

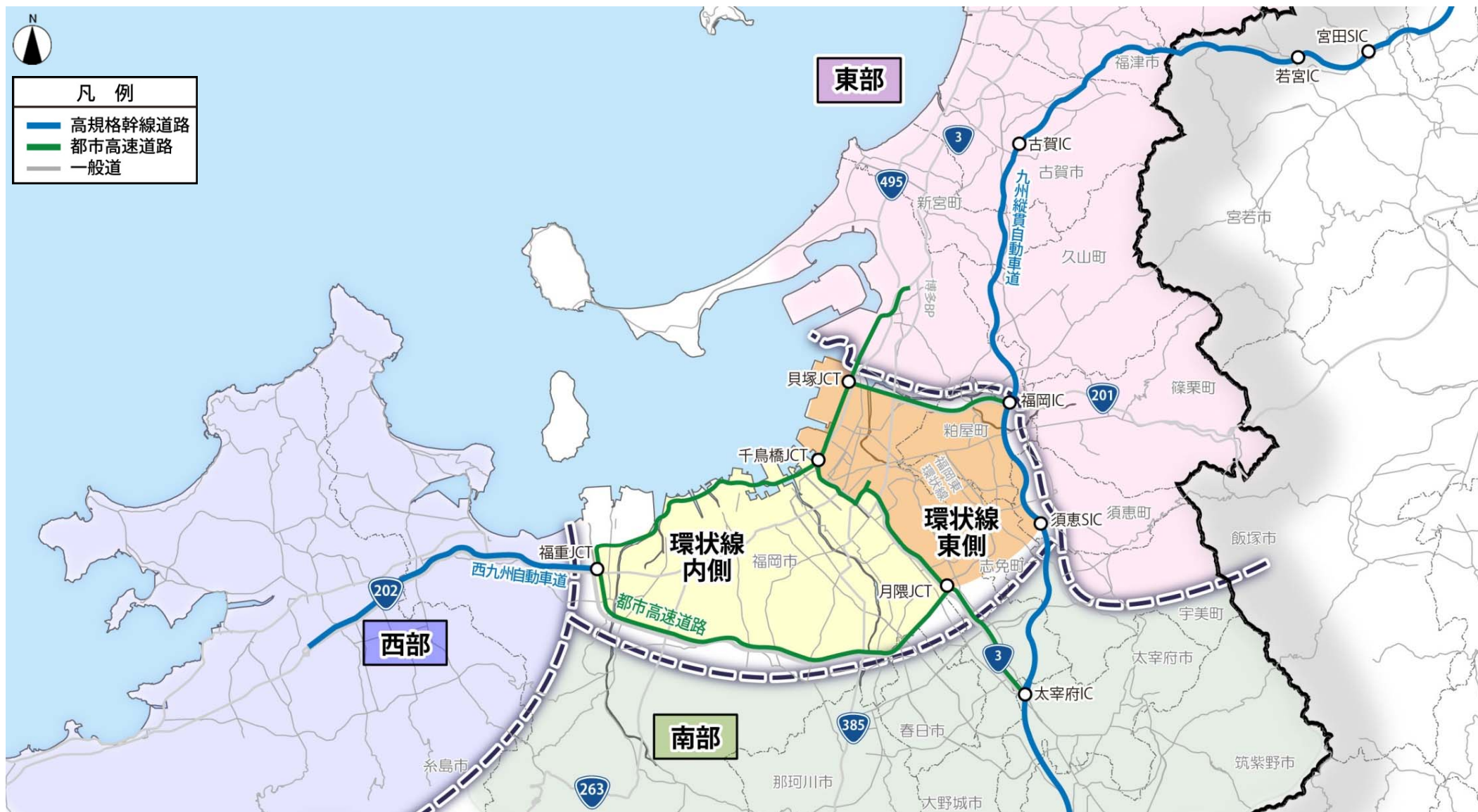
# 福岡都市圏東部幹線道路網検討会

## (第1回 検討会資料)

1. 福岡都市圏の状況…………… P1
2. 福岡都市圏の課題…………… P7

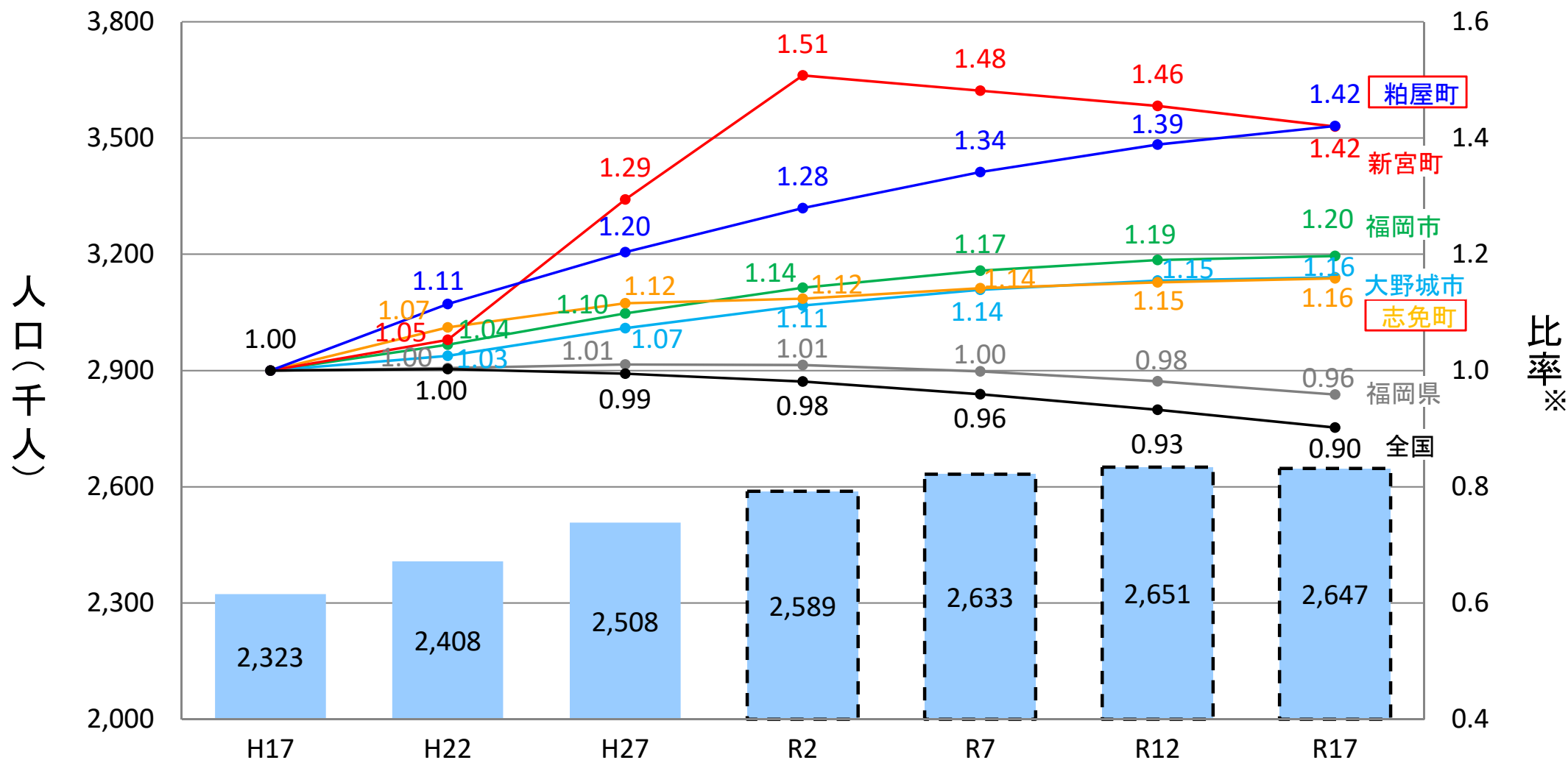
# 0. 定義

- 検討会では、都市高速道路・九州縦貫自動車道に囲まれたエリアについて、その中で都市高速道路環状線内側と環状線東側の2つに区分。
- 上記外のエリアを東部・南部・西部の3つのエリアに区分。



# 1. 福岡都市圏の状況①(人口)

○福岡都市圏は人口が増加しており、持続的に成長が見込まれる地域。  
 ○特に粕屋町や志免町などで人口増加の見込み。(全国や福岡県全体では人口減少の見込み)



[福岡都市圏構成市町(17市町)]

