

1-2. 道路の現状

高規格幹線道路・地域高規格道路に残るミッシングリンク

令和2年5月現在で、県内の高規格幹線道路※の供用率※は82%と全国や九州の平均レベルにあります。（表1-3）

しかし、個別にみると、九州横断自動車道が供用率100%に対し、西九州自動車道が68%の供用率に留まっています。（表1-3、図1-28）

このうち、西九州自動車道は、暫定2車線供用のため対面通行を余儀なくされ、規制速度は70km/hに制限されるなど安全性・定時性に課題を抱えております。佐々IC～佐世保大塔IC間は4車線化整備が進められており、佐世保大塔IC～武雄南IC間も国が作成した「高速道路における安全・安心基本計画※」に優先整備区間として位置付けられ、今後10～15年で整備される予定です。

地域高規格道路※の供用率は、本県は40%と、全国を上回っていますが、九州の平均に比較すると7ポイント低い整備水準にあります。個別にみると、島原道路、西彼杵道路といった半島部の道路は大部分が未供用であり、未着手の区間も多く残っています。（表1-4、図1-28）

表1-3 高規格幹線道路の供用状況

	計画延長 (km)	供用延長 (km)		供用率 (%)	
		R2.5	H26末	R2.5	R2.5
全国計	14,000	11,998	73%	86%	
九州計	1,506	1,293	76%	86%	
長崎県	106	87	77%	82%	
九州横断自動車道	46	46	100%	100%	
西九州自動車道	60	41	60%	68%	

※全国計：R2年5月末

九州計：R1年度末

長崎県：R2年5月末

表1-4 地域高規格道路の供用状況

	計画延長 (km)	供用延長 (km)		供用率 (%)	
		R2.5	H26末	R2.5	R2.5
全国計	6,950	2,657	32%	38%	
九州計	910	432	30%	47%	
長崎県	124	49	33%	40%	
長崎南環状線	8	8	100%	100%	
長崎南北幹線道路	16	8	36%	50%	
西彼杵道路	50	14	27%	28%	
島原道路	50	19	26%	38%	

※全国計：R2年5月末、九州計：H29年度末、長崎県：R2年5月末

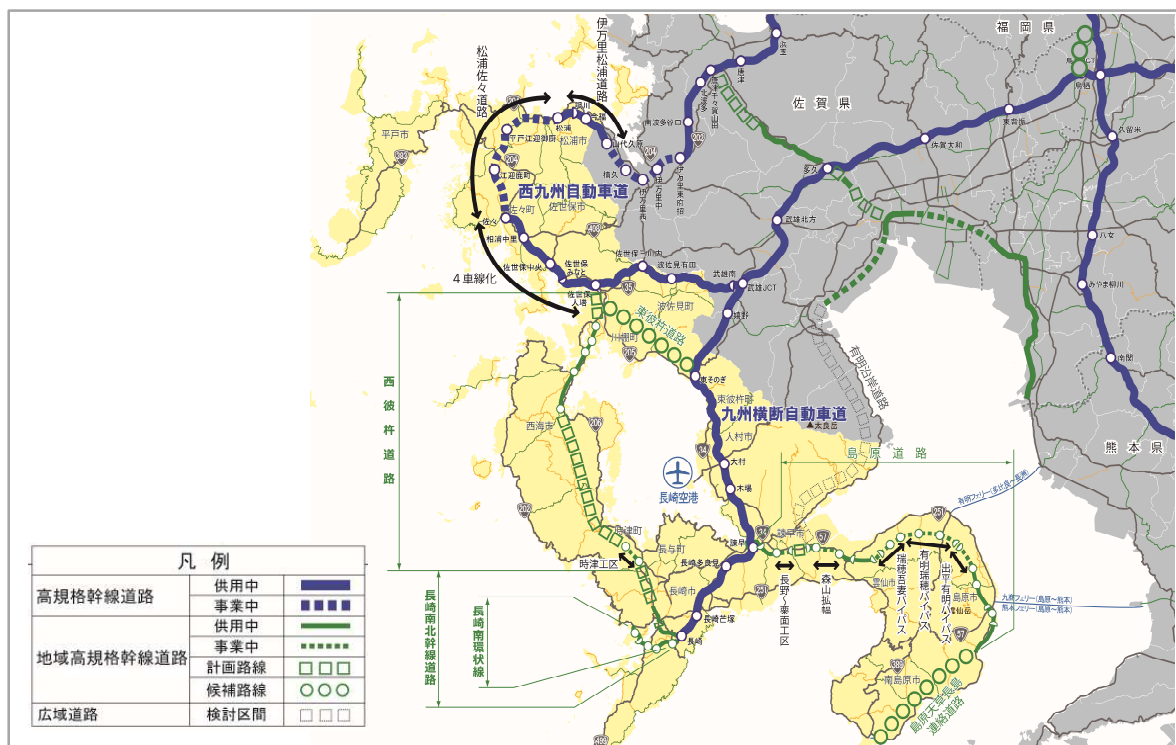


図1-28 高規格幹線道路・地域高規格道路の整備状況（R2年4月現在）

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

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、西九州自動車道や西彼杵道路の一部供用により、西彼杵地域や佐世保・北松地域において 30 分カバー圏が拡大しましたが、依然として島原半島や平戸・北松地域など半島部を中心にインターチェンジ 30 分以上を要する地域があります。（図 1-29）

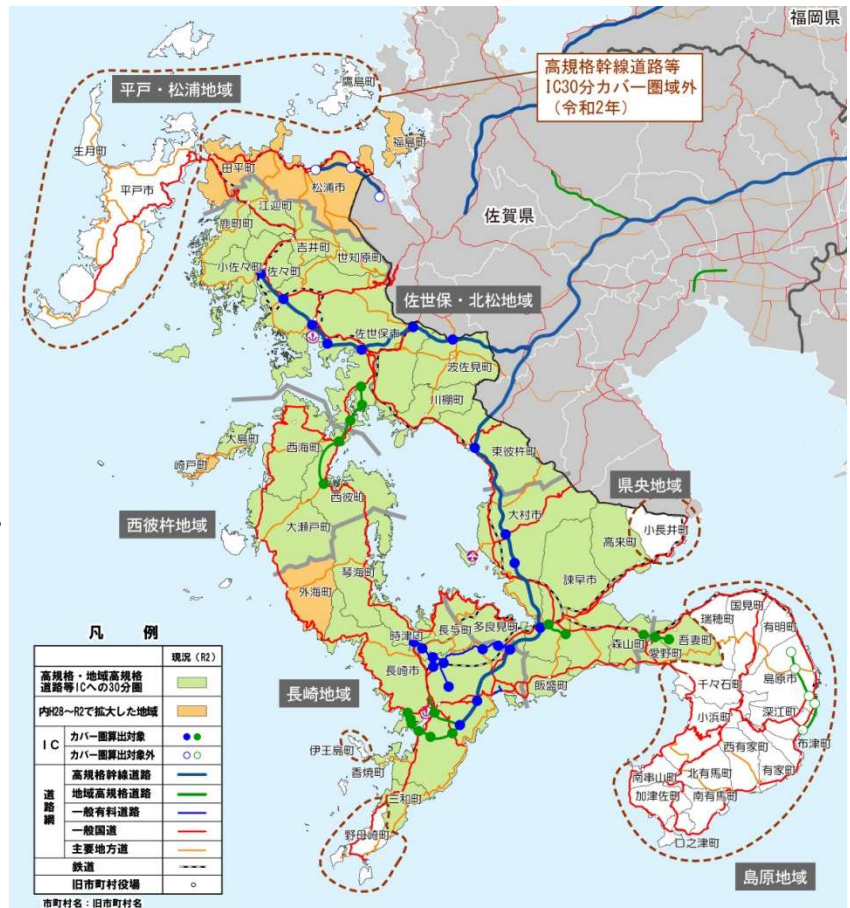


図 1-29 高規格幹線道路等 IC30 分カバー圏域 (R2)

