

事業の概要

1 人流・物流ネットワークの構築による成長のための基盤づくり

● みちづくり

1 規格の高い道路の整備

問合せ先 道路建設課

県内外の主要都市間の移動時間短縮による地域間の連携強化や交流促進を図るため、規格の高い道路の整備を進め、「観光の振興」、「産業の効率化」、「医療の充実」など多方面にわたり支援します。

○遅れている規格の高い道路の整備

規格の高い道路(高規格幹線道路、地域高規格道路)の整備率は、平成24年度末時点で高規格幹線道路75%、地域高規格道路31%と低い水準となっています。

○高速ICから30分以上を要する半島部

県人口の2割、面積の3割を占める半島部は、規格の高い道路の整備の遅れにより、高速交通ネットワークから取り残されている地域が多く、企業立地や物産流通の効率化が進まず、地域活力が低迷しています。

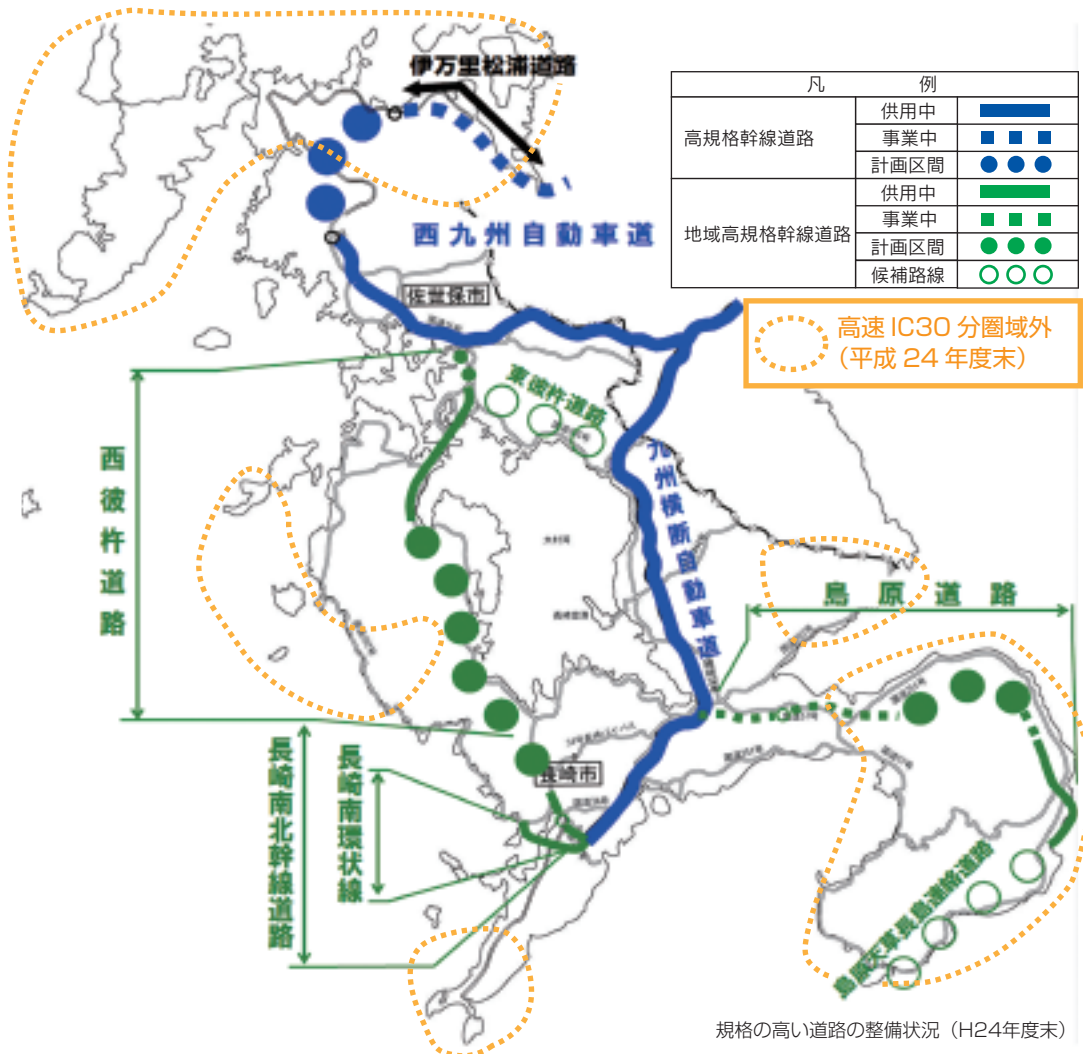
表 規格の高い道路の供用率

●高規格幹線道路の供用状況(H24年度末)

