

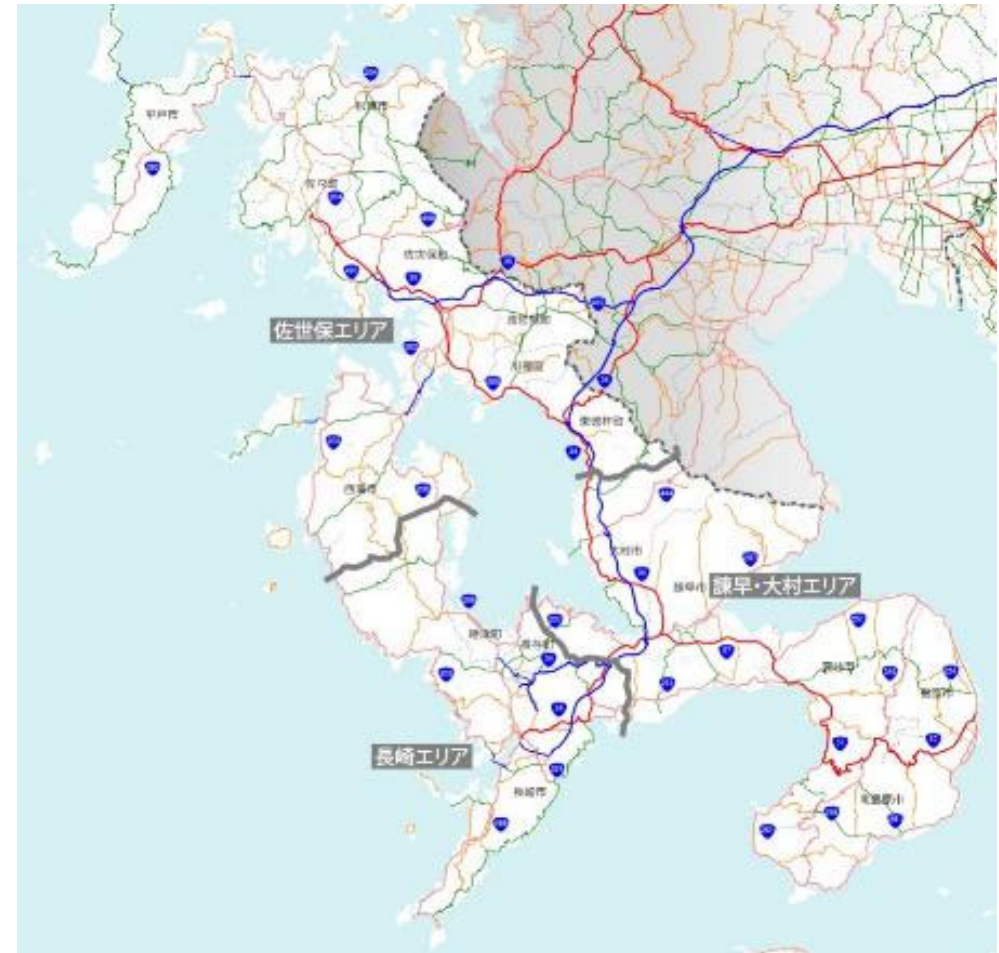
令和7年度 長崎県交通渋滞対策協議会

本会議の目的

- ①主要渋滞箇所のフォローアップ
- ②令和6年度取り組み
- 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. 主要渋滞箇所のフォローアップ	5
4. R6年度・R7年度の対策事業	51
5. 今後の渋滞対策について	54
6. その他情報提供	70



令和7年8月20日(水)

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(株)九州支社、(一社)長崎県バス協会、(社)長崎県トラック協会、(社)長崎県タクシー協会

定期的な地域の声の反映

(パブリックコメントの実施等)

地域の主要渋滞箇所の特定(更新)

道路を賢く使う取組の観点

ソフト・ハードを含めた対策の検討・実施

- ・道路管理者、道路利用者(バス協会等)、県警等の意見を踏まえ、**主要渋滞箇所図等により各エリア単位で地域の課題を共有し議論を促進**

地域の渋滞の現状と渋滞対策の基本方針

- ・円滑な渋滞対策の立案・実施を実現
(道路管理者が実施する対策、他機関の実施対策との連携、道路利用者(バス協会等)の参画による対策等)

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⇒125箇所に減少、高速道路で6箇所⇒4箇所に減少。

〔実施内容〕

H24年度 長崎県交通渋滞対策協議会

〔協議内容等〕

基礎データの共有、意見交換、地域の主要渋滞箇所（素案）の決定
パブリックコメントの実施、地域の主要渋滞箇所の特定

〔主要渋滞箇所数〕

H25.1 主要渋滞箇所の公表（一般道路135箇所、高速道路6箇所）

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

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

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）

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）

R6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
今後実施予定の渋滞対策、大塔周辺の渋滞対策、主要渋滞箇所の解除（左底）

今回
R7.8

R7年度 第1回長崎県交通渋滞対策協議会
エリアワーキング会議

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
今後実施予定の渋滞対策

一般道路
135箇所

高速道路
6箇所

134箇所

132箇所

129箇所

127箇所

126箇所

125箇所

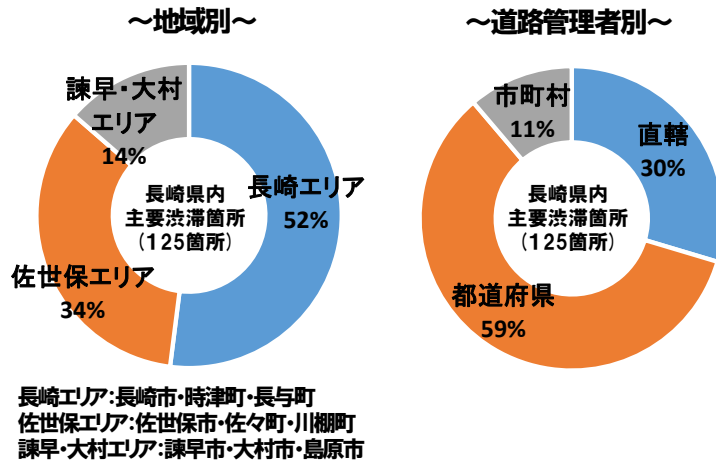
4箇所

2. 主要渋滞箇所の現況と対策状況

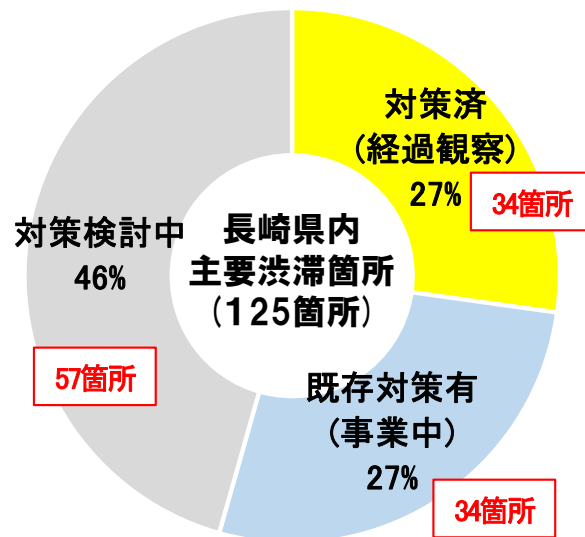
(1) 主要渋滞箇所の対策状況（一般道）

- ・県内125箇所の主要渋滞箇所のうち、約5割が長崎エリアに存在。道路管理者別では県管理道路が約6割を占めている。
- ・対策状況別にみると約3割の箇所で対策済。他の主要渋滞箇所のうち約3割で対策実施を進めており、残りが対策検討中。

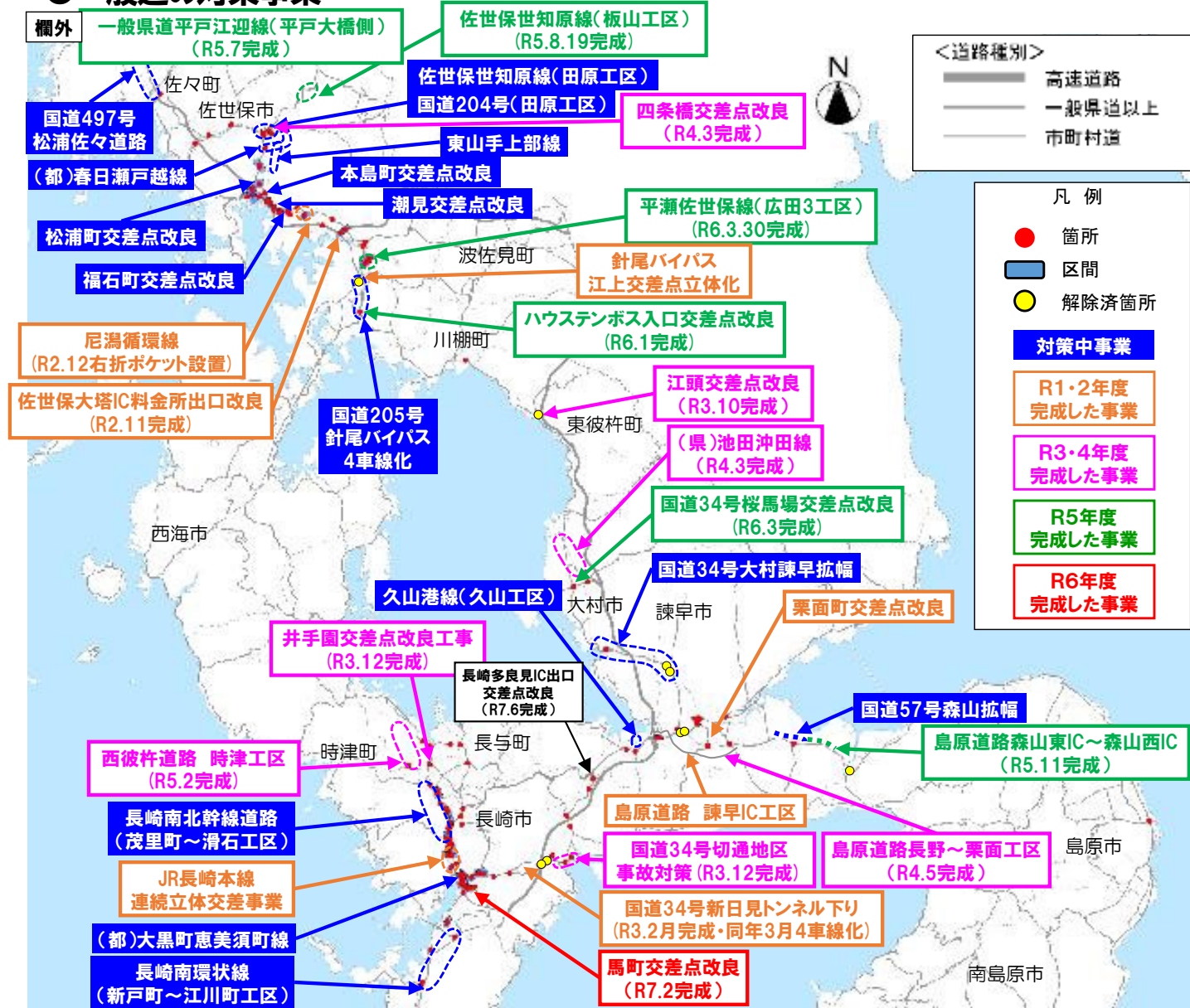
●長崎県内の主要渋滞箇所概要



●一般道の主要渋滞箇所の対策状況



●一般道の対策事業



2. 主要渋滞箇所の現況と対策状況

(2) 長崎県内の主要渋滞箇所の対策状況 (高速道路)

- ・高速道路の対策として、長崎多良見IC～長崎IC区間で4車線化事業が完了。(R1.6.28・R4.3.17供用)
同区間の混雑解消が確認されたため、R5年度第1回協議会で主要渋滞箇所から解除した。
- ・西九州自動車道(佐世保大塔IC～佐々IC)では4車線化事業を実施中であり、佐世保中央IC～佐々IC間は完了 (R7.3.23供用)、引き続き佐世保大塔IC～佐世保中央IC間で4車線化事業中。

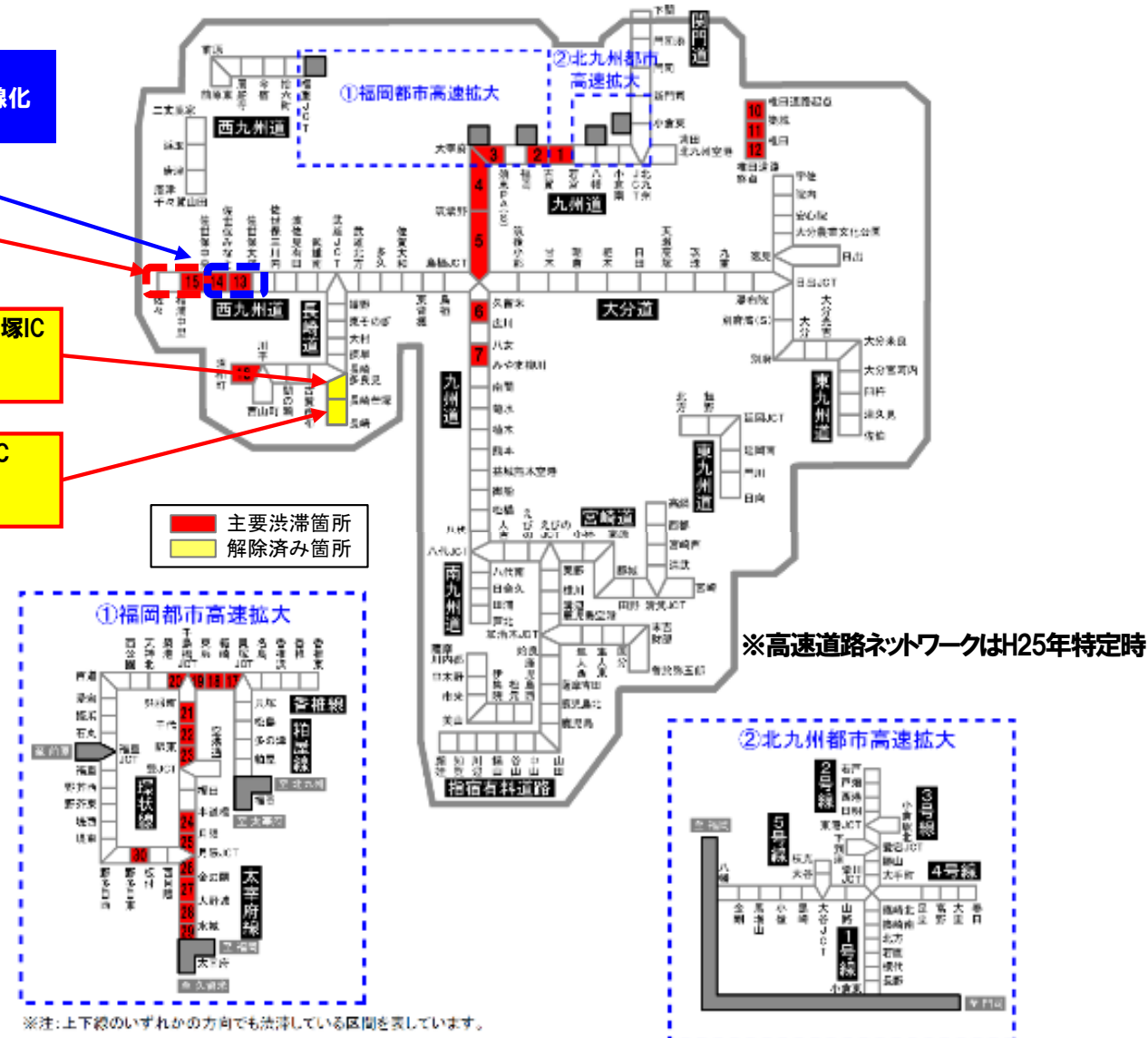
●実施中の高速道路の対策事業

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

西九州自動車道
(佐世保中央IC～佐々IC) 4車線化
(R7.3供用)

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



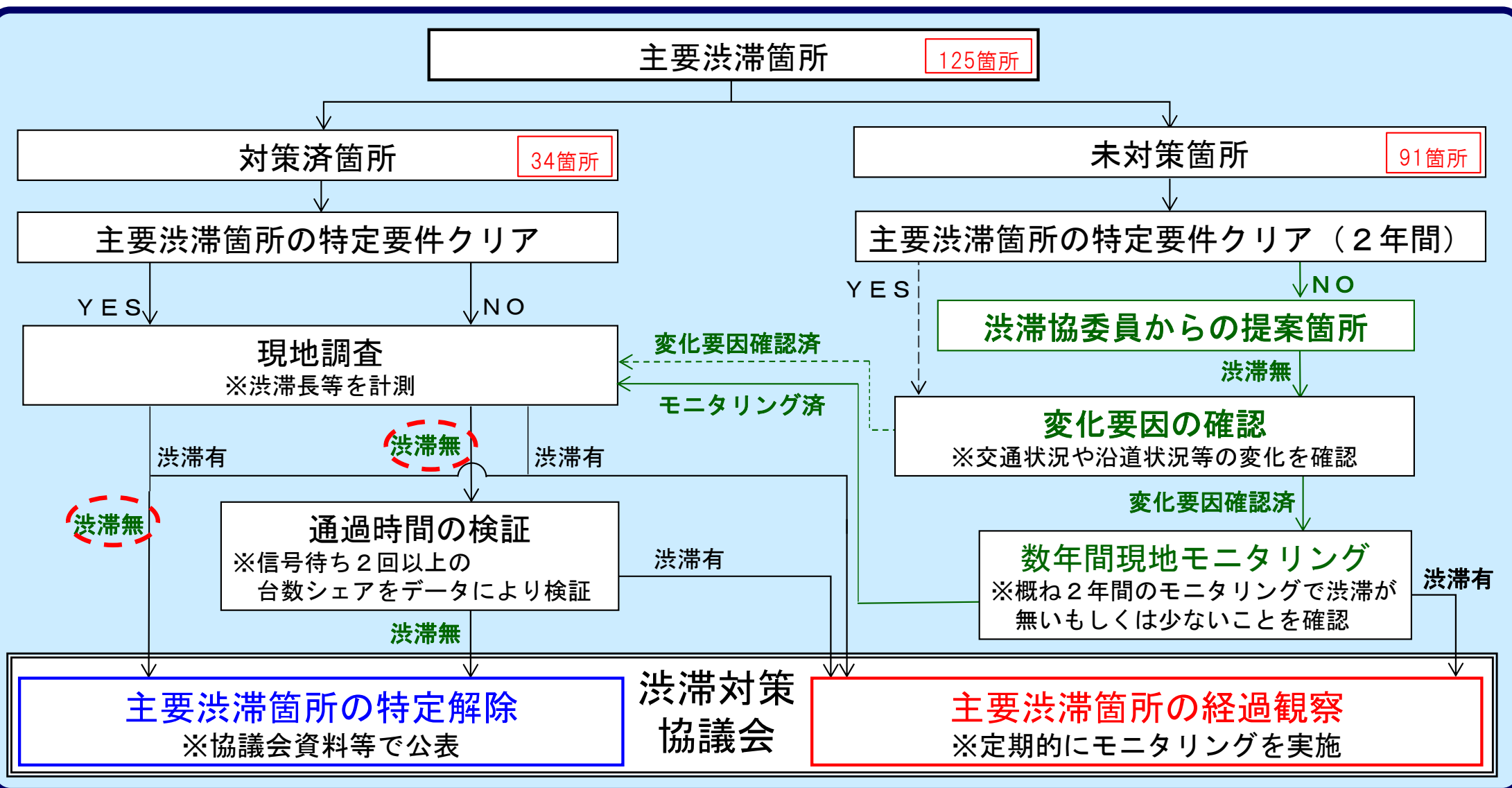
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(1) 主要渋滞箇所の解除フロー

最新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

※緑色部分が令和5年度に変更した箇所

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(2) 新たな「渋滞無」の指標について ※令和5年度決定

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

概要	判断基準の設定指標
【指標1】 渋滞が連続発生しないこと	➤ <u>3サイクル連続の渋滞長が観測されない場合</u> 3サイクルの設定理由：発進遅れや沿道出入り、先詰まり等の一時的な発生は2サイクル程度で影響がなくなるため、それ以上だと常に渋滞が発生していると判断する。
【指標2】 渋滞する時間帯が短いこと	➤ <u>各流入部における渋滞長の観測が30分未満の場合</u> 30分の設定理由：現地調査は最混雑時間帯1時間で実施することになっており、30分未満であれば、最混雑時間帯でも渋滞しない時間が多いことになるため。
【指標3】 特定の流入部が渋滞していること	➤ <u>主道路・従道路関係なく、渋滞長の観測が1流入部だけの場合</u> 設定理由：長崎県内では、主道路・従道路に関わらず渋滞指標に該当している交差点があるため、主・従関係なしとした。また、渋滞発生が特定流入部に偏っていると、交差点全体が主要な渋滞箇所とは言えないため。
【指標4】 右左折車が渋滞要因の場合、後続車影響がないこと	➤ <u>右左折車による渋滞が、右左折車線内に収まる場合</u> 設定理由：後続車阻害等が発生していない場合には、交通安全上も問題なく交通処理できていると見込まれるため。

※指標1～4は最混雑時間帯（1時間）の現地調査結果を用いる。

- 4指標のうち半分以上に該当した場合は「渋滞無」として主要渋滞箇所解除フローを進める。
- 主要渋滞箇所解除フローに則り解除候補として整理された場合、本協議会で委員のご意見を踏まえ、主要渋滞箇所解除か否かを判断する。

具体的な数値基準を設けて判断

渋滞の発生状況から判断

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(3)対策済み主要渋滞箇所 旅行速度分析結果一覧（長崎エリア）

凡例 ■20km/h未満

・対策実施34箇所(長崎エリア11箇所、佐世保エリア16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)			②最新平均速度(km/h)			現地 調査	通過時間 の検証	検証結果	
									【H24.4～H24.8】			【R6.4.1～R7.3.31】						
									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	4.1	5.5	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	26.9	21.9	28.7					
					国34	東	99	14.6	12.2	18.5	12.5	12.9	17.9					
					市道等	南	—	プローブデータ無し										
2			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	8.7	7.3	10.5	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続
					市道等	西	1426	39.3	42.9	45.0	31.5	31.6	38.0					
					市道等	東	795	40.8	40.9	43.3	28.7	27.6	29.7					
					0	0	801											
					市道等	南東	205	6.6	7.7	5.9	10.7	11.3	13.7					
3			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	32.4	35.5	36.6	渋滞 無し	渋滞 無し	主要渋滞箇所 解除候補
					市道等	東	56	5.7	5.1	4.6	7.6	5.1	7.5					
					国206	南	80	13.0	5.6	10.1	19.4	6.7	15.5					
					市道等	西	—	プローブデータ無し										
4			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	22.3	24.0	20.8	渋滞 無し	渋滞 無し	主要渋滞箇所 解除候補
					市道等	西	112	6.1	5.6	5.8	6.1	5.6	5.9					
					市道等	東	117	13.3	9.7	9.4	5.8	4.1	6.0					
					国206	南	187	38.3	15.8	19.0	36.5	16.1	20.4					
5			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	29.5	31.1	渋滞 無し	渋滞 無し	主要渋滞箇所 解除候補
					市道等	北東	59	3.8	1.8	3.1	12.9	9.0	8.4					
					国202	南西	224	9.1	8.4	10.2	9.1	8.3	9.5					
					国202	南東	66	9.6	17.1	13.5	11.0	20.5	18.1					
6			長崎市	竹岩橋東口	長崎本線連続立体 (鉄道高架化による踏切除去)	R2.3	市道等	北	346	16.0	16.4	17.5	13.9	15.7	14.7	渋滞 有り	渋滞 無し	モニタリング継続
					市道等	西	64	6.9	6.0	6.2	7.9	8.7	8.5					
					市道等	南	28	2.5	2.2	3.2	9.3	5.4	8.6					
					市道等	東	—	プローブデータ無し										
7			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	14.2	9.6	12.5	渋滞 有り	渋滞 無し	モニタリング継続
					県112	西	86	9.5	9.8	8.5	10.3	9.0	9.4					
					市道等	東	9	—	—	—	9.4	5.1	8.1					
					県112	南	224	14.6	3.4	6.4	12.3	11.0	15.3					
8			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	40.0	36.8	40.6	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	11.7	9.0	18.2					
					市道等	南西	498	16.3	20.1	21.3	20.9	17.3	18.0					
					国34	南東	593	35.7	48.1	46.8	43.0	46.8	46.4					
9			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	35.8	33.9	36.5	渋滞 無し	渋滞 無し	モニタリング継続 解除要件を満足するが 交通状況の変化を見極めるため
					県116	南東	374	17.1	28.2	31.2	9.1	22.4	22.9					
				国34	東	178	18.1	31.6	27.6	11.4	34.9	32.3						
				市道等	北西	801	26.4	27.1	29.0	10.1	14.5	12.3						
10		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	国206	北東	740	12.6	16.0	17.4	20.3	12.4	23.1	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続	
				国206	南西	884	19.6	25.8	22.1	24.9	25.8	26.5						
				国206	南東	644	22.7	19.98	21.1	17.0	12.7	20.2						
				国206	北	29	26.6	22.7	25.7	24.2	21.3	25.5						
11		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207	東	63	5.5	4.0	4.5	7.0	6.1	6.7	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続	
				国206	南	126	23.1	22.0	16.2	23.5	22.4	20.9						

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(3)対策済み主要渋滞箇所 旅行速度分析結果一覧（佐世保エリア 1/2）

凡例 ■20km/h未満

No.	エリア	所在地	交差点名	対象事業名 カッコ内は内容	完了 年次	路線名	方角	延長 (m)	①選定時平均速度(km/h)			②最新平均速度(km/h)			現地 調査	通過時間 の検証	検証結果
									【H24.4～H24.8】			【R6.4.1～R7.3.31】					
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼			
12	佐世保	佐世保市	大塔IC入口	大塔IC入口交差点改良 (カラー舗装、区画線の見直し)	H29.12	国35	北西	68	42.7	36.4	36.7	23.6	20.3	19.5	渋滞 有り	渋滞 無し	モニタリング継続
						国205	南西	60	18.8	16.2	15.9	8.4	7.1	7.0			
						国35	南東	213	19.3	15.2	14.2	22.2	22.5	19.34			
13		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	16.9	15.9	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	17.8	16.4	14.6			
						国205	北東	40	4.1	7.1	6.4	7.0	9.7	8.9			
						国205	南東	146	22.1	16.6	16.7	16.7	16.7	18.0			
14		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	主11	北東	30	9.0	8.6	7.7	9.7	8.8	12.4	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	13.6	16.8	16.6			
						主11	南	108	12.0	7.5	9.1	13.2	12.7	11.9			
15		佐世保市	海自警備隊前	都市計画道路 平瀬町干尽町線(県道11号)の整備	H28.3	主11	北	85	20.5	19.7	20.0	20.1	21.3	19.3	渋滞 無し	渋滞 有り	モニタリング継続
						市道等	東	7	10.1	13.9	11.0	11.1	9.8	11.9			
						主11	南	82	14.6	16.6	21.1	19.9	17.0	19.5			
16		佐世保市	アルカス SASEBO裏	都市計画道路 平瀬町干尽町線(県道11号)の整備	H28.3	主11	北西	103	41.9	32.4	29.2	39.4	33.0	35.5	渋滞 無し	渋滞 無し	主要渋滞箇所 解除候補
						市道等	北東	64	5.8	4.7	5.5	8.0	6.4	6.5			
						市道等	南西	15	12.7	12.2	14.9	6.0	5.1	4.5			
					主11	南東	432	40.2	33.9	41.3	31.7	29.5	31.3				
17	佐世保市	平瀬橋	都市計画道路 平瀬町干尽町線(県道11号)の整備	H28.3	市道等	北	179	12.3	9.5	10.4	8.7	8.4	10.9	渋滞 無し	渋滞 無し	主要渋滞箇所 解除候補	
					主11	西	427	25.1	24.7	27.1	25.6	13.0	25.6				
					主11	東	177	15.2	15.7	21.6	15.0	17.1	22.4				
					市道等	南	-	プローブデータ無し									
18	佐世保市	平瀬	都市計画道路 平瀬町干尽町線(県道11号)の整備	H28.3	主11	北東	109	5.8	7.3	6.5	6.3	7.2	6.4	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続	
					市道等	西	309	12.1	14.4	16.2	8.1	9.8	15.1				
					主11	東	441	20.4	21.4	30.8	15.1	13.0	21.9				
19	佐世保市	田子の浦	交差点改良 (右折車線設置)	H27	国202	北西	274	29.4	28.9	29.9	19.6	15.7	19.7	渋滞 無し	渋滞 無し	主要渋滞箇所 解除候補	
					市道等	北東	102	5.7	7.3	8.3	8.3	10.0	9.3				
					国202	南西	155	9.8	7.8	9.3	11.4	10.3	12.6				
					県222	南東	176	13.0	12.2	15.0	15.1	14.9	17.2				
20	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	25.4	16.2	24.8	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	6.0	5.3	6.0				
					国35	南東	809	22.5	23.6	25.1	15.7	21.0	21.6				
					市道等	南東	-	プローブデータ無し									
21	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	14.8	15.2	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	14.0	14.1	15.4				
					市道等	南西	172	23.5	8.9	20.9	12.9	7.9	13.9				
					市道等	南	352	-	10.5	19.4	16.8	12.8	23.0				

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(3)対策済み主要渋滞箇所 旅行速度分析結果一覧（佐世保エリア 2/2）

凡例 ■20km/h未満

No.	エリア	所在地	交差点名	対象事業名 カッコ内は内容	完了 年次	路線名	方角	延長 (m)	①選定時平均速度(km/h)			②最新平均速度(km/h)			現地 調査	通過時間 の検証	検証結果
									【H24.4～H24.8】			【R6.4.1～R7.3.31】					
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼			
22	佐世保 フォローアップ追加箇所 本年度	佐世保市	下小森橋	一般県道平瀬佐世保線延伸 (広田3工区)	R6.3	市道等	北	257	18.2	16.2	16.2	19.2	14.9	17.5	渋滞 無し	渋滞 有り	モニタリング継続
市道等						南	351	30.7	25.5	27.5	20.5	13.5	18.3				
市道等						西	-	プローブデータ無し			データ無し						
市道等						東	-	プローブデータ無し			データ無し						
23		佐世保市	広田工業 団地入口	一般県道平瀬佐世保線延伸 (広田3工区)	R6.3	県222	北	463	25.9	18.9	23.9	22.8	17.4	20.9	渋滞 無し	渋滞 無し	主要渋滞箇所 解除候補
市道等						西	352	16.5	10.6	12.9	12.7	13.2	13.3				
県222						南	214	25.0	18.7	24.3	23.3	21.9	23.1				
県222						北	567	25.9	18.9	23.9	22.8	17.4	20.9				
24		佐世保市	汐入橋	一般県道平瀬佐世保線延伸 (広田3工区)	R6.3	県222	南	463	25.0	18.7	24.3	23.5	19.8	23.4	渋滞 無し	渋滞 無し	主要渋滞箇所 解除候補
						市道等	西	-	プローブデータ無し			データ無し					
						市道等	東	-	プローブデータ無し			データ無し					
						市道等	北	352	29.4	18.9	23.0	19.0	23.9	21.7			
25		佐世保市	瀬戸中央橋東口	一般県道平瀬佐世保線延伸 (広田3工区)	R6.3	県222	西	364	21.0	18.2	20.8	24.2	23.5	23.5	渋滞 無し	渋滞 無し	モニタリング継続 解除要件を満足するが 交通状況の変化が懸念されるため
						県222	東	227	-	-	-	14.5	13.1	13.9			
	市道等					南	832	36.6	30.8	33.6	21.5	15.7	19.0				
	国205					北	189	17.5	17.2	18.2	19.1	18.5	15.3				
26	佐世保市	ハウステンボス 入口	ハウステンボス入口交差点改良 (崎岡町交差点集約化)	R6.1	県213	西	205	15.2	9.7	9.5	9.0	6.8	7.5	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続	
					国205	南東	142	16.3	17.9	17.7	16.4	17.0	17.3				
					県151	北	56	4.2	6.6	5.9	9.8	9.8	11.8				
27	佐世保市	四条橋	交差点改良 (右折車線設置)	R4.3	県151	西	249	10.5	10.0	17.9	14.0	9.4	19.4	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続	
					市道等	東	312	19.5	5.9	17.8	15.0	11.7	23.6				

(3)対策済み主要渋滞箇所 旅行速度分析結果一覧（諫早・大村エリア）

凡例 ■20km/h未満

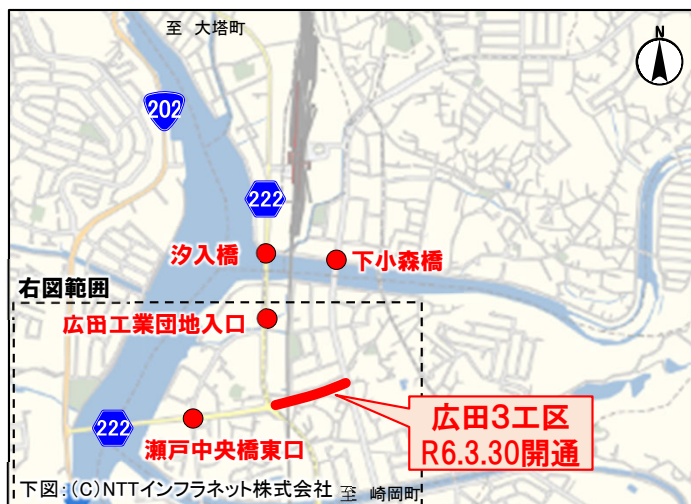
No.	エリア	所在地	交差点名	対象事業名 カッコ内は内容	完了 年次	路線名	方角	延長 (m)	①選定時平均速度(km/h)			②最新平均速度(km/h)			現地 調査	通過時間 の検証	検証結果
									【H24.4～H24.8】			【R6.4.1～R7.3.31】					
									平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼			
28	諫早・大村	大村市	桜馬場	桜馬場交差点改良 (交差点コンパクト化・ 右折指導線設置) 従道路の右左折車線設置	H26 R6.3	国34	北	639	21.1	19.7	22.9	21.1	22.3	25.5	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続
市道等						北	656	18.2	16.4	16.4	18.3	15.5	18.4				
						県38	西	173	14.3	8.2	9.7	13.3	9.7	9.9			
国444		東	236	10.6	8.2	9.7	13.5	11.3	13.9	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続					
		国34	南	175	10.4	7.0	8.3	10.3	6.9				7.6				
県37		北	210	10.7	10.8	11.6	11.0	10.3	10.6	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	23.1	22.5				27.5				
国34		北東	109	18.9	15.8	17.1	27.6	24.4	27.3	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続					
		県37	北	311	7.8	9.0	13.0	6.4	6.0				12.6				
国34		西	110	13.3	15.8	14.9	17.4	15.6	19.5	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続					
		国34	東	106	13.7	17.2	18.6	11.4	11.5				12.0				
市道等		南	67	3.6	3.4	6.0	5.3	5.1	8.8	渋滞 有り	渋滞 無し	モニタリング継続					
		国34	西	100	8.7	12.5	13.7	13.4	12.7				16.6				
国34		東	104	23.9	24.5	23.3	21.7	22.8	21.1	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続					
		市道等	南	67	3.3	3.6	3.7	5.3	5.3				7.6				
県41		北	83	13.6	6.4	13.7	5.1	4.2	6.1	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続					
	国57	西	431	35.1	27.6	27.7	35.7	30.3	29.9								
国57	東	904	30.8	30.0	29.9	27.9	29.6	29.1	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続						
	県41	南	235	29.9	23.4	31.6	5.5	4.9				8.6					
国207	北	159	20.4	26.1	24.9	13.4	17.7	19.6	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	14.2	12.9				20.4					
国207	南西	126	6.2	7.6	10.2	15.8	13.8	15.9	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続						
	市道等	北	118	16.3	9.0	16.5	12.2	10.3				16.4					
市道等	西	43	6.7	4.3	6.4	7.8	7.7	9.7	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続						
	国207	東	24	3.8	4.5	4.5	6.8	6.9				9.5					
国207	南東	194	22.7	13.0	16.5	15.1	12.0	20.5	渋滞 有り	渋滞 有り	モニタリング継続						

