

道路の中期計画（九州版）

平成21年7月31日

九州幹線道路協議会

1. はじめに

2. 道路の整備・管理の基本的な考え方

3. 九州地方における現状と課題

(1) 九州の自然や地理的環境

- ① 脆弱な地質と厳しい気象条件
- ② 東アジアに近接

(2) 九州における人口の動向

- ① 九州北部、県庁所在地へ人口が偏在
- ② 急速に進む高齢化

(3) 九州の産業構造

- ① 日本の食料生産基地
- ② 九州の産業を牽引する半導体、自動車関連産業
- ③ 増加する観光客

(4) 拡大する地域格差

4. 九州地方において今後取り組む具体的な施策

(1) 東アジアの中で自立的に発展する国際・広域交流基盤づくり

(2) 災害対策等の総合力発揮による安全で安心な暮らしの実現

- ① 道路防災の強化
- ② 交通安全の向上

(3) 美しい環境先進圏の形成に向けた社会基盤づくり

(4) 基幹、拠点都市圏の広域的な機能高度化

- ① 都市内道路ネットワークの形成による渋滞解消
- ② 生活環境の向上

(5) 多自然居住地域のゆとりある生活基盤づくり

(6) 多様な活動主体を基軸とした良好な社会資本の形成

参考—1 主な指標の解説

参考—2 整備効果の事例

参考—3 今後の道路行政についてのご意見・提案（概要）

1. はじめに

平成20年12月24日、我が国の今後の道路整備・管理を計画的・効率的に進める上で基本となる方針を明確にした「新たな中期計画」が取りまとめられました。この「新たな中期計画」では、今後の選択と集中の基本的な考え方として、地域の実情を踏まえた計画策定と厳格な事業評価の実施、政策課題・投資の重点化、徹底したコスト縮減や無駄の徹底した排除の方向性が示されています。

そして、地域の実情を踏まえた計画とするために、『「新たな中期計画」を踏まえ、地域づくり・まちづくりとの連携を図り、地域における道路の位置づけや役割を重視して地方版の計画を策定する。』とされているところです。「道路の中期計画（九州版）」（以下、「本計画」）は、九州における地域の現状と課題を踏まえ、限られた予算を効果的に投資し、今後の道路整備・管理を計画的・効率的に進める上で基本となる方針及び、将来望まれる九州の姿を実現するための代表的な道路整備の具体例を示すものです。なお、計画期間は、「新たな中期計画」との整合を図る観点から、平成20年度を初年度とする5年間とします。計画期間中の九州における道路の整備・管理は、本計画に基づき実施することとします。

「新たな中期計画」の策定過程では、九州各県知事及び市町村長や多数の一般の方から、『道路行政についての意見・提案』として道づくりに対する意見を頂きました。

頂いた意見の中で、道路行政全般についての改善点として最も多かったのは「地域格差の是正、地方の道路に関すること」であり、九州の自立的かつ一体的な発展に向け、各地域が一定の社会サービスを楽しむことができるよう、都市と地方の交流・連携による質の高い地域づくりを支援することが求められていると言えます。

また、道路施策として重点的に取り組むべき事項として、「地域の活力の向上」に資するネットワークの整備や良好な生活空間の形成などの「身近な道路整備」、「大規模な地震、災害に強い国土づくり」に対する意見が多くありました。

その他に、説明責任、事業評価、無駄の排除などの「道路整備の必要性・進め方に関すること」に対しても数多くの意見がありました。今後の道路整備にあたっては、徹底したコスト縮減を図るとともに、無駄を排除し、住民参加の道づくりを積極的に進めるなど信頼される道路行政に向けた取り組みが求められています。

本計画はこれら多くの方々から頂いた貴重な意見を踏まえ、九州における必要な道路整備・管理を効率的・効果的に実施するための整備方針を定めています。

本計画の実現にあたっては他の社会資本整備との連携が必要であることから、平成21年3月に策定された社会資本整備重点計画を受けて、本計画と同時期に策定される「地方ブロックの社会資本重点整備方針」との整合を図ります。

なお、今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案し、必要に応じ本計画を見直すこととします。

平成21年7月31日
九州幹線道路協議会

2. 道路の整備・管理の基本的な考え方

九州における道路の整備・管理については、以下に示す基本的な考え方に基づき実施します。

(1) 目標設定による計画的・効率的な事業展開

現在、国、自治体とも大変厳しい財政状況にあり、道路整備への投資も限定的にならざるを得ない状況となっています。限られた予算の中、より効果の高い施策や事業への投資を集中することにより計画的・効率的に事業を進めます。また、供用目標を積極的に公表し、供用までの工程を適切に管理することにより住民への説明責任を果たすとともに、関係機関との円滑な調整や地域づくり・まちづくりとの一体的な整備を図ります。

(2) 事業評価の厳格な適用

道路整備にあたっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、平成20年11月に見直された「費用便益分析マニュアル」に基づいた評価手法により事業評価を厳格に実施します。また、必要とされる道路の機能や効果を適切に評価するために、救急医療、観光、地域活性化、企業立地、安全・安心の確保など多様な視点から総合的に評価する仕組みを検討していきます。

(3) 地域住民とのコミュニケーションの推進

地域に必要とされる道路が整備され、道路利用者にとって使いやすい道路となるように、構想段階から管理段階の全ての段階において、地域住民とのコミュニケーションを図ります。また、事業内容や整備効果等を丁寧に説明することにより、道路利用者である国民・住民にわかりやすく信頼される道路行政を目指します。

計画の構想段階において、住民等との双方向コミュニケーションを行う市民参画型道路計画プロセスを積極的に導入します。また、歩道設置、交差点改良などの生活に身近な道路施策についても、地域のニーズにあった道路整備となるように、住民や道路利用者の幅広い意見を聞くためのコミュニケーションを実施します。

一方で、道路管理者と住民等の協働活動により公共財産あるいは地域財産としての道路を守る仕組みも今後、益々求められます。具体的には、九州における日本風景街道等、多くの分野でのボランティア活動により持続ある地域発展へ向け、道守活動等と連携した取り組みを推進します。

(4) コスト縮減および無駄の徹底した排除

計画・設計段階から維持・管理・更新段階に至る全てのプロセスにおいて、総合的なコスト縮減を徹底的に行います。特に、地域の状況や道路の利用形態に応じ、道路構造令の弾力的運用を積極的に実施します。さらに、既存ストックの点検や予防保全により長寿命化を図るとともに、その機能を最大限に有効活用します。

なお、道路関係業務の執行にあたっては、徹底した無駄の排除に取り組みます。

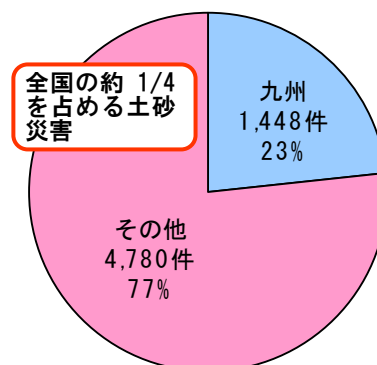
3. 九州地方における現状と課題

(1) 九州の自然や地理的環境

①脆弱な地質と厳しい気象条件

九州は、鹿児島県のシラス台地や宮崎県の日南層群などの脆弱な地質が多く存在するとともに、毎年、梅雨時の豪雨や台風の襲来などに見舞われ、土砂災害の発生件数は全国の約1/4を占めるなど、自然災害が数多く発生しています。このため、九州での安全で安心な暮らしを実現するためには、これらの自然災害を未然に防止するとともに、災害による被害を最小限とするための迅速な対応が重要です。

特に土砂災害の危険性が高い中山間地域においては、過疎化や高齢化が進行しており、災害や事前通行規制により集落が孤立した場合の影響は深刻なものになることから、災害発生に備えたセーフティネットの構築も必要となります。



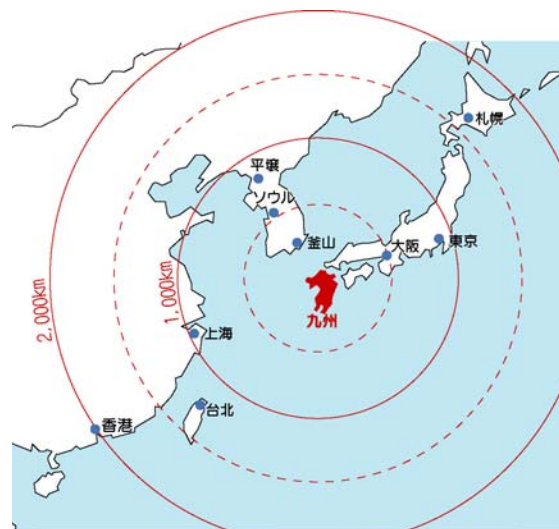
出典：国土交通省資料

■過去5年間の土砂災害発生件数 (H14-H18)

②東アジアに近接

九州は、中国の上海まで約900km、韓国のソウルまで約500kmと、国内の東京や大阪と同じ距離に東アジアの主要都市が存在する位置にあります。

九州が自立的に発展していくためには、東アジアとの地理的優位性を活かし、東アジアとの連携や経済・文化・観光など多様な交流を積極的に進めるとともに、東アジア諸国とも互いに競い高めあっていくことが必要です。しかしながら、東アジア、特に中国の様に資源が豊富ではなく、各地域の活動の中心となる平野が山地で隔てられているという地形上の制約から一大拠点を形成することは難しい状況となっています。



■東アジアに近い九州

このような地理的条件下で国際競争を勝ち抜くためには、九州各地に分散する物流拠点や産業拠点を有機的に連携させ、相互に協力・補完しあう広域のネットワークの形成が重要です。

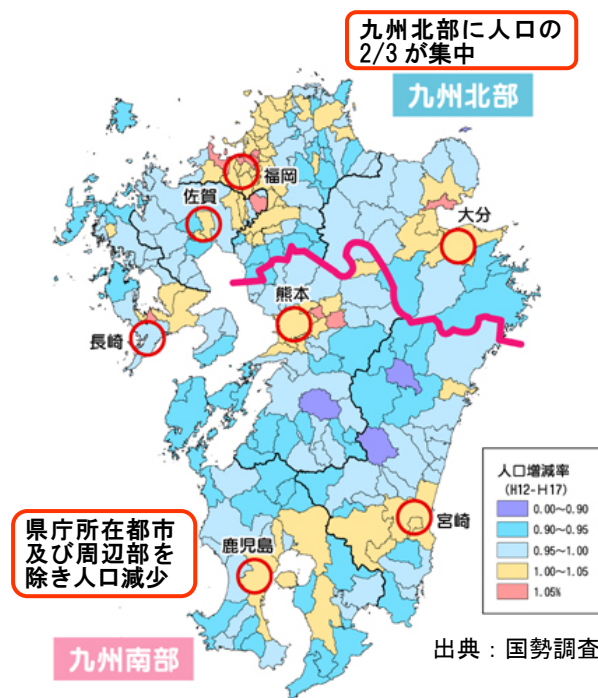
また、他の広域ブロック等と九州圏の各地域の間を中心に交流・連携を繰り返す広域ブロック連携軸として、西瀬戸内海や豊後水道に面する西瀬戸地域においては、海を介した多様なネットワークの形成による中国圏、四国圏との交流・連携機能の強化を図ります。

(2) 九州における人口の動向

①九州北部、県庁所在地へ人口が偏在

九州全体の人口は、これまで増加傾向にあったものの平成12年以降減少傾向となっています。地域によってその傾向は異なり、福岡県は微増、その他の地域は減少となっています。各県内の地域別の人口は、県庁所在地やその周辺地域では概ね増加傾向にあるものの、その他の地域においては概ね減少傾向となっています。結果として、九州北部地方に人口の3分の2が集中し、また、県庁所在地への人口の偏在が進行しています。

人口減少が進んでいる地域や地方都市の中心部においては、若年層の人口の流出や、郊外型大規模集客施設の進出による既存商店街の衰退、職住分離などの社会変化にともない、地域コミュニティの崩壊が危惧されています。特に過疎が進む離島・半島、中山間地域では、医療、教育、福祉などの社会生活を営む上で必要なサービスの確保が課題となっているため、日々の生活基盤に必須となる公共施設等を結ぶ地域内の道路ネットワークの形成が重要です。

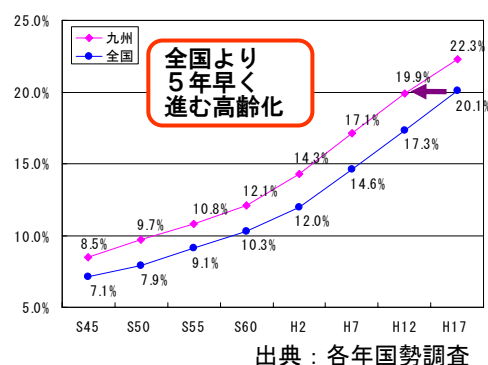


■市町村別人口の推移（H12→H17）

②急速に進む高齢化

九州の高齢化率は、福岡県以外の県で軒並み22%を超えるなど、全国平均より高く、全国に比べ5年程度早く高齢化が進んでいます。高齢者は、一般的に加齢とともに身体機能が低下するため、道路、公共施設等の各施設のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化により移動の際の物理的な制約を少なくすることが必要となります。

また、高齢化が大きく進行している地域は、人口減少も加わり公共交通の存続が困難となる地域が多く、自動車に頼った生活を強いられ、日常の買い物や通院など、自立した生活を営む上で自動車に依存する割合が高く、自動車での快適で安全・安心な移動の確保が求められています。



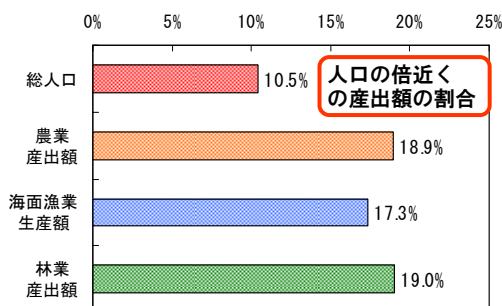
※高齢化率 (%) = 全人口に占める65歳以上の割合

■高齢化率の推移（S45～H17）

(3) 九州の産業構造

①日本の食料生産基地

九州は、全国の約1割の人口で全国の約2割の農業・水産業産出額を占める日本の食糧生産基地であり、九州内はもとより、関東、関西を始めとした大都市圏へ多くの農・水産物を出荷しています。このうち生鮮食料品では、高い鮮度が商品の価値を高めることから、第一次産業の競争力向上のため、大市場までの輸送時間の短縮や荷傷みを減らすための規格の高い道路の整備が求められています。

