

長崎県新広域道路交通計画

令和3年6月

長崎県

目次

第1章 広域道路ネットワーク計画 . . . P1

第2章 交通・防災拠点計画 . . . P5

第3章 ICT交通マネジメント計画 . . . P9

広域道路ネットワーク計画

計画の概要

本県の地域特性を踏まえ、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、今後 20～30 年間を見据えた総合交通体系の基盤となる広域道路ネットワーク計画を策定する。

広域道路ネットワークは、県内外の主要拠点間を繋ぐネットワークや、環状に連絡するネットワークなどで構成する。

基本方針

- 「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交流促進や連携強化を図るため、高規格道路等による多軸型のネットワークを構築する
- 「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」
県内の各都市間の連携を強化し、地域活性化を強く支援するため、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、交通の分散導入や他の交通モードへの転換を促進し、都市環境の改善・都市機能の向上を図る
- 「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む

◆高規格道路

原則として以下のいずれかに該当する道路

- ・ブロック都市圏※1間を連絡する道路
※1：中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏 等
- ・ブロック都市圏内の拠点連絡※2や中心都市※3を環状に連絡する道路
※2：都市中心部から高規格幹線道路IC へのアクセスを含む
※3：三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市
- ・上記道路と重要な空港・港湾※4を連絡する道路
※4：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