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

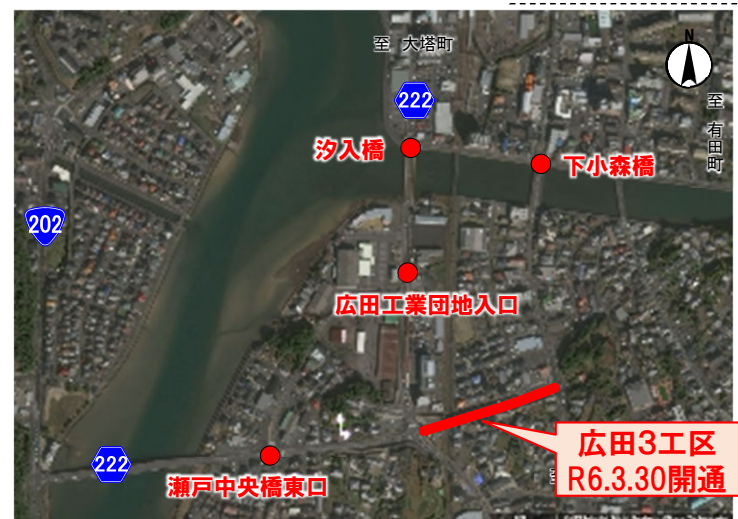
(4) 本年度新たにフォローアップを行う箇所 1. 一般県道 平瀬佐世保線(広田3工区)

- ・R6.3月に一般県道 平瀬佐世保線(広田3工区)が開通した。
- ・本事業は、早岐・広田地区の交通渋滞緩和を目的に行われており、早岐・広田地区の交通渋滞の緩和が見込まれる。
(該当する主要渋滞箇所: ②下小森橋、③広田工業団地入口、④汐入橋、⑤瀬戸中央橋東口)

● 位置図



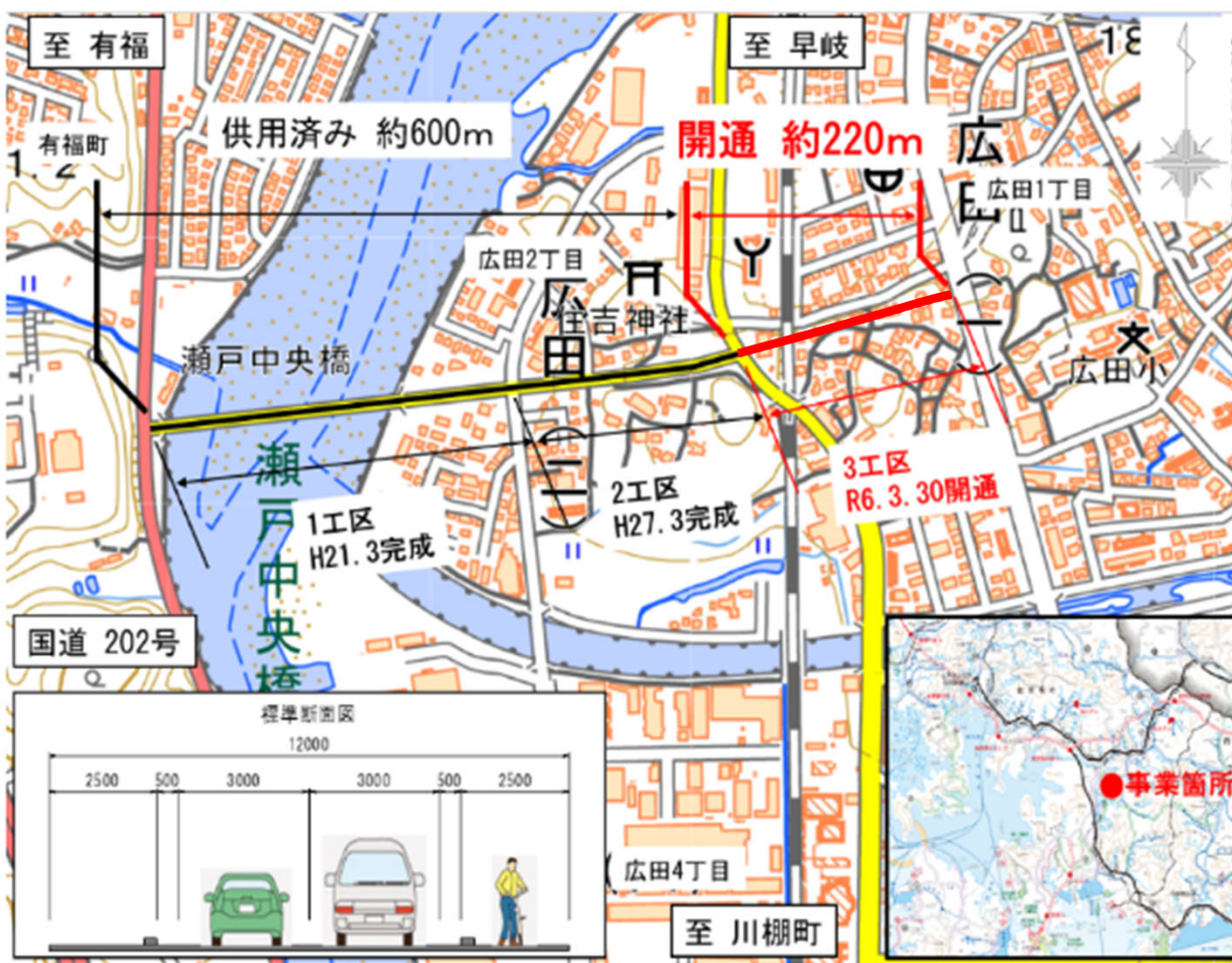
● 航空写真



©NTTインフラネット株式会社

● 事業概要

- ・路線名: 一般県道平瀬佐世保線(広田3工区)
- ・幅員構成: 12.0m(車道2車線、両歩道)



出典: 長崎県HP『一般県道平瀬佐世保線道路改良工事(広田3工区)の開通について』

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ②市道 ^{しもこもりばし} 下小森橋

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、主道路の方向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、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）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）

■位置図・対策内容



- 凡 例 -
事業名：フォローアップ対策事業
●：主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	29秒	28秒
青時間比	36%	35%
サイクル長	80秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

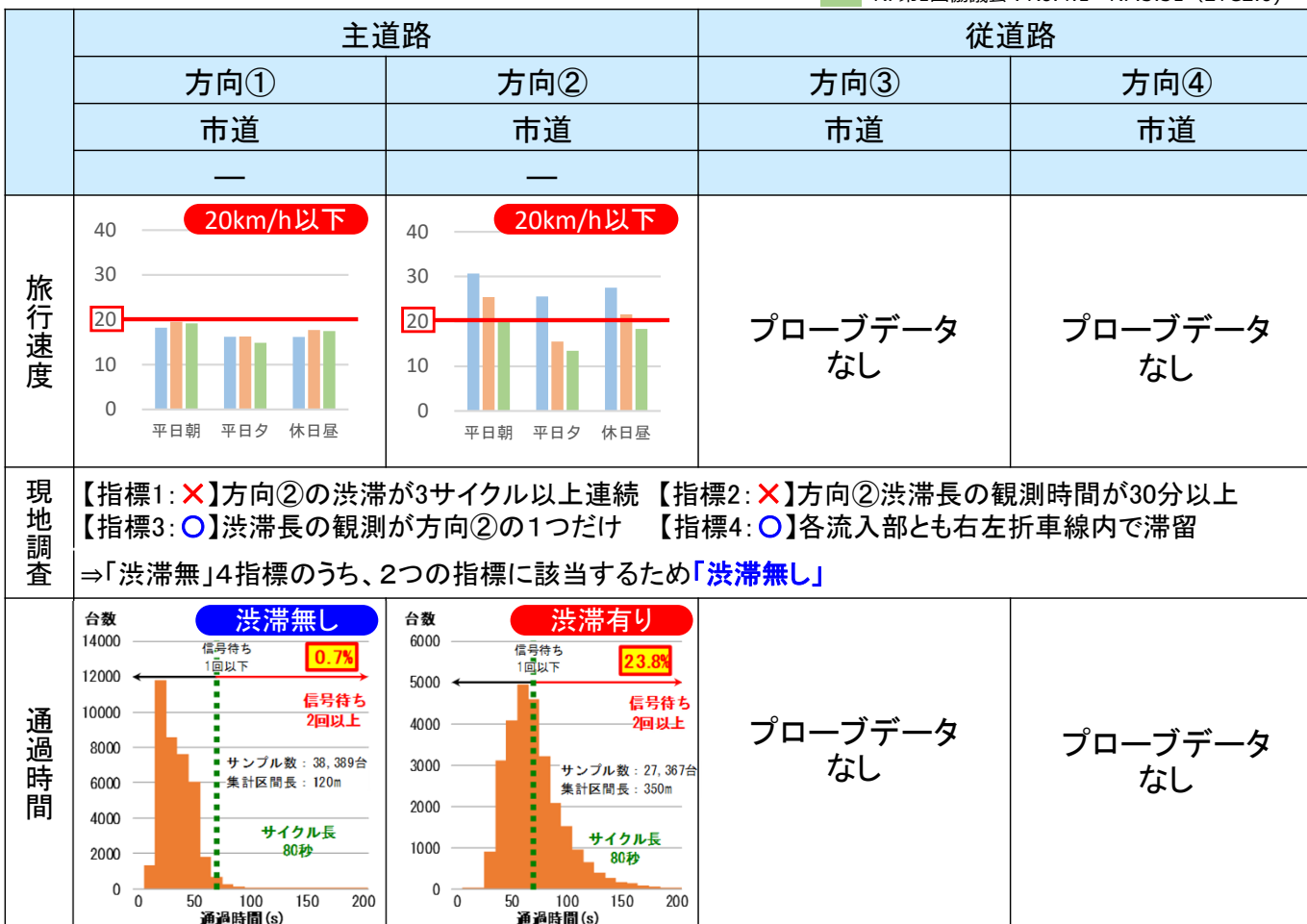
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査：R7.7.3(木) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ②③県道222号 広田工業団地入口

確認① 本年度フォローアップ追加箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しており「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。
- ・方向①は隣接交差点との間隔が近く、方向②は従道路で青時間が短いため待ち時間も含めた平均旅行速度が低くなることから、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）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）

■位置図・対策内容



- 凡 例 -
事業名：フォローアップ対策事業
●：主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	67秒	28秒
青時間比	56%	23%
サイクル長	120秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

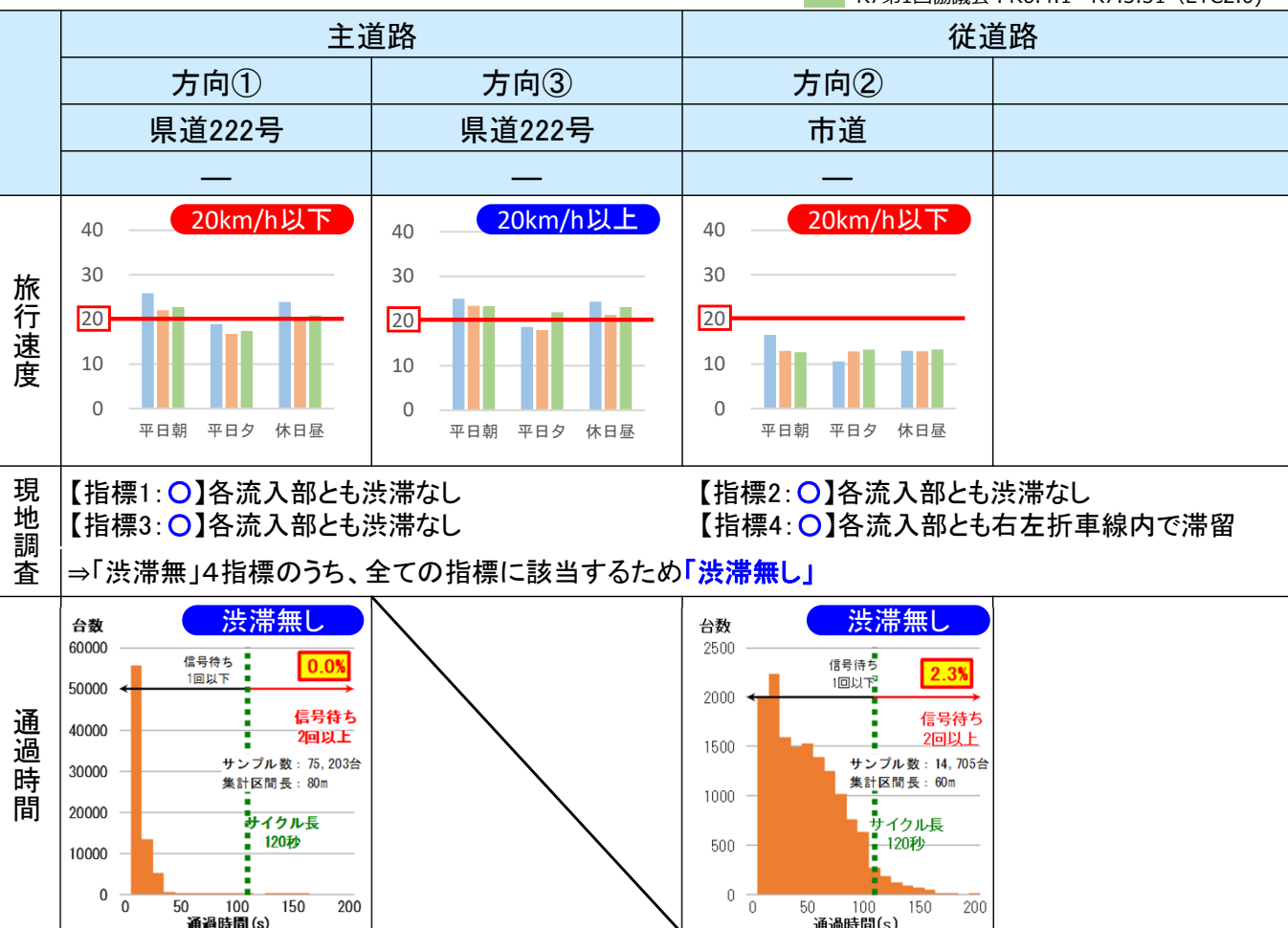
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査：R7.7.1(火) 17時台

主要渋滞箇所の解除要件をクリア



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ②④ 県道222号 汐入橋

確認① 本年度フォローアップ追加箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しており「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。
- ・方向①②ともに隣接交差点との間隔が近く、沿道施設の出入り交通が多い区間のため、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)
R6第1回協議会 : R5.4.1~R6.3.31 (ETC2.0)
R7第1回協議会 : R6.4.1~R7.3.31 (ETC2.0)

■位置図・対策内容



- 凡 例 -
事業名 : フォローアップ対策事業
● : 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	70秒	26秒
青時間比	58%	22%
サイクル長	120秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1~R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1~R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1~R7.3.31)

※現地調査: R7.7.15(火) 17時台

主要渋滞箇所の解除要件をクリア

	主道路		従道路	
	方向①	方向②	方向③	方向④
	市道	市道	市道	市道
	—	—	—	—
旅行速度			プローブデータ なし	プローブデータ なし
現地調査	【指標1: ○】3サイクル連続の渋滞長が観測なし 【指標3: ○】渋滞観測方向が方向④の1つ ⇒「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」		【指標2: ○】渋滞長観測時間が30分未満 【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	プローブデータ なし

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ②⑤県道 瀬戸中央橋東口

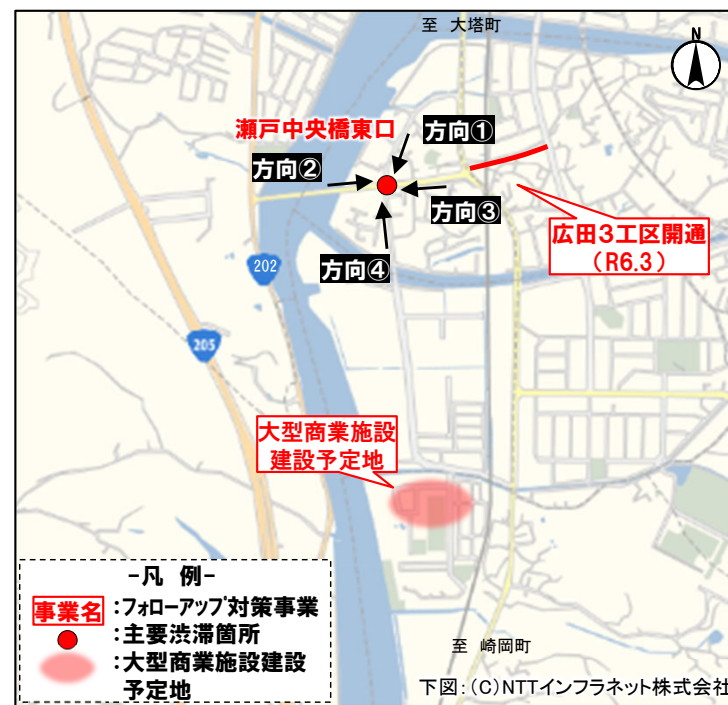
確認① 本年度フォローアップ追加箇所

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

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プロブ）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）

■位置図・対策内容



	主道路	従道路
青時間	59秒	46秒
青時間比	45%	35%
サイクル長	130秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間：ETC2.0プロブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査：R7.6.26(木) 17時台

旅行速度

主道路

従道路

方向②

方向③

方向①

方向④

県道222号

県道222号

市道

市道

20km/h以上

20km/h以下

20km/h以下

20km/h以下

20

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

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④の1つ 【指標4：○】各流入部とも右左折車線内で滞留

⇒「渋滞無し」4指標のうち、2つの指標に該当するため「渋滞無し」

通過時間

渋滞無し

信号待ち1回以下

信号待ち2回以上

サンプル数：43,092台

集計区間長：110m

サイクル長130秒

通過時間(s)

渋滞無し

信号待ち1回以下

信号待ち2回以上

サンプル数：10,932台

集計区間長：40m

サイクル長130秒

通過時間(s)

渋滞無し

信号待ち1回以下

信号待ち2回以上

サンプル数：19,826台

集計区間長：160m

サイクル長130秒

通過時間(s)

解除要件は満たしているが主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

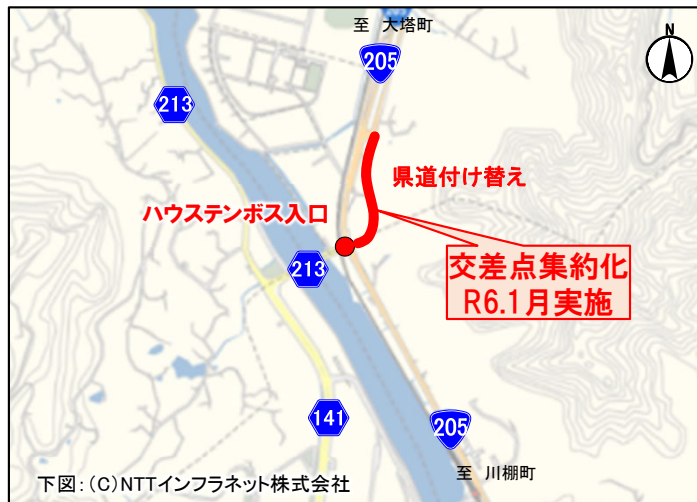
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(4)本年度新たにフォローアップを行う箇所 2. ハウステンボス入口交差点改良

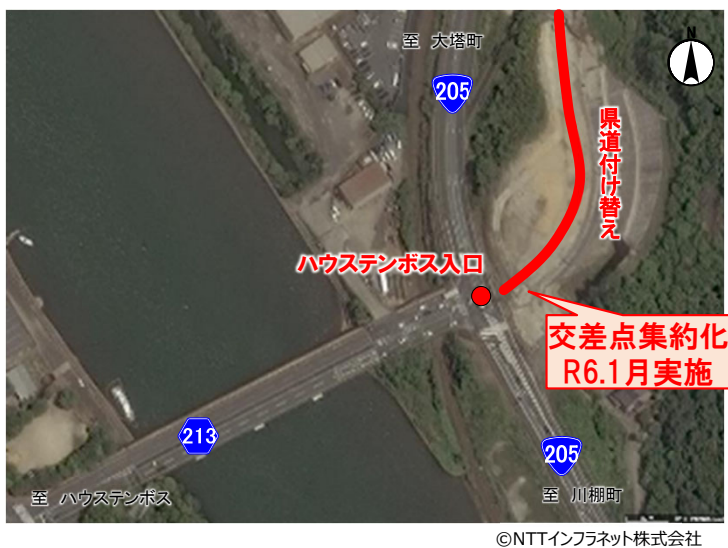
- ・国道205号では針尾バイパス4車線化事業中であり、R6.1月に県道崎岡町早岐線との合流部だった「崎岡町交差点」を廃止し、ハウステンボス入口交差点に集約され、十字路交差点となった。

(該当する主要渋滞箇所: ②⑥ハウステンボス入口)

● 位置図

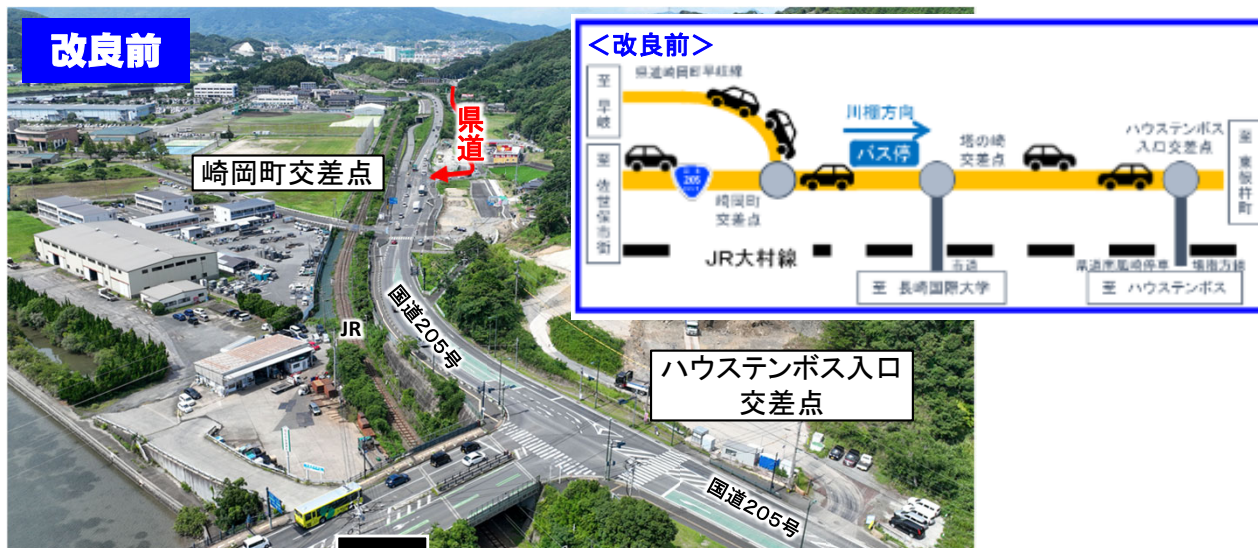


● 航空写真



● 事業概要

- ・県道が接続している崎岡町交差点をハウステンボス入口交差点に集約



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ②⑥国道205号 ハウステンボス入口^{いりぐち}

確認① 本年度フォローアップ追加箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向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）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）

■位置図・対策内容



-凡 例-
事業名：フォローアップ対策事業
●：主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	72秒	32秒
青時間比	51%	23%
サイクル長	140秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

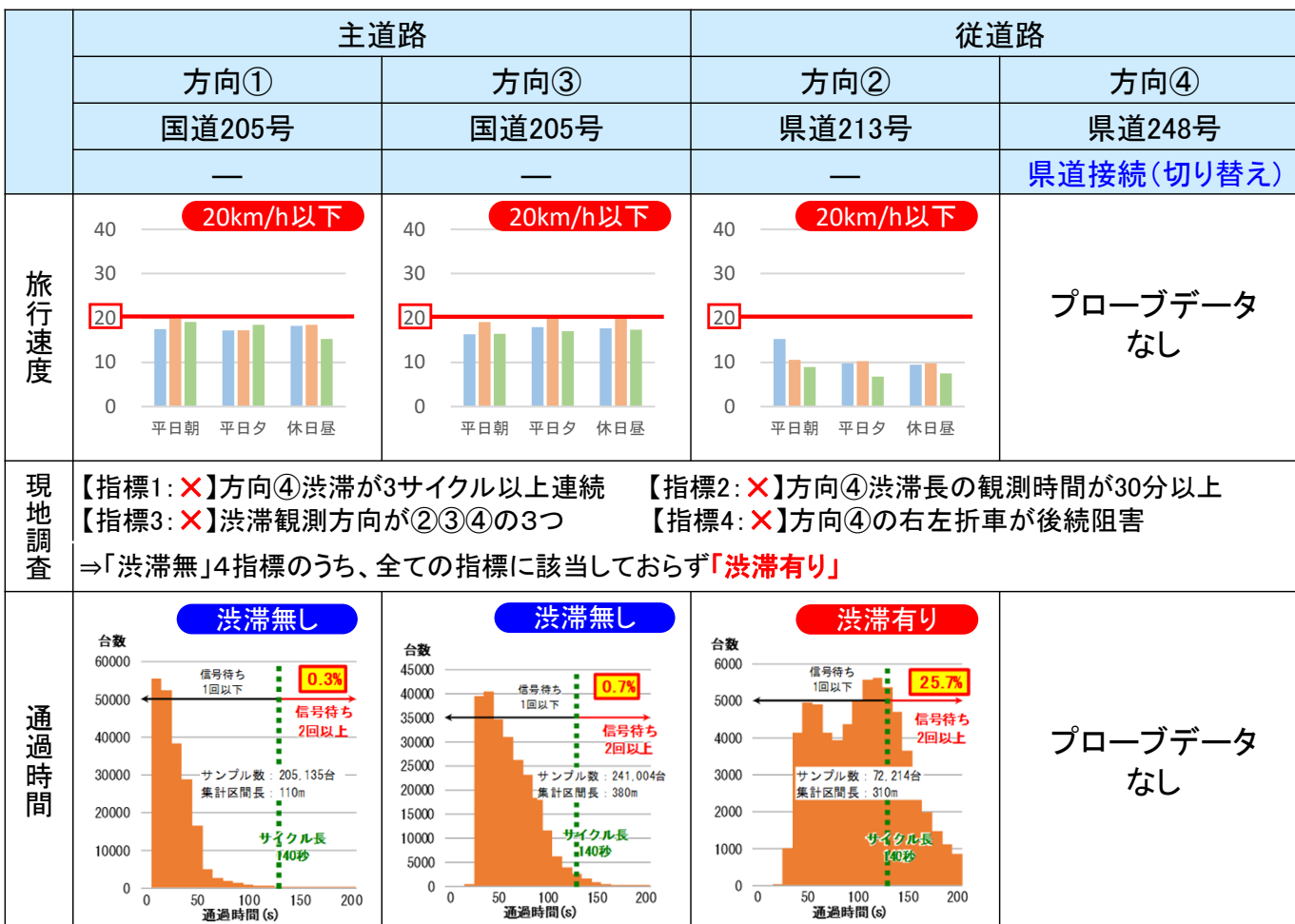
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査：R7.6.29(日) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

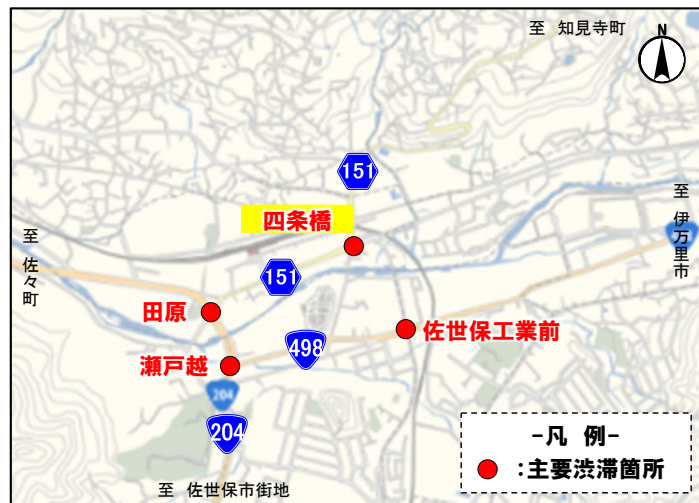


3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(4) 本年度新たにフォローアップを行う箇所 3. 県道151号(佐世保世知原線 大野工区)および市道 田原柚木町線

- ・県道151号四条橋交差点では接続する県道151号(佐世保世知原線)及び市道田原柚木町線にて右折車線設置を含む交差点改良を実施、R4.3月に供用開始となり、四条橋交差点の渋滞緩和が見込まれる。
(該当する主要渋滞箇所: ②⑦ 四条橋)

● 位置図



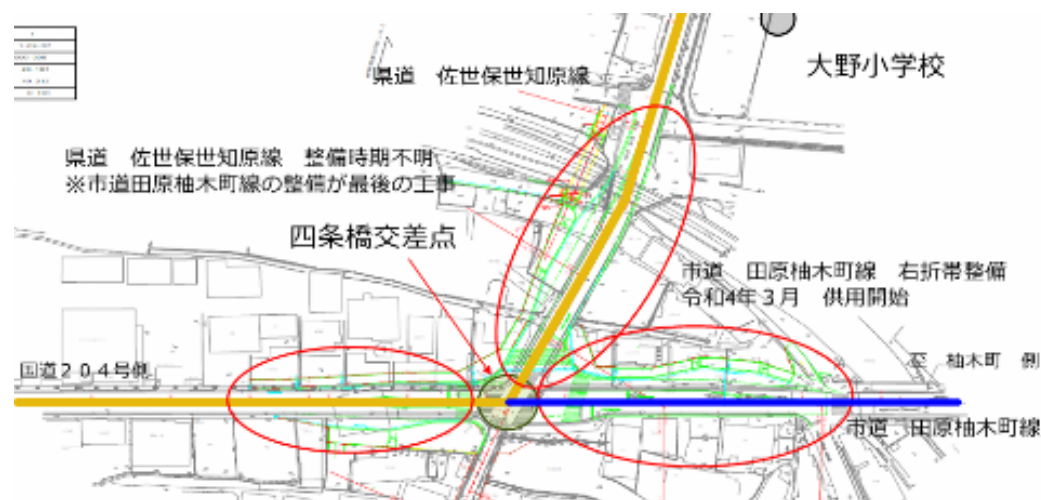
● 航空写真



©NTTインフラネット株式会社

● 事業概要

- ・県道151号(佐世保世知原線 大野地区)および市道 田原柚木町線整備
- ・令和4年3月供用



出典：佐世保市提供資料

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

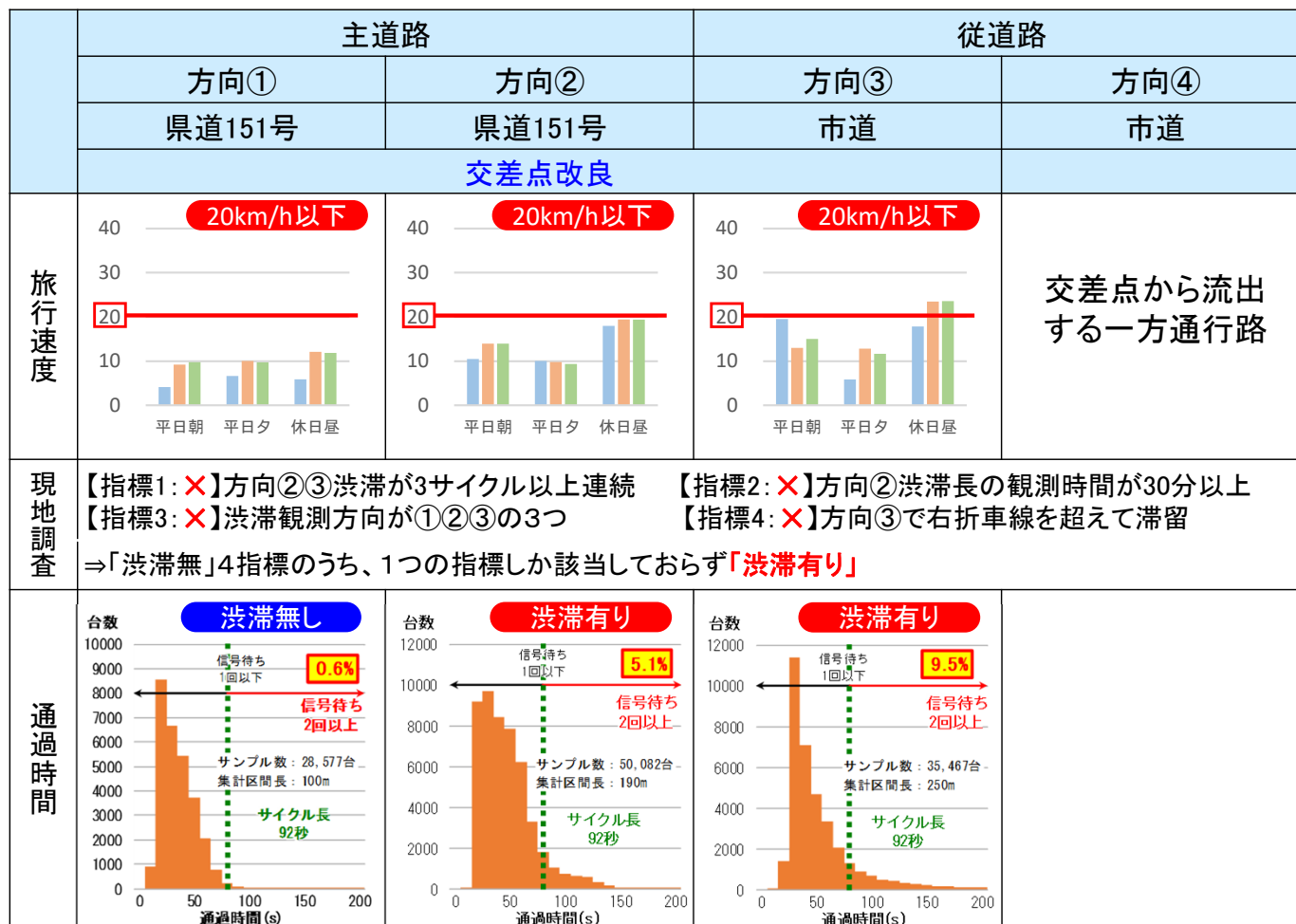
対策済み主要渋滞箇所 ②⑦ 県道151号 四条橋 よじょうばし

確認① 本年度フォローアップ追加箇所

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

【フォローアップ結果】

選 定 時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）



■位置図・対策内容



-凡 例-
事業名: フォローアップ対策事業
●: 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	54秒	24秒
青時間比	59%	26%
サイクル長	92秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