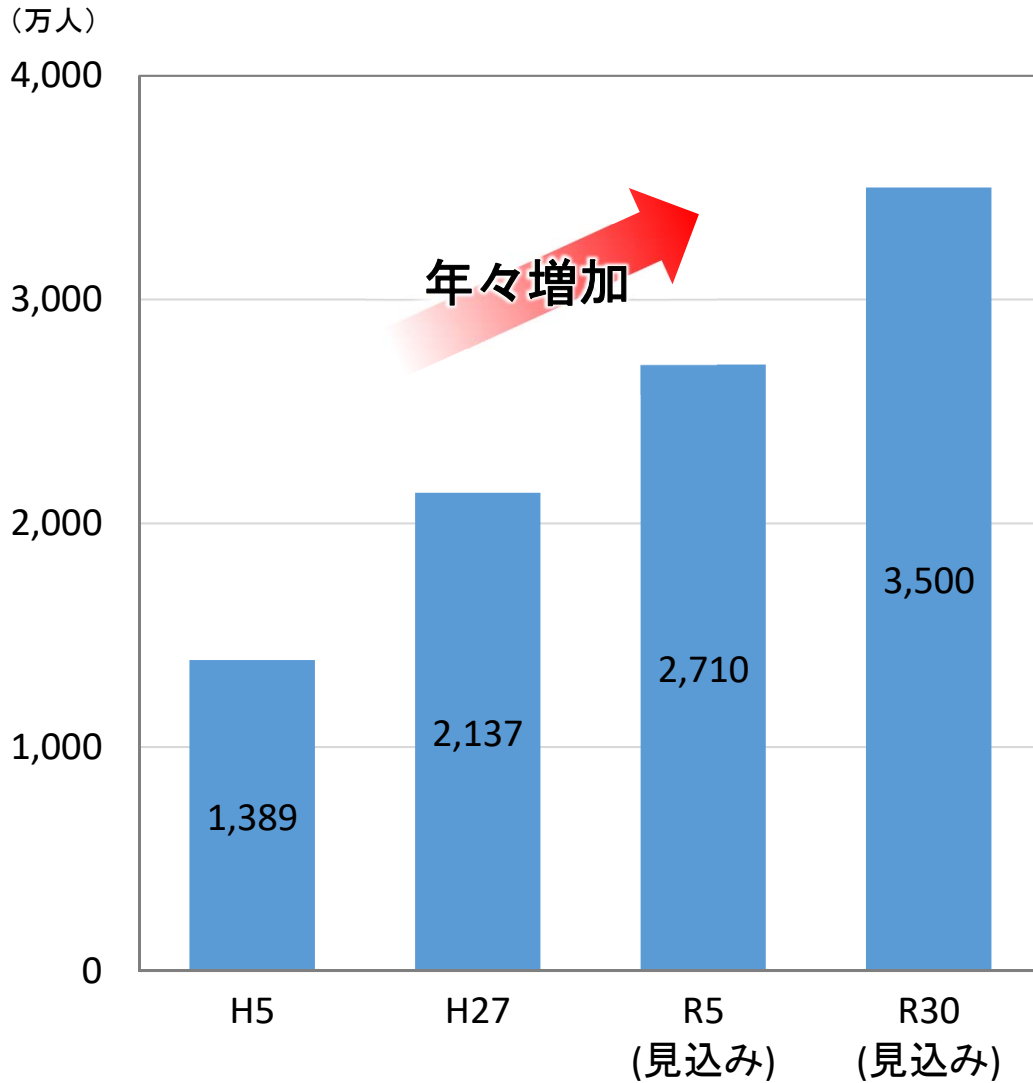
福岡市、筑紫野市、春日市、大野城市、太宰府市、那珂川市、古賀市、宇美町、篠栗町、志免町、須恵町、新宮町、久山町、粕屋町、宗像市、福津市、糸島市

▲福岡都市圏の人口

※: H17に対する比率を示している。  
 (R17/H17の比率の高い上位5市町のグラフを記載)

# 1. 福岡都市圏の状況②(開発計画の例:福岡空港の滑走路増設)

○福岡空港は、滑走路増設が計画されており、今後乗降客数の増加が見込まれる。



▲福岡空港の旅客数推移

資料:国土交通省「空港管理状況調書」  
福岡国際空港(株)中期事業計画(R5,R30見込み)



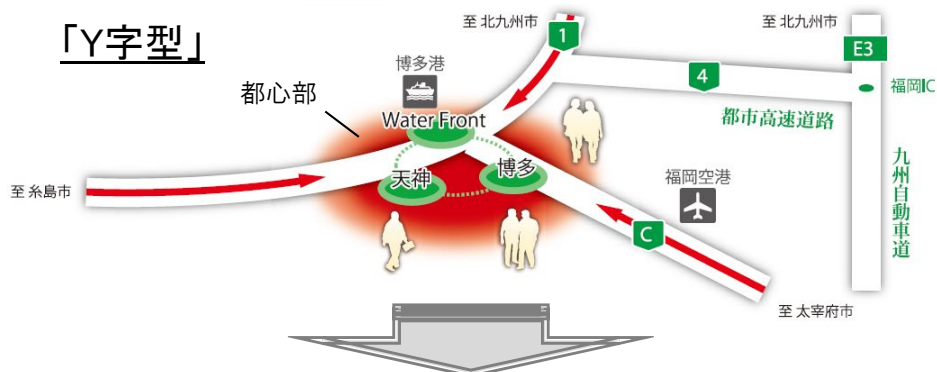
資料:福岡国際空港(株)マスタープラン

# 1. 福岡都市圏の状況③(道路ネットワーク)

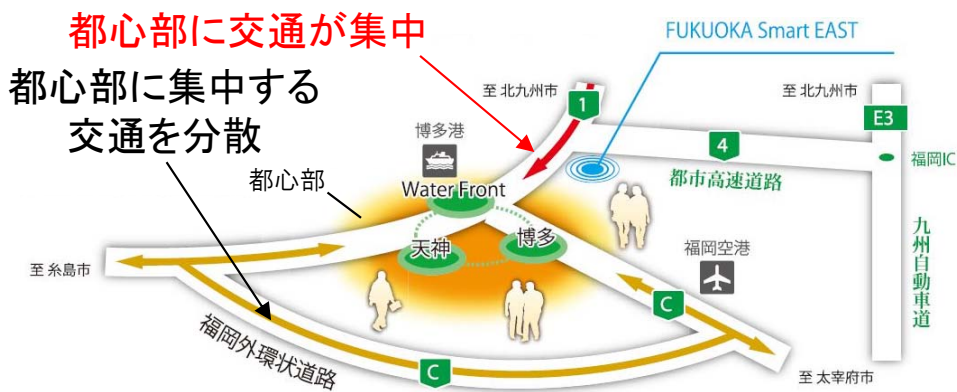
- 過去の福岡都市圏の道路ネットワークは「Y字型」のネットワークであり、都心部に交通が集中しやすいネットワークを形成していた。
- 都市高速道路や福岡外環状道路の整備により、西・南側は都心部の通過交通を分散可能なネットワークが形成されたが、東側は依然として都心部に交通が集中しやすいネットワークとなっている。

## ■福岡都市圏の道路ネットワーク

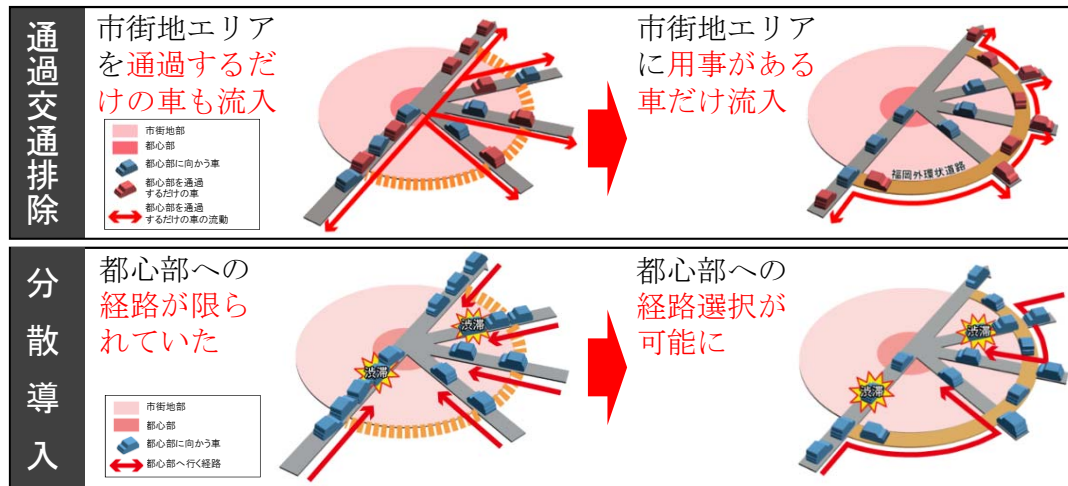
過去 | 都心部に**交通が集中**し、地域発展の妨げに



現在 | 西・南側は都心部の通過交通を分散可能に  
(東側は依然として都心部に交通が集中するネットワーク)

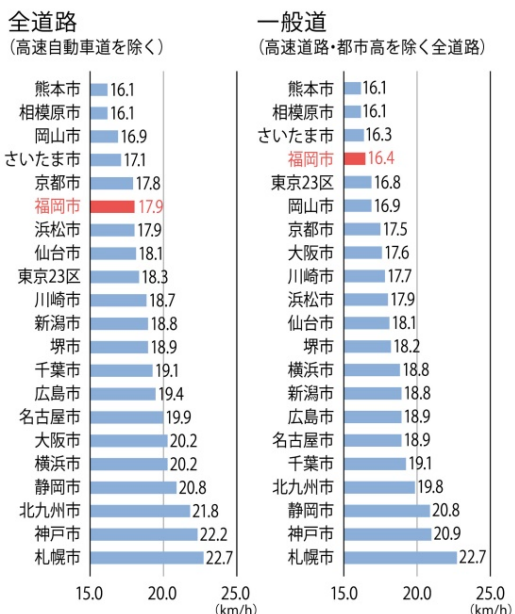


## ■福岡都市圏における環状道路の整備



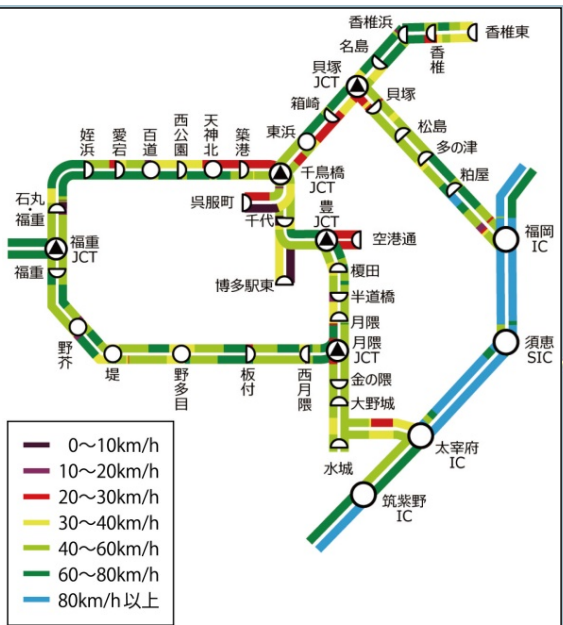
# 1. 福岡都市圏の状況④(道路交通状況:走行速度)

