

事業の概要

1 活力ある地域づくりを支える交通ネットワークの形成と個性あるまちづくりの推進

● みちづくり

1 高規格道路の整備

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、高規格道路の整備を進め、「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。

○遅れている高規格道路の整備

高規格道路の供用率は、令和2年度末時点で58%と低い水準となっています。

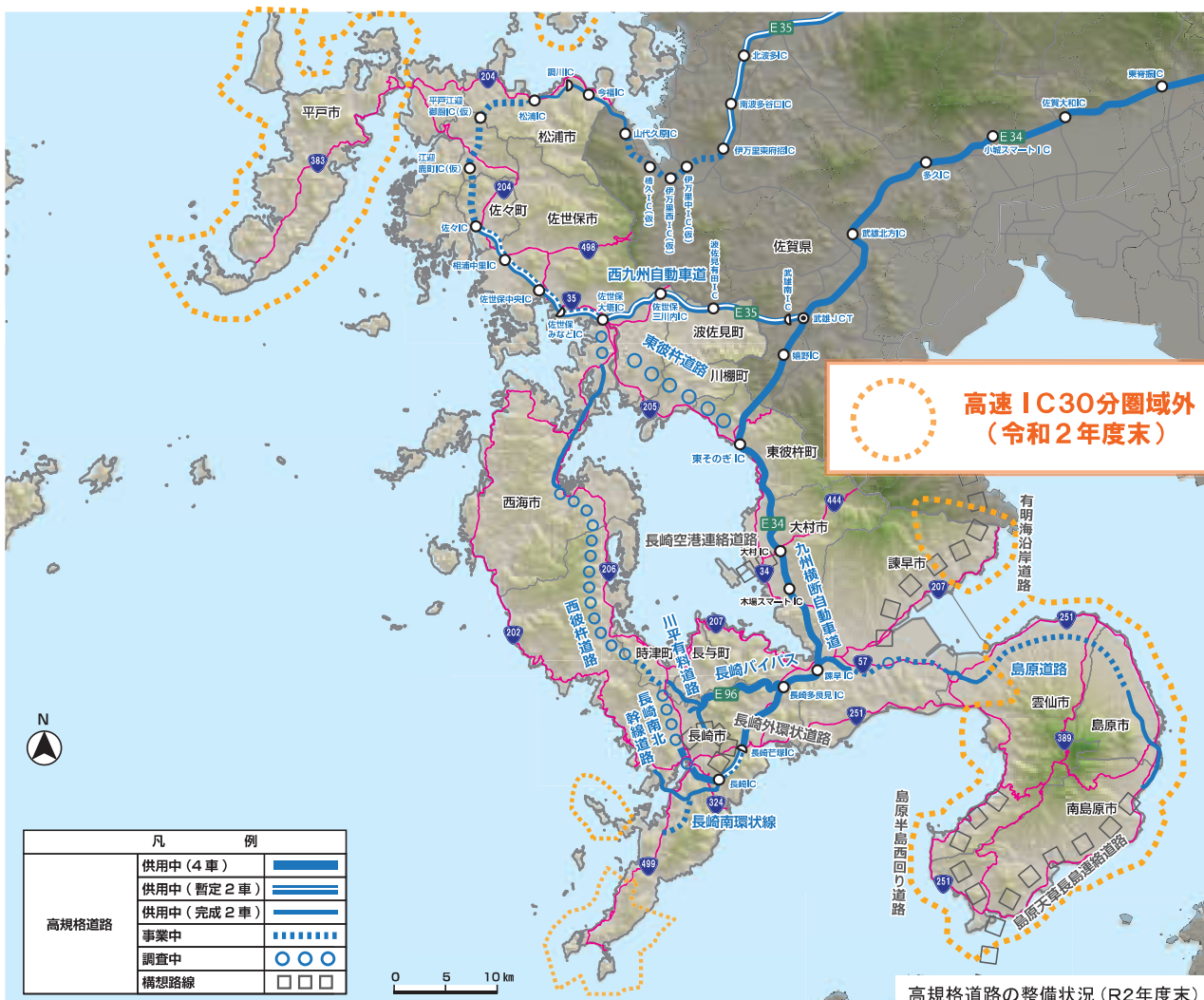
○高速ICから30分以上を要する半島部

県人口の2割、面積の3割を占める半島部は、高規格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 高規格道路の供用率

●高規格道路の供用率(R2年度末)

	長崎県合計	九州横断自動車道	西九州自動車道	西彼杵道路	長崎南北幹線道路	島原道路	長崎南環状線	東彼杵道路	長崎南環状線(新戸町~江川町工区)	長崎バイパス	川平有料道路
計画延長(km)	265	46	60	46	15	50	8	15	5	15	5
供用延長(km)	155	46	41	14	7	19	8	0	0	15	5
供用率(%)	58	100	68	30	47	38	100	0	0	100	100



高規格道路の整備により、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 高規格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。

