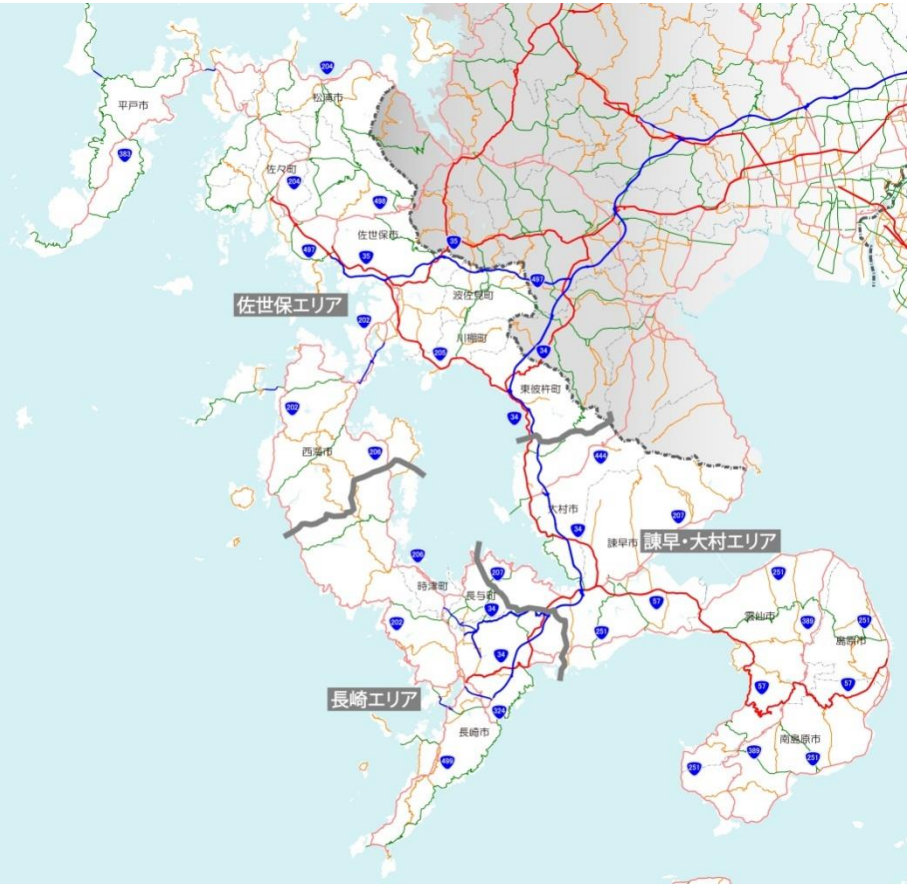
令和5年度第2回 長崎県交通渋滞対策協議会

本会議の目的

①令和5年度までに対策完了した事業の効果確認
②今後実施及び検討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 …… 3
3. 対策済み箇所の整備効果 …… 5
(1)国道57号　森山拡幅（森山東IC～森山西IC）
(2)国道57号　鷲崎町交差点
(3)西彼杵道路・一般県道奥ノ平時津線(時津工区)
4. 今後の渋滞対策について …… 11
(1)道路利用者からの要望箇所
(2)R6年度ピンポイント対策予定箇所
(3)今後の対策候補箇所
(4)国道34号桜馬場交差点改良事業紹介
(5)長崎スタジアムシティ開業に向けた対策検討
(6)WISENET（ワイズネット）2050の考え方について



令和6年2月19日（月）

1. これまでの検討経緯

・最新の交通データ等を基に特定（更新）された主要渋滞箇所を踏まえ、渋滞対策を検討・実施。
・以下のマネジメントサイクルにより、主要渋滞箇所等をモニタリングの上、随時見直し。

長崎県における渋滞検討マネジメントサイクル

平成27年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会（H27.8開催）で確認済み

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（ﾊﾞｽ協会等）、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（ﾊﾞｽ協会等）の参画による対策等）

モニタリング等による検証

1. これまでの検討経緯

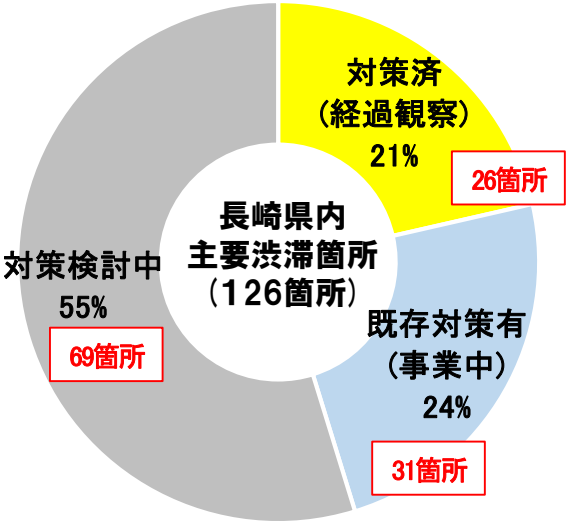
・H25.1に主要渋滞箇所を公表し、渋滞対策の基本方針や今後の取り組みに対する協議を実施。
・これまで主要渋滞箇所数は一般道路で135箇所⇒126箇所に減少、高速道路で6箇所⇒4箇所に減少。

〔実施内容〕	〔協議内容等〕	〔主要渋滞箇所数〕 一般道路	高速道路
H24年度 長崎県交通渋滞対策協議会	基礎データの共有、意見交換、地域の主要渋滞箇所（素案）の決定 パブリックコメントの実施、地域の主要渋滞箇所の特定		
H25.1 主要渋滞箇所の公表（一般道路135箇所、高速道路6箇所）		135箇所	6箇所
H25年度 長崎県交通渋滞対策協議会・ワーキング会議	渋滞対策の基本方針（案）、今後の取り組みの議論 渋滞検討マネジメントサイクル（案）の確認		
H27年度 長崎県交通渋滞対策協議会・ワーキング会議	渋滞対策の基本方針（案）、渋滞検討マネジメントサイクル（案）、モニタリング結果 主要渋滞箇所のフォローアップ、主要渋滞箇所の状況確認		
H28年度 長崎県交通渋滞対策協議会・ワーキング会議	主要渋滞箇所のフォローアップ、長崎エリアの対策方針 主要渋滞箇所の状況確認		
H29年度 長崎県交通渋滞対策協議会・ワーキング会議	主要渋滞箇所のフォローアップ、主要渋滞箇所の状況確認 主要渋滞箇所の解除（愛野）		
H30年度 長崎県交通渋滞対策協議会・ワーキング会議	主要渋滞箇所のフォローアップ、主要渋滞箇所の状況確認、各エリアの渋滞対策 主要渋滞箇所特定解除について、解除フローの見直しについて 対策実施箇所の効果検証、今後実施予定の渋滞対策の確認	134箇所	
R元年度 長崎県交通渋滞対策協議会	主要渋滞箇所のフォローアップ、対策実施箇所の効果検証、 今後実施予定の渋滞対策の確認、主要渋滞箇所の解除（本野入口、本野入口南）		
R2年度　長崎県交通渋滞対策協議会・ワーキング会議	主要渋滞箇所のフォローアップ、各エリアの渋滞対策について 主要渋滞箇所の解除について、対策実施箇所の効果検証 コロナ禍における県内交通状況、今後実施予定の渋滞対策の確認とTDM	132箇所	
R3年度　長崎県交通渋滞対策協議会・ワーキング会議	主要渋滞箇所のフォローアップ、対策実施箇所の効果検証、 今後実施予定の渋滞対策（TDM） 主要渋滞箇所の解除（江上、小船越トンネル東口、小船越）		
R4年度　長崎県交通渋滞対策協議会・ワーキング会議	主要渋滞箇所のフォローアップ、主要渋滞箇所の解除について 対策実施箇所の効果検証、今後実施予定の渋滞対策（TDM） 主要渋滞箇所の解除（朝日が峰、日見バイパス東口）	129箇所	
R5年度第１回 長崎県交通渋滞対策協議会・ワーキング会議	主要渋滞箇所のフォローアップ、高速道路を含む主要渋滞箇所の解除について 今後実施予定の渋滞対策、解除フローの見直しについて 主要渋滞箇所の解除（江頭、長崎多良見IC～長崎芒塚IC、長崎芒塚IC～長崎IC）	127箇所	
今回 R6.2　R5年度 第２回長崎県交通渋滞対策協議会	対策実施箇所の効果検証、今後実施及び検討予定の渋滞対策について	126箇所	4箇所

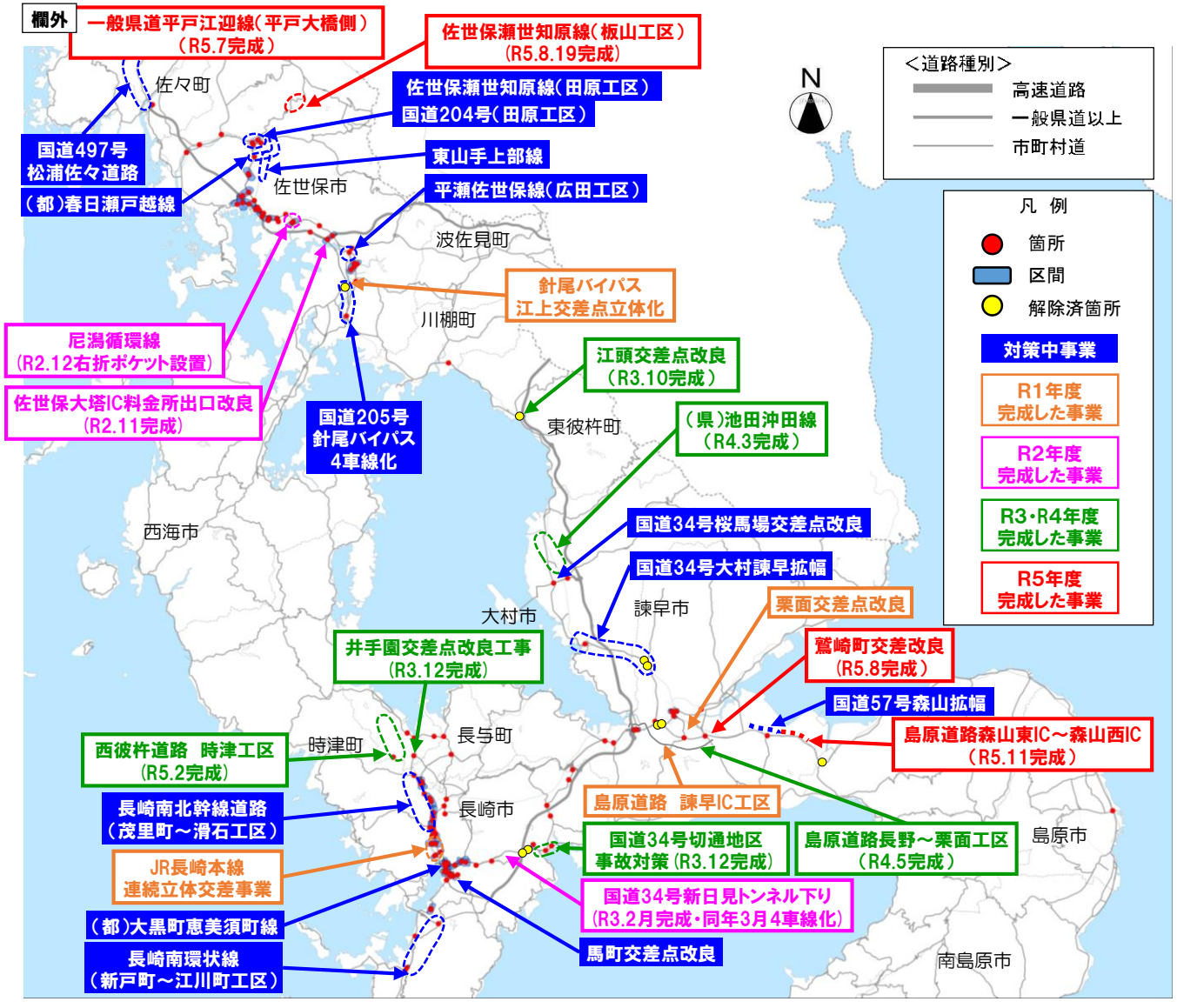
（1）主要渋滞箇所の対策状況（一般道）

・全体の約2割の箇所で対策済。他の主要渋滞箇所のうち約2割で対策実施を進めており、約5割が対策検討中。

●一般道の主要渋滞箇所の対策状況



●一般道の対策事業



（2）長崎県内の主要渋滞箇所の対策状況（高速道路）

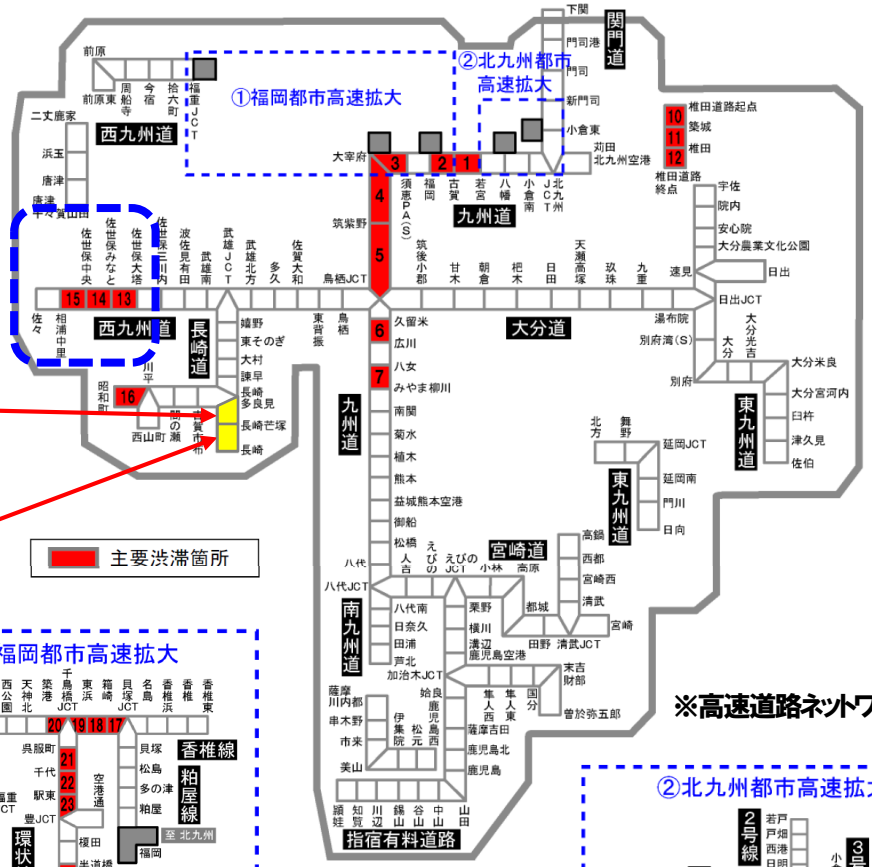
- 高速道路の対策として、長崎多良見IC～長崎IC区間で4車線化事業が完了。（R1.6.28・R4.3.17供用）
  同区間の**混雑解消が確認されたため、R5年度第1回協議会で主要渋滞箇所から解除**した。
- 西九州自動車道（佐世保大塔IC～佐々IC）において4車線化事業を実施中。

●実施中の高速道路の対策事業

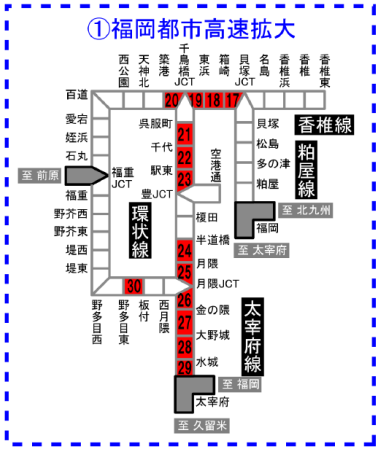
西九州自動車道
（佐世保大塔IC～佐々IC）4車線化
（H30.3新規事業化）

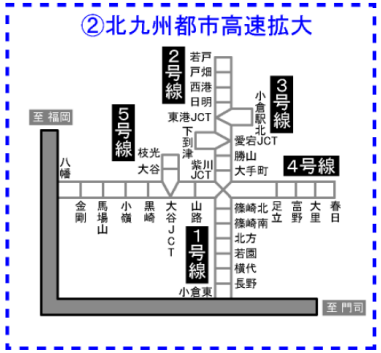
長崎自動車道　長崎多良見IC～長崎芒塚IC
4車線化事業（R1.6.28 供用）
R5年度主要渋滞箇所解除

