

東さ彼せ杵ぼ道路(佐世保市～東ひがし彼その杵ぎ町ちょう)

第2回 説明資料

令和4年1月17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1回意見聴取の概要	・・・	7
3. 第1回意見聴取の結果	・・・	15
4. 複数案の設定	・・・	22
5. 第2回意見聴取方法(案)	・・・	31

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。

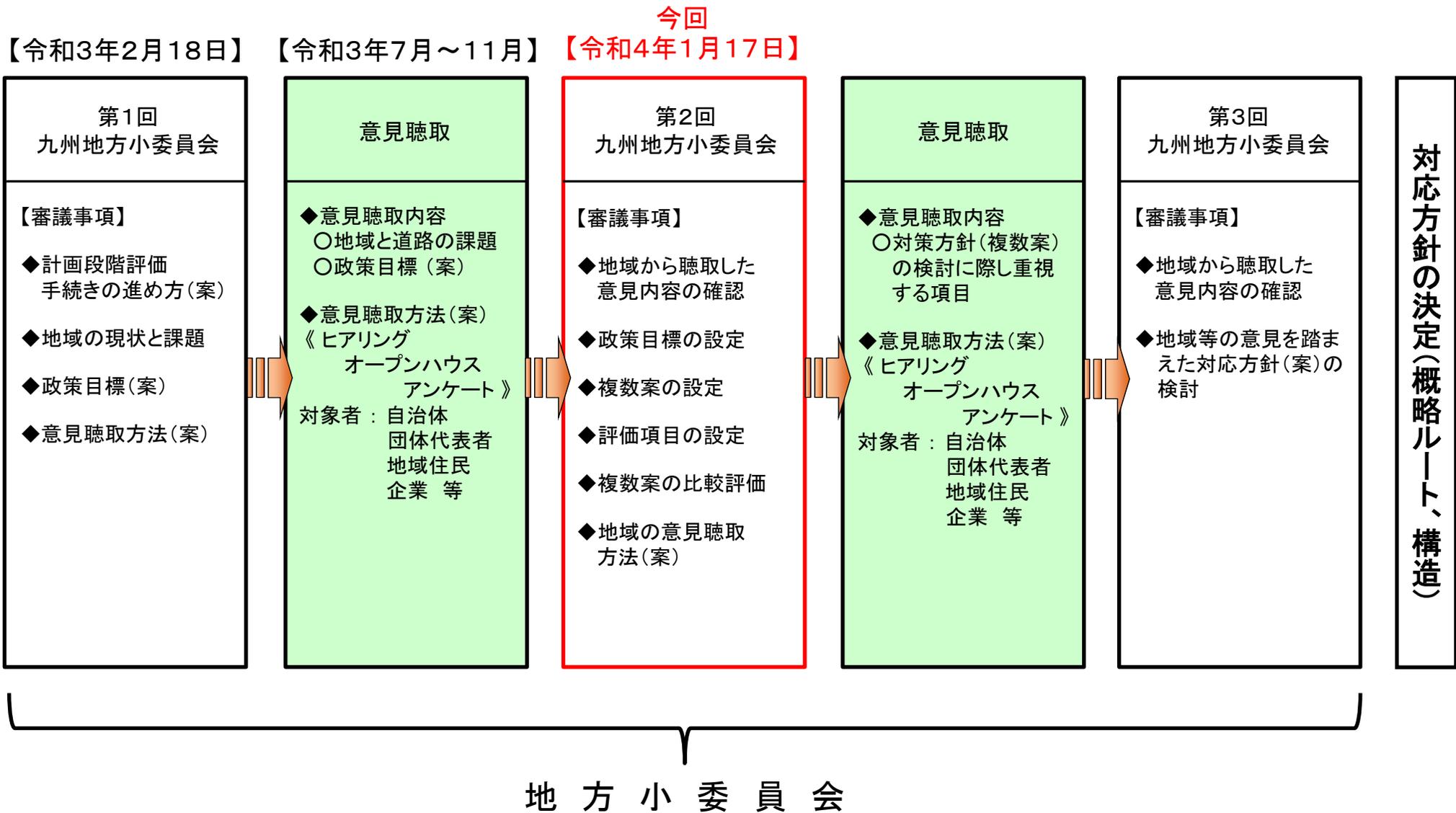
【広域図】



【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(1回目)>

●九州地方小委員会(1回目)の概要

■実施日

令和3年2月18日(木)

■主な議題

- ①地域の現状と課題
- ②政策目標(案)の設定
- ③意見聴取方法について

●九州地方小委員会(1回目)での主な指摘事項と対応方法

指摘事項

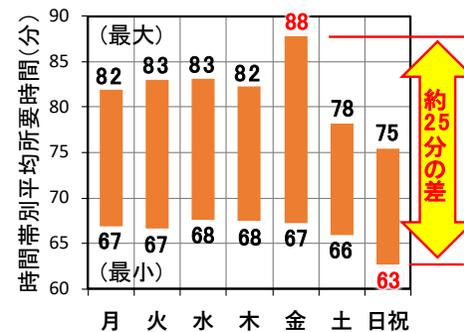
- ・今後の意見聴取については、一般の方でもわかりやすい表現となるよう工夫して頂きたい。

対応状況

- ・所要時間のバラツキの表現が視覚的に分かりやすいように意見聴取資料にグラフを追加した。

【修正後】

■佐世保市から長崎空港 までの所要時間分布



データ: ETC2.0プローブ情報(R1年度平均)

1-4. 政策目標(案)の設定

地域の現状と課題

道路による要因

政策目標

【産業・暮らし】

①-1 産業・広域連携

- 県内中心都市間の日帰り圏内での連絡による観光振興や生活の質向上が県政策目標に明記。
- 佐世保市を中心とした広域都市圏が形成され、今後目指す将来像（販路拡大・企業誘致等）において広域連携が課題。
- 沿線に長崎県の観光の核であるハウステンボスが立地し、特に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・産業活動に影響が発生。

- 県内の南北を繋ぐネットワーク、西九州させば広域都市圏内のネットワークにおいて対象区間の機能が脆弱。
- ハウステンボスの観光交通を担う道路が不足し、イベント時や観光繁忙期に交通が集中して渋滞が発生。

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

①-2 空港アクセス

- 佐世保市は、九州主要都市の中で最寄り空港までの所要時間が最も長く、長崎空港の利用率も低い。
- 佐世保市から空港までの所要時間の定時性が低く、時間が読めない。

- 佐世保市～長崎空港間が対象区間の平日朝夕の混雑等により、速達性・定時性が低い。

②安全性・定時性の確保による生活利便性の向上

①-3 安全

- 市街地部を中心に死傷事故率が高く、事故が多い。
- 線形不良箇所や、片側1車線区間での事故発生時は、渋滞により救急活動や生活・産業活動に支障をきたしている。

- 交通混雑等による発進・停止の多さや線形不良箇所が要因。
- 片側1車線で迂回路が無いため、事故等による通行規制により渋滞が発生。

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

【防災】

②防災

- 近年、大雨による冠水や災害による通行規制が度々発生。
- 災害時の避難路、救援物資輸送機能を果たす信頼性の高い代替路の確保が課題。

- 防災対策箇所が21箇所存在するなど、災害による通行止めリスクが高い。
- 代替路となる幹線道路が無く、通行途絶時には大きな迂回が必要。

【医療】

③医療

- 沿線には救急患者の窓口となる第二次救急医療施設が立地。
- 第二次救急医療施設への搬送時や第三次救急医療施設への転送時は、渋滞や追越困難等により遅れが発生。

- 片側1車線でカーブが多く、見通しが悪いため、救急車両の追い越しが困難。
- 平日朝夕の混雑により、速達性が低い。

④走行性・速達性の向上による救急医療活動の支援

2. 第1回意見聴取の概要

2-1. 第1回意見聴取の概要

■意見聴取期間

令和3年7月16日(金)～令和3年11月5日(金)

■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3年7月16日(金) ～令和3年11月5日(金)	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	13団体	全79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	66社	
地域住民 ・ 広域的な 道路利用者	アンケート	令和3年7月16日(金) ～令和3年9月10日(金)	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)	3,593票 (はがき 3,314票) WEB 279票	
	オープン ハウス	【平日】:4日間 令和3年8月4日(水) 令和3年10月12日(火) 令和3年10月13日(水) 令和3年10月15日(金) 【休日】:3日間 令和3年10月9日(土) 令和3年10月10日(日) 令和3年10月16日(土)	計8箇所 【平日】:4箇所 ・イオン大塔店 ・佐世保市役所 ・川棚町総合文化センター ・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	808票	
	留置き ・ HP等	令和3年7月16日(金) ～令和3年9月10日(金)	ハウステンボス(ウェルカムゲート、変なカフェ、スキポール)、大崎自然公園(くじゃく荘、しおさいの湯、くじゃく園)、道の駅彼杵の荘、事務所HP等	623票 (はがき 122票) WEB 501票	
				全5,024票	

