

東さ彼せ杵ぼ道路ひがしそのぎちよう(佐世保市～東彼杵町)

第3回 説明資料

令和4年12月15日

国土交通省 九州地方整備局

目 次

1. 前回までの審議内容	・・・	2
2. 第2回意見聴取の概要	・・・	8
3. 第2回意見聴取の結果	・・・	16
4. 対応方針(案)の検討	・・・	46
5. 自治体への意見照会	・・・	50
6. 対応方針(案)まとめ	・・・	52

1. 前回までの審議内容

1-1. 評価対象区間

- 対象区間は長崎県の北部に位置し、佐世保市と東彼杵町を結ぶ高規格道路である。
- 沿線には長崎県の観光の核となっている『ハウステンボス』が立地するとともに、県北地域から長崎空港や県南地域と連絡する道路である。

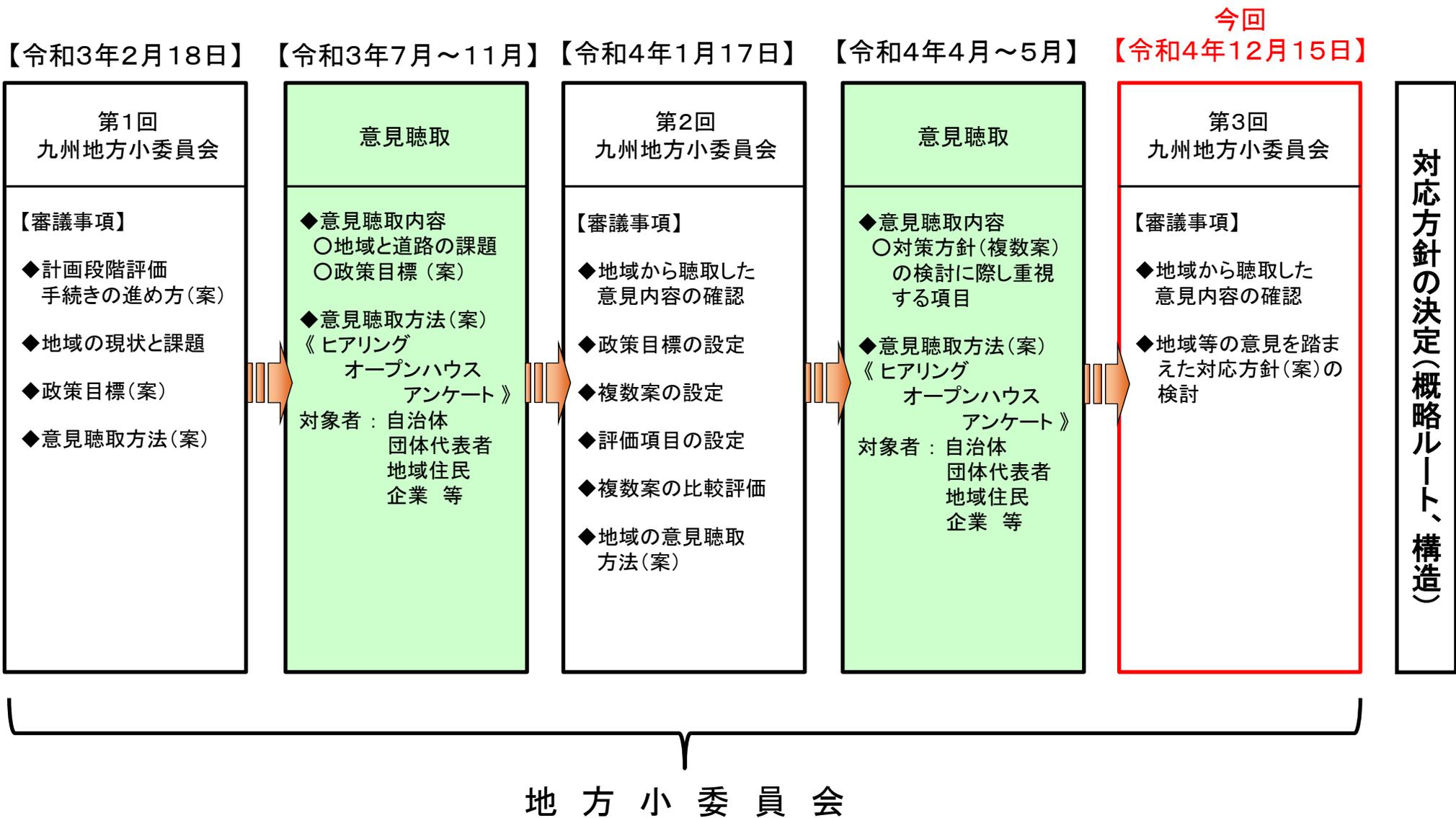
【広域図】



【路線位置図】



1-2. 計画段階評価手続きの進め方(案)



1-3. 前回審議内容<九州地方小委員会(2回目)>

●九州地方小委員会(2回目)の概要

■実施日

令和4年1月17日(月)

■主な議題

- | | |
|------------------|---------------|
| ①地域から聴取した意見内容の確認 | ④評価項目の設定 |
| ②政策目標の設定 | ⑤複数案の比較評価 |
| ③複数案の設定 | ⑥地域の意見聴取方法(案) |

●九州地方小委員会(2回目)での主な指摘事項と対応方法

指摘事項	対応状況
<ul style="list-style-type: none">・ 今後の意見聴取については、わかりやすい表現となるように工夫して頂きたい。・ 広域的な道路利用者の意見も把握できるように、意見聴取方法を検討して頂きたい。	<ul style="list-style-type: none">・ 景観について、「主な眺望点」と「景観資源」を分けて表現した。・ 長崎新聞（令和4年4月23日〔土〕）にて広告し、より多くの方に意見聴取の実施を周知した。

1-4. 政策目標の設定

■ 政策目標の設定

○地域の現状と課題や将来像等を踏まえ、4つの政策目標を設定し、これらの目標を達成するための対策案を検討

- 地域の現状と課題
- 道路・交通の現状と課題
- 地域の将来像



政策目標

1. 速達性・定時性の確保による産業振興等の広域連携支援・生活利便性の向上
2. 安全性・定時性の確保による生活利便性の向上
3. 災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築
4. 走行性・速達性の向上による救急医療活動の支援

■ 対策案の検討

【産業・暮らし】

- ・南北拠点間や長崎空港への移動時間短縮、定時性の向上による産業振興や広域連携支援、生活利便性の向上
- ・交通の安全性を確保し、事故発生時の定時性を確保することによる生活利便性の向上

【防災】

- ・災害時の代替路を確保し、信頼性の高い道路ネットワークを構築

【医療】

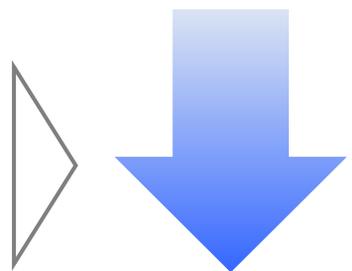
- ・川棚医療センターから第三次医療施設までの搬送時間短縮、走行性の向上による救急医療活動の支援



基本コンセプト: 災害時に機能する信頼性の高いネットワークを構築するとともに、速達性・定時性・走行性・安全性の向上を図り、産業振興や広域連携支援、生活利便性の向上、救急医療活動の支援を目指す。

■ 対策案を検討する上でのその他の配慮事項

- 【生活環境・自然環境の保全と調和】
- 【市街地・集落への配慮】
- 【沿道利用への配慮】
- 【施工中の影響】
- 【経済性への配慮】



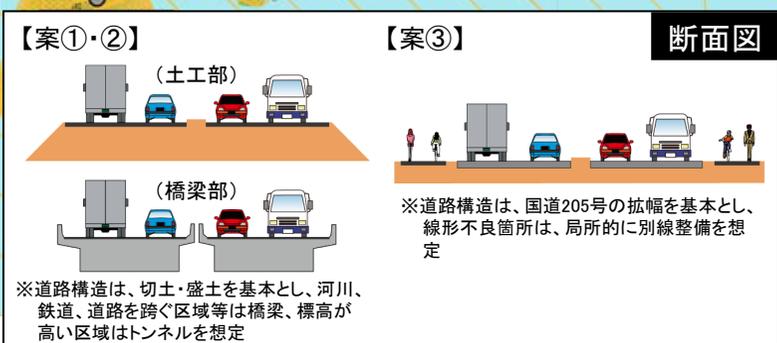
既存の道路ストック活用や別線整備等の対策案を検討

1-5. 複数案の設定<ルート帯案の概要>

- 【案①】別線整備案(山側ルート) : 山側に迂回して市街地への影響を最小限にし、全線別線整備により走行性・速達性の向上及び代替路確保を図る案
- 【案②】別線整備案(海側ルート) : 最短ルートを基本に医療施設等へのアクセス性を重視し、全線別線整備により走行性・速達性の向上、代替路確保を図る案
- 【案③】現道(国道205号)活用品 : 国道205号を4車線に拡幅し、線形不良箇所を改良しながら、走行性・速達性の向上を図る案



凡例	
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	鉄道
	市町村界
▲	線形不良箇所(R<150m)
	縦断線形不良箇所(i>5%)
	集落・市街地
	浸水想定区域
	土砂災害特別警戒区域
	景観(主要な眺望点)
	景観(景観資源)
	主要渋滞箇所
	町役場
	病院
	観光施設
	工場・商業施設
	物流施設
	学校
	公共施設
	神社・仏閣・墓地・遺跡
	重要な植物種の生育地
	重要な動物種の生息地
	重要な自然環境のまとまりの場
※	※ 重要な動物種の生息・生育地も含む



2. 第2回意見聴取の概要

2-1. 第2回意見聴取の概要

■意見聴取期間

令和4年4月22日(金)～令和4年5月29日(日)

■意見聴取の実施状況

対象	意見聴取方法	実施期間	対象の詳細	回収状況	
自治体	ヒアリング	令和4年4月22日(金) ～令和4年5月29日(日)	長崎県、佐世保市、川棚町、東彼杵町、波佐見町、佐々町、平戸市、松浦市、大村市、諫早市、雲仙市、島原市、南島原市、長崎市、長与町、時津町、西海市	17自治体	
団体等			トラック協会、バス協会、タクシー協会、商工会議所、消防署、警察、農業協同組合、観光協会、医療機関	14団体	全92票
企業			製造業、運輸・郵便業、卸売・小売業、宿泊・飲食サービス業、医療・福祉、長崎空港等	78社	
地域住民 ・ 広域的な 道路利用者	アンケート	令和4年4月22日(金) ～令和4年5月29日(日)	佐世保市南東部 約4,700戸、川棚町 約1,500戸、東彼杵町 約900戸(合計 約7,100戸)	3,597票 (はがき 3,437票) WEB 160票	
	オープン ハウス	【平日】:4日間 令和4年4月27日(水) 令和4年4月28日(木) 令和4年5月10日(火) 令和4年5月12日(木) 【休日】:3日間 令和4年4月29日(金祝) 令和4年4月30日(土) 令和4年5月3日(火祝)	計8箇所 【平日】:4箇所 ・イオン大塔店 ・佐世保市役所 ・川棚町役場新庁舎 ・道の駅彼杵の荘 【休日】:4箇所 ・イオン大塔店 ・島瀬公園前アーケード ・川棚町総合文化センター ・道の駅彼杵の荘	903票	
	留置き ・ HP等	令和4年4月22日(金) ～令和4年5月29日(日)	長崎県庁、佐世保市役所、川棚町役場、東彼杵町役場、ハウステンボス、大崎自然公園、道の駅彼杵の荘、事務所HP等	322票 (はがき 107票) WEB 215票	
				全4,822票	

2-2. 第2回意見聴取の実施状況 ~ヒアリング~

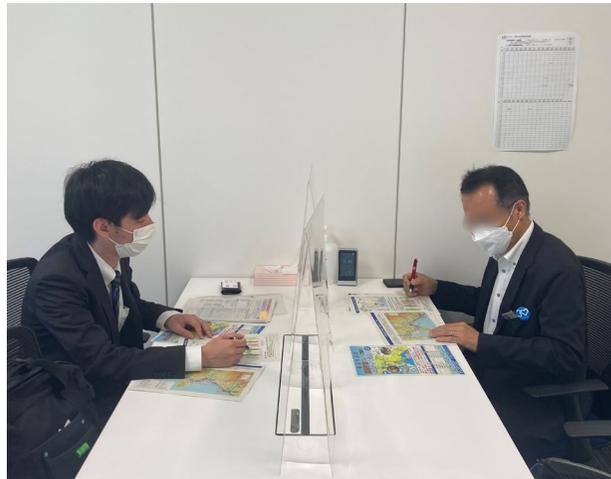
■ヒアリング実施状況



【団体(タクシー協会):佐世保市】



【団体(商工会):川棚町】



【宿泊・飲食サービス業:佐世保市】



【製造業:川棚町】

■対象

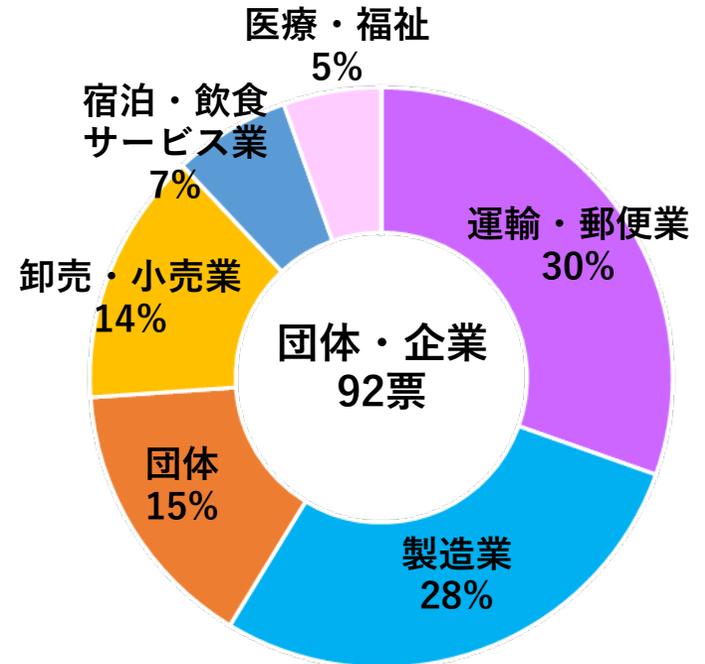
自治体: 17自治体

団体等: 14団体

企業: 78社

全: 92票

■ヒアリング実施団体・企業等の内訳



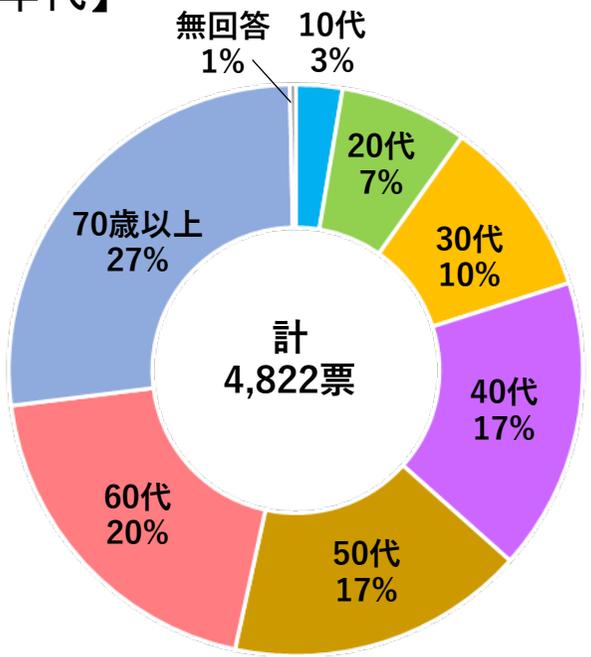
※四捨五入の関係で構成比の合計が100%にならない場合がある 10

2-3. 第2回意見聴取の実施状況 ~住民アンケート・オープンハウス・留置き~

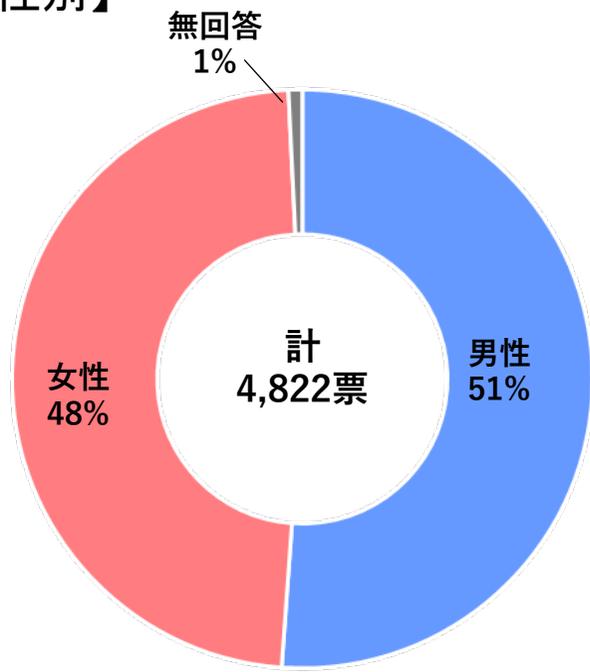
○回収票数は4,822票で、幅広い年代・性別の方から回答を頂いている。
 ○居住地は、対象地域である佐世保市・川棚町・東彼杵町が9割以上を占めているほか、長崎市・大村市・諫早市などからの回答も得られた。