	計画延長(km)	供用延長(km)	供用率(%)
長崎県合計	106	80	75%
九州横断	46	46	100%
西九州	60	34	57%

●地域高規格道路の供用状況(H24年度末)

	計画延長(km)	供用延長(km)	供用率(%)
長崎県合計	128	40	31%
長崎南環状線	8	8	100%
長崎南北幹線道路	20	7	36%
西彼杵道路	50	14	27%
島原道路	50	11	23%



規格の高い道路の整備により、次のような効果が期待されます。

- 1 中心都市が日帰り圏で連絡され、レジャーなどの広域な行動の選択肢が増えることで、生活の質の向上とともに、長崎県内における周遊観光の増加が期待される。
- 2 県土の2極を構成する長崎市と佐世保市が半日行動圏となり、両市の交流促進による産業・経済の発展など地域の活性化の原動力となることが期待される。
- 3 九州の中心都市である福岡市が日帰り圏で連絡されることで、運送業の効率化、事務所・工場等の長崎進出、観光客の増加が期待される。
- 4 規格の高い道路と短時間で連絡されることで、新たな工場等の進出を促すとともに観光客増加につながる。
- 5 空港や新幹線駅と短時間で連絡されることで、空港から遠い半島地域の観光客増加が期待される。
- 6 通勤・通学や買い物などの日常行動の時間的余裕が増えることで、生活の質の向上が期待される。
- 7 救急医療施設への移動時間短縮により救命率の向上が期待されるとともに、走行性の向上により患者への負担が軽減する。

指標の設定

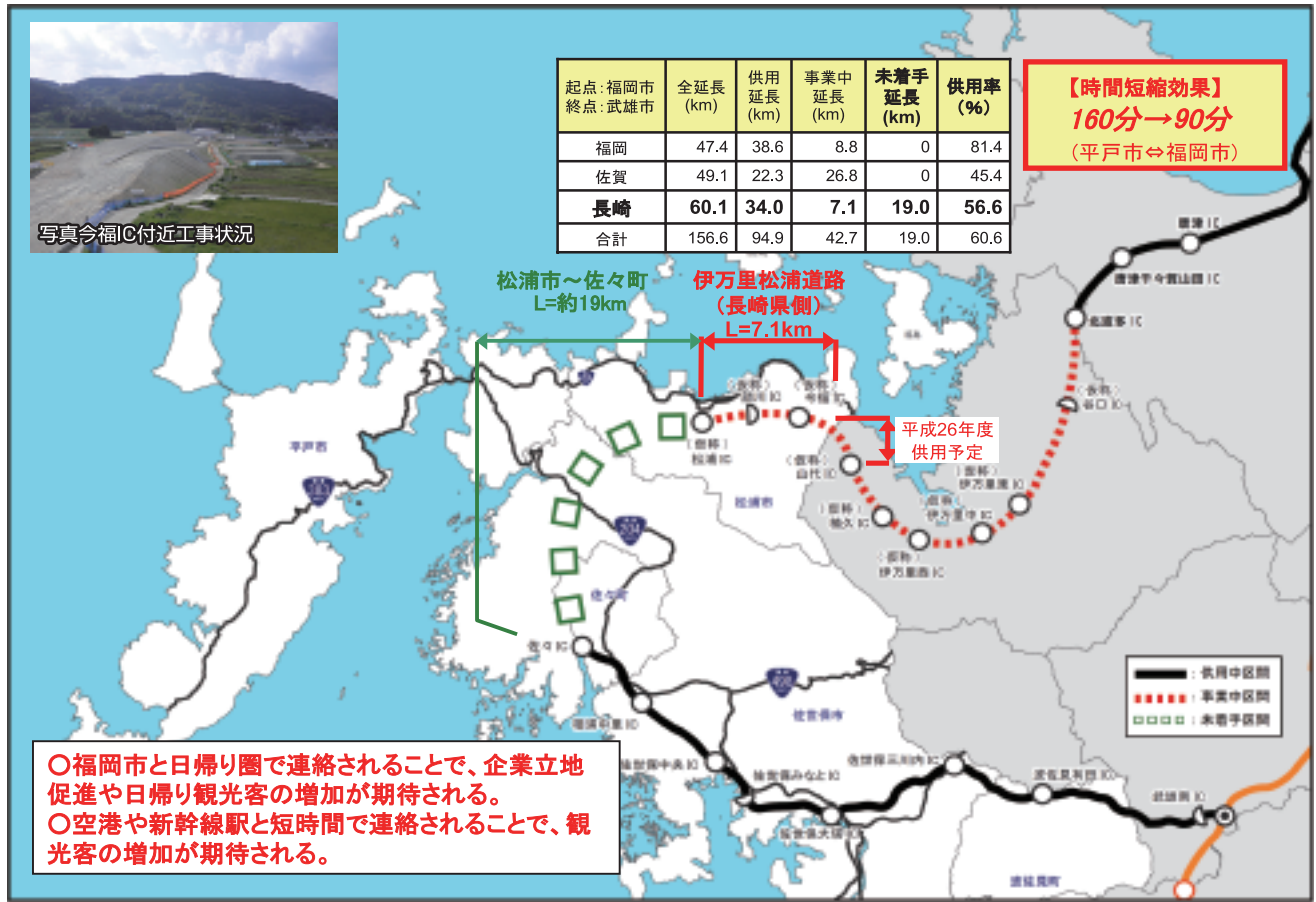
上記の効果が発揮されているかを確認するため、達成度を定期的、客観的に測定できる指標を設定しました。

