長崎県の道づくり基本方針

令和８年６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靭な県土づくり ……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

＜参考資料＞

用語集……58

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・半島部で拡大する所得格差、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。

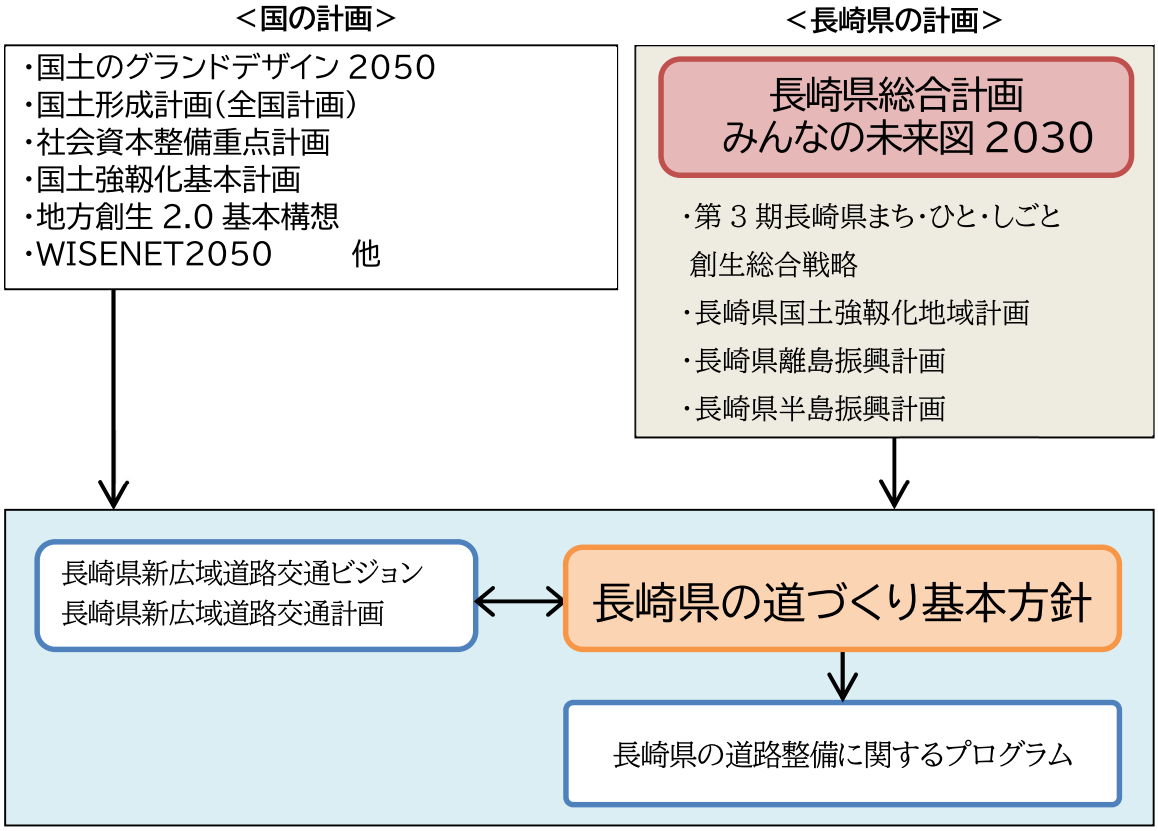


図　本方針と上位・関連計画との関係性

「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　くらし

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活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・半島部で拡大する所得格差
- 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.長大橋の効果的・効率的なメンテナンス
5.激甚化・頻発化する自然災害への対応	6.強靭な県土の骨格となる高規格道路ネットワークの構築
	7.災害に強い道路の機能強化
6.人口減少社会に対応した県土づくり	8.都市間・拠点間を結ぶ幹線道路サービスレベル※の向上
7.医療資源の集約化への対応	
8.脱炭素社会の実現に向けた対応	9.交通渋滞の解消
9.安全な移動、地域活性化に繋げる道路空間確保	10.多様なニーズに対応した道路空間の創出
10.交通事故による安全・安心な暮らしの阻害	11.歩行者や通行車両の安全性の向上
11.地方部の新たな観光需要の創出	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と安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現
- ●国土強靭化基本計画
  －「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
- ●国土強靭化実施中期計画
- ●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

【達成した目標】

施策1-1 物流を支える高規格道路ネットワークの構築

施策3-2 安全・安心な歩行空間の確保

施策4-3 戦略的な道路の維持管理

など

【未達成の目標】

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 強靭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

など

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、強靭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靭な県土づくり
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。

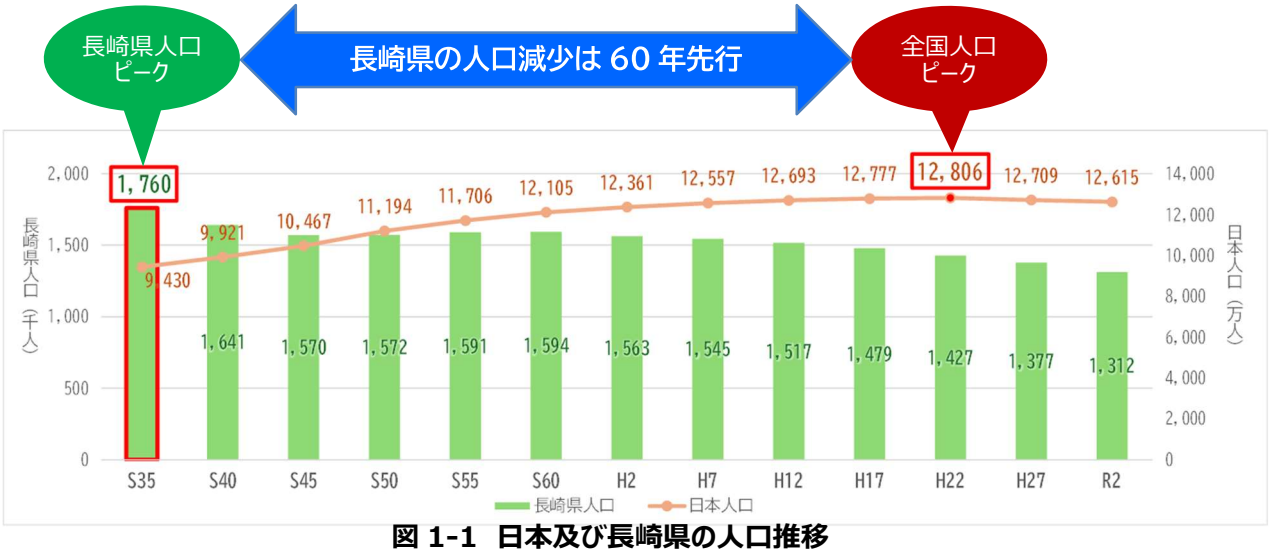


図 1-1　日本及び長崎県の人口推移

資料：各年国勢調査

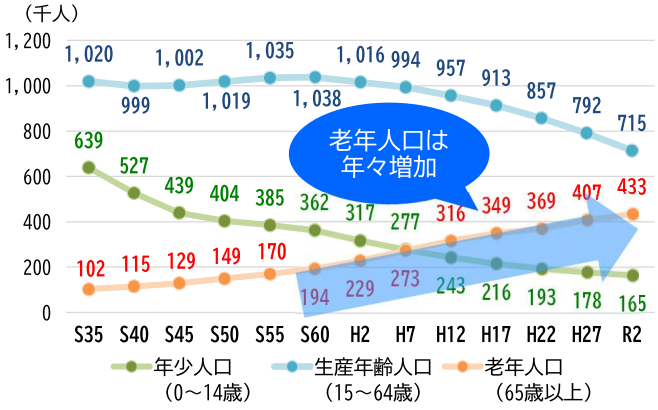


図 1-2　長崎県の年齢３区分別人口の推移

資料：各年国勢調査

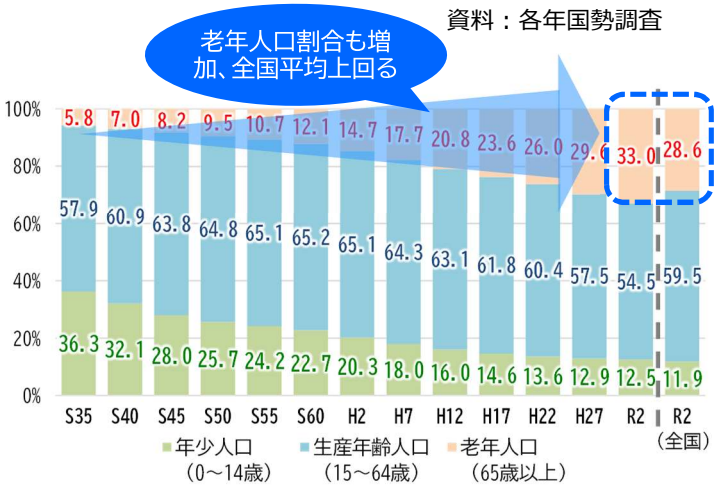
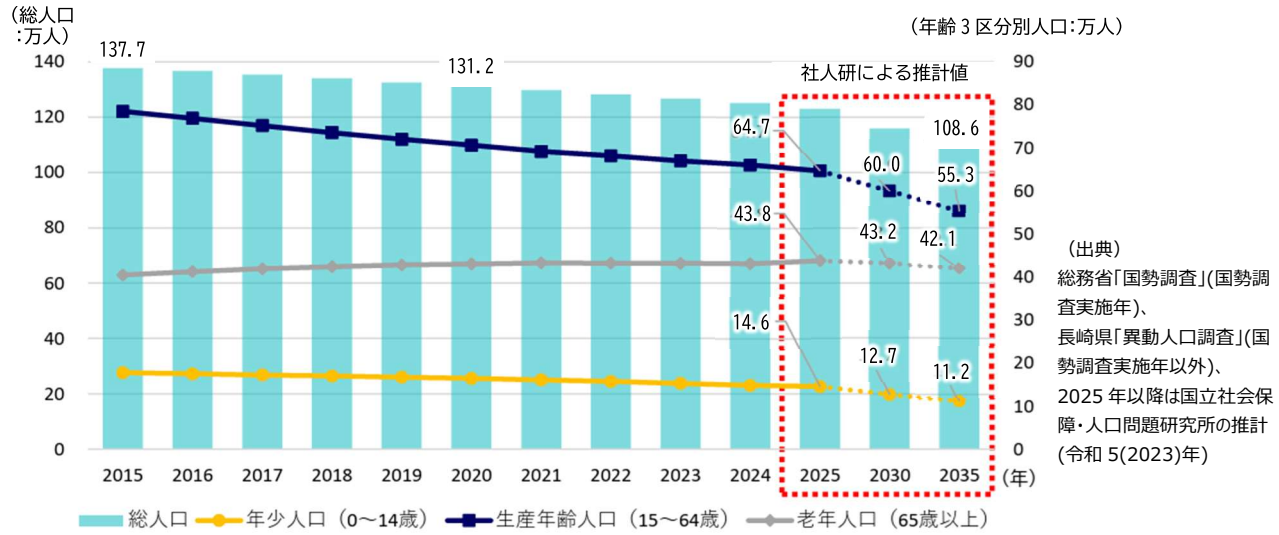


図 1-3　長崎県の年齢３区分別人口割合の推移

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。



（出典）
総務省「国勢調査」(国勢調査実施年)、
長崎県「異動人口調査」(国勢調査実施年以外)、
2025 年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計(令和 5(2023)年)

図 1-4　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]

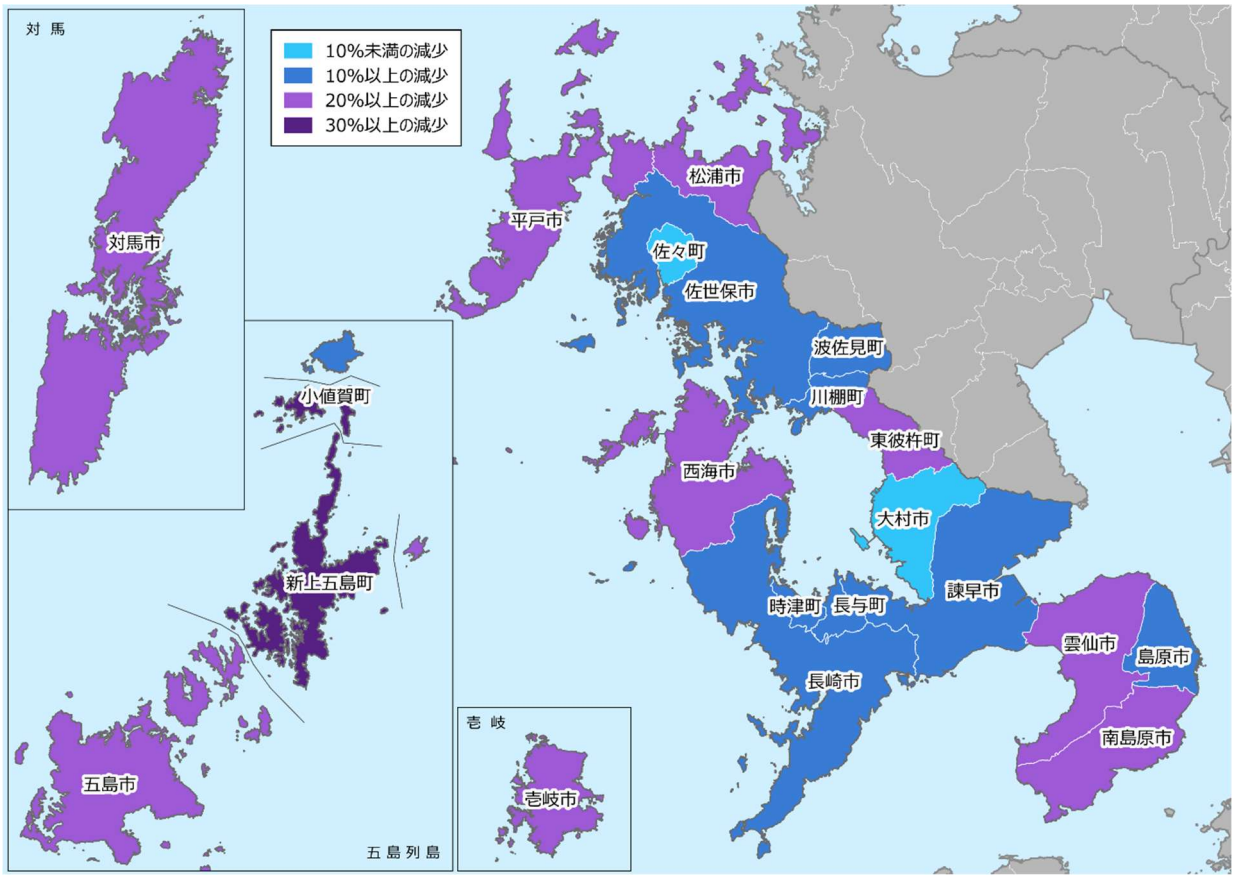


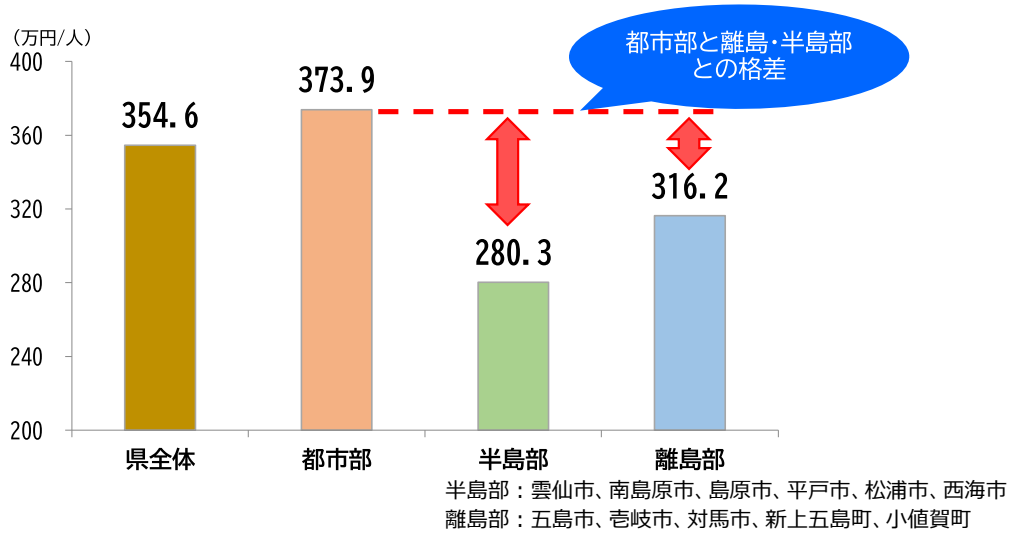
図 1-5　令和２（2020）年時点の人口に対する将来推計人口（令和 17（2035）年時点）の増減

