

平成30年度 第2回九州幹線道路協議会

日時:平成 30 年 12 月 25 日(火)15:00～

場所:第三博多偕成ビル 4階会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨 拶

3. 議事

(1)概要説明

資料-1

(2)新広域道路交通ビジョンの中間とりまとめ

資料-2

資料-3

(3)新広域道路交通計画(1次案)について

資料-4

4. 閉 会

新たな広域道路交通ビジョン等の策定概要

平成30年12月25日
九州幹線道路協議会

重要物流道路制度の概要

平常時のネットワーク

主な課題

- トラックドライバーの高齢化が進行し、人口減少・少子高齢化に伴い深刻なドライバー不足が顕在化
- 国際海上コンテナ車(40ft背高)*の台数が5年間で約1.5倍に増加
(H24:約20万台→H28:約30万台) 等

* 道路の通行には特車通行許可が必要

災害時のネットワーク

主な課題

- 熊本地震では、熊本県内の緊急輸送道路約2千kmのうち50箇所での通行止めが発生
- 災害時に道路について不安がある・やや不安があると回答した方は5割以上で前回より増加(H24:50.6%→H28:53.8%、内閣府) 等

重要物流道路

<<平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保>>

広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、基幹となるネットワークを計画路線も含め構築

機能強化・重点支援

- ・トラックの大型化に対応した道路構造の強化
- ・災害時の道路の啓開・復旧の迅速化(地方管理道路の災害復旧等代行制度の創設)
- ・民間直結スマートICに係る無利子貸付制度の創設 等

重要物流道路について

重要物流道路とは

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として計画路線を含めて指定し、機能強化、重点支援を実施

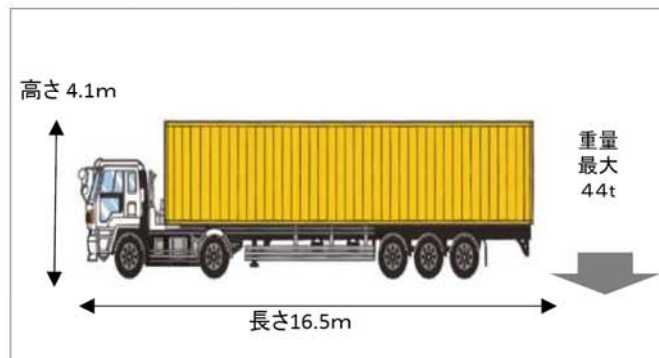
○指定対象となる道路

- ・高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道、空港港湾アクセス道等から指定
- ・2018年度内を目途に、まずは既存道路をベースとして指定

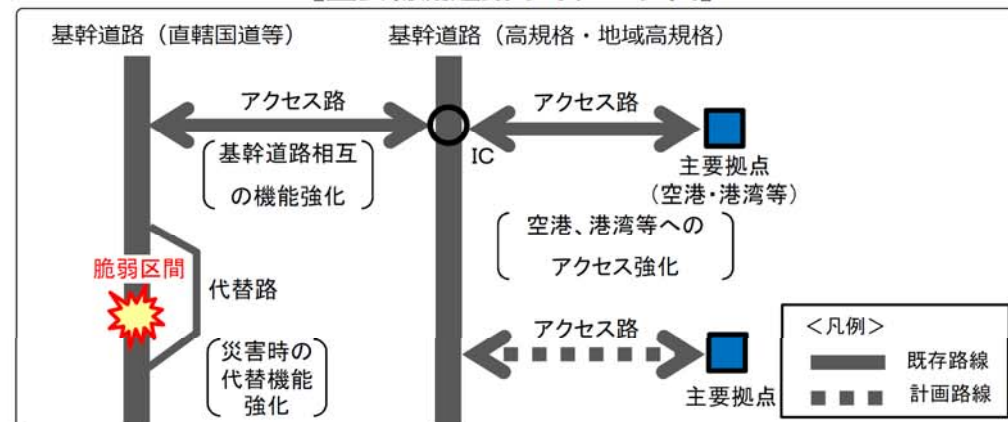
○機能強化・重点支援

- ・国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可を不要とする措置を導入
- ・災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行 等

【国際海上コンテナ車(40ft背高)】



【重要物流道路のイメージ図】



重要物流道路を契機とした「新たな広域道路交通計画」の策定について(案)

I 今後の道路計画の主な課題 (現計画※はH10以降未改定) ※広域道路整備基本計画

- 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た未来志向の計画が必要。

新たな国土構造の形成

- ・ スーパーメガリージョンの実現
- ・ 中枢・中核都市等を中心とする地域の自立圏の形成 等

グローバル化

- ・ インバウンドへの対応
- ・ 国際物流の増加への対応 等

国土強靱化

- ・ 災害リスク増大への対応
- ・ 代替機能の強化の必要性 等

各交通機関との連携強化

ICT活用・自動運転社会への対応

II 新たな広域道路交通計画の策定

- 各地域において中長期的な観点からビジョン、計画を策定 (定期的に見直し)

「**平常時・災害時**」を問わない「**物流・人流**」の確保・活性化

(1)

広域道路ネットワーク
計画



(2)

交通・防災拠点
計画



(3)

ICT交通マネジメント
計画

重要物流道路の指定・地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編 等

広域道路交通ビジョンの主な構成(案)

1. 地域の将来像

- 地域の社会・経済の現状や見通しを踏まえた目指すべき姿について整理
(既存の地域における総合的なビジョン等をベースに検討)

2. 広域的な交通の課題と取組

- 地域における鉄道、海上、航空を含めた広域的な交通の課題や取組について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から総合的に整理
- ICTや自動運転等の技術革新を踏まえた新たな取組についても整理

3. 広域的な道路交通の基本方針

- 地域における広域的な道路交通に関する今後の方向性について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、ネットワーク・拠点・マネジメントの3つの基本方針を整理

(1) 広域道路ネットワーク

高規格幹線道路を補完する広域道路ネットワークを中心に、

- 地域や拠点間連絡の方向性
(必要な計画路線、路線再編含む)
- 災害時のネットワークの代替機能強化の方向性 等

(2) 交通・防災拠点

- 地域の主要な交通拠点に関する、道路と各交通機関の連携強化の方向性
- 災害時の物資輸送や避難等の主要な防災拠点の機能強化等の方向性 等

(3) ICT交通マネジメント

- ICT等を活用した道路の情報収集や活用の方向性
- 他の交通とのデータ連携などサービス向上の方向性
- 主要都市部等における面的なマネジメントの方向性 等

広域道路ネットワーク計画の主な検討の視点(案)

基本的な考え方

- 地域ビジョンに基づき、高規格幹線道路や、これを補完する広域的な道路ネットワーク(地域高規格、直轄国道等)を中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行いながら、平常時・災害時及び物流・人流の観点を踏まえた具体のネットワーク計画を策定。

<平常時>

- ① **都市間ネットワーク(物流・人流共通)**
 - ・ 広域的な主要都市間、及び主要都市と地域の中心都市との間の連携・交流機能の強化
- ② **物流ネットワーク**
 - ・ 主要な物流拠点(空港、港湾、貨物鉄道駅等)と高規格幹線道路等のアクセス強化
 - ・ 都市圏における生産性向上のための環状機能の確保
 - ・ 国際物流を支えるためのラストマイルも含めた国際海上コンテナ車等の円滑な通行の確保
- ③ **観光・交流(人流)ネットワーク**
 - ・ 主要観光地等と高規格幹線道路、主要空港・鉄道駅、国際クルーズ港湾等のアクセス強化
- ④ **その他**
 - ・ 地域の課題(渋滞、事故等)の解消 等

<災害時>

- ① **広域的なネットワークの多重性・代替性**
 - ・ ネットワークの防災機能評価を踏まえた、主要都市や中心都市間等の多重性の強化
 - ・ 高規格幹線道路と並行する直轄国道など、基幹道路同士の代替機能の強化
 - ・ 基幹道路に対する地方管理道路による広域的な代替路の確保(基幹道路同士が近接しない場合)
- ② **局所的なネットワークの代替性**
 - ・ 基幹道路の局所的な脆弱箇所(事前通行規制区間等)に対する代替路の確保
 - ・ 基幹道路から防災拠点(自衛隊基地、病院等)への補完路の確保
- ③ **その他**
 - ・ 地域の防災を強化する上で必要な路線の代替・補完路の確保

交通・防災拠点 / ICT交通マネジメント計画の主な検討の視点(案)

<交通・防災拠点計画>

- 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、立体道路制度の活用による空間再編や総合交通ターミナルの整備等も含め、官民連携によるモータルコネクト(多様な交通モード間の接続)の強化策に関わる計画を策定。
- 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に関わる計画を策定。



<ICT交通マネジメント計画>

- 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に関わる計画を策定。
 - 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整理。



新たな計画の策定主体・検討体制(案)

<策定主体>

国土交通省

- 今後の広域的な道路交通のあり方
- 重要物流道路の指定(国交大臣)
- 代替路・補完路の指定(国交大臣)
- 地域高規格道路等の再編・指定(国交大臣) 等

↕ 全国的な視点からの調整

地方ブロック

各地方整備局長が策定(各地方整備局単位)

ビジョン(ブロック)



計画(ブロック)

↕ 都道府県間や地方ブロック間の調整

都道府県

都道府県知事・政令市長が策定(各都道府県単位)

ビジョン(都道府県)



計画(都道府県)

<検討体制>

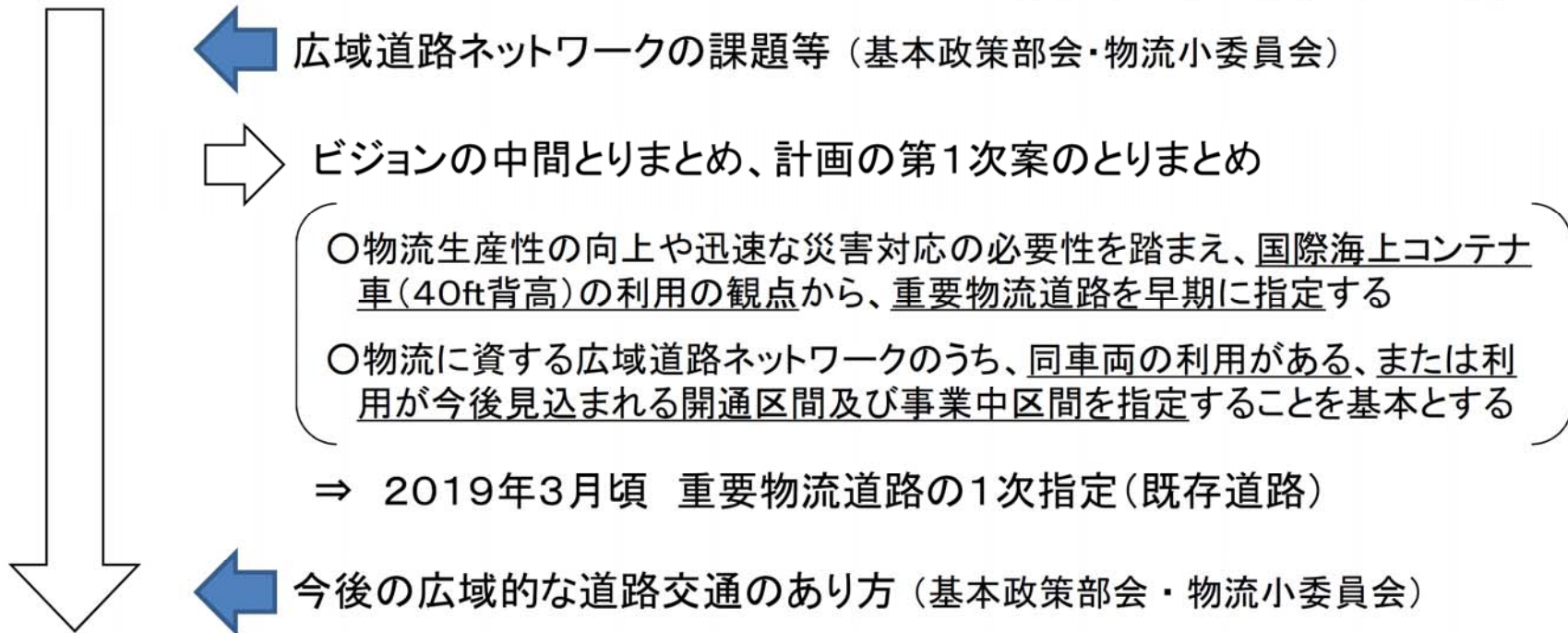
- 社整審道路分科会基本政策部会、物流小委員会等の意見を伺いながら検討
- 各地方ブロック幹線道路協議会※1で、有識者等の意見※2を伺いながら検討
※1 地方整備局、都道府県、政令市、高速会社等で構成
 ※2 社整審地方小委員会、地域道路経済戦略研究会地方研究会の活用
- 各都道府県幹線道路協議会で、有識者等の意見※を伺いながら検討
※ 地域の大学等との連携
- 代替路・補完路は、緊急輸送道路ネットワーク協議会※と連携して検討
※ 地方整備局、都道府県、政令市、高速会社、警察、自衛隊等で構成

今後の検討の流れ

2018年3月 道路法等の一部を改正する法律成立

2018年6月 新たな広域道路交通ビジョン・計画について、各地域における検討開始

※各地方ブロック及び都道府県毎に検討



2019年夏以降 順次、新たな広域道路交通ビジョン・計画の策定

- 重要物流道路の指定 (計画路線)
- 地域高規格道路等の再編・指定 等

1. 交通分野における将来像

1-1. 新広域道路交通ビジョンの位置づけ(九州圏広域地方計画との関連性)

2016年3月に策定された「九州圏広域地方計画」で示された地域の社会・経済の現状や見通しを踏まえた目指すべき将来像を「新広域道路交通ビジョン」へ反映

1-2. 九州地方の現状

<地勢>

- 東京から約1,000km離れている一方でアジア主要都市と近い(韓国・ソウルまで約500km、中国・上海まで1,000km)
○九州は四方を海で囲まれた圏域で、関門海峡のみで他地域とつながり、7割が山地で半島部も多い
○九州の総面積は全国の11%、域内総生産等の主要経済指標も全国の1割前後

<人口>

- 九州の総人口は約13百万人(全国約1割)
○政令市を2市有する福岡県が510万人と多く、九州の約4割が福岡県に集中(福岡への一極集中)
○人口10万人以上の都市が22市あり、各県に適度な間隔で分散
○高齢化は全国よりも進展(全国26.3%、九州28.0%)しており、今後も高齢化、人口減少が加速

<産業>

- 北部九州圏での自動車生産台数は、欧州のイギリス・フランスと同規模であり、半導体産業とともに、全国の約2割のシェアとなる
○新たに、環境・リサイクル、エネルギー関連、医療、バイオ等の産業集積も進展しつつある。
○農業は関東に次いで多い全国の約2割のシェアをカバー(フードアイランド九州)

<観光>

- 九州には豊かな地域資源が存在し、九州ブランドの確立を進め、地域経済の活性化を図る取り組みが推進
○九州の外国人入国者数は約10年で約4倍に増加しLCCも相次ぎ就航
○クルーズ船寄港は約10年で10倍で、全国の約4割を占めるまでに急成長
○クルーズ船機構回数は全国の約4割で基壇工はクルーズ船機構回数全国第1位で、9割以上が東アジアからのワイ放射となる。

