

諫早市政策要望

令和7年7月



インスタグラムフォトコンテスト

優秀作品

(中央干拓地)

ひとが輝く☆創造都市



長崎県諫早市

要 望 項 目

No.	項目	頁	第2次諫早市総合計画における位置づけ 『基本政策』
1	「諫早市の新しい都市計画」の実現へ向けた協力・支援について	1	快適なまちづくり
2	有明海沿岸道路（鹿島諫早間）の整備について	2	快適なまちづくり
3	有明海の再生(諫早湾の水産振興)について	3	地域特産を活かした農林水産業
4	諫早中核工業団地周辺の県有地の産業振興への活用について	4	活力あふれる商工業の振興と雇用の創出
5	半導体関連産業の集積に対する協力と支援について	5	活力あふれる商工業の振興と雇用の創出
6	市内県立高等学校への工業系学科等設置について	7	活力あふれる商工業の振興と雇用の創出
7	九州新幹線西九州ルート（新鳥栖～武雄温泉間）のフル規格による整備促進について	8	快適なまちづくり
8	県単独補助制度の見直しについて	9	快適なまちづくり
9	国道207号多良見町佐瀬拡幅の延伸について	10	快適なまちづくり
10	都市再生整備計画事業への協力と支援について	11	快適なまちづくり
11	幹線道路の整備促進について	13	快適なまちづくり
12	都市計画道路「破籠井鷲崎線」の早期事業化について	18	安全なまちづくり
13	一級河川本明川の抜本的な治水対策の整備促進について	19	安全なまちづくり
14	本明川ダム建設事業に伴うダム周辺地域振興について	21	安全なまちづくり
15	県管理河川の維持管理について	22	安全なまちづくり
16	急傾斜地崩壊対策事業の整備促進について	23	安全なまちづくり
17	河川改修事業の整備促進について	25	安全なまちづくり

諫早市政の推進につきましては、かねてより格別のご理解とご支援を賜り厚くお礼申し上げます。

本市では「第2次諫早市総合計画」及び「第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づき、本市が有する多様な地域資源や地域力を活かした創造的な活動を展開することにより、雇用を創出し、次代を担う子どもを育て、新たな魅力や価値、活力を生み出し、少子高齢化・人口減少対策等の戦略的な推進に取り組んでいるところでございます。

また、現在、本市は西九州新幹線の開業や道路インフラの整備により、県央に位置する交通の要衝としての地理的優位性が高く評価されており、大手企業の進出や事業拡張、大型商業施設の開業による雇用創出が見込まれるなど、定住人口拡大に向け大きな転換期を迎えております。

この機を逃すことなく、これまでの取組みを着実に進め、これから時代にふさわしいまちづくりを推進するため、本市の主要施策へのご支援などをお願いするものであります。

つきましては、このような本市の状況をご賢察いただき、特段のご配慮を賜りますようよろしくお願ひ申し上げます。

令和7年7月16日

諫 早 市 長 大久保 潔 重

諫早市議会議長 北島 守 幸

「諫早市の新しい都市計画」の実現へ向けた協力・支援について

【現状】

- 本市は昭和45年10月から現在の2市2町で構成する長崎都市計画区域に属している。
- 昭和46年3月から都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分する区域区分制度を導入し、秩序ある都市構造の構築に一定の効果を発揮してきた。
- 全国的に人口減少と高齢化社会の到来という社会情勢の大きな変革期を迎えている。

【課題】

- 市街地には開発可能な土地が不足しており、隣接都市に居宅を求める事例が増加。
- 郊外部の既存集落では後継者の都市部への流出などにより持続的な地域の維持が困難。
- 土地利用規制が厳しい市街化調整区域では、需要に応じた宅地の供給が困難。
- 交通の要衝という地理的特性を生かした工業系、事業系の土地利用の立地誘導が困難。

【要望】

- 諫早市を単独の都市計画区域に再編すること
- 新たな都市計画区域に区域区分を定めないこと
- 新たな土地利用政策についての適切な指導、助言

◇「諫早市の新しい都市計画」に関する基本方針から抜粋

●都市計画区域の再編

- 長崎都市計画区域から離脱し、新たに(仮)諫早都市計画区域を定める。

【長崎都市計画区域】

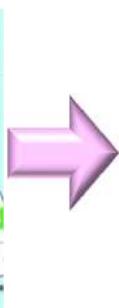


【(仮)諫早都市計画区域】



●区域区分を定めない

- 区域区分を廃止し、現行の用途地域を継続する。



【凡例】

■ 都市計画区域
(線引き・用途地域あり)

■ 都市計画区域
(非線引き・用途地域あり)

■ 都市計画区域
(非線引き・用途地域なし)

有明海沿岸道路(鹿島諫早間)の整備について

【現状】

- ・有明海沿岸地域の鹿島市から諫早市をつなぐ幹線道路は、一般国道207号のみ。
- ・有明海沿岸地域では、多くの半導体関連企業の立地が進んでいる。
- ・観光団体や自治体においては、沿岸地域の観光振興や交流人口の拡大及び地域の産業成長を目指し、地域一体となって活動している。

【課題】

- ・「熊本地震」や「令和3年8月の大雨」のような激甚化、頻発化する自然災害に備えるため、ダブルネットワークの構築が必要。
- ・産業の活性化を図るため、高速交通ネットワークの整備による物流の効率化を推進する必要がある。
- ・西九州地域の一体的な発展を図るために、ミッシングリンクの解消を図る必要がある。

【要望】

九州リングネットワークの一つを担う、有明海沿岸道路のミッシングリンクの解消を図るために、鹿島諫早間の事業化に向けた「調査・検討」への着手



有明海の再生（諫早湾の水産振興）について

【現状・課題】

- ・地元漁協では主にカキやアサリの養殖に取り組み、「小長井牡蠣」「華漣」「小長井あさり」「ゆりかごあさり」など本市を代表する水産物を生産している。
- ・カキ養殖においては、改良型養殖筏の増設等による生産基盤の拡充を進めるとともに、水産加工品の開発や「諫早湾岩ガキ」の試験養殖によるカキの通年販売を目指し、漁業経営の安定に努めている。
- ・アサリ養殖においては、天然の着底稚貝が確認されるものの、その多くは漁獲サイズまで成育できないことや、国内資源の減少により放流用の良質な種苗の確保が困難な状況で水揚量の回復には至っておらず、漁業経営を取り巻く環境は依然、厳しい状況である。
- ・有明海の再生に向けては、沿岸4県の協調した取組が継続して実施されており、一部での効果が見え始めているものの、漁業者が漁場の再生を実感できる状況には至っていない。
- ・「有明海再生加速化対策交付金」が創設され、有明海再生の加速化が期待されるが、漁業者からは成果を実感できるような対策が必要との意見がある。

【要望】

1. 有明海沿岸4県と国が協調した有明海再生の取組について、引き続き調査等を実施し、再生への道筋を明らかにするとともに、水産資源の回復、海域環境の改善等を図ること。
2. 「有明海再生加速化対策交付金」について、漁業者の意見が十分に反映されたものとなるよう必要な対策を講じること。



