26.7	19.4	23.9	28.2
					国34	北西	51.1	49.8	49.7	59.0	57.0	59.0	53.1	54.0	54.6
	宇都町	諫早市	国道207号 宇都交差点改良	H29	国34	南東	29.6	43.9	46.3	50.8	51.6	53.4	51.4	51.3	53.0
					市道等	南東	13.0	11.6	17.7	31.2	39.2	42.4	26.5	35.8	33.7
					国207	北	20.4	26.1	24.9	15.6	23.2	24.9	13.8	18.7	16.8

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

■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



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果（解除候補箇所）

①国道57号 小船越トンネル東口交差点

- ・当該箇所は、H30年度に諫早外環状線(栗面IC～小船越IC)の整備、H26年度に交差点改良(交差点コンパクト化等)を実施。
- ・全方向において主要渋滞箇所特定要件をクリアしたが、現地確認の結果、西側流入部(方向①)で渋滞を確認。

■位置図



▲小船越トンネル東口交差点

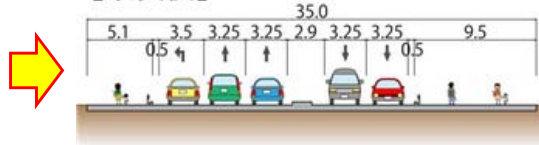
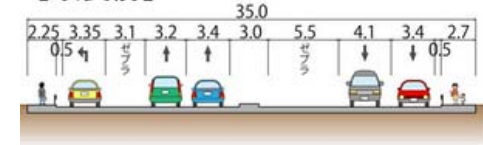
■対策内容

- ・諫早外環状線(栗面～小船越)の開通【H30.3.24】
- ・交差点改良(交差点コンパクト化・歩道の拡幅や横断歩道橋の整備)

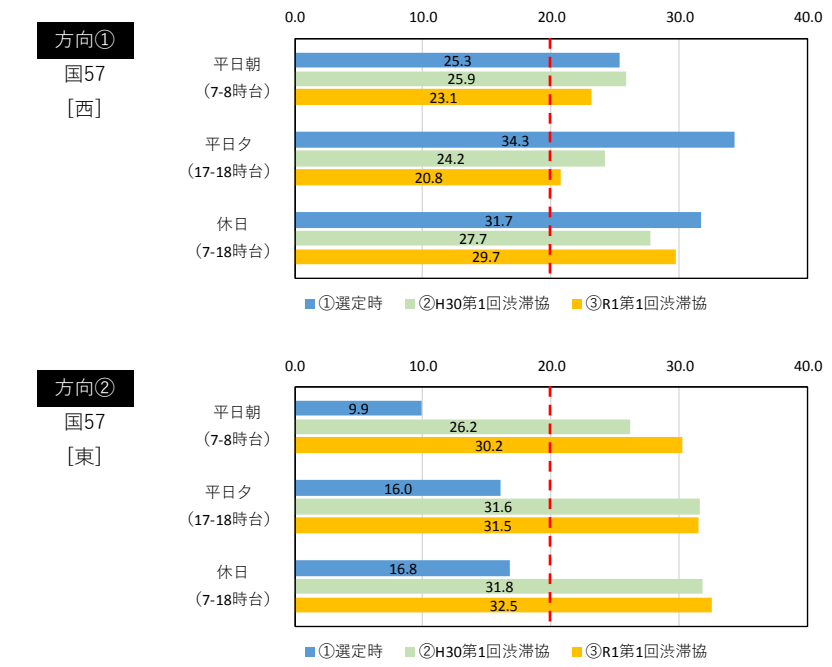
対策前



対策後



■対策効果の確認



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）
- R1第1回渋滞協：H30.4～H31.3（ETC2.0）

17時台後半から18時台にかけて最大300mの渋滞が発生

■渋滞状況(現地調査結果)

写真①



観測方向	観測時刻	滞留長 [m]	渋滞長 [m]
方向①	17:12	70	0
	17:15	130	0
	17:25	210	0
	17:52	520	300
	18:00	430	250
	18:15	500	210
	18:45	230	0
	18:55	350	100

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果（解除候補箇所）

②国道34号 本野入口南交差点

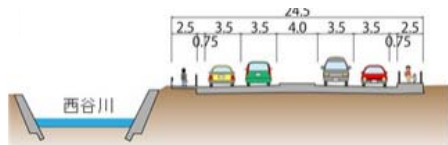
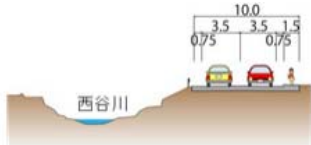
- ・平成27年4月に交差点改良（2車線→4車線）を実施。
- ・全方向において主要渋滞箇所特定要件をクリアし、現地確認においても円滑な交通状況であったため、解除箇所として提案。

位置図



対策内容

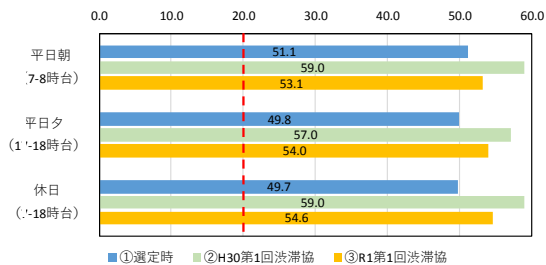
- ・交差点改良（車線拡幅（2車線⇒4車線）・右折レーン設置・歩道整備）



対策効果の確認

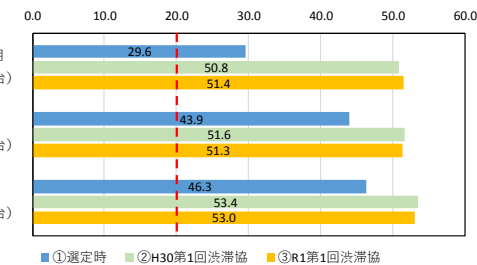
方向①

国34
[北西]



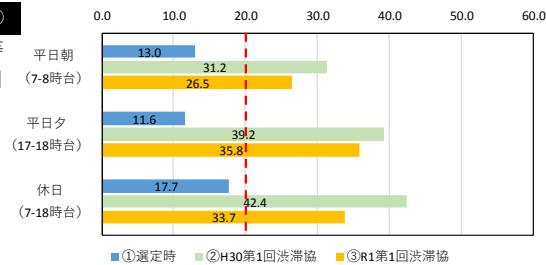
方向②

国34
[南東]



方向③

市道等
[南東]



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）
- R1第1回渋滞協：H30.4～H31.3（ETC2.0）

渋滞状況（R1.7.25（木）現地確認結果）

最も速度が低下する朝ピーク
時で、渋滞が発生していないことを
確認



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果（解除候補箇所）

③国道34号 本野入口交差点

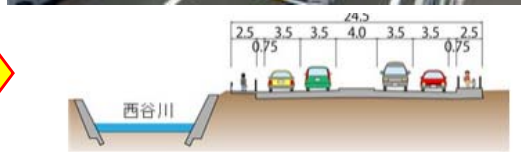
- ・平成27年4月に交差点改良（2車線→4車線）を実施。
- ・一部区間（方向3）において主要渋滞箇所特定要件をクリアできていない。
- ・新たなフローに基づき渋滞発生状況を確認し、特定解除の可否を検討【調査結果はP12参照】

■位置図



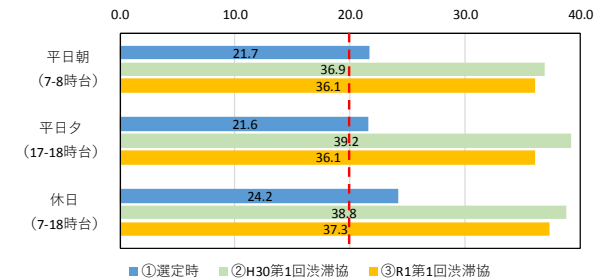
■対策内容

- ・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）

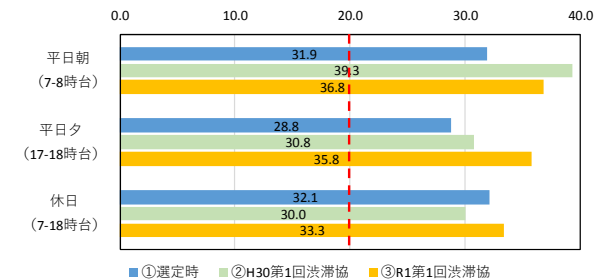


■対策効果の確認

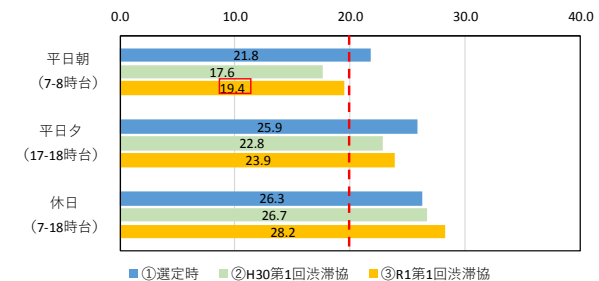
方向①
国34
[北西]



方向②
県212
[北東]



方向③
国34
[南東]



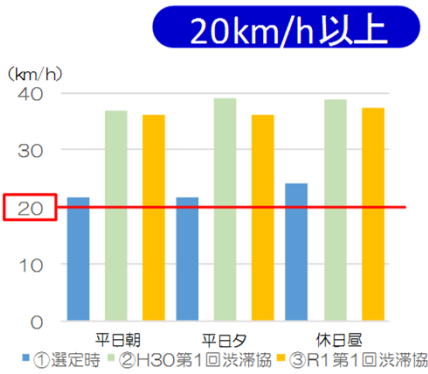
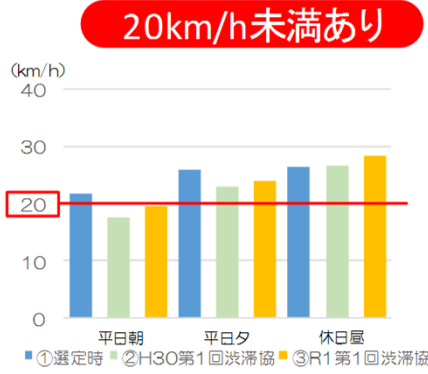
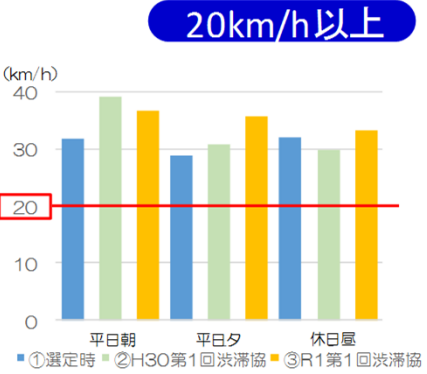
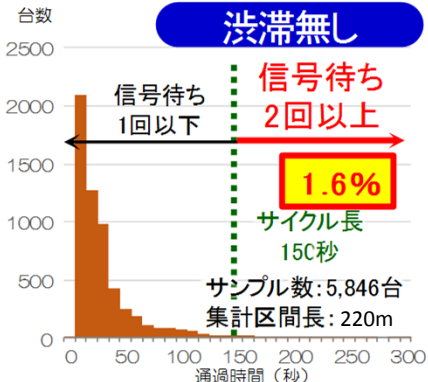
データ：プローブデータ

- 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）
- R1第1回渋滞協：H30.4～H31.3（ETC2.0）