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・半島部で拡大する所得格差

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。



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、壱岐市、対馬市、新上五島町、小値賀町

図 1-6　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）

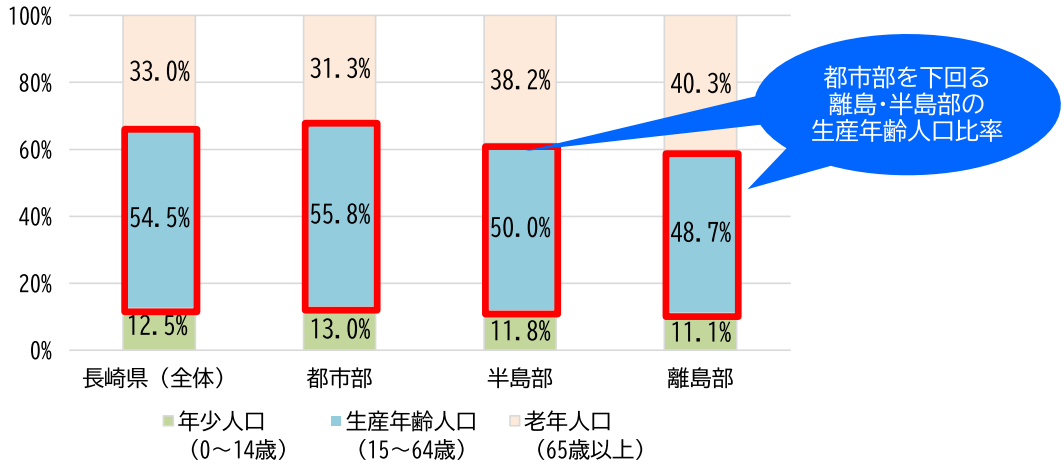


図 1-7　地域別年齢３区分別人口割合

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 に及ぶ県域で、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。

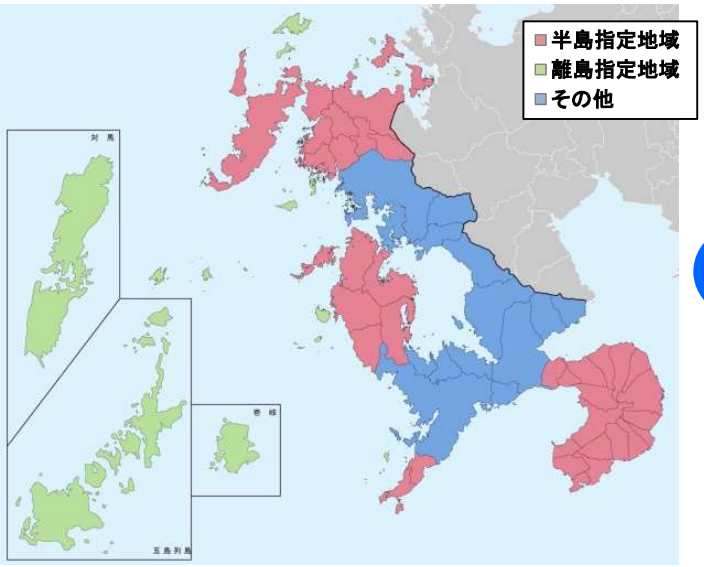


図 1-8　地域区分

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）

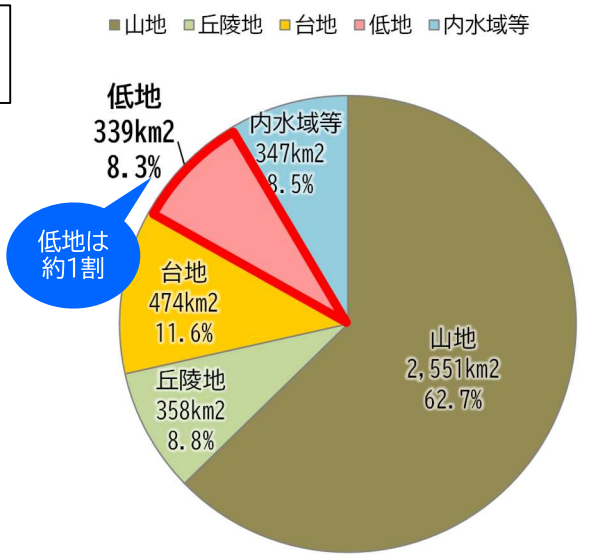


図 1-9　地形別面積

資料：第 65 回日本統計年鑑（平成 28 年）

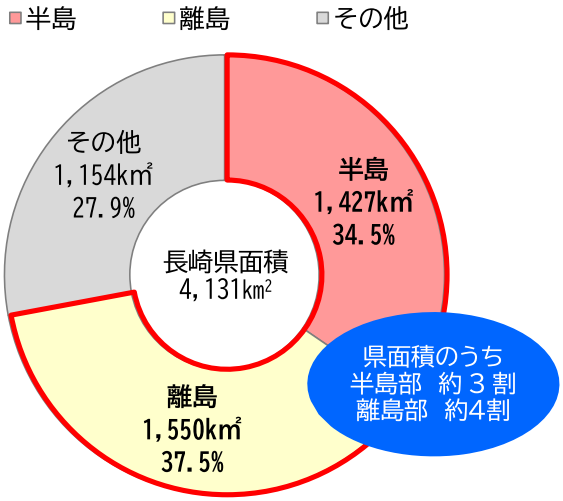


図 1-10　離島･半島部の面積割合

資料：全国都道府県市区町村別面積調（令和７年）

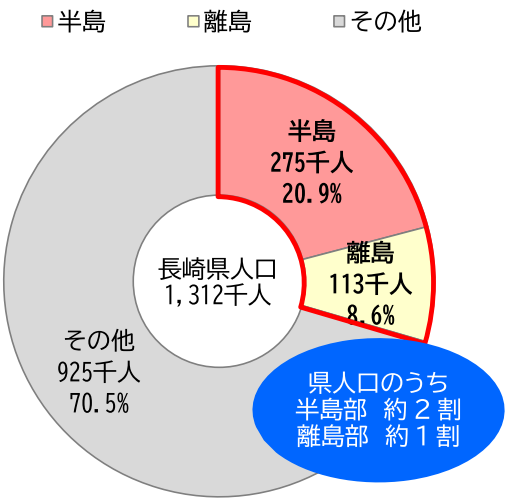


図 1-11　離島･半島部の人口割合

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。

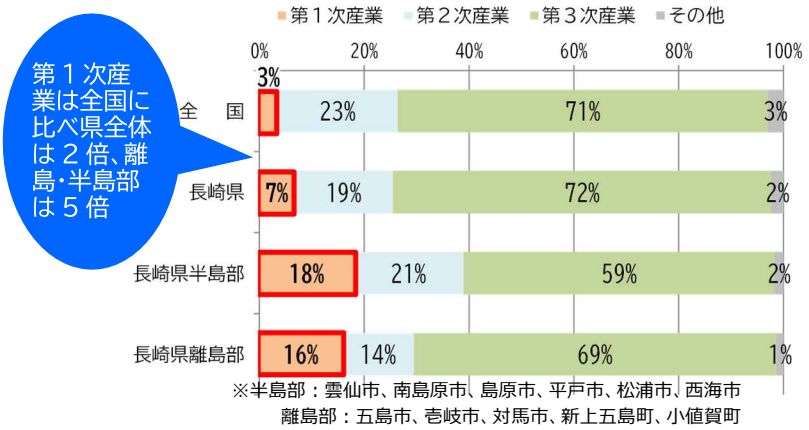


図 1-12　産業別就業者の割合

資料：国勢調査（令和２年）

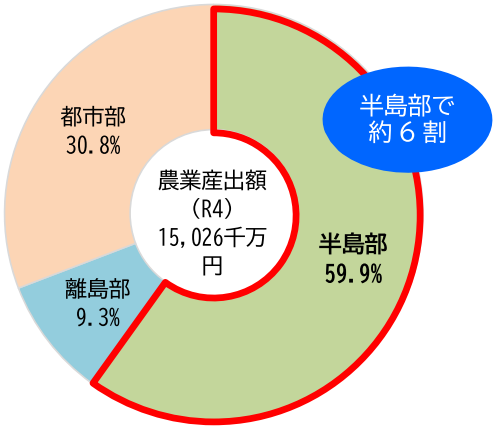


図 1-13　県内地域別農業産出額

資料：農林水産省「市町村別農業産出額（推計）」（令和４年）

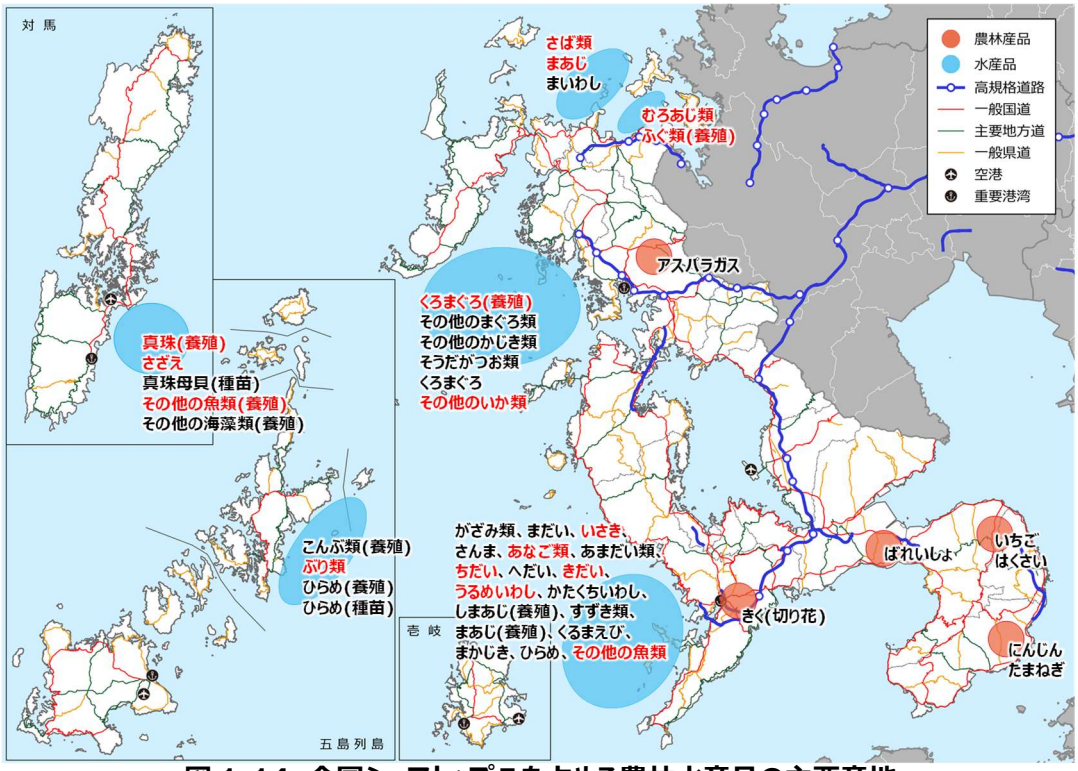


図 1-14　全国シェアトップ５を占める農林水産品の主要産地

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、製造業が最も多く、構成比 16.7%を占めています。加えて、本県の製造品出荷額※は、平成２６年度と令和５年度を比較すると 18.5%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。

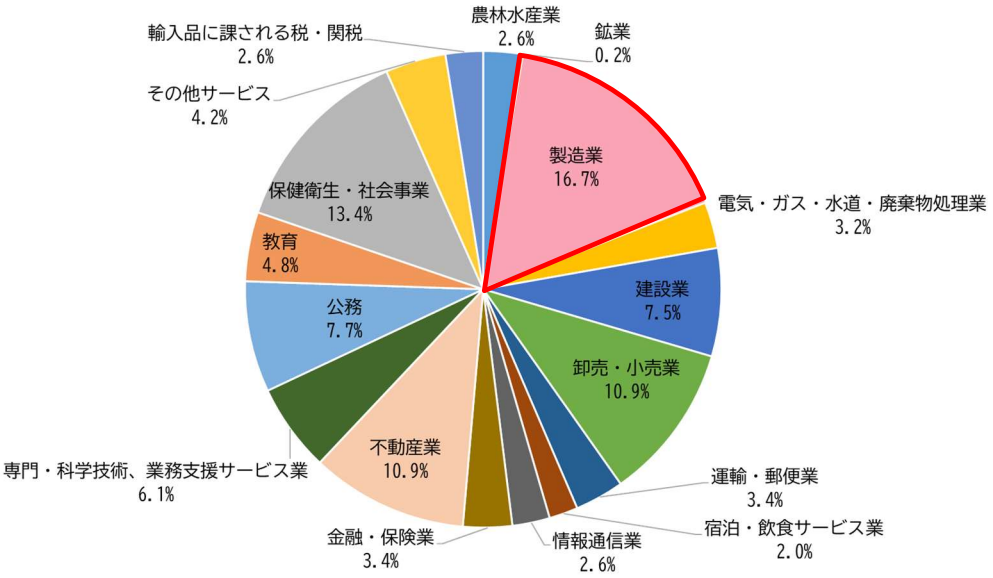


図 1-15　令和４年度県内総生産の産業別構成比

資料：令和４年度県民経済計算

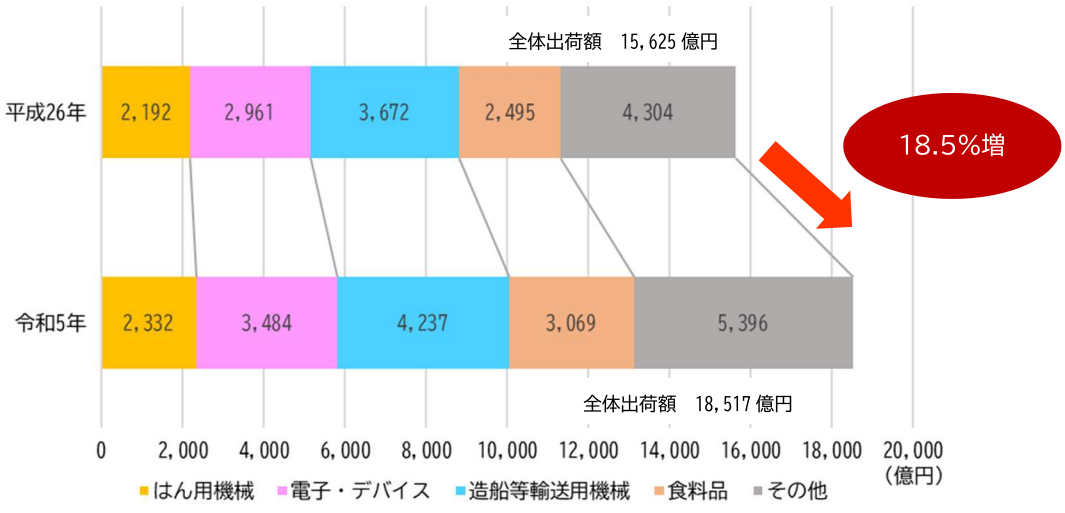


図 1-16　製造品出荷額の推移

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 1-1　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)
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）

