

諫早市政策要望

令和8年8月



令和9年1月31日開催

「長崎ミュージックフェスマラソン」

(コース：諫早市・雲仙市)

来てよし、住んでよし、育ててよし！

輝く諫早 夢かなうまち



長崎県諫早市

要 望 項 目

No.	項目	頁	第3次諫早市総合計画に おける位置づけ 《基本目標》
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	チャレンジできるまち
2	諫早中核工業団地と南諫早産業団地等をつなぐ新たな道路の整備について	2	産業が活力を生み出すまち
3	都市計画道路「破籠井鷺崎線」の早期事業化について	3	持続可能なまち
4	有明海の再生(諫早湾の水産振興)について	4	産業が活力を生み出すまち
5	久山港公有水面埋立による産業団地等整備のための新たな用地造成について	5	
6	市内県立高等学校への工業系学科設置について	6	
7	都市再生整備計画事業への協力と支援について	7	チャレンジできるまち
8	地域医療の維持・確保を図るための総合的な対策の実施について	9	持続可能なまち
9	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	10	
10	県単独補助制度の見直しについて	11	
11	国道207号多良見町佐瀬拡幅の延伸について	12	
12	幹線道路の整備促進について	13	
13	有明海沿岸道路（鹿島諫早間）の整備について	18	
14	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	
15	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	
16	県管理河川の維持管理について	22	
17	急傾斜地崩壊対策事業について	23	
18	河川改修事業の整備促進について	25	

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

本市では今年度から「第3次諫早市総合計画」及び「第3期まち・ひと・しごと創生総合戦略」を始動し、豊かな自然と都市機能が調和した生活環境、子育て・教育の充実など暮らしのバランスの良さ、市民が愛着や誇りをもち、未来へ希望を抱き、夢を実現できるまちであり続けたいという想いを込めた、将来都市像「来てよし、住んでよし、育ててよし！輝く諫早 夢かなうまち」の実現に向けて取組を始めました。

また、10年後の目標人口について、新たな産業団地の整備による雇用創出や新しい都市計画制度の運用による定住人口の拡大、子育て世帯に対する経済的な支援の拡充等により人口減少に歯止めをかけ、概ね13万人を維持することとしております。

このような取組を着実に進め、これからの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御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御賢察いただき、特段の御配慮を賜りますようお願い申し上げます。

令和8年8月

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の実現に向けた適切な指導、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】

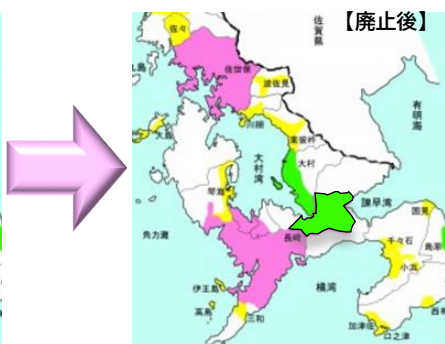


【(仮)諫早都市計画区域】



●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)

諫早中核工業団地と南諫早産業団地等をつなぐ新たな道路の整備について

【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、航空宇宙関連など様々な業種が進出。
- ・本市の製造品出荷額は、直近3年（R3年、R4年、R5年）連続県内第1位（長崎県を牽引）。
- ・市内6番目の南諫早産業団地には京セラ（株）が新たな工場を建設中であり、現在その南側に諫早平山産業団地（約12ha）を整備中（R5～R9年度）。

【課題】

- ・「諫早中核工業団地」と「南諫早産業団地及び諫早平山産業団地」の更なるアクセス向上による連携の強化。
- ・貝津町交差点付近における朝夕の通勤時間帯に発生する交通渋滞の緩和。