○福岡市の混雑時平均旅行速度が東京都23区を下回り、**都心部を中心に走行速度が低下している状況。**



## ▲政令指定都市・特別区の混雑時平均旅行速度

※混雑時:朝のラッシュ時間帯(午前7時~午前9時)又は夕方ラッシュ時間帯(午後5時~午後7時)のうち上下線それぞれが混雑する時間帯にそれぞれ計測  
 ※混雑時平均旅行速度:全国道路・街路交通情勢調査(H27)におけるDID(人口集中地区)内の全道路(国道、県道、主要地方道、指定市道)の平均値  
 資料:全国道路・街路交通情勢調査(H27)



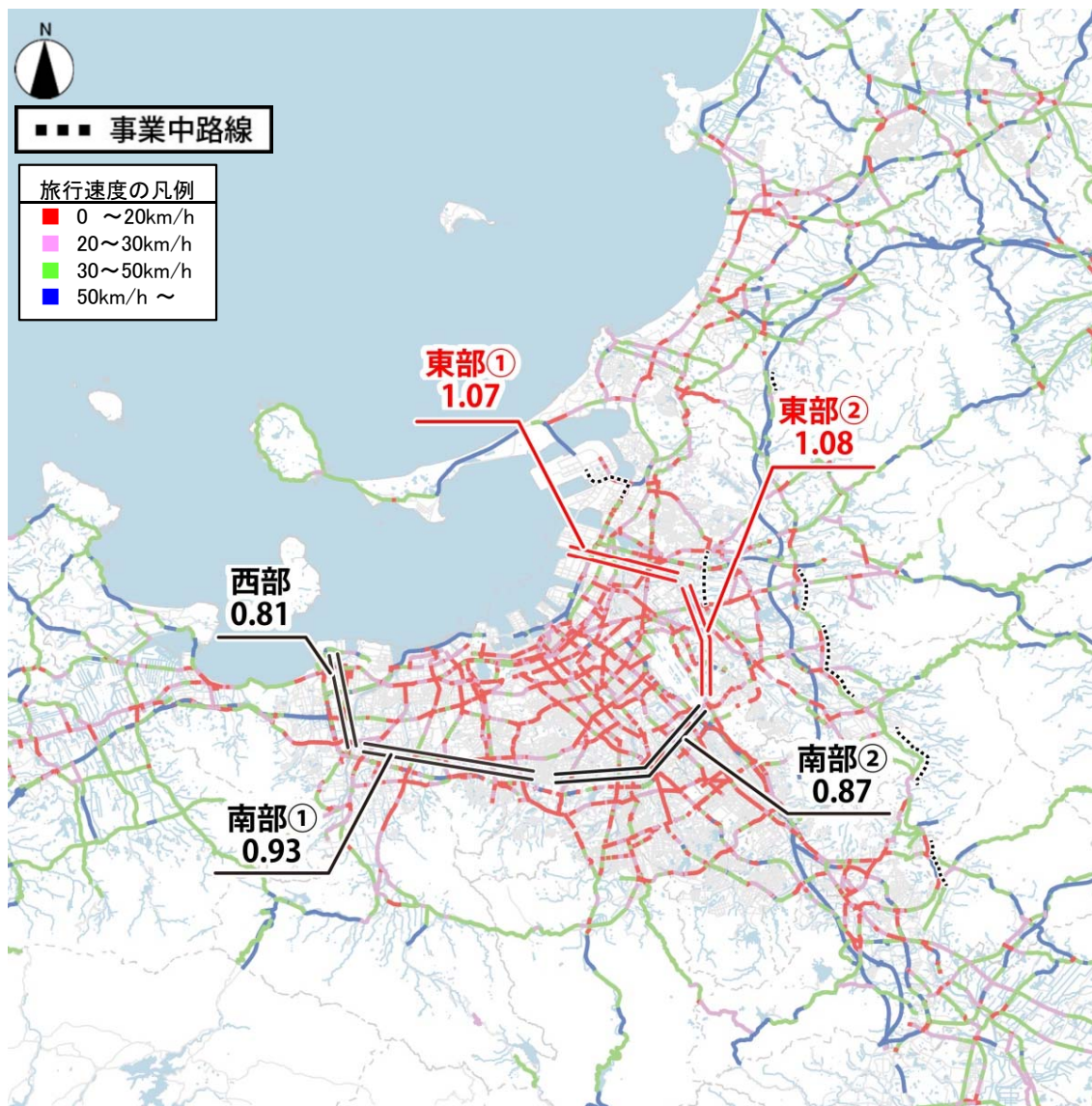
## ▲福岡都市高速道路の旅行速度

※速度:区間毎に最も速度が低下した時間帯  
 資料:全国道路・街路交通情勢調査(H27)



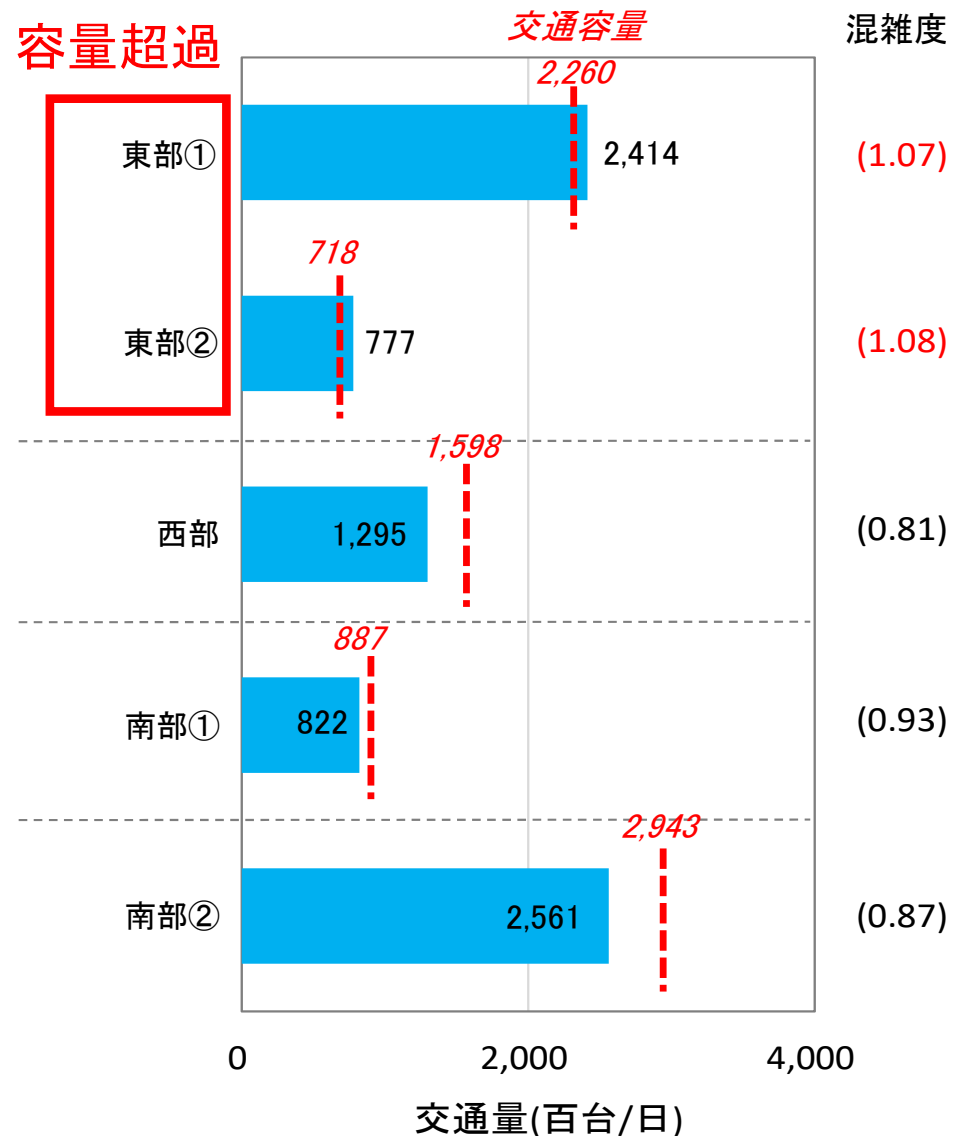
# 1. 福岡都市圏の状況⑤(道路交通状況:交通需要)

