



令和4年3月29日
九州地方整備局
長崎河川国道事務所

国道34号新日見^{しん ひ み}トンネル開通後の交通状況等について

令和3年3月20日に4車線開通しました、国道34号新日見^{しん ひ み}トンネルの開通後の交通状況等についてお知らせします。

【渋滞解消】別紙①

○国道34号の長崎市中心部向け朝ピーク時約1kmの渋滞が解消

○国道34号の朝ピーク時の平均速度が約15km/h 向上

※対象区間：切通^{きりとoshi}交差点→奥山^{おくやま}交差点間(約3.8km)

○アクセス性向上により東長崎^{ひがしながさき}地区から長崎市中心部へのバス運行・物流を支援

【事故減少】別紙②

○トンネルの対面通行及び車線合流解消により

事故発生件数が約7割減少、ヒヤリハット体験の回数が約5割減少

○トンネル合流部の車線変更や対面通行による交通事故の危険性が軽減

○事故等による通行止め減少によりバス路線である県道116号への影響を軽減

【問い合わせ先】

国土交通省 九州地方整備局 長崎河川国道事務所

技術副所長 工藤^{くどう こういちろう} 浩一郎

調査第二課長 雪丸^{ゆきまる ごう} 剛

URL: <http://www.qsr.mlit.go.jp/nagasaki/> TEL:095-839-9211(代表)

国道34号 新日見トンネル開通後の交通状況及び整備効果(渋滞解消)

別紙①

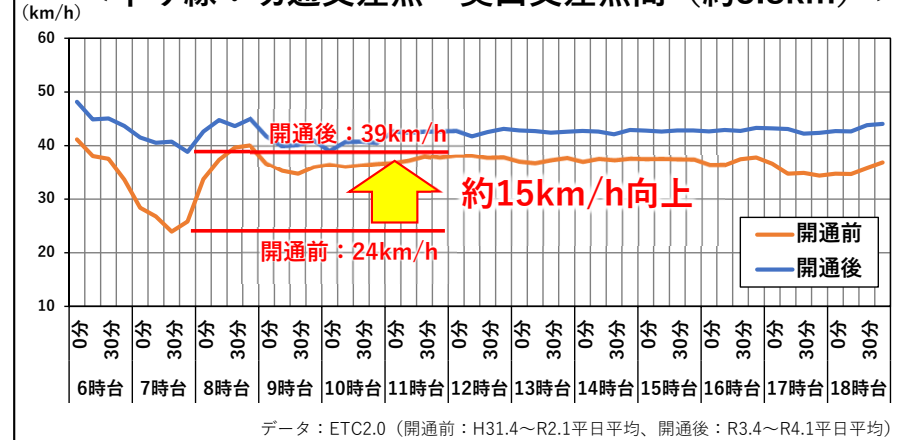
○国道34号の朝ピーク時約1kmの渋滞が解消し、速度も約15km/h向上（所要時間が約3分短縮）