長崎自動車道　長崎芒塚IC～長崎IC
4車線化事業（R4.3.17 供用）
R5年度主要渋滞箇所解除



※高速道路ネットワークはH25年特定時





※注：上下線のいずれかの方向でも渋滞している区間を表しています。

（1）国道57号　森山拡幅（森山東IC～森山西IC）　R5.11.12開通（速報値）

- 森山拡幅は高規格道路「島原道路」の一部を構成し、広域ネットワークの形成、国道57号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした道路。このうち、**森山東IC～森山西IC間（延長3.3km）がR5年11月12日（日）に開通**。
- **開通3ヶ月後の森山拡幅交通量は約7,500台／12時間**であり、**国道57号現道区間から約4割の交通量が転換**した。

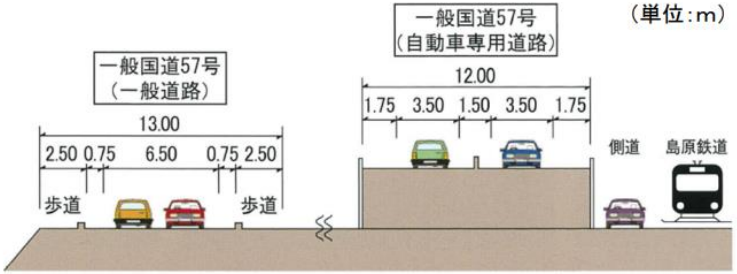
● 森山拡幅事業区間

凡例
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- ２車線
- ４車線
- ○ フルインター
- D ハーフインター
- 交差点名 主要渋滞箇所

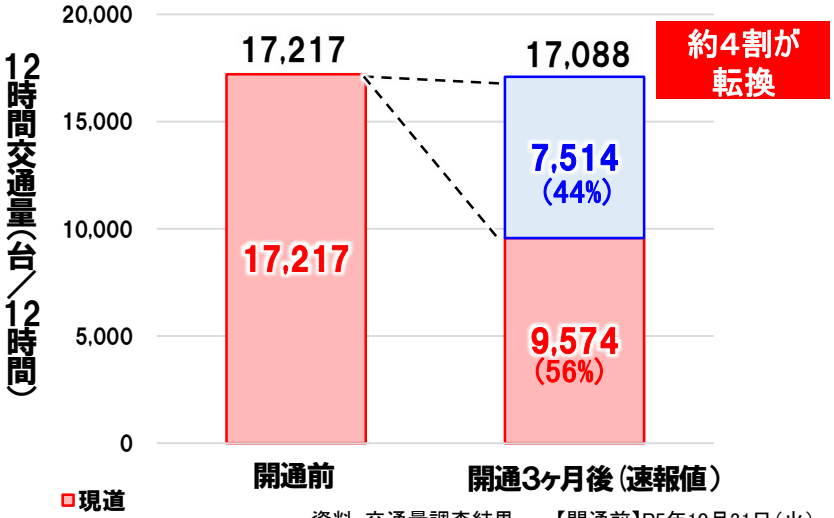
【森山拡幅】
- 供用中区間
- 事業中区間
- 今回開通区間

【その他島原道路】
- 供用中区間

● 標準横断図



● 交通量の転換



資料：交通量調査結果　【開通前】R5年10月31日（火）
（森山図書館入口交差点）【開通3ヶ月後】R6年2月6日（火）

(1)国道57号　森山拡幅(森山東IC～森山西IC) R5.11.12開通(速報値)

・森山拡幅開通後は国道57号と森山拡幅で交通が分散され、国道57号で朝・夕に発生していた速度低下も解消。

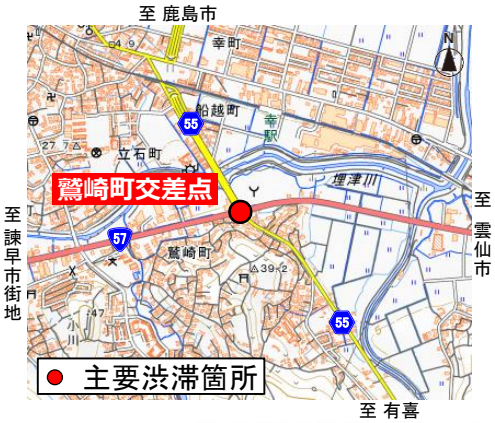
朝ピーク時間帯

タピーク時間帯

(2)国道57号　鷲崎町交差点(R5年8月対策完了)

- 鷲崎町交差点では雲仙市方面から鹿島市方面への右折交通が多く、朝夕を中心に右折車線長が不足することで直進車への阻害が発生。
- ピンポイント対策(トラック協会要望箇所)として、**R5.8月に下り流入部の右折滞留長を約50m延伸。**(30m⇒82m)

● 位置図

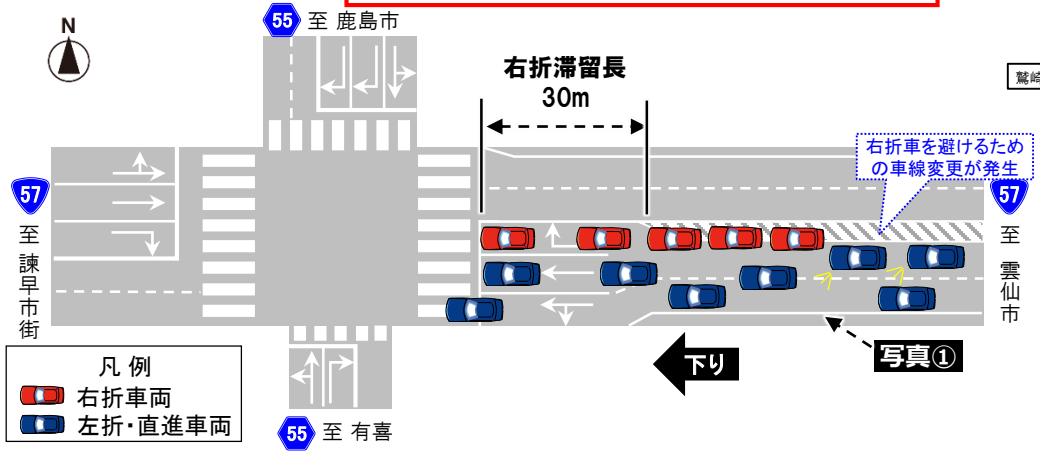


下図:地理院地図(電子国土web)

● 対策内容

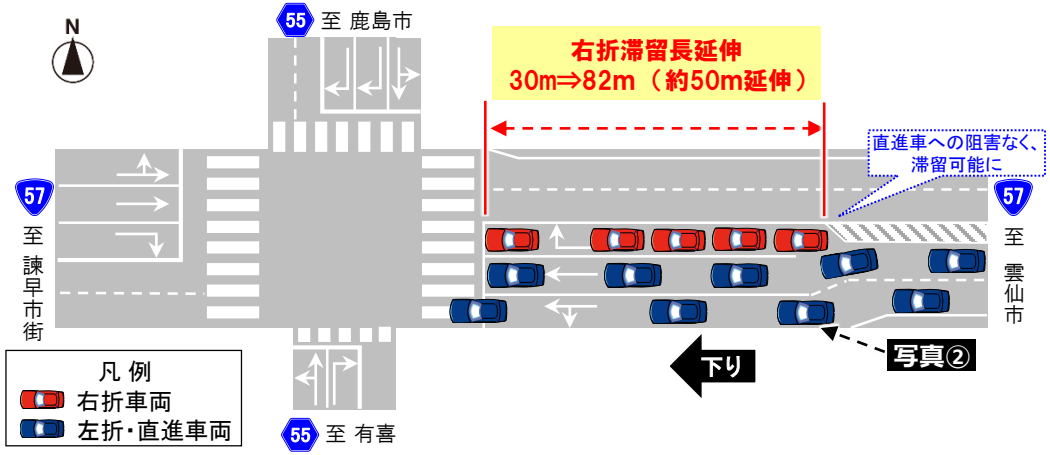
対策前

◆ 国道57号下りでは右折車が多く、朝ピーク時などでは右折車による直進車阻害が発生



R5.8月実施　対策後

◆ 右折車線を延伸することで、直進車への阻害が低減される見込み



● 現地交通状況

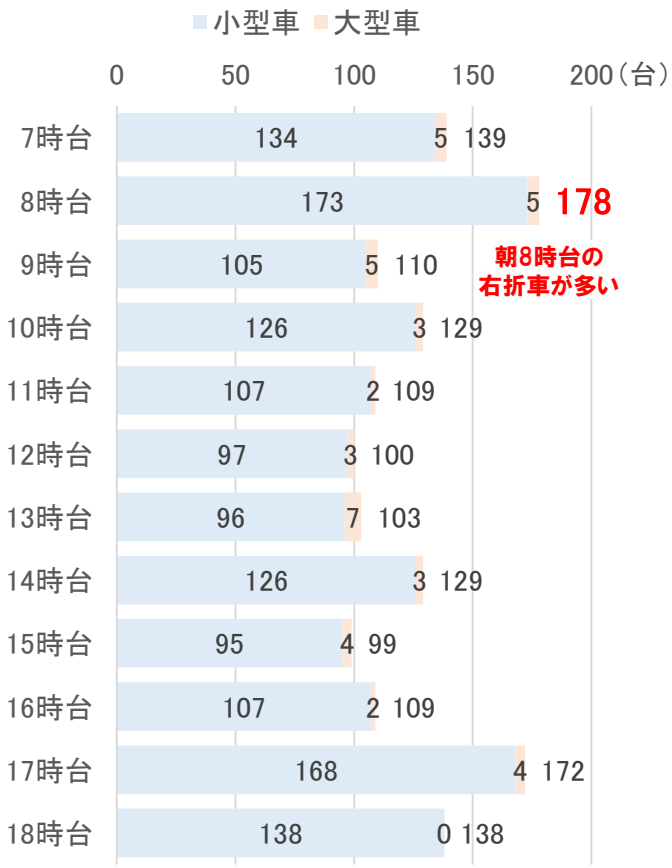
【撮影】
R3.7.26(月) 7時台

【撮影】
R6.1.15(月) 7時台

(2)国道57号　鷲崎町交差点(R5年8月対策完了)

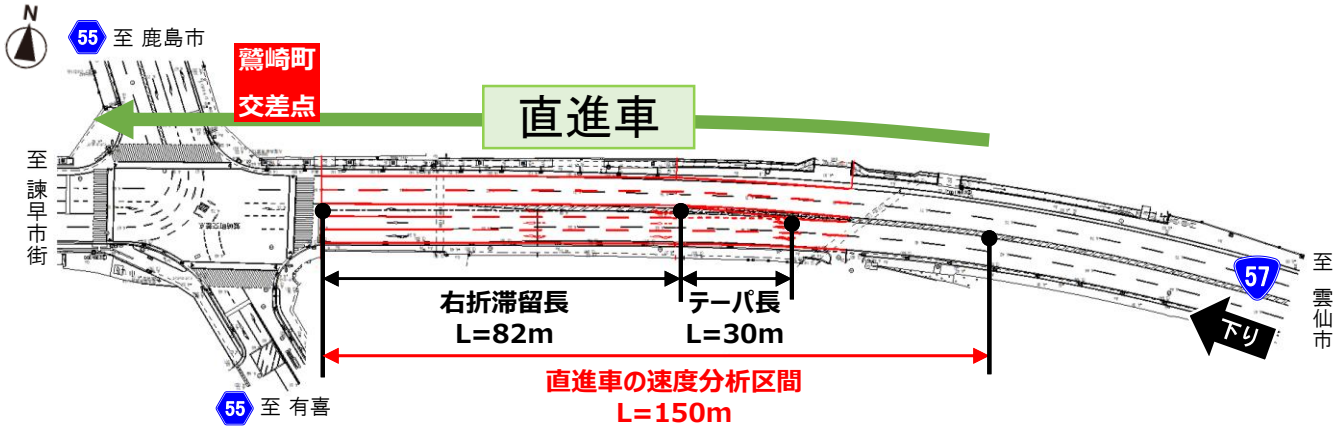
・下り流入部で右折交通量が最も多い平日朝(7～8時台)を対象に直進車の旅行速度分析実施。
・右折車線を越えるはみ出しがなくなり、**後続車阻害が低減したことで直進車の旅行速度が向上**。

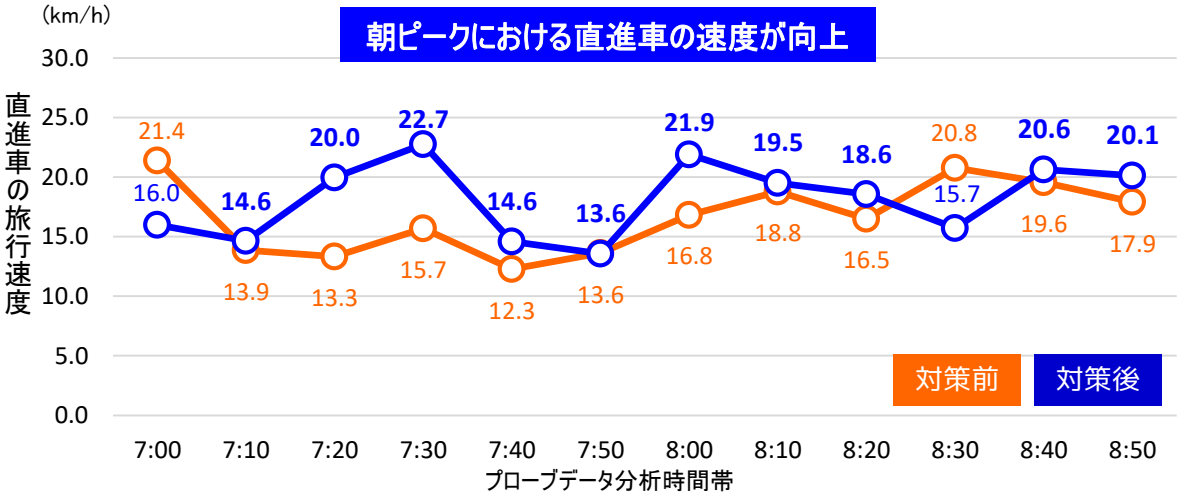
● 下り流入部右折車の時間帯別交通量



【調査日】R2.11.17(火)

● 下り直進車の旅行速度



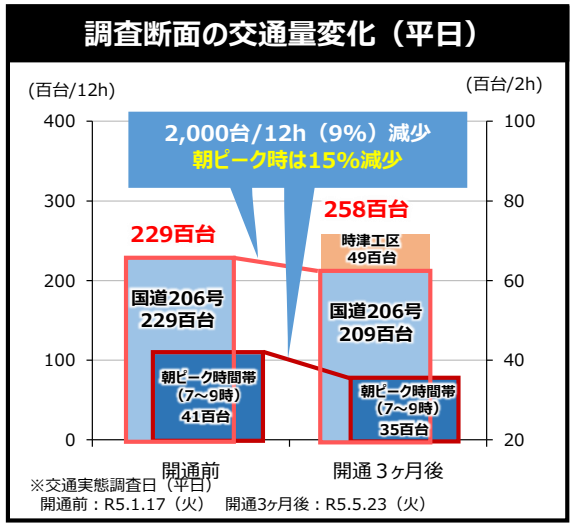


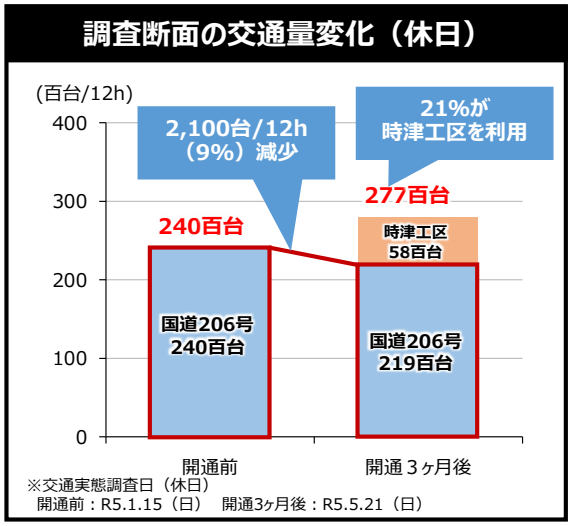
【出典】ETC2.0プローブ情報　対策前:R4.10月平日　・対策後:R5.10月平日