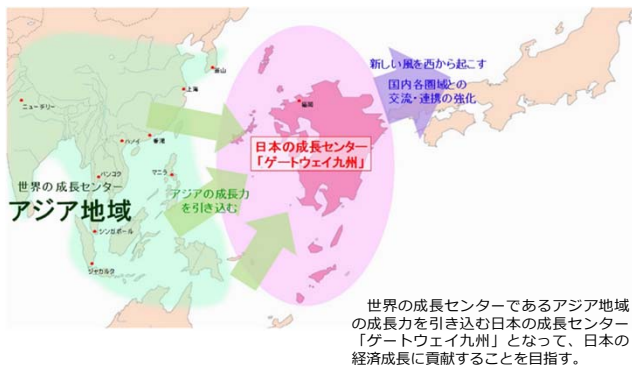
<災害>

- 九州は、風水害・土砂災害、火山災害、南海トラフ巨大地震等の災害リスクが存在しており、九州全市町村の約25%が震度6以上と想定されている。
○近年は川内川豪雨(2006)、奄美豪雨(2011)、九州北部豪雨(2012,2017)等甚大な被害が発生

1-3. 九州の将来像

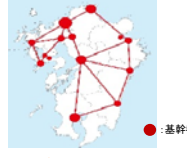
<「九州圏広域地方計画」における将来像>

1. 日本の成長センター「ゲートウェイ九州」

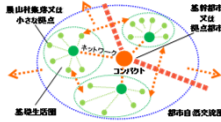


2. 三層の重層的な圏域構造からなる「元気な九州圏」

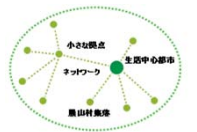
九州基幹都市連携圏
基幹都市の高次都市機能の向上・連携により九州の成長基盤となる



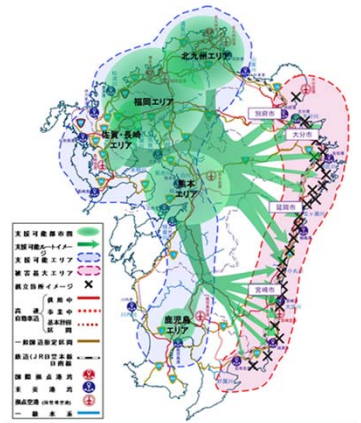
都市自然交流圏
コンパクト化とネットワークにより都市と自然地域が交流と相互貢献により共生を図る



基礎生活圏
暮らしやすい生活環境の保全と生活支援機能の維持



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」



2. 広域道路交通上の課題や取り組み

①広域物流・交流を支えるネットワーク形成・拠点機能強化

- ・高速道路(高規格幹線道路・地域高規格道路網)にミッシングリンク区間があり、ネットワークが構築されていない
・高速道路のミッシングリンクが存在する都市間は、都市部混雑の速度低下をカバーできず速度サービス性は更に低下する
・高速道路の2車線区間は多車線区間よりも速度サービスや安全・信頼性に課題
・広域物流では、交通・物流拠点へのラストワンマイルでの拠点アクセス性の低下が課題
・大型車を誘導する区間上通行する上で支障となる箇所が存在する

②都市圏におけるネットワーク形成

- ・都市機能や拠点施設が集中する都市圏(DID・市街地=都市部)に集中する慢性的な渋滞・多発する交通事故
・アジア来訪者の急増、限定的な観光エリア、レンタカー・バスなどの道路利用が多いなど、様々な状況対応が必要

③非常時における道路ネットワーク機能の強化(多重性・代替性の確保)

- ・南海トラフ巨大地震への備え(輸送ルート・代替ルートの機能確保)
・熊本地震での緊急輸送道路の不通と物流機能の低下
・災害時(豪雨)における物流機能の低下

④非常時における拠点機能強化

- ・熊本地震時における防災拠点の活躍
・防災拠点としての「道の駅」の躍進

⑤ICT活用による賢く道路を使う取り組み

- ・鉄道駅等周辺での他モードとの乗り継ぎの煩雑さ
・ビッグデータを活用したリアルタイム情報提供や他機関とのデータ連携
・自動運転技術を活用した移動支援

3. 新広域道路交通ビジョンの基本方針

道路ネットワーク

広域道路ネットワーク

- 高速道路ネットワークの構築
●高速道路等相互の連結、多車線化・多重化
●拠点アクセスの強化
●広域観光周遊ネットワークの形成

都市圏道路ネットワーク

- 都市中心部の道路交通の整流化
●生産性向上に資する環状道路・放射道路の機能強化
●有料道路等を活用した交通流の最適化

交通・防災拠点計画

- 地域活性化に向けた交通ターミナルの実現
●産業競争力の強化に向けた効率的な物流の実現
●観光周遊や広域移動に寄与する交通拠点の実現
●地域創生の主要拠点として「道の駅」等の活用

ICT交通マネジメント

- ICT等を活用した道路の情報収集や活用強化
●主要な都市部における面的な交通マネジメントの強化
●自動運転社会や次世代道路技術を見据えた「地域における新たな道路施策」の検討

九州地方新広域道路交通ビジョン中間とりまとめ概要

－ 目 次 －

1. 重要物流道路制度と広域道路交通計画について
2. 交通分野における将来像
 - 2-1. ビジョンの位置づけ
 - 2-2. 九州圏広域地方計画における九州の将来像
 - 2-3. 将来像実現のための基本方針と交通分野における重点施策
3. 広域道路交通上の課題や取り組み
 - 3-1. 広域物流・交流を支えるネットワーク形成・拠点機能強化
 - 3-2. 都市圏におけるネットワーク形成
 - 3-3. 非常時における道路ネットワーク機能の強化
 - 3-4. 非常時における拠点機能強化
 - 3-5. ICT活用による賢く道路を使う取り組み
4. 新広域道路交通ビジョンの基本方針
 - 4-1. 広域道路ネットワーク
 - 4-2. 都市圏道路ネットワーク
 - 4-3. 交通・防災拠点
 - 4-4. ICT交通マネジメント

平成30年12月25日
九州幹線道路協議会

1. 重要物流道路制度と広域道路交通計画について

●平成30年3月30日に成立、同月31日公布された「道路法等の一部を改正する法律」(平成30年法律第6号)により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設。

●重要物流道路(及び代替・補完路)の指定にあたっては、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の新たな社会・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た、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的に指定することが必要。



○社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会物流小委員会の議を経て、重要物流道路制度を契機とした「**新広域道路交通計画**」を各地域において中長期的な観点から策定

○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**」を策定

(平成30年6月26日 国土交通省道路局長通知)

新広域道路交通ビジョンの内容

地域の将来像

・ 既存の地域における総合的なビジョンをベースとし、地域の社会経済の状況や見通しを踏まえた“目指すべき姿”を整理

広域的な交通の課題と取組

・ 平常時・災害時の物流・人流の広域的な交通の観点からの課題整理、及びICTや自動運転などの技術革新を踏まえた新たな取り組みの整理

広域的な道路交通の基本方針

・ ①広域道路ネットワーク、②交通・防災拠点、③ICT交通マネジメントの3つについて、平常時・災害時の物流・人流の観点から基本方針を整理

既存の総合的なビジョンの体系

国土形成計画（全国計画）

H27.8（国土形成計画法第6条）

計画の内容

・ 国土形成計画における全国計画として国土の形成に関する基本的な方針、目標、全国的な見地から必要と認められる基本的な施策に関する事項を閣議決定

九州圏広域地方計画

H28.3（国土形成計画法第9条）

計画の内容

・ 国土形成計画における全国計画を基本とし、広域地方計画区域における方針、目標、都道府県の区域を超える広域の見地から必要と認められる主要な施策に関する事項を国土交通大臣が決定

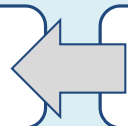
九州ブロックにおける社会資本整備重点計画

H28.3（第4次社会資本整備重点計画）

計画の内容

・ 5～6年後の社会資本に係る重点目標や重点的に整備を行う具体的な主要施策・主要事業をとりまと国土交通大臣が決定

全国的なビジョン



上位計画

九州版ビジョン



調和・連携

将来像の実現に向けたプロジェクト

2. 交通分野における将来像

2-2. 九州圏広域地方計画における九州の将来像

◆九州地方の現状

①地域概要

・アジアの玄関口・ゲートウェイ九州

②人口動向

・全国の約1割に相当する人口は減少傾向

③成長産業

・総生産額は全国の約1割相当国内有数の自動車生産拠点を形成

④農林水産業

・総産出(生産)額は全国の約2割と一大食糧供給基地

⑤通商・貿易

・九州とアジア・世界との貿易額が増加傾向

⑥観光・交流

・交通網整備で圏域内の観光交流活性化・外国人来訪の増加傾向

⑦災害と自然環境

・災害リスクと豊かな自然の共存防災・減災への取組

◆九州地方の将来像

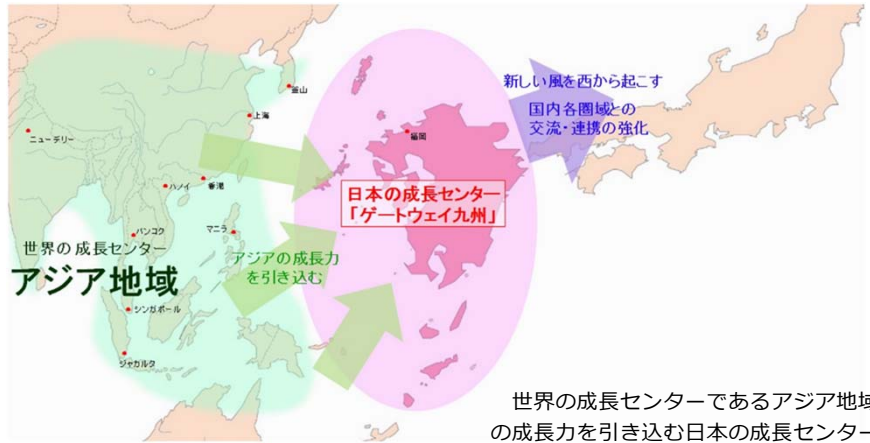
●近年のアジアの経済成長や国内の急激な人口減少・少子化、異次元の高齢化の進展等に適切に対応するため、自立的発展に向け九州圏の将来展望として以下の3点を重点的に取り組むべき基本的な対応方針とする。

●そして、これらを支える“インフラ”となることが、九州地方の『交通分野における将来像』となる。

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造からなる「元気な九州圏」
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」

1. 日本の成長センター「ゲートウェイ九州」

(イメージ図)



世界の成長センターであるアジア地域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」となって、日本の経済成長に貢献することを目指す。

2. 三層の重層的な圏域構造からなる「元気な九州圏」

九州基幹都市連携圏

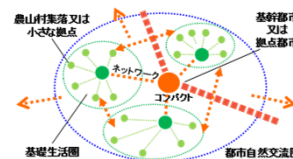
基幹都市の高次都市機能の向上・連携により九州の成長基盤となる



●: 基幹都市

都市自然交流圏

コンパクト化とネットワークにより都市と自然地域が交流と相互貢献により共生を図る

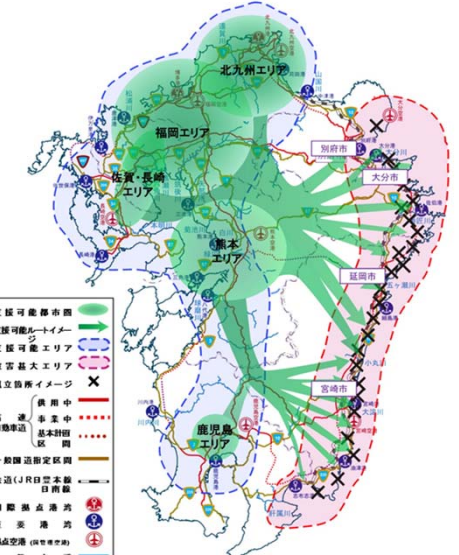


基礎生活圏

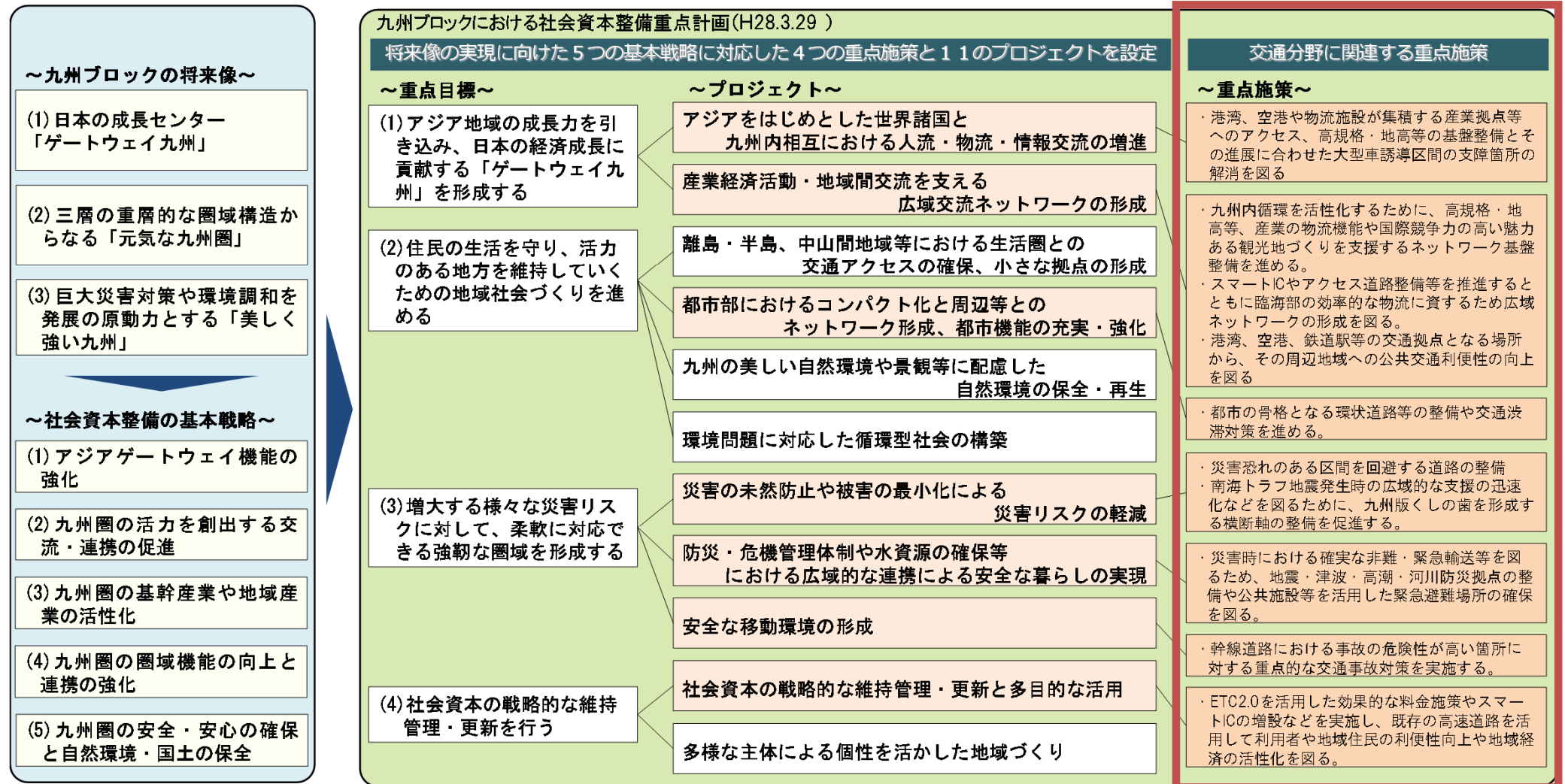
暮らしやすい生活環境の保全と生活支援機能の維持



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」



◆九州地方における将来像実現に向けた交通分野における重点施策



◆将来像実現のための基本方針と道路が担うべき施策



～将来像実現のための基本方針～

(重点目標)

(1) ゲートウェイ九州の実現

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

(2) 元気な九州圏の実現

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

(3) 美しく強い九州の実現

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

(4) 維持管理・更新

社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

～道路が担うべき重点施策～

(交通分野に関連する重点施策)

