

# 要望書

## 有明海沿岸道路西部地区の整備促進について



令和 4 年

有明海沿岸道路西部地区建設促進期成会  
(諫早市・鹿島市・太良町)

## 道路事業の推進及び整備促進について

道路は最も基礎的な社会資本であり、安全で快適な国民生活と活力ある経済社会を実現するためには必要不可欠です。例えば 熊本地震のような自然災害の発生時には、既存道路が機能を十分に発揮できないことが心配されており、「命の道」として人々の移動や物流を確保し、救急医療にも対応するために代替道路や避難ルート of 整備が求められています。

特に、公共輸送機関等の他の交通体系が脆弱な地方においては、道路は地域住民の日常生活と密接な関係にあり、整備を求める地域住民の声には切実なものがあります。

しかしながら、その整備状況は都市部に比べると、大きく立ち遅れ、広域的な地域間交流・連携の障害となっており、「国土の均衡ある発展」には程遠い状況となっています。

つきましては、中央と地方の交通移動環境格差を十分認識され、これまで以上に地方の声や実情に配慮していただき、21世紀の活力ある地域づくりのため、次の事項に特段の御配慮を賜りたく、強く要望します。

- 1 地域発展のために必要となる社会資本整備のための公共事業費を増額するとともに、地方創生に資する道路関係予算を安定的かつ持続的に確保すること。
- 2 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策に必要な予算・財源を例年以上の規模で確保し、計画的に事業を推進するとともに、5か年加速化対策後も継続して予算・財源を通常予算とは別枠で確保すること。
- 3 平常時・災害時における安定的な人流・物流の確保に向けダブルネットワーク化を図るとともに広域道路ネットワークのミッシングリンク解消に向けた道路整備を一層推進すること。
- 4 地方が真に必要としている道路整備を計画的かつ着実に推進すること。
- 5 頻発化する大規模自然災害の脅威・危機に即応するための地方整備局等の体制の充実・強化や災害対応に必要な資機材の更なる確保及び資材価格が高騰する中でも必要な道路整備・管理が安定的に進められるよう、補正予算を速やかに編成・成立させること。

## 有明海沿岸地域の幹線道路整備について

有明海沿岸地域の佐賀県鹿島市、太良町から長崎県諫早市までの広域道路としての位置付けの明確化に向けて、2県間を繋ぎ3市町を経由する広域にわたる区間に関して、**有明海沿岸道路や島原道路等と一体となった広域道路ネットワークの整備が求められていることから、路線の調査・検討に着手していただくことを強く要望します。**

### (理由)

佐賀県鹿島市、太良町、長崎県諫早市は、多良岳や経ヶ岳など多良岳山系と干潟を有する有明海沿岸に囲まれた地域に位置し、人や地域を相互につなぐ幹線道路は一般国道207号のみとなっています。

このような中、災害時の道路が担う役割に着目すると、「熊本地震」や「令和元年8月九州北部豪雨」、「令和2年7月豪雨」、「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、リダンダンシーの確保が求められています。

平常時に着目すると、この地域は、九州横断自動車道、九州佐賀国際空港、長崎空港、長崎駅、長崎港など物流拠点へのアクセス性が低く、また佐賀・長崎エリアの都市拠点を有明海沿いに環状に結ぶ広域道路ネットワークが乏しいことから「人・モノ・情報」の動きが固定化し、広域的かつ活発な経済・社会活動が立ち遅れています。

現在、有明海沿岸地域の福岡県、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ますが、鹿島市、太良町から諫早市までの区間は、未着手の路線となっています。

これらの諸問題を解消し、災害に強い道路の整備と有明海沿岸地域の一体的な発展を図るためには、鹿島市、太良町から諫早市間において、地域間の相互交流及び連携機能を有する高速交通ネットワークの早期整備が必要であることから、災害への備え及び観光等の経済活動復興として、人流・物流の活性化に向けた高規格道路のミッシングリンクの解消及びダブルネットワークの構築を図るとともに、九州リングネットワークの一つを担う、有明海沿岸道路や島原道路等と一体となった広域道路ネットワークの整備をお願いします。

本会を構成する2市1町（長崎県諫早市、佐賀県鹿島市、佐賀県藤津郡太良町）に係る道路整備の促進につきましては、日頃より格別の御高配と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

今日、我が国の財政状況は厳しい状況ではありますが、幹線道路網の整備により、住民の命と暮らしを守り、地域の活性化を図ることは、地方にとって非常に重要であります。

また、本格的な少子・高齢化社会への移行という社会構造の急激な変化の中で、安全で良好な生活環境を次世代に引き継ぐためには、社会・経済活動を支える道路整備のより一層の推進が不可欠であります。