水産加工品

「牡蠣のしぐれ煮」

「牡蠣のオイル漬け」



「小長井牡蠣カレー」



諫早中核工業団地周辺の県有地の産業振興への活用について

【現状】

- ・諫早市には全国でも有数の規模を誇る「諫早中核工業団地」をはじめ6か所の団地が整備され、半導体、食料品、航空宇宙関連などさまざまな業種が進出
- ・本市の製造品出荷額は、直近2年(R3年、R4年)連続県内第1位(長崎県を牽引)
- ・本市による産業団地整備の状況は、令和3年に分譲を開始した南諫早産業団地が約3年で完売し、現在その南側隣接地に新たな産業団地(約12ha)を整備中(R5~R9年度)

【課題】

- ・諫早IC付近に現在分譲可能な新たな産業団地用地が不足

【要望】

- ・諫早中核工業団地付近(県有地及び私有地)への新たな産業(工業)団地整備に関する協力(県有地の譲渡にかかる継続的協議のお願い)

諫早IC周辺の産業団地、工業団地



半導体関連産業の集積に対する協力と支援について

【現状】

- ・諫早市には全国でも有数の規模を誇る「諫早中核工業団地」をはじめ6か所の団地が整備され、半導体、食料品、航空宇宙関連などさまざまな業種が進出
- ・本市の製造品出荷額は、直近2年(R3年、R4年)連続県内第1位(長崎県を牽引)
- ・本市による産業団地整備の状況は、令和3年に分譲を開始した南諫早産業団地が約3年で完売し、その南側隣接地に新たな産業団地(約12ha)を現在整備中(R5~R9年度)

【課題】

- ・現在、諫早市内には、企業の進出ニーズに答える分譲可能な産業団地が不足している
- ・本市産業団地のエネルギー確保は、国のGX推進戦略に沿った地球環境に配慮した取組(太陽光発電等)を検討中
- ・半導体関連企業の誘致、振興には、工業用水の安定的な供給が必要

【要望】

- ・(仮称)諫早平山産業団地整備への継続的支援

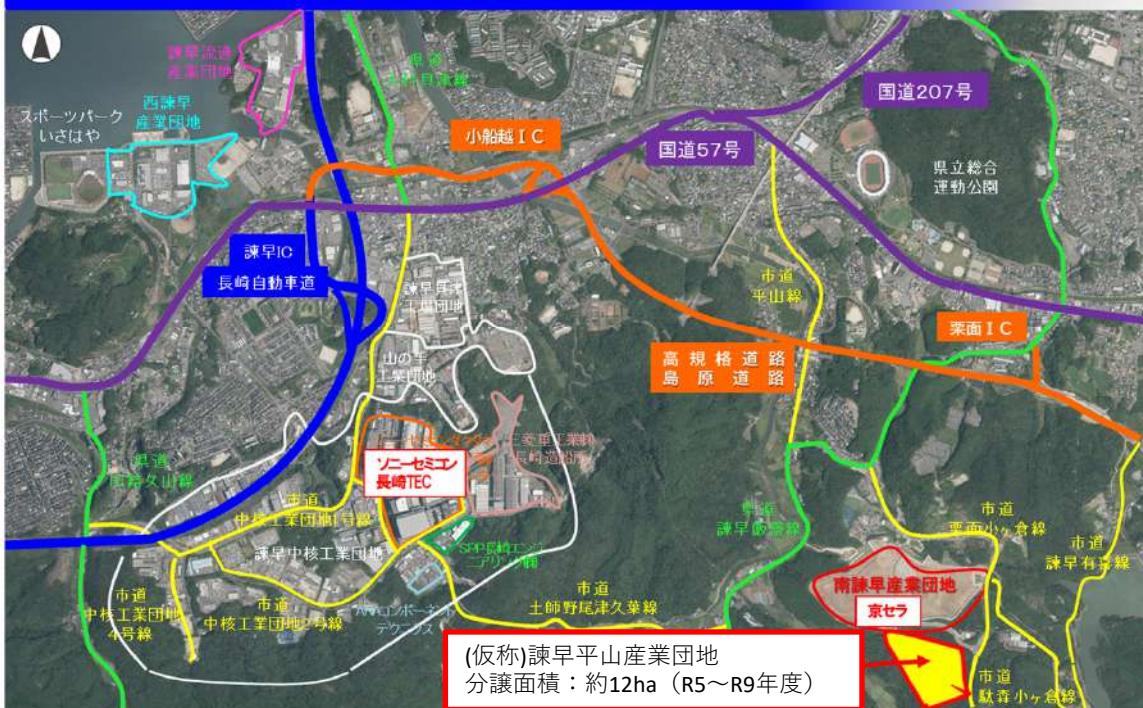
■市内の大手半導体関連企業



■市内の産業団地等の状況(令和7年4月時点) 諫早市企業誘致課調べ

	諫早貝津 工場団地	山の手 工業団地	諫早中核 工業団地	諫早流通 産業団地	西諫早 産業団地	南諫早 産業団地	合計
総面積	約14ha	約15ha	約226ha	約12ha	約12ha	約37ha	約316ha
分譲面積	約13ha	約10ha	約101ha	約8ha	約10ha	約20ha	約162ha
分譲開始	昭和38年	昭和48年	昭和55年	平成21年	平成26年	令和3年	
立地企業	7社	30社	144社	9社	14社	4社	208社
分譲率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
就職者数	約700人	約700人	約8,500人	約500人	約500人	約1,400人 見込み	約12,300人 見込み
主な 半導体関連	—	—	ソニー グループ	—	—	京セラ(株)	

諫早 IC周辺の産業団地、工業団地



参考：サーキュラーエコノミー型新産業団地整備の推進イメージ

1 自然エネルギー（太陽光発電）の利用



2 水循環の促進（下水再生水の利用）

<イメージ図>



市内県立高等学校への工業系学科等設置について

【現状】

- ・県内有数の工業集積地で、世界的に事業展開する大企業の半導体主力生産拠点や南諫早産業団地への新たな半導体関連企業の工場立地が決定している。
- ・工業系をはじめ、様々な技術を有する企業が数多く立地している、
- ・近年、私立高校へ流れる動きがあり、県内の商業・工業系高校では定員を満たしておらず、諫早東高校においては大きく定員を下回る状況が続いている。

【課題】

- ・本市では大手半導体関連企業の進出による更なる雇用創出が期待されている。
- ・既存の事業者においても、工業系人材の確保は、今後の安定的な事業継続を図るうえでも不可欠である。

【要望】

工業系人材の確保・供給のため、市内県立高等学校への工業系学科設置について検討をお願いします。

○市内の高等学校

県立	①諫早高等学校	普通科
	②諫早商業高等学校	商業科・情報科・国際コミュニケーション科
	③諫早農業高等学校	農業科学科・動物科学科・環境創造科 農業土木科・バイオ園芸科・食品科学科 生活科学科
	④西陵高等学校	普通科
	⑤諫早東高等学校	普通科
私立	⑥鎮西学院高等学校	普通科・商業科
	⑦長崎日本大学高等学校	普通科・デザイン美術科
	⑧創成館高等学校	普通科・デザイン科

