

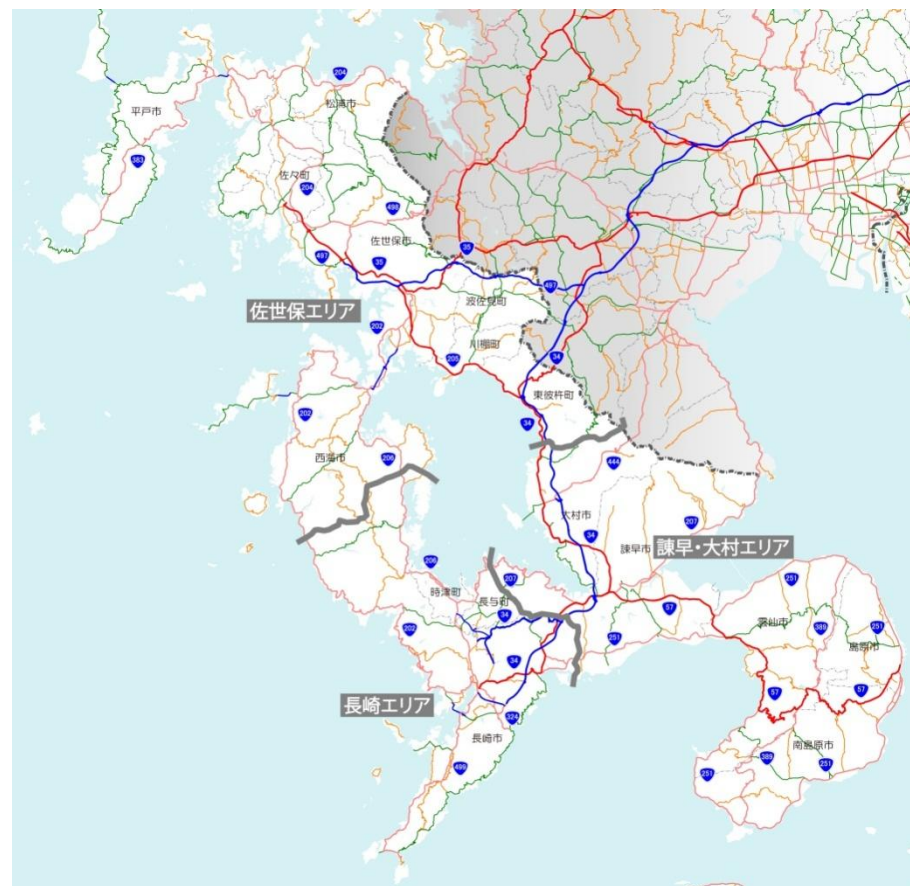
令和8年度 長崎県交通渋滞対策協議会

本会議の目的

- ①主要渋滞箇所のフォローアップ
- ②令和8年度の取り組み
- 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	7
4. 今後の渋滞対策について	48
5. その他情報提供	58



令和8年8月21日(金)

1 章 これまでの検討経緯

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㈱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。
- ・これまで主要渋滞箇所数は一般道路で135箇所⇒117箇所に減少、高速道路で6箇所⇒4箇所に減少。

〔実施内容〕

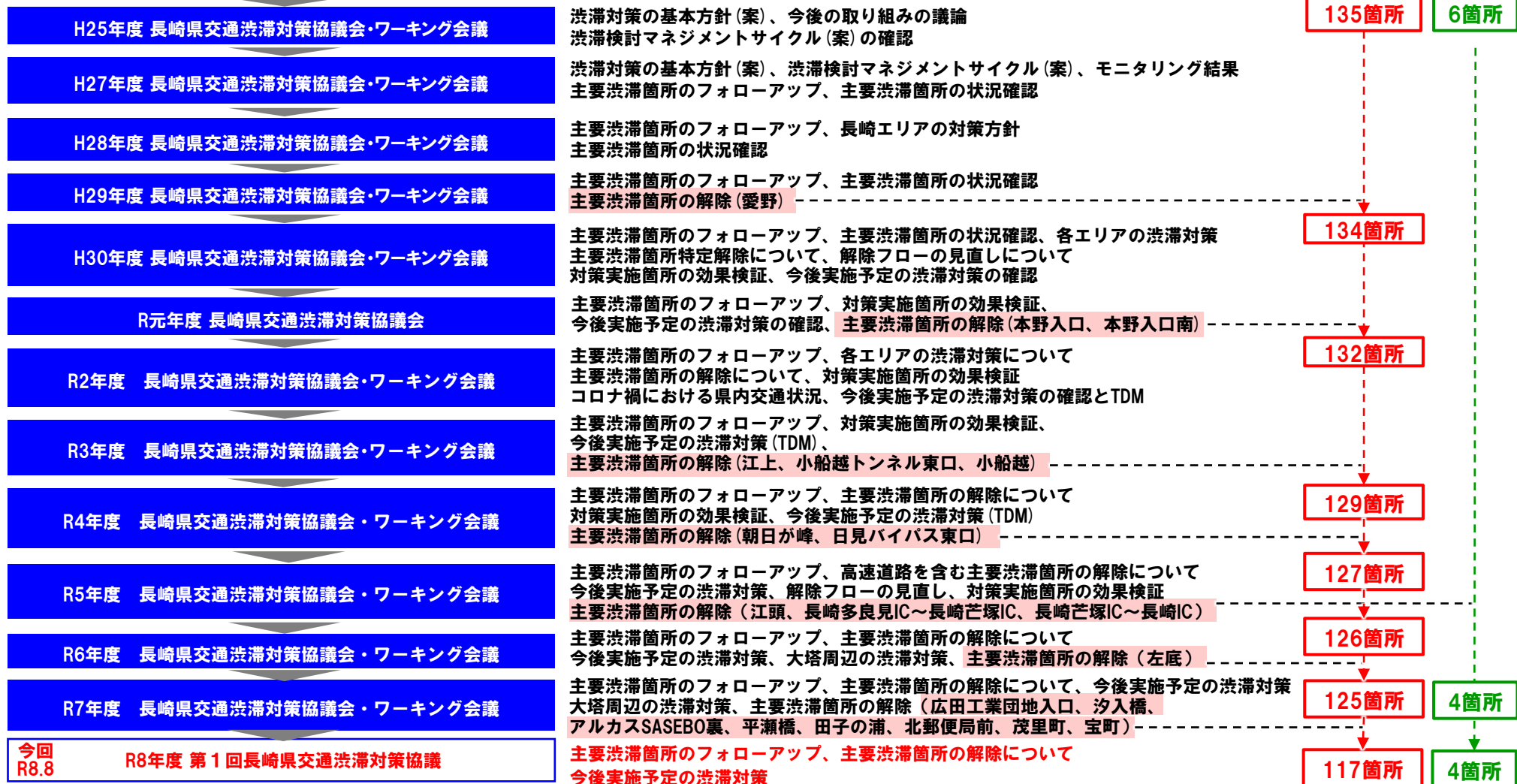
H24年度 長崎県交通渋滞対策協議会

〔協議内容等〕

基礎データの共有、意見交換、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

〔主要渋滞箇所数〕

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）



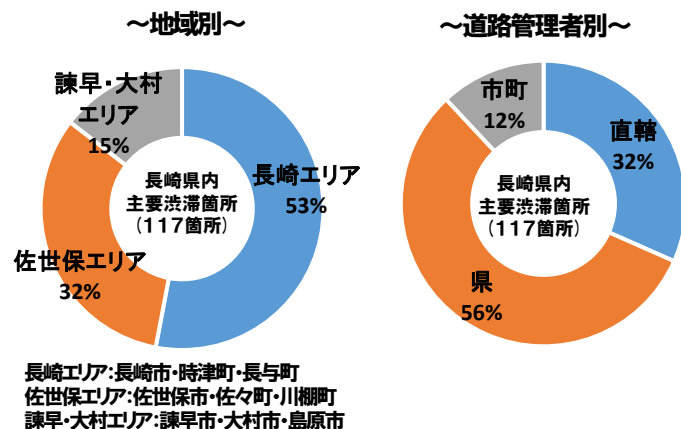
2章 主要渋滞箇所の現況と対策状況

2. 主要渋滞箇所の現況と対策状況

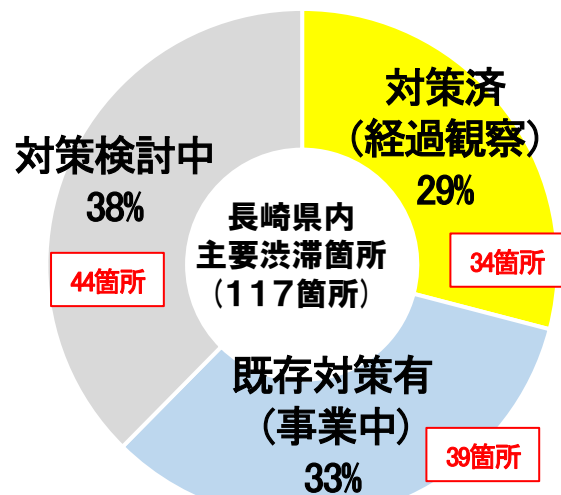
(1) 主要渋滞箇所の対策状況（一般道）

- ・県内117箇所の主要渋滞箇所のうち、約5割が長崎エリアに存在。道路管理者別では県管理道路が約5割を占めている。
- ・対策状況別にみると約3割の箇所で対策済。他の主要渋滞箇所のうち約3割で対策実施を進めており、残りが対策検討中。

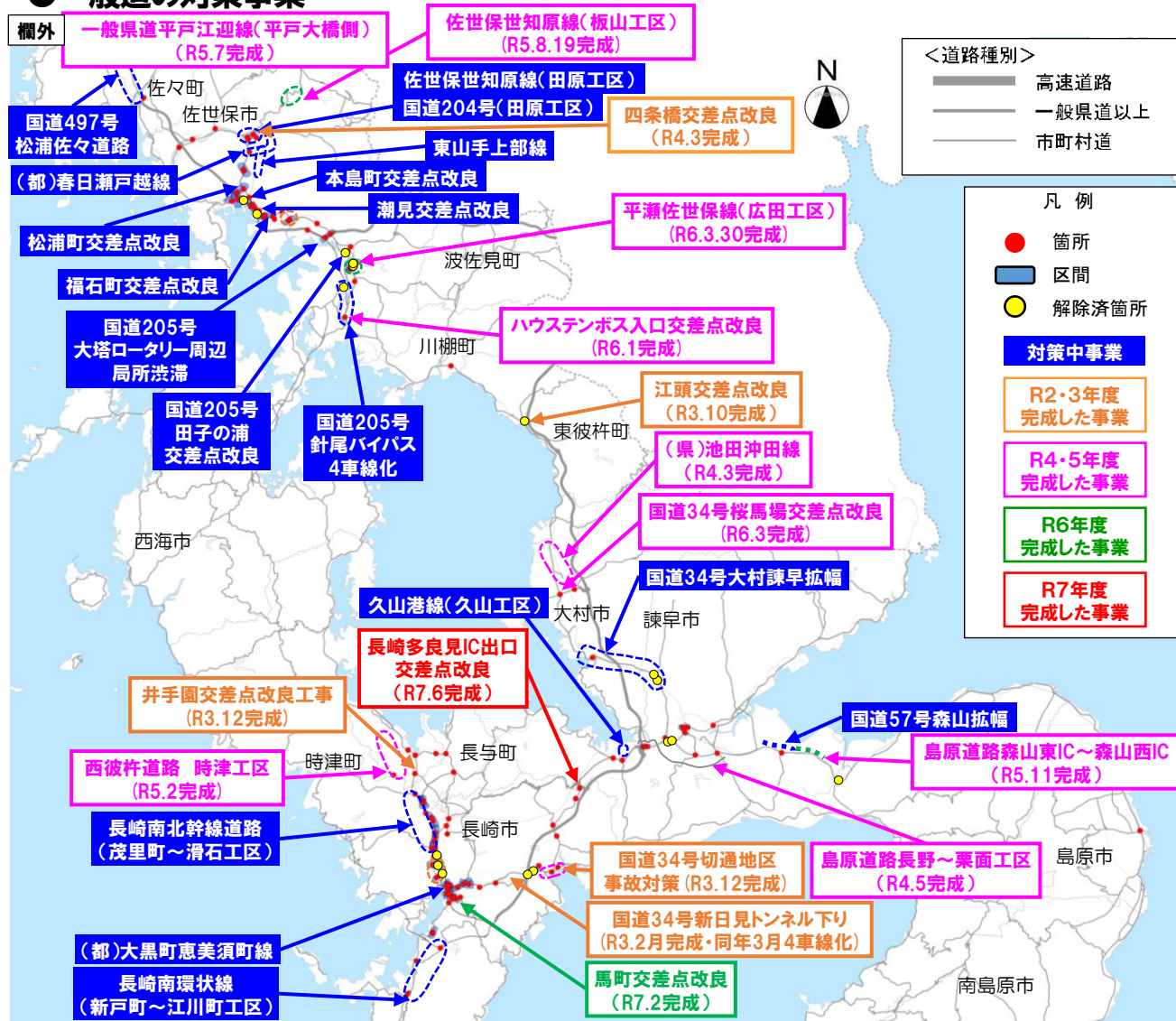
●長崎県内の主要渋滞箇所概要



●一般道の主要渋滞箇所の対策状況



●一般道の対策事業

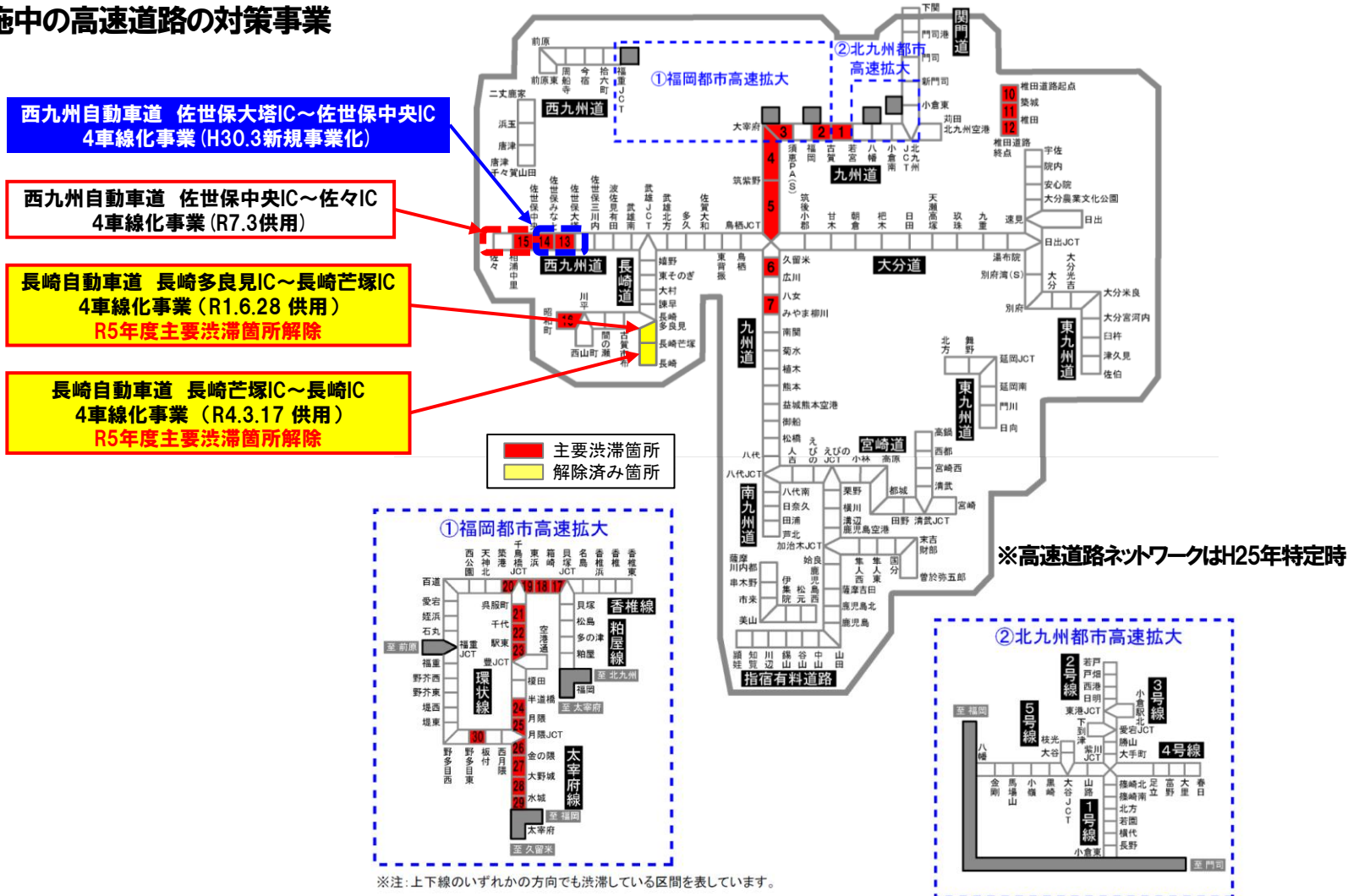


2. 主要渋滞箇所の現況と対策状況

(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)
同区間の混雑解消が確認されたため、R5年度第1回協議会で主要渋滞箇所から解除した。
- ・西九州自動車道(佐世保大塔IC～佐々IC)では4車線化事業を実施中であり、佐世保中央IC～佐々IC間は完了 (R7.3.23供用)、引き続き佐世保大塔IC～佐世保中央IC間で4車線化事業中。

●実施中の高速道路の対策事業



3章 主要渋滞箇所のフォローアップ

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

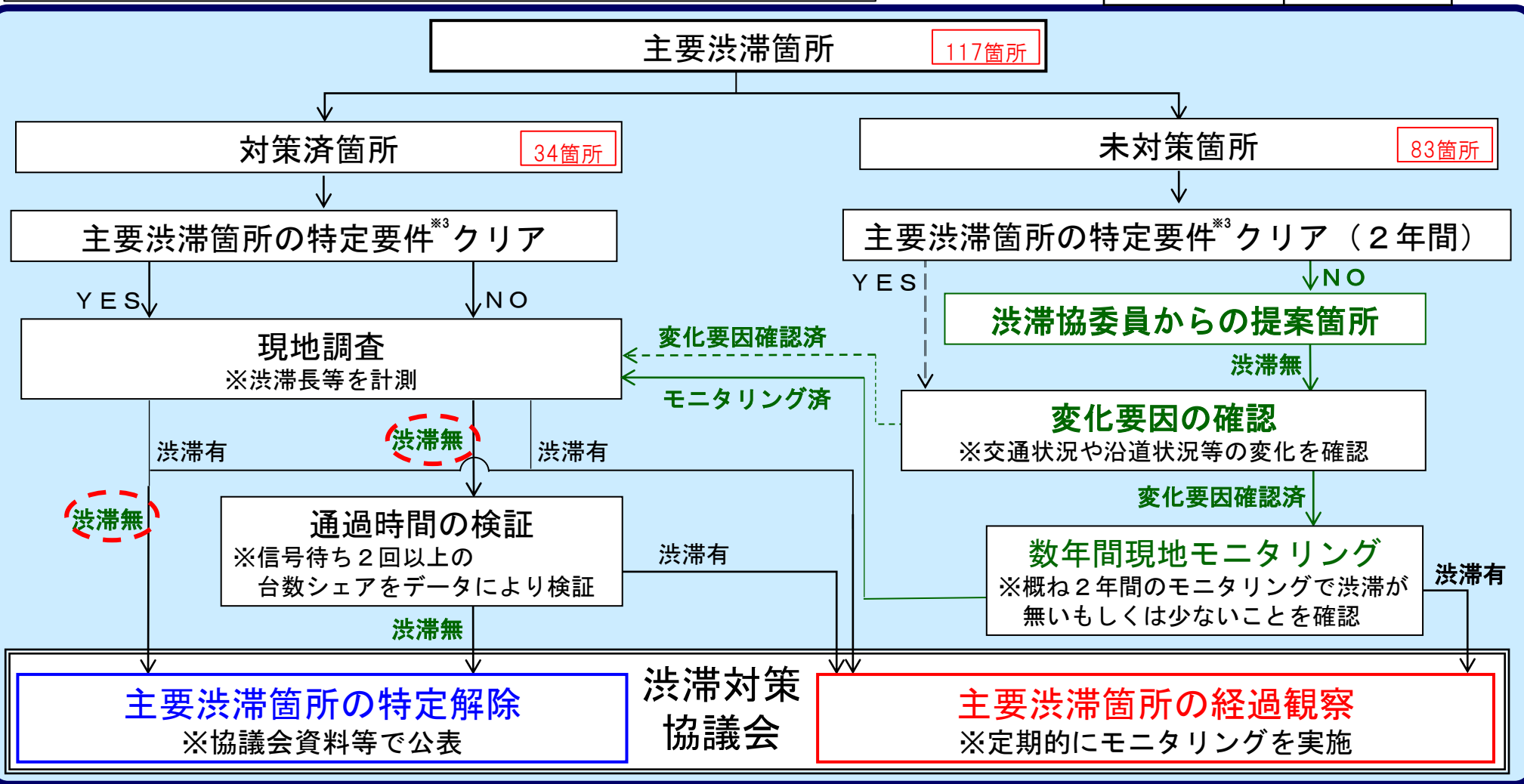
(1) 主要渋滞箇所の解除フロー

- 最新 (R7.4～R8.3) データを用いたモニタリング結果から特定要件のクリア条件を確認する。
- モニタリングを踏まえ、現地確認を含むフォローアップを行い、各箇所毎に協議会で判断して解除を行う。

※1モニタリング: 主要渋滞箇所の選定基準の該当状況を確認すること
 ※2フォローアップ: 主要渋滞箇所の解除フローに基づき、渋滞対策を行った主要渋滞箇所の効果検証を行うこと

※3主要渋滞箇所
 (一般道)の特定要件⇒

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時～19時)	
休日 昼 (7時～19時)	



※「**渋滞無**」の定義については次頁参照

※緑色部分が令和5年度に変更した箇所

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(2) 新たな「渋滞無」の指標について ※令和5年度決定

- ・長崎県における「渋滞無」の判断基準の指標を令和5年度第1回協議会で以下のように決定した。
- ・本年度のフォローアップ調査では、以下の基準に則って渋滞無かどうかを判断する。

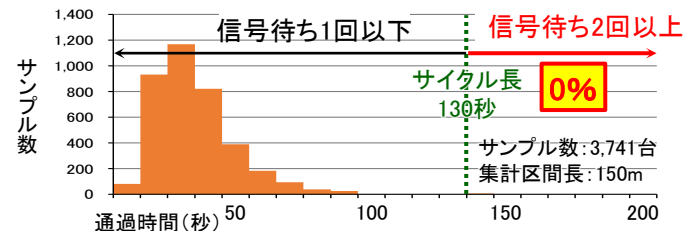
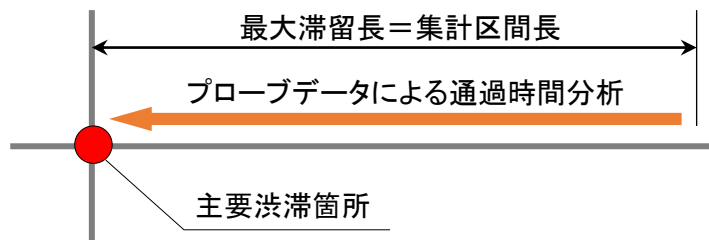
	概要	判断基準の設定指標
具体的な数値基準を 設けて判断	【指標1】 渋滞が連続発生しないこと	➤ <u>3サイクル連続の渋滞長が観測されない場合</u> 3サイクルの設定理由：発進遅れや沿道出入り、先詰まり等の一時的な発生は2サイクル程度で影響がなくなるため、それ以上だと常に渋滞が発生していると判断する。
	【指標2】 渋滞する時間帯が短いこと	➤ <u>各流入部における渋滞長の観測が30分未満の場合</u> 30分の設定理由：現地調査は最混雑時間帯1時間で実施することになっており、30分未満であれば、最混雑時間帯でも渋滞しない時間が多いことになるため。
渋滞の発生状況 から判断	【指標3】 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・従関係なしとした。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。
	【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。

※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。

- 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。

●通過時間の検証について：現地調査は、特定の1日の状況であるため、渋滞の有無をデータにより検証する。

- ① 特定要件をクリアしていない方向を対象として、現地調査で計測した最大滞留長の交差点通過時間をプローブデータから分析
- ② 交差点通過時間がサイクル長以上（信号待ち2回以上）となる車両の台数が無い（渋滞無し）ことを検証（基準：5%）



【参考】交差点通過時間の分析(例)

※平日朝(7-9時)
平日夕(17-19時)
休日昼(7-19時)
を対象として分析
データ: プローブデータ

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

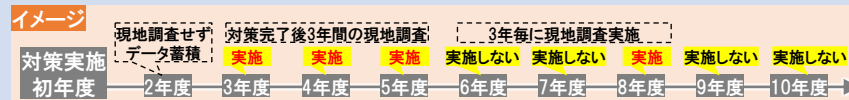
(3) 主要渋滞箇所の現地調査箇所について

- ・ 現地調査の実施頻度を、令和7年度エリアWG後の意見照会で、「対策後3年間は毎年、それ以降は3年毎」とした。
- ・ 新たな実施頻度である「対策後3年間は毎年、それ以降は3年毎」は、令和8年度より適用する。

県名	モニタリング数値の整理 (事務局が行う)	現地調査実施 (各道路管理者が行う)
長崎県	➤ H25年度以降に対策を行った箇所 (27箇所)	➤ H25年度以降に対策を行った箇所 (27箇所)



令和8年度 以降	※現在と同じ ➤ H25年度以降に対策を行った箇所	➤ 対策後3年間は毎年実施、それ以降は 3年毎
諸条件 ・ 現地調査の頻度については3年ごとの実施を原則とするが、各道路管理者および地元自治体等の判断で頻度を増減することは可能とする。 ・ H25年度以降に対策を行った箇所については引き続きモニタリング数値の整理を実施し、現地調査前に各道路管理者および「地元自治体」へ共有するものとする。 ・ 整理したモニタリング数値については、引き続き渋滞協にて公表するものとする。		



(4) 新現地調査実施頻度の適用

- ・ フォローアップ調査済み箇所の考え方について、対策初年度からの現地調査実施年度を仮定のうえ適用する。
- 【理由】フォローアップ調査済み34箇所をR8年度以降一斉に3年で実施する場合、調査の負担が増大する年度が発生するため。

具体例 国道34号新大工町(H28年度対策)

- ・ 現地調査を行うタイミングとしては、**R8年度**

対策初年度からの現地調査実施年度を仮定																	
年度⇒	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
調査実施時期			H29.2月 対策実施	データ 蓄積	3年間は 毎年実施			3年後		実施	3年後		実施	3年後		実施	

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(4)対策済み主要渋滞箇所 旅行速度分析結果一覧（長崎エリア）

凡例 ■20km/h未満

- ・対策実施34箇所(長崎エリア9箇所、佐世保エリア17箇所、諫早・大村エリア8箇所)について、旅行速度の分析を実施。
- ・本年度のフォローアップは23箇所(長崎エリア8箇所、佐世保エリア10箇所、諫早・大村エリア5箇所)で行う。

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)			現地 調査	通過時間 の検証	検証結果	
									【H24.4～H24.8】			【R7.4.1～R8.3.31】						
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼				
①	フォローアップ 本年度追加箇所 長崎	長崎市	新大工町	新大工町交差点改良 (右折車線設置) 新大工・馬町交差点改良	H29.2	市道等	北	74	3.0	4.5	5.0	3.2	4.0	5.3	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続	
国34						西	145	29.2	18.9	21.9	27.0	21.7	28.5					
国34						東	99	14.6	12.2	18.5	15.1	12.9	19.3					
						R7.2	市道等	南	-	プローブデータ無し			プローブデータ無し					
②		長崎市	馬町	新大工・馬町交差点改良	R7.2	県235	北東	34	27.6	15.1	21.2	7.5	8.6	10.0	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続	
国34						西	12	8.9	7.2	7.3	13.7	9.9	13.9					
市道等						南西	207	8.7	5.3	8.8	8.1	5.2	8.8					
						国34	南東	123	8.0	8.0	10.1	13.1	11.3	15.3				
③		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	北	22	6.4	14.1	8.6	7.8	6.6	10.0	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続	
市道等						西	1426	39.3	42.9	45.0	31.6	32.3	39.2					
市道等						東	795	40.8	40.9	43.3	29.6	27.9	30.8					
						市道等	南東	205	6.6	7.7	5.9	10.3	11.5	13.8				
④		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	北	346	16.0	16.4	17.5	13.9	15.5	14.9	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続	
市道等						西	64	6.9	6.0	6.2	7.8	8.6	8.7					
市道等						南	28	2.5	2.2	3.2	6.6	3.8	6.5					
						市道等	東	-	プローブデータ無し			プローブデータ無し						
⑤		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	北	117	29.3	24.0	26.6	11.3	8.6	9.0	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続	
県112						西	86	9.5	9.8	8.5	10.3	8.9	9.0					
市道等						東	9	-	-	-	8.8	4.9	8.3					
						県112	南	224	14.6	3.4	6.4	15.6	11.8	16.6				
⑥	長崎市	大曲	新日見トンネル4車線化	R3.3	国34	北西	788	41.0	39.1	39.7	39.7	36.8	40.1	次回現地確認は R9年度				
市道等					北東	353	10.7	13.8	17.9	10.0	8.7	18.8						
市道等					南西	498	16.3	20.1	21.3	19.7	20.1	18.7						
					国34	南東	593	35.7	48.1	46.8	44.9	47.0	47.0					
⑦	長崎市	日見バイパス西口	新日見トンネル4車線化 新大工・馬町交差点改良 交差点改良	R3.3	国34	西	147	38.1	33.1	37.6	36.8	34.2	36.6	渋滞 無し	渋滞 無し	主要渋滞箇所 解除候補		
県116					南東	374	17.1	28.2	31.2	16.0	22.0	23.0						
国34					東	178	18.1	31.6	27.6	16.3	34.0	32.1						
				R7.2	国34	東	178	18.1	31.6	27.6	16.3	34.0	32.1					
⑧	時津町	井手園	西彼杵道路 (一般県道奥ノ平時津線・時津工区)	R3.12	市道等	北西	801	26.4	27.1	29.0	9.7	13.6	12.5	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続		
					国206	北東	740	12.6	16.0	17.4	19.7	12.2	24.1					
					国206	南西	884	19.6	25.8	22.1	25.4	25.3	26.8					
				R5.2	国206	南東	644	22.7	19.98	21.1	17.4	13.2	21.4					
⑨	時津町	時津町	西彼杵道路 (一般県道奥ノ平時津線・時津工区)	R5.2	国206	北	29	26.6	22.7	25.7	23.0	20.1	25.3	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続		
					国207	東	63	5.5	4.0	4.5	6.7	6.2	6.7					
					国206	南	126	23.1	22.0	16.2	23.3	20.7	20.4					

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(4)対策済み主要渋滞箇所 旅行速度分析結果一覧 (佐世保エリア 1/2)

凡例 ■20km/h未満

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)			現地 調査	通過時間 の検証	検証結果
									【H24.4～H24.8】			【R7.4.1～R8.3.31】					
									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	68	42.7	36.4	36.7	24.8	20.5	20.2	次回現地確認は R9年度		
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	南西	60	18.8	16.2	15.9	8.4	7.0	6.9	次回現地確認は R9年度		
						国35	南東	213	19.3	15.2	14.2	22.8	21.2	19.8			
						国205	北西	63	7.0	14.7	13.5	17.6	15.6	15.4			
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	国205	北西	54	28.6	19.8	16.0	13.4	13.4	12.6	次回現地確認は R9年度		
						国205	北東	40	4.1	7.1	6.4	8.3	10.0	8.3			
						国205	南東	146	22.1	16.6	16.7	20.6	15.8	19.2			
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)の整備	H28.3	主11	北東	30	9.0	8.6	7.7	9.8	8.5	11.5	次回現地確認は R9年度		
						国497	西	342	14.3	17.1	19.4	8.0	17.0	17.6			
						主11	南	108	12.0	7.5	9.1	12.1	12.3	10.9			
⑭		佐世保市	相浦中里IC入口	西九州自動車道4車線化 (佐々IC～佐世保中央IC)	H28.3	主11	北	85	20.5	19.7	20.01	19.3	20.8	19.0	次回現地確認は R10年度		
						市道等	東	7	10.1	13.9	11.0	8.9	8.9	11.0			
						主11	南	82	14.6	16.6	21.1	18.8	16.8	19.6			
⑮		佐世保市	平瀬	都市計画道路 平瀬町干尽町線(県道11号)の整備	R7.3	国497	北	91	8.4	8.5	9.5	9.1	8.2	9.7	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続
						主11	北東	433	41.4	39.3	38.2	27.1	29.8	30.1			
						主11	南西	49	6.9	9.9	7.8	14.3	14.1	16.3			
⑯	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)	H28.3	主11	北東	109	5.8	7.3	6.5	6.5	7.0	6.0	次回現地確認は R10年度			
					市道等	西	309	12.1	14.4	16.2	9.1	11.6	15.4				
					主11	東	441	20.4	21.4	30.8	15.2	10.9	21.2				
⑰	佐世保市	第二白岳橋	市道大和町地区 (右折車線設置)	R3.3	国35	北西	171	17.4	19.5	19.1	25.0	15.7	25.1	次回現地確認は R9年度			
					市道等	南西	131	6.2	3.9	6.1	5.9	5.0	5.7				
					国35	南東	809	22.5	23.6	25.1	15.4	19.8	21.4				
⑱	佐世保市	下小森橋	一般県道平瀬佐世保線延伸 (広田3工区)	R1.12	市道等	南東	-	プローブデータ無し			プローブデータ無し			渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続	
					市道等	北	208	21.4	16.4	17.8	15.7	14.6	15.5				
					市道等	北東	131	14.0	11.5	14.5	11.8	11.3	13.1				
⑲	佐世保市	瀬戸中央橋東口	一般県道平瀬佐世保線延伸 (広田3工区)	R6.3	市道等	南西	172	23.5	8.9	20.9	12.9	7.9	14.2	渋滞 無し	渋滞 無し	主要渋滞箇所 解除候補	
					市道等	南	352	-	10.5	19.4	15.1	8.5	20.4				
					市道等	北	257	18.2	16.2	16.2	19.1	15.7	17.4				
⑳	佐世保市	ハウステンボス入口	ハウステンボス入口交差点改良 (崎岡町交差点集約化)	R6.3	市道等	南	351	30.7	25.5	27.5	20.3	13.9	18.5	渋滞 無し	渋滞 無し	モニタリング継続 解除要件を満足するが 交通状況の変化が懸念される ため	
					市道等	西	-	プローブデータ無し			プローブデータ無し						
					市道等	東	-	プローブデータ無し			プローブデータ無し						
㉑	佐世保市	四条橋	交差点改良 (右折車線設置)	R6.3	市道等	北	352	29.4	18.9	23.0	19.4	20.0	20.8	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続	
					県222	西	364	21.0	18.2	20.8	24.2	22.4	23.3				
					県222	東	227	-	-	-	12.4	14.2	14.2				
㉒	佐世保市	ハウステンボス入口	ハウステンボス入口交差点改良 (崎岡町交差点集約化)	R6.1	市道等	南	832	36.6	30.8	33.6	27.2	14.9	18.5	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続	
					国205	北	189	17.5	17.2	18.2	19.3	18.3	15.1				
					県213	西	205	15.2	9.7	9.5	9.7	6.5	7.4				
㉓	佐世保市	四条橋	交差点改良 (右折車線設置)	R4.3	国205	南東	142	16.3	17.9	17.7	16.2	17.1	18.0	次回現地確認は R10年度			
					県248	北東	-	プローブデータ無し			プローブデータ無し						
					県151	北	56	4.2	6.6	5.9	10.5	10.1	11.9				
㉔	佐世保市	四条橋	交差点改良 (右折車線設置)	R4.3	県151	西	249	10.5	10.0	17.9	13.4	9.5	19.5	次回現地確認は R10年度			
					市道等	東	312	19.5	5.9	17.8	14.5	12.2	23.9				
					市道等	東	312	19.5	5.9	17.8	14.5	12.2	23.9				

