

# 佐世保市みちづくりマスタープラン



SASEBO CITY  
ROAD BUILDING MASTERPLAN



佐世保市

令和3年4月  
〔令和4年6月一部改訂〕

# 目 次

みちづくりマスタープランの策定にあたって.....	1
<b>1章 佐世保市の各種計画及び関連計画.....</b>	<b>2</b>
<b>2章 みちづくりマスタープランと佐世保市の現状</b>	
1. みちづくりマスタープランの目的と背景.....	3
2. 佐世保市の人口推移と生活行動について.....	4
3. 佐世保市の産業活動	
(1) 商業.....	4
(2) 製造業.....	5
(3) 観光業.....	6
(4) 農林水産業.....	6
<b>3章 佐世保市の各種計画における道路の位置づけ、国の動向等</b>	
1. 第7次佐世保市総合計画.....	7
2. 佐世保市都市計画マスタープラン.....	10
3. 佐世保市国土強靱化地域計画.....	11
4. 地域防災計画等（長崎県地域防災計画、佐世保市地域防災計画）.....	12
5. 国の動向.....	13
6. 市の動向 西九州させば広域都市圏（連携中枢都市圏）.....	15
<b>4章 道路行政を取り巻く現状と課題の整理</b>	
1. 西九州させば広域都市圏における地域活性化・ 発展を支える土台づくりへの対応.....	16
2. 激化する自然災害への対応.....	16
3. インフラストックの高齢化への対応.....	16
4. 安全・安心な生活環境の確保への対応.....	17
5. 救急医療サービスの格差是正への対応.....	17
6. 良好な都市環境づくりへの対応.....	17
7. 自然環境や佐世保らしい景観形成への配慮.....	17
8. 効率的な行政運営.....	17
<b>5章 基本方針</b>	
1. 基本方針と成果指標.....	18
2. 計画期間.....	18
<b>6章 問題・課題を解決すべく視点と施策</b>	
1. 問題・課題を解決すべく6つの視点と7つの施策.....	19
2. 施策の内容	
視点. 1 地域の活力を支える道づくり.....	20
視点. 2 災害に強い道づくり.....	21
視点. 3 道路インフラを守る道づくり.....	21
視点. 4 安全・安心な暮らしを支える道づくり.....	22
視点. 5 便利で快適な暮らしを支える道づくり.....	22
視点. 6 賢く進める道づくり.....	23
3. みちづくりの基本方針・施策との相関.....	24

## 7章 みちづくりにおける各種実行計画

1. 道路整備プログラム .....	25
2. 佐世保市橋梁長寿命化修繕計画(令和2年7月変更) .....	26
3. 佐世保市トンネル個別施設補修計画 .....	27
4. 佐世保市通学路交通安全プログラム .....	28
5. 園児等子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全の確保 .....	30
6. その他の交通安全対策について .....	30
7. 長崎県交通渋滞対策協議会 .....	31
8. 美化プロジェクト .....	32
9. 佐世保市公共施設(市道)里親制度(アダプトプログラム) .....	32

## 8章 ストック効果 .....

1. 西九州自動車道 ～西九州させぼ広域都都市圏での地方創生～ .....	34
2. 西九州自動車道 ～地方創生の推進基盤 観光の活性化～ .....	35
3. 東彼杵道路 ～「IR誘致」から「地方創生」・「観光先進国」への実現へ～ .....	36
4. 東山手上部線 ～林業産業の生産活動向上・新たな環境拠点の創出へ～ .....	37

用語の説明 .....	38
-------------	----

### <参考資料>

佐世保市内の道路整備に関する主要事業について .....	参-1
1. 国・県事業 .....	参-1
1. 高規格道路 .....	参-2
2. 一般国道 .....	参-4
3. 県道 .....	参-5
2. 佐世保市事業 .....	参-7
1. 社会資本整備総合交付金 .....	参-8
2. 地方創生整備促進交付金事業 .....	参-10
3. 防災・安全交付金 .....	参-11
4. 交通安全対策(通学路緊急対策)事業補助 .....	参-11
5. 防衛事業(8条) .....	参-12
6. 防衛事業(9条) .....	参-13
7. 過疎対策事業 .....	参-14
8. 辺地対策事業 .....	参-16
3. 位置図 .....	
西九州自動車道、国道35号、国道205号 .....	参-17
佐世保市 北部 .....	参-18
佐世保市 南部 .....	参-19

## みちづくりマスタープランの策定にあたって

佐世保市は、国土の西端に位置し、山がちな地形のため平地が少ないといった地理的、地形的な特性を持つとともに、台風などの自然災害のリスクの高い地域となっています。また、離島・北部地域を中心に多くの過疎地域を抱え、全国より早い人口減少・少子高齢化の進展や、農水産業など一次産業の活力低下、二次産業の伸び悩み、厳しさを増す経済・雇用情勢、市内中心部との地域間格差など、多くの社会問題を有しています。

このため、市内はもとより県内外の広域的交流や連携強化を図り、観光や農林水産業をはじめとした地域産業の支援、自然災害や交通事故を防ぎ地域の安全・安心を確保する道路の整備など、積極的に地域の下支え（経済基盤の基）を行うことが、極めて重要となっています。

このような状況を踏まえ、これまで西九州自動車道の整備促進、東彼杵道路の早期事業化のための活動や交通安全対策、渋滞対策など生活に密着した道路の計画的な整備を進めるとともに、長寿命化計画などに基づく施設の効率的な維持・管理・更新に取り組んでまいりました。

その結果、高規格幹線道路をはじめ、道路整備は着実に進展していますが、一方で所要時間を要する地域が今なお多いことや、市内中心部での渋滞、車両の離合が困難な未改良区間など、現時点においても未だ十分とは言えない状況です。

一方で、道路行政を取り巻く状況として、東日本大震災を契機とした地域防災に関する社会的関心の高まりや“国土の強靱化”による基盤整備の推進、平成24年12月に発生した中央自動車道 笹子トンネル天井板落下事故を受けた道路構造物の予防保全・老朽化対策等に関する道路法の改正、“対流促進型国土の形成”を目指した国土のグランドデザイン2050の策定や地方創生の推進の動きなど、ここ数年で道路を含む社会基盤整備のあり方は大きく見直されています。

本計画は、第7次佐世保市総合計画など各種計画における道路の位置づけや、ミッシングリンクの解消・ダブルネットワーク化など広域道路ネットワーク強化、インフラメンテナンス、地域や道路の現状・課題、及び様々な状況変化を踏まえ、令和3年度～令和12年度までの10年間の佐世保市道路行政の計画を定め、道路行政を運営するうえでの指針とするものです。

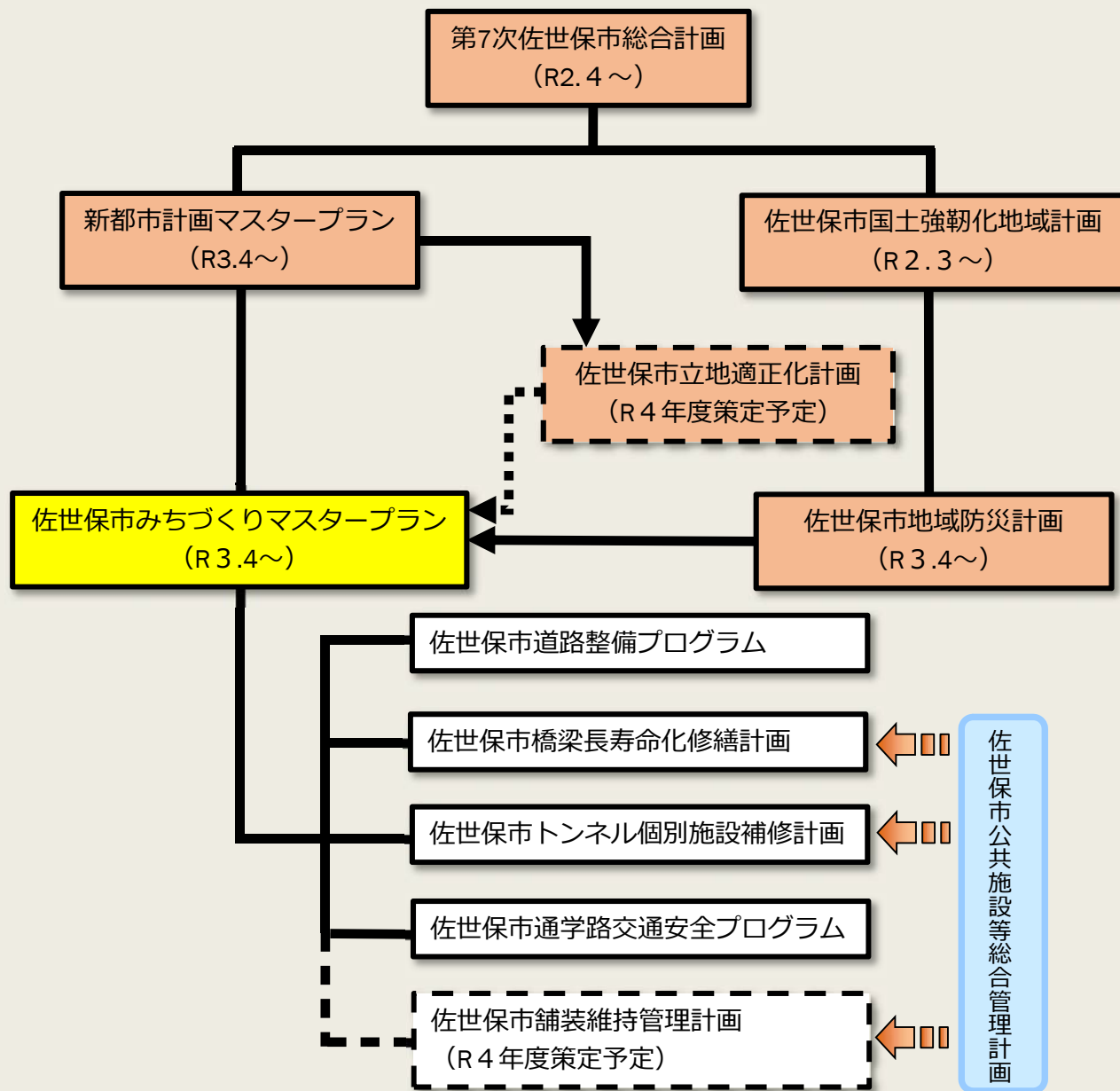
なお、本計画については計画期間終了時に更新しますが、期間内であっても状況変化など必要に応じ見直すこととします。

佐世保市

# 1 章

## 佐世保市の各種計画及び関連計画

策定・運用にあたっては、上位計画となる「第7次佐世保市総合計画」のほか、「新都市計画マスタープラン」など佐世保市が定める各種計画、関連計画に即して定めます。



### 各種計画期間

計画期間 計画名	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	令和14年度	令和15年度	令和16年度	令和17年度	令和18年度	令和19年度	令和20年度	令和21年度	令和22年度	令和23年度
第7次佐世保市総合計画																						
新都市計画マスタープラン																						
佐世保市国土強靱化地域計画																						
佐世保市地域防災計画																						
佐世保市立地適正化計画																						
佐世保市みちづくりマスタープラン																						



### 1. みちづくりマスタープランの目的と背景

佐世保市の現状として、観光産業では「国際旅客船拠点形成港湾」の指定によりクルーズ観光客の増加が見込まれる中、九十九島の「世界で最も美しい湾クラブ」加盟認定や「黒島の集落」を含む世界文化遺産、「鎮守府」と「三川内焼」の2つの日本遺産などの観光資源の活用、さらには特定複合観光施設（IR）の誘致を目指していることなど、取り巻く環境に大きな変化が見込まれ、それに伴う交通需要の拡大が想定されます。

平成28年4月1日、本市は本圏域の中心市となるべく中核市へ移行し、広域的な都市圏形成に向け中心的役割を担うため、本市が連携中枢都市となり平戸市、松浦市、西海市、東彼杵町、川棚町、波佐見町、小値賀町、佐々町、新上五島町、佐賀県伊万里市及び有田町の12市町で「西九州させば広域都市圏」を形成しました。今後は、行政の垣根を超え自治体との繋がりを築き、交通、産業など様々な分野において地域の社会経済の中心となって圏域を持続的に支えていくことが求められています。

また、第7次佐世保市総合計画（令和2年4月）において、土木政策として「安全で便利な社会インフラの整備と維持により安心して快適に暮らせるまち」を将来望まれる姿としており、暮らしと成長を支える道路ネットワークの充実を施策として掲げ、佐世保市国土強靱化地域計画（令和2年3月）では、風水害や地震等、いかなる災害が発生した場合でも致命的なダメージを回避することにより被害を最小化し、迅速に回復することができるよう交通インフラの強靱化を推進していくこととしています。

さらには、本市が行っていく様々な都市計画の基本的な方針となる、佐世保市都市計画マスタープラン（令和3年4月）では、市民と共有・協働して、道路、公園、下水道などまちづくりを進めていくとともに、各拠点間を効率的に結ぶ、広域交通ネットワークの構築を推進しています。

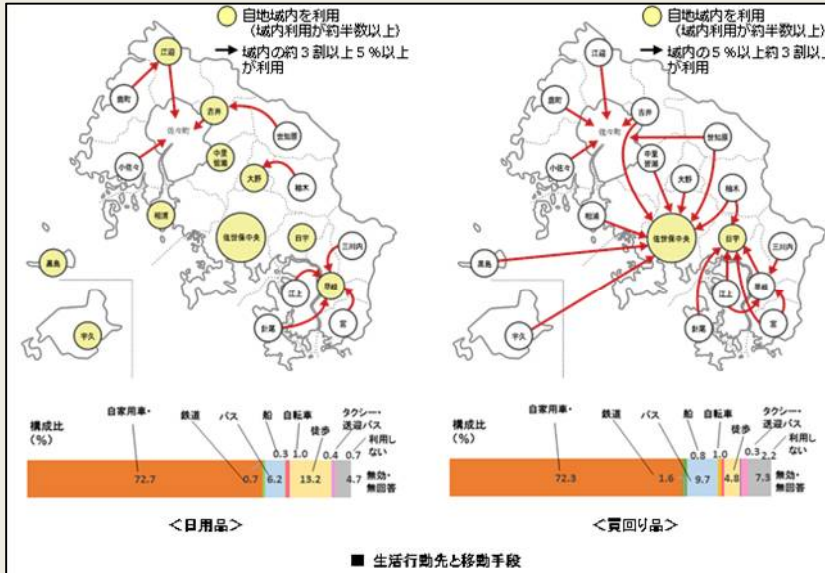
国においては、国土強靱化基本計画において特に緊急に実施すべき対策として、平成30年度から令和2年度まで防災・減災、国土強靱化緊急3か年対策を実施し、続く防災・減災、国土強靱化5か年加速化対策では、激甚化する風水害や切迫する大規模地震への対策として、高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策など重点的、集中的に講じられています。

このため、本市の各種上位計画や、国の社会基盤整備の動向を踏まえ、国土強靱化に資する道路インフラ整備・長寿命化等を計画的に推進すること、併せて、交通安全対策、交通円滑化対策を講じることにより安全・安心で快適な暮らしを確保することを目的として「佐世保しみちづくりマスタープラン」を策定しています。

## 2. 佐世保市の人口推移と生活行動について

本市の総人口は、微減ながら約25万人規模で推移していましたが、国全体の人口が減少に転じた中、本市も今後は急激な人口減少が見込まれています。

このような中、日常生活における移動手段の分担率は7割以上が自家用車となっており、バス、鉄道を大きく上回り自動車への依存度が高いことから、基盤インフラとしての道路が重要になっています。



