

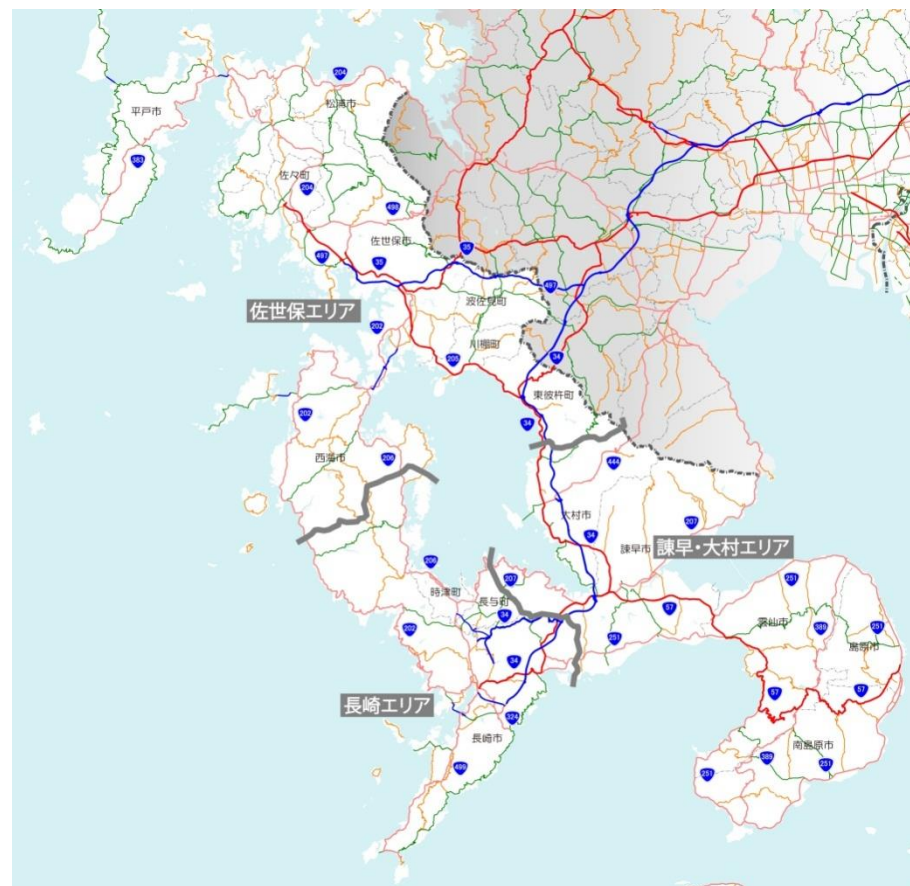
令和5年度 長崎県交通渋滞対策協議会

本会議の目的

- ①主要渋滞箇所のフォローアップ
- ②令和4年度の取り組み
- ③今後実施予定の渋滞対策の確認
- ④主要渋滞箇所解除フローの見直しに関する協議

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	3
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ	5
4. R4年度取り組みについて	41
5. 今後の渋滞対策について	47
6. 【協議事項】主要渋滞箇所の解除フロー再検討について	53



令和5年9月4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

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、長崎県警察本部、長崎県、長崎市、佐世保市、諫早市、大村市、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、(社)長崎県タクシー協会

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

- ・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。
- ・これまで一般道路における主要渋滞箇所数は135箇所⇒127箇所に減少。

〔実施内容〕

〔協議内容等〕

〔主要渋滞箇所数〕

H24年度 長崎県交通渋滞対策協議会

基礎データの共有、意見交換、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、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年度 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）、今後の取り組みの議論
渋滞検討マネジメントサイクル（案）の確認

H27年度 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）、モニタリング結果
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年度 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、長崎エリアの対策方針
主要渋滞箇所の状況確認

H29年度 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
主要渋滞箇所の解除（愛野）

H30年度 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、各エリアの渋滞対策
主要渋滞箇所特定解除について、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元年度 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、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、主要渋滞箇所の解除（本野入口、本野入口南）

R2年度 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、各エリアの渋滞対策について
主要渋滞箇所の解除について、対策実施箇所の効果検証
コロナ禍における県内交通状況、今後実施予定の渋滞対策の確認とTDM

R3年度 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、対策実施箇所の効果検証、
今後実施予定の渋滞対策（TDM）
主要渋滞箇所の解除（江上、小船越トンネル東口、小船越）

R4年度 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（TDM）
主要渋滞箇所の解除（朝日が峰、日見バイパス東口）

R5.7 R5年度 第1回長崎県交通渋滞対策協議会（ワーキング会議）
今回
R5.9 R5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、高速道路を含む主要渋滞箇所の解除について
今後実施予定の渋滞対策、解除フローの見直しについて

135箇所

134箇所

132箇所

129箇所

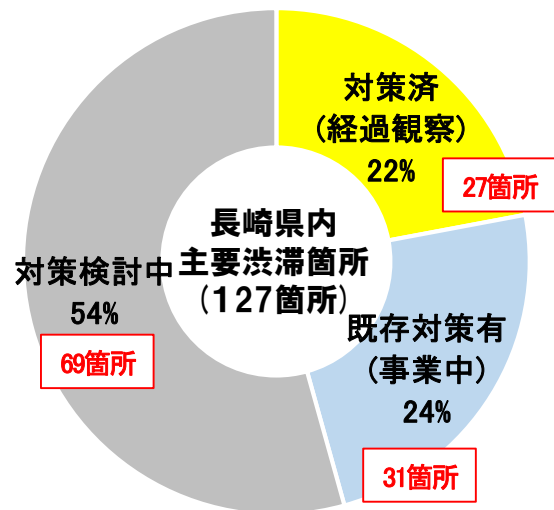
127箇所

2. 主要渋滞箇所の現況と対策状況

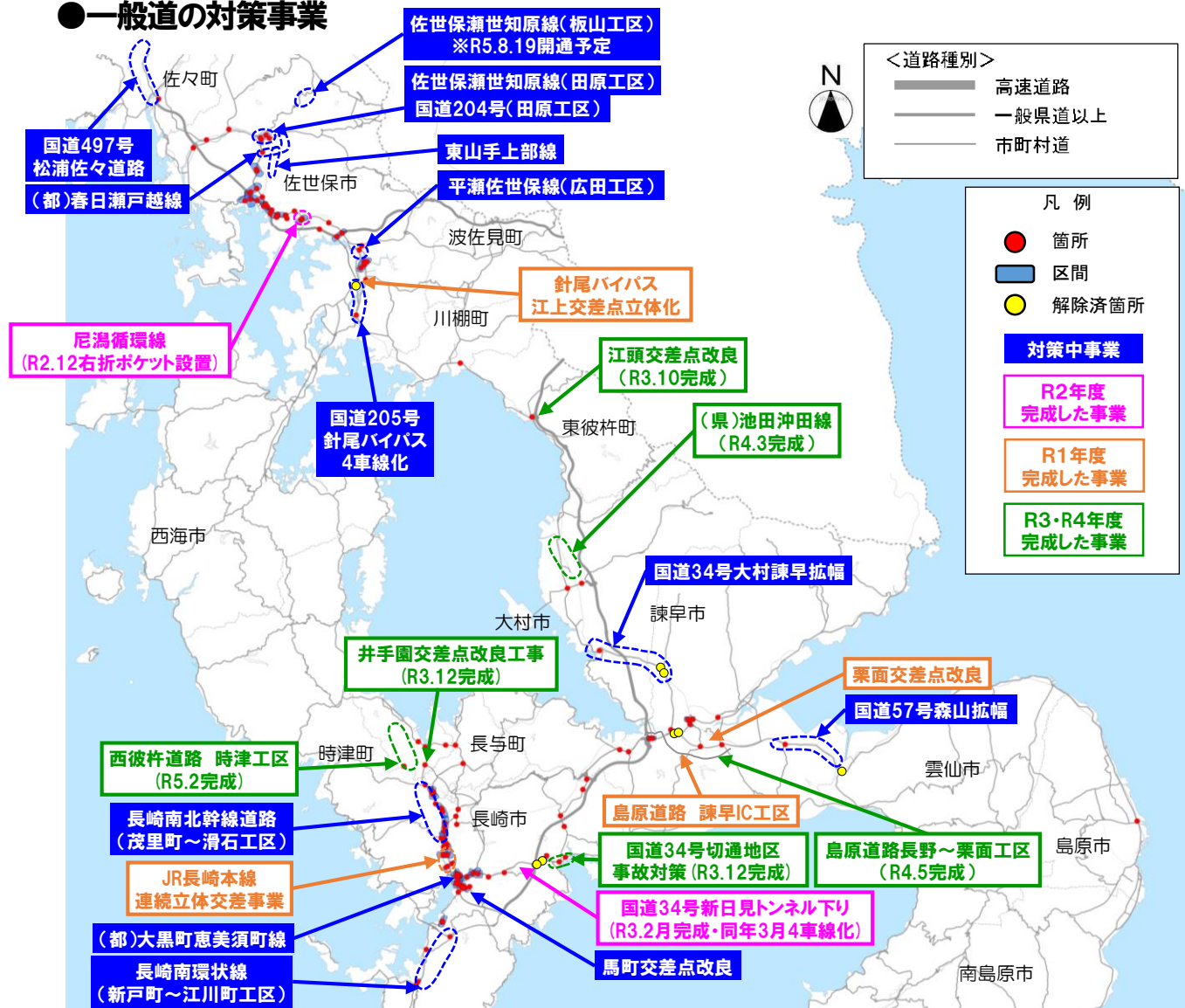
(1) 主要渋滞箇所の対策状況（一般道）

・全体の約2割の箇所で対策済。他の主要渋滞箇所のうち約2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. 主要渋滞箇所の現況と対策状況

(2) 長崎県内の主要渋滞箇所の対策状況 (高速道路)

- ・高速道路の対策として、長崎多良見IC～長崎IC区間で、4車線化事業が完了。(R1.6.28・R4.3.17供用)
- ・西九州自動車道(佐世保大塔IC～佐々IC)において4車線化事業を実施中。

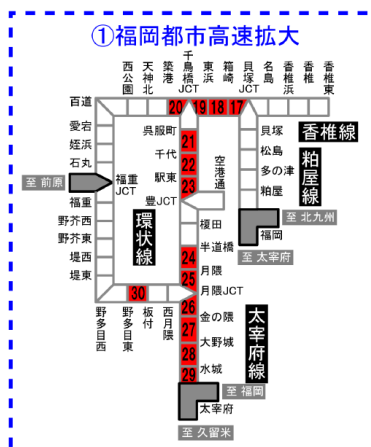
●実施中の高速道路の対策事業

西九州自動車道
(佐世保大塔IC～佐々IC) 4車線化
(H30.3新規事業化)

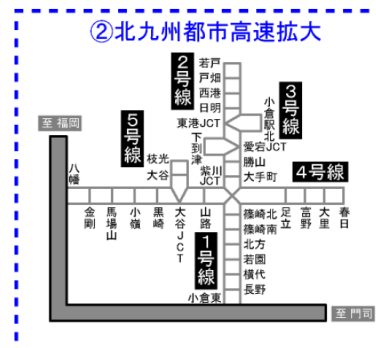
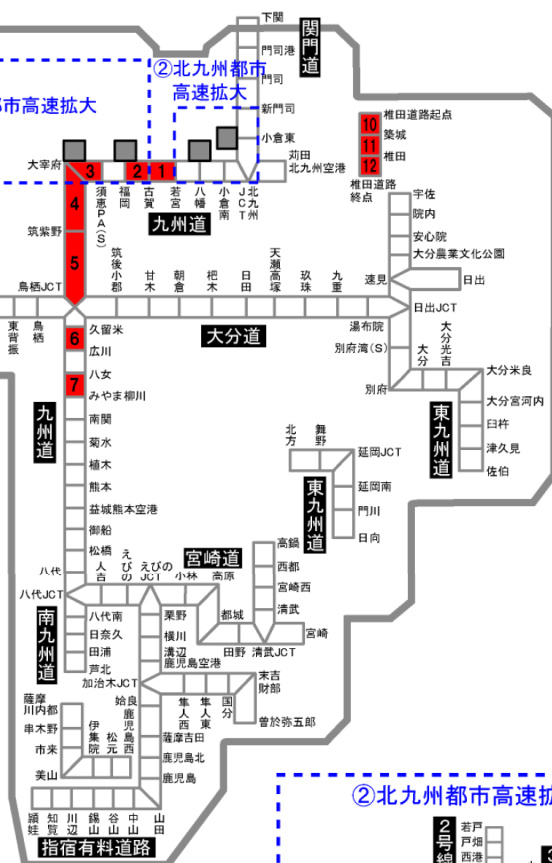
長崎自動車道
長崎多良見IC～長崎芒塚IC
4車線化事業
(R1.6.28 供用)

長崎自動車道
長崎芒塚IC～長崎IC
4車線化事業
(R4.3.17 供用)

主要渋滞箇所



※注:上下線のいずれかの方向でも渋滞している区間を表しています。



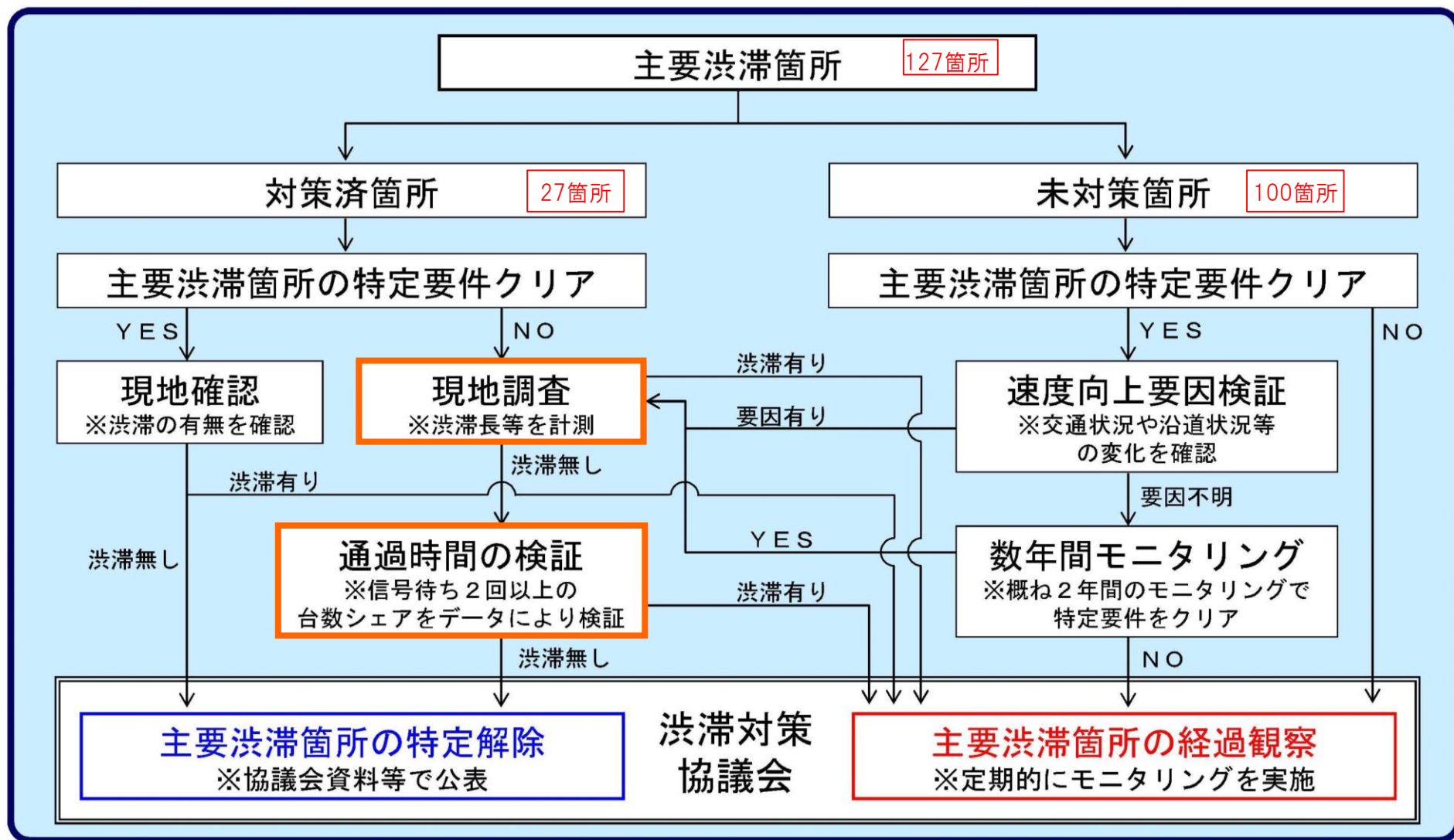
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

(1) 主要渋滞箇所の解除フロー

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。

▼主要渋滞箇所の特定要件のクリア条件

クリア条件	対象期間
対象期間における交差点の 全方向の平均速度20km/h以上	平日 朝（7時～9時）
	平日 夕（17時～19時）
	休日 昼（7時～19時）



3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

(2) 主要渋滞箇所の旅行速度分析結果一覧（長崎エリア）

・対策実施27か所(長崎エリア9か所、佐世保エリア11か所、諫早・大村エリア7か所)について、旅行速度の分析を実施。

No	エリア	所在地	交差点名	対象事業名 カッコ内は内容	完了 年次	路線名	方角	延長 (m)	①選定時平均速度(km/h)			②最新平均速度(km/h)			検証結果
									【H24.4～H24.8】			【R4.4.1～R5.3.31】			
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	
1	長崎	長崎市	新大工町	新大工町交差点改良 (右折車線設置)	H29.2	市道等 国34	北 西 東	74 145 99	3.0 29.2 14.6	4.5 18.9 12.2	5.0 21.9 18.5	3.5 26.4 12.5	4.1 19.2 13.8	5.3 26.5 18.3	モニタリング継続
2		時津町	鳴鼓トンネル東口	(都)左底滑石線:町道 (都市計画道路の整備)	H28	市道等 市道等 市道等 市道等	北 西 東 南東	22 1426 1596 205	6.4 39.3 40.8 6.6	14.1 42.9 40.9 7.7	8.6 45.0 43.3 5.9	8.3 23.9 29.9 10.3	7.3 36.4 31.8 12.3	9.8 37.6 32.0 14.4	モニタリング継続
3		長崎市	北郵便局前	長崎本線連続立体 (鉄道高架化による踏切除去)	R2.3	国206 市道等	北 東	67 56	34.8 5.7	24.0 5.1	26.5 4.6	32.4 8.6	34.2 5.6	35.9 7.7	モニタリング継続
4		長崎市	茂里町	長崎本線連続立体 (鉄道高架化による踏切除去)	R2.3	国206 市道等 市道等 国206	北 西 東 南	45 112 117 187	13.5 6.1 13.3 38.3	9.1 5.6 9.7 15.8	9.1 5.8 9.4 19.0	21.8 6.1 6.0 37.8	24.9 5.6 4.5 16.0	21.5 6.0 6.3 20.3	モニタリング継続 解除要件を満足するが 交通状況変化が見込まれるため
5		長崎市	宝町	長崎本線連続立体 (鉄道高架化による踏切除去)	R2.3	国206 市道等 国202 国202	北西 北東 南西 南東	212 59 224 66	22.4 3.8 9.1 9.6	23.8 1.8 8.4 17.1	27.9 3.1 10.2 13.5	20.3 10.6 9.1 11.2	28.9 12.6 9.0 22.1	30.9 8.5 10.4 19.2	モニタリング継続 解除要件を満足するが 交通状況変化が見込まれるため
6		長崎市	竹岩橋東口	長崎本線連続立体 (鉄道高架化による踏切除去)	R2.3	市道等 市道等 市道等	北 西 南	346 64 28	16.0 6.9 2.5	16.4 6.0 2.2	17.5 6.2 3.2	13.8 7.7 10.5	15.9 8.9 6.0	15.0 8.6 9.0	モニタリング継続
7		長崎市	梁川橋東口	長崎本線連続立体 (鉄道高架化による踏切除去)	R2.3	市道等 県112 市道等 県112	北 西 東 南	117 86 9 224	29.3 9.5 - 14.6	24.0 9.8 - 3.4	26.6 8.5 - 6.4	13.7 10.1 9.4 14.7	8.9 8.8 4.6 12.3	13.2 9.6 8.6 15.3	モニタリング継続
8		長崎市	大曲	新日見トンネル4車線化	R3.3	国34 市道等 市道等 国34	北西 北東 南西 南東	788 351 498 593	41.0 10.7 16.3 35.7	39.1 13.8 20.1 48.1	39.7 17.9 21.3 46.8	40.7 8.5 18.9 45.5	39.2 8.8 16.8 47.9	42.2 18.1 17.5 48.2	モニタリング継続
9		長崎市	日見バイパス西口	新日見トンネル4車線化	R3.3	国34 県116 国34	西 南東 東	147 776 178	38.1 17.1 18.1	33.1 28.2 31.6	37.6 31.2 27.6	35.7 11.4 9.6	33.1 30.4 35.7	37.1 29.6 32.8	モニタリング継続

凡例 ■ 20km/h未満

(2)主要渋滞箇所の旅行速度分析結果一覧（佐世保エリア）

No	エリア	所在地	交差点名	対象事業名 カッコ内は内容	完了 年次	路線名	方角	延長 (m)	①選定時平均速度(km/h)			②最新平均速度(km/h)			検証結果
									【H24.4～H24.8】			【R4.4.1～R5.3.31】			
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	
10	佐世保	佐世保市	大塔IC入口	大塔IC入口交差点改良 (カラー舗装、区画線の見直し)	H29.12	国35	北西	342	42.7	36.4	36.7	34.9	25.2	24.4	モニタリング継続
						国205	南西	402	18.8	16.2	15.9	19.3	14.0	14.5	
						国35	南東	213	19.3	15.2	14.2	21.1	22.5	19.4	
11		佐世保市	大塔ロータリー	大塔ロータリー交差点改良 (右折車線設置・信号現示調整)	H26.12	国205	北西	63	7.0	14.7	13.5	16.4	15.1	14.9	モニタリング継続
						市道等	北西	184	28.6	19.8	16.0	16.4	15.5	14.2	
						国205	北東	40	4.1	7.1	6.4	6.8	9.3	8.8	
						×	×	×	37.1	28.2	27.7	—	—	—	
						国205	南東	146	22.1	16.6	16.7	17.1	16.3	17.6	モニタリング継続
12		佐世保市	佐世保中央IC入口	佐世保中央IC交差点改良 (車線運用の見直し・左折レーン1車線 ⇒2車線、右折レーン2車線⇒1車線)	H26.9	県11	北東	30	9.0	8.6	7.7	10.0	8.7	12.3	
						国497	西	342	14.3	17.1	19.4	14.4	17.4	16.1	
						県11	南	108	12.0	7.5	9.1	12.8	13.1	12.3	
13		佐世保市	海自警備隊前	都市計画道路 平瀬町干尽町線(県道11号線)の整備	H28.3	県11	北	85	20.5	19.7	20.0	20.1	20.5	19.5	モニタリング継続
						市道等	東	7	10.1	13.9	11.0	11.8	10.6	11.9	
						県11	南	82	14.6	16.6	21.1	17.8	15.2	17.9	
14		佐世保市	アルカスSASEBO裏	都市計画道路 平瀬町干尽町線(県道11号線)の整備	H28.3	県11	北西	103	41.9	32.4	29.2	38.3	32.1	35.1	モニタリング継続
						市道等	北東	64	5.8	4.7	5.5	8.6	7.0	6.9	
						市道等	南西	15	12.7	12.2	14.9	6.2	5.1	5.0	
						県11	南東	432	40.2	33.9	41.3	30.8	30.3	31.0	
15		佐世保市	平瀬橋	都市計画道路 平瀬町干尽町線(県道11号線)の整備	H28.3	市道等	北	179	12.3	9.5	10.4	8.0	8.1	9.8	モニタリング継続
						県11	西	427	25.1	24.7	27.1	24.6	15.8	25.8	
						県11	東	177	15.2	15.7	21.6	15.9	17.9	21.9	
16		佐世保市	平瀬	都市計画道路 平瀬町干尽町線(県道11号線)の整備	H28.3	県11	北東	109	5.8	7.3	6.5	6.4	7.0	6.5	モニタリング継続
						市道等	西	309	12.1	14.4	16.2	8.9	12.7	16.4	
						県11	東	441	20.4	21.4	30.8	15.6	13.5	22.0	
17		佐世保市	田子の浦	交差点改良 (右折車線設置)	H27	国202	北西	1312	29.4	28.9	29.9	30.8	30.3	31.3	モニタリング継続
						市道等	北東	102	5.7	7.3	8.3	7.6	9.1	8.9	
						国202	南西	155	9.8	7.8	9.3	11.4	9.3	12.3	
						県222	南東	176	13.0	12.2	15.0	15.3	15.0	16.9	
18		佐世保市	大和町	交差点改良 (従道路の右折レーン1車線⇒2車線)	R3.3	国35	北西	171	17.4	19.5	19.1	22.8	16.1	23.1	モニタリング継続
						市道等	南西	131	6.2	3.9	6.1	6.0	5.0	5.8	
						国35	南東	809	22.5	23.6	25.1	16.2	17.8	21.0	
19		佐世保市	第二白岳橋	市道大和町地区 (右折車線設置)	R1.12	市道等	北	208	21.4	16.4	17.8	15.5	14.7	15.2	モニタリング継続
						市道等	北東	131	14.0	11.5	14.5	13.6	13.9	14.8	
						市道等	南西	172	23.5	8.9	20.9	12.4	7.7	14.1	
						市道等	南	549	—	10.5	19.4	23.3	10.4	20.0	
20		東彼杵町	江頭	交差点改良 (左折・直進停止線前出し)	R3.10	国34	北	9	11.1	12.2	11.2	10.9	10.9	11.6	主要渋滞箇所 解除候補
						高速	東	777	22.9	24.1	24.6	20.6	23.2	22.8	
						国205	南西	331	12.7	13.5	14.8	14.3	13.1	15.3	
						国34	南東	11	14.4	16.4	16.4	16.3	16.6	17.5	

