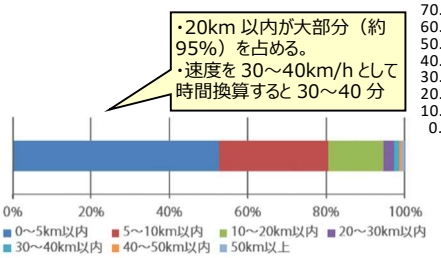
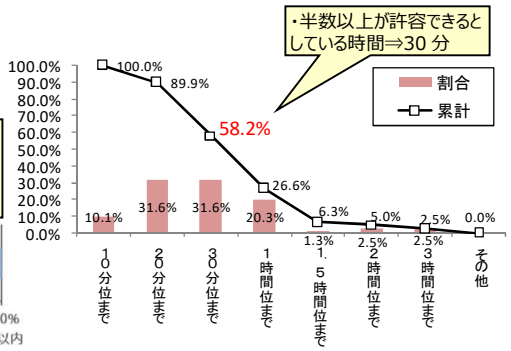
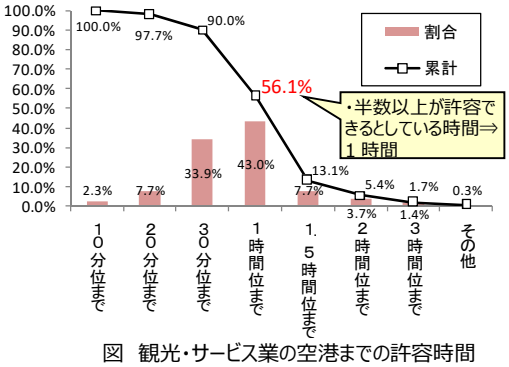
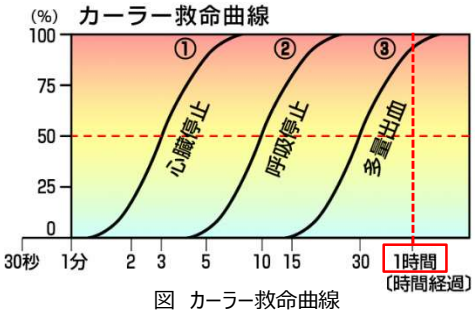
６章　基本方針の実現に向け取り組むべき施策

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	施　策
1　産業を支える道路ネットワークづくり 物流の効率化により企業立地の促進と産業振興が図られます。 成果指標　高規格道路 IC30 分カバー圏（面積ベース）	施策１　物流を支える高規格道路ネットワークの構築
2　交流人口を拡大する道路ネットワークづくり 各種交通機関との連携により、交流人口の拡大および地域の活性化が図られます。 成果指標　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）	施策２　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
3　安全・安心で快適な道づくり 自然災害や交通事故から生命が守られ、交通渋滞の緩和により低炭素社会に向かうことにより、安全安心で快適な暮らしが実現します。 成果指標　道路災害による孤立集落の発生防止	施策 3-1　強靭な県土づくりに向けた道路防災対策 施策 3-2　安全・安心な歩行空間の整備 施策 3-3　低炭素社会に向けた交通円滑化対策
4　人口減少に対応し、持続可能な社会を支える道づくり 戦略的な道路整備と維持管理により、地域間の連携を支えることで各種都市サービスが享受可能となり、生活の利便性が向上します。 さらに、新技術を活用し、先進的な道路交通サービスを提供します。 成果指標　３次救急医療施設１時間カバー圏（人口ベース）	施策 4-1　都市部や生活拠点との連絡を強化する道路整備 施策４-２　救急医療体制の支援 施策 4-3　戦略的な道路の維持管理 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 歩行者中心の道路空間や、環境を保全した景観形成により、魅力的な道路環境が形成されます。 成果指標　「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	施策５-１　道路空間の有効活用 施策５-２　環境の保全・景観の形成