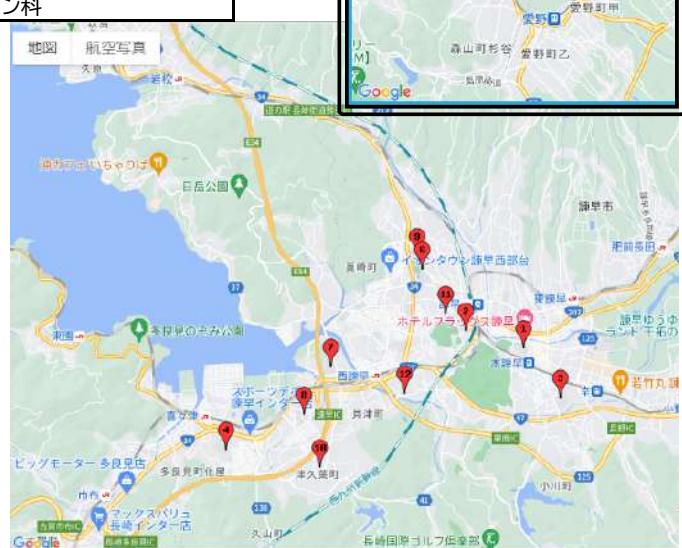
○市内の大学専門学校等

⑨鎮西学院大学
⑩いさはやコンピュータ・カレッジ
⑪長崎県央看護学校
⑫県立農業大学校



期待される効果

- ・立地企業と連携した実践的で魅力的なカリキュラムの構築
- ・公立高校の魅力向上
- ・地元企業への人材供給
- ・更なる企業誘致の促進
- ・若者の地元定着



九州新幹線西九州ルート(新鳥栖～武雄温泉間)のフル規格による整備促進について

【現状】

・九州新幹線西九州ルートは、西九州地域のみならず、九州全体の一体的浮揚に大きく貢献する重要な交通軸となるもので、西九州ルートが全線フル規格で整備されることにより、新大阪までの直通運行が可能となり、関西や中国地方との交流人口拡大等に大きく寄与するものであります。

【課題】

・西九州新幹線(武雄温泉～長崎間)の開業後、利用者数は順調に推移するとともに、駅周辺の再開発やマンション建設増などによりまちづくりが進展し、新幹線効果を実感する一方、武雄温泉駅での対面乗り換えが長期化・固定化するのではないかとの大きな危機感を抱いております。

・本市では、開業効果を高めるため、引き続き官民一体となって魅力あるまちづくりに取り組んでまいりますが、将来的に開業効果を最大化していくためには、西九州ルート全線のフル規格による早期整備が不可決です。

【要望】

令和4年9月23日に開業した西九州新幹線について、西九州ルート全体が全国的な新幹線ネットワークとしての整備効果を最大限発揮するとともに、西九州地域の産業振興や交流人口のさらなる拡大を図るため、関係者間の協議を進展させ、新鳥栖～武雄温泉間をフル規格により整備し、関西直通運行が早期実現するよう、国等に対して強く働きかけていただきますよう要望します。



県単独補助制度の見直しについて

【現状・課題】

- ・少子化や自家用車（マイカー）への依存によるバス利用者の減少に加え、燃料費の高騰などの問題も相まって、多くの地方バス路線が赤字となっている。このような中、必要な路線を維持し、市民の移動手段を確保するには、行政の支援が必要不可欠となっている。
- ・本市では、長崎県交通局並びに島原鉄道株式会社に対し、現在、国による地域間幹線系統確保維持費補助に協調して補助を行っているほか、市単独での地方バス路線維持単独補助を行っている。
- ・その一方で、長崎県生活バス路線運行対策費補助（県単独補助）は、令和2年度以降、コロナ禍の影響などにより、補助要件を満たさなくなつたため実施されておらず、従来の県補助協調路線がすべて市単独補助路線へと振り替わることとなり、本市にとって非常に大きな財政負担が生じている。

【要望】

県民の移動手段を守るという立場から、県単独補助の採択要件である輸送量、収支率等を見直し、より実効性の高い制度にすること

市から交通事業者（県交通局、島原鉄道（株））への補助金額一覧（単位：千円）

	地域間幹線系統 確保維持費補助金 (国庫補助協調分)	長崎県生活バス路線 運行対策費補助金 (県補助協調分)	地方バス路線維持 単独補助金 (市単独補助)	計
平成27年度	11,216	29,058	168,791	209,065
平成28年度	22,667	31,394	174,462	228,523
平成29年度	26,270	32,354	172,686	231,310
平成30年度	24,547	32,138	151,672	208,357
令和元年度	22,294	21,853	169,870	214,017
令和2年度	65,454	0	255,984	321,438
令和3年度	68,147	0	275,029	343,176
令和4年度	63,662	0	274,673	338,335
令和5年度	57,788	0	267,729	325,517
令和6年度	51,934	0	259,042	310,976

自家用車がない市民にとって、路線バスは買い物や通院に欠かせない交通手段となっている。（市役所前バス停）。

路線バスは通勤や通学にとって、重要な役割を担っている。（市役所前バス停）



国道207号多良見町佐瀬拡幅の延伸について

【現状】

- ・一般国道207号は、本市多良見町佐瀬地区の住民にとって、他地域と結ぶ唯一の幹線道路である。
- ・第2次緊急輸送道路に指定されているが、同地区から長与町岡郷地区までの約3.3km区間が未整備となっている。
- ・見通しの悪い急カーブや幅員が狭小な箇所が連続し、幹線道路に必要な機能が備わっていないため、住民の暮らしや基幹産業の「みかん」の出荷などに支障をきたしている。
- ・このような状況を踏まえ、令和元年には、行政の垣根を越えて「国道207号諫早市佐瀬・長与町岡郷間整備促進協議会」が設立された。

【課題】

- ・走行性や交通安全性を向上させること。
- ・激甚化・頻発化する自然災害に備えて道路構造を強靭化すること。

【要望】

未着手区間($L \approx 3.3\text{km}$)の早期事業化



都市再生整備計画事業への協力と支援について

①諫早駅周辺地区

【現状】・新幹線開業に合わせた再開発ビルの建設等で、公共交通の結節機能が強化された。
・県地方機関の新庁舎建設が進められているほか、マンション建設も活発化しており、
昼・夜間人口の増加が見込まれている。

【課題】幹線道路から駅へのアクセスやまちなかの回遊性向上に資する道路が不足している。

②諫早中央地区

【現状】市役所、高校などを有する官庁・文教エリア、アエル商店街を有する商業エリア、
国指定重要文化財の眼鏡橋を有する公園エリアなどの都市機能が集約し、
行政・経済・文化の中心的役割を担っている。