◆一般広域道路

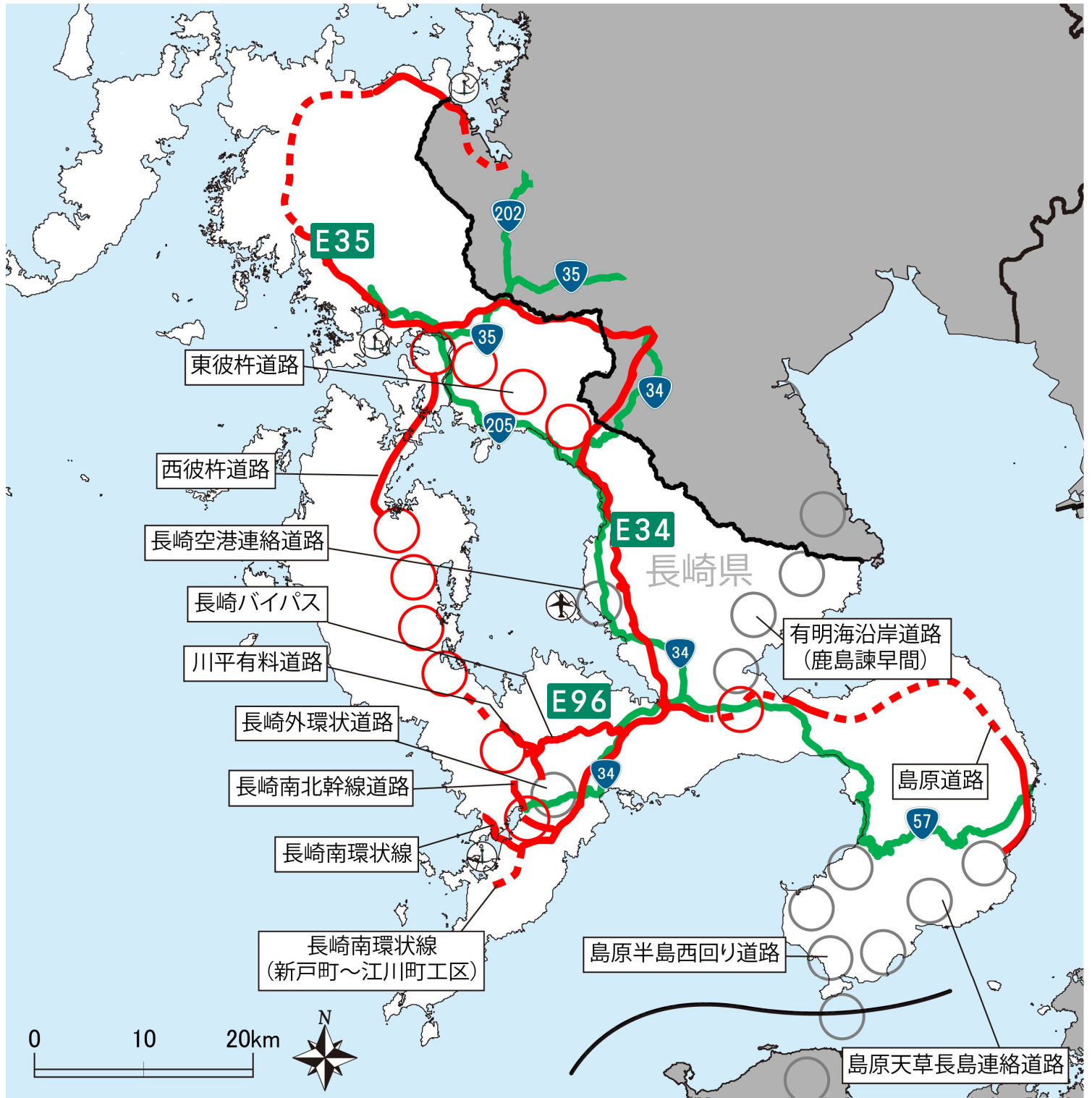
原則として以下のいずれかに該当する道路であって、高規格道路を除く道路

- ・広域交通の拠点となる都市※1を効率的かつ効果的に連絡する道路
※1：中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市
上記圏域内のその他周辺都市（2次生活圏中心都市相当、昼夜率1以上）
ただし、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域における都市への到達が著しく困難な場合を考慮する
- ・高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等※2を連絡する道路
※2：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、
三大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

◆構想路線

- ・高規格道路としての役割が期待されるものの、個別路線の調査に着手していない道路

新たな広域道路ネットワーク図【長崎県】










高規格道路	供用中	——
	事業中	-----
	調査中	○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	-----
	調査中	○○○
構想路線		○○○

本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

新たな広域道路ネットワーク図 【長崎県（都市圏）】

凡例

道路種別	
	国道
	主要地方道 一般県道 その他

広域道路ネットワーク		
高規格道路	供用中	
	事業中	
	調査中	
一般広域道路	供用中	
	事業中	
	調査中	
構想路線		



■広域道路ネットワーク路線一覧表(長崎県)

路線名	分類	起点	終点
西彼杵道路	高規格道路	佐世保市	西彼杵郡時津町
長崎南北幹線道路	高規格道路	長崎市	西彼杵郡時津町
島原道路	高規格道路	南島原市	諫早市
長崎南環状線	高規格道路	長崎市	長崎市
東彼杵道路	高規格道路	佐世保市	東彼杵郡東彼杵町
長崎南環状線(新戸町～江川町工区)	高規格道路	長崎市	長崎市
長崎バイパス	高規格道路	諫早市	長崎市
川平有料道路	高規格道路	西彼杵郡時津町	長崎市
国道34号	一般広域道路	東彼杵郡東彼杵町	長崎市
国道35号	一般広域道路	佐世保市	佐世保市
国道57号	一般広域道路	島原市	長崎市
国道205号	一般広域道路	佐世保市	東彼杵郡東彼杵町
島原天草長島連絡道路	構想路線	南島原市	南島原市
有明海沿岸道路(鹿島諫早間)	構想路線	諫早市	諫早市
長崎外環状道路	構想路線	長崎市	長崎市
長崎空港連絡道路	構想路線	大村市	大村市
島原半島西回り道路	構想路線	雲仙市	南島原市

※高規格道路について、高規格幹線道路は標記していない

※起点・終点については、県内の起点・終点を記載

交通・防災拠点計画

計画の概要

九州新幹線西九州ルートの中崎駅等におけるモーダルコネクトや、長崎空港及び長崎港・佐世保港などの交通拠点へのアクセス強化に向けて必要な施策を展開する。

また、地方部における公共交通拠点の機能強化や主要な防災拠点の機能強化を図る。

- | | |
|------|---|
| 基本方針 | <ul style="list-style-type: none">➤ 「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、新大村駅においては、モーダルコネクト（多様な交通モード間の接続）の強化に取り組む➤ 「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る➤ 「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などの拠点の機能強化を図る➤ 「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、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る |
|------|---|

九州新幹線西九州ルートとの連携強化

◆現状と課題

九州新幹線西九州ルートの整備により、地域間の移動時間が短縮され、鹿児島ルートとの整備とも相まって様々な効果が期待されるが、新幹線の整備のみでは県内全域に効果を波及させることは困難であり、新幹線駅から広域化・回遊化させるための交通施策が重要となっている。

