

長崎県知事  
中村 法道 様

西彼杵道路（大串～日並）に関する

# 提 言 書

令和3年2月

西彼杵道路計画検討委員会

# 目次

## 1. はじめに

## 2. 西彼杵道路（大串～日並）に関する提言

【提言1】 IC 配置・概略ルートについて

【提言2】 優先整備区間について

【提言3】 配慮事項について

## 3. おわりに

### 《参考資料》

○委員会の審議経過

○委員会名簿

○IC 配置・概略ルートの検討案

○地域の意見聴取結果

## 1. はじめに

西彼杵半島地域は、人口減少や高齢化による地域活力の低下、観光客の伸び悩み、脆弱な交通基盤など多くの問題を抱えている。

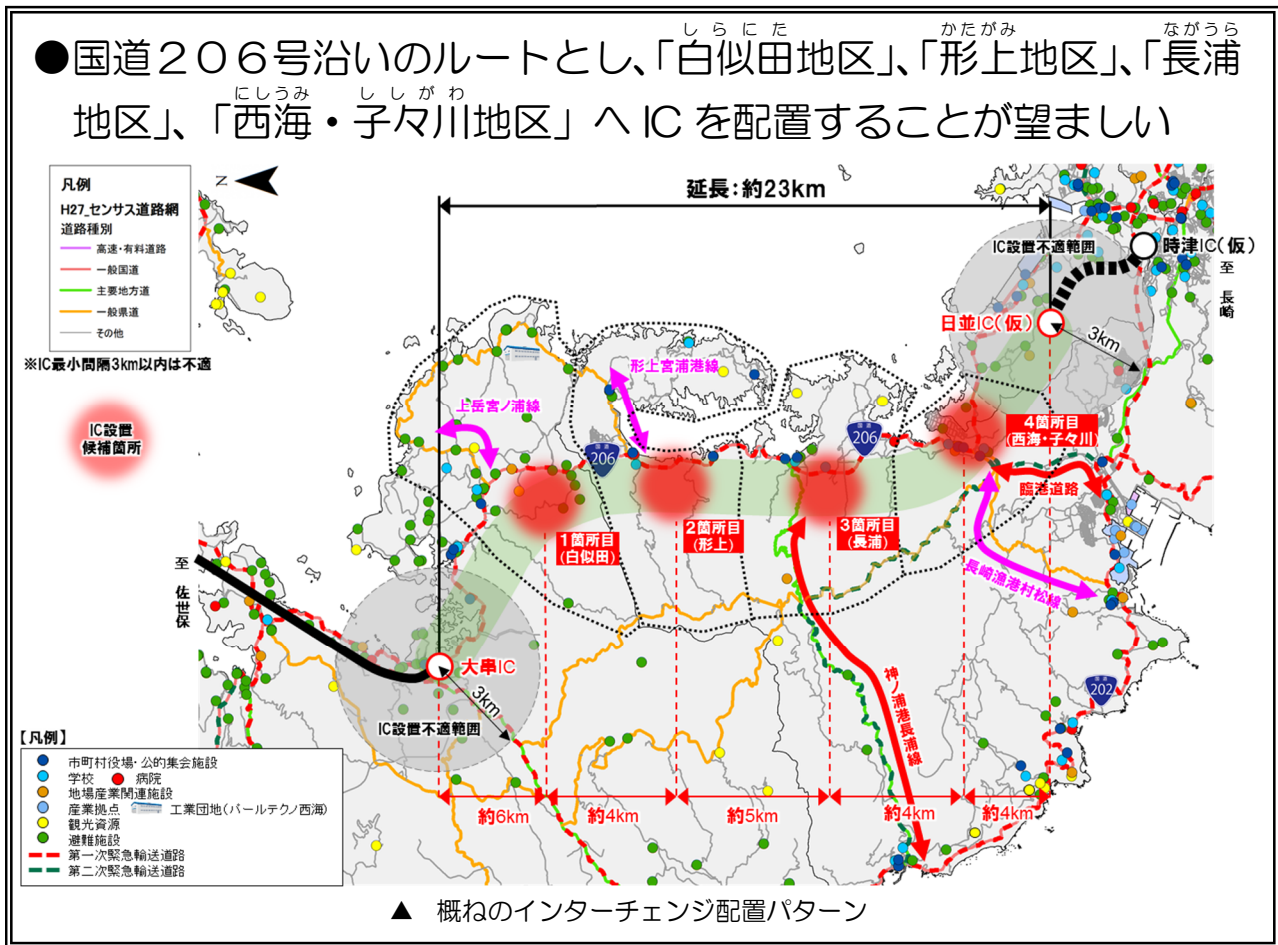
高速交通ネットワークの空白地帯である西彼杵半島に「西彼杵道路」を整備することで、地域間の交流促進による経済の発展や、生活基盤の強化による人口定着などの地域活性化に貢献するとともに、大規模災害時の避難・緊急輸送ルートとしての役割も期待されることから、全線の早期完成が求められており、未着手区間となっている大串～日並間、約 23km の計画の具体化が課題となっている。

