

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靱な県土づくり

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靱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。

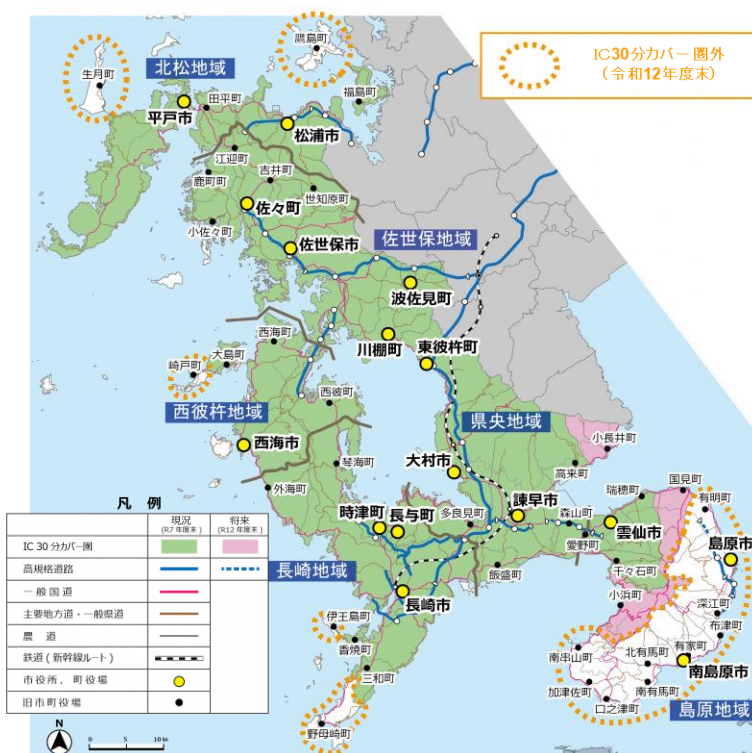


図 6-2 I C 30 分カバー圏域 (令和 12 年度末)

表 6-1 施策 1-1 指標

指標	基準値(R7 年度)	目標値(R12 年度)
I C 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車線の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

