

5 交通施設の整備、交通手段の確保

【交通施設の整備、交通手段の確保の方針】

本市には、高規格道路が未だに到達しておらず、人や物の移動に加え経済面にも大きなマイナス影響を与えており、都市圏とアクセスする高規格道路等の規格の高い道路の整備が急務であるとともに、市内の公共交通体系も脆弱なため、市民生活の移動の要となる市道や住宅地域内の自転車歩行者専用道路等の計画的な整備が必要である。また、公共交通体系の維持と利便性の向上はもとより、脆弱な公共交通体系を補完する新たな交通手段の導入が今後必要である。そして、島原半島の最南部に位置する本市にとって、あらゆる分野における交流の拡大と産業・経済の成長のためには、本市と天草及び長島を繋ぐ三県架橋構想の実現が必要である。

(1) 現況と問題点

(ア) (国道、県道及び市道)

本市の主要道路は、諫早方面から一般国道57号が島原半島の西岸を経て、小浜、雲仙から島原市に至り、市域の東岸には、一般国道251号が海岸線に沿って走っている。また、島原半島の中央部を縦断する形で一般国道389号が国見から雲仙を経て口之津町に通じている。

これらの主要道路へのアクセスや広域ネットワークとして県道30号（小浜北有馬線）、47号（雲仙西有家線）、130号（加津佐停車場山口線）、132号（雲仙有家線）、133号（雲仙深江線）、209号（山口南有馬線）、217号（矢次南有馬線）が縦横に連絡しており、さらに市道が市内の集落及び主要公共施設等を結び、市民生活と産業活動・観光・交流の流れを支える交通基盤として重要な役割を果たしている。

半島の動脈となっている国道は、交通量の増加に伴い事故や渋滞が増加傾向にある。市民の安全や利便性を確保するため、歩道等の交通安全施設の整備を急ぐ必要がある。また、少子高齢化で人口及び担い手が減少し消滅集落化が目前に迫っている中、緊急時の輸送・搬送等をはじめ、経済・観光のルートとして対応できる高規格道路等の整備が強く求められており、関係機関等と連携した整備の促進が急務となっている。

県道は、山間部について、幅員狭小などによりその機能を十分に果たしていない箇所があり、今後とも主要道路としての位置づけを維持し、未改良区間の整備促進を県と一体となって図る必要がある。

市道においては、地形的制約による建設費の増高のため改良率は極めて低い状況にあるが、市民の利便性や安全性に配慮した集落間連絡道路の整備や基幹集落と中心市街地を効率的に結ぶ道路の整備、地場産業の円滑な流通に資する道路の整備など機能的で安全な交通体系

の確立に向け、道路網計画策定と計画的な整備が必要である。

また、市道の適切な維持管理を図るためには、市民と協働して取り組む必要がある。

(イ) (農道・林道)

県営事業で整備された広域農道、農免農道によって、中山間部の集落を結ぶ基幹的な農道は整備済みであるが、その機能を十分に活用するためには、小浜から愛野までの広域農道、あるいは規格の高い道路の整備が望まれている。市域の一部については、国道・県道などの主要道路との連結が未整備で、その機能が発揮できていない箇所があることから、今後は主要道路とのネットワーク化を推進する必要がある。

また、農道と林道の整備については、重要な産業道路と位置づけ計画的に整備を進めてきたが、舗装の劣化が進行しており、計画的な改修を行うとともに、耕作放棄地解消のため、基幹農道とほ場を接続する農道を整備する必要がある。

(ウ) (高規格道路及び三県架橋構想)

高規格道路が整備されていない本市では、市民は交通体系に対して大きな不満を持っており、交通体系の充実が基盤整備の大きな課題となっている。今後は、高規格道路をはじめとする道路網の整備を進め充実を図る必要がある。

