

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

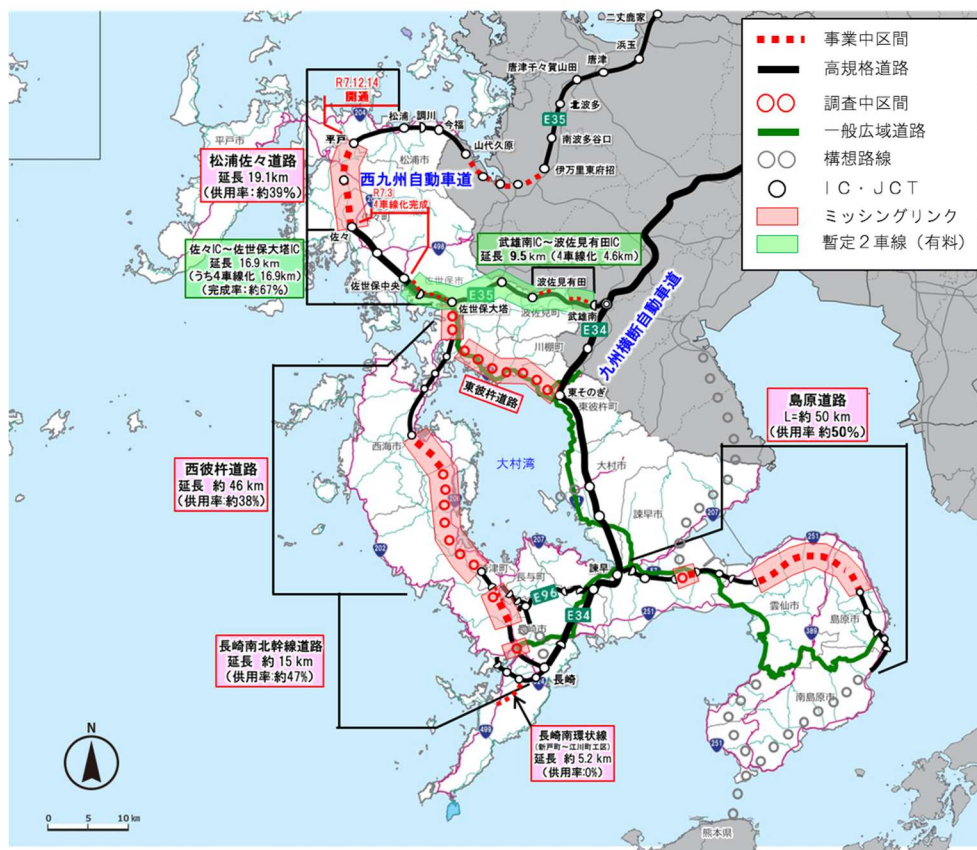


図 1-33 高規格道路の供用状況（令和8年4月1日現在）

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。

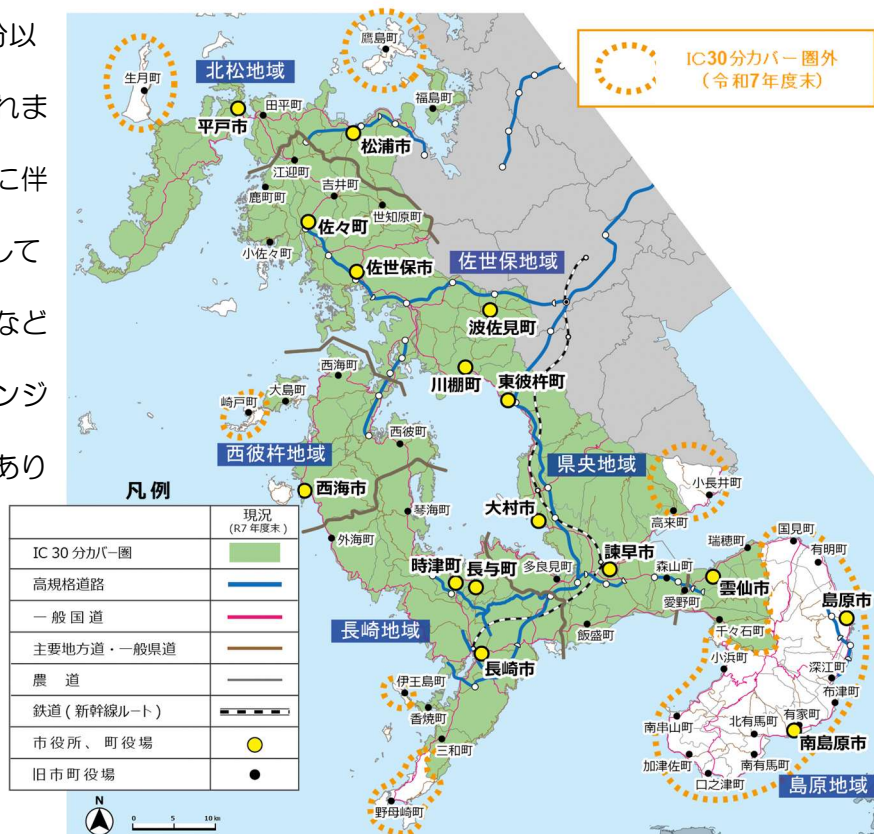


図 1-34 I C 30 分カバー圏域 (令和 7 年度末)

