佐世保市みちづくりマスタープラン　概要版

令和7年6月一部改訂

みちづくりマスタープランの策定にあたって（P1）

佐世保市の社会的問題
- 自然災害のリスク高い地域
- 人口減少・少子高齢化の進展
- 一次産業の活力低下、二次産業の伸び悩みなど

そのため
- 市内、県内外の広域的連携強化
- 地域産業の支援
- 自然災害、交通事故を防ぎ安全安心な道路

積極的に地域の下支え
（経済基盤の基礎）

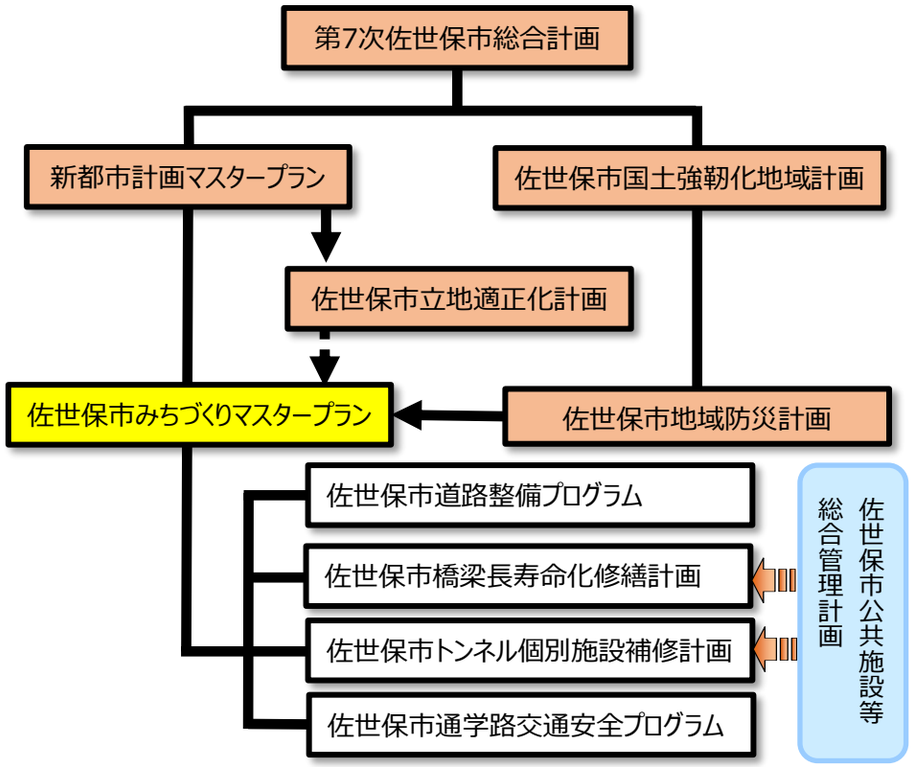
高規格道路 西九州自動車道の整備促進
高規格道路 東彼杵道路 早期事業化のための活動
生活に密着した道路の計画的な整備、長寿命化計画　などの取組を実施

ここ数年で道路を含む
社会基盤整備の見直し

- ◆ 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
- ◆ 広域道路ネットワーク強化（ミッシングリンクの解消・ダブルネットワーク化など）
- ◆ インフラメンテナンス、地域や道路の現状・課題

今後10年間の佐世保市道路行政の計画を定め、運営するうえでの指針とする。

第１章　佐世保市の各種計画及び関連計画（P2）



第２章　みちづくりマスタープランと佐世保市の現状（P3～P6）

1. みちづくりマスタープランの目的と背景

背景
- ●九十九島関連、世界文化遺産、日本遺産など観光資源の活用などによる交通需要の拡大
- ●西九州させぼ広域都市圏の形成による、交通、産業など地域の社会経済の中心として圏域を持続的な下支え
- ●第7次佐世保市総合計画 後期基本計画の土木行政の施策 「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」の充実」
- ●佐世保市国土強靭化計画において交通インフラの強靭化を推進
- ●佐世保市都市マスタープランにおいて拠点間を結ぶ広域交通ネットワークの構築の推進
- ●防災・減災、国土強靭化５か年加速化対策において、高規格道路のミッシングリンクの解消・４車線化、高規格道路と直轄国道のダブルネットワーク化による道路ネットワークの機能強化対策の実施　など

目的
- ◆ 本市の各種上位計画、国土強靭化に資する道路インフラ整備、長寿命化等の推進
- ◆ 交通安全対策、交通円滑化対策の実施

安全・安心で快適な暮らしを確保することを目的として策定

2. 佐世保市の人口推移と生活行動について

- 約25万人規模で推移していたが、国全体の人口が減少に転じた中、本市も今後急激な人口減少が見込まれる。
- 日常生活における移動手段は7割以上が自家用車と、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。**