図 6-1　５つの方針と 11 の施策

表 6-1　成果指標概要

成果指標（アウトカム）	成果指標及び目標値設定の考え方
高規格道路 IC30 分カバー圏	高規格道路 IC カバー圏は、アンケート調査結果や新規工場の立地動向より、30 分を設定する。  図　高速道路 IC からの距離別工場立地割合（H30） 資料：経済産業省「工場立地動向調査」結果（H30）  図　自宅から高速道路 IC までの許容時間 資料：これからの道づくりアンケート調査 H14（国土交通省九州地方整備局）
長崎空港および新幹線駅への1時間カバー圏	長崎空港および新幹線駅へのカバー圏は、アンケート調査における観光・サービス業の空港までの許容時間より、1 時間を設定する。  図　観光・サービス業の空港までの許容時間 資料：これからの道づくりアンケート調査 H14(国土交通省九州地方整備局)
道路災害による孤立集落の発生防止	近年、頻発・激甚化している自然災害が発生した場合においても、集落が長期間孤立することがないように、道路啓開作業が1日で完了できる程度の道路施設の被害に留めるための防災事業を進めることから、0件を目標に設定する。
3次救急医療施設1時間カバー圏	3次救急医療施設カバー圏は、カーラー救命曲線より、多量出血の救命の可能性が出てくる1時間を設定する。  図　カーラー救命曲線
「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	「ウォーカブルなまちづくり」を実施したエリアへのフォローアップ（アンケート調査等）を実施し、「快適になった」との回答が半数以上であることを以て、「ウォーカブルなまち」がつくられたものとする。

1　産業を支える道路ネットワークづくり

本県の産業競争力の強化、雇用を生み出す企業立地の促進を図るためには、物流の効率化を図る道路整備が必要不可欠です。また、ポストコロナの新しい生活様式が求められる時代においては、物流における道路ネットワークの役割はより大きくなっています。

このため、地域産業や日常生活を支える物流の効率化を図るため、物流を支える高規格道路などの道路ネットワークの構築に取り組みます。高規格道路 IC30 分カバー圏の拡大を図ることで、県内への企業立地の促進と産業振興を支援します。

表 6-2　方針 1 成果指標

成 果 指 標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
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)

施策１　物流を支える高規格道路ネットワークの構築

高速性・定時性の高い高規格道路の整備を進めるとともに、インターチェンジと物流・産業拠点とのアクセス道路を整備し、物流を支える道路ネットワークの構築を図ります。

特に、今なお高速交通ネットワークから取り残されている半島地域を中心に、西九州自動車道、島原道路、西彼杵道路などの整備を重点的に進めます。また、西九州自動車道の暫定２車線区間については、安全性や高速性を確保するために４車線化に向けた整備を進めます。加えて、高規格道路の長崎南北幹線道路の事業化や、東彼杵道路の早期事業化に向けた取り組み、島原天草長島連絡道路、有明海沿岸道路の実現可能性の検討も進めていきます。

写真 6-1　西九州自動車道（松浦佐々道路（松浦市））

写真 6-2　島原道路（一般県道諫早外環状線（諫早インター工区））

表 6-3　施策 1 指標

指 標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
高規格道路の供用率	58.7%(R2 年度)	64.2%(R7 年度)

高規格道路：「長崎県新広域道路交通計画（R3.6 策定）」において設定された路線。従来の高規格幹線道路、地域高規格道路、有料道路等で構成される路線。

2　交流人口を拡大する道路ネットワークづくり

本県では、国内のみならず、長崎港や佐世保港に寄港するクルーズ船で訪れる外国人など、年間約 4,000 万人の観光客を受け入れ、“観光”は、本県の主要産業となっています。人口減少が著しい離島や半島地域は、世界遺産等の魅力的な観光資源を有しており、これらの資源を活用して交流人口を拡大していくことは、地域活性化の起爆剤となるため、観光客など人の移動を支える道路の整備は必要不可欠といえます。

また、九州・長崎が一体となって進めている特定複合観光施設（IR）は、年間 690～930 万人の集客を想定しており、これに伴う県内・九州内への波及効果の最大化を図る上では、広域的な移動を支援する道路に加え、2022 年開業予定の九州新幹線西九州ルート、24 時間運用を目指す長崎空港、受入れ環境整備が進む国際クルーズ港との連携が必要不可欠です。