■回答者の内訳

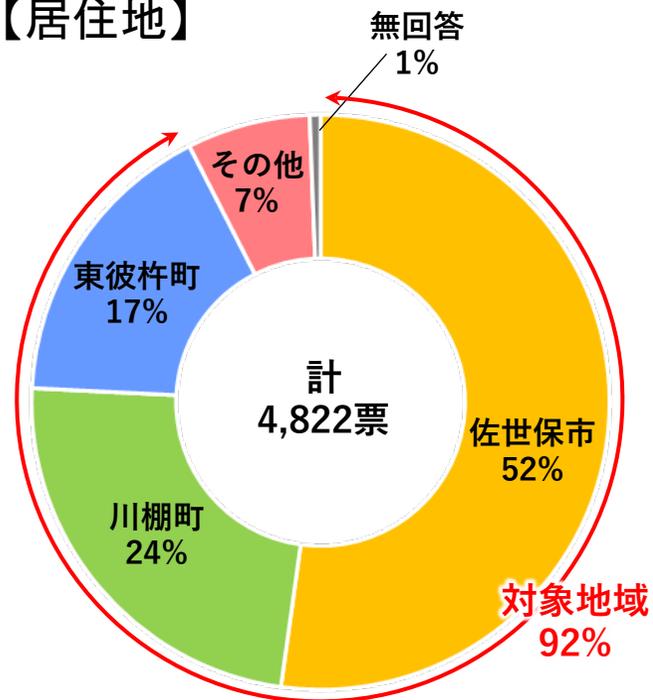
【年代】



【性別】



【居住地】



<参考> その他の居住地

長崎市	1.4%
大村市	1.4%
諫早市	0.9%
その他 (23市町)	3.3%

2-3. 第2回意見聴取の実施状況 ~住民アンケート~

■住民アンケート実施内容

- ・あなたご自身のことに関する設問は、記入または該当する番号に○を付けてください。
- ・単一回答の設問は、あてはまる番号を1つだけ○で囲んでください。
- ・5段階評価の設問は、各項目の該当する番号を1つだけ○で囲んでください。
- ・自由回答の設問は、具体的な内容を回答して下さい。

本調査は、東彼杵道路(佐世保市～東彼杵町)の道路整備の計画検討を進めるにあたり、最適なルート帯案やインターチェンジの位置等の検討に必要な重視すべき事項についてご意見をお聞きするものです。そのため、ここに記入されたことは、この目的以外に使用いたしません。
回答いただいた個人に関する情報は、本人の同意なく第三者に開示・提供することはありません。
 (法令により開示を求められた場合を除きます)

あなたご自身のことについてお尋ねします。

年齢 1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70歳以上

性別 1. 男性 2. 女性

住所 1. 佐世保市 2. 川棚町 3. 東彼杵町 4. その他

職業 1. 会社員・公務員 2. パート・アルバイト 3. 農業 4. 自営業 5. 主婦 6. 学生 7. 無職 8. その他

質問1 国道205号(佐世保市～東彼杵町間)の利用状況について

国道205号(佐世保市～東彼杵町間)の利用状況についてお尋ねします。【該当する番号に○を付けてください】
 ※利用目的と移動手段は、平日・休日別に回答ください。

【利用頻度】(単一回答)

1. ほぼ毎日(週4～7日) 2. 週に1～3日程度 3. 月に数回程度(週1日未満) 4. ほとんど利用しない 5. 利用したことがない

【利用目的:平日】(単一回答) 【利用目的:休日】(単一回答)

1. 通勤・通学 1. 通勤・通学
 2. 買い物 2. 買い物
 3. 観光・レジャー 3. 観光・レジャー
 4. 通院 4. 通院
 5. 業務 5. 業務
 6. その他 6. その他
 7. 利用しない 7. 利用しない

【移動手段:平日】(単一回答) 【移動手段:休日】(単一回答)

1. 自動車 1. 自動車
 2. バス 2. バス
 3. バイク 3. バイク
 4. 自転車 4. 自転車
 5. その他 5. その他
 6. 利用しない 6. 利用しない

【事務局記入欄】

年月日
 場所
 <メモ>

質問2 ルート帯等の検討に必要な「重視すべき事項」について

ルート帯やインターチェンジの位置等の検討に必要な「重視すべき事項」について5段階で評価して下さい。(5段階評価)
 【①～⑮の項目について、1～5のいずれかに○を付けてください】

重視すべき事項	特重視すべき事項	重視すべき事項	やや重視すべき事項	重視する必要はない
2-1. ルート帯について				
① ハウステンポスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が詰めること	記入例	4	3	2
② 通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと	記入例	4	3	2
③ 交通事故の危険性が少ないこと	記入例	4	3	2
④ 災害時に迂回路として利用できること	記入例	4	3	2
⑤ 川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと	記入例	4	3	2
⑥ 生活環境(大気質・騒音など)への影響が小さいこと	記入例	4	3	2
⑦ 自然環境(動物・植物など)への影響が小さいこと	記入例	4	3	2
⑧ 景観(眺望点・景観資源など)への影響が小さいこと	記入例	4	3	2
⑨ 移転する家屋が少ないこと	記入例	4	3	2
⑩ 沿道からの利用が便利なこと	記入例	4	3	2
⑪ 施工中の影響(交通規制など)が小さく、早期に整備できること	記入例	4	3	2
⑫ 段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	記入例	4	3	2
⑬ 整備費用が安いこと	記入例	4	3	2
2-2. インターチェンジの位置等について				
⑭ 市街地に近接して早く行けること	記入例	4	3	2
⑮ 医療施設に近接して早く行けること	記入例	4	3	2
⑯ 産業施設に近接して早く行けること	記入例	4	3	2
⑰ 災害時に安全かつ円滑にアクセスできること	記入例	4	3	2

質問3 重視すべきと思う理由、上記以外で重視すべき事項

【質問2】の事項を重視すべきと思う理由や、上記以外で重視すべきと思うことがあれば、ご自由にお書きください。(自由回答)

意見の内容
 【複数選択可】

1. ルート帯
 2. インターチェンジ
 3. その他

(記入例)
 日常的に●●で困ることがあるので、●●することが必要ではないかと思う。

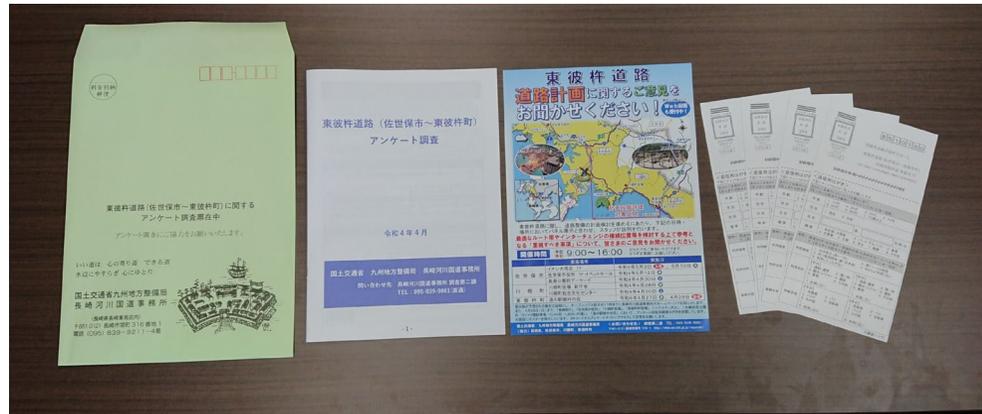
ご協力ありがとうございました

■住民アンケート調査票

送信用封筒

調査票

返信用はがき 4枚



■回収はがき



対象	地域住民
配布数	佐世保市南東部:約4,700戸、川棚町:約1,500戸、東彼杵町:約900戸(合計:約7,100戸)
意見聴取数	3,597票(うち、WEB:160票)
実施期間	令和4年4月22日(金)～令和4年5月29日(日)

2-3. 第2回意見聴取の実施状況 ~オープンハウス~

■オープンハウス実施状況

<平日>



【令和4年5月12日(木) 佐世保市役所】



【令和4年4月28日(木) 川棚町役場】

<休日>



【令和4年4月30日(土) 島瀬公園前アーケード】



【令和4年5月3日(火・祝) イオン大塔店】



【令和4年4月29日(金・祝) 道の駅彼杵の荘】

対象	地域住民
会場	<ul style="list-style-type: none"> ・イオン大塔店 ・佐世保市役所 ・島瀬公園前アーケード ・川棚町役場新庁舎 ・川棚町総合文化センター ・道の駅彼杵の荘
意見聴取数	903票
実施期間	<p>【平日】:4日間 令和4年4月27日(水) 令和4年4月28日(木) 令和4年5月10日(火) 令和4年5月12日(木)</p> <p>【休日】:3日間 令和4年4月29日(金祝) 令和4年4月30日(土) 令和4年5月3日(火祝)</p>

2-3. 第2回意見聴取の実施状況 ~留置き・HP等~

■留置きアンケート実施状況

＜留置き＞ ※新型コロナ感染拡大防止のため、ポスターと持ち帰り用の封筒を設置



【ハウステンボス(ウェルカムゲート)】



【ハウステンボス(変なカフェ)】



【大崎自然公園(くじゃく荘)】



【道の駅彼杵の荘】

＜ポスター＞



東彼杵道路に関し、道路整備の計画検討を進めるにあたり、下記の日時・場所においてパネル展示と合わせ、スタッフが説明を行います。
最適なルート帯やインターチェンジの接続位置等を検討する上で参考となる「重視すべき事項」について、皆さまのご意見をお聞かせください。
開催時間 平日 9:00～16:00 日中いつでもご参加いただけます。 休日 9:00～16:00 どうぞお気軽にお越しください。

	実施場所	実施日
佐世保市	イオン大塔店 1F	令和4年5月3日 (金)、5月10日 (金)
	佐世保市役所 1F イベントホール	令和4年5月12日 (日)
	島瀬公園前アーケード	令和4年4月30日 (日)
川棚町	川棚町役場 新庁舎	令和4年4月28日 (日)
	川棚町総合文化センター	令和4年4月30日 (日)
東彼杵町	道の駅彼杵の荘	令和4年4月27日 (金)、4月29日 (日)

※天候が予想される場合は延期とし、オープンハウス前日の17時までに長崎河川国道事務所のホームページでお知らせします。
 ・また、5月29日(日)まで、「長崎県庁」、「佐世保市役所」、「川棚町役場」、「東彼杵町役場」、「ハウステンボス」、「大崎自然公園内(カウパッド駐車場・くじゃく荘・おぼろの湯)」、「道の駅彼杵の荘」において、アンケート回答用紙が全て設置されています。
 ※施設にポスターを掲示しています。QRコードからアンケートサイトにアクセスして回答をお願いします。

国土交通省 九州地方整備局 長崎河川国道事務所 <お問い合わせ先> 調査第二課 TEL: 095-839-9861 (協力) 長崎県、佐世保市、川棚町、東彼杵町 〒951-0121 長崎市宿町 316-1 http://www.gur.mll.go.jp/nagasaki/

対象	広域的な利用者
設置箇所	長崎県庁、佐世保市役所、川棚町役場、東彼杵町役場、ハウステンボス、大崎自然公園、道の駅彼杵の荘
意見聴取数	322票(うち、WEB:215票)
実施期間	令和4年4月22日(金)～令和4年5月29日(日)

3. 第2回意見聴取の結果

3-1. 第2回意見聴取の結果<ルート帯に関すること>

○政策目標については、全ての項目で重視すべきとの意見が7割以上であり、「③交通事故の危険性が少ないこと」、「④災害時に迂回路として利用できること」については8割以上と特に多かった。

○道路整備による影響については、「⑩沿道からの利用が便利なこと」、「⑪施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること」、「⑫段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること」の項目で重視すべきとの意見が7割以上と多かった。

【質問】当該区間のルート帯等の検討に必要な「重視すべき事項」の①～⑬項目について5段階で評価してください。



意見聴取で重視すべきとされている上位の項目

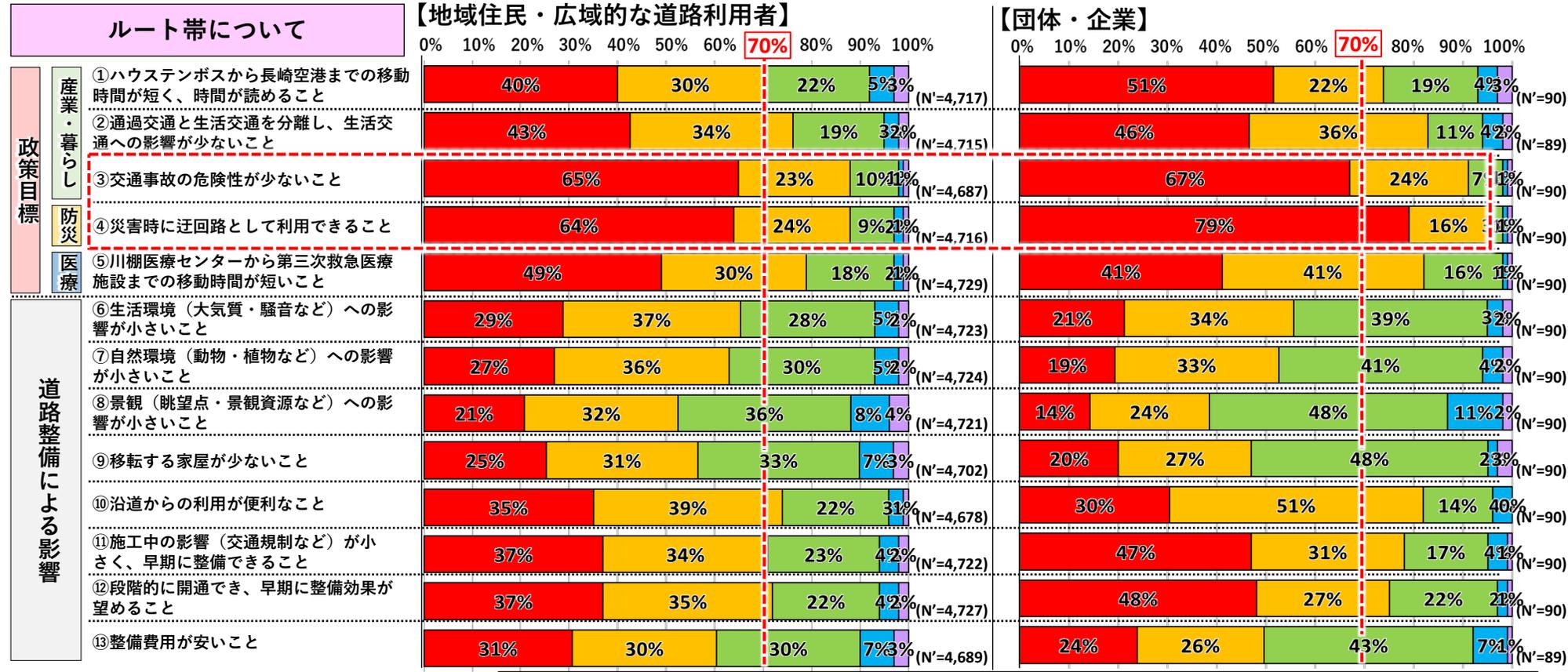
■特に重視すべき ■やや重視すべき ■どちらでもない ■あまり重視すべきでない ■重視する必要なし

3-1. 第2回意見聴取の結果<ルート帯に関すること>

○政策目標については、地域住民・広域的な道路利用者と団体・企業ともに全ての項目で重視すべきとの意見が7割以上であった。
 「③交通事故の危険性が少ないこと」、「④災害時に迂回路として利用できること」については、**地域住民・広域的な道路利用者では8割以上、団体・企業では9割以上と特に多かった。**

○道路整備による影響については、地域住民・広域的な道路利用者と団体・企業ともに「⑩沿道からの利用が便利なこと」、「⑪施工中の影響(交通規制など)が小さく、早期に整備できること」、「⑫段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること」の項目で重視すべきとの意見が7割以上と多かった。

【質問】当該区間のルート帯等の検討に必要な「重視すべき事項」の①～⑬項目について5段階で評価してください。



意見聴取で重視すべきとされている上位の項目

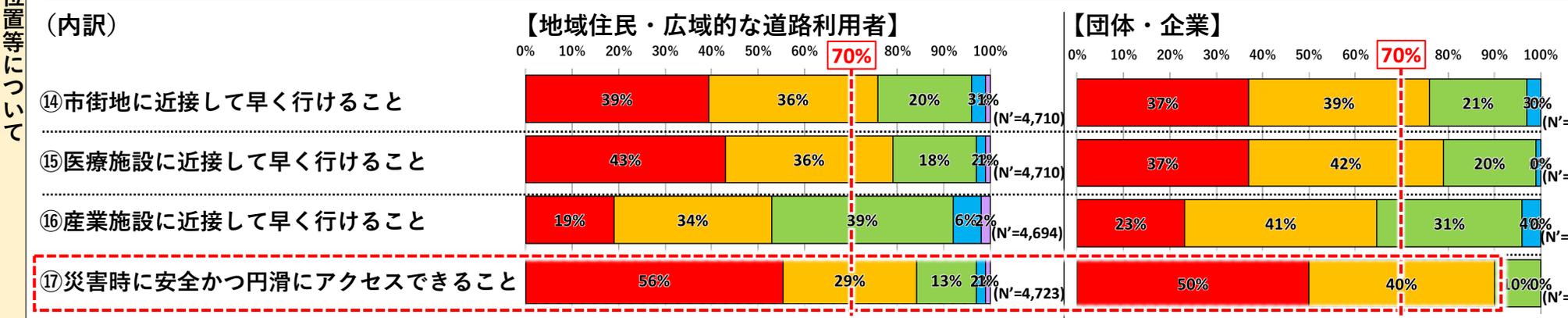
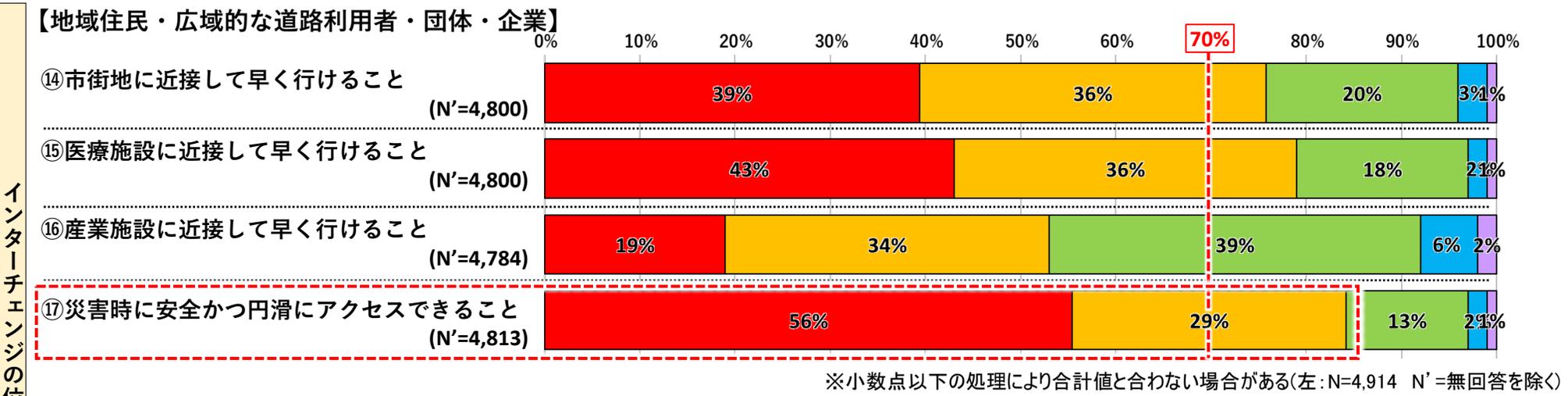
■特に重視すべき ■やや重視すべき ■どちらでもない ■あまり重視すべきでない ■重視する必要なし