フォローアップ追加箇所
本年度

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(4)対策済み主要渋滞箇所 旅行速度分析結果一覧（佐世保エリア 2/2）

凡例 ■ 20km/h未満

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)			現地 調査	通過時間 の検証	検証結果
									【H24.4～H24.8】			【R7.4.1～R8.3.31】					
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼			
②②	佐世保 フォローアップ 本年度追加箇所	佐世保市	下本山	西九州自動車道4車線化 (佐々IC～佐世保中央IC)	R7.3	市道等	北	159	13.0	14.6	11.7	9.2	9.7	10.6	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続
						国204	西	291	18.6	19.5	19.7	15.8	15.6	16.5			
						国204	東	618	22.0	19.6	21.5	24.6	25.8	27.9			
						主11	南	135	5.8	10.2	10.8	8.2	9.0	10.9			
②③		佐世保市	皆瀬	西九州自動車道4車線化 (佐々IC～佐世保中央IC)	R7.3	主11	北	604	17.7	17.1	21.3	12.9	9.8	19.0	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続
						市道等	北東	1953	40.4	32.4	41.0	28.9	28.7	32.5			
						市道等	南西	838	27.9	27.7	33.4	25.6	27.4	30.3			
						主11	南東	187	13.4	11.8	12.9	9.6	8.8	12.6			
②④		佐世保市	俵町北	西九州自動車道4車線化 (佐々IC～佐世保中央IC)	R7.3	国204	北	146	—	—	—	18.6	32.2	32.4	渋滞 無し	渋滞 無し	主要渋滞箇所 解除候補
						市道等	西	11	81.8	71.7	59.2	—	—	—			
						市道等	東	70	6.5	10.0	14.4	4.3	5.7	3.5			
						市道等	南西	97	5.1	5.6	9.0	7.6	8.2	9.1			
②⑤		佐世保市	俵町	西九州自動車道4車線化 (佐々IC～佐世保中央IC)	R7.3	国204	南	129	—	—	—	21.0	18.0	21.0	渋滞 無し	渋滞 有り	モニタリング継続
						市道等	北	101	3.7	3.5	3.7	6.5	8.1	7.6			
					国204	北西	129	22.2	31.5	29.6	21.5	30.4	31.6				
					市道等	西	82	3.8	9.6	6.6	4.7	6.0	5.6				
②⑥	佐世保市	光海中学校前	西九州自動車道4車線化 (佐々IC～佐世保中央IC)	R7.3	市道等	南東	45	3.0	5.4	4.2	4.6	4.0	6.1	渋滞 無し	渋滞 無し	主要渋滞箇所 解除候補	
					国204	南	78	18.9	13.9	15.7	25.5	17.1	22.5				
					市道等	西	48	26.1	24.4	35.9	9.0	11.6	21.3				
					市道等	東	98	17.7	39.0	35.4	30.0	38.0	39.8				
					市道等	南	162	—	9.8	17.7	7.1	5.3	7.8				

 フォローアップ
本年度追加箇所

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(4)対策済み主要渋滞箇所 旅行速度分析結果一覧（諫早・大村エリア）

凡例 ■20km/h未満

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)			現地 調査	通過時間 の検証	検証結果	
									【H24.4～H24.8】			【R7.4.1～R8.3.31】						
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼				
⑳	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) 従道路の右左折車線設置	H26	国34	北	639	21.1	19.7	22.9	21.7	23.1	26.5	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続	
市道等						北	656	18.2	16.4	16.4	17.1	16.7	19.0					
主38					西	173	14.3	8.2	9.7	12.7	8.3	8.9						
R6.3					国444	東	236	10.6	8.2	9.7	13.6	10.7	13.6					
							国34	南	175	10.4	7.0	8.3	10.8	7.3	8.3			
㉑		大村市	与崎	与崎	交差点改良 (従道路の車線運用変更)	R2.7	主37	北	210	10.7	10.8	11.6	11.0	10.5	10.6	次回現地確認は R9年度		
国34							西	522	30.4	26.5	27.2	20.5	22.0	27.8				
国34							北東	109	18.9	15.8	17.1	28.4	25.6	27.6				
㉒		諫早市	貝津町	貝津町	島原道路(諫早インター工区開通)	R2.3	主37	北	311	7.8	9.0	13.0	6.1	6.0	12.7	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続
国34							西	110	13.3	15.8	14.9	16.9	15.7	19.7				
国34							東	106	13.7	17.2	18.6	11.6	11.5	12.0				
市道等							南	67	3.6	3.4	6.0	5.9	5.3	9.1				
㉓		諫早市	貝津町西	貝津町西	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	12.9	12.5	17.0	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続
国34							東	104	23.9	24.5	23.3	22.0	22.8	21.3				
市道等							南	67	3.3	3.6	3.7	4.8	4.5	6.5				
㉔		諫早市	栗面町	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	県41	北	83	13.6	6.4	13.7	4.8	4.3	5.9	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続
国57							西	431	35.1	27.6	27.7	35.3	30.1	30.2				
国57						東	904	30.8	30.0	29.9	26.3	29.5	29.0					
R4.5						県41	南	235	29.9	23.4	31.6	5.8	4.5	8.2				
㉕		諫早市	宇都町	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	北	159	20.4	26.1	24.9	12.6	17.3	19.4	次回現地確認は R9年度		
県41	東						632	17.2	16.1	22.2	14.1	13.3	20.8					
国207	南西						126	6.2	7.6	10.2	16.3	13.4	16.3					
㉖	諫早市	永昌町	永昌町	交差点改良 (右折車線設置)	H31.3	市道等	北	118	16.3	9.0	16.5	12.1	10.8	16.6	次回現地確認は R10年度			
市道等						西	43	6.7	4.3	6.4	8.2	8.0	9.0					
国207						東	24	3.8	4.5	4.5	6.8	6.7	9.2					
国207						南東	183	22.7	13.0	16.5	13.9	11.4	19.9					
㉗	諫早市	鷺崎町	鷺崎町	交差点改良 (右折滞留長延伸)	R5.8	主55	北西	109	4.0	3.9	5.1	4.3	4.2	6.1	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続	
国57						西	238	24.5	18.4	18.4	13.8	12.6	13.2					
国57						東	685	34.7	34.2	32.6	31.0	29.5	29.9					
主55						南東	85	19.4	17.6	19.0	6.2	6.0	7.1					

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(5) 本年度新たにフォローアップを行う箇所 1. 国道34号 新大工・馬町交差点改良事業 R7.2月完了

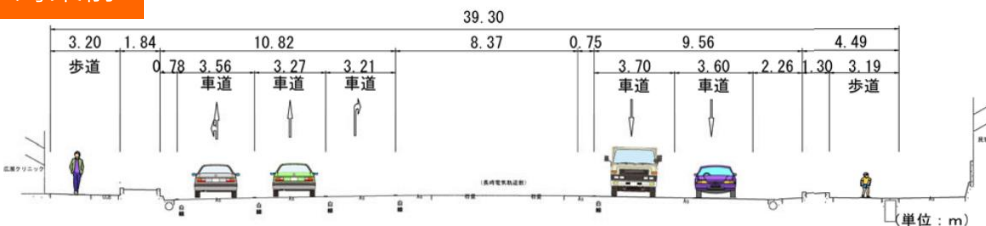
- ・国道34号馬町交差点は長崎市馬町にある主要渋滞箇所であり、路面電車も通過する5枝変則交差点である。
- ・朝ピーク時は、国道34号下りにおいて馬町交差点を先頭に10km/h以下の速度低下が続いており、渋滞が顕著であった。
- ・渋滞緩和と事故防止を目的とし、電停移設及び横断歩道の設置、さらに車線数の変更(左折レーン設置)を行った。

● 位置図

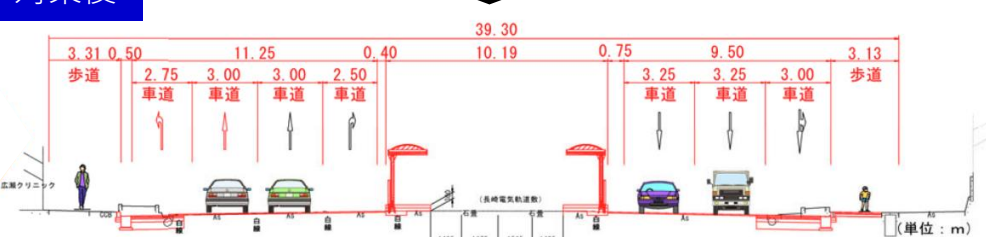


● 対策内容

対策前



対策後



● 現地状況

写真①馬町交差点流入部



写真②新大工町交差点付近

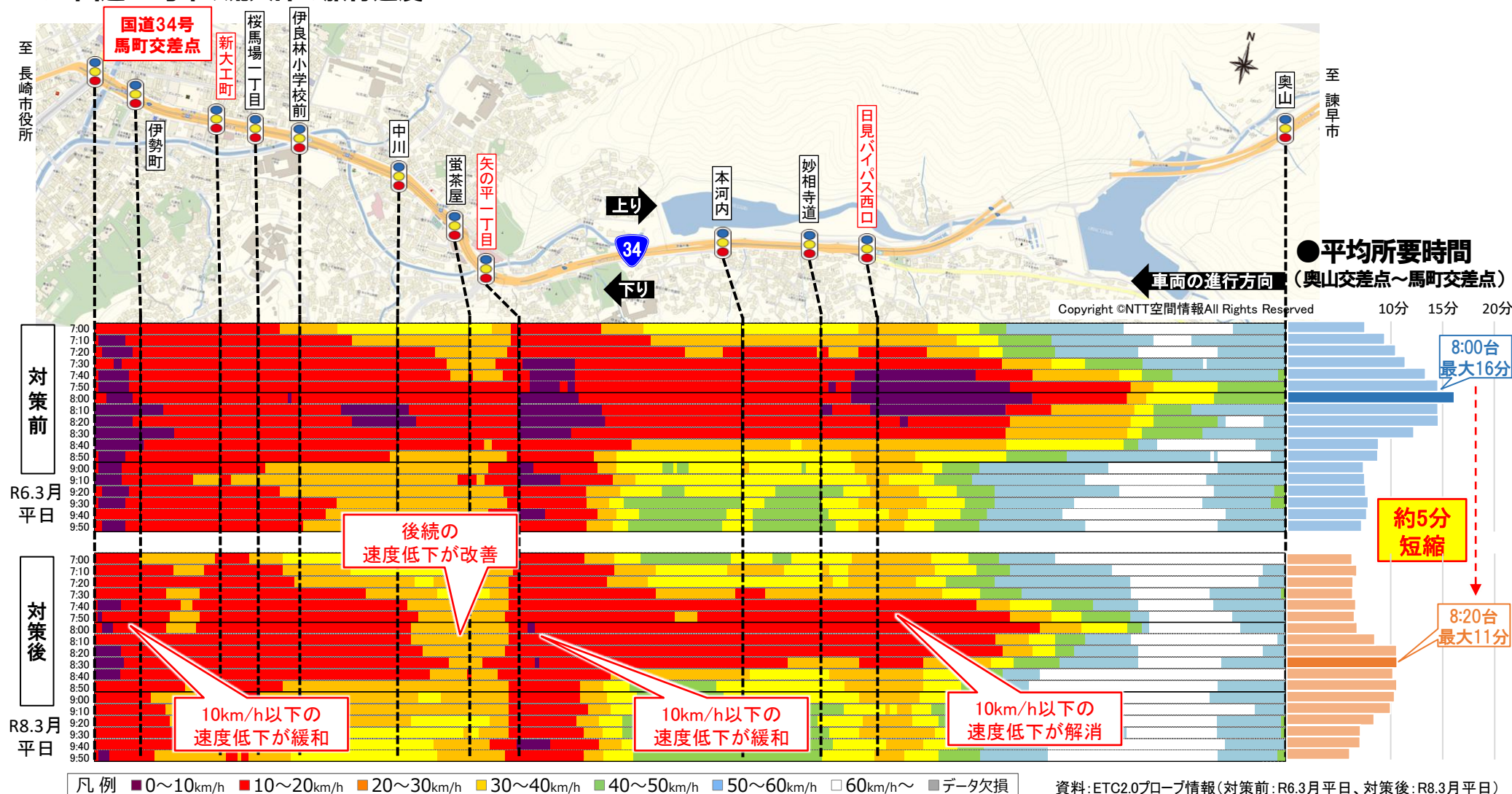


4. 令和6年度・令和7年度の対策事業

(5)本年度新たにフォローアップを行う箇所 1. 国道34号 新大工・馬町交差点改良事業 R7.2月完了

- ・渋滞が顕著であった朝ピーク時の速度状況は、馬町交差点から後ろに延びる速度低下が改善し、矢の平一丁目交差点や日見バイパス西口交差点を先頭とした10km/h以下の速度低下も緩和している。
- ・奥山交差点～馬町交差点の朝ピーク時における最大所要時間を確認すると、最大所要時間が約5分短縮している。

● 国道34号下り流入部の旅行速度



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

うままち

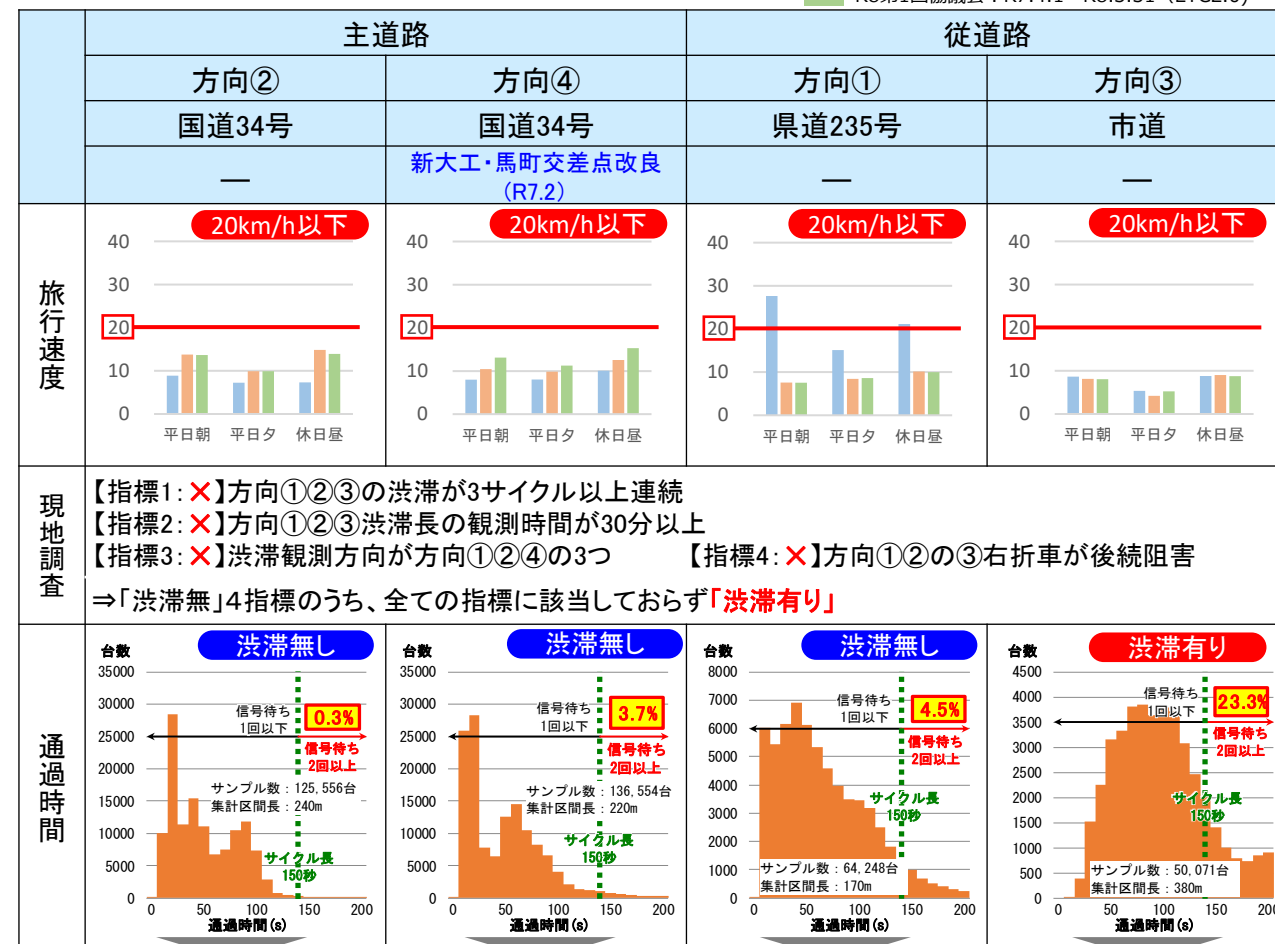
対策済み主要渋滞箇所 ②国道34号 馬町

確認① 本年度フォローアップ追加箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向③で信号待ち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でも「渋滞有り」に該当するため、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（民間プローブ）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
 R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（ETC2.0）



■位置図・対策内容



- 凡 例 -
 事業名: 周辺の主な事業
 : 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	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)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査: R8.7.9(木) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(5)本年度新たにフォローアップを行う箇所 2. 西九州自動車道4車線化(佐世保中央IC～佐々IC) R7.3月完了

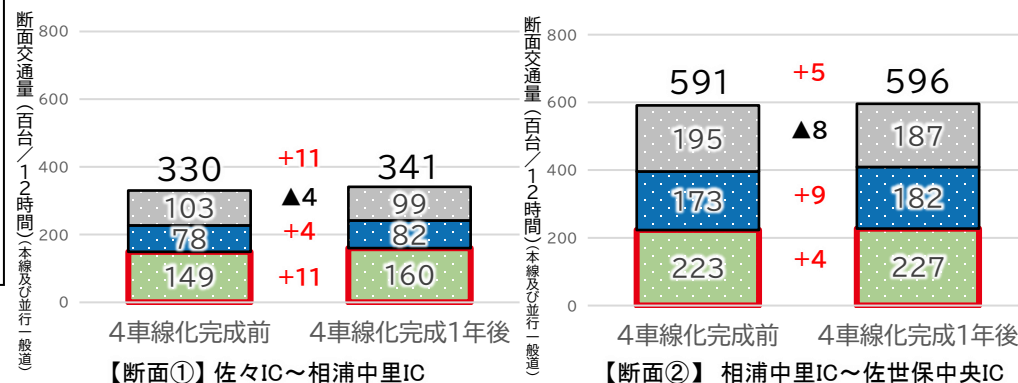
- 令和7年3月23日に佐世保道路(佐々IC～佐世保中央IC)の4車線化が完成。佐々IC～佐世保中央IC間の管理を国土交通省からNEXCO西日本に変更するとともに、佐々IC～佐世保大塔IC間を新たな料金に変更。
- 完成区間の交通量は、暫定2車線時より増加。(最大+8百台/12時間)
- 佐世保道路全線(佐々IC～佐世保大塔IC間)の朝夕ピーク時の所要時間は最大14分短縮など、交通状況の改善がみられる。**

●位置図



下図: 地理院地図(電子国土web)

●開通前後の交通量の変化

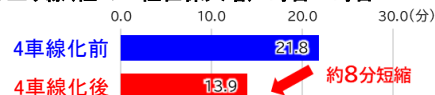


資料: 本線の交通量はトラフィックカウンターによる速報値、並行一般道の交通量は交通量調査結果。(12時間交通量)
 <完成前: R7.3.5(水)、完成後: R8.3.4(水)>
 なお、端数処理を四捨五入により行っていることから、総数と内訳が一致しない場合があります。

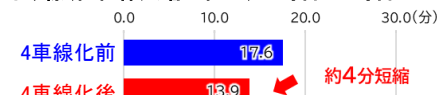
●所要時間の短縮(佐々IC～佐世保大塔IC)

資料: ETC2.0プローブデータ。朝ピーク
 <R6年4～12月平日、R7年4～12月平日>

○上り線(佐々→佐世保大塔)7時台・8時台



○下り線(佐世保大塔→佐々)17時台・18時台



●相浦中里IC付近の交通状況



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

あいのうらなかざと

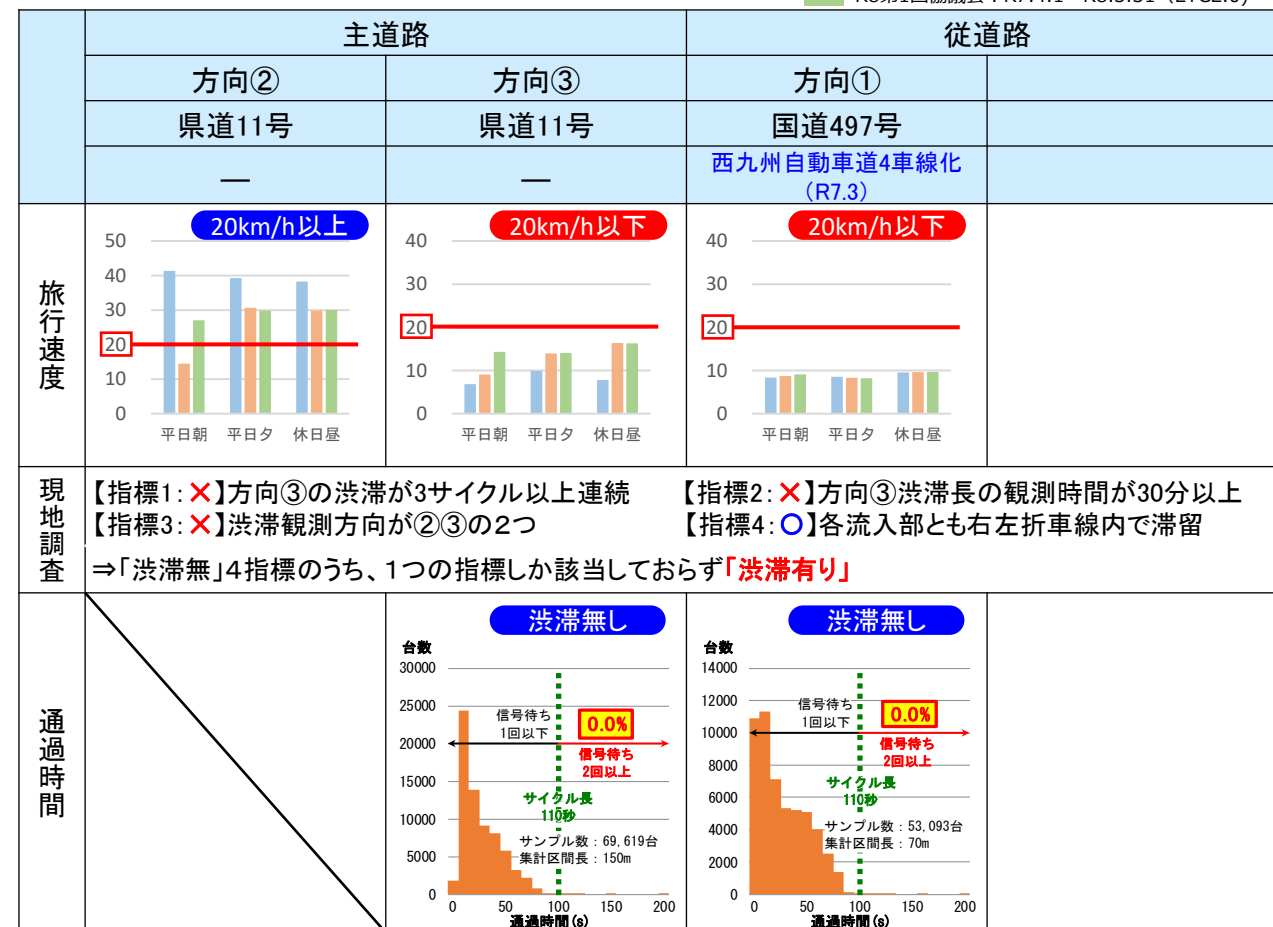
対策済み主要渋滞箇所 ⑭ 県道11号 相浦中里IC入口

確認① 本年度フォローアップ追加箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・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ことを確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査でも「渋滞有り」に該当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（民間プローブ）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
 R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（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	30秒
青時間比	62%	27%
サイクル長	110秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査: R8.7.1(水) 7時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

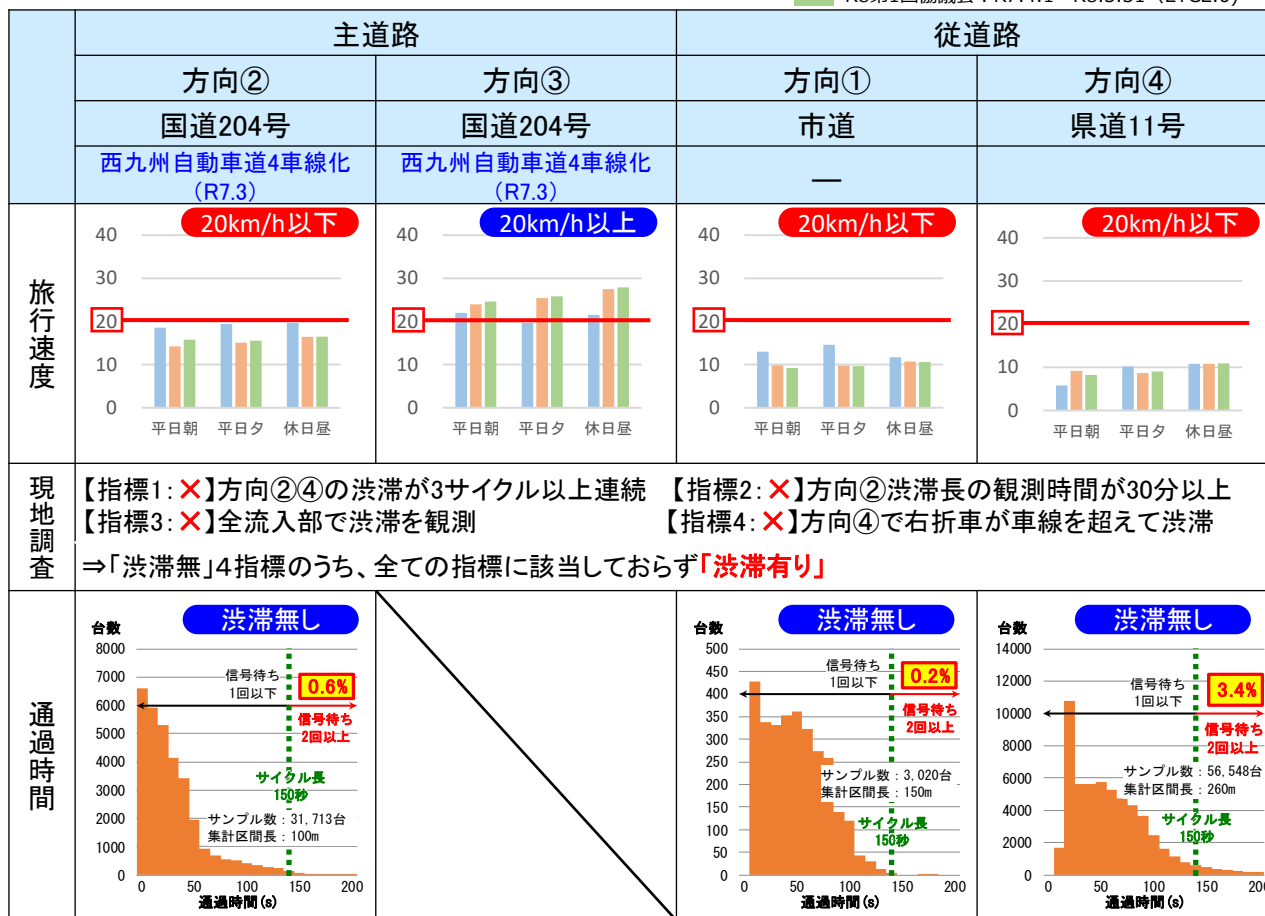
対策済み主要渋滞箇所 ②国道204号 下本山

確認① 本年度フォローアップ追加箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・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ことを確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査でも「渋滞有り」に該当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（民間ブロープ）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（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	52秒
青時間比	44%	35%
サイクル長	147秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間：ETC2.0ブロープ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査：R8.7.6(月) 7時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

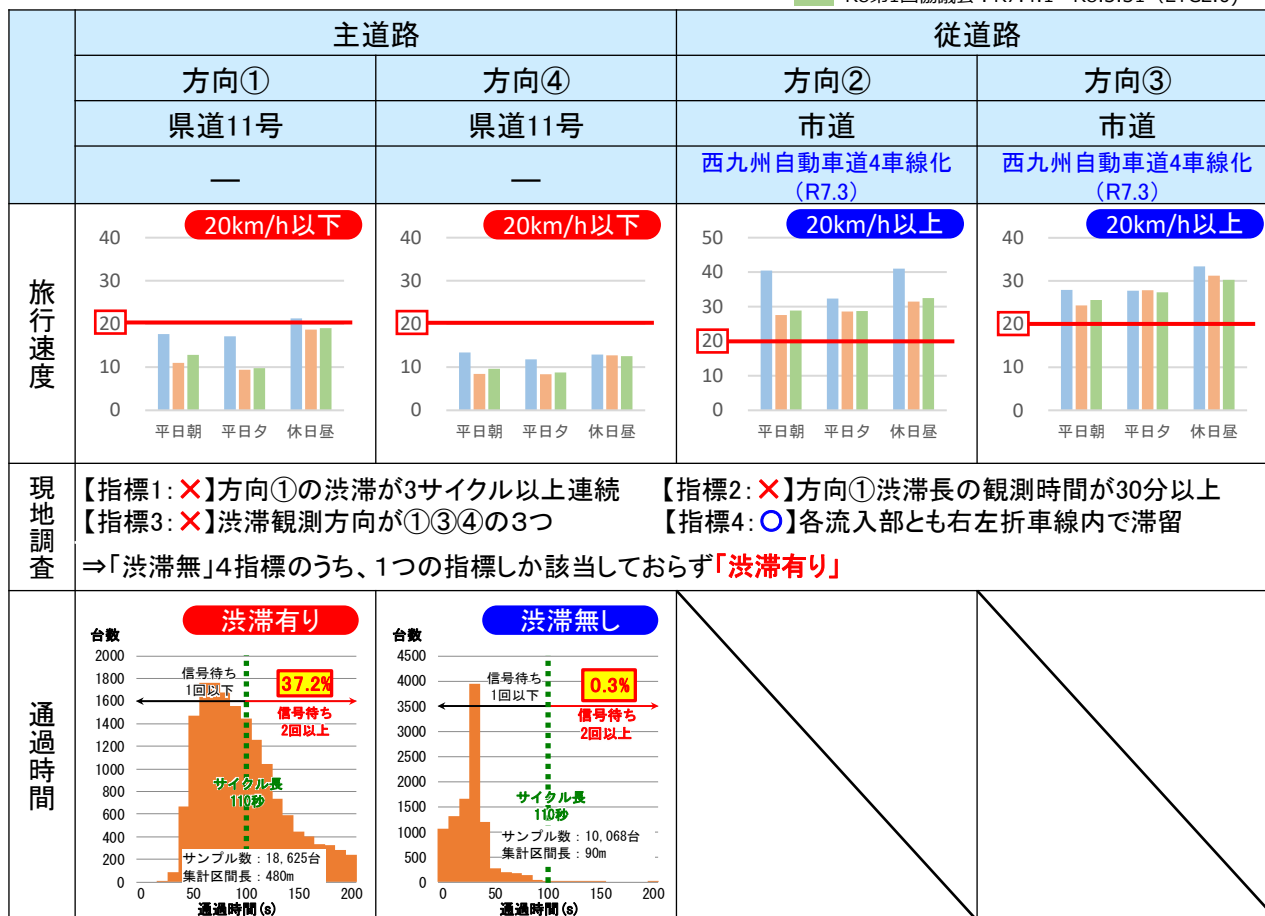
対策済み主要渋滞箇所 ② 県道11号 皆瀬

確認① 本年度フォローアップ追加箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、主道路の方向①で信号待ち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でも「渋滞有り」に該当するため、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（民間プローブ）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
 R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（ETC2.0）



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	54秒	42秒
青時間比	50%	39%
サイクル長	109秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査: R8.6.29(月) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ②④国道204号 俵町北

