

# 長崎県の道づくり基本方針

令和3年6月

長崎県

(道路建設課・道路維持課・都市政策課)

# 目次

## 基本方針の策定にあたって

本方針の位置づけ	1
本方針の構成（方針策定の考え方）	3
1章 現状の把握	5
1. 地域を取り巻く現状	5
2. 道路の現状	18
2章 道づくりの課題の整理（11の課題）	31
3章 国の社会基盤整備の動向	32
1. 国の社会基盤整備に係る計画	32
2. 国の道路政策の動向	33
4章 いままでの道づくり基本方針の目標達成状況	34
5章 基本方針	35
6章 基本方針の実現に向け取り組むべき施策	36
1. 産業を支える道路ネットワークづくり	38
2. 交流人口を拡大する道路ネットワークづくり	39
3. 安全・安心で快適な道づくり	40
4. 人口減少に対応し、持続可能な社会を支える道づくり	42
5. 魅力ある道路環境づくり	46
7章 今後の道路行政の進め方	48
<参考資料>	
用語集	49

## 基本方針の策定にあたって

本県は、国土の西端に位置し、多くの離島・半島地域を抱え、山がちな地形のため平地が少ないといった地理的、地形的なハンディを抱えるとともに、台風などの自然災害のリスクの高い地域となっています。近年、自然災害の発生が頻発化・激甚化しており、本県でも令和 2 年 7 月豪雨により甚大な被害が発生するなど、県民の生命・財産を守る防災・減災、国土強靱化の重要性が、一層増しています。

また、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・少子高齢化が進展しており、競争力の低い産業活動に起因する県民所得の長期低迷や、都市と地方部での地域間格差など、多くの社会問題も有しております。

これらの地域課題を解決するため、県内外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、一方で、半島部を中心に移動時間を要する地域が今なお多いことや、都市部での渋滞の慢性化、地方部に多く残るすれ違いが困難な未改良区間など、現時点においても未だ十分とは言えない状況となっております。

このような中、新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言発出により、県民の生活や経済活動、人々の行動様式が大きく変化し、サプライチェーンの国内回帰や、ネットショッピング需要の増加など、物流を支える道路ネットワークの重要性が一層高まりつつあります。

さらに、道路行政を取り巻く状況も変化しており、平成 30 年 3 月の道路法改正による「重要物流道路制度」の創設や、令和 2 年 5 月の道路法改正では、歩行者中心の道路空間構築のための「歩行者利便道路（ほこみち）の指定制度」の創設、自動運転車の運行を支援する「自動車運転補助施設の制度」の創設など、ポストコロナの新しい生活様式や、自動運転等の新技術導入を見据えた新しい制度が創設されました。

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 3 年度～令和 7 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、本方針について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。