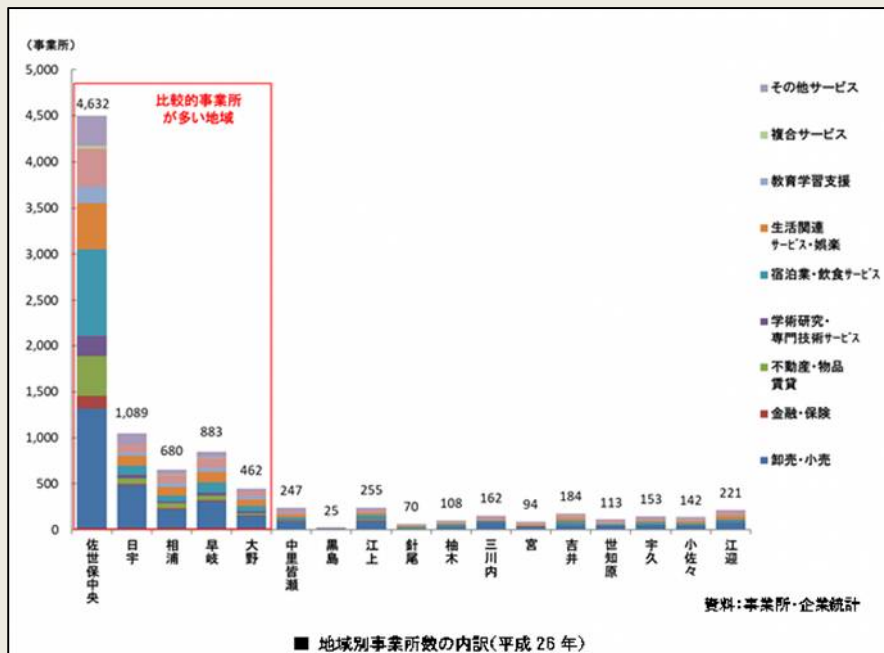
出典：佐世保市都市計画マスタープラン

## 3. 佐世保市の産業活動

### (1) 商業

本市の商業は、平成24年以降、小売、卸売ともに販売額は増加傾向にあります。事業所数は卸売業が535件（県内の約18.4%）、小売業が1,838件（県内の約16.4%）、従業者数は卸売業が4,619人（県内の約20.4%）、小売業が12,941人（県内の約18.9%）、年間商品販売額は卸売業が約2,539億円（県内の約17.6%）、小売業が約3,800億円（県内の約28.3%）となっており、県内で有数の商業集積地となっています。

佐世保中央には、卸売・小売、宿泊・飲食、不動産など多様な業種の事業所が立地しており、佐世保中央以外では、日宇、相浦、早岐、大野での集積が多く、地域の拠点地区となっていることから、拠点間を結ぶ交通ネットワークの構築が重要となっています。



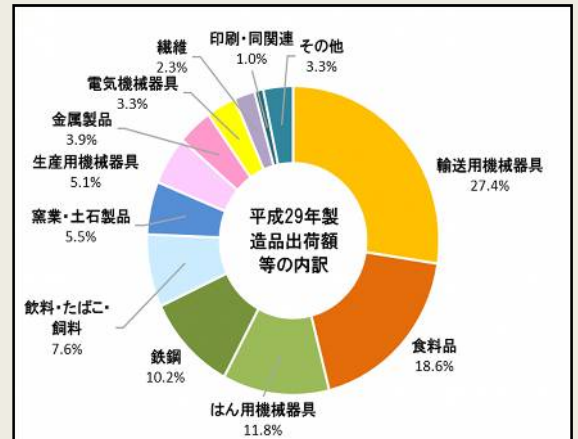
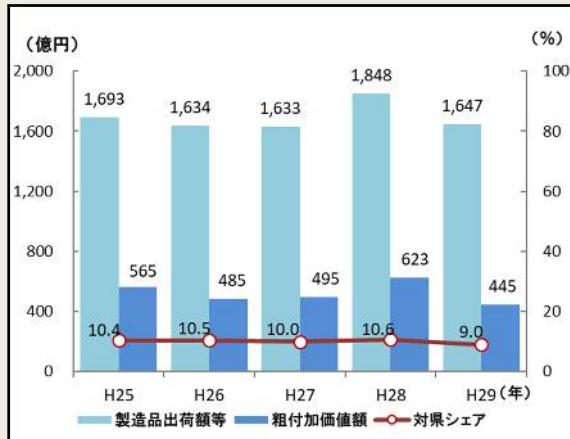
出典：事業所・企業統計



## (2) 製造業

本市の製造業は、出荷額は、平成28年に1,848億円まで増加しましたが、平成25年からおおむね横ばいとなっています。製造品出荷額等の県内シェアはこれまで10%台で推移してきましたが、平成29年には9.0%に低下しています。製造品出荷額等が多いのは輸送用機械器具であり、従業員数の特化係数も輸送用機械器具製造業が最も高くなっています。

事業所数は県全体の15.2%（249事業所）、従業者数は県全体の13.0%（7,474人）、製造品出荷額等は県全体の9.0%（約1,647億円）となっており、製造品出荷額等では長崎市、諫早市に次いで県内で3番目に多くなっています。



製造品出荷額等の動向

また、平成26年から分譲していた約16.2haの工業団地「ウエストテクノ佐世保」が約4年半で完売し、今後も雇用の拡大とともに製造品出荷額等の増加も見込まれます。東アジアへの近接性とともに、流通経路の構築（西九州自動車道 佐々ICへのアクセス）が評価されています。

令和元年9月には、西九州自動車道 相浦中里ICに近接する工業団地「佐世保相浦工業団地」が完成し、新たな企業誘致を進めています。現在、西九州自動車道の延伸及び4車線化事業が進められており、流通道路としての更なる広域ネットワークの向上が期待されます。



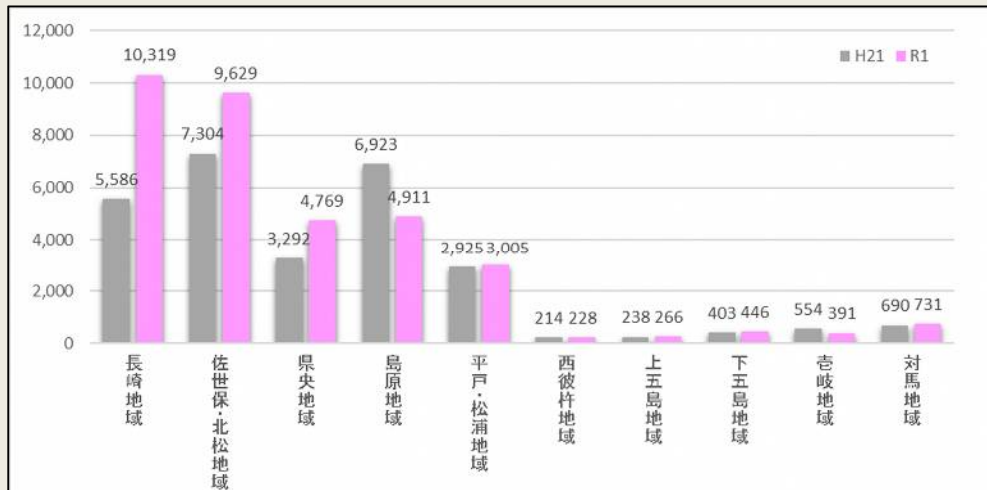


### (3) 観光業

西海国立公園で『世界で最も美しい湾クラブ』に加盟した九十九島、ハウステンボスに加え、世界文化遺産『黒島の集落』や、日本遺産『鎮守府』『三川内焼』をはじめとした魅力的な地域資源の更なる磨き上げや情報発信に取り組み、佐世保・北松地域を訪れる観光客数は、平成21年730万人から令和元年には963万人と大きく増加しています。

ハウステンボス地域に特定複合型観光施設（IR）の導入を目指しています。長崎県の観光戦略の推進により外国人観光客が増加するなど、観光産業は成長傾向にあります。九州・長崎にIRという玄関口を設け更なる訪日観光客を招き入れるとともに、九州圏内への経済普及効果も、国際競争力の高い滞在型観光施設を誘致することで新たな地方創生を目指します。

佐世保港では、国際旅客船の寄港の拠点として、浦頭地区と三浦地区を位置付け施設整備を進め、平成29年には84回、乗客数は10万人まで達しています。令和2年4月には浦頭地区が完成し、今後もクルーズ観光客の増加が見込まれることから、広域道路ネットワークを構築することで新たな広域観光周遊ルートの形成に寄与します。



地域別の観光客内訳（単位：千人）

出典：長崎県観光統計データ（平成21年～令和元年）

### (4) 農林水産業

本市の農業は、多くが水稻、果樹、花き、野菜、肉用牛などの複合経営や、単一経営としては、花き、酪農などがあります。山地が多く平地に恵まれていないこともあり、中山間地域の丘陵や斜面地を利用した農業が主体的に行われています。

林業は林家の山林所有規模が零細なこともあり、生業としての林業経営は成り立ちにくい状況ではありますが、スギ、ヒノキなどが生産されています。そのため、地域再生計画として生産活動向上を掲げ、地方創生道整備推進交付金により市道（東山手上部線）と林道（瀬替線、田代線）を一体的に整備を行い、木材の流通経路と施業環境を改善することとしています。



水産業は、まき網漁業、一本釣漁業、刺網漁業を主とする漁船漁業とハマチ・マダイ・トラフグ・カキ・真珠の養殖業が行われており、魚介類を使った加工業も営まれています。宇久地域では延縄漁業が、小佐々・鹿町地域では煮干加工業が非常に盛んで、国内でも屈指の生産量を誇り、県内外に出荷されていることから、産業活動における流通経路の強化が重要視されます。

出典：地域再生計画（佐世保市）

## 1. 第7次 佐世保市総合計画

本市では、令和2年3月に佐世保市政運営の指針や考え方を示した第7次佐世保市総合計画を策定しました。この計画では、本市の課題として、「人口減少、少子高齢化の進展」、「市内総生産の維持」、「インフラの維持更新に係るコスト増」等が上げられています。

土木政策として、“安全で便利な社会インフラの整備と維持により安心して快適に暮らせるまち”を将来望まれる姿としており、暮らしと成長を支える道路ネットワークの充実として掲げた施策を、佐世保市道づくりマスタープランに基づいて推進することとなります。

## まちづくりの基本理念

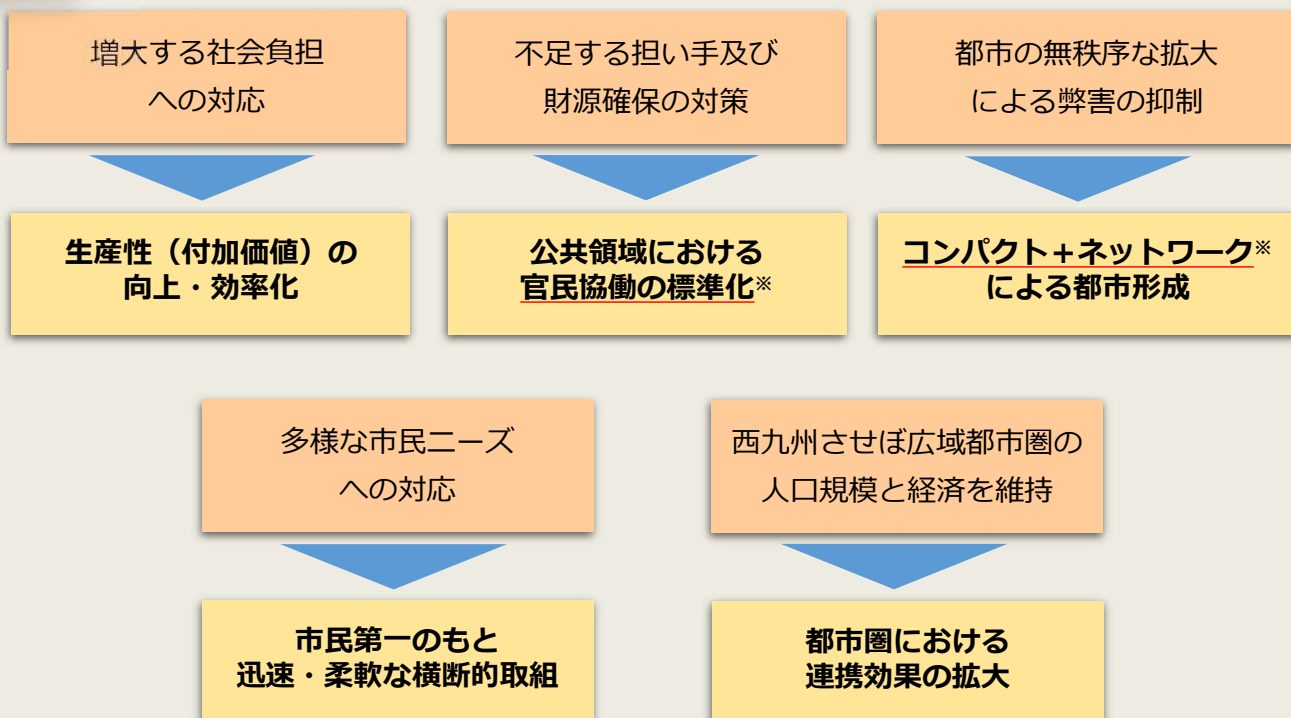
変革、発展を推し進め、活力あふれるまちづくりに「挑戦」します。

常に高いクオリティと新たな価値を求め、夢と希望に輝くまちを「創造」します。

様々な文化、価値観を互いに尊重し認め合う「多様性」のあるまちをつくります。

郷土愛、共感を育み、ともに暮らし支え合う「共生」の精神を持つまちづくりを行います。

## 共通概念



※官民協働の標準化...社会状態の向上という目的のため、官民が定期的な情報交換等により、相互の動向を把握した上で、経済活動や行政事務を行う「官民協働」を一般的な考え方とするもの。

※コンパクト+ネットワーク...行政や医療・介護、福祉、商業、金融等生活に必要な各種サービスが効率的に提供できるよう、これらの機能を一定の地域に誘導することで「拠点」をつくり、交通や情報ネットワークによって「拠点」同士を結ぶ「つながり」をつくること。

ま ち 《都市基盤》	
目 指 す べ き 方 向 性	都市形成
	持続可能な都市の形成
	快適で安心して暮らすために、都市部に都市機能や居住を誘導しながら、拠点間を交通網で効率的につなぎ、コンパクトでネットワーク化された都市を目指します。
	災害に強いまちづくり
	危険箇所や避難場所を事前に把握・周知するとともに、住民の生命を守るための危険度に応じた効果的な対策を進めます。
	公共インフラ
	持続可能な都市の形成
	快適で安心して暮らすために、都市部に都市機能や居住を誘導しながら、拠点間を交通網で効率的につなぎ、コンパクトでネットワーク化された都市を目指します。
	優先度の明確化
	公共インフラについては市民生活や経済活動を支えるという観点に基づき、優先度を明確にしたうえで、整備・維持するものを選択します。

## 土木政策

### 1. 社会指標：道路による都市間速達性の確保率

#### ➤ 社会指標の設定

まちづくりの方向性を示す基本構想の共通概念において、「コンパクト+ネットワークによる都市形成」や「都市圏における連携効果の拡大」が示されており、土木政策において**道路ネットワークの充実**により共通概念を支えることが重要と捉え、**道路による都市間速達性の確保率**を社会指標として設定しています。

#### ➤ 都市間速達性とは

国土交通省の定義では、「主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの（＝都市間連絡速度）が60km/hを確保されていること」とされており、都市間リンクのうち確保できている（都市間連絡速度が60km/h以上である）割合が確保率になります。

この考え方は、全国的に見た高規格道路の整備を念頭に置いたものであり、地方の都市圏において適するよう連携都市圏のうち離島を除く都市間リンクについて、以下のように検討しました。

①佐世保市が通勤通学圏になっている（通勤通学割合10%以上）都市との最短所要時間が30分以内。  
（総務省H28社会生活基本調査による通勤時間全国平均38.5分、長崎県33.0分を参考）  
※ただし、西海市については海上交通（航路）もあるため、この限りではありません。

②その他（①以外）の都市との最短所要時間が50分以内。



## ➤都市間速達性の確保率向上の見込みについて

都市間速達性を高めるためには、幹線道路の整備（高規格道路等）や渋滞緩和のための改良が必要ですが、期間を要するものが大半で長期的な指標となるため、必ずしも基本計画期間内に達成されるものではありません。このことから達成の可否や、時間短縮効果等についても5年ごとの道路交通センサスにより観測してまいります。

なお、主要な道路整備の効果による将来の都市間移動に関する見込みを下に示していますが、あくまで設計速度での移動を前提として算出したものであり、ここに条件として挙げた事業の他、各種渋滞緩和のための取り組み効果や、社会状況の変化により結果が左右されるものと考えられます。