表 6-4　方針 2 成果指標

成 果 指 標	基準値（基準年）	目標値（目標年）
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）

施策２　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

高速性・定時性の高い高規格道路の整備を進めるとともに、海外・県外からの玄関口となる空港や港、新幹線駅及び観光地にアクセスする国道・県道・街路の整備を推進することで、広域周遊観光※が可能となる道路ネットワークの構築を図ります。

また、九州新幹線西九州ルートの効果を最大限に発現できるよう、再開発が進む長崎駅や諫早駅、新大村駅においては、多様な交通モード間の乗り換え利便性を高める交通結節点の整備に取り組みます。

図 6-2　交通結節点の整備イメージ　（新大村駅）

表 6-5　施策 2 指標

指 標	基準値（基準年）	目標値（目標年）
高規格道路の供用率（再掲）	58.7%（R2 年度）	64.2%（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）

3　安全・安心で快適な道づくり

激甚化している大雨や台風など、いつ発生してもおかしくない大規模自然災害に備え、“強靭な県土づくり”を推進していくには、災害に強い道路基盤を構築していくことが極めて重要となります。さらに、多発する交通事故から、子供や高齢者をはじめとした地域住民を守る観点でも、安全性の高い道路整備を推進していくことが重要といえます。

また、都市部での慢性的な交通渋滞は、自動車から排出される二酸化炭素排出量を増加させ、地球温暖化を加速させるため、快適な生活環境を創出する低炭素社会を目指す上でも渋滞対策は必要不可欠です。

表 6-6　方針 3 成果指標

成 果 指 標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
道路災害による孤立集落の発生防止	―	0 件(R7 年度)

※24 時間以上の物流･人流の遮断を防ぐ

施策3-1　強靭な県土づくりに向けた道路防災対策

災害に強い道路基盤構築に向けては、道路災害を未然に防止することが何より重要となることから、災害に至る可能性のある箇所を事前に把握したうえで、定期的な点検とそれに基づく計画的な防災対策を着実に推進していく必要があります。

本県では、平成 27 年度に策定した「長崎県道路防災事業計画※第二期計画（H27～R6）」に基づいた防災対策を重点的に実施することにより、道路災害の未然防止に努めます。

また、平成 23 年３月 11 日に発生した東日本大震災より得られた教訓を踏まえ、高規格道路の整備により、緊急輸送機能の軸となる高速交通ネットワークの構築及びリダンダンシー※の向上を図るとともに、橋梁の耐震化、無電柱化※などにより緊急輸送道路の機能強化に努めます。

その他、災害初動時に迅速で適切な応急措置がとれるよう、国や NEXCO※、建設業協会等と連携した初動体制の充実・再構築に取り組んでいくとともに、令和 ２ 年 ５ 月の道路法改正により、全ての道路を対象にした、国による災害時の道路啓開・災害復旧の代行などの活用により、安定的な輸送を確保します。

