

# 長崎県新広域道路交通ビジョン

令和3年6月

長崎県

## SDGsの推進に向けて

SDGs (Sustainable Development Goals) は、2015年の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された2016年から2030年までの国際目標です。

持続可能な世界を実現するための17の目標と169のターゲットから構成され、「地球上の誰一人として取り残さない」社会の実現を目指し、開発途上国のみならず先進国を含む国際社会全体の目標として、経済・社会・環境の諸問題を統合的に解決することを目指しています。

本県においても、このSDGsの理念を踏まえながら各取組を推進し、県民の皆様が安心して暮らせるような、持続可能なまちづくりと地域活性化を実現していくとともに、国際社会の一員として、SDGsの達成に貢献していくこととしています。



なお、本計画に掲げる施策と特に関連するSDGsの目標は次のとおりです。

- ・ 目標3 「すべての人に健康と福祉を」
- ・ 目標8 「働きがいも経済成長も」
- ・ 目標9 「産業と技術革新の基盤をつくろう」
- ・ 目標11 「住み続けられるまちづくりを」
- ・ 目標13 「気候変動に具体的な対策を」

## 本ビジョンの位置づけ

平成30年3月の道路法改正において、平常時・災害時を問わない安定的な輸送確保を目的とした「重要物流道路制度」が創設されており、これを契機として本県の新たな広域道路交通計画を策定することとしています。

本ビジョンは、新たな広域道路交通計画の策定にあたり、今後の広域道路交通の中長期的な基本方針を示すものとして取りまとめるものです。

## (1) 長崎県の将来像

### ① 本県の現状と見通し

#### ➤ 地理・地勢

本県は、日本本土の最西端に位置し、朝鮮半島や中国大陸などアジアと近接しており、海岸線延長が日本第2位と長く、多くの離島・半島地域を有しています。陸路でのアクセスは佐賀県に限定されるなか、熊本県と航路で繋がるなど、全国的にも特殊な地理的、地形的特性を有しています。



図 長崎県の位置

#### ➤ 人口減少と少子高齢化

人口は、1960年の176万人をピークに全国より約50年早く減少が始まっており、2015年には138万人にまで落ち込んでいることから、2060年においても100万人程度の人口水準を確保し、少子高齢化に対してもバランスの保たれた年齢構成となるよう対策に取り組んでいます。

#### ➤ 産業動向【物流】

製造業では、主産業である造船業の伸び悩み等により製造品出荷額が低迷していますが、県央地域や西九州自動車道の整備が進む県北地域などでは企業立地が進み、さらには道路整備を見据えて新たな工業団地が整備されるなど、今後の発展に向けた積極的な施策の展開がなされています。

また近年、農産物の出荷量・出荷額が大きく増加しており、全国有数の農業地域である県央・島原地域では、今後も成長が見込まれています。

水産業においては、海面漁業・養殖業で全国3位の産出額を占めており、現在も、鮮度確保の取り組みやブランド化による付加価値向上など、水産県長崎の更なる発展に向けて取り組んでいます。

#### ➤ 観光動向【人流】

観光客は近年、増加傾向にあり、クルーズ船等によるインバウンドの急増もあって2019年は約3,500万人が来県しており、また2015年に世界遺産に登録された「明治日本の産業革命遺産」や、2018年の本県で2件目となる「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の世界遺産登録など、観光のポテンシャルは益々拡大しています。

また、2022年秋に開業が予定されている九州新幹線西九州ルートや長崎駅周辺の整備、長崎スタジアムシティプロジェクトなどの民間開発、佐世保地域への特定複合観光施設（統合型リゾート、IR）の誘致など、現在進められている各プロジェクトや、それらと連携した周遊観光など、更なる地域経済の成長も見込まれます。