そのような中、令和元年 11 月に、県において西彼杵道路計画検討委員会が立ち上げられ、当区間の今後の整備の進め方を検討するにあたり、地域のニーズを反映した計画となるよう、地域住民や道路利用者からのご意見も聞きながら審議してきた。

本委員会においては、西彼杵半島の現状と課題を踏まえ、西彼杵道路に期待される効果である、「都市間アクセス性の向上による地域間連携の強化」、「リダンダンシーの確保による安全・安心の向上」、「速達性、走行性の向上による物流の効率化」、「周遊観光の回遊性の向上による観光圏拡大」の4つの観点から、西彼杵道路（大串～日並）の道路計画の基本的な考え方を提言するものである。

## 2. 西彼杵道路（大串～日並）に関する提言

### 【提言1】 IC配置・概略ルートについて



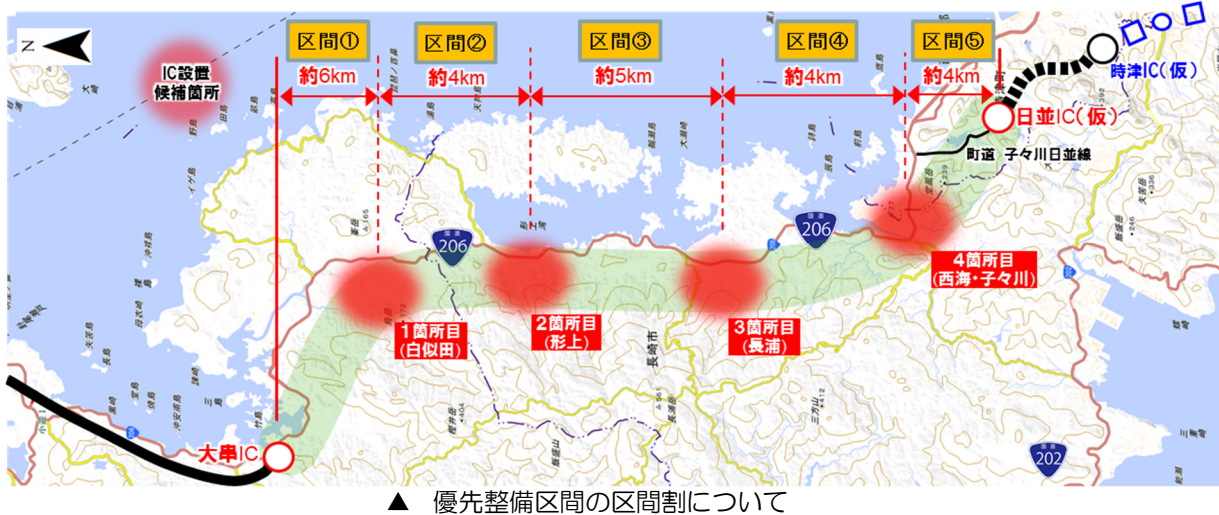
IC配置・概略ルートについては、沿道地域の環境状況や主要道路との接続などを考慮し、「大村湾沿いにICを配置するルート」、「国道206号沿いにICを配置するルート」、「大串～日並を最短距離で結びICを配置するルート」、「西彼杵半島の西岸部沿いにICを配置するルート」の4つのパターンで比較、検討を行った。

