

福岡県新広域道路交通ビジョン

令和3年6月

福岡県・北九州市・福岡市

= 目 次 =

第1章	はじめに	1
第2章	交通分野における将来像	2
第1節	ビジョンの位置づけ（福岡県・政令市の上位計画との関連性）	2
第2節	福岡県の現状	3
1.	九州のゲートウェイの役割向上	3
2.	観光	8
3.	災害	9
4.	人口	10
5.	産業	11
6.	気候	17
第3節	福岡県・政令市における福岡の将来像と課題	18
第3章	広域的な交通の課題解決に向けた取組	30
第1節	平常時の課題解決に向けた取組み	30
1.	人流・物流拡大への共通的な対応	30
2.	人流拡大への対応	30
3.	物流拡大への対応	31
第2節	災害時の課題解決に向けた取組み	31
第4章	広域的な道路交通の基本方針	32
第1節	広域道路ネットワークの基本方針	32
第2節	交通・防災拠点の基本方針	33
第3節	I C T交通マネジメントの基本方針	33

第1章 はじめに

福岡県の幹線道路網については、中長期的視点から地域構造を強化し、各種地域活性化施策等を支援するため、1993年（H5）に「広域道路整備基本計画」を策定し（その後、1998年（H10）に改定）、その計画をベースとして今日まで、東九州自動車道整備〔福岡県内区間2車線開通（2016年度（H28年度）まで）〕や有明海沿岸道路整備〔三池港IC～大野島IC間開通（2021年（R3）3月まで）〕、福岡高速6号線〔香椎浜JCT～アイランドシティIC（2021年（R3）3月開通）〕等をはじめとした道路網の形成を図ってきたところである。

近年では、福岡空港において慢性的な航空機混雑解消の為の滑走路増設や北九州空港では2018年（H30）、2019年（R1）にそれぞれ国際貨物定期便が新規就航、北九州港における物流インフラを活用したモーダルシフトの推進、九州新幹線（鹿児島ルート）の全線開通など社会情勢の変化に加え、地域経済の活性化を推進するためのスマートインターチェンジの導入など道路環境も著しく変化している状況である。一方、現在の「広域道路整備基本計画」は1998年（H10）以降約20年以上に渡り改定されていない。

このことに加え重要物流道路制度の創設を契機として中長期的な観点から「新広域道路交通計画」を策定することとし、これに先立ち、地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める「新広域道路交通ビジョン」（以下「ビジョン」という。）を今般策定することとした。なお、現在猛威を振るっている新型コロナウイルスの影響については不透明であり今後の見通しが見えないことから考慮していない。

ビジョン策定については、関連する道路管理者等で構成する福岡県幹線道路協議会において審議し、経済、交通、物流、観光等の様々な分野の学識経験者や関係機関・団体等の意見を踏まえとりまとめを行うものとした。

なお、ビジョン策定の対象地域は福岡県全域とし、2021年度（R3年度）を計画初年度として概ね20～30年間を対象とする中長期的な視点で検討を行い、必要に応じて見直しを行うものとした。

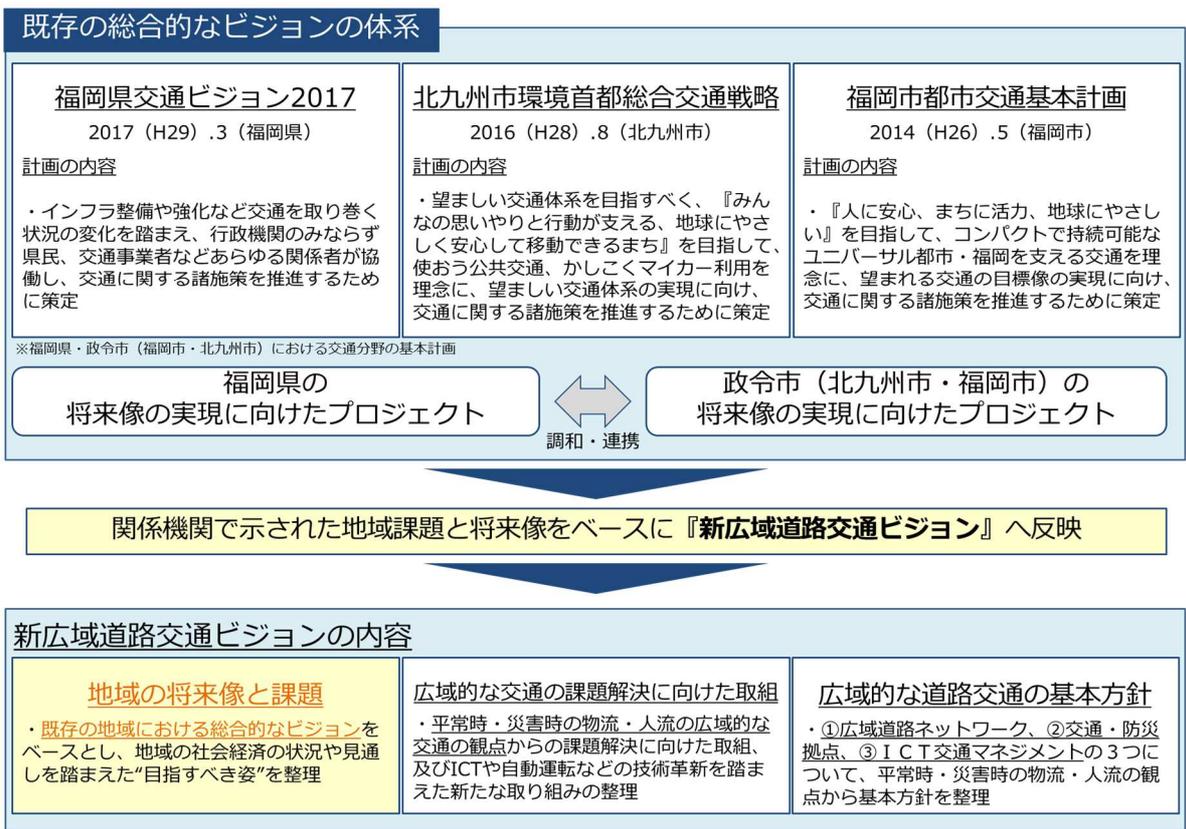
第2章 交通分野における将来像

第1節 ビジョンの位置づけ（福岡県・政令市の上位計画との関連性）

重要物流道路制度の創設を契機として策定が進められる「新広域道路交通ビジョン」は、新たな国土構造の形成やグローバル化、国土強靱化などの新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や ICT・自動運転等の技術の進展を見据えて策定するものであり、「地域の将来像と課題」、「広域的な道路交通の課題解決に向けた取組」、「広域的な道路交通の基本方針」から構成されるものである。

なお、福岡県、政令市（北九州市・福岡市）における交通分野の基本計画は、時代の潮流と課題に適切に対応していくため、長期的かつ総合的な観点から福岡県や政令市の今後の発展の基本方向を展望し、重点的に取り組むべき基本的な対応方針等を明らかにする計画として、「目指すべき将来像」としている。

これら基本計画は、道路交通に関する地域の将来像や取り組むべき課題の方向性のベースになるものであることから、本ビジョンの上位計画と位置づけ道路交通分野に関連のある内容についてとりまとめた。



第2節 福岡県の現状

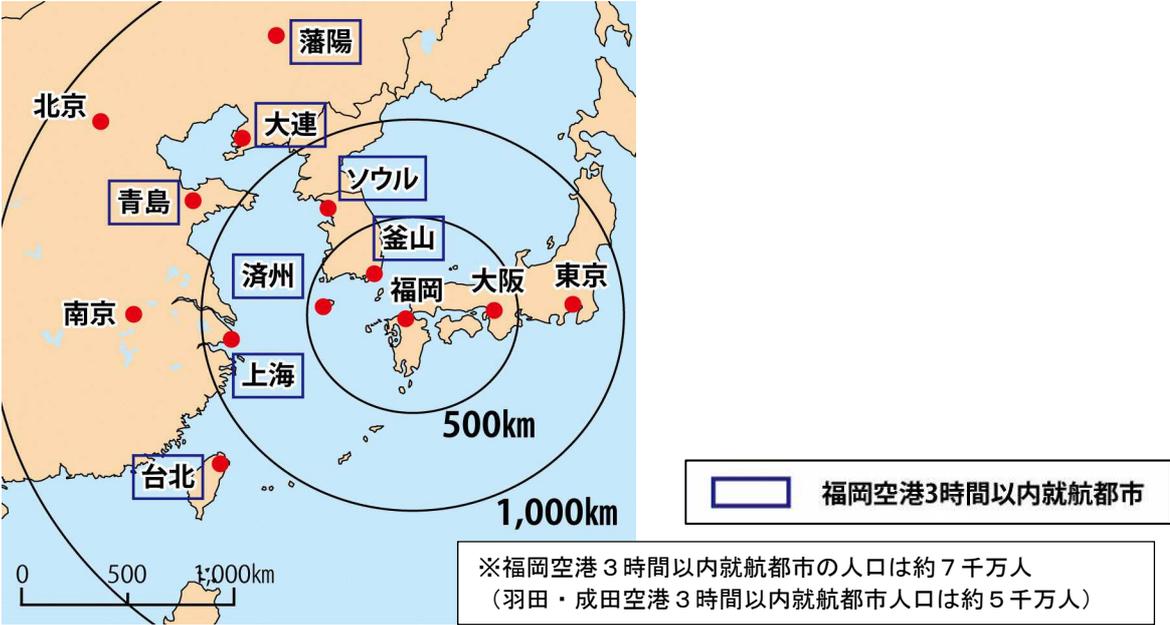
1. 九州のゲートウェイの役割向上

●地理的条件

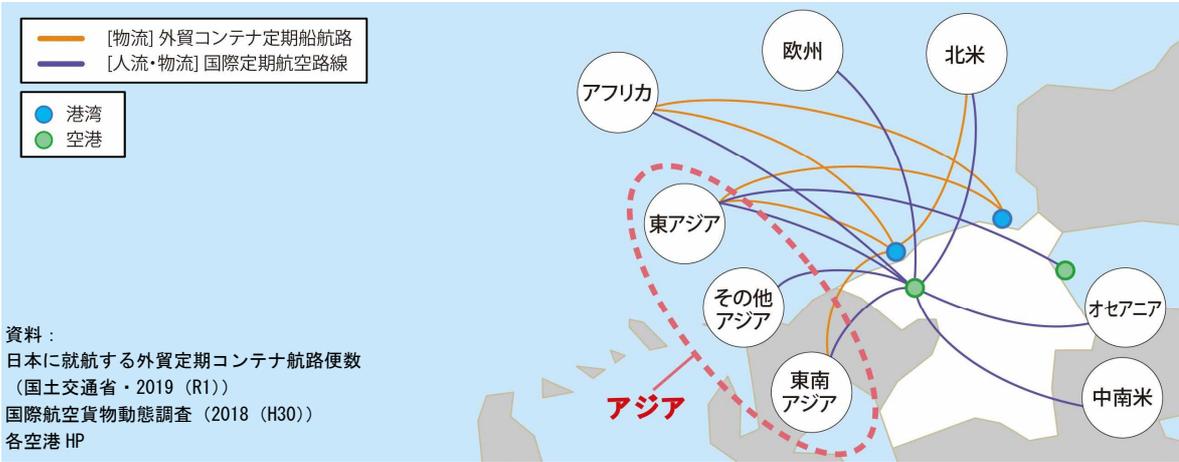
福岡県は、我が国で中国・東南アジアに最も近い大都市圏といった地理的優位性を有しており、歴史的にもこれらの地域との交流が活発である。

2019年度（R1年度）末時点では、飛行機で福岡空港から釜山まで50分、上海まで90分で結ばれている。

近年、人流・物流の両面での活発化が進んでおり、交通拠点を中心として充実した交通基盤をもとに、アジアと九州・西日本各地を結ぶ玄関口（ゲートウェイ）としての役割が増々期待されている。



