

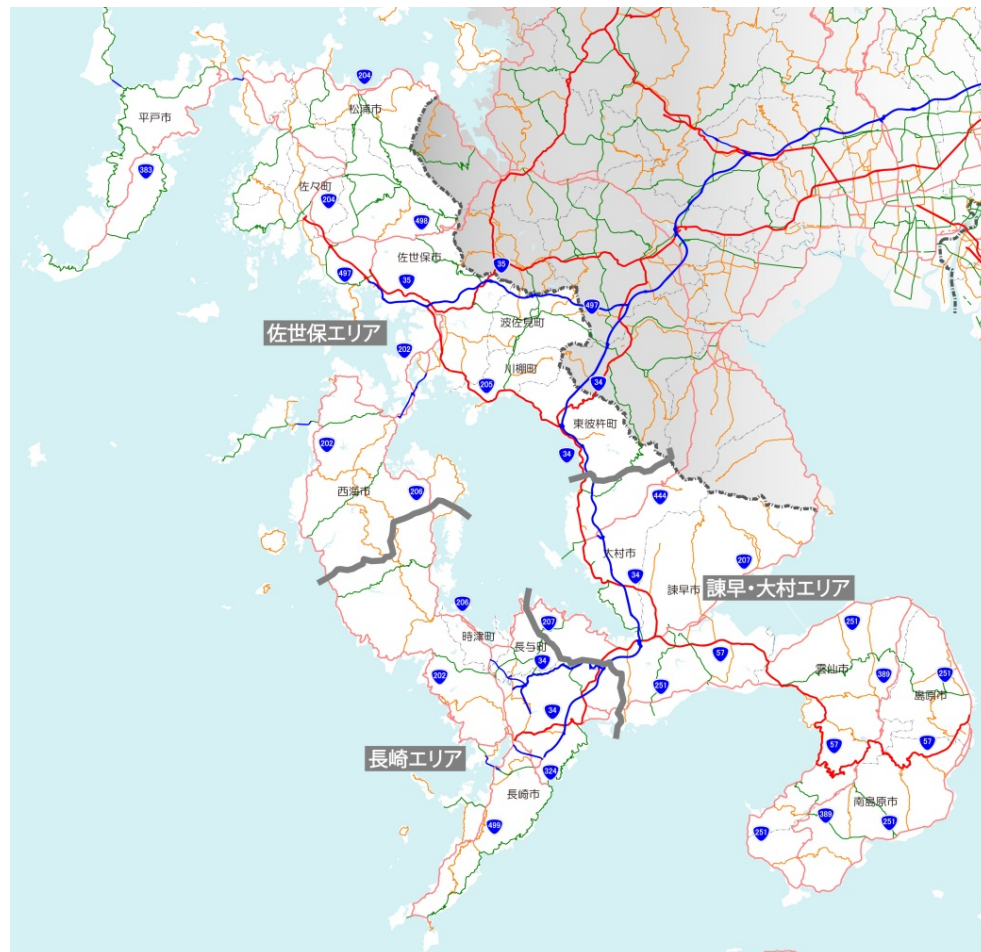
平成28年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会

本会議の目的

- ①主要渋滞箇所(H25.1公表)のフォローアップ結果の確認
- ②主要渋滞箇所の要因と既存対策の状況確認
- ③長崎エリアの対策方針の協議
- ④今後の渋滞対策の取組方針(県全体)の確認
- ⑤主要渋滞箇所の解除方法の提案

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について | 2 |
| 3. 主要渋滞箇所の要因と既存対策の
状況確認結果について | 8 |
| 4. 長崎エリアの対策方針について | 10 |
| 5. 渋滞対策の取組方針について | 15 |
| 6. 主要渋滞箇所の取扱(解除)について(案) | 20 |
| 7. 今後の予定について | 21 |



平成28年7月29日(金)

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〕

H24.6 H24年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会

〔協議内容等〕

○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

今回
H28.7 H28年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会

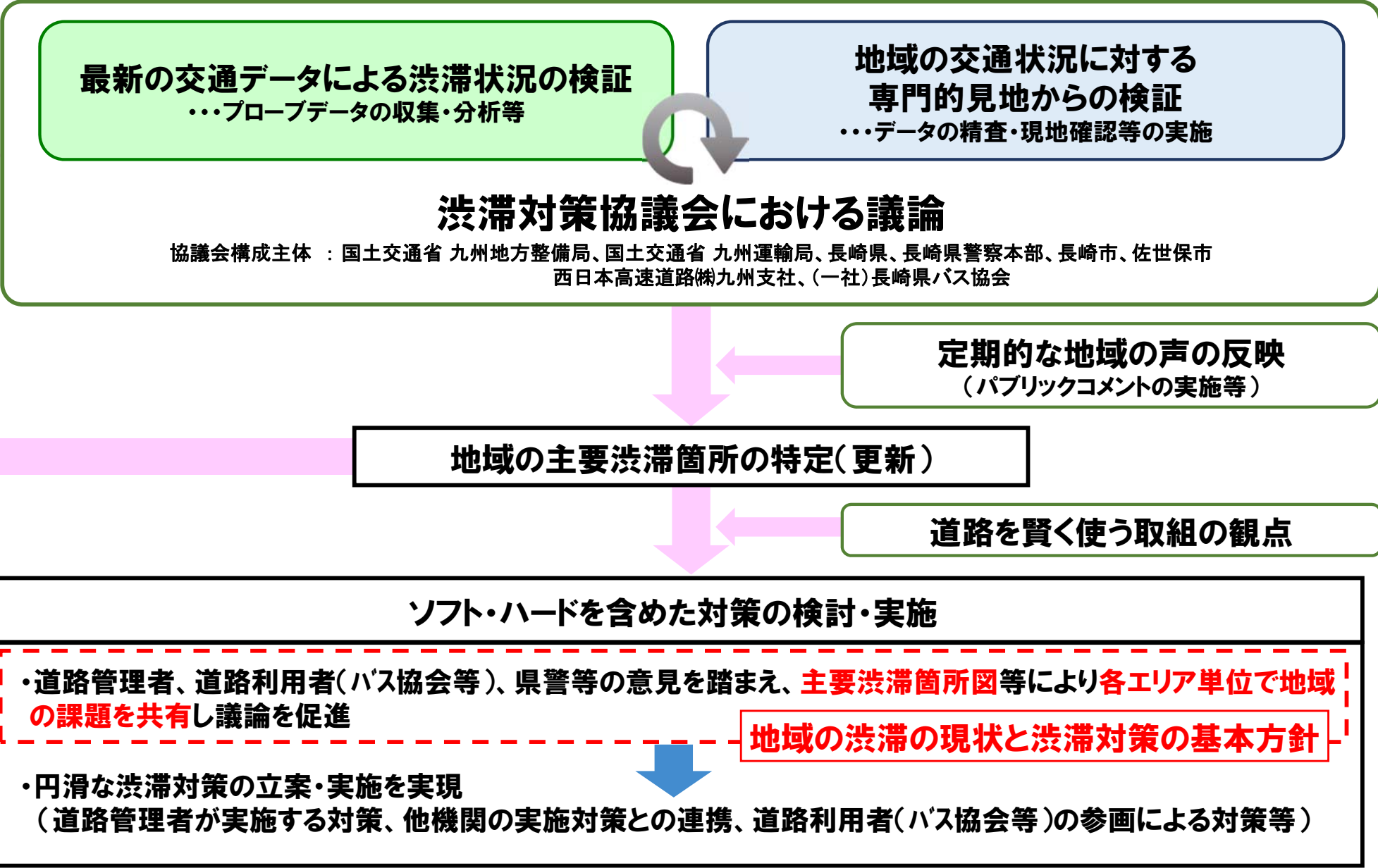
○主要渋滞箇所のフォローアップ
○長崎エリアの対策方針

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

- 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

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

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

・最新の交通データを用いて、H24年度に特定した一般道の主要渋滞箇所のフォローアップを実施(非該当箇所:1箇所)
 ※本野入口交差点改良により、本野入口南交差点で選定基準の非該当箇所となっているが、近接する本野入口交差点が選定基準に該当しているため、引き続き経過観察を行う(平成27年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会(H27.8)にて報告済み)

【一般道のフォローアップ結果】

長崎県内の主要渋滞箇所(一般道)

