

長崎県の道づくり基本方針(案)

令和8年〇月

長崎県

(道路建設課・道路維持課・都市政策課)

長崎県の道づくり基本方針

目次

基本方針の作成にあたって	1
本方針の位置づけ	2
本方針の構成(方針策定の考え方)	4
1. 現状の把握	5
1-1. 地域を取り巻く現状	6
1-2. 道路の現状	20
2. 長崎県の道づくりの課題	32
3. 国の社会基盤整備の動向	33
3-1. 国の社会基盤整備に係る計画	33
3-2. 国の道路施策の動向	36
4. これまでの道づくり基本方針の目標達成状況	40
5. 道づくりの基本方針	41
6. 基本方針の実現に向けた施策	42
6-1. 地域の活力と交流を生み出す道づくり	43
6-2. 次世代へつなぐ道路の戦略的なメンテナンス	46
6-3. 災害から県民の命と暮らしを守る強靱な県土づくり	48
6-4. 持続可能な社会を支える道づくり	50
6-5. 地域の魅力と暮らしを支える道づくり	52
7. 今後の進め方	55
効率的な事業推進	55
県民に対する説明責任の徹底	55
県民との協働の推進	56
DXの推進	56
SDGsの推進	57

基本方針の作成にあたって

本県は、離島・半島部などを中心に多くの過疎地域を抱え、全国より早いスピードで人口減少・少子高齢化が進行しており、高齢化に伴う救急医療・地域医療体制の脆弱性、都市部と離島・半島部で開く所得格差、新型コロナウイルス感染症で落ち込んだ観光需要の回復など、多くの社会的課題を有しております。

また、国土の西端に位置する本県は、多くの離島・半島地域を抱え、平地が少ないといった地理的、地形的な特性を持つとともに、台風など自然災害のリスクが高い地域となっています。

これらの地域課題を解決するため、これまで県内外との交流や連携強化を図り、地域産業を支援する高速交通ネットワークの整備や、渋滞対策、道路防災対策、交通安全対策、効率的な維持・管理・更新等に取り組んでまいりました。

その結果、道路整備は着実に進展しましたが、高規格道路については未だミッシングリンクが約3割も残っているほか、道路改良率は全国平均に比べて低く、特に離島部では遅れが顕著にみられるなど、現時点においてもその整備は十分とは言えない状況となっております。また、近年、全国的に自然災害が激甚化・頻発化していることから、県民の生命・財産を守る防災・減災、国土強靱化の重要性についても一層高まっています。

令和6年1月に発生した能登半島地震を契機に改正された半島振興法では「半島防災」が初めて明確に位置付けられ、国土強靱化施策の更なる加速化を目的として国土強靱化実施中期計画が策定されました。また、災害対応の一層の強化や道路分野における脱炭素化の推進を図るため、道路法の一部改正が行われるなど、制度的枠組みの充実が進められております。

本方針は、地域や道路の現状・課題、国の社会基盤整備の動向、現行道づくり基本方針の目標達成状況を踏まえ、今後5年間（令和8年度～令和12年度）の本県道路行政の基本方針を定め、道路行政を運営するうえでの指針とするものです。

なお、本方針は、計画期間終了時に更新しますが、期間内であっても社会情勢の変化など必要に応じて見直すこととします。

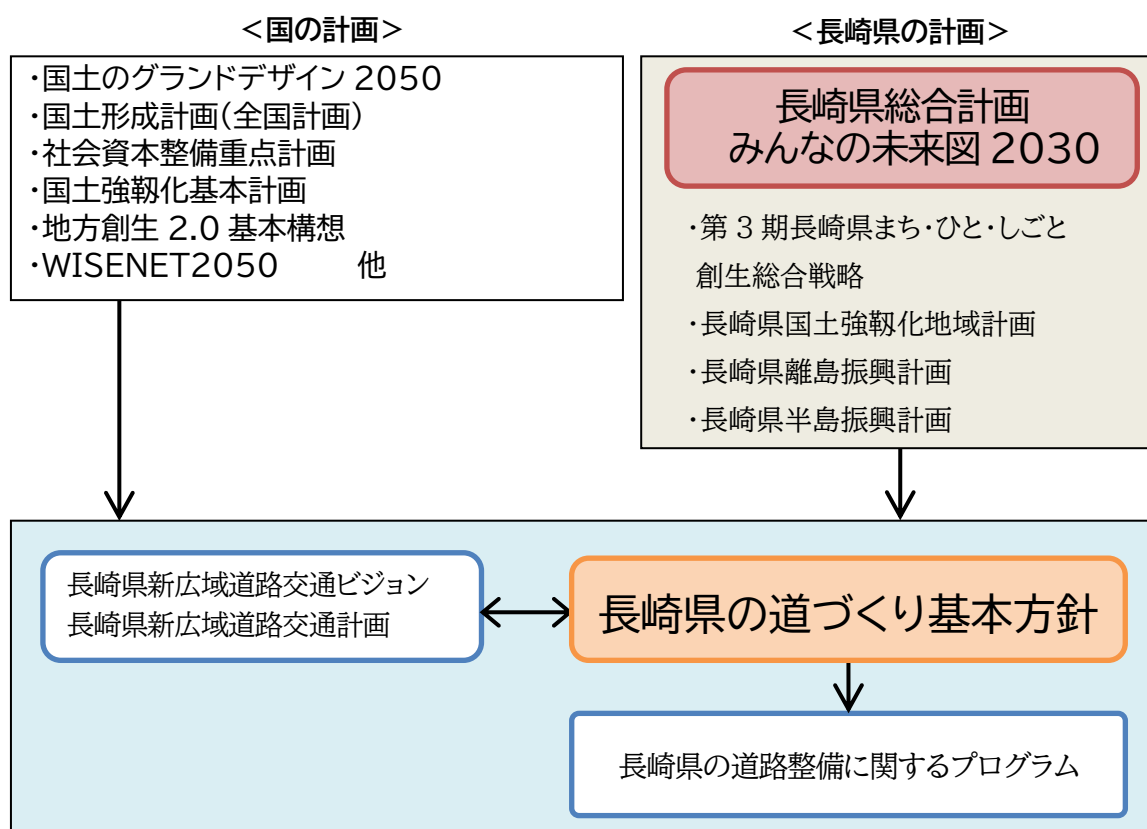
長崎県

本方針の位置づけ

本県では、今後の県政運営の指針や方向性を明確に示した「長崎県総合計画※ みんなの未来図 2030（令和8年度～令和12年度）」が令和7年12月に策定されました。

また、本県の社会基盤整備に係る計画として、「長崎県まち・ひと・しごと創生総合戦略※」、「長崎県国土強靱化地域計画※」等が策定されています。

本方針は、これらと整合を図りつつ、現状や課題の整理を踏まえた道路行政の基本方針や取り組むべき施策などについて定めたものです。



図● 本方針と上位・関連計画との関係性

「長崎県の道づくり基本方針」の上位計画となる

「長崎県総合計画 みんなの未来図 2030」の概要

基本理念

ながさきの誇りと希望を力に、みんなで夢あふれる未来をひらく

■基本理念を実現するための5つの柱

1 こども

こどもたちが安全・安心に健やかに成長し、将来への希望を持ってその個性や能力を発揮できる多様な選択と活躍を可能とする社会を目指します

2 暮らし

多様な価値観や個性が尊重され、誰もが自分らしく人生 100 年時代を健康で安心して生き活きと暮らせる社会を目指します

3 しごと

国際情勢や気候変動、新しい時代に対応した産業の振興とともに、新たなサービスの創出や先端技術の社会実装を進め、地域経済の持続的発展を支える力強い産業を目指します

4 にぎわい

歴史や文化、自然、景観、豊かな食など人々を惹きつける多様な資源を有するポテンシャルを活かし、国内外から多様な人々が各地域に集う活力あふれる社会を目指します

5 まち

激甚化・頻発化する災害から県民の生命や財産を守り、将来にわたり生活や経済を支える安全・安心で持続可能なインフラを備えた魅力的な地域を目指します

本方針の構成（方針策定の考え方）

1章 現状の把握

1-1 地域を取り巻く現状

- 全国に先んじて人口減少、少子化・高齢化が進行
- 都市部と離島・半島部で開く所得格差
- 離島・半島地域が県土の約7割
- 農業・水産業が盛んな離島・半島部
- 県内産業を牽引する“半導体関連産業”の新規需要獲得に向けた企業誘致
- 長崎が誇る2つの世界遺産群
- 世界遺産に加え、県内全域に豊富な観光資源が存在
- 観光需要は回復傾向にあるが、交通利便性の高い都市部に集中
- 高齢化などに伴い高まる救急医療・地域医療の重要性
- 西九州新幹線の各駅では、新たなまちづくりが進行
- 持続可能なまちづくりを見据えた取り組みが進展

1-2 道路の現状

- 高規格道路に残るミッシングリンク
- 高速交通ネットワークから取り残されている地域の存在
- 離島・半島部の低い道路改良率
- 都市部・地方部の双方にみられる主要拠点間連絡速度の差
- 都市部を中心に交通渋滞が発生
- 交差点周辺で多発する交通事故
- 道路交通による地球温暖化への影響
- 歩道がない通学路の存在
- 道路インフラの老朽化
- 自然災害の激甚化・頻発化
- 道の駅における防災拠点機能の強化と、無電柱化の課題
- サイクルツーリズム推進の取り組み

2章 長崎県の道づくりの課題

地域の課題	道路整備における課題
1. 地域産業の活性化と交流人口の拡大	1. 地域経済を支える円滑な人と物の流動確保
2. 日々の暮らしにおける円滑な移動の確保	2. 離島・半島部などの脆弱な道路ネットワークの改善
3. 広域交通拠点を活かした移動利便性と交流機会の向上	3. 交通拠点と地域を結ぶアクセスの向上
4. 進行するインフラの老朽化への対応	4. 限られた予算下での健全な道路ネットワークの機能維持
5. 激甚化・頻発化する自然災害への対応	5. 長大橋の効果的・効率的なメンテナンス
6. 人口減少社会に対応した県土づくり	6. 強靱な県土の骨格となる高規格道路ネットワークの構築
7. 医療資源の集約化への対応	7. 災害に強い道路の機能強化
8. 脱炭素社会の実現に向けた対応	8. 都市間・拠点間を結ぶ幹線道路サービスレベル [※] の向上
9. 安全な移動、地域活性化に繋げる道路空間確保	9. 交通渋滞の解消
10. 交通事故による安全・安心な暮らしの阻害	10. 多様なニーズに対応した道路空間の創出
11. 地方部の新たな観光需要の創出	11. 歩行者や通行車両の安全性の向上
	12. 新たな地域間交流に繋げる自転車の利活用

3章 国の社会基盤整備の動向

- 国土のグランドデザイン2050
 - 多様性と連携による国土・地域づくり
- 国土形成計画(全国計画)
 - “対流促進型国土”の形成
- 社会資本整備重点計画
 - 人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさや安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現
- 国土強靱化基本計画
 - 「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な国土・地域・経済社会の構築
- 半島振興法の一部改正
 - 個性豊かで活力に満ちた自立的な地域社会実現、半島地域の特性を生かした魅力の増進、半島防災のための施策の着実な実施

- 道路法の一部改正
- WISENET2050
- 国土強靱化実施中期計画
- 道路脱炭素化基本方針
- 無電柱化推進計画

4章 これまでの道づくり基本方針の目標達成状況

〈目標未達成の施策〉

- 施策2-1 人流を支える各種交通機関と連携した道路ネットワークの構築
- 施策3-1 強靱な県土づくりに向けた道路防災対策
- 施策4-1 都市部や生活拠点との連絡を強化する道路整備
- 施策5-1 道路空間の有効活用
- 施策5-2 環境の保全・景観の形成

長崎県の道づくり基本方針

5章 道づくり基本方針

6章 基本方針の実現に向けた施策

- 力強い産業の育成や交流人口の拡大等による地域活性化を図るとともに、強靱な県土づくりを進めていくため、人流・物流を支える道路ネットワークである**高規格道路を重点的に整備**します。
- 安全・安心で持続可能な魅力ある地域づくりを目指し、局所的な改良や交通安全対策、長寿命化のための戦略的なメンテナンスなど**県民生活に密着した道路の整備・維持管理を計画的に推進**します。

- 1. 地域の活力と交流を生み出す道づくり**
 - 施策1-1 人流・物流を支える高規格道路ネットワークの構築
 - 施策1-2 県民生活に密着した道路の整備による道路ネットワークの拡充
 - 施策1-3 交通結節機能の強化と交通拠点の整備
- 2. 次世代へつなぐ道路の戦略的なメンテナンス**
 - 施策2-1 戦略的な道路の維持管理
 - 施策2-2 官民連携による長大橋メンテナンスの効率化・高度化
- 3. 災害から県民の命と暮らしを守る強靱な県土づくり**
 - 施策3-1 災害に強い道路ネットワークの構築
 - 施策3-2 災害に備えた道路の防災対策・機能強化
- 4. 持続可能な社会を支える道づくり**
 - 施策4-1 移動の速達性・信頼性を高める道路ネットワークの構築
 - 施策4-2 脱炭素社会の実現と生物多様性への取り組み
- 5. 地域の魅力と暮らしを支える道づくり**
 - 施策5-1 道路空間のリノベーションと歩行空間の創出
 - 施策5-2 安全・安心な歩行環境の整備
 - 施策5-3 サイクルツーリズムの推進

7章 今後の道路行政の進め方

1. 効率的な事業推進
2. 県民に対する説明責任の徹底
3. 県民との協働の推進
4. DXの推進
5. SDGsの推進

～県民への還元～

- ヒト・モノが円滑に移動できる道路ネットワークの構築により、地域経済の活性化が図られる。
- 予防保全型メンテナンスサイクルの推進、民間企業との連携などによる戦略的な維持管理により、安心して道路を利用できる。
- 災害に強い道路基盤が構築され、安全・安心な暮らしが確保される。
- 行政・商業・医療などの主要拠点と、住民が暮らす生活拠点を円滑につなぐ道路ネットワークが確保され、環境にも配慮した持続可能な社会が実現する。
- 人中心の道路空間や自転車の走行環境の整備などにより、魅力的な道路環境が形成される。

1. 現状の把握

ここでは、長崎県の道路を取り巻く人口動態、地域経済などの地域の現状、道路ネットワーク、道路の維持管理などの道路の現状を整理しました。

1-1. 地域を取り巻く現状

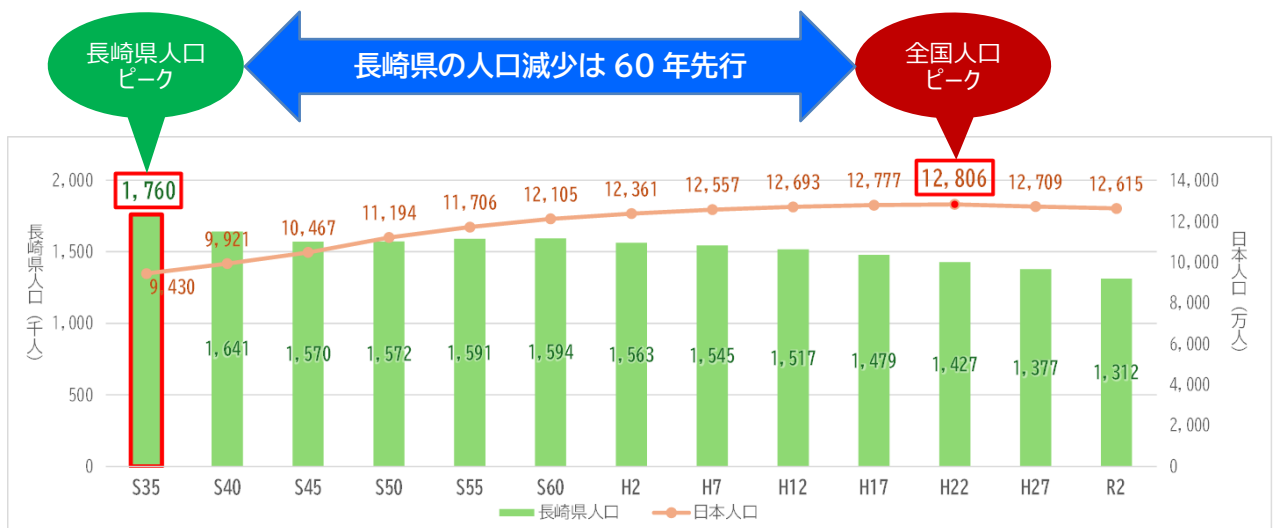
全国に先んじて人口減少、少子化・高齢化が進行

我が国の人口は、平成22年の1億2,806万人をピークに減少に転じています。

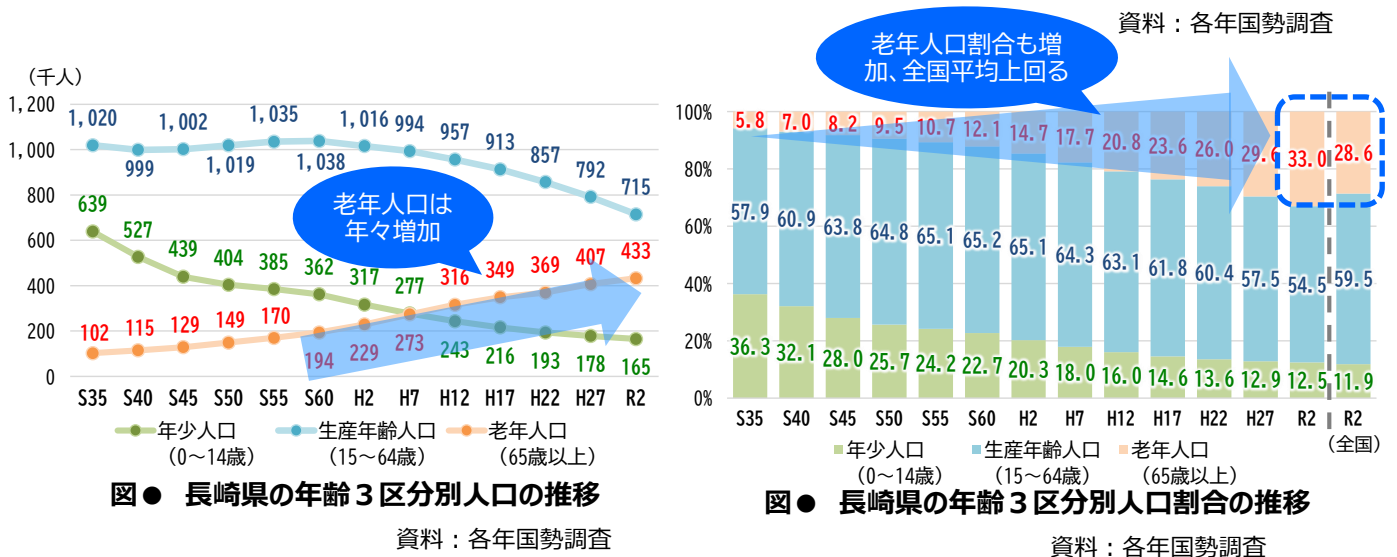
一方、本県の人口は、我が国が減少に転じる66年前の昭和35年に176万人とピークを迎え、減少に転じ、令和2年は131万2千人と、この60年間で44万8千人（約25%）減少しています。

本県の年齢3区分別人口の推移を見ると、生産年齢人口・年少人口ともに減少傾向となっており、令和2年はそれぞれ71万5千人、16万5千人となっています。

一方、老年人口は年々増加しており、令和2年には43万人まで増加しています。老年人口比率も昭和35年の5.8%から令和2年の33.0%と大幅に増加し、全国平均（令和2年：28.6%）と比べ、高齢化が進行しています。

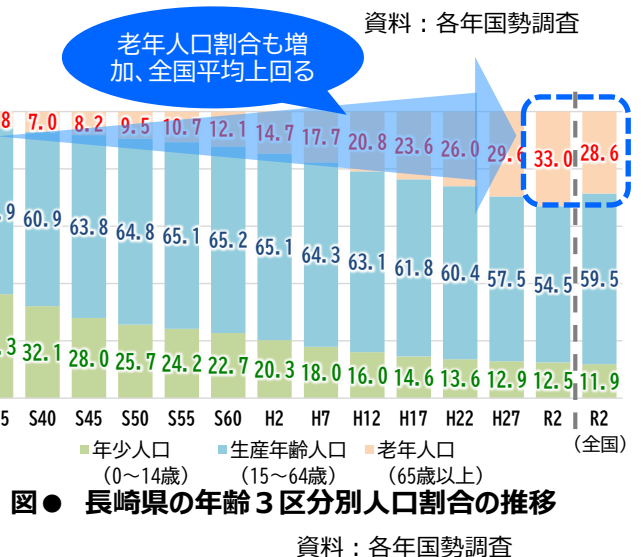


図● 日本及び長崎県の人口推移



図● 長崎県の年齢3区分別人口の推移

資料：各年国勢調査



図● 長崎県の年齢3区分別人口割合の推移

資料：各年国勢調査

なお、令和 17 年（2035 年）の本県の総人口は、108 万 6 千人になるとされており、令和 2 年（2020 年）に比べて 22 万 6 千人（17.2%）減少することが見込まれます。

市町単位の将来人口は、県内全市町で減少が見込まれており、特に離島・半島地域ではその傾向が顕著です。令和 17 年には、令和 2 年から半数以上の市町で 20%以上の減少が予測されています。

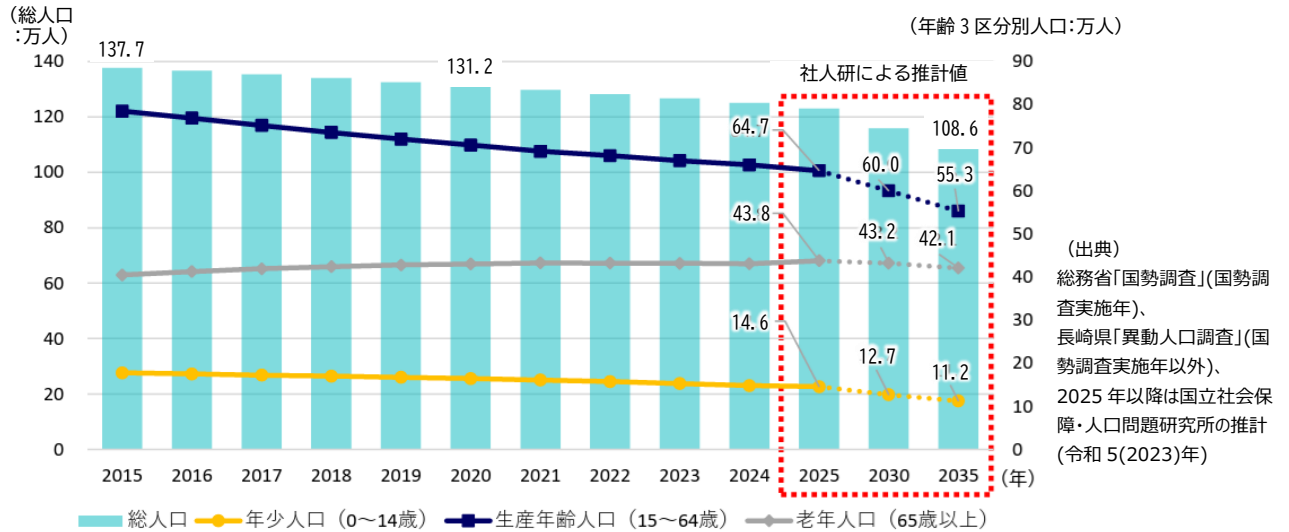


図 ● 長崎県の総人口と年齢 3 区分別人口の推移と見通し

資料：長崎県中期人口見通し[令和 8 (2026)年～令和 17 (2035)年]