【課題】各エリア間の相互関係性が弱く、その潜在的価値を十分に活かせてはいない。

③南諫早地区

【現状】世界的に事業展開している大手半導体関連企業の工場立地が決定、雇用拡大、
定住促進、地域の産業及び経済への波及効果が期待されている。

【課題】交通量増加による交通渋滞、産業・物流機能の整備、周辺道路交通網の整備。

【要望】

事業完成に向けた着実な交付金の確保、継続的な支援

①駅へのアクセスおよびまちなかの回遊性向上に資する道路整備への支援

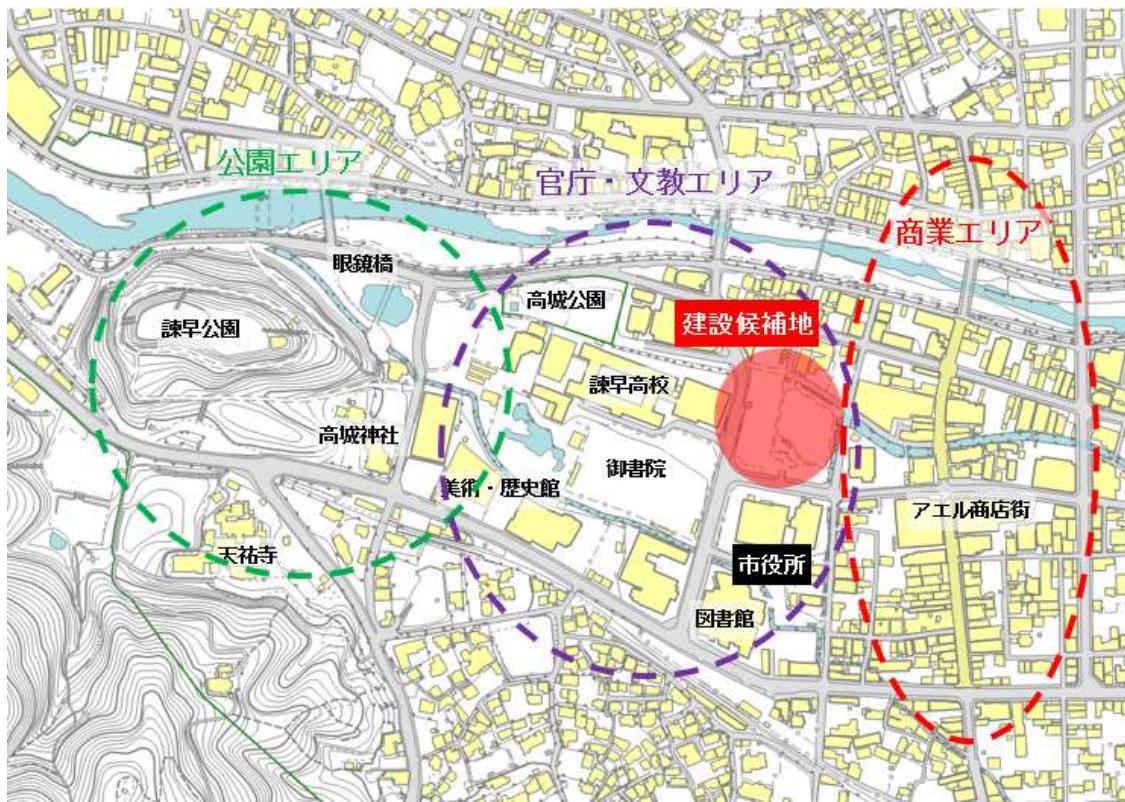
②(仮称)市民交流センターを核としたまちの賑わいと交流を創出する都市基盤の再整備への支援

③南諫早地区の新たな産業拠点等の整備及び周辺道路網の整備への支援

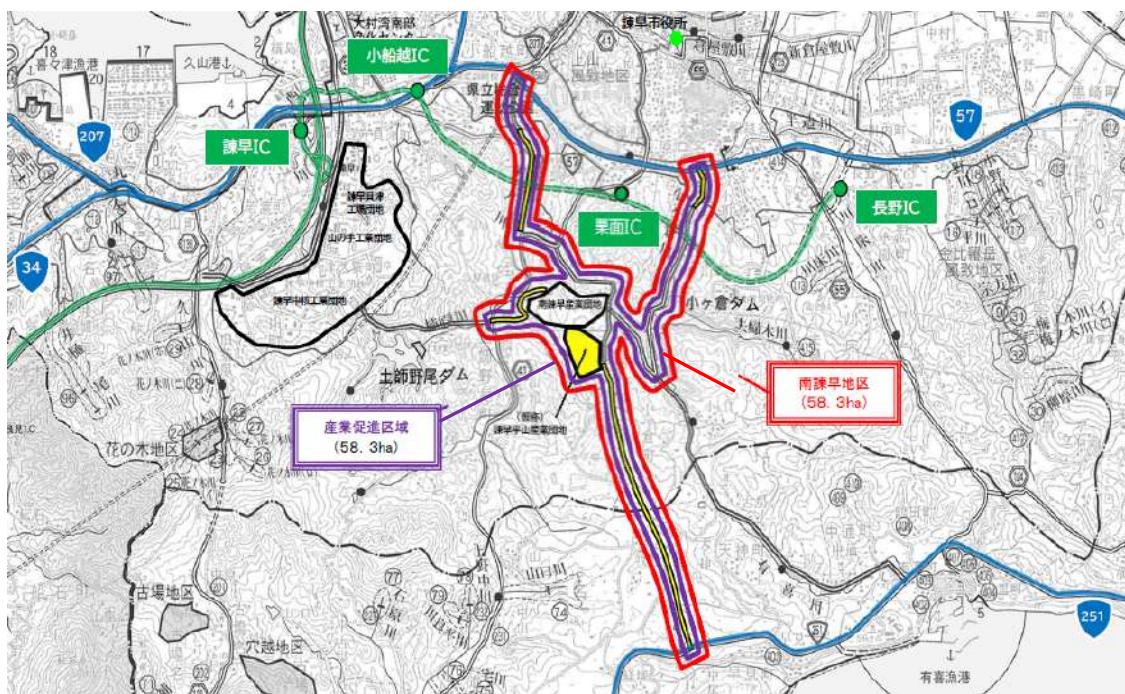
①諫早駅周辺地区



②諫早中央地区



③南諫早地区



幹線道路の整備促進について

(Ⅰ)一般国道207号

【現状】

- ・一般国道207号は、本市と県内外の他都市を結び、平時の産業振興や災害時の緊急輸送などに重要な役割を果たしている。
- ・見通しの悪い急カーブや幅員が狭小な区間、歩道の無い区間が点在する。
- ・自然災害時(大型台風、大規模地震など)の電柱倒壊による道路閉塞が危惧されている。
- ・沿道商業施設や交通量の多い2車線区間は、通勤時間帯を中心に混雑が発生している。

【課題】

- ・沿線の地域特性に応じて、走行性や交通安全性などを向上させること。
- ・激甚化・頻発化する自然災害に備えて道路構造を強靭化すること。

【要望】 以下の整備促進を要望します。(○事業化済み、●未事業化)