フォローアップ
本年度
追加箇所

3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

(2) 主要渋滞箇所の旅行速度分析結果一覧（諫早・大村エリア）

No	エリア	所在地	交差点名	対象事業名 カッコ内は内容	完了 年次	路線名	方角	延長 (m)	①選定時平均速度(km/h)			②最新平均速度(km/h)			検証結果
									【H24.4～H24.8】			【R4.4.1～R5.3.31】			
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	
21	諫早・大村	大村市	桜馬場	桜馬場交差点改良 (交差点コンパクト化・ 右折指導線設置)	H26	国34	北	639	21.1	19.7	22.9	20.7	23.3	25.5	モニタリング継続
						市道等	北	656	18.2	16.4	16.4	17.5	16.7	18.1	
						主38	西	173	14.3	8.2	9.7	13.4	10.2	9.3	
						国444	東	236	10.6	8.2	9.7	11.7	9.4	11.4	
国34		南	175	10.4	7.0	8.3	10.5	7.5	8.7	モニタリング継続					
主37		北	210	10.7	10.8	11.6	11.1	10.3	10.7						
国34		西	522	30.4	26.5	27.2	24.4	19.9	27.0						
国34		北東	109	18.9	15.8	17.1	28.5	25.2	26.9						
22		大村市	与崎	交差点改良 (従道路の車線運用変更)	R2.7	主37	北	311	7.8	9.0	13.0	5.8	6.2	12.2	モニタリング継続
						国34	西	110	13.3	15.8	14.9	17.2	15.3	19.6	
						国34	東	106	13.7	17.2	18.6	11.7	11.3	12.2	
						市道等	南	67	3.6	3.4	6.0	5.8	5.5	9.4	
23		諫早市	貝津町	島原道路(諫早インター工区開通)	R2.3	国34	西	100	8.7	12.5	13.7	13.1	12.7	16.6	モニタリング継続
						国34	東	104	23.9	24.5	23.3	21.6	22.6	21.0	
						市道等	南	67	3.3	3.6	3.7	5.5	4.8	7.0	
						主41	北	83	13.6	6.4	13.7	5.4	4.2	6.3	
24		諫早市	貝津町西	島原道路(諫早インター工区開通)	R2.3	国57	西	431	35.1	27.6	27.7	34.0	30.1	29.5	モニタリング継続
						国57	東	904	30.8	30.0	29.9	24.6	27.5	27.1	
						主41	南	235	29.9	23.4	31.6	5.9	5.6	7.3	
						国207	北	159	20.4	26.1	24.9	13.3	18.8	17.8	
25		諫早市	栗面町	交差点改良 (上り車線の左折車の路面標示明示) 島原道路(諫早インター工区開通) 島原道路(長野～栗面工区開通)	R2.3 R4.5	主41	東	632	17.2	16.1	22.2	14.1	13.4	20.8	モニタリング継続
						国207	南西	126	6.2	7.6	10.2	16.2	13.3	14.7	
						市道等	北	118	16.3	9.0	16.5	12.8	11.4	19.2	
						市道等	西	43	6.7	4.3	6.4	8.0	8.3	10.0	
26		諫早市	宇都町	交差点改良 (交差点コンパクト化・直進レーン設置)	H29	国207	東	24	3.8	4.5	4.5	6.7	6.8	8.6	モニタリング継続
						国207	南東	194	22.7	13.0	16.5	15.5	13.6	21.8	
	市道等					北	118	16.3	9.0	16.5	12.8	11.4	19.2		
	市道等					西	43	6.7	4.3	6.4	8.0	8.3	10.0		
27	諫早市	永昌町	交差点改良 (右折車線設置)	H31.3	国207	東	24	3.8	4.5	4.5	6.7	6.8	8.6	モニタリング継続	
					国207	南東	194	22.7	13.0	16.5	15.5	13.6	21.8		
					市道等	北	118	16.3	9.0	16.5	12.8	11.4	19.2		
					市道等	西	43	6.7	4.3	6.4	8.0	8.3	10.0		

主要渋滞箇所解除候補なし

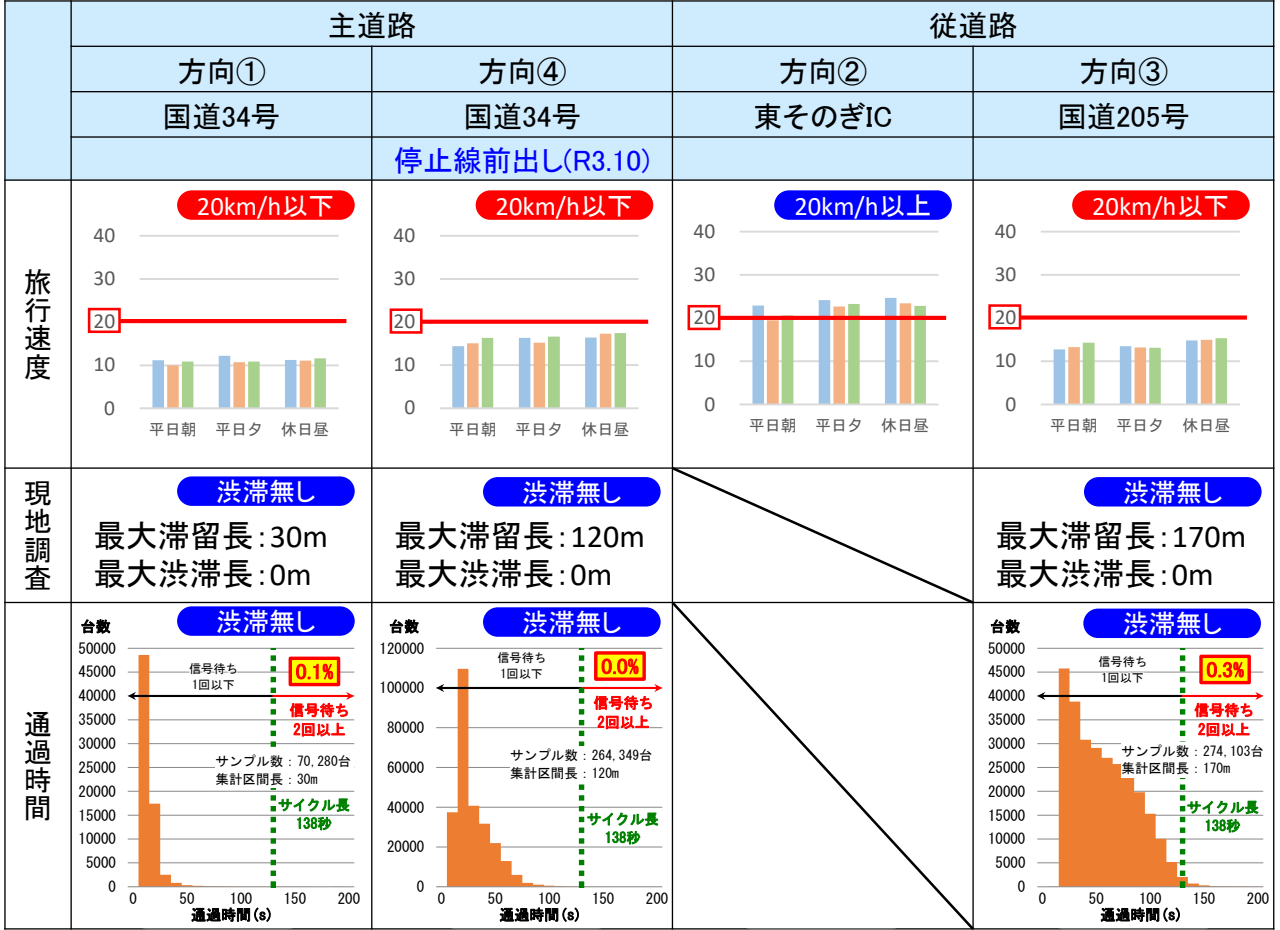
凡例 ■ 20km/h未満

3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

②国道34号 江頭 本年度フォローアップ追加箇所

- ・現地調査の結果、渋滞の発生はなし。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしていないが、現地調査及び通過時間分析結果より、渋滞発生がなく、**解除候補として提案する。**

【フォローアップ結果】



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	41秒	30秒
青時間比	30%	22%
サイクル長	138秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
 R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)
 R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
 ※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R4.4.1～R5.3.31)
 ※現地調査：R5.7.1(土) 17時台

主要渋滞箇所の解除要件をクリア

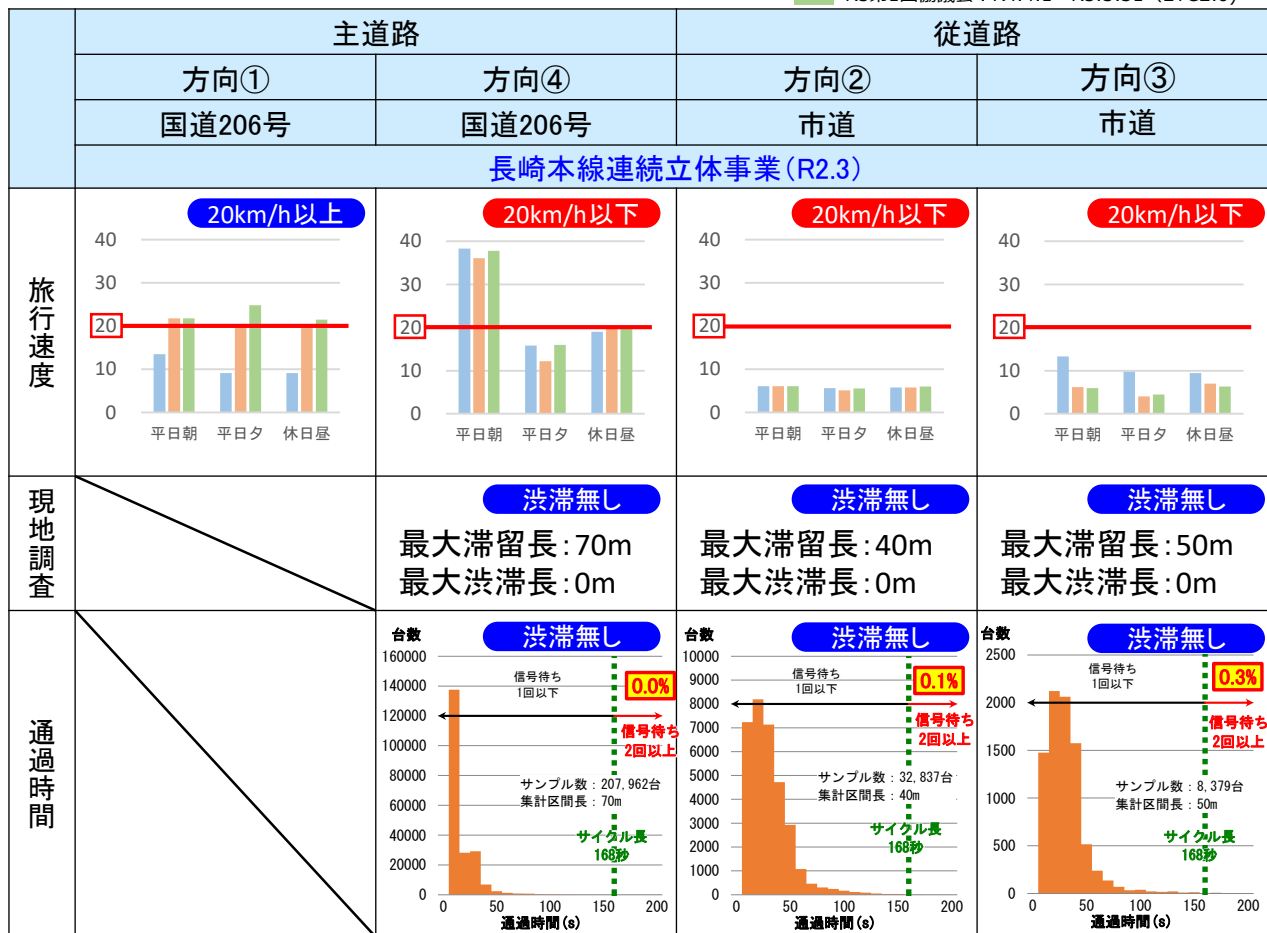
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

④国道206号 茂里町

- ・現地調査の結果、渋滞の発生はなし。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・主要渋滞箇所の解除要件は満たしているが、付近では開発計画も進捗しており今後交通状況が変化するため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時：H24.4～H24.8（民間プロブ）
R4第1回協議会：R3.10.1～12.26（ETC2.0）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	101秒	41秒
青時間比	61%	24%
サイクル長	168秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間: ETC2.0プロブ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.6(木) 18時台

解除要件は満たしているが主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

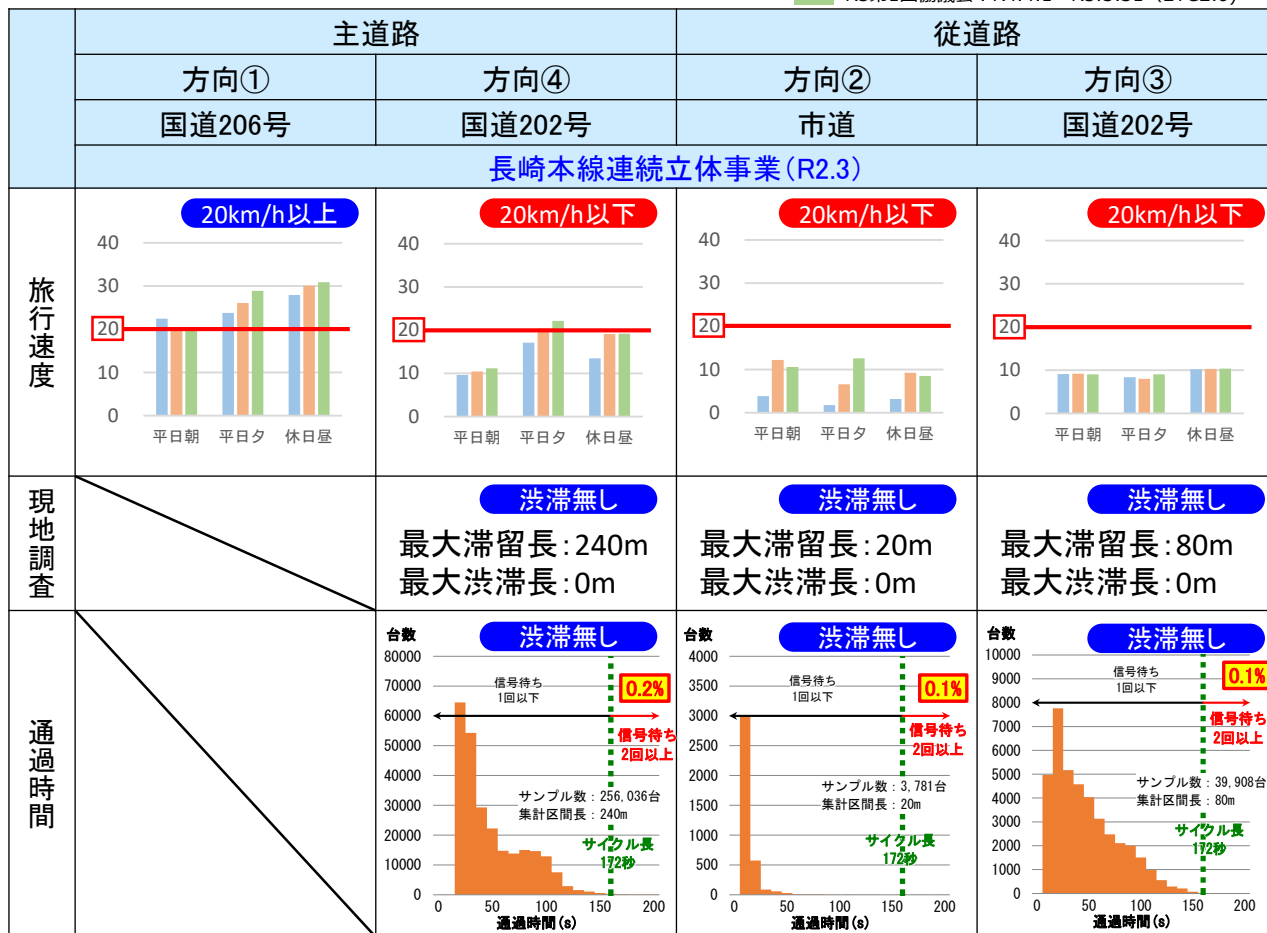
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

⑤国道206号 宝町^{たからまち}

- ・現地調査の結果、渋滞の発生はなし。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・主要渋滞箇所の解除要件は満たしているが、付近では開発計画も進捗しており今後交通状況が変化する可能性があるため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時：H24.4～H24.8（民間プロブ）
 R4第1回協議会：R3.10.1～12.26（ETC2.0）
 R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	119秒	39秒
青時間比	69%	23%
サイクル長	172秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間：ETC2.0プロブ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査：R5.7.6(木)8時台

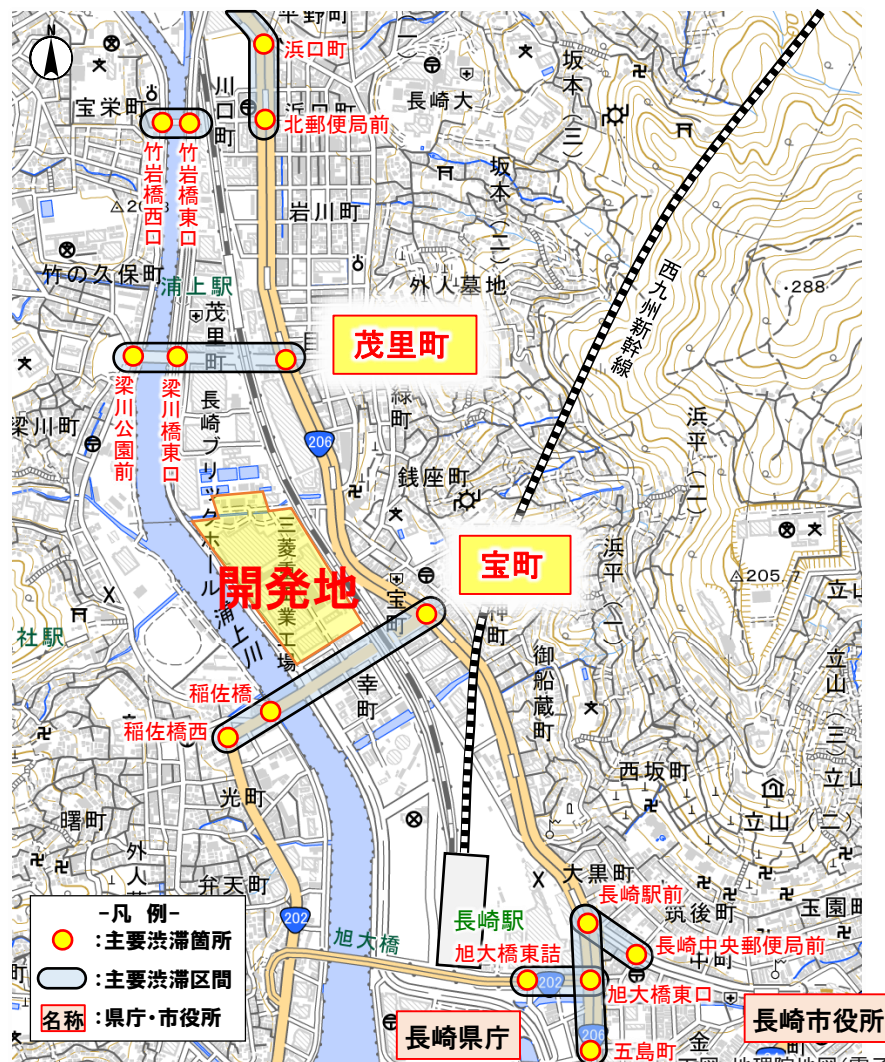
解除要件は満たしているが主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

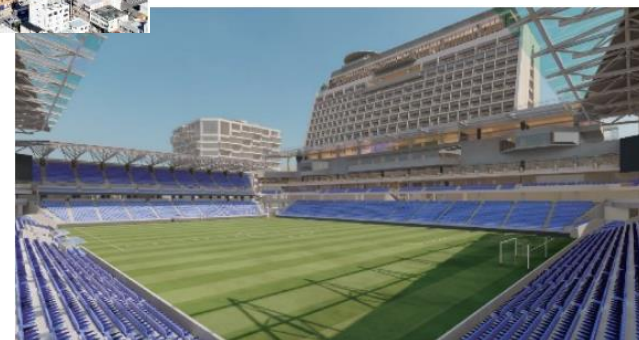
■茂里町・宝町交差点周辺の交通状況について

・茂里町交差点と宝町交差点は主要渋滞箇所解除条件をクリアしたものの、現在サッカースタジアム建設等が進行していることから今後、周辺の交通状況変化が見込まれるため、**主要渋滞箇所から解除せずモニタリングを継続**とする。

■位置図



■開発地イメージパース



事業名称 : 長崎スタジアムシティプロジェクト
 住 所 : 長崎県長崎市幸町他
 敷地面積 : 約74,800㎡
 用 途 : サッカースタジアム(約20,000席)及びアリーナ(約6,000席)、商業施設、14階建てホテル(245室)、オフィス、駐車場約1,000台など
 完成目標 : 2024年(令和6年)開業予定

【出典】国土交通省・民間都市再生事業計画認定 記者発表資料(R3.3.25)

下図: 地理院地図(電子国土web)

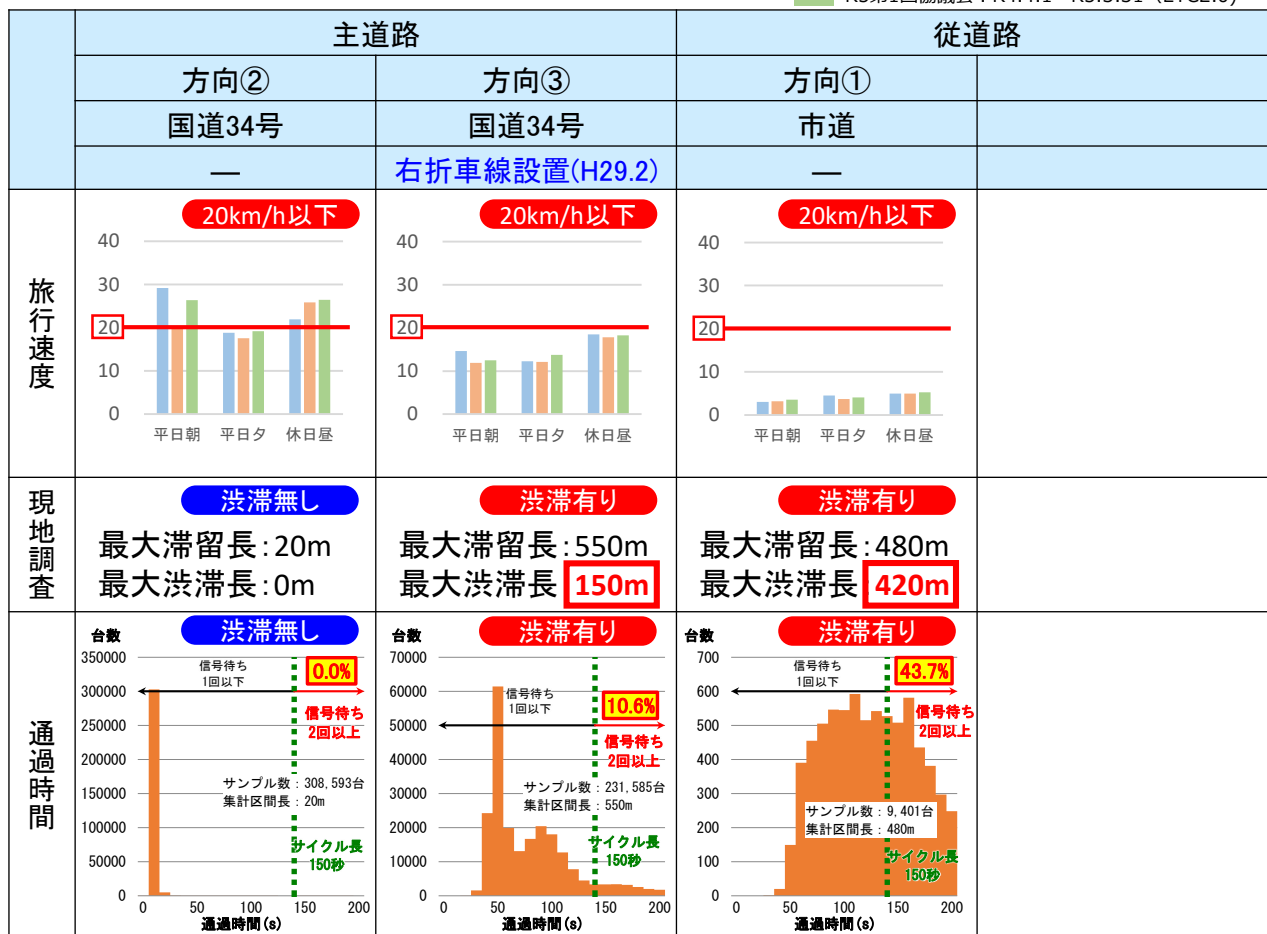
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

①国道34号 新大工町

- ・現地調査の結果、主道路の方向③で最大150m、従道路の方向①で最大420mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、主道路の方向③と従道路の方向①において信号待ち回数が2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析結果でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間ブロープ)
R4第1回協議会 : R3.10.1～12.26 (ETC2.0)
R5第1回協議会 : R4.4.1～R5.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



- 凡 例 -
事業名 : 周辺の主な事業
事業名 : フォローアップ対策事業
● : 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	86秒	40秒
青時間比	57%	27%
サイクル長	150秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間: ETC2.0ブロープ情報(R4.4.1～R5.3.31)

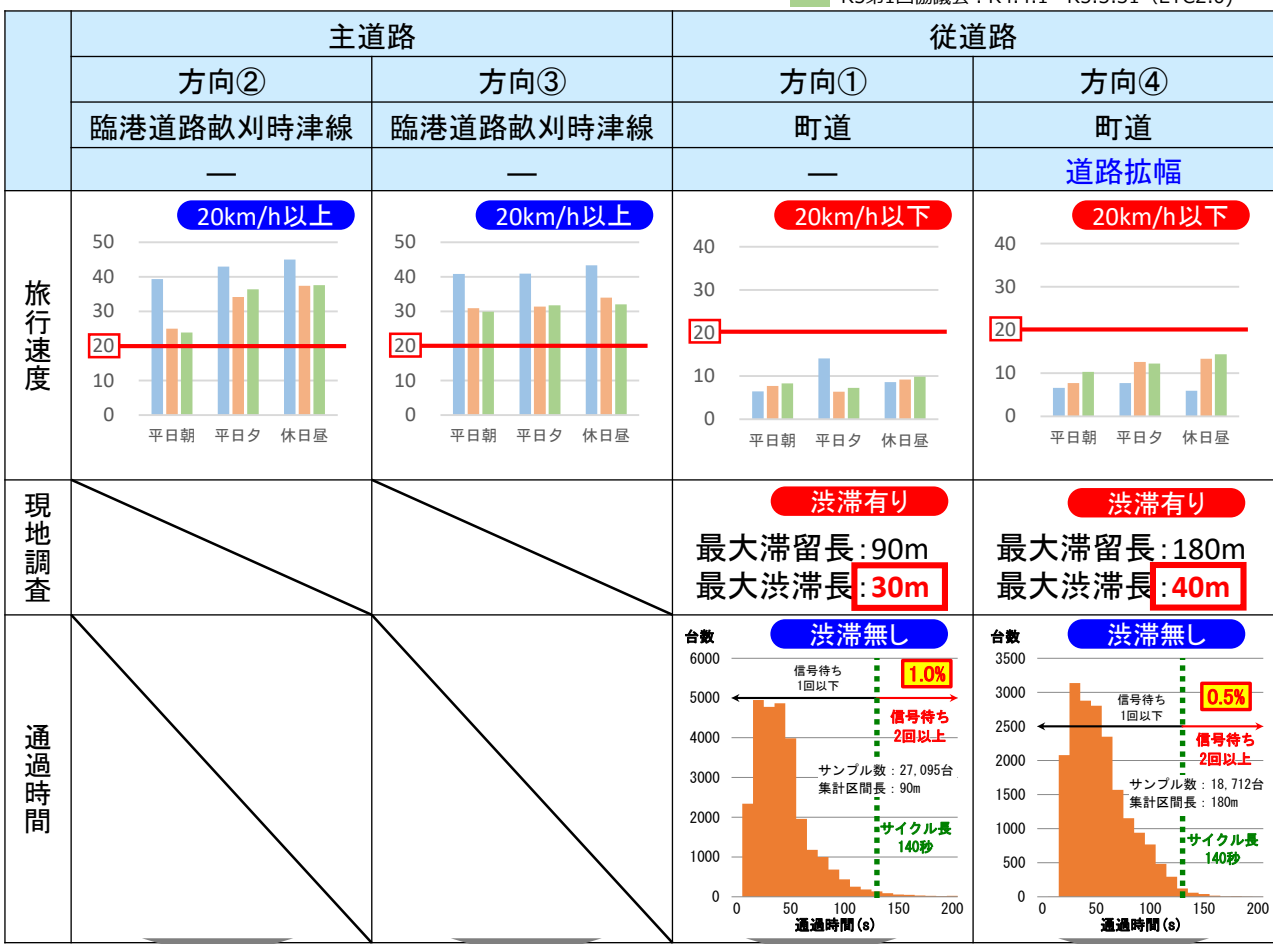
※現地調査: R5.7.4(火) 8時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

