

佐世保市みちづくりマスタープラン



令和7年3月23日 佐々IC～佐世保中央IC 4車線化完成

写真提供：西日本高速道路エンジニアリング九州(株)

SASEBO CITY
ROAD BUILDING MASTERPLAN



令和3年4月
〔令和7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
1章 佐世保市の各種計画及び関連計画.....	2
2章 みちづくりマスタープランと佐世保市の現状	
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
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	
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）.....	17
4章 道路行政を取り巻く現状と課題の整理	
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.....	18
2. 激化する自然災害への対応.....	18
3. インフラストックの高齢化への対応.....	18
4. 安全・安心な生活環境の確保への対応.....	19
5. 救急医療サービスの格差是正への対応.....	19
6. 良好な都市環境づくりへの対応.....	19
7. 自然環境や佐世保らしい景観形成への配慮.....	19
8. 効率的な行政運営.....	19
5章 基本方針	
1. 基本方針と成果指標.....	20
2. 計画期間.....	20
6章 問題・課題を解決すべく視点と施策	
1. 問題・課題を解決すべく6つの視点と7つの施策.....	21
2. 施策の内容	
視点. 1 地域の活力を支える道づくり.....	22
視点. 2 災害に強い道づくり.....	23
視点. 3 道路インフラを守る道づくり.....	23
視点. 4 安全・安心な暮らしを支える道づくり.....	24
視点. 5 便利で快適な暮らしを支える道づくり.....	24
視点. 6 賢く進める道づくり.....	25
3. みちづくりの基本方針・施策との相関.....	26

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.....	27
2. 佐世保市橋梁長寿命化修繕計画	28
3. 佐世保市トンネル個別施設補修計画	29
4. 佐世保市通学路交通安全プログラム	30
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	32
6. その他の交通安全対策について.....	32
7. 長崎県交通渋滞対策協議会	33
8. 美化プロジェクト	34
9. 佐世保市公共施設（市道）里親制度（アダプトプログラム）	34

8章 ストック効果..... 35

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～	36
2. 西九州自動車道 ～地方創生の推進基盤 観光の活性化～	37
3. 東彼杵道路 ～「地方創生」・「観光先進国」への実現へ～	38
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～	39

用語の説明	40
-------------	----

<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

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	参-6
2. 佐世保市事業.....	参-8
1. 社会資本整備総合交付金	参-9
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。

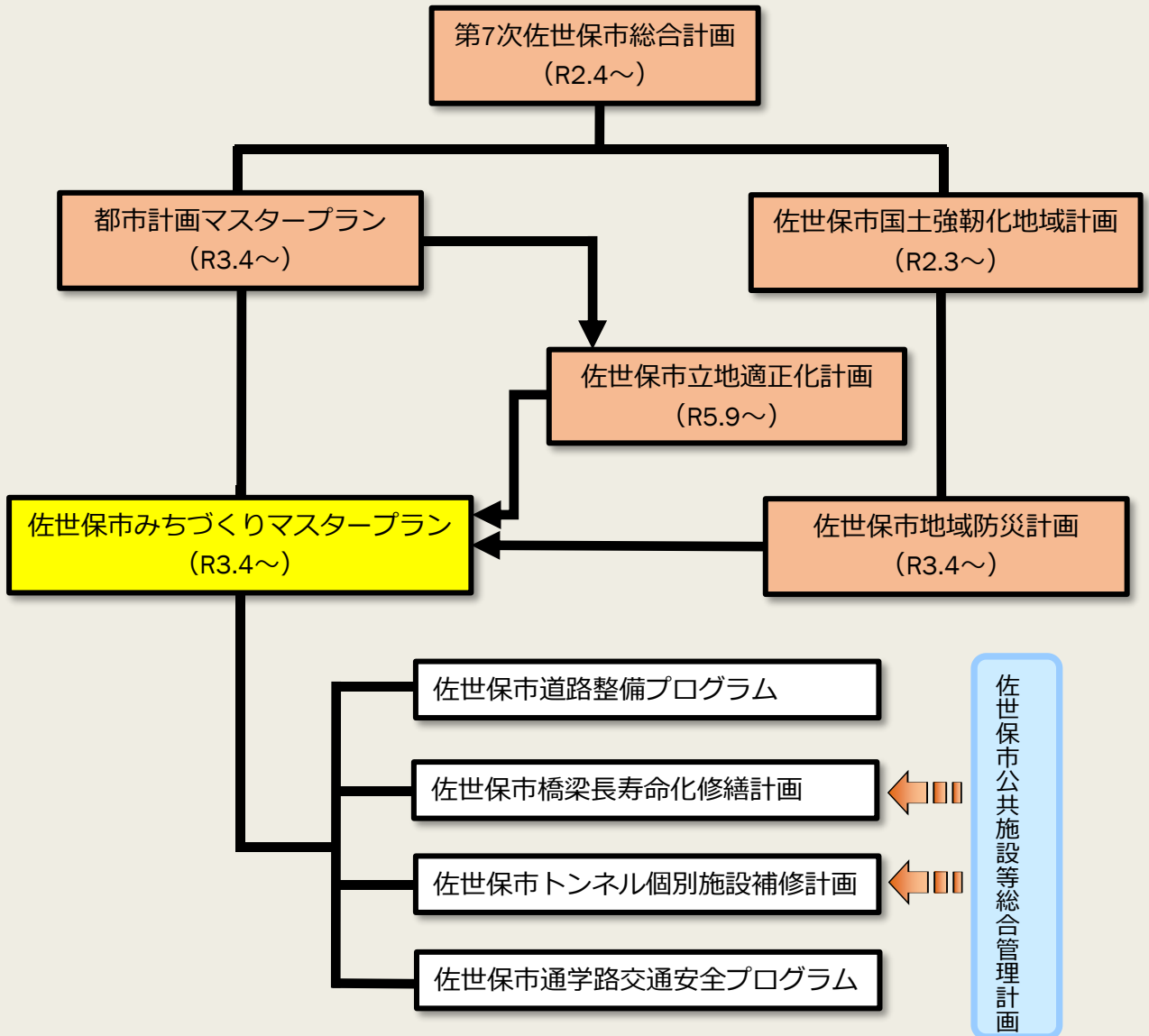
なお、本計画については計画期間終了時に更新しますが、期間内であっても状況変化など必要に応じ見直すこととします。

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

計画名 \ 計画期間	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	計画期間8年								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
新都市計画マスタープラン	計画期間10年										■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
佐世保市国土強靱化地域計画	計画期間5年					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
佐世保市地域防災計画	随時更新																					
佐世保市立地適正化計画	計画期間20年										■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
佐世保市みちづくりマスタープラン	計画期間10年																					

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「西九州させぼ広域都市圏」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 後期基本計画（令和6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、「市内の円滑な循環を阻害する渋滞箇所等の改善」、「土木施設の安全・機能確保」を施策として掲げ、佐世保市国土強靱化地域計画では、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。

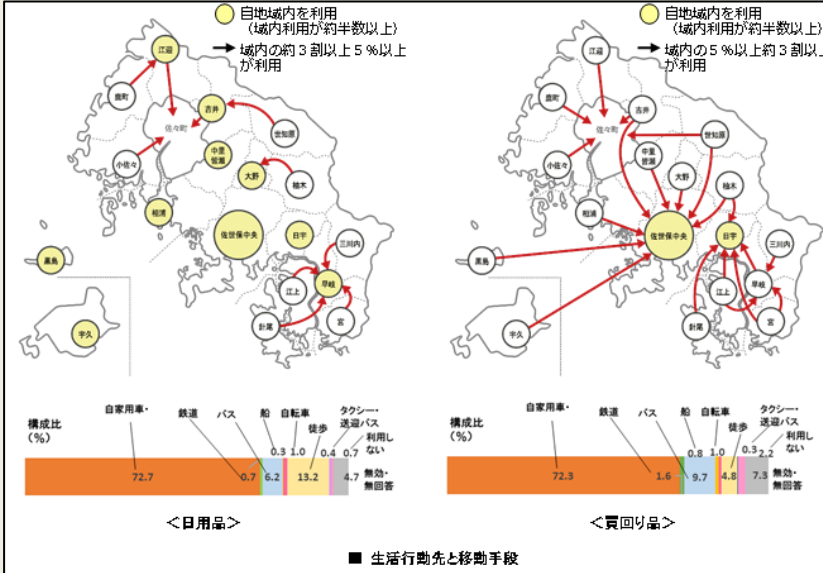
国においては、国土強靱化基本計画において特に緊急に実施すべき対策として、平成30年度から令和2年度まで防災・減災、国土強靱化緊急3か年対策を実施し、続く防災・減災、国土強靱化5か年加速化対策では、激甚化する風水害や切迫する大規模地震への対策として、高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策など重点的、集中的に講じられています。