新幹線の整備効果を広く波及させるためには、主要観光地等と新幹線駅とのアクセス強化に向けた取り組みが必要である。

◆施策の方向性

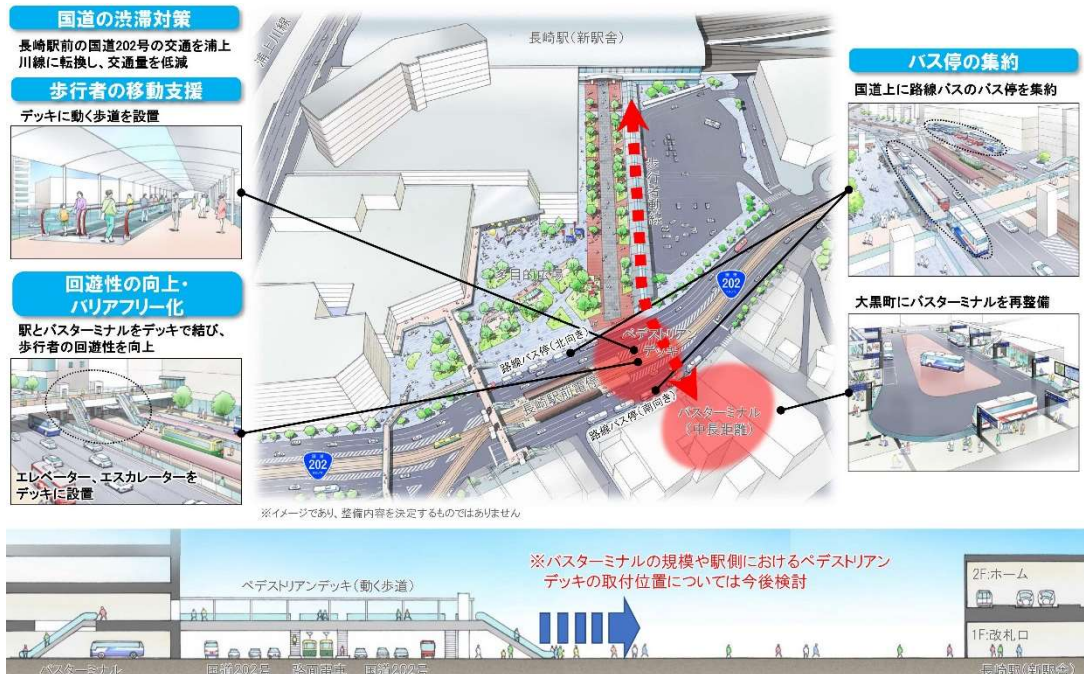
長崎駅などの新幹線駅においては、バスターミナル等を含めた駅周辺地区の整備と連携しながら、県内各都市との交流促進や都市内での円滑な移動確保に向けて、新幹線と道路や公共交通とのモーダルコネクト機能の強化を図る。

◆具体的な取り組み

新幹線駅となる長崎駅周辺地区については、新たなバスターミナルを整備するとともに、バス停の集約や電停などのバリアフリー化を図るなど、結節機能を強化する。

また、市内へのアクセスについても、路面電車や路線バスとの円滑な接続を図る。

諫早駅、新大村駅においては、空港や高速道路と近接する強み等を活かし、各交通モードとの接続強化に向けた施策を図る。



▲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

◆現状と課題

近年、県内を訪れる観光客は年々増加しており、中でもクルーズ船等によるインバウンド観光が急増していることから、国内外からのゲートウェイである空港や港湾など交通拠点機能の強化が求められる。