▲ 福岡市を中心とした距離別都市圏

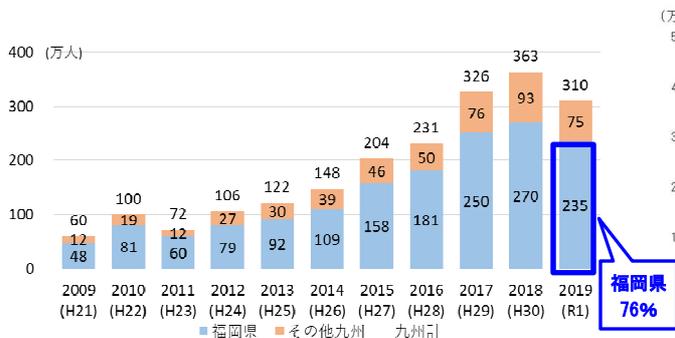


▲ 東アジアに集中する国際航路

●人流としてのゲートウェイ

2019年（R1）の九州地方の外国人入国者数は310万人であり、2018年（H30）より総数自体が減少したものの、大部分（約76%）を福岡県が占めている。

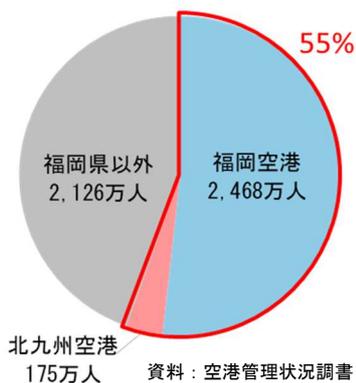
2019年（R1）の九州内空港の国内線・国際線利用者数は4,769万人であり、そのうち、2,643万人（約55%）が福岡空港、北九州空港の利用者で、国内シェアの8%にのぼる。福岡空港の旅客数は全国4位と、全国的に見て利用者が多い。



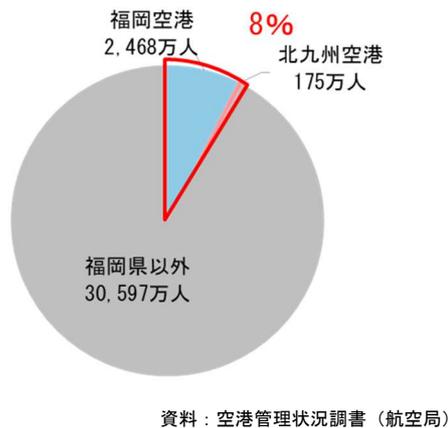
▲ 九州地方の外国人入国者数
資料：「出入国管理統計」法務省



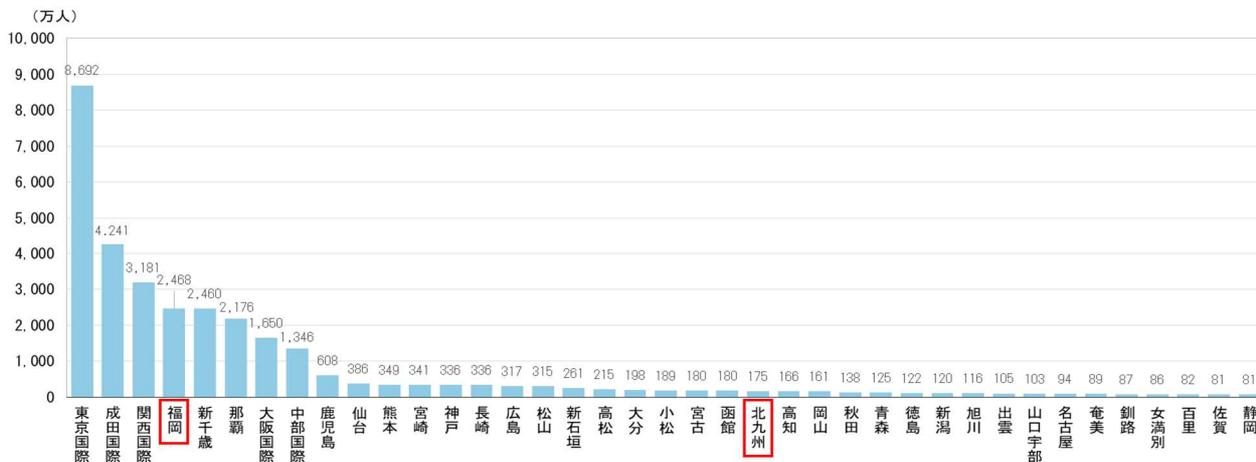
▲ 福岡県と九州の航空旅客数推移
資料：空港管理状況調査（航空局）



▲ 福岡県の九州内シェア（2019年（R1））



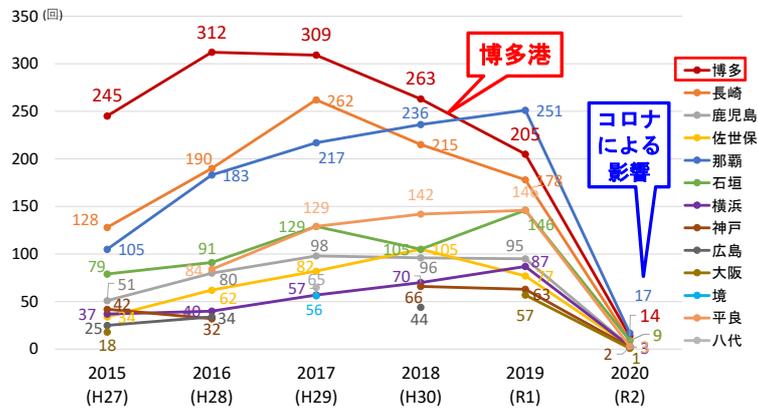
▲ 福岡県の国内シェア（2019年（R1））



▲ 航空旅客数ランキング（2019年（R1年）） 資料：空港管理状況調査（航空局）

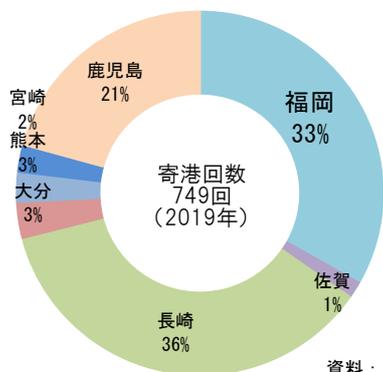
全国の外国船社運航クルーズ船の寄港回数において2020年（R2）では新型コロナウイルスの影響で激減しているが、それ以前の2015年（H27）から2019年（R1）においては博多港の寄港回数は200～300回程度であり国内でも上位となっている。

博多・対馬、釜山間のジェットフォイル等の定期航路により、船舶による外国人の入国者が九州では港湾の割合が高く、福岡県では入国者のうち約4%と全国（約1%）に比べ多い。



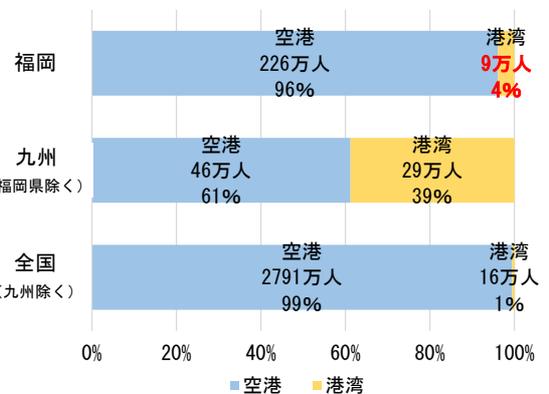
▲ 全国の外国船社運航クルーズ船の寄港回数（上位10位）

資料：国土交通省_報道発表資料（2021（R3））
クルーズ船関係報道発表資料（速報値）（2020（R2））



▲ クルーズ船地域別寄港回数

資料：九州クルーズ振興協議会（2020（R2））



▲ 外国人手段別入国者数

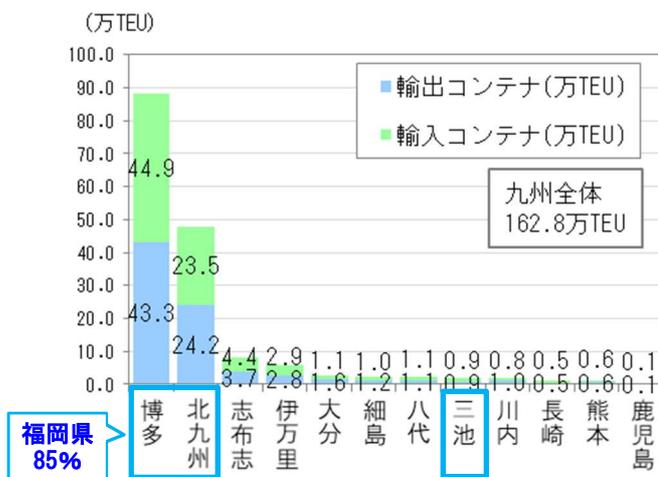
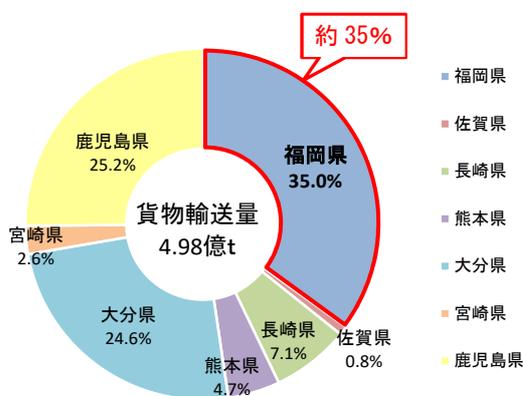
資料：出入国管理統計（2019（R1））. 法務省

●物流としてのゲートウェイ

2019年（R1）の九州の貨物輸送量4.98億トンのうち、約35%を福岡県が占めており、特に、九州の外貿コンテナ取扱量162.8万TEUについては、福岡県が九州シェアの85%となっている。

国際コンテナ取扱量は増加傾向にあり、2019年（R1）では博多港で約96万TEU、北九州港で約49万TEUが取り扱われている。

博多港や北九州港は、九州地方内及び本州方面との流動が存在しており、コンテナ搬送が県間を跨ぐ広域的な物流となる。その多くは基幹となる道路（高規格幹線道路・地域高規格道路・直轄国道等）を利用した輸送となっている。

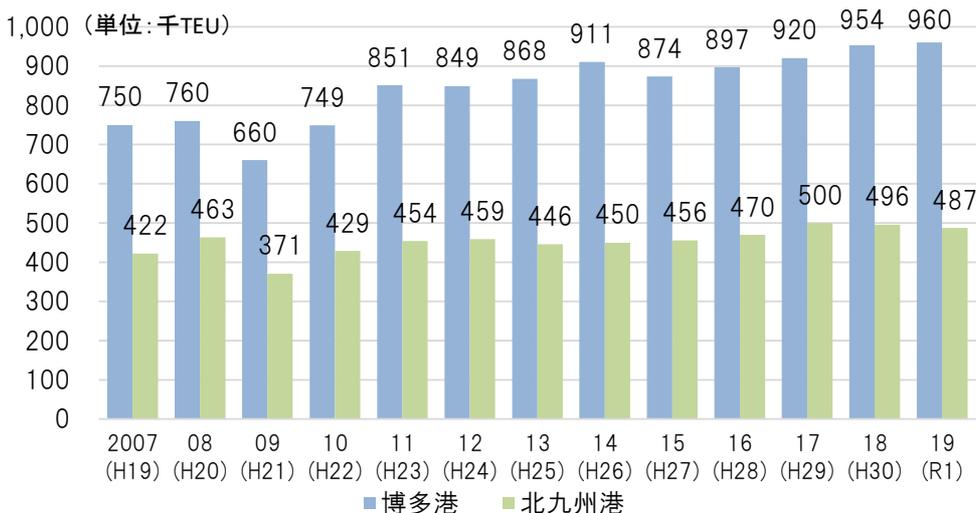


▲九州の県別海上出入貨物トン数割合

資料：港湾調査 港湾統計（2019（R1））より

▲九州港湾別の外貿コンテナ取扱量順位

資料：港湾貨物取扱データ（2018（H30））より



資料：港湾統計（2019（R1））

▲国際コンテナ取扱量の推移（北九州港・博多港）

●交通拠点を中心とした交通基盤の充実

福岡県は、それぞれ優れた特徴を持つ北九州空港（24h 利用）と福岡空港（都心アクセス）を有している。

北九州空港においては、2016 年度（H28 年度）に特殊貨物などに対応する貨物用エプロンが新設され、2018 年（H30）6 月、2019 年（R1）11 月にはそれぞれ国際貨物定期便が新規就航し、国際貨物取扱量は大幅に増加した。また、混雑空港に指定された福岡空港においては、2015 年度（H27 年度）から滑走路の増設事業が進められている。

