

島原道路(小野町～長野町)に関する検討会

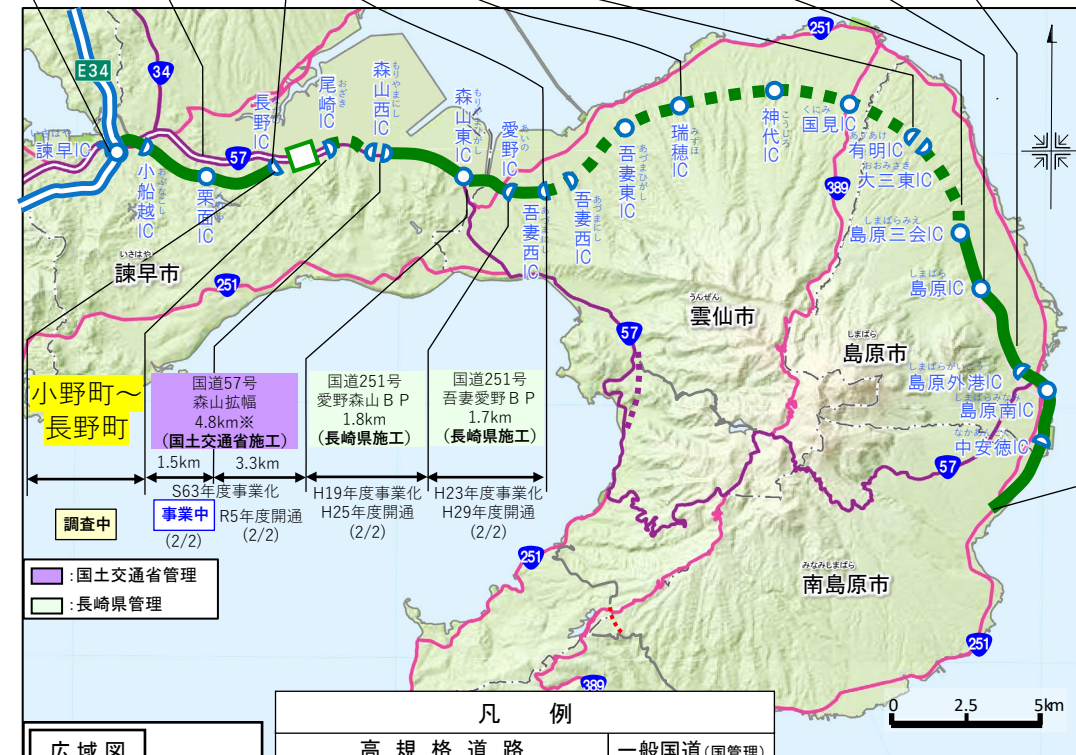
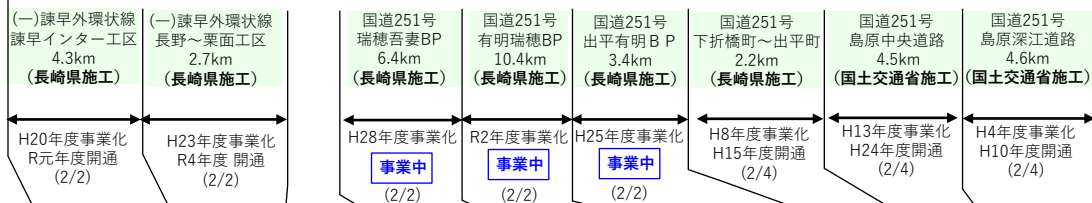
第2回 検討会資料

令和7年3月24日

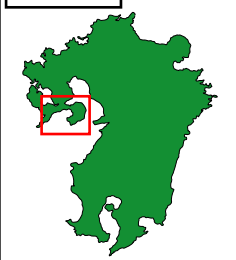
1. 第1回検討会の振り返り・・・・・・・・・・・・・・・・	P2
2. 道路ネットワーク・地域の課題・・・・・・・・・・	P3
3. 島原道路（小野町～長野町）に期待される効果・・・	P12
4. まとめと今後の方針（案）・・・・・・・・・・	P19

1. 第1回検討会の振り返り

島原道路 約50km



広域図



凡 例		
高規格道路		一般国道(国管理)
高規格幹線道路	高規格幹線道路以外	
開通済 (4車以上)	開通済 (4車以上)	開通済 (4車以上)
開通済 (2車線)	開通済 (2車線)	開通済 (2車線)
事業中	事業中	事業中
	調査中	
○ IC・JCT		
— 一般国道(県管理)		

※森山拡幅については、高規格道路部分のみの延長 ※未開通区間のIC名は仮称

前回

R6.12(第1回検討会)

○幹線道路の整備状況について共有

- ・島原道路は高規格道路に位置付け
- ・全体延長約50kmのうち、開通済みが約50%、事業中が約44%、残る区間(小野町～長野町)約6%は調査中

○地域の現状を確認、共有

- ・人口、暮らし、産業構造、農業、製造業、観光業、救急医療、災害リスクについて地域の現状を確認

○交通の現状を確認、共有

- ・対象区間の交通量は約3万台/日程度で推移
- ・対象区間において旅行速度が20km/h以下の区間が存在
- ・対象区間において死傷事故率が高い交差点が点在

今回

R7.3(第2回検討会)

○道路ネットワーク・地域の課題

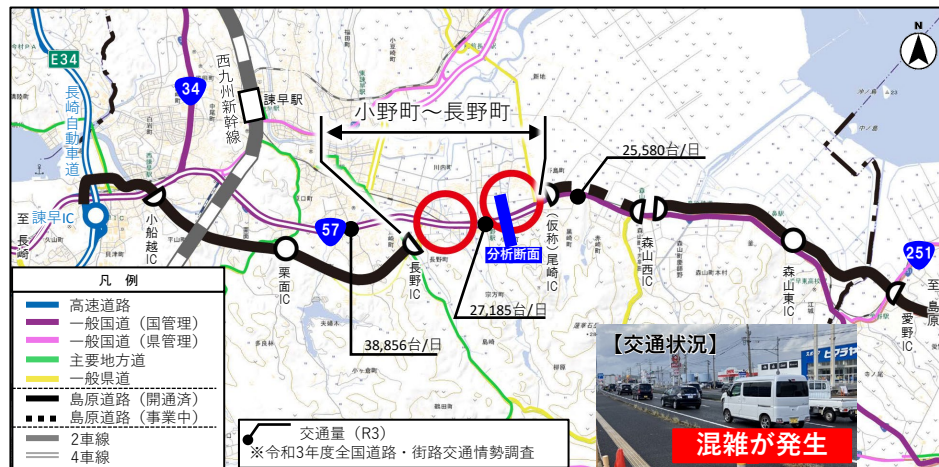
○島原道路(小野町～長野町)に期待される効果

2. 道路ネットワーク・地域の課題

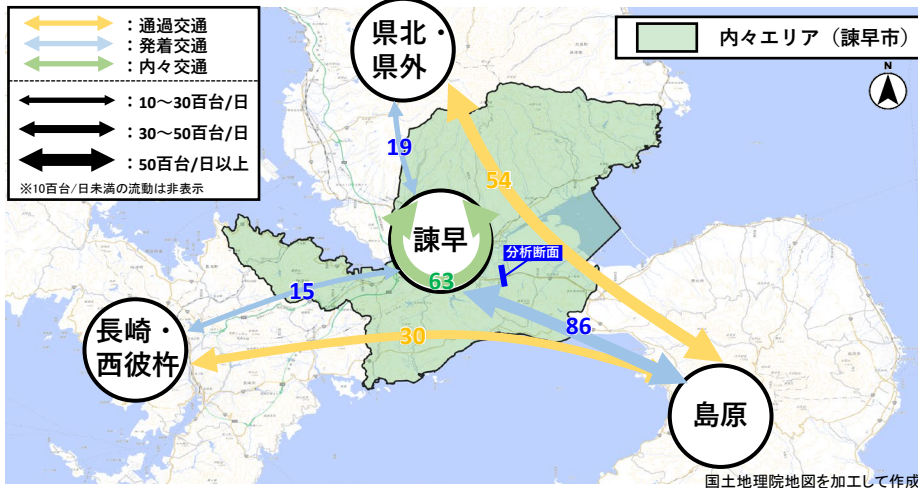
(1) 交通特性

- ・対象区間の国道57号の交通量は約2.7万台/日程度であり、長崎県平均(4車線郊外部)と比較して速度が低い
- ・速度低下の要因として、諫早市内の内々交通、通勤等のため市外へ往来する発着交通、観光・物流等を目的とした通過交通が混在
- ・また、平均トリップ長は高速道路に近く、交通特性に応じた走行サービスの維持・確保が課題

■位置図



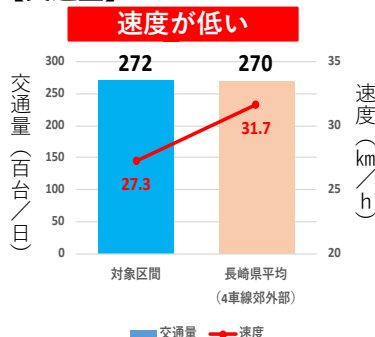
■対象区間の現況自動車流動



資料：ETC2.0プローブデータ(R6.4-R6.12) 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査
【算出方法】対象区間の日交通量(272百台/日)にETC2.0プローブデータより集計した分析断面を通過する車両の流動割合を乗じて算出

■島原道路(小野町～長野町)の交通特性

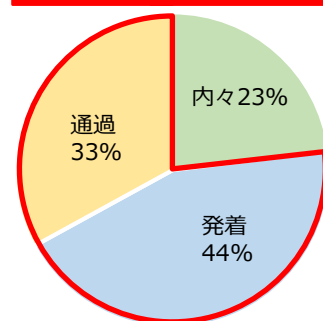
【交通量】



資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査
※速度は昼間12時間平均速度
※郊外部は、対象区間と同条件の沿道条件として、その他市街部、平地部