各パターンについて、「都市間アクセス性の向上による地域間連携の強化」、「リダンダンシーの確保による安全・安心の向上」、「速達性、走行性の向上による物流の効率化」、「周遊観光の回遊性の向上による観光圏拡大」、「効果の発現時期」、「施工性」の観点から、地域住民や企業、関係団体からの意見も踏まえ評価した結果、リダンダンシーの確保や産業拠点、観光資源へのアクセス性及び施工性について評価の高い、国道206号沿いにICを配置するルートが総合的に優れていると判断された。

このため、主要拠点等の集積箇所及び大村湾側、半島西岸側へのアクセス道路との接続を考慮すると、国道206号沿いのルートとし、「白似田地区」、「形上地区」、「長浦地区」、「西海・子々川地区」へICを配置することが望ましい。

## 【提言2】 優先整備区間について

- 区間①（大串<sup>おおぐし</sup>～白似田<sup>しらにた</sup>）に早期に着手するものとし、区間⑤（西海<sup>にしゅうみ</sup>・子々川<sup>ししがわ</sup>～日並<sup>ひなみ</sup>）については、IC 周辺の交通解析を十分に行った上で、長崎南北幹線道路の進捗状況を見極めながら、区間①に引き続き着手することが望ましい



大串～日並間の整備については、全体で20kmを超える区間となっていることから、整備には長期間と相当規模の予算が必要となる。そのため、IC間毎の整備を基本として計画的に進めていくこととし、整備効果が高い区間から優先的に整備を行う必要がある。

各区間について、「短縮時間」、「交通量」、「迂回路の確保」、「災害通行規制回数」、「混雑度」、「高速ネットワークの連続性」、「概算事業費」の観点から評価した結果、高速ネットワークの連続性による時間短縮や災害時の安全・安心の向上などについて区間①の評価が高く、現道の交通量や混雑度については区間⑤の評価が高かった。

このうち、区間⑤については、他路線からの交通転換により西海交差点や井手園交差点等の渋滞を招かないような対策が必要であり、それらの課題を解消するためには、一体的にネットワーク機能を発揮する長崎南北幹線道路を含めた検討が必要である。

そのため、まずは区間①を早期に着手するものとし、区間⑤については、IC周辺の交通解析を十分に行った上で、長崎南北幹線道路の進捗状況を見極めながら、区間①に引き続き着手することが望ましい。

この他、区間②～④については、高速ネットワークの連続性の評価が低く、総合評価も相対的に低いが、西彼杵道路の整備効果を最大限発揮させるためには、早期の全線完成が望まれることから、区間①、⑤に引き続き順次整備を進めて行く必要がある。

### 【提言3】 配慮事項について

- IC 位置の決定においては、渋滞状況や主要拠点からのアクセスを考慮することとし、半島西岸側からのアクセス性向上策についても検討することが必要である
- 追越車線や休憩施設の設置も検討することが必要である

一連の審議の中で、事業を進めるにあたり配慮すべき事項について、委員から多くの有益な意見が出された。

このうち、提言書に盛り込むべきものとして、委員会で同意が得られた事項を上記のように提言することとした。

### 3. おわりに

沿線地域住民の利便性や観光などの地域産業の振興、災害発生時の防災拠点へのアクセス性向上など安全・安心な暮らしの確保を図るため、西彼杵道路の全線の早期完成が望まれる。

本委員会からの提言が西彼杵道路（大串～日並）の早期事業着手の足がかりになることを期待する。

## <<参考資料>>

### ○委員会の審議経過

#### (1) 第1回

- ・日時：令和元年11月15日
- ・議事：1. 委員会の目的について  
2. 地域と道路の課題について
- ・結果：西彼杵道路に期待される4つの効果を検討

#### (2) 第2回

- ・日時：令和2年2月5日
- ・議事：1. IC配置（案）の検討  
2. 地域の意見聴取について
- ・結果：地域の意見聴取方法を検討

#### (3) 地域の意見聴取

- ・オープンハウス：6箇所
- ・アンケート：116件
- ・ヒアリング：3自治体

#### (4) 第3回

- ・日時：令和2年9月4日
- ・議事：1. 地域の意見聴取結果  
2. IC配置・概略ルート（案）の選定  
3. 優先整備区間の検討
- ・結果：IC配置・概略ルートの推奨案を選定