○環状線内側・東側の流出入の道路ネットワークをみると、東部の断面で交通需要に対して交通容量が不足。



▲福岡都市圏の道路交通状況

資料:ETC2.0 (R1.6)、全国道路・街路交通情勢調査(H27)

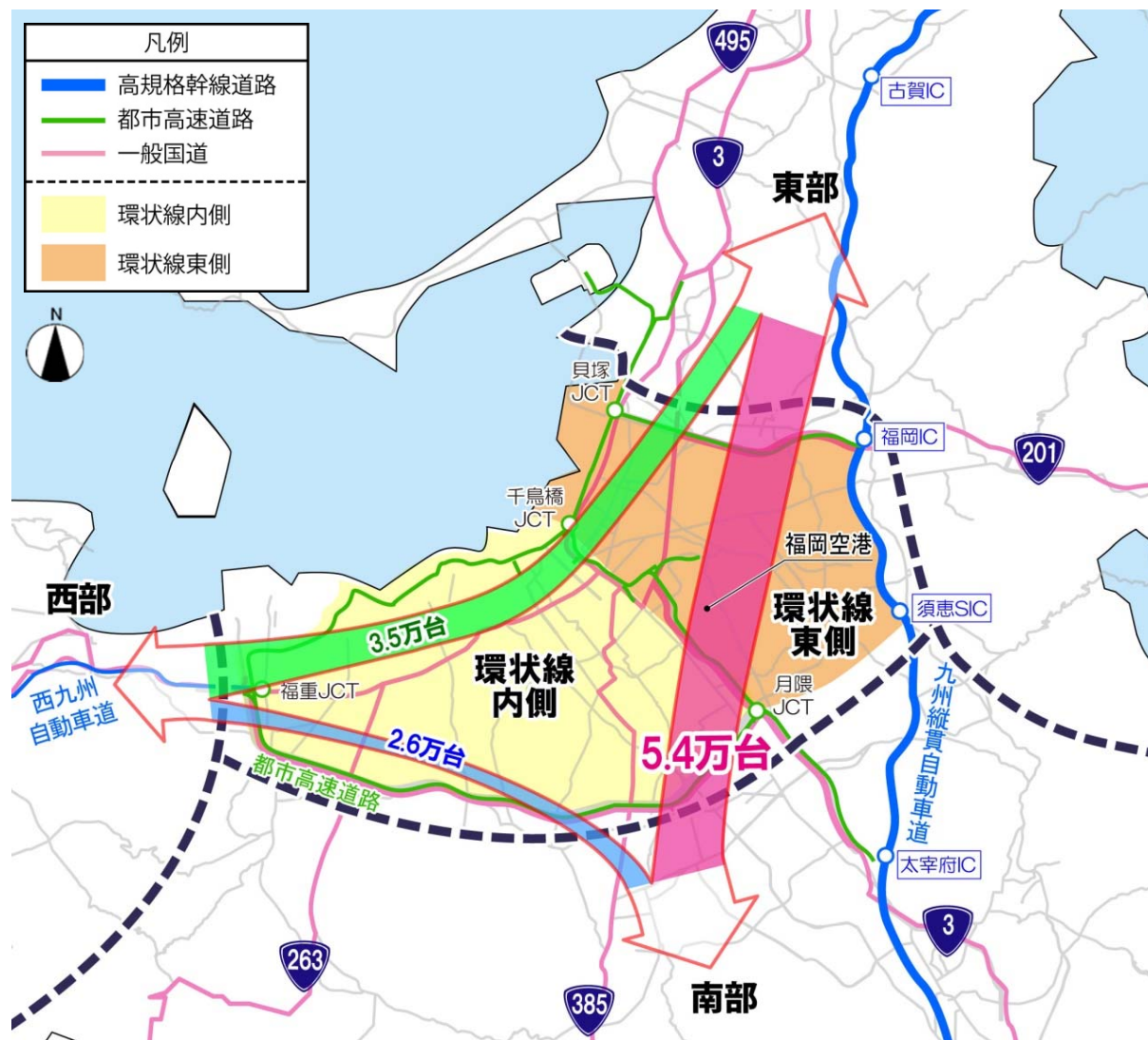


▲福岡都市圏の道路交通状況

資料:全国道路・街路交通情勢調査(H27) 6

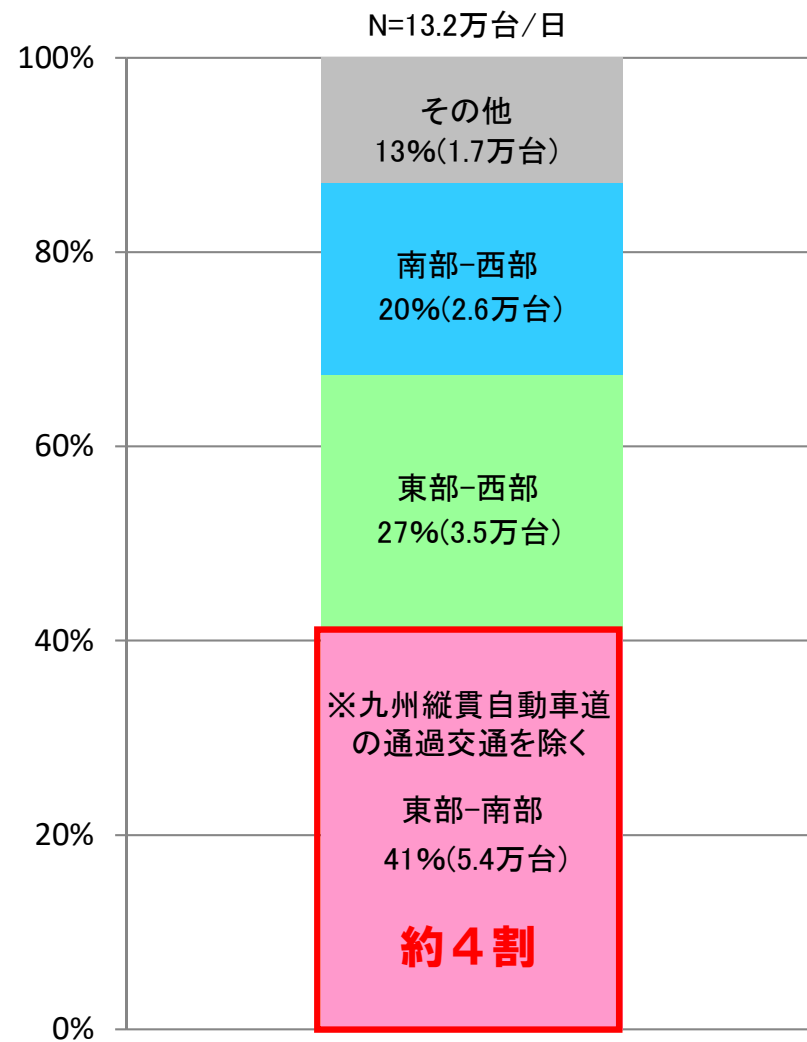
## 2. 福岡都市圏の課題①(通過交通)

○将来の環状線内側と環状線東側の通過交通は、**東部-南部の交通需要が約4割**を占めている。  
(九州縦貫自動車道の通過交通を除く)



▲環状線内側と環状線東側の通過交通需要

資料：交通量推計(将来\_H22ODへ-ス)



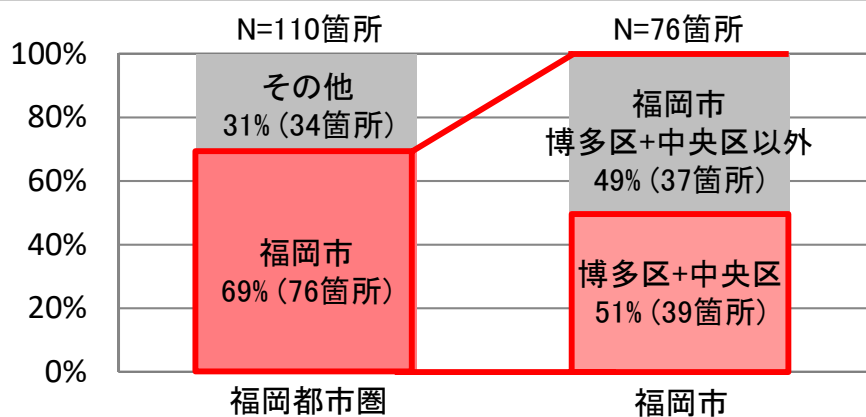
▲環状線内側と環状線東側の通過交通需要

資料：交通量推計(将来\_H22ODへ-ス)