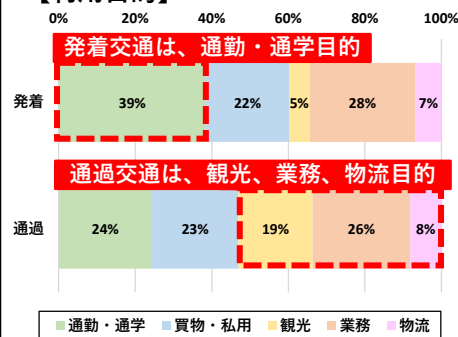
【道路の使われ方】

通過・発着交通が混在



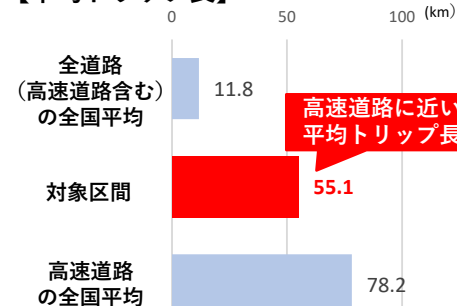
資料：ETC2.0プローブデータ(R6.4-R6.12)
※分析断面を集計

【利用目的】



資料：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査自動車起終点調査
※帰宅、その他を除く

【平均トリップ長】



資料：ETC2.0プローブデータ(R6.4-R6.12)
全国平均)道路構造令の解説と運用(R3年3月)

2. 道路ネットワーク・地域の課題

(2) 渋滞状況（平日）

- ・対象区間は約2.1kmの間に信号交差点9箇所が連続していることや、沿線商業施設への出入り等に起因して、旅行速度が20km/h以下となる混雑区間が発生
- ・2026年には大型商業施設が開業予定であり、交通流動の変化への対応が課題

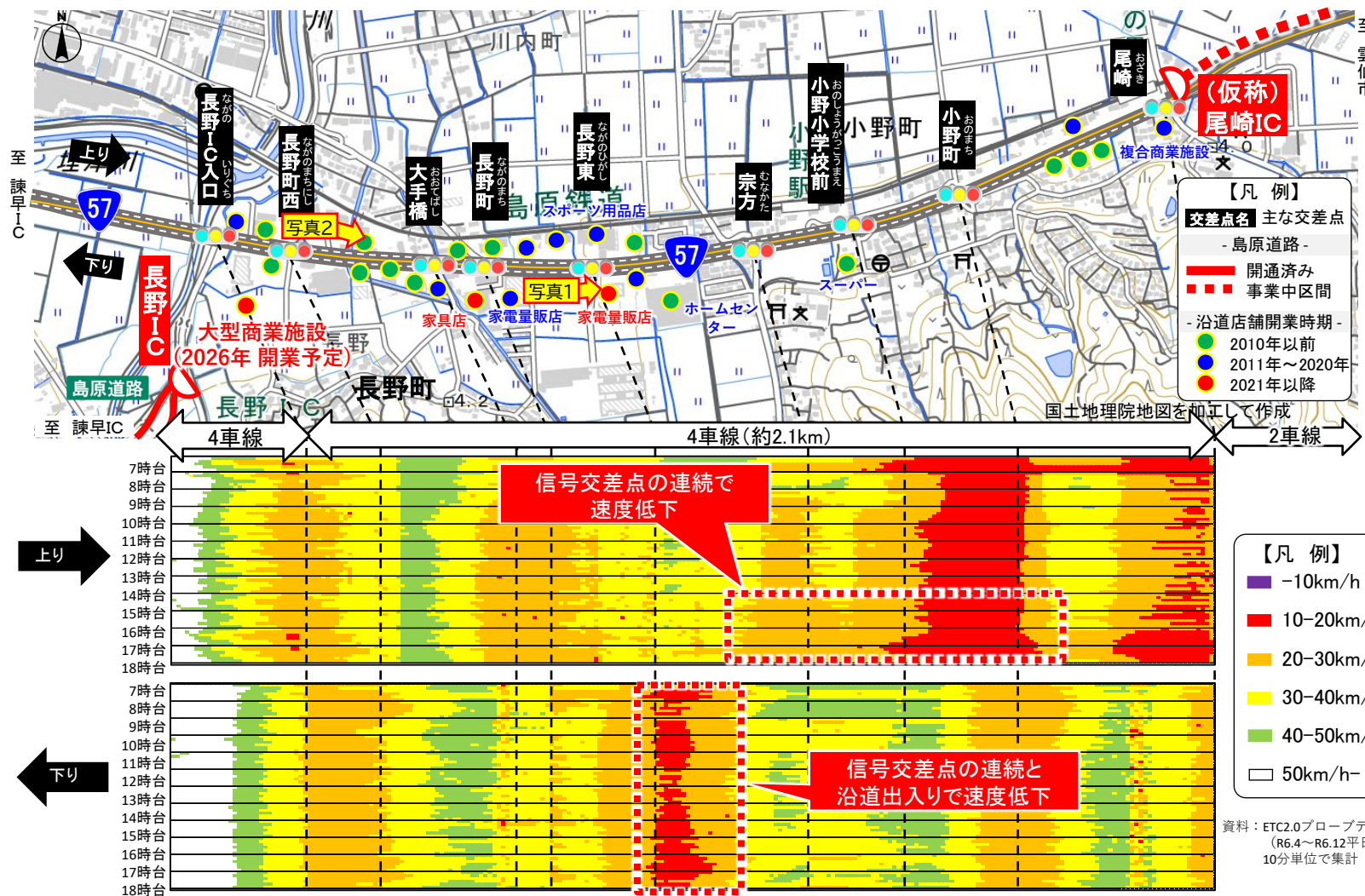


写真1:沿線状況



写真2:混雑状況

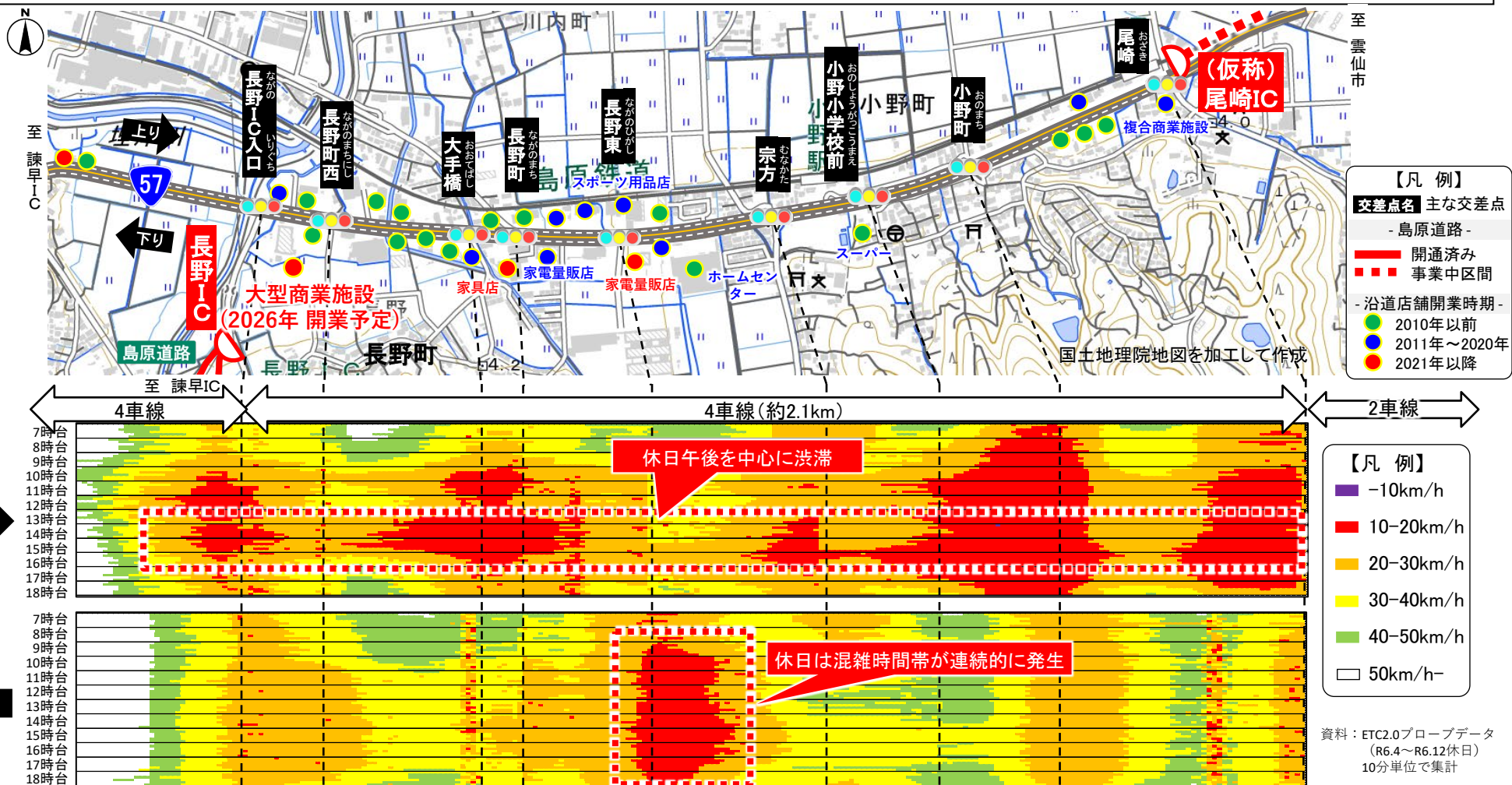


資料：ETC2.0プローブデータ
(R6.4～R6.12平日)
10分単位で集計

2. 道路ネットワーク・地域の課題

(2) 渋滞状況 (休日)

- 対象区間は平日に比べて休日の速度低下が著しく、特に上り線の13時～16時頃は尾崎交差点～長野IC入口交差点の広い範囲で連続的に旅行速度が20km/h以下の状況



地域の声

対象区間は沿線施設への出入り交通が多く、特に休日は混雑している。

今後、大型商業施設の立地も予定されているので、更に混雑が悪化するのではと懸念している。(物流事業者)



資料：ヒアリング調査 (R7.1)

2. 道路ネットワーク・地域の課題

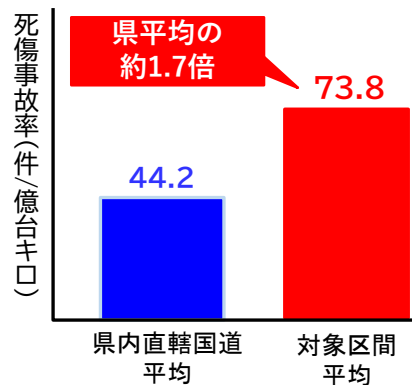
(3) 事故発生状況

- 対象区間では沿道商業施設への出入りに伴う速度低下等により混雑しているため、追突事故の発生が多く、死傷事故率は県内直轄国道平均の約1.7倍と高い。そのため、走行安全性の向上が課題