① 広域物流・広域交流を支えるネットワーク形成

② 広域物流・広域交流の中心となる拠点機能の強化

③ 都市圏におけるネットワーク形成

**④ 非常時に機能する道路ネットワークの強化
(多重性・代替性の確保)**

⑤ 非常時における拠点機能強化

⑥ ICT活用による賢く道路を使う取り組み

3. 広域道路交通上の課題や取り組み

3-1. 広域物流・交流を支えるネットワーク形成・拠点機能強化

(1) 交通基盤の整備状況

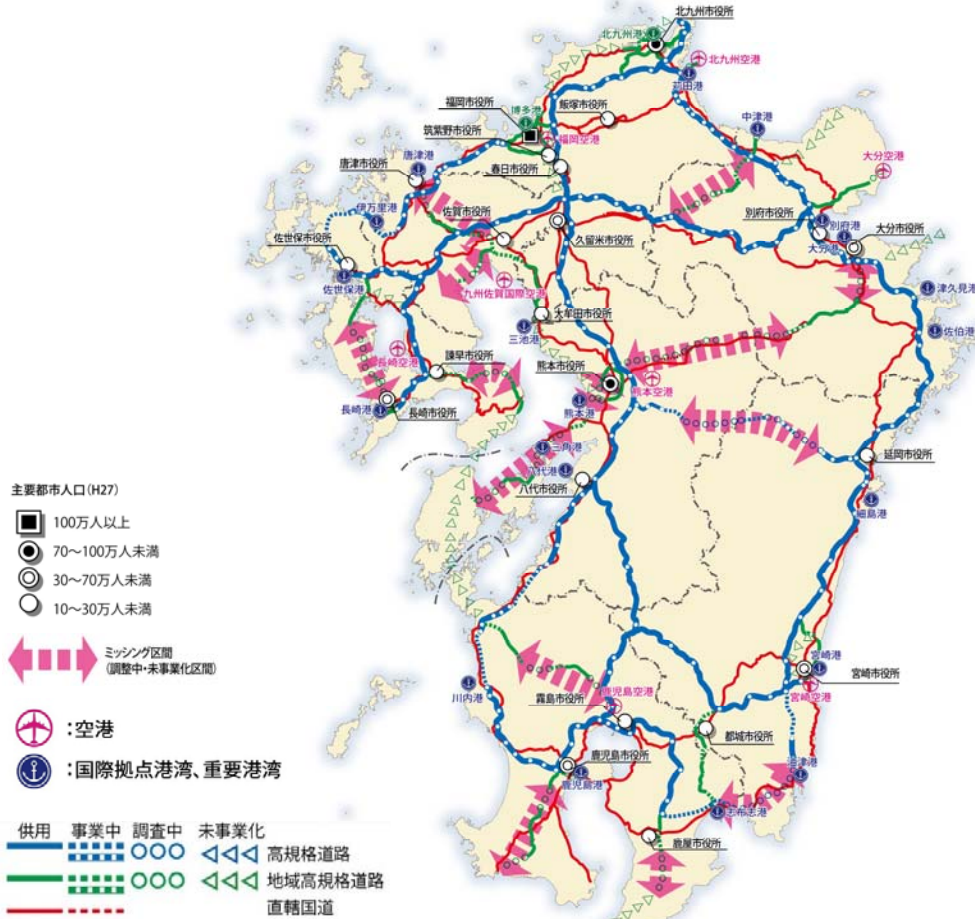
● **高速道路(高規格幹線道路・地域高規格道路網)にミッシングリンク区間があり、ネットワークが構築されていない**

○ 高規格幹線道路は九州地方を循環するネットワークを形成するも、**横断軸の整備の遅れ(ミッシングリンク区間)から都市間連絡速度が低い。**

○ 高規格幹線道路を補完し地域間連携を支える地域高規格道路にもミッシングリンク区間があり、対応する都市間連絡速度は低い。

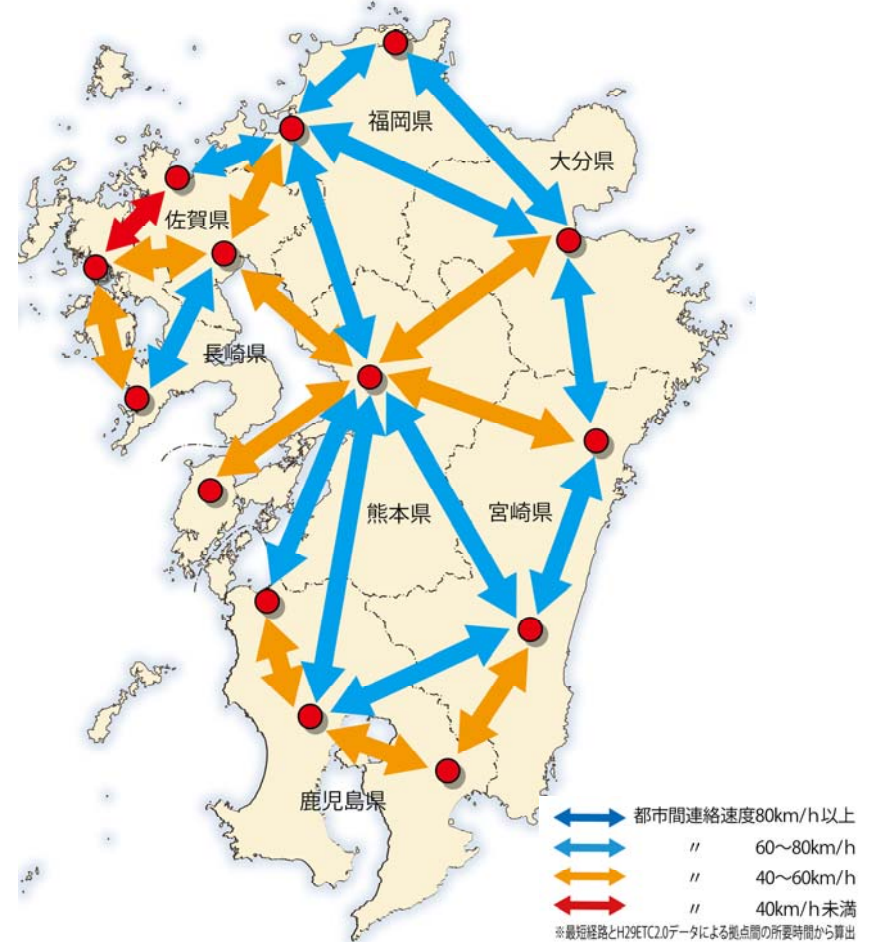
⇒ **【課題】 高速道路のミッシングリンクが存在(九州横断軸の高速道路網の整備の遅れ)**

＜高速道路(高規格・地域高規格道路)の開通状況とミッシング区間＞



出典：[人口] 国勢調査(2015)、[地図] 地理院地図

＜都市間連絡速度＞



資料) 国土交通省「広域道路ネットワークの課題(事例)」より

3. 広域道路交通上の課題や取り組み

3-1. 広域物流・交流を支えるネットワーク形成・拠点機能強化

(1) 広域交通の課題(物流・人流における速度サービス状況)

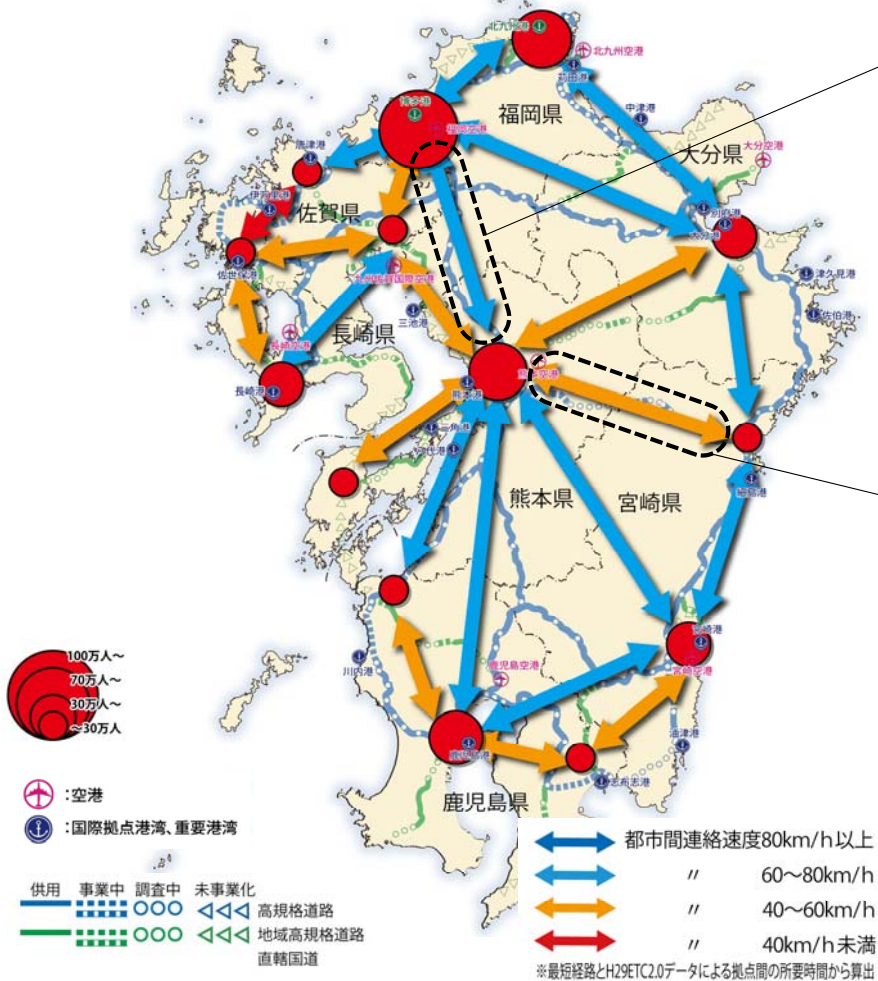
● **高速道路のミッシングリンクが存在する都市間は、都市部混雑の速度低下をカバーできず速度サービス性は更に低下する**

○ 都市規模が大きい都市ほど連絡する高速道路（高規格幹線道路・地域高規格道路）の整備状況が反映され、都市間連絡速度も高い。しかし、高速道路の整備が遅れる都市間（ミッシングリンクが存在する区間）では連絡速度は低く、**都市規模に応じた都市間連絡速度のばらつきが顕在化**している。

○ ミッシングリンクが存在する都市間は、**都市部混雑の速度低下をカバーできず速度サービス性は更に低下する。**

⇒ **【課題】 都市間連絡速度のばらつきの顕在化（ミッシングリンクや混雑によるサービス速度の低下）**

＜主要都市人口規模と都市間連絡速度＞

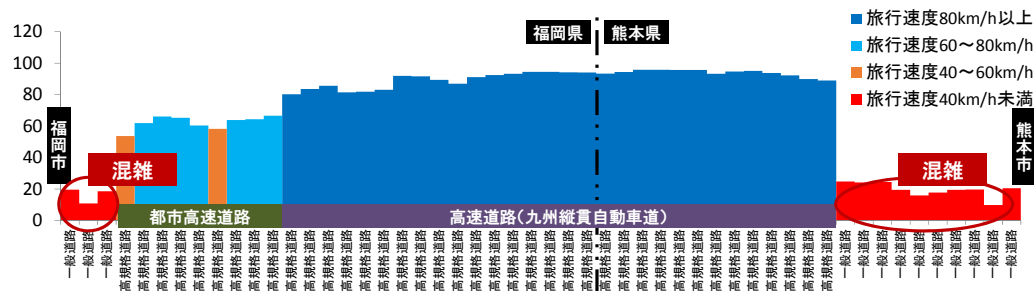


＜主要都市間の連絡速度分布＞

◆ **福岡市（154万人）～熊本市（74万人） 都市間連絡総度＝60～80 km/h**

● 高速道路のミッシングリンク区間が存在しない（九州縦貫自動車道が**開通**）

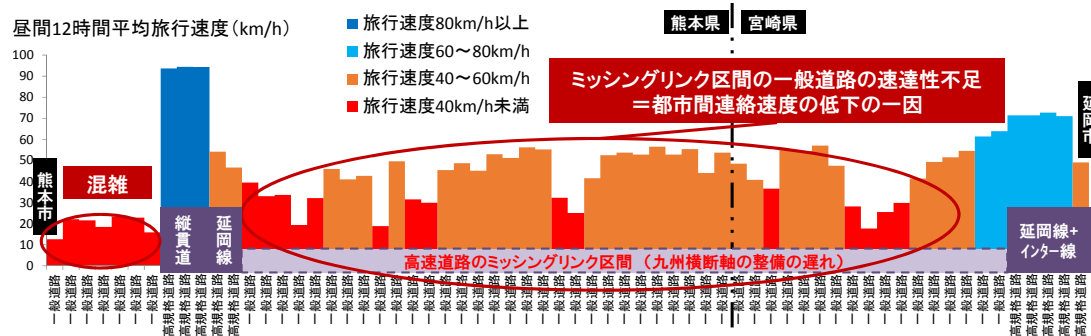
⇒ **都市間連絡速度は高い**



◆ **熊本市（74万人）～延岡市（13万人） 都市間連絡速度＝40～60 km/h**

× 高速道路のミッシングリンク区間が存在する（九州横断自動車道延岡線が**未開通**）

⇒ **都市間連絡速度は低い**



資料) 国勢調査 (2015)、国土交通省「広域道路ネットワークの課題(事例)」より

資料: H27道路・街路交通情勢調査資料

3. 広域道路交通上の課題や取り組み 3-1. 広域物流・交流を支えるネットワーク形成・拠点機能強化

(2) 広域交通の課題(物流・人流における安全性・信頼性の状況)

● **高速道路の2車線区間は多車線区間よりも速度サービスや安全・信頼性が低い**

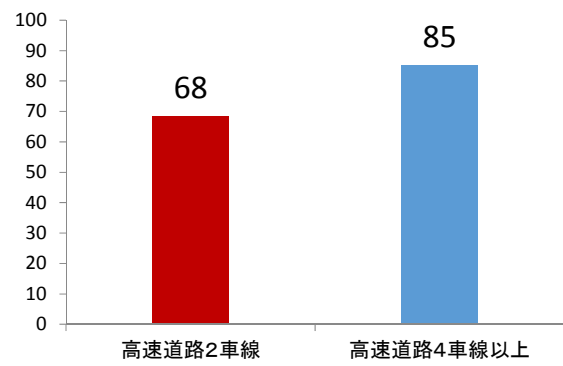
○都市間を連絡する高速道路(高規格幹線道路・地域高規格道路)は2車線・多車線区間が混在しており、2車線開通区間は、多車線区間に対して、①規制速度が低い、②追越ができないため低速車両による速度低下が顕著、③対面通行では重大事故の可能性が高まるなど、**高速道路の安全性・信頼性の低さが顕在化**している。

⇒ **【課題】 高速道路の安全性・信頼性の低さ(暫定2車線区間における速度低下や事故多発)**

① **規制速度が低い**

＜九州地方における高速道路の平均規制速度＞

平均指定最高速度(km/h)