②町道 鳴鼓トンネル東口

- ・現地調査の結果、従道路の方向①で最大30m、方向④で最大40mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】



■位置図・対策内容



-凡 例-
事業名: フォローアップ対策事業
●: 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	77秒	33秒
青時間比	55%	24%
サイクル長	140秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)
R4第1回渋滞協(R3.10.1~12.26)
R5第1回渋滞協(R4.4.1~R5.3.31)
※通過時間: ETC2.0ブロープ情報(R4.4.1~R5.3.31)
※現地調査: R5.7.6(木) 7時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

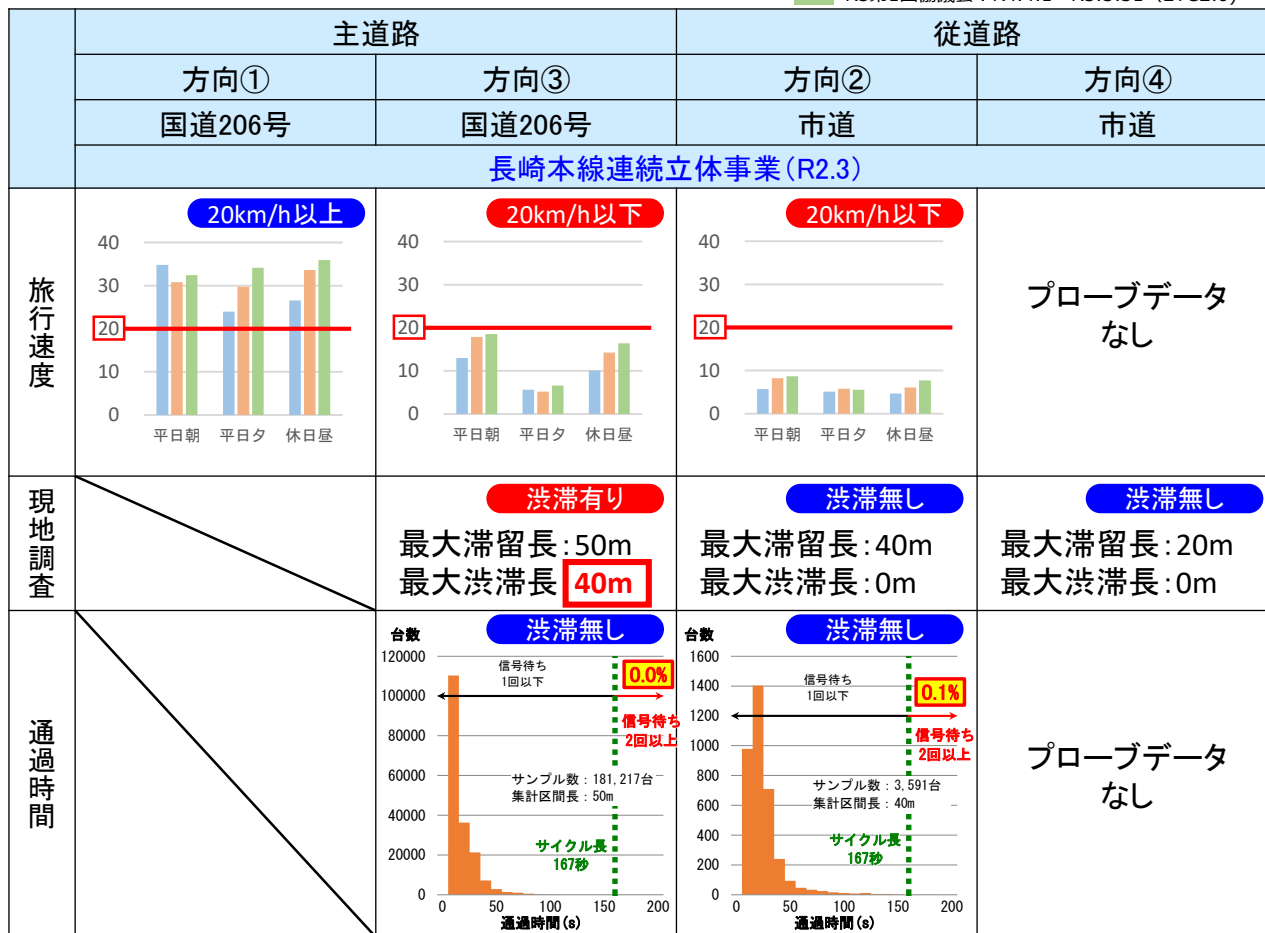
③国道206号 北郵便局前

きたゆうびんきょくまえ

- ・現地調査の結果、主道路の方向③で最大40mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間プローブ)
R4第1回協議会 : R3.10.1～12.26 (ETC2.0)
R5第1回協議会 : R4.4.1～R5.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	102秒	40秒
青時間比	61%	24%
サイクル長	167秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.6(木) 18時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

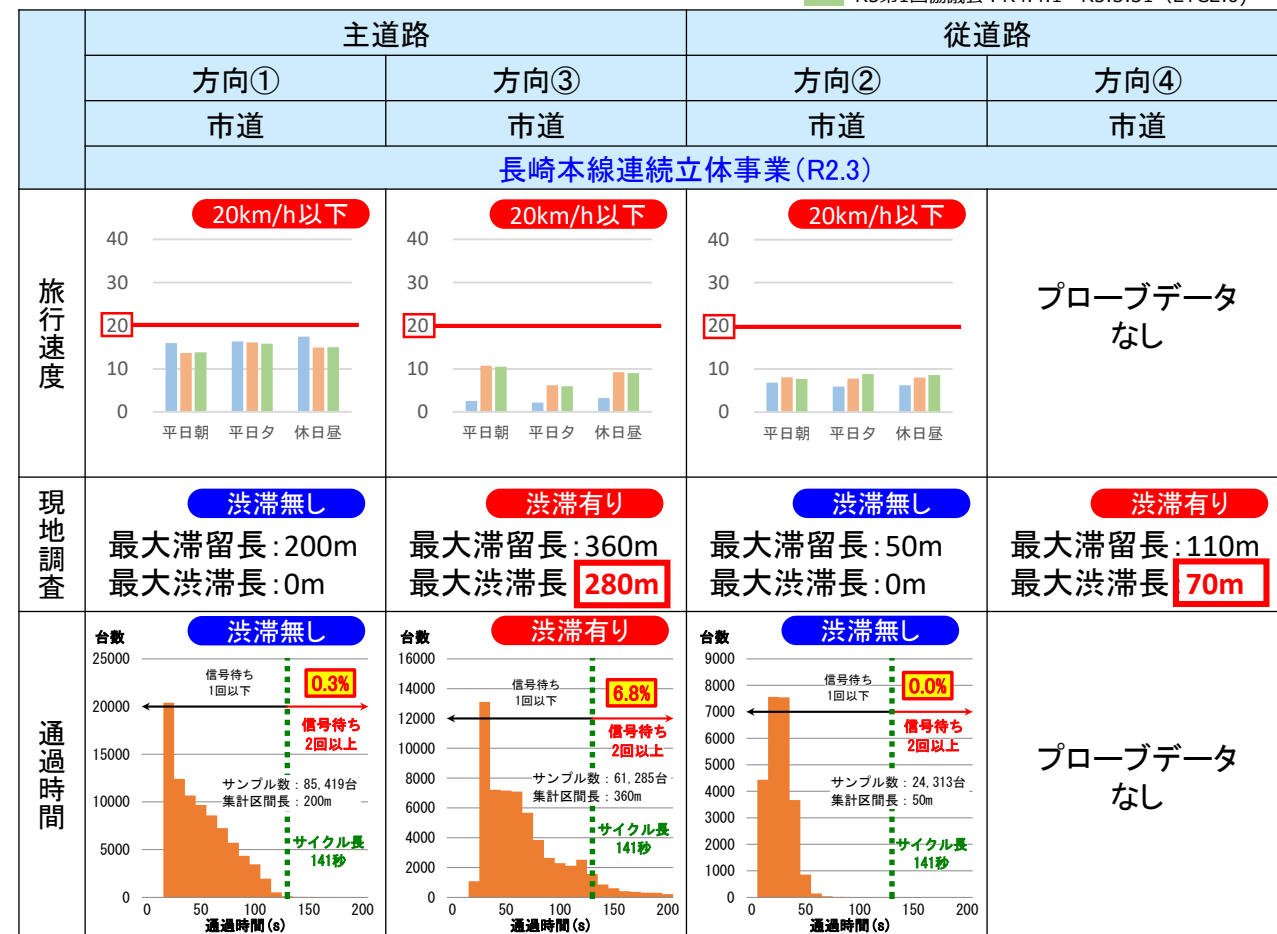
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

⑥市道 竹岩橋東口

- ・現地調査の結果、主道路の方向③で最大280m、従道路の方向④で最大70mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、主道路の方向③において信号待ち回数が2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析結果でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間プローブ)
 R4第1回協議会 : R3.10.1～12.26 (ETC2.0)
 R5第1回協議会 : R4.4.1～R5.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



-凡 例-
 事業名: フォローアップ対策事業
 ●: 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	47秒	82秒
青時間比	33%	59%
サイクル長	141秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.6(木) 18時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

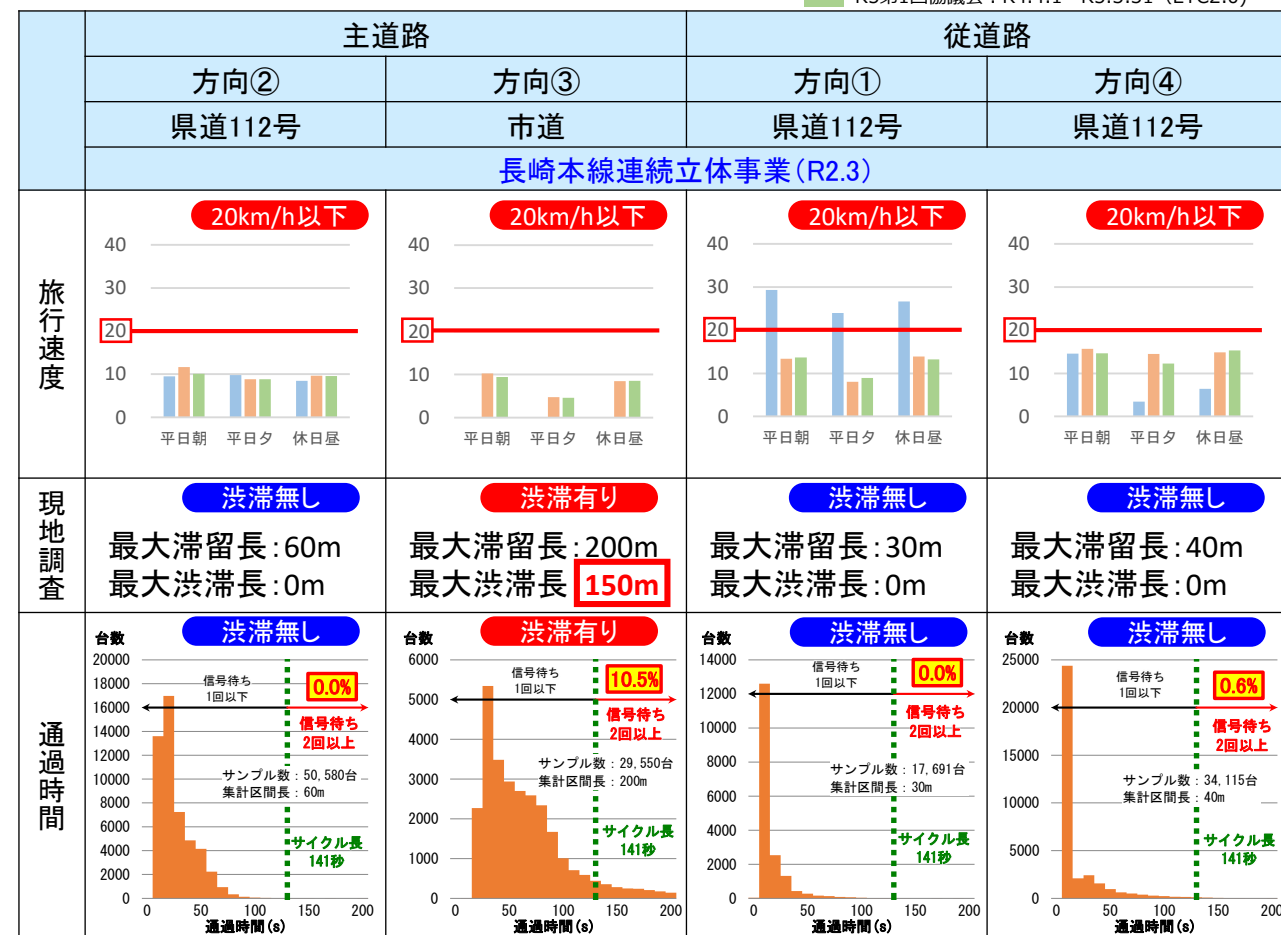
⑦県道112号 梁川橋東口

やながわはし

- ・現地調査の結果、主道路の方向③で最大150mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、主道路の方向③において信号待ち回数が2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析結果でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
 R4第1回協議会：R3.10.1～12.26（ETC2.0）
 R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）



■位置図・対策内容



下図: (C)NTTインフラネット株式会社

-凡 例-
 事業名: フォローアップ対策事業
 ●: 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	70秒	40秒
青時間比	50%	28%
サイクル長	141秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.6(木) 18時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

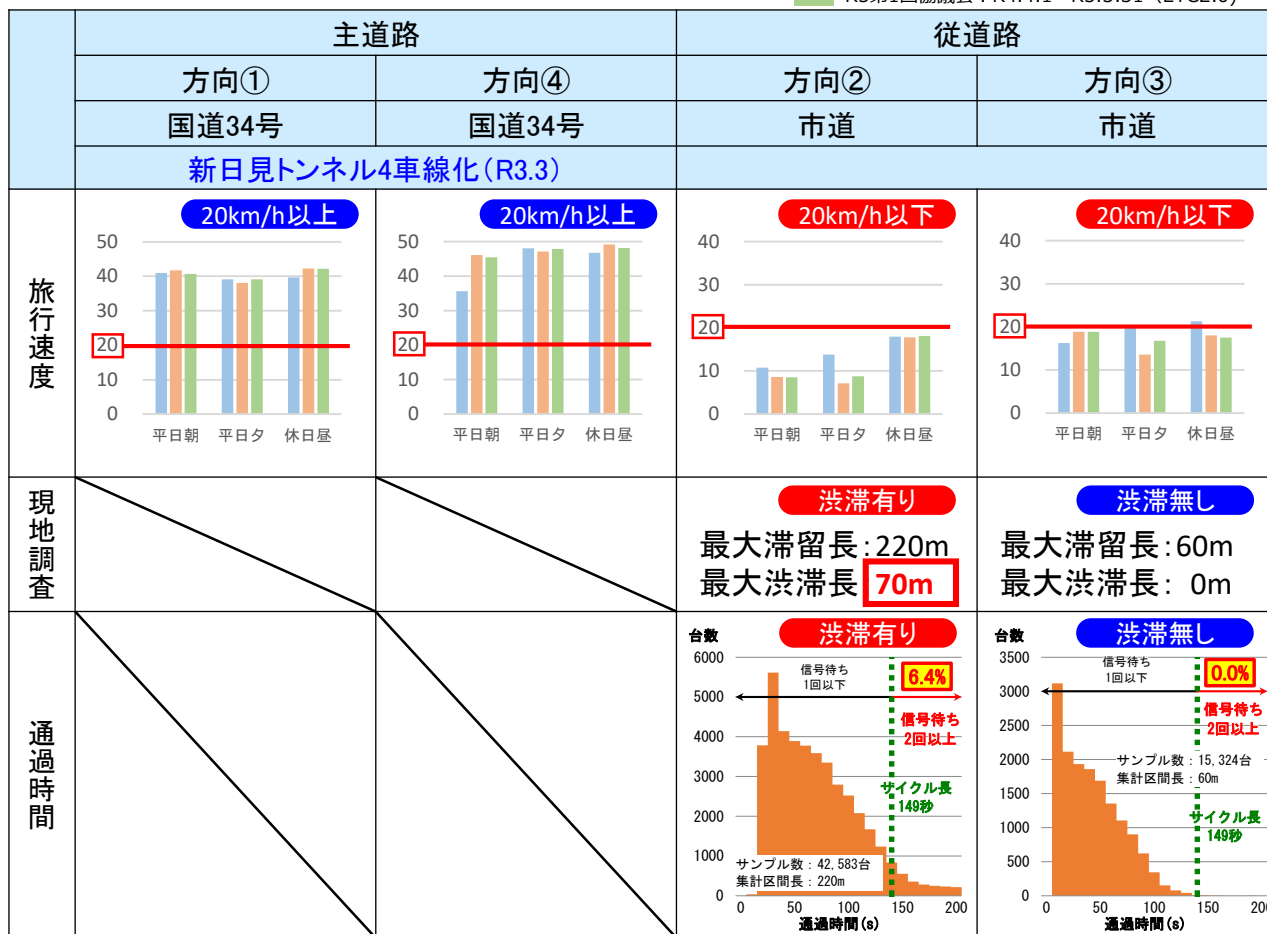
⑧国道34号 大曲

おおまがり

- ・現地調査の結果、従道路の方向②で最大70mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向②において信号待ち回数が2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析結果でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間プロブ)
R4第1回協議会 : R3.10.1～12.26 (ETC2.0)
R5第1回協議会 : R4.4.1～R5.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	86秒	29秒
青時間比	58%	19%
サイクル長	149秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間: ETC2.0プロブ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.4(火)7時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

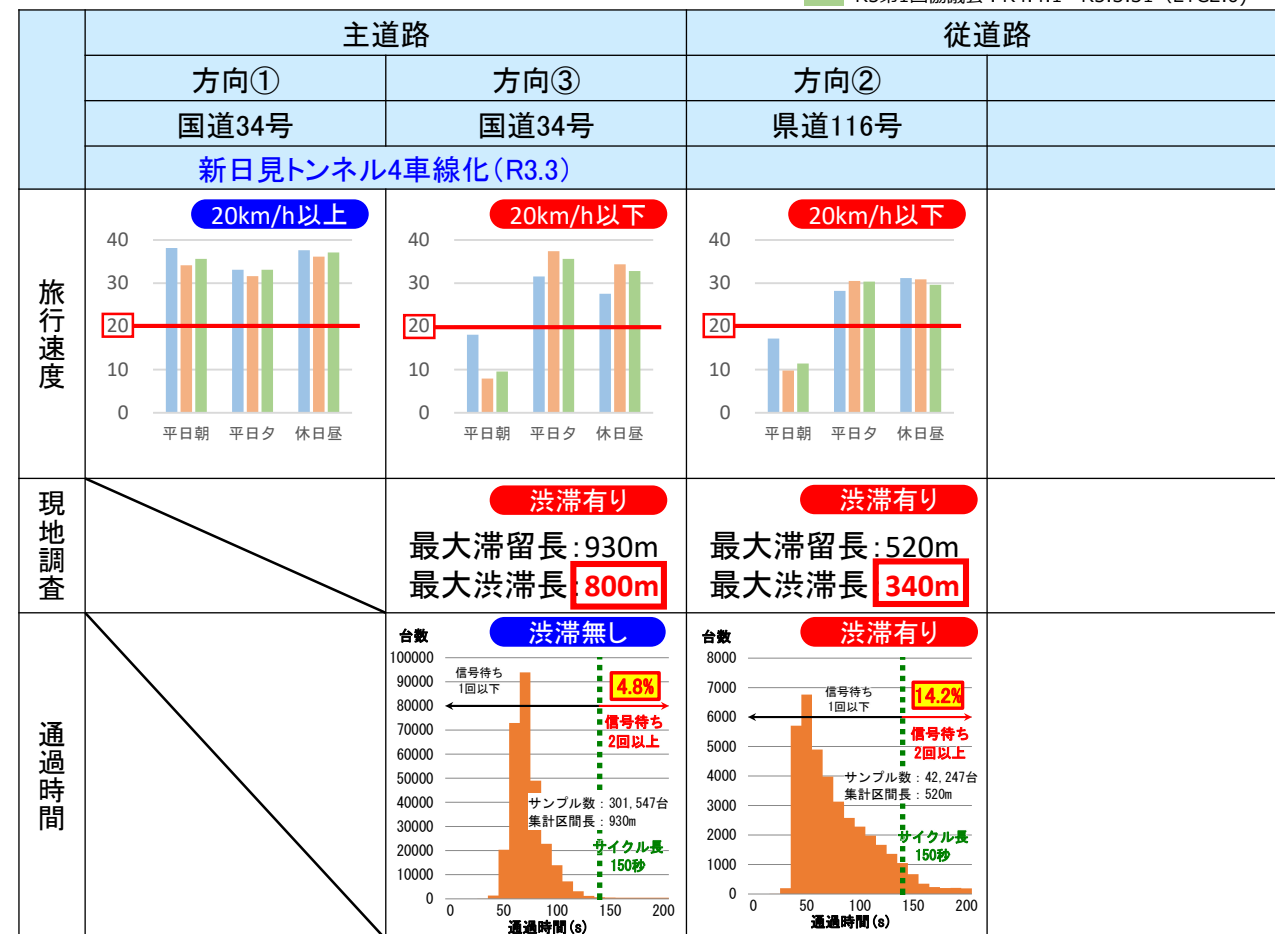
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

⑨国道34号 日見バイパス西口

- ・現地調査の結果、主道路の方向③で最大800m、従道路の方向②で最大340mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向②において信号待ち回数が2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析結果でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間ブロープ)
R4第1回協議会 : R3.10.1～12.26 (ETC2.0)
R5第1回協議会 : R4.4.1～R5.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	90秒	45秒
青時間比	60%	30%
サイクル長	150秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

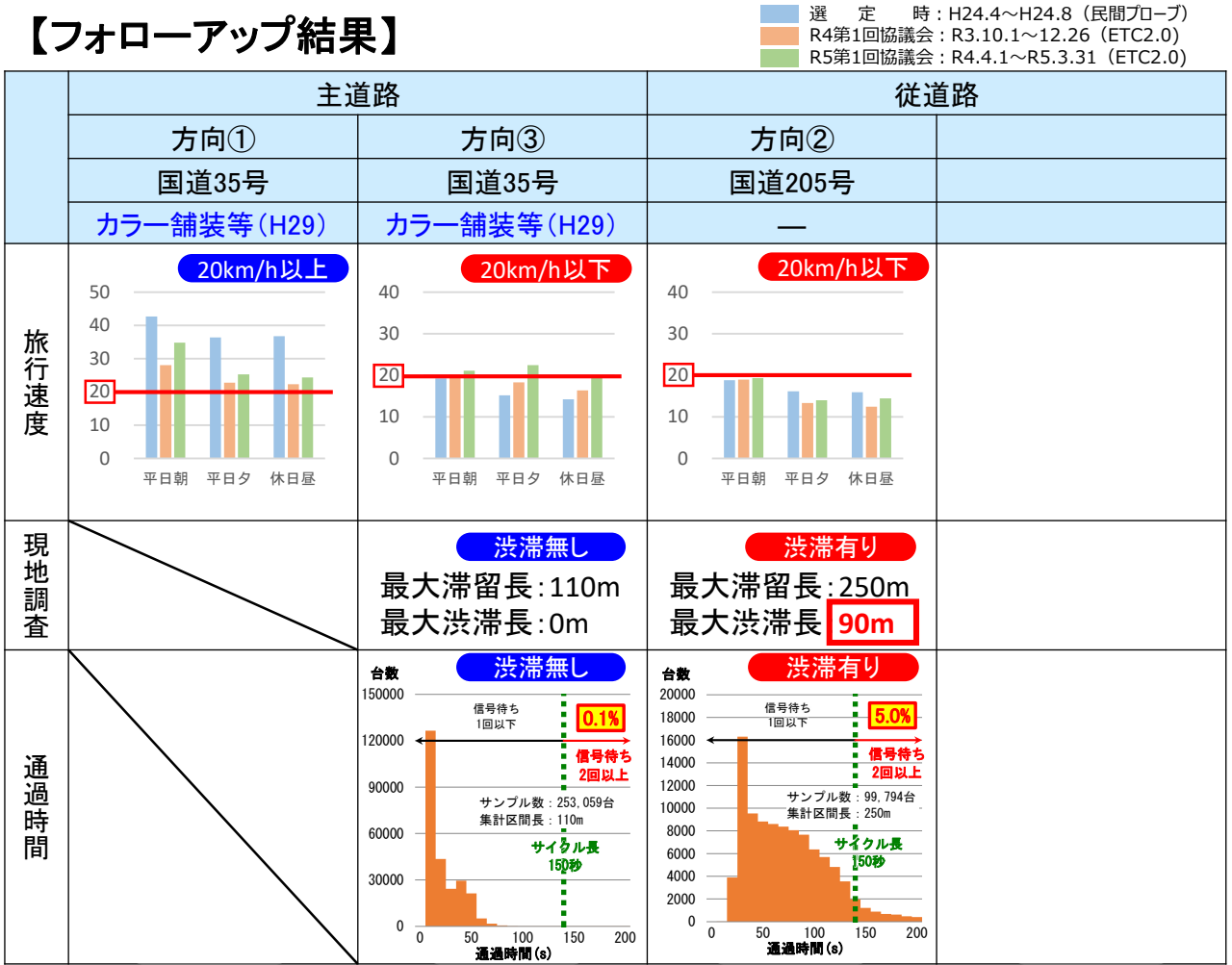
※通過時間: ETC2.0ブロープ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.4(火) 8時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