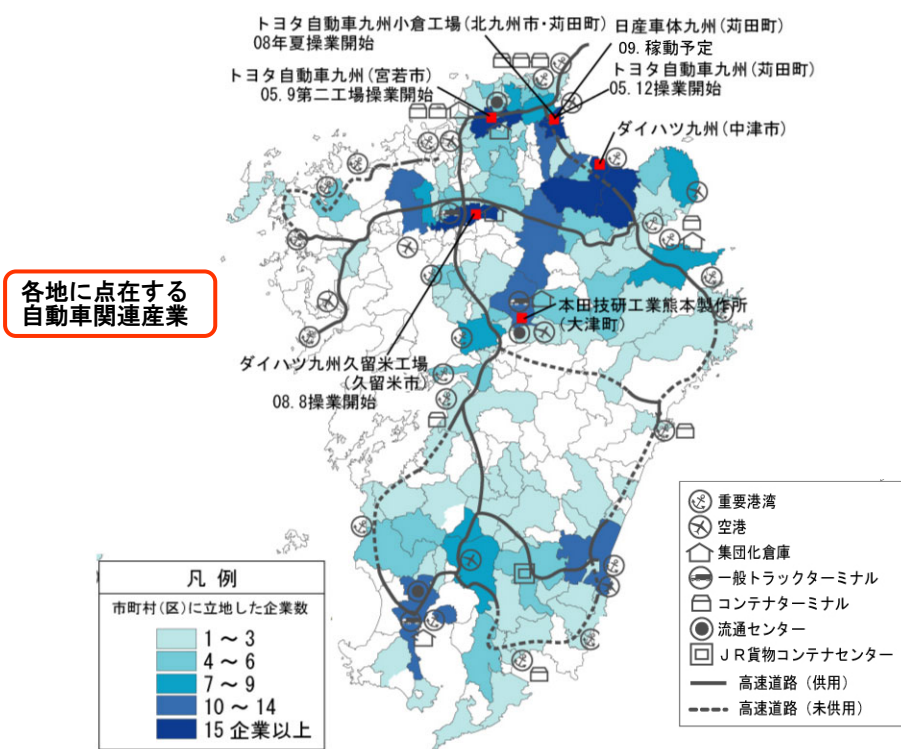


出典：国勢調査、農林水産省統計情報
総人口＝H17、その他 H19

■人口・農業産出額等の九州が全国に占める割合

②九州の産業を牽引する半導体、自動車関連産業

九州においては、1960年代から半導体関連産業、1970年代からは自動車関連産業の立地が進み、現在「シリコンアイランド」「カーアイランド」と呼称されるように九州の広範囲にわたって「モノづくり」産業基盤が分布しています。世界的同時不況下にあっても、これらの産業が九州の産業全体を牽引する役割を期待されていることには変わらないことから、九州全体の産業活力を支えるために、基幹的な道路網の早急な整備が求められています。

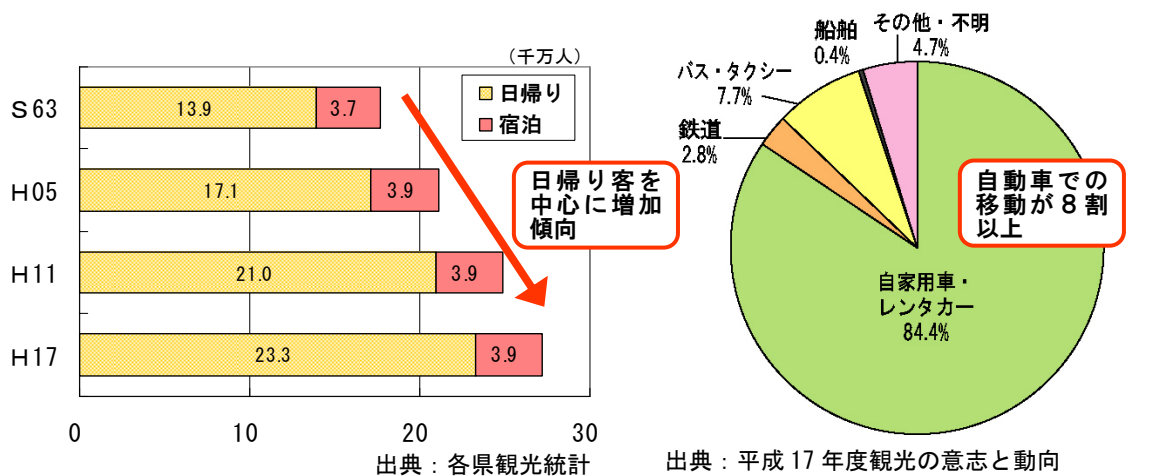


資料：「九州産業・立地情報マップ」九州経済産業局(2006.3)をもとに加筆

■自動車関連企業の立地状況

③増加する観光客

九州は、別府・湯布院等の温泉地や自然豊かな阿蘇の山並み、長崎や鹿児島等の歴史的な町並みや建築物等の観光資源に恵まれ、多くの観光客が訪れる地域であり、観光産業は九州の主要な産業となっています。近年では九州を訪れる観光客が増加しており、国内旅行者に限らず、外国人旅行者も多く見受けられます。これらの観光客の主要な移動手段は、自動車による移動が多い状況となっています。そのため、観光地への訪問を容易にする基幹的な道路網の整備とともに、観光地へのアクセス向上や観光地を結ぶ周遊ルート of 整備・形成、わかりやすい案内情報の提供等が求められています。



■九州の観光客数 (S63~H17)

■日帰り観光の利用交通機関(九州) (H17)

【豊かな温泉群】



【歴史的建造物】



【雄大な山並み】



(4) 拡大する地域格差

平成7年に九州縦貫自動車道が全線開通し、鉄道に関しては平成16年に九州新幹線の新八代～鹿児島中央間が開業し、平成23年春には、博多から鹿児島までの全区間の開業が控えているなど、九州の南北軸の交通基盤については着実に整備が進められています。一方で東九州軸では、骨格をなす東九州自動車道も一部区間のみが供用している状況であり、新幹線の計画がないだけでなく在来線の幹線においても単線区間が存在しているなど、交通基盤が整備途上であると言えます。

九州の東西を結ぶ横断軸についても、九州横断自動車道長崎大分線は全線開通しているものの、九州横断自動車道延岡線や中九州横断道路の整備が進行中の状況にあり、東西地域間相互の交流・連携や物流における移動・輸送に支障となっています。

また、中山間地域においては、幹線道路の未整備地域が多数残っており、これらの地域では県庁所在地等の主要都市へのアクセスが実距離に比して相対的に時間を要するなど、産業経済活動のみならず、第三次医療施設への救急搬送等の日常の暮らしに係る事柄においても地域間に格差が生じる状況となっています。

これらの地域間の格差を是正するために、高規格幹線道路はもとより、生活基盤を支える幹線道路により形成されるネットワークを早期に整備することにより移動・輸送条件の格差是正を図る必要があります。

さらに、沿岸海域等を介した都市自然交流軸として、長崎、熊本、鹿児島の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ります。



■ 高速ネットワークの東西格差



■ 時間距離で表した九州

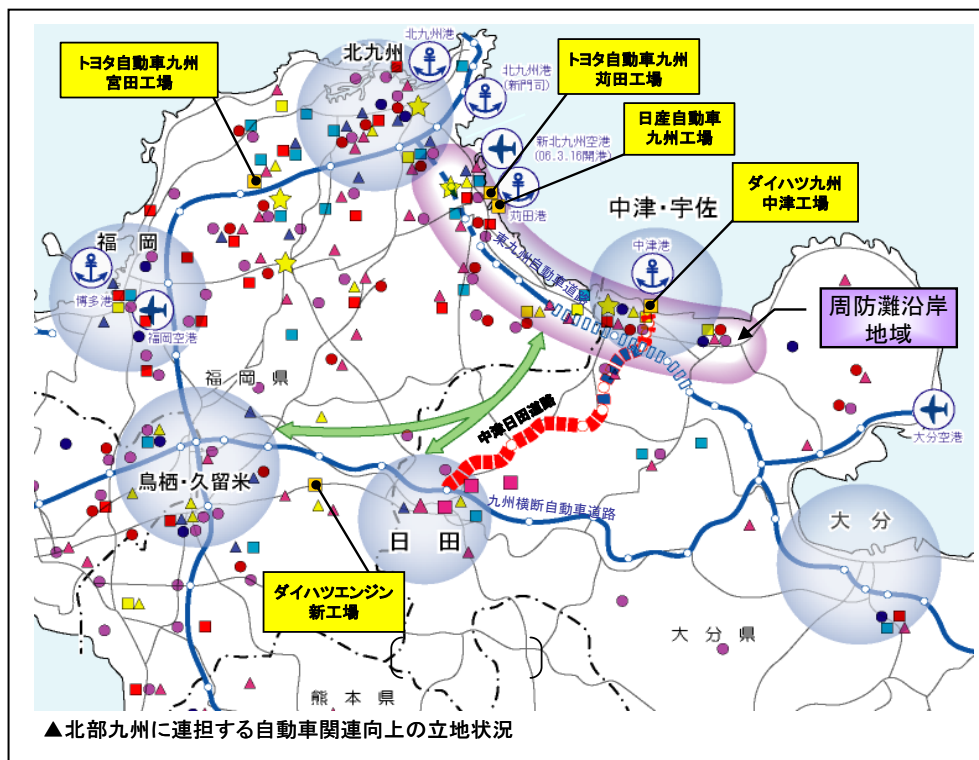
4. 九州地方において今後取り組む具体的な施策

(1) 東アジアの中で自立的に発展する国際・広域交流基盤づくり

九州地方は我が国の中で最も東アジアに近く、地理的・歴史的にも東アジアとの深いつながりがあり、国際競争力を高め、成長著しい東アジアと連動した九州の発展を目指す上では、東アジアから九州、九州から東アジアへの経済・文化・観光交流など人や物の交流の活発化を図る必要があります。

そのため、九州の経済を牽引する自動車産業や半導体産業をはじめとした産業集積地及び基幹都市圏、主要観光地等を有機的に連携させ、物流効率化や広域交流を支援する高規格幹線道路をはじめとする基幹ネットワークの構築を推進します。特に人口や産業活動における九州東西間の地域格差の是正に向け、東九州軸や東西軸などの骨格となる東九州自動車道や九州横断自動車道延岡線、中九州横断道路等のネットワークの早期整備を図るとともに、産業経済・地域を支える循環型高速交通体系を担う西九州自動車道及び南九州西回り自動車道の整備を行い、九州が一体となった発展を目指します。

● 北部九州地区の自動車産業への支援

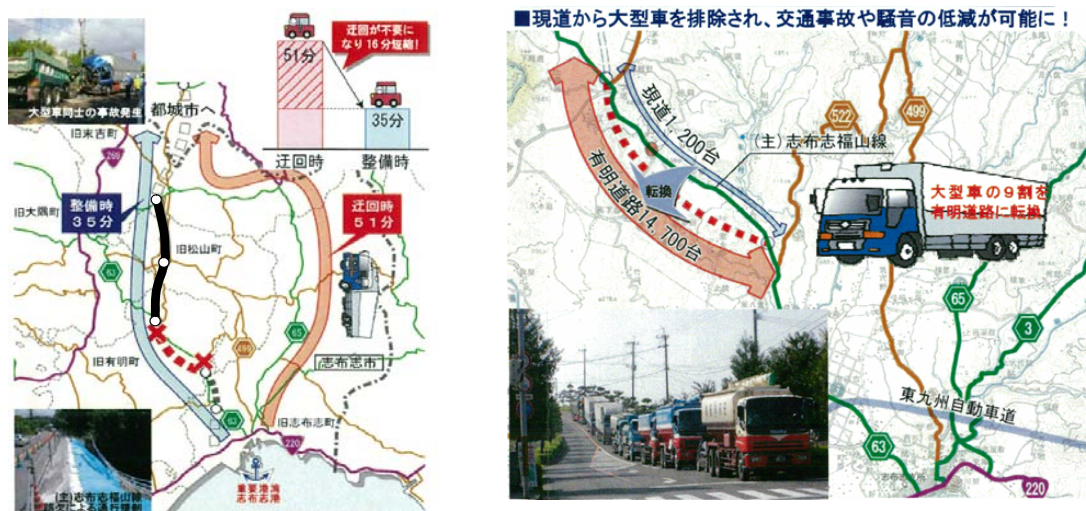


■東九州自動車道（北九州 JCT～苅田北九州空港 IC 間）

また、東アジアのゲートウェイとなる拠点的な空港や港湾と基幹ネットワークとの連携強化を図るアクセス道路として新若戸道路、中津日田道路、都城志布志道路、北薩横断道路等の整備を進めます。

さらに、基幹ネットワークの利便性を向上させるため、インターチェンジの整備やインターチェンジへのアクセス道路、及び広域的に地域を結ぶ交通機関である新幹線へのアクセス道路の整備を進めるとともに、今後、国際競争力を高めるため我が国においても普及が見込まれる、国際的な規格となる国際標準コンテナを積載した車両が通行可能な道路ネットワークの整備を図ります。

●重要港湾志布志港へのアクセス強化



■都城志布志道路（宮崎県、鹿児島県）

【代表的な事業の例】

①基幹ネットワークの整備(高規格幹線道路等)

- ・東九州自動車道
 苅田北九州空港IC～豊津、椎田南～宇佐、門川～日向(H22年度完成)、日向～都農、都農～高鍋(H24年度完成)、高鍋～西都(H22年度完成)、佐伯IC～蒲江、蒲江～北浦(大分県、宮崎県)(H24年度完成)、北浦～北川、清武JCT～日南、志布志～曾於弥五郎、曾於弥五郎～末吉財部IC(H21年度完成)、一般国道10号延岡道路(北川～延岡JCT・IC)(H24年度完成)
- ・九州横断自動車道延岡線
 嘉島JCT～矢部、一般国道218号高千穂日之影道路(高千穂町～日之影町)、一般国道218号北方延岡道路(蔵田～北方IC)(延岡市)
- ・中九州横断道路
 一般国道57号大野竹田道路(豊後大野市～竹田市)、一般国道57号阿蘇大津道路(阿蘇市～大津町)
- ・西九州自動車道
 一般国道202号今宿道路(福重JCT)(H22年度完成)、一般国道497号唐津道路(二丈鹿家～浜玉IC)(H21年度完成)、一般国道497号唐津伊万里道路(唐津IC～北波多)(H23年度完成)、(北波多～伊万里東)、一般国道497号伊万里道路(伊万里市)、一般国道497号伊万里松浦道路(伊万里市～松浦市)、一般国道497号佐々佐世保道路(佐々～相浦中里)(H22年度完成)、(相浦中里～佐世保中央)(H21年度完成)、一般国道497号佐世保道路(佐世保中央～佐世保みなとIC)(H21年度完成)
- ・南九州西回り自動車道
 一般国道3号芦北出水道路(芦北町～出水市)、一般国道3号出水阿久根道路(出水市～阿久根市)、一般国道3号川内隈之城道路(川内～高江)(H24年度完成)、(高江～薩摩川内都IC) 等