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果(解除候補箇所)

③国道34号 本野入口交差点

・現地調査の結果、渋滞無し。
・通過時間を分析した結果、概ね信号の1サイクルで通過しており、信号待ち2回以上のシェアは1.6%と低いため、解除箇所として提案。

	主道路		従道路
	方向① 国道34号	方向③ 国道34号	方向② 県道212号
	交差点改良(H27)	交差点改良(H27)	対策無
旅行速度	20km/h以上 	20km/h未満あり 	20km/h以上 
現地調査		渋滞無し 最大滞留長: 220m 最大渋滞長: 0m	
通過時間		渋滞無し 	

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	104秒	25秒
青時間比	69.3%	16.7%
サイクル長	150秒	

※旅行速度: 選定時 (H24.4-H24.8)、
H30第1回渋滞協 (H29.4-H30.3)、
R1第1回渋滞協 (H30.4-H31.3)
※現地調査: R1.7.25(木)7時台
※通過時間: ETC2.0(H30.4-H31.3)

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果（解除候補箇所）

④国道57号 小船越町交差点

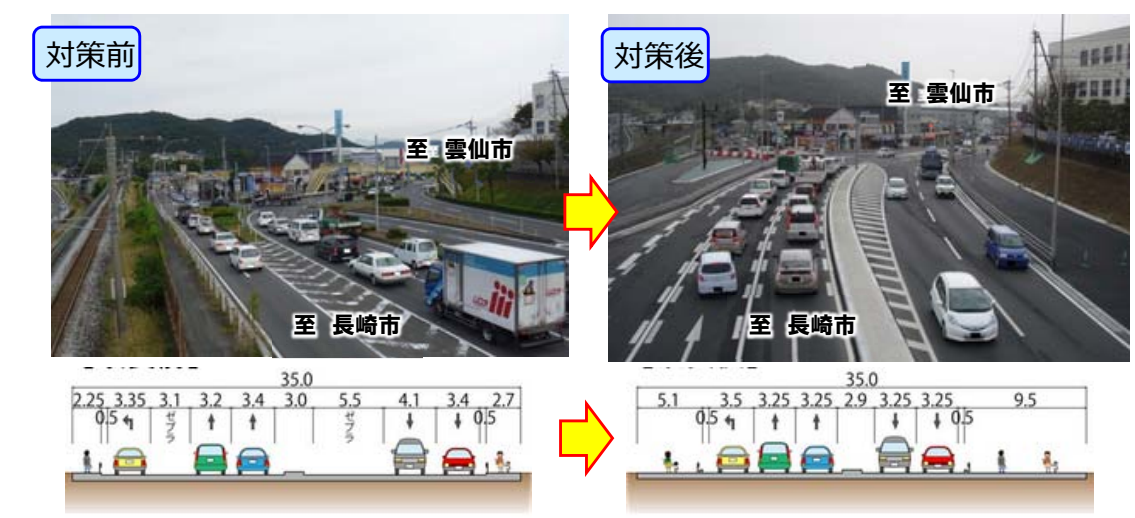
- ・当該箇所は、H30年度に諫早外環状線(栗面IC～小船越IC)の整備、H26年度に交差点改良(交差点コンパクト化等)を実施。
- ・一部区間(方向①、方向②)において主要渋滞箇所特定要件をクリアできていない。
- ・新たなフロー(P9参照)に基づき渋滞発生状況を確認し、特定解除の可否を検討【調査結果はP14参照】

■位置図



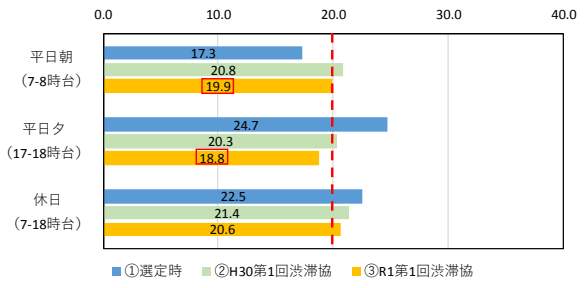
■対策内容

- ・諫早外環状線(栗面～小船越)の開通【H30.3.24】
- ・交差点改良(交差点コンパクト化・歩道の拡幅や横断歩道橋の整備)

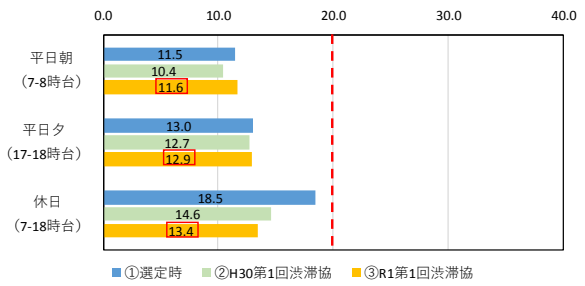


■対策効果の確認

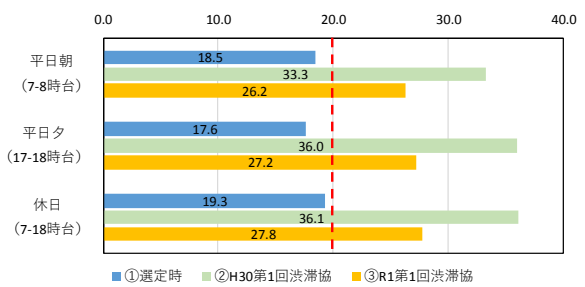
方向①
国57
[北西]



方向②
国207
[北東]



方向③
国57
[南東]



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）
- R1第1回渋滞協：H30.4～H31.3（ETC2.0）

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果(解除候補箇所)

④国道57号 小船越町交差点

- ・現地調査の結果、方向②で渋滞発生を確認。(最大渋滞長30m【朝ピーク】)。
- ・主要渋滞箇所から解除せず、引き続きモニタリングを実施する。

	主道路		従道路
	方向① 国道57号	方向③ 国道57号	方向② 国道207号
	諫早外環状線整備 交差点改良(H27)	諫早外環状線整備 交差点改良(H27)	諫早外環状線整備 交差点改良(H27)
旅行速度	20km/h未満あり	20km/h以上	20km/h未満あり
現地調査	渋滞無し 最大滞留長: 100m 最大渋滞長: 0m		渋滞有り 最大滞留長: 200m 最大渋滞長: 30m
通過時間	渋滞無し		渋滞無し

【参考】信号現示

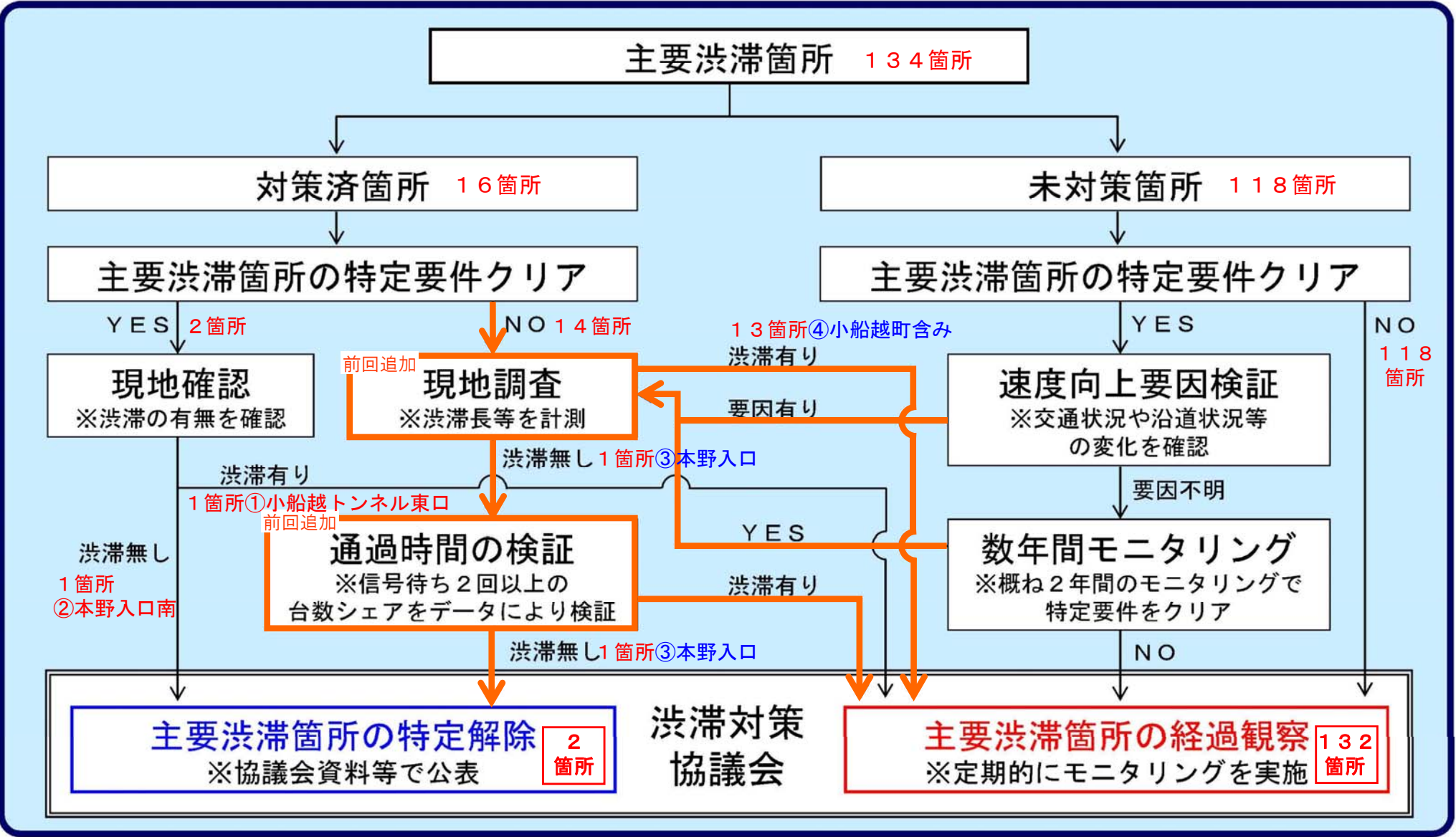
	主道路	従道路
青時間	98秒	43秒
青時間比	61.3%	26.9%
サイクル長	160秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)
H30第1回渋滞協(H29.4-H30.3)、
R1第1回渋滞協(H30.4-H31.3)
※現地調査: R1.7.25(木)7時台、17時台
※通過時間: ETC2.0(H30.4-H31.3)