■対象区間の事故発生地点

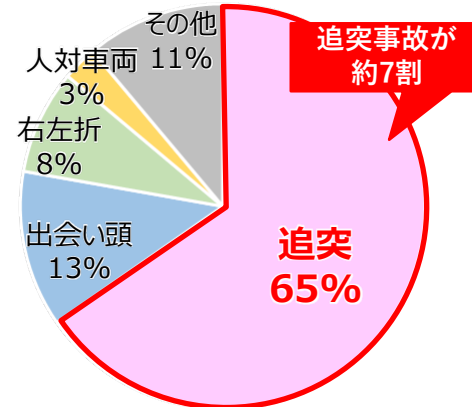


■死傷事故率



資料：交通事故統計データベース
(R1～R4の死傷事故率(4年間平均))
区間：尾崎交差点～長野IC入口交差点

■対象区間の死傷事故類型



資料：交通事故統計データベース
(R1～R4の事故件数(4年間平均))
区間：尾崎交差点～長野IC入口交差点

地域の声

対象区間は沿線施設への出入り交通が多い。
前方を走行している車両が沿道施設に入る際に、追突する危険性が高いと感じる。
(物流事業者)

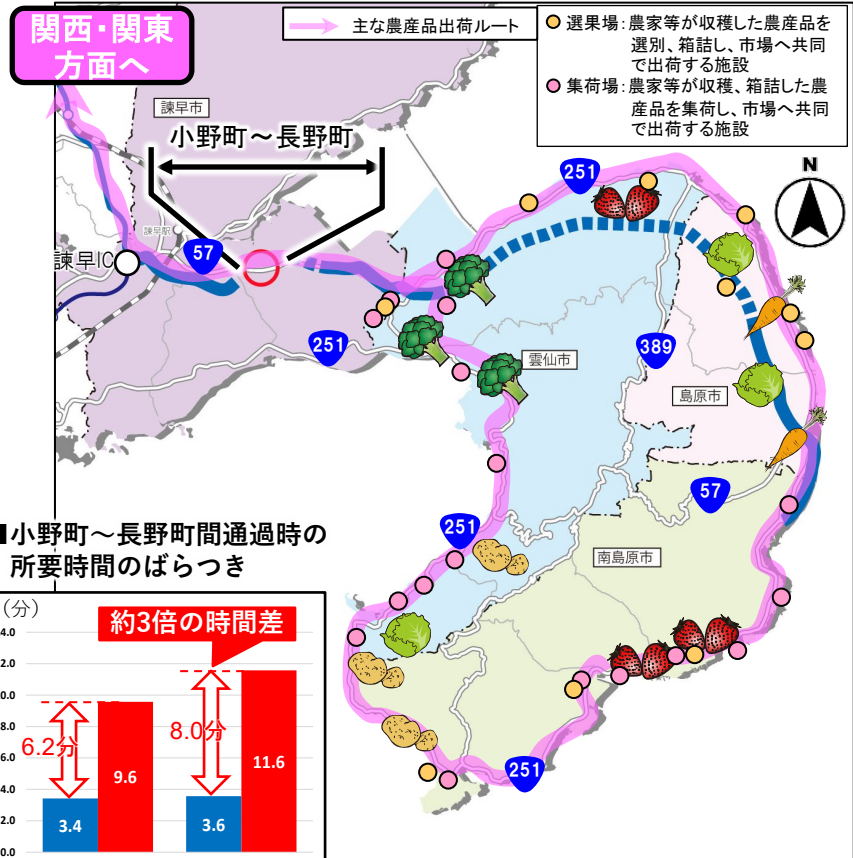


資料：ヒアリング調査 (R7.1)

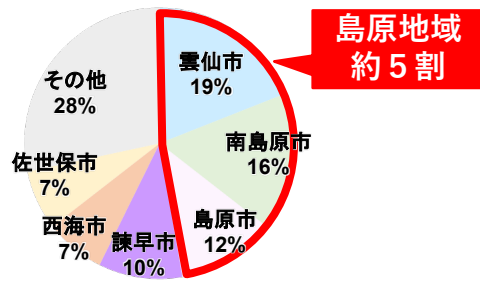
(4) 物流（農業）

- ・島原地域は県内の農業産出額の約5割を占める農産物の生産地であり、出荷の際は対象区間や諫早ICを經由して関西・関東など全国各地に輸送
- ・一方で、対象区間周辺は混雑により定時性が確保されていないため、物流活動に支障をきたしている
- ・新鮮な農産物をいち早く、安定的に出荷するため、輸送時間の短縮や定時性の確保が課題

■島原地域の主な農産物の生産地と出荷ルート



■長崎県の農業産出額の割合



資料：令和4年市町村別農業産出額（推計）

地域の声

関東・関西への出荷が多く、最盛期には各集荷場から1日あたり100台以上の農産物を輸送している。対象区間は平日の夕方や休日に混雑しており、時間が読めないため、物流活動に支障をきたしている。新鮮な状態で市場に届けるとともに、2024年問題(労働時間)もあるので輸送時間は少しでも短縮したい。

(JA島原雲仙及び物流事業者)

資料：ヒアリング調査（R7.1）

■島原地域の主な農産物と出荷先

■：50%以上 ■：30～50% □：30%未満

販売高順位	作物名	数量	販売高	全国長崎県順位	出荷先割合								
					北海道	関東	東北	関西	中国	九州	長崎県内	※その他	
1	いちご	5,775t	75億円	6位		24%		61%	8%	6%	1%		
2	ばれいしょ	20,747t	45億円	3位		65%	11%	12%	5%	5%		2%	
3	子牛(黒)	5,450頭	35億円	20位	5%		10%			35%	50%		
4	だいこん	23,624t	14億円	9位				66%	30%	2%	1%	1%	
5	にんじん	15,672t	13億円	5位		1%		50%	36%	8%	1%	4%	
6	肉牛(黒)	981頭	12億円	11位				10%		5%	85%		
7	ブロッコリー	3,242t	11億円	7位		64%		28%	5%		2%	1%	
8	レタス	9,530t	11億円	4位		33%		21%	14%	29%		3%	
9	トマト	2,871t	9億円	17位		44%		34%	3%	15%	4%		
10	ソーメン	1,579t	7億円	2位				45%	10%	30%	15%		

資料：JA島原雲仙(R3)、長崎県の全国順位は作物統計調査・畜産物流通統計(R5) ※その他は生産者や関係者が購入した分

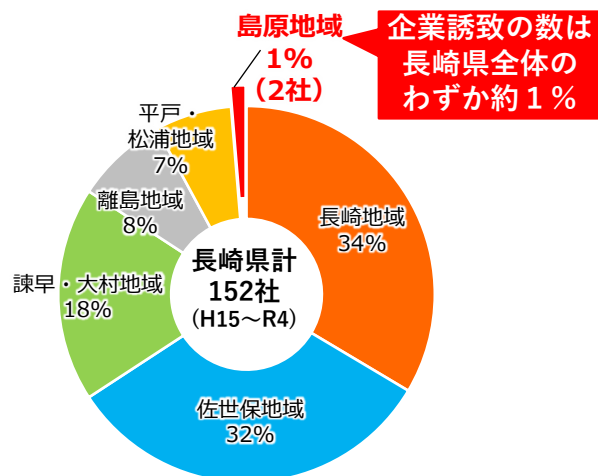
資料：ETC2.0プローブデータ（R6.4～R6.12）
※所要時間の上位5%値と下位5%値の時間差で評価

2. 道路ネットワーク・地域の課題

(5) 企業誘致

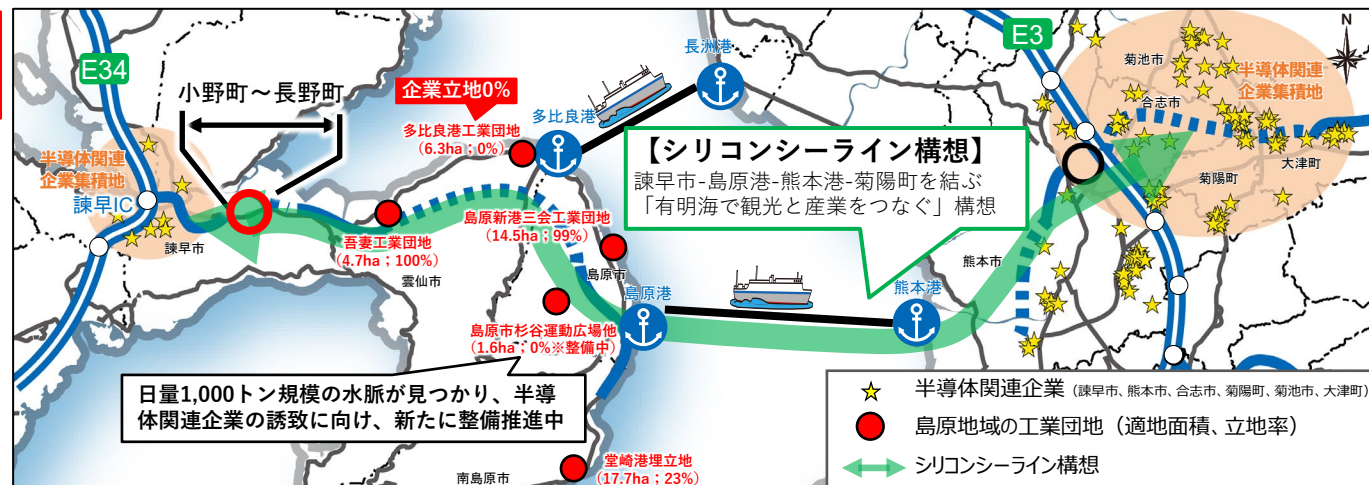
- ・島原地域は高速IC(諫早IC)へのアクセス性が低く、過去20年間の企業誘致実績は2社のみ(県全体の約1%)と誘致が進まない
- ・こうした中で、島原市において「シリコンシーライン構想」を掲げ、熊本方面や諫早市に集積する半導体企業等を結ぶ新たなサプライチェーンを形成することで、企業誘致促進を模索
- ・今後、こうした構想を実現し、企業誘致を推進するためには、工業団地から高速ICなどの交通拠点へのアクセス性の向上が課題