②基幹ネットワークの整備(バイパス等)

・一般国道3号岡垣バイパス(岡垣町)、一般国道3号筑紫野バイパス(筑紫野市)、一般国道10号豊前拡幅(豊前市～中津市)、一般国道10号行橋バイパス(荻田町～行橋市)(H21年度完成)、(主)久留米筑紫野線(久留米市～大刀洗町)、一般国道322号香春大任バイパス(香春町～大任町)、一般国道322号(嘉麻市)、一般国道3号鳥栖拡幅(鳥栖市)、一般国道498号大坪バイパス(伊万里市)(H22年度完成)、(一)中原鳥栖線(鳥栖市)、一般国道57号立野拡幅(南阿蘇村～大津町)(部分:H22年度完成)、一般国道3号松橋バイパス(宇土市～宇城市)、一般国道57号瀬田拡幅(大津町)、一般国道10号中津バイパス(上毛町～中津市)(部分:H21年度完成)、一般国道57号犬飼バイパス(豊後大野市)、一般国道217号佐伯弥生バイパス(佐伯市)(部分:H22年度完成)、(主)中津高田線(大新田工区)(部分:H22年度完成)、一般国道10号白浜拡幅(始良町～鹿児島市)、一般国道10号加治木バイパス(加治木町)(部分:H21年度完成)等

③港湾・空港へのアクセス道路の整備

・中津日田道路
一般国道212号本耶馬溪耶馬溪道路(本耶馬溪～耶馬溪)(H23年度完成)、一般国道212号中津三光道路(中津市)、一般国道212号三光本耶馬溪道路(中津市)、一般国道212号耶馬溪道路(中津市)
・都城志布志道路
一般国道10号都城道路(都城市)、一般国道10号都城道路(Ⅱ期)(都城市)、(主)都城東環状線(今町)、(主)志布志福山線有明志布志道路(志布志市)、(主)志布志福山線有明道路(志布志市)
・北薩横断道路
一般国道504号薩摩道路(さつま町)、一般国道504号泊野道路(さつま町～出水市)
・新若戸道路
(都)響灘戸畑線(北九州市)
・(都)曾根行橋線(荻田町)(H22年度完成)、一般国道498号若木バイパス(武雄市)、(主)多久若木線(多久市～武雄市)、(一)東与賀佐賀線(佐賀市)、一般国道325号旭志拡幅(菊池市～大津町)、一般国道501号飽田バイパス(熊本市)、(一)水城下臼井線(福岡市)等

④インターチェンジの整備

・九州縦貫道(地域活性化インターチェンジ((仮)筑豊IC))(鞍手町)(H22年度完成)、(主)直方鞍手線((仮)筑豊IC)(鞍手町)、九州横断自動車道延岡線(地域活性化インターチェンジ(仮)小池IC(御船町)、(仮)上野IC(御船町)、(仮)北中島IC(山都町))、西九州自動車道((仮)谷口IC)(伊万里市)、((仮)千々賀山田IC)(唐津市)、東九州自動車道((仮)波当津IC)(佐伯市)、(仮)須美江IC(延岡市)、(仮)清武南IC(清武町)等

⑤ICへのアクセス道路の整備

・一般国道201号行橋インター関連(行橋市～荻田町)、(主)筑紫野古賀線(新宮町～古賀市)(H23年度完成)、一般国道443号三橋瀬高バイパス(柳川市～みやま市)(H23年度完成)、(主)犀川豊前線(豊前市)、一般国道202号伊万里バイパス(伊万里市)、(主)唐津北波多線(唐津市)、(一)江北芦刈線(江北町～小城市)、(一)十五中原線(佐賀市)、一般国道205号針尾バイパス(佐世保市)、(主)佐々鹿町江迎線(佐々インター工区)(H22年度完成)、(主)平戸田平線(田平工区)、一般国道445号御船1バイパス(御船町)、一般国道388号小蒲江森崎浦バイパス(佐伯市)(部分:H24年度完成)、(主)竹田直入線(鏡工区)、一般国道327号日向バイパス(日向市)、(一)都農インター線(朝草工区)、(一)高鍋インター線(竹嶋工区)(H22年度完成)等

⑥新幹線へのアクセス道路の整備

・一般国道264号豆津バイパス(久留米市)、(主)八女瀬高線(筑後市)(H22年度完成)、(主)南関大牟田北線(大牟田市)、(一)新鳥栖停車場線(鳥栖市)、新鳥栖駅西土地地区画整理(新幹線アクセス)、(主)玉名八女線(玉名工区)、(主)玉名山鹿線(元玉名工区)、(一)新八代停車場線(西片工区)等

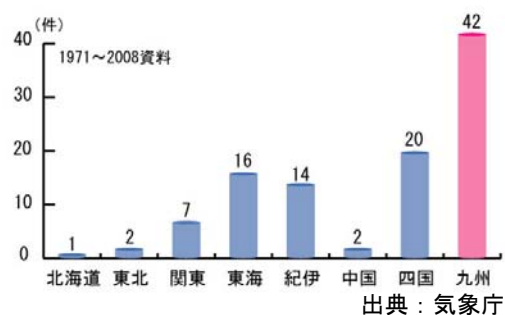
⑦国際コンテナ通行支障区間の解消

・一般国道201号飯塚庄内田川バイパス(飯塚市～田川市)(部分:H21年度完成)、(都)新港町勝立線(大牟田市)(H23年度完成)、一般国道325号台拡幅(山鹿市～菊池市)(H21年度完成)、(主)荒尾長洲線(野原工区)等

(2) 災害対策等の総合力発揮による安全で安心な暮らしの実現

①道路防災の強化

九州は、活火山や特殊土壌地帯を多く抱え、台風や梅雨前線などによる風水害、高潮災害や土砂災害等の数多くの災害に見舞われています。近年増加傾向にある異常気象や都市機能の高度化、少子高齢化等による地域防災力の低下等により増大する災害リスクに対して、災害に強い道路整備やまちづくりを進めます。



■地域別台風上陸回数 (S46-H20)

さらに、災害発生時においても被害を軽減するための減災対策、さらには災害時の緊急活動や迅速な復旧を支える道路整備や体制づくりを推進し、安全・安心な社会を形成することが重要です。

特に、災害のおそれが高い幅員狭小区間の拡幅や斜面等の要防災対策箇所の解消等を図る一般国道445号泉～相良バイパス等の整備とともに、大雨等により土砂災害のおそれのある事前通行規制区間を回避する一般国道442号野津原バイパス、一般国道220号早崎改良、一般国道225号川辺改良等の整備や集落の孤立化を防ぐための避難ルートや救援ルートの確保に資する信頼性の高い生活幹線道路の整備を推進します。

●災害時の迅速な復旧



■一般国道220号（鹿児島県垂水市）の復旧状況



※H17.9.6台風14号に伴う豪雨等のため法面崩壊

さらに、安心な市街地を形成するため、市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路整備等を推進します。

●道路防災機能向上や救急医療への支援



■緊急車両の進入路・避難路の確保 ((一) 二見田浦線) (熊本県)

また、大規模地震発生時の緊急・救援活動を支えるため、橋梁の耐震性能を高め、緊急輸送道路の通行を確保します。

●緊急輸送道路 (第1次) としての安全性・信頼性の確保



■橋梁の耐震化 (一般国道 199 号中原大橋) (北九州市)

【代表的な事業の例】

① 道路防災の強化

① 生活幹線道路の整備

・(主)八女香春線(うきは市～朝倉市)(H23年度完成)、一般国道496号伊良原ダム付替道路(みやこ町)、(主)大牟田川副線(柳川市)、一般国道444号寺井津バイパス(佐賀市)(H21年度完成)、(主)野母崎宿線(茂木工区)、(主)棧原小茂田線(上見坂工区)、一般国道445号五家荘バイパス(八代市)、一般国道445号早楠拡幅(美里町)、一般国道445号泉～相良バイパス(八代市～五木村)、(一)大泊浜徳浦線(清水工区、立花工区)、一般国道265号(上米良地区、仲塔地区)、一般国道503号(八重地区)、(主)中野原美々津線(中野原工区)、(主)伊集院蒲生溝辺線(湯屋工区、有川工区)、一般国道504号(西光寺地区)等

② 緊急輸送道路の整備(災害を回避する道路を含む)

・(主)八女香春線(八女市)(H22年度完成)、一般国道442号日向神改良(矢部村)、一般国道323号(佐賀市)、一般国道204号(唐津市)、(主)平戸田平線(春日工区)、(主)上対馬豊玉線(災害防除)(対馬市)、一般国道383号(災害防除)(平戸市)、一般国道266号姫浦2拡幅(上天草市)(H21年度完成)、一般国道266号高戸バイパス(上天草市)、一般国道443号石原椿拡幅(美里町)、一般国道442号野津原バイパス(大分市)(部分:H24年度完成)、一般国道217号(白木地区、佐志生地区)、一般国道217号(津井浦工区)、一般国道448号名谷バイパス(串間市)、一般国道219号(木之口地区、横野地区、片内地区)、(主)東郷西都線(戸崎工区)、一般国道267号宮都大橋、夜星川橋(さつま町)、一般国道220号早崎改良(垂水市)、一般国道225号川辺改良(南九州市)、(都)国道3号線(福岡市)、(都)福岡筑紫野線(福岡市)(H22年度完成)等

③ 緊急車両の進入路・避難路の確保

・玄海原子力発電所の避難路として必要な道路(玄海町、唐津市)、(一)二見田浦線(二見～井牟田工区)、(主)別府挾間線(浜脇工区)、(主)桜島港黒神線(浦之前工区、宇土工区)、一般国道504号(百引地区)等

④ 耐震対策

・(主)福岡直方線(宮若市)、(一)中津豊前線(豊前市)、一般国道34号鍋島高架橋耐震補強(佐賀市)、(一)鍋島停車場線鍋島跨線橋(佐賀市)、(主)厳木富士線下河原橋(唐津市)、一般国道202号橋梁補修(佐世保市～長崎市)、一般国道382号橋梁補修(対馬市)、一般国道266号天門橋(上天草市・宇城市)(H22年度完成)、一般国道325号阿蘇大橋他(南阿蘇村～高森町)(H24年度完成)、(主)熊本停車場線白川橋(熊本市)(H21年度完成)、一般国道213号安岐大橋(国東市)、(一)大在公共埠頭線竹下橋(大分市)、一般国道10号橋津橋耐震補強(宇佐市)、一般国道219号(西米良～宮崎工区 越野尾橋外9橋)、一般国道221号(えびの～都城工区霧の大橋外4橋)、一般国道225号清滝橋耐震補強(鹿児島市)、一般国道270号神之川橋、江口橋(日置市)、一般国道199号港橋(北九州市)、中原大橋(北九州市)、一般国道322号金辺大橋(北九州市)、(市)178号線室見橋(福岡市)(H21年度完成)、(一)松原比恵線百年橋(福岡市)(H22年度完成)、(市)187号線興徳寺橋(福岡市)(H23年度完成)等

⑤ 老朽橋対策

・一般国道202号赤坂橋(前原市)、一般国道208号浦島橋(みやま市～柳川市)、一般国道3号太宰府高架橋(太宰府市)、(主)直方水巻線境橋(直方市)、一般国道203号河原橋(唐津市)(H22年度完成)、一般国道202号唐津大橋橋梁補修(唐津市)、一般国道34号樋渡瀬橋橋梁補修(長崎市)、一般国道202号雪川橋(西海市)、一般国道384号浦の川橋(五島市)、(一)唐崎岬線(佐保工区)、一般国道3号山鹿大橋橋梁補修(山鹿市)、一般国道324号知十橋(上天草市)、(主)大牟田植木線内藤橋(和水町)、(一)託麻北部線吉原橋(熊本市)、一般国道10号敷戸橋(大分市)、一般国道210号境橋橋梁補修(日田市)、一般国道213号杵築橋(杵築市)、一般国道10号松ヶ谷橋橋梁補修(延岡市)、(市)東郷橋卸児線東郷橋(日向市)、一般国道3号丸岡橋橋梁補修(出水市)、一般国道389号黒之瀬戸大橋(阿久根市～長島町)、一般国道328号山崎大橋(さつま町)、一般国道3号宮川橋橋梁補修(北九州市)、一般国道199号板櫃川橋(北九州市)、一般国道199号金手橋(北九州市)、一般国道202号大坪大橋橋梁補修(福岡市)等

⑥ 防災対策(法面对策等)

・一般国道201号篠栗地区法面对策(篠栗町)、一般国道200号(飯塚市)、(主)福岡直方線(久山町)、一般国道202号府招地区法面对策(伊万里市)、(主)厳木富士線(佐賀市～唐津市)、一般国道205号大音琴地区法面对策(東彼杵町)、一般国道382号災害防除(対馬市)、一般国道202号災害防除(佐世保市～長崎市)、一般国道57号阿蘇市坂梨地区防災対策(阿蘇市)、一般国道219号多武除2工区(球磨村)、一般国道212号(阿蘇～小国)、(主)阿蘇公園菊池線(原工区)、一般国道210号天瀬改良(日田市)、一般国道10号立石地区法面对策(杵築市)、一般国道387号(上野田工区)、(主)緒方高千穂線(小原工区)、(主)豊後高田安岐線(矢川工区)、一般国道220号伊比井地区法面对策(日南市)、一般国道218号平底トンネル補修(日之影～五ヶ瀬工区)、一般国道327号(東郷～椎葉工区)、一般国道220号中浜地区法面对策(垂水市)、一般国道270号(内山田工区)、一般国道328号(定之段2工区)、(主)小倉中間線(北九州市)、(市)中央桃園1号線(北九州市)(H21年度完成)等

⑦ 市街地整備

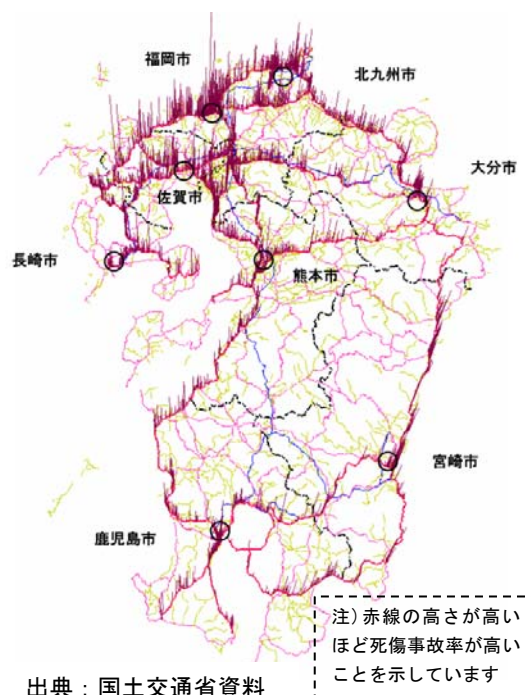
・西小倉駅前第一地区市街地再開発事業(北九州市)(H23年度完成)、嬉野第七地区(嬉野市)土地地区画整理、諫早南部第一地区(諫早市)土地地区画整理、植木中央地区(植木町)土地地区画整理、横尾地区(大分市)土地地区画整理、吉野地区(鹿児島市)土地地区画整理、渡辺通駅北地区(福岡市)土地地区画整理等

