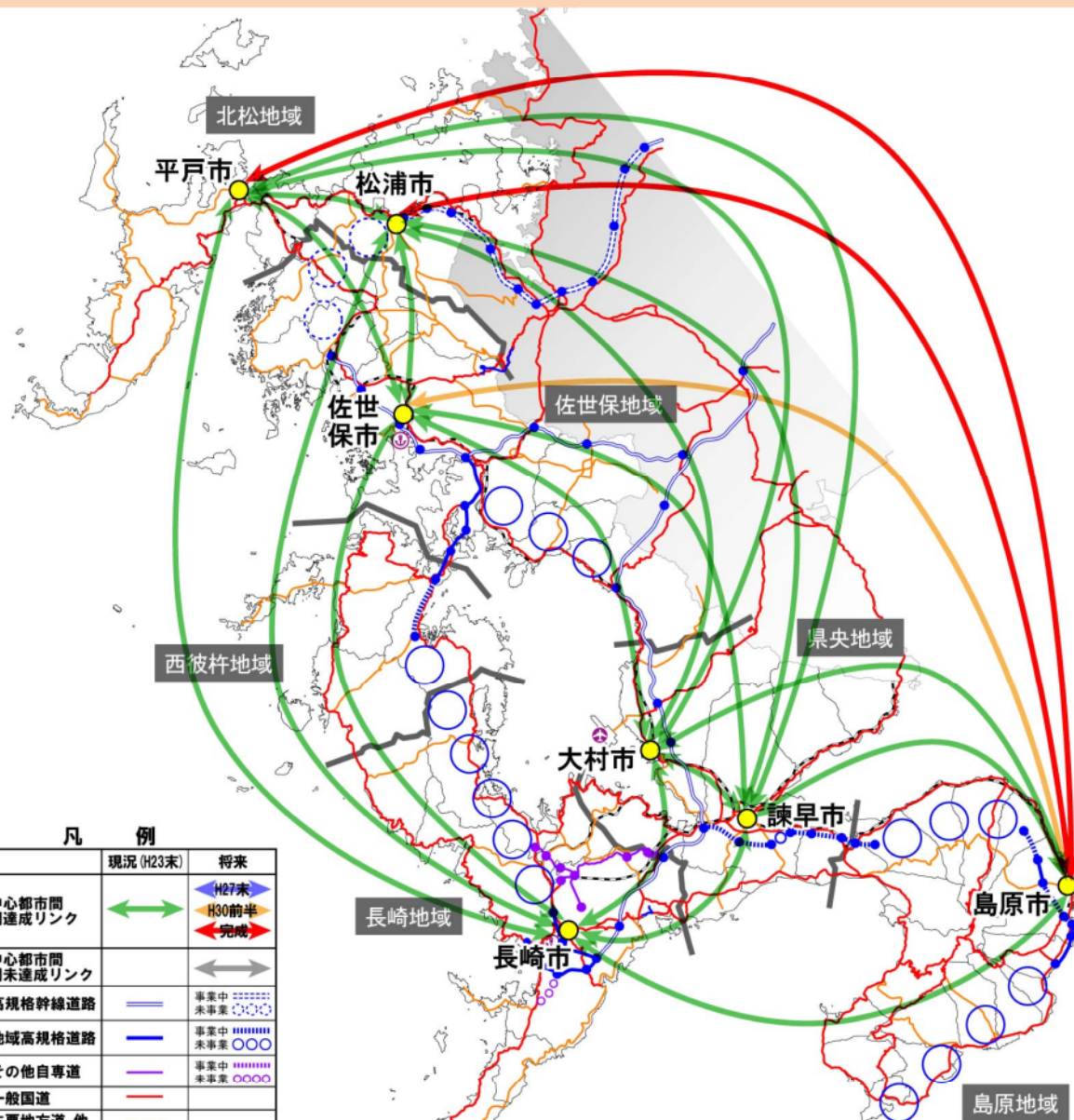
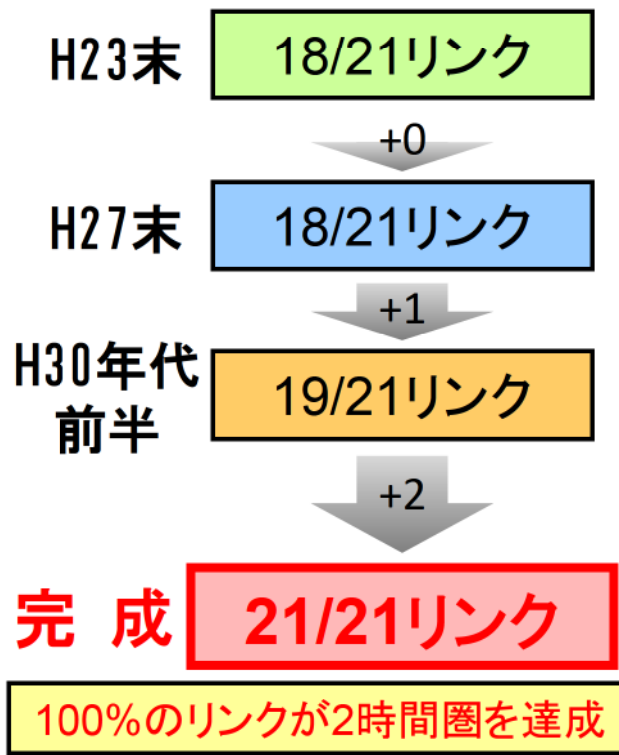