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。



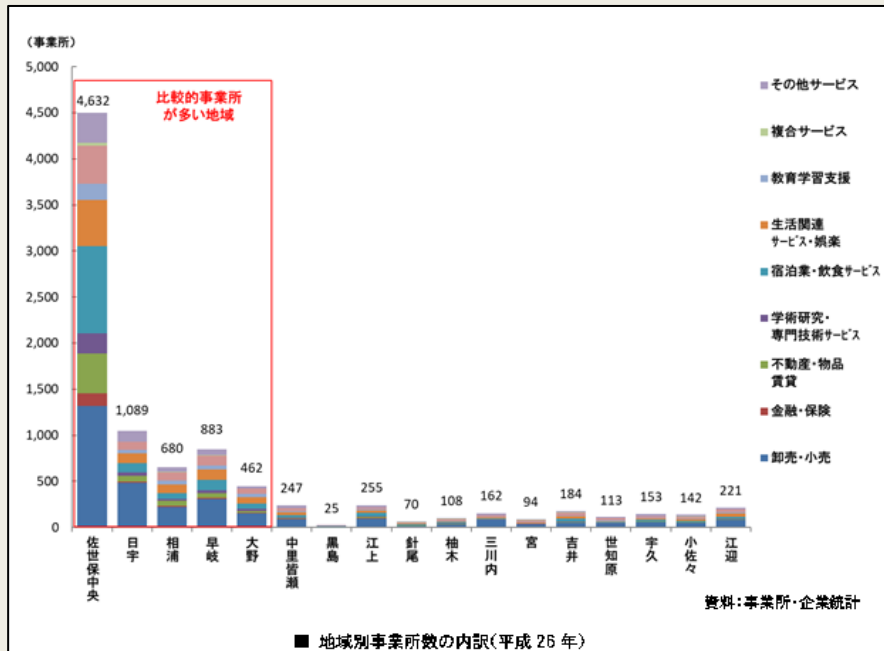
出典：佐世保市都市計画マスタープラン

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。



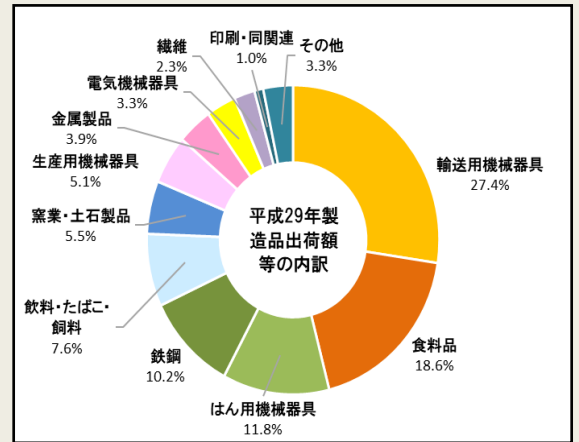
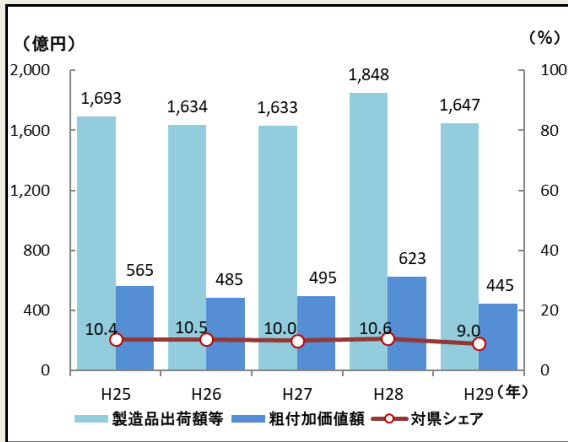
■ 地域別事業所数の内訳(平成26年)

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。



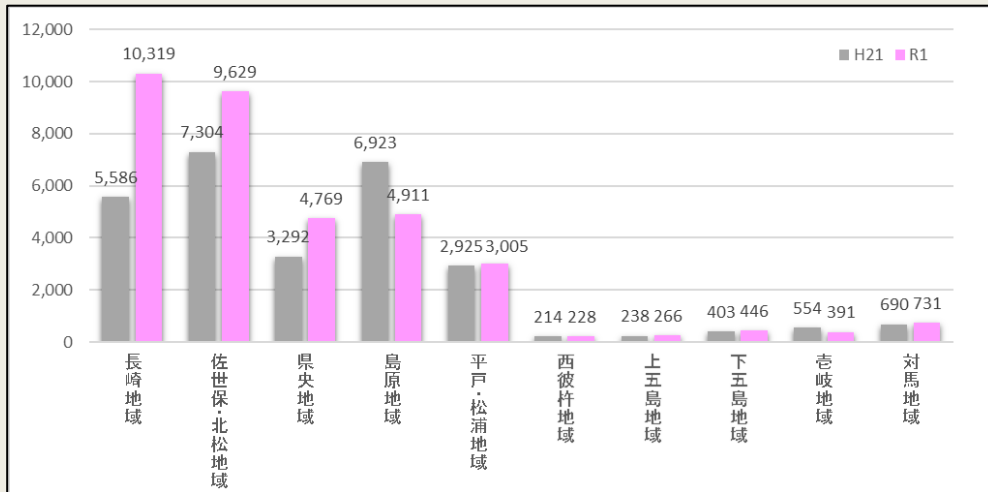
(3) 観光業

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。

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、令和6年6月に浦頭国際ターミナルにクルーズ船が初寄港し、令和6年には72回、乗客数は17万人まで達しています。今後もクルーズ観光客の増加が見込まれます。

また、令和4年度には九州新幹線西九州ルートが開業し、観光産業の振興も期待されることから、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。



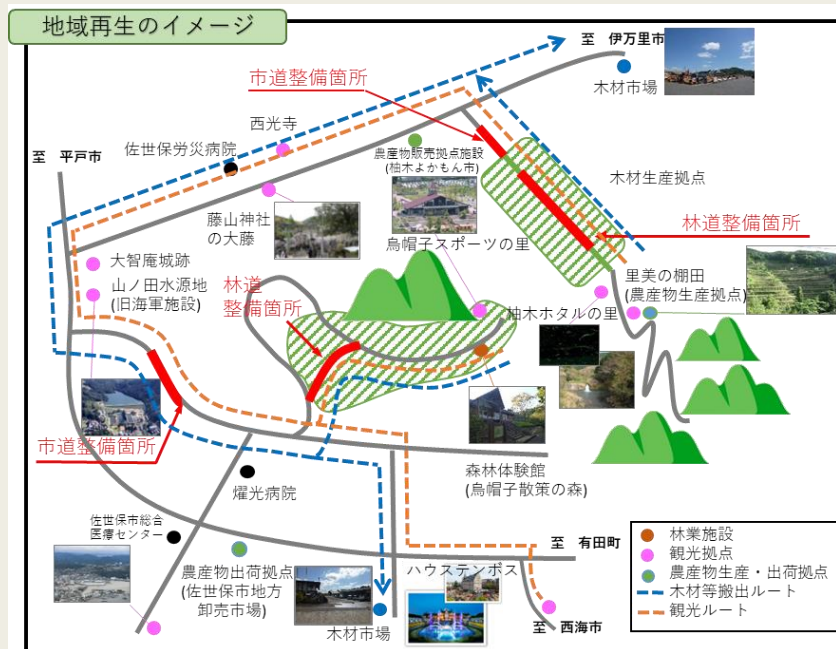
地域別の観光客内訳 (単位：千人)

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、令和6年度から「第7次佐世保市総合計画後期基本計画」がスタートしました。

この総合計画は、人口減少に歯止めをかけることを目指した計画としても策定しており、「地方版デジタル田園都市構想総合戦略」を包含し、官民連携を前提とした一体的な計画として策定しています。

土木政策として、後期計画では“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、「市内の円滑な循環を阻害する渋滞箇所等の改善」、「土木施設の安全・機能確保」を掲げた施策を、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。

前期計画（R2～R5）の振り返り ※佐世保市道づくりマスタープラン関連 「道路による都市間速達性の確保率」

土木政策			
社会指標	現状値(H30年度)	目指す方向	実績値(R4年度)
道路による都市間速達性の確保率	62.5%	 (増加)	66.7%

西九州させぼ広域都市圏への佐々町の加入に伴い指標が上昇していますが、実質的には速達性は上昇していません。都市間接続道路の整備については、東彼杵道路の環境影響評価への移行、西九州自動車道佐世保道路4車線化工事の全面展開、板山トンネル開通など、一定の成果を得ています。

まちづくりの基本理念

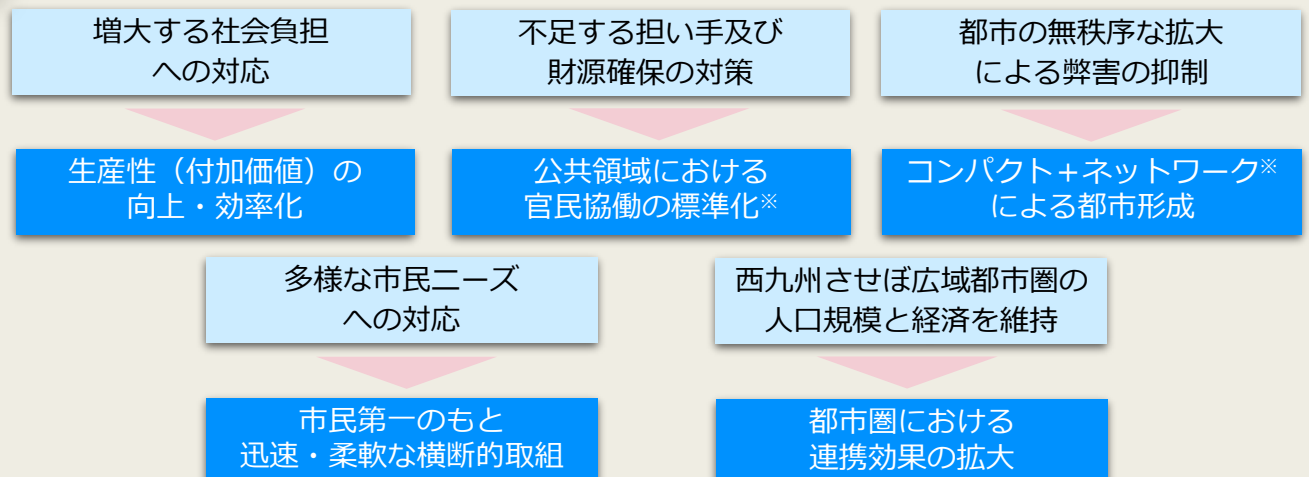
変革、発展を推し進め、活力あふれるまちづくりに「挑戦」します。

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します。

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」同士を結び「つながり」をつくること。

土木政策



- 施策 1 : 市内の円滑な循環を阻害する渋滞箇所等の改善
施策 2 : 土木施設の安全・機能確保

■ 部局の使命

- 広域道路ネットワークの整備により、広域圏の速達性を高め、本市の都市としての価値の維持向上
- 市内道路ネットワークの整備により、交通循環の円滑化を推進し、都市機能の維持向上
- 市内の土木施設を適正に管理し、安全な生活環境を維持
- 激甚化・頻発化する気象災害に対し、関係部局と連携し事前に災害危険箇所を周知し、防災意識の向上

■ 政策の目標

社会指標	現状値 (令和4年度)	目指す方向
道路による広域圏速達性	都市圏 速達率 66.7% 高速化戦略 達成率 17.8%	↑
市内主要渋滞箇所数	42箇所	↓
管理瑕疵による重症者数	1名	↓

■ 問題点の整理と問題解決の方向性

〈施策 1〉

- ・ 医療や救急、経済活動、日常生活等は、市内における円滑な移動の存在が前提。
- ・ 都市機能を適切に維持するためには、市内移動のネットワークが、滞りなく機能することが不可欠。
- ・ 市内の渋滞の状況は、国道、県道、市道、それぞれ管理者が異なり、その定義等も含め曖昧な部分が存在。
- ・ 既に渋滞改善や防衛施設への対応に取り組んでいる箇所については、できるだけ早期の課題解決が必要。

～問題解決の方向性～

既に対策実施中の事業の進捗を図ると同時に、長崎県交通渋滞対策協議会と連携し適切に渋滞箇所の特定を行うとともに、各道路管理者との連携により効果的な対策の実施を図る。