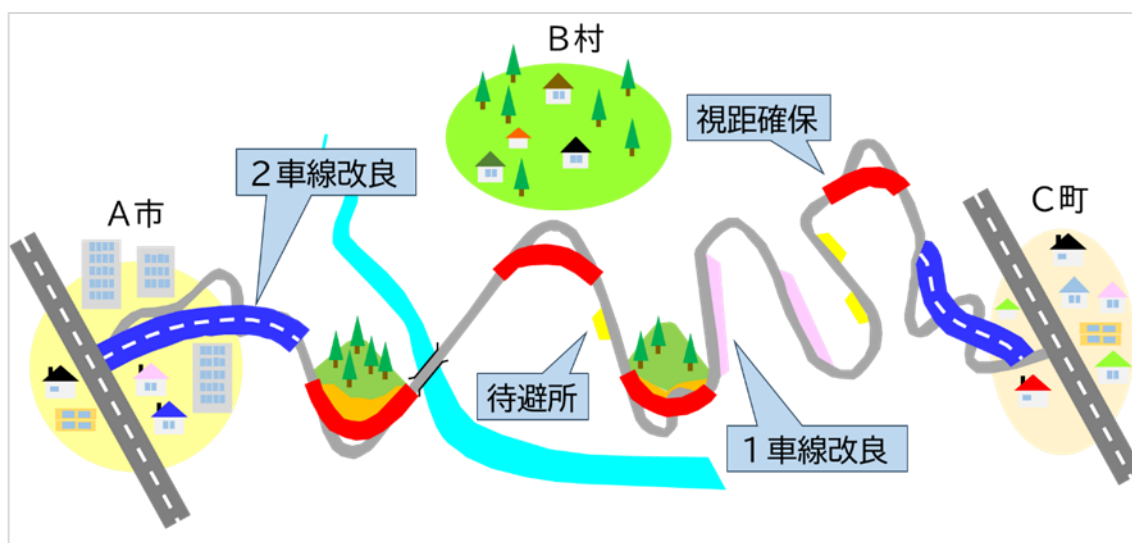


図 6-4 1.5車線的道路整備のイメージ

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

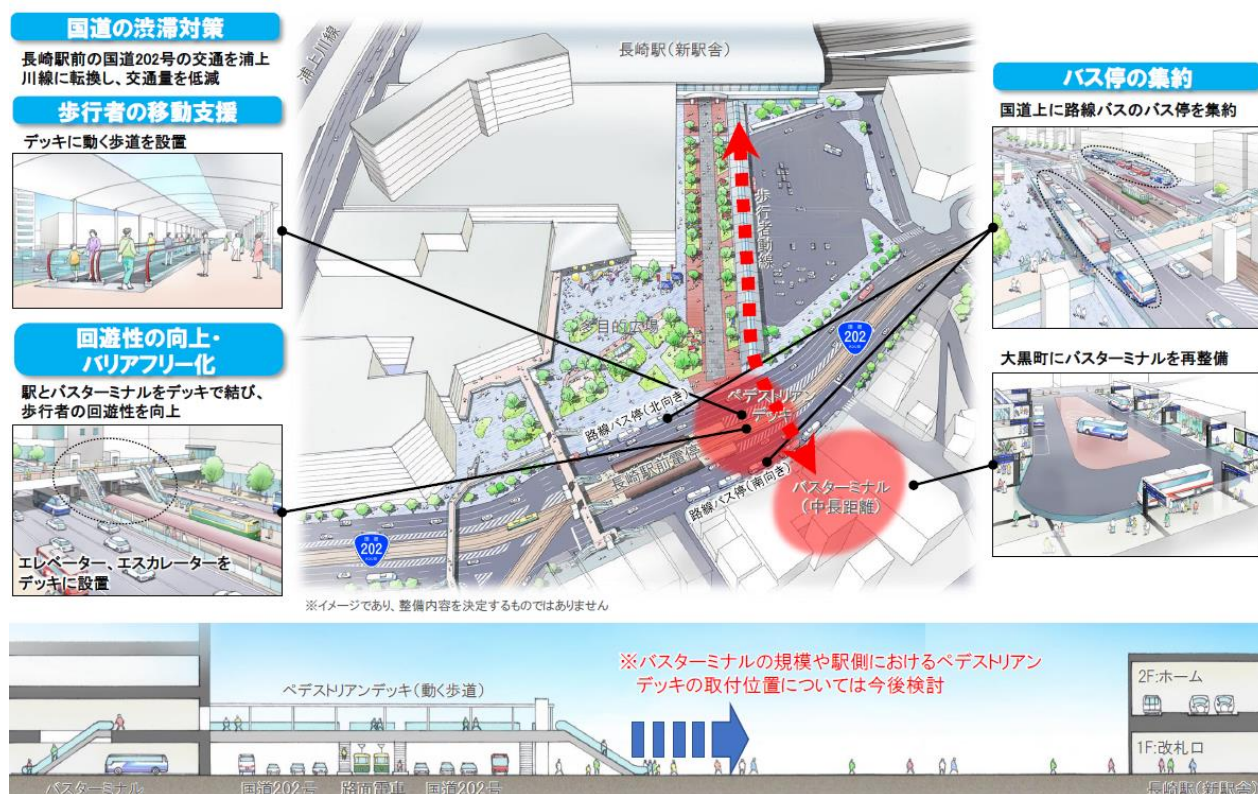


図 6-5 長崎駅前の整備イメージ

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)