⑩国道35号 大塔IC入口

- ・現地調査の結果、従道路の方向②で最大90mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向②において信号待ち回数が2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析結果でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。



位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	84秒	31秒
青時間比	56%	21%
サイクル長	150秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)
R4第1回渋滞協(R3.10.1~12.26)
R5第1回渋滞協(R4.4.1~R5.3.31)
※通過時間: ETC2.0ブロープ情報(R4.4.1~R5.3.31)
※現地調査: R5.7.1(土) 14時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

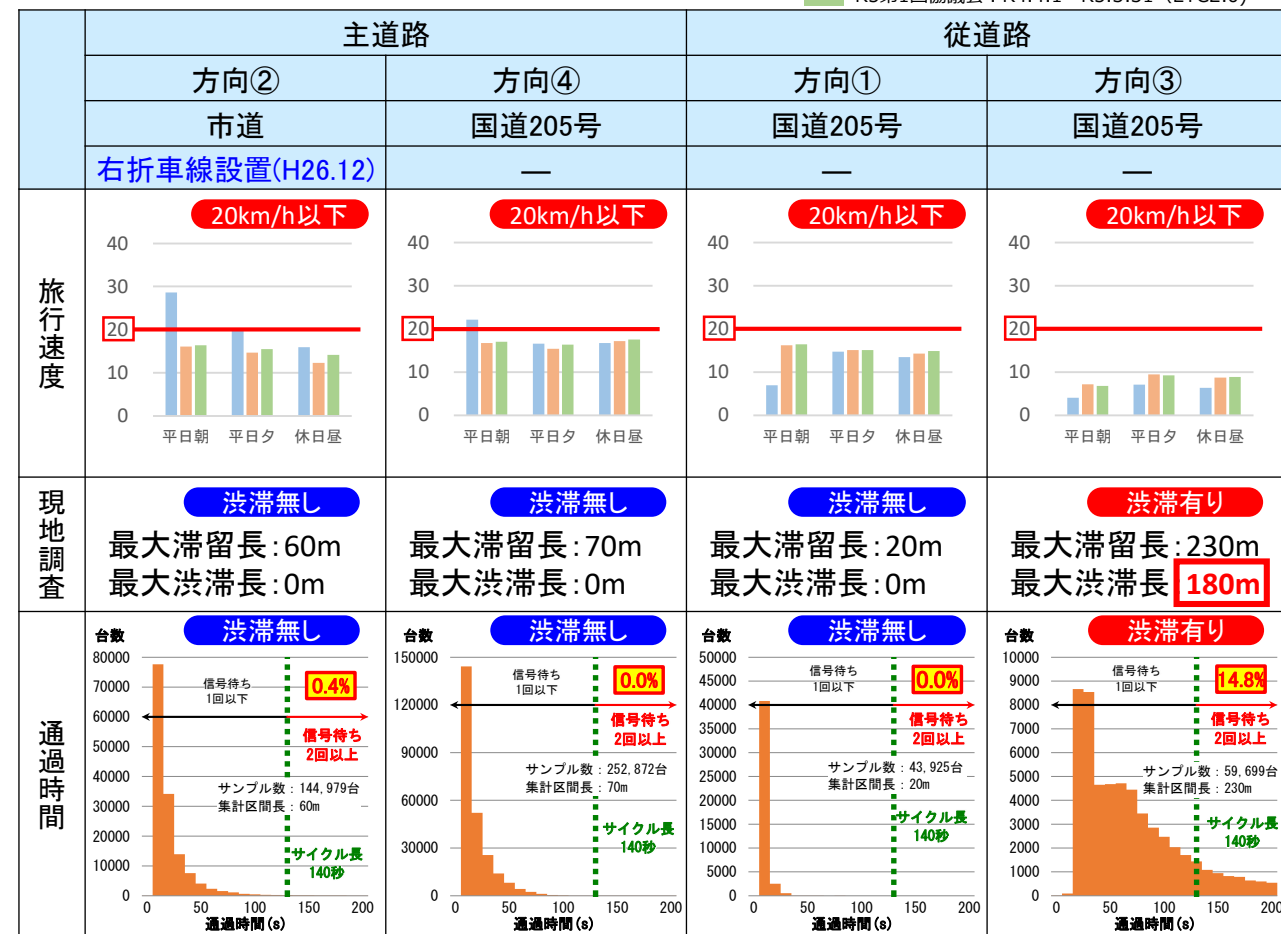
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

⑪国道205号 大塔ロータリー

- ・現地調査の結果、従道路の方向③で最大180mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向③において信号待ち回数が2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析結果でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間プローブ)
 R4第1回協議会 : R3.10.1～12.26 (ETC2.0)
 R5第1回協議会 : R4.4.1～R5.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



- 凡 例 -
 事業名 : 周辺の主な事業
 事業名 : フォローアップ対策事業
 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	68秒	38秒
青時間比	49%	27%
サイクル長	140秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.8(土) 15時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

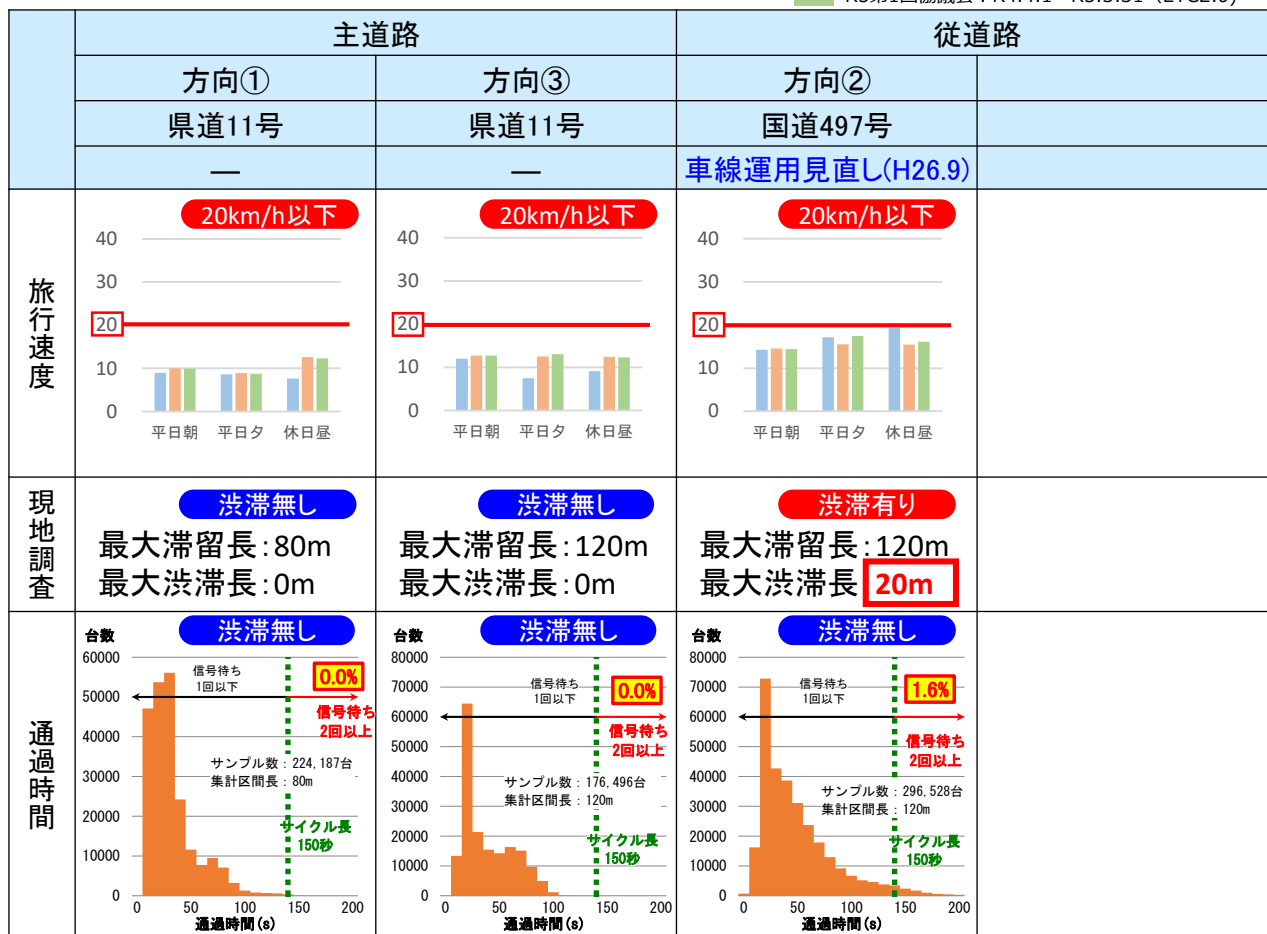
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

⑫国道497号 佐世保中央IC入口

- ・現地調査の結果、従道路の方向②で最大20mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間プローブ)
 R4第1回協議会 : R3.10.1～12.26 (ETC2.0)
 R5第1回協議会 : R4.4.1～R5.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



- 凡 例 -
 事業名: 周辺の主な事業
 事業名: フォローアップ対策事業
 事業名: 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	75秒	27秒
青時間比	50%	18%
サイクル長	150秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.1(土) 11時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

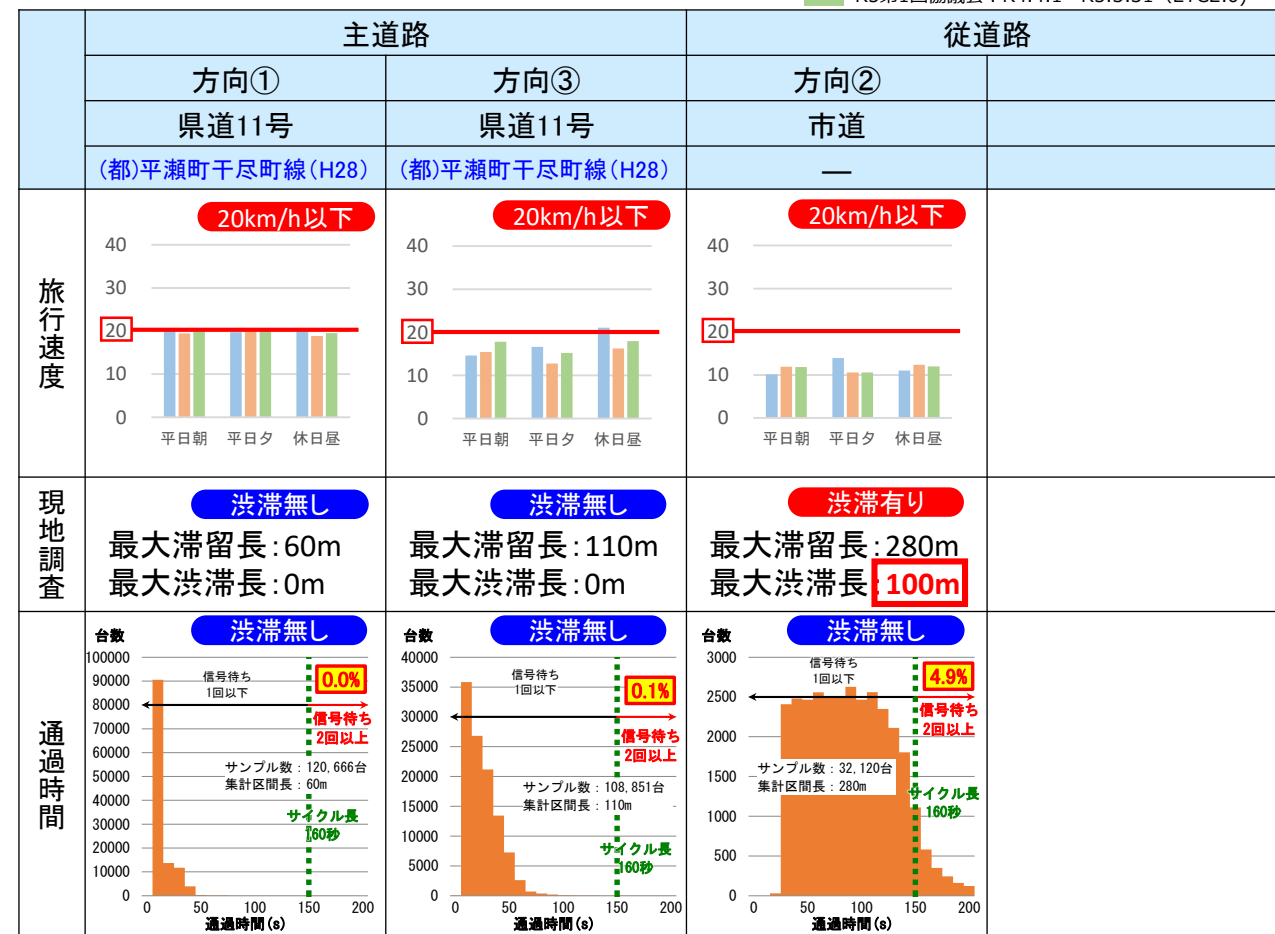
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

⑬ 県道11号 海自警備隊前

- ・現地調査の結果、従道路の方向②で最大100mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間ブロープ)
R4第1回協議会 : R3.10.1～12.26 (ETC2.0)
R5第1回協議会 : R4.4.1～R5.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



- 凡 例 -
事業名 : 周辺の主な事業
事業名 : フォローアップ対策事業
● : 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	97秒	47秒
青時間比	61%	29%
サイクル長	160秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間: ETC2.0ブロープ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.6(木) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

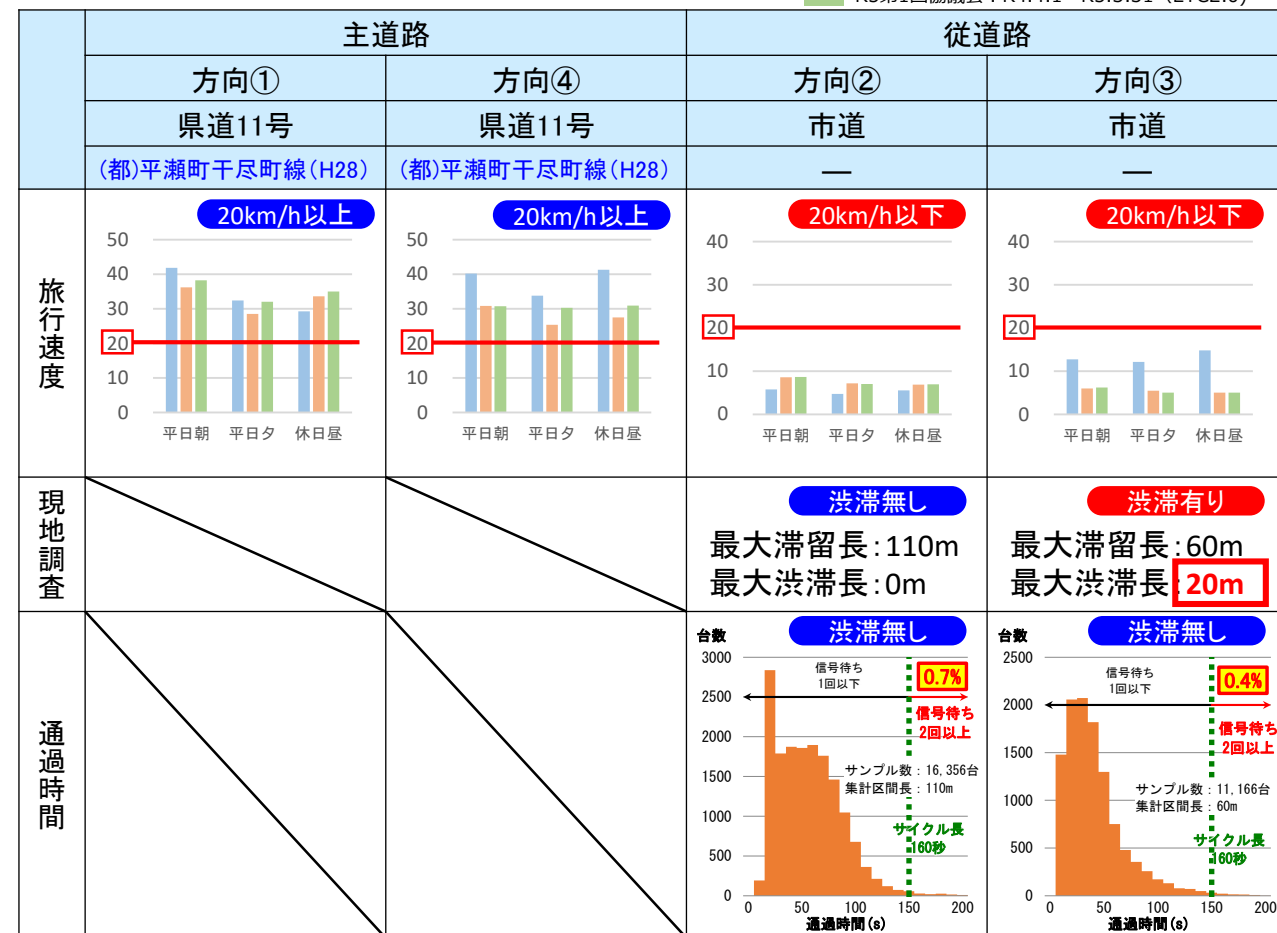
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

⑭ 県道11号 アルカスSASEBO裏

- ・現地調査の結果、従道路の方向③で最大20mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
 R4第1回協議会：R3.10.1～12.26（ETC2.0）
 R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）



■位置図・対策内容



- 凡 例 -
 事業名：周辺の主な事業
 事業名：フォローアップ対策事業
 事業名：主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	86秒	43秒
青時間比	54%	27%
サイクル長	160秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査：R5.7.15(土) 15時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

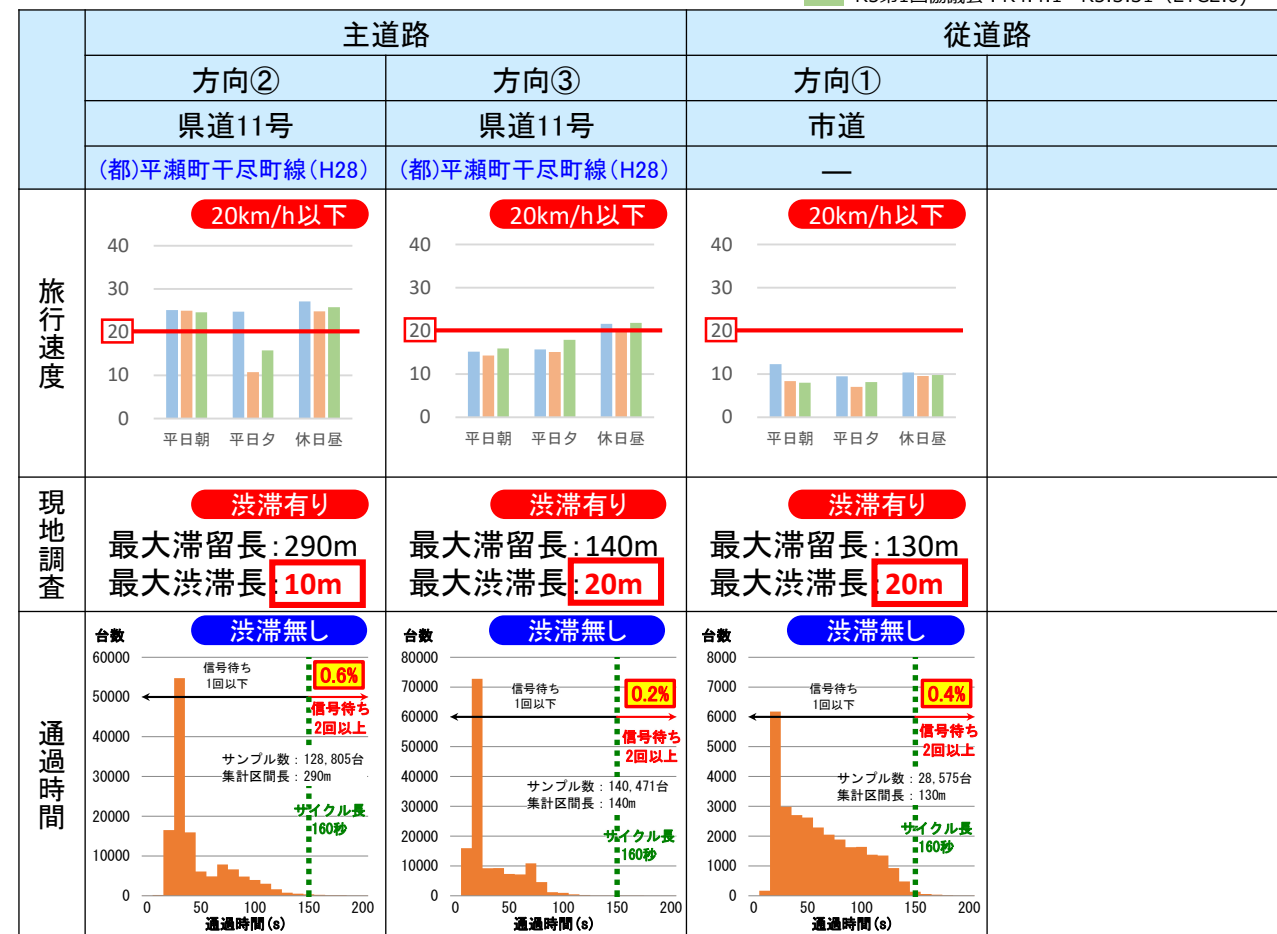
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

⑮県道11号 平瀬橋

- ・現地調査の結果、主道路の方向②で最大10m、方向③で最大20m、従道路の方向①で最大20mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時：H24.4～H24.8（民間ブロープ）
 R4第1回協議会：R3.10.1～12.26（ETC2.0）
 R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）



■位置図・対策内容



- 凡 例 -
 事業名：周辺の主な事業
 事業名：フォローアップ対策事業
 事業名：主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	75秒	43秒
青時間比	47%	27%
サイクル長	160秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間：ETC2.0ブロープ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査：R5.7.6(木) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

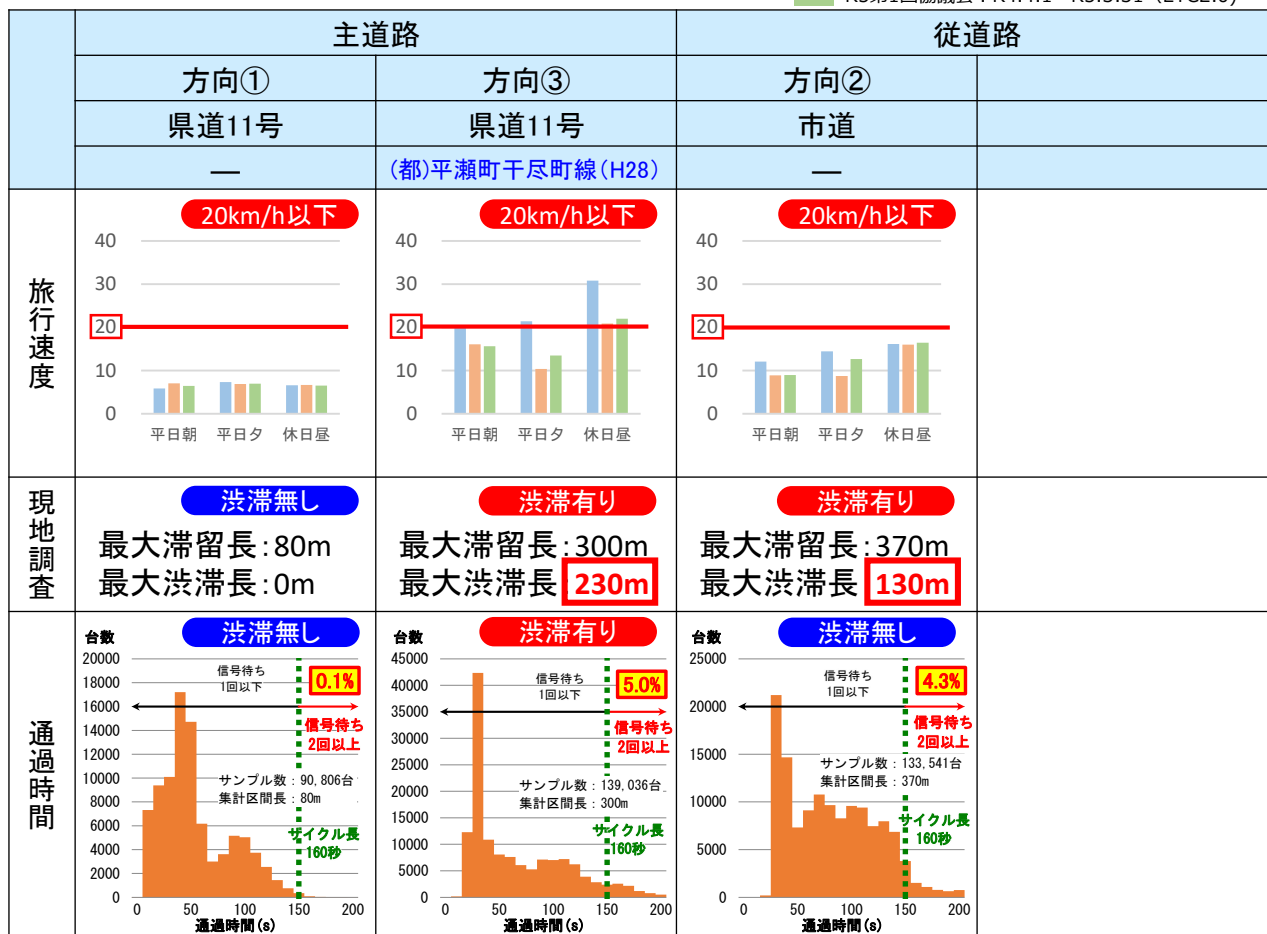
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

⑯県道11号 平瀬

- ・現地調査の結果、主道路の方向③で最大230m、従道路の方向②で最大130mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、主道路の方向③において信号待ち回数が2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析結果でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時：H24.4～H24.8（民間ブロープ）
R4第1回協議会：R3.10.1～12.26（ETC2.0）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）



■位置図・対策内容



- 凡 例 -
事業名: 周辺の主な事業
事業名: フォローアップ対策事業
●: 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	63秒	26秒
青時間比	40%	16%
サイクル長	160秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間: ETC2.0ブロープ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.13(木) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