〈施策 2〉

- ・ 令和4年度に、防護柵の老朽化による転落事故が発生。
- ・ 土木施設の管理・活用について、あらかじめ予防的措置を講じておくもの、パトロール・要望などで認知した後に対応を図るもの、また、この場合の優先順位などについて、明確な基準や考え方が整理できていない。

～問題解決の方向性～

トンネルや橋梁は、予防保全的措置を講じ、事前に安全対策を行っておかなければ重大な事故につながるため、全数を把握し、定期的に調査点検を行い、予防保全的対応を図る必要がある。(予防保全型)

一方で量的に全数把握が困難、比較的リスクの低いものは通報や要望、パトロールで発見された不具合をその都度、またはリスクの高い順や、要望が行われた順に補修・整備を行っていく必要がある。(改良保全型)

また、このような改良保全型の対策については、限りある予算の中で、最大限の効果を発揮するために、「よりリスクの高いものから」、「できるだけコストをかけず」、「より多くの課題を解決する」という視点が必要。

施策1 市内の円滑な循環を阻害する渋滞箇所などの改善

施策の目的 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創造します。

施策の目標

K P I (重要業績評価指標)	現状値 (令和4年度)	目標値 (令和9年度)
市内主要渋滞箇所数	42箇所	33箇所

市民に求められる気宇本的な姿勢・役割

- 通勤、通学など、移動が集中する時間帯における交通負荷の軽減のため、できるだけ公共交通機関の利用等を行うことが望めます。

施策の方向性

市内循環ネットワークの整備

- 既に対応を図っている渋滞の改善、防衛施設等への対応に向けて鋭意、取り組んでいきます。
- 長崎県交通渋滞対策協議会（事務局：国土交通省長崎河川国道事務所）との連携により、渋滞箇所を特定（モニタリング）し、当該渋滞箇所への対応について、国、県、市が協力して対策を講じます。

施策2 土木施設の安全・機能確保

施策の目的

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創造します。

施策の目標

K P I (重要業績評価指標)	現状値 (令和4年度)	目標値 (令和9年度)
管理瑕疵による重症者数	1人	0人

市民に求められる気宇本的な姿勢・役割

- 限られた財源の中で、よりリスクの高いものに関して優先的に整備を行うこと、また、低コストでできる対策（ソフト対策等）により、より多くの課題へ対応しなければならないことについて理解するとともに、土木施設の異常についての情報を行政に伝えることなどで、市と協働で安全な土木施設環境の確保に取り組むことが望めます。
- 危険箇所の把握などを通して日頃から防災意識を高め、災害等の非常時には迅速に避難することが望めます。

施策の方向性

予防保全型インフラメンテナンスの着実な実施

- 予防保全型インフラメンテナンスを着実に実施し、土木施設の安全を確保するとともに、良好なインフラを次世代に継承します。

突発・緊急案件への迅速かつ適切な対応

- 老朽化による破損・変形、施設災害など、突発・緊急案件に対して、迅速かつ適切な措置を行い、土木施設の管理者の責任として、安全管理に努めます。

要望等、解決すべき課題の正確な把握と対策

- 地域等からの要望に対しては、「整備」ありきでなく「課題を解決」することに力点を置き、限りある予算の中で、最大限の効果を発揮するため、「よりリスクの高いものから」、「できるだけコストをかけず」、「より多くの課題を解決する」、という視点で対応を図ります。

DX活用

- DX戦略による効率的な施設管理・運用に努めます。

自主防災活動の支援

- ハザードマップの配布により、市民の防災意識の向上を図るとともに、水防倉庫の設置により、自主防災活動を支援します。

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

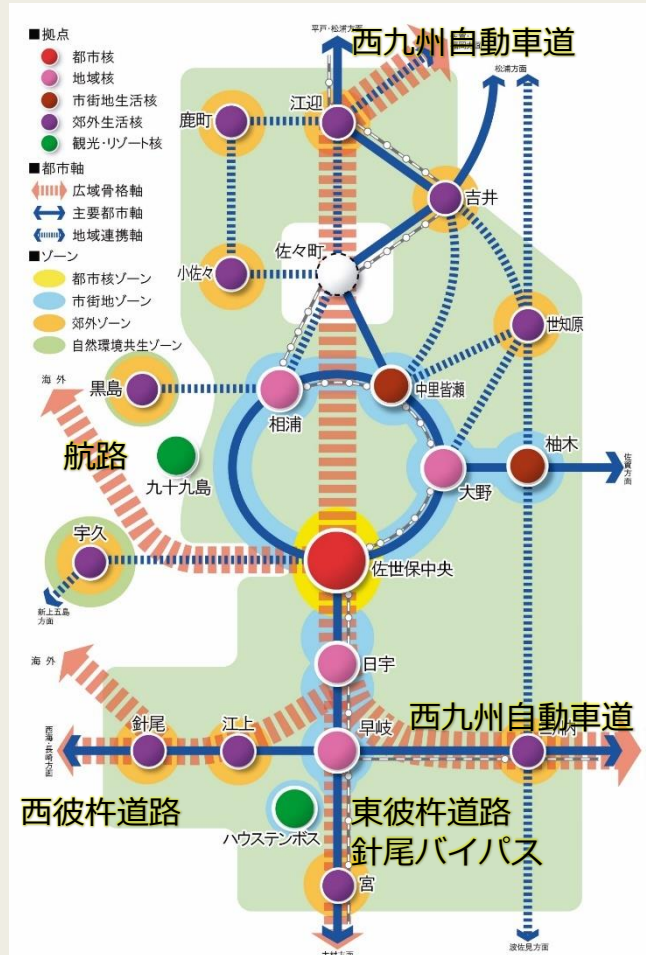
佐世保市都市計画マスタープランでは、各地域が連携した一体性の高い市域の創出として、都市全体の一体性を醸成し、各地域の日常生活サービスを補完するため、各拠点間を効率的に結ぶ交通ネットワークを構成しています。

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
 広域骨格軸 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
 主要都市軸 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
 地域連携軸 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（R5.9）

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。



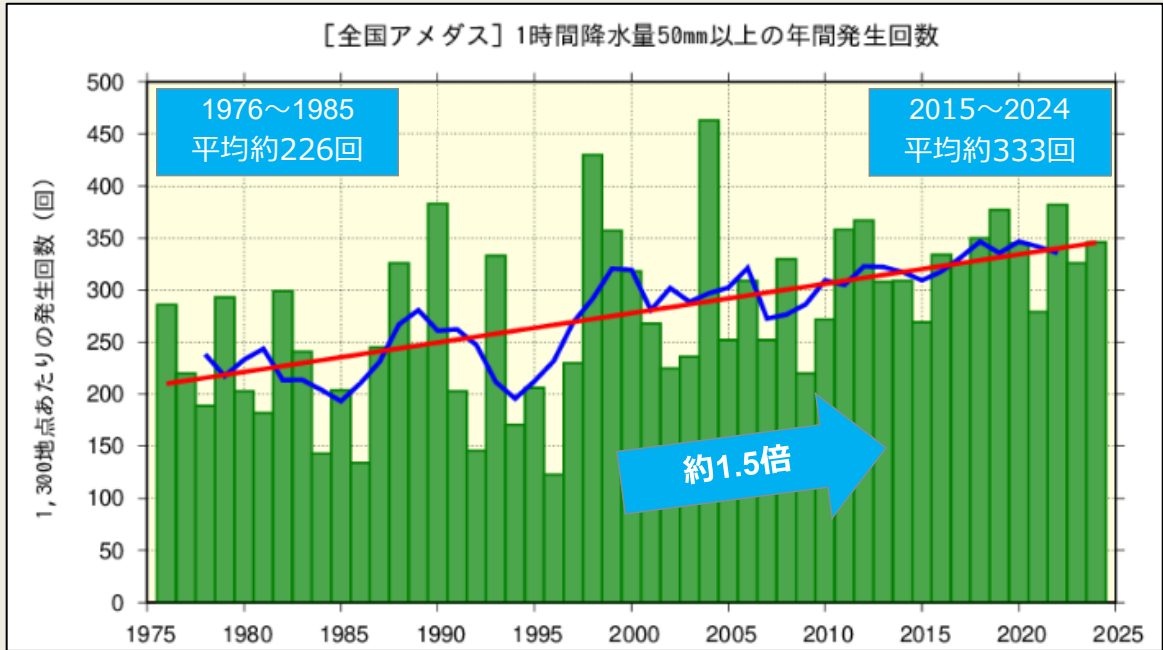
都市・地域づくりの将来の姿

出典：佐世保市都市マスタープラン

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、対処すべき具体的な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>【広域道路ネットワークの充実】 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>【幹線市道及び生活関連道路の整備】 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>【道路施設の老朽化における長寿命化】 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>ICT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>

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）

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シビリティを確保するため、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・西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を行うため、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、道の駅させぼっくす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384号 国道498号（一部） 国道497号（西九州自動車道） 東彼杵道路【候補路線】 西彼杵道路【候補路線】 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	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5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。

これらの計画では、主に「急激な人口減少と少子高齢化」や「東京など大都市への集中と地方の低活力」、「切迫する巨大災害」といった現在のわ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
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	<ul style="list-style-type: none"> 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 ・国の光を觀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）
国土形成計画(全国計画)	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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
第5次社会資本整備重点計画	令和3年度	「真の豊かさ」を実感できる社会の構築	<p><3つの中長期的目的></p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全・安心の確保・持続可能な地域社会の形成・経済成長の実現 <p><6つの短期的目標></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 防災・減災が主流となる社会の実現 2. 持続可能なインフラメンテナンス 3. 持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 4. 経済の好循環を支える基盤整備 5. インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX） 6. インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上
九州圏広域地方計画	平成28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～	<p><重点的に取り組むべき基本的な対応方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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」 <p><九州圏の将来像の実現に向けた5つの戦略></p> <ul style="list-style-type: none"> ・アジアゲートウェイ機能の強化 ・九州圏の活力を創出する交流・連携の促進 ・九州圏の基幹産業や地域産業の活性化 ・九州圏の圏域機能の向上と連携の強化 ・九州圏の安全・安心の確保と自然環境・国土の保全
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	<p><基本方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p><道づくりに関するキーワード></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
第1次国土強靱化実施中期計画	令和7年度	防災・減災、国土強靱化の取組の切れ目ない推進	<p><政策の柱></p> <ol style="list-style-type: none"> （1）防災インフラの整備・管理 【60施策】 （2）交通・通信・エネルギー等ライフラインの強靱化 【109施策】 （3）デジタル等新技術の活用 【56施策】 （4）官民連携の強化 【65施策】 （5）地域防災力の強化 【72施策】