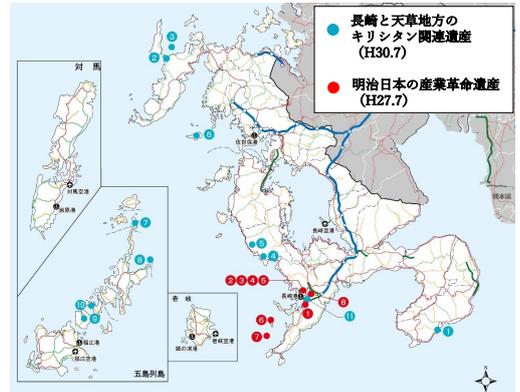


図 長崎県の世界遺産の位置

### ➤ 自然災害【物流・人流（災害時）】

一方で、近年、災害が激甚化・頻発化しており、令和2年7月豪雨では、九州を中心に大規模な被害が発生し、過去には1時間で日本観測史上最高の187mmを記録した長崎大水害などの豪雨災害を経験するなど、急峻な地形からなる本県においては、いまだ多くの災害危険箇所を抱えています。

また平成3年に発生した雲仙普賢岳の噴火災害と溶岩ドーム崩壊への対応や、雲仙地溝北縁断層帯等を震源とする地震及び南海トラフ地震など気象災害以外の災害も予測されています。

このように激甚化・頻発化する災害から、人命や財産を守り、重要な社会機能を維持するため、国は防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策を進めることとしています。（R3～R7）



図 令和2年7月豪雨被害状況（平戸市主師町）



図 昭和57年長崎大水害被害状況

### ➤ 新型コロナウイルスによる影響【物流・人流】

新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和2年1月以降のクルーズ船受け入れ中止等により、インバウンド観光客が激減しています。また、令和2年4月16日に全国を対象として緊急事態宣言が発令されたことで、全国的に交通量が減少する中、本県においても交通量が減少しましたが、物流を担う大型車の通行需要については、比較的大きな減少はありませんでした。

## ② 本県の将来像

人口減少や少子高齢化、地域活力の低下といった課題を克服するため、令和3年度より、長崎県総合計画において「人・産業・地域を結び、新たな時代を生き抜く力強い長崎県づくり」を基本理念に掲げ、3つの将来像を設定して各施策を展開し、今後も本県の将来を見据えた発展に向けて取り組んでいきます。

将来像及び関連する主な施策

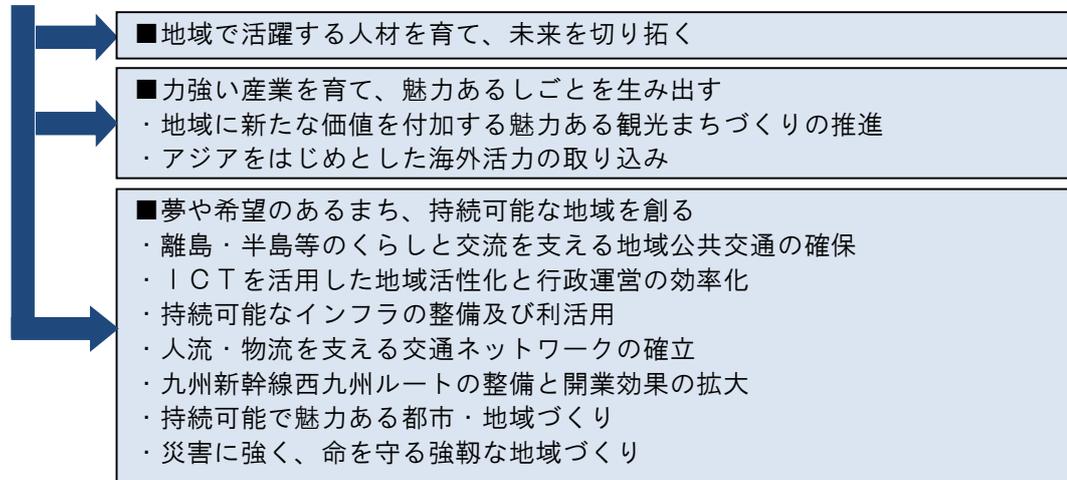


図 長崎県の将来像

(2) 広域的な交通の課題と取組

① 本県における広域的な交通の課題

本県は、本土の最西端にあることから交通ネットワークの端末部となっており、大都市圏まで遠く、陸路での県外とのアクセスは佐賀県方面の一部の路線のみに限定されるなど、ネットワークの速達性・安定性の上からも、いまだ十分とは言えません。