北九州港と博多港は、国際拠点港湾に指定されている。北九州港では西日本屈指の取扱量を誇るコンテナターミナルを始め、フェリー（関西・関東・四国方面）、RORO 船（中部・北関東）、鉄道（北九州貨物ターミナル駅）などの物流インフラを活用したモーダルシフトを推進している。

2018 年（H30）9 月には、博多港に世界最大級の 22 万トン級のクルーズ船が着岸できるバース（岸壁）が完成したことにより、クルーズ船の 2 隻同時着岸が可能となった。今後も寄港数の更なる増加が期待される。

また、2011 年（H23）に九州新幹線（鹿児島ルート）が全線開通したことにより、北九州～鹿児島市間を結ぶ鉄道の利便性が向上し、JR 博多駅は九州最大の乗降客数となっている。

2016 年（H28）4 月に、東九州自動車道（椎田南 IC～豊前 IC）が開通したことにより、福岡県と宮崎市を結ぶ道路基盤が整備された。



▲ 福岡県内の交通拠点

2. 観光

●豊富な世界レベルの観光資源

福岡県の延べ宿泊者数は、2019年（R1）に約2,000万人泊と増加傾向にある。（2020年（R2）は新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け減少）

福岡県には、歴史、文化、さらに食（グルメ）など、世界に誇れる豊富な観光資源が存在するとともに、「ラグビーワールドカップ2019」の開催地となるなど、文化、スポーツ両面で魅力が発信され、国内外から更に多くの人々の来訪が期待されている。

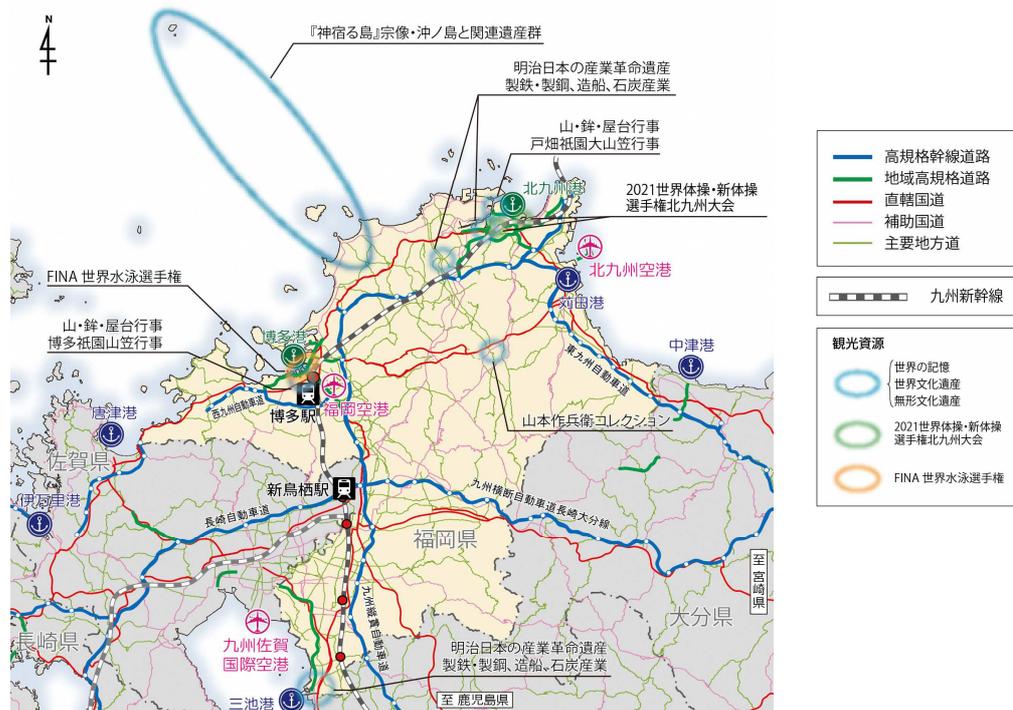
2011年（H23）には「山本作兵衛コレクション」が、日本初のユネスコ世界の記憶に登録され、2015年（H27）には「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」、2017年（H29）には『神宿る島』宗像・沖ノ島と関連遺産群がユネスコ世界文化遺産に登録された。また、2016年（H28）に博多祇園山笠行事や戸畑祇園大山笠行事などの「山・鉾・屋台行事」がユネスコ無形文化遺産に登録されるなど、本県の文化遺産に対する世界的な注目度は高まっている。

さらに、2021年（R3）に「2021世界体操・新体操選手権北九州大会」が北九州市で、同年の「東京2020オリンピック・パラリンピック」では、スウェーデン、ノルウェーなどによる事前キャンプ、2022年（R4）には福岡市で「第19回FINA世界水泳選手権2022福岡大会」が開催される。



▲ 福岡県内の延べ宿泊者数

資料：観光庁 宿泊旅行統計調査



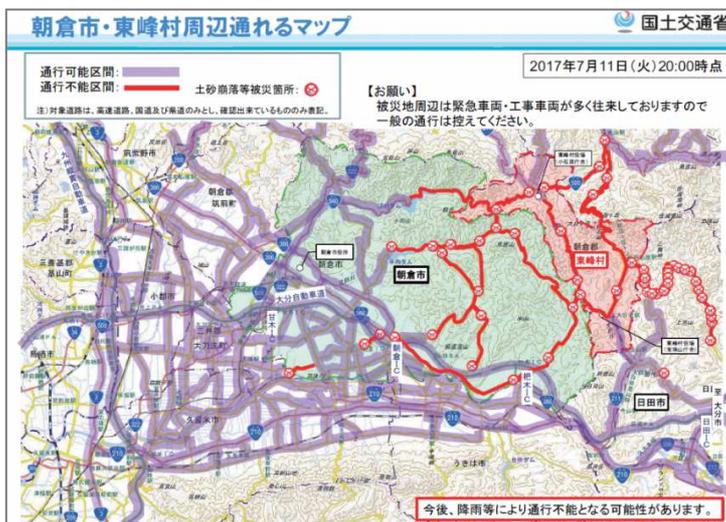
▲ 福岡県内の主要な観光拠点

3. 災害

●大規模災害と国土強靱化への取組

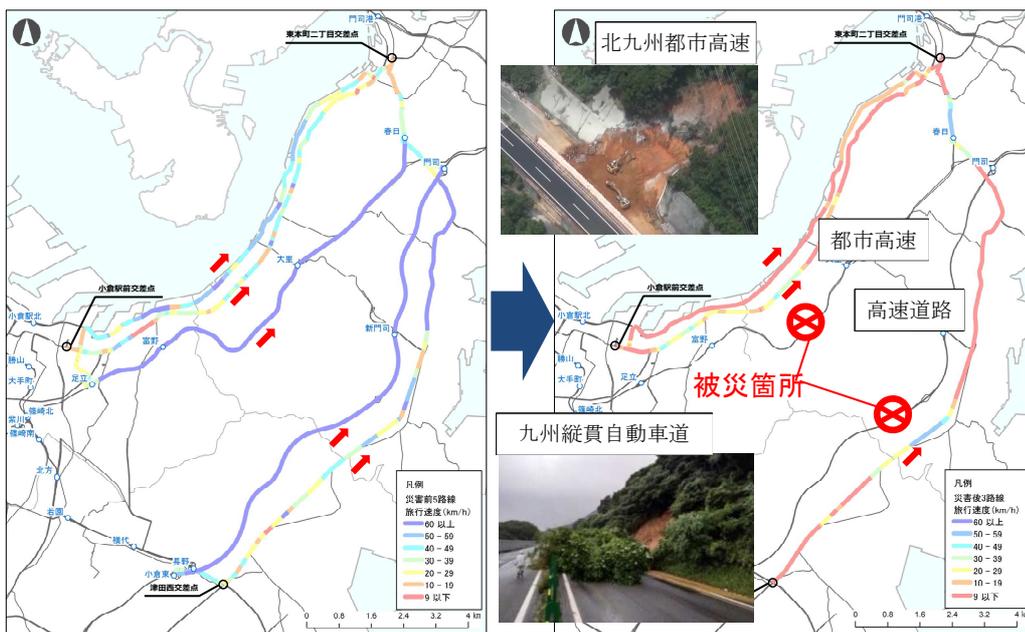
福岡県では、2012年（H24）と2017年（H29）に発生した九州北部豪雨、2018年（H30）の平成30年7月豪雨、2020年（R2）の令和2年7月豪雨等により、交通網が甚大な影響を受け、被災地支援や復旧・復興を進めるためにはハード・ソフト面にわたる防災・減災対策の必要性や多重性（リダンダンシー）の重要性が改めて認識された。

国においては「国土強靱化基本計画」（2014（H26）.6.3閣議決定、2018年（H30）.12.14改定）に基づき、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」（2018年（H30）.12.14閣議決定）に続き、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（2020年（R2）.12.11閣議決定）が定められた。福岡県においても、福岡県地域強靱化計画（2019年（R1）6月改定）や北九州市国土強靱化地域計画（2020年（R2）2月改定）、福岡市国土強靱化地域計画（2021年（R3）3月）などの国土強靱化に関する計画を策定し、道路法面の崩壊・落石防止などの防災対策、橋梁や鉄道駅の耐震化などの防災減災対策等を実施している。



資料：国土交通省
九州地方整備局HP

▲九州北部豪雨災害時の通行止め状況（2017（H29）.7.11時点）



▲九州北部豪雨災害時の通行止め状況（2018（H30）.7.9 17時台旅行速度）

資料：2017年（H29）7月10日17時台及び2018（H30）年7月9日のETC2.0プローブデータより

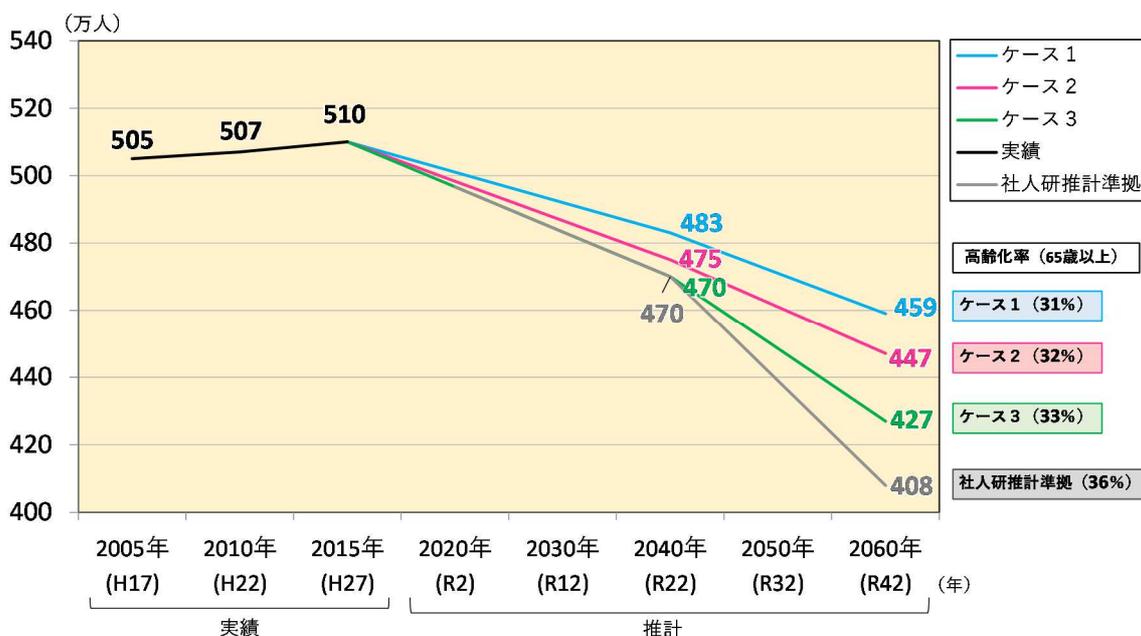
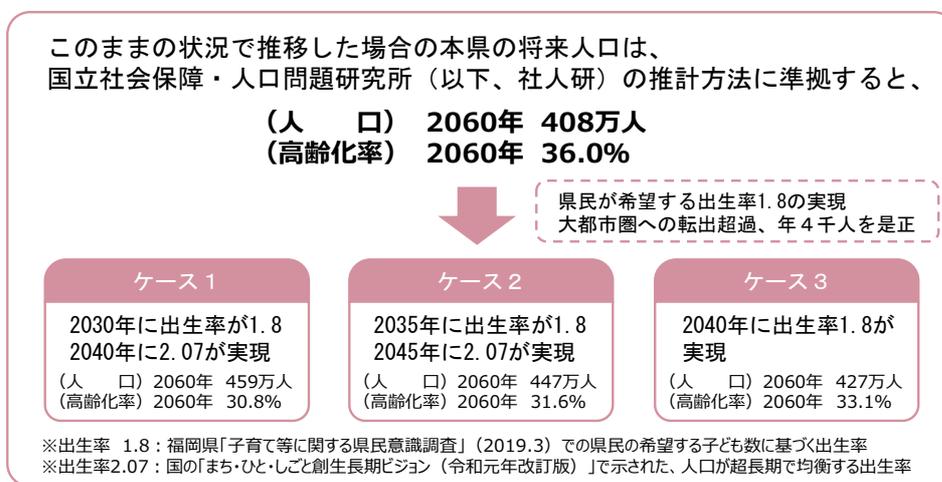
4. 人口