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

■主要渋滞箇所のフォローアップ結果

・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



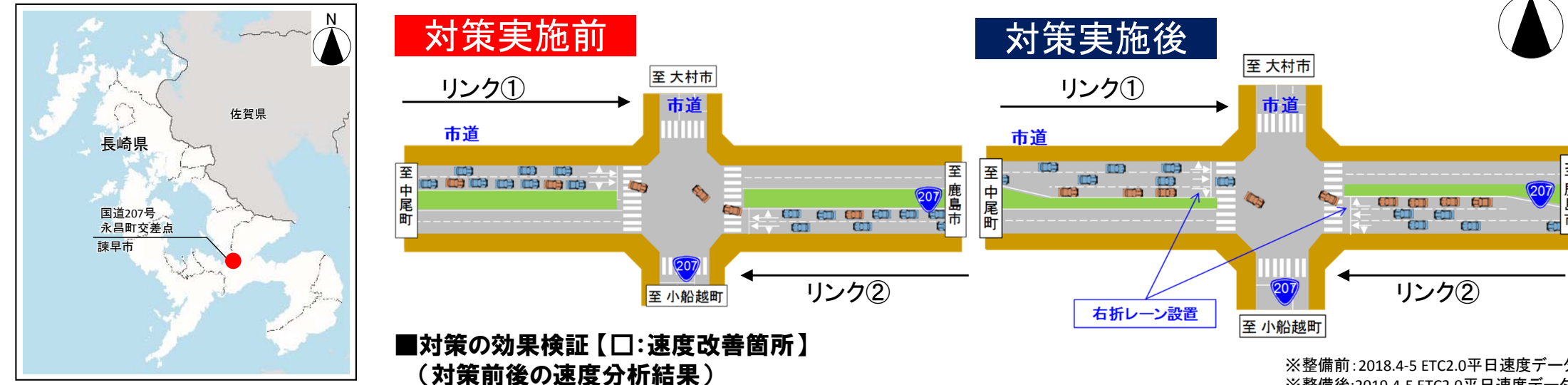
②本野入口南 ③本野入口

①小船越トンネル東口 ④小船越町

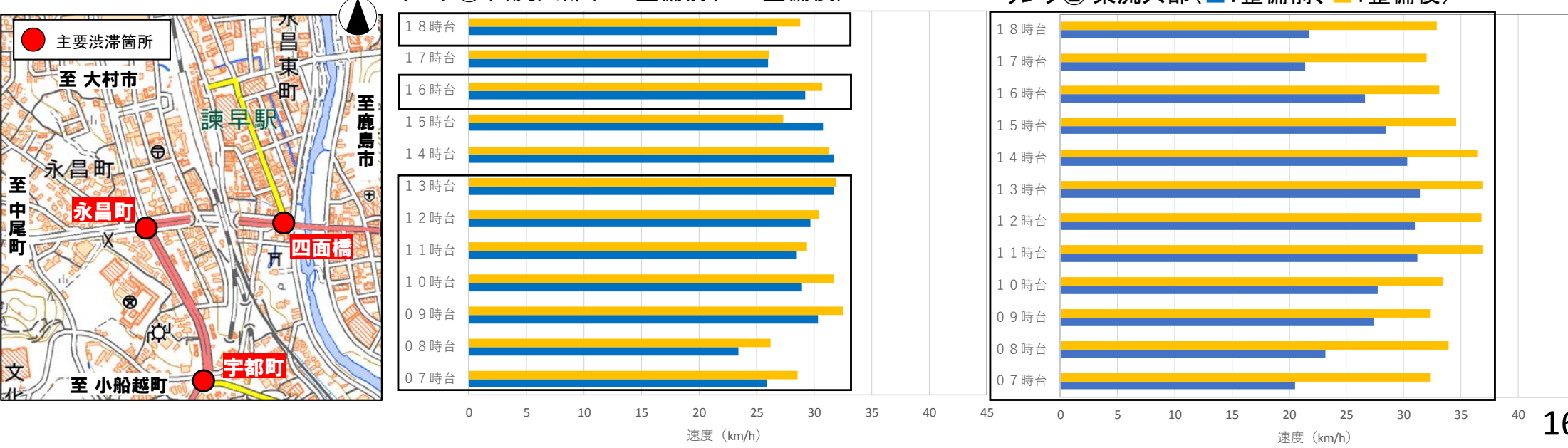
- ・国道207号永昌町交差点では、鹿島市方面から大村市方面へ及び中尾町方面から小船越町方面への右折車両によって直進阻害による交通混雑が発生していたため、右折レーン設置を実施した。
 - ・平成31年4月、5月のデータで検証した結果、渋滞緩和(速度の向上)が確認できた。
- 速報値

■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)の対策内容



■国道207号永昌町交差点位置図



5. 今後実施予定の渋滞対策（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

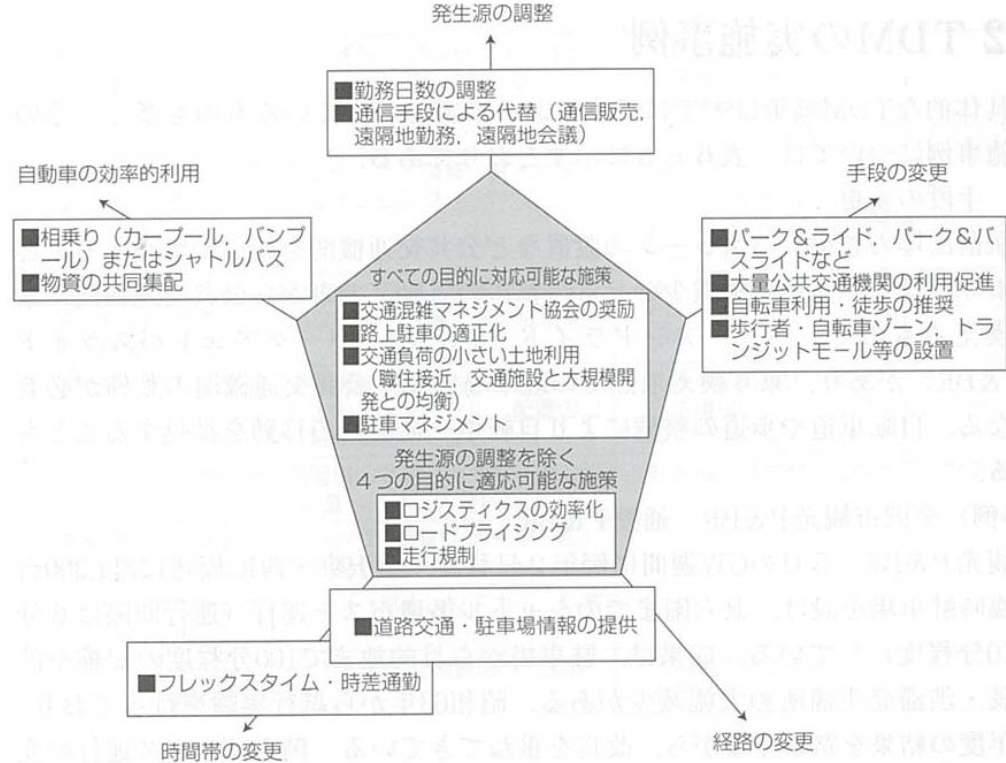
2. 渋滞対策の基本方針について【長崎県全体における渋滞対策の基本方針について(案)】



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

5. 今後実施予定の渋滞対策（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。

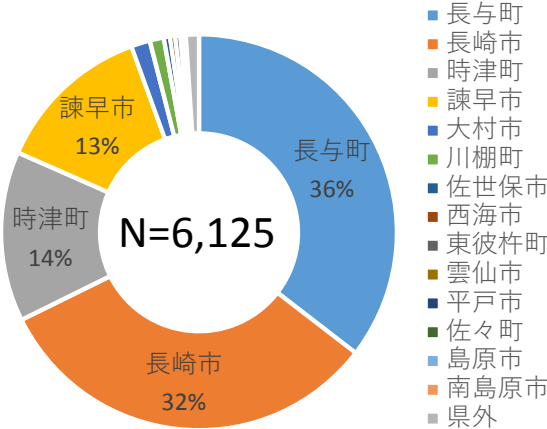
■長崎市に就業・通学する人の割合

		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

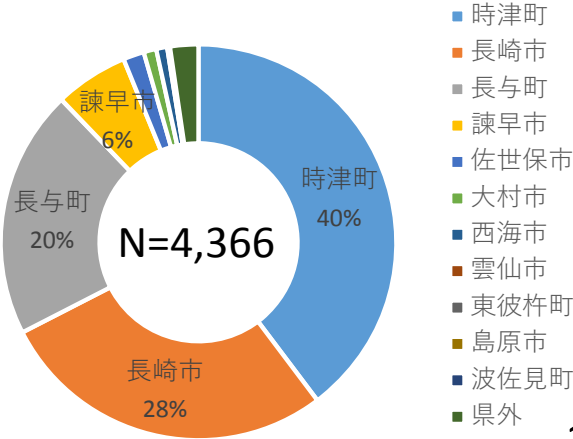
■長与町や時津町の朝ピーク時(7～8時台)のODランキング

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）



①通勤時のTDM検討

①通勤時のTDM検討

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。
 - ・今後は、利用者側の利用可能性、関係機関側の実現可能性について検討が必要。
- 【利用者側】利用可能性について、アンケート調査
【関係機関側】実現可能性についてヒアリング調査

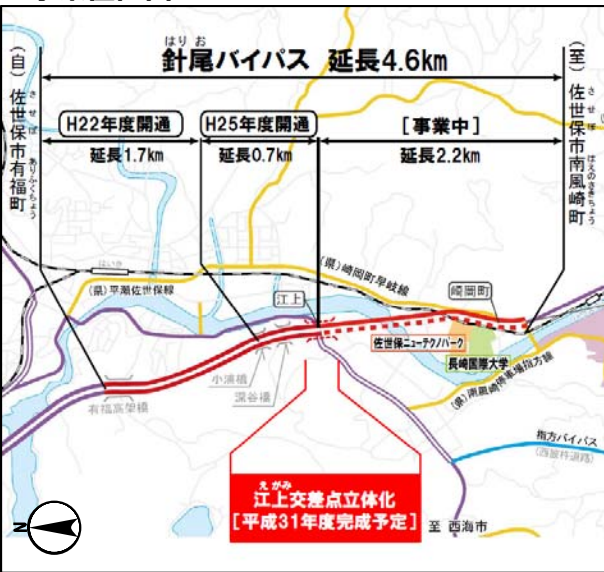
通勤する市町村	利用の多い市町村	店舗名	駐車場台数	JR乗換				路線バス乗換				現地状況
				最寄駅名	店舗～最寄駅までの所要時間	最寄駅～長崎駅までの所要時間	本数	最寄バス停名	店舗～最寄バス停までの所要時間	最寄バス停～長崎駅前までの所要時間	本数	
長崎市	長与町	イオンタウン長与	413台	高田長与	12分 12分	14～15分 17～18分	【朝】高田駅 6時台:2本 7時台:2本 8時台:2本	【朝】長崎方面 城の平 榎の鼻	4分 8分	26～32分 27～40分	6時台:6本 7時台:8本 8時台:4本 6時台:6本 7時台:7本 8時台:4本	
	時津町	イオン時津ショッピングセンター	1000台	—	—	—	—	【朝】長崎方面 溝川	1分	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	4分	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	2分	29～35分	6時台:5本 7時台:7本 8時台:4本	