2-2. 第1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(観光協会):川棚町】



【団体(商工会):川棚町】



【運輸・郵便業:東彼杵町】



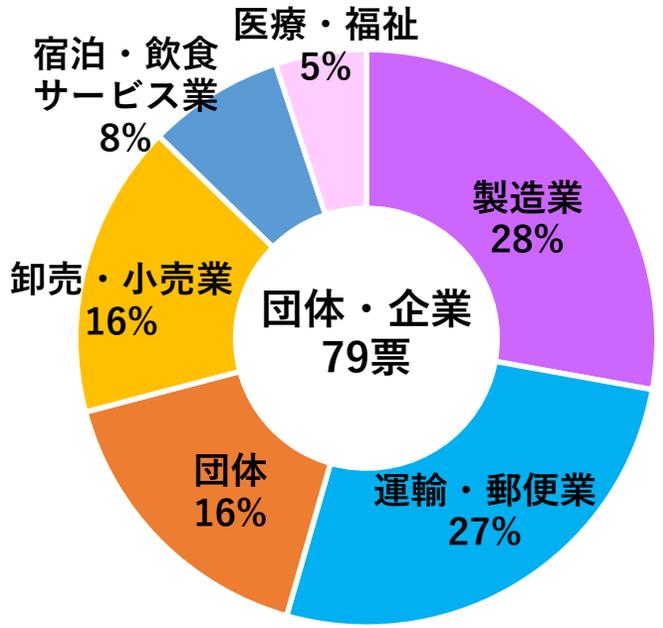
【製造業:川棚町】

■対象

自治体: 17自治体
 団体等: 13団体
 企業: 66社

 全: 79票

■ヒアリング実施団体・企業等の内訳

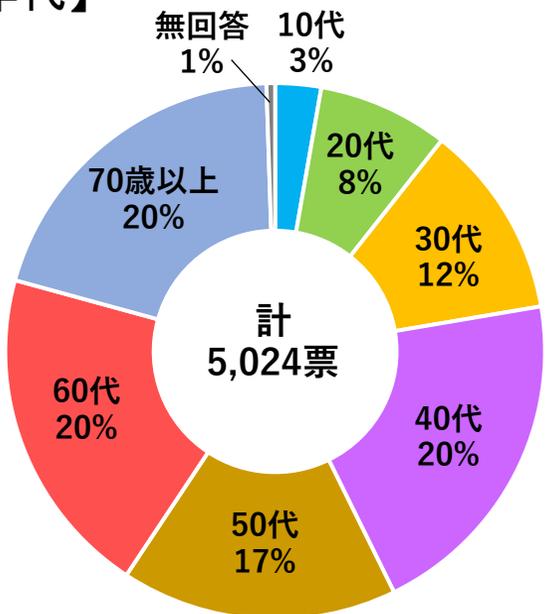


2-3. 第1回意見聴取の実施状況 ~住民アンケート・オープンハウス・留置き~

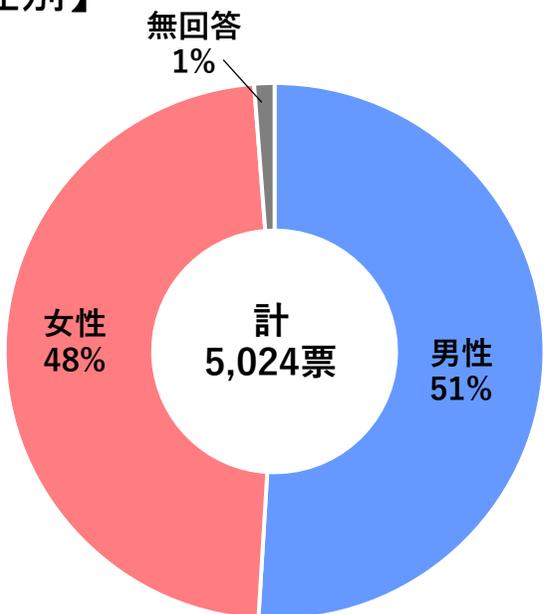
○回収票数は5,024票で、幅広い年代・性別の方から回答を頂いている。
 ○居住地は、対象地域である佐世保市・川棚町・東彼杵町で約9割を占めているほか、長崎市・大村市・諫早市などからの回答も得られた。

■回答者の内訳

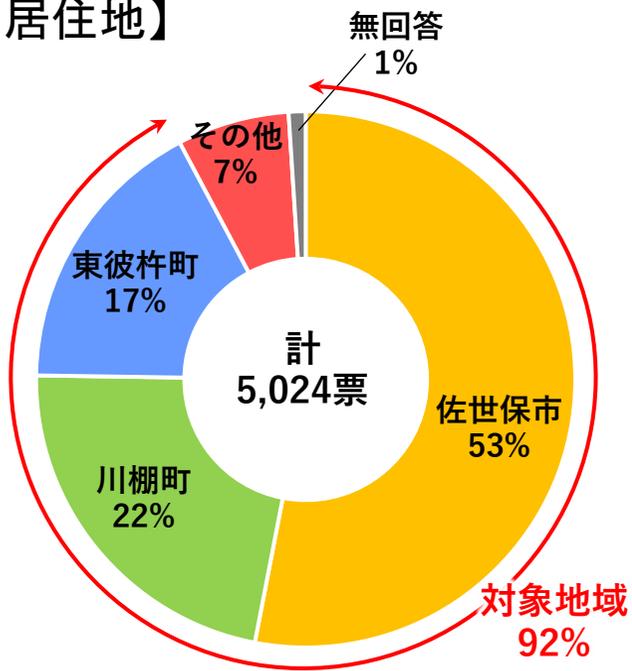
【年代】



【性別】



【居住地】



<参考> その他の居住地

長崎市	1.2%
大村市	1.2%
諫早市	0.9%
福岡県	0.5%
その他	2.9%

2-3. 第1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、各課題の該当する番号を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、地域の皆様が日頃感じている「道路交通や地域の課題」等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。

年代	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

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

質問2 国道205号(佐世保市～東彼杵町間)の課題について

国道205号(佐世保市～東彼杵町間)に関する8つの課題を5段階で評価してください。(5段階評価)
【①～⑧の課題について、1～5のいずれかに○を付けてください】

課題	とても思う	やや思う	あまり思わない	まったく思わない	わからない
① 県の南北間の移動に時間がかかり、産業や観光等の連携に支障がある	1	2	3	4	5
② ハウステンボスのイベント開催時やゴールデンウィークなどに渋滞している	1	2	3	4	5
③ 県北地域から長崎空港までのアクセスが悪い	1	2	3	4	5
④ 交通事故が多い区間と感じる	1	2	3	4	5
⑤ 事故で通行止めとなった時に通行に時間が掛かる	1	2	3	4	5
⑥ 災害発生時に道路を利用出来るか不安を感じる	1	2	3	4	5
⑦ 災害時の避難路や物資輸送機能を果たす代替路が沿線に無い	1	2	3	4	5
⑧ 救急医療施設までのスムーズな搬送に不安がある	1	2	3	4	5

質問3 国道205号(佐世保市～東彼杵町間)の課題について(理由)

「質問2」でお答え頂いた回答について、そう思われた理由を教えてください。(自由回答)

番号	理由
①	(記入例)●●時に利用するが、いつも渋滞しているから
②	
③	
④	
⑤	
⑥	
⑦	
⑧	

質問4 国道205号(佐世保市～東彼杵町間)の課題について(その他の課題)

「質問2」に示した課題以外で、あなたが課題だと思う事があれば具体的に書きください。(自由回答)
(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。

質問5 その他について

その他ご意見がありましたらお聞かせください。(自由回答)

■住民アンケート調査票・回収状況

調査票

返信用はがき 4枚

送付用封筒



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	3,593票(うち、WEB:279票)
実施期間	令和3年7月16日(金)～令和3年9月10日(金)