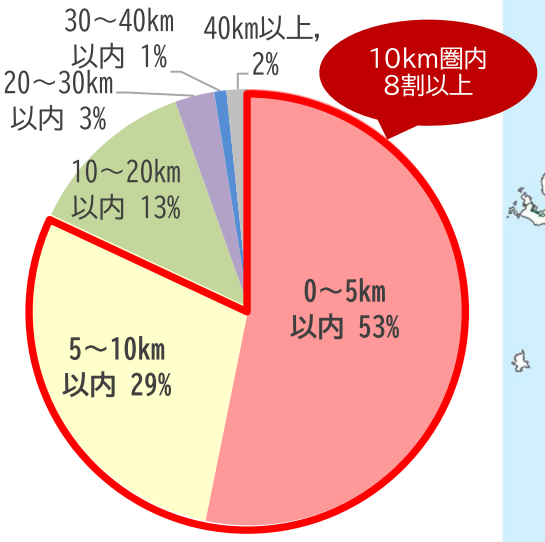


図 1-17　高速 IC からの距離別立地件数割合

資料：経済産業省 工場立地動向調査（令和６年）

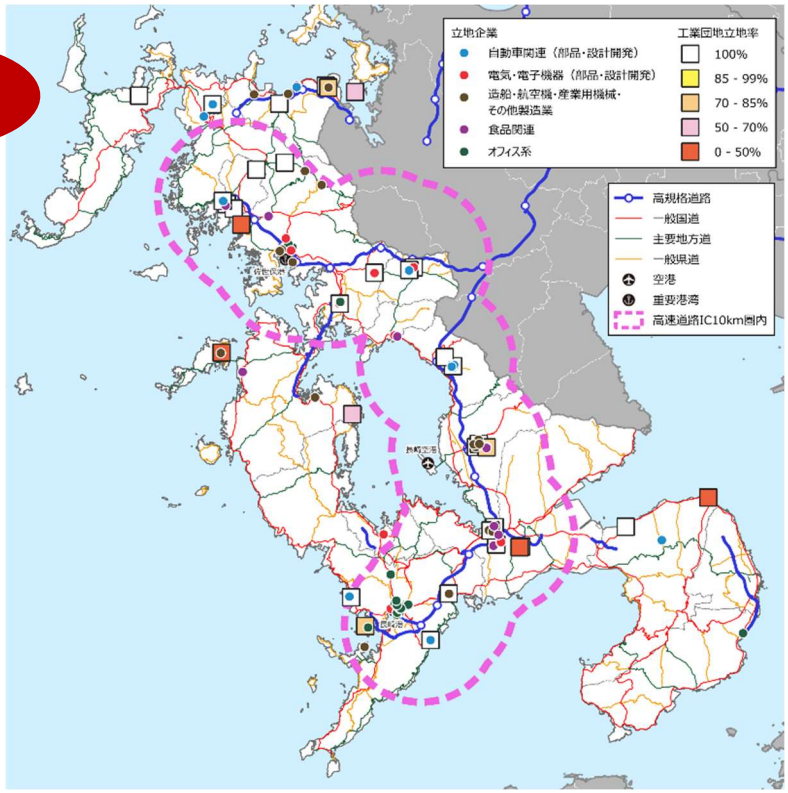


図 1-18　企業立地動向

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。

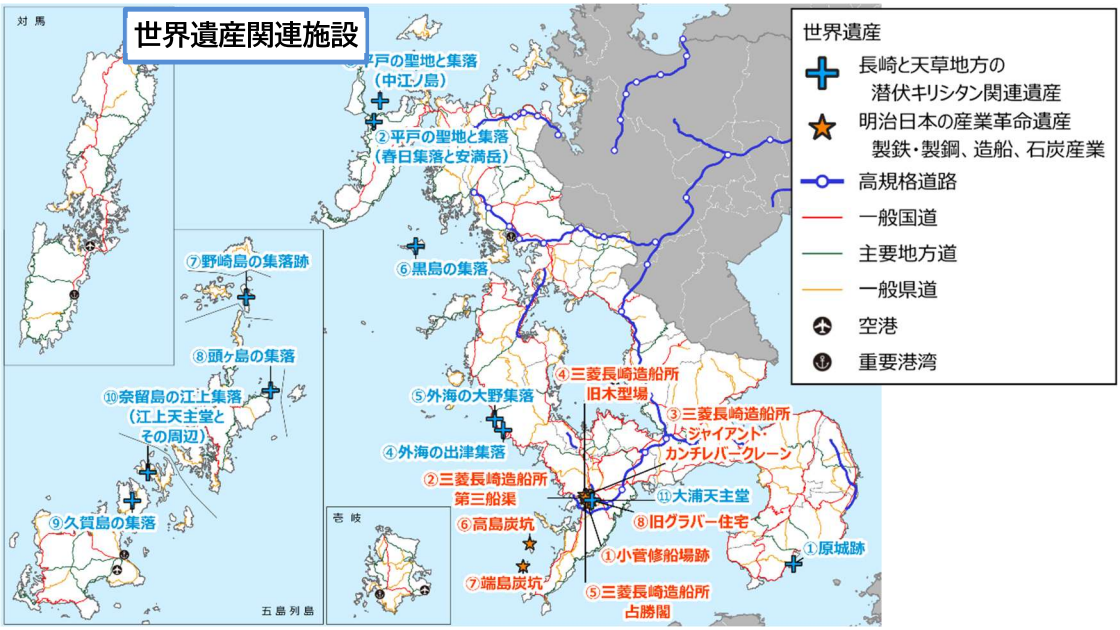


図 1-19　世界遺産関連施設の分布

【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 1-2　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	長崎稲佐山スロープカー	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	鯨賓館ミュージアム	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

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

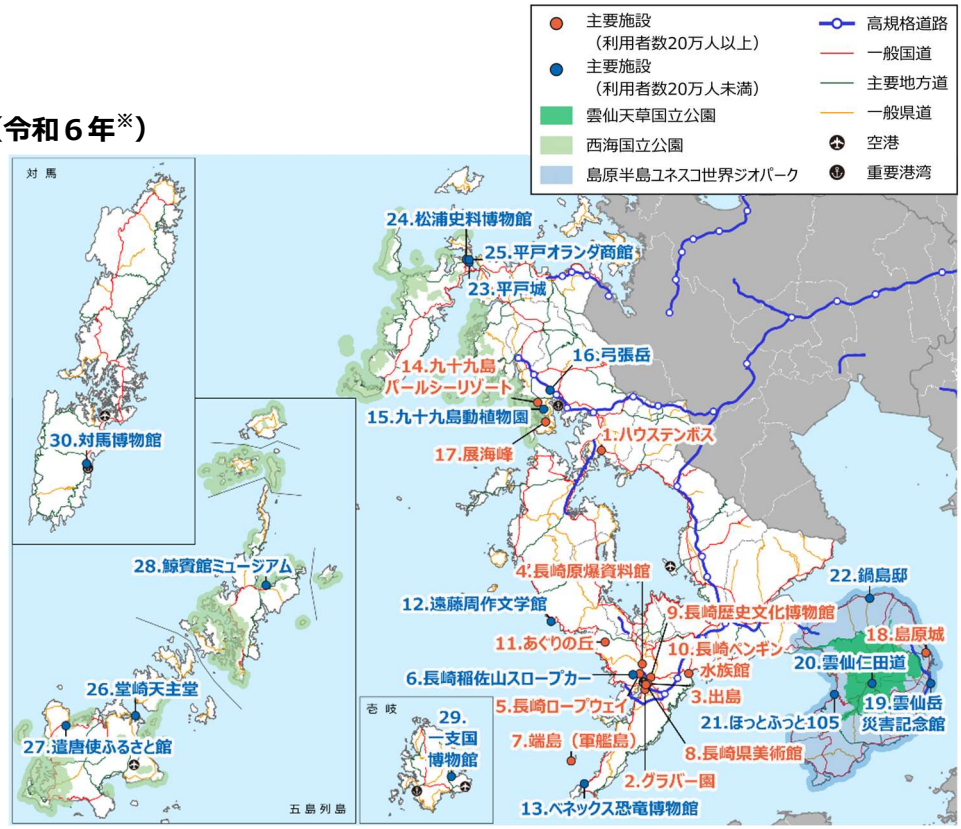


図 1-20　主要施設位置図

主な観光資源

1 ハウステンボス



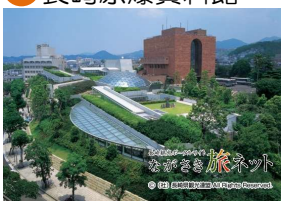
2 グラバー園



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



19 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。

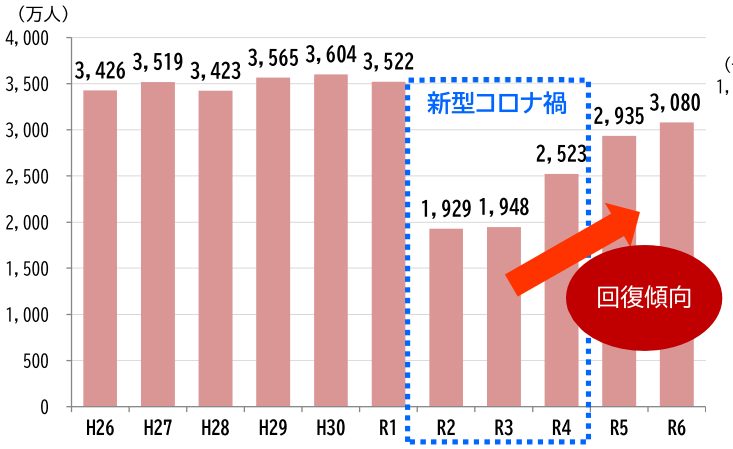


図 1-21　観光客延べ数の推移

資料：各年長崎県観光統計

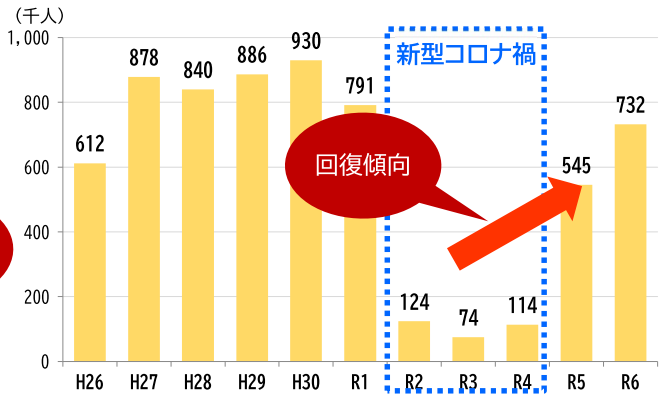


図 1-22　外国人延べ宿泊者数の推移

資料：各年長崎県観光統計

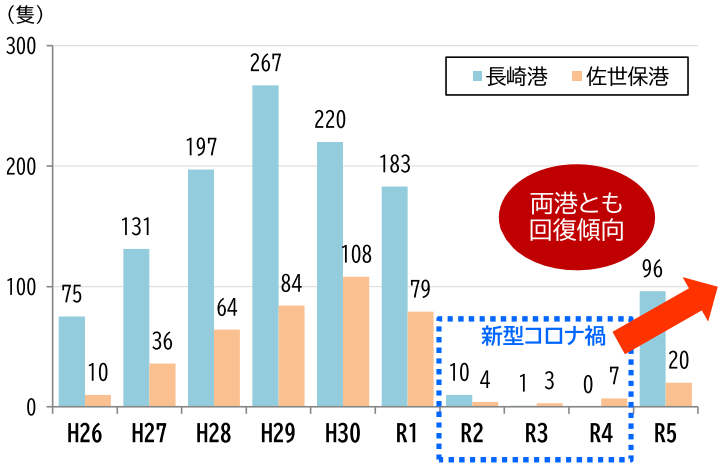
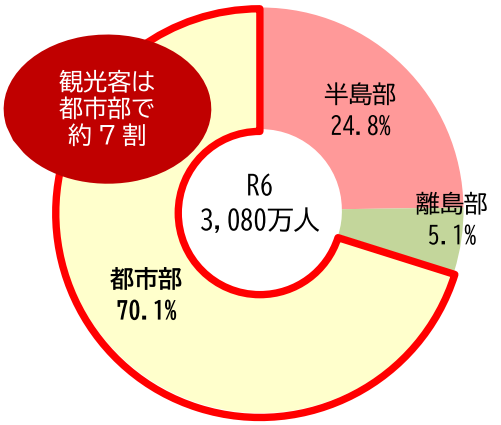


図 1-23　クルーズ船寄港回数の推移

資料：各年長崎県観光統計



※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、壱岐市、対馬市、新上五島町、小値賀町

図 1-24　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）

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。

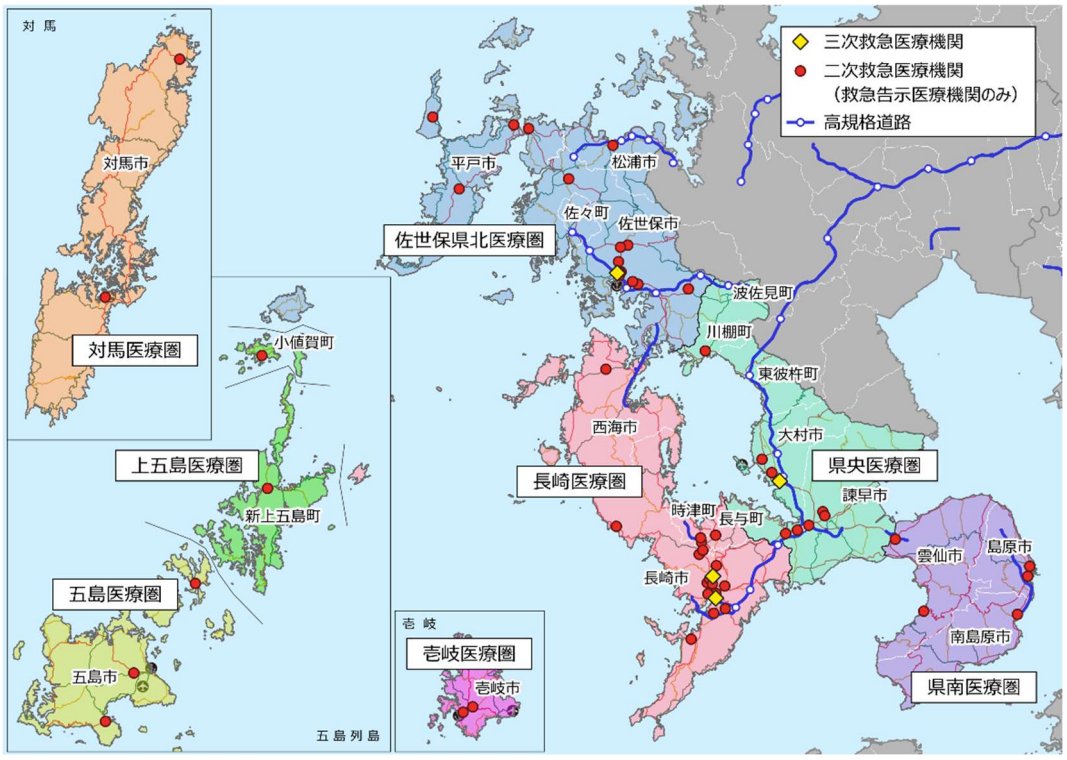
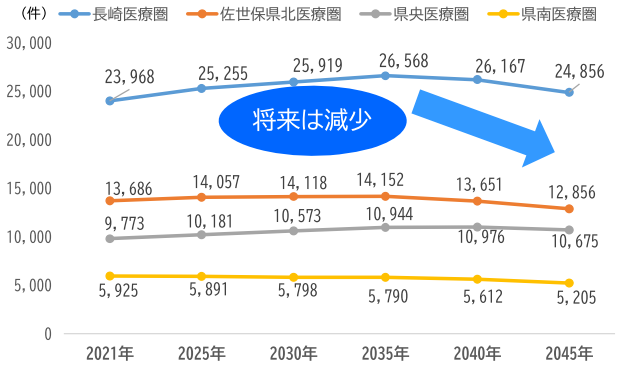


図 1-25　救急医療施設の立地状況

資料：長崎県「救急医療体制図」（令和７年８月 18 日現在）

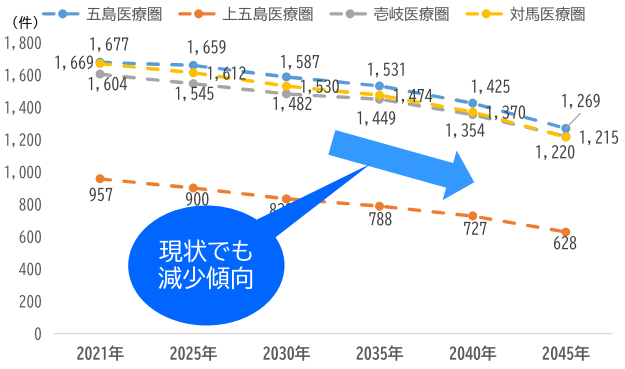
医療提供体制の再編が進む中、県内の地域医療を支える病院や一般診療所はこの 20 年間で減少傾向にあります。10 万人当たりの医師数は、県全体では全国平均を上回っているものの、県南及び離島部の二次医療圏は全国平均を大きく下回っており、医療資源の地域偏在が課題となっています。

◇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

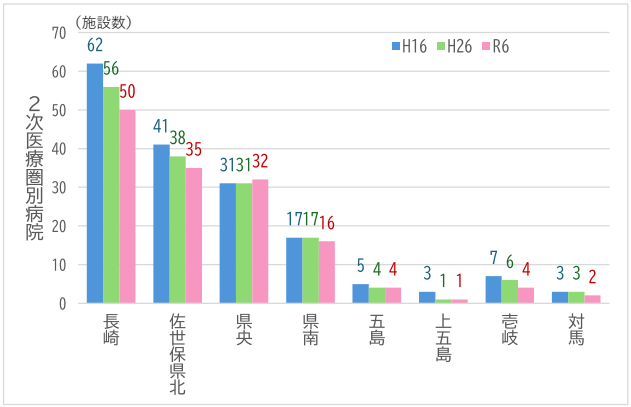


※医師が医業を行う場所であって、患者の入院施設を有しないもの又は患者 19 人以下の入院施設を有するもの。

図 1-26　二次医療圏別救急搬送件数の推移（将来予測含む）

資料：長崎県資料

◇病院



◇一般診療所

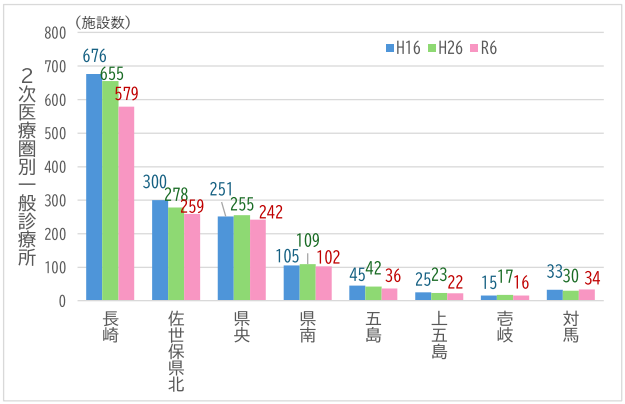


図 1-27　二次医療圏別病院・一般診療施設数の推移

資料：各年医療施設（静態・動態）調査・病院報告

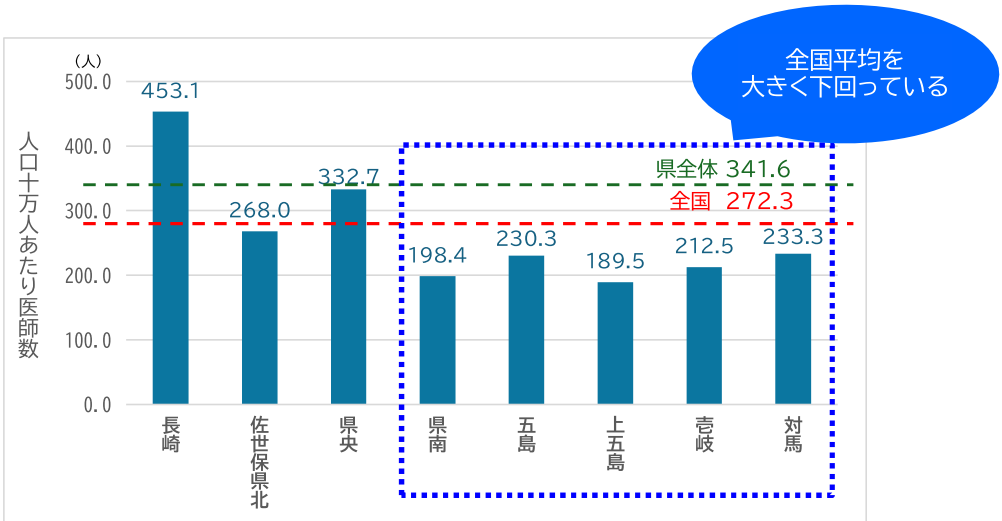


図 1-28　二次医療圏別人口 10 万人あたり医師数（無職等を除く）の比較（令和 4 年）

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。

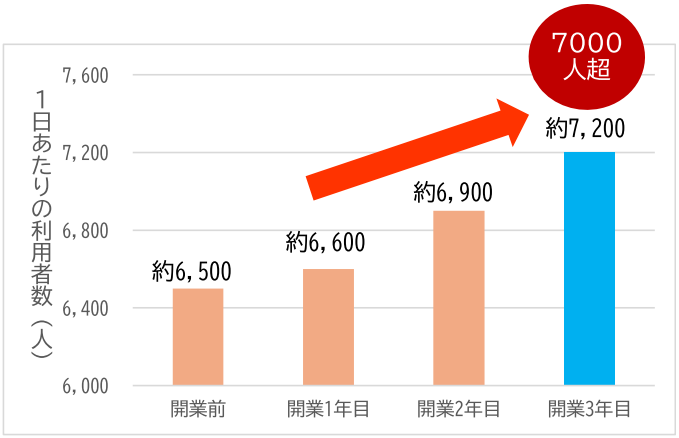


図 1-29　武雄温泉～長崎間の１日あたりの利用者数

※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：長崎県資料



図 1-30　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※および西九州させぼ広域都市圏※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。