資料：H27全国道路・街路交通情勢調査資料

② **追越ができないため低速車両による速度低下が顕著**

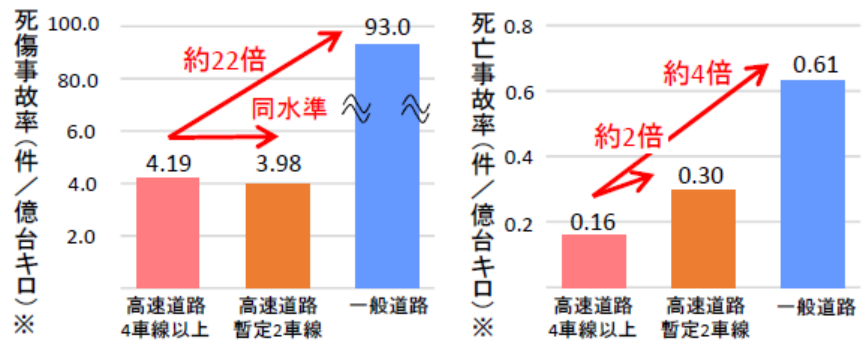
＜速度低下の状況＞



③ **対面通行では重大事故の可能性が高まる**

＜全国の高速道路における死傷・死亡事故率の比較＞

・暫定2車線区間では、一度事故が発生すると重大事故となる



＜反対車線への突破による事故事例＞



資料：①以外は全て、第24回国土幹線道路部会 資料6 高速道路の暫定2車線区間について より

3. 広域道路交通上の課題や取り組み 3-1. 広域物流・交流を支えるネットワーク形成・拠点機能強化

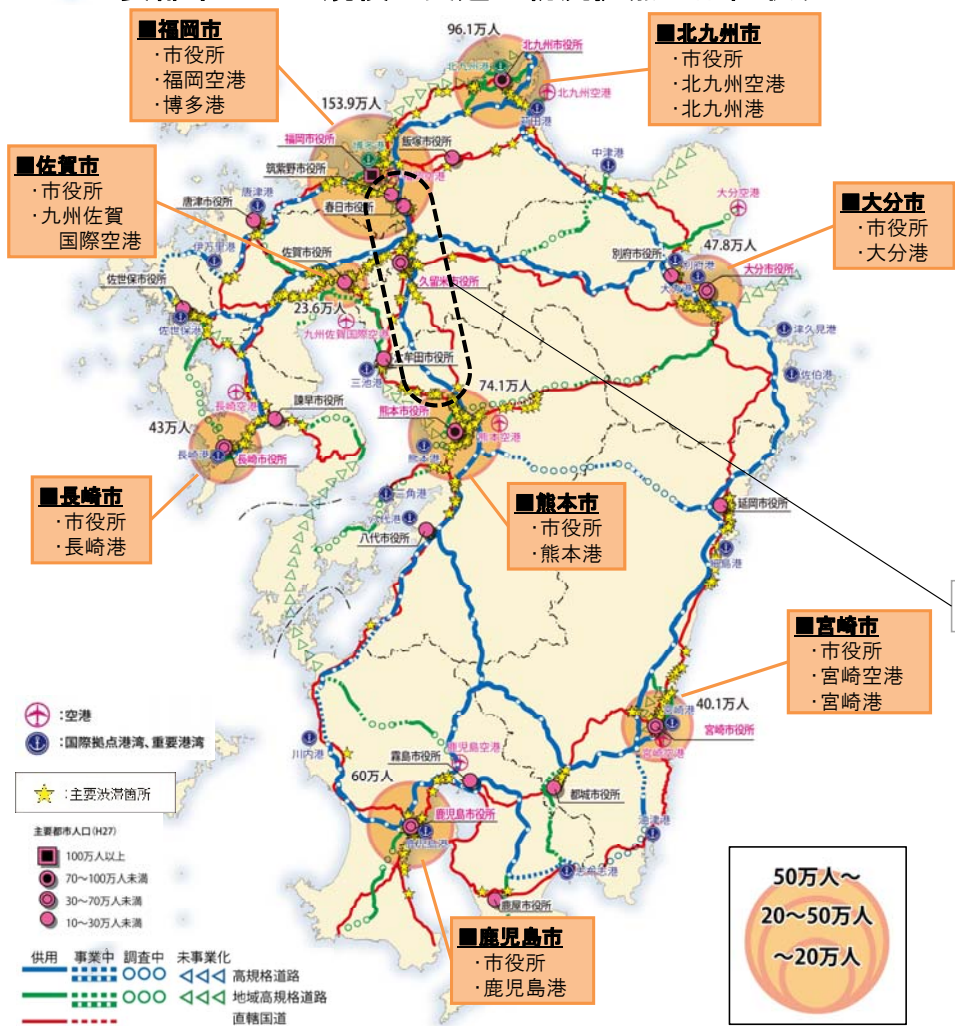
(3) 広域交通の課題(物流におけるラストワンマイルにおける速度サービス状況)

● **広域物流では、交通・物流拠点へのラストワンマイルでのアクセス性の低下が課題**

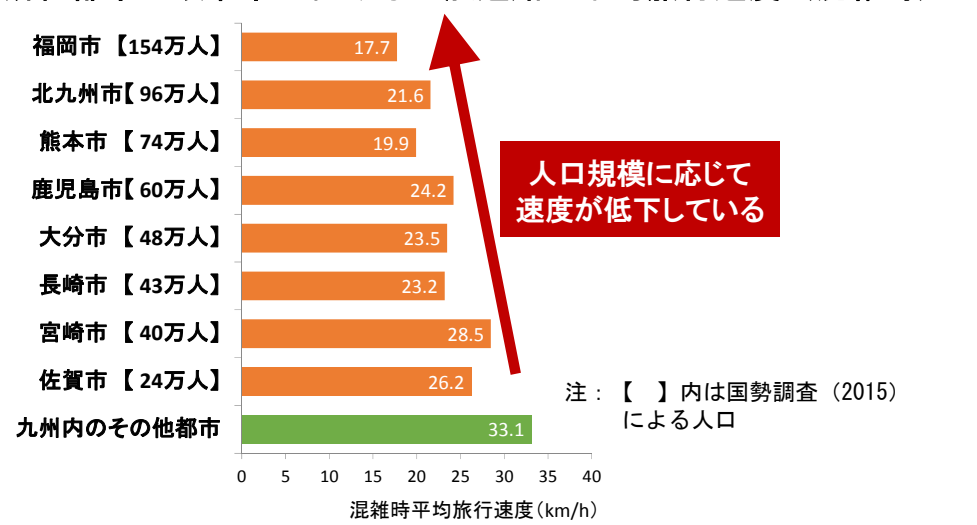
- 九州地方の県都(県庁所在都市)及び政令市は、人口規模が大きく、空港・港湾をはじめ、様々な機能が集積する。
- 都市規模が大きい都市ほど、交通・物流拠点へのラストワンマイルを含む**都市内の走行速度低下**が顕在化している。
- 都市間連絡する速度分布でも、**都市内のラストワンマイルが低速区間**となり、全体の走行性を低下させている。

⇒ **【課題】交通・物流拠点へのラストワンマイルが課題** (ミッシングリンクや混雑によるサービス速度の低下)

＜主要都市の人口規模と交通・物流拠点の配置状況＞

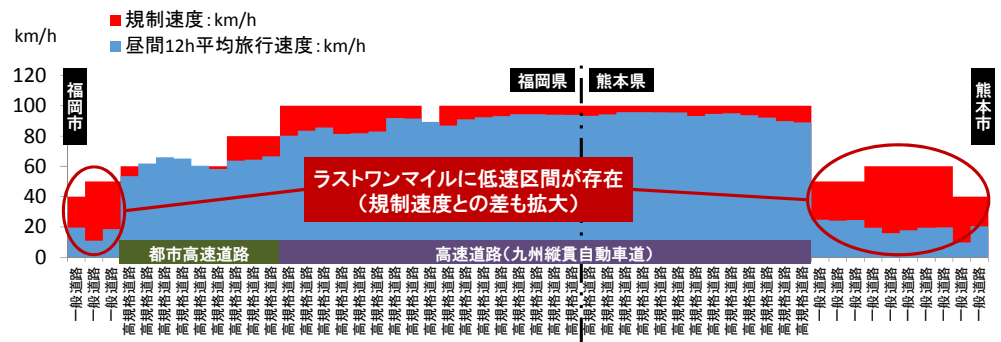


＜県庁所在都市・政令市における一般道路の平均旅行速度(混雑時)＞



＜主要都市間の連絡速度分布＞

◆ **福岡市(154万人)～熊本市(74万人)** 都市間連絡総度 = **60～80 km/h**



資料: 国勢調査(2015)、H27道路・街路交通情勢調査資料

3. 広域道路交通上の課題や取り組み 3-1. 広域物流・交流を支えるネットワーク形成・拠点機能強化

(4) 広域交通の課題(物流における大型コンテナ輸送の状況)

●大型車を誘導する区間上に通行する上で支障となる箇所が存在する

○九州内の港湾でのコンテナ取扱量は年々増加しているものの、大型車両を誘導すべき区間として、直轄国道以上の道路で九州内に約3,900kmが指定されている大型車誘導区間上でも599箇所・38kmの支障箇所(狭小幅員、曲線障害、上空障害、橋梁箇所、交差点折進障害)が点在している。

○大型車誘導区間以外でも利用申請があげられている。

⇒【課題】大型コンテナ輸送に支障(国際海上コンテナ車の通行支障区間が点在)

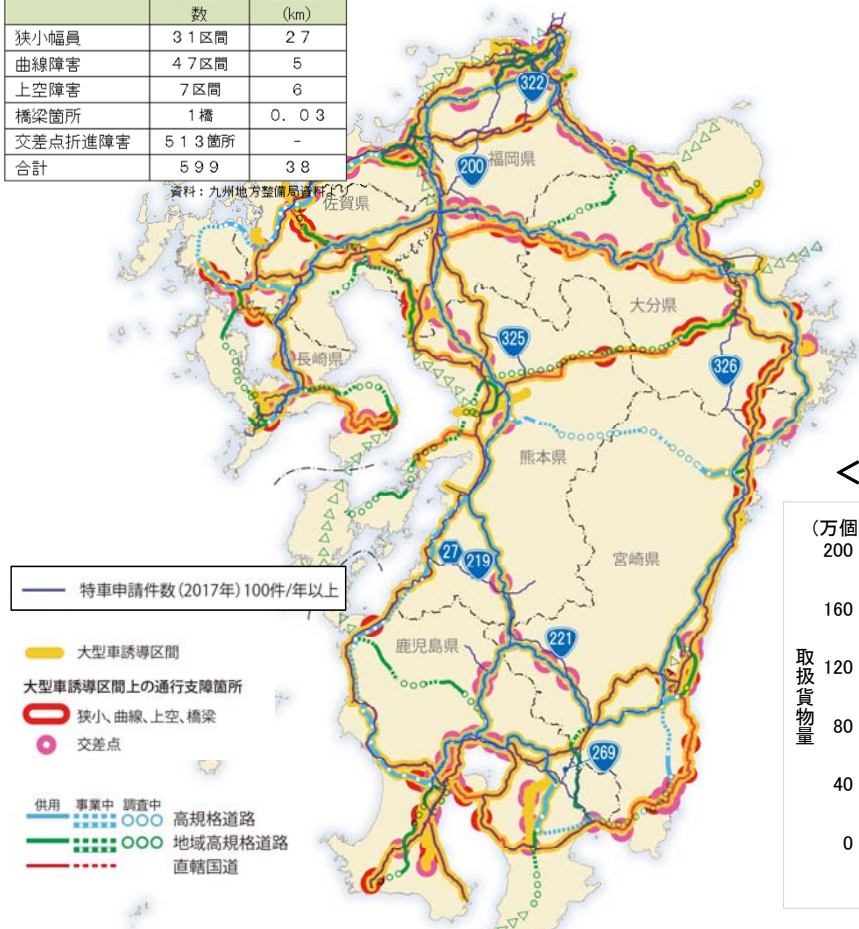
<大型車誘導区間上の支障箇所と誘導区間以外で申請件数が多い区間>

<国際海上コンテナ(40ft背高)申請件数と大型車誘導区間上の支障箇所>

▼大型車誘導区間上の支障箇所

	支障箇所数	区間延長(km)
狭小幅員	31区間	2.7
曲線障害	4.7区間	5
上空障害	7区間	6
橋梁箇所	1橋	0.03
交差点折進障害	51.3箇所	-
合計	599	38

資料:九州地方整備局資料より



— 特車申請件数(2017年)100件/年以上

— 大型車誘導区間

○ 大型車誘導区間上の通行支障箇所

○ 狭小、曲線、上空、橋梁

○ 交差点

— 供用 事業中 調査中

○ 高規格道路

○ 地域高規格道路

— 直轄国道

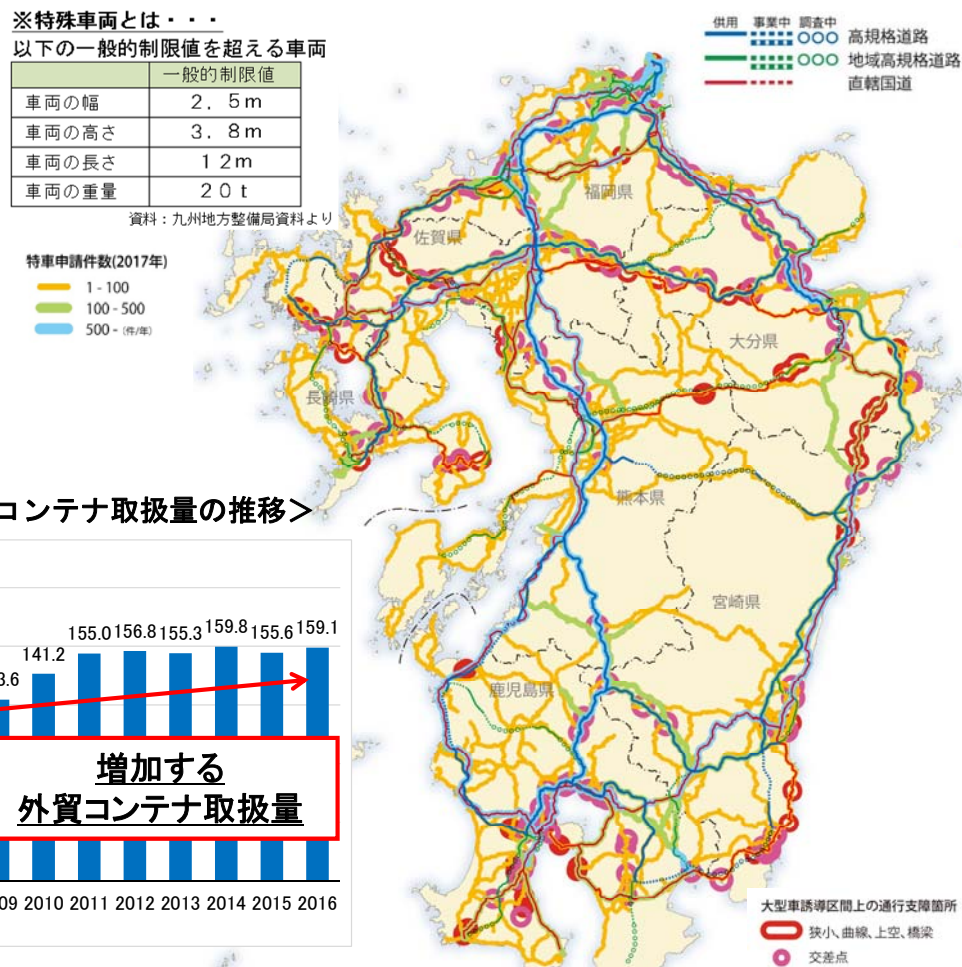
資料:[特車申請件数、大型車誘導区間、通行支障箇所]九州地方整備局資料より

※特殊車両とは・・・
以下の一般的制限値を超える車両

	一般的制限値
車両の幅	2.5m
車両の高さ	3.8m
車両の長さ	12m
車両の重量	20t

資料:九州地方整備局資料より

特車申請件数(2017年)