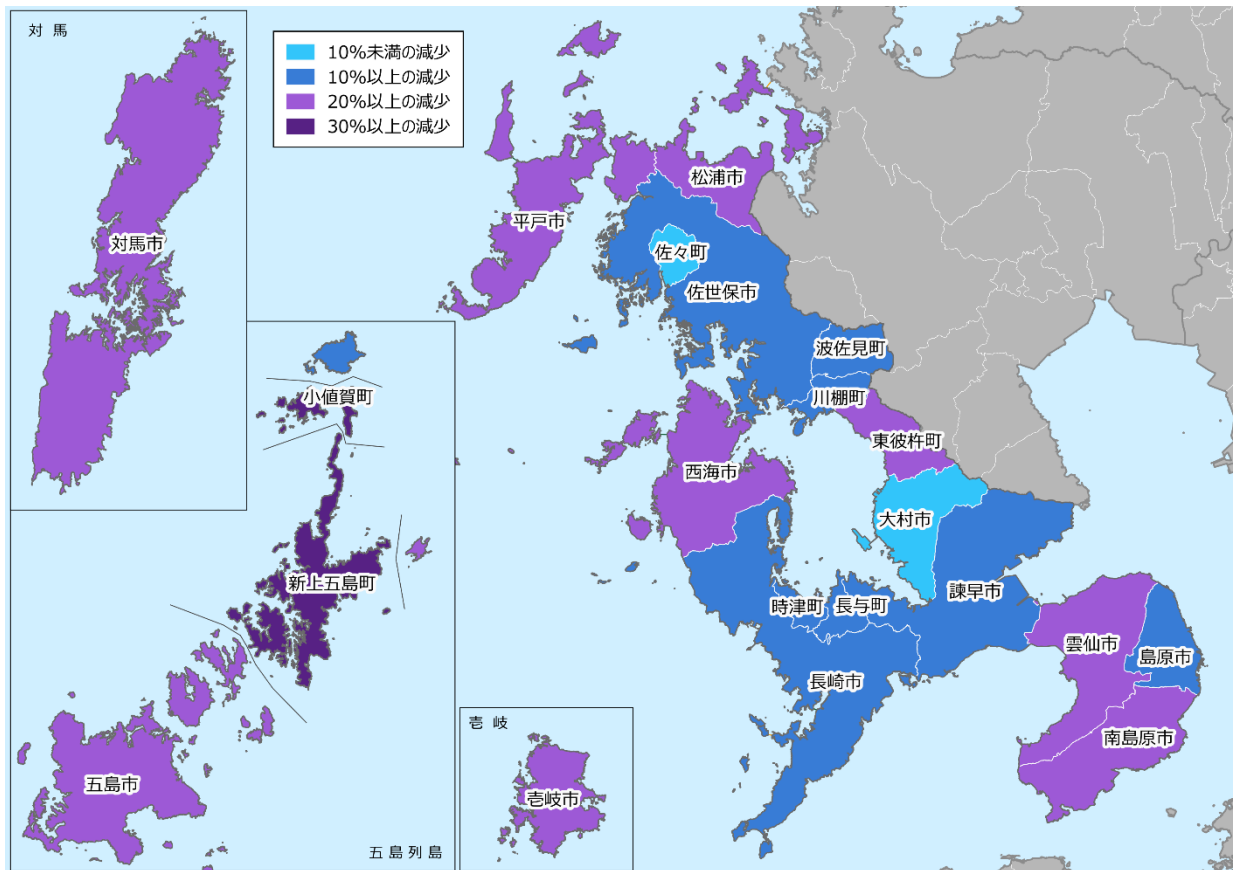


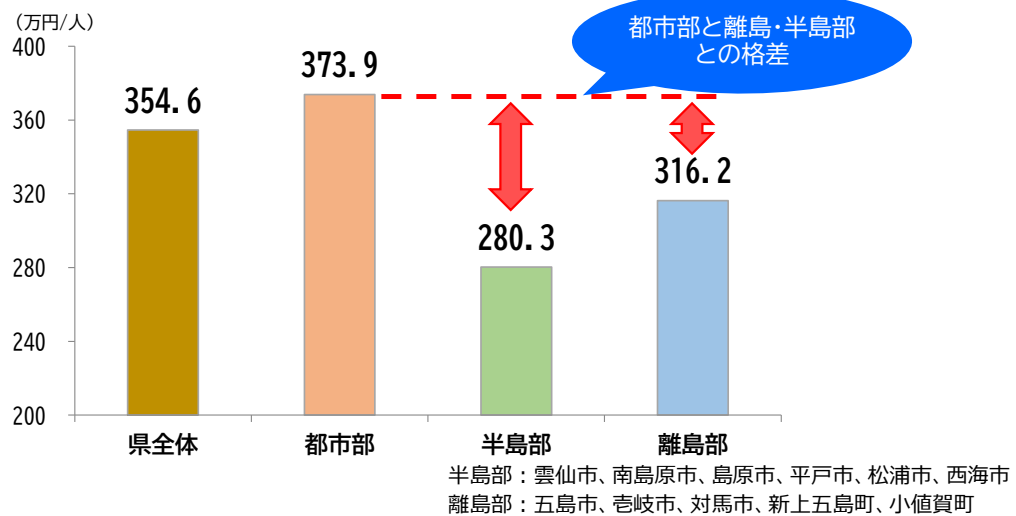
図 ● 令和 2 (2020) 年時点の人口に対する将来推計人口 (令和 17 (2035) 年時点) の増減

資料：国勢調査 (令和 2 年)、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(令和 5 (2023) 年)

都市部と離島・半島部で開く所得格差

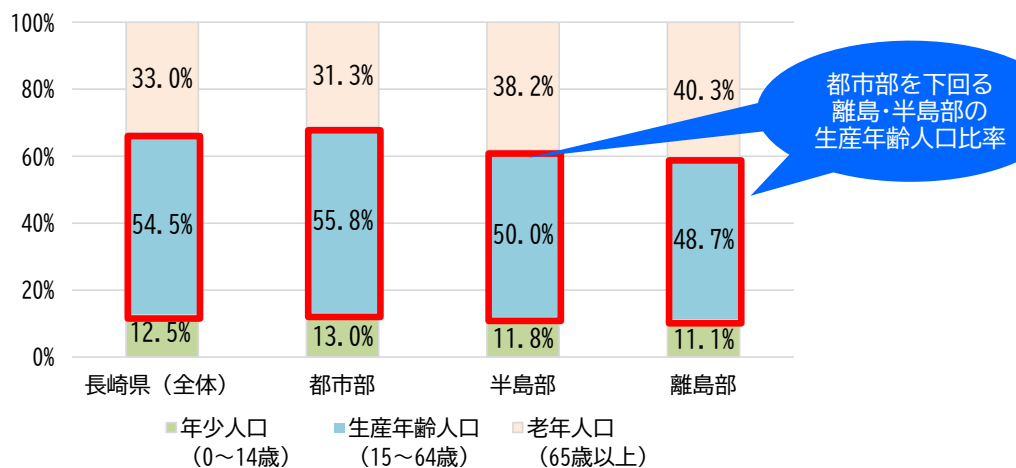
本県の県民1人当たりの総生産※は、約355万円で、地域別にみると都市部の約374万円に比べて半島部・離島部の1人当たり県民所得※はそれぞれ約280万円、約316万円と低い水準にあります。

その背景には、生産年齢人口の減少や高齢化の進行、産業構造の違いなど、地域の構造的な条件が影響しています。



図● 地域別1人当たり経済規模※

※県内総生産÷人口。県民の平均年収を示すものではありません。
資料：令和4年度長崎県の市町民経済計算、国勢調査（令和2年）



図● 地域別年齢3区分別人口割合

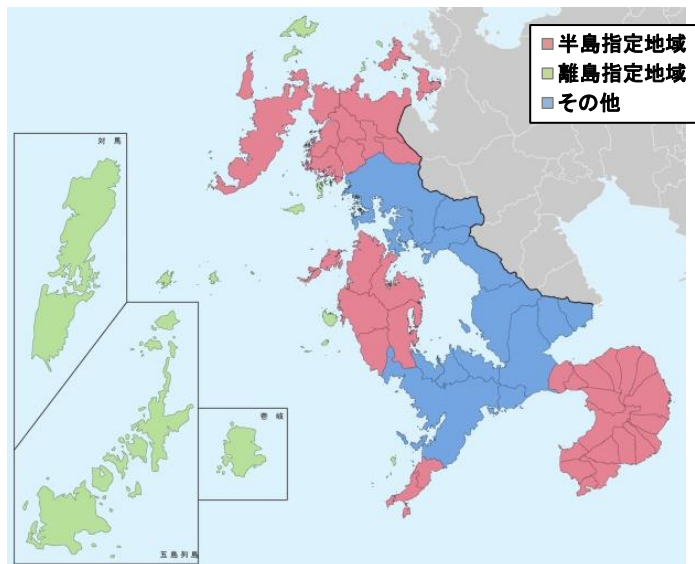
資料：国勢調査（令和2年）

離島・半島地域が県土の約7割

本県は、日本本土の最西端に位置しており、東西 213km、南北 307km に及び県域で、九州本土とほぼ同じ圏域の広さとなっています。そのほとんどが離島・半島で構成され、岬と湾、入江が多く海岸線が長いことが特徴であり、その長さは 4,184km で北海道に続き全国 2 位となっています。

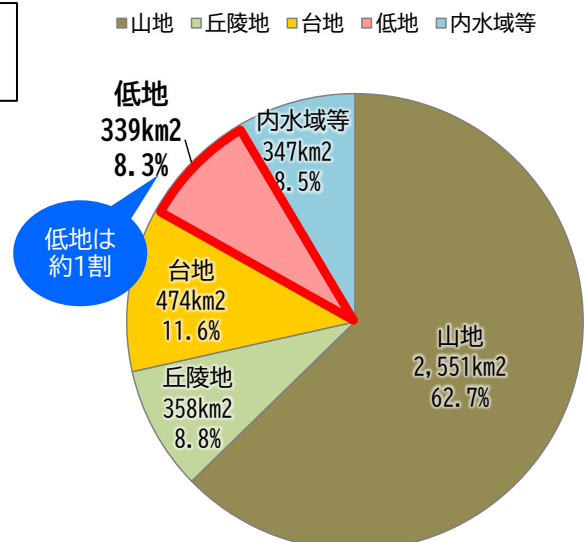
また、山地・丘陵地・台地などが約 9 割を占め、低地が約 1 割という特徴的な地形となっています。

離島・半島の指定地域を見ると、離島は、県人口の約 1 割、県面積の約 4 割、半島は県人口の約 2 割、県面積の約 3 割を占めています。



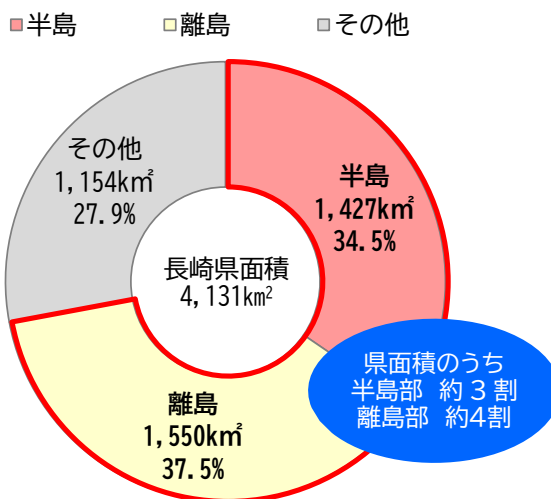
図● 地域区分

資料：国土交通省「半島振興対策実施地域対象市町村一覧」
(平成 25 年 4 月 1 日現在)
国土交通省「離島振興対策実施地域一覧」
(令和 7 年 4 月 1 日現在)



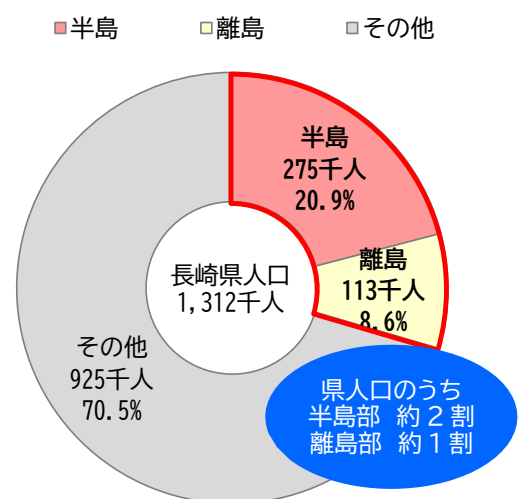
図● 地形別面積

資料：第 65 回日本統計年鑑 (平成 28 年)



図● 離島・半島部の面積割合

資料：全国都道府県市区町村別面積調 (令和 7 年)



図● 離島・半島部の人口割合

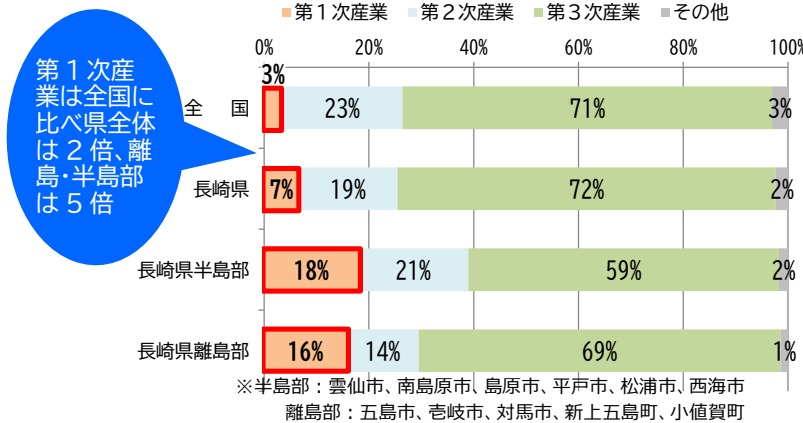
資料：国勢調査 (令和 2 年)

農業・水産業が盛んな離島・半島部

本県の産業別就業者の割合を見ると、第1次産業*は全国平均の約2倍であり、特に農業・水産業が盛んな離島・半島部では全国平均の約5倍となっています。

県内の農業産出額*の約6割は半島部が占めており、島原半島は、全国シェアの高いばれいしょ、いちご、にんじんなどの産地となっています。

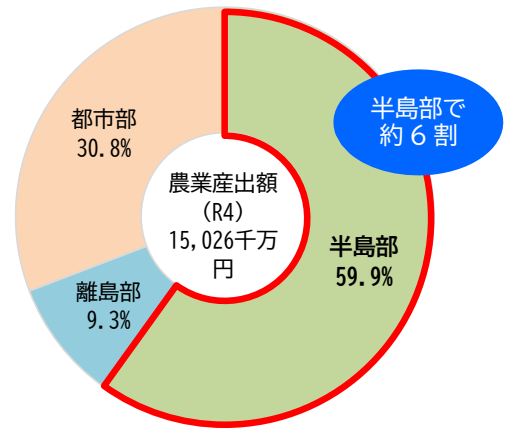
また、海に囲まれた本県は、全国有数の漁場となっており、北松浦半島の“さば類”、“まあじ”、養殖業では、対馬の“真珠”、平戸沖の“クロマグロ”が全国1位です。



第1次産業は全国に比べ県全体は2倍、離島・半島部は5倍

図● 産業別就業者の割合

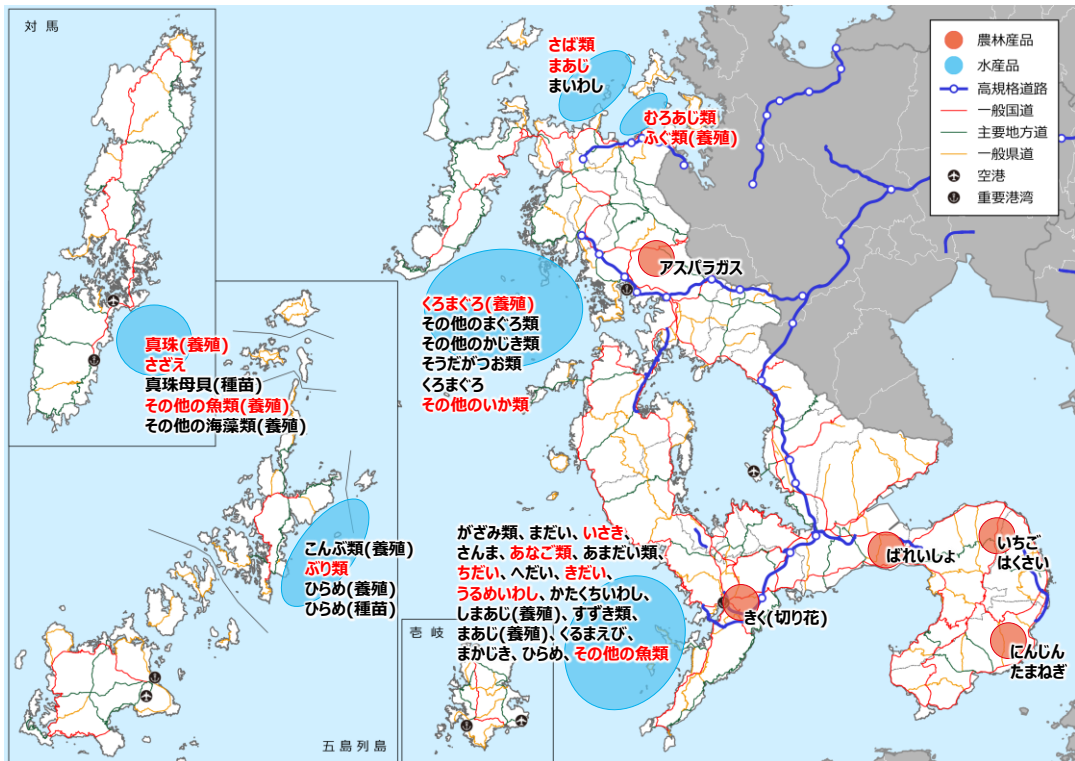
資料：国勢調査（令和2年）



半島部で約6割

図● 県内地域別農業産出額

資料：農林水産省「市町村別農業産出額（推計）」（令和4年）



図● 全国シェアトップ5を占める農林水産品の主要産地

資料：公益財団法人九州経済調査協会「図説九州経済 2026」

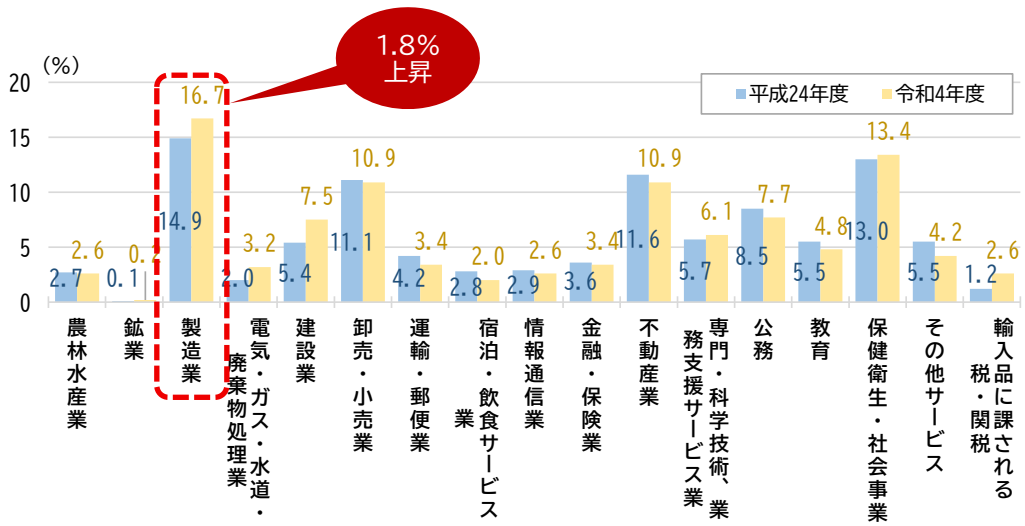
※県別の2023年産出額で全国トップ5の主な産品を表示。赤字は、全国シェア1位の産品。
農産物は全国の生産額が上位50位の品目を表示
農林水産省「生産農業所得統計」「林業産出額」「漁業・養殖業生産統計」

県内産業を牽引する“半導体関連産業”の新規需要獲得に向けた企業誘致

令和4年度の県内総生産において、製造業は構成比 16.7%を占め、平成24年度と比較して1.8%上昇しています。加えて、本県の製造品出荷額*も増加しており、製造業は本県の経済を支える産業となっています。

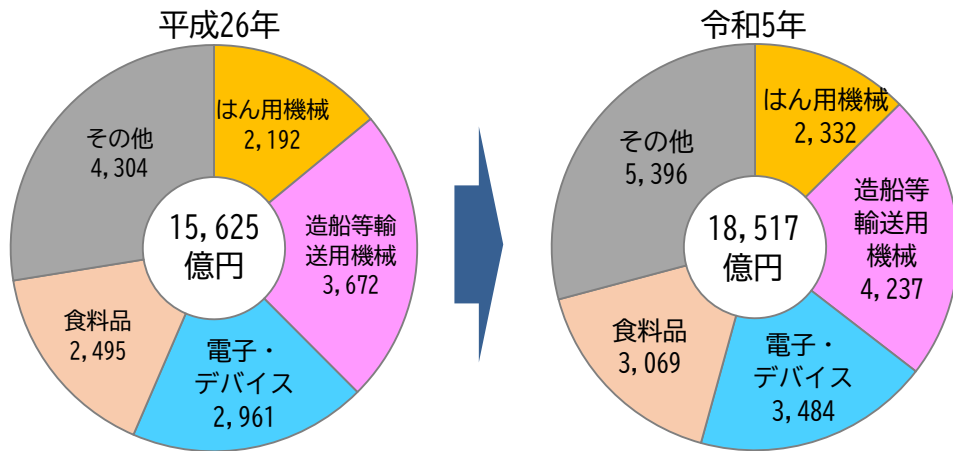
本県においては、半導体関連産業*（電子・デバイス）をはじめ、造船業を中心に培われてきた高い技術力や優秀な人材といった本県の強みを生かした産業の成長が期待されています。

特に、本県では、世界的な需要拡大が見込まれる半導体関連産業、航空機関連産業、造船関連産業、海洋エネルギー*関連産業を含む基幹産業4分野について、企業の販路拡大や技術力向上などの支援を通じて振興を図っています。



図● 県内総生産の産業別構成比

資料：令和4年度県民経済計算



図● 製造品出荷額構成比の推移

資料：2024年経済構造実態調査

このうち、半導体関連産業の需要を県内に取り込むため、地域の特性を活かした工業団地の整備を戦略的に進めるとともに、県内での半導体サプライチェーン※構築を見据え、地場企業の需要獲得を支援するため、半導体製造装置のアンカー※企業の誘致を推進し、広域的な経済波及を目指しています。

一方、こうした製造産業の企業誘致を着実に進めていくためには、基盤整備が不可欠です。

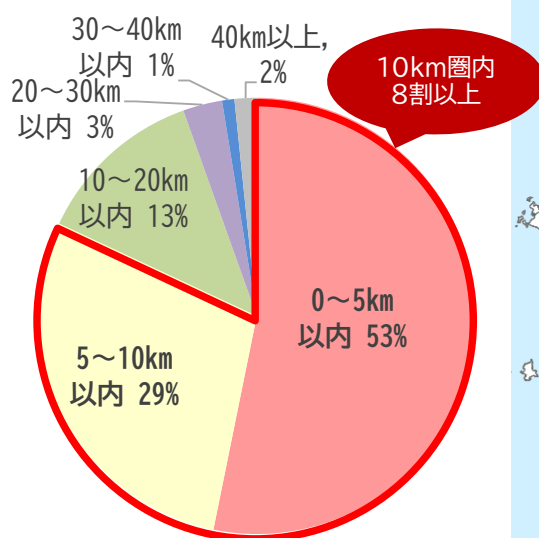
しかしながら、半島部など高規格道路のミッシングリンク※が残る地域では、企業立地率が低い傾向がみられます。全国的にみても、高速道路 IC からの距離別立地割合では、10km 圏内に約8割が立地する傾向がみられ、交通アクセスの重要性が示されています。