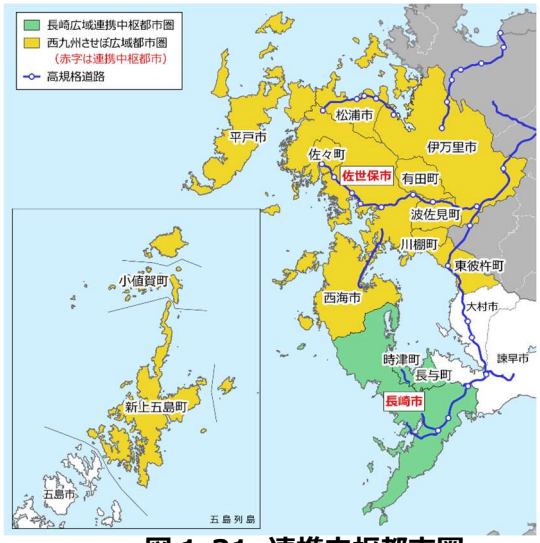


図 1-31　連携中枢都市圏

資料：総務省「連携中枢都市圏の形成の動き」（令和７年４月）

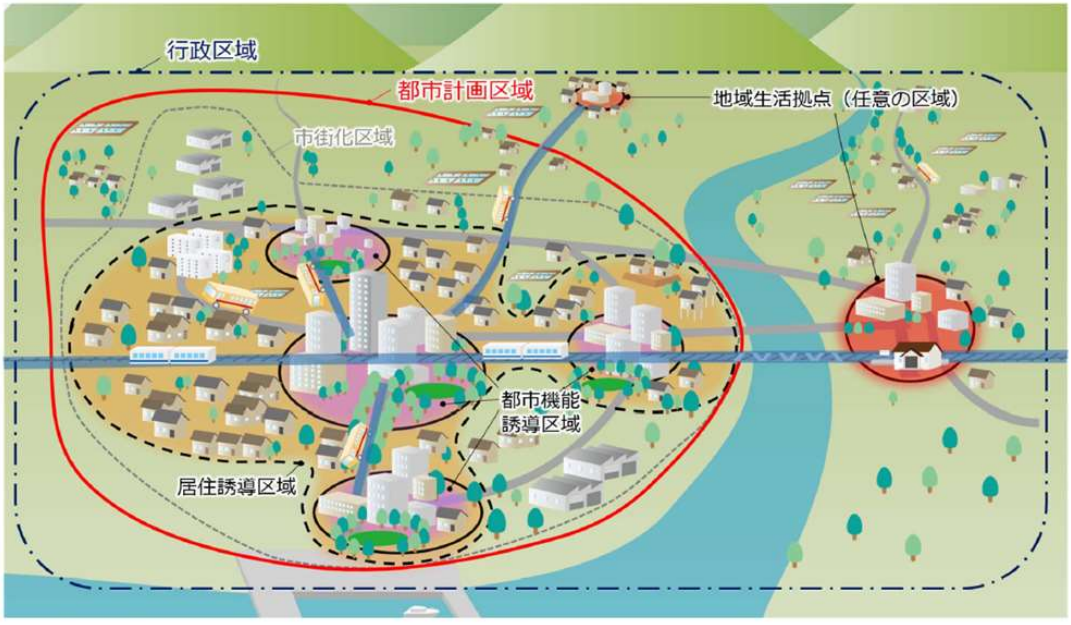


図 1-32　立地適正化計画イメージ

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。

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。

表 1-3 高規格道路の供用状況（令和８年４月１日現在）

	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

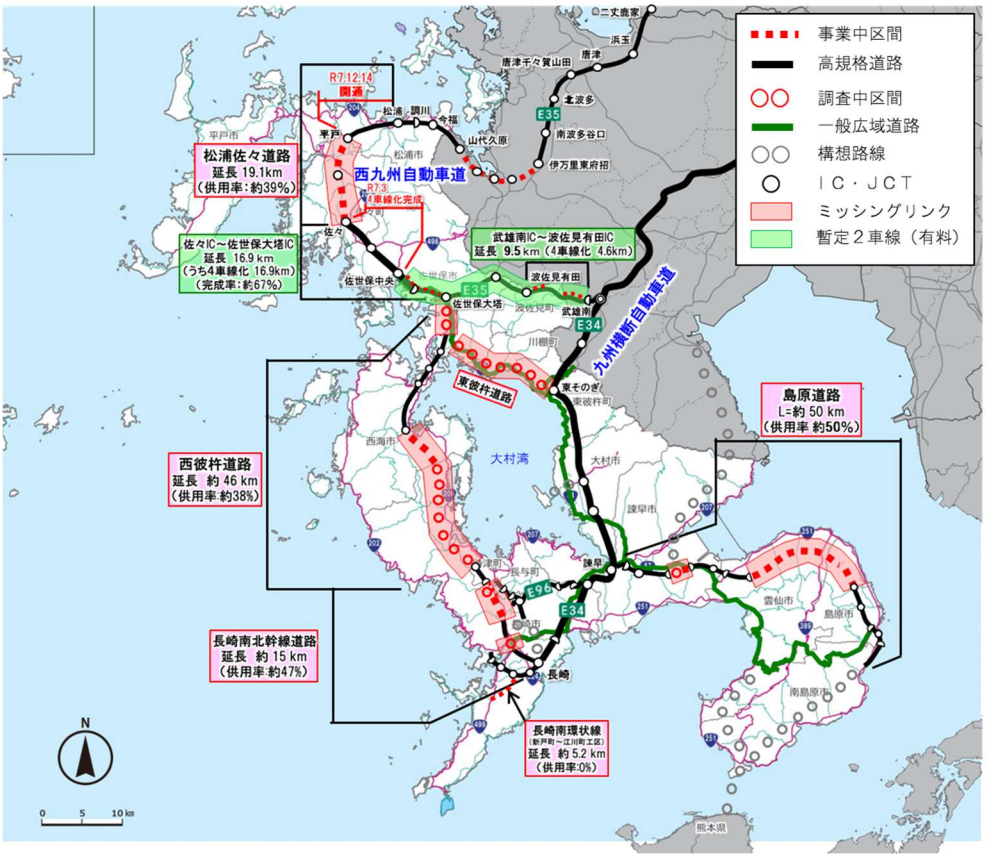


図 1-33 高規格道路の供用状況（令和８年４月１日現在）

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

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。

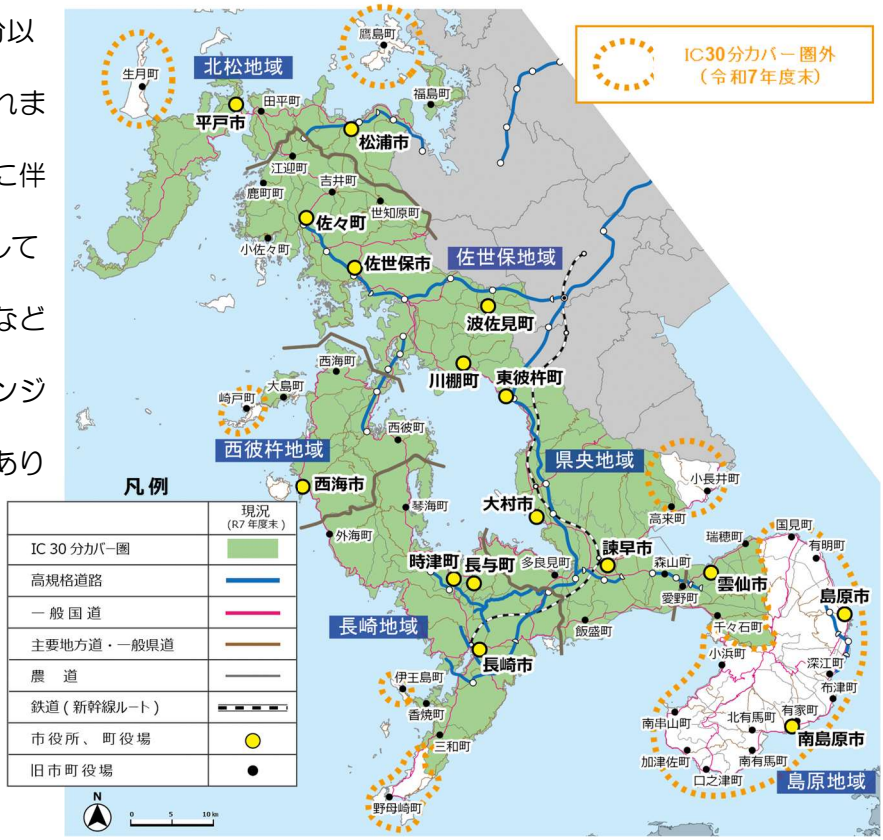


図 1-34　ＩＣ30 分カバー圏域（令和 7 年度末）

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。

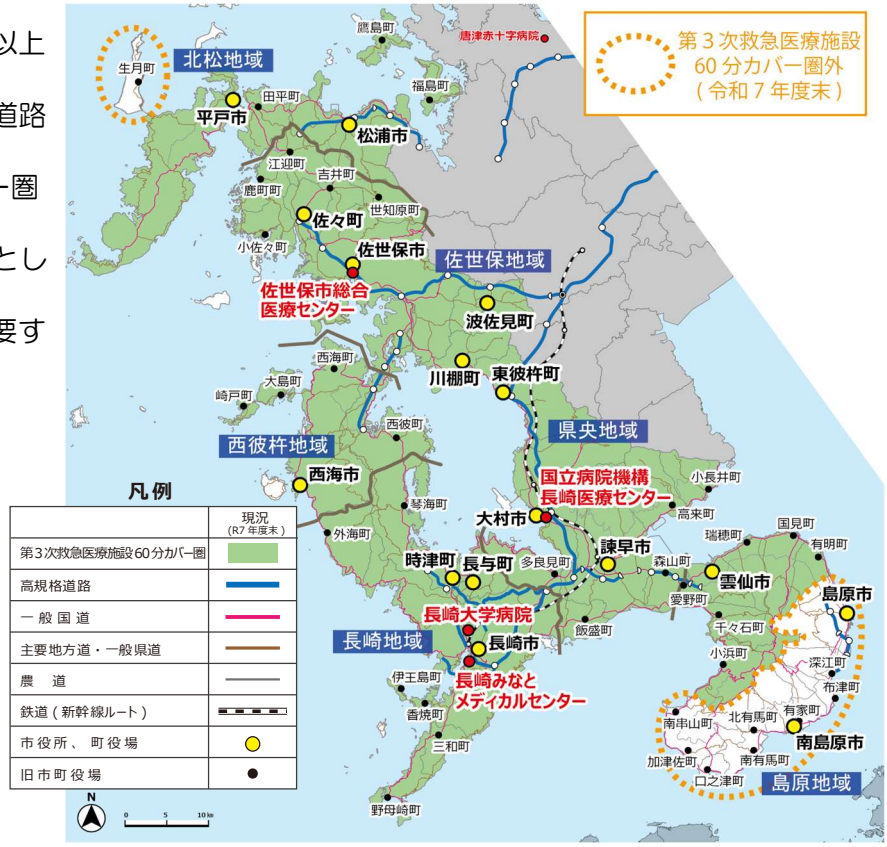


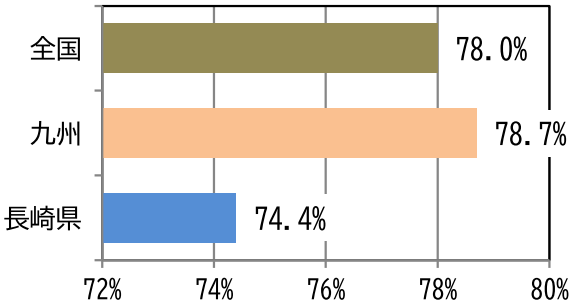
図 1-35　三次救急医療施設 60 分カバー圏域（令和 7 年度末）

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)

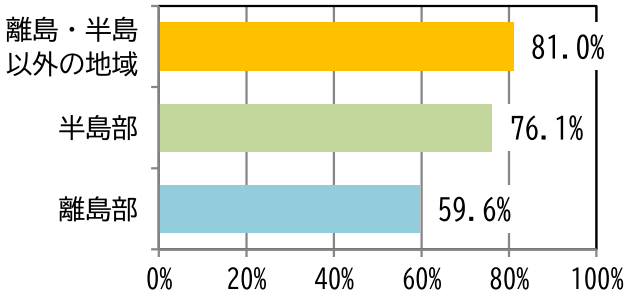


図 1-36　国･県道の道路改良率（幅員 5.5m 以上）

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。

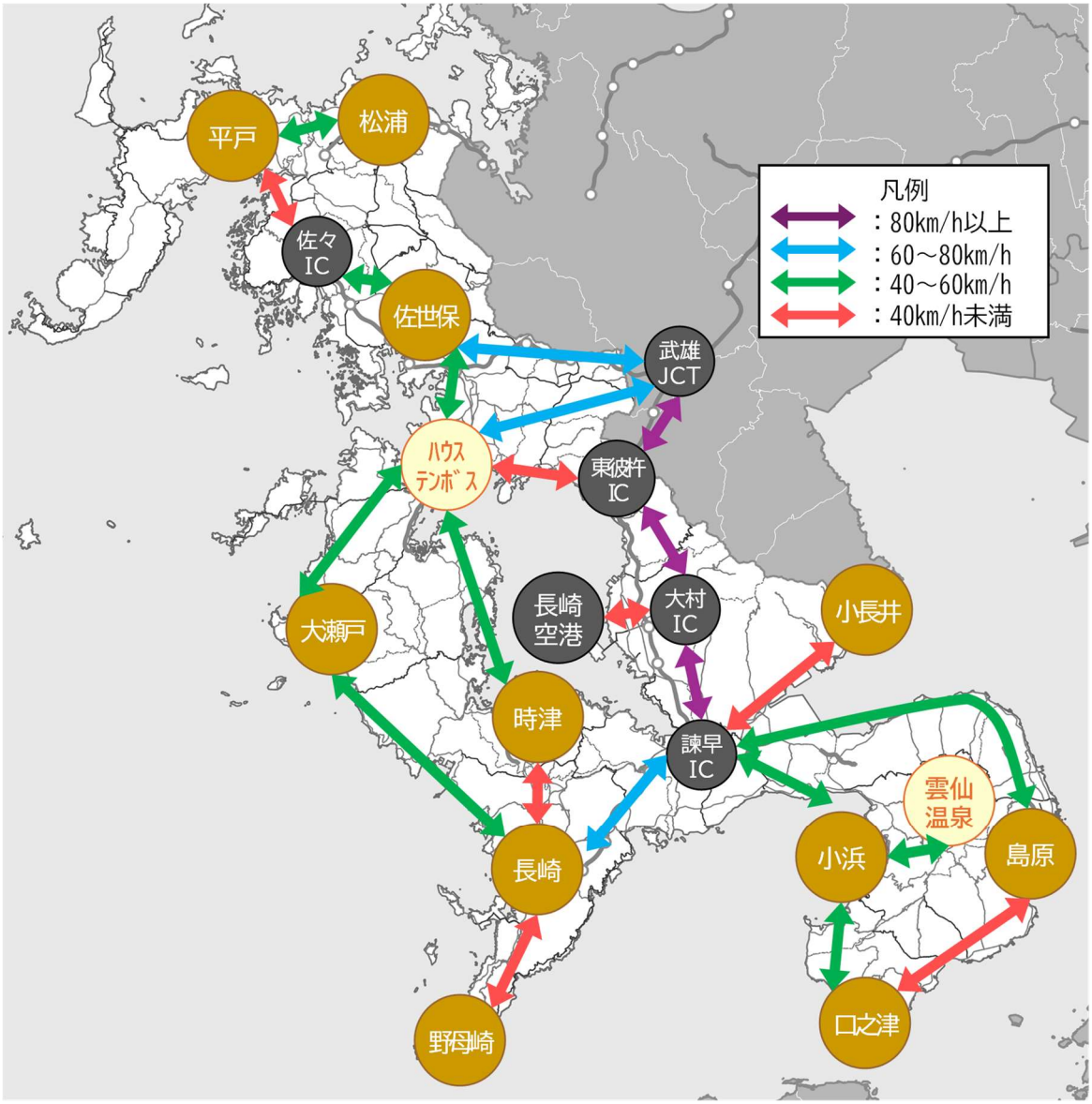


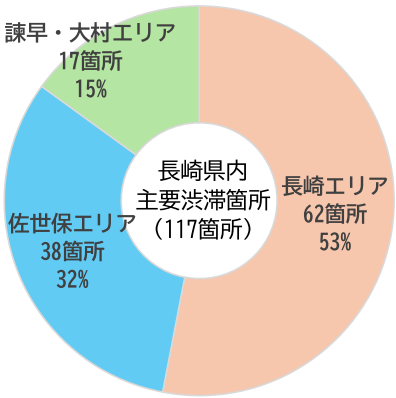
図 1-37　主要拠点（主要都市･施設･交通結節点）間の平均旅行速度※

※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 1-38　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