●地方創生への取組

福岡県の人口は510万人を超え（2015年（H27）国勢調査）、人口増加を続けているが、人口増加地域は福岡市及びその周辺部に集中している。

人口減少に歯止めをかけるため、各地域が知恵と工夫を凝らしながら、自然、歴史、文化、産業など持っている特色や強みに磨きをかけ、それを最大限に活用することで地域を元気にしていくことが地域の発展のために重要との認識から、地方創生に取り組んでいる。

福岡県では、第2期福岡県人口ビジョン・地方創生総合戦略（2020年（R2）3月）、第2期北九州市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2020年（R2）3月）、福岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2020年（R2）5月）などの地方創生に関する計画を策定し、雇用創出、結婚・出産・子育て支援、移住・定住の促進、公共交通の維持・充実など、総合的な戦略を展開している。



▲福岡県人口の将来展望

資料：～2015年（H27）は総務省「国勢調査」、2015年（H27）以降は「第2期福岡県人口ビジョン」における本県人口の将来展望に基づく算定より作成

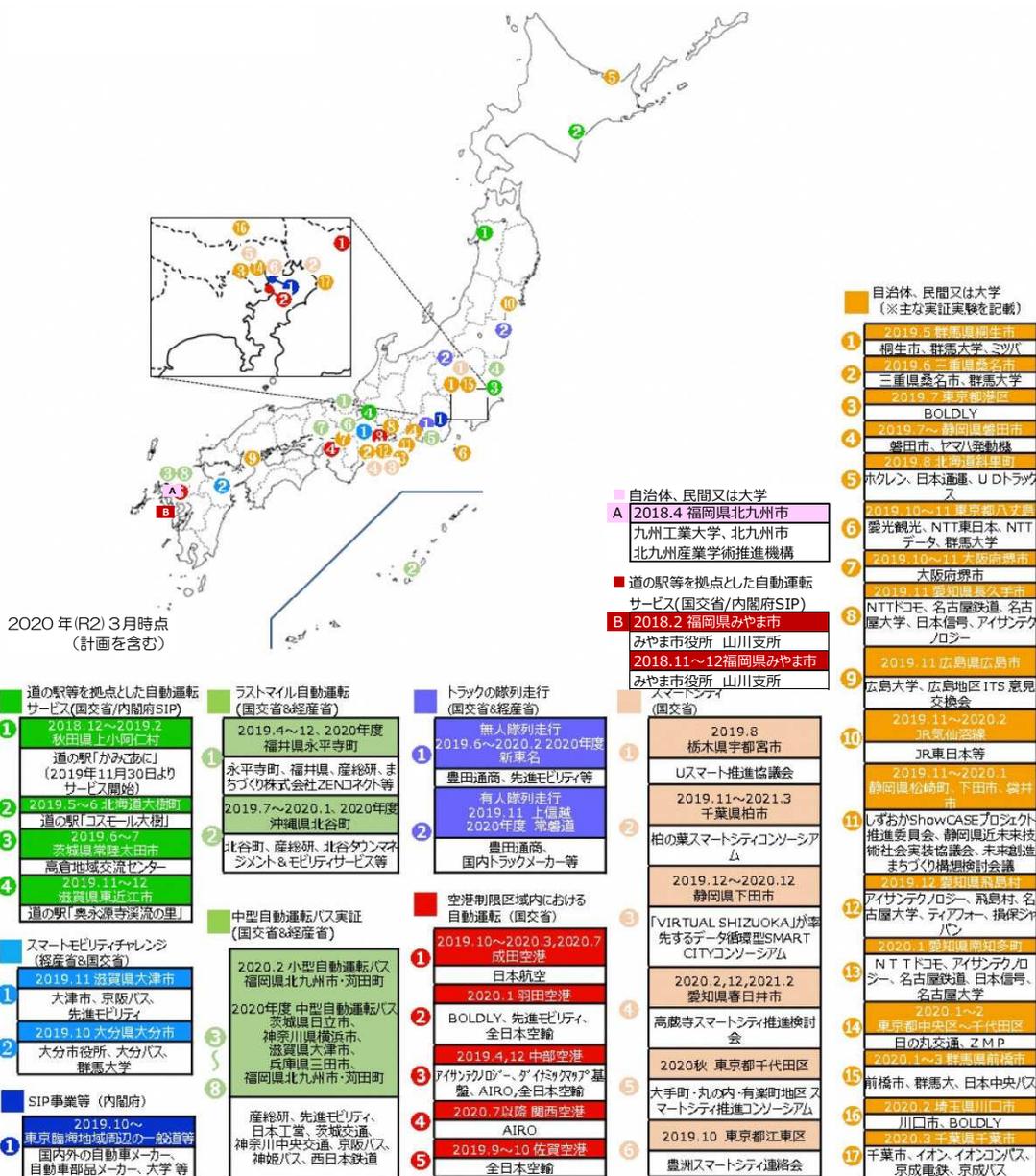
5. 産業

●技術革新に伴う交通環境の変化

福岡県では、FCV（燃料電池自動車）やEV（電気自動車）、PHV（プラグ・イン・ハイブリット自動車）などの次世代自動車の開発・普及や、自動運転バスの実証実験が実施されている。

自動車の自動走行の実現は、運輸部門の人手不足解消や過疎地域での生活交通確保に貢献することが期待される。

鉄道では、気動車（ディーゼル車）に変わる次世代車両「蓄電池車両」の開発・普及や、鉄道やバスのICカードの相互利用による様々な交通機関でのスムーズな乗り換えが実施されている。また、公共交通施設において、無料公衆無線 LAN（Wi-Fi）の整備が進展している。



▲日本における主な自動運転実証実験（2019年度（R1年度）以降）

資料：官民 ITS 構想・ロードマップ（2020（R2））
※2018年（H30）実施の県内2か所3事例を追加

福岡県みやま市では、高齢化が進行する中山間地域における人流・物流を確保するため、「みやま市役所山川支所」を拠点とした自動運転サービス実証実験が行われた。

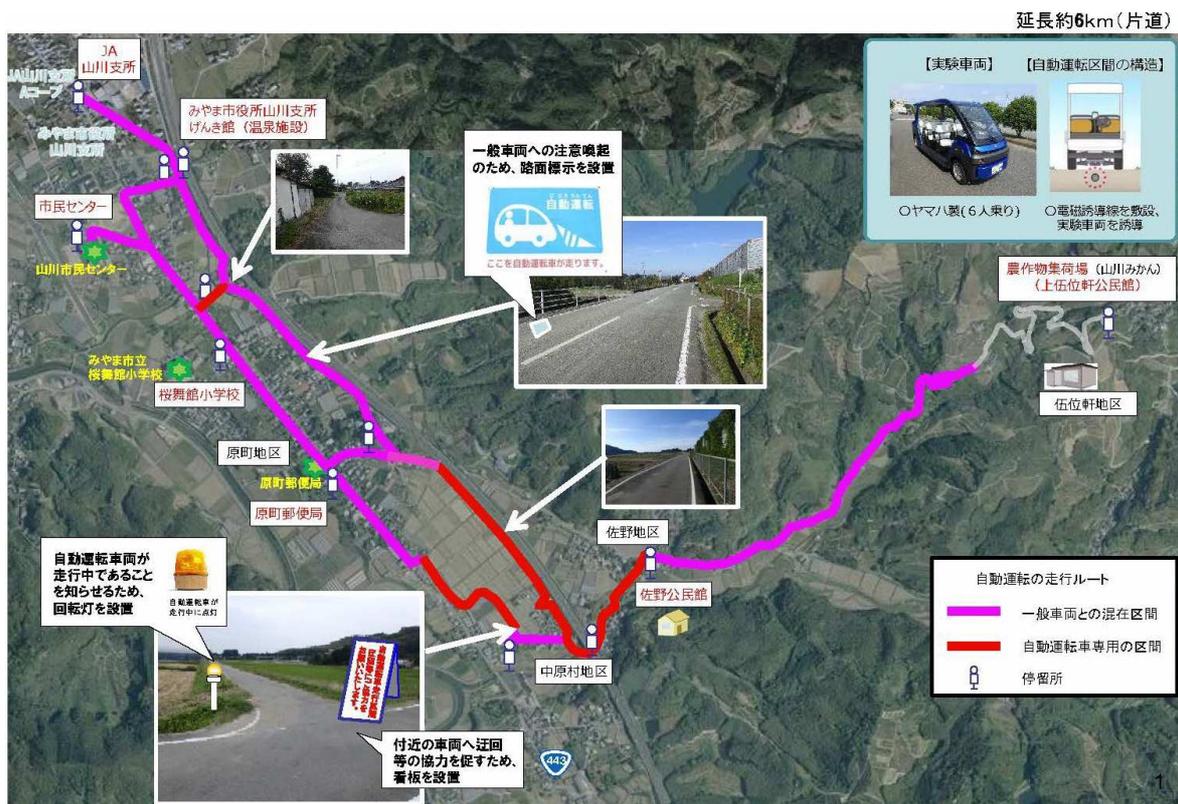
- (1) 実験期間 : 2018年(H30)11月2日(金)～12月21日(金)
- (2) 実験ルート: JA山川支所～みやま市役所山川支所～上伍位軒公民館の片道約6km
- (3) 主な検証項目

【技術面】

- ・中山間地域の特性を活かした走行空間の確保方策
- ・運行管理センターの設置

【ビジネスモデル面】

- ・将来の運営体制を想定した実験の実施
- ・高齢者等の利便性の向上、外出機会の増加
- ・農作物(山川みかん等)の輸送実用性
- ・児童の通学手段としての実用性
- ・事業としての採算性・持続可能性(サービスの実現性)

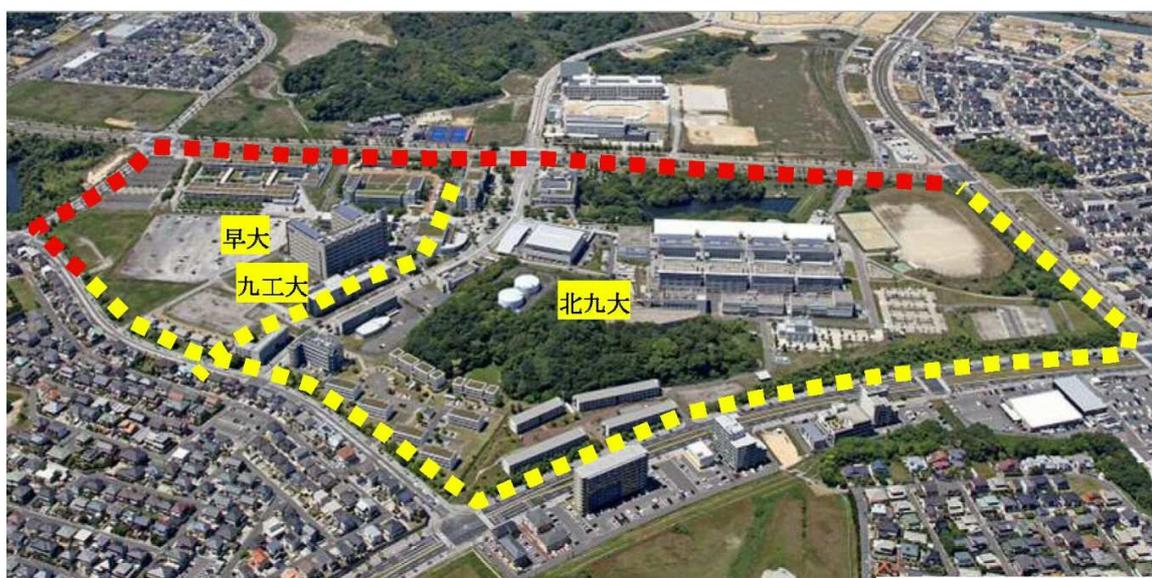


資料: 国土交通省 記者発表資料(2018(H30).10.31)