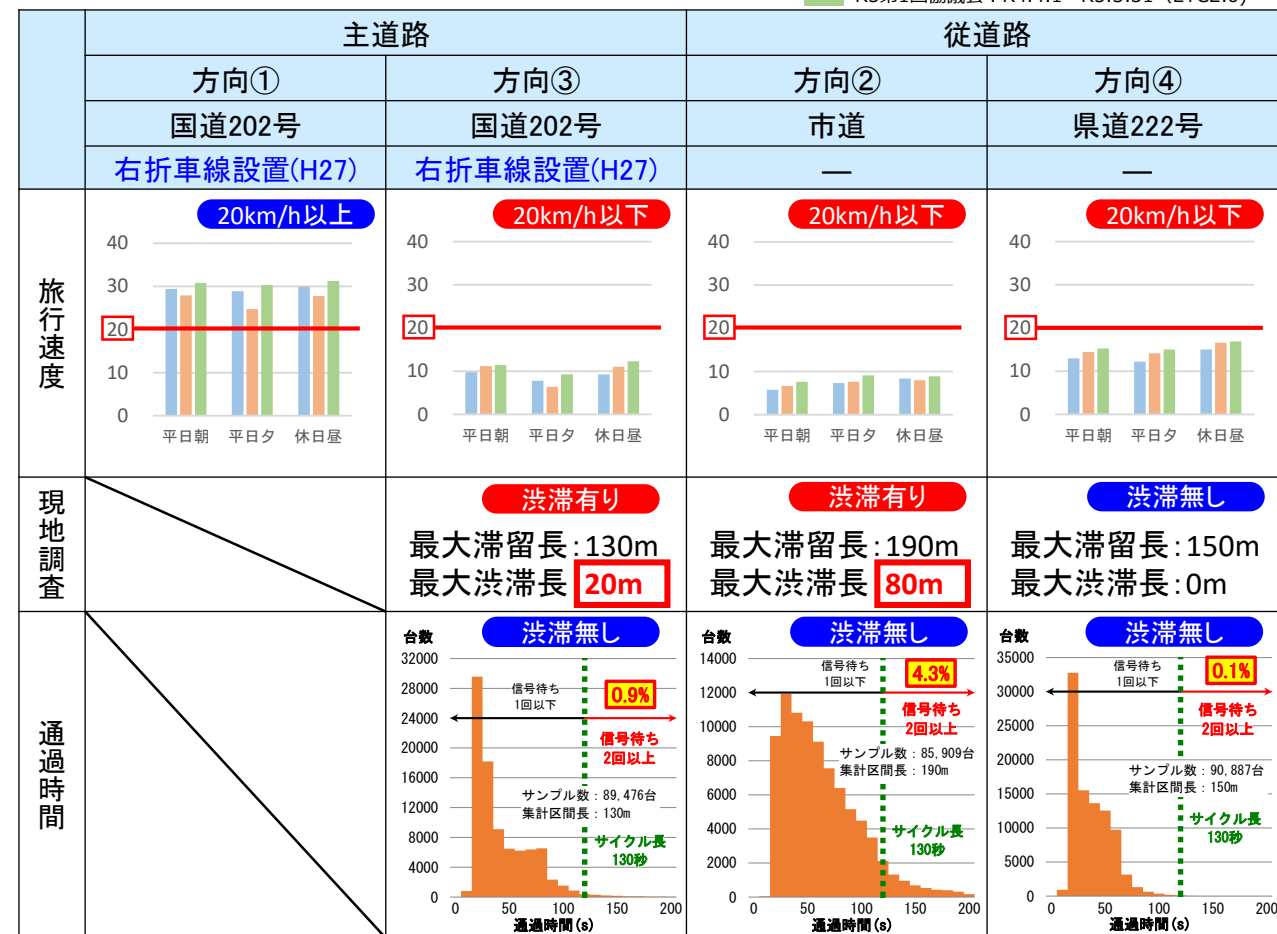
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

⑪国道202号 田子の浦

- ・現地調査の結果、主道路の方向③で最大20m、従道路の方向②で最大80mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間プローブ)
 R4第1回協議会 : R3.10.1～12.26 (ETC2.0)
 R5第1回協議会 : R4.4.1～R5.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



-凡 例-
 事業名 : フォローアップ対策事業
 ● : 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	68秒	39秒
青時間比	52%	30%
サイクル長	130秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.15(土) 12時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

⑱国道35号 大和町

- ・現地調査の結果、主道路の方向①で最大30m、方向③で最大180mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、主道路の方向③において信号待ち回数が2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析結果でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間ブロープ)
R4第1回協議会 : R3.10.1～12.26 (ETC2.0)
R5第1回協議会 : R4.4.1～R5.3.31 (ETC2.0)

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	
	国道35号	国道35号	市道	
	—	—	右折車線増設(R3.3)	
旅行速度				
現地調査	渋滞有り 最大滞留長: 80m 最大渋滞長: 30m	渋滞有り 最大滞留長: 600m 最大渋滞長: 180m	渋滞無し 最大滞留長: 100m 最大渋滞長: 0m	
通過時間				

■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	82秒	30秒
青時間比	55%	20%
サイクル長	150秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)
R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
※通過時間: ETC2.0ブロープ情報(R4.4.1～R5.3.31)
※現地調査: R5.7.8(土) 16時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

⑬市道 第二白岳橋

- ・現地調査の結果、主道路の方向①で最大20m、方向③で最大30m、従道路の方向②で最大10m、方向④で最大30mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、主道路の方向③において信号待ち回数が2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析結果でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間フローブ)
 R4第1回協議会 : R3.10.1～12.26 (ETC2.0)
 R5第1回協議会 : R4.4.1～R5.3.31 (ETC2.0)

■位置図・対策内容



- 凡 例 -
 事業名 : フォローアップ対策事業
 ● : 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	27秒	36秒
青時間比	36%	48%
サイクル長	75秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

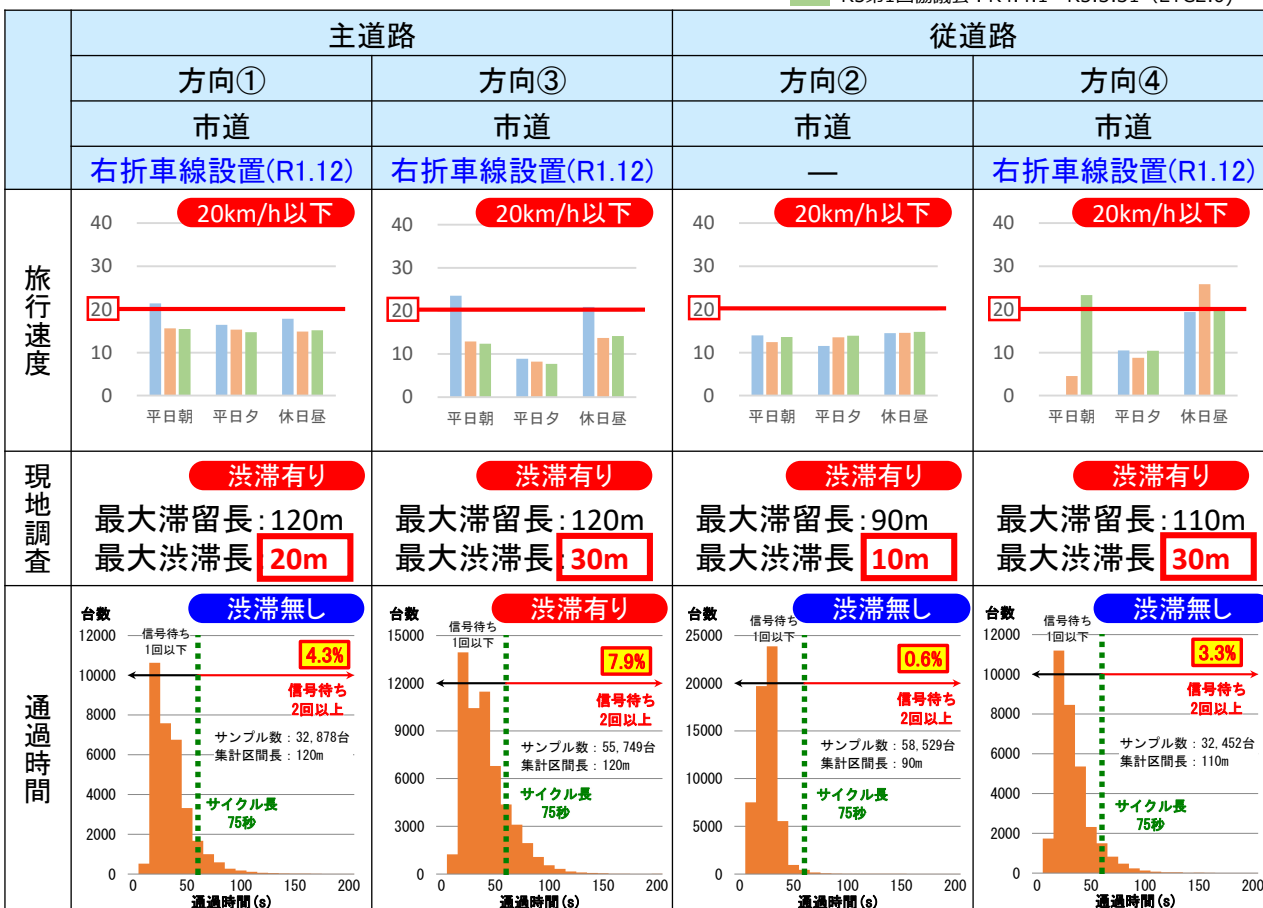
R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間: ETC2.0フローブ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.6(木)8時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続



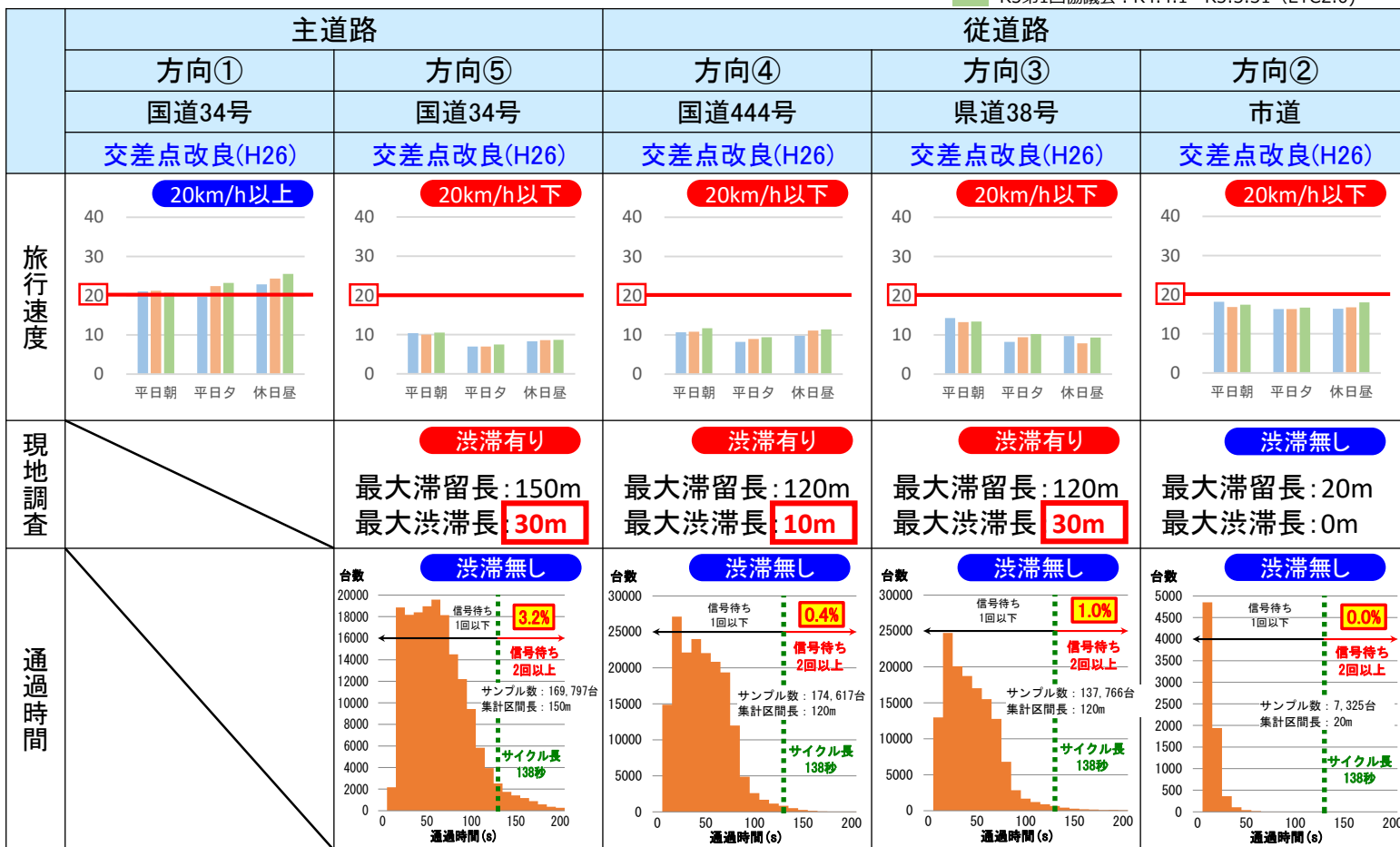
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

②1 国道34号 桜馬場

- ・現地調査の結果、主道路の方向⑤で最大30m、従道路の方向③で最大30m、方向④で最大10mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析結果でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4~H24.8 (民間プローブ)
 R4第1回協議会 : R3.10.1~12.26 (ETC2.0)
 R5第1回協議会 : R4.4.1~R5.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



-凡 例-
 事業名: 周辺の主な事業
 事業名: フォローアップ対策事業
 ●: 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路	
		③④	②
青時間	39秒	36秒	11秒
青時間比	28%	26%	8%
サイクル長	138秒		

※旅行速度: 選定時(H24.4~H24.8)
 R4第1回渋滞協(R3.10.1~12.26)
 R5第1回渋滞協(R4.4.1~R5.3.31)
 ※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R4.4.1~R5.3.31)
 ※現地調査: R5.7.1(土) 15時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

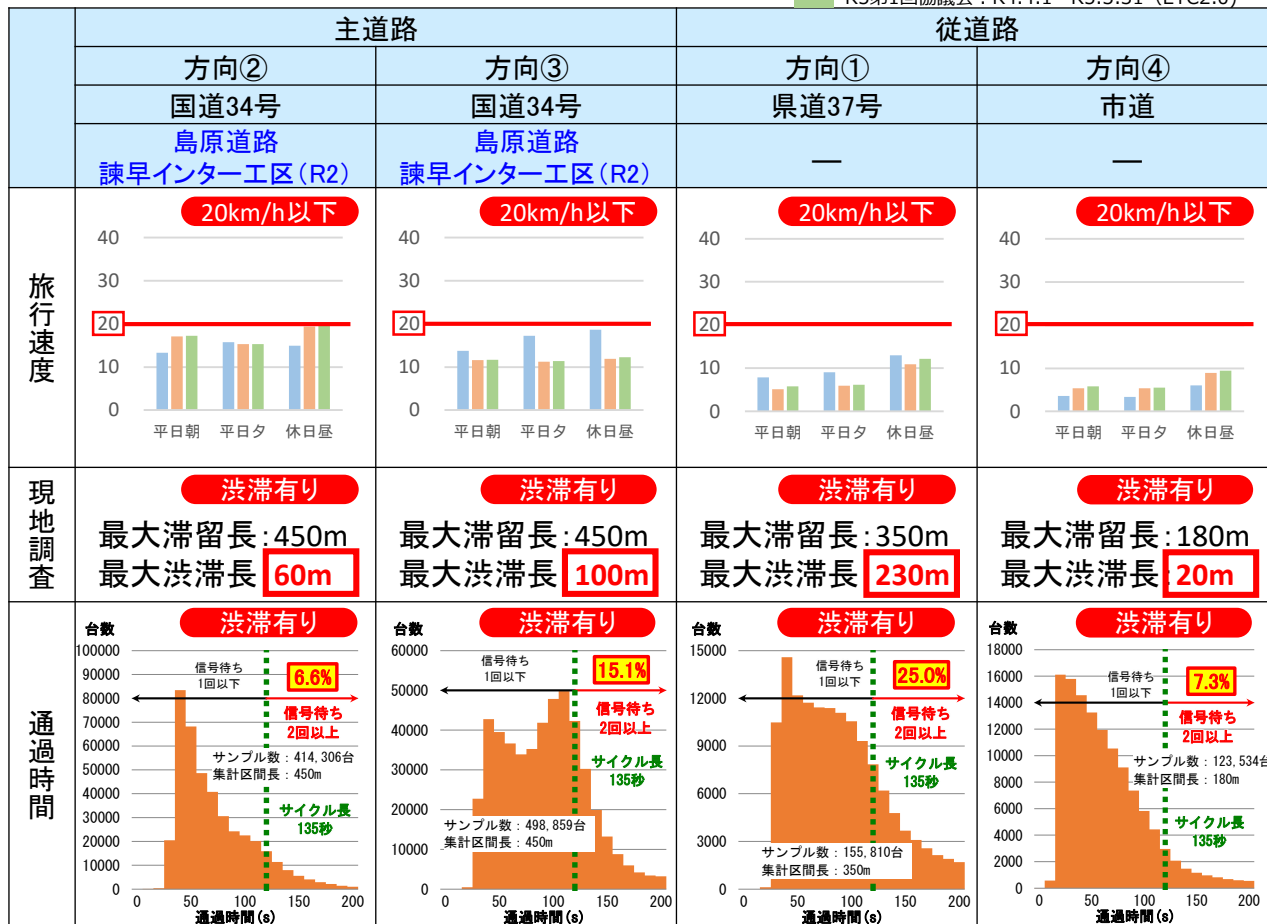
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

②国道34号 貝津町

- ・現地調査の結果、主道路の方向②で最大60m、方向③で最大100m、従道路の方向①で最大230m、方向④で最大20mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち回数が2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析結果でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時: H24.4～H24.8 (民間ブロープ)
 R4第1回協議会: R3.10.1～12.26 (ETC2.0)
 R5第1回協議会: R4.4.1～R5.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



下図: (C) NTTインフラネット株式会社

凡 例
 事業名: フォローアップ対策事業
 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	65秒	31秒
青時間比	48%	23%
サイクル長	135秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間: ETC2.0ブロープ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.4(火)17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

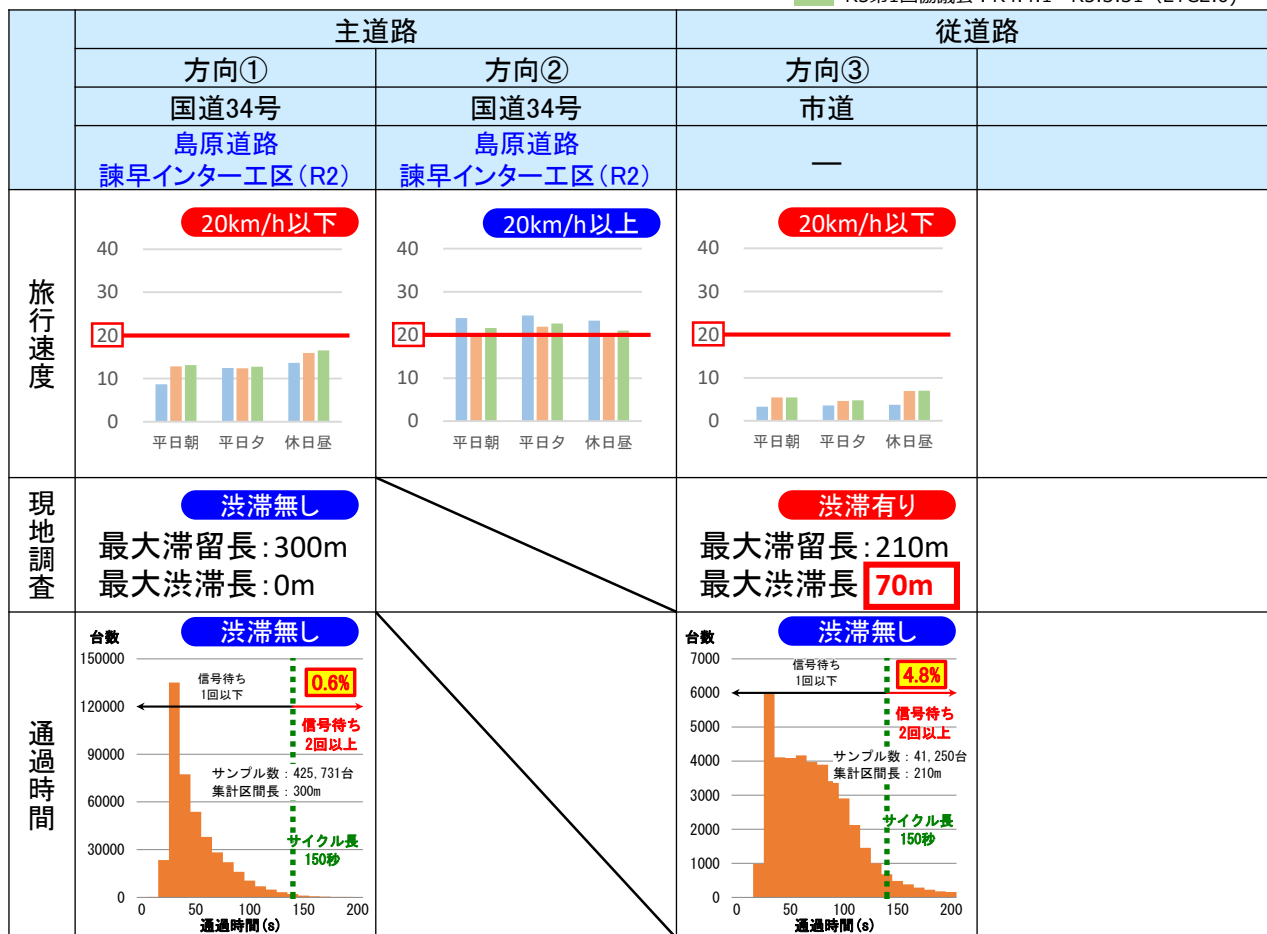
②4国道34号 貝津町西

かいづまちにし

- ・現地調査の結果、従道路の方向③で最大70mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間プローブ)
R4第1回協議会 : R3.10.1～12.26 (ETC2.0)
R5第1回協議会 : R4.4.1～R5.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



-凡 例-
事業名: フォローアップ対策事業
●: 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	87秒	32秒
青時間比	58%	21%
サイクル長	150秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

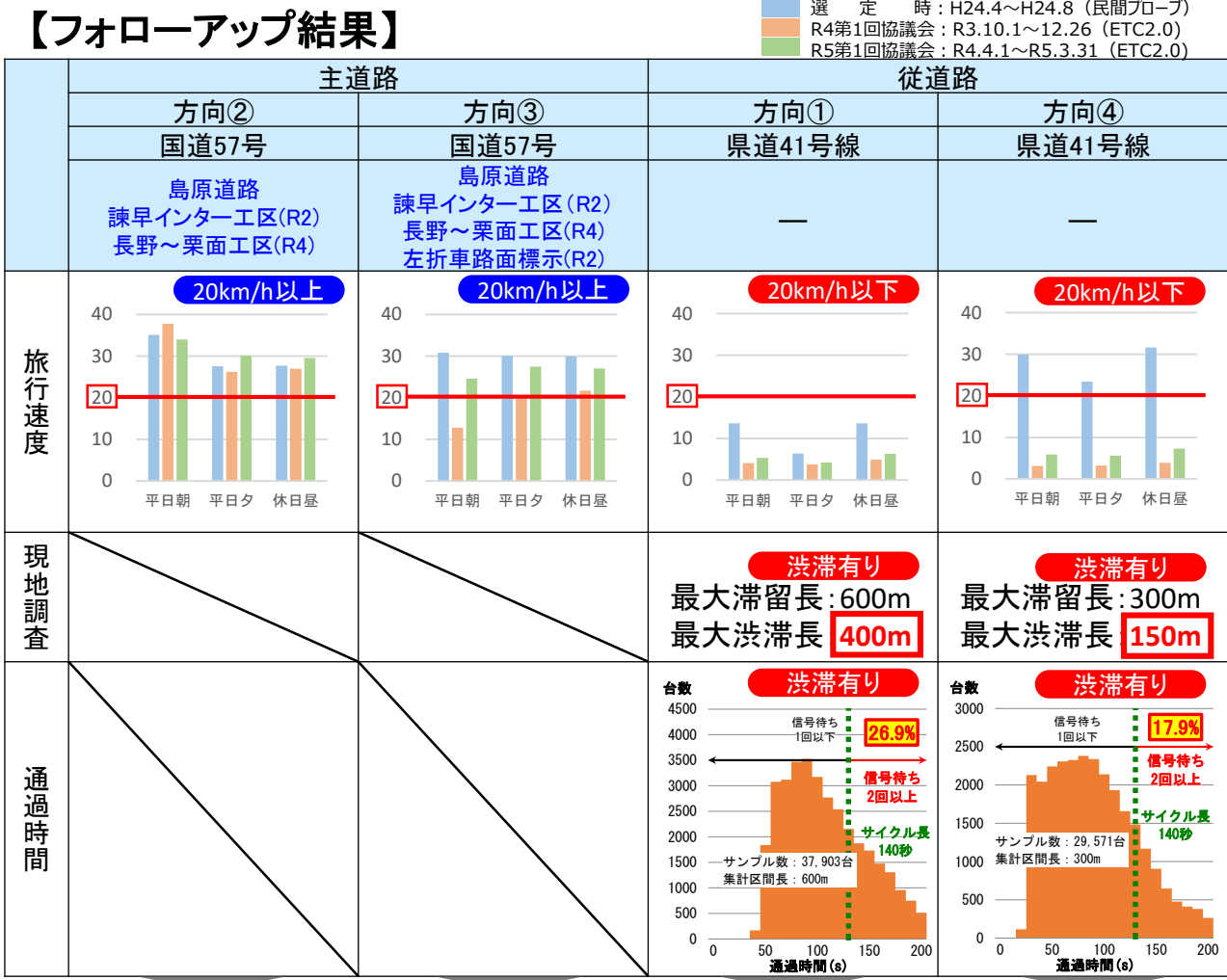
※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.4(火)17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

②5国道57号 栗面町

- ・現地調査の結果、従道路の方向①で最大400m、方向④で最大150mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向①と方向④において信号待ち回数が2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析結果でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。



位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	71秒	30秒
青時間比	51%	21%
サイクル長	140秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R4.4.1～R5.3.31)
※現地調査：R5.7.4(火)17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