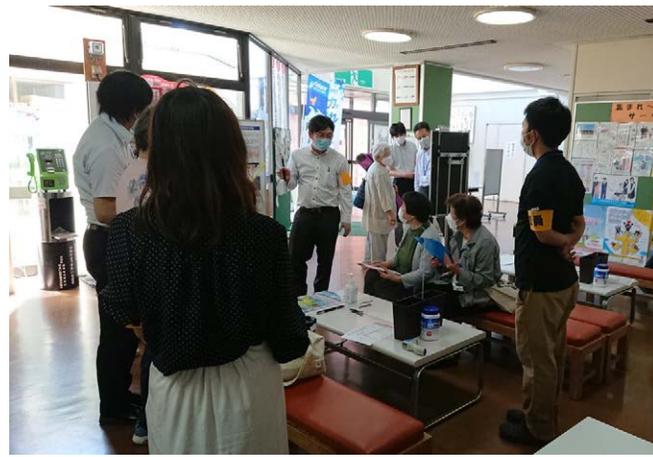
2-3. 第1回意見聴取の実施状況 ~オープンハウス~

■オープンハウス実施状況

<平日>



【令和3年8月4日(水) 佐世保市役所】



【令和3年10月13日(水) 川棚町総合文化センター】

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 ・川棚町総合文化センター ・道の駅彼杵の荘
意見聴取数	808票
実施期間	【平日】: 4日間 令和3年8月4日(水)、 10月12日(火)、13日(水)、15日(金) 【休日】: 3日間 令和3年10月9日(土)、10日(日)、 16日(土)

<休日>



【令和3年10月10日(日) 島瀬公園前アーケード】



【令和3年10月16日(土) イオン大塔店】



【令和3年10月16日(土) 道の駅彼杵の荘】

2-3. 第1回意見聴取の実施状況 ~留置き・HP等~

■留置き実施状況

＜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・チラシ＞

東彼杵道路 道路計画に関するご意見をお聞かせください! Web回答も受付中!

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。**「道路交通や地域の課題」について、皆様のご意見をお聞かせください。**

※Webアンケートも実施しています。会場にお越し頂けない方はぜひアクセスしてください
令和3年9月10日(金) までに回答をお願いします。
 (下記A、Bいずれかの方法でアンケートサイトにアクセスして下さい)

A URLをアドレスバーに入力 <https://questant.jp/q/nigashionogidouro> B QRコードからアクセス

開催時間 平日 9:00～16:00 (土日祝は開催しません)

実施場所	実施日
佐世保市 イオン大塔店 1F	令和3年10月12日(火)、10月16日(金)
佐世保市役所 1F イベントホール	令和3年 8月 4日(土)
島瀬公園前アーケード	令和3年10月10日(日)
川棚町 川棚町総合文化センター	令和3年10月9日(土)、10月13日(火)
東彼杵町 道の駅彼杵の荘	令和3年10月16日(金)

※実施に際しては、関係機関と連携し、実施場所の確保を行います。
 ※雨天時や予定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ホームページでお知らせします。
 ※また、9月10日(金)まで、「ハウステンボス」、「大崎自然公園内(クジャク駐車場・くじゃく荘・おさいの湯)」、「道の駅彼杵の荘」において、アンケート回答用郵便袋を配布しています。
 ※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> 調査員二課 TEL: 095-839-9881
 (協力) 長崎県、佐世保市、川棚町、東彼杵町 TEL: 011 長崎市役所 316-1 / <http://www.city.sasebo.jp/nogashiki/>

対象	広域的な利用者
設置箇所	ハウステンボス(ウェルカムゲート、変なカフェ、スキポール)、大崎自然公園(くじゃく荘、おさいの湯、くじゃく園)、道の駅彼杵の荘
意見聴取数	623票(うち、WEB: 501票)
実施期間	令和3年7月16日(金)～令和3年9月10日(金)

3. 第1回意見聴取の結果

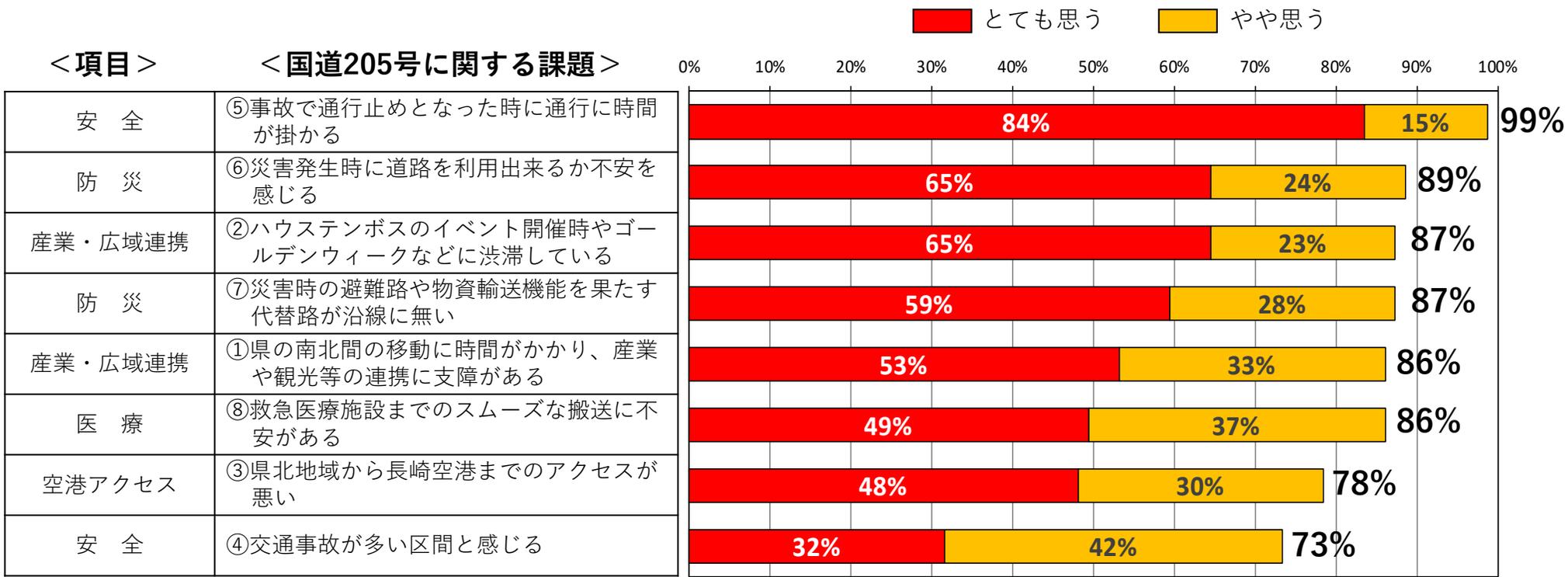
3-1. 第1回意見聴取の結果<地域の現状と課題>

■ 団体・企業(ヒアリング)

・全ての項目について、7割以上の方が『とても思う』、『やや思う』と回答

【質問】 国道205号(佐世保市～東彼杵町間)に関する8つの課題を5段階(とても思う・やや思う・あまり思わない・まったく思わない・わからない)で評価してください。(5段階評価)

【回答】 団体・企業(ヒアリング) 79票



※小数点以下の処理により合計値と合わない場合がある (N=79)