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。

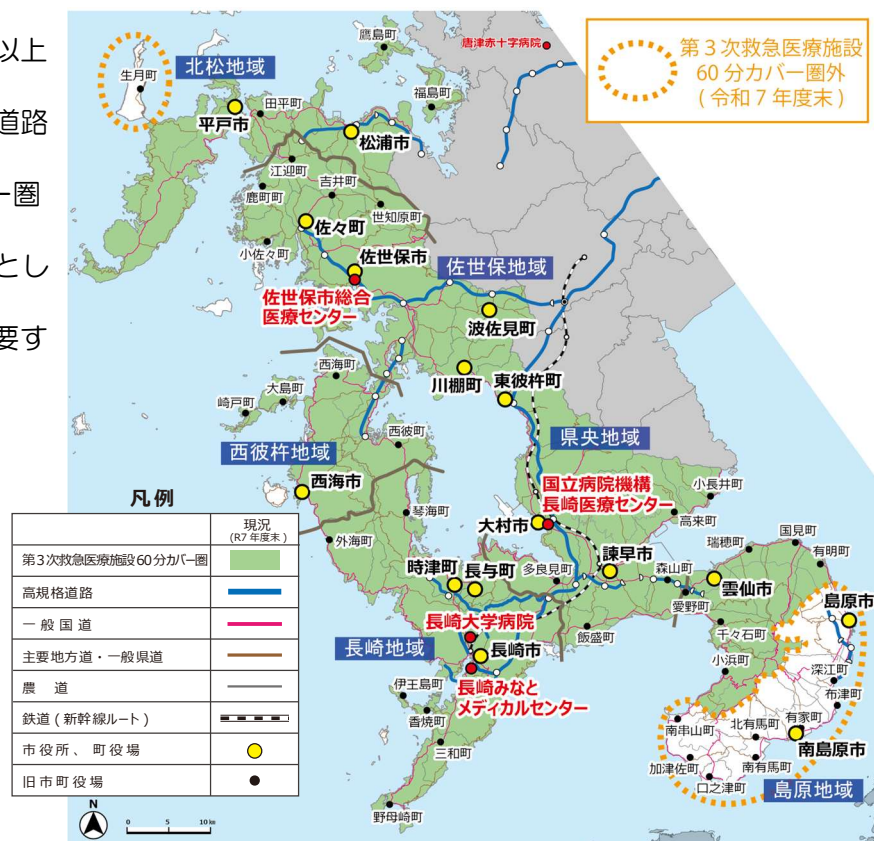


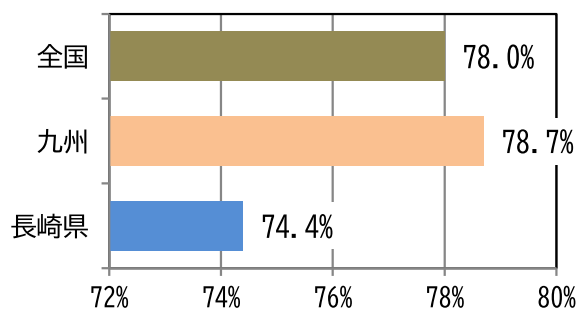
図 1-35 三次救急医療施設 60 分カバー圏域 (令和 7 年度末)

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)