主要渋滞箇所数	集約区間数	箇所数
	36区間 (78箇所)	57箇所
135箇所		

箇所: 単独で主要渋滞箇所を形成
 区間: 交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

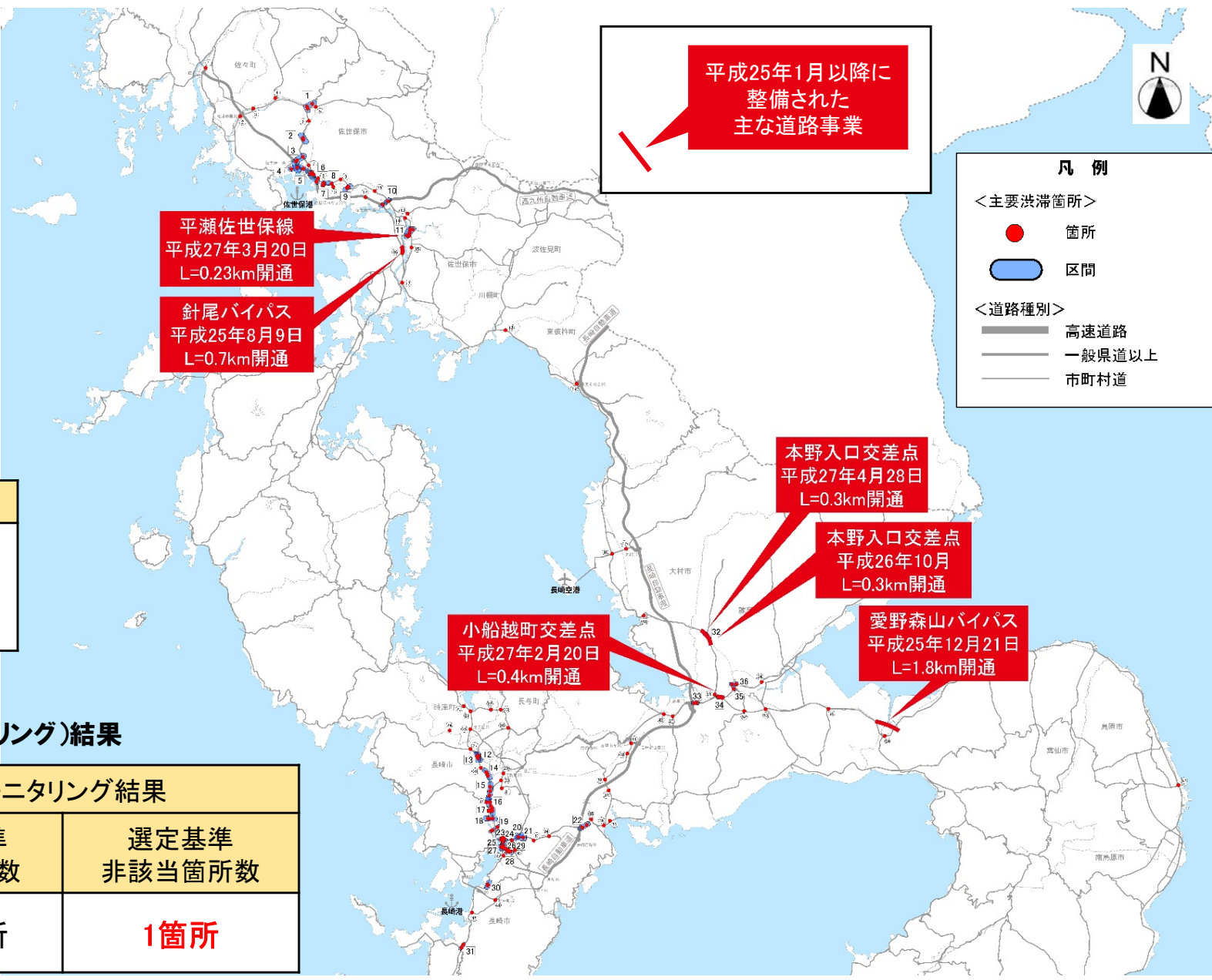
▼主要渋滞箇所(一般道)の選定基準

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

▼主要渋滞箇所(一般道)の点検(モニタリング)結果

主要渋滞箇所数	最新の交通データ	モニタリング結果	
		選定基準 該当箇所数	選定基準 非該当箇所数
135箇所		134箇所	1箇所

※最新のプローブデータ(H27.3~H28.2平均)による抽出結果



2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

【H25.1以降に道路整備が行われた主要渋滞箇所の確認結果】(針尾バイパスの事例)

出典：九州地方整備局 長崎河川国道事務所 記者発表資料

- 平成25年8月に国道205号針尾バイパスの小浦橋～江上交差点間を4車線に拡幅した結果、交通混雑が緩和
- しかし、主要渋滞箇所である江上交差点は、今回部分開通であるため、主要渋滞箇所の選定基準に未だ該当しており、引き続き、経過観察を行う

●針尾バイパスの整備概要

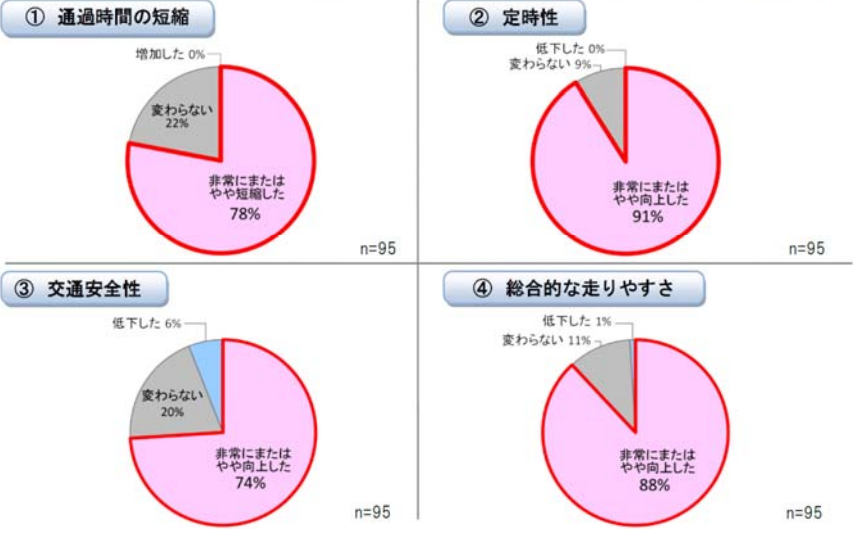
・国道205号針尾バイパスの小浦橋～江上交差点間(延長:0.7km)を平成25年8月9日(金)に4車線で整備



●周辺企業の従業員の方も道路の整備効果を実感

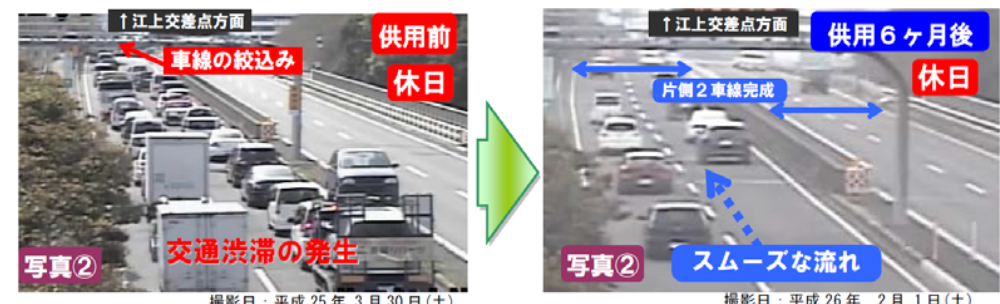
・針尾バイパス周辺企業の従業員の方に聞いたところ、7割を超える方が針尾バイパスの4車線化で通過時間が短縮し、定時性、安全性、走りやすさが向上したと回答。

Q. 小浦橋～江上交差点間が4車線になったことで、どのように変化したと考えられますか？
※針尾バイパス周辺企業の従業員の方を対象としたアンケート調査 (H25.9～H26.2)

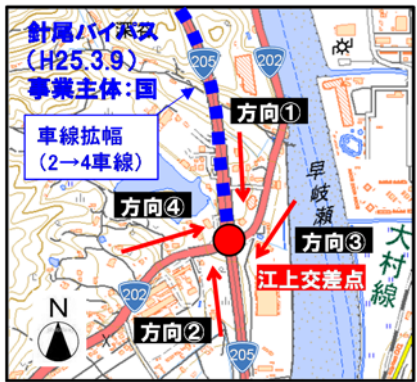


●交通混雑が緩和

・平日や休日のピーク時間帯等で見られた著しい交通混雑も整備後には見られず、交通混雑の緩和が確認



▲整備前後の針尾バイパスの交通の状況



■最新データによる江上交差点の平均速度

進入方向	最新(H27.3～H28.2平均) 平均速度(km/h)		
	平日朝	平日夕	休日昼
①国道205号[北]	9.2	9.4	8.2
②国道205号[南]	10.2	12.3	13.6
③国道202号[東]	24.5	28.7	28.8
④国道202号[西]	36.9	33.1	34.0

データ:プローブデータ ※赤字は主要渋滞箇所の選定基準に該当

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

【H25.1以降に道路整備が行われた主要渋滞箇所の確認結果】(小船越町交差点改良の事例)

出典：九州地方整備局 長崎河川国道事務所

- 交差点における事故防止や交通円滑化等を目的とした国道57号小船越交差点改良が平成27年2月に完成
- 現地確認の結果、渋滞は緩和傾向であるが、主要渋滞箇所の選定基準に未だ該当しているため、引き続き、経過観察を行う

●小船越町交差点改良の整備概要



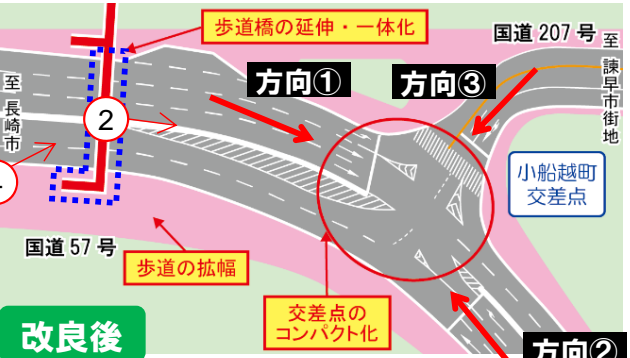
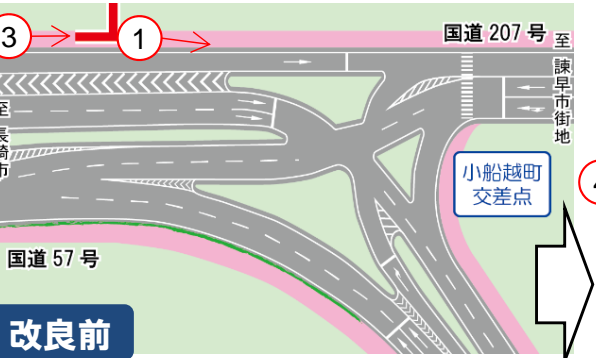
地元の声(アンケート結果)

- ・今までよりもスムーズに走行できるようになった。
- ・歩道の拡幅や、横断歩道橋の設置等で歩行者が安心して利用できるようになったと思う。

【交差点改良の整備内容】

<期待される効果>

- ・交通事故の減少、歩行者の安全性の向上、小船越町地域の一体化



最新データによる小船越町交差点の平均速度

進入方向	最新(H27.3~H28.2平均) 平均速度(km/h)		
	平日朝	平日夕	休日昼
①国道57号[西]	12.1	12.4	11.4
②国道57号[南東]	22.5	27.2	27.7
③国道207号[東]	10.3	13.3	14.2

