

西九州自動車道(二丈～二丈鹿家)に関する検討会 設置要綱(案)

(名称)

第1条 本会は、「西九州自動車道(二丈～二丈鹿家)に関する検討会」(以下「検討会」という。)と称する。

(目的)

第2条 検討会は、西九州自動車道(二丈～二丈鹿家)における現状を踏まえ、交通課題を整理し、当該区間に求められる道路機能等について、関係機関が相互に連携を図り、議論することを目的とする。

(組織)

第3条 検討会は、別表に定める所属、役職の者によって構成する。

(会長)

第4条 検討会に、会長を置く。

- 2 会長は、検討会を代表して会務を総括する。
- 3 会長は構成員の互選により選出する。
- 4 会長に事故があった場合は、あらかじめ会長が指名した者が職務を代行する。

(運営)

第5条 検討会は、必要に応じて会長が招集する。

- 2 会長は、必要に応じて検討会に関係者の出席を要請できるものとする。
- 3 検討会の運営、進行は、会長がこれにあたる。
- 4 検討会の事務局は、九州地方整備局 福岡国道事務所 計画課に置く。

(要綱の改正)

第6条 本要綱の改正は、検討会の決議によらなければならない。

(雑則)

第7条 この要綱に定めのない検討会の運営について、必要な事項は会長が定める。

附則 この要綱は、平成31年 月 日から施行する。

別表

西九州自動車道（二丈～二丈鹿家）に関する検討会
構成

所属	役職
国土交通省 九州地方整備局 道路部	道路調査官
国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所	所長
福岡県 県土整備部	技監
糸島市	副市長
佐賀国道事務所	オブザーバー
佐賀県	
国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所 計画課	事務局

西九州自動車道（にじょう二丈～にじょう しかか二丈鹿家）に関する検討会

第1回 検討会資料

平成31年3月4日

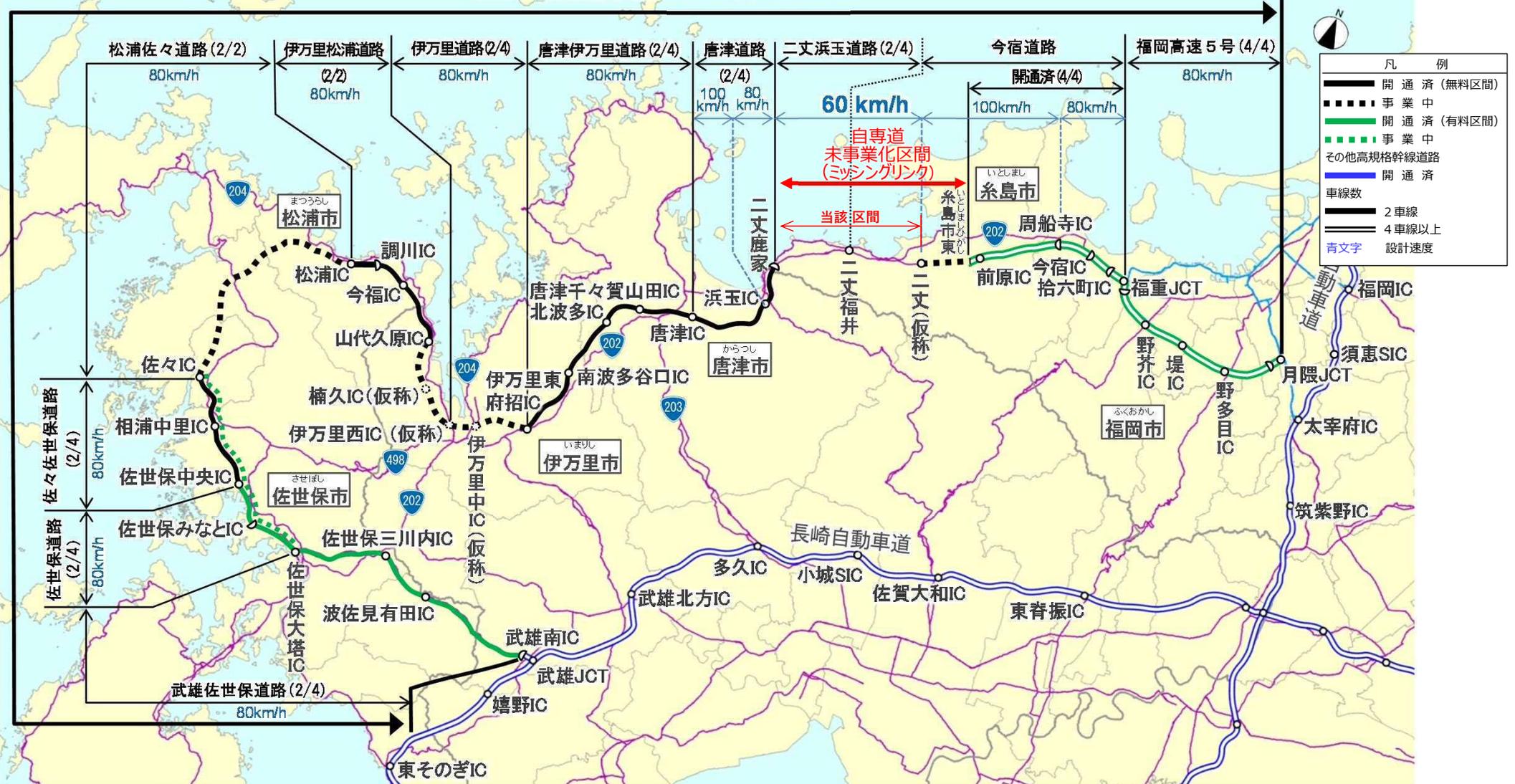
目 次

1. 西九州自動車道の整備状況
2. 国道202号バイパス（二丈～二丈鹿家）の現状
3. 二丈～二丈鹿家間に道路整備を行う場合の課題

1. 西九州自動車道の整備状況

- 福岡～佐賀～長崎を連絡する西九州自動車道は、第四次全国総合開発計画（四全総）によって位置付けられた**高規格幹線道路（B路線）の一部**。
- 検討対象区間は、**糸島市の二丈から二丈鹿家**を結ぶ延長10.8kmの区間。

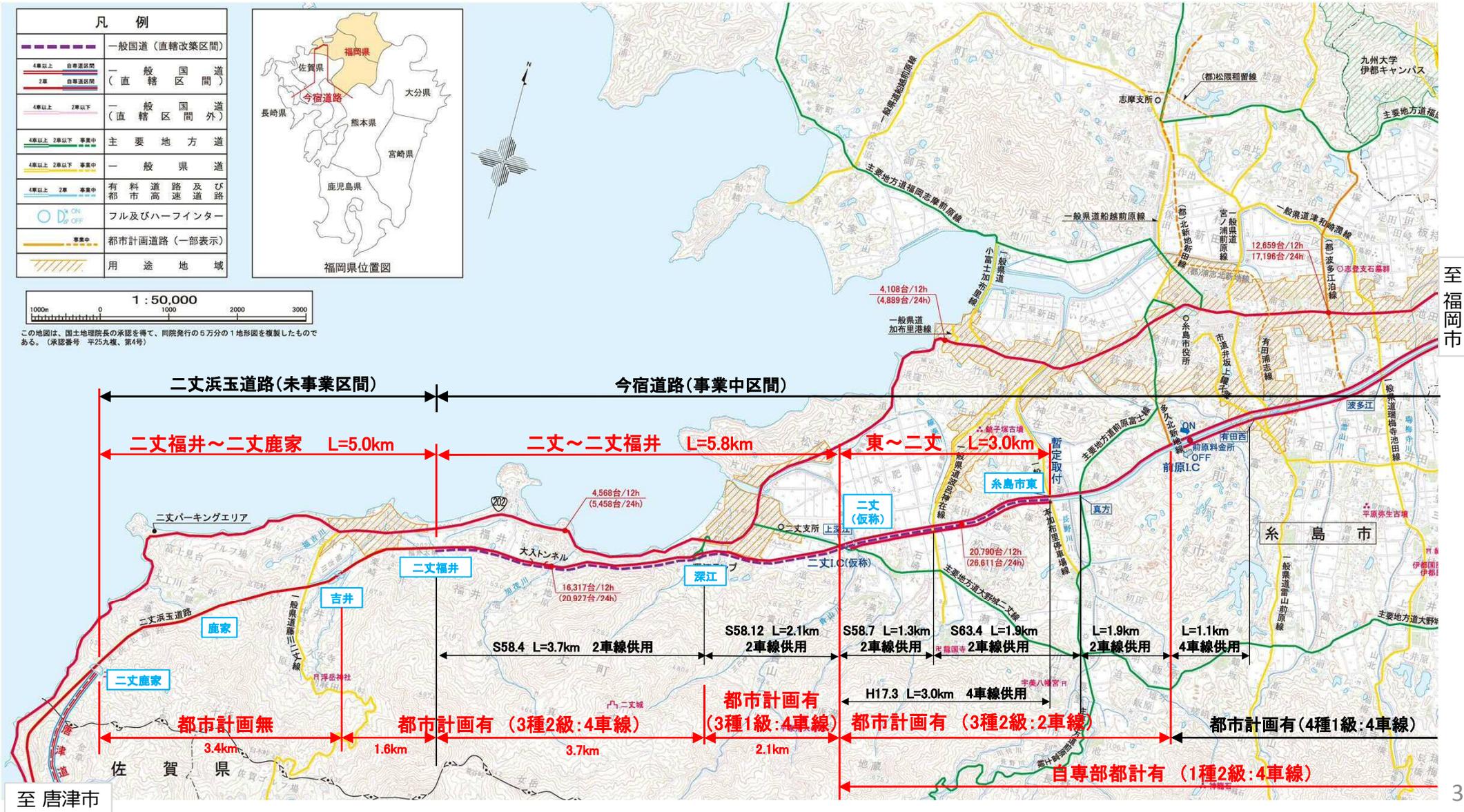
西九州自動車道 L=約150km



▲西九州自動車道の整備状況（平成31年1月末時点）

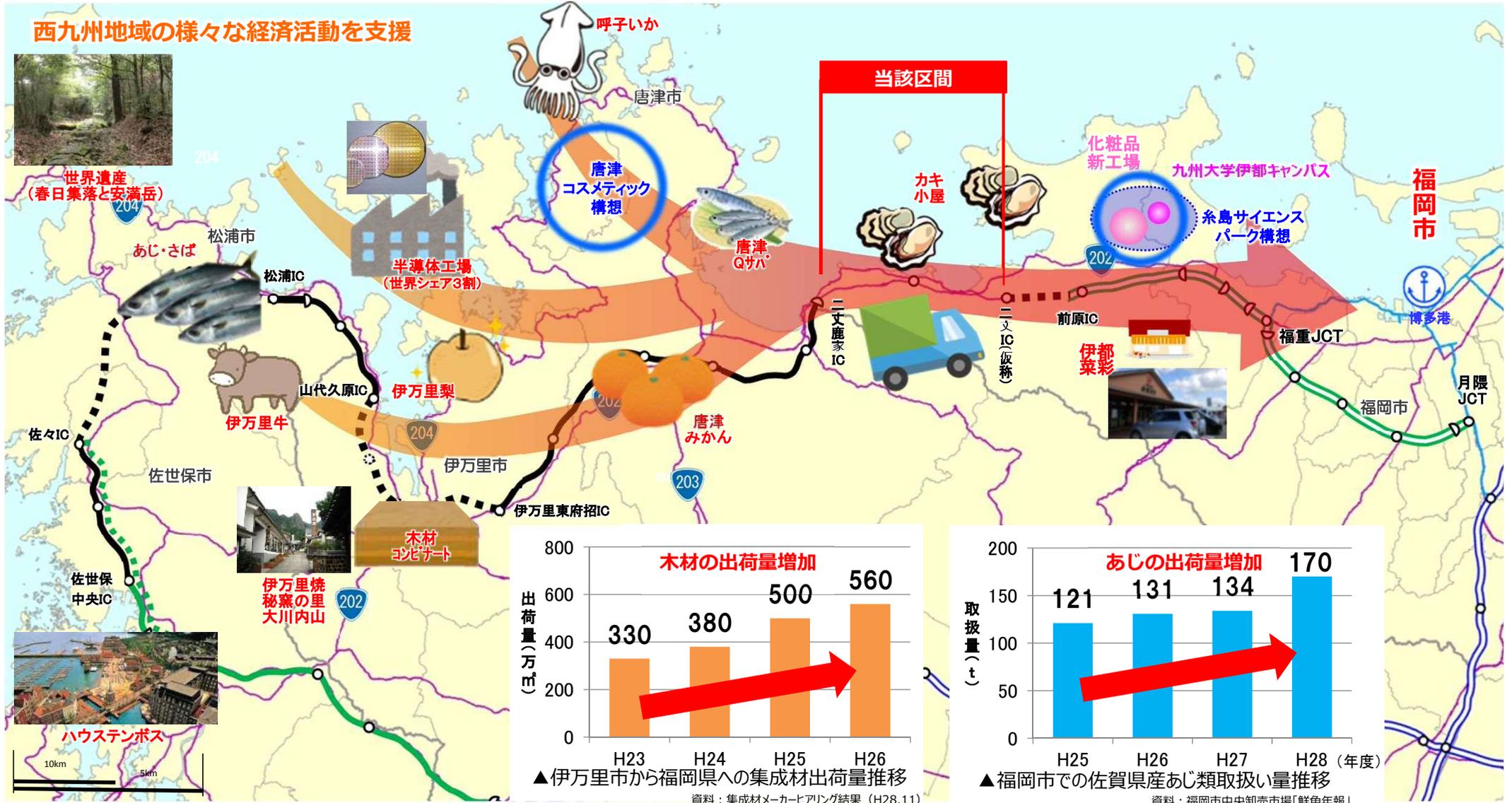
1. 西九州自動車道の整備状況

- 検討対象区間については、**二丈～二丈福井は今宿道路**、**二丈福井～二丈鹿家は二丈浜玉道路**で構成。
- 二丈～二丈福井間は今宿道路（一般部）の一部として昭和58年に暫定2車線で開通。
- 二丈福井～二丈鹿家間は有料道路として昭和58年に暫定2車線で開通、平成25年4月に無料開放。



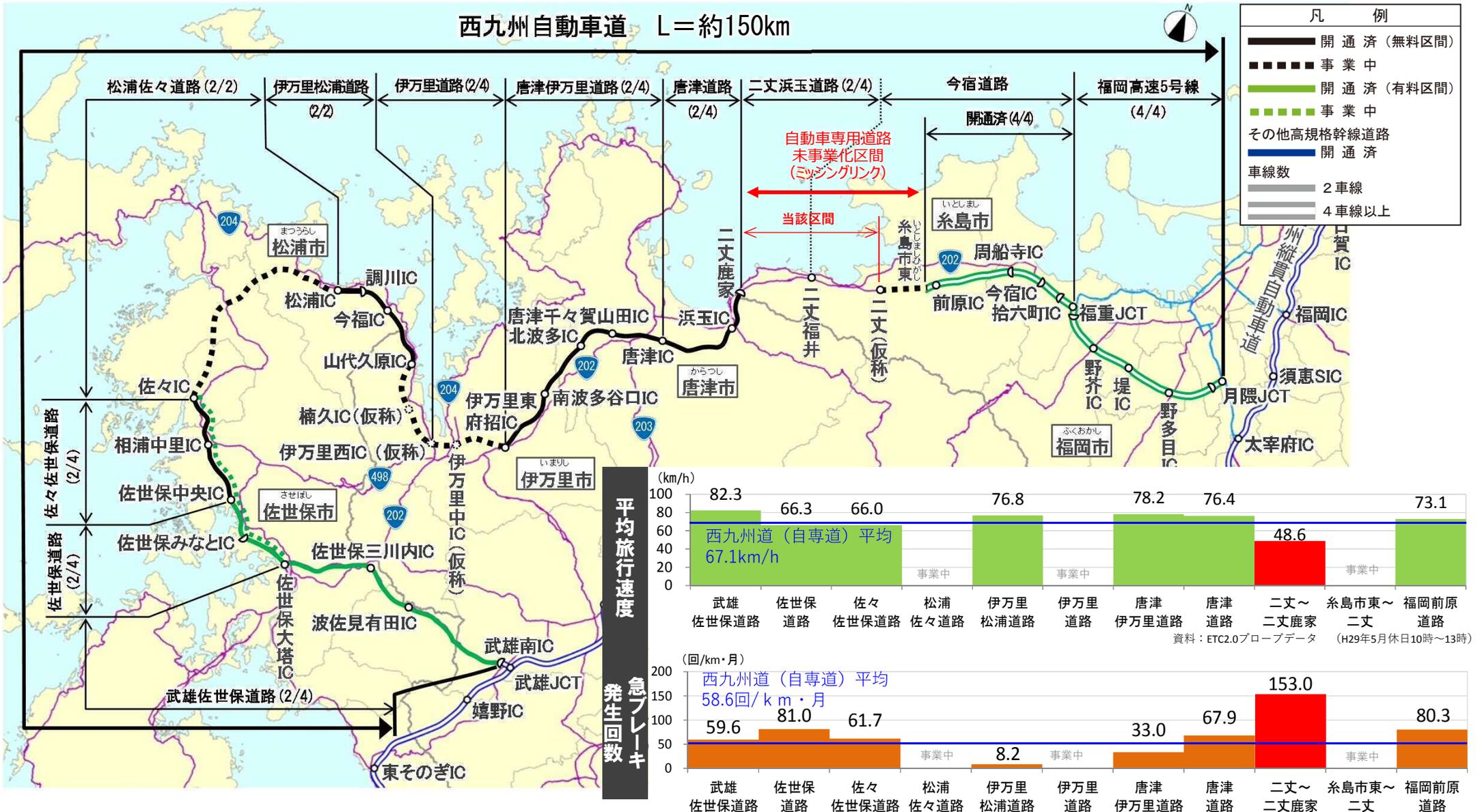
2. 国道202号バイパス（二丈～二丈鹿家）の現状 <利用状況>

○当該区間は、糸島のみならず、西九州地域における広域的な企業活動や農水産業、製造業といった各種産業や観光など、多様な目的で利用されており、地域経済を支える路線となっている。



2. 国道202号バイパス（二丈～二丈鹿家）の現状 <走行状況>

- 当該区間の平均旅行速度は西九州自動車道の平均を下回るなど速度低下が顕著。
- 急ブレーキ発生回数は西九州自動車道の平均を大きく上回り、安全性が低い。

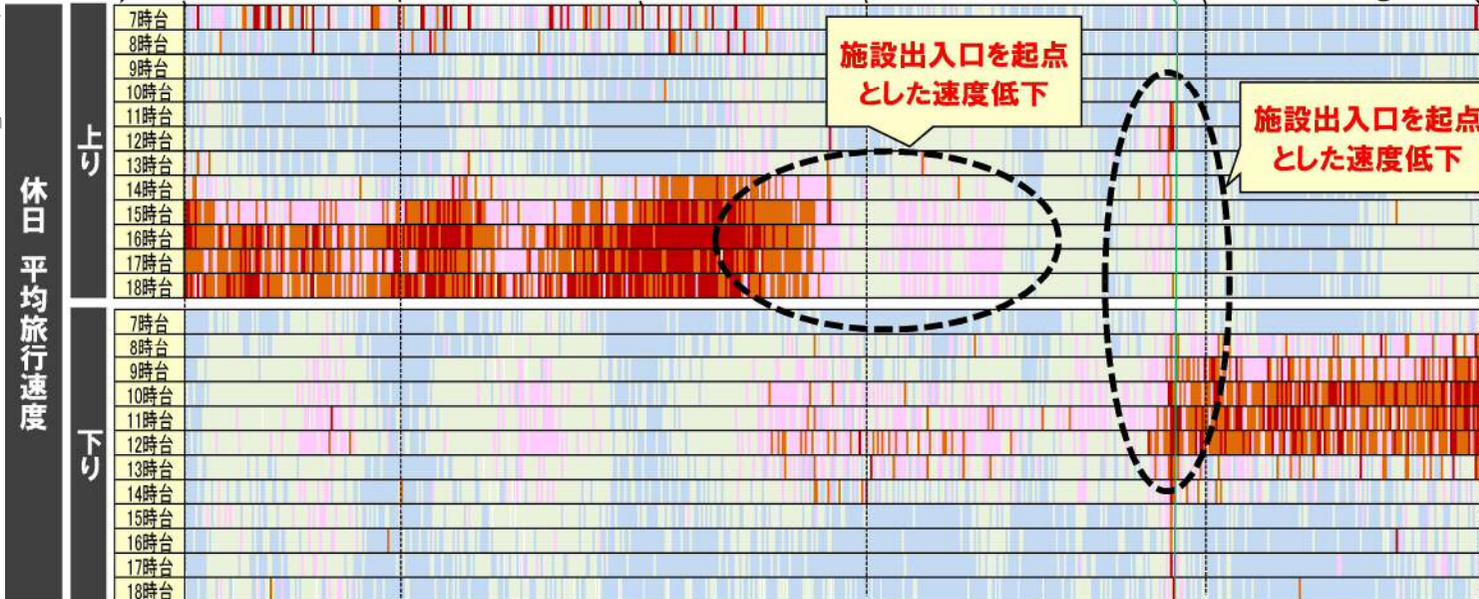
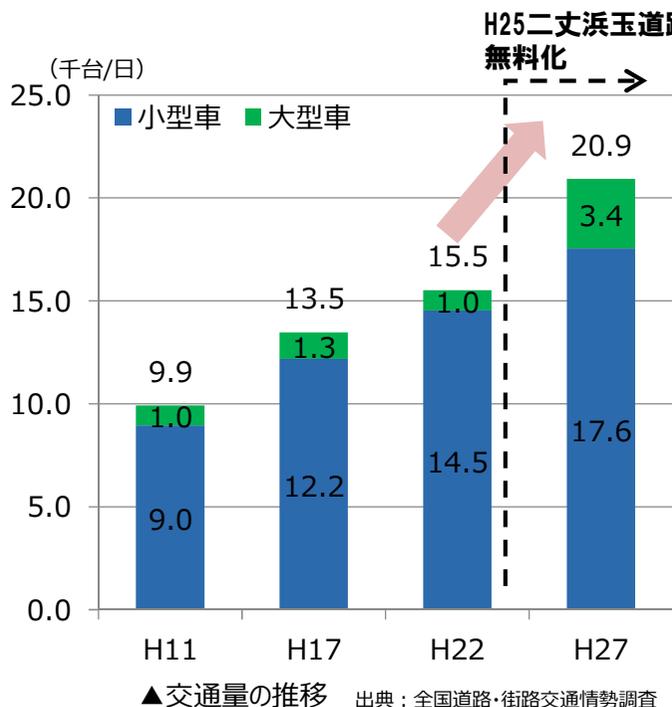