※小数点以下の処理により合計値と合わない場合がある(左:N=4,822 右:N=92 N'=無回答を除く)

3-2. 第2回意見聴取の結果<インターチェンジに関すること>

○インターチェンジに関しては、「⑭市街地に近接して早く行けること」、「⑮医療施設に近接して早く行けること」、「⑰災害時に安全かつ円滑にアクセスできること」で重視すべきとの意見が7割以上であり、「⑰災害時に安全かつ円滑にアクセスできること」については重視すべきとの意見が8割以上と特に多かった。

【質問】当該区間のルート帯等の検討に必要な「重視すべき事項」の①～⑰項目について5段階で評価してください。



意見聴取で重視すべきとされている上位の項目

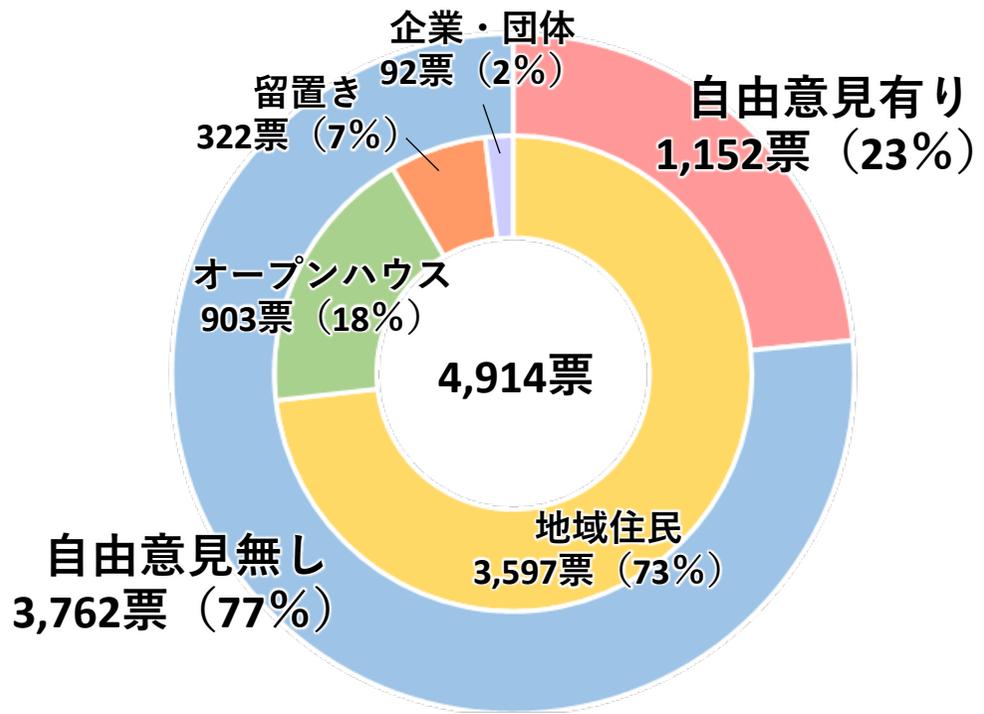
■ 特に重視すべき ■ やや重視すべき ■ どちらでもない ■ あまり重視すべきでない ■ 重視する必要なし

インターチェンジの位置等について

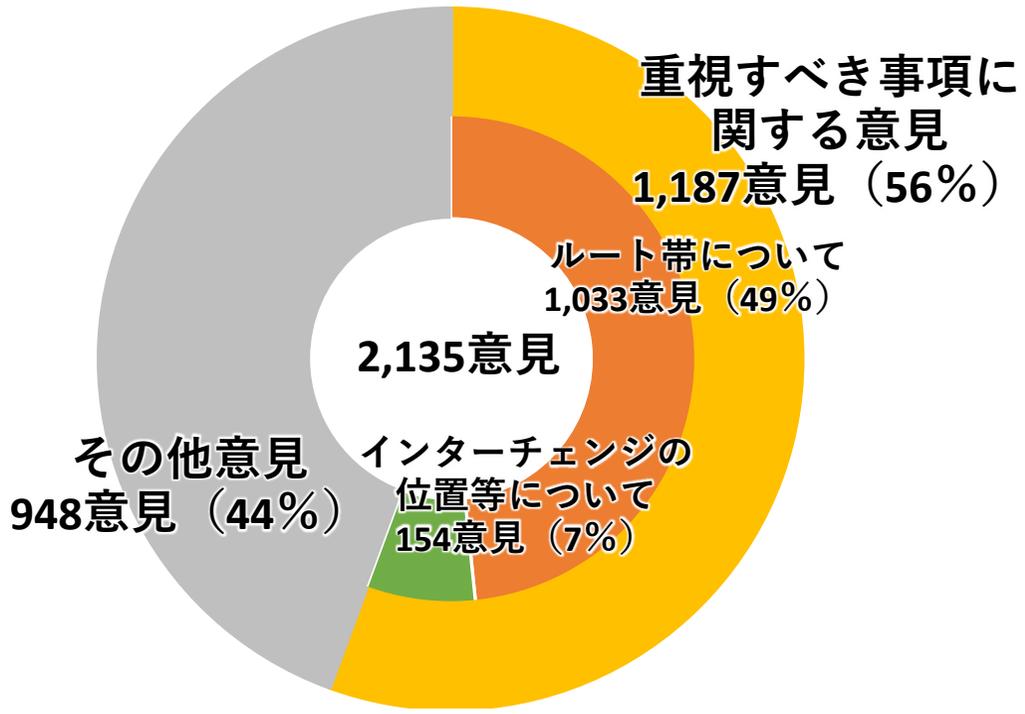
3-3. 第2回意見聴取の結果<意見聴取で寄せられた自由意見>

○第2回意見聴取において、地域住民3,597票、オープンハウス903票、留置き322票、企業・団体92票、全4,914票の回収を行った。このうち、自由意見として1,152票(2,135意見)の意見が寄せられた。
 ○自由意見数の内訳として、「重視すべき事項に関する意見」が約6割、「その他意見」が約4割であった。

【意見聴取の回収状況】



【自由意見の内訳】

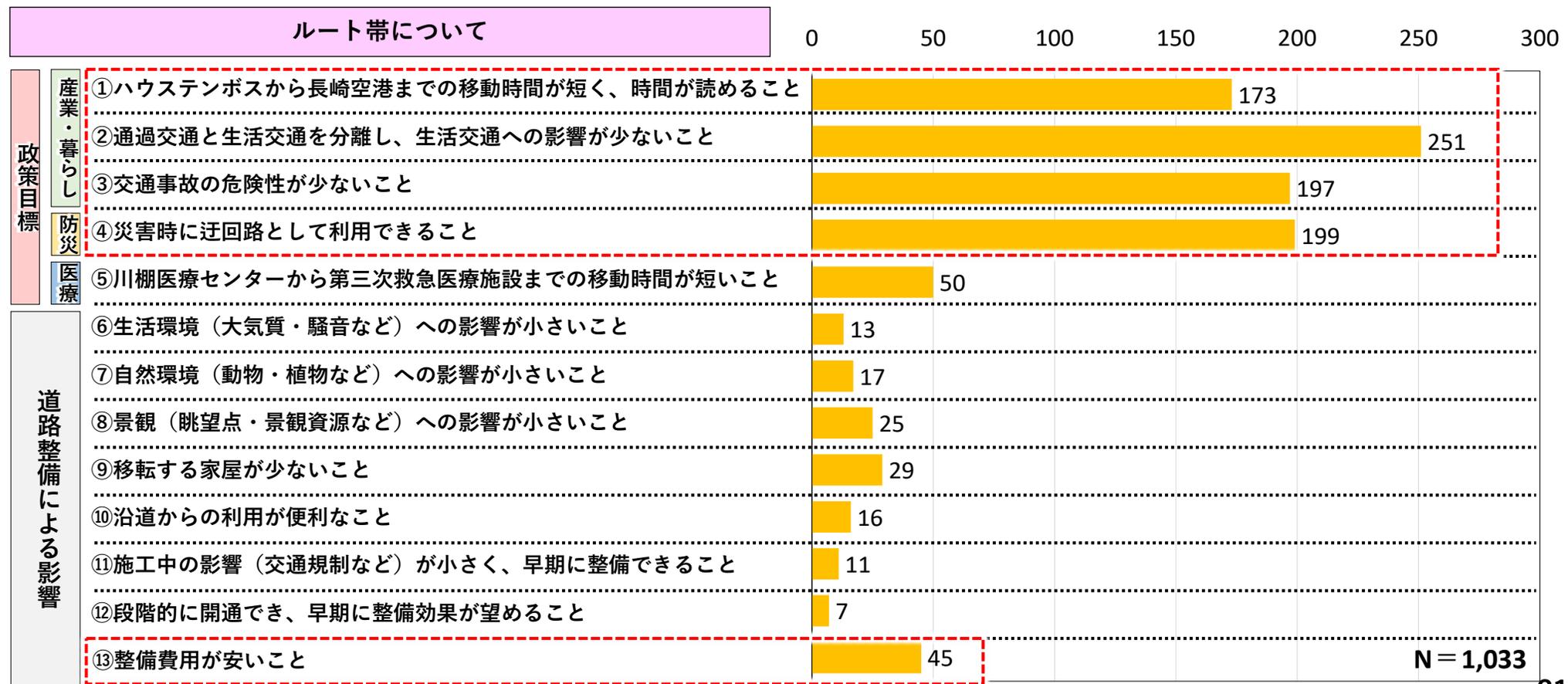


※小数点以下の処理により合計値と合わない場合がある

3-3. 第2回意見聴取の結果<意見聴取で寄せられた自由意見>

■重視すべき事項(ルート帯について)に関する自由意見

○重視すべき事項(ルート帯について)の自由意見としては、1,033意見が寄せられた。
 ○政策目標については、「①ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること」、「②通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと」、「③交通事故の危険性が少ないこと」、「④災害時に迂回路として利用できること」に関する意見が多かった。
 ○道路整備による影響については、「⑬整備費用が安いこと」に関する意見が多かった。



3-3. 第2回意見聴取の結果<意見聴取で寄せられた自由意見>

■重視すべき事項(ルート帯について)に関する自由意見

ルート帯について		【地域住民・広域的な道路利用者】				【団体・企業】			
		0	100	200	300	0	5	10	
政策目標	産業・暮らし	①ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること		169		4			
	防災	②通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと		242		9			
		③交通事故の危険性が少ないこと		190		7			
	医療	④災害時に迂回路として利用できること		193		6			
		⑤川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと		49		1			
⑥生活環境(大気質・騒音など)への影響が小さいこと		13		0					
道路整備による影響	⑦自然環境(動物・植物など)への影響が小さいこと		17		0				
	⑧景観(眺望点・景観資源など)への影響が小さいこと		25		0				
	⑨移転する家屋が少ないこと		29		0				
	⑩沿道からの利用が便利なこと		15		1				
	⑪施工中の影響(交通規制など)が小さく、早期に整備できること		11		0				
	⑫段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること		7		0				
	⑬整備費用が安いこと		45		0				
				N = 1,005			N = 28		

3-3. 第2回意見聴取の結果<意見聴取で寄せられた自由意見>

■ 重視すべき事項(ルート帯について)に関する自由意見

 意見聴取で重視すべきとされている上位の項目

評価項目		自由意見
政策目標	産業・暮らし	① ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること
	産業・暮らし	② 通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと
	防災	③ 交通事故の危険性が少ないこと
	防災	④ 災害時に迂回路として利用できること
医療	⑤ 川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと	

・ 県北から空港、島原方面に行くには時間がかかりすぎて困る事があるので、最短ルートで整備してほしい。(長崎市/40代男性)

・ 長崎空港への時間が読めず困るので、定時性確保が重要と思う。(佐世保市/50代男性)

・ 何より長崎市～佐世保市間の移動に関し、長崎自動車道を使用する際、毎回佐賀県内に出て西九州自動車道に乗り換える必要があることが不便。(長崎市/50代男性)

・ 長崎空港を含む県央地域と県北地域の時間短縮及び定時性確保が最も重視すべき事項と思う。(長崎市/50代男性)

・ ①移動時間の短さ②早期に整備できることの2点を重視すべきと考える。長崎の経済、観光業の発展には各主要都市間のアクセスが重要であり、早期整備なくして発展は無い。(運輸・郵便業/大村市)

・ ハウステンボスでイベントがある時には周辺道路が渋滞し、生活に非常に影響が出ている。(川棚町/60代男性)

・ 連休になるとハウステンボスへの車が多くなるため渋滞してしまうので、時間が読めない。通過(生活のため)するための道があったらいいです。(東彼杵町/50代女性)

・ 通過交通と生活交通の分離が第一。(川棚町/70歳以上男性)

・ ハウステンボスのイベント等に生活交通が影響しない様にしてほしい。(佐世保市/40代男性)

・ 生活交通と通過交通が互いに妨げないルートが必要だと思う。(佐世保市/40代男性)

・ 日常的に活用する道路です。日々の渋滞の緩和を早急に進めてもらいたいです。(運輸・郵便業/大村市)

・ 日常生活の安全性を確保することが第一である。(佐世保市/60代男性)

・ 現在205号線は事故発生時大渋滞になる為 迂回道路の整備が急務です(川棚町/50代男性)

・ 205号線で交通事故が発生すれば国道が機能しません。通勤している頃には全く動けず仕事に支障を生じた事が何度もあります。(東彼杵町/70歳以上女性)

・ 仕事で毎日通勤。安全な道路に変わればとても嬉しい事です。(佐世保市/40代女性)

・ 交通事故時の渋滞緩和!!(佐世保市/50代男性)

・ 便利さより人の生命、安全優先だと思います。(佐世保市/60代女性)

・ 交通面の安心、安全性の重視。(佐世保市/30代男性)

・ 現在の国道における事故等発生時、極度の渋滞で大変な状況。(商工会/川棚町)

・ 現在、事故災害等で全く動けなくなるため、常にスムーズに動く形態にしてほしい。(東彼杵町/70歳以上女性)

・ 現行のルートに防災面で不安を感じている為、その点を重視していただきたい。(川棚町/40代女性)

・ 災害が多い今時、一刻も早く現地に温かい手や物資が届けられるように道をつくってほしい。(佐世保市/30代女性)

・ 災害が拡大している近年、ルートが一本しかないのは非常に困る(急務だ!)(東彼杵町/60代男性)

・ 205号が通行止めになった時、緊急なことがあればとドキドキしました。ハウステンボス・空港とかではなく、緊急防災のために一番考えて頂きたい。(東彼杵町/40代女性)

・ 自然災害から護ってくれる道路であってほしい。(佐世保市/50代女性)

・ 抜け道も少なく、災害時の交通規制により通行止めや通行制限の期間が長くなり生活に支障をきたしている。災害用道路としての並行するような道路が必要。(病院/佐世保市)

・ 救急搬送時は患者・家族にとって苦しい時間帯なので、一刻も早く目的地へ着いて欲しい。できる限りわかりやすく到達したい。(佐世保市/60代男性)

・ 医療センター勤務、緊急時の渋滞で非常に困る。スムーズな流れになってほしい。(川棚町/30代男性)

・ 年に2、3回しか利用しないのであまり不便は感じない。しかし、医療施設へはスムーズであってほしい。(佐世保市/50代女性)

・ 医療的救急がスムーズに行える措置を願います。(東彼杵町/70歳以上女性)

・ 医療に関しては人命に関わる事なので早急な実現が必要と思う。一車線しかない一般道を走行する救急車を見かける度に狭い車道を加速して走るので事故が起こるのではないかと感じる時がある。(卸売・小売業/川棚町)