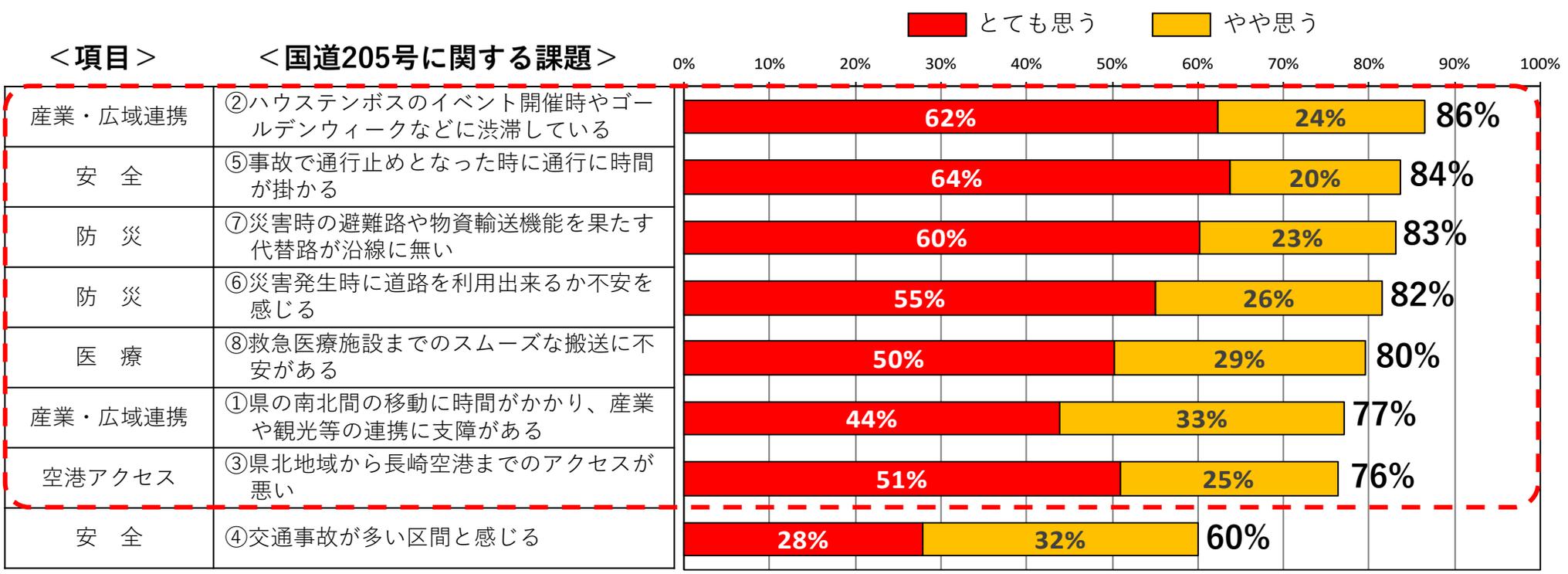
3-2. 第1回意見聴取の結果<地域の現状と課題>

■地域住民(住民アンケート・オープンハウス・留置き)

「交通事故が多い区間と感じる」を除く項目について、約8割以上の方が『とても思う』、『やや思う』と回答

【質問】国道205号(佐世保市～東彼杵町間)に関する8つの課題を5段階(とても思う・やや思う・あまり思わない・まったく思わない・わからない)で評価してください。(5段階評価)

【回答】地域住民(住民アンケート・オープンハウス・留置き) 5,024票



※小数点以下の処理により合計値と合わない場合がある (N=5,024)

3-3. 第1回意見聴取の結果 その他の課題に対する意見

■その他の課題・自由意見

- ・その他の課題・自由意見については、「高速ネットワークの不足」や「道路構造への不満」、「代替路の必要性」、「生活道路への影響」、「IRの影響」、「人口減少緩和への期待」、「空港までの定時性」、「本年8月の大雨による影響」等の意見が寄せられた。
- ・バイパス等の道路構造やICの位置についても具体的な意見が寄せられた。
- ・また、早期整備や整備による期待の意見が寄せられる中で、少数ではあるが環境面やコスト面への配慮に関する意見も寄せられた。

【質問】国道205号(佐世保市～東彼杵町間)の課題について、8つの課題以外であなたが課題だと思う事があれば具体的にお書きください。(意見数1,227件)

- 高速道路で佐世保から長崎に行く際に、武雄経由となり時間と料金がかかる
- カーブや上り下りが連続した箇所が多く、そのために自然渋滞、事故による渋滞が多く発生している
- 佐世保から大村までは高速道路を利用すると距離が長くなり、道路料金も支払わなければならない、高速を利用する利点がありません
- 現在迂回路がないため、渋滞の通り抜け車両が生活道路内に入ってきている
- 大村までの送迎時、「事故があったら…」という理由で1時間以上早く出発し、ものすごく早い時間になるので、眠くむしろ不安になる
- 空港利用の際は事故などのトラブル時にフライトに間に合わないのではと不安になる
- 8月14日の豪雨冠水により、東彼杵町が通行止めになり、迂回路も通行止めとなったため、やむなく西彼杵方面へ大幅に迂回した
- 自動車で移動するときに、車線に余裕がなく農耕車両やバイク、自転車などを避けるのに危険だと感じることがある

【質問】その他ご意見がありましたらお聞かせください。(意見数885件)

- IR事業の誘致が成功しても、県内の移動にストレスを抱えるようでは、人流や物流を地域の産業や観光等の発展に繋げる事は難しい
- ICが川棚にできると通勤・業務でとても助かる
- IRが誘致されると、長崎空港からの来客が増え、渋滞を助長することは間違いありません。一刻も早く東彼杵道路を整備してほしい
- 観光スポットに近い所に高速なりバイパスなり作ってくれれば、スムーズに観光もできるし渋滞も減る
- 台風・大雨の時、代替ルートがないのはとても不安、早急に代替ルートを作って頂きたい
- 東彼杵道路ができれば、通勤圏が拡大し沿線の人口減少の緩和になると思う
- 大塔IC-ハウステンボスIC-川棚IC-東そのぎICがあればいいのには思う
- 山・海に挟まれていて、道路をつくることにより、環境や景観への影響が気になる
- 予算もあるでしょうが、必要最低限で利便性を重視して、無駄な物は省いて作ってほしい

3-4. 第1回意見聴取の結果 ~自治体ヒアリング~

■ 県・沿線自治体

・県・沿線自治体からは、災害時の代替機能、空港アクセス、IRを含む将来像に関して重視する意見が寄せられた。

(主な意見)

自治体	主な意見
長崎県	<ul style="list-style-type: none"> ・今年8月の大雨時に発生した路面変状による約29時間の通行止めの際には、一時、長崎自動車道や国道34号も通行止めとなったことから、佐世保方面への迂回路すら確保できない状況が発生 ・速達性が低く、定時性も確保できていないため県北地域では他空港の利用率が高い傾向にあり、長崎空港の利用促進も含め、県北地域と長崎空港とのアクセス改善が大きな課題の一つとなっている ・人流や物流の拠点である長崎空港への連絡や、ハウステンボスをはじめとした県内観光地の周遊を支える路線として、非常に重要な路線であると考えており、さらには九州新幹線西九州ルートの開業やIRの誘致実現に向けて、当路線の果たす役割は今後、益々大きなものとなると考えている
佐世保市	<ul style="list-style-type: none"> ・本市からの空港アクセスは九州主要都市の中でワースト1位であり、国道205号等の混雑等により所要時間についても30分弱の差が生じ空港までの定時性が確保されていないため、路線バスの運行支障や、利用者の不満が生じている ・平成30年、令和2年の冠水、令和3年8月の大雨など、頻発化、激甚化する近年の豪雨により、長期間の規制が発生しているが、迂回路がないことからリダンダンシーが確保されていないため、沿線住民からも不安と不満の声が挙がっている ・IR開業により年間840万の来訪者を想定しており、空港アクセス、広域道路ネットワークの構築が必要 ・佐世保市第7次総合計画では「暮らしと成長を支える道路ネットワークの充実」を掲げ、本市道路行政の指針である佐世保市みちづくりマスタープランにおいても「高規格道路など広域道路ネットワークの構築」を施策として位置付けており、東彼杵道路は佐世保市の発展に必要不可欠である
川棚町	<ul style="list-style-type: none"> ・県の南北間の移動時間がかかるため、佐賀や福岡方面に買い物や観光で出かける方が多い ・南北間の移動時間が短縮できれば、県内間での移動も活発になり、観光や、経済に好影響となると思われる ・空港への移動は、事故等が発生すると迂回路がないため、飛行機に間に合わなくなる恐れがあり、早めに出発している ・大雨による通行止めの影響で、コンビニなどの商品が無くなることが多い
東彼杵町	<ul style="list-style-type: none"> ・本町は消防、救急業務を佐世保市に委託しているため、本年8月の大雨による国道の通行止めの際に、周辺道路も通行止めになっており、救急車が本町に出動できない状況に陥った ・その他の課題についても国で取りまとめられた内容に全て集約されている

3-4. 第1回意見聴取の結果 ～自治体ヒアリング～

■その他自治体

- ・その他の自治体からは、災害時の代替機能、空港アクセス、IRを含む将来像に加えて、世界遺産などの広域的な観光連携、環大村湾沿線の連携、救急医療、農畜産物等の物流、郵便、宅配、し尿収集運搬など、区間を経由する広域的な課題について重視する意見が寄せられた。
- ・また、バイパス構造による整備について希望する意見が多く寄せられた。

(主な意見)