つきましては、道路整備の積極的な促進と本会構成2市1町を結ぶ有明海沿岸道路や島原道路等と一体となった広域道路ネットワークの整備に対しまして、特段のご理解とご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

有明海沿岸道路西部地区建設促進期成会

会長 諫早市長 大久保 潔重



### 有明海沿岸道路西部地区建設促進期成会

|     |            |        |
|-----|------------|--------|
| 会長  | 長崎県諫早市長    | 大久保 潔重 |
| 副会長 | 佐賀県鹿島市長    | 松尾 勝利  |
| 監事  | 佐賀県太良町長    | 永淵 孝幸  |
| 会員  | 長崎県諫早市議会議長 | 林田 直記  |
| "   | 佐賀県鹿島市議会議長 | 角田 一美  |
| "   | 佐賀県太良町議会議長 | 坂口 久信  |

### 期成会活動は、各市町HPでも公開中です！

今後、SNSなども活用しながら、道路整備の必要性等を発信していく予定です



有明海沿岸道路(鹿島～諫早)  
ストック効果集

はコチラ▶▶▶

<https://www.city.saga-kashima.lg.jp/main/11850.html>



道路整備に関する国、県などへの  
要望(要望書)

はコチラ▶▶▶

<https://www.city.isahaya.nagasaki.jp/post40/33314.html>



# Topic1 大規模災害に備え、対応できる防災力！

佐賀・長崎県境の幹線道路ネットワークは、多良岳を中心に  
**長崎自動車道及び国道34号の西側ルート**と**国道207号の東側ルート**にて構成されています

## 西側ルート

幹線道路2路線が近接しているため大雪など広範囲災害時には機能不全の心配。



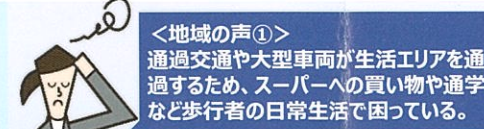
幹線道路の長崎自動車道と国道34号が近接



近接しているため、広範囲災害時に2路線が同時に機能不全となることに不安が募る。

## 東側ルート

生活エリアの通過や2車線道路であるため幹線道路としての走行性が低い。



<地域の声①>  
 通過交通や大型車両が生活エリアを通過するため、スーパーへの買い物や通学など歩行者の日常生活で困っている。



<地域の声②>  
 大雨による通行止めは、仕事に影響があるので、早急に対策を！

## 期待される効果

- 1 災害時 西側ルートに対するリダンダンシーの強化
- 2 平常時 東側ルートに対する広域道路ネットワークの形成

西側移動所要時間  
 武雄北方IC⇄諫早IC

約32分  
 (通常時)

東側移動時間  
 武雄北方IC⇄諫早IC(迂回ルート)

[現況] 約48分短縮 [整備後]  
 約118分 → 約70分

※H27全国道路街路交通情勢調査より算出

# Topic2 『地域医療』を支える、高速救急搬送！

重傷患者の生死を分ける！入電から医師引き渡しまでの所要時間が短縮



有明海沿岸道路西部地区が通過する鹿島市・太良町・諫早市は、直近の**第3次救急医療機関までに1時間以上**を要します。第3次救急医療機関は生命に危険が及ぶような重症・重篤患者に対応する救急医療機関であり、**救急搬送が不可欠**です。

直近の第3次救急医療機関までに1時間以上を要するため、一刻を争う状況では長時間に及ぶ搬送時間が心配



搬送時の加減速やカーブを走行する際の横揺れなど走行には患者への細心の配慮を要するため、ドライバー及び患者への負担が心配

## 期待される効果

- 1 第3次救急医療機関までの所要時間が約30～44%短縮
- 2 走行性の改善により、救急車ドライバーの不安軽減、患者への負担軽減に寄与

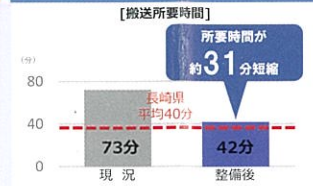
太良町(消防本部太良分署)⇄  
 嬉野医療センターへの搬送



太良町(消防本部太良分署)⇄  
 佐賀県医療センター好生館への搬送



諫早市(消防署高来分署)⇄  
 長崎医療センターへの搬送



※現況はH27全国道路街路交通情勢調査より算出

※整備後は一般道(2車線)にて搬送(出動場所が最寄り地(現場)を想定)

※整備後は一般道(2車線)にて搬送(出動場所が最寄り地(現場)を想定)