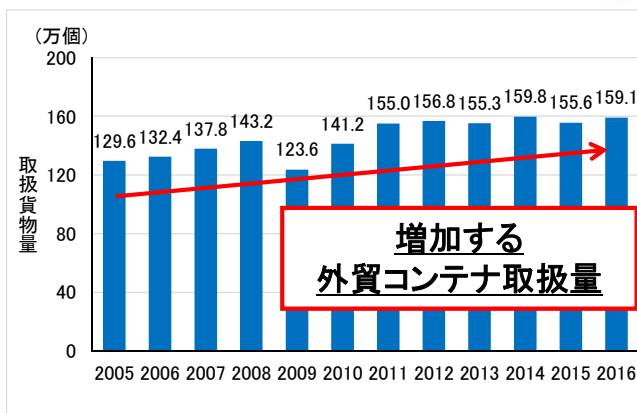
— 供用 事業中 調査中

○ 高規格道路

○ 地域高規格道路

— 直轄国道

<九州地方の外貿コンテナ取扱量の推移>



増加する
外貿コンテナ取扱量

資料) 港湾貨物取扱データより

資料)九州地方整備局資料より

3. 広域道路交通上の課題や取り組み

3-1. 広域物流・交流を支えるネットワーク形成・拠点機能強化

(2) 都市圏(都市部)交通の課題(インバウンド観光客の急増)

● **アジア来訪者の急増、限定的な観光エリア、レンタカー・バスなどの道路利用が多いなど、様々な状況対応が必要**

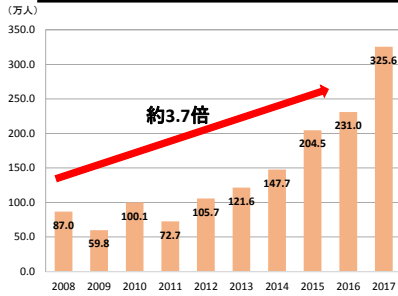
○ 訪日外国人は10年で約4倍増加となり、国内の約1/3のクルーズ船が九州内に寄港している。

○ 9割以上がアジア来訪者で、福岡県を中心に北部エリアの観光が顕著、移動手段は道路を利用する手段が多い。

⇒ **【課題】急増するインバウンド観光客への対応(受け入れ環境整備が課題)**

＜外国人入国者数＞

出入国者は
約10年で4倍増



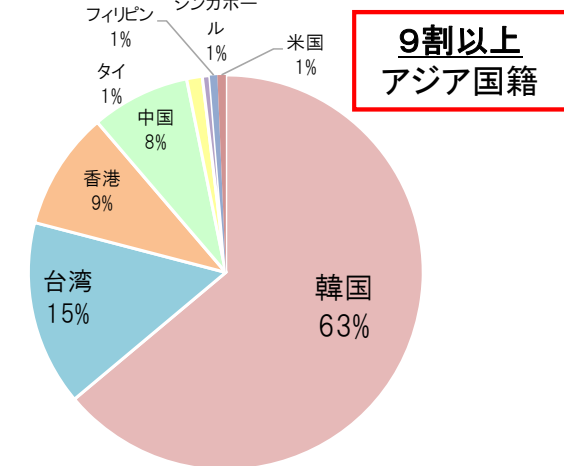
(出典) 「出入国管理統計」法務省

＜外国人流動状況(2017(H29))＞

福岡県中心に北部エリアに限定的



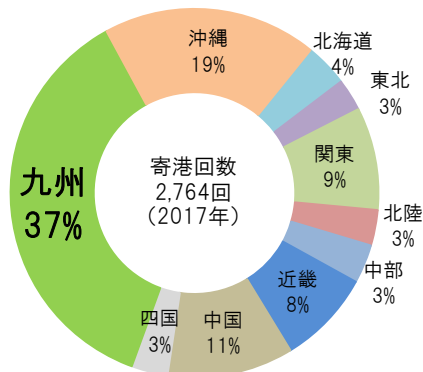
＜九州地方関連訪日者の国籍＞



9割以上
アジア国籍

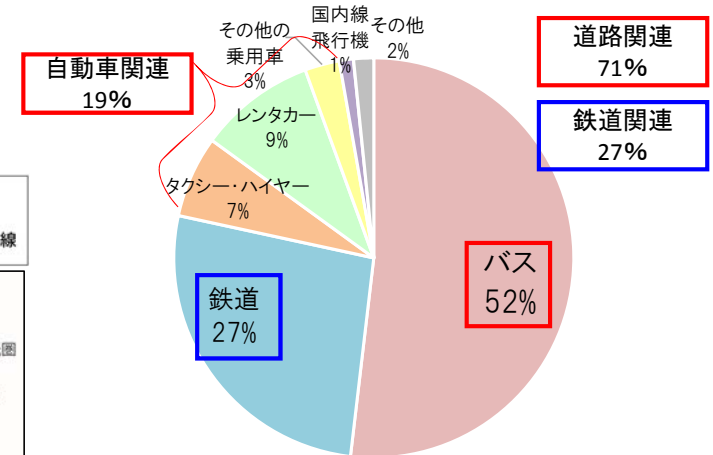
＜クルーズ船地域別寄港回数＞

1/3が九州への寄港



(出典: 国土交通省_報道発表資料(H30.6))

＜外国人流動の手段分担率(2017(H29))＞



(注) 同一県内々の流動及び発着地が不明の県を除く。
(出典) F F - Data (2017) より作成

3. 広域道路交通上の課題や取り組み

3-2. 都市圏におけるネットワーク形成

(1) 都市圏(都市部)交通の課題(慢性的な渋滞・多発する事故)

●都市機能や拠点施設が集中する都市圏(DID・市街地＝都市部)に集中する慢性的な渋滞・多発する交通事故

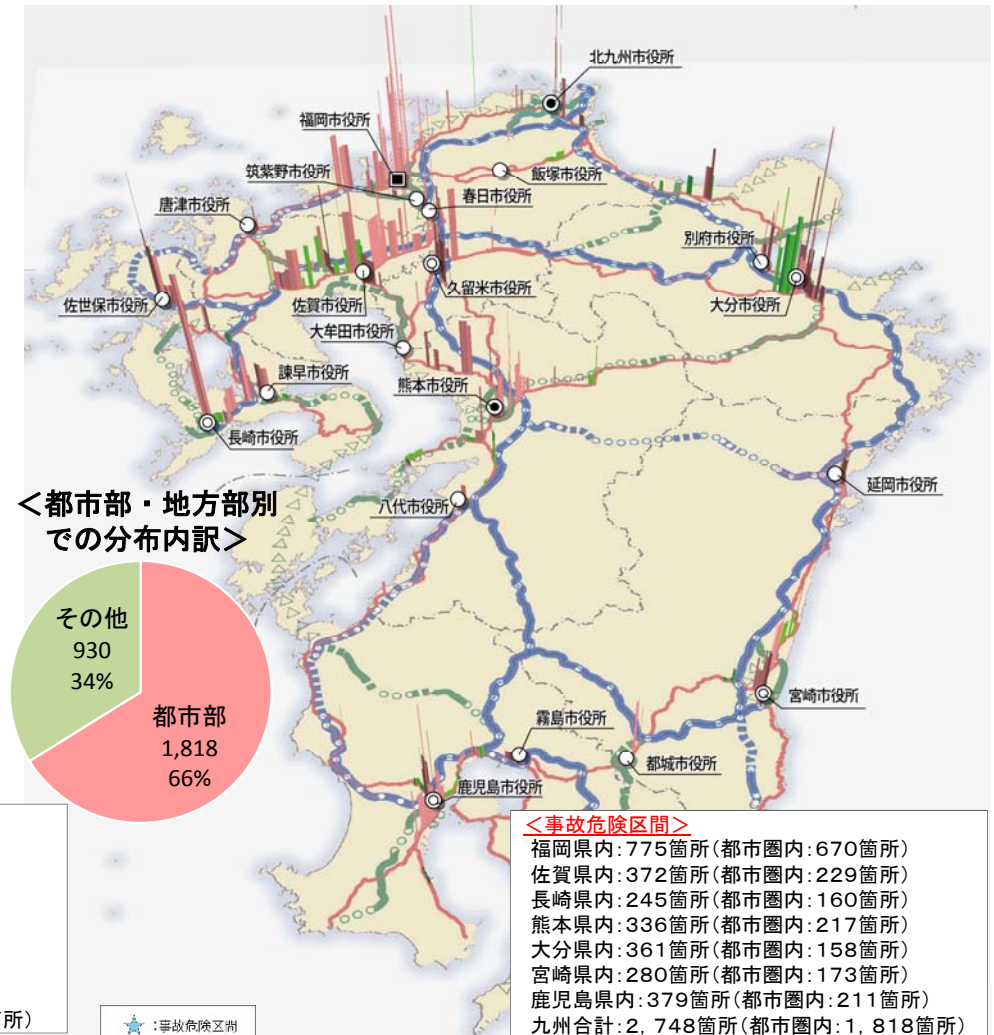
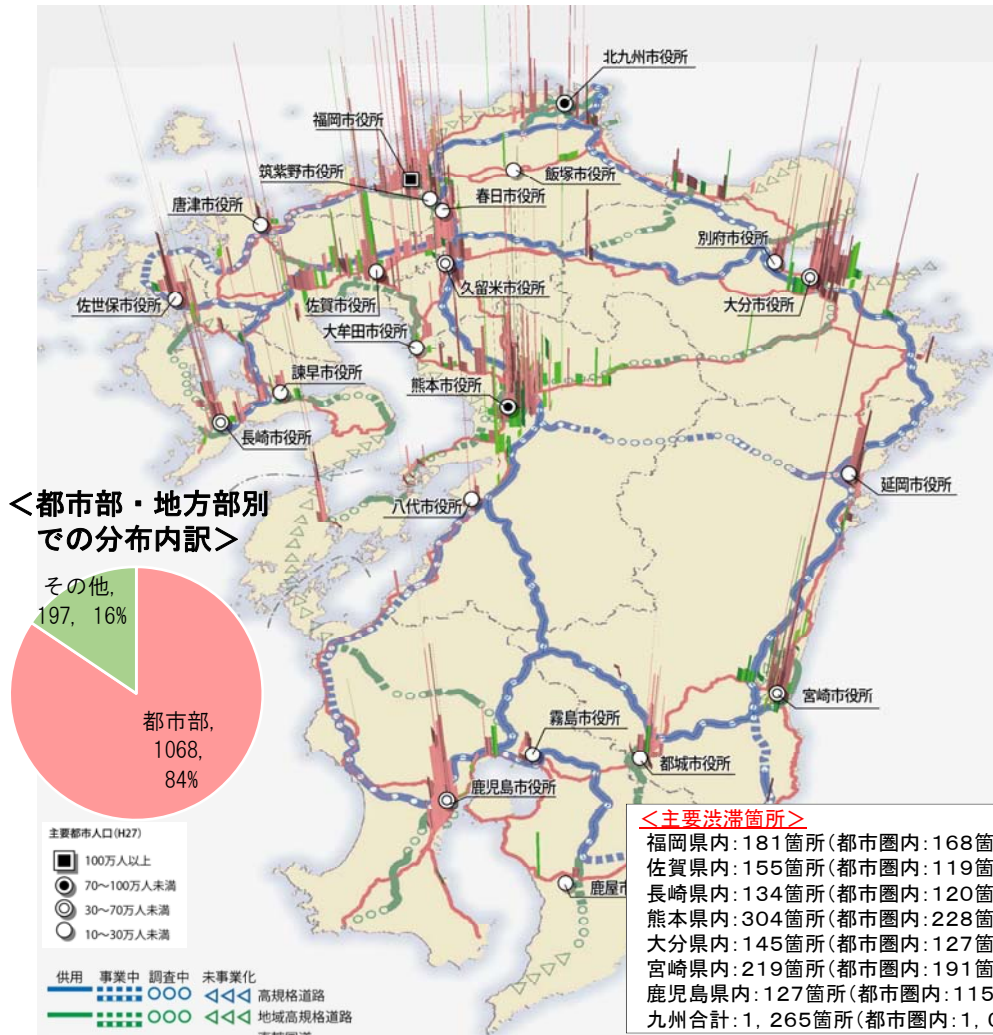
○九州地方の主要渋滞箇所は都市部に約8割が集中している。同様に事故危険区間は約7割が集中している。

○各県・県庁所在都市を中心とした都市圏では、高次機能が集積することで、都市部に向かう車両と通過する車両との混在により混雑・事故が発生している。

⇒【課題】都市部の慢性的な渋滞、交通事故の多発（都市部に向かう車両と通過する車両の混在）

< 1 kmあたりの主要渋滞箇所数の分布状況 (箇所/km) >

< 1 kmあたりの事故危険区間の指定状況 (箇所/km) >



資料：九州地方整備局資料(2017年)、主要渋滞箇所(2017年時点)

資料：九州地方整備局資料(2017年)より

3. 広域道路交通上の課題や取り組み

3-3. 非常時における道路ネットワーク機能の強化

(1)災害時における道路ネットワークの課題(輸送ルート・代替ルートの機能確保)

●南海トラフ巨大地震への備え(輸送ルート・代替ルートの機能確保)

○南海トラフ巨大地震で移動経路として想定される緊急輸送ルート及びその代替ルート等を早急に確保するとともに、輸送モード間の連携を図ることが重要である。

○そのため、九州東進作戦*を実行する緊急輸送ルートの信頼性(耐災害性・アクセス性・空間機能等)を確保し、備えることが必要である。

*九州東進作戦は、広域移動ルートにくわえ、サブ・被災地内・代替・拠点接続(航空輸送拠点、製油所・油槽所、活動拠点)及びその他の緊急輸送ルートの道路啓開調査・作業を管理者が管理道路を対象に実施する計画で、事前に隊商ルートを設定し啓開する計画となる。例えば被災地内にある製油所などの指定拠点においては、そこまでの設定される接続ルートを確保することを計画しており、燃料確保・輸送に努めることとなる。

⇒【課題】激甚化する自然災害への対応(災害時の迅速な復旧支援や避難への備え)

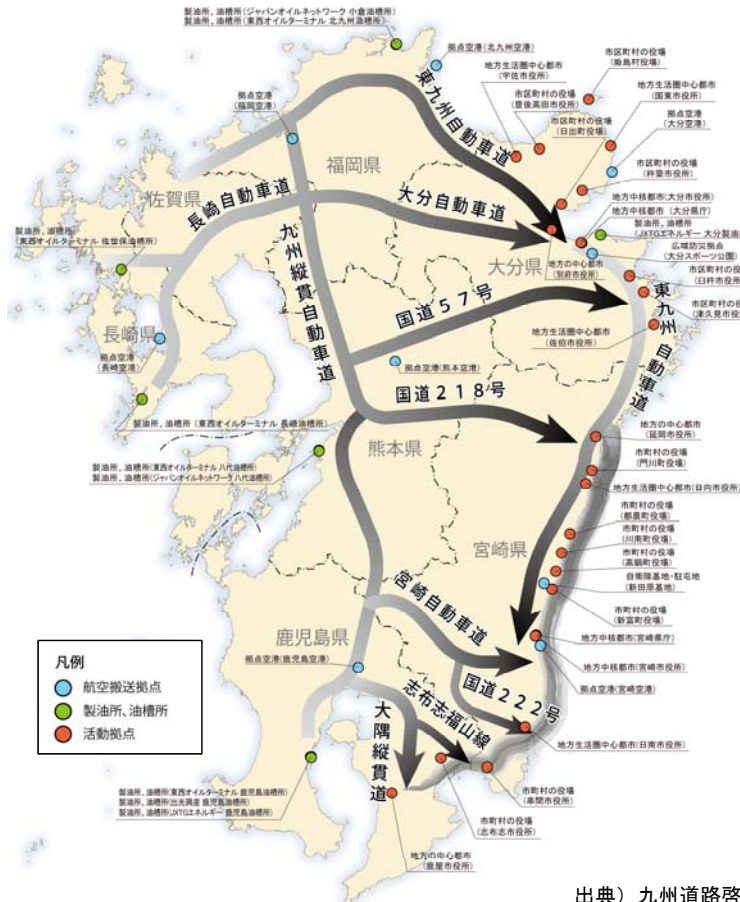
<九州東進作戦を実行する一般道路の車線幅員>



資料) H27道路・街路交通情勢調査

【参考】九州東進作戦

①広域移動ルートと⑤拠点接続の対象拠点



●九州東進作戦
発災後、
○12時間以内に広域移動ルートの通行可否状況の集約や迂回路設定
○24時間以内に広域移動ルート、防災拠点へアクセスするルートの概ねの道路啓開
○72時間以内に被災地内ルートの概ねの道路啓開
を完了することを目標とする。