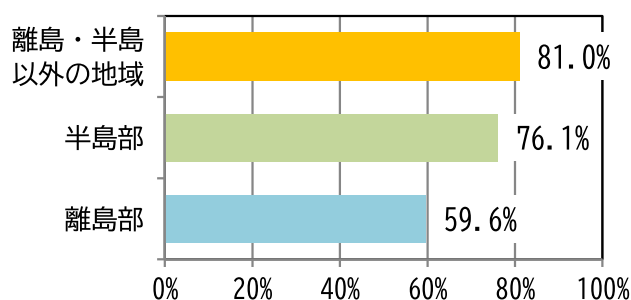


図 1-36 国・県道の道路改良率（幅員 5.5m 以上）

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。

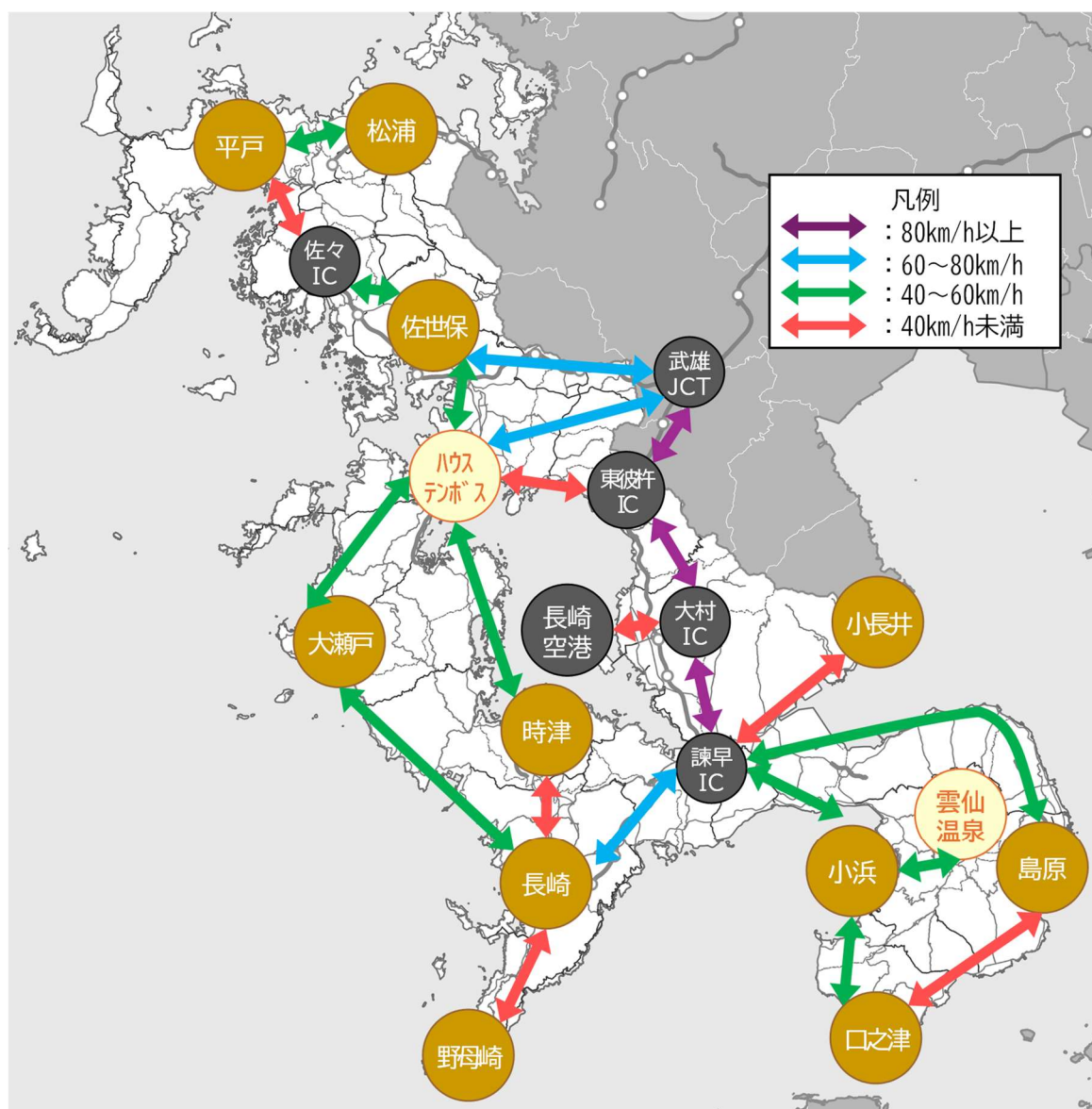


図 1-37 主要拠点（主要都市・施設・交通結節点）間の平均旅行速度※

※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。

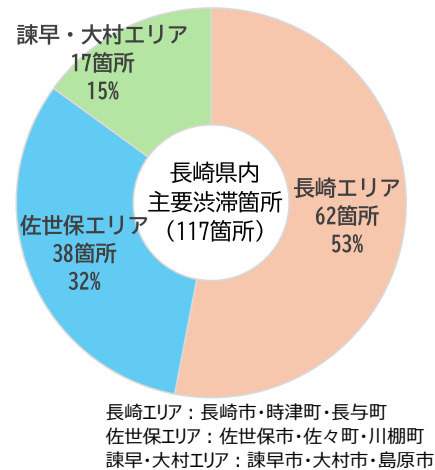


図 1-38 エリア別主要渋滞箇所数 (令和 7 年 9 月現在)