県内2時間交通圏の拡大



凡 例		現況 (H23末)	将来
県内中心都市間 2時間達成リンク	←→		H27末 H30前半 完成
	↔		
道路網	高規格幹線道路	—	事業中 未事業
	地域高規格道路	—	事業中 未事業
	その他専道	—	事業中 未事業
	一般国道	—	
	主要地方道 他	—	
鉄道	—		
市役所	●		

※1: H30前半(現在事業中の路線が供用した場合)、完成(既計画路線が供用した場合)
 ※2: 未事業路線については、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。



- 期待される主な整備効果
- 生活の質向上
 中心都市が日帰り圏で連絡され、買回り品の購入やレジャーなどの比較的広域的な行動の選択肢が増えることで、生活の質の向上が期待される。
 - 観光振興
 主要な観光地等の立地する中心都市が日帰り圏で連絡されることで、長崎県内における周遊観光の増加が期待される。

長崎市⇔佐世保市1時間圏の実現



凡 例		現況 (H23末)	将来
長崎市⇔佐世保市 1時間達成リンク	↔	↔	▶ H27末 ▶ H30前半 ▶ 完成
長崎市⇔佐世保市 1時間未達成リンク	↔	↔	↔
道路網	高規格幹線道路	—	事業中 ○○○○ 未事業 ○○○○
	地域高規格道路	—	事業中 ○○○○ 未事業 ○○○○
	その他専道	—	事業中 ○○○○ 未事業 ○○○○
	一般国道	—	
	主要地方道 他	—	
鉄道	—		
市役所	●		

※1: H30前半(現在事業中の路線が供用した場合)、完成(既計画路線が供用した場合)
 ※2: 未事業路線については、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