データ:プローブデータ ※赤字は主要渋滞箇所の選定基準に該当

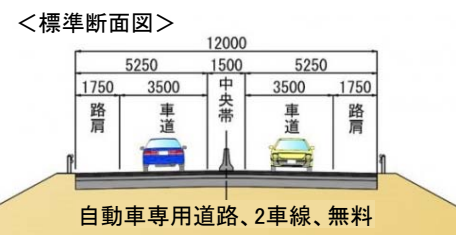
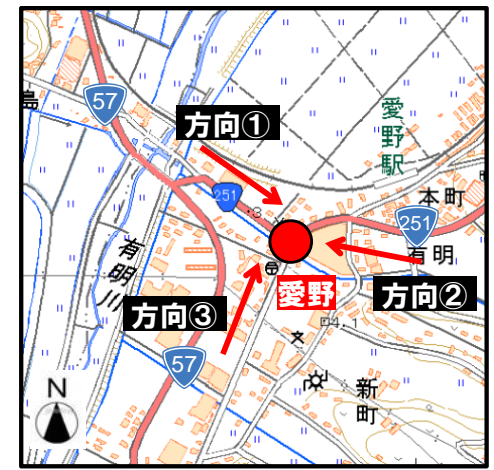
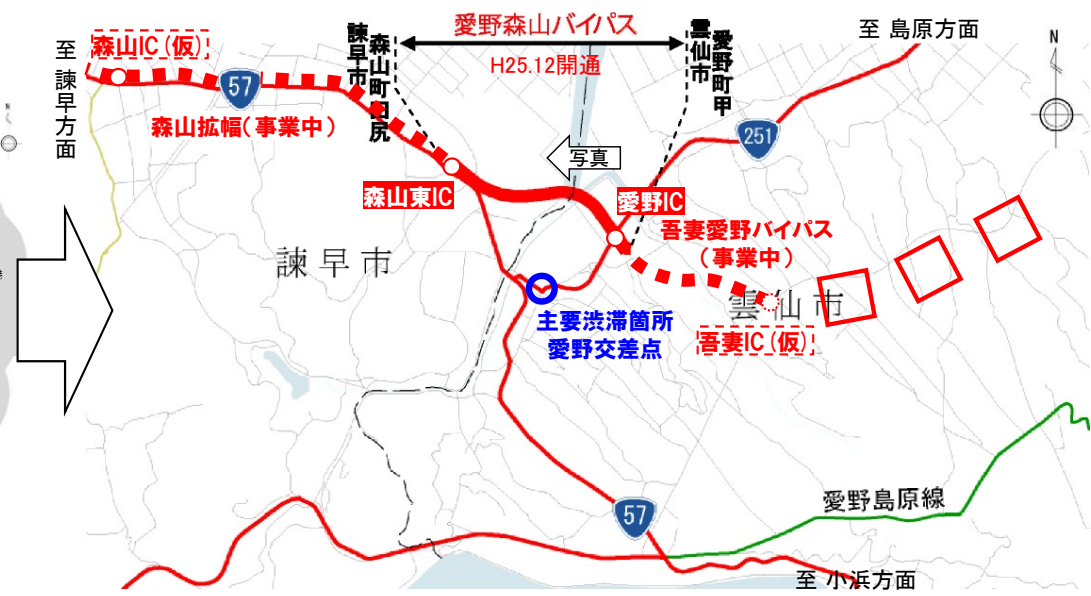
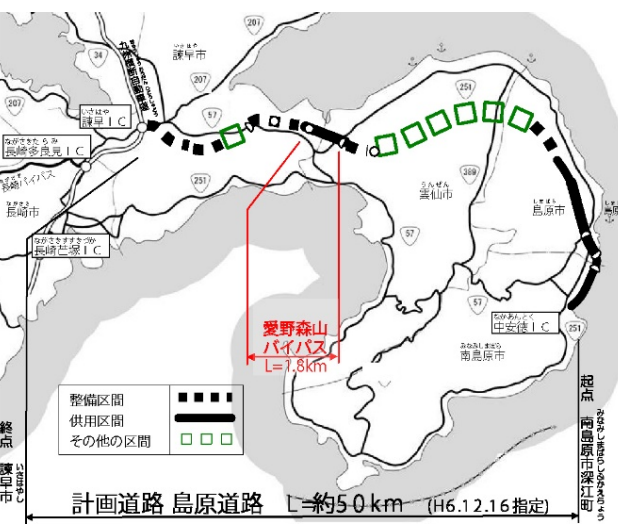
2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

【H25.1以降に道路整備が行われた主要渋滞箇所の確認結果】(愛野森山バイパスの事例)

資料：長崎県HPを基に作成

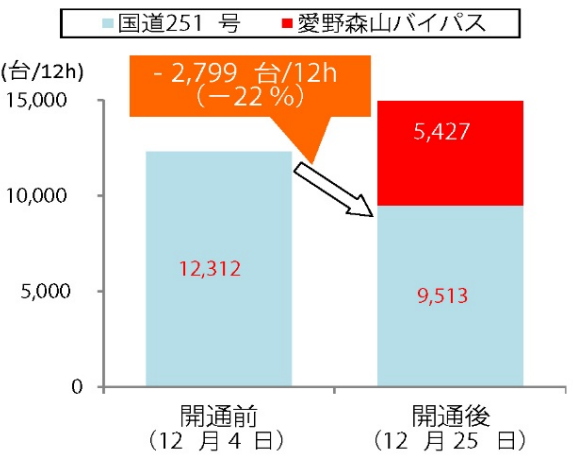
- 南島原市と諫早市を結ぶ延長約50kmの地域高規格道路「島原道路」の一部である愛野森山バイパスが平成25年12月に開通
- しかし、前後区間が未開通であり、主要渋滞箇所である愛野交差点は、主要渋滞箇所の選定基準に未だ該当しているため、引き続き、経過観察を行う

●愛野森山バイパスの整備概要

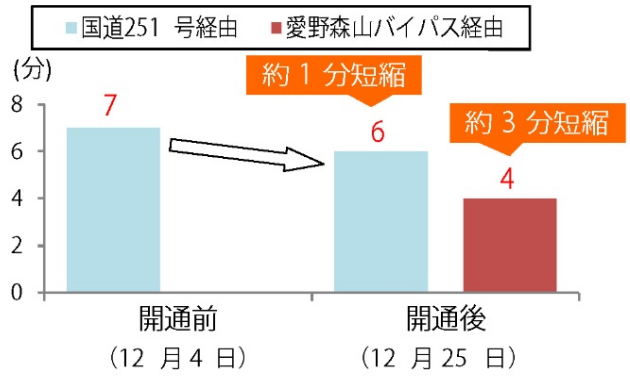


【整備効果事例】

- 愛野森山バイパスの交通量は5,427台/12h
- 並行する国道251号の交通量が22%減少



- 愛野森山バイパスを利用することで、愛野IC～森山東IC間の所要時間が約3分短縮
- 国道251号利用時の所要時間も約1分短縮するなど、走行性が向上



■最新データによる愛野交差点の平均速度

進入方向	最新(H27.3～H28.2平均) 平均速度(km/h)		
	平日朝	平日夕	休日昼
①国道251号[北西]	21.0	20.7	22.1
②国道251号[東]	31.7	31.4	32.6
③市道[南西]	14.8	12.1	14.5

図 国道251号及び開通区間の平日朝7時～夕7時の12時間交通量

図 愛野IC～森山東IC間の所要時間(平日朝ピーク：7～9時台)の変化

データ：プローブデータ ※赤字は主要渋滞箇所の選定基準に該当

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

・最新の交通データを用いて、H24年度に特定した高速道路の主要渋滞箇所のフォローアップを実施。点検の結果、選定基準に該当しない箇所を1箇所確認したが、速度が低下している時間帯もあるため、引き続きモニタリングを実施していく。

【高速道路のフォローアップ結果】

長崎県内の主要渋滞箇所 (高速道路)