◆施策の方向性

多数の観光客が来訪する空港・港湾においては、大型クルーズ船の入港等による、周辺地区での交通混雑に適切に対応していく。

◆具体的な取組み

大型クルーズ船が入港する長崎港及び佐世保港においては、入港時の周辺道路での交通混雑に対応するための、ハード、ソフト両面から必要な対策を図る。



▲2隻のクルーズ船が着岸する長崎港のイメージ

資料：長崎県港湾課

地方部における公共交通拠点の機能強化

◆現状と課題

地方部では、利用者の減少により、バスなどの減便や路線の廃止が増加しており、バスや乗り合いタクシーなど公共交通の利便性向上による移動手段の確保が求められる。

◆施策の方向性

バスや乗り合いタクシーなど公共交通を集積する道の駅や公共施設などの拠点を整備し、拠点までのアクセスを確保する。

◆具体的な取組み

道の駅や公共施設などについて、バスや乗り合いタクシーなどの公共交通の拠点化を図る。



▲道の駅の公共交通拠点の強化イメージ

資料：国土交通省 モデル道の駅記者発表資料(H29.11)

主要な防災拠点の機能強化

◆現状と課題

近年は自然災害が激化しており、甚大な被害を受ける災害が頻発していることから、以前にも増して、災害時の防災拠点の重要性が高まっている。

更には、幹線道路の被災により地域が孤立する事態も発生しており、災害時に地域が孤立しないよう地域間を確実につなぐなどの国土強靱化への取り組みが進められている。

◆施策の方向性

地方部における中心的な施設となっている道の駅や高速道路パーキングエリアなどの既存施設においては、災害時にもその役割を果たせるよう、防災機能を強化する。

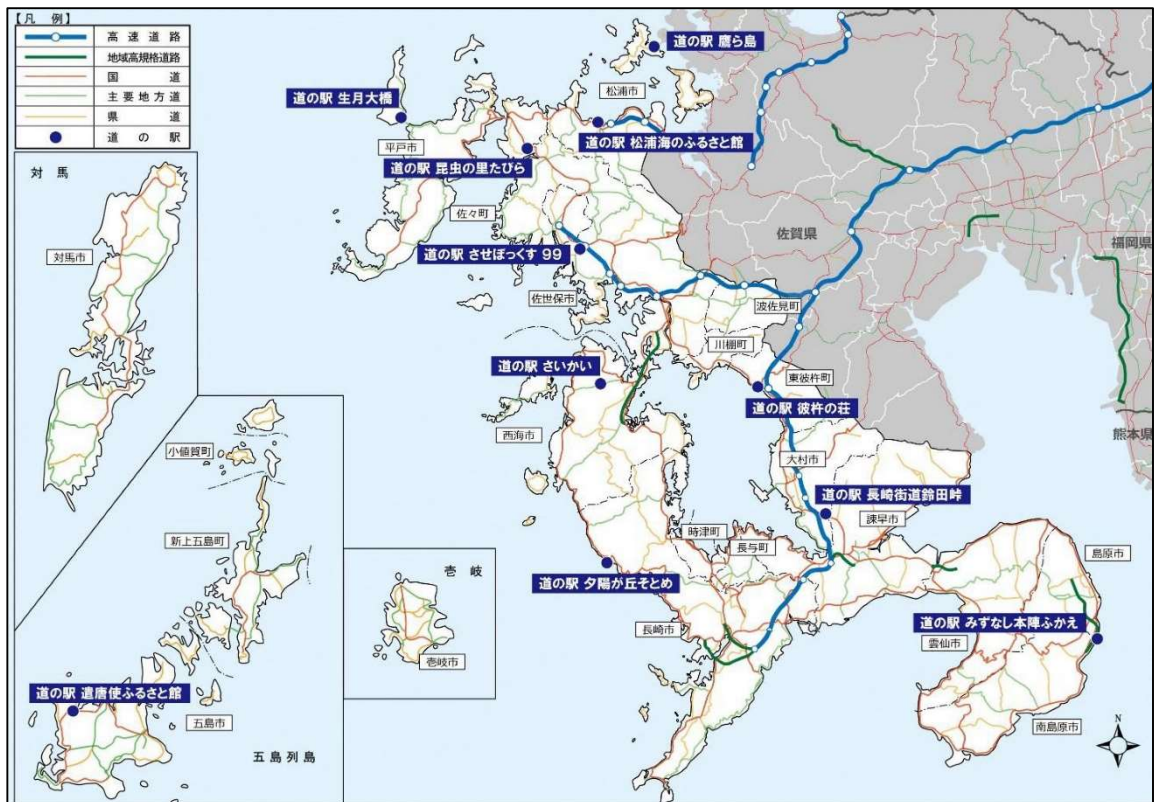
また、地震や豪雨等の災害時には、物資備蓄や避難所等の防災機能を確実に発揮させることが最も重要であることから、防災拠点が孤立することのないよう、主要都市等からの確実なアクセスを確保する。