第三次救急医療施設※まで 60 分以上を要する地域については、島原道路の一部供用により、島原地域において 60 分カバー圏が拡大しましたが、依然として島原地域などで 60 分以上を要する地域があります。（図 1-30）

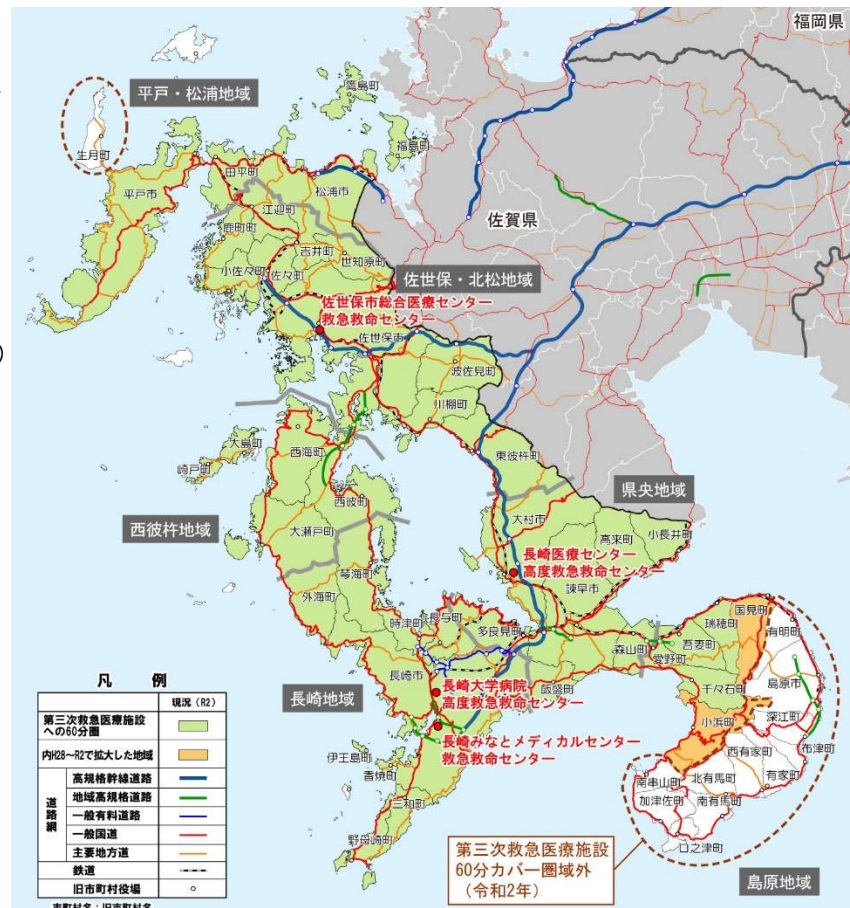


図 1-30 第三次救急医療施設 60 分カバー圏域 (R2)

災害リスクの高まりと増加する道路災害

■災害リスクの高まりと増加する道路災害

本県は、急峻な山地や谷地、崖地が多い地形的要因から災害発生の危険性が高い地域です。過去に見舞われた大規模災害には、諫早大水害、長崎大水害、雲仙普賢岳の大規模火砕流などがあり、集落の孤立も発生しています。

また、本県は日本でも有数の台風常襲地帯であり、これに伴う豪雨に見舞われています。

近年、地球温暖化※の進行に伴う大雨の強度・頻度の増加、台風の激化等により、全国的に水災害、土砂災害が頻発・激甚化する傾向にあり、その対応が課題となっています。（図 1-31）

特に、本県は急傾斜地が多く、土砂災害危険箇所が 16,231 箇所存在（都道府県ワースト9位）し、土砂災害の危険性が非常に高い地域です。近年では、毎年のように大雨特別警報が発令されるなど、豪雨により多くの土砂災害が発生しています。

その上、「地震等防災アセスメント調査※」によると、県内では、甚大な被害が発生する震度 6 強が予測されています。平成 28 年 4 月 16 日の熊本地震においては、南島原市で震度 5 強を観測し、住宅一部破損等の被害が発生しました。また、「長崎県津波浸水想定（第 2 版）※」によると、巨大地震発生時には最高大津波水位 7m が発生すると予測されるなど、巨大地震など大規模災害に対しても警戒が必要です。（東日本大震災の際には、本県においても津波警報が発令されています。）

本県は、全国的にも自然災害発生の危険性が高い地域であり、令和元年度は、頻発する台風及び大雨により 23 件の道路災害が発生しています。（図 1-32）

※ 令和元年東日本台風では、103もの地点で24時間降水量が観測史上1位の値を更新



図 1-31 短時間強雨（1 時間降雨量 50mm以上）の年間発生回数

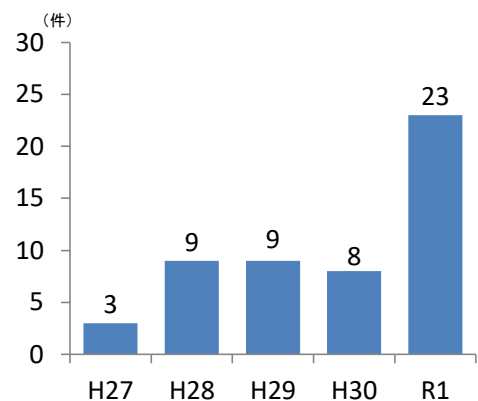


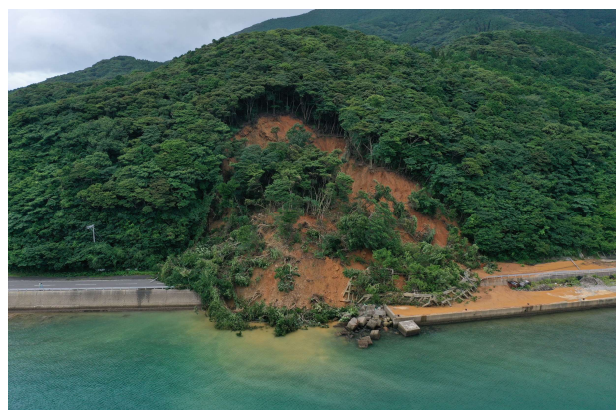
図 1-32 道路災害件数

出典：令和 2 年第 8 回経済財政諮問会議

「資料 4 防災・減災が主流となる社会の実現に向けた社会資本整備」



（主）平戸生月線（平戸市主師町白石）R2.7



（一）青方港魚目線（新上五島町奈摩郷）R1.7

写真 1-1 近年の大雨による土砂災害発生状況

■道路の防災機能を強化する「道の駅」の防災拠点化

本県における「道の駅」は11箇所です。（図1-33）

「道の駅」は、創設から四半世紀が過ぎ、創設当初の『通過する道路利用者のサービス提供の場』から「道の駅」第3ステージである『地方創生・観光を加速する拠点』へ変化しつつあり、「道の駅」に求められる機能が多様化してきています。「道の駅」第3ステージでは、最重要の取組として、災害時に広域的な復旧・復興活動の拠点となる「道の駅」を「防災道の駅」に認定し、ハード・ソフト両面から防災機能強化のための重点支援を行うこととしており、本県でも、「防災道の駅」の認定を目指していきます。（図1-34）