【要望】

諫早中核工業団地と南諫早産業団地をつなぐ新たな道路計画への協力をお願い（現地調査における立ち入りや用地取得への協力）



都市計画道路「破籠井鷲崎線」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】

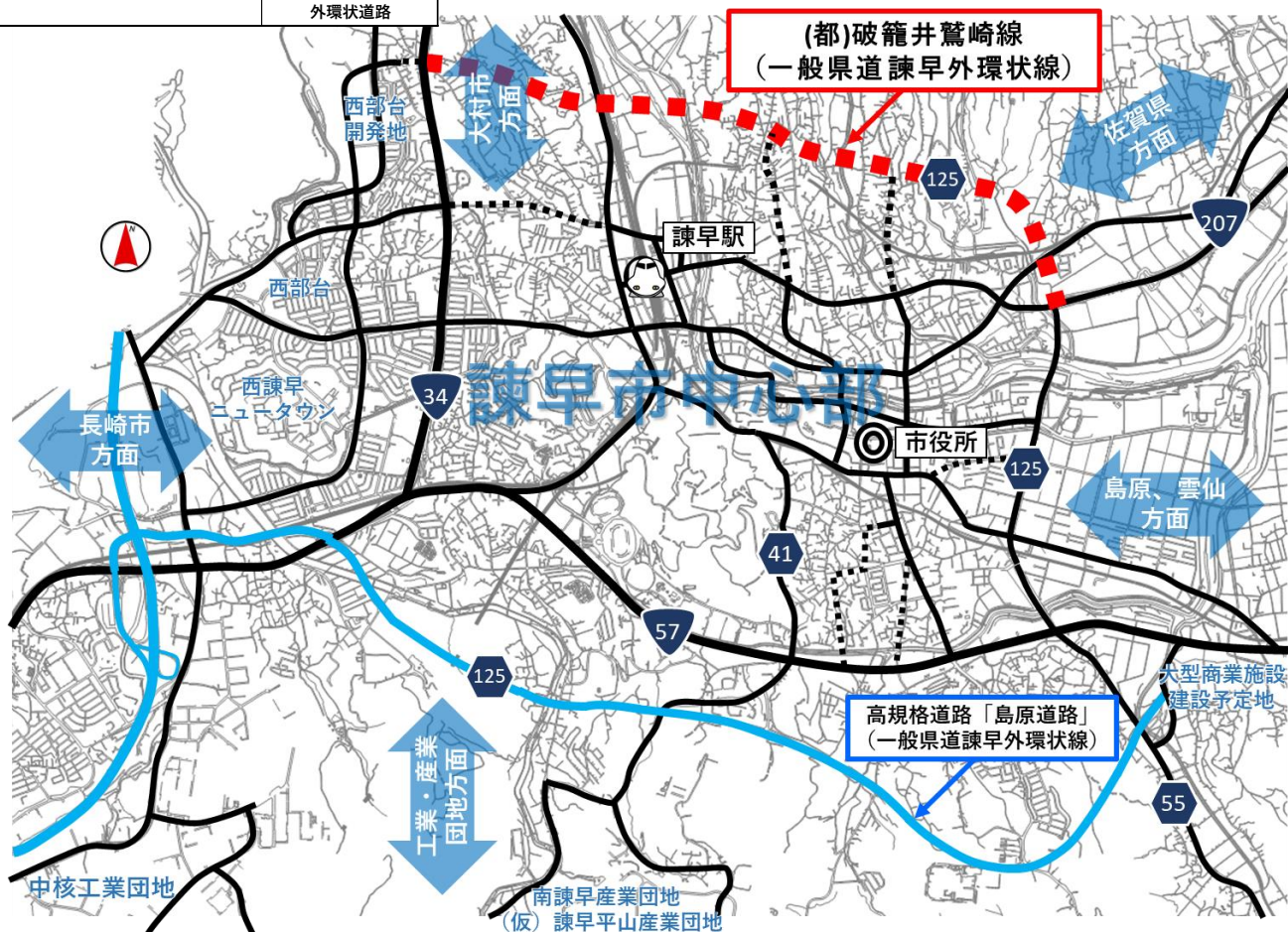
- ・中心部の混雑や交通環境の改善に向けて北側幹線道路網を構築すること。

【要望】

都市計画道路「破籠井鷲崎線」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



4 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、水産加工品の開発など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、一部でそ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、人件費や資材価格が高騰する中、漁業者の希望する取組が実施できるよう上限単価の見直しを国に働きかけるなど必要な支援を講ずること



有明海再生加速化対策交付金を活用して整備した改良型カキ養殖筏



令和7年度長崎県特産品新作展
水産加工品部門 最優秀賞

「小長井オイスターソース」
小長井牡蠣を使った万能調味料



5

久山港公有水面埋立による産業団地等整備のための新たな用地造成について

【現状】

- ・諫早市の製造品出荷額は、直近3年（R3～5）連続県内1位。
- ・諫早IC付近に企業が集積しており、さらなる企業進出の意欲も高いが、現在諫早IC付近にまとまった産業団地の空きはない。
- ・市内6番目の南諫早産業団地には京セラ（株）が新たな工場を建設中であり、現在その南側に諫早平山産業団地（約12ha）を整備中（R5～R9年度）。
- ・久山港に隣接する市営スポーツ施設「スポーツパークいさはや」は交通利便性の高さなどの要因により施設稼働率が非常に高い（サッカー場1面、野球場2面、スケートボード場）。

【課題】

- ・諫早IC付近にさらなる企業進出のための産業用地が不足。
- ・スポーツパークいさはやの拡張用地が周辺にない（公有水面埋立による新たな土地の創出）。

【要望】

久山港公有水面埋立による産業団地等整備のための新たな用地造成について

土地利用計画イメージ図

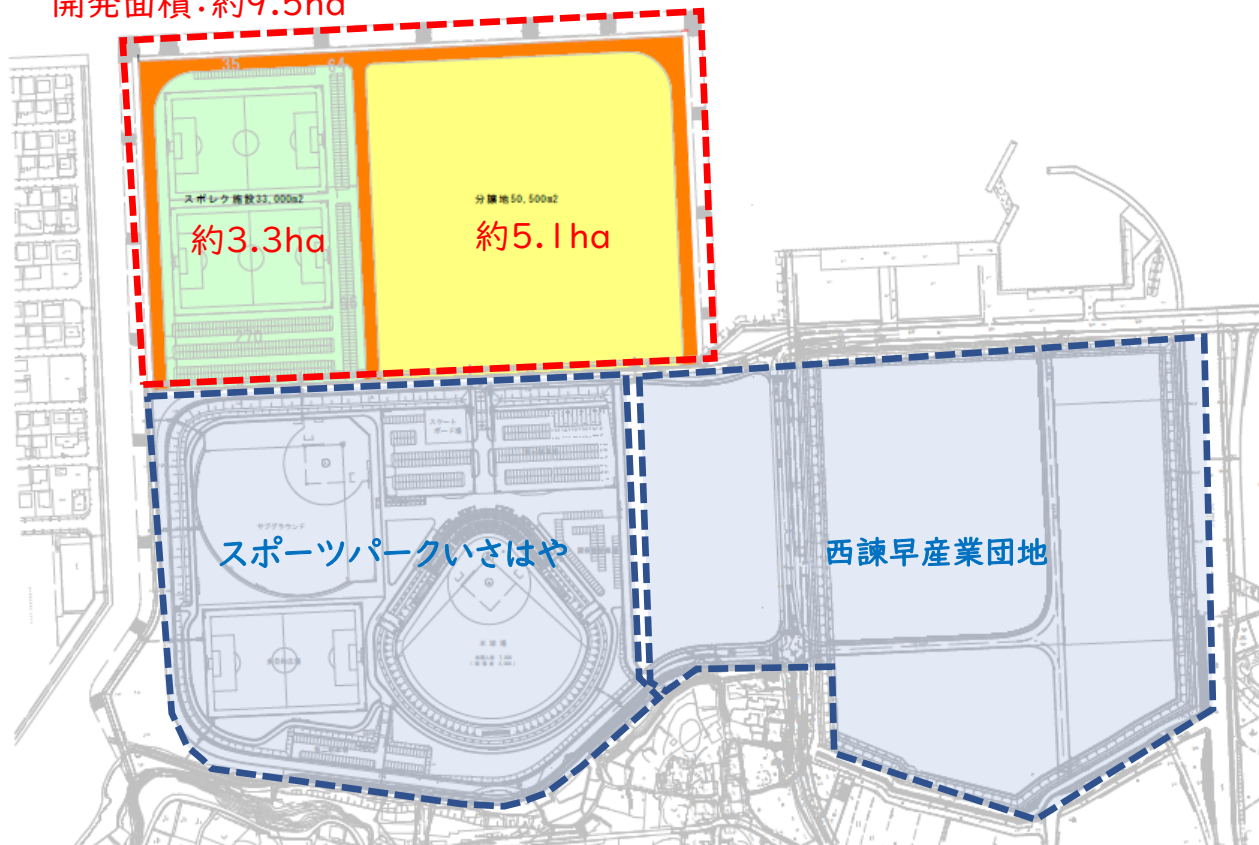
図 例	種 別	面積 (㎡)	備 考
-----	開発面積	94,800㎡	
■	分譲地	50,500㎡	
■	スポーツ施設	33,000㎡	駐車場約550台
■	10m道路	11,300㎡	

工事着手前に必要な準備
埋立免許
環境アセス
地元調整（近隣住民、漁業者）

縦×横=240m×395m

埋立土量=(5.9+6.9)÷2×240×395≒606,720m³

開発面積:約9.5ha



市内県立高等学校への工業系学科設置について

【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。
- ・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。
- ・本市近隣の工業系公立高校（長崎工業、大村工業）においては、高い倍率を背景に希望する学科に入れない状況がある。

【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の検討のお願い

○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

○工業集積地



○令和8年度 本市近隣の工業系公立高校の学科ごと志願状況

(単位:人)