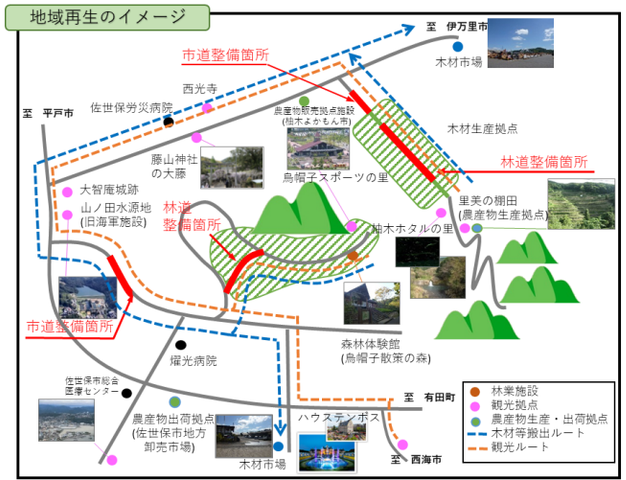
3. 佐世保市の産業活動

«商業»
- 平成24年以降、小売、卸売ともに販売額は増加傾向。佐世保中央は卸売・小売、宿泊・飲食、不動産など多様な業種の事業所が立地。
- 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。**

«製造業»
- 出荷額は、平成28年に1,848億円まで増加したが、平成25年からおおむね横ばいであり、製造品出荷額等では県内３位。
- 「ウエストテクノ佐世保」が約4年半で完売したが、背景として流通経路の構築（**西九州自動車道 佐々ICへのアクセス**）が評価されてる。
- 西九州自動車道 相浦中里ICに近接する「佐世保相浦工業団地」が完成し、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**が期待される。

«観光業»
- 『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』をはじめとした地域資源の更なる磨き上げや情報発信に取り組んでいる。
- 佐世保・北松地域の観光客数は、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る。
- 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られ、令和６年6月に浦頭にｸﾙｰｽﾞ船が初寄港し、今後もｸﾙｰｽﾞ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**に寄与する。

«農林水産業»
- 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る。
- 生業としての林業経営は成り立ちにくい状況のため、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る。
- 水産業は、まき網漁業、一本釣漁業などを主とする漁船漁業、ハマチ・マダイ・カキなどの養殖業、魚介類を使った加工業も営まれており、　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る。**



佐世保市みちづくりマスタープラン　概要版

令和7年6月一部改訂

第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（P7～P 17）

1．第７次 佐世保市総合計画

◆ 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、下記施策を、佐世保市道づくりマスタープランに基づいて推進。

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	↘

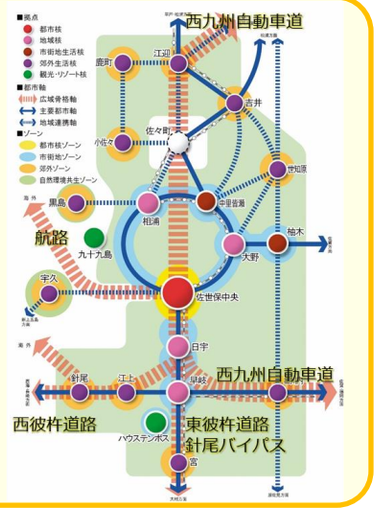
2．佐世保市都市計画マスタープラン

◆ 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。**

➢都市計画マスタープランにおける交通ネットワーク

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	
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
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
地域連携軸	各地域間の連携を高め、円滑な移動を担う軸



3．佐世保市国土強靭化地域計画

◆ 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、被害を受けることがあっても可能な限り最小化し、迅速に回復できるよう、道路分野として国土保全・交通の観点から、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る。

脆弱性の分析・課題の検討	具体的対応
広域道路ネットワークの充実	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必要な道路整備を計画的かつ効率的に進める。
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）の整備、維持、修繕、改良を実施する。
道路施設の老朽化における長寿命化	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について、長寿命化対策を進める。

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）

◆ 安定した物流の確保、災害時の迅速な対応を可能とするため、重要物流道路、緊急輸送道路、緊急物資輸送路を指定するとともに整備促進や機能強化を進め、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。**

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。佐世保市内において19路線指定している。

緊急輸送道路
● 長崎県地域防災計画にて避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のための重要な路線で、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路線指定している。

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、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る。

5．国の動向

◆ 社会基盤整備等に関連した計画として「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」、「防災・減災 国土強靭化のための５か年加速化対策」などがあり、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る。

