

E34 長崎自動車道 全線開通20周年

- E34 長崎自動車道(長崎道)は、1973年(昭和48年)に鳥栖IC~鳥栖JCT間が開通し、2004年(平成16年)に全線(長崎IC~鳥栖JCT)開通しました。
- 2018年(平成30年)には木場SIC・小城SICが開通し、2022年(令和4年)に全線4車線化しました。
- 長崎道は2024年(令和6年)に**全線開通から20周年**を迎えます。

長崎自動車道のあゆみ

長崎自動車道(長崎IC~鳥栖JCT) 延長:120.2km

和暦	西暦	概要
昭和42	1967年11月	長崎バイパス 昭和線が開通
昭和48	1973年11月	長崎自動車道 鳥栖IC-鳥栖JCT間開通
昭和57	1982年11月	長崎自動車道 長崎多良見IC-大村IC間開通
昭和60	1985年 3月	長崎自動車道 佐賀大和IC-鳥栖IC間開通
昭和62	1987年 3月	長崎自動車道 武雄北方IC-佐賀大和IC間開通
昭和63	1988年 3月	西九州自動車道(武雄佐世保道路) 佐世保大塔IC-波佐見有田IC間開通
平成元	1989年11月	西九州自動車道(武雄佐世保道路) 波佐見有田IC-武雄南IC間開通
平成 2	1990年 1月	長崎自動車道 大村IC-武雄北方IC間開通 西九州自動車道(武雄佐世保道路) 武雄南IC-武雄JCT間開通
平成 3	1991年 3月	長崎バイパス 西山線が開通
平成 9	1997年12月	長崎自動車道 東そのぎ-嬉野間 4車線運用開始
平成10	1998年 4月	長崎自動車道(佐世保道路) 佐世保みなとIC-佐世保大塔IC間開通
平成16	2004年 3月	長崎自動車道全線開通 (長崎IC-長崎多良見IC間開通)
平成22	2010年 3月	西九州自動車道(佐世保道路) 佐世保中央IC-佐世保みなとIC間開通
平成30	2018年 3月	長崎自動車道 木場スマートIC・小城スマートIC開通
令和元	2019年 6月	長崎自動車道 長崎芒塚IC-長崎多良見IC間 4車線運用開始
令和 4	2022年 3月	長崎自動車道全線4車線化 (長崎IC-長崎芒塚IC間 4車線運用開始)
令和6	2024年3月	長崎自動車道 全線開通20周年