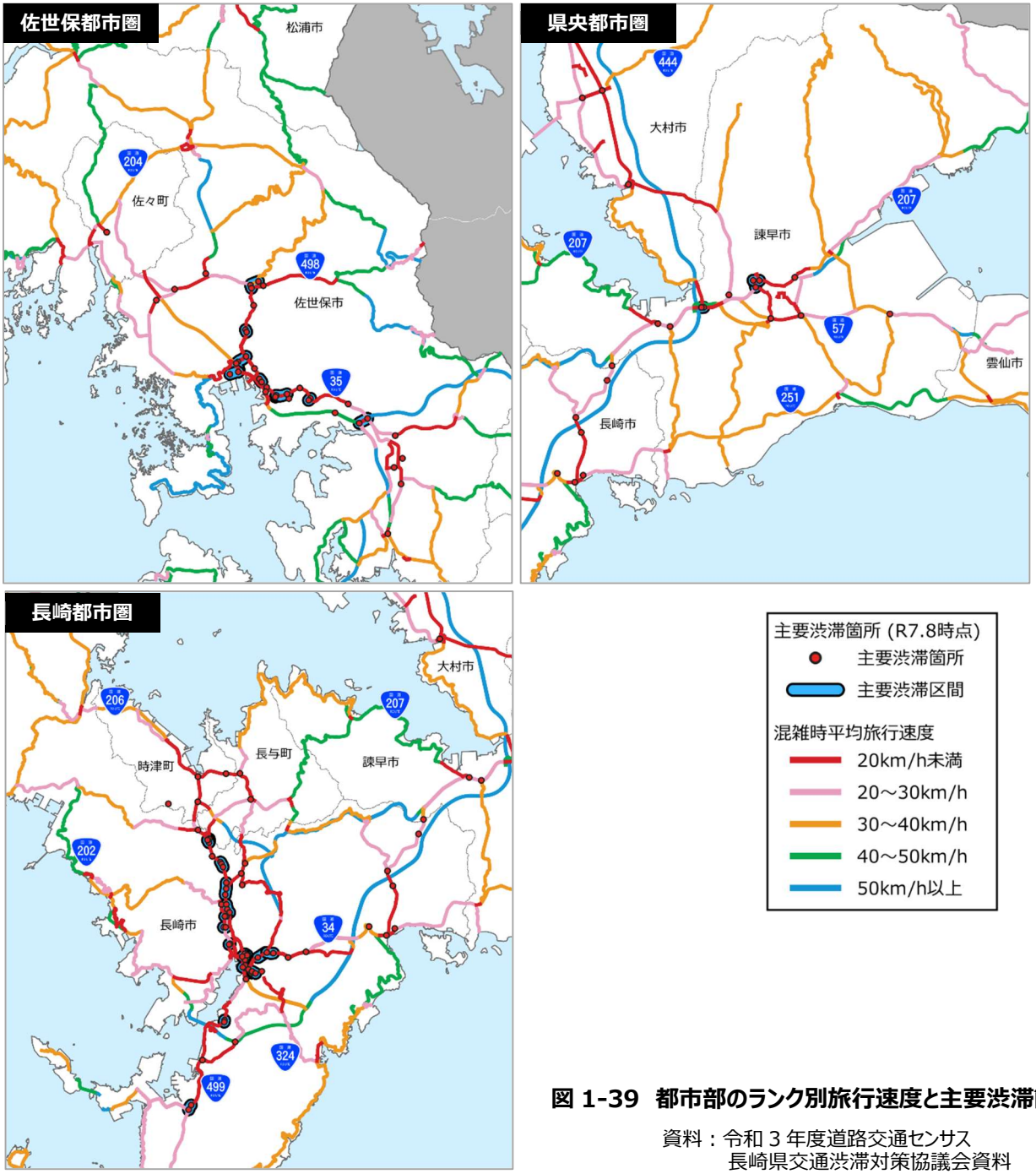


図 1-39　都市部のランク別旅行速度と主要渋滞箇所

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。

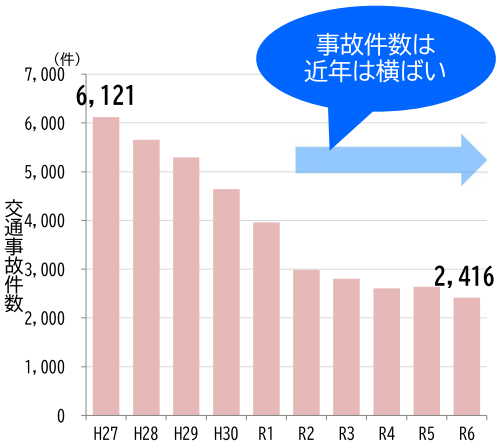


図 1-40 県内事故件数の推移

資料：長崎県警察「交通統計（令和 6 年中）」

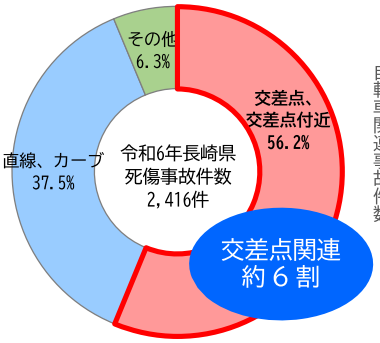


図 1-41 県内死傷事故件数の道路形状別割合

資料：長崎県警察「交通統計（令和 6 年中）」

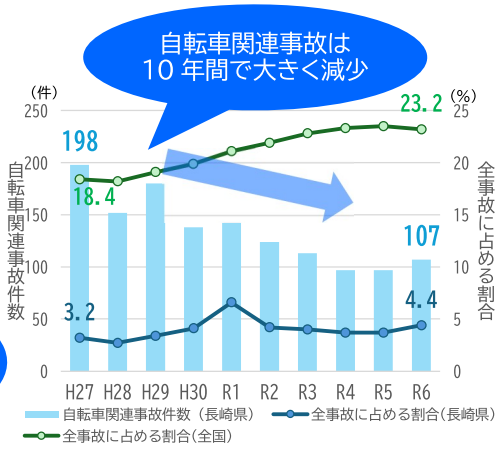


図 1-42 自転車関連事故件数の推移

資料：長崎県警察「交通統計（令和 6 年中）」
警察庁「令和 6 年中の交通事故の発生状況」

表 1-4 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	島原市中安徳町（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	雲仙市	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。