#### (5) 第4回

- ・日時：令和3年2月1日
- ・議事：1. 優先整備区間の選定  
2. 計画の基本的な考え方について
- ・結果：優先整備区間を選定し、提言内容の取りまとめ

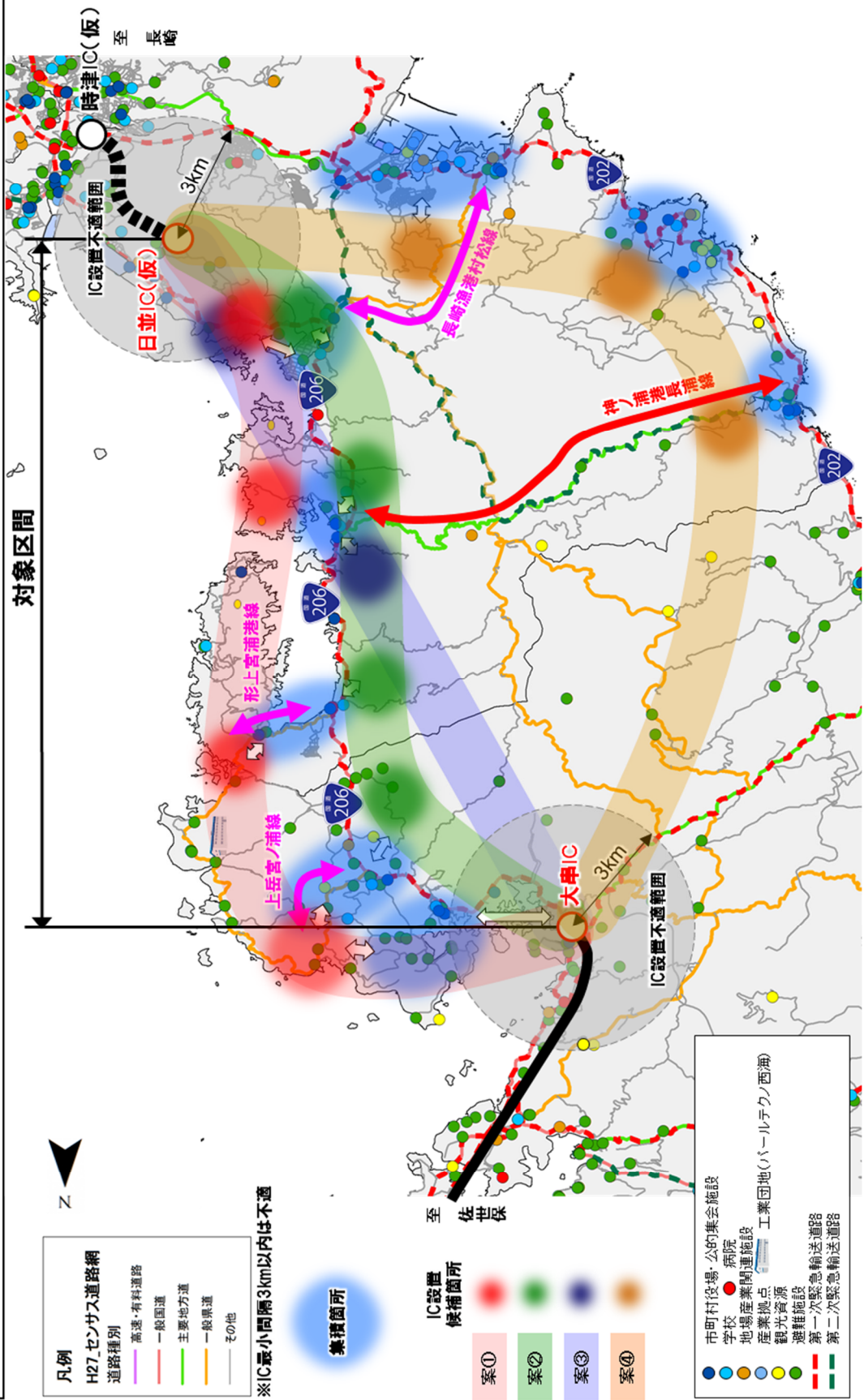
## ○委員会名簿

区 分	所 属	役 職	氏 名	分 野
委員長	長崎大学大学院 工学研究科 システム科学部門	教 授	中村 聖三	学 識
委 員	長崎大学大学院 水産・環境科学総合研究科	准教授	吉田 護	学 識
//	特定非営利活動法人 長崎海洋産業クラスター形成 推進協議会	支援 アドバイザー	河西 宏	経 済
//	長崎県観光連盟	専務理事	園田 幸四郎	観 光
//	長崎県商工会連合会	専務理事	山田 伸裕	商 工
//	J A長崎せいひ 宮農畜産部	専任部長	松浦 慎吾	農 業
//	長崎魚市 株式会社 総務部 総務課	課 長	山下 祐一郎	水 産
//	一般社団法人 長崎県バス協会	専務理事	峯 比呂志	運 輸
//	公益社団法人 長崎県トラック協会	専務理事	鶴田 孝廣	運 輸



# IC配置・概略ルートの検討案

- 案①は、大村湾沿い(尾戸半島経由)にインターチェンジを4箇所配置するパターン。
- 案②は、国道206号沿いにインターチェンジを4箇所配置するパターン。
- 案③は、大串IC～日並IC(仮)を最短距離で結び、インターチェンジを2箇所配置するパターン。
- 案④は、西彼杵半島の西岸部沿いにインターチェンジを3箇所配置するパターン。