3-3. 第2回意見聴取の結果<意見聴取で寄せられた自由意見>

■重視すべき事項(ルート帯について)に関する自由意見

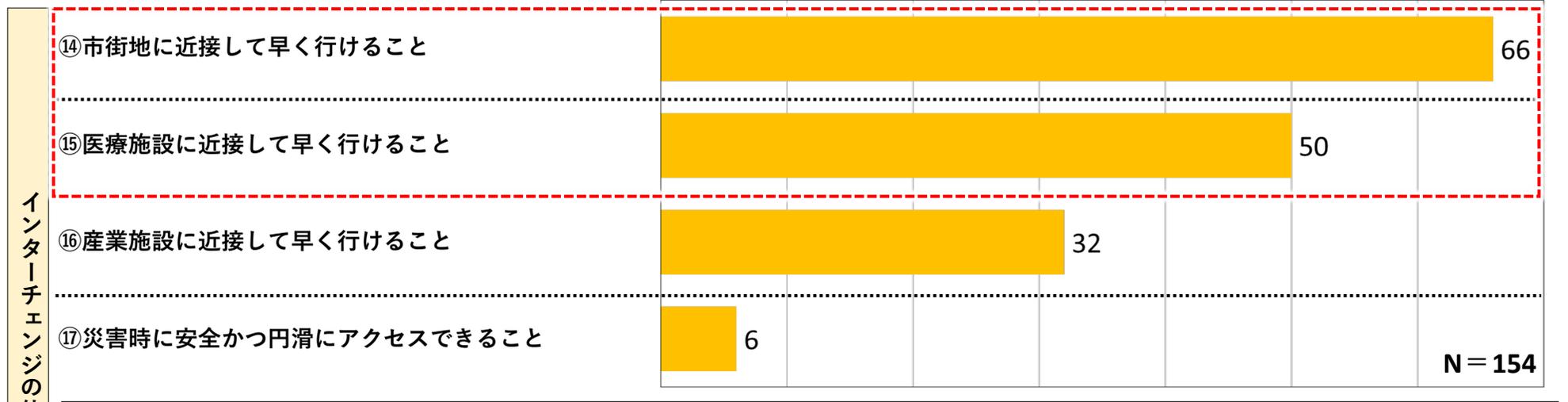
評価項目		自由意見
道路整備による影響	⑥ 生活環境(大気質・騒音など)への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> ・居住近辺の環境が悪くなる事が不安。騒音・自然破壊・交通量増大。(川棚町/60代男性) ・騒音など近隣に影響がないようにしてほしい。(川棚町/50代女性)
	⑦ 自然環境(動物・植物など)への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> ・⑦(自然環境)については、十分検討してください。(佐賀市/60代男性) ・自然をできるだけ壊さないこと。(佐世保市/70歳以上男性) ・自然が失われる事が少ない様に。(佐世保市/60代女性) ・できるだけ自然が残されるようにしてほしい。(佐世保市/50代女性)
	⑧ 景観(眺望点・景観資源など)への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> ・海の見える道路は観光資源。道を観光に役立ててほしい。(川棚町/60代男性) ・大村湾の景観を生かして道を作って頂きたいと思います。(佐世保市/60代女性) ・新しくつくる道路からの景色が重要である。(長崎市/30代男性) ・海が良く見える道路が望ましい。(佐世保市/70歳以上男性)
	⑨ 移転する家屋が少ないこと	<ul style="list-style-type: none"> ・立ち退きの家屋が少ない事を望む。(佐世保市/60代男性) ・住所の移動が少ないこと。(佐世保市/70歳以上男性) ・移転は、体力的、精神的に大変で苦痛なため、移転家屋を少なくしてほしい。(佐世保市/20代女性)
	⑩ 沿道からの利用が便利なこと	<ul style="list-style-type: none"> ・川棚町と波佐見町の両方の住民が利用しやすいように、町境の近くを通るルートにしたほうがよい。(佐世保市/50代男性) ・生活の中で利用しやすい道路を期待します。(川棚町/60代女性)
	⑪ 施工中の影響(交通規制など)が小さく、早期に整備できること	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の際に現道への影響を少なくし、産業道路、生活道路の使い分けが見込める案が一番良いと感じます。(佐世保市/20代男性) ・工事による交通規制を少なく。(佐世保市/60代男性)
	⑫ 段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	<ul style="list-style-type: none"> ・海側を通すとなると海流の変化があったり、着工に時間がかかったりするため、あまり良くないと思った。段階的に開通してくれると助かる。(東彼杵町/10代男性) ・全ての区間の車線を増やす前に、一部分だけでも(少しずつ)車線を増やしてほしいです。強く願ってます。(川棚町/40代女性)
⑬ 整備費用が安いこと	<ul style="list-style-type: none"> ・費用はできる限り抑えたほうがいいので、費用のかかりにくいルート選定をお願いしたい。(佐世保市/40代男性) ・移転費・工事費等が最小限で済む様なルートの選択を！(東彼杵町/70歳以上女性) ・費用が安いこと。(佐世保市/60代男性) 	

3-3. 第2回意見聴取の結果<意見聴取で寄せられた自由意見>

■重視すべき事項(インターチェンジの位置等について)に関する自由意見

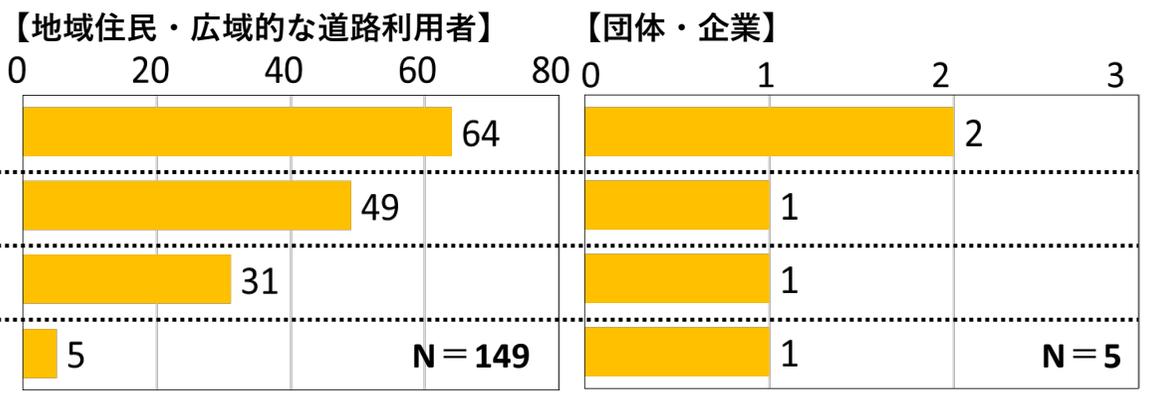
○重視すべき事項(インターチェンジの位置等について)の自由意見としては、154意見が寄せられ、「⑭市街地に近接して早く行けること」、「⑮医療施設に近接して早く行けること」に関する意見が多かった。

【地域住民・広域的な道路利用者・団体・企業】



インターチェンジの位置等について

(内訳)



3-3. 第2回意見聴取の結果<意見聴取で寄せられた自由意見>

■重視すべき事項(インターチェンジの位置等について)に関する自由意見

 意見聴取で重視すべきとされている上位の項目

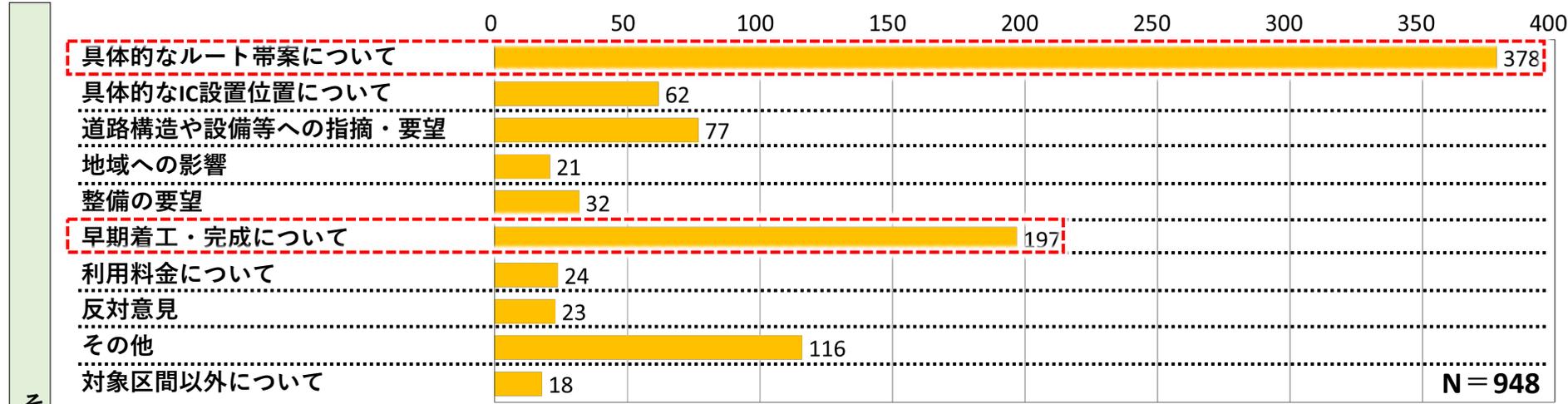
評価項目		自由意見
インターチェンジの位置等について	⑭ 市街地に近接して早く行けること	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地からのアクセスが良いこと。有料で良いから、早く作って欲しい。(佐世保市/50代男性) ・市街地に近いところにインターチェンジを設けて欲しい。インターチェンジの数は増やして欲しい。(佐世保市/70歳以上男性) ・市街地に近接して早く行けること。(東彼杵町/60代女性) ・市街地に近くて利用でき、山側は迂回し、時間の短縮。国道205号線より利用できる事。(佐世保市/70歳以上男性) ・沿道よりスムーズに乗れること。住居地に近くであること。(佐世保市/50代女性) ・住民のアクセス性を高くしてほしい。(川棚町/30代男性) ・市街地からICはある程度離れた方が良いと思う。転勤で色々な土地を見てきたがこちらは生活道路が複雑すぎると思った。(佐世保市/30代女性)
	⑮ 医療施設に近接して早く行けること	<ul style="list-style-type: none"> ・川棚医療センターをメインに降りられるようお願いします。(佐世保市/50代女性) ・病院や主要施設への利便性向上と幹線道路とのアクセスの優位性を検討願います。(佐世保市/50代男性) ・川棚医療センターに近いことは必須と思います。(長崎市/40代男性) ・川棚医療センター付近が良い。(川棚町/70歳以上男性) ・患者の緊急搬送を優先的にと考えるならば川棚医療センターに近接して設置した方が良い。(卸売・小売業/川棚町)
	⑯ 産業施設に近接して早く行けること	<ul style="list-style-type: none"> ・インターチェンジの周りには商業施設や工業団地など流通にも配慮すれば地域の活性化にもなると思う。(佐世保市/50代女性) ・ハウステンボス付近がいいです。(佐世保市/40代女性) ・工場等からのアクセス性を重視することが重要。(福岡市/50代男性) ・ICは基幹産業施設にスムーズに出入り出来る近場が良いと思われる。(川棚町/70歳以上男性)
	⑰ 災害時に安全かつ円滑にアクセスできること	<ul style="list-style-type: none"> ・インターチェンジは災害時、安全かつ円滑にアクセスできること。(東彼杵町/60代男性) ・非常時にルートより降りられる箇所を設置できれば良いと思います。(佐世保市/70歳以上男性) ・災害時の迂回路が無いので、インターチェンジの箇所数を多くした方が良いと思う。(製造業/川棚町)

3-3. 第2回意見聴取の結果<意見聴取で寄せられた自由意見>

■重視すべき事項以外の自由意見

○重視すべき事項以外の自由意見としては、948意見が寄せられ、「具体的なルート帯案について」、「早期着工・完成について」に関する意見が多かった。

【地域住民・広域的な道路利用者・団体・企業】

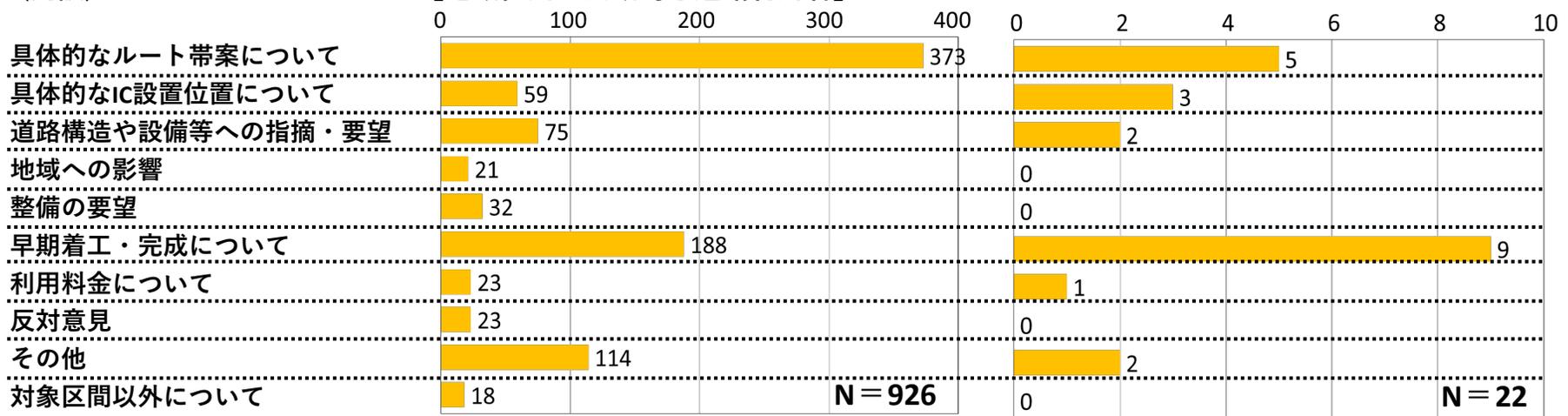


その他

(内訳)

【地域住民・広域的な道路利用者】

【団体・企業】



3-3. 第2回意見聴取の結果<意見聴取で寄せられた自由意見>

■重視すべき事項以外の自由意見

その他	自由意見
具体的なルート帯案について	<ul style="list-style-type: none"> ・案②現道を拡大するほど、交通量は多くない。遠距離の時間短縮を目的とするならば、信号はネック。おそらく、諫早方面や大村市に出掛けるために利用する人が多いと考えると①もしくは②、費用や利便性を考えると②一択。(佐世保市/30代女性) ・安全性を考えると現道活用案はあまり賛成できない。別線整備案にしてもらいたい。(川棚町/60代男性) ・1車線しかないの、事故があったときなどとても不便。2車線にしてほしいです。(川棚町/30代女性) ・205号のバイパス機能であることが重要だから、現道の4車線化では意味がない。東彼杵町～川棚町間及び佐世保市～川棚町間に幹線道路を建設してもらいたい。(大村市/70歳以上女性) ・案③がベスト。確かに「東彼杵道路」が完成すれば便利になるが、建設の見込みが無い道路の夢より早期改良必要。(東彼杵町/40代女性)
具体的なIC設置位置について	<ul style="list-style-type: none"> ・①山側ルートと②海側ルートの中で、川棚町中心地では波佐見町へのアクセスを考えて県道4号線から乗り入れるインターチェンジを置いてほしい。(東彼杵町/70歳以上男性) ・ルート帯案①が良い。案③は時間・工事費が上がる。現在川棚町は信号機が多すぎる。西九州道につながるインターチェンジが良い。(川棚町/60代男性)
道路構造や設備等への指摘・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道が途中で無くなる場所があり危険なため自転車も通れる歩道を切れ目なく整備して欲しい。(佐世保市/40代男性) ・広田→二つ岳→県道4号、広田→南風崎→小串この2つのルートは坂道・曲がり・山・見通しが悪い・危ない・時間がかかる。特に雨の時。(佐世保市/70歳以上女性) ・歩道と車道の接近を極力減らし通学等が安全にできる環境整備として進めてほしい。(佐世保市/30代男性) ・カーブが多いので、できるだけ直線にしてほしい。(佐世保市/60代女性)
地域への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・川棚駅、川棚バスセンターの扱いがどうなるかが気になる。(佐世保市/40代男性) ・最短で行ける事は重要だが、それで川棚町が通過路になってしまうと今以上に過疎化が進むと思うので。(川棚町/30代男性) ・新ルートの開通に伴い、起点から終点への移動が主となり、途中の商店街等への利用が減ることによって地域経済への悪影響が出る可能性があるため注意が必要と思われます。(佐世保市/60代男性) ・バイパスが出来、交通の面は便利になるが、通過される街は寂れて行ってしまう。川棚は更に寂れてしまう街になるのではないかな。その対策も必要かと思う。(佐世保市/40代男性)
整備の要望	<ul style="list-style-type: none"> ・石木ダムをつくるよりも東彼杵道路をつくってほしい。もっと早く計画してほしい。(川棚町/60代女性) ・川棚らしく、新しく、応援しております!!(佐世保市/40代女性) ・東彼杵道路の設置を長い間待ちました。(佐世保市/70歳以上男性)
早期着工・完成について	<ul style="list-style-type: none"> ・1日でも早い着工を望みます。(東彼杵町/60代男性) ・早期の実現をお願いします。(佐世保市/70歳以上男性) ・とにかく早く整備してほしい。(佐世保市/50代女性)
利用料金について	<ul style="list-style-type: none"> ・なるべく安く長崎に行けるようにしてほしい。(佐世保市/30代女性) ・高速から佐世保までの時間をもっと短時間になり料金も必要なければ言う事なし。(佐世保市/40代女性) ・無料ででの通行をお願いしたいです。(佐世保市/40代男性)
反対意見	<ul style="list-style-type: none"> ・そこまでのコストをかけて、どれだけの人にメリットがあるのか疑問です。公共工事をするならもっと生活道路で利用している危険な道幅が狭い所を先にしてほしいです。(佐世保市/40代女性) ・そもそもこの道路は必要なのでしょうか？現状で充分だと私は思います。もしIR整備のためであれば空港とハウステンボスはフェリーで移動したほうが整備費をおさえることができると思います。(佐世保市/60代男性)
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・佐世保には米軍基地があり、国防上重要な地域であることから、防衛上の観点からも配慮すべきと考えます。(福津市/50代男性) ・佐世保市と大村長崎空港間の道路整備は20年間おこなわれている。(佐世保市/70歳以上男性)
対象区間以外について	<ul style="list-style-type: none"> ・大村湾横断道の検討が必要。(佐世保市/50代男性) ・大村鈴田峠早く整備してほしい!(東彼杵町/60代男性)

