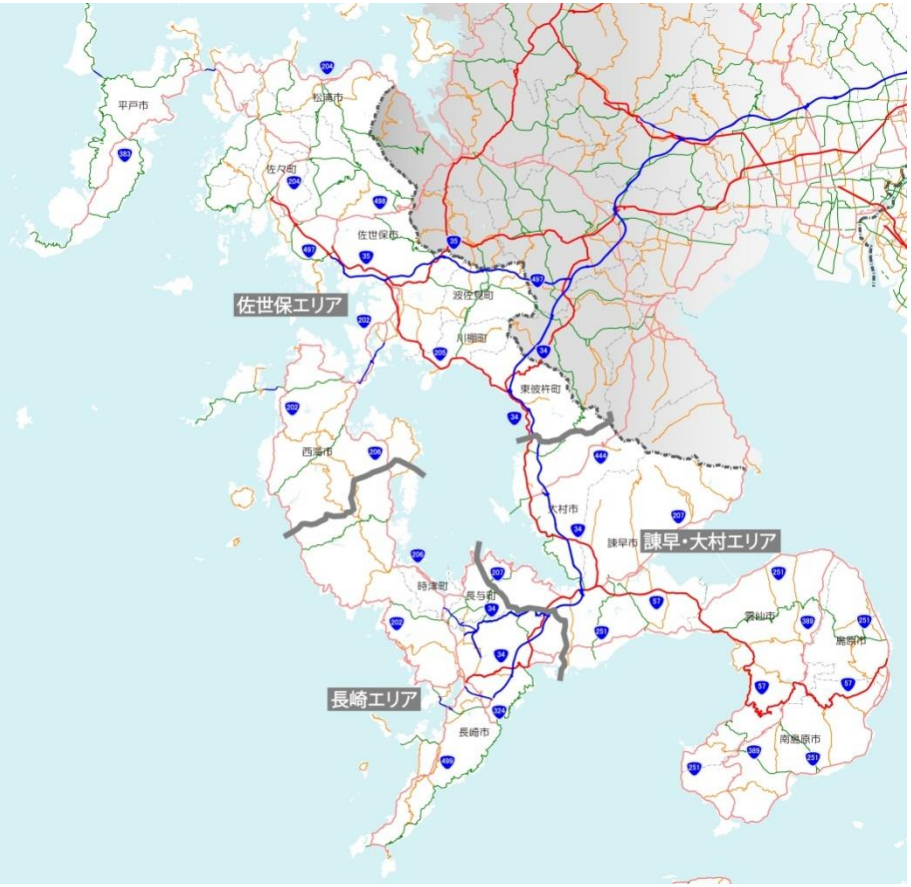
令和6年度 長崎県交通渋滞対策協議会

本会議の目的

①主要渋滞箇所のフォローアップ
②令和5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 …… 3
3. 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ …… 5
4. R5年度取り組みについて …… 46
5. 今後の渋滞対策について …… 50



令和6年8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

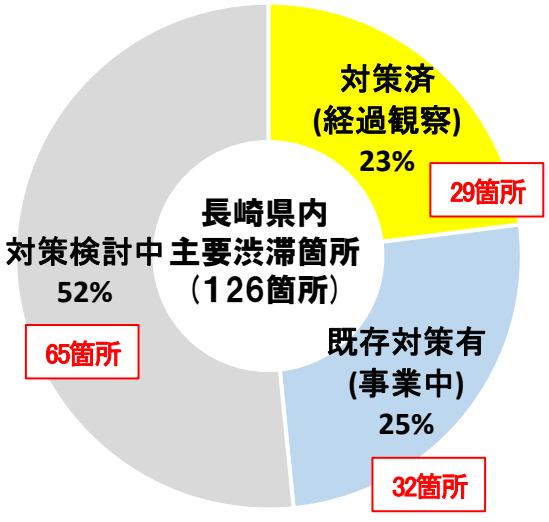
・H25.1に主要渋滞箇所を公表し、渋滞対策の基本方針や今後の取り組みに対する協議を実施。
・これまで主要渋滞箇所数は一般道路で135箇所⇒126箇所に減少、高速道路で6箇所⇒4箇所に減少。

〔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 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、対策実施箇所の効果検証 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 R6.8 R6年度 第１回長崎県交通渋滞対策協議会	主要渋滞箇所のフォローアップ、主要渋滞箇所の解除について 今後実施予定の渋滞対策	126箇所	4箇所

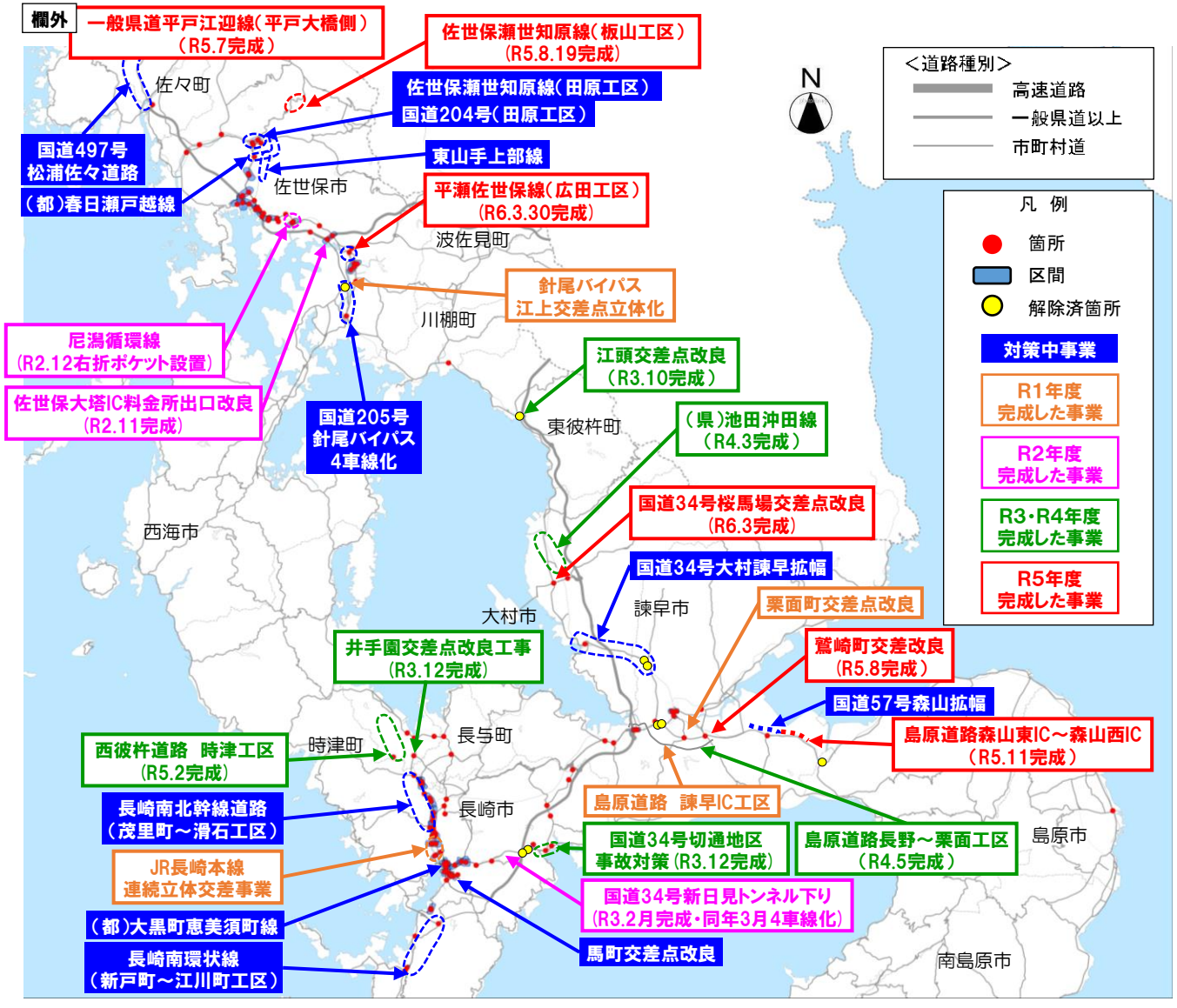
（1）主要渋滞箇所の対策状況（一般道）

・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）

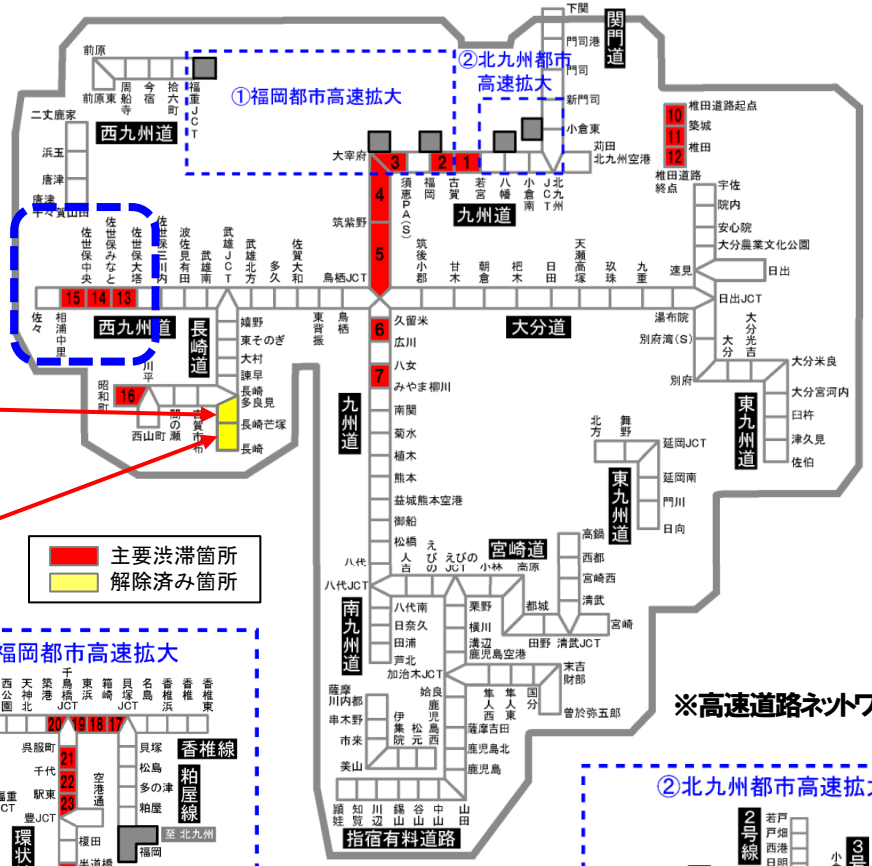
- 高速道路の対策として、長崎多良見IC～長崎IC区間で4車線化事業が完了。（R1.6.28・R4.3.17供用）
  同区間の**混雑解消が確認されたため、R5年度第1回協議会で主要渋滞箇所から解除**した。
- 西九州自動車道（佐世保大塔IC～佐々IC）において4車線化事業を実施中。

●実施中の高速道路の対策事業

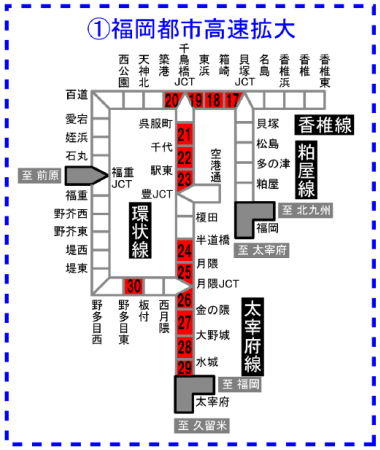
西九州自動車道
（佐世保大塔IC～佐々IC）4車線化
（H30.3新規事業化）

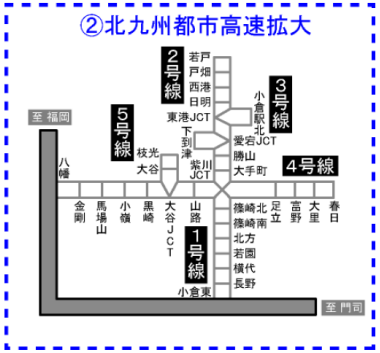
長崎自動車道　長崎多良見IC～長崎芒塚IC
4車線化事業（R1.6.28 供用）
R5年度主要渋滞箇所解除

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





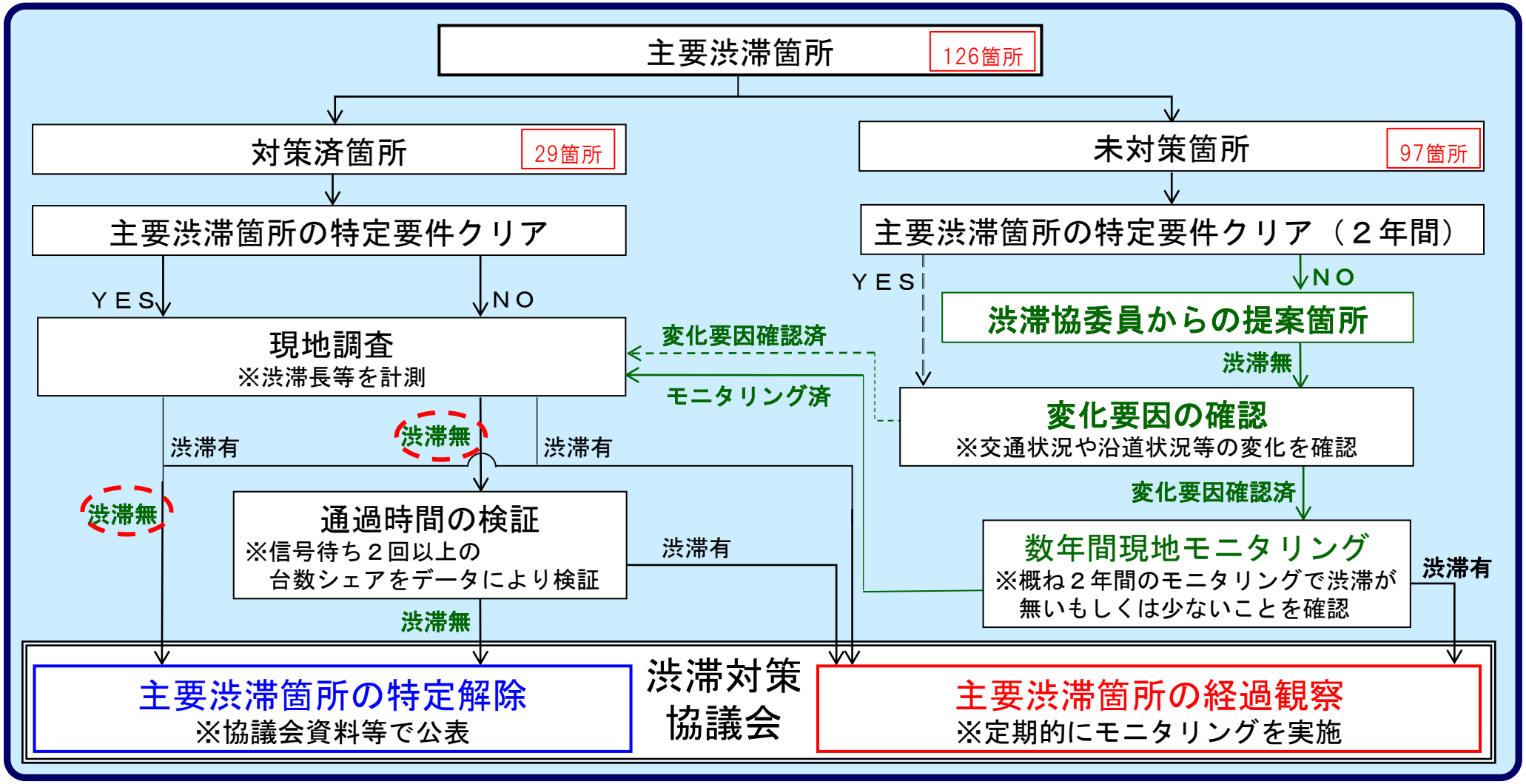
※注：上下線のいずれかの方向でも渋滞している区間を表しています。

（１）主要渋滞箇所の解除フロー

最新のデータや現地状況等を確認し、各箇所毎に協議会で判断して解除を行う。

▼主要渋滞箇所の特定要件のクリア条件

クリア条件	対象期間
対象期間における交差点の全方向の平均速度20km/h以上	平日 朝（7時～9時）
	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　　※緑色部分が本年度より変更した箇所

（２）新たな「渋滞無」の指標について

・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	➢ 3サイクル連続の渋滞長が観測されない場合 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	➢ 各流入部における渋滞長の観測が30分未満の場合 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	➢ 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 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	➢ 右左折車による渋滞が、右左折車線内に収まる場合 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。

（3）主要渋滞箇所の旅行速度分析結果一覧（長崎エリア）

□・・・主要渋滞箇所解除候補

凡例 ■20km/h未満

・対策実施29か所（長崎エリア12箇所、佐世保エリア10箇所、諫早・大村エリア7箇所）について、旅行速度の分析を実施。

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)【H24.4～H24.8】			②最新平均速度(km/h)【R5.4.1～R6.3.31】			現地調査	通過時間の検証	検証結果
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼			
1	長崎	長崎市	新大工町	新大工町交差点改良 （右折車線設置）	H29.2	市道等	北	74	3.0	4.5	5.0	3.5	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	28.3	19.9	28.1			
						国34	東	99	14.6	12.2	18.5	12.5	14.1	18.9			
2	長崎	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	7.9	7.2	10.4	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	27.4	32.3	37.8			
						市道等	東	1596	40.8	40.9	43.3	29.1	28.5	30.0			
						市道等	南東	205	6.6	7.7	5.9	10.8	11.6	13.9			
3	長崎	長崎市	北郵便局前	長崎本線連続立体 （鉄道高架化による踏切除去）	R2.3	国206	北	67	34.8	24.0	26.5	32.6	35.7	36.7	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 交通状況変化が見込まれるため
						市道等	東	56	5.7	5.1	4.6	9.2	5.0	8.0			
						国206	南	80	13.0	5.6	10.1	19.3	5.9	15.8			
4	長崎	長崎市	茂里町	長崎本線連続立体 （鉄道高架化による踏切除去）	R2.3	国206	北	45	13.5	9.1	9.1	22.2	25.3	21.2	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 交通状況変化が見込まれるため
						市道等	西	112	6.1	5.6	5.8	5.6	5.6	5.9			
						市道等	東	117	13.3	9.7	9.4	6.6	4.3	5.5			
						国206	南	187	38.3	15.8	19.0	35.9	13.8	20.6			
5	長崎	長崎市	宝町	長崎本線連続立体 （鉄道高架化による踏切除去）	R2.3	国206	北西	212	22.4	23.8	27.9	21.5	29.8	31.7	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 交通状況変化が見込まれるため
						市道等	北東	59	3.8	1.8	3.1	5.5	4.8	4.3			
						国202	南西	224	9.1	8.4	10.2	8.7	8.8	10.3			
						国202	南東	66	9.6	17.1	13.5	10.8	20.5	19.1			
6	長崎	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	13.3	15.5	14.7	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	7.9	8.4	8.6			
						市道等	南	28	2.5	2.2	3.2	6.8	3.4	6.0			
7	長崎	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	13.9	9.0	12.1	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	10.4	9.2	9.6			
						市道等	東	9	－	－	－	8.7	4.4	9.2			
						県112	南	224	14.6	3.4	6.4	12.6	10.0	15.4			
8	長崎	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	41.7	39.7	42.4	渋滞有り	渋滞有り	モニタリング継続
						市道等	北東	351	10.7	13.8	17.9	8.9	7.6	18.2			
						市道等	南西	498	16.3	20.1	21.3	17.7	16.6	18.0			
						国34	南東	593	35.7	48.1	46.8	47.0	49.6	48.7			
9	長崎	長崎市	日見バイパス 西口	新日見トンネル4車線化	R3.3	国34	西	147	38.1	33.1	37.6	36.0	34.3	36.1	渋滞有り	渋滞有り	モニタリング継続
						県116	南東	776	17.1	28.2	31.2	8.4	21.8	22.9			
						国34	東	178	18.1	31.6	27.6	10.0	36.0	32.5			
10	本年度フォローアップ追加箇所	時津町	井手園	交差点改良 西彼杵道路 （一般県道奥ノ平時津線・時津工区）	R3.12 R5.2	市道等	北西	801	26.4	27.1	29.0	10.3	13.7	12.7	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	21.8	13.7	23.2			
						国206	南西	884	19.6	25.8	22.1	24.8	25.5	26.6			
						国206	南東	644	22.7	19.98	21.1	18.3	14.1	20.9			
11	本年度フォローアップ追加箇所	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	23.3	21.0	25.9	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	5.6	5.1	5.7			
						国206	南	126	23.1	22.0	16.2	24.5	21.7	22.1			
12	本年度フォローアップ追加箇所	時津町	左底	西彼杵道路 （一般県道奥ノ平時津線・時津工区）	R5.2	国206	西	447	28.5	20.9	18.2	27.0	20.5	20.1	渋滞無し	渋滞無し	主要渋滞箇所 解除候補
						国206	東	92	17.7	15.9	16.4	27.0	24.2	24.4			
						市道等	南西	126	12.7	13.9	16.3	6.3	6.7	8.1			

p.17に関連資料記載

（3）主要渋滞箇所の旅行速度分析結果一覧（佐世保エリア）

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)【H24.4～H24.8】			②最新平均速度(km/h)【R5.4.1～R6.3.31】			現地調査	通過時間の検証	検証結果
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼			
13	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	342	42.7	36.4	36.7	23.6	19.7	18.3	渋滞有り	渋滞無し	モニタリング継続
						国205	南西	402	18.8	16.2	15.9	8.2	6.9	6.8			
						国35	南東	213	19.3	15.2	14.2	21.3	22.7	19.95			
14		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	北西	63	7.0	14.7	13.5	15.9	16.0	15.4	渋滞有り	渋滞有り	モニタリング継続
						市道等	北西	184	28.6	19.8	16.0	17.5	15.5	14.3			
						国205	北東	40	4.1	7.1	6.4	6.7	9.3	8.8			
						国205	南東	146	22.1	16.6	16.7	15.9	16.8	18.2			
15		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	県11	北東	30	9.0	8.6	7.7	10.3	9.0	12.5	渋滞有り	渋滞有り	モニタリング継続
						国497	西	342	14.3	17.1	19.4	13.5	17.1	16.3			
						県11	南	108	12.0	7.5	9.1	13.4	13.4	12.2			
16		佐世保市	海自警備隊前	都市計画道路 平瀬町千尽町線(県道11号線)の整備	H28.3	県11	北	85	20.5	19.7	20.0	20.5	21.0	19.5	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変化が見込まれるため
						市道等	東	7	10.1	13.9	11.0	9.8	8.6	11.1			
						県11	南	82	14.6	16.6	21.1	19.6	16.8	19.4			
17		佐世保市	アルカスSASEBO裏	都市計画道路 平瀬町千尽町線(県道11号線)の整備	H28.3	県11	北西	103	41.9	32.4	29.2	39.6	32.5	35.9	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変化が見込まれるため
						市道等	北東	64	5.8	4.7	5.5	6.2	6.1	5.6			
						市道等	南西	15	12.7	12.2	14.9	5.1	4.5	4.7			
						県11	南東	432	40.2	33.9	41.3	31.2	28.8	31.9			
18		佐世保市	平瀬橋	都市計画道路 平瀬町千尽町線(県道11号線)の整備	H28.3	市道等	北	179	12.3	9.5	10.4	7.7	7.8	9.7	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変化が見込まれるため
						県11	西	427	25.1	24.7	27.1	26.1	13.7	25.9			
						県11	東	177	15.2	15.7	21.6	15.3	17.0	22.4			
19		佐世保市	平瀬	都市計画道路 平瀬町千尽町線(県道11号線)の整備	H28.3	県11	北東	109	5.8	7.3	6.5	6.2	7.0	6.4	渋滞有り	渋滞無し	モニタリング継続
						市道等	西	309	12.1	14.4	16.2	8.2	10.5	15.1			
						県11	東	441	20.4	21.4	30.8	14.8	12.4	21.6			
20		佐世保市	田子の浦	交差点改良 （右折車線設置）	H27	国202	北西	1312	29.4	28.9	29.9	19.2	15.3	19.1	渋滞有り	渋滞無し	モニタリング継続
						市道等	北東	102	5.7	7.3	8.3	7.9	9.5	9.0			
						国202	南西	155	9.8	7.8	9.3	10.7	9.3	12.1			
						県222	南東	176	13.0	12.2	15.0	15.2	15.1	16.9			
21		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）	R3.3	国35	北西	171	17.4	19.5	19.1	24.5	16.2	24.4	渋滞有り	渋滞有り	モニタリング継続
						市道等	南西	131	6.2	3.9	6.1	5.8	5.1	5.7			
						国35	南東	809	22.5	23.6	25.1	15.6	20.2	21.3			
22		佐世保市	第二白岳橋	市道大和町地区 （右折車線設置）	R1.12	市道等	北	208	21.4	16.4	17.8	15.3	15.4	15.4	渋滞有り	渋滞有り	モニタリング継続
						市道等	北東	131	14.0	11.5	14.5	11.5	11.4	12.7			
						市道等	南西	172	23.5	8.9	20.9	12.8	7.7	13.8			
						市道等	南	549	－	10.5	19.4	12.7	8.9	16.4			

p.21に関連資料記載

（3）主要渋滞箇所の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)【H24.4～H24.8】			②最新平均速度(km/h)【R5.4.1～R6.3.31】			現地調査	通過時間の検証	検証結果
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼			
23	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）	H26	国34	北	639	21.1	19.7	22.9	19.7	22.3	25.4	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	14.7	18.1			
						県38	西	173	14.3	8.2	9.7	13.2	9.7	9.7			
						国444	東	236	10.6	8.2	9.7	11.9	9.1	11.8			
						国34	南	175	10.4	7.0	8.3	9.7	7.1	8.2			
24		大村市	与崎	交差点改良 （従道路の車線運用変更）	R2.7	県37	北	210	10.7	10.8	11.6	11.1	10.5	10.8	渋滞有り	渋滞無し	モニタリング継続
						国34	西	522	30.4	26.5	27.2	24.5	22.9	27.3			
						国34	北東	109	18.9	15.8	17.1	27.6	24.3	27.1			
25		諫早市	貝津町	島原道路(諫早インター工区開通)	R2.3	県37	北	311	7.8	9.0	13.0	6.0	6.0	12.8	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	17.3	15.5	19.5			
						国34	東	106	13.7	17.2	18.6	11.3	11.4	12.3			
						市道等	南	67	3.6	3.4	6.0	5.6	5.4	9.2			
26		諫早市	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	13.3	12.8	16.6	渋滞有り	渋滞無し	モニタリング継続
						国34	東	104	23.9	24.5	23.3	21.5	22.6	21.1			
						市道等	南	67	3.3	3.6	3.7	5.2	4.8	6.5			
27		諫早市	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	5.1	4.2	6.0	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	36.1	30.6	29.6			
						国57	東	904	30.8	30.0	29.9	28.5	29.7	29.5			
					R4.5	県41	南	235	29.9	23.4	31.6	6.3	5.3	9.0			
28		諫早市	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	13.2	18.1	19.5	渋滞有り	渋滞有り	モニタリング継続
						県41	東	632	17.2	16.1	22.2	15.5	14.0	20.2			
						国207	南西	126	6.2	7.6	10.2	16.9	13.7	15.8			
29		諫早市	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	13.1	10.7	16.1	渋滞有り	渋滞有り	モニタリング継続
						市道等	西	43	6.7	4.3	6.4	7.8	7.9	8.4			
						国207	東	24	3.8	4.5	4.5	6.9	7.0	9.3			
						国207	南東	194	22.7	13.0	16.5	15.5	12.7	20.6			