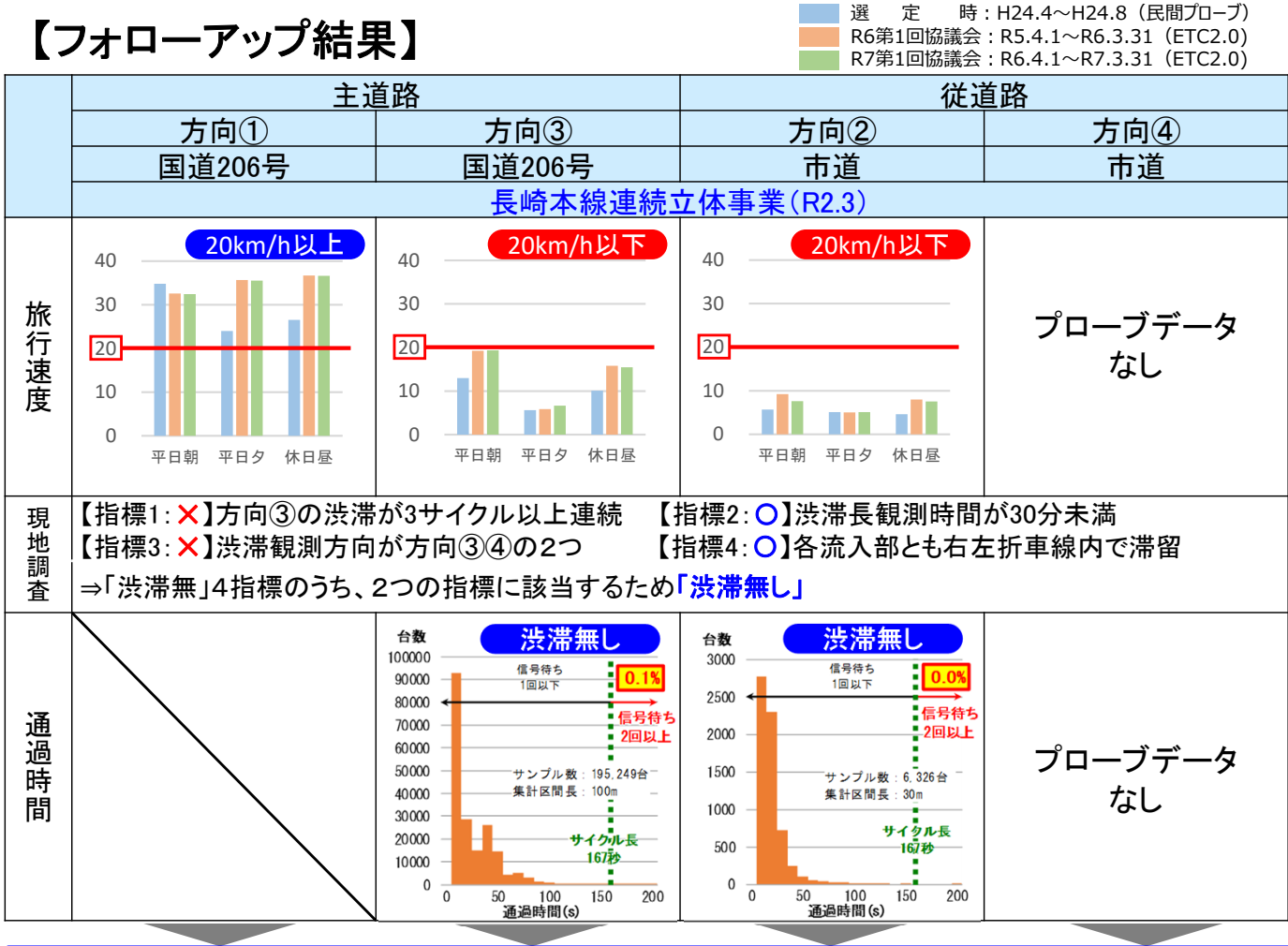
※現地調査: R7.7.1(火) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

(5)主要渋滞箇所解除要件を満たしている箇所
対策済み主要渋滞箇所 ③国道206号 北郵便局前

確認② 主要渋滞箇所解除候補箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に2つ該当しており「渋滞無し」と判定。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ないことを確認。
- ・方向②③ともに隣接交差点との間隔が近く、方向②は従道路で青時間が短いため待ち時間も含めた平均旅行速度が低くなることから、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。



位置図・対策内容



【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)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)
※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)
※現地調査：R7.7.2(水) 18時台

主要渋滞箇所の解除要件をクリア

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

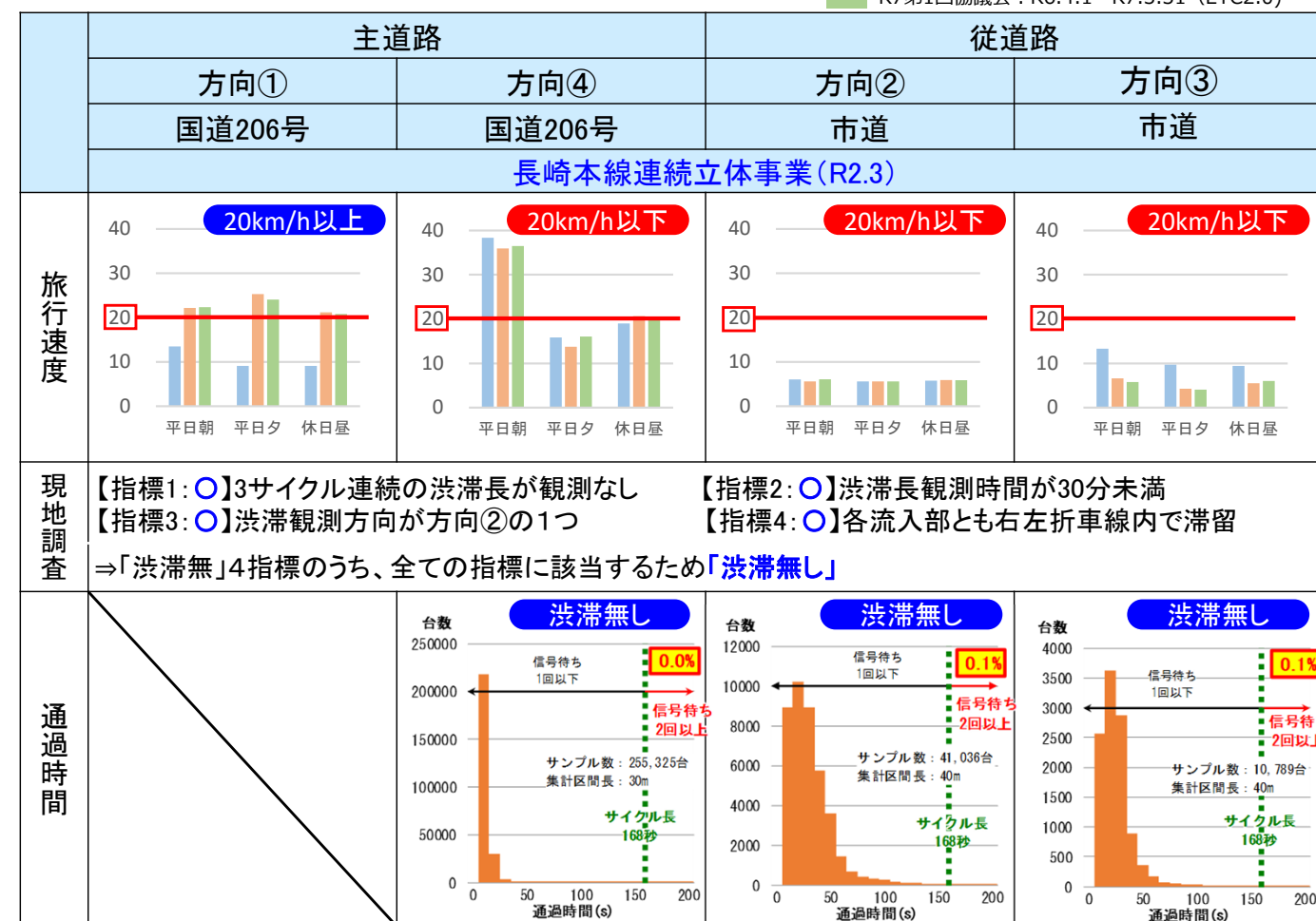
対策済み主要渋滞箇所 ④国道206号 茂里町

確認② 主要渋滞箇所解除候補箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しており「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。
- ・方向④はタピーク時に交通集中が発生、方向②③は従道路で青時間が短いため待ち時間も含めた平均旅行速度が低くなることから、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）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）



■位置図・対策内容



-凡 例-
事業名: フォローアップ対策事業
●: 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	100秒	42秒
青時間比	60%	25%
サイクル長	168秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査: R7.7.2(水) 18時台

主要渋滞箇所の解除要件をクリア

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑤国道206号 宝町

確認② 主要渋滞箇所解除候補箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しており「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。
- ・方向④は朝ピーク時に交通集中が発生、方向②③は従道路で青時間が短いため待ち時間も含めた平均旅行速度が低くなることから、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）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）

■位置図・対策内容



- 凡 例 -
事業名：フォローアップ対策事業
●：主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	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)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)
※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)
※現地調査：R7.7.4(金)8時台

主要渋滞箇所の解除要件をクリア

旅行速度

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)

20km/h以上

20km/h以下

20km/h以下

20km/h以下

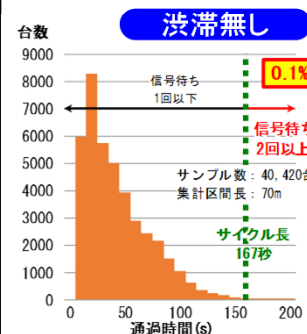
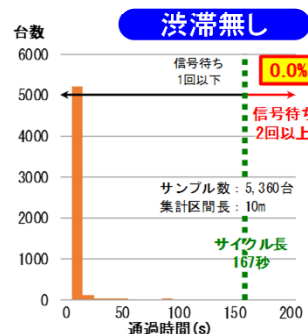
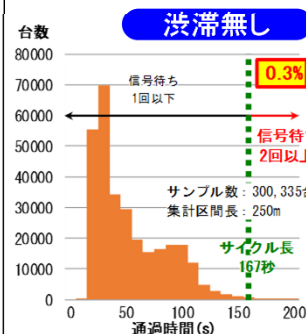
現地調査

【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

⇒「渋滞無し」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



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(5) 主要渋滞箇所解除要件を満たしている箇所 国道206号・長崎市街地エリア

- ・ 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)は昨年度も主要渋滞箇所解除条件をクリア。
- ・ 昨年10月に長崎スタジアムシティの開業を控えていたため、交通混雑による影響を鑑み、これまで**主要渋滞箇所から解除せずモニタリングを継続**としていた。
- ・ 開業後、**イベント開催日の周辺道路において大きな交通混雑は発生していない**ことを確認。

■位置図



■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
 完成日時 : 2022年7月着工、2024年(令和6年)10月14日グランドオープン

【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)

下図：地理院地図(電子国土web)

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑯県道11号 アルカスSASEBO裏

確認② 主要渋滞箇所解除候補箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に2つ該当しており「渋滞無し」と判定。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ないことを確認。
- ・方向②③ともに隣接交差点との間隔が近く、方向③は沿道にある商業施設駐車場の出入り車両も多いため、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）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（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: ×】方向③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②③の2つ ⇒「渋滞無し」4指標のうち、2つの指標に該当するため「渋滞無し」		【指標2: ○】渋滞長の観測時間が30分未満 【指標4: ○】各流入部とも右左折車線内で滞留	
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: 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)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査: R7.6.19(木) 17時台

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑰ 県道11号 ^{ひらせばし} 平瀬橋

確認② 主要渋滞箇所解除候補箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に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。
- ・方向①②③ともに隣接交差点との間隔が近く、方向①は従道路で青時間が短いため待ち時間も含めた平均旅行速度が低いいため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）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）

■位置図・対策内容



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

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	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)

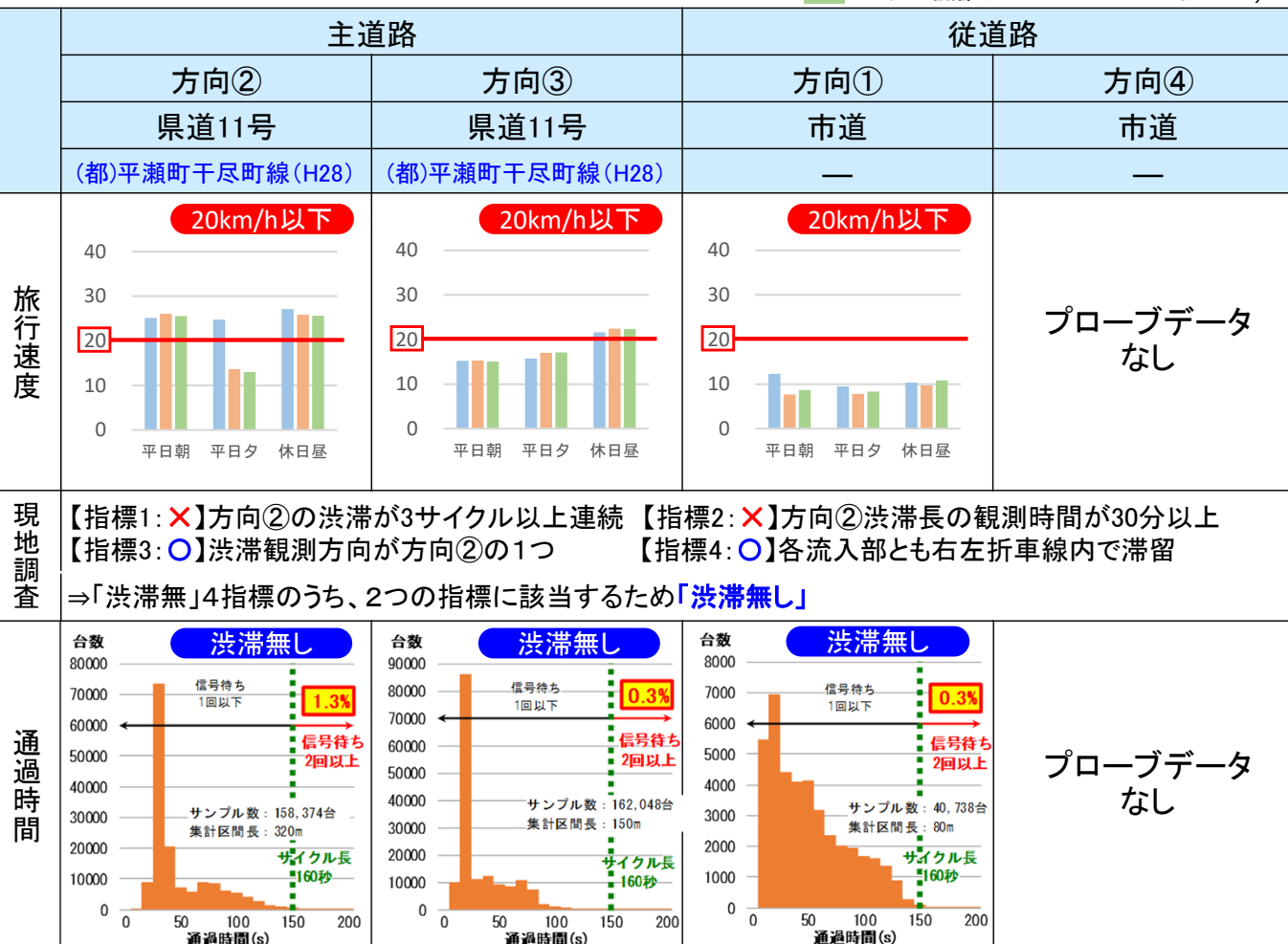
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査：R7.6.26(木) 17時台

主要渋滞箇所の解除要件をクリア



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑬国道202号 田子の浦 たこのうら

確認② 主要渋滞箇所解除候補箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しており「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状態を確認。
- ・方向③は渡河部橋梁凹凸や流入部が急カーブのため減速が必要であること、方向②は従道路で青時間が短いため待ち時間も含めた平均旅行速度が低くなること、方向④は沿線の生活道路や商業施設等の沿道出入りが多いことから、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）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）

■位置図・対策内容



- 凡 例 -
事業名：フォローアップ対策事業
●：主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	68秒	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)

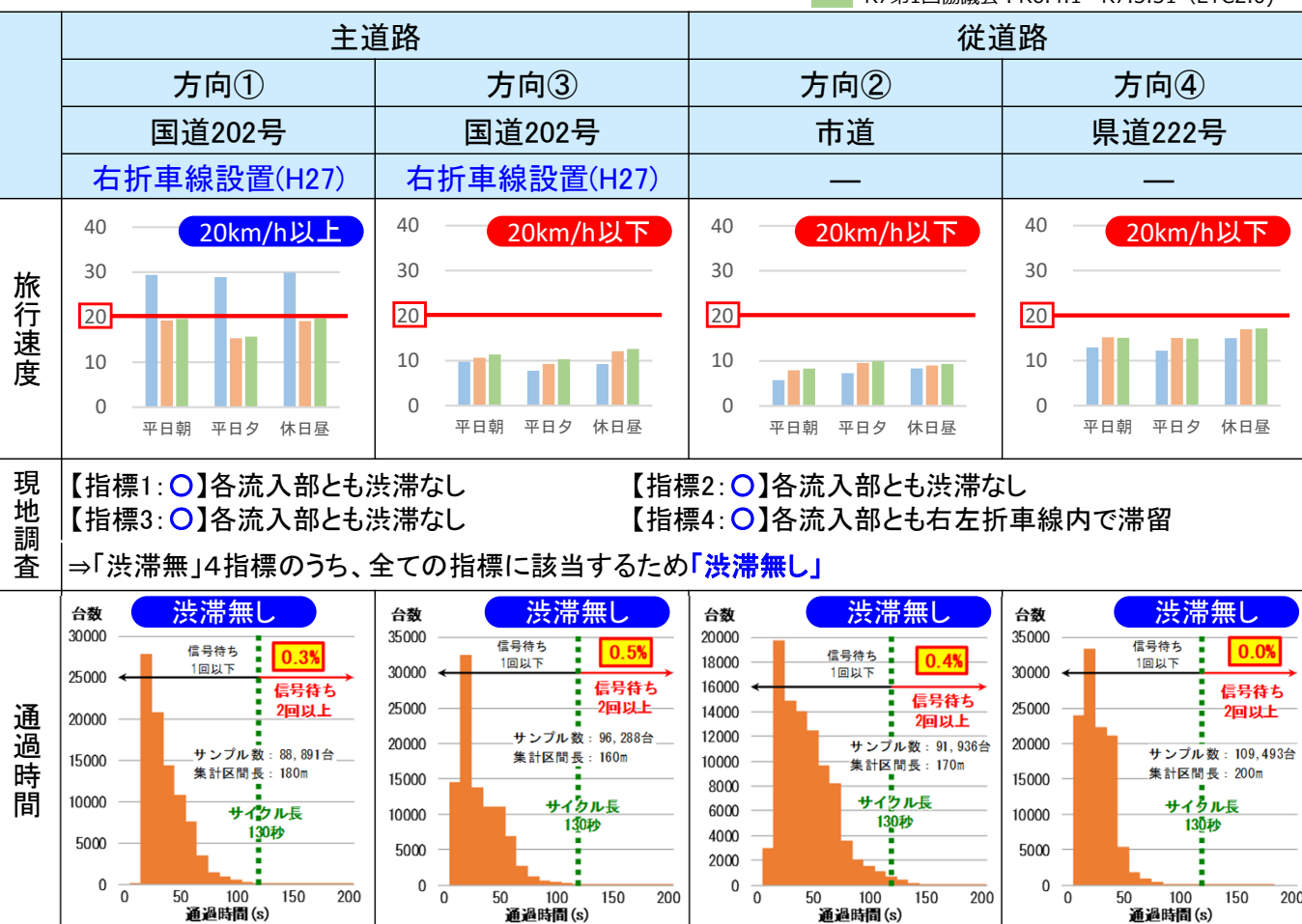
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査：R7.7.1(火) 18時台

主要渋滞箇所の解除要件をクリア



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑨国道34号 日見バイパス西口

確認③ 解除要件を満たすがモニタリング継続箇所

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に3つ該当しており「渋滞無し」と判定。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ないことを確認。
- ・現地調査及び通過時間分析結果より、解除要件を満たしているものの、国道34号新大工・馬町交差点改良事業の完成直後（R7.2月）であることから、交通状況の変化を見極めるためモニタリングの継続を行う。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
 R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）

■位置図・対策内容



- 凡 例 -
 事業名：フォローアップ対策事業
 ●：主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	89秒	46秒
青時間比	59%	31%
サイクル長	150秒	

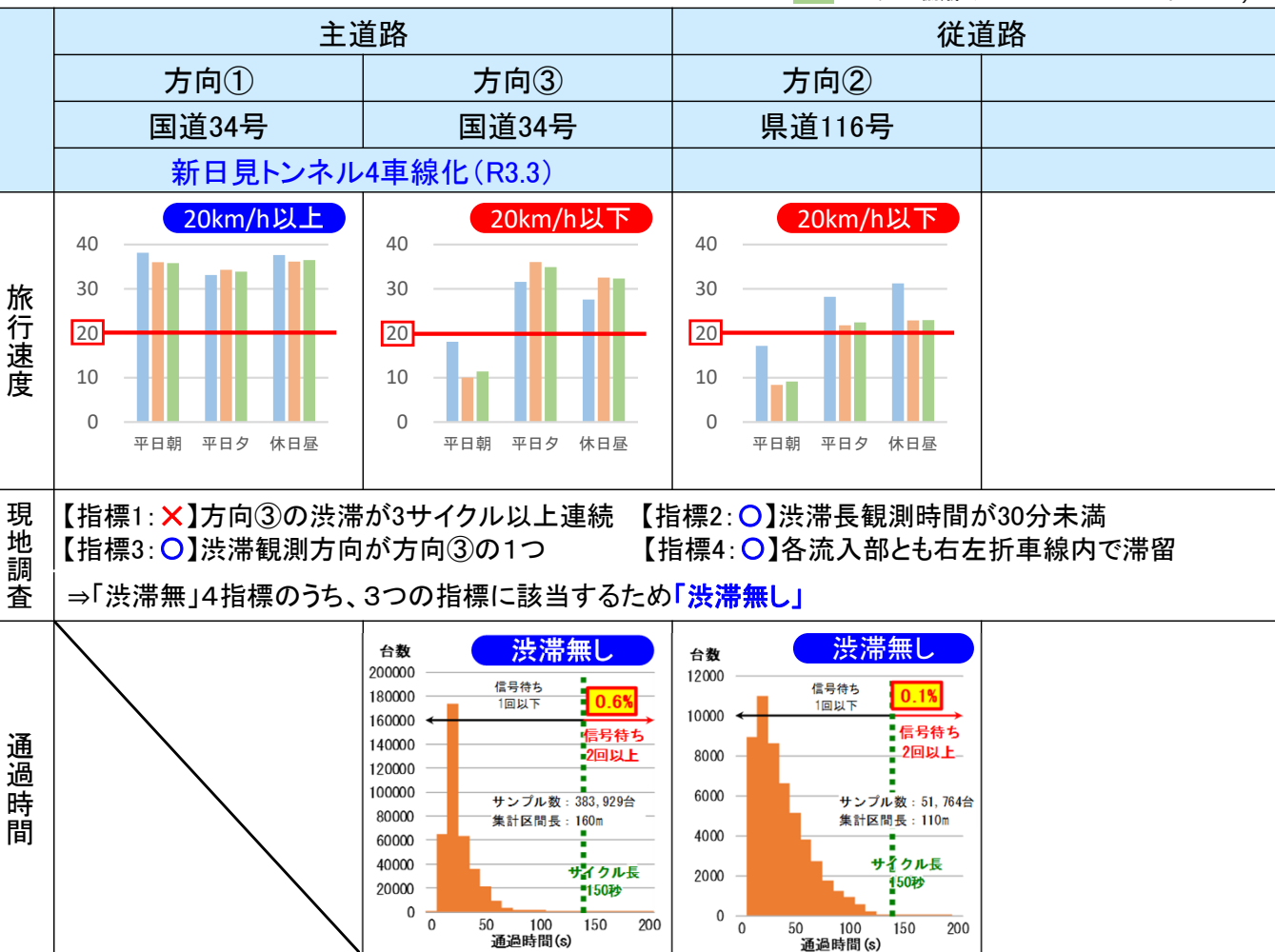
※旅行速度：選定時（H24.4～H24.8）

R6第1回渋滞協（R5.4.1～R6.3.31）

R7第1回渋滞協（R6.4.1～R7.3.31）

※通過時間：ETC2.0プローブ情報（R6.4.1～R7.3.31）

※現地調査：R7.7.1（水）8時台



解除要件は満たしているが主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(6) 対策済み主要渋滞箇所のフォローアップ ①国道34号 新大工町 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）
 R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（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	市道	市道
	—	右折車線設置(H29.2)	—	—
旅行速度				プローブデータなし
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3: ×】渋滞観測方向が方向①③の2つ ⇒「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」		【指標2: ×】方向①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				

■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
 事業名: 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	86秒	40秒
青時間比	57%	27%
サイクル長	150秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

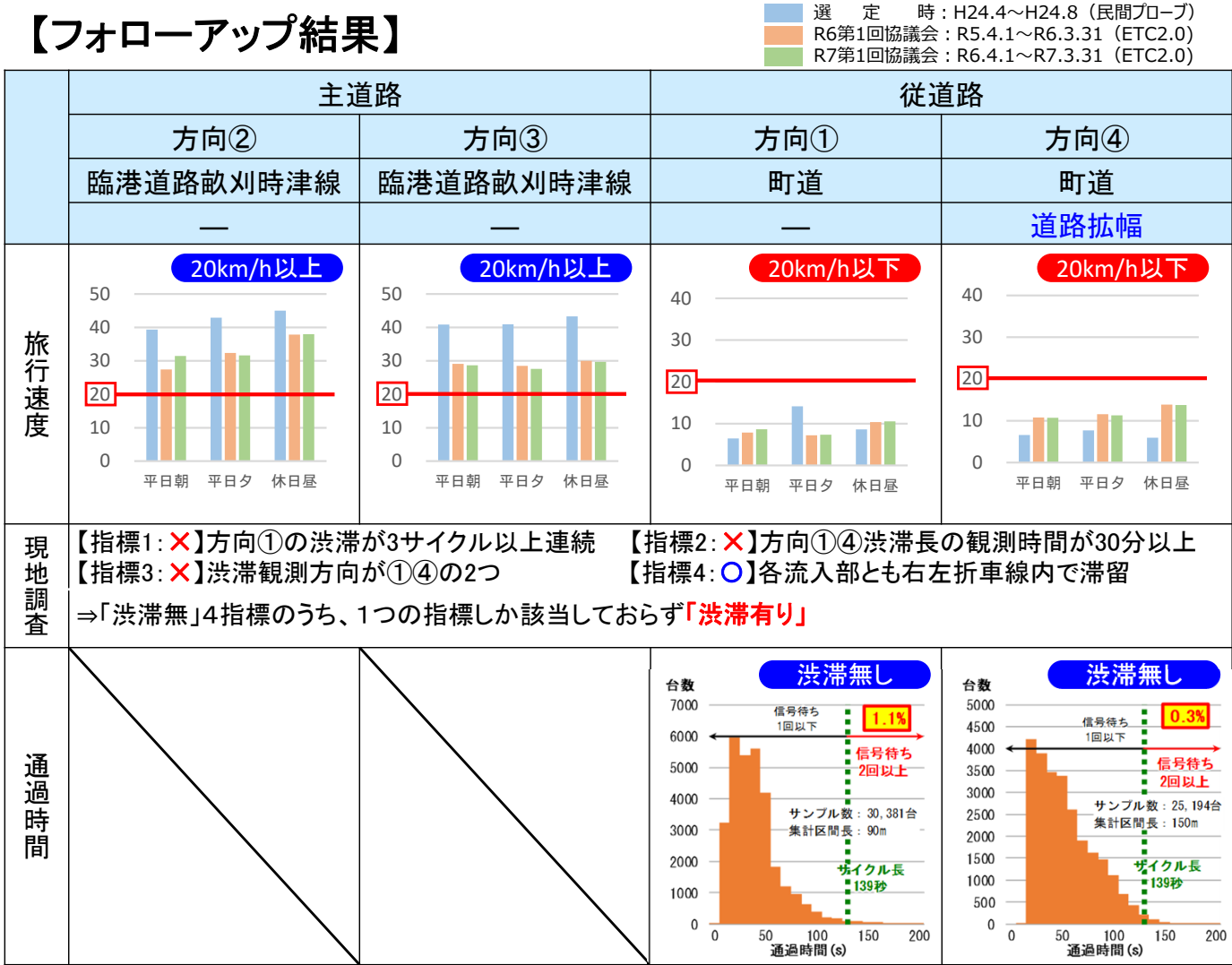
※現地調査: R7.7.1(火) 8時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

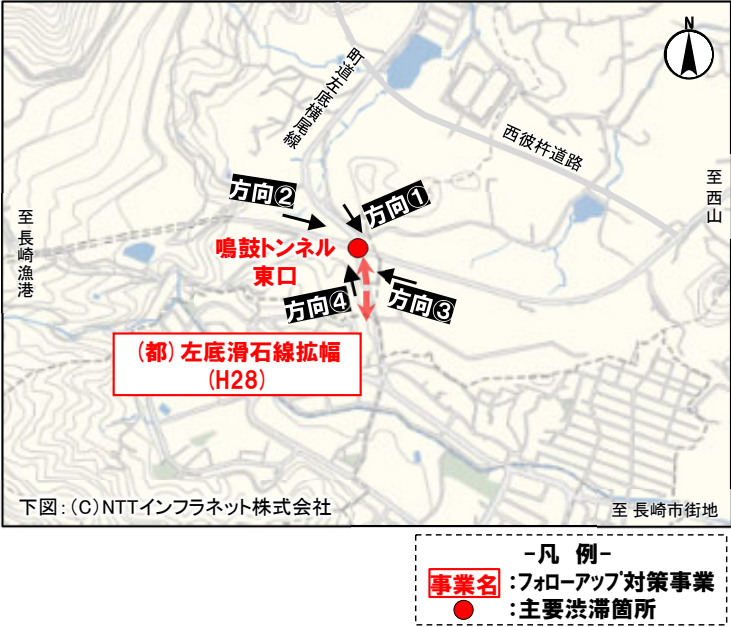
対策済み主要渋滞箇所 ②町道 鳴鼓トンネル東口

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ないことを確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査でも「渋滞有り」に該当するため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】



位置図・対策内容



【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）
R6第1回渋滞協（R5.4.1～R6.3.31）
R7第1回渋滞協（R6.4.1～R7.3.31）
※通過時間：ETC2.0プローブ情報（R6.4.1～R7.3.31）
※現地調査：R7.7.3（木）7時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑥市道 竹岩橋東口

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ないことを確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査でも「渋滞有り」に該当するため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4~H24.8 (民間プローブ)
 R6第1回協議会 : R5.4.1~R6.3.31 (ETC2.0)
 R7第1回協議会 : R6.4.1~R7.3.31 (ETC2.0)

■位置図・対策内容



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

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	47秒	82秒
青時間比	33%	58%
サイクル長	141秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

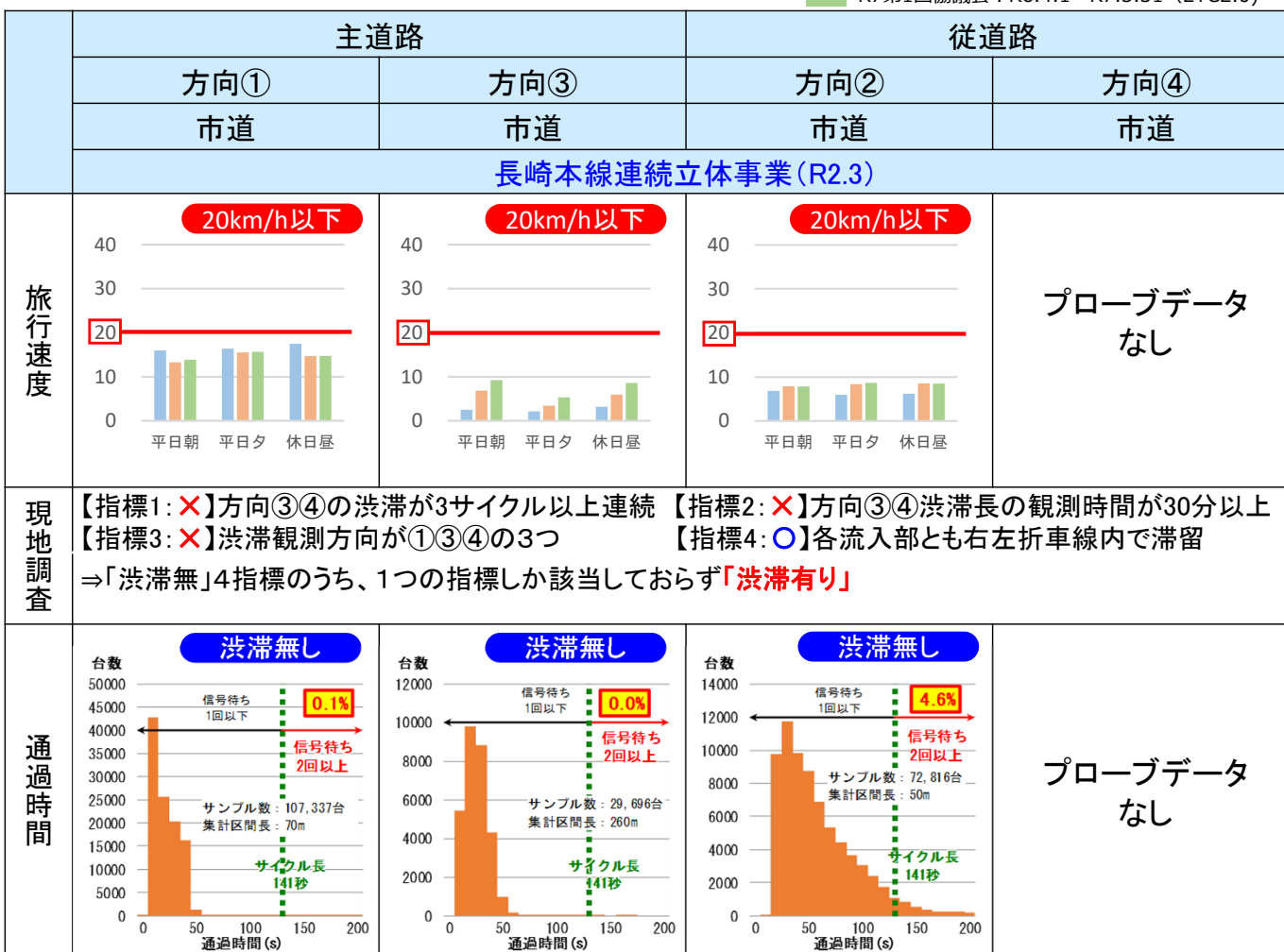
R6第1回渋滞協(R5.4.1~R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1~R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1~R7.3.31)