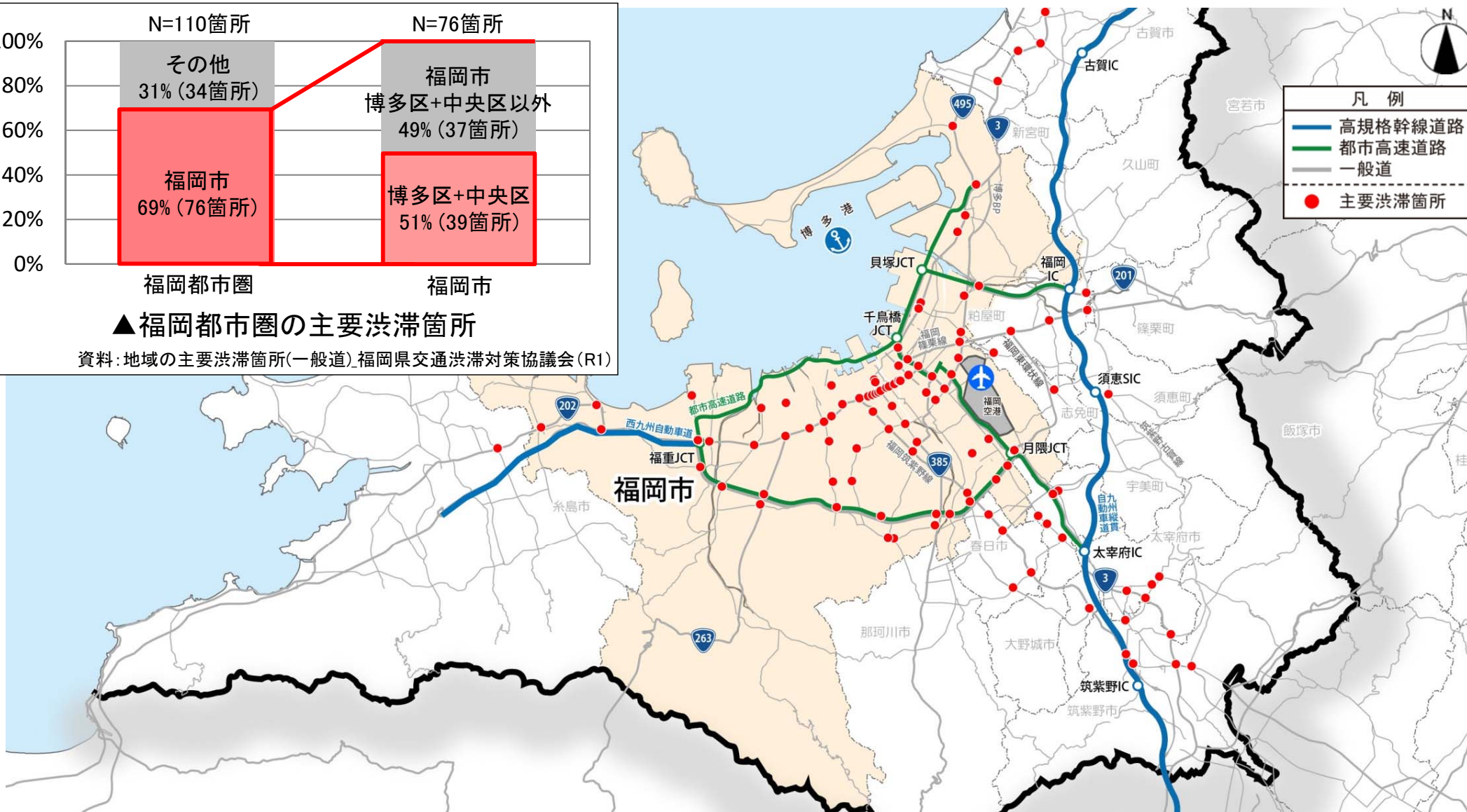
## 2. 福岡都市圏の課題②(主要渋滞箇所)

- 福岡都市圏の主要渋滞箇所は全体で110箇所で、**国道などの主要幹線道路に集中している。**
- 今後、人口増加や天神ビッグバンなどの機能更新に伴い交通需要の増加が見込まれる。



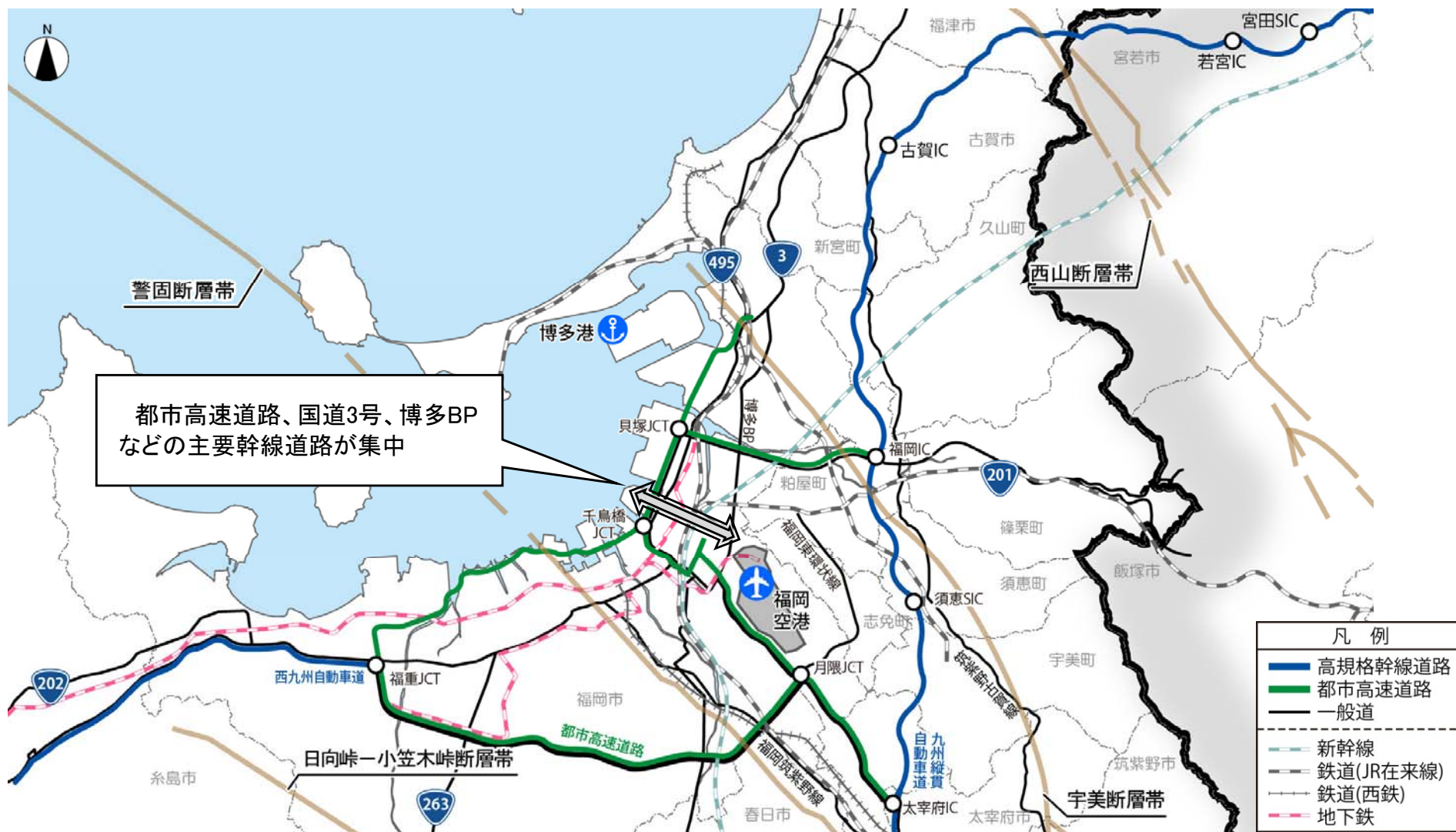
### ▲福岡都市圏の主要渋滞箇所

資料: 地域の主要渋滞箇所(一般道) 福岡県交通渋滞対策協議会 (R1)



## 2. 福岡都市圏の課題③(リダンダンシー)

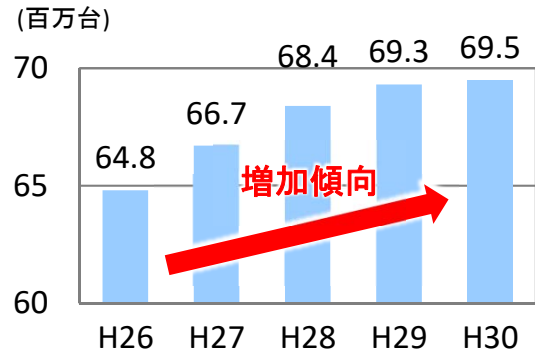
- 福岡都市圏の主要な交通ネットワークをみると、環状線東側においては、都市高速道路、国道3号、博多BPなどの主要幹線道路が集中しているうえ、渋滞が発生するなど交通容量が不足している。
- 大規模災害や事故の場合に、交通機能が麻痺し大きな迂回が必要。



# 2. 福岡都市圏の課題④(都市高速道路)

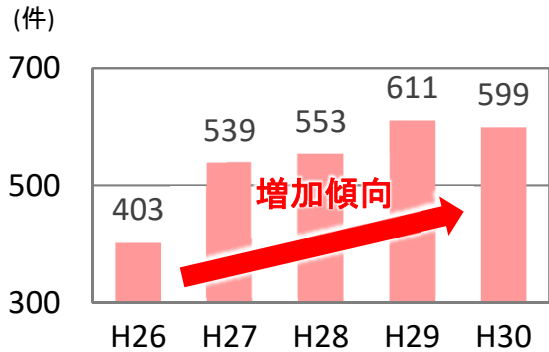
○福岡都市高速道路は、年々利用交通量が増加しており、渋滞の発生も増加傾向。  
 ○特に、東浜付近は最も利用交通量が多い区間。