第7次総合計画基本計画において定義する都市間速達性の確保状況

【現状】H27道路センサス	波佐見町	川棚町	西海市	平戸市	松浦市	伊万里市	川棚町	東彼杵町	有田町	速達性確保率
通勤通学割合	21.1%	24.1%	10.2%	7.2%	8.2%	1.9%	8.4%	8.4%	7.9%	条件：通勤通学割合10%以上の都市は30分以内（西海市除く） その他都市は50分以内
道路距離(km)	25.1	25.2	42.6	35.0	22.5	24.6	31.3	48.0	21.8	
所要時間(分)	29.0	40.0	50.7	51.6	38.7	44.5	49.3	46.1	27.1	
速達性	○	×	×	×	○	○	○	○	○	62.5%(5/8)
	(30分圏)		(50分圏)							

主要な取組みによる都市間移動環境の変化（見込）

整備完了後(想定)	波佐見町	川棚町	西海市	平戸市	松浦市	伊万里市	川棚町	東彼杵町	有田町	速達性確保率
道路距離(km)	25.1	24.0	42.6	35.2	32.1	24.4	32.5	48.0	21.8	100%
所要時間(分)	26.8	29.4	48.5	40.1	32.7	41.2	40.7	43.9	24.9	
短縮時間(参考)	2.2	10.6	2.2	11.5	6.0	3.2	8.6	2.2	2.2	
短縮率(参考)	7.5%	26.6%	4.3%	22.4%	15.4%	7.3%	17.5%	4.7%	8.0%	
速達性(条件)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	100%
西九道4車線化	○	○	○	○	○		○	○	○	
西九道松浦佐々道路				○	○					
東彼杵道路		○					○			
春日瀬戸越線						○				

## 2. 施策：暮らしと成長を支える道路ネットワークの充実

### ➤施策の目的

広域的な移動や市民の日常生活を支える道路ネットワークの強化により移動円滑化を図ること、また、安全で快適な道路環境を維持することを目的としています。

K P I (重要業績評価指標)	現状値 (平成30年度)	目標値 (令和5年度)
道路整備プログラムに基づき課題が解決された箇所数※1	0箇所	82箇所
健全性診断区分Ⅳ（最も悪い「緊急措置段階」）の道路施設数※2	5箇所	0箇所

※1令和元年度から運用を開始した道路整備プログラムに基づき課題が解決した箇所数

※2道路施設の定期点検に基づく診断結果が健全性区分Ⅳ（緊急措置段階）の施設数

### ➤市民に求められる基本的な姿勢・役割

地区自治協議会を通じて道路に関する地域課題の解決手法や優先度に関する整理、用地などの整備環境の整理を行政と協力して進めることが望まれます。

また、道路の異常についての情報を行政に伝えることや美化・清掃活動を通じて道路を大切に使うことが望まれます。

### ➤施策の方向性

- 広域道路ネットワークの強化
- 地域と連携した生活道路ネットワークの強化
- 安全で快適な道路環境の維持
- 道路空間の適切な管理と柔軟な運用



## 2. 佐世保市都市計画マスタープラン

### 都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランは、都市計画を効果的、効率的に進めるため、長期的な視点にたち、市全体の将来像とその将来像の実現に向けた土地利用、道路、公園などの都市計画に関する基本的な方針を示すものです。

今後、市が行っていく様々な都市計画の基本的な方針となることはもちろんのこと、その運用にあたって、市民と都市計画マスタープランを共有することにより、ともに協働してまちづくりを進めていく指針となります。



策定・運用にあたっては、上位計画となる「第7次佐世保市総合計画」とともに、長崎県が定める「都市計画区域に関する整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」に即して定めます。

第7次佐世保市総合計画において、都市政策により将来望まれる姿を「人口減少・少子高齢化社会において都市機能を維持できるまち～コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の実現～」としており、居住誘導の推進や地域の特性に応じたまちづくりの推進を、この都市計画マスタープラン等のまちづくりに基づいて推進することとしています。

### 都市計画マスタープランにおける交通ネットワーク

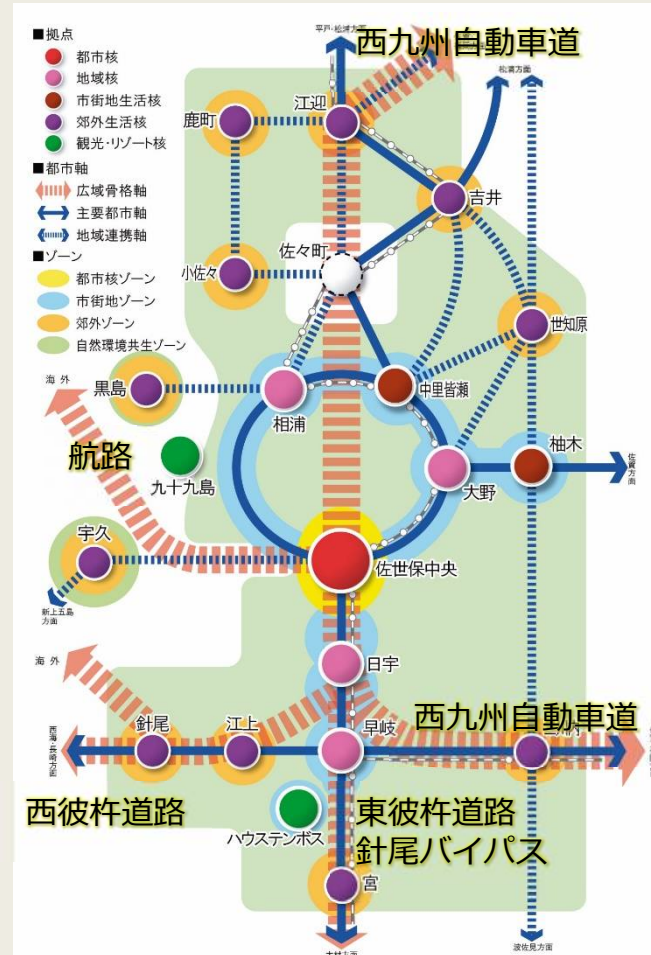
佐世保市都市計画マスタープランでは、各地域が連携した一体性の高い市域の創出として、都市全体の一体性を醸成し、各地域の日常生活サービスを補完するため、各拠点間を効率的に結ぶ交通ネットワークを構成しています。

地域の一体性の確保・交流の増進として拠点間の連携強化と拠点の機能補完、多様な都市活動が円滑に行われるよう、広域骨格軸、主要都市軸、地域連携軸で構成される都市軸により、都市内外を機能的に繋ぐ交通ネットワークを示しています。地域をつなぐ道路ネットワークの構築により、各地域が連携した一体性の高い市域の創出に寄与します。

軸名称	主な役割	対象
 <b>広域骨格軸</b> 都市の骨格を形成し、海外や広域都市圏との広域的な移動を担う軸	○都市全体の産業、観光の活性化 ○物資輸送の効率化 ○広域救急医療、災害時の緊急輸送 ○市街地内通過交通の抑制	○西九州自動車道（松浦佐々道路） （佐世保道路） （武雄佐世保道路） ○東彼杵道路 ○J R ○国際航路 など
 <b>主要都市軸</b> 都市核と各地域を結び周辺市町との円滑な移動を担う軸	○都市全体の一体性の確保 ○都市核や地域核の求心性やにぎわいの向上	○一般国道 ○主要地方道 ○一般県道 ○J R、M R ○上五島航路 など
 <b>地域連携軸</b> 各地域間の連携を高め、円滑な移動を担う軸	○都市サービスの補完のため、各地域の連携の強化	○主要地方道 ○一般県道 ○市道 ○航路 など

#### 佐世保市立地適正化計画（策定中）

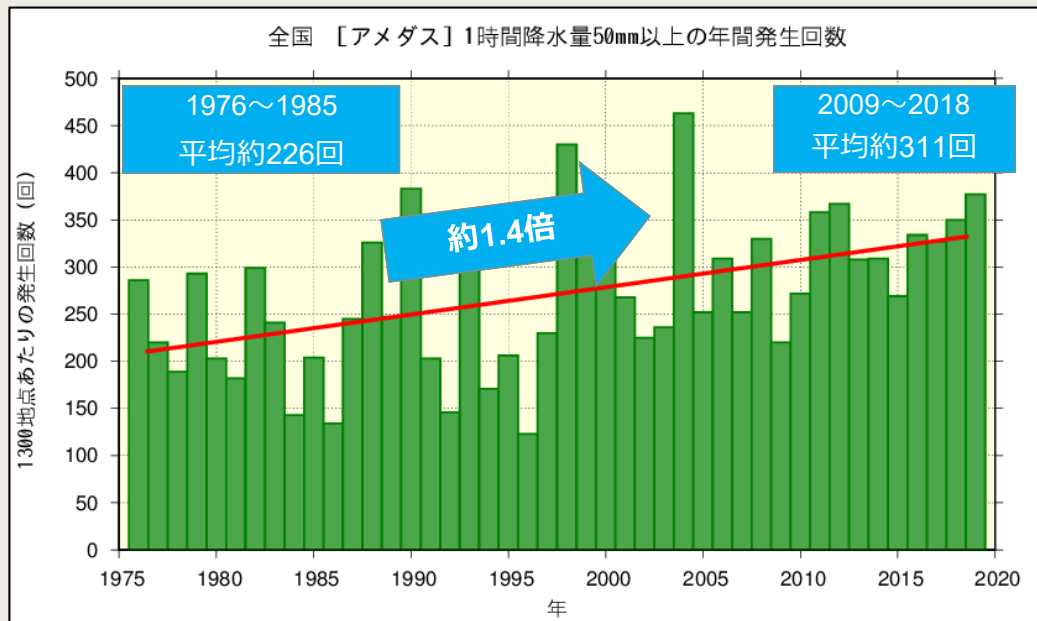
コンパクト・プラス・ネットワークの都市形成を進めるため、都市再生特別措置法第81条に基づき、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図る、「立地適正化計画」の作成を進めています。



### 3. 佐世保市国土強靱化地域計画

佐世保市では、令和2年3月「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」に基づき、佐世保市国土強靱化地域計画を策定しました。本市における国土強靱化に関し、本市の総合計画との整合を図りながら、地域防災計画をはじめとする各分野別計画の指針となるものです。

風水害や地震等、いかなる災害が発生した場合でも致命的なダメージを回避し、仮に被害を受けることがあっても、それを可能な限り最小化し、迅速に回復することができるよう、佐世保市国土強靱化地域計画（以下「本計画」という。）を策定し、道路分野として国土保全・交通の観点から、下記の脆弱性の分析や課題の検討、対処すべき具体的対応を示しています。



出典：気象庁「大雨や猛暑日など（極端現象）の長期変化」

脆弱性の分析・課題の検討	具体的対応
<p><b>【広域道路ネットワークの充実】</b></p> <p>本市及び連携中枢都市圏である周辺地域を含め、陸・海・空の輸送ルートを着実に確保するため、土砂災害対策等や、リダンダンシーの向上、災害時に緊急輸送機能や避難経路の軸となる広域道路ネットワークの構築や老朽化対策及び無電柱化を着実に進めるとともに、輸送モード間の連携等による複数輸送ルートの確保を図る必要がある。</p>	<p>本市及び連携中枢都市圏である周辺地域を含め、救急活動及び災害時の避難及び物資輸送などのための広域道路ネットワークの充実に向け、国や県と連携しながら移動時間を短縮し、安全に通行するために必要な道路整備を計画的かつ効率的に進める。</p>
<p><b>【幹線市道及び生活関連道路の整備】</b></p> <p>災害時に緊急輸送機能の軸となる幹線市道及び避難経路等となる生活関連道路（市道）においては、狭あい箇所や浸水箇所、踏切不良箇所等が多数存在し、有事の際の避難、復旧の大きな妨げとなる。特に、本市特有の米軍基地や、自衛隊施設周辺部においても大型車の離合困難箇所が多く、抜本的な解決が必要である。</p>	<p>災害時に緊急輸送機能の軸となる幹線市道及び避難経路等となる生活関連道路（市道）の整備、維持、修繕、改良を実施する。</p>
<p><b>【道路施設の老朽化における長寿命化】</b></p> <p>幹線市道及び避難経路等となる生活関連道路（市道）において、道路施設（橋梁等）の補修や改修を要する施設が多数存在するため、計画的に解消を図る必要がある。</p>	<p>I C Tの活用による異常箇所の早期発見、早期対応と併せ、老朽化が進行する道路施設（橋梁、トンネル、舗装、照明灯、標識等）について、橋梁長寿命化計画等に基づくメンテナンスサイクル（点検・診断・措置・記録）を確実に運用することで、施設の長寿命化対策を進める。</p>

## 地域防災計画と道路行政の関わり

佐世保地域の災害対策に関し、災害の未然防止・災害の軽減及び災害復興のための諸施策を明らかにし、総合的かつ計画的に推進することによって、本市防災体制の確立を図り、市民福祉の増進と市勢の発展を期することを目的とした地域防災計画を策定しています。

道路行政として安定した物流の確保、災害時の迅速な対応を可能とするアクセス性を確保するため、重要物流道路、緊急輸送道路、緊急物資輸送路を指定し、重要物流道路等の整備促進や機能強化を進めるとともに、指定路線を補完する機能となる広域道路ネットワークを構築することで、安全・安心で快適な暮らしの確保、災害時の市民の生命や財産、暮らしを守るまちづくりに寄与します。

## 重要物流道路

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として路線を指定し、機能強化や重点支援を実施しています。

また、重要物流道路の代替・補完路をあわせて指定し、重要物流道路や代替補完路については、災害時の道路啓開・災害復旧を市長の要請を受け国が代行することが可能となります。

令和4年3月25日、重要物流道路の機能強化を計画的に進めるため、「候補路線（計画区間）」として東彼杵道路が新たに指定されました。

## 緊急輸送道路

長崎県地域防災計画にて、災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路であり、佐世保市内において15路線指定されています。

## 緊急物資輸送路

佐世保市地域防災計画にて、災害における被災者の避難、応急災害対策要員の移送及び災害救助、災害復旧に要する資材並びに緊急物資の輸送など行うため、緊急物資輸送路を28路線指定しています。緊急物資輸送路の接点となる緊急物資輸送路の接点となる、道の駅させぼくす99（令和3年6月11日 防災道の駅選定）を緊急物資の集積及び輸送の拠点としています。

## 佐世保市内における指定状況

重要物流道路及び代替補完経路 (国指定)	緊急輸送道路 (県指定)	緊急物資輸送路 (市指定)
国道35号 国道202号 国道205号 国道204号（一部） 国道498号（一部） 国道497号（西九州自動車道） 国道384号  主要地方道 佐世保日野松浦線  市道 潮見町12号線  佐世保駅裏地区第二臨港線   市道 椎木大潟町線 市道 大塔側道二号線 市道 西九州道側道一号線 市道 尼潟循環線 市道 大和楠ヶ浦線 市道 尼潟循環支線 市道 大塔側道一号線 市道 労災病院線 市道 万津町二号線	国道35号 国道202号 国道205号 国道204号（一部） 国道498号（一部） 国道497号（西九州自動車道）  主要地方道 佐世保吉井松浦線 主要地方道 佐世保日野松浦線 主要地方道 佐世保港線   主要地方道 佐々鹿町江迎線 主要地方道 栗木吉井線 一般県道 佐世保世知原線 主要地方道 柚木三川内線 一般県道 松浦江迎線 一般県道 志方江迎線	国道35号 国道202号 国道205号 国道204号（一部） 国道498号（一部） 国道497号（西九州自動車道） 国道384号 主要地方道 佐世保吉井松浦線 主要地方道 佐世保日野松浦線 主要地方道 佐世保港線 市道 潮見町12号線 市道 佐世保相浦循環線 臨港道路 倉島線 主要地方道 佐々鹿町江迎線 主要地方道 栗木吉井線 一般県道 佐世保世知原線 主要地方道 柚木三川内線 一般県道 松浦江迎線 一般県道 志方江迎線 市道 椎木大潟町線 市道 大塔側道二号線 市道 西九州道側道一号線 市道 尼潟循環線 市道 大和楠ヶ浦線 市道 尼潟循環支線 市道 大塔側道一号線 市道 労災病院線 市道 万津町二号線