2004年 長崎IC~長崎多良見IC間開通 写真出典: NEXCO西日本



2019年 長崎芒塚IC~長崎多良見IC間4車線化完成 写真出典: NEXCO西日本

位置図

- 凡例
 ○ IC
 △ JCT
 ≡ 4車線化開通区間
 ≡ 暫定2車線区間

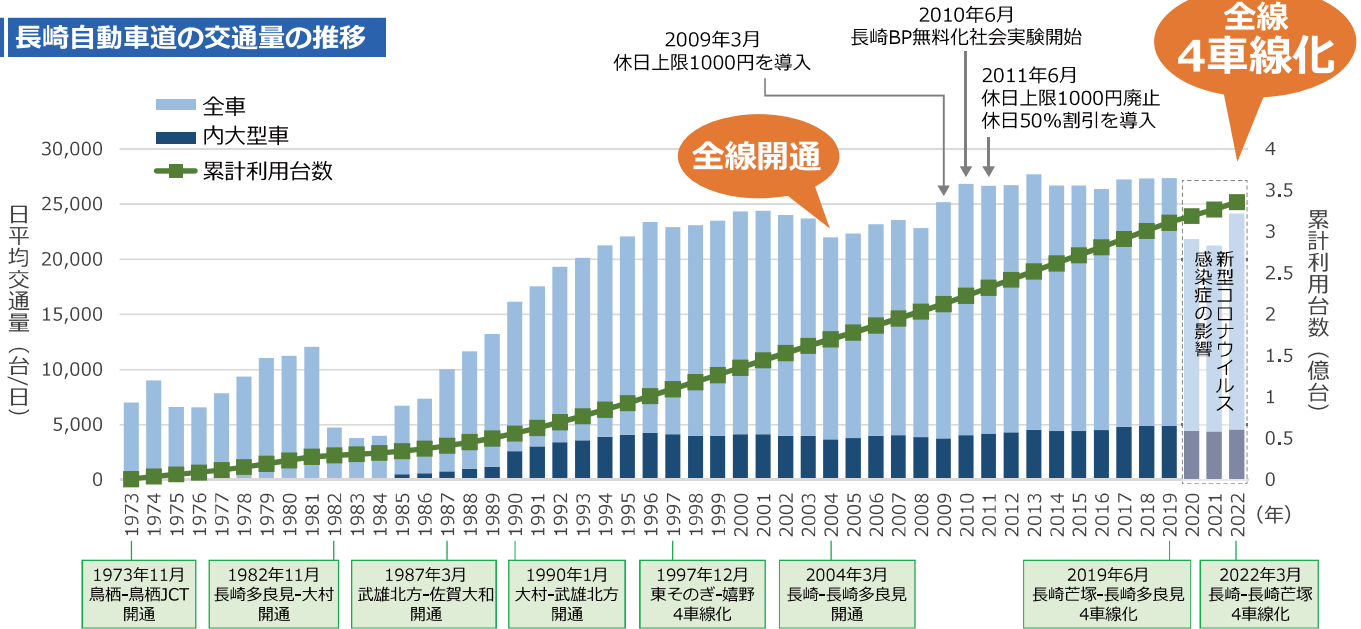


長崎道の交通量推移と整備による経済波及効果

○長崎道の日平均交通量は、ネットワークの整備とともに着実に増加し続け、**累計利用交通量は3億3,000万台**に達しました。

○長崎道の整備による**経済波及効果は、20年間で2.2兆円**になります。経済効果は佐賀県、長崎県の沿線を中心に、九州全域に及んでいます。

長崎自動車道の交通量の推移



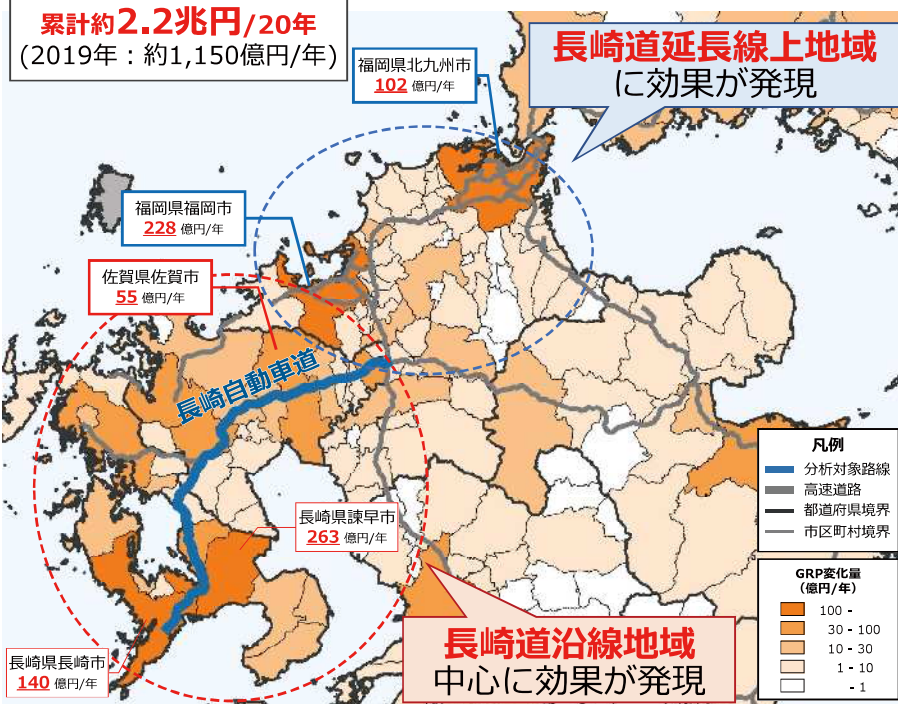
※開通済み区間全体の平均交通量を算出しているため、1982年に端部区間が先行して開通した影響で、全体平均で一時的に減少することがある。
※1984年以前は車種区分なし