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

自治体への意見聴取結果【長崎県】

重視すべき事項		意見		
政策目標 ルート帯案に関する事 道路整備による影響 インターチェンジ	産業・暮らし	① ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること	<ul style="list-style-type: none"> ・ハウステンボスでのイベント開催時などにおいては周辺道路が渋滞しており、特に国道205号では東そのぎICまで渋滞及び速度低下が発生するなど大きな問題となっています。 ・現在、進めているハウステンボス隣接地へのIR誘致が実現すると、更なる渋滞が懸念されることから、速達性や定時性が確保できるルートが望ましいと考えます。 	
		② 通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の利用交通の約6割が通過交通となっており、平日は朝夕の通勤・通学時間帯に交通量が多く、休日になると日中は慢性的に交通量が多い状況となっています。 ・そのため、通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少なくなるルートが望ましいと考えます。 	
		③ 交通事故の危険性が少ないこと	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間では、県内平均を上回る割合で事故が発生しており、特に川棚町、東彼杵町の市街地では約2～3倍の事故率となっています。 ・また、交通事故の約7割が交通混雑に起因する追突事故となっていることから、安全性の向上に寄与する道路整備を望みます。 	
	防災	④ 災害時に迂回路として利用できること	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は第1次緊急輸送道路に指定されていますが、令和3年8月の大雨時に発生した東彼杵町蔵本郷地区での路面変状による約29時間の通行止めの際には、一時、長崎自動車道や国道34号も通行止めとなり、佐世保方面への迂回路すら確保できない状況が発生しました。 ・このため、災害に強い強靱で信頼性の高いネットワークを構築する必要があることから、リダンダンシーの確保・ダブルネットワーク化のためにも、バイパスによる整備を希望します。 ・なお、ルート帯案の範囲に複数の地すべり防止区域が点在していることから、被災防止の観点からルート選定時には留意ください。 	
	医療	⑤ 川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと	<ul style="list-style-type: none"> ・第二次救急医療施設である川棚医療センターでは、緊急を要する事案については第三次救急医療施設である長崎医療センター（大村市）への転院搬送も行われています。 ・その際、スムーズで安全な救急搬送が可能となり、速達性・安定性を確保できる整備手法及びルートが望ましいと考えます。 	
	道路整備による影響	⑥ 生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間では、ハウステンボス隣接地へのIR誘致が実現すると、更なる交通量の増加が予想され、今以上に通行車両から発生する排気ガスや騒音などによる生活環境への影響が懸念されることから、施工に加えて供用後の生活環境への影響について、回避又は極力低減するよう配慮願います。 	
		⑦ 自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備においては、貴重な動植物の生息・育成地や生態系等に配慮しながら進める必要があることから、必要な調査を行ったうえで、自然環境への影響が回避・低減できるルート選定に配慮するとともに、周辺の自然環境との調和が図れる形での整備を希望します。 ・また、当該区間に位置する史跡名勝天然記念物及び埋蔵文化財包蔵地への影響を最小限に抑えるルートが望ましいと考えます。 ・なお、対象区間中を流れる川棚川及び対象区間の沿岸海域においては、共同漁業権及び区画漁業権が設定され、各種漁業が営まれており、これらの漁業に与える影響が懸念されることから、工事の実施にあたっては漁業権者である川棚川漁業協同組合、大村湾漁業協同組合及び佐世保市南部漁業協同組合と十分事前協議を行っていただきたい。 	
		⑧ 景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> ・別線整備案（海側ルート）及び現道活用品の一部に、県立自然公園（大村湾県立公園 普通地域）区域が含まれており、自然風景への影響を回避・低減されるルート選定を配慮願います。 	
		⑨ 移転する家屋が少ないこと	<ul style="list-style-type: none"> ・家屋等の移転は地域住民への負担や事業費の増加につながるるとともに、移転に不測の日数を要するなど事業性にも影響を与える可能性があることから、家屋移転が極力少ないルートが望ましいと考えます。 	
		⑩ 沿道からの利用が便利なこと	<ul style="list-style-type: none"> ・高速交通ネットワークの一部を担う高規格道路として、速達性・安全性の高いバイパスでの整備が必要であると考えており、沿道からのアクセスをインターチェンジのみに一定コントロールした形での整備を希望します。 	
		⑪ 施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること	<ul style="list-style-type: none"> ・国道205号は地域で唯一の幹線道路であるため、地域間交流や企業活動となる広域的な物流等に対し、施工中の交通規制による影響が最小限となる形での整備が必要であると考えます。 	
		⑫ 段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	<ul style="list-style-type: none"> ・計画区間が約15～16kmと長いと、段階的に開通でき、早期に整備効果が発現されるルートが望ましいと考えます。 	
		⑬ 整備費用が安いこと	<ul style="list-style-type: none"> ・整備費用については、より経済的な構造を検討するなどコスト削減を図ることが望ましく、期待する整備効果が十分に発揮されたうえで、より経済性に優れたルートを希望します。 	
		インターチェンジ	⑭ 市街地に近接して早く行けること	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の市街地では混雑度が高く慢性的に渋滞が発生しているため、市街地に近接した位置へインターチェンジを配置することで、利用交通の分散が図られ、渋滞解消につながることを期待します。
			⑮ 医療施設に近接して早く行けること	<ul style="list-style-type: none"> ・川棚医療センター（第二次救急医療施設）への救急搬送は救命救急の観点からも大変重要であるため、医療施設へ速やかにアクセスできるよう、医療施設に近接した位置へのインターチェンジ配置を希望します。
	⑯ 産業施設に近接して早く行けること		<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間には臨海部に工業団地や物流施設が立地しており、輸送効率の向上や市街地への大型車の流入減による安全性の向上を図るためにも、産業施設から良好にアクセスできる位置へのインターチェンジ配置が望ましいと考えます。 	
	⑰ 災害時に安全かつ円滑にアクセスできること		<ul style="list-style-type: none"> ・災害時においても救援・物資の輸送を円滑に行えるよう、土砂災害、津波浸水や洪水浸水等の恐れがない地域へのインターチェンジ配置を希望します。 	
その他のご意見		<ul style="list-style-type: none"> ・東彼杵道路は、人流・物流の拠点となる長崎空港へのアクセス、更にはハウステンボスをはじめとする県内各観光地への周遊を支援する道路として、経済の活性化を図るうえで極めて重要な道路であり、県内の高速交通ネットワークを構築するために不可欠な道路であります。 ・慢性的な渋滞、事故・災害時の遮断リスクや主要拠点への速達性の欠如などの解消はもとより、西九州新幹線の開業やIR誘致の実現などの地方創生に向けた地域づくりを支援するためにも、早期の事業化をお願いします。 ・なお、IR誘致が実現しますと、起点となるハウステンボス入口交差点に交通が集中する恐れがあることから、起点側の接続については、将来、通過交通の分離などの改修が可能となる形での計画をお願いします。 		

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

自治体への意見聴取結果【佐世保市】

重視すべき事項		意見
政策目標 産業・暮らし 防災 医療 道路整備による影響 インターチェンジ	①	ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること
	②	通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと
	③	交通事故の危険性が少ないこと
	④	災害時に迂回路として利用できること
	⑤	川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと
	⑥	生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと
	⑦	自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと
	⑧	景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと
	⑨	移転する家屋が少ないこと
	⑩	沿道からの利用が便利なこと
	⑪	施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること
	⑫	段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること
	⑬	整備費用が安いこと
⑭	市街地に近接して早く行けること	
⑮	医療施設に近接して早く行けること	
⑯	産業施設に近接して早く行けること	
⑰	災害時に安全かつ円滑にアクセスできること	

その他のご意見

ルート別・項目別の総合的な判断から、案②が望ましいと考えています。東彼杵道路建設促進期成会（4市4町 民間45団体で構成）において、本道路の早期実現のため利用者負担による有料道路事業の活用を含めた整備手法について合意形成を図るとともに、計画段階評価の第1回目の意見聴取において、道路の必要性が高い意見が多数あり、また地域住民アンケートにおいても想定以上の回答を得られるなど、地元の期待度、関心の高さを伺えるものと思います。

本市において、ハウステンボス周辺地域へのIR誘致やコロナ禍収束後の佐世保港における国際クルーズ客船の寄港増加など、観光産業の環境変化をとらえインフラ整備のストック効果を最大限発現させるためには、拠点間を結ぶ道路ネットワークの整備が重要です。令和3年7月に策定された「九州地方広域道路交通ビジョン」に掲げられている「九州リングネットワーク」の一翼を担うなど佐世保市はもとより県内の発展に寄与する道路であることから、今後東彼杵道路の役割は大きなものとなると考えています。地元自治体として今後も国に対し要望活動を継続していくとともに、しっかりと事業協力を行ってまいりますので、一日も早い事業化をお願いいたします。

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

自治体への意見聴取結果【川棚町】

重視すべき事項		意見	
政策目標	産業・暮らし	① ハウステンポスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること ② 通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと ③ 交通事故の危険性が少ないこと	長崎空港からハウステンポスまでは国道205号線を通る一般道の利用となっており、混雑時や事故等により遅れが生じるため速達性、定時性に劣る状況である。そのため、現道の205号線とは異なる新たな道路を整備することで、速達性に優れたルートになると考える。 ハウステンポスから東彼杵町までの区間は205号線のみしかなく、そのため、通過交通と生活交通が混在していることから、川棚町、東彼杵町の市街地では朝夕の渋滞を引き起こすこととなっている。そのため、通過交通と生活交通を分離させた新たな道路整備が望ましい。 現道の205号線は、市街地では交差点も多く、また、峠道では急なカーブも続くことから、交通事故も多く発生している状況にあるため、交通事故の危険性が少なくなる道路整備を望む。
	防災	④ 災害時に迂回路として利用できること	災害時の迂回路となる東彼杵道路の整備は、沿線住民が求める大きな理由の一つとなっている。近年、温暖化により災害を引き起す大雨が毎年発生し、国道205号線の川棚、東彼杵間での災害の発生により通行止めが発生している。そのため、この沿線で生活する住民は生活の影響を受けることから、現道とは別の新たな道路を建設することを望む。
	医療	⑤ 川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと	第三次救急医療施設である長崎医療センター(大村市)まで、搬送される事例が増えており、命を助ける道路としての役割を果たすためにも東彼杵道路による速達性のある道路を望む。
	ルート帯案に関する事 道路整備による影響	⑥ 生活環境(大気質・騒音など)への影響が小さいこと	新たな道路整備に伴う沿線住民の生活環境への影響は、出来るだけ少なくなるように望む。
		⑦ 自然環境(動物・植物など)への影響が小さいこと	自然環境に対する影響も少ないように事業は進める必要があるが、本沿線には特筆すべき動物や植物は少ないと判断する。環境影響調査の実施は必要となるが、事業実施にあたっては大きな障害にはならないと考える。
⑧ 景観(眺望点・景観資源など)への影響が小さいこと		守るべき景観としては、県立公園である大崎半島や大村湾沿線があり、本町の観光資源ともなっていることから、道路整備による影響は出来るだけ小さい方が望ましい。	
⑨ 移転する家屋が少ないこと		事業実施にあたって、障害となる一つが用地交渉と考える。そのため、出来るだけ移転する家屋が少なくなることが望ましい。	
⑩ 沿道からの利用が便利なこと		沿道からの利用となるICは、できるだけ市街地に近い方が利便性も向上するため望ましい。	
⑪ 施工中の影響(交通規制など)が小さく、早期に整備できること		現道の205号線に影響が出るような道路整備となると、この区間には迂回路が無いため通行に支障が出る。そのため、道路整備にあたっては、現道に出来るだけ影響が出ない施工を望む。また、早期に整備が行われることで速達性や定時性が確保でき利便性が向上されると考える。	
⑫ 段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること		途中に出来るICまでの開通は望むが、段階的に短距離での開通は必要はないと考える。	
⑬ 整備費用が安いこと		事業を確実に進めるにあたっては、建設費の縮減は必要であり、また、道路整備に対する住民からの理解が受けやすくなり、住民協力が得られ易くなると考える。	
インターチェンジに関する事	⑭ 市街地に近接して早く行けること	ICが出来る周辺は、市街地へ隣接している方が利便性も向上することから望ましい。	
	⑮ 医療施設に近接して早く行けること	東彼杵道路を利用した川棚医療センターまでの搬送、そこからのさらに高度な医療施設となる第三次緊急医療施設への搬送はこれからも多く発生する。そのために川棚医療センターに近接するICとすることが望ましい。	
	⑯ 産業施設に近接して早く行けること	本町は海岸側に工業用地があり、また、新たに埋め立てられた県有地も存在する。今後、東彼杵道路の建設は新たな工場誘致にもなり、本町の発展にもつながっていくものと考えられる。	
	⑰ 災害時に安全かつ円滑にアクセスできること	本町の市街地の中心には二級河川の川棚川があり、過去にも水害をもたらすことがあった。そのため、川棚川添いでのアクセスとなると洪水時の水位も考慮する必要がある。また、山側には地すべり区域もあることから、このような災害発生が予想される区域からのアクセスは避けることは必要と考える。	

その他のご意見
国交省で示されたルート帯案(3ルート)の中では、本町は【案②】を希望します。
ICを設置する箇所として、川棚医療センター付近を希望し、また、ICから東彼杵間については、本町の中心部を通過するのではなく、海側を通過する方が良いと考えております。

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

■自治体への意見聴取結果【東彼杵町】

重視すべき事項		意見	
政策目標 産業・暮らし 防災 医療 ルート案内に関する事 道路整備による影響	①	ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること	ハウステンボス等県北でのイベント時は、東そのぎICからの渋滞が慢性化しているため、時間が読めるルートが望ましい。
	②	通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと	県北地区のイベント時及び、朝夕の通勤時には、東そのぎICからの渋滞が慢性化し、住民生活等に支障を来たしているため、渋滞回避ができるような整備や同一道路の利用軽減を図ることが望ましい。
	③	交通事故の危険性が少ないこと	道路幅員が広く、曲線部が少ない安全性に考慮した整備が望ましい。
	④	災害時に迂回路として利用できること	現在の道路は、迂回路がなく災害時の救急搬送等の緊急対応が困難となるため、全部又は部分的な別ルートは必要と考える。
	⑤	川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと	最寄りの第三次救急医療施設への道路は現在の道路しかなく、渋滞の影響を受けやすい状況にあるため、移動時間が読めるルートが望ましい。
	⑥	生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと	大気質や騒音など、生活環境への影響を回避又は、十分に低減されるルートが望ましい。
	⑦	自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと	自然環境への影響を回避又は、十分に低減されるルートが望ましい。
	⑧	景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと	景観への影響が少ないのは勿論のこと、景観（大村湾等）の魅力を高めることができるルートが望ましい。
	⑨	移転する家屋が少ないこと	事業による家屋移転の際は地区外となる可能性が高く、人口減少が懸念されることから、家屋等への影響は極力少ないルートが望ましい。
	⑩	沿道からの利用が便利なこと	沿線の集落からのアクセスに配慮されたルートが望ましい。
	⑪	施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること	施工中の交通や生活環境等への影響を抑えつつ、施工期間が短いルートが望ましい。
	⑫	段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	部分的な渋滞解消につながるため、段階的な供用開始が望ましい。
	⑬	整備費用が安いこと	期待される整備効果が十分に発揮されたうえで、より経済性に優れるルートが望ましい。
インターチェンジに関する事	⑭	市街地に近接して早く行けること	交通事故及び渋滞等のリスクが低減される位置が望ましい。
	⑮	医療施設に近接して早く行けること	救急搬送等、医療機関へのアクセスがスムーズであることが望ましい。
	⑯	産業施設に近接して早く行けること	経済活動の妨げとならないよう、輸送効率の向上及び輸送時間の短縮が図れる位置が望ましい。
	⑰	災害時に安全かつ円滑にアクセスできること	緊急輸送道路としての効果が十分発揮できる位置が望ましい。
その他のご意見		特に無し。	

