強靭な県土づくりのための
予算確保に関する要望書

令和３年８月豪雨（国道２０２号）
（令和３年８月撮影）

砂防堰堤の整備（浦上川水系大宮川）
（令和３年度対策完了）

西九州自動車道（松浦佐々道路）
（令和５年３月撮影）

鋼材の亀裂（国道３８３号　平戸大橋）
（令和２年度点検）

令和　５年　５　月

長　崎　県・長崎県議会
長崎県市長会・長崎県町村会

強靱な県土づくりのための予算確保に関する要望書

平成２５年の国土強靱化基本法の成立以降、国においては基本計画に基づき国土強靱化の取組が推進されており、現在、新たな国土強靱化基本計画の策定が進められています。

本県においても地域計画を策定し、強靱な県土づくりを進めているところであり、これまでの「３か年緊急対策」及び「５か年加速化対策」による別枠予算のおかげにより、特に緊急に実施すべき強靱化対策が大幅に進捗するなど、大きな効果を実感しており感謝申し上げます。

しかしながら、急峻な地形を有する本県では、土砂災害警戒区域箇所数が全国第２位であり、降雨時に急激に水位上昇する河川も多いことから、激甚化・頻発化する自然災害に対応するためには、まだまだ対策が必要な箇所が多く、その整備は未だ道半ばの状況にあります。

一方、現在、１５兆円規模で進められている「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」については、これまでの３年で既に全体の約７割が執行されています。

このような状況にあることから、激甚化・頻発化する災害や急速に進む施設の老朽化等に対応するため、５か年加速化対策に必要な予算を十分に確保いただくとともに、対策期間完了後においても国土強靱化に必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保していただきますようお願いいたします。

また、地方公共団体が引き続き防災・減災、国土強靱化に取り組めるよう「緊急自然災害防止対策事業債」「緊急浚渫推進事業債」について地方債制度を継続し、必要な財源措置を講じていただきますようお願いいたします。

次に、本土の最西端に位置し、離島・半島を多く抱える本県においては、大規模災害による人流・物流の遮断リスクが非常に高いことから、災害時に緊急輸送機能の軸となる強靱

な広域道路ネットワークの構築が最優先課題であることから、高規格道路の整備に重点的に取り組んでおります。

しかしながら、本県の高規格道路ネットワークにおいてはミッシングリンク区間が約４割も残っているなど、その整備は未だ十分とは言い難い状況にあります。

このため、本県における高規格道路のミッシングリンクの解消や暫定２車線区間の４車線化等について、ご高配を賜りますようお願いいたします。

一、「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」に必要な予算を例年以上の規模で確保し計画的に事業を推進すること。また、対策期間完了後においても国土強靱化に必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保して継続的に取り組むこと。

一、「緊急自然災害防止対策事業債」、「緊急浚渫推進事業債」について地方債制度を継続し、必要な財源措置を講じること。

一、平常時・災害時を問わず安定的な人流・物流を支える強靱なネットワークの構築のため、西九州自動車道など高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定２車線区間の４車線化を図ること。

一、持続可能な維持管理を実現する予防保全によるインフラメンテナンスへ早期に移行するため、老朽化対策を推進すること。

一、激甚化・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となる資機材の更なる確保に取り組むこと

令和　５年　５月

長崎県知事　　大　石　　賢　吾

長崎県議会議長　　徳　永　　達　也

長崎県市長会　会長
島原市長　　古　川　　隆三郎

長崎県町村会　会長
佐々町長　　古　庄　　剛

国土交通省政務三役
道路局長
財務省

強靭な県土づくりのための予算確保に関する要望

令和３年８月豪雨（国道２０２号）
（令和３年８月撮影）

砂防堰堤の整備（浦上川水系大宮川）
（令和３年度対策完了）

西九州自動車道（松浦佐々道路）
（令和５年３月撮影）

鋼材の亀裂（国道３８３号　平戸大橋）
（令和２年度点検）

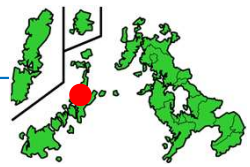
令和５年５月
長崎県・長崎県議会
長崎県市長会・長崎県町村会

長崎県の国土強靭化による取組成果

長崎県

河川

釣道川の河川改修事業



国土強靭化対策予算により河道拡幅や橋梁架替等の河川改修を前倒しで実施できたことにより、令和元年7月豪雨において、過去に当河川で洪水が発生した際と同規模の降雨であったが、河川の氾濫は発生しなかった。