（4）未対策箇所で主要渋滞箇所選定基準をクリアした箇所（1箇所）

- 未対策箇所のうち主要渋滞箇所の選定基準をクリアした箇所が1箇所（国道205号百津（ももづ）交差点）選定された。
- 変化要因の確認として現地の交通状況を確認した所、朝ピーク時間帯に佐世保方面へ向かう上りで渋滞発生を確認。
- 来年度も選定基準をクリアした場合（2年目）には、主要渋滞箇所解除フローに基づき現地の交通状況の確認を行う予定。

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)【H24.4～H24.8】			②R5年度渋滞協(km/h)【R4.4.1～R5.3.31】			③最新平均速度(km/h)【R5.4.1～R6.3.31】		
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼
1	佐世保	川棚町	百津（ももづ）	（未対策箇所） 道路管理者：国	－	市道等	北	820	8.7	10.6	10.7	8.9	11.8	9.7	－	－	－
						国205	西	236	37.4	30.8	34.6	38.8	30.9	36.0	43.0	36.5	41.3
						国205	南東	181	18.2	26.6	26.0	22.6	24.9	26.9	22.9	23.3	25.8

今年度主要渋滞箇所特定要件をクリア
2年連続でクリアするとフォローアップ調査対象箇所となる。

■位置図・対策内容

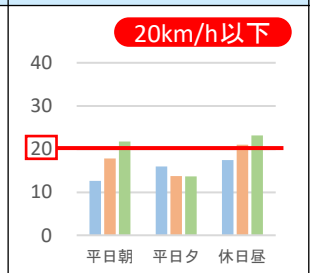
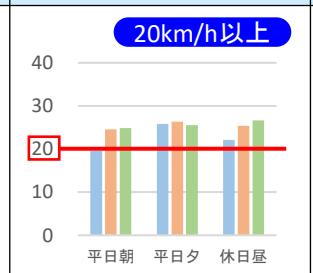
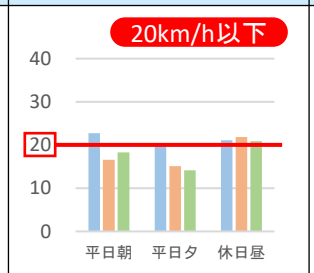
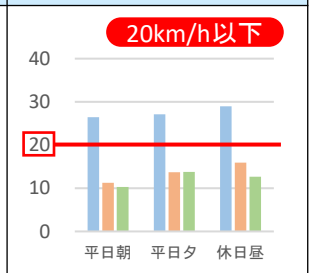
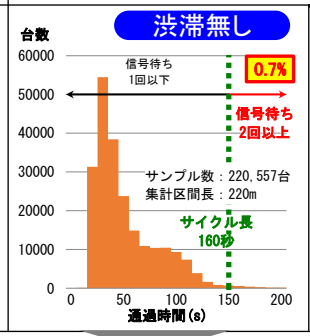
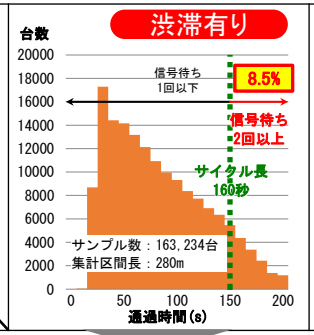
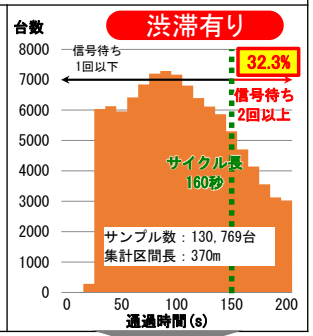
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※現地確認:R6.7.22(月)8時頃

⑩国道206号 井手園（いでぞの） 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、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、現地踏査結果でも「渋滞有り」に該当するため、モニタリングの継続が必要。

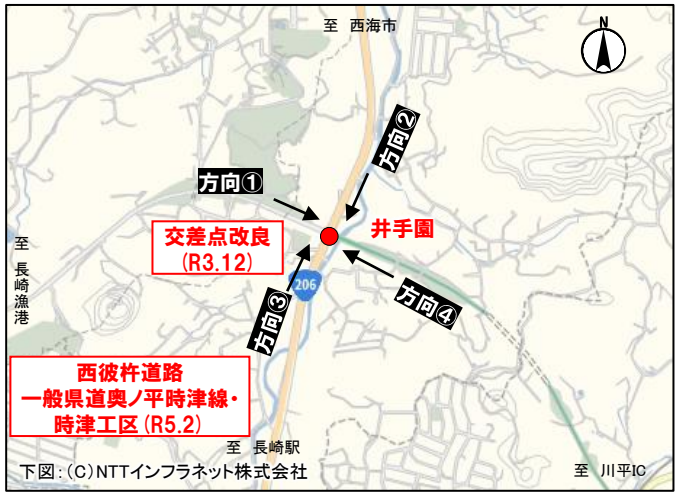
【フォローアップ結果】

選　定　時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向②	方向③	方向④	方向①
	国道206号	国道206号	井手園IC	臨港道路畝刈時津線
	交差点改良	交差点改良	交差点改良	交差点改良
旅行速度				
現地調査	【指標1：✕】方向①④の渋滞が3サイクル以上連続　【指標2：✕】方向①④の渋滞長観測時間が30分以上 【指標3：✕】渋滞観測方向が方向①④の2つ　【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留 ⇒「渋滞無」4指標のうち、1つの指標しか該当しておらず「渋滞有り」			
通過時間				

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



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	75秒	42秒
青時間比	47%	26%
サイクル長	160秒	

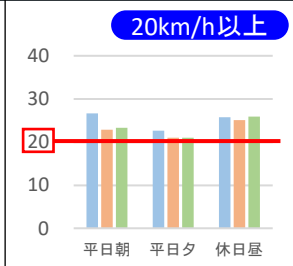
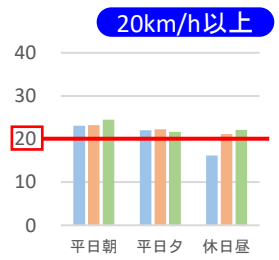
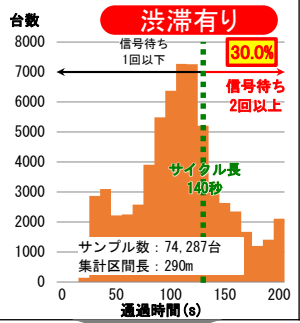
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.9(火) 17時台

⑪国道206号 時津町（とぎつちょう） 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、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、現地踏査結果でも「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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	
	国道206号	国道206号	国道207号	
	西彼杵道路(時津工区)	西彼杵道路(時津工区)	—	
旅行速度				
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：✕】方向②の渋滞長観測時間が30分以上 【指標3：○】渋滞観測方向が方向②の1つ　【指標4：✕】方向②の右折車が後続阻害 ⇒「渋滞無」4指標のうち、1つの指標しか該当しておらず「渋滞有り」			
通過時間				

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	74秒	36秒
青時間比	53%	26%
サイクル長	140秒	

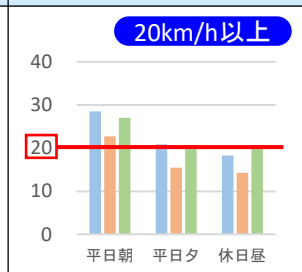
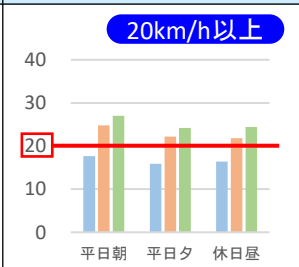
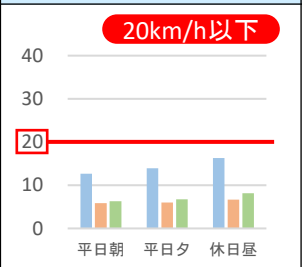
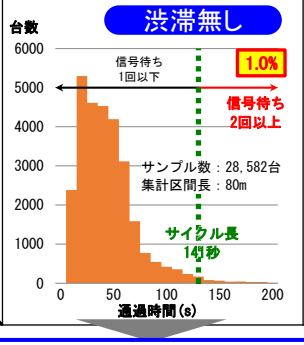
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.4(木) 17時台

⑫国道206号 左底（さそこ） 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2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③で信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- 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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	
	国道206号	国道206号	町道	
	西彼杵道路(時津工区)	西彼杵道路(時津工区)		
旅行速度				
現地調査	【指標1：✕】方向①の渋滞が3サイクル以上連続　【指標2：✕】方向①の渋滞長観測時間が30分以上 【指標3：○】渋滞観測方向が方向①の1つ　【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留 ⇒「渋滞無」4指標のうち、2つの指標に該当しており「渋滞無し」			
通過時間				

主要渋滞箇所の解除要件をクリア

■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	88秒	31秒
青時間比	62%	22%
サイクル長	141秒	

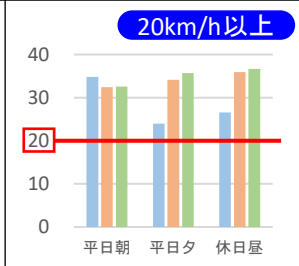
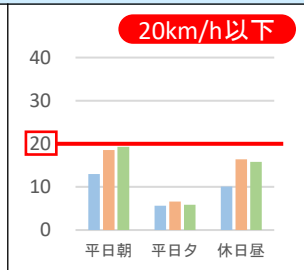
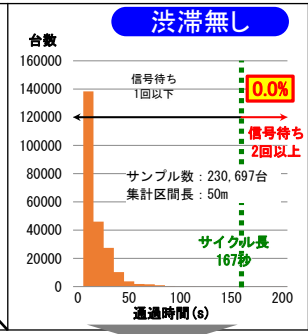
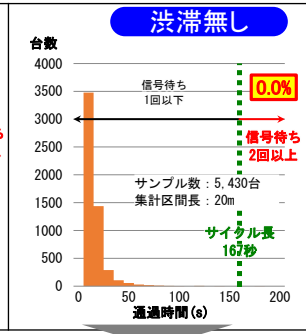
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.6(土) 15時台

③国道206号 北郵便局前（きたゆうびんきょくまえ） 確認② 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。
- 主要渋滞箇所の解除要件は満たすが、付近では本年秋に長崎スタジアムシティ開業が控えており、開業後はイベント開催時を中心に交通状況が変化する可能性があるため、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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	方向④
	国道206号	国道206号	市道	市道
	長崎本線連続立体事業（R2.3）			
旅行速度				プローブデータなし
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：✕】方向③の渋滞長観測時間が30分以上 【指標3：○】渋滞観測方向が方向③の1つ　【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留 ⇒「渋滞無」4指標のうち、2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

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

■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	102秒	40秒
青時間比	61%	24%
サイクル長	167秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.9(火) 18時台

④国道206号 茂里町（もりまち）

確認② 解除要件を満たすがモニタリング継続箇所

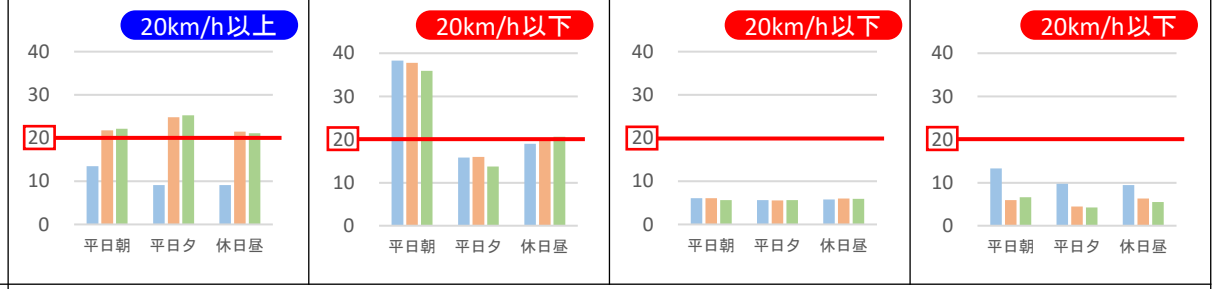
- 現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しており「渋滞無し」と判定。
- 通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ないことを確認。
- 主要渋滞箇所の解除要件は満たすが、付近では本年秋に長崎スタジアムシティ開業が控えており、開業後はイベント開催時を中心に交通状況が変化する可能性があるため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選　定　時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向④	方向②	方向③
	国道206号	国道206号	市道	市道
	長崎本線連続立体事業（R2.3）			

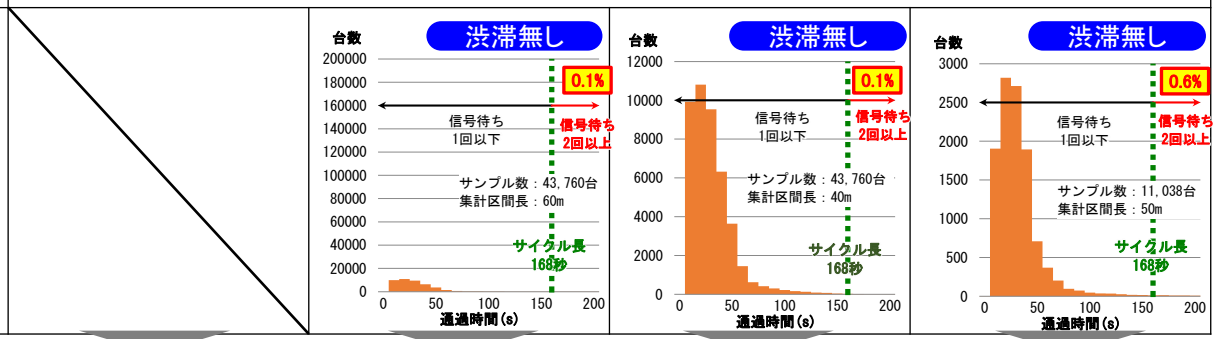
旅行速度



現地調査

【指標1：○】各流入部とも渋滞なし　【指標2：○】各流入部とも渋滞なし
【指標3：○】各流入部とも渋滞なし　【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留
⇒「渋滞無」4指標のうち、全ての指標に該当するため「渋滞無し」

通過時間



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

■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	101秒	41秒
青時間比	61%	24%
サイクル長	168秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.9(火) 17時台

⑤国道206号 宝町（たからまち）

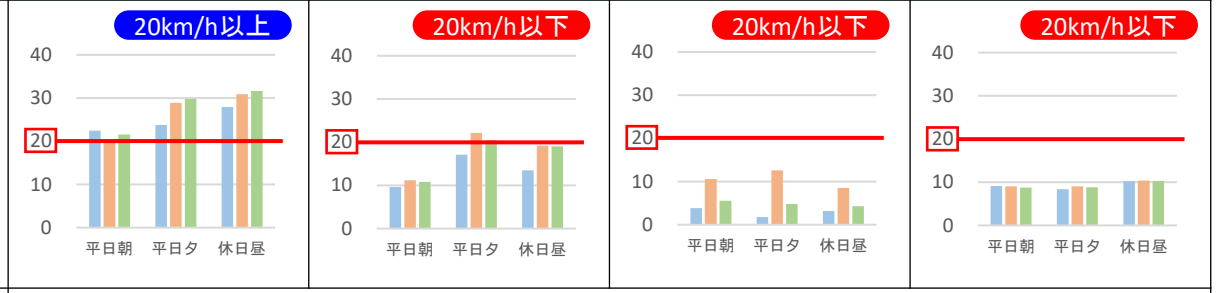
確認② 解除要件を満たすがモニタリング継続箇所

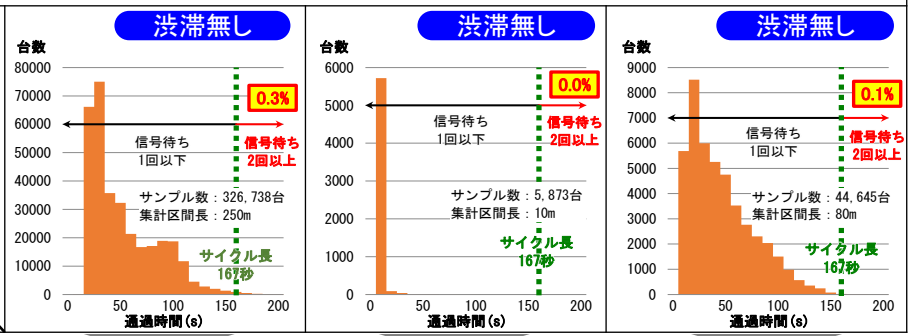
- 現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しており「渋滞無し」と判定。
- 通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ないことを確認。
- 主要渋滞箇所の解除要件は満たすが、付近では本年秋に長崎スタジアムシティ開業が控えており、開業後はイベント開催時を中心に交通状況が変化する可能性があるため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選　定　時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向④	方向②	方向③
	国道206号	国道202号	市道	国道202号
	長崎本線連続立体事業（R2.3）			
旅行速度	20km/h以上	20km/h以下	20km/h以下	20km/h以下
現地調査	【指標1：○】各流入部とも渋滞なし　【指標2：○】各流入部とも渋滞なし 【指標3：○】各流入部とも渋滞なし　【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留 ⇒「渋滞無」4指標のうち、全ての指標に該当するため「渋滞無し」			
通過時間		渋滞無し	渋滞無し	渋滞無し





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

■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

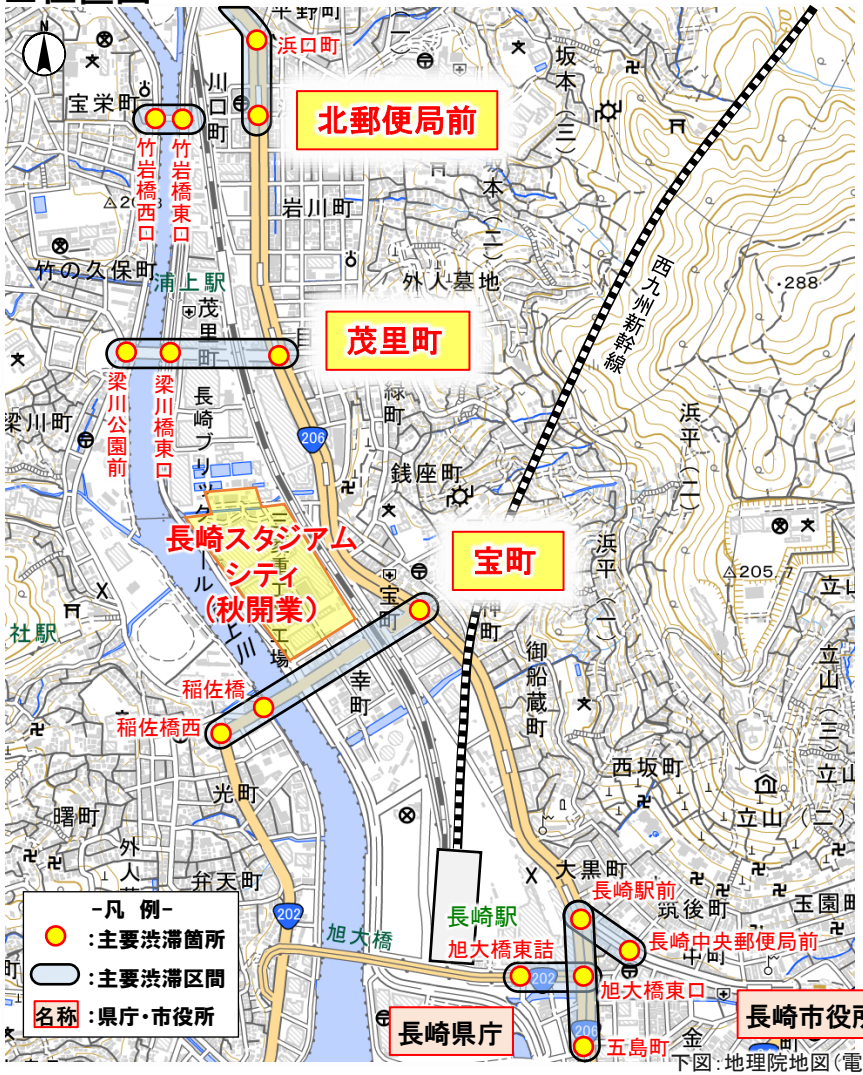
	主道路	従道路
青時間	114秒	39秒
青時間比	68%	23%
サイクル長	167秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.9(木) 8時台

確認② 解除要件を満たすがモニタリング継続箇所

・国道206号3交差点（北郵便局前交差点、茂里町交差点、宝町交差点）は主要渋滞箇所解除条件をクリアしているが、今秋には幸町に長崎スタジアムシティ開業が控えており、開業後はイベント開催時を中心に周辺交通状況の変化が見込まれるため、**主要渋滞箇所から解除せずモニタリングを継続**とする。

■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、2024年(令和6年)10月14日グランドオープン予定