また、島原半島や西彼杵半島、五島列島や壱岐、対馬などの半島・離島地域においては高速交通ネットワークから遠く離れていることから、地域間の交流に大きな支障となっており、有明海や早崎瀬戸などを隔てた熊本県、鹿児島県との地域間交流にも航路が重要な役割を担っています。

さらに、長崎スタジアムシティプロジェクトなどの民間開発、佐世保地域への特定複合観光施設（統合型リゾート、IR）の誘致などにより、九州各県との連携強化や増加する国内外の交通需要への対応が求められ、2022年秋に開業が予定されている九州新幹線西九州ルートや空港・港湾などの交通拠点の連携強化・機能強化が必要となってきます。長崎市や佐世保市などの都市部においては、慢性的に交通混雑・渋滞が発生しており、多くの主要渋滞箇所が存在しています。一方で、県内の離島・半島地域においては、住民の利用実態に合わせた路線バスとコミュニティ交通（乗合タクシーなど）の役割分担が進んでおり、地方部での公共交通のあり方が変化しています。

また、近年の自然災害の激甚化・頻発化により、異常気象時には長崎自動車道や主要な幹線道路が通行規制となる事態も発生しており、加えて暫定二車線区間での事故による通行止めも問題となっていることから、道路ネットワークの強靱化が求められています。

さらには、橋梁やトンネルなどの道路インフラにおいても、老朽化が急速に進んでおり、道路構造物の長寿命化への対応も急務となっています。



図 大雪による通行規制状況(長崎自動車道)

## ② 新たな取組

近年のICT技術の進展に伴い、国が提供するETC2.0などのビッグデータを活用した詳細な交通流動分析や、急ハンドル・急ブレーキなどの車両の挙動データによる危険箇所の特特定などに取り組んでいます。

## (3) 広域的な道路交通の基本方針

交流でにぎわい、安心快適な暮らし広がる『人・産業・地域を結び、新たな時代を生き抜く力強い長崎県づくり』を目標に、以下の基本方針に基づき道づくりを推進します。

### ① 広域道路ネットワーク

#### ➤ 「主要都市間における多軸型ネットワークの構築」

平常時・災害時を問わず、県内外の主要都市間の速達性及びアクセスの安定性を確保し、地域間の交流促進を図るため、高規格道路による多軸型のネットワークを構築します。

#### ➤ 「高速交通ネットワークと一体となった道路ネットワークの構築」

県内の各都市間の定時性確保により連携を強化し、地域活性化を強く支援するため、空港や港、災害医療拠点などの交通・防災拠点や、産業拠点等へのアクセス性の向上など、高速交通ネットワークと一体となった広域道路ネットワークの構築を目指します。

#### ➤ 「都市部における交通の円滑化」

都市部の慢性的な交通渋滞の解消・緩和に向けて、新たな整備や既存ストックの活用による交通の分散導入、他の交通モードへの転換の促進等により、都市環境の改善・都市機能の向上を図ります。