【利用交通量】



※福岡高速道路における年間通行台数

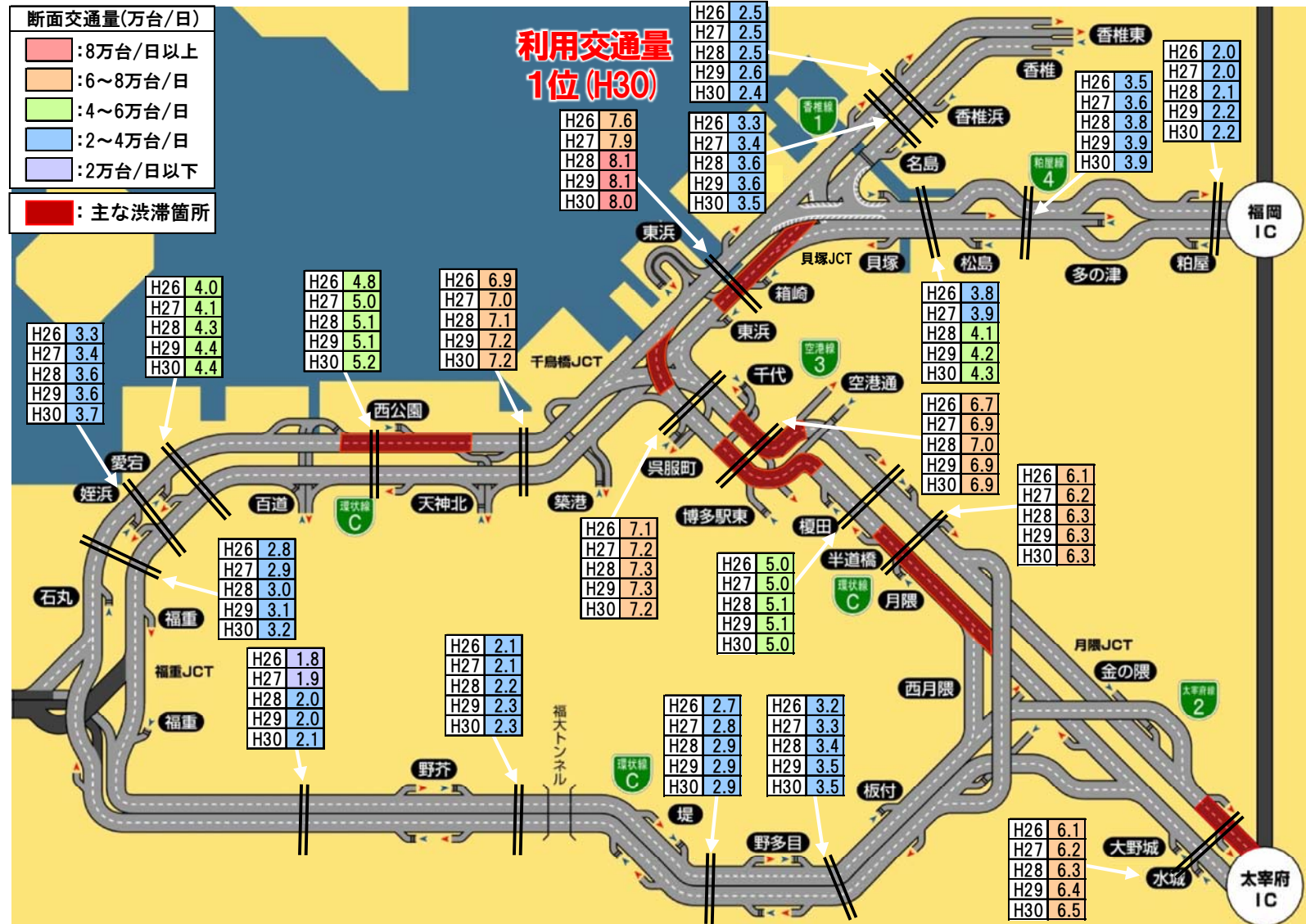
【渋滞件数】



※渋滞：走行速度20km/h以下で車列長0.5km以上の状態が30分以上継続した場合  
 (事故に伴う渋滞を含む)

## ▲福岡都市高速の交通状況

資料：福岡北九州高速道路公社HP

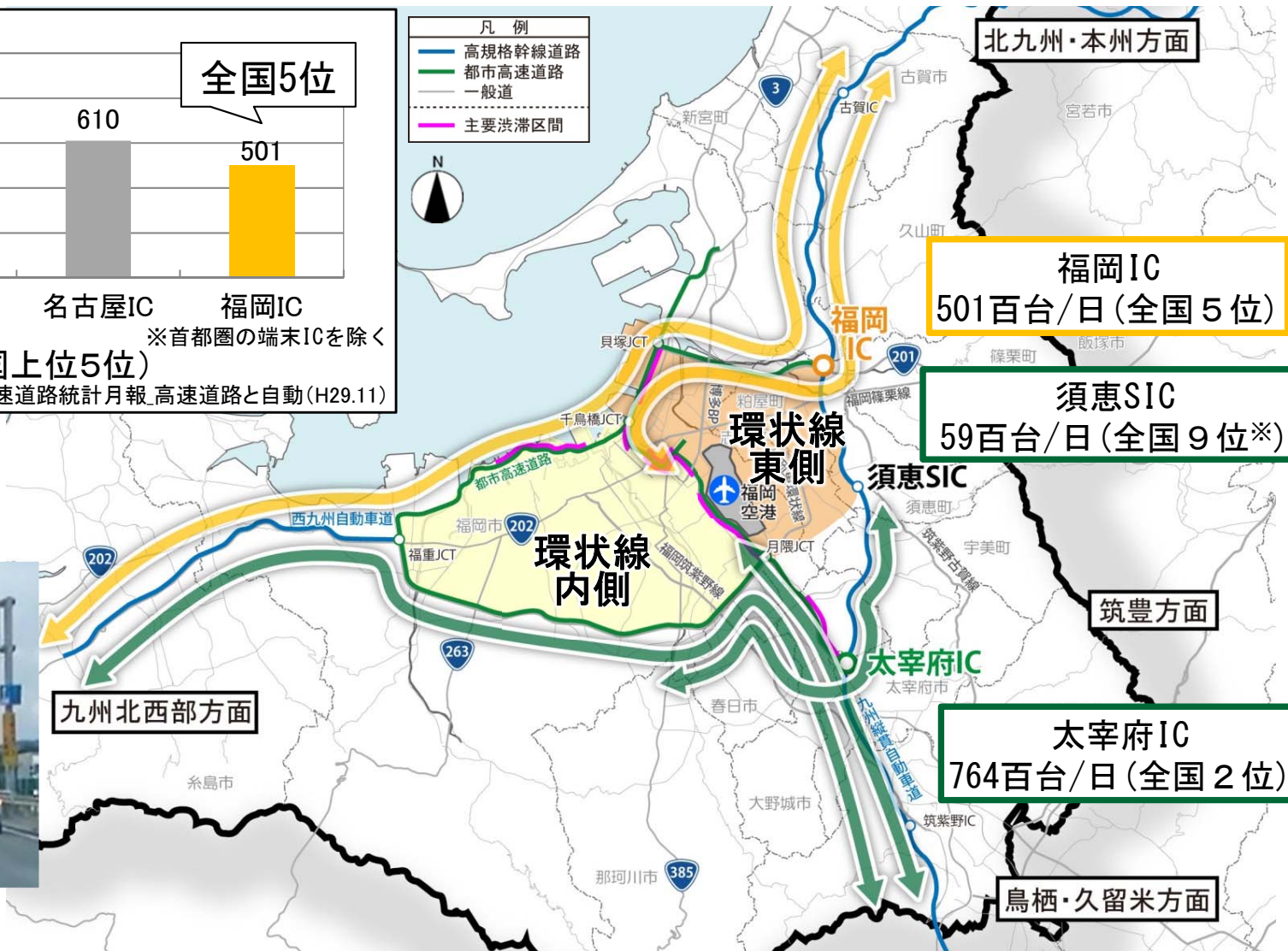
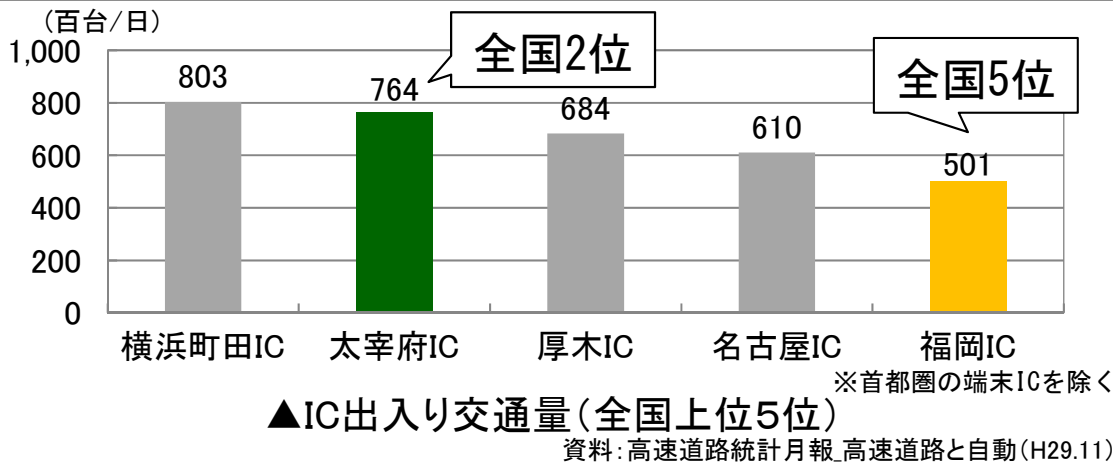