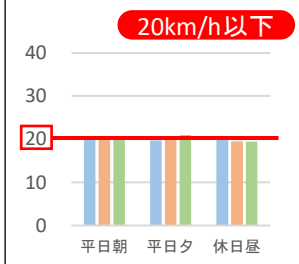
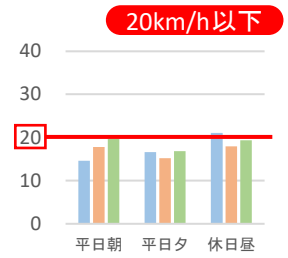
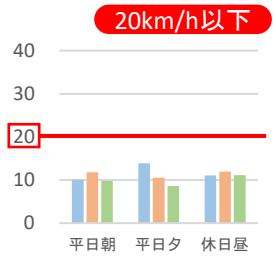
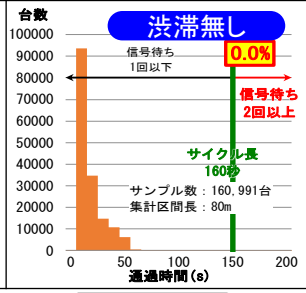
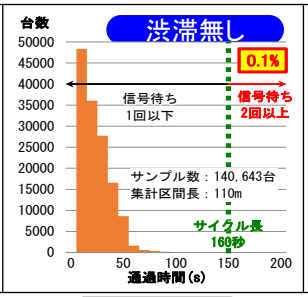
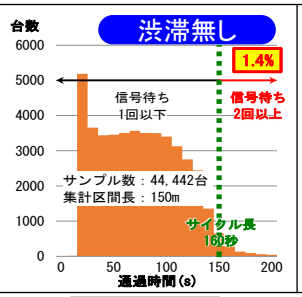
【出典】国土交通省・民間都市再生事業計画認定　記者発表資料(R3.3.25)

⑯県道11号 海自警備隊前（かいじけいびたいまえ） 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全て該当しており「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、渋滞発生がない。
- 付近の佐世保港では新型コロナの影響で減少したクルーズ船寄港が回復傾向にあり、<u>今後、更に交通量が増加することが見込まれることからモニタリングの継続が必要。</u>

【フォローアップ結果】

選　定　時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	
	県道11号	県道11号	市道	
	(都)平瀬町干尽町線(H28)	(都)平瀬町干尽町線(H28)	―	
旅行速度				
現地調査	【指標1：○】各流入部とも渋滞なし 【指標3：○】各流入部とも渋滞なし	【指標2：○】各流入部とも渋滞なし 【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留		
	⇒「渋滞無」4指標のうち、全ての指標に該当するため「渋滞無し」			
通過時間				

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

■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	97秒	47秒
青時間比	61%	29%
サイクル長	160秒	

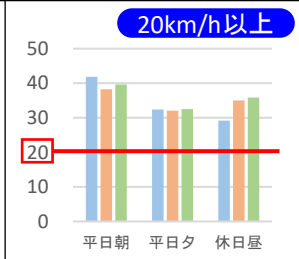
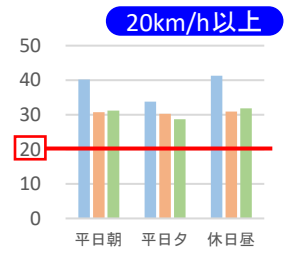
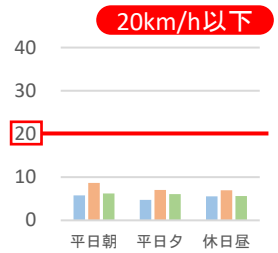
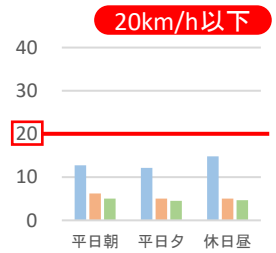
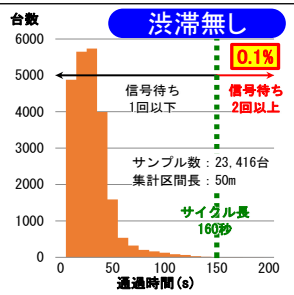
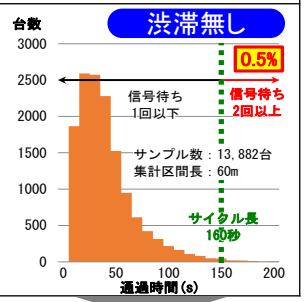
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.4(木) 17時台

⑰県道11号　アルカスSASEBO裏　　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。
- 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、渋滞発生がない。
- 付近の佐世保港では新型コロナの影響で減少したクルーズ船寄港が回復傾向にあり、今後、更に交通量が増加することが見込まれることから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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向④	方向②	方向③
	県道11号	県道11号	市道	市道
	(都)平瀬町干尽町線(H28)	(都)平瀬町干尽町線(H28)	—	—
旅行速度				
現地調査	【指標1：○】渋滞は連続3サイクル以下　【指標2：○】渋滞長の観測時間が30分未満 【指標3：×】渋滞観測方向が②③④の2つ　【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留 ⇒「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				

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

■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	43秒
青時間比	54%	27%
サイクル長	160秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.5(金) 17時台

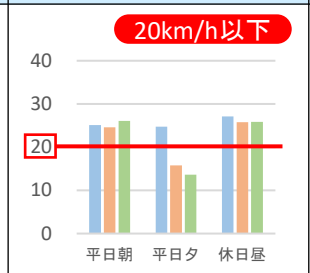
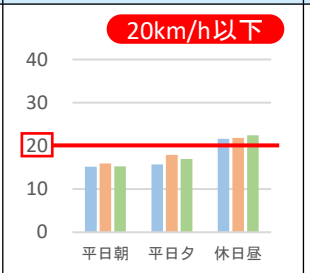
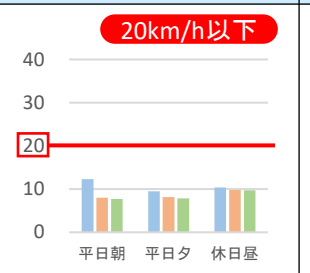
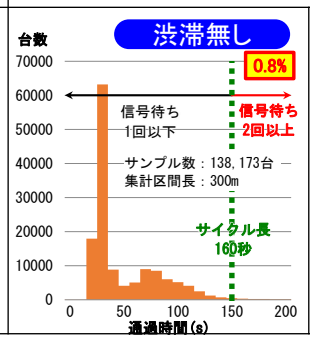
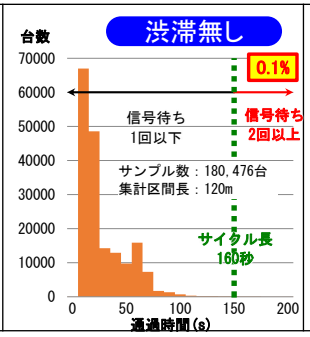
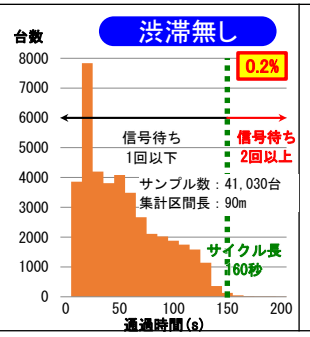
⑱県道11号　平瀬橋（ひらせばし）

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2つ該当しており「渋滞無し」と判定。
- 通過時間の分析では、全方向で信号待ち2回の割合が少ないことを確認。
- 付近の佐世保港では新型コロナの影響で減少したクルーズ船寄港が回復傾向にあり、<u>今後、更に交通量が増加することが見込まれることからモニタリングの継続が必要。</u>

【フォローアップ結果】

選　定　時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向②	方向③	方向①	
	県道11号	県道11号	市道	
	(都)平瀬町干尽町線(H28)	(都)平瀬町干尽町線(H28)	―	
旅行速度				
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：○】渋滞長の観測時間が30分未満 【指標3：✕】渋滞観測方向が方向①②③の3つ　【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留 ⇒「渋滞無」4指標のうち、2つの指標に該当するため「渋滞無し」			
通過時間				

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

■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

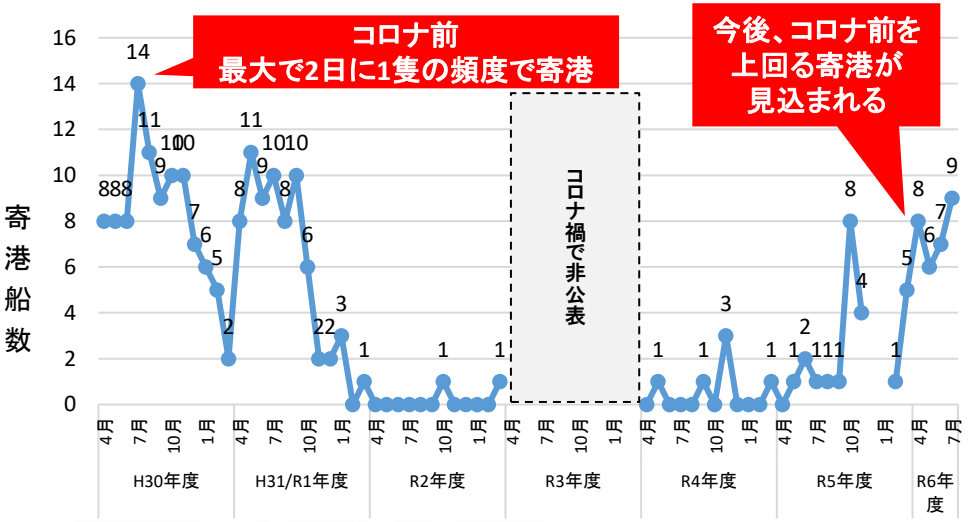
	主道路	従道路
青時間	75秒	43秒
青時間比	47%	27%
サイクル長	160秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.8(月) 17時台

確認③　解除要件を満たすがモニタリング継続箇所

- 平瀬町干尽町線整備（H28.3）区間のうちアルカスSASEBO裏交差点、海自警備隊前交差点はこれまでR3年度～R4年度にかけて主要渋滞箇所解除条件をクリアしている。
- 付近にある佐世保港のクルーズ船寄港数はコロナ禍で大幅に減少し、現在はコロナ前の水準に回復しつつあるが、今後、コロナ前を上回る寄港数が見込まれている。
- 以上のことから、今後クルーズ船寄港数が増加することで周辺道路が混雑する可能性が見込まれるため、海自警備隊前交差点、アルカスSASEBO裏交差点、平瀬橋交差点は主要渋滞箇所から解除せずモニタリングを継続する。

● コロナ禍以前の佐世保港クルーズ船寄港数



【出典】佐世保市HP・佐世保港の寄港実績を集計
R3年度は寄港が見込めないことから非公表

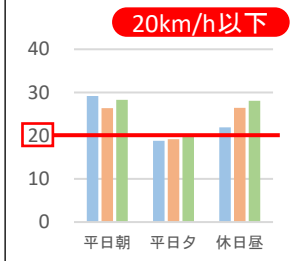
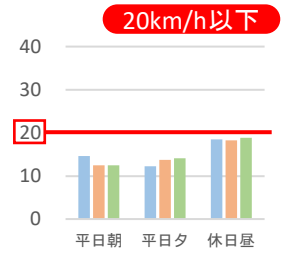
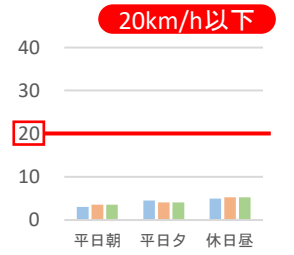
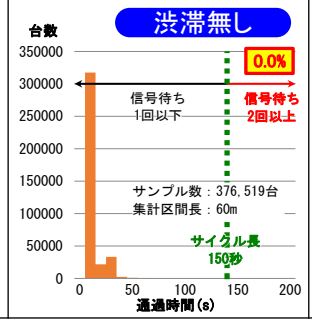
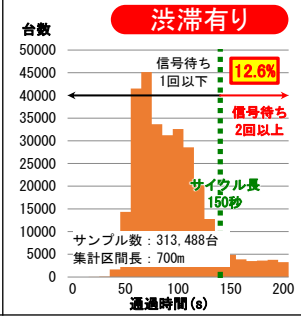
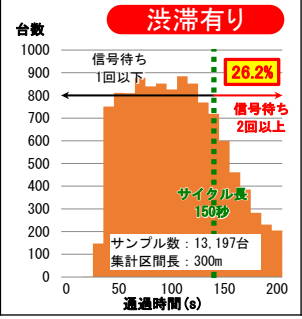
三浦地区のクルーズ岸壁に停泊する客船
（撮影日 R6.7.13）

①国道34号 新大工町（しんだいくまち）

- 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、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、現地踏査結果でも「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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向②	方向③	方向①	
	国道34号	国道34号	市道	
	—	右折車線設置(H29.2)	—	
旅行速度				
現地調査	【指標1：✕】方向①③の渋滞が3サイクル以上連続　【指標2：✕】方向①③渋滞長の観測時間が30分以上 【指標3：✕】渋滞観測方向が方向①③の2つ　【指標4：✕】方向①の右折車が後続阻害 ⇒「渋滞無」4指標のうち、全ての指標に該当しておらず「渋滞有り」			
通過時間				

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：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)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.11(木) 8時台

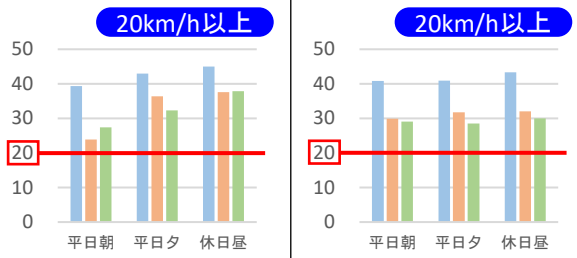
②町道　鳴鼓（なづみ）トンネル東口

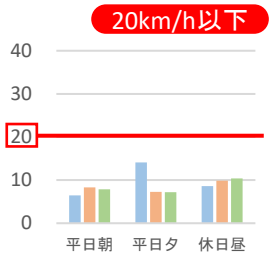
- 現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- 通過時間の分析では、従道路の方向①で信号待ち2回以上の割合が5%を超えている。
- 旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地踏査結果でも「渋滞有り」に該当するため、モニタリングの継続が必要。

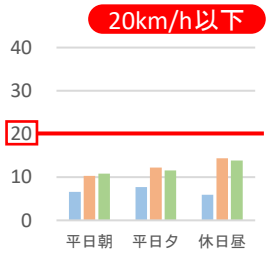
【フォローアップ結果】

選　定　時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

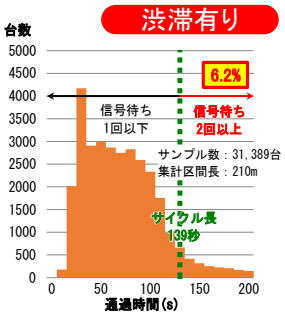
	主道路		従道路	
	方向②	方向③	方向①	方向④
	臨港道路畝刈時津線	臨港道路畝刈時津線	町道	町道
	—	—	—	道路拡幅
旅行速度	20km/h以上	20km/h以上	20km/h以下	20km/h以下
現地調査	【指標1：✕】方向①④の渋滞が3サイクル以上連続 【指標3：✕】渋滞観測方向が①④の2つ		【指標2：✕】方向①④渋滞長の観測時間が30分以上 【指標4：✕】方向①の右折車が後続阻害	
通過時間			渋滞有り	渋滞無し

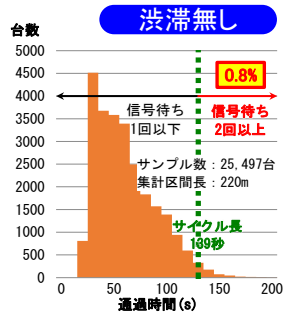






⇒「渋滞無」4指標のうち、全ての指標に該当しておらず「渋滞有り」





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	

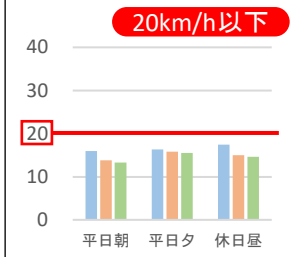
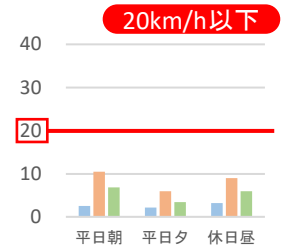
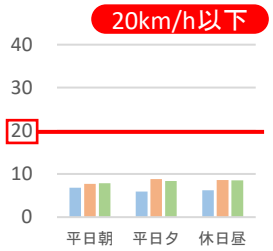
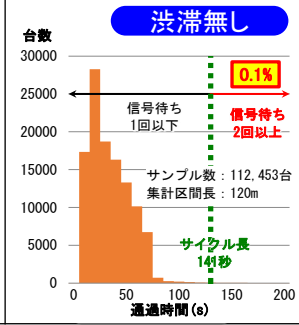
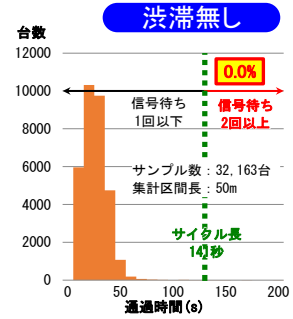
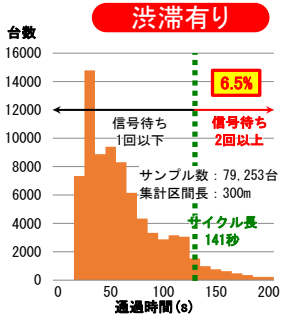
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.9(火) 7時台

⑥市道 竹岩橋東口（たけいわばし）

- 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、現地踏査結果でも「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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	方向④
	市道	市道	市道	市道
	長崎本線連続立体事業（R2.3）			
旅行速度				プローブデータなし
現地調査	【指標1：✕】方向③④の渋滞が3サイクル以上連続 【指標3：✕】渋滞観測方向が③④の2つ ⇒「渋滞無」4指標のうち、1つの指標しか該当しておらず「渋滞有り」		【指標2：✕】方向③④渋滞長の観測時間が30分以上 【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留	
通過時間				プローブデータなし

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	47秒	82秒
青時間比	33%	59%
サイクル長	141秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.10(水) 18時台

⑦県道112号 梁川橋東口（やながわばし）

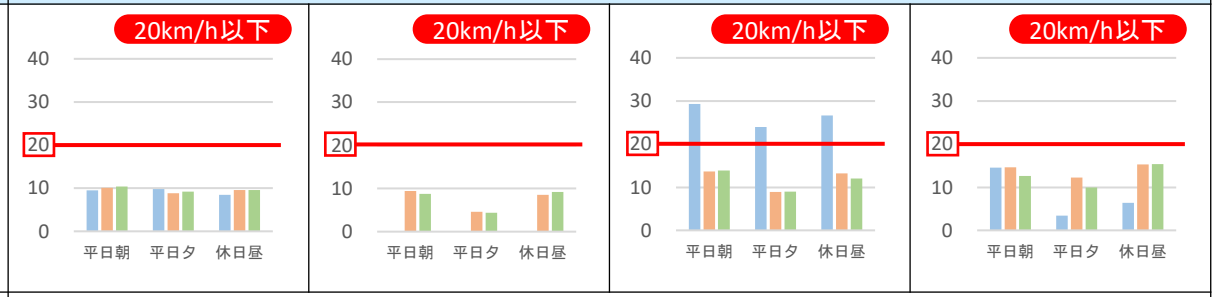
- 現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- 通過時間の分析では、主道路の方向③で信号待ち2回以上の割合が5%を超えている。
- 旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地踏査結果でも「渋滞有り」に該当するため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選　定　時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向②	方向③	方向①	方向④
	県道112号	市道	県道112号	県道112号
	長崎本線連続立体事業（R2.3）			

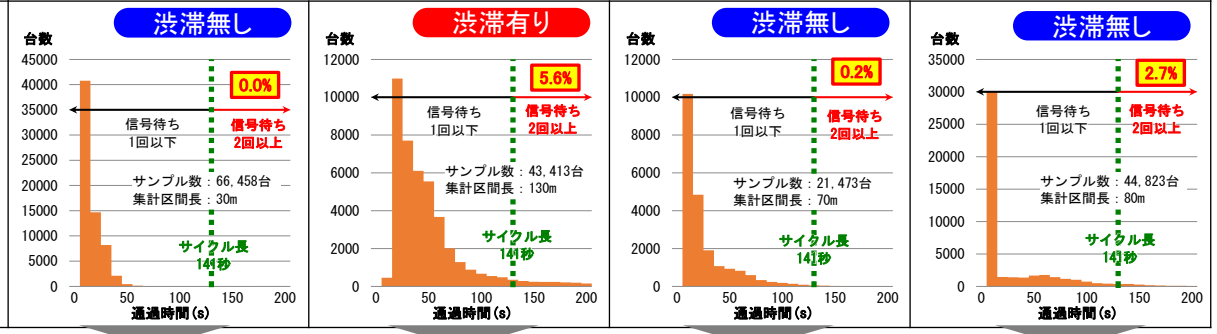
旅行速度



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：✕】方向③④渋滞長の観測時間が30分以上
【指標3：✕】渋滞観測方向が①③④の3つ　【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留
⇒「渋滞無」4指標のうち、1つの指標しか該当しておらず「渋滞有り」

通過時間



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	70秒	40秒
青時間比	50%	28%
サイクル長	141秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.9(火) 18時台

⑧国道34号 大曲（おおまがり）

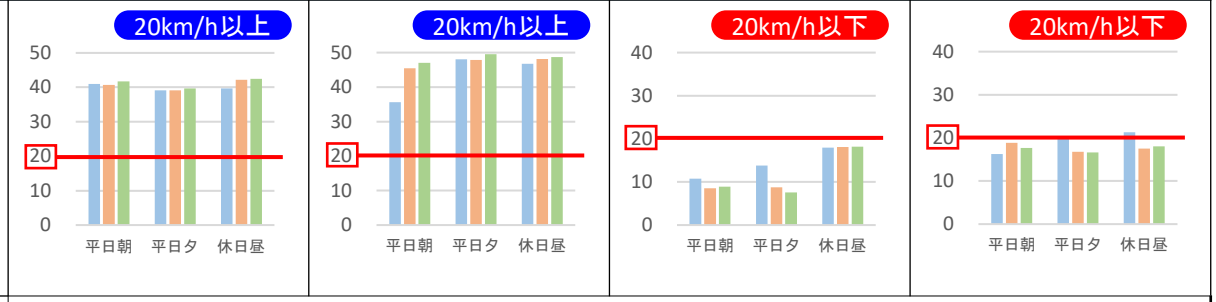
- 現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- 通過時間の分析では、従道路の方向②で信号待ち2回以上の割合が5%を超えている。
- 旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地踏査結果でも「渋滞有り」に該当するため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選　定　時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向④	方向②	方向③
	国道34号	国道34号	市道	市道
	新日見トンネル4車線化（R3.3）			

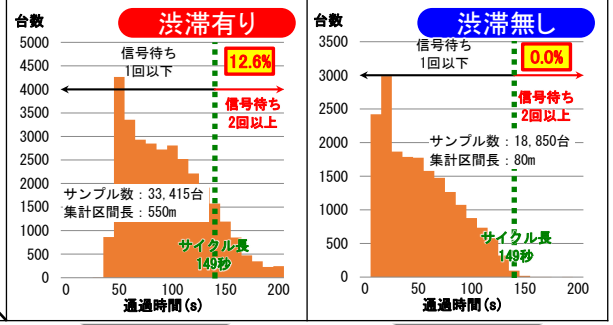
旅行速度



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：✕】方向②渋滞長の観測時間が30分以上
【指標3：○】渋滞観測方向が方向②の1つ　【指標4：✕】方向②右折車線を越えて滞留
⇒「渋滞無」4指標のうち、1つの指標しか該当しておらず「渋滞有り」

通過時間



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	86秒	29秒
青時間比	58%	19%
サイクル長	149秒	