さらに、津波などの防災対策の見直しやソフト対策の充実などについて、関係機関と連携した取り組みを進めます。

加えて、長崎大水害や雲仙普賢岳火砕流の際に集落が孤立した経験を踏まえ、孤立を防ぐ観点からも防災対策の強化などに努めます。

なお、道の駅等については、防災機能も合わせ持つ地域の新たな拠点として活用する取り組みを検討します。

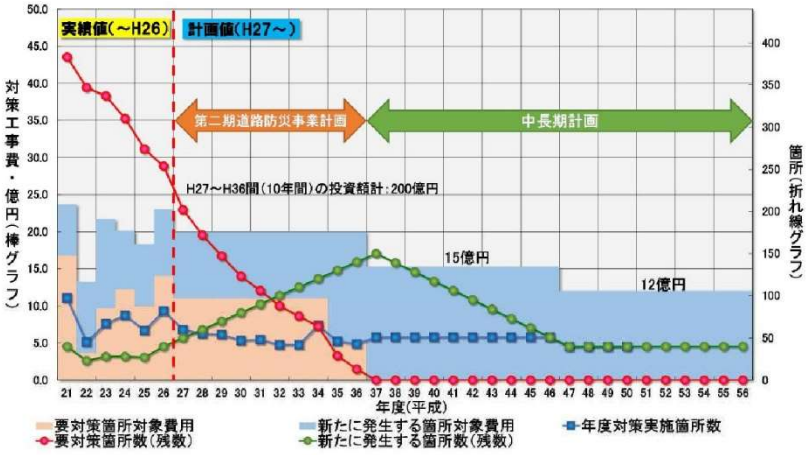


図 6-3　中長期計画（工事費と対策箇所数）
出典：長崎県道路防災事業計画（第二期）

表 6-7　施策 3-1 指標

指 標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
道路斜面等の要対策箇所数の対策完了箇所数	126 箇所(R2 年度)	206 箇所(R6 年度)
無電柱化整備延長	38.6km(R2 年度)	46.5km(R7 年度)

施策３-２　安全・安心な歩行空間の整備

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及び交通規制（ゾーン 30※）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。

写真 6-3　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）

表 6-8　施策 3-2 指標

指 標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
通学路等の歩道の整備延長	―	12.5km(R7 年度)

施策３-３　低炭素社会に向けた交通円滑化対策

低炭素社会に向けて、高規格道路や環状道路・バイパスの整備により、都市内の通過交通を分散・排除する道路ネットワークづくりを推進することと併せて、ボトルネック※となっている交差点（主要渋滞箇所）を解消するため、交差点改良等を推進します。

この他、交差点の信号サイクルの変更、時差出勤や公共交通の利用促進などのソフト対策についても、関係機関と連携した取り組みを進めます。

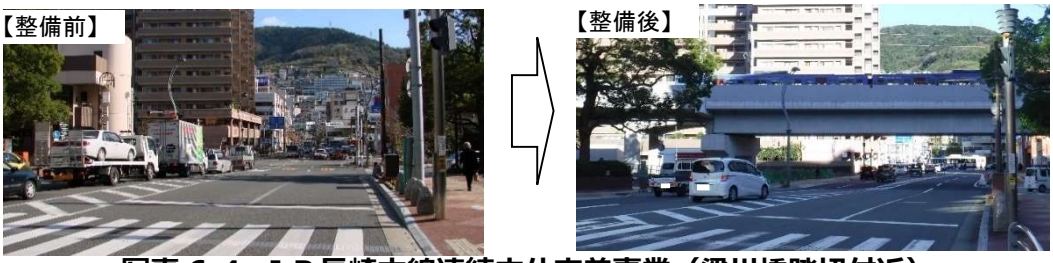


写真 6-4　ＪＲ長崎本線連続立体交差事業（梁川橋踏切付近）

表 6-9　施策 3-3 指標

指 標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
主要渋滞箇所における渋滞緩和数	―	28 箇所(R7 年度)

4　人口減少に対応し、持続可能な社会を支える道づくり

人口減少・少子高齢化社会に対応するため『コンパクト・プラス・ネットワーク』による都市構造の転換に向けた取り組みが進められています。“ネットワーク”の一翼を担う道路は、当該都市構造を実現していく上で極めて重要なインフラとなります。このため、拠点や救急医療施設などを連絡する道路の戦略的な整備を推進するとともに、老朽化する道路インフラを荒廃させることなく適切に維持管理する必要があります。

また、今後の道づくりにおいては、ICT、自動運転などの技術の発展を見据え、道路交通分野のDX※に取り組むことで、少子高齢化社会における働き方改革や、道路を賢く使う取り組みを展開していくことが重要です。

表 6-10　方針 4 成果指標

成 果 指 標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
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)

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

県内の２つの連携中枢都市圏においては、連携中枢都市宣言を行った長崎市、佐世保市とそれぞれの周辺市町が連携し、圏域全体の経済成長のけん引、高次都市機能の集積・強化等を進めるため、連携中枢都市と周辺市町間の連携強化を図る必要があります。

また、その他の地域においても、教育、商業、医療などの日常生活を支える機能をコンパクトに集積した拠点と、周辺地域間を連絡することで、生活の利便性・快適性の向上を図り、定住支援を進める必要があります。