資料：福岡北九州高速道路公社HP

断面交通量\_ふくきたネットワーク 福岡北九州高速道路公社(H27-R1)

## 2. 福岡都市圏の課題⑤(福岡IC、太宰府IC)

- 福岡ICの利用交通は全国5位となっており、太宰府ICは全国2位と利用が多い。
- 特に、筑紫野ICから太宰府ICの上り線は、朝・夕などに交通混雑が発生。



▲太宰府ICの混雑状況

※スマートインターでの順位

資料: 高速道路統計月報\_高速道路と自動車(福岡IC\_太宰府IC\_H29.11、須恵SIC\_R1.9)  
主要渋滞区間\_福岡北九州高速道路公社HP  
(矢印はICを利用する交通の一例を示している。)

# 東部方面の状況（県道 福岡東環状線の整備状況）

○**県道福岡東環状線**は福岡市東区香椎を起点とし、福岡市博多区月隈を結び、地域経済を支え、福岡都市圏の慢性的な交通混雑を緩和する幹線道路であり、開通区間では約3万台/日の利用交通。

凡例	
	高規格幹線道路
	都市高速道路
	一般道
整備状況	
	供用済み
	事業中

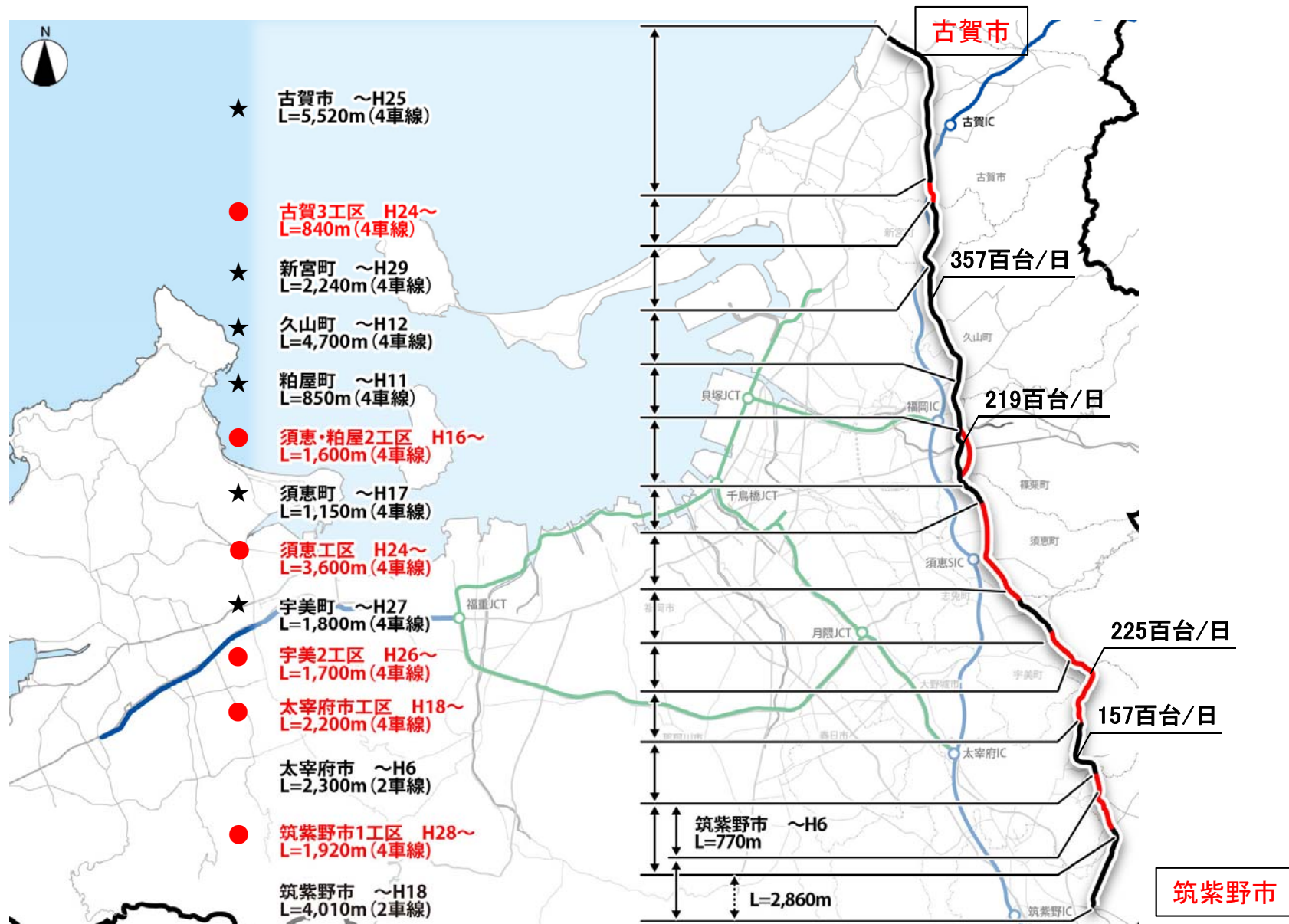


# 東部方面の状況（県道 筑紫野古賀線の整備状況）

○**県道筑紫野古賀線**は福岡県筑紫野市と古賀市を結び、南北交通軸の強化や地域間交流を促進する幹線道路であり、開通区間では約2～3万台/日の利用交通。

凡例	
	高規格幹線道路
	都市高速道路
	一般道
整備状況	
	供用中
	事業中※

※加幅、別線含む



4車完★ : 16.26km  
 残工区 : 17.02km  
 合計 : 33.28km  
 事業中● : 11.86km

MULTI



# 福岡都市圏の 未来の交通インフラを考える シンポジウム

2019  
9/18 水 エルガーラホール8F大ホール  
13:30~15:30  
(開場13:00)  
福岡市中央区天神1丁目4番地2号

主催：国土交通省 九州地方整備局

後援：福岡県、福岡市、福岡地域戦略推進協議会、(一社)九州経済連合会、福岡商工会議所、福岡経済同友会、  
(公財)九州経済調査協会、西日本高速道路(株)九州支社、福岡北九州高速道路公社

# 渋滞 が顕在化する福岡の未来を見据えたインフラ整備を

「福岡都市圏の未来の交通インフラを考えるシンポジウム」(主催・国土交通省九州地方整備局)が 9月18日、福岡市中央区天神のエルガーラホールで開催された。九州経済連合会の麻生泰会長の「九州から日本を動かす～そのために福岡都市圏が果たすべき役割」と題した基調講演を受け、九州経済調査協会の岡野秀之・事業開発部長をコーディネーターに、産学官のパネリストが「福岡都市圏の未来の交通インフラのあり方」について議論を行った。



## 主催者あいさつ 新たな幹線道路ネットワークを

平成30年4月に道路法が改正され、新広域道路交通計画の策定を考えています。みなさまのご意見をうかがいながら、福岡都市圏の幹線道路ネットワークを考えていきます。

道路整備には、多くの財源が必要であり、地域の熱意が大切です。福岡都市圏の発展につながるよう、将来の広域道路ネットワークの構築を考えていかなければならないと思います。



## 来賓あいさつ インフラのあり方についてビジョンを

福岡市はいま、急速な発展を遂げています。人口は2010年から5年間で7万5000人増加しました。外国人入国者数も2013年から5年間で2.6倍の309万人に達しました。そうした中、

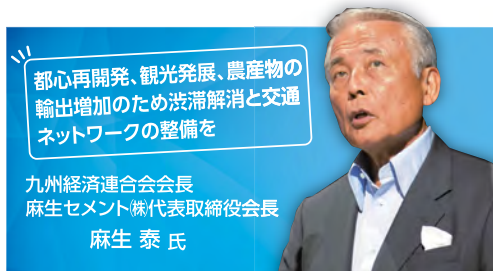
天神ビッグバン、博多コネクティッド、ウォーターフロ

ントネクスト、九州大学跡地など、たくさんの再開発計画が進行中です。

そこで今、大きな課題になっているのが天神や博多駅など都心の渋滞です。また、都市高速の東浜ランプや太宰府IC付近でも頻繁に渋滞が発生しています。

日本一気な都市と言われる福岡の勢いを継続するためには、今こそ都市圏の将来を見通し、最適な交通インフラのあり方についてビジョンを描くことが何よりも必要です。

## 基調講演 九州から日本を動かす ～そのために福岡都市圏が果たすべき役割



都心再開発、観光発展、農産物の輸出増加のため渋滞解消と交通ネットワークの整備を

九州経済連合会会長  
麻生セメント株式会社代表取締役会長  
麻生 泰 氏

日本のGDPは25年以上、横ばい状態にあり、全世界との相対的シェアも半減しています。そうした中で福岡は九州の中心都市として成長を続けています。全国の政令市の中では人口の増加率がもっとも大きく、スタートアップも盛況であります。

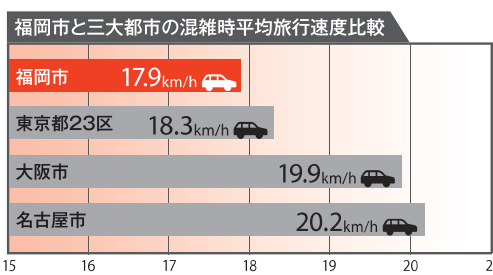
九州各地からの農水産物の集荷窓口、さらに九州

各地への観光の送客窓口となっている博多港や福岡空港は農水産物輸出や観光におけるゲートウェイとしての重要な役割を担っており、九州のさらなる活性化のためにも福岡都市圏と各地を結び定時性、速達性を高める交通インフラの整備が非常に重要です。