■企業誘致の状況



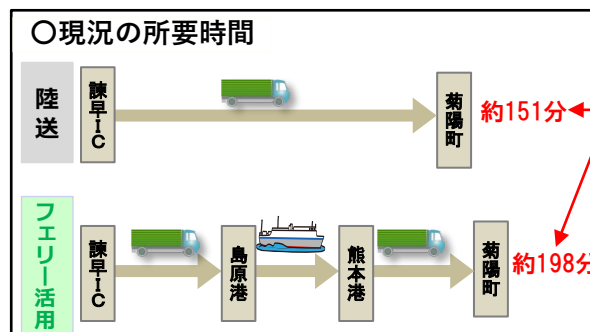
資料：長崎県提供資料 (H15～R4)

■シリコンシーライン構想、島原地域の工業団地の分布状況



資料：半導体関連企業 九州半導体サプライチェーンマップ (2022年)、島原地域の工業団地 長崎県提供資料、シリコンシーライン構想 島原市提供資料

■諫早IC～菊陽町半導体集積地間の所要時間



現況は陸送が早く、フェリー活用が見込めない

構想実現のために、アクセス性向上が課題

資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度で算出
※ 諫早IC～菊陽町半導体集積地 (セミコンテクノパーク) 間の所要時間

地域の声

高速IC(諫早IC)へのアクセス性が低く、企業誘致が進まない。
新たに「シリコンシーライン構想」を掲げ、半導体関連企業等の誘致推進に向け、新たな工業団地の整備等を推進しているが、構想の実現のためには諫早市・島原港・熊本港・菊陽町の一連のアクセス性向上が必要不可欠。
(島原市商工振興課)

資料：ヒアリング調査 (R7.1)

2. 道路ネットワーク・地域の課題

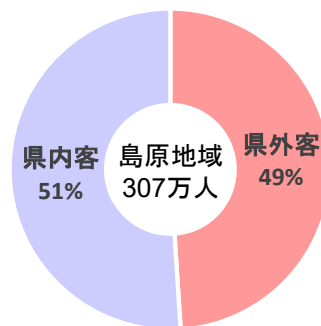
(6) 観光

- ・島原地域には、温泉や歴史・自然などの魅力ある観光スポットが半島全体に数多く分布
- ・島原地域には年間約310万人の観光客が来訪し、その約半数は県外からの来訪。主に諫早IC、諫早駅、長崎空港等の交通拠点を介しての来訪であり、観光ツアーも諫早ICとの結びつきが大きい。アクセス性が低く、他地域と比べて観光客の伸びが少ない
- ・観光振興を促進するためには、観光拠点から高速ICなどの交通拠点へのアクセス性の向上が課題

■島原地域の観光拠点と観光ツアー移動件数（回/月）

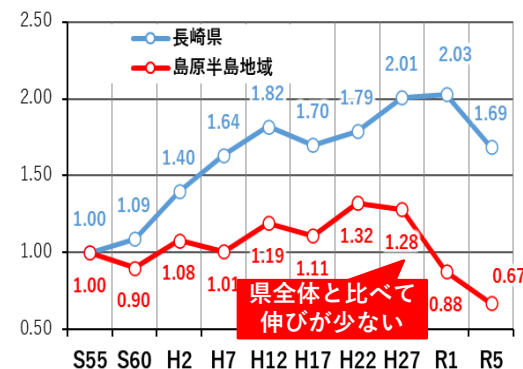


■観光客内訳

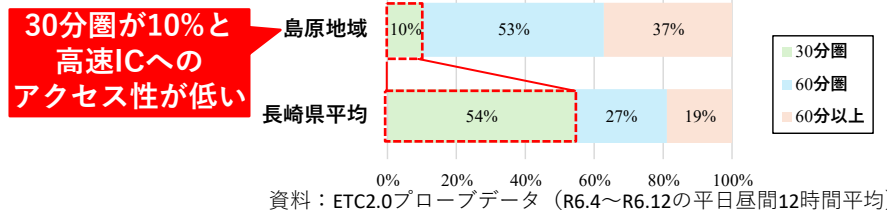


資料：長崎県観光統計（R5）

■観光客数の推移



■高速ICへのアクセス性（カバー面積率）



地域の声

県外からの来訪者は諫早IC、諫早駅、長崎空港等の交通拠点を介しての来訪が多く、ほとんどが対象区間を利用している。各交通拠点へのアクセス性が低いことも一因で来訪者数の伸びが少ない
(島原市しまばら観光課)

資料：ヒアリング調査（R7.1）

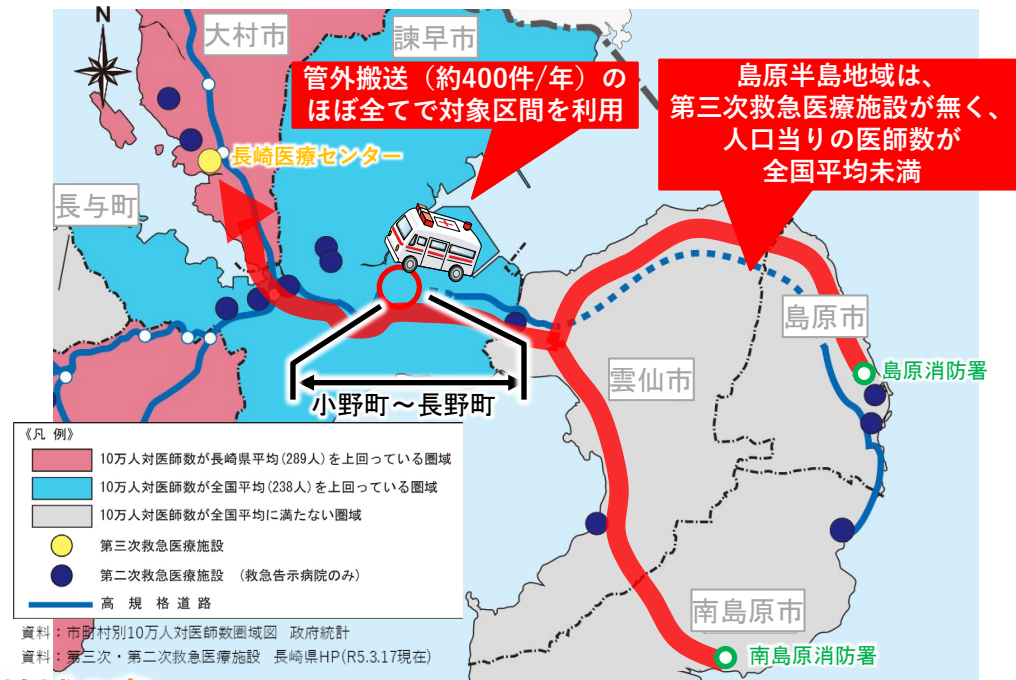


2. 道路ネットワーク・地域の課題

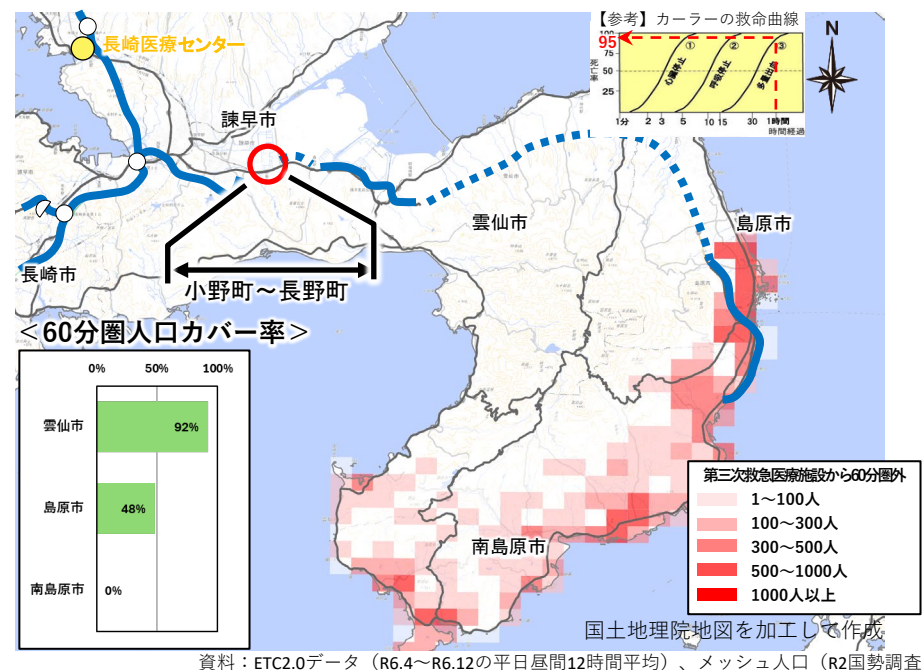
(7) 救急医療

- ・島原地域は、人口当りの医師数が比較的少なく、第三次救急医療施設が無いため、重篤患者等は管外へ搬送する必要があり、約400件/年を対象区間を利用して管外へ搬送
- ・半島南部では、第三次救急医療施設から60分圏外の地域が存在しており、高度な医療をいち早く受けるためには、管外の高次医療施設へのアクセス性が課題
- ・また、対象区間は交差点が連続しており、救急搬送時にも関わらずブレーキを繰り返す状況となるため、揺れによる患者への負担も課題

■ 高次救急医療施設の立地状況と人口当りの医師数



■ 第三次救急医療施設から60分圏外



■ 交差点の状況



地域の声

島原地域には第三次救急医療施設がなく、医師数が不足しているため、重篤患者等は管外の病院への搬送が必要であり、令和5年は約400件を管外へ搬送。
管外搬送時は、ほぼ全て対象区間を利用するが、高規格道路が繋がっていないため、第三次救急医療施設へは搬送時間が60分以上かかり、**アクセス性が課題**。
また、対象区間は交差点が多く、ブレーキを繰り返す状況となるため、**揺れによる患者への負担も課題**。