●九州東進作戦で啓開する緊急輸送ルート

- ①広域移動ルート
 - ・部隊等の広域的な移動のためのルート(図参照)
 - ・主に高速道路又は直轄国道により構成。
 - ・高速道路と直轄国道等の幹線道路としての機能が重複している場合には、高速道路を優先
- ②サブルート
- ③被災地内ルート
 - ・甚大な地震・津波被害が想定される地域内のルート
- ④代替ルート
 - ・被災地内ルートの内、想定津波浸水域を通過し、津波浸水により通行できない可能性が高い場合に考慮するルート
- ⑤拠点接続ルート
 - ・人命の安全確保のために特に重要で代替拠点を確保することが困難と見込まれる航空輸送拠点及び製油所・油槽所、活動拠点と上記ルートの間を接続するルート
- ⑥その他の緊急輸送ルート
 - ・その他の防災拠点(進出拠点、救助活動拠点、広域物資輸送拠点、海上輸送拠点)と広域移動ルート等を結ぶ緊急輸送ルート

出典)九州道路啓開計画(初版) H28.3九州道路啓開等協議会

3. 広域道路交通上の課題や取り組み

3-3. 非常時における道路ネットワーク機能の強化

(2)災害時における道路ネットワークの課題(輸送ルート・代替ルートの機能確保)

●熊本地震での緊急輸送道路の不通と物流機能の低下

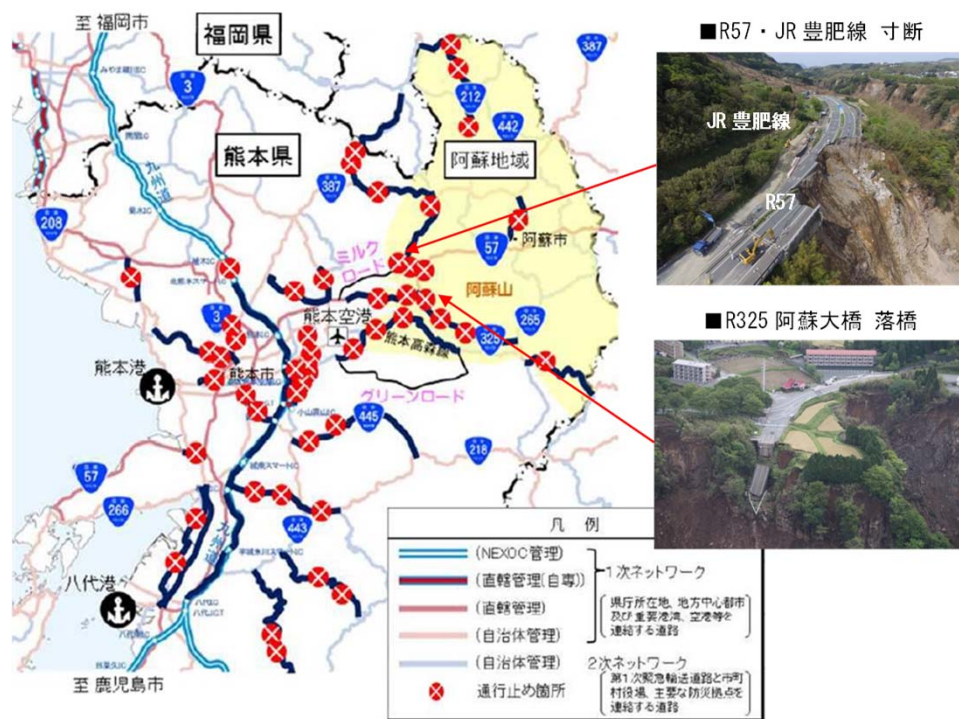
- 平成28年4月の熊本地震により、発災24時間の時点で、緊急輸送道路・約2千kmのうち「50箇所」で通行止めが発生。
- 熊本県内の物流機能が低下し、特に阿蘇市は全ての物流会社・サービスが集配できない状況となった。

●九州北部豪雨での緊急輸送道路の不通と物流機能の低下

- 平成29年7月の九州北部豪雨により、発災6日目の時点で、朝倉市内西側及び東峰村全域の幹線道路が通行不能。
- 物流網が混乱し、7月7日の災害直後には、各物流会社から一部地域にて、荷受け停止地域・遅延地域が発表された。

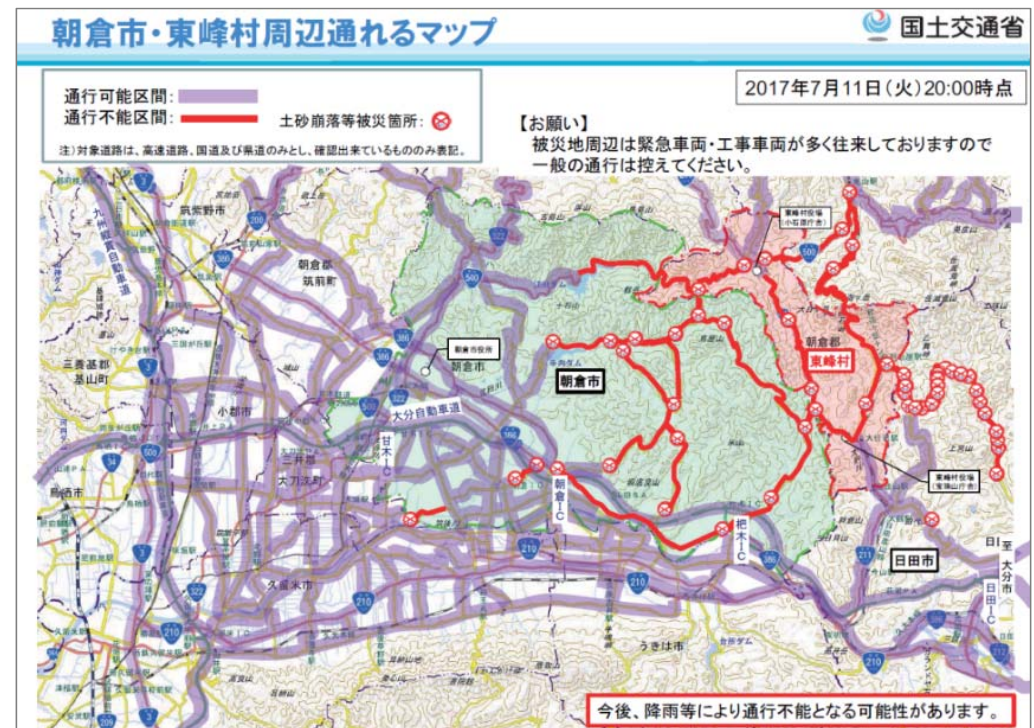
⇒【課題】激甚化する自然災害への対応（熊本地震や北部豪雨で、緊急輸送道路が不通）

<熊本地震時の県内の通行止め状況（発災24時間後・H28.4.17時点）>



資料：九州地方整備局資料より

<九州北部豪雨災害時の通行止め状況（H29.7.11時点）>



資料：九州地方整備局資料より

(3) 災害時における防災拠点の課題(拠点機能の活用・整備)

●熊本地震時における防災拠点の活躍

○熊本地震時には、主要港湾にて、他の地方整備局所有の船舶や海上自衛隊の輸送艦、海上保安庁の巡視船による物資支援が行われ、各地の港湾が広域的な輸送拠点としての役割を果たした。

●防災拠点としての「道の駅」の躍進

○熊本地震時には、各地の道の駅にて、避難者の一時避難所、自衛隊の前線基地、炊き出しの実施等、防災拠点として一時的だが重要な役割を果たした。今後は現存する道の駅のうち、防災拠点化を図る計画の拠点化の推進が重要である(九州内の128の道の駅のうち、40(約3割:40/128)の道の駅で地域防災計画上で位置づけられており、防災施設整備が完了(H30.8時点)している道の駅はそのうち、23(約6割:23/40)で、残りの4割が整備中となる)

⇒【課題】激甚化する自然災害への対応(防災拠点としての更なる機能強化)

<物資・人材等の支援の状況>



出典:平成28年熊本地震に関する九州地方整備局の活動状況(H28.5.20)、被災状況、対応状況(港湾関係)(九州地方整備局)

<防災拠点としての道の駅の利用状況>

自衛隊の前線基地として活躍(道の駅あそ望の郷くぎの)

被災地へ向かう支援車両(道の駅小国)

パンやおにぎりを提供(道の駅あそ望の郷くぎの)

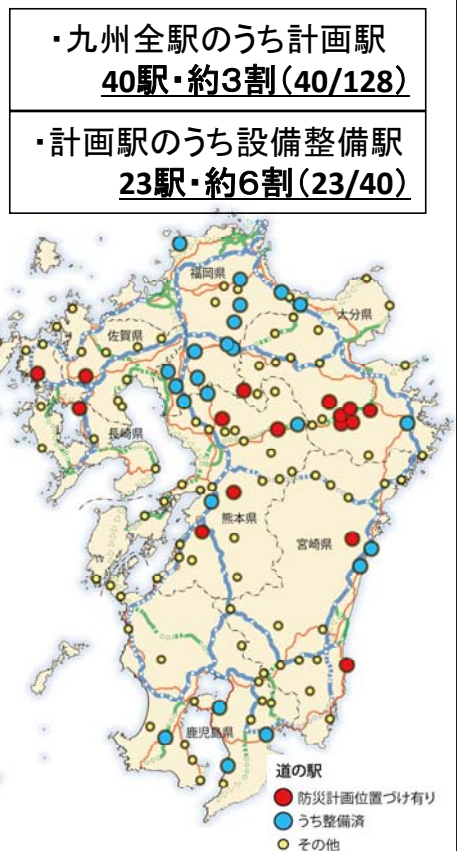
物資の配給(道の駅大津)

被災地へ向かう支援車両(道の駅小国)

SNSを活用した情報提供(道の駅大津)

出典:平成28年熊本地震災害記録誌(H29.3・一般社団法人九州地域づくり協会)

<道の駅の防災施設整備状況>



出典:九州地方整備局資料(H29.11)より

3. 広域道路交通上の課題や取り組み

3-5. ICT活用による賢く道路を使う取り組み

(1) モード間の乗継利便性向上に向けた取り組み

● 鉄道駅周辺での他モードとの乗り継ぎの煩雑さ

- 鉄道駅周辺では、高速バス停がバス会社毎にバラバラに設置されているため、目的方面に応じたバス停の選択が必要。
- 九州地方では、高速道路のSA・PAを活用した高速バス間の乗換や中継輸送、高速バスストップの有効活用としてのパークアンド高速バスライドの取り組みが展開されている。

⇒ 【課題】 交通モード間の乗継利便性の低さ（鉄道駅やバス停が、事業者ごとに点在）

<九州地方の鉄道駅と高速バス停の整備・設置状況>

福岡県 博多駅周辺



熊本県 熊本駅周辺



● 高速バス停

[下図] (C) INCREMENT P CORP. 許諾番号: PL1506

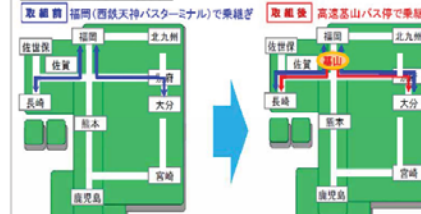
【取組事例】 SA・PAを活用した高速バスの有効活用

基山パーキングエリアにおけるパークアンドライドの取り組み

■ 各地方間を結ぶ基山バス停での乗継イメージ



長崎～大分の場合

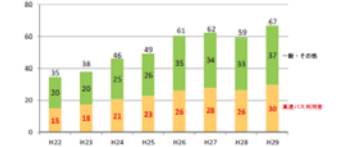


高速基山バス停での乗継系統数: 158系統 ※H29.7現在

■ パークアンドライド(P&R)取組状況



一日あたりのパーク&ライド駐車場の利用者数は増加傾向
(高速バス利用者は一日あたり30台)



唐津ICにおけるパークアンドライドの取り組み

▼唐津ICパーク&バスライド駐車場概要

場所	佐賀県唐津市
供用開始	平成24年10月28日(日)
実施主体	唐津市(用地:国、占用:唐津市、整備:社会実業(国))
運営主体	唐津市
駐車可能台数	普通車158台
便数	いまり号 17便/日
駐車料金	無料

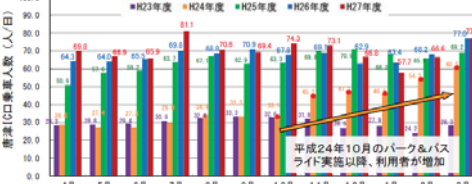


追加整備予定箇所(H29)
- 既設駐車増を舗装(AS)し、利便性を向上
- 交通結節点でのにぎわいの場の創出として多目的広場の設置を検討

P&R(乗客IC)の社会実業創の移動は? (アンケート調査結果)



▼唐津インター口(福岡方面行き)平日



福岡通勤 利用者2倍に

平成24年10月のパーク&バスライド実施以降、利用者が増加
唐津ICバスライド好評
佐賀新聞 (H28.5.26)

(2) 都市部の交通課題解消に向けた取り組み

●ビッグデータを用いた渋滞対策

- 都市部の慢性的な渋滞緩和・解消に向け、各県における渋滞対策推進協議会を活用し、最新の交通データ等を用いた交通渋滞状況の検証・議論を行い、マネジメントサイクルを構築して、効果的な渋滞対策(ソフト・ハード)を推進
- 交通状況のモニタリング等のためにETC2.0とAI技術を活用し、ピンポイントで交通課題箇所を特定する取り組みや、リアルタイム処理による最適配分の実施など、今後の革新的な技術を活用した効果的な渋滞対策への対応が必要

⇒【課題】 交通データの情報収集・活用可能性(リアルタイム情報提供、他機関とのデータ連携)

<ETC2.0 情報提供の拡充による渋滞回避・安全運転支援>



現在のETC車載器では情報提供サービスや経路情報を活用したサービスは受けられません。



ITS スポット

全国の高速道路上に約1,600カ所整備済み
ITSスポットを通過したときに双方向通信

走行履歴情報

(200m間隔に自動的に記録し収集)
時刻/緯度/経度/道路種別
→速度・経路情報が把握可能

※これまでの「ITSスポット対応車載器(カーナビ)」という呼称を、今後は「ETC 2.0 対応車載器(カーナビ)」と呼びます。

4. 新広域道路交通ビジョンの基本方針

<九州の将来像>

ゲートウェイ
九州の
実現

元気な
九州圏の
実現

美しく強い
九州の
実現

<九州を取り巻く状況>

地勢	東アジアの中心 ・上海までの距離は約1,000kmで、東京までと同等。 (釜山:約200km、ソウル:約500km)
	関門海峡のみで他地域と繋がる(陸路) ・九州の7割が山地で形成され、半島部も多い
人口	福岡への一極集中 ・九州人口の約4割が福岡県に集中
産業	欧州に匹敵する自動車産業 ・自動車生産台数、半導体生産額は全国約20%
農業	フードアイランド九州 ・九州の農業産出額は全国の20%
観光	クルーズ船寄港回数は全国の約4割 ・博多港はクルーズ船寄港回数全国第1位 ・訪日外国人の9割以上が東アジア
災害	南海トラフ巨大地震 ・九州全市町村の約25%が震度6以上想定
	災害常襲地域で多発する災害 H28.4熊本地震、H29.7九州北部豪雨、 H30.3霧島山噴火、H30.7豪雨
都市開発	都市の再開発プロジェクト ・天神ビッグバン、WF地区・九大跡地利用計画等、 福岡市を中心に再開発プロジェクトが加速 ・主要鉄道駅周辺の再開発も順次進行
ICT	多様な情報サービスの提供 (IoT、ビッグデータ、AI等)
	次世代モビリティ・スマートシティへの取り組み加速