※現地調査: R7.7.2(水) 18時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続



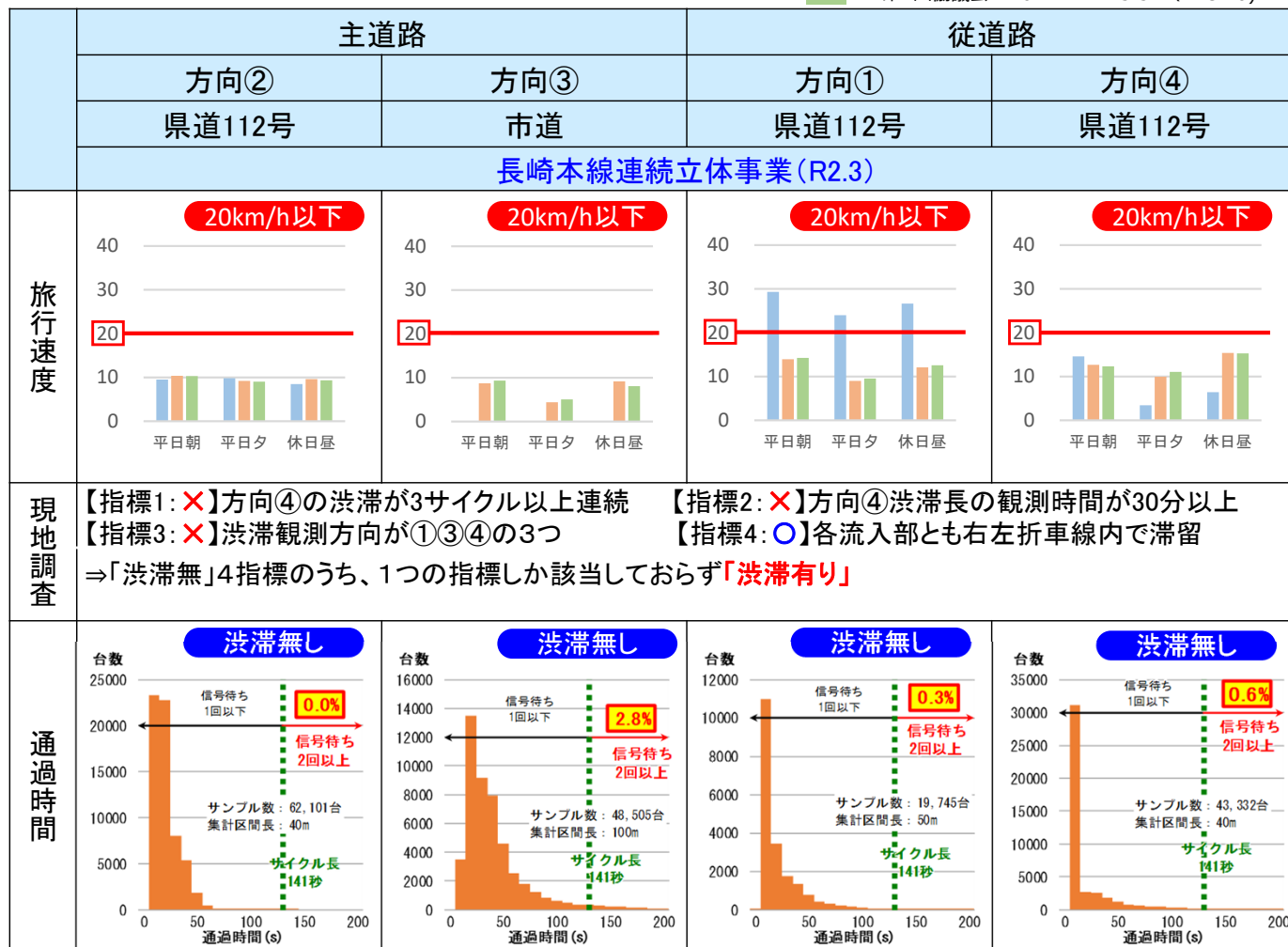
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑦県道112号 梁川橋東口

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、分析した全方向で信号待ち2回以上の割合が少ないことを確認。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査でも「渋滞有り」に該当するため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）



主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

■位置図・対策内容



-凡 例-
事業名: フォローアップ対策事業
●: 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	69秒	41秒
青時間比	49%	29%
サイクル長	141秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査: R7.7.2(水) 18時台

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 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）
 R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）

■位置図・対策内容



-凡 例-
 事業名：フォローアップ対策事業
 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	79秒	34秒
青時間比	58%	23%
サイクル長	150秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

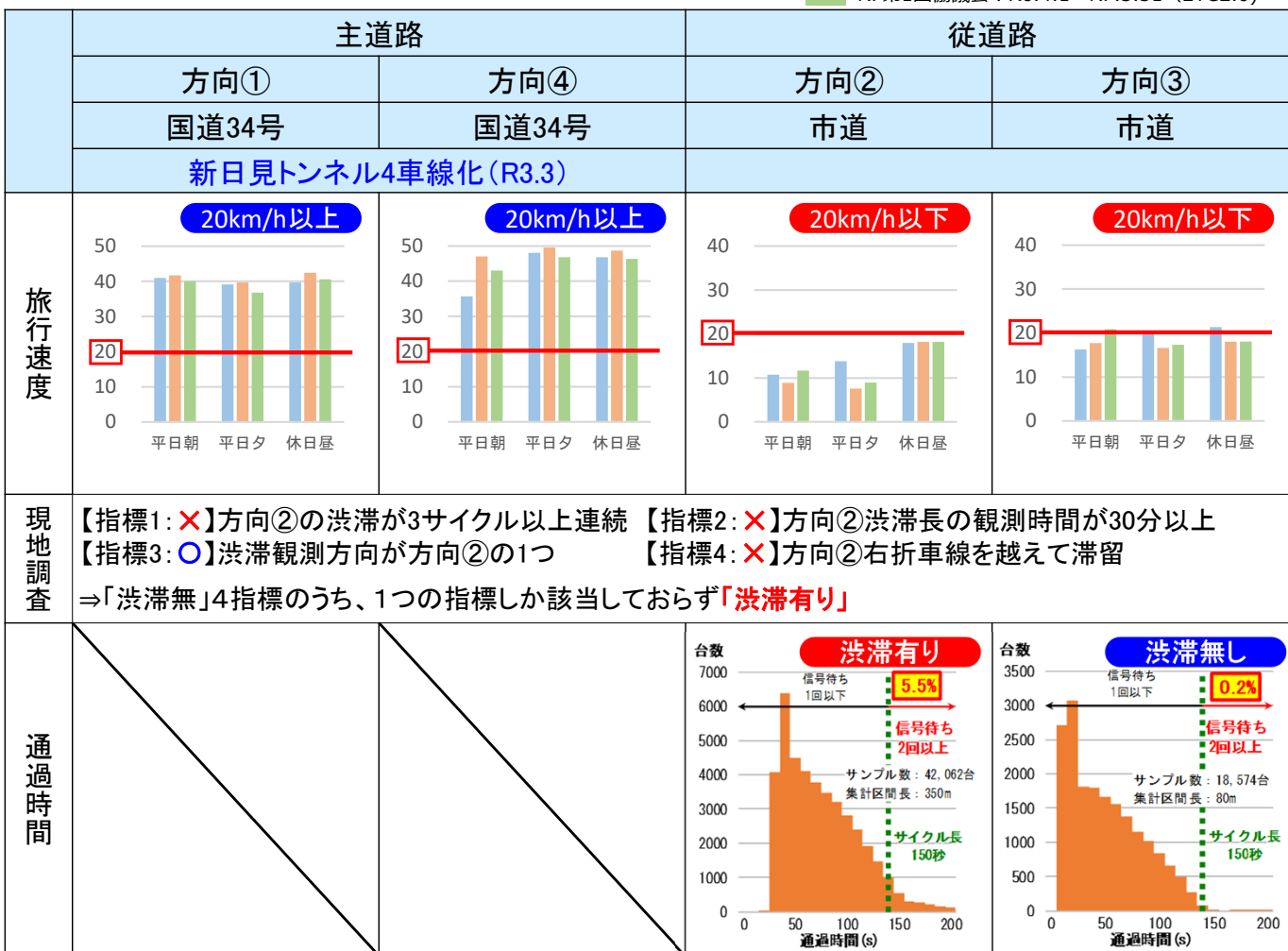
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査：R7.7.1(火) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑩国道206号 いでの井手園

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向④と方向①で信号待ち2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析でも「渋滞有り」に該当するため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）

■位置図・対策内容



【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①②④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」

- 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	96秒	46秒
青時間比	55%	26%
サイクル長	176秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

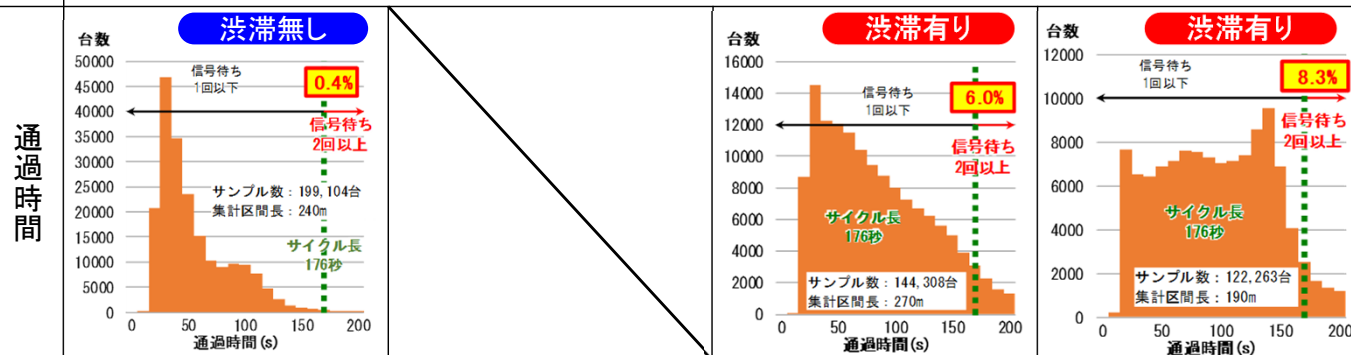
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査：R7.7.1(火) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑪国道206号 時津町 ときつちょう

- ・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）
 R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（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3: ×】渋滞観測方向が方向①②の2つ ⇒「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」		【指標2: ×】方向②の渋滞長観測時間が30分以上 【指標4: ×】方向②の右折車が後続阻害	
通過時間				

■位置図・対策内容



-凡 例-
 事業名: フォローアップ対策事業
 ●: 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	72秒	38秒
青時間比	51%	27%
サイクル長	140秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査: R7.6.26(木) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

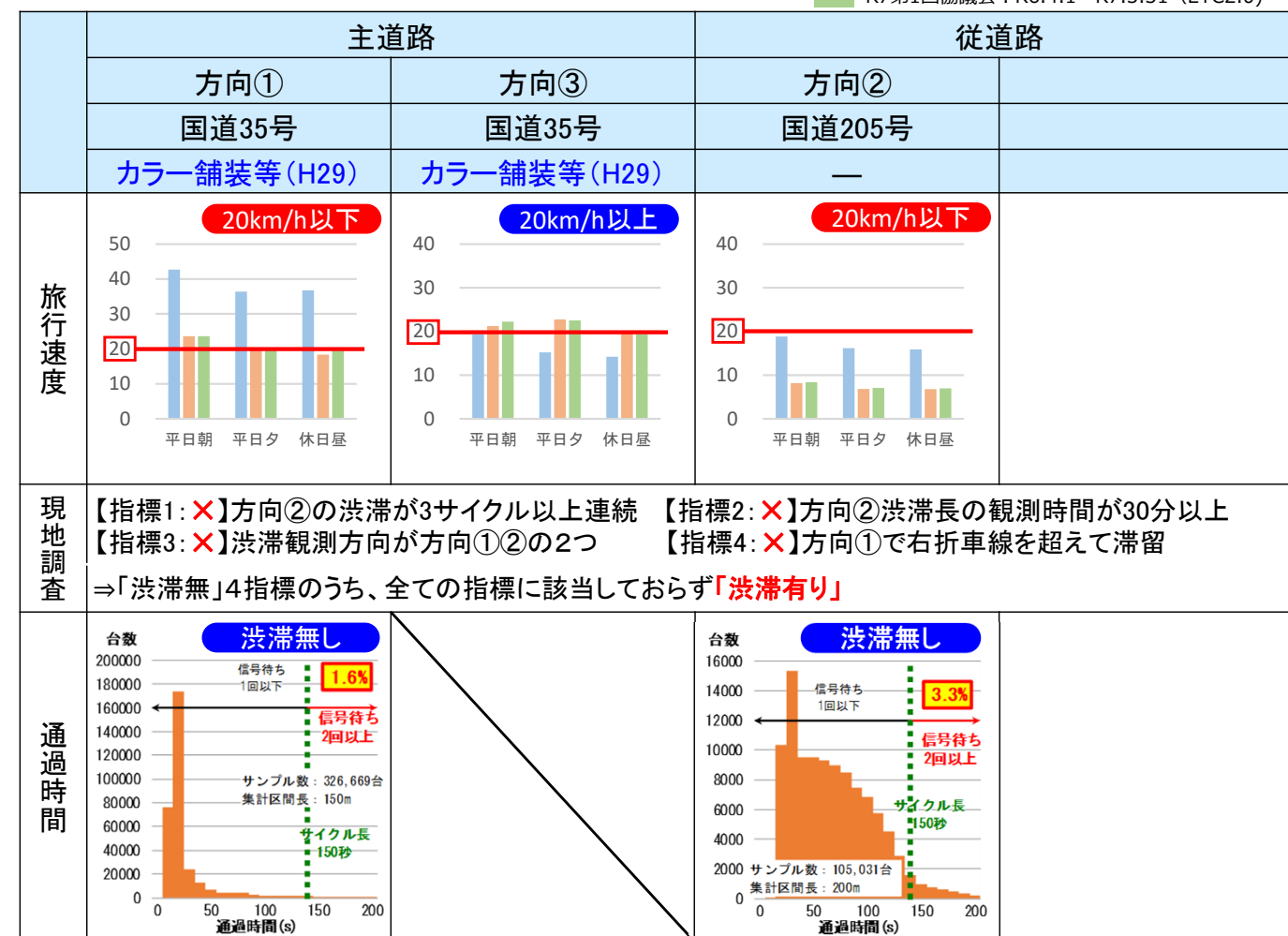
だいとう

対策済み主要渋滞箇所 ⑫国道35号 大塔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)
R6第1回協議会 : R5.4.1～R6.3.31 (ETC2.0)
R7第1回協議会 : R6.4.1～R7.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



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

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	77秒	38秒
青時間比	51%	25%
サイクル長	150秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査: R7.6.29(日) 14時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

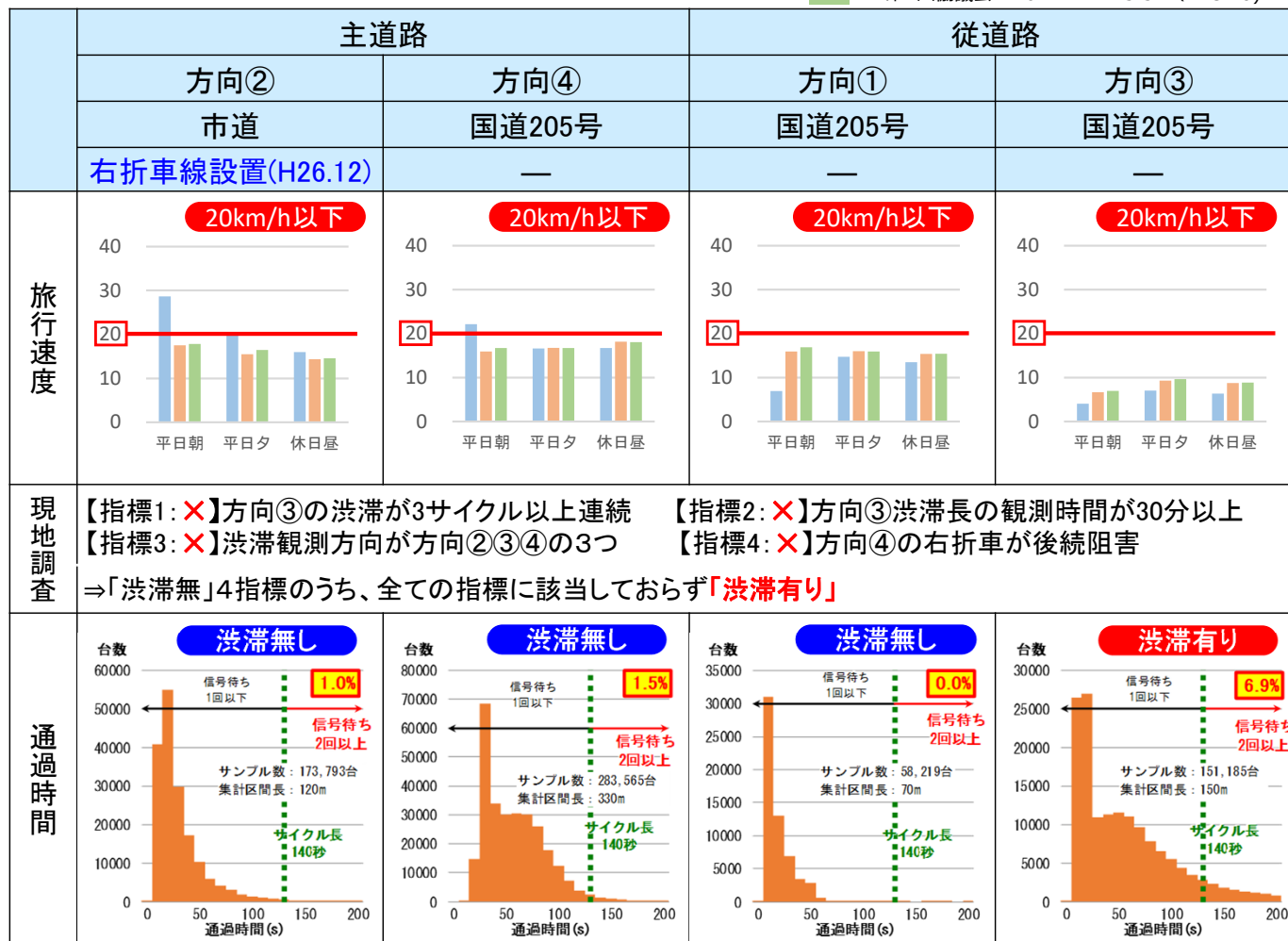
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑬国道205号 大塔ロータリー

- ・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）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）



主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

■位置図・対策内容



- 凡 例 -
事業名: 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	67秒	30秒
青時間比	48%	21%
サイクル長	140秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査: R7.6.29(日) 16時台

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑭国道497号 佐世保中央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、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)
R6第1回協議会 : R5.4.1～R6.3.31 (ETC2.0)
R7第1回協議会 : R6.4.1～R7.3.31 (ETC2.0)

■位置図・対策内容



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

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	77秒	25秒
青時間比	51%	17%
サイクル長	150秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査: R7.7.3(木) 7時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

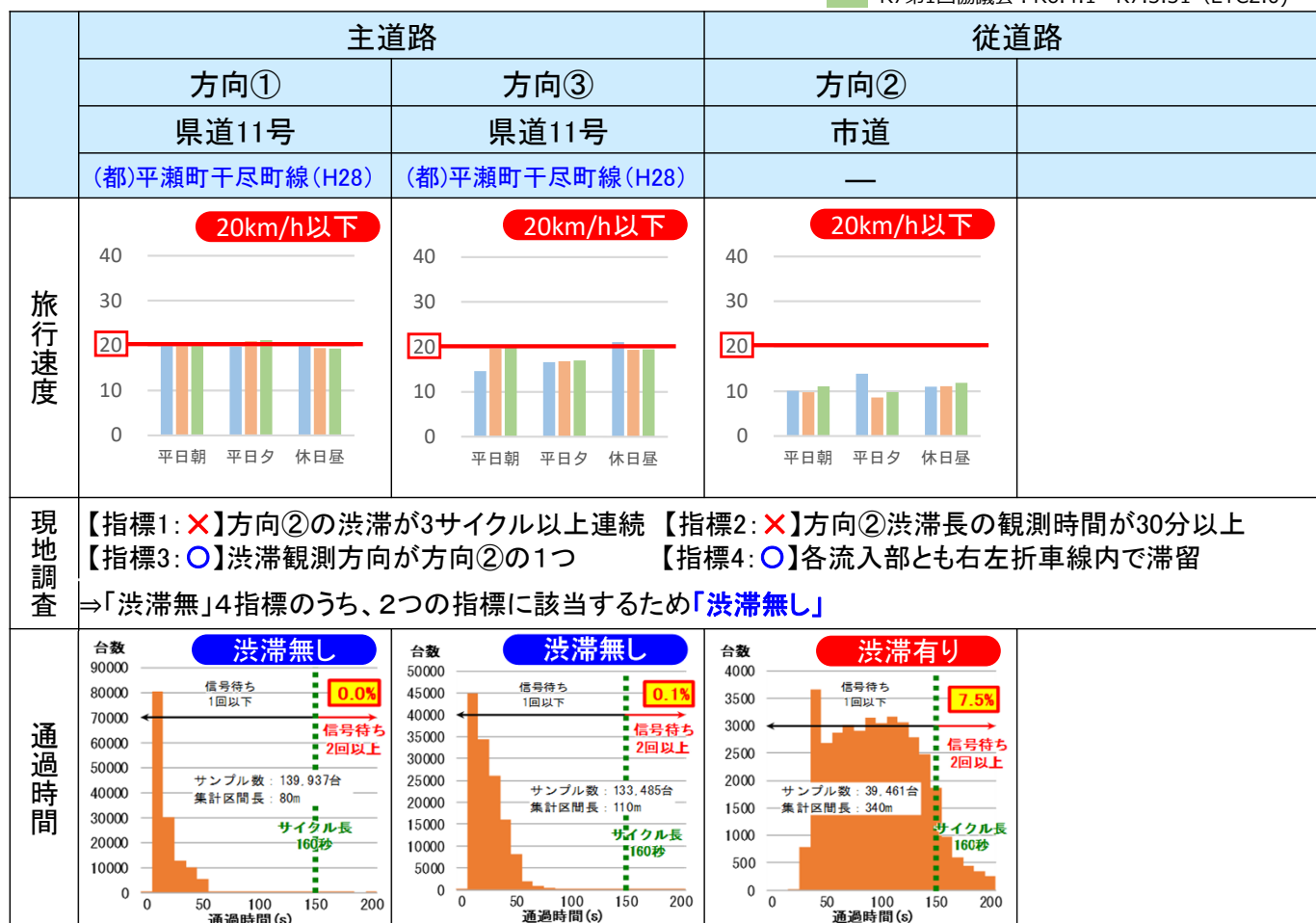
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑮県道11号 海自警備隊前

- ・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、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)
 R6第1回協議会 : R5.4.1～R6.3.31 (ETC2.0)
 R7第1回協議会 : R6.4.1～R7.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



- 凡 例 -
 事業名 : 周辺の主な事業
 事業名 : フォローアップ対策事業
 事業名 : 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)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査: R7.6.27(金) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ⑱ 県道11号 ^{ひらせ} 平瀬

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

【フォローアップ結果】

選 定 時 : H24.4～H24.8 (民間プローブ)
 R6第1回協議会 : R5.4.1～R6.3.31 (ETC2.0)
 R7第1回協議会 : R6.4.1～R7.3.31 (ETC2.0)

■位置図・対策内容



- 凡 例 -
 事業名: 周辺の主な事業
 事業名: フォローアップ対策事業
 事業名: 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	39%	16%
サイクル長	160秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

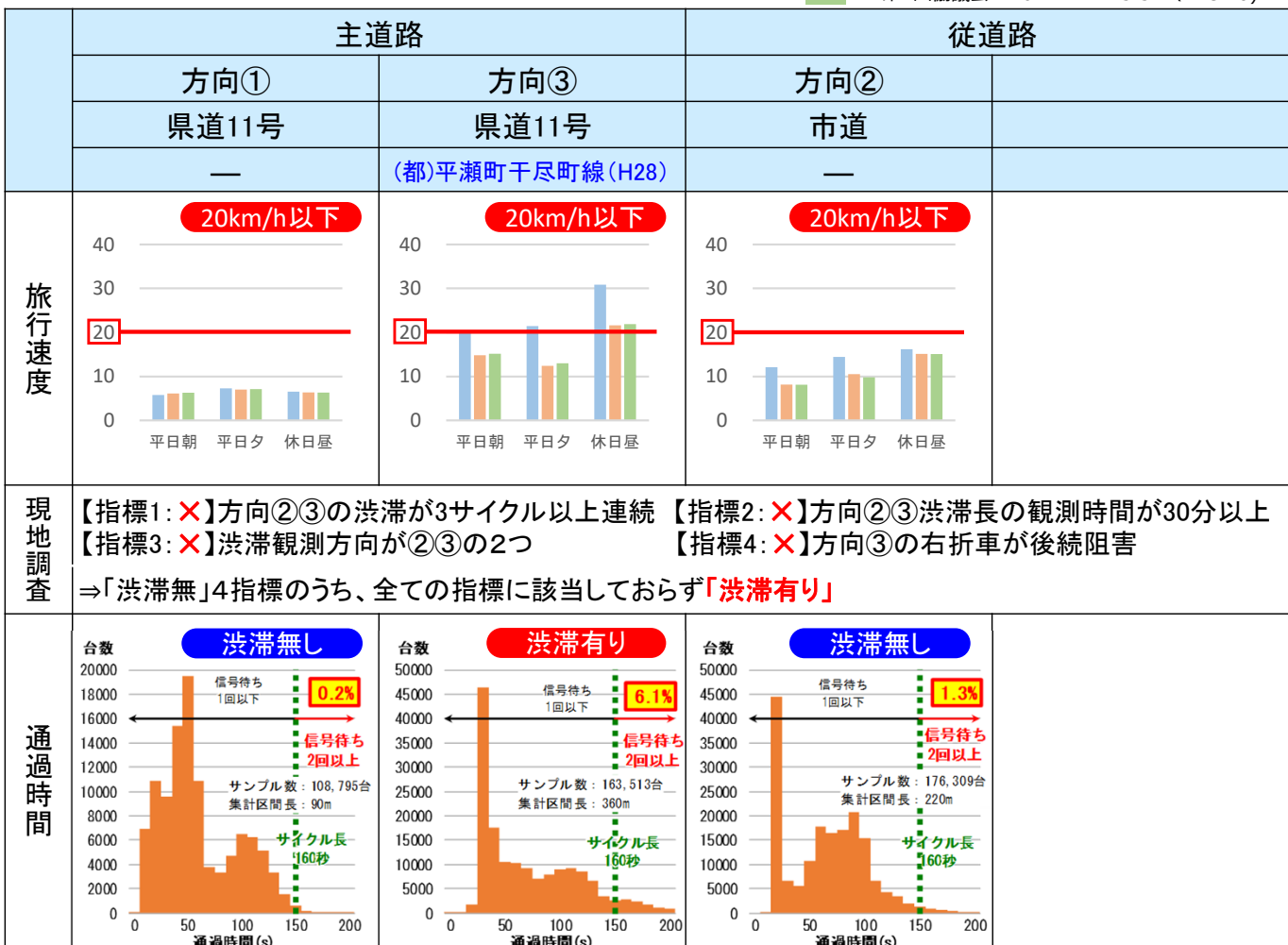
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査: R7.6.30(月) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続



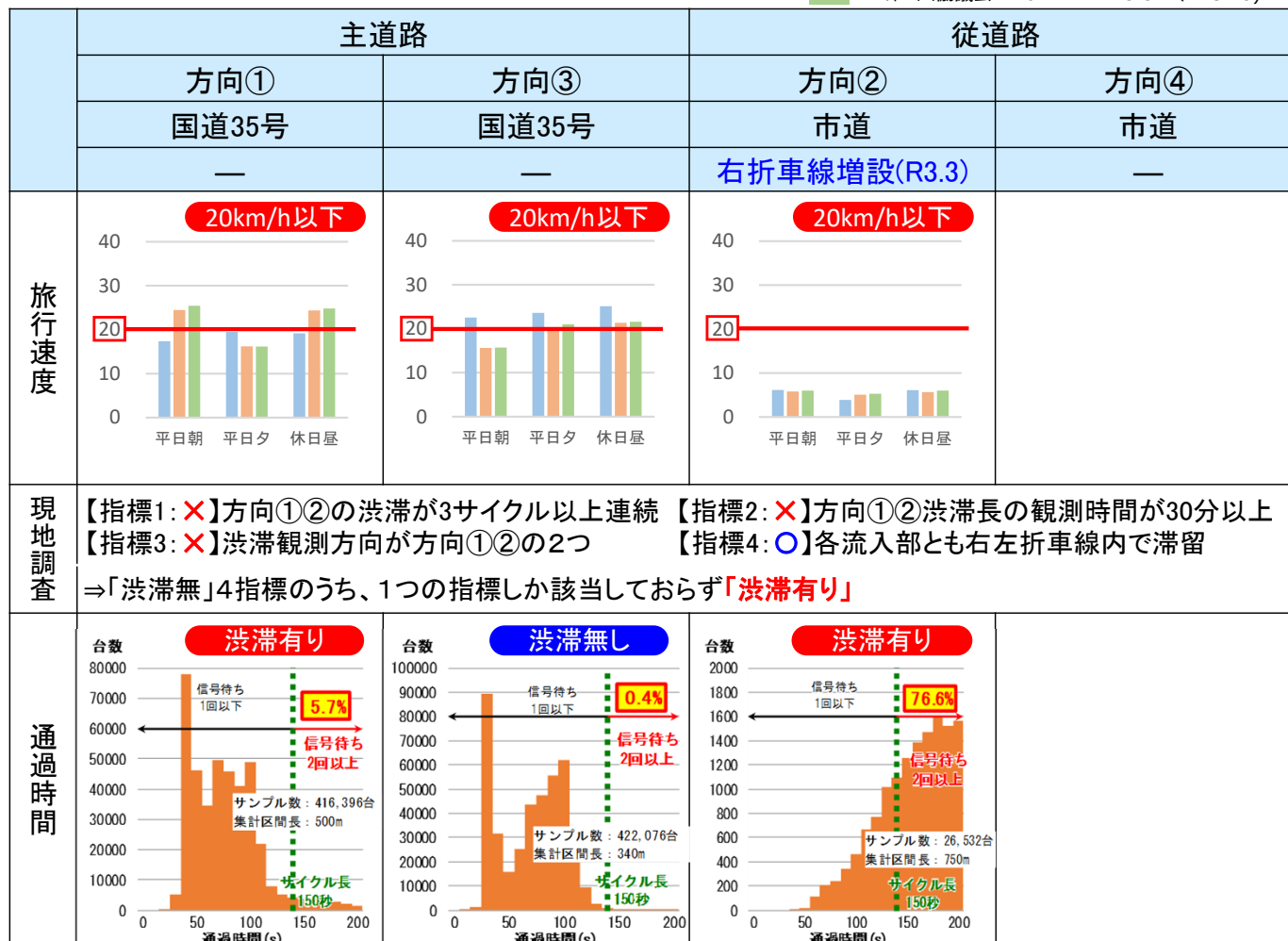
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ②国道35号 大和町

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、主道路の方向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)
 R6第1回協議会 : R5.4.1～R6.3.31 (ETC2.0)
 R7第1回協議会 : R6.4.1～R7.3.31 (ETC2.0)



■位置図・対策内容



-凡 例-
 事業名 : フォローアップ対策事業
 ● : 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	80秒	27秒
青時間比	53%	18%
サイクル長	150秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査: R7.7.3(木) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ②市道 第二白岳橋

- ・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）
 R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）

■位置図・対策内容



- 凡 例 -
 事業名：フォローアップ対策事業
 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	32秒	36秒
青時間比	40%	45%
サイクル長	80秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

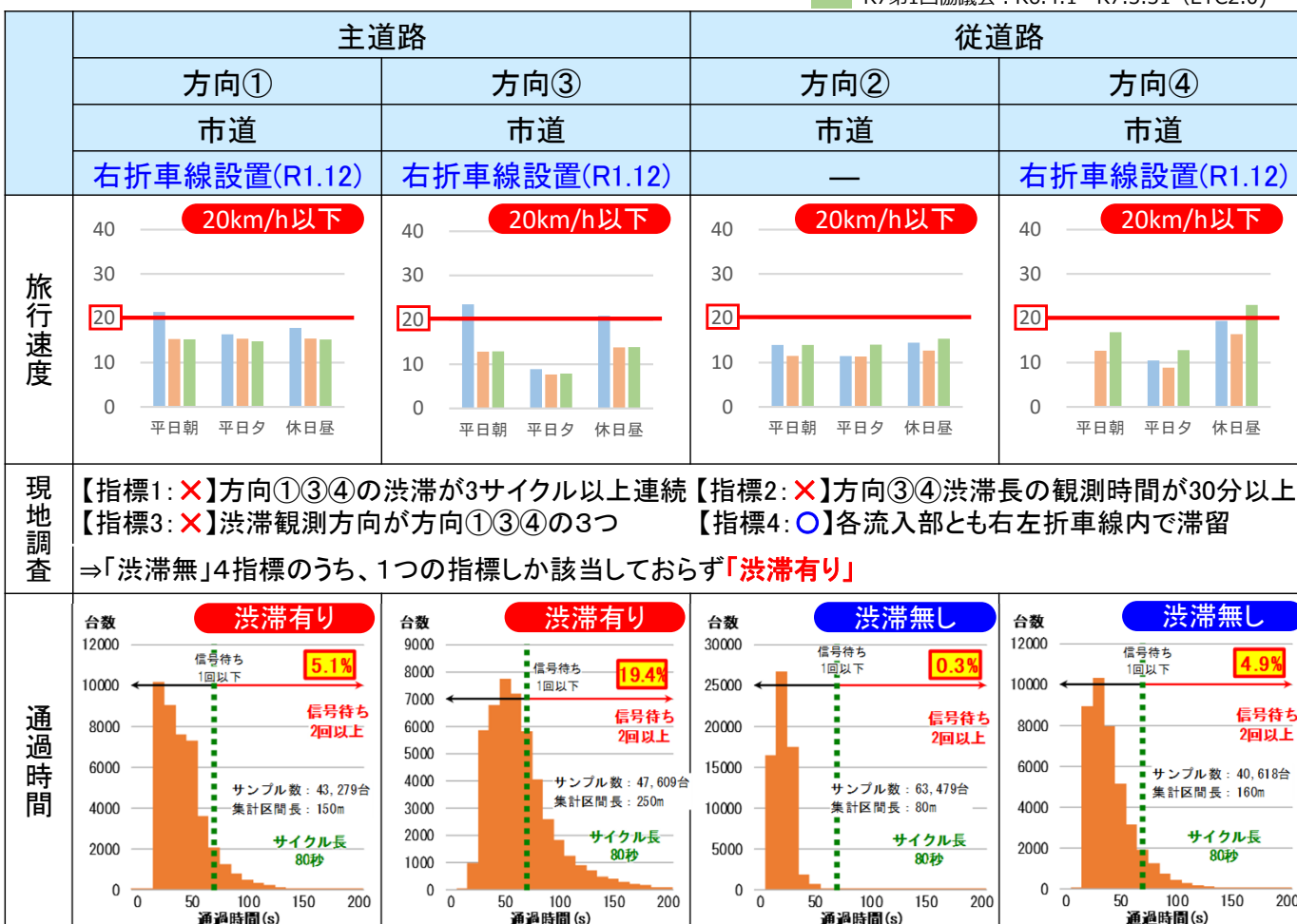
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査：R7.6.19(木) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続