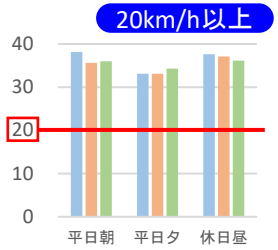
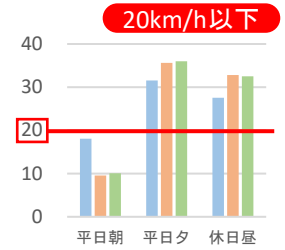
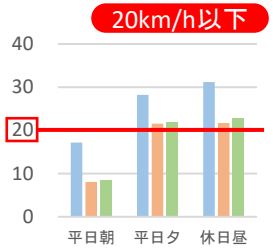
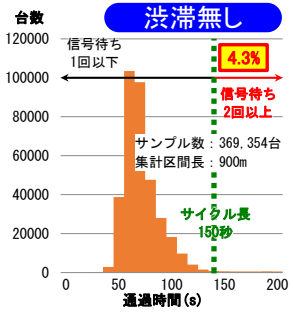
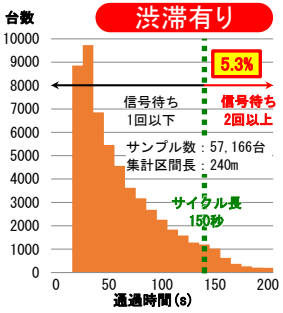
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.17(水) 17時台

⑨国道34号　日見（ひみ）バイパス西口

- 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、現地踏査結果でも「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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	
	国道34号	国道34号	県道116号	
	新日見トンネル4車線化（R3.3）			
旅行速度				
現地調査	【指標1：✕】方向②③の渋滞が3サイクル以上連続　【指標2：✕】方向②③渋滞長の観測時間が30分以上 【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」4指標のうち、1つの指標しか該当しておらず「渋滞有り」			
通過時間				

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	90秒	45秒
青時間比	60%	30%
サイクル長	150秒	

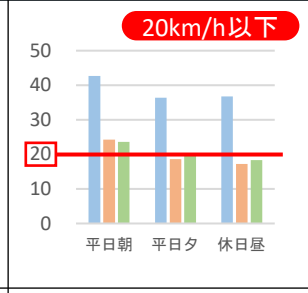
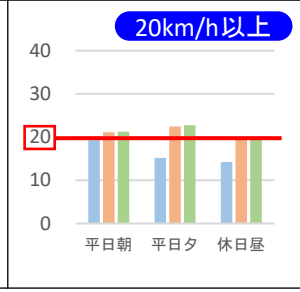
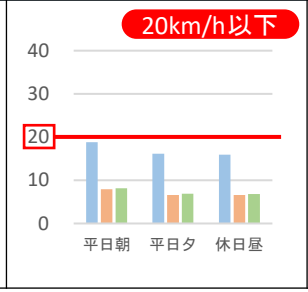
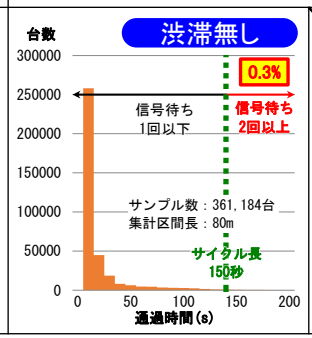
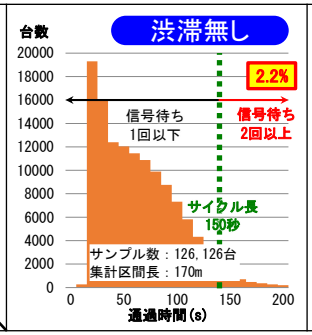
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.17(水) 8時台

⑬国道35号　大塔(だいとう)IC入口

- 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、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、現地踏査結果でも「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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	
	国道35号	国道35号	国道205号	
	カラー舗装等（H29）	カラー舗装等（H29）	―	
旅行速度				
現地調査	【指標1：✕】方向②③の渋滞が3サイクル以上連続　【指標2：✕】方向②③渋滞長の観測時間が30分以上 【指標3：✕】渋滞観測方向が方向②③の2つ　【指標4：✕】方向③の右折車が後続阻害 ⇒「渋滞無」4指標のうち、全ての指標に該当しておらず「渋滞有り」			
通過時間				

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：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	84秒	31秒
青時間比	56%	21%
サイクル長	150秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.13(土) 14時台

⑭国道205号 大塔（だいとう）ロータリー

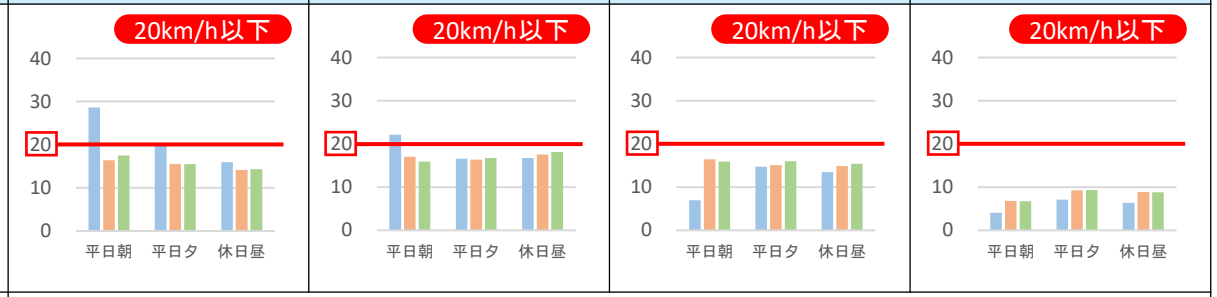
- 現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- 通過時間の分析では、従道路の方向③で信号待ち2回以上が5%を超えている。
- 旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地踏査結果でも「渋滞有り」に該当するため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選　定　時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向②	方向④	方向①	方向③
	市道	国道205号	国道205号	国道205号
	右折車線設置(H26.12)	—	—	—

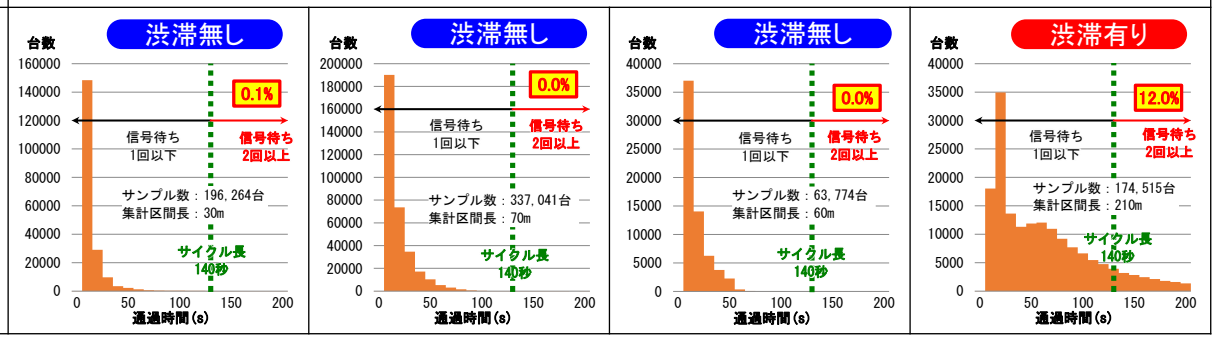
旅行速度



現地調査

【指標1：✕】方向④の渋滞が3サイクル以上連続　【指標2：✕】方向④渋滞長の観測時間が30分以上
【指標3：✕】渋滞観測方向が方向③④の3つ　【指標4：✕】方向④の右折車が後続阻害
⇒「渋滞無」4指標のうち、全ての指標に該当しておらず「渋滞有り」

通過時間



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：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	68秒	38秒
青時間比	49%	27%
サイクル長	140秒	

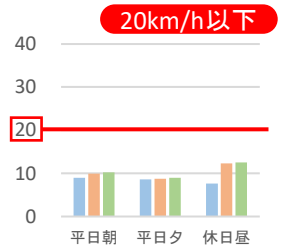
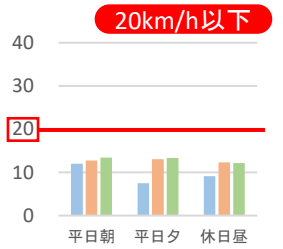
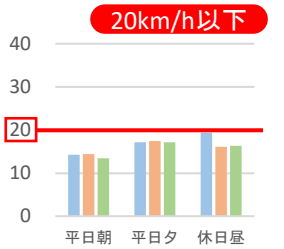
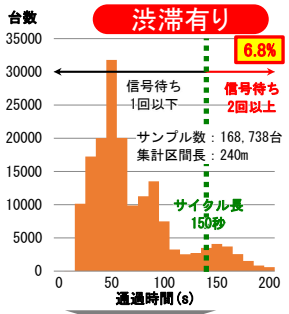
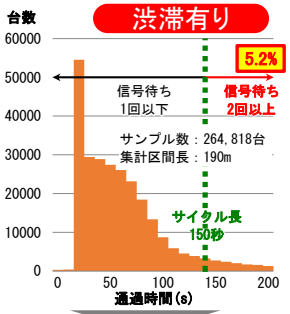
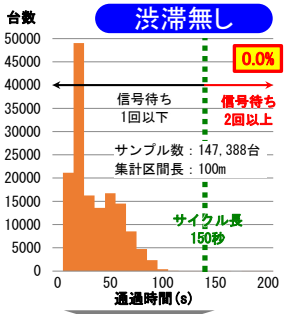
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.6.6(木) 7時台

⑮国道497号 佐世保中央(させぼちゅうおう)IC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、主道路の方向①と方向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、現地踏査結果でも「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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	
	県道11号	県道11号	国道497号	
	—	—	車線運用見直し(H26.9)	
旅行速度				
現地調査	【指標1：○】渋滞が連続して3サイクル以下 【指標3：×】全流入部で渋滞を観測 ⇒「渋滞無」4指標のうち、1つの指標しか該当しておらず「渋滞有り」		【指標2：×】方向①③渋滞長の観測時間が30分以上 【指標4：×】方向③の右折車が後続阻害	
通過時間				

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：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	75秒	27秒
青時間比	50%	18%
サイクル長	150秒	

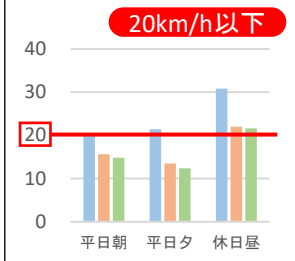
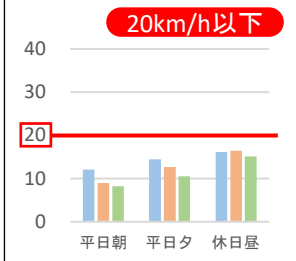
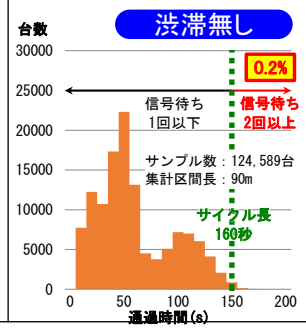
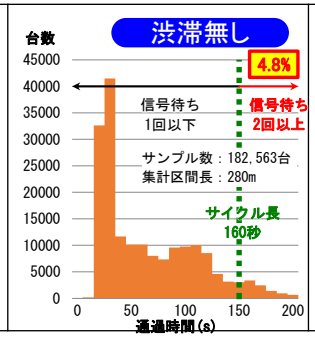
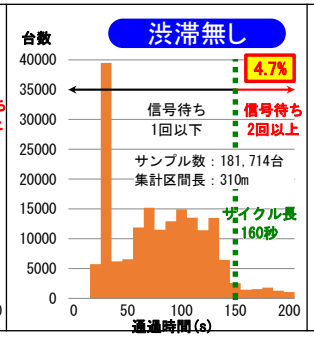
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.17(水) 7時台

⑲県道11号　平瀬（ひらせ）

- 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状態を確認。
- 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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	
	県道11号	県道11号	市道	
	—	(都)平瀬町干尽町線(H28)	—	
旅行速度				
現地調査	【指標1：✕】方向②③の渋滞が3サイクル以上連続　【指標2：✕】方向②③渋滞長の観測時間が30分以上 【指標3：✕】全流入部で渋滞を観測　【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留 ⇒「渋滞無」4指標のうち、1つの指標しか該当しておらず「渋滞有り」			
通過時間				

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：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	63秒	26秒
青時間比	40%	16%
サイクル長	160秒	

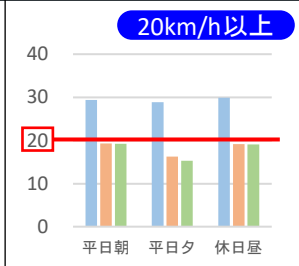
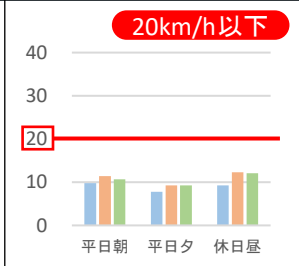
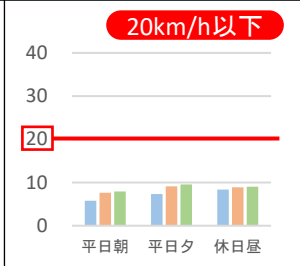
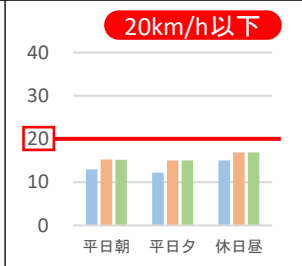
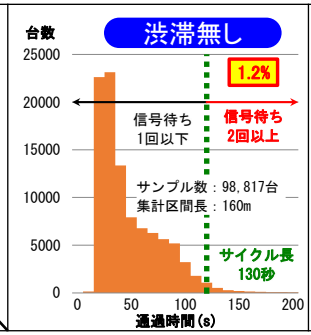
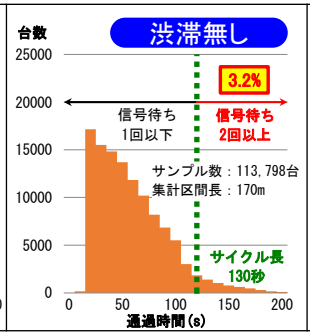
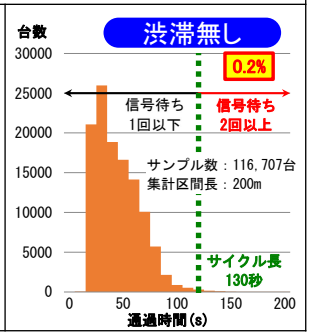
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.9(火) 17時台

⑳国道202号　田子の浦（たごのうら）

- 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状態を確認。
- 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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	方向④
	国道202号	国道202号	市道	県道222号
	右折車線設置(H27)	右折車線設置(H27)	—	—
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：✕】方向③渋滞長の観測時間が30分以上 【指標3：✕】渋滞観測方向が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」4指標のうち、1つの指標しか該当しておらず「渋滞有り」			
通過時間				

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	68秒	39秒
青時間比	52%	30%
サイクル長	130秒	

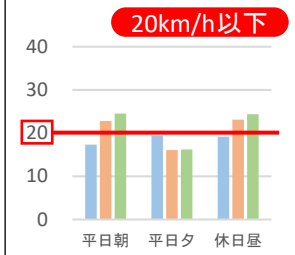
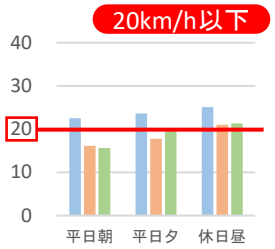
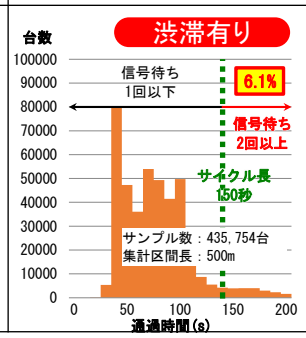
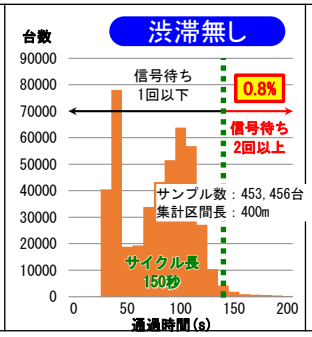
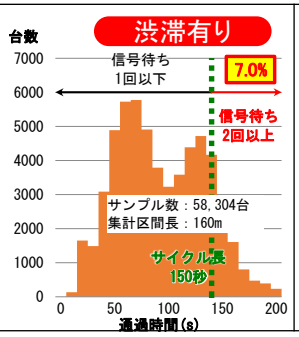
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.9(火) 17時台

㉑国道35号 大和町（やまとちょう）

- 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と従道路の方向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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	
	国道35号	国道35号	市道	
	—	—	右折車線増設(R3.3)	
旅行速度				
現地調査	【指標1：✕】方向①の渋滞が3サイクル以上連続　【指標2：✕】方向①③渋滞長の観測時間が30分以上 【指標3：✕】渋滞観測方向が方向①③の2つ　【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留 ⇒「渋滞無」4指標のうち、1つの指標しか該当しておらず「渋滞有り」			
通過時間				

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	82秒	30秒
青時間比	55%	20%
サイクル長	150秒	

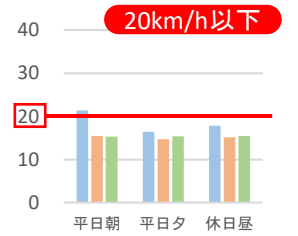
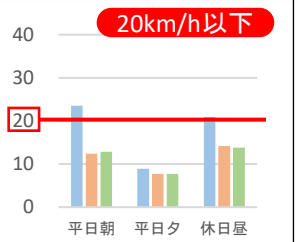
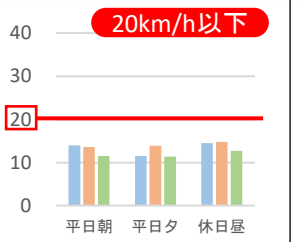
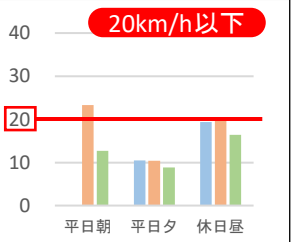
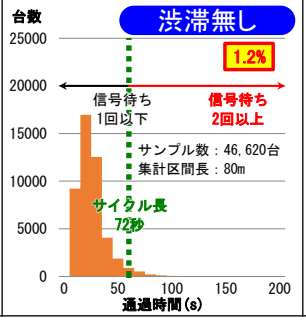
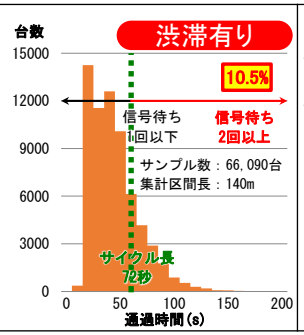
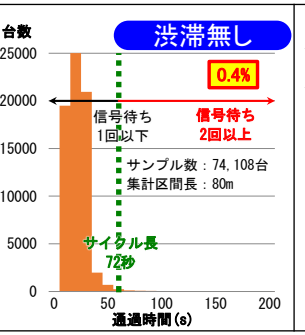
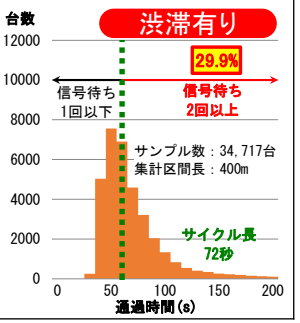
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.11(木) 17時台

㉒市道 第二白岳橋（だいにしらたけばし）

- 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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	方向④
	市道	市道	市道	市道
	右折車線設置(R1.12)	右折車線設置(R1.12)	—	右折車線設置(R1.12)
旅行速度				
現地調査	【指標1：✕】方向①③④の渋滞が3サイクル以上連続 【指標3：✕】渋滞観測方向が方向①③④の3つ		【指標2：✕】方向③④渋滞長の観測時間が30分以上 【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留	
通過時間				

⇒「渋滞無」4指標のうち、1つの指標しか該当しておらず「渋滞有り」

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	24秒	36秒
青時間比	33%	50%
サイクル長	72秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.11(木) 17時台

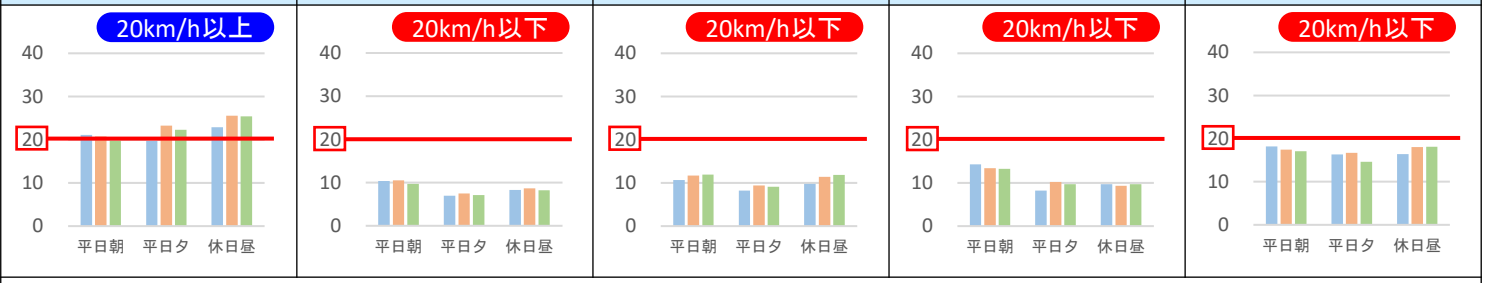
㉓国道34号 桜馬場（さくらばば）

- 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、現地踏査結果でも「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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

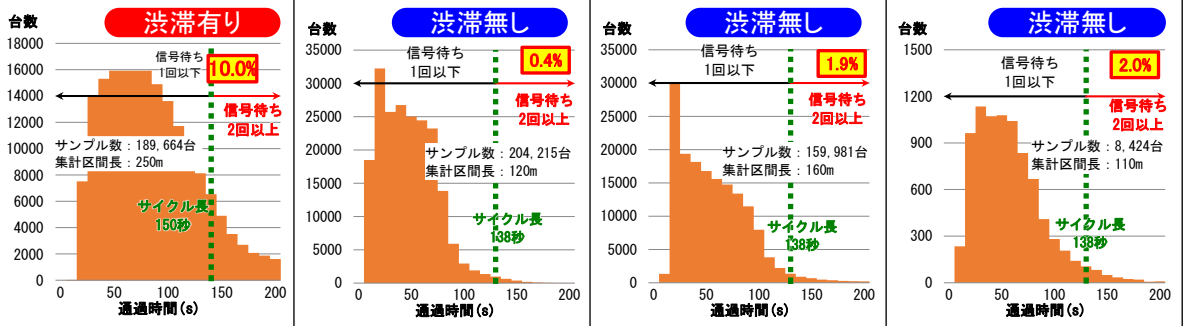
	主道路		従道路		
	方向①	方向⑤	方向④	方向③	方向②
	国道34号	国道34号	国道444号	県道38号	市道
	交差点改良(H26)	交差点改良(H26)	交差点改良(H26)	交差点改良(H26)	交差点改良(H26)
旅行速度	20km/h以上	20km/h以下	20km/h以下	20km/h以下	20km/h以下



現地調査

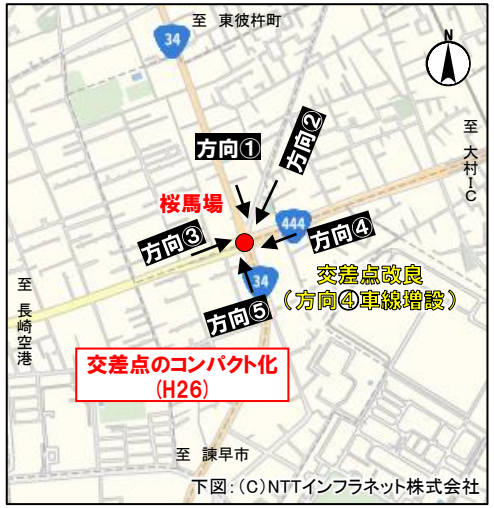
【指標1：✕】方向⑤の渋滞が3サイクル以上連続　【指標2：✕】方向⑤渋滞長の観測時間が30分以上
【指標3：✕】渋滞観測方向が方向②⑤の2つ　【指標4：✕】方向③の右折車が後続阻害
⇒「渋滞無」4指標のうち、全ての指標に該当しておらず「渋滞有り」