これまで長崎・熊本・鹿児島 の 3 県、関係市町村及び団体等が一体となって推進を続けてきた島原・天草・長島架橋構想については、九州西岸地域における地域的な交流・連携軸を形成し、生活環境の向上、広域観光ルートの形成、人的交流の促進、産業連携や新産業の創出など様々な効果をもたらすことが予想される。

平成 27 年 8 月に閣議決定された国土形成計画（全国計画）において、「海峡部等を連絡するプロジェクトについては、長期的視点から取り組む。」と記述され、また平成 27 年 2 月に公表された九州圏広域地方計画（骨子）では、「長崎、熊本、鹿児島 の 3 県にまたがる九州西岸地域の交流・連携機能の強化を図る。」とされた島原・天草・長島を結ぶ三県架橋の実現は、地域の将来の発展にとって不可欠なものである。

(エ) (公共交通対策)

平成 19 年 4 月に長崎～雲仙間を除く島原半島の県営バス全 16 路線が廃止になったほか、平成 20 年 3 月末の島原鉄道南目線の廃止に伴い、本市の公共交通体系は大きく変わった。

現在、本市の公共交通は路線バスのみであり、路線バスは市民にとって通学、通院、買物などの日常生活を支える不可欠な移動手段である。また、世界遺産や世界ジオパークの認定、

2022年秋に予定されている九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の開業により、今後の交流人口拡大が期待されるところであり、観光客にとっても路線バスは欠かすことができないものである。

しかし、この路線バスについても、過疎化に伴う人口流失やマイカーの普及により利用者の減少が続き、路線維持が困難な状況となり路線の見直しを余儀なくされている。

さらに、山間部を中心に交通空白地帯も多く存在していることも今後の課題である。

（オ）（自転車歩行者専用道路）

平成20年3月末の島原鉄道南線跡地については、譲渡された面積が広大であることから、除草や雑木の伐採など跡地近隣住民の住環境維持に多額の費用を要している。併せて、島原鉄道の廃線により地域住民の移動手段が制限されたことで、自動車等を持たない市民などが交通弱者となっている。

このため、鉄道跡地を活用して整備に着手している自転車歩行者専用道路は、買物や通勤、通学等の日常生活における身近な移動手段としてだけではなく、サイクリング等のレジャー手段や、あらゆる年齢層の健康増進のための手段、頻発する災害時の移動手段など、多様かつ重要な役割を担っていくものと期待されている。人口減少著しい本市の起死回生を図るためには自転車歩行者専用道路の早期完成が必要であり、市民の日常生活を支える快適な自転車通行空間を確保したうえで、人、自転車、自動車それぞれの移動の安全を確保しながら、自転車を活用した市民の健康増進や交流機会づくり、地域の魅力を巡り楽しめる環境づくりに取り組む必要がある。

（2）その対策

（ア）（国道、県道及び市道）

- ① 本市の主要幹線である国道251号の歩道等交通安全施設の設置を促進するとともに、広域的な交流・連携を強める高規格道路等の整備要望を推進していく。
- ② 県道については、計画的に改良整備されているが、山間部は、幅員が狭く線形が複雑であるため、整備要望を推進していく。
- ③ 市道については、連絡道路・生活道路等計画的な改良、整備を積極的に促進するとともに、市民協働での維持管理や危険箇所等の把握に努め、交通安全施設の整備により市民の安全を確保する。

(イ) (農道・林道)

- ① 幹線的な農道は、ほぼ整備済みであるが、ほ場と接続する道路に未整備の箇所があり、耕作放棄地拡大の原因ともなっている。今後は小規模な農林道、耕作道の整備を推進する。
- ② 舗装の劣化が著しい広域農道について、計画的な改修を行う。

(ウ) (高規格道路及び三県架橋構想)