計画名	戦略や方向性施策、キーワードなど　※抜粋
国土のグランドデザイン2050	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 ・都市機能維持に向けた交通１時間圏の拡大等　・美しく、災害に強い国土　・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)	■ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土　■安定した社会を支える安全・安心な国土　■国土を支える参画と連携
第5次 社会資本整備重点計画	＜３つの中長期的目的＞ ・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 ＜６つの短期的目標＞ 1.防災・減災が主流となる社会の実現　4.経済の好循環を支える基盤整備 2.持続可能なインフラメンテナンス　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） 3.持続可能で暮らしやすい地域社会の実現　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	＜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＞ ・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
国土強靭化基本計画	＜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 国土強靭化のための５か年加速化対策	■ 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） ■ 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） ■ 国土強靭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）
第１次国土強靭化実施中期計画	＜政策の柱＞ （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靭化【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】

新広域道路交通ビジョン（令和３年７月）、新広域道路交通計画（令和３年７月）

6．市の動向

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

◆ 佐世保市域において中心拠点の都市機能を維持し、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る。**

● 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、12市町と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、西九州させぼ広域都市圏を形成。
● 医療や交通、産業分野において、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。

推進する具体的な取組み
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

佐世保市みちづくりマスタープラン　概要版

令和7年6月一部改訂

第4章　道路行政を取り巻く現状と課題の整理（P18～P19）※抜粋

1. 西九州させぼ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）の整備が進められ、東彼杵道路においては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。
- 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。
- 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。

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

- 地勢上、危険な急傾斜地区が多く降雨期には災害が発生し、住宅が密集した地域では狭隘な道路や老朽化した建物が多い。
- 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・激甚化し、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。

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

- 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。
- 道路インフラの高齢化によ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

- 県内の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、いずれも増加傾向である。
- 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、ネットワーク形成等による都市間速達性の確保が必要。

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。
- 本市は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　国土強靭化のための５ヵ年加速化対策では、国土強靭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**

第5章　基本方針（P20）

1. 基本方針と成果指標

①広域道路ネットワークの構築

◆ 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

◆ 生活道路の利便性、快適性向上及び**地域間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

◆ **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

◆ **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（令和12年）
高規格道路のミッシングリンク解消率	0.0%	69.8%

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

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

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

第6章　問題・課題を解決すべき視点と施策（P21～P26）

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

◆ 交流促進や連携強化を図り、観光振興や企業立地促進等により、地方創生や地域産業の競争力強化を目指します。
◆ 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、強靭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．　命を守る道路の強靭化