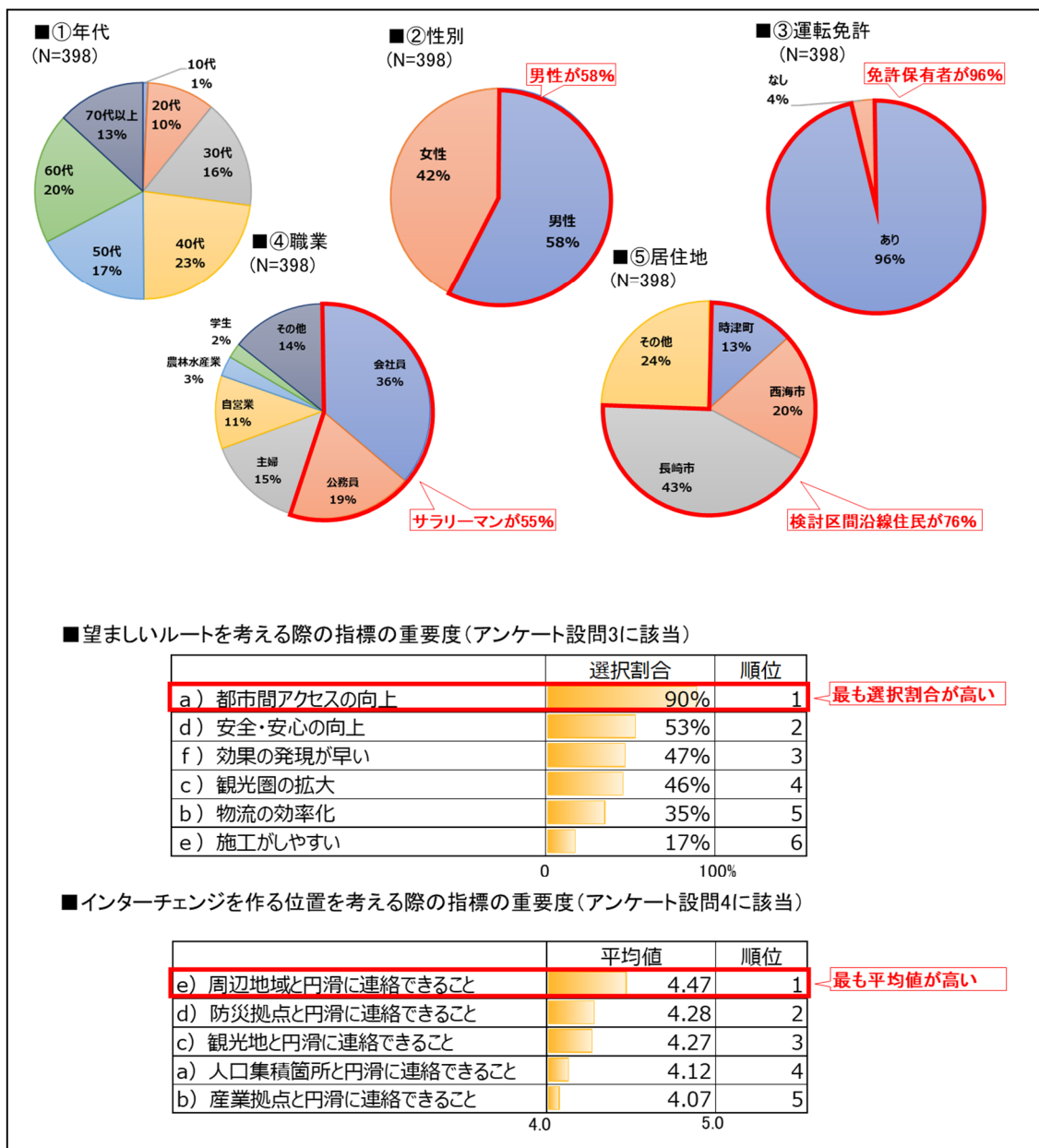


## ○地域の意見聴取結果

### ◆オープンハウス

- 幅広い年齢層からの回答が得られ、沿線住民からの回答も多く得られた。
- 望ましいルートを考える際の指標の重要度として、「都市間アクセスの向上」が90%と最も高かった。
- インターチェンジを作る位置を考える際の指標の重要度として、「周辺地域と円滑に連絡できること」が4.47と最も高かった。