◆具体的な取組み

道の駅等において、災害時の避難、救援活動、緊急物資集積地などの機能

を有する防災拠点化を検討する。その中でも、道の駅「させぼっくす99」においては、災害時に広域的な防災機能を担う道の駅としての位置づけを図る。

また、主要都市等から各防災拠点へのアクセスルートにおいて、必要な対策を図る。



▲長崎県の道の駅



▲道の駅 させぼっくす 99

ICT交通マネジメント計画

計画の概要

都市部における面的な交通マネジメントや、事故危険箇所への対策、また、広域的な道路ネットワークの効果的・効率的な計画・整備に向けて、ICT技術の積極的な利活用を推進し、さらに、ICT技術を活用した、新たな道路施策を検討する。

基本方針

- 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する
- 広域的な道路ネットワークについて、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を展開する
- 自動運転やICTを用いた先進技術の導入をはじめとしたMaaSを活用し、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する

都市部におけるICT技術を活用した交通マネジメント

◆現状と課題

長崎及び佐世保都市圏においては、県内の主要渋滞箇所のうち約9割が集中するなど、その中心部での交通渋滞が常態化している。路線バスなどの公共交通も機能しているが、周囲を海と山に囲まれ、平坦地が少ないなどの地形的な制約により、一部の限られた道路に交通が集中しているため、交通容量が不足するなどの理由により慢性的な渋滞が発生し旅行速度が低下している。

このため、都市部における交通渋滞の解消、緩和に向けた効果的かつ効果的な対策が求められている。

◆施策の方向性

都市部における交通渋滞への対策の検討にあたっては、ICT技術を活用した面的な交通マネジメントに積極的に取り組む。

また、対策後においても、ICT技術を活用した分析、評価等を行い、事業効果を把握するとともに、その結果に応じて適切なフォローアップを実施する。

◆具体的な取組み

- ・ETC2.0等のプローブデータを活用した、交通渋滞の要因分析と対策の検討

ICT技術を活用した道路を賢く使う取組

◆現状と課題

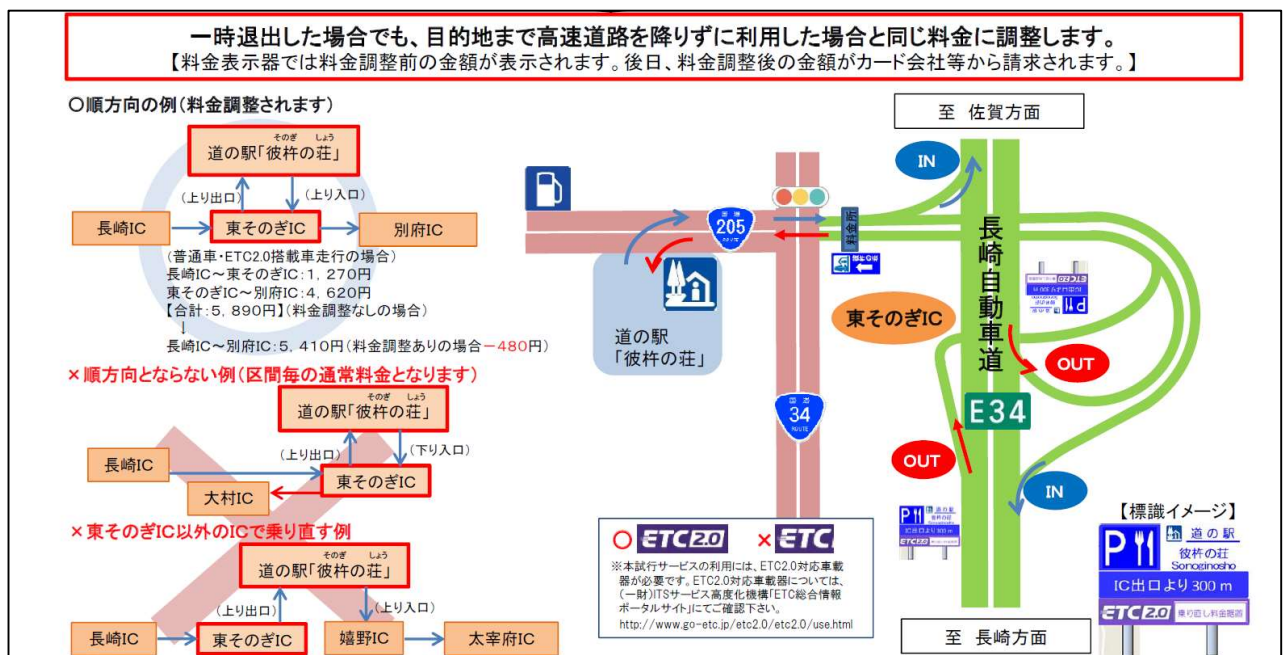
高速道路ネットワークの構築が進展する一方で、既に利用されている道路において、渋滞や事故等が生じている。このため、今ある道路の運用改善等により、道路ネットワーク全体としてその機能を時間的・空間的に最大限に発揮させる「賢く使う取組」が重要となっている。