【過去の被災状況】

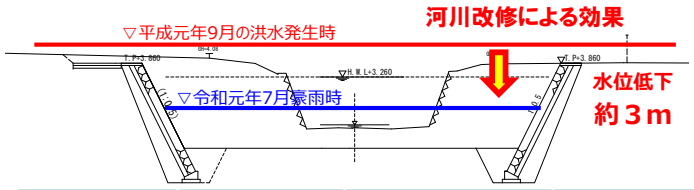
平成元年9月豪雨　雨量　465 mm/12h

令和元年7月豪雨　雨量　409 mm/12h

新上五島町の釣道川では、平成元年9月に洪水が発生。浸水面積18ha、床上浸水68戸、床下浸水607戸

令和元年7月豪雨では洪水被害は発生しなかった。

断面図



主な事業	対策内容	事業費	対策期間
河川事業	掘削工 護岸工	44億円 (2．9億円)	～R6

()内は国土強靭化対策による予算

砂防

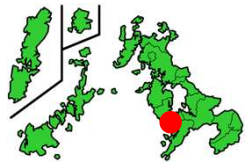
【砂防関連の事業箇所数】

年度	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5
事業箇所数	110	118	122	133	139	153	163

3か年緊急対策　　5か年加速化対策

1．5倍に増加！

浦上川水系大宮川の砂防えん堤整備事業



国土強靭化対策予算により砂防えん堤工を前倒しで実施できたことで、300戸を超える人家及び小学校、幼稚園等の土砂災害に対する安全性の向上に繋がった。

主な事業	対策内容	事業費	対策期間
砂防事業	砂防えん堤工 管理用道路	3．6億円 (1．1億円)	～R3

()内は国土強靭化対策による予算

道路

一般県道雲仙千々石線の道路防災事業

国土強靭化対策予算により法面等の対策を前倒しで実施できたことで、令和3年8月豪雨において、周辺の国道や観光地で被害が出るなか、当路線は通行止めを未然に防止し、交通機能を確保することができた。