表● 地域別の半導体製造装置を中心とするアンカー企業誘致戦略

地域	特徴	工業団地（計画含む）
長崎	・造船関連で培われた高い金属加工技術を持つ企業が集積するとともに、長崎大学を中心とした教育研究機関や、そこから輩出される理工系人材が多い地域 ・製造業の設計開発拠点や情報系企業が多く立地する地域	神ノ島工業団地(6.9ha) 長崎市企業立地用地(為石町)(3.3ha)
県央	・ソニーセミコンダクタマニュファクチャリング(株)や(株)SUMCO などのアンカー企業に加え、京セラ(株)の新工場立地など、半導体関連企業が集積する地域 ・インフラ整備が進められており、さらなる企業の集積が見込める地域	(仮称)諫早平山産業団地(11.3ha) 第2大村ハイテクパーク(2.5ha)
島半島	・半導体関連企業が集積する熊本県に隣接する地理的優位性を活かした新たな需要獲得が期待される地域 ・工業系を含む多くの高校から優秀な人材が輩出され、豊富な水資源を持つポテンシャルが高い地域	雲仙市多比良港工業団地(9.5ha) 南島原市堂崎港埋立地(13.7ha) 島原市杉谷地区(最大 6ha※)
県北	・半導体関連企業が集積する熊本県や福岡県までは、高速道路で 2 時間以内であり、地理的優位性を活かした新たな需要獲得が期待される地域 ・造船関連で培われた高い金属加工技術を持つ企業が集積するとともに、佐世保工業高等専門学校などの教育研究機関や、そこから輩出される理工系人材が多い地域	佐世保相浦工業団地(5.9ha) パールテクノ西海(2.3ha) (仮称)東彼杵町工業団地(29ha※) (仮称)松浦市西部工業団地(3.3ha) (仮称)平戸市工業団地(2.0ha)

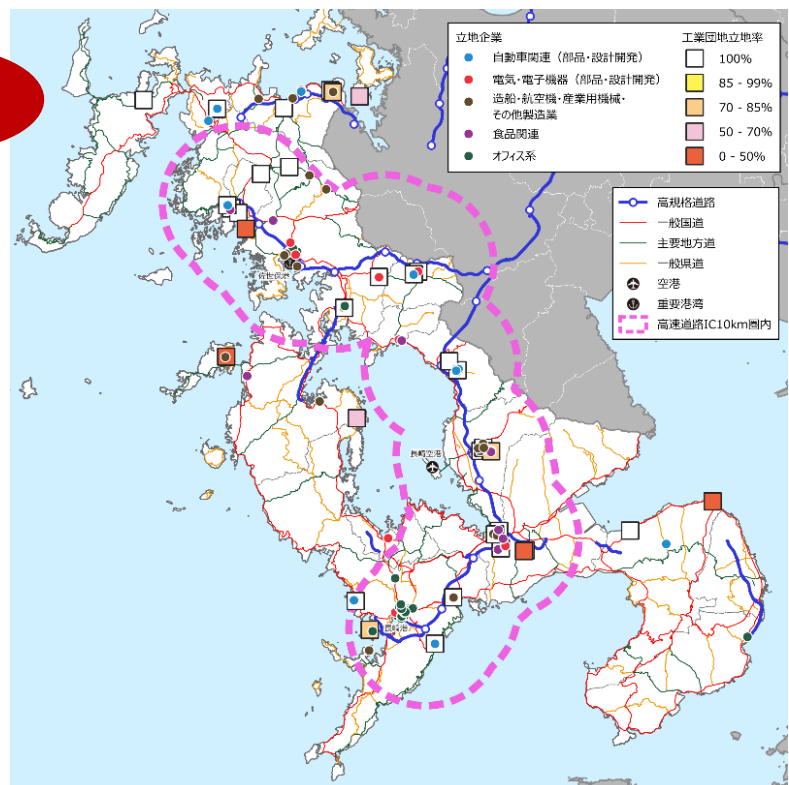
工業団地欄：2025年2月時点の各残面積。なお、「※」は開発面積を示す

資料：長崎県半導体産業成長戦略（令和7年2月）



図● 高速 IC からの距離別立地件数割合

資料：経済産業省 工場立地動向調査（令和6年）



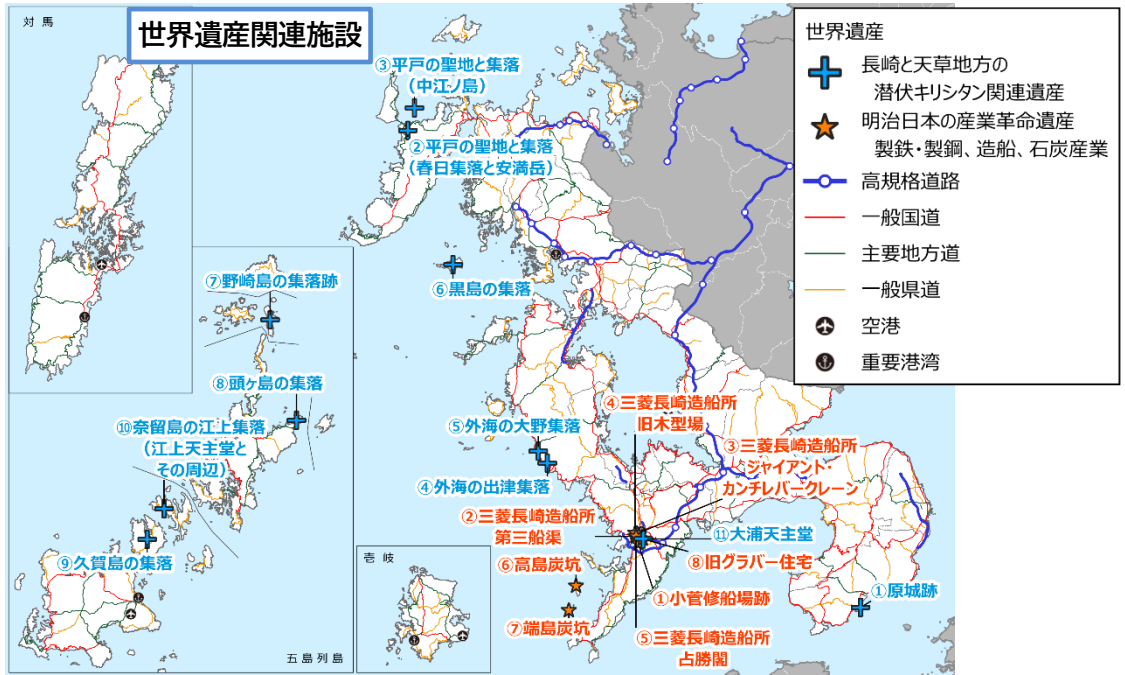
図● 企業立地動向

資料：長崎県・公益財団法人長崎県産業振興財団「長崎県企業立地ガイド」（令和6年）、長崎県資料

長崎が誇る2つの世界遺産群

本県は、平成27年7月登録「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業*」、平成30年6月登録「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産*」の2つの世界遺産*を有します。

産業革命遺産には、端島炭坑など長崎市内の8資産が含まれ、潜伏キリシタン関連遺産は長崎市、南島原市、五島市などに加え、熊本・天草地方に位置する12の構成資産で成り立っています。



【明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業】



【長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産】

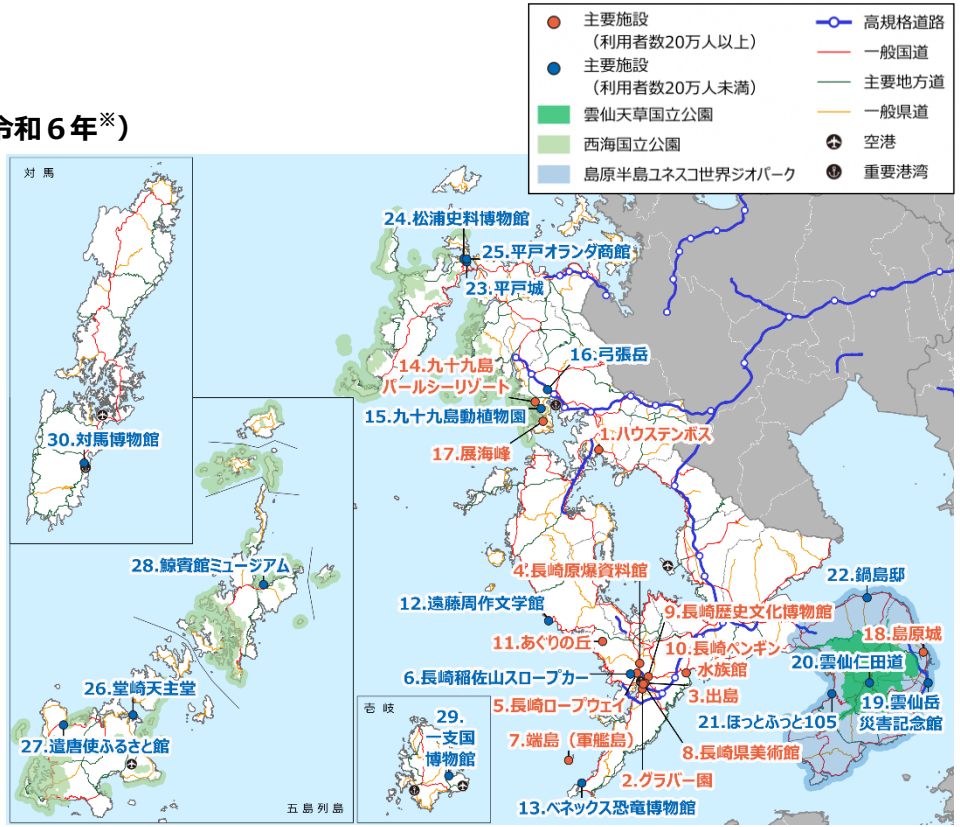


世界遺産に加え、県内全域に豊富な観光資源が存在

本県の観光資源は、「雲仙天草国立公園」と「西海国立公園」の国立公園※、「島原半島ユネスコ世界ジオパーク※」をはじめとする優れた自然環境のほか、「出島」、「グラバー園」などの歴史文化的資源、「ハウステンボス」、「九十九島パールシーリゾート」など多種多様な観光資源が県内全域に広く位置しています。

表● 主要施設利用者数（令和6年※）

	施設名	利用者数
1	ハウステンボス	137.0万人
2	グラバー園	77.6万人
3	出島	44.6万人
4	長崎原爆資料館	79.6万人
5	長崎ロープウェイ	20.7万人
6	長崎稲佐山ロープカー	19.9万人
7	端島（軍艦島）	20.6万人
8	長崎県美術館	28.6万人
9	長崎歴史文化博物館	21.4万人
10	長崎ペンギン水族館	25.6万人
11	あぐりの丘	30.1万人
12	遠藤周作文学館	1.4万人
13	ベネックス恐竜博物館	13.5万人
14	九十九島パールシーリゾート	53.0万人
15	九十九島動植物園	12.4万人
16	弓張岳	8.4万人
17	展海峰	23.4万人
18	島原城	22.1万人
19	雲仙岳災害記念館	15.2万人
20	雲仙仁田道	7.7万人
21	ほっとふっと105	10.0万人
22	鍋島邸	0.6万人
23	平戸城	5.5万人
24	松浦史料博物館	1.7万人
25	平戸オランダ商館	2.3万人
26	堂崎天主堂	3.6万人
27	遣唐使ふるさと館	3.8万人
28	鯨骨館ミュージアム	0.3万人
29	一支国博物館	7.2万人
30	対馬博物館	3.2万人



図● 主要施設位置図

資料：長崎県観光統計

※ハウステンボスのみ最新値非公表のため令和3年値使用

主な観光資源

① ハウステンボス



② グラバー園



③ 出島



④ 長崎原爆資料館



⑧ 長崎県美術館



⑨ 長崎歴史文化博物館



⑭ 九十九島パールシーリゾート



⑰ 雲仙岳災害記念館



観光需要は回復傾向にあるが、交通利便性の高い都市部に集中

本県を訪れる観光客は、新型コロナウイルス感染症※による影響で2,000万人以下に減少したものの、令和4年以降は回復傾向にあり約3,080万人まで回復しました。また、クルーズ船寄港回数や外国人観光客も同様に回復しており、令和6年には約73.2万人が来訪しています。

本県は、多くの離島や半島からなり、自然景勝地に恵まれている一方で、地理的特性から周遊するための道路ネットワーク、二次交通に課題があり、その結果、離島・半島部と都市部の観光入込客数の格差が顕在化しています。

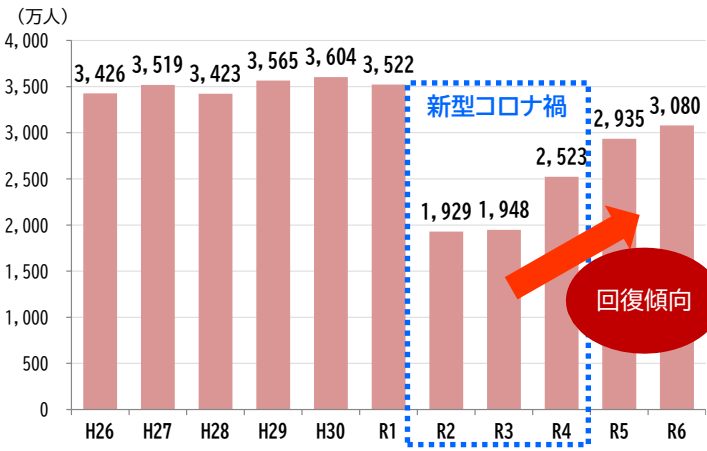


図 ● 観光客延べ数の推移
資料：各年長崎県観光統計

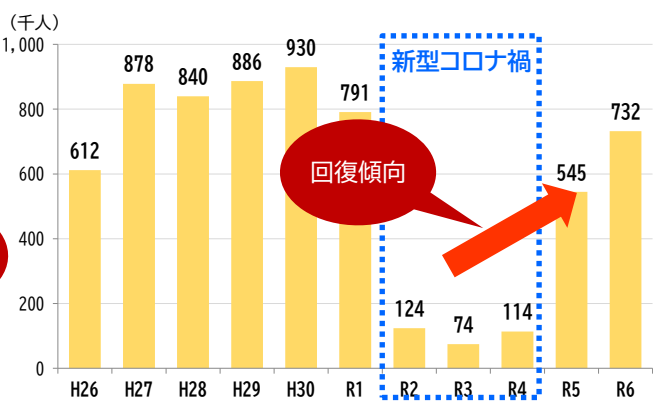


図 ● 外国人延べ宿泊者数の推移
資料：各年長崎県観光統計

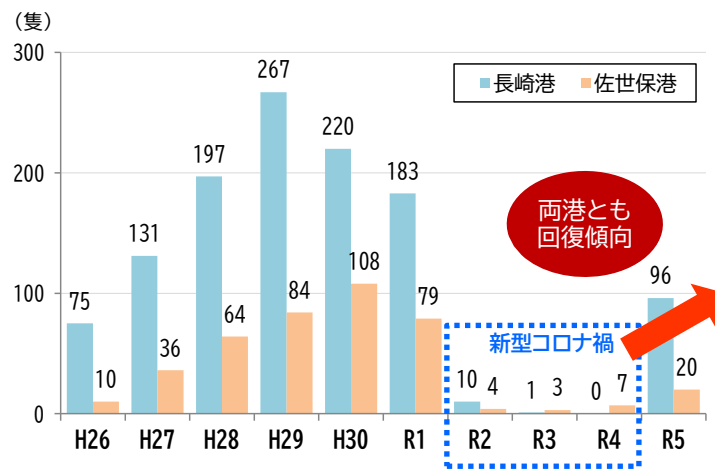


図 ● クルーズ船寄港回数の推移
資料：各年長崎県観光統計

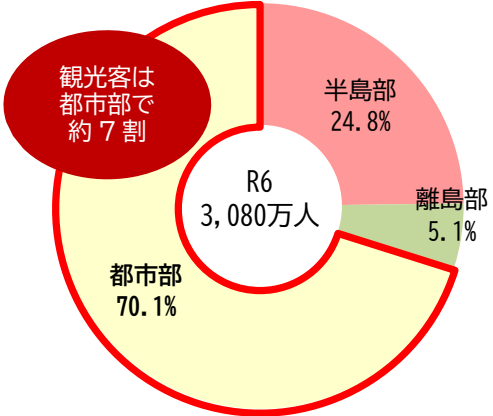


図 ● 地域別観光入込客数の割合
資料：長崎県観光統計 (令和6年)

※半島部：雲仙市、南島原市、島原市、平戸市、松浦市、西海市
離島部：五島市、杵岐市、対馬市、新上五島町、小値賀町

高齢化などに伴い高まる救急医療・地域医療の重要性

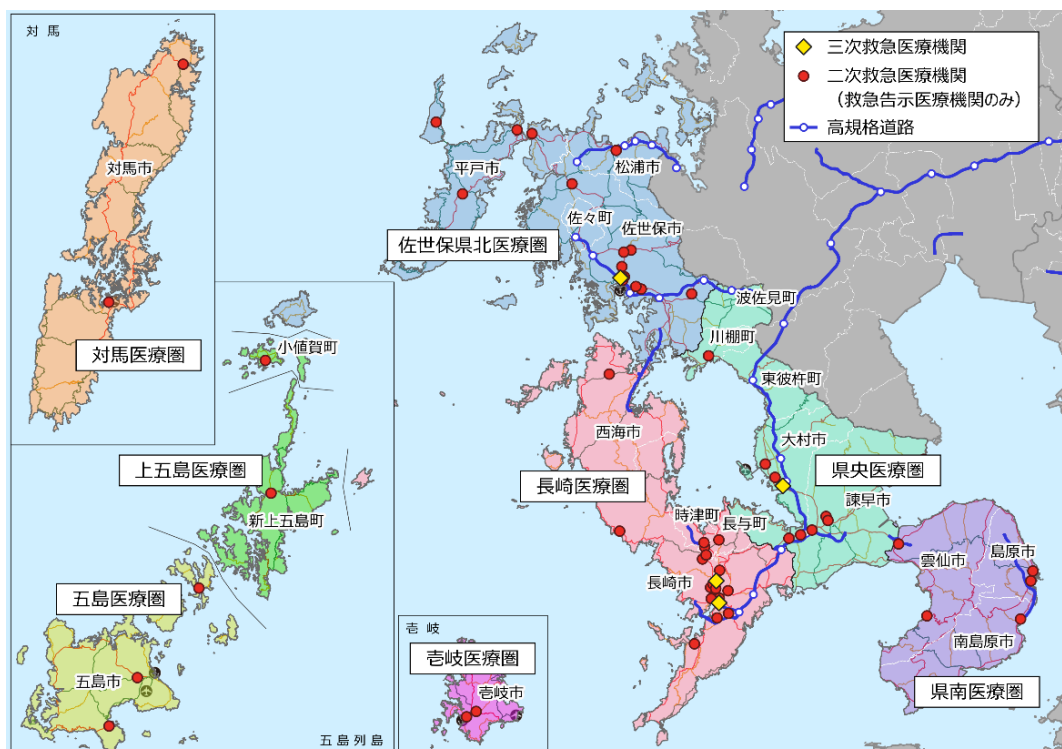
離島・へき地では、山間部や海岸線に集落が点在し、救急医療施設までの患者搬送に時間がかかるという問題があります。近年ではトンネルの開通等で交通の便が改善されているものの、より速く、安全に搬送できる体制が求められています。

なお、離島部には三次救急医療施設*がなく、離島における救急患者の本土への搬送は、ドクターヘリ、県防災ヘリ、海上自衛隊ヘリ等を用いることにより、搬送時間の短縮等が図られています。

しかし、ドクターヘリ等による航空搬送は、天候条件や運航体制等により常時対応できない場合もあることから、離島・半島部に限らず、初期搬送や夜間・荒天時においても確実に機能する地上搬送の基盤として、道路ネットワークが重要となっています。

また、高齢化の進展や疾病構造の変化にともない、都市部では救急出動件数が増えています。二次医療圏*別の救急搬送需要の推計では、長崎医療圏と佐世保県北医療圏が2035年に、県央医療圏が2040年にそれぞれ需要のピークを迎えると見込まれています。一方、その他の5医療圏についてはすでにピークを過ぎており、今後は減少傾向で推移すると推計されています。

さらに、高齢化の進展等により救急医療需要は都市部を中心に今後も高い水準で推移すると見込まれる一方、医療資源の集約や広域化も進むことから、救急搬送や医療アクセスを支える道路ネットワークの速達性・信頼性を確保する重要性が一層高まっています。

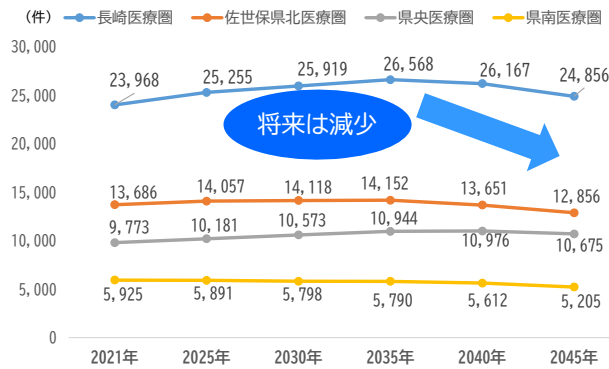


図● 救急医療施設の立地状況

資料：長崎県「救急医療体制図」（令和7年8月18日現在）

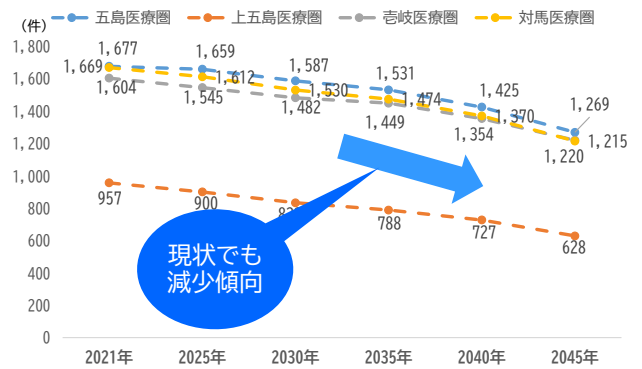
医療提供体制の再編が進む中、県内の地域医療を支える病院や一般診療所はこの20年間で減少傾向にあります。10万人当たりの医師数は、県全体では全国平均を上回っているものの、県南及び離島部の二次医療圏は全国平均を大きく下回っており、医療資源の地域偏在が課題となっています。