5. 今後実施予定の渋滞対策（2）佐世保エリア

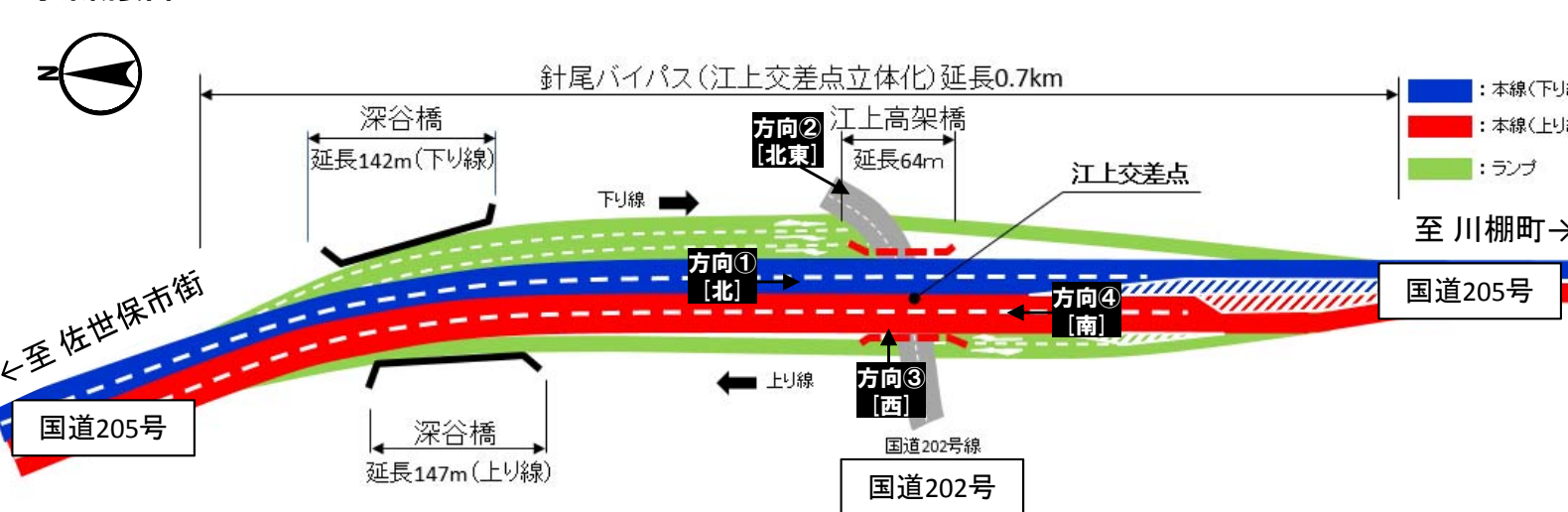
① 国道205号針尾バイパス江上交差点立体化

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

▼事業位置図



▼事業概要図



方向	速度 (km/h) 【 H30.4～H31.3 ETC2.0 データ 】	
方向① 国道205号	平日朝ピーク(7時～8時)	9.8
	平日夕ピーク(17時～18時)	11.4
	休日(7時～18時)	10.4
方向② 国道202号	平日朝ピーク(7時～8時)	24.0
	平日夕ピーク(17時～18時)	30.3
	休日(7時～18時)	30.5
方向③ 国道202号	平日朝ピーク(7時～8時)	12.4
	平日夕ピーク(17時～18時)	11.1
	休日(7時～18時)	12.2
方向④ 国道205号	平日朝ピーク(7時～8時)	11.7
	平日夕ピーク(17時～18時)	11.9
	休日(7時～18時)	15.3

5. 今後実施予定の渋滞対策の（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

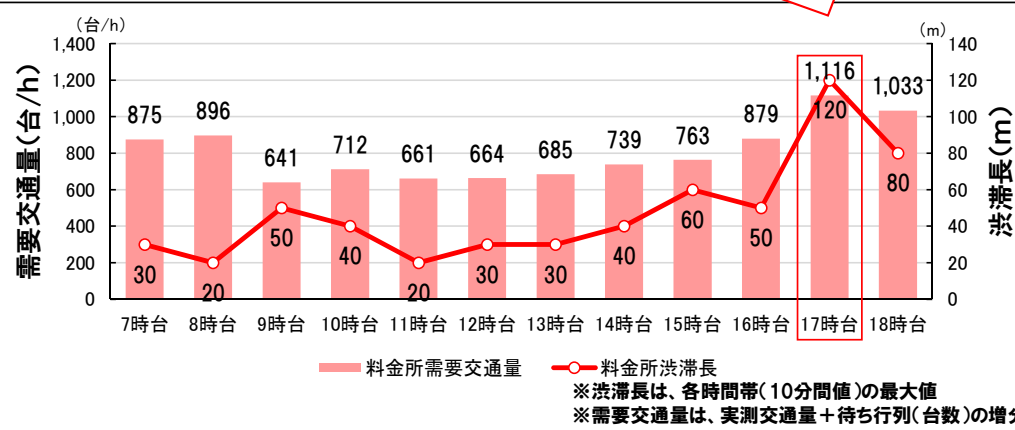


■渋滞写真



■佐世保大塔IC（OFFランプ）の渋滞長

渋滞長が最大120m



対策

青時間を調整し、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:46秒、黄:3秒、赤:3秒	青:62秒、黄:3秒、赤:3秒	120秒

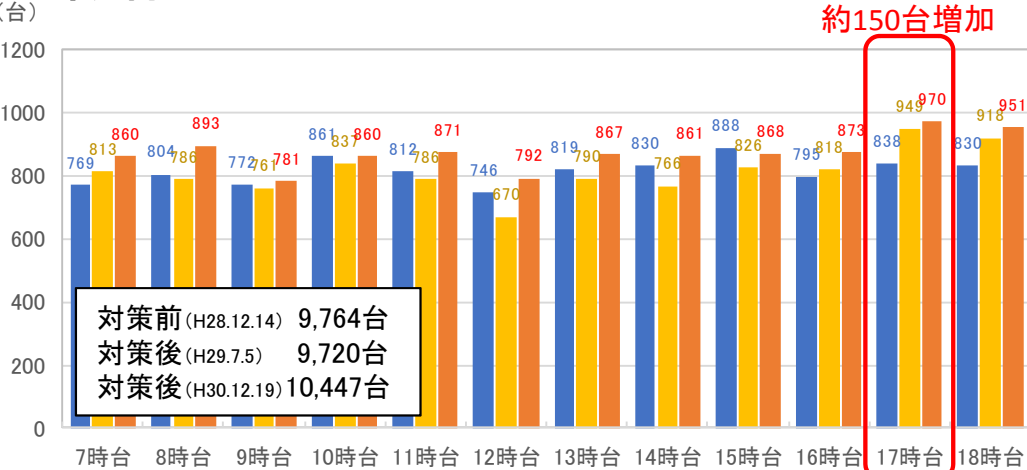
5. 今後実施予定の渋滞対策（2）佐世保エリア

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）

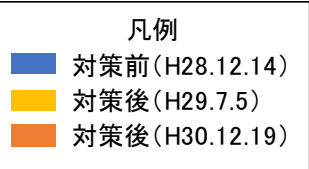
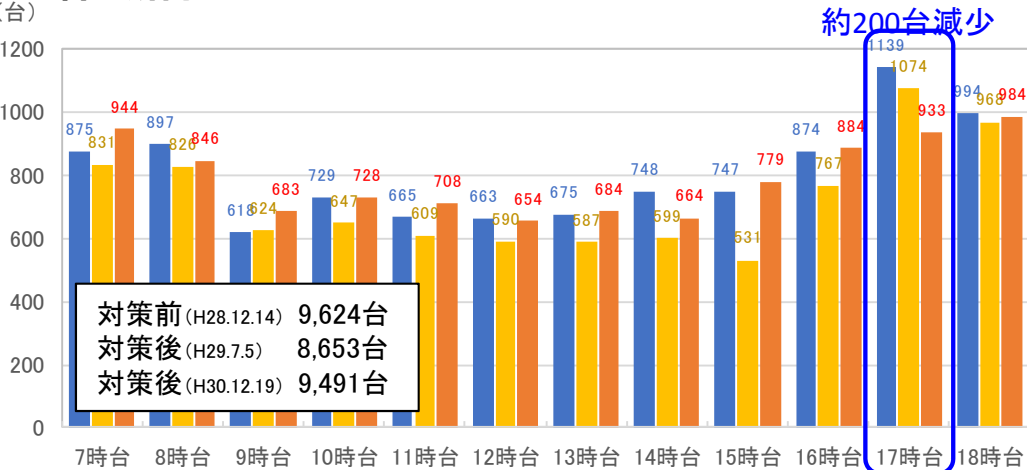
- ・対策後(H30.12)の調査の結果、市道側においては渋滞の発生なし。
- ・料金所側においては、17時台の渋滞長は減少しているが、その他時間帯では渋滞長が増加した時間帯が目立つ状況。
- ・追加対策内容について検討中(市道側の青時間減少、料金所側の青時間増)。