通過時間



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：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	
		③④	②
青時間	39秒	36秒	11秒
青時間比	28%	26%	8%
サイクル長	138秒		

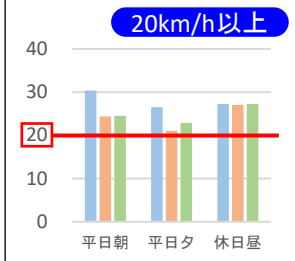
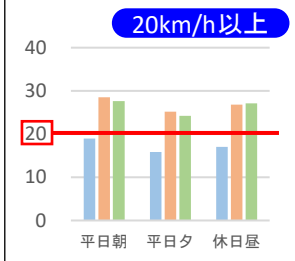
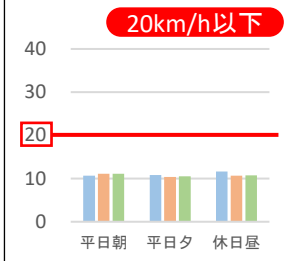
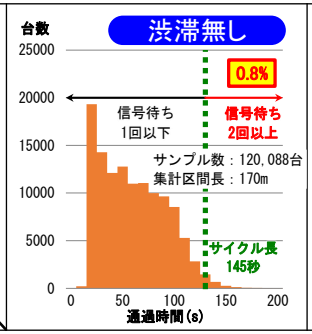
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.17(水) 17時台

㉔国道34号 与崎（よざき）

- 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、分析した方向①で信号待ち2回以上の割合が少ない状態を確認。
- 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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向②	方向③	方向①	
	国道34号	国道34号	県道37号	
	—	—	車線運用変更(R2.7)	
旅行速度				
現地調査	【指標1：✕】方向①③の渋滞が3サイクル以上連続　【指標2：✕】方向①渋滞長の観測時間が30分以上 【指標3：✕】渋滞観測方向が①③の2つ　【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留 ⇒「渋滞無」4指標のうち、1つの指標しか該当しておらず「渋滞有り」			
通過時間				

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：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	33秒
青時間比	59%	23%
サイクル長	145秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.9(火) 17時台

㉕国道34号　貝津町（かいづまち）

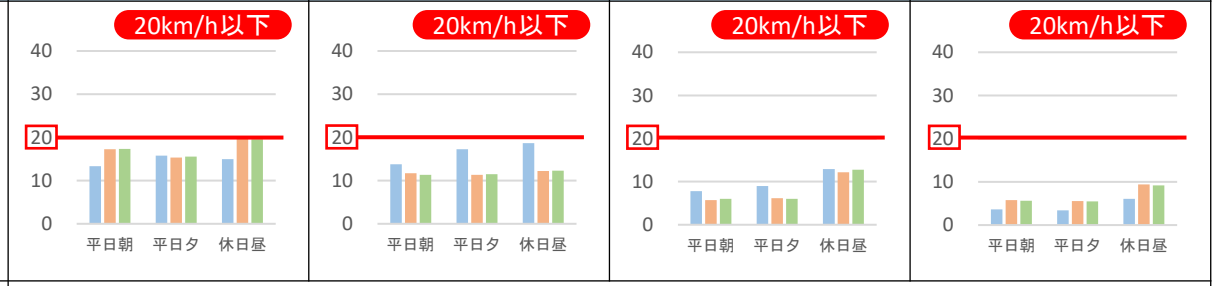
- 現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- 通過時間の分析では、従道路の方向①で信号待ち2回以上の割合が5%を超えている。
- 旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析でも「渋滞有り」に該当するため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選　定　時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向②	方向③	方向①	方向④
	国道34号	国道34号	県道37号	市道
	島原道路 諫早インター工区（R2）	島原道路 諫早インター工区（R2）	―	―

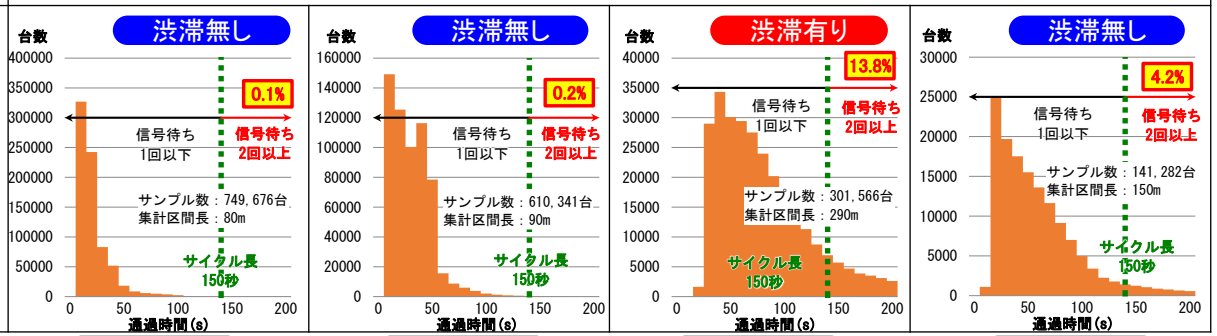
旅行速度



現地調査

【指標1：✕】方向①④の渋滞が3サイクル以上連続　【指標2：✕】方向①④渋滞長の観測時間が30分以上
【指標3：✕】渋滞観測方向が①④の2つ　【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留
⇒「渋滞無」4指標のうち、1つの指標しか該当しておらず「渋滞有り」

通過時間



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	65秒	45秒
青時間比	43%	30%
サイクル長	150秒	

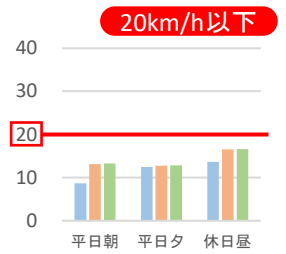
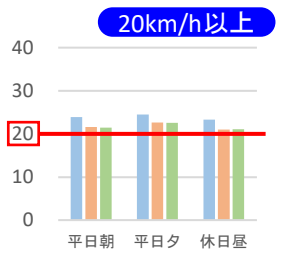
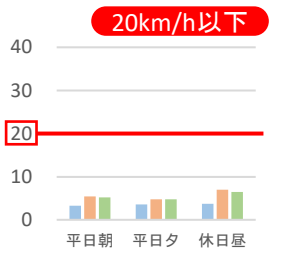
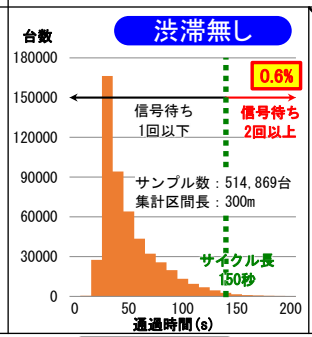
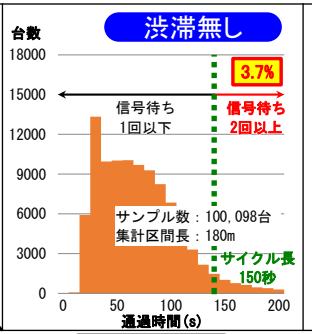
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.4(木) 17時台

㉖国道34号 貝津町西（かいづまちにし）

- 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状態を確認。
- 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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	
	国道34号	国道34号	市道	
	島原道路 諫早インター工区（R2）	島原道路 諫早インター工区（R2）	―	
旅行速度				
現地調査	【指標1：✕】方向①③の渋滞が3サイクル以上連続　【指標2：✕】方向①③渋滞長の観測時間が30分以上 【指標3：✕】渋滞観測方向が①③の2つ　【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留 ⇒「渋滞無」4指標のうち、1つの指標しか該当しておらず「渋滞有り」			
通過時間				

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	87秒	32秒
青時間比	58%	21%
サイクル長	150秒	

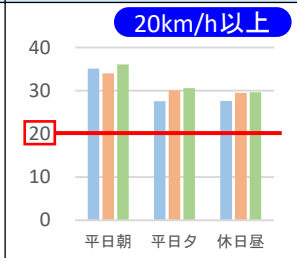
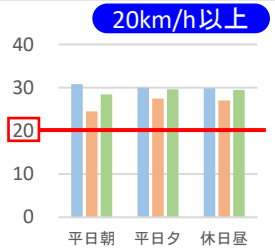
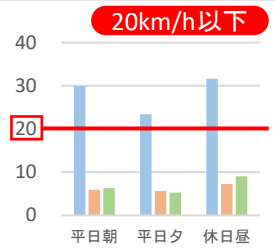
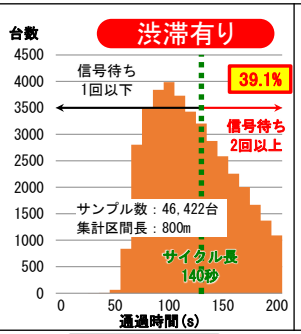
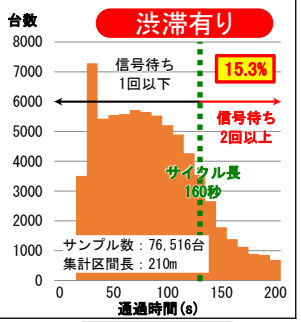
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.4(木) 17時台

㉗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。

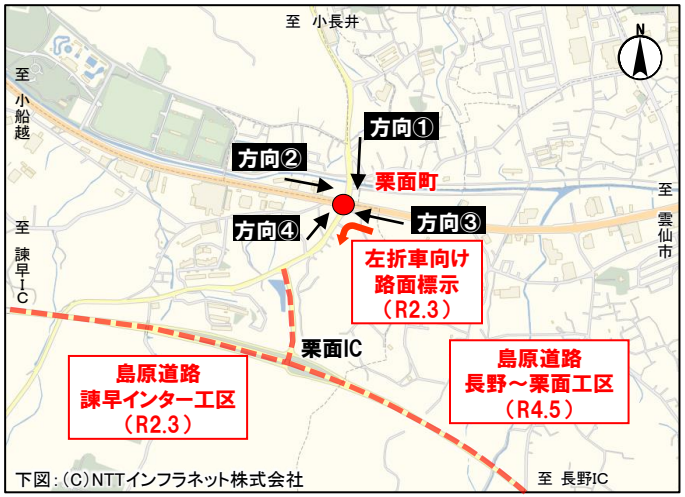
【フォローアップ結果】

選　定　時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向②	方向③	方向①	方向④
	国道57号	国道57号	県道41号	県道41号
	島原道路 諫早インター工区(R2) 長野～栗面工区(R4)	島原道路 諫早インター工区（R2） 長野～栗面工区(R4) 左折車路面標示(R2)	―	―
旅行速度				
現地調査	【指標1：✕】方向①④の渋滞が3サイクル以上連続　【指標2：✕】方向①④渋滞長の観測時間が30分以上 【指標3：✕】渋滞観測方向が①④の2つ　【指標4：✕】方向①右折車線を越えて滞留 ⇒「渋滞無」4指標のうち、全ての指標に該当しておらず「渋滞有り」			
通過時間				

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	71秒	30秒
青時間比	51%	21%
サイクル長	140秒	

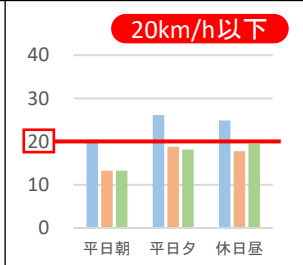
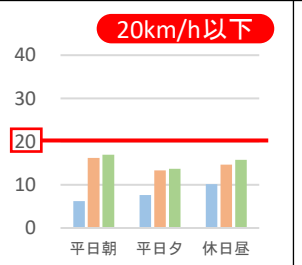
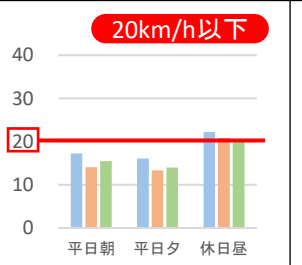
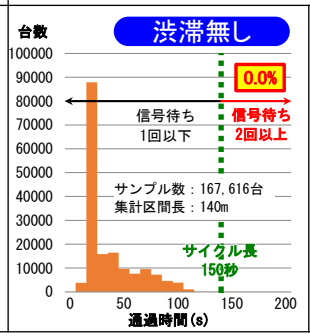
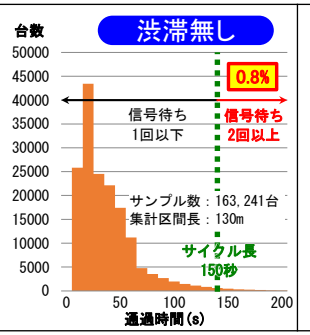
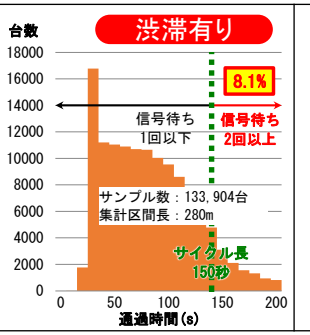
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.5(金)17時台

㉘国道207号 宇都町（うづまち）

- 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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向③	方向②	
	国道207号	国道207号	県道41号	
	交差点改良（H29）	交差点改良（H29）	交差点改良（H29）	
旅行速度				
現地調査	【指標1：✕】方向②③の渋滞が3サイクル以上連続　【指標2：✕】方向②③渋滞長の観測時間が30分以上 【指標3：✕】渋滞観測方向が②③の2つ　【指標4：✕】方向②左折車線を越えて滞留 ⇒「渋滞無」4指標のうち、全ての指標に該当しておらず「渋滞有り」			
通過時間				

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	79秒	36秒
青時間比	53%	24%
サイクル長	150秒	

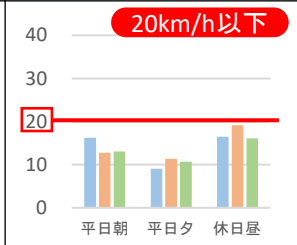
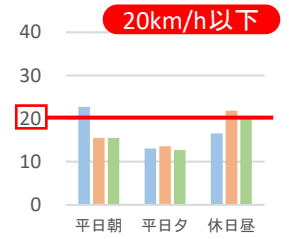
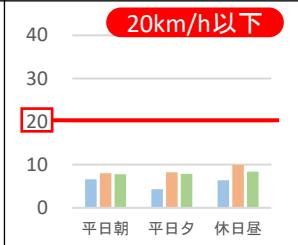
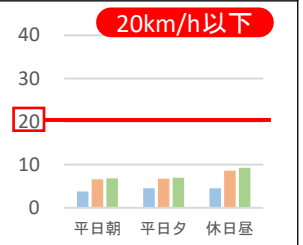
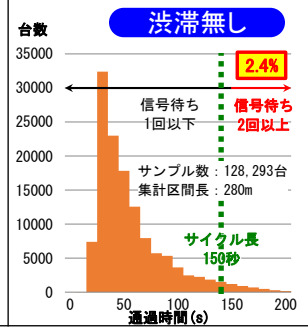
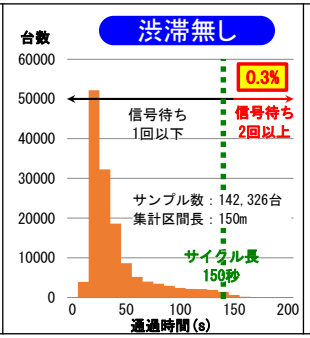
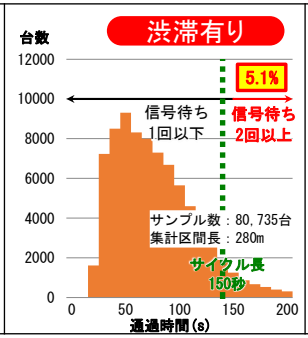
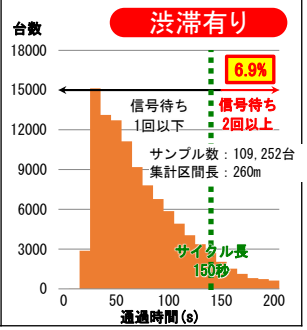
※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.9(火) 17時台

㉙国道207号 永昌町（えいしょうまち）

- 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②③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）
R5第1回協議会：R4.4.1～R5.3.31（ETC2.0）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）

	主道路		従道路	
	方向①	方向④	方向②	方向③
	市道	国道207号	市道	国道207号
	—	—	右折車線設置（H31）	右折車線設置（H31）
旅行速度				
現地調査	【指標1：✕】方向①②③渋滞が3サイクル以上連続　【指標2：✕】方向①②③渋滞長の観測時間が30分以上 【指標3：✕】渋滞観測方向が①②③の3つ　【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留 ⇒「渋滞無」4指標のうち、1つの指標しか該当しておらず「渋滞有り」			
通過時間				

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

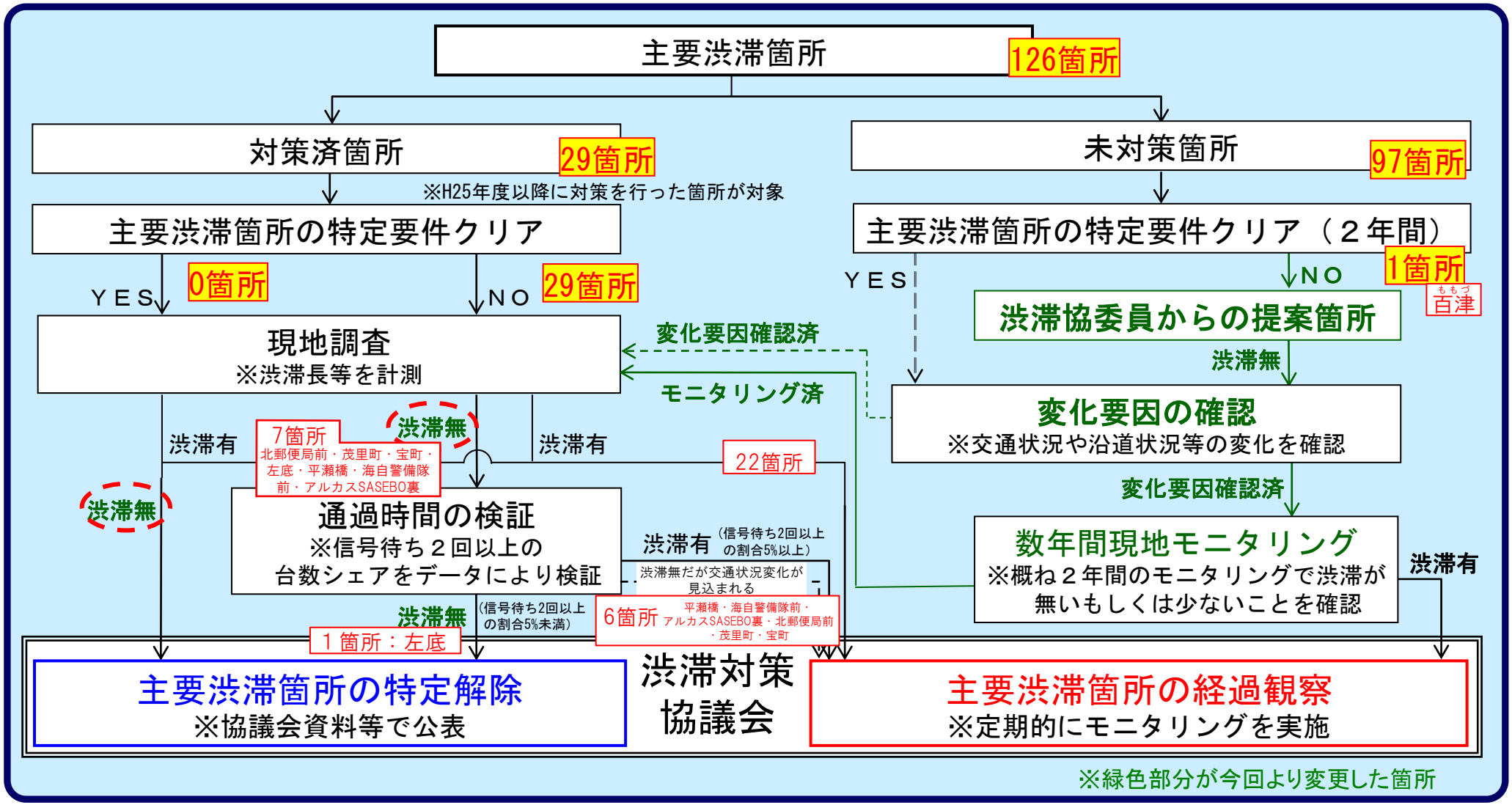
－凡　例－
事業名：フォローアップ対策事業
●：主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	40秒	39秒
青時間比	27%	26%
サイクル長	150秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R5第1回渋滞協(R4.4.1～R5.3.31)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
※通過時間:ETC2.0プローブ情報(R5.4.1～R6.3.31)
※現地調査:R6.7.9(火) 17時台

（５）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、交差点周辺の開発動向を踏まえて**1箇所（国道206号左底交差点）の主要渋滞箇所を解除**する。

（6）高速道路の主要渋滞箇所解除について

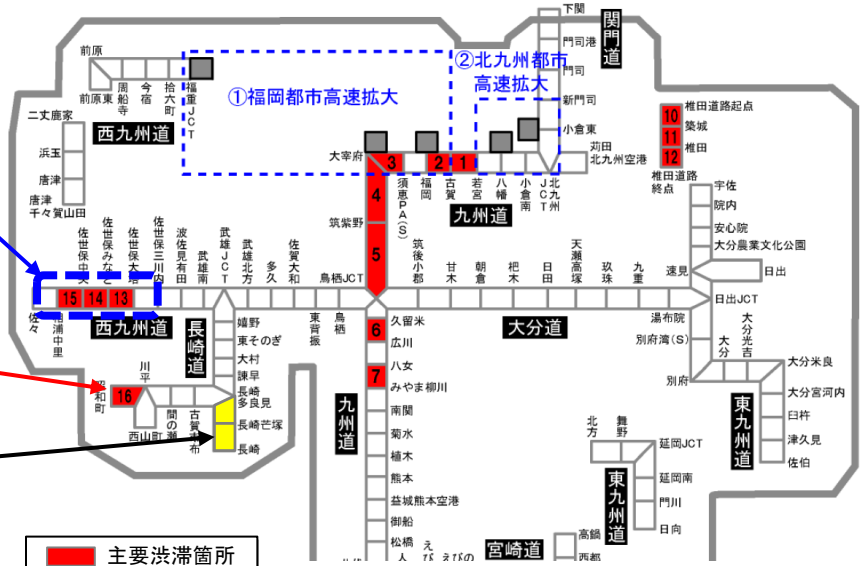
- 県内高速道路の主要渋滞箇所はR5年度に長崎自動車道長崎多良見IC～長崎IC間を解除。（4車線化による交通改善）
- 残る2区間のうち、西九州自動車道区間では4車線化事業が進行しており、R6年度から順次供用開始予定。
- 残る長崎バイパス川平料金所～昭和町IC間について、今後主要渋滞箇所解除の見込みがあるか確認するために、最新プローブデータ等を用いた主要渋滞箇所選定基準の該当状況を確認した。

●主要渋滞箇所の対策状況（高速道路）

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）

長崎バイパス　川平料金所～昭和町IC
主要渋滞箇所選定指標該当状況の確認

長崎自動車道　長崎多良見IC～長崎IC
R5年度主要渋滞箇所解除



●主要渋滞箇所（高速道路）の選定基準

	選定基準	主要渋滞箇所解除に向けた確認内容
①	渋滞量520km・h/年以上	—
②	休日5%タイル速度が40km/h以下	R5年度のETC2.0プローブ情報を分析
③	混雑度1.0以上	現在の交通量及び交通容量（同じ道路規格区間）から混雑度を推定
④	パブコメ追加意見箇所（複数意見）	—

※いずれかの基準に該当すれば選定

（６）高速道路の主要渋滞箇所解除について

【選定基準2】休日5%タイル速度が40km/h以下

- R5年度のETC2.0プローブ情報を用いて休日5%タイル速度を算出した。
- 分析の結果、川平料金所～昭和町ICにおける上下線の休日5%タイル値は40km/hをやや上回っており、現在の旅行速度条件では主要渋滞箇所選定基準には該当しない。