出典：NEXCO西日本調べ

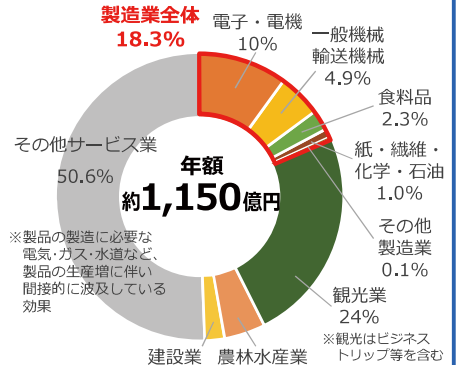
長崎道整備による経済波及効果が高い地域

対象地域全域のGRP変化

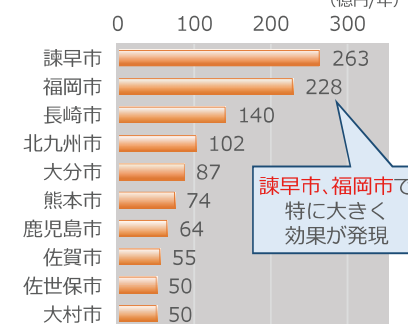
累計約2.2兆円/20年
(2019年：約1,150億円/年)



〈長崎道の整備による業種ごとの経済波及効果〉 (2019年の社会経済状況より算出)



市町村別上位(九州のみ)



※SCGE(空間的応用一般均衡)モデルのうち、神戸大学大学院小池淳司教授らが構築したRAEM-Lightモデルにより、2019年の社会経済状況を基準に長崎自動車道あり/なしの場合の社会経済状況を推計し、GRPの差を経済効果として計測。社会経済状況の推計の基礎となる所要時間はNITAS(総合交通分析システム)を基に計算している。

長崎道整備による所要時間・行動範囲の変化

- 1980年から2022年の間に、福岡-長崎間のバスの所要時間は**約2時間短縮**しました。
- 佐賀・長崎と福岡を結ぶ高速バス路線は**日200便**を超え、長崎道全線開通後、高速バス利用者は**年間約300万人**で推移し、多くの方に利用されています。

所要時間の変化

長崎-福岡間のバスの走行時間と走行経路



長崎道開通前（1967）



2時間短縮

長崎多良見まで開通時（1990）



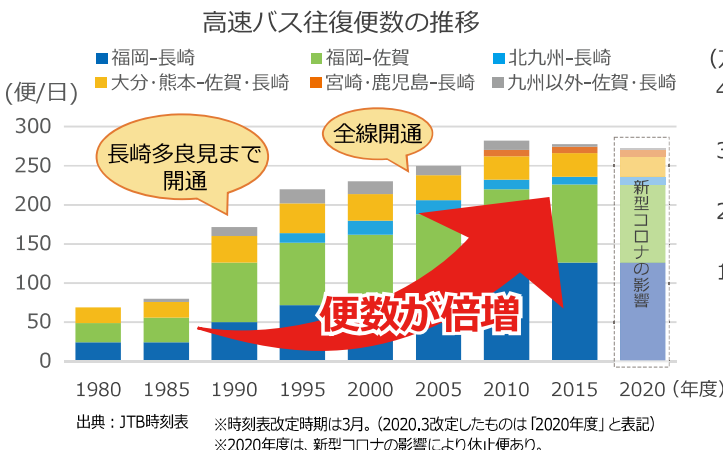
写真提供：九州急行バス



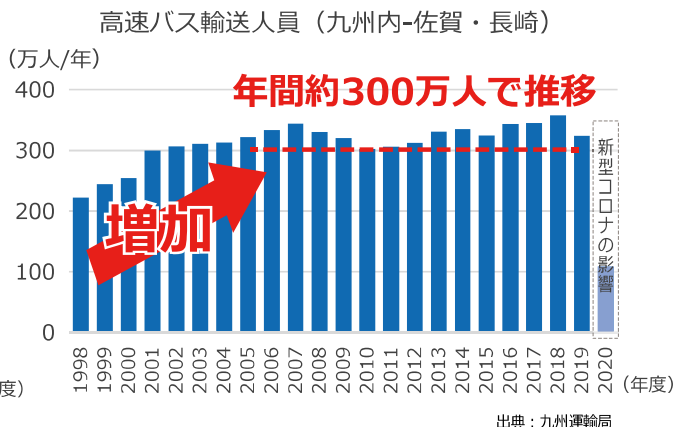
福岡市内から長崎市内まで高速道路が直結したことで、所要時間が2時間以上短縮し、レジャー・ビジネスとも利用客数が大幅に増えました。長崎道は福岡と長崎を日帰り移動するために欠かせないライフラインと考えています。