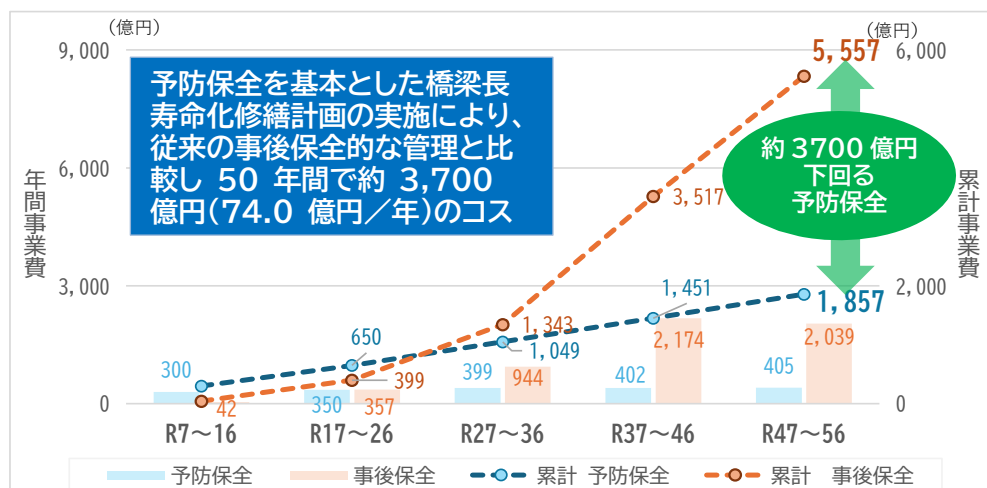


図 6-6 予防保全、事後保全*による橋梁維持管理費の比較

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。

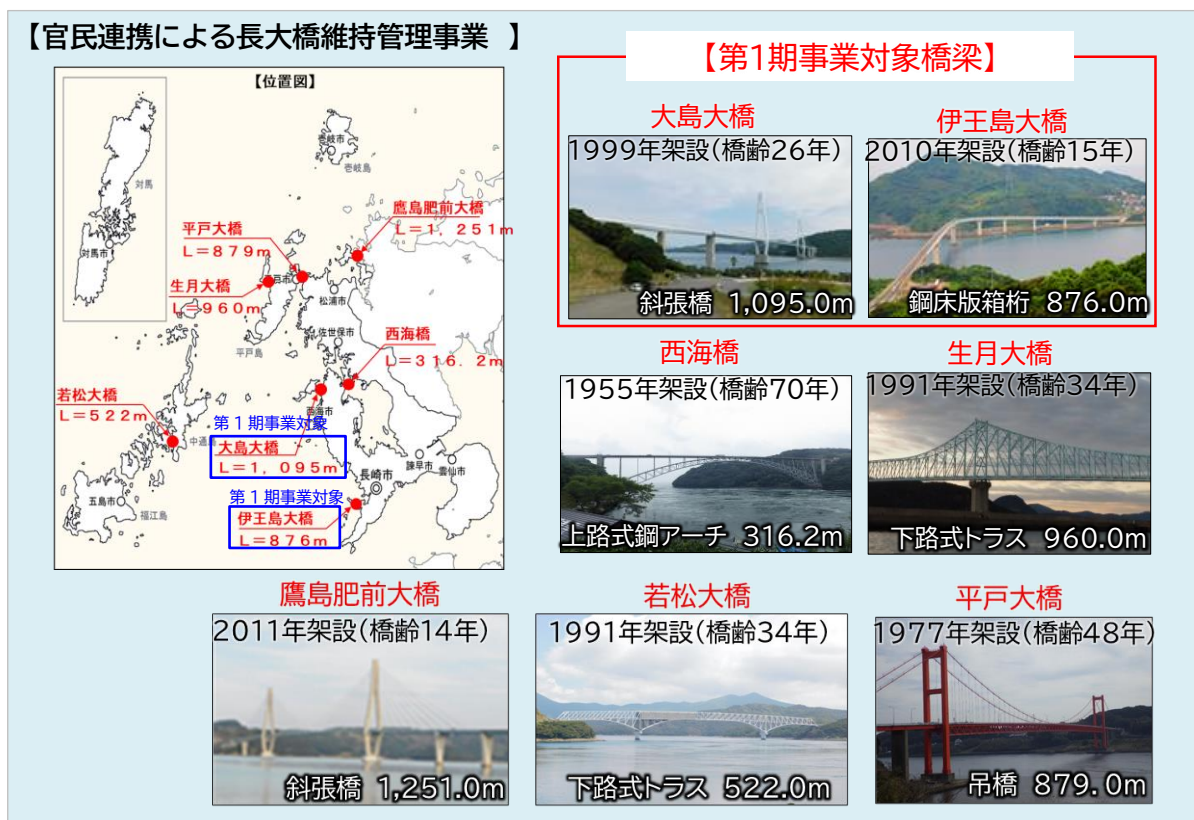


図 6-7 官民連携による維持管理対象橋梁

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 道路法面对策状況



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。

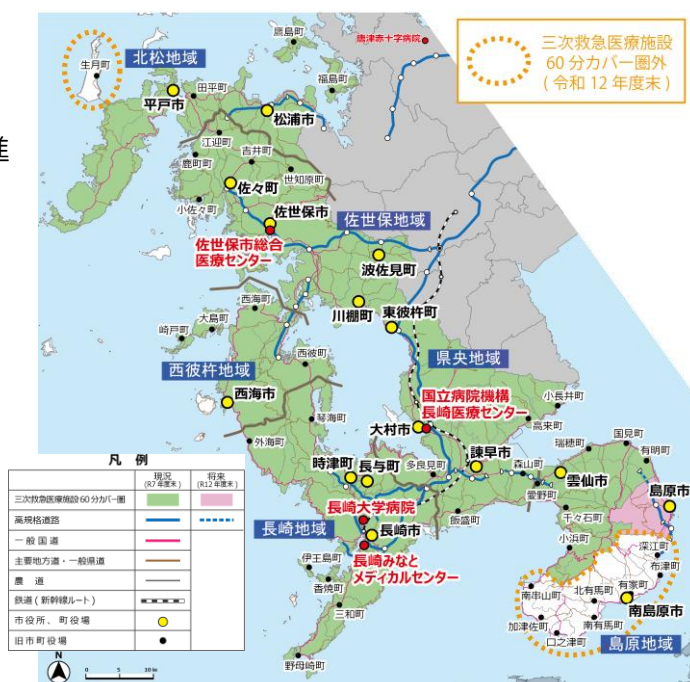


図 6-11 三次救急医療施設 60 分カバー圏域（令和 12 年度末）

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