主要渋滞箇所数	
長崎自動車道	2箇所
西九州自動車道	3箇所
長崎バイパス	1箇所

▼主要渋滞箇所(高速道路)の選定基準

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

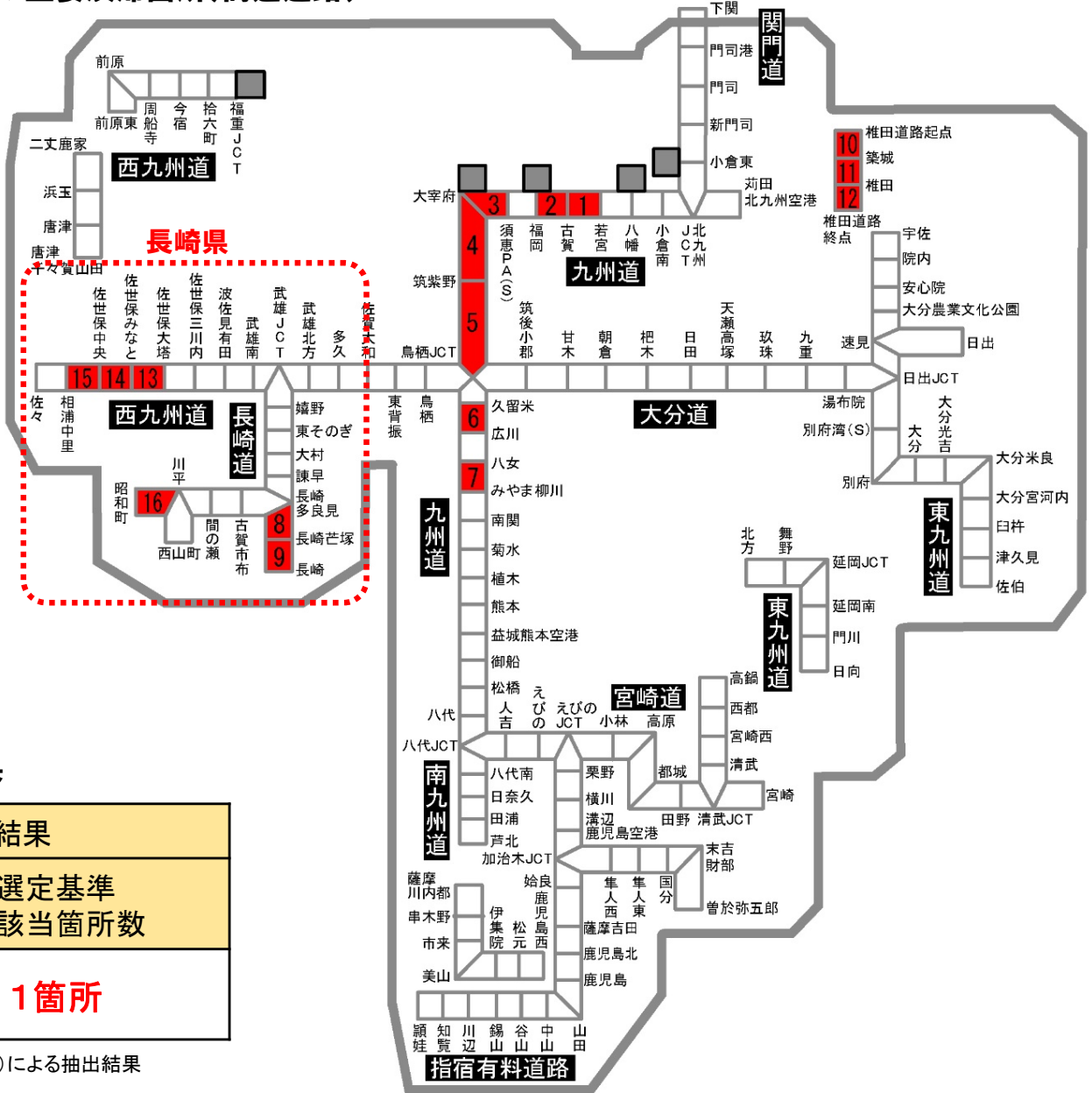
※いずれかの基準に該当すれば選定

▼主要渋滞箇所(高速道路)の点検(モニタリング)結果

主要渋滞箇所数	最新の交通データ	
	選定基準 該当箇所数	選定基準 非該当箇所数
6箇所	5箇所	1箇所

※最新のトラカンデータ(H26.1~H26.12)による抽出結果

▼主要渋滞箇所(高速道路)



3. 主要渋滞箇所の要因と既存対策の状況確認結果について

(1) 目的と内容

・主要渋滞箇所の効果的かつ効率的な渋滞対策の推進に向け、渋滞要因と既存対策の有無の情報共有を図る。

- ① 主要渋滞箇所の渋滞要因(現地踏査等)
- ② 既存対策(事業中箇所)の有無

■ 渋滞要因の抽出基準(一般道)

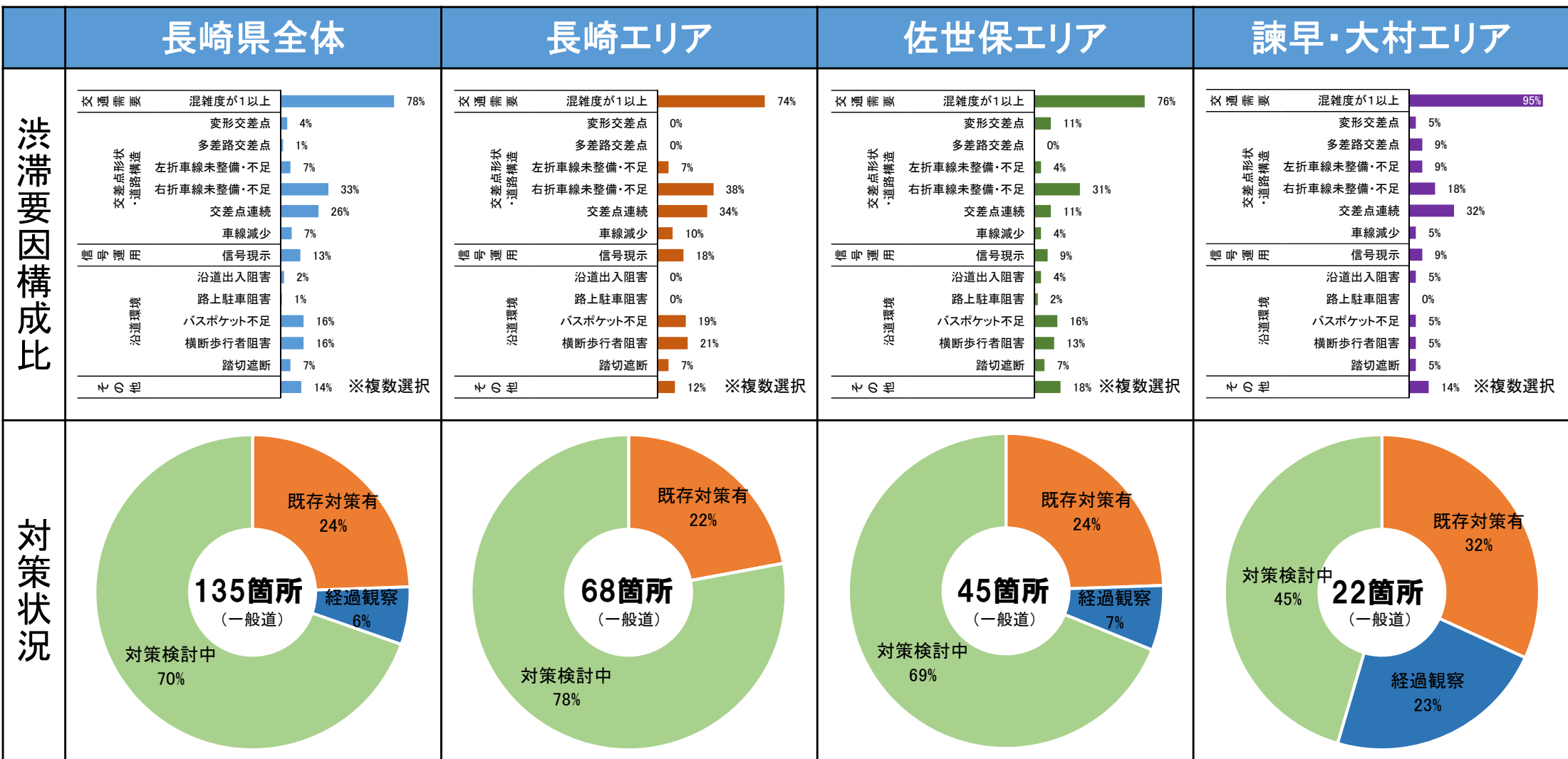
・既存データや現地踏査等から下記の項目について確認し、渋滞要因を整理

渋滞要因		抽出基準
交通需要	センサス混雑度が1以上	H22センサスの混雑度が1以上の場合にチェック
交差点形状 ・道路構造	変形交差点	交差道路の交差角が鋭角の場合にチェック(目安として60度未満(道路構造令の特例値未満))
	5差路交差点	交差道路が5以上の交差点の場合にチェック
	左折専用車線の未整備・不足	左折交通が多く、左折専用車線が未整備又は不足して後続車両に影響を及ぼしている場合にチェック
	右折専用車線の未整備・不足	右折交通が多く、右折専用車線が未整備又は不足して後続車両に影響を及ぼしている場合にチェック
	交差点が連続	信号交差点が連続し、信号停止により容量低下を引き起こしている場合にチェック
	車線減少	車線数が減少してボトルネックとなっている場合にチェック
信号運用	信号現示	信号現示の不適により渋滞が発生している場合にチェック
沿道環境	沿道出入による阻害	沿道施設への出入交通が多く、後続車両に影響を及ぼしている場合にチェック
	路上駐車による阻害	路上駐車が多く、走行車両に影響を及ぼしている場合にチェック
	バスポケットが不足	バス停車により後続車両に影響を及ぼしている場合にチェック
	横断歩行者待ち	横断歩行者が多く、右左折交通に影響を及ぼしている場合にチェック
	踏切遮断待ち	踏切遮断により渋滞が発生している場合にチェック
その他		例)路面電車の影響、縦断勾配による速度低下、先詰まり、など

3. 主要渋滞箇所の要因と既存対策の状況確認結果について

(2) 一般道の渋滞要因と既存対策の状況確認

- 主要渋滞箇所の渋滞要因は、交通容量の不足が約8割で最も多い。
- また、既存対策により約2割の主要渋滞箇所の渋滞解消・緩和効果が見込まれる。
- 約7割の箇所について、ハード・ソフトの両面から対策を検討中である。
- 特に、「長崎エリア」は、長崎県全体の約半数の主要渋滞箇所が集中し、対策検討中の箇所が約8割を占めることから、優先的に検討していく必要がある。



※既存対策有とは事業中箇所整備後に渋滞解消・緩和が見込まれる箇所、経過観察とは対策事業実施済の箇所。

4. 長崎エリアの対策方針について

(1) 長崎エリアの対策の方向性

・H27.8の渋滞対策協議会において、長崎エリアの対策の方向性としては、時津・長与方面や長崎半島方面、諫早方面から長崎市中心部にアクセスする道路の「容量確保」を掲げている

1. 長崎エリアの概況

概要	
長崎市市街地の状況	<ul style="list-style-type: none"> 長崎市は県部・商部として多くの都市機能が集積している。 市街地は長崎港から南北に細く連なる比較的平坦で商業・業務機能が集積した地域と、平坦地が少ないため、長崎港に面して山腹を這い上がるように形成された斜面市街地により形成されている。 市内中心部は路面電車やバス等の公共交通によるアクセス機能が優れるが、平坦地が少ないために市内中心部に向かうアクセス道路に限られ、アクセス道路には交通が集中している。 今後整備予定である九州新幹線西九州ルートの開業を活かしたさらなる交流圏域の拡大が期待されている。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 市内中心部に向かう道路は国道34号や202号、206号、499号等の路線に限られることから、これら路線では交通の集中により、交通容量が不足しており、速度サービスの低下や渋滞が発生している。 また、長崎市中心部に関係の無い通過交通が約2割を占め、特に南北方向の通過が多い。 長崎駅周辺では、踏切により市街地東西の円滑な交通が妨げられ渋滞が発生している。