九州急行バス

高速バス 便数の比較



高速バス 輸送人員の推移

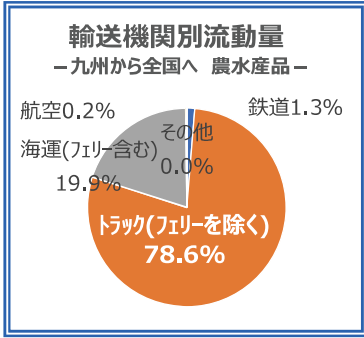


長崎道による地域生産活動と流通利便性の向上（農水産）

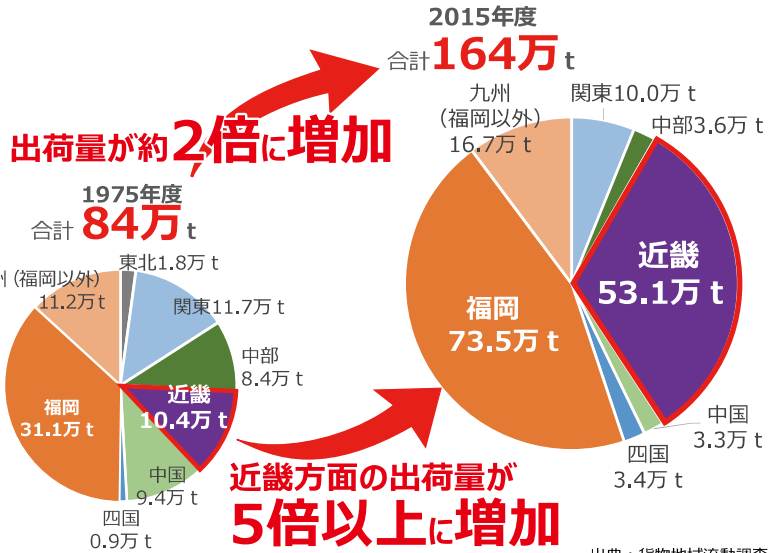
- 長崎道の開通以来、佐賀県・長崎県の農水産物は**出荷量が約2倍に増加**しました。
- 特に**近畿方面の出荷量は5倍以上に増加**しました。
- 佐賀県産のきゅうり、長崎県産のあじは、大阪府中央卸売市場で大きなシェアを占めています。

自動車で運ばれる農水産物の出荷先（佐賀・長崎発）

佐賀・長崎発 出荷先地域別の自動車による農水産品出荷量
(佐賀・長崎着を除く)



出典：物流センサス（2015年度）



出典：貨物地域流動調査



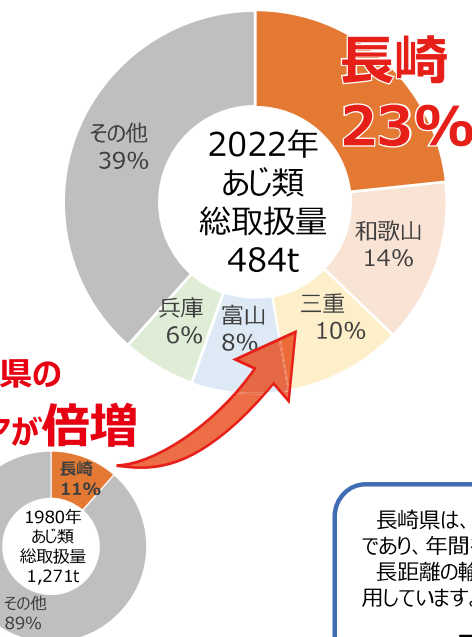
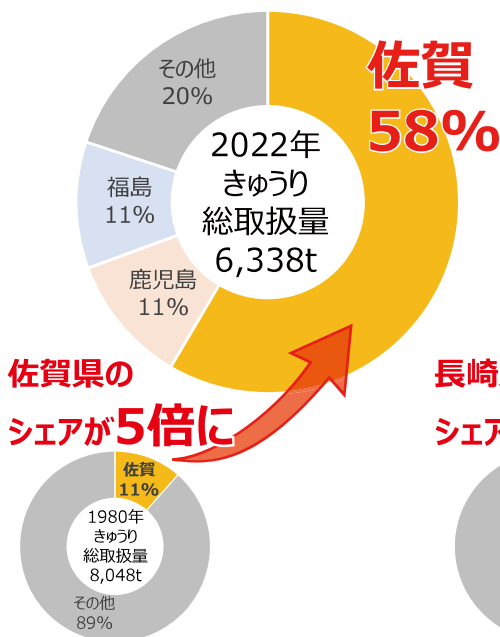
写真提供：JAながさき県央