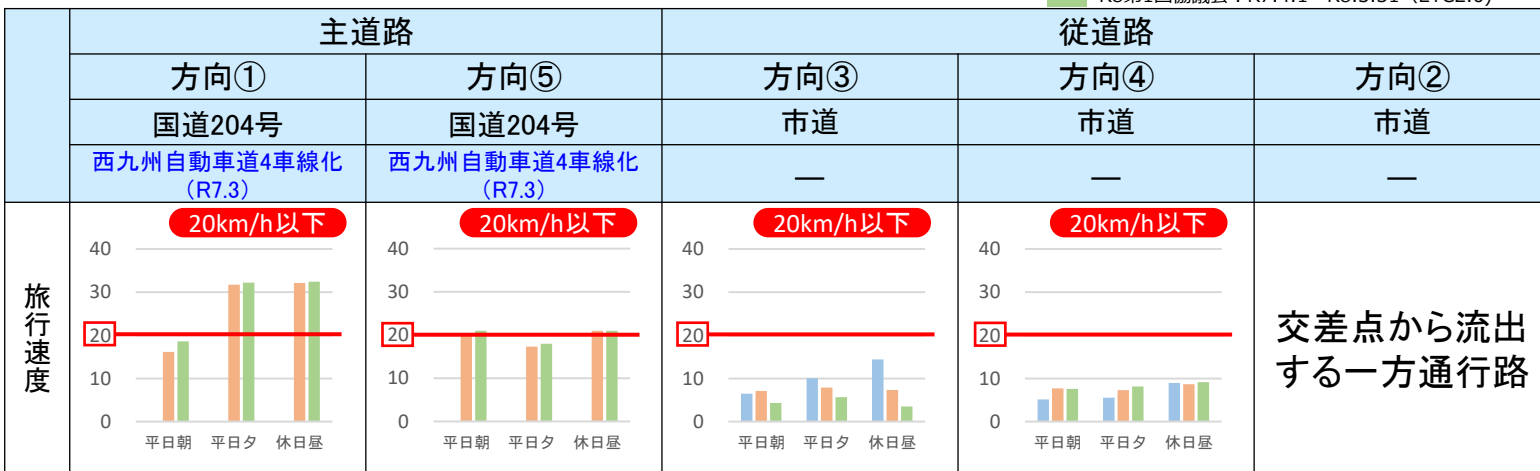
確認①② 本年度フォローアップ追加箇所かつ、解除候補

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に3つ該当しており「渋滞無し」と判定。
- ・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ことを確認。
- ・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**主要渋滞箇所を解除**する。

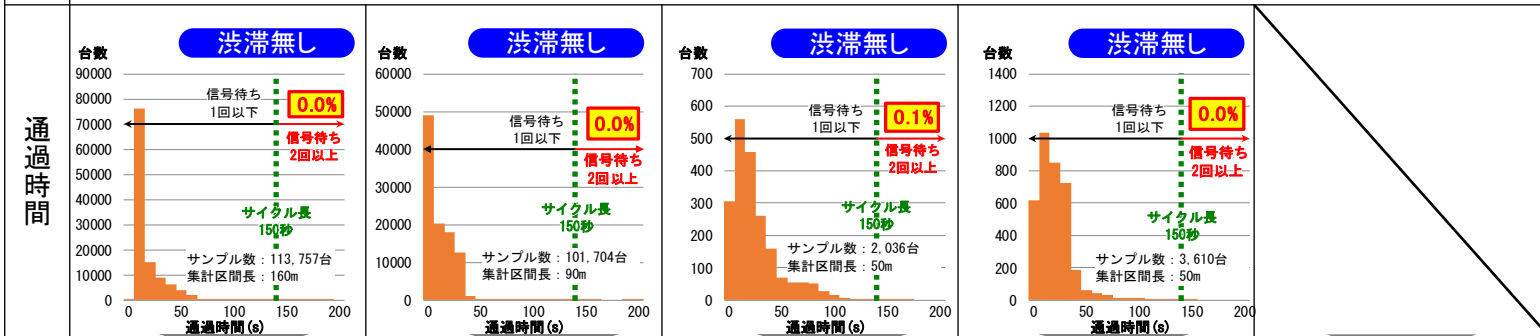
【フォローアップ結果】

選 定 時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（ETC2.0）

■位置図・対策内容



現地調査 【指標1:○】3サイクル以上連続の渋滞長は観測なし 【指標2:○】渋滞長観測時間が30分未満
【指標3:×】渋滞観測方向が③④の2つ 【指標4:○】各流入部とも右左折車線内で滞留
⇒「渋滞無し」4指標のうち、3つの指標に該当するため「渋滞無し」



【参考】信号現示

	主道路	従道路	
		②③	④
青時間	98秒	24秒	8秒
青時間比	65%	16%	5%
サイクル長	150秒		

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査：R8.7.3(金) 8時台

主要渋滞箇所の解除要件をクリア

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ②⑤国道204号 俵町

確認① 本年度フォローアップ追加箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に3つ該当しており「渋滞無し」と判定。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向④で信号待ち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、通過時間分析で「渋滞有り」に該当するため、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（民間プローブ）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（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	
		③④	①
青時間	92秒	28秒	9秒
青時間比	61%	19%	6%
サイクル長	151秒		

※旅行速度：選定時(H24.4～H24.8)

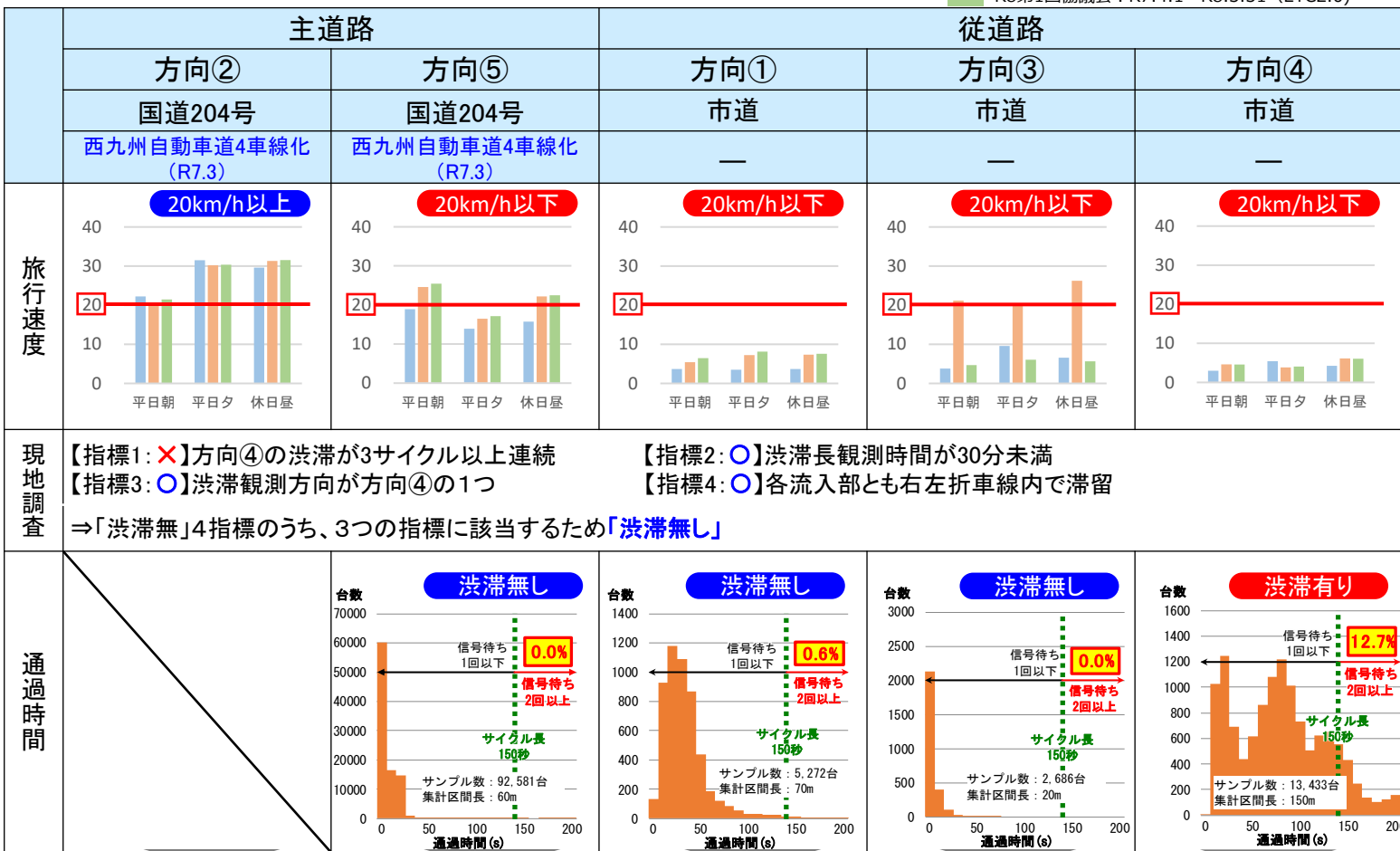
R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査：R8.6.30(火) 8時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続



対策済み主要渋滞箇所 ②6市道 光海中学校前

こうかいちゅうがっこうまえ

確認①② 本年度フォローアップ追加箇所かつ、解除候補

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に3つ該当しており「渋滞無し」と判定。
- ・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ことを確認。
- ・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**主要渋滞箇所を解除する。**

・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ことを確認。

・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**主要渋滞箇所を解除**する。

【フォローアップ結果】

■ 選 定 時：H24.4～H24.8（民間プローブ）

R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）

R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	
	市道	市道	市道	
	西九州自動車道4車線化 (R7.3)	西九州自動車道4車線化 (R7.3)	—	
旅行速度				
現地調査	【指標1: ×】方向③の渋滞が3サイクル以上連続 【指標2: ○】渋滞長観測時間が30分未満 【指標3: ○】渋滞観測方向が③の1つ 【指標4: ○】渋滞観測の方向③に付加車線なし ⇒「渋滞無」4指標のうち、3つの指標に該当するため「渋滞無し」			
通過時間				

■位置図・対策内容



- 凡 例 -

事業名 : フォローアップ対策事業
● : 主要滞滞箇所

● :主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	88秒	26秒
青時間比	55%	16%
サイクル長	160秒	

※旅行速度:選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回滯滞協(R6.4.1~R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1~R8.3.31)

※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査:R8.6.30(火) 17時台

主要渋滞箇所の解除要件をクリア

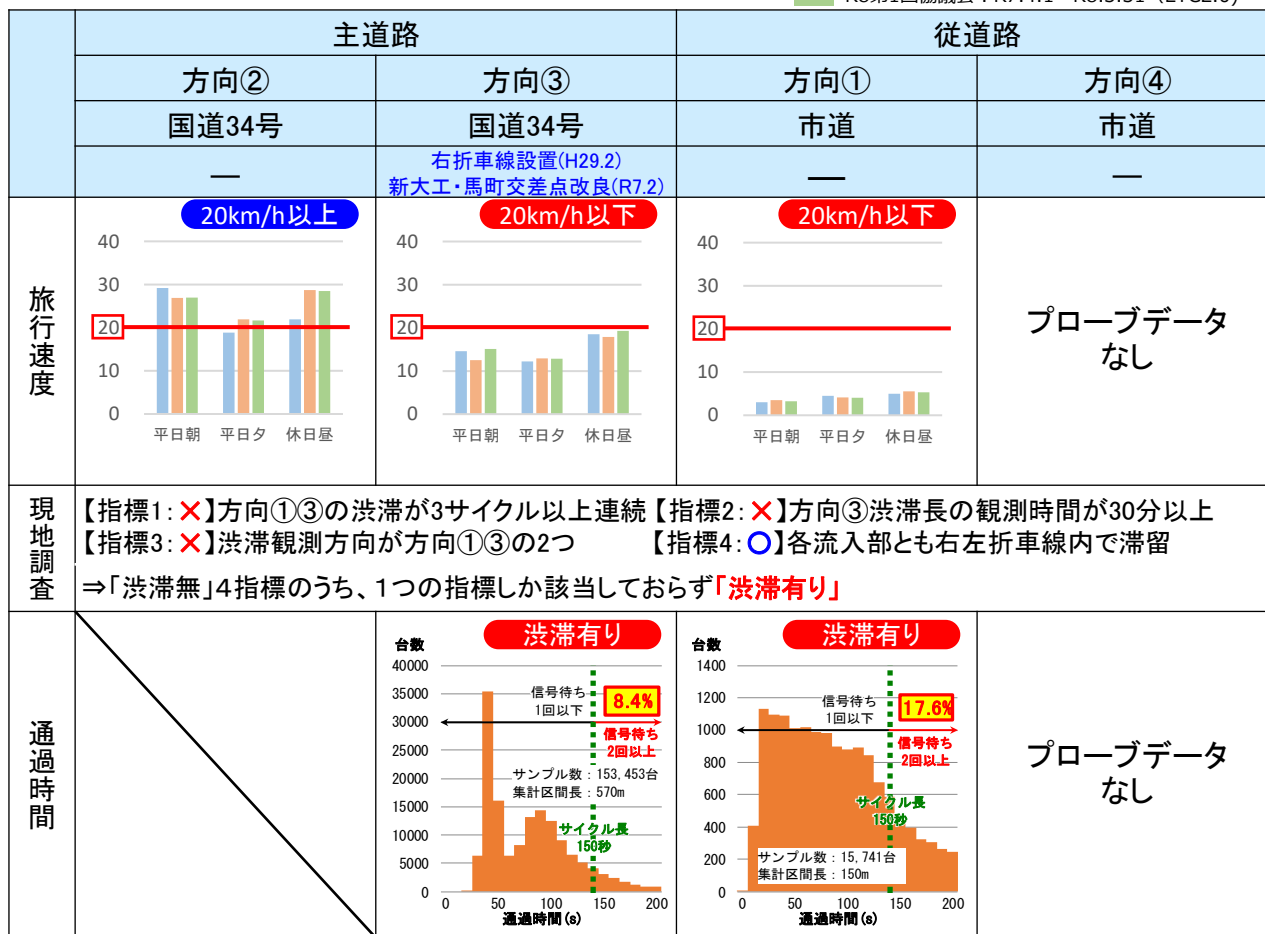
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(6)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、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、主道路の方向③と従道路の方向①で信号待ち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でも「渋滞有り」に該当するため、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（民間プローブ）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
 R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（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)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査：R8.7.9(木) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

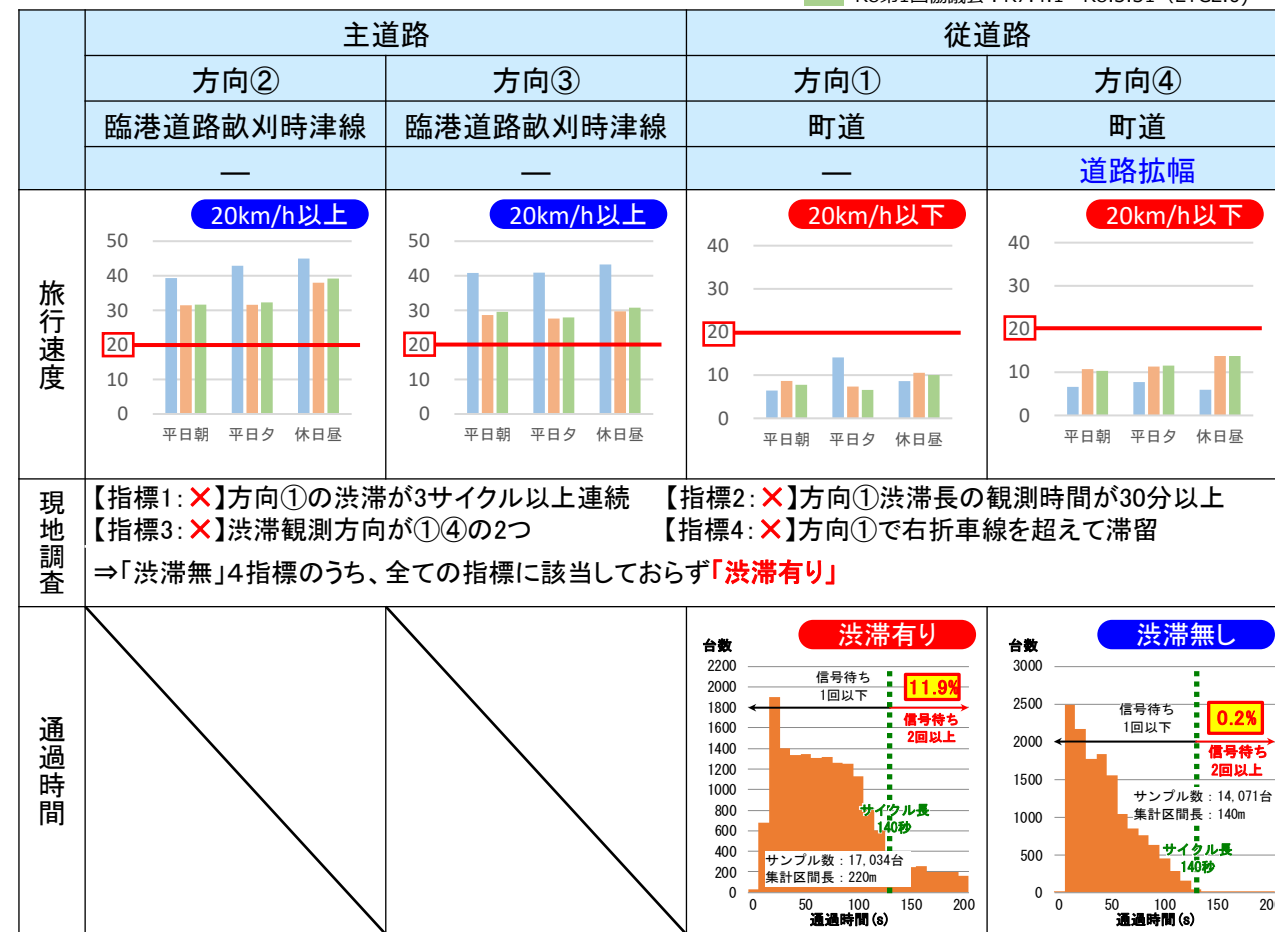
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ③町道 鳴鼓トンネル東口

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向①で信号待ち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でも「渋滞有り」に該当するため、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（民間ブロープ）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（ETC2.0）



主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

■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	76秒	33秒
青時間比	55%	24%
サイクル長	139秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間: ETC2.0ブロープ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査: R8.7.2(木) 17時台

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

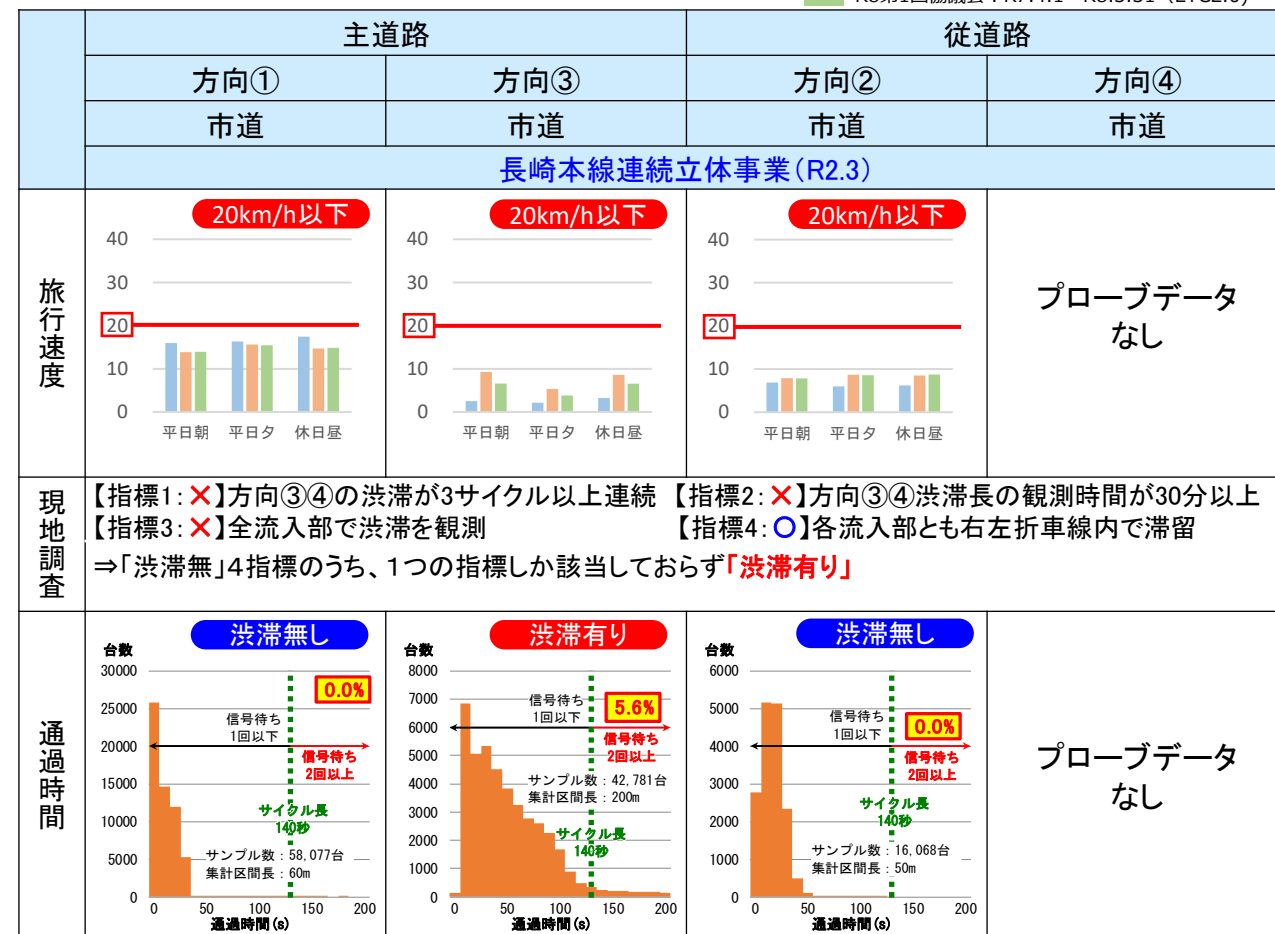
たけいわばし

対策済み主要渋滞箇所 ④市道 竹岩橋東口

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、主道路の方向③で信号待ち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でも「渋滞有り」に該当するため、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（民間プローブ）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
 R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（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%	58%
サイクル長	141秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査: R8.6.29(月) 18時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

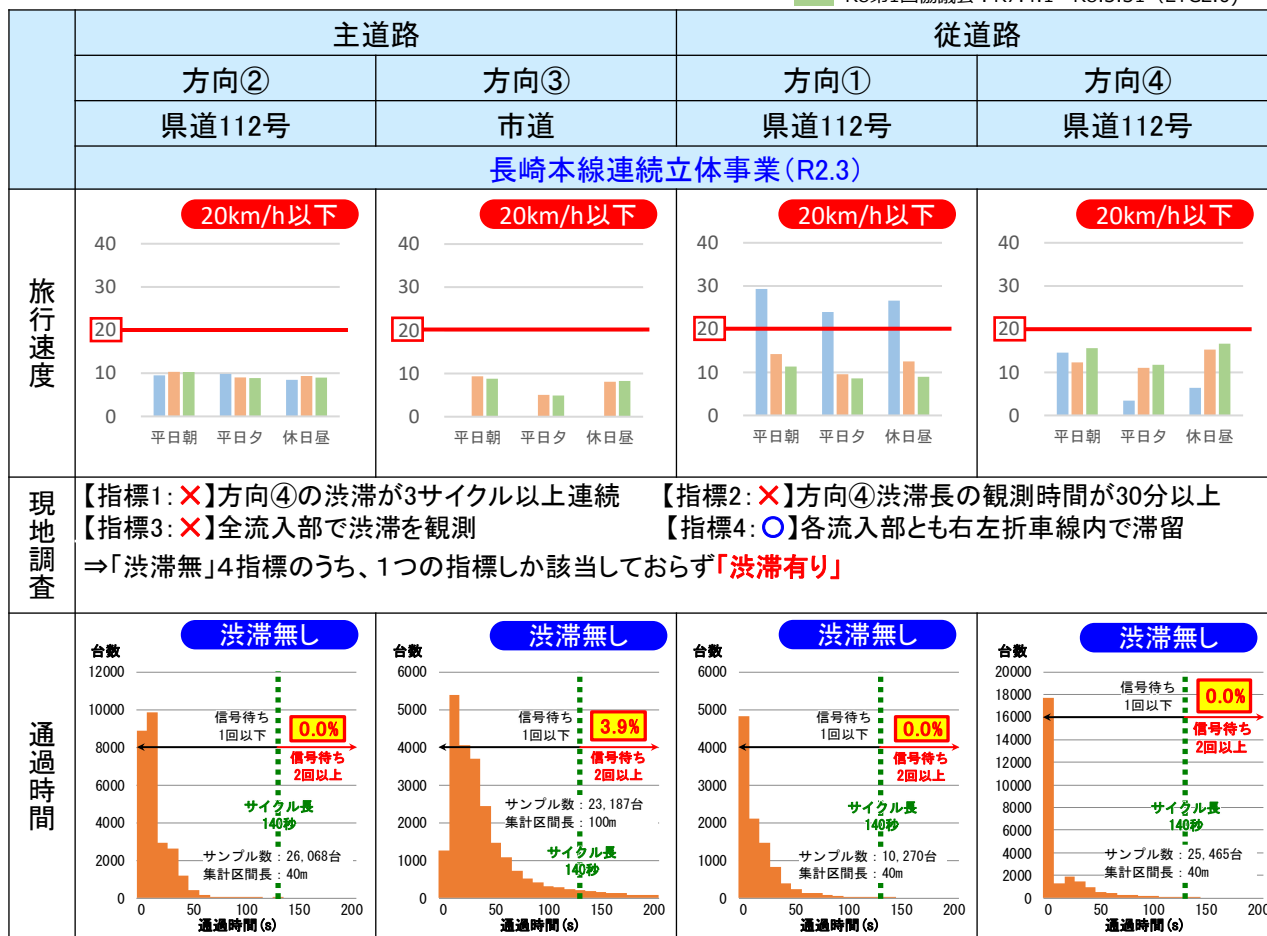
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑤ 県道112号 梁川橋東口

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・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ことを確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査でも「渋滞有り」に該当するため、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）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（ETC2.0）



主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

■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	69秒	41秒
青時間比	49%	29%
サイクル長	141秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間：ETC2.0プロブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査：R8.6.29(月) 18時台

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑦国道34号 日見バイパス西口

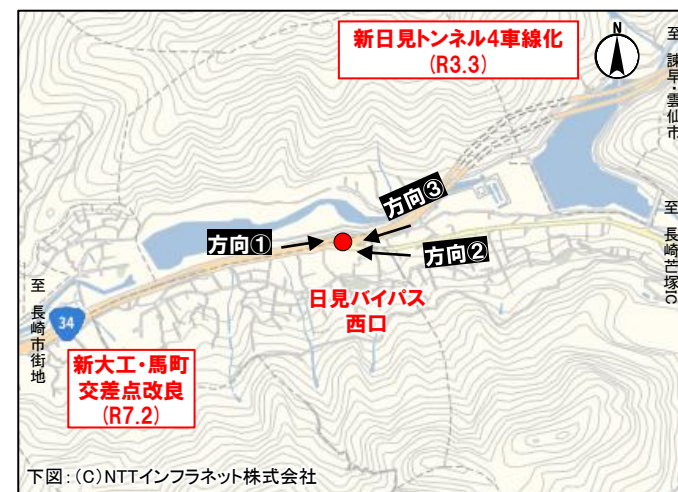
確認② 主要渋滞箇所解除候補箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に2つ該当しており「渋滞無し」と判定。
- ・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ことを確認。
- ・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、解除要件を満足する。
- ・昨年度は、新大工・馬町交差点改良事業完了(R7.2)から数カ月しか経っておらず、交通状況が変化する可能性があることから経過観察としたが、本年度も解除要件を満たしたことから**主要渋滞箇所を解除**する。

【フォローアップ結果】

選 定 時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（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	89秒	46秒
青時間比	59%	31%
サイクル長	150秒	

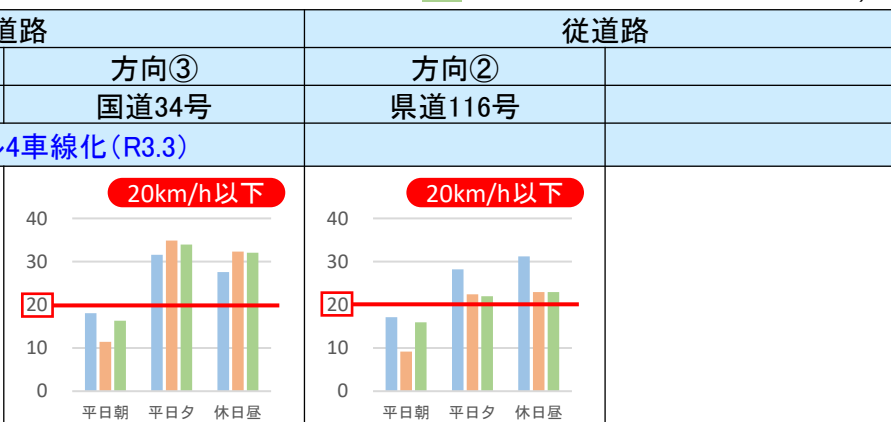
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

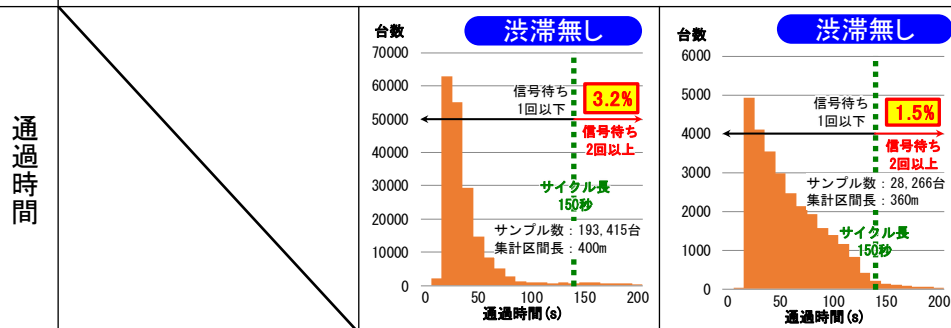
R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査：R8.7.9(木) 8時台



【指標1：×】方向②③の渋滞が3サイクル以上連続
【指標2：○】渋滞長観測時間が30分未満
【指標3：×】渋滞観測方向が方向②③の2つ
【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留
⇒「渋滞無し」4指標のうち、2つの指標にしか該当しており「渋滞無し」



主要渋滞箇所の解除要件をクリア

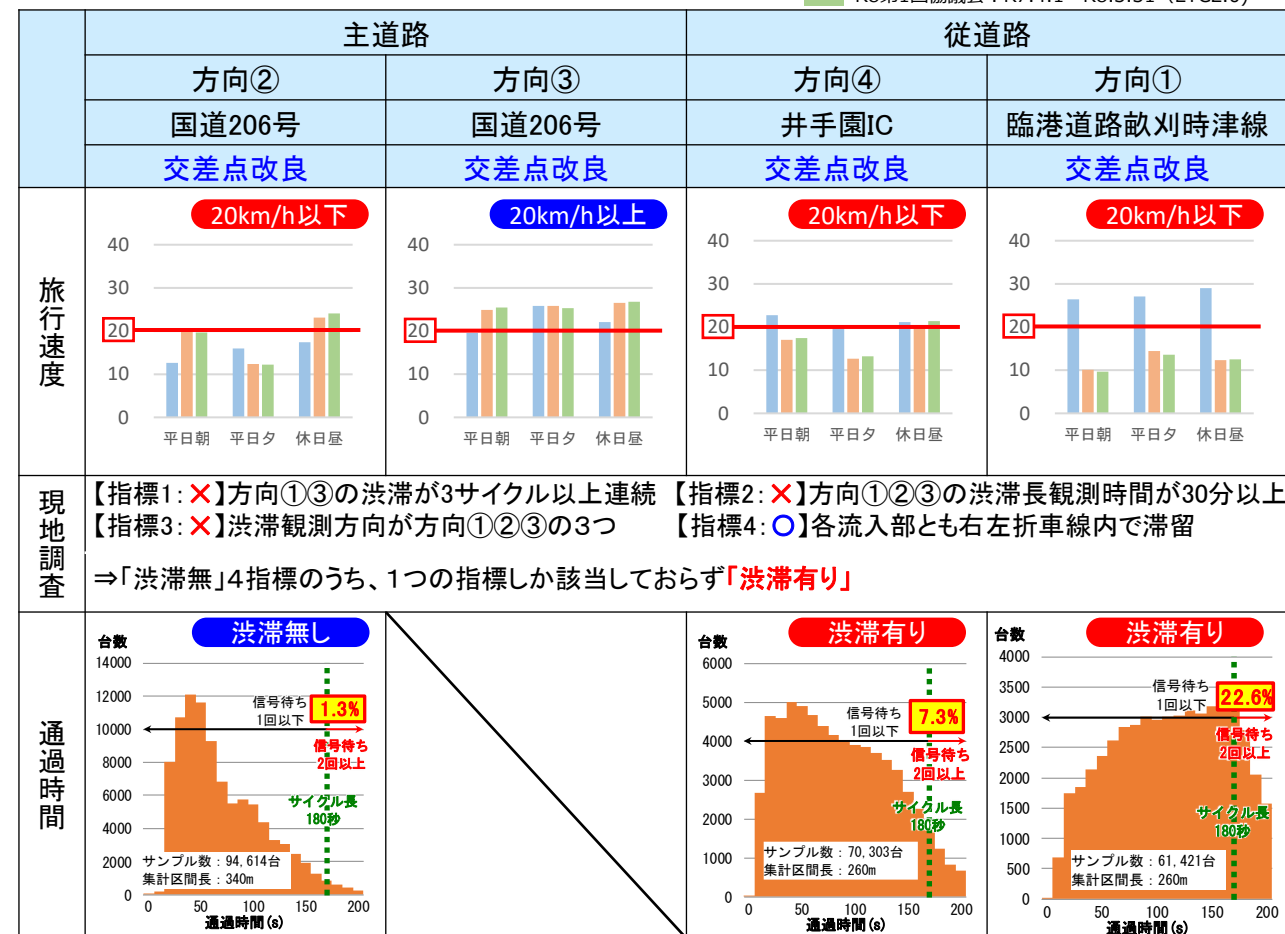
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑧国道206号 井手園