資料：長崎県交通渋滞対策協議会

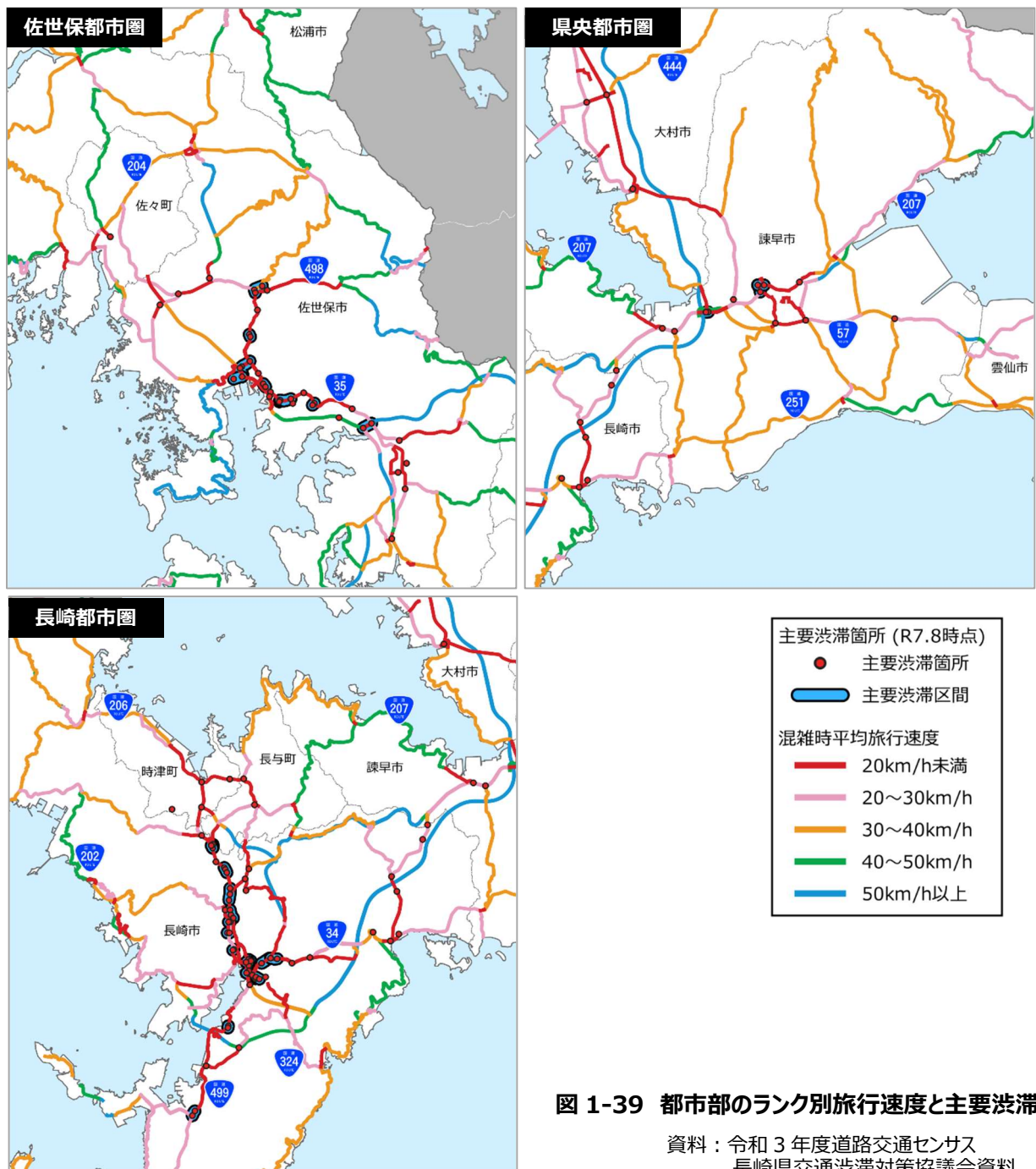


図 1-39 都市部のランク別旅行速度と主要渋滞箇所

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。

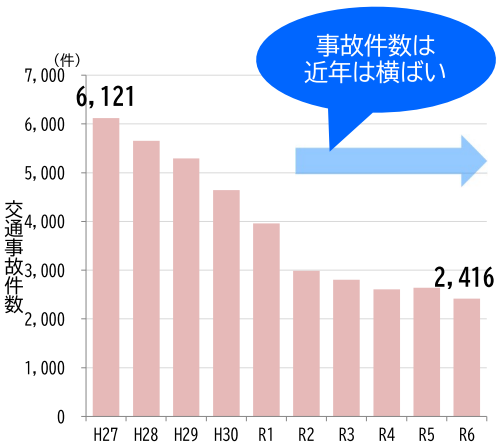


図 1-40 県内事故件数の推移
資料：長崎県警察「交通統計（令和 6 年中）」

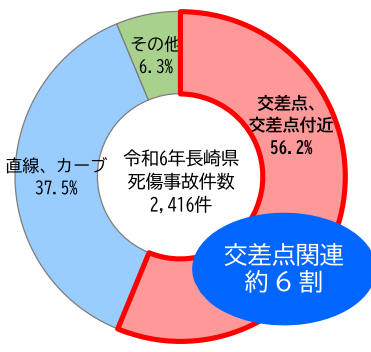


図 1-41 県内死傷事故件数の道路形状別割合
資料：長崎県警察「交通統計（令和 6 年中）」

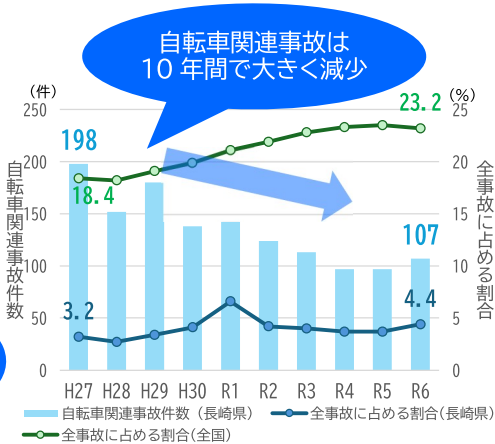


図 1-42 自転車関連事故件数の推移
資料：長崎県警察「交通統計（令和 6 年中）」
警察庁「令和 6 年中の交通事故の発生状況」

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	島原市申安徳町（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。