新広域道路交通計画（令和3年7月）

平成30年3月30日に成立、同月31日公布「道路法等の一部を改正する法律」により、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指定する「重要物流道路制度」が創設されました。重要物流道路（及び代替・補完路）の指定にあたっては、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据えた、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的に指定する必要があります。

また、激甚化・頻発化する災害に備えるため、令和2年12月11日「防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策」が閣議決定され、高規格道路におけるミッシングリンク解消などの道路ネットワークの機能強化対策が、新たに重点的に取り組むべき対策として位置付けられました。

今般、国土交通省九州地方整備局では、地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定めた「九州地方新広域道路交通ビジョン」を策定したところです。

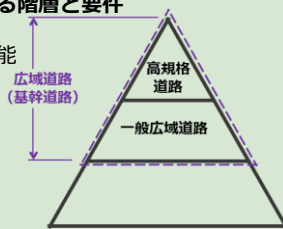
「九州地方新広域道路交通計画」は、「九州地方新広域道路交通ビジョン」で示した広域的な道路交通の基本方針に基づき、「広域道路ネットワーク」「交通・防災拠点」「ICT交通マネジメント」の3つの視点から、広域道路の具体的な計画を示したものです。

■ 広域道路ネットワーク計画

広域道路ネットワーク計画は、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」を見据え、高規格幹線道路やこれを補完する広域的な道路ネットワークを中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行い、平常時・災害時および物流・人流の観点を踏まえた具体的なネットワークを計画したものです。

（1）広域道路ネットワーク計画における階層と要件

広域道路ネットワークは、求められる機能役割により、右記の階層に分類する。



【一般広域道路】

高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。原則として以下の何れかに該当する道路。

- ① 広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する道路
- ② 高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等

【高規格道路】

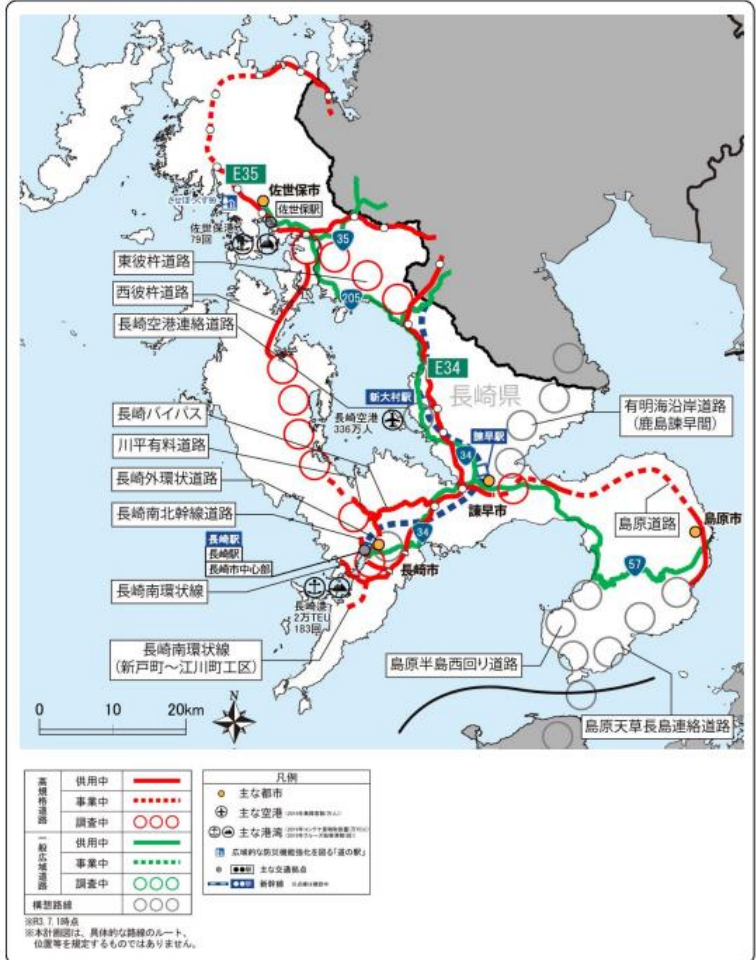
人流・物流の円滑化や活性化により経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはそれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成し、地域の実情や将来像（概ね20～30年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路。全線にわたり、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図り、原則、以下の何れかに該当する道路。

- ① ブロック都市圏間を連絡する道路
- ② 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
- ③ 上記道路と重要な空港・港湾

【構想路線】

高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路。

九州ブロック 広域道路ネットワーク計画図（長崎県拡大図）



（2）新たな広域道路ネットワークの強化の方向性

新たな広域道路ネットワークは、「九州地方新広域道路交通ビジョン」の広域道路ネットワークの基本方針を踏まえ、以下の7つの視点から強化を図っていく。

- ① 都市間道路ネットワークの構築
九州圏の活力創出や産業活性化、防災機能強化を図るため、人・モノの交流阻害要因となっているミッシングリンク解消に向けた都市間道路ネットワークの構築を図る。
- ② 都市圏道路ネットワークの構築
九州の経済活動の中心である都市圏において、円滑な経済活動を阻害する渋滞緩和に向けた都市圏道路ネットワークの構築を図る。
- ③ 災害に強い道路ネットワークの構築
大規模な自然災害が頻発している九州において、災害時における安全性・信頼性向上、代替機能強化に向けた災害に強い道路ネットワークを構築し、南海トラフ地震発生時の「九州東進作戦」を支援。
- ④ 半島とのアクセス強化
半島地域を多く抱え、国土の有効活用、適正管理を図るため、半島とのアクセス強化を図る。
- ⑤ 広域観光周遊ネットワークの形成
自然や歴史・文化をはじめとした豊富で、魅力ある九州の観光資源の連携に向け、広域観光周遊ネットワークの形成を図る。
- ⑥ 交通拠点へのアクセス強化
九州の玄関口となる空港・港湾等の交通拠点と広域道路のアクセス強化を図り、九州内での人・モノの交流促進を支援する。
- ⑦ トラックの大型化に対応した道路機能の強化
アジアへの近接性から三大都市圏に次ぐ国際コンテナ取扱量を誇り、円滑なコンテナ輸送を支援するため、トラックの大型化に対応した道路機能の強化を図る。

■ 交通・防災拠点計画

道路ネットワークの機能を最大限発揮するためには、従来のようなリンク中心の道路整備ではなく、交通拠点の整備を通じて、公共交通を含む道路ネットワーク全体をマネジメントすることが重要である。

交通拠点計画は、総合交通体系の基盤としての道路整備に加え、鉄道、高速バスなどの広域的な公共交通が結節する交通拠点のモダリティを強化するとともに、休憩機能を備えた交流・観光拠点の整備、産業競争力の強化を図る物流拠点整備を推進することで広域的な道路ネットワークの機能強化を図るものである。

防災拠点計画は、災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅等について、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化を図るものである。

(1) 地域活性化に向けた交通・交流拠点整備

交通拠点整備

地域活性化に向けた交通ターミナル整備（バスタプロジェクト）は、道路管理者が主体となって行う集約型公共交通ターミナル整備であり、モダリティ（交通モード間の接続）の強化のみならず、歩行者動線やバリアフリー化など人中心の空間づくりを進め、地域のイベント開催等による賑わいを創出し地域活性化を図るとともに、運行情報や避難情報等の情報提供、帰宅困難者の受け入れなど防災機能強化を目的とした未来志向の新たな取り組みである。

交流・観光拠点整備

九州は豊かな観光資源に恵まれ、九州の観光資源の連携に向けた広域観光周遊ネットワークの形成を図る上では、休憩機能を備えた交流・観光拠点の整備、機能強化が不可欠といえる。

「道の駅」への観光施設等の併設による観光拠点化、高速道路のSA・PAと公園や休憩施設との連結の検討・整備など、周遊観光の交通拠点としての機能強化やインバウンド観光への対応強化を図り、地方創生の拠点・観光を加速する拠点として整備を進める。

また、高速道路では、IC近傍の「道の駅」を、高速道路を一時退出して利用できる休憩施設としての活用を図る。

(2) 産業競争力の強化を図る物流拠点整備

九州の産業競争力の強化を図るため、空港、港湾等と高速道路等のアクセス強化と合わせて、スマートICを活用した物流施設との直結化、「道の駅」における集荷拠点環境整備など、物流の生産性向上に向けた取り組みを進める。

また、高速道路のSA・PAにおいて、深夜の時間帯を中心とした駐車場の混雑を緩和し、物流を支えるドライバーに必要な休息を提供できるようにするため、大型車駐車マスの拡充を進める。

分類	物流拠点整備の内容
スマートIC	・スマートICによる工業団地等の物流施設と高速道路の直結
道の駅	・「道の駅」における農作物の集荷拠点環境の整備
SA・PA	・大型車駐車マスの拡充

(3) 「道の駅」等での防災拠点化整備

南海トラフ巨大地震等の災害時における災害時の迅速な復旧、道路啓開や避難等の実施に際して、九州道路啓開計画「九州東進作戦」（H28年3月）を踏まえ、広域進出拠点や広域物資輸送拠点等との連携を図るとともに、災害時の物資輸送や避難等に資する広域的な「防災拠点」として、「道の駅」においても災害情報の集約・発信や防災施設の整備など、ソフト・ハードを含めた防災機能を強化し、防災拠点として最大限活用する。「防災道の駅」に選定された箇所については、広域的な防災拠点として役割を果たすための重点的な支援を実施する。

また、交通拠点として整備する交通ターミナルにおいても、災害時の交通機能維持はもとより、帰宅困難者等の一時滞在、情報提供に向けた機能の備えを行う。

SA・PAにおいては、NEXCOと関係自治体間で「大規模災害時における相互協力に関する協定」を締結することで、災害発生時には、防災拠点としての活用、緊急開口部を活用した緊急車両の通行を行っている。

■ ICT交通マネジメント計画

(1) ICT等を活用した交通マネジメントの強化

ICT交通マネジメント計画は、ICTやAI、多様なビッグデータを積極的に活用し、道路交通情報を収集・提供・利活用することで、道路交通の課題解消に向けた交通マネジメントの強化を行うもの。具体的には、災害時において自動車の走行履歴データとなるETC2.0等のデータをリアルタイムで収集し、災害発生時の安全な運行を支援する。

「通れるマップ」を作成し公表。また、AIによるカメラ画像解析技術を活用した交通量観測を導入することで、交通量データを効率的に収集していく。

九州には魅力的な観光地が多く分布しているが、イベント開催時等の慢性的な渋滞が社会問題となっている。そのため、集中する交通を分散させるため、駐車場料金を値上げし、公共交通への転換を促す等の交通需要マネジメントを検討する。