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向④と方向①で信号待ち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でも「渋滞有り」に該当するため、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（民間ブロープ）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（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	82秒	46秒
青時間比	46%	26%
サイクル長	178秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間: ETC2.0ブロープ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査: R8.7.2(木) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

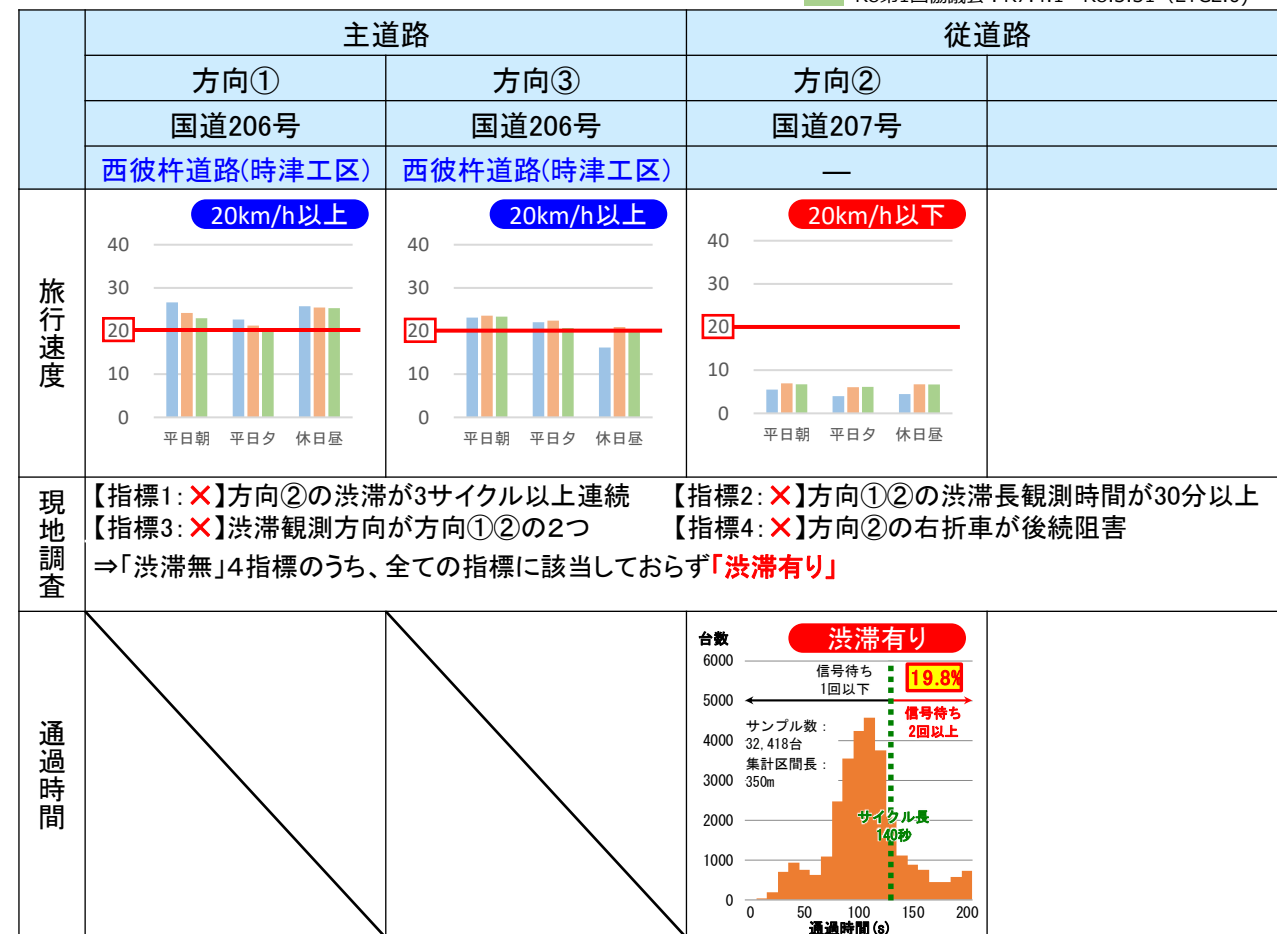
ときつちょう

対策済み主要渋滞箇所 ⑨国道206号 時津町

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向②で信号待ち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でも「渋滞有り」に該当するため、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（民間ブロープ）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
 R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（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	74秒	36秒
青時間比	53%	26%
サイクル長	140秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間: ETC2.0ブロープ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査: R8.7.7(火) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

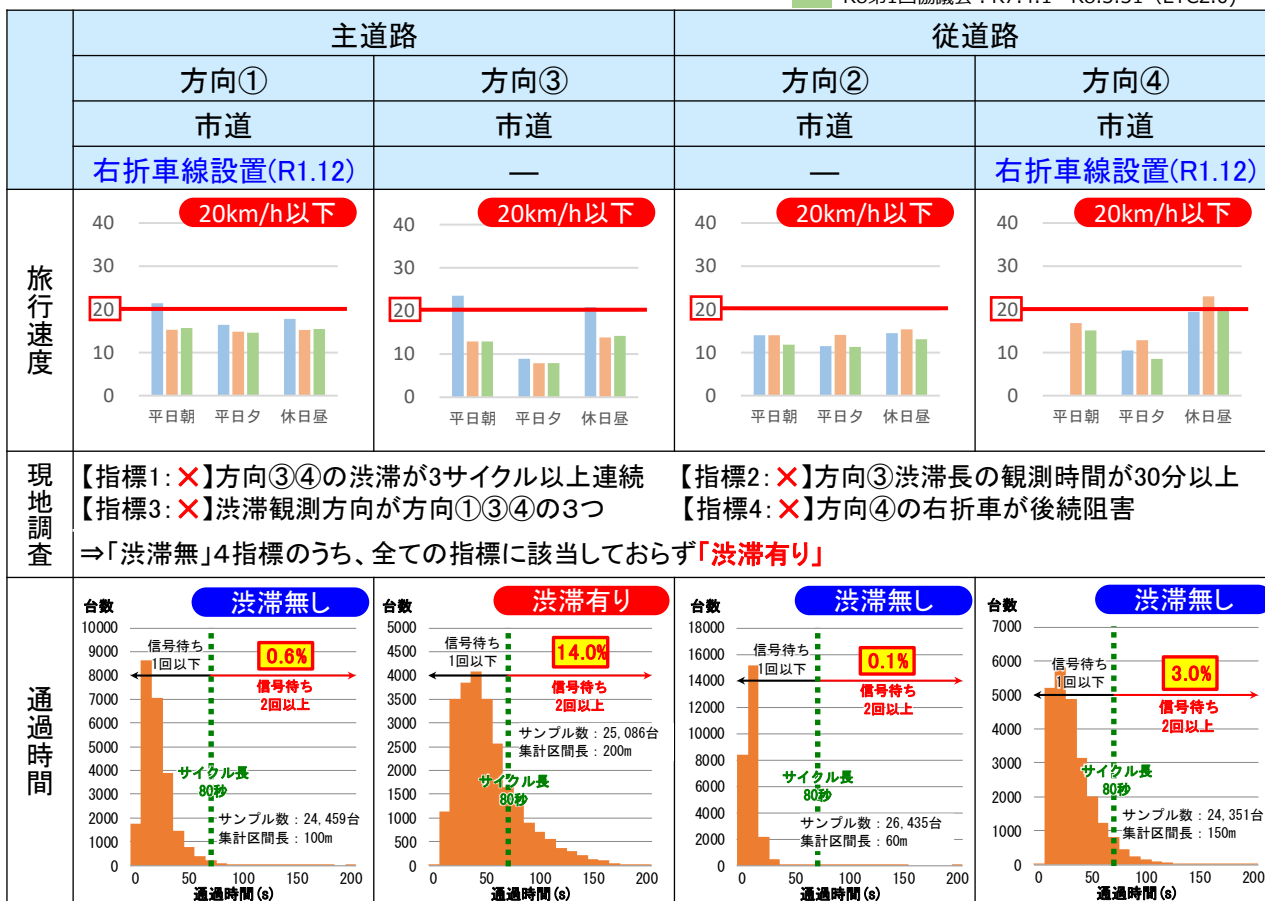
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑰市道 第二白岳橋

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、主道路の方向③で信号待ち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でも「渋滞有り」に該当するため、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 (民間プローブ)
R7第1回協議会 : R6.4.1～R7.3.31 (ETC2.0)
R8第1回協議会 : R7.4.1～R8.3.31 (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	32秒	36秒
青時間比	40%	45%
サイクル長	80秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査: R8.7.6(月) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑱市道 下小森橋

確認② 主要渋滞箇所解除候補箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に3つ該当しており「渋滞無し」と判定。
- ・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ことを確認。
- ・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、**主要渋滞箇所を解除**する。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4~H24.8 (民間プローブ)
R7第1回協議会 : R6.4.1~R7.3.31 (ETC2.0)
R8第1回協議会 : R7.4.1~R8.3.31 (ETC2.0)

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	市道	市道	市道	市道
	—	—	広田3工区延伸(R6.3)	広田3工区延伸(R6.3)
旅行速度			プローブデータなし	プローブデータなし
現地調査	【指標1: ×】方向②の渋滞が3サイクル以上連続 【指標2: ○】渋滞長観測時間が30分未満 【指標3: ○】渋滞長の観測が方向②の1つだけ 【指標4: ○】各流入部とも右左折車線内で滞留 ⇒「渋滞無し」4指標のうち、3つの指標に該当するため「渋滞無し」			
通過時間			プローブデータなし	プローブデータなし

■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	39秒	33秒
青時間比	41%	35%
サイクル長	95秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1~R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1~R8.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R7.4.1~R8.3.31)

※現地調査: R8.7.2(木) 17時台

主要渋滞箇所の解除要件をクリア

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

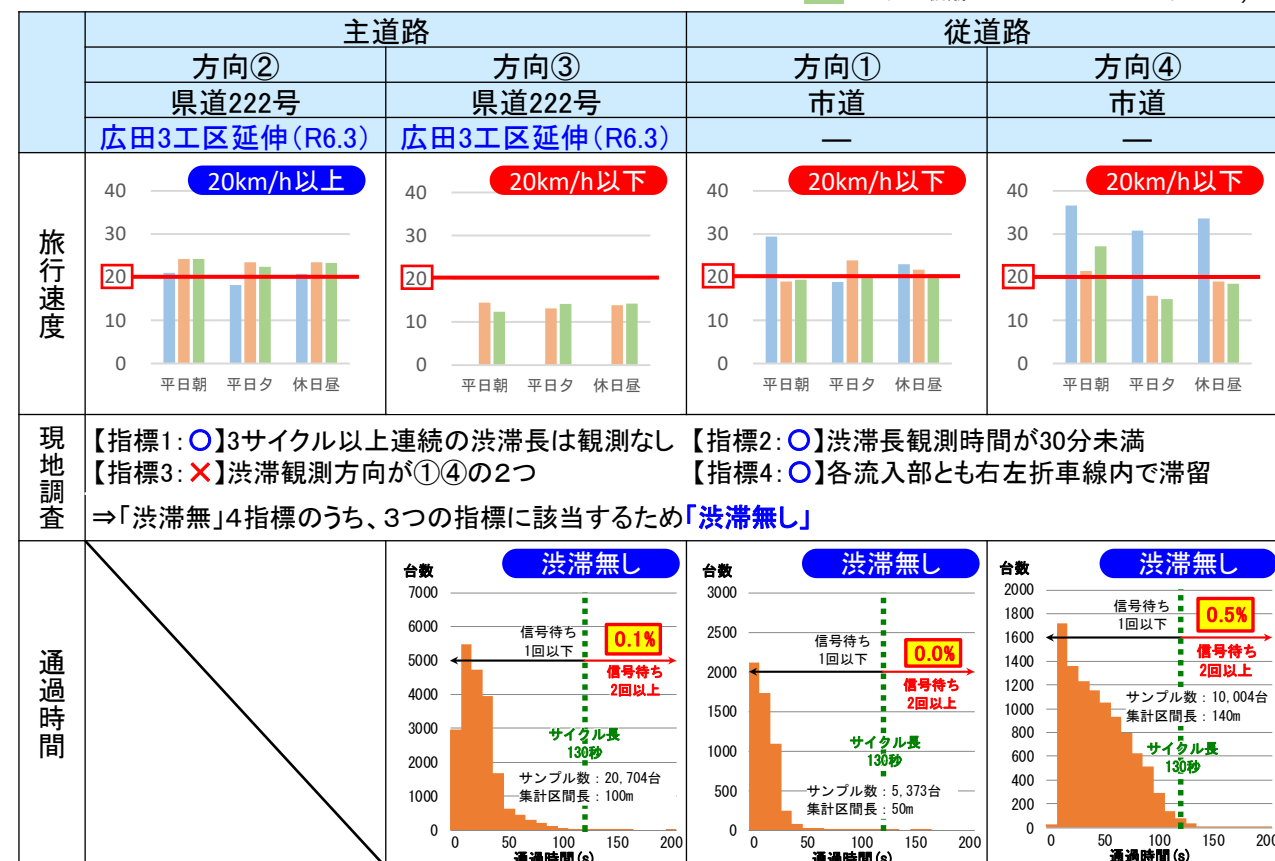
対策済み主要渋滞箇所 ⑨県道222号 瀬戸中央橋東口

確認③解除要件を満たすがモニタリング継続箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に3つ該当しており「渋滞無し」と判定。
- ・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ことを確認。
- ・主要渋滞箇所の解除要件は満たすが、付近のスポーツ施設にてイベント時に混雑が発生することや、交差点南側において大型商業施設が建設予定であることから、交通状況の変化が懸念されるため**主要渋滞箇所から解除せずモニタリングを継続**とする。

【フォローアップ結果】

選 定 時：H24.4～H24.8（民間プロブ）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（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	56秒	49秒
青時間比	43%	38%
サイクル長	130秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間：ETC2.0プロブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査：R8.7.2(木) 17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

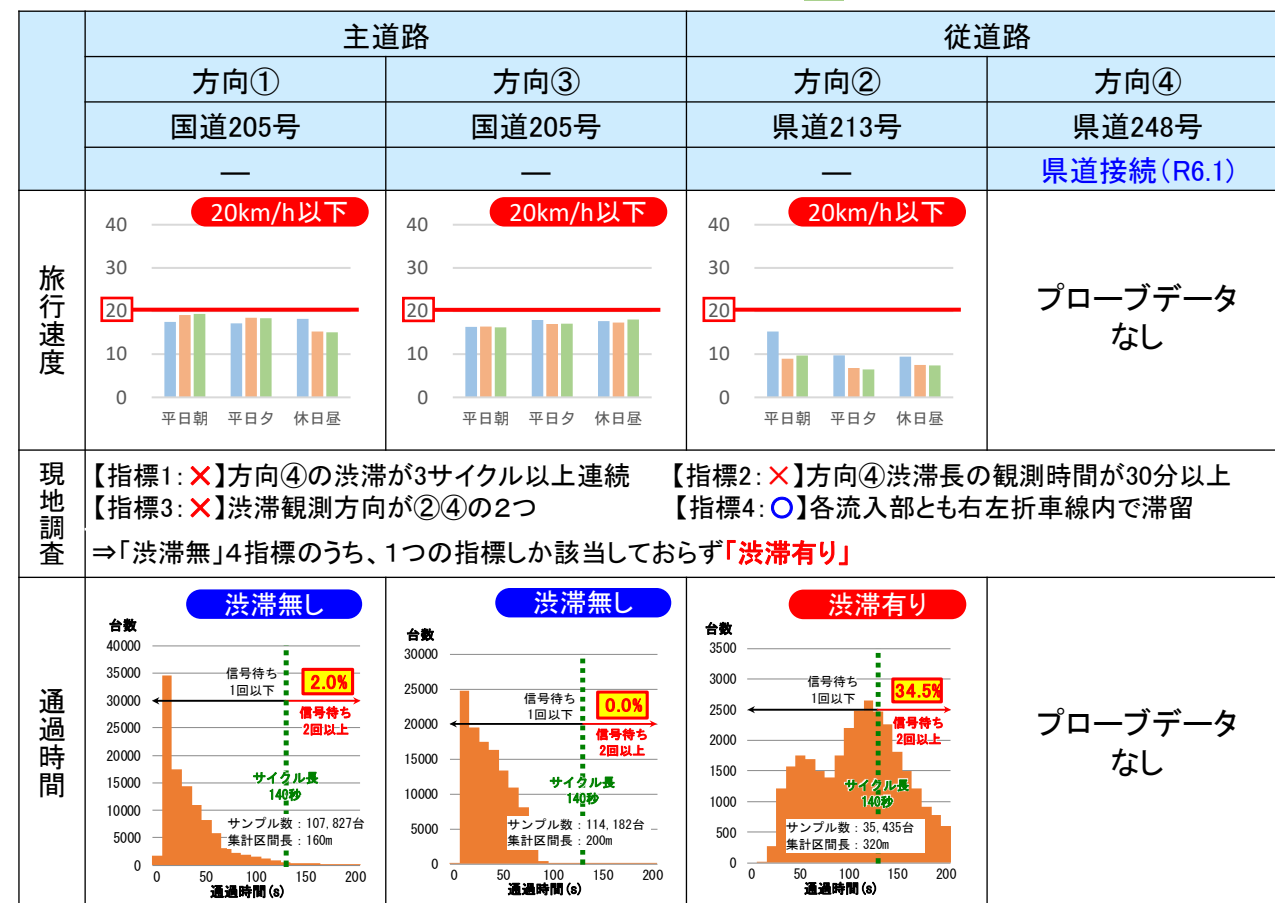
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ②国道205号 ハウステンボス入口

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向②で信号待ち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でも「渋滞有り」に該当するため、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 (民間プローブ)
R7第1回協議会 : R6.4.1～R7.3.31 (ETC2.0)
R8第1回協議会 : R7.4.1～R8.3.31 (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	73秒	32秒
青時間比	52%	23%
サイクル長	140秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査: R8.6.21(日) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ②7国道34号 桜馬場

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、主道路の方向⑤及び従道路の方向③で信号待ち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でも「渋滞有り」に該当するため、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（民間プローブ）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
 R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（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	
		③④	②
青時間	43秒	34秒	14秒
青時間比	30%	24%	10%
サイクル長	144秒		

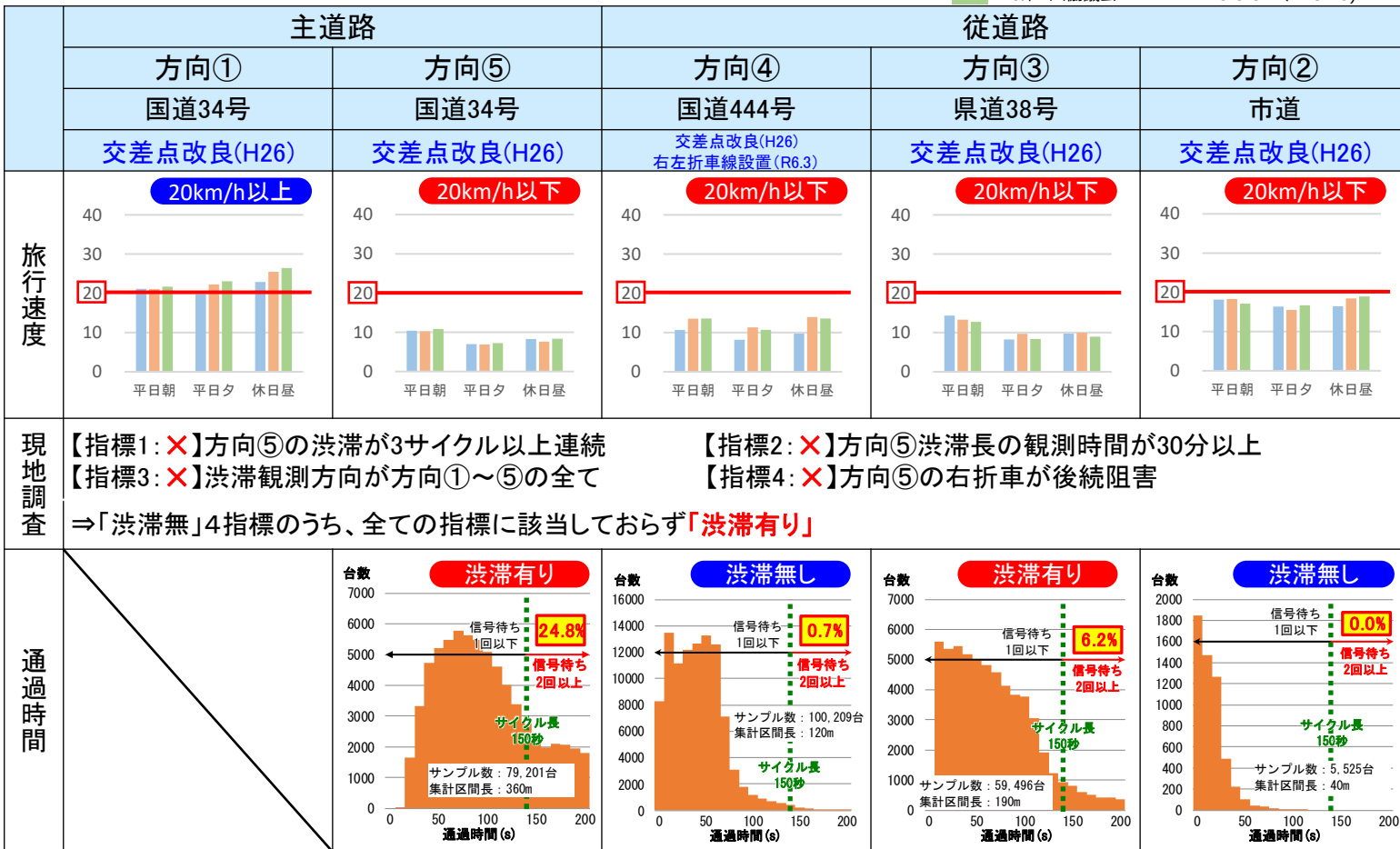
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査：R8.5.19(火)17時台



主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ②⑨国道34号 貝津町

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向①と方向④で信号待ち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でも「渋滞有り」に該当するため、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（民間プローブ）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（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	84秒	50秒
青時間比	47%	28%
サイクル長	180秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

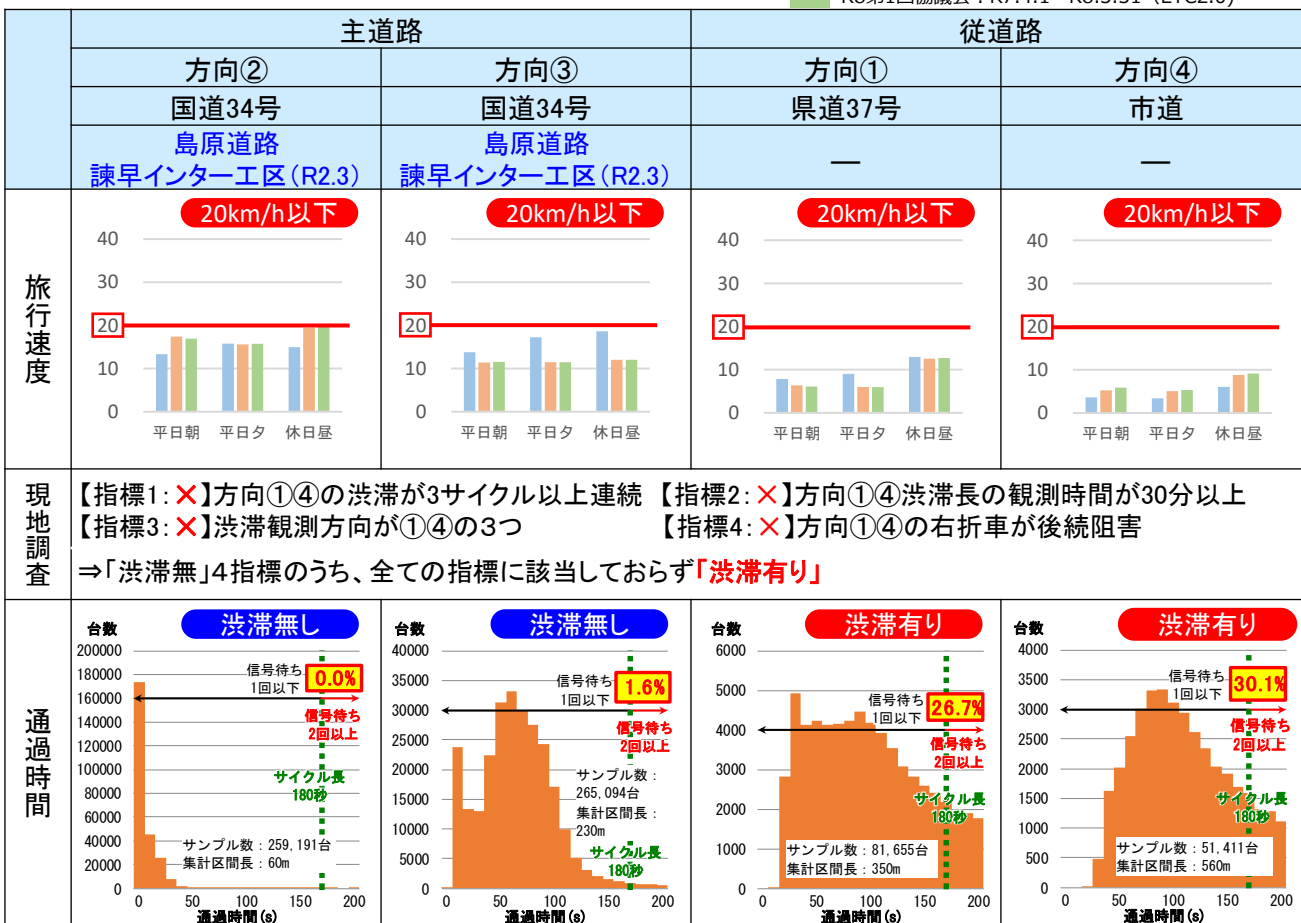
R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査：R8.7.8(水) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

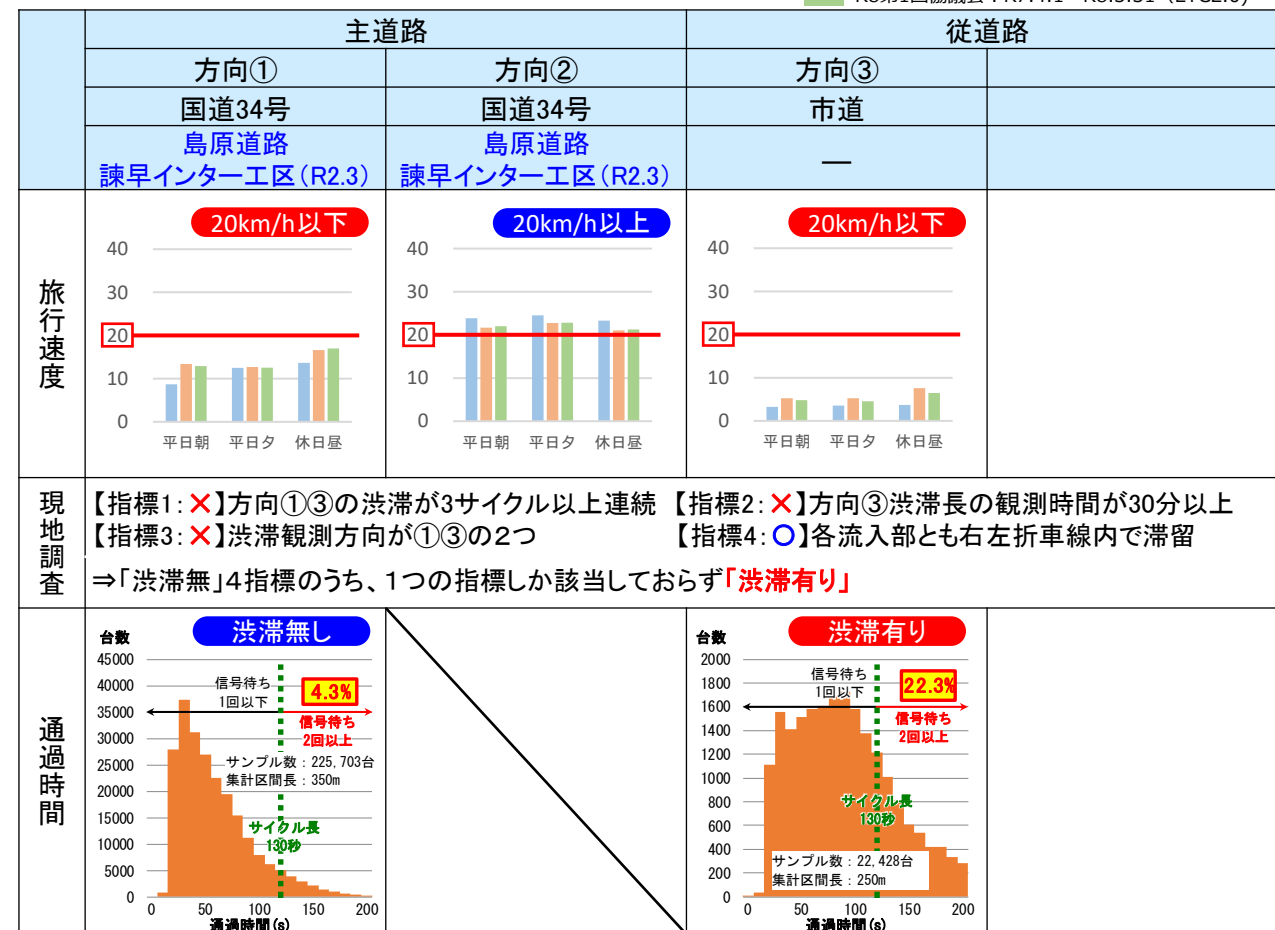
かいつまちにし

対策済み主要渋滞箇所 ③0国道34号 貝津町西

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、主従道路の方向③で信号待ち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でも「渋滞有り」に該当するため、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（民間プローブ）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（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	32秒
青時間比	52%	24%
サイクル長	132秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査：R8.7.8(水) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ③①国道57号 栗面町^{くれもまち}

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向①及び方向④で信号待ち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でも「渋滞有り」に該当するため、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（民間プローブ）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（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	77秒	30秒
青時間比	52%	20%
サイクル長	148秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

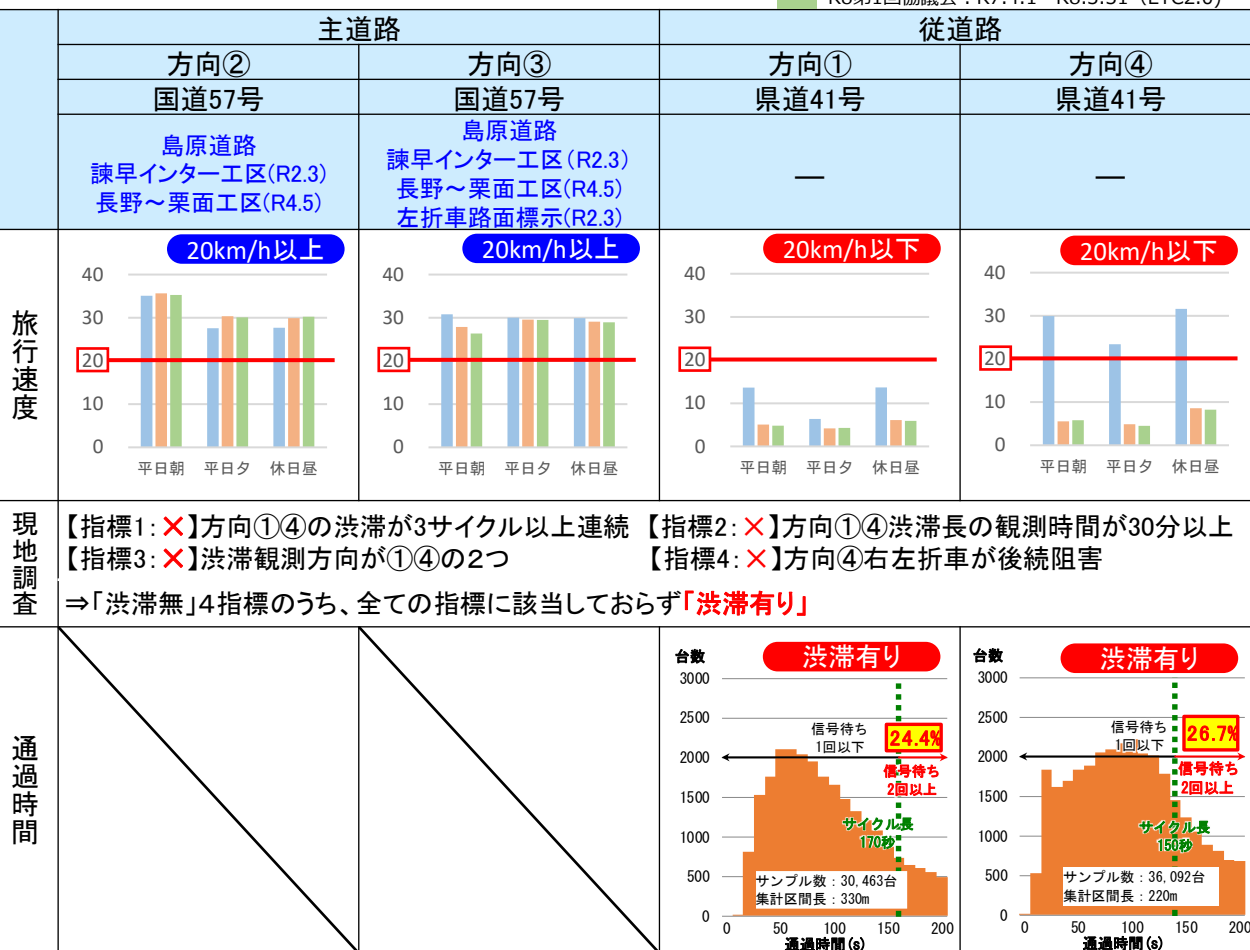
R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査：R8.7.8(水) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