このため、これらの都市・拠点と周辺地域間を連絡する、幅員が狭くてすれ違いができない区間や線形が屈曲した区間について、バイパスや道路拡幅などの整備を進め、都市部や拠点へのネットワーク機能の向上を図ります。

写真 6-5　大型車の離合が困難な未改良区間（(主)厳原豆酘美津島線（対馬市厳原町））

表 6-11　施策 4-1 指標

指 標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
国県道の供用延長	―	37.6km(R7 年度)

施策４-２　救急医療体制の支援

少子・高齢化が進展する社会情勢に対応し、安心して住み続けられる地域づくりに寄与するためには、半島や離島部などの脆弱な救急医療体制の強化を支援する道路整備を進める必要があります。

そのため、第三次救急医療施設から遠く離れた半島部などの地域においては、所要時間が短縮されるよう、高規格道路などの整備を進めます。

また、離島などの道路改良が進んでいない地域においては、集落から第二次救急医療施設※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。

なお、第三次救急医療施設等が位置する都市部においては、渋滞による損失時間の短縮に向けて、主要渋滞箇所の解消も進めます。

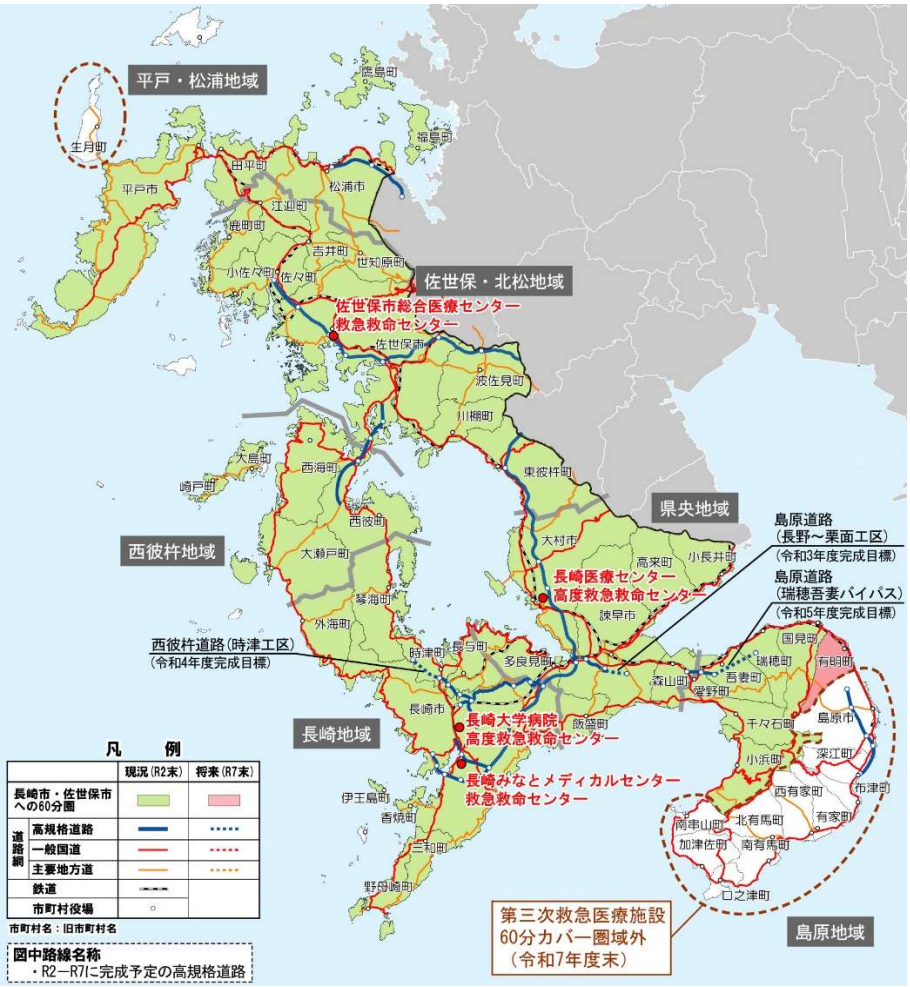


図 6-4　第三次救急医療施設 60 分カバー圏域

表 6-12　施策 4-2 指標

指 標	基準値（基準年）	目標値（目標年）
高規格道路の供用率（再掲）	58.6%（R2 年度）	64.2%（R7 年度）

施策４-３　戦略的な道路の維持管理

老朽化する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、そのためには、定期的な点検により早めに損傷を把握し、早めの予防措置をとり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、年度間の維持管理費用を平準化するためには、長期的計画に基づく対応が必要です。