H23末 × 約76分
西彼杵半島經由 93分

-0

H27末 × 約76分
西彼杵半島經由 89分

-0

H30年代
前半 × 約76分
西彼杵半島經由 89分

-22

完成 ○ 約54分

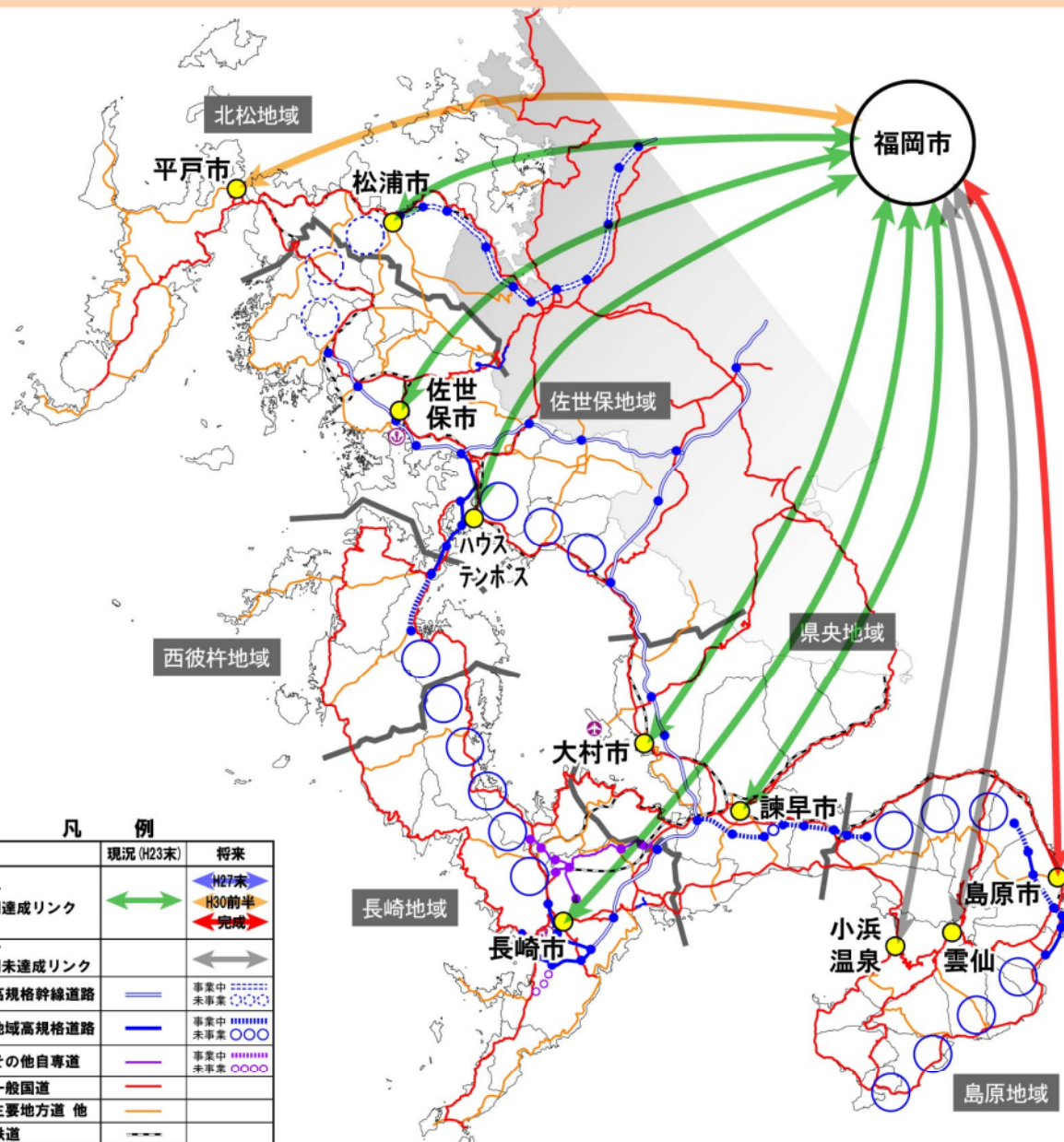
西彼杵道路、長崎南北幹線道路の整備により達成(西彼杵半島經由)

○期待される主な整備効果

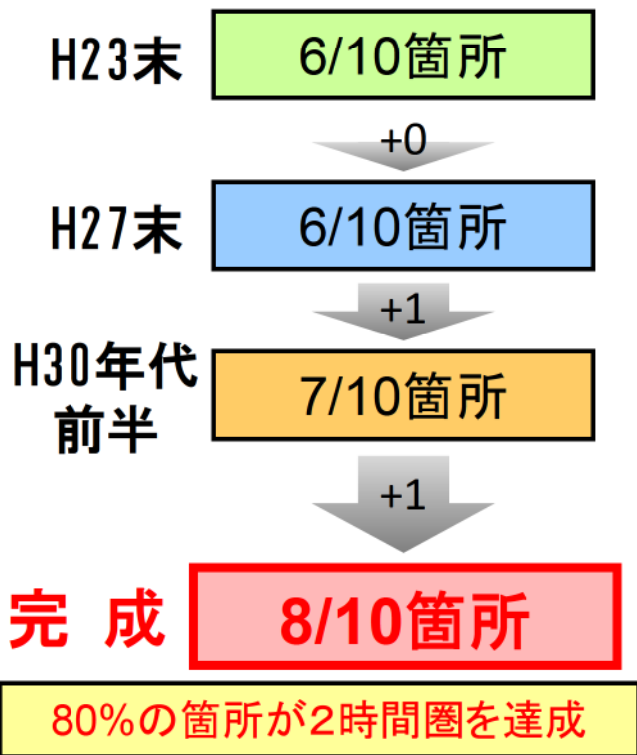
●地域活性化

県土の2極を構成する長崎市、佐世保市が半日行動圏となることで、両市の交流促進による産業・経済の発展、人口の定着による生活環境の改善など地域の活性化の原動力となることが期待される。