規格の高い道路の成果目標

	項目	現在 (H23末)	(H27末)	(H30年代前半)	成果目標 (ネットワーク完成)
1	県内2時間交通圏の拡大	18/21リンク (86%)	18/21リンク (86%)	19/21リンク (90%)	21/21リンク (100%)
2	長崎市⇄佐世保市 1時間圏の実現	× 76分	× 76分	× 76分	○ 54分
3	福岡市2時間圏の拡大	6/10箇所 (60%)	6/10箇所 (60%)	7/10箇所 (70%)	8/10箇所 (80%)
4	高速等IC30分圏の拡大	27/54市町 (82%)	28/54市町 (83%)	33/54市町 (86%)	51/54市町 (99%)
5	広域交通拠点 1時間圏の拡大	20/54市町 (79%)	21/54市町 (80%)	37/54市町 (89%)	48/54市町 (97%)
6	合併新市本庁 30分圏の拡大	26/38市町 (75%)	26/38市町 (75%)	26/38市町 (75%)	30/38市町 (89%)
7	第3次救急医療施設 1時間圏の拡大	39/54市町 (90%)	40/54市町 (90%)	43/54市町 (92%)	51/54市町 (99%)

※1：赤字は、前段階に比べ圏域等が拡大した項目
 ※2：()はリンク、箇所数ベースの達成率、【 】は人口ベースの達成率
 注リンクとは、ある都市とある都市（例えば福岡市と佐世保市）の組み合わせのこと