（島原地域広域市町村圏組合消防本部）

資料：ヒアリング調査（R7.1）

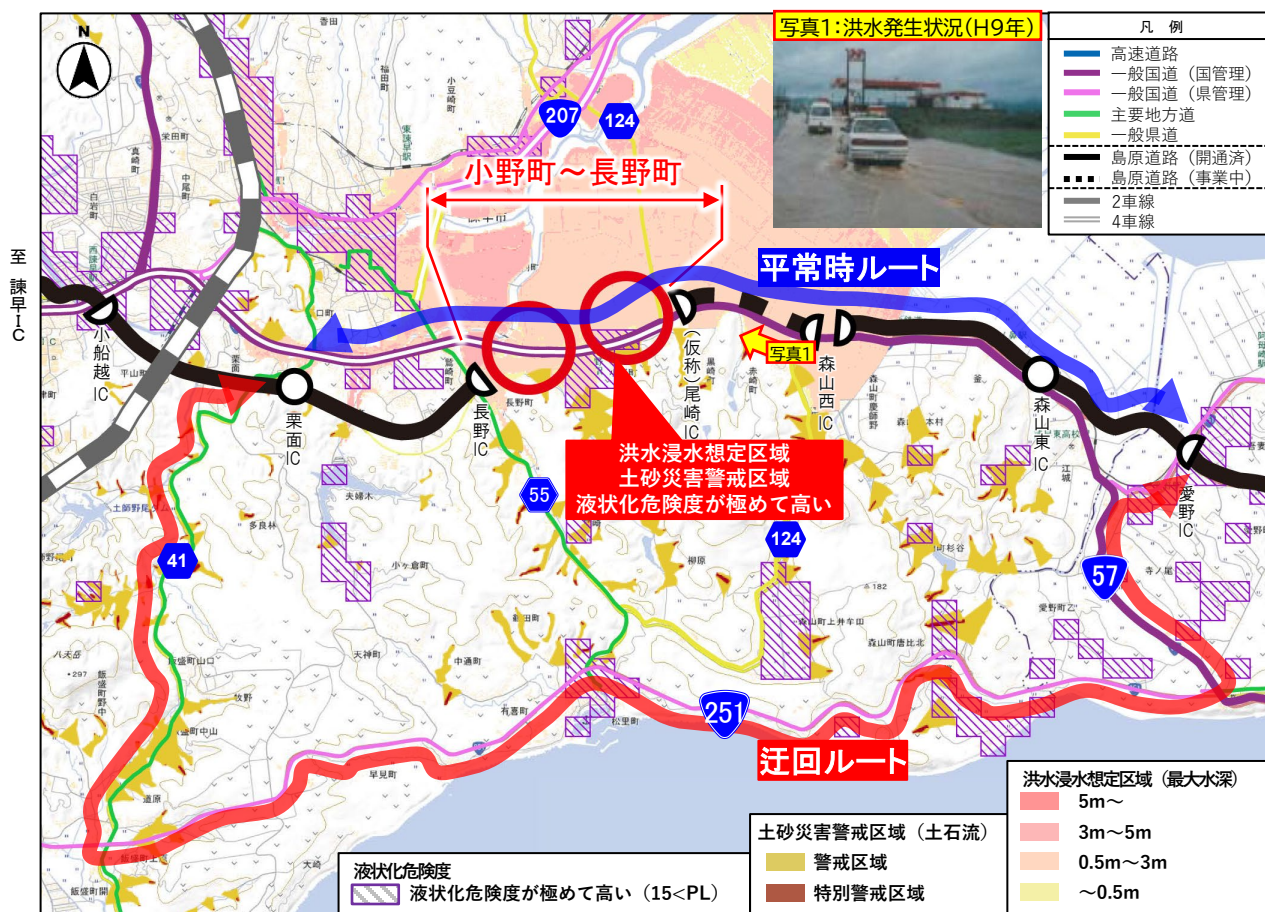


2. 道路ネットワーク・地域の課題

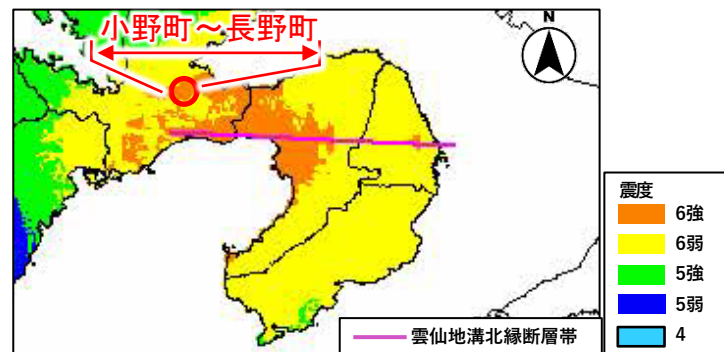
(8) 防災

- ・対象区間は豪雨による浸水想定区域に多くの区間が含まれ、土砂災害警戒区域も存在。また、雲仙地溝北縁断層帯による地震が発生した場合、周辺は最大震度6強の地震が想定され、液状化リスクが非常に高い区間が存在
- ・対象区間が災害等で通行止めになると、広域な迂回が発生し、救急搬送や企業活動に支障を及ぼすため、災害に強い道路ネットワークの構築が課題

■被災リスク（豪雨による浸水・土砂災害、地震による液状化）

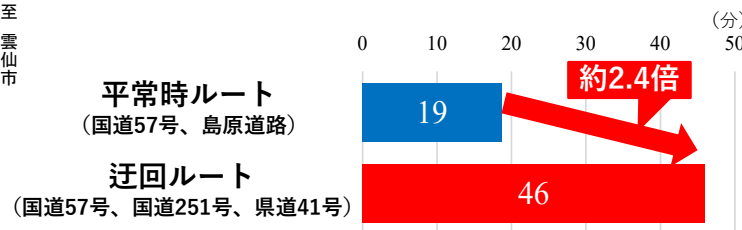


■雲仙地溝北縁断層帯による推計震度分布



資料：長崎県地震等防災アセスメント調査報告書（平成18年）

■対象区間被災時の迂回時間（愛野IC～栗面IC）



資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度で算出
※愛野IC～栗面IC間の所要時間

地域の声

対象区間の周辺は、大型車が通行できる迂回路が少なく、国道251号等に交通が集中するため、迂回に非常に時間がかかる。
（物流事業者）

資料：ヒアリング調査（R7.1）



資料：諫早市ハザードマップ（H31）、長崎県地震等防災アセスメント調査報告書（平成18年）に基づき作成
ハザードマップポータルサイトを加工して作成

3. 島原道路に期待される効果(自治体意見)

(1) 自治体の意見

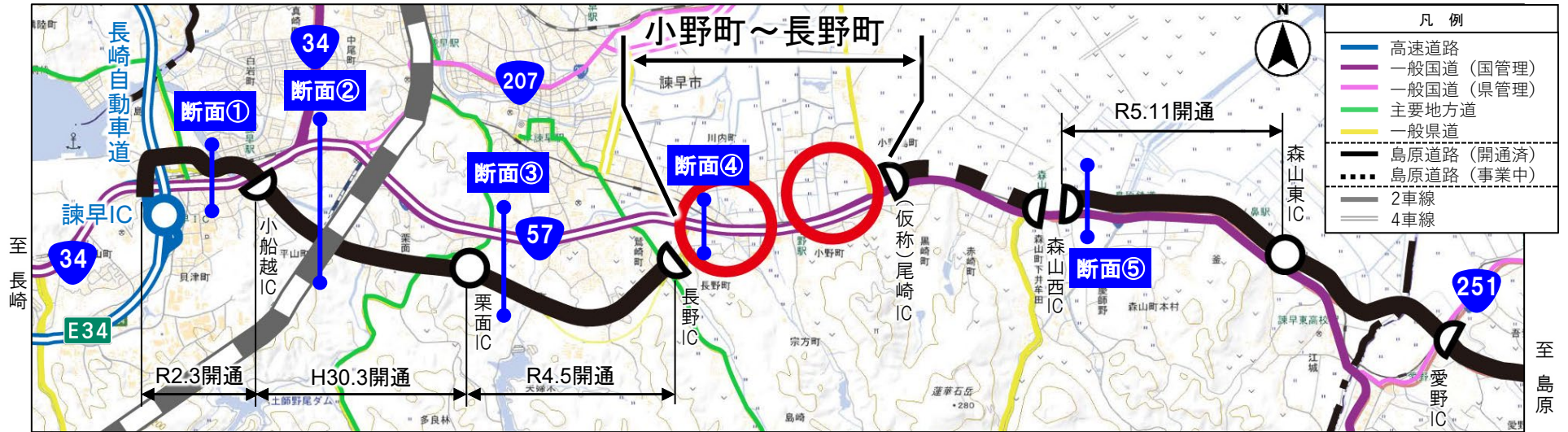
- ・自治体からは、渋滞解消等の生活面、経済面、救急医療面、観光面、防災面での期待が寄せられた
- ・具体的には、「事業中箇所早期開通」、「全線の早期整備」、「小野町～長野町の早期計画の具体化」などの意見があった