また、訪日外国人観光客のレンタカー利用による事故の増加に対応するため、ETC2.0等のビッグデータを分析し、訪日外国人観光客レンタカーピンポイント事故対策を実施する。さらに、我が国では地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持等を進めるため新たなモビリティサービスである「日本版MaaS」の導入を進めている。九州においても各種モード間のシームレスな乗継ぎ等を支援するMaaSの取組みに加え、スマートシティへの取組みも行っていく。

なお、他省庁で実施している取組みについては、取組状況を注視し、必要に応じて協力や取組成果の活用等を検討する。

(2) 自動運転の普及・促進に向けた取組み

ICT等の活用において、今後、急速に普及していくことが予想される5G、AI、IoTを用いた自動運転システムは、現在の道路交通社会の抱える課題の解決のみならず、移動に係るこれまでの社会的課題に対して、新たな解決手段として大きく資するものとなる。

具体的には、平成29年度から自動運転の実現に向けた実証実験等の取組みを進めているところであるが、社会実装に向け自動運転の普及・促進に向けた取組みを今後も加速させていく。

表 九州ブロックにおける主な取組み

分類	取組内容
災害時の安全な運行支援	・災害時の運行支援情報「通れるマップ」の提供
AIを活用した交通量観測	・AIによるカメラ画像解析を活用した交通量観測
観光地渋滞対策	・イベント時における駐車場予約及び駐車料金値上げ（長崎県佐世保市ハウステンボス）
訪日外国人観光客レンタカー事故対策	・訪日外国人観光客レンタカーピンポイント事故対策
MaaS	・宮城県におけるMaaS実証実験（宮城県宮崎市・日南市／令和2年度日本版MaaS推進・支援事業【国土交通省】） ・糸島市におけるマルチモダリティ実証実験（福岡県糸島市／令和2年度日本版MaaS推進・支援事業【国土交通省】） ・近未来技術を活用した未来創造都市（大分県大分市／令和元年度パイロット地域分析事業【経済産業省】） ・鹿児島県肝属郡広域MaaSプロジェクト（鹿児島県肝属郡3町／令和元年度パイロット地域分析事業【経済産業省】）
スマートシティ	・福岡地域戦略推進協議会（福岡県福岡市／令和元年度スマートシティモデル事業【国土交通省】） ・あらかわスマートシティ推進協議会（熊本県荒尾市／令和元年度スマートシティモデル事業【国土交通省】） ・島原スマートシティ（長崎県島原市／令和元年度スマートシティモデル事業【国土交通省】） ・先端技術を活用した長島大陸未来都市実証事業（鹿児島県長島町／令和2年度近未来技術等社会実装事業【内閣府】） ・地域資源とスマート農業技術を融合した次世代農業振興拠点の構築（宮崎県串間市／令和元年度近未来技術等社会実装事業【内閣府】） ・遠隔操作ロボットアバターを通じた世界最先端地方創生モデルの実現（大分県大分市／平成30年度近未来技術等社会実装事業【内閣府】） ・スマート・ウェルネス・シティサービス展開事業（福岡県飯塚市／令和元年度データ利活用型スマートシティ推進事業【総務省】）

6. 市の動向

西九州させば広域都市圏（連携中枢都市圏）（R6.4 西九州させば広域都市圏ビジョン（第2期）策定）

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。

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」の主旨や、今後訪れる課題への危機感を共有した中で、人口減少・少子高齢化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を形成するために、佐世保市を中心とする「西九州させば広域都市圏」を平成31年に形成し、「西九州させば広域都市圏ビジョン」を策定した中で、西九州北部地域等の各市町が行政区域の枠を超え、様々な分野において協力・事業の推進に取り組んできました。

第1期（R1～R5）では、令和5年1月1日時点の圏域内人口を460,534人以上とする目標を定めていましたが、少子高齢化に加え、若者の進学・就職を機とした都市部等への転出超過による「社会減」が続いたことから、実績では目標値を13,261人下回る447,273人となりました。人口減少、少子高齢化社会は我が国全体の大きな課題ではありますが、本圏域においても顕著に表れました。

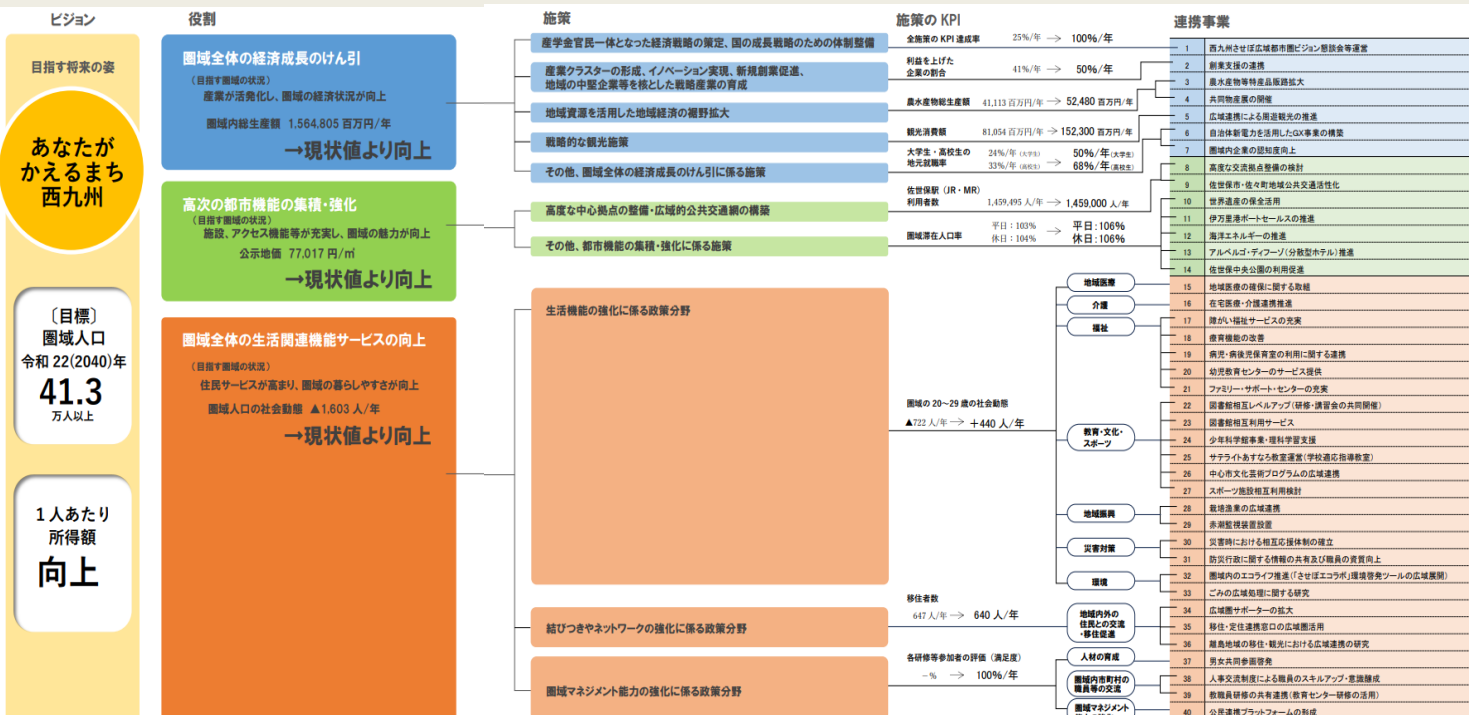
このようなことから、第2期（R6～R10）策定にあたっては、最終的な目標を圏域人口だけでなく、経済を高めることを目標として、人口が減少しても域内で経済が循環し、域内の誰もが豊かに暮らすことのできる圏域づくりを目指すことを基本的な考え方としました。

この西九州させば広域都市圏ビジョン（第2期）では、そのような大きな方向性を定め、

- 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

といった3つの大きな役割のもと、圏域の各市町が連携して各事業への取組を推進していくための中長期的な広域計画として、第1期ビジョンに続いて策定したものです。

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。



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令和2年度より計画段階評価へ着手され、令和5年には対応方針が決定し、現在、環境影響評価が進められている。
- 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。
- 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IC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・代替ルートの確保

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。
- 佐世保市ではH27より橋梁点検を実施し、点検により補修が必要な橋梁については令和5年度までに62橋が完了しており、今後も計画的に橋梁補修を実施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、西九州させぼ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（改築・交通安全）	県（改築）
1 - 1	<ul style="list-style-type: none"> 西九州自動車道 松浦佐々道路新設 佐世保道路4車線化 武雄佐世保道路4車線化 東彼杵道路 一般国道205号 針尾バイパス 都市計画道路 佐世保縦貫線 	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道202号（浦頭交差点～西海パ・ルイン入口交差点間） 主要地方道 佐々鹿町江迎線（鹿町工区） 主要地方道 佐々鹿町江迎線（楠泊～矢岳工区） 一般県道 平瀬佐世保線（早岐工区） 一般県道 俵ヶ浦日野線（赤崎工区） 一般県道 南風崎停車場指方線（針尾橋工区） 都市計画道路 春日瀬戸越線 一般県道 佐世保日野松浦線（棕呂路ト礼〔仮称〕）

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"> 江永本線 東山手上部線 楠木原線 桑木場花高線 早岐川左岸線 鶺鴒渡越観光通線 尼瀉循環線 名切高天町線 梅田保立町線 吉岡中里町線 前畑崎辺道路 釜大島線 権常寺中原町 白馬循環線 上原黒髪町線 野方牧崎線 高峰1号線 立石田ノ元線 上吉田線 赤木場線 下元蔵寄岩線外1線 新田小島大瀬線 田原黒石線 七腕線 新橋線 大平大切線 土肥ノ浦口ノ里線 船ノ村岳ノ木場線

プロジェクト

道路整備プログラム

視 点 2 災害に強い道づくり

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

視 点 3 道路インフラを守る道づくり

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年間で約180億円ものコスト縮減が見込まれます。（令和3年11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



撮影：佐世保空撮

民間クルーズ船社と連携して
施設整備した佐世保港（浦頭地区）

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	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 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
--------	---