▲西九州自動車道の平均旅行速度及び急ブレーキ発生回数

2. 国道202号バイパス（二丈～二丈鹿家）の現状 <交通量・渋滞>

- 交通量は、平成25年の二丈浜玉道路の無料化以降大きく増加。（平日約1.2万台/12h、休日では約1.7万台/12h）
- 旅行速度は、施設出入口を起点とした速度低下がみられる。

無料化以降の交通量出典：福岡国道事務所記者発表資料「二丈浜玉道路の無料化から半年後の交通状況について」（平成25年10月22日）



■：60km/h以上 ■：50～60km/h ■：40～50km/h ■：30～40km/h ■：30km/h未満

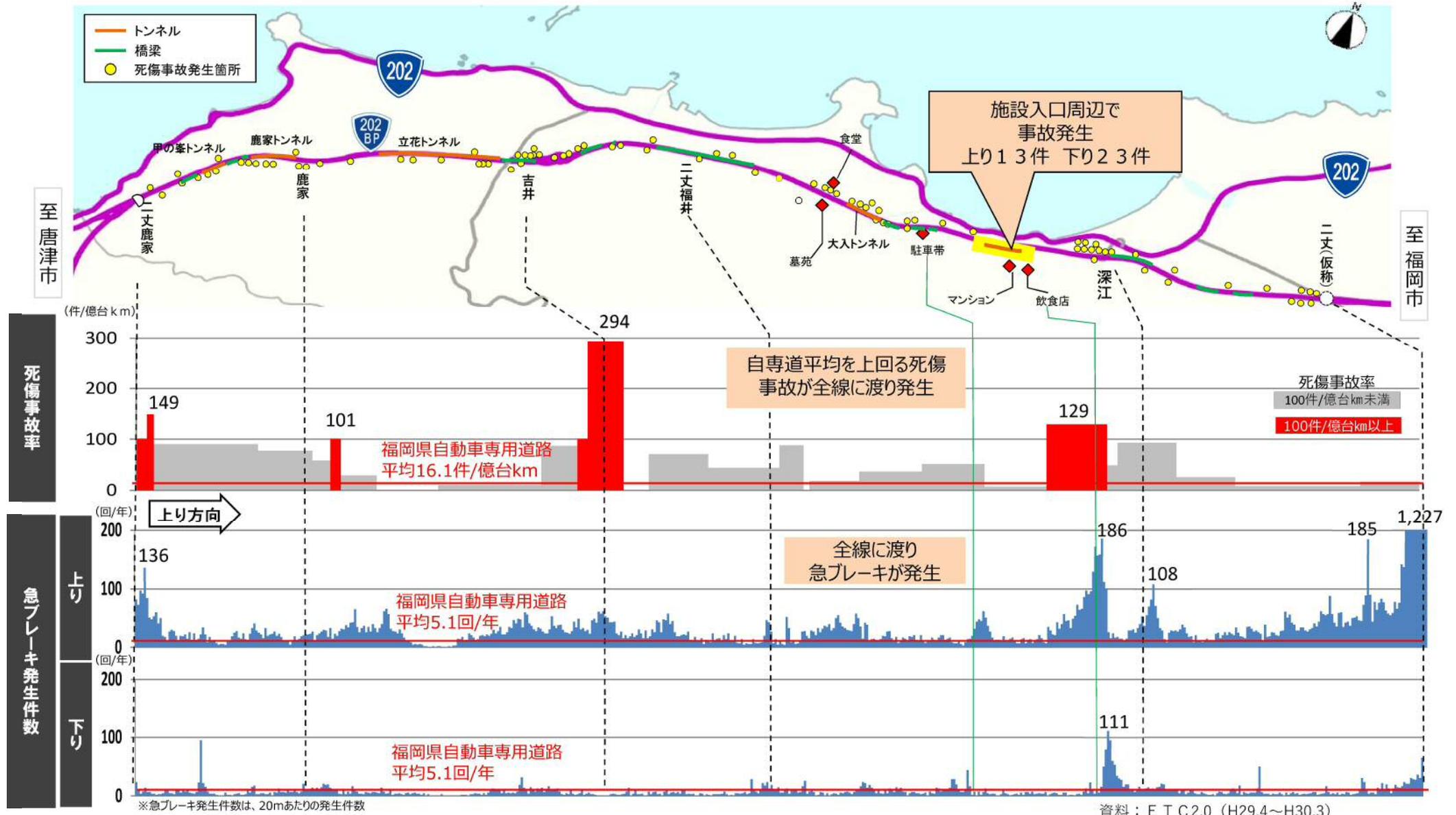


H30.11.3 (土・祝) 16時台

▲休日における平均旅行速度 出典：ETC2.0 (H29.4.29～H29.5.7)

2. 国道202号バイパス（二丈～二丈鹿家）の現状 <安全性>

- 死傷事故は、急ブレーキが多発している沿道施設入口周辺及びトンネル周辺等にて多発。
- 沿道出入り車両をはじめとした低速車両の混入（＝不十分なアクセスコントロール）が安全性低下の要因。



▲急ブレーキの発生件数と死傷事故発生箇所

資料：ETC2.0 (H29.4～H30.3)
ITARDAデータ (H24～H27)

2. 国道202号バイパス（二丈～二丈鹿家）の現状 <道路構造>

- 幹線機能を担う当該区間では、事故発生時に**全面規制が多く幹線機能が低下**。
- 橋梁部など路肩部における狭幅員区間が多く、非常駐車帯が無い為、事故車両を避け通行する事が困難。



▲渋滞による本線滞留車両への追突事故発生状況

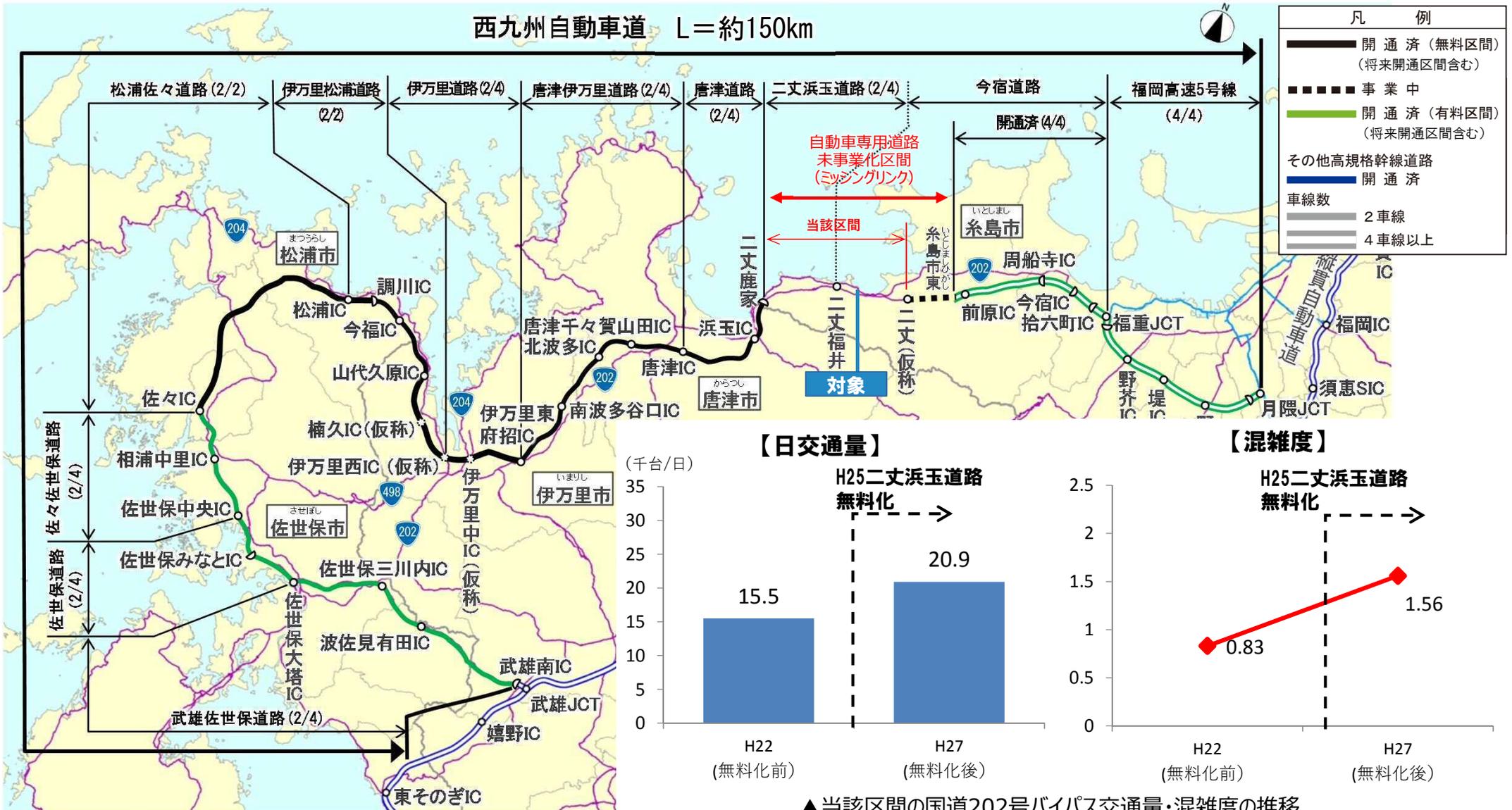
	年月日	規制方法	規制時間
①	H27.9.10	全面	200分
②	H28.7.18	全面	210分
③	H29.4.24	片側	21分
④	H29.6.30	片側	42分
⑤	H29.10.4	片側	68分
⑥	H30.2.15	全面・片側	150分
⑦	H30.6.25	全面・片側	215分
⑧	H30.8.19	全面	132分
⑨	H30.9.8	全面	46分
⑩	H30.9.24	全面	212分
⑪	H30.10.7	片側	94分

▲当該区間の事故による規制状況

全面規制が多く
規制時間が
長時間化

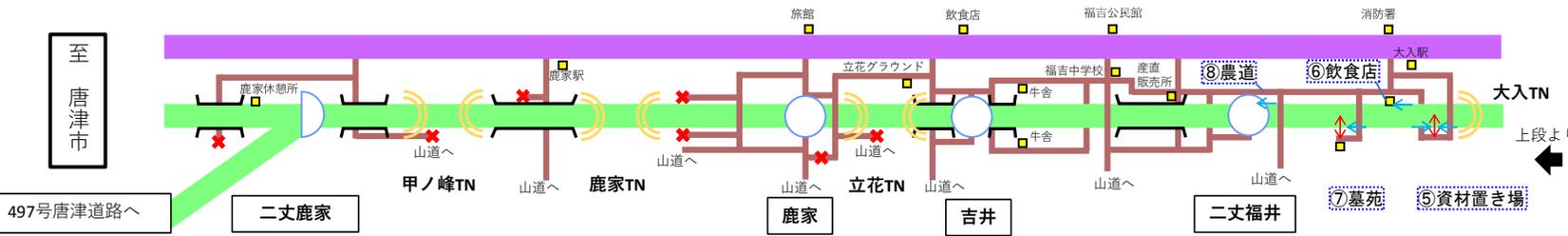
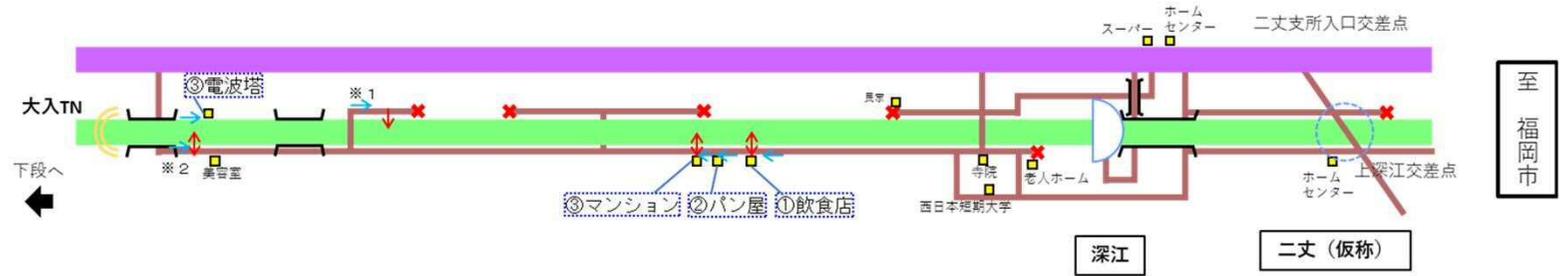
3. 二丈～二丈鹿家間に道路整備を行う場合の課題 <交通量>

○当該区間の国道202号バイパス交通量は約2.1千台と、**無料化により約3割増加し、混雑度は1.5を超過。**
 →当該区間が未整備で他区間が整備された場合、無料化後に増加した混雑度は将来的にはさらなる増加が想定されるなど、**未整備の場合は当該区間がボトルネックとなることが懸念。**



3. 二丈～二丈鹿家間に道路整備を行う場合の課題 <沿道利用状況>

○アクセスコントロールが不十分な当該区間では沿道に施設や店舗等が立地し、施設から上下車線両方向への乗り入れが可能な状態。

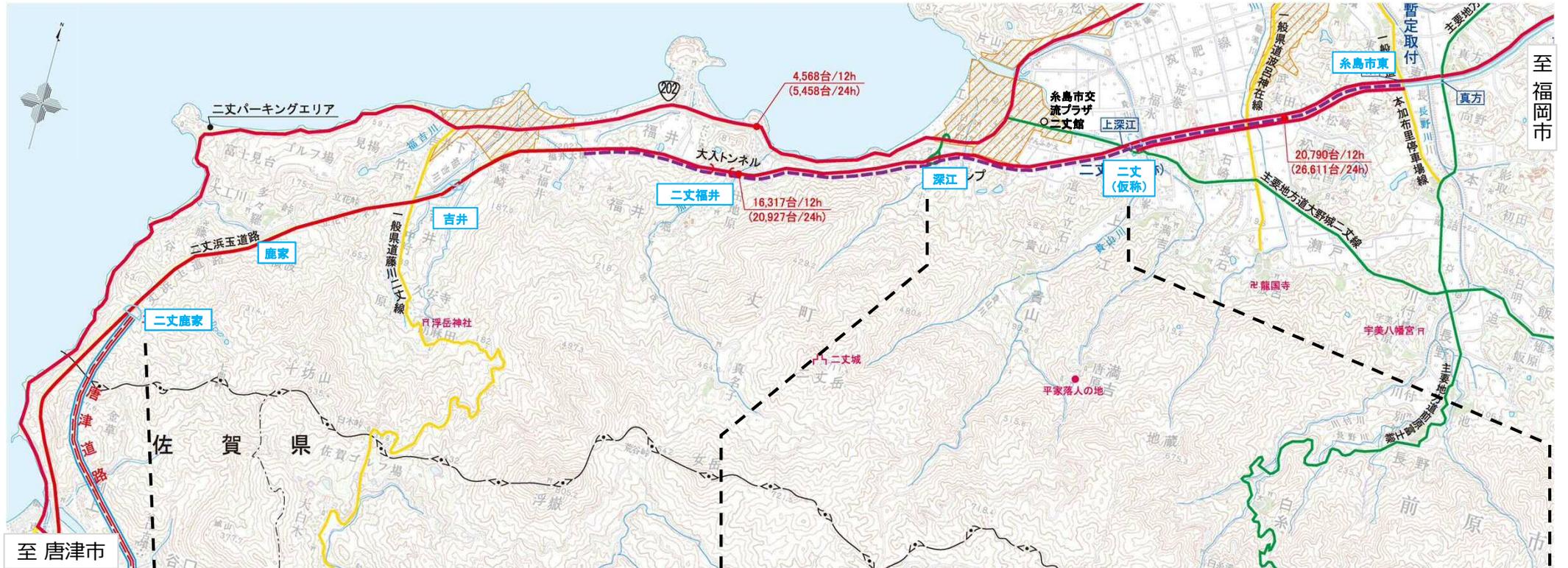


- 凡例**
- 202号BP
 - 202号現道
 - 側道
 - IC
 - 橋梁
 - トンネル
 - 建物
 - ↑ ↓ 乗り入れ
 - × 行き止り
 - ← 写真方向
 - ※ 24条申請地

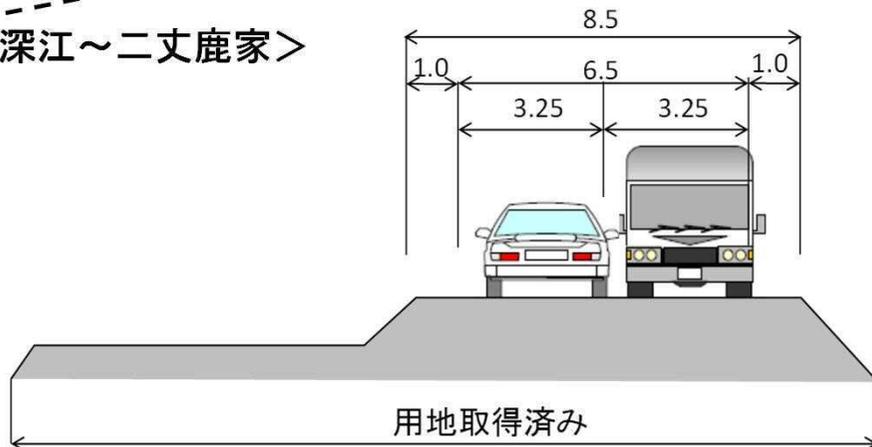


3. 二丈～二丈鹿家間に道路整備を行う場合の課題 <用地取得状況>

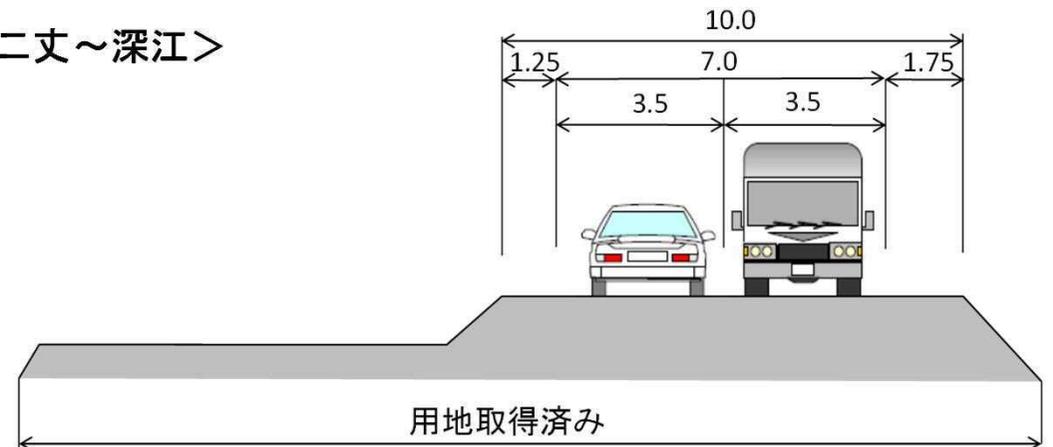
○当該区間では、第3種道路の4車線整備に必要な用地については取得済み。



<深江～二丈鹿家>



<二丈～深江>



地方ブロックにおける
社会資本整備重点計画

平成 28 年 3 月

国土交通省

農林水産省

地方ブロックにおける社会資本整備重点計画

本計画は、社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定）において、同計画で新たに設定された重点目標と政策パッケージを戦略的に推進するため、各地方の特性に応じて重点的、効率的、効果的に整備するための計画として策定するものである。