福岡市2時間圏の拡大



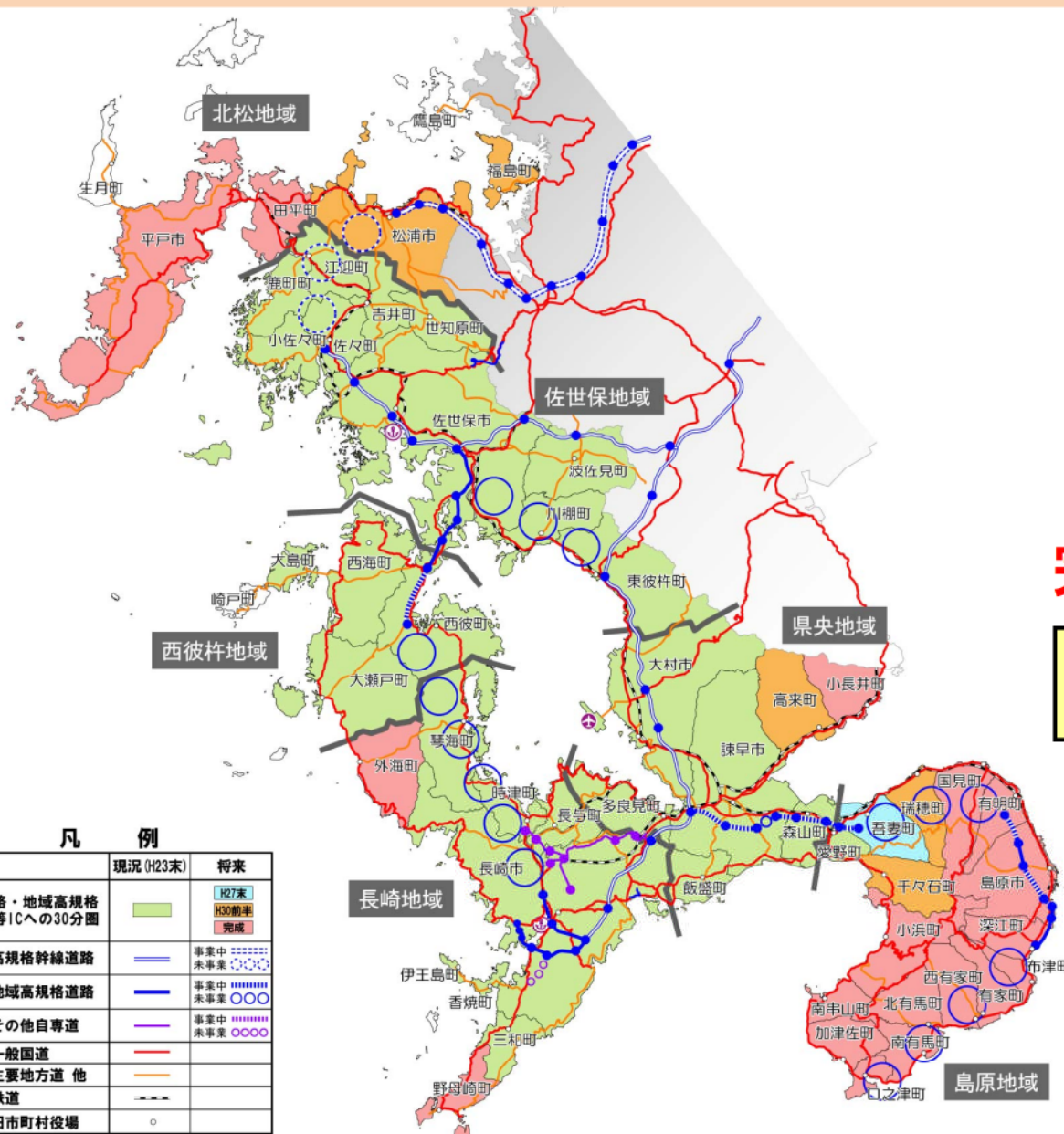
※1: H30前半(現在事業中の路線が供用した場合)、完成(既計画路線が供用した場合)
 ※2: 未事業路線については、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。