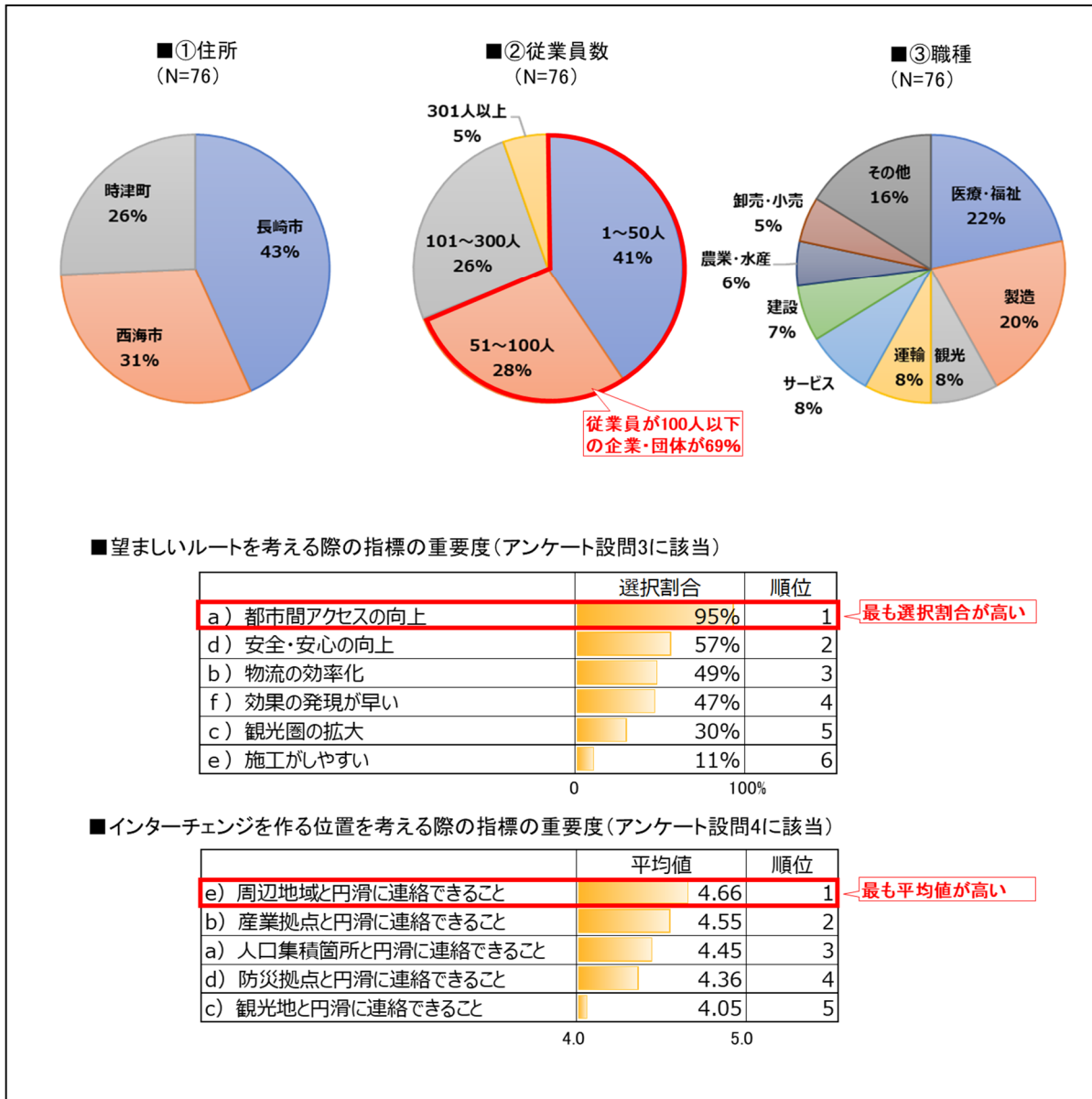
### <<回答結果>>



## ◆アンケート

- ・従業員が100人以下の企業・団体から69%の回答が得られ、幅広い職種からの回答も得られた。
- ・望ましいルートを考える際の指標の重要度として、「都市間アクセスの向上」が95%と最も高かった。
- ・インターチェンジを作る位置を考える際の指標の重要度として、「周辺地域と円滑に連絡できること」が4.66と最も高かった。

## <<回答結果>>



## ◆ヒアリング

- ルートについては、国道 206 号からのアクセス性や、幹線道路の代替路としての機能、時間短縮効果、整備効果の早期発現を重視すべきという意見が得られた。
- IC 配置については、物流拠点や人口集積箇所へのアクセス性を重視すべきという意見が得られた。
- その他として、アクセス道路となる県道の整備が必要という意見や、休憩施設等の整備、追越車線の設置を望む意見が得られた。

## <<主な意見>>

対象自治体	主な意見
長崎市	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 沿線利用を考えると国道 206 号沿いのルートが望ましい。</li> <li>• 三重地区の新長崎漁港や外海地区の世界遺産などへのアクセス道路となる県道の整備が必要である。</li> <li>• 休憩施設（トイレ、サービスエリア、パーキングエリアなど）の整備をお願いしたい。</li> <li>• 追越車線の整備をお願いしたい。</li> <li>• 左底交差点や西海交差点の渋滞解消のためには、時津工区に引き続き、検討区間の南側からの整備が必要である。</li> <li>• 開業予定している新幹線や計画されている長崎南北幹線道路と接続すると、回遊性が大きく向上し、生活圏や観光圏が拡大する。</li> </ul>
西海市	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 国道 206 号沿いのルートで県道からのアクセス性を確保できれば良い。</li> <li>• IC 配置については工業団地のような物流拠点との結びつきを重視し、白似田地区への配置が望ましい。</li> <li>• 国道 206 号沿いのルートでも、国道 202 号の代替路としての機能を有すると考える。</li> <li>• 西海市は心臓疾患や脳疾患の死亡率が高く、救急搬送で佐世保市の病院に搬送しているため、命を守る道として検討区間の北側からの整備が必要である。</li> </ul>
時津町	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 都市間の所要時間の短縮効果が大きく、整備効果を早期発現するためにも施工しやすいルートが望ましい。</li> <li>• IC 配置は人口集積箇所へのアクセス性を重視する。</li> <li>• 西海交差点の渋滞状況を踏まえて IC 配置を検討する必要がある。</li> <li>• 時津工区の完成に併せて町道子々川日並線を整備しているが、生活道路であるため早期に日並 IC からの北伸を望む。</li> <li>• 時津工区が完成すると、井手園交差が更に混雑しないか懸念しているため、長崎南北幹線道路との一体的な整備も含めて対策をお願いしたい。</li> </ul>