◇本土部



※医師が医業を行う場所であって、患者20人以上の入院施設を有するもの。

◇離島部

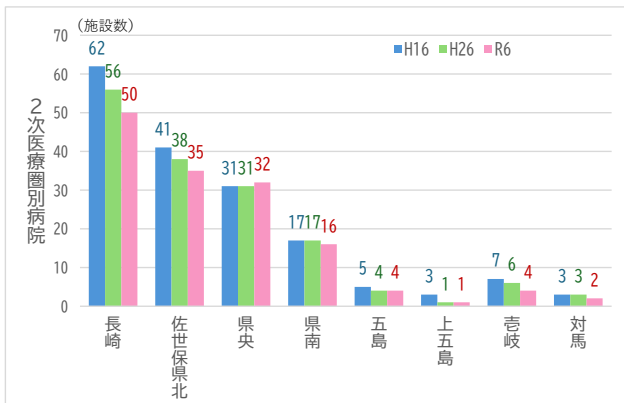


※医師が医業を行う場所であって、患者の入院施設を有しないもの又は患者19人以下の入院施設を有するもの。

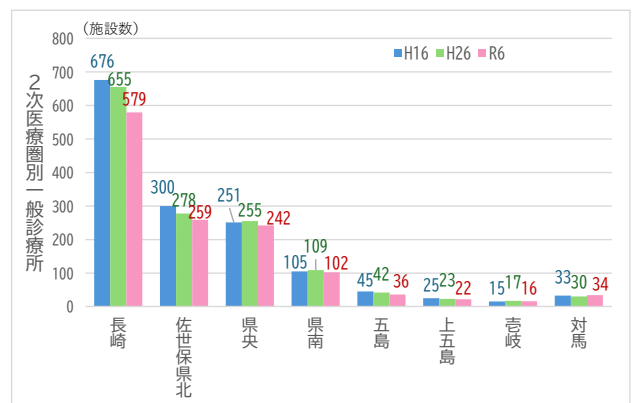
図● 二次医療圏別救急搬送件数の推移（将来予測含む）

資料：長崎県医療政策課

◇病院

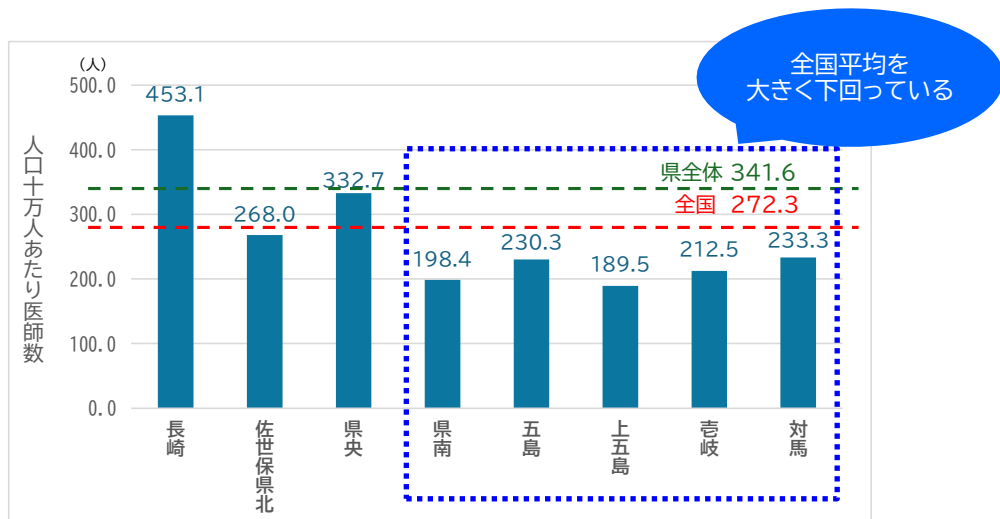


◇一般診療所



図● 二次医療圏別病院・一般診療施設数の推移

資料：各年医療施設（静態・動態）調査・病院報告



図● 二次医療圏別人口10万人あたり医師数（無職等を除く）の比較（令和4年）

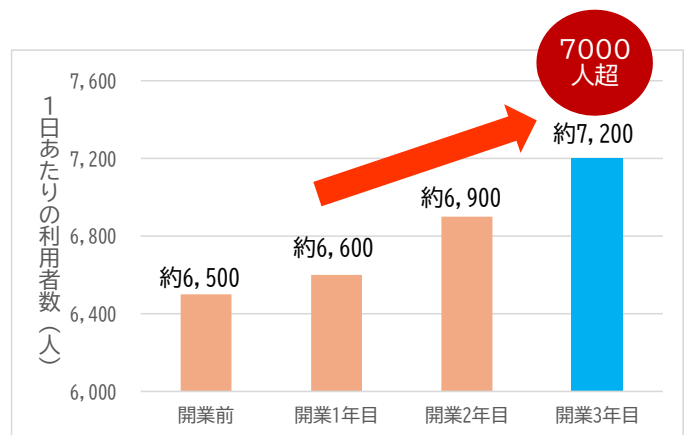
資料：長崎県医師確保計画（令和6年3月）

西九州新幹線の各駅では、新たなまちづくりが進行

西九州新幹線※（武雄温泉～長崎間）は、開業以降、着実に利用者数を伸ばしています。開業3年目には、1日あたりの利用者数が7,000人を超え、通勤・通学利用者数も開業当初の約3倍となる692人まで増加するなど、新幹線を利用した生活スタイルが地域に浸透しつつあります。

また、新幹線の各駅周辺では、土地区画整理事業※（長崎駅、新大村駅）や市街地再開発事業※（諫早駅）により、道路や駅前広場などの基盤整備に加え、商業施設などの民間事業者による開発がなされるなど、新たなまちづくりが進行しています。

さらに、長崎駅近傍では、2024年10月に大型複合施設「長崎スタジアムシティ※」が開業し、開業から1年で495万人が来訪するなど、新たなにぎわい創出の拠点が形成されています。現在は、国土交通省、長崎県、長崎市が連携し、長崎駅前の交通結節機能の強化や回遊性の強化など、交通拠点の整備にも取り組んでいます。



図● 武雄温泉～長崎間の1日あたりの利用者数

※開業前は2018年9月23日～2019年9月22日の諫早～長崎間の特急「かもめ」の利用実績との比較

資料：長崎県新幹線対策課



図● 諫早駅東地区第二種市街地再開発事業 完成写真

資料：諫早市HP

持続可能なまちづくりを見据えた取り組みが進展

人口構造の変化やインフラの老朽化等の変化・課題に的確に対応し、持続可能な形で住民生活を支えていくためには、各地方公共団体がそれぞれの強みを生かし、資源を融通し合うなど、地域の枠を超えた市町間の広域連携が重要となっています。こうした中、長崎広域連携都市圏※および西九州させほ広域都市圏※では連携協約が締結され、「連携中枢都市圏構想※」の取り組みが進められています。

また、人口の急激な減少と高齢化に対応し、持続可能な市街地の形成を図るため、中心拠点や生活拠点への医療・福祉・商業等の都市機能の集約や、その周辺への居住を誘導する「コンパクト・プラス・ネットワーク※」の考えに基づいた立地適正化計画の策定もしくは策定に向けた取り組みが県内の多くの市町で進められています。

このような広域連携の進展や、都市機能の集約に向けた動きは、人や物の移動のあり方や、拠点間のアクセスにも影響を及ぼすものであり、今後の道路ネットワークの検討にあたっては、地域間のつながりと、まちの変化の双方を踏まえた視点が求められます。



図● 連携中枢都市圏

資料：総務省「連携中枢都市圏の形成の動き」（令和7年4月）



図● 立地適正化計画イメージ

資料：長崎県総合計画みんなの未来図2030

1-2. 道路の現状

高規格道路に残るミッシングリンク

令和8年4月1日現在、県内の高規格道路*の供用率は65%で、九州平均の72%を下回っています。

路線別にみると、島原道路、西彼杵道路、東彼杵道路など、未供用区間が多く、着手に至っていない区間も残るなど、ミッシングリンクの解消が大きな課題となっています。

また、西九州自動車道では、暫定2車線*での供用により対面通行となる区間が存在し、規制速度が70km/hに制限されるなど、安全性・定時性の確保に課題があります。

表● 高規格道路の供用状況（令和8年4月1日現在）

これを解消するため、佐世保中央～佐世保大

塔IC間では4車線化工事、武雄南～波佐見有田

IC間では4車線化事業が進められています。

しかし、波佐見有田～佐世保大塔IC間は、

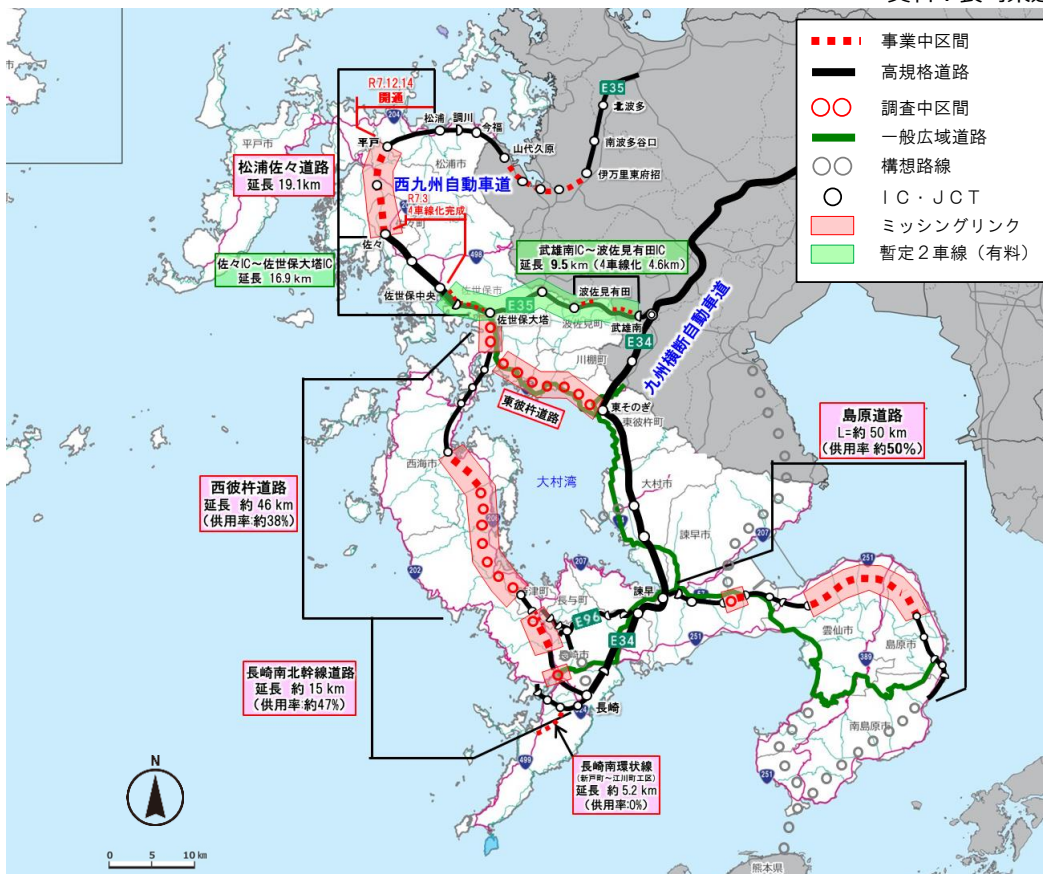
国の優先整備区間に選定されていますが、現

時点では事業着手に至っていない状況です。

	計画延長 (km)	供用延長 (km)	供用率 (%)
九州計	2,593	1,878	72%
長崎県	265	173	65%
九州横断自動車道	46	46	100%
西九州自動車道	60	49	82%
西彼杵道路	46	18	39%
長崎南北幹線道路	15	7	47%
島原道路	50	25	50%
長崎南環状線	8	8	100%
東彼杵道路	15	0	0%
長崎南環状線 (新戸町～江川町工区)	5	0	0%
長崎バイパス	15	15	100%
川平有料道路	5	5	100%

※全国計：R2年度末、九州計、長崎県：R8年4月1日

資料：長崎県道路建設課



図● 高規格道路の供用状況（令和8年4月1日現在）

資料：長崎県道路建設課

高速交通ネットワークから取り残されている地域の存在

高速道路等のインターチェンジ※

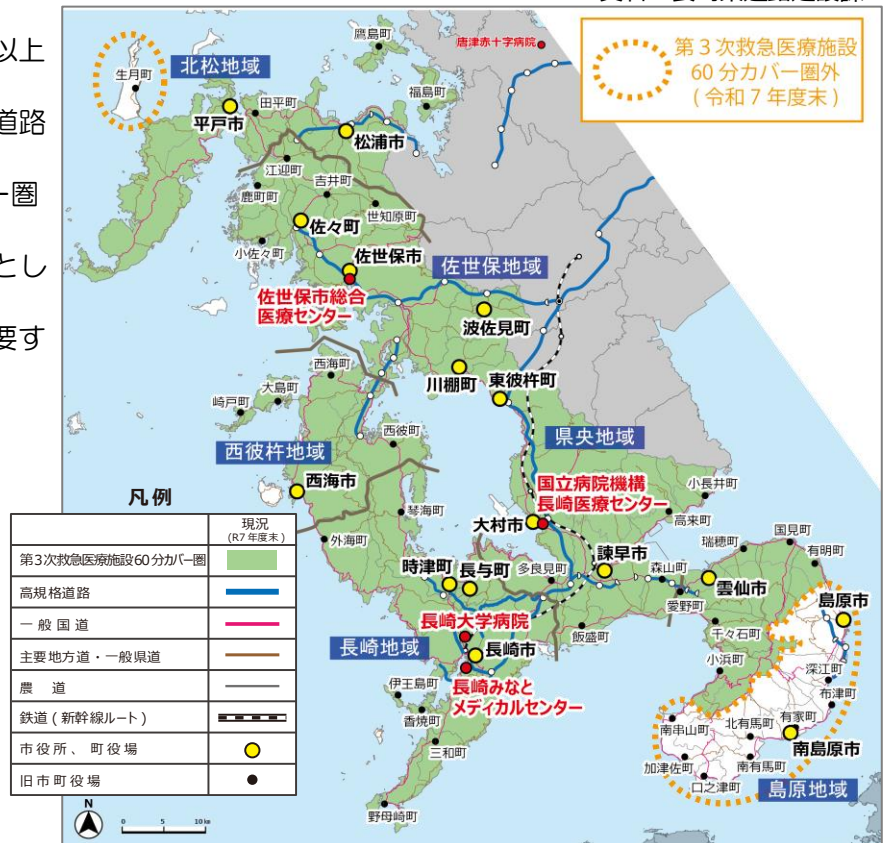
まで30分以上を要する地域については、これまでの西九州自動車道などの整備に伴い、30分カバー圏は順次拡大していますが、依然として島原地域などの半島部を中心にインターチェンジまで30分以上を要する区域があります。



図● 高速等 IC30分カバー圏域 (令和7年度末)

資料：長崎県道路建設課

三次救急医療施設まで60分以上を要する地域についても、島原道路などの整備に伴い、60分カバー圏が順次拡大していますが、依然として島原地域などで60分以上を要する区域があります。



図● 三次救急医療施設60分カバー圏域 (令和7年度末)

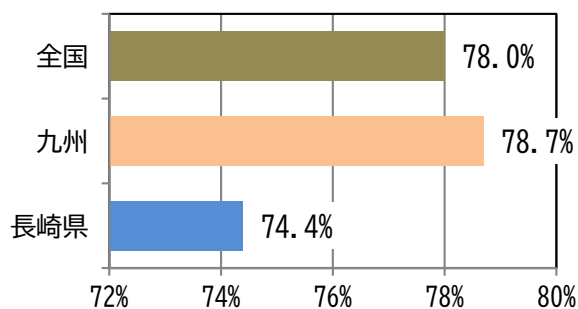
資料：長崎県道路建設課

離島・半島部の低い道路改良率

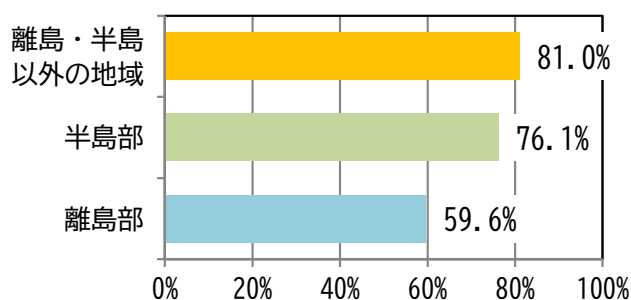
本県は、山間部が多い地形的要因もあり、全国に比べて道路改良が遅れており、令和4年度末における幅員 5.5m 以上の道路改良率は、全国平均の 78%に対し、本県は約 74%に留まっています。

特に離島部では道路改良の遅れが顕著で、道路の幅員が狭く線形の悪い区間が数多く存在しており、道路改良率は、離島・半島以外の地域の 81%に対し、離島部は約 60%と低い状況にあります。

◇全国・九州と本県の比較(R5.3.31 現在)



◇本県の地域別比較(県管理路線 R7.4.1 現在)



図● 国・県道の道路改良率 (幅員 5.5m 以上)

資料：長崎県道路建設課

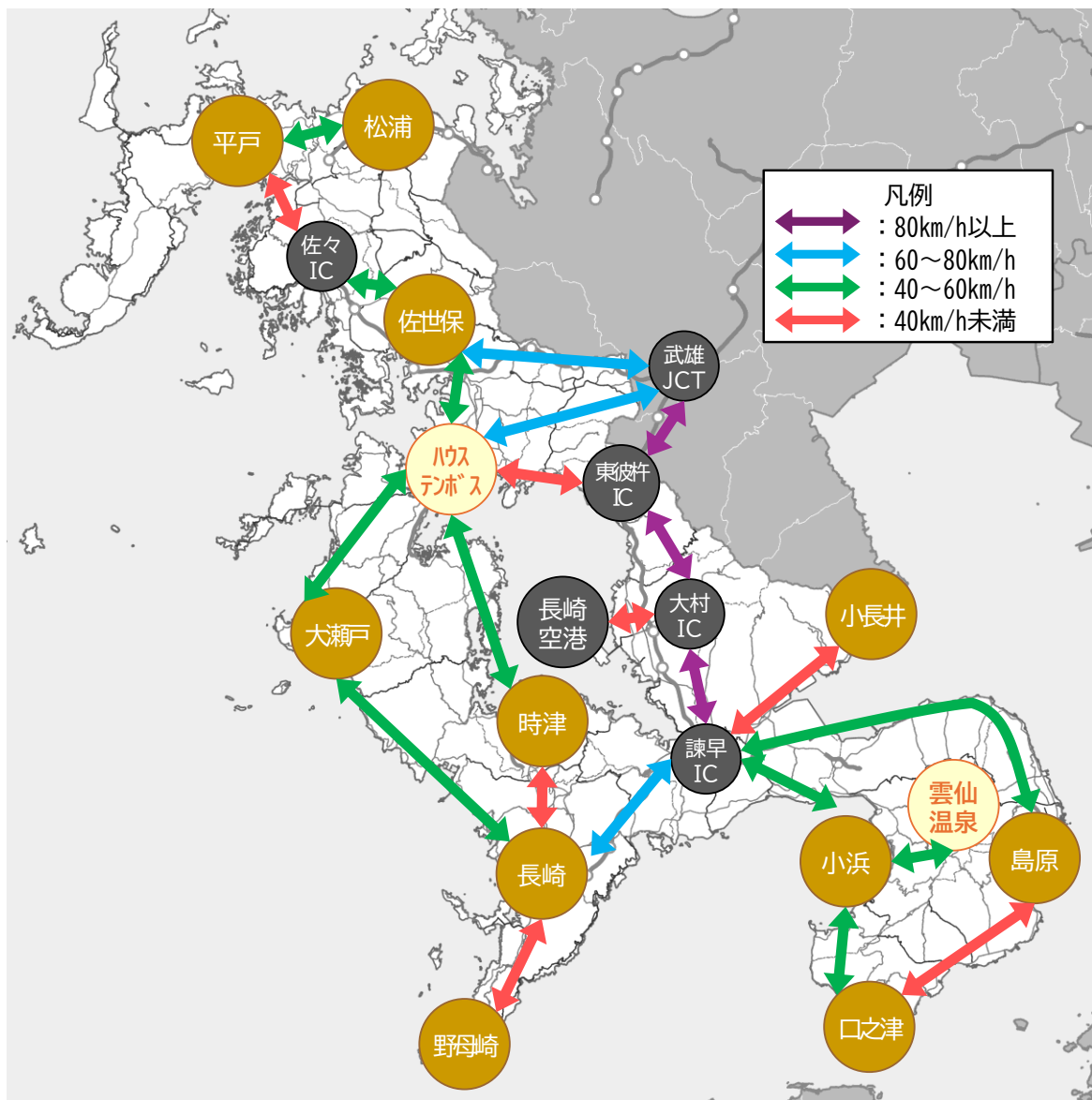
都市部・地方部の双方にみられる主要拠点間連絡速度の差

主要拠点（主要都市・施設・交通結節点）間の平均旅行速度※をみると、都市部・地方部を問わず、拠点間の平均旅行速度に大きな差が生じています。

長崎～佐世保間は、60km/h以上の比較的高い旅行速度水準が確保されています。

一方で、地方部に位置する口之津～島原、平戸～佐々IC、ハウステンボス～東彼杵IC間に加え、長崎～野母崎、小長井～諫早IC間は、40km/h未満と低い旅行速度水準となっています。

また、長崎～時津、長崎空港～大村IC間などの都市部においても、低い旅行速度水準であり、効率的な移動が損なわれている状況が伺えます。



図● 主要拠点（主要都市・施設・交通結節点）間の平均旅行速度※

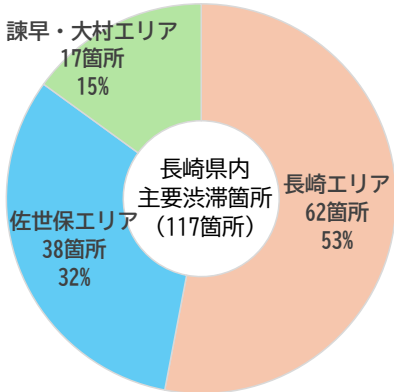
資料：長崎県道路建設課

※主要拠点間のルートを設定し、一般道路は“令和3年道路交通センサス旅行速度”、高規格道路は“指定最高速度”を基に平均旅行速度を算定

都市部を中心に交通渋滞が発生

現在の主要渋滞箇所・区間*は、長崎市や佐世保市、諫早市に集中しており、旅行速度が 20km/h 未満となる区間が目立ちます。

なお、県内の一般道路の主要渋滞箇所は、平成 25 年時点で 135 箇所ありましたが、これまでの取り組みにより、現在は 117 箇所（18 箇所減）まで減少しています。



長崎エリア：長崎市・時津町・長与町
 佐世保エリア：佐世保市・佐々町・川棚町
 諫早・大村エリア：諫早市・大村市・島原市

図 ● エリア別主要渋滞箇所数 (令和 7 年 9 月現在)

資料：長崎県交通渋滞対策協議会

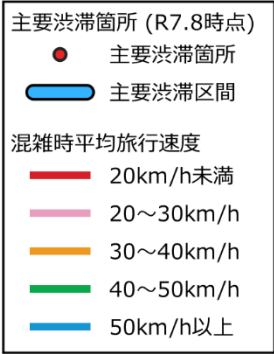
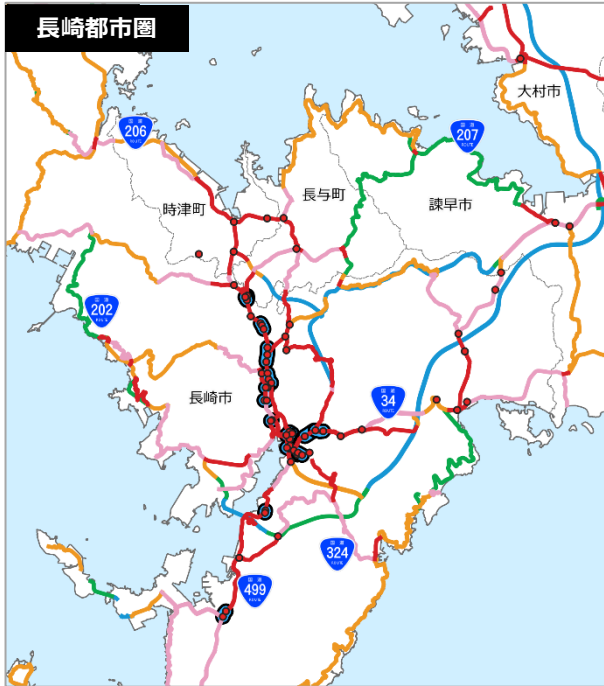
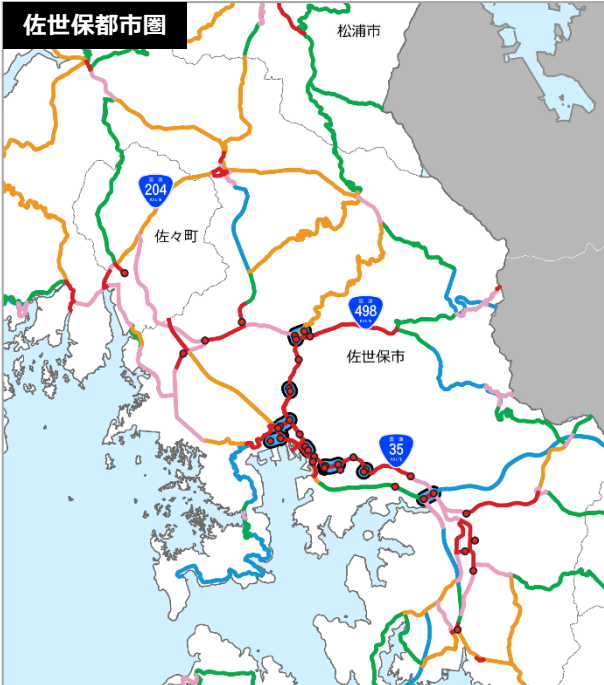