休日5%タイル値 算出結果（R5年度）	川平料金所～昭和町IC
上り(福岡方面)	43.2km/h
下り(長崎方面)	41.5km/h

休日5%タイル速度：休日の速度データを小さい方から並べて全体の5%に位置する値

分析データ：ETC2.0プローブ情報
分析対象　：R5年度休日(119日)×24時間
=2,856時間帯別の平均旅行速度

【選定基準3】混雑度1.0以上

- 道路の混み具合を示す数字であり、混雑度＝交通量／交通容量で算出される。
- 当該区間の一般交通量調査結果を確認したところ、12時間交通量はH27年の約1.5万台/12hからR3の約1.1万台/12hに減少しているものの、混雑度はR3年で1.02と1.0を依然として上回っていることから主要渋滞箇所選定基準に該当。

混雑度算出結果	川平料金所～昭和町IC	
12時間交通量	H27一般交通量：15,530台/12h	R3一般交通量：10,582台/12h
混雑度	H27一般交通量：1.42	R3一般交通量：1.02

（６）高速道路の主要渋滞箇所解除について

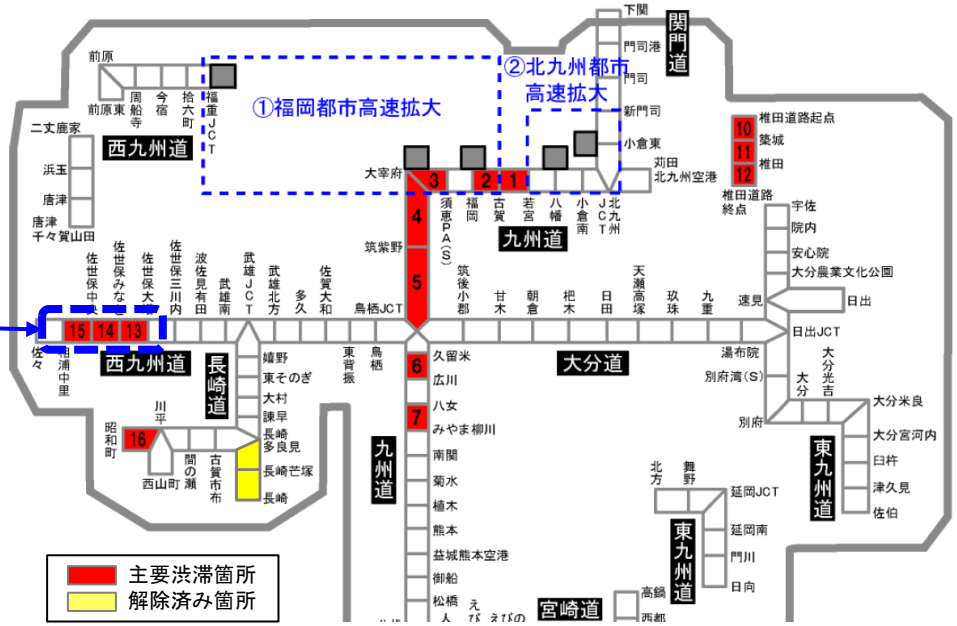
・選定基準を確認した結果、③混雑度が1.0を超過しており主要渋滞箇所（高速道路）の選定基準に該当しており、現在の交通状況では解除することはできないが、引き続き交通量変化をモニタリングしていく必要がある。

●主要渋滞箇所（高速道路）の選定基準確認結果

	選定基準	主要渋滞箇所解除に向けた確認結果
①	渋滞量520km・h/年以上	—
②	休日5%タイル速度が40km/h以下	R5年度データ分析結果では、上下線ともに40km/hを上回っており、選定基準に該当しないが、上り43km/h・下り41km/hと指標に近い。
③	混雑度1.0以上	現在の交通量では混雑度が1.02程度と選定基準に該当。
④	パブコメ追加意見箇所（複数意見）	—

※いずれかの基準に該当すれば選定

西九州自動車道
（佐世保大塔IC～佐々IC）4車線化
今後主要渋滞箇所から解除できる可能性



(1)国道57号　森山拡幅(森山東IC～森山西IC)　R5.11.12開通

- 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6ヶ月後の森山拡幅交通量は約7,700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。

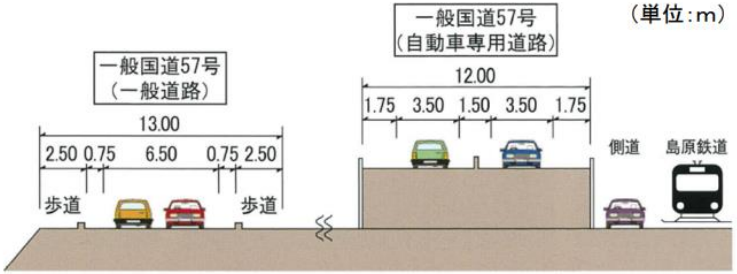
● 森山拡幅事業区間

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

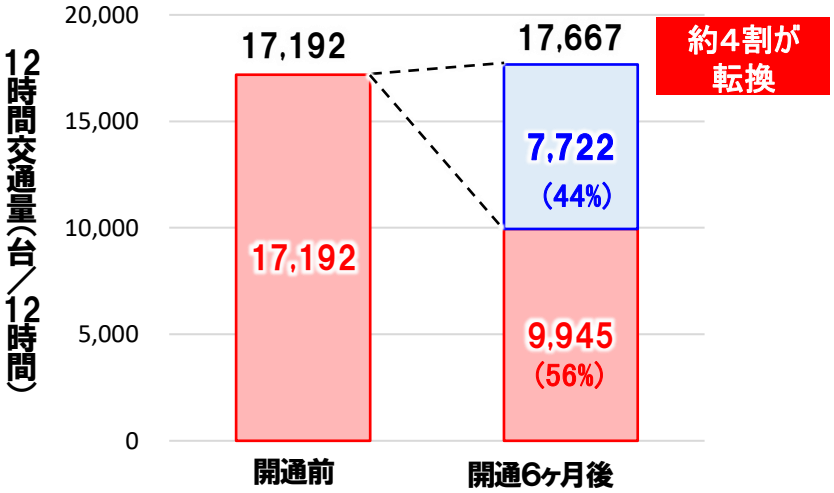
【森山拡幅】
- 供用中区間
- 事業中区間
- 今回開通区間

【その他島原道路】
- 供用中区間

● 標準横断図



● 交通量の転換



現道
森山東IC→森山西IC

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6ヶ月後】R6年5月21日(火)

(1)国道57号　森山拡幅(森山東IC～森山西IC) R5.11.12開通

・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・夕に発生していた混雑が解消しており、開通前に渋滞が顕著だった森山支所前交差点の上下両方向の渋滞は、開通後は解消したことを確認。

凡例

←：最大渋滞長（開通前）
R5.10.31（火）

開通後の最大渋滞長確認日
R6.5.21（火）

（　）内は通過時間
※信号2回待ち以上

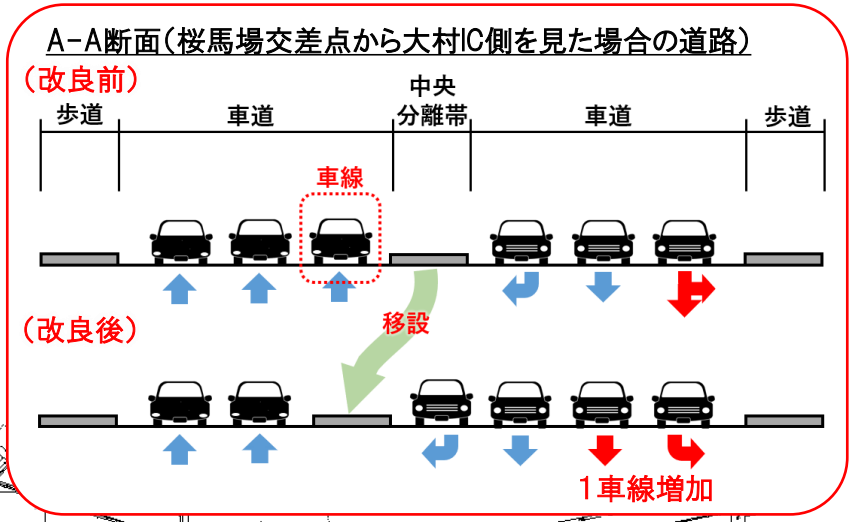
●：主要渋滞箇所

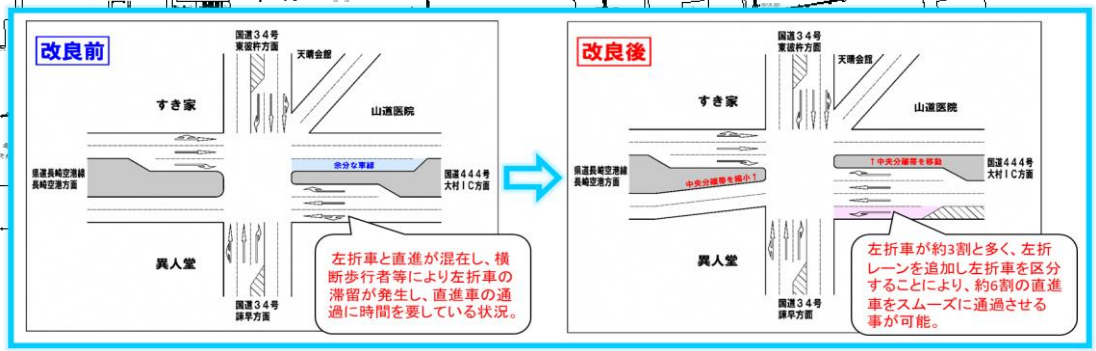
○：その他交差点

（2）国道34号　桜馬場交差点改良事業

・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。（R5年度完了）

【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：R5年4月～R6年3月

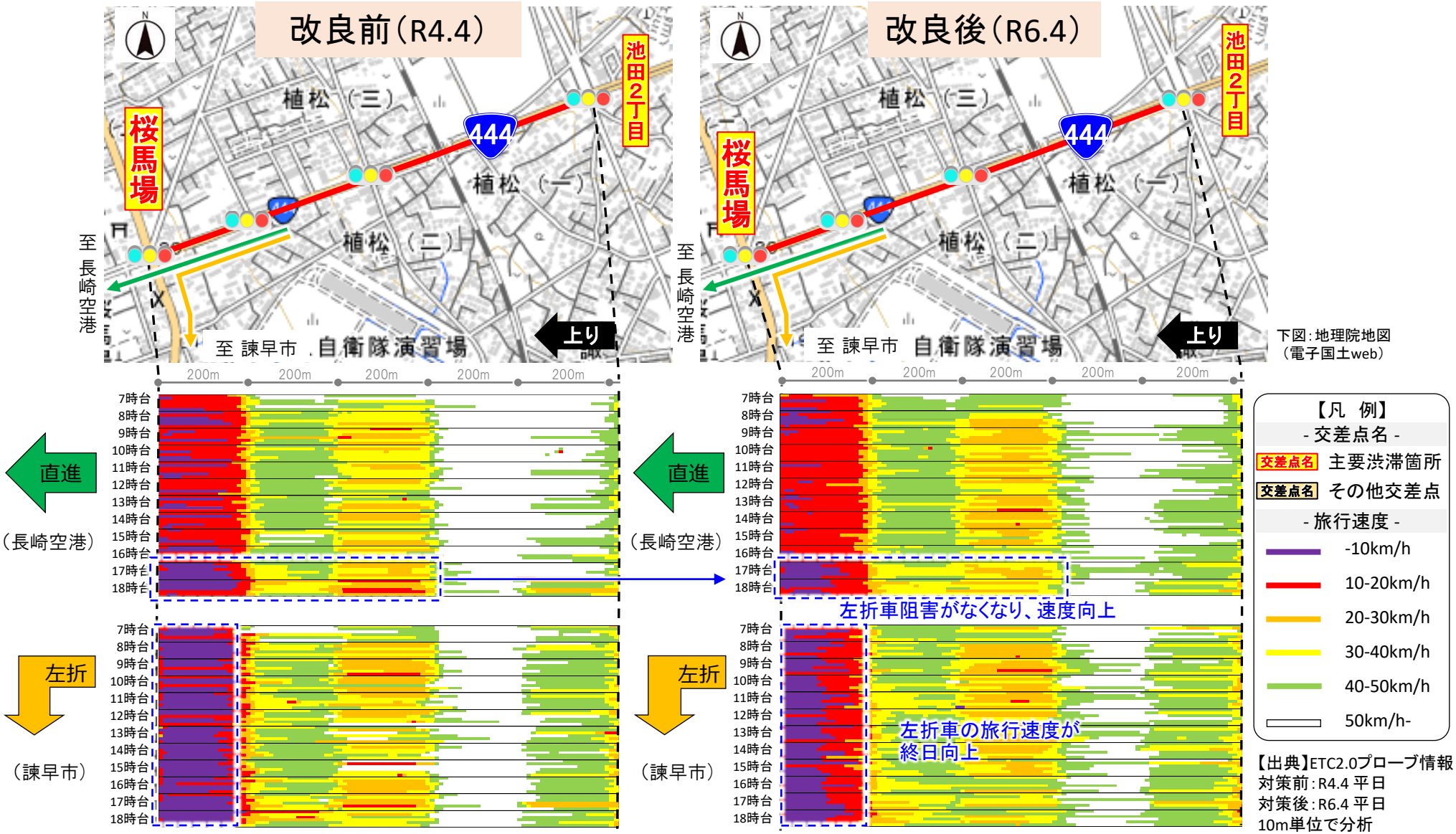




出典：長崎県提供資料

（2）国道34号　桜馬場交差点改良事業

- 交差点改良により、対策流入部の左折車旅行速度は終日向上。（交差点左折時の速度低下のみ）
- 直進車の旅行速度は、特にタピーク時に左折車阻害が解消したことで旅行速度が向上。

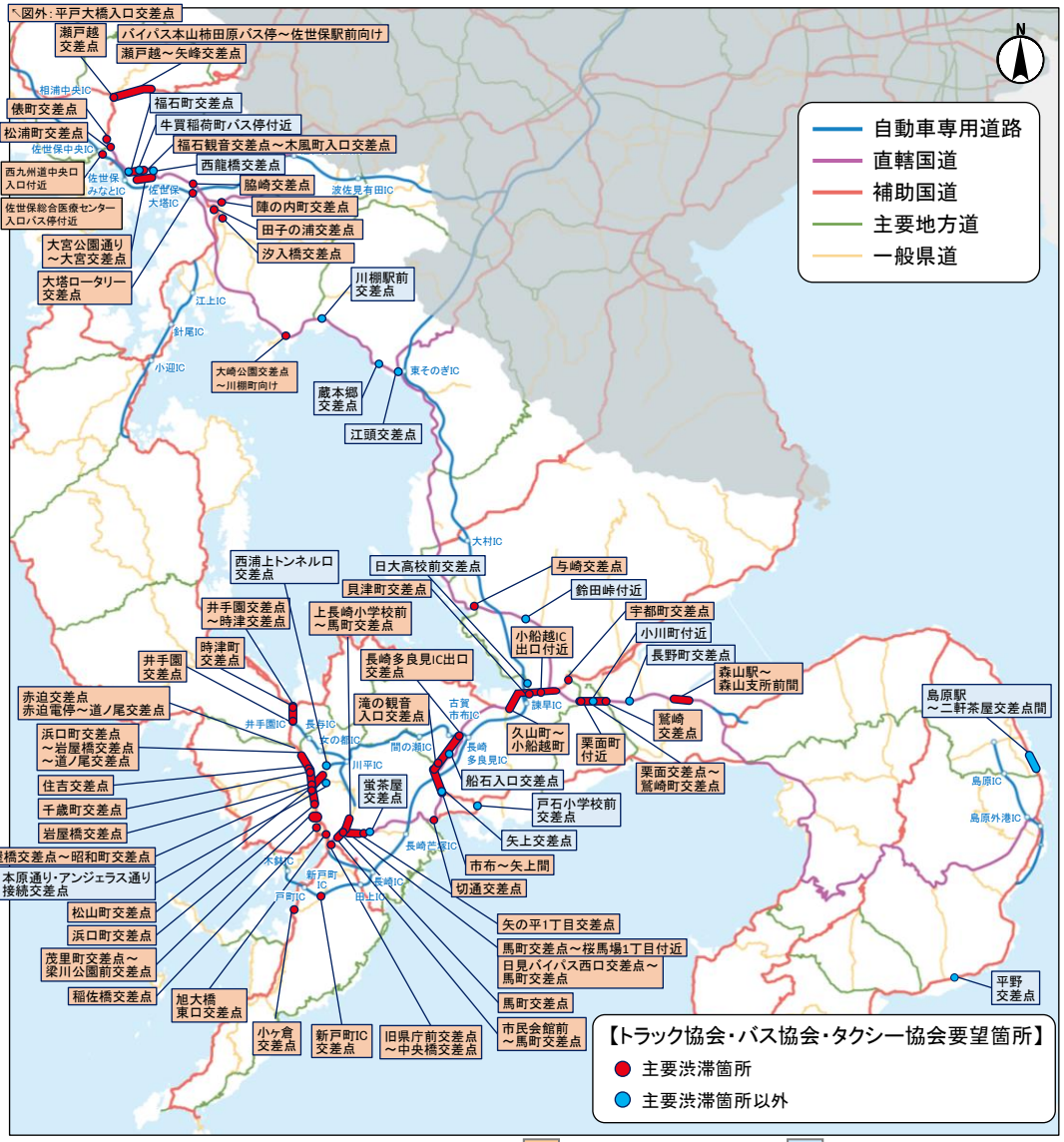


（1）道路利用者からの要望箇所

エリア	路線	市町村名	渋滞箇所・区間	要望元	要望時期 H29.1月	H30.1月	R1.5	R1.10	R2.5	R2.10	R3.5	R4.5	R5.5	R6.5	トラック	バス	タク	実施済み対策内容
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	小ケ倉交差点	●▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	▲		
	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	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	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～桜馬場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	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●			
	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	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		▲		R3.2左折レーン延伸
	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～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	◆		○	○	○	○	○	○	○	○	○			◆	
佐世保エリア	国道35号	佐世保市	陣の内交差点	●▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	▲		
	国道35号	佐世保市	福石町交差点	▲						○	○	○	○	○		▲		
	国道35号	佐世保市	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	福石観音交差点～木風町入口交差点	▲										○		▲		
	国道202号	佐世保市	田子の浦交差点	▲						○	○	○	○	○		▲		
	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車線運用変更
	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	◆		○	○	○	○	○	○	○	○	○			◆	
諫早・大村エリア	国道34号	諫早市	貝津町交差点	●▲◆	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●	▲	◆	R2.3 島原道路諫早IC工区供用
	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	鈴田峠付近	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●			
	国道34号	大村市	与崎交差点	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●			R2.7 徒道路の車線運用変更
	国道34号	諫早市	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	鷲崎交差点	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●			
	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	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●			R2.3左折導流路設置
	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	◆		○	○	○	○	○	○	○	○	○			◆	R2.3左折導流路設置(栗面町)
	国道207号	諫早市	宇都町交差点	◆		○	○	○	○	○	○	○	○	○			◆	

:ピンポイント対策検討箇所

・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71箇所（主要渋滞箇所54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）

- 陣の内町交差点では、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ある。
- 対策として、進行方向別の路面のカラー化や方向別路面標示の設置、道路標識の更新を検討。
- 対策後は導流路の設置により、急な車線変更や迷い交通が減少し、流入交通の円滑化が見込まれる。

● 位置図

交通状況

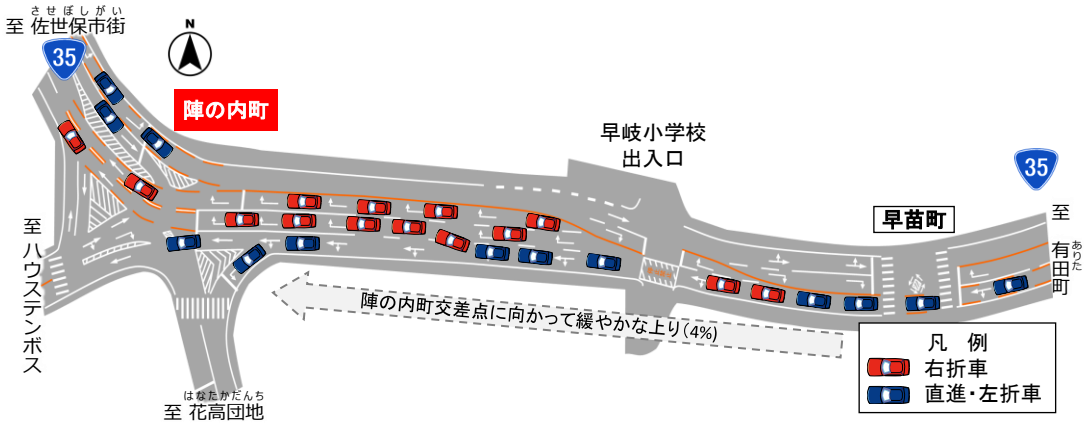
R5.8月平日7時台

● 詳細位置図

● 検討中の対策内容

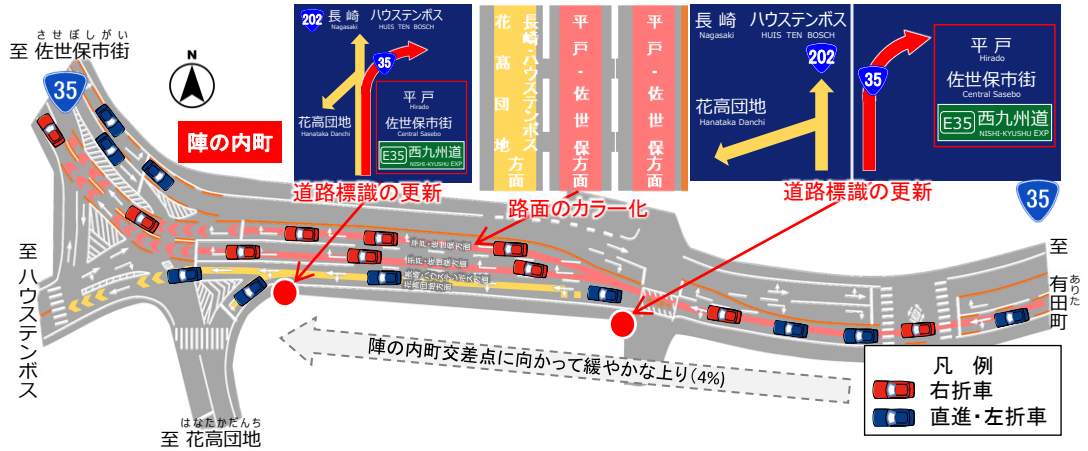
対策前

- ◆ 大規模な変形交差点であり、国道35号の主道路は交差点を右折
- ◆ 下り流入部では、道路標識やカラー舗装が一部退色



対策後

- ◆進行方向別の路面のカラー化、方向別路面標示、道路標識を更新
- ◆ 急な車線変更や迷い交通が減少し、導入交通の円滑化が見込まれる



（３）ピンポイント対策箇所：国道34号小船越トンネル北口交差点（R7年度以降実施予定）

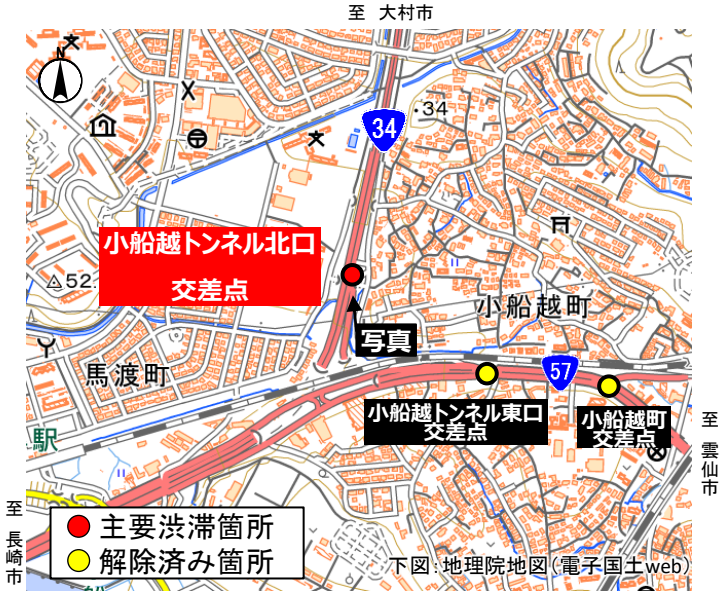
- 小船越トンネル北口交差点は、雲仙市方面からの流入部は上り勾配であるため、発進遅れによる捌け残りが発生。
- 対策として、流入部における停止線の前出しを検討。
- 対策後は、停止線の前出しによる1サイクル当たりの交通容量の増加が見込まれる。