2. 対策の方向性

概要	
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 中・長期的な視点に立ち、長崎市のまちづくりの目標・取り組みや進め方の方向を示す「長崎市第四次総合計画」が策定され、地区の目標像を踏まえ「道路・交通の円滑化」に取り組んでいる。 市街地の交通混雑の解消や移動の迅速性・安全性・快適性の向上を図るため、幹線道路の整備を推進する。 JR長崎本線の連続立体交差化により踏切を無くし、交通混雑や踏切事故の解消、東西市街地の一体化を図る。 既存の道路などの機能を最大限に活用する交通需要マネジメントを推進するとともに、特にマイカーから公共交通機関への乗換えを促すために、多くの情報を発信し、市民や企業の理解を深める。
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> 市内中心部へのアクセス道路の整備及び容量確保 道路の交通円滑化を図るため、長崎自動車道の4車線化などの規格の高い道路や幹線道路のネットワークの充実、交差点改良等の対策を計画的に進める。

3. 長崎エリアの主要渋滞箇所と対策の方向性



基本方針

■長崎自動車道の4車線化や幹線道路などの整備、交差点改良とともに、交通需要マネジメント等のソフト施策による利便性向上を図りつつ、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

4. 長崎エリアの対策方針について

(2) 長崎エリアの対策状況と交通流動・断面混雑度

- ・長崎エリアでは、交差点改良事業やJR連続立体交差事業などの短期対策に取り組んでおり、中・長期の対策の目処がたっていないため、多くの主要渋滞箇所は、今後対策の検討が必要となっている
- ・また、長崎市中心部にアクセスする**全ての断面で混雑度が「1.00」を超過**している

※混雑度とは、交通容量に対する交通量の割合を示す
 (「1.00」を超えると交通容量が不足していることを示す)



▼短期対策の主な内容

主要渋滞箇所	主道路	対策事業名	事業主体	対策期間
新大工町交差点	国道34号	国道34号新大工・馬町交差点改良事業	国	短期
馬町交差点	国道34号			
大曲交差点	国道34号			
朝日が峰交差点	国道34号	国道34号新日見トンネル	国	短期
日見バイパス東口	国道34号			
茂里町交差点	国道206号			
北郵便局前交差点	国道206号			
梁川橋東口交差点	県道112号	JR長崎本線連続立体交差事業	県	短期
梁川公園前交差点	県道112号			
竹岩橋西口交差点	県道112号			
竹岩橋東口交差点	市道			
長崎多良見IC～長崎芒塚IC	長崎自動車道	長崎多良見IC～長崎芒塚IC 4車線化事業	NEXCO	短期
長崎芒塚IC～長崎IC	長崎自動車道	長崎芒塚IC～長崎IC 4車線化事業	NEXCO	短期

※短期とは、概ね5年以内に完成する予定の事業

▲長崎エリアの短期対策と交通流動・断面混雑度

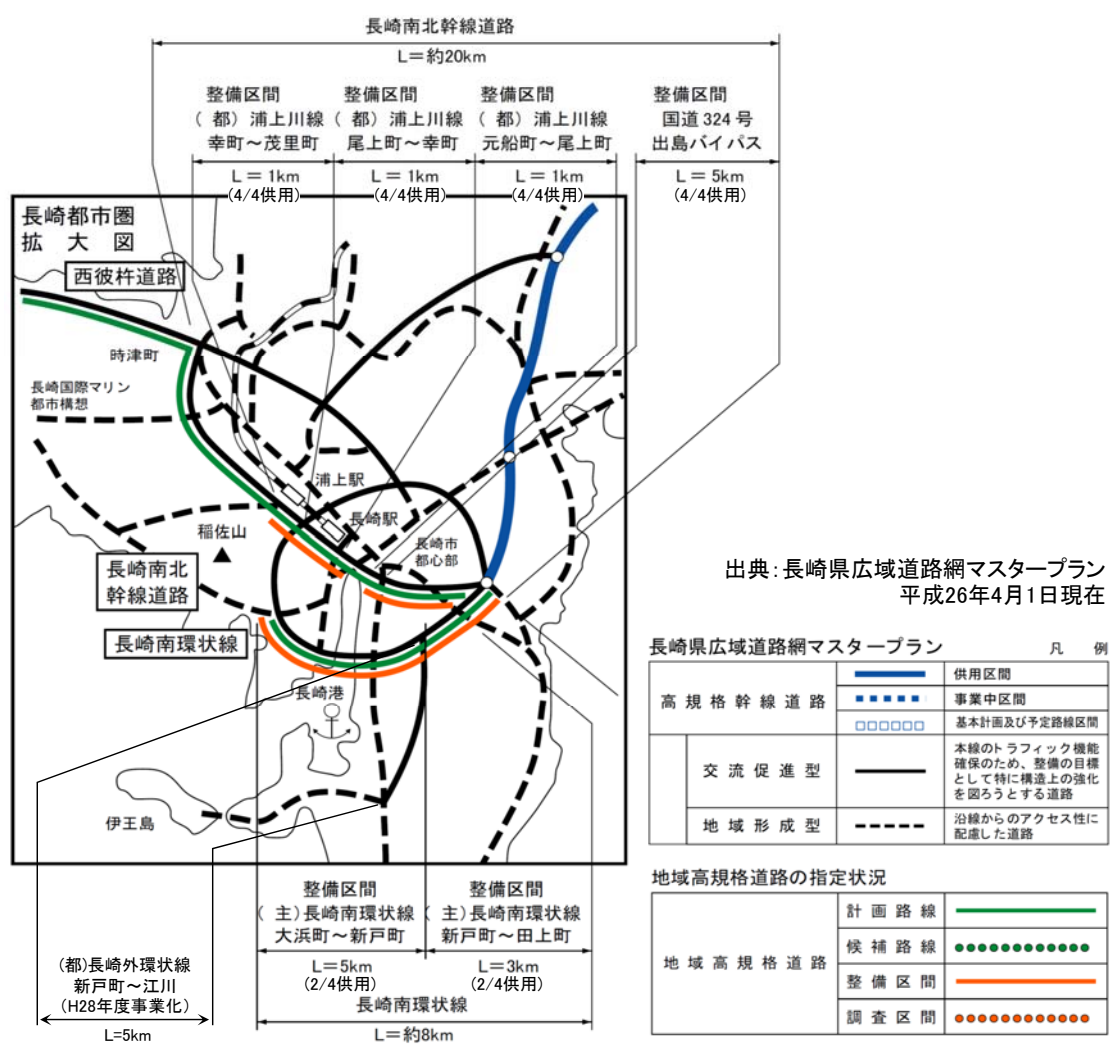
※交通流動は現況交通量配分より集計、断面混雑度はH22センサスより集計 (高速除く)

4. 長崎エリアの対策方針について

(3) 北断面、南断面の対策方針

- ・北断面、南断面については、長崎県広域道路網マスタープランにて「長崎南北幹線道路」、(都)長崎外環状線等が計画されており、長崎市中心部の通過交通の排除に向けて、長崎県において整備が推進されている。また、今後整備が必要な道路についても検討していく。
- ・長崎市中心部については、長崎県と長崎市において、JR連続立体交差事業と絡めた長崎駅周辺の面的整備やTDMの推進など、渋滞対策やまちづくりに取り組んでおり、中心部へ流入する自動車交通対策についても検討していく

長崎県広域道路網マスタープラン(長崎都市圏)



JR長崎本線連続立体交差事業

- 【事業概要】
- ・事業区間:長崎市松山町から長崎市尾上町
 - ・事業延長:約2,490m
 - ・踏切除却:4箇所(竹岩橋踏切、梁川橋踏切、宝町踏切、幸町踏切)
 - ・事業期間:平成21年度～平成32年度(予定)
 - ・事業費:約431億円