- ① 本市と近隣自治体における交通の要である高規格道路の早期整備に向け、国や県及び関係機関への働きかけを強化するとともに、建設促進期成会等との連携を強めながら推進活動を行う。
- ② 三県架橋構想を中心とする九州西岸軸構想の早期実現に向け、長崎県、熊本県、鹿児島県や関係市町団体等との連携を強め、国等の関係機関への働きかけを積極的に展開し、推進活動を強化する。

(エ) (公共交通対策)

- ① 本市にとって唯一の交通手段となってしまった路線バスの維持と、更なる利便性の向上や利用促進を図るためにバス停等の改修を行うと共に、市民の足となる路線バスの維持を図るために不採算のバス路線に対して補助を行う。
- ② 交通空白地区の解消や安全で快適な交通環境を創造し、路線網の再編、行政負担コストの削減等に努める。
- ③ 地域住民の移動手段について、持続可能な方法を検討し推進する。

(オ) (自転車歩行者専用道路)

- ① 鉄道跡地及び市道における自転車通行空間及び駐輪場の整備等を推進するとともに、関係機関との役割分担のもと国・県道における自転車通行空間の整備、道路標識の整備等を促進する。
- ② 自転車・歩行者専用道路の整備状況にあわせて自転車利用のメリットを広報啓発したうえで、自転車の安全利用に関する啓発・教育を推進するとともに、自転車を活用した健康増進・交流の取組を推進・支援する。
- ③ 市民や来訪者が気軽にスローサイクリングを楽しめるコースを設定し、市内外の交通施設や公共施設等でサイクリングマップを配布するとともに、本市の自転車活用推進の取

組等をPRする自転車関連ホームページを作成するなど情報発信の仕組みを構築し、プロモーション活動を実施する。

- ④ 市民や来訪者が本市の魅力を巡り楽しむスローサイクリングに必要な施設を整備し、官民一体となって各種サービスを提供するとともに、他地域との連携による広域的なサイクル・イベントやサイクリングツアー等を実施し、地域の活性化を図る。
- ⑤ 自転車活用推進に関する取組を推進する自転車活用推進体制を市役所内に整備するとともに、自転車を活用した地域活性化の取組を担う市民主体の組織づくり等を支援する。

(カ) (交通施設の整備、交通手段の確保における目標)

基本目標	基準値	令和7年度
市町村道改良率	49.521% (R2年度)	55% (R7年度)
市町村道舗装率	95.336% (R2年度)	97% (R7年度)

(3) 計画 (令和3年度～令和7年度)

持続的発展 施策区分	事業名 (施設名)	事業内容	事業主体	備考
4 交通施設の 整備、交 通手段の 確保	(1) 市町村道 道路	市道石札与次山線道路改良事業 道路改良 L= 620m、W=7.0m	市	
		市道大坂池平線、川原新切線、内野碓線、内野水ノ出口線道路改良事業 道路改良 L=400m、W=5.0m	市	
		市道整備事業[市道新田船石原線(新田工区)] 道路改良 L=60m、W=5.0m	市	
		市道下植松1号線、下植松新田平線道路改良事業 道路改良 L=320m、W=5.0m	市	
		市道亀之首天ヶ瀬線、東出口南天ヶ瀬1号線、2号線 道路改良 L=360m、W=5.0m	市	
		市道陣之内下藤原線道路改良事業 道路改良 L=1000m、W=7.0m	市	
		市道黒田八反間線道路改良事業 道路改良 L=100m、W=5.5m	市	
		市道平野横線、白崎東線道路改良事業[国道251号バイパス事業] 道路改良 L=1050m、W=9.0m	市	
		市道整備事業[市道小川掘切線(小川交差点)] 道路改良 L=80m(交差点部)	市	
		市道西広野2号線、西広野大窪原線、堀切湯河線、中古小谷線、 西広野狐谷線道路改良事業 道路改良 L=530m、W=5.0m	市	
		市道島田下藤原線道路改良事業	市	