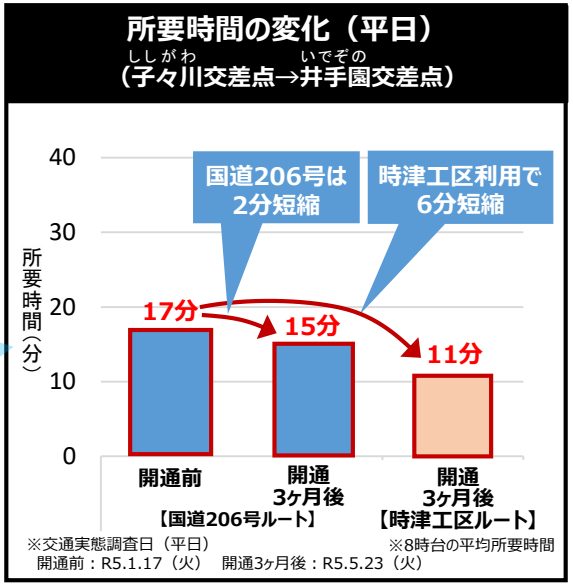
（3）西彼杵道路・一般県道奥ノ平時津線（時津工区）

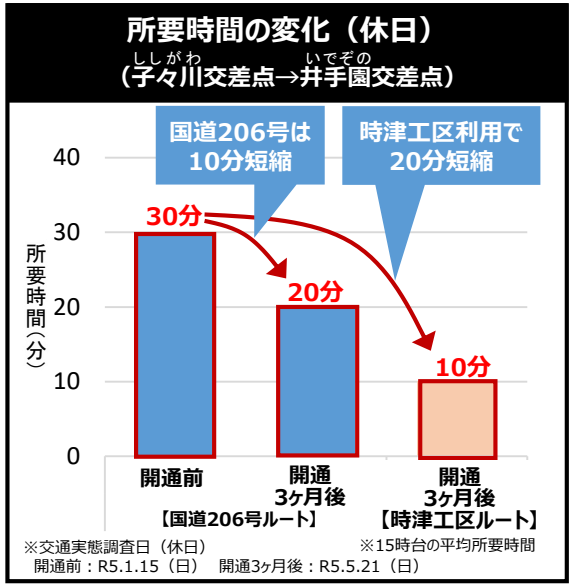
- 一般県道奥ノ平時津線（時津工区）は高規格道路「西彼杵道路」の一部を形成し、西彼杵郡時津町日並郷から野田郷に至る延長約3kmの自動車専用道路であり、R5.2.18に開通。
- 開通により、**現道国道206号の交通量が減少し、所要時間が短縮**した。

出典：長崎県提供資料





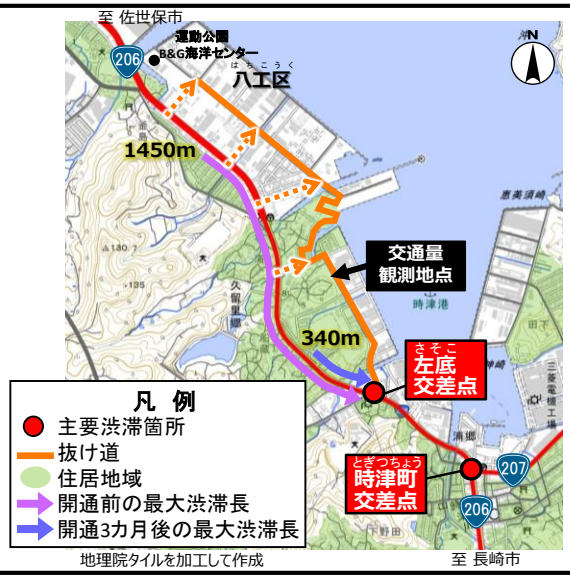




（3）西彼杵道路・一般県道奥ノ平時津線（時津工区）

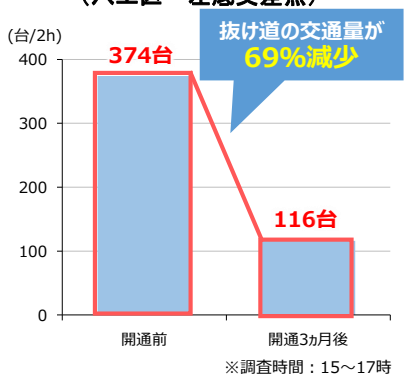
・更に国道206号に並行する抜け道の交通量が減少し、沿線の生活環境の向上にも寄与。

抜け道沿線の生活環境の変化（休日）



地理院タイルを加工して作成

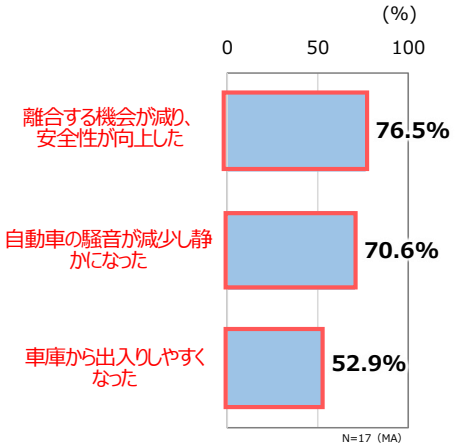
休日ピーク時の抜け道交通量
（八工区→左底交差点）



※調査時間：15～17時

出典：交通実態調査結果
開通前：2023.1.15（日）
開通3ヶ月後：2023.5.21（日）

抜け道沿線の生活環境の変化



出典：沿線住民アンケート調査結果

■道路利用者の声

●国道206号の渋滞が緩和し、バスの定時性が向上しました。（バス事業者）

●納品先への輸送時間が大幅に短縮。その時間を他の仕事に使い業務効率化が図られました。（事業所）

●時津や琴海の現場を出発して病院到着までの時間が短縮しています。（長崎市消防局）

●店舗間の移動時間が短縮したことで、店舗の立ち寄り時間が増えました。（事業所）

●開通前、日並郷から時津交差点まで1時間かかったことがあります。開通後渋滞が緩和しました。（時津町民）

●抜け道の交通量が激減し、昔のような静かな土日を過ごせています。（時津町民）

出典：ヒアリング調査結果、町民アンケート調査結果

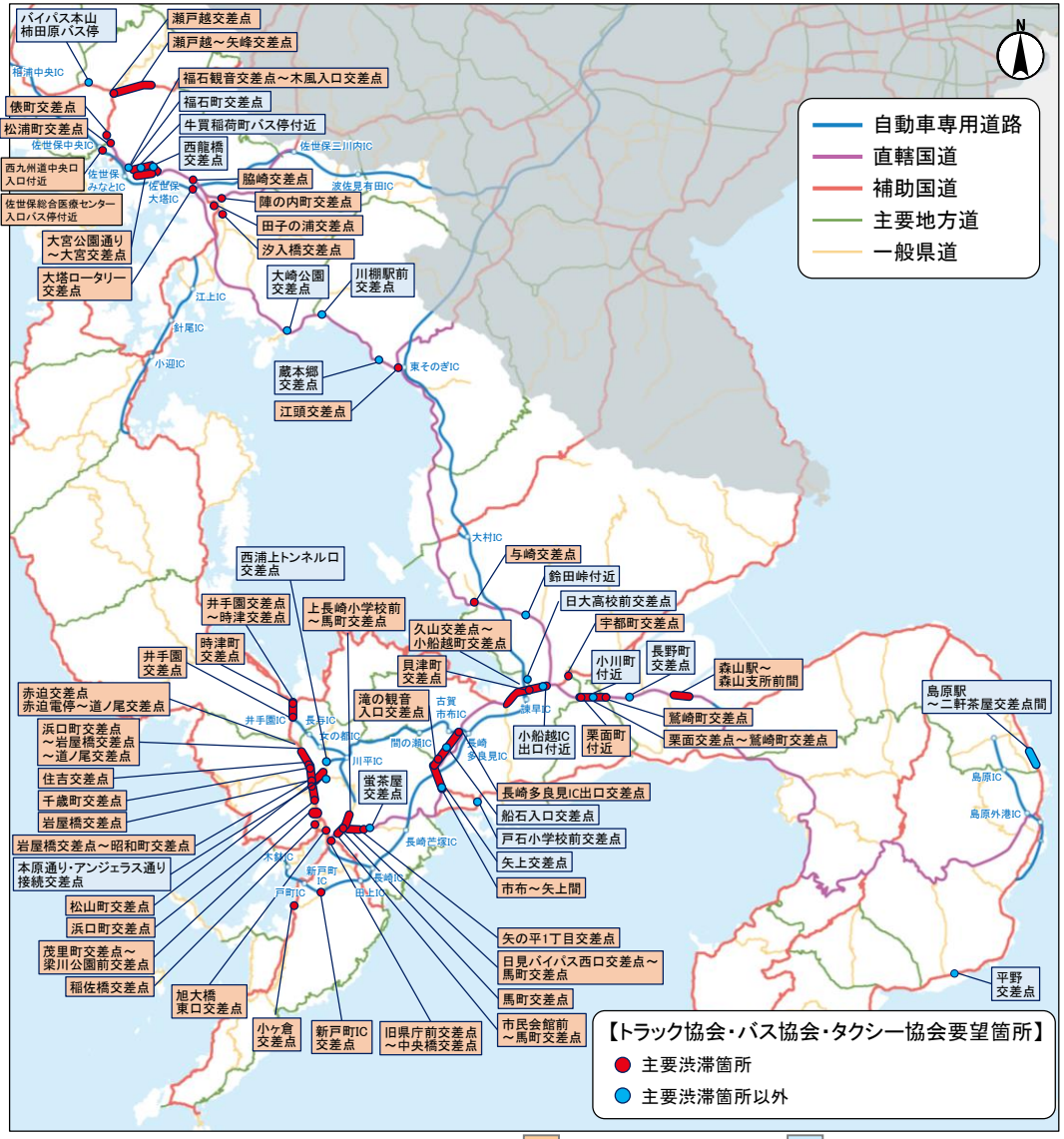
出典：長崎県提供資料

(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 H29.10	H30.10	R1.5	R1.10	R2.5	R2.10	R3.5	R4.5	R5.5	R5.10
長崎エリア	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	馬町交差点～桜馬場1丁目付近	▲										○
	国道34号	長崎市	矢上交差点	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道34号	長崎市	日見バイパス西口交差点～馬町交差点	▲				○	○	○	○	○	○	○
	国道34号	長崎市	蛍茶屋交差点(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	滝の観音入口交差点	◆						○	○	○	○	○
	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	船石入口交差点	◆						○	○	○	○	○
	国道34号	長崎市	西浦上トンネル口交差点	▲								○	○	○
	市道出来大工町江戸町線	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	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	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	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	県道237号線	長崎市	新戸町IC交差点	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道34号	長崎市	矢の平一丁目交差点	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	県道235号線	長崎市	上長崎小学校前～馬町交差点	▲				○	○	○	○	○	○	○
	県道235号線	長崎市	本原通り・アンジェラス通り接続交差点	▲								○	○	○
	国道206号	長崎市	岩屋橋交差点	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道206号	長崎市	赤迫交差点、赤迫電停～道ノ尾交差点	▲						○	○	○	○	○
	国道324号	長崎市	旧県庁前交差点～中央橋交差点	◆		○	○	○	○	○	○	○	○	○
	県道112号線	長崎市	茂里町交差点～梁川公園前交差点	◆		○	○	○	○	○	○	○	○	○
	県道113号線		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～道ノ尾交差点	◆		○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道206号	長崎市	井手園交差点～時津交差点	◆		○	○	○	○	○	○	○	○	○
佐世保エリア	国道35号	佐世保市	陣の内町交差点	●▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道35号	佐世保市	福石町交差点	▲						○	○	○	○	○
	国道35号	佐世保市	福石観音交差点～木風入口交差点	▲										○
	国道35号	佐世保市	脇崎交差点	▲						○	○	○	○	○
	国道35号	佐世保市	松浦町交差点	●								○	○	○
	国道202号	佐世保市	田子の浦交差点	▲						○	○	○	○	○
	国道205号	東彼杵町	江頭交差点	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道205号	東彼杵町	蔵本郷交差点	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道205号	川棚町	川棚駅前交差点	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道205号	川棚町	大崎公園交差点(川棚町向け)	▲										○
	国道205号	佐世保市	大塔ロータリー交差点	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道35号	佐世保市	四龍橋交差点	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	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	バイパス本山柿田原バス停	▲										○
	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	▲						○	○	○	○	○
	市道大宮通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	西九州道中央口入口(佐世保中央IC交差点)付近	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
			佐世保総合医療センター入口バス停付近	▲				○	○	○	○	○	○	○
	国道498号	佐世保市	瀬戸越交差点～矢峰交差点	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	県道222号線	佐世保市	汐入橋交差点	◆		○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道383号	平戸市	平戸大橋入口交差点	▲										○
諫早・大村エリア	国道34号	諫早市	貝津町交差点	●▲◆	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道34号	諫早市	久山町～小船越町	◆										○
	国道34号	大村市	トンネル上～与崎(上り・下り)	▲						○	○	○	○	○
	国道34号	大村市	小船越IC出口付近	▲										○
	国道34号	大村市	鈴田峠付近	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道34号	大村市	与崎交差点	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道57号	諫早市	長野町交差点	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道57号	諫早市	鷲崎町交差点	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	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251号	南島原市	平野交差点	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道251号	島原市	島原駅～二軒茶屋交差点	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道57号	諫早市	森山駅～森山支所前	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道57号	諫早市	栗面町交差点～鷲崎町交差点	◆		○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国道207号	諫早市	宇都町交差点	◆		○	○	○	○	○	○	○	○	○