## 5. 国の動向

社会基盤整備等に関連して見直された、または、新規に策定された計画として「国土のグランドデザイン2050」やそれを受けた「新たな国土形成計画」、「第4次社会資本整備重点計画」、「九州圏広域地方計画」、「国土強靱化基本計画」、「防災・減災 国土強靱化のための5か年加速化対策」などがあります。これら計画では、主に「急激な人口減少と少子高齢化」や「切迫する巨大災害」、「東京など大都市への集中と地方の低活力」といった現在の我が国が抱える社会情勢や問題点が示され、それらを踏まえた将来の望ましい国のあり方や、それに基づく社会基盤整備の方向性などが設定されています。

計画名	策定年	基本構想や視点	戦略や方向性施策、キーワードなど
【見直し】 国土のグランドデザイン2050	平成26年度	多様性と連携による 国土・地域づくり	国土の細胞としての「小さな拠点」と、高次地方都市連合等の構築 ・小さな拠点の形成（道の駅など） ・都市機能維持に向けた交通1時間圏の拡大等 ・国の光を顕せる観光立国の実現 ・田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出 ・子供から高齢者まで生き生きと暮らせるコミュニティの再構築 ・美しく、災害に強い国土 ・対流を促進する交通基盤の構築（拠点間やマルチモーダル間の連結など） ・ビッグデータ等ITS技術の活用による円滑かつ安全な道路交通サービス実現 ・インフラを賢く使う（時間損失、交通安全など）
【見直し】 国土形成計画(全国計画)  計画期間 平成27年度 ～ 令和7年度	平成27年度	地域間におけるヒト、モノ、カネ、情報の活発な動きである「対流」が、全国各地でダイナミックに湧き起こる「対流促進型国土」の形成	■ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土 ・個性ある地方の創生・活力ある大都市圏の整備・グローバルな活躍の拡大 ■安定した社会を支える安全・安心な国土 ・安全・安心で持続可能な国土の形成・国土基盤の維持・整備・活用 ■国土を支える参画と連携 ・地域を支える担い手の育成・共助社会づくり
【見直し】 第4次 社会資本整備重点計画  計画期間 平成27年度 ～ 令和2年度	平成27年度	安全・安心な生活、地域等の維持「国土の保全、暮らしの安全確保、地域の活性化」、「国や地球規模の大きな環境変化、人口構造等の変化への対応（地球環境問題への対応、急激な少子・高齢化への対処、人口減少への対処）」、「新たな成長や価値を創造する国家戦略・地域戦略の実現（快適な暮らしと環境の確保、交流の促進、文化・産業振興、国際競争力確保）」	重点目標1：大規模又は広域的な災害リスクを低減させる ①大規模地震の発生に備えた耐震化やソフト対策の推進 ②大規模又は広域的な津波災害が想定される地域における津波対策及び人口・資産が集中する海面下に位置する地域等における高潮・侵食対策の強化 ③人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における治水対策の強化及び大規模土砂災害対策の推進 ④災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化 重点目標2：我が国の産業・経済の基盤や国際競争力を強化する ①世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進 ②地域が持つ魅力や強みを引き出すことによる地域の活力の維持・向上 重点目標3：持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現する ①持続可能でエネルギー効率の良い暮らしのモデルの形成と国内外への普及・展開 ②少子高齢化社会においても誰もが安全安心して暮らすことができる社会への転換 ③失われつつある自然環境の保全・再生 重点目標4：社会資本の適確な維持管理・更新を行う
【見直し】 九州圏広域地方計画	平成27年度	日本の成長センター「ゲートウェイ九州」～新しい風を西から～	<重点的に取り組むべき基本的な対応方針> ■日本の成長センター「ゲートウェイ九州」 ■三層の重層的な圏域構造からなる「元気な九州圏」 ■巨大災害対策や環境調和を発展の原動力とする「美しく強い九州」 <九州圏の将来像の実現に向けた5つの戦略> ■九州圏の基幹産業や地域産業の活性化 ・国内各圏域との交流・連携の強化 ■九州圏の圏域機能の向上と連携の強化 ・基幹都市間の高速ネットワーク等の形成による連携強化・都市間連携による、長崎・佐世保・環大村湾都市圏などの基幹都市圏の形成 ・都市と農山漁村の連携の強化と生活環境の向上・地域の活動を支える生活道路、離島航路など基本的なインフラの維持・整備 ■九州圏の安全・安心の確保と自然環境・国土の保全 ・ハード・ソフト対策の組み合わせによる国土強靱化の取組推進・総合的なインフラ老朽化対策の推進 ■九州圏の活力を創出する交流・連携の促進 ・九州圏域内循環を活性化する高規格幹線道路等の整備推進
【見直し】 国土強靱化基本計画	平成30年度	「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な国土・地域・経済社会の構築	<基本方針> ・人命の保護・国家・社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持・国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化・迅速な復旧復興 <道づくりに関するキーワード> ・交通・物流施設の耐災害性向上・ソフト・ハード両面における除雪体制の整備
防災・減災 国土強靱化のための5か年加速化対策  計画期間 令和3年度 ～ 令和7年度	令和2年度	国民の生命・財産、国家・社会の重要な機能を守るため、国土強靱化の取組を加速化・深化	■激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策（26対策） （1）人命・財産の被害を防止・最小化するための対策 （2）交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策 ■予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策（12対策） ■国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進（15対策） （1）国土強靱化に関する施策のデジタル化 （2）災害関連情報の予測、収集・集積・伝達の高度化



## 新たな広域道路ネットワークに関する検討会 中間とりまとめ（令和2年6月8日）

国土交通省は、「新たな広域道路ネットワークに関する検討会」の中間とりまとめを公表しました。

現状の交通課題の解消を図る観点と、新たな国土形成の観点の両輪で新たな広域道路ネットワークの在り方について議論を重ね、広域道路ネットワークの整備を広域道路（仮称）と特定広域道路（仮称）に分けて2階層で計画することを提案しているほか、新コロナで浮き彫りになった事実～首都圏の過密リスクの分散、サプライチェーンの国内回帰の議論やIoTなどを利用した地方でのテレワークの実施などによる東京一極集中の是正を見据えた「ローカルに輝く国土」形成の可能性～などにも触れるなど意欲的なとりまとめ内容になっています。

また、特定広域道路（仮称）は、「ブロック都市圏間を連絡する道路」「ブロック都市圏内の拠点連絡や中心都市を環状に連絡する道路」「高規格幹線道路や特定広域道路（仮称）と重要な空港・港湾を連絡する道路」と定義し、物流にとって重要な定時制を高めるため、渋滞箇所を特定した上で、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況を踏まえた沿道アクセスコントロールを計画段階からも考慮していかなければならないとしています。加えて、高規格幹線道路とともに全国的に主要な道路ネットワークを構築するものであることから、高規格幹線道路を補完・代替するという防災・減災、国土強靱化の観点からも検討する必要があると広域道路よりも高いレベルとして位置付けていることを示唆しています。

### 広域道路ネットワークに関する現状認識

#### 交通の現状・課題

- 新型コロナ禍でも物流交通は維持、イessentialワークとしてのトラックドライバー・担い手不足
- 諸外国に比べ都市間連絡速度が遅い
- 高速道路・一般道における渋滞の発生
- 高速道路と交通拠点とのアクセス向上
- リダンダンシー等の増大する災害リスクへの対応
- インフラ老朽化への対応（通行止めの懸念）
- トラック大型化への対応（国際海上コンテナ車）

#### 時代の変化

- スーパー・メガリージョンや地域の自立圏の形成等の新たな国土構造
- アジア・ユーラシアダイナミズムやインバウンドの増加等のグローバル化
- 自動運転実用化に向けた実証の加速など、AI・ICT等の新技術の発展
- 企業の国内回帰や地方回帰等の時代の変化を見据えたニューノーマルへの対応

交通課題の把握と今後の道路ネットワーク計画の再構築が必要

### 今後の広域道路ネットワークのあり方

#### 現状の交通課題の解消を図る観点

渋滞の解消、増大する災害リスクへの対応、ラストマイルを含めた交通拠点へのアクセス向上等

両輪

#### 新たな国土形成の観点

アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた2面活用型国土、社会の変化の可能性への備え等

これらの観点を踏まえ、広域道路ネットワークの効率的な強化が必要

#### ■ 基本戦略

- 1) 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成
- 2) 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上
- 3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化
- 4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化
- 5) 国土の更なる有効活用や適正な管理

#### ■ 広域道路ネットワークの階層と求められる機能・役割

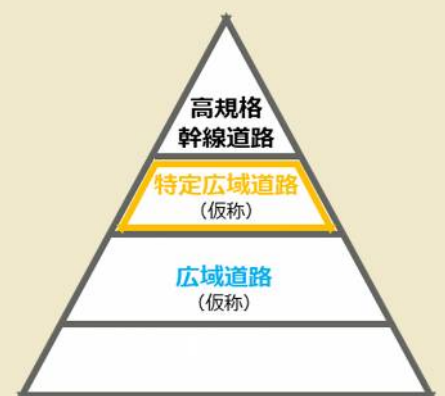
広域道路（仮称）のうち、重要性・緊急性が高く、十分な効果が期待される路線を特定広域道路（仮称）に位置づけ

＜機能・役割＞

- ・ 平常時・災害時を問わない安定的な輸送
  - ・ 交通事故に対する安全性
  - ・ 自動運転等の将来のモビリティへの備え
- 1) 広域道路（仮称）：概ね40km/h以上のサービス速度
  - 2) 特定広域道路（仮称）：より高い定時性、概ね60km/h以上のサービス速度

#### ■ 道路ネットワークの付加価値向上

地域の将来ビジョンを踏まえた広域道路ネットワーク計画を策定する必要。その際、他交通モードとの連携強化や地方創生・東京一極集中是正の視点も重要。



### 今後の必要な取組

- 広域道路ネットワーク計画の策定・実行に向けて、意思決定の透明性、公正性、妥当性の確保が必要
- 広域道路ネットワークについては、厳選して整備・機能強化を加速させることが必要
- 時代の変化に応じて、広域道路ネットワーク計画の適時・適切な見直しが必要

## 6. 市の動向

### 西九州させば広域都市圏（連携中枢都市圏）

平成28年4月1日、佐世保市は本圏域の中心市となるべく中核市へ移行し、広域的な都市圏形成に関して、中心的役割を担うべき存在になりました。

そこで、佐世保市、平戸市、松浦市、西海市、東彼杵町、川棚町、波佐見町、小値賀町、佐々町、新上五島町、佐賀県伊万里市及び有田町の12市町は、国が提唱する「連携中枢都市圏構想」の趣旨や、将来に向けた地域経済・社会の一体的かつ持続的発展を図るため、「西九州させば広域都市圏」を形成しました。

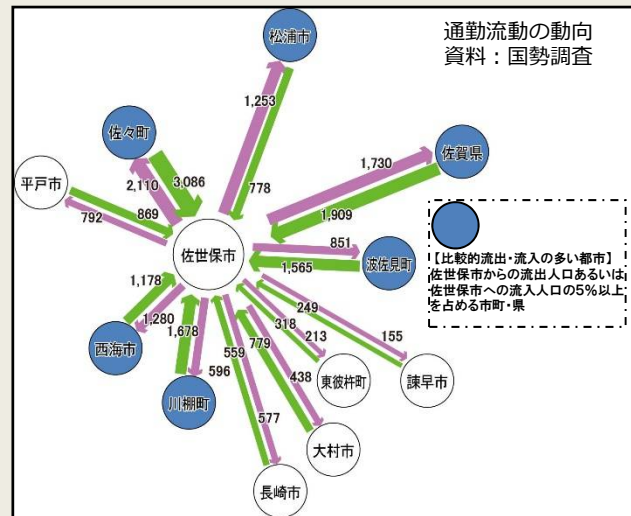
行政区域の枠を超え、これまで以上に、社会的、経済的に関係性のある自治体と横の繋がりを築き、医療や交通、産業といった分野において、圏域内の行政サービスや都市機能を効率良く活用しながら、地域の社会・経済のリーダーとして持続的に支えていくことが必要です。

推進する具体的な取組みとして

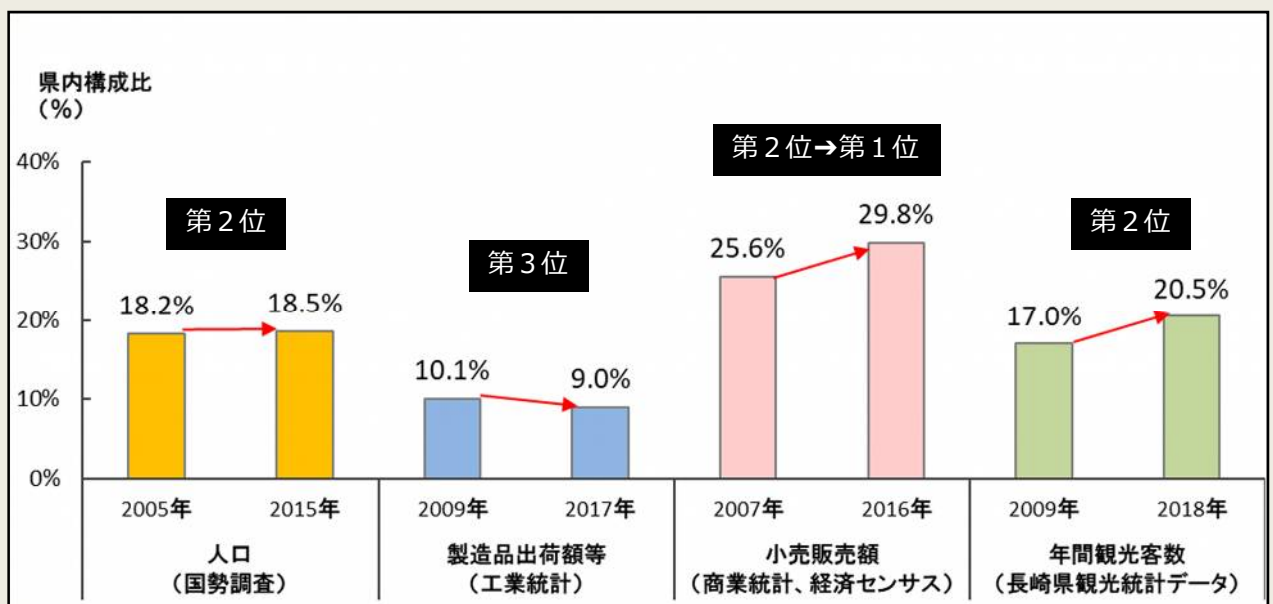
- ①圏域全体の経済成長のけん引
- ②高次の都市機能の集積・強化
- ③圏域全体の生活関連機能サービスの向上

に基づいた施策、連携事業を進めています。

佐世保市域において中心拠点の都市機能を維持し、将来のまちのあるべき姿の調査研究や広域的な調整に取り組みながら、コンパクト・プラス・ネットワークの実現を目指し、連携中枢都市として相応しい高次都市機能の集積・強化を図りつつ、圏域全体との連携を可能とする交通ネットワークの強化を図っていきます。



出典：国勢調査



長崎県全体に対する本市の割合

出典：佐世保市都市マスタープラン

これまでに示した、佐世保市の現状、道路を取り巻く近年の状況や、第7次佐世保市総合計画、佐世保市国土強靱化地域計画さらには国の社会基盤整備の動向を踏まえ、佐世保市の道路行政に関する課題を整理します。