● 位置図

交通状況

R6.1月平日9時台

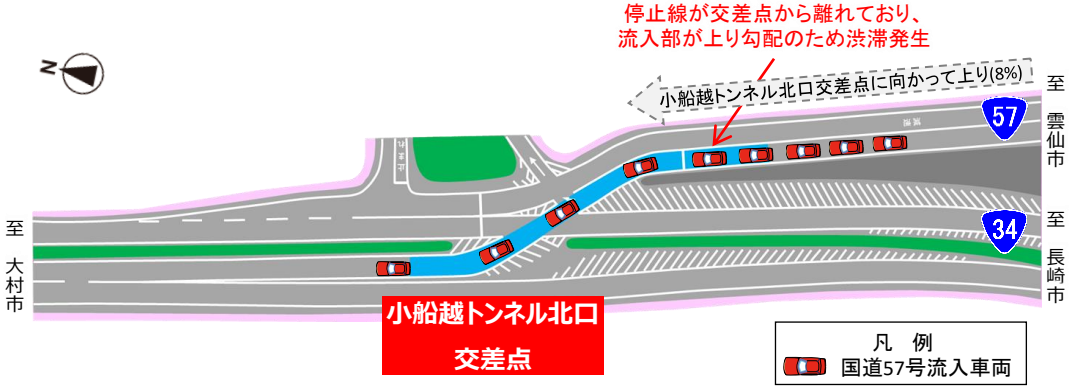
● 詳細位置図



● 検討中の対策内容

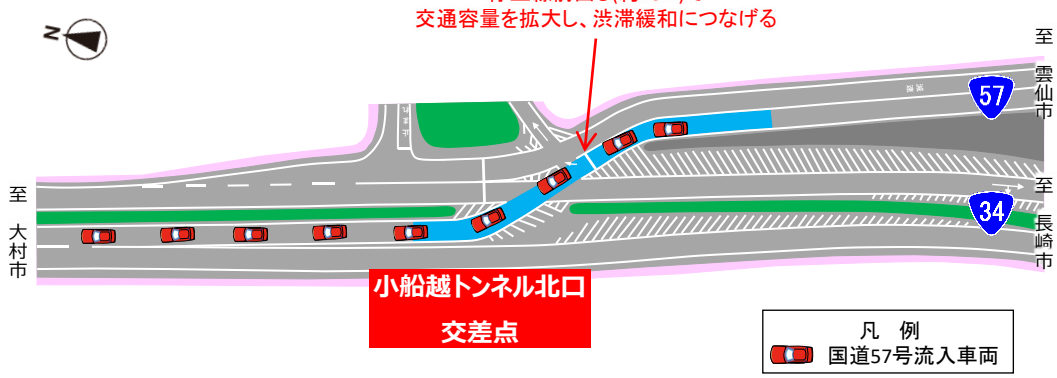
対策前

- ◆ 雲仙市方面からの流入は上り勾配であり、発進遅れが発生
- ◆ 発進遅れにより、捌け残りが発生



対策後

- ◆ 停止線を前出しすることで交差点のコンパクト化を行い、交通容量が拡大
- ◆ 捌け残りが低減される見込み



（4）大塔ロータリー周辺の渋滞対策検討について

- 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。

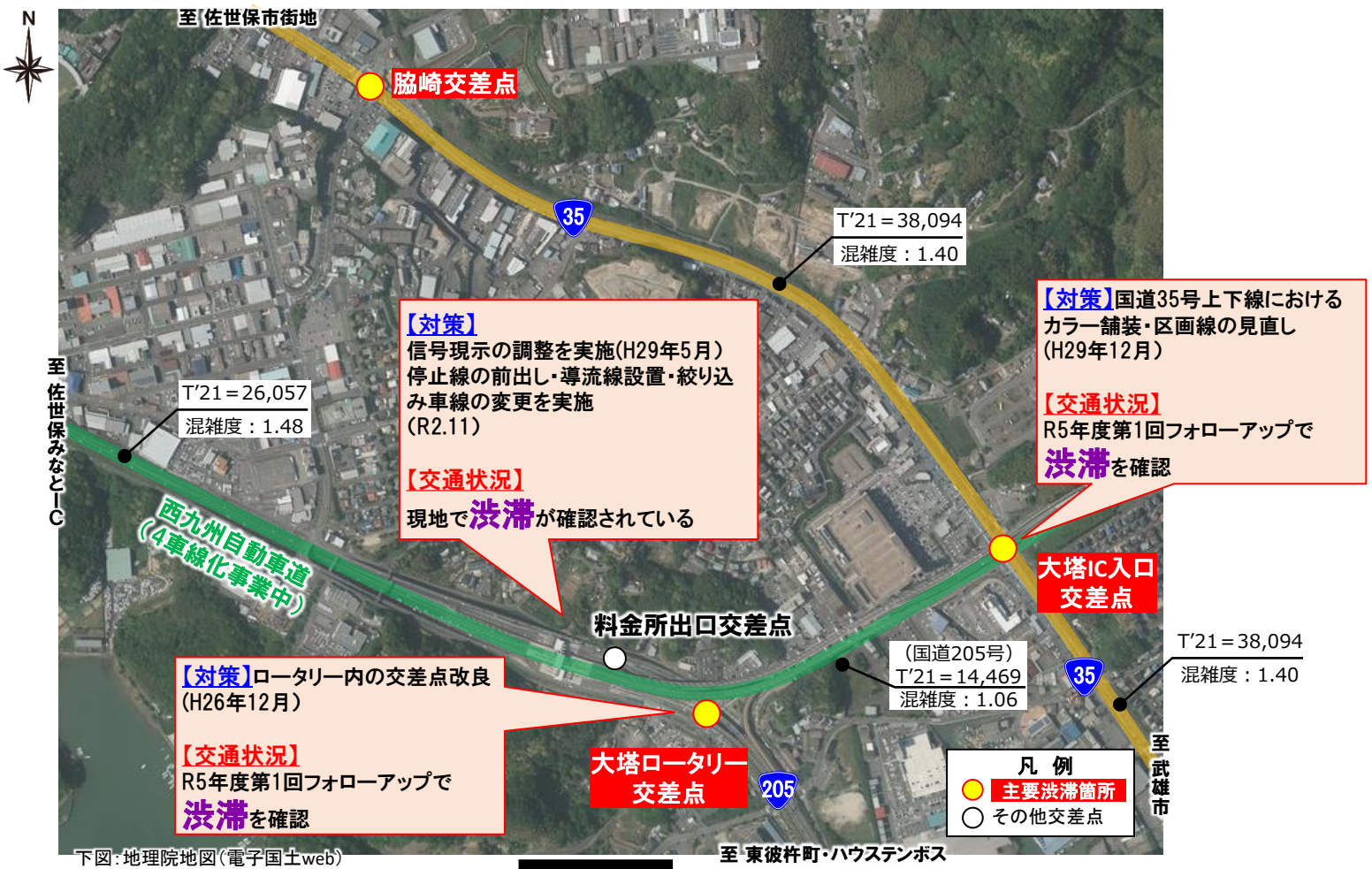
	主要渋滞箇所名	主道路混雑度
1	大塔ロータリー	1.25～1.75
2	大曲	1.25～1.75
3	切通	1.25～1.75
4	日見バイパス西口	1.25～1.75
5	矢の平一丁目	1.25～1.75
6	鷲崎町	1.25以下
7	栗面町	1.25以下
8	貝津町	1.25以下
9	貝津町西	1.25以下

	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）

（4）大塔ロータリー周辺の渋滞対策検討について

■これまでの渋滞対策検討経緯

・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。



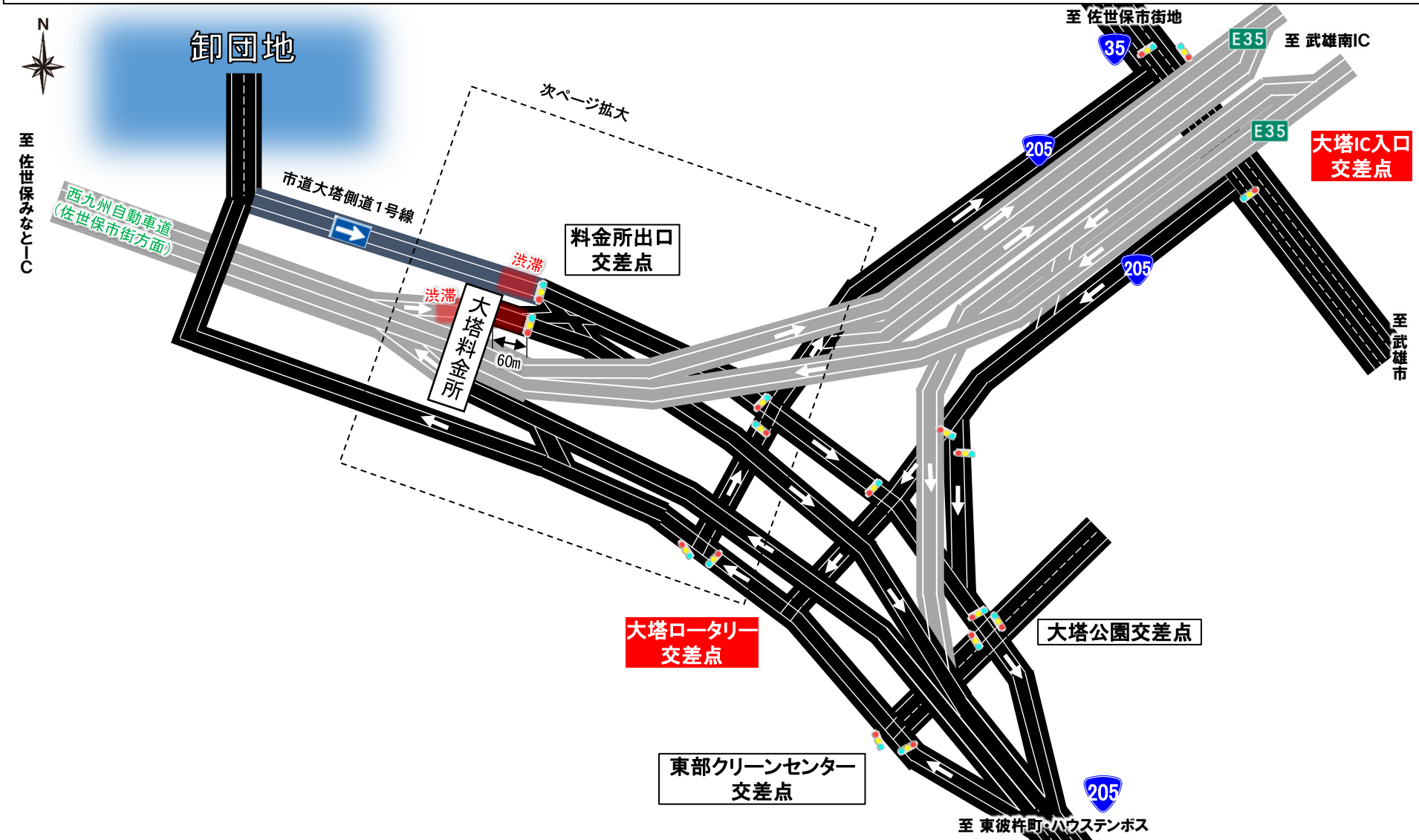
下図：地理院地図（電子国土web）

関係機関で協力し、面的な渋滞対策を検討

（4）大塔ロータリー周辺の渋滞対策検討について

■大塔ロータリー交差点周辺の構造

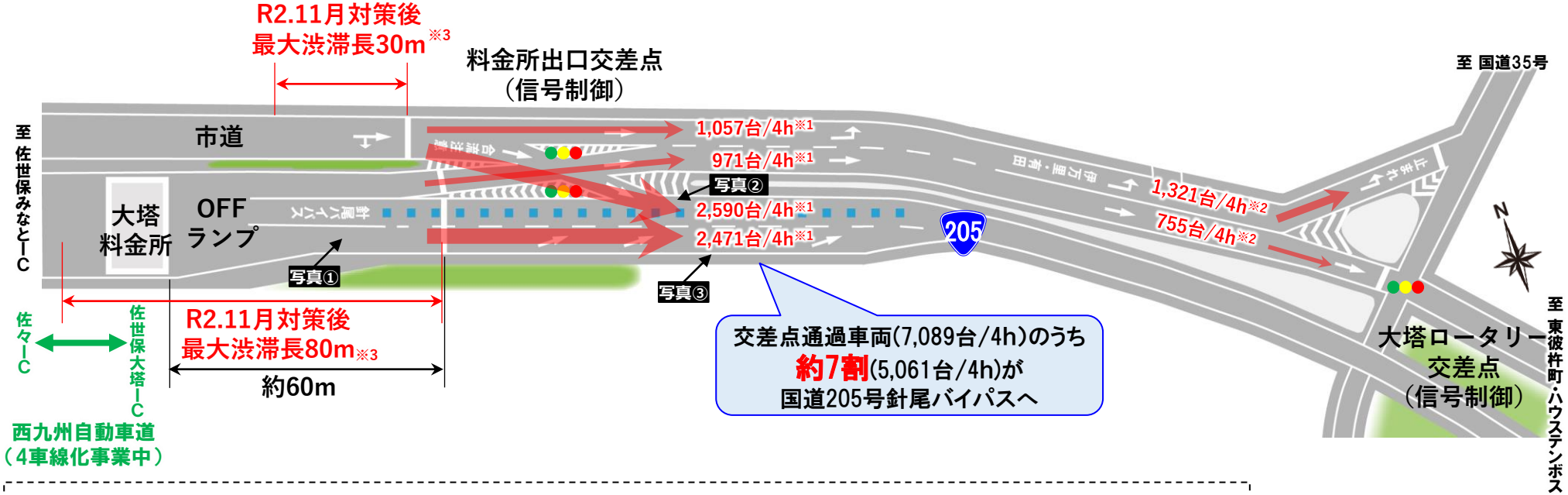
・大塔周辺では国道35号や国道205号、西九州自動車道が交差しており、道路構造が非常に複雑。
・特に大塔料金所オフランプと市道大塔側道1号線が交わる料金所出口交差点において、渋滞発生が常態化。



（4）大塔ロータリー周辺の渋滞対策検討について

■料金所出口交差点の交通状況

・混雑している料金所出口交差点付近の交通状況を詳細に確認したところ、西九州道料金所側及び市道側から流入した車両の約7割が国道205号針尾バイパスに向かっている。
・西九州道佐々IC～佐世保大塔IC区間は4車線化事業中であり、完成後はさらなる交通量増加が見込まれることから、料金所出口交差点における渋滞対策を検討に活用するための交通状況調査をR6年6月に実施した。



【R2.11月対策内容】料金所出口交差点付近で「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。

※1：交通量は令和4年10月21日(金)の観測結果(15時～19時)
※2：交通量は令和5年 2月28日(火)の観測結果(15時～19時)
※3：渋滞長は令和2年12月15日(火)の観測結果(15時～19時)

（4）大塔ロータリー周辺の渋滞対策検討について

■交通量調査の実施概要（R6年6月6日（木）7時～19時）

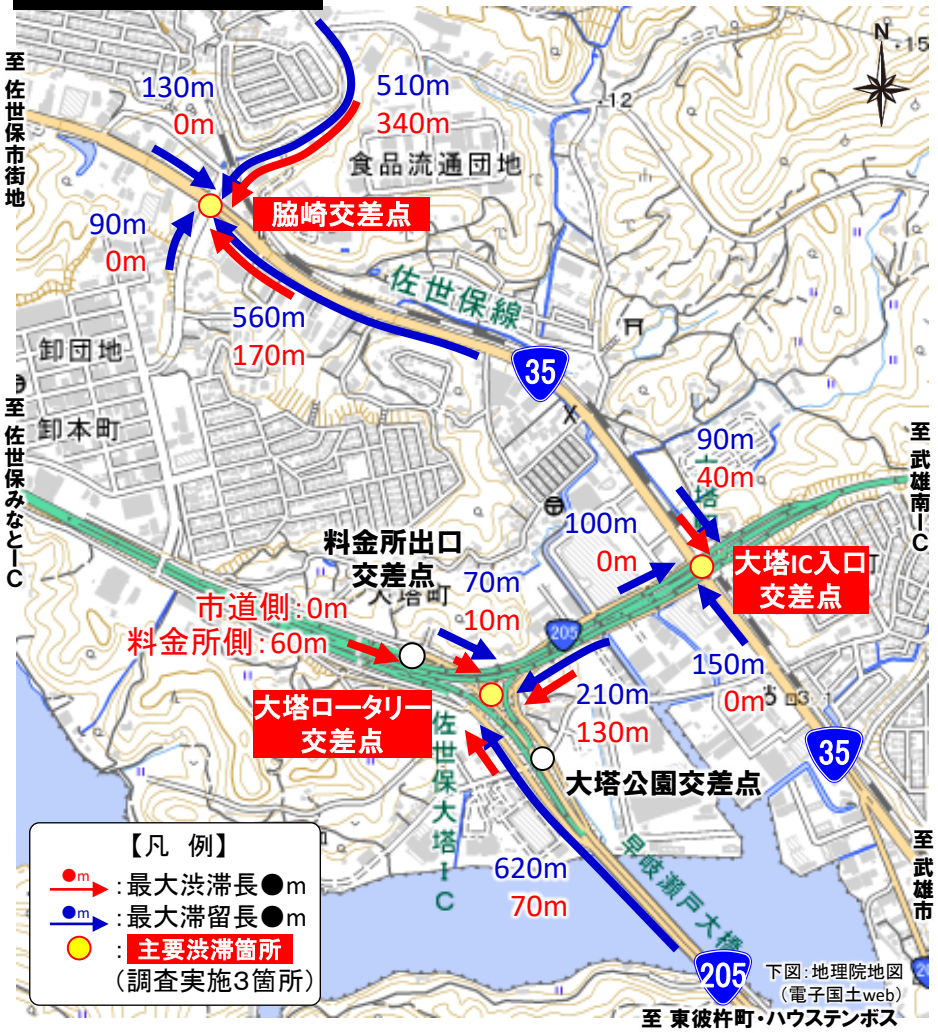
・佐世保大塔IC周辺の交通流動を把握し、渋滞対策検討に活用するため今年6月に交通状況調査を実施した。
＜調査内容＞
・観測地点①～⑦を通過した車両のナンバープレート調査
・主要渋滞箇所3箇所における交通量調査・渋滞長調査・信号現示調査
・佐世保市街地⇒ハウステンボス方面（→）、佐世保市街地⇒西九州道IC入口ランプ・三川内方面（→）における市道経由と国道35号経由の所要時間について、ETC2.0プローブを用いて今後分析予定。

（4）大塔ロータリー周辺の渋滞対策検討について

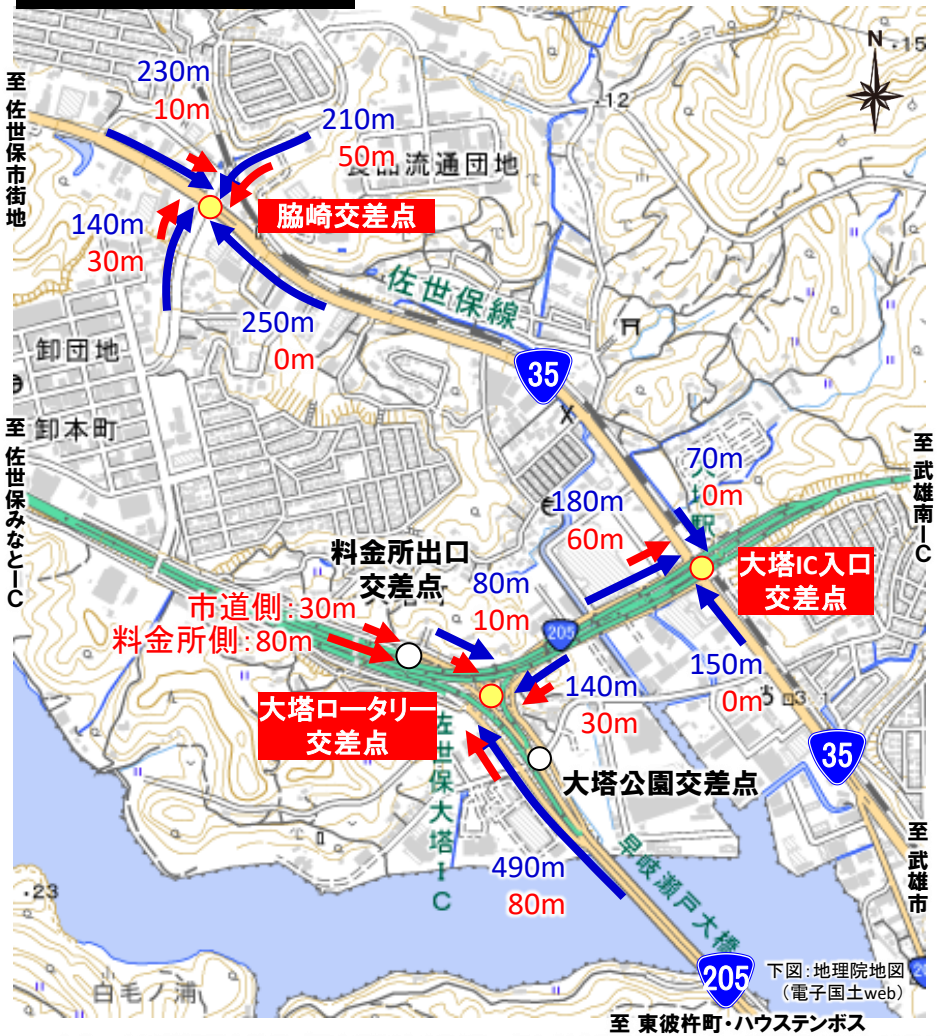
■調査結果（渋滞長・滞留長）

・朝ピーク時、大塔ロータリーや脇崎交差点において佐世保市街地に向かう南側流入部で滞留長が500m～600mと長い。
・特に脇崎交差点では住宅地である北側流入部からの渋滞長が340mと長くなり、主従道路ともに交通集中が発生。