3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ②⑧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）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）

■位置図・対策内容



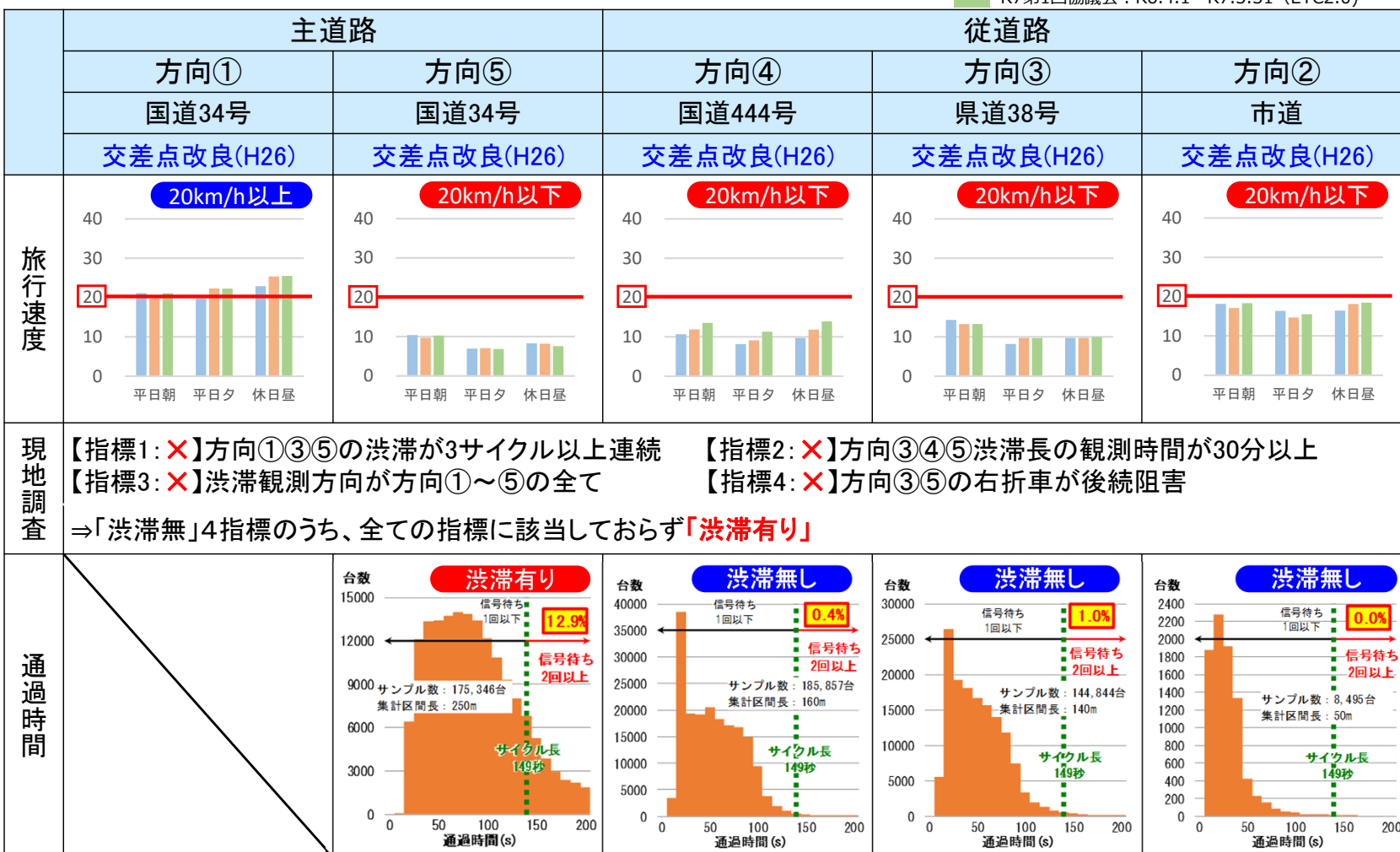
至 東彼杵町
至 大村IC
至 長崎空港
至 諫早市
下図：(C)NTTインフラネット株式会社

～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	48秒	33秒	14秒
青時間比	32%	22%	9%
サイクル長	149秒		

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)
※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)
※現地調査：R7.7.1(火) 17時台



主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ②⑨国道34号 与崎^{よざき}

- ・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)
 R6第1回協議会 : R5.4.1～R6.3.31 (ETC2.0)
 R7第1回協議会 : R6.4.1～R7.3.31 (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②③の渋滞が3サイクル以上連続 【指標3: ×】 渋滞観測方向が②③の2つ ⇒「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」		【指標2: ×】 方向③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				

■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
 事業名 : 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	86秒	33秒
青時間比	61%	24%
サイクル長	140秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査: R7.7.3(木) 7時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

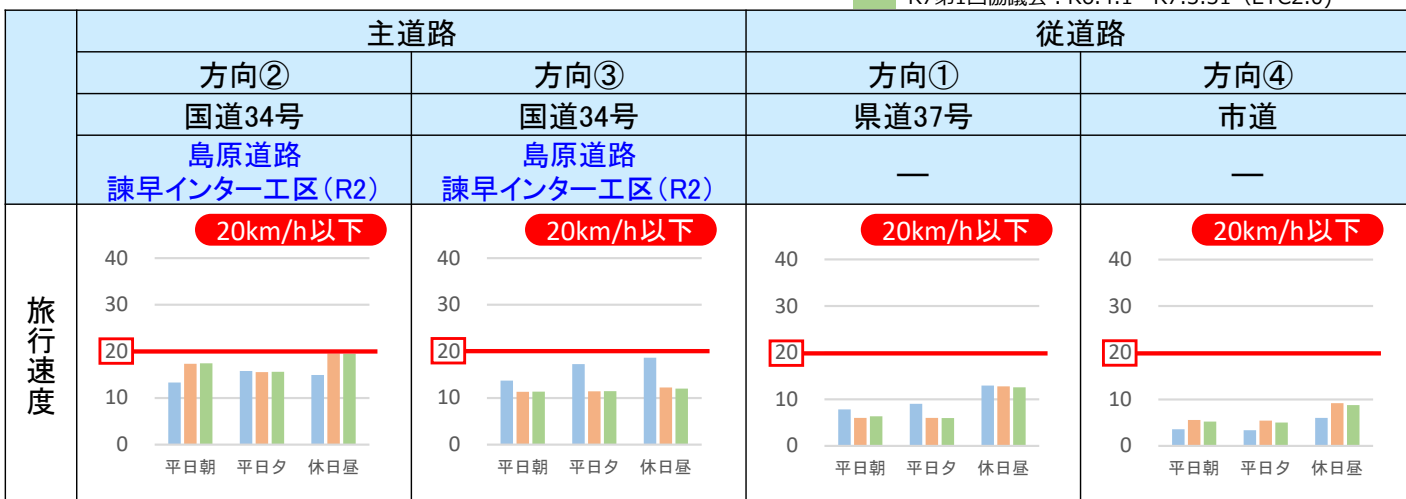
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ③⑩国道34号 貝津町

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、主道路の方向③、従道路の方向①と方向④で信号待ち2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析でも「渋滞有り」に該当するため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

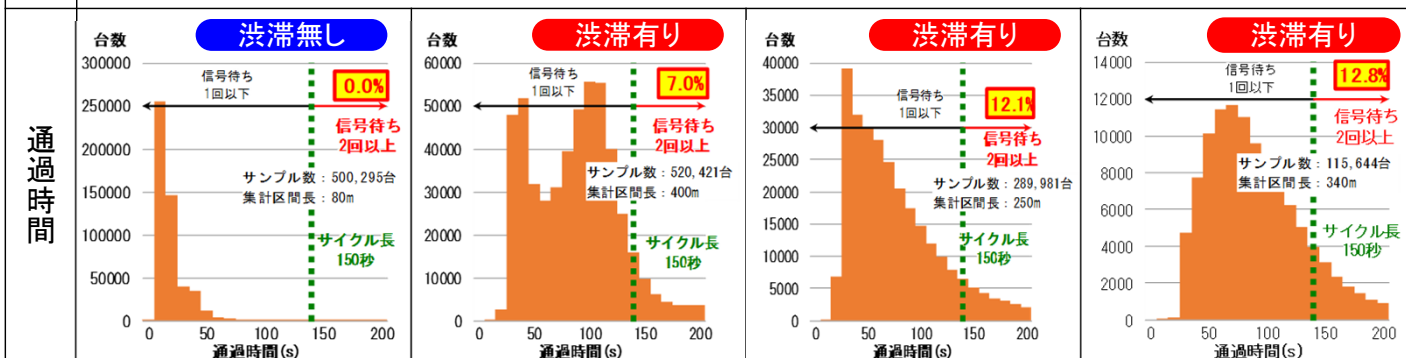
選定時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）



【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①③④の3つ

【指標2: ×】方向①③④渋滞長の観測時間が30分以上
【指標4: ×】方向①④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」



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)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査：R7.7.3(木) 17時台

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ③①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。

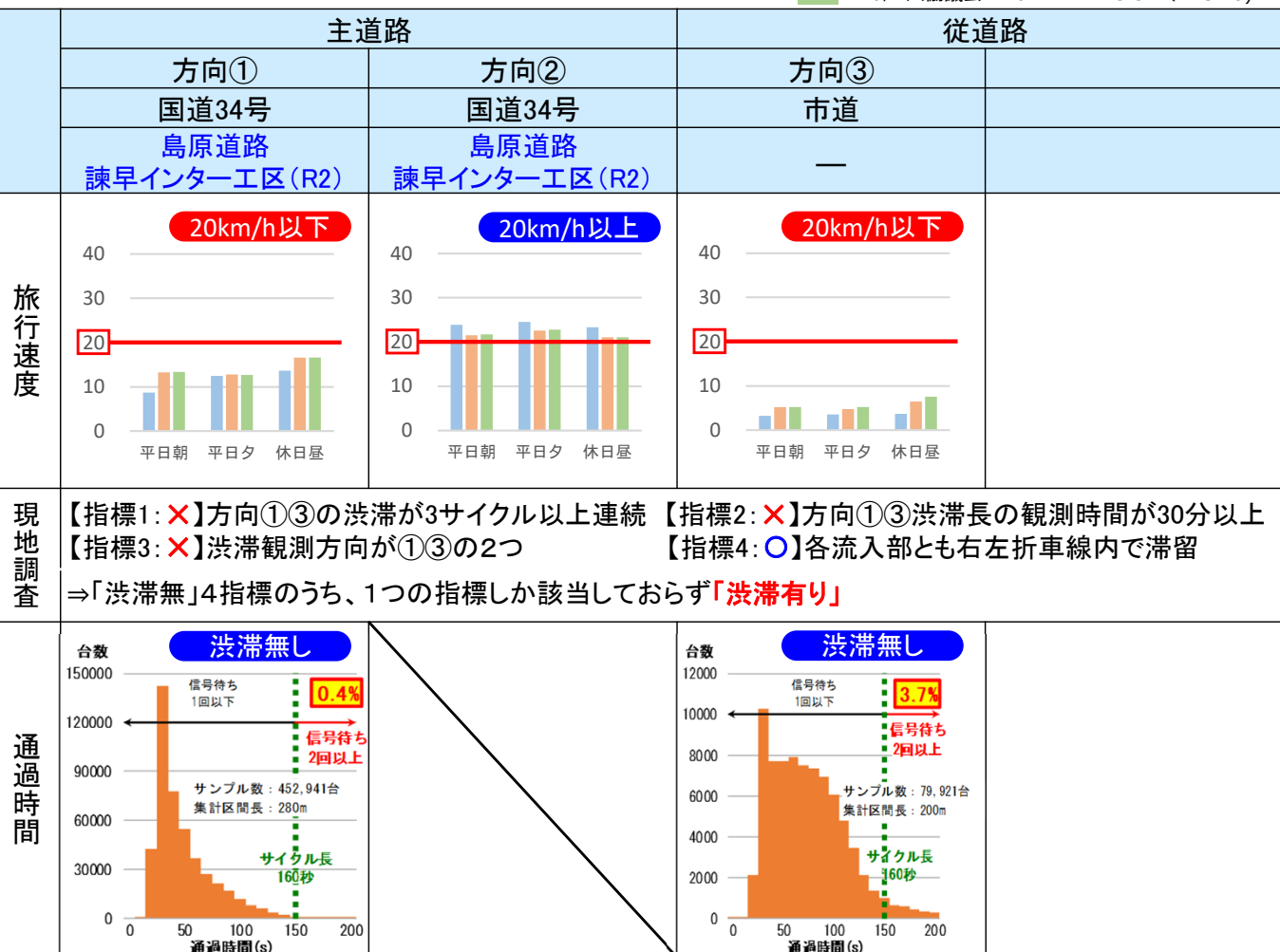
【フォローアップ結果】

選 定 時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）

■位置図・対策内容



- 凡 例 -
事業名：フォローアップ対策事業
●：主要渋滞箇所



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	93秒	35秒
青時間比	58%	22%
サイクル長	160秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査：R7.7.3(木) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

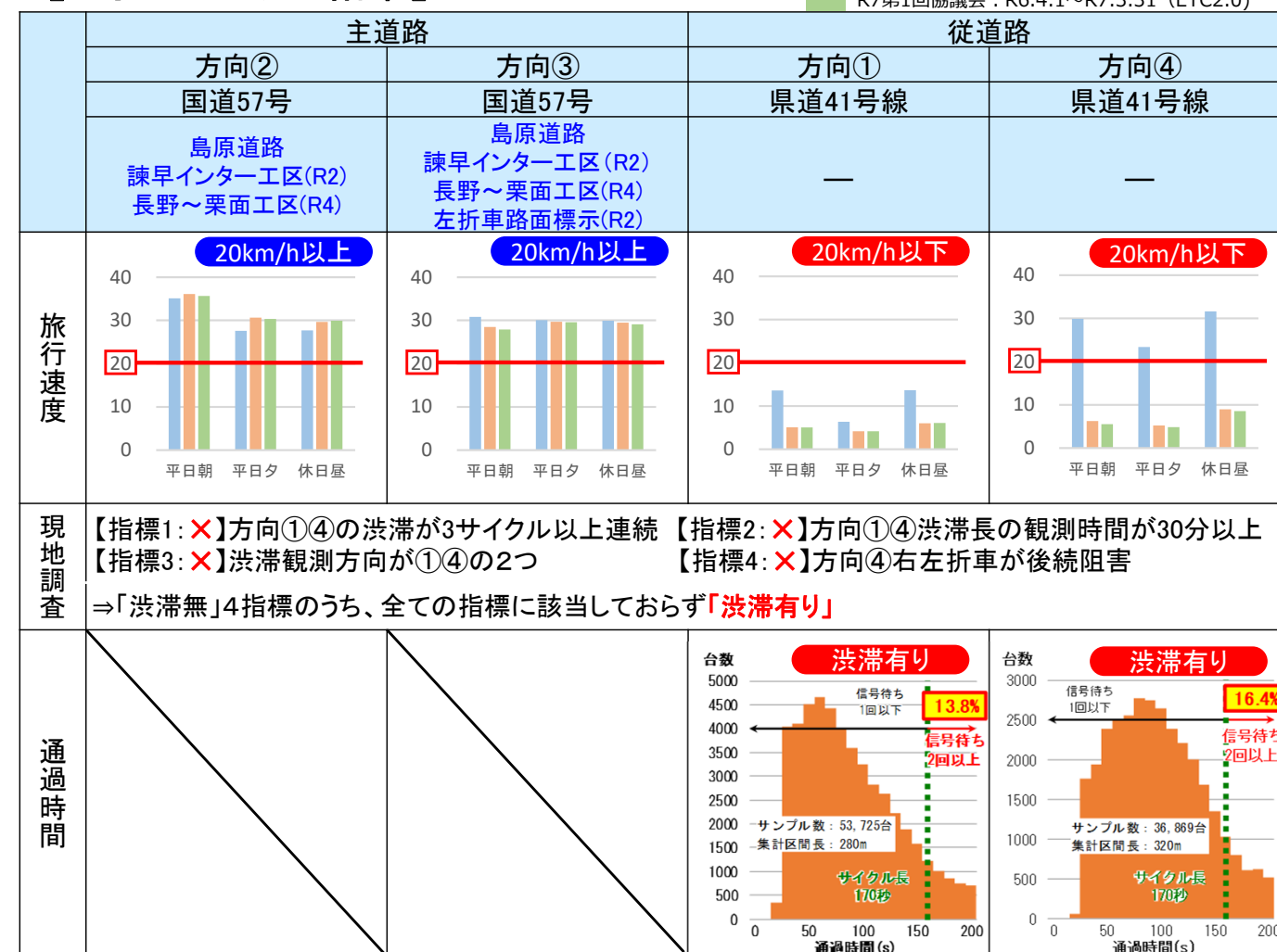
くれもまち

対策済み主要渋滞箇所 ③②国道57号 栗面町

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に全て該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向①及び方向④で信号待ち2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析でも「渋滞有り」に該当するため、モニタリングの継続が必要。

【フォローアップ結果】

選 定 時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
 R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）



■位置図・対策内容



- 凡 例 -
 事業名: フォローアップ対策事業
 ●: 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	103秒	34秒
青時間比	61%	20%
サイクル長	170秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査: R7.7.3(木)17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

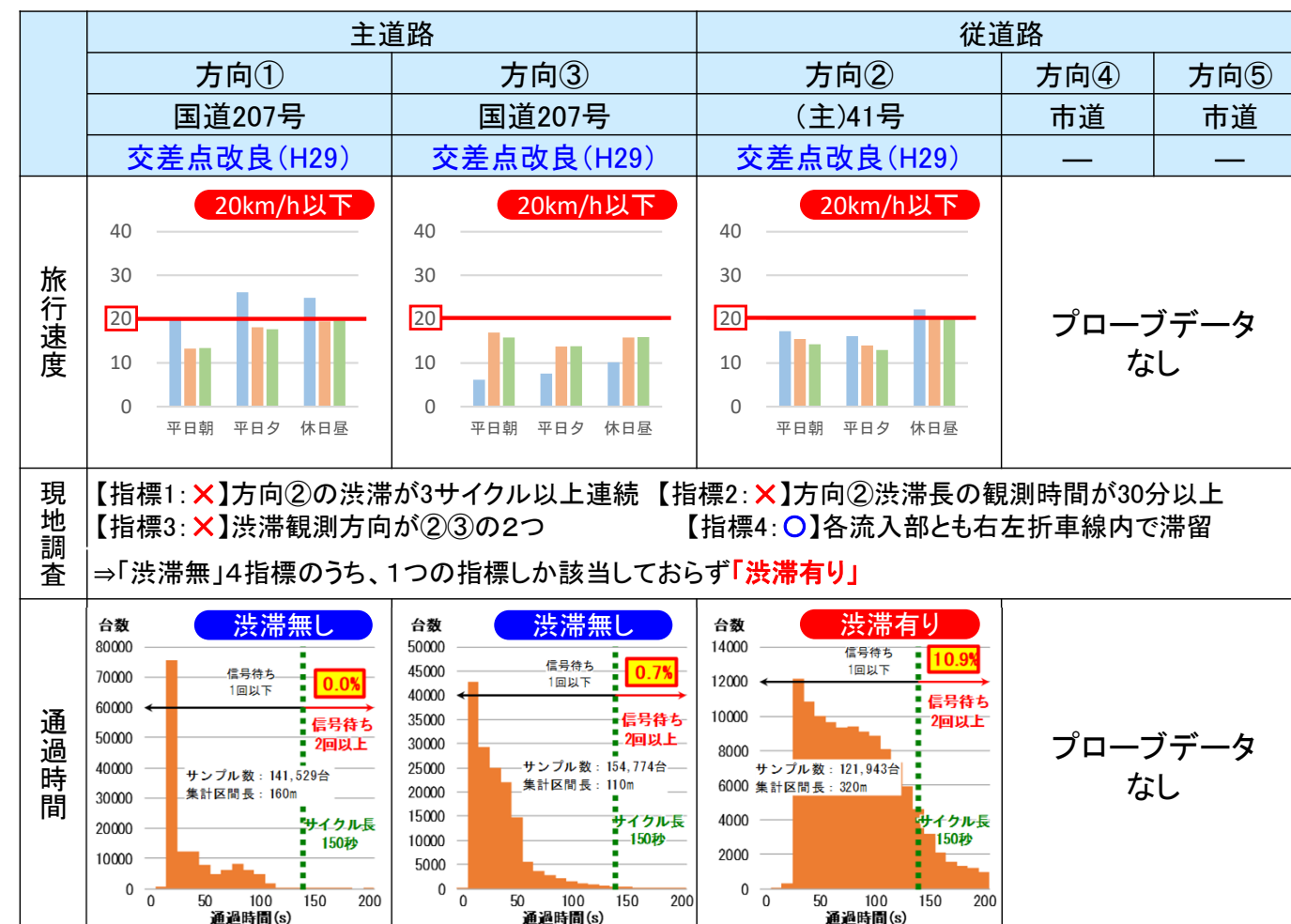
うづまち

対策済み主要渋滞箇所 ③国道207号 宇都町

- ・現地調査の結果、渋滞無の判断指標に1つしか該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、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）
 R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
 R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）



■位置図・対策内容



-凡 例-
 事業名: フォローアップ対策事業
 主要渋滞箇所

【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	73秒	36秒
青時間比	49%	24%
サイクル長	150秒	

※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間: ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査: R7.7.2(水) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

対策済み主要渋滞箇所 ③4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全て該当しておらず「渋滞有り」と判定。
- ・通過時間の分析では、従道路の方向③で信号待ち2回以上の割合が5%を超えている。
- ・旅行速度の特定条件をクリアしておらず、現地調査及び通過時間分析でも「渋滞有り」に該当するため、モニタリングの継続が必要。

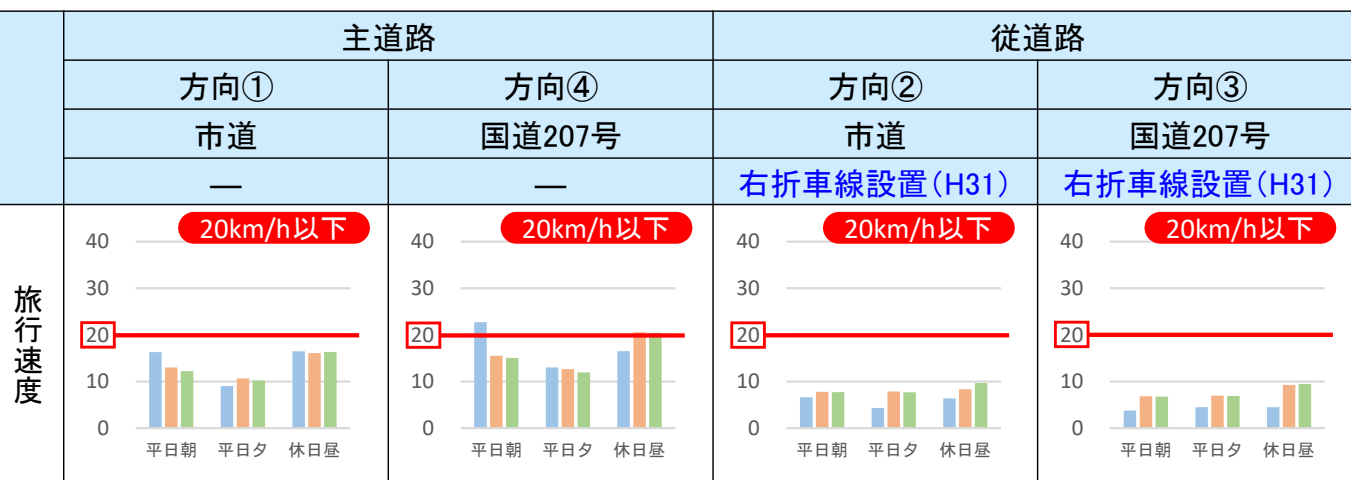
【フォローアップ結果】

選 定 時：H24.4～H24.8（民間プローブ）
R6第1回協議会：R5.4.1～R6.3.31（ETC2.0）
R7第1回協議会：R6.4.1～R7.3.31（ETC2.0）

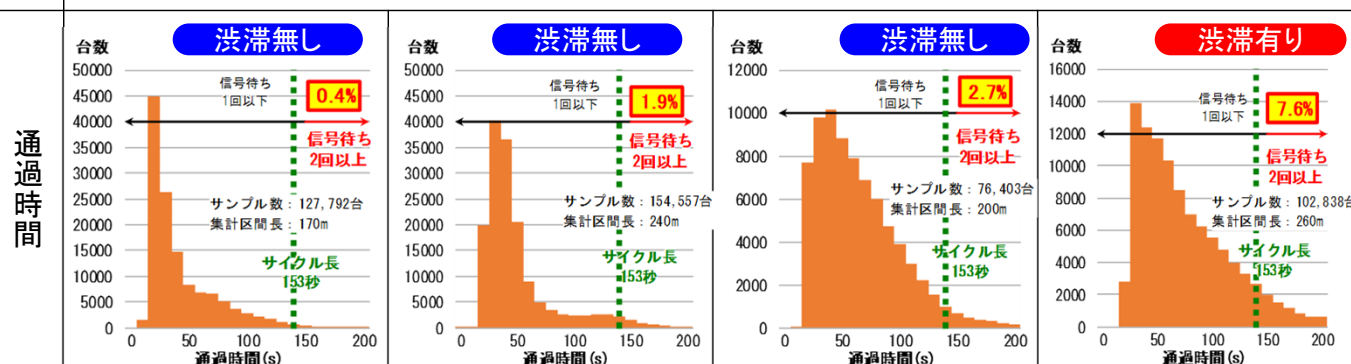
■位置図・対策内容



- 凡 例 -
事業名：フォローアップ対策事業
●：主要渋滞箇所



【指標1：×】方向②③④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①～④の全て 【指標4：×】方向③で右折車線を超えて滞留
⇒「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」



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	44秒	48秒
青時間比	29%	31%
サイクル長	153秒	

※旅行速度：選定時(H24.4-H24.8)

R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)

R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)

※通過時間：ETC2.0プローブ情報(R6.4.1～R7.3.31)

※現地調査：R7.7.2(水) 17時台

主要渋滞箇所としてモニタリングを継続

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(7) 未対策箇所で主要渋滞箇所選定基準をクリアした箇所(国道205号百津交差点)

- ・未対策箇所のうち、国道205号^{ももつ}百津交差点は主要渋滞箇所の選定基準を2年連続でクリアしている。
- ・主要渋滞箇所のフローに基づき、「変化要因の確認」として、交差点周辺の沿道状況や道路網を確認したが、直近2年間で交通状況に影響を与える変化は起きていない。
- ・以上のことから、「変化要因の確認」ができていないため、**経過観察として提案する。**

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)			②R5年度渋滞協(km/h)			③最新平均速度(km/h)		
									【H24.4～H24.8】			【R5.4.1～R6.3.31】			【R6.4.1～R7.3.31】		
									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	ももつ 百津	(未対策箇所) 道路管理者: 国	-	市道等	北	820	8.7	10.6	10.7	-	-	-	23.2	24.7	22.8
						国205	西	236	37.4	30.8	34.6	43.0	36.5	41.3	43.4	37.0	41.2
						国205	南東	181	18.2	26.6	26.0	22.9	23.3	25.8	22.7	23.6	25.2

2年連続で主要渋滞箇所特定要件をクリア

■位置図・対策内容



※旅行速度: 選定時(H24.4-H24.8)
R6第1回渋滞協(R5.4.1～R6.3.31)
R7第1回渋滞協(R6.4.1～R7.3.31)
※現地確認: R6.7.22(月) 8時頃



R7.7月撮影



R7.7月撮影

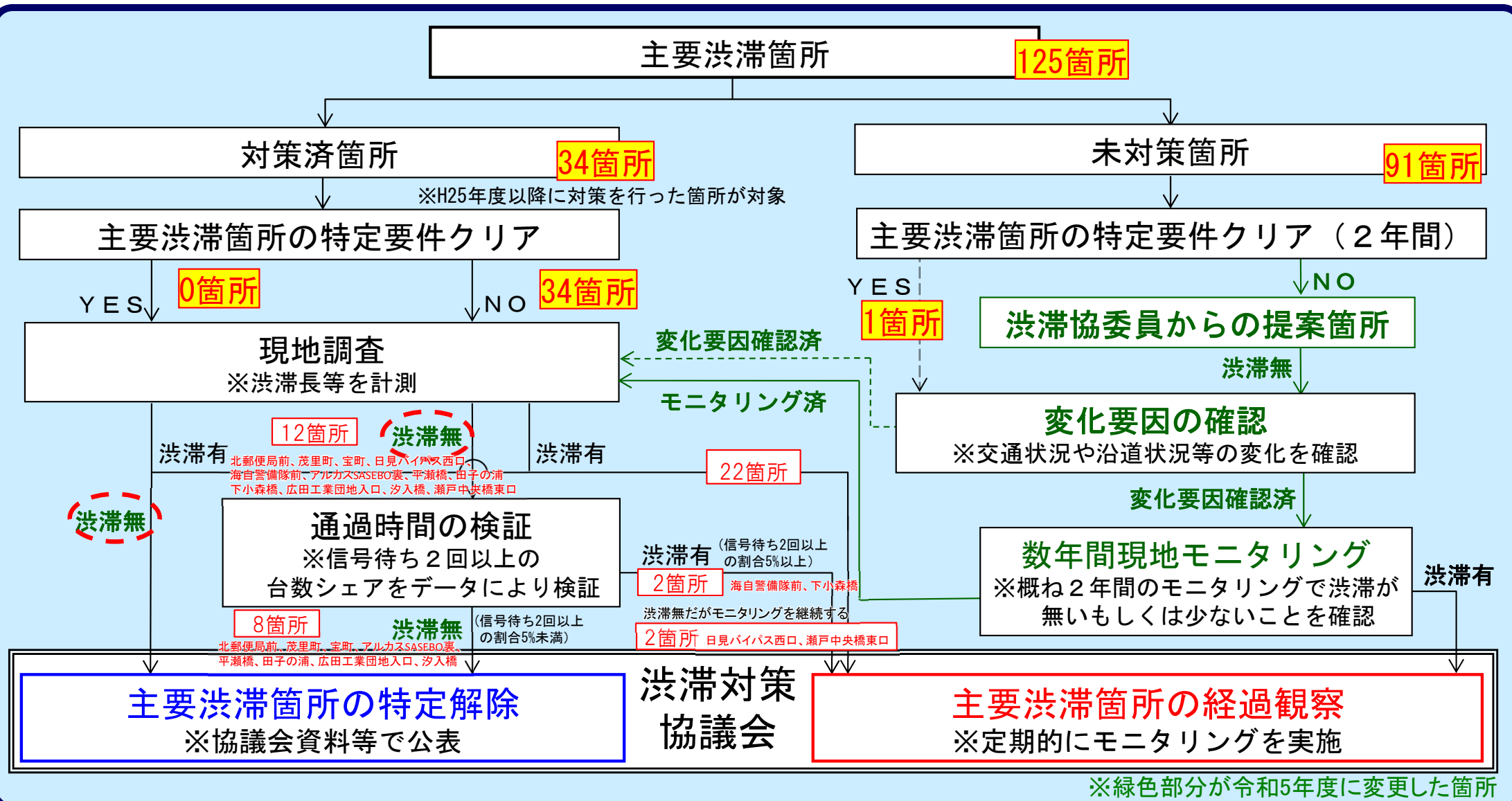


R7.7月撮影

交差点周辺の沿道施設に
大きな変化はない

3. 主要渋滞箇所のフォローアップ

(8) 主要渋滞箇所フォローアップ結果



最新のデータ及び現地調査結果を確認し、交差点周辺の開発動向を踏まえて長崎エリアにある3箇所(北郵便局前、茂里町、宝町)と佐世保エリアにある5箇所(アルカスSASEBO裏、平瀬橋、田子の浦、広田工業団地入口、汐入橋)の合計8箇所の主要渋滞箇所を解除する。

4. 令和6年度・令和7年度の対策事業

(1) 国道34号 新大工・馬町交差点改良事業 R7.2月完了

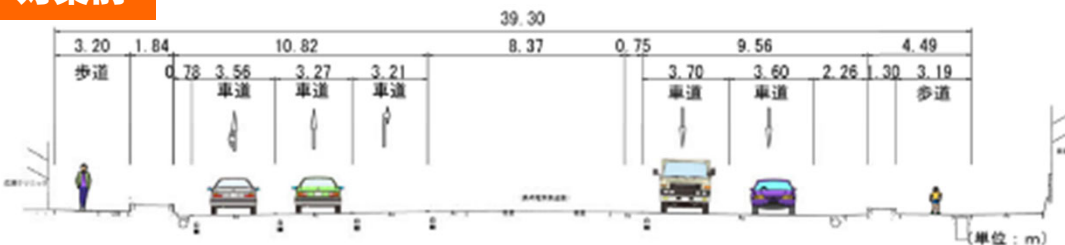
- ・国道34号馬町交差点は長崎市馬町にある主要渋滞箇所であり、路面電車も通過する5枝変則交差点である。
- ・朝ピーク時は、国道34号下りにおいて馬町交差点を先頭に10km/h以下の速度低下が続いており、渋滞が顕著であった。
- ・渋滞緩和と事故防止を目的とし、電停移設及び横断歩道の設置、さらに車線数の変更(左折レーン設置)を行った。