【周辺の被災状況】

令和3年8月11日～19日　雨量　1,291.5 mm/合計

令和3年8月13日　雨量　571.5 mm/24h

国道57号被災（片側交互規制）

雲仙の土砂崩れ（R3．8）

主な事業	対策内容	事業費	対策期間
道路事業	法面工 落石防護網工	1．3億円 (1．1億円)	～R1

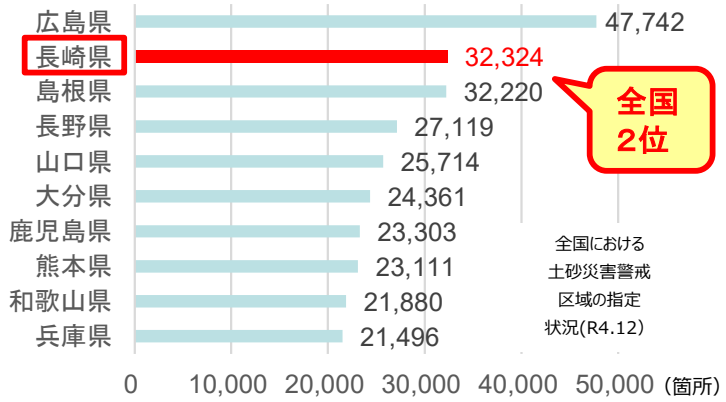
()内は国土強靭化対策による予算

長崎県の課題と国土強靭化の必要性

長崎県

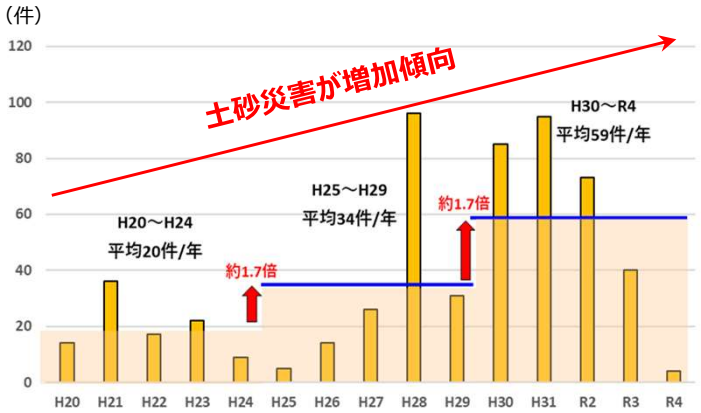
【全国の土砂災害警戒区域数（上位10県）】

・土砂災害警戒区域数が**全国で２番目に多い**



【県内の土砂災害発生件数】

・近年、土砂災害の発生件数が**増加傾向**にある



【県内の河川改修の状況】

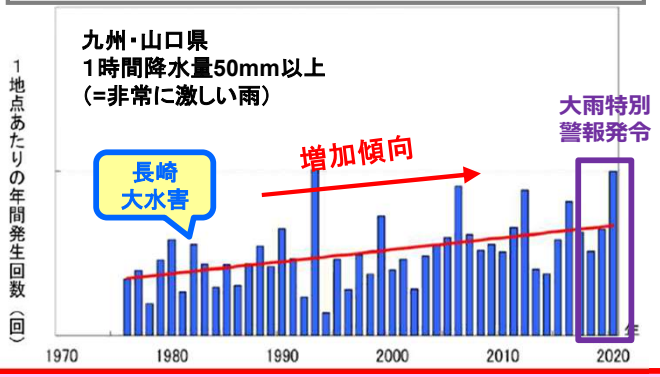
・改修は進んでいるものの、未だ**対策が必要な箇所が多く存在**している。

○令和４年度末　河川整備率

	管理延長(km)	要改修延長(km)	改修済延長(km)	残改修延長(km)	整備率(%)
1級河川	110.2	83.1	47.6	35.5	57.3
2級河川	1027.0	770.4	440.1	330.3	57.1
県管理河川計	1137.2	853.5	487.7	365.8	57.1