### 1. 西九州させば広域都市圏における地域活性化・発展を支える土台づくりへの対応

- 高規格道路 西九州自動車道 松浦佐々道路、佐世保道路の4車線化の整備が進められ、東彼杵道路においては平成6年の地域高規格道路としての候補路線指定以降、26年の歳月を経て、令和2年度から計画段階評価へ着手された。
- 高規格道路のミッシングリンク解消、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化による道路ネットワークの強化が必要である。
- 平成28年に「佐世保鎮守府」、「三川内焼」が日本遺産に認定され、平成30年には「長崎と天草地方のキリスト関連遺産」が世界遺産へ登録（黒島の集落）、九十九島が「世界で最も美しい湾クラブ」に認定されている。
- 長崎県全体の国際観光船入港数は年々増加を続け、その規模は国内トップクラスとなっており、佐世保港（浦頭地区）の開業により更なる国際観光船入港数が見込まれる。
- 佐世保港が、貿易や観光の国際旅客船拠点形成港湾として選ばれている。
- 特定複合観光施設（IR）の誘致による新たな人の流れ、良質な雇用の創出を目指している。
- 佐世保を中心とした近隣市町が連携し行政サービス費用の削減等、スケールメリットを生かした取組を行っている。
- 県北地域は、空港・港湾や観光地、及び第二次救急医療施設、第三次救急医療施設へのアクセス道路の改良が遅れ、交流人口拡大、第1次産業の競争力向上、救急医療体制の強化の支援といった観点からも問題がある。
- 有効求人倍率の低位や総生産額低下など地域間格差が顕著となり、地域活力が低迷している。
- 佐世保市は全国有数の漁業生産量を誇るが、生産額も年々減少し、ポテンシャルを活かしきれていない。
- 都市部に比べ、有効求人倍率の低位や総生産額低下など地域間格差が顕著となり、地域活力が低迷している。
- 高速等 I C から30分以上を要する地域を有し、物流効率化が進んでいない。

道路行政における課題

地方創生を促進するための高速ネットワークの整備

### 2. 激化する自然災害への対応

- 佐世保市は地勢上、斜面地の多い地形特性から危険な急傾斜地区が多く、全国でも有数の土砂災害警戒区域の指定が見込まれ、毎年降雨期には、がけ崩れが多く発生している。
- 市街地の斜面には、住宅が密集した地域が存在し狭隘な道路状況や老朽化した建物が多く、有事の際には緊急車両の通行ができない恐れがある。
- 令和2年には、佐世保市小川内町牧の地地区の地すべりによる市道通行止が発生するなど、リダンダンシーの向上が必要である。
- 近年は、ゲリラ豪雨などの気象変動等により、自然災害が多発化・激甚化傾向となっているなど、全国的に災害リスクがより高まっている。
- 東日本大震災のように、稀な確率で発生する大規模自然災害への対応も問題となっている。また、震災後、緊急輸送道路としての規格の高い道路の重要性が再確認された。

道路行政における課題

道路災害の未然防止や緊急輸送路・代替ルート確保

### 3. インフラストックの老朽化への対応

- 道路インフラの老朽化が進行し、20年後には橋梁で約5割、トンネルでは約4割が整備後50年以上経過する。
- 佐世保市橋梁長寿命化修繕計画において1,067橋のうち、51橋が早期措置段階となっており、今後も引続き対応が必要である。舗装においても長寿命化計画の早期策定が求められる。
- 公共事業費がピーク時の約半分に減少する中、道路インフラの高齢化に伴う維持管理費の急増が見込まれる。
- 道路インフラの高齢化が一因となる事故が全国で発生し、既存の道路インフラの安全性が社会的関心事となっている。

道路行政における課題

社会基盤の適切な維持管理



#### 4. 安全・安心な生活環境の確保への対応

- 高齢化の進行に伴い、県内で発生している交通事故における高齢者の割合は約3割であり、市内においては約4割と高く、いずれも増加傾向にある。
- 高齢ドライバーの増加による交通事故も多発し、次世代を担う子どもが巻き込まれる事故が全国的に起きており、安全対策の充実が求められている。
- ビッグデータなどの技術を活用した交通事故対策が、全国的に展開されている。

道路行政における課題 歩行者や通行車両の安全・安心な移動の確保

#### 5. 救急医療サービスの格差是正への対応

- 長崎県の高齢化は全国より5年早いペースで進行しており、特に離島部では10年早く進行している。
- 長崎県の第三次救急医療施設は3箇所、県北地域では1箇所しかなく搬送時間に問題がある。
- 第三次救急医療施設である佐世保市総合医療センターへの救急搬送件数は、年間約3,000回に上る。
- 高次医療サービスなどの都市機能の確保・維持に向けては、ネットワーク形成等による都市間速達性の確保が求められている。

道路行政における課題 高次救急医療施設などの搬送時間の短縮

#### 6. 良好な都市環境づくりへの対応

- 主要渋滞箇所が佐世保市内中心部へ集中しており、特に重要物流道路沿線の商業施設周辺において渋滞が顕著である。
- 環状道路やバイパス等の道路ネットワーク不足や、踏切などの局所的な問題が存在し、慢性的な渋滞が発生している。

道路行政における課題 都市部における快適な道路空間の創出や交通渋滞の解消・緩和

#### 7. 自然環境や佐世保らしい景観形成への配慮

- 地球温暖化対策として、自動車交通の二酸化炭素排出量の抑制が急務となっている。
- 全国的にも希少価値の高い独自の風土や自然景観、都市景観を有している。
- 美し化プロジェクト、佐世保市公共施設(道路)里親制度（アダプトプログラム）により道路空間の景観形成を官民協働で行っている。

道路行政における課題 地球温暖化対策としての渋滞緩和や、沿道環境の向上、自然景観や街並景観への配慮

#### 8. 効率的な行政運営

- 厳しい財政状況により、国・県とも道路予算の先行きが不透明である。
- 道路インフラの老朽化に伴う維持管理費の急増が予想され、新設事業費を圧迫する見込みとなっている。
- 防災・減災 国土強靱化のための5ヵ年加速化対策では、国土強靱化に関する施策のデジタル化が推進され、AI、ICT等を活用した効率的な維持管理体制の構築が必要である。

道路行政における課題 計画的・効率的な道路整備



## 1. 基本方針と成果指標

市民の日常生活や地域経済活動を支える道路を充実させることにより、活気のある街づくりを推進し、快適に暮らせる街づくり、近年激甚化する災害発生などから市民の生命・財産を守るため、安全な社会インフラの整備を行い、安全で安心な街づくりを目指します。

また、地域や産業が輝く活力に満ちあふれた、たくましい佐世保市を実現するためには、アジアに近い立地を活かし、魅力ある観光都市として観光振興をはじめとして、企業立地促進や物流の効率化、地域振興などを強く支援する必要があります。

そこで、以下の5つの基本方針の柱と4つの成果指標を定め、佐世保市みちづくりマスタープランを策定します。

## ① 広域道路ネットワークの構築

本市及び西九州佐世保広域都市圏の経済活動の活性化を支え国土強靱化に資する高規格道路・国県道を中心とした**広域道路ネットワークの構築**を図る。

② 生活道路の利便性、快適性向上  
地域間のネットワークの強化

市民の日常生活に密着した生活道路の利便性、快適性向上及び**地域間(都市核、生活核等)のネットワークの強化、移動の円滑化**を図る。

## ③ 道路施設の長寿命化

高齢化するインフラ施設の維持・増大に対応するため、予防保全型への転換による**インフラ施設の長寿命化**を図る。

## ④ 安全・快適な道路空間の確保

安全で快適な道路空間を提供するための**渋滞対策や、歩行者の安全確保、道路環境の景観向上**を図る。

## ⑤ 道路行政マネジメントの取組

各種計画、国・県と共有・連携による道路整備、AI、ICT等の活用により**計画的、効率的な維持管理**を図る。

成果指標 1	基準値 (令和3年)	目標値※2 (令和12年)
高規格道路のミッシングリンク※1解消率	0%	69.8%

成果指標 3	基準値 (令和3年)	目標値※2 (令和12年)
都市間速達性の確保率※1	62.5%	87.5%

成果指標 2	基準値 (令和3年)	目標値※2 (令和12年)
広域幹線道路※1の4車線化率	13.6%	71.1%

成果指標 4	基準値 (令和3年)	目標値※2 (令和12年)
道路施設(橋梁)の予防保全型※1メンテナンスへの移行率	10%	100%

※1・・・P38 用語の説明 参照

※2・・・目標値は佐世保市にて設定

## 2. 計画期間

計画期間は令和3年～令和12年とし、地域や道路の現状・課題及び様々な状況変化を踏まえ、市の総合計画と同様に10年後を見据えた道路行政の基本方針を定めます。

## 1. 問題・課題を解決すべき6つの視点と7つの施策

**視 点 1 地域の活力を支える道づくり**

主要都市間の広域的交流や、都市部と地方部の連携など、交流促進や連携強化を図り、観光の振興や企業立地の促進などにより、地方創生や地域産業の競争力強化を支援します。地域の拠点間を結ぶ道路の交通円滑化を図り、日常生活の利便性等の向上や拠点の形成を強く支援する道づくりを目指します。

施策1-1. 高規格道路など広域道路ネットワークの構築

施策1-2. 地域をつなぐ道路ネットワークの構築

**視 点 2 災害に強い道づくり**

激甚化する自然災害に備え、強靱なまちづくりに寄与する災害に強い道づくりを目指します。

施策2. 命を守る道路の強靱化

**視 点 3 道路インフラを守る道づくり**

進展する道路インフラの老朽化に対応するため、戦略的なメンテナンスを推進し、適切な機能や健全性を維持する道づくりを目指します。

施策3. 道路施設の長寿命化

**視 点 4 安全・安心な暮らしを支える道づくり**

少子・高齢化の進展などの社会情勢に対応し、安全・安心で持続可能な地域形成を支援する道づくりを目指します。

施策4. 安全な歩行空間の確保

**視 点 5 便利で快適な暮らしを支える道づくり**

多様化する社会のニーズに対応するため、日常生活の利便性の向上や、便利で快適な暮らしを支える道づくりを目指します。

施策5. 日常の円滑な交通環境の整備、道路空間の景観形成

**視 点 6 賢く進める道づくり**

限られた予算の中、計画的・効率的な道路ネットワークの構築と整備のため、道路マネジメントの更なる推進を目指します。

施策6. 効率的な道路マネジメント

## 2. 施策の内容

### 視 点 1 地域の活力を支える道づくり

#### 施策 1-1. 高規格道路など広域道路ネットワークの構築

産業や地域が輝く活力に満ちあふれた佐世保市、西九州させば広域都市圏を実現するためには、地方創生や地域産業の競争力強化を実現していくことが必要不可欠であり、県内外の主要都市間や都市部と地方部間の時間短縮、定時性確保を図ることで交流促進や連携強化を実現し、観光の振興、企業立地の促進、物流の効率化等を支援します。

西九州自動車道については、県北地域の産業・観光活性化への寄与はもとより、緊急避難路として重要な役割を担うことから、事業進捗中の松浦佐々道路新設、佐世保道路4車線化の早期完成に向けた取組、武雄佐世保道路4車線化の早期着手への取組を行い、高規格道路のミッシングリンク解消、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化による道路ネットワークの強化を推進します。

加えて、高規格道路の東彼杵道路の早期事業化に向けた取り組みも進め、第1次産業などの生産拠点や観光地と空港・駅・港湾を結ぶ道路、観光地間を結ぶ道路、地域と第三次救急医療施設を結ぶ道路などの交通円滑化を図り、第1次産業の競争力向上、交流人口の拡大、救急医療体制の強化などを支援します。

施 策	国	県
1-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西九州自動車道（松浦佐々道路）</li> <li>（佐世保道路）4車線化</li> <li>（武雄佐世保道路）4車線化</li> <li>・東彼杵道路</li> <li>・一般国道205号（針尾バイパス）</li> <li>・都市計画道路 佐世保縦貫線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道202号（浦頭交差点～西海パールの入口交差点間）</li> <li>・一般県道 俵ヶ浦日野線（赤崎工区）</li> <li>・一般県道 佐世保世知原線（板山トンネル）</li> <li>・一般県道 佐世保日野松浦線（棕呂路トンネル〔仮称〕）</li> <li>・都市計画道路 春日瀬戸越線</li> <li>・主要地方道 佐々鹿町江迎線（鹿町工区、楠泊～矢岳工区）</li> <li>・一般県道 平瀬佐世保線（広田工区）</li> <li>・一般県道 ハウステンボス線（ハウステンボス工区）</li> <li>・一般県道 南風崎停車場指方線（指方工区）</li> </ul>

#### 施策 1-2. 地域をつなぐ道路ネットワークの構築

佐世保市民の日常生活の利便性・快適性向上や産業振興などを図り、定住支援を進めていくことは、地方創生を実現していく上で極めて重要となります。そのため、幅員が狭く離合ができない区間や線形が屈曲した区間などの改良として、バイパス整備や道路拡幅などを進めるとともに、道路整備プログラムにおいて、地元との対話による整備箇所の選択を集中を図り、日常生活の利便性・快適性の向上、生活環境の改善を支援します。

都市計画マスタープランでは、コンパクト化とネットワーク化により、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し、活力ある社会経済を維持するための拠点形成を進めていることから、交通ネットワーク整備を行うことにより、持続可能なまちを目指した居住誘導を推進します。

また、米軍や自衛隊施設を有する本市は、基地との共存共生できる環境を整えることにより（防衛事業による道路整備）地域の活性化、市政発展を目指します。

施 策	市
1-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・相浦山手線</li> <li>・江永本線</li> <li>・田原柚木町線</li> <li>・東山手上部線</li> <li>・尼潟循環線</li> <li>・日出心野線</li> <li>・旭橋通線</li> <li>・吉岡中里町線</li> <li>・名切高天町線</li> <li>・梅田保立町線</li> <li>・前畑崎辺道路</li> <li>・釜大島線</li> <li>・藤原崎辺町線</li> <li>・指方白毛線</li> <li>・権常寺中原町</li> <li>・花高三丁目14号線</li> <li>・白馬循環線</li> <li>・下戸満場線</li> <li>・上原黒髪町線</li> <li>・野方牧崎線</li> <li>・高峰1号線</li> <li>・立石田ノ元線</li> <li>・上吉田線</li> <li>・春日神社線</li> <li>・中通かじか線</li> <li>・曲道線</li> <li>・赤木場線</li> <li>・大悲観小坂線</li> <li>・下元蔵寄岩線</li> <li>・新田小島大瀬線</li> <li>・田原黒石線</li> <li>・七腕線</li> <li>・山手浦線</li> <li>・西土肥ノ浦線</li> </ul>

#### プロジェクト

#### 道路整備プログラム

## 施策 2. 命を守る道路の強靱化

激甚化している大雨や台風、大規模自然災害に備え、“佐世保市の強靱化”を推進していくには、災害に強い道路基盤を構築していく事が極めて重要となります。災害に強い道路基盤構築に向けては、道路災害を未然に防止することが何より重要となることから、災害に至る可能性のある箇所を把握したうえで、定期的な点検とそれに基づく計画的な防災対策を着実に推進していく必要があります。

本市では、「佐世保市国土強靱化地域計画」「佐世保市地域防災計画」を策定し、防災対策を着実に推進し、本計画に基づいた防災対策を重点的に実施することにより、道路災害の未然防止に努めます。

また、東日本大震災より得られた教訓を踏まえ、広域道路ネットワークの構築により、災害時に緊急輸送機能の軸となる高速交通ネットワークの構築及びリダンダンシーの向上を図るとともに、橋梁の耐震化などにより緊急輸送道路の機能強化に努めます。さらに、災害時における道路機能の確保の観点からも、道路の無電柱化も推進していきます。

その他、災害初動時に迅速で適切な応急措置がとれるよう、国や県、NEXCO、建設業協会等と連携した初動体制の充実・再構築に取り組むとともに、防災対策の見直しやソフト対策の充実などについて、関係機関と連携した取り組みを進めます。

## プロジェクト

- ◎ 佐世保市国土強靱化地域計画
- ◎ 佐世保市地域防災計画
- ◎ 佐世保市橋梁長寿命化修繕計画
- ◎ 電線共同溝事業

## 施策 3. 道路施設の長寿命化

今後、高齢化する道路インフラが急増するため、適切に維持管理するとともに、その費用を抑制する必要があり、そのためには、定期的な点検により早めに損傷を把握し、早めの予防措置をとり長寿命化を図るなど、戦略的なメンテナンスを推進していくことが重要です。さらに、限られた予算の中、年度間の維持管理費用を平準化するためには、長期的計画に基づく対応が必要です。

本市では「佐世保市橋梁長寿命化修繕計画」を策定し、定期点検を踏まえた計画的な維持管理計画を立て順次取り組んでおります。点検結果を踏まえた計画的・効果的な予防保全について定めており、試算によると、従来の対症療法的な手法で維持管理した場合と比べ、50年間で183.8億円ものコスト縮減が見込まれます。（令和2年7月現在）