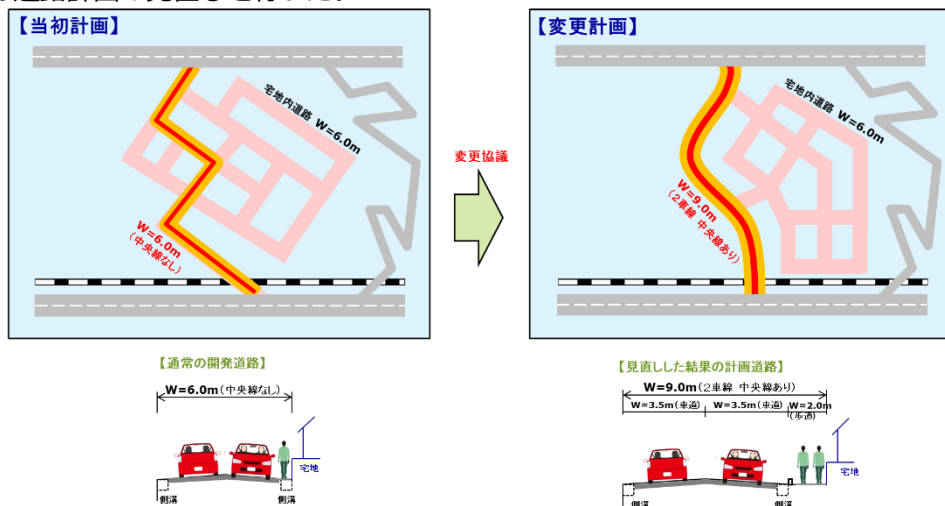
民間との協働による道路整備について 花高三丁目14号線（令和3年度実施）

(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。



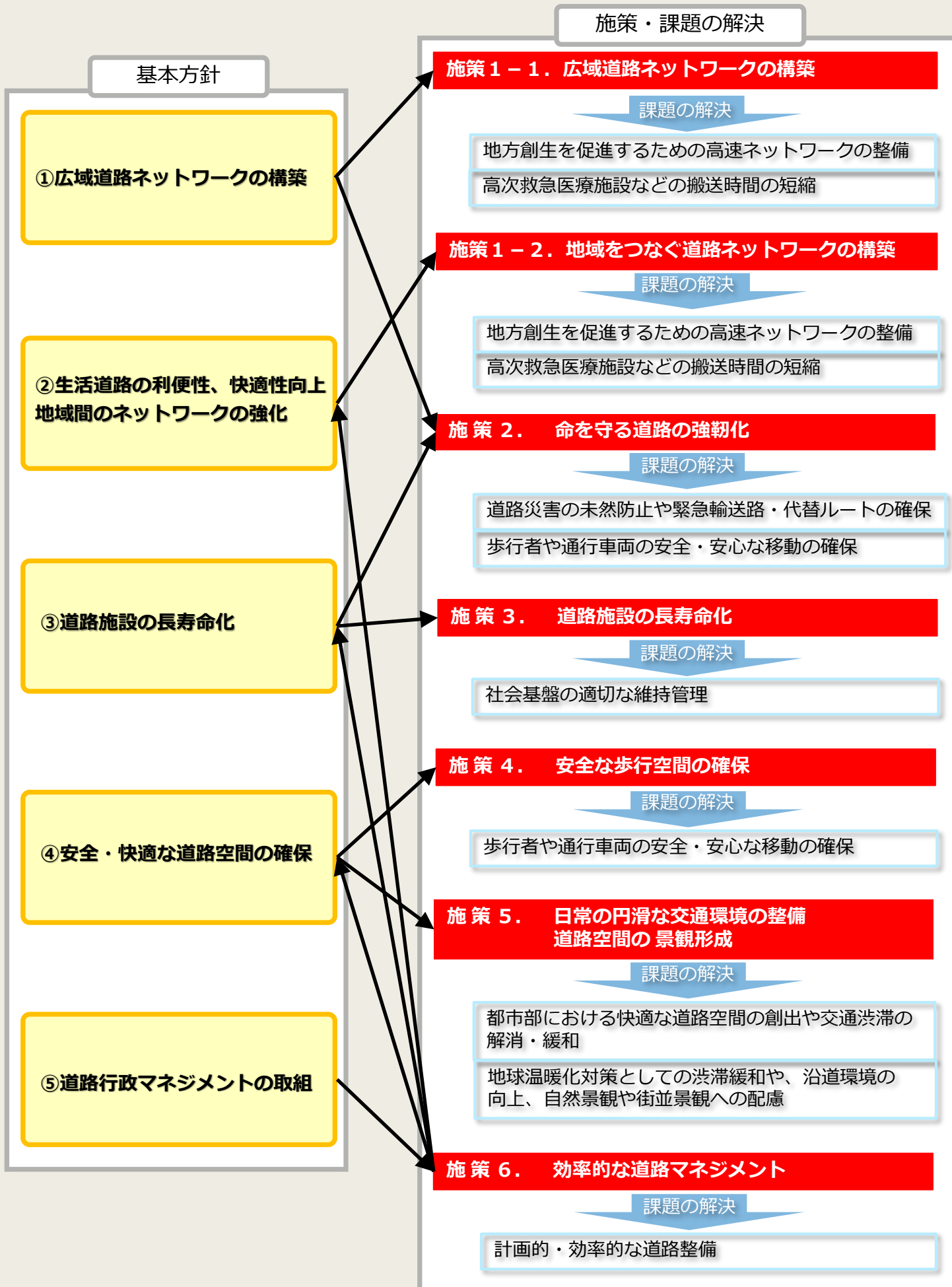
(3) 事業効果

- | | |
|-----------------------------|--------------|
| 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 |



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



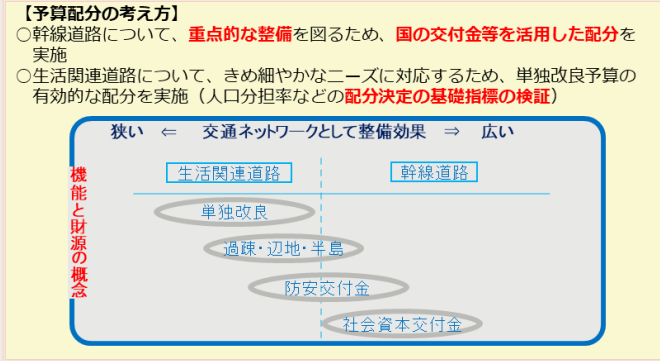
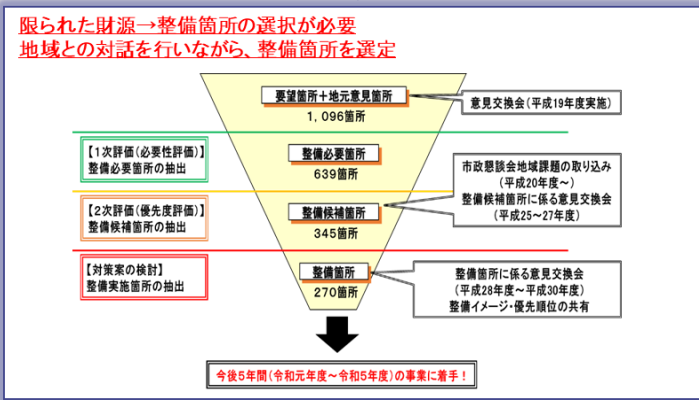
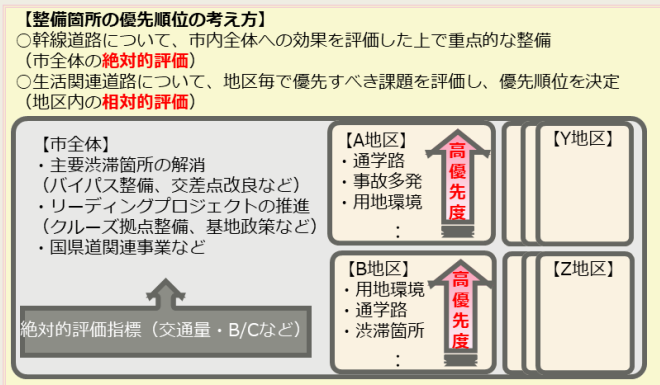
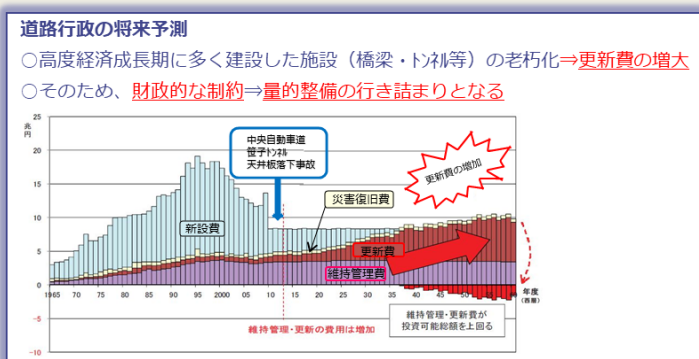
1. 道路整備プログラム

(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道路整備計画を策定しています。

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。



(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、これまででも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
 - ・進捗状況を鑑み、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7年3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