▲ 「みやま市役所山川支所」を拠点とした自動運転実証実験の概要

福岡県北九州市では、自動運転バスの導入に向けて、車両の速度制御等の確認・調整のための技術実験が、産学官連携で行われた。

- (1) 実施主体：先進モビリティ株式会社
- (2) 実施期間：【準備期間】2018年（H30）4月1日（日）～
【実験期間】2018年（H30）4月17日（火）～4月20日（金）
- (3) 実施場所：北九州学術研究都市周辺道路
- (4) 実施内容：
 - ① FAIS（北九州産業学術推進機構）、早稲田大学鎌田研究室が開発した信号情報提供システムを用いた速度制御確認
 - ② 愛知製鋼㈱の協力により道路に埋設した磁気マーカー（直径3cm×高2cmの円柱型）による速度40kmでの高速安定性確認及び左折時の制御調整



磁気マーカー埋設は赤色の区間

資料：北九州市 記者発表資料(2018(H30).3.28)

▲ 自治体・官民・大学による北九州市の自動運転実証実験の概要

福岡県北九州市では、中型自動運転バスの実証実験（JR 朽網駅～北九州空港間）が行われた。

- (1) 実証期間：2020年（R2）年10月22日（月）～11月29日（土）
- (2) 目的内容：自動運転バスの社会実装に向け、必要な技術や事業環境等の整備
- (3) 実施場所：福岡県北九州市、苅田町 朽網駅～北九州空港（延長約10.5km・既設ルート）
- (4) 運行計画：【運行本数】1日6往復（6時台～21時、日により運行時刻は異なる）
 【乗降場所】3箇所（JR 朽網駅、沿線企業工場前、北九州空港）
 【乗客】一般モニタ（沿線企業、一般住民等）

予約制だが当日空きがあれば予約なしでも乗車可（座席22席）

(5) 検証内容：

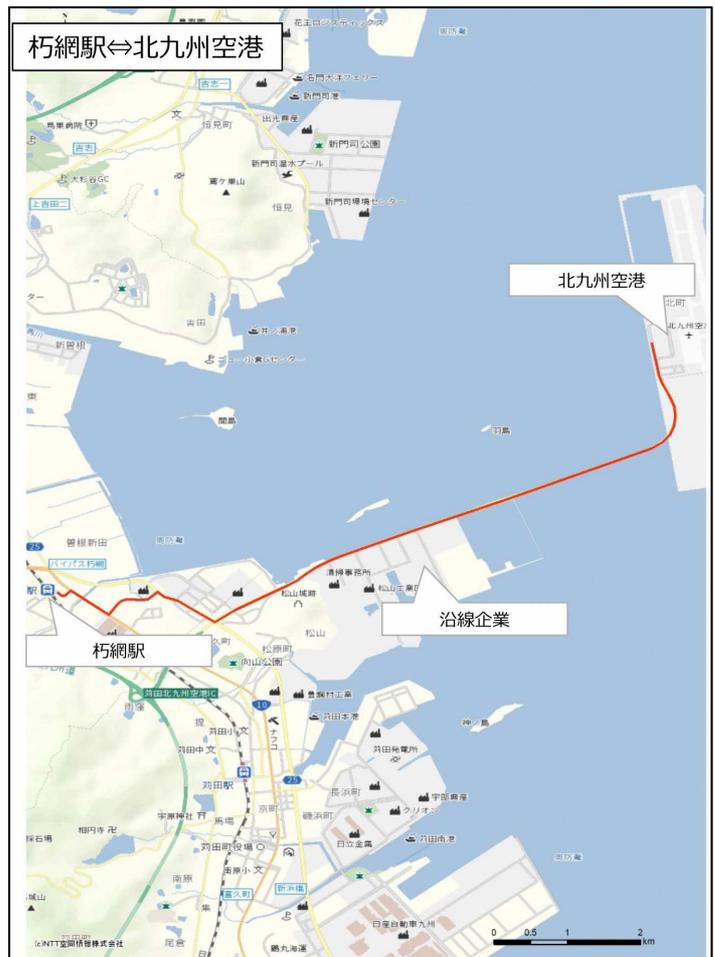
- ・試験区間全体における安全かつ円滑な走行
- ・日照、天候、交通量、GPS感度などの走行環境変化への適応性
- ・信号情報提供システム、危険情報提供システム等各種システムの実用性
- ・試乗やアンケート等による一般市民の意識調査

○実証実験に用いた中型自動運転バスと装置構成（車両番号は実証地域にて変更）



【使用車両】

- ・車両：エルガミオ（いすゞ自動車）改造
- ・全長：9m、全幅：2.3m、全高：3m
- ・乗車人員：座席22席
- ・最高速度：50km/h



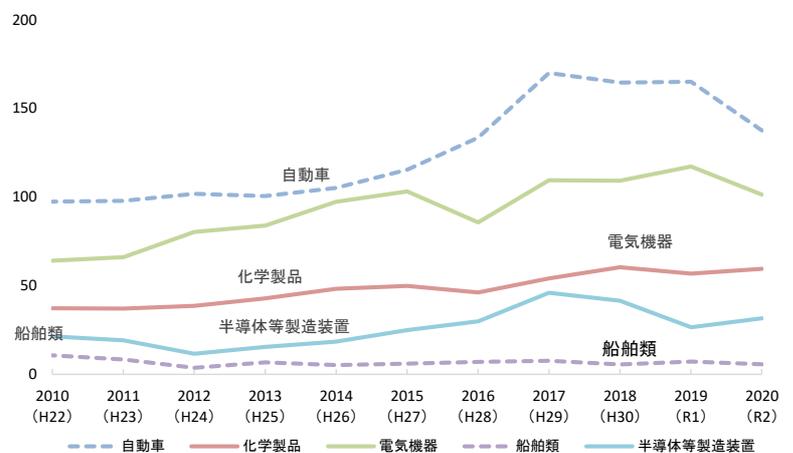
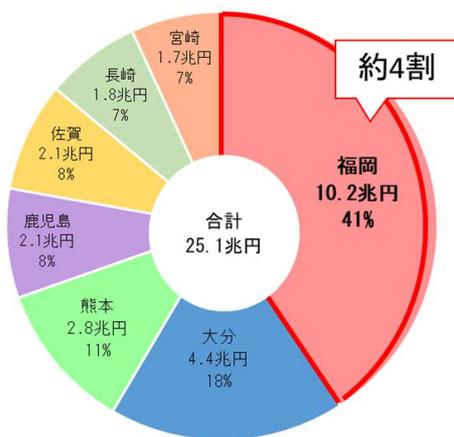
資料：国土交通省・経済産業省 記者発表資料（2020（R2）.7.10）

▲ 2020年（R2） 中型自動運転バスの実証実験の概要

＜福岡県の産業特性＞

九州地方の製造品出荷額等は約 25.1 兆円（2019 年（R1））で、福岡県は九州全体の約 4 割を占めている。特に自動車の輸出額は増加傾向で、ゲートウェイを活用した空港・船舶を活用した海外との物流や国内の福岡県と中国地方間の連携では自動車部品の多くが海峡を越えて輸送されている。

自動車産業は、九州地方に 4 社の完成車工場と、それを支える多数のサプライヤーが立地している。そのうち、福岡県には 3 社の完成車工場が立地しており、年間約 100 万台以上の生産能力を持つ国内有数の自動車生産拠点となっている。2019 年（R1）には、全国シェアの約 17%を生産している。完成車メーカーや主要サプライヤーで設計・開発部門が集積しており、拠点連携による地域企業の開発力強化が進められている。

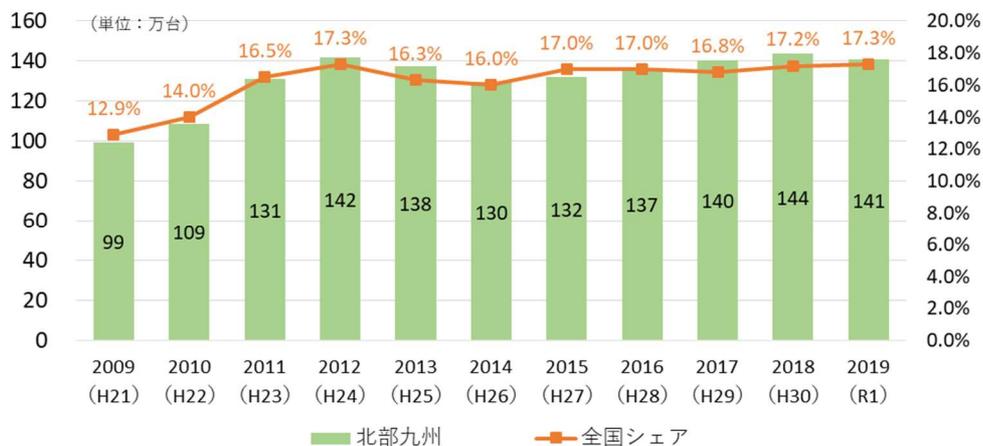


▲ 九州地方の製造品出荷額 (2019 (R1))

資料：工業統計（経済産業省）調べ

▲ 主要品目別輸出額の推移 (福岡県)

資料：貿易統計（財務省）調べ



▲ 自動車生産台数の推移

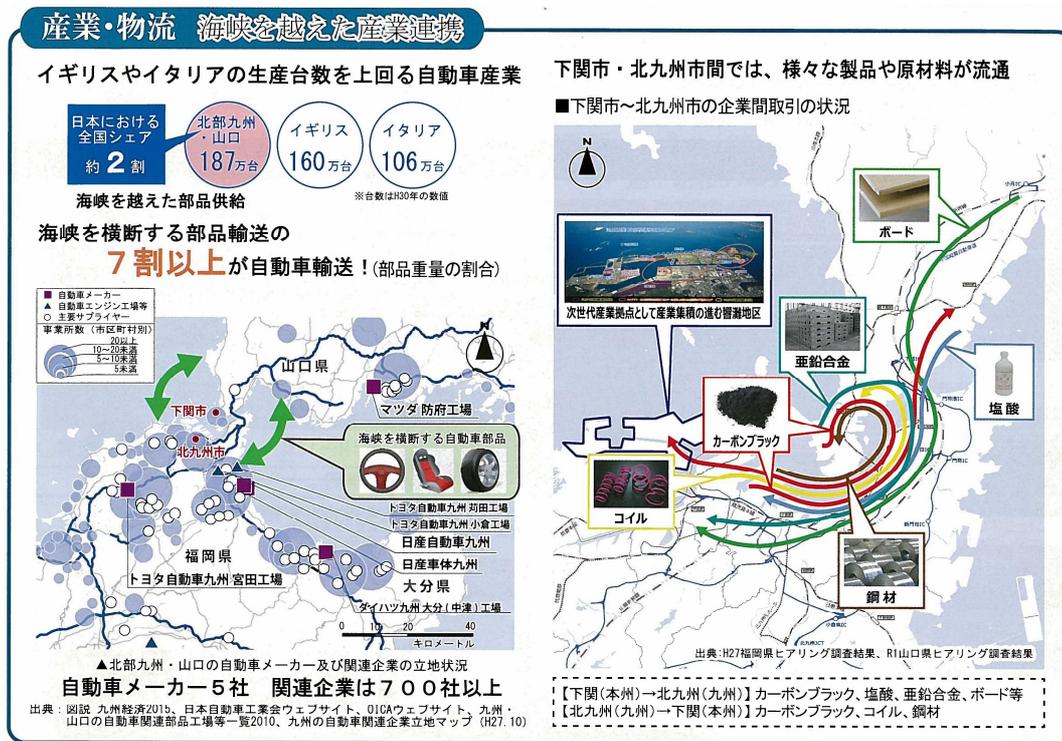
資料：北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト

■九州地方の自動車工場一覧

会社名	所在地	生産開始年月	生産能力	敷地面積
日産自動車九州	福岡県 苅田町	1976年(S51)12月	53万台/年	約236ha
トヨタ自動車九州 (宮田工場)	福岡県 宮若市	1992年(H4)12月	43万台/年	約113ha
日産車体九州	福岡県 苅田町	2009年(H21)12月	12万台/年	約17ha
ダイハツ九州 (大分中津工場)	大分県 中津市	2004年(H16)11月	46万台/年	約130ha

資料：北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト2020年(R2)7月、各社ウェブサイトより

参考：海峡を越えた自動車産業等の連携



資料：下関北九州道路パンフレット2020年度(R2)下関北九州道路整備促進期成同盟会・下関北九州道路建設促進協議会 資料より

6. 気候

●地球温暖化対策への取組み

地球温暖化は、気温や海水温度の上昇や異常気象、生態系などの自然環境に変動をもたらしている。そしてその変動は、社会や経済にも大きな影響を及ぼすことから、このような気候変動に対処する必要がある。

この様な中、平均気温上昇を抑えることを世界共通の長期目標とした「パリ協定」が発効されるなど、地球温暖化対策は新たな局面を迎えており、エネルギーの需給両面から低炭素化対策を進めることが必要となっている。

福岡県では、福岡県地球温暖化対策実行計画（2017年（H29）3月）、北九州市地球温暖化対策実行計画・環境モデル都市行動計画（2016年（H28）8月）、北九州市SDGs未来都市計画（2020年（R2）3月改定）、福岡市地球温暖化対策実行計画（2016年（H28）12月）などの地球温暖化対策に関する計画を策定し、環境にやさしい次世代自動車の普及や公共交通の利用促進により運輸部門の二酸化炭素排出量を削減する総合的な戦略を展開している。

なお、FCV（燃料電池自動車）に必要な水素ステーションを県内11ヶ所に設置した。

【電気自動車(EV)】

2019年（R1）12月末現在 福岡県内の登録台数 6,472台（※軽自動車を除く）

【EV充電器】

2019年（R1）12月27日現在 福岡県内のEV充電器設置数(公共性を有するもの)
急速319ヶ所 普通280ヶ所

【燃料電池自動車(FCV)】

2019年（R1）12月末現在 福岡県内の登録台数 112台

【水素ステーション】

2020年（R2）6月末現在 福岡県内の水素ステーション整備数(開所) 11ヶ所

名称	場所	開所
イワタニ水素ステーション小倉	北九州市小倉北区高浜 1-4-30	開所済
福岡県庁水素ステーション	福岡市博多区東公園 7-7	開所済
八幡東田水素ステーション	北九州市八幡東区東田 1-1	開所済
Dr. Drive セルフ伊都店水素ステーション	福岡市西区西都 1-18-15	開所済
東浜水素ステーション	福岡市東区東浜 2-9-118	開所済
Dr. Drive セルフ福岡空港店水素ステーション	糟屋郡志免町別府北 2-5-15	開所済
Dr. Drive セルフ太宰府インター店水素ステーション	大野城市御笠川 5-12-20	開所済
福岡市中部水処理センター水素ステーション	福岡市中央区荒津 2-2-1	開所済
Dr. Drive セルフ古賀店水素ステーション	古賀市久保 1269-11	開所済
福岡宮田水素ステーション	宮若市上有木 1 (トヨタ自動車九州 宮田工場内)	開所済
水素ステーション久留米	久留米市宮ノ陣町若松	開所済



福岡県庁水素ステーション

資料：福岡県 公表資料（福岡県内における電気自動車(EV)・プラグインハイブリッド自動車(PHV)・燃料電池自動車(FCV)の普及状況）

▲ 福岡県内の水素・電気ステーションの設置状況

第3節 福岡県・政令市における福岡の将来像と課題

福岡県・政令市（北九州市・福岡市）における上位計画を踏まえた将来像は以下のように設定される。

《福岡県の将来像（福岡県交通ビジョン2017）》

1) アジアの活力取り込みと人・モノの流動拡大

アジアに最も近い、日本海側にある大都市圏という地理的優位性を持つ福岡県は、利便性の高い国際空港や国際拠点港湾を有し、これまで、アジアと九州・西日本各地を結ぶゲートウェイの役割を担ってきている。

引き続き、アジアの活力を取り込み、観光・ビジネスの拠点性を高める交通網の形成を目指す。

- ・福岡空港、北九州空港の役割分担と相互補完の推進
- ・国際貿易、国際観光を担うターミナル港湾の整備
- ・空港・港湾と県内各地域を結ぶネットワークの強化

2) 地域間の連携強化と九州・山口の一体的発展

産業集積、観光振興により九州・山口を活性化していくため、新幹線や高規格幹線道路をはじめとする充実した基幹交通網の形成を目指す。

さらに、県内各都市の活力を取込み、地場産業を活性化させ、地域がその特色を生かして発展していくため、県内各地域を結ぶ充実した基幹交通網の形成を目指す。

加えて、ICTを活用した便利で快適な交通システムと次世代自動車の普及促進を目指す。

- ・九州・山口の人・モノの循環を活発にする交通手段の整備
- ・都市と地域を結ぶ交通網の充実
- ・最先端技術を活用した、便利で快適な次世代交通の普及・促進

3) 大規模災害への備えと事故の未然防止

道路、鉄道、空港、港湾などの交通施設は、災害発生時の救助活動はもとより、災害からの復興・復興を進める上で不可欠かつ重要な社会基盤である。

引き続き、災害に強い交通施設の整備を進め、災害に対して強靱な交通網の形成を目指す。

加えて、大量の更新時期を迎える橋梁などの構造物の計画的・戦略的な老朽化対策を進めるなど、信頼性や安全性の高い交通網の形成を目指す。

- ・交通施設の耐震、災害対応能力の向上
- ・交通施設の安全性向上と長寿命化の推進
- ・高齢者をはじめとする交通事故防止対策、飲酒運転撲滅対策の推進

4) 地方創生のためのまちづくりと連携した交通網の整備

「地方創生」の基本は、誰もが住み慣れた地域で安心して暮らしていける社会をつくることである。

そのため、通勤・通学の利便性向上や、買い物、医療、福祉など日常生活に必要な施設への交通アクセス確保といった、まちづくりと一体となった交通網の形成を目指す。

- ・集落ネットワークの形成、市街地活性化と一体となった、定住促進のための地域公共交通の形成
- ・地域住民の生活の利便性と安全性を高める道路整備
- ・誰もが安心して移動できるバリアフリー交通の推進

5) 地球温暖化対策の推進

地球温暖化対策の推進のため、渋滞緩和のための道路整備や交通制御など地球環境負荷の少ない交通網及び交通システムの形成を目指す。

- ・地球環境負荷の少ない交通の推進

《北九州市及び福岡市の将来像》

福岡県の生活圏の中心ともなる北九州市と福岡市については、つぎのとおり将来像を設定する。

〈北九州市の将来像（北九州市環境首都総合交通戦略 2016年（H28）8月改定）〉

【望ましい交通体系を目指すための理念】

『みんなの思いやりと行動が支える、地球にやさしく安心して移動できるまち』を目指して
～使おう公共交通、かしこくマイカー利用～

【理念を実現させるための基本方針】

1. 超高齢社会における『市民の足』の確保
2. 地球環境にやさしい交通手段の利用促進
3. 利用しやすく安心して快適な交通体系の構築

【望ましい交通体系】

○意識

- ・市民・企業・交通事業者・行政は、一体となって“世界の環境首都”を目指し、公共交通利用とマイカー利用のバランスを取り、人や地球環境にやさしい交通行動を実践

○公共交通

- ・市全域では、分かりやすく使いやすい、市民にとって身近な公共交通を形成
- ・主要な拠点（公共交通拠点）間は、定時性・速達性の高い公共交通機関で結節
- ・街なか（主要交通拠点、主要幹線軸）では、歩いて暮らせ、身近に公共交通の利用が可能
- ・周辺市街地（交通拠点、幹線軸）では、主要な拠点まで1回程度の乗り継ぎで移動が可能
- ・市街地臨海部（支線）では、過度にマイカーに頼らなくてよい交通手段を確保
- ・郊外部（支線）では、通院や買物など、日常生活に最低限必要な足を確保

○道路交通

- ・広域拠点との道路ネットワークが充実
- ・都市内の幹線道路では、円滑な自動車交通を確保
- ・既存の道路ストックが有効に活用
- ・歩行者や自転車利用者にやさしく安心して暮らせる道路空間を確保

〈福岡市の将来像（福岡市都市交通基本計画（2014年（H26）5月改定）〉

基本理念：『人に安心、まちに活力、地球にやさしい』

～コンパクトで持続可能なユニバーサル都市・福岡を支える交通～

目標像Ⅰ：都市の骨格を形成する総合交通体系の構築

方針1：公共交通を主軸とした総合交通体系づくりの推進

方針2：都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成

目標像Ⅱ：子どもから高齢者まで誰もが安全・安心な交通

方針3：誰もが使いやすい安全、安心、快適な交通環境づくり

方針4：地域特性に応じた生活交通の確保

方針5：災害に強い交通体系の実現

目標像Ⅲ：環境にやさしい交通

方針6：環境にやさしい公共交通の利用促進

方針7：自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり

方針8：環境に配慮した道路交通施策の推進

目標像Ⅳ：活力ある都心部を支える交通

方針9：都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上

方針10：公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化

目標像Ⅴ：国内外からの広域的な人流・物流を支える交通

方針11：広域的な人流・物流を支える広域道路ネットワークの形成

方針12：陸・海・空の広域交通拠点の交通結節機能の強化や連携強化

方針13：交流拠点都市にふさわしい分かりやすく使いやすい交通環境づくり

※各目標像の関係は、目標像Ⅰがその他の目標像の基礎となる。

■参考：福岡県交通ビジョン 2017 (H29)

展開する施策の方向

5つの「基本方針」を定め、時代の変化に即応した施策を総合的、計画的に進めます。

基本方針1 アジアの活力取り込みと人・モノの流動拡大

- 1 福岡空港、北九州空港の役割分担と相互補完の推進
 - (1) 福岡空港、北九州空港の機能強化
 - (2) 福岡空港、北九州空港の連携強化
- 2 国際貿易、国際観光を担うターミナル港湾の整備
 - (1) 北九州港、博多港の機能強化
 - (2) 県営港湾の整備・利用促進
- 3 空港・港湾と県内各地域を結ぶネットワークの強化
 - (1) 空港・港湾へのアクセス整備
 - (2) アジアとの物流効率化



福岡空港



福北リムジンバス



苅田港



RORO船

基本方針2 地域間の連携強化と九州・山口の一体的発展

- 1 九州・山口の人・モノの循環を活発にする交通手段の整備
 - (1) 高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備
 - (2) 鉄道ネットワークの強化
- 2 都市と地域を結ぶ交通網の充実
 - (1) 基幹となる道路網の整備
 - (2) 地域の自立促進のための道路網の整備
 - (3) 目的地へアクセスしやすい交通環境の整備
- 3 最先端技術を活用した、便利で快適な次世代交通の普及・促進
 - (1) ICT(情報通信技術)等を活用した交通システムと次世代自動車の普及・促進



(仮称) 味坂スマートIC



基幹となる道路の整備



福岡市地下鉄



観光列車

基本方針3 大規模災害への備えと事故の未然防止

- 1 交通施設の耐震、災害対応能力の向上
 - (1) 交通施設の耐震化、自然災害対応能力の向上
 - (2) 防災体制の強化
- 2 交通施設の安全性向上と長寿命化の推進
 - (1) 交通施設の適切な維持管理の推進
- 3 高齢者をはじめとする交通事故防止対策、飲酒運転撲滅対策の推進
 - (1) 交通安全対策の推進