橋梁定期点検においては、健全度が高く比較的容易に点検が可能な小規模橋梁を、一部直営で実施し、費用低減を図るとともに、橋梁点検講習会へ積極的に参加し職員への技術の伝承・技術力向上を図ります。また、ドローン等の新技術の活用による橋梁点検も視野に入れ、長寿命化の取り組みを進めます。

## プロジェクト

- ◎ 佐世保市橋梁長寿命化修繕計画
- ◎ 佐世保市トンネル個別施設補修計画
- ◎ 佐世保市舗装維持管理計画（R4年度策定予定）





## 視 点 4 安全・安心な暮らしを支える道づくり

### 施策 4. 安全な歩行空間の確保

少子・高齢化が進展する社会情勢に対応し、安全・安心で持続可能な地域形成を支援するためには、子供や高齢者をはじめとした地域住民の安全性向上を図っていくことが重要となります。そのため、安全確保が必要な通学路並びに交通事故の発生割合や歩道の整備要請が高い箇所から優先的に対策を進めます。通学路の安全対策については、地域と協働で実施した通学路における合同点検に基づき「佐世保市通学路交通安全プログラム」を策定し、必要とされる箇所において、歩道整備や防護柵設置などのハード対策、交通規制や交通安全教育などのソフト対策の計画、実施、検証を行うPDCA サイクルによる対策を推進していきます。令和3年6月にも通学路合同点検を実施しています。

令和元年5月、滋賀県大津市で発生した交通事故を踏まえ、国からの通知「園児などの移動経路における交通安全の確保」により「未就学児の移動経路改善対策」を定め、緊急安全点検を実施し対策を完了しました。

また、交差点改良や車両事故が多い箇所の線形改良などの局所的な対策を進めるとともに、ビッグデータを活用した交通安全対策の推進、生活道路における歩行者などの安全な通行を確保することを目的としたゾーン30の整備等を進めます。

#### プロジェクト

- ◎ 佐世保市通学路交通安全プログラム
- ◎ 園児等子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全の確保

## 視 点 5 便利で快適な暮らしを支える道づくり

### 施策 5. 日常の円滑な交通環境の整備、道路空間の景観形成

多様化する社会のニーズに対応し、便利で快適な暮らしを確保するためには、通勤・通学、買い物といった日常生活の利便性向上を図っていくことが重要となります。そのため、視点1で述べた“地域の活力を支える道づくり”の取組の施策に加え、交通円滑化対策を実施し、地域と第三次救急医療施設を結ぶ道路の整備により救急医療体制の強化を図ります。

また、市内における渋滞を効率的かつ効果的に進めていくため、最新のIT技術を活用したデータを基に渋滞候補箇所の抽出を行い、都市部の交通渋滞の解消・緩和を検討し、交通の円滑化を図るため、交通の現状に応じた適切な対策を計画的に実施します。

都市保全、景観形成として、美し化プロジェクト、佐世保市公共施設（道路）里親制度（アダプトプログラム）では、ボランティアによる美化活動（花の植栽、清掃など）を行い、道路への愛着を深め、美しい佐世保市をつくることを推進します。

佐世保市らしい景観形成を推進するため、地域環境を活かした市民協働の景観まちづくりとして、佐世保市景観計画を策定しています。本市における自然・歴史的・都市の景観特性を生かし道路空間においても景観に配慮した整備を実施します。

電線共同溝事業において、道路上にある電柱や電力線、通信線を地下に収容することにより、快適な歩行空間の確保、景観の向上を図ります。

ポストコロナ時代を見据えた取組として、占用許可基準の緩和措置による道路空間の利便増進を行うとともに、今後、賑わいのある歩行者中心の道路空間の構築するため、歩行者利便増進道路（ほこみち）の指定に向けた取組を推進します。

#### プロジェクト

- ◎ 道路整備プログラム
- ◎ 美し化プロジェクト
- ◎ 佐世保市公共施設(道路)里親制度（アダプトプログラム）
- ◎ 長崎県交通渋滞対策協議会
- ◎ 電線共同溝事業

## 施策 6. 効率的な道路マネジメント

今後の道づくりについては、年々縮小している厳しい道路関連予算の中、観光をはじめとした他分野との連携による新たな道路の活用、既存の道路インフラの使い方の工夫など、効果的・効率的な道路マネジメントを推進していくことが重要となります。

より効率的な道路行政を目指すため、地域の利用実態・ニーズを考慮した道路整備プログラムに基づく整備や、各種長寿命化計画などにより計画的、効率的に事業の進捗を図ります。

また、佐世保地域における課題やニーズを国や県と共有・連携し、最適な解決策を検討し優先度が高いところから対策を実施する取組を推進します。

AI、ICT 技術による道路管理として交通データ、舗装、橋梁、トンネル、付属物などの施設諸元及び点検・補修データなどの多種多様な情報の分析・対策の立案実施、関係機関連携など新たな道路基盤の維持管理を目指します。

ドライバーが道路状況、交通状況を的確に把握するための道路照明灯について、省エネルギー・長寿命のLED化を進めます。

新しい道路整備事業の手法として、民間開発事業者との協働による官民連携の道路整備※を行い、道路整備の予算や事務の削減、民間開発のスピード感を活かし整備期間の短縮化、事業費削減を図ります。※下記「民間との協働による道路整備について」参照。

## プロジェクト

- ◎道路整備プログラム
- ◎佐世保市橋梁長寿命化修繕計画
- ◎佐世保市トンネル個別施設補修計画
- ◎佐世保市通学路交通安全プログラム
- ◎佐世保市舗装長寿命化修繕計画（R4～予定）

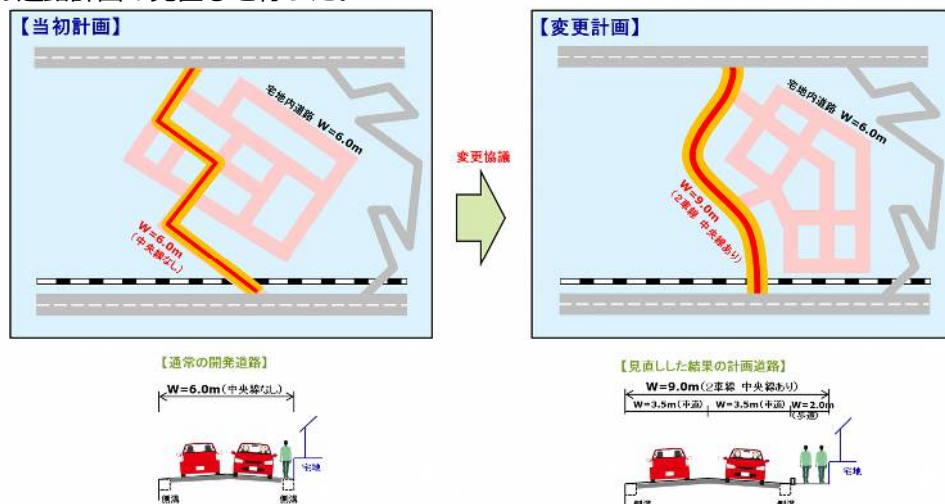
## 民間との協働による道路整備について 令和3年度実施

## (1) 概要

民間開発事業者との協働による官民連携の新しい道路整備事業。道路整備の予算や事務の削減、民間開発のスピード感を活かし整備期間の短縮化を実現。

## (2) 経緯

佐世保市の市道において、幅員が狭隘であるものの通過交通が多く、従前より地域課題であることから道路整備候補路線であったが、両路線沿いに宅地開発の計画が浮上し、事業者と宅地開発計画の協議を進める中、地域課題解決のため道路計画の見直しを行った。



## (3) 事業効果

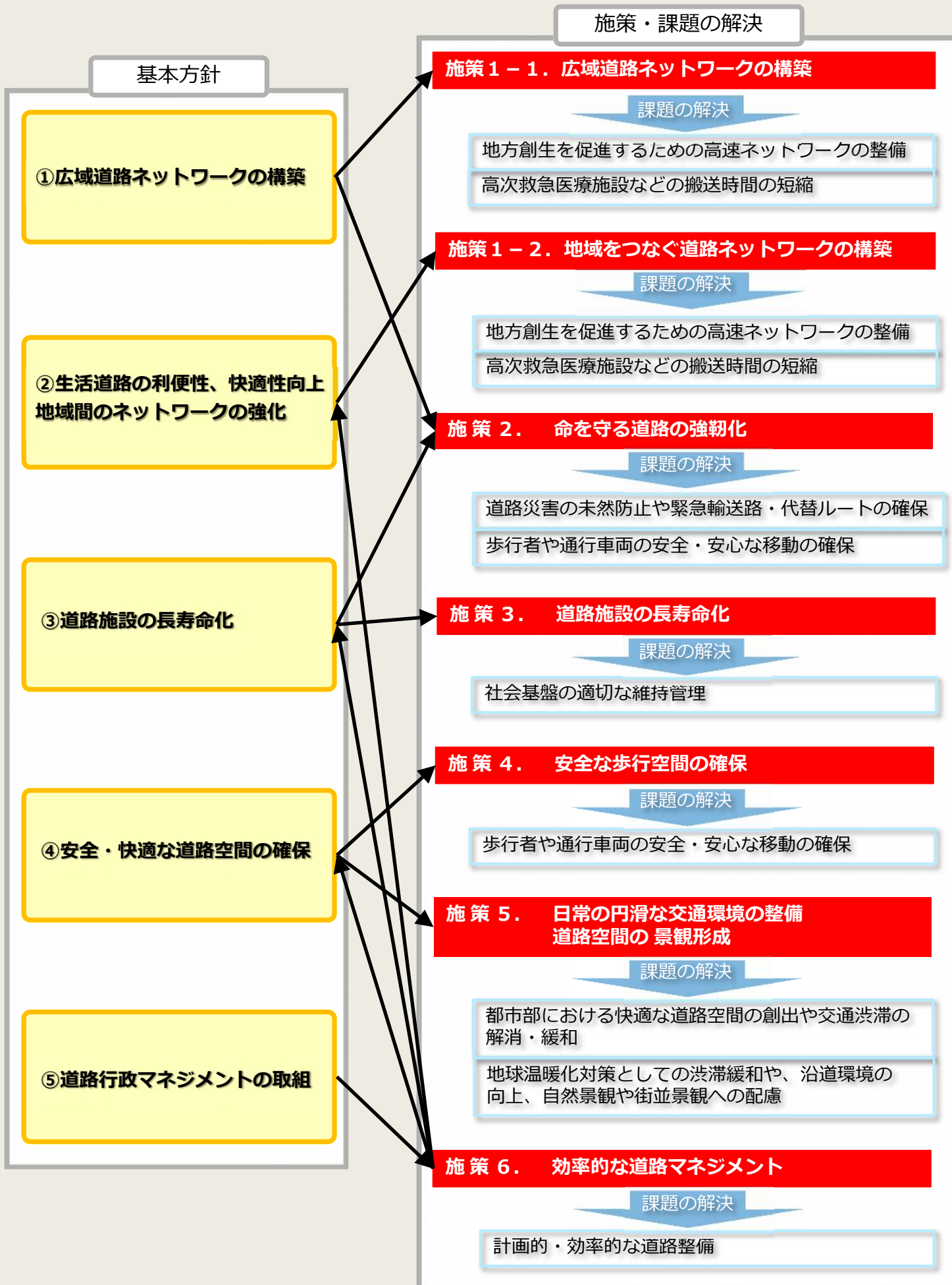
- |                             |              |
|-----------------------------|--------------|
| ①道路ネットワークの形成及び道路整備の早期実現     | ⇒ 地域の交通課題の解消 |
| ②削減経費の削減。対象路線の道路整備概算費用 約2億円 | ⇒ 約1億円（負担金）  |
| ③整備期間の削減。対象路線の道路整備概算期間 約10年 | ⇒ 約2年        |

Win Win Win

佐世保市  
事業者  
市民

期間削減、経費削減、課題解消  
開発地居住者の安全性向上（歩道設置）、宅地の価値の向上  
人やモノの移動時間短縮、交通事故の減少

### 3. みちづくりの基本方針・施策との相関



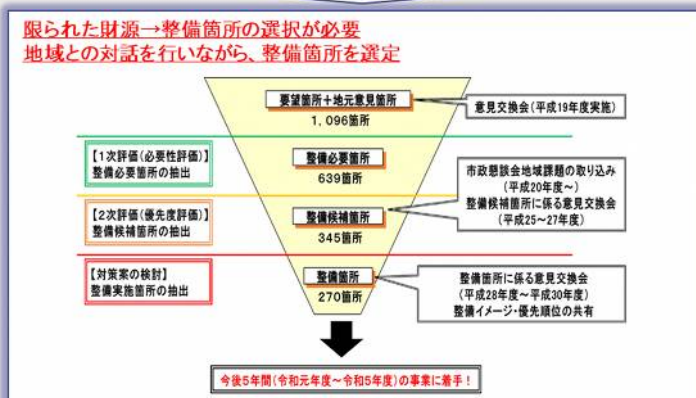
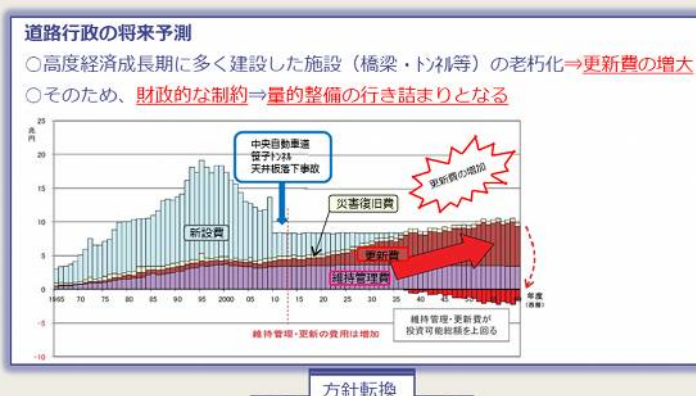


## 1. 道路整備プログラム

## (1) 概要

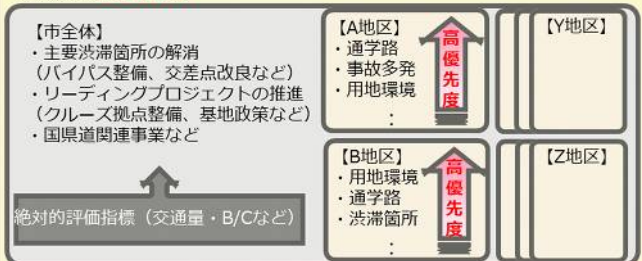
これまでの道路整備は整備延長、舗装率等の向上を目標とした『行政主導の量的整備』、行政主体の『政策的事業の実施』、地元主体の『要望的事業』への対応としていましたが、限られた財源を有効かつ地域のニーズを踏まえた整備計画とするため、地域と優先順位などの対話を行いながら、整備箇所の厳選した選定を行い5年間（令和元年～令和5年）の道路整備計画を策定しています。

5年間の整備プログラムを基に、各路線の課題や用地関係など整備環境の整理を地区自治協議会と協働しながら行い、安全性の確保、居住環境の向上に資する道路整備計画を、計画的かつ効果的に進めています。年度ごとに地区自治協議会へ進捗状況の報告を行っています。



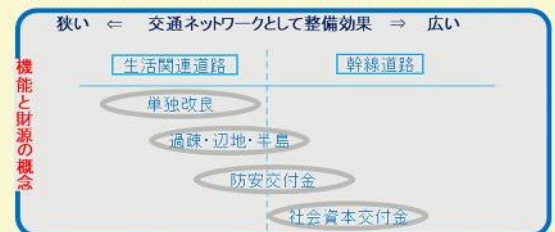
## 【整備箇所の優先順位の考え方】

- 幹線道路について、市内全体への効果を評価した上で重点的な整備（市全体の**絶対的評価**）
- 生活関連道路について、地区毎で優先すべき課題を評価し、優先順位を決定（地区内の**相対的評価**）



## 【予算配分の考え方】

- 幹線道路について、重点的な整備を図るため、国の交付金等を活用した配分を実施
- 生活関連道路について、きめ細やかなニーズに対応するため、単独改良予算の有効的な配分を実施（人口分担率などの**配分決定の基礎指標の検証**）