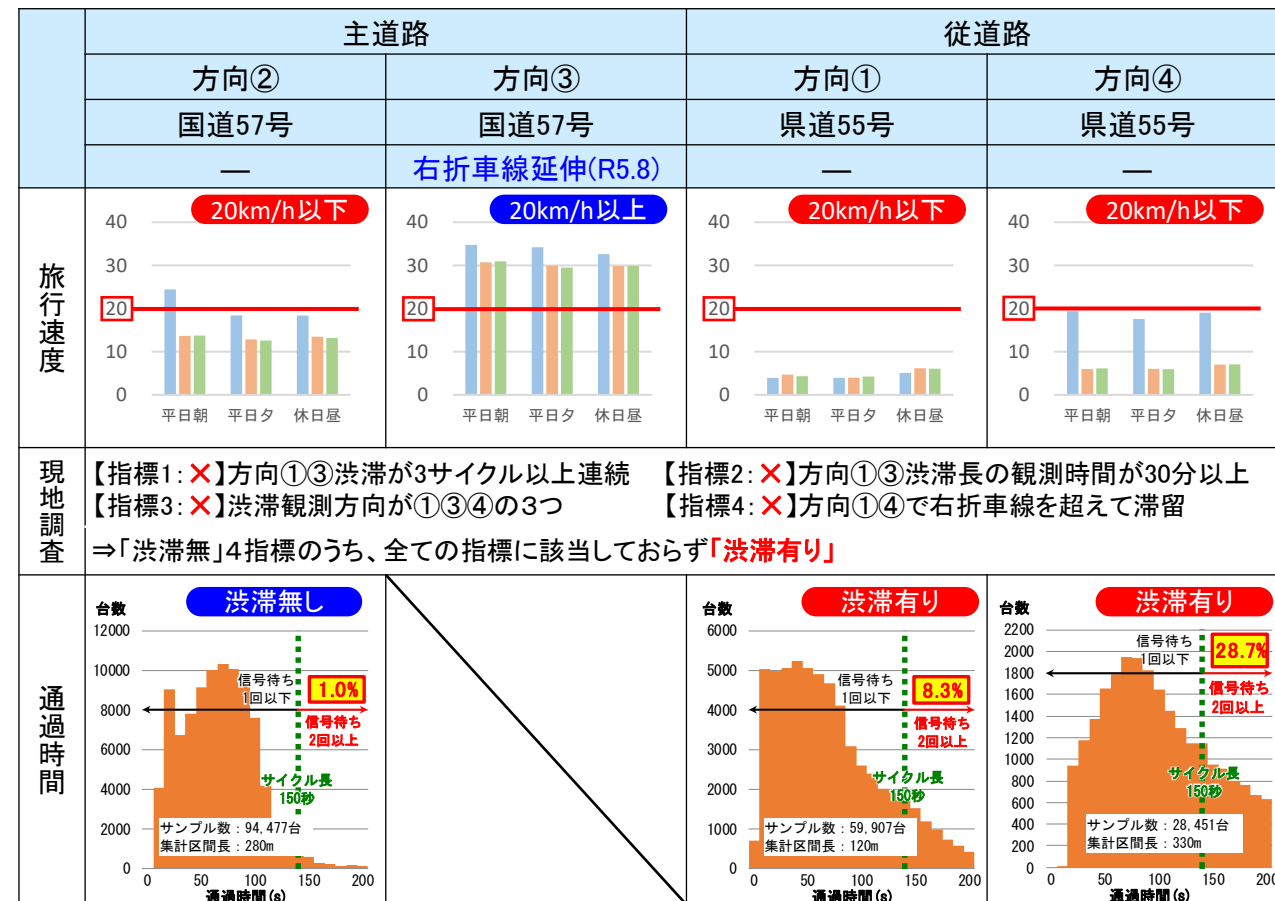
わしごきまち

対策済み主要渋滞箇所 ③4国道57号 鷺崎町

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向①及び方向④で信号待ち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でも「渋滞有り」に該当するため、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）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
 R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（ETC2.0）



■位置図・対策内容



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	61秒	48秒
青時間比	41%	32%
サイクル長	150秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

R8第1回渋滞協(R7.4.1～R8.3.31)

※通過時間: ETC2.0プロブ情報(R7.4.1～R8.3.31)

※現地調査: R8.7.8(水) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

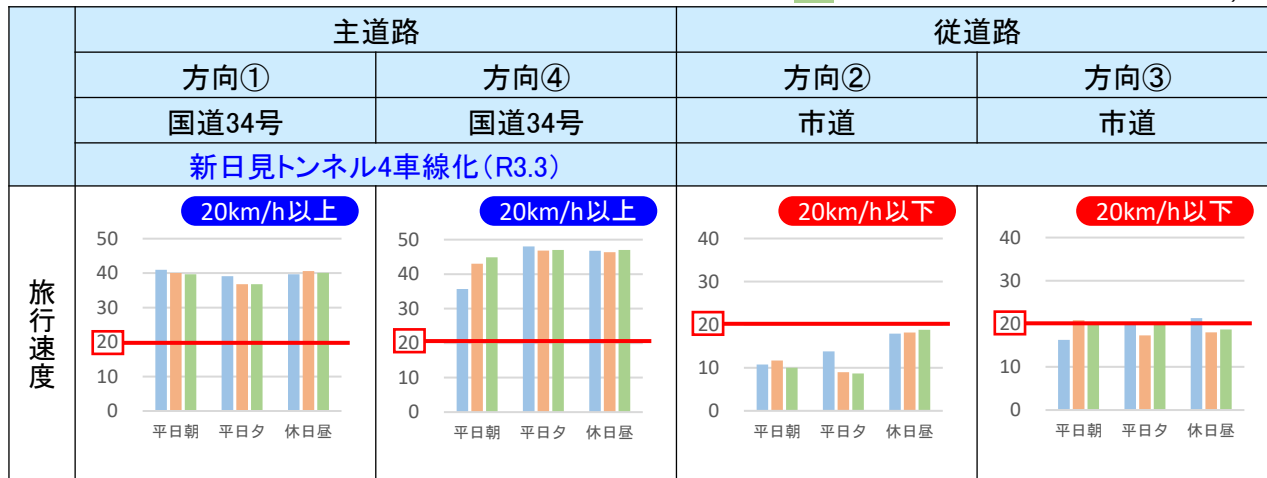
(7)本年度解除判断を行わない主要渋滞箇所

⑥国道34号 大曲

おおまがり

【フォローアップ結果】

選 定 時：H24.4～H24.8（民間プロブ）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
 R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（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

■位置図・対策内容



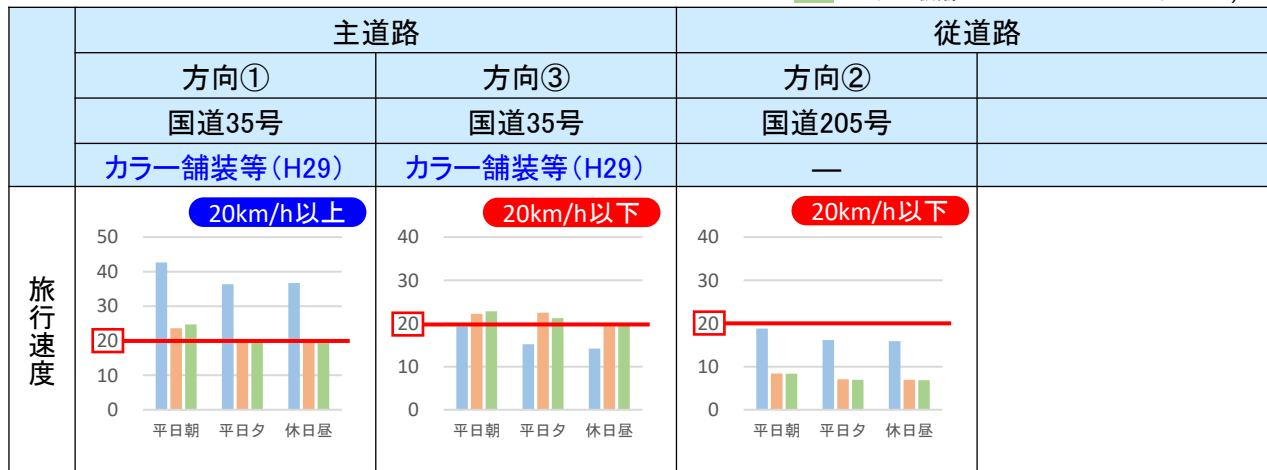
-凡 例-
 事業名：周辺の主な事業
 事業名：フォローアップ対策事業
 ●：主要渋滞箇所

⑩国道35号 大塔IC入口

だいとう

【フォローアップ結果】

選 定 時：H24.4～H24.8（民間プロブ）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）
 R8第1回協議会：R7.4.1～R8.3.31（ETC2.0）



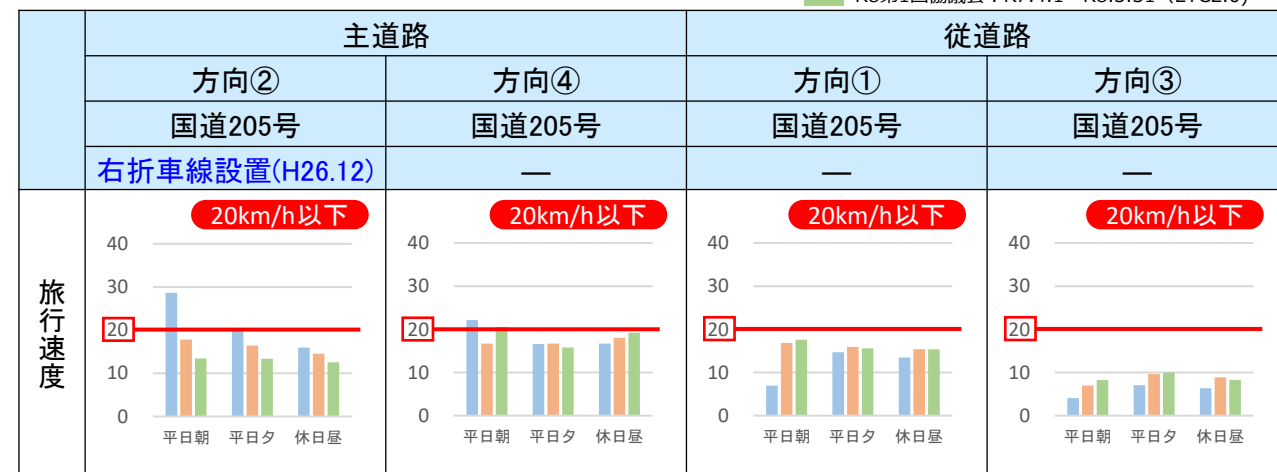
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

⑪国道205号 大塔ロータリー

だいとう

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間プロブ)
 R7第1回協議会 : R6.4.1～R7.3.31 (ETC2.0)
 R8第1回協議会 : R7.4.1～R8.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



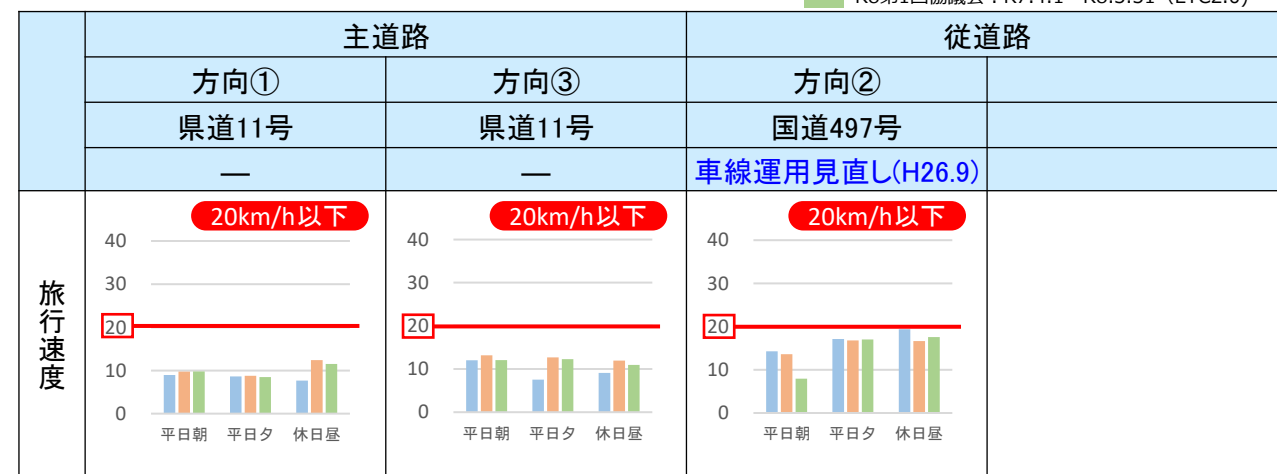
-凡 例-
 事業名: 周辺の主な事業
 事業名: フォローアップ対策事業
 主要渋滞箇所

⑫県道11号 佐世保中央IC入口

させぼちゅうおう

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間プロブ)
 R7第1回協議会 : R6.4.1～R7.3.31 (ETC2.0)
 R8第1回協議会 : R7.4.1～R8.3.31 (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

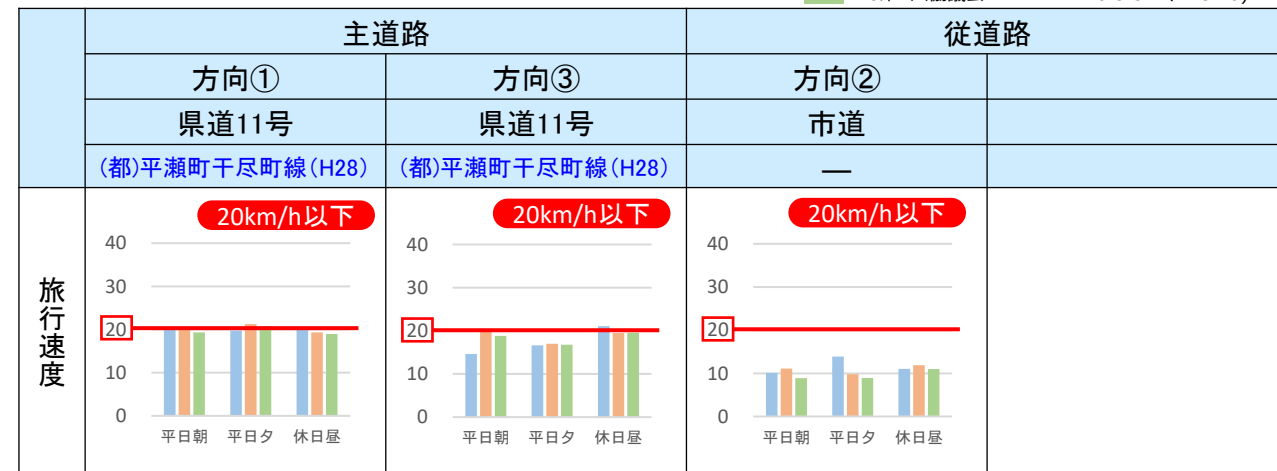
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

⑬ 県道11号 海自警備隊前

かいじけいびたいまえ

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4~H24.8 (民間プロブ)
 R7第1回協議会 : R6.4.1~R7.3.31 (ETC2.0)
 R8第1回協議会 : R7.4.1~R8.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



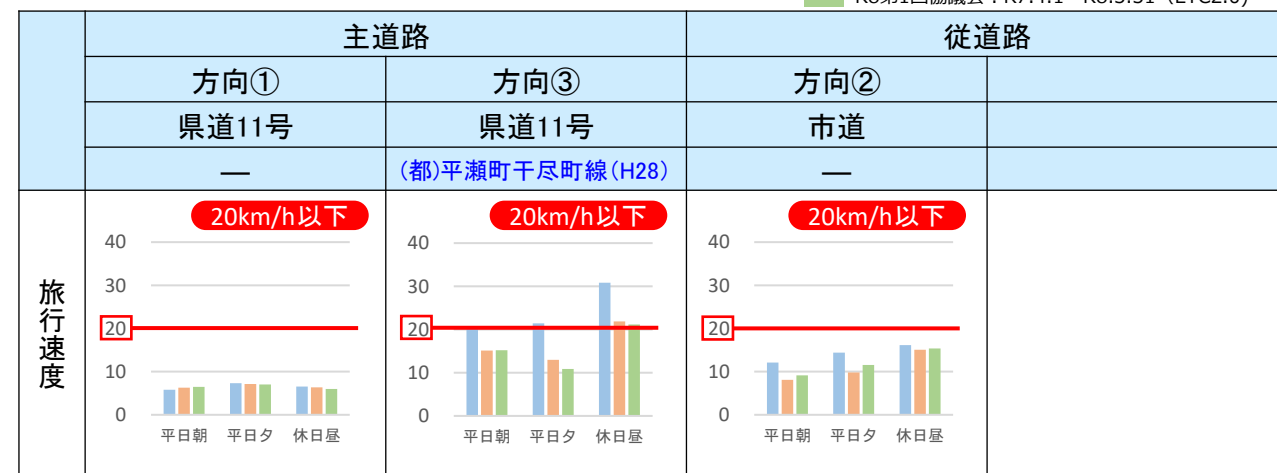
-凡 例-
 事業名: 周辺の主な事業
 事業名: フォローアップ対策事業
 主要渋滞箇所

⑮ 県道11号 平瀬

ひらせ

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4~H24.8 (民間プロブ)
 R7第1回協議会 : R6.4.1~R7.3.31 (ETC2.0)
 R8第1回協議会 : R7.4.1~R8.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容

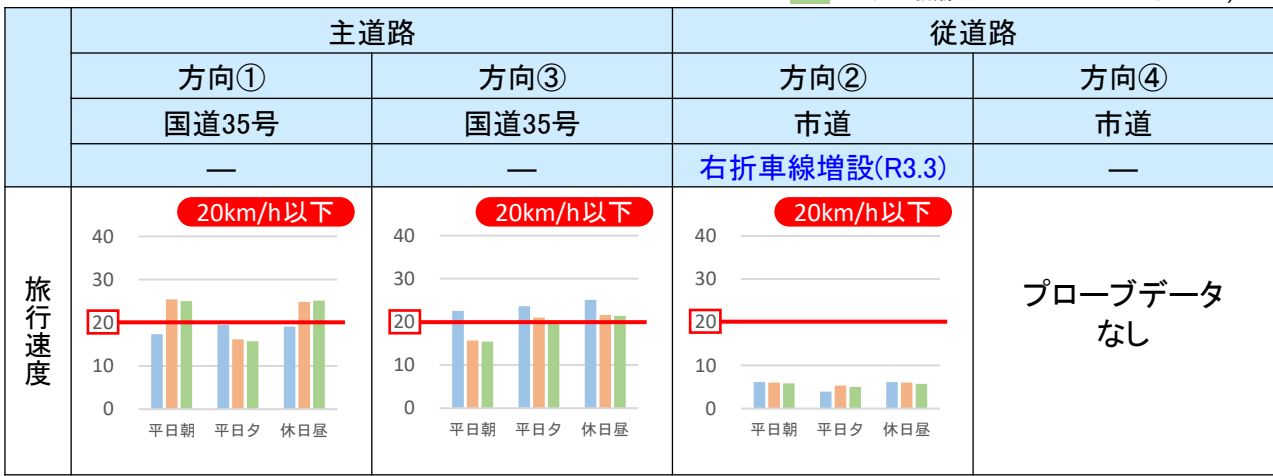


-凡 例-
 事業名: 周辺の主な事業
 事業名: フォローアップ対策事業
 主要渋滞箇所

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

⑯国道35号 大和町

【フォローアップ結果】



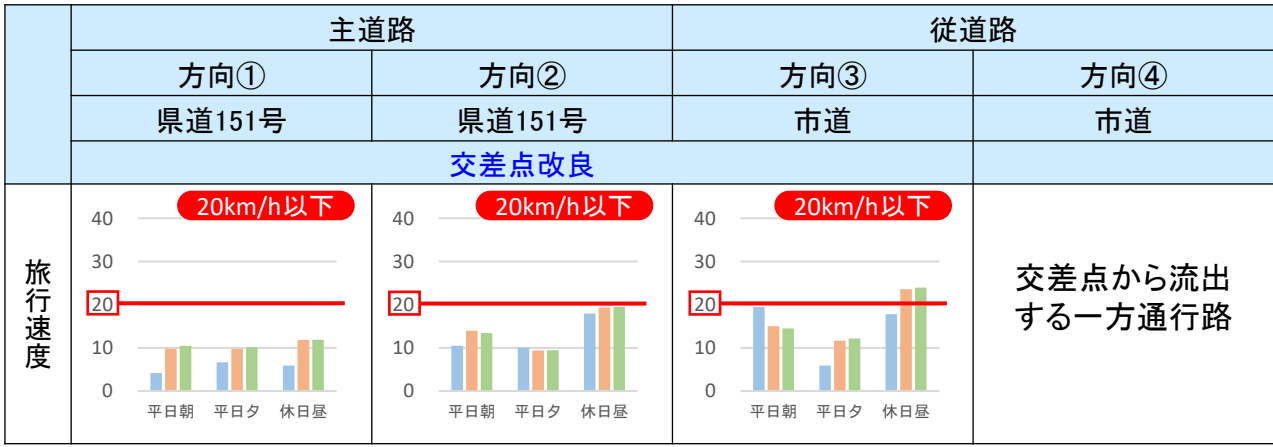
■位置図・対策内容



-凡 例-
事業名: フォローアップ対策事業
●: 主要渋滞箇所

⑰県道151号 四条橋

【フォローアップ結果】



■位置図・対策内容



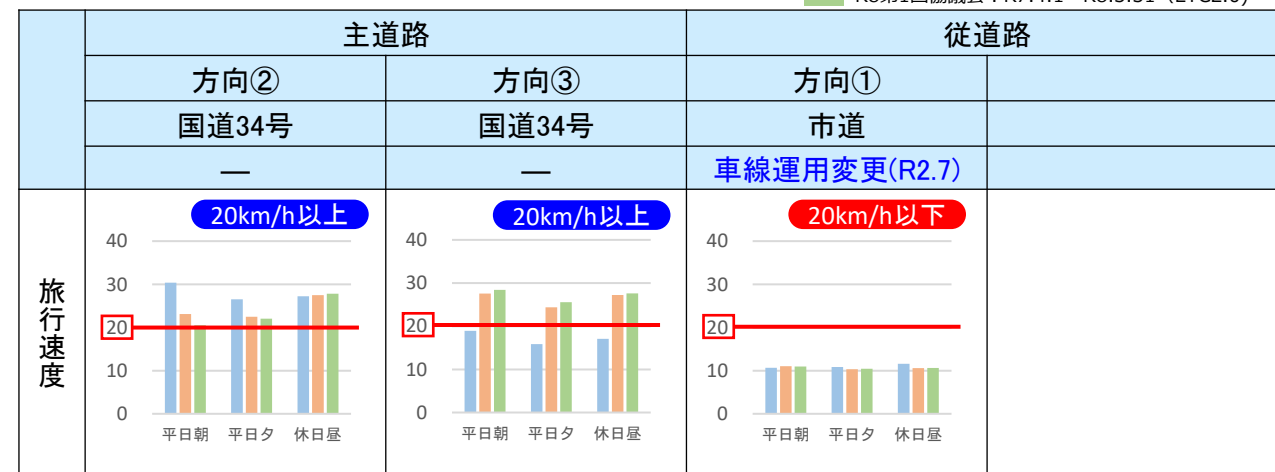
-凡 例-
事業名: フォローアップ対策事業
●: 主要渋滞箇所

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

②8国道34号 与崎^{よさき}

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間プローブ)
R7第1回協議会 : R6.4.1～R7.3.31 (ETC2.0)
R8第1回協議会 : R7.4.1～R8.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容

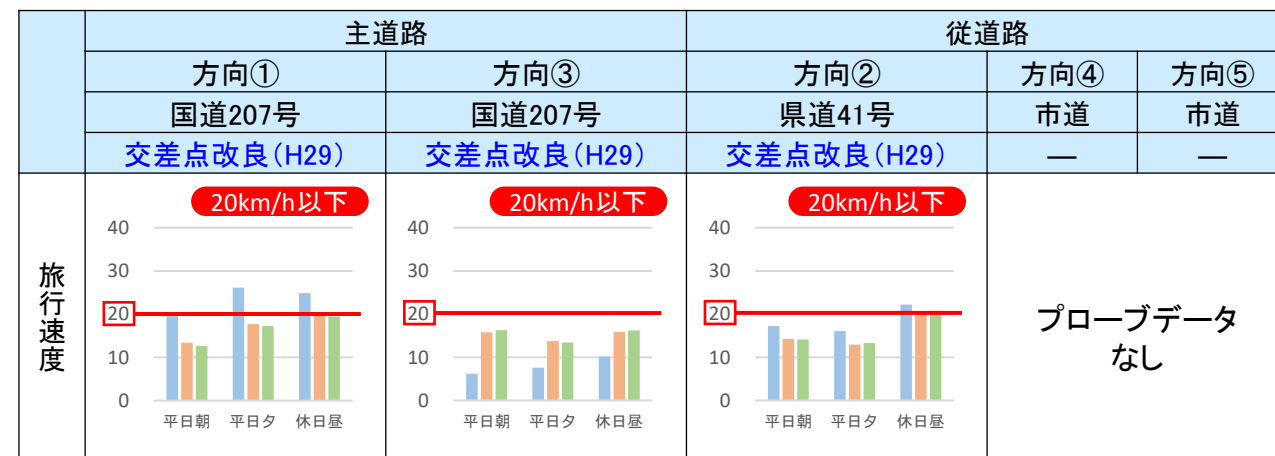


-凡 例-
事業名: 周辺の主な事業
事業名: フォローアップ対策事業
●: 主要渋滞箇所

③2国道207号 宇都町^{うづまち}

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間プローブ)
R7第1回協議会 : R6.4.1～R7.3.31 (ETC2.0)
R8第1回協議会 : R7.4.1～R8.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容

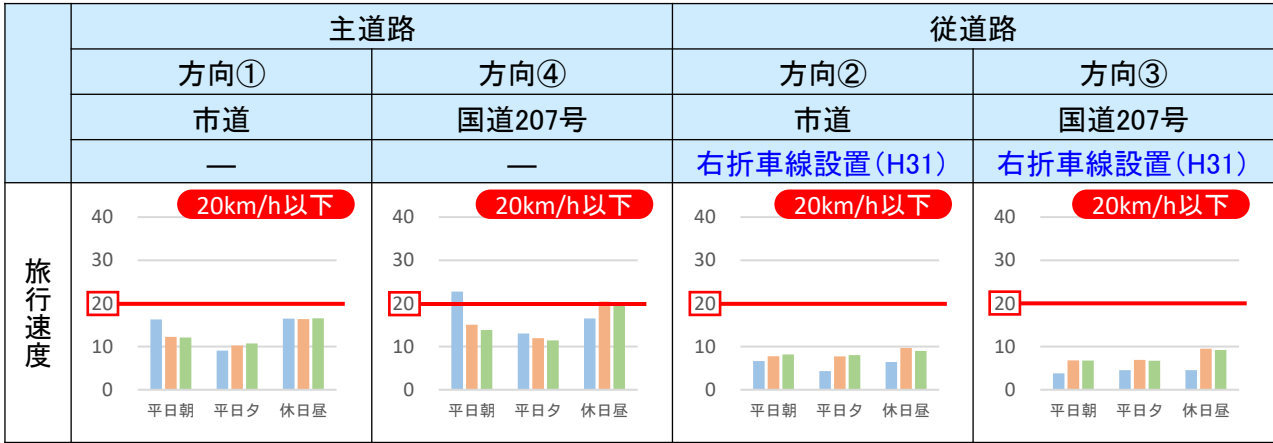


-凡 例-
事業名: フォローアップ対策事業
●: 主要渋滞箇所

③③国道207号 永昌町

えいしょうまち

【フォローアップ結果】



■位置図・対策内容



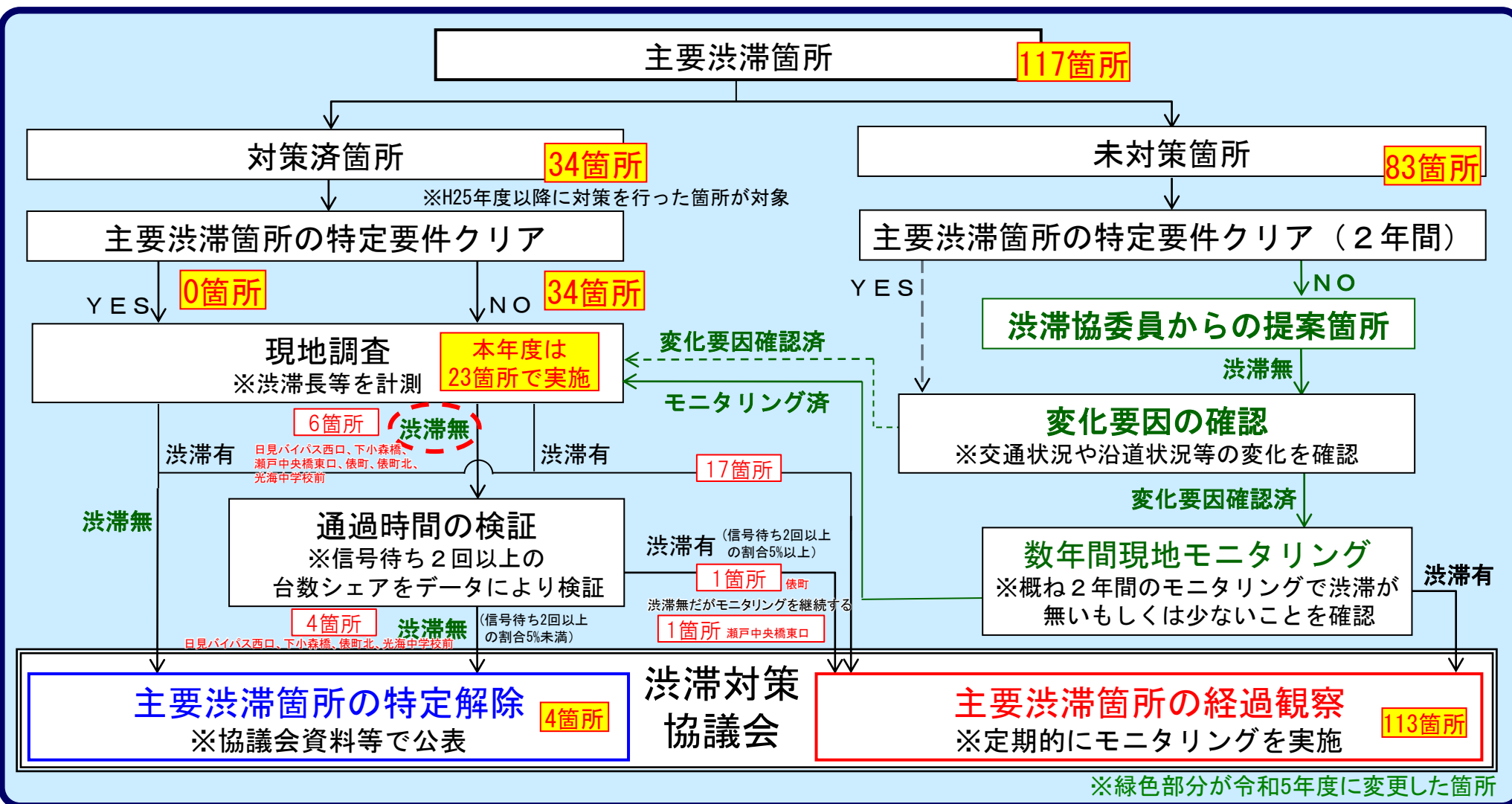
-凡 例-

事業名: フォローアップ対策事業

●: 主要渋滞箇所

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(8) 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、交差点周辺の交通状況を踏まえて長崎エリアにある1箇所(日見バイパス西口)及び佐世保エリアにある3箇所(下小森橋、俵町北、光海中学校前)の合計4箇所の主要渋滞箇所を解除する。