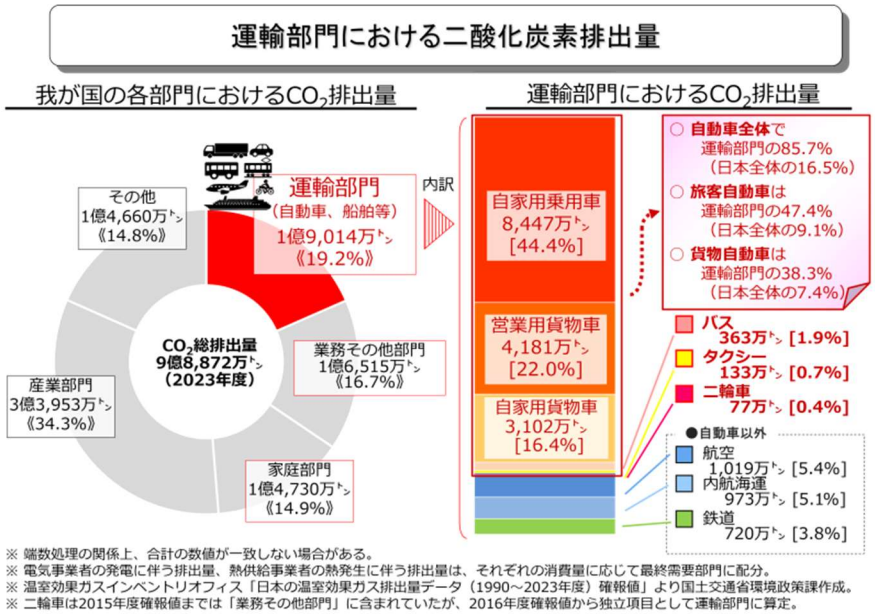


図 1-43　運輸部門における二酸化炭素排出量

資料：国土交通省 HP

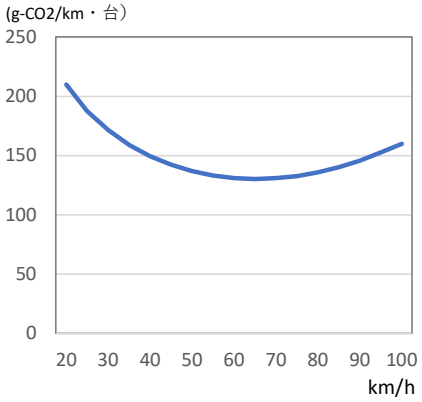


図 1-44　旅行速度と二酸化炭素排出量の関係（小型車類；2010 年次）

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）

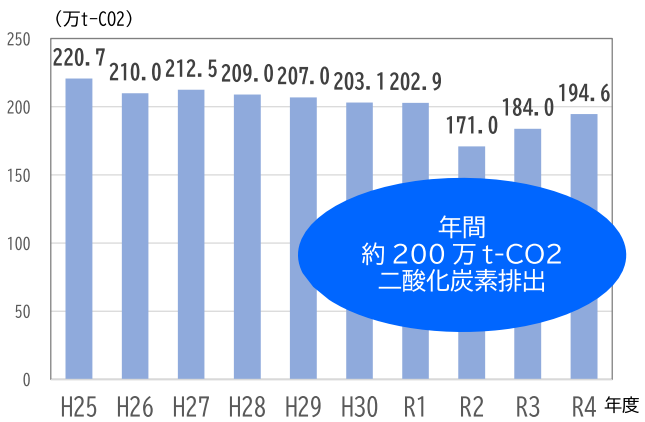


図 1-45　長崎県の運輸部門における二酸化炭素排出量

資料：長崎県資料

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。

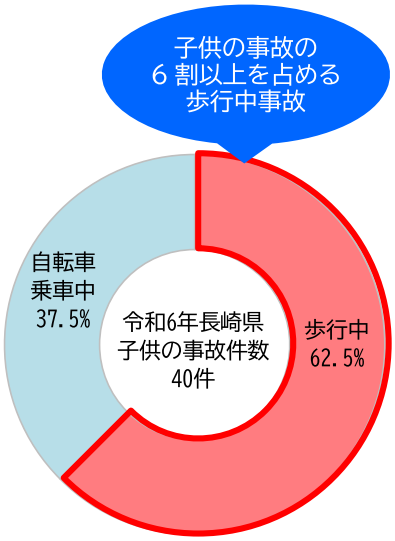


図 1-46　長崎県内における子供の事故の分類

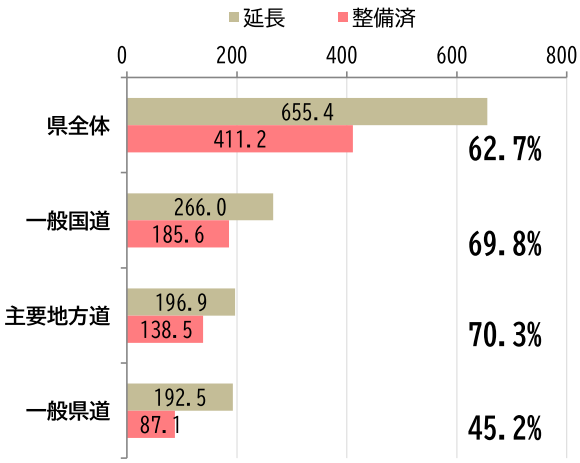


図 1-47　道路種別の法指定通学路内歩道整備率（R6 年度末）

資料：長崎県警察「交通統計（R6 年中）」

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。

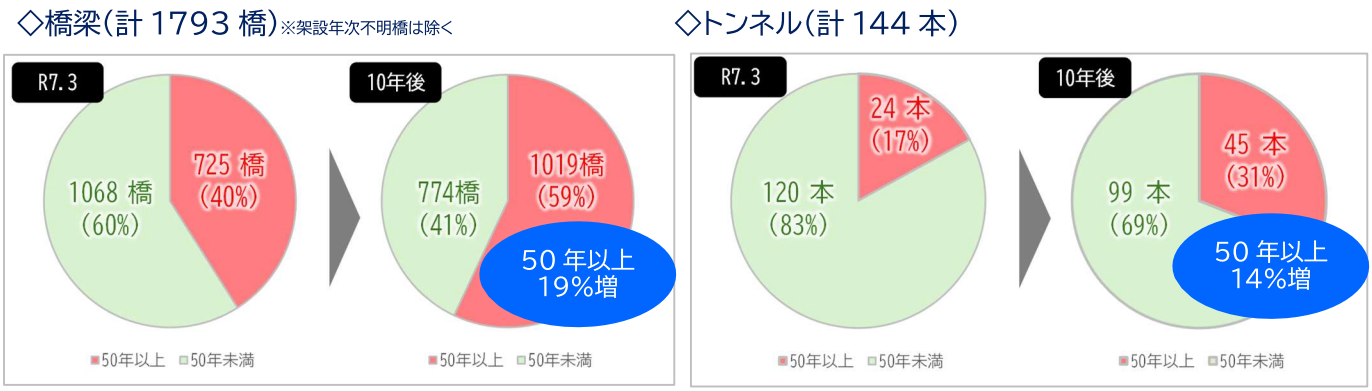


図 1-48　建設から 50 年経過する県管理施設の割合

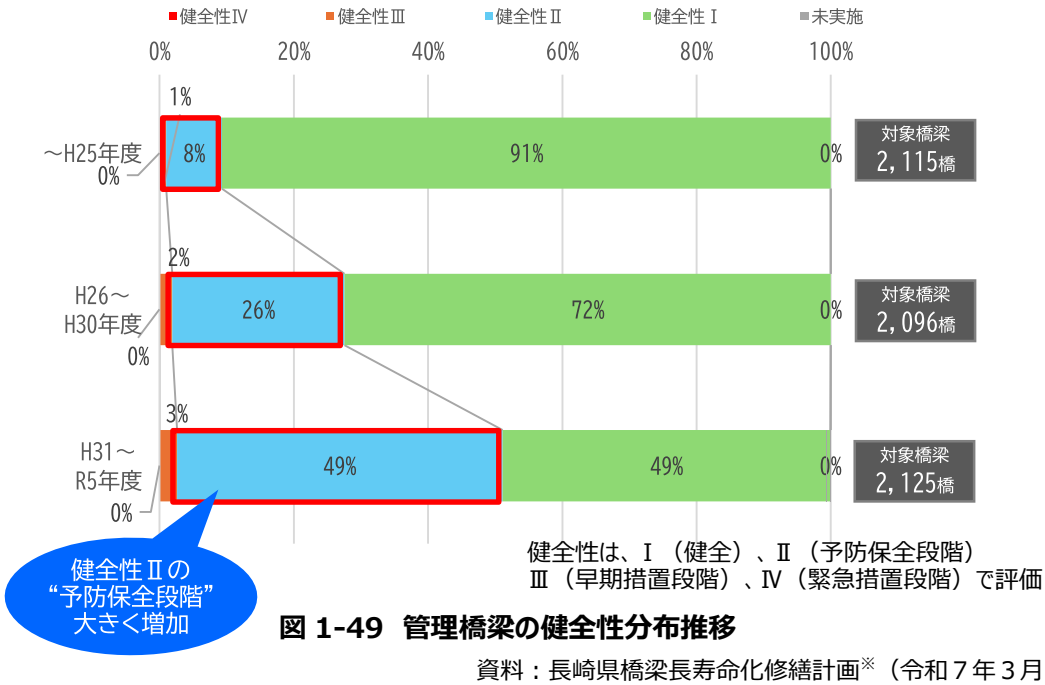


図 1-49　管理橋梁の健全性分布推移

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。

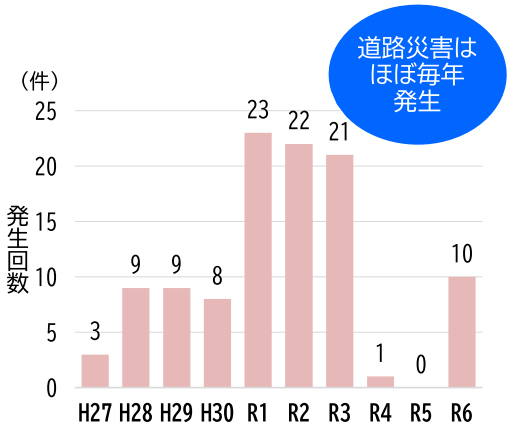


図 1-50　道路災害発生件数

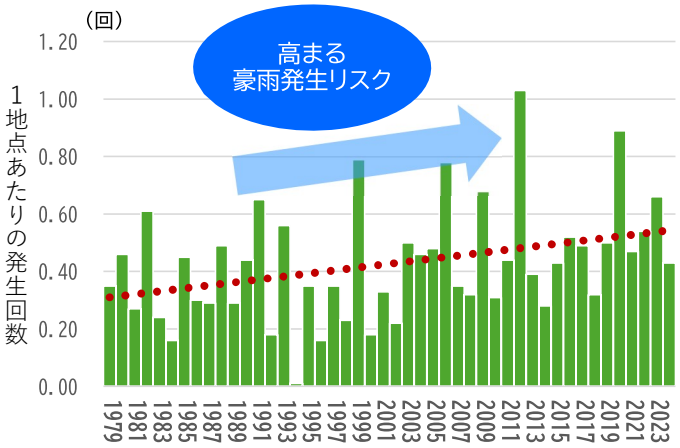


図 1-51　九州北部地方 1 時間降水量 50mm 以上年間発生回数

資料：福岡管区気象台 HP（R8.4 確認）



図 1-52　令和 6 年 11 月の大雨による道路被災状況　(主)平戸田平線

道の駅における防災拠点機能の強化と、無電柱化の課題

大規模災害時においては、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。

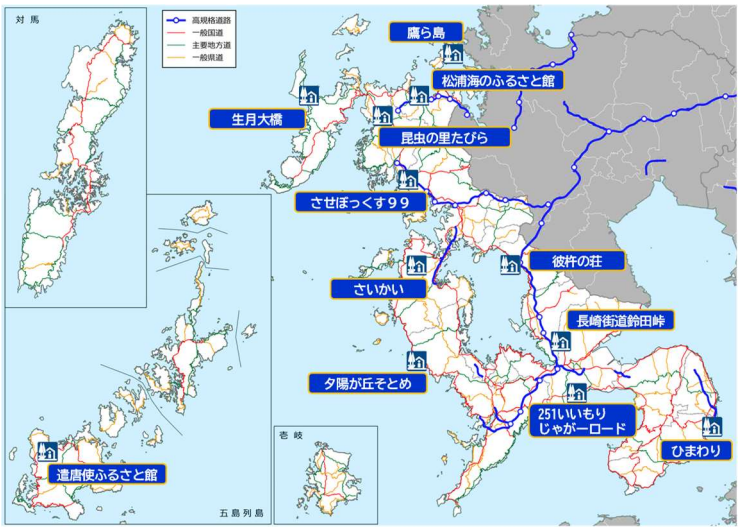
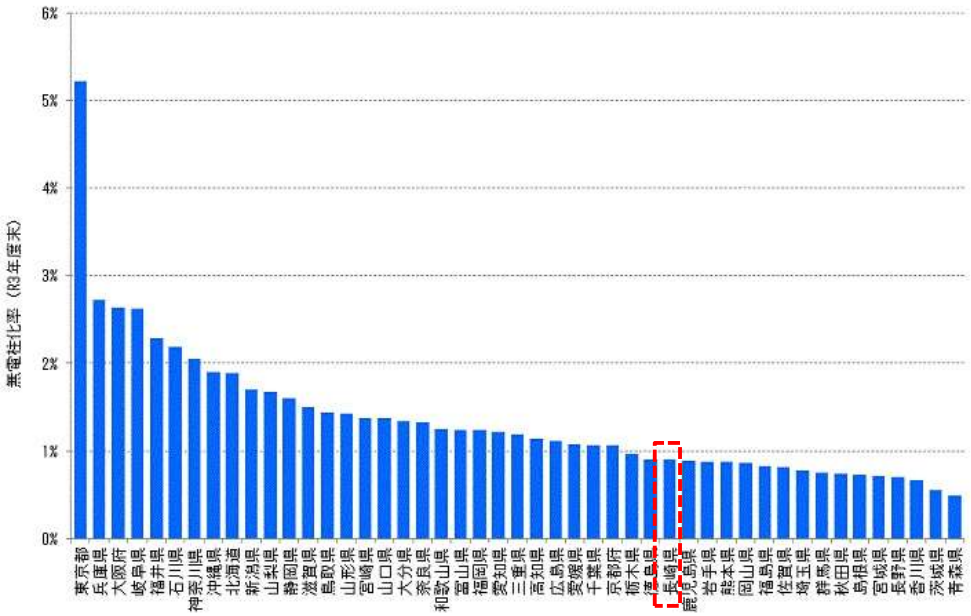


図 1-53　長崎県内の道の駅

資料：国土交通省「道の駅」登録一覧（令和７年 12 月）



※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

図 1-54　都府県別無電柱化率

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 1-55　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。

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・半島部で拡大する所得格差
・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
・交差点周辺で多生する交通事故
・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

地域の課題

1．地域産業の活性化と交流人口※の拡大
2．日々の暮らしにおける円滑な移動の確保
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
4．進行するインフラの老朽化への対応
5．激甚化・頻発化する自然災害への対応
6．人口減少社会に対応した県土づくり
7．医療資源の集約化への対応
8．脱炭素社会の実現に向けた対応
9．安全な移動、地域活性化に繋げる道路空間確保
10．交通事故による安全・安心な暮らしの阻害
11．地方部の新たな観光需要の創出

道路整備における課題

1．地域経済を支える円滑な人と物の流動確保
2．離島・半島部などの脆弱な道路ネットワークの改善
3．交通拠点と地域を結ぶアクセスの向上
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．長大橋の効果的・効率的なメンテナンス
6．強靭な県土の骨格となる高規格道路ネットワークの構築
7．災害に強い道路の機能強化
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．交通渋滞の解消
10．多様なニーズに対応した道路空間の創出
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．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と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	＜基本的な方針＞ ・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） ＜道づくりに関するキーワード＞ ●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	＜目標＞ 【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～ 【目標2】自立型広域連携「アイランド九州」～快適で幸福なくらしへ～ 【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～ ＜広域連携プロジェクトにおける道路関連センテンス＞ （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 （2）：九州圏の中枢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 （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 （4）：県庁所在地を始めとする中枢中核都市等の広域連携の拠点としての機能を強化 （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 （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 （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
半島振興法の一部改正	令和7年	・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	＜改正概要＞ ○ 理念の新設 ・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 ●交通・通信に関する事項 ・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 ・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 ・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 ・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 ・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。	＜基本理念の創設＞ ・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 ＜改正のポイント＞ （1）能登半島地震を踏まえた災害対応の深化 ・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 （2）持続可能なインフラマネジメントの実現 ・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 （3）道路の脱炭素化の推進 ・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	・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	＜推進が特に必要となる施策＞ （1）防災インフラの整備・管理 ・予防保全型メンテナンスへの早期転換　など （2）ライフラインの強靱化 ・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 （3）デジタル等新技術の活用 ・一元的な情報収集・提供システムの構築　など （4）官民連携強化 ・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 （5）地域防災力の強化 ・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。	＜提言内容＞ ○ 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 ○ その他 ・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	＜役割＞ ○ 経済成長・物流強化 ・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 ・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 ・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 ・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 ・次世代ITSのデジタルインフラにより道路を電脳化、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 ・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。	＜WISENETの要点＞ ○ シームレスネットワークの構築 ・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 ・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。 ＜求められる役割＞ ・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 CO_2 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。	＜基本的な方針＞ (1)道路のライフサイクル全体の低炭素化 ・道路建設から管理までの CO_2 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 (2)道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出 ・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 (3)低炭素な人流・物流への転換 ・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 (4)道路交通の適正化 ・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	＜取り組み姿勢＞ ・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 ・徹底したコスト縮減を推進し、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 ＜総合的かつ計画的に講ずべき施策＞ 1. 緊急輸送道路の電柱を減少　2. 新設電柱の抑制 3. コスト縮減の推進　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、陸路は一方向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）、「直轄国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の地震により東北電力で発生した広域停電の概要（経済産業省）」（※1）、「東日本大震災における通信の被災状況、復旧等に関する取組状況（総務省）」（※2）、「東日本大震災水道被害状況調査報告書（厚生労働省）」（※3）、知事記者会見（令和6年1月29日）会見資料（石川県）」（※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（石川県）」（※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230m2（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）	65.0% （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90km2（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）	65.0% （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	強靭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、強靭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事ができた。
	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、CO2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	国県道の供用延長	－	37.6km （R7年度）	36.6km （R7年度）	未達成	本土部、離島部の国県道が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）	65.0% （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。

道路整備における課題

●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

国の社会基盤整備に係る計画

●国土のグランドデザイン 2050
●国土形成計画（全国計画）
●社会資本整備重点計画
●国土強靱化基本計画
●地方創生 2.0
●半島振興法の一部改正

国の道路施策の動向

●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

これまでの道づくり基本方針の目標達成状況

【達成した目標】

施策 1-1　物流を支える高規格道路ネットワークの構築
施策 3-2　安全・安心な歩行空間の確保
施策 4-3　戦略的な道路の維持管理
など

【未達成の目標】

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
など

長崎県の道づくり基本方針

▸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靭な県土づくり

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靭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 6-1　５つの方針と 12 の施策

６－１．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

本県では、高速性と定時性の高い高規格道路の整備を重点的に進めています。

これにより、県内外の主要都市間の所要時間の短縮と安定した移動を確保し、地域間交流の促進と物流の効率化を図るとともに、交流人口の拡大による新たなにぎわいの創出を目指します。

あわせて、高規格道路の整備効果を最大限に発揮させるため、インターチェンジと物流・産業拠点を結ぶアクセス道路の整備を進め、広域的な人流・物流を支える道路ネットワークの構築を図ります。

特に、高規格道路ネットワークの整備が遅れている半島地域については、西九州自動車道、島原道路、西彼杵道路などの整備を着実に進めます。

さらに、西九州自動車道の暫定２車線区間については、安全性の向上と円滑な走行を確保するため、４車線化を進め、高規格道路としての機能強化を図ります。

加えて、高規格道路として位置づけられている東彼杵道路や島原道路の小野町～長野町間については、早期の事業化に取り組みます。

また、構想路線※については、地域の課題や路線の役割を踏まえ、必要性や整備効果などの検討を進めます。

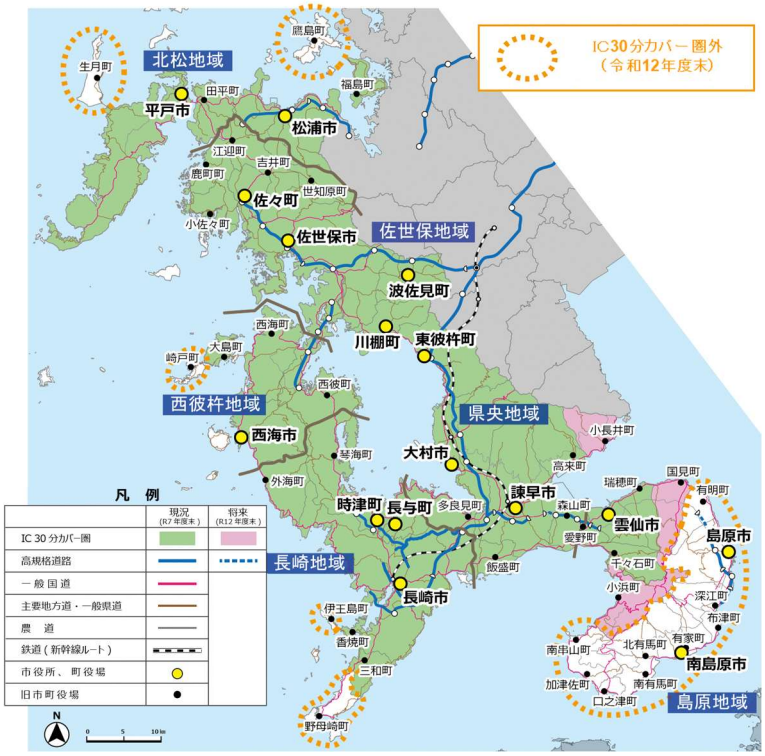


図 6-2　ＩＣ30 分カバー圏域（令和 12 年度末）

表 6-1　施策 1-1 指標

指　標	基準値(R7 年度)	目標値(R12 年度)
ＩＣまで 30 分で到達可能な市町の中心部(市町庁舎所在地)及び主要交通拠点箇所数	45 箇所	49 箇所
高規格道路の供用率	65.0%	66.8%
高規格道路の新規事業化※箇所数	―	3 箇所

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 車線的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、道路整備に取り組みます。



図 6-3　1 車線道路の離合状況（一般国道 207 号）

表 6-2　施策 1-2 指標

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

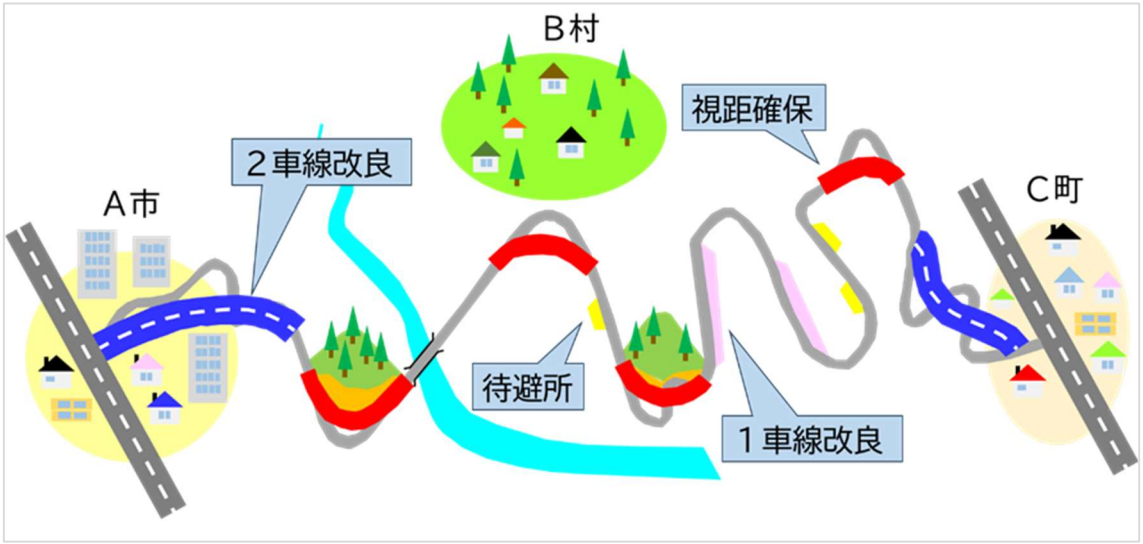


図 6-4　1.5 車線的道路整備のイメージ

施策 1-3　交通結節機能の強化と交通拠点の整備

本県は、西九州新幹線（武雄温泉～長崎間）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 6-3　施策 1-3 指標

指　標	基準値(R7 年度)	目標値(R12 年度)
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	―	1 件