策定に当たっては、各地方において、地方公共団体や地方経済界、有識者等との意見交換を行い、社会資本に関する現状と課題やストック効果の最大化に向けた取組など社会資本整備の重点事項等について検討したほか、国土形成計画（広域地方計画）等と調和を図りつつ、地方版まち・ひと・しごと創生総合戦略や国土強靱化地域計画など、各地方で策定される計画と連携し、即地性の高い計画となるよう検討を行い、取りまとめた。

社会資本整備重点計画では、限られた財政資源の中で、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ、生活の質の向上や生産性の向上をもたらす社会資本のストック効果を最大限発揮させるべく、従来にも増して重点的に取り組む戦略的マネジメントが求められている。そのため、本計画においては以下の点を明らかにしている。

- ・それぞれの主要取組について時間軸を明確化し、可能な範囲で完成時期を記載した。
- ・プロジェクトを進めることで期待されるストック効果を記載した。
- ・可能な範囲でブロックごとの指標を記載した。
- ・プロジェクトを実現するための主要取組について、「既存施設の有効活用とソフト施策の推進（賢く使う取組）」、「選択と集中の徹底」、「既存施設の集約・再編」に分類して記載した。

今後は、本計画に記載された実施中の事業や取組のみならず、計画策定後に新たに行われるものも含め、生産性の向上により地方ブロックの潜在力が開花される「生産性革命」を成し遂げるため、ストック効果が最大限発揮されるよう取り組むことが重要である。このため、本計画で掲げた指標の達成状況やストック効果の発現状況等を把握し、課題の確認を行い、経済社会情勢の変化を踏まえつつ、取組の改善検討を行い、計画の着実な推進を図る。

※ 海岸事業については、国土交通省水管理・国土保全局及び港湾局と農林水産省農村振興局及び水産庁が連携して施策の展開を図っており、相互に連絡調整するとともに、地方支分部局においても、国土交通省地方整備局と農林水産省地方農政局が連絡を密にし、検討・整理を行っている。

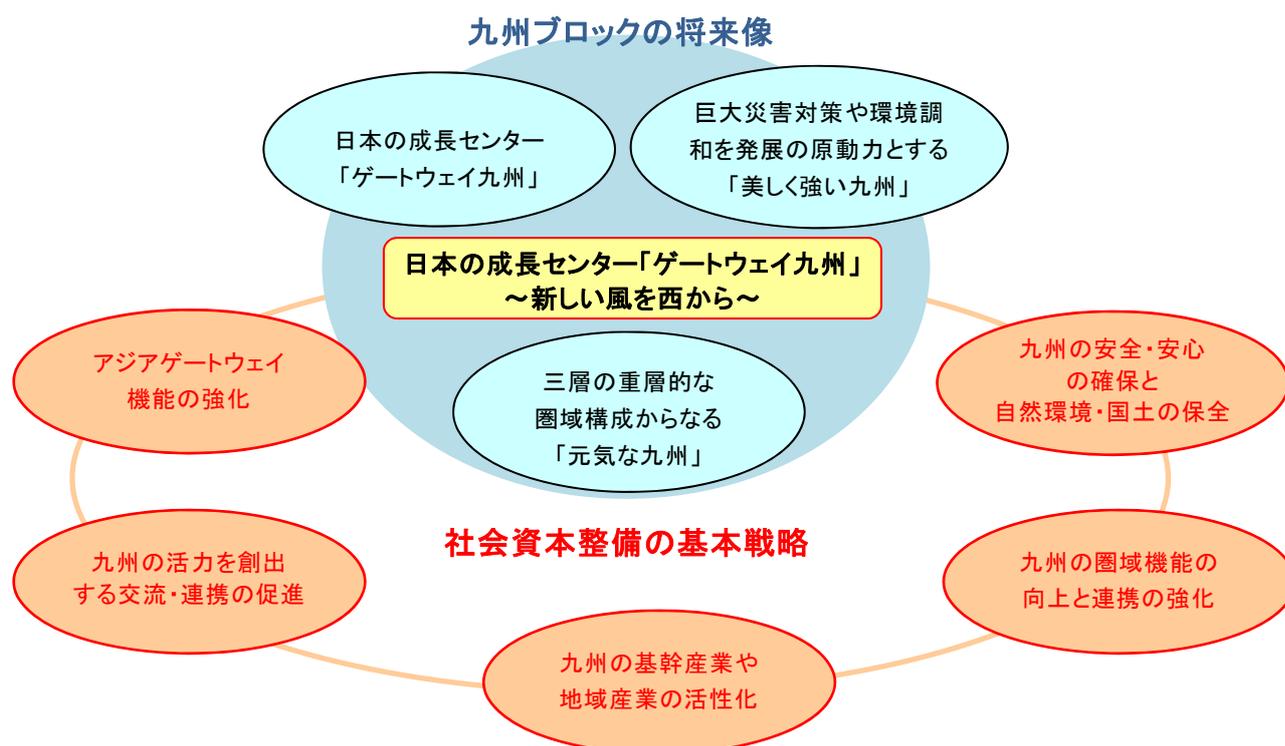
※ 道路管理者が実施する交通安全施設等整備事業については、国土交通省と警察庁が連携して施策の展開を図っている。

第2章 九州ブロックの目指すべき将来の姿と社会資本整備の基本戦略

1. 九州ブロックの将来像

近年のアジアの経済成長や国内の急激な人口減少・少子化、異次元の高齢化の進展等に適切に対応するためには、九州圏の経済や雇用の厳しい状況等を踏まえつつ、これらを乗り越え、積極的に活力ある未来を切り開いていく必要がある。

自立的発展に向けた九州圏の将来展望として「日本の成長センター・ゲートウェイ九州」を掲げた上で、①日本の成長センター「ゲートウェイ九州」、②三層の重層的な圏域構成からなる「元気な九州」、③巨大災害対策や環境調和を発展の原動力とする「美しく強い九州」の実現を目指す。



(1) 日本の成長センター『ゲートウェイ九州』

九州圏がアジアの玄関口（ゲートウェイ）として、アジアの成長力を引き込む日本の成長センター「ゲートウェイ九州」となり、九州圏の新たな発展の機会を創出し、日本の経済成長に貢献することを目指す。また、九州の豊かな歴史・風土、海域、離島、山脈、水系等多様な自然環境や水、温泉、景観等の固有性を活かした多様な観光交流や地域づくりを促進し、日本列島の各圏域との連携強化を図ることにより、自立的に発展する九州圏を実現していく。

(2) 三層の重層的な圏域構成からなる『元気な九州』

九州圏における持続的な発展の実現に当たっては、九州圏の各地域が将来展望を有し、各地域の主体的な選択により、積極的に活力ある未来を創造するための基礎条件を確保していくことが重要である。このため、九州圏の人口、経済規模等のスケールメリットを活かしながら、近接するアジアや国内広域ブロックとの関係深化を図るとともに、都市

と自然が適度に分散する「九州基幹都市連携圏」、「都市自然交流圏」、「基礎生活圏」からなる、三層の重層的な圏域構造を形成し、圏域の連携の強化により「元気な九州」を確立していく。

(3) 巨大災害対策や環境調和を発展の原動力とする『美しく強い九州』

九州圏は、地球温暖化に起因する異常気象やそれに伴う自然災害、南海トラフ巨大地震等の発生リスクに対応した取組の推進が重要であり、ハード対策とソフト対策を適切に組合せて国土の強靱化を目指していく。社会資本の老朽化対策については、社会の要請を踏まえつつ利用者の安全性を確保した上で、必要な機能を確実に発揮し続けることが重要である。持続可能な形で将来像を実現していくために、必要な維持管理・更新等を戦略的に実施する取組を進めていく。また、九州圏の美しい自然を健全な状態で次世代に継承するために、貴重な自然環境の保全・再生への取り組みを進めていく。さらに、地球温暖化の防止の観点から、エネルギー起源によるCO₂の排出量の削減を図るため、徹底した省エネルギーの促進と現実的かつバランスの取れたエネルギー需給構造の実現を図る。

2. 九州ブロックの社会資本整備の基本戦略

九州圏の将来像を実現するためには、九州として一体的な発展を促すとともに、各地域が安全・安心で豊かな生活環境を実現するための取組が求められる。将来像の実現に向けて、広域的な影響・効果を与えるもの、広域的な連携を図るもの、先導性、発展性を有するものについて重点的に施策を実施していく観点を踏まえ、5つの社会資本整備の基本戦略を設定した。

これらの社会資本を整備していくにあたっては、まず、選択と集中の下、ストック効果が最大限発揮されるような事業に重点化するとともに、施設の集約・活性化や施設の効果的効率的な維持管理・更新に取り組むものとする。

(1) アジアゲートウェイ機能の強化

成長するアジア経済や文化等の交流・連携の促進、来訪者の利便性の向上、その活動を支えるハード・ソフトが一体となった取組を推進することにより、「ゲートウェイ九州」の形成を図る。

増加するアジアとの物流・人流の需要を受け入れ、アジアとの国際交流・連携を拡大していくために、アジアのゲートウェイとなる港湾、空港の機能強化を図り、多様化する国際的なニーズや需要に柔軟かつ機動的に対応していく。そして、ゲートウェイ九州の効果を九州全体に波及させるために、ゲートウェイとなる港湾や空港までのアクセス機能の強化を図る。そのために、各交通機関がそれぞれの特性に応じて役割を分担した有機的かつ効率的な交通ネットワークの形成を図り、アジアからの観光客が九州のどこにでも簡単に周遊できる環境や、九州各地から主要な港湾や空港に短時間で商品を輸送できる環境を実現していく。

また、アジアからの来訪者の拡大を図るために、陸海空の主要な交通結節点では誰も

が利用しやすい環境を創出し、外国人の受け入れ態勢の強化を図る他、九州で培われた先進的な産業技術や地域資源を活用し、国際的・広域的に魅力ある観光地や学研都市等の形成を図る。

(2)九州の活力を創出する交流・連携の促進

九州圏の豊かな自然環境、歴史・文化、食文化等の地域資源を活かし、これらを九州の活力としていくために、九州各県の広域連携を推進し、九州の魅力を発掘し、一層の発展を促す。そのために、高規格幹線道路や地域高規格道路、九州新幹線等の循環型の高速度交通ネットワークの形成を図り、九州の主要な地域資源を広域的に結びつけ、九州が国際的・広域的に魅力ある一大観光地としての発展を促す。また、地方創生の核となる「道の駅」の機能強化等の取組を推進する。また、地域の魅力に配慮した河川の整備・利活用や、周辺地域と一体となった歴史的風土の保全に地域住民と協働で取組み、社会資本を新たな観光資源として磨き上げ、新たな観光客の獲得や地域活性化を図る。

(3)九州の基幹産業や地域産業の活性化

九州圏では、新技術へシフトしながら更なる発展を図る自動車産業や半導体産業等の既存基幹産業、エネルギー、医療・ヘルスケア・コスメ、サービスロボット等、政府が進める規制緩和などにより成長が見込まれる新しい産業、6次産業化の促進や海外展開の推進などに取組む農林水産業、我が国でも一大産地の地位を誇る家具や窯業等の伝統産業等、九州の強みを活かした産業基盤が強化されつつある。

九州が日本経済の牽引的役割を果たし、併せて地域の自立を実現していくために、アジアのゲートウェイとなる港湾・空港とこれまで培われ集積された産業基盤を結ぶ高規格幹線道路、地域高規格道路等の交通基盤の形成や、交通基盤と産業基盤の結節の強化を促進し、産業基盤の発展を下支えする社会資本整備を行う。

(4)九州の圏域機能の向上と連携の強化

九州圏には高次都市機能や産業等競争力強化等の集積がある基幹都市がお互いに連携し、九州圏全体にわたる九州圏基幹都市連携圏を構成することで九州圏の成長基盤となることから、九州全体が効率的に成長するためには、基幹都市における高次都市機能の確保や基幹都市圏間の円滑な交流・連携が必要である。そのために、高速交通ネットワークの形成を推進し、都市間の交流・連携を強化する。

地方都市においては、中心拠点や生活拠点に生活サービス機能や居住を誘導し、公共交通網を始めとするネットワークで結び、コンパクトシティの形成を図る。

都市自然交流圏では、都市と農山漁村を人々が行き交う「田園回帰」など、農山漁村の活性化につながる動きもみられるため、一定のまとまりがある圏域における拠点都市の都市機能の充実や、都市自然交流圏の形成を図っていく。

離島・半島、中山間地域等の地理的制約が厳しい地域においては、日常生活に必要な不可欠な生活支援機能や医療等の社会的サービスの確保や防災力の強化を図るために、「道の駅」等も活用しながら小さな拠点の形成や、豊かな定住環境を整え、生活幹線

第3章 九州ブロックにおける社会資本整備の重点目標

1. 九州ブロックの重点目標とプロジェクト

九州では九州の将来の姿の実現に向け、H32 年度までを計画期間とし、以下に示すとおり、5つの社会資本整備の基本戦略に対応した4の重点目標と11のプロジェクトを設定し、その達成に向けて、効果的かつ効率的な事業を推進する。

九州が直面する社会資本整備における近年の5つの状況変化に対応し、中長期的に目指す姿となる将来像を持続可能な形で実現していくためには、社会資本の目的・役割に応じ、その質的な高度化を図り、その効果が最大限発揮されるよう、選択と集中の徹底を図り、社会経済状況の変化や技術の進展に対応しつつ、幅広い国民生活や社会経済活動を支えることが必要である。

具体的には、九州の近年の状況変化に対応して以下の目標を掲げる。

- ◆重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する
- ◆重点目標2 住民の生活を守り、活力のある地方を維持していくための地域社会づくりを進める
- ◆重点目標3 増大する様々な災害リスクに対して、柔軟に対応できる強靱な圏域を形成する

また、上記3つの目標を下支えするために、社会資本を効率的に整備し戦略的な維持管理・更新を行い、集約・再編を含めた既存施設の戦略的なメンテナンスや有効活用を図っていくことから、以下の目標を掲げる。

- ◆重点目標4 社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

さらに、これらの計画を円滑に推進していくための方策として、第4章において社会資本整備に携わる人材の確保・育成を図り、将来においても戦略的なマネジメントや効率的な社会資本整備ができるような体制づくりについて記述する。

なお、主要取組は、プロジェクトの代表性が高いと考えられる取組を中心に記載しており、完成年度については、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある。

重点目標1:アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する

プロジェクト1-1:「アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進」

課題と目指す姿

- ・成長著しいアジアとの地理的・歴史的優位性を活かし、アジアとの連携や観光・技術・学術・文化交流を図るとともに、アジアの成長力を引き込み九州全体に波及させることにより、日本の経済成長に貢献することが求められている。
- ・また、近年の特区等による国際競争力ある産業展開や豊富な観光資源による魅力ある観光地の形成等を下支えするため、ゲートウェイ機能の強化等を図ることにより国際競争力を高めていく必要がある。
- ・そのため、アジア等のゲートウェイとなる港湾や空港の機能強化及び港湾、空港へのアクセス機能の強化や、効率的な交通ネットワークの形成による陸海空の交通結節機能の強化を図るとともに、来訪者の利便性の向上などハード・ソフトが一体となった取組を推進することにより、アジアや九州各地・下関などとの人流・物流・情報交換を増進し、自立的・持続的な発展を目指す。

重点施策

- ・産業の国際競争力を強化するため、コンテナ船の大型化に対応し、博多港において国際海上コンテナターミナル整備を推進する。また、アジアをはじめとする海外との連携強化に向け、アジアへのダイレクト航路網の充実を図るとともに、九州東岸諸港と京阪神港とのフィーダー輸送網の機能強化を推進する。
- ・資源・エネルギー等を安定的かつ安価に輸入できるよう、ばら積み貨物船の大型化等に対応し、港湾の拠点整備を進めていく。あわせて、関門航路において船舶の大型化に対応するための増深や拡幅等により、物流の効率化、安全性の向上を図る。
- ・北東アジアクルーズ等の主要マーケットエリアへの立地優位性や豊富な観光資源を有する九州の強みを活かし、外航クルーズ船の寄港増や大型化に対応するため、既存岸壁の有効活用などを推進する。
- ・空のゲートウェイである空港においては、国際・国内需要等へ対応するため、福岡空港の抜本的な空港機能向上など将来の航空需要に適切に対応するための方策の推進をはじめ、九州内の空港機能強化を図るとともに、既存空港の更新・改良を促進する。
- ・港湾、空港や物流施設が集積する産業拠点等へのアクセス道路、高規格幹線道路・地域高規格道路等の交通基盤の整備とともに、その進展に合わせた大型車誘導区間の充実や通行支障区間の解消を図る。
- ・外国からの観光客の誘致に向けて、港湾、空港、鉄道駅等の交通結節点において外国人旅客者の受入れ体制の強化を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[1] 特定都市再生緊急整備地域における国際競争力強化に資する都市開発事業の事業完了数

プロジェクト1-2:「産業経済活動・地域間交流を支える広域交流ネットワークの形成」

課題と目指す姿

- ・九州は高次都市機能の集積する都市圏が適度な間隔で分散するとともに、自動車産業等の既存基幹産業、成長が見込まれる新しい産業、農林水産業を含む伝統産業等、九州の強みを活かした産業基盤を強化する必要がある
- ・また、「明治日本の産業革命遺産」が、九州・山口を中心とした8県11市にわたる23資産で構成される世界文化遺産として登録されるなど、新たな観光ニーズの取り込みが必要である。
- ・そのために、東九州自動車道をはじめとする高規格幹線道路・地域高規格道路や九州新幹線等の高速交通ネットワークの形成を図り、地域活性化や新たな観光客の獲得を目指す。

重点施策

- ・九州の域内循環を活性化するために、高規格幹線道路・地域高規格道路等の整備、¹九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)の整備を推進し、産業の物流機能や国際競争力の高い魅力ある観光地づくりを支援するネットワーク基盤整備を進めていく。
- ・既存の高速道路を活かしながらその利便性を高めるスマートIC等の整備やアクセス道路の整備等を推進するとともに、臨海部の効率的な物流に資するため、臨港道路の整備を促進し、一体となった広域交通ネットワークの形成を図る。
- ・九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)の整備を推進するとともに、港湾、空港、鉄道駅等の交通拠点となる場所から、その周辺地域への公共交通利便性の向上を図る。

主要取組

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■広域的な交通網の整備

- 【東九州自動車道(椎田南IC～豊前IC)(福岡県築上町、豊前市)
(H27年度工事中)〔H28年春完成〕】
- 【南九州西回り自動車道 出水阿久根道路(高尾野～野田IC)
(鹿児島県出水市)(H27年度工事中)〔H28年度完成〕】
- 【西九州自動車道 唐津伊万里道路(南波多谷口IC～伊万里東)(佐賀県伊万里市)
(H27年度工事中)〔H29年度完成〕】
- 【西九州自動車道 伊万里松浦道路(今福IC～調川)(長崎県松浦市)
(H27年度工事中)〔H29年度完成〕】
- 【東九州自動車道(北郷～日南)(宮崎県日南市)
(H27年度工事中)〔H29年度完成〕】
- 【南九州西回り自動車道 出水阿久根道路(出水～高尾野)
(鹿児島県出水市)(H27年度工事中)〔H29年度完成〕】
- 【有明海沿岸道路 有明海沿岸道路(徳益IC～柳川西IC)(福岡県柳川市)
(H27年度工事中)〔H29年度完成〕】
- 【島原道路 吾妻愛野バイパス(長崎県雲仙市)
(H27年度工事中)〔H29年度完成〕】
- 【島原道路 (一)諫早外環状線 諫早インター工区(長崎県諫早市)
(H27年度工事中)〔H29年度完成〕】

¹ 九州地方知事会では、開業に向けた一層の機運醸成を図るため、「九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)」の名称で統一されている。