自治体	意見(概要)
諫早市	・通勤・通学時間の短縮など利便性の向上(時短や定時性)、<u>交通渋滞の緩和及び定住人口の拡大のために「全線の早期整備」に期待。</u> ・令和8年度に九州最大規模の大型商業施設が長野IC付近に開業する予定とされており、<u>交通渋滞の緩和及び交流人口の拡大のために「事業中区間の早期開通」、「小野町～長野町の早期計画の具体化」に期待。</u> ・所要時間短縮や走行性の改善により、<u>島原道路や海路を経由した半導体関連企業の産業振興及びサプライチェーン形成促進に期待。</u> ・大規模災害の発生により道路が寸断された場合には、<u>緊急輸送路が途絶され被害が拡大する恐れがあることから「小野町～長野町の早期計画の具体化」に期待。</u>
雲仙市	・道路整備により通勤・通学・救急医療搬送時間が短縮され、雲仙市からの生活圏域が広がることによる、<u>住民生活の利便性向上に期待。</u>また、諫早市において、大型商業施設や大型新工場の設置が予定されており、<u>本市への移住定住者の増加につながり、人口減少に歯止めをかける大変有効な整備であるため、「全線の早期整備」「小野町～長野町の早期計画の具体化」に期待。</u> ・時間短縮による広域的なネットワークが形成されることにより、<u>地域の主要産品である農産品や市工業製品等の物流効率化に期待。</u>また、北部九州で非常に活発化している製造業の投資機会をとらえる企業誘致に期待。 ・道路は単に人、物の輸送を分担する交通機関のみならず、<u>災害時には、避難、救援、消防活動などのための緊急輸送路として重要な役割を果たすほか、火災の延焼を防止するなど多様な機能に期待。</u>
島原市	・「<u>全線の早期整備</u>」により、交流人口が拡大し、<u>人口減少に歯止め</u>がかかることに期待。 ・時間短縮による広域的なネットワークが形成されることにより、「<u>シリコンシーライン構想</u>」を実現し、企業誘致や観光振興に期待。 ・第三次救急医療施設である長崎医療センターへの搬送時間が60分圏内となることで、<u>救命率の向上に期待。</u> ・小野町～長野町は洪水浸水想定区域に指定されており、災害時には通行できないことが想定されるため、<u>被災地へのスムーズな支援のための緊急輸送路を確保するために「小野町～長野町の早期計画の具体化」に期待。</u>
南島原市	・半島から諫早方面へ移動する際には、全線の早期整備による、<u>日常生活面や仕事面での広域的なアクセス向上、地域の振興が期待され、堂崎港埋立地等の企業誘致活動にも効果が期待。</u> ・<u>島原地域の農業産出額は、県内の約5割を占めている状況</u>であり、堂崎港埋立地には、基幹産業である農業に関連した施設が建設され、<u>高品質、安定出荷等での効率化に期待。</u> ・島原半島には、温泉地や自然資源、世界文化遺産の構成資産「原城跡」など多くの観光資源に恵まれており、移動時間短縮により<u>島原半島への観光客の増加や観光周遊性の向上に期待。</u> ・第三次救急医療施設がなく、管外搬送の割合が高い島原半島において、<u>長崎医療センターまでの60分圏域の拡大には、全線の早期整備が必要不可欠。</u>

3. 島原道路(小野町～長野町)に期待される効果

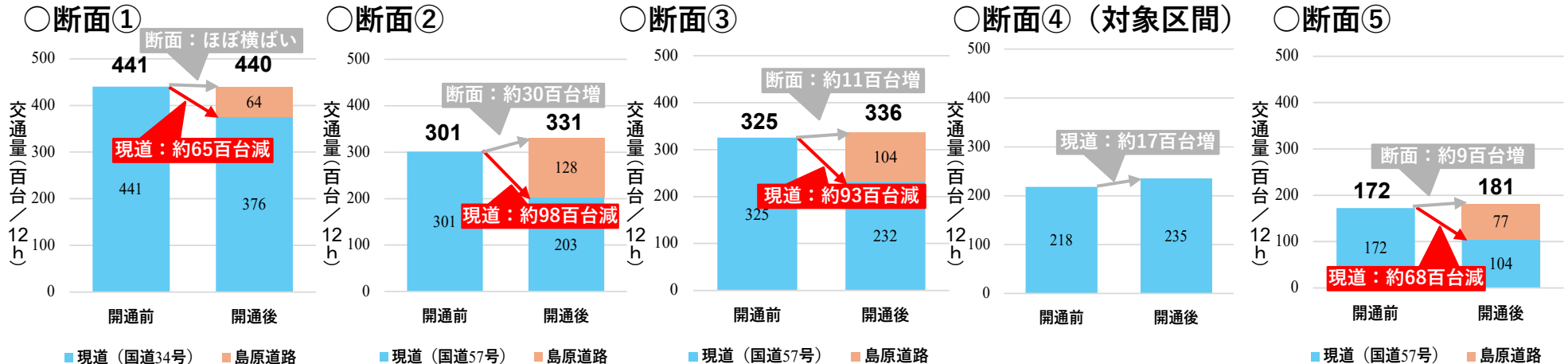
(2) 渋滞・事故 ①交通量

【島原道路の整備効果(開通済区間)】・交通転換により国道34号・国道57号(現道)の交通量が減少
・断面交通量は増加傾向



■国道34号・国道57号(現道)の交通量の変化

国土地理院地図を加工して作成



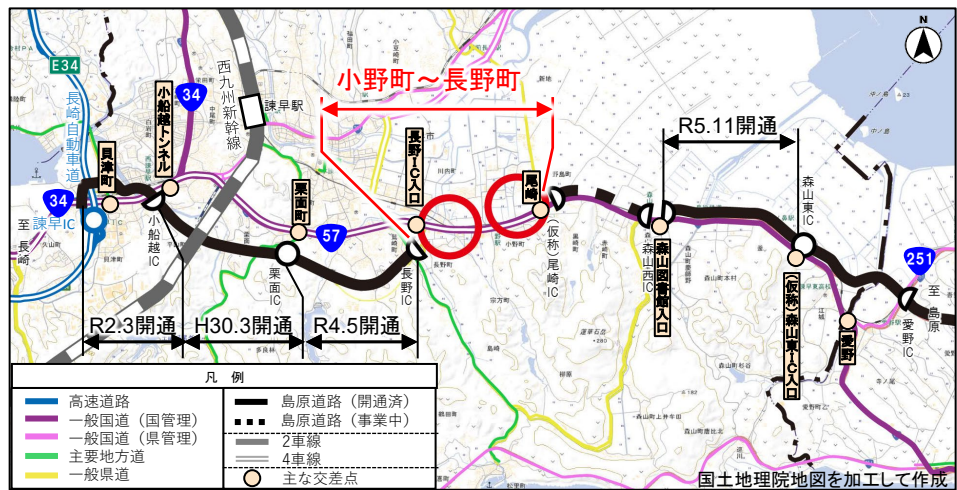
資料：交通量調査結果

※断面①～③：開通前H30.3.13、開通後R4.9.7、断面④：開通前R2.11.17、開通後：R4.9.7、断面⑤：開通前R5.10.31、開通後R6.11.28

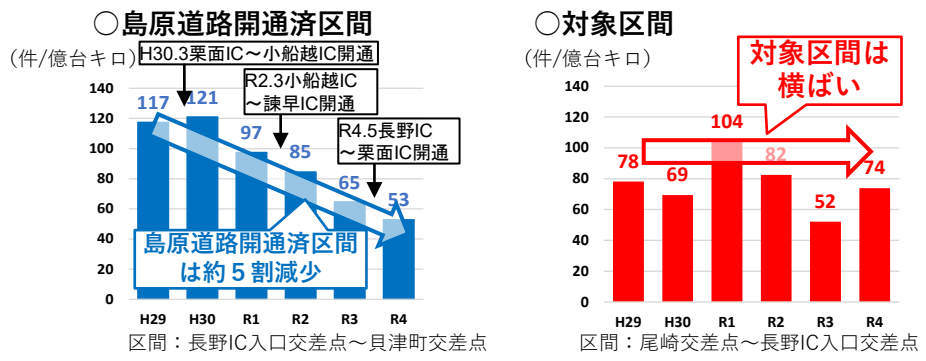
3. 島原道路(小野町～長野町)に期待される効果

(2) 渋滞・事故 ②旅行速度・事故

【島原道路の整備効果(開通済区間)】国道34号・国道57号の旅行速度が向上。死傷事故率の減少
【期待される効果】交通渋滞を緩和するとともに、交通安全性の向上

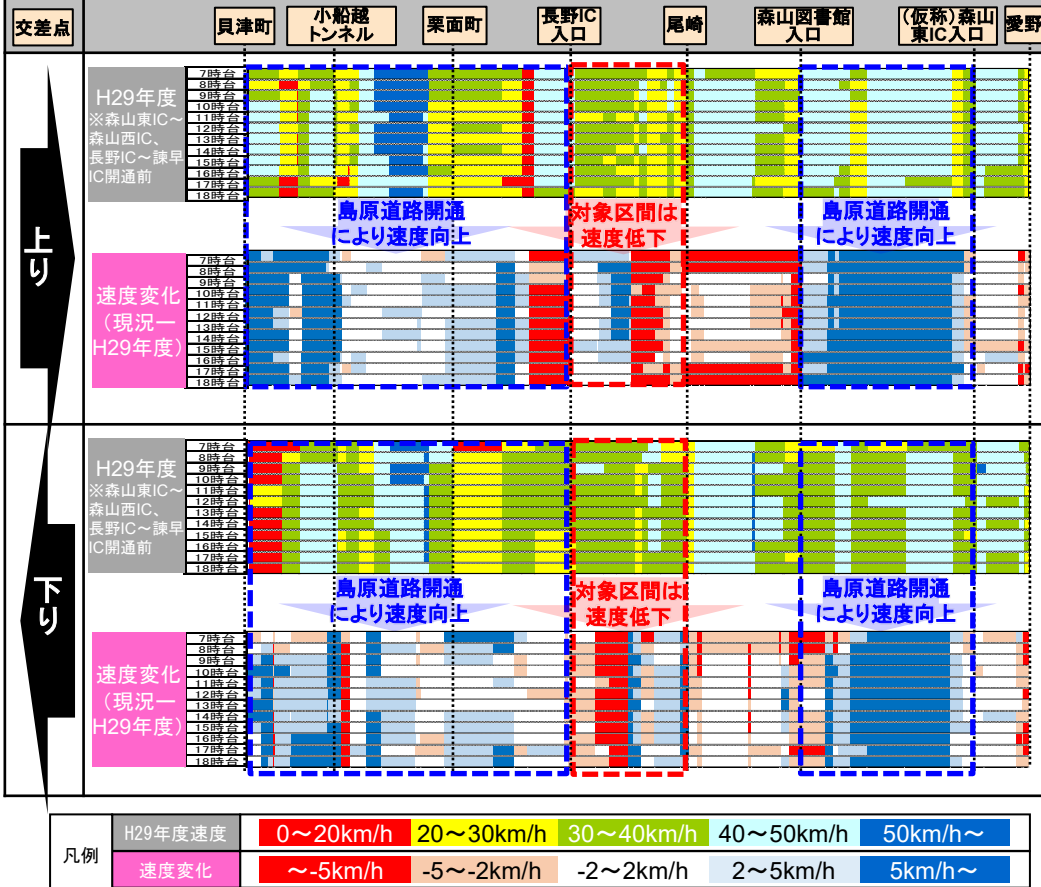


■国道34号・国道57号(現道)の死傷事故率推移



資料：交通事故総合データベース (H29-R4)
※島原道路開通済区間は開通後のデータ取得が可能な長野IC～諫早IC間の並行道路を集計

■国道34号・国道57号(現道)の旅行速度の変化



資料：ETC2.0プローブデータ (開通前；H29.4～H30.3、現況；R6.4～R6.12) の平日平均

【地域の声(期待)】

- ・通勤時や休日の日中などの混雑が緩和し、速達性や定時性が確保されることを期待(物流企業)
- ・安全・安心な道路を期待(物流企業)