校名	学科名	定員	志願者数	過不足	倍率	校名	学科名	定員	志願者数	過不足	倍率
長崎工業	機械	35	39	4	1.1	大村工業	機械	61	49	△12	0.8
	機械システム	30	43	13	1.4		機械システム	30	46	16	1.5
	電気	30	46	16	1.5		電気	35	46	11	1.3
	電子工学	37	31	△6	0.8		電子工学	35	42	7	1.2
	情報技術	35	36	1	1.0		建築	35	41	6	1.2
	建築	34	45	11	1.3		建設工業	36	34	△2	0.9
	工業化学	36	27	△9	0.8		化学工学	40	23	△17	0.6
	インテリア	35	32	△3	0.9		小計	272	281	9	1.0
	小計	272	299	27	1.1		特別選抜	48	57	9	1.2
	特別選抜	48	83	35	1.7		合計	320	338	18	1.1
合計		320	382	62	1.2						

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

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が令和8年度に完成予定であるほか、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】本地区北側隣接産業団地では、世界的に事業展開している大手半導体関連企業の工場建設が、令和8年度の操業開始に向け進められており、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。

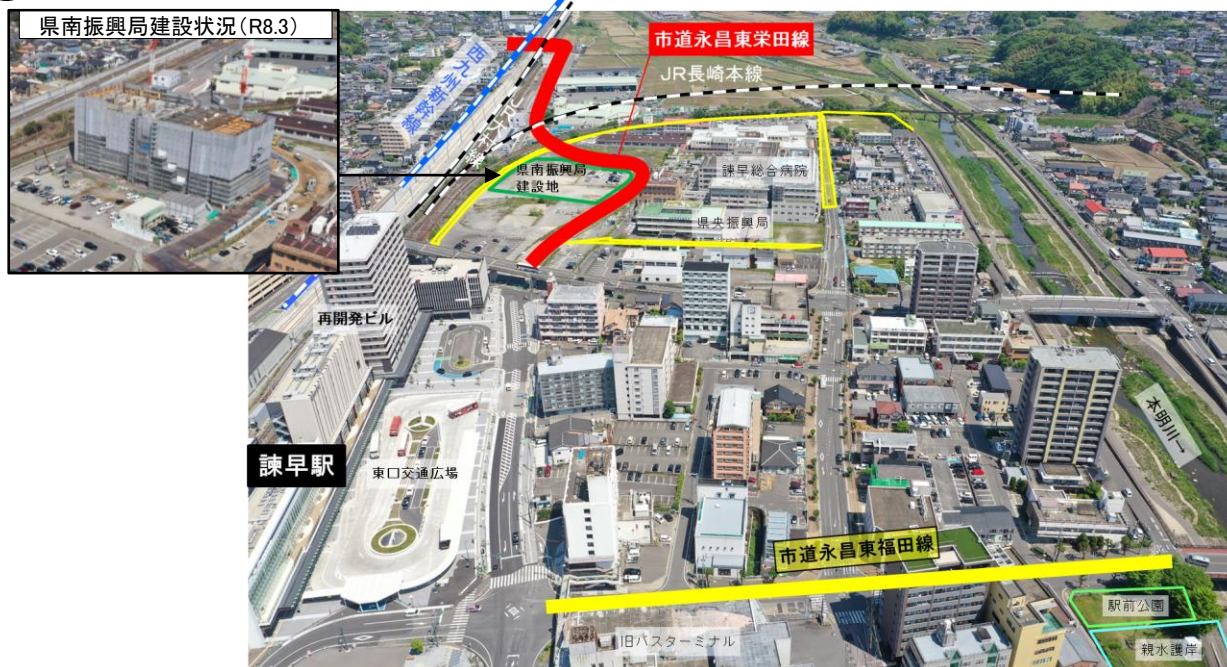
【課題】交通量増加による交通渋滞、産業・物流機能の整備、周辺道路交通網の整備。

【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駅へのアクセス及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

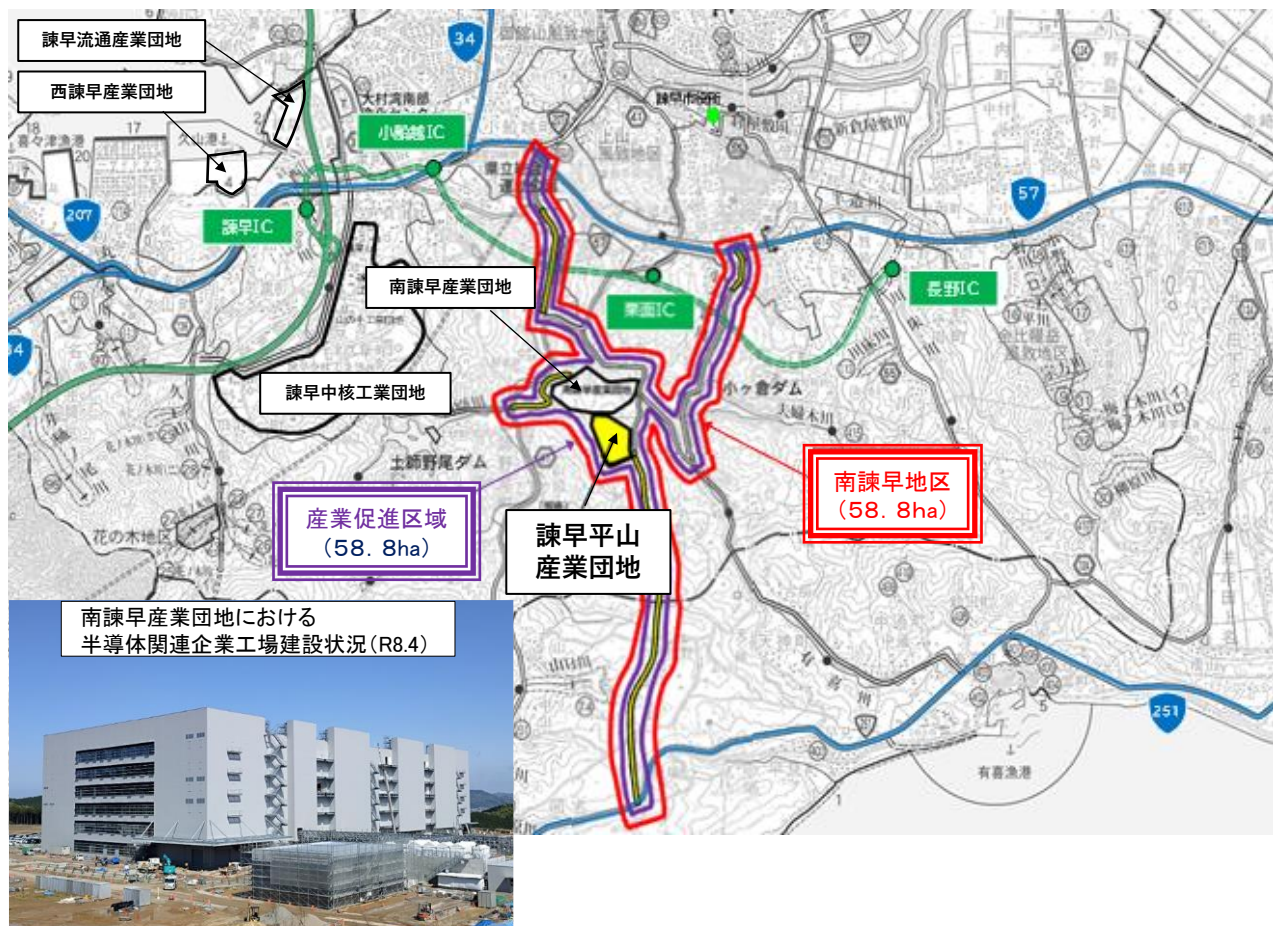
①諫早駅周辺地区



② 諫早中央地区



③ 南諫早地区



地域医療の維持・確保を図るための総合的な対策の実施について

【現状】

- ・本市では、医師、看護師等の高齢化や働き手・担い手不足、働き方改革の制度化等に伴い、救急医療を含む医療体制の維持・確保が厳しくなっており、破綻の危機に瀕している。
- ・救急及び医療体制を安定的に維持・確保するため、本市では、従前から、市内の在宅当番医及び救急医療を担う医療機関又は準夜帯における小児救急患者の診療に必要な経費等に対して、大半を市の単独財源により財政支援を行っている。