■時間帯別交通量

○市道側

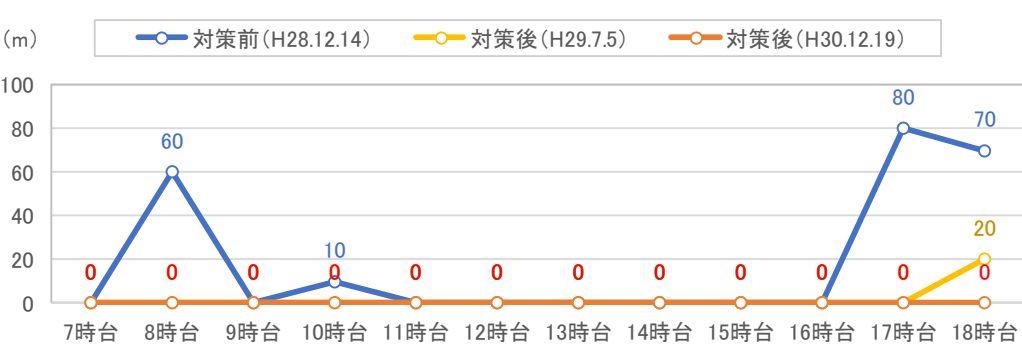


○料金所側

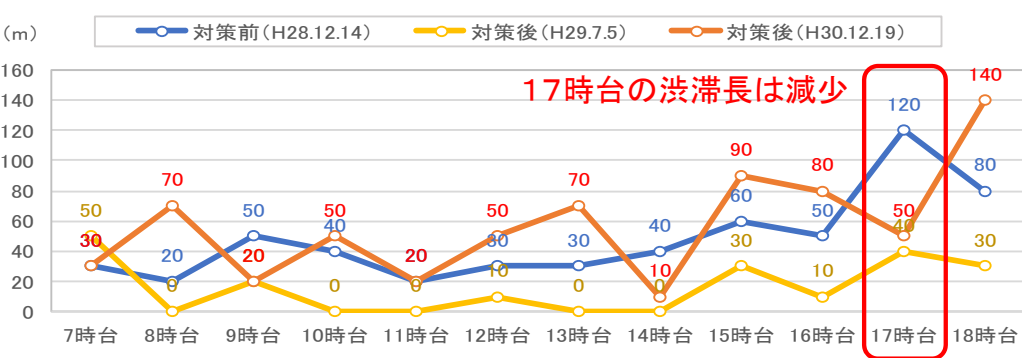


■時間帯別交通量

○市道側

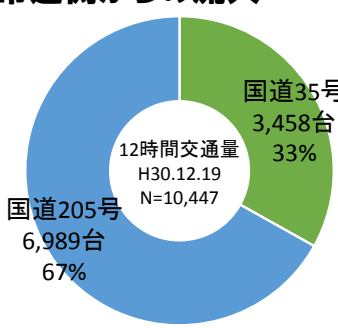


○料金所側

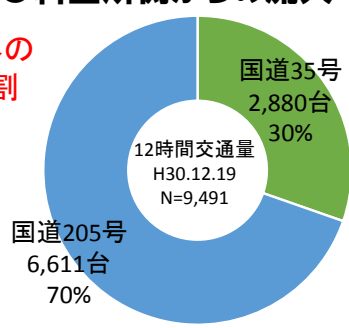


■流入交通の進入方向割合

○市道側からの流入



○料金所側からの流入

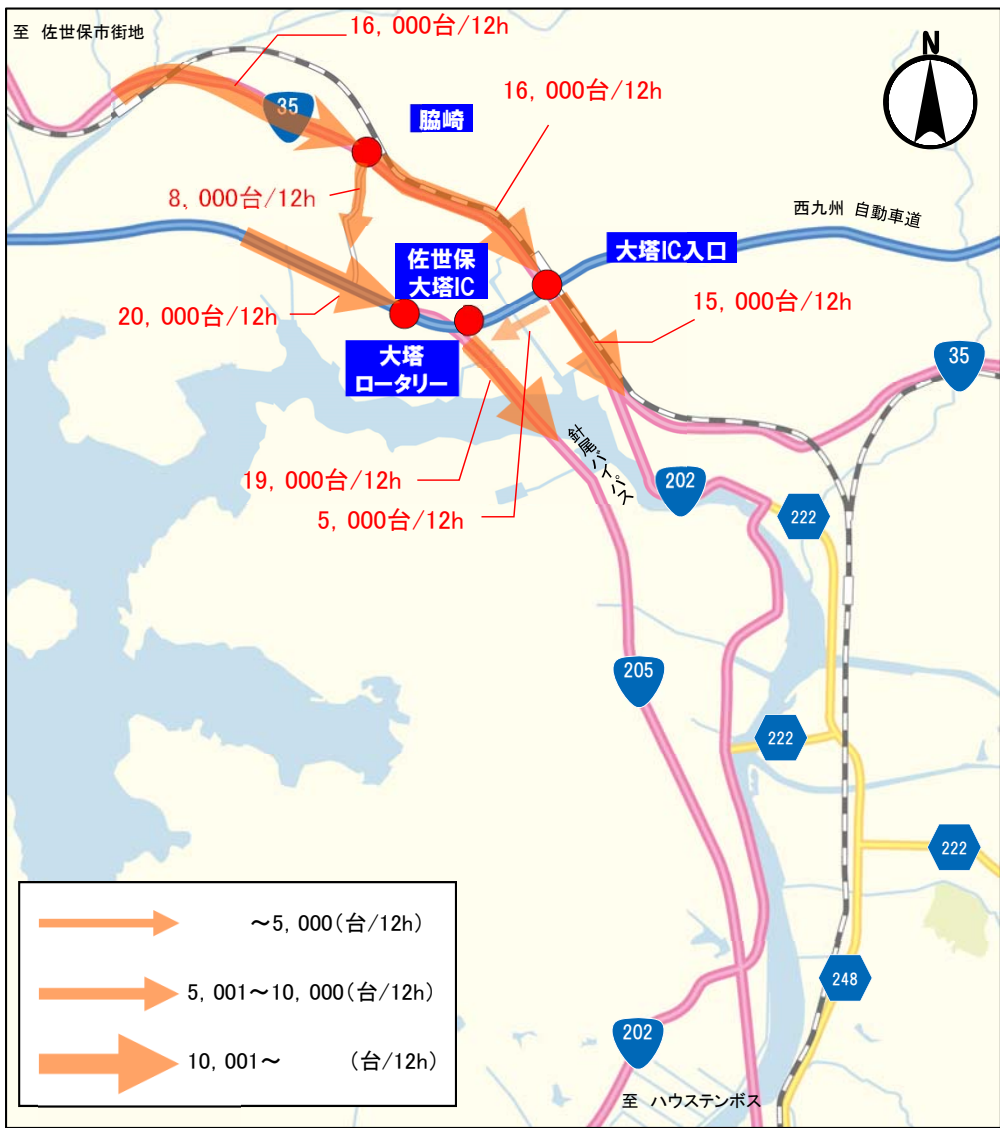


5. 今後実施予定の渋滞対策（2）佐世保エリア

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。

■大塔IC周辺の交通流動



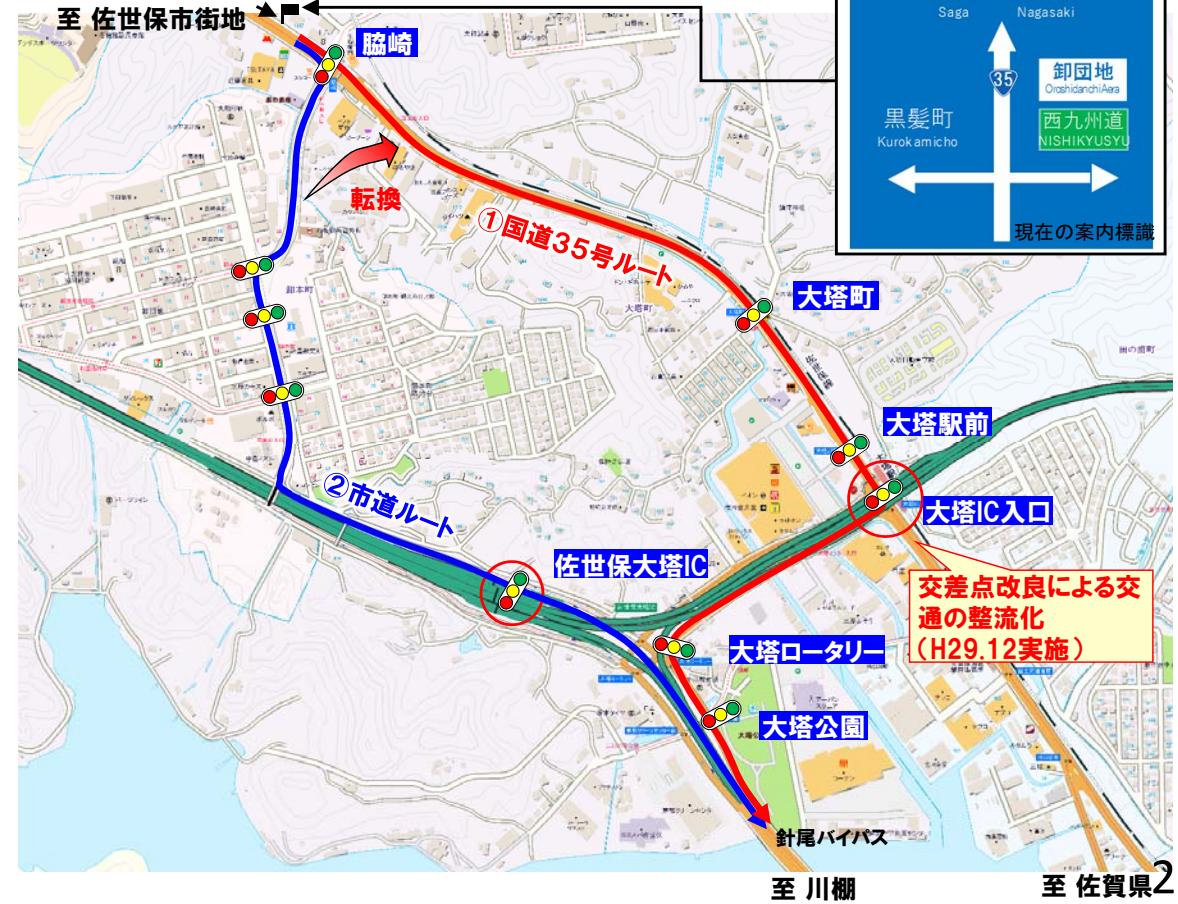
■脇崎交差点～早岐瀬戸大橋間の距離・所要時間・信号交差点数

	距離 (km)	所要時間(分)		信号 交差点数
		平日昼平均 (7時～19時)	休日昼平均 (7時～19時)	
①国道35号ルート	2.8	6.0	6.1	6
②市道ルート	2.5	6.1	6.1	5

①国道35号ルート、
②市道ルートで所
要時間は変わら
ない

資料：プローブデータ(H30年度平日平均)

■対策イメージ



5. 今後実施予定の渋滞対策（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）

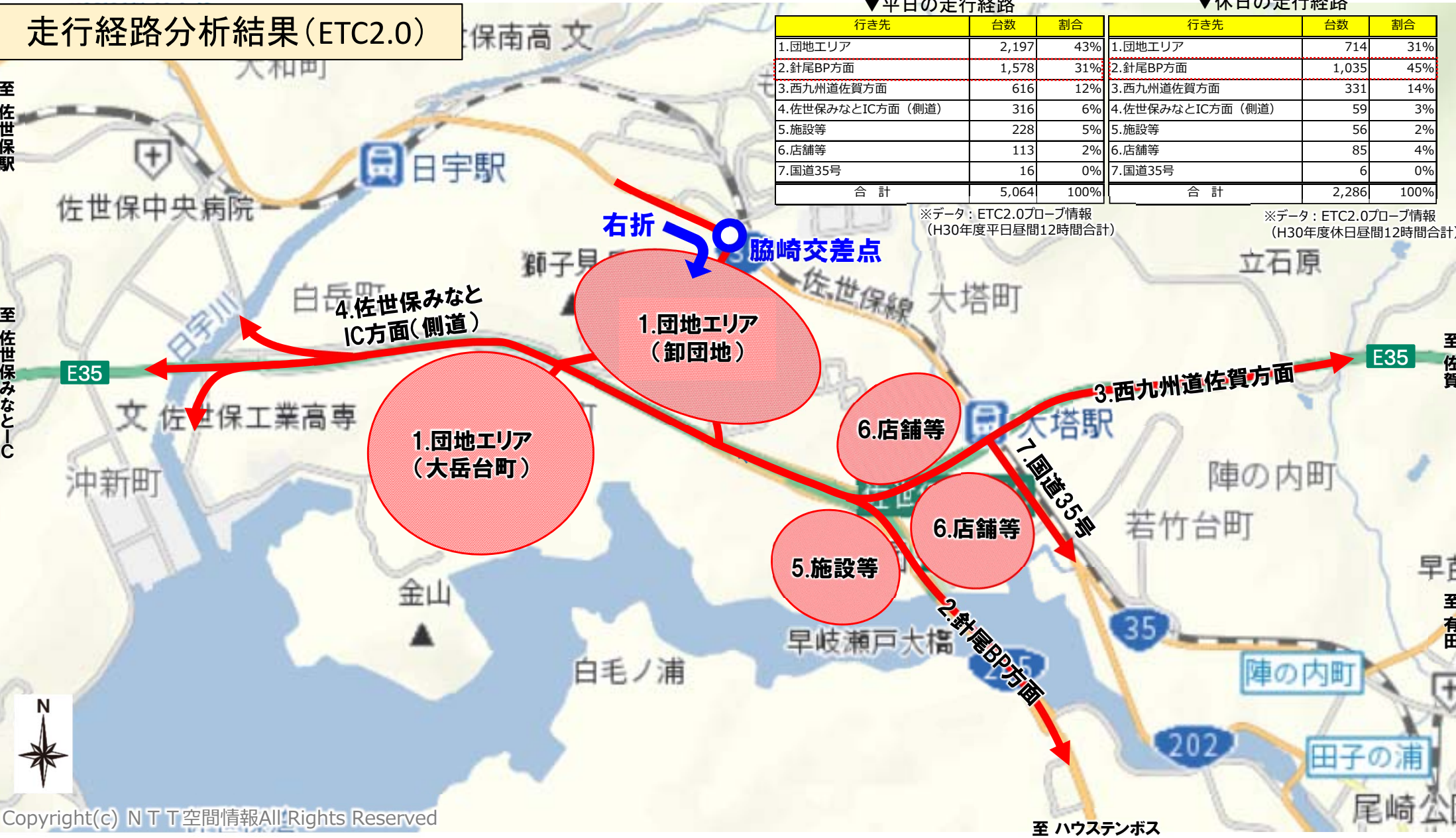
・国道35号脇崎交差点を右折する交通のうち、平日で約3割、休日で約5割の交通が国道205号針尾バイパス方面へ通過。