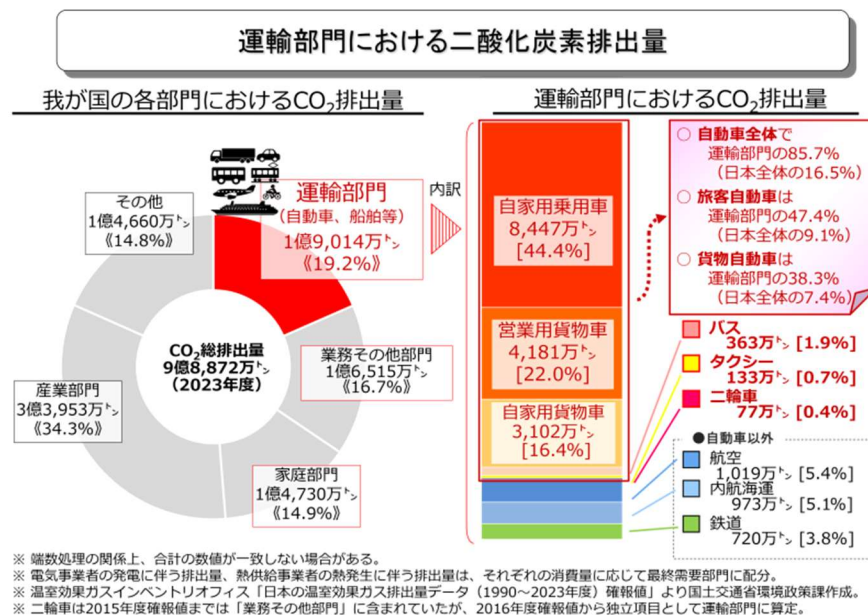


図 1-43 運輸部門における二酸化炭素排出量

資料：国土交通省 HP

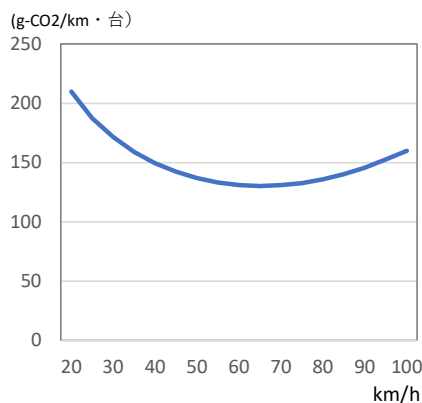


図 1-44 旅行速度と二酸化炭素排出量の関係 (小型車類；2010 年次)

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)

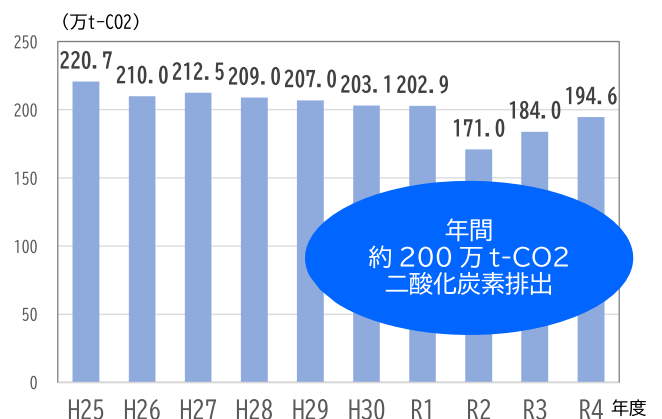


図 1-45 長崎県の運輸部門における二酸化炭素排出量

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。

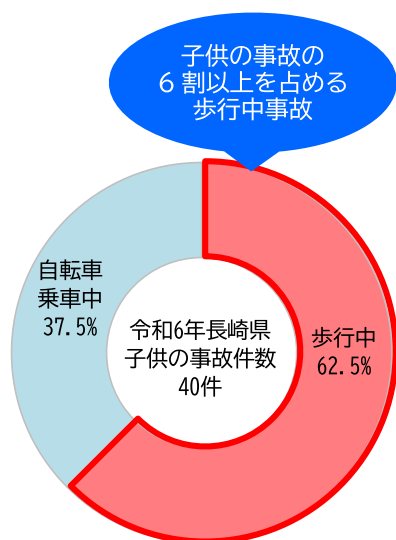


図 1-46 長崎県内における子供の事故の分類

資料：長崎県警察「交通統計（R6年中）」

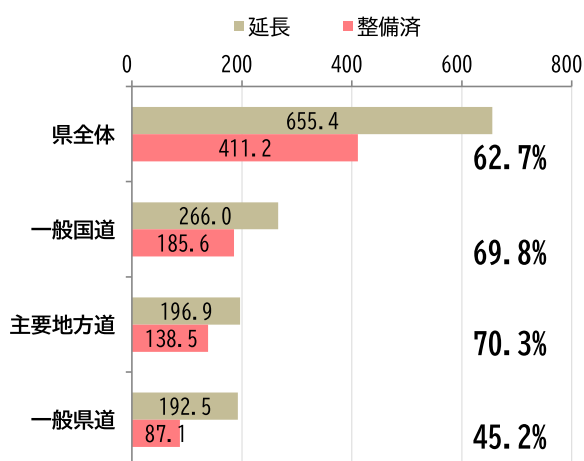


図 1-47 道路種別の法指定通学路内歩道整備率 (R6 年度末)

道路インフラの老朽化

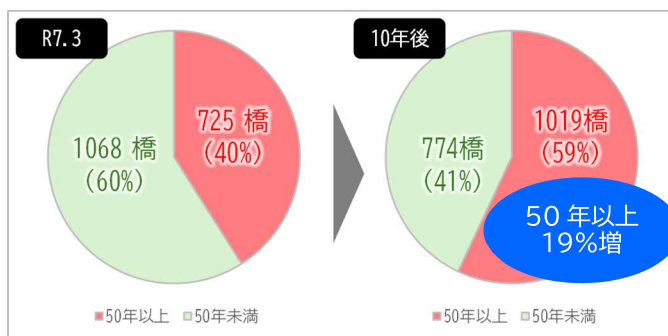
本県が管理する道路インフラ※のうち、建設から50年を経過する施設の割合は、今後10年で急激に増加する見込みです。10年後には、橋梁は現在より19%増加して59%（1,019橋）、トンネルは14%増加して31%（45本）に達すると見込まれます。