朝ピーク時（7-10時）



夕ピーク時（16-18時）

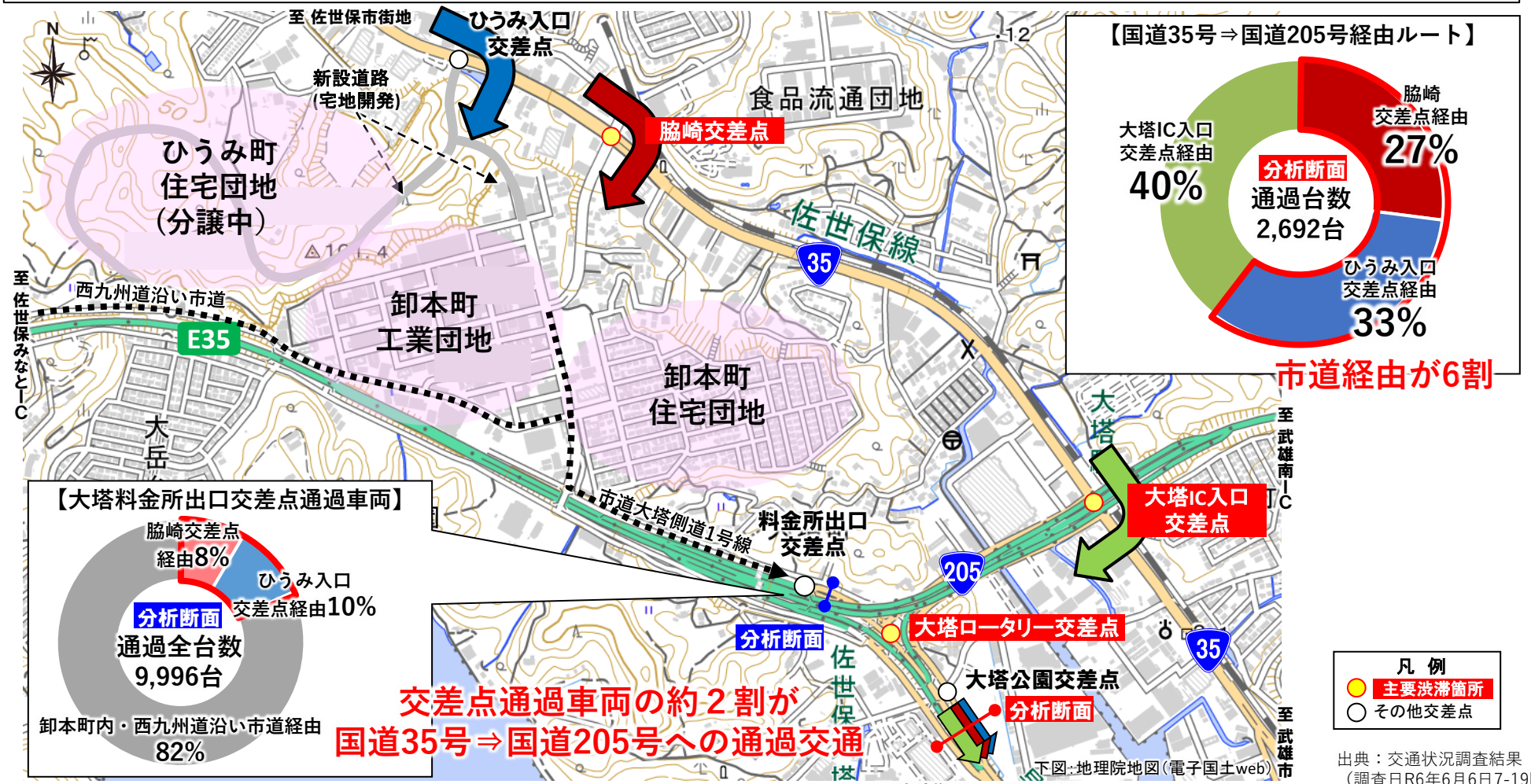


出典：交通状況調査結果（調査日R6年6月6日。但し料金所出口交差点の渋滞長はR2年12月15日）

（4）大塔ロータリー周辺の渋滞対策検討について

■調査結果（ナンバープレート調査による経路分析）

- 国道35号から国道205号針尾バイパスへ向かう車両の経路は大塔IC入口交差点経由が約4割で、残り約6割はひうみ入口交差点や脇崎交差点で右折後、市道大塔側道1号線を経由して流入している。
- その市道大塔側道1号線を通過する車両を分析すると、国道35号から国道205号に向かう通過交通が約2割含まれており、これらが料金所出口交差点の混雑の一因となっている。

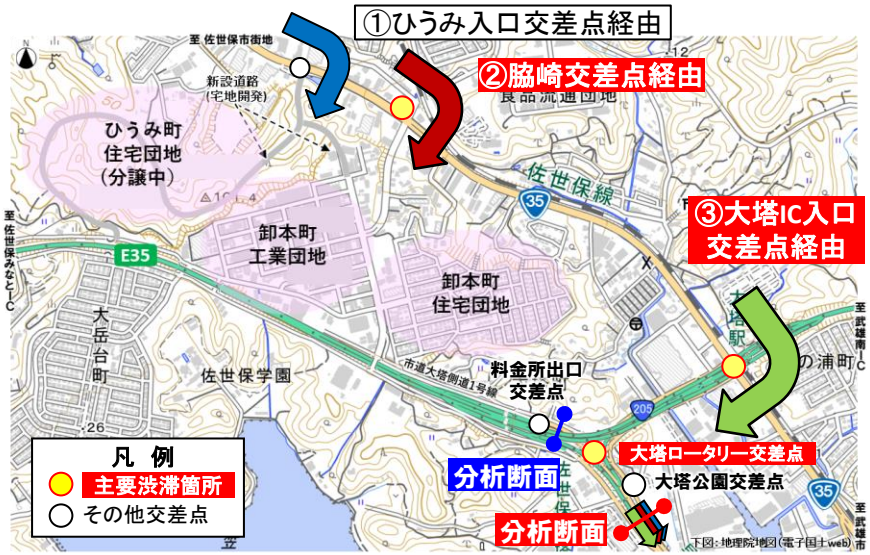


出典：交通状況調査結果（調査日R6年6月6日7-19時）

（4）大塔ロータリー周辺の渋滞対策検討について

■国道35号下り⇒国道205号針尾バイパス　流入車両の時間帯別経路割合

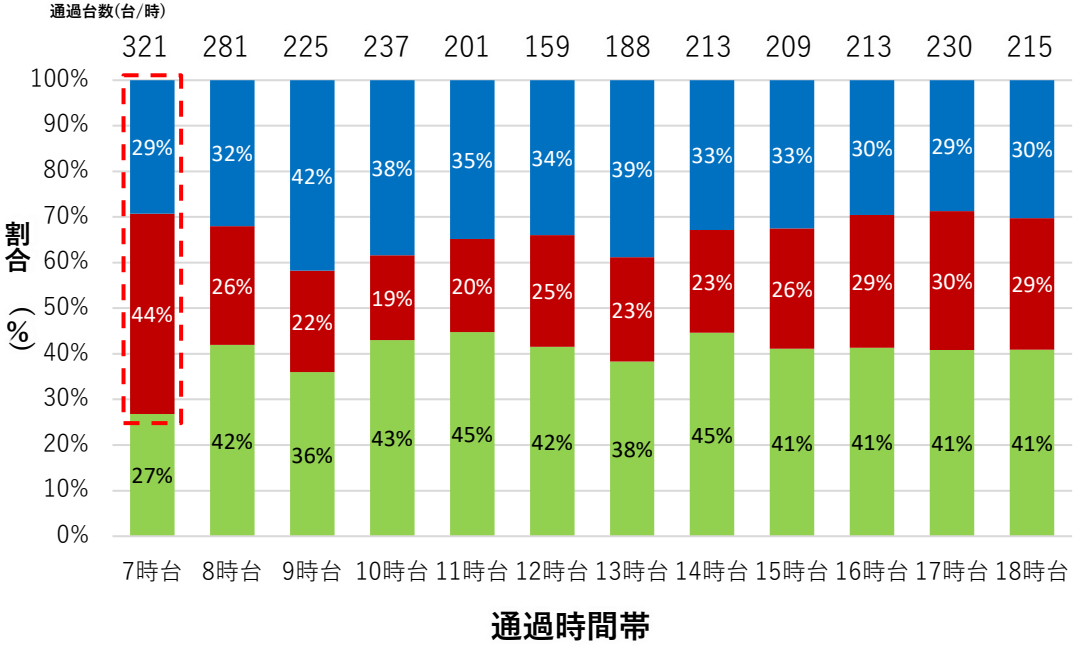
- 国道35号から国道205号針尾バイパスへ向かう車両経路を時間帯別に分析した。
- 交通量が最も多い朝7時台（321台/時）では②脇崎交差点経由が44%（141台/時）、①ひうみ入口交差点経由が29%（94台/時）であり、両交差点を合計すると針尾バイパスへ向かう車両の約7割が市道大塔側道1号線を経由している。
- 朝ピーク以外の時間帯になると②脇崎交差点より①ひうみ入口交差点経由の車両が多い。



ひうみ入口、脇崎、大塔IC入口の各交差点を通過し針尾バイパスへ向かった車両経路

交通量が多い朝ピーク7時台は
市道経由の交通量約7割

7時台以外は
①ひうみ入口交差点経由の交通量が多い

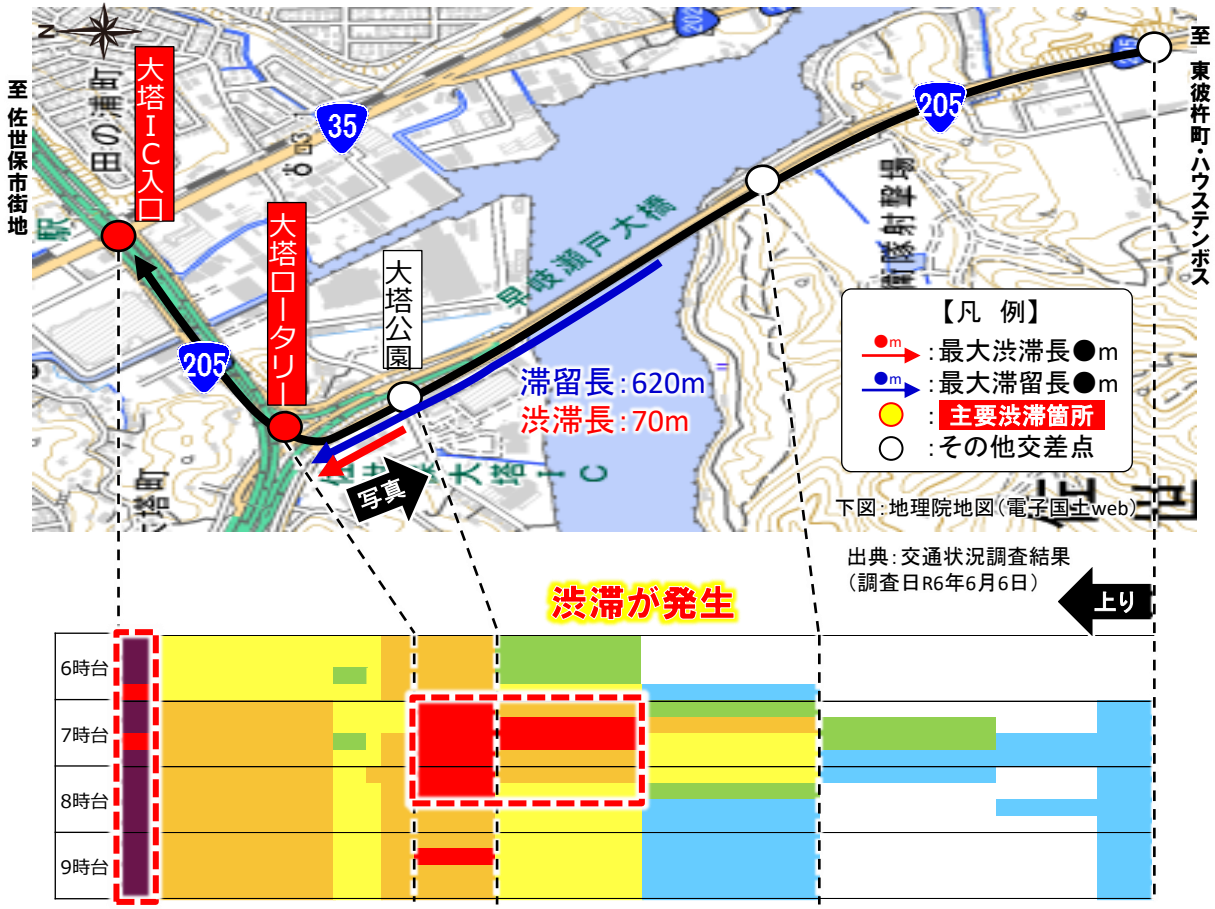


出典：交通状況調査結果
（調査日R6年6月6日7-19時）

（5）大塔周辺におけるTDM施策の検討

・大塔ロータリー周辺では朝ピーク時に国道205号針尾バイパスから佐世保市街地に向かう交通が集中することで渋滞が発生。
・特に7時～8時の短時間に交通集中が発生している。

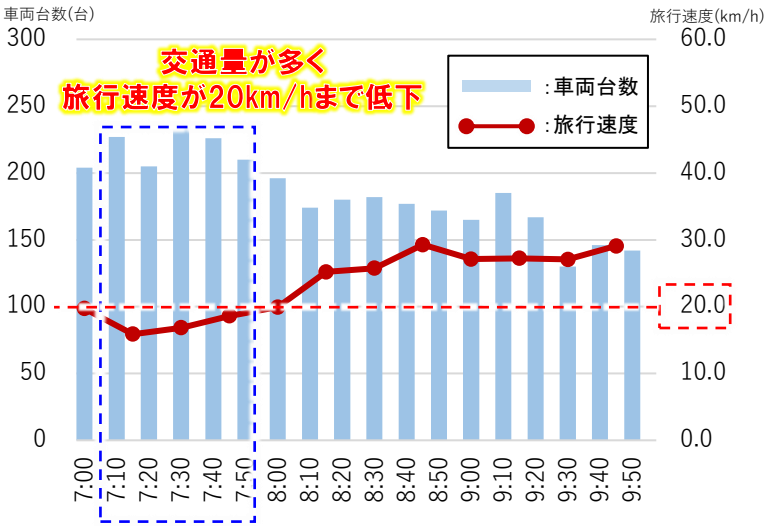
●国道205号上り　朝ピーク時間帯の速度状況



凡 例　■0～10km/h　■10～20km/h　■20～30km/h　■30～40km/h　■40～50km/h　■50～60km/h　□60km/h～　■データ欠損

【出典】ETC2.0プローブ情報　R6.5平日（1、2日除く）

●交通量と旅行速度の関係



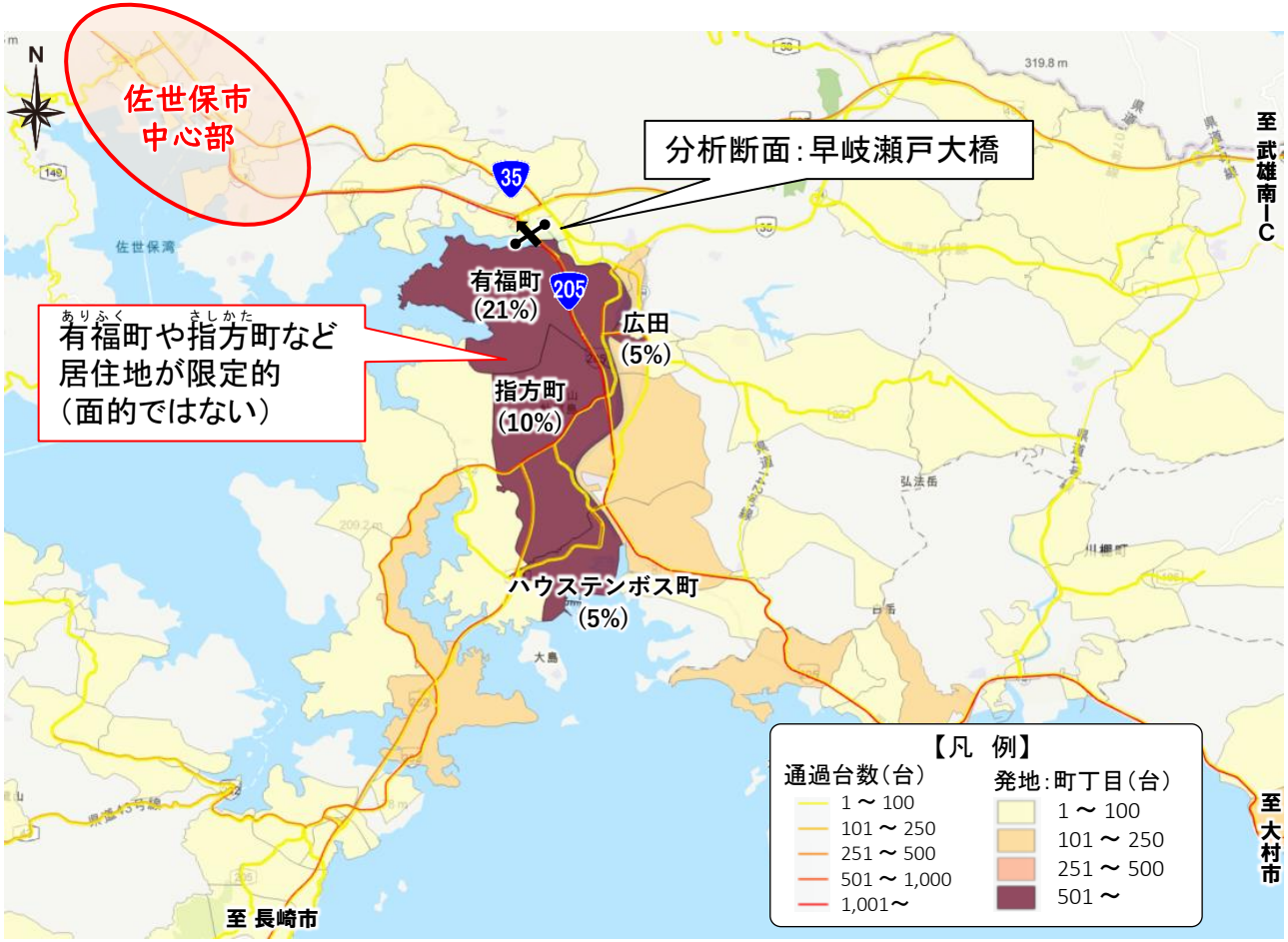
【出典】旅行速度：ETC2.0プローブデータ（R6.4-5月平日）
交通量：R6年6月6日実施

撮影日：令和2年7月朝8時台

（5）大塔周辺におけるTDM施策の検討

- 朝ピーク時間帯に国道205号早岐瀬戸大橋上り（佐世保市街地方面）を通過する車両の出発地を分析したところ、佐世保市南部の有福町や指方町付近を出発する車両の割合が多い。
- これら居住地から佐世保市街に向かう交通に対し、**時差出勤や経路転換施策を行うことで渋滞緩和につながる可能性**がある。

● 国道205号針尾バイパス（早岐瀬戸大橋上り） 朝ピーク時間帯通過交通の出発地分析



町丁目名	台数	構成比
佐世保市有福町	1,536	21%
佐世保市指方町	776	10%
佐世保市ハウステンボス町	354	5%
佐世保市広田	343	5%
佐世保市広田四丁目	214	3%
佐世保市南風崎町	177	2%
佐世保市針尾東町	175	2%
川棚町白石郷	175	2%
川棚町新谷郷	139	2%
佐世保市早岐二丁目	136	2%
佐世保市早岐一丁目	132	2%
東彼杵町蔵本郷	126	2%
佐世保市崎岡町	125	2%
その他	3,037	41%
合計	7,445	100%

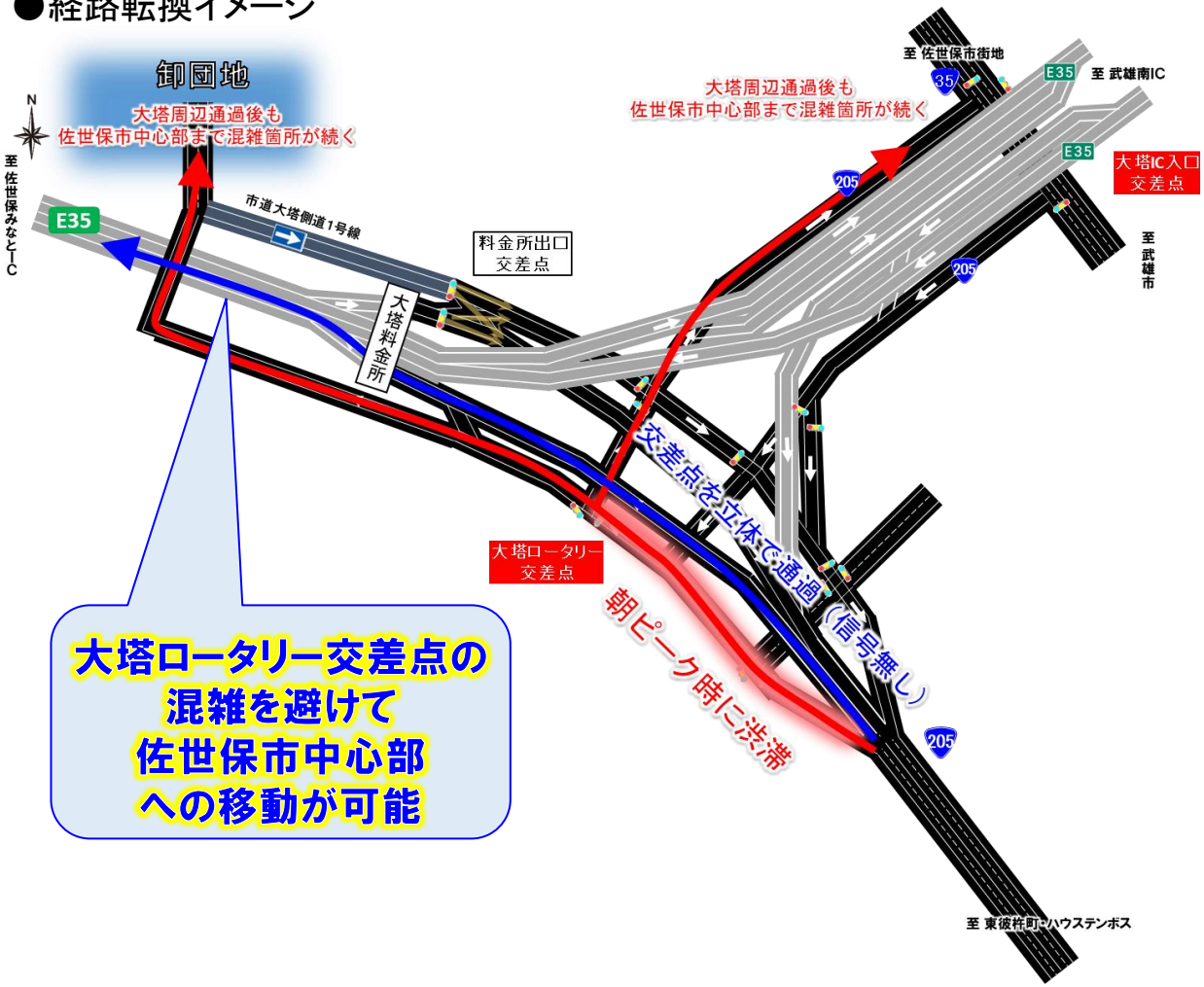
佐世保市南部を出発する車両が多い

分析データ：ETC2.0プローブ情報
分析期間：R5.10月平日のうち6～9時に国道205号早岐瀬戸大橋上り（佐世保市街地方面）通過車両(N=7,445)

（5）大塔周辺におけるTDM施策の検討

・大塔周辺で発生する渋滞のうち、特に朝の通勤時間帯に国道205号上りで発生する渋滞は、短時間の交通集中が要因であるため、ソフト施策（時差出勤及び経路転換）の取り組みによる渋滞緩和を目指したい。
・経路転換施策については、国道205号針尾バイパスから佐世保市中心部に向かう交通を西九州道へ誘導することで、混雑を避けて佐世保市中心部への移動が可能となる。

●経路転換イメージ



TDM施策の検討（案）

対象者	・佐世保市南部などから国道205号針尾バイパスを経由して佐世保市中心部へ自家用車で通勤している方
内容	・朝6～9時を中心とした交通渋滞、所要時間に関する情報提供を行い、ピーク時間帯に集中する交通量の削減と分散を図る。 ＜時差出勤＞ ・最混雑時間帯(7時台)に大塔ロータリー交差点を通過する交通の一部をピーク時間後に転換 ＜経路転換＞ ・国道205号大塔ロータリー交差点を通過して国道35号や市道を通過する交通の一部を、大塔ロータリー交差点内を通過しないよう西九州自動車道佐世保大塔ICへ誘導
情報提供	・利用者が閲覧するタイミングを参考に以下①～⑤の情報について実施を検討する。 ①チラシ配布・ポスター設置 ②SNSによる周知 ③自治会回覧板 ④関係団体HPなどの掲載 ⑤道路情報板の活用

※取り組み内容などは今後変更となる可能性があります

（６）大塔ロータリー周辺の渋滞対策検討について

【大塔周辺の交通状況】

・幹線道路や西九州自動車道が交差し、道路構造が非常に複雑。
・特に大塔料金所オフランプと市道大塔側道1号線が交わる料金所出口交差点で渋滞発生が常態化。

【R6年6月交通量調査結果】

・料金所出口交差点通過車両の約2割が、国道35号⇒国道205号針尾バイパスに抜ける通過交通。
・国道205号針尾バイパス⇒大塔ロータリー交差点に流入する上り流入部を含む周辺交差点で朝夕を中心に渋滞が発生。

【今後の展開】

・市道の混雑軽減のため、市道以外の経路へ交通を転換させる対策を検討。
・朝ピークに発生している大塔ロータリー交差点の混雑軽減のため、大塔ロータリー交差点内を通過しない経路への転換、時差出勤を検討する。
・経路転換施策の検討では、周辺交差点の新たな交通負荷も想定されることから交通への影響も留意して検討する。

大塔周辺の渋滞対策イメージ