【課題】

- ・本市には夜間の一次救急を診療する体制がなく、一次・二次救急患者が二次輪番病院を受診することによる診療逼迫等の弊害が発生している。
- ・昨今の物価・賃金上昇の影響により、市内の救急及び医療体制を維持・確保していくための財政的な支援も増額せざる得ず、財政を圧迫している。

【要望】

市内の救急医療体制の維持・確保に向けた取組に対し、国（県）による医療人材の確保、運営経費への支援など、総合的な対策の実施を求める

市内救急病院への搬送者数

年	搬送者数
R2	3, 751名
R3	4, 025名
R4	4, 391名
R5	4, 763名
R6	5, 102名



本市による財政支援の対前年度比較

事業名	令和7年度	令和8年度
在宅当番医制運営事業	5, 108千円	5, 632千円
輪番・協力病院運営事業	28, 430千円	33, 594千円
小児救急医療支援事業	31, 000千円	30, 000千円

9

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】

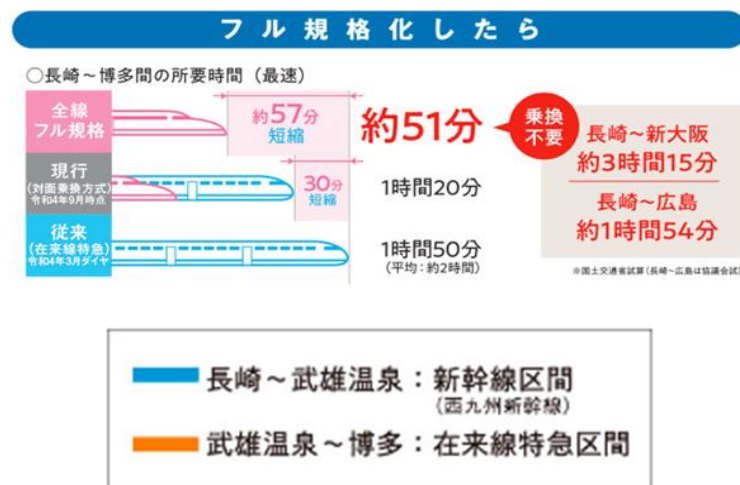
九州新幹線西九州ルートは、西九州地域のみならず、九州全体の一体的浮揚に大きく貢献する重要な交通軸となるもので、西九州ルートが全線フル規格で整備されることにより、新大阪までの直通運行が可能となり、関西や中国地方との交流人口拡大等に大きく寄与するものである。

【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換が長期化・固定化するのではないかと大きな危機感を抱いている。
- ・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いくが、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欠である。

【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～武雄温泉間を佐賀駅経由で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くよう要望する



10 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、燃料費の高騰や運転士の不足などの問題もあいまって、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、長崎県交通局及び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ったため実施されておらず、従来の県補助協調路線が全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】

年々厳しさを増している地域公共交通の維持確保のため、県民の移動手段を守る立場から、県単独補助の採択要件である輸送量、収支率等を見直し、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
令和7年度	53,968	0	274,650	328,618

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（諫早局前バス停）。



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】

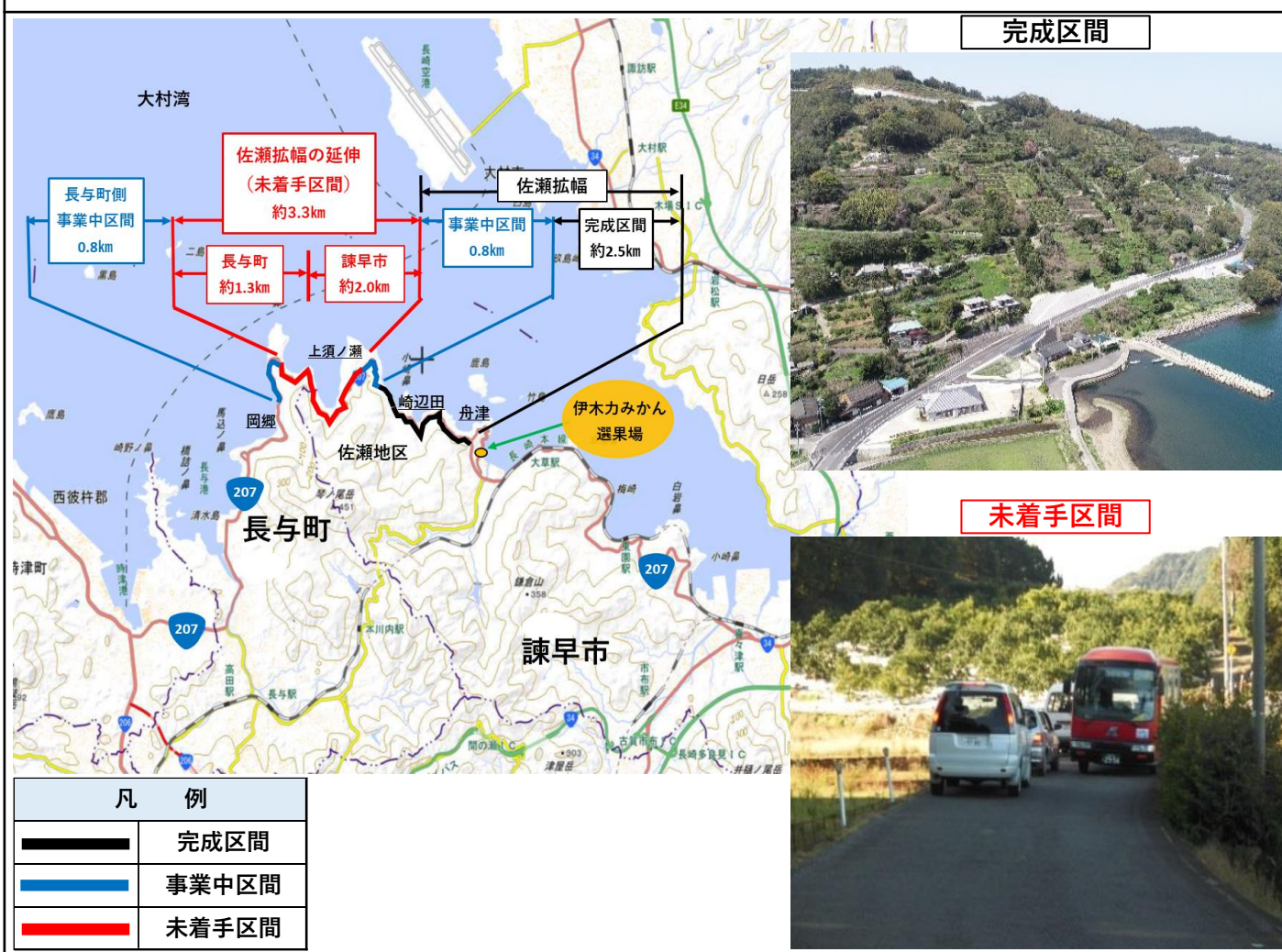
- ・一般国道207号は、本市多良見町佐瀬地区の住民にとって、他地域と結ぶ唯一の幹線道路である。
- ・第2次緊急輸送道路に指定されているが、同地区から長与町岡郷地区までの約3.3km区間が未整備となっている。
- ・見通しの悪い急カーブや幅員が狭小な箇所が連続し、幹線道路に必要な機能が備わっていないため、住民の暮らしや基幹産業の「みかん」の出荷などに支障を来している。
- ・このような状況を踏まえ、令和元年には、行政の垣根を越えて「国道207号諫早市佐瀬・長与町岡郷間整備促進協議会」が設立された。