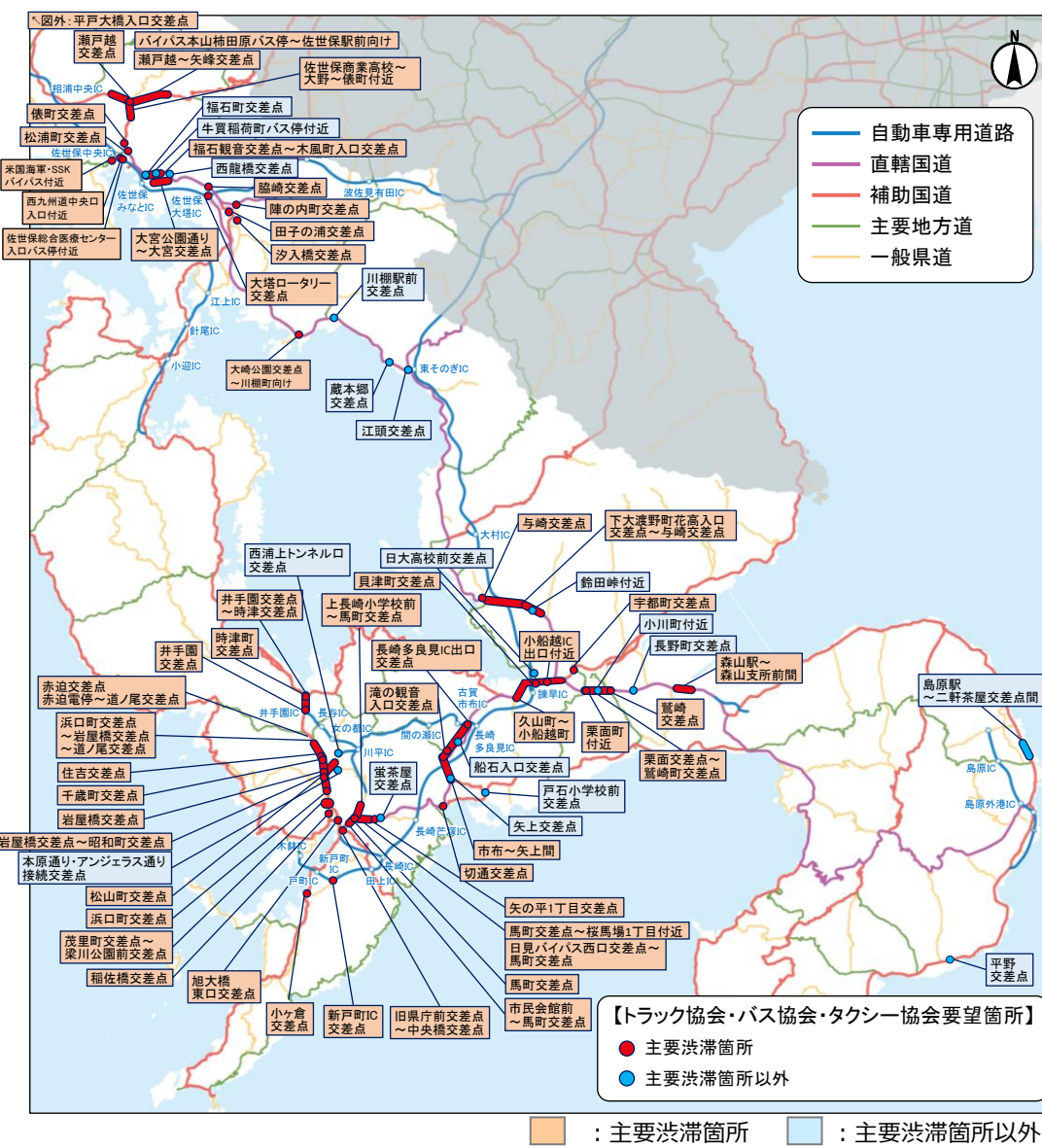
4章 今後の渋滞対策について

(1)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					実施済み対策内容
					R4.5	R5.5	R6.5	R7.5	R8.5	
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	▲	○	○	○	○	○	R3.2 新日見トンネル完成
	国道34号	長崎市	兼茶屋交差点(下り)	▲	○	○	○	○	○	
	国道34号	長崎市	市布～矢上間(上り・下り)	▲	○	○	○	○	○	
	国道34号	長崎市	海の観音入口交差点	▲	○	○	○	○	○	
	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	▲	○	○	○	○	○	
	国道34号	長崎市	切通交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道34号	長崎市	長崎多良見IC出口交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道34号	長崎市	馬町交差点～榎馬場1丁目付近	●	○	○	○	○	○	
	市道出来大工町江戸町線	長崎市	市民会館前～馬町交差点	▲	○	○	○	○	○	
	国道202号	長崎市	旭大橋東口交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道202号	長崎市	稲佐橋交差点(特に稲佐・光町側)	●	○	○	○	○	○	
	国道206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	●	○	○	○	○	○	
佐世保	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IC交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道34号	長崎市	矢の平一丁目交差点	●	○	○	○	○	○	R3.2 矢折レーン延伸
	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	●	○	○	○	○	○	R2.3 長崎本線連続立体
	県道113号	長崎市	岩屋橋交差点～昭和町交差点	●	○	○	○	○	○	
	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	●	○	○	○	○	○	
	国道35号	佐世保市	陣の内交差点	●▲	○	○	○	○	○	
	国道35号	佐世保市	稲石町交差点	●▲	○	○	○	○	○	
	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35号	佐世保市	稲石観音交差点～木風町入口交差点	●▲	○	○	○	○	○	
	国道202号	佐世保市	田子の浦交差点	●	○	○	○	○	○	
大村	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	●	○	○	○	○	○	R2.11 車線適用変更
	国道35号	佐世保市	西龍橋交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道35号	佐世保市	牛買稲荷町バス停付近	●	○	○	○	○	○	
	国道204号	佐世保市	瀬戸越交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道204号	佐世保市	俵町交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道204号	佐世保市	バイパス本山柿田原バス停～佐世保駅前向け	●	○	○	○	○	○	
	国道205号	川棚町	大崎公園交差点～川棚町向け	●	○	○	○	○	○	
	国道383号	平戸市	平戸大橋入口交差点	●	○	○	○	○	○	
	市道大宮道267号線	佐世保市	大宮公園通り～大宮交差点	▲	○	○	○	○	○	
	県道11号線	佐世保市	西九州道中央IC入口(佐世保中央IC交差点)付近	▲	○	○	○	○	○	
	国道498号	佐世保市	瀬戸越交差点～矢崎交差点	▲	○	○	○	○	○	
	国道11号	佐世保市	米園海軍・SSKバイパス付近	▲	○	○	○	○	○	
	国道204号	佐世保市	佐世保商業高校～大野～俵町付近	▲	○	○	○	○	○	
	国道34号	諫早市	貝津町交差点	●▲	○	○	○	○	○	R2.3 島原道路線車IC工区供用
	国道34号	大村市	トンネル上～身崎(上り・下り)	●▲	○	○	○	○	○	
	国道34号	大村市	鶴田峠付近	●	○	○	○	○	○	
	国道34号	大村市	下大瀬野町花高入口交差点～久原2丁目と身崎交差点	●	○	○	○	○	○	R2.7 従道路の車線適用変更
諫早	国道34号	大村市	身崎交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道34号	大村市	下大瀬野町花高入口交差点～久原2丁目と身崎交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道34号	大村市	小船越IC出口付近	●	○	○	○	○	○	
	国道34号	諫早市	久山町～小船越町	●	○	○	○	○	○	
	国道57号	諫早市	長野町交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道57号	諫早市	萬崎町交差点	●	○	○	○	○	○	
	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	●	○	○	○	○	○	
	県道37号線	諫早市	日大高校前交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道291号	南島原市	平野交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道291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～萬崎町交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道207号	諫早市	宇都町交差点	●	○	○	○	○	○	
	市道大宮道267号線	佐世保市	大宮公園通り～大宮交差点	▲	○	○	○	○	○	
	県道11号線	佐世保市	西九州道中央IC入口(佐世保中央IC交差点)付近	▲	○	○	○	○	○	
	国道498号	佐世保市	瀬戸越交差点～矢崎交差点	▲	○	○	○	○	○	
	国道11号	佐世保市	米園海軍・SSKバイパス付近	▲	○	○	○	○	○	
	国道204号	佐世保市	佐世保商業高校～大野～俵町付近	▲	○	○	○	○	○	
	国道34号	諫早市	貝津町交差点	●▲	○	○	○	○	○	R2.3 島原道路線車IC工区供用
	国道34号	大村市	トンネル上～身崎(上り・下り)	●▲	○	○	○	○	○	
	国道34号	大村市	鶴田峠付近	●	○	○	○	○	○	
	国道34号	大村市	下大瀬野町花高入口交差点～久原2丁目と身崎交差点	●	○	○	○	○	○	R2.7 従道路の車線適用変更
	国道34号	大村市	身崎交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道34号	大村市	小船越IC出口付近	●	○	○	○	○	○	
	国道34号	諫早市	久山町～小船越町	●	○	○	○	○	○	
	国道57号	諫早市	長野町交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道57号	諫早市	萬崎町交差点	●	○	○	○	○	○	
	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	●	○	○	○	○	○	
	県道37号線	諫早市	日大高校前交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道291号	南島原市	平野交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道291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～萬崎町交差点	●	○	○	○	○	○	
	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73箇所(主要渋滞箇所54箇所、主要渋滞箇所以外19箇所)に対して、渋滞に関する要望あり。



4. 今後の渋滞対策について

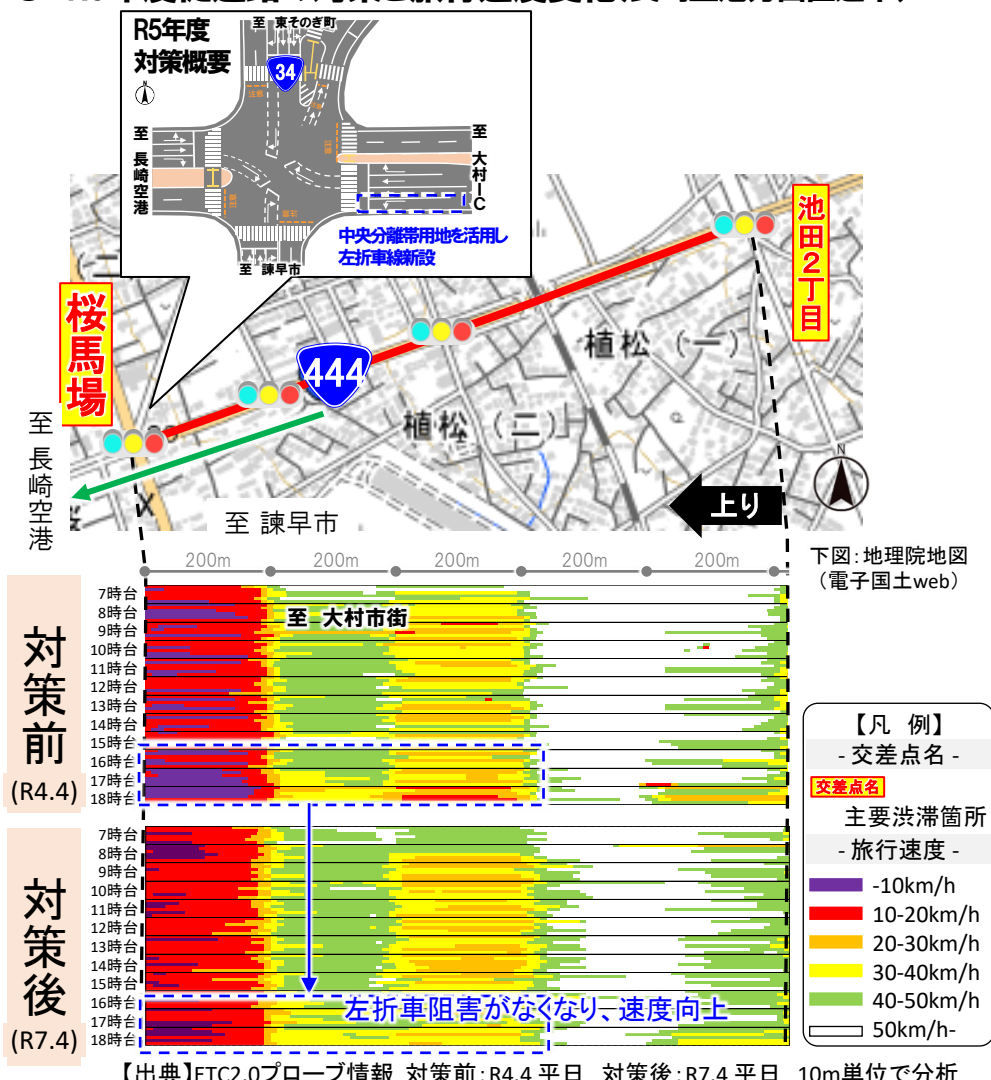
(3) 国道34号桜馬場交差点 対策検討 ① 交差点概要

- ・国道34号桜馬場交差点は大村市街地に位置する交差点であり、主要渋滞箇所を選定されている。
- ・主道路の国道34号は大村市内を南北に貫く幹線道路であり、従道路は空港、新幹線駅、高速ICを結ぶ主要路線となっている。
- ・従道路では、R5年度に渋滞対策として、左折レーン追加及び右折レーン延伸を実施し、流入部の速度向上を確認している。

● 桜馬場交差点周辺概況



● R5年度従道路の対策と旅行速度変化(長崎空港方面直進車)

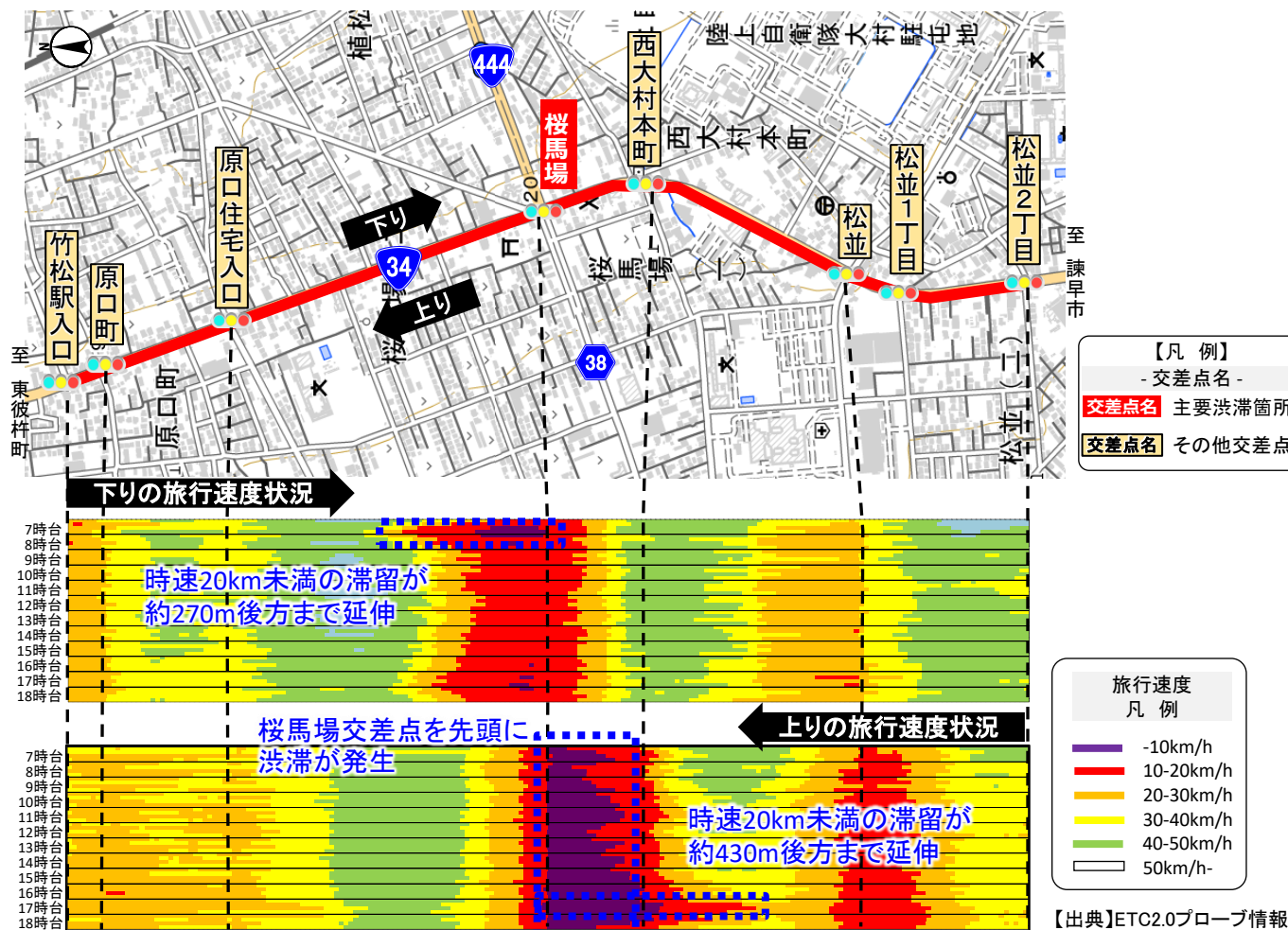


4. 今後の渋滞対策について

(3) 国道34号桜馬場交差点 対策検討 ② 旅行速度状況

- ・国道34号桜馬場交差点を先頭に、日中全ての時間帯において時速20km未満の滞留が発生しており、**特に17時台の上りでは、時速20km未満の滞留が約430m後方まで延伸**している。
- ・上り流入部は、**右折交通が多く、時速10km未満となる速度低下が終日発生**している。
- ・従道路は渋滞対策による効果が出現している一方、主道路では速度低下が継続しているため、**主道路でも渋滞対策が必要**。

● 交差点周辺の旅行速度状況



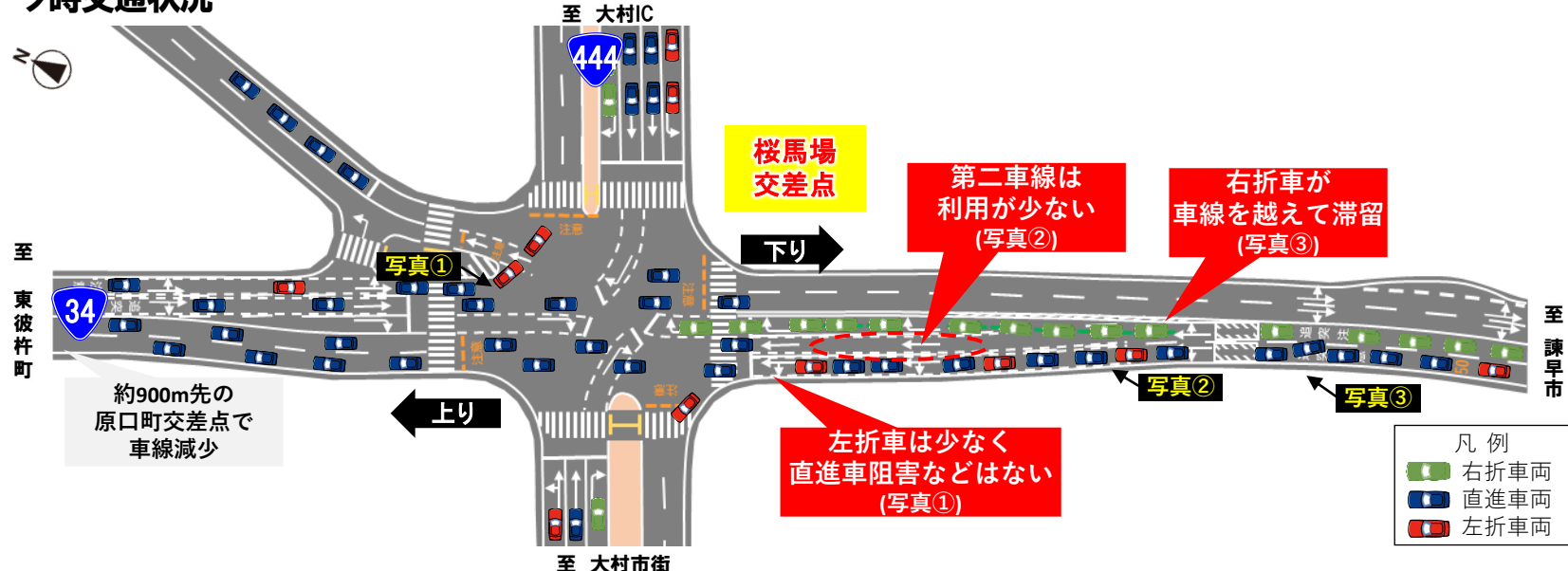
(3) 国道34号桜馬場交差点 対策検討

【現地確認結果(朝ピーク)】

- ・国道34号上り流入部では、交差点進入する手前から**右折車阻害を嫌う車両が第一車線を多く利用**する。
- ・大村IC方面右折車両は右折車線を越えて滞留することが多く、ほとんど毎サイクル車線を越えて滞留する。
- ・第一車線は左折車と直進車が混在し滞留が延びるものの、**第二車線(直進)の利用は少ない**。

● 朝ピーク時交通状況

⇒【渋滞要因】右折車による阻害を嫌う直進車が第一車線を多く利用することで、滞留が伸びる



現地確認：R6. 1. 19(金) 7時頃



現地確認：R6. 1. 19(金) 8時頃



現地確認：R6. 1. 19(金) 8時頃

4. 今後の渋滞対策について

(3) 国道34号桜馬場交差点 対策検討

【現地確認結果(タピック)】

- ・国道34号上り流入部は交通集中により、**約600m手前の松並交差点付近まで渋滞が延伸**する。
- ・交差点流入部付近では、第二車線は右折車の滞留が後方に延びているため、**流入部の第二車線(直進)利用が少ない**。

● タピック時交通状況



現地確認：R6. 1. 19(金) 17時頃



現地確認：R6. 1. 19(金) 17時頃



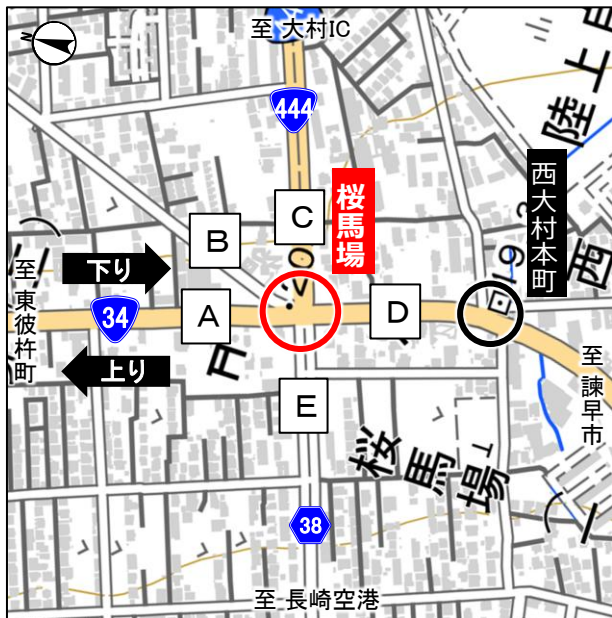
現地確認：R6. 1. 19(金) 17時頃

4. 今後の渋滞対策について

(3) 国道34号桜馬場交差点 対策検討 ③R8.5.19 交通量調査結果

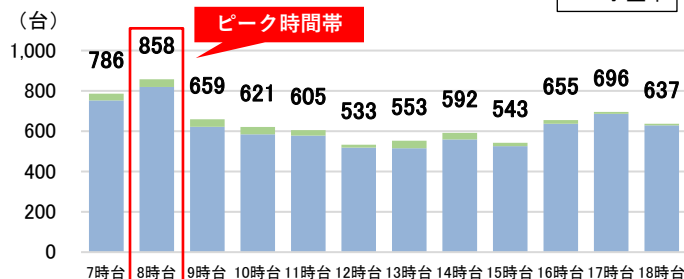
- ・国道34号桜馬場交差点の渋滞対策検討を進めるにあたり、令和8年5月19日(火)に交通調査を実施。
- ・国道34号桜馬場交差点の**交差点流入交通量は17時台がピーク**となっており、主道路の国道34号上りでは約900台/時が流入し、従道路の国道444号からも約800台/時の車両が流入しており、**主道路・従道路ともに交通量が多い。**

● 自動車断面流入交通量

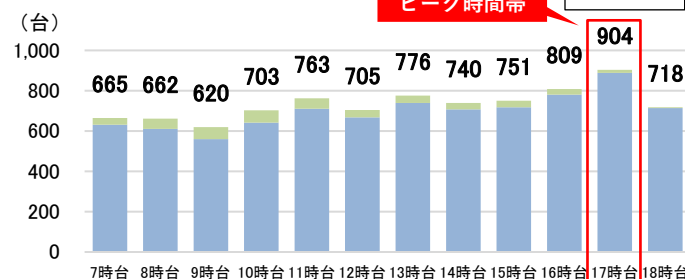


【出典】交通量調査結果 R8.5.19(火)

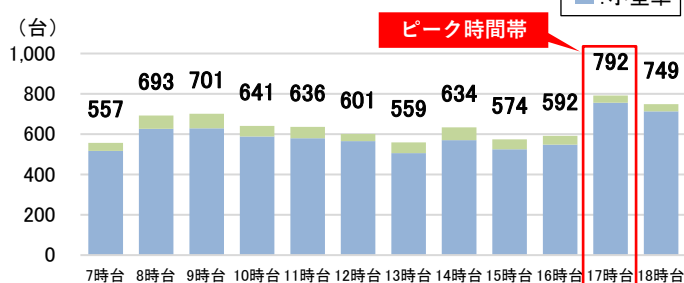
A断面: 国道34号下り



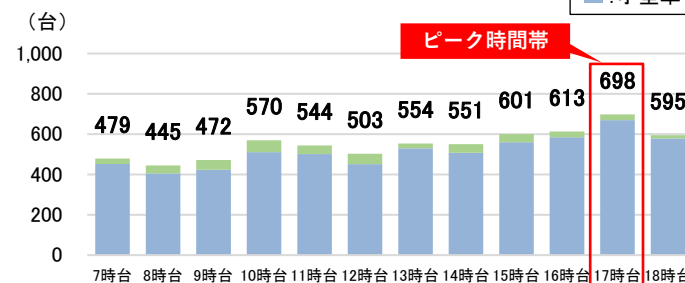
D断面: 国道34号上り



C断面: 国道444号



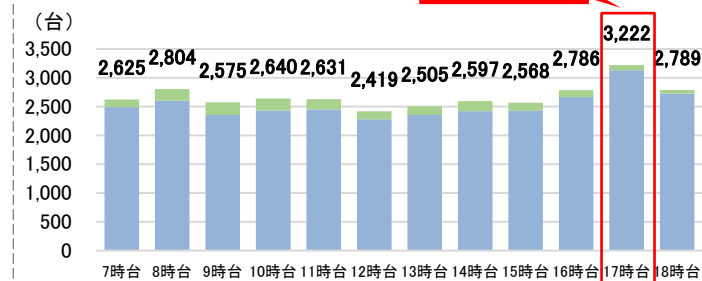
E断面: 県道38号



B断面: 市道



交差点流入交通量

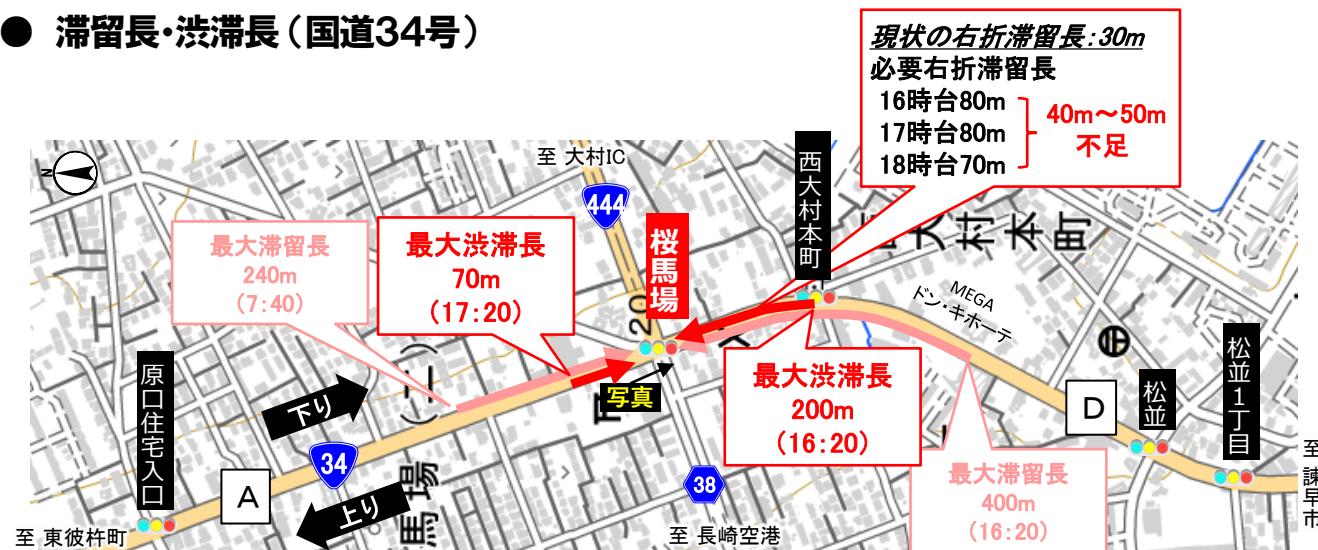


4. 今後の渋滞対策について

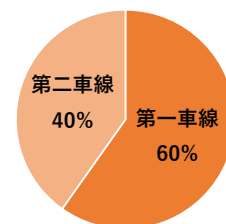
(3) 国道34号桜馬場交差点 対策検討 ③R8.5.19 交通量調査結果

- ・桜馬場交差点の主道路である**国道34号では、上下線で朝(最大70m)と夕方(最大200m)に渋滞が発生している。**
- ・特に、国道34号上りは夕方に**右折車の滞留長不足(現況30mに対して70m~80m必要な交通量が流入)**に加えて、**右折車の滞留を避けるために、第一車線に利用が偏るため、渋滞が激しくなり、16時台で最大200mの渋滞が発生している。**

● 滞留長・渋滞長(国道34号)



国道34号上り 車線利用割合
(左折車も含む)



【出典】交通量調査結果
R8.5.19(火)17時台

直進車・左折車の約6割が
第一車線に偏り、交差点に流入

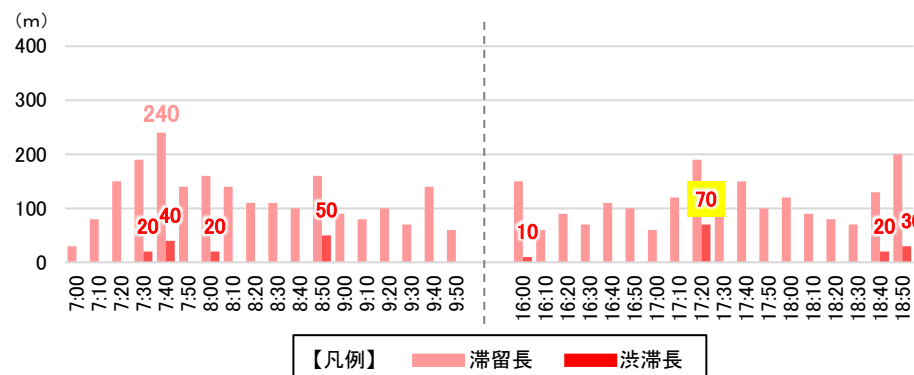


現地確認: R8.5.19(火)17時台

A断面: 国道34号下り

<朝ピーク時> 渋滞要因: 交通集中

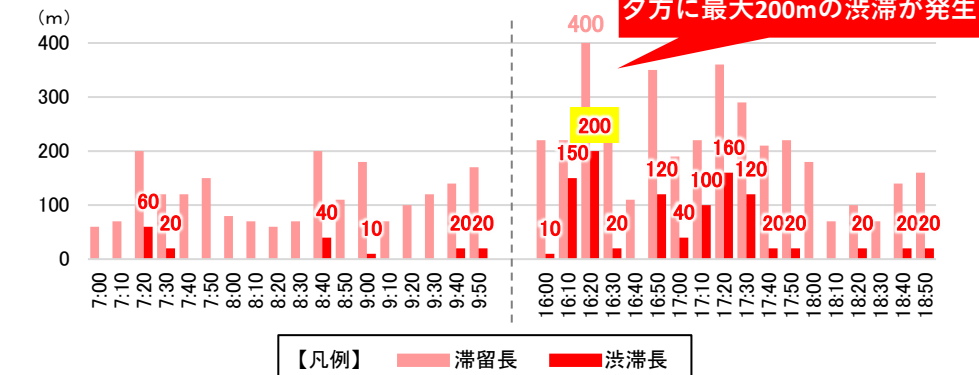
<夕ピーク時> 渋滞要因: 左折車、交通集中



D断面: 国道34号上り

<朝ピーク時> 渋滞要因: 右折車、左折車

<夕ピーク時> 渋滞要因: 交通集中、右折車



【出典】渋滞長調査結果 R8.5.19(火)

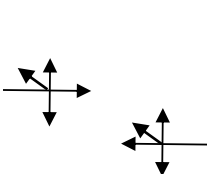
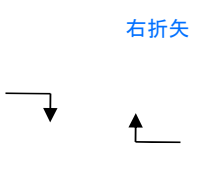
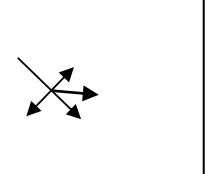
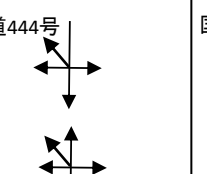
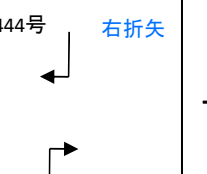
(3)国道34号桜馬場交差点 対策検討 ③R8.5.19 交通量調査結果

・桜馬場交差点の信号現示は、交通状況にあわせて青時間が変化する可変式信号であり、最適化されている。

● 交差点図(断面番号)



● 信号現示

17時台	1Φ		2Φ			3Φ			4Φ		5Φ			サイクル長 (秒)
														
	国道34号		国道34号			市道			県道38号		県道38号			
	G	Y	G	Y	AR	G	Y	AR	G	Y	G	Y	AR	
1回目	51	3	18	3	4	13	3	5	33	3	7	3	4	150
2回目	40	3	18	3	4	13	3	5	33	3	7	3	4	139
3回目	39	3	18	3	4	15	3	5	37	3	7	3	4	144
平均	43	3	18	3	4	14	3	5	34	3	7	3	4	144

交通状況に応じて、国道34号・市道・従道路の青時間が調整される

サイクル長も可変式

【参考】17時台の交通量

断面	路線名	交通量
D	国道34号上り	696台/時
A	国道34号下り	904台/時
C	国道444号	792台/時
E	県道38号	698台/時
B	市道	132台/時
	合計	3,222台/時

【出典】信号現示調査結果 R8.5.19(火)