図 ● 都市部のランク別旅行速度と主要渋滞箇所

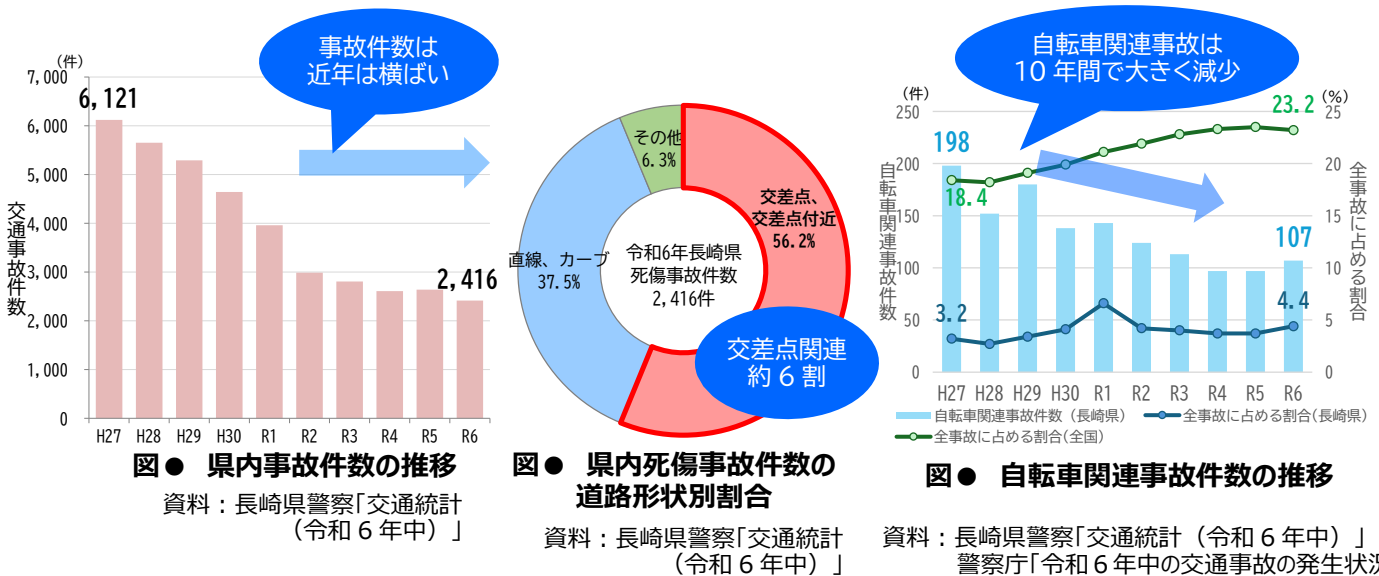
資料：令和 3 年度道路交通センサス
 長崎県交通渋滞対策協議会資料

交差点周辺で多発する交通事故

県内の交通事故件数は、平成27年以降減少傾向にあるものの、近年は横ばいで推移しています。

交通事故の約6割は、交差点及び交差点周辺で発生しており、交通量が多い路線においては、交差点付近の渋滞や速度低下が事故発生にも影響していると考えられます。

なお、自転車関連事故は、年間100件前後で推移しており、全交通事故に占める割合も全国平均と比べて低い水準となっています。



表● 長崎県内の事故危険箇所※全40箇所

No.	道路種別	路線名	交差点/単路	地点名	No.	道路種別	路線名	交差点/単路	地点名
1	一般国道	34号	交差点	大村市（交差点名無し）	21	一般国道	202号	単路	佐世保市
2	一般国道	34号	単路	長崎市	22	一般国道	206号	単路	西彼杵郡時津町
3	一般国道	35号	単路	佐世保市	23	一般国道	499号	単路	長崎市
4	一般国道	35号	交差点	佐世保市（本島町交差点）	24	一般国道	34号	交差点	大村市（西本町交差点）
5	一般国道	205号	交差点	東彼杵郡東彼杵町（彼杵中学校前交差点）	25	一般国道	34号	交差点	大村市（大村公園前交差点）
6	一般国道	499号	交差点	長崎市（もとむら医院前交差点）	26	一般国道	34号	交差点	諫早市（小船越トンネル交差点）
7	一般県道	小ヶ倉田上線	交差点	長崎市（本隆寺入口交差点）	27	一般国道	34号	交差点	諫早市（貝津町交差点）
8	一般国道	202号	交差点	長崎市（宝町交差点）	28	一般国道	35号	単路	佐世保市
9	一般国道	206号	交差点	長崎市（横道交差点）	29	一般国道	35号	交差点	佐世保市（脇崎交差点）
10	一般国道	206号	交差点	西彼杵郡時津町（子々川バス停交差点）	30	一般国道	35号	交差点	佐世保市（日宇バイパス中央交差点）
11	主要地方道	佐世保日野松浦線	交差点	佐世保市（皆瀬交差点）	31	一般国道	57号	単路	諫早市
12	一般国道	204号	交差点	佐世保市（祐野外科交差点）	32	一般国道	202号	交差点	長崎市（大波止交差点）
13	一般国道	204号	交差点	佐世保市江迎町（交差点名なし）	33	一般国道	206号	単路	長崎市
14	一般国道	251号	交差点	島原市安徳町（復興アリーナ交差点）	34	一般国道	206号	交差点	長崎市（打坂バス停交差点）
15	一般県道	平瀬佐世保線	交差点	佐世保市（西肥インポートカー前交差点）	35	一般国道	206号	交差点	長崎市（松山町交差点）
16	一般国道	251号	交差点	島原市（秩父が浦IC交差点）	36	一般国道	499号	交差点	長崎市（江川交差点）
17	一般国道	206号	単路	西海市	37	一般国道	207号	交差点	諫早市（宇都交差点）
18	一般国道	平瀬佐世保線	単路	佐世保市	38	一般国道	202号	交差点	長崎市（大黒町交差点）
19	一般国道	小ヶ倉田上線	単路	長崎市	39	一般国道	206号	交差点	長崎市（北郵便局前交差点）
20	一般国道	251号	単路	雲山市	40	一般国道	206号	単路	長崎市

※国土交通省と警察庁は合同で、幹線道路における集中的な交通事故対策を実施することを目的に、交通事故が多発している箇所やETC2.0プローブデータ等のビッグデータから判明した潜在的な危険箇所等を「事故危険箇所」として指定し、道路管理者と都道府県公安委員会が連携した対策を推進。

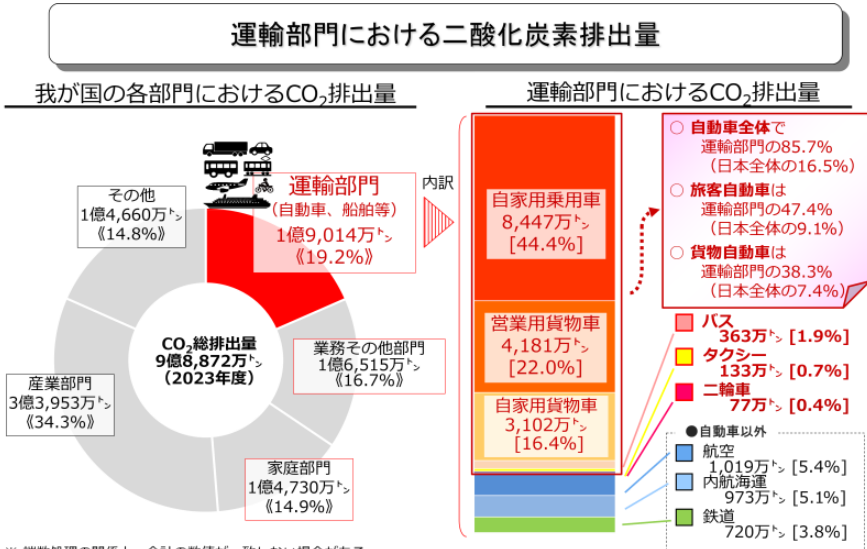
資料：国土交通省 HP

道路交通による地球温暖化への影響

近年、様々な環境問題による生活への影響が深刻であり、持続可能な社会の構築が求められています。特に地球温暖化*については最も重要な環境問題の一つであり、原因とされる二酸化炭素などの温室効果ガス*のうち運輸部門が約 2 割を占め、そのうち約 9 割が自動車から排出されています。

自動車からの二酸化炭素排出量は、走行速度によっても影響され、旅行速度が 20km/h の時（渋滞時）が最も多く排出されることから、交通渋滞を解消し、旅行速度を向上させることで二酸化炭素排出量は削減されます。

本県は、これまでの再生可能エネルギー*利用促進、公共交通利用促進などの取り組みで減少傾向にあるものの、運輸部門における二酸化炭素の排出量は年間約 200 万 t-CO₂ であり、地球温暖化防止を進めるうえで、自動車の排気ガス量のさらなる削減が求められています。



※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ (1990~2023年度) 確報値」より国土交通省環境政策課作成。
 ※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

図 ● 運輸部門における二酸化炭素排出量

資料：国土交通省 HP

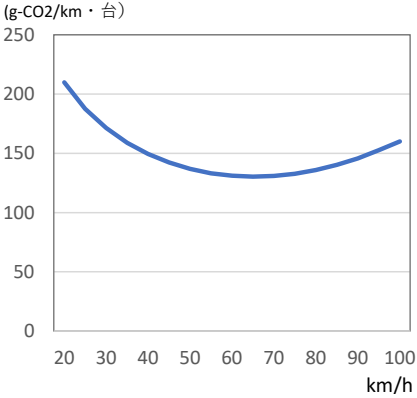


図 ● 旅行速度と二酸化炭素排出量の関係 (小型車類；2010年次)

資料：土肥学他「自動車走行時のCO₂排出係数及び燃料消費率の更新」土木技術資料 54-4 (2012)

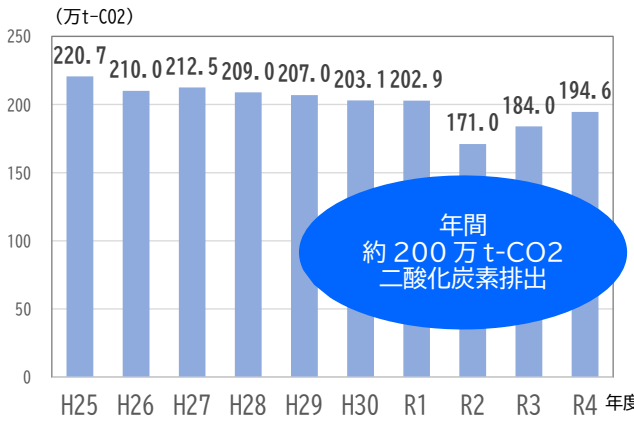


図 ● 長崎県の運輸部門における二酸化炭素排出量

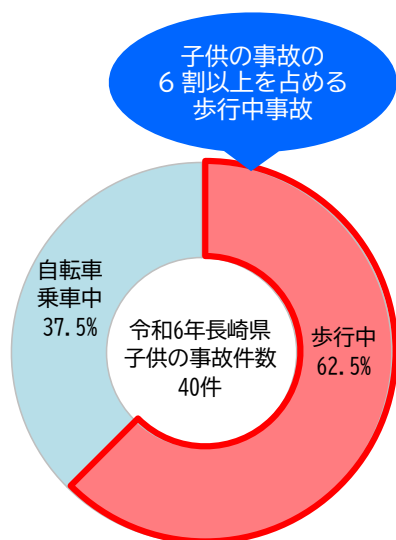
資料：長崎県地球環境課

歩道がない通学路の存在

令和3年、千葉県八街市において下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5名が死傷する痛ましい交通事故が発生するなど、全国的に歩行中の子供が被害に遭う交通事故が発生しています。

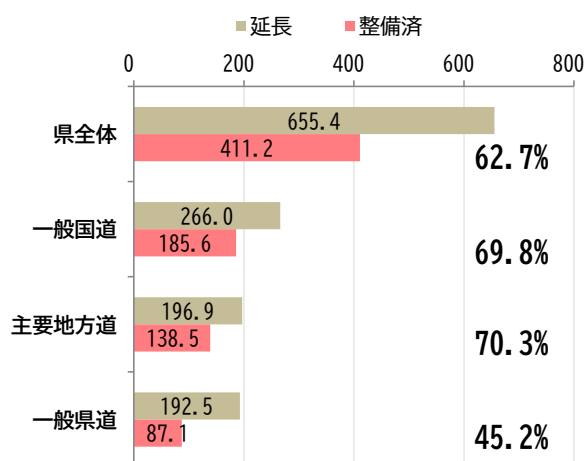
県内でも子供の事故は、年間40件発生しており、そのうち6割以上が歩行中の事故となっています。

歩道は、歩行者と車両の通行空間を分離し、交通事故のリスクを低減する役割を担っていますが、令和6年度末現在、県内の法指定通学路*内歩道整備率は、県全体で約63%となっており、未だ歩道がない通学路が存在しています。



図● 長崎県内における子供の事故の分類

資料：交通事故発生状況（R6年中）



図● 道路種別の法指定通学路内歩道整備率 (R6年度末)

資料：長崎県道路維持課

道路インフラの老朽化

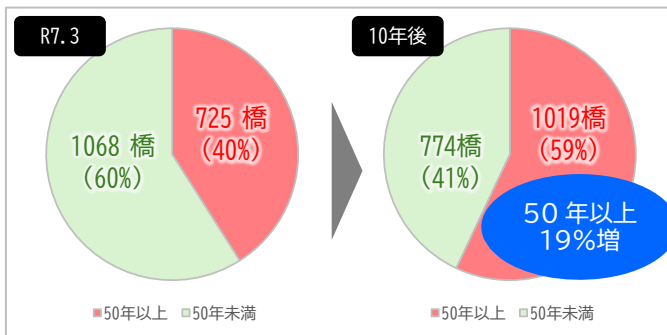
本県が管理する道路インフラ*のうち、建設から50年を経過する施設の割合は、今後10年で急激に増加する見込みです。10年後には、橋梁は現在より19%増加して59%（1,019橋）、トンネルは14%増加して31%（45本）に達すると見込まれます。

また、本県は、多くの離島を抱えることなどから、特殊構造で延長の長い橋梁を数多く有しており、これらは迂回路がない上、維持管理に高度な技術力やノウハウが求められています。

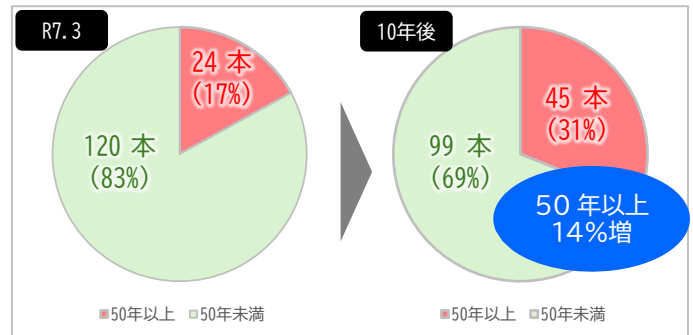
こうした状況の中、橋梁の健全性*は、年々低下しており、劣化の進行が確認されています。

特に、塩害環境下にある橋梁では、一部で補修後の再劣化が見られるなど、劣化の進行リスクに配慮した予防保全が求められます。

◇橋梁(計1793橋) ※架設年次不明橋は除く

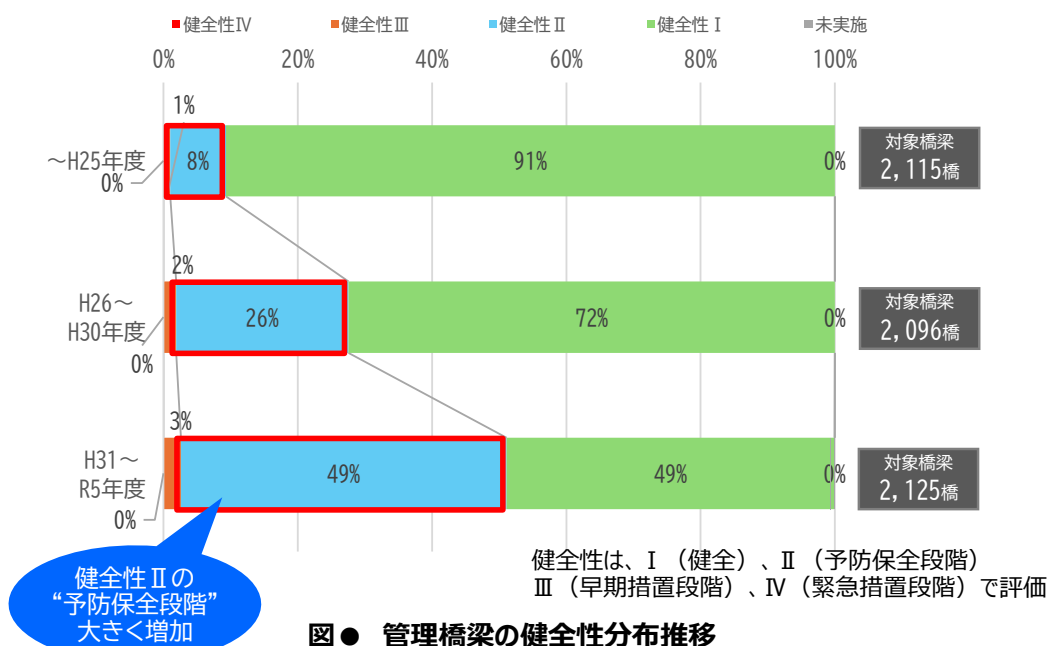


◇トンネル(計144本)



図● 建設から50年経過する県管理施設の割合

資料：長崎県道路維持課



図● 管理橋梁の健全性分布推移

資料：長崎県橋梁長寿命化修繕計画（令和7年3月）

自然災害の激甚化・頻発化

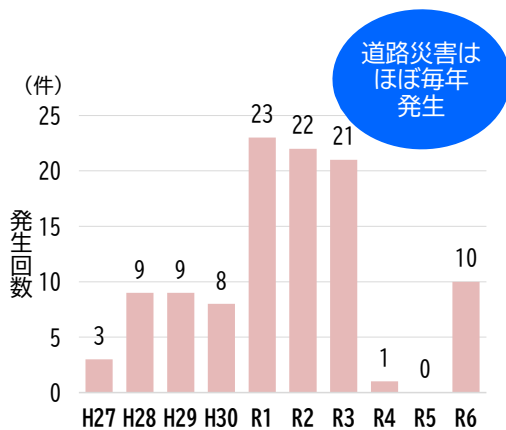
近年、地球温暖化の進行に伴い、大雨の強度・頻度の増加や台風の激甚化などにより、全国的に水害や土砂災害が激甚化・頻発化する傾向がみられ、その対応が課題となっています。

九州北部地方では、1時間降水量 50mm 以上の平均年間発生回数が、1979～88 年の約 0.36 回に対し、最近 10 年間（2015～2024 年）では約 0.53 回と約 1.5 倍に増加しています。

このような中、本県は、急峻な山地や谷地、崖地が多いという地理的要因に加え、大雨や台風の影響を受けやすい気象条件にあるため、水害や土砂災害が発生しやすく、災害リスクが高い地域です。

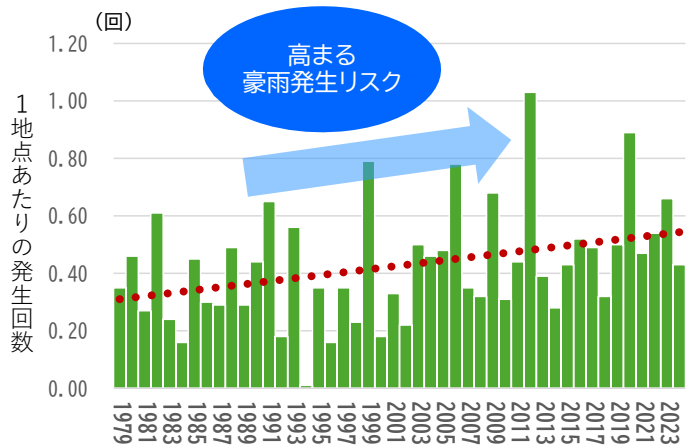
これまで、昭和 57 年の長崎大水害などの大規模災害が発生しており、近年においても、令和 6 年 11 月の大雨により道路に甚大な被害が生じるなど、災害の激甚化がみられます。

特に、道路分野においては、ほぼ毎年複数件の道路災害が発生しています。



図● 道路災害発生件数

資料：長崎県道路維持課



図● 九州北部地方 1時間降水量 50mm 以上年間発生回数

資料：福岡管区気象台 HP (R8.4 確認)



図● 令和 6 年 11 月の大雨による道路被災状況 (主)平戸田平線

資料：長崎県道路維持課

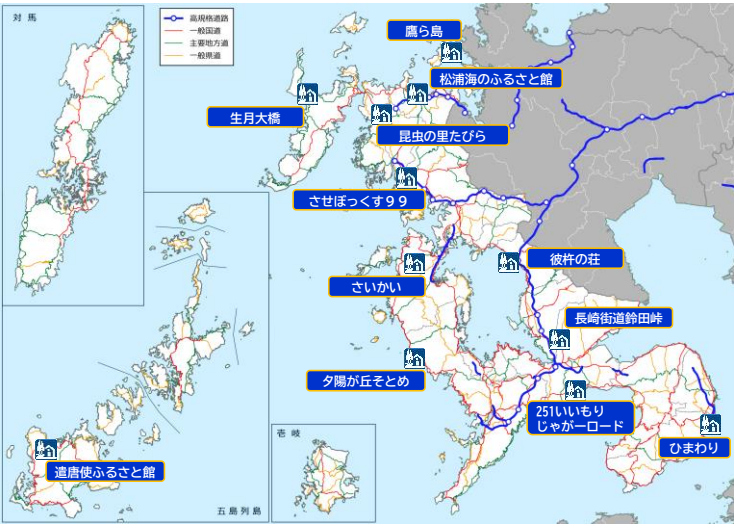
道の駅における防災拠点機能の強化と、無電柱化の課題

大規模災害時には、物資や人員の輸送を支える道路ネットワークと、活動拠点となる施設の双方が、確実に機能することが不可欠です。

こうした中、全国の「道の駅」は、当初、道路利用者へのサービス提供を主な目的として整備されてきましたが、近年では、国において「地方創生・観光を加速する拠点」としての役割が重視されるようになり、その機能は全国的に多様化しています。

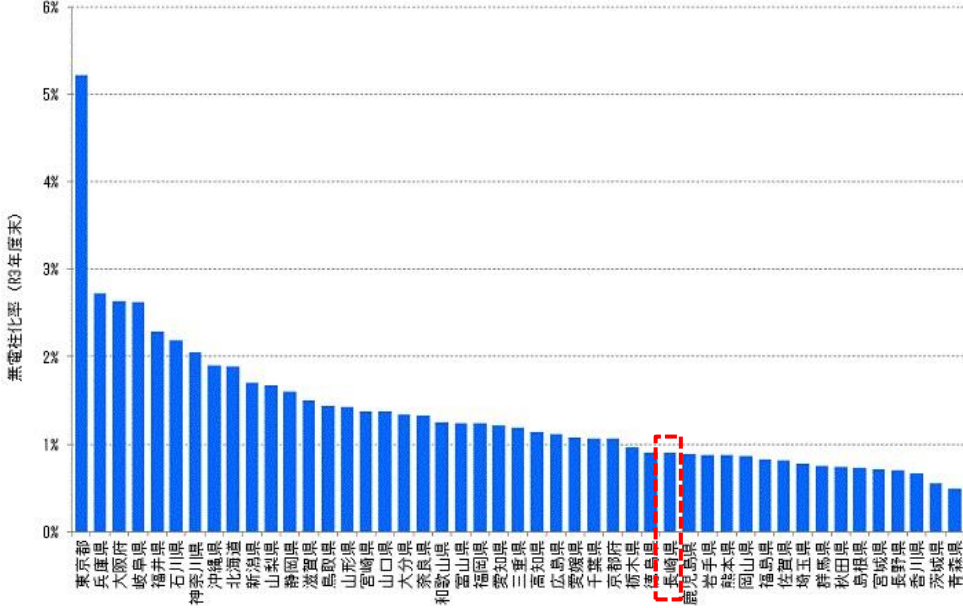
また、国は「道の駅」第3ステージ※として、防災機能の強化を重要な柱に位置付け、災害時における広域的な復旧・復興活動の拠点としての活用を進めています。本県においても、道の駅「させぼっくす99」が防災道の駅※に認定され、防災拠点としての整備が行われました。