:ピンポイント等の対策検討箇所　●トラック協会　▲バス協会　◆タクシー協会

・道路利用会議(トラック協会・バス協会・タクシー協会)から県内60箇所(主要渋滞箇所43箇所、主要渋滞箇所以外17箇所)に対して、渋滞に関する要望あり。

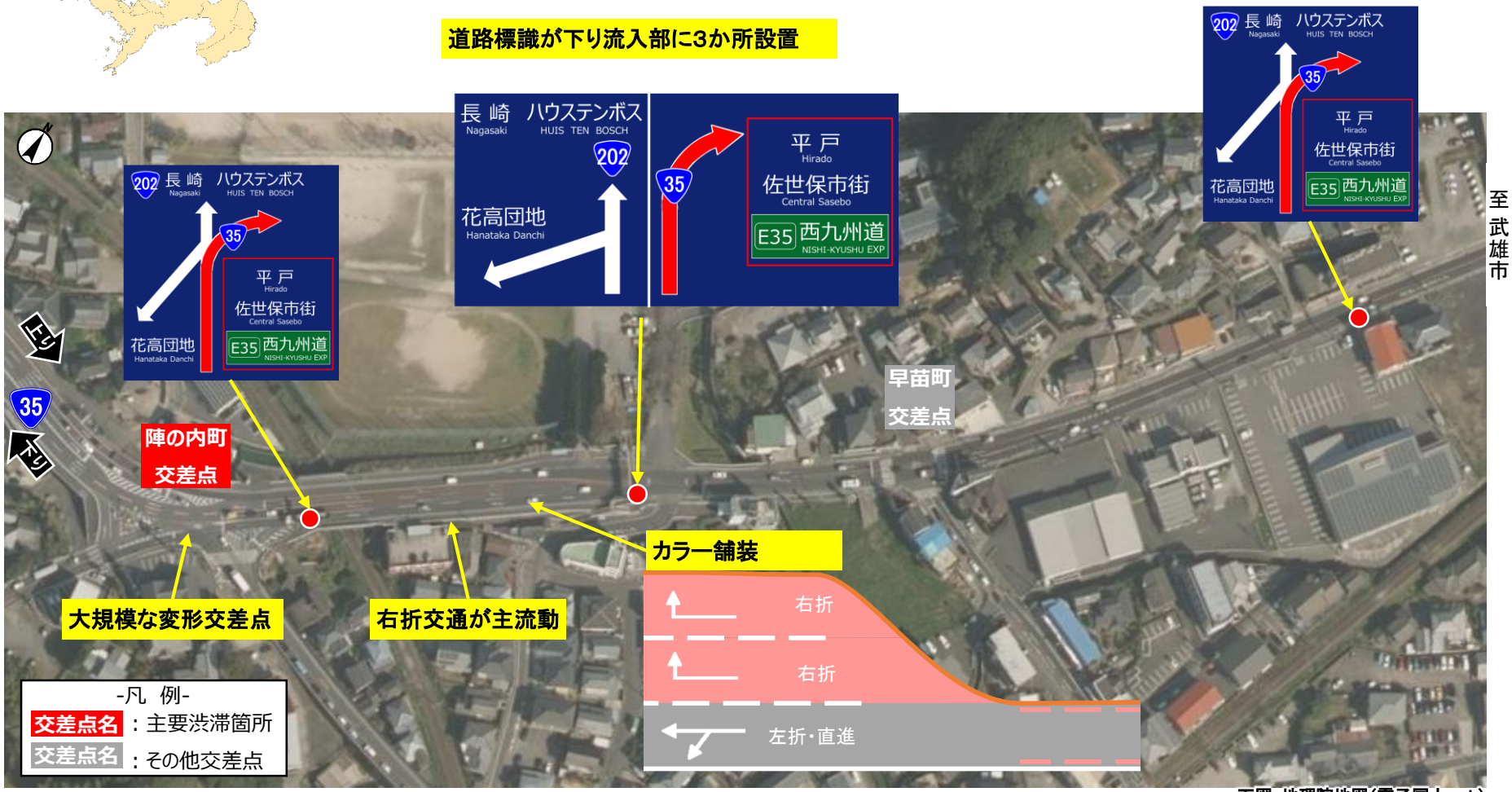


：主要渋滞箇所　：主要渋滞箇所以外

（2）R6年度ピンポイント対策予定箇所（国道35号陣の内町交差点）

● 位置図

- 国道35号陣の内町交差点は、下り流入部で速度低下の先頭となっている交差点であり、トラック協会、バス協会から対策要望が挙がっている。
- **大規模な変形交差点となっており、国道35号の主道路は交差点を右折する必要**がある。
- 下り流入部手前では3箇所で道路標識やカラー路面標示による案内を実施しているが、施工から数年が経過しており、退色している箇所がある。

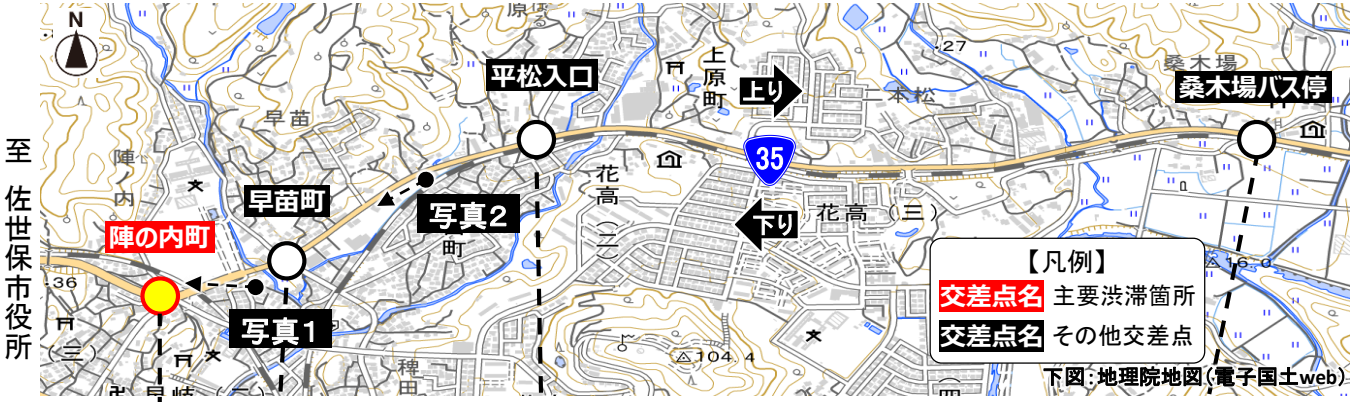


下図：地理院地図（電子国土web）

（２）R6年度ピンポイント対策予定箇所（国道35号陣の内町交差点）

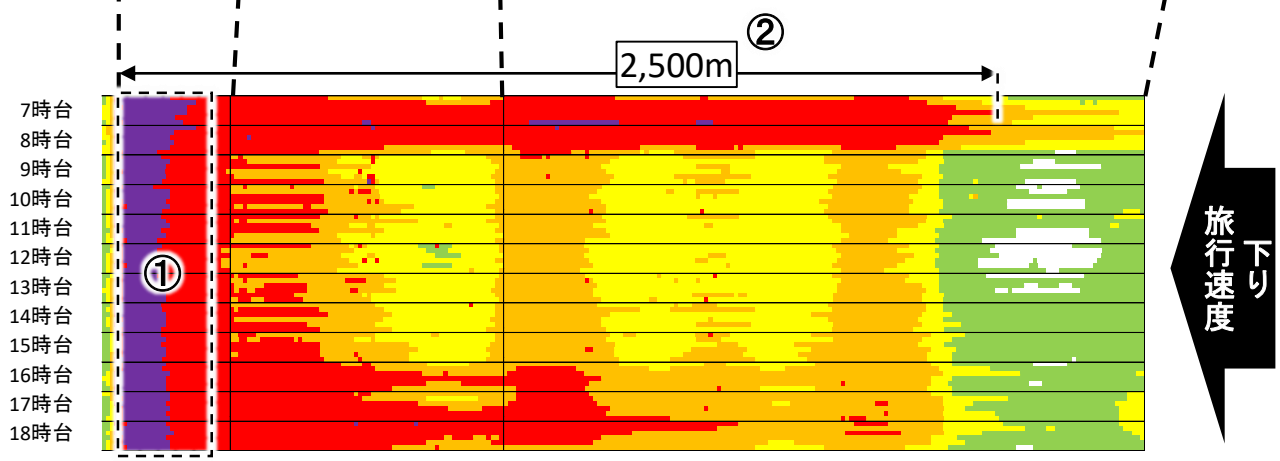
● 旅行速度状況

- 下り流入部では**陣の内交差点を先頭とした10km/h以下の速度低下が終日発生**。（①）
- 特に**朝7～8時台には陣の内交差点を先頭に約2,500m下流側まで速度低下**が継続。（②）



陣の内町交差点に向かって渋滞

【撮影日】R5.8.2 7時台



朝ピーク時間帯は後方まで滞留が続く

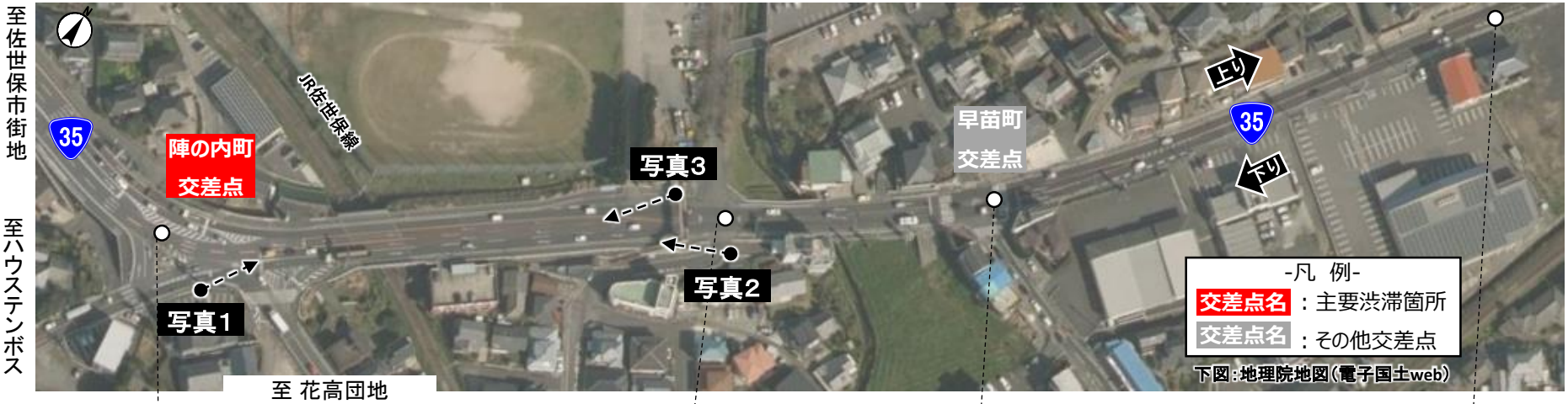
【撮影日】R5.8.2 7時台

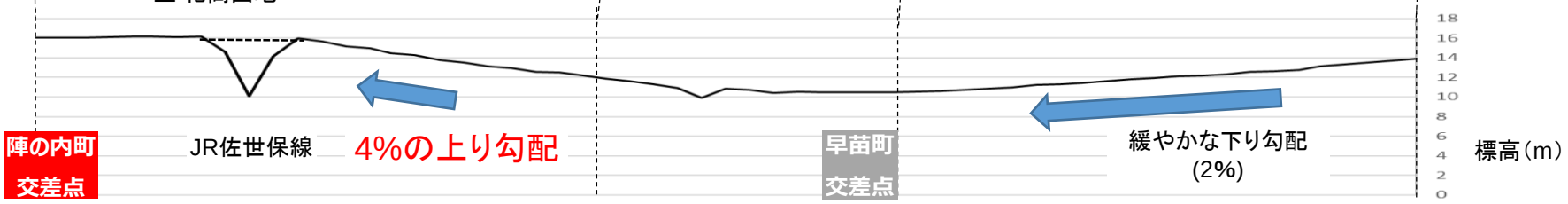
【出典】ETC2.0プローブ情報R3.10.1～R3.12.25平日

（２）R6年度ピンポイント対策予定箇所（国道35号陣の内町交差点）

● 現地状況

- 下り流入部は交差点に向かって緩やかな上り勾配になっているため、朝ピーク時を中心に陣の内町交差点を先頭とした渋滞が発生する。（写真1・写真2）
- 合わせて、交差点流入部で案内しているカラー化部分が摩耗し見えにくい状態。（写真3）





出典（標高）：国土地理院図

（２）R6年度ピンポイント対策予定箇所（国道35号陣の内町交差点）

● 渋滞対策内容

①進行方向別の路面のカラー化：国道35号だけでなく、ハウステンボス方面などもわかるように改良。
②方面別路面標示の設置：①カラー化と同時に、道路標識に合わせた路面標示の設置。
③道路標識の更新：①と②と合わせた道路標識にする。国道202号直進について「西海」を追加する。
【対策効果】導流路設置によって急な車線変更や迷い交通がなくなり流入交通の円滑化。

（3）今後の対策候補箇所（対策未実施箇所）

- 管内直轄国道の主要渋滞箇所（40箇所）、**対策未実施箇所で速度低下の先頭となっている交差点は5箇所**。
- この5箇所のうち、**国道34号長崎多良見IC出口交差点は、慢性的に混雑が発生している区間**であり、管内でも優先して対策を検討すべき箇所である。

直轄国道の主要渋滞箇所 40箇所

これまでの渋滞対策

- 対策未実施箇所 20箇所
- 対策実施済箇所 20箇所 ※全20箇所で渋滞あり

今後の対策予定策

- 対策なし 7箇所
- 対策あり（対策中） 13箇所
- 対策なし 9箇所
- 対策あり(対策中） 11箇所

速度低下発生状況

- 上下線いずれか速度低下の先頭※ 5箇所
- 上下線ともに他交差点の速度低下影響 等 2箇所

	主要渋滞箇所名	主道路混雑度
1	長崎多良見IC出口	1.25～1.75
2	長崎市役所前	1.25以下
3	県庁前（江戸町）	1.25以下
4	久山	1.25以下
5	喜々津駅東口	1.25以下

※R3年度一般交通量調査　混雑度

対策未実施だが渋滞の先頭となる交差点で、混雑度が比較的高い

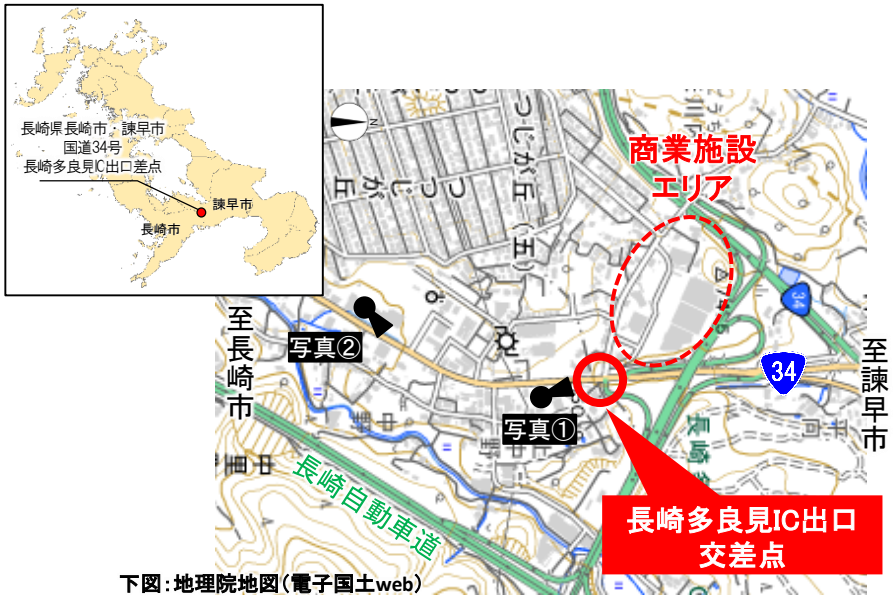
	路線名	主要渋滞箇所名	速度低下の先頭箇所
1	国道34号	つつじが丘	【上り】多良見IC出口 【下り】古賀町
2	国道34号	小船越トンネル北口	【上り】中尾町 【下り】貝津町

※速度低下の先頭：
ETC2.0プローブ情報で国道の速度状況を分析し、対象交差点を境に旅行速度が向上している交差点を「速度低下の先頭」と判断。

（3）今後の対策候補箇所（国道34号　長崎多良見IC出口交差点）

- 国道34号長崎多良見IC出口交差点は長崎市と諫早市の境に位置し、主要渋滞箇所に選定されている。
- 周辺には商業施設があり、長崎多良見IC出口交差点を介して出入りする交通があることなどから、**終日にわたり20km/h以下の渋滞の先頭**となっている。