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)

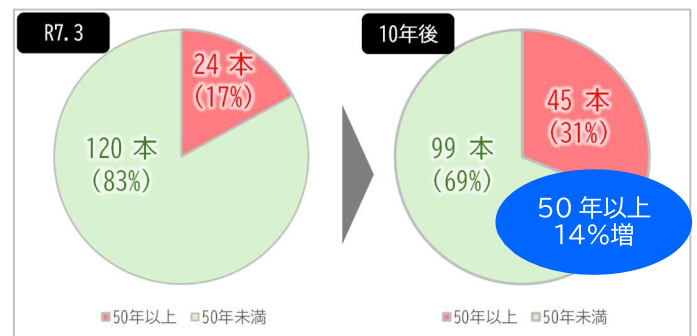


図 1-48 建設から50年経過する県管理施設の割合

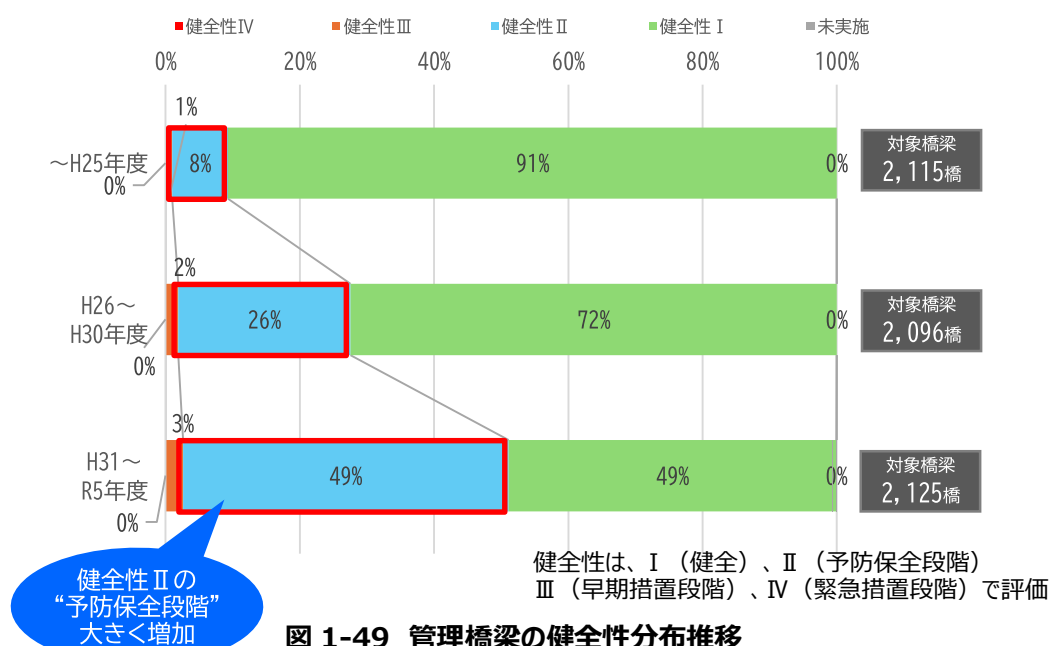


図 1-49 管理橋梁の健全性分布推移

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。

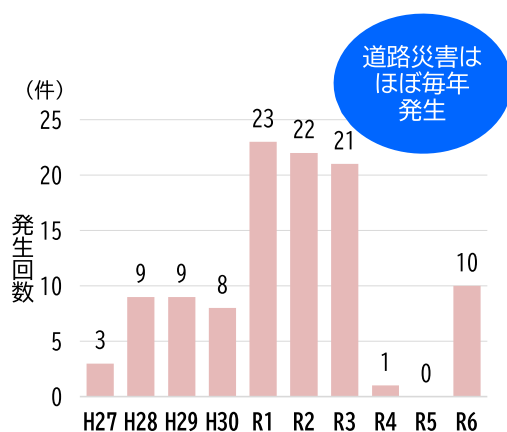


図 1-50 道路災害発生件数

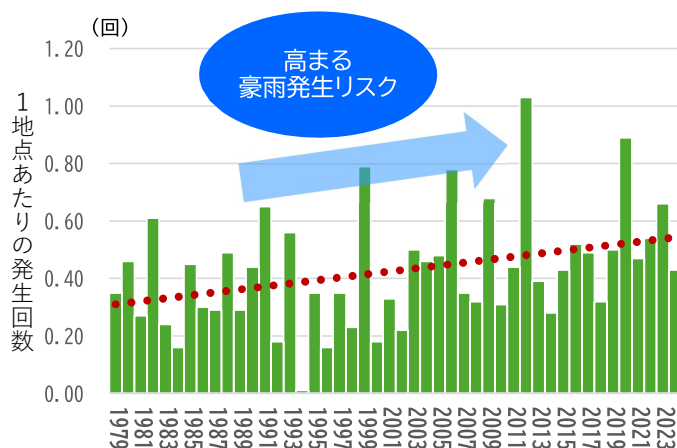