②交通安全の向上

九州における交通事故発生件数及び交通事故による死亡者数は減少傾向にあるものの、死傷事故率は全国平均を上回る状況にあります。また、全国より早いペースで進む高齢化に備えるためにも、道路交通環境をより安全・安心なものとする必要があります。

交通安全性向上のためには、道路の特性に応じた交通事故対策を進める必要があります。交通事故の発生割合の高い区間において重点的・効果的な対策を実施します。

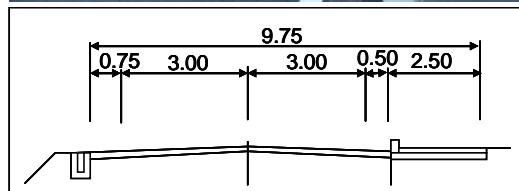
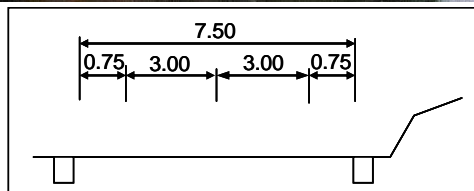
歩行者と自動車とが適切に分離された安全な生活幹線道路を整備することにより地域全体の交通安全性を向上させるとともに、交差点改良や線形改良等の局所的な対策として、一般国道3号千鳥交差点改良、(主)佐賀川久保鳥栖線乗目交差点改良、一般国道205号大崎公園入口交差点改良、一般国道10号長井視距改良、一般国道225号峯尾峠視距改良等の事業を推進します。



出典：国土交通省資料

■死傷事故率(H14-H17)

●通勤・通学の安全確保



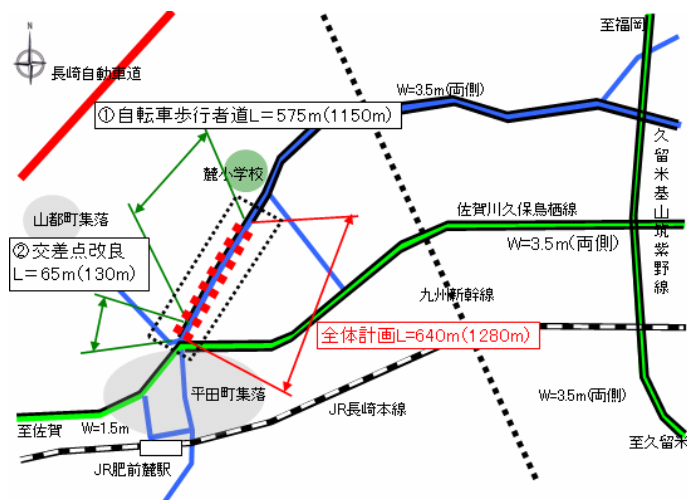
■自歩道の整備（一般国道268号 尾ノ上工区）（鹿児島県）

また、歩行者等の安全性を確保するために、市街地や通学路等における自歩道等の整備として、一般国道3号敷川内歩道整備、一般国道10号宮崎自歩道整備等や自転車利用環境の整備及び、あんしん歩行エリアにおける面的な交通事故対策を推進します。

●誰もが安心して歩ける歩行空間の確保



■通学路の安全対策(福岡市)



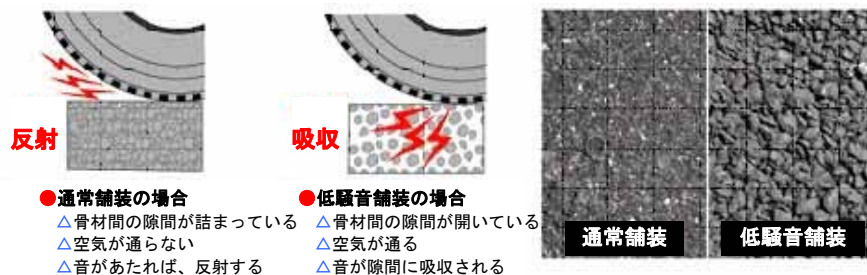
■通学路の安全対策 ((市) 平田養父線) (佐賀県)

【代表的な事業の例】	
② 交通安全の向上	① 生活幹線道路の整備
	・一般国道210号浮羽バイパス(久留米市～うきは市)(部分:H21年度完成)、(主)福岡日田線(筑紫野市)(H23年度完成)、(一)須磨園南原曾根線(荏田町)(H24年度完成)、一般国道442号八女筑後バイパス(八女市～筑後市)、一般国道264号(佐賀市)、一般国道207号(白石町)、(主)北茂安三田川線(みやき町)、一般国道207号(潮井崎工区)、一般国道384号(富江地区)、一般国道499号蚊焼拡幅(長崎市)、一般国道266号城南拡幅(城南町～嘉島町)(H21年度完成)、一般国道501号聖ヶ塔拡幅(熊本市)、一般国道388号湯前バイパス(湯前町)(H21年度完成)、(一)万田四日市線(福島工区)、(一)学園木花台本郷北方線(東宮工区)、(主)宮崎北郷線(中野工区)、(主)川内串木野線(宮里工区、荒川工区)、(都)渡瀬通線(指宿市)、(都)川跡線(霧島市)、一般国道220号新城拡幅(垂水市)、一般国道220号海潟拡幅(垂水市)、(主)福岡早良大野城線(周船寺地区)(H23年度完成)、(一)町川原福岡線(下原地区)(H22年度完成)等
	② 交差点改良
	一般国道3号千鳥交差点改良(福津市)、一般国道500号(大刀洗町)、(主)大野城二丈線(春日市)、一般国道34号村田交差点改良(鳥栖市)、(主)佐賀川久保鳥栖線乗目交差点改良(鳥栖市)、一般国道444号福富三叉路交差点改良(白石町)、(主)佐賀川久保鳥栖線飯町交差点改良(神埼市)、一般国道204号(瀬戸越地区、今福地区)、(一)佐世保世知原線(四条橋工区)、一般国道205号大崎公園入口交差点改良(川棚町)、一般国道3号北部支所入口交差点改良(熊本市)(H21年度完成)、一般国道387号御代志交差点改良(合志市)、一般国道443号豊内交差点改良(甲佐町)、一般国道219号免田交差点改良(あさぎり町)、(一)臼木沖代線(大貞工区)、一般国道442号(奥田工区)(H22年度完成)、一般国道210号緑ヶ丘団地入口交差点改良(大分市)、一般国道269号(都城市栄町)、(主)都城串間線(串間市大東)、一般国道10号土々呂漁港入口交差点改良(延岡市)(H21年度完成)、(一)坂元伊敷線下伊敷交差点(鹿児島市)(H21年度完成)、(主)鹿児島吉田線帯迫交差点(鹿児島市)、一般国道220号仮宿交差点改良(大崎町)、一般国道199号砂津交差点改良(北九州市)、(主)曾根鞆ヶ谷線七条橋交差点改良(北九州市)、(一)周船寺有田線(橋本)(H22年度完成)、一般国道3号博多バイパス二又瀬交差点改良(福岡市)等
	③ 線形改良
	・一般国道202号鹿家視距改良(糸島郡二丈町)、(主)飯塚福岡線(宮若市)、(主)吉富本耶馬溪線(上毛町)(H23年度完成)、一般国道35号踊瀬視距改良(武雄市)、(主)前原富士線(佐賀市)、一般国道263号(佐賀市三瀬)、一般国道57号千々石視距改良(雲仙市)、一般国道197号石宮小志生木バイパス(大分市)(H22年度完成)、一般国道442号久住拡幅(竹田市)、一般国道500号石仏拡幅(宇佐市)、一般国道210号川西視距改良(由布市)、一般国道222号安久(都城市)、一般国道269号唐仁田(宮崎市)、一般国道10号長井視距改良(延岡市)、(主)穎娃川辺線(牧之内工区、瀬世中工区)、一般国道225号峯尾峠視距改良(枕崎市)、(主)小倉中間線(田代、河内地区)(北九州市)、一般国道211号(北九州市)(H23年度完成)、(主)北九州小竹線(北九州市)等
	④ 自歩道の整備
	・一般国道208号下楠田自歩道整備(みやま市)、一般国道322号(田川市)、一般国道203号巖木自歩道整備(唐津市)、一般国道264号(神埼市)、(一)多良岳公園線(太良町)、一般国道205号宿郷自歩道整備(東彼杵町)(H21年度完成)、一般国道207号(浜田地区)、(主)小浜北有馬線(谷川工区)(H22年度完成)、一般国道251号(神代工区)、一般国道219号自歩道整備(中里地区)、一般国道324号歩道整備(有明町地区)、(一)川尻宇土線歩道整備(富合地区)、一般国道3号敷川内歩道整備(八代市)、一般国道213号(高田工区)、一般国道213号(守江工区)、(主)中津高田線(下高家工区)(H21年度完成)、一般国道10号宮崎自歩道整備(大分市)、(主)宮崎須木線(宮崎市白坂、長田)、一般国道269号(清武町大久保)、一般国道10号片瀬原自歩道整備(宮崎市)(H21年度完成)、一般国道389号(瀬戸地区)、一般国道268号(尾ノ上地区)、一般国道220号志布志自歩道整備(志布志市)、(一)須磨園南原曾根線(北九州市)、(一)周船寺有田線(福岡市)(H21年度完成)等
⑤ 自転車道の整備	
・(主)福岡宗像玄海線(福津市)(H21年度完成)、一般国道264号(佐賀駅周辺地区)(H21年度完成)、(市)中央通線(日向市鶴町)、一般国道10号橘通自転車道整備(宮崎市)(H21年度完成)、一般国道10号田原自転車道整備(北九州市)(H21年度完成)、一般国道202号拾六町自転車道整備(福岡市)(H21年度完成)等	
⑥ 通学路の安全対策	
・一般国道3号谷川歩道整備(立花町)、一般国道495号(新宮町)、(主)福岡直方線(宮若市)、(市)平田養父線(鳥栖市)、(市)武雄高橋線(武雄市)、(町)六府方南方線(白石町)、一般国道34号湯野田自歩道整備(嬉野市)、一般国道205号長畑歩道整備(佐世保市)、一般国道3号宮地横断歩道橋設置(八代市)(H21年度完成)、(一)日出真那井杵築線(川崎工区)、一般国道213号(西真玉工区)、一般国道213号(深江工区)、一般国道10号弥生井崎歩道整備(佐伯市)、一般国道10号石山自歩道整備(都城市)(H21年度完成)、一般国道226号指宿市西方歩道整備(指宿市)(H21年度完成)、一般国道3号馬出横断歩道橋設置(福岡市)、路側帯のカラー化等通学路の歩車分離(福岡市)等	
⑦ あんしん歩行エリア内の交通事故対策	
古賀地区(古賀市)、小城地区(小城市)、時津町時津東地区(時津町)、熊本市力合小学校周辺地区(熊本市)、JR中津駅中心市街地地区(中津市)、宮崎駅西地区(宮崎市)、国分中央地区(霧島市)、葛原地区(北九州市)、博多駅南地区(福岡市)等	
⑧ 高速ネットワークの4車線化	
・長崎自動車道4車線化(長崎IC～長崎多良見IC)	

(3) 美しい環境先進圏の形成に向けた社会基盤づくり

九州を育む恵まれた自然環境や美しい景観、そしてこれまでに形成された社会資本が、九州に暮らす人、九州を訪れる人に広く愛され活用されつつ、良好な形で次世代に継承されるために、道路の整備・管理においても地域の自然や景観に配慮するとともに、環境負荷の少ない循環型社会の構築に向け沿道環境の改善や地球温暖化等にも配慮します。

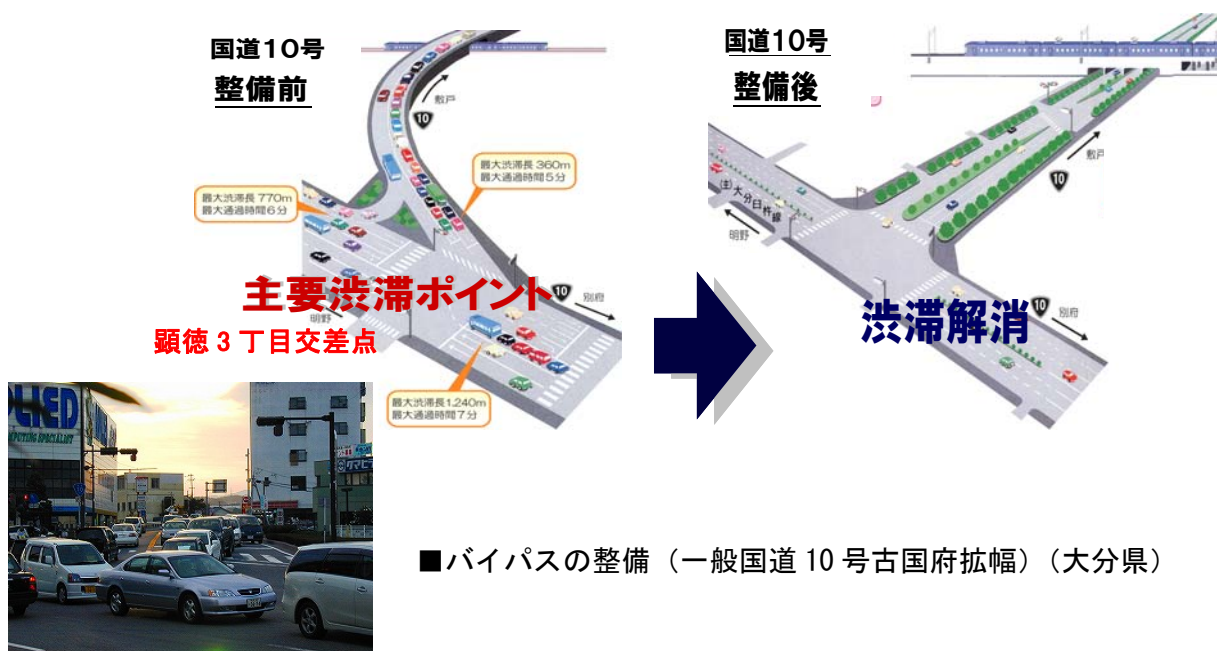
幹線道路の沿道環境の早期改善を図るために、高機能舗装（低騒音舗装等）の敷設とともに、環境施設帯等を推進します。