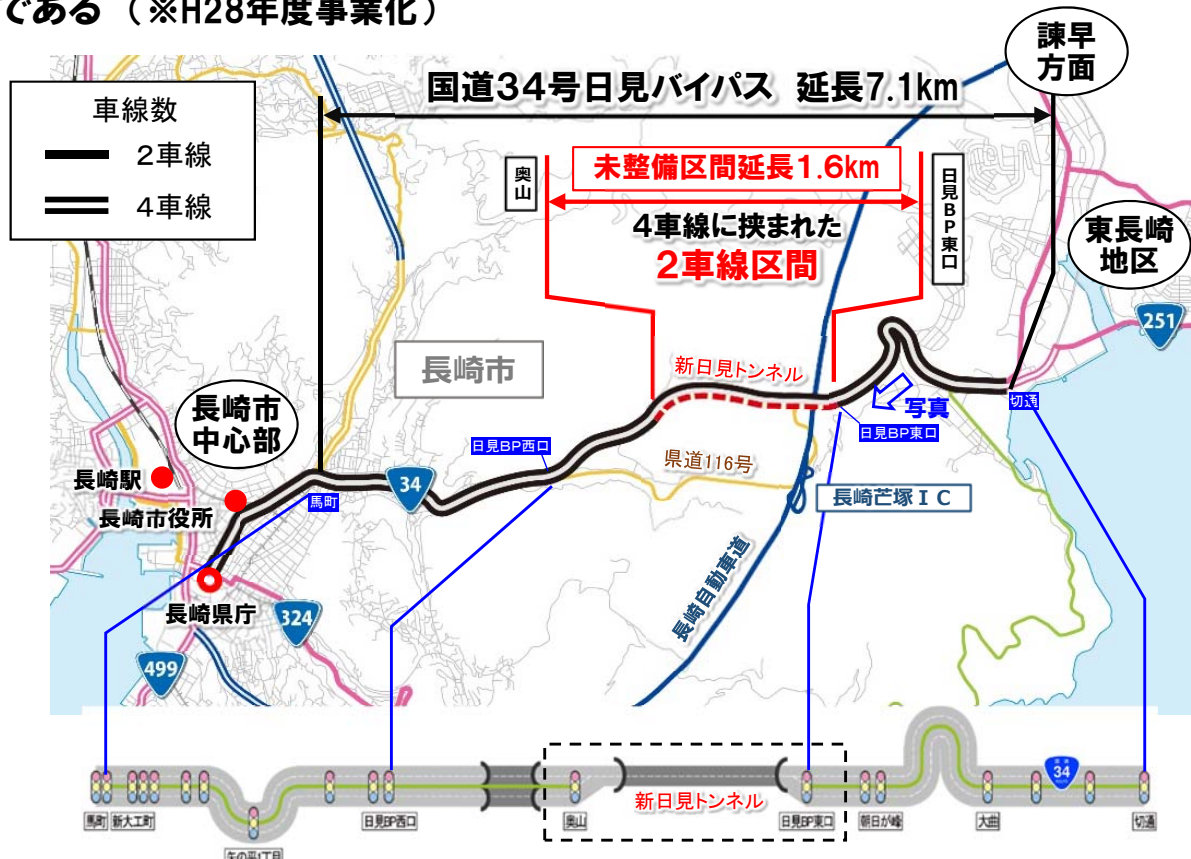


	1日当たりの遮断時間(時間/日)	ピーク時遮断時間(分/時間)
竹岩橋踏切	約4時間30分	約20分:約3割(18時台)
梁川橋踏切	約4時間00分	約18分:約3割(18時台)
宝町踏切	約4時間10分	約20分:約3割(8時台)
幸町踏切	約8時間00分	約37分:約6割(23時台)

4. 長崎エリアの対策方針について

(4) 東断面の対策方針

- 東断面の交通を担う国道34号の新日見トンネル区間は、**直轄国道2車線区間(未事業)**で交通量が九州第1位となっている
- 4車線に挟まれた2車線区間に約36,000台/日の交通が集中し、車線数の減少に起因する渋滞が発生しているため、対策が必要**である (※H28年度事業化)

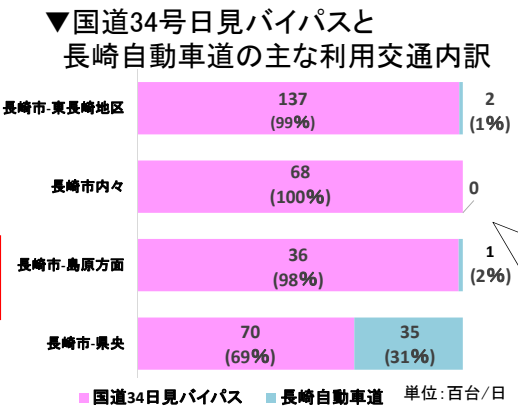


▼九州管内直轄国道(2車線:未事業)の交通量ランキング

1位	一般国道34号日見地区	35,868	混雑度(2.58)
2位	一般国道210号久留米市山川	34,016	
3位	一般国道34号大村諫早間	32,267	
4位	一般国道3号熊本市植木	31,001	
5位	一般国道10号日向市平岩	25,693	

※H22道路交通センサ

交通量九州第1位



国道34号日見バイパスは、長崎市と東長崎地区や長崎市内々、長崎市と島原方面などの短トリップ交通を主に分担

※国道34号日見バイパスは、新日見トンネル区間の交通内訳
 ※長崎自動車道は、長崎芒塚IC～長崎IC間の交通内訳
 ※()内の数値は、国道34号日見バイパスと長崎自動車道の交通分担率

4. 長崎エリアの対策方針について

(5) 中心部の対策方針

・中心部の渋滞箇所については、中心部に流入する交通の需要調整(TDM施策等)の可能性を今後検討する

【TDM施策の検討方針】

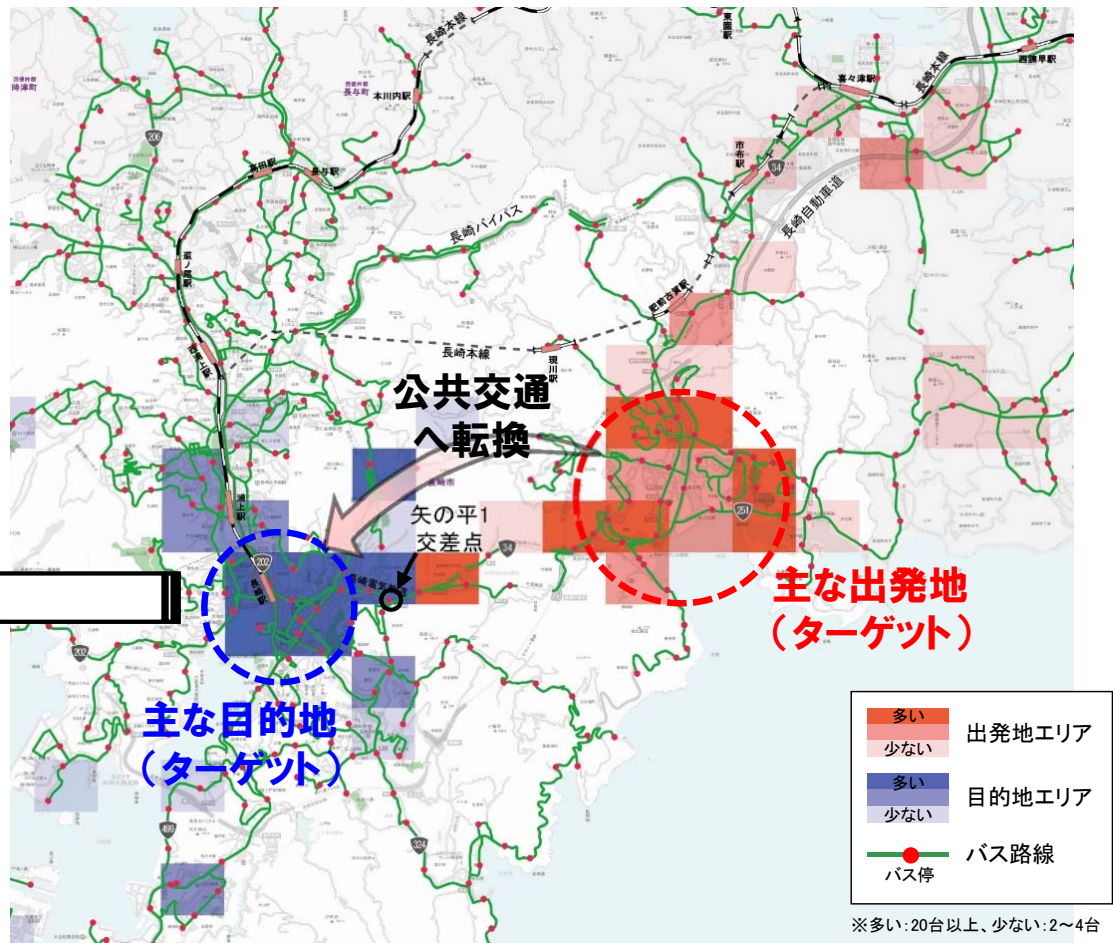
- ・TDM施策のターゲットを明確にするため、渋滞箇所を利用する車両の出発地・目的地をETC2.0より分析
- ・ターゲットエリア間の自動車と公共交通のサービス水準(所要時間、料金、便数等)を比較し、公共交通への転換可能性を検討
- ・また、長崎駅周辺の面整備(土地区画整理事業)と併せて、公共交通の乗り継ぎ利便性向上策(交通結節機能強化)を検討

▼長崎駅周辺土地区画整理事業

土地区画整理事業を施工することにより、新幹線、在来線といった鉄道施設の受け皿を整備するとともに、道路や交通広場などの基盤整備と土地利用の転換・有効利用を図り、国際観光都市長崎の玄関口にふさわしい都市拠点を形成



▼ETC2.0を用いた出発地・目的地分析事例



資料:長崎県HP

※国道34号矢の平1丁目交差点の市中心部向け交通を対象としてODを分析した結果(サンプル数:N=322台)

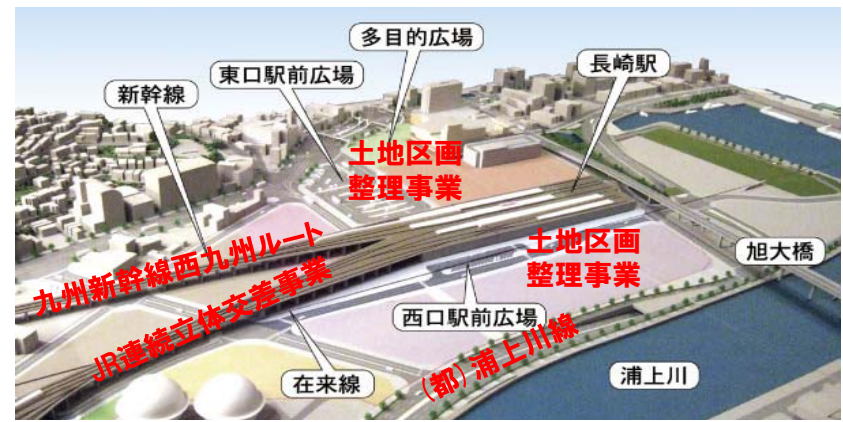
5. 渋滞対策の取組方針について

(1) 今後の取組方針(県全体)

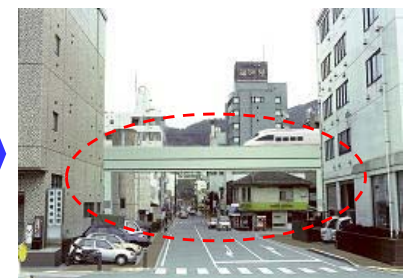
○これまでのハード・ソフト等の取組事例と効果検証結果を管理者間等で情報共有を図り、効果的な対策を検討していく
 ○また、抜本的な対策が難しい箇所においても、ピンポイント対策やTDM施策等の「道路を賢く使う取組」を推進していく