九州圏広域地方計画

日本の成長センター「ゲートウェイ九州」
～新しい風を西から～

平成 28 年 3 月
国土交通省

第1章 計画策定の意義と計画の性格

第1節 計画策定の意義

九州圏においては、昭和34年の第1次計画以降、5次にわたって策定された「九州地方開発促進計画」、平成21年に策定された「九州圏広域地方計画」に基づき、時代の要請にこたえるため、望ましい国土（以下「圏域」という。）の構築に向けて各種資源を利用し、総合的な開発等に取り組んできた。その結果、我が国経済の発展に寄与するとともに、九州圏における都市部への人口・諸機能の集積、生活水準、生産性の向上等において一定の成果をあげてきた。

近年の九州圏においては、近接するアジアの高い経済成長にともない産業等が活性化し、自動車や農林水産物の輸出や外国人旅行者等が増加している。さらに、社会資本整備の進展にともなうストック効果が発現しつつあり、物流・人流の活性化による企業立地や観光等の交流・連携が進展している。

他方、国土を取り巻く時代の潮流及び課題として、急激な人口減少をとまなう少子化や異次元の高齢化の進展、巨大災害の切迫、インフラの老朽化、ICT（情報通信技術）の劇的な進化等が挙げられる。さらに、国民のライフスタイルの多様化や地域コミュニティの弱体化、大規模自然災害等の発生による安全・安心に対する国民意識の高まりなど、国民の価値観が変化している。特に、人口減少は国土空間にも大きな影響を与えつつあり、低・未利用地、荒廃農地や空き家の増加等の問題が顕在化している。このため、人口減少に対応しつつ、九州圏の豊富な森林・海洋資源等を適切に管理し、次世代へ継承していくことが求められている。

こうした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九州圏の今後の発展の基本方向を展望し、九州圏における圏域の形成に関して、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新たな九州圏広域地方計画（以下「本計画」という。）を策定するものである。**

第2節 計画の性格

広域地方計画は、「国土形成計画（全国計画）」を受け、広域ブロックの自立的発展に向け、21世紀前半期を展望しつつ、今後概ね10年間の地域のグランドデザインをとりまとめた計画であり、全国計画を基本として、広域ブロックごとに国土形成の方針や目標、特色ある戦略を描くものである。また、国の地方支分部局、関係各県・政令市、地元経済界等が対等な立場で協議し、

策定する総合的な長期計画である。

九州圏の発展は、国、地方公共団体に加えて、地域住民、民間事業者、NPO（特定非営利活動法人）・ボランティア団体等の多様な主体の取組によって達成される性格のものであり、特に、社会の成熟化、価値観の多様化等に適切に対応していくためには、地域づくりに参加する多様な主体が、地域の発展方向に関する認識を共有していくことが重要である。

こうした観点から、本計画は、九州圏の発展を促進するために必要な国及び地方公共団体の事業実施の基本的な方針となるとともに、民間事業者、地域住民等による主体的な地域づくりに当たっての目標となることが期待される。

第4章 九州圏の将来像の実現に向けた5つの戦略

九州圏の将来像の実現に向けて、広域的な影響・効果を与えるもの、広域的な連携を図るもの、先導性、発展性を有するものについて、重点的に施策を実施していく観点を踏まえ、5つの戦略及び12のプロジェクトを設定した。

各プロジェクトにおける主要施策を以下に示す。なお、各プロジェクトにおいては、その推進に必要な広域性のある代表的な社会資本の整備事業を記述しているが、これらの事業については、最新のデータ等を用いて厳格な事業評価を実施し、評価結果の公表によって透明性を確保しつつ、必要と認められるものについて実施されるものとする。

第1節 アジアゲートウェイ機能の強化

(1) アジアとの交流・連携を促進する「ゲートウェイ九州」の形成プロジェクト（プロジェクト①）

アジアの成長力を引き込み、対流の強化により安定した経済成長を図るため、アジアとの経済や文化等の交流・連携の促進、来訪者の利便性の向上、その活動を支えるグローバル人材の育成と活用の促進等、ハード・ソフトが一体となった取組を推進することにより、「ゲートウェイ九州」の形成を図る。

あわせて、アジアのゲートウェイとなる港湾や空港の機能強化及び港湾や空港へのアクセス機能の強化を図るとともに、各交通機関がそれぞれの特性に応じて役割を分担し、有機的かつ効率的な交通ネットワークを形成することにより、陸、海、空の交通結節機能の強化とモーダルシフトの促進等による輸送の効率化を図る。

(アジアとの経済交流・連携の一層の促進)

経済、技術等の交流・連携を図るため、九州経済国際化推進機構と（一社）九州経済連合会は、アジアとの経済交流に関する覚書（MOU）の締結を促進し、産業・経済交流を一層発展させていく。

自治体間においても、北九州・福岡・熊本の3都市を含む日中韓11都市における環黄海経済圏の発展に向けた東アジア経済交流推進機構会議の開催や、海外経済交流ネットワーク事業の取組等、国単位の枠組みを超えた経済交流を促進する。

九州圏の経済活性化を実現する投資交流の促進を目指し、外国企業の九州圏への立地を促進するため、九州各地において研究開発拠点の形成、交通・

物流・情報通信基盤や都市・住宅基盤の整備等により、国際的にも魅力ある産業立地環境を創出し、経済活動拠点となる国際ビジネスゾーンの形成を図る。加えて、国際展示場、国際会議場、宿泊施設の集積や施設間連携の強化等、コンベンション機能の充実を図るとともに、MICE²⁵機能の強化により国際会議の誘致・開催を促進する。

具体的には、創業機会の創出や海外市場へのビジネス展開等を図るため、福岡市・北九州市 グローバル創業・雇用創出特区の取組を促進するとともに、環境を軸とした産業の国際競争力を強化し、アジアの活力を取り込みながら、アジアから世界に展開する産業拠点の構築を図るグリーンアジア国際戦略総合特区の取組を促進する。

（九州の個性と魅力を創出する文化交流等の促進）

九州圏の歴史的蓄積、地理的特性を活かし、アジアを始めとした国際的な交流拠点の形成、強化に向けて、九州国立博物館等における国際文化交流・情報発信機能の強化等、国際的な文化芸術交流の拠点や、北九州市における国際的な車椅子バスケットボール大会等のスポーツの交流拠点の整備・充実を図る。

また、文化芸術等による個性と魅力を創出する国際交流を目指し、福岡市におけるアジアの文化、芸術、学術を中心に各種イベントを集中的に行うアジアンパーティ、大分県におけるアジアの新進彫刻家の登竜門として位置付けられている大分アジア彫刻展、アジア音楽家との出会いの場を提供することを目的として創設された別府アルゲリッチ音楽祭、宮崎県における国内外から一流の演奏家による演奏会や教育プログラムを行う宮崎国際音楽祭、鹿児島県における音楽文化の振興と若手音楽家の育成等を目的とした霧島国際音楽祭、北九州国際音楽祭や鹿児島市における音楽や舞踏を通じて青少年の国際性を高めるかごしまアジア青少年芸術祭のほか、アジア太平洋こども会議・イン福岡等の取組を促進する。

あわせて、美術館、博物館等の文化芸術活動の拠点となる施設の整備、各施設の連携強化や芸術家、デザイナー、建築家等による文化芸術活動等の振興や、セミナーや交流会による起業家の発掘・育成等、九州・沖縄が一体となった文化力の情報発信の強化・育成等を通じて、創造的都市の形成を促進

²⁵ 企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等の総称。

する。また、福岡市におけるゲーム、映像、ファッション、音楽、デザイン等のクリエイティブ関連産業の振興・集積を促進し、アジア規模での若者文化交流拠点の形成を図る。

（グローバル人材の育成等と国際協力の促進）

国際的な産業・経済交流を支え、企業の競争力を高める高度な人材の確保に向けて、アジア等からの留学生を始めとする海外の高度な人材の活用と地域企業への就職を促進するため、留学生の誘致から生活支援、県民との交流促進、就職支援や卒業後のネットワークづくり等、留学生の総合的支援を促進する。

国際的な産業・経済・文化交流を支えるため、産学官によるグローバル人材育成・活用促進プロジェクトを促進する。また、大学、行政等における人的ネットワークの形成を図りながら、環境ビジネスを通じた連携への発展を図るなど、重層的な連携関係を構築していく。

具体的には、北九州市における環境技術に関する研修員の受入れや専門家派遣の実績等を活かしたアジアの環境人材育成拠点の形成を促進する。

あわせて、海外の自治体や研究者等との間においても、佐賀県における海洋エネルギーに関する研究教育及び科学技術を戦略的に推進する拠点の設置や、福岡市の福岡アジア都市研究所及び北九州市のアジア成長研究所による共同研究等、各地域における国際的な課題解決に向けた取組を促進する。

国際協力・貢献の面では、深刻な水問題に直面している世界の中で、九州圏は厳しい地形と気候を克服するとともに、水を賢く利用して社会発展を実現してきたことから、アジアの水問題（環境、防災、水資源、観光等）を解決するため、これまで培ってきた産学官等の英知と技術をアジアへ発信していく。また、アジア各国において深刻化する居住問題に対して、日本の環境技術・ノウハウをアジアの国々へ輸出する取組を促進する。

（総合的なゲートウェイ機能の強化）

グローバル化が進展する中で、産業等の国際競争力を強化するため、港湾や空港の物流・人流機能を強化するとともに、基幹都市間をつなぐ高規格幹線道路の整備による高速ネットワーク等を形成し、総合交通体系を構築する。

国際物流機能を強化するため、博多港における国際海上コンテナターミナル等の整備や、伊万里港、志布志港等における国際物流ターミナルの整備を推進するとともに、日本海と瀬戸内海を結ぶ関門航路において船舶の大型化

に対応するための増深や拡幅等により、物流の効率化、安全性の向上を図る。港湾や開発保全航路の整備にともない発生する土砂を有効利用し、臨海部等における企業立地の要請等にこたえることにより、産業の国際競争力強化を図るとともに、雇用創出等による地域の活性化を促進する。

また、近接した陸、海、空の多様な輸送モードによるシームレスな物流ネットワークを形成し、多方面・小ロット輸送を効率化するなどの多様なコンテナ輸送サービスの実用化を促進する。

アジアとの分業化の進展に対応し、調達、生産、販売等における物流の最適化を図るSCM（サプライチェーンマネジメント）を構築するため、国際フェリー、国際RORO船対応ターミナルの機能強化を促進する。また、国際RORO船航路ネットワークの更なる効率化によるスピーディーかつ低コスト・高品質な輸送システムの構築に向けて、日本と韓国・中国間におけるシャーシの相互通行を推進する。

さらに、訪日外国人旅行者の増加、クルーズ船の寄港増や大型化に対応し、既存施設を活用した旅客船ターミナルの整備等、受入環境の充実を図り地域の活性化を促進する。

加えて、様々なクルーズ船や旅客船が就航する現代の「海の道」を活用して、中国、韓国を始めとするアジア諸国との交流を促進する。

福岡空港については、将来需要に適切に対応するとともに、将来にわたり国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮し得るよう、滑走路増設事業を推進する。また、現状の遅延・待機緩和対策と利便性の向上を目的として、国内線ターミナル地域再編事業を推進する。

外国人旅行者の訪日や新規就航・増便等、国内外の交流・連携機能を拡充するため、九州各県の空港において特色を活かした空港施設の整備及び空港間連携等を促進する。

また、港湾、空港や背後の先進的な物流施設へのアクセス機能を強化することにより、陸、海、空の九州圏域内交通基盤・交通結節機能の強化と物流・人流の効率化を進めるため、博多港、伊万里港等へのアクセス道路の必要な整備を始め、高規格幹線道路や中津日田道路、都城志布志道路、北薩横断道路等の地域高規格道路の交通基盤整備を推進する。

さらに、効率的な物流・人流体系を構築するため、国際標準コンテナ車の通行におけるボトルネック²⁶の解消や出入国手続きの円滑化を図る。

²⁶ 幅員減少・車線減少により渋滞を起こす箇所等、交通流量の妨げとなっている箇所のこと。

駅」の機能強化を図る。

「道の駅」での外国人観光案内所、地域の特産品が購入できる免税店、無料公衆無線LAN（Wi-Fi）等の整備により、外国人旅行者のニーズが高いサービスを提供する「道の駅」を拡大し、インバウンド対応の「道の駅」の認知度向上を図る。加えて、「道の駅」を地域の歴史・文化、地域資源を発信する「ローカルクールジャパン・ショーケース」として活用し、地域の海外発信の拠点とする。

また、良好な景観の形成や観光振興の観点からの無電柱化や、オープンカフェ等による地域のにぎわい・交流の場の創出等を図る道路空間のオープン化を推進する。

（外航クルーズ船誘致促進や受け入れ体制の整備）

今後も増加が見込まれる中国発着クルーズ船等の九州寄港を促進するため、関係自治体の連携による誘致活動や外航クルーズの高品質化を促進する。

外国人旅行者を寄港地から九州各地の奥座敷へ誘導するため、貸切バスや路線バス等の利便性の向上を図る。また、貸切バス不足や埠頭周辺及び観光地でのバス駐車場の不足等を解決するため、貸切バスの臨時営業区域制度の周知等による貸切バスの確保や公有地等を活用した臨時駐車場の確保を図る。あわせて、路線バス等の二次交通手段の利便性向上を図るため、関係自治体や交通機関等の情報交換を促進する。

低廉なカジュアルクルーズによって、期待されたほど買い物需要が増加しないといった問題を解決すべく、より質の高いラグジュアリークルーズ等新規需要の開拓を促進する。

また、外航クルーズ客に対するにぎわい空間を提供するため、みなとオアシス等を活用して、海辺においても魅力ある観光地域づくりを推進する。さらに、南九州のインバウンド消費の拡大に向けて継続したPRや受け入れ環境の整備を促進する。

第2節 九州圏の活力を創出する交流・連携の促進

（1）九州圏に活力をもたらす交流・連携の促進プロジェクト

（プロジェクト③）

九州圏に活力をもたらす交流・連携を促進するため、九州各県の自然を活かした広域連携等により、九州圏の魅力を発掘し、一層の発展を促す。

ンカフェほか)等、インフラを新たな観光資源とした地域の活性化を推進する。

地域の宝である川の価値を更に活かすことで水辺から地域活性化を実現するため、住民、企業、行政が連携し、川床やオープンカフェの設置等、まちづくりと一体となった水辺の活用を進めていくとともに、河川をフィールドに活動している市民団体間の交流や河川管理者との交流促進を図る。

インフラを新たな観光資源とした地域活性化を促進するため、インフラ施設の見学会やインフラ施設を含めた観光ツアーの実施等を進める。

北九州市では、フィルム・コミッション²⁸の活動推進による「映画の街・北九州」の発信等の更なる魅力向上に努める。福岡、佐賀、長崎、熊本、鹿児島県の5県にわたる有明海・八代海の沿岸地域においては、清掃活動、森林再生等の取組を通じた有明海沿岸地域の保全・再生のための広域連携を始めとして、沿岸海域における多様な取組を推進するとともに、域内各拠点を有機的に結ぶ循環型ネットワークの形成やアジアとの交流・物流拠点の機能強化を図るなど地域の一体的発展を目指した圏域の形成を図る。

東シナ海に面する地域においては、アジアへの近接性や豊かな自然環境、海洋資源等を活かし、水産業や観光を始めとする地域の発展を図るため、長崎、熊本、鹿児島県の3県にまたがる九州西岸地域における多様なネットワークの形成による交流・連携機能の強化を図る。

(交通ネットワーク等の形成による交流・連携の促進)

誰もが快適に移動できる環境づくりを目指し、地域間の交流や連携を支える交通基盤を整備するため、港湾、空港、アクセス道路等の整備を推進するとともに、チャーター便の利活用、新規路線の開設、運行ダイヤの改善等を促進する。

集落地域における都市へのアクセス条件の改善を図る。また、宮崎県西都市から西米良村間で運行されている路線バスで宅配便を輸送する貨客混載、および村中心部から集落を結ぶ村営バスで集落までの末端輸送を担う試行、これら人流と物流の統合化によって、地域のサービス水準の維持・向上を目指す取組を始めとして、公共交通を多目的に活用し、公共交通を適切に維持していく対策や日常生活に必要な生活交通等の移動手手段の確保を図る。

²⁸ 映画等の撮影場所誘致や撮影支援をする機関。

また、新たな交通システムの導入による輸送の効率化や交通機関の利便性の維持・向上を促進するため、高速バスの運行による観光や買物等の地域間移動の利便性の向上を図りつつ、高規格幹線道路等の整備を踏まえ、高速バスネットワークの充実、高速バスロケーションシステムを活用した公共交通結節点の強化を図る。あわせて、旅客施設におけるエレベーター、エスカレーターの整備、ノンステップバス、低床電車の導入や障害者誘導ブロックの設置等を促進する。

柔軟な供給量調整や価格設定が可能な新高速乗合バス制度の積極的な活用を通じて、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」の各措置の実効性の確保とも連携しつつ、高速バスネットワークの充実や高速バス利用者の利便性等の向上を推進する。特に、「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づくバス事業の安全性向上・信頼の回復に向けた取組を推進する。

事業者の経営トップが安全管理体制に主体的かつ積極的に関与し、そのリーダーシップの下、社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国が実施状況を確認する運輸安全マネジメント制度については、評価対象事業者を拡大している。今後は、更に制度の実効性向上を図るとともに、コンセプトの全事業者への普及を目指すなど、充実を図る。

(2) 九州圏の交流・連携を促進するネットワーク基盤の整備プロジェクト (プロジェクト④)

九州圏の域内循環を活性化するため、ネットワーク基盤の整備を進めていく。このため、高規格幹線道路及び新幹線等の必要な整備や、駅や港等から周辺地域への公共交通利便性の向上に向けた二次・三次交通等の整備を図る。

(九州圏域内循環を活性化するネットワークの整備推進)

九州圏内の交流・連携を促進し、産業の振興、新たな観光ルートの形成を図るため、物流・人流ネットワーク形成を目指し、高規格幹線道路や有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、島原道路、中九州横断道路、熊本天草幹線道路等の地域高規格道路の必要な整備を推進する。また、九州圏内の一体的な道路網整備とともに、利便性向上のためのスマートインターチェンジの整備等も同時に進める。

高速幹線交通網の形成を図るため、²⁹九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)

²⁹ 九州地方知事会では、開業に向けた一層の機運醸成を図るため、「九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)」の名称で統一されている。

高度化に資する新たな農業水利システムの構築を図る。

さらに、国土強靱化のための農業水利施設の長寿命化・耐震化対策を図るため、農業水利施設の老朽化等に対応した計画的な保全対策を促進する。

ため池の管理体制が脆弱化し、管理が難しい地域が増えていることから、ため池の管理体制の強化を図る。

第4節 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化

(1) 九州圏の活力源となる高次都市機能の向上と連携の強化プロジェクト

(プロジェクト⑦)

九州圏には、県庁所在都市等の高次都市機能をもつ「基幹都市」が、それぞれ広がりを持った基幹都市圏を有しつつ適度な間隔で分散しており、九州圏の自立的な発展を支える、研究開発、産業等競争力強化や海外事業展開等の中核としても機能している。

これら基幹都市圏の高次都市機能がお互いに連携し、九州圏全体にわたる九州圏基幹都市連携圏を構成することで、九州圏の成長基盤となる。このため、基幹都市間の物や人の交流・連携を支える高速ネットワーク等の形成やICT（情報通信技術）の利活用環境整備による情報の交流・連携の円滑化を図る。

(対流促進型圏域構造の極となる基幹都市圏の形成)

対流促進型圏域構造の極となる多様な文化の融合による文化・芸術の創造拠点、産業集積を活かしたイノベーション拠点、高度な学術研究を展開する「知」の拠点、環境問題の解決に貢献する環境先進拠点として機能するアジア交流・連携広域都市圏の形成を目指して、九州北部地域では、福岡・北九州都市圏を中心として、北部九州の諸都市圏が広域的な連携を図りつつ、我が国とアジアの国際交流・連携をリードする拠点の形成を進める。

福岡市では世界で活躍する企業や人材を引き付けるビジネス環境づくりを促進するため、福岡市・北九州市 グローバル創業・雇用創出特区を支えるアジアの玄関口にふさわしいアクセス機能の向上を図る。また、高質なICT利用環境の整備や博多湾東部における新たな拠点の整備等、都市機能の向上と連携を促進する。

北九州市では、福岡市・北九州市 グローバル創業・雇用創出特区の指定を受け、高年齢者の活躍や介護サービスの充実による人口減少・高齢化社会への対応をテーマに、先進的介護・高齢者活躍拠点、創業・雇用創出拠点や国