このため、本県では、全国に先駆けて策定した「長崎県公共土木施設等維持管理基本方針※（平成 19 年度）」に基づき、定期点検を踏まえた計画的な維持管理計画を順次策定・改訂しており、橋梁、道路トンネル、道路舗装、大型構造物、道路附属物については、各計画に基づいた取り組みを進めております。

近年は、ICT、ドローン等の新技術が発展しており、道路維持管理においてもこれらの技術を活用した効率的な点検方法の導入を進めていきます。

さらに、現在、大学や企業と連携した「道守※」制度については、長崎大学により認定された「道守」による道路施設の点検を行っているなど、長崎大学が道路施設の点検を行える民間資格の認定を受けるなどを積極的に推進しています。引き続き、老朽化が進展する道路施設の維持管理においては、官民学と一体となった取り組みを進めていきます。

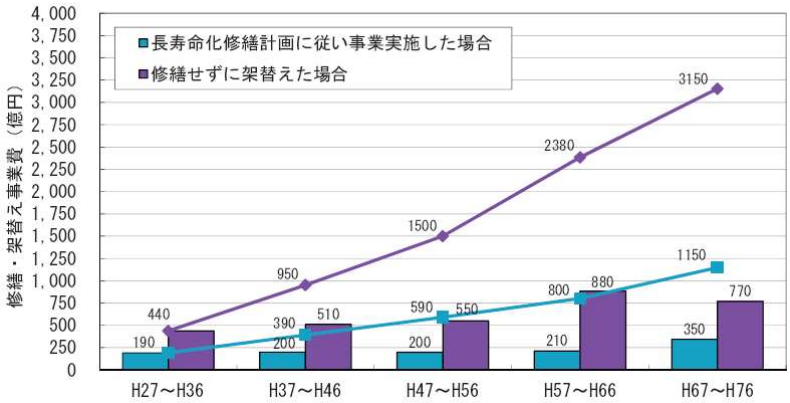


図 6-5　架替えと修繕との将来事業予測

資料：長崎県橋梁長寿命化修繕計画（第二期）※

表 6-13　施策 4-3 指標

指 標	基準値(基準年)	目標値(目標年)
橋梁の補修実施数	74 橋(R1 年度)	197 橋(R6 年度)
トンネルの補修実施数	16 施設(R2 年度)	59 施設(R6 年度)

施策４-４　道路交通分野におけるＤＸの推進

本県では、ETC2.0 等のビックデータを活用して、渋滞対策や交通安全対策を進めるとともに、道の駅「彼杵の荘」では、ETC2.0 を活用した高速道路からの一時退出を可能とする社会実験が行われています。

九州新幹線西九州ルートの開業やＩＲの誘致を見据え、スマートフォン等を利用して、様々な移動手段・サービスを組み合わせたうえで、「検索」「予約」「決済」を一括して一つのサービスとして提供する MaaS の導入についての検討などを行っています。

また、都市部以上に高齢化が進展する半島や離島地域では、高齢者の日常生活の足を確保するための生活交通の維持確保が課題となっています。新たなモビリティ移動手段として期待される自動運転システムは、南島原市、対馬市、長崎市で実証実験が行われました。

さらに、AI カメラを活用した交通量観測、橋梁やトンネル点検など、新技術を活用した新たなシステムが日進月歩で開発されており、本県においても、ICT 等を活用した道路を賢く使う取組や、今後の新技術を取り入れた新たな道路施策を検討し、道路交通分野における DX を推進していきます。