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

■自治体への意見聴取結果【波佐見町】

重視すべき事項		意見
政策目標	産業・暮らし	① ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること 時間の把握や移動時間の短縮を図るうえで、阻害要因となる渋滞や災害に影響されない路線の確保が望ましい。
		② 通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと 生活道路への影響として考えられる渋滞の解消として、渋滞回避ができるような整備や同一道路の利用軽減を図ることが望ましい。
		③ 交通事故の危険性が少ないこと 見通しが良く、平面、縦断線形が良好で曲線部を可能な限り減らし、事故のリスク軽減と安全性に考慮した整備が望ましい。
	防災	④ 災害時に迂回路として利用できること 現在の道路においては迂回路がなく災害時に対応できないため、別ルート確保が望ましい。
	医療	⑤ 川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと 最寄りの第三次救急医療施設への道路は現在の道路しかなく、渋滞の影響を受けやすいことや、災害時には移動そのものが困難になってしまうため、別ルート確保が望ましい。
ルート帯案に関する道路整備による影響		⑥ 生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと 生活環境が悪化しないことが望ましい。
		⑦ 自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと 自然環境に恵まれた地域であるため、可能な限り影響が及ばないことが望ましい。
		⑧ 景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと 計画区域の一部は眺望もよく、可能な限り景観に配慮し、景観資源に影響が及ばないルートが望ましい。
		⑨ 移転する家屋が少ないこと 可能な限り移転家屋が少ないルートが望ましい。
		⑩ 沿道からの利用が便利なこと 可能な限り沿線の集落や施設からのアクセスに配慮されたルートが望ましい。
		⑪ 施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること 利用者への影響が少なく、なるべく施工期間が短いものが望ましい。
		⑫ 段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること 計画区間が長いので、段階的に利用できることが望ましい。
		⑬ 整備費用が安いこと 効果的なルートが望ましく、その上で整備費が安価であることが望ましい。
インターチェンジに関する事項		⑭ 市街地に近接して早く行けること 容易にアクセスができ、交通事故のリスクが少ない位置への配置が望ましい。
		⑮ 医療施設に近接して早く行けること 医療施設に早く搬送ができるよう、また医療施設間の移動が容易になるよう、スムーズな移動ができる配置が望ましい。
		⑯ 産業施設に近接して早く行けること 地域産業における輸送効率の向上が図れるよう、輸送時間短縮が図れる位置への配置が望ましい。
		⑰ 災害時に安全かつ円滑にアクセスできること 災害時には緊急時に安全かつ確実に移動できることが重要であり、物資の輸送や避難等に支障を来さないよう、影響を受けない位置への配置が望ましい。
その他のご意見		特に無し。

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

自治体への意見聴取結果【佐々町】

		重視すべき事項	意見
ルート帯案に関する 道路整備による影響	政策目標 産業・暮らし	① ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること	観光地への移動時間短縮により、県内外からの人流増加が期待できる。
		② 通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと	路線整備により、通過交通が分散され、目的地への移動時間短縮が期待できる。
		③ 交通事故の危険性が少ないこと	中央分離帯が整備された自動車専用道路を整備することで、走行性、安全性の向上が期待できる。
	防災	④ 災害時に迂回路として利用できること	国道からアクセス性の高い道路が災害時の避難や救護に繋がる。
		医療	⑤ 川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと
		⑥ 生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと	騒音、振動など生活環境が悪化しないことが望ましい。
		⑦ 自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと	影響は最小限に留めることが望ましい。
		⑧ 景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと	影響は最小限に留めることが望ましい。
		⑨ 移転する家屋が少ないこと	影響は最小限に留めることが望ましい。
		⑩ 沿道からの利用が便利なこと	沿線地域からアクセスのいい位置に計画することが望ましい。
		⑪ 施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること	現道への影響は極力少なく施工期間は短い方が望ましい。
		⑫ 段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	部分的な開通等により、早期に事業効果を発揮することが望ましい。
	インターチェンジに関する	⑬ 整備費用が安いこと	適切な道路構造とした上で、整備費用は可能な限り安価となることが望ましい。
⑭ 市街地に近接して早く行けること		集落から速やかにアクセスでき、事故や災害の危険性が少なくなる位置にインターチェンジを配置することが望ましい。	
⑮ 医療施設に近接して早く行けること		沿線地域からアクセスのいい位置に計画することが望ましい。	
⑯ 産業施設に近接して早く行けること		沿線地域からアクセスのいい位置に計画することが望ましい。	
	⑰ 災害時に安全かつ円滑にアクセスできること	大規模災害時に人命救助や物資の輸送を円滑に行えるよう、沿線地域からアクセスのいい位置に計画することが望ましい。	
		その他のご意見	特に無し。

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

■自治体への意見聴取結果【平戸市】

		重視すべき事項	意見
政策目標	産業・暮らし	① ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること	現道は朝夕の通勤車両等による渋滞のため移動時間が読めない状況にあるので、走行性・安全性が高い専用道路とし、移動時間が読めるルート帯が望ましい。
		② 通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと	通勤者や観光客などの通過交通と買い物等による生活交通との混在が、交通渋滞や交通事故の大きな要因となることから、それぞれの通行を分離し地域住民のリスクを軽減することが望ましい。
		③ 交通事故の危険性が少ないこと	現道は線形不良箇所が多く、交通事故が発生した場合迂回路がないため、通行止めや片側交互交通となることが余儀なくされることから、走行性・安全性が高く事故のリスクが少ない道路構造によることが望ましい。
	防災	④ 災害時に迂回路として利用できること	災害時には道路機能を確保することが重要であり、救急搬送及び救援物資の輸送が円滑に行えるよう、災害に強い別線でのルート帯が望ましい。
	医療	⑤ 川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと	カーブが少なく勾配が緩やかなど、救急搬送において患者への負担がなく、利便性と迅速性を考慮したルート帯が望ましい。
ルート帯業に関すること	道路整備による影響	⑥ 生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと	工事に係る騒音など、住宅地や公共施設、産業への影響が最小限となるよう配慮することが望ましい。
		⑦ 自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと	現況の地形が大きく変わることはないよう、自然環境に配慮されたルート帯とすることが望ましい。
		⑧ 景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと	景観資源はその地域の観光資源でもあることから、自然景観を壊さない工夫によるルート帯となることが望ましい。
		⑨ 移転する家屋が少ないこと	生活環境の変化は移転者への大きな負担となり、生活圈や町内組織の分断に繋がるため、地域コミュニティへ配慮したルート帯となることが望ましい。
		⑩ 沿道からの利用が便利なこと	可能な限り沿線の集落や施設からの利便性を考慮した上で、アクセス性が高いルート帯が望ましい。
		⑪ 施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること	交通規制など現道交通への影響が極力小さく、短期間で効果が得られるようなルート帯が望ましい。
		⑫ 段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	早期に事業効果の発現ができるよう、部分的な供用開始が可能な整備が望ましい。
		⑬ 整備費用が安いこと	利便性や災害時の安全性を考慮する上では、必要最小限の費用はやむを得ない。
インターチェンジに関すること	⑭ 市街地に近接して早く行けること	交通量のピーク時に交通渋滞の解消を図るため、市街地の周辺部に設置することもやむを得ない。	
	⑮ 医療施設に近接して早く行けること	地域の医療体系を踏まえ、救急医療施設への搬送時間が短縮できる位置が望ましい。	
	⑯ 産業施設に近接して早く行けること	地域経済の振興のためには、品質保持・輸送効率の向上が図られるよう、産業拠点施設や地域産業を考慮した位置が望ましい。	
	⑰ 災害時に安全かつ円滑にアクセスできること	災害に強い道路づくりは重要であり、人命救助、避難路、物資輸送の機能が果たせるよう、危険箇所を回避した位置を選定することが望ましい。	
		その他のご意見	長崎自動車道と西九州自動車道が最短で結ばれることにより、長崎県内の移動の円滑化と複数ルートが確保され、広域観光や地場産業の振興による長崎県が一体となった発展や、大規模災害時の救急搬送、物資輸送を支える「道」となるためにも、早期に整備されることが必要と考える。

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

■自治体への意見聴取結果【松浦市】

重視すべき事項			意見	
政策目標	産業・暮らし	①	ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること	現時点では時間が読めないことから、別ルートでのアクセス及び福岡空港の利用が多い。今後、西九州自動車道（松浦佐々道路の整備促進・佐世保道路の4車線化の整備促進）、針尾バイパスの整備促進が併せて進むことで需要が高まる。
		②	通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと	現在の国道205号の一部では縦断勾配がきつく、連続する急カーブも多いことから走行しにくい。又、渋滞、交通事故、災害時等には迂回できる道路も限られていることから、安全かつ快適に通行ができる別ルートによる整備が望ましい。
		③	交通事故の危険性が少ないこと	現在の国道205号の一部では縦断勾配がきつく、連続する急カーブも多いことから走行しにくい。又、渋滞、交通事故、災害時等には迂回できる道路も限られていることから、安全かつ快適に通行ができる別ルートによる整備が望ましい。
	防災	④	災害時に迂回路として利用できること	現在の国道205号の一部では縦断勾配がきつく、連続する急カーブも多いことから走行しにくい。又、渋滞、交通事故、災害時等には迂回できる道路も限られていることから、安全かつ快適に通行ができる別ルートによる整備が望ましい。
	医療	⑤	川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと	特に無し。
ルート帯案に関する事 道路整備による影響	⑥	生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと	沿線地域への影響が極力小さくなるような配慮が必要。	
	⑦	自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと	沿線地域への影響が極力小さくなるような配慮が必要。	
	⑧	景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと	沿線地域への影響が極力小さくなるような配慮が必要。	
	⑨	移転する家屋が少ないこと	沿線地域への影響が極力小さくなるような配慮が必要。	
	⑩	沿道からの利用が便利なこと	沿線地域への影響が極力小さくなるような配慮が必要。	
	⑪	施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること	沿線地域への影響が極力小さくなるような配慮が必要。	
	⑫	段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	別ルートでの整備とインターチェンジの設置により段階的な供用ができ早期の整備効果が得られる。	
	⑬	整備費用が安いこと	ライフサイクルコストも考慮した上で、整備費用が安価となった方が整備促進にも繋がる。	
	インターチェンジに関する事	⑭	市街地に近接して早く行けること	沿線地域の拠点となる施設等へのアクセスが容易となるような位置が望ましい。
		⑮	医療施設に近接して早く行けること	沿線地域の拠点となる施設等へのアクセスが容易となるような位置が望ましい。
		⑯	産業施設に近接して早く行けること	沿線地域の拠点となる施設等へのアクセスが容易となるような位置が望ましい。
		⑰	災害時に安全かつ円滑にアクセスできること	沿線地域の拠点となる施設等へのアクセスが容易となるような位置が望ましい。
その他のご意見			特に無し。	

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

■自治体への意見聴取結果【大村市】

		重視すべき事項	意見
ルート帯案に関する 道路整備による影響	政策目標 産業・暮らし	① ハウステンポスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること	ハウステンポスを含む県北地域へのツアーなどの観光客においては、移動時間はできるだけ短くする必要があり、長崎空港利用促進のためにも、東彼杵道路の整備は重要である。
		② 通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと	通過交通を分離することにより、沿線住民の移動がスムーズになることが望ましい。
		③ 交通事故の危険性が少ないこと	事故の危険性が少なくなることで、運転にゆとりが生まれ、事故も減り、ストレスを低減できる。
	政策目標 防災	④ 災害時に迂回路として利用できること	一昨年来の大雨などにより、国道205号は長時間にわたり通行止めとなり迂回路もないため、救急車が大きな迂回を強いられるなど、災害や大規模な事故などによる本区間の迂回路の確保は特に重要である。
		政策目標 医療	⑤ 川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと
	政策目標 生活環境	⑥ 生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと	通行車両から発生する排気ガスや騒音による生活環境への影響をできるだけ低減できるよう配慮していただきたい。
		⑦ 自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと	必要な調査を行い、動植物の生息や生態系への影響を最小限に抑えるなど、自然環境への影響が極力小さくなるよう配慮していただきたい。
		⑧ 景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと	周囲の景観との調和を図り、橋梁などは重要な景観資源となるよう、良好な景観形成に配慮していただきたい。
		⑨ 移転する家屋が少ないこと	多くの家屋移転は、住民や事業者に大きな負担を与え、地区外への移転などにより、人口減少にも繋がりがかねないので、家屋への影響は極力少なくなることを望ましい。
		⑩ 沿道からの利用が便利なこと	沿線自治体や沿線地権者の要望を極力反映させることが望ましい。
		⑪ 施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること	施工中に発生する、騒音、振動及び粉塵などによる、生活環境への影響を可能な限り低減させるためにも、早期に整備できることが望ましい。
		⑫ 段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	段階的な開通により、リダンダンシーの早期実現が図られ、災害や事故の際に交通の途絶を最小限に押さえることができる。
		⑬ 整備費用が安いこと	期待される整備効果が十分発揮された上で、経済的なルートが望ましい。
インターチェンジに関する		⑭ 市街地に近接して早く行けること	移動時間の短縮を踏まえ、多くの人を利用しやすいインターチェンジの設置が望ましい。
		⑮ 医療施設に近接して早く行けること	本市においても、木場スマートインターチェンジの開通により、課題となっていた高速道路から第三次医療施設への搬送時間が飛躍的に向上したことから、1分1秒でも早く、重篤な患者を医療施設に搬送するインターチェンジの設置は重要である。
	⑯ 産業施設に近接して早く行けること	集客性の高い産業施設へのアクセス向上は、利用者の移動時間短縮に加え、周辺交通への影響を最小限に抑えることができる。	
	⑰ 災害時に安全かつ円滑にアクセスできること	防災上、沿線地域へのアクセスが良く、自衛隊などの救援部隊が活動しやすい位置及び輸送拠点からアクセスが良い位置が望ましい。	
		その他のご意見	事業延長が短く、自動車専用道路による移動時間の短縮が図られるとともに、自然環境への影響や災害などに備えたりダンダンシーの観点からも、案②が望ましいと考える。

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

■自治体への意見聴取結果【諫早市】

重視すべき事項		意見	
ルート帯案に関する事 政策目標 産業・暮らし 防災 医療 道路整備による影響 インターチェンジに 関すること	①	ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること	ハウステンボス、長崎空港のみでなく、県北地域、県央地域との移動の速達性や定時性を確保できることにより、隣接地域間の回遊性を向上し、観光産業の支援に寄与する計画が望ましい。
	②	通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと	周辺住民の生活道路への影響を極力少なくするとともに、県北、県央地域間の通過交通における速達性と定時性の向上につながる計画が望ましい。
	③	交通事故の危険性が少ないこと	適切な道路構造での整備における、走行性、安全性が大幅に向上する計画が望ましい。
	④	災害時に迂回路として利用できること	災害時に代替路として機能する計画の必要性があり、現道通行止め時のダブルネットワークの確保が可能な計画が望ましい。
	⑤	川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと	線形不良箇所を回避でき、安静に搬送できるよう、救急医療施設への走行性を確保できる計画が望ましい。
	⑥	生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと	騒音や大気質等の生活環境に十分配慮し、地域住民への影響が最小限となるような配慮が望ましい。
	⑦	自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと	自然環境への影響が少なくなるよう配慮した計画にすることが望ましい。
	⑧	景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと	眺望点や景観資源などへの影響が少なくなるよう配慮した計画にすることが望ましい。
	⑨	移転する家屋が少ないこと	地域コミュニティの維持の観点から、極力移転家屋は少なくする計画が望ましい。
	⑩	沿道からの利用が便利なこと	産業施設や沿道の集落へのアクセスが便利になるような計画が望ましい。
	⑪	施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること	現道の交通への影響が極力少なくなるような配慮と、市域住民の生活環境への配慮のため施工期間の短縮できる計画が望ましい。
	⑫	段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	区間ごとの部分供用などを行い、早期の効果が出るような計画が望ましい。
	⑬	整備費用が安いこと	適切な道路構造としたうえで、整備費用が安価となるような計画が望ましい。
	⑭	市街地に近接して早く行けること	市街地へのアクセスを考慮した配置計画にすることで、移動効率と利便性の向上が期待できる。
	⑮	医療施設に近接して早く行けること	医療施設へのアクセスを考慮した配置計画にすることで、救急医療施設への搬送時間の短縮及び、緊急時などの時間効率性の向上が期待できる。
	⑯	産業施設に近接して早く行けること	産業施設へのアクセスを考慮した配置計画にすることで、輸送時間の短縮効果の向上が期待できる。
	⑰	災害時に安全かつ円滑にアクセスできること	災害時における緊急輸送道路として活用できる配置計画及び、代替道路としての効果がある計画が望ましい。
その他のご意見		特に無し。	

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

■自治体への意見聴取結果【雲仙市】

		重視すべき事項	意見	
政策目標	産業・暮らし	① ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること	ハウステンボスには県の内外を問わず多くの観光客が訪れているが、特に県外からの観光客にとって長崎空港までの定時性が確保されることは旅行プランが立てやすくなり、観光振興の大きな武器になる。	
		② 通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと	交通事故防止の観点からも、通過交通と生活交通の分離は一定程度必要。	
		③ 交通事故の危険性が少ないこと	対象区間が高速道路と観光地を接続するルートであることから、休日には通行量が増加することが見込まれるため、交通事故防止対策が十分な安全性の高い道路整備が必要。	
	防災	④ 災害時に迂回路として利用できること	対象区間は一般国道205号の迂回路として利用できるような幹線道路が他にないため、災害発生等により国道が遮断された際に代替路として利用できるような道路が必要。	
		医療	⑤ 川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと	救急搬送を考慮すれば、一般交通の影響を極力受けず、かつ安全性の高い道路整備を行い移動時間を短縮することが必要。
ルート帯案に関すること	道路整備による影響	⑥ 生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと	大気汚染や騒音公害など、道路開通後において周辺地域の生活環境に与える影響に対する配慮は必要。	
		⑦ 自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと	動植物だけでなく、地下水その他の自然環境に与える影響は可能な限り少なくすることが必要。	
		⑧ 景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと	地域の景観資源は極力残すべきと考えるが、運転中のわき見による交通事故防止対策とのバランスが必要。	
		⑨ 移転する家屋が少ないこと	道路整備に伴う建物の移転は、事業費や事業期間増大の原因となることから極力少なくすることが必要。	
		⑩ 沿道からの利用が便利なこと	自動車専用道路の場合は、インターチェンジにより周辺地域からのアクセスを容易にすべきであるが、定時性とのバランスを考慮し適切に配置することが必要。	
		⑪ 施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること	工事の施工による周辺道路の交通規制は極力少なくし、早期完了することが望ましい。	
		⑫ 段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	部分的な開通により早期に整備効果が発現できれば、道路整備に対する地域住民の理解が得られやすいと考える。	
		⑬ 整備費用が安いこと	建設経費の縮減は必要であるが、整備効果や安全性を高めるためのルート選定の結果必要な構造物、及び完成後の維持管理費縮減のために必要な工法等に係る経費はやむを得ない。	
		インターチェンジに関すること	⑭ 市街地に近接して早く行けること	地域住民の利便性向上のため、市街地からのアクセスが容易な位置に設置することが望ましい。
			⑮ 医療施設に近接して早く行けること	救急搬送時の時間短縮のため、医療機関とのアクセスが容易な位置に設置することが望ましい。
			⑯ 産業施設に近接して早く行けること	貨物の輸送コスト削減のため、産業施設からのアクセスが容易で輸送効率の向上を図ることができる位置に設置することが望ましい。
			⑰ 災害時に安全かつ円滑にアクセスできること	災害発生により避難が必要な場合に、沿線地域からのアクセスが容易な位置にインターチェンジが設置されていることは、住民の安心に繋がると考える。
				その他のご意見