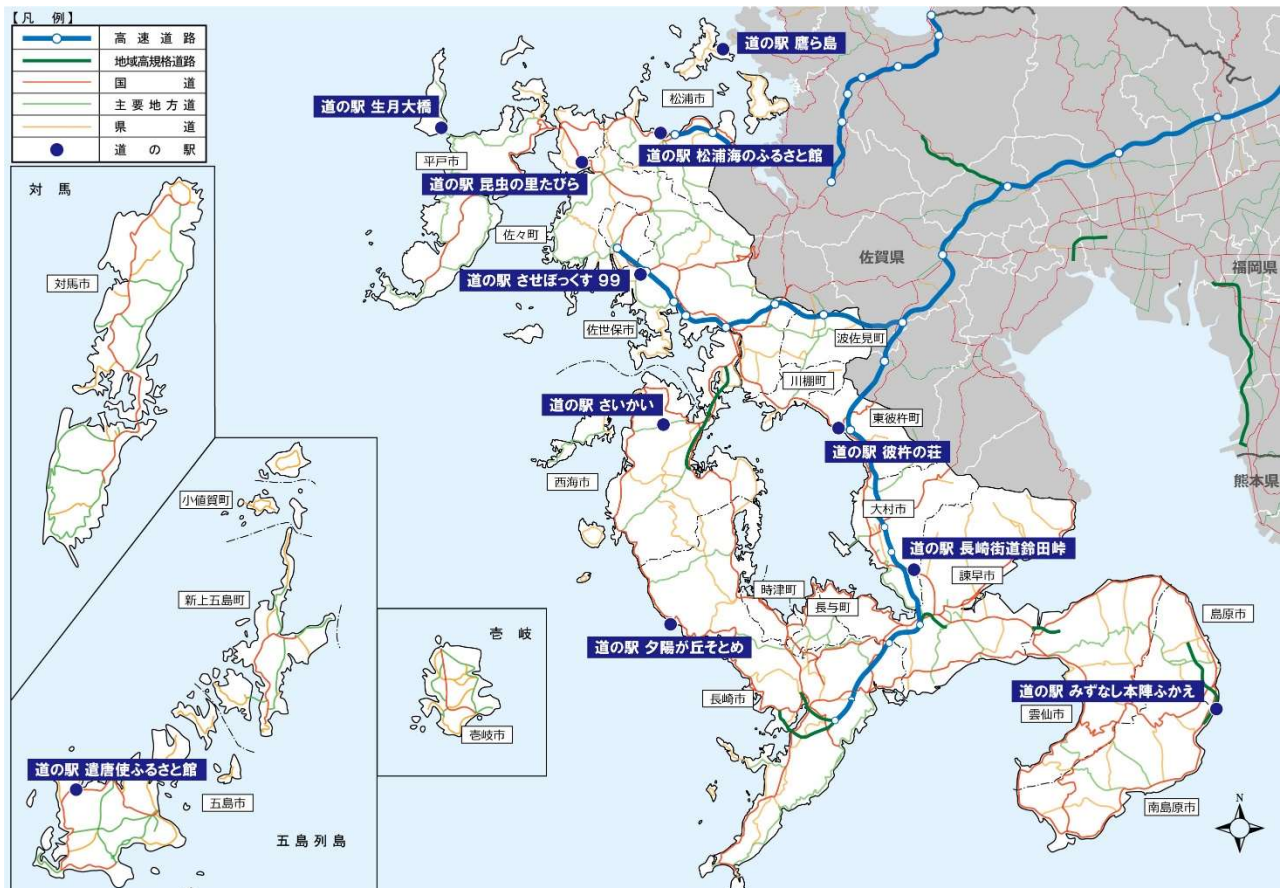


図 1-33 長崎県の道の駅

資料：国土交通省「道の駅一覧（R2.7.1時点）」

主な役割

大規模災害時等の広域的な 復旧・復興活動拠点



- ・ 自衛隊、警察、テックフォース等の救援活動の拠点
- ・ 緊急物資等の基地機能
- ・ 復旧、復興活動の拠点等

熊本地震における 道の駅「阿蘇」の活用事例



携帯キャリア会社の移動基地局として使用

図 1-34 「防災道の駅」のイメージ

出典：国土交通省「道の駅」第3ステージ推進委員会 配付資料

交通事故の増加と歩道未整備の通学路の存在

■都市部で多発する交通事故と高齢者事故の増加

県内全域での交通事故件数は減少してきていますが、その一方で、高齢化の進行に伴い、高齢者に関連した事故の割合は増加傾向にあり、全体の約4割に及びます。（図 1-35）

事故発生箇所を見ると、交通事故件数の約8割が長崎地域、佐世保・北松地域、県央地域といった都市部に集中しており、長崎県警が抽出した20箇所の交通事故多発交差点のすべてが、都市部となる長崎市、佐世保市、諫早市、大村市に分布しています。（図 1-36、図 1-37）