また、成長著しい福岡の中心部では今、天神ビッグバンや博多コネクティッド、ウォーターフロントネクストなどが進められています。

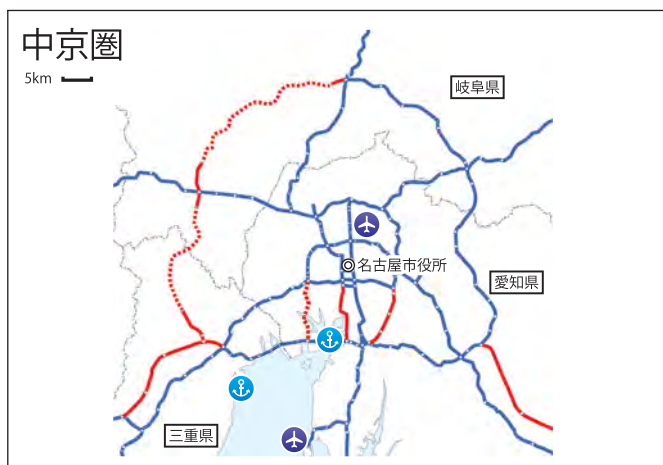
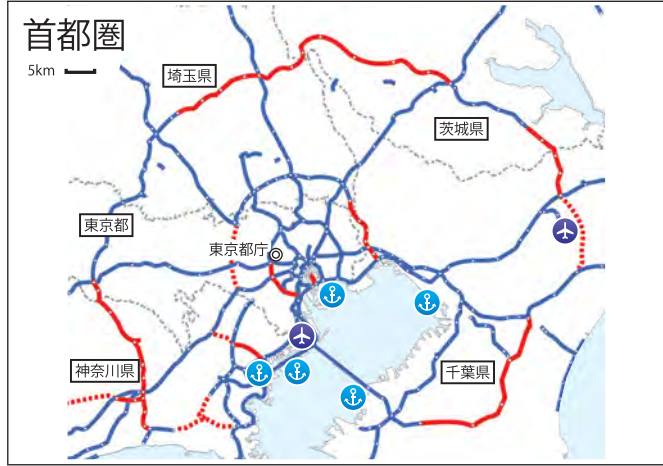
この都市機能の強化により福岡が発展しますが、その反面、福岡都市圏の慢性的な交通渋滞が更に酷くなる可能性があり、都心圏の交通渋滞をどう解消するか、交通ネットワークやモーダルコネクストといった交通体系の整備をどう創りあげるか。これらの課題解決が大きな課題となっています。

福岡をこれから、どう伸ばしていくか。これが大事です。福岡が成功すれば、他の都市への刺激となり、飛躍への弾みとなります。そういう意味で、われわれ現役の「福岡人」には福岡を伸ばしていく責任があります。



## 整備が遅れている福岡都市圏の高規格道路

●●●● 事業中路線    — 過去10年間に整備された路線    — 過去10年以上前に整備された路線



## パネルディスカッション

### 人口増加に対応する交通インフラの課題

岡野 2050年の人口予測によると、福岡の人口密度は九州の他の都市に比べて非常に高く、交通インフラ問題をどう解決するかというのが大きな課題です。



コーディネーター  
九州経済調査協会  
事業開発部長  
兼 BIZCOLI館長  
岡野 秀之 氏

鈴木 福岡都市圏の都心部では複数箇所渋滞が発生し、特に昨年全線開通した国道3号博多バイパスの空港付近では、慢性的な渋滞が発生している状況で対策の検討が必要です。また、朝夕のラッシュ時の平均速度が東京、大阪に比べて遅い状況です。

環状道路の機能が十分でない東部・粕屋地域は、混雑度も非常に高い状態です。福岡都市圏の今後のさらなる人口増加、都心の交通需要の増加にどう対応していくかが、最大の課題です。

松本 西鉄福岡天神駅周辺は多様な都市機能の集積が進み、魅力を創りあげてきましたが、一方で交通渋滞など課題も顕在化しました。天神、博多、ウォーターフロント3拠点の開発を推進する中で、同様の問題を発生させないためにも、バス路線の再編や連節バスの導入などで都心部のバス運行本数を削減するほか、フリッジパーキングの社会実験を通してマイカーの都心乗り入れ抑制策などを行っています。

街を発展させるためには、交通渋滞は大きな問題です。マイカーなど車両を削減するとともに、街路空間を高度化し、人間中心で歩いて楽しめる街づくりを目指す必要があります。



交通渋滞など課題が顕在化  
東部の道路網は早期取り組みを  
西日本鉄道株式会社執行役員  
都市開発事業本部副本部長  
兼 まちづくり推進部長  
松本 義人 氏

榎本 都市開発が進み経済活動が活発になれば、人の移動も増えます。インフラ整備には時間がかかり、財源に限りがあるので、現状のインフラを効率的に活用できる方法も考えるべきです。インフラはどうあるべきか時間軸も考え議論していくことが大事です。

岡野 佐治さんは自動運転車の実験に取り組まれています。

佐治 警察庁や国土交通省から実験に必要なガイドラインや基準が示され、それを活用して実験していますが、議論の前提の30年後は、自動車の運転免許証の返納が増え、若い世代が車を運転しない状況が出てくるかもしれません。移動インフラとして、自動運転車やバスなどシェアードサービスでの移動も当然、想定されます。

# 福岡都市圏の未来の交通インフラを考えるシンポジウム

## 福岡都市圏の未来の交通インフラのあり方

辰巳 都心部の再開発が進むにしたがい交通需要は増えるため、需要増加の吸収が課題です。また、いまだ残る都心部の通過交通に対し東回りの交通をどうするか、交通ネットワークの多重性・連続性の確保も重要です。福岡市の人口は、2035年に160万人まで増える予測で、インフラの整備を真剣に考えていく必要があります。

### 都市の発展には交通インフラが重要

岡野 30年先に向け成長と交通インフラ充実のため何が必要ですか。

榎本 お年寄りが移動でき、社会活動ができることが成長を支える一つの要因です。技術を活用し社会課題を解決しながら経済を成長させるのが肝要で、インフラのネットワークと併せてインフラのアップグレードも求められます。



都市開発が進めば人の移動も増加  
都市の課題を解決して経済成長を  
福岡地域戦略推進協議会  
事務局長補佐  
榎本 拓真 氏

松本 東部地域の道路整備は早期に取り組む必要があると思います。また、将来、自動運転、LRTやBR-Tなどの新モビリティサービスが普及していることを前提に、道路整備に取り組んでいただきたいと思います。

佐治 自動運転の実験で困るのは、飛び出しや割り込み、路上駐車です。これらの障害に対し、ハード面の拡張だけでなく、ソフト面の制御で道路の使い方をルール決めする事も有効です。



将来、若い世代が運転しない状況も  
自動運転も見据えたインフラ整備を  
SBドライブ株式会社  
代表取締役社長 兼 CEO  
佐治 友基 氏

鈴木 将来的に自動運転も視野に、公共交通の利便性を高める交通結節機能の強化が一つの課題です。都心の交通インフラ整備にあたり重視しているのが、にぎわい空間の創出、「自動車」中心から「人」中心の道路空間の実現です。架け替え事業を進めている春吉橋はこの迂回路橋を活用し将来的には、にぎわい空間を整備していきます。また、国体道路もどのように回遊性を確保する空間にしていかが検討を進めています。



辰巳 いまだ残る都心の通過交通に対し東側の環状など道路ネットワークが必要と考えます。他の都市圏のように福岡都市圏にも環状線が複数あってもいいし、公共交通はバスでの補充が重要です。特に連節バスの専用レーン創設も検討すべきです。



いまだ残る都心部の通過交通  
東側の環状道路など必要では  
福岡大学工学部  
社会デザイン工学科教授  
辰巳 浩 氏



### 長期的な視点でのインフラ整備の構想

岡野 これまでの議論で、様々な課題が見えてきました。これから何に取り組むべきでしょうか。

松本 民間事業者として今後もサービス向上に努めますが、一民間企業ではできないことも多くあります。道路空間整備や公開空地を活用したにぎわい空間の創出などについては、企業、住民、行政と一緒にマネジメントすることが大切です。

佐治 福岡はスタートアップ企業を支援しており、自動運転業界も、進出を検討しているところがあります。福岡で生まれたものを世界水準にという意気込みで、良い事例をつくりたいです。

榎本 技術は日進月歩。今の要求水準と将来のインフラ要求水準も違います。その変化に対応しながら、できることから始めることが大切です。

辰巳 都市が発展する、そして、外から投資を呼び込むというとき、交通インフラはとても重要です。交通インフラへの投資は未来への投資。早めに議論して、ビジョン、計画を作っていく、スピード感が重要です。

鈴木 今後、早期に整備すべき環状道路や自動運転社会の到来も見据え構想づくりから始めるもの、10年、20年という時間軸で構想を練っていきたいです。アジアのリーダー都市を目指す福岡のさらなる発展に向け、経済界、関係行政機関、市民のみなさんの声を力にして、具体的な事業の実現に取り組んでいきたいです。



渋滞が最大の課題  
長い時間軸での構想を  
国土交通省九州地方整備局  
福岡国道事務所長  
鈴木 通仁 氏