<広域道路交通上の課題>

高速道路のミッシングリンクが存在 ・九州横断軸の高速道路網の整備の遅れ
都市間連絡速度のばらつきが顕在化 ・ミッシングリンクや混雑によるサービス速度の低下
高速道路の安全性・信頼性に課題 ・暫定2車線区間における速度低下や事故多発
交通・物流拠点へのラストワンマイルに課題 ・交通集中等により、拠点アクセス区間で速度低下
大型コンテナ輸送に支障 ・国際海上コンテナ車の通行支障区間が点在
都市部の慢性的な渋滞、交通事故の多発 ・都市部に向かう車両と通過する車両が混在
急増するインバウンド観光客への対応 ・観光客の受け入れ環境整備が課題
激甚化する自然災害への対応 ・熊本地震や北部豪雨で、緊急輸送道路が不通 ・災害時の迅速な復旧支援や避難への備え ・防災拠点としての更なる機能強化
交通モード間の乗継利便性に課題 ・鉄道駅やバス停が、交通事業者毎に点在
交通データの情報収集・活用可能性 ・リアルタイム情報提供、他機関とのデータ連携
人口減少や高齢化が進む地方部への対応 ・地方部における移動支援

<基本方針>

道路ネットワーク	広域道路ネットワーク ・ 高速道路ネットワークの構築 (九州横断軸の整備促進等) ・ 高速道路等相互の連結、多車線化・多重化 (信頼性・速達性・定時性の向上) ・ 拠点アクセスの強化 (港や空港、物流拠点等と高速道路との直結/連結) ・ トラックの大型化に対応した道路構造の強化 (特殊車両通行支障区間の解消、新構造基準の適用) ・ 広域観光周遊ネットワークの形成 (魅力ある九州の観光資源の連携を図り周遊性を強化)
	都市圏道路ネットワーク ・ 都市中心部の道路交通の整流化 (生産性向上に資する環状道路・放射道路の機能強化) (有料道路等を活用した交通流の最適化)
交通・防災拠点	× ・ 地域活性化に向けた交通ターミナルの実現 (都市開発と連携した鉄道駅等とのモーダルコネク特強化) ・ 産業競争力の強化に向けた効率的な物流の実現 (物流輸送の合理化に資する物流ターミナルの環境整備) ・ 観光周遊や広域移動に寄与する交通拠点の実現 (九州新幹線や高速バス等の乗継利便向上に資する利用環境整備) ・ 地域創生の主要拠点として「道の駅」等の活用 (中山間地域における生活環境等の向上) (災害時の物資輸送や避難等に資する整備・機能強化)
	× ・ ICT等を活用した道路の情報収集や利活用強化 (災害時やインバウンド観光客への有益な情報提供) ・ 主要な都市部における面的な交通マネジメントの強化 (リアルタイムの情報提供による交通誘導・最適配分) ・ 自動運転社会や次世代道路技術を見据えた「地域における新たな道路施策」の検討

マネジメント

4. 新広域道路交通ビジョンの基本方針

4-1. 広域道路ネットワーク

●基本方針：広域物流・交流を支えるネットワークの構築

- 高規格幹線道路・地域高規格道路・直轄国道等の基幹道路からなる広域ネットワークを基本に、ミッシングリンクとなる区間の解消に向け、①**高速道路ネットワークの構築**を図るとともに、それら②**高速道路相互の連結、多車線化・多重化機能を強化**することで、信頼性・速達性・定時性の向上を図る。
- 拠点性の高い都市部、ゲートウェイとなる空港・港湾等、卸売市場・工業団地などの物流拠点などと高速道路とを直結・連結し、定時性・速達性を確保する③**拠点アクセスの強化**を図る（例えば、拠点と直結する追加ICやSIC整備など）。
- 東アジアとの貿易における国際コンテナ輸送におけるトラックの大型化への対応として、都市や物流拠点との連絡路の④**道路構造を強化**し、ダブル連結トラック輸送など、新たな物流モードに対応できるネットワーク形成を図る。
- アジアからのインバウンドを含む様々な観光（クルーズ船の短期滞在、空港・港湾入国の中長期滞在）に対して、広域的観光周遊を促すためには、観光圏の形成・観光拠点の連携・受け入れ環境の充実が必要となる。温泉アイランド九州など、九州オリジナルの⑤**広域観光周遊ルートの形成**を図り、周遊性向上への取り組みを推進する。

広域物流 主要拠点

- 都市：拠点性の高い地方中核都市・中心都市、生活圏中心都市等
- 空港：拠点空港、ジェット化空港
- 港湾：国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、
- 鉄道：コンテナ取扱駅
- 物流拠点：拠点性の高いトラックターミナル、卸売市場、工業団地、流通業務地区、保税地域等を対象に貨物車の発生集中量や40ft背高海上コンテナ車の交通量等を勘案し抽出

広域交流 主要拠点

- 空港：拠点空港、ジェット化空港
- 鉄道：中核市以上の代表駅など
- 港湾：クルーズ船等の寄港が多い重要港湾など
- 交流・観光拠点：主要観光地（国際観光上重要な地など）

①高速道路ネットワークの構築

⇒ミッシングリンクの解消

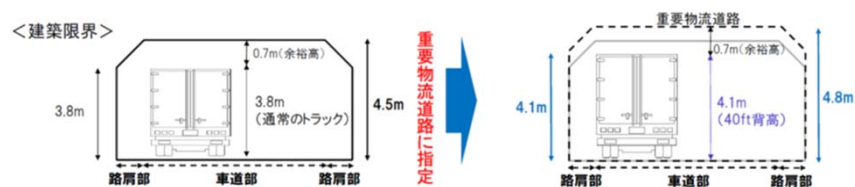
(ミッシングリンクの解消イメージ)

②高速道路相互の連結、多車線化・多重化機能の強化

⇒高規格幹線道路・地域高規格道路などの高速道路相互連結・ダブルネットワーク化
暫定2車線区間の多車線化

④道路構造の強化

⇒特車許可なく通行可能な水準への強化など



⑤広域観光周遊ネットワークの形成

⇒温泉アイランド九州など、オリジナルな観光圏の形成に向け、魅力ある九州の観光資源の連携を図り周遊性を強化



③拠点アクセスの強化

⇒港や空港、物流拠点等と高速道路との直結・連結
地域高規格道路と港湾直結のアクセス強化事例



資料：道路行政セミナー 2017.4より

4. 新広域道路交通ビジョンの基本方針

4-2. 都市圏道路ネットワーク

●基本方針：都市圏内における人・物の移動を支える道路ネットワークの構築

- 都市圏内を利用する様々な交通の混在への対応として、通過交通の排除、ボトルネックの解消、交通の分散を図る複数ルートからの選択性の向上により、**①都市中心部の道路交通の整流化**を図る。
- 都市圏内で発生する交通渋滞を解消するためには、抜本的対策としてのハード対策（**都市の生産性向上に資する環状道路・放射状道路の機能強化**、拠点直結型追加IC・SIC整備、速達性を確保する都市内道路網の整備など）やTDM施策のようなソフト対策（時差出勤、時間帯別車線規制、**有料道路等を活用した交通流の最適化策**など）があり、**求められる道路機能に応じた強化策**を実施していくことが必要である。
- 都市圏内のラストワンマイルの機能強化を図るためには、ハード施策のみではなくソフト的な対策を進めていくことも重要である。

都市圏内 広域物流 主要拠点

- 都市：拠点性の高い地方中核都市・中心都市、生活圏中心都市等
- 空港：拠点空港、ジェット化空港
- 港湾：国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、
- 鉄道：コンテナ取扱駅
- 物流拠点：拠点性の高いトラックターミナル、卸売市場、工業団地、流通業務地区、保税地域等を対象に貨物車の発生集中量や40ft背高海上コンテナ車の交通量等を勘案し抽出

都市圏内 広域交流 主要拠点

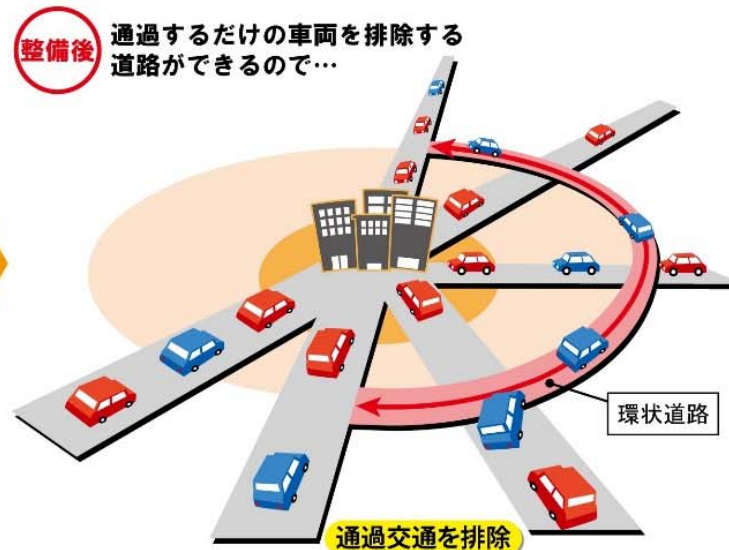
- 空港：拠点空港、ジェット化空港
- 鉄道：中核市以上の代表駅など
- 港湾：クルーズ船等の寄港が多い重要港湾など
- 交流・観光拠点：主要観光地（国際観光上重要な地など）

①都市中心部の道路交通の整流化

- ⇒都市の生産性向上に資する環状道路・放射状道路の機能強化
- ⇒有料道路等を活用した交通流の最適化



都心部に向かう車両と、都心部を通過するだけの車両が混在して、渋滞が慢性化



通過するだけの車両が都心部に進入しないので、渋滞が緩和されます

環状道路の整備
+
放射状道路の機能強化
・部分立体・拠点直結
など

- 市街地部
- 都心部
- 都心部に向かう車
- 都心部を通過するだけの車

4. 広域的な道路交通の基本方針

4-3. 交通・防災拠点(1)

●基本方針 1 : 地域活性化に向けた交通ターミナルの実現

○地域において中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点における整備や再開発との連携を含めたモーダルコネク트의強化を図る。

○拠点整備にあたっては、官民連携や立体道路制度等の活用による検討も進めていく。

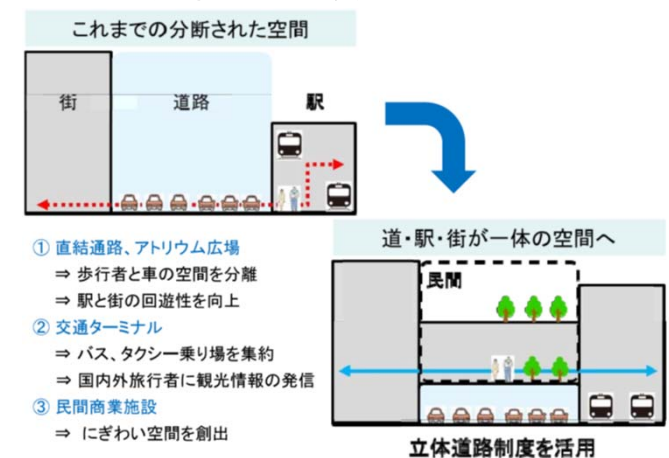
〔主要鉄道駅など広域交通拠点の利便性の向上〕



〔官民連携による都市空間の再編〕



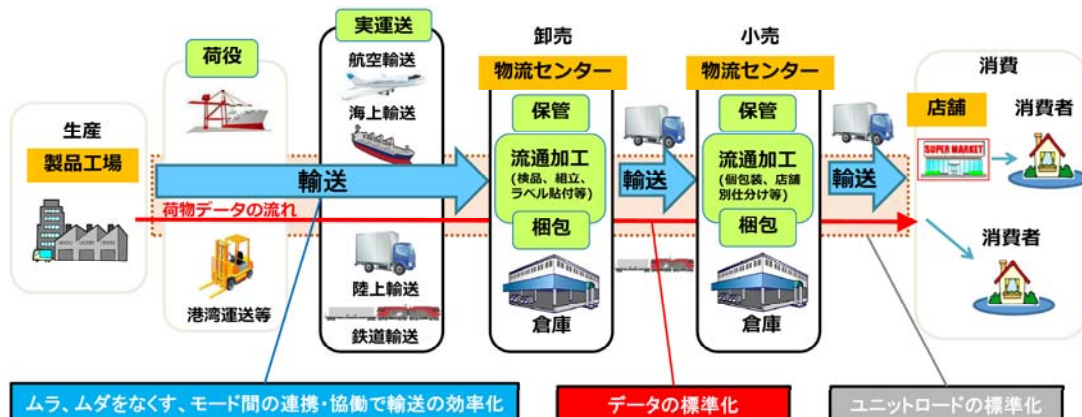
〔立体道路制度の活用〕



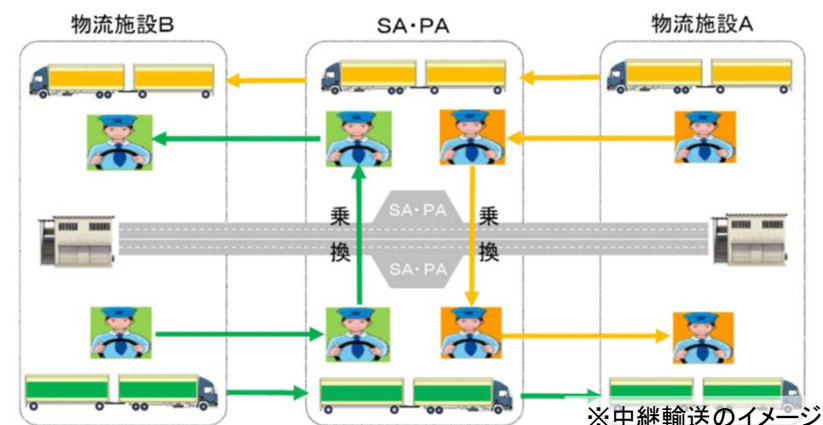
●基本方針 2 : 産業競争力の強化に向けた効率的な物流の実現

○九州の産業競争力の強化を図るため、空港、港湾等と高速道路のアクセス強化、高速道路と物流施設の直結の促進と合わせて、物流輸送の合理化に資する物流ターミナルの環境整備を推進し、物流の生産性向上を図る。