また、交差点で発生する事故は、交通事故件数の5割以上を占めます。（図 1-38）

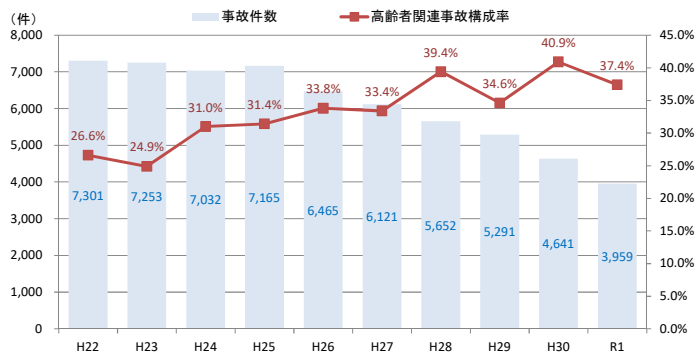


図 1-35 県内事故件数と高齢者関連事故構成率の推移

資料：長崎県警察「交通統計（令和元年中）」

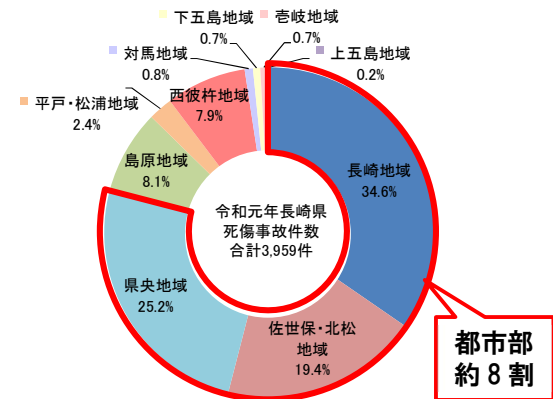


図 1-36 県内死傷事故件数の地域別割合（R1）

資料：長崎県警察「交通統計（令和元年中）」

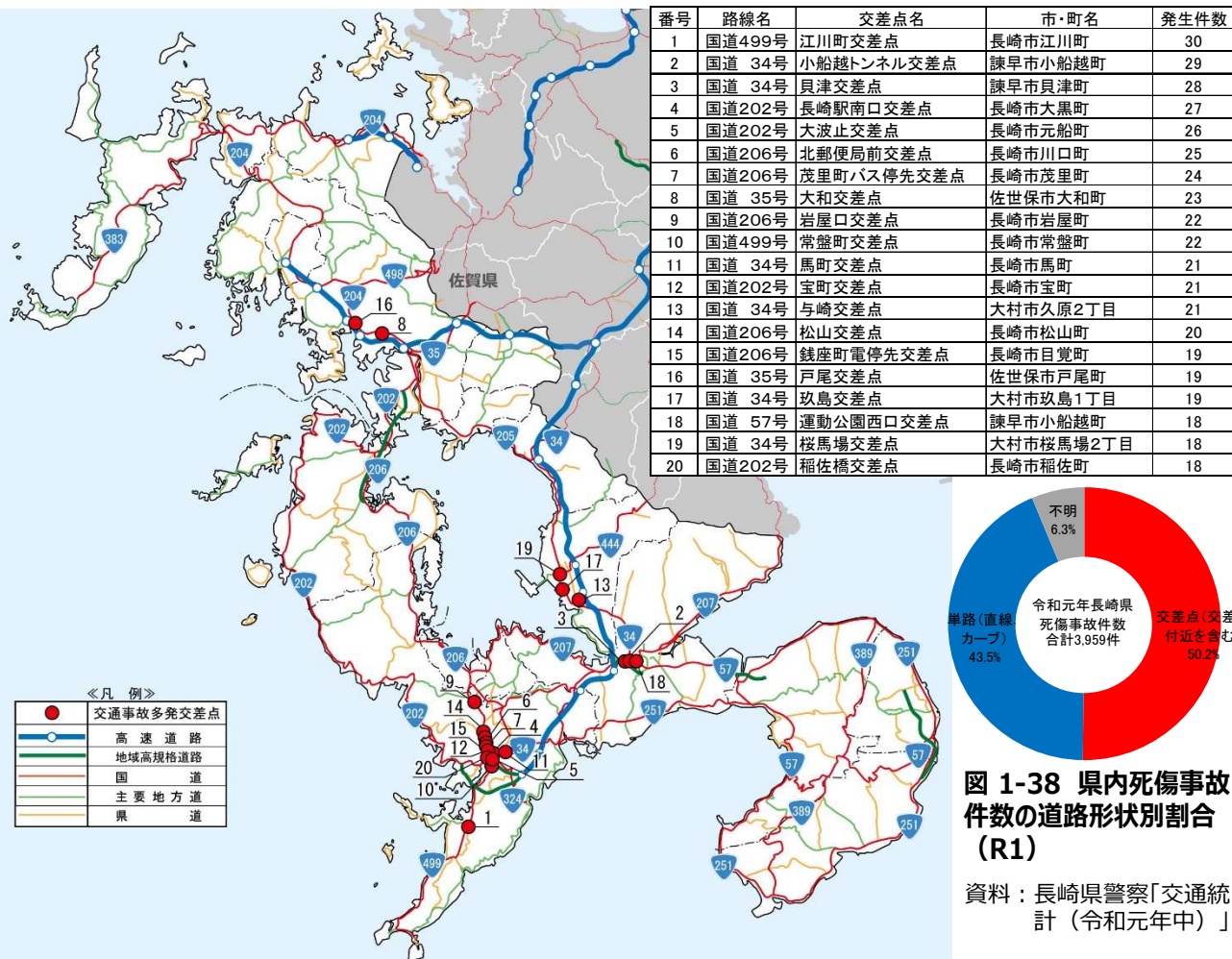


図 1-37 交通事故多発交差点箇所（H27～R1）

資料：長崎県警察 HP「長崎県の交通事故多発交差点」

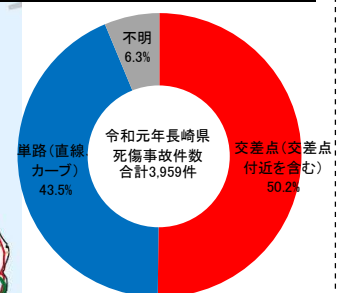


図 1-38 県内死傷事故件数の道路形状別割合（R1）

資料：長崎県警察「交通統計（令和元年中）」

■通学路の歩道整備やバリアフリー※化の遅れ

令和元年度末現在、県内法指定通学路※内歩道整備率は、いまだ 5 割程度と整備が遅れています。
(図 1-39)

また、県内のバリアフリー基本構想※策定自治体は、長崎市と佐世保市のみであり、誰もが安全で安心して通行できる歩道環境整備の取組は、未だ十分であるとはいえません。

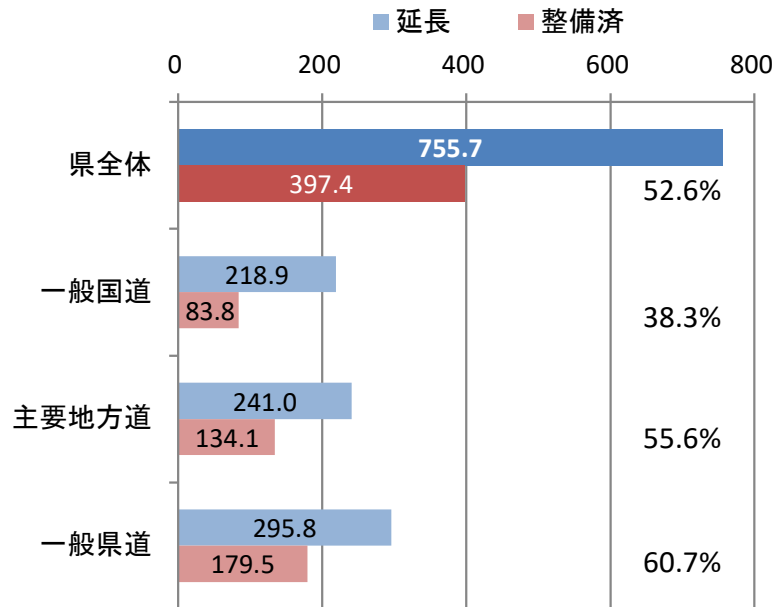


図 1-39 法指定通学路内歩道整備率 (R 元年度末)