本県における豊かな自然、多彩な農林水産物や多様な歴史・文化等の潜在力を活かした取組等、各新幹線駅周辺の都市のにぎわいの創出を促進する。

さらに、多様な定住環境を創出するため、薩摩川内市等における市街地整備を図る。

（東九州地域・九州横断地域のネットワークによる基幹都市連携）

福岡・北九州、大分、延岡・日向、宮崎、鹿児島各都市圏等が連なる東九州地域においては、高次都市機能、工業、農林水産資源、観光資源等の集積がある一方で需要地や各々の集積が地理的に離れている状況を克服し、そのポテンシャルの十分な活用や集積同士の連携による相乗効果の発現を通じた地域の更なる発展のため、交通体系や物流・流通、生産拠点等の形成等による魅力ある産業、文化の連携を図る。

熊本、延岡・日向両都市圏等を結び九州山地を横断する地域においては、九州中央の諸都市が縦に連なる地域と東九州地域の両基幹都市連携の機能を相互に補完・連携させ、それらのポテンシャルを活かした新たな展開の機会を創出するため、交通体系の形成等による新たな産業、文化の連携を図る。

（基幹都市間的高速ネットワーク等の形成による連携強化）

基幹都市間において、九州圏の各圏域の一体的な発展を実現するため、これらを有機的に連結することにより基幹都市の高次都市機能相互の広域的な交流・連携を図る。

あわせて、これらの交流・連携を支える高速交通基盤の形成を目指し、東九州自動車道、九州横断自動車道延岡線、南九州西回り自動車道、西九州自動車道、中九州横断道路の高規格幹線道路等の必要な整備を図る。

また、ETC2.0等のITS（高度道路交通システム）や既存高速道路ネットワークの有効活用を図るスマートインターチェンジの整備と活用を促進することにより生産性向上が図られる。

地域間移動の利便性向上のため、高規格幹線道路等の整備を踏まえ、高速バスネットワークの充実、高速バスロケーションシステムを活用した公共交通結節点強化を図るとともに、自動車運送業者の安全対策を総合的に促進する。

（ICTの利活用環境の総合的な整備）

ビッグデータ・オープンデータの活用等により、産業の生産性向上を図る

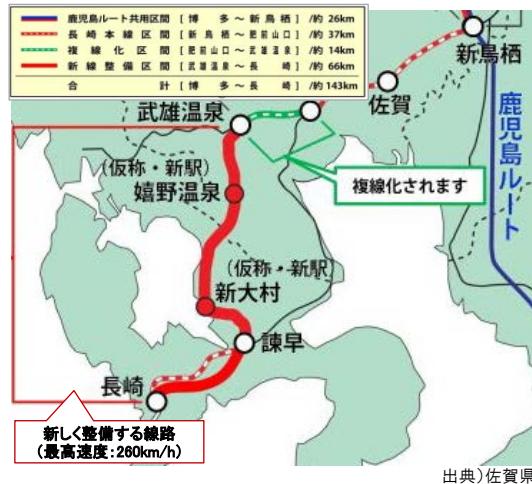
九州圏内の交流・連携を促進し、産業の振興、新たな観光ルートの形成等を図るため、高規格幹線道路や新幹線等の必要な整備や、駅や港等から周辺地域への二次・三次交通等の整備など、ネットワーク基盤の整備を図る。

九州圏域内循環を活性化するネットワークの整備推進

- 九州圏内の交流・連携を促進する高規格幹線道路や地域高規格道路の整備を推進
- 九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)着工区間の整備により高速幹線交通網の形成を図る
- 九州新幹線駅から周辺地域への公共交通利便性の向上を図る

▼九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)の整備

長崎県・佐賀県へのアクセスが向上する九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)は、武雄温泉・長崎間工事実施計画が認可(平成24年6月)され、着工日(平成24年8月)から概ね10年後に完成予定である。



▼九州新幹線の交通結節機能の向上

九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)の交通結節機能の向上のため、嬉野温泉駅周辺地区の整備を図る。



▼東九州自動車道の整備促進

東九州を始め、九州全体の産業・経済・文化の一体的浮揚を図るため、東九州自動車道の整備を促進する。



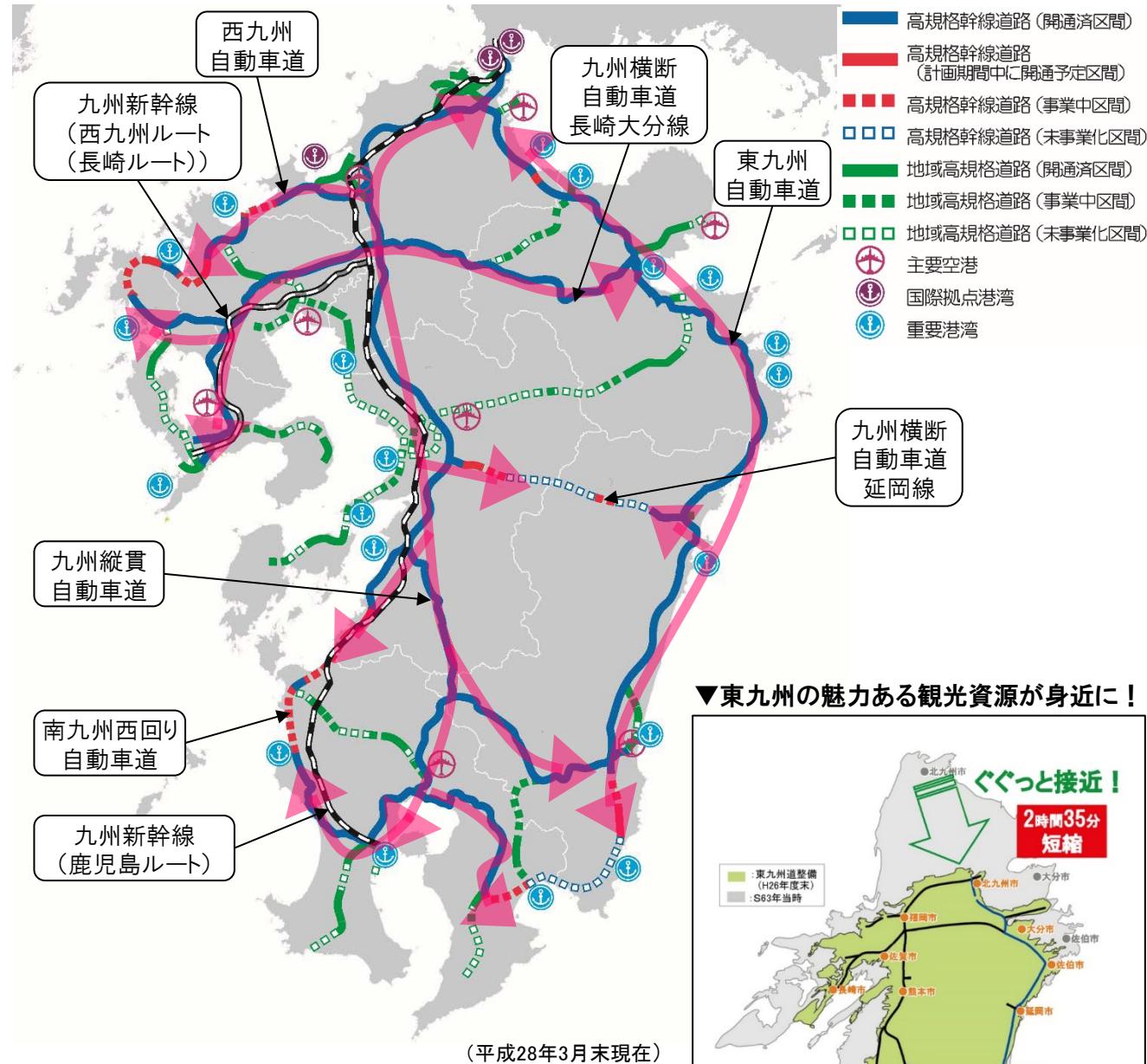
▼九州新幹線による他圏域との交流拡大

九州新幹線鹿兒島ルートの全線開業後、関西までの直通運転が始まり、関西からも多くの観光客が九州を訪れるなど、他圏域との交流が拡大している。



▼基幹都市連携圏を支える高速交通基盤の整備(イメージ)

九州の交流・連携を促進し、産業の振興、新たな観光ルートの形成を図るため、九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)や高規格幹線道路等の高速交通基盤の整備を図る。



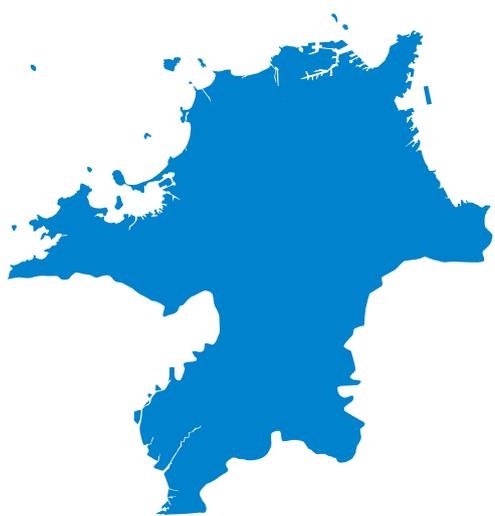
▼東九州の魅力ある観光資源が身近に!



東九州自動車道(大分市～宮崎市間)の開通により、九州の各都市間を移動する自動車の所要時間が短縮した。延岡市を中心として開通前の昭和63年と比べると、2時間35分短縮し、東九州の魅力ある観光資源が身近になった。

福岡県総合計画

「**県民幸福度**」
日本一の
福岡県を**目指して**



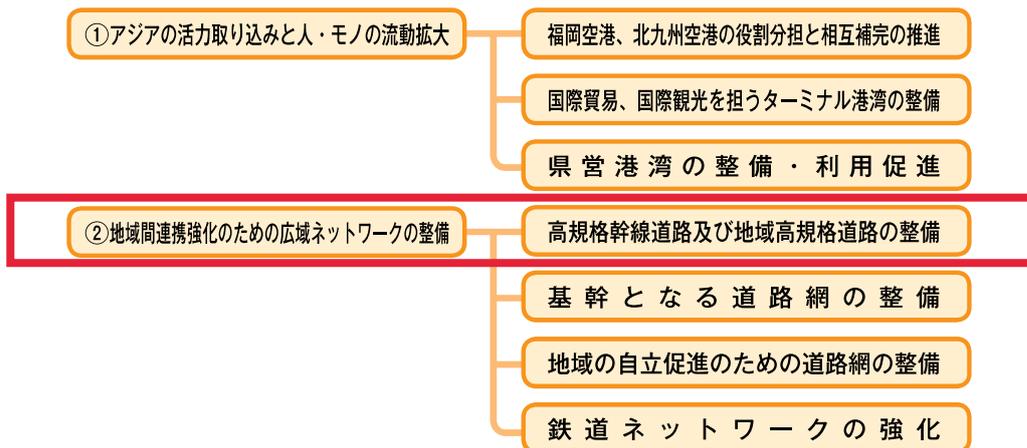
2017 → 2021
平成29年度 平成33年度

【1 活力にあふれ成長力に富んだ経済と魅力ある雇用の創出】

(7) アジアとともに繁栄し、九州・山口の一体的発展を支えるための社会資本を整備する

- ◆ アジアとともに発展を遂げることができるよう、アジアとのネットワークをより一層発展させることを目指します。
- ◆ 空港、港湾、道路などの交通基盤の整備を進め、県内外へ人・モノが活発に移動する拠点づくりを目指します。
- ◆ 県内の各地域がその特性を活かしつつ、それぞれが発展できるよう、交通ネットワークを構築することを目指します。

施策の体系



現状・課題

- 福岡空港は、国内線が26路線、国際線はアジア・太平洋地域を中心として20路線、8か国・地域、21都市に就航するなど（平成29(2017)年3月現在）、九州・西日本地域の発展を支える拠点空港として、またアジアへのゲートウェイとして、重要な役割を果たしています。しかし、朝夕のピーク時には航空機の遅延が常態化しており、平成28(2016)年3月には混雑空港に指定されるなど、処理容量の確保が大きな課題となっています。
- 北九州空港は、国内線が東京（羽田）便、名古屋（小牧）便、国際線では大連便、釜山便、ソウル（仁川）便が就航しています（平成29(2017)年3月現在）。24時間利用可能な強みを活かし、福岡空港で対応できない早朝・深夜時間帯にも東京便が運航しており、これに合わせて空港と福岡都市圏を直接結ぶリムジンバスを運行しています。航空貨物においては、北九州空港の特長を活かした貨物の集貨に取り組むことなどにより、利用促進を図る必要があります。

- 本県には、北九州市、福岡市がそれぞれ管理している国際拠点港湾2港（北九州港、博多港）、県が管理している重要港湾2港（苅田港、三池港）、地方港湾5港（大牟田港、大島港、宇島港、芦屋港、若津港）があります。
- 北九州港、博多港は、国内有数の取扱貨物量を誇る港湾であり、アジアの経済発展に伴い極めて大きな潜在力を有しています。北九州港は、中国、韓国、東南アジアなどで42航路の国際コンテナ定期航路を有し、平成27(2015)年の国際海上コンテナ取扱量は約46万TEUとなっています。博多港は、中国、韓国、北米、東南アジアなどで37航路の国際コンテナ定期航路を有し、平成27(2015)年の国際海上コンテナ取扱量は約87万TEUとなっています。
- 平成23(2011)年11月、北九州港と博多港は、「日本海側拠点港・総合的拠点港」に選定されました。中国、韓国、ロシアなど日本海周辺の対岸諸国への港湾物流拠点としての役割が期待されます。
- 博多港の平成27(2015)年の外国航路船舶乗降人員数は161万人となり、平成22(2010)年に比べ約1.8倍に急増しています。これは、中国発着のクルーズ船の寄港数増加によるもので、その寄港数は236回と平成22(2010)年に比べ3.8倍に伸びています。
- 苅田港は、北九州空港や東九州自動車道に近接し、京築北九州東部地域の自動車、セメントなどの産業を支える物流拠点となっています。平成27(2015)年4月の新松山臨海工業団地の分譲開始、平成28(2016)年4月の東九州自動車道の北九州市・宮崎市間全線開通などにより、この地域のポテンシャルは高まっています。今後も、地域活性化のため、更なる港湾機能の拡充や利用促進が必要です。
- 三池港は、県南地域の経済・産業を支える物流拠点です。平成18(2006)年の国際コンテナ航路開設後、有明海沿岸道路の整備による利便性向上、荷主助成などにより取扱貨物量は順調に伸びてきました。今後、更なる地域活性化のためには、アジアの活力を取込み、港の利用促進を図る必要があります。
- 地方港湾（大牟田港、大島港、宇島港、芦屋港、若津港）は、各港を中心とした地域の物流拠点として重要な役割を担っています。
- 空港や港湾など、人やモノの流れの要となる施設が機能を十分に発揮し、広く地域の発展に寄与するためには、高規格幹線道路や地域高規格道路、及びそれらを補完する基幹的な道路の整備による広域道路ネットワークの機能強化が不可欠です。
- 地域の自立かつ持続可能な発展のためには、交通拠点や地域の産業拠点にアクセスする道路網の充実、交通渋滞対策などによる円滑な交通環境の実現が重要です。
- 鉄道は、通勤・通学をはじめとする県民生活を支えるだけでなく、本県と九州各県との交流・連携を高め、九州の一体的発展・浮揚を図る基幹的な交通機関です。

施策の方向

【① アジアの活力取り込みと人・モノの流動拡大】

（福岡空港、北九州空港の役割分担と相互補完の推進）

- 福岡空港については、空港能力の向上を図るための滑走路の増設、平行誘導路の二重化の早期完成とともに、戦略的な路線誘致に取り組むことによって、国内外のネットワークを拡充し、本県のみならず、九州・西日本地域の利用者の利便性向上を目指します。
- 北九州空港については、24時間空港の特性を活かして、福岡空港では対応できない早朝・深夜便やLCCの誘致等、企業・県民のニーズが高い路線展開を図るとともに、大型・長尺貨物、

1 活力にあふれ成長力に富んだ経済と魅力ある雇用の創出

特殊貨物をはじめとする貨物需要の取り込みを今後も進めていきます。



福北リムジンバス

(国際貿易、国際観光を担うターミナル港湾の整備)

- 北九州港、博多港については、それぞれの港湾機能及び連携を強化するとともに、発展著しいアジアに近いという地理的優位性を活かし、日本海におけるアジアのゲートウェイとして拠点港湾化を推進します。

(県営港湾の整備・利用促進)

- 苅田港については、港湾機能の拡充、利用促進を図るため、航路の整備、新松山地区の岸壁整備、新松山臨海工業団地の分譲促進と新たな工業団地の造成に取り組みます。
- 三池港については、港の利用促進を図るため、より一層アジアの活力を取り込み、既存の定期航路の充実、中国直行便等の新規航路誘致、港湾機能の拡充を図ります。
- 地方港湾（大牟田港、大島港、宇島港、芦屋港、若津港）は、地域の実情を踏まえた整備を行います。



苅田港新松山地区



三池港

【② 地域間連携強化のための広域ネットワークの整備】

(高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備)

- 下関北九州道路の早期整備に取り組みます。
- 有明海沿岸道路、新北九州空港道路、福岡高速6号線（アイランドシティ線）等の整備促進を図るとともに、福岡空港関連自動車専用道路の整備について、滑走路増設に合わせ、早期に取り組みます。
- （仮称）味坂スマートICなどのスマートICの整備に取り組みます。

- 東九州自動車道の暫定2車線区間の4車線化、西九州自動車道のうち一般道で供用している暫定区間の整備促進を図ります。



下関北九州道路



新北九州空港道路(苅田工区) [整備イメージ]

(基幹となる道路網の整備)

- 高規格幹線道路及び地域高規格道路を補完し、本県の骨格となる広域的な道路網を構成する一般国道や主要な県道の整備を促進します。

(地域の自立促進のための道路網の整備)

- 広域交通を担う空港、港湾、IC、基幹的道路網などにアクセスする道路の整備に取り組みます。
- 地域の産業を支えるため、地域の産業拠点にアクセスする道路の整備に取り組みます。
- 交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るため、都市部の道路と道路や鉄道との交差部の立体化などの整備を推進します。

(鉄道ネットワークの強化)

- 通勤・通学の需要への対応や利便性向上のための都市間を結ぶ鉄道の機能強化と、九州各地の人・モノの流動を通じて、九州・山口の一体的発展を導く鉄道ネットワークの強化を図ります。
- 九州新幹線（西九州ルート）については、平成34(2022)年度の開業に向けて佐賀県・長崎県と連携し着実に整備を進め、東九州新幹線については、関係自治体と連携して整備構想を促進します。

福岡県交通ビジョン
2017



基本方針2 地域間の連携強化と九州・山口の一体的発展

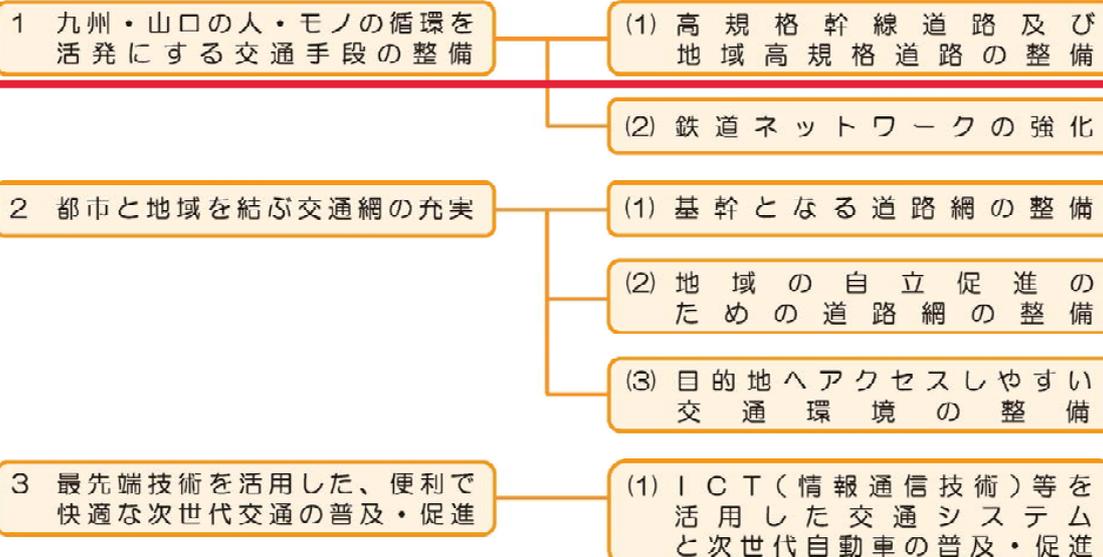
平成 28(2016) 年4月に発生した熊本地震では、サプライチェーン(※29)が寸断され、九州・山口の製造業は大きな打撃を受けました。九州を周遊する観光客も激減し、九州・山口の交通ネットワークの重要性が改めて認識されることとなりました。産業集積、観光振興により地域を活性化していくためには、新幹線や高速道路をはじめとする九州・山口の基幹交通網を強化していく必要があります。