○期待される主な整備効果

●産業振興・観光振興
 九州の中心都市である福岡市と日帰り圏で連絡されることで、運輸業の効率化、事務所・工場等の長崎進出、日帰り観光の増加等が期待される。

高速等IC30分圏の拡大



H23末 27/54市町

+1

H27末 28/54市町

+5

H30年代
前半 33/54市町

+18

完 成 51/54市町

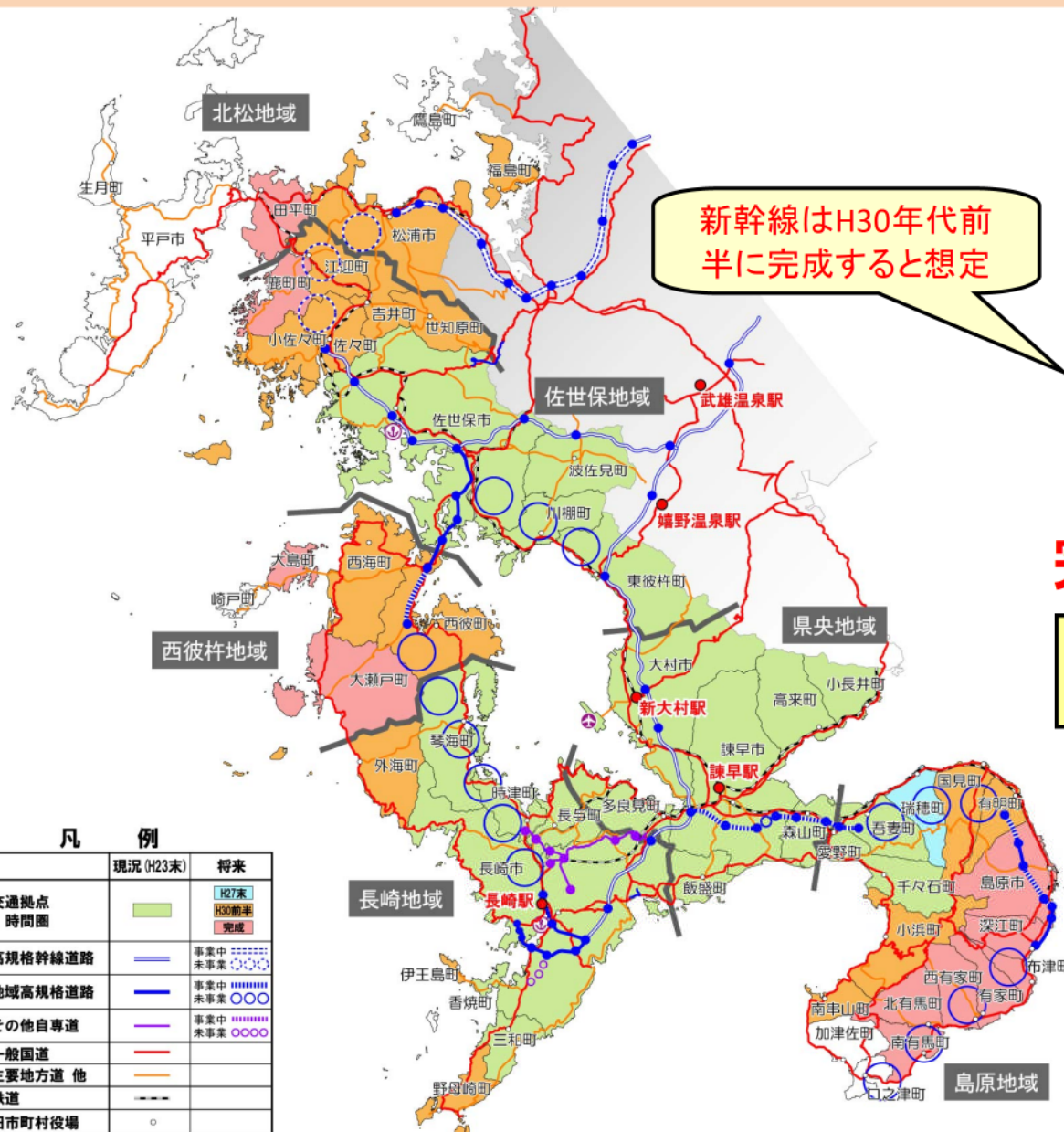
94%の市町(99%の人口)が
30分圏を達成

○期待される主な整備効果

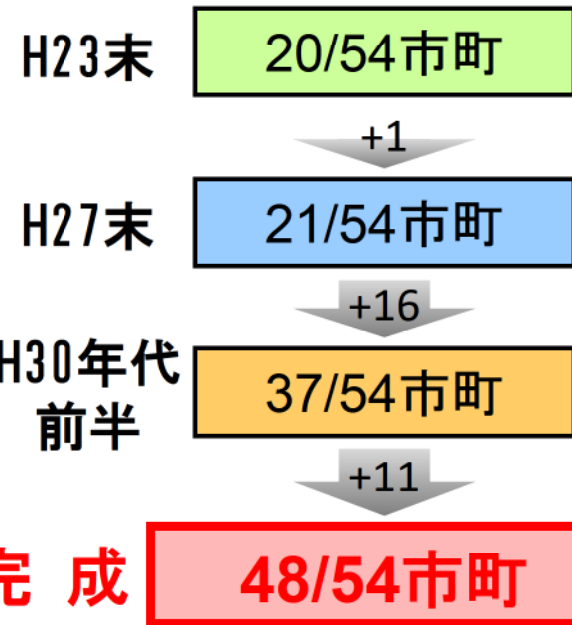
- 産業振興**
工場立地動向(※)既存工業団地の売却促進、新たな工場等の進出が期待される。
※高速IC20km圏内に90%以上の工場が立地(工場立地動向調査H22より)
- 観光振興**
観光地と規格の高い道路が短時間で連絡されることで、観光地のイメージアップにつながり、観光客増加が期待される。

※1: H30前半(現在事業中の路線が供用した場合)、完成(既計画路線が供用した場合)
※2: 未事業路線については、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