自治体	主な意見
波佐見町	<ul style="list-style-type: none"> ・大雨時の通行規制で大渋滞に巻き込まれることが多く、その場合、<u>迂回路がなく身動きできない状態となるため、長時間足止めされることになる</u> ・IR(統合型リゾート)の誘致が成功すれば、これ以上の渋滞が予想され、それでは困る ・車の流れが悪いと交通事故も多くなるので、<u>市街地にとどまる時間が短くなるような道路整備が必要</u> ・東彼地区環境センター(し尿処理場)は、<u>205号以外にアクセスがなく収集運搬で不都合が生じる可能性がある</u>
佐々町	<ul style="list-style-type: none"> ・空港利用の際、移動時間が読めないため、<u>早めに出発しないといけないなど支障がある</u> ・ハウステンボス周辺の渋滞により、<u>県南地域への移動時に不要な時間がかかり支障がある</u>
平戸市	<ul style="list-style-type: none"> ・長崎県の観光ルートが南北に分断されている状況 ・事故に遭遇した場合、<u>迂回路がないため時間がかかり、会議や飛行機などの時間に間に合わない場合がある</u> ・現道拡幅ではなく<u>自動車専用道路もしくはバイパス道路での整備を希望する</u> ・東彼杵道路の整備を行うことで、<u>西九州道と連動して機能し、観光や地域経済活動に貢献すると考えられる</u>
松浦市	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>玄海原発における有事の際には、川棚町、東彼杵町への避難が必要となるが、避難に支障が生じる不安がある</u>
大村市	<ul style="list-style-type: none"> ・郵便や宅配便の県の拠点が大村市にあり、<u>県北地域へも多く輸送されていることから、速達性の向上は重要な課題</u> ・本市にある長崎医療センターは、<u>川棚町などから救急搬送を行うため、確実かつスムーズな交通の確保は重要な課題</u> ・東彼杵道路は、長崎自動車道と西九州自動車道を最短で結ぶ道路で、大村市から県北地域における速達性や定時性が飛躍的に向上し、<u>大村市の発展に大きな役割を果たすものと確信している</u> ・IR誘致が実現すると、<u>空港からのアクセス道路として整備は急務となることから、バイパスによる早期整備をお願いしたい20</u>

3-4. 第1回意見聴取の結果 ~自治体ヒアリング~

■その他自治体

(主な意見)

自治体	主な意見
諫早市	<ul style="list-style-type: none"> ・東彼杵道路の整備による移動時間短縮効果が、観光客の周遊行動を活発化し、<u>県南北の広域的な観光消費が促進され、交流人口の拡大と地域経済の活性化が期待される</u> ・同道路は大村湾沿いの絶景ルートの一部であり、ドライブ、ツーリング、サイクリング等の目的で、諫早市の多良見地域(大草地区)を訪れる観光客の増加も期待される
雲仙市	<ul style="list-style-type: none"> ・雲仙市から佐世保・県北地域へ牛肉や豚肉(生体)を出荷しているが、針尾～東彼杵間は特に<u>道路勾配が急でカーブが連続しているため、輸送車両の通行に走行速度を上げることができず、特に通勤、通学の時間帯には渋滞が発生するためさらに時間がかかり、輸送に支障を来している</u>
島原市	<ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時に利用出来る<u>バイパス道路及び規格の高い道路が必要</u>である
南島原市	<ul style="list-style-type: none"> ・県の南北間の移動所要時間が読めず、産業や観光の連携に支障があることは窺え、とくに世界文化遺産「<u>長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産</u>」においては、本市原城跡と県北(平戸・佐世保)の構成資産との結びつきも重要であることから、ハウステンボスなどからの誘客を考えると、今後の観光面での連携した取り組みが期待できる
長崎市	<ul style="list-style-type: none"> ・「東彼杵道路」は同じ高規格道路である「西彼杵道路」「<u>長崎南北幹線道路</u>」とともに、大村湾を中心とした『<u>リング</u>』ネットワークを構成する道路であり、その<u>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、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</u>と考える
長与町	<ul style="list-style-type: none"> ・東彼杵道路整備は、長崎南北幹線道路及び西彼杵道路の整備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いる
西海市	<ul style="list-style-type: none"> ・ハウステンボスのイベント時期など<u>長崎空港への送迎する際、自然渋滞、信号渋滞に加え事故渋滞に遭遇する場合は多く移動時間が読みづらい</u> ・ハウステンボスIR誘致の展開があり、さらなる渋滞が懸念される

4. 複数案の設定

4-1. 政策目標の設定<政策目標(案)の検証>

■意見聴取結果による政策目標(案)の検証

○地域の課題に対して、『とても思う』、『やや思う』の回答が6割以上を占め、設定した政策目標は妥当であると確認
 ○以上より、4つの政策目標を効率的かつ効果的に実現するために道路整備を実施

【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

- (課題①: 県の南北間の移動に時間がかかり、産業や観光等の連携に支障がある) について約8割が『とても思う』『やや思う』と回答
- (課題②: ハウステンボスのイベント開催時やゴールデンウィークなどに渋滞している) について約9割が『とても思う』『やや思う』と回答
- (課題③: 県北地域から長崎空港までのアクセスが悪い) について約8割が『とても思う』『やや思う』と回答

【政策目標】安全性・定時性の確保による生活利便性の向上

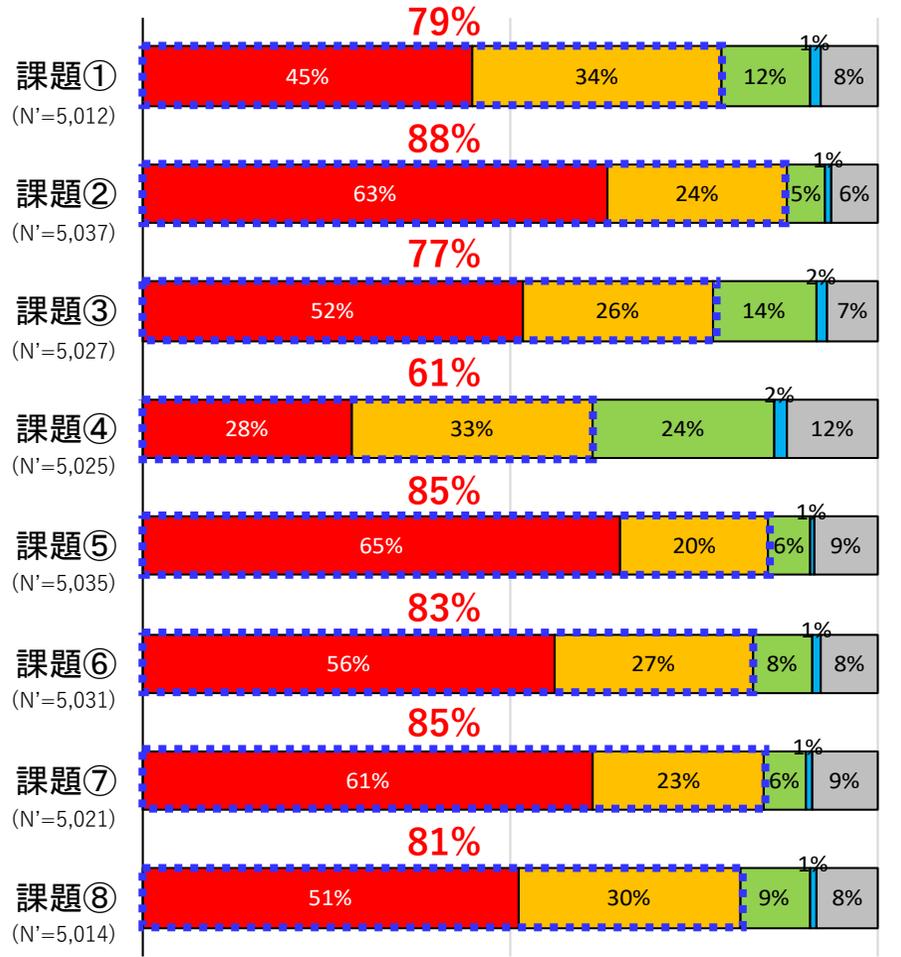
- (課題④: 交通事故が多い区間と感じる) について約6割が『とても思う』『やや思う』と回答
- (課題⑤: 事故で通行止めとなった時に通行に時間が掛かる) について約8割が『とても思う』『やや思う』と回答

【政策目標】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

- (課題⑥: 災害発生時に道路を利用出来るか不安を感じる) について約8割が『とても思う』『やや思う』と回答
- (課題⑦: 災害時の避難路や物資輸送機能を果たす代替路が沿線に無い) について約8割が『とても思う』『やや思う』と回答

【政策目標】走行性・速達性の向上による救急医療活動の支援

- (課題⑧: 救急医療施設までのスムーズな搬送に不安がある) について約8割が『とても思う』『やや思う』と回答

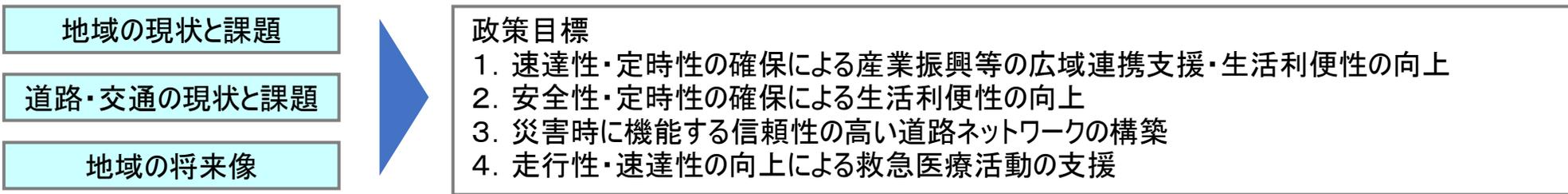


■とても思う ■やや思う ■あまり思わない ■まったく思わない ■わからない
 ※小数点以下の処理により合計値と合わない場合がある (N=5,103 N'=無回答を除く)