【前回渋滞協(R7.8)】

- ・主道路(上り)の右折滞留長不足による渋滞
- ・主道路(上り)の第二車線(直進)の利用が少ない

【交通量調査を実施(R8.5)】

- ・主道路(上り)で右折滞留長不足(約50m不足)による渋滞発生を確認
- ・主道路(上り)で直進車の利用は第一車線(約6割)に偏っていることを確認

【今回渋滞協(R8.8)】

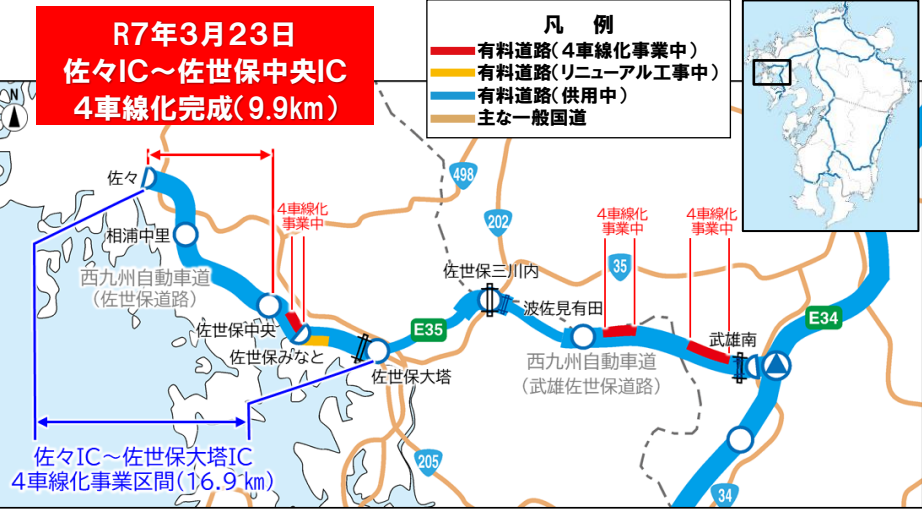
- ・調査結果を活用し、短期・中長期対策を視野に渋滞対策の検討を進める

5章 その他情報提供

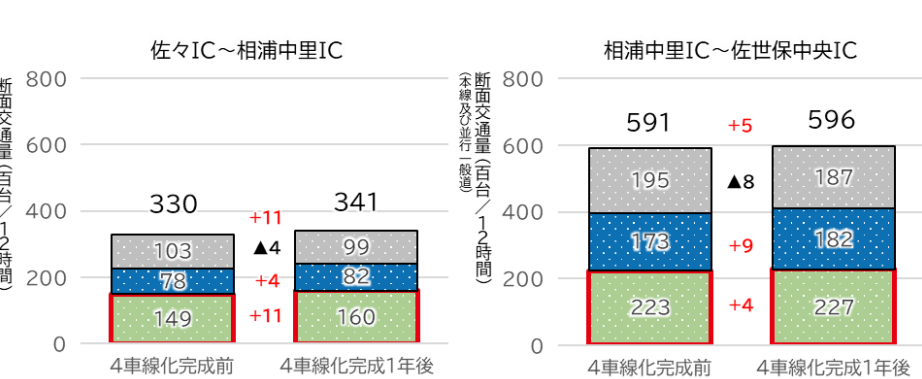
西九州自動車道(佐世保道路) 佐世保中央IC～佐々IC

- 令和7年3月23日に佐世保道路(佐々IC～佐世保中央IC)の4車線化が完成。佐々IC～佐世保中央IC間の管理を国土交通省からNEXCO西日本に変更するとともに、佐々IC～佐世保大塔IC間を新たな料金に変更。
- 完成区間の交通量は、暫定2車線時より増加。(最大+11百台/12時間)
- 佐世保道路全線(佐々IC～佐世保大塔IC間)の朝夕ピーク時の所要時間は最大8分短縮。

位置図



完成前後の交通量の変化



※本線の交通量はトラフィックカウンターによる速報値、並行一般道の交通量は交通量調査結果。
(12時間交通量)(完成前:R7.3.5(水)、完成後:R8.3.4(水))
なお、端数処理を四捨五入により行っていることから、総数と内訳の計とが一致しない場合があります。

平均旅行速度



所要時間の変化



ピーク時間渋滞状況の変化



令和8年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会

目 次

【議題】通勤パス社会実験の状況について(NEXCO西日本)

令和8年8月21日

1. 現行の平日朝夕割引について

1-1 現行割引の主な課題と見直しの方向性

- 現行の割引制度については、これまで 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会において議論されてきた
- 令和3年8月4日付けで公表された「中間答申」において、以下のとおり主な課題と見直しの方向性が提言された

「中間答申」で示された主な課題と見直しの方向性

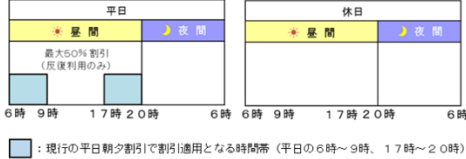
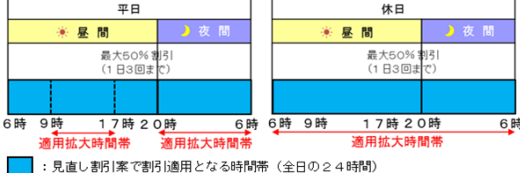
割引	現行の料金割引の主な課題	見直しの方向性
平日朝夕割引	勤務形態の多様化に未対応/ 通勤時間帯の一部高速道路の混雑	割引適用時間帯の柔軟化/ 通勤者の利用促進等の目的検討
深夜割引	割引適用待ち車両の滞留/ 運転者労働環境の悪化	割引適用時間帯の拡大/ 適用時間帯の走行分を対象
休日割引	繁忙期等の渋滞激化/ より効果的に観光需要を喚起する必要	繁忙期等に割引を適用しない/ 観光周遊等を対象とした割引の拡充
大口・ 多頻度割引	一層の物流等支援の必要性/ 公平性の確保	現下の経済状況を踏まえた拡充と、 原因者負担の公平性の観点からの 縮小の両面について、引き続き検討
マイレージ割引	利用者の実感が薄い	民間ポイント制度も参考に検討

2. 通勤パスの試行について

2-1 見直しの方向性を踏まえた試行概要

- 中間答申での課題と見直し方向性を踏まえて、令和5年度から石川県で試行を開始
- 長崎県内においては、令和6年4月より試行実施
- 令和8年度からは一部要件を変更して試行を継続中

< 中間答申での課題と見直しの方向性を踏まえた新たな割引案 >

項目	現行の平日朝夕割引	通勤パス(2024年度～)	通勤パス(2026年度～)
割引適用日時	平日 6～9時・17～20時  ■ : 現行の平日朝夕割引で割引適用となる時間帯 (平日の6時～9時、17時～20時)	全日 24時間  ■ : 見直し割引案で割引適用となる時間帯 (全日の24時間)	
割引率の概要	1か月毎の利用回数に応じて割引 1～4回 割引なし 5～9回 30%割引 10回以上 50%割引	・ 20回分のパスを10回分の料金で事前購入 ・ パス残額内は10回分の料金で20回分まで利用可能 (最大50%割引) ・ パス残額外となる21回目分以降の利用は50%割引 ・ 通勤パスの対象走行は休日/深夜割引の適用対象外 ・ 通勤パスの申込期間中は、指定区間の内外にかかわらず、NEXCO区間における平日朝夕割引の適用対象外	(2026年度からの変更点) ・ <u>30回分のパスを15回分の料金</u>で事前購入 ・ パス残額内は<u>15回分の料金で30回分まで</u>利用可能 (最大50%割引) ・ パス残額外となる<u>31回目分以降</u>の利用は50%割引
割引適用方式	ETCマイレージサービス後日還元	・ パス残額内は事前購入による残高管理 ・ パス残額外は後日割引	
割引適用区間	全国の地方部の高速道路で100km以内のIC区間	一部区間で事前にパスを購入したIC区間	
割引対象車種	全車種	軽自動車等および普通車	
1日の利用回数上限	朝夕それぞれ1回まで	時間帯の制限なしで3回まで	

2. 通勤パスの試行について

2-2 試行区間について

- 長崎道 長崎IC、長崎多良見IC、諫早IC、大村ICおよび長崎バイパス 川平ICの各IC間
- 県庁所在地最寄りICである長崎ICを起点に、一般道利用からの転換が期待でき、交通量が多いICを対象ICとする。長崎市中心部⇄長崎市外の通勤を主なターゲットとし、渋滞が見受けられる並行国道(国道34号)からの転換を図る



断面交通量 (台/日) 【令和7年度】		(IC間距離)	
		東	そのぎ
23,300		(13.5km)	
		大	村
28,300		(3.6km)	
		木場スマート	
31,500		(8.5km)	
		諫	早
30,900		(4.9km)	
		(15.1km)	
		長崎	多良見
37,100		(8.3km)	
		長崎 芒塚	
17,200		(3.0km)	
14,700		長	崎

川平本線

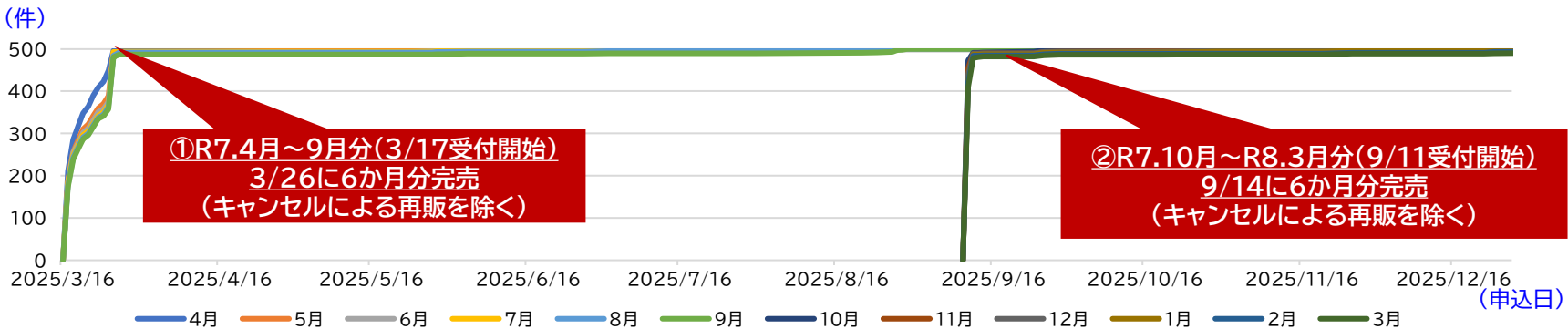
川平

3. 試行結果(申込状況①(R7年度))

- 上半期、下半期ともに販売開始から数日ですべて完売(キャンセルによる再販は除く)
- 通勤パス申込者の6割近くが、複数月分の申込みをしている。

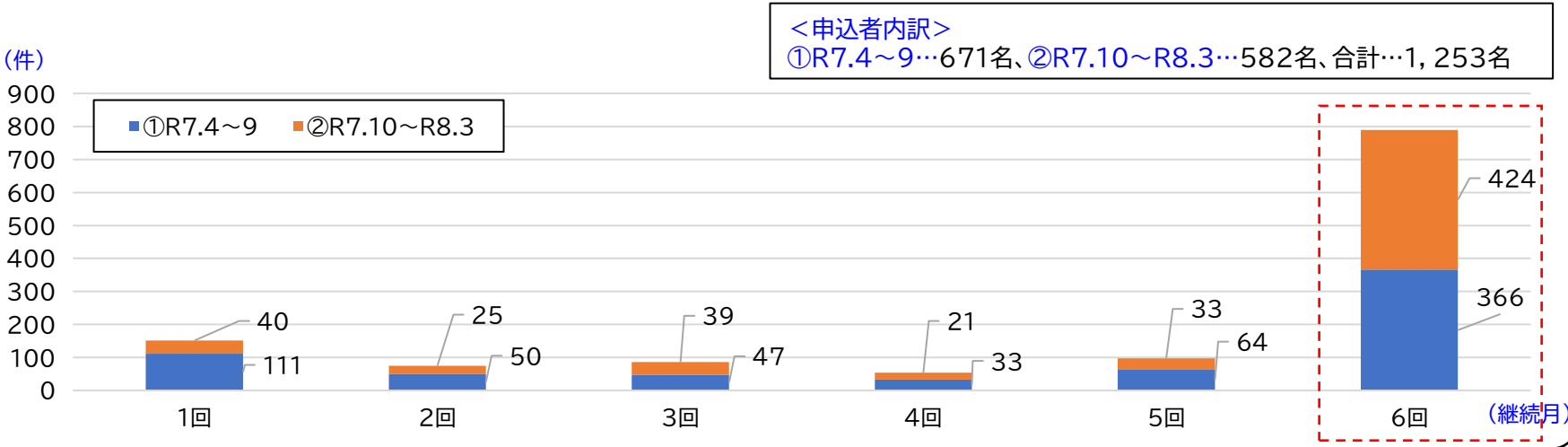
【申込状況】

- ①申込み開始から10日後に6か月分すべて完売
- ②申込み開始から3日後に6か月分すべて完売



【申込回数】

- 通勤パス申込者の6割程度が6か月継続して通勤パスを申込みしている



3. 試行結果(申込状況) (インターペア)

- 申込区間は、長崎バイパスを起終点する申込が多く、全申込件数の約6割を占める
- 最も多い区間が長崎多良見IC⇔川平IC間で1月あたりの申込件数の約3割を占める

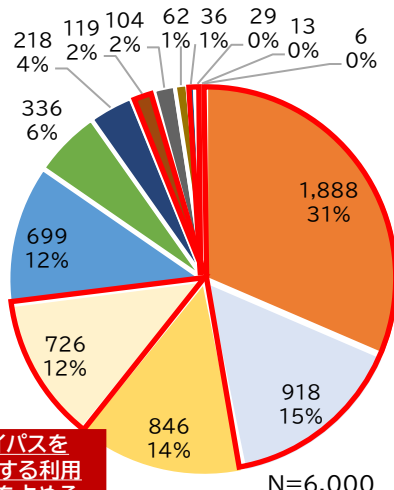
【区間別 申込件数】

➢ 長崎多良見IC⇔川平ICが最も多く、平均 157 件/月 申込み

順位	ICペア	合計	月平均
1	長崎多良見IC⇔川平IC	1,888	157
2	大村IC⇔川平IC	918	77
3	長崎IC⇔諫早IC	846	71
4	諫早IC⇔川平IC	726	61
5	長崎IC⇔大村IC	699	58
6	諫早IC⇔大村IC	336	28
7	長崎IC⇔長崎多良見IC	218	18
8	長崎多良見IC⇔川平本線料金所	119	10
9	長崎多良見IC⇔大村IC	104	9
10	長崎多良見IC⇔諫早IC	62	5
11	諫早IC⇔川平本線料金所	36	3
12	大村IC⇔川平本線料金所	29	2
13	長崎IC⇔川平本線料金所	13	1
14	長崎IC⇔川平IC	6	1
申込件数		6,000	500

申込みの約3割

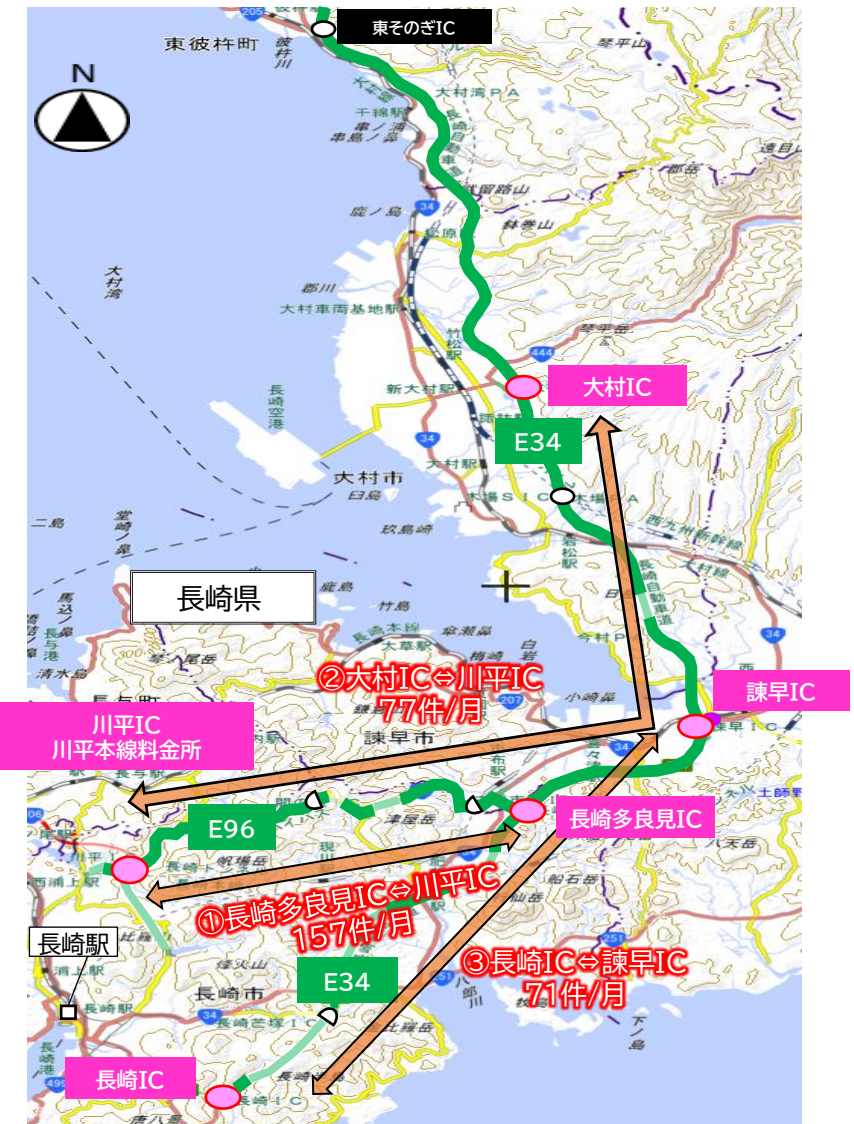
【区間別の申し込み件数割合】



長崎バイパスを起終点とする利用が約6割を占める

- ・長崎多良見IC⇔川平IC
- ・大村IC⇔川平IC
- ・長崎IC⇔諫早IC
- ・諫早IC⇔川平IC
- ・長崎IC⇔大村IC
- ・諫早IC⇔大村IC
- ・長崎IC⇔長崎多良見IC
- ・長崎多良見IC⇔川平本線料金所
- ・長崎多良見IC⇔大村IC
- ・長崎多良見IC⇔諫早IC
- ・諫早IC⇔川平本線料金所
- ・大村IC⇔川平本線料金所
- ・長崎IC⇔川平本線料金所
- ・長崎IC⇔川平IC

【申込件数 上位3区間】



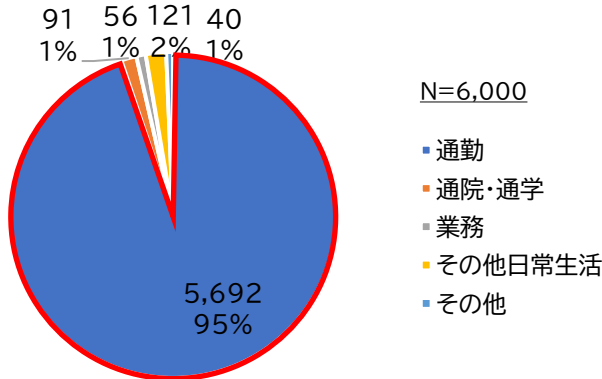
3. 試行結果(2025年度申込状況) (申込時アンケートの結果)

- 申込時における利用目的は約9割が「通勤」と回答した
- また申込者の約2割は、日常的に高速道路を利用していない方々であるため、通勤パスの試行により、高速道路の利用頻度の増加が期待される

〈申込時 アンケート結果〉 ※全申込件数6,000件のアンケート結果を集計

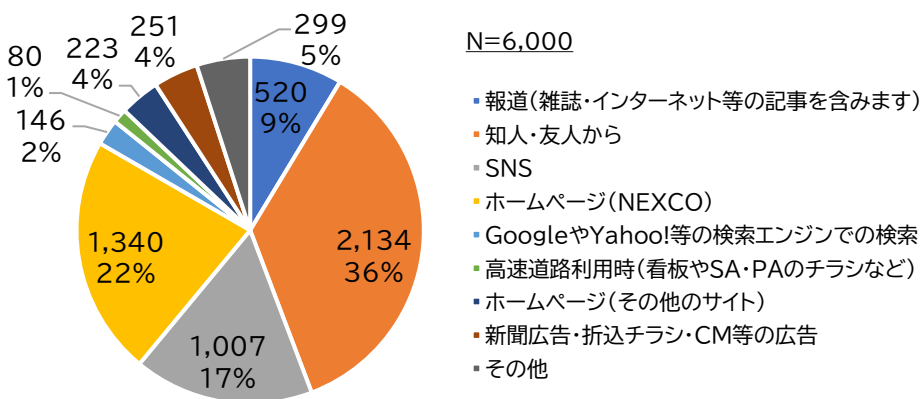
【①通勤パスの利用目的】

➤ 「通勤」が9割以上を占める



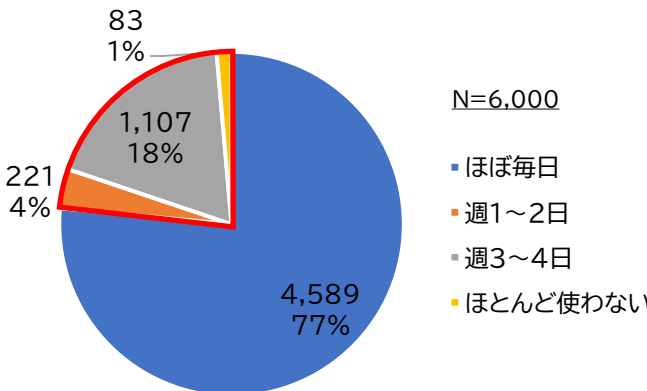
【②通勤パスを知ったきっかけ】

➤ 「前年度から「報道」が減少、「知人等」が増加



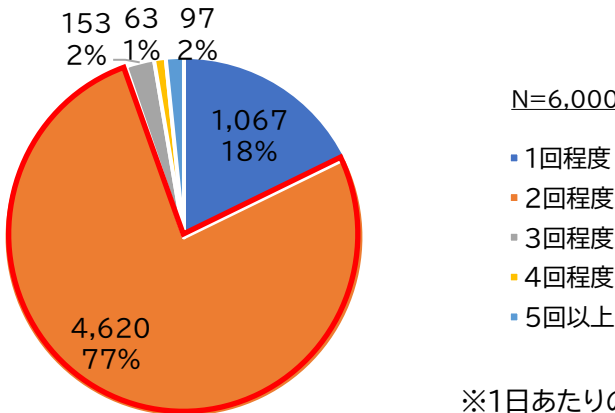
【③普段の高速道路 利用頻度】

➤ 約2割の高速道路利用を誘発



【④普段の高速道路 利用回数】

➤ 約8割が「2回」利用(往復と想定)



※1日あたりの利用回数

3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況①(R8.3)>

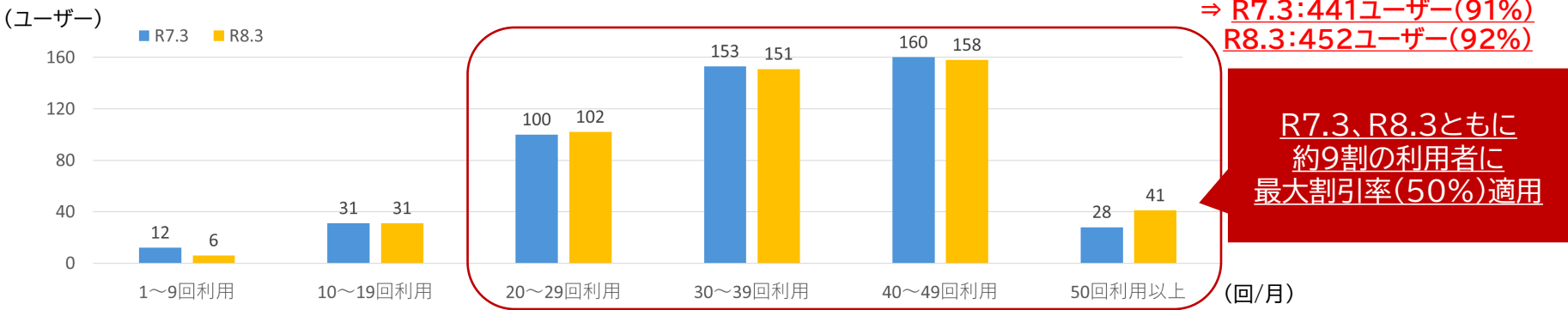
- 利用者あたり、平均35回/月 利用しており、約9割が20回/月 以上の利用
- R8.3およびR7.3の利用ユーザーにおける平均利用回数の大きな変化はなかった
- 通勤パス申込後、高速道路の利用が全体的に増加。朝夕は1.3倍以上と顕著に増加

< 通勤パス利用者の利用状況(R8年3月分) >

【 1ヶ月あたりの利用状況(申込区間内) 】

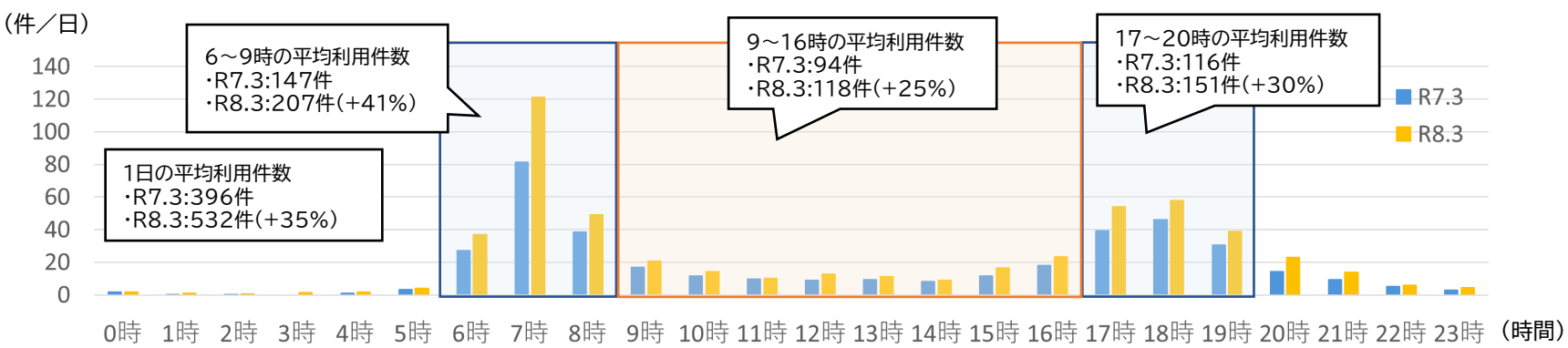
通勤パスの割引率の概要(～R8.3)	・20回分のパスを10回分の料金で事前購入 ・パス残額内は10回分の料金で20回分まで利用可能(最大50%割引) ・パス残額外となる21回目以降の利用は50%割引
--------------------	---

➢ 1利用者あたり平均利用回数 R7.3: 35回/月 R8.3: 35回/月



【 時間帯別の利用状況(走行記録より集計) 】

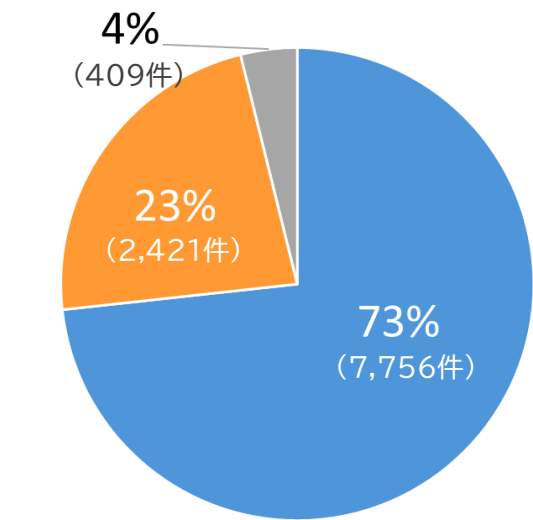
➢ R7.3に通勤パス利用がなく、R8.3に通勤パスを利用したユーザーのそれぞれの月の利用回数を比較したところ、全体的に利用回数が増加。特に朝方は+41%、夕方は+30%と顕著な増加がみられた。



3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況③>

- 通勤パス利用者の申込区間と実際の走行区間を分析したところ、96%程度は申込区間もしくは区間の内側の走行であった
- 申込区間内と区間外を跨ぐ走行は4%程度存在した
- 内外走行が全走行の5割を超える利用者は全体の2%程度とわずかであった

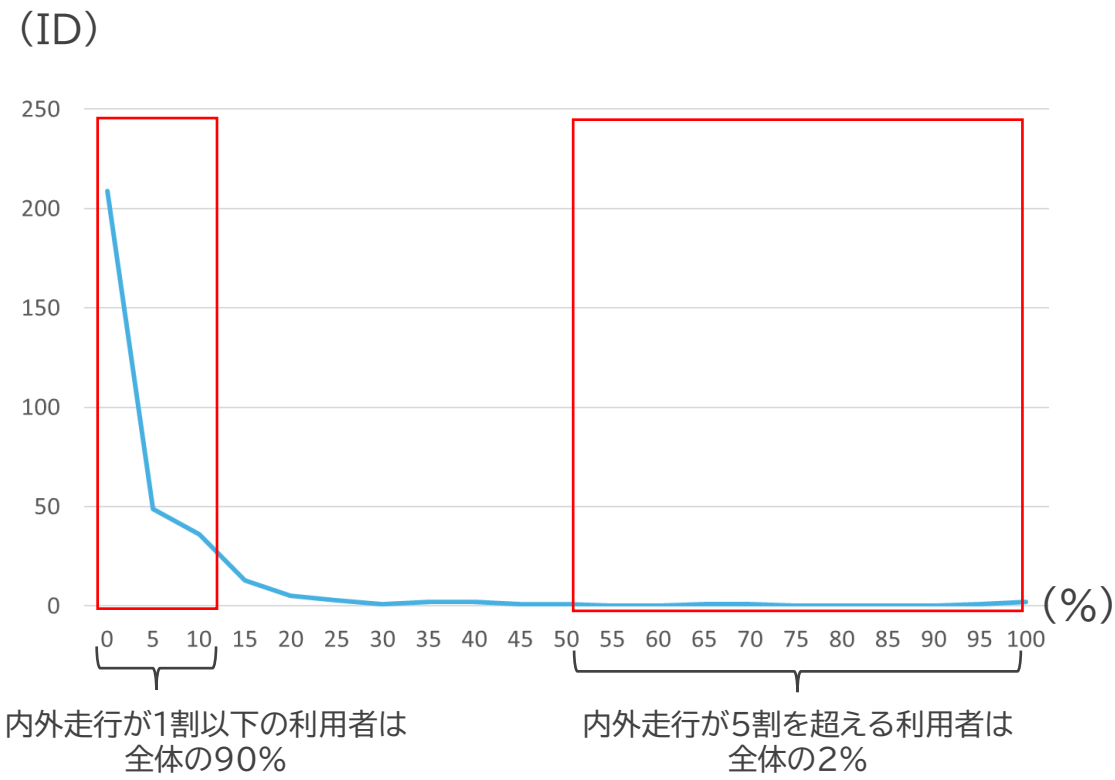
通勤パス走行区間の内訳(R8.3)



■ 申込区間通り ■ 内内走行 ■ 内外走行

※長崎IC⇄川平ICプラン、長崎IC⇄川平本線料金所プラン申込者による走行、および長崎バイパスの走行は件数から除く

内外走行率毎の利用者の分布



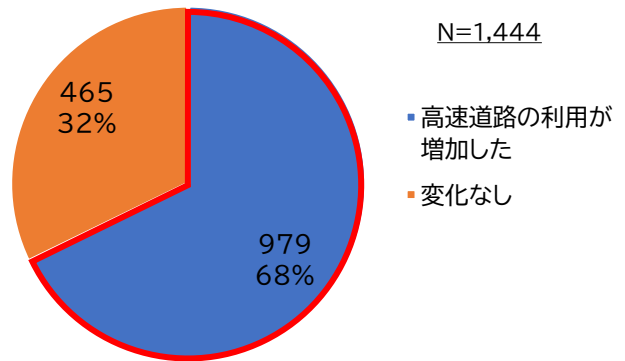
3. 試行結果(申込状況) (利用者アンケートの結果①(R7年度))

■ 高速道路の利用回数が増えたと回答した利用者が約7割、利用時間帯に変化があったもしくは利用時間帯や利用日を意識しなくなったと回答した利用者が約8割と、行動変容をもたらした

利用傾向の変化が確認された例(1)

【利用傾向の変化アンケート】

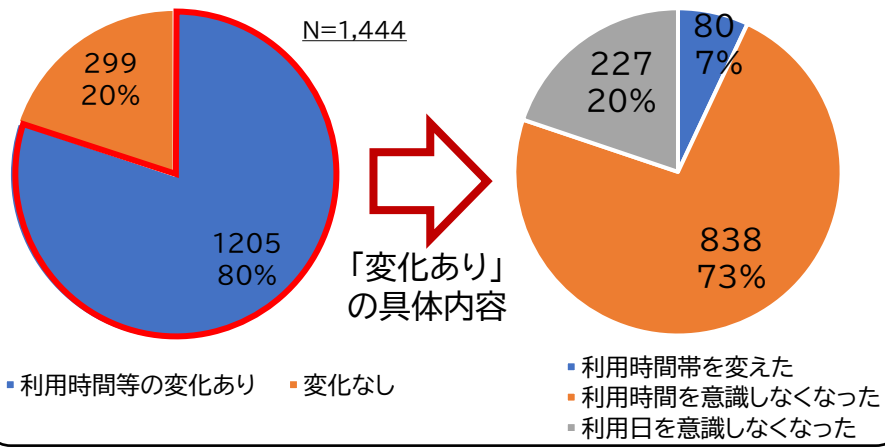
➤ 「高速道路の利用が増加した」が約7割を占める



利用傾向の変化が確認された例(2)