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。

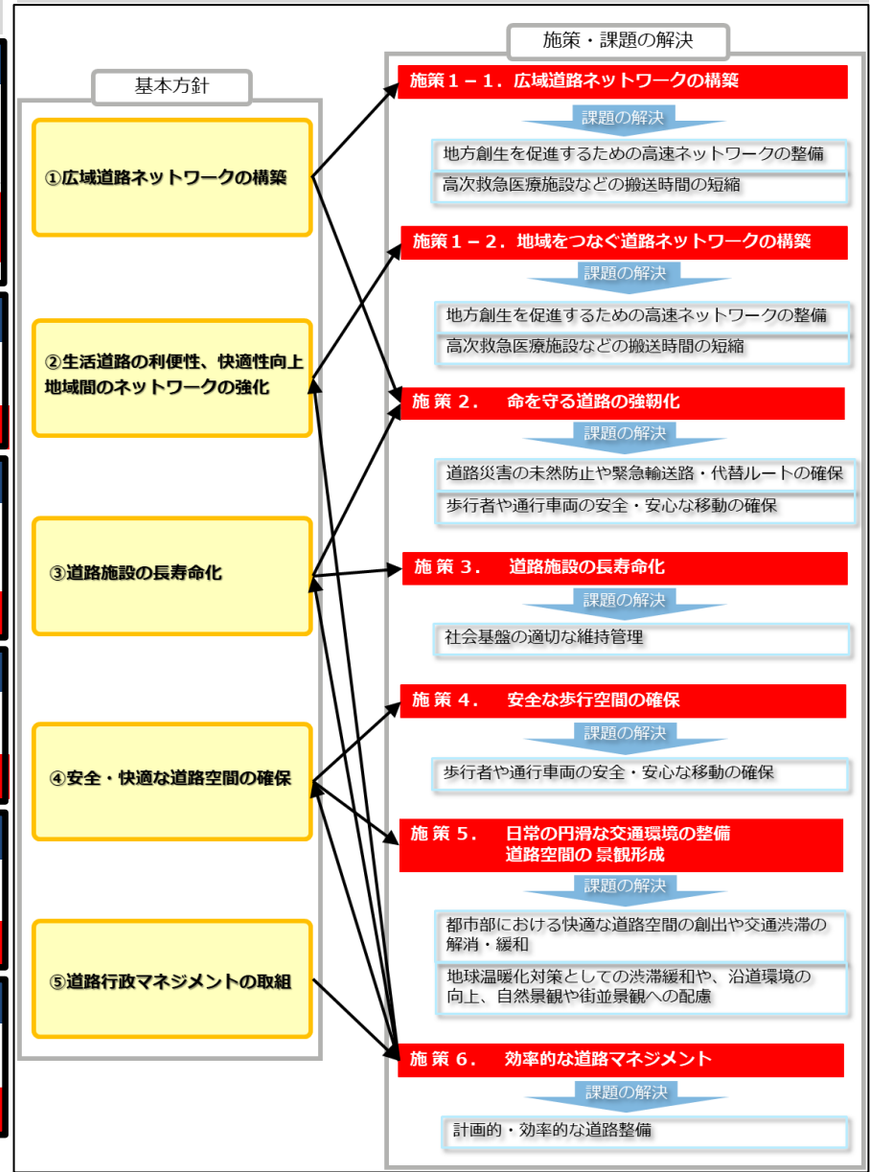
施　策　５．　日常の円滑な交通環境の整備、道路空間の景観形成

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. みちづくりの基本方針・施策との相関



佐世保市みちづくりマスタープラン　概要版

令和7年6月一部改訂

第7章　みちづくりにおける各種実行計画（P27～P34）

1．道路整備プログラム

- 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。
- 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や町内連合会と協働しながら行っています。

2．佐世保市橋梁長寿命化修繕計画

- 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。
- 橋梁長寿命化修繕計画では、橋長２m以上の市道橋を対象としています。

3．佐世保市トンネル個別施設補修計画

- 進行する道路施設の老朽化対策には、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の縮減を図り、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。
- 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。

4．佐世保市通学路交通安全プログラム

- 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、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。
- 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。

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

- 幼稚園、保育所、認定こども園等の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安全を確保するため、幼稚園等のほか、機関機関の連携・協力により緊急安全点検を実施
- 令和元年１０月に結果の概要を集約、対策を具体化し令和元年度から順次対策に着手しています。

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】

- 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。

7．長崎県交通渋滞対策協議会

- これまでの渋滞対策は、各道路管理者において検討が進められ、様々な検討を進めてきましたが、渋滞対策の位置づけや、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、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。

8．美し化プロジェクト

- 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。

9．佐世保市公共施設（道路）里親制度（アダプトプログラム）

- 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。

第8章　ストック効果（P35～P39）

（１）西九州自動車道　～西九州させぼ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～

参考資料（P参-1～P参-19）

《佐世保市内の道路整備に関する主要事業について》

1. 国・県事業等

1．高規格道路

- ◆ 一般国道497号（西九州自動車道）
  松浦佐々道路 、 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

2．一般国道

- ◆ 一般国道 ２０５号（針尾バイパス）
- ◆ 一般国道 　３５号 無電柱化（大和地区）
- ◆ 一般国道 ２０２号 浦頭拡幅
  （浦頭交差点～西海パールライン入口交差点間）
- ◆ 一般国道 　３５号 （都）佐世保縦貫線
- ◆ 一般国道 ２０２号 有福工区
- ◆ 一般国道 ２０４号 田原交差点
- ◆ 一般国道 ２０４号 西江迎地区
- ◆ 一般国道 ２０４号 無電柱化（城山町～梅田町工区）

3．県　道

- ◆ 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 　平瀬佐世保線（広田工区）
- ◆ 主要地方道 佐々鹿町江迎線（歌ケ浦工区）
- ◆ 一般県道 　佐世保鹿町線
- ◆ 主要地方道 佐世保日野松浦線 無電柱化（平瀬工区）

2. 佐世保市事業

1．社会資本整備総合交付金

- ◆ 江永本線
- ◆ 楠ノ木原線
- ◆ 早岐川左岸線
- ◆ 東山手上部線（松山～桜木工区）
- ◆ 桑木場花高線
- ◆ 鵜渡越観光通線

2．地方創生道整備推進交付金事業

- ◆ 東山手上部線（山手～折橋工区）

3．防災・安全交付金

- ◆ 吉岡中里町線

4．交通安全対策（通学路緊急対策）事業補助

- ◆ 名切高天町線
- ◆ 尼潟循環線

5．防衛事業（8条）

- ◆ 前畑崎辺道路

6．防衛事業（9条）

- ◆ 釜大島線
- ◆ 指方白毛線
- ◆ 権常寺中原町線

7．過疎対策事業

- ◆ 高峰乙石尾線
- ◆ 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
- ◆ 岳ノ木場船ノ村線

8．辺地対策事業

- ◆ 白馬循環線
- ◆ 上原黒髪町線
- ◆ 野方牧崎線

《位置図》 佐世保市広域　佐世保市北部　佐世保市南部