九州北部豪雨からの復旧



道路パトロール



防災倉庫



春の交通安全フェア

基本方針4 地方創生のためのまちづくりと連携した交通網の整備

- 1 集落ネットワークの形成、市街地活性化と一体となった、定住促進のための地域公共交通の形成
 - (1) まちづくりと一体となった交通網の形成
 - (2) 地域公共交通の強化・広域化
 - (3) 公共交通の利用促進
- 2 地域住民の生活の利便性と安全性を高める道路整備
 - (1) 生活道路の整備
 - (2) 自転車利用環境の整備
 - (3) 犯罪の防止に配慮した道路環境の確保
- 3 誰もが安心して移動できるバリアフリー交通の推進
 - (1) 歩行空間や公共交通施設のバリアフリー化の推進



コミュニティバス



地域鉄道



バスターミナル



バリアフリー

基本方針5 地球温暖化対策の推進

- 1 地球環境負荷の少ない交通の推進
 - (1) 交通円滑化のための道路整備と交通制御
 - (2) 地球環境に配慮した交通手段の開発・普及
 - (3) 地球環境にやさしい自動車利用の促進

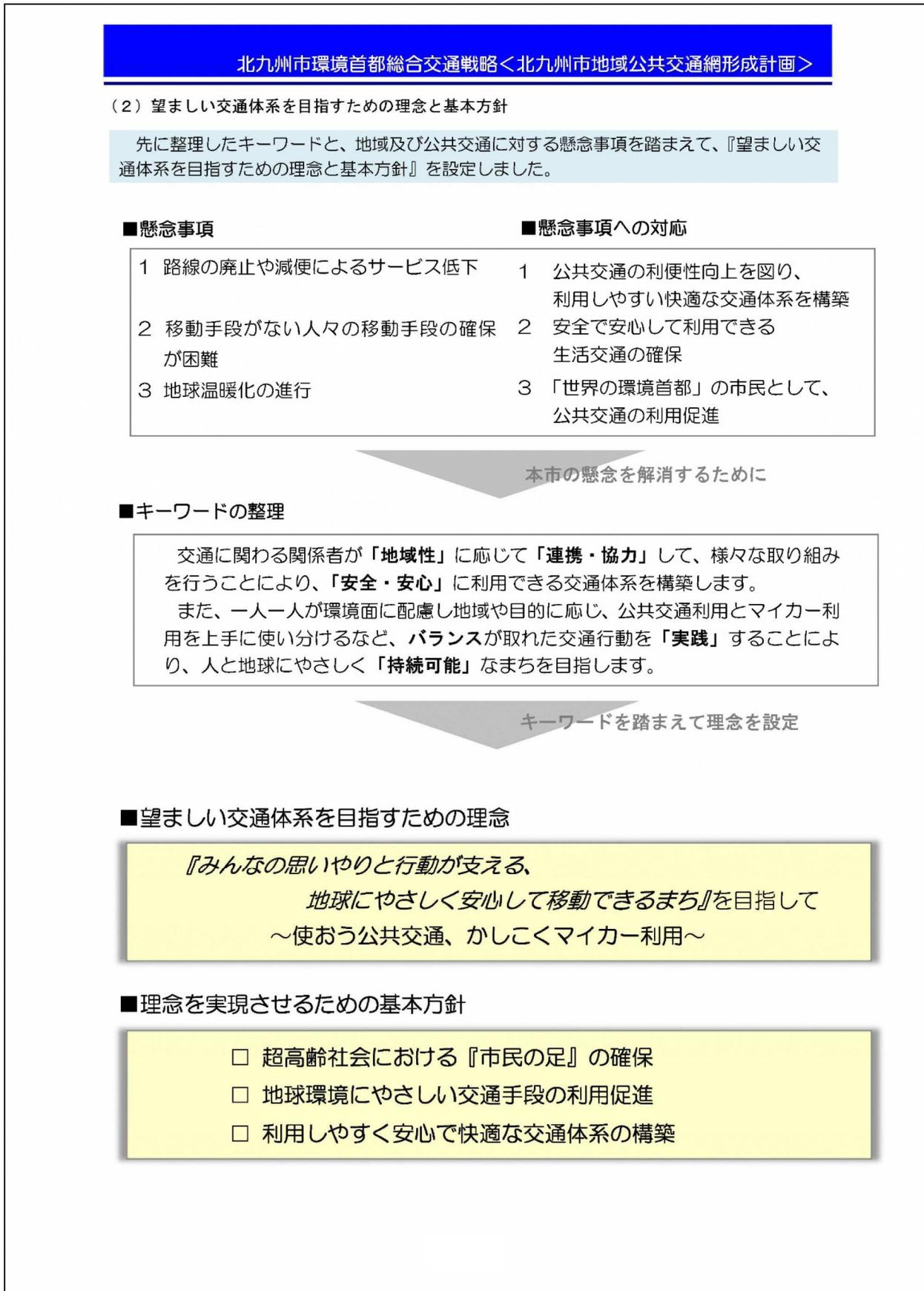


FCVと水素ステーション

このマークは目の不自由な方などが使う音声コードです。



■参考：北九州市環境首都総合交通戦略（2016年（H28）8月改定）



北九州市環境首都総合交通戦略<北九州市地域公共交通網形成計画>

3-5. 望ましい交通体系

(1) 整理方針

「意識」の分野の対応は全市的なものですが、「公共交通」と「道路交通」の分野の対応は、地域の実情や施策の対象を十分に考慮することが重要です。

「公共交通」と「道路交通」の望ましい交通体系の設定にあたっては、北九州市基本計画における分野別施策や交通・物流ネットワークの基本的方向に基づき、整理しました。

(2) 望ましい交通体系

望ましい交通体系を目指すための理念や基本方針、望ましい交通体系の設定に向けた視点を踏まえて、3つの分野ごとに設定しました。

【分野： 意識】

本市が目指す交通体系を実現するためには、市民・企業・交通事業者・行政の各主体の連携・協力が必要であるため、意識の分野における望ましい交通体系を設定しました。

■ 望ましい交通体系

市民・企業・交通事業者・行政は、一体となって“世界の環境首都”を目指しています。そのために、公共交通利用とマイカー利用のバランスを取り、人や地球環境にやさしい交通行動を実践しています。

■ 対応の方向性

- 関係各主体が連携・協力して、
- 地球温暖化対策に取り組んでいきます
 - 交通問題に関する教育・啓発活動を実施していきます
 - 持続可能な社会の形成のために、市民が積極的に適切な交通手段を選択していきます
 - 継続的な情報交換・協議を行い、交通サービスの充実に向け一体的に取り組んでいきます

■ 取り組みイメージ

■ 地球環境にやさしい交通行動を促す取り組み



北九州市環境首都総合交通戦略<北九州市地域公共交通網形成計画>

【分野： 公共交通】

北九州市基本計画における交通・物流ネットワークの基本的方向や望ましい交通体系の設定に向けた視点3から、公共交通分野における望ましい交通体系を設定しました。

■ 望ましい交通体系

市全域では、
分かりやすく使いやすい、
市民にとって身近な公共
交通となっています

主要な拠点間は、
運行頻度が多く、定時性・速達性の
高い公共交通機関で結ばれています

街なか（集約市街地）では、
歩いて暮らせ、身近に公共
交通を利用できます

周辺市街地では、
主要な拠点まで1回程度の
乗り継ぎで移動ができます

市街地臨海部では、
過度にマイカーに頼らなくて
よい交通手段が確保されて
います

郊外部では、
通院や買物など、日常生活に
最低限必要な足が確保されて
います

■ 対応の方向性

○地域に応じた生活交通手段を確保していきます
○利用しやすい路線やダイヤを提供していきます
○交通結節機能の強化を図り、公共交通を快適に利用できるようにしていきます
○総合的な公共交通情報を提供していきます

○定時性・速達性の高い公共交通機関でのアクセスを確保します

○鉄道駅から遠い高密度な市街地では、バスの利便性を強化していきます
○徒歩や自転車で気軽に公共交通施設へ行けるようにしていきます

○バス停や駅の近くで、安い料金の駐車場を利用し、自家用車から公共交通へ乗り換えやすくします

○通勤時の渋滞を緩和し、地球温暖化問題対策に取り組んでいきます

○地域の実情に応じて、可能な限り生活交通手段を確保・維持していきます

■ 取り組みイメージ



■公共交通利用者の利便性の向上
(IC乗車券の導入・共通利用)

■公共交通利用者の利便性の向上 (駅前広場)



■生活交通手段の確保



■かしのマイカー利用 (パーク&ライド)



北九州市環境首都総合交通戦略<北九州市地域公共交通網形成計画>

【分野： 道路交通】

北九州市基本構想・基本計画を踏まえて、道路交通分野における望ましい交通体系を設定しました。

■ 望ましい交通体系

広域拠点との道路ネットワークが充実しています

都市内の幹線道路では、円滑な自動車交通が確保されています

既存の道路ストックが有効に活用されています

歩行者や自転車利用者にやさしく安心して暮らせる道路空間が確保されています

■ 対応の方向性

○広域的な人流及び物流を活発化する、広域幹線道路を充実させていきます
○市内外の広域交流拠点間は、経済活動を支援する速達性の高い道路網で連結し、自動車交通による円滑な移動を確保していきます

○円滑な都市内自動車交通を確保することにより環境負荷を軽減し、バスの定時性・速達性も確保していきます

○時間帯や道路交通状況に応じて、一般道路と高速道路を使い分け、円滑な自動車交通により CO₂ 排出量を削減していきます
○自動車利用者が交通ルールを守ることにより、路線バスの定時性を確保していきます

○子どもから高齢者まで不自由なく移動できる歩行空間を確保していきます
○歩行者・自転車道を充実させ、安全で快適な歩行・自転車利用環境を確保していきます

■ 取り組みイメージ

■ 自動車交通の円滑化
(新規道路の整備・道路改良)



■ バスの定時性・速達性の確保
(バス専用レーン)



■ 安全で快適な歩行・自転車利用環境
(歩行者・自転車分離)