国道道の整備延長(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、CO₂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、CO₂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（まちなかウォークアプル区域*）を指定しています。

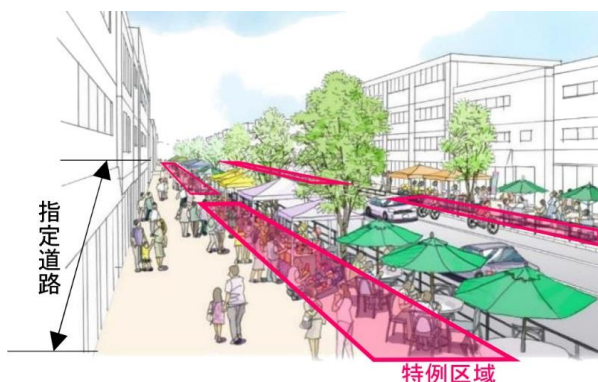


図 6-14 「ほこみち」で指定された特例区域のイメージ

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

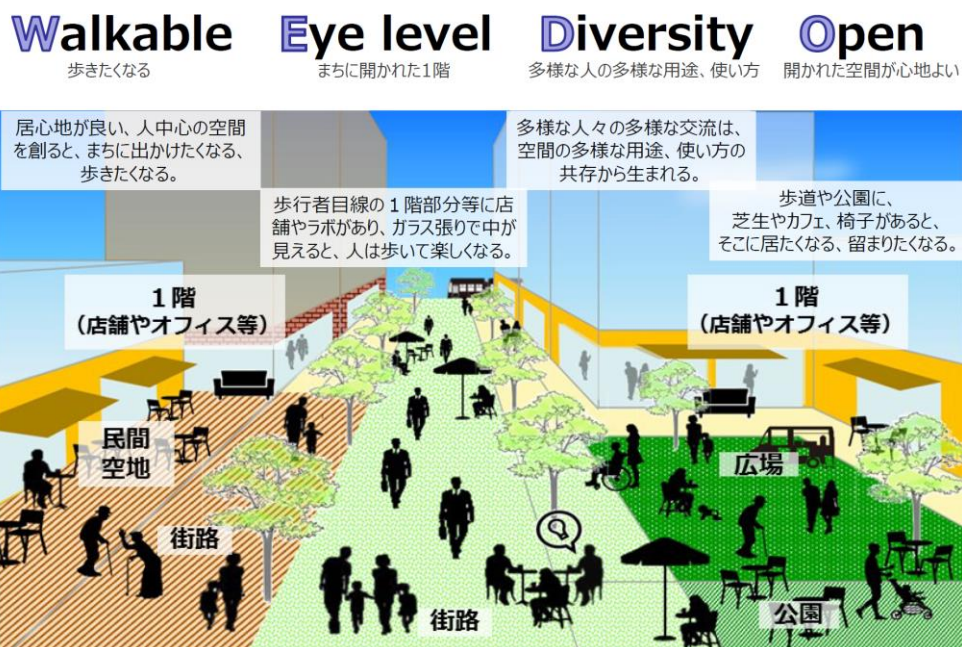


図 6-15 コンパクトでゆとりのある「ウォークアブルなまちづくり」のイメージ

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