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

■自治体への意見聴取結果【島原市】

		重視すべき事項	意見
政策目標	産業・暮らし	① ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること	対象区間は片側一車線で迂回路も少なく慢性的な渋滞が発生しているものと思われる。別線整備により移動時間の短縮が図られるルート帯が望ましい。
		② 通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと	別線整備により生活交通への影響が軽減されるルート帯が望ましい。
		③ 交通事故の危険性が少ないこと	別線整備により通過交通を分散し交通事故の危険性が軽減するルート帯が望ましい。
	防災	④ 災害時に迂回路として利用できること	別線整備により代替路を確保できるルート帯が望ましい。
		医療	⑤ 川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと
	ルート帯案に関すること		⑥ 生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと
		⑦ 自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと	自然環境に影響を与える可能性があるため、影響が小さいルート帯が望ましい。
		⑧ 景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと	景観に影響を与える可能性があるため、影響が小さいルート帯が望ましい。
		⑨ 移転する家屋が少ないこと	家屋移転が多くなると地域コミュニティに影響を及ぼすことや、家屋移転に不足の時間を要する可能性があることから、家屋移転が可能な限り少ないルート帯が望ましい。
		⑩ 沿道からの利用が便利なこと	可能な限り沿線の集落や施設からのアクセスを考慮したルート帯が望ましい。
		⑪ 施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること	現道は地域で唯一の幹線道路であるため、地域住民の生活や広域的な物流に影響が少ないルート帯が望ましい。また、早期に事業効果が発現されるよう、施工期間が短いルート帯が望ましい。
		⑫ 段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	計画区間が約15kmと長いこと、部分的な開通等により、早期に事業効果を発揮することが可能なルート帯が望ましい。
		⑬ 整備費用が安いこと	整備に要する費用については、可能な限り安価となるルート帯が望ましい。
インターチェンジに関すること	⑭ 市街地に近接して早く行けること	生活利便性の向上のために市街地へ速達性をもって移動できるよう、起終点のみならず中間地点付近の集落からも速やかにアクセスでき、事故や災害の危険性が少なくなる位置にインターチェンジを配置することが望ましい。	
	⑮ 医療施設に近接して早く行けること	高齢化が進む中山間地の救急医療活動の支援のため、起終点のみならず中間地点付近の集落からも速やかにアクセスでき、救急医療施設への搬送時間の短縮が図られる位置にインターチェンジを配置することが望ましい。	
	⑯ 産業施設に近接して早く行けること	商品の品質保持や輸送効率の向上による地域産業の支援のため、産業拠点への輸送時間の短縮が図られる位置にインターチェンジを配置することが望ましい。	
	⑰ 災害時に安全かつ円滑にアクセスできること	現道が被災した際にも救援・物資輸送機能を果たせるよう、指定避難所からのアクセス性が高い位置が望ましい。	
		その他のご意見	特に無し。

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

■自治体への意見聴取結果【南島原市】

重視すべき事項		意見
ルート帯案に関する 道路整備による影響 インターチェンジに 関すること	政策目標 産業・暮らし	① ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること 移動時間の短縮ができることが望ましい。
		② 通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと 生活交通への影響が軽減されることが望ましい。
		③ 交通事故の危険性が少ないこと 交通事故の発生リスクが減少することが望ましい。
	防災	④ 災害時に迂回路として利用できること 別線路線が確保されると、災害時の迂回路として有効である。
		医療
	⑥ 生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと 地域住民への影響を極力小さくする配慮が必要である。	
	⑦ 自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと 自然環境への影響を極力小さくする配慮が必要である。	
	⑧ 景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと 景観への影響を極力小さくする配慮が必要である。	
	⑨ 移転する家屋が少ないこと 移転家屋は最小限に留めることが望ましい。	
	⑩ 沿道からの利用が便利なこと 沿線地域からアクセスのいい位置に計画することが望ましい。	
	⑪ 施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること 生活環境への影響が少なく、施工期間が短くなることが望ましい。	
	⑫ 段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること 部分的な開通ができる整備が望ましい。	
	⑬ 整備費用が安いこと 整備費用が安価となることが望ましい。	
	⑭ 市街地に近接して早く行けること 地域の利便性向上のため、集落に近接する設置が望ましい。	
	⑮ 医療施設に近接して早く行けること 医療緊急面においては、医療施設に近接する設置が望ましい。	
	⑯ 産業施設に近接して早く行けること 地域の産業振興のため、拠点となる施設からのアクセスに配慮する必要がある。	
	⑰ 災害時に安全かつ円滑にアクセスできること 災害時において、緊急輸送道路として利用できる位置への設置が望ましい。	
その他のご意見		特に無し。

3-4. 第2回意見聴取の結果＜自治体への意見聴取結果＞

■自治体への意見聴取結果【長崎市】

重視すべき事項			意見
政策目標 産業・暮らし 防災 医療 ルート帯業に関する事 道路整備による影響 インターチェンジに 関すること	①	ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること	特に無し。
	②	通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと	特に無し。
	③	交通事故の危険性が少ないこと	特に無し。
	④	災害時に迂回路として利用できること	特に無し。
	⑤	川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと	特に無し。
	⑥	生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと	特に無し。
	⑦	自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと	特に無し。
	⑧	景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと	特に無し。
	⑨	移転する家屋が少ないこと	特に無し。
	⑩	沿道からの利用が便利なこと	特に無し。
	⑪	施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること	特に無し。
	⑫	段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	特に無し。
	⑬	整備費用が安いこと	特に無し。
	⑭	市街地に近接して早く行けること	特に無し。
	⑮	医療施設に近接して早く行けること	特に無し。
	⑯	産業施設に近接して早く行けること	特に無し。
	⑰	災害時に安全かつ円滑にアクセスできること	特に無し。
其他のご意見			意見聴取の対象である高規格道路「東彼杵道路」は同じ高規格道路である「西彼杵道路」「長崎南北幹線道路」とともに、大村湾を中心とした『リング』ネットワークを構成する道路であり、その一体的な整備が図られることで、県北と県南の移動時間の大幅な短縮による観光振興、産業振興、交流拡大はもちろんのこと、大村湾を挟んだダブルネットワークの構築による県土の強靱性向上に大きく寄与します。また、ハウステンボスで誘致が進められている特定複合観光施設（IR）が生み出す県内外の経済活性化や国内外との交流促進にも大きく貢献するものと考えます。

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

■自治体への意見聴取結果【長与町】

重視すべき事項		意見
ルート案に関する事 道路整備による影響	産業・暮らし	① ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること 県内の観光や商業など地域産業の振興に対する道路整備への期待が高い。特にハウステンボス（IR誘致）など観光地への交通アクセス対策は集客や広域周遊の観点からも速達性・定時性が重要と考える。速達性・定時性の観点から「自動車専用道路」が有効であると考えます。
		② 通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと ハウステンボスのイベント開催時や観光繁忙期の渋滞により、周辺地域の生活・産業活動に影響が生じていると推察される。「周辺地域の生活利便性を向上」と「目的地への速達性・定時性確保」を解決する手段として、「沿線発着交通」と「通過交通」の分離を期待できる別路線整備案が有効であると考えます。
		③ 交通事故の危険性が少ないこと 国道205号は線形不良箇所が多く片側1車線で迂回路がないため、事故発生時の通行止めにより救急活動や生活・経済活動に支障を来している。このため、安全性・走行性が高く、国道205号の事故発生時にも迂回路としても利用できる別路線整備案が有効であると考えます。
	防災	④ 災害時に迂回路として利用できること 国道205号周辺に代替機能を有する道路がない。別路線整備案であれば平常時・災害時を問わない信頼性の高い安定的な道路ネットワークの確保に繋がるのではと考える。
	医療	⑤ 川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと 国道205号は線形不良箇所が多数存在することから、患者の負担が少なくなるよう第三次救急医療施設までの移動時間短縮や搬送中の走行性の向上を図ることが望ましいと考えます。
	⑥ 生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと 地域住民への影響が最小限となるような配慮が必要と考える。	
	⑦ 自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと 自然環境への影響を極力小さくする配慮が必要と考える。	
	⑧ 景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと 景観資源などへの影響を極力小さくする配慮が必要と考える。	
	⑨ 移転する家屋が少ないこと 移転家屋が可能な限り少ないことが望ましいと考えます。	
	⑩ 沿道からの利用が便利なこと 別路線整備で検討を進める場合でも、国道205号沿線の集落・施設等への影響を考慮し、アクセス性が高いことが望ましいと考えます。	
	⑪ 施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること 国道205号への影響は極力少なく、施工期間が短いほうが望ましいと考えます。	
	⑫ 段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること 全線では事業期間が長期に及ぶことが想定されることから、部分供用するなど段階的に整備効果があった方が良く考える。	
	⑬ 整備費用が安いこと 整備に要する費用については、可能な限り安価となるルートが望ましいと考えます。	
インターチェンジに関する事	⑭ 市街地に近接して早く行けること 地元の意見等を参考に沿線地域からアクセスの良い位置に計画することが望ましいと考えます。	
	⑮ 医療施設に近接して早く行けること 第三次救急医療施設まで早く移動できるよう、沿線地域からアクセスの良い位置に計画することが望ましいと考えます。	
	⑯ 産業施設に近接して早く行けること 地域の産業振興のため、拠点となる施設からアクセスの良い位置に計画することが望ましいと考えます。	
	⑰ 災害時に安全かつ円滑にアクセスできること 災害時においても緊急輸送道路として利用できるよう、沿線地域からアクセスの良い位置に計画することが望ましいと考えます。	
その他のご意見		東彼杵道路は、西彼杵道路・長崎南北幹線道路と併せて環大村湾地域と他地域のアクセス向上、ならびに長崎県内の広域周遊観光の促進が期待できる生産性の高い道路と考えており、環大村湾自治体として東彼杵道路の早期実現を期待しております。

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

■自治体への意見聴取結果【時津町】

重視すべき事項		意見	
ルート帯案に関する 道路整備による影響 インターチェンジに 関すること	産業・暮らし	① ハウステンポスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること	長崎県は観光都市であり、広域的に観光地を周遊できるためにも、可能な限り、観光地間の移動時間短縮が図られることが望ましい。
		② 通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと	渋滞を緩和し、生活交通への影響を少なくすることが望ましい。
		③ 交通事故の危険性が少ないこと	走行性や安全性の向上によって、交通事故の発生を抑制する取組みが望ましい。
	防災	④ 災害時に迂回路として利用できること	別線整備によって、災害時の物資輸送路が確保されるなどの効果が期待できる。
		医療	⑤ 川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと
	⑥ 生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと	騒音や振動などによって、生活環境が悪化しないことが望ましい。	
	⑦ 自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと	自然豊かな地域であり、自然環境への影響が少ないことが望ましい。	
	⑧ 景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと	景観に対する影響が少ないことが望ましい。	
	⑨ 移転する家屋が少ないこと	家屋移転により、地域コミュニティに影響がある可能性があるため、可能な限り、家屋移転が少ないことが望ましい。	
	⑩ 沿道からの利用が便利なこと	沿線の集落や施設からのアクセスを考慮したルート帯が望ましい。	
	⑪ 施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること	交通への影響が少なく、施工期間が短くなることが望ましい。	
	⑫ 段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	部分供用することで、整備効果が段階的に発揮できると思われる。	
	⑬ 整備費用が安いこと	整備費用が安くなることで、早期の整備完了が期待できる。	
	インターチェンジに 関すること	⑭ 市街地に近接して早く行けること	既存集落からアクセスしやすい位置に、インターチェンジを設置することが望ましい。
		⑮ 医療施設に近接して早く行けること	既存集落からアクセスしやすい位置に、インターチェンジを設置することが望ましい。
		⑯ 産業施設に近接して早く行けること	沿線施設からアクセスしやすい位置に、インターチェンジを設置することが望ましい。
		⑰ 災害時に安全かつ円滑にアクセスできること	大規模災害時に、人命救助や物資の輸送が円滑に行える位置に、インターチェンジを設置することが望ましい。
その他のご意見		特に無し。	

3-4. 第2回意見聴取の結果<自治体への意見聴取結果>

■自治体への意見聴取結果【西海市】

		重視すべき事項	意見
政策目標 ルート帯業に関すること 道路整備による影響 インターチェンジに関すること	産業・暮らし	① ハウステンボスから長崎空港までの移動時間が短く、時間が読めること	現道は、片側1車線区間であり線形不良箇所が多く、自然渋滞に加え事故渋滞などに遭遇する機会が多く所要時間が読みづらい。
		② 通過交通と生活交通を分離し、生活交通への影響が少ないこと	現道は、県北地区と県東地区を繋ぐ重要な幹線道路と共に、沿線には医療機関等公共機関も多く生活に密着した生活道路も兼ねているため町中を迂回する道路を整備することで歩行者など交通弱者へ安全安心な道路環境が期待できる。
		③ 交通事故の危険性が少ないこと	同上
	防災	④ 災害時に迂回路として利用できること	今後発生が懸念される大規模災害において、現道が被災した際に代替えとなる道路が無い場合、強靱で速達性のある道路建設が望まれる。
		医療	⑤ 川棚医療センターから第三次救急医療施設までの移動時間が短いこと
	⑥ 生活環境（大気質・騒音など）への影響が小さいこと		交通量増加に伴う排ガスや騒音など生活環境への影響が少ないことが望ましい。
	⑦ 自然環境（動物・植物など）への影響が小さいこと	大規模な切土、盛土区間を減らすことで自然環境への影響が少ないことが望ましい。	
	⑧ 景観（眺望点・景観資源など）への影響が小さいこと	沿線は、他の交通機関（長崎自動車道、長崎新幹線）の沿線外のため自然景観が良いため景観資源への影響が少ないことが望ましい。	
	⑨ 移転する家屋が少ないこと	家屋移転には時間を要すると考える。また、家屋移転により地域コミュニティへの影響が懸念されるため、家屋移転が可能な限り少ないことが望ましい。	
	⑩ 沿道からの利用が便利なこと	沿線地域からのアクセスのいい位置に計画することが望ましい。	
	⑪ 施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること	現道上の工事においては、切り回し等により地域環境に影響を及ぼす可能性もあることから、現道上の交通への影響が少なく、施工期間が短い事が望ましい。	
	⑫ 段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること	部分的な供用が可能な整備を行う事で、早い段階で整備効果が見込まれることが望ましい。	
	⑬ 整備費用が安いこと	適切な道路構造とした上で、早期整備のためにも、整備費用が安価となることが望ましい。	
	インターチェンジに関すること	⑭ 市街地に近接して早く行けること	市街地からの利便性が高まるよう、沿線地域からのアクセスのいい位置に計画することが望ましい。
		⑮ 医療施設に近接して早く行けること	第三次救急医療施設まで早急な搬送が望まれるため、沿線地域からのアクセスのいい位置に計画することが望ましい。
		⑯ 産業施設に近接して早く行けること	地場産業振興のため、沿線地域からのアクセスのいい位置に計画することが望ましい。
		⑰ 災害時に安全かつ円滑にアクセスできること	大規模災害時に人命救助や物資輸送が円滑に行えるよう、沿線地域からのアクセスのいい位置に計画することが望ましい。
		その他のご意見	特に無し。

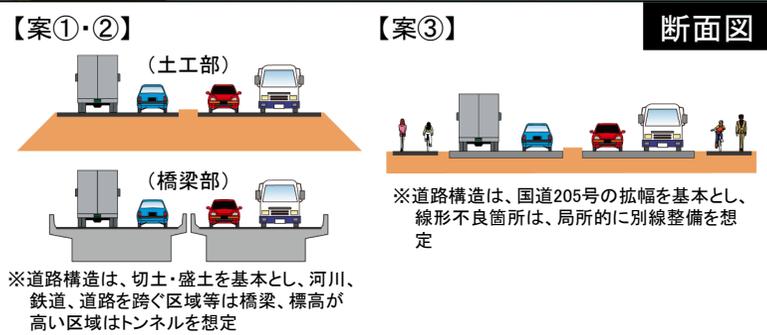
4. 対応方針(案)の検討

4-1. 対応方針(案)の検討 <複数案の比較>

- 【案①】別線整備案(山側ルート) : 山側に迂回して市街地への影響を最小限にし、全線別線整備により走行性・速達性の向上及び代替路確保を図る案
- 【案②】別線整備案(海側ルート) : 最短ルートを基本に医療施設等へのアクセス性を重視し、全線別線整備により走行性・速達性の向上、代替路確保を図る案
- 【案③】現道(国道205号)活用品 : 国道205号を4車線に拡幅し、線形不良箇所を改良しながら、走行性・速達性の向上を図る案