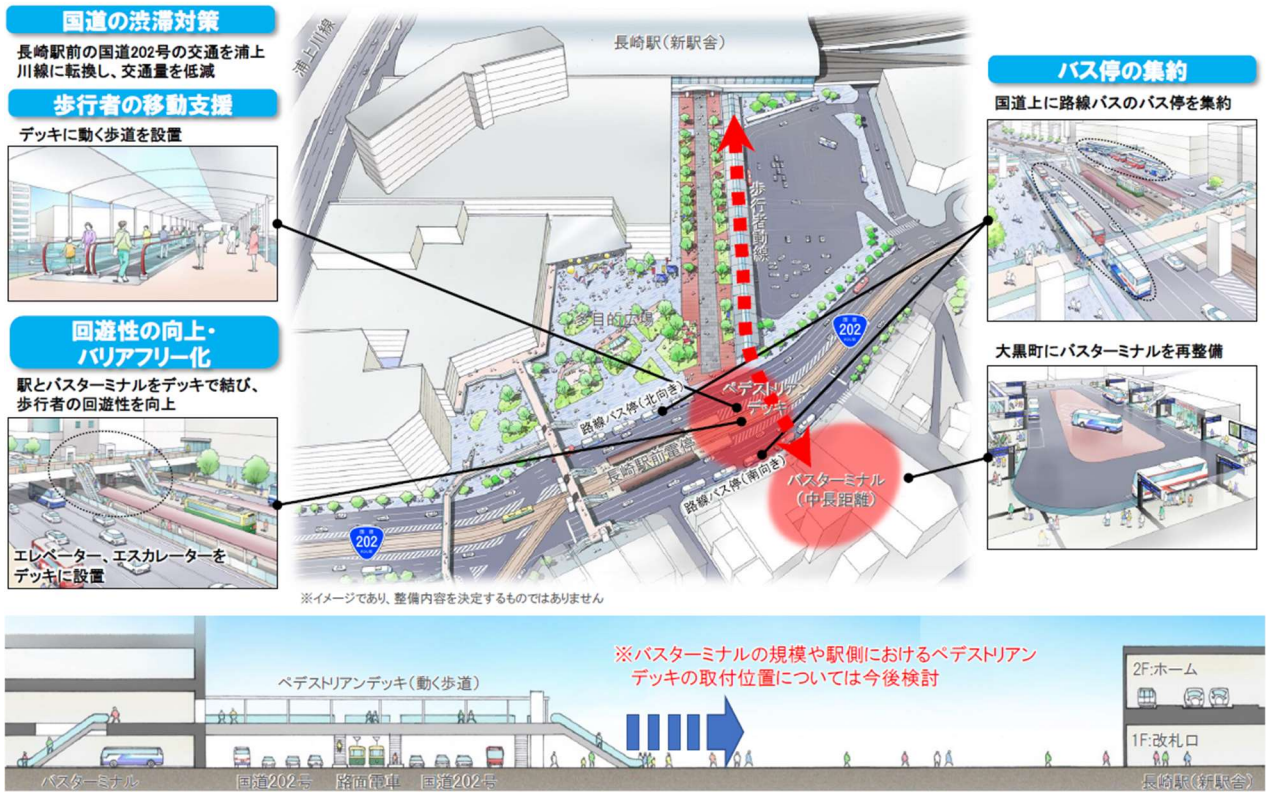


図 6-5　長崎駅前の整備イメージ

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 6-4　施策 2-1 指標

指　標	基準値(R7 年度)	目標値(R12 年度)
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%	100%
橋梁の補修実施数(累計)	19 橋	120 橋
トンネルの補修実施数(累計)	10 本	46 本(※R11 年度)

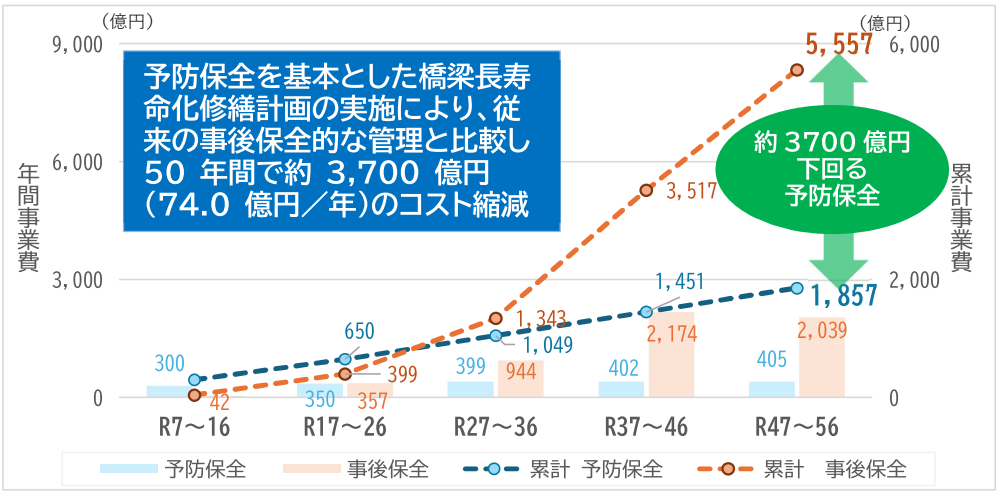


図 6-6　予防保全、事後保全※による橋梁維持管理費の比較

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。

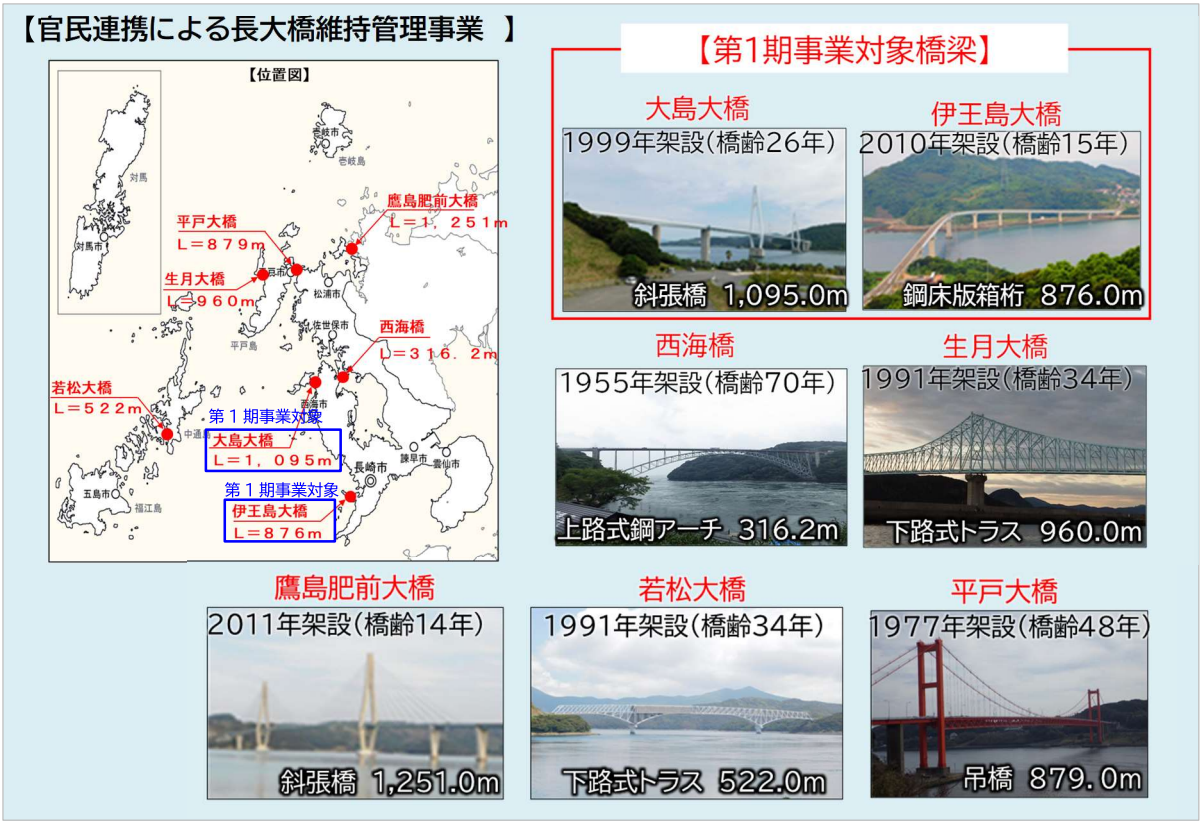


図 6-7　官民連携による維持管理対象橋梁

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 6-5　施策 3-1 指標

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



図 6-8　西九州自動車道の代替ルートの確保例（令和３年８月豪雨）

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 6-6　施策 3-2 指標

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



図 6-9　道路法面対策状況



図 6-10　第一次緊急輸送道路における無電柱化

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。

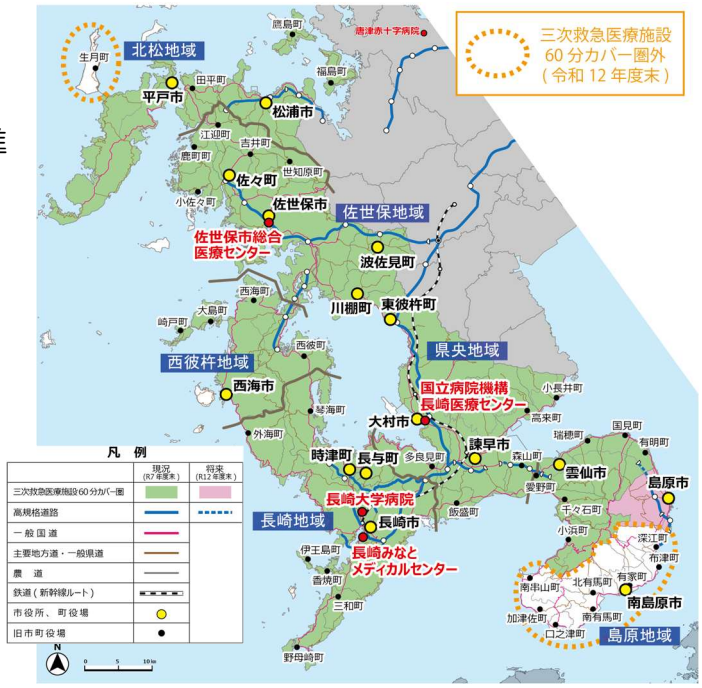


図 6-11　三次救急医療施設 60 分カバー圏域（令和 12 年度末）

表 6-7　施策 4-1 指標

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

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、CO_2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、CO_2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ます。

表 6-8　施策 4-2 指標

指　標	基準値(R7 年度)	目標値(R12 年度)
主要渋滞箇所における渋滞緩和数	―	12 箇所



図 6-12　田原交差点の渋滞状況



図 6-13　ネコ走りを利用するツシマヤマネコ

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（まちなかウォーカブル区域※）を指定しています。

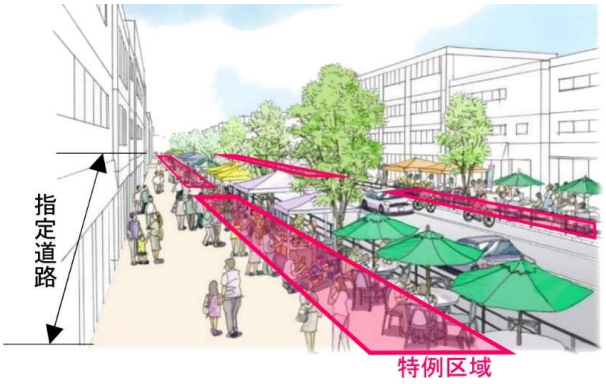


図 6-14 「ほこみち」で指定された特例区域のイメージ

資料：国土交通省 HP

表 6-9 施策 5-1 指標

指　標	基準値(R7 年度)	目標値(R12 年度)
特例区域の指定数	―	1 件

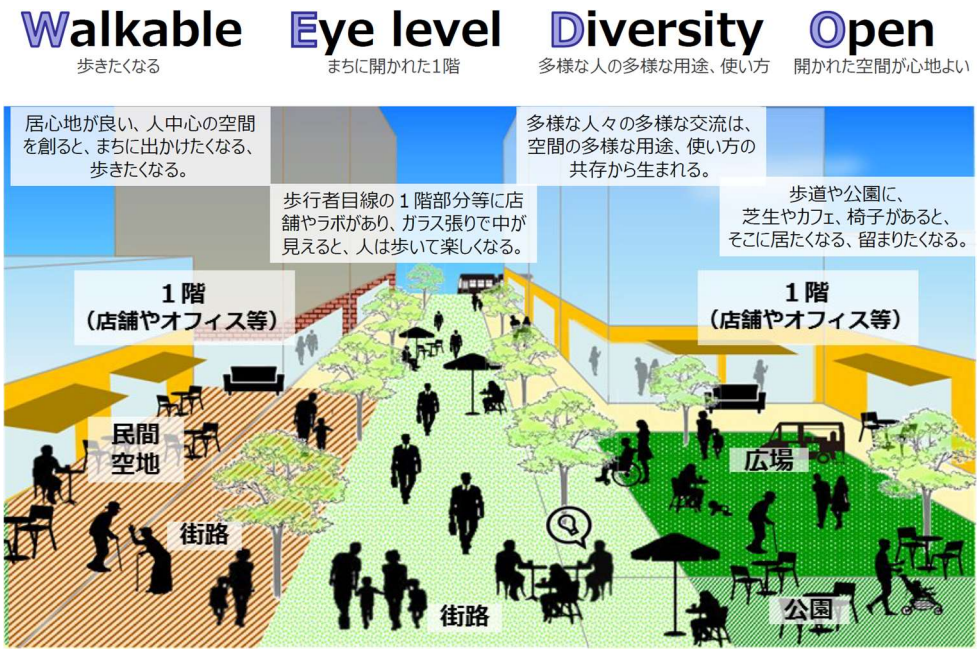


図 6-15 コンパクトでゆとりのある「ウォーカブルなまちづくり」のイメージ

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 6-10　施策 5-2 指標

指　標	基準値(R7 年度)	目標値(R12 年度)
通学路等の歩道の整備延長	―	10.0km



図 6-16　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）

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などを進め、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 6-17　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

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 7-1　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」といった日本風景街道※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。



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」



【用語集】

掲載頁	用　語	解　　説
あ行		
P37	アーカイブ	データや資料を長期的に保管するために、整理して保存すること。
P56	ICT 施工	情報通信技術（ICT）を活用して、建物やインフラなどの施設に関する設備やシステムを構築・設置する技術のこと。建設現場の生産性向上と労働環境の改善を目指し、ICT の積極的な活用が求められている。
P56	アダプト団体	自治体が管理する道路や公園、河川などの公共スペースを「養子（アダプト）」に見立て、「里親」として定期的な清掃・美化活動を行うボランティア団体。
P12	アンカー企業	技術・価格を含む企画提案を行い、設計・製造から据付・施工までの分野単位又は全体を受注し、地域に配分できる企業。
P47	一括発注・性能発注方式	一括発注と性能発注方式は、プロジェクトにおける発注方法の1つ。 一括発注方式は設計と施工を 1 つの事業者にまとめて発注する方式、性能発注方式は、発注者が求める性能や機能を示し、その達成方法を事業者に委ねる方式である。
P44	1.5 車線的道路整備	自動車交通量の少ない地域において、既存の道路を最大限に活用しつつ、待避所の設置や視距の確保、2 車線確保などを組み合わせることで、短期間かつ低コストで必要な機能を確保する道路の整備手法。地域の実情に応じた効率的・効果的な道路整備を目指すもの。
P21	インターチェンジ（IC）	複数の道路が交差する、また近接する箇所において、これらの道路を相互に連絡するための連結路（ランプ）を備えた立体的に接続する構造の施設。 一般に、高速道路の出入口のこと。都市高速道路の出入り口はランプともいう。高速道路同士の場合はジャンクションともいう。
P19	インフラ	インフラストラクチャーの略。道路・港湾・河川・鉄道・情報通信基盤・下水道・学校・病院・公園など、経済・生産基盤を形成するものの総称。
P55	オープンハウス	パネルの展示やリーフレット等資料の配布により、事業や進め方に関する情報を提供する場。参加者は担当の行政スタッフに対して質問することができ、コメントカードやアンケートによって意見を述べることができる。行政が内部（インハウス）で検討している内容を一時的に公開（オープン）することから、オープンハウスと呼ばれている。

P26	温室効果ガス	大気を構成する成分のうち、主に二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロン類などの温室効果をもたらすもの。
か行		
P35	カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量から、吸収量を差し引いた合計が実質的にゼロになっている状態。
P11	海洋エネルギー	海流、波、潮汐、塩分濃度、海水温度などの海の自然現象を利用して得られる再生可能エネルギーのこと。
P51	環境省レッドリスト	日本に生息又は生育する野生生物を対象に、専門家で構成される検討会において生物学的観点から種の絶滅の危険度を客観的に評価してリストにまとめたもの。
P20	供用率	路線の指定または認定および区域の決定を経て、計画されている道路延長に対して実際道路として使用されている区間の比率。
P28	橋梁の健全性	定期点検によって橋梁の損傷状況を把握し、その結果に基づいて「健全」から「緊急措置段階」までの 4 段階で診断される指標。
P49	緊急輸送道路	災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路。
P1	高規格道路	主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど広域的な交通ネットワークを構成する道路で、求められるサービス速度が概ね 60km/h 以上の道路。
P46	公共土木施設等維持管理基本方針	平成 19 年 3 月策定。本県が管理する全ての土木施設について、維持管理に係わる基本方針を定めている。
P50	交差点改良	交通渋滞対策として右折レーン延伸、左折レーン新設、直進車線の増設など、交通事故対策として路面のカラー化などを行うこと。
P43	構想路線	高規格道路としての役割が期待されるものの、個別路線の調査に着手していない道路。
P51	交通需要	1時間、5分などの単位時間に、道路の区間または地点を通過しようとする車両などまたは歩行者の数。
P32	交流人口	地域外からの旅行者や短期滞在者。
P14	国立公園	日本を代表するすぐれた自然の風景地を保護するために開発等の人為を制限するとともに、風景の観賞などの自然に親しむ利用がし易いように、環境大臣が自然公園法に基づき指定し、国が直接管理する自然公園。
P19	コンパクト・プラス・ネットワーク	地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせることを目的とした、地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくりのこと。