広域交通拠点(空港・新幹線駅)1時間圏の拡大



新幹線はH30年代前半に完成すると想定



89%の市町(97%の人口)が1時間圏を達成

○期待される主な整備効果

●観光振興

空港や新幹線駅と短時間で連絡されることで、空港からの観光客が少ない島原、西彼杵、北松地域の観光客増加が期待される。

【長崎空港からの観光先行割合】

地域	先行割合
長崎・西彼	72.2%
諫早・大村	17.4%
佐世保	54.8%
平戸・松浦	6.1%
西彼杵	4.3%
島原半島	22.6%

※国土技術政策総合研究所資料より複数回答含む

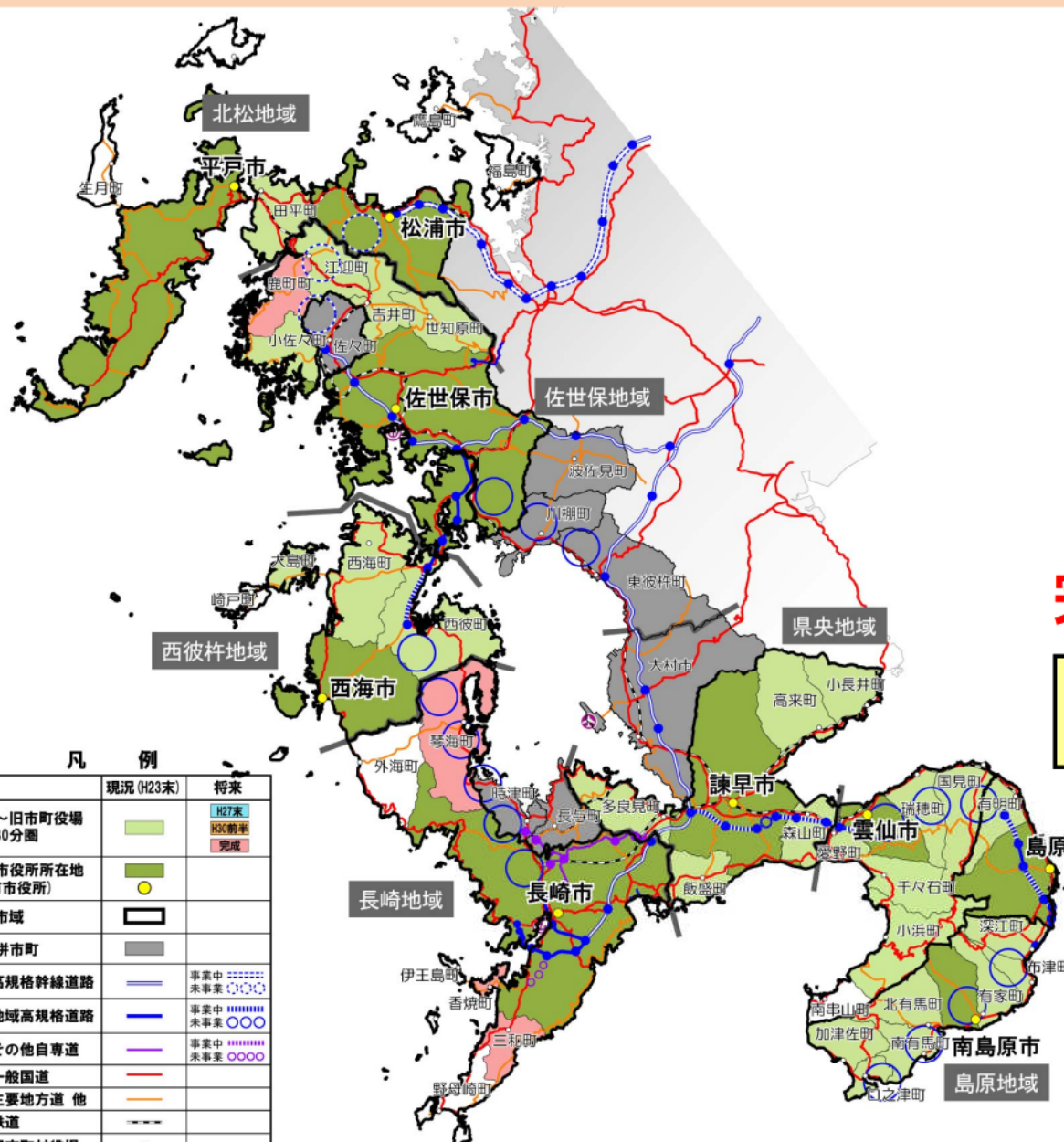
凡 例

	現況 (H23末)	将来
広域交通拠点への1時間圏	■	■ (H27末) ■ (H30前半) ■ (完成)
道路網	高規格幹線道路	● (事業中) ○ (未事業)