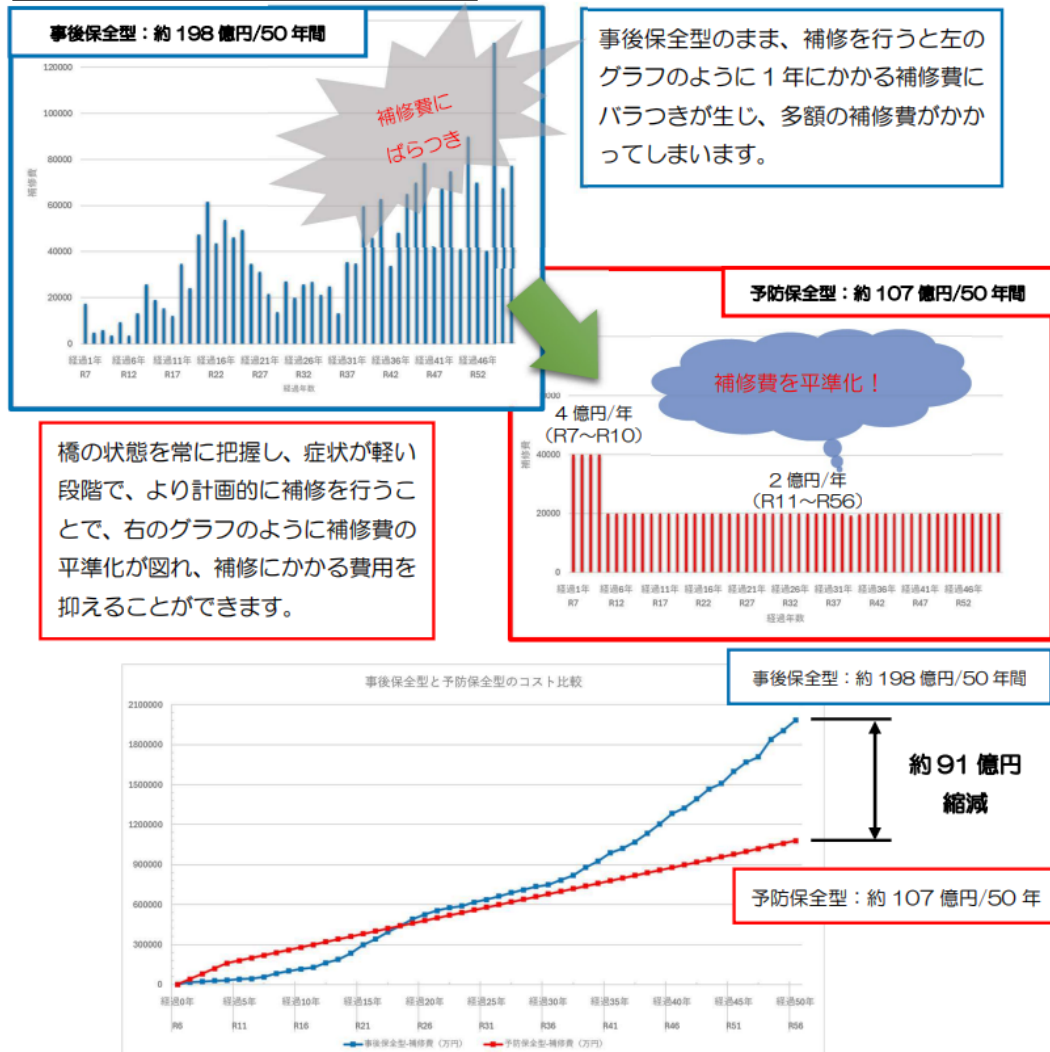
転換

予防保全型の修繕

これまでは、損傷がある程度進行した後に対策を行っていたため、危険度や対策費用が増大する傾向にあった。

これからは、損傷を早期に発見し、橋梁の状態や立地条件に合わせた維持管理の方法や優先順位を検討しながら、計画的な対策を実施。

■事後保全型と予防保全型のコスト比較



佐世保市ではH27より橋梁点検を実施しており、令和6年度から3巡目の点検を行っています。点検により補修が必要な橋梁においては、随時、年次計画で補修を実施しています。

点検⇒診断⇒措置⇒記録⇒（次の点検）の業務サイクルを通して長寿命化計画の内容を充実し、予防的な保全を進めるメンテナンスサイクルを構築し、道路構造物の適切な維持管理を行います。

また、官学連携（佐世保市⇄長崎大学）し直営点検による診断結果の確認、さらには職員の技術力向上にも努めます。

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。

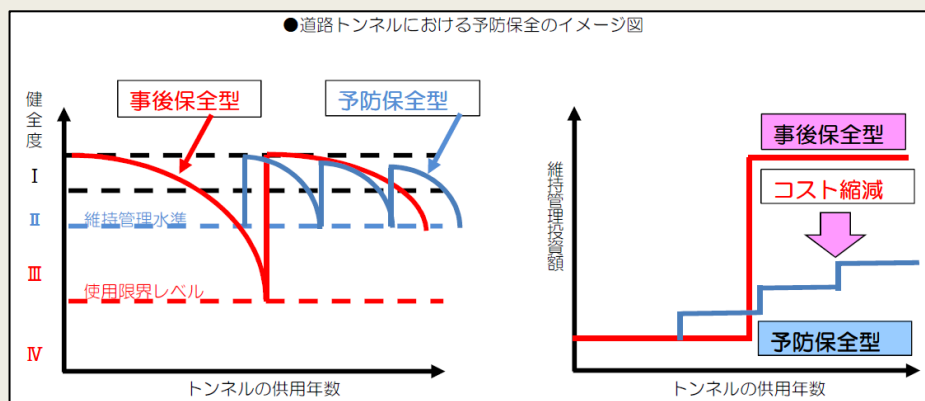
(3) 補修計画の策定

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。

●トンネル本体工の判定区分			
健全度 ↑ 不良 ↓ 良好	国交省	長崎県 (参考)	トンネル本体の判定基準
	Ⅳ	3A	利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、緊急に対策を講じる必要がある状態。
	Ⅲ	2A	早晚、利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、早期に対策を講じる必要がある状態。
	Ⅱ	A	将来的に、利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、監視又は予防保全の観点から早期に対策を必要とする状態。
	Ⅰ	B S	軽微な損傷はあるものの、現状では利用者に対して影響が及ぶ可能性がないため、措置を必要としない状態。 利用者に対して影響が及ぶ可能性がないため、措置を必要としない状態。

●トンネル附属物の判定区分			
健全度 ↑ 不良 ↓ 良好	国交省	長崎県 (参考)	トンネル附属物の判定基準
	×	Ⅳ	腐食及び破損等の損傷が著しく、応急対策を行った上で直ちに部分あるいは全面更新が必要なもの。
		Ⅲ	腐食及び破損等の損傷があり、早期に部分あるいは全面更新が必要なもの。
	○	Ⅱ	腐食及び破損等の損傷が軽微であり、当面部分あるいは全面更新が必要ないもの。
		Ⅰ	腐食及び破損等の損傷がなく、健全なもの。



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。

(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
- ・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）

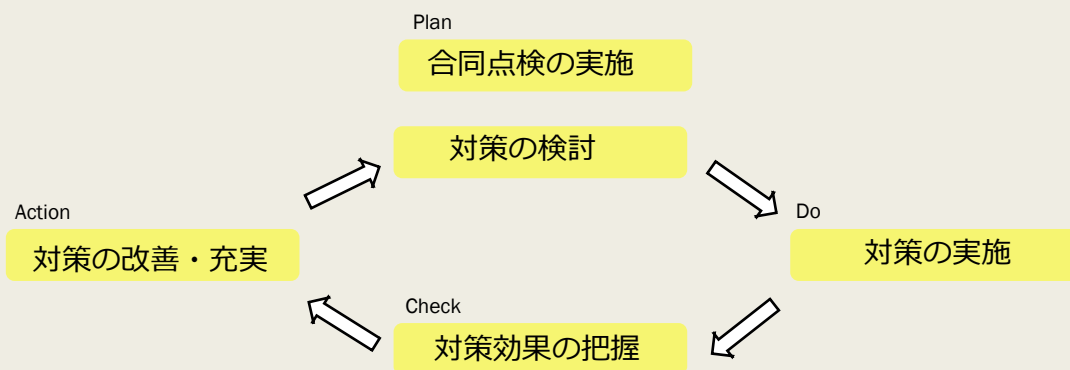
(3) 取組方針

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き、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>

国際旅客船の寄港 佐世保港三浦地区



ハウステンボス



(C) huistenbosch

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。

○生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」

佐世保市と警察が連携しながら、最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進します。

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

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	国土交通省 九州運輸局	長崎県	長崎県警察本部
長崎市 佐世保市	諫早市 大村市	西日本高速道路(株)	
(一社)長崎県バス協会	(公社)長崎県トラック協会	(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。

また、国道35号や国道R205号針尾バイパス、西九州自動車道等の幹線道路が交差し、卸団地等や住宅団地を結ぶ市道も交差している佐世保大塔IC周辺において、関係機関で協力し面的な渋滞対策も検討しています。

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ことで、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



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30※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。 ※令和7年4月1日時点

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/dokanri/adaputo.html>

1. 西九州自動車道

～西九州させほ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

～「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～

西九州自動車道



ウエストテクノ佐世保

「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

佐々ICまで2kmのアクセス性

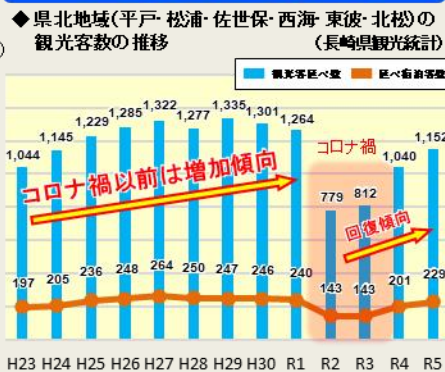


画像: Google Earth

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



時間短縮効果

【松浦⇒佐世保の所要時間】



県北唯一の三次救急医療機関 (佐世保市)への命の道

- 約1,000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
- 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
- 県北唯一の三次救急医療機関 (佐世保市総合医療センター) への搬送時間短縮



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

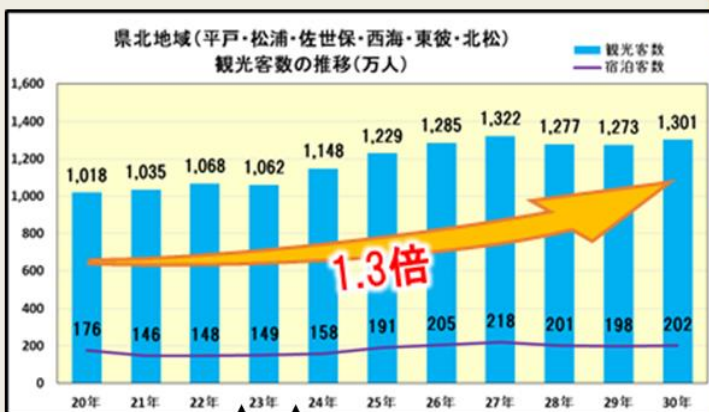


教会群の世界遺産登録、佐世保港国際ターミナルビル供用など更なる効果発現を期待

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!!!