【利用傾向の変化アンケート】

➤ 利用時間帯に変化もしくは利用時間帯や利用日を意識しなくなった利用者が約8割



<利用者のコメント抜粋>

○日曜、祝日が休みとは限らないので、休日割を気にせず高速道路を使えて時短にもなり非常に良かった。

○朝夕割引はシフト勤務であると、時間帯によっては反映されないこともあったため、通勤パスの方が時間帯を気にせず利用できて助かっている。

<利用者のコメント抜粋>

○早退する際などに、時間を気にしなくなった。土日の高速での外出が増えた。

○シフトにバラつきがあるため高速道路を気兼ねなく利用出来るのは有り難い。

○焦りや考えることなく自由な時間に走れるので、ゆっくりと用事を済ませられるようになりありがたい。

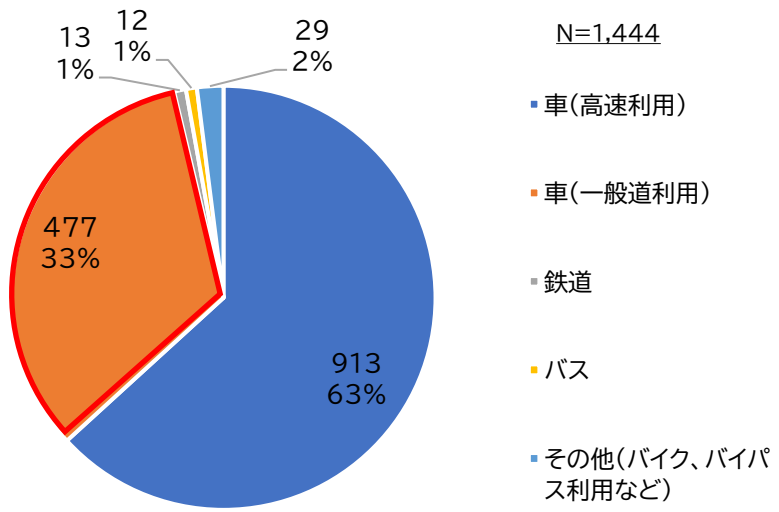
3. 試行結果(申込状況) (利用者アンケートの結果②(R7年度))

- 通勤パス利用者のうち、一般道から高速道路利用への転換が約3割を占めている
- 転換後は、往復それぞれ10～15分程度の所要時間が短縮されており、利便性が向上している

利用傾向の変化が確認された例(3)

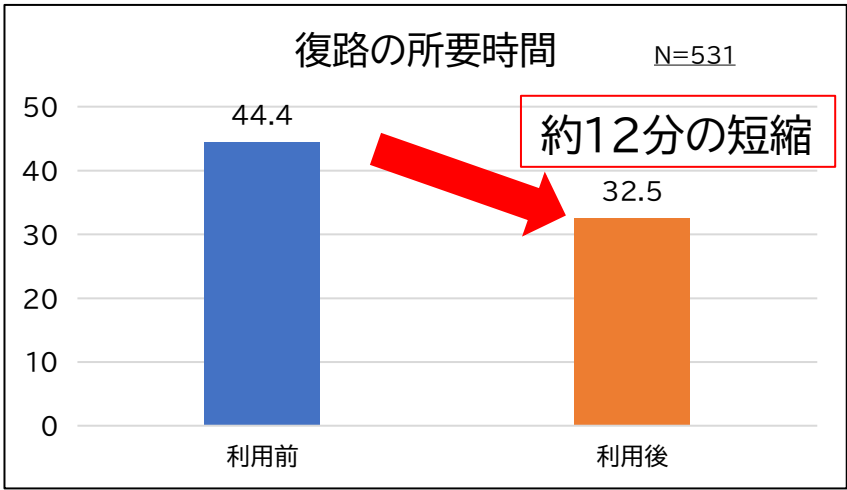
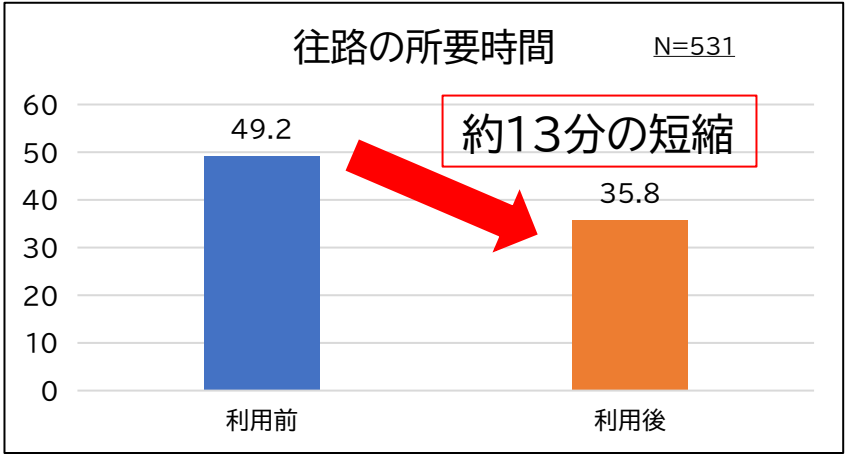
【通勤パス利用前の交通手段】

- 「一般道から高速道路利用転換」が3割を占める
- 2024年度傾向から不変



- ・通勤パス利用者の主な利用目的は通勤
- ・従前から車利用をしていた利用者がほとんど(96%)
そのうち、約3割の方が一般道から転換
- ・他機関(鉄道・バス)などからの転換は僅少(2%)

通勤パス利用による所要時間短縮



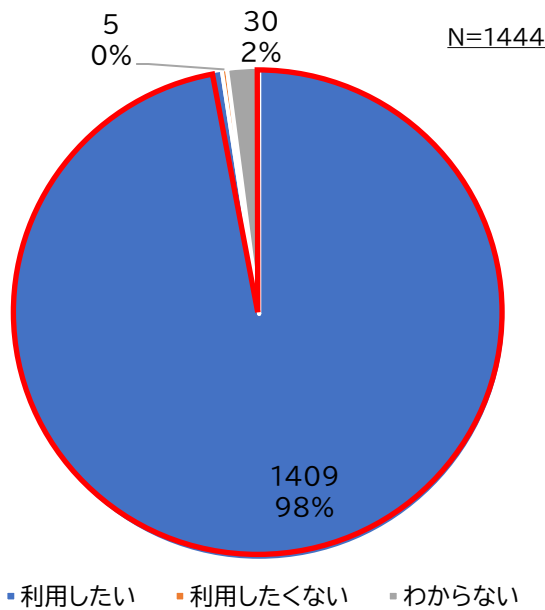
3. 試行結果(申込状況) (利用者アンケートの結果③ (R7年度))

■ 通勤パス利用者の約9割が継続して利用したいとしており、平日朝夕割引よりニーズがある

通勤パス継続利用

【今後も通勤パスを利用したいか】

➤ 「利用したい」が9割以上を占める



<前年度比較>

○利用したいとの意見が2ポイント増加し、その他が減少しているもののほぼ、変化は見られない。

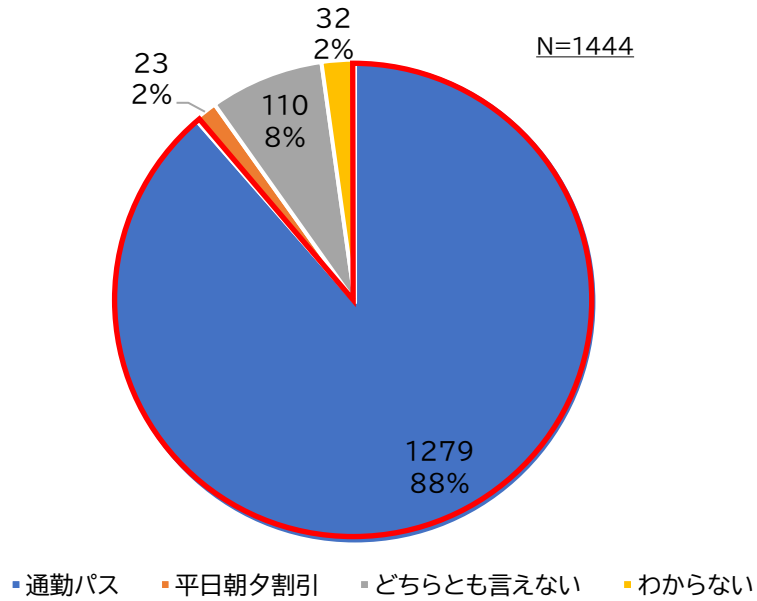
<参考:利用したくない理由>

- 思っていたほど安く利用できなかった
- 行きと帰りのルートを別に選択できるようにしてほしい

平日朝夕割引とのニーズ比較

【通勤パスと平日朝夕割引でどちらが使いやすいか】

➤ 8割以上が「通勤パスの方が使いやすい」と回答



<前年度比較>

○継続利用の結果、通勤パスが使いやすかったと感じたことにより、通勤パスが良いとの意見が5ポイント増加し、その他が減少している。

<参考:利用者のコメント抜粋>

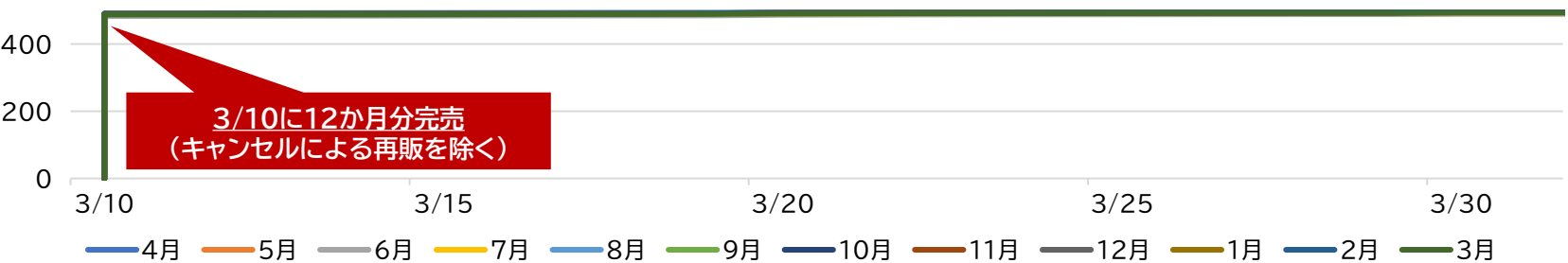
- 曜日時間指定なく利用できるため、平日勤務以外の人でも恩恵を受けることができ助かっている

3. 試行結果(申込状況①(R8.4/R8.5))

- R8.3.10～ 通勤パスの12ヶ月分(R8.4月～R9.3月)の受付を開始
- 発売初日に12か月分完売(キャンセルによる再販は除く)

【申込状況】

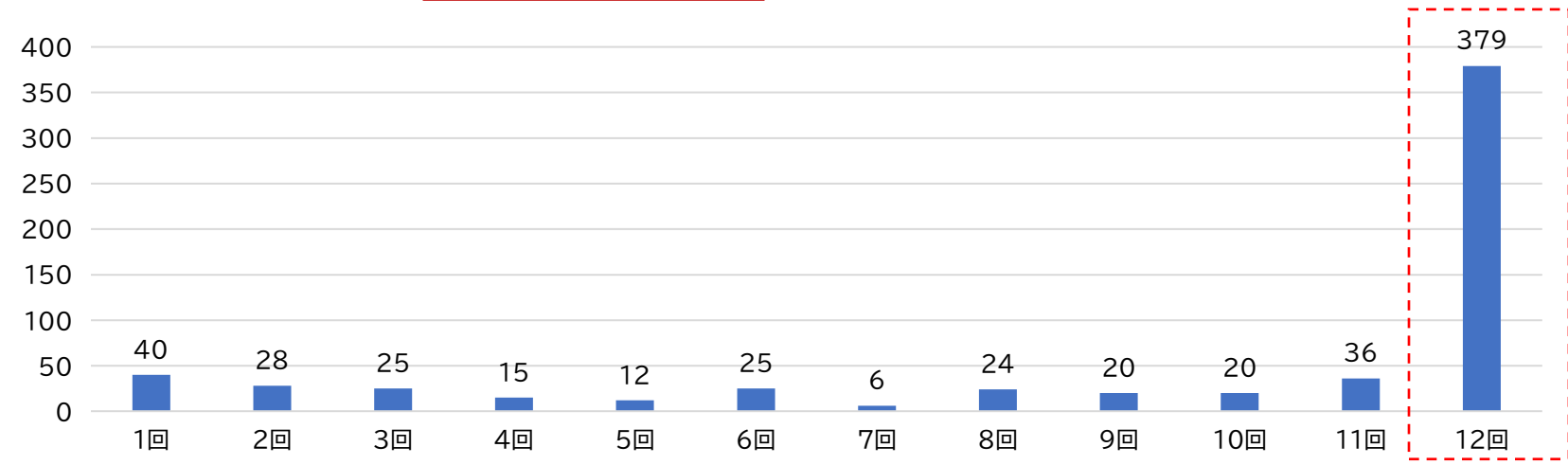
➤ 申し込み開始当日に12か月分すべて完売



【申込回数】

➤ 通勤パス申込者の6割程度が12か月の通勤パスを申込している

申込者 計630名



利用者アンケート(フリーコメント)抜粋

- ・使用回数が安定しないので最低限利用回数は少ない方がありがたい。
- ・今回値上がりしたが、通常高速使う分と通勤パス利用する分で、あまり差異なくなった。一気に値上げしすぎだと感じる。

3. 試行結果(申込状況(R8.4/R8.5)) (インターペア)

- 申込区間は、長崎バイパスを起終点する申込みが多く、全申込件数の約6割を占める
- 最も申込みの多い区間が長崎多良見IC⇔川平IC間で1月あたりの申込件数の約3割を占める

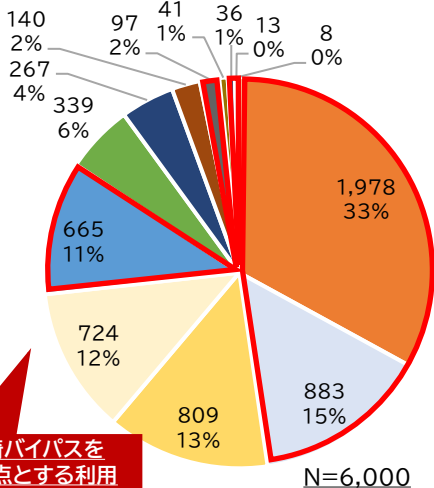
【区間別 申込件数】

➢ 長崎多良見IC⇔川平ICが最も多く、平均 165 件/月 申込み

順位	ICペア	合計	月平均
1	長崎多良見IC⇔川平IC	1,978	165
2	大村IC⇔川平IC	883	74
3	長崎IC⇔諫早IC	809	67
4	長崎IC⇔大村IC	724	60
5	諫早IC⇔川平IC	665	55
6	長崎IC⇔長崎多良見IC	339	28
7	諫早IC⇔大村IC	267	22
8	長崎多良見IC⇔大村IC	140	12
9	長崎多良見IC⇔川平本線料金所	97	8
10	長崎多良見IC⇔諫早IC	41	3
11	大村IC⇔川平本線料金所	36	3
12	諫早IC⇔川平本線料金所	13	1
13	長崎IC⇔川平IC	8	1
申込件数		6,000	500

申込みの約3割

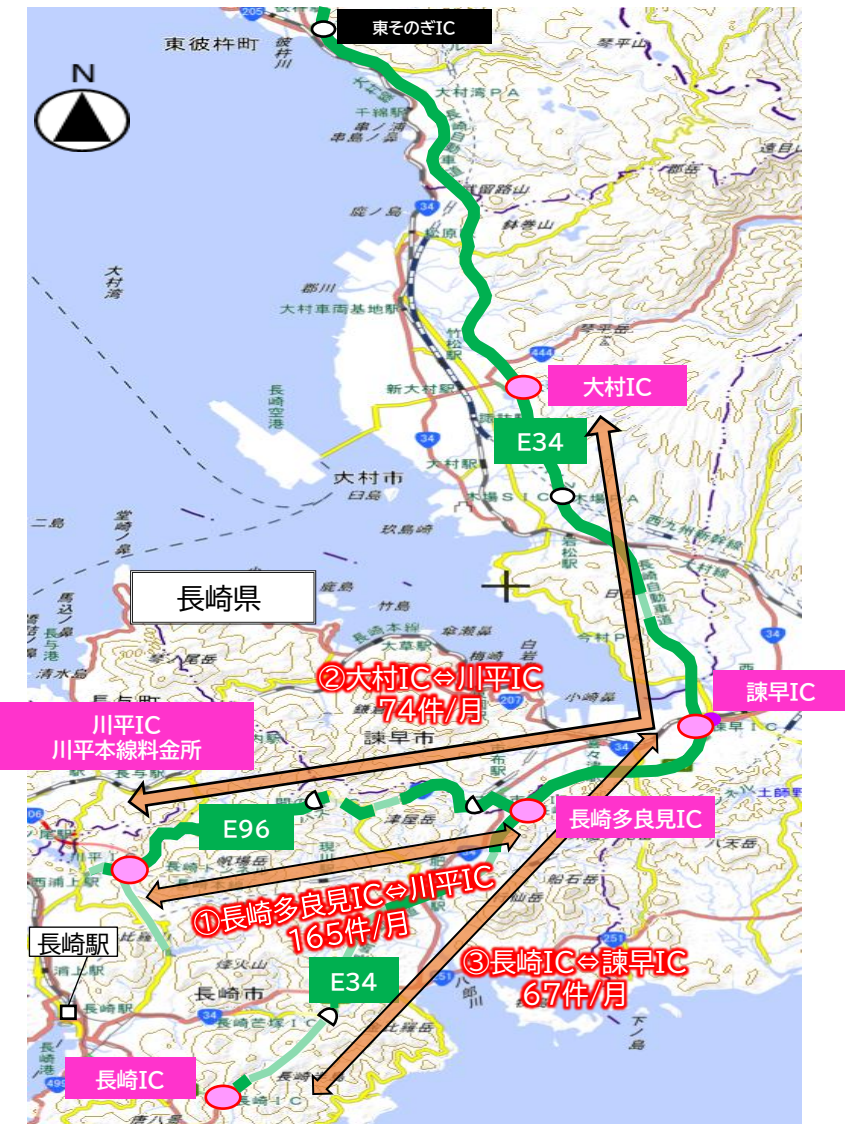
【区間別の申込件数割合】



長崎バイパスを起終点とする利用が約6割を占める

- ・長崎多良見IC⇔川平IC
- ・大村IC⇔川平IC
- ・長崎IC⇔諫早IC
- ・長崎IC⇔大村IC
- ・諫早IC⇔川平IC
- ・長崎IC⇔長崎多良見IC
- ・諫早IC⇔大村IC
- ・長崎多良見IC⇔大村IC
- ・長崎多良見IC⇔川平本線料金所
- ・長崎多良見IC⇔諫早IC
- ・大村IC⇔川平本線料金所
- ・諫早IC⇔川平本線料金所
- ・長崎IC⇔川平IC

【申込件数 上位3区間】



3. 通勤バス試行実施の状況 <利用者の利用状況①(R8.4)>

- 利用者あたり、平均37回/月 利用しており、8割以上が30回/月 以上の利用
- R8.4とR8.3と比較すると、30回未満の利用が約4割減少、30回以上の利用が約2割増加
- R8.4とR8.3と比較すると、1日あたり的高速道路利用回数が約1割増加した

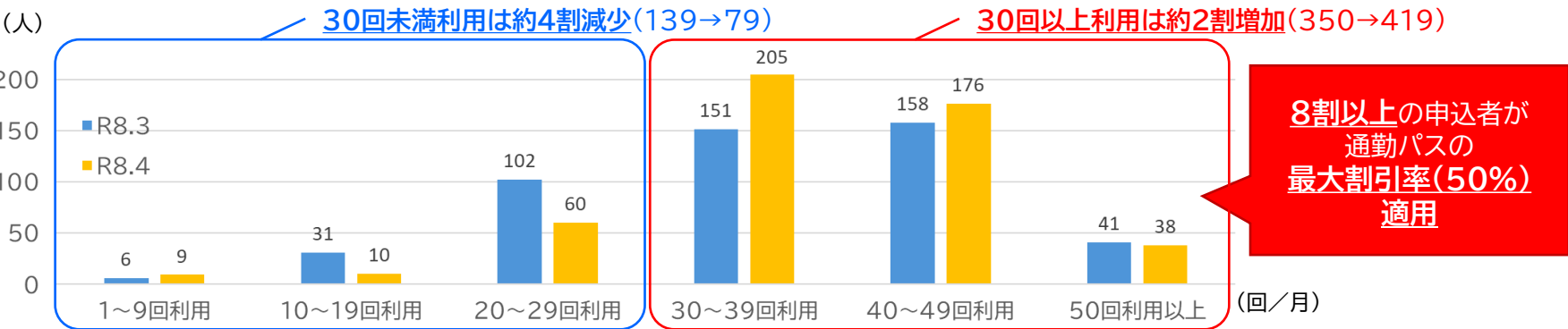
< 通勤バス利用者の利用状況 >

【 1ヶ月あたりの利用状況(申込区間内) 】

通勤バスの
割引率の概要
(R8.4~)

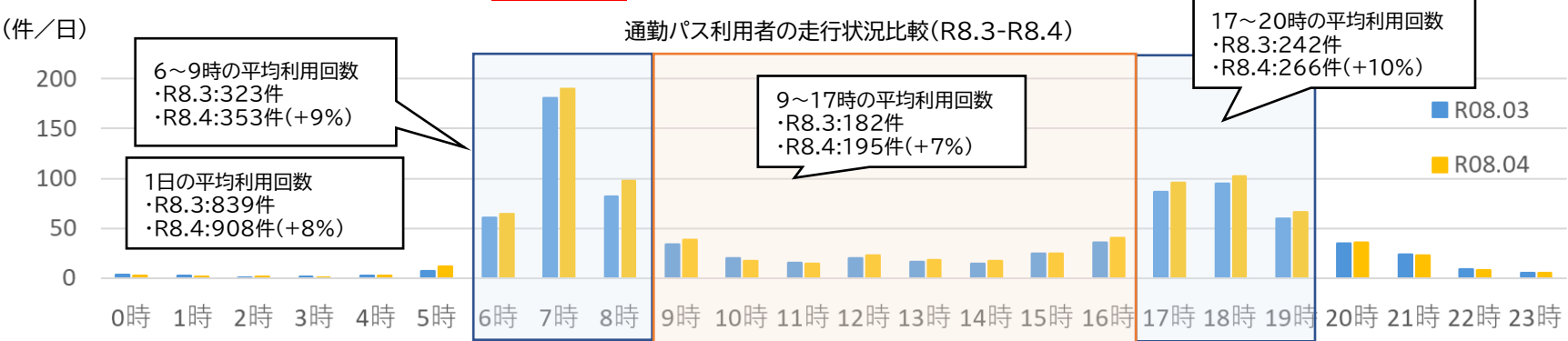
- ・30回分のバスを15回分の料分で事前購入
- ・バス残額内は15回分の料分で30回分まで利用可能(最大50%割引)
- ・バス残額外となる31回目以降の利用は50%割引

➢ 要件見直し前後(R8.3/R8.4)で1利用者あたり約1割程度増加、平均37回/月 利用



【 時間帯別の利用状況(走行記録より集計) 】

➢ 要件見直し前後(R8.3/R8.4)で約1割増加



3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況②(R8.4)>

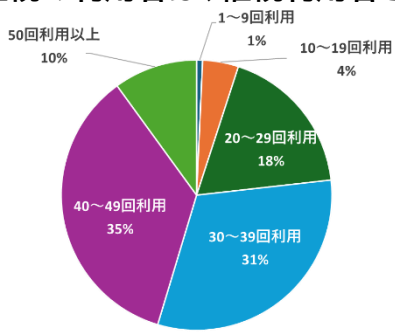
- R8.3からR8.4にかけて通勤パスを継続利用した利用者(継続利用者)と継続利用しなかった利用者(非継続利用者)について、R8.3の平均利用回数はそれぞれ37回/月、34回/月
- 非継続利用者の高速道路利用回数はR8.3からR8.4にかけて大幅に減少した一方で、朝夕時間帯の高速道路利用は依然として多い傾向

< 通勤パス利用者の利用状況 >

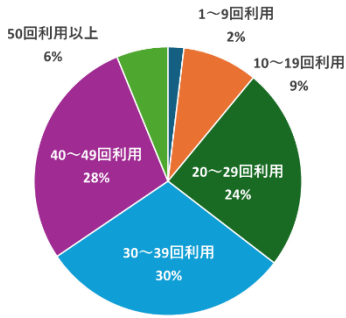
【 要件変更後継続/非継続利用者のR8.3利用状況 】

➢ 要件変更後非継続の利用者は、継続利用者と比較して、R8.3の月あたり利用回数が少ない傾向を確認

<R8.4継続>
平均37回/月

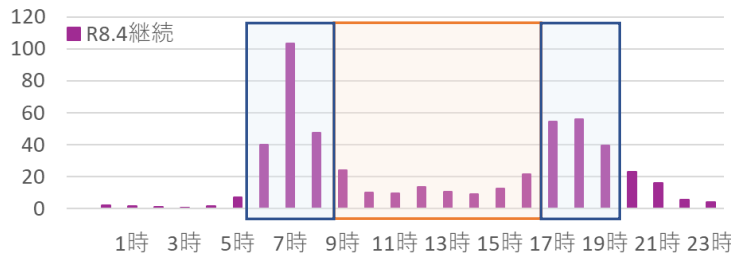
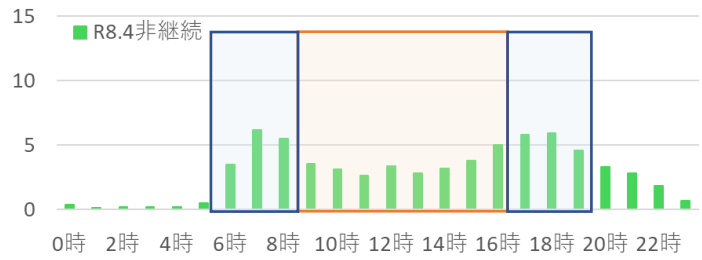


<R8.4非継続>
平均34回/月



【 非継続利用者のR8.3→R8.4利用動向変化 】

- 要件変更後非継続の利用者について、高速道路利用回数はR8.3で10,334回、R8.4で2,086回と、大幅に減少
- 下図のとおり、R8.4の利用動向を見ると、非継続利用者についても朝夕時間帯の高速道路利用が比較的多い傾向



4. 試行結果(長崎県通勤バス販売好調理由の考察)

■通勤などにより諫早⇄長崎間を日常的に移動される方は長崎バイパスを利用することが多いため、その利用特性と通勤バスの利便性がマッチして、通勤バスの売り上げが伸びていると考えられる。

【通勤バスの売り上げの約7割を占める長崎バイパスを起終点とした走行ルートについて分析】

○長崎バイパスの朝ラッシュ時の交通量 (R7.10平日の断面交通量の平均)
およそ2,000台/h
(長崎道 長崎芒塚IC～長崎IC間は約1,000台/h)
⇒朝ラッシュ時の交通量は長崎バイパス全体の交通量の3割以上

○諫早市(諫早IC)から長崎駅までの主な走行ルート
長崎バイパスを利用することで、長崎道を利用するより安く、
国道34号など一般道を経由するより早く移動が可能

走行ルート	凡例	走行延長	料金	所要時間 (朝混雑時)
長崎バイパス経由	■	約22km	420円安い 280円	15分～20分早い 約55分
長崎道・出島道路 経由	■	約24km	700円	約40分
国道34号経由	■	約21km	0円	約80分
国道207号経由	■	約30km	0円	約75分

諫早方面と長崎市街地を通勤などにより日常的に往復する方は
長崎バイパスを利用して移動をすることが多い



長崎バイパスの利用特性と通勤バスの利便性がマッチして
申込者が多くあったと考えられる

4. まとめ

<R7年度について>

- 通勤パス申込件数は年間6,000件すべて完売(キャンセルによる再販を除く)。売り切れにより購入できなかった方もいるため、一定の需要がある状況。通勤パス申込者の6割程度が、6か月継続して申込みをしている。
- R8.3では、利用者あたり平均35回/月 利用しており、約9割が21回/月 以上の利用。
- 通勤パス申込後、高速道路利用者の利用が全体的に増加。
- 利用後アンケート結果より、時間帯を気にせず高速道路を利用したといった利用者の行動・意識変容の効果を確認。

<R8年度について>

- 発売初日に12か月分完売(キャンセルによる再販は除く)
- R8.4では、利用者あたり、平均37回/月 利用しており、約8割が30回以上の利用
- 要件変更後非継続の利用者は、継続利用者と比較して、R8.3の通勤パス利用回数が少ない
- 要件変更後非継続の利用者の高速道路利用回数はR8.3からR8.4にかけて減少

- R7年度については、R6年度から要件の変更がなかったため、利用動向に大きな変化は見られなかった
- R8.4とR8.3の比較において、申込件数に大きな変化はないものの、利用者あたりの平均利用回数は約1割増加しており、要件変更(販売価格引き上げ)が影響した可能性も考えられる。
- 通勤パス利用の少ない利用者が要件変更後に通勤パス利用をやめた、通勤パスをやめた利用者がその後高速道路を利用しなくなった等の可能性が窺えるが、引き続き確認が必要。

⇒特に販売価格引き上げ後の動向については、通年データを用いた分析が必要であることから、R8年度は現行要件での社会実験を継続し、利用動向を注視していく。

【参考】通勤パス試行実施の状況＜朝夕時間帯の交通状況①＞

■ 通勤パス導入前後の交通状況を比較すると、長崎自動車道および並行する国道34号共に交通量や渋滞状況の大きな変化は見られなかった。



	R6.3	R8.3	階差 R8-R6
交通量	874	942	+68

	R6.3	R8.3	階差 R8-R6
交通量	2,135	2,187	+52
速度	74.3	74.8	+0.5

【集計期間】

試行前:令和6年3月、試行中:令和8年3月

交通量・速度は、朝時間帯(平日7時～10時)の月平均値

高速道路本線については、交通量計測設備(トラカン)による計測値

国道については、CCTVカメラによる計測値

(IC間距離)

東 そのぎ
(13.5km)

大 村
(3.6km)

木場スマート
(8.5km)

諫 早
(4.9km)

長崎多良見
(8.3km)

長崎 芒 塚
(3.0km)

長 崎

<交通量:台/h、速度:km/h>

	R6.3	R8.3	階差 R8-R6
交通量	1,985	2,082	+97
速度	91.4	91.4	0

	R6.3	R8.3	階差 R8-R6
交通量	2,287	2,385	+98
速度	81.3	81.7	+0.4

	R6.3	R8.3	階差 R8-R6
交通量	2,254	2,422	+168
速度	90.6	89.7	-0.9

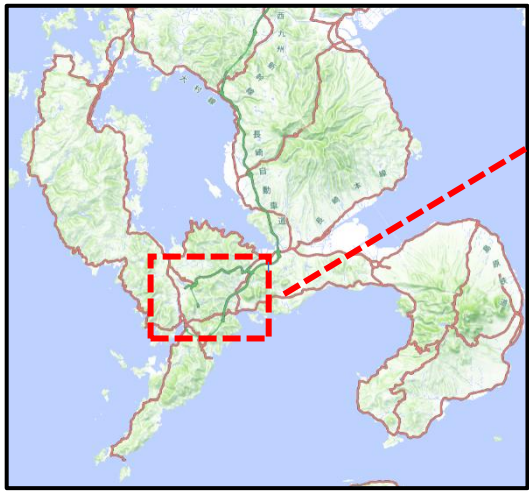
	R6.3	R8.3	階差 R8-R6
交通量	1,177	1,269	+92
速度	82.9	83.4	+0.5

	R6.3	R8.3	階差 R8-R6
交通量	1,015	1,062	+47
速度	72.4	72.6	+0.2

【参考】通勤バス試行実施の状況<朝夕時間帯の交通状況②>

■ 国道34号において、上り線でタラッシュ及び日中、下り線で朝ラッシュの速度回復の傾向が見られる。

< 国道34号の渋滞状況 >

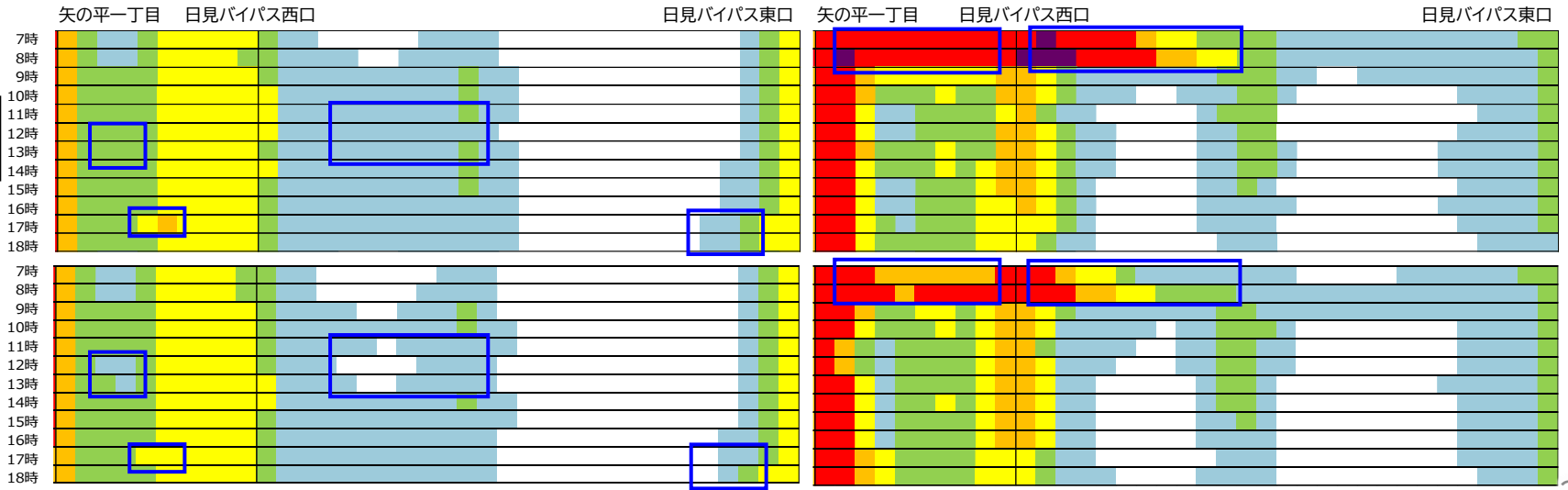


上り線(諫早方面)

下り線(長崎方面)

通勤バス
試行前
(R5年度 平日)

通勤バス
試行後
(R7年度 平日)



出典:ETC2.0プローブ情報 通勤バス実施前(R5.4.1-R6.3.31平日)通勤バス実施後(R7.4.1-R8.3.31平日)