図 1-51 九州北部地方 1 時間降水量 50mm 以上年間発生回数

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。

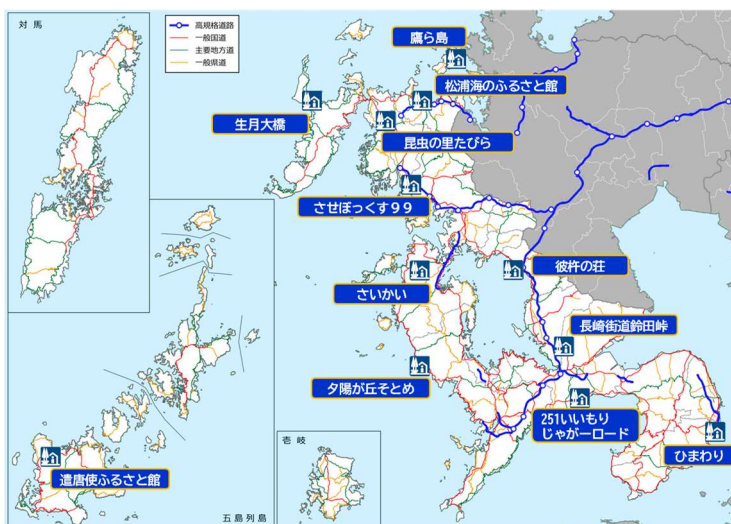


図 1-53 長崎県内の道の駅

資料：国土交通省「道の駅」登録一覧（令和7年12月）

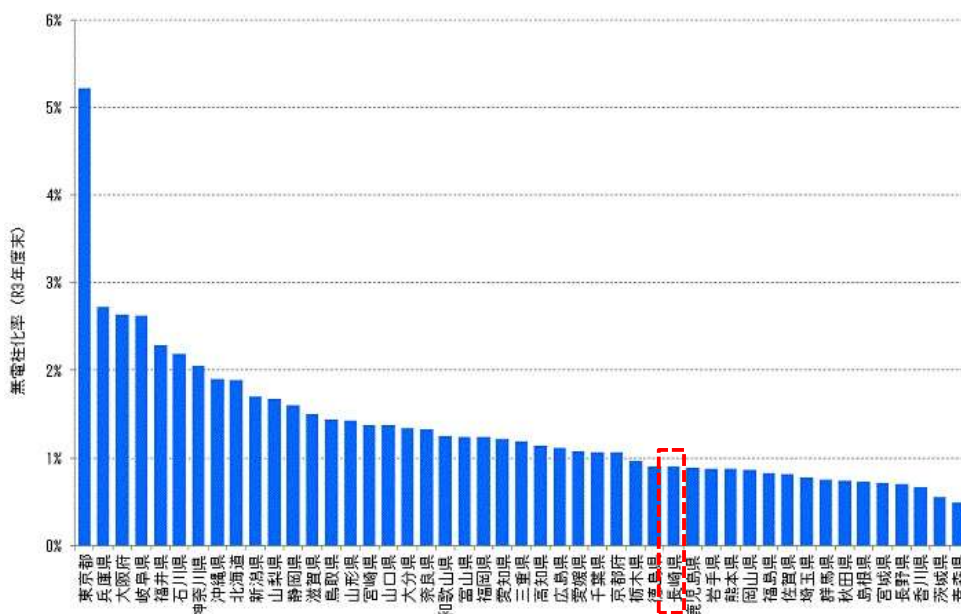


図 1-54 都府県別無電柱化率

※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 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）