県内では、福岡都市圏の人口が増加を続ける一方、北九州、筑後、筑豊地域の多くの市町村で人口が減少しています。都市の活力を取り込み、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には、県内各地域を結ぶ基幹交通網を充実させていくことが必要です。

ICT(情報通信技術)をはじめとする科学技術の進歩は、特に交通部門において目覚ましいものがあります。自動車、半導体産業の集積、九州大学はじめ理工系大学の集積といった本県の強みを生かし、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を促進していく必要があります。

※29 サプライチェーン：製造した商品が、消費者に届くまでの一連の工程。

施策の体系



施策の方向

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

九州新幹線の全線開通による南北の移動時間の大幅短縮、平成 28(2016) 年4月に開通した東九州自動車道(北九州市～宮崎市間)と九州縦貫自動車道、九州横断自動車道による循環型高速道路ネットワークの形成など、九州・山口では、広域交通網の整備が着実に進んでいます。

今後は、災害発生時のリダンダンシーを視野に入れた交通網のさらなる強化に加え、インバウンドをはじめとする観光客の増加を促進するため、九州・山口各地域への周遊を活発化する仕組みづくりを行います。

鉄道については、JR福北ゆたか線と福岡市地下鉄との接続など、さまざまな地域の要望もあり、引き続き利便性の向上に取り組めます。

(1) 高規格幹線道路(※30)及び地域高規格道路(※31)の整備

- ① 大規模災害時においても、九州と本州を結ぶ信頼性の高いネットワークを構築するとともに、関門地域の交流・連携をより一層深化させるため、下関北九州道路の早期整備に取り組みます。
- ② 空港、港湾との接続強化に資する有明海沿岸道路、新北九州空港道路、福岡高速6号線(アイランドシティ線)等の整備に取り組むとともに、福岡空港関連自動車専用道路の整備について、滑走路増設に合わせ、早期に取り組みます。
- ③ 九州北西部の地域経済の活性化、福岡都市圏西部の交通渋滞緩和のため、西九州自動車道の整備に取り組みます。
- ④ 東九州自動車道の安全性や走行性向上、災害時の対応力強化のため、暫定2車線区間の4車線化に取り組みます。
- ⑤ 高速道路の利便性向上による地域の活性化を進めるため、(仮称)味坂スマートICなどのスマートIC(※32)の整備に取り組みます。

※30 高規格幹線道路：国により、自動車の高速交通確保を図るため計画決定された14,000kmの自動車専用道路ネットワーク。

※31 地域高規格道路：高規格幹線道路と一体となって高速ネットワークを形成し、地域相互の交流促進や空港・港湾等のアクセス等に資する路線。

※32 スマートIC：ETC技術を活用した自動料金収受方式により、料金所の無人化、分散化を可能としたインターチェンジ。建設費・管理費のコストが縮減され、整備が容易となり、インターチェンジ周辺の地域活性化に貢献。

■下関北九州道路(関門海峡)



■東九州自動車道(豊前インターチェンジ付近)



資料：西日本高速道路㈱(NEXCO西日本)

■(仮称)味坂スマートIC



基本方針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、災害からの復旧・復興を進める上で不可欠な社会基盤です。

本県では、平成28(2016)年3月に「福岡県地域強靱化計画」を策定し、東日本大震災や九州北部豪雨などの災害の検証等も踏まえ、交通施設の防災対策を進めているところです。平成28(2016)年4月に発生した熊本地震の被害状況も検証し、引き続き、災害に強い交通施設を整備していくとともに、大量の更新時期を迎える橋梁の計画的・戦略的な老朽化対策を進める必要があります。

交通事故発生件数、交通事故死傷者数については、啓発活動や取締りの強化により減少してきました。とりわけ飲酒運転による事故については、全国で初めて罰則付き「福岡県飲酒運転撲滅運動の推進に関する条例」を制定し、県民総ぐるみで撲滅運動を展開してきました。未だに多くの事故が発生しているため、飲酒運転をはじめとする交通事故の防止に重点的に取り組むとともに、増加する高齢ドライバーの事故防止対策にも力を入れていく必要があります。

施策の体系

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

施策の方向

1 交通施設の耐震、災害対応能力の向上

大規模地震に備え、交通施設の耐震化に取り組むとともに、様々な自然災害に対する安全性を向上させるため、交通施設の防災対策に取り組みます。被災時の交通機能の分断や集落の孤立化を避けるためのリダンダンシーの確保、被害を最小限に食い止めるための情報収集経路や物資輸送経路といった防災体制の強化に取り組みます。

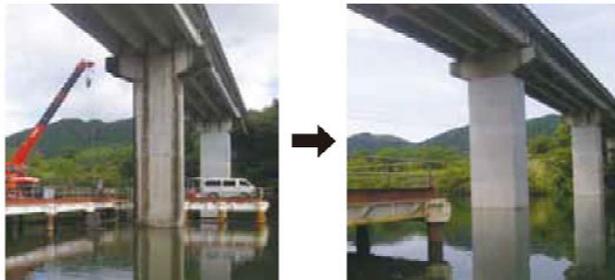
(1) 交通施設の耐震化、自然災害対応能力の向上

- ① 大規模災害発生時の道路ネットワークを確保するため、西九州自動車道などの高規格幹線道路、有明海沿岸道路などの地域高規格道路、港湾・空港等の物流拠点や高速道路インターチェンジへのアクセス道路、緊急輸送道路(※37)などの基幹的道路ネットワークの整備に取り組みます。
- ② 下関北九州道路を整備することにより、大規模災害時においても、九州と本州を結ぶ信頼性の高いネットワークを構築します。

- ③ 大規模災害時の道路の安全性を確保するため、新技術・新工法のより一層の活用等により、コスト縮減や工期短縮を図りながら、道路法面等の崩壊・落石防止対策を進めます。
- ④ 道路の雨量通行規制の実績を踏まえ、現状に即した規制基準、規制区間の見直しを行い、より一層安全で円滑な交通の確保を図ります。
- ⑤ 大規模災害時に道路ネットワークが長期にわたり寸断されないよう、橋長 15m以上の橋梁を対象として、落橋・崩壊といった致命的な損傷を防止するための耐震対策工事を推進します。
- ⑥ 災害時における鉄道駅利用者の安全を守るため、拠点となる主要ターミナル駅の耐震改修工事を推進します。
- ⑦ 大規模災害時の海上輸送ルートを確認するため、臨港道路などの港湾施設の耐震化を推進します。
- ⑧ 大規模災害時においても空港機能を確保するため、福岡空港の耐震対策を推進します。

※37 緊急輸送道路：災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。

■橋梁の耐震化(一般県道 塔瀬十文字小郡線「矢野竹橋」)



■鉄道駅舎の耐震化(西鉄大橋駅)



資料：西日本鉄道㈱

■道路の防災対策(道路法面)(主要地方道 大野城二丈線)



第1次糸島市長期総合計画



人も元気
まちも元気
新鮮都市
いとしま

糸島市
平成23年3月

目標 4 快適に暮らすことができる安全・安心のまちづくり

(1) 都市機能の充実

市域の適正な土地利用計画により、都市的な土地利用を図る地域、農業の振興を図る地域などを区分し、豊かな自然と都市機能とが調和したまちを目指します。

また、自然・緑を生かした美しい街並み、子どもたちが元気に遊べる場所、公園緑地などの保全・整備を図り、九州大学関係者をはじめとした新たな人口の受け皿となる快適な都市基盤を整備します。併せて、これまで守り育まれてきた田園風景をたいせつにし、豊かな自然と共生する暮らしを実現する田園居住のまちづくりを推進します。

さらに、公共施設が市民にとって利用しやすいものとなるよう、維持・管理・更新・有効活用に努めるとともに、市民の安全・安心と利便性の向上を見据え、市庁舎の整備について検討します。

(2) 情報通信基盤の整備

多様化する市民ニーズに応え、学術研究都市にふさわしい情報通信環境を構築するため、高速通信網の最適な整備を、通信事業者などと連携して進めます。

また、テレビの地上デジタル放送切替への対応として、難視地区における完全移行を促進し、市民の情報格差の解消を図ります。

さらに、公共施設、公共交通機関、医療機関、商業施設などにおけるICカード※活用の取組や、電子申請※、ワンストップサービス※など、情報通信技術を活用した質の高い市民サービスの提供を推進します。

(3) 交通環境の整備充実

西九州自動車道や国道などの広域幹線道路、九州大学へのアクセス道路の整備を促進し、県道・市道とのバランスの取れた道路ネットワークを構築します。

また、市内における交通手段を確保するため、コミュニティバスを中心とした効率的な生活路線バスの運行を進めるとともに、鉄道、バス、渡船の各公共交通機関の連携により利便性の向上を図ります。離島航路である市営渡船は、船舶を整備することにより安定運航に努めます。

さらに、交通事故対策として、交通安全意識の向上に努めるとともに、危険性や緊急性に応じた交通安全施設などを整備します。

(4) 治山・治水

災害を未然に防止するため、2級河川の整備や砂防を促進するとともに、支流となる準用河川などを整備します。

(5) 上下水道などの整備

上水道は、安全で安定した水の供給ができるよう、水質検査の徹底、水資源の確保、水道施設の整備・更新などを行い、適正な経営に努めます。

下水道は、快適な生活環境を守る重要な施設であり、地形、人口、コストなどを勘案し、地域に適した手法を選択するとともに、市民の協力を得ながら整備を推進します。

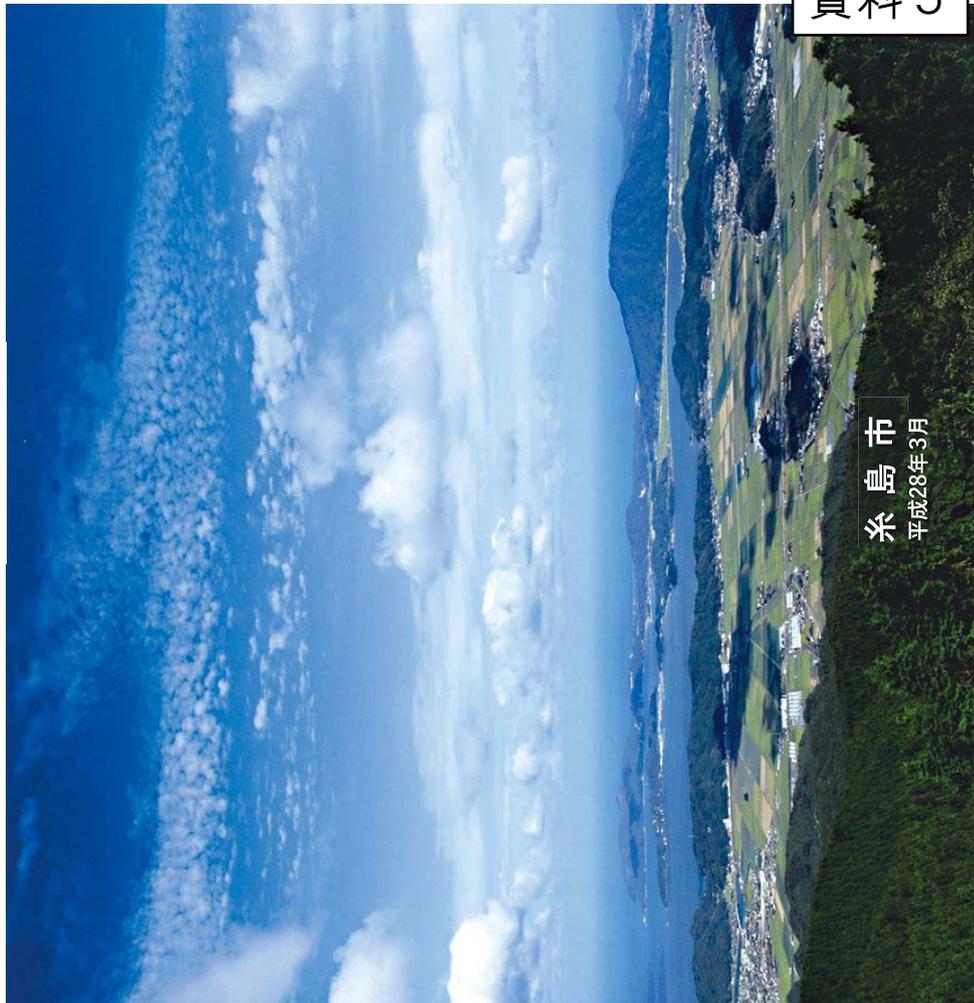
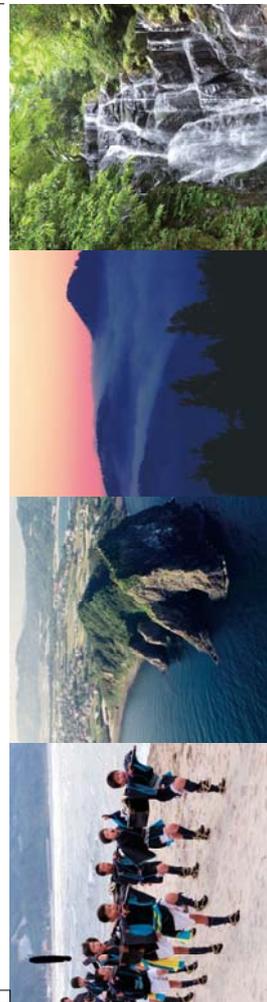
用語解説

- ICカード…………… 集積回路(ICチップ)を組み込んだカード。キャッシュカードやクレジットカードなどに利用され、磁気カードと比べると大容量の情報を記録でき、偽造されにくい。最近では非接触でデータを読み書きできる技術により、公共交通機関や商店での電子決済の手段として広く普及している。
- 電子申請…………… 本人もしくは代理人が、インターネットを利用して行うことができる各種申請や届出。手続きの簡素化や時間の短縮となり、市民サービスの向上につながる。
- ワンストップサービス…………… すべての用件が1か所で済むサービス。

第1次糸島市長期総合計画 後期基本計画



第1次糸島市長期総合計画 後期基本計画



糸島市
平成28年3月

糸島市長期総合計画

基本目標 4
快適に暮らすことができる安全・安心のまちづくり



「政策（1）都市機能の充実」では、

- 多様な地域特性を生かしながら、市民が快適に暮らし続けることを目指し、
- ・まちづくりの基本となる都市計画マスタープランを策定しました。
- ・本市の都市計画区域の再編と土地利用について、現在の社会情勢と開発動向などに鑑み、「当分の間は前原都市計画区域と志摩都市計画区域を統合して線引きを継続し、二丈都市計画区域は、非線引きを継続する。」という一定の結論を出しました。
- ・ゆとりある住宅・住環境整備を目指し、前原東土地区画整理事業などを支援し、115区画（平成27年5月時点）の宅地分譲が開始されました。
- ・前原東土地区画整理事業と隣接する区域において、新駅設置事業についての覚書をJR九州と締結しました。
- ・市民が憩い利用しやすい広場・公園整備に努め、公園が16か所増加しました。また、既設公園については安全性確保のため、公園遊具の一斉点検を行い、遊具の修繕などを行いました。
- ・九州大学へのアクセスを容易にする都市計画道路波多江泊線（中央ルート）が、国道202号から県道福岡志摩線までの区間2,647mで供用開始されました。

【施策における評価】

施策	達成目標	基準 (平成21年度)	目標 (平成27年度)	平成27年度 実績見込み	主な 所管課
① 都市と自然が調和した美しい街並みを保全・創出する	景観計画区域の指定	-	1か所	未指定	都市計画課
② 良好な住環境を創出する	土地区画整理事業工事着手箇所数	-	1か所	1か所	都市計画課
③ 美しい街並み、公園、緑地を整備する	市民1人当たりの公園の面積	4.87㎡	5.0㎡	6.59㎡	施設管理課 都市整備課
④ 市営住宅の適正な改修・供給を行う	市営住宅跡地の活用用途決定に基づく整備箇所数	-	1か所	1か所	施設管理課
⑤ 学術研究都市の都市基盤を整備する	工業団地・研究団地数	3	5	5	水産商工課
	中央ルート事業延長	1,327m	2,852m	2,647m ※計画変更により総延長2,647mとなった。	都市整備課
	学園通線西回りルート事業延長	3,180m	3,860m	3,180m	都市整備課
⑥ 九州大学教職員、学生、関連機関の従業員などの市内への定住化を図る	九州大学関係者の市内居住数(※推定値)	1,045人	1,500人	1,749人	地域振興課

市民満足度調査では、「市街地や公園などの暮らしやすく快適な生活環境が整備されていると思いますか」の設問に対し、「はい」と答えた人の割合が 17.2%と少ない状況です。今後も引き続き、市民満足度の向上を目指した美しい住環境づくりに努めることが必要です。

「政策（2）情報通信基盤の整備」では、

情報通信技術に関するさまざまな情報の収集、行政事務の効率化や市民サービスの向上を目指し、

- ・情報化推進計画（地域情報化施策）を推進しました。
- ・平成 25 年度から ICT 街づくり推進事業に着手しました。
- ・国など関係機関と連携しながら、地上デジタル放送の難視地区 25 地区をデジタル化しました。
- ・高速インターネット接続サービスの整備については、未整備地域の整備促進を民間事業者に対し積極的に働きかけたことにより、市内にある NTT 基地局 6 局のうち前原局に加え、平成 25 年 7 月から志摩地域の一部で、さらに同年 9 月から志摩地域及び二丈地域の一部において、NTT の自力開局による光インターネット接続サービスの提供が開始されました。（世帯普及率約 88%）

【施策における評価】

施策	達成目標	基準 (平成21年度)	目標 (平成27年度)	平成27年度 実績見込み	主な 所管課
⑦ 情報通信基盤の整備を促進する	地上デジタル放送難視地区数	8地区	0地区	0地区	企画秘書課

「政策（3）交通環境の整備充実」では、

西九州自動車道や国道などの広域幹線道路、九州大学へのアクセス道路整備を促進し、県道・市道とのバランスの取れた道路ネットワーク構築を目指し、

- ・九州大学への連絡道路とそれに通じる道路ネットワークの整備が急務であることに加え、国道 202 号・国道 202 号バイパス・西九州自動車道などの広域幹線道路の交通量の増加に伴う交通渋滞が懸念されていることから、国道 202 号バイパスの飯氏から有田中央交差点間 3.9 km の 4 車線化や都市計画道路前原駅南停車場線の整備が完成し、市内幹線道路である市道浦志有田線、新田久保田線などの整備にも着手しました。交通機関においては、利便性の向上や安定運行を目指し、
- ・離島航路においては、平成 25 年度に策定した糸島市航路改善計画に基づき、平成 26 年度に船舶基本設計を行い、平成 27 年度に新船を建造しました。
- ・平成 23 年度に糸島市地域交通計画を策定し、平成 26 年 1 月から市内の全てのバス路線の運賃を 200 円定額とし、市街地循環線を新設しました。交通不便地域の対策として、自主運行バスの運行を 2 校区で開始しました。

市民の交通安全意識の向上を目指し、

- ・年4回の交通安全運動期間に市内JR駅と商業施設での啓発活動と、広報いとしま・市ホームページによる啓発を行いました。

高齢者の事故減少を目指し、

- ・関係機関と連携し、高齢者対象の交通安全講習会を開催しました。
- ・歩道の新設、カラー塗装、ガードレール、カーブミラーの設置を行い交通事故の減少に努めました。

【施策における評価】

施策	達成目標	基準 (平成21年度)	目標 (平成27年度)	平成27年度 実績見込み	主な 所管課
⑧ 道路・交通ネットワークを整備し、充実させる	市道整備率	51.1%	60.0%	54.1%	建設課
⑨ 離島航路の安定運行を行う	離島航路の乗船者数	40,645人	46,000人	38,994人	地域振興課
⑩ 効率的な生活路線バスの運行により、利便性の高い公共交通網を構築する	バス利用者数	318,267人	375,000人	391,488人	地域振興課
⑪ 市民の交通安全意識を高める	高齢者の交通安全講習会の年間実施回数	3回	10回	94回	危機管理課
⑫ 交通安全施設を整備する	歩道などの交通安全施設の整備路線数	-	5路線	27路線	建設課

