

# 長崎市の道路管理

## — 道路は安全・快適に利用したい —

長崎市道路公園総務課

### 1. はじめに

#### ■長崎市の地勢と沿革

##### ■地 勢

長崎市は、九州の西端、長崎県の南部に位置し、西側に五島灘、南側に橘湾、東側に大村湾などの海が広がっています。

市域のほとんどは山に囲まれ、標高 590m の八郎岳を最高点とする 300m から 400m 級の山々が連なり、また、リアス式の長く複雑な海岸線とあいまって「海と緑」を身近に感じることもできる豊かな自然に恵まれています。

長崎港内港部の埋立地とそこに注ぐ中島川、浦上川及び東部を流れる八郎川沿いの比較的平坦な地域を中心に商業・業務機能が集積しており、平坦地が少ないため、山腹を這い上がるように住宅地が密集している斜面市街地が形成されており、独特なすり鉢状の都市景観を創り出しています。

##### ■沿 革

長崎市の歴史は、元亀 2 年（1571 年）の海外

貿易港としての開港に始まります。

江戸時代にわが国では海外に開かれた唯一の貿易・文化の窓口として、また、開港以降は、海運国日本を支える造船業を基幹産業として栄え、国際社会の中で重要な役割を果たしてきました。

昭和 20 年の原爆投下により街も北部地区を中心に壊滅的な打撃を被りましたが、戦後は造船、水産、観光を柱に産業都市として復興・発展し、また、核兵器廃絶と世界恒久平和を訴える国際平和文化都市としての役割を果たしています。

昭和 57 年には、集中豪雨による大水害により、都市基盤も甚大な被害を受けましたが、早急な復興を行い、現在の街並みが形成されております。

平成 9 年 4 月の中核市への移行や平成 17 年 1 月及び平成 18 年 1 月の町村合併により、中核都市として西九州の発展のための重要な役割を担っています。

市域面積は東西約 42km、南北約 46km におよぶ 406.37 km<sup>2</sup>（H19.10.1 現在）に達し、人口は約 44 万 8 千人（H20.11.30 現在）となっております。

### 2. 道路の現況

このような中、長崎市の道路状況は、平成 20 年 4 月 1 日現在市道認定路線 6,179 路線、市道延長約 1,800 km を抱えており、その他平成 17 年度からは法定外公共物として約 2,600 km の里道の管理も行っています。

これらの管理として、大規模な修繕、改良等及び合併前の旧長崎市の区域での維持管理については本庁で対応し、平成 17 年、18 年に合併した地

区の小規模な修繕等については当該地区の行政センターで対応するようしており、修繕の迅速化、効率化を図っております。

また、背後地には斜面地を抱えており、急勾配な道路や狭隘な道路が多く、管理に苦慮しているところでもあります。

以下、道路管理におけるいくつかの事業を紹介します。

### 3. 市道に対する美化

市内の主要幹線を中心に「観光地」及び「公共施設」の周辺市道の環境美化のため人力及びロードスイーパー(路面清掃車)により清掃をおこなっております。

ロードスイーパーでは歩車道境界部のガッターをブラシにより清掃しております。

また、人力ではロードスイーパーでは清掃できない歩道、街路樹等の除草並びにゴミ除去を行っております。

その結果、市道周辺の環境美化や粉塵の除去に

より歩行者にとって快適な通行を確保しているところがあります。

また、平成 18 年度には魅力的な観光名所や旧跡等を歩いて味わってもらおうと実施した日本で初めてのまち歩き博覧会「長崎さるく '06」では全職員が全てのコースをゴミ除去等の清掃を行ないました。

現在でも、規模は縮小しながらも「長崎さるく」として実施しており、業者委託で「さるくコース」の清掃を行っており、参加者の快適な歩行を確保しているところがあります。

### 4. 交通バリアフリー

歩道橋や地下歩道は高齢者や身体に障害をお持ちの方はもとより、歩行者の円滑な移動に支障となることから、バリアフリー化を考えているところです。

まず、歩道橋に関しましては、市道に 10 箇所ある歩道橋のうちすでに 1 箇所撤去しております

また、地下歩道につきましては、現在、市道に 5 箇所設置されております。この 5 箇所の地下歩道につきましては、特に、幼稚園児や小・中学校

生の幹線道路における登下校時の安全確保のため昭和 44 年頃設置したものです。

しかしながら、高齢化社会を迎え、「階段の上り下りは負担が大きい」といった理由から利用を避けるケースが目立ってきております。

そこで、これらの地下歩道につきましては、利用状況や近辺の道路事情等を踏まえながら、現在、交通バリアフリーの観点から横断歩道の併設を含めた検討をおこなっているところがあります。