走行経路分析結果（ETC2.0）

▼平日の走行経路			▼休日の走行経路		
行き先	台数	割合	行き先	台数	割合
1.団地エリア	2,197	43%	1.団地エリア	714	31%
2.針尾BP方面	1,578	31%	2.針尾BP方面	1,035	45%
3.西九州道佐賀方面	616	12%	3.西九州道佐賀方面	331	14%
4.佐世保みなとIC方面（側道）	316	6%	4.佐世保みなとIC方面（側道）	59	3%
5.施設等	228	5%	5.施設等	56	2%
6.店舗等	113	2%	6.店舗等	85	4%
7.国道35号	16	0%	7.国道35号	6	0%
合 計	5,064	100%	合 計	2,286	100%

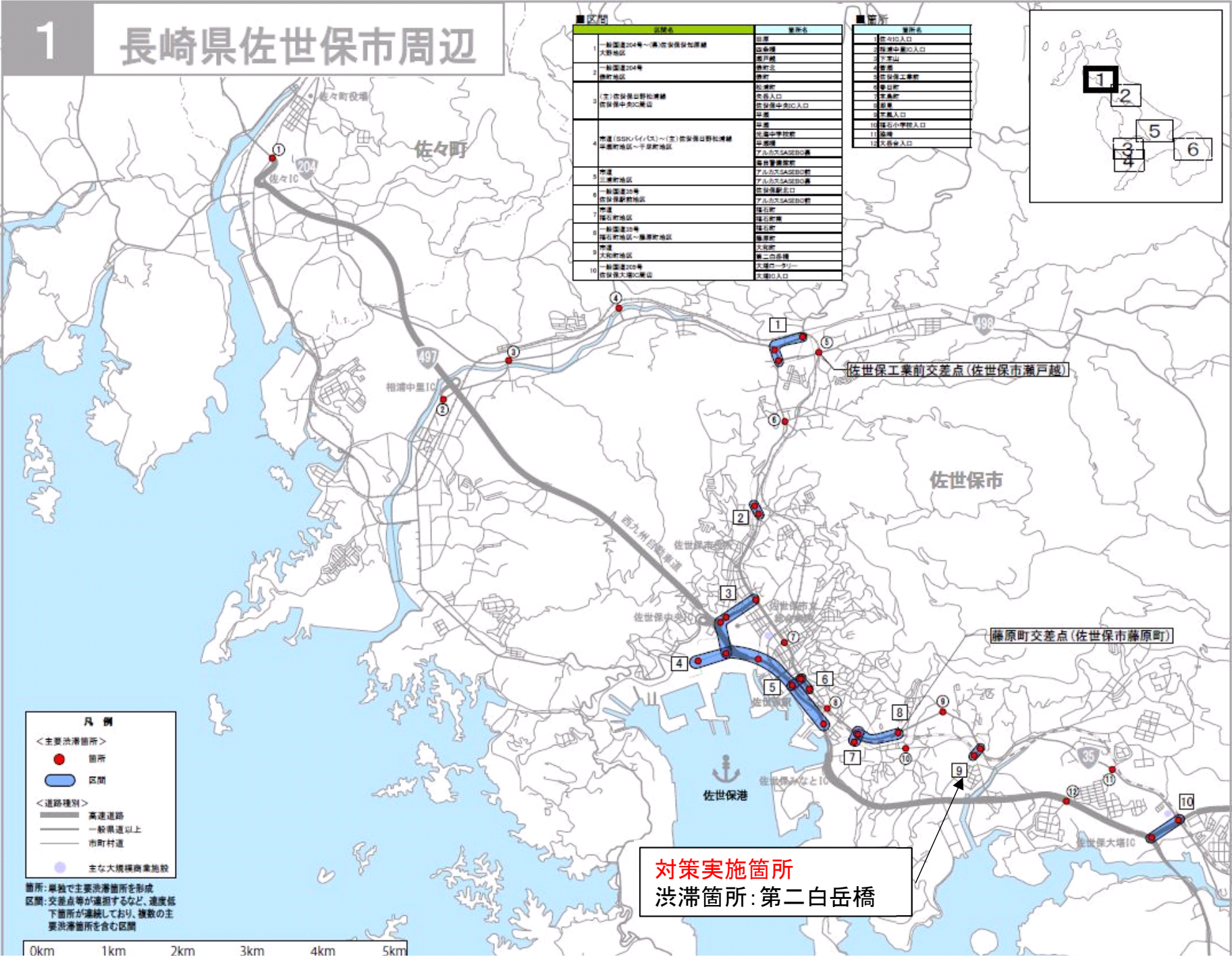
※データ：ETC2.0プローブ情報（H30年度平日昼間12時間合計）

※データ：ETC2.0プローブ情報（H30年度休日昼間12時間合計）



5. 今後実施予定の渋滞対策（2）佐世保エリア

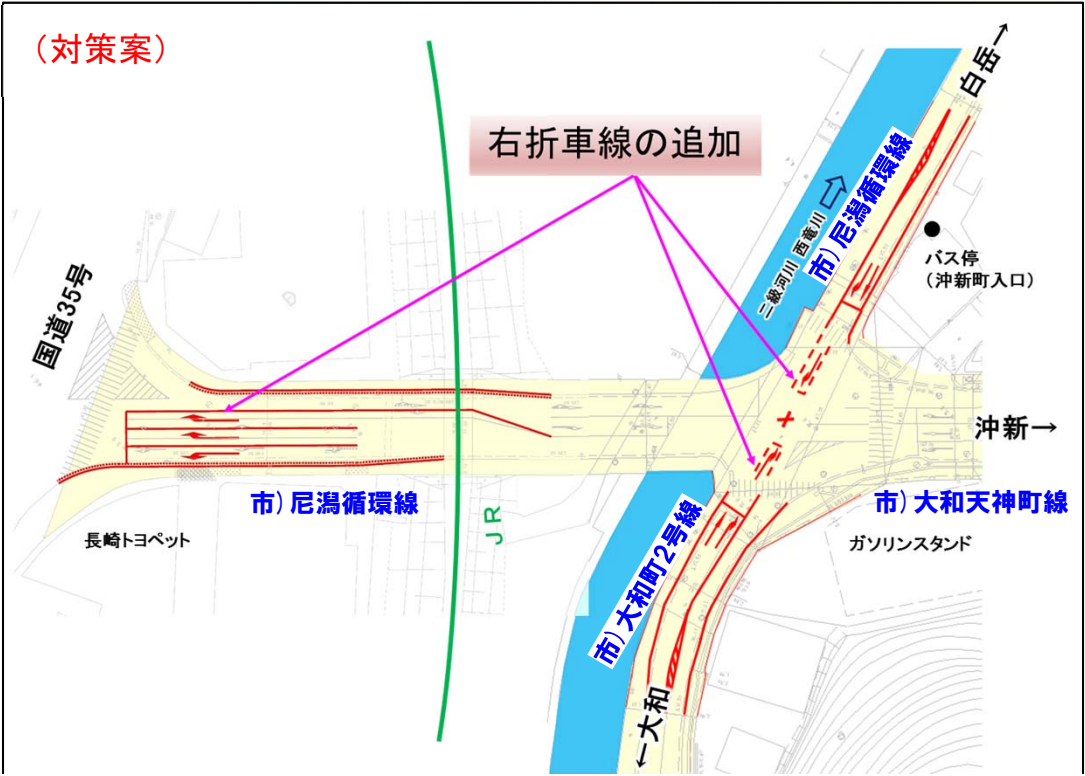
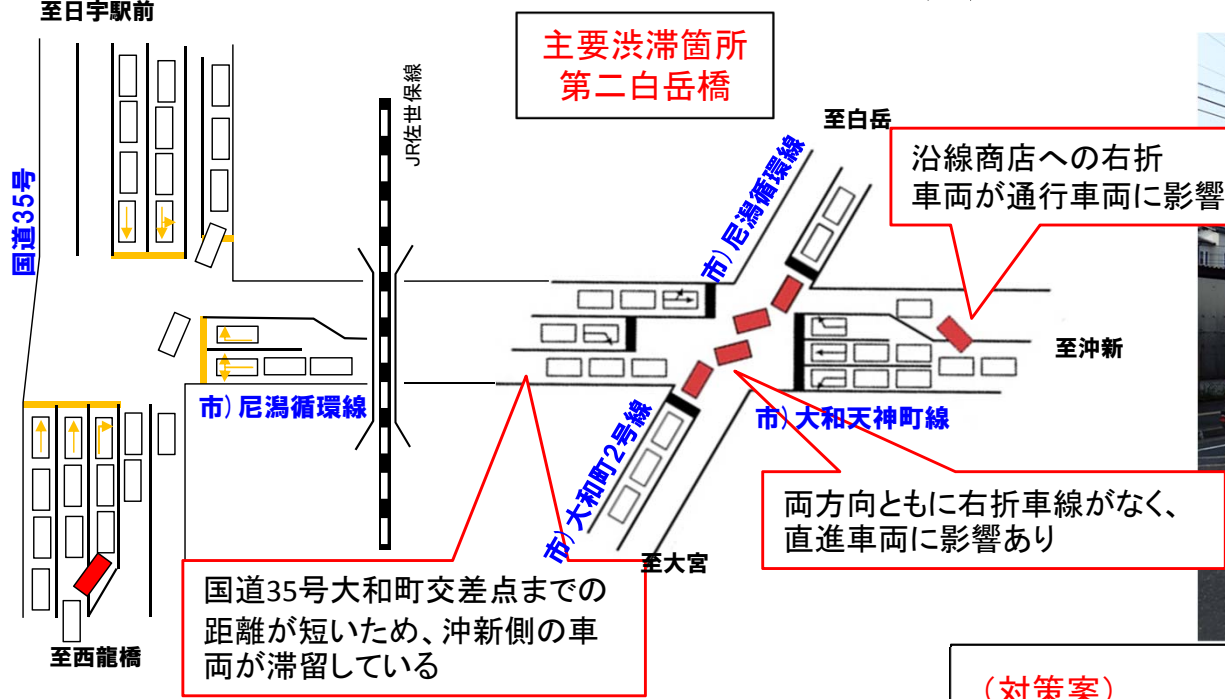
③第二白岳橋交差点改良