一方、こうした防災拠点へ確実にアクセスできる道路の機能確保と、良好な道路景観を形成するという観点から、本県は平成31年3月に長崎県無電柱化推進計画※を策定して事業を推進しています。しかし、無電柱化率は全国的に1～2%と低く、本県においても1%未満にとどまっており、無電柱化の着実な整備が求められています。



図● 長崎県内の道の駅

資料：国土交通省「道の駅」登録一覧（令和7年12月）



図● 都府県別無電柱化率

※全道路（高速自動車国道及び高速道路会社管理道路を除く）のうち、電柱、電線類のない延長の割合（令和3年度末）で各道路管理者より聞き取りをしたもの

資料：国土交通省 HP

サイクルツーリズム推進の取り組み

令和5年3月に策定した「第2次長崎県自転車活用推進計画※」では、「サイクルツーリズム※の推進による観光立国の実現」など、4つの目標を掲げています。同計画においては、モデルルートを設定するとともに、サイクリングルートの走行環境整備として、矢羽根※やブルーライン※の設置などに取り組んでいます。

こうした中、クルージングとサイクリングを組み合わせた「大村湾サイクルージング」については、令和6年3月から取り組まれているものであり、自転車を船に積載して大村湾をクルージングし、時津町、長与町、琴海地区、大村市などの沿岸エリアで下船後、各地域の特色ある景観※や観光資源、食、体験コンテンツをサイクリングにより楽しむ新たな観光スタイルとなっています。

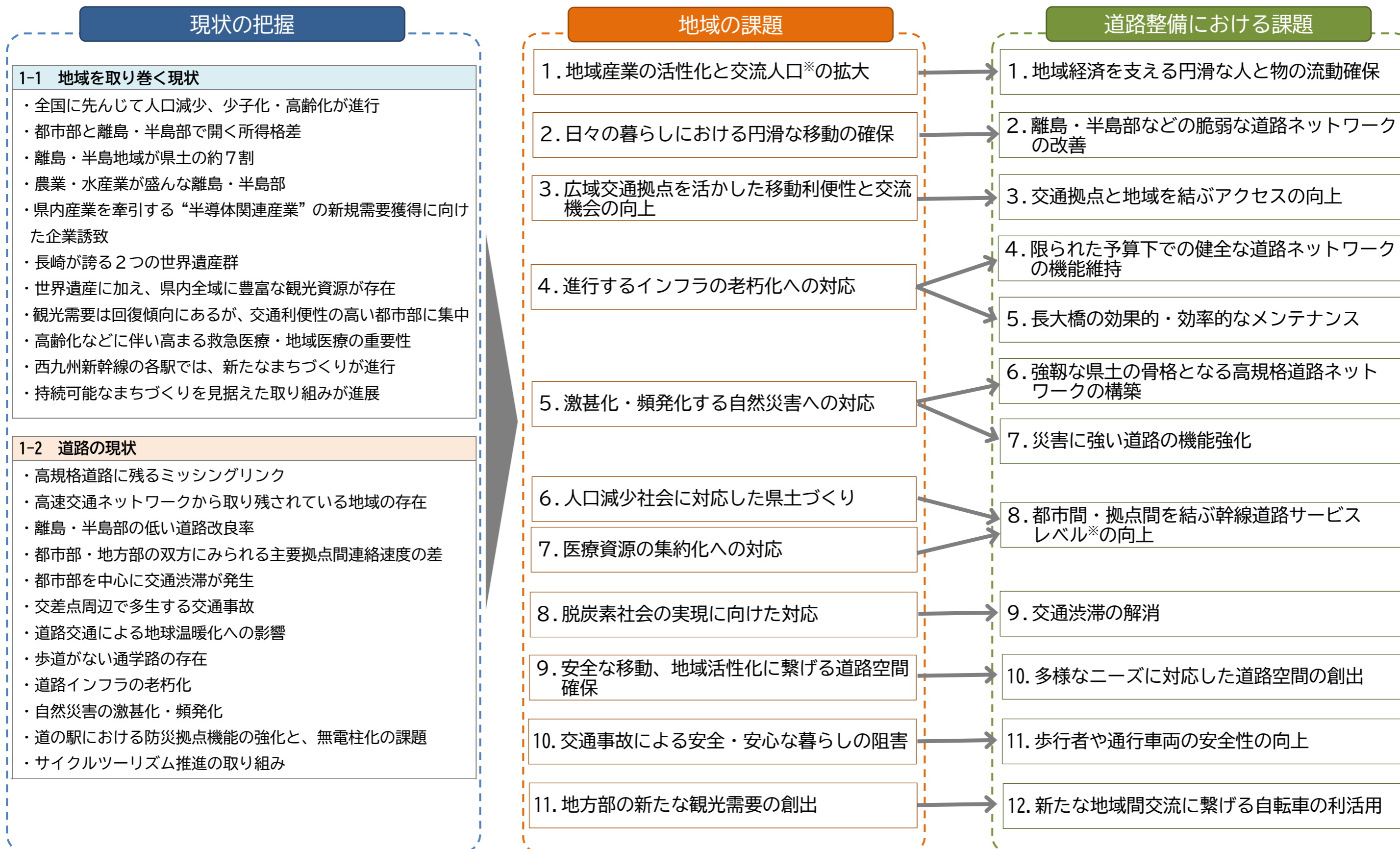


図● 長崎サイクルルートのルート位置

資料：長崎サイクルルート HP、第2次長崎県自転車活用推進計画（令和5年3月）

2. 長崎県の道づくりの課題

ここでは、前章で整理した道路を取り巻く近年の状況や道路の現状を踏まえ、地域の課題を解決するための道路行政が取り組むべき課題を整理しました。



3. 国の社会基盤整備の動向

3-1. 国の社会基盤整備に係る計画

国においては、近年の自然災害の激甚化・頻発化や人口減少社会の進行などを踏まえ、社会基盤整備に関わる各種計画の見直しが進められました。令和5年7月には「第三次国土形成計画（全国計画）」が策定され、「国土強靱化基本計画」や「第6次社会資本整備重点計画」についても改定・策定が行われました。

これらの計画はいずれも、平成26年に策定された「国土のグランドデザイン2050」の理念を踏まえ、人口減少社会への対応を前提としつつ、持続可能な社会の実現、安全・安心の確保、デジタル技術の利活用などを共通のキーワードとして、国土・社会基盤整備の方向性を示しています。

また、国土強靱化分野においては、国土強靱化基本計画を踏まえ、施策を中期的かつ計画的に実行するための法定計画として「国土強靱化実施中期計画」が新たに策定され、防災・減災やインフラの強靱化に係る取り組みを計画的に推進する枠組みが整備されています。

さらに、半島振興法の一部改正が行われ、能登半島地震を踏まえた半島防災の観点から、国土強靱化の理念に基づく施策を着実に実施していくことが位置付けられました。これを受け、各半島地域においては半島振興計画の見直しを通じ、地域の実情に応じた防災・減災や社会基盤整備の取り組みが進められています。

計画等	策定年	基本構想や視点など	戦略や方向性、施策、キーワードなど
国土の グランドデザイン 2050	平成 26年	・多様性と連携による国土・地域づくり ・人と国土の新たなかかわり ・災害への粘り強くしなやかな対応 など	<基本戦略> ・国土の細胞としての「小さな拠点」と、高次地方都市連合等の構築 ・攻めのコンパクト・新産業連合・価値創造の場づくり ・スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成 ・日本海・太平洋2面活用型国土と圏域間対流の促進 ・国の光を観せる観光立国の実現 ・田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出 ・子供から高齢者まで生き生きと暮らせるコミュニティの再構築 ・美しく、災害に強い国土 ・インフラを賢く使う ・民間活力や技術革新を取り込む社会 ・国土・地域の担い手づくり ・戦略的サブシステムの構築も含めたエネルギー制約・環境問題への対応
第三次 国土形成計画 (全国計画)	令和 5年	新時代に地域力をつなぐ国土 ～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～	<国土づくりの基本的方向性> (1)デジタルとリアルの融合による活力ある国土づくり (2)巨大災害、気候危機、緊迫化する国際情勢に対応する安全・安心な国土づくり ・巨大災害から国民の命と暮らしを守る防災・減災、国土強靱化 ・気候変動対策の主流化 など (3)世界に誇る美しい自然と多彩な文化を育む 個性豊かな国土づくり ・ネイチャーポジティブの実現に向けた自然資本の保全・拡大を通じた自然と共生する地域づくり など
第6次 社会資本整備 重点計画	令和 8年	人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさや安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現	<社会資本整備重点計画と交通政策基本計画の一体的な策定と推進> 社会資本整備政策と交通政策を「車の両輪」として連携・整合を図り、相互の取り組みの相乗効果が得られるよう、社会資本整備分野と交通分野で関連する施策を相互に盛り込むとともに、共通のゴールを掲げるなど両計画を一体的に策定。 <社会資本整備重点計画のポイント> (1)持続的な地域社会の形成 人口減少の危機に真正面から取り組むため、インフラ整備と交通政策の連携のもと、生活サービスの維持に必要な集積と移動の足が確保された地域づくりを目指した新たな施策体系を示し、重点目標に位置づけ (2)インフラ老朽化対策 埼玉県八潮市の道路陥没事故を踏まえ、老朽インフラ対策を充実・強化(点検・調査のメリハリ)。地域の将来像に即したインフラ老朽化対策等を推進(まちづくりとの連携、全市町村等の取り組みの「見える化」) (3)社会資本整備を支える基盤の強化 インフラを支える主体(地方自治体、建設業)の確保・育成について、重点目標に位置づけ、インフラ整備と一体をなすものとして推進
地方創生 2.0 基本構想	令和 7年	「強い」経済と「豊かな」生活環境の基盤に支えられる多様性の好循環が「新しい日本・楽しい日本」を創る	<政策の5本柱> (1)安心して働き、暮らせる地方の生活環境の創生 (2)稼ぐ力を高め、付加価値創出型の新しい地方経済の創生～地方イノベーション創生構想～ ・地域を支える企業の輸出・海外展開支援を通じた高付加価値化 ・観光・インバウンドの地方誘客の促進を通じた高付加価値化 ・豊かな自然環境・自然景観を活用した地域づくり ・再生可能エネルギーの導入による地域脱炭素の推進 など (3)人や企業の地方分散～産官学の地方移転、都市と地方の交流等による創生～ (4)新時代のインフラ整備と AI・デジタルなどの新技術の徹底活用 ・産業用地・産業インフラの確保 など (5)広域リージョン連携 ・広域地方計画等に基づく「シームレスな拠点連結型国土」の実現 ・広域連携でのインフラ管理等の推進 など

計画等	策定年	基本構想や視点など	戦略や方向性、施策、キーワードなど
国土強靱化基本計画	令和5年	「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な国土・地域・経済社会を構築するため「国土強靱化(ナショナル・レジリエンス)」を推進	<p><基本的な方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理 ・経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化 ・デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化 ・災害時における事業継続性確保を始めとした官民連携強化 ・地域における防災力の一層の強化(地域力の発揮) <p><道づくりに関するキーワード></p> <ul style="list-style-type: none"> ●壊滅的な損害を受けない耐災害性の高い構造物補強 ・地震発生時に直接死を可能な限り軽減させる適切な設計・施工・維持管理 ●人員の避難・物資輸送の強化・複数経路の確保・防災拠点の整備 ・孤立集落の発生を防ぐ代替経路の整備 ・「全国的な回廊ネットワーク」、「日本中央回廊」の形成 ●予防保全型メンテナンスへの本格転換などライフライン施設の老朽化対策 ・ライフサイクルコストの低減や広域的・戦略的なインフラマネジメント
九州圏広域地方計画中間とりまとめ素案	令和7年	アジアの成長センター『アイランド九州』～個性・魅力を発揮しながら、ひとつにまとまり発展し、誇れる九州	<p><目標></p> <p>【目標1】成長エンジン「アイランド九州」～交流と変化を競争力へ～</p> <p>【目標2】自立型広域連携「アイランド九州」～快適で幸福な暮らしへ～</p> <p>【目標3】強く美しい「アイランド九州」～持続可能でしなやかな社会へ～</p> <p><広域連携プロジェクトにおける道路関連センテンス></p> <p>(1): 交流を国内各圏域へ拡大するため、シームレスな陸海空のネットワーク整備</p> <p>(2): 九州圏の中核中核都市から地方の中心都市を核とした地域生活圏、小さな拠点を核とした集落生活圏まで、陸海空の交通ネットワークでシームレスに連結</p> <p>(3): 九州圏の持続可能な発展と地域の自立を促すため、国内だけでなく、海外との交流を促進し、観光産業によって地域の消費拡大を牽引</p> <p>(4): 県庁所在地を始めとする中核中核都市等の広域連携の拠点としての機能を強化</p> <p>(5): 安全・安心な暮らしを確保するためには、インフラ整備等のハード面での対策</p> <p>(6): 生態系の保全やカーボンニュートラルの推進、グリーンインフラの実装</p> <p>(7): 時間距離の短縮や多重性・代替性の確保等を図る質の高い交通やデジタルのネットワーク強化を通じ、国内とシームレスな連結強化による「全国的な回廊ネットワーク」の形成</p>
半島振興法の一部改正	令和7年	<ul style="list-style-type: none"> ・個性豊かで活力に満ちた自立的な地域社会が実現されること ・半島地域の地理的及び自然的特性を生かし、その魅力の増進を図ること ・半島防災のための施策が国土強靱化の理念を踏まえ着実に実施されること 	<p><改正概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 理念の新設 <ul style="list-style-type: none"> ・国土強靱化や地方創生を含む、半島地域全体における振興の基本理念を新設 ○ 半島に対する配慮規定の充実関連に関する主な改正点 <ul style="list-style-type: none"> ●交通・通信に関する事項 <ul style="list-style-type: none"> ・交通の確保(項目拡充) ・デジタル社会の形成に資する情報の流通の円滑化等(項目拡充) ●生活環境の整備等に関する事項 <ul style="list-style-type: none"> ・医療の確保(項目拡充) ・介護サービス・障害福祉サービス等の確保等 ・高齢者及び児童の福祉の増進(項目拡充) ・教育の充実(新設) ●地域資源の活用に関する事項 <ul style="list-style-type: none"> ・自然環境の保全及び再生(新設) ・再生可能エネルギーの利用の推進(新設) ●交流の促進・人材の育成に関する事項 <ul style="list-style-type: none"> ・移住等の促進、人材育成、関係者間連携(拡充) ●半島防災等に関する事項 <ul style="list-style-type: none"> ・半島防災の推進及び実効性の確保(項目拡充) ・感染症発生時における生活に必要な物資の確保等(新設) ・生産機能の整備等が低位にある集落への配慮(新設)

3-2. 国の道路施策の動向

国は、2050年を見据えた高規格道路ネットワークを中心とする将来の道路ネットワークの基本的な方向性として、「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム」をWISENET（ワイズネット）と位置づけています。

この考え方を示した「高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめ」においては、今後の高規格道路が果たすべき役割として、経済成長・物流強化、地域安全保障に資するエッセンシャルネットワークの構築、交通モード間の連携強化、観光立国の推進、自動運転社会の実現、低炭素で持続可能な道路の実現が示されています。

また、「国土強靱化中期実施計画」においては、予防保全型メンテナンスへの転換や、広域支援に不可欠な陸・海・空の交通ネットワークの連携強化等によるライフラインの強靱化が掲げられています。

こうした政策的方向性のもと、“能登半島地震を踏まえた災害対応の深化”、“持続可能なインフラマネジメントの実現”、“道路の脱炭素化の推進”を柱として、令和7年4月に「道路法等の一部改正」が行われています。

計画等	策定年	基本構想や視点など	戦略や方向性、施策、キーワードなど
道路法の一部改正	令和7年	(創設された基本理念) ※一部抜粋 将来にわたり安全かつ円滑な交通の確保と道路及びその周辺の地域における快適で質の高い生活環境の創出を図ることを旨として行われなければならない。	<p><基本理念の創設></p> <ul style="list-style-type: none"> 道路法に関わる全ての者が道路網の整備に当たって踏まえるべき心構えについて認識を共有できるよう、効率的・効果的な整備及び管理、防災機能の確保、脱炭素化の推進等を定めた基本理念を創設 <p><改正のポイント></p> <ol style="list-style-type: none"> 能登半島地震を踏まえた災害対応の深化 <ul style="list-style-type: none"> 初動対応の強化 ・災害時における国による機動的な支援 防災拠点としての自動車駐車場の機能強化 持続可能なインフラマネジメントの実現 <ul style="list-style-type: none"> 市町村における技術系職員の減少等に対応し、効率的な道路管理を実現するため、道路管理者間の協議により道路の点検や修繕等を他自治体が代行できる制度(連携協力道路制度)を創設 道路の脱炭素化の推進 <ul style="list-style-type: none"> 道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため、国の道路脱炭素化基本方針に基づき、道路管理者が道路脱炭素化推進計画を策定する枠組みを導入 脱炭素技術の活用を促進するため、道路の構造に関する原則に脱炭素化の推進等への配慮を位置づけ、計画に基づく脱炭素化に資する施設等の占用許可基準を緩和
第一次国土強靱化実施中期計画	令和7年	<ul style="list-style-type: none"> 災害外力・耐力の変化への対応 人口減少等の社会状況の変化への対応 事業実施環境の変化への対応 	<p><推進が特に必要となる施策></p> <ol style="list-style-type: none"> 防災インフラの整備・管理 <ul style="list-style-type: none"> 予防保全型メンテナンスへの早期転換 など ライフラインの強靱化 <ul style="list-style-type: none"> 予防保全型メンテナンスへの早期転換 広域支援に不可欠な陸海空の交通ネットワークの連携強化 など デジタル等新技術の活用 <ul style="list-style-type: none"> 一元的な情報収集・提供システムの構築 など 官民連携強化 <ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画等と連携した国土強靱化施策の推進 など 地域防災力の強化 <ul style="list-style-type: none"> 国等によるプッシュ型支援物資の分散備蓄の強化 など
令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言	令和6年	災害に脆弱な国土を有する我が国では、今回の災害は、今後、全国どこでも起こる可能性がある。	<p><提言内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期確立 <ul style="list-style-type: none"> 耐震性や復旧性を備え災害時に機能するネットワーク整備 機動性と持続可能性を備えた管理体制 ○ 拠点機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> 防災拠点としての「道の駅」の機能強化 災害時における交通結節機能の強化 ○ データ活用による災害時交通マネジメントの高度化 <ul style="list-style-type: none"> ドローン活用など地形に合わせた機動的な情報収集体制の構築 交通情報と地理空間情報とのデータ連携とオープン化・アーカイブ化 ○ 災害に備えた体制の強化 <ul style="list-style-type: none"> 建設業者等の民間企業との連携 代替手段も備えた総合的な防災力の強化 ○ 地域の新たな価値の創出につなげる道路空間の活用 <ul style="list-style-type: none"> 半島地域の豊かな地域資源を生かす道路空間の活用 能登半島地域の効果的な復旧・復興 ○ その他 <ul style="list-style-type: none"> 多様な価値に対応した評価 負担のあり方 震災伝承人材育成 新広域道路交通計画の更新

計画等	策定年	基本構想や視点など	戦略や方向性、施策、キーワードなど
高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ	令和5年	技術創造による多機能空間への進化で、2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステムを実現	<p><役割></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 経済成長・物流強化 <ul style="list-style-type: none"> ・物流、三大都市圏のネットワーク機能強化、産業拠点アクセス、サプライチェーンの強靱化・中継拠点整備 ○ 地域安全保障のエッセンシャルネットワーク <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な地域生活圏の維持、巨大災害に備えるネットワーク整備 ○ 交通モード間の連携強化 <ul style="list-style-type: none"> ・空港・港湾・鉄道等とのアクセス強化、リニア中央新幹線との連携 ○ 観光立国の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な経済社会のための観光立国の実現、周遊観光促進、オーバーツーリズム渋滞対策 ○ 自動運転社会の実現 <ul style="list-style-type: none"> ・次世代 ITS のデジタルインフラにより道路を電腦化、インフラから車両を支援 ○ 低炭素で持続可能な道路の実現 <ul style="list-style-type: none"> ・次世代自動車環境整備、パフォーマンス改善、公共交通利用促進、ロードプライシング、TDM 推進等
WISENET 2050	令和5年	“2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム”を WISENET(ワイズネット)と位置づけ、その実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献します。	<p><WISENET の要点></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ シームレスネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求します。 ○ 技術創造による多機能空間への進化 <ul style="list-style-type: none"> ・国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献します。 <p><求められる役割></p> <ul style="list-style-type: none"> ・経済成長・物流強化 ・地域安全保障のエッセンシャルネットワーク ・交通モード間の連携強化 ・観光立国の推進 ・自動運転社会の実現 ・低炭素で持続可能な道路の実現 ・道路の枠を超えた機能の高度化複合化
道路脱炭素化基本方針	令和7年	地球温暖化対策計画の削減目標を踏まえ、道路における CO2 排出量を 2013 年度比で、2030 年度 46%、2035 年度 60%、2040 年度 73%削減の達成を目指す。また、2050 年度にはカーボンニュートラルの達成を目指す。	<p><基本的な方針></p> <p>(1)道路のライフサイクル全体の低炭素化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路建設から管理までの CO2 排出量について、新技術を積極的に取り入れながら削減を推進 <p>(2)道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次世代自動車の開発・普及や再生可能エネルギーの活用・収容等を促進するため、災害時の対応強化の取り組みも併せながら、道路空間における発電・送電・給電等・蓄電の取り組みを推進 <p>(3)低炭素な人流・物流への転換</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車等の低炭素な移動手段への転換や、低炭素な物流システムの構築を促進 <p>(4)道路交通の適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ボトルネック箇所や局所的な渋滞箇所における対策を行い、道路交通を適正化
無電柱化推進計画	令和3年	諸外国に負けない我が国本来の美しさを取り戻し、安全で災害にもしなやかに対応できる「脱・電柱社会」を目指す	<p><取り組み姿勢></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新設電柱を増やさない 特に緊急輸送道路については無電柱化を推進し電柱を減少させる ・徹底したコスト削減を推進し、限られた予算で無電柱化実施延長を延ばす ・事業の更なるスピードアップを図る <p><総合的かつ計画的に講ずべき施策></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 緊急輸送道路の電柱を減少 2. 新設電柱の抑制 3. コスト削減の推進 4. 事業のスピードアップ

トピック：半島部が抱える災害発生時の課題が顕在化した能登半島地震

令和6年能登半島地震では、本県の県土特性とも重なる「半島特有の地理的条件」が影響し、限られた道路ネットワークが寸断されたことなどから、救援・救助や復旧活動の遅延といった課題が顕在化しました。

こうした状況を踏まえ、社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会において、「令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言」が取りまとめられ、今後の道路行政が取り組むべき方向性が示されています。提言では、“耐震性や復旧性を備え災害時に機能するネットワークの整備”といった地域安全保障を支えるエッセンシャルネットワークの早期確立や、“防災拠点としての『道の駅』の機能強化”といった拠点機能の強化が示されています。

◇能登半島地震の特徴(一部抜粋)