■高機能舗装（低騒音舗装等）の特長

地球温暖化防止対策として、走行速度の向上による二酸化炭素排出量の削減に資するバイパス等の整備として、一般国道3号博多バイパス、一般国道34号神埼佐賀拡幅、一般国道34号大村拡幅、一般国道3号植木バイパス、一般国道10号古国府拡幅、一般国道10号門川日向拡幅、一般国道226号平川道路等の整備や交差点立体化、交差点改良を推進するとともに、環境にやさしい公共交通機関の利用を促進するため交通結節点の強化を図ります。また、京都議定書目標達成計画に基づき、ETCの利用促進などのITSの推進、高速道路の多様で弾力的な料金施策、自転車利用環境の整備、路上工事の縮減等を推進します。

●渋滞解消による二酸化炭素排出量の削減



●鉄道駅への利便性向上



▲折尾駅北側駅前広場将来イメージ

■交通結節点事業（JR 折尾駅）（北九州市）

●地球温暖化防止



■交差点改良等（市電軌道敷緑化整備）（鹿児島市）

さらに、美しい街並みや眺望を有する地域の景観が阻害されることがないように無電柱化を推進します。

●都市景観の向上



■無電柱化（（都）博多駅六本松線）（福岡市）

【代表的な事業の例】

①バイパス等の整備

・(主)筑紫野三輪線(筑紫野市)、一般国道3号鳥栖久留米道路(鳥栖市～久留米市)、一般国道34号神埼佐賀拡幅(佐賀市～神埼市)(部分:H21年度完成)、一般国道204号唐房バイパス(唐津市)、一般国道34号大村拡幅(大村市)(部分:H21年度完成、H22年度完成)、一般国道207号長田バイパス(正久寺町～福田町)(H21年度完成)、一般国道499号栄上拡幅(長崎市)、一般国道202号檜浦バイパス(西海市)、一般国道3号植木バイパス(植木町～熊本市)(部分:H22年度完成)、一般国道208号玉名バイパス(玉名市)(H22年度完成)、(一)小池竜田線(小峯工区)、(一)玉名植木線(投刀塚工区)(H22年度完成)、一般国道10号古国府拡幅(大分市)、(主)坂ノ市中戸次線(川添工区)、(一)三重新殿線(内田赤嶺工区他)、一般国道10号門川日向拡幅(門川町～日向市)(部分:H21年度完成)、一般国道10号新富バイパス(新富町～佐土原町)(部分:H21年度完成)、一般国道226号平川道路(鹿児島市)、一般国道3号博多バイパス(福岡市)等

②交差点立体化事業

・一般国道200号(片島交差点)(飯塚市)(H22年度完成)、(都)砂津長浜線(北九州市)等

③交通結節点事業

・JR久留米地区(久留米市)(H22年度完成)、JR新水前寺駅地区(熊本市)(H23年度完成)、JR亀川駅(別府市)、JR折尾等主要駅(北九州市)、JR城野駅地区(北九州市)、JR竹下駅地区(福岡市)(H22年度完成)、JR博多駅地区(福岡市)(H23年度完成)等

④踏切対策

・(都)長溝線(大牟田市)、(主)筑紫野筑穂線(筑紫野市)、一般国道207号原田跨線橋(白石町)、(一)牛津停車場線(小城市)、一般国道500号観光道路踏切(別府市)、一般国道217号松崎踏切(津久見市)、一般国道388号上町(門川町)、(都)錦原線(始良町)、(市)田町25号線(北九州市)(H22年度完成)、(主)大野城二丈線相生踏切(福岡市)、(一)山田中原福岡線(五十川1号)(福岡市)(H21年度完成)等

⑤高機能舗装

・(主)福岡筑紫野線(春日市)、(主)福岡太宰府線(志免町)、一般国道206号(浜口町～若葉町)(H21年度完成)、一般国道499号(小ヶ倉町～江川町)(H21年度完成)、一般国道251号(有明町～国見町)(H22年度完成)、一般国道324号(本渡町地区)、(主)大分臼杵線(錦町工区)、一般国道199号(北九州市)、(市)砂津上富野1号線(北九州市)(H21年度完成)等

⑥環境施設帯

・(都)6号線(北九州市)

⑦無電柱化

・一般国道210号(吉井地区)(H21年度完成)、一般国道34号(嬉野地区(Ⅱ期))(H22年度完成)、(一)長与大橋町線(文教町～大橋町)、(都)平瀬町干尽町線(佐世保市)、一般国道207号(天満町～泉町)、一般国道34号(桜馬場地区)、一般国道3号(近見地区)(H23年度完成)、一般国道266号(出仲間地区)、(一)熊本空港線(出水地区)、(市)東子飼町大江6丁目第1号線(大江～新屋敷地区)(H22年度完成)、一般国道10号(別府地区(汐見・新港))、一般国道197号(今津留地区)(H24年度完成)、(主)日田玖珠線(豆田地区)、一般国道10号(都北地区)、(市)錦町通線(宮崎市橋通東)、一般国道225号(鴨池地区)、(主)鹿児島東市来線(東千石工区、甲南工区)、一般国道3号(門司東本町)(H22年度完成)、一般国道200号(黒崎(その3)地区)、(都)中央町穴生線(岸の浦)(北九州市)(H22年度完成)、(都)城内大手町線(北九州市)(H23年度完成)、一般国道3号(千代(1)地区)(H23年度完成)、(都)長浜臨港線(福岡市)(H24年度完成)、(都)博多駅六本松線(福岡市)(H21年度完成)等

⑧交差点改良等

・一般国道325号室交差点改良(大津町)(H21年度完成)、(主)大津植木線セミコン西口交差点改良(菊陽町)(H21年度完成)、(主)熊本大津線JT前交差点改良(合志市)、一般国道197号志村交差点改良(大分市)等
・市電軌道敷緑化整備(鹿児島市)

(4) 基幹、拠点都市圏の広域的な機能高度化

① 都市内道路ネットワークの形成による渋滞解消

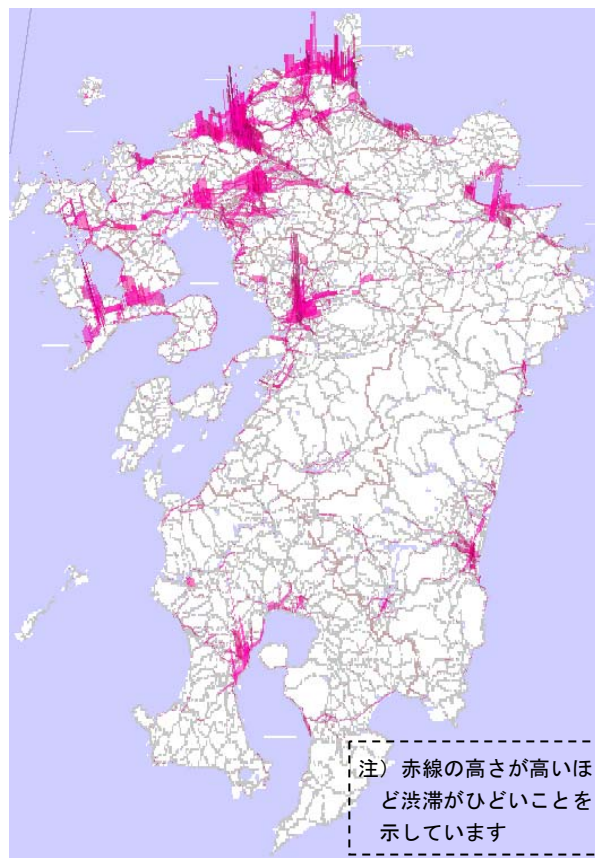
九州では、生活・産業の中心である県庁所在地及び政令市等の都心部の幹線道路において、渋滞が多発しており、日々の暮らしや産業・経済活動の支障となっています。このため、都心部に集中する交通を分散させ交通渋滞の解消を図る福岡都市高速道路、黒崎道路、長崎南環状線、長崎南北幹線道路、熊本環状道路、大分中央幹線道路、宮崎東環状道路、鹿児島東西幹線道路等の環状道路やバイパス等の整備により体系的な都市内の幹線道路ネットワークの形成を図るとともに、連続立体交差事業、交差点改良等局所的な渋滞対策も併せて推進します。



■天神地区の渋滞状況（福岡市）

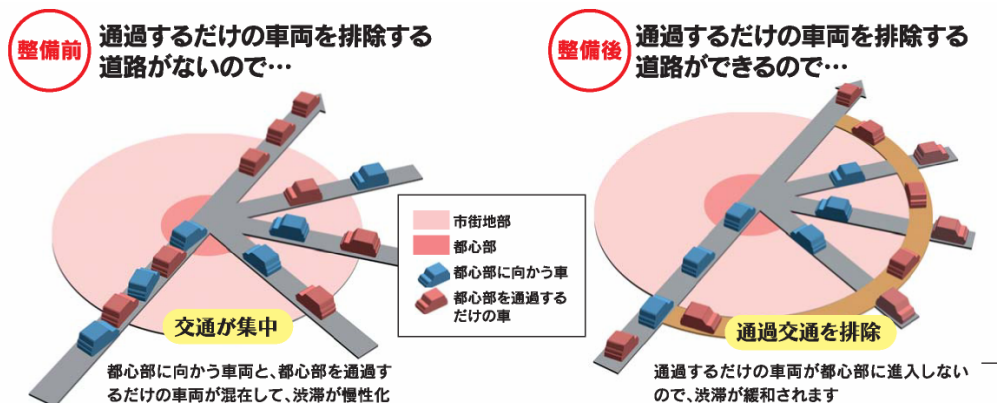


■武岡トンネルの渋滞状況（鹿児島市）



■九州における渋滞発生区間(H19)

出典：国土交通省資料



■環状道路ネットワークの形成によるバイパス機能と分散機能

●都市内幹線道路の整備による渋滞緩和



整備前



整備後

■バイパス等の整備による渋滞対策（(都)庄の原佐野線）（大分県）

●踏切除却による渋滞解消



整備前



整備後

※写真はイメージです

整備効果

◆踏切遮断時間

最大 26 分/時 → 0 分/時

◆旅行速度（一般国道 209 号）

10.3km/時 → 28.6km/時へ向上

■連続立体交差事業による渋滞対策（西鉄天神大牟田線）（福岡県）

さらに、都市等において環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模かつ個別的に呼びかけ、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」に変えていくモビリティ・マネジメント等のソフト施策を、道路整備に加え推進します。

なお、効率的・効果的な渋滞対策を推進するためには、関係機関と連携し都市圏全体での取り組みが必要です。そのため、客観的なデータに基づいて混雑が発生している箇所を定常的に把握したうえで（九州全体で約 850 箇所）、整備効果が高い箇所に重点化して対策を実施するため、地域ごとに渋滞対策プログラムを策定します。

【代表的な事業の例】

① 都市内道路ネットワークの形成による渋滞解消

① 都市圏自動車専用道路

- ・長崎南環状線
(主)長崎南環状線(新戸町～田上)
- ・長崎南北幹線道路
(都)浦上川線(幸町～茂里町)
- ・熊本環状道路
(一)砂原四方寄線(花園工区、池上工区)
- ・鹿児島東西幹線道路
一般国道3号鹿児島東西道路(鹿児島IC～(主)鹿児島東市来線)(H21年度完成)
(鹿児島IC～建部)(H24年度完成)
- ・黒崎道路
一般国道3号黒崎バイパス(皇后崎ランプ)(H23年度完成)
- ・福岡都市高速道路
福岡都市高速5号線(野芥ランプ～福重JCT)(H22年度完成)
(1号線～5号線接続)(H24年度完成) 等

② バイパス等の整備

- ・大分中央幹線道路
(都)庄の原佐野線(元町・下郡工区)
- ・宮崎東環状道路
一般国道219号広瀬バイパス(宮崎市)
- ・(都)東合川野伏間線(久留米市)、一般国道385号那珂川拡幅(那珂川町)、(主)福岡東環状線(粕屋町)、(市)十五徳善線(佐賀市)、(市)中原扇町線(佐賀市)、一般国道3号熊本北バイパス(熊本市)、一般国道10号別大拡幅(日出町～大分市)(部分:H21年度完成、H22年度完成、H23年度完成)、一般国道210号田原拡幅(大分市)、(都)下郡中判田線(大分市)、一般国道219号(園元工区・広瀬工区)、(主)宮崎西環状線(松橋工区・古城工区)、一般国道10号鹿児島北バイパス(鹿児島市)、一般国道199号砂津バイパス(北九州市)、(都)9号線(北九州市)、(都)戸畑大谷線(北九州市)、(市)楠橋楠北1号線((仮称)北九州大橋)(北九州市)、一般国道202号福岡外環状道路(福岡市)(H22年度完成) 等

③ 街路の整備

- ・(都)千代粕屋線(粕屋町)、(都)那珂川宇美線(春日市)、(都)佐賀大和線(佐賀市)、(都)与賀町鹿子線(佐賀市)、(都)熊本駅周辺等の街路(熊本駅帯山線ほか、熊本市)、(都)上熊本弓削線(浄行寺～子飼工区)、(都)山田関の江線(西野口町工区)、(都)丸山五和線(三隈橋工区他)、(都)延岡西環状線(延岡市)、(都)昭和通線(小戸之橋)(宮崎市)、(都)上野羽田線(阿久根市)、(都)長浜太宰府線(福岡市)(H22年度完成)、(都)御供所井尻線(福岡市)(H22年度完成)、(都)長尾橋本線(福岡市) 等

④ 連続立体交差事業

- ・西鉄天神大牟田線(福岡市・春日市・大野城市)、JR佐世保線(武雄市)、JR長崎本線(長崎市)、JR鹿児島本線・豊肥本線(熊本市)、JR日豊本線等(大分市)、JR指宿枕崎線(鹿児島市)、JR筑豊本線・鹿児島本線(北九州市)

⑤ 交差点改良

- ・(主)筑紫野古賀線(須恵町～粕屋町)(宇美町)、一般国道444号嘉瀬新町交差点改良(佐賀市)、一般国道202号田子の浦交差点改良(佐世保市)、一般国道204号(調川地区)、(都)千代粕屋線二又瀬交差点改良(福岡市)、(都)海の中道アイランド線雁ノ巣レクリエーションセンター前交差点(福岡市)、(都)老司片江線やよい坂交差点(福岡市) 等

②生活環境の向上

九州の人口はすでに減少に転じているとともに、高齢化が今後も全国平均を上回る速さで進行することが予測されています。このような中、暮らしやすい地域社会の実現を目指し、交通の利便性向上や、高齢者に優しく子育てしやすい社会基盤の整備を推進する必要があります。