項目	細目	概要
容量確保	道路整備事業	一般県道 諫早外環状線(島原道路) 国道205号 針尾バイパス 国道34号 本野入口交差点改良 等
	連続立体交差事業	JR長崎本線連続立体交差事業 (長崎駅を始点として約2.5kmの区間)
	ピンポイント対策	西九州自動車道 佐世保中央IC入口交差点 国道205号 大塔ロータリー交差点 等
交通需要マネジメントでネットワークを最適利用	駅前広場整備	長崎駅周辺土地区画整理事業
	パーク&ライド	●長崎市 ・平和公園駐車場(車:92台/バス:32台) ・松山町駐車場(車:288台/バス:10台) ・県営野球場駐車場(車:149台/バス:5台) ●その他 ・松浦鉄道:複数の駅に導入 等
	バスレーンの設置	●長崎市(バス十二輪専用) ・国道202~206号:約4.2km ・国道34号:約0.7km ・桜町通り:約0.4km 等 ●佐世保市(バス専用) ・国道35~204号:約2.4km
	公共交通利用促進	通勤シャトルバス、通勤者専用船の運行 等
	バス停のグレードアップ	銭座町、ココウォーク茂里町 等
	PTPSの導入	導入済み
	交通系ICカードの導入	●長崎スマートカード(2002年1月~) 県内10社の交通機関で利用可能 ●SUGOCA(2012年12月~) JR長崎駅~竹松駅間で利用可能
	公共交通不便地域の解消(コミュニティバスの運行)	東彼杵町営バス(東彼杵町)、松浦のりあいバス(松浦市)、平戸ふれあいバス(平戸市)、三井楽半島バス(五島市三井楽地区) 等
	自転車道・自転車レーン等の整備	(都)池田中田線(県内初となる自転車道を整備済み)
	総合交通マネジメント	観光シーズンにおける渋滞対策(長崎市)

※事業中(実施中)又は整備済みに記載



▲長崎駅周辺エリアの将来イメージ 出典:長崎県ウェブサイト



▲JR長崎本線連続立体交差事業の整備イメージ 出典:長崎県ウェブサイト



▲長崎スマートカード

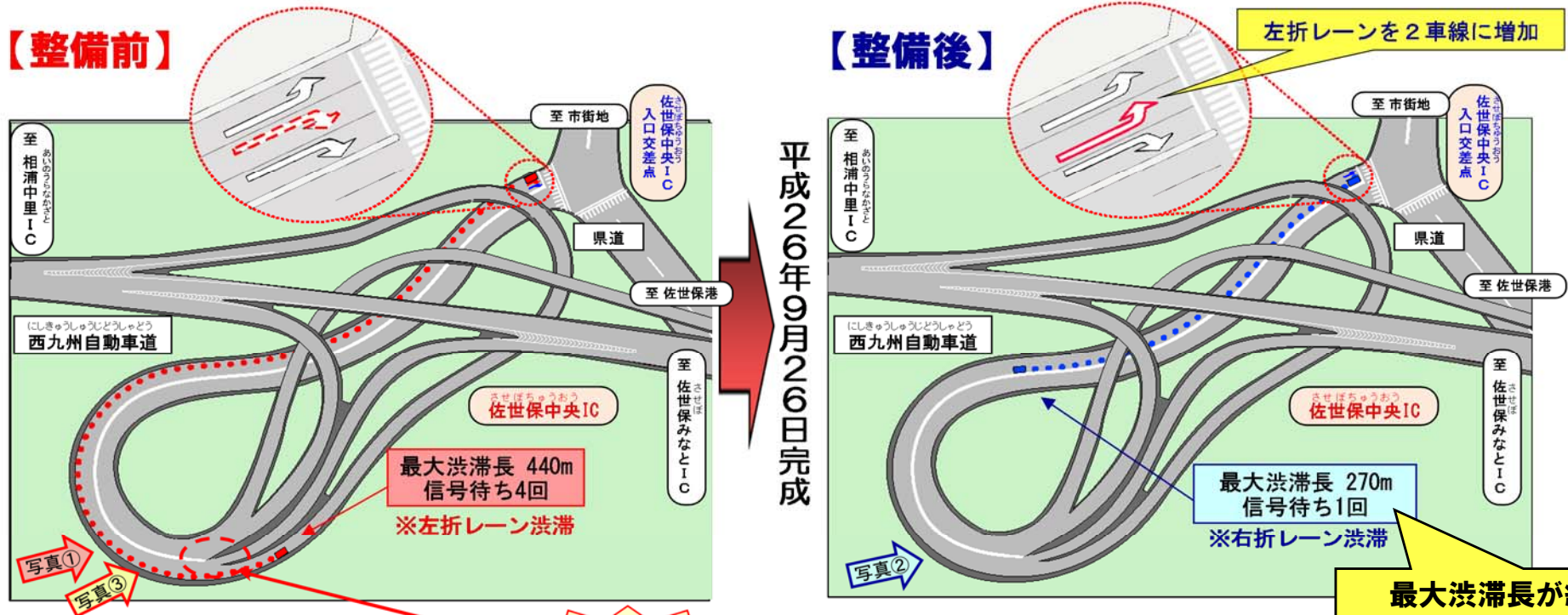


▲銭座町バス停(バス停のグレードアップ)

5. 渋滞対策の取組方針について

(2) これまでの取組事例(賢く使う事例1)

- 交差点改良事業 (既存の車線を運用)
 - ・西九州自動車道 佐世保中央IC (主要渋滞箇所) の左折レーンを1車線から2車線に増やして渋滞を緩和



**最大渋滞長が約4割減少！
信号待ち回数が4回から1回に！**

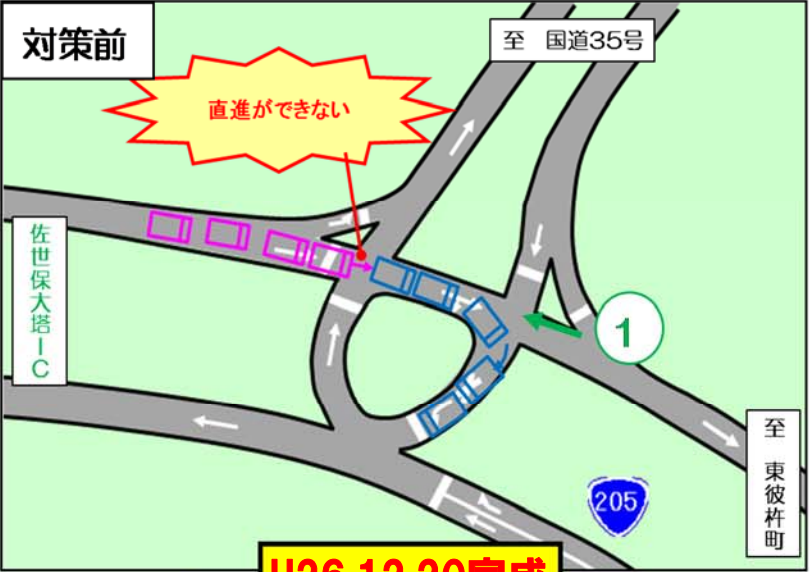


出典:長崎河川国道事務所 (H26.11.13 記者発表)

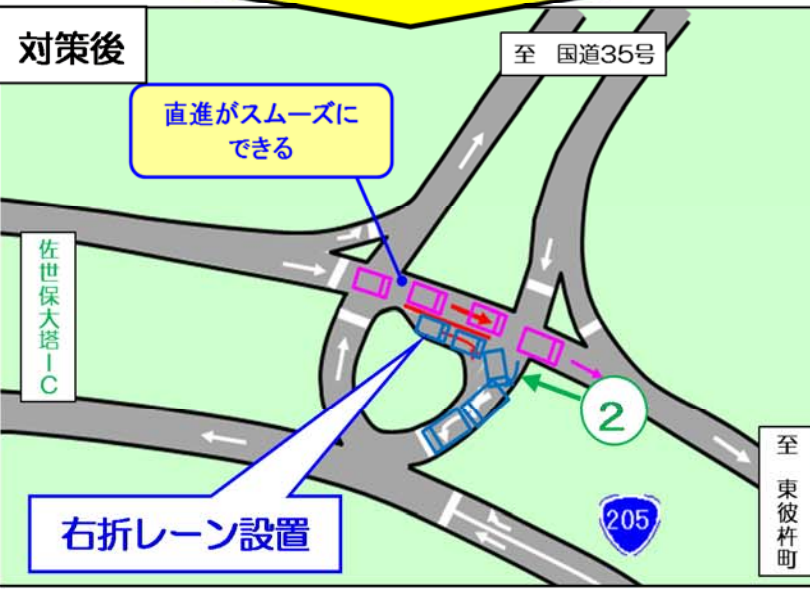
5. 渋滞対策の取組方針について

(2) これまでの取組事例(賢く使う事例2)

- 交差点改良事業(道路用地を活用)
 - ・国道205号大塔ロータリー(主要渋滞箇所)の右折レーンを道路用地内に設置して、円滑な通行を確保



H26.12.20完成



佐世保大塔ICの料金所から降りて周辺地域にアクセスするため、Uターン交通が多い



出典:長崎河川国道事務所 (H26.12.17 記者発表)