未改良区間や渋滞による走行性の低下

■離島部での道路改良の遅れと未改良区間での走行性低下

本県は、ほとんどが離島・半島で構成され、山がちな地形で平地が少ないことから、全国に比べて道路改良が遅れています。本県の中でも、特に離島部は、道路の幅員が狭く、線形も悪い区間が多く存在しますが、多大な費用がかかることもあって改良が遅れており、令和2年4月の5.5m以上の道路改良率は、離島・半島以外の地域が78.6%であるのに対し、離島部は58.8%と大きく遅れており、いまだにすれ違いができない区間や急カーブなどの走行性の悪い未改良区間が多く存在し（図1-40、図1-41）、走行性が低下しています。

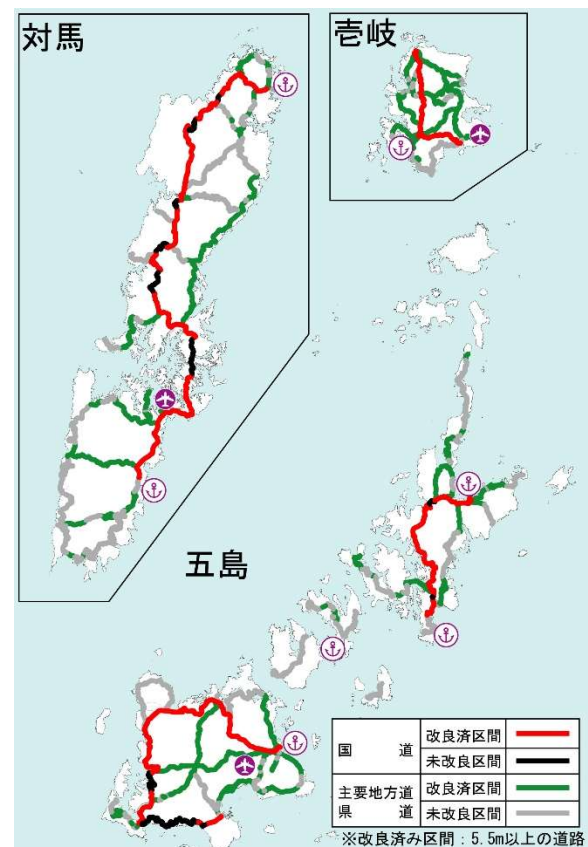
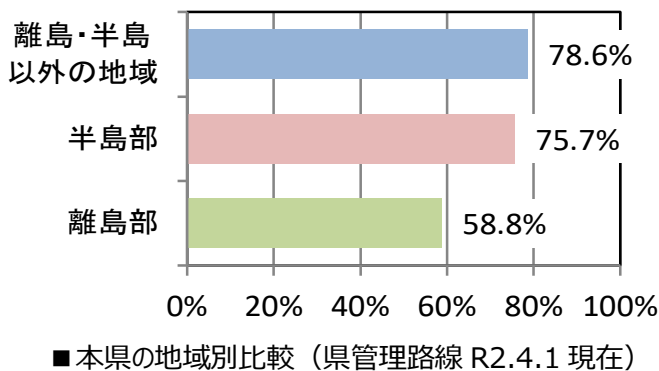
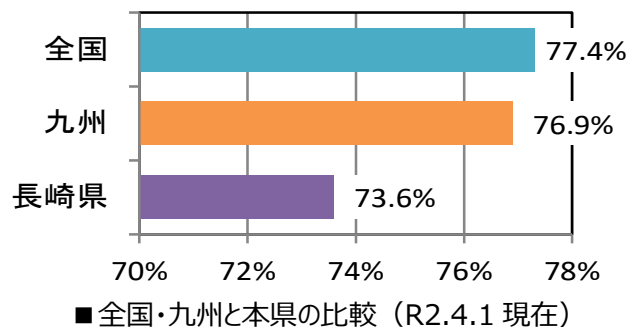


図1-40 国・県道の道路改良率(幅員 5.5m 以上) 図1-41 離島部における道路整備状況(R1 年度末)

■都市部での著しい交通渋滞

長崎・佐世保・諫早などの都市部においては、慢性的な渋滞が発生し、旅行速度*が低下することで、日常生活や産業活動にとって大きな支障となっています。渋滞の著しい主要渋滞箇所は、都市部である長崎市や佐世保市、諫早市に集中しています。（図 1-42）

特に、長崎市においては、市内を南北に走る鉄道により市街地が分断されており、その結果、鉄道の踏切による交通渋滞が問題となっていました。令和2年3月にはJR長崎本線連続立体交差事業の完成により4箇所の踏切を除去し、踏切があった区間の通過時間の短縮、渋滞の緩和が図られています。