	項目	当初 (H23末)	(H27末現在)	(H30年代前半)	成果目標 (H31年7月完成)	
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%)	※1
2	長崎市台佐世保市 1時間圏の実現	×	×	×	○ 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%)	※2
4	高速等1030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%】	※3
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%】	※4
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%】	

*赤数字は、前段階に比べ圏域等が拡大した項目

*（ ）はリンク、箇所数ベースの達成率、【 】は人口ベースの達成率

※1：リンクとは、ある都市とある都市（例えば長崎市と佐世保市）の組み合わせのこと

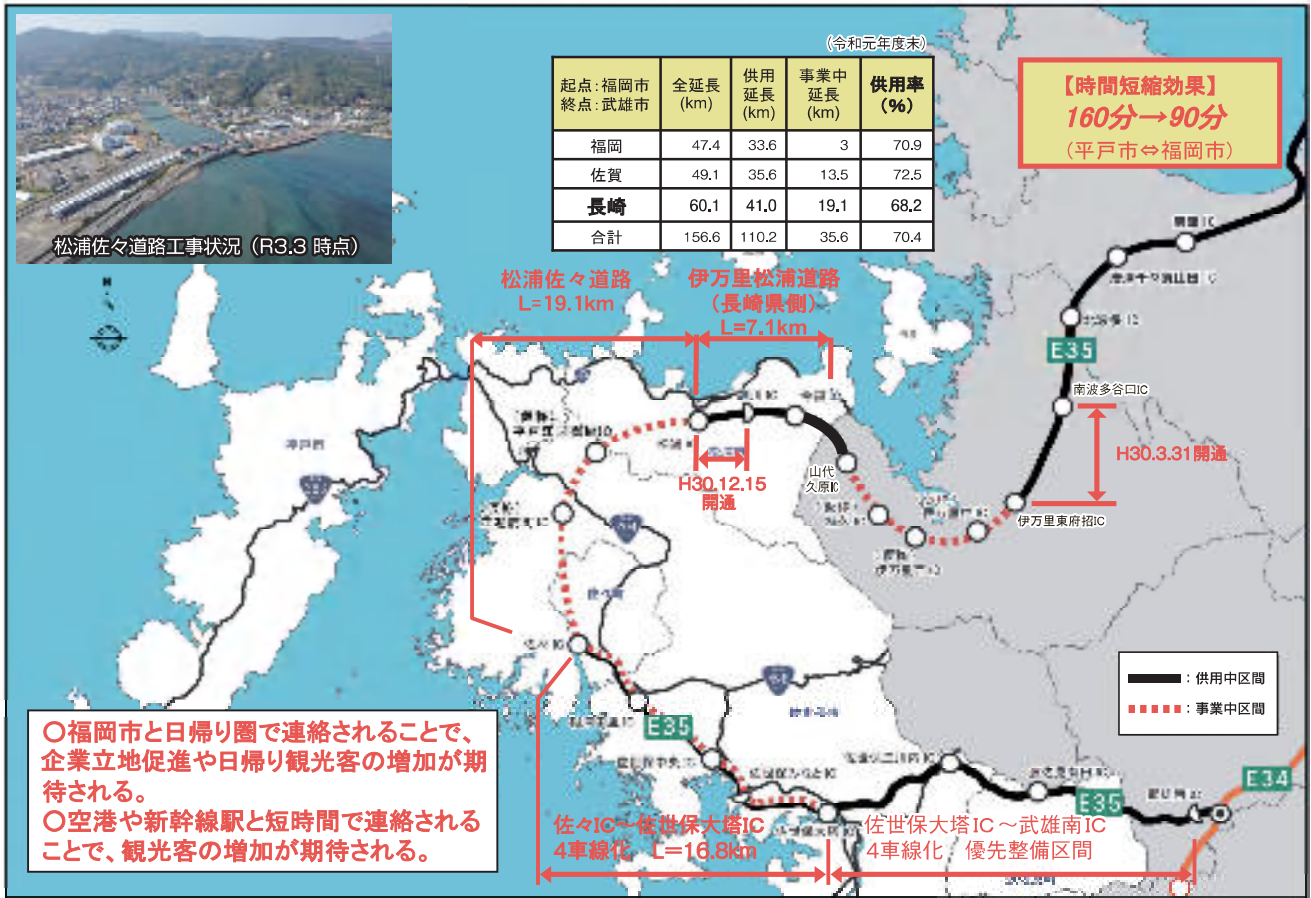
※2：主要な市及び観光地の数

※3：本土及び本土と道路で連絡されている合併前旧市町の数

(H24 規格の高い道路の成果目標より)

※4：本土及び本土と道路で連絡されている合併前旧市町のうち、新市本庁のおかれていない旧市町の数

西九州自動車道（高規格道路）



九州横断自動車道（高規格道路）



島原道路（高規格道路）



西彼杵道路（高規格道路）