● 位置図

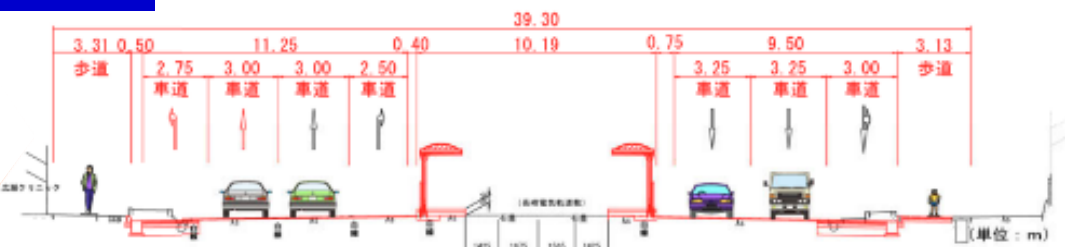


● 対策内容

対策前



対策後



● 現地状況

対策前



対策後



対策前



対策後

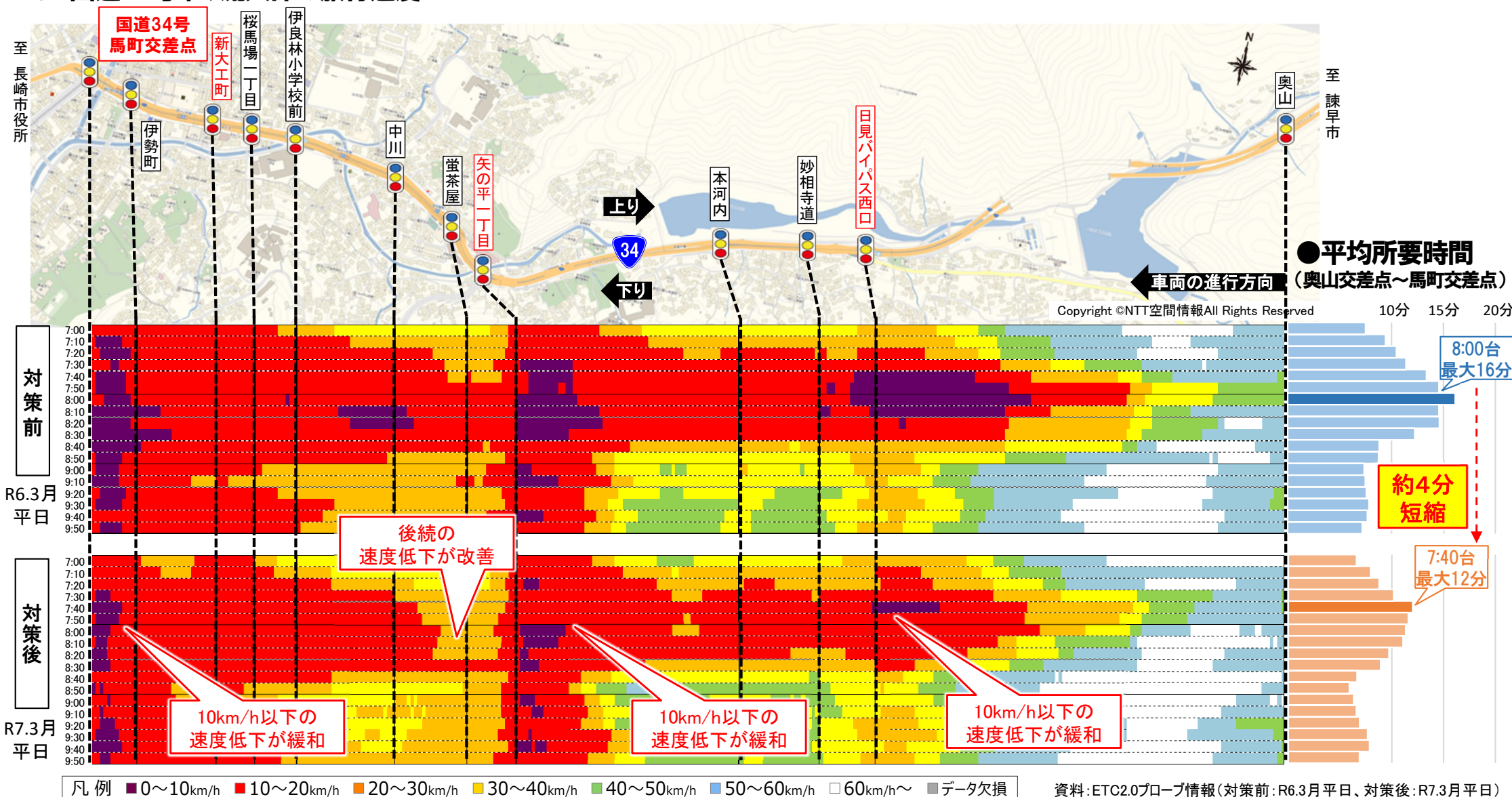


4. 令和6年度・令和7年度の対策事業

(1) 国道34号 新大工・馬町交差点改良事業 R7.2月完了

- ・渋滞が顕著であった朝ピーク時の速度状況は、馬町交差点から後ろに延びる速度低下が改善し、矢の平一丁目交差点や日見バイパス西口交差点を先頭とした10km/h以下の速度低下も緩和している。
- ・奥山交差点～馬町交差点の朝ピーク時における最大所要時間を確認すると、最大所要時間が約4分短縮している。

● 国道34号下り流入部の旅行速度



4. 令和6年度・令和7年度の対策事業

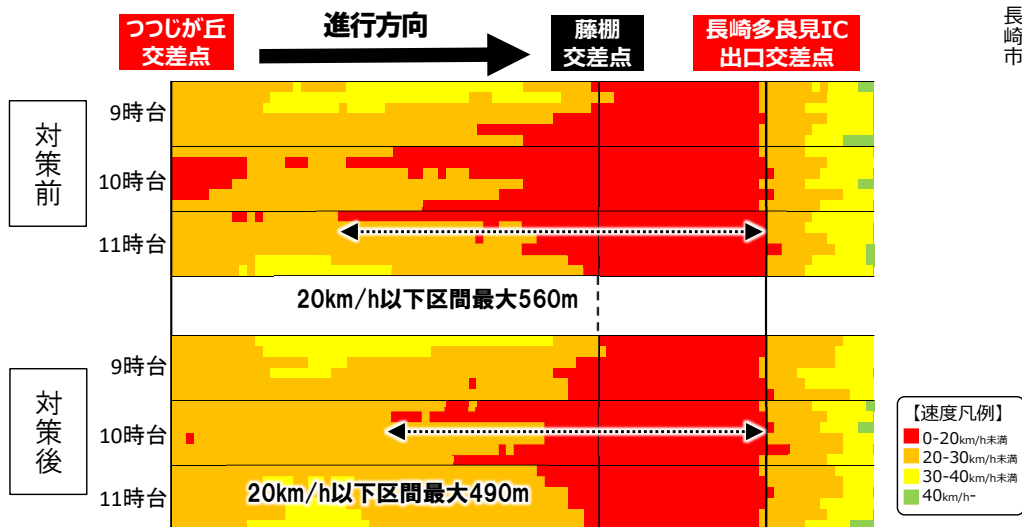
(2) 国道34号 長崎多良見IC出口交差点渋滞対策 R7.6月完了

- ・国道34号長崎多良見IC出口交差点は、諫早市多良見町にある主要渋滞箇所である。
- ・国道34号上りにおいて、長崎多良見IC出口交差点を先頭に藤棚交差点以南まで滞留が伸び、渋滞が発生している。
- ・渋滞緩和を目的に上り流入部の停止線前出し(3.5m)を行っており、速度低下区間の短縮効果が確認されている。

● 位置図

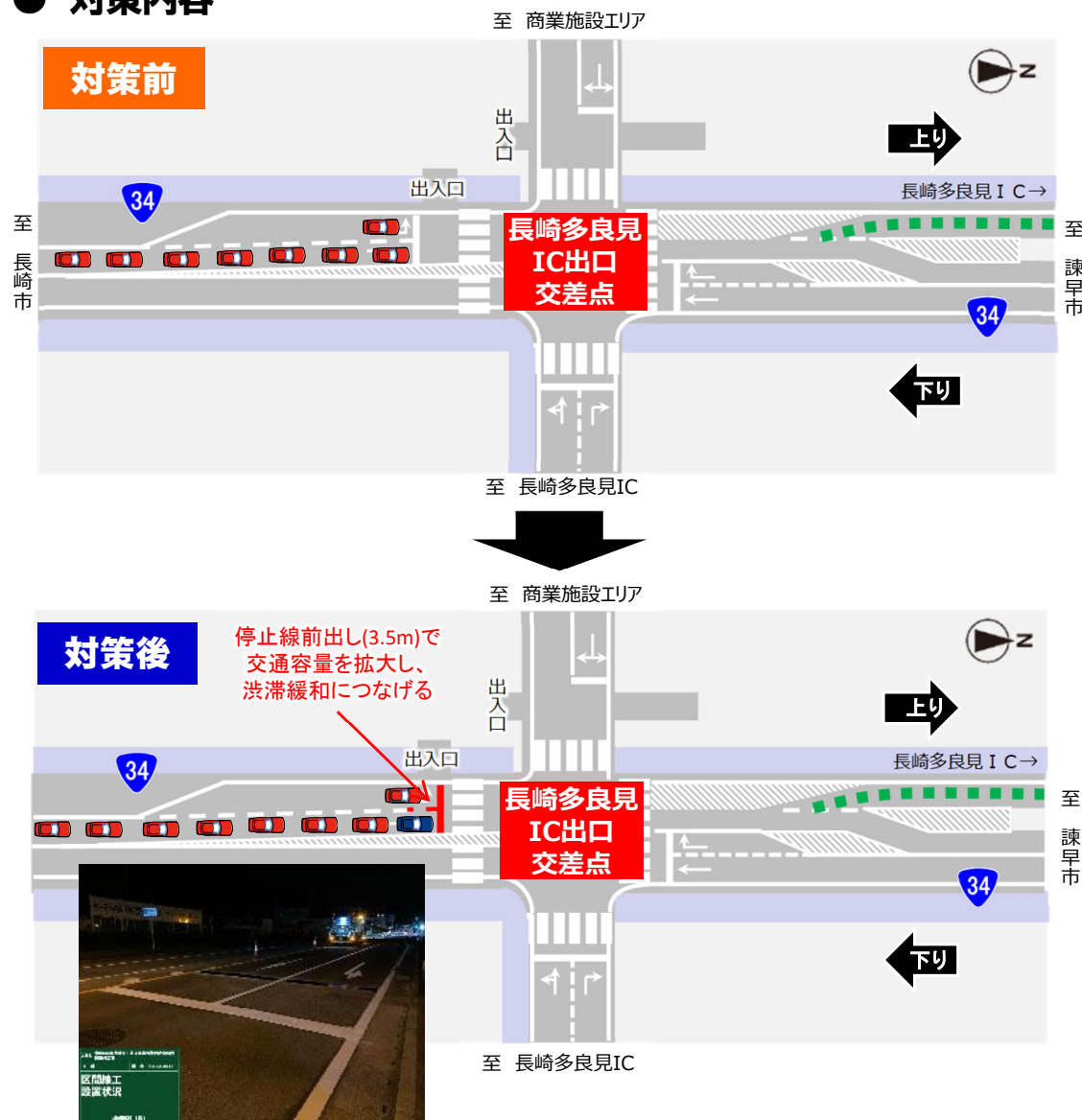


● 対策効果(速報)



出典:ETC2.0プローブ情報 対策前:R6.6月平日、対策後:R7.6月平日(速報値)

● 対策内容

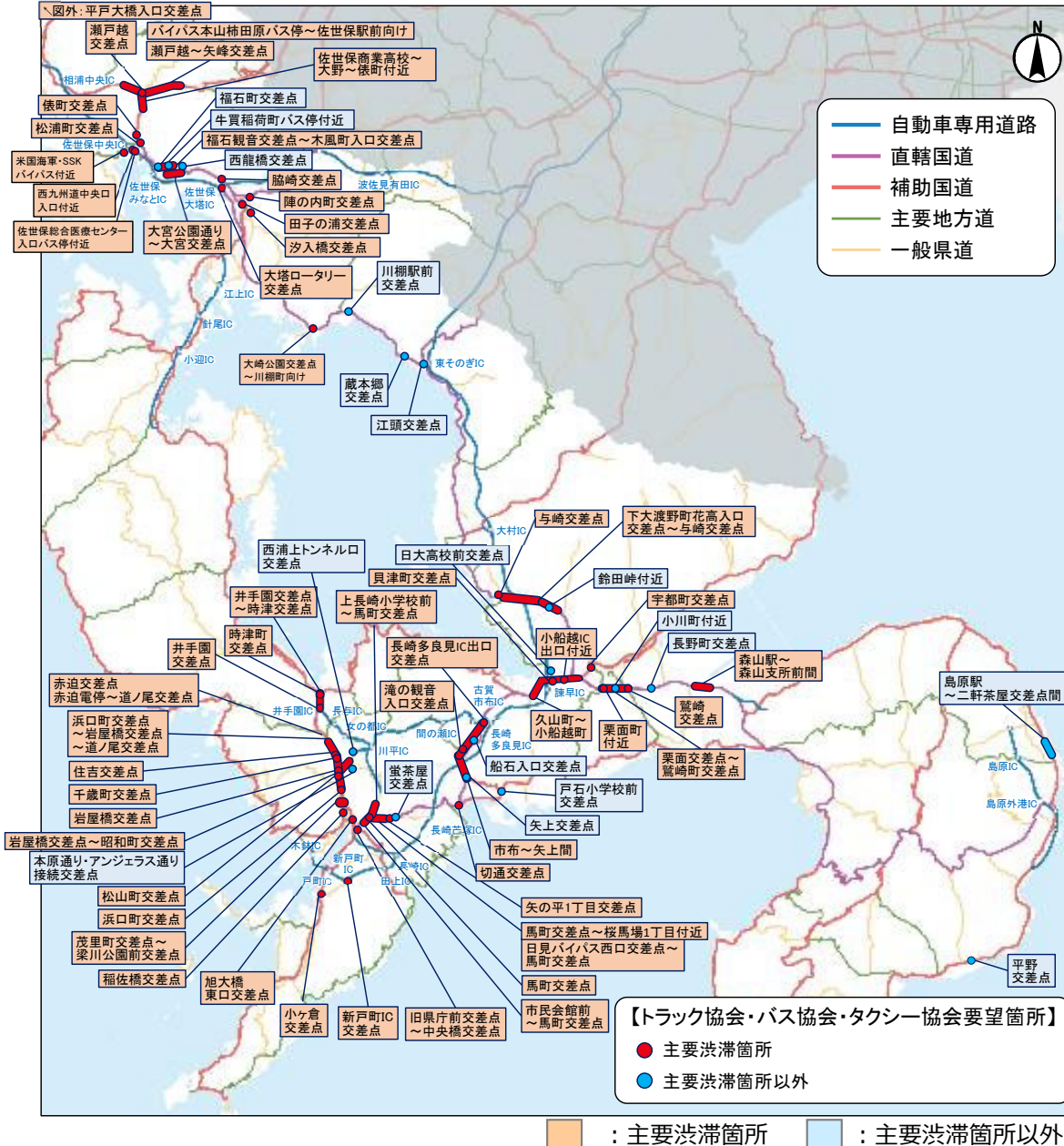


(1)道路利用者からの要望箇所

エリア	路線	市町村名	渋滞箇所・区間	要望元	R3.5	R4.5	R5.5	R6.5	R7.5	実施済み対策内容
長	国道206号	時津町	時津町交差点	●▲	○	○	○	○	○	
	国道499号	長崎市	小ヶ倉交差点	●▲	○	○	○	○	○	
	国道206号	時津町	井手園交差点	●▲	○	○	○	○	○	
	国道34号	長崎市	馬町交差点	●▲	○	○	○	○	○	
	国道34号	長崎市	矢上交差点	●▲	○	○	○	○	○	
	国道34号	長崎市	日見バイパス西口交差点～馬町交差点	▲	○	○	○	○	○	R3.2 新日見トンネル完成
	国道34号	長崎市	栄茶屋交差点(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	▲	○	○	○	○	○	
崎	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	▲				○	○	
	市道出大工町	長崎市	市民会館前～馬町交差点	▲	○	○	○	○	○	
	江戸町線	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・佐町側)	●	○	○	○	○	○	
	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	●	○	○	○	○	○	
ア	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
佐	県道113号	長崎市	岩屋橋交差点～昭和町交差点	◆	○	○	○	○	○	
	国道206号	長崎市	浜口町交差点～岩屋橋交差点	◆	○	○	○	○	○	
	国道206号	長崎市	～道ノ尾交差点	◆	○	○	○	○	○	
	国道206号	長崎市	井手園交差点～時津町交差点	◆	○	○	○	○	○	
	国道35号	佐世保市	陣の内交差点	●▲	○	○	○	○	○	
	国道35号	佐世保市	福石町交差点	●	○	○	○	○	○	
	国道35号	佐世保市	臨崎交差点	▲	○	○	○	○	○	
	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	○	○	○	○	○	○	
世	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	牛貫稲荷町バス停付近	●	○	○	○	○	○	
	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	▲	○	○	○	○	○	
ア	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	▲	○	○	○	○	○	
	国道498号	佐世保市	佐世保総合医療センター入口バス停付近	▲	○	○	○	○	○	
	県道222号線	佐世保市	瀬戸越交差点～矢峰交差点	▲	○	○	○	○	○	
	県道11号	佐世保市	米国海軍・SSKバイパス付近	▲	○	○	○	○	○	
	国道204号	佐世保市	佐世保商業高校～大野～俣町付近	▲	○	○	○	○	○	
	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	●	○	○	○	○	○	
早	国道34号	大村市	与崎交差点	●	○	○	○	○	○	R2.7 従道路の車線運用変更
	国道34号	大村市	下大渡野町花高入口交差点～久原2丁目与崎交差点	◆	○	○	○	○	○	
	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	鷺崎交差点	●	○	○	○	○	○	
	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	●	○	○	○	○	○	
	県道37号線	諫早市	日大高校前交差点	●▲	○	○	○	○	○	R2.3左折導流路設置
	国道251号	南島原市	平野交差点	▲	○	○	○	○	○	
ア	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～鷺崎町交差点	◆	○	○	○	○	○	
	国道207号	諫早市	宇都町交差点	◆	○	○	○	○	○	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	◆	○	○	○	○	○	
	国道207号	諫早市	宇都町交差点	◆	○	○	○	○	○	
	国道207号	諫早市	宇都町交差点	◆	○	○	○	○	○	
	国道207号	諫早市	宇都町交差点	◆	○	○	○	○	○	
	国道207号	諫早市	宇都町交差点	◆	○	○	○	○	○	
	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 ●トラック協会 ▲バス協会 ◆タクシー協会

・道路利用会議(トラック協会・バス協会・タクシー協会)から県内74箇所(主要渋滞箇所57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。



【トラック協会・バス協会・タクシー協会要望箇所】
● 主要渋滞箇所
● 主要渋滞箇所以外

：主要渋滞箇所 〇：主要渋滞箇所以外

5. 今後の渋滞対策について

(2) R7年度ピンポイント対策予定箇所(国道34号小船越トンネル北口交差点)

- 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

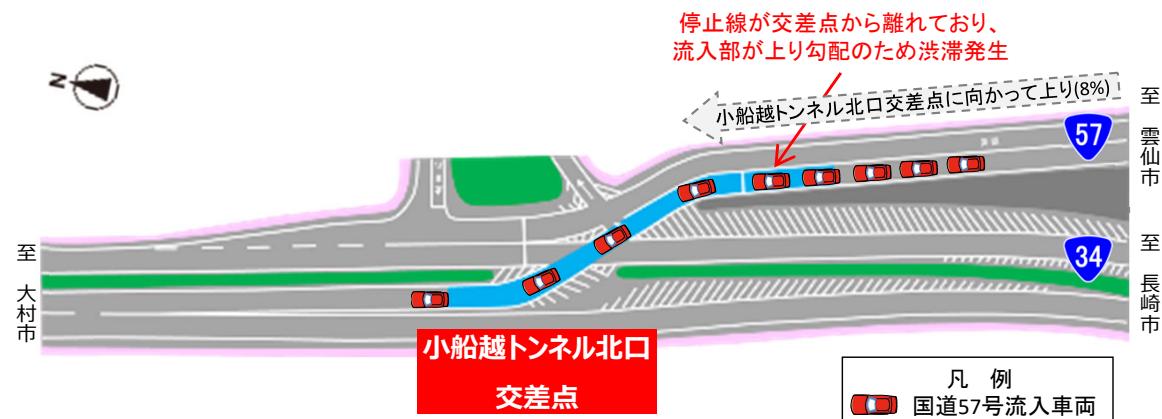


R6.1月平日9時台

● 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

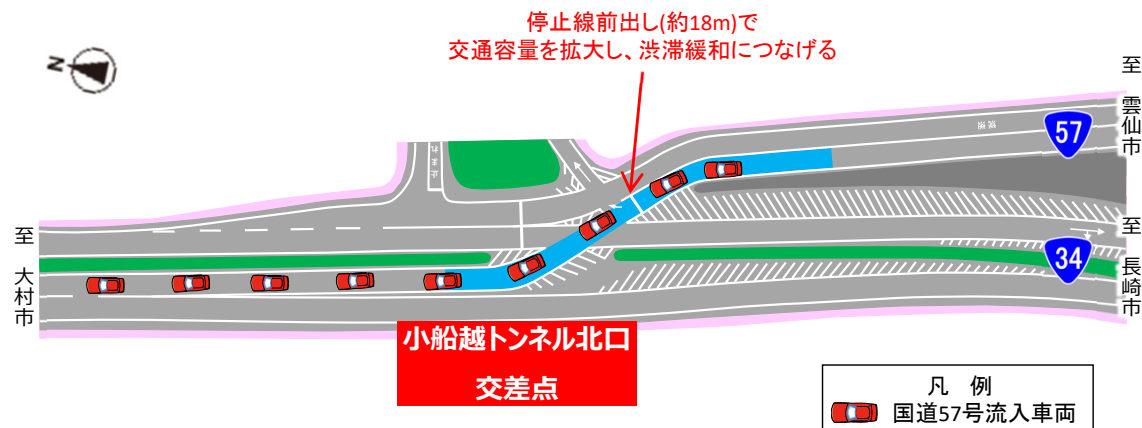


● 詳細位置図



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



5. 今後の渋滞対策について

(3)ピンポイント対策箇所：国道34号矢の平一丁目交差点(R8年度以降実施予定)

- ・矢の平一丁目交差点では、国道34号下り流入部において、左折車による直進阻害により、速度低下が発生している。
- ・対策として、左折滞留長の再延伸を検討(R2年度に一度延伸済 L=21m→55m)。
- ・対策後は、左折滞留長の再延伸により、左折車による直進阻害が減少し、速度低下の改善が見込まれる。

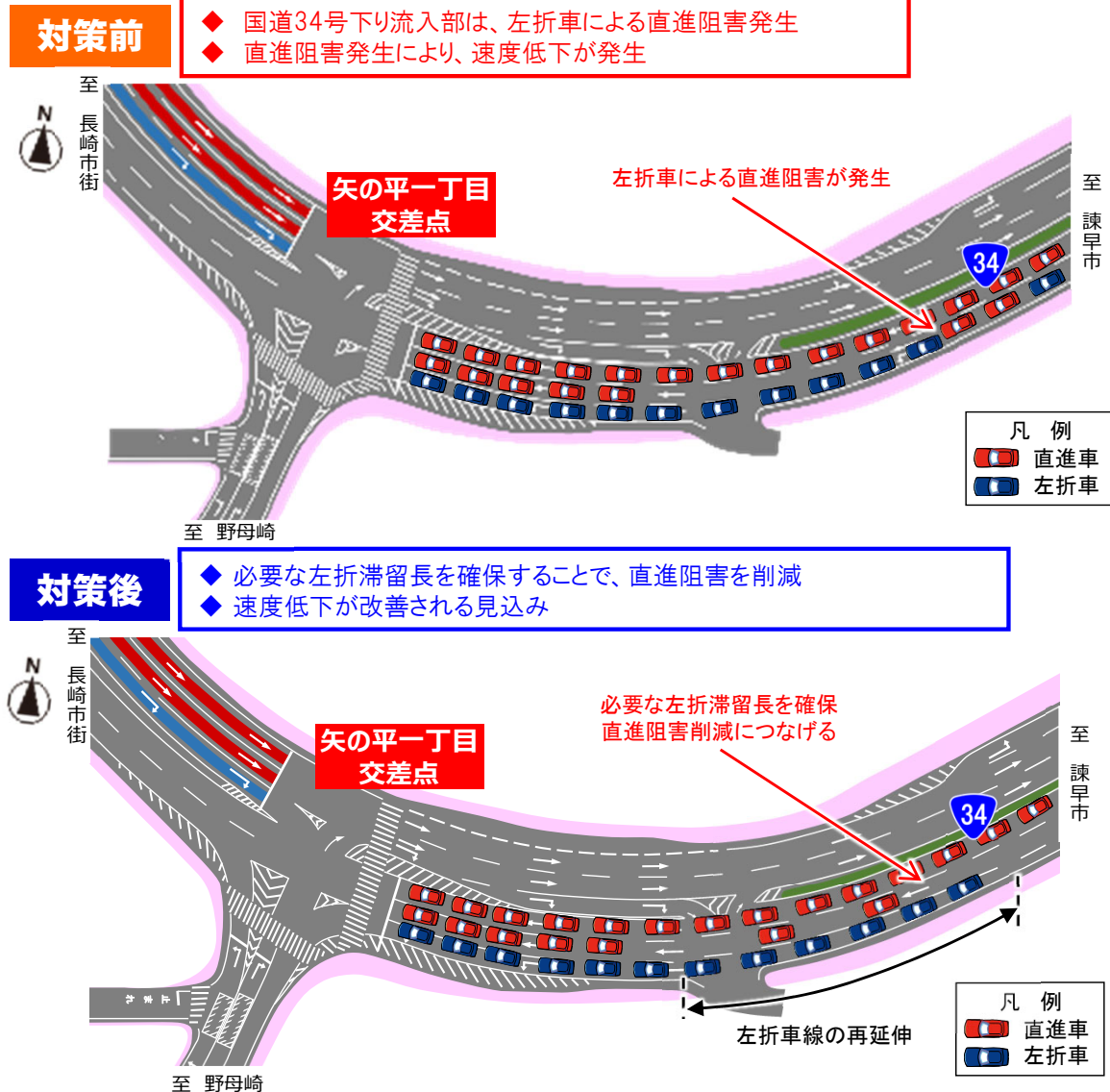
● 位置図



● 詳細位置図



● 検討中の対策内容



5. 今後の渋滞対策について

(4)大塔ロータリー周辺の渋滞対策検討について

①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)

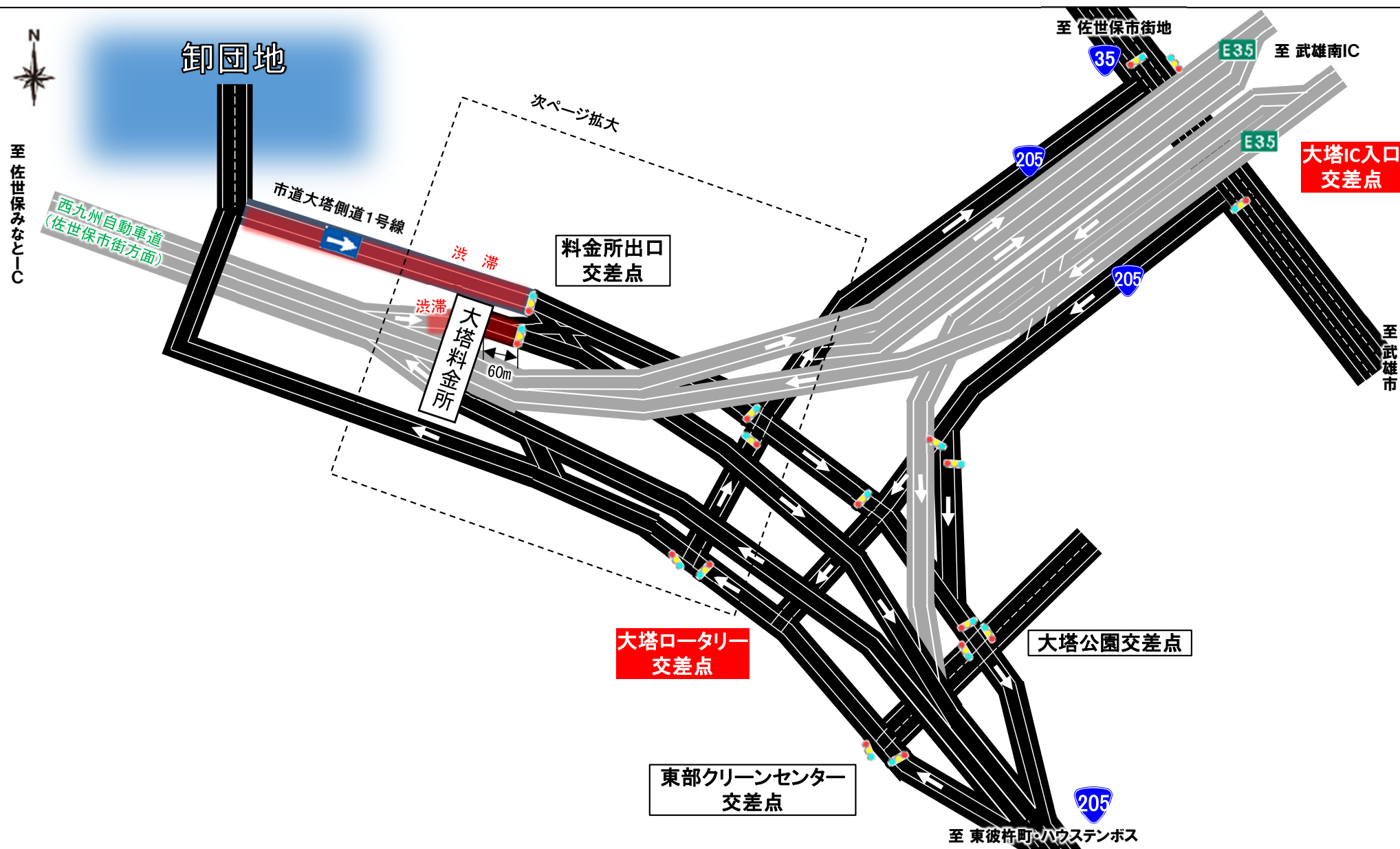
関係機関で協力し、面的な渋滞対策を検討

5. 今後の渋滞対策について

(4) 大塔ロータリー周辺の渋滞対策検討について

② 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。

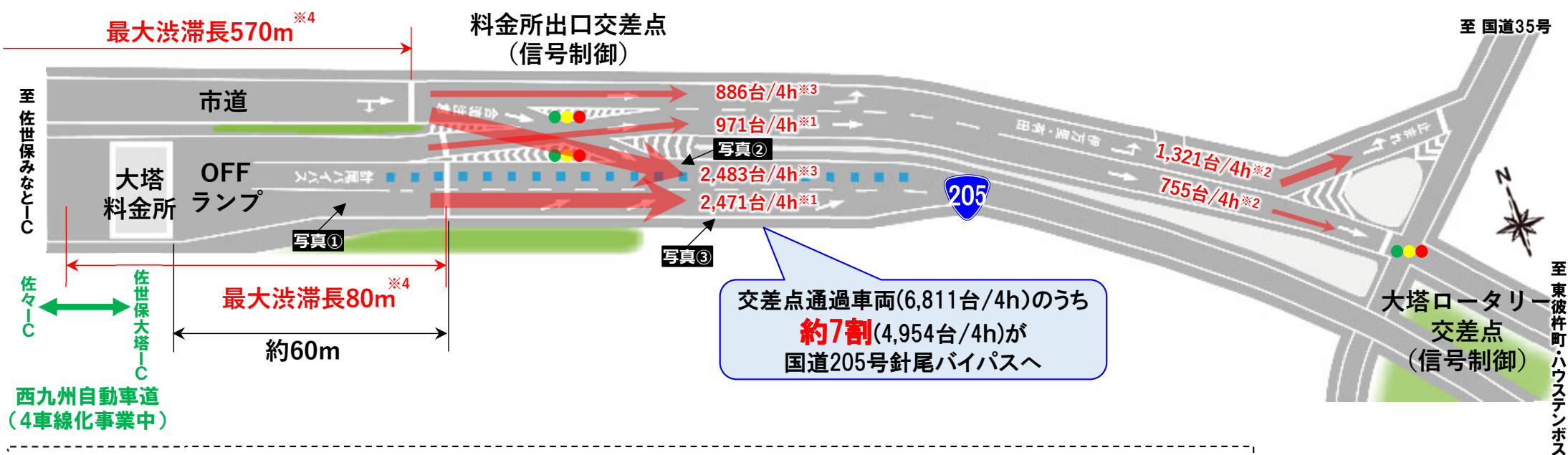


5. 今後の渋滞対策について

(4)大塔ロータリー周辺の渋滞対策検討について

③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検討に活用するための交通状況調査をR6.6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: 交通量は令和6年 6月 6日(木)の観測結果(15時～19時)
- ※4: 渋滞長は令和6年 8月20日(火)の観測結果(16時～18時)

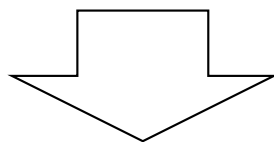
5. 今後の渋滞対策について

(4)大塔ロータリー周辺の渋滞対策検討について

④渋滞対策検討

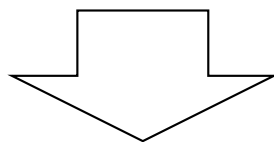
【大塔周辺の交通状況】

- ・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、時差出勤施策を検討する。
- ・経路転換施策の検討では、周辺交差点の新たな交通増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



5. 今後の渋滞対策について

(4)大塔ロータリー周辺の渋滞対策検討について

⑤渋滞対策検討(対策の進め方)

・大塔周辺の混雑対策として、市道の混雑緩和に向けて以下に記載する2つのステップに分けて検討を予定している。

【STEP1】 国道35号を経由して国道205号針尾バイパスへ向かう経路の円滑化を行い、本経路への転換を誘導する

【STEP2】 料金所出口交差点から国道205号針尾バイパスに向かう交通の円滑化

【STEP1】 国道35号経由への経路転換誘導

【STEP2】 料金所出口から針尾バイパスへの円滑化



下図: 地理院地図(電子国土web)



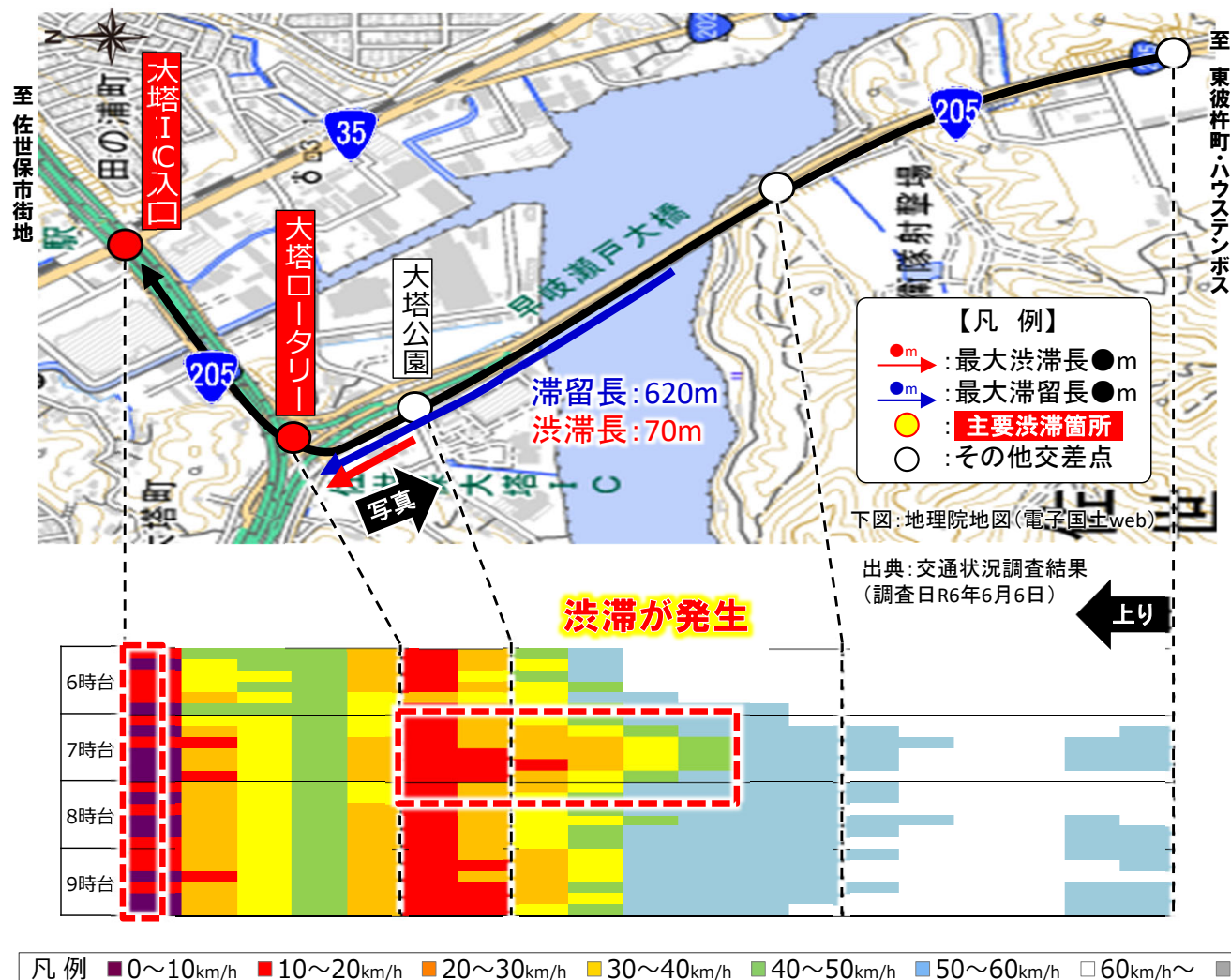
下図: 地理院地図(電子国土web)