	地域高規格道路	● (事業中) ○ (未事業)
	その他自専道	● (事業中) ○ (未事業)
	一般国道	● (事業中) ○ (未事業)
	主要地方道 他	● (事業中) ○ (未事業)
鉄道	●	●
旧市町村役場	○	○

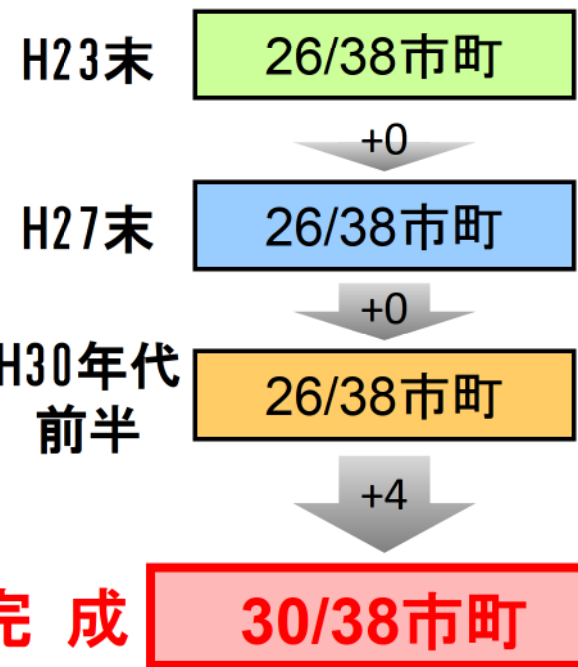
市町村名：旧市町村名

※1: H30前半(現在事業中の路線が供用した場合)、完成(既計画路線が供用した場合)
 ※2: 未事業路線については、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

合併新市本庁30分圏域の拡大



※1: H30前半(現在事業中の路線が供用した場合)、完成(既計画路線が供用した場合)
 ※2: 未事業路線については、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