◆施策の方向性

ETC2.0などのICT技術を活用して、効率的に道路の課題を把握した上で、運用改善等による更なる機能の向上に取り組む。

◆具体的な取組み

- ・ ICT技術を活用した、道路交通の課題解決に向けた手法の検討
- ・ 高速道路外への一時退出を可能とする賢い料金（道の駅「彼杵の荘」）



▲高速道路外への一時退出を可能とする賢い料金（道の駅「彼杵の荘」）

資料：国土交通省記者発表資料（H30.2）

自動運転などの先進技術を見据えた新たな道路施策の検討

◆現状と課題

今後、急速に普及していくことが予想される自動運転などの先進技術の活用が、現在の道路交通社会の抱える課題の解決のみならず、移動にかかるこれまでの社会的課題に対して、新たな解決手段として大きく資するものとなることが考えられる。

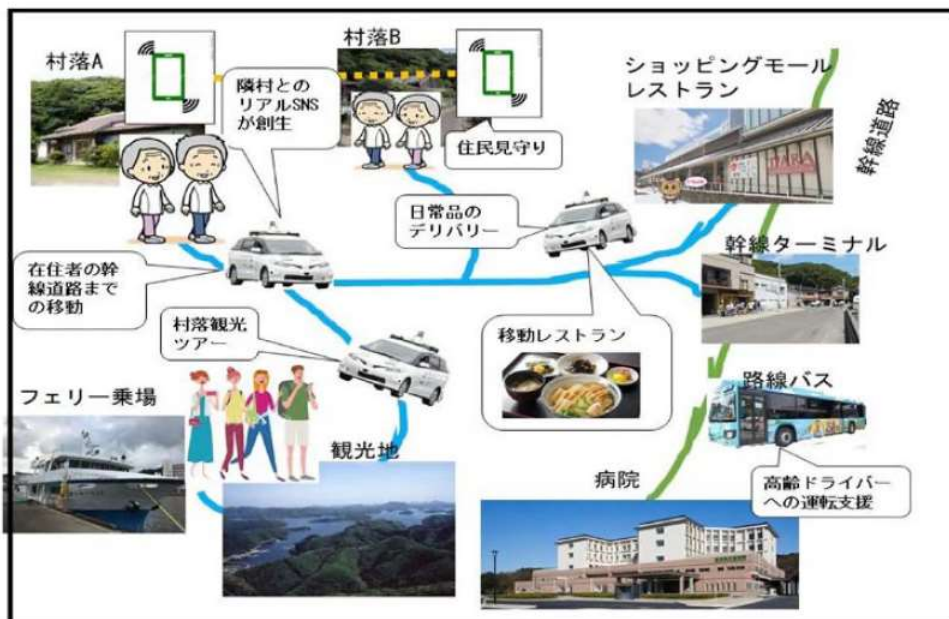
◆施策の方向性

自動運転やICTを用いた先進技術の導入をはじめとしたMaaSを活用し、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する。

◆具体的な計画

- ・対馬スマートシティ推進事業（内閣府未来技術社会実装事業）

概要：自動運転技術などの先進技術を活用し、公共交通や産業の衰退などの社会課題の解決を目指す



▲対馬スマートシティ推進事業イメージ

資料：内閣府 未来技術社会実装事業（R2.7）