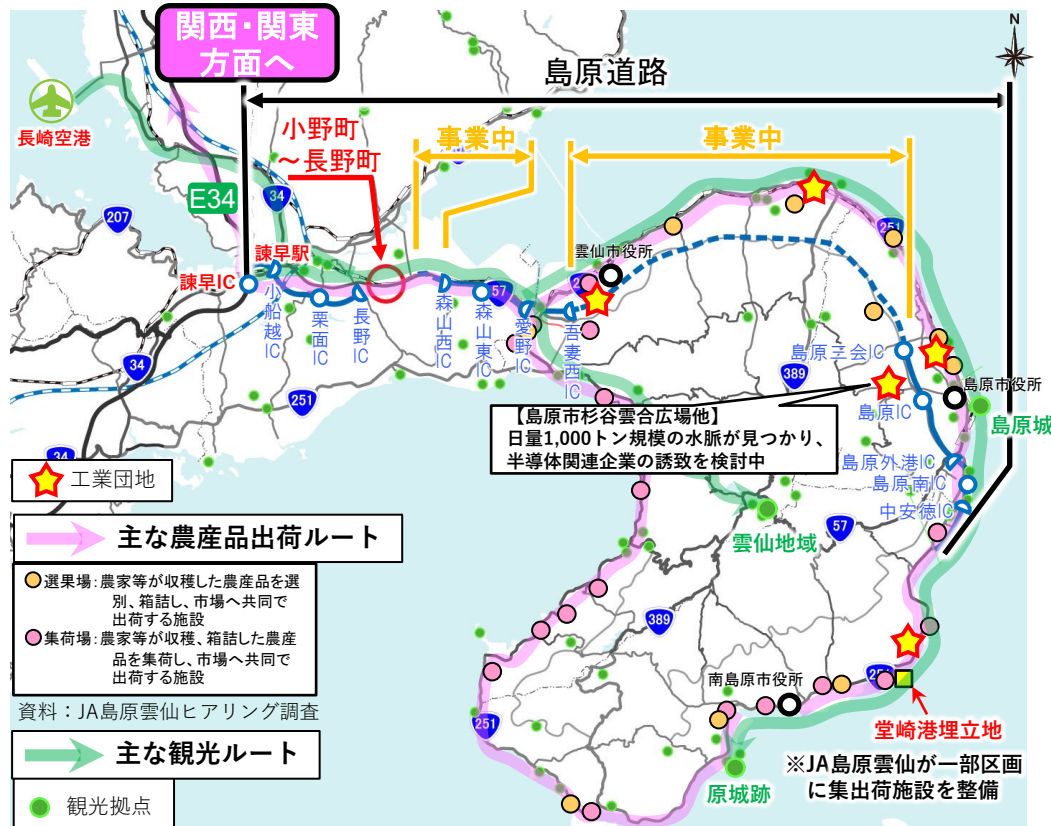
3. 島原道路(小野町～長野町)に期待される効果

(3) 広域交通ネットワークの形成による、物流効率化・観光活性化・企業誘致促進

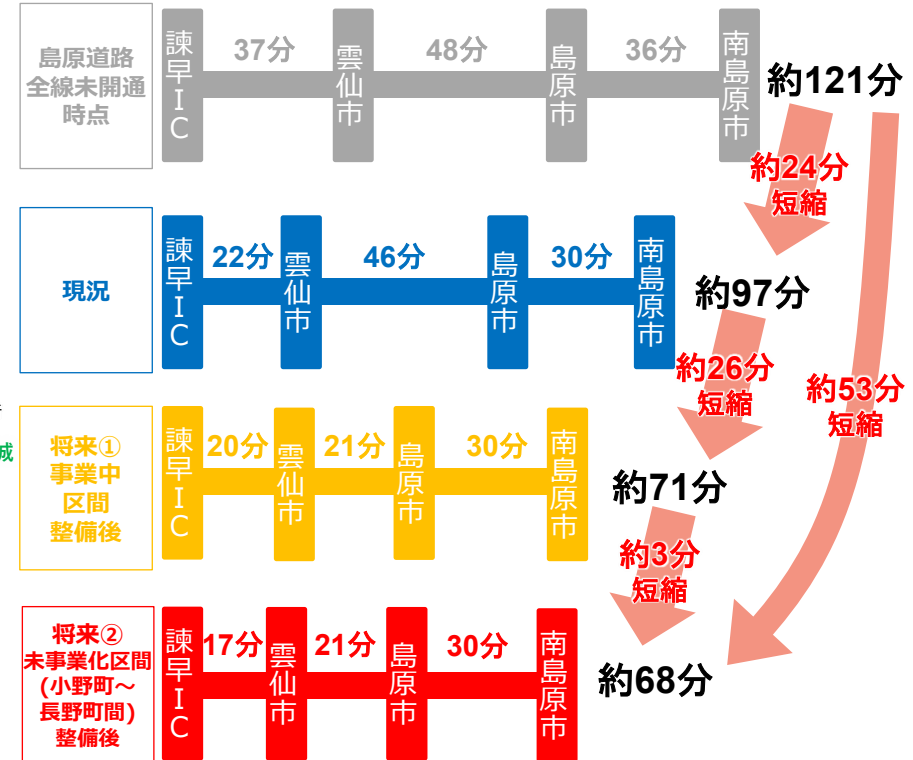
【島原道路の整備効果(開通済区間)】諫早IC～島原地域の所要時間短縮(南島原市まで約24分短縮)

【期待される効果】島原道路の一部として広域交通ネットワークを形成し、農産物等の物流効率化や観光活性化、企業誘致促進

■ 島原地域の観光施設分布・主な観光ルート、 主な農産品輸送経路、工業団地の分布状況



■ 所要時間の変化



資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度で算出

※ 所要時間は諫早IC～南島原市役所間の時間を表している

※ 雲仙市は吾妻西IC、島原市は島原ICと各市役所に最も近いICから所要時間を算出

※ 将来は事業中・調査中区間を設計速度(80km/h)として算出

【地域の声(期待)】

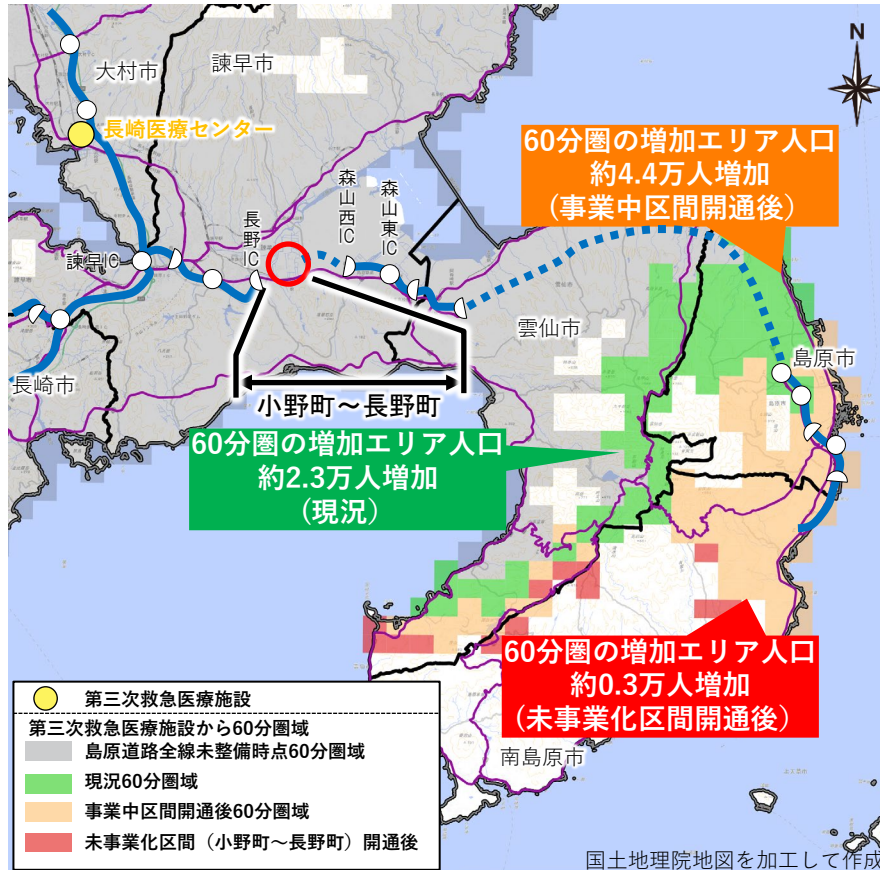
- ・農産物の搬送時間が短縮され、品質確保や物流の労働時間削減を期待(JA島原雲仙)
- ・島原地域と諫早ICや西九州新幹線とのアクセス性が向上し、観光客数の増加を期待(島原市)
- ・諫早方面へのアクセス性が向上により、「シリコンシーライン構想」を実現し、企業誘致促進を期待(島原市)

3. 島原道路(小野町～長野町)に期待される効果

(4) 救急医療支援

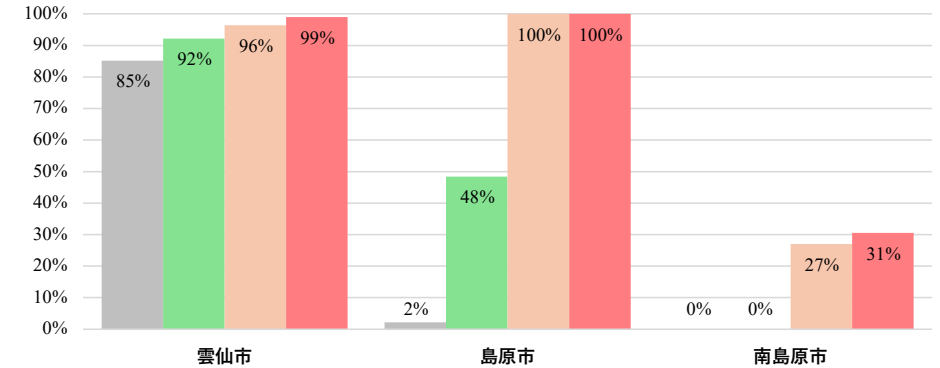
【島原道路の整備効果(開通済区間)】第三次救急医療施設からの60分圏域人口が約2.3万人増加。急減速発生頻度の減少
【期待される効果】第三次救急医療施設へのアクセス性を強化するとともに走行性の高い道路による患者への負担軽減