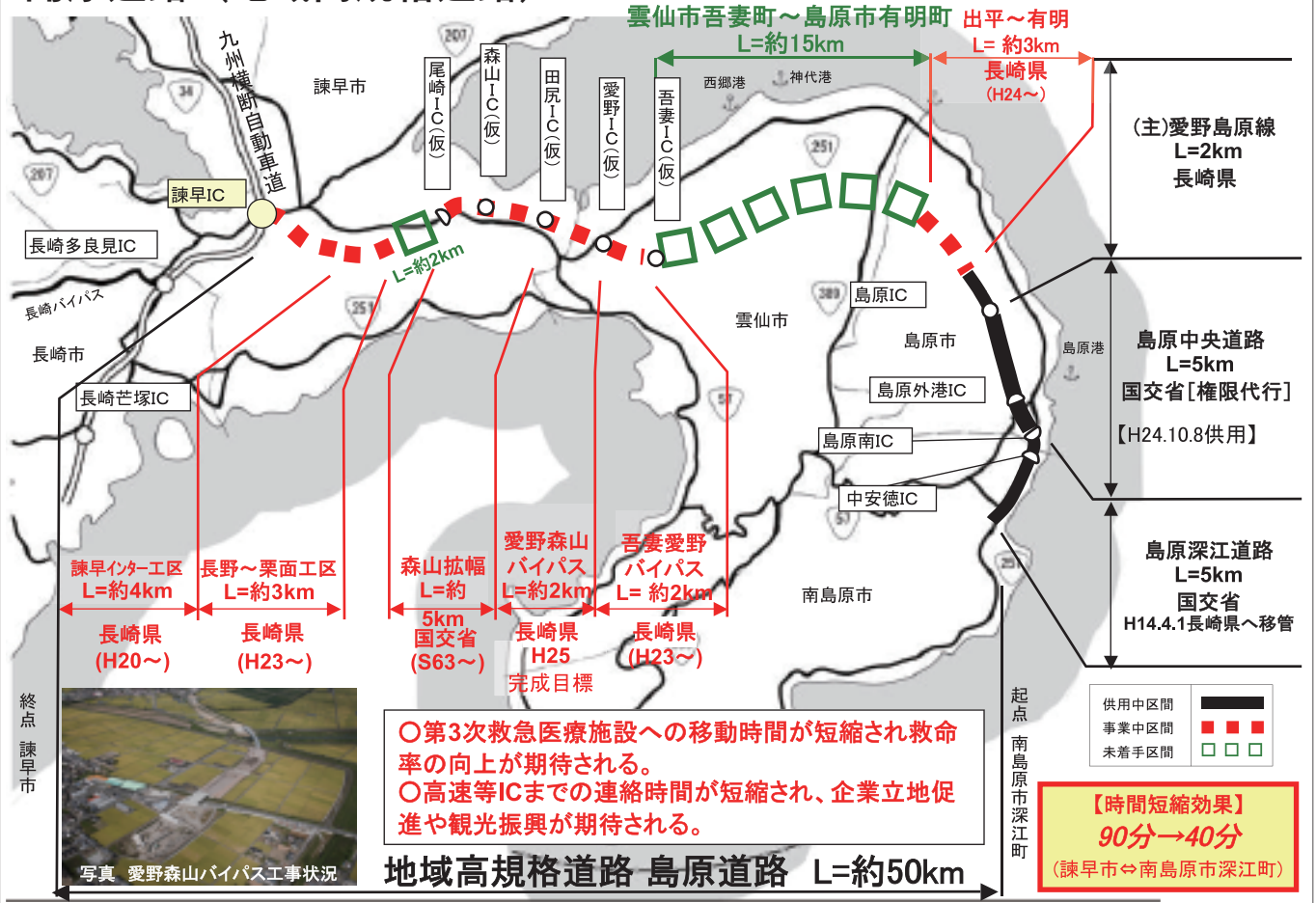
西九州自動車道（高規格幹線道路）



九州横断自動車道（高規格幹線道路）



島原道路（地域高規格道路）



西彼杵道路（地域高規格道路）



2 生活に密着した道路の整備

問合せ先 道路建設課

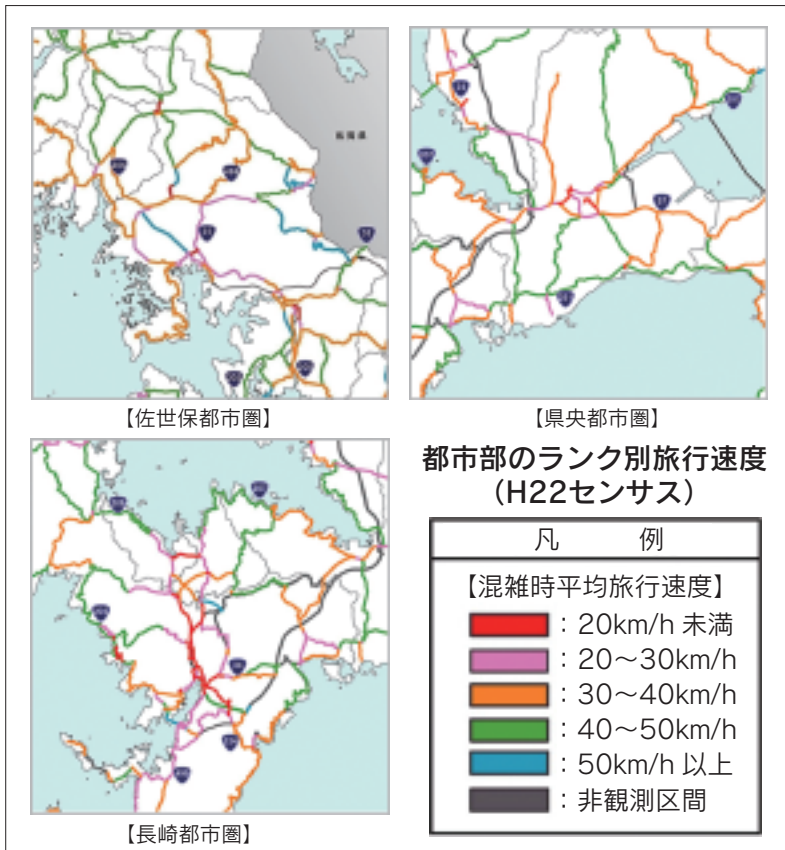
通勤・通学、買い物など日常の暮らしの利便性・快適性を向上させるため、都市部においては交通渋滞の解消・緩和など、離島などの地方部においては狭くてすれ違いが困難な道路や形が悪く走行しにくい道路の改良を進めます。