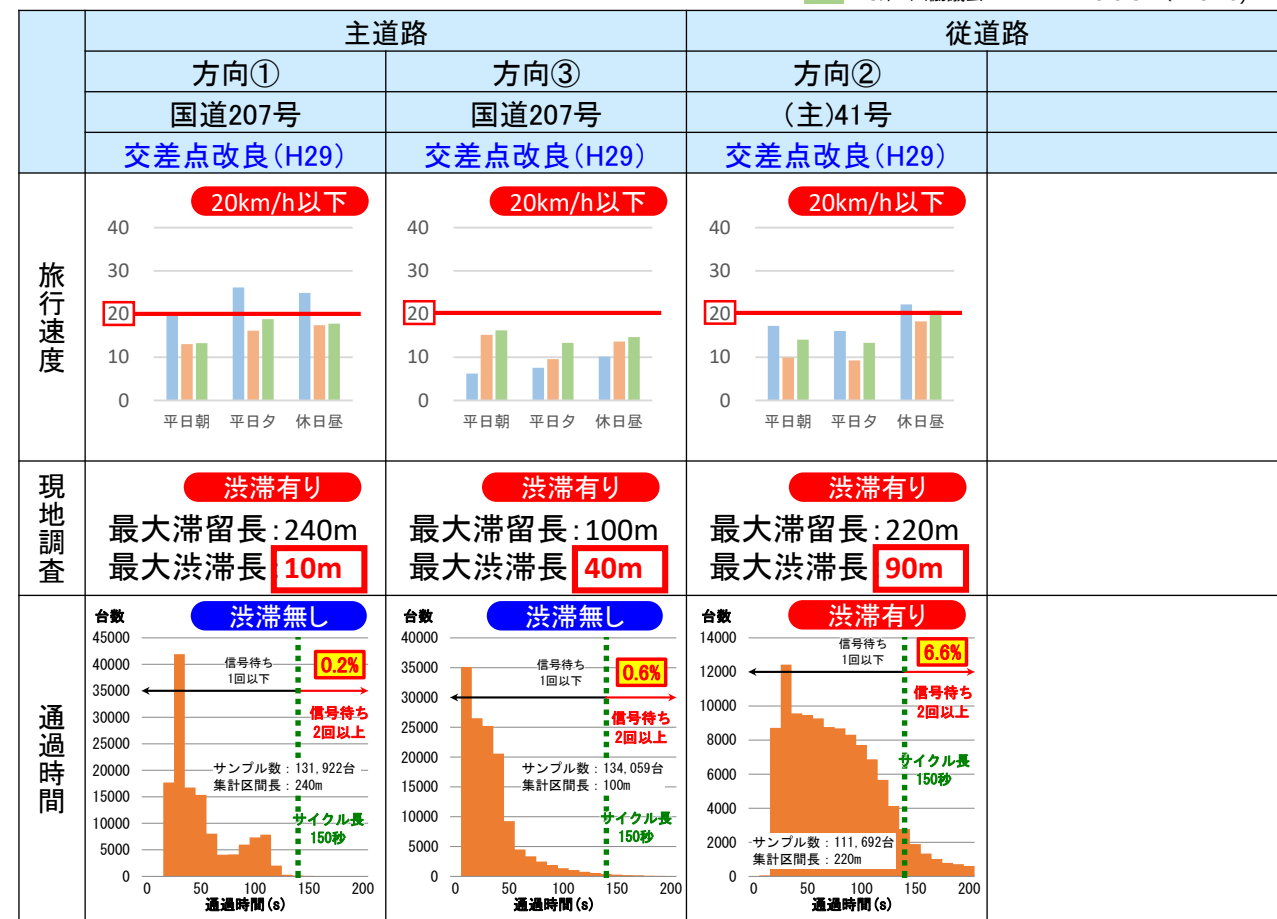
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

②6国道207号 宇都町

- ・現地調査の結果、主道路の方向①で最大10m、方向③で最大40m、従道路の方向②で最大90mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向②において信号待ち回数が2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析結果でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間プローブ)
R4第1回協議会 : R3.10.1～12.26 (ETC2.0)
R5第1回協議会 : R4.4.1～R5.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	79秒	37秒
青時間比	53%	25%
サイクル長	150秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.12(水) 7時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

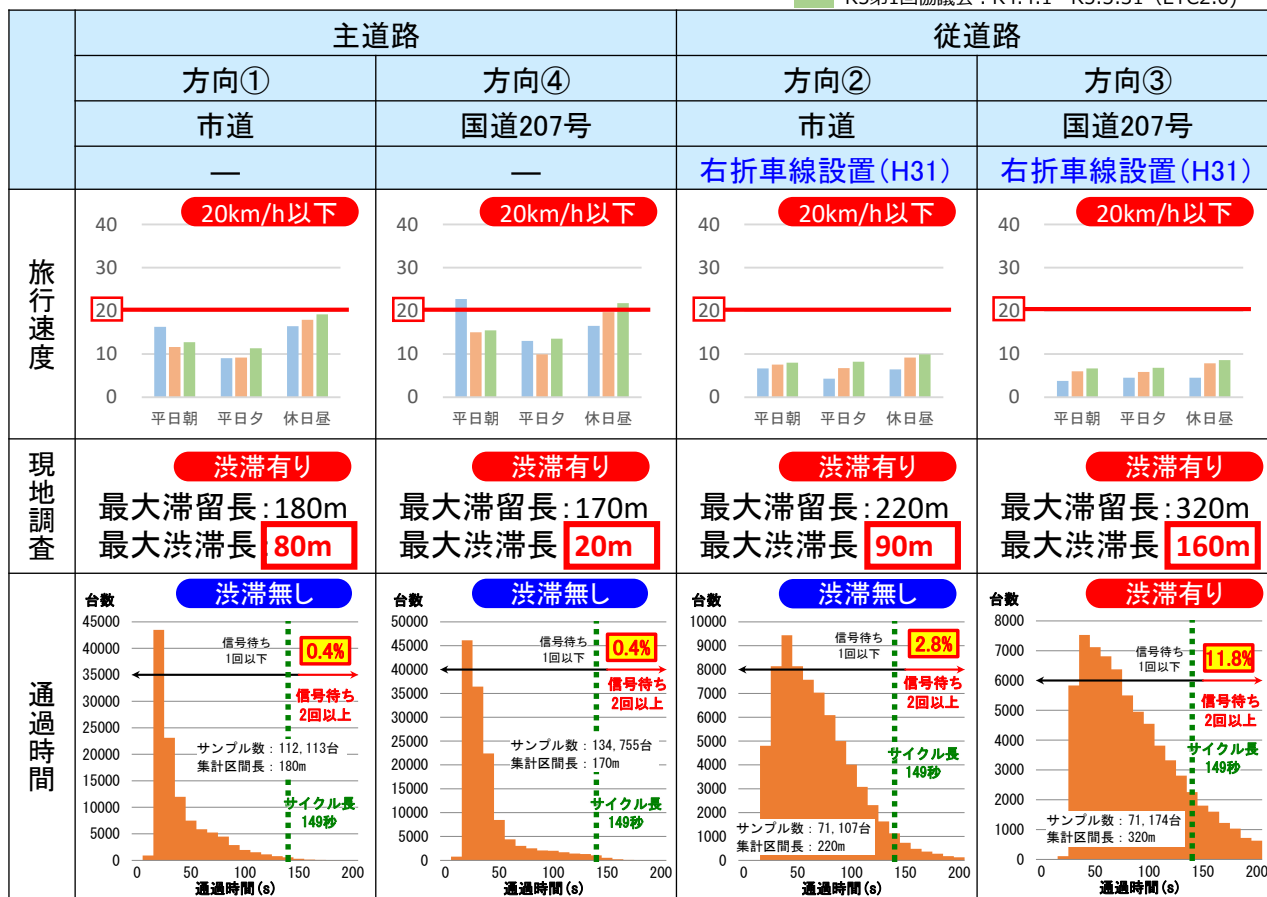
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

②7国道207号 永昌町^{えいしょうまち}

- ・現地調査の結果、主道路の方向①で最大80m、方向④で最大20m、従道路の方向②で最大90m、方向③で最大160mの渋滞を確認。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向③において信号待ち回数が2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析結果でも主要渋滞解除指標をクリアしていないため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間プローブ)
 R4第1回協議会 : R3.10.1～12.26 (ETC2.0)
 R5第1回協議会 : R4.4.1～R5.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



下図: (C)NTTインフラネット株式会社

-凡 例-
 事業名: フォローアップ対策事業
 ●: 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	42秒	41秒
青時間比	28%	28%
サイクル長	149秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R4第1回渋滞協(R3.10.1～12.26)

R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)

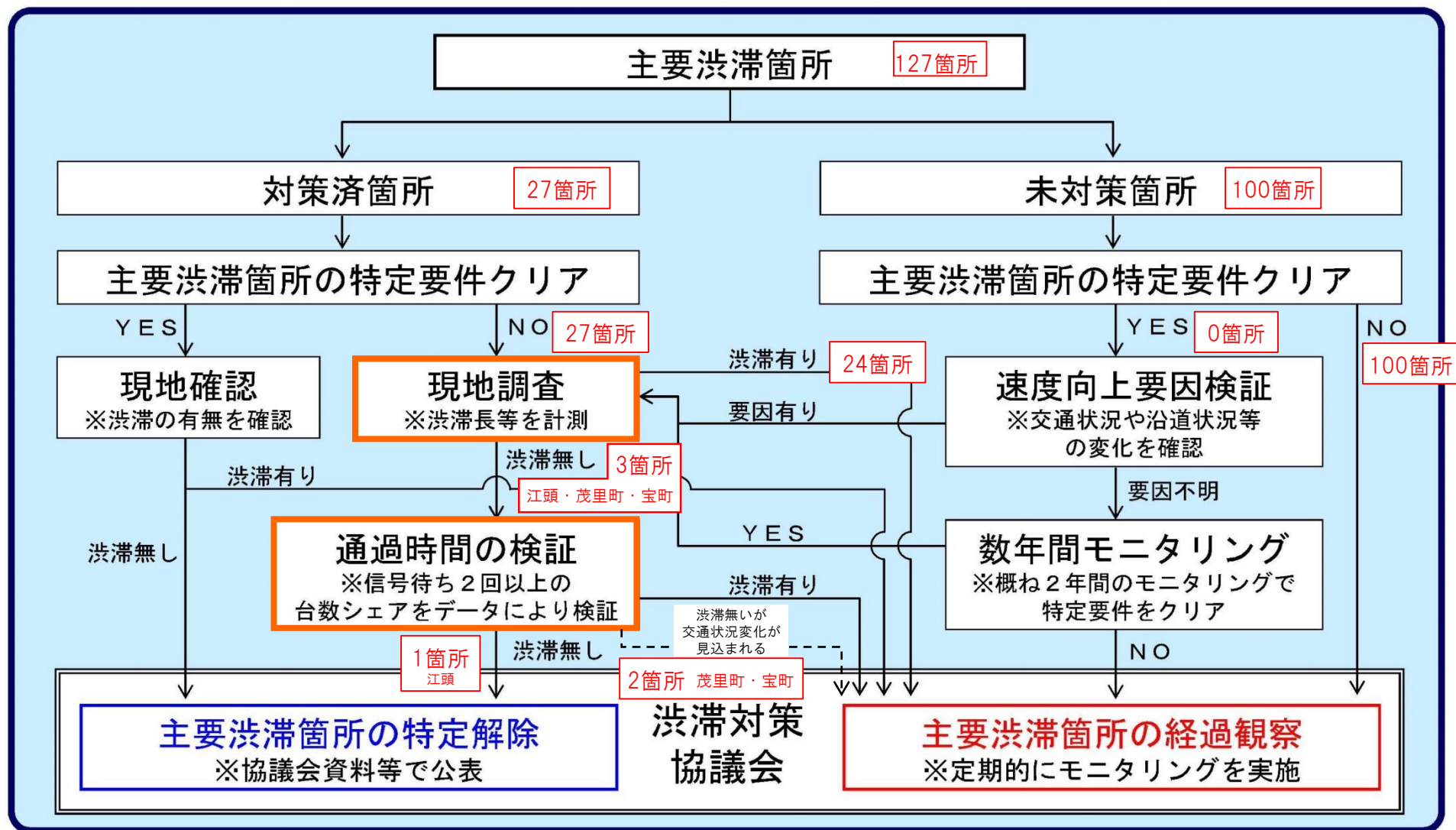
※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R4.4.1～R5.3.31)

※現地調査: R5.7.12(木) 8時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

(3) 主要渋滞箇所フォローアップ結果



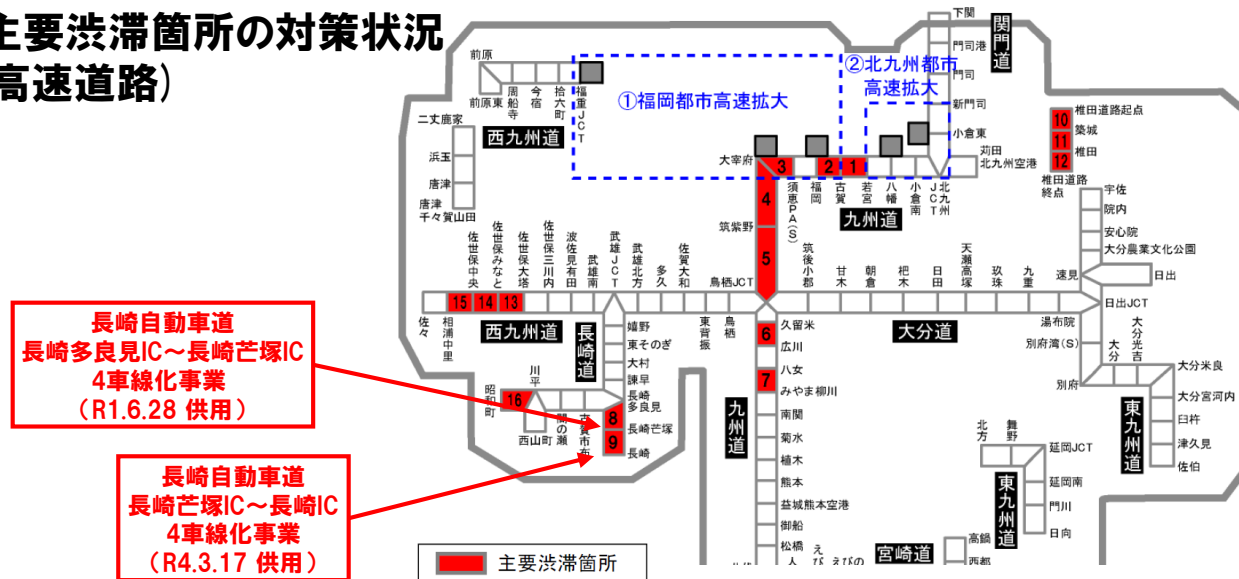
最新のデータ及び現地調査結果を確認し、交差点周辺の開発動向を踏まえて**1箇所(国道34号江頭交差点)の主要渋滞箇所を解除**する。

3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

(4) 高速道路の主要渋滞箇所解除について

- ・長崎自動車道長崎多良見IC～長崎IC間は平成25年に主要渋滞箇所(高速道路)に指定。その後、長崎多良見IC～長崎芒塚IC間がR1.6.28、長崎芒塚IC～長崎ICがR4.3.17に4車線化が完了。
- ・並行する国道34号も新日見バイパス4車線化が完了し、主要渋滞区間の交通状況改善が見込まれるため、最新プローブデータ等を用いた主要渋滞箇所選定基準の該当状況を確認し、解除検討の審議を行った。

●主要渋滞箇所の対策状況 (高速道路)



長崎IC付近の4車線化後



出典：西日本高速道路株式会社HP

●主要渋滞箇所(高速道路)の選定基準

選定基準	
①	渋滞量520km・h/年以上
②	休日5%マイル速度が40km/h以下
③	混雑度1.0以上
④	パブコメ追加意見箇所(複数意見)

※いずれかの基準に該当すれば選定

主要渋滞箇所解除に向けた確認内容

R4年度(4車線化後)の渋滞量をネクスコに確認
R4年度(4車線化後)のETC2.0プローブ情報を分析
4車線化後の交通量及び交通容量(同じ道路規格区間)から 混雑度を推定

3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

(4) 高速道路の主要渋滞箇所解除について

【選定基準1】渋滞量520km・h/年以上

- 渋滞量＝渋滞長(km)×渋滞時間(h)で定義され、NEXCO西日本にて日々の渋滞量を把握している。
- 長崎自動車道4車線化後の渋滞量をNEXCO西日本に確認した結果、渋滞量が観測されず(0km・h/年)、主要渋滞箇所選定基準には該当しない。

【選定基準2】休日5%マイル速度が40km/h以下

- 令和4年度のETC2.0プローブ情報を用いて休日5%マイル速度を算出した。
- 分析の結果、長崎多良見～長崎芒塚及び長崎芒塚～長崎の2区間ともに上下線の休日5%マイル値は40km/hを超えており、4車線化後の交通条件では主要渋滞箇所選定基準には該当しない。

休日5%マイル値 算出結果(R4年度)	長崎多良見～長崎芒塚	長崎芒塚～長崎
上り(福岡方面)	85.0km/h	78.5km/h
下り(長崎方面)	79.1km/h	79.6km/h

分析データ: ETC2.0プローブ情報
分析対象 : R4年度休日(119日)×24時間
=2,856時間帯別の平均旅行速度

【選定基準3】混雑度1.0以上

- 道路の混み具合を示す数字であり、混雑度＝交通量／交通容量で算出。
- 4車線化によって混雑度は1.0以下になるため、主要渋滞箇所選定基準には該当しない。

混雑度算出結果	長崎多良見～長崎芒塚	長崎芒塚～長崎
12時間交通量	12,811台/12h	10,854台/12h
交通容量	約32,000台/12h	
混雑度(推定)	0.40	0.34

交通量: 西日本高速道路(株)資料による
12h交通量: R4年度日平均交通量から昼夜率を用いて補正

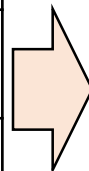
交通容量: 設計規格が同じ1種3級である長崎自動車道嬉野IC～東そのぎIC間の交通容量

3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ

(4) 高速道路の主要渋滞箇所解除について

● 主要渋滞箇所(高速道路)の選定基準確認結果

	選定基準
①	渋滞量520km・h/年以上
②	休日5%タイム速度が40km/h以下
③	混雑度1.0以上
④	パブコメ追加意見箇所(複数意見)

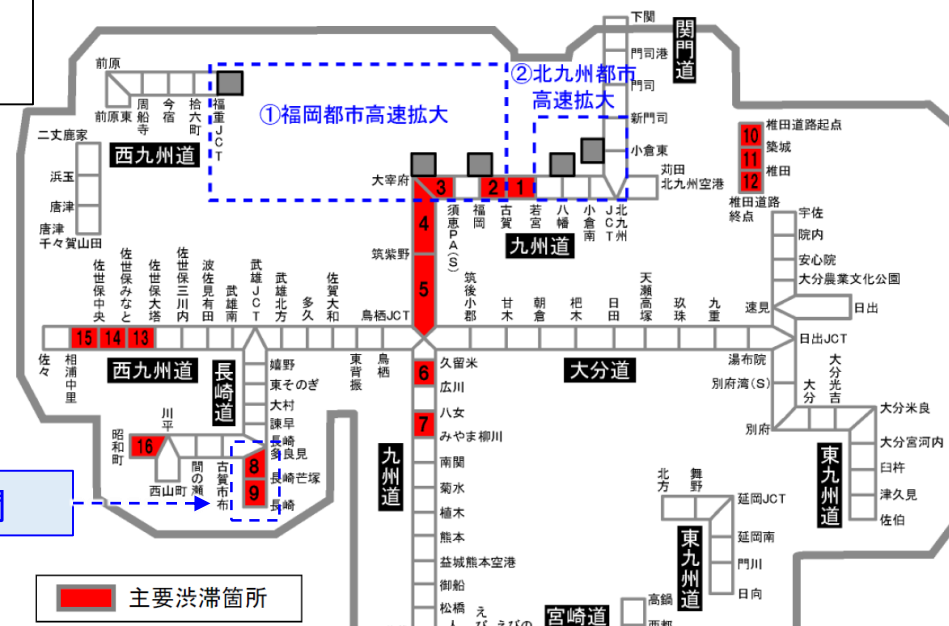


主要渋滞箇所解除に向けた確認結果
4車線化後のR4年度は渋滞量がなく、選定基準に該当しない。
4車線化後のR4年度は、全ての区間で40km/hを上回っており、選定基準に該当しない。
4車線化後の交通量で混雑度は0.3程度と推定され、選定基準に該当しない。
—

※いずれかの基準に該当すれば選定

以上を踏まえ、長崎自動車道4車線化で主要渋滞箇所選定時の特定要件に該当していないことから、**長崎多良見IC～長崎芒塚IC及び長崎芒塚IC～長崎IC主要渋滞箇所を解除**する。

解除 2区間



4. R4年度取り組みについて

(1)イオン時津店でのパーク&バスライド取り組み

- ・コロナ禍の緊急事態発出時(R2.4-5月)に国道206号の交通量減少と所要時間短縮を確認。
- ・ソフト施策として、国道206号を経由して時津町から長崎市中心部へ自家用車で通勤する人を対象に、路線バスへの転換を促すパーク&バスライド施策をR4.5月から開始。
- ・イオン時津店、長与駅等での広報、周辺地域へのチラシポスティングを実施したが、申し込みがなく10月に取り組みを終了。

■ 目的

- ・長崎市中心部へ流入する自動車交通を公共交通へ転換させるパーク&バスライドを実施し、国道206号区間及び長崎市内の交通量減少と混雑緩和を目指す。



■ 概要

実験日時	R4.5月～10月
募集人数	20名 駐車場数が有限・既存バス利用状況を踏まえて設定

■ 広報概要

チラシ(A4両面で作成)



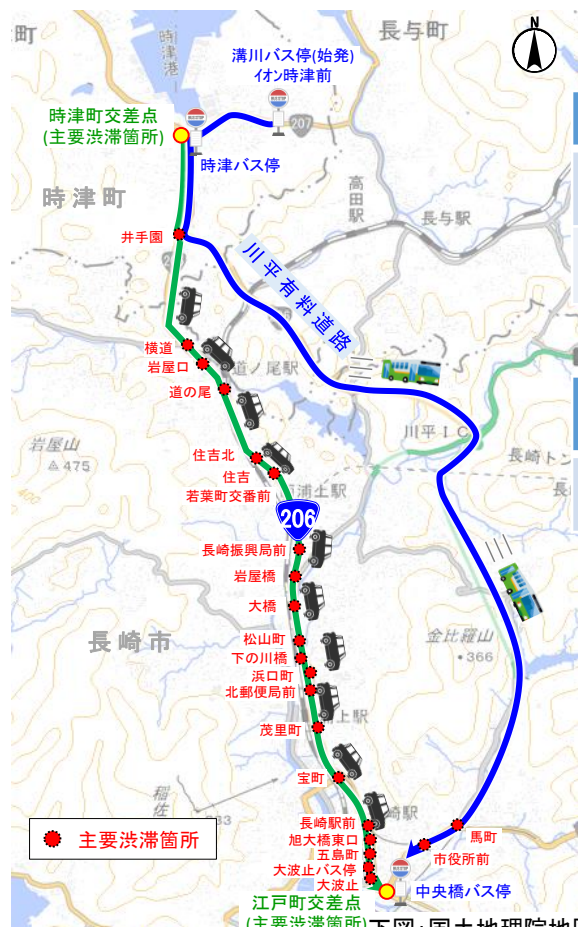
【写真】長与駅での掲示の様子



■ パーク&バスライド対象便

- ・溝川バス停が始発となる川平有料道路を経由長崎新地ターミナル行きを乗り換え対象として周知。

川平有料道路経由便



行き

溝川	市役所前	中央橋
7:15	7:39	7:42
7:25	7:49	7:52

帰り

溝川	市役所前	中央橋
18:55	18:31	18:28

【写真】溝川から出発する川平BP経由便



下図: 国土地理院地図(電子国土web) 撮影日: R3年12月6日(月)

4. R4年度取り組みについて

(2)事後調査結果 ①料金施策や乗り換え拠点について

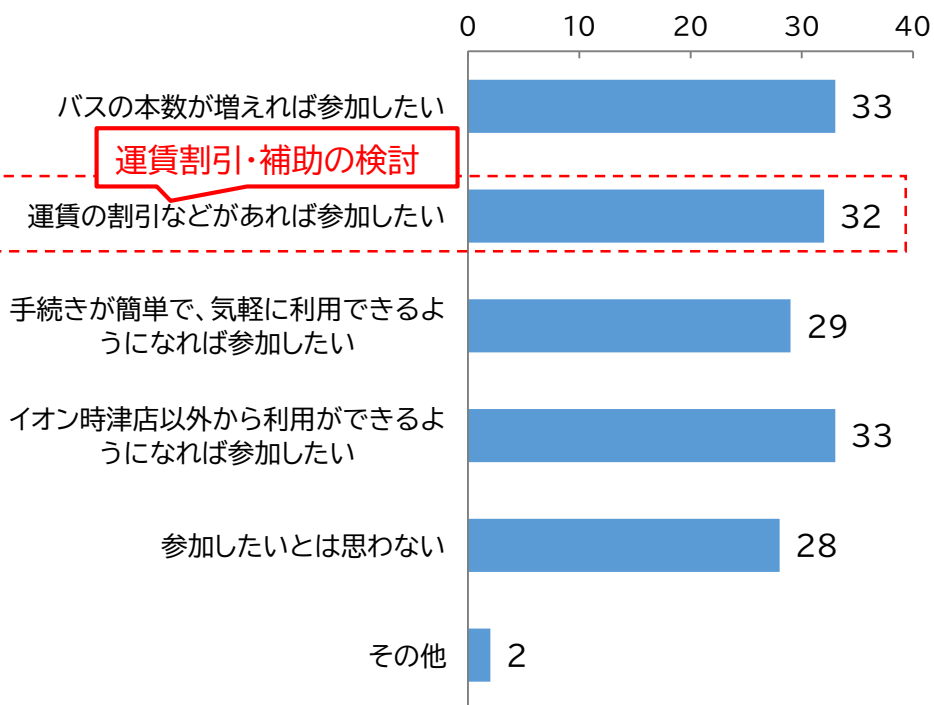
実験
内容

- ✓ 駐車場料金は実質無料(5,000円を徴収、同額のイオン商品券を提供)とし、バス運賃は自己負担
- ✓ 乗り換えは、川平バイパス経由便の始発である溝川バス停を対象とし、始発のため着席できる可能性が非常に高い

課題
改善点

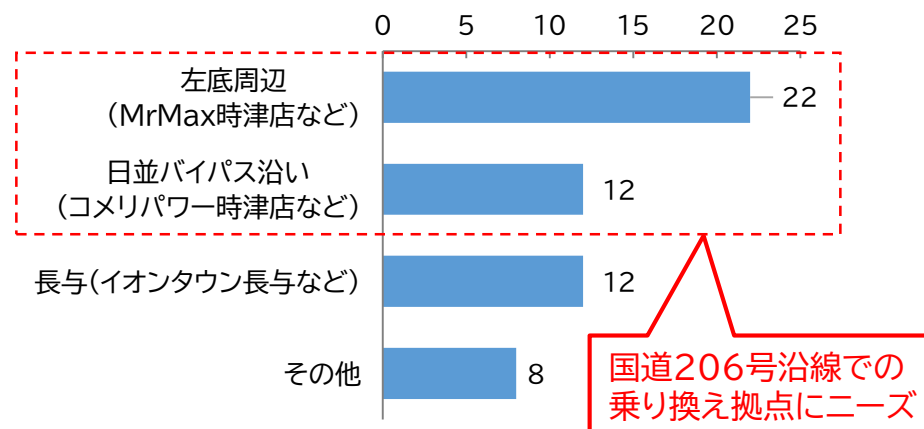
- 参加したい理由は「通勤費の削減」が最も多く、運賃割引等のインセンティブ付与、マイカー通勤諸費用(ガソリン代や維持費を含む)と比較して、施策参加が安価であることをPRする必要がある。
- 希望の乗り換え拠点として左底や日並バイパス沿いも挙げられており、国道206号沿線での乗り換え拠点の検討も必要。