【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靱化すること。

【要望】

未着手区間 (L≒3.3km) の早期事業化



幹線道路の整備促進について

(1) 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靱化すること。

【要望】 以下の整備促進を要望する（○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】

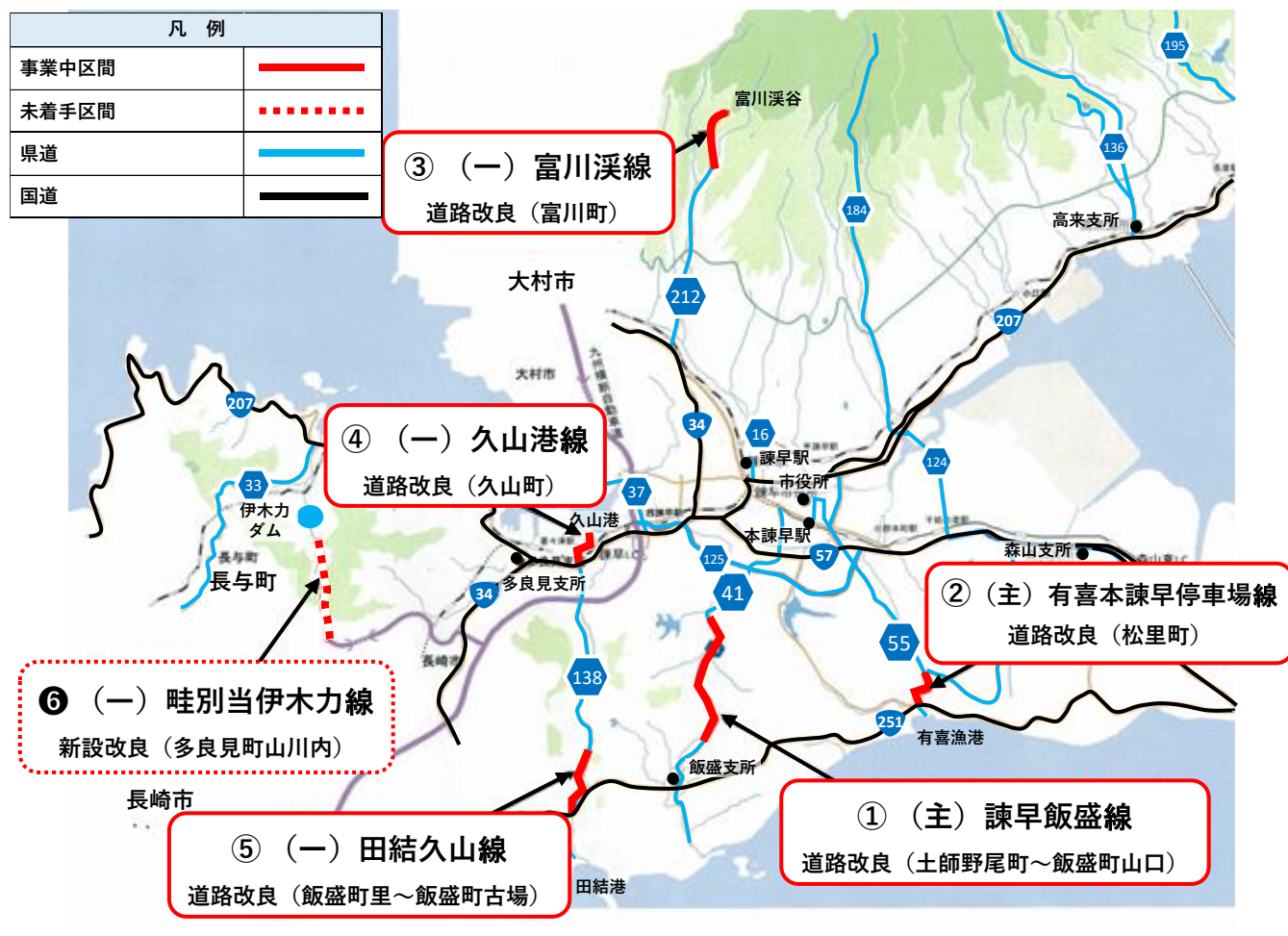
- ・県道は、市内各地域と国道や主要施設を連絡し、地域振興に欠かせない幹線道路である。
- ・線形が不良な区間や幅員が狭小な区間、歩道の無い区間が点在する。
- ・久山港周辺施設（産業団地、スポーツパークなど）から国道へのアクセスが乏しい。

【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靱化すること。

【要望】 以下の整備促進を要望する（○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 一般県道富川溪線（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 一般県道畦別当伊木力線（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)