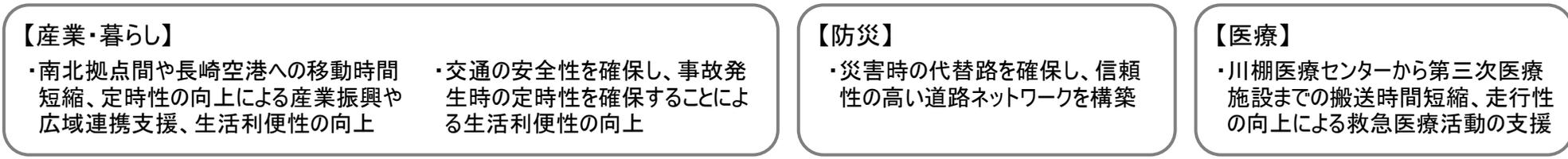
4-2. 政策目標の設定<対策案の検討>

■ 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



■ 対策案の検討



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。

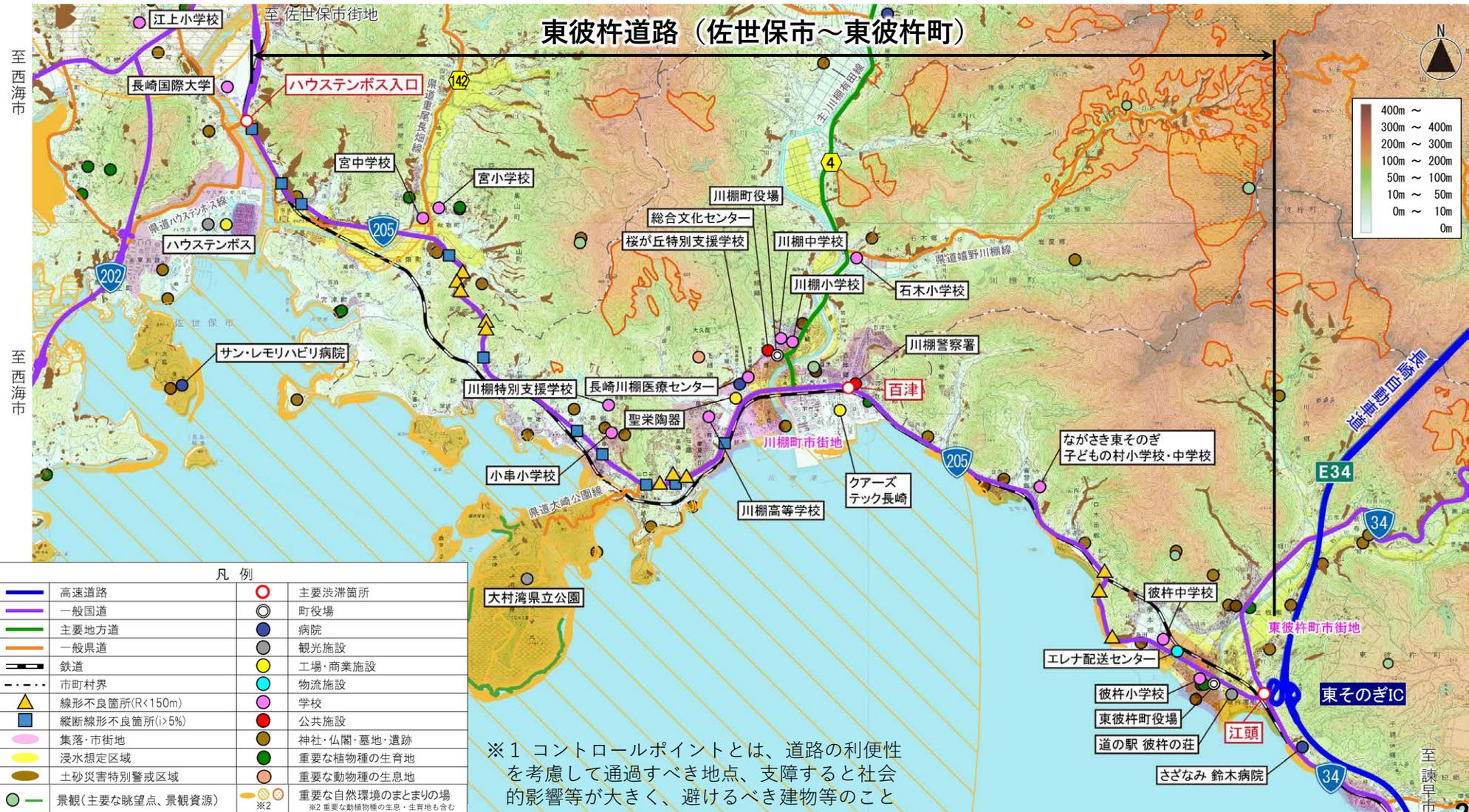
■ 対策案を検討する上でのその他の配慮事項

- 【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

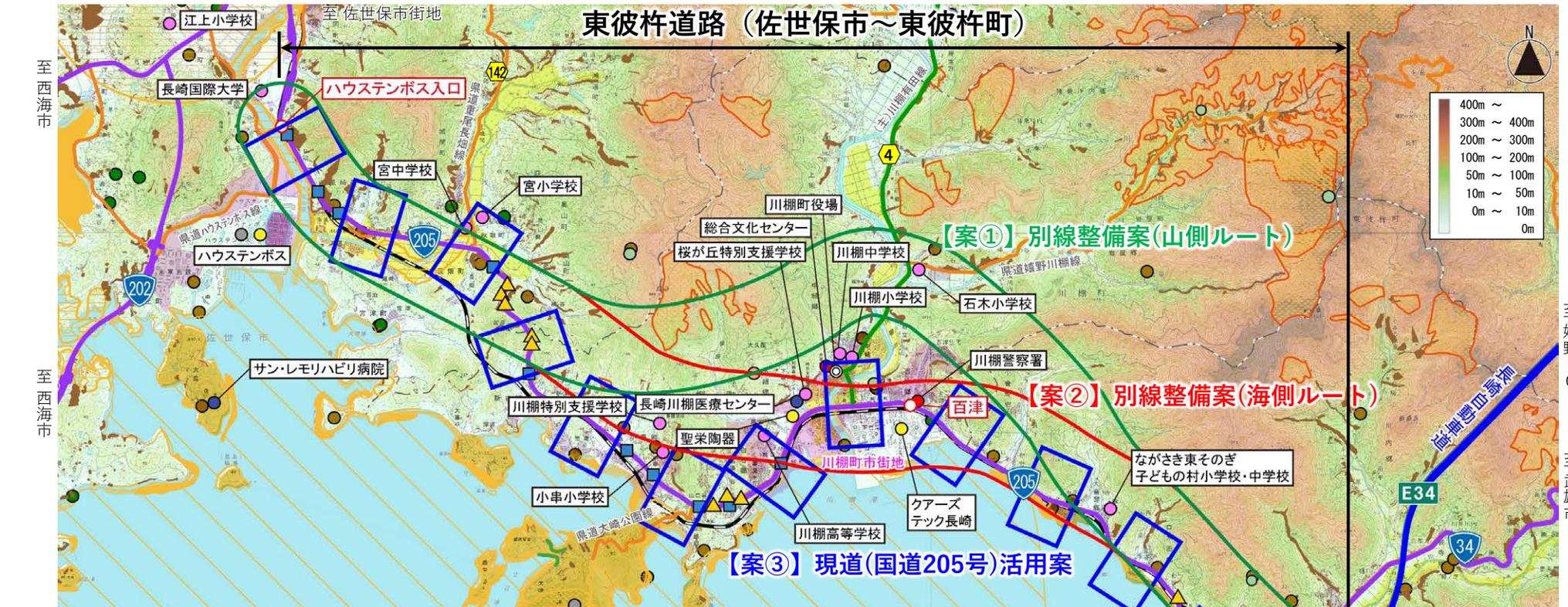
4-3. 複数案の設定<ルート帯案選定にあたってのコントロールポイント>

・佐世保市～東彼杵町間には、土砂災害警戒区域や浸水想定区域等の配慮すべき箇所や、役場や病院、観光・産業施設等のアクセスすべき箇所などのコントロールポイント※1が存在する。