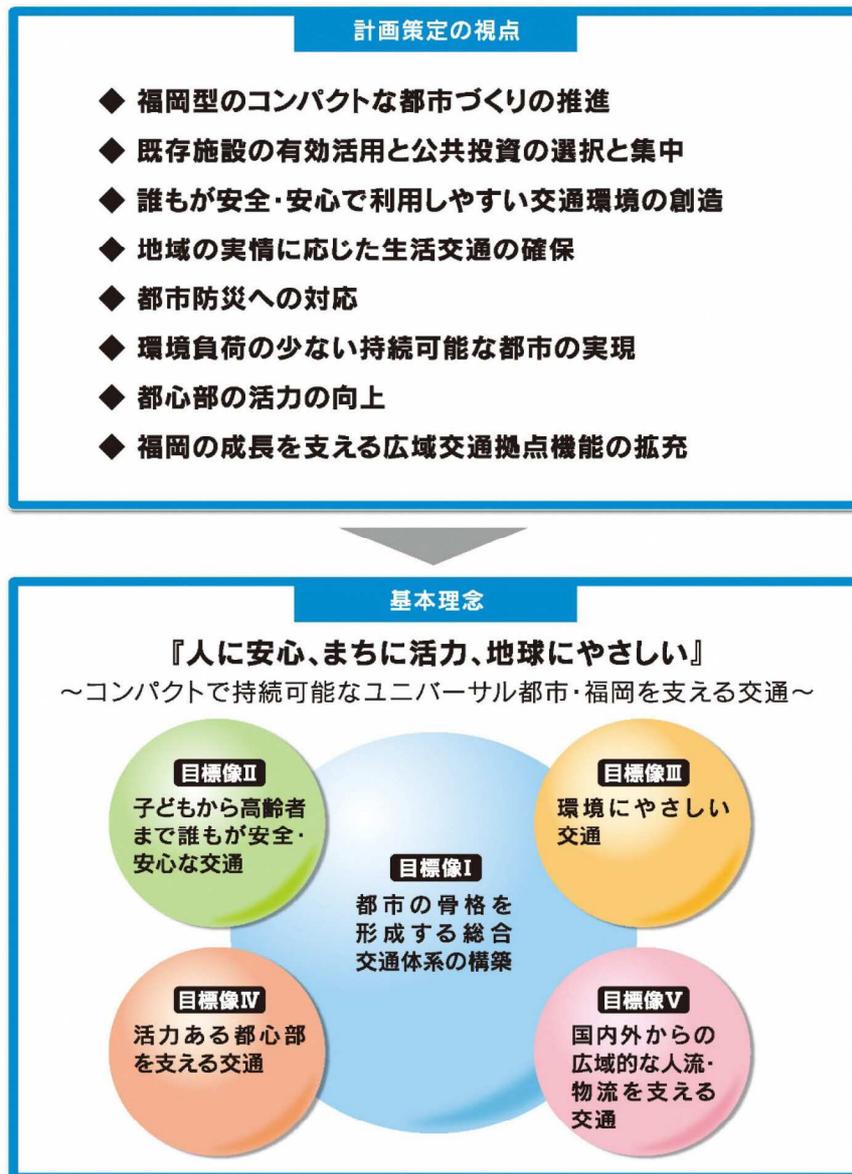


■参考：福岡市都市交通基本計画（2014年（H26）5月改定）

第2章 基本理念と目標像

2.3 基本理念と目標像

計画策定の視点から、交通体系づくりの基本的な考え方として「基本理念」を掲げ、平成34年度（2022年度）の交通体系の望ましい姿を5つの「目標像」として掲げます。



各目標像の関係は、目標像Iの「都市の骨格を形成する総合交通体系の構築」がその他の目標像の基礎となります。

第3章 各目標像と施策の基本的な方針

それぞれの目標像毎に「交通を取り巻く現状と課題」を整理し、目標像を実現するために取り組む「施策の基本的な方針」を示します。

また、目標像の達成状況を把握するために「成果指標」を掲げます。

○各目標像と施策の基本的な方針

目標像Ⅰ 都市の骨格を形成する総合交通体系の構築

目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針

方針1 公共交通を主軸とした総合交通体系づくりの推進

方針2 都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成

目標像Ⅱ 子どもから高齢者まで誰もが安全・安心な交通

目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針

方針3 誰もが使いやすい安全、安心、快適な交通環境づくり

方針4 地域特性に応じた生活交通の確保

方針5 災害に強い交通体系の実現

目標像Ⅲ 環境にやさしい交通

目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針

方針6 環境にやさしい公共交通の利用促進

方針7 自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり

方針8 環境に配慮した道路交通施策の推進

第3章 各目標像と施策の基本的な方針

目標像Ⅳ 活力ある都心部を支える交通

目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針

方針9 都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上

方針10 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化

目標像Ⅴ 国内外からの広域的な人流・物流を支える交通

目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針

方針11 広域的な人流・物流を支える広域道路ネットワークの形成

方針12 陸・海・空の広域交通拠点の交通結節機能の強化や連携強化

方針13 交流拠点都市にふさわしい分かりやすく使いやすい交通環境づくり

第3章 広域的な交通の課題解決に向けた取組

第1節 平常時の課題解決に向けた取組み

1. 人流・物流拡大への共通的な対応

●階層的な交通網の連携強化

人流・物流の循環を更に活性化するため、高規格幹線道路から日常生活道路までを階層的に整理し、道路の機能を十分に発揮できる交通網の連携強化を図ることが必要。

道路の機能を十分に発揮させ、人流・物流を確保するため、高規格幹線道路の整備、ミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化、環状機能の強化等を推進する。

福岡空港、北九州空港の増加する航空需要の確実な取り込みを図るため、両空港のマルチエアポート化を進めるとともに、博多港、北九州港、苅田港、三池港の港湾機能を支援する道路整備を推進する。

あわせて、九州のゲートウェイとなる空港・港湾までのアクセス機能の強化や、空港・港湾と県内各地域を結ぶ幹線道路の整備を推進する。

九州新幹線（鹿児島ルート）全線開通後、堅調に推移する鉄道輸送人員に対応するため、主要駅と地域拠点を連絡するアクセス道路整備や幹線道路ネットワークの強化、鉄道相互間や鉄道と他の交通機関とのシームレス化施策を進める。

これら、空港、港湾、主要駅からの2次アクセス充実等による交通モード間の適切な役割分担を進め、有機的かつ効率的な交通網の形成を図る。

地域間の交流や地域の活性化を支援するため、都市と地域を結ぶ交通網の充実や、地域住民の生活の利便性と安全性を高める道路整備を推進する。

暮らしやすい持続可能なまちづくりに向けて、集落ネットワークの形成や、市街地の活性化と一体となった地域公共交通網の形成を図る。

また、誰もが安心して移動できる交通のバリアフリー化や、生活道路の安心安全のための交通安全事業を推進する。

福岡都市圏の人口増加や人流・物流の増加に伴い、都心部の交通混雑を緩和し、円滑な交通やCO₂の削減を図るため、通過交通の分散を図る道路網の整備や道路改良を進めるとともに、ICT及びETC2.0等の最先端技術を活用した交通マネジメントの強化等の施策も推進し、通過交通の都心部への流入回避や、主要渋滞ポイントの混雑解消を図る。

あわせて、公共交通の利用を促進するとともに、都心部の交通混雑を緩和するパーク・アンド・ライドの推進等を実施する。

また、交通事故を削減するため、交通事故防止対策や自転車通行空間の整備、鉄道の連続立体交差事業、安全運転サポート車の普及啓発を進める。

2. 人流拡大への対応

●周遊ルートの形成・交通モードの接続強化

博多港のクルーズ船対応岸壁の整備や福岡空港の容量拡大等に伴う、人流拡大に対応した周遊ルートの形成を図る。

また、住民や観光客の利便性向上を図るため、鉄道やバス、タクシーなどの乗り換えアク

セスが容易となる交通結節点の整備を促進する。

福岡市や北九州市といった都心内の回遊性向上を図るため、歩いて散策できる道路環境の整備等を促進する。

地球環境負荷の少ない交通の推進を図るため、次世代自動車、次世代車両の開発・普及を進めるとともに、ICT等の最先端技術を活用した自動運転バスの運行など、便利で快適な次世代交通の普及・促進を図る。

3. 物流拡大への対応

●ラストワンマイルの整備推進・大型コンテナ通行支障の解消

物流拠点である空港・港湾へのアクセス道路や臨港道路との連続性（連携）、幹線道路網の強化、ラストワンマイルの道路整備を推進する。

また、県内には40ft背高に対応できない区間が存在するため、国際海上コンテナ積載車両の通行支障を解消する道路整備を進める。

大型コンテナ積載車両の道路通行許可申請手続きが物流拡大の課題となっているため、物流上重要な道路網を中心に、他国間との特殊車両通行許可のワンストップ化、道路に関する基準、手続等の調和確保などを進める。

第2節 災害時の課題解決に向けた取組み

●災害時でも機能する道路網の形成

大規模な自然災害発生時においても、道路の機能を十分に発揮させ、人流・物流を確保するため、高規格幹線道路の整備、既存の高規格幹線道路の4車線化やミッシングリンクの解消、環状機能の強化、代替路や補完路によるネットワークの多重化、災害時において機動的な自転車の利活用等を推進する。

また、復興事前準備として、復興手順のマニュアル化や人材育成等を進める。

県内には事前通行規制区間や、道路の防災カルテにおける要対策箇所が存在するため、道路の改良、バイパスの整備、道路法面の崩壊・落石防止などの防災対策を進め、災害に強く、安全性や信頼性の高い交通網の整備を図る。

あわせて、緊急輸送道路上の橋梁を始めとする道路構造物や、鉄道駅、空港、港湾などの交通施設の計画的・戦略的な老朽化、耐震化対策、電柱の倒壊による道路閉塞を回避するための無電柱化、道の駅の防災拠点化を進め、信頼性や安全性の高い交通網の形成を図る。

また、災害発生時の避難経路の確保、緊急車両の通行ルートを迅速に確保するため、福岡県道路啓開計画に基づき、関係機関協力による道路啓開を実施する。

第4章 広域的な道路交通の基本方針

第1節 広域道路ネットワークの基本方針

階層的ネットワークの連携強化

平常時・災害時問わず道路ネットワーク機能を十分に発揮できるように高規格幹線道路から日常生活道路まで階層的に整備を行い、道路網の連携強化を図る。

1) 交通拠点ネットワークの形成

県内外との交流拠点の機能を十分に発揮させ、交通機能を最大限に活かせるよう、陸、海、空の交通拠点を有機的に連絡するネットワークの形成を図る。

2) 地域間ネットワークの形成

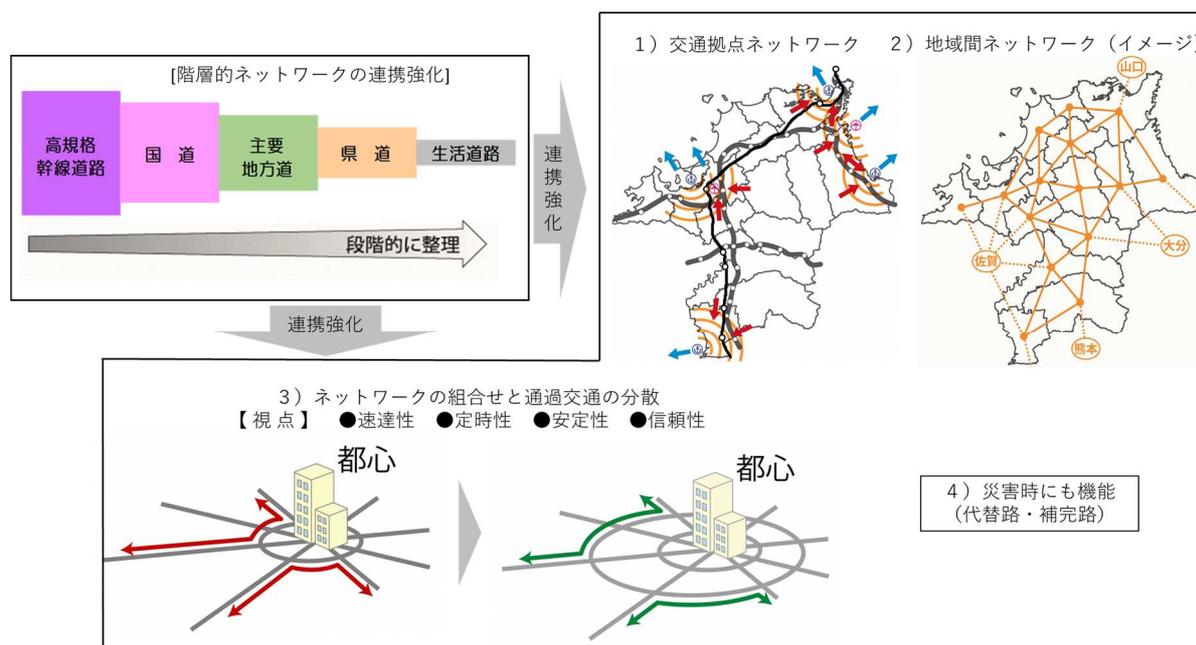
地域間の交流や地域の活性化を支援して、まちづくりとの整合を図りながら、地域の発展につながるネットワークの形成を図る。

3) ネットワークの組合せと通過交通の分散

速達性、定時性、安定性や信頼性など多様化する利用者の要求に対応するとともに、都心に集中する通過交通の分散を図るネットワークの形成を図る。

4) 災害時にも機能する道路網の確保（代替路・補完路）

大規模な自然災害時にも、人流・物流の確保といった道路機能を十分に発揮させるため、代替路や補完路による多重性を有するネットワークの形成を図る。



▲広域道路ネットワーク基本方針のイメージ図

第2節 交通・防災拠点の基本方針

地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点について、利用者の利便性の向上や周辺道路の交通課題の解消を図るため、鉄道やバス、タクシーなどの乗り換えアクセスが容易となる交通結節点の整備を促進する。

災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅や都市部の交通拠点等について、災害情報の集約・発信、防災施設の整備など、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化策を検討する。

第3節 ICT交通マネジメントの基本方針

ICT等（ETC2.0含む）の革新的な技術を積極的に活用した交通マネジメントの強化策を検討する。

- ・ 広域的な道路ネットワークを中心とした、平常時や災害時を含めたデータ収集や利活用の強化
- ・ 他の交通機関とのデータ連携によるモビリティサービスの強化
- ・ 主要な都市部等における面的な交通マネジメントの強化
- ・ ICT等の活用に向けた産学官連携による推進体制の強化 等。

今後の自動運転社会を見据えた、地域における新たな道路施策を検討するための推進体制や実験計画等について検討する。