主力の作物の一つであるにんじんの出荷先は半数程が関西で、遠方への出荷が多いため、高速道路は必ず使っています。ドライバーの拘束時間を減らすためにも高速道路は必要不可欠です。



JAながさき県央

大阪府中央卸売市場において大きなシェアを占める佐賀・長崎県産の農水産物



出典：大阪府中央卸売市場年報



写真提供：長崎市水産振興課

長崎県は、アジの出荷額で全国一位であり、年間を通して出荷しています。長距離の輸送になるため長崎道を活用しています。



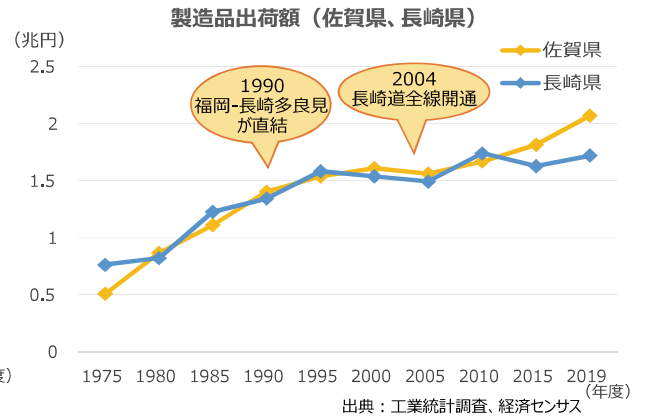
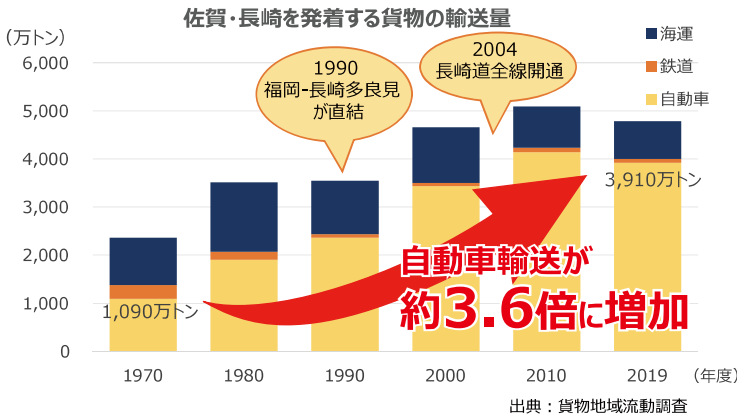
長崎市運送業協同組合

長崎道による地域生産活動と流通利便性の向上（工業）

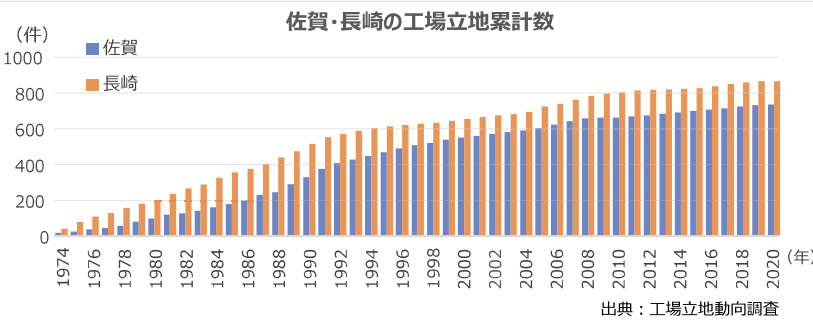
○長崎道の開通以降、佐賀県・長崎県を発着する貨物は増加基調にあり、**自動車を利用した貨物の輸送量は開通時から約3.6倍に増加**しています。

○高速道路からの距離は企業活動の重要な要素になっており、長崎道沿線には工業団地が整備され、多数の企業が立地しています。

貨物輸送は自動車主体へ変化



長崎道沿いに工業団地が多数立地



長崎自動車道開通後、工業団地を造成することにより企業の進出があり、雇用も大幅に増加しました。企業からは高速道路ICに関する問合せも多く、高速道路を重視している状況です。