5. 今後実施予定の渋滞対策（2）佐世保エリア

③第二白岳橋交差点改良

交差点の改良計画について



5. 今後実施予定の渋滞対策（3）諫早・大村エリア

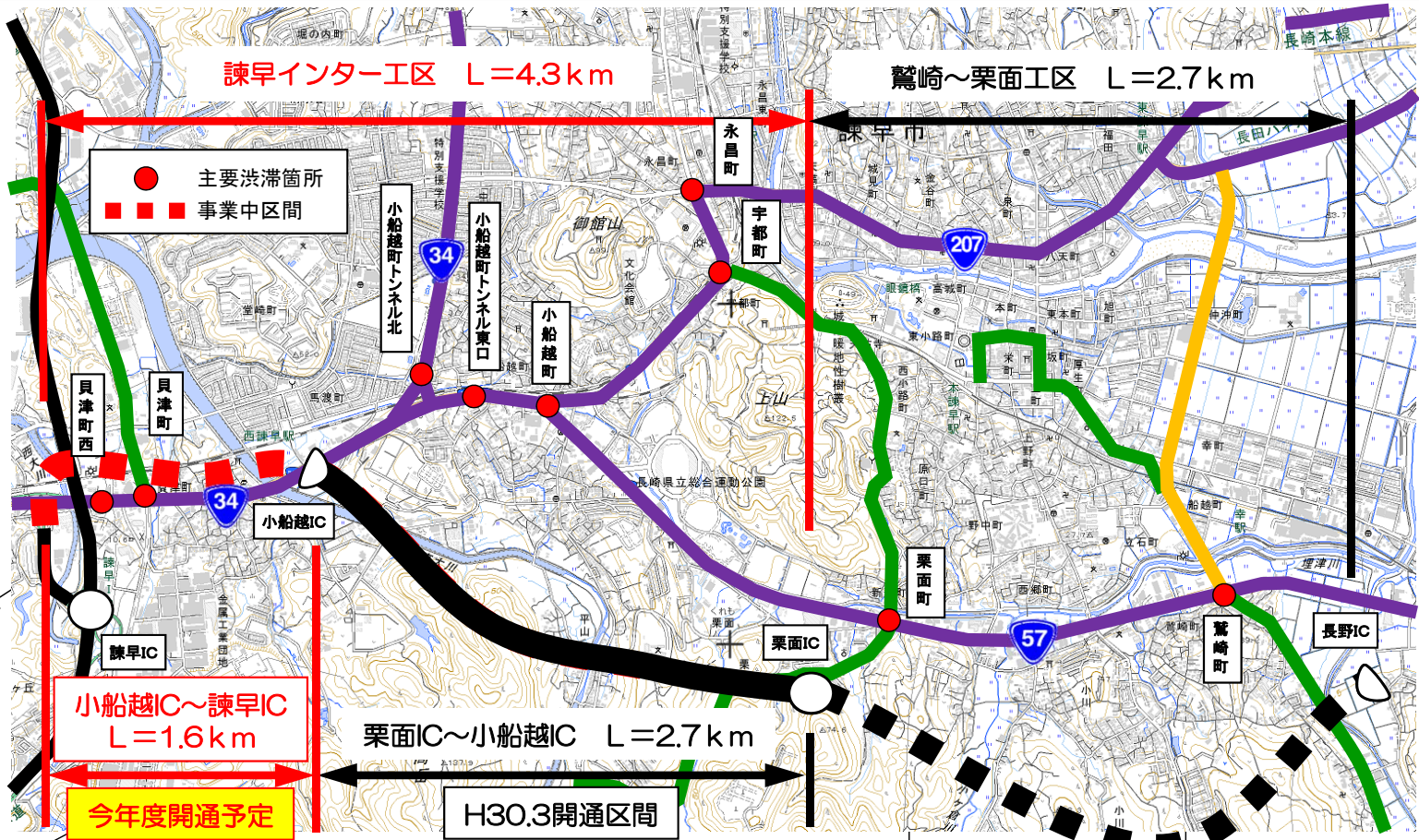
（4）道路整備完了予定箇所（諫早外環状線諫早インター工区（小船越IC～諫早IC））

- ・今年度に諫早外環状線諫早インター工区（小船越IC～諫早IC間）が完成予定。
- ・諫早外環状線整備により、並行路線の主要渋滞箇所における渋滞緩和に期待。

▼諫早外環状線の位置図



▼並行路線の渋滞状況



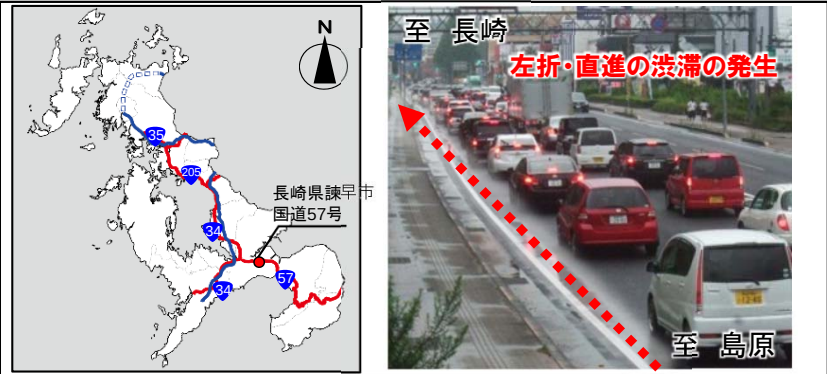
5. 今後実施予定の渋滞対策（3）諫早・大村エリア

○効果検証を踏まえた追加対策（栗面交差点のピンポイント対策）

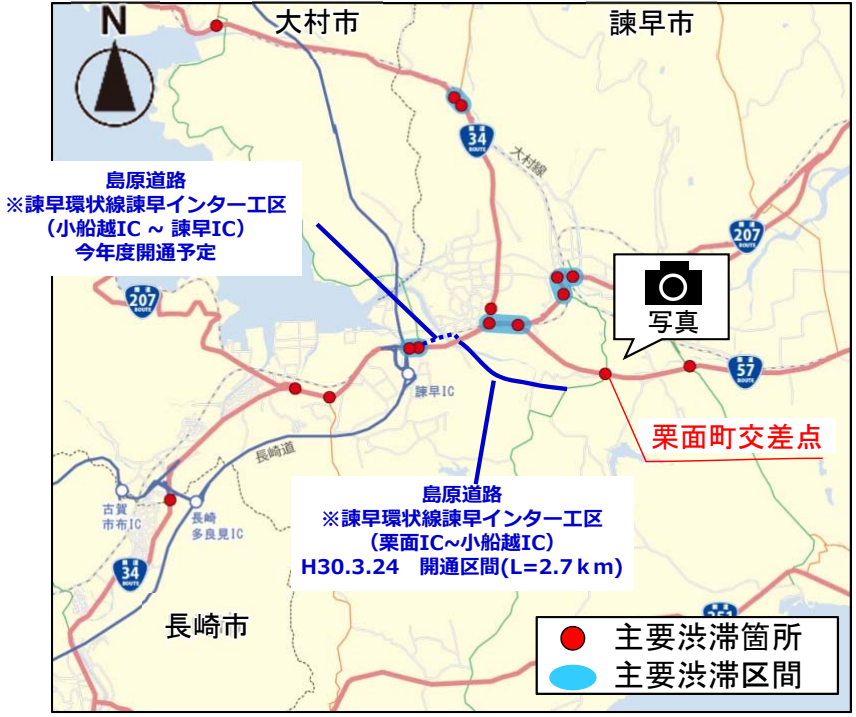
- ・国道57号長崎方面では、第一車線（直左）において、直進・左折交通が入り混じり、交通が錯綜。
- ・左折導流路表示及び標識案内により左折交通の円滑化、直進交通の左折渋滞へ巻き込まれの回避を想定。
- ・左折交通の円滑化、案内誘導の強化により、国道57号から諫早外環状線への交通の転換を図る。
- ・R1年度にピンポイント対策として実施予定。