● 位置図



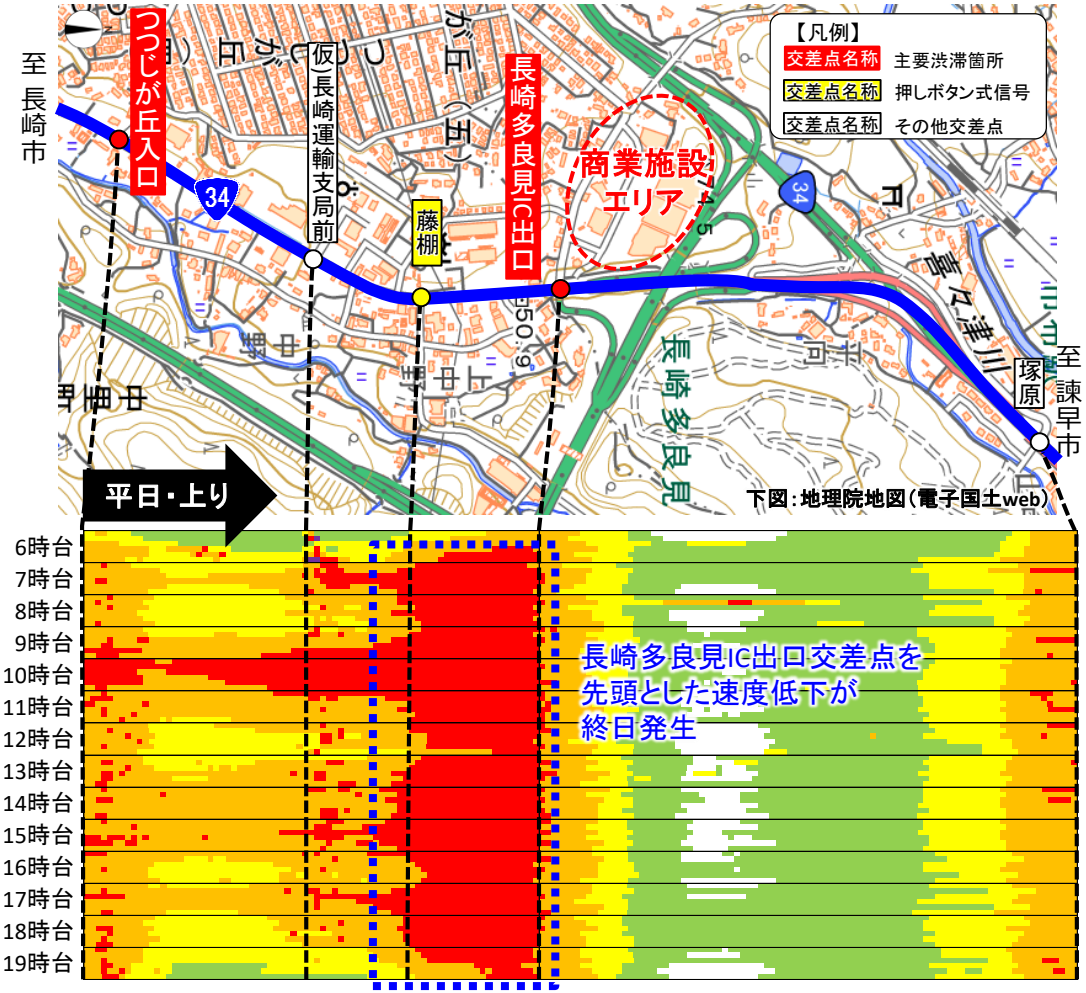
下図：地理院地図（電子国土web）

● 交通状況

【撮影日】R5.10.4（水）　9時台

【撮影日】R5.10.4（水）　9時台

● 旅行速度



【旅行速度凡例】 -10km/h　10-20km/h　20-30km/h　30-40km/h　40-50km/h　50km/h-

【出典】ETC2.0プローブ情報
R5.9～11月平日

（3）今後の対策候補箇所（国道34号　長崎多良見IC出口交差点）

- 上り流入部沿道には**コンビニエンスストア等の店舗が多く立地**し、**出入り交通で一時的に車の流れが悪くなる**ことがある。
- 信号交差点の青時間を確認すると、**長崎多良見IC出口交差点上りの青時間割合は上流側の交差点より少なく割り当てられており、長崎多良見IC出口交差点を先頭した速度低下や信号停止が発生しやすい**。

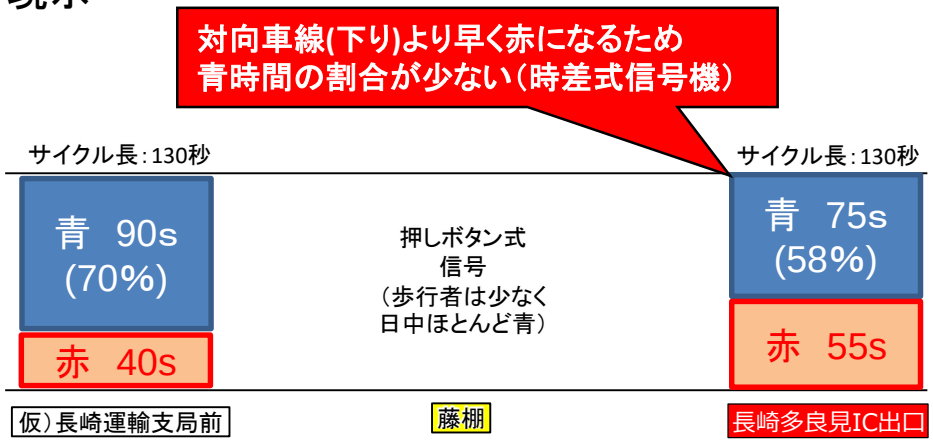
■上り流入部周辺の沿道状況

下図：地理院地図（電子国土web）

■現地交通状況

【撮影日】R5.10.4（水）　9時台

■国道34号上りの信号現示

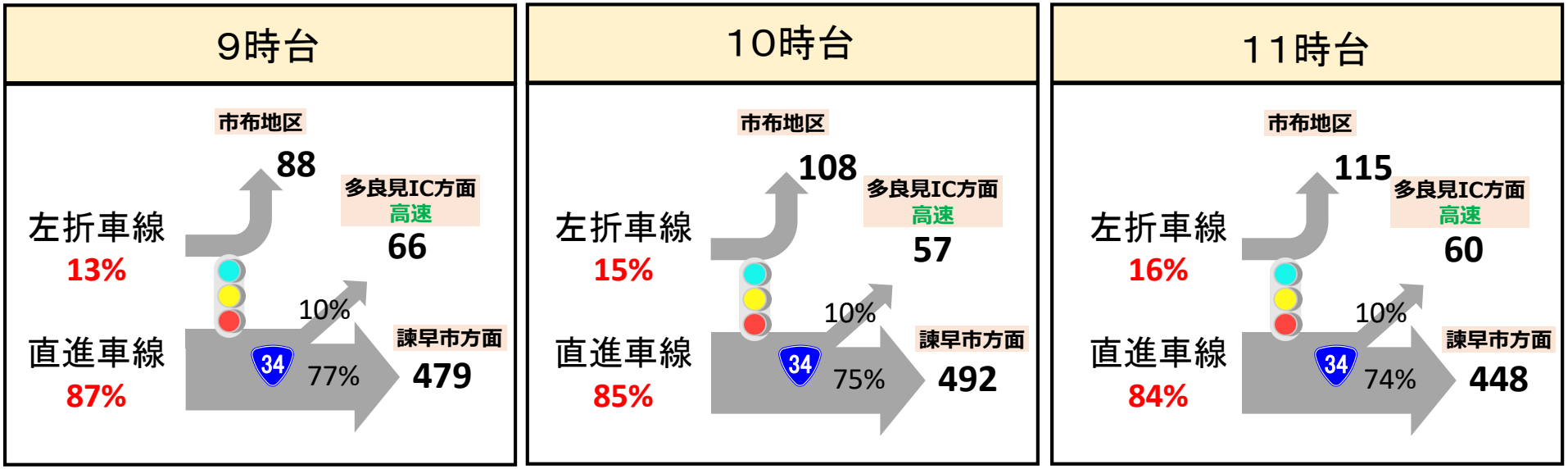


【撮影日】R5.10.4（水）　10時台

（3）今後の対策候補箇所（国道34号　長崎多良見IC出口交差点）

- 上り流入部の車線別交通量を確認（特に渋滞する平日9～11時）すると、左折約15%、高速約10%、国道34号直進が約75%。
- このうち、高速と国道34号直進車両は交差点通過後に分岐するため、長崎多良見IC出口交差点流入までは直進車線に混在している状態。

流入交通量



現地確認日：令和5年10月4日（水）　9：00～12：00

（3）今後の対策候補箇所（対策実施済箇所）

- 管内直轄国道の主要渋滞箇所（40箇所）のうち、**対策実施箇所は半数にあたる20箇所**。
- 対策済みの箇所のうち今後混雑緩和を目的とした事業が無い交差点は9箇所ある。
- うち、大塔ロータリー交差点周辺は交差点形状や周辺道路との交差が複雑で、過去に3回対策を行ったが依然として渋滞が残存。高速ICや国道、市道が交わっており道路ネットワーク上も重要度が高く対策が必要。

直轄国道の主要渋滞箇所 40箇所

これまでの渋滞対策

- 対策未実施箇所 20箇所
- 対策実施済箇所 20箇所 ※全20箇所で渋滞あり

今後の対策予定策

- 対策なし 7箇所
  - 検討箇所 長崎多良見IC交差点
- 対策あり（対策中） 13箇所
- 対策なし 9箇所
- 対策あり(対策中) 11箇所

混雑状況の確認

大塔ロータリー交差点周辺は
交差点形状が複雑で対策後も渋滞が残存。
高速ICや国道等が交わるため、
道路ネットワーク上、重要性が高い箇所。

	主要渋滞箇所名	主道路混雑度
1	大塔ロータリー	1.25～1.75
2	大曲	1.25～1.75
3	切通	1.25～1.75
4	日見バイパス西口	1.25～1.75
5	矢の平一丁目	1.25～1.75
6	鷲崎町	1.25以下
7	栗面町	1.25以下
8	貝津町	1.25以下
9	貝津町西	1.25以下

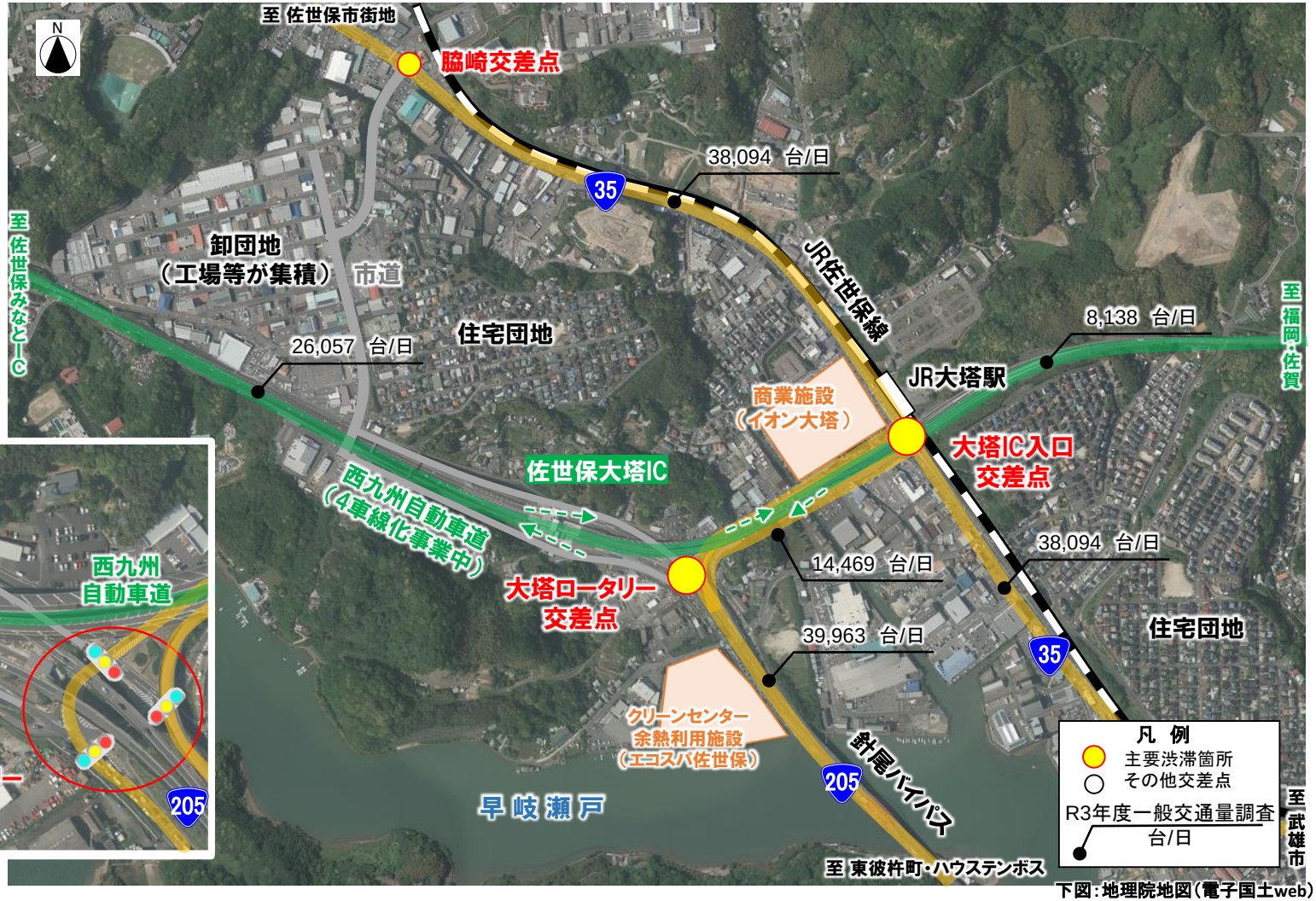
	主要渋滞箇所名（事業内容）
1	桜馬場（交差点改良・県実施）
2	馬町（交差点改良）
3	福石町（西九州道4車線化）
4	本島町（交差点改良）
5	大和町（西九州道4車線化）
6	佐世保駅北口（西九州道4車線化）
7	与崎（国道34号大村諫早拡幅）
8	大塔IC入口（西九州道4車線化）
9	潮見（西九州道4車線化）
10	新大工町（馬町交差点改良）
11	アルカスSASEBO前（西九州道4車線化）

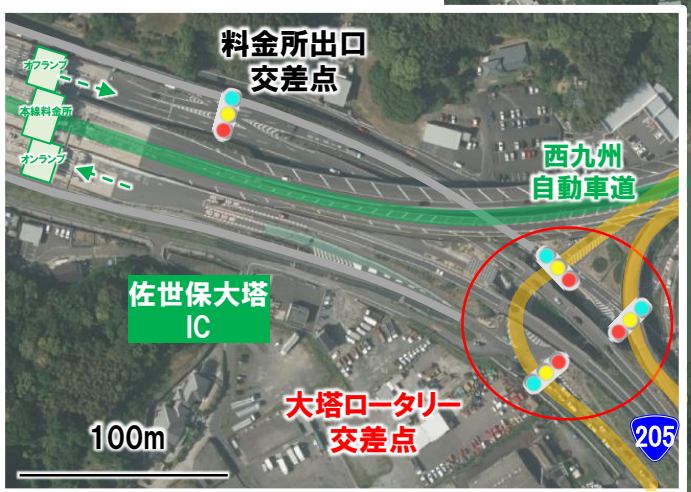
（3）今後の対策候補箇所（大塔ロータリー交差点周辺）

・大塔ロータリー交差点周辺は南側に早岐瀬戸（水路）や山地に囲まれた地形に商業施設や卸団地、住宅団地が集積。
・道路ネットワーク状況は、国道35号や国道205号針尾バイパス、西九州自動車道（佐世保大塔IC）等の幹線道路が交差し、卸団地等や住宅団地を結ぶ市道も交差している。

● 位置図

● 大塔ロータリー交差点周辺拡大図





下図：地理院地図（電子国土web）

（３）今後の対策候補箇所（大塔ロータリー交差点周辺）

・大塔ロータリー交差点周辺では、H29.5月に信号現示の調整を実施し、一定の効果はあったものの渋滞が残存している状態。
・R2.11月には大塔IC料金所出口交差点での追加対策を実施するなど、大塔ロータリー交差点周辺での対策を継続。