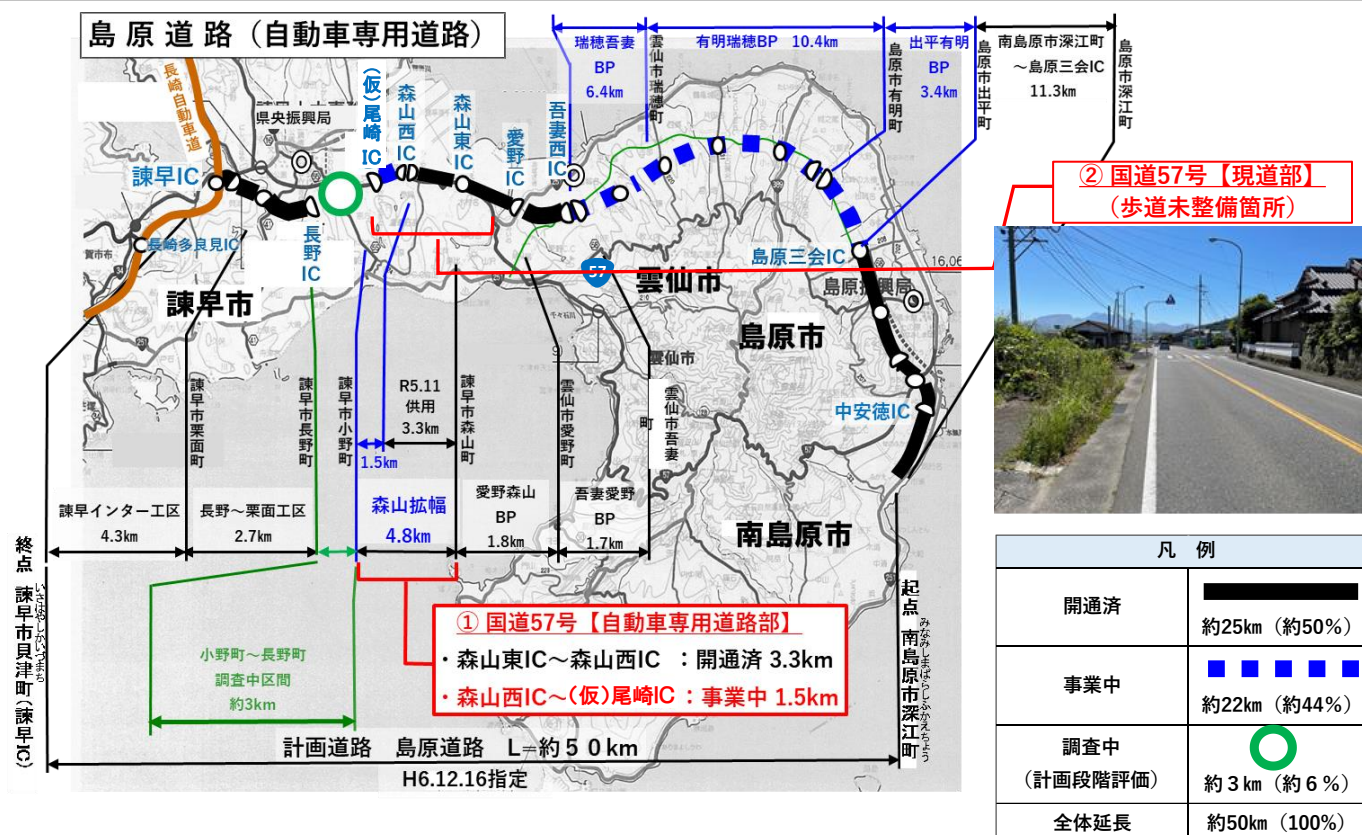
【現状】・自動車交通量が多く、歩道が無い(又は狭い)区間が存在し危険な状態である。

【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

12 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】

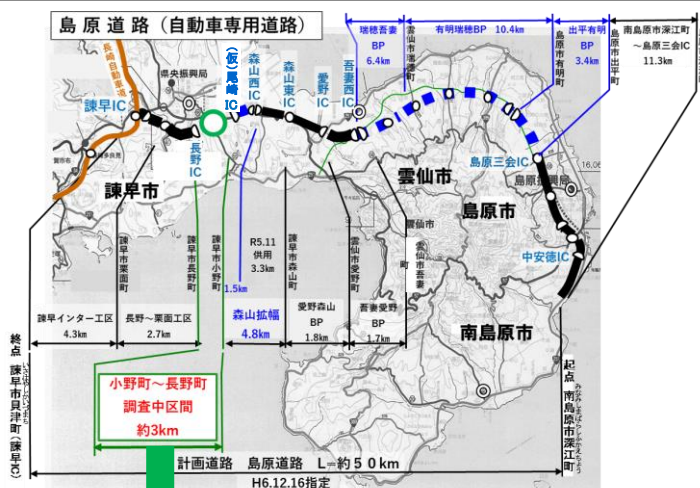
- ・「島原道路」の一部を成す「小野町～長野町」間は、同道路で唯一の未事業化区間である。
- ・当該区間は、概略ルートや構造の検討を行う「計画段階評価」の手続きが進められており、令和7年12月に第1回九州地方小委員会が開催され、令和8年4月から5月にかけて、地域住民、関係機関、企業等に対し、第1回アンケート調査が実施された。
- ・信号交差点や沿道型店舗が連なり、平日、休日ともに旅行速度が低い。
- ・大型商業施設の出店などで更なる交通量の増加が見込まれている。
- ・(仮)尾崎IC開通後のボトルネック化が懸念される。
- ・洪水時の浸水想定区域内に位置する。