■第三次救急医療施設からの60分圏域



資料：ETC2.0プローブデータ (R6.4～R6.12の平日昼間12時間平均)
 ※事業中、調査中区間は設計速度(80km/h)で算出

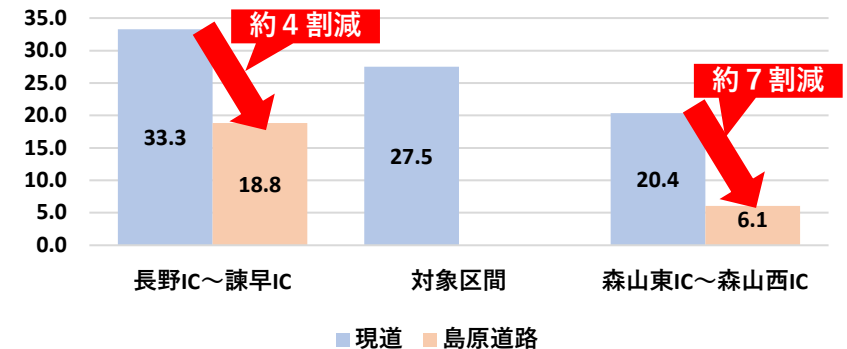
■第三次救急医療施設からの60分カバー人口率



資料：ETC2.0プローブデータ (R6.4～R6.12の平日昼間12時間平均)、メッシュ人口 (R2国勢調査)

■急減速発生頻度

(回/千台キロ)



資料：ETC2.0プローブデータ (R6.4～R6.12)

【地域の声(期待)】

- ・島原地域から第三次救急医療施設へのアクセス性が向上し、救命率の向上を期待(島原地域広域市町村圏組合消防本部)
- ・走行性の高い道路による車両の揺れが減少し、患者への負担軽減を期待(島原地域広域市町村圏組合消防本部)

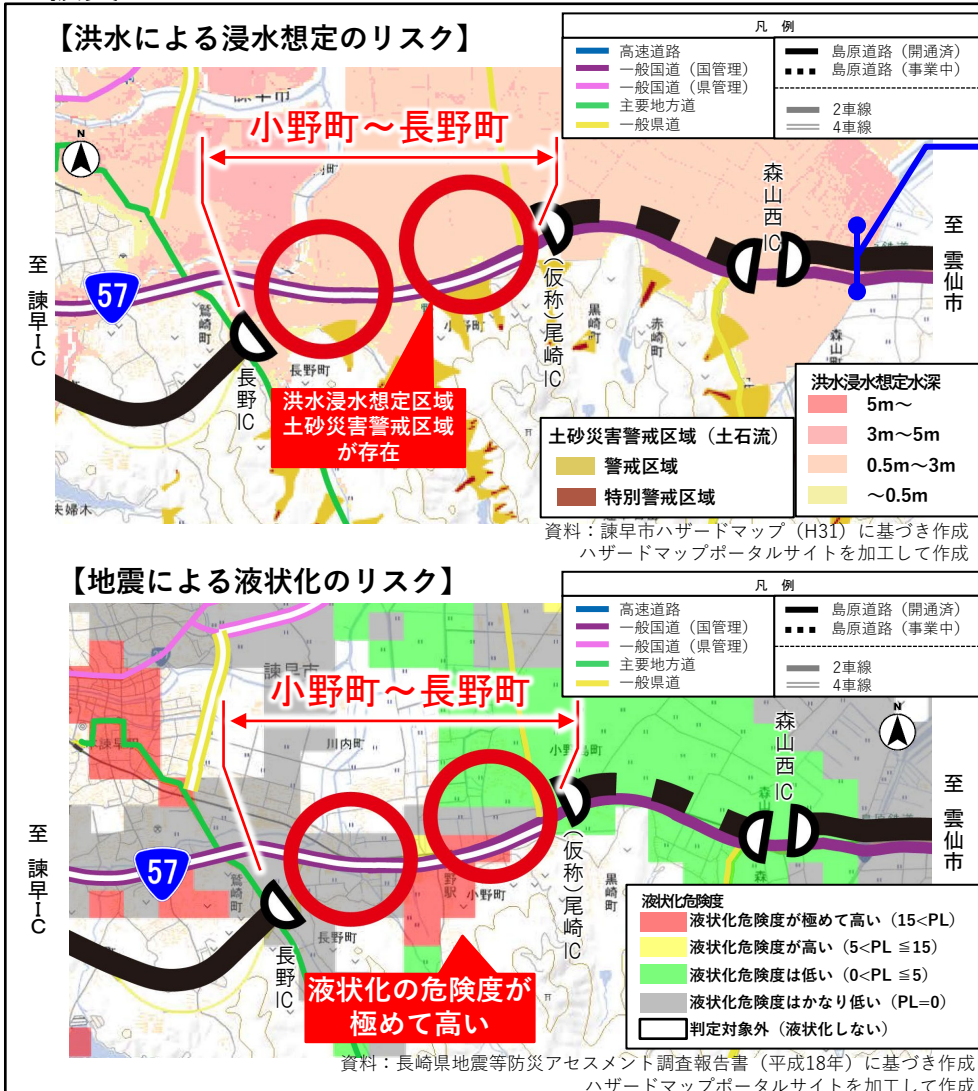
3. 島原道路(小野町～長野町)に期待される効果

(5) 災害に強い道路ネットワークを構築し、信頼性を強化

【島原道路の整備効果(開通済区間)】高架や盛土のため浸水リスクが低い

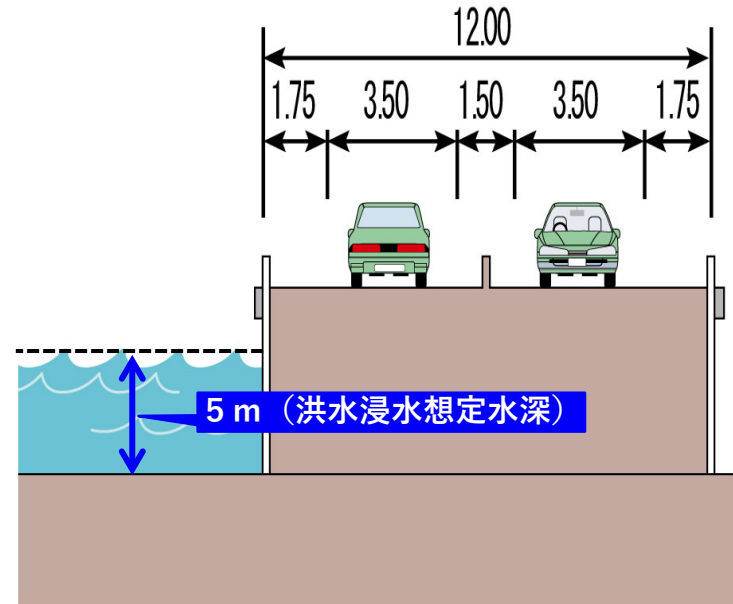
【期待される効果】災害に強い道路ネットワークを構築し、信頼性を強化

■被災リスク



■島原道路開通済区間の自専道断面

島原道路開通済区間は高架区間または盛土のため浸水リスクは少ない

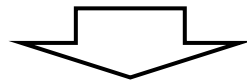


【地域の声(期待)】

・国道57号が被災した場合も、安定した物流の実現を期待(物流企业)

3. 島原道路(小野町～長野町)に期待される効果

交通特性及び 周辺道路の状況		・対象区間は、長崎県平均(4車線郊外部)と比較して速度が低い。また、多様な目的の交通が混在しており、平均トリップ長は高速道路に近い ・周辺の島原道路は開通が進み、交通転換により現道の交通量が減少
道路ネットワーク・地域の課題	渋滞・事故	・沿線商業施設の出入り等に起因して、特に休日に旅行速度が低下し、交通流動の変化への対応が課題 ・死傷事故率が県内直轄平均の約1.7倍であり、走行安全性の向上が課題
	物流(農業)	・対象区間を利用して、農産物を全国へ輸送しているが、混雑により定時性が確保されない ・新鮮な農産物をいち早く、安定的に出荷するため、輸送時間の短縮や定時性の確保が課題
	企業誘致	・島原地域は高速IC(諫早IC)へのアクセス性が低く、企業誘致が進まない ・島原市において、新たに「シリコンシーライン」構想を掲げ、企業誘致を模索 ・構想の実現のために、工業団地から高速ICなどの交通拠点へのアクセス性が課題
	観光	・諫早IC、諫早駅、長崎空港等の交通拠点へのアクセス性が低く、観光客の伸びが少ない ・観光振興を促進するために、高速ICなど交通拠点へのアクセス性が課題
	医療	・半島南部において、第三次救急医療施設から60分圏外の地域が存在し、高次医療施設へのアクセス性が課題 ・対象区間は交差点が連続。救急搬送時にも関わらず、ブレーキを踏まざるを得ない状況となるため、揺れによる患者への負担も課題
	防災 (災害リスク)	・対象区間に、豪雨による浸水想定区域や土砂災害警戒区域、地震時の液状化リスクが高い区間が存在 ・災害に強い道路ネットワークの構築が課題



期待される効果	・交通渋滞を緩和するとともに、交通安全性の向上 ・広域的な物流の効率化が図られ、産業・物流強化に寄与 ・アクセス強化による観光振興の支援 ・高次医療施設への搬送における時間短縮や走行性向上による救急医療対応の充実 ・災害時の代替路機能が確保され、信頼性の高い道路ネットワークの構築
----------------	--

■検討会の総括

○島原道路全体の整備の必要性とともに、島原道路(小野町～長野町)について、地域・道路の現状、課題、期待される効果を確認した。

○対象区間(小野町～長野町)を含む島原道路全体の整備により、現道の課題である渋滞の緩和や事故の削減、物流や観光、救急搬送における速達性やアクセス性を向上させる広域交通ネットワークの形成、災害に強い道路ネットワークとして機能を発揮することが期待される。

■今後の方針(案)

○課題解決に向け、事業中区間の更なる整備推進を図るとともに、引き続き、島原道路(小野町～長野町)の概略ルート・構造の検討に向けて調査を推進する。