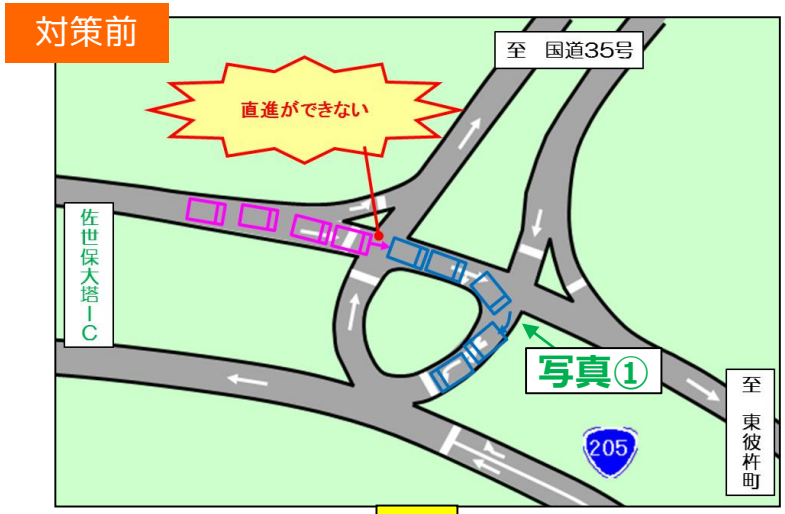
● 大塔ロータリー交差点周辺での渋滞対策検討経緯

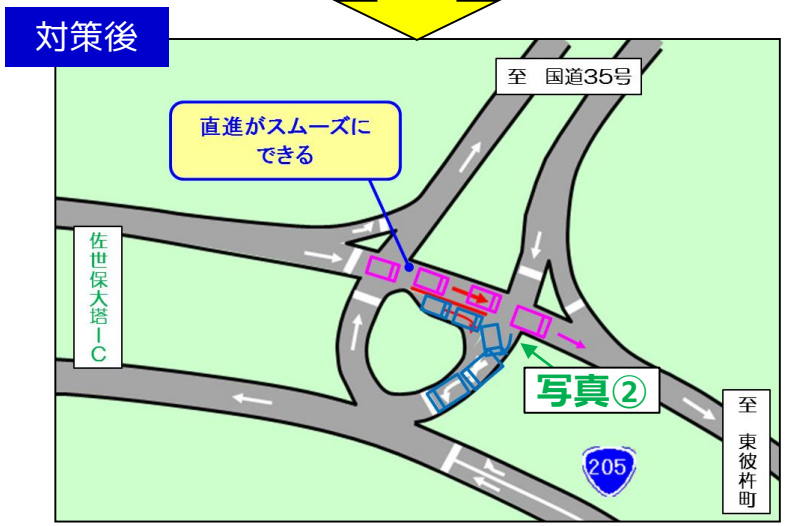
H26．12　大塔ロータリー交差点内改良（ロータリー内の右折車線設置）　→p.23に詳細を掲載
H28．12　大塔IC料金所出口交差点OFFランプ側にて渋滞を確認（最大120m）
H29．5　信号現示の調整を実施（OFFランプ側、市道側両方の青時間の延長）　→p.24に詳細を掲載
H29．7　対策後の調査実施
OFFランプ側効果有り（渋滞長減少）、市道側効果有り（渋滞ほぼ無し）
H30．12　対策前の調査月と同じ12月に調査
OFFランプ側効果無し（渋滞長にばらつき）、市道側効果有り（渋滞無し）
R1．12　再度調査
OFFランプ側効果無し（調査前とほぼ同じ）、市道側効果有り（渋滞ほぼ無し）
R2．11　大塔IC料金所出口交差点で追加の渋滞対策を実施　→p.25に詳細を掲載
R2．12　対策後の調査実施
R3．　2　佐世保市による対策後の追加調査実施

R3．　7　長崎河川国道事務所による大塔ロータリー交差点の交通状況確認実施

（３）今後の対策候補箇所（大塔ロータリー交差点周辺） ①H26.12月対策内容

・大塔ロータリー交差点内のうち、佐世保大塔ICから大塔ロータリーへの進入路では、右折レーンがない事から右折待ちの車両により直進車両が進めない状態が度々見受けられ、渋滞や追突事故の原因となっていた。
・これらを解消するために、**ロータリー内の右折レーン設置をH26.12月に実施。**





（平成26年12月20日撮影）

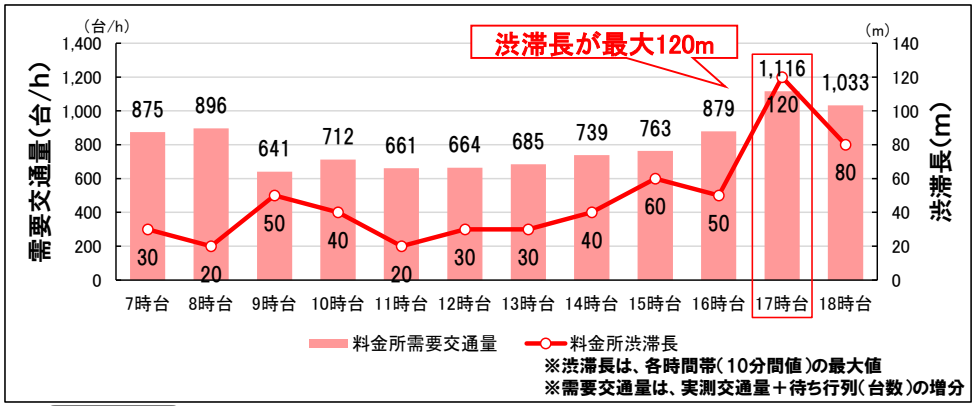
R2.8月渋滞協で報告

（3）今後の対策候補箇所（大塔ロータリー交差点周辺） ②H29.5月対策内容

・大塔IC料金所出口交差点は、佐世保大塔IC（OFFランプ）と並行する市道の交通を信号制御で処理する交差点。
・双方ともに交通量が多く以前から日常的に渋滞が発生。特に佐世保大塔IC（OFFランプ）の渋滞では、渋滞長が最大120m（H28.12月調査）であり、本線への影響が懸念されていたため**H29.5月にタピーク時に青時間増加を実施**した。

■佐世保大塔IC（ｵﾌﾗﾝﾌﾟ）の道路構造

■佐世保大塔IC（OFFランプ）の交通量・渋滞長 ※対策前：H28.12.14（水）



■広域図

■渋滞写真

対策

青時間を調整し、交通容量を拡大

	第1現示	第2現示	サイクル長
信号現示	料金所出口交差点（市道／料金所／至国道35号／至国道205号）	料金所出口交差点（市道／料金所／至国道35号／至国道205号）	
対策前	青：40秒、黄：3秒、赤：3秒	青：55秒、黄：3秒、赤：3秒	107秒
対策後	青：46秒、黄：3秒、赤：3秒（青時間増加（＋6秒））	青：62秒、黄：3秒、赤：3秒（青時間増加（＋7秒））	120秒

※R1.12.18（水）調査結果

R3.3月渋滞協で報告

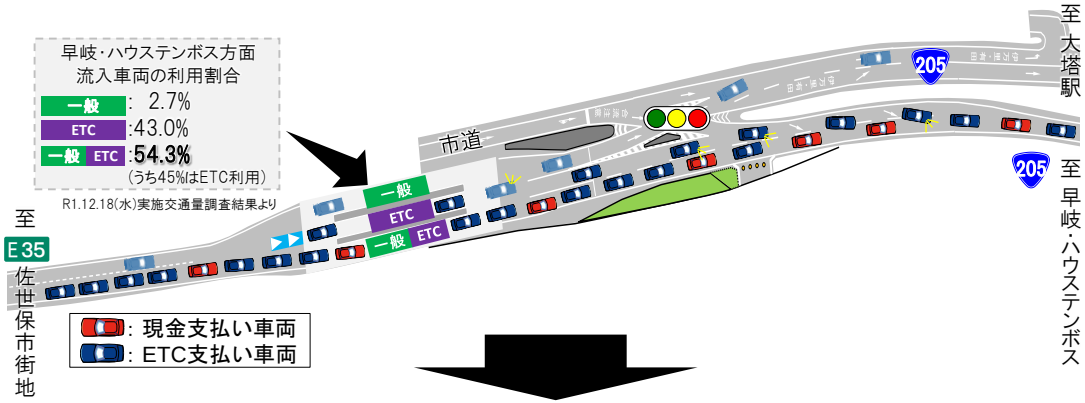
（3）今後の対策候補箇所（大塔ロータリー交差点周辺） ③R2.11月対策内容

・大塔IC出口料金所交差点付近で「停止線の前出し」「導流線の設置」「絞り込み車線の変更」を実施。（R2.11.24完成）

■対策内容

対策前

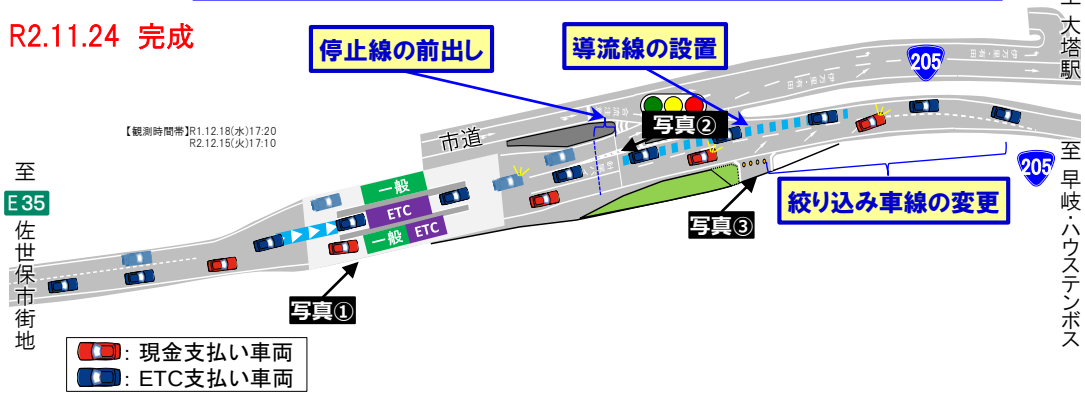
◆ ETC専用レーン通過後は車線数減少により合流が生じるため、車線変更の必要がない「一般/ETC併用レーン」の利用が多く、現金払い車両が混在しているため渋滞が発生していた。
◆ 料金所から交差点までの滞留スペースが少ない。



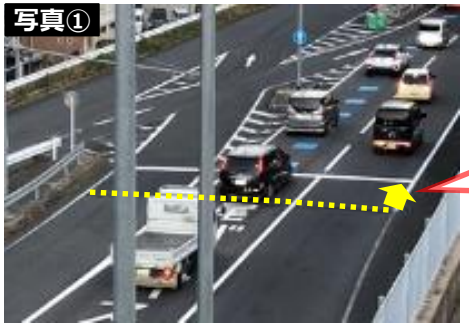
対策後

【対策のねらい】
◆ ETC専用レーン通過後の車線変更がなくなりスムーズになる
◆ 併用レーンを通過していたETC支払い車両がETC専用レーンへ転換する

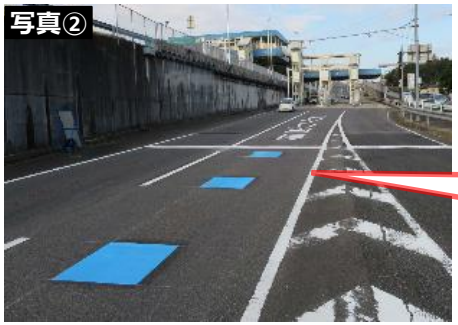
R2.11.24 完成



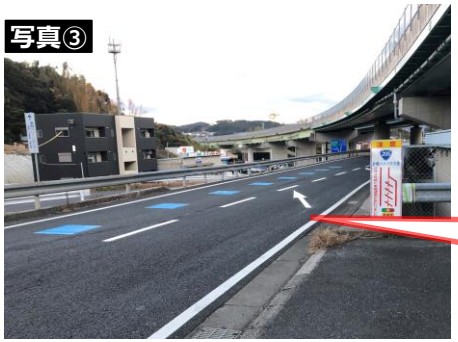
■対策内容



料金所方面からの停止線前出し



国道205号方面導流線の設置



絞り込み車線を右から左へ変更

（3）今後の対策候補箇所（大塔ロータリー交差点周辺）

・大塔ロータリー交差点及び周辺交差点では箇所毎に渋滞対策を実施してきたが、抜本的な解決には至っていない。
・今後は交差点単体ではなく、周辺路線や交差点を含む、広範囲での対策実施も視野に検討を進めることが求められる。

■大塔ロータリー交差点周辺におけるこれまでの渋滞対策

下図：地理院地図（電子国土web）

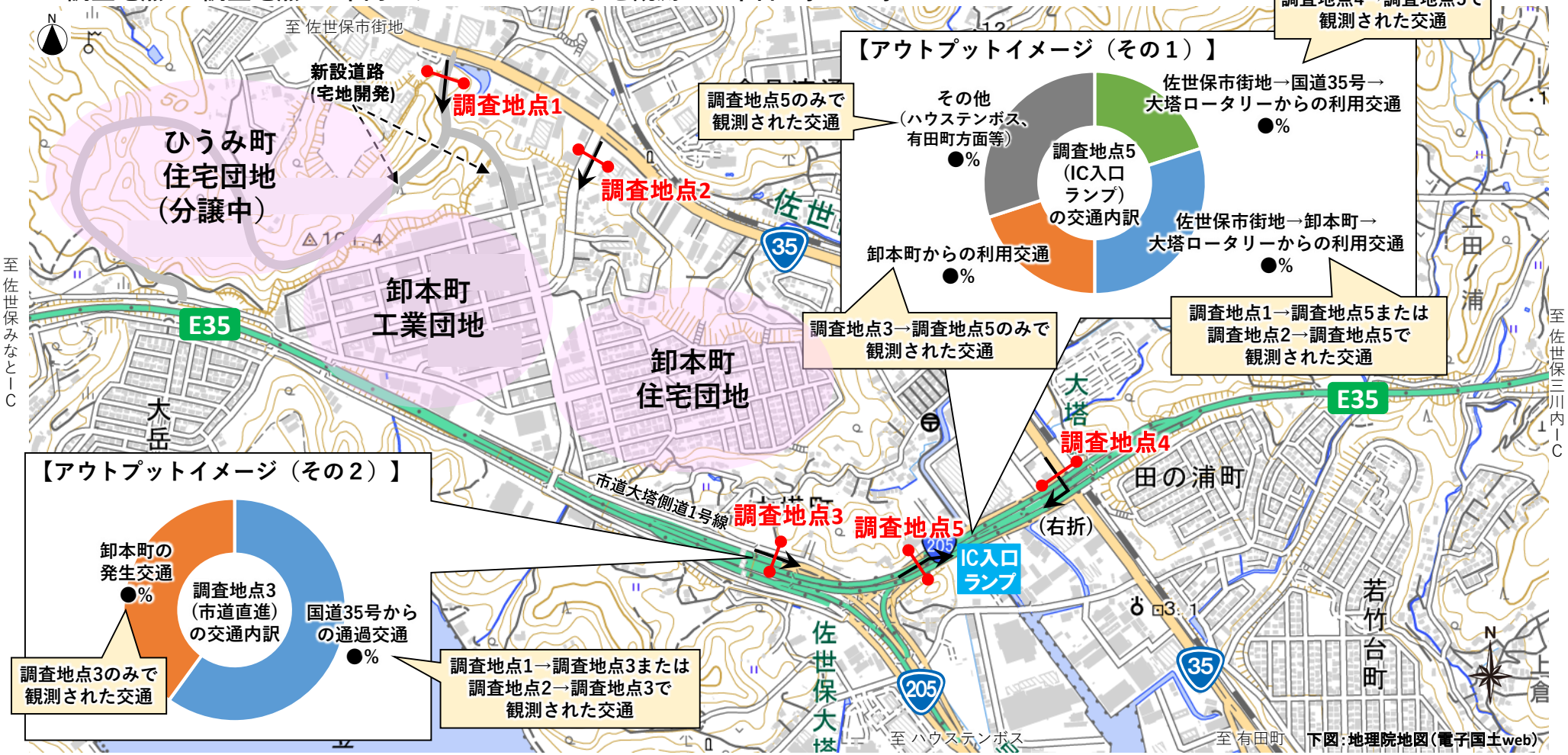
関係機関で協力し、面的な渋滞対策を検討

（3）今後の対策候補箇所（大塔ロータリー交差点周辺）

- 佐世保大塔IC周辺の交通流動把握のための調査を実施。
- 調査結果を基に原因分析を行い、関係機関で協力し、面的な渋滞対策を検討。
  （調査例：車両のナンバープレート調査、交通量調査等）