- ① 多良見町佐瀬地区の拡幅整備(佐瀬拡幅)
- ② 永昌東町～宇都町の無電柱化(電線共同溝)
- ③ 長田町の歩道整備(交通安全施設整備)
- ④ 正久寺町～猿崎町間の拡幅整備(東長田拡幅)
- ⑤ 猿崎町～高来町金崎の拡幅整備(東長田拡幅の延伸)



幹線道路の整備促進について (2) 県道

【現状】

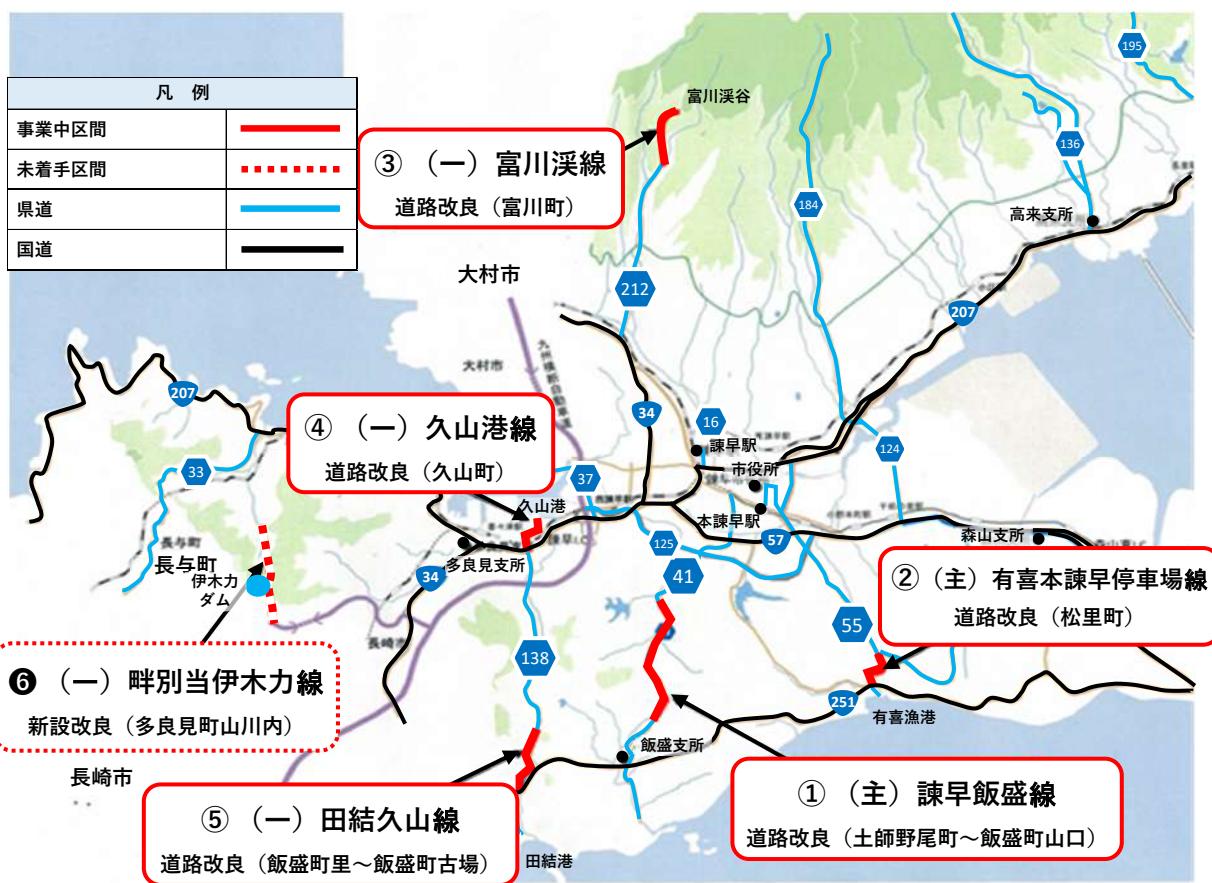
- ・県道は、市内各地域と国道や主要施設を連絡し、地域振興に欠かせない幹線道路である。
- ・線形が不良な区間や幅員が狭小な区間、歩道の無い区間が点在する。
- ・久山港周辺施設（産業団地、スポーツパークなど）から国道へのアクセスが乏しい。

【課題】

- ・沿線の地域特性に応じて、走行性や交通安全性、アクセス性などを向上させること。
- ・激甚化・頻発化する自然災害に備えて道路構造を強靭化すること。

【要望】 以下の整備促進を要望します。(○事業化済み、●未事業化)

- ① 主要地方道諫早飯盛線（土師野尾ダム入口交差点～飯盛町山口）の道路改良
- ② 主要地方道有喜本諫早停車場線（松里町）の道路改良
- ③ 一般県道富川渓線（富川町）の道路改良
- ④ 一般県道久山港線（久山町）の道路改良
- ⑤ 一般県道田結久山線（飯盛町里～飯盛町古場）の道路改良
- ⑥ 一般県道畔別当伊木力線（多良見町山川内）の新設改良



幹線道路の整備促進について (3)一般国道57号森山拡幅

① 自動車専用道路部(島原道路:森山西IC~(仮)尾崎IC間)

【現状】・吾妻西IC~森山西ICの開通でこの区間のボトルネックが顕在化しており、通勤時間帯を中心に現道部やIC出口部において混雑が発生している。
・救急・災害時の緊急輸送への影響も懸念される。

【課題】・現道部やIC出口部に集中する交通流を分散化すること。

② 現道部(雲仙市愛野大橋~諫早市尾崎交差点間)