さ行		
P31	サイクルツーリズム	「サイクリング・自転車」と「観光・旅行」を組み合わせたものであり、自転車に乗りながら、地域の自然や地元の人々、食事や温泉といったあらゆる観光資源を五感で感じ、楽しむことを目的としたツーリズムのこと。
P26	再生可能エネルギー	太陽光や太陽熱、水力、風力、バイオマス、地熱など、自然環境から取り出すことのできる、永続利用が可能なエネルギーの総称。
P12	サプライチェーン	製品の原材料・部品の調達から、製造、在庫管理、配送、販売、消費までの全体の一連の流れ。
P16	三次救急医療施設	第二次救急医療施設では対応できない重篤な患者を 24 時間受け入れる体制と複数診療科にわたり高度な診療機能をもつ医療施設。
P20	暫定 2 車線	4 車線以上で計画された道路のうちの 2 車線のみを暫定的に開通すること。
P18	市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、敷地の統合、建築物の共同化、街路の整備等を行い、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業。
P46	事後保全	施設の機能や性能に不具合が生じてから、修繕等の対策を講じること。
P57	持続可能な開発目標（SDGs）	2015 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された 2030 年まで 17 分野の国際目標。「誰一人取り残さない」という理念のもと、持続可能な社会の実現を目指している。
P24	主要渋滞箇所・区間	客観的な交通渋滞データと地域の意見を考慮して選定された渋滞が著しい箇所・区間であり、渋滞解消に向けた取り組みが行われている。
P1	新型コロナウイルス感染症	重症急性呼吸器症候群コロナウイルス2（SARS-CoV2）による感染症のこと。2020 年 1 月 30 日に WHO により国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態（PHEIC）が宣言されましたが、2023 年 5 月 4 日に解除。
P43	新規事業化	国や自治体が整備必要性などを勘案しつつ、新たな事業として予算を付けて進めること。
P11	製造品出荷額	製造業の事業所で生産された製品のうち、外部に出荷された製品の年間の出荷金額。 製造業における生産活動の規模や経済的な状況を把握するうえで重要な経済指標である。
P42	生物多様性	生きものたちの豊かな個性とのつながりのこと。生態系の多様性・種の多様性・遺伝子の多様性という 3 つのレベルでの多様性がある。

P13	世界遺産	「世界遺産」とは、ユネスコの世界遺産条約に基づいて作成される「世界遺産一覧表」に記載されている人類が共有すべき「顕著な普遍的価値」をもつ物件のこと。構造物や遺跡などの「文化遺産」、自然地域などの「自然遺産」、文化と自然の両方の要素を兼ね備えた「複合遺産」の 3 種類がある。
P14	世界ジオパーク	ユネスコに認定された地質遺産で、自然や文化への理解を深め、研究、教育、地域振興等に活用し、自然と人間の関わりを学び感じることができる自然公園の一種。国内では、平成 21 年 8 月、洞爺湖・有珠山、糸魚川、島原半島の 3 地域が日本発の「世界ジオパーク」に認定され、2026 年 4 月現在、日本からは 11 地域が認定されている。
P8	総生産	総生産は県内での生産活動により新たに付加された価値（付加価値）の総額。産出額（売上高や出荷額など）から中間投入（原材料費や光熱水費など）を差し引いて算定する。県民 1 人あたりは、総生産額を県人口で除したもの。
た行		
P10	第1次産業	農業、林業、漁業。
P1	脱炭素	地球温暖化の原因となる二酸化炭素（CO2）などの温室効果ガス排出量を実質ゼロにする取り組みのこと。
P48	ダブルネットワーク化	高速道路などの幹線道路において、並行する既存路線に加えて新たな路線を整備し、二重化すること。災害時の代替路確保や、渋滞緩和などを目的としている。
P36	地域安全保障のエッセンシャルネットワーク	人口減少や大規模災害リスクの中で、 地方部における生活圏人口の維持に不可欠な高規格道路のこと。
P26	地球温暖化	近年の産業発展で人の活動が活発になったこと等により、二酸化炭素（CO_2）をはじめとする温室効果ガスの大気中の濃度が増加し、地球全体の平均気温が上昇していること。
P47	長大橋	支間長 200 メートル以上の橋梁のこと。
P47	長大スパン	構造物において柱と柱の間隔が非常に長い構造のこと。
P56	DX	デジタルトランスフォーメーション（DX：Digital Transformation）の略。ある組織が、クラウド、モビリティ、ビッグデータ、データ分析等の技術を利用して新たな製品やサービスを生み出すことで新たな価値を創出し、競争上の優位性を確立すること。 建設業において、道路や橋、水道などの社会インフラに、AI やドローン、3D データなどのデジタル技術を活用して、工事の計画や施工、点検、管理などの効率化・省力化、安全性の向上などを図る取り組みのことをインフラ DX という。

P51	TDM	車の利用者の交通行動の変更を促し、道路交通需要の集中を緩和することにより、道路交通渋滞を緩和する方法。
P51	低炭素アスファルト合材	従来方式よりも低炭素な独自手法によって製造された、温室効果ガスの排出削減に寄与する環境に優しいアスファルト合材の総称。
P1	道路改良	既存の道路をより安全に、使いやすくするために行われる工事のこと。これは単に道路を修繕するだけでなく、交通混雑緩和や地域の生活環境改善なども目的としている。
P1	道路改良率	道路構造令の基準を満たすように改築された道路の延長を、道路全体の延長で割った数値。
P32	道路サービスレベル	道路の平均旅行速度や連絡時間のこと。
P18	土地区画整理事業	土地区画整理法に基づいて、道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用増進を図る事業。公共施設が不十分な区域では、地権者から少しずつ土地を提供してもらい（減歩）、この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てる他、その一部を売却し事業資金の一部に充てる。地権者は、本事業後の宅地の面積は従前に比べ小さくなるが、都市計画道路や公園等の公共施設が整備され、土地の区画が整うため、利用価値の高い宅地が得られる。
P37	ドローン	無人で遠隔操作や自動操縦が可能な飛行機器。
な行		
P56	長崎県インフラDXアクションプラン	インフラ DX の推進により、生産性の向上と働き方改革の実現を目指し、官民一体となって積極的に進めていくため、建設産業の目指す姿や目標を示したもの。2030 年度までにICT活用工事の実施件数年間250件、情報共有システムの活用率8割達成などの数値目標が示されている。
P28	長崎県橋梁長寿命化修繕計画	今後高齢化する長崎県が管理する道路橋の急速な増大に対応するため、従来の対症療法的な修繕および架替え　から　予防保全的な修繕および架替えへの円滑な転換を図るとともに、橋梁の長寿命化並びに橋梁の修繕・架替えに係わる費用の縮減を図りつつ、地域の道路網の安全性・信頼性を確保することを目的に策定。
P2	長崎県国土強靱化地域計画	前計画の計画期間終了に伴い、令和８年度から 12 年度までを計画期間とした全面改定を行い令和 8 年 3 月に策定。地域を強靱化する上での目標の明確化やリスクシナリオ（最悪の事態）の設定、脆弱性の分析・評価を踏まえてリスクへの対応方策の検討を行い、国土強靱化に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るために策定。
P31	長崎県自転車活用推進計画	自転車活用推進法第 10 条に基づき、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として、長崎県の現状と課題、地域

		特性や地域資源を生かした目標や施策の方向性を示す計画。
P2	長崎県総合計画	地方自治法により策定を義務づけられた地域づくりの最も上位に位置付けられる行政計画であり、10 年後の長期展望に立ち地域のあるべき姿を見据えた計画的、効率的な行政運営の指針を示すもの。前計画の計画期間終了に伴い、令和 8 年度から 12 年度までを計画期間とした全面改定を行い令和 7 年 12 月に策定。「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」を基本理念に掲げ、「こども」「くらし」「しごと」「にぎわい」「まち」の5つの柱を軸に、令和12年度までの目標や施策等を示している。本県の将来像を見据え、ポテンシャルや特性を最大限に活かし、グローバル社会における競争力を高め、県勢の持続的な発展につなげていくために、県政における最上位の計画として策定。
P49	長崎県道路防災事業計画	「長崎県公共土木施設等維持管理基本方針」に基づき、これまでに平成 21 年 3 月にⅠ期計画、平成 27 年 3 月にⅡ期計画を策定、令和７年３月にはⅢ期計画を策定し計画期間は令和7年度～令和16年度の 10 年間。長崎県が管理する道路の災害危険個所を把握するとともに、その状態を点検等で監視しながら、計画的かつ効率的に防災対策を実施し、予算の平準化を図りつつ、地域の道路網の安全性・信頼性を確保することを目的とした計画。 長崎県が管理する道路において、対策が必要と評価された箇所 276 箇所と、新たに発生する箇所 124 箇所の計 400 箇所を対象。
P2	長崎県まち・ひと・しごと創生総合戦略	平成 27 年 10 月に第 1 期計画が、令和 2 年 3 月に第 2 期計画が、令和 8 年 2 月に第 3 期計画が策定。第 3 期総合戦略では、地方創生施策の充実・強化を図るため、「稼げる長崎県」「希望が叶う長崎県」「選ばれる長崎県」の 3 つの視点から施策を体系化している。
P30	長崎県無電柱化推進計画	「無電柱化の推進に関する法律」に基づいて策定された、今後の長崎県内の無電柱化の基本的な方針、目標、施策等を定めた計画。
P19	長崎広域連携中枢都市圏	平成 28 年 12 月、長崎市を連携中枢都市として、長与町、時津町で形成された連携中枢都市圏。
P18	長崎スタジアムシティ	長崎市中心部に立地するサッカースタジアム・アリーナ・ホテル・商業施設・オフィスからなる大型複合施設。
P29	長崎大水害	昭和 57 年 7 月 23 日から翌 24 日にかけて、長崎県長崎市を中心とした地域に発生した集中豪雨による災害。長与町では、日本観測史上最大の 1 時間 187mm を記録しており、土石流やがけ崩れなどが各地で発生し、国道 34 号が寸断されるなど多くの犠牲者と被害をもたらした。

P13	長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産	長崎と天草地方におけるキリスト教の伝来と繁栄、激しい弾圧と世界史に類をみない 250 年に及ぶ潜伏、奇跡の復活をした遺産。また、和洋の建築技術の融合、本県独特の自然環境と一体となった文化的景観など優れた価値を持つ。平成 30 年 6 月にユネスコの世界遺産リストに登録決定。
P54	ナショナルサイクルルート	自転車活用推進法に基づき、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ナショナルサイクルルート制度が創設された。サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであることなど、一定の要件を満たすサイクリングルートを対象として指定されたルート。
P16	二次医療圏	複数自治体を1つの単位として、入院治療などの一般的な医療を地域内で完結できるように設定された区域である。医療法に基づき、都道府県が策定する「医療計画」の基本的な単位。長崎県は、地理的特性なども踏まえ 8 圏域を設定。
P50	二次救急医療施設	地域で発生する救急患者の初期診療と応急処置を行い、必要に応じて入院治療や手術を行う医療施設。
P19	西九州させぼ広域都市圏	平成 31 年 4 月、佐世保市を連携中枢都市として、平戸市、松浦市、西海市、東彼杵町、川棚町、波佐見町、小値賀町、新上五島町、伊万里市、有田町の 11 の自治体が県境を越えて形成された連携中枢都市圏。令和 2 年 4 月に佐々町が加わった。
P18	西九州新幹線	昭和48年に博多～長崎間が整備新幹線の整備計画に決定され、建設指示を受けた。その後、平成 20 年に武雄温泉～諫早間が、平成 24 年に諫早～長崎間が着工し、武雄温泉駅 - 長崎駅間が令和 4 年 9 月に開業した。
P56	日本風景街道	道路とその周辺地域を舞台として、多様な主体が協働のもと、景観・自然・歴史・文化等の地域資源を活かした原風景を創出し、地域の活性化や観光の振興に寄与することを理念・目的とした取り組み。
P10	農業産出額	1 年間(1 月～12 月)に農業経営体が生産した農産物(米、野菜、果実、畜産など)の合計販売額を推計した指標。農林水産省が公表する日本の農業の実態を表す主要指標の 1 つである。
は行		
P55	PI(パブリック・インボルブメント)	公共事業の透明性、客観性の確保や住民等関係者との円滑な合意形成を図っていくための手法で、公共事業を構想、計画、事業の立案する段階から実施にいたるまで、事業の進め方、経緯、内容等の情報を広く公開し、様々な意見を聞きながら事業を進めていく仕組み。

P11	半導体関連産業	スマートフォンや自動車などさまざまな分野の機器制御において重要な役割を担う半導体の生産・活動に必要な資材供給、加工、流通、サービスを提供する周辺産業の総称。半導体関連産業は、幅広い業種や分野に関係した裾野の広い総合産業である。
P1	半島防災	三方を海で囲まれており、災害発生時に孤立しやすいなど、半島の地理的特性を踏まえた防災体制・対策のこと。
P31	ブルーライン	自転車利用者が車道の左側を安全・快適に走行できるように、車道の路面上に、走る場所と方向を示したものである。自動車利用者にも自転車利用者の存在の注意喚起などにも繋がる。
P30	防災道の駅	都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置づけられている「道の駅」。大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動拠点、 地域の一時避難所などの役割がある。
P27	法指定通学路	「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律施行規則」第 1 条 3 項の規定に基づき定められた特定交通安全施設等整備事業を実施すべき通学路。
P52	歩行者利便増進道路（ほこみち）制度	「道路空間を街の活性化に活用したい」、「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間にしたい」などの道路への新しいニーズの高まりを受け、このような道路空間を構築することを目的にした道路指定制度。特例区域を定めることで、道路空間を活用する際に必要となる道路占用許可が柔軟に認められる。
ま行		
P52	まちなかウォーカブル区域	都市再生整備計画の中で市町村が指定する区域。令和 2 年の法改正で、まちなかにおける「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進するため、歩道の拡幅、都市公園に交流拠点の整備、建物低層部のガラス張り化など、その区域の快適性・魅力向上を図るための整備などを重点的に行う必要がある区域として新設。観光客やオフィスワーカー、高齢者や障害者の方々、若者や子育て世代など、まちに住み、又は訪れる様々な人々が満足できるような「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを目指すものである。
P30	「道の駅」第 3 ステージ	2020 年から 2025 年を期間とし、道の駅を「地方創生・観光を加速する拠点」として位置づけ、地域全体の課題解決を目指す取り組み。これは、道の駅単体ではなく、自治体、地域住民、民間企業などが連携する「まちぐるみ」の戦略的な取り組みへの進化が特徴。
P46	道守	「道」を舞台に、あるいはテーマに様々な活動（道路の清掃・美化、草花や樹木の育成・手入れなど）を行っている人々を「道守」、その活動は「道守活動」と呼ばれている。

P1	ミッシングリンク	高規格道路のうち未整備区間であり、途中で途切れている区間。道路ネットワークが不完全なために、交通の円滑化や物流効率化など問題が生じる場合がある。
P50	みなし右折帯	正式な右折レーンではないものの、現状の道路空間を利用して、右折待ちの車を一時的に誘導するために設けられたレーンのこと。
P30	無電柱化	防災性の向上、安全性・快適性の確保、良好な景観形成の観点から電線類を地中へ埋設すること。
P30	無電柱化率	無電柱化された道路の延長の割合を示す指標である。
P13	明治日本の産業革命遺産　製鉄・製鋼、造船、石炭産業	「明治日本の産業革命遺産　製鉄・製鋼、造船、石炭産業」は、本県を含む 8 県 11 市にまたがる 23 の構成資産から成り立つ。非西欧諸国で最初の産業国家としての地位を築いた日本が、急速な産業化をなしたその道程を証言する産業遺産群であり、平成 27 年 7 月に登録された。
P54	メンテナンススペース	サイクリストが自転車の車両チェック、修理等を行うことを目的としたスペース。
や行		
P54	矢羽根	自転車利用者が車道の左側を安全・快適に走行できるように、車道の路面上に、走る場所と方向を示したものである。自動車利用者にも自転車利用者の存在の注意喚起などにも繋がる。
P53	ユニバーサルデザイン	最初から、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。
P28	予防保全	施設の機能や性能に不具合が発生する前に、修繕等の対策を講じること。
ら行		
P47	ライフサイクルコスト	ある製品や構造物などの初期費用・運用・保守・修理・更新・廃棄など、全期間にわたる総費用のこと。LCC（Life Cycle Cost）ともいう。
P36	ライフライン	電気、ガス、水道、電話、通信、交通等、日常生活の維持に必要な社会インフラのこと。
P51	ラウンドアバウト	円形の平面交差部のうち、交差点の中央に交通島を設け、その周囲を一方向に回る環道に分合流することによって交通処理する導流式交差点の一種で、環道交通流に優先権があり、かつ環道交通流は信号機や一時停止などにより中断されないもの。環状交差点。
P19	立地適正化計画	市町村が都市計画区域において作成する、住宅や福祉・医療・商業等の都市機能に関する施設の立地について、適正化を図るための計画。

P52	リノベーション	老朽化した道路・橋など既存社会インフラを、単なる修繕や建替えではなく、機能向上・防災力強化・DX・環境配慮などを組み込んで「より良い姿」に刷新する取り組み。
P23	旅行速度	ある 2 地点間の移動距離を、その移動に要する時間（旅行時間）で除した値。移動に要した時間で、信号待ちや交通渋滞による停止を含む。
P1	令和6年能登半島地震	令和 6 年 1 月 1 日午後 4 時 10 分、石川県能登地方を震源として発生したマグニチュード 7.6 の地震。石川県輪島市、志賀町で最大震度 7 を記録。
P19	連携中枢都市圏構想	減少・少子高齢社会にあっても、地域を活性化し経済を持続可能なものとし、国民が安心して快適な暮らしを営んでいけるようにするために、地域において、相当の規模と中核性を備える圏域の中心都市が近隣の市町村と連携し、コンパクト化とネットワーク化により「経済成長のけん引」、「高次都市機能の集積・強化」及び「生活関連機能サービスの向上」を行うことにより、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成する政策。
P51	ロードキル	道路上で起こる野生動物などの死亡事故のこと。