## (2) 優先順位決定の基本方針

- 事業効果の高い路線へ重点投資
  - ・限りある財源を有効に活用し道路の機能を有効に発揮させるため、事業効果のより高い箇所に予算を集中配分し重点化することにより、投資効果の早期発現を図ります。

## (3) 整備の進め方

- 協働と参画による道路整備
  - ・事業の実施について地域との情報共有に努めるとともに、これまで計画段階から地域の意見を反映しながら整備候補箇所を選定してきており、これからも市民協働による道路整備を基本姿勢とします。
- 計画の見直し
  - ・概ね5年を目安として、適切な時期に計画を見直すものとします。効率的な整備の観点から、必要に応じて計画内容を見直すなど柔軟な対応に努めます。

## 2. 佐世保市橋梁長寿命化修繕計画（令和2年7月変更）

### （1）目的

今後、高齢化する橋梁の維持・修繕費用の増大に対応するため、従来の事後的な修繕及び架替えから予防的な修繕、および計画的な架替えへと円滑な政策転換を行い、維持修繕費の縮減を図ることを目的としています。

### （2）基本的な考え方

橋梁長寿命化修繕計画は、Ⅲ及びⅣ判定から更新または修繕工事を行い、従来の「事後保全型」の修繕から「予防保全型」の修繕への転換を図ることにより、軽微な損傷（健全度がある程度の時点）のうちに修繕を実施することで総補修費を抑えることを想定しました。

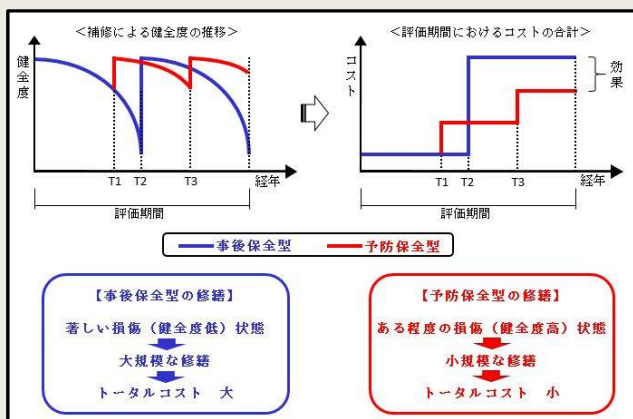
#### 事後保全型の修繕

転換

#### 予防保全型の修繕

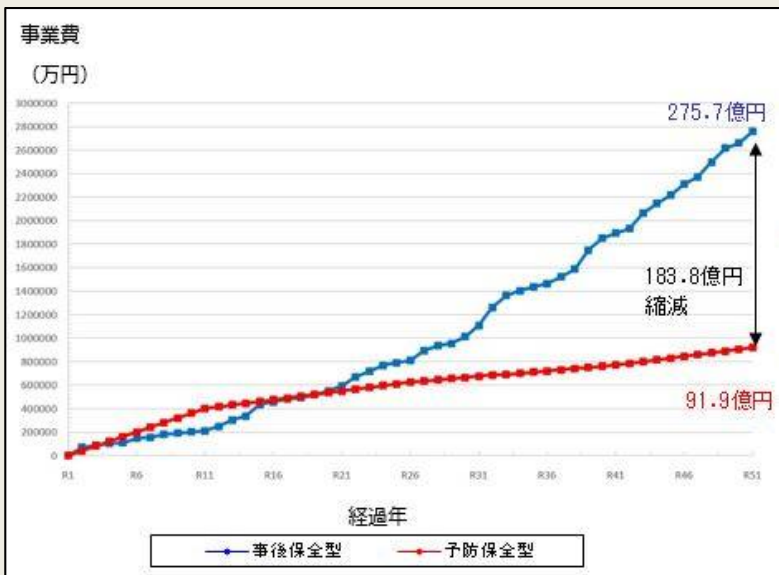
部材として要求される機能を喪失した時点、または機能を喪失する直前に対策を実施すること。（健全度がかなり低い状態での修繕）

早期に損傷を発見し、大規模な修繕に至る前に適切な対策を実施すること。（健全度が比較的高い状態での修繕）



これまでの事後保全型から予防保全型への転換を図り、長寿命化修繕計画に基づく維持管理が重要であることがわかります。

また、事後保全型と予防保全型の補修工事費の比較をもってコスト縮減の効果とします。



令和3年2月現在 橋梁の健全度

判定区分	I	II	III	IV	計
対策	健全	予防保全段階	早期措置段階	緊急措置段階	—
※参考健全度	部材の健全度 80超	部材の健全度 40超80以下	部材の健全度 40以下	主橋の健全度30以下 または 橋梁全体の健全度が0	—
橋梁数	438	578	50	1	1,067
割合	41%	54%	5%	1%	—

●事後保全型  
部材健全度「20以下」で修繕  
事業費：275.7億円

●予防保全型  
部材健全度「80以下」で修繕  
事業費：91.9億円

◎効果  
183.8億円の経費縮減

◎国土交通省が道路の橋梁等の老朽化対策について、地方公共団体の平成30年度までに修繕に着手した橋梁が20%にとどまっている状況から、計画的かつ集中的な支援を可能とする個別補助制度として、令和2年度から新たに「道路メンテナンス事業補助」を創設されました。

◎これを受け、Ⅳ判定の橋梁については令和3年度に対策が完了し、Ⅲ判定の橋梁については令和5年度までを完了目標として進めています。

### 3. 佐世保市トンネル個別施設補修計画

#### (1) 目的

進行する道路施設の老朽化対策の実施には、多額の経費が見込まれますが、昨今の厳しい財政状況を踏まえ、限られた予算の中で計画的かつ効率的な実施が求められています。このようなことから、今後、高齢化するトンネルの維持・修繕費用の増大に対応するため、予防的な修繕へと円滑な政策転換を行い維持修繕費の縮減を図り、今後10年間（平成29年度～）で対策を完了し維持管理水準を高めることを目的としています。

なお、佐世保市が管理している8箇所の市道トンネルを対象としています。

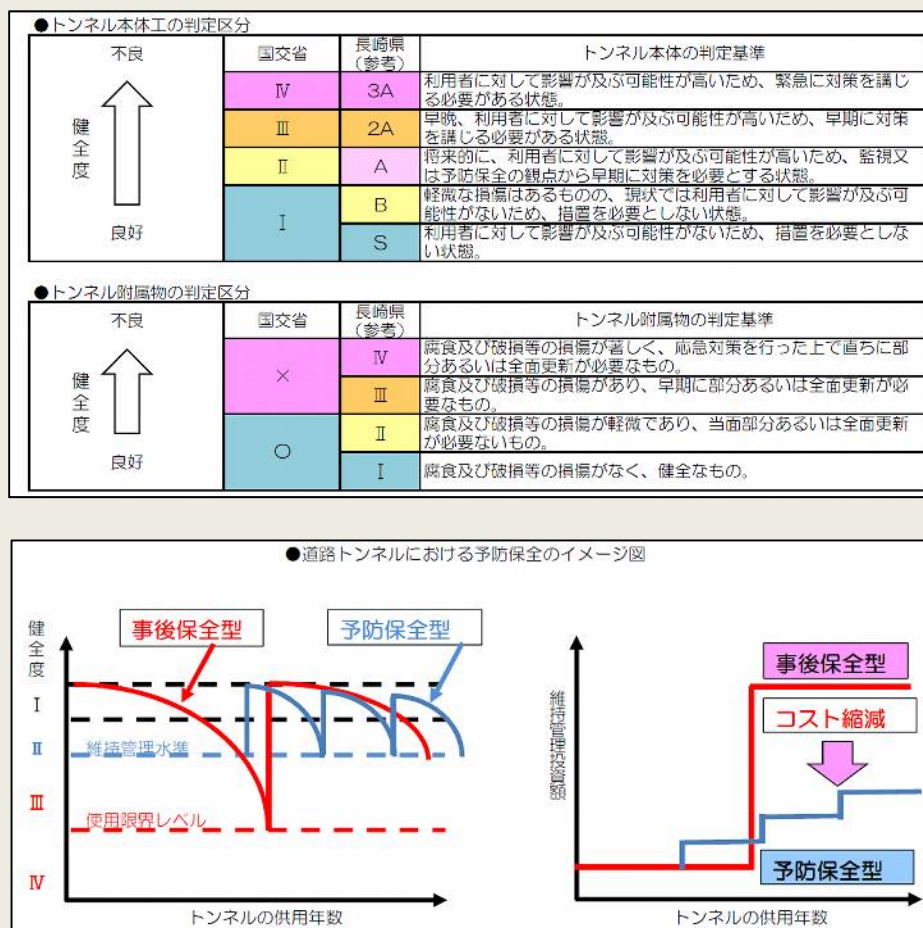
#### (2) 基本的な考え方

佐世保市トンネル個別施設補修計画では、判定区分Ⅲ以上と診断された時点で補修等の修繕工事を行い、従来の「事後保全型」の修繕から「予防保全型」への転換を図ることにより、総補修費を抑えることを想定しました。

#### (3) 補修計画の策定

本市が管理する道路トンネルの補修・補強については、「予防保全」の考え方を取り入れることにより、道路網の安全性・信頼性の確保を図ります。

- ① 定期的な補修・補強対策を行うことにより、維持管理水準Ⅱ以下（近接目視点検におけるⅡ(B)、Ⅰ(S)以下）を確保します。
- ② 従来型の事後保全型は、トンネルが「使用限界レベル」まで劣化してから補修をするという考え方で、今後大規模な補修対策が集中し、多額の予算が必要となることで、十分な維持管理ができなくなる恐れがあります。
- ③ 事後保全型に対して予防保全型は、損傷が比較的小規模なうちに対策を行い、道路網の安全性の確保とライフサイクルコストの縮減を実現することが可能となります。
- ④ 5年に一回の頻度で近接目視による法定点検を実施した結果に基づく、各トンネル毎の対策時期については、原則、判定区分Ⅲ以上と診断された時点で補修計画を立案し、補修費用等の検討を実施しますが、本市の地域防災計画において、緊急避難路に指定している佐世保相浦循環線を構成する2トンネルの「鹿子前トンネル」及び「新鹿子前トンネル」につきましては、判定区分Ⅱと診断された段階で、予防保全の観点から対策を行うことで、本市の基幹となる重要な道路の安全性を確保するものとします。





## 4. 佐世保市通学路交通安全プログラム

### (1) 目的

平成24年、全国で登下校中の児童が死傷する事故が相次いで発生したことから、平成24年8月から市内各小学校の通学路において関係機関と連携して緊急合同点検を実施し、必要な対策内容についても関係機関で協議してきました。引き続き通学路の安全確保に向けた取組を行うため、関係機関の連携体制を構築し、「佐世保市通学路交通安全プログラム」を策定しました。

今後は、本プログラムに基づき、関係機関が連携して、児童が安全に通学できるように通学路の安全確保を図っていきます。令和3年6月にも通学路合同点検を実施しています。

### (2) 通学路安全推進会議の設置

関係機関の連携を図るため、以下を組織とする「通学路安全対策推進協議会」を設置しています。

- ・ 佐世保市教育委員会
- ・ 佐世保市土木部道路維持課
- ・ 佐世保市小学校長会
- ・ 佐世保市PTA連合会
- ・ 国土交通省佐世保国道維持出張所
- ・ 長崎県北振興局建設部
- ・ 佐世保市内各警察署（佐世保署・早岐署・相浦署・江迎署・新上五島署）

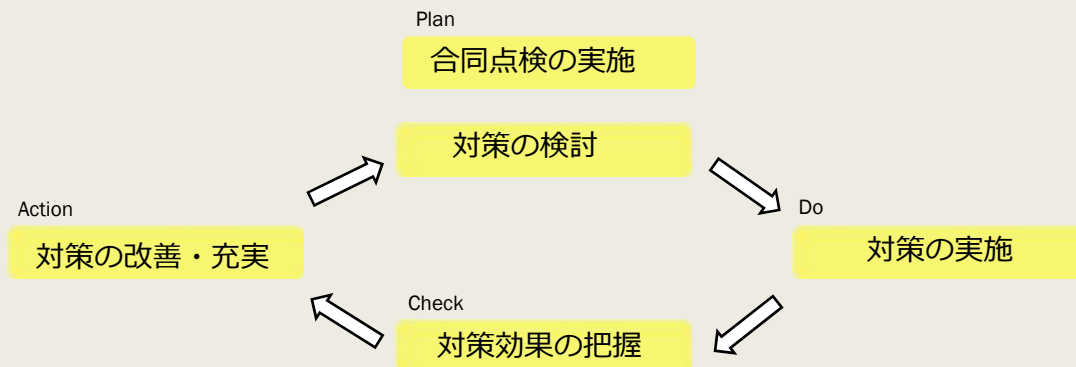
### (3) 取組方針

#### 1. 基本的な考え方

継続的に通学路の安全を確保するため、合同点検を実施するとともに、対策実施後の効果把握も行い、対策の改善・充実を行います。

これらの取組をPDCAサイクルとして繰り返し実施し、通学路の安全性の向上を図っていきます。

[通学路安全確保のためのPDCAサイクル]



#### 2. 合同点検

##### ○合同点検の実施方法及び時期等

- ・ 市内小学校を5つのグループ（1グループ10校程度）に分け、1年に1グループずつ合同点検を行います。（各小学校5年に1回合同点検を行います。）

ただし、効率的な合同点検とするために、実施前各学校へ照会をかけ、合同点検が必要と要望した学校のみ実施します。

- ・ 上記以外に緊急を要する場合には、その都度合同点検を実施します。

##### ○合同点検の体制

- ・ 学校、保護者、自治会、道路管理者、警察等が参加する合同点検を行います。

### 3. 対策の検討

- 合同点検の結果から明らかになった対策必要箇所について、箇所ごとに、歩道整備や防護柵設置のようなハード対策や交通規制や交通安全教育のようなソフト対策など対策必要箇所に応じて具体的な実施メニューを検討します。

### 4. 対策の実施

- 対策の実施にあたっては、対策が円滑に進むよう、関係者間で連携を図ります。

### 5. 対策効果の把握

- 合同点検結果に基づく対策実施後の箇所等について、実際に期待した効果が上がっているのか、また児童等が安全になったと感じているのか等を確認するため、学校への聞き取り調査等対策効果の把握を実施します。

### 6. 対策の改善・充実

- 対策実施後も、合同点検や効果把握の結果を踏まえて、対策内容の改善・充実を図ります。

## (4) 箇所図、箇所一覧表の公表

- 小学校ごとの点検結果や対策内容については、関係者間で認識を共有するために小学校ごとの「対策一覧表」及び「対策箇所図」を作成し、公表します。

佐世保市ホームページ <https://www.city.sasebo.lg.jp/kyouiku/gakuhoke/tuugakuro.html>

## 5. 園児等子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全の確保

### 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の実施

令和元年5月、滋賀県大津市で発生した交通死亡事故を受け、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検を全国で行いました。

本市においても、幼稚園等のほか、その所管機関や警察等の連携・協力により、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の緊急安全点検を実施し、令和元年10月に結果の概要を集約しました。

これを踏まえ、令和元年度より路面標示や防護柵など安全対策を実施し令和2年度に完了しましたが、引き続き、保育園や幼稚園からの要望については連携を図りながら安全対策に努めます。

#### 佐世保市の取り組み事例、現場確認状況



佐世保市ホームページ <https://www.city.sasebo.lg.jp/doboku/douroiji/enji.html>

## 6. その他の交通安全対策について

### ○安心安全な歩行空間の整備

交通安全施設等の整備強化に加え、歩道の設置・拡充、歩行者と自動車・自転車の利用空間の分離、防護柵の設置等により安全・安心な歩行空間の整備を進めます。

### ○ゾーン30はじめ生活道路の交通安全

ゾーン30は、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つです。区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制します。

ゾーン30の整備等の面的な対策を含めて、必要な交通安全施設等の整備等を推進します。



## 7. 長崎県交通渋滞対策協議会

### (1) 概要

これまでの渋滞対策については、各道路管理者において検討が進められ、渋滞の緩和・解消を目指して様々な検討を進めてきましたが、下記に示す通り、渋滞対策の位置づけや利用可能なデータの充実が図られたことを踏まえて、関係機関の連携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な渋滞対策の推進に取り組んでいます。