道路利用者団体要望箇所

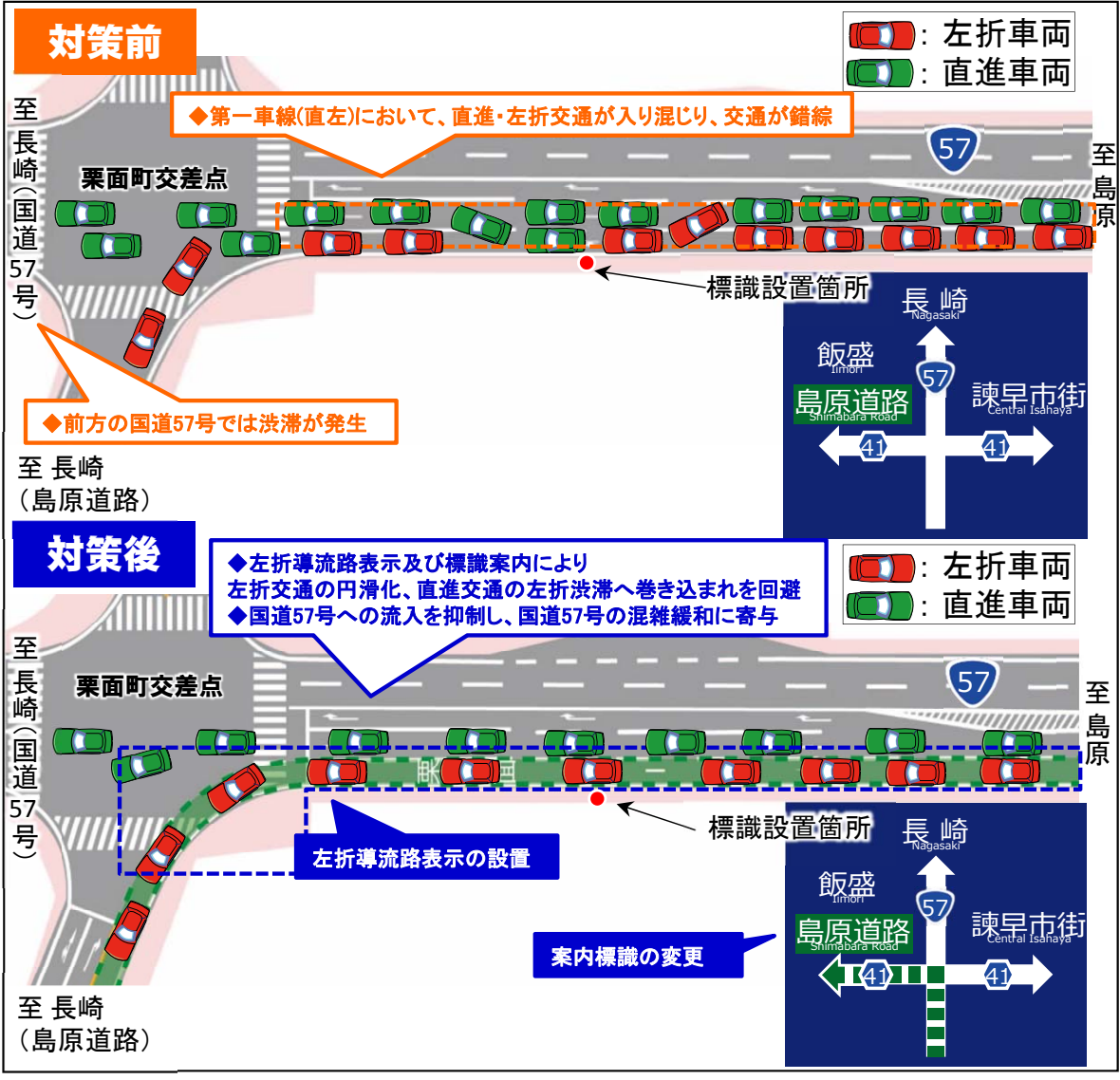
＜位置図＞



＜広域図＞

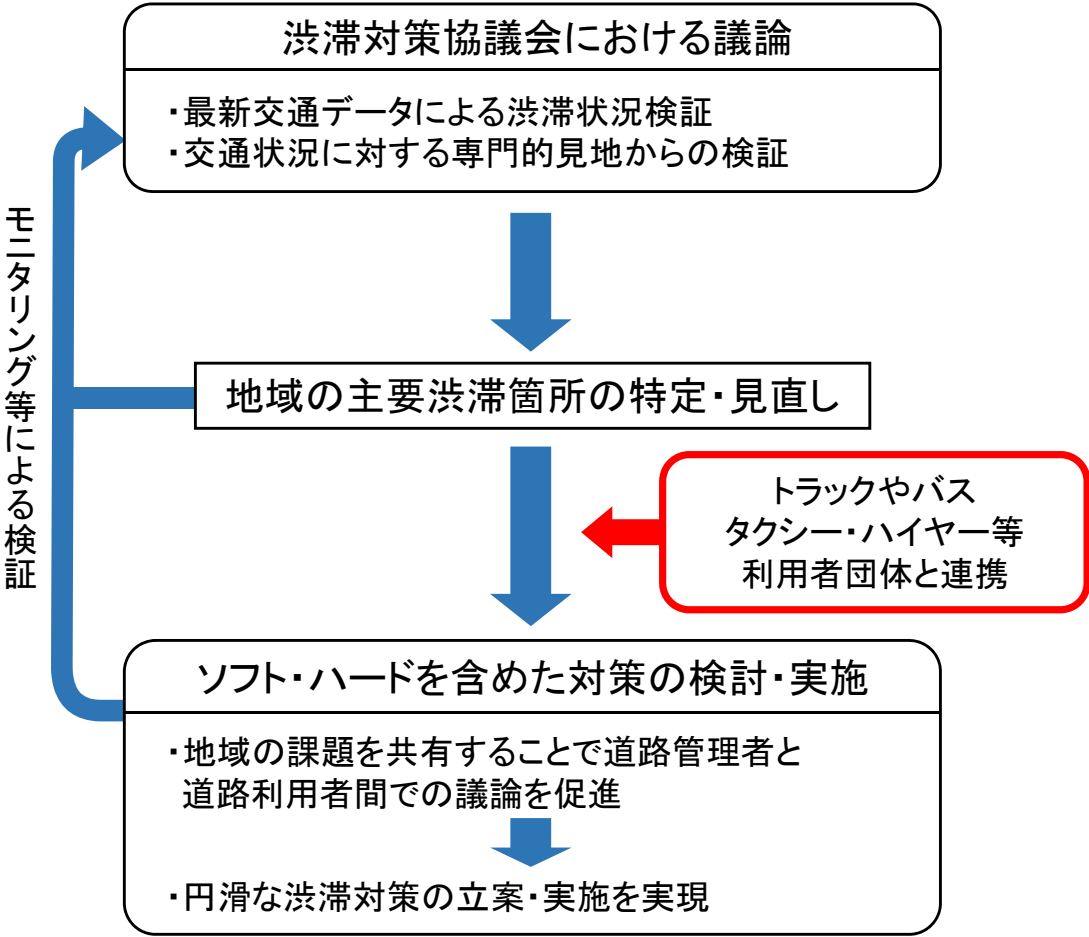


＜説明図＞



6. 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＞



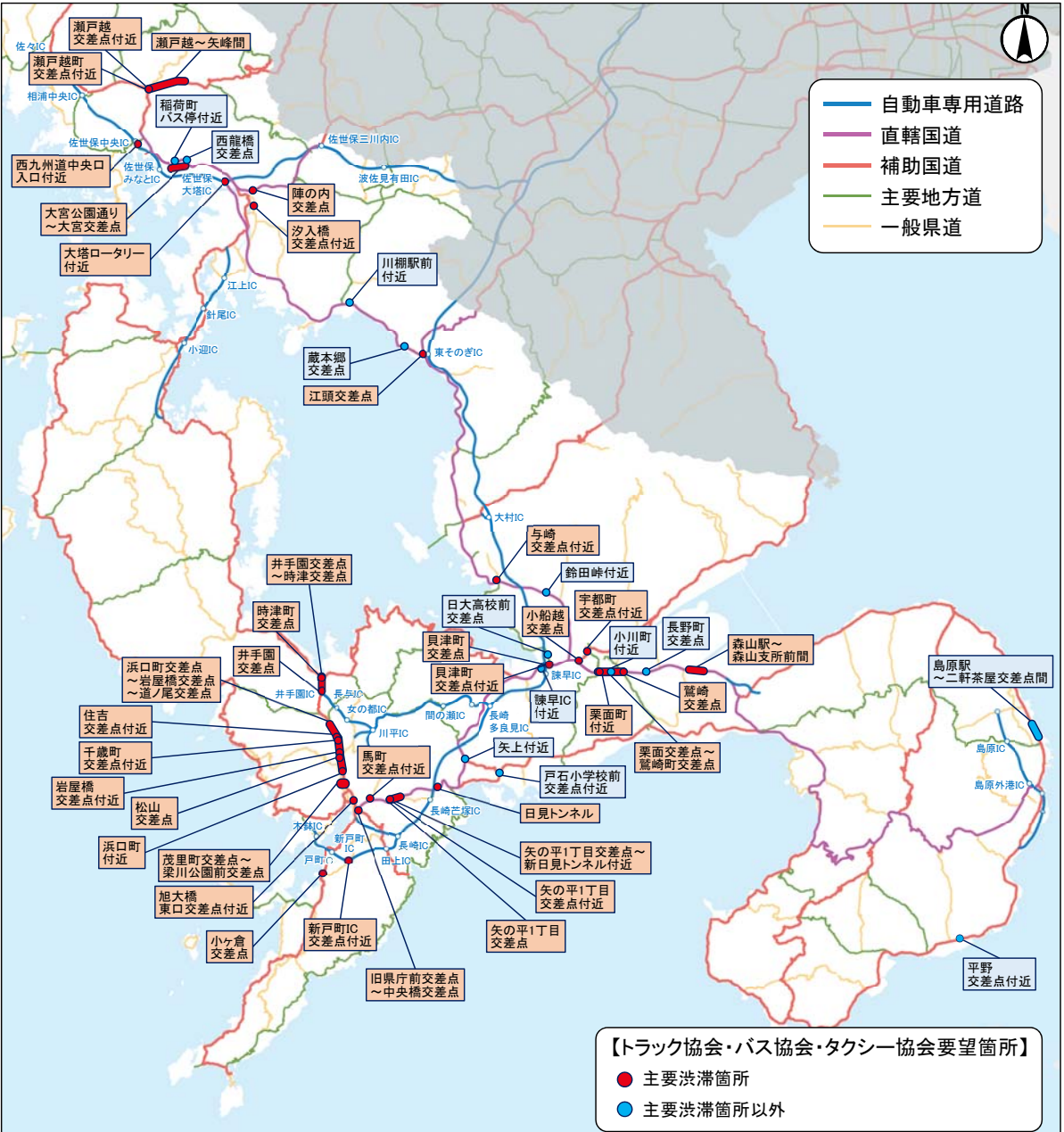
＜バスが渋滞に巻き込まれている状況＞

引き続き、トラック・バス・タクシー等事業者から見た渋滞箇所の対策を実施予定

6. 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



道路の耐災害性強化に向けた提言(概要)

- 近年、大地震や集中的な豪雨・豪雪による甚大な被害が発生しており、今後も首都直下地震や南海トラフ巨大地震が高い確率で発生することが予想
- 災害時に生命線となる道路について、近年の大災害から得られた教訓と今後講ずべき施策を緊急的にとりまとめ

近年の主な災害で得られた教訓

- (1) 地震災害 熊本地震 (H28.4)
大阪北部地震 (H30.6)
北海道胆振東部地震 (H30.9)
- (2) 風水害 豪雨災害 (H30.7)
台風21号 (H30.9)
- (3) 雪害 豪雪 (H30.1、H30.2)

課題

- 道路および周辺施設の損壊等による応急復旧作業等への支障
- 踏切の遮断による救急活動等への支障
- 通行規制・交通集中による渋滞発生と対策の遅れ
- 特殊車両の通行許可審査の遅れ
- エネルギー障害による状況把握の遅れと通行止めの長期化

等

教訓

- 多車線区間におけるジグザグ啓開により早期復旧が可能
- 耐震補強や無電柱化、踏切立体化の推進が重要
- 交通マネジメントによる渋滞対策が不可欠
- 被災地に向かう特殊車両の通行許可審査に対する優先処理が必要
- 停電時に道の駅の非常用発電機が機能

等

耐災害性強化の本格実施に向けて

(1) 「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化

- 平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要
- ・学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
- ・学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
- ・常時の交通マネジメントのルールにとらわれない迅速で柔軟な施策を展開

(2) 非常時における柔軟な車線運用のメニュー化と共有

- 非常時における耐災害性を高めるための技術をメニュー化し、徹底的に活用するために関係者間で共有する仕組みづくりが必要
- 例) ・路肩の積極的な活用による走行空間の確保
- ・LEDを利用した区画線標示の活用などにより、フレキシブルに車線幅員(車線数)を設定
- ・可動式中央分離帯の活用を含むリバーシブルレーンの適用

等

(3) 災害に配慮した道路構造令等の見直し

- これまでは経済性を優先するあまり、災害や大事故などの非常時に対する対応能力を減殺する結果を生じさせてきたため、災害時には道路に一定の欠損が生じることを前提として、災害に配慮した整備水準へと見直す必要
- 例) ・2車線の道路の路肩を従来よりも拡張
- ・救急車等の緊急車両のための緊急入退出路を設置
- ・回復力・復元力のある構造として原則4車線化
- ・緊急車両の駐車・停車機能強化のための道の駅やSA・PA等の容量拡大

等

(4) 道路ネットワークの耐災害性評価手法の充実と沿道リスクアセスメント制度の導入

- 道路ネットワークの耐災害性を評価する手法を充実させ、道路区域外のリスクを含めたアセスメントを実施する制度の検討が必要
- ・幹線道路だけでなく地方道も含めた耐災害ネットワーク構築の枠組みを整理した上で路線毎の評価を実施
- ・道路区域外に起因する斜面災害、隣接する河川の増水や倒木等のみならず、横断構造物や隣接する建造物の耐震性不足などがもたらすリスクについて、土木工学や森林学、地質学、地形学等の幅広い関係者と連携して検討

(5) 迅速な復旧に向けたトレーニング強化

- 国と地方自治体が常時から連携して、復旧計画の策定方針やタイムラインを議論するなど、事前準備の強化が必要
- ・幹線道路から末端の地方道までが連携した復旧計画を策定
- ・地域の中に復旧に必要な工事用車両等をいかに配備するかといった検討を、地域と連携して実施
- ・道路啓開情報を公表するタイミングと公表内容について、自衛隊や消防、警察等と事前に調整
- ・被災後の復旧において、被災前の状態に戻すか、時間をかけても被災前より頑強にするか、復旧水準に関して検討

(6) 徒歩避難が困難な場合の避難手段の検討

- 地震・津波発生時の避難行動について、徒歩での避難が原則となっているが、津波到達時間、指定緊急避難場所までの距離等を踏まえて、自動車により避難せざるを得ない場合など一定の条件を満たす地域においては、自動車を利用した避難を前提として避難計画を策定した方が有効な場合もある
- ・地域の実情に応じて、自動車で安全かつ確実に避難できる方策をあらかじめ検討する必要

(1)「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化

平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要

- 学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
- 学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
- 常時の交通マネジメントのルールにとらわれない迅速で柔軟な施策を展開