大村市 企業誘致課



鳥栖西部工業団地
立地企業数2社、24.9ha



久保泉工業団地
立地企業数17社、38.9ha



大村ハイテクパーク、オフィスパーク大村
立地企業数25社、79.5ha



企業誘致を行うにあたり、特に製造業の企業からは、高速道路のICまでの距離は必ずお尋ねがある項目です。



長崎自動車道は本県の企業誘致においてなくてはならない重要なインフラです。

佐賀県 企業誘致課

諫早中核工業団地
立地企業数144社、101ha



トラックの長距離運行に欠かせない諫早トラックステーション



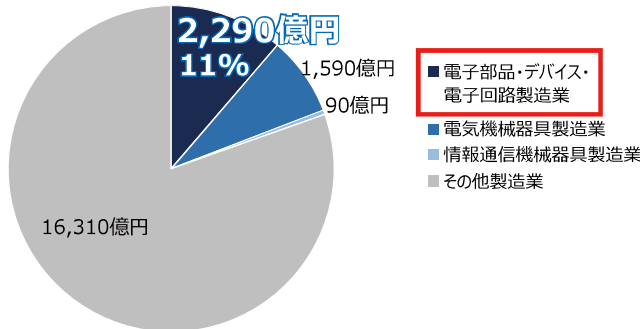
長崎道による地域生産活動と流通利便性の向上（工業）

○長崎道の開通以来、佐賀県、長崎県の電気機械器具製造業は**製造品出荷額が8倍以上**に増加しました。なかでも電子部品・デバイス・電子回路製造業は、佐賀県の製造品出荷額のうち11%の割合を占め、長崎県でも18%を占める産業に成長しました。

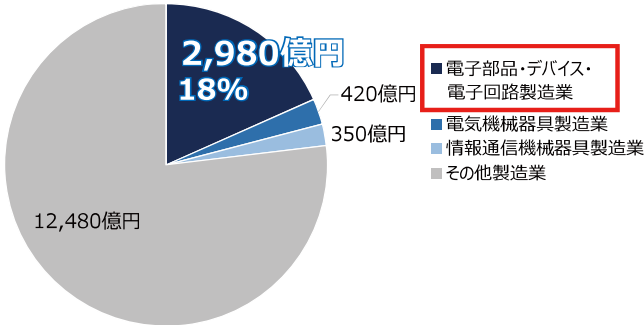
○長崎道周辺には**半導体メーカーが多数立地**し、製品の入出荷に長崎道を利用しています。

佐賀県・長崎県を支える半導体産業

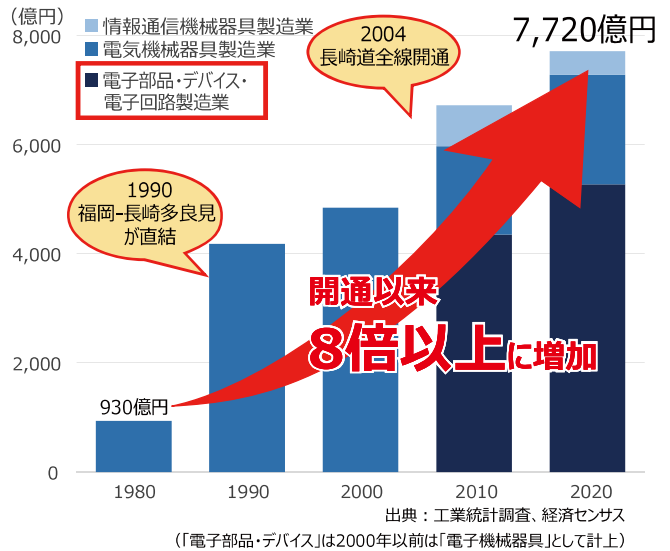
佐賀県の製造品出荷額（2020年）



長崎県の製造品出荷額（2020年）



佐賀県・長崎県の電気機械器具分野における製造品出荷額の推移



九州では半導体の製造が盛んで、シリコンアイランド九州と呼ばれることもあります。九州内各地にある拠点を毎日往復する際も高速道路を利用しています。

半導体材料製造メーカー



長崎道から入出荷される半導体関連製品

佐賀県にある工場から長崎道を利用して福岡方面へ製品を毎月4tトラックで50台ほど輸送しています。製品を電子デバイスメーカーに早く届けるために高速道路は必要不可欠な存在です。