5. 今後の渋滞対策について

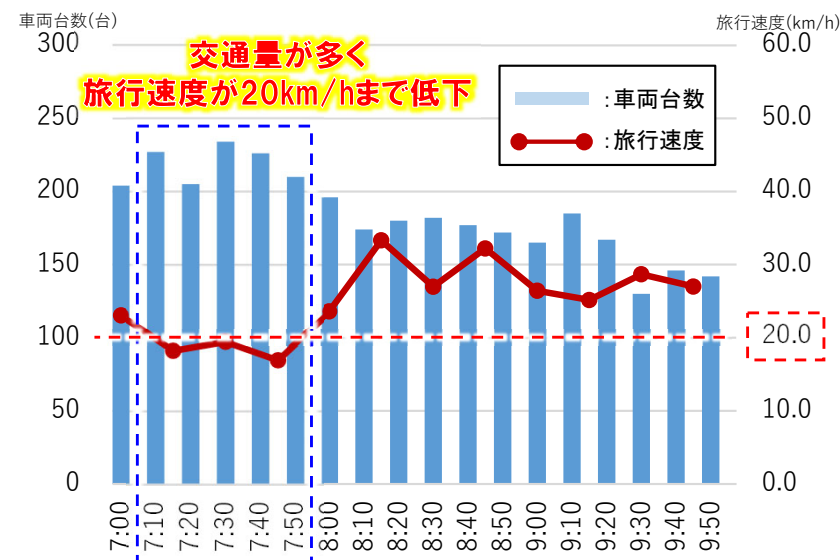
(5)大塔周辺におけるTDM施策の検討

- ・大塔ロータリー交差点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し渋滞が発生。
- ・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



●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(R7.5月平日(1、2日除く))
交通量:R6年6月6日の県警トラカン実測交通量



撮影日:令和2年7月朝8時台

【出典】ETC2.0プローブ情報 R7.5平日(1、2日除く)

5. 今後の渋滞対策について

(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自動車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

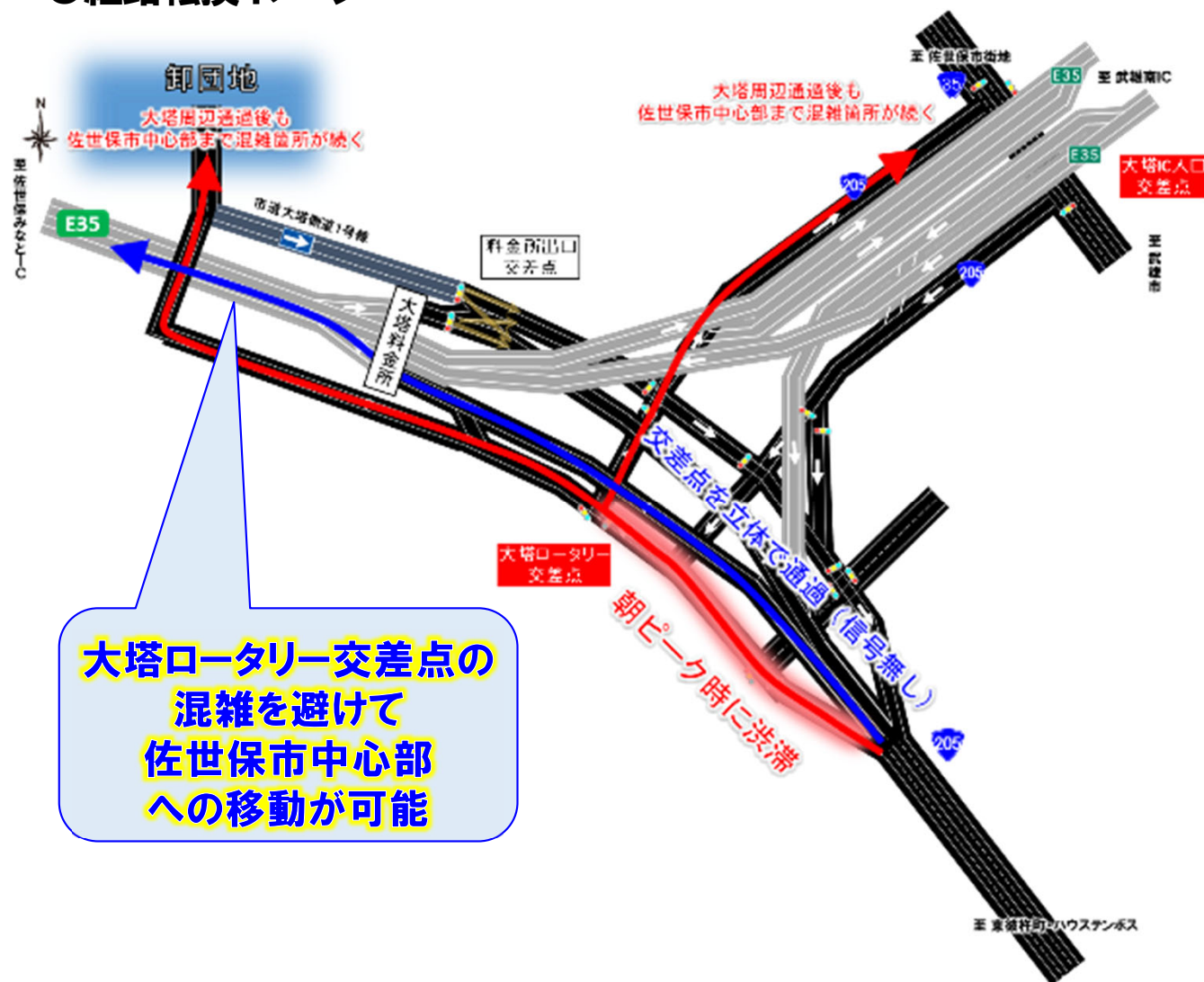


表 TDM施策の検討(案)

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前後に転換 <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

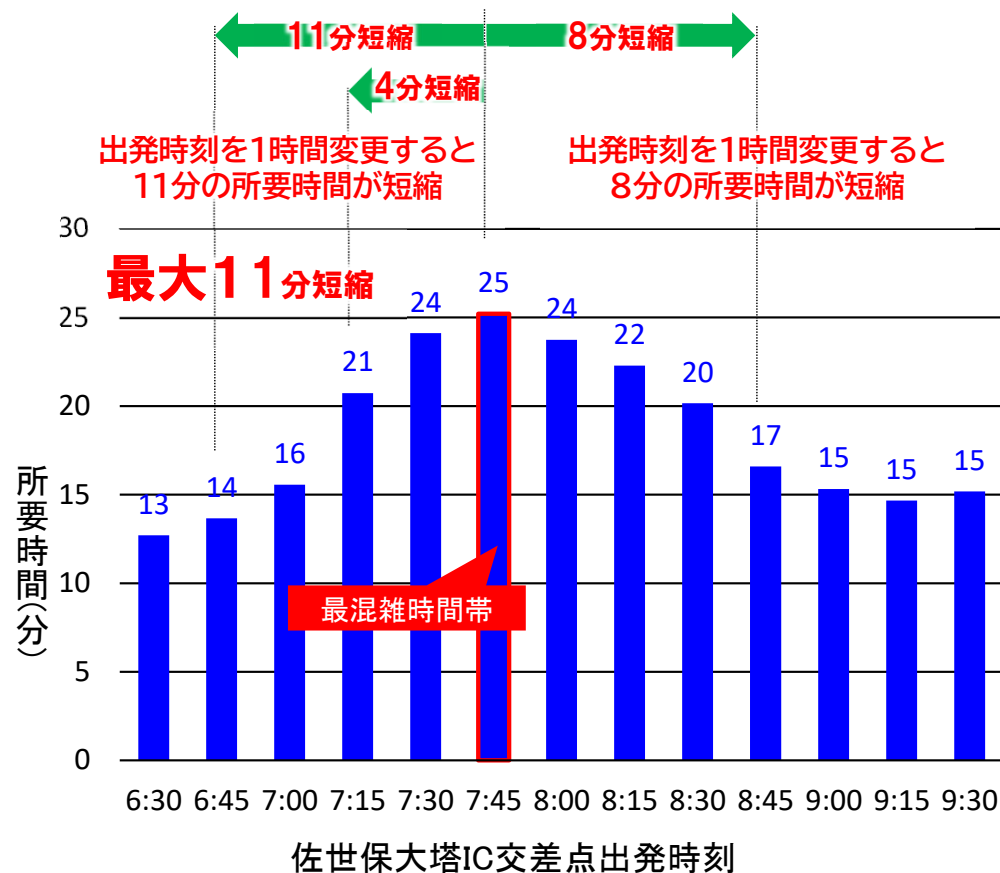
5. 今後の渋滞対策について

(5)大塔周辺におけるTDM施策の検討

- ・最混雑時間帯である7:45から出発時刻を変更することで、従来通り国道35号経由ルートを利用したとしても**4～11分程度の所要時間の短縮**が見込まれる。
- ・混雑時間帯では、西九州自動車道を経由するルートに転換することで**最大で14分の所要時間の短縮**が見込まれる。

●時差出勤による効果

【佐世保大塔ICから佐世保駅までの所要時間】

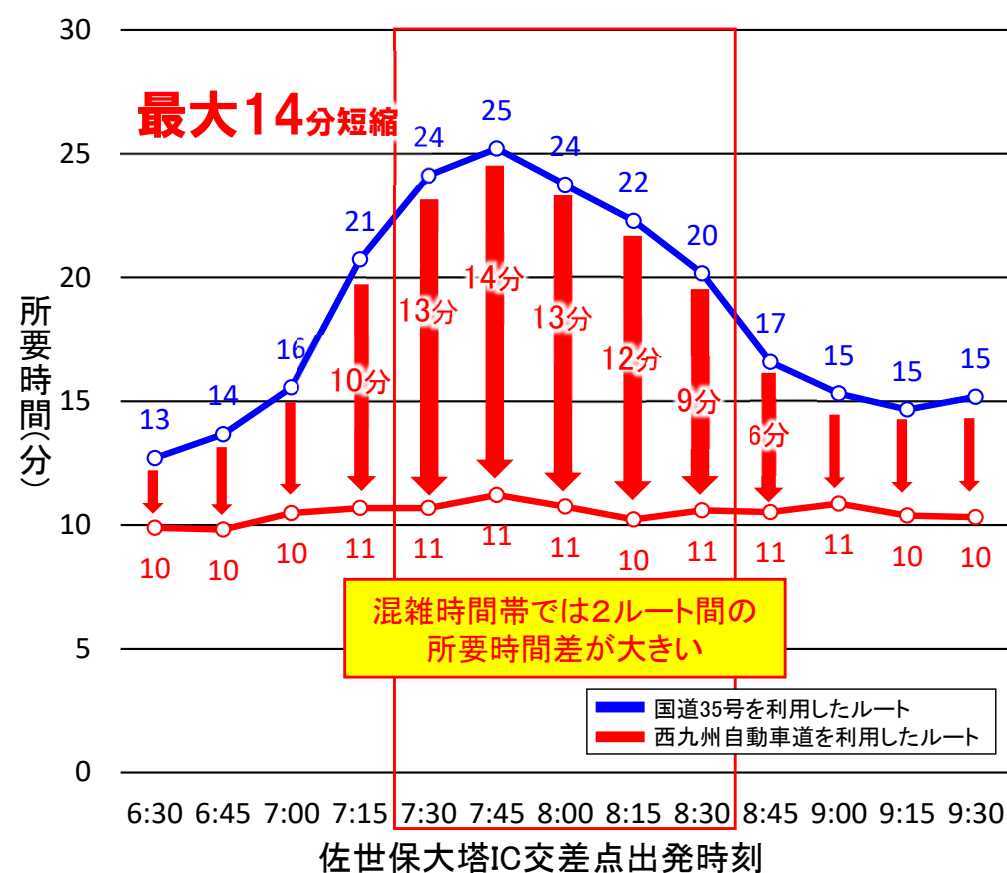


【出典】ETC2.0プローブ情報 R7.5平日(1、2日除く)

集計区間: 同時刻に佐世保大塔IC交差点を出発し、佐世保駅北口交差点までの所要時間を国道35号経由で集計

●ルート転換による効果

【佐世保大塔ICから佐世保駅までの所要時間】



【出典】ETC2.0プローブ情報 R7.5平日(1、2日除く)

集計区間: 同時刻に佐世保大塔IC交差点を出発し、佐世保駅北口交差点までの所要時間を上記2ルート(国道35号経由と西九州道経由)で集計

5. 今後の渋滞対策について

(6) 国道34号桜馬場交差点 対策検討

- ・国道34号桜馬場交差点は大村市街地に位置する交差点であり、主要渋滞箇所を選定されている。
- ・主道路の国道34号は大村市内を南北に貫く幹線道路であり、R4.3月には並行する「都」池田沖田線」も全線開通した。
- ・従道路の国道444号及び県道38号線は空港、新幹線駅、高速ICを結ぶ主要路線となっており交通量が多い。

● 位置図



● 詳細位置図



下図: 地理院地図(電子国土web)

● 桜馬場交差点周辺概況



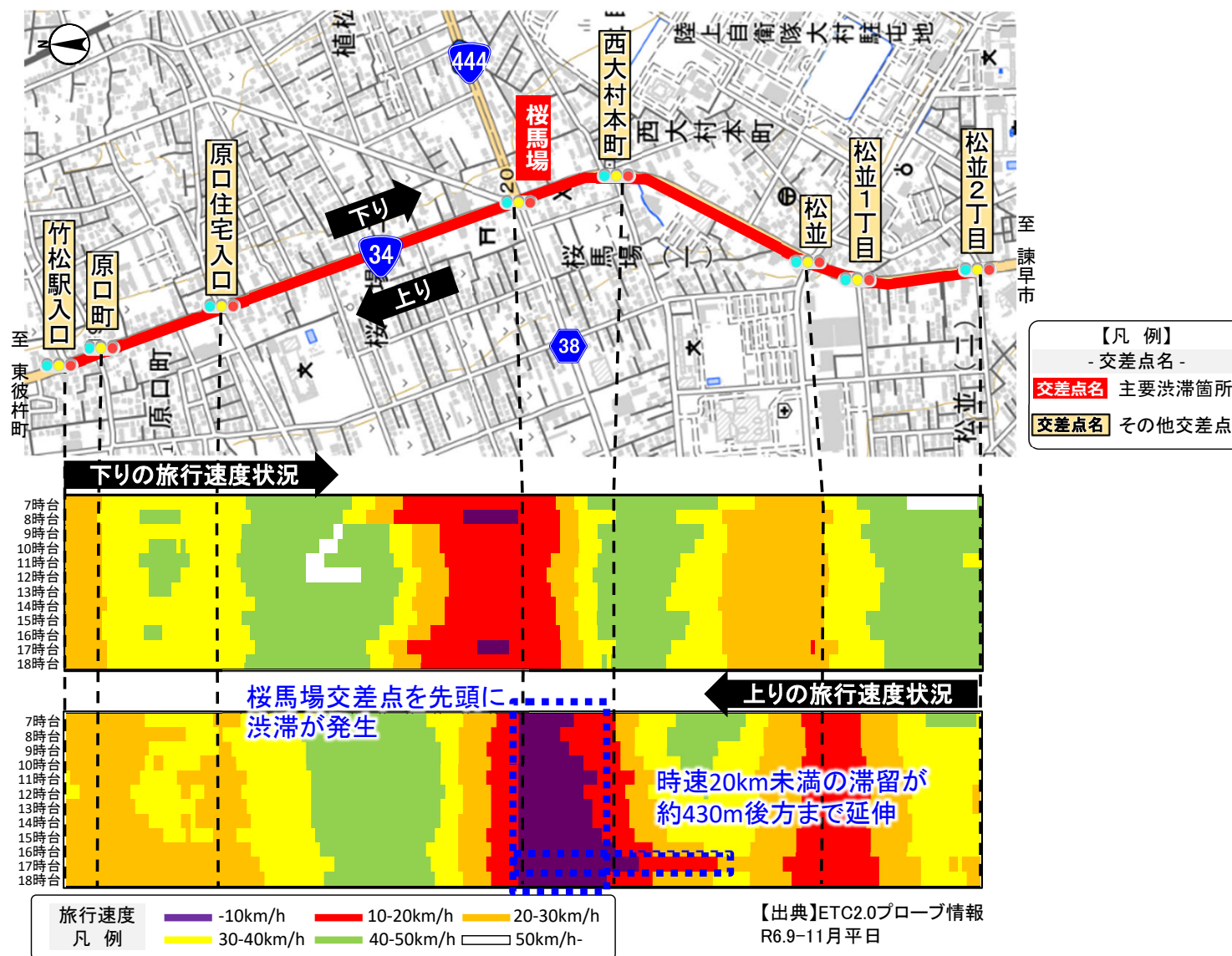
下図: 地理院地図(電子国土web)

5. 今後の渋滞対策について

(6) 国道34号桜馬場交差点 対策検討

- ・国道34号桜馬場交差点では上り流入部の右折交通が多く、右折車線長が不足しているため、終日速度低下が発生。
- ・特に17時台の主道路上りでは、流入車両も多くなることから時速20km未満の滞留が約430m後方まで延伸している。
- ・主道路上り流入部について右折車線の増設等の対策によって交通容量を増加させ、混雑緩和が見込まれる。

● 交差点周辺の旅行速度状況



5. 今後の渋滞対策について

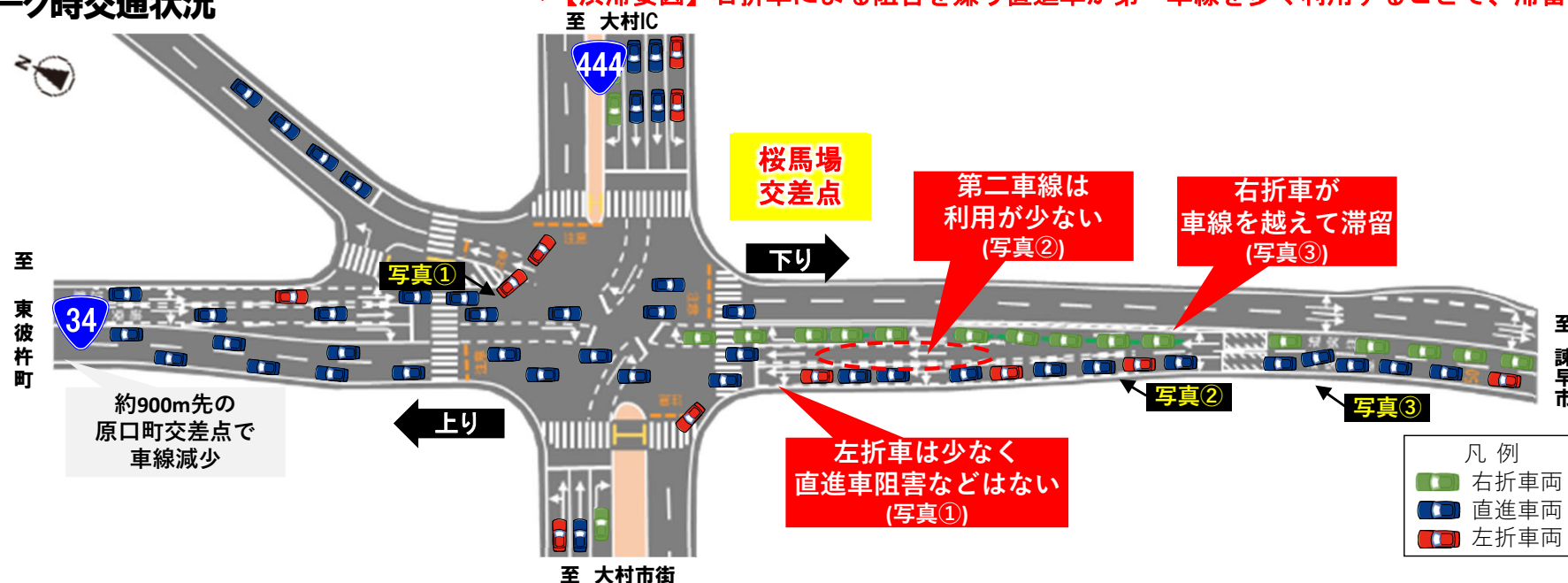
(6) 国道34号桜馬場交差点 対策検討

【現地確認結果(朝ピーク)】

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

● 朝ピーク時交通状況

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



現地確認：R6.1.19(金) 7時頃



現地確認：R6.1.19(金) 8時頃



現地確認：R6.1.19(金) 8時頃

5. 今後の渋滞対策について

(6) 国道34号桜馬場交差点 対策検討

【現地確認結果(タピック)】

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

● タピック時交通状況



現地確認：R6.1.19(金) 17時頃



現地確認：R6.1.19(金) 17時頃



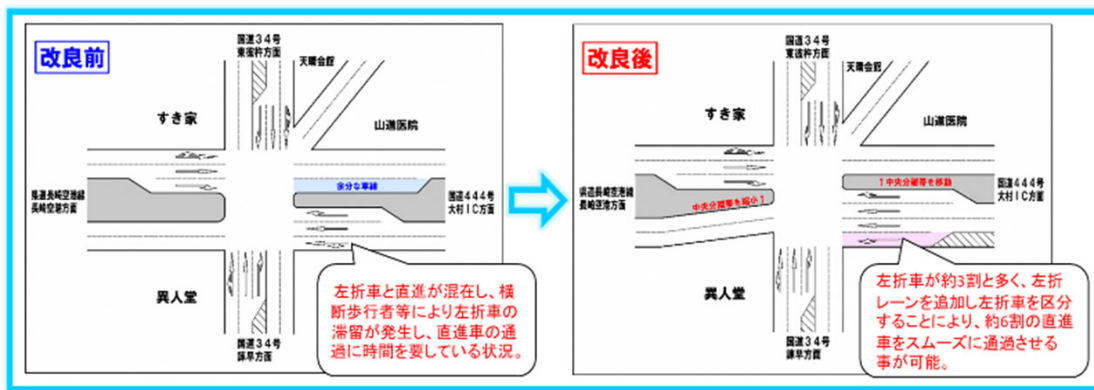
現地確認：R6.1.19(金) 17時頃

5. 今後の渋滞対策について

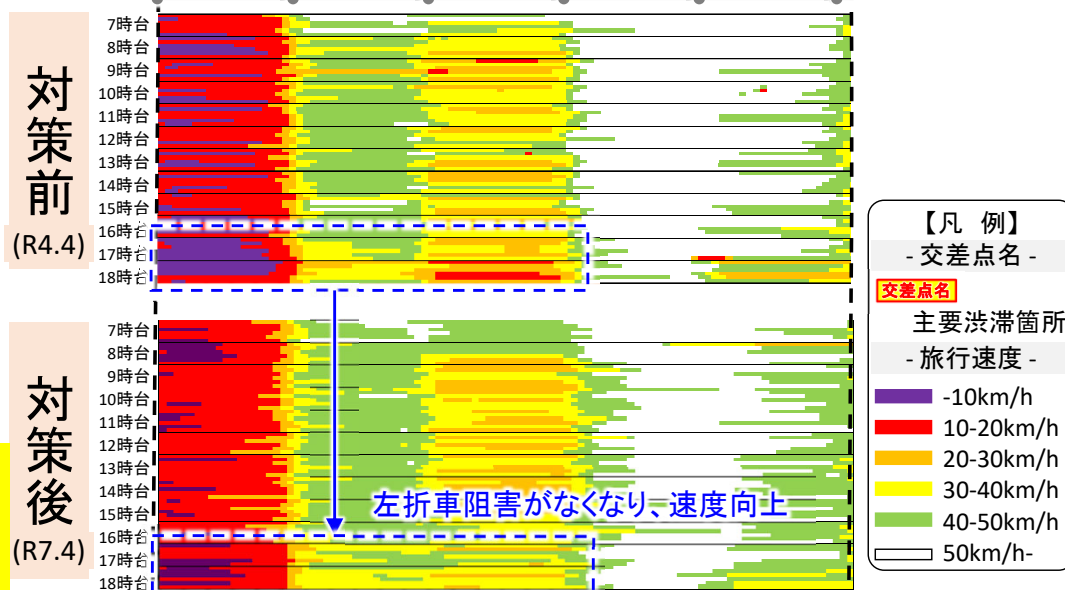
(6) 国道34号桜馬場交差点 対策検討

- ・従道路では、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し、流入部の速度向上などの対策効果を確認。**主道路側についても、短期・中長期対策の可能性を視野に検討を進める。**

● 従道路の対策内容（R5年度完了）



● 対策前後の従道路旅行速度(長崎空港方面直進車)



【出典】ETC2.0プローブ情報 対策前: R4.4 平日 対策後: R7.4 平日 10m単位で分析



主道路側の右折滞留長不足による渋滞

**短期・中長期対策の可能性を視野に
検討を進める**

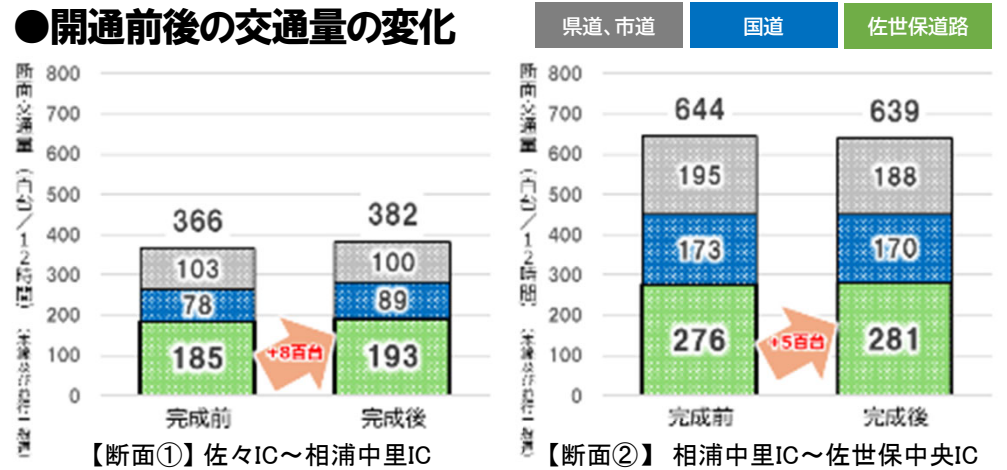
(1)西九州道(佐世保道路)佐世保中央IC～佐々IC / NEXCO西日本・長崎河川国道事務所

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

●位置図

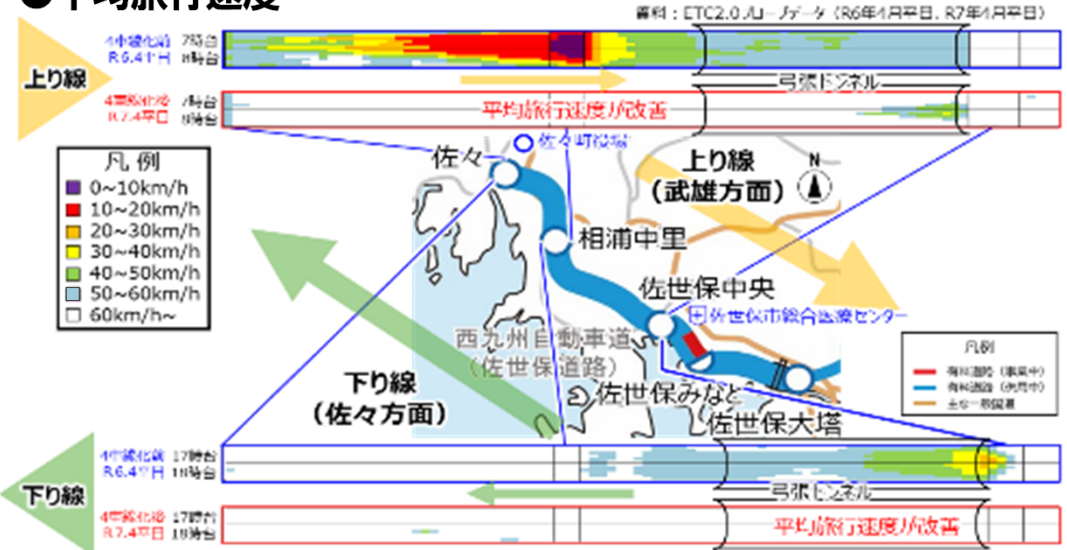


●開通前後の交通量の変化



【断面①】佐々IC～相浦中里IC
【断面②】相浦中里IC～佐世保中央IC
資料:本線の交通量はトラフィックカウンターによる速報値、並行一般道の交通量は交通量調査結果。(12時間交通量)
<完成前:R7.3.5(水)、完成後:R7.4.24(木)>

●平均旅行速度



●所要時間の短縮(佐々IC～佐世保大塔IC)



●相浦中里IC付近の交通状況



令和7年度 第1回 長崎県交通渋滞対策協議会

目 次

【議題】通勤パス社会実験の状況について(NEXCO西日本)

令和7年8月

1. 現行の平日朝夕割引について

1-1 現行割引の主な課題と見直しの方向性

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

「中間答申」で示された主な課題と見直しの方向性

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

2. 通勤パスの試行について

2-1 見直しの方向性を踏まえた試行概要

- 中間答申での課題と見直し方向性を踏まえて、令和5年度から石川県で試行を開始
- 長崎県内においては、令和6年4月より試行実施

<中間答申での課題と見直しの方向性を踏まえた新たな割引案>

項目	通勤パス	(参考)現行の平日朝夕割引
割引適用日時	全日24時間 : 見直し割引案で割引適用となる時間帯(全日の24時間)	平日 6～9時・17時～20時
割引率の概要	・20回分のパスを10回分の料金で事前購入 ・パス残額内は10回分の料金で20回分まで利用可能(最大50%割引) ・パス残額外となる21回目分以降の利用は50%割引	1か月の利用回数に応じて割引 ・1～4回 割引なし ・5～9回 30%割引 ・10回以上 50%割引
割引適用方式	・パス残額内は事前購入による残高管理 ・パス残額外は後日割引	ETCマイレージサービスによるマイレージポイントの後日還元
割引適用区間	一部区間で事前にパスを購入したIC区間	全国の地方部の高速道路で100km以内のIC区間
割引適用車種	ETC無線通信により指定区間を走行する軽自動車等(二輪車含む)・普通車	全車種
1日の利用回数上限	曜日・時間帯に関わらず1日3回まで	朝夕それぞれ1回まで

2. 通勤パスの試行について

2-2 試行区間について

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



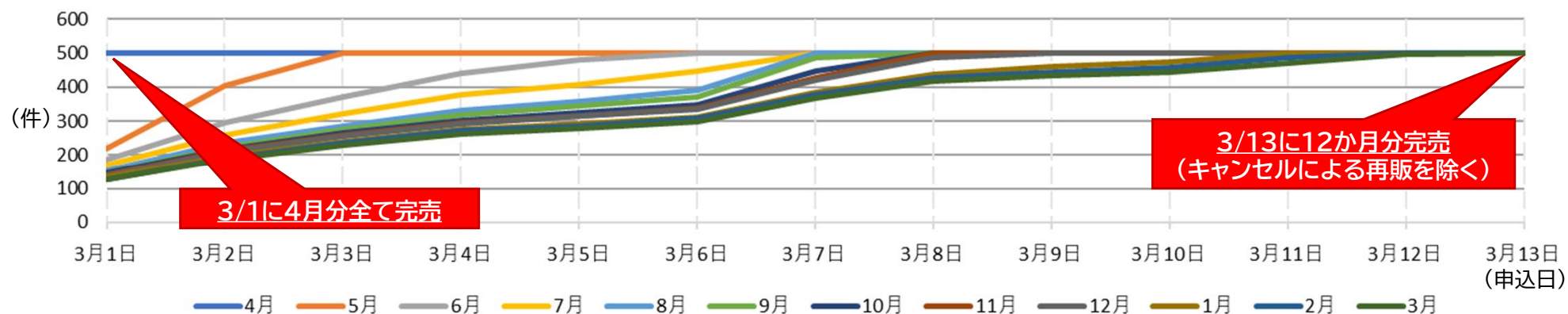
断面交通量 (台/日) 【令和6年度】	(IC間距離)	
	東 那 の ぎ	
22,900	(13.5km)	
	大 村	
27,700	(3.6km)	
	木場スマート	
30,900	(8.5km)	
	諫 早	
29,900	(4.9km)	
	(15.1km)	
	長崎多良見	
36,900	(8.3km)	
	長 崎 芒 塚	
16,700	(3.0km)	
14,200		
	長 崎	

3. 試行結果(申込状況)

- R6.3月中に通勤パスは12か月分完売(キャンセルによる再販は除く)
- キャンセル分(R6.4～7.3:779件)も再販開始とともにすぐに売り切れ、利用開始月前には完売
- 通勤パス申込者の7割近くが、複数月分の申し込みをしている

【申込状況】

- 申し込み開始から**13日後に12か月分すべて完売**



【申込回数】

- 通勤パス申込者の3割程度が**10か月以上の通勤パスを申込**している

申込者 1,045名



3. 試行結果(申込状況) (インターペア)

- 申込区間は、長崎バイパスを起終点とする申込が多く、全申込件数の約7割を占める
- 最も多い区間が長崎多良見IC⇔川平IC間で1月あたりの申込件数の約4割を占める