#### ➤ 「既存ネットワークの機能強化、代替性の確保」

災害時の物流・人流を確保するため、既存ネットワークの機能強化及び代替路の確保に向けて取り組めます。

## ② 交通・防災拠点

### ➤ 「九州新幹線西九州ルートとの連携強化」

九州新幹線西九州ルートの開業効果を最大限に発現できるよう、長崎駅や諫早駅、新大村駅において、モーダルコネクト（多様な交通モード間の接続）の強化に取り組みます。

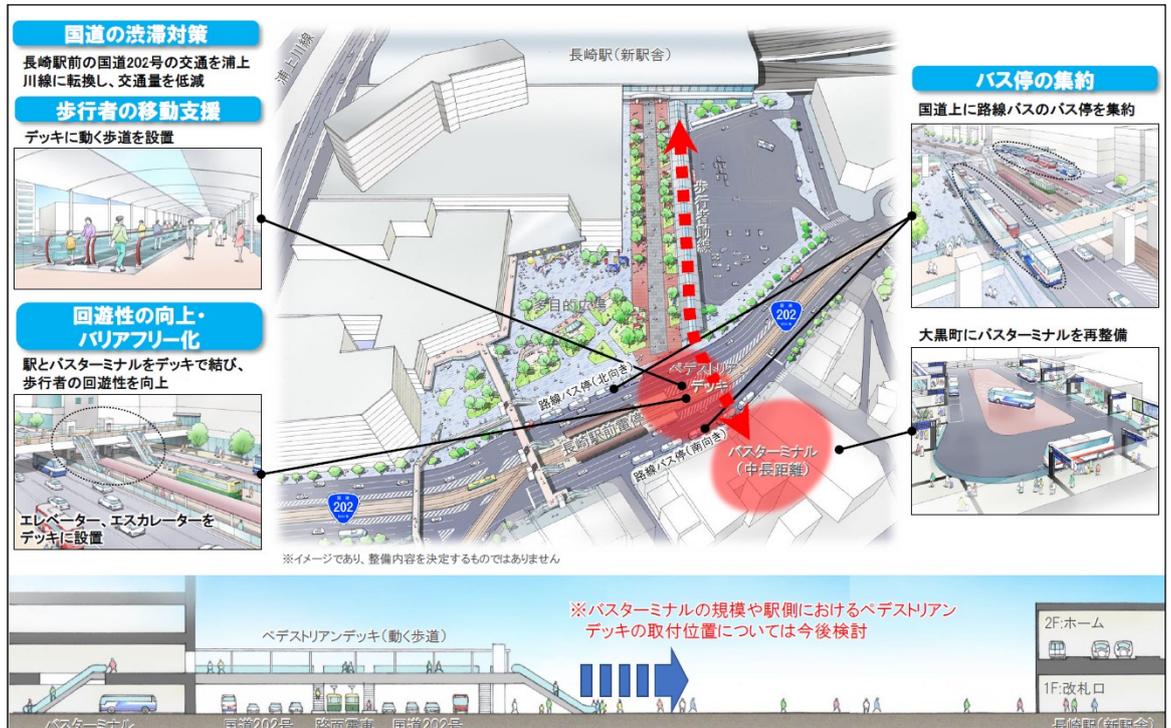


図 長崎駅周辺地区における交通結節機能強化の整備イメージ

資料：長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画（R2.7）

### ➤ 「空港・港湾におけるゲートウェイ機能の強化」

国内外からのゲートウェイとなる長崎空港や長崎港、佐世保港などの交通拠点へのアクセス強化を図ります。

### ➤ 「地方部における公共交通拠点の機能強化」

地方部において、路線バスや乗り合いタクシーなど公共交通の利便性向上に向けた道の駅や公共施設などの拠点の機能強化を図ります。

### ➤ 「主要な防災拠点の機能強化」

災害時の基地となる防災拠点について、高速道路パーキングエリアなどの既存施設の有効活用や、「道の駅」の防災拠点への位置づけなど、各拠点の機能強化を図ります。

### ③ ICT交通マネジメント

#### ➤ ICT技術を活用した施策の展開

都市部の交通渋滞に対する面的な交通マネジメントの検討や、事故危険箇所へのピンポイント対策において、ICT等（ETC2.0含む）の技術や収集データの積極的な利活用を推進します。また、広域的な道路ネットワークについても、平常時及び災害時に収集されたデータも活用しながら、効果的かつ効率的な施策の展開に努めます。

さらに、自動運転やICTを用いた先進技術の導入をはじめとしたモビリティを、1つのサービスとしてシームレスにつなぐ新たな移動の概念であるMaaSを活用することで、移動の利便性向上や地域の課題解決に資する新たな道路施策を検討します。



MaaS (Mobility as a Service) のイメージ図

出展：国土交通省日本版 MaaS の推進