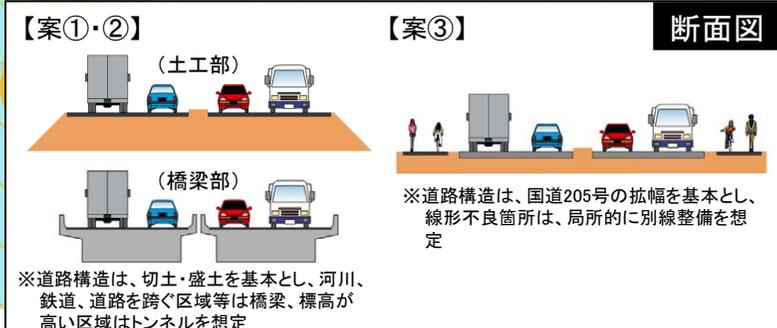


4-4. 複数案の設定<ルート帯案の概要>

- 【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(>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どりの場
	※ 重要な動物種の生息・生育地も含む



4-4. 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



4-4. 複数案の設定<ルート帯案の概要> 【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・速達性の向上及び代替路確保を図る案



4-4. 複数案の設定<ルート帯案の概要> 【案③】現道(国道205号)活用案

・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



4-5. 複数案の設定<ルート帯案の比較評価>

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	
項目	評価指標	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	最短ルートを基本に医療施設等へのアクセシビリティを重視し、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	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 自動車専用道路タイプ (設計速度: 80km/h)	延長 約15km 自動車専用道路タイプ (設計速度: 80km/h)	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東彼杵ICを經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彼杵ICを經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 安全性・定時性の確保による生活利便性の向上	・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	
	防災	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	・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シビリティの点では案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シビリティの点で案①より優れる	・現道活用のため代替路が確保されない
		④ 走行性・速達性の向上による救急医療活動の支援	・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
道路整備による影響	⑤ 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
	⑥ 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
	⑦ 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
	⑧ 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
	⑨ 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シビリティは高い
	⑩ 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
	⑪ 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
	⑫ 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

5. 第2回意見聴取方法(案)

5-1. 第2回意見聴取(案)の概要

■意見聴取の項目と活用方針

・第2回意見聴取は、地域がより重視する政策目標や配慮事項に関して評価指標等を用いて意見を伺い、ルート帯やインターチェンジの接続位置等、対応方針(案)の検討の参考とする。

○アンケートの設問の設定(一部抜粋)

<政策目標>

【産業・暮らし】
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



アンケートにおける質問事項

- <比較ルート帯案(複数案)に対する意見>
問: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
- <接続位置に対する意見>
問:産業施設に近接して早く行けること

【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



- <比較ルート帯案(複数案)に対する意見>
問:災害時に迂回路として利用できること
- <接続位置に対する意見>
問:災害時に安全かつ円滑にアクセスすること

<配慮事項>

【生活環境・自然環境の保全と調和】



アンケートにおける質問事項

- 問:生活環境(大気質・騒音など)への影響が小さいこと
- 問:自然環境(動物・植物など)への影響が小さいこと

【経済性への配慮】



- 問:整備費用が安いこと

5-2. 第2回意見聴取方法について

■意見聴取の方法

○意見聴取は、自治体・団体および企業へのヒアリング、オープンハウス、沿線住民アンケート、留置きを実施予定

- ※1 ヒアリングは、自治体および企業等へ対面方式等で意見聴取。
- ※2 オープンハウスは、市役所等での説明。アンケート票による意見聴取。オープンハウスの周知は市報などで広報。
- ※3 アンケートは、地域住民から対象者を無作為に抽出し、アンケート用紙を配布し意見聴取。
- ※4 Web等でのアンケート回答も可能とする。

■意見聴取範囲



※出典：H27国勢調査、自治体統計資料（人口は18歳以上、世帯数）

対象者		
ヒアリング ※1、※4	【自治体および団体代表者】長崎県・本土市町・各団体などへの意見聴取 自治体：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 各団体等：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、学校、医療機関など	17自治体 20団体程度
	【企業等】長崎県・佐世保市・川棚町・東彼杵町の関係企業への意見聴取 各企業：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	主要100社程度
	【地域住民】市役所等にオープンハウスを設置 佐世保市：佐世保市役所、イオン大塔店、島瀬公園前アーケードなど 川棚町：川棚町総合文化センターなど 東彼杵町：道の駅彼杵の荘など	5箇所程度
アンケート ※3、※4	【地域住民】佐世保市南東部・川棚町・東彼杵町の地域住民から対象者を無作為に抽出し、アンケート用紙を配布し意見聴取 佐世保市南東部（約38,100人：18歳以上、約18,800世帯） 川棚町（約11,600人：18歳以上、約5,100世帯） 東彼杵町（約7,100人：18歳以上、約2,700世帯）	約4,700部（抽出） 約1,500部（抽出） 約900部（抽出）
	【広域的な道路利用者】沿線施設にアンケート用紙とアンケート回収ボックスを設置し意見聴取 佐世保市：ハウステンボスなど 川棚町：大崎自然公園など 東彼杵町：道の駅彼杵の荘など	3箇所程度

■住民アンケート(案)

①調査概要

○アンケート調査の趣旨やアンケートの対象者、今後の手続きの流れ等の説明

東彼杵道路(佐世保市～東彼杵町)の道路計画に関する第2回アンケートにご協力をお願いいたします

東彼杵道路は長崎県佐世保市を起点として川棚町を経由し東彼杵町に至る道路です。
 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。
 本アンケートへのご協力をお願いいたします。

※本事業は、環境影響評価法(平成9年法律第81号)に基づく計画段階環境配慮書(配慮書)の対象事業となることがあり、この意見聴取は環境影響評価法に基づく配慮書の案についての意見聴取の手続きを兼ねています。

■アンケート対象者

本アンケートは、佐世保市・川棚町・東彼杵町にお住いの方から無作為に抽出し配布しています。

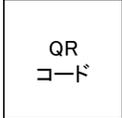
- 本アンケートは、配布させて頂いた世帯のご家族の方を対象に幅広い年齢層の方からのご意見をお伺いしたいと考えております。
 お手数ですが、アンケートの趣旨をご理解の上、回答して頂きますようお願いいたします。
 - ご家族の皆様のご意見をお伺いしたいため、「アンケート回答返信はがき」を4枚同封させて頂いております。
 (対象は18歳以上としております。ご家族構成にあわせて必要枚数をご利用ください。)
- ※なお、返信はがきが不足する場合は、お手数ですが、下記の問い合わせ先までご連絡ください。

■回答の提出方法及び締切

回答は次のいずれかの方法のうち1つをお選びください。

- 【方法1】同封しています「返信はがき」にご記入頂き、
令和〇年〇月〇日(〇)までに、切手を貼らず郵便ポストへご投函をお願いいたします。
- 【方法2】インターネット接続環境のあるスマートフォンまたはパソコンより、下記A、Bいずれかの方法でアンケートサイトにアクセスし、
令和〇年〇月〇日(〇)までに、回答してください。

A 右記URLをアドレスバーに入力

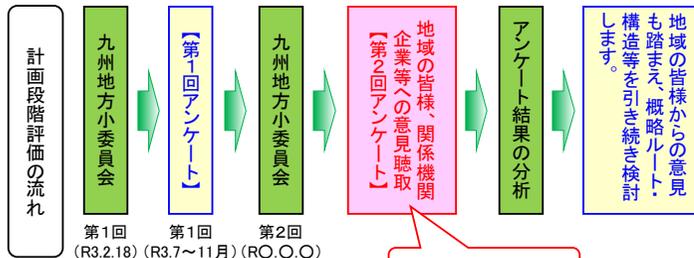
B QRコードからアクセス 

東彼杵道路(佐世保市～東彼杵町)の対象区間位置図



■アンケートは「計画段階評価」審議の参考意見となります。

国土交通省では、道路事業の透明性・効率性を高めるため、計画段階評価の取組を導入しています。
 これは、道路の整備方針について地域の声(地域の皆様、道路利用者、関係団体等)を聞きながら、第三者委員会によって審議するものです。



■九州地方小委員会

九州地方小委員会は、公共事業の効率性や透明性の一層の向上を図るため、学識経験者など第三者から構成される委員会です。
 なお、会議資料は、国土交通省九州地方整備局のホームページでご覧いただけます。

■住民アンケート(案)