どのような仕組みなら参加したいか



N=88
※複数回答

イオン時津店以外でP&Rを利用したい店舗



国道206号沿線での
乗り換え拠点にニーズ

N=88
※複数回答

- 凡 例 -

住民向けアンケート結果

企業向けアンケート結果

4. R4年度取り組みについて

(2)事後調査結果 ②周知広報及びチラシ内容について

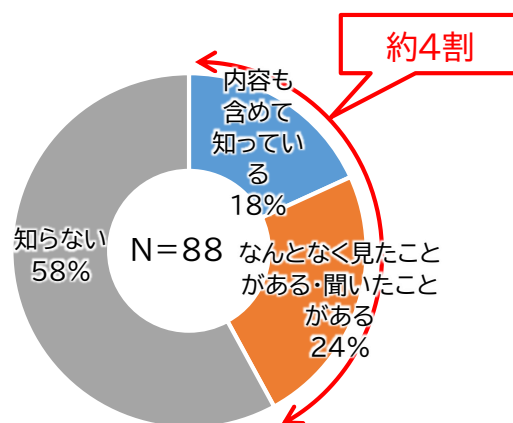
実験
内容

- ✓ 路線バス混雑を避けるため募集人数20名に設定し、周辺地域へのポスティング、企業に対するチラシ郵送を実施
- ✓ チラシには、「参加メリット」「ピーク時間帯の所要時間比較(自家用車と路線バス)」「社会実験参加方法」を記載

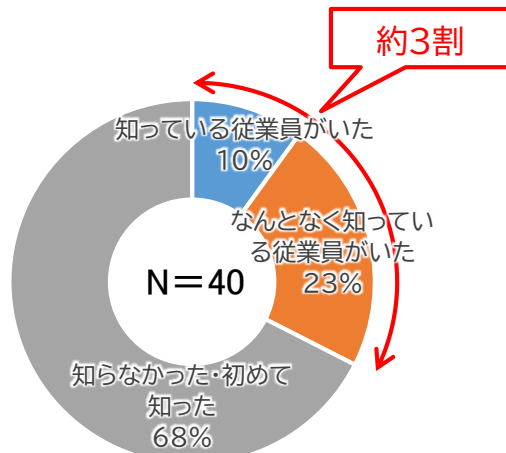
課題
改善点

- 取り組みの認知度は住民約4割・企業が約3割。
- よく見る広報は「テレビ広告」「SNS」「チラシやポスター」が多く、SNSの活用で認知度が大きく向上する可能性がある。
- チラシは、目的・対象路線バス概要・取り組み方法だけでなく、どの路線がいつ混雑するといった情報を追加すれば、取り組み参加のメリットが理解される可能性がある。

住民の
認知度

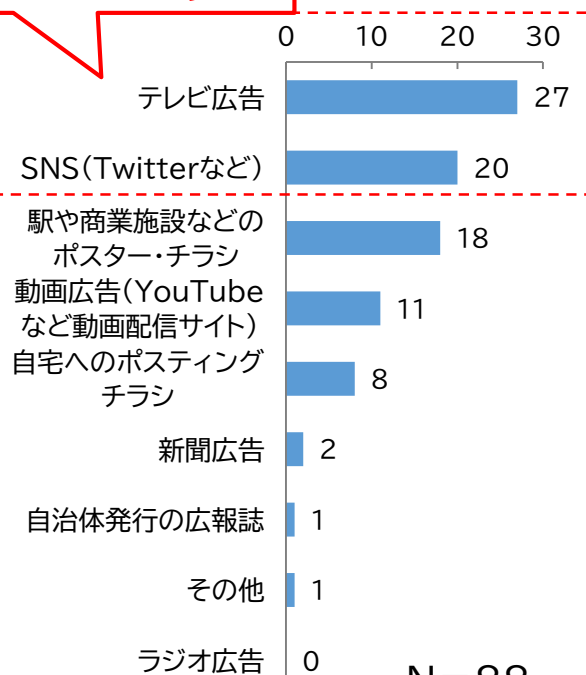


企業の
認知度

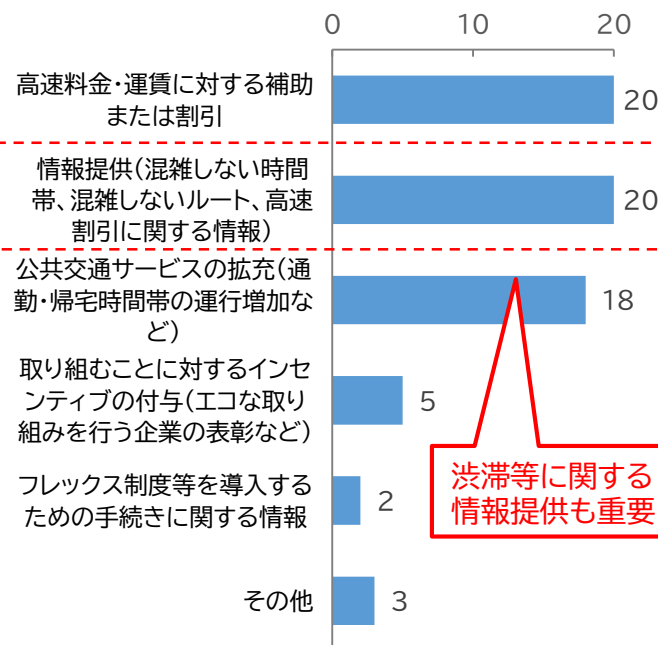


日常的によく見る広報手段

テレビ・SNSが多い



行政などからどのような情報提供・仕組みがあれば良い・または検討したいと考えますか。



渋滞等に関する
情報提供も重要

- 凡 例 -

住民向けアンケート結果

企業向けアンケート結果

4. R4年度取り組みについて

(2)事後調査結果 ③路線バスサービスについて

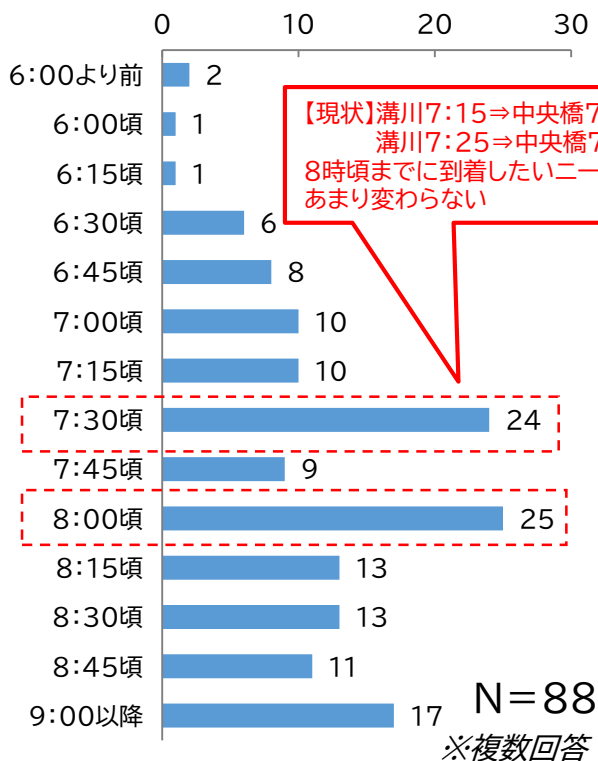
実験
内容

- ✓朝の乗車便として、川平有料道路経由便への乗車を推奨し、運行時間・所要時間をチラシで周知。
- ✓帰宅時の乗車便は指定しなかった。

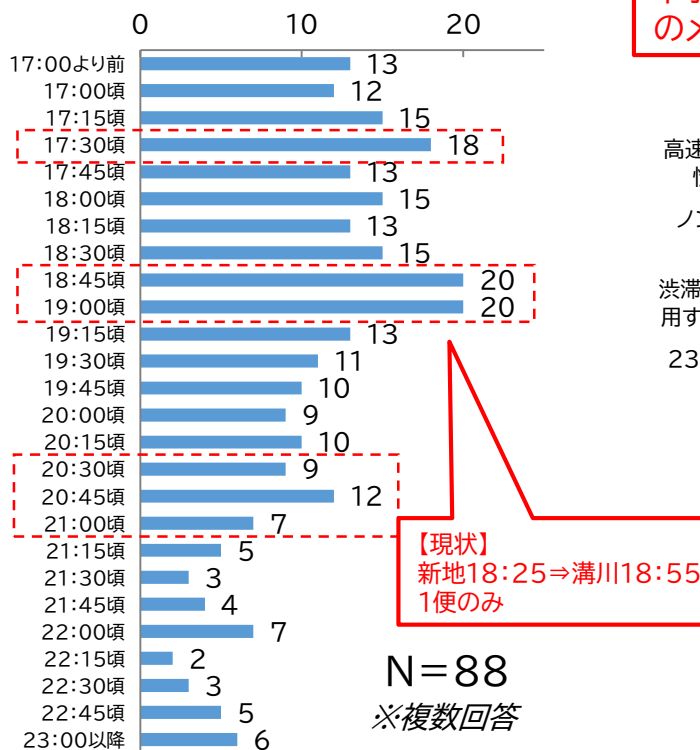
課題
改善点

- 人手不足で増便が難しい現状では、既存バスルートの変更(国道206号から川平有料道路経由便への変更)協議が考えられる。
- 路線バスに求めるサービスは「着席保証」が最も多く、始発便に乗車可能なイオン時津店での乗り換えが大きなメリットであることから、着席可能性が高い点を今後もPRしていく必要がある。

通勤時の希望到着時刻

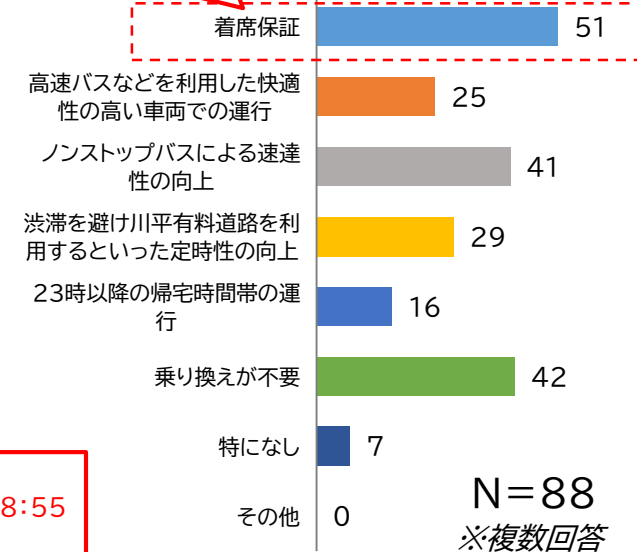


帰宅時の希望出発時刻



路線バスに求める希望や条件

イオン時津店実施
のメリット



-凡 例-

住民向けアンケート結果

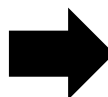
企業向けアンケート結果

4. R4年度取り組みについて

(2)事後調査結果 ④継続的な取り組みに向けて

国道206号を
取り巻く環境

- 国道206号は長崎市や時津町を南北に貫く幹線道路であり、県内でも交通量が多く、長崎市街地ではサッカースタジアム開業(R6年)で通勤・通学の日常利用と観光利用が混在する等、新たな渋滞発生の可能性。
- R4年度新規事業化した「長崎南北幹線道路」により渋滞緩和が見込まれるが、事業完了までは長期間を要する。
- しかしながら、沿道は商業施設や住宅が多く立地し、長崎駅～赤迫間は路面電車の軌道も敷設されているなど、短中期的にハード対策を行うことは困難。

 **長崎南北幹線道路開通による抜本的な混雑緩和が達成されるまでの間、
即効性のある渋滞対策としてソフト施策の継続実施が望ましい**

国道206号パーク&バスライド施策の継続実施に向けて

- 運賃割引等のインセンティブ付与、マイカー通勤全般に係る諸費用と比較して安価である点をPR。
- 乗り換えを含む所要時間短縮のため、国道206号沿いで新たな乗り換え拠点を検討。
- 周知方法では紙媒体に加えてSNSの組み合わせが有効。企業に対しては社内周知・回覧のため紙媒体のチラシ郵送と回覧依頼が有効。
- チラシ等を通じて、施策目的・転換対象のバス情報・取り組み参加方法に加え、混雑時間帯やルートに関する情報提供することで、取り組みメリットを理解してもらう。
- バス運行は人手不足で増便が難しく、増便ではなく既存バス路線のルート変更等の検討が望ましい。

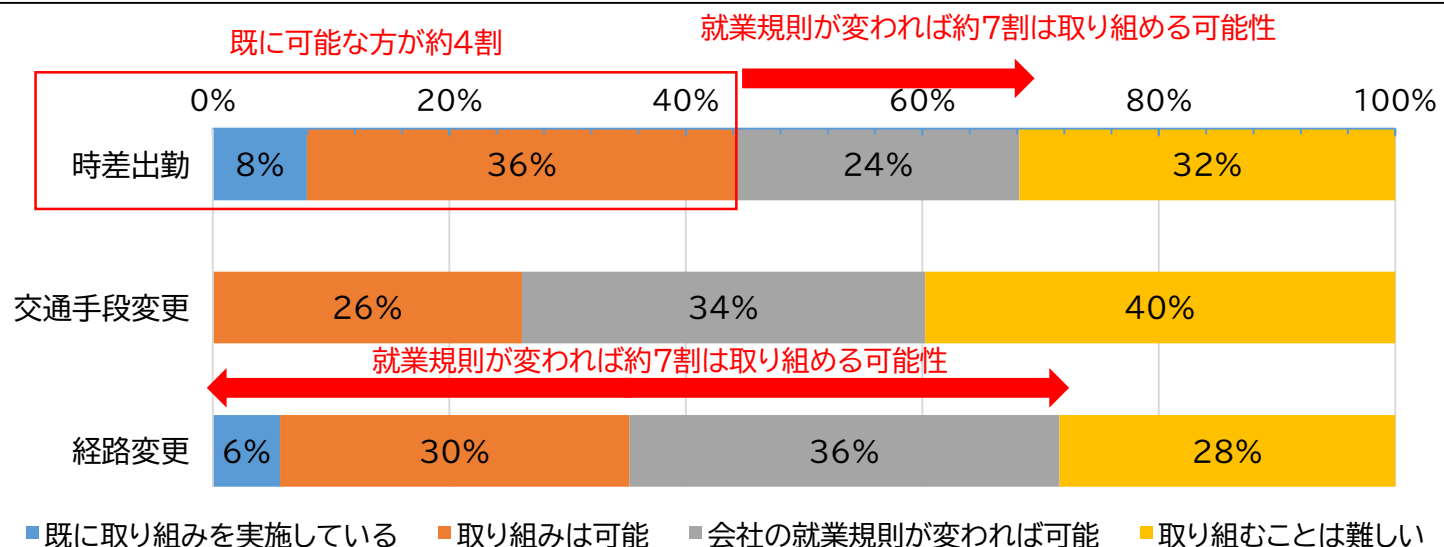
4. R4年度取り組みについて

(2)事後調査結果 ⑤他ソフト施策の可能性

- ・ 住民は、「時差出勤」や「経路変更」に関しては就業規則が変われば取り組める可能性が高い結果となっており、企業に対して就業規則の変更(フレックス等の導入)呼びかけや変更手続きの情報提供が有効と考えられる。
- ・ 企業としては、「公共交通への転換」が現在の就業規則内で実施できるソフト施策との意見が多く、イオン時津店での取り組みは個人への周知もそうだが、企業に対する取り組みメリットや情報提供を行うことが有効と考えられる。

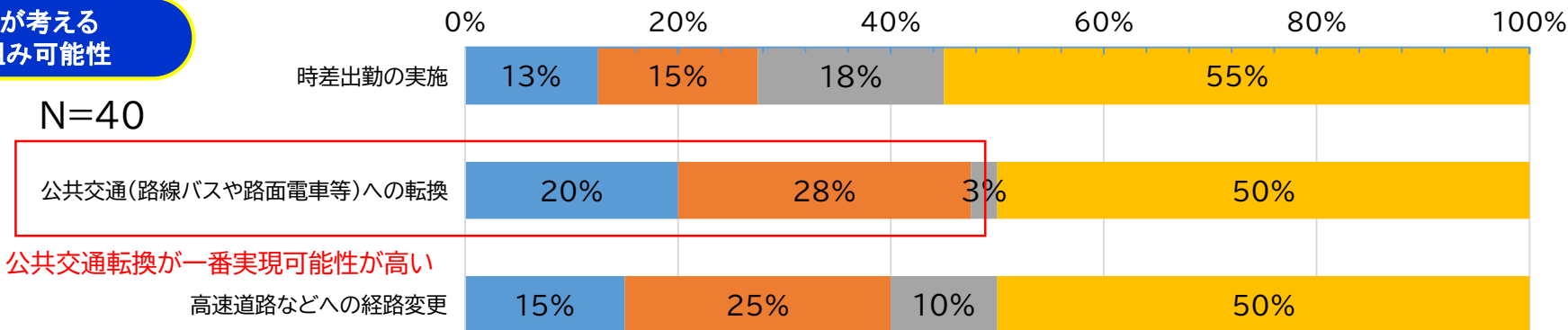
住民が考える 取り組み可能性

N=88



企業が考える 取り組み可能性

N=40



- 凡 例 -

住民向けアンケート結果

企業向けアンケート結果

- 既に取り組みを実施している社員がいる・会社として呼びかけを行っている
- 取り組みは実施していないが、今の就業規則で実施可能
- 会社の就業規則や通勤手当が変われば可能
- 取り組むことは難しい

5. 今後の渋滞対策について

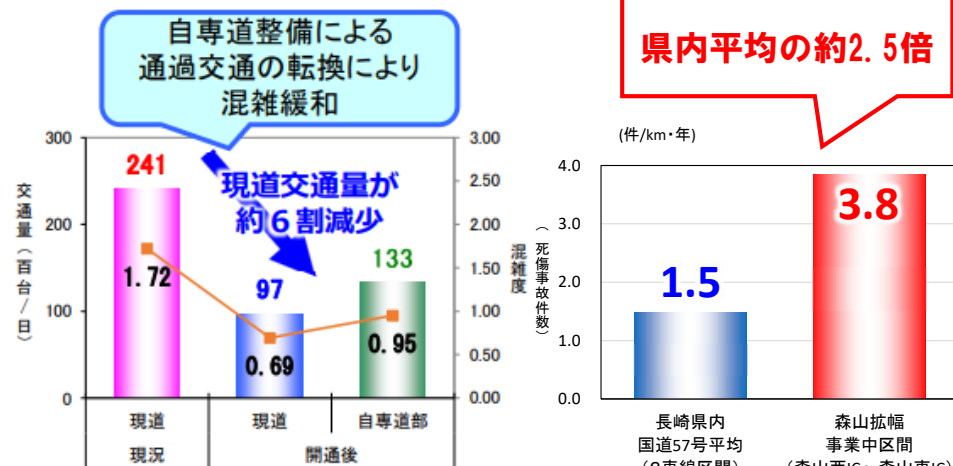
(1) 国道57号 森山拡幅(森山東IC～森山西IC 本年度開通予定)

- ・森山拡幅は高規格道路「島原道路」の一部を構成し、広域ネットワークの形成、国道57号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした道路。
- ・このうち、森山東IC～森山西IC間(延長3.3km)が本年度中に開通する見込み。

● 森山拡幅事業区間



● 当該区間の課題と効果



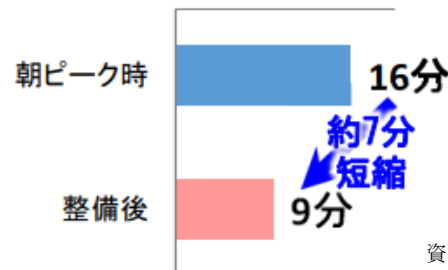
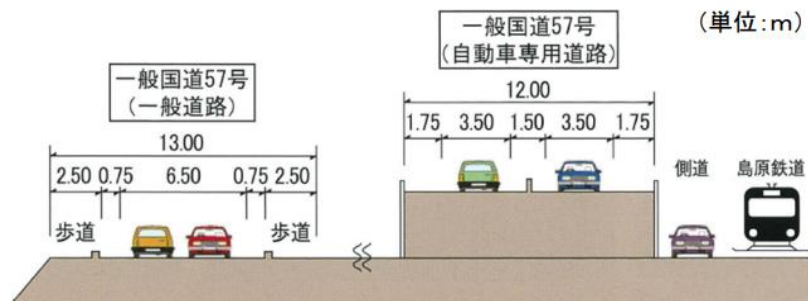
▲混雑緩和効果

資料：現況はH27全国道路・街路交通情勢調査
開通後は将来交通量推計に基づく予測値

▲死傷事故発生状況

資料：交通事故総合データベース
(H28～R1)

● 標準横断面図



▲所要時間の短縮

資料：ETC2.0プローブ情報 (R2.4～R3.3, 7:30～7:45)
区間：雲仙市愛野町～諫早市長野町(国道57号)
※整備後は残区間(森山東IC～尾崎IC間)を自専道(設計速度80km/h)で走行した場合を想定

(2)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・区間	要望元	要望時期									
					H29.10	H30.10	R1.5	R1.10	R2.5	R2.10	R3.5	R4.5	R5.5	
長崎	国道206号	時津町	時津町交差点	●▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	国道499号	長崎市	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	日見バイパス西口交差点～馬町交差点	▲										
	国道34号	長崎市	筑紫屋交差点(下り)	▲										
	国道34号	長崎市	市布～糸上間(上り・下り)	▲										
	国道34号	長崎市	薄の観音入口交差点	◆										
	国道34号	長崎市	船石入口交差点	◆										
	国道34号	長崎市	西浦上トンネル口交差点	▲										
	市道出来大工町	長崎市	市民会館前～馬町交差点	▲						○	○	○	○	
	江戸町線	長崎市	旭大橋東口交差点	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	国道202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	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	国道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	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	県道235号線	長崎市	上長崎小学校前～馬町交差点	▲										
	県道235号線	長崎市	本原通り・アンジェラス通り接続交差点	▲										
	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	◆		○	○	○	○	○	○	○	○	
国道206号	長崎市	浜口町交差点～岩屋橋交差点	◆		○	○	○	○	○	○	○	○		
国道206号	長崎市	～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	◆		○	○	○	○	○	○	○	○		
佐世保	国道35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35号	佐世保市	松浦町交差点	●										
	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	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	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	隠岐橋交差点	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	国道35号	佐世保市	牛賀稲荷町バス停付近	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	国道204号	佐世保市	瀬戸越交差点	▲◆	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	国道204号	佐世保市	儀町交差点	▲						○	○	○	○	
	市道大宮通287号線	佐世保市	大宮公園通り～大宮交差点	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
佐世保	県道11号線	佐世保市	西九州道中央口入口	▲										
		佐世保市	(佐世保中央IC交差点)付近	▲										
		佐世保市	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～矢崎交差点	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	県道222号線	佐世保市	汐入橋交差点	◆	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	国道34号	諫早市	貝津町交差点	●▲◆	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	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	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
諫早・大村	国道34号	大村市	与崎交差点	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	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	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	国道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	◆										
	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43箇所、主要渋滞箇所以外17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

5. 今後の渋滞対策について

(3)ピンポイント対策箇所：国道35号松浦町交差点(R5年度実施予定)

- ・松浦町交差点では佐々方面からの右折交通が多く、右折車線長が不足し直進車阻害が発生。
- ・対策として、右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、現道用地内での右折車線2車線化を検討。
- ・対策によって右折車線の容量を増加させ、直進車への阻害を低減できると見込まれる。

● 位置図

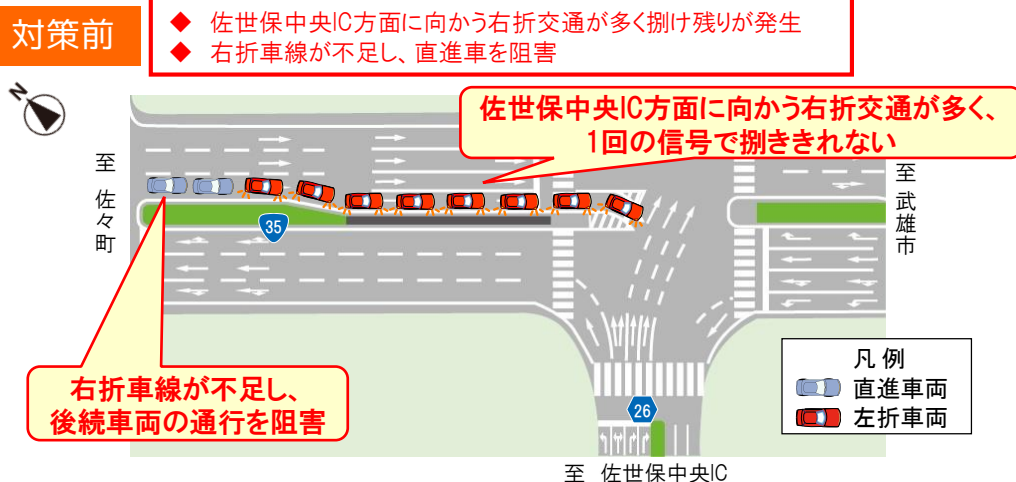


交通状況



● 検討中の対策内容

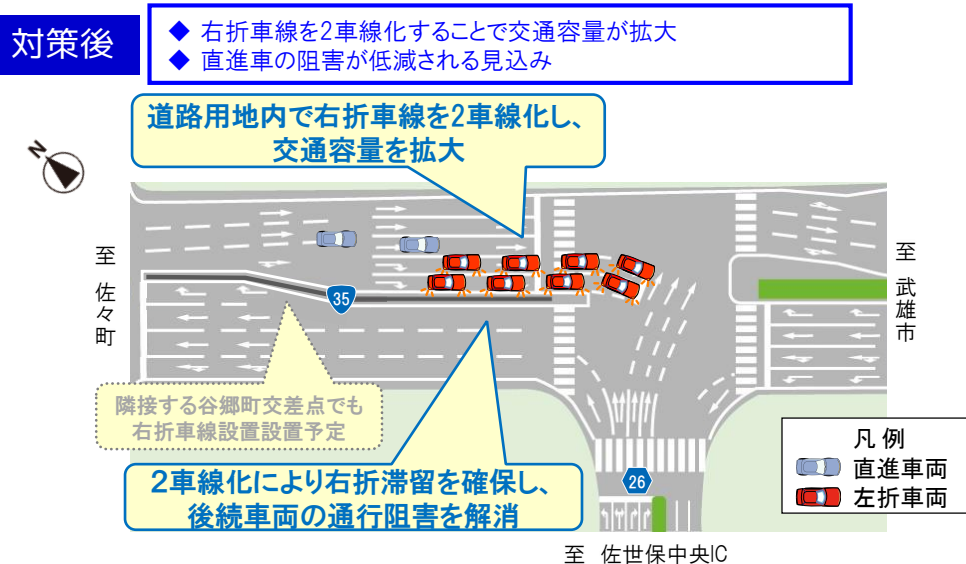
対策前



● 詳細位置図



対策後



5. 今後の渋滞対策について

(4)ピンポイント対策箇所：国道35号陣の内町交差点(R6年度以降実施予定)