◇**地形的要因による復旧活動の難航**
能登半島地震では、陸路は一方からのアクセスとなってしまう半島の地形的条件などが影響し、発災直後からの道路啓開に時間を要しました。また、道路ネットワークも限定的であることから被災地にむかう車両などが集中することで交通渋滞が発生した。

■ **道路啓開に要した時間**

	東日本大震災	能登半島地震
土砂被害	141件 ※(1)	456件 (R6年10月1日時点) ※(3)
道路啓開	概ね70時間 ※(2)	概ね320時間 ※(4)
道路閉塞の主な要因	主な要因は津波による瓦礫 ※(5)	主な要因は土砂災害 ※(6)

出典「平成23年に発生した土砂災害(国土交通省)」(※1)、「震災伝承館(東北地方整備局)」(※2)、「令和6年能登半島地震における被害と対応について(国土交通省)」(※3)、「道路の緊急復旧の経緯(国土交通省)」(※4)、「道標開道の道路啓開と応急復旧作業について(東北地方整備局)」(※5)「令和6年能登半島地震による被害状況等について(令和6年2月13日14:00現在)(内閣府)」(※6)

◇**ライフライン復旧の長期化**

能登半島地震では東日本大震災の時と比較すると、電力・通信・水道などのライフラインの復旧まで期間が長期化した。

■ **ライフライン復旧までの日数**

	東日本大震災	能登半島地震
電気	○地震発生から3日で約80%解消 ※(1)	○地震発生から28日で約80%以上解消 ・輪島市・珠洲市：8割以上回復 ・能登町・穴水町・七尾市・志賀町：99%回復(1/29時点) ※(4) ⇒約2.5ヶ月後に停電は概ね解消 ※(5)
通信	○移動通信(携帯電話基地局)は震災から約1ヶ月で概ね復旧 ※(2)	○移動通信(携帯電話基地局)は震災から約1ヶ月で96%超まで復旧 ※(4)
水道	○地震発生から1週間で57%が断水解消 ○地震発生から約3週間で90%が断水解消 ※(3)	○地震発生から約3ヶ月で約90%が断水解消 ※(6) ⇒約5ヶ月後に断水は概ね解消 ※(5)

出典「3.11の地震により発生電力で発生した広域停電の経緯(経済産業省)」(※1)、「東日本大震災における復旧の被災状況、復旧等に要する期間状況(総務省)」(※2)、「東日本大震災以来水道被害状況調査報告書(厚生労働省)」(※3)、「影響評価委員(令和6年)月29日公表資料(国土交通省)」(※4)、「令和6年能登半島地震における被害と対応(国土交通省)」(※5)「上下水道の復旧状況と今後の見通し(国土交通省)」(※6)

資料：令和6年度第2回北陸圏広域地方計画

◇令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言(社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会)

【現状認識】

- 地域的特色：半島でアクセスが限定など
- 道路被災の特色：道路網が大規模に被災など
- 被災の特色(全体)：孤立集落が多数発生など

【教訓】

災害に脆弱な国土を有する我が国では、今回の災害は、今後、全国どこでも起こる可能性がある。

【提言】

- **地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期確立**
 - ✓耐震性や復旧性を備え災害時に機能するネットワーク整備
 - ✓機動性と持続可能性を備えた管理体制
- **拠点機能の強化**
 - ✓防災拠点としての「道の駅」の機能強化
 - ✓災害時における交通結節機能の強化
- **データ活用による災害時交通マネジメントの高度化**
 - ✓ドローン活用など地形に合わせた機動的な情報収集体制の構築
 - ✓交通情報と地理空間情報とのデータ連携とオープン化・アーカイブ化
- **災害に備えた体制の強化**
 - ✓建設業者等の民間企業との連携
 - ✓代替手段も備えた総合的な防災力の強化
- **地域の新たな価値の創出につなげる道路空間の活用**
 - ✓半島地域の豊かな地域資源を生かす道路空間の活用
 - ✓能登半島地域の効果的な復旧・復興価値の創出につなげる道路空間の活用

4. これまでの道づくり基本方針の目標達成状況

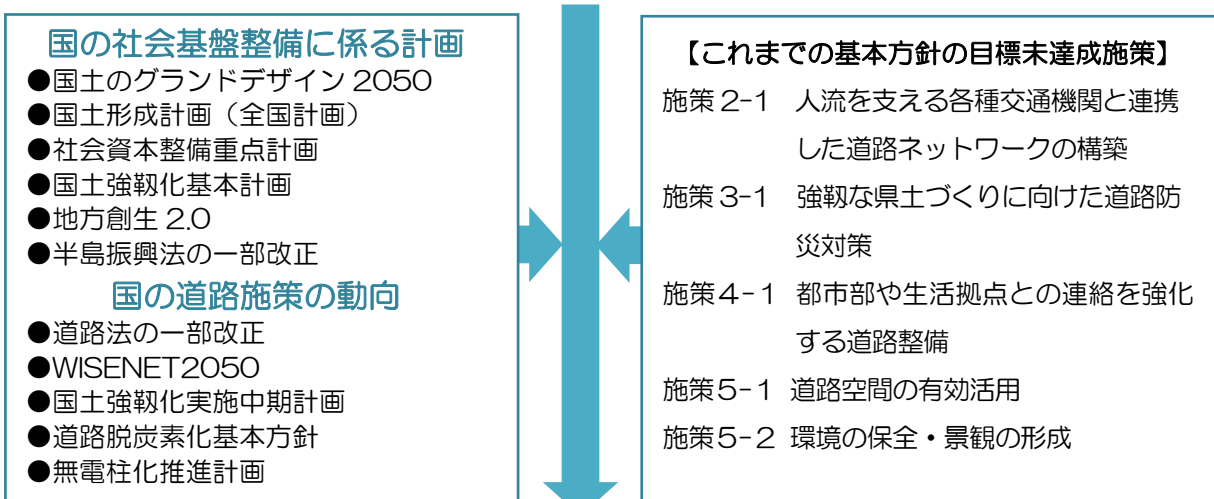
これまでの長崎県の道づくり基本方針で示した目標の達成状況は、下表に示すとおりです。

方針	施策	方針及び施策成果指標	基準値	目標値	達成状況	効果		
1.産業を支える道路ネットワークづくり		高規格道路IC30分カバー圏（面積ベース）	73.6% (R2年度)	79.4% (R7年度)	82.5% (R7年度)	達成	高規格道路IC30分カバー圏（面積ベース）が約230m ² （約9%）向上し、道路ネットワークの構築が図られた。	
	施策1-1	物流を支える高規格道路ネットワークの構築	高規格道路の供用率	58.7% (R2年度)	64.2% (R7年度)	65.1% (R7年度)	達成	西九州自動車道及び島原道路、西彼杵道路の一部が供用し、約6%（16.9km）向上することにより高規格道路ネットワークの構築が図られた。
2.交流人口を拡大する道路ネットワークづくり		長崎空港および新幹線駅への1時間カバー圏（面積ベース）	65% (R2年度)	68% (R7年度)	68.2% (R7年度)	達成	島原道路の一部が供用し、約90km ² （約3%）向上することにより、空港および新幹線駅への道路ネットワークの構築が図られた。	
	施策2-1	人流を支える各種交通機関と連携した道路ネットワークの構築	高規格道路の供用率（再掲）	58.7% (R2年度)	64.2% (R7年度)	65.1% (R7年度)	-	
			多様な交通モードが接続する交通結節点の整備数	-	3箇所 (R7年度)	2箇所 (R7年度)	未達成	交通結節点の整備を2か所達成したものの、目標を1箇所下回り、今後も引き続き整備を進める必要がある。
3.安全・安心で快適な道づくり		道路災害による孤立集落の発生防止	-	0件 (R7年度)	0件 (R7年度)	達成	道路災害発生時における集落の孤立を防止し、住民の生命や生活基盤が守られた。	
	施策3-1	強靱な県土づくりに向けた道路防災対策	道路斜面等の要対策箇所数の対策完了箇所数	126箇所 (R2年度)	206箇所 (R6年度)	171箇所 (R6年度)	未達成	道路斜面等の要対策箇所について、対策完了箇所数が171箇所となり、強靱な県土づくりに向けた道路防災対策を実施することができたが、目標を25箇所下回っているため、引き続き対策が必要である。
			無電柱化整備延長	38.6km (R2年度)	46.5km (R7年度)	40.4km (R7年度)	未達成	無電柱化の整備により、災害時の電柱倒壊リスクが軽減され、道路閉塞や停電等の二次災害を防止する効果が高まったが、目標を6.1km下回っているため、引き続き整備を進める必要がある。
	施策3-2	安全・安心な歩行空間の整備	通学路等の歩道の整備延長	-	12.5km (R7年度)	13.0km (R7年度)	達成	通学路等の歩道の整備により、安全・安心な歩行空間を確保することができた。
	施策3-3	低炭素社会に向けた交通円滑化対策	主要渋滞箇所における渋滞緩和数	-	28箇所 (R7年度)	29箇所 (R7年度)	達成	渋滞箇所数の減少に伴い、環境負荷が軽減し、CO ₂ 排出抑制につながった。
4.人口減少に対応し、持続可能な社会を支える道づくり		3次救急医療施設1時間カバー圏（人口ベース）	91% (R2年度)	92% (R7年度)	92% (R7年度)	達成	3次医療施設1時間カバー圏（人口ベース）が約17,000人（約1%）向上し、緊急医療体制強化が図られた。	
	施策4-1	都市部や生活拠点との連絡を強化する道路整備	国道道の供用延長	-	37.6km (R7年度)	36.6km (R7年度)	未達成	本土部、離島部の国道道が36.6km供用し、道路ネットワーク整備が進展したが、目標を1.0km下回り、引き続き整備を進める必要がある。
	施策4-2	救急医療体制の支援	高規格道路の供用率（再掲）	58.7% (R2年度)	64.2% (R7年度)	65.1% (R7年度)	-	
	施策4-3	戦略的な道路の維持管理	橋梁の補修実施数	74橋 (R1年度)	197橋 (R6年度)	197橋 (R6年度)	達成	橋梁長寿命化修繕計画に基づき、補修を行い、戦略的に維持管理することができた。
			トンネルの補修実施数	16施設 (R2年度)	59施設 (R6年度)	59施設 (R6年度)	達成	トンネル維持管理計画に基づき、補修を行い、戦略的に維持管理することができた。
施策4-4	道路交通分野におけるDXの推進		-					
5.魅力ある道路環境づくり		「ウォーカブルなまちづくり」により、歩行者空間が快適になったと感じる人の割合	-	50%以上 (R7年度)	未実施 (R6未)	未達成	県内で本格的に「ウォーカブルなまちづくり」に取り組んでいるのは1市町のみであり、当事業は現在整備途上のため、まだ効果を評価できる段階ではないが、継続して快適な歩行者空間の整備を進める。	
	施策5-1	道路空間の有効活用	ウォーカブルなまちづくりに継続的に取り組んでいる市町数	0市町 (R2年度)	4市町 (R7年度)	2市町 (R7年度)	未達成	目標の4市町を下回ったが、今後、ウォーカブルなまちづくりに取り組んでいる市町において、道路空間の活用が図られる見込みである。
	施策5-2	環境の保全・景観の形成	広域エリアにおける県及び市町の連携による景観形成ガイドラインの策定	0件 (R2年度)	2件 (R7年度)	0件 (R7年度)	未達成	景観形成のガイドラインの策定に向け、関連市町との連携を図ったが、策定には至らなかった。今後は、景観行政としてできる取組みを継続する見込みである。
サイクリングモデルルートの整備の着手数			3地域 (R2年度)	6地域 (R7年度)	4地域 (R7年度)	未達成	市町の同意が得られた地域についてモデルルートを設定・整備し、景観資源と観光施設をつなぐ導線を形成したが、目標を2地域下回っている状況である。今後は、市町と調整し新たなルート形成を模索しつつも、まずは既存の4ルートについて魅力向上に努める。	

5. 道づくりの基本方針

本県の道路行政が取り組むべき課題に対し、社会基盤整備の動向、これまでの道づくり基本方針の目標達成状況を踏まえ、道づくりの基本方針を以下のように設定しました。

長崎県の道づくりの課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 地域経済を支える円滑な人と物の流動確保 ● 離島・半島部などの脆弱な道路ネットワークの改善 ● 交通拠点と地域を結ぶアクセスの向上 ● 限られた予算下での健全な道路ネットワークの機能維持 ● 長大橋の効果的・効率的なメンテナンス ● 強靱な県土の骨格となる高規格道路ネットワークの構築 ● 災害に強い道路の機能強化 ● 都市間・拠点間を結ぶ幹線道路サービスレベルの向上 ● 交通渋滞の解消 ● 多様なニーズに対応した道路空間の創出 ● 歩行者や通行車両の安全性の向上 ● 新たな地域間交流に繋げる自転車の利活用



長崎県の道づくり基本方針
<ul style="list-style-type: none"> ▶ 力強い産業の育成や交流人口の拡大等による地域活性化を図るとともに、強靱な県土づくりを進めていくため、人流・物流を支える道路ネットワークである高規格道路を重点的に整備します。 ▶ 安全・安心で持続可能な魅力ある地域づくりを目指し、局所的な改良や交通安全対策、長寿命化のための戦略的なメンテナンスなど県民生活に密着した道路の整備・維持管理を計画的に推進します。

6. 基本方針の実現に向けた施策

長崎県の道づくり基本方針の実現に向け、取り組むべき施策を以降に示します。

方針1 地域の活力と交流を生み出す道づくり

ヒト・モノが円滑に移動できる道路ネットワークの構築により、地域経済の活性化を実現します。

施策 1-1 人流・物流を支える高規格道路ネットワークの構築

施策 1-2 県民生活に密着した道路の整備による道路ネットワークの拡充

施策 1-3 交通結節機能の強化と交通拠点の整備

方針2 次世代へつなぐ道路の戦略的なメンテナンス

予防保全型のメンテナンスサイクルの推進、民間企業との連携などにより戦略的な維持管理を進めます。

施策 2-1 戦略的な道路の維持管理

施策 2-2 官民連携による長大橋メンテナンスの効率化・高度化

方針3 災害から県民の命と暮らしを守る強靱な県土づくり

災害に強い道路基盤を構築し、大規模自然災害に備えた安心して暮らせる強靱な県土づくりを推進します。

施策 3-1 災害に強い道路ネットワークの構築

施策 3-2 災害に備えた道路の防災対策・機能強化

方針4 持続可能な社会を支える道づくり

行政・商業・医療などの主要な施設が集まる拠点と、住民が暮らす生活拠点を円滑につなぐ道路ネットワークを構築するとともに、環境にも配慮しながら持続可能な社会づくりに寄与します。

施策 4-1 移動の速達性・信頼性を高める道路ネットワークの構築

施策 4-2 脱炭素社会の実現と生物多様性への取り組み

方針5 地域の魅力と暮らしを支える道づくり

人中心の道路空間や自転車の走行環境の整備などにより、魅力的な道路環境を形成します。

施策 5-1 道路空間のリノベーションと歩行空間の創出

施策 5-2 安全・安心な歩行環境の整備

施策 5-3 サイクルツーリズムの推進

図● 5つの方針と12の施策

施策 1-2 県民生活に密着した道路の整備による道路ネットワークの拡充

地域の活力や交流を持続的に生み出していくためには、広域的な道路ネットワークの整備に取り組むとともに、県民の日常生活を支える身近な道路についても、安全性・走行性の確保を図っていくことが必要です。

私たちは、通勤・通学、買い物、通院など、生活のさまざまな場面で道路を利用しています。

このような中、都市部では、地形的制約から交通が幹線道路に集中し、渋滞が発生しやすい状況にあります。また、離島・半島部では、急カーブ・急勾配や狭隘区間などにより、安全性や走行性に課題があります。

これらの課題を解決し、安全で円滑な移動を可能とする道路環境を整えるため、バイパス整備や道路拡幅などを進め、道路ネットワークの拡充を図ります。

また、地域の実情に応じた施策を行う観点から、「1.5車線の道路整備ガイドライン」に基づく整備手法も活用し、整備効果の早期発現とコスト縮減を図りながら、道路整備に取り組めます。

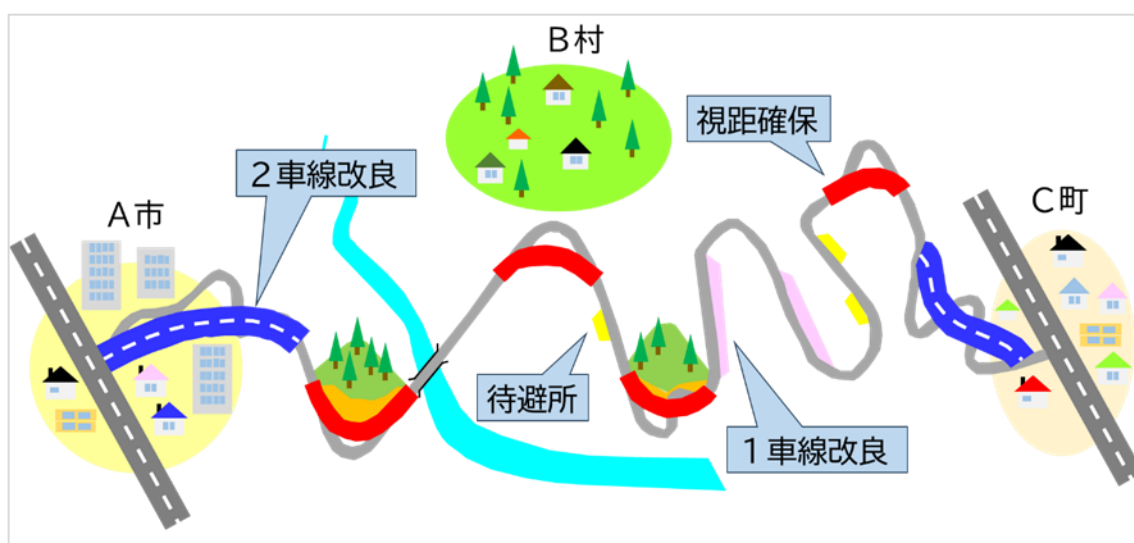


図● 1車線道路の離合状況（一般国道207号）

資料：長崎県道路建設課

表● 施策 1-2 指標

指標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
国県道の供用延長(バイパス整備や道路拡幅)	0km(R7年度)	33.3km(R12年度)



図● 1.5車線の道路整備のイメージ

資料：長崎県の1.5車線の道路整備ガイドライン（令和8年3月）

施策 1-3 交通結節機能の強化と交通拠点の整備

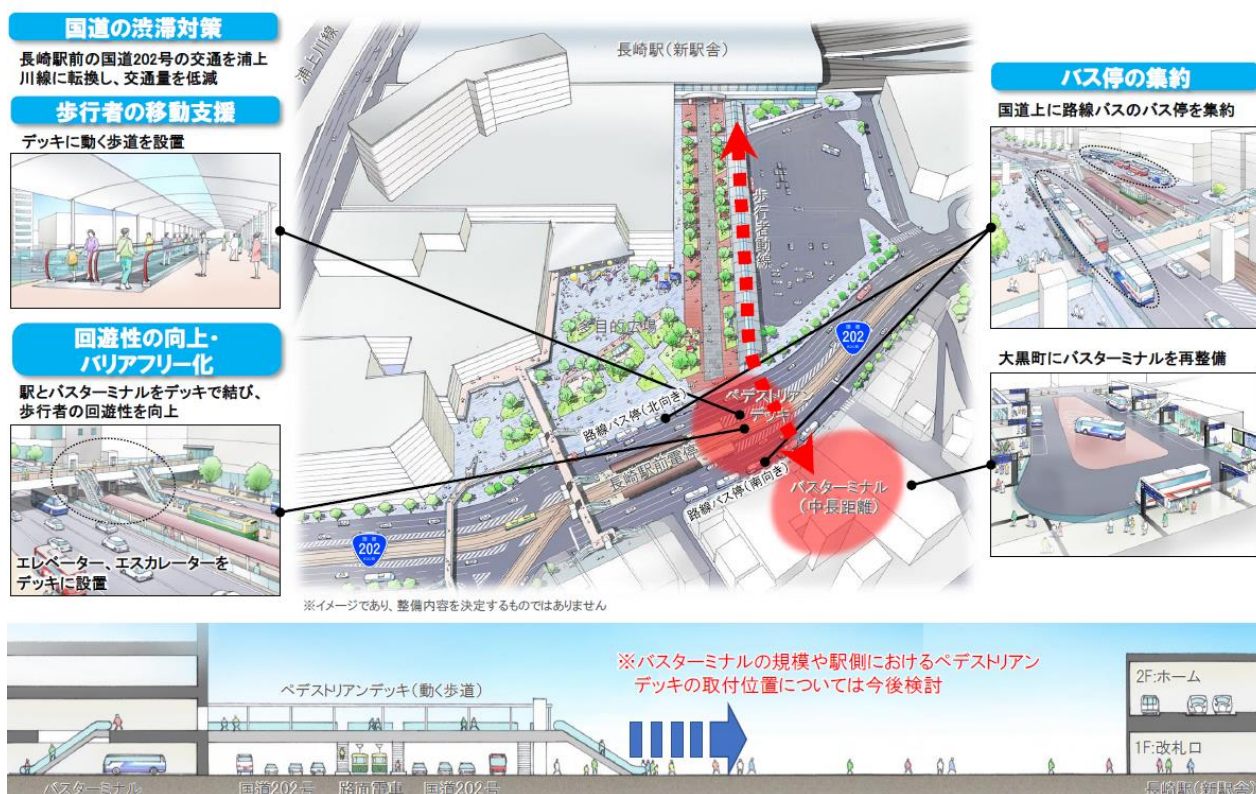
本県は、九州新幹線西九州ルート（西九州新幹線）の整備により、九州内外との移動時間が短縮され、交流人口の増加、地域経済の活性化など、さまざまな効果が現れています。これらの効果を県内全域へ波及させるためには、新幹線駅から主要地域への回遊性や利便性の向上が重要となります。

このため、交通結節点となる新幹線駅前において、道路ネットワークと鉄道、バス、路面電車、タクシー、徒歩等の多様な交通モードを連携させ、駅利用者が円滑に乗り継ぐことができる交通結節機能^{*}の強化を図ります。

その中でも、長崎駅前においては、交通結節機能の強化に加え、バス停の集約など交通拠点の機能整備に取り組みます。

表● 施策 1-3 指標

指標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
多様な交通モードが接続する交通結節点の整備着手件数	0件(R7年度)	1件(R12年度)



図● 長崎駅前の整備イメージ

資料：長崎駅前交通拠点整備事業計画検討会

6-2. 次世代へつなぐ道路の戦略的なメンテナンス

施策 2-1 戦略的な道路の維持管理

老朽化した道路インフラが急増しており、これらを荒廃させることなく適切に維持管理するとともに、その費用を抑制する必要があります。そのため、定期的な点検により早期に損傷を把握し、予防保全措置を講じることで長寿命化を図るなど、戦略的なメンテナンスを推進していくことが重要です。さらに、限られた予算の中で維持管理費用を平準化するためには、長期的な計画に基づく取り組みが必要です。

本県では、「公共土木施設等維持管理基本方針※」に基づき、「長崎県橋梁長寿命化修繕計画」を平成 19 年度に全国に先駆けて策定するなど、橋梁や道路トンネルなどの施設に関する維持管理計画を順次策定・改訂し、適切な時期に、措置を講じています。

このほか、周辺道路の整備状況の変化や利用状況を踏まえ、機能が重複している道路橋や横断歩道橋については、老朽化の進行による第三者被害の防止や維持管理費の縮減の観点から、撤去や集約化を計画的に進めていきます。

さらに、長崎大学が中心となって維持管理に携わる技術者を育成する「道守※」については、道路施設の点検等を行うことができる民間資格として位置付けられており、その制度の積極的な活用を推進しています。あわせて、県職員においても、本制度を活用して、必要な知識や技術の習得を図ります。

表 ● 施策 2-1 指標

指標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
道路橋において、早期措置段階の判定年度から5年以内に措置を講じた割合	100%(R7 年度)	100%(R12 年度)
橋梁の補修実施数(累計)	19 橋(R7 年度)	120 橋(R12 年度)
トンネルの補修実施数(累計)	10 本(R7 年度)	46 本(R11 年度)