〔物流の効率化と連携・協働を円滑にするための環境整備〕



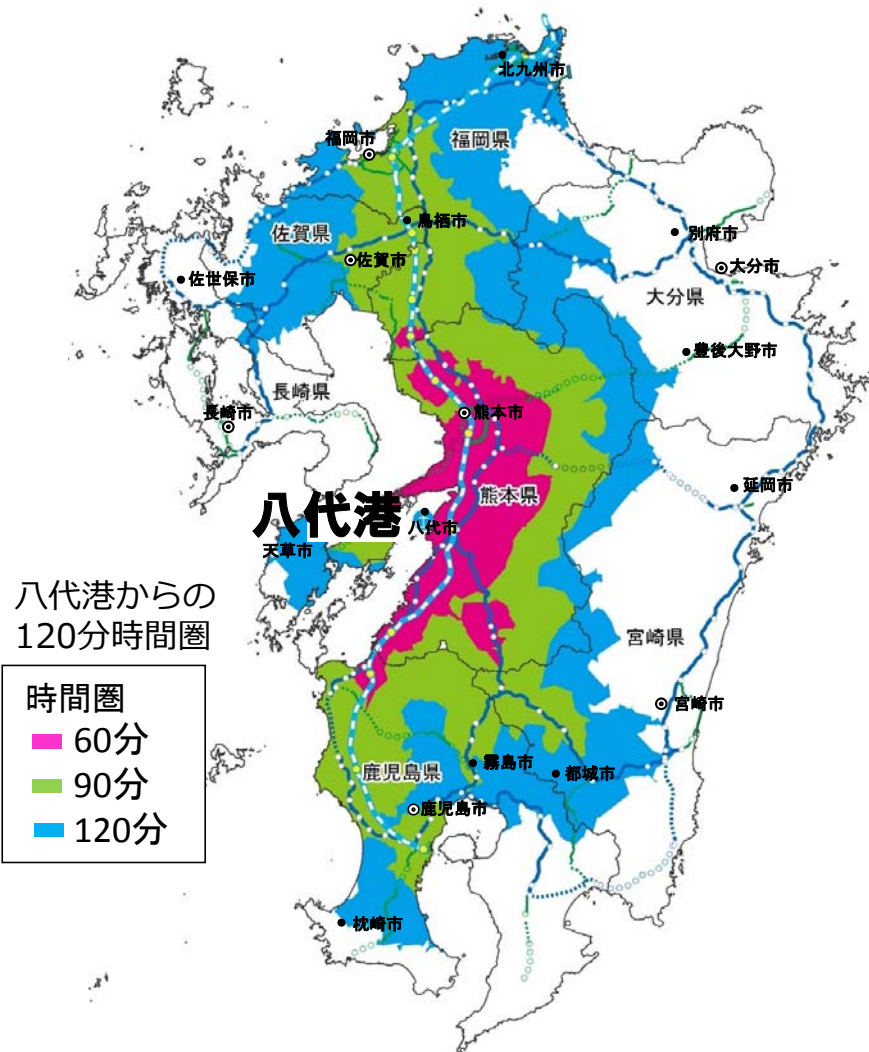
〔高速道路等の幹線物流プラットフォームの構築〕



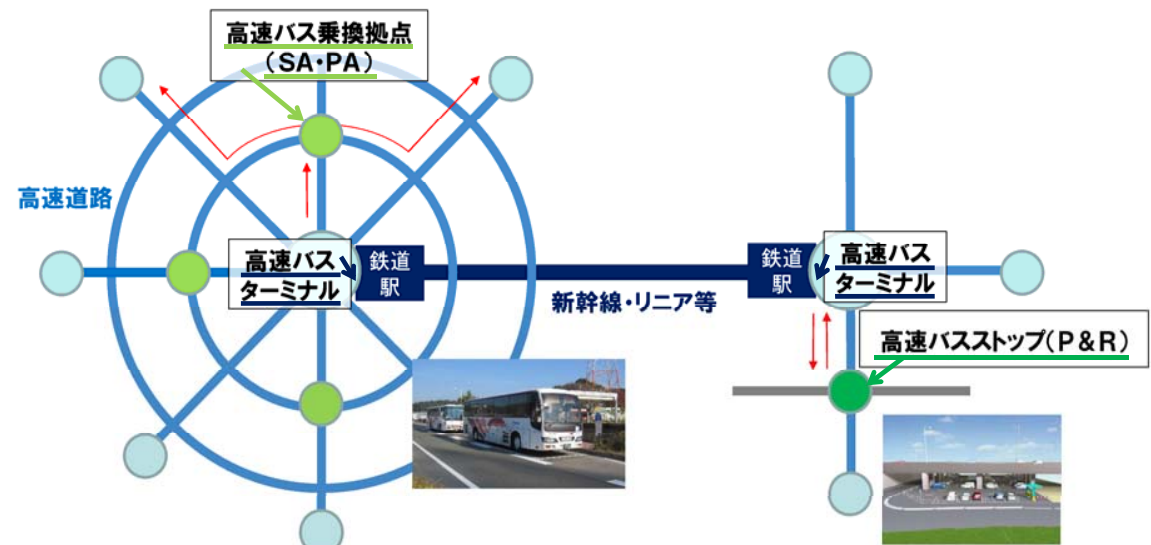
●基本方針 3 : 九州全体の観光周遊や広域移動に寄与する交通拠点の実現

○アジアの玄関口として、港湾・空港における受入環境整備の推進や九州新幹線や高速バス等と連携して、観光客がもたらす経済効果を九州全域に行き渡らせるため、空港・港湾・鉄道駅等へのアクセス強化と合わせた乗継利便性の向上に資する利用環境整備を推進する。

〔高速道路、新幹線の利用により移動範囲が拡大〕



〔新幹線×高速バスが連携した乗り継ぎ拠点の整備〕



※出典：モーダルコネク研究会資料

●基本方針 4 : 地域創生の主要拠点として「道の駅」などの活用

○中山間地域における生活環境及び地域福祉の向上や地域住民の安全安心な地域コミュニティの再生などを図るため、地方創生の主要拠点として「道の駅」などの更なる活用を図る。

○南海トラフ巨大災地震等の災害時における災害時の迅速な復旧、道路啓開や避難等の実施に際して、災害時の物資輸送や避難等に資する広域的な「防災基地」の整備や「道の駅」や「SA・PA」、「主要鉄道駅」などにおいて、ソフト・ハードを含めた防災機能を強化し、防災拠点として最大限活用する。

〔地域交通拠点としての道の駅〕



〔道の駅が行った災害時支援〕



■停電復旧のための工事車両を道の駅で受け入れ

道の駅の有効活用

各道の駅の特徴にあわせた、高速バス、路線バス、デマンドバスの乗継ぎの導入や、道の駅が公共空間であることを踏まえたバス利用優先の空間再編等の取組を推進。

商業施設

情報提供施設

駐車場・駐輪場

バス停

・カーシェアリング、シェアサイクル、低速モビリティの導入

- ・バスロケーションシステムや乗継ぎ等の情報提供
- ・デマンドタクシー等の予約システムの設置
- ・待合スペースの確保など

地域振興施設



■自衛隊の災害支援部隊駐留拠点として活用

4. 広域的な道路交通の基本方針

4-4. ICT交通マネジメント(1)

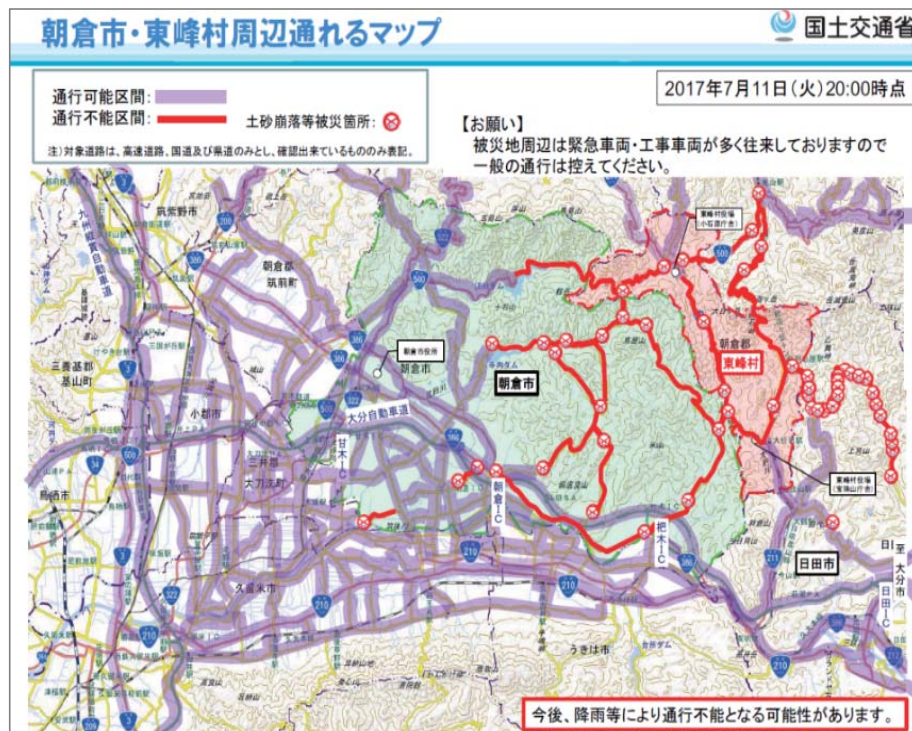
○地域経済・社会における課題を柔軟かつ強力に解決し、成長を支えていくため、近年、急速に進展するICT等(ETC2.0含む)の革新的な技術を最大限活用し、道路・交通をとりまく課題の解決に向けて交通マネジメントの強化を図る。

●基本方針 1 : ICT等を活用した道路の情報収集や利活用の強化

○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を図る。

○ETC2.0を活用した運行支援システムの実現やセンシング技術を活用し、交通状況に応じたモード間の効率的な乗継ぎを図るなど、急増するインバウンド観光客にも配慮した各種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を図る。

〔災害時の道路通行可能ルートへの把握〕



〔ETC2.0のオープン化を推進により、地域モビリティサービスを強化〕



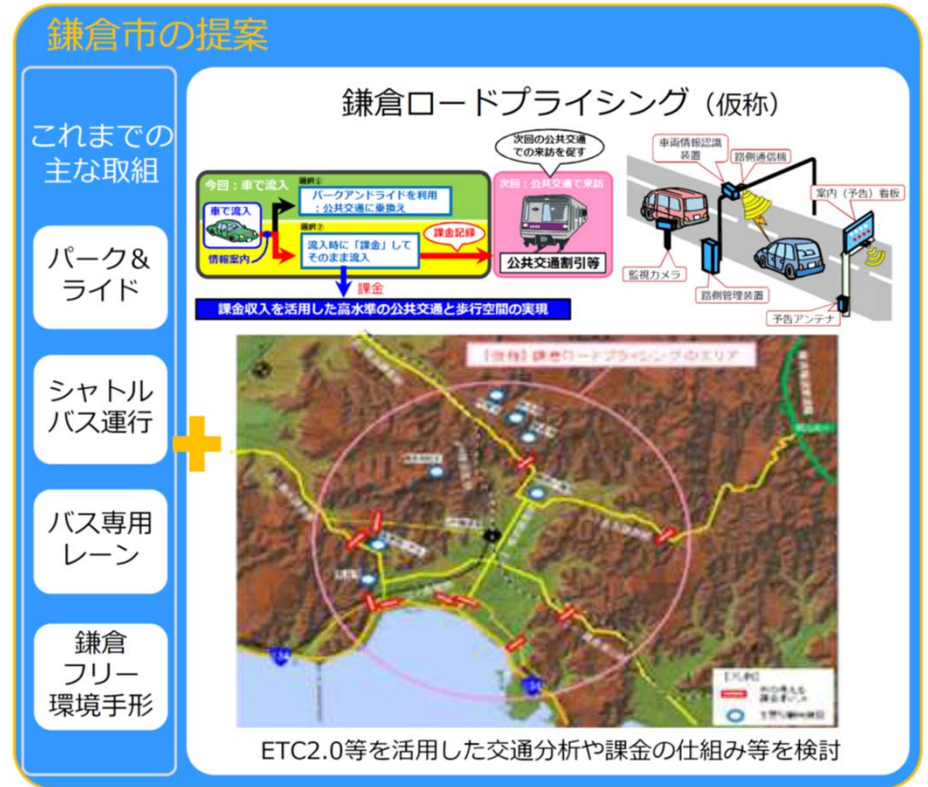
●基本方針 2 : 主要な都市部等における面的な交通マネジメントの強化

○慢性的な交通渋滞が発生している都市圏や観光地においては、ETC2.0に加え、多様なセンシング技術やAIによる解析技術等を融合し、時空間的な変動を考慮した交通状況の収集・分析を行うことにより、リアルタイムの情報提供による交通誘導・最適配分や渋滞要因の特定を更に高度化しながら、効果的な対策を講じていく。

〔ICTやAIによる解析技術等を融合した高度な交通マネジメント〕



〔ICT・AIを活用したエリア渋滞対策〕



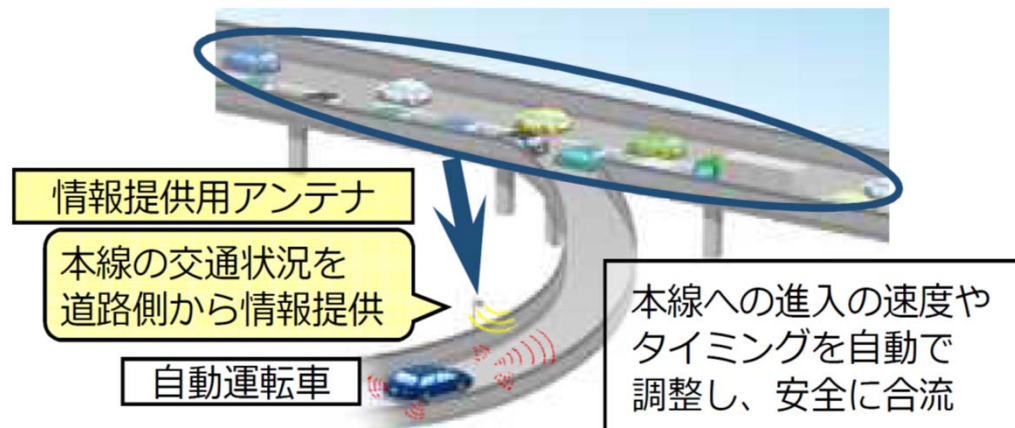
※鎌倉ロードプライシングの事例

●基本方針 3 : 今後の自動運転社会や次世代道路技術を見据えた「地域における新たな道路施策」の検討

○今後、急速に普及していくことが予想される自動運転システムやIoTの活用が、現在の道路交通社会の抱える課題の解決のみならず、移動に係るこれまでの社会的課題に対して、新たな解決手段として大きく資するものとなることが考えられるため、今後の自動運転社会を見据えたうえで、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計画等を整理する。

〔自動運転の支援〕

インターチェンジ合流部での合流先の本線の交通状況など、自動運転の実現を支援する情報を道路側から提供するサービスを検討

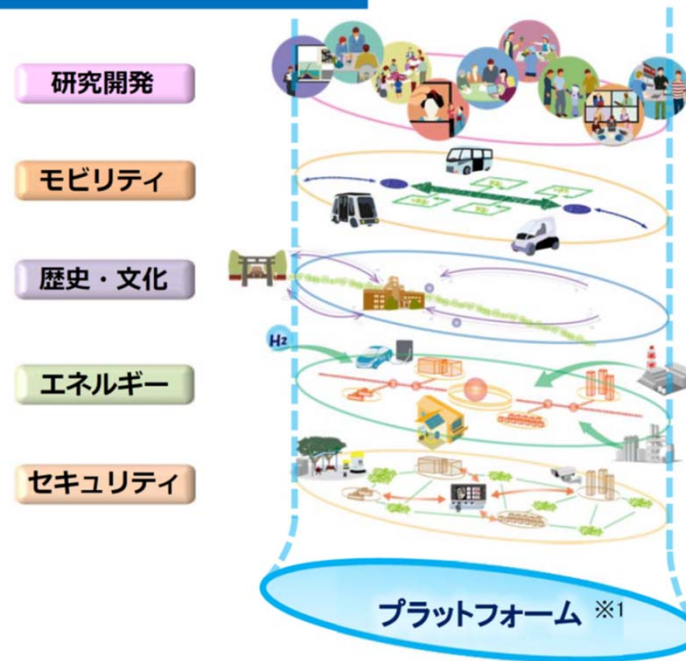


<自動運転車への情報提供のイメージ（合流部の例）>

○ICT交通マネジメントの検討に際しては、特に交通工学などの分野で研究を進める大学等とも連携協力して、データ取得から分析、評価、現場への適用などを総合的に行う取組みを進める必要があることから、ICT等の活用に向けた産学官連携による推進体制の強化を図る。

〔快適で質の高いライフスタイルと都市空間の創出〕

様々なスマート(サービス)の連携



※1 プラットフォームとは、様々なサービスを連携して運営する仕組み



※福岡市HPより

新広域道路交通計画(1次案)の選定

平成30年12月25日
九州幹線道路協議会