②アンケート調査票

○政策目標や配慮事項、アンケートの質問内容等の説明

<ルートを検討するうえで重視すべき事項>

① 産業・暮らし

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 産業・暮らし

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 産業・暮らし

交通事故の危険性が少ないこと



<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
- 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

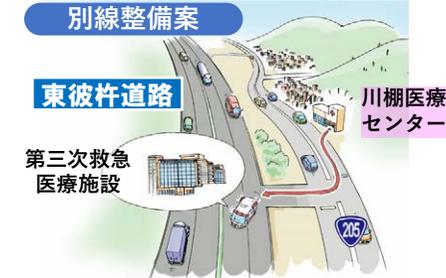
④ 防災

災害時に迂回路として利用できること



⑤ 医療

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



<インターチェンジの位置等を検討するうえで重視すべき事項>

- 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

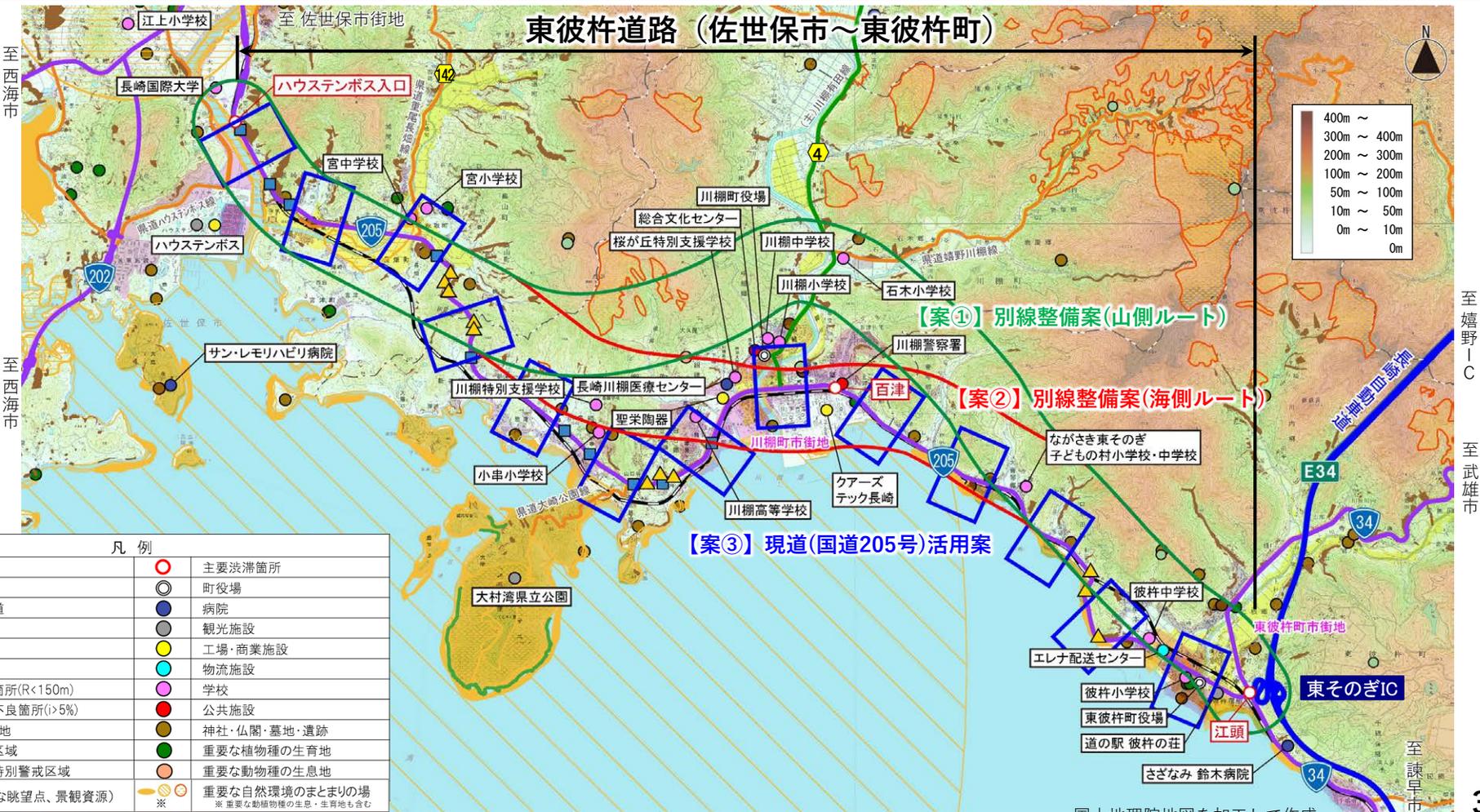


■住民アンケート(案)

②アンケート調査票

○各ルート帯案の立案趣旨や概要の説明

- 【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・速達性の向上及び代替路確保を図る案
- 【案③】現道(国道205号)活用案 : 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

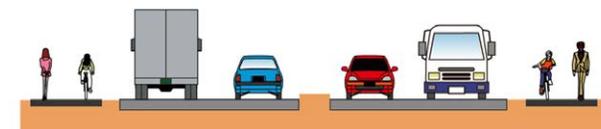


凡例			
	高速道路		主要渋滞箇所
	一般国道		町役場
	主要地方道		病院
	一般県道		観光施設
	鉄道		工場・商業施設
	市町村界		物流施設
▲	線形不良箇所(R<150m)		学校
	縦断線形不良箇所(i>5%)		公共施設
	集落・市街地		神社・仏閣・墓地・遺跡
	浸水想定区域		重要な植物種の生育地
	土砂災害特別警戒区域		重要な動物種の生息地
	景観(主要な眺望点、景観資源)		重要な自然環境のまよりの場
			※ 重要な動物種の生息・生育地も含む

■住民アンケート(案)

②アンケート調査票

○各ルート帯案のポイントや道路構造の説明

	ルート帯案のポイント	ルート帯案の道路構造
案①	<ul style="list-style-type: none"> ・川棚町の市街地を避けて山側に迂回し、ハウステンボス入口交差点～江頭交差点(東そのぎIC)を連絡する。 ・山間部を主に通過し、川棚町の市街地や主要な施設から離れた場所に中間ICを設置することが想定される為、アクセス性が低い。 ・コントロールポイントを概ね回避しながら別線で整備する。 ・また、浸水想定区域は盛土や構造物により回避可能。 	<p>【横断図】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">(土工部) </div> <div style="text-align: center;">(橋梁部) </div> </div> <p>※道路構造は、切土・盛土を基本とし、河川、鉄道、道路を跨ぐ区域等は橋梁、標高が高い区域はトンネルを想定</p>
案②	<ul style="list-style-type: none"> ・川棚町の市街地や臨港地区を通過し、ハウステンボス入口交差点～江頭交差点(東そのぎIC)を最短ルートで連絡する。 ・市街地や臨港地区を通過し、川棚町の市街地や主要な施設に近い場所に中間ICを設置することが想定される為、アクセス性が高い。 ・コントロールポイントを概ね回避しながら別線で整備する。 ・また、浸水想定区域は盛土や構造物により回避可能。 	<p>【横断図】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">(土工部) </div> <div style="text-align: center;">(橋梁部) </div> </div> <p>※道路構造は、切土・盛土を基本とし、河川、鉄道、道路を跨ぐ区域等は橋梁、標高が高い区域はトンネルを想定</p>
案③	<ul style="list-style-type: none"> ・国道205号のハウステンボス入口交差点～江頭交差点の間を改良しながら4車線に拡幅する。 ・現道を活用する為、アクセス性が高い。 ・現道拡幅を基本とし、線形不良箇所は局所的に別線を整備する。 ・また、浸水想定区域の道路構造は現況と変わらない。 	<p>【横断図】</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>※道路構造は、国道205号の拡幅を基本とし、線形不良箇所は、局所的に別線整備を想定</p>

■住民アンケート(案)

②アンケート調査票

○各ルート帯案の比較表の説明

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
項目			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	最短ルートを基本的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	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
評価指標			延長 約16km 自動車専用道路タイプ (設計速度: 80km/h)	延長 約15km 自動車専用道路タイプ (設計速度: 80km/h)	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東彼杵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彼杵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彼杵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 安全性・定時性の確保による生活利便性の向上	・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
	防災	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	・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
	医療	④ 走行性・速達性の向上による救急医療活動の支援	・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
道路整備による影響	⑤	生活環境※2	・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
	⑥	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
	⑦	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(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
	⑧	集落への影響	・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
	⑨	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アクセス性は高い
	⑩	施工性	・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
	⑪	段階的な効果の発現	・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
	⑫	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

※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