そのため、高齢者や児童等の交通弱者でも安心して暮らせる地域社会の形成に向け、駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路の整備を進めるほか通学路等における幅の広い歩道の設置や、既設歩道の段差解消等のバリアフリー対策を黒崎副都心地区（北九州市）、香椎地区（福岡市）、唐津地区（唐津市）、都心地区（長崎市）、熊本駅周辺地区（熊本市）、JR大分駅周辺地区（大分市）、JR宮崎駅周辺地区・中心市街地地区（宮崎市）、天文館通電停地区（鹿児島市）等で推進します。



■旅客施設周辺のバリアフリー化のイメージ

さらに、魅力と賑わいのある都市空間の形成に向け、土地区画整理事業等における道路整備等を推進します。

また、定住・交流人口の拡大による地域活力の向上に向け、都市と自然豊かな地域の互惠関係の形成に資する道路整備として有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、熊本天草幹線道路等の整備を進めます。

●誰もが安心して歩ける歩行空間の確保



■バリアフリー対策（北九州市黒崎地区）

【代表的な事業の例】

② 生活環境の向上

① バリアフリー対策

・(一)行橋停車場線(行橋市)、(一)幸袋柏森線(飯塚市)、唐津地区(唐津市)、(都)大手口佐志線(唐津市)、都心地区(長崎市)、熊本駅周辺地区(熊本市)、JR大分駅周辺地区(大分市)、JR別府駅周辺地区(別府市)、JR宮崎駅周辺地区・中心市街地地区(宮崎市)、(市)錦町通線(宮崎市橋通東)、天文館通電停地区(鹿児島市)、(主)鹿児島中央停車場線(西千石地区)、(主)名瀬瀬戸内線(朝仁地区)、黒崎副都心地区(北九州市)、香椎地区(福岡市)等

② 都市圏と多自然居住地域を結ぶ道路の整備

・有明海沿岸道路
一般国道208号大牟田高田道路(三池港～大牟田IC)(H23年度完成)、一般国道208号高田大和バイパス(みやま市～柳川市)、一般国道208号大川バイパス(柳川市～大川市)、一般国道208号大川佐賀道路(大川市～佐賀市)、一般国道444号佐賀福富道路(佐賀市～白石町)、一般国道444号福富鹿島道路(白石町)
・佐賀唐津道路
一般国道203号巖木バイパス(唐津市)、一般国道203号多久佐賀道路(I期)(多久市～小城市)
・熊本天草幹線道路
一般国道57号熊本宇土道路(熊本市～宇土市)、一般国道57号宇土道路(宇土市)、一般国道266号大矢野バイパス(上天草市～宇城市)
・一般国道323号富士バイパス(佐賀市)、一般国道385号五ヶ山バイパス(吉野ヶ里町)、一般国道212号響峠バイパス(日田市)、一般国道387号町田バイパス(九重町)、(主)大田杵築線(溝井工区)等

③ 市街地整備

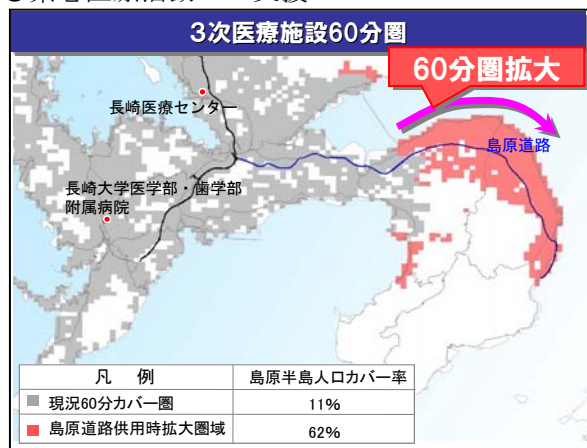
・沖田地区(新宮町)土地区画整理、須崎町地区(直方市)土地区画整理、(一)津和崎閨線(前原市)、兵庫北地区(佐賀市)土地区画整理、武雄北部地区(武雄市)土地区画整理、多久駅周辺地区(多久市)土地区画整理、長崎駅周辺地区(長崎市)土地区画整理、熊本駅西地区(熊本市)土地区画整理、熊本駅前東A地区(熊本市)市街地再開発、八千把地区(八代市)土地区画整理、大分駅南地区(大分市)土地区画整理、新田地区(都城市)土地区画整理、谷山駅周辺地区(鹿児島市)土地区画整理、湯之元第一地区(日置市)土地区画整理、末広・港地区(奄美市)土地区画整理、折尾地区(北九州市)土地区画整理、香椎副都心地区(福岡市)土地区画整理、(都)渡辺通春吉線(福岡市)等

(5) 多自然居住地域のゆとりある生活基盤づくり

過疎化・高齢化が進行している地方部では、市町村合併等の行政の広域化を踏まえた救急医療や教育、福祉など基礎的なサービスの確保などが課題となっています。また、地方部の中小都市の日常生活の中心となる市街地においては渋滞などによる交通機能の低下が日々の生活や産業活動を阻害しており、良好な生活空間の形成と都市の活力の再生が重要な課題となっています。

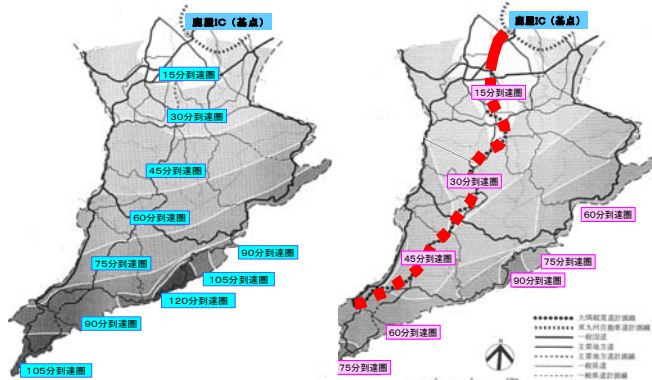
そのため、多様な地域が自立・連携することを通じて、九州のどこに住んでいても、多大な時間や費用をかけずに、一定の社会的サービスを楽しむ生活環境を確保し、安心して暮らせる地域づくりのために、通勤や通院、救急医療活動など日常の暮らしを支え、地域の生命線となる生活幹線道路ネットワークとして、島原道路、西彼杵道路、大隅縦貫道、南薩縦貫道の地域高規格道路等の整備を推進します。

● 緊急医療活動への支援



■ 60分圏域の拡大（島原道路）（長崎県）

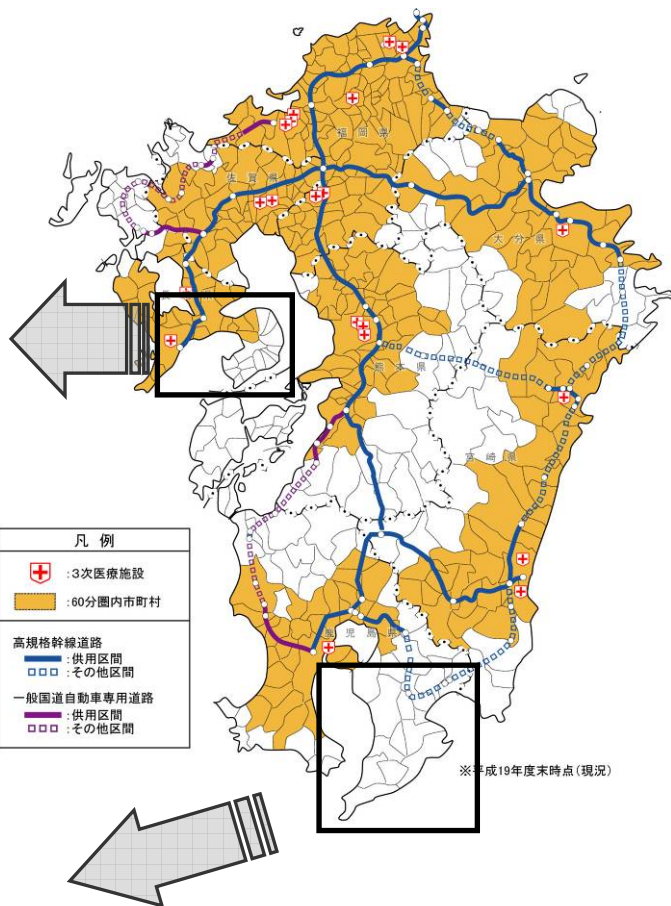
● 大隅半島の均衡ある生活基盤の発展に寄与



(大隅縦貫道の整備前と後における時間到達圏の比較)

■ 大隅半島広域ネットワークの形成

(大隅縦貫道) (鹿児島県)



■ 第3次救急医療施設からの60分圏市町村

また、大型車等がすれ違えない峠区間の道路など幅員狭小区間や交通不能区間の解消に向け、地域の実情に応じた1.5車線的な整備も活用しつつ推進します。

さらに、離島・半島、中山間地域の生活を支援する現道拡幅やバイパス整備等による隘路の解消を推進します。

●離島・半島、中山間地域の生活を支援



■1.5車線の道路整備
(1車線改良+待避所設置)



■離島を結ぶ藺牟田瀬戸架橋（鹿児島県）

【代表的な事業の例】

①生活幹線道路ネットワークの整備（地域高規格道路）

- ・島原道路
(一)諫早外環状線諫早インター工区(諫早市)、一般国道57号森山拡幅(諫早市)、一般国道251号愛野森山バイパス(雲仙市～諫早市)、一般国道251号島原中央道路(島原市)
- ・西彼杵道路
一般国道202号指方バイパス(佐世保市)、一般国道206号小迎バイパス(西海市)
- ・大隅縦貫道（I期）
(一)鹿屋串良インター線串良鹿屋道路(鹿屋市)、(一)鹿屋環状線串良鹿屋道路2(鹿屋市)
- ・南薩縦貫道
(主)鹿児島川辺線川辺道路(南九州市)、(主)穎娃川辺線知覧道路(南九州市) 等

②離島・半島、中山間地域のバイパス等の整備

- ・一般国道201号香春拡幅(香春町)、一般国道201号仲哀改良(香春町～みやこ町)、一般国道322号八丁峠道路(嘉麻市～朝倉市)、(主)八女香春線(合瀬耳納)(うきは市～星野村)、一般国道500号西落合拡幅(添田町)、(主)苅田採銅所線(苅田町)、(一)神埼北茂安線(神埼市～みやき町)、(一)伊万里有田線(伊万里市～有田町)、(主)佐世保吉井松浦線(大渡工区)、(都)久原池田線(大村市)、一般国道57号森山拡幅(諫早市)(H21年度完成)、(一)伊王島香焼線伊王島大橋(香焼～伊王島)(H22年度完成)、一般国道325号鹿本拡幅(山鹿市)、(一)龍ヶ岳御所浦線(横浦～嵐口工区)、(都)南部幹線(中北～葭牟田工区)、(主)三重野津原線(矢田工区)、(主)三重弥生線(井ノ上工区)(H23年度完成)、(因尾工区)、(主)野津宇目線(清水原工区)、(一)鹿島上甕線藺牟田瀬戸架橋(薩摩川内市)、一般国道58号おがみ山バイパス(奄美市)、一般国道220号古江バイパス(鹿屋市～垂水市)、一般国道220号鹿屋バイパス(鹿屋市)(H21年度完成) 等

③通行不能区間や幅員狭小区間等の解消

- ・(一)安谷赤谷線(朝倉市)、(主)玉之浦大宝線(戸町切工区)、一般国道384号三日ノ浦バイパス(新上五島町)、一般国道389号下田南バイパス(天草市)、(主)水俣田浦線(岩城工区)(H22年度完成)、(一)二重峠菊池線(下河原工区)、(一)西野浦河内線(西野浦工区)(部分:H21年度完成)、(一)菅原戸畑線(杉河内工区)、一般国道223号(小谷地区)、(一)東郷西方港線(湯之元工区)、一般国道327号(古園地区・石原地区・岩屋戸地区)、一般国道388号(矢立地区・牛山地区・舟方地区・丸楨地区)、一般国道226号笠沙道路、坊ノ津道路(南さつま市) 等

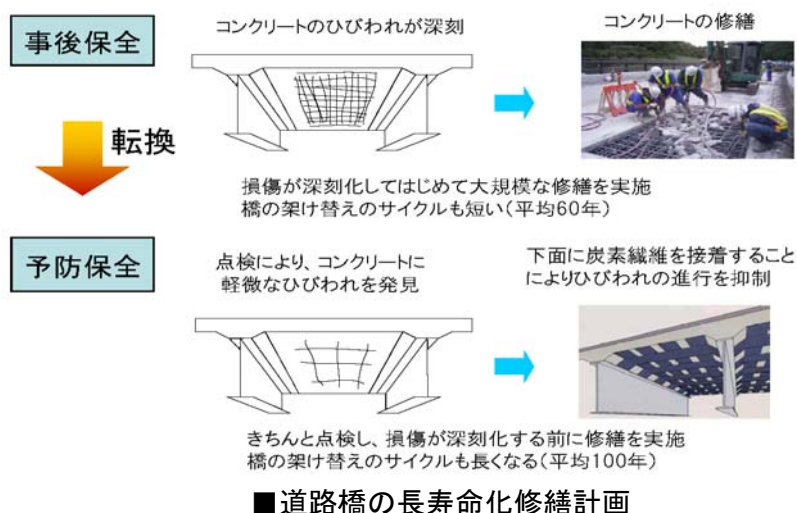
(6) 多様な活動主体を基軸とした良好な社会資本の形成

社会資本ストックにおいて今後高齢化する割合が急速に増大することや厳しい財政状況の中、限られた予算のもとで成長力の確保と高度情報化社会の進展に対応した豊かな生活を実現していくためには、社会資本の適正な維持管理・更新を計画的、効率的に推進するとともに、今までに蓄積された社会資本ストックの有効活用に取り組む必要があります。

道路の維持管理・更新については、交通の安全を確実に確保するとともに、整備に要した費用と維持管理・更新に要する費用も含めた総費用が最適なものとなるように、適正な時期に適正な措置がなされるように計画的に実施します。また、地域性や交通状況を踏まえた効率的な維持管理を行い、コストの削減を推進します。

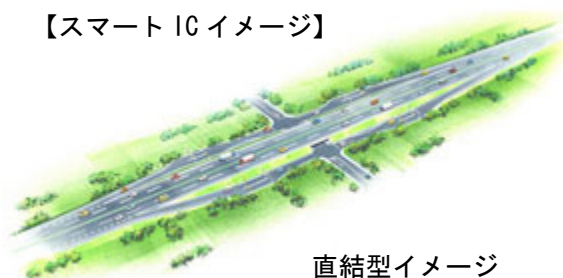
このような中、高規格幹線道路から市町村道までの道路橋については、「道路橋の長寿命化修繕計画」を策定し、定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」を計画的に進めることにより長寿命化を実現し、安全・安心な通行を長期にわたり確保します。