市民満足度調査では、「市内を車で移動する時にスムーズに移動できているか」の設問に対し「はい」と答えた人の割合は25%と低い結果となっています。

また、「交通安全施設整備が十分に整備されているか」の設問に対し、「はい」と答えた人の割合は14.4%と低い結果となっています。

離島航路・バスの利用者増進について今後も取組の強化が必要です。また、高齢者の交通安全講習会の年間実施回数は目標を達成したものの、65歳以上の高齢者が関係した事故は増加傾向にあり、今後も啓発が必要です。

「政策（4）治山・治水」では、

災害を未然に防止することを目指し、

- ・浸水対策として、内水ハザードマップと、最も浸水被害が大きかった平成21年、平成22年に浸水した箇所を示した校区ごとのマップを作成し、市民へ周知しました。
- ・雨水幹線整備については、綿打川雨水幹線バイパス管工事の実施設計を平成26年度に行い、平成27年度に着工しました。
- ・雨水調整池整備については、平成21年、平成22年の豪雨を考慮して貯留容量を見直し、平成27年度に実施設計、平成28年度から工事を行うことにしました。
- ・雨水事業においては、ゲリラ豪雨の増加により、降雨強度の見直しを行いました。
- ・土砂堆積による河川断面の不足や緊急自動車の進入路未確保箇所の整備が求められていることから、河川の浚渫や狭あい道路の整備を行いました。

【施策における評価】

施策	達成目標	基準 (平成21年度)	目標 (平成27年度)	平成27年度 実績見込み	主な 所管課
⑬ 豪雨による浸水被害を防ぐ	綿打川雨水幹線床上浸水被害戸数	14戸	0戸	0戸	下水道課
⑭ 防災施設などを充実させる	河川の整備箇所数	-	6水系	全体の4割程度	建設課
	狭あい道路等整備箇所数	-	2か所	1.8か所	建設課

綿打川雨水幹線バイパス管工事を整備中のため、綿打川雨水幹線エリア内の床上浸水被害戸数は減少していませんが、平成29年度には工事が完成し、目標を達成する見込みです。河川の整備は、6水系のうち40%の河川の浚渫工事を行いました。狭あい道路については、2路線の整備を目標とし、1路線の整備は完了しましたが、あとの1路線は80%の進捗です。今後も引き続き防災対策の強化を図ります。

「政策（5）上下水道などの整備」では、

安全で安定的な水の供給を目指し、

- ・配水管の布設工事、配水区域間の連絡管工事、老朽管更新工事を行い、平成21年度から平成26年度までの間に56,092mの水道管を布設しました。
- ・2,942戸の鉛製給水管の布設替え工事を行いました。
- ・平成27年2月に水道事業変更認可を受け、給水区域面積を58.7km²から78.8km²に拡張しました。

地域に適した下水道整備を目指し、

- ・下水道事業認可区域外（5,531世帯）を対象に下水道に係るアンケートを実施しました。
- ・下水道整備後の円滑な接続の推進及び下水道事業への理解を得るため、工事着手前に該当する地権者への説明会を行いました。
- ・国の汚水処理構想の策定マニュアルの見直しに伴い、今後10年間の汚水処理施設に関するアクションプランを策定しました。

【施策における評価】

施策	達成目標	基準 (平成21年度)	目標 (平成27年度)	平成27年度 実績見込み	主な 所管課
⑮ 安全で安定的な水を供給する	料金徴収の対象となった水量を給水量で除した割合である有収率	95.4%	96.0%	94.8%	水道課
⑯ 地域に適した手法で下水道を整備する	汚水処理人口普及率	80.46%	90.0%	88.1%	下水道課

水道では、有収率96%の達成目標に対し、平成24年度が95.9%と最も高く、平成25年度が94.9%、平成26年度が94.8%、平成27年度が94.8%（見込み）となり、目標を達成できませんでしたが、老朽管、鉛製給水管の更新工事や漏水調査を実施したことによ

り、比較的高い有収率を維持することができました。（参考：平成25年度県の平均有収率91.5%）

下水道では、汚水処理人口普及率の達成目標90.0%に対し、88.1%となり、今後も引き続き計画的な整備を行います。

「政策（6）防災・防犯体制の確立」では、

災害に備え、安心して暮らせるまちを目指し、

- ・市内の全行政区での自主防災組織の設立に向けて、説明会や隣組回覧を行いました。
- ・原子力災害に備えるため、原子力災害対策計画を作成し、防災訓練を実施しました。
- ・救急体制の充実を目指し、119受信技術向上研修や運転技術講習などを行い、いち早く現場到着できるよう、消防職員の資質向上を図りました。
- ・消防団の消防ポンプ自動車の更新や防火水槽・消火栓の新設を行い、初期消火体制の充実を図りました。
- ・分団長会議などで協議・検討を行い、訓練内容の整理・統合、事業所への協力依頼などを実施し、消防団員が活動しやすい体制づくりを図りました。
- ・地域の防犯体制を確立するため、安全安心いとしま協働ネットワーク協議会を設立し、市内の各種団体による立哨や巡回などの見守り活動体制を整えました。
- ・広報いとしま・市ホームページによる啓発や青色防犯パトロール^(※1)の取組団体の拡大に取り組みました。
- ・糸島市消費生活センターを設置し、専門員による相談体制の充実を図りました。
- ・消費者被害を防止するため、広報いとしま・市ホームページによる啓発や出前講座、消費者力アップ講座などを開催しました。

【施策における評価】

施策	達成目標	基準 (平成21年度)	目標 (平成27年度)	平成27年度 実績見込み	主な 所管課
⑰ 地域防災力を強化する	自主防災組織(校区)の設立数	0団体	10団体	162団体	地域振興課
⑱ 常備消防施設などを充実させる	119番受信から救急車現場到着所要時間	8.1分(平均)	7.0分(平均)	7.5分(平均)	警防課
⑲ 地域消防施設を充実させる	防火水槽の設置数	478基	486基	744基	危機管理課
	消火栓の設置数	878基	938基	1,199基	危機管理課
⑳ 消防団員を確保する	消防団員数	998人	998人	995人 <small>※定数(条例適用により) 定数:995人</small>	警防課
㉑ 警察、学校、地域などと連携して防犯体制を確立させる	市内の青色防犯パトロール車台数	64台	77台	71台	危機管理課
㉒ 消費者の安全意識を高める	消費者教育講習会の年間実施回数	-	12回	12回	水産商工課

【用語解説】

※1「青色防犯パトロール(青パト)」……自主防犯ボランティアのうち、青色の回転灯を装備した自動車(青パト)を用いて行われる防犯パトロールのこと。

市内 162 の行政区において自主防災組織が設立されました。今後、自主防災組織が有効に機能するよう、防災訓練を繰り返し行う必要があります。

119 番を受信してから救急車が現場に到着するまでの時間は、達成目標 7.0 分に対し、7.5 分でした。近年の救急件数の増加状況から、目標達成することは非常に厳しい状況です。しかし、平成 25 年の全国平均は 8.5 分であり、本市は全国的にみると救急車現場到着時間が速い状況です。今後も目標達成に向けて、消防装備の整備、消防職員のさらなる資質向上などが必要です。

犯罪認知件数は、平成 25 年から増加傾向にあり、今後も取組の強化が必要です。市内の青色防犯パトロール車台数は、個人所有車から団体所有車へと変更されたことから、登録台数が減少しています。しかし、地域の見守り活動は年々活発化しており、今後も地域における防犯活動の活性化を促すことが必要です。

○政策を取り巻く社会情勢・環境の変化など

「政策（１）都市機能の充実」

①消費税増税、資材調達費の高騰、労務単価の上昇により、都市施設整備事業費が増加しています。

「政策（２）情報通信基盤の整備」

- ②無線を利用した高速インターネット技術が発達（LTE^(※1) や 4G^(※2) エリアの拡大）しています。
- ③NTT 西日本以外の事業者による高速インターネット接続サービスが拡大されました。
- ④平成 27 年 10 月から社会保障・税番号（マイナンバー）制度が施行されました。

「政策（３）交通環境の整備充実」

- ⑤平成 23 年度以前は、離島航路、鉄道、バス交通、航空路のそれぞれの交通モードで国の補助金制度が異なっていましたが、平成 23 年度にすべての交通モードで地域公共交通確保維持事業補助金として一本化されました。
- ⑥65 歳以上の高齢者が関係した事故が増加傾向にあります。

「政策（４）治山・治水」

⑦平成 24 年の笹子トンネル天井落下事故による道路法施行令の改正が行われ、橋梁長寿命化計画を策定し、修繕などを行うことになりました。

「政策（５）上下水道などの整備」

⑧平成 25 年度から福岡地区水道企業団からの受水量が最大で 10,400 m³から 14,375 m³と約 4,000 m³の増量となり、大口の需要にも対応できる施設能力となりました。

「政策（６）防災・防犯体制の確立」

- ⑨国内での各種大災害の発生に伴い、地域防災の要となる消防団の重要性が高まっています。
- ⑩国内での各種大災害の発生に伴い、共助の基礎的組織である自主防災組織の重要性が高まっています。
- ⑪福島第 1 原子力発電所の事故により、国の原子力災害対策指針が改訂され、本市の一部の地域が災害対策重点区域となりました。
- ⑫国内における各種高齢者施設での火災発生に伴い、各施設独自の防火・防災対応準備の重要性が高まっています。
- ⑬高齢者を狙った特殊詐欺が増加しています。

【用語解説】

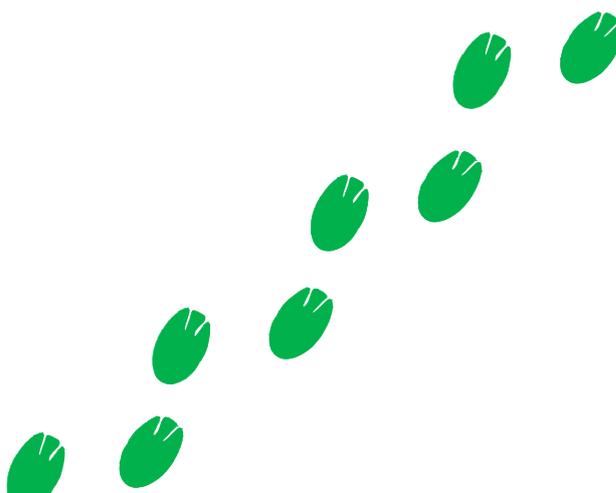
※1「LTE」……Long Term Evolution の略で、現在の第3世代携帯電話(3G)を進化させた通信規格。従来の通信規格より速度が速く、たくさんのデータを一度に送受信できるのが特徴。

※2「4G」……第4世代の無線移動体通信(携帯電話、移動データ通信)技術の総称。



第1次糸島市都市計画 マスタープラン

平成25年3月



②将来の都市構造

都市構造は、ゾーン、拠点、連携軸といった3つの要素で構成します。

1) ゾーン（土地利用のまとまり）

5つの特色あるゾーン（都市的整備ゾーン、農業・農村振興ゾーン、森林保全ゾーン、玄界灘海岸ゾーン、観光レク・交流ゾーン）に分け、都市と自然との共存を次世代に引き継いでいきます。

【都市的整備ゾーン】

都市機能を集積し、利便性とにぎわいを創出するゾーンで、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な生活環境と都市活動の確保を目指します。本ゾーンは、以下に示す5つの土地利用で構成します。

都市拠点 地域

- ・コンパクトな都市的土地利用を図るため、筑前前原駅周辺、波多江駅周辺、筑前深江駅周辺、志摩初地区周辺、新駅（構想）周辺を都市機能が集積する核と位置づけます。
- ・交通ネットワーク機能の強化、文化・公共施設の配置など、人が集うことを想定した快適な都市空間とにぎわいを生み出す地域として整備します。

商業 地域

- ・筑前前原駅周辺、波多江駅周辺、国道202号沿線、志摩初地区周辺、筑前深江駅周辺では、魅力的でにぎわいのある商業地を形成し、地場産業の活性化を図ります。

九州大学 連携地域

- ・九州大学学術研究都市構想をふまえ、九州大学伊都キャンパス西側周辺、西九州自動車道前原IC周辺、二丈武・二丈松国地区は、九州大学の研究活動と関連する企業や研究所、学生・教職員のための住居やレクリエーション施設などを誘致・誘導する地域として位置づけます。

工業・流通 地域

- ・西九州自動車道前原IC周辺、国道202号バイパス沿線、志摩松隈・志摩馬場地区周辺は、交通の利便性を生かし、工業・流通企業が集積する地域として位置づけます。

住宅 地域

- ・既存の住宅地域は、下水道などの生活基盤の整備を進め、緑豊かで生活利便性の高い良好な居住環境を形成します。
- ・新たな住宅地域の整備として、筑前前原駅と波多江駅との間に新駅の設置を促進し、前原東土地区画整理事業の推進を図ります。さらに、社会状況の変化に応じて、土地区画整理事業や地区計画制度などを活用した市街地整備を図ります。

【農業・農村振興ゾーン】

農業振興地域農用地区域を中心として、優良農地と田園風景の保全に努めながら、農業基盤の維持と強化を図ります。

農業集落の生活環境の改善と農林業の担い手の確保を図るとともに、地産地消や市民農園としての活用、グリーンツーリズムの推進など、都市部との交流・連携を図ります。

また、定住促進モデル住宅の整備の検討を進めます。

【森林保全ゾーン】

脊振雷山県立自然公園及びその周辺の森林や、糸島半島の内陸部にある森林からなるゾーンで、林産物の供給をはじめ、河川や海の水質保全、水源のかん養、良好な景観の維持、災害の防止、地球温暖化の防止など、森林が有する多面的な機能の維持を図ります。

多くの市民に森林の持つ公益的機能を理解してもらい、林業の担い手不足に起因する荒廃林を整備し、森林や里山の保全を図ります。

【玄界灘海岸ゾーン】

玄海国定公園に指定された地域とその周辺からなるゾーンで、風光明媚な景観や自然環境を保全しつつ、それらと調和した水産資源の適切な保存・育成・管理と、水産物の安定供給を図ります。

漁業関連施設や漁村集落環境の改善に加え、市内外へ新鮮で安全な水産物を提供し、さらには漁業と観光を組み合わせるブルーツーリズムの推進など、水産業の振興を図ります。

【観光レク・交流ゾーン】

美しい海岸や森林、のどかな田園、農山漁村集落、貴重な史跡など、観光・交流を目的に人々が集うゾーンです。隠れた地域資源を掘り起こすとともに、自然や歴史・文化、農水産物などの各資源をテーマ性・ストーリー性などで結びつけ、より魅力的で回遊性のあるゾーンを目指します。

2) 拠点（都市機能が集積する場）

本市の拠点の考え方は、鉄道駅、旧市町の庁舎があった地区、校区の中心地区を考慮して設定します。なお、周辺に鉄道駅がある校区については、鉄道駅周辺を拠点とします。

拠点は広域拠点、地区拠点、生活拠点の3つのタイプから構成され、広域拠点が多様な都市機能が最も集積する地区となります。

【拠点の考え方】

区分	条件	拠点の場所	選定理由
都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> ○市域を越えた広域的で多様な都市機能の集積を図る地区 ○商業、文化、多様な公共施設などの集積を図る地区 ○本市の玄関口、顔ともなる地区 	・筑前前原駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の中心地区であり玄関口 ・大規模集客施設の立地を誘導していく地区（県が設定している大規模集客施設立地ビジョンの「広域拠点」に位置づけられている。） ※次頁（福岡県の「大規模集客施設の立地ビジョン」における拠点の考え方）参照。
	<ul style="list-style-type: none"> ○広域拠点以外 ○合併前の旧1市2町の中心的地区で、それぞれの地区のさまざまな都市的サービスの集積が高い地区 ○広域拠点を補完する地区 	・波多江駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・人口集積が多く、九州大学の最寄駅 ・大規模集客施設の立地を誘導していく地区（県が設定している大規模集客施設立地ビジョンの「拠点」に位置づけられている。）
		・筑前深江駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・旧役場、小学校、公民館が立地 ・大規模集客施設の立地を誘導していく地区（県が設定している大規模集客施設立地ビジョンの「拠点」に位置づけられている。）
		・志摩初地区周辺	
<ul style="list-style-type: none"> ○広域拠点以外 ○生活利便性の高い都市的サービスが集積し、新たな人口の受け皿となる拠点連携型都市づくりのモデル地区 ○広域拠点を補完する地区 	・新駅（構想）周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・集約型都市構造へ転換を図る低炭素都市づくりのモデルとなる地区 	
都市拠点以外	<ul style="list-style-type: none"> ○広域拠点、地区拠点以外 ○鉄道駅周辺において、地区拠点に次いで日常生活サービス（日常生活品販売、地域医療など）を提供する地区 ○農業・農村振興ゾーンの小学校周辺などにおいて、日常生活サービスのほか、地区のコミュニティ活動の場、災害時の避難場所を提供する地区 	・美咲が丘駅周辺	・JR筑肥線駅周辺
		・一貴山駅周辺	
		・加布里駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・JR筑肥線駅周辺 ・小学校や公民館が立地する
		・福吉駅周辺	
		・長糸地区	<ul style="list-style-type: none"> ・農業集落の中心地区 ・小学校や公民館が立地する
		・雷山地区	
		・怡土地区	
		・引津地区	
・桜野地区			

福岡県の「大規模集客施設の立地ビジョン」における拠点の考え方

- ・福岡県では、大規模店が郊外に立地するなど、これまでの都市機能が拡散する都市構造から、都市機能を拠点に集積する『集約型都市構造』へ転換するため、「大規模集客施設の立地ビジョン」を、平成19年6月に策定しました。これによれば、本市では、筑前前原駅周辺が広域拠点、波多江駅周辺、筑前深江駅周辺、志摩初地区周辺が拠点と位置づけられています。
- ・広域拠点と拠点に立地誘導するのは下表のとおりであり、拠点以外の地区は、大規模集客施設の立地を抑制することとしています。

【広域拠点、拠点に立地誘導する施設内容など】

大規模集客施設の種類の		大規模集客施設の規模等	うち広域拠点に立地を誘導する規模等
商業・ 娯楽系	商業施設、スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等の不特定多数の人が利用する施設	施設の床面積の合計が3,000㎡ ^{※2} を超えるもの	施設の床面積の合計が10,000㎡ ^{※1} を超えるもの
公共・ 公益系	公共施設（国、地方公共団体の拠点施設：庁舎、市町村役場、基幹図書館）	国・地方公共団体が整備する公共施設	国・県が整備する公共施設
	病院	病床数200床 ^{※2、※3} を超えるもの	3次医療圏規模のもの
	福祉施設	収容人数200人 ^{※2} を超えるもの	（立地の影響が市町村の範囲を超えるような規模のものはない）
	大学等	学生数が500名 ^{※2} を超えるもの	同左

- ※1：立地の影響が1つの市町村の範囲内に留まる程度の規模は都市圏等の実情による。
- ※2：立地の影響が街区の単位（徒歩圏）等を超える程度の規模は都市圏等の実情による。
- ※3：病床数には、療養、精神等を除く。

3) 連携軸（多様な交流や連携を支える交通ネットワーク）

多様な都市活動が円滑に行われるよう、広域連携軸、拠点連携軸、地域ネットワーク道路で構成し、拠点間や都市内外を機能的に繋ぐ交通ネットワークを形成します。

広域
連携軸

- 国道202号、同バイパス、西九州自動車道を位置づけます。
- 九州大学との連携、産業の誘致、観光、農林水産業の周辺都市部との連携といった面から、これらの道路、ICと市内各地区へのスムーズなネットワークの充実を図ります。