写真 6-6　点検ロボット

写真 6-7　自動運転バス試乗会の様子（令和元年９月）

5　魅力ある道路環境づくり

社会情勢の変化や新技術の登場に伴い、道路空間に対するニーズが多様化しています。主目的となっていた自動車の通行機能に加え、歩行者や自転車の安全で快適な通行、賑わい空間の創出など、まちなかを車中心から人中心への空間へと転換する魅力ある道路環境づくりが国内で進みつつあります。

また、魅力ある道路環境づくりには、環境、景観も重要な要素となるため、沿道・自然環境の保全や、長崎らしい地域風土との調和した景観形成なども推進する必要があります。

表 6-14　方針 5 成果指標

成 果 指 標	基準値（基準年）	目標値（目標年）
「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）

施策5-1　道路空間の有効活用

土地区画整理事業※や市街地再開発事業※等の事業と連携し、快適な道路空間を備えた魅力的な都市内幹線道路の整備を推進します。

また、車を使わず、徒歩・自転車・公共交通機関を中心としたウォーカブルなまちづくりを行うことで、日々の暮らしにおいて身体活動量を増加させ、県民が健康になるようなまちづくりを目指します。

ウォーカブル推進都市※に賛同した長崎市では、九州新幹線西九州ルートの開業に合わせ、まちなかの道路緑化※、バリアフリーネットワークの形成、賑わい空間の創出等により、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成を進めています。新しい生活様式に対応するため、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も増えていくことが予想されます。

さらに、道路高架下の道路用地の民間活用など、道路空間の有効活用の検討に取り組んでいきます。

図 6-6　長崎駅周辺歩行者専用道路整備イメージ

出典：長崎市 HP

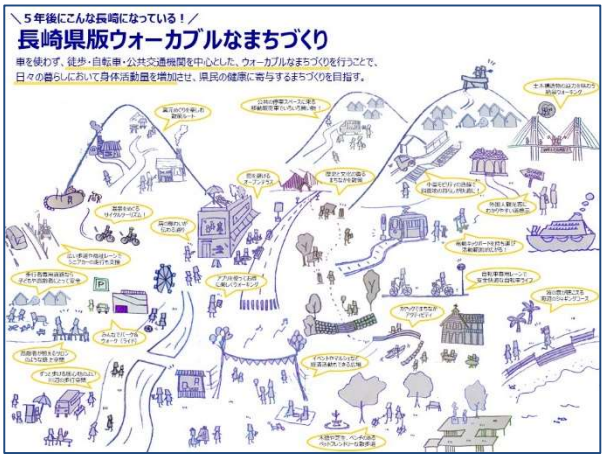


図 6-7　ウォーカブルなまちづくりイメージ

表 6-15　施策 5-1 指標

指 標	基準値（基準年）	目標値（目標年）
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）

施策５-２　環境の保全・景観の形成

環境の保全や景観向上に寄与する、市街地内の幹線道路における無電柱化や道路緑化を推進します。道路緑化は、国土形成計画に盛り込まれた「グリーンインフラ※」の取り組みの 1 つでもあり、動植物の生息・生育空間や地球温暖化対策などの環境保全機能も有しています。

良好な景観の形成に向けては、平成 23 年度に策定した「長崎県美しい景観形成計画」及び関係各市町の景観計画などに配慮した道路整備を行い、地域景観との調和を図るとともに、景観行政団体及び同団体への移行を目指す市町の景観計画策定等を支援していきます。

また、市町の行政区域を越えて広がる特徴的な景観を保全し、さらに魅力を高めるため、それぞれの地域に関する市町と連携・協力しながら広域景観推進事業に取り組みます。

さらに、風光明媚な景色を楽しむことが出来るサイクルツーリズム※は、観光振興や地域活性化に寄与することから、サイクルモデルルートの走行環境整備やサイクリストの受入環境の整備を、官民が連携し進めていきます。

併せて、日本風景街道や、道守長崎会議による道路清掃活動など、官民連携による美しい道路景観形成に向けた取り組みも進めていきます。

写真 6-8　サイクルツーリズム（大村湾南部地域）

写真 6-9　日本風景街道「ながさきサンセットロード」における一斉清掃イベント

出典：道守長崎通信　第 103 号

表 6-16　施策 5-2 指標

指 標	基準値（基準年）	目標値（目標年）
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）
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）