特に、九州地方においては、九州圏と他ブロックを結ぶ重要な関門海峡区間においても、道路施設の老朽化対策により災害・緊急時を含めた交通機能の確保を図ります。



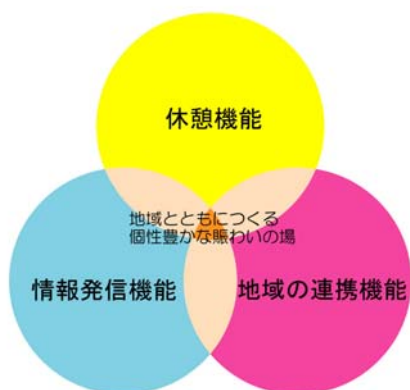
また、歴史・文化、産業、観光資源等の地域それぞれの特性を活かした発展を図るため、地域活性化や物流の効率化、渋滞対策等の観点から、既存の高速道路ネットワークの有効活用や機能強化に向けて、スマートインターチェンジの設置や効果的な料金施策等を推進します。

【スマートICイメージ】



■九州横断自動車道長崎大分線
別府湾スマートインターチェンジ
(大分県)

さらに、道路交通情報のみならず、地域の自然や歴史、文化等の積極的な情報発信、地域交流の場として「道の駅」の整備や機能向上を図ります。



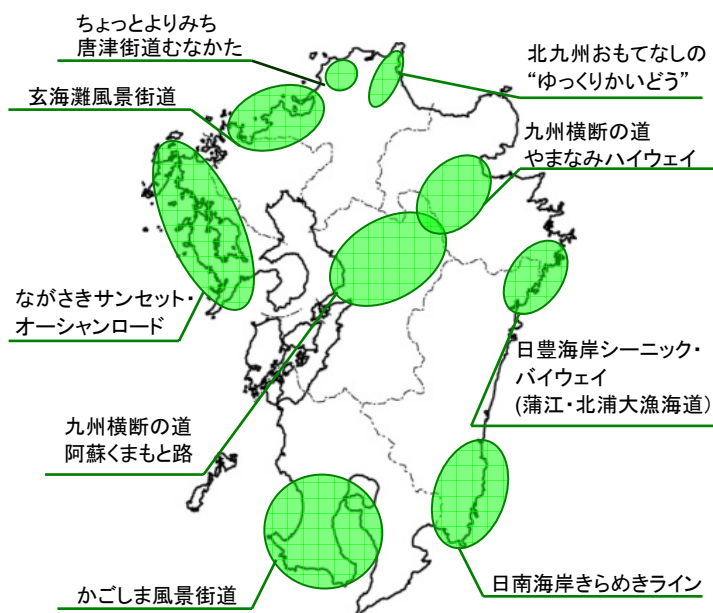
■「道の駅」コンセプト



■「道の駅」施設イメージ

多様な主体による道守活動等の取り組みを支援し、道を舞台として地域づくり、観光振興を図るため九州における「日本風景街道」を推進し、「個性を活かした多様な地域」の形成を進めます。あわせて、観光客等地域に不慣れな人への道案内のため、通り名称等を表示した地点標の設置やマップの作成等と推進します。

また、地域のニーズにきめ細かく対応した道づくりとして、豊かさや賑わいが感じられる道路空間の実現に向け、地域の住民と行政が協働して取り組みます。



■九州における「日本風景街道」



■道守活動の実施状況

【代表的な事業の例】

①スマートインターチェンジ等の整備、調査

・九州縦貫自動車道((仮)宮若スマートインターチェンジ)(宮若市)、((仮)小川BSスマートインターチェンジ)(氷川町) 等

②料金施策

・通勤割引、深夜割引、生活対策(平日夜間割引、平日昼間割引、休日特別割引) 等

③長寿命化修繕計画の策定

・福岡県橋梁長寿命化修繕計画(H22年度策定)、佐賀県長寿命化修繕計画(H21年度策定)、長崎県橋梁長寿命化修繕計画(H20年度策定)、熊本県長寿命化修繕計画(H22年度策定)、大分県橋梁長寿命化維持管理計画(H21年度策定)、大分市橋梁長寿命化修繕計画(H21年度策定)、宮崎県橋梁長寿命化修繕計画(H21年度策定)、鹿児島県橋梁長寿命化修繕計画(H20年度策定)、北九州市橋梁長寿命化修繕計画(H21年度策定)、北九州モノレール小倉線長寿命化修繕計画(H22年度策定)、橋梁の長寿命化修繕計画(福岡市)(H23年度策定) 等

④道の駅の整備

・一般国道201号道の駅「香春(仮称)」(香春町)(H21年度完成)、一般国道387号道の駅「童話の里くす」(玖珠町)(H21年度完成) 等

⑤九州における日本風景街道の推進

・北九州おもてなしの“ゆっくりかいどう”(北九州市)、ちょっとよりみち唐津街道むなかた(福岡県)、玄界灘風景街道(福岡県、佐賀県)、ながさきサンセット・オーシャンロード(長崎県)、九州横断の道阿蘇くまもと路(熊本県)、九州横断の道やまなみハイウェイ(大分県)、日豊海岸シーニック・バイウェイ(蒲江・北浦大漁海道)(大分県・宮崎県)、日南海岸きらめきライン(宮崎県)、かごしま風景街道(鹿児島県)

⑥ボランティア活動支援

・ボランティア・サポート・プログラムの推進(さわやか道路美化促進事業 等)
・「道守活動」の支援
・その他ボランティア制度の活用(ロードクリーンボランティア制度、北九州市道路サポーター制度) 等

⑦地域住民との協働の推進

・市民との協働によるあんしん道事業(北九州市)(H22年度完成)、暮らしにやさしい道事業(北九州市) 等

■ 指標及び目標値は次のとおりです。

施策の方向性	施策	指標
◆東アジアの中で自立的に発展する国際・広域交流基盤づくり		・ 高速道路等 I C への 30 分カバー率 【約 85% (H19) →約 89% (H24)】
◆災害対策等の総合力発揮による安全で安心な暮らしの実現	①道路防災の強化	・ 要防災対策箇所の解消率 【約 30% (H19) →10%増加 (H24)】
	②交通安全の向上	・ 道路交通における死傷事故率 【113.5 件/億台キロ (H19) →約 1 割削減 (H24)】
◆基幹、拠点都市圏の広域的な機能高度化	①都市内道路ネットワークの形成による渋滞解消	・ 道路渋滞による損失時間 【354.9 百万人時間/年 (H19) →約 5%削減 (H24)】
	②生活環境の向上	・ 特定道路におけるバリアフリー化率 【約 48% (H19) →約 75% (H24)】
◆多自然居住地域のゆとりある生活基盤づくり		・ 第 3 次医療施設への 60 分カバー率 【約 86% (H19) →約 88% (H24)】
◆多様な活動主体を基軸とした良好な社会資本の形成		・ 道路橋の長寿命化修繕計画策定率 【約 16% (H19) →概ね 100% (H24)】

参 考

目 次

1. 主な指標の解説 …… 1
2. 整備効果の事例 …… 4
3. 今後の道路行政に対するご意見・提案（概要） …… 16

■ 主な指標の解説

1. 高速道路等ICへの30分カバー率

現況値:約85%

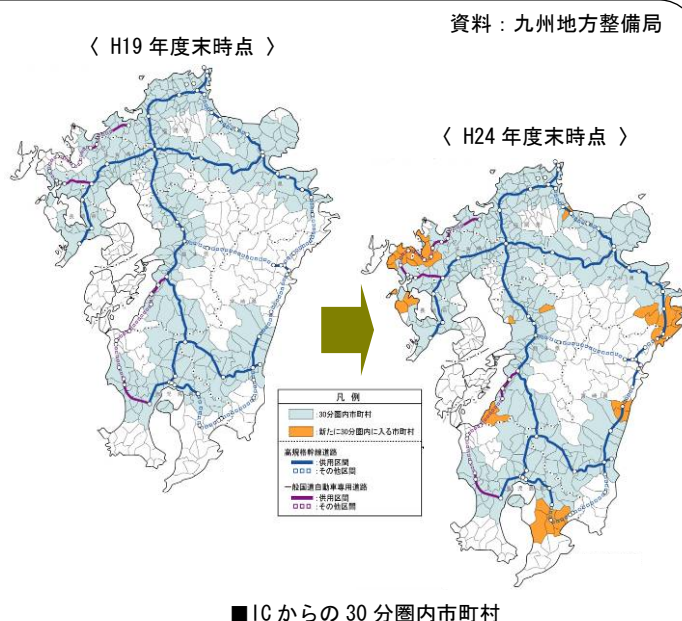
【指標の定義】

高規格幹線道路及び高規格幹線道路に直結している地域高規格道路のインターチェンジから30分以内に到達が可能な市町村の人口。

【指標の解説】

規格の高い道路のインターチェンジまでのアクセス性が向上される事により、日常生活における活動圏の拡大と地域間の交流が促進されます。また、九州の製造品出荷額の約90%がIC30分圏に集中するなど、IC30分圏の拡大により、産業振興の支援に寄与します。

これらの効果について、高速道路等のインターチェンジから30分圏内の市町村人口のカバー率で表し、九州では今後5年間で約89%を目指します。



2. 要防災対策箇所解消率

現況値:約30%

【指標の定義】

平成8、18年度道路防災点検結果に基づき、緊急的に対策が必要とされた箇所が解消される割合。

【指標の解説】

九州は、我が国でも有数の台風常襲地帯であり、洪水、高潮、土砂災害等の発生が非常に多く、災害時に孤立する可能性がある地域も存在しています。

そこで、平成8、18年度道路防災点検結果に基づき、緊急的に対策が必要とされた箇所について、道路整備によって解消もしくは回避される割合を過去5年の実績から10%増加させることを目指します。

3. 道路交通における死傷事故率**現況値:113.5 件/億台^{キロ}****【指標の定義】**

自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数。1件/億台^{キロ}とは、例えば1万台の自動車が1万キロ走行した場合、平均1件の死傷事故が発生することを意味する。

【指標の解説】

九州における死傷事故率は全国平均を上回る状況ですが、交通事故の発生確率は、道路構造の改善によりある程度低下させることができます。

そこで、交通事故の発生割合が高い区間において交通事故対策を進め、全国目標で死傷事故率の約1割削減を掲げていることから、九州でも今後5年間で約1割削減を目指します。

4. 道路渋滞による損失時間**現況値:354.9 百万人時間/年****【指標の定義】**

渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を一定区間毎に算出し合計したもの。1人時間/年とは、1年間に1人が延べ1時間短縮されることを意味する。

【指標の解説】

九州における渋滞損失時間は年間3.5億人時間であり、これは、一人あたり年間約27時間にのびります。

そこで、環状道路やバイパス等の整備、交差点改良等局所的な渋滞対策を進め、九州ではこれまでの渋滞対策等の渋滞損失時間削減効果を踏まえ、今後5年間で約5%の削減を目指します。

5. 特定道路におけるバリアフリー化率**現況値:約 48%****【指標の定義】**

バリアフリー新法に規定する特定道路のうち、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」の構造を満たす割合

【指標の解説】

九州の人口はすでに減少に転じているとともに、高齢化が今後も全国平均を上回る速さで進行することが予測されています。

そこで、通学路等における幅の広い歩道の設置や、既設歩道の段差解消等のバリアフリー対策を進め、特定道路におけるバリアフリー化された道路の割合を、今後5年間で全国目標と同様の約75%を目指します。

6. 第3次医療施設への60分カバー率**現況値:約 86%****【指標の定義】**

第3次医療施設に60分以内に到達が可能な市町村の人口。

【指標の解説】

救急医療の中心となる高次救急医療施設へのアクセス時間を短縮することは、地方部における暮らしの安心を確保する上で重要な意味があります。

この効果量を、第3次医療施設の60分カバー率で表し、九州では今後5年間で約88%を目指します。

7. 道路橋の長寿命化修繕計画策定率**現況値:約 16%****【指標の定義】**

九州の道路橋について長寿命化修繕計画を策定している割合

【指標の解説】

高規格幹線道路から市町村道までの道路橋については、「道路橋の長寿命化修繕計画」を策定し、定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」を計画的に進めることにより長寿命化を図ります。九州では、全国目標と同様に、今後5年間で概ね全ての橋梁について、長寿命化修繕計画の策定を目指します。

■ 整備効果の事例

重点戦略(1)東アジアの中で自立的に発展する国際・広域交流基盤づくり

基幹ネットワークの整備 【路線名:東九州自動車道】

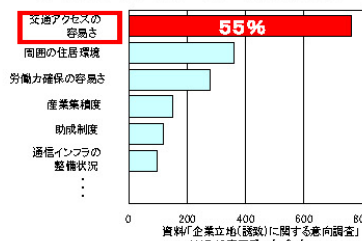
アジアをにらむ自動車産業の集積加速。高速道路・港湾一体で下支え。

- ・ 企業進出の決め手となる意向の高い条件は、「交通アクセスの容易さ」であり、高速道路ICからの10km以内の立地の割合が約8割と高い状況となっています。
- ・ 北部九州地域では、高速ネットワーク沿線において、分散型の自動車関連企業の集積が着実に進んでいます。
- ・ 特に東九州自動車道の高速道路網及び港湾の周辺で活発となっており、年間生産台数約150万台を目標とする生産拠点として期待されています。

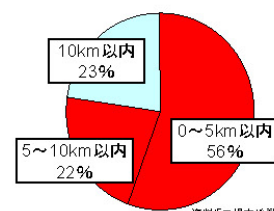
■ 位置図



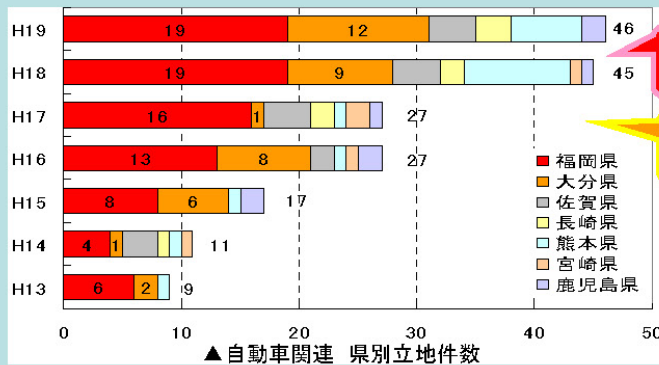
【立地先選定の決め手と考える条件】



【高速道路ICからの距離別立地割合】



■ 北部九州に集積が進む自動車関連企業

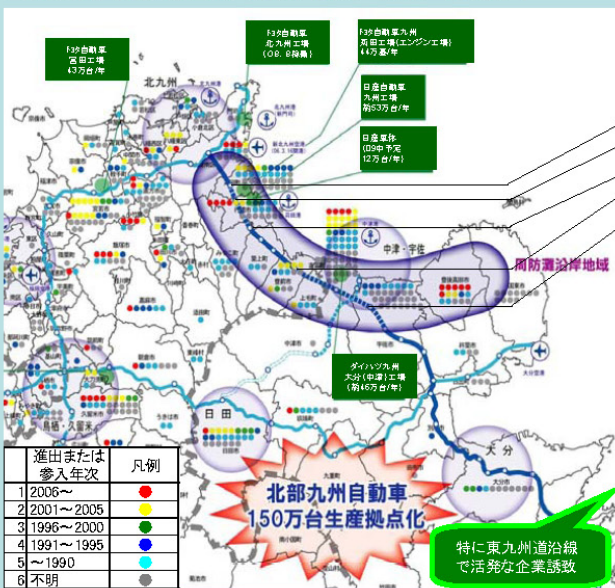


福岡県:新規立地数は年々増加(19件のうち8件が北部九州)