＜調査内容（案）＞

・調査地点1～調査地点5の車両のナンバープレートを観測　※平日7時～19時



下図：地理院地図（電子国土web）

（3）今後の対策候補箇所（対策実施済箇所）

- 大塔ロータリー交差点同様に管内で対策実施箇所となっている20箇所のうち、今後も事業あり・事業中の交差点は11箇所。
- うち、**国道34号桜馬場交差点は従道路の混雑緩和を目的とした事業**が進んでおり、**主道路で残存する混雑緩和に向けた対策検討が必要**。

直轄国道の主要渋滞箇所 40箇所

これまでの渋滞対策

- 対策未実施箇所 20箇所
- 対策実施済箇所 20箇所 ※全20箇所で渋滞あり

今後の対策予定案

- 対策なし → 7箇所
  - 検討箇所 長崎多良見IC交差点
- 対策あり（対策中） 13箇所
- 対策なし → 9箇所
  - 検討箇所 大塔ロータリー交差点
- 対策あり(対策中) 11箇所

対策路線の確認

長崎県において桜馬場交差点改良事業を現在推進中

	主要渋滞箇所名	事業中の対策	対策車線
1	桜馬場	桜馬場交差点改良（県実施）	従道路
2	馬町	馬町交差点改良事業	主道路の混雑緩和を目的とした事業
3	福石町	西九州道4車線化	
4	本島町	本島町交差点改良	
5	大和町	西九州道4車線化	
6	佐世保駅北口	西九州道4車線化	
7	与崎	国道34号大村諫早拡幅	
8	大塔IC入口	西九州道4車線化	
9	潮見	西九州道4車線化	
10	新大工町	馬町交差点改良事業	
11	アルカスSASEBO前	西九州道4車線化	

(4)国道34号　桜馬場交差点改良事業紹介

- 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、主要渋滞箇所に選定されている。
- 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、R4.3月には並行する「都）池田沖田線」も全線開通した。
- 従道路の国道444号及び県道38号線は空港、新幹線駅、高速ICを結ぶ主要路線となっており交通量が多い。

● 位置図

● 詳細位置図

下図：地理院地図（電子国土web）

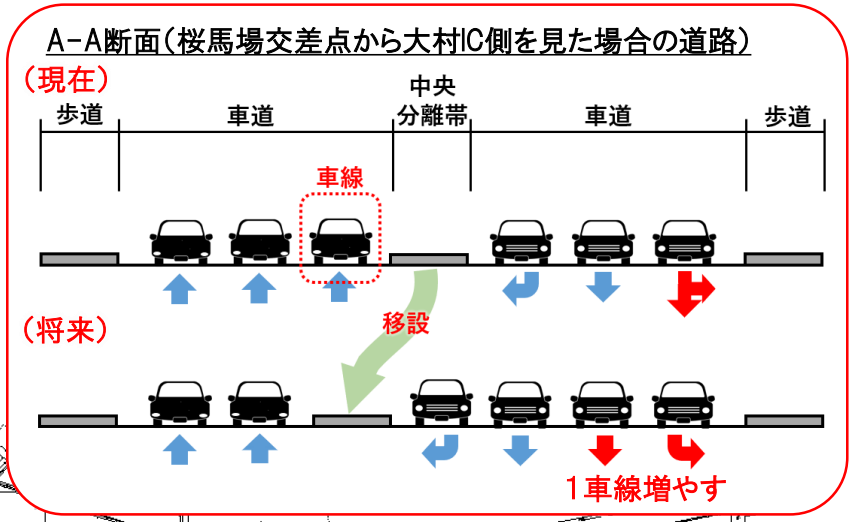
● 桜馬場交差点周辺概況

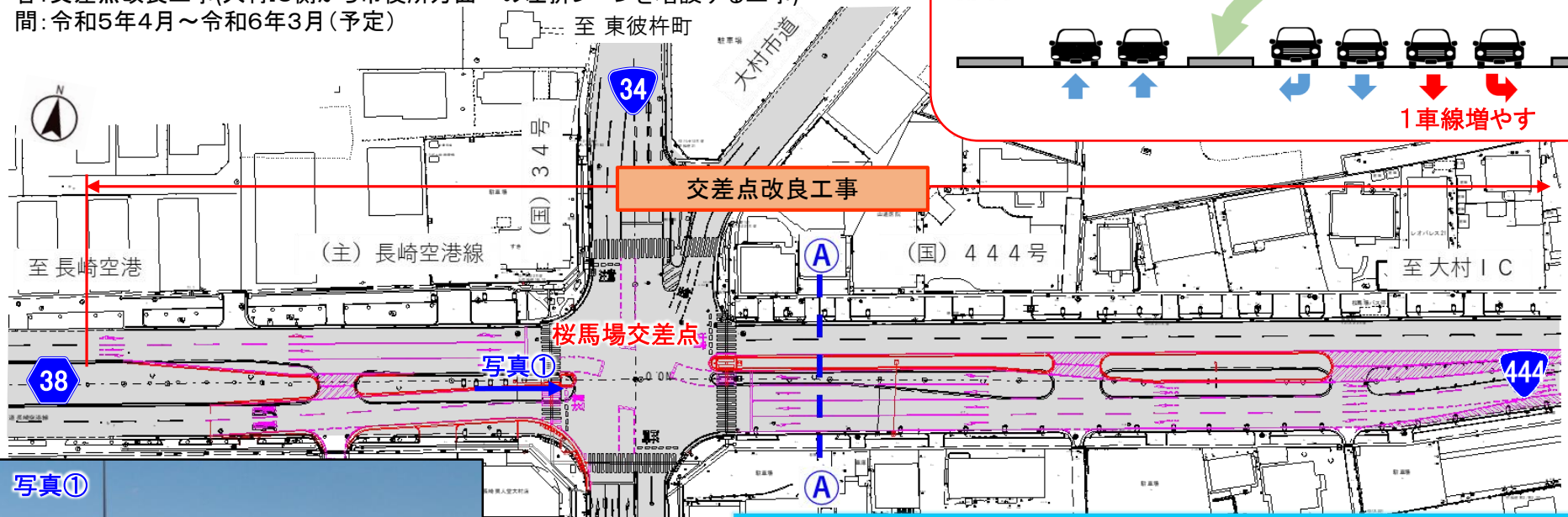
下図：地理院地図（電子国土web）

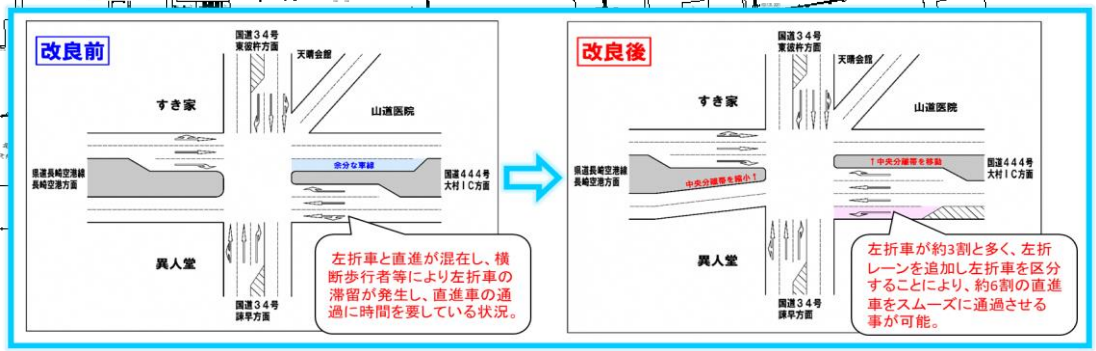
(4)国道34号　桜馬場交差点改良事業紹介

- 従道路側の渋滞対策として、国道444号の左折レーン追加及び県道38号の右折レーン延伸工事を実施。
- 国道444号側の工事は完了しR5年12月26日に切り替え済み。県道38号側も年度内に完成予定。

【工事概要】
- 箇　所：長崎県大村市桜馬場1丁目ほか
- 内　容：交差点改良工事(大村IC側から市役所方面への左折レーンを増設する工事)
- 期　間：令和5年4月～令和6年3月（予定）





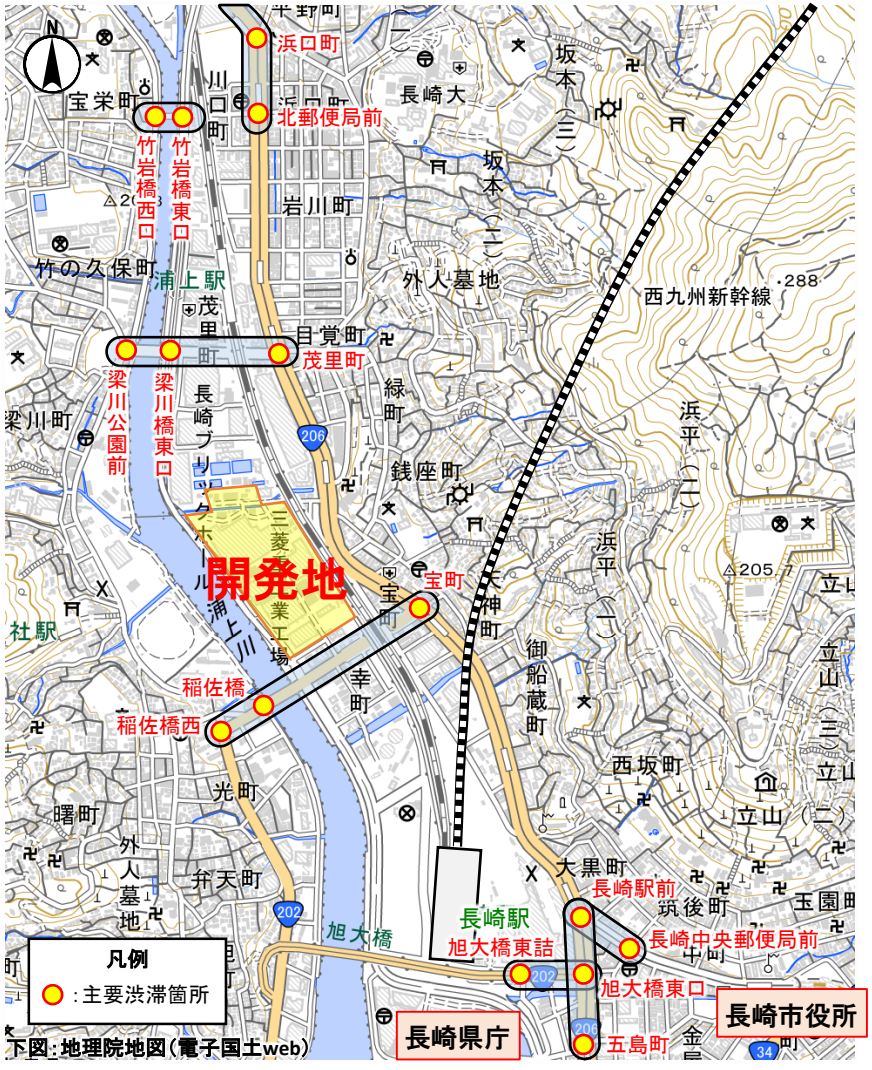


出典：長崎県提供資料

（５）長崎スタジアムシティ開業に向けた対策検討

- 長崎市幸町にあった三菱重工業長崎造船所幸町工場は、工場再編に伴い移転することが決定。
- 全面移転完了後の幸町工場跡地ではサッカースタジアム（約2万人収容）やアリーナ（約6千人収容）を含む開発事業が進行中。
- 事業完了後には茂里町交差点を含む周辺道路の交通状況が変化することが見込まれる。

■位置図



下図：地理院地図（電子国土web）

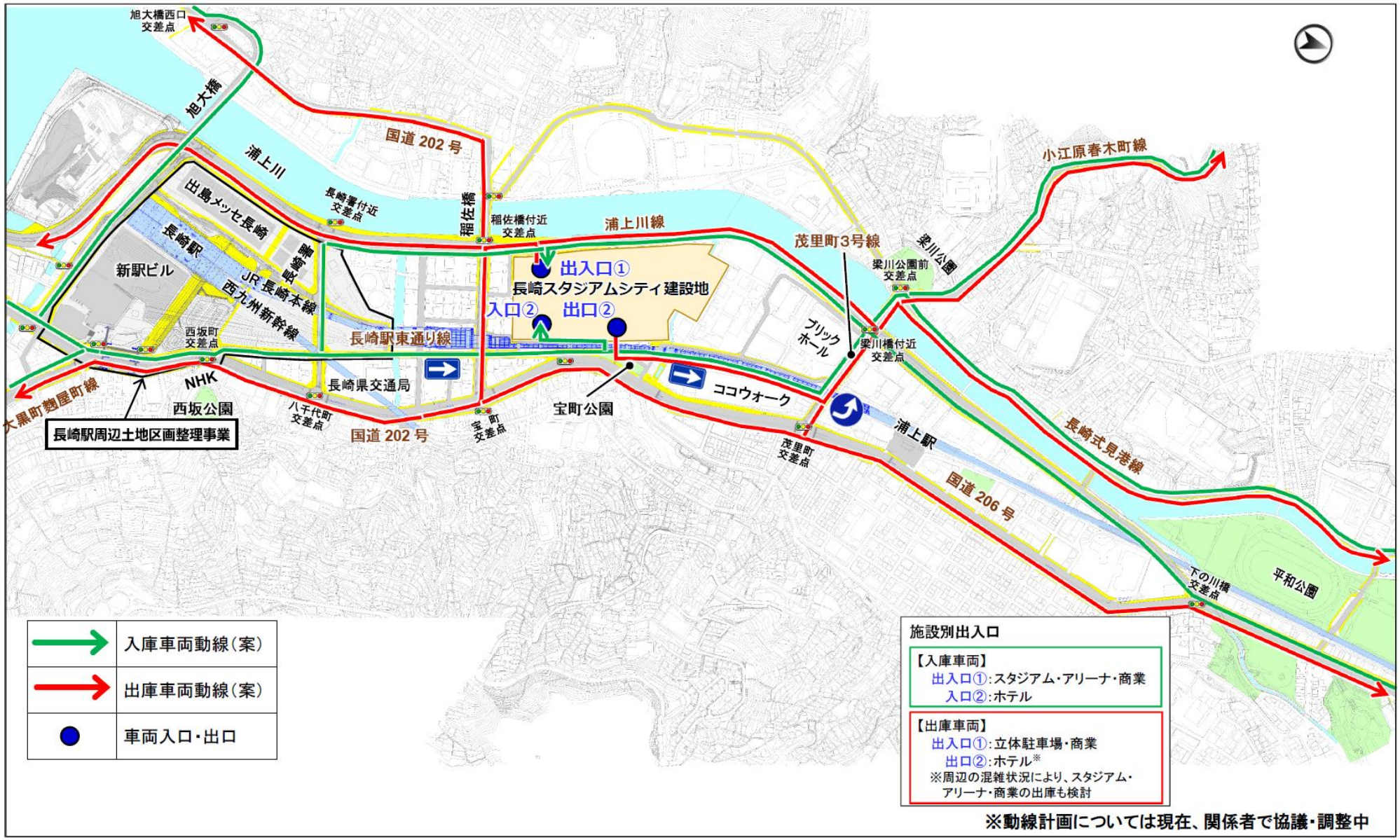
■イメージパース

事業名称 ： 長崎スタジアムシティプロジェクト
住　　所 ： 長崎県長崎市幸町他
敷地面積 ： 約74,800㎡
用　　途 ： サッカースタジアム（約20,000席）及びアリーナ（約6,000席）、商業施設、14階建てホテル（245室）、オフィス、駐車場1,200台など
完成目標 ： 2022年7月着工し、2024年(令和6年)開業予定