半導体材料製造メーカー



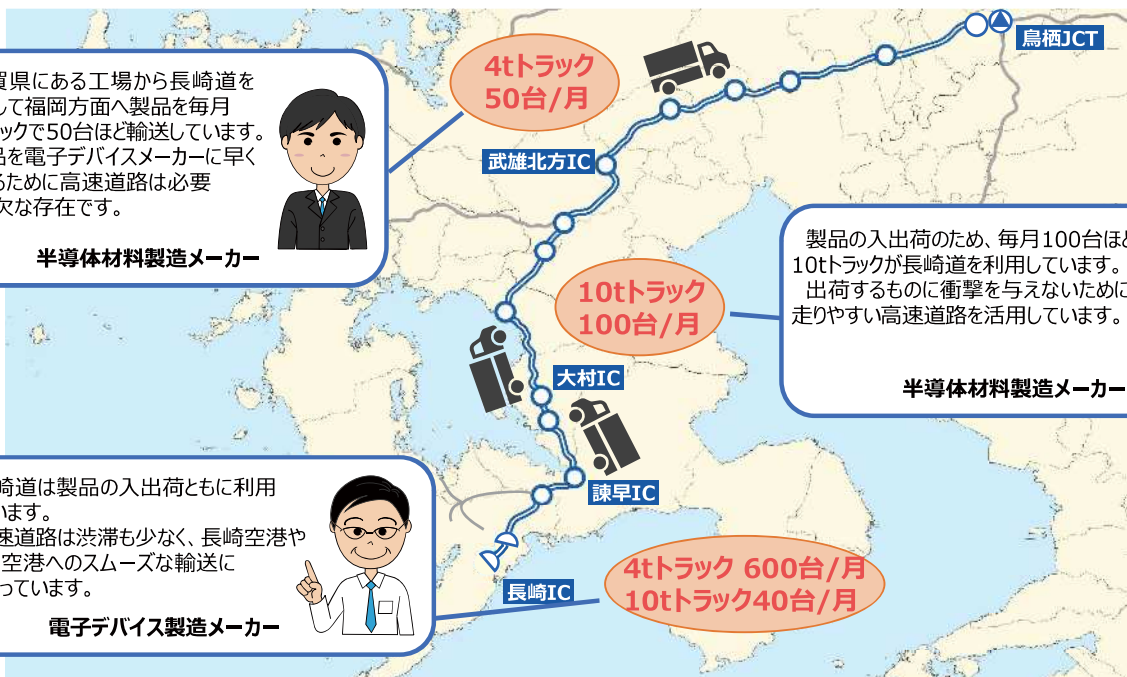
製品の入出荷のため、毎月100台ほどの10tトラックが長崎道を利用しています。出荷するものに衝撃を与えないために、走りやすい高速道路を活用しています。

半導体材料製造メーカー



長崎道は製品の入出荷ともに利用しています。高速道路は渋滞も少なく、長崎空港や福岡空港へのスムーズな輸送に役立っています。

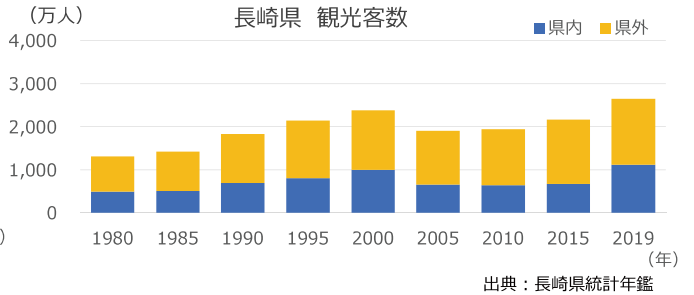
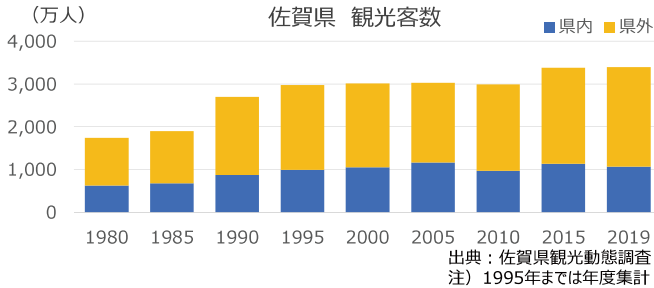
電子デバイス製造メーカー