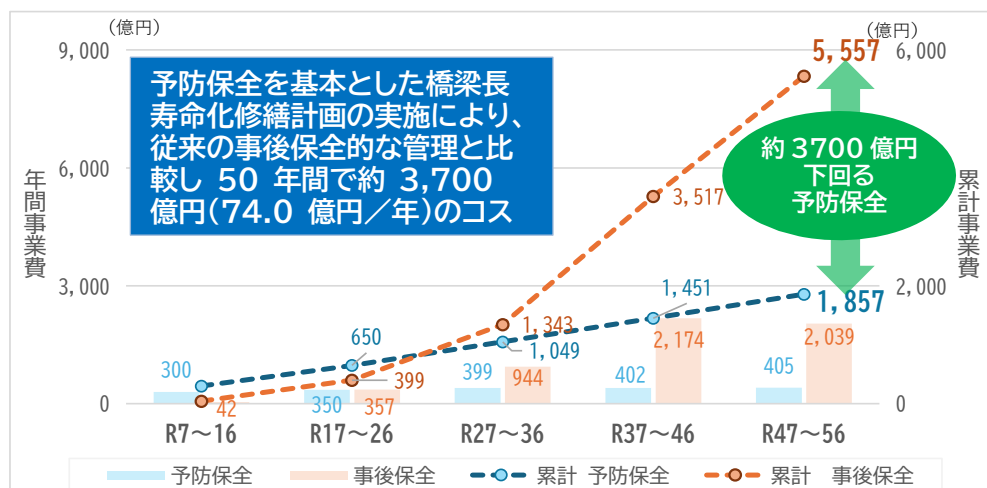


図 ● 予防保全、事後保全による橋梁維持管理費の比較

資料：長崎県橋梁長寿命化修繕計画(令和 7 年 3 月)

施策 2-2 官民連携による長大橋メンテナンスの効率化・高度化

本県は、離島・半島部が県土の約7割を占めており、その地理的条件から、長大スパンを有する離島架橋が数多く整備されています。

これらの長大橋は、海上という厳しい環境条件にあるため劣化が進みやすく、かつ多くの部材が点検しにくい位置にあることから、維持管理には高度な技術力と効率的な作業体制が求められます。補修工事費の増大や架け替えを避けるためには、専門的な点検と適切な補修を計画的に行うことが不可欠であり、その実施に当たっては高度な技術を有する民間事業者のノウハウの活用が必要となります。

こうした状況を踏まえ、本県では、長大橋7橋を対象に、点検、設計、工事などの業務を官民で連携しながら一体的に実施する「一括発注・性能発注方式」により維持管理を行うこととしています。この方式により、管理品質、コスト、対策の適時性を最適化し、高度な予防保全の実行やライフサイクルコストの縮減につなげ、長大橋の長期供用を図っていきます。

なお、橋梁の維持管理に関する官民連携の取り組みは国内に前例がないことから、長期契約による官民双方の課題や効果を検証するため、2橋・5年契約をベースとした第1期事業として、令和8年度から令和12年度までの約5年間の事業期間で試行していきます。

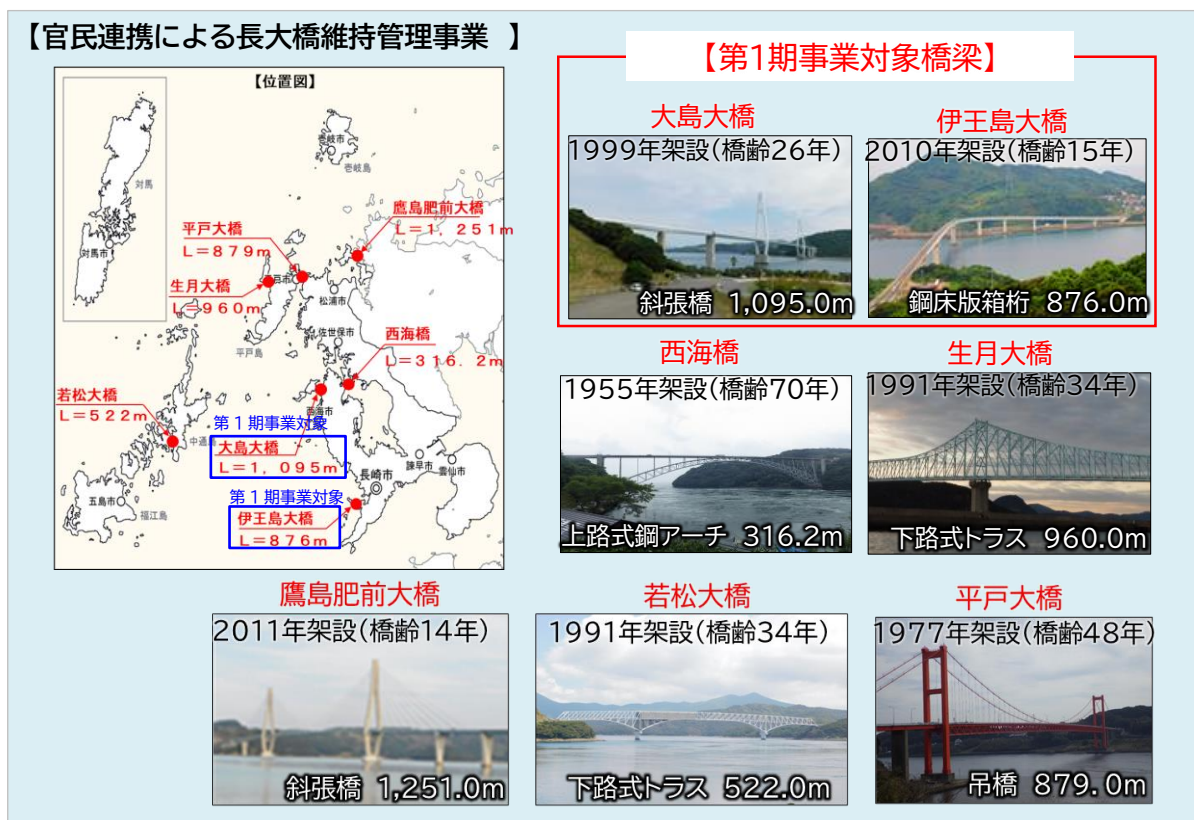


図 ● 官民連携による維持管理対象橋梁

資料：長崎県道路維持課

6-3. 災害から県民の命と暮らしを守る強靱な県土づくり

施策 3-1 災害に強い道路ネットワークの構築

本県では、これまでに長崎大水害や雲仙普賢岳噴火など、甚大な被害をもたらす災害が発生してきました。加えて、近年は豪雨の発生頻度が増加しており、県民の暮らしや社会経済活動を支える社会基盤の被災リスクの増大が懸念されています。

令和7年3月には、令和6年能登半島地震の教訓を踏まえ、半島振興法が改正され、半島地域における防災対策の推進が位置付けられました。これを受け、半島防災に向けた取り組みを推進することは、本県においても極めて重要です。

このような中、大規模自然災害による道路の寸断やライフライン*の途絶等により孤立集落が発生することを防ぐため、高規格道路のミッシングリンクの解消や、幹線道路の整備によるダブルネットワーク化*を推進するなど、防災機能の強化を目的とした道路ネットワークの形成を推進します。

表● 施策 3-1 指標

指標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
高規格道路の供用率【再掲】	65.0%(R7 年度)	66.8%(R12 年度)
高規格道路の新規事業化箇所数【再掲】	0 箇所(R7 年度)	3 箇所(R12 年度)



図● 西九州自動車道の代替ルート確保例（令和3年8月豪雨）

資料：長崎県道路建設課

施策 3-2 災害に備えた道路の防災対策・機能強化

本県では、計画的かつ効率的に道路防災対策を推進するため、これまでの対策実施状況や道路防災に関する点検結果を踏まえ、令和7年度から令和16年度までの10年間を計画期間とする「第三期長崎県道路防災事業計画※」を策定しました。

このため、県が管理する道路における災害危険箇所を把握するとともに、点検等によりその状態を継続的に監視しながら、計画的かつ効率的に防災対策を実施します。

また、倒壊した電柱等による道路閉塞は、災害時の救助活動や緊急輸送に大きな支障を来すことから、防災性の向上と良好な道路景観の形成を図るため、緊急輸送道路をはじめとする重要路線において、道路拡幅などと併せた無電柱化（電線共同溝）の整備を推進します。

さらに、災害時における自立的な避難活動や被災地支援体制を確保するため、広域道路ネットワークと連携し、非常用電源や通信設備、備蓄倉庫等を備えた「防災道の駅」の活用に向けて関係部署と連携を図っていきます。

表 ● 施策 3-2 指標

指標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
道路斜面等の要対策箇所の対策完了箇所数	234 箇所(R7 年度)	374 箇所(R12 年度)
無電柱化整備延長	40.4km(R7 年度)	45.6km(R12 年度)



図 ● 道路法面对策状況

資料：長崎県道路維持課



図 ● 第一次緊急輸送道路における無電柱化

資料：長崎県道路維持課

6-4. 持続可能な社会を支える道づくり

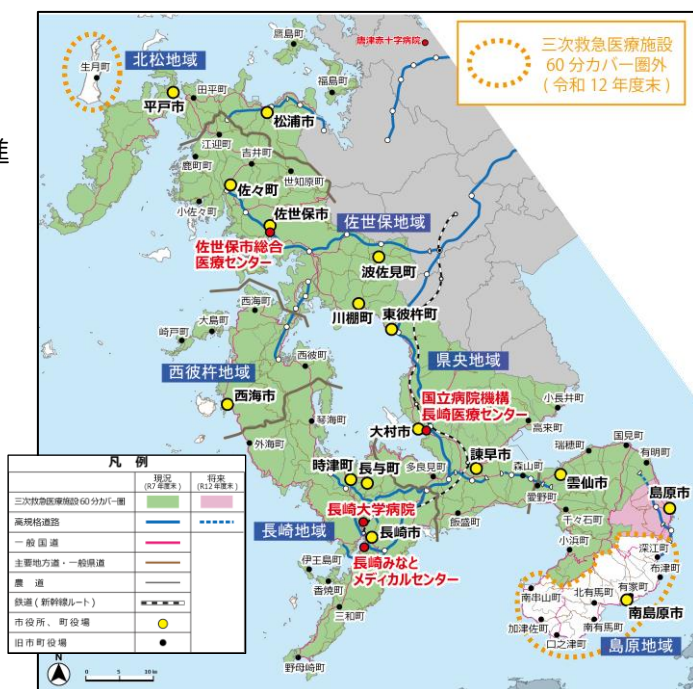
施策 4-1 移動の速達性・信頼性を高める道路ネットワークの構築

本県では、離島・半島部において救急搬送に時間を要している状況にあるほか、主要拠点間における旅行速度の低下、都市部を中心とした交通渋滞や交通事故が慢性的に発生しているなど、移動の速達性や信頼性に関わる課題を抱えています。加えて、人口減少の進行に伴い、都市機能の集約や広域的な自治体連携が進む中で、拠点間の移動や地域内外のアクセスに対する道路ネットワークの役割が一層重要となっています。

これらの課題に対応するため、広域的な幹線道路を中心としたネットワークの構築により、救急搬送や拠点間移動、都市部における日常的な移動の円滑化と安全性の向上を図ります。その結果、移動時間を短縮し、医療・福祉・商業等の生活サービスを提供できる圏域を拡大することで、人口減少が進む中においても、地域の生活サービスの維持につなげていきます。

具体的には、三次救急医療施設から遠隔地に位置する半島部等において、高規格道路をはじめとする幹線道路の整備を推進するとともに、離島部など道路改良が遅れている地域では、集落から二次救急医療施設※に至る道路の改良を進め、所要時間の短縮と走行性の向上を図ります。

また、交通の円滑化を図る観点から交差点改良※を進めます。交差点改良にあたっては、用地条件や事業費などの制約を踏まえ、既存道路の総幅員の中での車線構成の見直しや空間の再配分、みなし右折帯の設置など、効果的で即効性のある整備手法を含めた対策を進めます。



図● 三次救急医療施設 60分カバー圏域（令和12年度末）
資料：長崎県道路建設課

表● 施策 4-1 指標

指標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
三次救急医療施設 60分カバー圏(人口ベース)	93%(R7年度)	96%(R12年度)
高規格道路の供用率【再掲】	65.0%(R7年度)	66.8%(R12年度)
高規格道路の新規事業化箇所数【再掲】	0箇所(R7年度)	3箇所(R12年度)
国道道の整備延長(バイパス整備や道路拡幅)【再掲】	0km(R7年度)	33.3km(R12年度)

施策 4-2 脱炭素社会の実現と生物多様性への取り組み

本県では、都市部を中心に交通渋滞が発生しており、渋滞に起因する自動車排気ガスの排出削減が課題となっています。

このため、ハード対策に加え、時差出勤の促進や公共交通の利用促進といった交通需要マネジメント（TDM[※]）によるソフト対策についても、関係機関と連携しながら活用を検討し、交通渋滞の緩和と道路交通の円滑化を目指します。

また、道路の建設から維持管理に至るライフサイクル全体において、低炭素化を意識した取り組みを進めることが求められていることから、脱炭素社会の実現に向けた道路脱炭素化推進計画を策定します。あわせて、低炭素アスファルト合材[※]などの実用段階にある新技術を活用し、CO₂排出量の削減に取り組みます。なお、ラウンドアバウトは、道路照明以外に電力を必要とせず、信号停止によるアイドリングの発生を抑制することで、CO₂排出量の削減が期待できることから、県内でも取り組みを実施しています。

さらに、生物多様性の保全を含めた取り組みも重要となっています。対馬市においては、環境省レッドリスト[※]に掲載されているツシマヤマネコが生息しており、道路交通に伴うロードキル[※]を踏まえた配慮が必要となっています。

このため、野生動物の移動経路や生息環境に配慮した道路構造の工夫や注意喚起など、野生動物と人間が共生できる道路づくりを進め、道路分野におけるネイチャーポジティブ[※]の実現に取り組みます。

表● 施策 4-2 指標

指標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
主要渋滞箇所における渋滞緩和数	0 箇所(R7 年度)	12 箇所(R12 年度)



図● 田原交差点の渋滞状況

資料：長崎県道路維持課



図● ネコ走りを利用するツシマヤマネコ

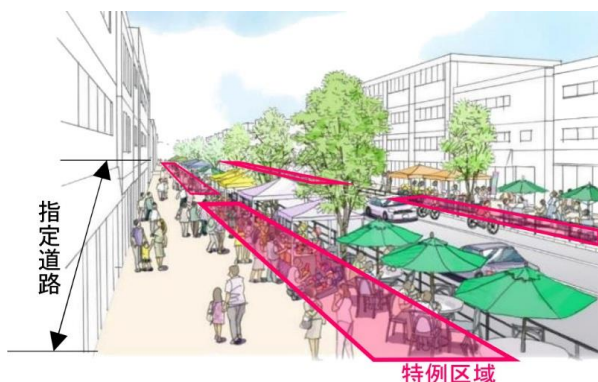
資料：長崎県道路建設課

6-5. 地域の魅力と暮らしを支える道づくり

施策 5-1 道路空間のリノベーションと歩行空間の創出

歩行者利便増進道路（ほこみち）制度^{*}を活用し、道路空間の再編や車両流入の抑制を通じて、歩行者の安全で円滑な通行と利便性の向上を図り、地域の賑わいと魅力を創出する人中心の道路空間づくりに取り組みます。

また、街路空間を車中心から人中心の空間へ再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へとしていく「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を推進します。そのような中、佐世保市においては、人中心で快適に滞在できる空間の創出を目指し、滞在快適性等向上区域（まちなかウォークアブル区域^{*}）を指定しています。



図● 「ほこみち」で指定された特例区域のイメージ

資料：国土交通省 HP

表● 施策 5-1 指標

指標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
特例区域の指定数	0 件(R7 年度)	1 件(R12 年度)

Walkable

歩きたくなる

Eye level

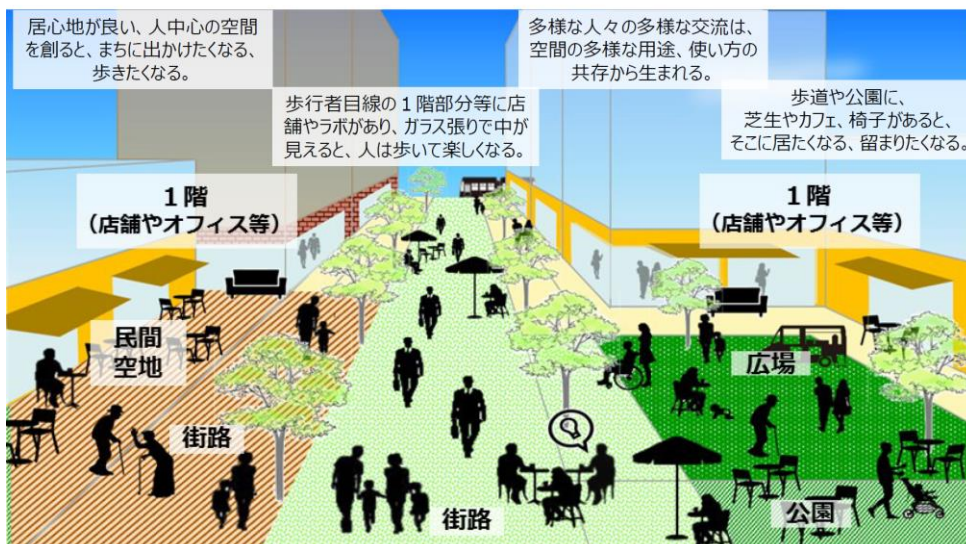
まちに開かれた1階

Diversity

多様な人の多様な用途、使い方

Open

開かれた空間が心地よい



図● コンパクトでゆとりのある「ウォークアブルなまちづくり」のイメージ

資料：国土交通省 HP

施策 5-2 安全・安心な歩行環境の整備

地域住民の安全性向上を図るため、安全確保が必要な通学路、交通事故の発生割合や歩道の整備要請が高い箇所から優先的に対策を進めます。

通学路の安全対策については、地域と協働で実施した通学路における合同点検に基づき、対策が必要とされた箇所において、歩道整備や防護柵設置などのハード対策や交通安全教育などのソフト対策の計画、実施、検証を行う PDCA サイクルによる対策を推進していきます。

さらに、既存の歩道のバリアフリー化を進めるとともに、より多くの人にとって使いやすいユニバーサルデザイン※に配慮した道づくりを進めます。

表● 施策 5-2 指標

指標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
通学路等の歩道の整備延長	0 km(R7 年度)	10.0km(R12 年度)



図● 通学路における交通安全対策事例（一般県道大浜福江線 五島市）

資料：長崎県道路維持課

施策 5-3 サイクルツーリズムの推進

本県は、北海道に次いで全国第2位となる総延長4,195kmの海岸線を有し、どの地域でも美しい景観が見られることが大きな特徴であり、また、2つの世界遺産をはじめ、歴史・文化、豊かな自然、温泉、グルメなど、多岐にわたる観光資源が数多く点在しています。

これらの観光資源をつなぐ手段として、サイクルツーリズム※による観光振興と地域活性化を目的に、潮風を切って走るロングライドや観光地を巡りながら走るツーリングなど、多様性に富んだサイクリングを楽しめるよう、県内に4つのサイクリングルートを設定しています。

サイクルツーリズムの推進に向け、これまでにコース案内看板の設置や、矢羽根・ブルーラインといった路面表示の整備を進め、走行環境の充実を図ってきました。

今後も関係機関と連携し、既存の休憩施設を活用した受入施設やサイクリング拠点の設置、サイクルラックやメンテナンススペース※の整備を進め、受入環境の充実を図っていきます。



図● 島原半島一周サイクリングルートのナショナルサイクルルート指定に向けた取り組み

資料：長崎県道路維持課

7. 今後の進め方

時代の変化に迅速かつ的確に対応した道づくりを進めるうえで、以下の5つの項目に取り組みます。

効率的な事業推進

限られた公共事業予算の中、投資効果を早期に発揮させるために、整備箇所の選択と集中を進めるとともに、設計・施工及び維持管理も含めたライフサイクルコストの縮減に努めます。

また、導入する事業により、どのような効果が期待でき、また投資費用に見合うかどうか等を確認する事業評価を、事業の導入時、事業期間中、事業完了後の3段階で実施します。

県民に対する説明責任の徹底

道路整備に関する各種パンフレットの作成・配布や、広報紙、新聞、テレビ等のマスコミの活用、ホームページの充実を図ることにより、各種情報の提供に努めます。

また、事業箇所や完成目標を明記した「長崎県の道路整備に関するプログラム」に従って事業を推進し、完成時期や整備効果については積極的に公表します。

そして、道路計画の決定手続きにおける透明性、客観性、合理性および公正性を確保するため、地域のニーズを計画に反映させるPIやオープンハウスなどの手法を活用し、構想・計画段階から住民や道路利用者との情報交換を行うとともに、県民に対する説明を行います。



図● オープンハウスの様子

県民との協働の推進

身近にある道路をきれいにし、快適な道路環境をつくり出すために、地域住民と行政が協力する「県民参加の地域づくり事業」を推進し、愛護団体・アダプト団体を支援します。

さらに、道路を見守り育てる人材である「NPO 道守長崎」の活動を通じ、県民と行政が連携して道路環境の維持・向上に努めます。

また、「ながさきサンセットロード」や「島原半島うみやま街道」といった風景街道の取り組みを通じて、民間団体や大学、行政が連携し、風景・自然・歴史・文化など地域ならではの資源を生かした、美しい景観づくり、活力ある地域づくり、観光振興を推進します。



DXの推進

デジタルトランスフォーメーション（DX※）とは、デジタル技術を活用して業務や仕組みを変革することです。建設業においても少子高齢化が進む中、限られた人員でインフラ整備や維持管理、災害対応を行うため、インフラ分野のDXの取り組みは必要です。

そのため、県内建設業の生産性向上の目標や目指す姿を示し、官民一体となって目指していくべきDXの道しるべとして、「長崎県インフラDXアクションプラン※」を策定しています。

道路分野でも、機械制御による作業効率化を実現する“ICT施工※”（施工の効率化）、WEB会議システムなどのデジタル技術を活用した“災害対応の迅速化”などに取り組みます。

DX推進に関する県の取組

	三次元データの活用 現在、webサイト「オープンナガサキ」として県全域の三次元点群データを公開しています。 今後は、構造を立体的に確認できる三次元データを測量、設計、施工、維持管理の各段階において活用し、業務の効率化を図っていきます。
	施工の効率化（ICT施工） 事業者に対して、省力化や生産性向上が見込まれるICT施工を普及させるために、ICT現場見学会を実施しています。 ICT施工は、機械制御による作業効率化を実現する施工方法です。
	災害対応の迅速化 迅速に災害復旧工事を実施するため、ウェブ会議システムなどのデジタル技術を活用して、災害状況を説明しています。 ウェブ会議システムは移動に要する費用や時間を縮減でき、災害時以外でも活用しています。
	ドローンの活用 職員が災害状況の早期把握と情報収集のほか、インフラ点検や事業予定地の調査などで無人航空機を活用するため、「ドローン研修」を開催しています。 また、事業者に対してもドローンのみならず、ICT機器・デジタル技術を活用する研修を県内各地で実施していきます。

資料：土木部の概要 NAGASAKI2025

SDGsの推進

持続可能な開発目標（SDGs）※は、平成27年9月の国連総会において採択されました。

SDGsは、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済、社会及び環境をめぐる広範な課題に対する総合的な取り組みです。

本方針を通じて、SDGsの以下の6つの目標に貢献していきます。

- 目標3「すべての人に健康と福祉を」
- 目標8「働きがいも経済成長も」
- 目標9「産業と技術革新の基盤をつくろう」
- 目標11「住み続けられるまちづくりを」
- 目標13「気候変動に具体的な対策を」
- 目標15「陸の豊かさも守ろう」