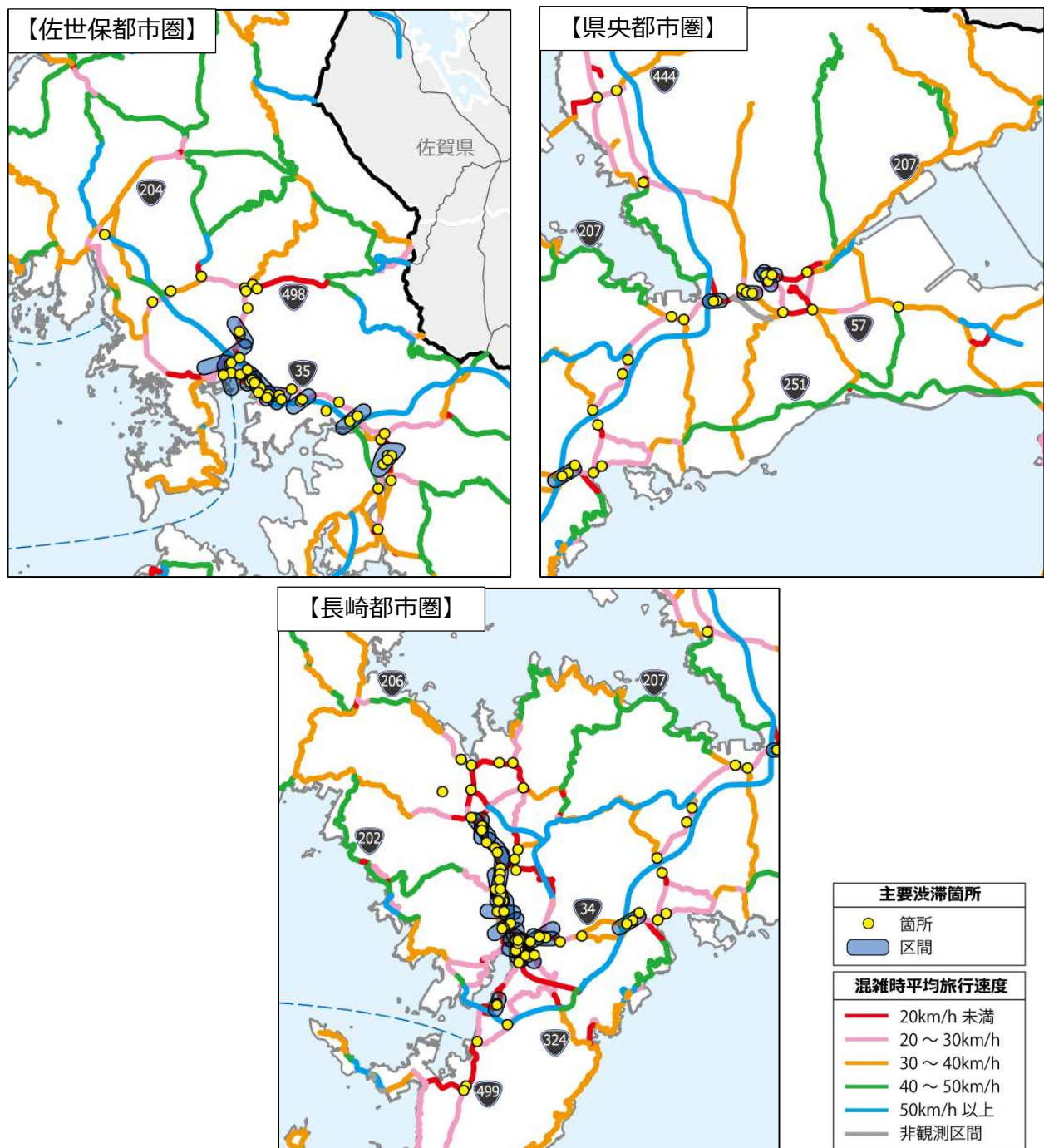


図 1-42 都市部のランク別旅行速度と主要渋滞箇所

資料：H27 道路交通センサス※、長崎県交通渋滞対策協議会資料

■交通渋滞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。

(図 1-43)

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ます。走行速度が 20km/h の時(渋滞時)が最も多く排出され、交通渋滞を解消し、走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。(図 1-44)

本県においては、これまでの取り組みで、運輸部門における二酸化炭素の排出量は、平成 19 年度以降減少傾向にあります。地球温暖化防止を進める上で、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 1-45)

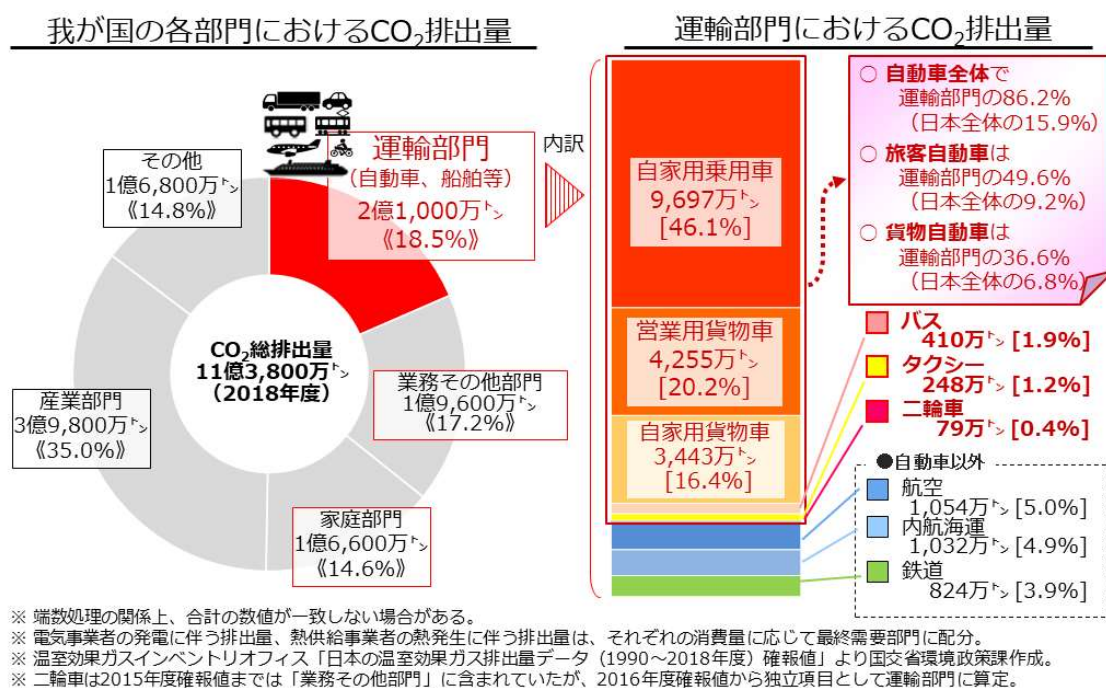


図 1-43 運輸部門における二酸化炭素排出量

出典：国土交通省 HP

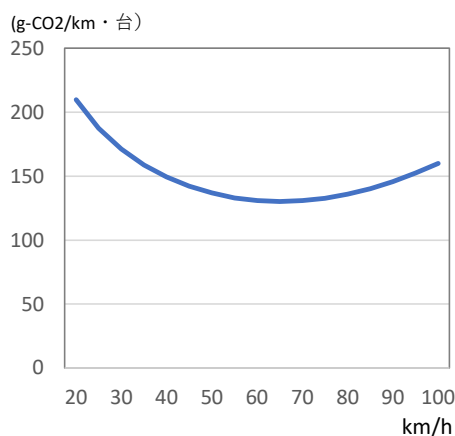


図 1-44 旅行速度と二酸化炭素排出量の関係 (小型車類; 2010 年次)

出典：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)

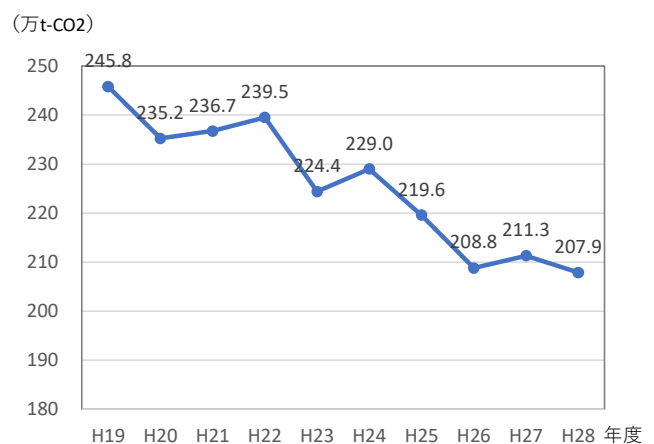


図 1-45 長崎県内の運輸部門における二酸化炭素排出量の推移

出典：長崎県資料

道路インフラの老朽化

■高齢化する道路インフラの急速な増加

昭和 30～50 年頃の高度経済成長期に多くの道路インフラ※が整備されており、今後高齢化する道路インフラが急増するため、これに伴う老朽化への対応が問題となっています。

橋梁においては、国・県が管理する橋梁（橋長 15m以上）の 774 橋（令和 2 年 4 月現在）のうち建設後 50 年以上の橋梁数は、現在は全体の約 2 割（139/774）ですが、20 年後には全体の約 6 割（429/774）と、急激に増加する見込みとなっています。（図 1-46）

また、長崎県が管理する国・県道の道路トンネル 140 本（令和 2 年 3 月末時点）のうち、供用後 50 年以上経過したトンネルは、現在は全体の約 1 割（17/140）ですが、20 年後には全体の約 4 割（59/140）となります。（図 1-47）