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

（５）長崎スタジアムシティ開業に向けた対策検討

● 長崎スタジアムシティへの車両動線計画（案）（全方向）



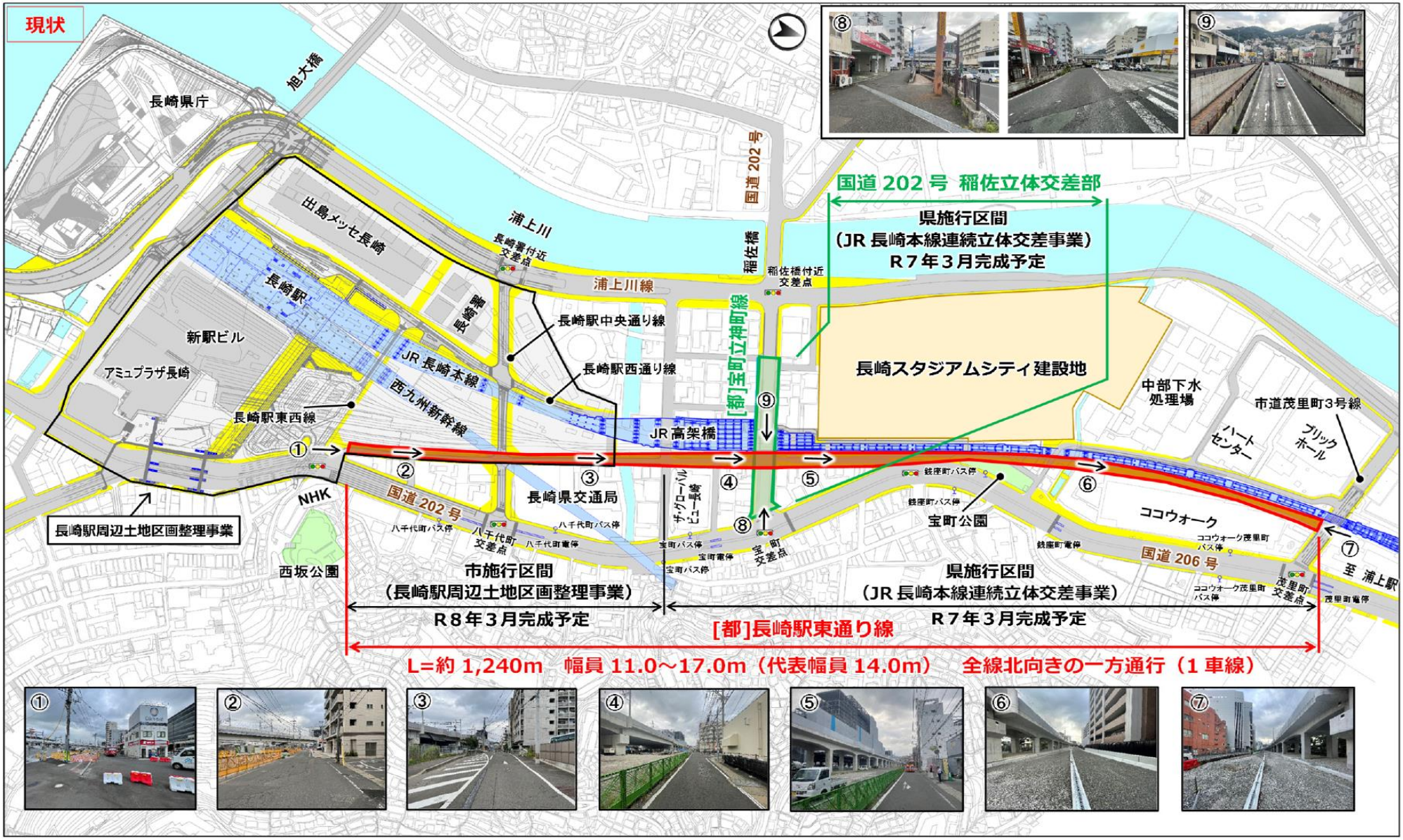
※動線計画については現在、関係者で協議・調整中

（5）長崎スタジアムシティ開業に向けた対策検討

● 長崎スタジアムシティへの歩行者動線計画(案)（全方向）

（５）長崎スタジアムシティ開業に向けた対策検討

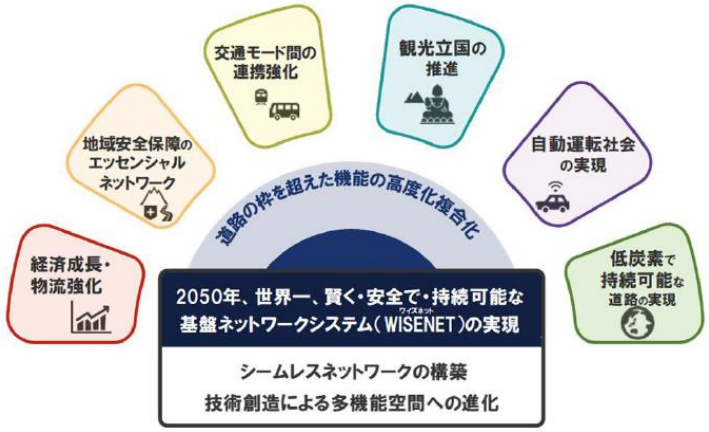
● 周辺道路整備状況（長崎駅前東通り線・国道202号稲佐立体交差部 位置図）



（６）WISENET（ワイズネット）2050の考え方について

● 2050年、WISENET（ワイズネット）の実現

・「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム（WISENET※）」の実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献します。



重点課題： 国際競争力・ 国土安全保障 ・ 物流危機対応・ 低炭素化

■ WISENETの要点

○ **シームレスネットワークの構築**

サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求

○ **技術創造による多機能空間への進化**

国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献

▶ 自動物流道路（Autoflow Road（オートフロー・ロード））の構築

スイスで検討中の地下物流システムのイメージ
出典：Cargo Sous Terrain社HP

経済成長・物流強化

○ 国際競争力強化のため、三大都市圏環状道路、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸の強化など、強靭な物流ネットワークを構築
○ 物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

○ 地方部における生活圏人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置づけ、早期に形成
○ これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援

三陸沿岸道路（岩手県山田町）

交通モード間の連携強化

○ カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現
○ バスタの整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間を創出

バスタの整備イメージ（品川駅交通ターミナル）

観光立国の推進

○ ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力を向上
○ オーバーツーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策等の取組を推進

シェアサイクル導入の促進

高速道路料金割引の見直し

自動運転社会の実現

○ 高速道路の電脳化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す

〔2024年度新東名高速道路、2025年度以降東北自動車道等で取組開始、将来的に全国へ展開〕

車両と道路が協調した自動運転

低炭素で持続可能な道路の実現

○ 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化
○ 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人流・物流へ転換
○ 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献
○ 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO_2の削減を推進

出典：R6年度道路関係予算概要

（６）WISENET（ワイズネット）2050の考え方について

● 効率的・効果的な渋滞対策

・渋滞による生産性低下やCO2排出量の増加等の課題に対し、自治体等との連携強化を図りながら、渋滞の現状及び要因に合わせた効率的・効果的なソフト・ハード対策を推進します。

<背景／データ>

・全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は約9,000箇所（R5.9時点）

・渋滞などによるロスは自動車での年間の移動時間における約4割に相当（R3年度時点）

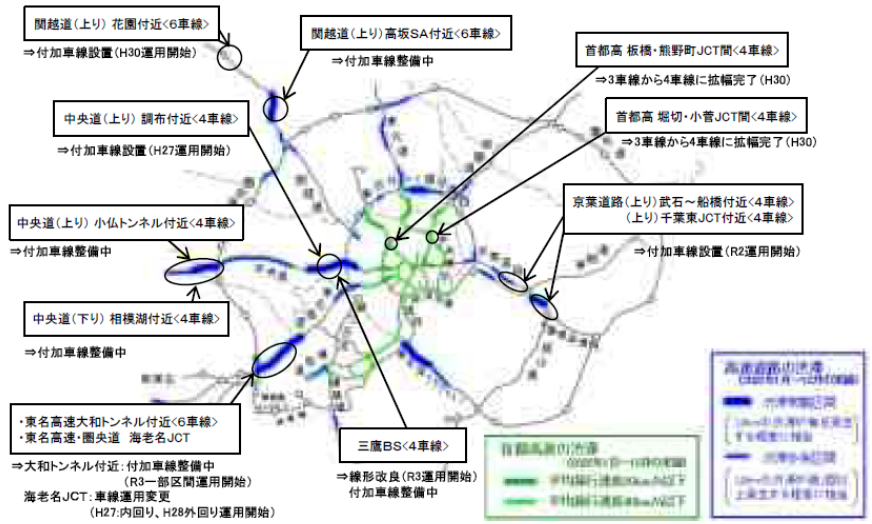
○ビッグデータ等を活用し、時間的・空間的に偏在する課題に対して効率的・効果的な局所渋滞対策※1やＴＤＭ等のソフト対策を実施

○渋滞対策協議会※2において、トラックやバス等の利用者団体との連携を強化し、速効対策を推進するとともに、モニタリング結果に基づく、より効率的・効果的な対策を検討

○重要物流道路において円滑な交通を確保するため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメント※3の実施を求める運用を継続

○全国各地の渋滞対策の知見を踏まえ、大阪・関西万博等の大型イベント時における円滑な交通・輸送の実現に資する渋滞対策を促進

[渋滞対策の例① データを活用したピンポイント対策]



大都市圏の高速道路における、ビッグデータを用いたピンポイント対策の実施（事業中１２箇所）

[渋滞対策の例② 鈴鹿F1グランプリにおける渋滞対策]

国道の通行規制とバス専用レーン設置

会場・「道の駅」等での情報提供

短期間に多くの来訪者が訪れることで発生する渋滞に対し、国道の通行規制及び臨時シャトルバス専用レーンとしての運用や、「道の駅」、大会会場でチラシやデジタルサイネージを利用した渋滞状況や推奨ルートの情報提供等の対策を実施

※1：P67参照
※2：各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施するために設置
※3：立地前に周辺交通に与える影響を予測し対策を実施することで、既存の交通に支障なく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討

出典：R6年度道路関係予算概要

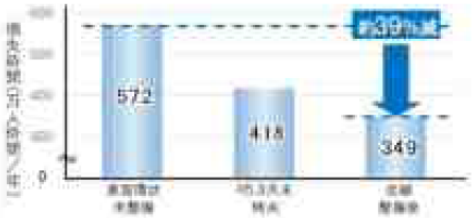
（６）WISENET（ワイズネット）2050の考え方について

● 道路交通の適正化

・道路ネットワーク整備や渋滞ボトルネックの解消等により旅行速度の向上を図るとともに、生活空間における自動車の進入抑制等による機能分化を促す取り組みにより、場所に応じ適切な移動方法が選択されるような環境を整備します。

【道路ネットワークの構築】

○三大都市圏の環状道路、地方部の高規格道路の整備や４車線化など、生産性を高める道路の整備の推進により、旅行速度を向上させ、CO_2排出量を抑制



東海環状道路整備による
東海環状道路内側の渋滞緩和の見込み

【渋滞ボトルネックの解消】

○道路の部分改良など機動的・面的な渋滞対策や、踏切道周辺の迂回路整備・立体交差化等によるボトルネックの解消を通じ、交通の流れを円滑化

ボトルネック対策
（付加車線の設置）

面的な渋滞対策のイメージ

【自動車利用の抑制・分散の取組】

○料金施策を含めた交通需要マネジメント（TDM）により、交通需要を分散することで、交通容量を有効活用する取組を社会全体で推進

○生活空間において、「ゾーン30プラス」をはじめとする面的な速度規制、進入抑制及び速度抑制による交通安全対策に合わせて、必要に応じて、幹線道路の整備も推進し、道路の適切な機能分化を推進

東京湾アクアラインにおける ※1
時間帯別料金に関する社会実験

進入抑制対策および速度抑制対策の例
（ライジングボラード、ハンプ）

【自動運転の実現】

○交差点センサ等の路車協調により、自動運転の実現・普及拡大に向けた取組を推進

※1：P78参照

出典：R6年度道路関係予算概要

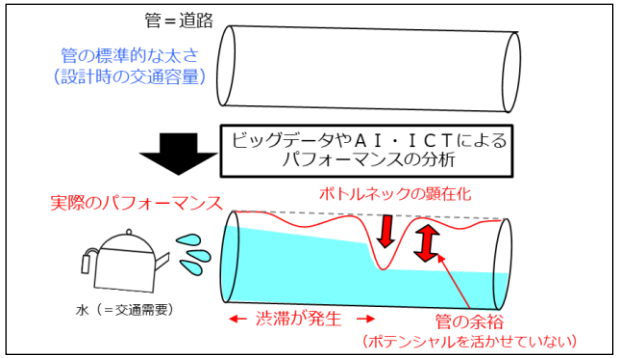
（６）WISENET（ワイズネット）2050の考え方について

● 局所渋滞対策事業の創設

・シームレスネットワークの実現に向けたパフォーマンス・マネジメントの展開を目的とし、サービスレベルの低下要因となっている箇所に対して機動的・面的な対策を推進するため、局所渋滞対策事業を創設。

【目的】

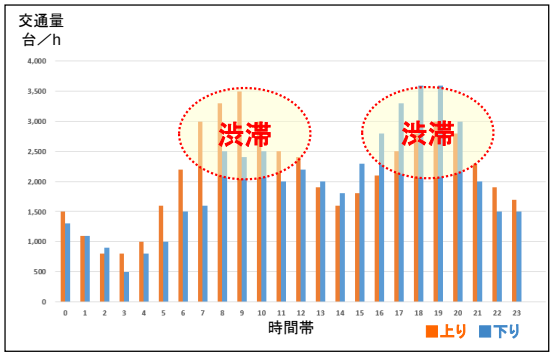
ビッグデータ等の活用により、**求められるサービスレベルに対して著しい課題が生じている箇所の分析**を行い、その結果に基づき、道路の機能向上を含む**渋滞の緩和・解消を目的とした合理的な局所改良を実施**することで**ネットワークのパフォーマンス改善**を図る



▲道路のパフォーマンスの概念図

【分析・評価】

ＥＴＣ２．０等のビッグデータやＩＣＴを活用し、求められるサービスレベルに対する実際のパフォーマンスの分析・評価や渋滞要因の推定を実施



▲時間別・箇所別・方向別のデータ分析

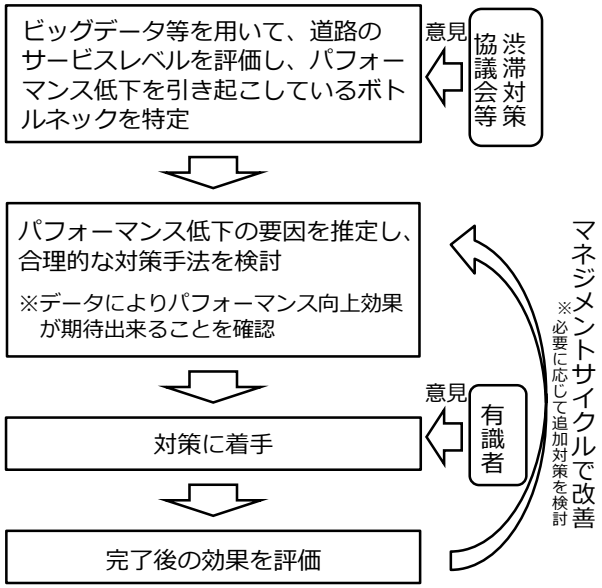
【対策】

車線運用の変更など従来の手法に加え、２＋１車線化など、要因に即した効率的・効果的な新たな対策※を柔軟に実施

▲新たな対策の事例

※この他、ゼブラ帯設置、追加ランプ、直行方向の交差点立体化など既存の対策手法にとらわれず検討

【事業の流れ】



出典：R6年度道路関係予算概要