○都市部の交通円滑化対策

都市部での厳しい交通渋滞

本県は地形的な要因から、交通が都市部に集中しやすい状況にあります。

このため、長崎、諫早、佐世保などの都市部においては、慢性的な交通渋滞が発生し旅行速度が低下しており、日常生活や産業活動に大きな支障となっています。

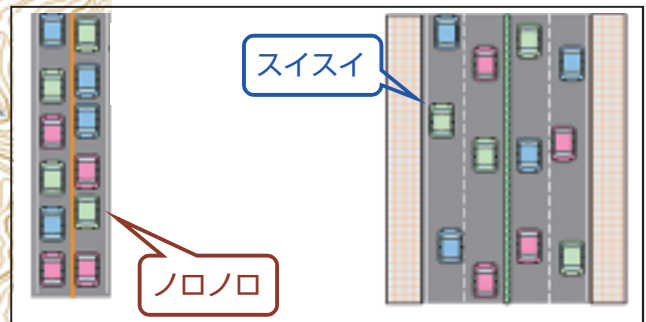


平成22年度～平成27年度の目標値

成果指標	目標値
走行時間便益 (県管理道路) (走行短縮時間× 年間交通量× 時間価値)	63.6億円



一般国道499号(栄上拡幅)
2→4車線拡幅
4車線拡幅のイメージ



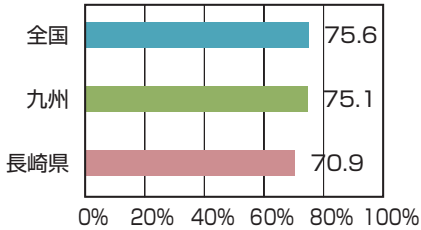
混雑が緩和されスムーズで快適な車両の流れが確保される。

○ 離島部などの生活道路対策

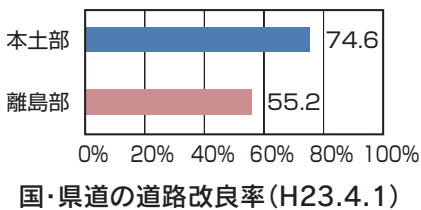
道路改良が大きく遅れている離島部

本県は陸地のほとんどが離島・半島で構成され、山がちな地形で平地が少ないことから全国に比べ道路改良が遅れています。特に、離島部では、本土に比べ地形が急峻で費用がかかることもあって道路改良が遅れており、すれ違いが困難な区間や急カーブのため走行性の著しく悪い区間がまだまだ多く存在しています。

長崎県は全国・九州平均と比較して改良率が低い



離島部は更に改良率が低い



離島部における道路整備状況 (H24年度末)

平成22年度～平成27年度の目標値

成果指標	目標値
離島における国道の供用延長 (県管理道路)	19.6km



(主) 棧原小茂田線(上見坂工区) バイパス整備

上見坂工区 工事状況

上見坂工区 L=2.6km

佐須坂トンネル L=1,867m

H18.2.6降雪時の状況

道路の幅が狭いので危険

- 安全な通行が可能となり移動時間が短縮される(約17分短縮)。
- 冬季でも積雪の影響を受けず円滑な通行が可能となる。