【課題】

- ・本市中心部の交通混雑の緩和及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



洪水浸水想定区域
(想定最大規模)
凡 例

20m ~
10m ~ 20m
5m ~ 10m
3m ~ 5m
0.5m ~ 3m
0.5m ~ 1m
~ 0.5m
~ 0.3m

● 沿道型店舗

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。

・令和7年11月9日 着工式

【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 諫早北バイパス

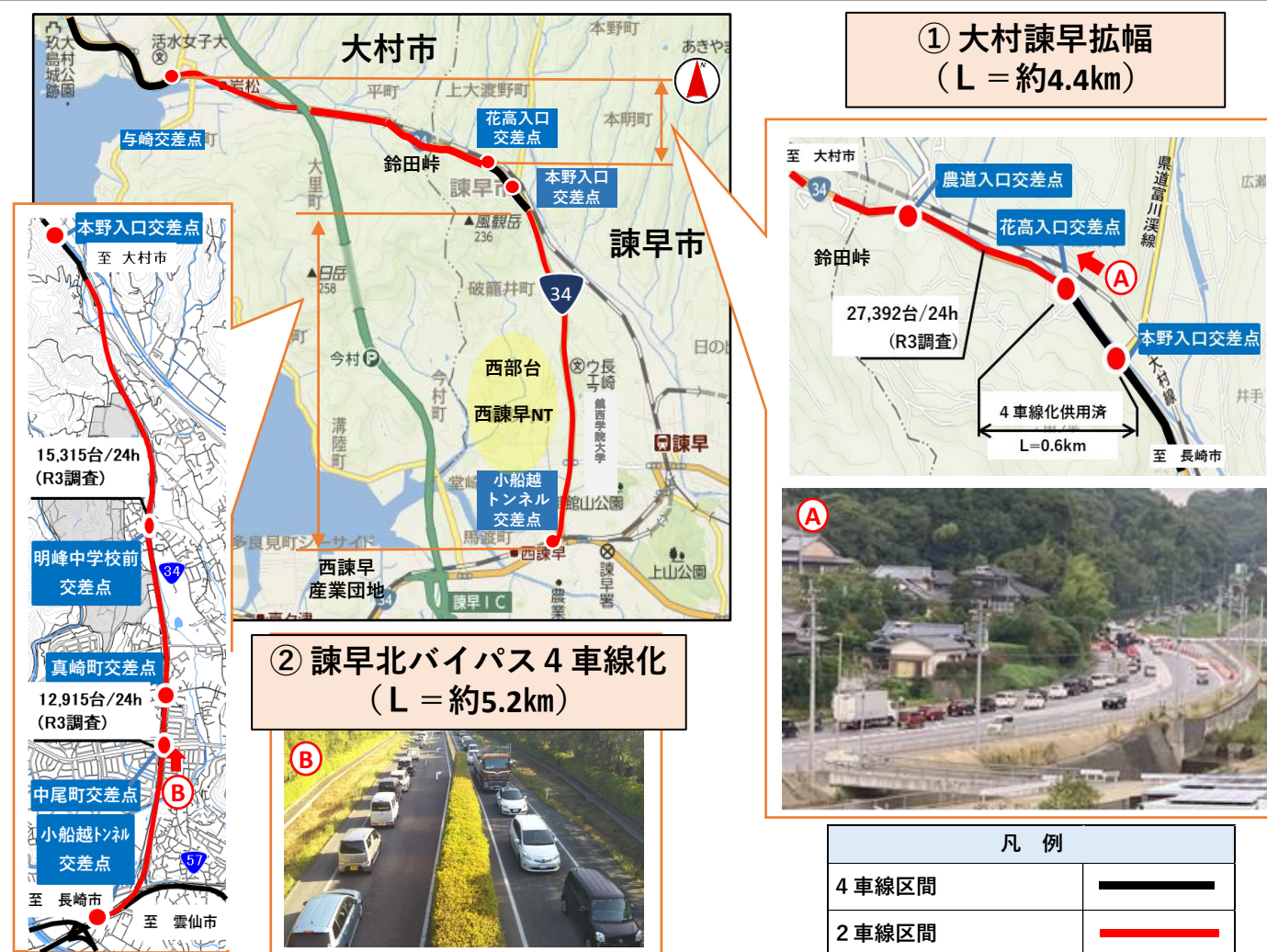
【現状】・昭和58年に暫定2車線で供用した区間であり、近隣の大型住宅団地開発による人口増や産業団地への企業進出などもあいまって通勤時間帯の混雑が常態化している。

【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 諫早北バイパス4車線化の早期事業化



13 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号のみである。
- ・福岡県、熊本県、佐賀県、長崎県の各地域は、沿岸地域を環状に結ぶ高速交通ネットワークを形成する高規格道路の整備が着々と進められているものの、鹿島市から諫早市までの区間(延長約50km)は、構想路線の位置付けに留まっている。
- ・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、ミッシングリンクの解消や、ダブルネットワークの構築が必要である。
- ・重症、重篤患者に対応する第3次救急医療機関までに1時間以上を要し、救急搬送に係る所要時間の短縮等が喫緊の課題である。
- ・観光の周遊性の向上、産業の活性化、農業や漁業などの市場拡大という面からも、本区間整備が重要となる。

【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、鹿島諫早間の早期の高規格道路への位置付け

有明海沿岸道路 道路ネットワーク



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。

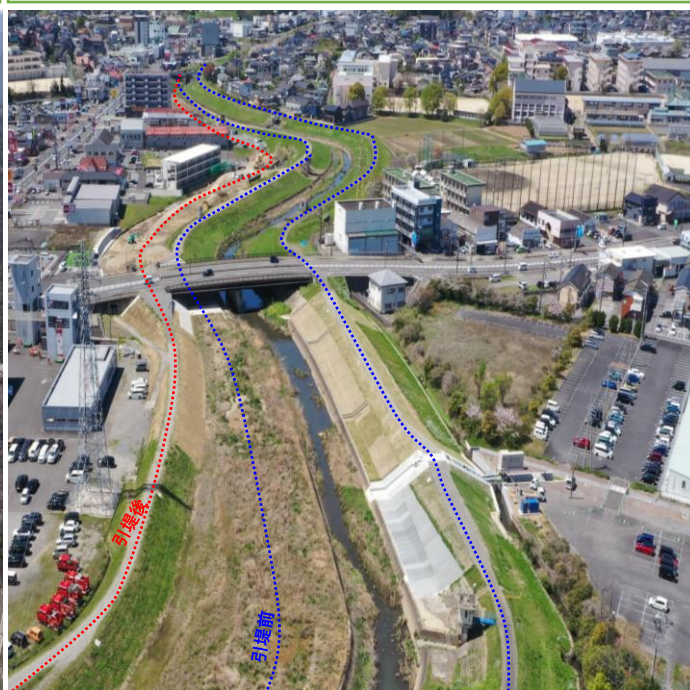
【要望】

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

ダム本体工事施工中（R8.3）



半造川改修事業の実施状況（R8.4）



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
 $Q=0.04\text{m}^3/\text{s}$ (瀬切れ)

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】

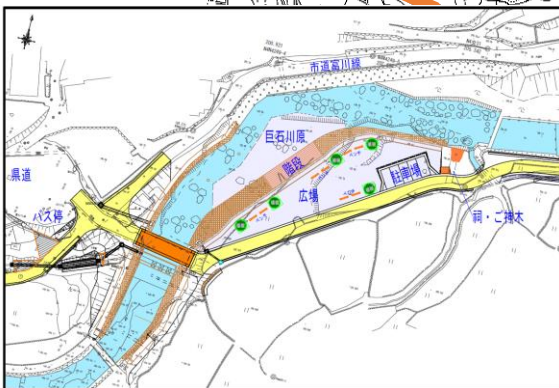
- ・ダム建設事業により影響を受ける地域の生活環境や産業基盤の安定を図るため、「水源地域整備計画」に位置付けられた基幹事業の早期整備が求められている。