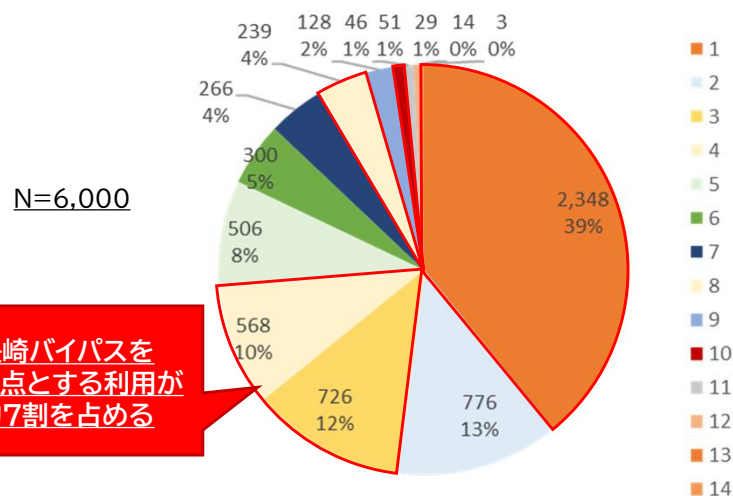
【区間別 申込件数】

長崎多良見IC⇔川平ICが最も多く、平均196件/月

順位	ICペア	合計	月平均
1	長崎多良見IC⇔川平IC	2,348	196
2	長崎IC⇔諫早IC	776	65
3	大村IC⇔川平IC	726	61
4	諫早IC⇔川平IC	568	47
5	長崎IC⇔大村IC	506	42
6	諫早IC⇔大村IC	300	25
7	長崎IC⇔長崎多良見IC	266	22
8	長崎多良見IC⇔川平本線料金所	239	20
9	長崎多良見IC⇔大村IC	128	11
10	大村IC⇔川平本線料金所	51	4
11	長崎多良見IC⇔諫早IC	46	4
12	諫早IC⇔川平本線料金所	29	2
13	長崎IC⇔川平IC	14	1
14	長崎IC⇔川平本線料金所	3	0
申込件数		6,000	500

申込の約4割

【区間別の申し込み件数割合】



長崎バイパスを起終点とする利用が約7割を占める

【申込件数 上位3区間】



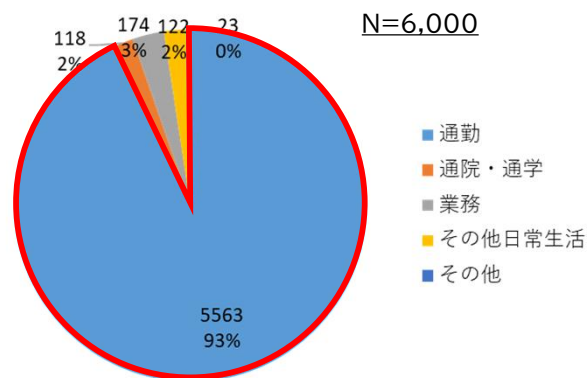
3. 試行結果(申込状況) (申込時アンケートの結果)

- 申込時における利用目的は約9割が「通勤」と回答した
- また申込者の約3割は、日常的に高速道路を利用していない方々であるため、通勤パスの試行により、高速道路の利用頻度の増加が期待される

〈申込時 アンケート結果〉 ※全申込件数6,000件のアンケート結果を集計

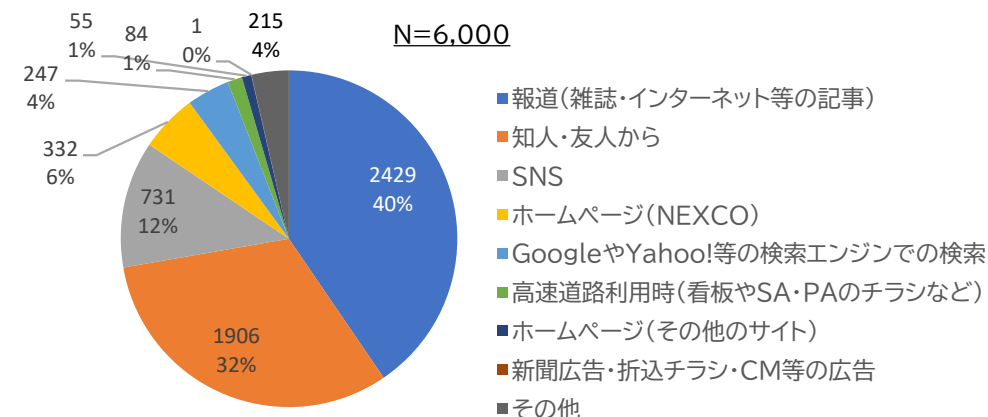
【①通勤パスの利用目的】

➤ 「通勤」が9割以上を占める



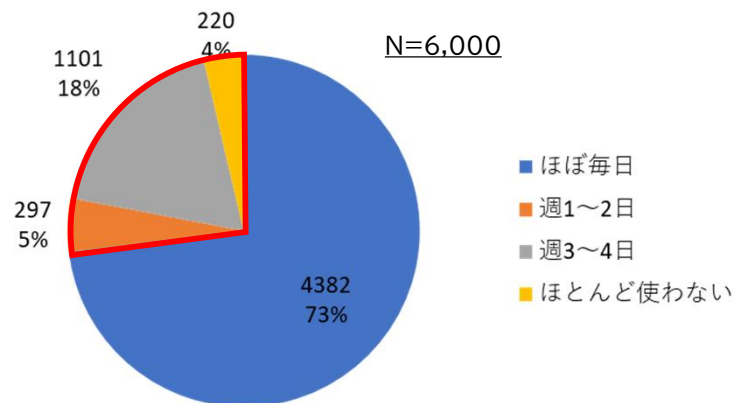
【②通勤パスを知ったきっかけ】

➤ 「報道」が約4割、「友人・知人から」が約3割



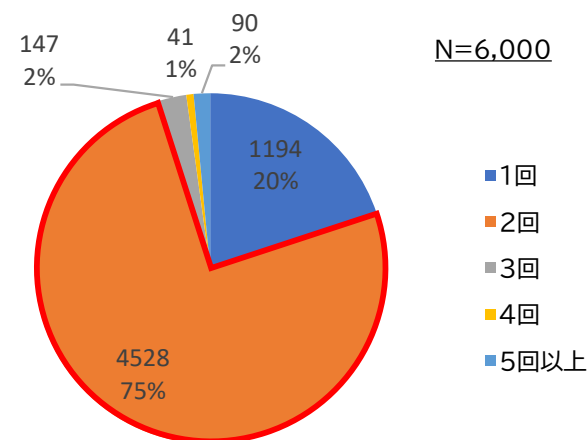
【③普段の高速道路 利用頻度】

➤ 約3割の高速道路利用を誘発



【④普段の高速道路 利用回数(1日当たり)】

➤ 約8割が「2回」利用(往復と想定)



3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況① (R7.3)>

■ 利用者あたり、**平均35回/月** 利用しており、**約9割が21回/月 以上の利用**

■ 通勤パス申込後、高速道路の利用が全体的に増加。

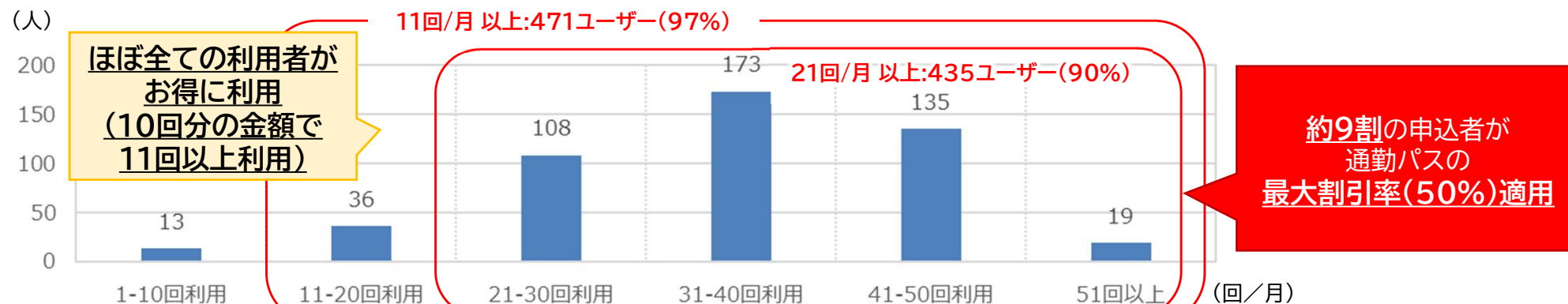
< 通勤パス利用者の利用状況(R7年3月分) >

【 1ヶ月あたりの利用状況(申込区間内) 】

➢ 1利用者あたり、**平均35回/月** 利用

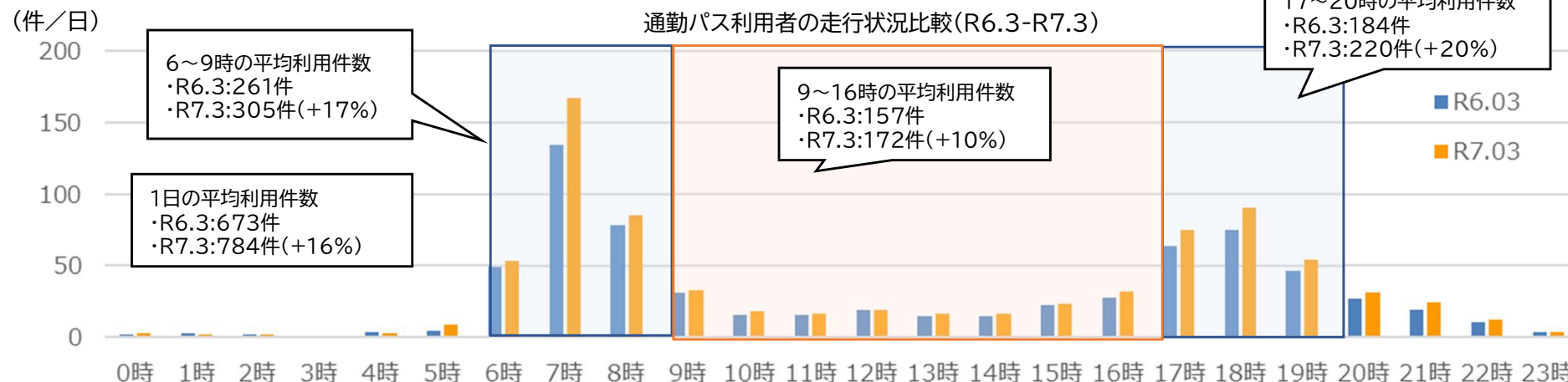
通勤パスの
割引率の概要

- ・20回分のパスを10回分の料金で事前購入
- ・パス残額内は10回分の料金で20回分まで利用可能(最大50%割引)
- ・パス残額外となる21回目以降の利用は50%割引



【 時間帯別の利用状況(走行記録より集計) 】

➢ 3月比(R6.3-R7.3)で**全体的に利用件数が増加**



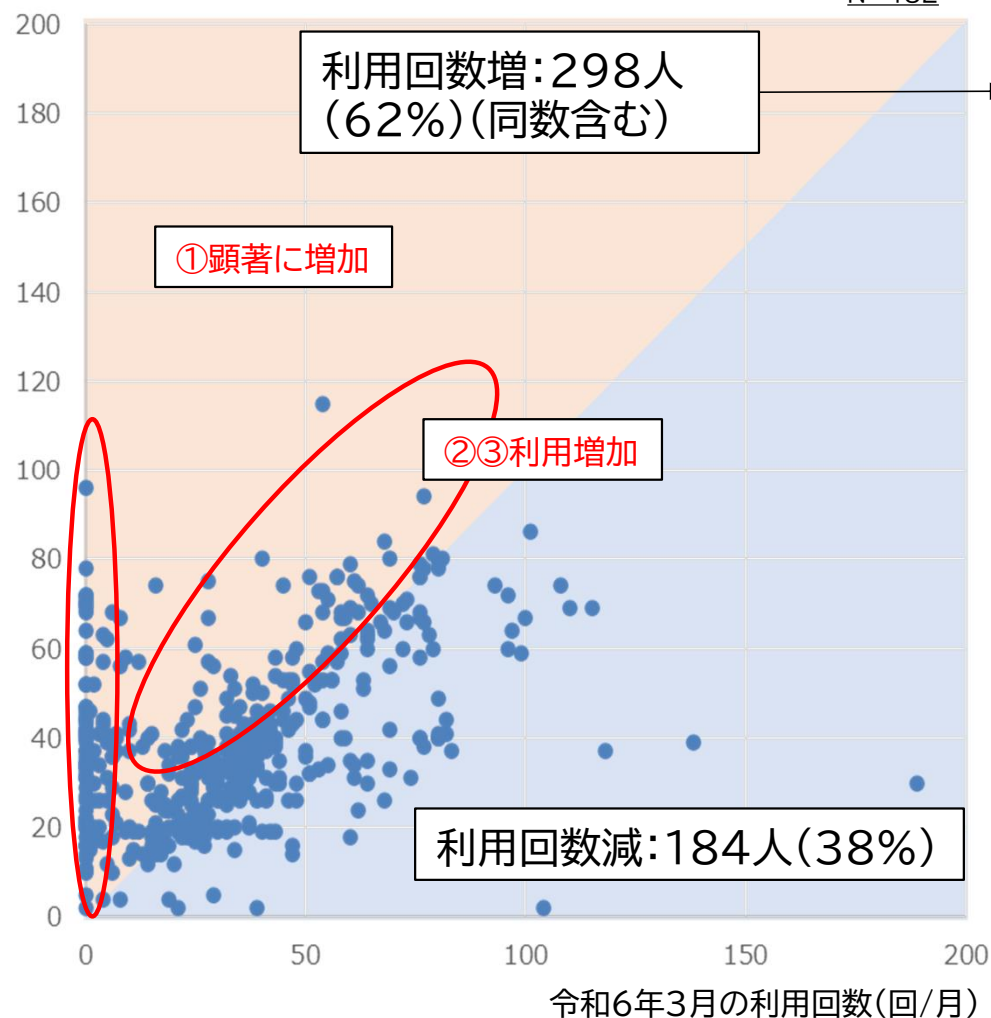
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況② (R7.3)>

- 前年同月の利用と比べて、平日利用の利用回数増加の割合は約6割
- 通勤パスをきっかけに、高速道路の新規利用者(①)のほか、往復利用に拡大した利用者(②)や利用時間帯が多様化した利用者(③)が確認された

【3月利用者の前年3月利用との比較(平日)】

令和7年3月の利用回数(回/月)

N=482



【平日の高速道路利用における利用傾向の変化】

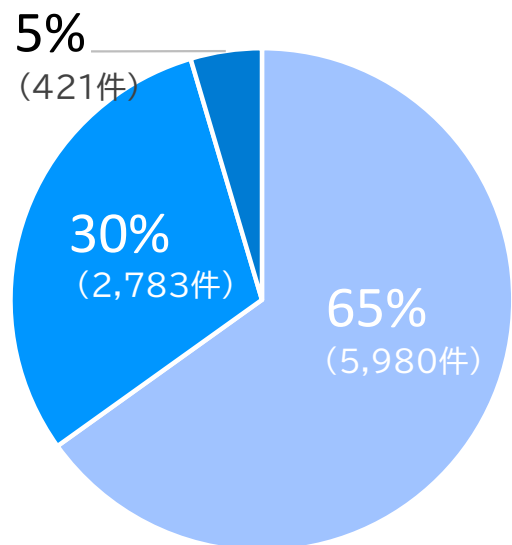
	変化した内容	利用者数
①	高速道路の利用が顕著に増加 (通勤パス導入前は平日の高速利用が僅少) (当該ユーザーのサンプル)	83
②	往路のみの利用が往復利用に拡大 (通勤パス導入前は朝のみ高速道路を利用する傾向) (当該ユーザーのサンプル)	5
③	平日の多様な時間帯に利用傾向が変化 (通勤パス導入前は平日朝夕時間帯メインの利用) (当該ユーザーのサンプル)	12

※このほか、前年比で利用回数が微増の利用者が約200名

3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況③ (R7.3)>

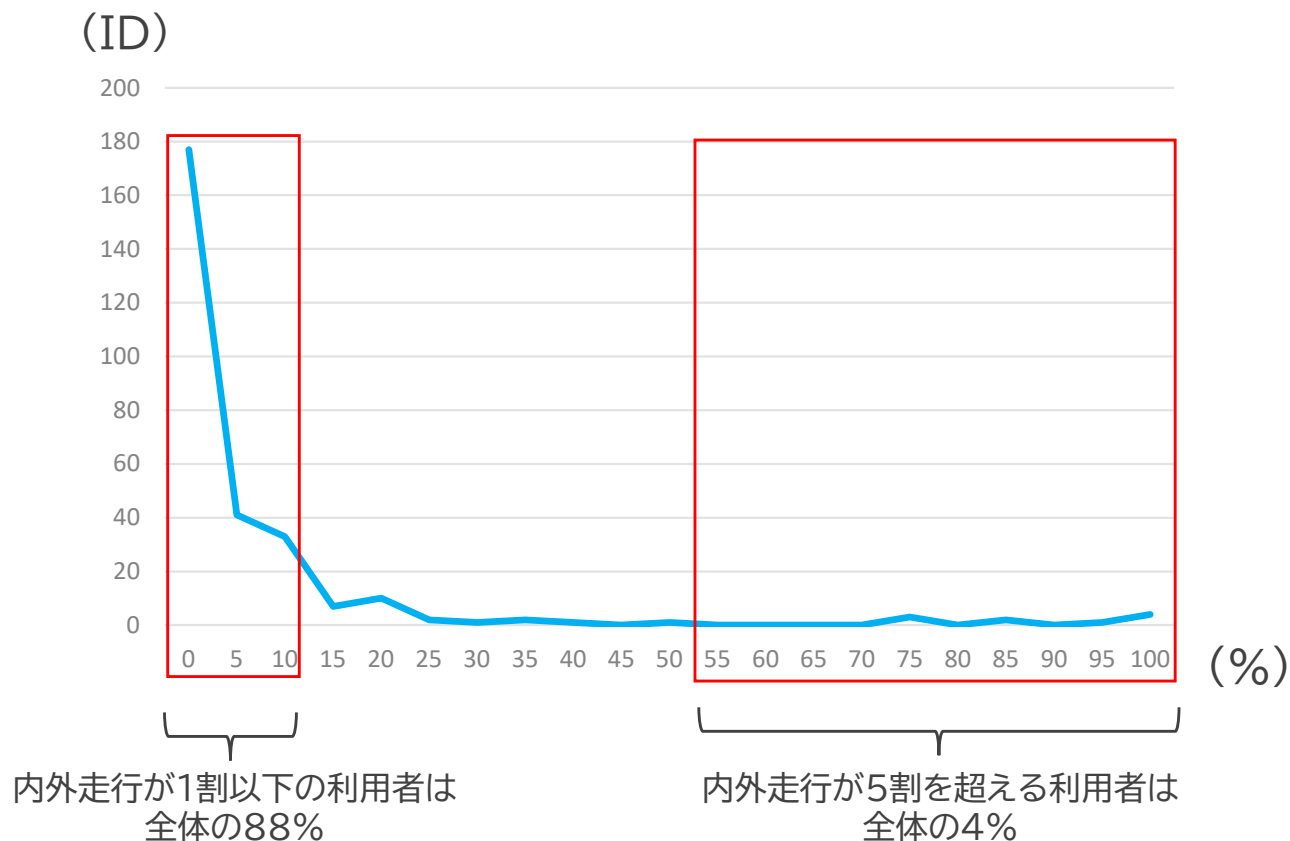
- 通勤パス利用者の申込区間と実際の走行区間を分析したところ、95%程度は申込区間もしくは区間の内側の走行であった
- 申込区間内と区間外を跨ぐ走行は5%程度存在した
- 内外走行が全走行の5割を超える利用者は全体の4%であり、わずかではあるが一定数確認された

通勤パス走行区間の内訳(R7.3)



■ 申込区間通り ■ 内内走行 ■ 内外走行
※件数は長崎バイパスのみの走行を除く

内外走行率毎の利用者の分布



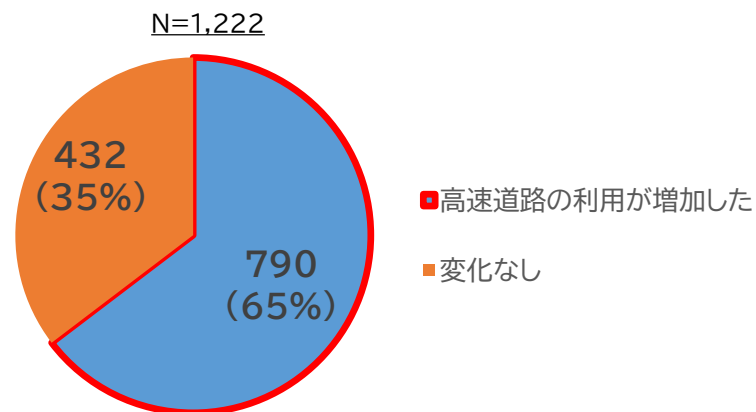
3. 試行結果(申込状況) (利用者アンケートの結果①)

- 高速道路の利用回数が増えた と回答した利用者が約6割、利用時間帯に変化があった もしくは利用時間帯や利用日を意識しなくなった と回答した利用者が約7割と、行動変容をもたらした

【時間帯別利用状況(2024年度利用者アンケート)】

利用傾向の変化

- 「高速道路の利用が増加した」が6割以上を占める

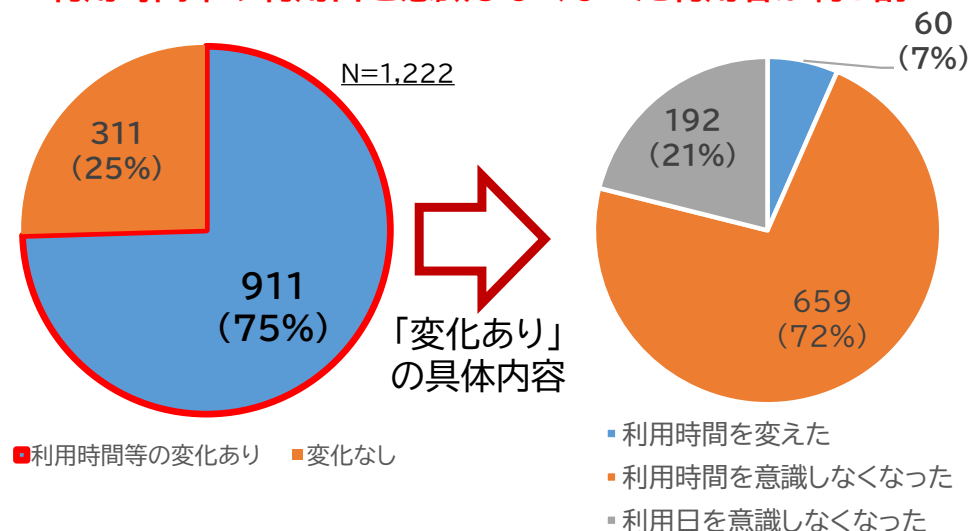


<利用者のコメント抜粋>

- 通勤パスを利用しだして1年と少しが経ち、
高速利用が通勤手段として定着した
- 以前は夜勤明けに、下道を休息しながら帰宅していたが
通勤パスのおかげで高速を利用するようになり
通勤時間が短くなったことで体が本当に楽になった
職場の人たちにもオススメしたい

利用時間帯の変化

- 利用時間帯等の変化もしくは利用時間帯や利用日を意識しなくなった利用者が約7割



<利用者のコメント抜粋>

- 子どもの通院後に通勤したり、時短勤務をした際など、
都度の状況に合わせて利用でき、
時間を気にせず割引が適用されることが嬉しい
- 夜勤や土日祝日勤務が多いので曜日や時間帯に限らず
割引を受けられるため、とても助かっている
- 時間に追われずゆとりをもって運転できるようになった

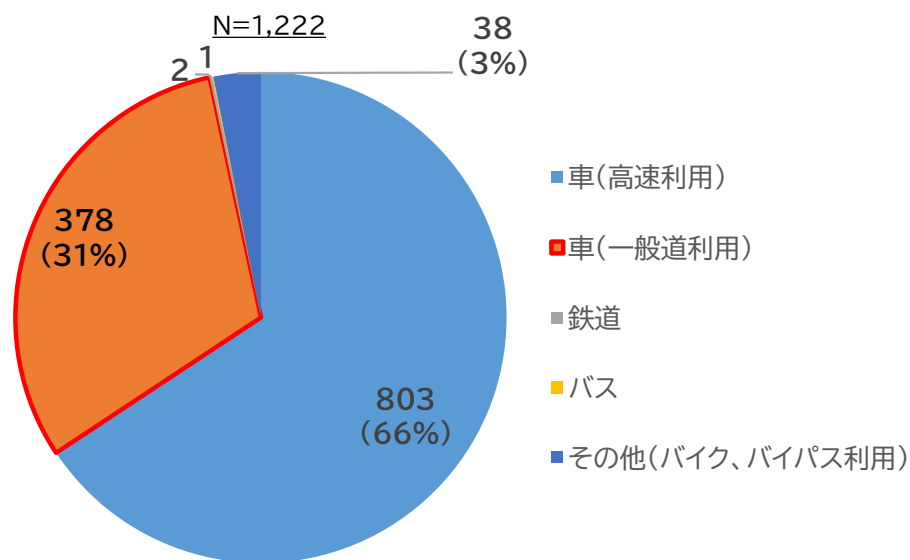
3. 試行結果(申込状況) (利用者アンケートの結果②)

- 通勤パス利用者のうち、一般道から高速道路利用への転換が約3割を占めている。転換後は、往復それぞれ20分程度の所要時間が短縮されており、利便性を感じていただけている。

【通勤パス利用前の交通手段(2024年度利用者アンケート)】

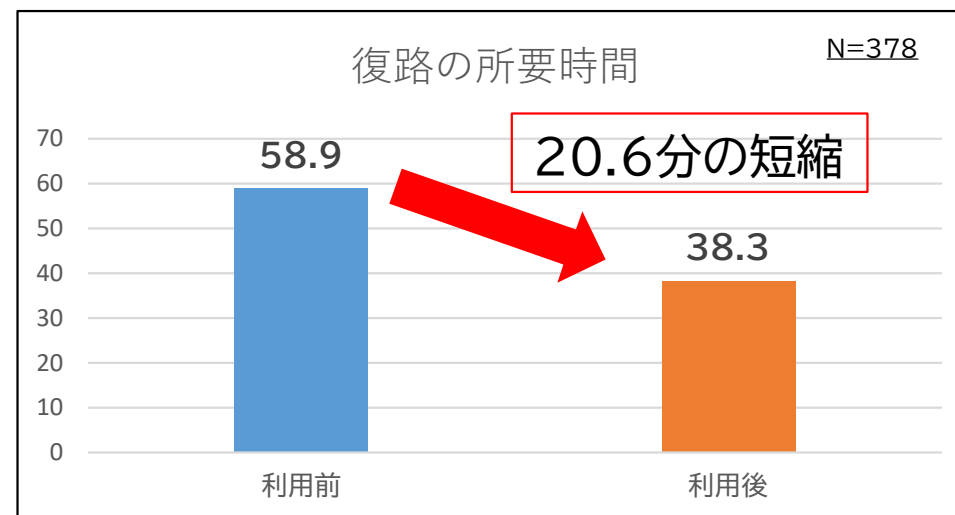
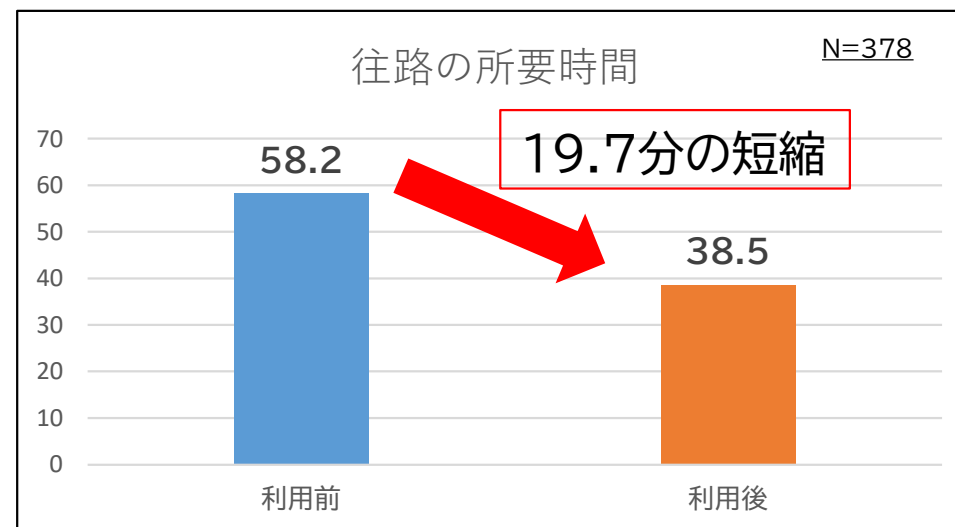
利用傾向の変化

➤ 「一般道から高速道路利用転換」が3割を占める



- 通勤パス利用者の主な利用目的は通勤
- 従前から車利用をされていた方がほとんど(97%)
そのうち、約3割の方が一般道から転換
- 他機関(鉄道・バス)などからの転換は僅少(1%未満)

高速利用転換者の所要時間の変化



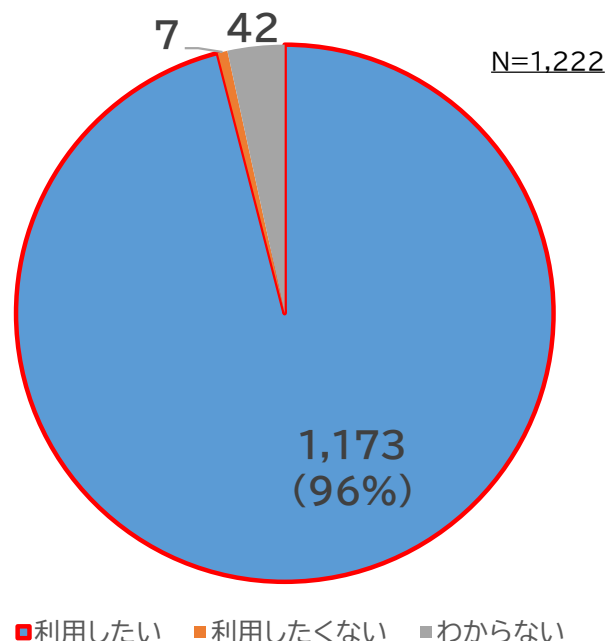
3. 試行結果(申込状況) (利用者アンケートの結果③)

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

【通勤パス継続利用(2024年度利用者アンケート)】

【通勤パス継続利用】

➤ 「利用したい」が9割以上を占める



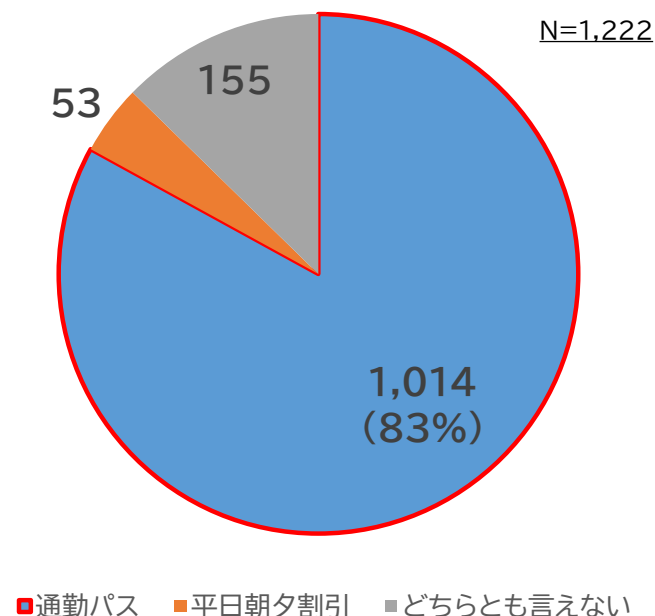
<利用者のコメント抜粋>

○恒久的に利用できるようお願いしたい

○安く利用させて頂き非常に助かっている
継続的に利用したいため、
次回の申し込み開始日を教えて欲しい

【平日朝夕割引とのニーズ比較】

➤ 8割以上が「通勤パスの方が使いやすい」と回答



<利用者のコメント抜粋>

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

○帰宅時間が平日朝夕割引の対象時間外になった際、
高速代の節約のために下道を時間をかけて帰っていたが、
通勤パスのおかげで時間を気にせず高速を使って
早く帰宅できるようになった

4. 試行結果(長崎県通勤パス販売好調理由の考察)

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

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

- 長崎バイパスの朝タラッシュ時の交通量 (R6.10平日の断面交通量の平均)
およそ2,000台/h
(長崎道 長崎芒塚IC～長崎IC間は約1,000台/h)
⇒朝タラッシュ時の交通量は長崎バイパス全体の交通量の3割以上

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

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

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



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

4. まとめ

- 通勤パス申込件数は令和6年3月で6,000件すべて完売(キャンセルによる再販を除く)。売り切れにより購入できなかった方もいるため、一定の需要がある状況。通勤パス申込者の7割近くが、複数月分の申し込みをしている。
- 利用者あたり平均35回/月 利用しており、約9割が21回/月 以上の利用(最大割引率適用)。
- 通勤パス申込後、高速道路利用者の利用が全体的に増加。
- 利用後アンケート結果より、時間帯を気にせず高速道路を利用したといった利用者の行動・意識変容の効果を確認。

通勤パスにより

- 一般道を利用し通勤していた者の高速道路利用への転換
- 割引適用時間帯に囚われない利用
- 高速道路の『片道のみ利用』から『往復利用』への転換

が増えており、「通勤者の高速道路利用促進」の効果が一定確認できた

【参考】通勤パス試行実施の状況＜朝夕時間帯の交通状況①＞

■ 通勤パス導入前後の交通状況を比較すると、
長崎自動車道の交通量が増加し、並行する国道34号の交通量の減少が確認できた。



	R6.3	R7.3	階差 R7-R6
交通量	874	777	-97

	R6.3	R7.3	階差 R7-R6
交通量	2,135	2,143	+8
速度	74.3	72.9	-1.4

【集計期間】

試行前:令和6年3月、試行中:令和7年3月

交通量・速度は、朝時間帯(平日7時～10時)の月平均値

高速道路本線については、交通量計測設備(トラカン)による計測値

国道については、CCTVカメラによる計測値

(IC間距離)

	R6.3	R7.3	階差 R7-R6
東 那 志			
(13.5km)			
大 村			
(3.6km)			
木場スマート			
(8.5km)			
諫 早			
(4.9km)			
長崎多良見			
(8.3km)			
長 崎 芒 塚			
(3.0km)			
長 崎			

<交通量:台/h、速度:km/h>

	R6.3	R7.3	階差 R7-R6
交通量	1,985	2,038	+53
速度	91.4	91.3	-0.1

	R6.3	R7.3	階差 R7-R6
交通量	2,287	2,320	+33
速度	81.3	80.9	-0.4

	R6.3	R7.3	階差 R7-R6
交通量	2,254	2,333	+79
速度	90.6	89.6	-0.5

	R6.3	R7.3	階差 R7-R6
交通量	1,177	1,237	+60
速度	82.9	82.9	0

	R6.3	R7.3	階差 R7-R6
交通量	1,015	1,036	+21
速度	72.4	72.5	+0.1