【九州・山口県の降水量50mm/h以上の発生件数】

・近年、非常に激しい雨の**頻度が増加**している
・長崎県は2018年から**４年連続**で大雨特別警報が発令されている



【土砂災害発生状況】

・令和３年８月豪雨で、雲仙温泉街で**土砂災害**が発生

【河川の被災状況】

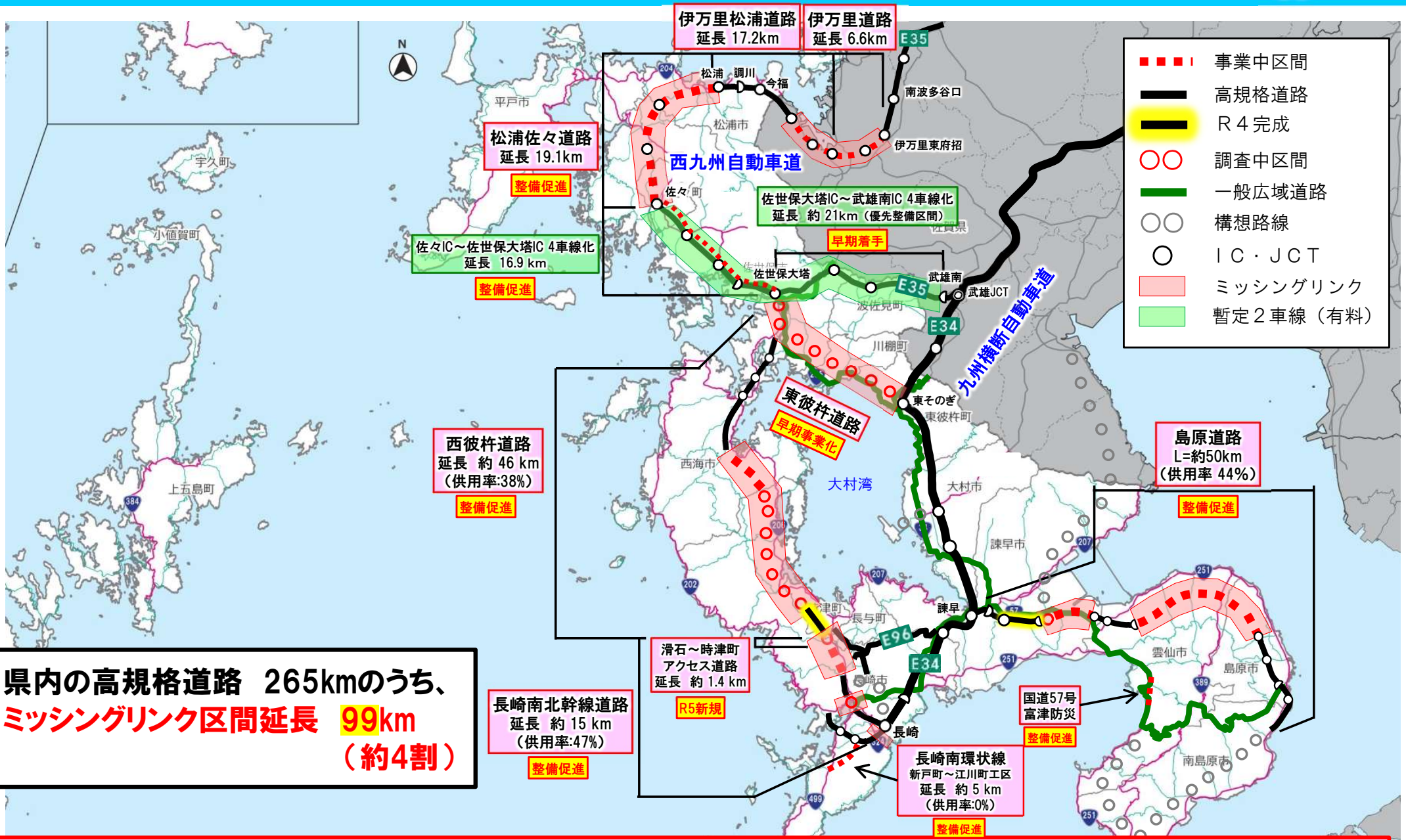
・令和２年７月豪雨で、二級河川佐奈河内川において、**河川の氾濫が発生**。

【要望内容】

○「防災・減災、国土強靭化のための五か年加速化対策」に必要な予算を例年以上の規模で確保し計画的に事業を推進すること
○対策期間完了後においても国土強靭化に必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保して継続的に取り組むこと
○「緊急自然災害防止対策事業債」、「緊急浚渫推進事業債」について地方債制度を継続し、必要な財源措置を講じること

道路関係予算の確保及び高規格道路等の整備促進

長崎県



県内の高規格道路　265kmのうち、
ミッシングリンク区間延長　99km
（約4割）

【要望内容】

○平常時・災害時を問わず安定的な人流・物流を支える強靭なネットワークの構築のため、
西九州自動車道など高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化を図ること

西九州自動車道の整備促進

長崎県

【 整備効果 】
- ●災害に強い道路ネットワーク構築
- ●ダブルネットワーク化によるリダンダンシーの確保

国道が山腹崩壊により通行止めとなった際、
ダブルネットワークの西九州自動車道が迂回路として機能

○平常時・災害時を問わず安定的な人流・物流を支える強靭なネットワークの構築のため、
西九州自動車道など高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化を図ること