# 九州リングネットワークの一つを担う



有明海沿岸広域道路ネットワーク

⇄ : 高規格道路 ⇄ : 構想路線

0 10 25km

NO SCALE

# 『有明海沿岸広域道路ネットワーク』



## 凡 例

### 高規格道路

- 供用中
- 事業中
- 調査中

※紫色は  
有明沿岸  
ネットワーク

### 一般広域道路

- 供用中
- 事業中
- 調査中

### 構想路線

- 構想路線

### その他主たる道路

- 一般国道

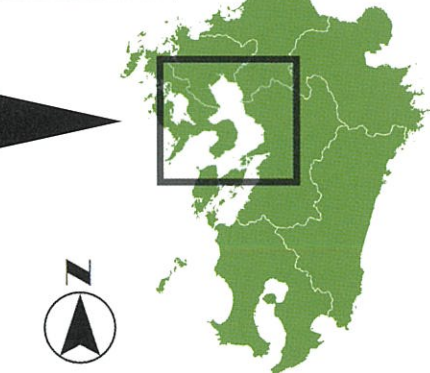
### 主な拠点

- 主な都市  
(中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市)
- 主な空港  
(拠点空港、その他ジェット化空港等)
- 主な港湾  
(国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾)
- 主な鉄道駅  
(中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅)
- 防災拠点  
(広域的な防災機能強化を図る道の駅)

### 観光資源

- 主要な観光地  
(特A級資源、A級資源※1)
- ラムサール条約登録湿地
- 世界文化遺産

### 位置図



※1  
特A級資源(SA)：わが国を代表し日本イメージの基調となっている資源であり、世界に誇示するもの。日本人の誇り、日本のアイデンティティを強く示すもの。人生のうち一度は訪れたいもの。  
A級資源(A)：特A級に準ずるもの  
[出典：観光資源台帳（公益財団法人日本交通公社）]

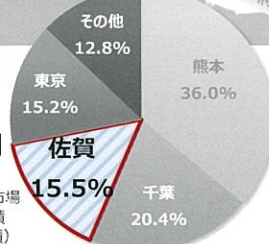
## Topic3 産業の流通を支える物流ネットワーク！

### 輸送距離・費用・時間の短縮！

鮮度が命！漁業を支える東京都中央卸売市場  
取扱いシェア全国No.3のコハダ

- ◆輸送時間の短縮により、コハダの荷傷みを防ぎ、鮮度を保つことができます。
- ◆輸送時間が短縮されれば、小売りの販路の拡大も期待できます。

資料：東京都中央卸売市場  
出荷地別取扱実績  
(R3.4～R4.3実績)



輸送時のストレス軽減で品質低下のリスクも軽減！

### 金星佐賀豚



- ◆渋滞によりトラックの荷台に熱がこもると豚に大きなストレスがかかり、品質低下につながります。
- ◆と畜場までの輸送における渋滞が軽減されれば、道路の走行性も良くなるため、豚の品質低下のリスク軽減が期待できます。

出荷量増加中！輸送規模拡大を見込める  
雲仙ブロッコリー



- ◆島原半島は農作物を年間約13万t関西や関東方面へ陸送で出荷しています。
- ◆近年では雲仙ブロッコリー部会が令和元年度農林水産祭の天皇杯を受賞しました。
- ◆輸送時間が短縮されれば、輸送規模の拡大が見込まれます。

地域から全国へ、産業を送り出します！

### 全国(空港)への輸送ルート

[現況] 長崎自動車道を利用して  
コハダ漁場→福岡空港  
約95km  
[整備後] 有明海沿岸道路を利用して  
コハダ漁場→九州佐賀国際空港  
約40km



## Topic4 旅館業の未来を支えるたら竹崎温泉への来訪を期待！

### 近隣インターチェンジからの移動所要時間短縮！

#### 現 況

- ◆お客さまの約9割程度が自家用車やレンタカー来訪。
- ◆うち約7割は高速道路を利用。
- ◆高速道路ICから1時間以上かかるため遠すぎて敬遠されがち。
- ◆修学旅行生を受け入れたいが、アクセス性の悪さから早朝の出発となり児童に負担をかける結果となる。
- ◆近隣市からのアクセス性が悪く、働き手不足も深刻。

#### 整 備 後

- ◆移動時間の短縮で、修学旅行生など新規集客増に期待。
- ◆近隣市からの通勤時間も短縮されるため、労働力不足の解消に希望が持てる。

#### 移動所要時間

武雄北方IC→たら竹崎温泉地域

[現況] 約64分  
[整備後] 約39分  
約25分短縮

#### 移動所要時間

諫早IC→たら竹崎温泉地域

[現況] 約68分  
[整備後] 約26分  
約42分短縮



※現況はH27全国道路沿線交通情勢調査で算出  
整備後は一律60km/時にて算出