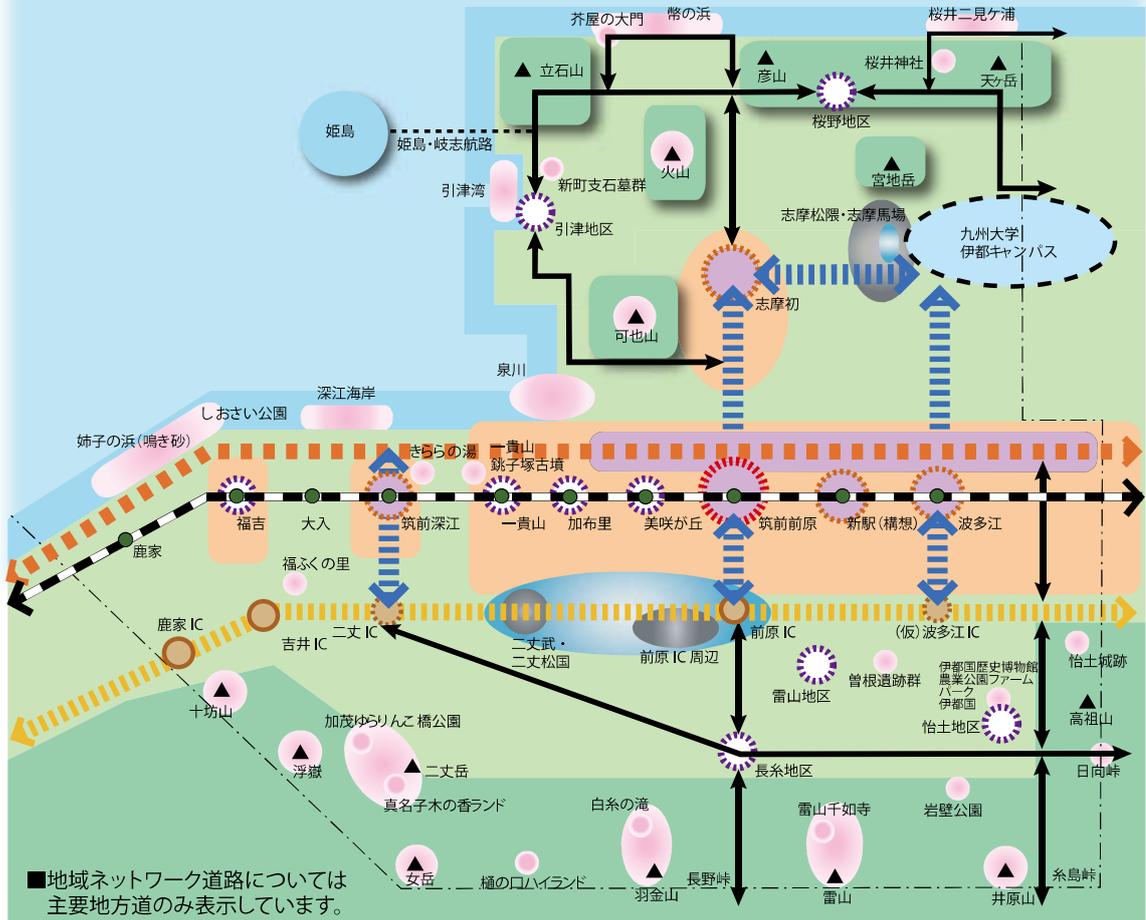
拠点
連携軸

- 拠点として位置つけた広域拠点、地区拠点、九州大学伊都キャンパス、九州大学連携地域、工業・流通地域及び西九州自動車道のICなど重要な交通結節点を結ぶ道路を位置づけます。
- これらの道路整備においては、新たな都市計画道路の決定なども検討しながら、ゆとりのある歩道・植栽空間を有する、安全で快適な道路整備を進めます。

地域ネット
ワーク道路

- 地域ネットワーク道路は、本市全体の生活、経済活動を支える基本的な道路で、広域連携軸を補完する道路や、糸島半島を周回する道路、農業・農村振興ゾーンや都市的整備ゾーンを結ぶ道路などを位置づけます。
- これらの道路は、一部狭隘な区間での改良やバイパス的な整備を進めるものとし、また、都市的整備ゾーン内にあつては、新たな都市計画道路の決定などを検討します。

将来都市構造図



- 地域ネットワーク道路については主要地方道のみ表示しています。
- | | | | |
|---|--|--|--|
| 【土地利用及び拠点】 | | 【連携軸】 | |
| <p>都市的整備ゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 広域拠点 ○ 地区拠点 ● 商業地域 ● 九州大学連携地域 ● 流通地域 ● 住宅地域 ● 生活拠点 ● 農業・農村振興ゾーン ● 森林保全ゾーン ● 玄界灘海岸ゾーン ● 観光レク・交流ゾーン | | <ul style="list-style-type: none"> ⇄ 広域連携軸 一般国道202号 ⇄ 広域連携軸 一般国道202号/バイパス・西九州自動車道 ● インターチェンジ(構想) ⇄ 拠点連携軸 ⇄ 地域ネットワーク道路 | |



(2) 都市施設などの整備方針

土地利用の方針を踏まえ、これを支える道路などの交通体系、公園緑地、下水道などの都市施設の整備方針を定めます。

①交通体系の整備方針

各拠点間や九州大学との交通ネットワークの充実を図ります。

道路種別	役割
広域幹線道路	都市骨格を形成し、福岡市や唐津市などの都市圏との広域的な移動を担う軸
幹線道路	広域連携軸と広域拠点、地区拠点、九州大学連携地域、工業・流通地域を結び、拠点間の連携を高める軸
補助幹線道路	各地域間の連携を高め、生活拠点への円滑な移動とともに半島の回遊性を高める役割を担う軸

1) 広域幹線道路ネットワーク形成の方針

都市活動の拡大、九州大学の移転などによって、福岡市や唐津市方面など広域の交通需要の増大が予想されます。

このため、国道 202 号、同バイパス、西九州自動車道を広域幹線道路と位置づけ、西九州自動車道の暫定区間の早期完成、国道 202 号バイパスの早期完成、国道 202 号の拡幅整備促進を図ります。

市域西部に二丈 I C の整備促進を図ります。

市域東部に広域幹線道路と幹線道路の結節点として（仮）波多江 I C（構想）を位置づけ、広域幹線道路ネットワークの充実を図ります。

2) 幹線道路ネットワーク形成の方針

市域の一体性を確保するため、旧市町間の交通ネットワークの充実や、九州大学伊都キャンパス、九州大学連携地域、工業・流通地域などとの連携を高めるネットワークの形成が必要とされています。

前原 I C から志摩初、九州大学方面を結ぶ幹線道路ネットワークとして学園通線西回りルートを位置づけます。

国道 202 号バイパスから市街地を通り、九州大学へ接続する中央ルートの整備促進を図ります。

東西方向の地域間交通として、国道 202 号南側に主要地方道大野城二丈線、北側に新たな道路を位置づけ、これらを結ぶ南北方向の道路により、格子状の道路ネットワークの構築を図ります。

3) 補助幹線道路ネットワーク形成の方針

拠点間の相互の連絡性を高めるため、幹線道路とのネットワークの充実を進めながら、拠点間の移動の利便性を高める道路ネットワークの形成を図ります。

各拠点からICや国道202号バイパスへのアクセス強化を図ります。

4) 鉄道駅関連整備の検討

駅を中心に徒歩圏で生活できる市街地形成を図るため、駅前広場や自由通路、駐車場・駐輪場、及び駅へのアクセス道路などの整備により、駅利用者の利便性の向上を図ります。

エレベータの設置など、すべての人が利用しやすい駅を目指し、バリアフリー化を図ります。

筑前前原駅と波多江駅の間に新たな拠点として新駅（構想）を位置づけ、新駅設置に合わせて南北からの新駅へのアクセス強化を図ります。

5) 公共交通の整備方針

公共交通については、鉄道を軸として、バス路線と結節することにより、公共交通ネットワークを構築します。郊外から市街地への生活路線に加え、九州大学へのアクセス向上や市内循環バスを整備することにより、市街地活性化や市内回遊性の向上、新たな居住者創出などを図ります。バス路線がない地域へは、市民協働で市民参加型交通を導入することにより、公共交通不便地域の縮減を図ります。

また、バスの定額運賃やICカードシステムの導入検討、車両の大型化などにより、利便性が高く親しまれるバス交通とし、利用者の拡大を図ります。

一方で、バス路線の赤字が膨らんでいることから、指定管理者制度や市営バス化について研究し、効率的で持続可能なバス路線を構築していきます。

6) その他（道路・交通施設など）の整備の方針

【健康づくりを支援する道路づくり】

市民の健康の増進・維持を図るため、既存道路を活用したウォーキングコースやサイクリングコースの設定を推進し、通行しやすい道路の整備を目指します。

【安心・安全な道路づくり】

救急車などの緊急車両の通行や災害時における避難路の確保のため、主要な区画道路や細街路の整備を検討します。

段差のない歩道、ゆとりのある歩道空間の確保、視覚障害者誘導用ブロックや信号の整備、放置自転車の解消対策など、すべての人が歩きやすい、バリアフリーの道づくりを進めます。

九州大学伊都キャンパスや学術研究機関の立地などによって外国人来訪者の増加が期待されるため、誰もが訪れやすく、住みやすい環境づくりとして、国際性を考慮したサイン整備に努めます。

【道路・橋りょうの長寿命化】

都市基盤整備にかかる費用対効果を高める観点から、橋りょうなどについては、長寿命化を図る管理方法を推進し、長期的な活用に努めます。

【道路ネットワークの見直し】

市全域をカバーする総合的な道路ネットワークを構築するため、道路体系の再編を図るとともに、地域循環型のまちづくりを目指して、地域間連携を強化するバイパス道路の整備や、これにあわせて都市計画道路を含めた道路ネットワークの見直しを図ります。

【林道の活用と整備】

森林保全地区では、林業振興を目的としている広域基幹林道を観光振興にも生かすとともに、林道の整備を図りながらその維持管理を行います。

西九州自動車道



コミュニティバス



糸島市地域防災計画

糸島市防災会議

平成27年6月

5 電気通信施設

通信事業者は、平素から設備自体を物理的に強固にし、災害に強い信頼性の高い通信設備を構築するとともに、電気通信システムの一部の被災が他に重大な影響を及ぼさないよう信頼性の向上を図るため、次の内容により電気通信施設の整備等を推進する。

■災害予防対策

○ 電気通信設備等の高信頼化	○ 災害対策用機器及び車両の配備
○ 電気通信システムの高信頼化	○ 災害対策用資機材の確保と整備
○ 災害時措置計画	○ 防災訓練の実施
○ 通信の利用制限	○ 防災に関する防災機関との協調

第5 交通施設の整備

道路管理者及び漁港管理者は、災害時の緊急輸送ネットワークの確保を考慮し、防災点検結果等を踏まえ、災害に強い施設整備を推進する。整備検討にあたっては、緊急輸送路線を優先しつつ、地震や豪雨による浸水などで道路が寸断され、孤立集落になる可能性が高い集落について留意する。

1 道路の整備

(1) 幹線道路の整備

幹線道路は、災害時の救助活動、救援活動、物資輸送など緊急輸送路や、火災の延焼防止機能としても有効である。特に本市では、一般国道、主要地方道、一般県道等が幹線道路として重要であり、被災により不通となったときは、市域が分断され、大きな障害が発生する。

そのため広域幹線道路として重要な役割を担っている国県道について、交通量に合った歩道及び車道幅員の確保、バイパス道路の整備、道路排水施設の整備等、道路の環境整備を促進するよう国、県に要請する。

■市域の主な幹線道路

一般国道	国道202号、国道202号バイパス、国道497号（西九州自動車道）
主要地方道	12号前原富士線、49号大野城二丈線、54号福岡志摩前原線、56号福岡早良大野城線、85号福岡志摩線
一般県道	143号藤川二丈線、506号船越前原線、507号宮ノ浦前原線、563号瑞梅寺池田線、564号雷山前原線、567号桜井太郎丸線、569号桜井吉田線、572号波呂神在線、573号本加布里停車場線

※ 資料編 2-11 緊急交通路

(2) 生活道路の整備

生活道路は、災害時の避難活動や緊急車両が通行する防災上重要な道路である。そのため生活道路を幹線道路の整備や市街地の開発等にあわせて整備する。

また、既存道路については、交通量や交通動線等を把握し、幅員の狭い道路の解消、歩道の整備、排水施設の整備等を推進するとともに、維持、管理に努める。

※ 資料編 1-13 道路危険箇所

※ 資料編 1-16 市指定災害予想危険箇所

第2 道路及び海上交通の確保

1 緊急輸送路の確保

都市計画班は、道路管理者と連携し、緊急輸送道路となる道路の状況を点検し、交通規制、応急復旧などを行い、通行を確保する。

また、道路の通行禁止、制限等の緊急輸送道路における状況について、警察署と密接に連絡をとる。

2 県の緊急輸送に関する交通規制対象道路

県は、災害発生時の被害者の救援、緊急物資等の輸送への対処を目的として、県内の国道、主要地方道等を緊急輸送道路として指定している。

市域の該当する緊急輸送道路は、次のとおりである。

■緊急輸送道路の指定状況

路線区分	市域の路線
緊急輸送道路（1次）	○一般国道：国道202号、福岡前原有料道路（西九州自動車道）
緊急輸送道路（2次）	○主要地方道：12号前原富士線、49号大野城二丈線、54号福岡志摩前原線、85号福岡志摩線

※ 資料編 2-11 緊急交通路

3 道路の障害物の除去

建設班は、路肩の崩壊、がけ崩れ、倒壊物等により通行に支障があるときは、建設事業者団体等に出動を要請して障害物の除去を行い、迅速に通行可能にする。

また、危険箇所には道路標識や警戒要員を配置するなどの措置をとる。なお、道路上の障害物の除去は、緊急輸送等に必要な路線を優先して行う。

4 海上輸送路の確保

漁港管理者は、漁港等の施設を点検し、施設の被害情報を把握するとともに、応急復旧などを行い、海上緊急輸送機能を確保する。

また、水産商工班は必要に応じて県、自衛隊、第七管区海上保安本部等の協力を得て、港内の航行可能路を選定するとともに海上輸送ルート確保に努める。

※ 資料編 2-13 港湾、漁港、避泊港

第3 車両等、燃料の確保、配車

1 車両、燃料の確保

管財契約班は、緊急輸送のための車両、燃料を確保する。

(1) 車両、燃料の調達

市有車両を管理し、燃料の調達を行う。

市有車両が不足する場合は、車両の借り上げを行う。

※ 資料編 2-14 市有車両

2-11 緊急交通路

出典：福岡県地域防災計画資料編（平成26年度）

地域	種別	道路名	距離 (km)	選定理由	予備路線
福岡地域	陸上輸送	九州縦貫自動車道	133.6	本州、九州中・南部方面等からの緊急輸送	国道3号
		国道3号	161.9	本州、九州中・南部方面等からの緊急輸送	九州縦貫自動車道
		国道202号	67.1	佐賀・長崎方面からの緊急輸送	福岡前原道路
	海上輸送	国道3号	161.9	博多港(箱崎埠頭)等からの緊急輸送	
		市道千鳥橋唐人線	3.2	博多港(中央埠頭・箱崎埠頭)等からの緊急輸送	
	航空輸送	県道桧原比恵線	7.3	福岡空港等からの緊急輸送	国道3号
		国道3号	161.9	陸自福岡駐屯地、航自春日原基地からの緊急輸送	
北九州地域	陸上輸送	九州縦貫自動車道	133.6	本州、九州中・南部方面等からの緊急輸送	国道3号
		国道3号	161.9	本州、九州中・南部方面等からの緊急輸送	九州縦貫自動車道
		国道10号	70.4	大分・宮崎方面からの緊急輸送	
	海上輸送	国道10号	70.4	苅田港、宇島港等からの緊急輸送	
		国道199号	46.7	小倉港、門司港等からの緊急輸送	
	航空輸送	国道10号	70.4	北九州空港、航自築城基地等からの緊急輸送	
		県道北九州芦屋線	8.9	空自芦屋基地からの緊急輸送	国道3号
筑後地域	陸上輸送	九州縦貫自動車道	133.6	本州、九州中・南部方面等からの緊急輸送	国道3号
		国道3号	161.9	本州、九州中・南部方面等からの緊急輸送	九州縦貫自動車道
		九州横断自動車道	31.3	大分・長崎方面等からの緊急輸送	
	海上輸送	国道209号	26.9	大牟田港、三池港からの緊急輸送	
	航空輸送	県道藤山国分1丁田線	1.9	陸上自久留米駐屯地からの緊急輸送	
		国道3号	161.9	陸上小郡駐屯地等からの緊急輸送	
筑豊地域	陸上輸送	国道200号	82.4	本州、九州中・南部方面等からの緊急輸送	国道3号
		国道201号	79.9	本州、九州中・南部方面等からの緊急輸送	九州縦貫自動車道
	海上輸送	国道201号	79.9	博多港、苅田港からの緊急輸送	
	航空輸送	県道飯塚福岡線	2.0	陸上自衛隊飯塚駐屯地からの緊急輸送	

※各国道の延長は、バイパスを含む県内延長距離を計上

糸島市原子力災害広域避難個別計画

糸 島 市

H27.6

3 市広域避難個別計画策定の基本方針

市広域避難個別計画の策定にあたっては、広域的避難が必要となることから、糸島市（以下「市」という。）は、県の支援を受けて策定するものとし、その基本方針は、次のとおりとする。

（1）計画策定における県と市の役割

県	市
①避難所（避難先）の調整・確保	①30 km圏内の詳細な線引き
②在宅の要配慮者、社会福祉施設入所者及び病院入院者の避難所の調整・確保	②避難対象者の特定 ・自力避難できる市民 ・在宅の要配慮者 ・社会福祉施設入所者及び病院入院者
③主要避難経路（幹線道路）の決定と交通規制	③指定避難所への住民の振り分け
④避難手段となるバスの確保	④在宅の要配慮者、社会福祉施設入所者及び病院入院者の避難先への振り分け
⑤自衛隊車両・船舶・ヘリコプター、海上保安庁船舶・ヘリコプターの要請	⑤避難経路の決定
⑥モニタリング体制の確立	⑥避難手段の決定 ・自家用車 ・バス等
⑦スクリーニング体制の確立	⑦姫島行政区住民（離島）の避難方法
⑧安定ヨウ素剤の配備	⑧避難者受入先自治体との調整
⑨救護所（スクリーニング、健康相談等）の開設	⑨避難所運営
⑩愛護動物の保護体制の確立	

※スクリーニング；放射性物質の身体への付着を確認する汚染検査

（2）避難対象範囲の線引き

玄海原発から30 kmの線引きは、行政区又は自主防災組織の範囲を基本として行う。ただし、地理的要件等によりそれにより難いときは世帯ごとに決定する。

（3）避難の対象となる校区、行政区等

避難の対象となる校区、行政区、人口及び世帯数は、別紙資料①のとおりとする。

（4）指定避難所

県が調整した避難所（以下「指定避難所」という。）は、別紙資料②のとおりとする。

（5）指定避難所への避難住民の振り分け

- ①避難対象範囲の避難住民（以下「避難住民」という。）の振り分けは、行政区単位又は自主防災組織単位を基本とする。ただし、指定避難所の収容人数等により1行政区を1つの指定避難所へ振り分けできない場合は、分散した振り分けを行う。
- ②指定避難所への避難住民の振り分けは、別紙資料②のとおりとする。

（6）主要避難経路

①主要避難経路（幹線道路）は次のとおりとし、避難住民は渋滞を避けるためあら

かじめ指定された道路を通行して避難するよう努める。

- ・国道 202 号
- ・国道 202 号バイパス
- ・福岡前原有料道路（西九州自動車道）
- ・二丈浜玉有料道路
- ・県道 49 号大野城二丈線
- ・県道 54 号福岡志摩前原線
- ・県道 56 号福岡早良大野城線
- ・県道 85 号福岡志摩線
- ・県道 506 号船越前原線
- ・福岡都市高速道路
- ・海上（姫島漁港～糸島市もしくは福岡市の漁港等）

※避難経路の変更等については、引き続き関係機関との協議を行う。

（7）避難手段

- ①避難手段は、原則自家用車又は自家用車への乗り合わせとする。
- ②自家用車がない場合は、自主防災組織等の中で乗り合わせによる避難を行う。この場合、事前に乗り合わせする車両を決めておく。
- ③どうしても上記①又は②による避難ができない場合のみ、指定された集合場所に集合し、市の公用車、県が準備したバス、自衛隊車両等を利用する。
- ④姫島行政区の住民については、市営渡船及び漁船による避難を原則とする。ただし、海の時化等により避難先の最寄りの漁港まで船による避難が困難な場合は、糸島市内（本土）の最寄りの漁港まで船で避難した後、県が準備したバスで避難する。

また、避難誘導に当たっては、できるだけ早期に避難を開始するよう努めるとともに、悪天候等により船舶による避難が困難であると判断された場合には、気密性を確保する等の放射線防護対策を行っている糸島市姫島福祉センター「はまゆう」に一時的に屋内退避するなど特別な配慮を行う。

なお、いずれの方法による避難が困難な場合は、県を通じて海上保安庁の支援又は自衛隊の災害派遣を要請する。

- ⑤①から④の避難手段に加え、他の交通手段を活用できる場合は、その状況に応じて柔軟に対応する。

（8）避難手段等の把握

避難住民が避難するにあたっての避難手段は、アンケート等を実施してあらかじめ把握するとともに、駐車場の確保について、県と協力し避難先自治体との調整を図る。

（9）実際の避難対象範囲等の設定

本計画における避難対象範囲及び避難所の設定は、現時点では一定のルールに基づいた計画とする必要があることから、原子力災害対策指針で示された原子力施設から概ね半径 30 km の範囲（UPZ）で設定している。しかしながら、福島第一原発の事故でも明らかになったように、放射性物質の拡散は、事故発生時の気象条件等によ