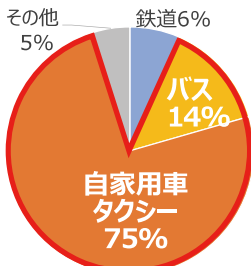
長崎道沿線の観光客動態

○佐賀県・長崎県には県外からの観光客が多く、**交通手段の多くが自動車・バス**となっています。
 ○佐賀県では複数のイベントを1日でまわるツアーが組まれるなど、高速道路による**移動時間の短縮**は長崎道沿線の観光に欠かせない要素になっています。

長崎県と佐賀県の観光客数



佐賀県の観光客の交通手段の構成割合 (2019年)



佐賀県への観光客の多くが九州内から来訪しており、特に福岡県からは日帰り県内を周遊しやすくなっています。観光客の約9割が自家用車やバスを利用していることから、長崎自動車道が県内観光の利便性向上におおきく貢献していると感じています。

佐賀県 観光課



複数のイベントを周遊する福岡から佐賀への日帰りツアーの例

11月発「佐賀の秋の風物詩!!」
 国の重要無形民俗文化財「唐津くんち」と
 2023 佐賀国際バルーンフェスタ

資料提供：西鉄旅行

出典：佐賀県観光動態調査

長崎道沿線の観光施設・イベント



災害時における長崎道の貢献

- 熊本地震の際には、災害派遣により陸上自衛隊が大村駐屯地から熊本まで、長崎道を利用して移動し、**迅速な災害支援活動**に貢献しました。
- 2019年（令和元年）8月の大雨により、国道・県道の一部区間が通行止めになった際は、並行道路である長崎道が**代替路（無料）措置**として活用されました。

災害派遣時の移動時間短縮

・長崎道を利用した災害時の自衛隊派遣ルート



熊本地震での自衛隊の災害対応



熊本地震等の災害派遣活動では、被災地へ迅速に前進するために、長崎自動車道を利用することで、目的地までの経路及び移動時間を短縮することができ、速やかに救援活動を実施することができました。
 平時の九州内の移動にも必要不可欠な道路になります。
陸上自衛隊 大村駐屯地

災害時の代替対応



- 【通行止め区間】 国道34・35号の一部区間
 【通行止め期間】 令和元年8月28日7時～8月29日18時
 【代替路（無料）措置】
- 区間
 長崎道 嬉野IC～佐賀大和IC
 西九州道 佐世保大塔IC～武雄JCT
 - 期間 令和元年8月28日21時30分～8月29日18時
 - 台数 17,304台
 （うち長崎道8,423台、西九州道8,881台）



- 【通行止め区間】 佐賀県道24号の一部区間
 【通行止め期間】 令和元年8月28日6時30分～9月8日12時
 【代替路（無料）措置】
- 区間 長崎道 武雄北方IC～多久IC
 - 期間 令和元年9月3日16時～9月8日12時
 - 台数 9,438台

令和元年8月豪雨では、国道34号や県道24号などが一時通行止めになりましたが、長崎自動車道が無料措置されたことで、人流・物流など県内道路ネットワークへの影響が最小限に抑えられました。

佐賀県 道路課



長崎道整備による救急医療機関へのアクセスの向上

○長崎道沿線には多数の救急医療病院が立地し、搬送時間の短縮、振動の少ない搬送に貢献しています。
○長崎道の整備により、特に山間地域における救急医療機関へのアクセスが向上し、

30分以内に三次医療機関へ到達できる人口は、**佐賀・長崎両県の総人口の約7割**に及びます。

○木場SICの整備により、諫早ICから長崎医療センターへのアクセスは**一般道利用時より14分短縮**しました。

三次救急医療病院の多くが
高速道路沿いに立地

救急救命を支える高速道路

	二次救急医療病院	三次救急医療病院
佐賀県	63	4
長崎県	67	4

出典：長崎県HP（長崎県の救急医療体制・R5）
佐賀県提供



高速道路は搬送時間の短縮だけでなく、走行中の振動や揺れが少ないため、患者の苦痛の軽減が図れます。

県央消防本部

高速道路の整備で三次医療機関への所要時間が短縮