歩道橋撤去前



歩道橋撤去後

### 5. 安全・安心まちづくり推進事業

「長崎市安全・安心まちづくり推進条例」に基づき、犯罪のない安全で安心なまちづくりの総合的かつ計画的な推進を図るため「長崎市安全・安

心まちづくり行動計画」を平成 20 年度中に策定することとしております。

この行動計画の策定にあたり「市民が安全で安

心して暮らし、又は滞在することができるまちの実現」を基本理念とし、市、市民、及び事業者がそれぞれの役割を担い、連携（協働）して総合的な施策を具体的に取り組むことにより、安全・安心な地域社会の実現を目指すものです。

このような取り組みの中、「犯罪のない安全・安心まちづくりのための環境づくり」の一環として、犯罪防止に配慮した道路等づくりを進めてまいります。

その一つとして、道路の整備のうち、歩道が必要な道路については、「歩道の整備」を進めていきます。また、車両からのひったくりや痴漢、子

供の連れ去り事件等が予想される地域においては、犯罪防止のため、犯罪を行なおうとする者が歩行者に近づきにくいように、可能な限り、周囲からの見通しを確保し、ガードレール等の整備を進めていくこととしております。

つぎに照明設備等の整備として、夜間の道路や地下道での重要事件の発生や同一事件が連続して発生した場合等において、地域住民と協働して安全点検を実施し、夜間でも人の行動が視認できるよう照明設備の整備に努め、市が管理する街路灯総数約 37,500 灯（平成 19 年度末）を平成 22 年度までに約 39,000 灯の設置を目標としております。

## 6. 生活道路（私道）について

市民が利用している生活道路には、私道も多数存在しています。

この私道の所有者も昨今の高齢化に伴い「個人では維持管理できなくなった。市道として引き取って欲しい。」旨の相談を受けます。市としましても要望に応じていきたいのですが、市道の認定基準に適合しない道路もあります。

そこで、所有者、自治会が協力して、事前に市道の認定基準に適合する道路に改修するよう指導していくこととなりますが、一般交通の用に供されている私道を生活環境の向上及び交通安全に資するという意味から「私道整備助成事業」という市独自の制度を設け、舗装及び安全施設、排水施設等の整備並びに土地の寄付に伴う敷地整理に要する費用として、市が9割の交付金を助成し、地

元が1割を負担することで改修等を行い基準に適合させることで、市道として認定しています。

しかしながら、地元負担金の1割を誰が負担するのかでなかなかまとまらないケースもあり相談だけに留まることもあります。

それでも、現在では、10団地が実施済で、1団地が実施中、1団地が待機してもらっている状況です。

また、「整備しても市道の認定基準に適合できない」や「寄付はできない」等の何らかの理由で「私道整備助成事業」として該当しないような場合もあります。このような場合には、市民生活に密着した公共性のある私道と判断がなされれば、地元自治会の要望により現地調査を行い、自治会が修繕等を行う場合の資材支給や市において小規模の修繕等を行い道路環境の改善を図っております。

## 7. これからの課題

道路は、より豊かな市民生活の実現を図る公共空間としての機能を有しています。そのため、厳しい財政状況ではありますが、安全・快適な道路環境を維持するために様々な事業に対する予算の確保、維持管理のしやすい道路づくりに努めなければなりません。

また、冒頭記述しましたように長崎市は独特の

地形をしています。そのため、地形状況を考慮し、地域にとって必要な道路の機能に応じた道路構造を検討する必要があるかと考えております。

今後とも道路管理においては、社会情勢の変化に伴い、多岐にわたる住民のニーズが増えていく中で、誰もが安全で快適に利用できるような適切な維持管理に努めていく必要があると思っております。