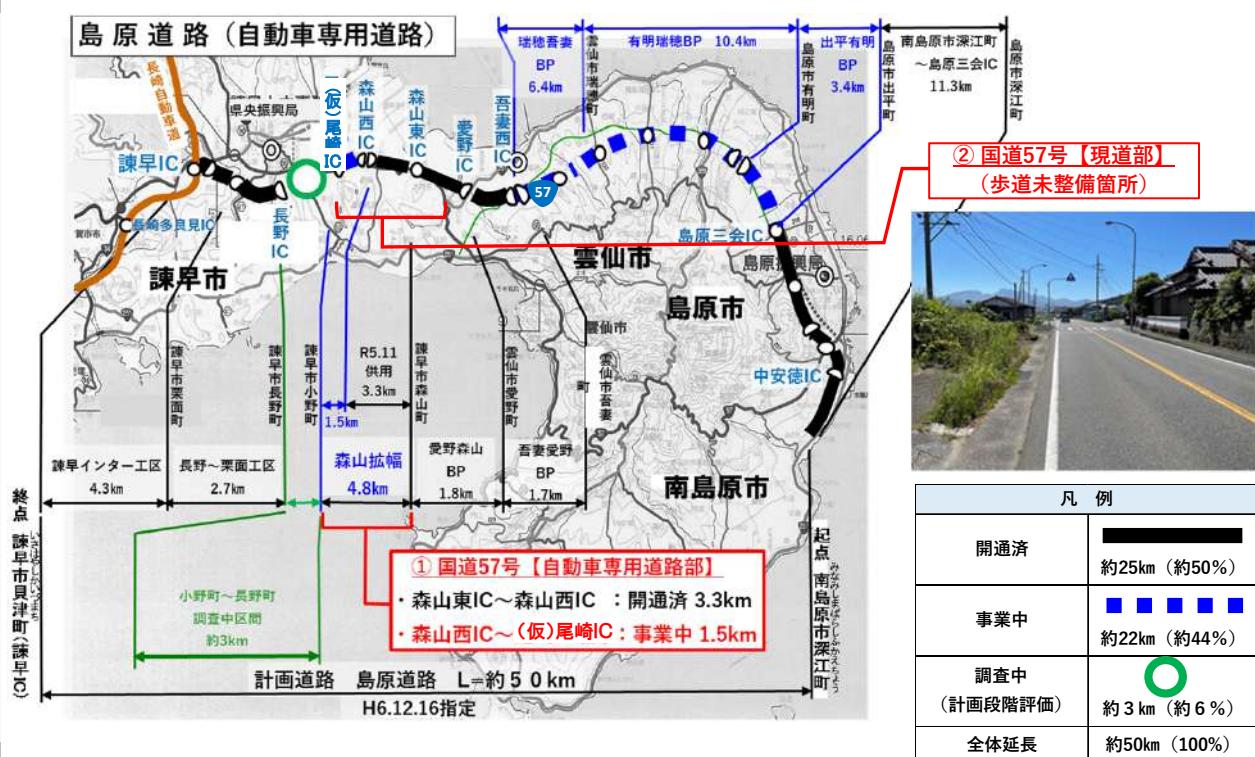
【現状】・自動車交通量が多く、歩道が無い(又は狭い)区間が存在し危険な状態である。

【課題】・交通環境を改善し安全性を確保すること。

【要望】

① 自動車専用道路部の早期完成(森山西IC~(仮)尾崎IC間)

② 現道部歩道の早期整備(雲仙市愛野大橋~諫早市尾崎交差点間)



島原道路の整備効果：移動時間の短縮（諫早↔南島原 90分↔40分）、定時性の確保、交流人口拡大、地域の活性化、救急医療体制の強化、災害時の交通ネットワーク確保など

幹線道路の整備促進について (4) 高規格道路「島原道路」(小野町～長野町)

【現状】

- ・「島原道路」の一部を成す「小野町～長野町」間は、同道路で唯一の未事業化区間である。
- ・当該区間は、令和7年4月1日に概略ルートや構造の検討を行う「計画段階評価を進めるための調査」の対象箇所に選定された。
- ・信号交差点や沿道型店舗が連なり、平日、休日ともに旅行速度が低い。
- ・大型商業施設の出店などで更なる交通量の増加が見込まれている。
- ・(仮)尾崎IC開通後のボトルネック化が懸念される。
- ・洪水時の浸水想定区域内に位置する。

【課題】

- ・本市中心部の交通混雑の緩和および本市と島原半島地域の住民の生命と暮らしを未来につなぐためにも、高規格道路「島原道路」全線を早期に事業化すること。

【要望】

小野町～長野町(調査中区間)の早期事業化



幹線道路の整備促進について

(5)一般国道34号

① 大村諫早拡幅(大村市与崎交差点～諫早市花高入口交差点)

【現状】・前後を4車線区間に挟まれた2車線区間のため、通勤時間帯を中心に混雑が常態化している。

・坂路で線形不良箇所もあるため、交通事故や積雪時の車両スタックが発生し、本市の社会・経済活動に大きな支障となっている。

【課題】・県央地域の社会・経済活動を担う大動脈として機能するよう、当該区間の旅行速度と交通安全性を向上させること。

② 講早北バイパス

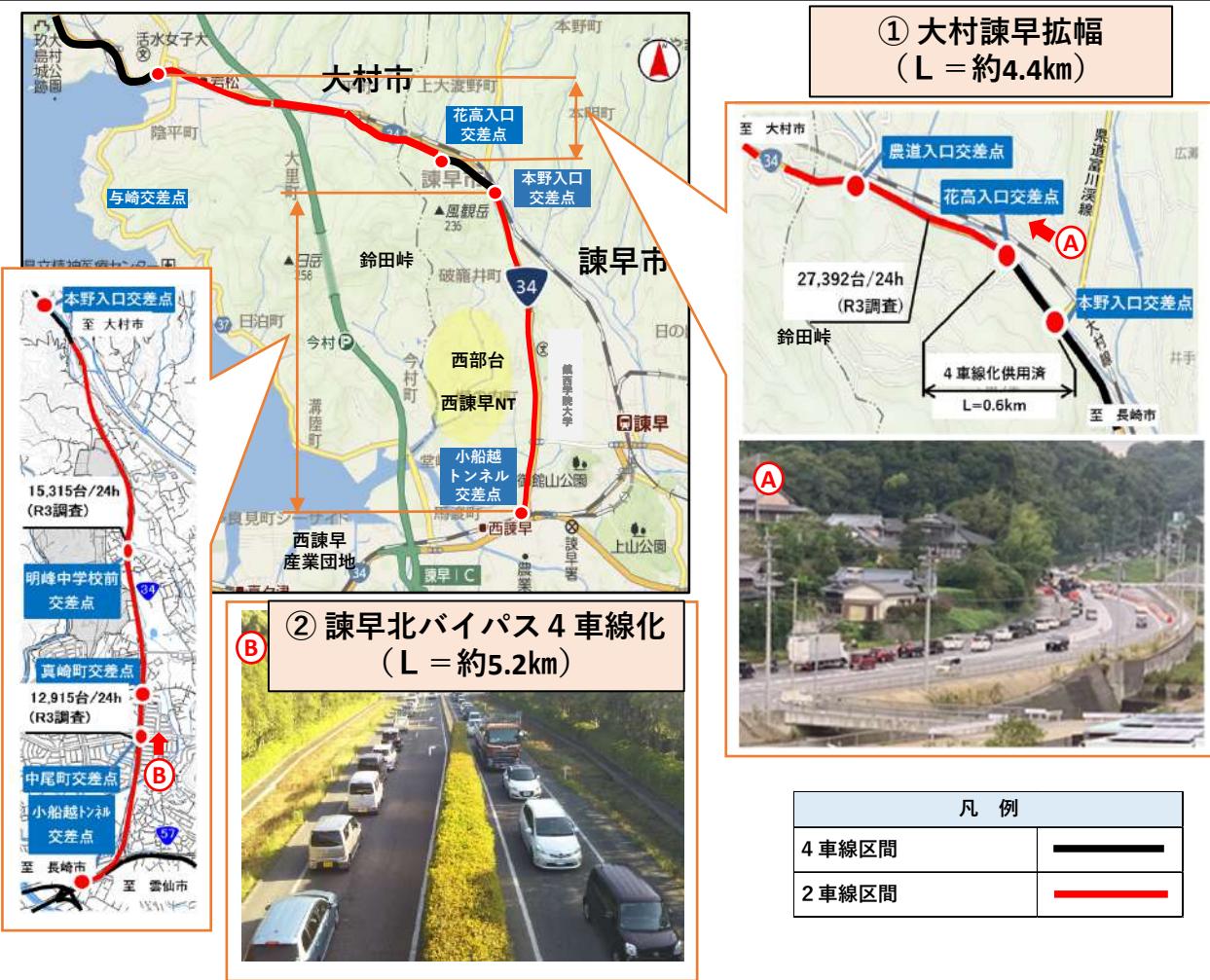
【現状】・昭和58年に暫定2車線で供用した区間であり、近隣の大型住宅団地開発による人口増や産業団地への企業進出なども相まって通勤時間帯の混雑が常態化している。