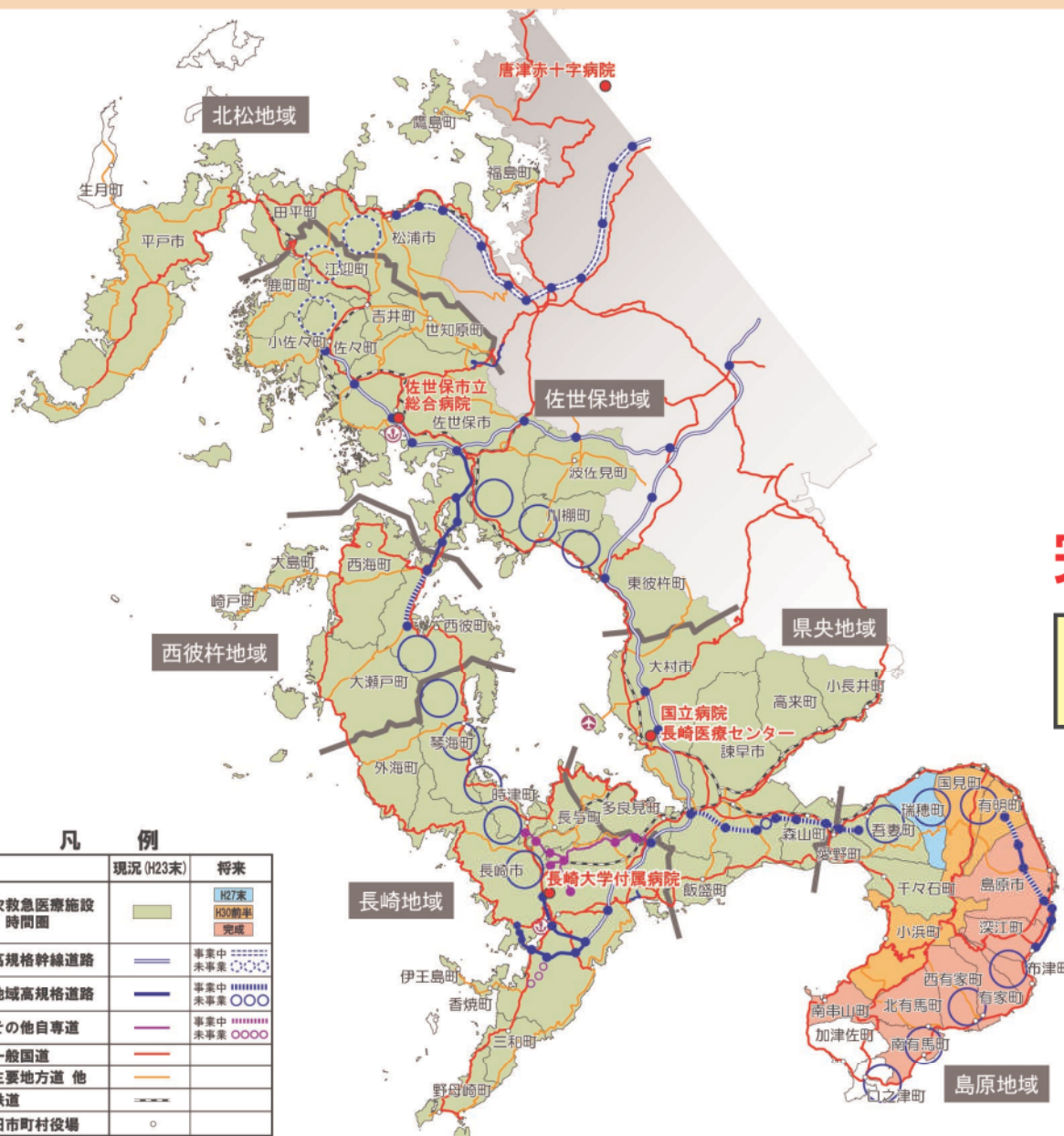


**79%の市町(89%の人口)が
30分圏を達成**

○期待される主な整備効果

- **生活の質向上**
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。
- **新市一体化支援**
各支所と市役所間の所要時間が短縮されることで、公共サービスの効率化などが期待される。

第3次救急医療施設1時間圏域の拡大



H23末 39/54市町

+1

H27末 40/54市町

+3

H30年代前半 43/54市町

+8

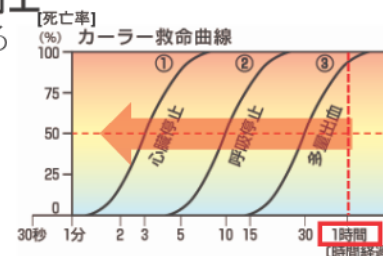
完成 51/54市町

94%の市町(99%の人口)が1時間圏を達成

期待される主な整備効果

●救命率の向上

1時間圏となることで、救命率の向上が期待される。




●搬送時の安全性向上

走行性が向上することで、患者への負担が軽減する。

※1: H30前半(現在事業中の路線が供用した場合)、完成(既計画路線が供用した場合)
 ※2: 未事業路線については、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

「規格の高い道路」の成果目標

項目	現在 (H23末)			成果目標 (ネットワーク完成)
		(H27末)	(H30年代前半)	
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%)
長崎市⇄佐世保市 1時間圏の実現	× 76分	× 76分	× 76分	○ 54分
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%)
高速等ⅠC 30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%】
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%】
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%】
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