持続的発展 施策区分	事業名 (施設名)	事業内容	事業主体	備考
		道路改良 L=260m、W=5.0m		
		市道東浜堀戸線道路改良事業 道路改良 L=470m、W=5.0m	市	
		市道宮ノ下3号線(仮称)道路改良事業 道路改良 L=200m、W=4.0m	市	
		市道休場棚石1号線(休場工区)道路改良事業 道路改良 L=210m、W=4.5m	市	
		市道岩下打越線、山ノ神打越線道路改良事業 道路改良 L=400m、W=5.0m	市	
		市道丸尾線道路改良事業 道路改良 L=400m、W=5.0m	市	
		市道茸山11号線、12号線道路改良事業 道路改良 L=780m、W=5.0m	市	
		市道西平清水線道路改良事業 道路改良 L=400m、W=5.0m	市	
		市道西平清水2号線道路改良事業 道路改良 L=100m、W=5.0m	市	
		市道前谷蔭平線 道路改良 L=550m、W=4.5m	市	
		市道吉川中谷線道路改良事業 道路改良 L=300m、W=5.0m	市	
		市道向小屋線、曲ノ手線、吉川下瀉線道路改良事業 道路改良 L=390m、W=5.0m	市	
		市道露田線道路改良事業 道路改良 L=230m、W=5.0m	市	
		市道町口塘下線(仮称)道路改良事業 道路改良 L=600m、W=8.0m	市	
		市道整備事業【市道田町山線】 道路改良 L=50m、W=5.0m	市	
		市道磯屋敷線、貝瀬小利線道路改良事業 道路改良 L=420m、W=5.0m	市	
		市道整備事業【市道新開与茂作線】 道路改良 L=30m、W=4.0m	市	
		市道加津佐路木1号線道路改良事業 道路改良 L=790m、W=5.0m	市	
		市道新田内野線、内野線道路改良事業 道路改良 L=550m、W=5.0m	市	
		市道出水路木線(栄原工区)道路改良事業 道路改良 L=1580m、W=5.0m	市	
		市道北ヶ峰1号線、2号線、3号線道路改良事業 道路改良 L=1200m、W=5.0m	市	
		市道中金十谷線道路改良事業 道路改良 L=350m、W=5.0m	市	
		市道坂下線道路改良事業 道路改良 L=1000m、W=5.0m	市	
		市道赤仁田7号線道路改良事業	市	

持続的発展 施策区分	事業名 (施設名)	事業内容	事業主体	備考
	橋りょう	道路改良 L=120m、W=5.0m		
		市道高砂谷田原線道路改良事業 道路改良 L=140m、W=6.0m	市	
		道整備交付金事業（海岸通り諏訪、町上野頭線） 改修工事 L=320m、舗装工事 L=980m	市	
		南島原市自転車道線整備事業 整備 L=25.4km、W=4.0m	市	
		生活環境整備事業 道路拡幅・舗装、水路浚渫・改良	市	
		市道新田船石原線 道路改良 L=100m、W=5.0m	市	
		市道西浜本龍石線、本龍石1号線 道路改良 L=160m、W=4.0m	市	
		市道向堀切線 道路改良 L=200m、W=5.0m	市	
		宮原道路舗装工事 確定測量、本線舗装、支線舗装	市	
		橋梁長寿命化修繕事業 市管理橋梁 483 橋	市	
		橋梁修繕事業（農道） N=41 橋	市	
	(2)農道	農道整備事業（北有馬平山地区2工区） L=200m、W=7.0m	市	
	農道整備事業（南有馬北岡地区） L=300m、W=4.0m	市		
	農道整備事業（上谷農道） L=230m、W=5.0m	市		
	トンネル修繕事業 N=4 箇所	市		
	舗装補修事業（通作条件整備・保全対策型） L=5040m、W=7.0m	市		
	舗装補修事業（地方創生整備交付金） L=7km、W=7.0m	市		
	(3)林道	治山林道整備事業 L=380m	市	
	(9) 過疎地域持続的 発展特別事業 公共交通	地域公共交通整備事業 内容： 現行の路線バス、タクシーの利用が困難な市民に対し、コミュニティバスを運行する。運行は、一部地域の試験運用からはじめ改良を加えながら市内全域に拡大する。 必要性： 家用車を運転する環境にない住民は、病院や商店を利用する場合路線バスかタクシーを利用せざるを得ない。しかし、現行の路線バスは、主要な道路しか走行しておらず市内の大部分はバス空白地域となっている。また、タクシーを利用して国道251号線沿いにある医療機関や商店を日常的に利用すると多額の交通費を負担し	市	人口減少社会に対応すべく、市民の足となる地域の公共交通を整備することは、地域の持続的発展に資する取組であり、その効果は将来に及