【課題】・近年の交通需要や大村諫早拡幅の整備後を見据えて、当該区間の交通機能を強化すること。

【要望】

① 大村諫早拡幅の整備促進

② 講早北バイパス4車線化の早期事業化



都市計画道路「破籠井鷺崎線」の早期事業化について

【現状】

- ・本市中心部の幹線道路は、市域を跨ぐ通勤車両などが多数流入し混雑が発生している。
- ・南側は高規格道路の整備により中心部を迂回する交通対策が進められているが、北側は道路網形成が不十分なため、通過交通を中心部の外側に誘導できていない。
- ・中心部近郊で大型の住宅団地や産業団地、商業施設の建設が予定されているため、今後も中心部における通過交通の増加が懸念される。

【課題】

- ・中心部の混雑や交通環境の改善に向けて北側幹線道路網を構築すること。

【要望】

都市計画道路「破籠井鷺崎線」の早期事業化

凡 例	
高規格幹線道路	——
2車線以上の幹線道路等	—
未整備の都市計画道路	 補助的幹線道路ほか 外環状道路

諫早市中心部の道路網図



一級河川本明川の抜本的な治水対策の整備促進について

【現状】

- ・一級河川本明川は河川延長が短く、勾配が急なため、短時間の大雨で洪水が発生しやすく、過去に幾度となく本市の市街地で甚大な洪水被害が発生。
- ・昭和32年の諫早大水害では、死者・行方不明者630名を出す甚大な被害。
- ・令和2年7月豪雨では、わずか50分間で水位が1.94m上昇し、昭和57年の長崎大水害以来38年ぶりに氾濫危険水位を超過した。
- ・渇水時には河川の流水が枯渇しやすく、農業用水や河川の維持流量の確保が困難となっている。

【課題】

- ・洪水による被害は繰り返し発生しているため、生命と財産を守る抜本的な治水対策の早期整備が必要。
- ・治水対策とあわせて、渇水時の農業用水や河川の維持流量の安定確保が求められる。
- ・本明川ダムを含む本明川及び半造川における流域治水対策の推進が必要。

【要望】

ダム建設を含む本明川及び半造川の更なる治水対策の整備促進についての協力と支援

本明川ダム完成イメージ図



半造川改修事業の実施状況



本明川の洪水の歴史

発生年月日	災害の原因	被　害　状　況
元禄12年 (1699年) 8月13日	不明	本明川大洪水により、人畜、家屋等が流失する甚大な被害発生。 この水害と翌年の飢餓供養のため、富川に五百羅漢が彫られる。 ・溺死者487人
昭和32年 7月25日 諫早大水害	梅雨前線	一昼夜の降雨量1,000ミリに及ぶ未曾有の大洪水。 ・死者576名、行方不明者54名、負傷者1,547名 ・家屋全壊815戸、半壊713戸、床上浸水3,459戸
昭和57年 7月23日 長崎大水害	梅雨前線	長崎県を襲った集中豪雨で、低位部や干拓地に洪水被害が発生。 ・死者21名 ・家屋全壊24戸、半壊56戸、床上浸水1,379戸
平成11年 7月23日	熱帯低気圧	諫早市で最大時間雨量123ミリを記録する集中豪雨。 ・死者1名 ・家屋全壊1戸、半壊1戸、床上浸水240戸
平成23年 8月23日 ～24日	前線	小野雨量観測所で最大時間雨量98ミリを記録する集中豪雨。 諫早市の一部へ避難勧告を発令。 ・床上浸水10戸、床下浸水36戸
令和2年 7月6日 7月豪雨	梅雨前線	昭和57年以来38年ぶりに氾濫危険水位(3.70m)を超過 ・本明川の水位3.79m(観測史上3位) ・基準地点の裏山では、50分間に1.94mの水位上昇

昭和32年7月 諫早大水害



平成11年7月 出水



令和2年7月 豪雨



本明川の渇水の歴史

発生年	被　害　状　況
昭和35年	深刻な県下の水不足、農作物の被害が18億円
昭和41年	干ばつにより、諫早市の水田面積の半分にあたる約1,100haに被害
昭和42年 (長崎渇水)	県下の農作物は戦後最大の被害となり、水稻は作付面積の76%が被害を受け、被害額は40億円
平成6年 (列島渇水)	本明川ではアユやハヤの大量死が続いたため諫早市が魚を救出 諫早市は1,615haの作付面積のうち176haで水不足が発生 諫早市における農作物の被害は約1億5千万円



平成6年 魚の大量死(高城橋付近)

ダムが無い場合



公園橋下流
 $Q=0.04\text{ m}^3/\text{s}$ (瀕切れ)

ダムがある場合



公園橋下流
 $Q=0.25\text{ m}^3/\text{s}$ (水補給後)