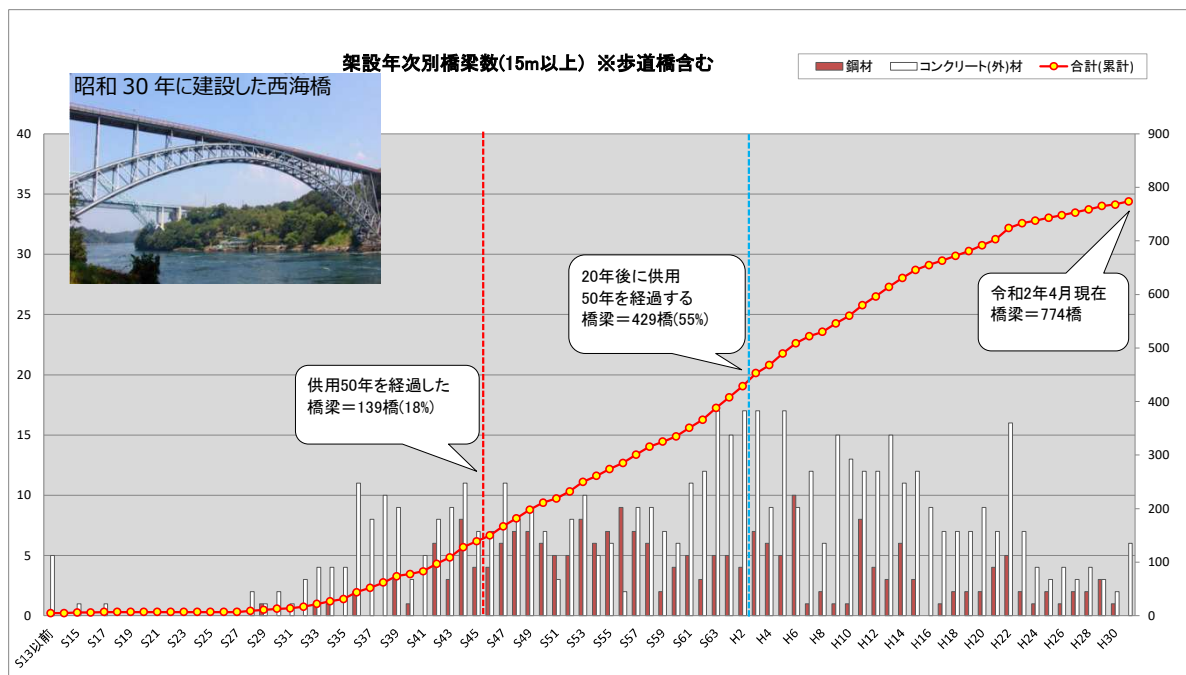


図 1-46 供用年と橋梁建設数の推移（15m 以上）

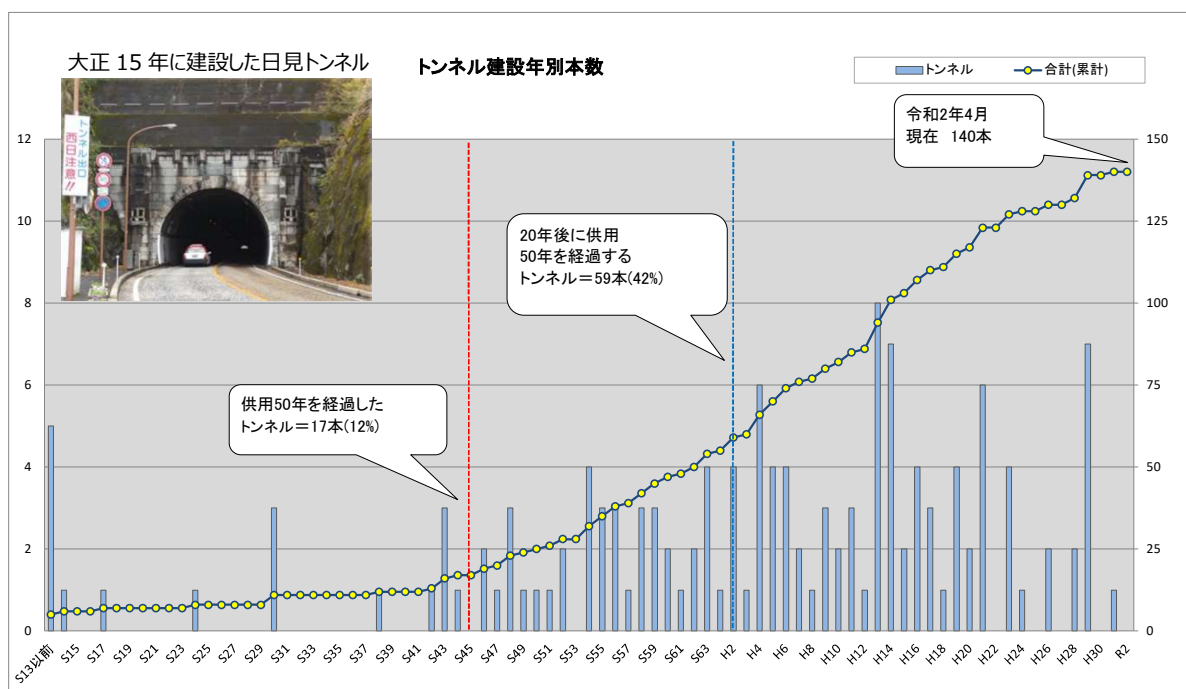


図 1-47 供用年とトンネル建設本数の推移

■道路事業費の減少

道路インフラの老朽化が進展する中、公共事業や道路事業に対しては、平成 21 年度から道路特定財源※が廃止されるなど厳しい財政状況が続いています。その結果、公共事業関連予算及び道路予算は国・県とも平成 9 年度をピークに減少傾向にあり、本県の道路予算は、ピーク時の約 6 割の水準となっています。（図 1-48）