○東長崎地区と長崎市中心部のアクセス性向上により、円滑なバス運行及び市場等の物流効率化を支援



▼国道34号の平均速度

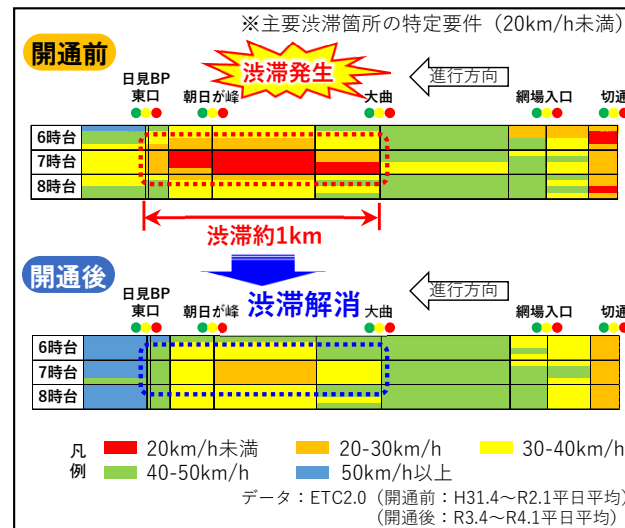
<下り線：切通交差点→奥山交差点間（約3.8km）>



▼国道34号の渋滞状況

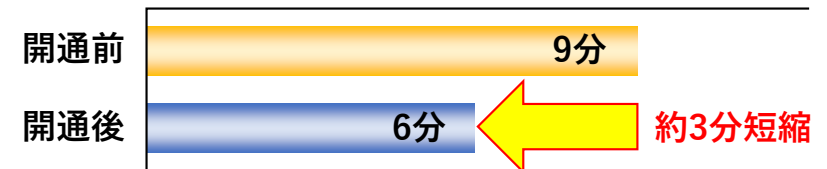


▼国道34号の渋滞状況の変化



▼国道34号の所要時間（7時台）

<下り線：切通交差点→奥山交差点間（約3.8km）>



《バス会社の声》

●国道34号の大曲～新日見トンネル～妙相寺までは渋滞が無くなり、スムーズに走行できるようになった。

※長崎県営バス・長崎バス
ヒアリング結果（R4.2）

《中央卸売市場関係者の声》

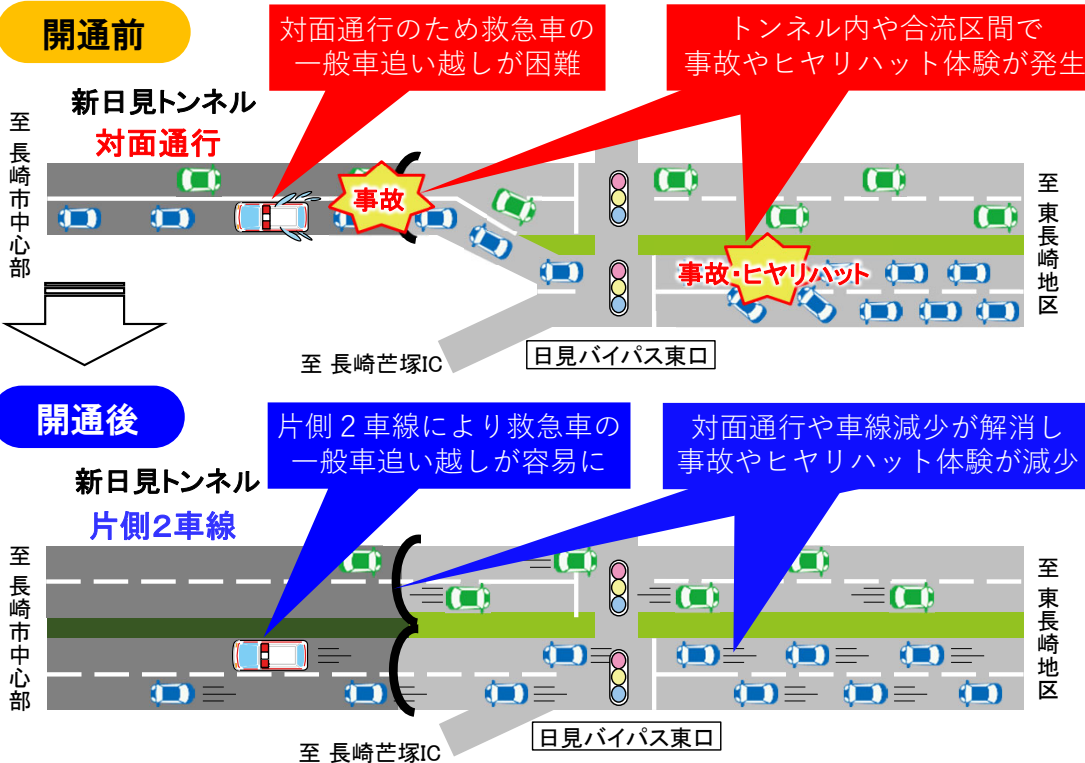
●毎朝、市場から長崎市中心部まで食材を運んでいるが、開通前は、渋滞により30分程度の遅れを見込んで出発していた。
●4車線になって、納品先まで10分程度早くなり大変助かる。

※長崎市中央卸売市場ヒアリング結果（R4.2）

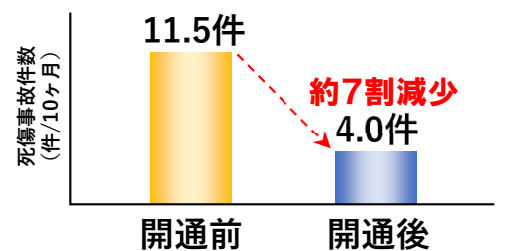
国道34号 新日見トンネル開通後の交通状況及び整備効果(事故減少)

別紙②

- 4車線化により、トンネル内や合流区間での事故件数が約7割減少、ヒヤリハット体験も約5割減少
- 交通事故や車両故障等による通行止めのリスクが減少し、バス路線である県道116号への影響を軽減

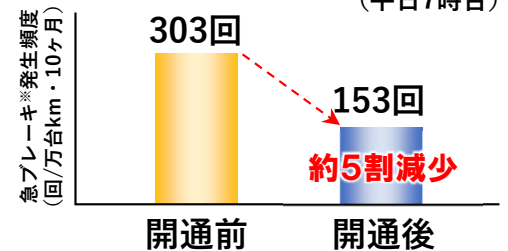


▼国道34号の死傷事故件数 ＜新日見トンネル区間～朝日が峰交差点＞



データ：開通前 ITARDAデータ (H29年度～R2年度平均)
開通後 長崎県警提供データ(概数) (R3年度)
※各年度4月～1月までの10ヶ月間を集計

▼国道34号のヒヤリハット回数 ＜新日見トンネル区間～朝日が峰交差点＞ (平日7時台)



※急ブレーキ
0.3G以上；警察庁「運転免許技能試験に係る採点基準の運用の標準」より0.3G以上を危険挙動と定義

データ：ETC2.0
(開通前：H31.4～R2.1)
(開通後：R3.4～R4.1)

《中央卸売市場関係者の声》

- 開通前はトンネル内が対面通行のため、運転時の不安があったが、**4車線化で安全に走れるようになった。**
- ※長崎市中央卸売市場ヒアリング結果 (R4.2)

《救急隊員の声》

- 開通前はトンネル内が対面通行で、追い越しが危険なため時間がかかっていた。
 - 4車線化後に何度か搬送しているが、トンネル内でも安全に追い越しが可能となったため、**時間短縮効果はとて大きい。**
- ※長崎市消防局ヒアリング結果 (R4.2)

《バス会社の声》

- 開通前は、トンネル内が対面通行のため、事故が起けると小規模でも通行止めになり、バスが大幅に遅れることがあった。
 - 4車線化により、**通行止めになるリスクが低くなるので、事故時の効果がとても大きい。**
- ※長崎県営バス・長崎バスヒアリング結果 (R4.2)