本明川ダム建設事業に伴う ダム周辺地域振興について

【現状】

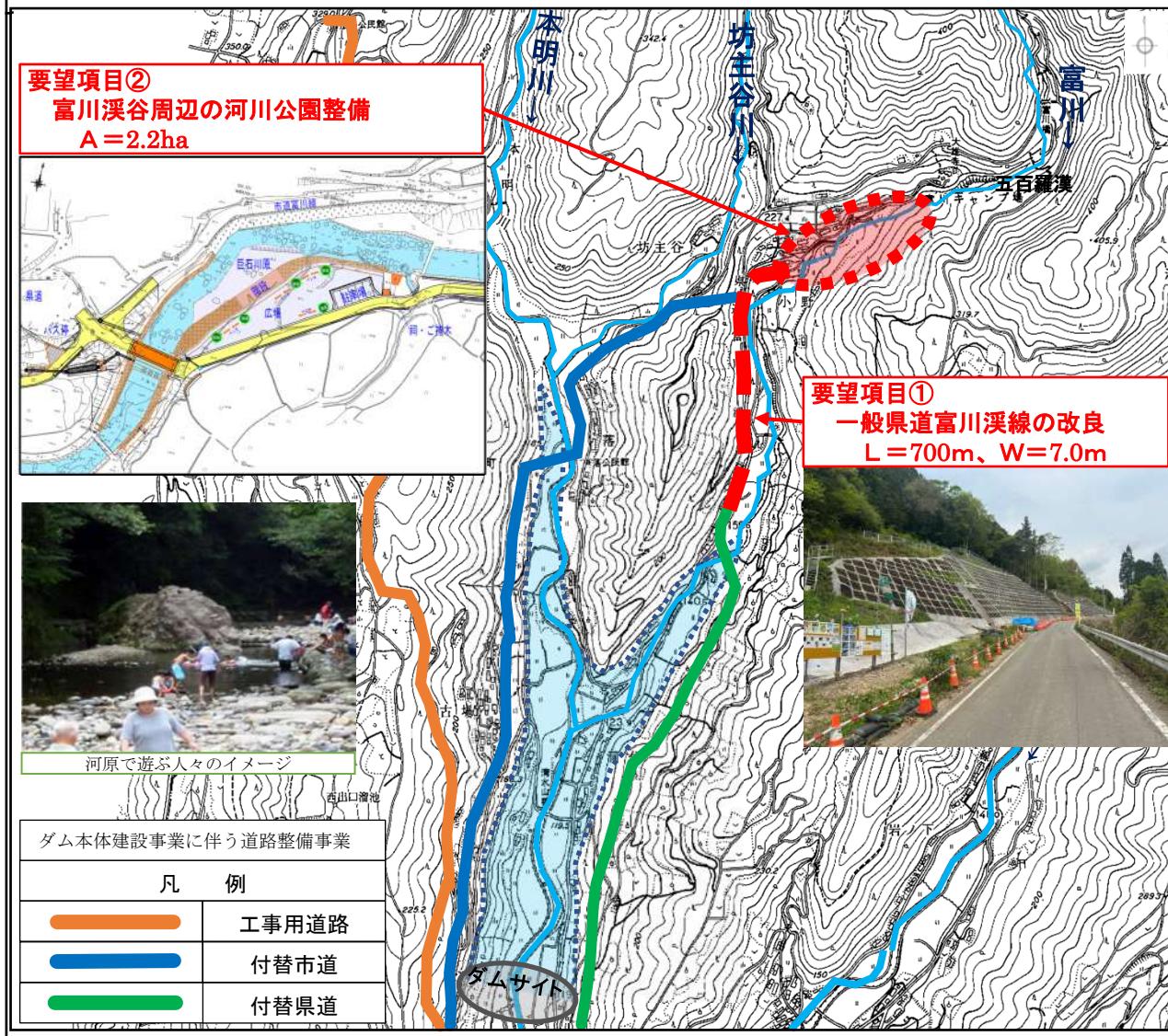
- ・平成29年2月に「本明川ダム建設対策協議会」から地域振興対策の要望書が提出。
- ・水源地域対策特別措置法に基づき、平成28年3月に「指定ダム」とされ、平成31年3月に「水源地域」の指定を受け、令和3年3月に地域住民の生活の安定及び福祉の向上並びに地域振興を目的に「水源地域整備計画」が決定。

【課題】

- ・ダム建設事業により影響を受ける地域の生活環境や産業基盤の安定を図るため、「水源地域整備計画」に位置付けられた基幹事業の早期整備が求められている。

【要望】以下の整備促進を要望します。

- ①一般県道富川渓線の改良(平地蒔バス停～富川バス停区間)
- ②富川渓谷周辺の河川公園整備



県管理河川の維持管理について

【現状】

- ・県管理の河川においては、これまでに実施された浚渫及び暖竹等の伐根により、河川通水断面の確保による河川安全度の向上や、水質改善による快適で豊かな生活環境が実現しており、他の多くの河川でも地元自治会から本対策が求められている。

【課題】

- ・土砂の堆積や暖竹の繁茂に起因した越流による浸水被害など、河川における防災機能の低下や生活環境の悪化が懸念されている。

【要望】

県管理河川における河道の定期的な浚渫、及び暖竹等の伐根の実施



【湯江川】

高来町 善住寺公民館付近
R6浚渫完了



【田結川】

飯盛町 田結出張所付近
土砂堆積、繁茂状況



【有明川】

森山町 幸橋付近
土砂堆積、繁茂状況

急傾斜地崩壊対策事業について

【現状】

- 本市には中山間部と海岸沿いを中心に土砂災害警戒区域が2,929箇所、土砂災害特別警戒区域が2,671箇所あり、多雨期には崖崩れが発生するなど、市民の不安解消には至っていない。
- 現在、142地区が急傾斜地崩壊危険区域に指定され、順次整備が進められている。

【課題】

- 過去の集中豪雨では市内各地で崖崩れが多発したことから、市民のがけ崩れに対する危機感が強く、市民の生命と財産を守るため、急傾斜地崩壊対策が喫緊の課題となっている。

【要望】

- ①県営急傾斜地崩壊対策事業の整備促進
- ②市営急傾斜地崩壊対策事業への継続的な財政支援

[①県営事業]

・事業概要

地 区	岩下
所 在 地	高来町善住寺
事業年度	R3～R9
整備延長	L=280m
総事業費	320百万円
進捗率(R6末)	約8%



[②市営事業]

・事業概要

地 区	土師野尾(2)	梅林	岩下	香田(2)
所 在 地	土師野尾町	高来町平田	高来町善住寺	福田町
事 業 年 度	H29~R13	H1~R15	R1~R7	R3~R9
整 備 延 長	L=170m	L=257m	L=66m	L=114m
総 事 業 費	355百万円	383百万円	149百万円	213百万円
進 捗 率 (R6末)	約53%	約48%	約80%	約54%

地 区	島崎(2) (6)	本明(5)	中田(3)
所 在 地	川床町	本明町	中田町
事 業 年 度	R5~R29	H5~R12	R7~R22
整 備 延 長	L=215m	L=101m	L=240m
総 事 業 費	540百万円	140百万円	308百万円
進 捗 率 (R6末)	約4%	約12%	R7新規



土師野尾(2)地区



梅林地区



島崎(2) (6)地区



岩下地区



本明(5)地区



香田(2)地区



中田(3)地区

河川改修事業の整備促進について

【現状】

- ・本市が位置する長崎県南部地域は、地理地形的要因と気象的要因が重なって集中豪雨が起きやすい地域である。
- ・令和2年7月豪雨では、本明川において38年ぶりに氾濫危険水位3.70メートルを超える事態となり、市内各地で多くの浸水被害が発生した。

【課題】

- ・豪雨災害の激甚化・頻発化は今後も予測されることから、市民にとって水害に対する不安は依然として解消されていない。

【要望】

以下の整備促進を要望します。

- ① 江ノ浦川河川改修事業
- ② 有喜川河川改修事業
- ③ 仁反田川河川改修事業

・事業概要

河川名	①江ノ浦川	②有喜川	③仁反田川
所在地	飯盛町	有喜町	森山町
事業年度	H8～R14	H5～R11	S58～R17
整備延長	L=2,290m	L=1,750m	L=900m
総事業費	9,700百万円	5,000百万円	3,820百万円
進捗率(R6末)	約77%	約80%	約55%



【①江ノ浦川】



【②有喜川】



【③仁反田川】

インスタグラムフォトコンテスト

入賞作品



諫早万灯川まつり



安勝寺

※その他の作品は右2次元バーコードからご覧ください。

 長崎県諫早市