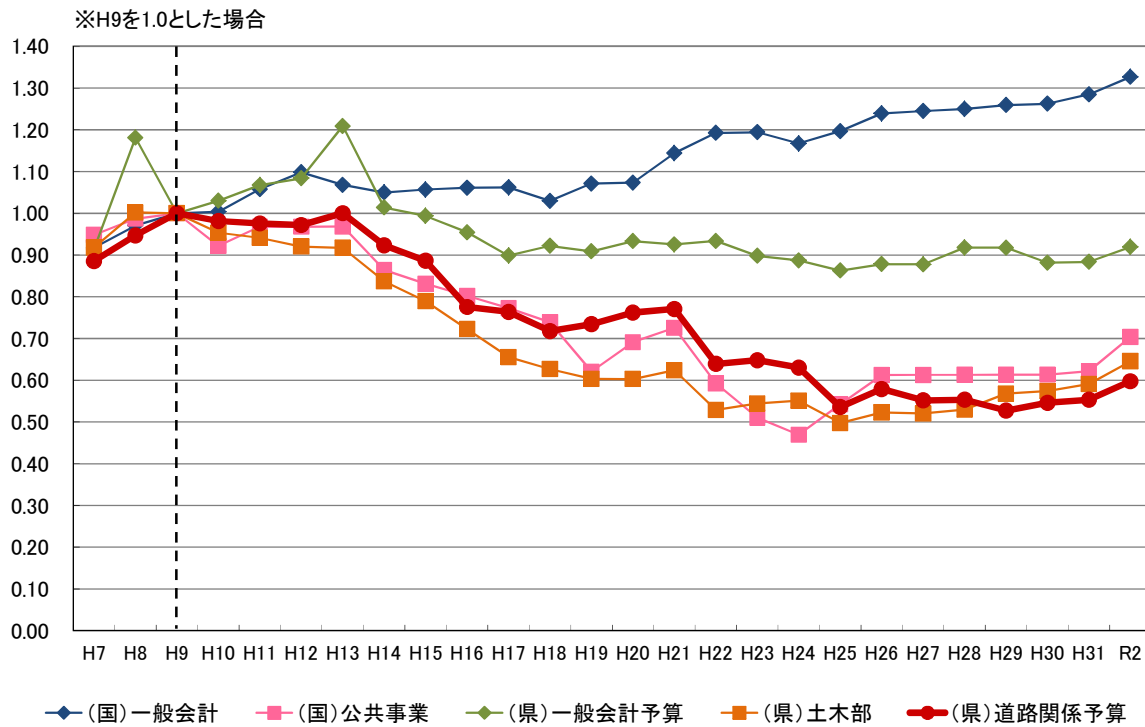


図 1-48 県の予算推移（当初予算）

道路空間の利活用の状況

これまでの道路空間は、自動車の安全かつ円滑な通行が主な目的になっていました。九州新幹線西九州ルートの開業に合わせて整備が進んでいる長崎駅周辺では、歩行者専用道路の整備など、居心地がよく歩きたくなるまちなかの形成を進めています。

また、新型コロナウイルス感染症の影響に対応するため、沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用許可の基準が緩和され、まちなかのオープンカフェの増加も予測されるなど、賑わい空間としても道路空間の活用も進みつつあります。

さらに、進展する高齢化社会に対応したバリアフリーネットワークの整備や、自転車が安全で快適に走行することが出来る自転車通行空間の整備など、あらゆる人、あらゆる交通手段が、安全・安心で快適に利用できる道路空間の活用が求められています。



写真 1-2 港湾空間と一体となって整備した歩行空間（浦上川線）

出典：国土技術政策総合研究所資料「道路空間再編・利用事例集」



図 1-49 「多様なニーズに応える道路空間」イメージ

出典：国土交通省 HP

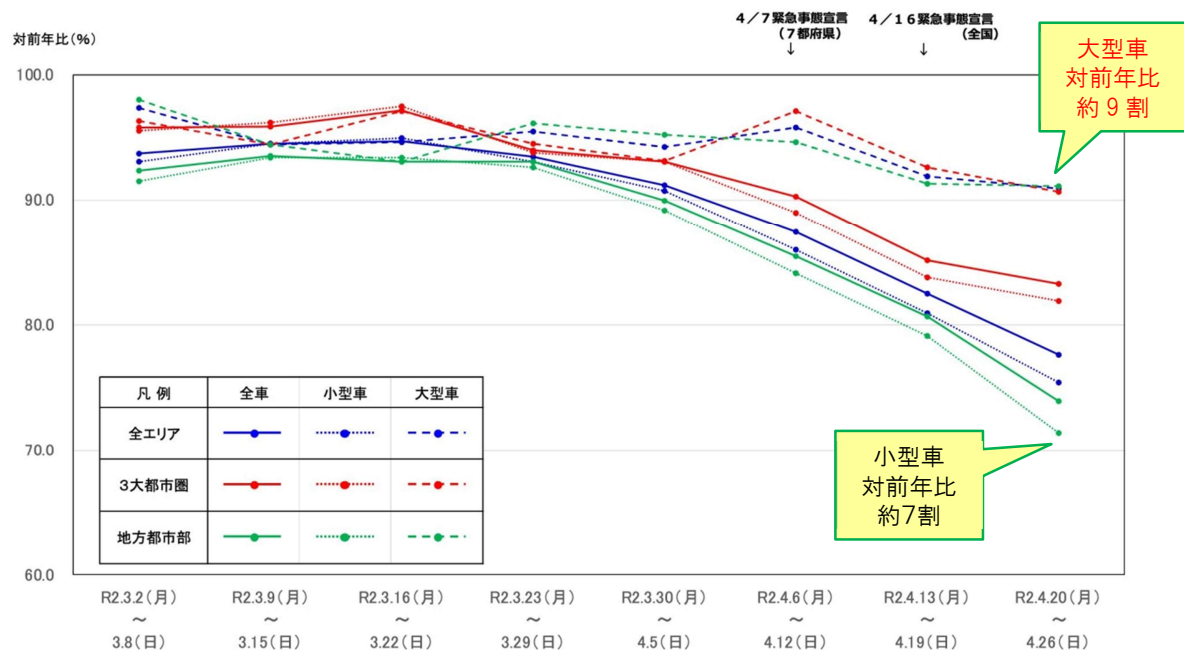
ウィズコロナ時代において再認識される物流網としての道路の必要性

令和元年12月に中国湖北省武漢市で感染者が報告された新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は、世界中に広がりを見せ、わが国では令和2年4月7日に7都府県（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、大阪府、兵庫県、福岡県）を対象に緊急事態宣言が発出され、さらに、16日には対象が全国に拡大されました。

緊急事態宣言期間は、不要不急の外出や県境を越えた移動の自粛が要請されたため、交通量が減少しました。4月20日～26日における地方都市部の主要国道の交通量をみると、小型車は対前年の約7割に低下しましたが、大型車は対前年の9割以上にとどまっています。（図1-50）

緊急事態宣言下においても、物流を担うトラック等の大型車交通量は、平常時との変動が少なく、日常生活を営む上での物流の役割、道路ネットワークの重要性が再認識されました。

また、外出自粛の影響で増加したネットショッピング需要は、感染症の収束後も利用を継続したいサービスに挙げられており、新たな生活様式においてもネットショッピング需要の増加が見込まれ、物流網の重要性がより一層高まるといえます。（図1-51）



注1：代表10断面による平均交通量による速報値（トラカンによる計測）により算出

図1-50 主要国道の週別交通量（対前年比）

出典：国土交通省資料に一部加筆

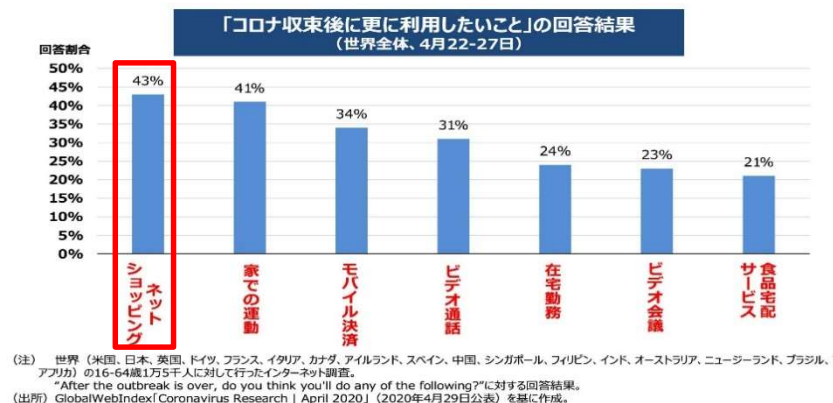


図1-51 「コロナ収束後に更に利用したいこと」の回答結果

出典：未来投資会議（第38回）「基礎資料」