凡例	
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	鉄道
	市町村界
▲	線形不良箇所(R<150m)
	縦断線形不良箇所(i>5%)
	集落・市街地
	浸水想定区域
	土砂災害特別警戒区域
	景観(主要な眺望点)
	景観(景観資源)
	主要渋滞箇所
	町役場
	病院
	観光施設
	工場・商業施設
	物流施設
	学校
	公共施設
	神社・仏閣・墓地・遺跡
	重要な植物種の生育地
	重要な動物種の生息地
	重要な自然環境のまとまりの場
※	※ 重要な動物植物種の生息・生育地も含む



4-1. 対応方針(案)の検討 <複数案の比較>

○比較評価の結果、意見聴取結果にて重要視されている全ての政策目標の達成が見込めるほか、道路整備による影響についても、他案より総合的に優れていることから、ルート帯案については、【案②】別線整備案(海側ルート)を対応方針(案)とする。

評価項目		【案①】別線整備案(山側ルート)	【案②】別線整備案(海側ルート)	【案③】現道(国道205号)活用案	
<div style="border: 1px solid red; padding: 2px;"> ○ 意見聴取で重視すべきとされている上位の項目 ○ 他の案に比較し優位 表内には現時点で想定される概ねのルート評価を一般的な目安として記載 ○:改善・満足する △:一部改善・満足する ×:他案に比べ劣る </div>		山側に迂回して市街地への影響を最小限にし、全線別線整備により走行性・速達性の向上及び代替路確保を図る案 延長 約16km 自動車専用道路タイプ (設計速度:80km/h)	最短ルートを基本に医療施設等へのアクセス性を重視し、全線別線整備により走行性・速達性の向上及び代替路確保を図る案 延長 約15km 自動車専用道路タイプ (設計速度:80km/h)	国道205号を4車線に拡幅し、線形不良箇所を改良しながら、走行性・速達性の向上を図る案 延長 約16km 一般道路タイプ (設計速度:60km/h)	
政策目標	産業暮らし	① 速達性・定時性の確保による産業振興等の広域連携支援・生活利便性の向上 ハウステンボスから長崎空港までの移動(速達性・定時性)	○ ハウステンボスから東そのぎICを経由した長崎空港への移動時間の短縮が図られる ・自動車専用道路によりアクセスコントロールされ定時性が確保される	○ ハウステンボスから東そのぎICを経由した長崎空港への移動時間の短縮が図られる ・自動車専用道路によりアクセスコントロールされ定時性が確保される	○ ハウステンボスから東そのぎICを経由した長崎空港への移動時間の短縮が図られるが、案①、案②より効果は小さい ・車線数の増加により、定時性の向上が見込まれるが、信号交差点等の影響により、案①、案②より効果は小さい
	② 速達性・定時性の確保による産業振興等の広域連携支援・生活利便性の向上 通過交通による生活交通への影響	○ 別線整備により通過交通が分散され、国道205号を利用している生活交通への影響が軽減される	○ 別線整備により通過交通が分散され、国道205号を利用している生活交通への影響が軽減される	○ 車線数の増加により、交通容量は拡大されるが、生活交通と通過交通が混在するため、案①、案②より国道205号を利用している生活交通への影響が懸念される	
	③ 安全性・定時性の確保による生活利便性の向上 現道の交通事故リスク	○ 別線整備により現道の通過交通が減少するため、事故の発生リスクが減少する	○ 別線整備により現道の通過交通が減少するため、事故の発生リスクが減少する	○ 車線数の増加、線形改良により、事故発生及び通行止めなどのリスクは減少するが、信号交差点での追突事故発生リスクは解消されないため、案①、案②より効果は小さい	
	④ 防災 災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築 災害時の代替路機能	△ 別線整備により代替路が確保される ・集落・市街地周辺を迂回するため、災害時の各拠点へのアクセス性の点では案②より劣る	△ 別線整備により代替路が確保される ・集落・市街地周辺を通過するため、災害時の各拠点へのアクセス性の点で案①より優れる	○ 現道活用のため代替路が確保されない	
	⑤ 医療 走行性・速達性の向上による救急医療活動の支援 川棚医療センターから第三次医療施設※1までの走行性・搬送時間	△ 別線整備により走行性の向上及び搬送時間の短縮が図られるが、案②より効果は小さい	△ 別線整備により走行性の向上及び搬送時間の短縮が最も図られる	○ 線形不良箇所を改良するため走行性の向上及び搬送時間の短縮が図られるが信号交差点の影響により、案①、案②より効果は小さい	
	⑥ 生活環境※2 集落・市街地等への大気質・騒音の影響	○ 集落・市街地等を概ね回避するため、生活環境(大気質・騒音)に影響を与える可能性は最も小さい	○ 集落・市街地等を通過するため、生活環境(大気質・騒音)に影響を与える可能性はあるが、案③より小さい	△ 集落・市街地等を通過するため、生活環境(大気質・騒音)に影響を与える可能性が最も大きい	
	⑦ 自然環境※2 重要な動物の生息地、重要な植物の生育地、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境への影響	△ 自然環境を考慮すべき箇所を通過するため、自然環境に影響を与える可能性がある	△ 自然環境を考慮すべき箇所を通過するため、自然環境に影響を与える可能性がある	△ 自然環境を考慮すべき箇所を通過するため、自然環境に影響を与える可能性がある	
	⑧ 景観※2 重要な箇所(主要な眺望点・景観資源等)への影響	△ 重要な箇所(景観資源)を通過するため、景観に影響を与える可能性がある	△ 重要な箇所(景観資源)を通過するため、景観に影響を与える可能性がある	△ 重要な箇所(主要な眺望点)を通過するため、景観に影響を与える可能性がある	
	⑨ 集落への影響 移転が必要となる家屋等の数	○ 家屋・事業所等を概ね回避するため、移転等の件数は最も少ない	○ 一部集落を通過するが、移転等の件数は案③より少ない	△ 沿道に隣接する家屋が多く、移転等の件数は最も多い	
	⑩ 沿道利用 国道205号沿線からのアクセス利用	× 国道205号沿道の集落等からの利用はインターチェンジに限定される	× 国道205号沿道の集落等からの利用はインターチェンジに限定される	○ 国道205号沿道の集落等からのアクセス性は高い	
	⑪ 施工性 現道交通への影響・施工期間	△ 別線整備のため、現道交通への影響は少ない ・山地部の施工が多いため、工事用進入路等の調整や施工に関する施工期間が長い	○ 別線整備のため、現道交通への影響は少ない ・道路に近い位置を通過するため、工事用進入路等の調整や施工に関する施工期間は短い	× 現道交通を確保しながらの施工となるため、切り直しなどの影響により現道交通への影響は最も大きい	
	⑫ 段階的な効果の発現 発現の時期	△ 部分的な開通が可能のため、段階的に効果発現が見込まれる	△ 部分的な開通が可能のため、段階的に効果発現が見込まれる	○ 現道を改良するため、開通した箇所から効果発現が見込まれる	
	⑬ コスト 整備に要する費用	× 約1,600~1,800億円	× 約1,500~1,700億円	△ 約1,000~1,200億円	

※1 佐世保市立総合病院、長崎医療センター、嬉野医療センター

※2 自動車の走行や道路の存在に伴い影響を及ぼす可能性のある事項を整理

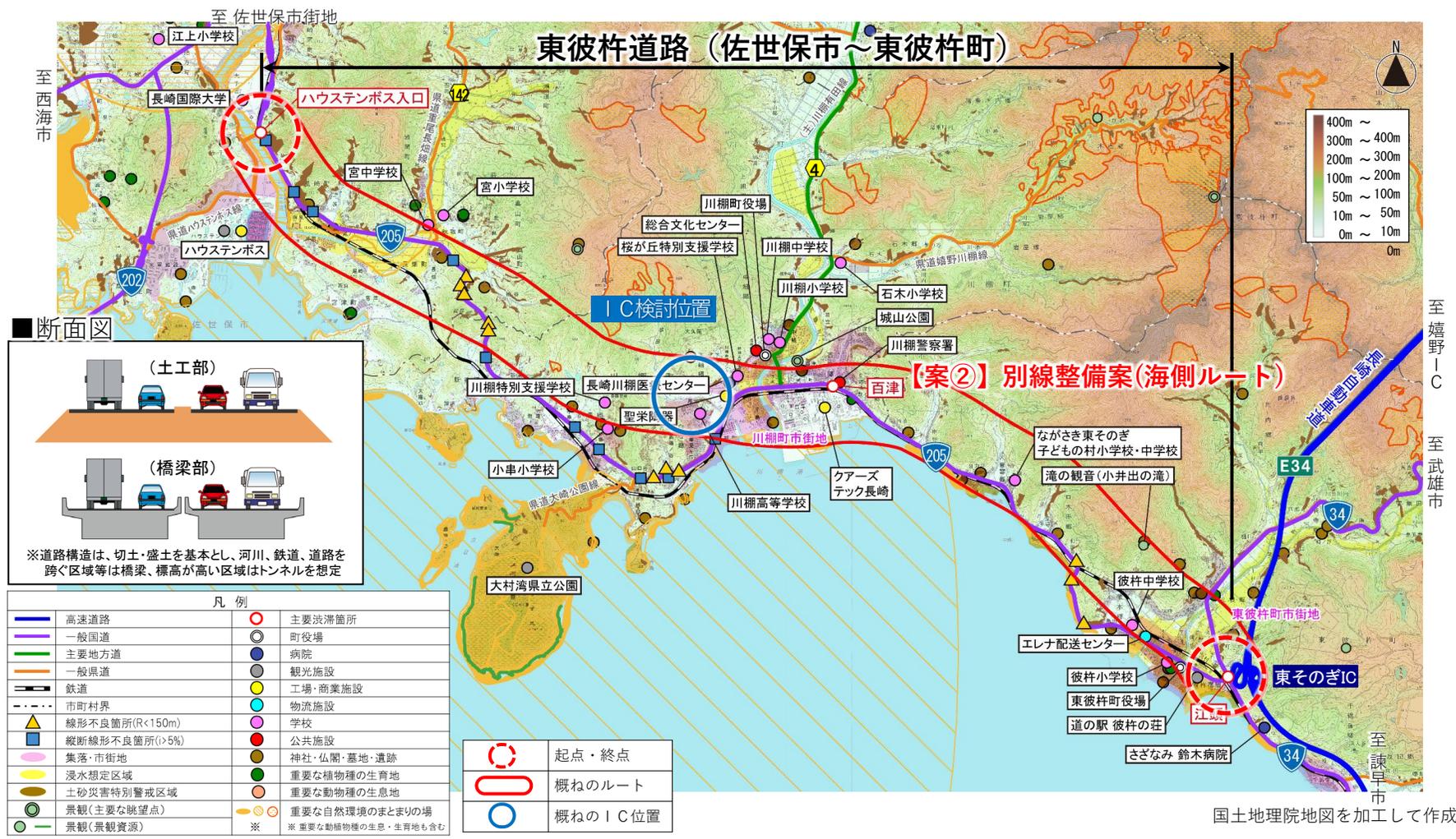
4-2. 対応方針(案)の検討<ルート帯案・インターチェンジの位置>

【ルート帯案の考え方】

○速達性・定時性・走行性の確保による産業振興等の広域連携支援・生活利便性の向上や長崎空港へのアクセス性の向上、救急医療活動の支援、国道205号からの通過交通の排除による地域の安全性・定時性の確保、災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築を図るとともに、工事中の交通規制の影響が最小限となる施工性を重視した全線別線ルート

【インターチェンジの位置の考え方】

○地域の意見を踏まえて、集落・市街地や医療施設に近接し、災害時の安全かつ円滑なアクセス性を確保



国土地理院地図を加工して作成

5. 自治体への意見照会

5. 自治体への意見照会

○意見照会の回答(要旨)

意見
<p>1. 東彼杵道路(佐世保市～東彼杵町)における九州地方整備局としての対応方針(素案)に同意いたします。</p> <p>2. 東彼杵道路は、県北地域と県央地域を最短で結び、人流・物流の拠点となる長崎空港や佐世保港とのアクセスをはじめ、ハウステンボスなどの観光地間の周遊性の向上、さらにはIR誘致の実現や西九州新幹線開業後の地方創生に向けた地域づくりへの支援など、本県の活性化を図っていくうえで、極めて重要な道路です。</p> <p>3. 現在、並行する国道205号においては、市街地を中心として慢性的な交通混雑が発生しており、また代替路がなく事故や災害による通行止め発生時には大幅な迂回を余儀なくされる状況にあることから、住民の日常生活や産業活動、救急搬送などに大きな支障となっています。</p> <p>4. このため、東彼杵道路については、アクセス性の向上及びリダンダンシーの確保に大きく寄与するバイパスでの整備が必要不可欠であると考えます。またインターチェンジの配置については、産業・生活拠点へのアクセス性を確保したうえで、交通の分散による渋滞解消を図るためにも、市街地や産業・医療施設に近接した配置を希望します。</p> <p>5. 今後、事業化に向け関係市町とともに最大限努力してまいりますので、早期の新規事業化実現について特段のご配慮をお願いします。</p> <p>6. なお、事業実施においては、コスト縮減にも努めていただきますよう併せてお願いいたします。</p>

○意見照会の回答(長崎県知事)

4 道 建 第 6 5 号
令和4年12月13日

国土交通省九州地方整備局長
藤巻 浩之 様

長崎県知事 大石 賢吾



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について (回答)

令和4年12月13日付け国九整道一計第53号で意見照会のありましたこのことについて、下記のとおり回答します。

記

東彼杵道路(佐世保市～東彼杵町)における九州地方整備局としての対応方針(素案)に同意いたします。

東彼杵道路は、県北地域と県央地域を最短で結び、人流・物流の拠点となる長崎空港や佐世保港とのアクセスをはじめ、ハウステンボスなどの観光地間の周遊性の向上、さらにはIR誘致の実現や西九州新幹線開業後の地方創生に向けた地域づくりへの支援など、本県の活性化を図っていくうえで、極めて重要な道路です。

現在、並行する国道205号においては、市街地を中心として慢性的な交通混雑が発生しており、また代替路がなく事故や災害による通行止め発生時には大幅な迂回を余儀なくされる状況にあることから、住民の日常生活や産業活動、救急搬送などに大きな支障となっています。

このため、東彼杵道路については、アクセス性の向上及びリダンダンシーの確保に大きく寄与するバイパスでの整備が必要不可欠であると考えます。またインターチェンジの配置については、産業・生活拠点へのアクセス性を確保したうえで、交通の分散による渋滞解消を図るためにも、市街地や産業・医療施設に近接した配置を希望します。

今後、事業化に向け関係市町とともに最大限努力してまいりますので、早期の新規事業化実現について特段のご配慮をお願いします。

なお、事業実施においては、コスト縮減にも努めていただきますよう併せてお願いいたします。

6. 対応方針(案)まとめ

6. 対応方針(案)まとめ

1. 道路整備の必要性

【理由】
 政策目標を実現できる道路整備を検討

【政策目標】

- ◇速達性・定時性の確保による産業振興等の広域連携支援・生活利便性の向上
- ◇安全性・定時性の確保による生活利便性の向上
- ◇災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築
- ◇走行性・速達性の向上による救急医療活動の支援

- 対象地域の国道205号は災害時の途絶リスクが高く、途絶時の代替路が無い状況にある。また利用時の速達性・定時性・走行性・安全性に課題が存在し、産業振興や広域連携支援、生活利便性の向上、救急医療活動に支障を及ぼしている状況にある。
- 住民アンケートや団体・企業ヒアリングにおいても上記の内容に関する課題意識と課題解決を求める意見が多く、災害時に機能する信頼性の高いネットワークの構築と、速達性・定時性・走行性・安全性の向上を図り、地域の発展を支援する道路が望まれている。

2. 対応方針(案)

(1) ルート案について

『【案②】別線整備案(海側ルート)』を対応方針(案)とする。

【理由】

- 政策目標に関して、『【案②】別線整備案(海側ルート)』は『【案①】別線整備案(山側ルート)』及び『【案③】現道(国道205号)活用案』と比べて、最も政策目標の達成が見込まれる。更に、地域の意見聴取において重視すべきとの回答がいずれの項目についても7割以上であり、重視すべきとの回答が8割以上と特に高かった「③交通事故の危険性が少ないこと」「④災害時に迂回路として利用できること」の項目について、【案②】は他案より優れており、地域のニーズに最も応えられている。
- 道路整備による影響に関して、地域の意見聴取では「⑩沿道からの利用が便利なこと」、「⑪施工中の影響(交通規制など)が小さく、早期に整備できること」、「⑫段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること」の項目で重視すべきとの意見が7割以上であり、これらの項目について【案②】は他案よりも相対的に優れており、地域のニーズに最も応えられている。
- 自治体からも政策目標の達成が見込まれ、他案に比べて道路整備による影響も小さい【案②】を望む意見が挙げられている。
- 比較評価の結果、【案②】は地域等からの意見聴取結果にて重要視されている政策目標の達成が見込まれるほか、道路整備による影響についても、他案より総合的に優れている。

(2) インターチェンジについて

○市街地や医療施設に近接し、災害時の安全かつ円滑なアクセス性を考慮して集落や避難施設に近接する位置へ配置する。

【理由】

- 地域の意見聴取において、「⑭市街地に近接して早く行けること」「⑮医療施設に近接して早く行けること」「⑰災害時に安全かつ円滑にアクセスできること」の項目で重視すべきとの意見が7割以上と多かった。

3. その他(配慮すべき事項等)

- 詳細なルート・構造の検討にあたっては、生活・自然環境や家屋への影響をできる限り少なくし、既存道路状況や沿道利用状況を踏まえながら、段階的な整備効果の発現やコスト縮減に留意した検討を行うとともに、新たに整備される道路と既存の道路の接続方法について、各関係自治体と調整を行う。

6. 対応方針(案)まとめ

・最短ルートを中心に医療施設等へのアクセス性を重視し、全線別線整備により走行性・速達性の向上及び代替路確保を図る案とする