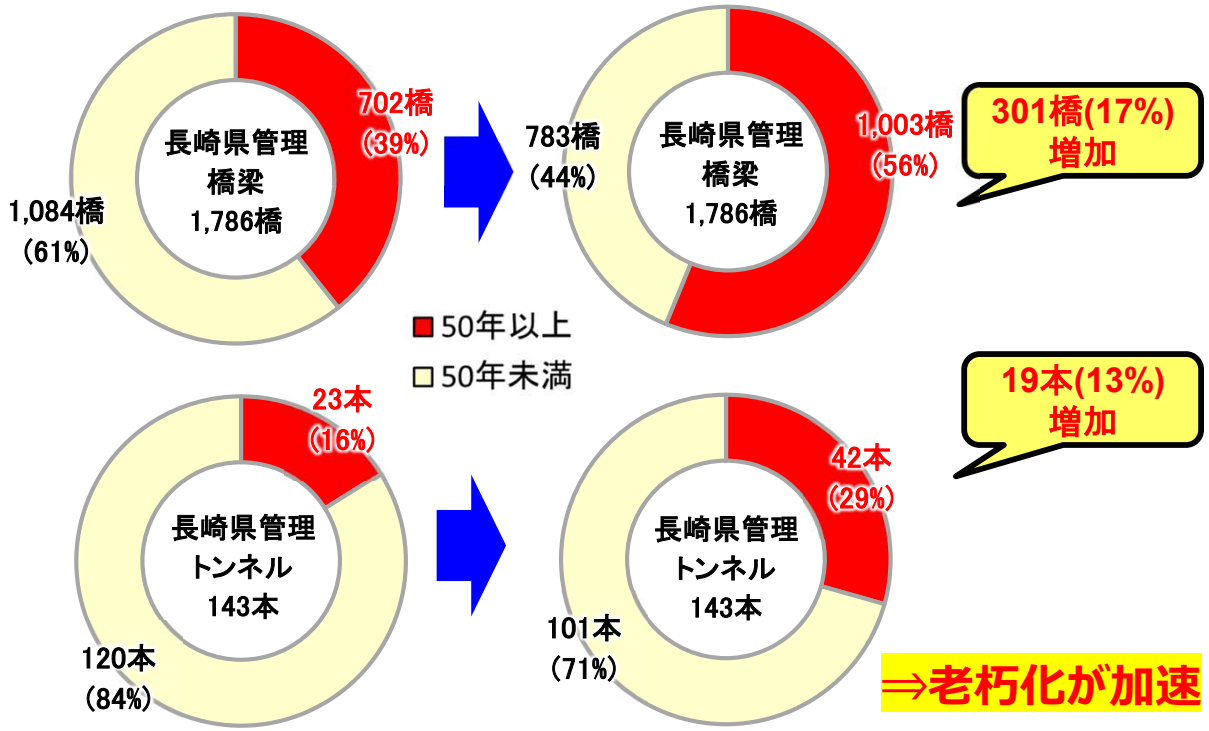
インフラ老朽化対策

長崎県

道路

建設から50年経過する施設の割合

【現在（令和5年度）】　【１０年後（令和１５年度）】



301橋(17%)増加

19本(13%)増加

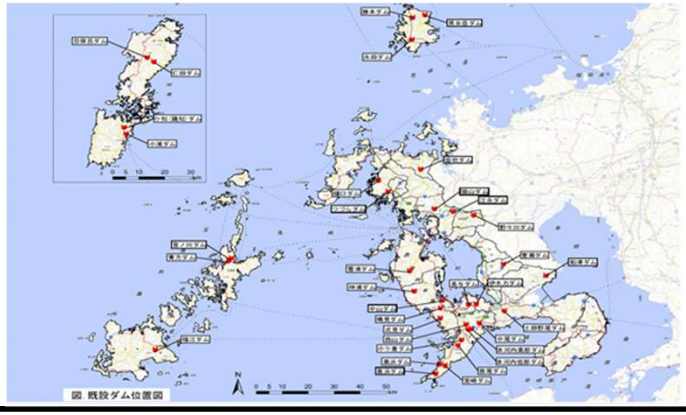
⇒老朽化が加速

【老朽化の事例】

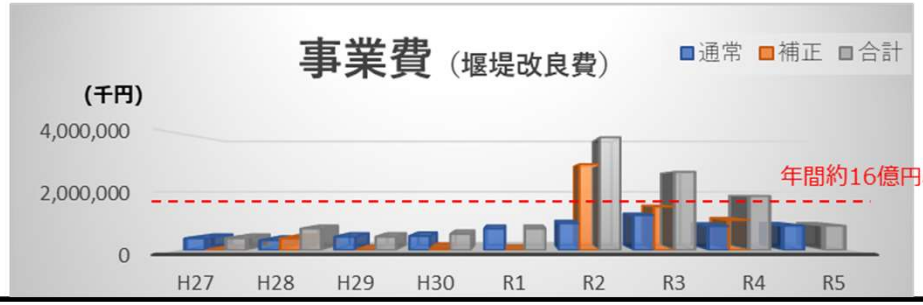
（国）383号　平戸大橋（1977年供用）

（国）499号　戸町隧道（1933年供用）

ダム



長崎県は国交省所管ダムを３５ダム管理し、**全国トップのダム数**である。完成から10年～約50年を経過し、引き続き長寿命計画に基づき予防保全型のダムメンテナンスを推進する必要がある。



【要望内容】

〇持続可能な維持管理を実現する予防保全によるインフラメンテナンスへ早期に移行するため、老朽化対策を推進すること。