持続的発展 施策区分	事業名 (施設名)	事業内容	事業主体	備考
		なければならない。これらのことから、主に高齢者の移動需要に対応する必要がある。 効果等 ：①地域公共交通の整備		ぶ。
	基金積立	公共交通対策事業（島鉄バス補助金） 内容 ：本市の公共交通路線を運行する島原鉄道株式会社に対して助成を行う。 必要性 ：本市の公共交通体系は、島原鉄道の廃止により路線バスのみである。市民の日常生活交通において、路線バスは必要不可欠なものであるが、多くの路線において赤字により運行されている。そのため、島原鉄道株式会社に対し補助を行い、生活交通路線を維持する必要がある。 効果等 ：生活交通路線の維持	市	公共交通は生活に必須なインフラの一つであることから、市民の生活交通路線を維持することは、地域の持続的発展に資する取組であり、その効果は将来に及ぶ。
	(10)その他	地域公共交通整備事業 基金積立	市	
		県営道路整備事業 地元負担金	県	
		バス停上屋整備事業 N=1 箇所	市	

(4) 公共施設等総合管理計画との整合

南島原市公共施設等総合管理計画に掲げるインフラ系施設の基本的な方針は以下のとおりである。

(1) 道路

- ・「事後保全型管理」から適切な時期に修繕を行う「予防保全型管理」への転換を図る。
- ・舗装修繕計画を策定し、その内容に沿った計画的な維持管理を行う。

【品質に関する方針】

- ・国土交通省が定めた点検要領に基づいた点検や日常のパトロールによる点検を実施する。
- ・日常的な維持管理においては、安全で円滑な交通の確保、第三者被害の防止を図るとともに損傷要因の早期除去を目的として、清掃、維持管理作業をこまめに行い、軽微な損傷に対して随時補修を行う。

【財務に関する方針】

- ・舗装修繕計画において、維持管理の優先順位を定め、財政状況を見極めながら予防保全型管理を行うことで、維持管理コストの平準化や低減を目指す。

(2) 橋梁

- ・健全度の把握を行い、損傷が顕在化する前の軽微なうちに行う修繕及び計画的な架替えを

行う「予防保全型管理」を進めている。

- ・橋梁長寿命化修繕計画に沿って計画的な管理を行う。橋梁長寿命化計画については、適宜見直しを行い、PDCAサイクルを確立していくものとする。

【品質に関する方針】

- ・日常的なパトロール点検や5年に1回の近接目視による定期点検を行う。定期点検による点検結果の健全性を4段階に診断し、構造物の機能状態を把握する。
- ・日常的な維持管理においては、安全で円滑な交通の確保、第三者被害の防止を図るとともに損傷要因の早期除去を目的として、清掃、維持管理作業をこまめに行い、軽微な損傷に対して随時補修を行う。

【財務に関する方針】

- ・健全度の把握及び日常的な維持管理に関する基本方針とともに、予防的な修繕等の実施を徹底することにより、補修工事・架替え等に係わる事業費の大規模化を回避し、ライフサイクルコストの縮減を図る。

本方針を踏まえ、既存施設の維持や必要に応じた改修を進める。