【要望】以下の整備促進を要望する

- ①一般県道富川溪線の改良（平地蔭バス停～富川バス停区間）
- ②富川溪谷周辺の河川公園整備

要望項目②

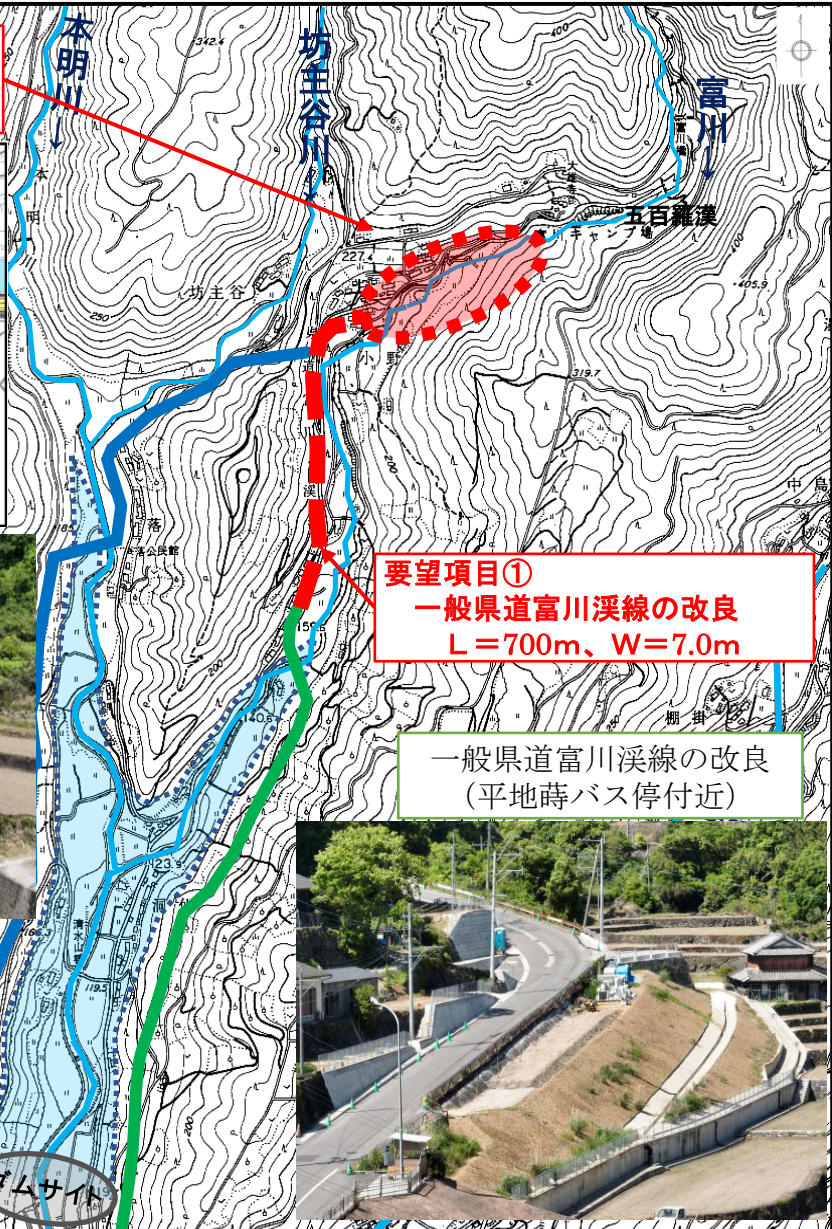
富川溪谷周辺の河川公園整備
A=2.2ha



河川公園施工状況

ダム本体建設事業に伴う道路整備事業

凡 例	
	工事用道路
	付替市道
	付替県道



要望項目①

一般県道富川溪線の改良
L=700m、W=7.0m

一般県道富川溪線の改良
(平地蔭バス停付近)



16 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、河川環境の改善による快適で豊かな生活が実現しており、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



【伊木力川】

多良見町 永代橋付近

R7浚渫完了



【長田川】

長田町 大川橋付近

土砂堆積、繁茂状況



【深海川】

高来町 JR橋上流

土砂堆積、繁茂状況

※ ← …流水方向

17 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2,931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、市民の崖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。

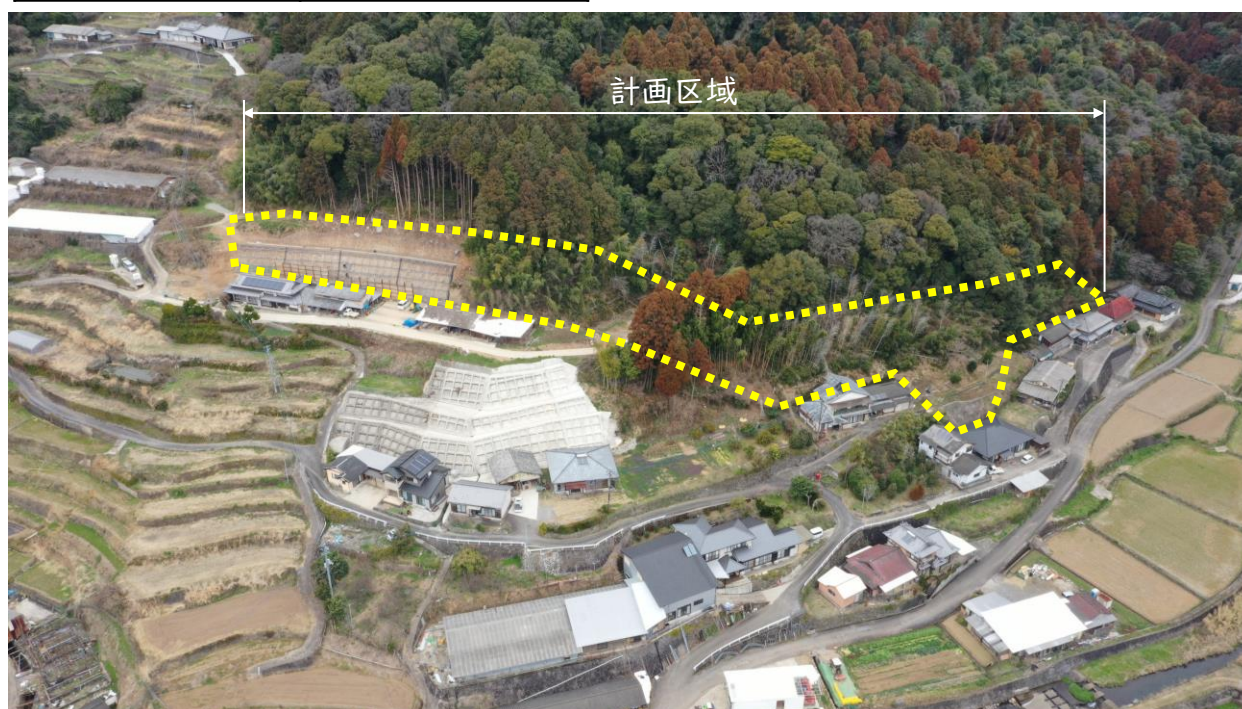
【要望】

- 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~R11
整備延長	L=280m
総事業費	320百万円
進捗率(R7末)	約35%



[②市営事業]

・事業概要

地 区	土師野尾(2)	梅林	香田(2)	島崎(2)(6)
所 在 地	土師野尾町	高来町平田	福田町	川床町
事業年度	H29~R10	R1~R12	R3~R8	R5~R18
整備延長	L=170m	L=257m	L=114m	L=215m
総事業費	320百万円	406百万円	235百万円	540百万円
進捗率(R7末)	約72%	約56%	約76%	約18%

地 区	本明(5)	中田(3)	石転
所 在 地	本明町	中田町	森山町本村
事業年度	R5~R10	R7~R18	R8~R23
整備延長	L=101m	L=240m	L=190m
総事業費	140百万円	308百万円	361百万円
進捗率(R7末)	約33%	約7%	R8新規



土師野尾(2)地区



島崎(2)(6)地区



本明(5)地区



梅林地区



香田(2)地区



中田(3)地区



石転地区

18 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する

- 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(R7末)	約85%	約84%	約55%



【①江ノ浦川】



【②有喜川】



【③仁反田川】

※ ← …流水方向

諫早市初の道の駅
「251いいもりじゃがーロード」
令和7年11月1日開駅