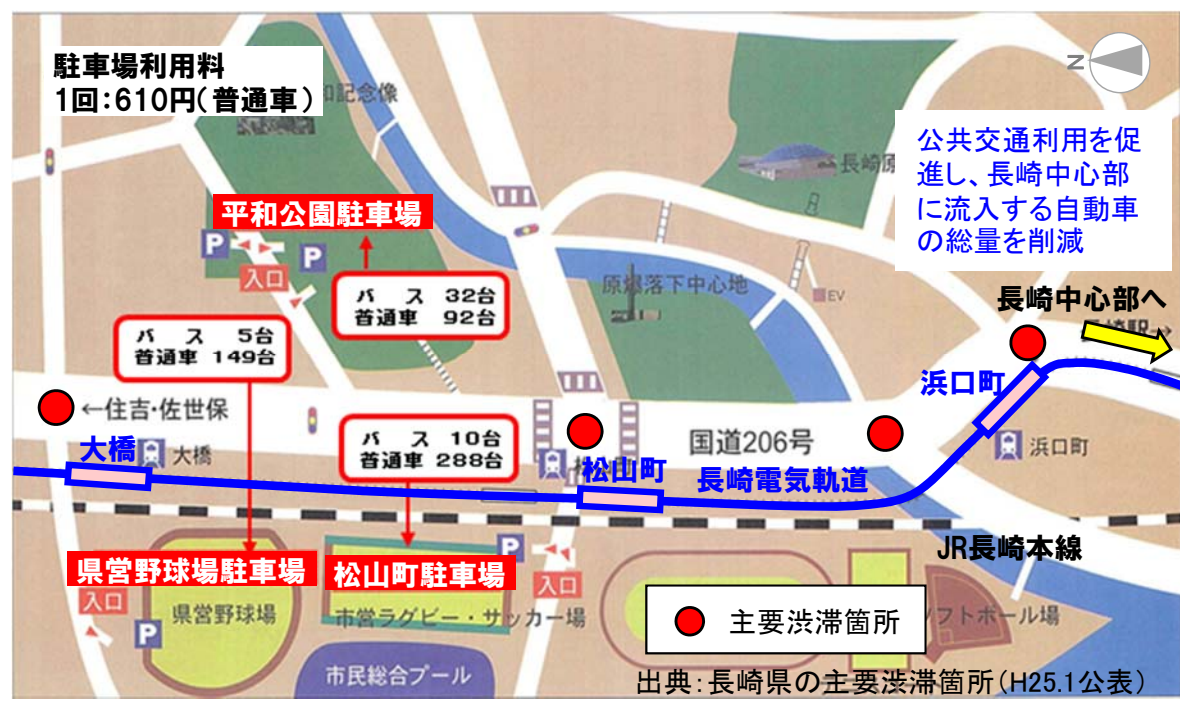
5. 渋滞対策の取組方針について

(2) これまでの取組事例(ソフト対策事例1)

- パークアンドライド(交通需要への働きかけによるネットワークの最適利用)
 - ・長崎市では、長崎市中心部の交通混雑緩和を図るため、パークアンドライド駐車場の運用を行い、自動車から公共交通機関への転換を促進する取り組みを実施
 - ・松浦鉄道では、環境対策の一つとして、通勤定期券購入者を対象としたパークアンドライド専用駐車枠を設置し、1ヶ月利用料1,000円で提供(江迎鹿町駅、佐々駅、上相浦駅、皆瀬駅、左石駅)
 - ・今後、利用者数などの効果検証を行い、中心市街地への自動車交通の流入調整を行なっていく

▼長崎市のパークアンドライド駐車場

駐車場	営業時間	駐車台数		備考
		普通車	バス	
平和公園駐車場	午前7時～午後8時	92台	32台	地上部は24時間営業
松山町駐車場	午前7時30分～午後10時	288台	10台	地上部は24時間営業
県営野球場駐車場	午前7時30分～午後10時	149台	5台	夜間は駐車不可



資料: 長崎市HP

▼松浦鉄道のパークアンドライド駐車場



資料: 松浦鉄道HP 18

5. 渋滞対策の取組方針について

(2) これまでの取組事例(ソフト対策事例2)

○観光シーズンにおける渋滞対策(総合交通マネジメント)
 ・ゴールデンウィーク期間中(H27.4.25(土)~H27.5.6(水・祝))における総合的な交通対策を実施するため、「長崎市ゴールデンウィーク交通対策本部」を設置するとともに、市・県・警察及び関係団体で構成する「ゴールデンウィーク交通対策実行委員会」において、これまでの状況や課題等を踏まえて交通対策を実施

▼長崎市におけるGW期間中の主なイベント等

H27年4月					H27年5月						
25	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6
土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水
○	○	○	○			○	○		○	○	○
長崎帆船まつり					古賀植木まつり						
花火					稲佐山つつじまつり						
ペンギン水族館イベント											

※「○」は長崎港クルーズ客船入港日

対策項目	対策内容
臨時駐車場	➢ 公有地(2箇所)で臨時駐車場(普通車、観光バス)を確保
駐車場マップ	➢ 駐車場マップ(60駐車場、約8,400台)を作成(市HP等にも掲載)
パーク・アンド・ライド	➢ 公営の3駐車場をパークアンドライドとして活用
マイカー自粛運動	➢ テレビ・ラジオ・横断幕(9箇所)・道路交通情報板による広報、県・市職員に対するマイカー通勤の自粛要請や休日における中心部へのマイカー乗入れの自粛要請
案内・誘導	➢ 観光施設や臨時駐車場への誘導看板、路上駐車防止の啓発看板の設置(42箇所)
	➢ 観光地における交通誘導員の配置(9箇所、34名)
	➢ イベント開催地における交通誘導員の配置



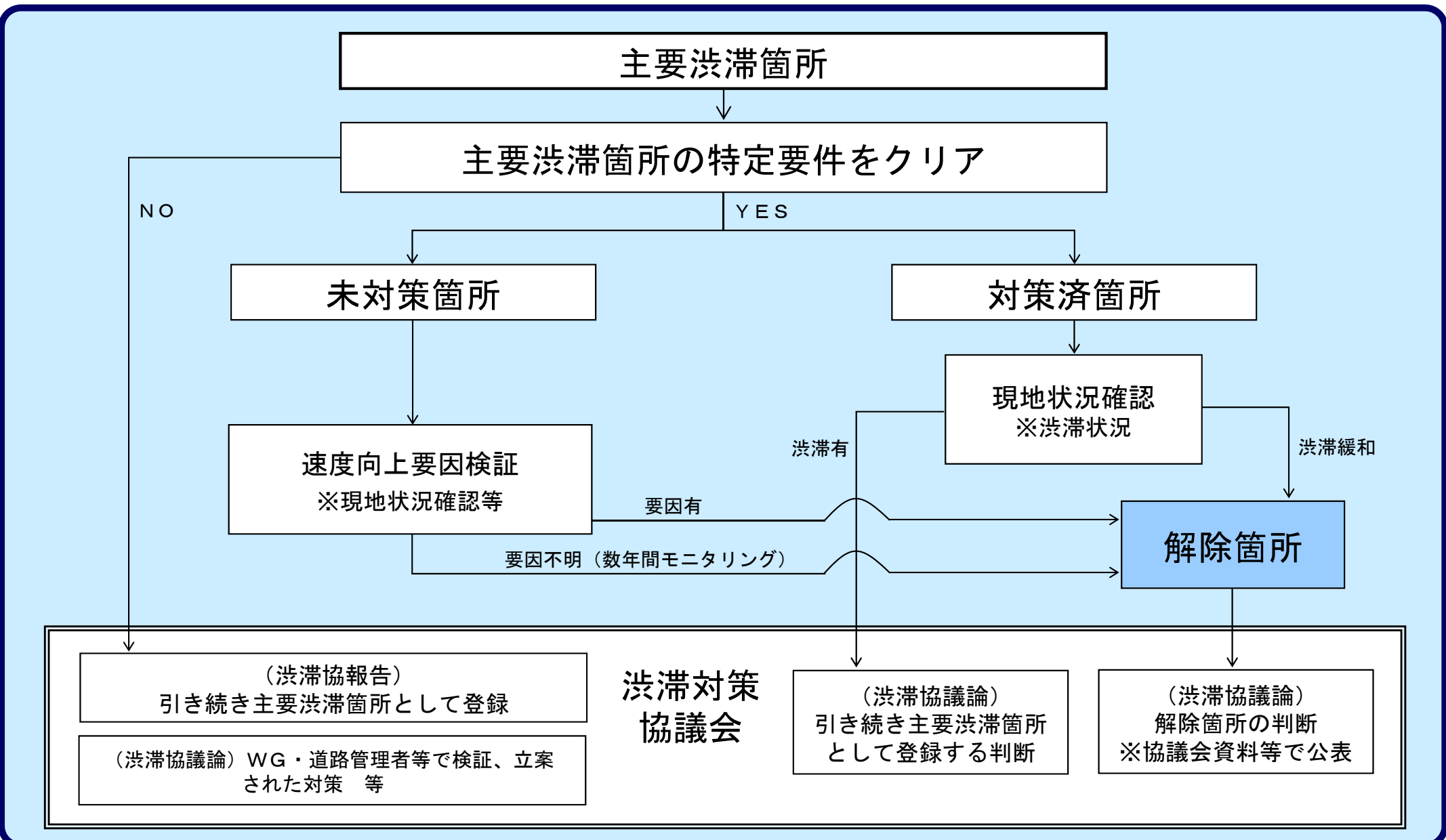
【対策の実施効果】
 ・市内中心部及び幹線道路や高速道路の料金所、観光地周辺等で、**問題となるような渋滞は発生しなかった**

【今後の課題】
 ・**世界遺産登録(明治日本の産業革命遺産)やクルーズ船観光バス需要の増加等に伴う更なる観光客増加への対応(臨時駐車場の確保など)**

6. 主要渋滞箇所の取扱(解除)について(案)

■今後の主要渋滞箇所(一般道)の取扱(解除)について(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



<各エリアワーキンググループでの協議予定事項(年度内開催予定)>

【①主要渋滞箇所のモニタリング】

- 最新のプローブデータによる各主要渋滞箇所の渋滞状況確認
- 主要渋滞箇所の解除箇所の検証

【②エリアの交通課題への対応】

- 各エリアの交通課題(朝夕ピーク時の渋滞状況、中心部の通過交通発生状況)
- 上記の交通課題を踏まえたTDM等のソフト施策、今後整備が求められる道路ネットワークについて議論

【③賢く使う取り組みの検討】

- 現状の機能を有効活用するための施策として、交差点改良等の短期対策や賢く使う取り組みについて議論