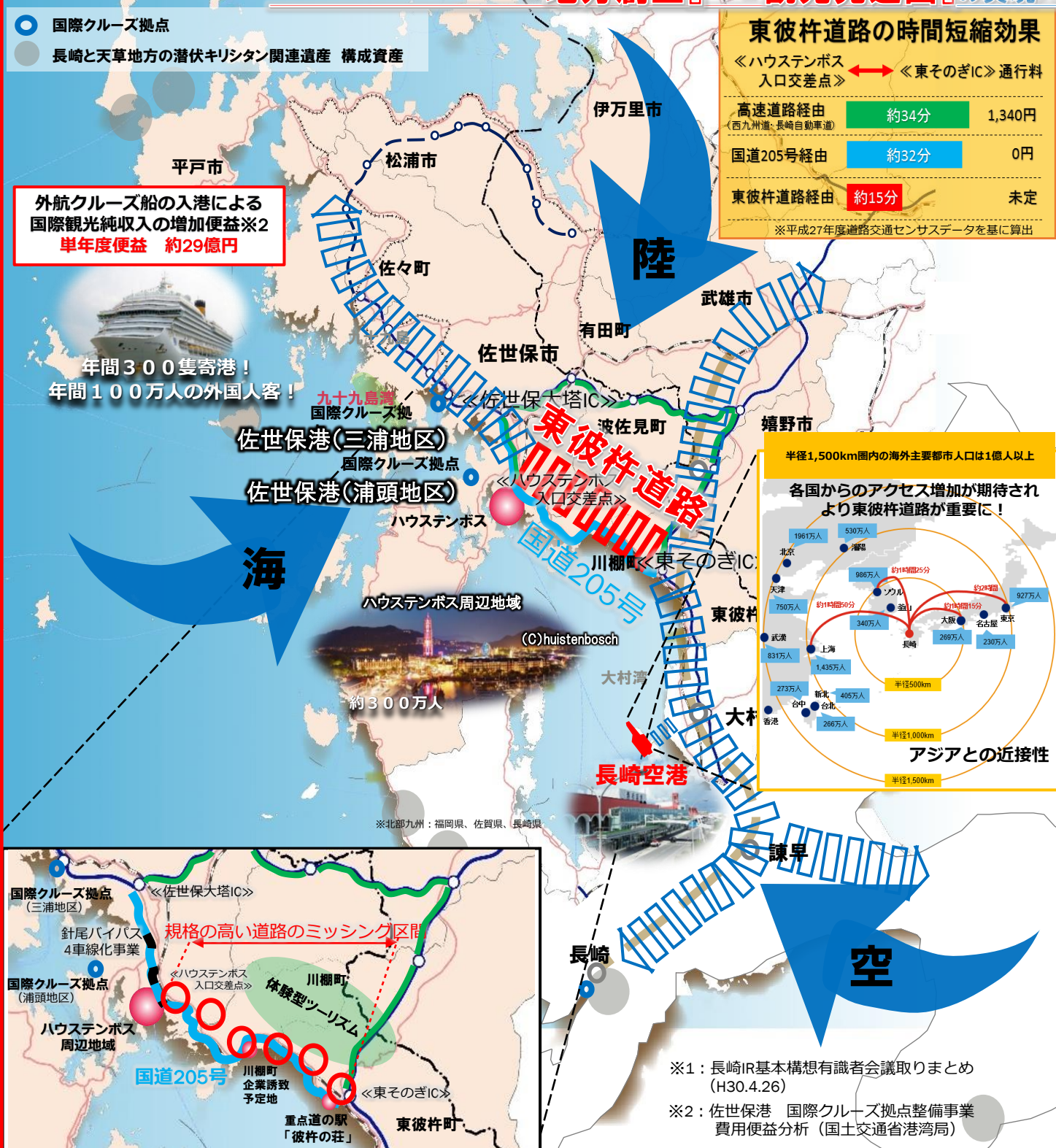
観光客数は延伸前から1.3倍



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

『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

強靱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

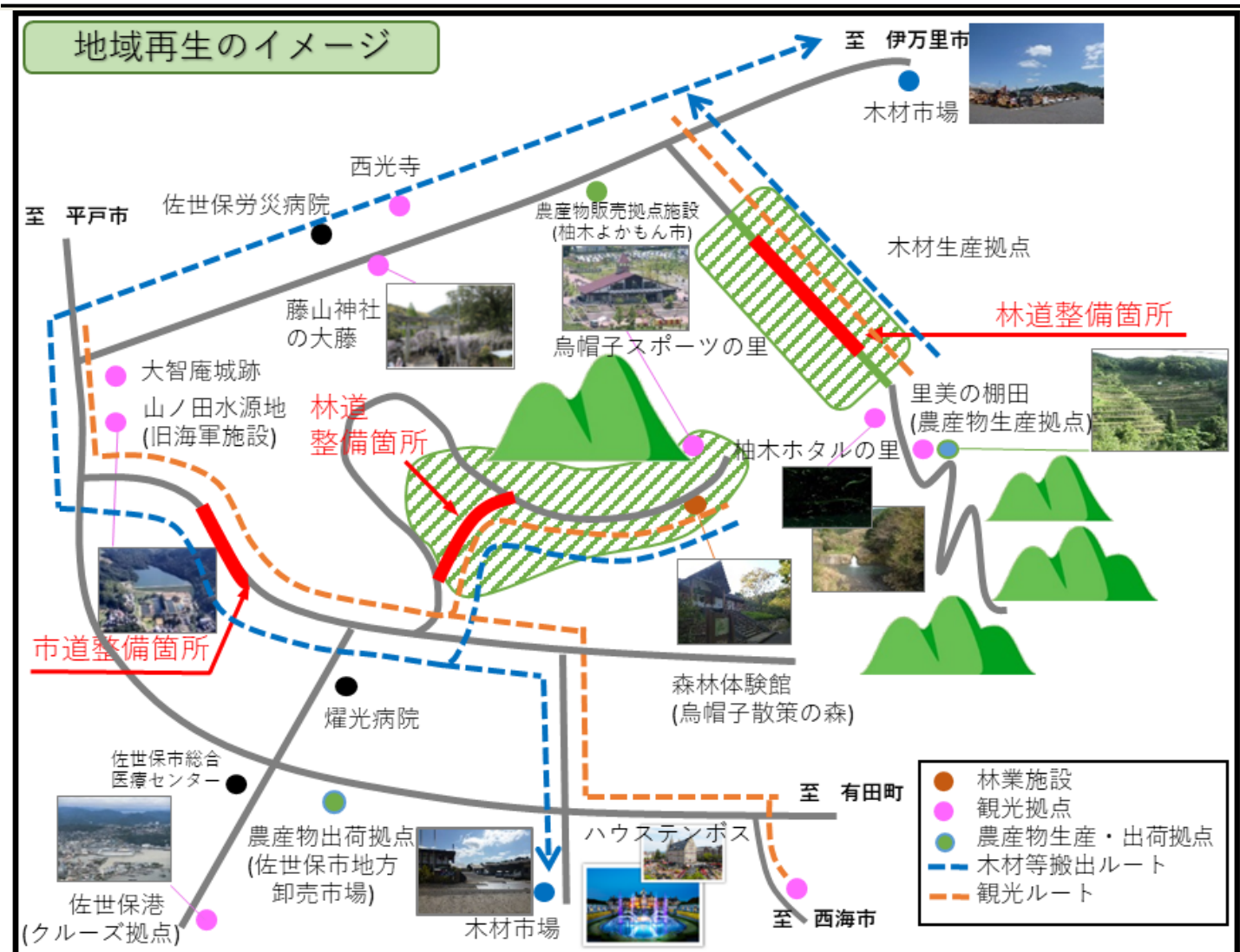
- ① 公共交通環境の整備
 - インバウンド観光の主な玄関口となる長崎空港やハウステンボス周辺地域の交通環境の改善に大きく寄与
- ② 観光、産業の推進
 - 国際クルーズ船の増加や潜伏キリシタン関連遺産の世界遺産登録などにより増加する県内周遊観光ネットワークの中軸を担う
 - 川棚町臨海部における企業誘致や体験型ツーリズムなどの地域の産業活動の推進基盤となる
- ③ 安全安心な移動環境の確保
 - 区間内のリダンダンシーが確保され、日常の渋滞や道路の遮断リスクの解消、及び防災・医療体制の構築により、暮らしの質の向上に寄与

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シ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)	59m ³	590m ³
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

掲載項	用語	解説
P11 他	ICT	Information & Communications Technology の略。情報通信技術。
P1 他	インフラ	インフラストラクチャーの略。生活や産業などの経済活動を営む上で不可欠な社会基盤と位置づけられ、公共の福祉のため整備・提供される施設の総称である。
P16 他	AI	Artificial Intelligence の略で、人工知能のこと。
P3 他	高規格道路	高規格幹線道路と地域高規格道路の総称
P1 他	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。
P18	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。
P16 他	周遊観光	複数の名所・旧跡などを観光するため、複数の観光地を移動し宿泊地を変えて行く旅行形態。
P1 他	総合計画	地方自治法により策定を義務づけられた地域づくりの最も上位に位置付けられる行政計画であり、10年後の長期展望に立ち地域のあるべき姿を見据えた計画的、効率的な行政運営の指針を示すもの。
P24	ゾーン 30	生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時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、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。
P18 他	第三次救急医療施設	第二次救急医療施設（入院を必要とする患者の処置を行う医療施設）では対応できない重篤な患者（心筋梗塞、脳卒中、大やけど等）に対し、複数診療科にわたる高度な医療を提供する医療施設。
P18	第二次救急医療施設	地域で発生する救急患者への初期診療と応急処置を行い、必要に応じて入院や手術治療を行う。医療機関によっては、脳卒中、急性心筋梗塞等に対する医療等、自施設で対応可能な範囲において高度な専門的診療を担う。
P18	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。
P9 他	DX	デジタルトランスフォーメーション（DX：Digital Transformation）の略。企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること。
P16 他	NEXCO	ネクスコ（Nippon EXpressway COmpany Limited）は、2005年10月1日に日本道路公団（JH）の民営化により発足した高速道路会社の愛称。2006年4月から命名された。東日本高速道路（NEXCO 東日本）、中日本高速道路（NEXCO 中日本）、西日本高速道路（NEXCO 西日本）の3社がある。
P13 他	ビッグデータ	利用者が急激に拡大しているソーシャルメディア内のテキストデータ、携帯電話・スマートフォンに組み込まれたGPS（全地球測位システム）から発生する位置情報、時々刻々と生成されるセンサーデータなど、ボリュームが膨大であるとともに、構造が複雑化することで、従来の技術では管理や処理が困難なデータ群。

用語の説明

¥掲載項	用語	解説
P16	MaaS	電車やバス、飛行機など複数の交通手段を乗り継いで移動する際、それらを跨いだ移動ルートは検索可能となったが、予約や運賃の支払いは各事業者に対して個別に行う必要がある。このような仕組みを、手元のスマートフォン等から検索～予約～支払を一度に行えるように改めて、ユーザーの利便性を大幅に高めたり、また移動の効率化により都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決に役立てようとする考え方の上に立っているサービス。
P1 他	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。
P11 他	無電柱化	道路に埋設した電線共同溝などの施設に電線類をまとめて収容する電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。都市景観の向上や安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性向上等のメリットがある。
P11 他	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。
P17	連携中枢都市圏構想	減少・少子高齢社会にあっても、地域を活性化し経済を持続可能なものとし、国民が安心して快適な暮らしを営んでいけるようにするために、地域において、相当の規模と中核性を備える圏域の中心都市が近隣の市町村と連携し、コンパクト化とネットワーク化により「経済成長のけん引」、「高次都市機能の集積・強化」及び「生活関連機能サービスの向上」を行うことにより、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を形成する政策。
P8 他	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。

R6.10.26

西九州自動車道 天神山トンネルウォーキングイベント