● 現地状況

- 陣の内町交差点の下り流入部では、交差点に向かってゆるやかな上り勾配になっていること、近接する早苗町交差点でも信号待ちが発生するため、車の流れが悪くなり、朝ピーク時には陣の内町交差点を先頭に渋滞が発生。(写真①～③)
- 交差点流入部のカラー化部分が摩耗し見えにくくなっている。



【撮影日】R5.8.2 7時台



【撮影日】R5.8.2 7時台



【撮影日】R5.8.2 7時台

5. 今後の渋滞対策について

(4)ピンポイント対策箇所：国道35号陣の内町交差点(R6年度以降実施予定)

● 渋滞対策内容

- ①進行方向別の路面のカラー化：国道35号だけでなく、ハウステンボス方面などもわかるように改良
 - ②方面別路面表示の設置：①カラー化と同時に、道路標識に合わせた路面標示の設置
 - ③道路標識の更新：①と②と合わせた道路標識にする
- 【対策効果】導流路設置によって急な車線変更や迷い交通がなくなり流入交通の円滑化



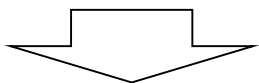
6.【協議事項】主要渋滞箇所の解除フロー再検討について

- 実際の交通状況は改善しているものの、従来の解除基準を満たさないために主要渋滞箇所が残存(道路利用者や自治体の実感と乖離が生じている箇所が存在)
⇒**実態に即して解除可となるよう方法及び基準等を再検討**する。

＜参考＞H30年度の解除方法の見直し内容(これまでの解除フロー見直し経緯)

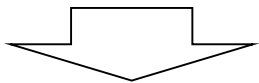
【主要渋滞箇所の特定解除の問題点】

- 渋滞対策を実施して、**渋滞が解消したにも関わらず**、”赤信号による停車時間のロス“や”DRM区間の延長が短い”等が原因で主要渋滞箇所の**特定要件(旅行速度20km/h未満)をクリアせず、特定解除ができない。**



【主要渋滞箇所の解除フローの見直し】

- 上記の問題点に対して、H30年度、**解除フローの見直しを実施。**
⇒特定要件をクリアしていなくても、**現地調査とデータ検証により、「渋滞無」が確認できれば、主要渋滞箇所を解除できるように改定**



【主要渋滞箇所解除における評価方法】

- 改定後、主要渋滞箇所解除における評価方法(例)を参考として実施してきた。
⇒「渋滞無」は、現地確認の他、現地調査やデータによる検証(通過時間の分析)を実施。

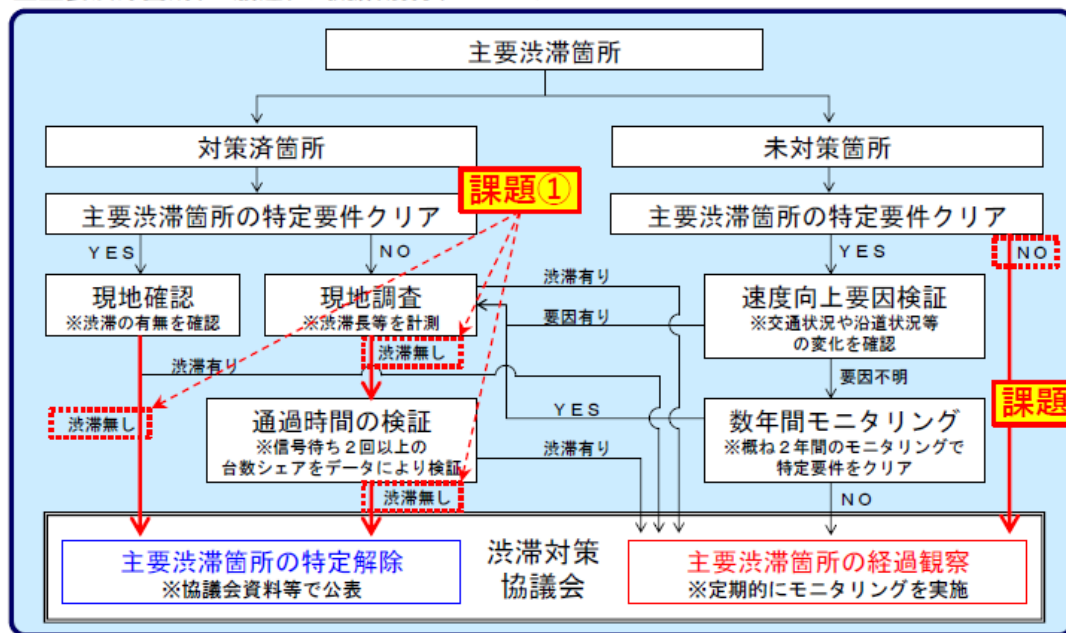
6.【協議事項】主要渋滞箇所の解除フロー再検討について

【現在の解除フローの残存する課題と対応(案)】

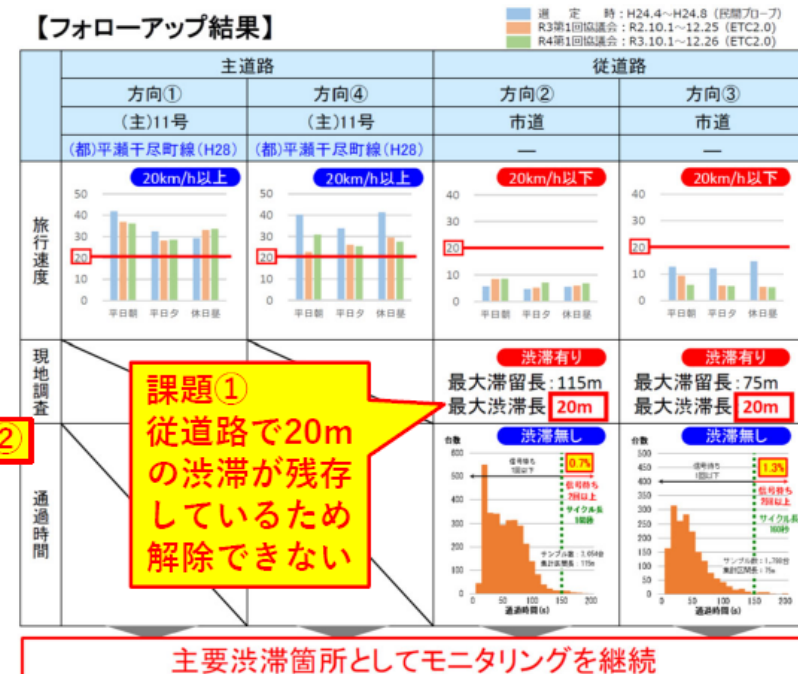
現在の解除フローの残存する課題	対応(案)
①主要渋滞箇所という名称にも関わらず、 <u>少しでも渋滞が残っていれば解除できない</u>	・ <u>ある程度の渋滞を許容</u> して、解除できるように表現を見直し（※渋滞の程度は各県渋滞協にて議論）
②未対策箇所については、 <u>特定要件をクリアしていなければ、主要渋滞箇所を解除できない</u>	・ 未対策箇所についても「 <u>渋滞無</u> 」が確認できれば解除できるようにフローを改定

<参考> 現在の主要渋滞箇所の解除フロー

■主要渋滞箇所(一般道)の取扱(解除)について



<参考> フォローアップ結果の事例



6.【協議事項】主要渋滞箇所の解除フロー再検討について

- 主要渋滞箇所解除フロー見直しに伴う、主な変更点は以下の通り。

現在の解除フロー

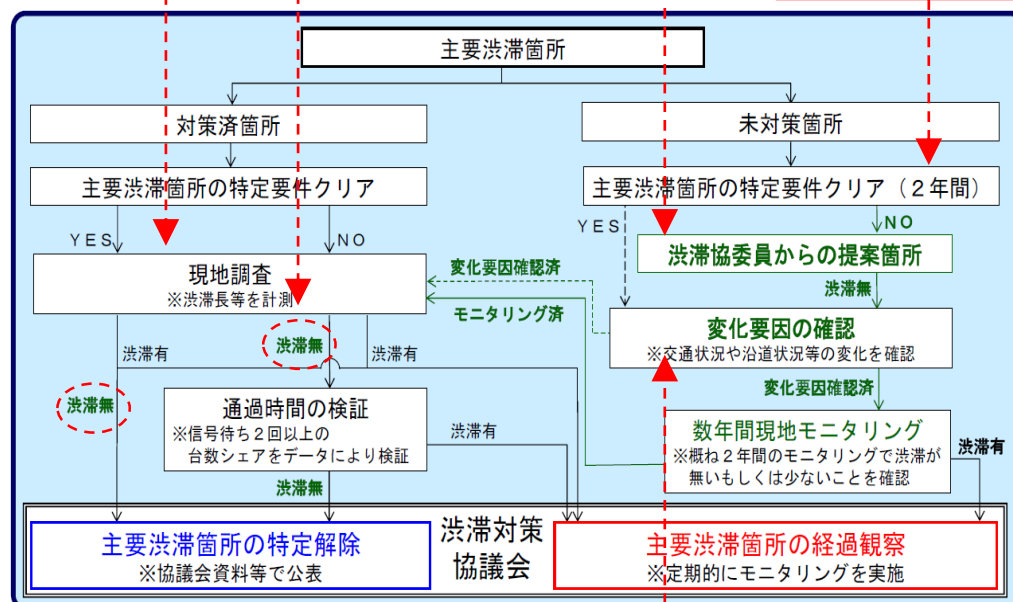
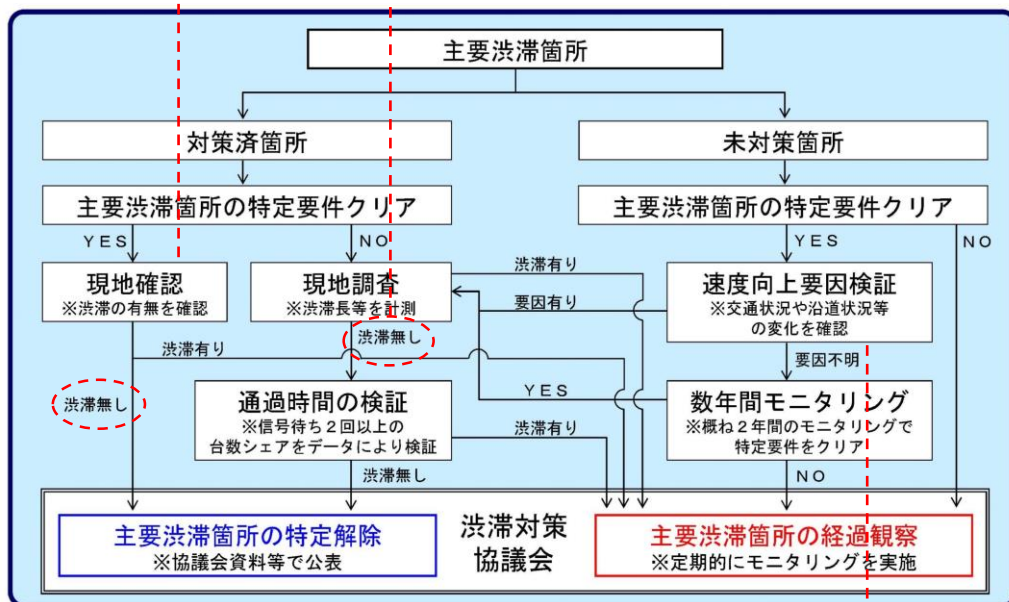
見直し後の解除フロー

特定要件クリアに関わらず現地調査を実施

渋滞無の定義は各県で設定可能に

未対策箇所でも委員からの提案で
フォローアップが可能に

(2年間)を追加



速度向上ではなく、交通状況変化の要因を確認する

※緑字が改定箇所

6.【協議事項】主要渋滞箇所の解除フロー再検討について

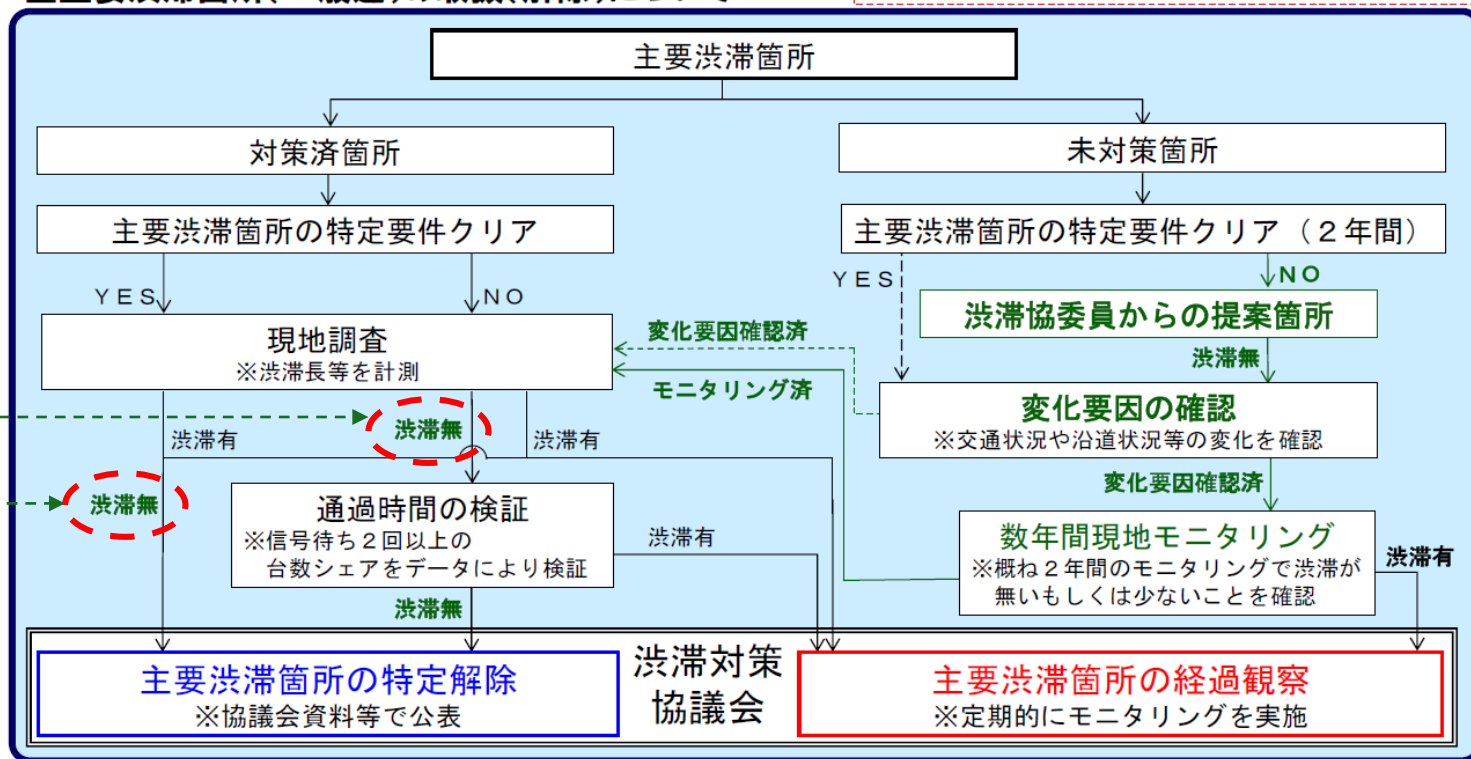
- ・ 現地調査結果に基づく「渋滞無」の判断基準について議論・協議を行い、長崎県における「渋滞無」を設定する。

(例) 主道路に比べ従道路が明らかに交通量が少なく、かつ主道路では渋滞が発生していないが従道路側に許容できる程度の渋滞が残存している場合は『渋滞無』と判断する。等

【(改定)解除フロー】

■主要渋滞箇所(一般道)の取扱(解除)について

注1: 地域の実情や課題に応じて『渋滞無』のケース設定可
(各県渋滞協で議論の上で設定)
注2: 緑色部分が見直し箇所



本協議会の議論と承認結果を踏まえ、来年度の主要渋滞協議会から適用予定

6.【協議事項】主要渋滞箇所の解除フロー再検討について

- ・ 長崎県における「渋滞無」の判断基準の指標を作成した。
- ・ 現地調査の結果に基づき、具体的な数字基準を設けて判断する指標と渋滞発生状況から判断する指標を整理した。

概要	判断基準の設定指標	メリデメ
【指標1】 渋滞が連続発生しないこと	➤ <u>3サイクル連続の渋滞長が観測されない場合</u> 3サイクルの設定理由：発進遅れや沿道出入り、先詰まり等の一時的な発生は2サイクル程度で影響がなくなるため、それ以上だと常に渋滞が発生していると判断する。	【メリット】 ✓ 発進遅れや沿道出入りなどで発生する一時的な渋滞を解除できる。 【デメリット】 ✓ 小規模な渋滞の継続(数台の渋滞が3サイクル以上続く等)は解除できない
【指標2】 渋滞する時間帯が短いこと	➤ <u>各流入部における渋滞長の観測が30分未満の場合</u> 30分の設定理由：現地調査は最混雑時間帯1時間で実施することになっており、30分未満であれば、最混雑時間帯でも渋滞しない時間が多いことになるため。	【メリット】 ✓ 30分未満の短時間しか発生しない渋滞を解除できる。 【デメリット】 ✓ 小規模な渋滞の継続(数台の渋滞が30分以上続く等)は解除できない ✓ 30分未満の渋滞が1日何度か発生する交差点は混雑しているが解除してしまう可能性。
【指標3】 特定の流入部が渋滞していること	➤ <u>主道路・従道路関係なく、渋滞長の観測が1流入部だけの場合</u> 設定理由：長崎県内では、主道路・従道路に関わらず渋滞指標に該当している交差点があるため、主・従関係ないとした。また、渋滞発生が特定流入部に偏っていると、交差点全体が主要な渋滞箇所とは言えないため。	【メリット】 ✓ 渋滞の規模・状況に関わらず、1方向だけ渋滞していれば解除できる。 【デメリット】 ✓ 1方向の渋滞が残存する。
【指標4】 右左折車が渋滞要因の場合、後続車影響がないこと	➤ <u>右左折車による渋滞が、右左折車線内に収まる場合</u> 設定理由：後続車阻害等が発生していない場合には、交通安全上も問題なく交通処理できていると見込まれるため。	【メリット】 ✓ 右左折車が原因の渋滞箇所を解除できる。 【デメリット】 ✓ 右左折車線の渋滞が残存する。

※指標1～4は最混雑時間帯(1時間)の現地調査結果を用いる。

- 【決定事項】**
- 4指標のうち半分以上に該当した場合は「渋滞無」として主要渋滞箇所解除フローを進める。
 - 主要渋滞箇所解除フローに則り解除候補として整理された場合、本協議会で委員のご意見を踏まえ、主要渋滞箇所解除か否かを判断する。

具体的な数値基準を設けて判断

渋滞の発生状況から判断

- 設定した4指標のうち、本年度の現地調査結果から確認可能な指標2及び指標3の該当例を整理した。

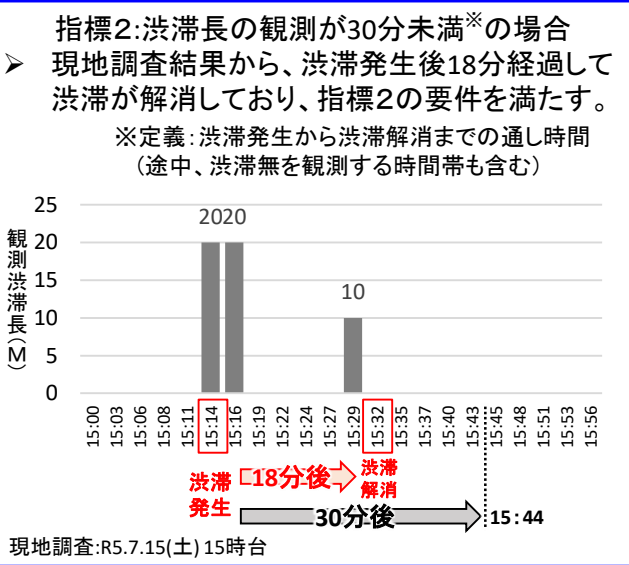
- 【指標2：各流入部における渋滞長の観測が30分未満の場合】
- 「アルカスSASEBO裏交差点」は方向③で渋滞が観測されており、現在の解除フローでは主要渋滞箇所の解除要件を満たしていない。
 - 新たな指標2の判断基準では、方向③の渋滞長の観測が30分未満であるため、主要渋滞箇所の解除要件を満たす。

● 県道11号線 アルカスSASEBO裏交差点（新たな「渋滞無」の判断基準(指標2)を適応した場合）

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プロブ）
R4第1回協議会：R3.10.1～12.26（ETC2.0）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向④	方向②	方向③
	県道11号	県道11号	市道	市道
	(都)平瀬町干尽町線(H28)	(都)平瀬町干尽町線(H28)	—	—
	20km/h以上	20km/h以上	20km/h以下	20km/h以下
旅行速度				
現地調査			渋滞無し 最大滞留長：110m 最大渋滞長：0m	渋滞有り 最大滞留長：60m 最大渋滞長：20m
通過時間			渋滞無し 台数 信号待ち 1回以下 0.7% 信号待ち 2回以上 サンプル数：16,356台 集計区間長：110m サイクル長 60秒	渋滞無し 台数 信号待ち 1回以下 0.4% 信号待ち 2回以上 サンプル数：11,166台 集計区間長：60m サイクル長 60秒



従来の指標では、方向③が原因で主要渋滞箇所の解除要件を満たせず、主要渋滞箇所の経過観察となっていたが新たな指標により、解除要件を満たすことが出来、主要渋滞箇所の解除判断へ進むことが出来るようにと想定。

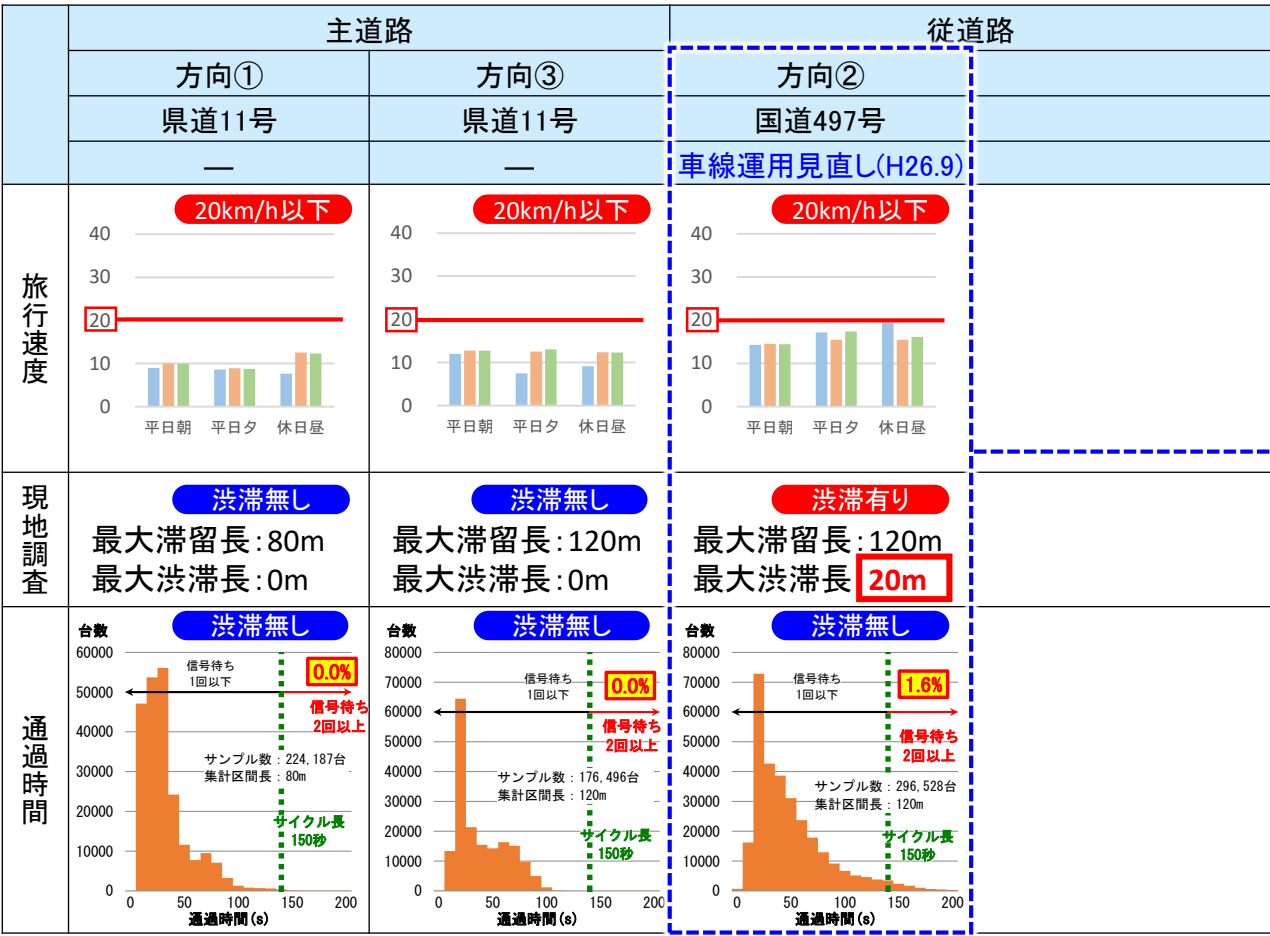
6.【協議事項】主要渋滞箇所の解除フロー再検討について

- 【指標3：主道路・従道路関係なく、渋滞長の観測が1流入部だけの場合】
- 「佐世保中央IC入口」では方向②で20mの渋滞長が観測されており、現在の解除フローでは主要渋滞箇所の解除要件を満たしていない。
 - 新たな指標3の判断基準では、**渋滞長の観測が1流入部だけとなるため、主要渋滞箇所の解除要件を満たす。**

● 国道497号 佐世保中央IC入口交差点（新たな「渋滞無」の判断基準(指標3)を適応した場合）

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
 R4第1回協議会：R3.10.1～12.26（ETC2.0）
 R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）



新たに採用する解除条件
 「渋滞長の観測が1流入部だけの
 場合」を満たす。

従来の指標では、方向②が原因で主要渋滞箇所の解除要件を満たせず、主要渋滞箇所の経過観察となっていたが新たな指標により、解除要件を満たすことが出来、主要渋滞箇所の解除判断へ進むことが出来るようになる想定。