- ・「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ（高速道路のあり方検討有識者委員会、平成23年12月）」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘されたこと
- ・社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論されていること
- ・交通観測技術の進展・普及により、道路交通状況の詳細に係るデータが容易に取得可能となるなど、観測環境に大きな改善が見られること

### (2) 構成

国土交通省 九州地方整備局 長崎市 佐世保市 (一社)長崎県バス協会	国土交通省 九州運輸局 諫早市 大村市 (公社)長崎県トラック協会	長崎県 長崎県警察本部 西日本高速道路(株) (一社)長崎県タクシー協会
------------------------------------------	-----------------------------------------	--------------------------------------------

### (3) これまでの取り組み

長崎県内における渋滞対策を効率的かつ効果的に進めていくために、最新のIT技術を活用したデータを基に渋滞候補箇所の抽出を行い、パブリックコメントにより道路利用者の意見を踏まえ、「地域の主要渋滞箇所」を選定しました。

佐世保みなとIC～佐々ICの供用後、利便性の高まりから交通量が大幅に増加した相浦中里IC～佐世保大塔ICにおいては、完成形である4車線での計画交通量を超える交通量の区間が見られ、利用が集中する時間帯に渋滞が多く発生していることから、長崎県交通渋滞対策協議会により主要渋滞区間として指定され、また他の区間と比較して事故の発生割合が非常に高く、高速定時性や安全性が確保できない状況にあるため、当該区間の4車線化を実施しています。

佐世保市道においては「市道大和町地区」市道大和町2号線、市道尼潟循環線、市道大和天神町線交差点の渋滞対策を行いました。市道大和町2号線、市道尼潟循環線に右折車線の追加を行い、令和元年12月に供用開始を行っています。今後、渋滞有無の分析を行います。

また、本市の骨格となる主要幹線道路である、都市計画道路 佐世保縦貫線（国道35号）の渋滞対策として、潮見町交差点付近から福石町交差点間において、現道にバスベイや右折レーンの設置による渋滞解消の取組を国と連携しながら進めています。

国土交通省 九州地方整備局 長崎河川国道事務所ホームページ <http://www.qsr.mlit.go.jp/nagasaki/road/shisaku/jutai.html>

## 8. 美し化プロジェクト

### (1) 背景

佐世保市内の道路においては、サツキやツツジといった低木類を植栽しているところが多くありますが、花の植栽を望む声をうけ、国土交通省が行っているボランティアサポートプログラム等を参考に、市民参加型の道づくりとして、平成22年度から取り組みを進めています。

### (2) 目的

道路の植栽帯などを花でいっぱいにし、道路空間の景観高質化、観光都市『させぼ』としての魅力向上を図り、市民の皆様が主役となり花植えに参加すると、親しみが持てるみちづくり・まちづくりを行うものです。

### (3) プロジェクトの概要

市内の保育園や幼稚園、小中学校の皆様とともに、年に2回、夏と秋に花の育苗から道路沿いのプランター等への植え付けまで行っています。



道路景観

(主)佐世保港線



育苗状況



植付け（6～7月・11～12月）

佐世保市ホームページ <https://www.city.sasebo.lg.jp/machizukuri/doro/utsukushika/index.html>

## 9. 佐世保市公共施設（道路）里親制度（アダプトプログラム）

### (1) 目的

佐世保市内の公共施設（市道）の環境整備及び環境美化のため、ボランティアによる活動を行う市民を募集し、市道を「子ども」に見立て、市民の方々がその「里親」となって美化活動（花の植栽、清掃など）をして頂くことにより、道路への愛着を深め、美しい佐世保市をつくることを目的としています。

### (2) プログラムの概要

現在、市内25の団体・個人が登録されており、市道の草刈、清掃及び空き缶、ごみ等の回収、並びに路肩における花の植栽及び花壇整備を行っています。

佐世保市内に在住の団体（企業も含む）、個人であればどなたでも登録することができ、登録をされた方には、ご希望に応じて、軍手・ゴミ袋・花の苗等の支給をします。



美化活動の状況

佐世保市ホームページ <https://www.city.sasebo.lg.jp/doboku/doboku/satoyaprogram.html>

## 1. 西九州自動車道

～西九州させば広域都市圏で地方創生～

## 2. 西九州自動車道

～地方創生の推進基盤 観光の活性化～

## 3. 東彼杵道路

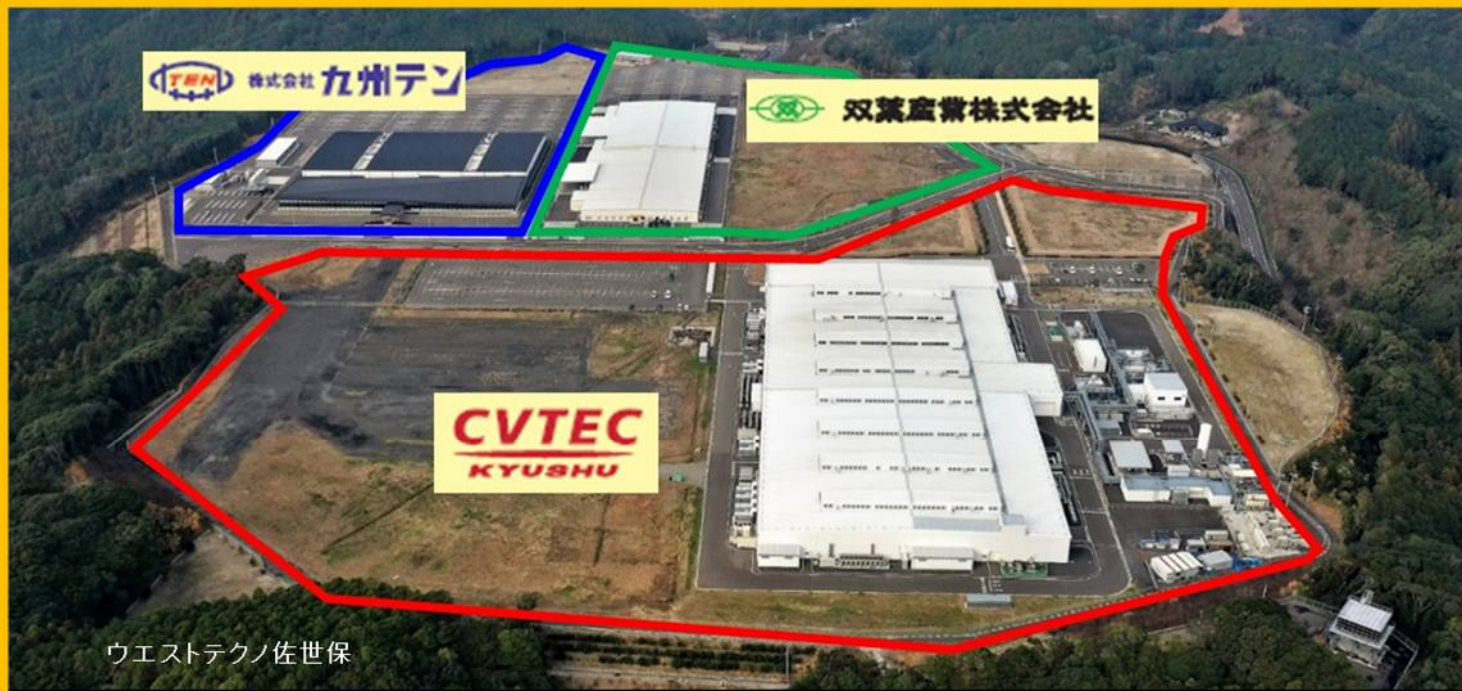
～「IR誘致」から「地方創生」・「観光先進国」の実現へ～

## 4. 東山手上部線

～林業産業の生産活動向上・新たな観光拠点の創出へ～



# 1. 西九州自動車道



## 「西九州自動車道」で広域連携

～西九州させば広域都市圏で地方創生～

西九州自動車道の開通

連携都市(12市町)で地域活性化

企業誘致完成からわずか1年で完売！！

右肩上がりの雇用者数

観光分野の広域連携



クルーズ船運行再開第1号



時間短縮効果

【松浦⇒佐世保】



県北唯一の第三次医療機関(佐世保市)への命の道

- 約1000名の新たな雇用を創出し、本土最西端の地方創生を下支え
- IR誘致を目指すハウステンボスや世界一美しい湾『九十九島』など多彩な観光資源で広域連携の促進
- 県北唯一の第三次医療機関(佐世保市総合医療センター)への時間短縮



# 本土最西端の地「佐世保」 地方創生の推進基盤～西九州自動車道～

西九州自動車道の延伸により、九十九島やハウステンボスを代表とした点在する観光施設が効率的に連結され、佐世保ならではの周遊型・滞在型観光の活性化が実現!!!

ストック効果

## ◆観光客数

385万人(H21) **1.5倍** 592万人(H27)

## ◆観光消費額

529億円(H21) **2.4倍** 1,276億円(H27)

ストック効果



教会群の世界遺産登録、佐世保港国際ターミナルビル供用など更なる効果発現を期待

## 高速ネットワークの整備による 周遊型・滞在型観光の活性化!!



観光客数は延伸前から1.3倍





### 3. 東彼杵道路

東彼杵道路の整備がもたらす広域幹線交通ネットワークの充実による

『IR誘致』から『地方創生』・『観光先進国』の実現へ



#### 東彼杵道路の整備

①渋滞の緩和

②迂回路の確保

③高速定時性  
速達性の確保

#### 強 韌 な 交通 ネットワーク の 確 立 が 地 域 に も た ら す ス ト ッ ク 効 果

①公共交通環境 の整備  
促進による I R 誘致実現

②観光、産業の推進

③安全安心な移動  
環境の確保

インバウンド観光の主な玄関口となる長崎空港と I R 候補地であるハウステンボス周辺地域の交通環境の改善に大きく寄与

国際クルーズ船の増加や潜伏キリシタン関連遺産の世界遺産登録などにより増加する県内周遊観光ネットワークの中軸を担う

川棚町臨海部における企業誘致や体験型ツーリズムなどの地域の産業活動の推進基盤となる

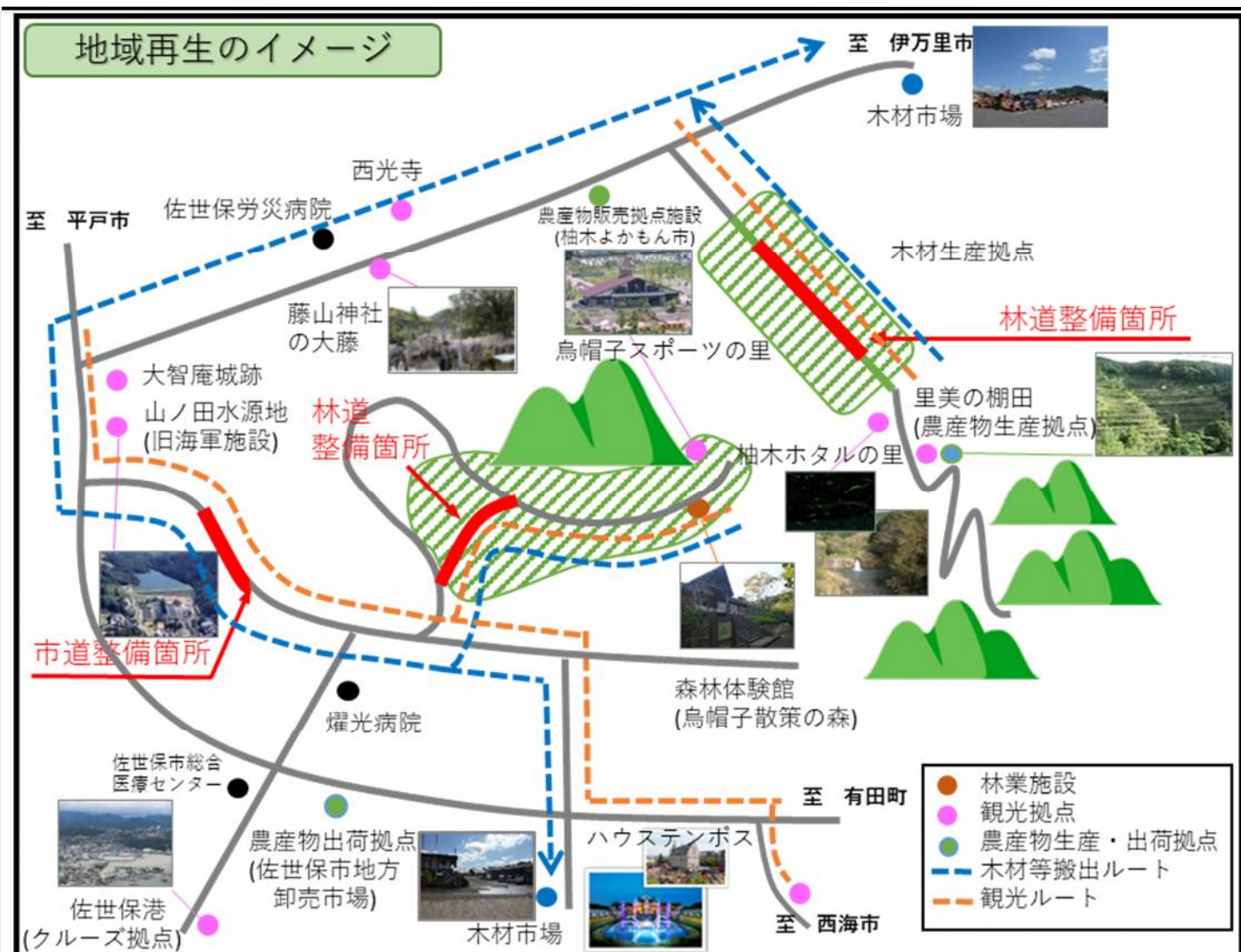
区間内のリダンダンシーが確保され、日常の渋滞や道路の遮断リスクの解消、及び防災・医療体制の構築により、暮らしの質の向上に寄与



## 4. 東山手上部線

# 地域再生 市道林道一体整備による木材流通経路・施業環境改善 ～林業産業の生産活動向上・新たな観光拠点の創出～

## 市道 東山手上部線、林道田代線(支線)の開設・瀬替線改良



## 交通ネットワークの整備が地域にもたらすストック効果

### ① 林業就業者の維持・増加

林業の活性化・木材の流通経路と施業環境の改善

### ② 木材搬出量の増加

地域資源を活用した活性化と雇用創出による所得向上

### ③ 鳥帽子岳周辺施設の 利用者数の増加

余暇利用促進施設（鳥帽子スポーツの里・風と星の広場・森林体験館）等の観光拠点へのアクセス性及び周遊性の向上

## 地域再生の地域計画の目標

項目	現状	目標
木材搬出量の増加 (対象地区累計)	59m3	590m3
鳥帽子岳周辺施設の 利用者数	107,360人	140,000人

## 国際クルーズ拠点形成を契機とした、さらなる観光客誘致



# 用語の説明

高規格道路	高規格幹線道路と地域高規格道路の総称
高規格幹線道路	全国的な自動車高速交通網を形成する、高速自動車国道、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路、及び一般国道の自動車専用道路。原則として完全出入り制限、一般道路とはランプ形式で接続する道路。
地域高規格道路	高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市構造の強化や地域間交流の促進、空港・港湾等の広域交流拠点との連結に資する規格の高い道路。一般国道や主要地方道など、主要な幹線道路の中から地域活性化に必要な路線・区間を選定し、高い規格を有した高速サービスを提供する。
広域幹線道路	高規格道路、一般国道、主要地方道（主要な県道等）から構成している道路ネットワーク。
ダブルネットワーク	道路災害発生時に交通機能不全につながらないように、予め交通ネットワークを多重化すること。
都市間速達性の確保率	主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの（＝都市間連絡速度）が60km/hを確保されている割合。
ミッシングリンク	高規格道路等のうち未整備区間で途中で途切れている区間のこと。
リダンダンシー	災害などにより道路や橋梁が不通になった場合、日常生活や経済・産業活動に大きな支障が生じるというリスクを避けるため、代替手段としての道路（ルート）をあらかじめ確保すること。
予防保全型	定期点検により損傷を早期に発見・補修する等、構造物の劣化が比較的小さな時点で、小規模な補修を繰り返し行うことにより、損傷の発生を未然に防ぐ維持管理手法。