大分県:新規立地数は拡大傾向(H14以降)

資料:「九州の工場立地動向調査」(H20.3.31)九州経済産業局 ※1,000㎡以上の工場用地を取得した件数

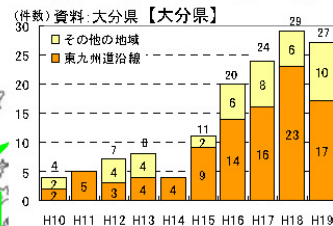
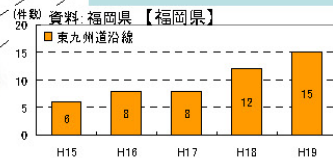
■ 東九州自動車道整備を背景に沿線へ企業立地が集中



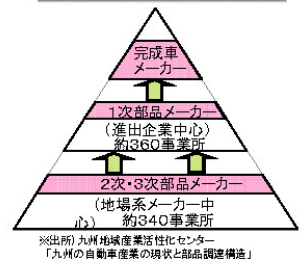
今後の供用予定を期待した企業立地が進行

供用予定

- H25 苅田北九州空港IC~行橋IC
- H26 行橋IC~豊津IC
- H28 椎田南IC~宇佐IC



自動車生産システムのイメージ図



【取引状況】

1. 系列に縛られない1次部品メーカー 同士の横受けが活発化
2. 系列に関係なく幅広い取引を展開する 地場の2次・3次部品メーカー

重点戦略(2)災害対策等の総合力発揮による安全で安心な暮らしの実現 ①道路防災の強化

生活幹線道路の整備

【路線名：一般県道大泊浜徳浦線(清水工区、立花工区)】

半島の約1,600世帯の生命線道路の確保

- ・半島の集落(約1600世帯)と市街を結ぶ唯一の生活道路です。
- ・幅員狭小(離合困難)かつ落石・越波による特殊交通規制区間を有しており、過去3年で4回の全面通行止めが発生するなど、日常生活に支障をきたしています。
- ・半島の泊ヶ内漁港等から出荷される海産物の輸送の効率化が期待されます。
(大型保冷車の利用)



現道の状況



過去3年で4回の通行止め

離合困難な未改良区間



重点戦略(2)災害対策等の総合力発揮による安全で安心な暮らしの実現 ②交通安全の向上

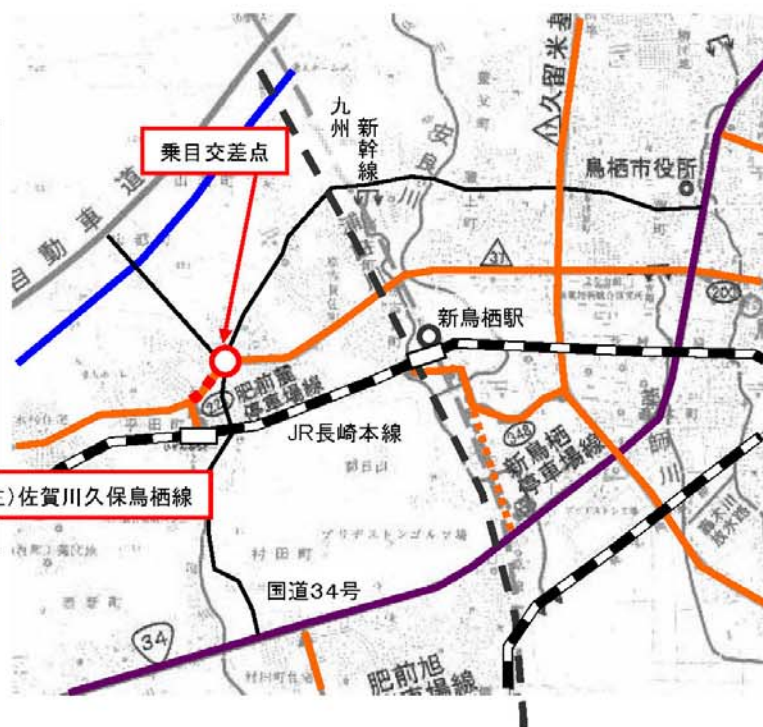
交差点改良

【路線名：主要地方道佐賀川久保鳥栖線乗目交差点改良(鳥栖市)】

交差点の改良を行うことで、慢性的な渋滞や交通事故の解消に寄与。

- ・佐賀川久保鳥栖線は、佐賀市から神崎市、吉野ヶ里町、上峰町、みやき町を通り鳥栖市を結ぶ主要道路であり、交通量も大変多い路線です。
- ・中でも乗目交差点付近は変則的な交差点となっており、慢性的な渋滞や交通事故が発生しています。
- ・交差点改良を行うことにより、慢性的な渋滞解消、交通事故の削減、九州新幹線新鳥栖駅へのアクセス向上を図り、都市間のネットワークの形成に寄与します。

■ 位置図



朝の混雑状況(大型車も多い)



自転車の通行状況(車道を走行)

重点戦略(2)災害対策等の総合力発揮による安全で安心な暮らしの実現 ②交通安全の向上

自歩道の整備【路線名：一般国道268号(尾ノ上地区)】

自歩道の整備を行い、歩行者や自転車の安全確保を図る。

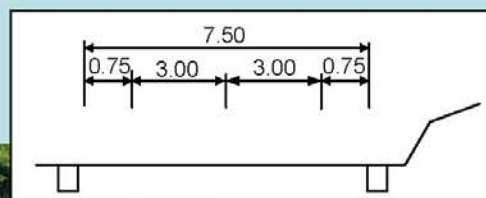
- ・当該事業区間は、地元住民の通勤・通学路となっているものの、歩道の未整備やカーブ区間の連続で、近年交通量も増大傾向にあり、歩行者は身の危険にさらされています。
- ・このことから、当該事業区間に歩道を設置することにより、地元住民が安心して通勤・通学できるよう歩道の設置を行うものです。

■ 位置図



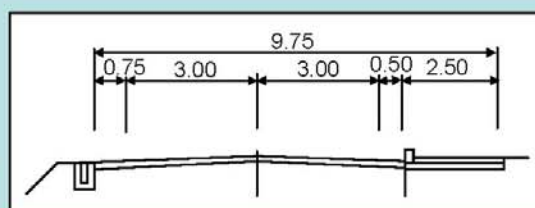
■ 歩道が未整備のため、歩行者が危険にさらされている。

整備前



■ 歩道の整備が進み、歩行者の安全が確保されている。

整備後



重点戦略(3)美しい環境先進圏の形成に向けた社会基盤づくり

交通結節点事業【路線名:JR折尾等主要駅(北九州市)】

JR折尾駅の駅前広場や接続する幹線道路の整備による交通結節機能の強化

- ・折尾駅周辺地区は、鉄道3線が市街地を複雑に分断し、面的な踏切遮断による慢性的な交通渋滞を引き起こしています。
- ・このため、鉄道立体化に併せ、駅の北側に駅前広場や幹線道路の整備を行うことにより、交通結節機能の強化を図るものです。



- ・JR折尾駅は、約3.3万人/日(九州第5位)の乗降客を擁しているが、鉄道と平面交差していること、駅前広場が駅北側に無いことなどのために、慢性的な交通渋滞が発生している。
- ・そのため、鉄道高架化に併せ、北側に駅前広場を整備するとともに、接続幹線道路の4車線化、歩道の拡幅等を行い、駅北側の交通結節機能の強化を図るもの。



折尾駅北側駅前広場将来イメージ



駅前広場に接する日吉台光明線の整備

重点戦略(4) 基幹、拠点都市圏の広域的な機能高度化

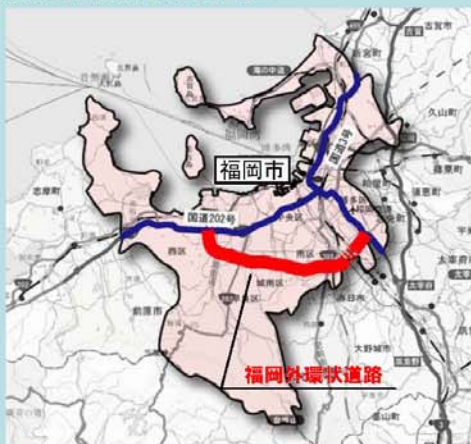
① 都市内道路ネットワークの形成による渋滞解消

バイパス等の整備【路線名：一般国道202号福岡外環状道路(福岡市)】

環状道路ネットワークの形成による都市機能の強化と慢性的な渋滞の解消

- ・市内交通軸は国道3号、国道202号を軸としたY字型ネットワークであることから、結節点である市街地部に交通が集中しやすく、その結果慢性的な渋滞が発生しています。
- ・外環状道路の整備に伴う環状道路ネットワークの形成により、バイパス機能と分散機能を発現し、都市交通の整流化を支援することが期待されます。

■福岡外環状道路の位置



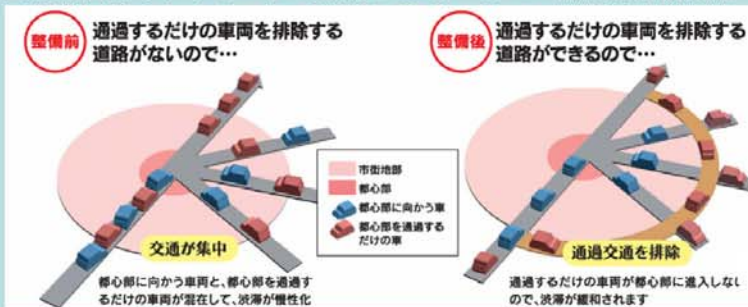
▲位置図

■市街地部の渋滞状況



▲平日ピーク時旅行速度図(イタルダ3D) データ:H17センサス

■環状道路ネットワークの形成によるバイパス機能と分散機能



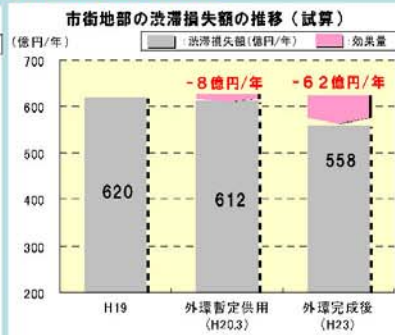
▲天神地区の渋滞状況(渡辺通り)

バイパス機能による効果

分散機能による効果

完成時には、1日当たり約2万9千台も減少

「渋滞損失による損失額」が約60億円も減少



重点戦略(4) 基幹、拠点都市圏の広域的な機能高度化

① 都市内道路ネットワークの形成による渋滞解消

連続立体交差事業【路線名：西鉄天神大牟田線(福岡市・春日市・大野城市)】

ボトルネック箇所の解消による二酸化炭素排出量の削減

- ・福岡都市圏南部に位置する沿線区域は、踏切により交通渋滞が慢性的に発生しています。
- ・西鉄天神大牟田線連続立体交差事業を実施することで19箇所の踏切が除却され、渋滞解消による二酸化炭素排出量の削減効果が期待されます。

◆ 整備前の状況(春日市・太宰府市)



◆ 整備前の状況(福岡市)



【春日原6号踏切】
(県道 那珂川大野城線)



◆ 整備後の効果



※写真はイメージです。

重点戦略(4) 基幹、拠点都市圏の広域的な機能高度化

② 生活環境の向上

バリアフリー対策【路線名:熊本駅周辺地区(熊本市)】

熊本駅及び駅周辺交通施設の連絡性向上とやさしいまちづくりの推進を目指す。

- ・高齢化が進展する熊本市においては、高齢者、身体障害者等が自立した日常生活や社会生活ができる交通環境の改善が求められています。
- ・県内外から大勢の利用客が集まる熊本駅は特にバリアフリー化の改善の必要性が高く、早期実現が期待されています。

■ 位置図



■ 現況 (熊本駅前)



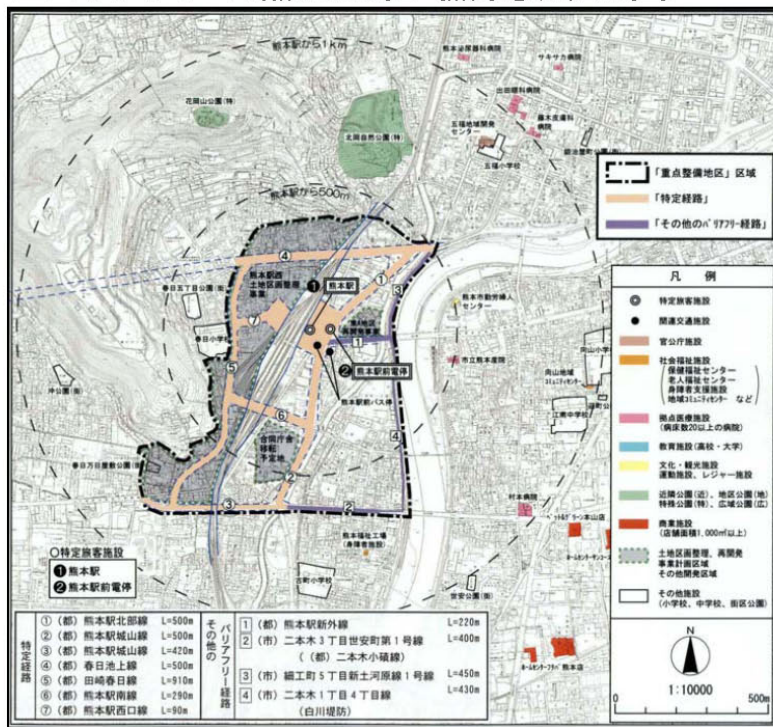
駅から市電やバス停までの移動経路等が分かりにくい。

■ 整備イメージ



- 立体横断施設にエレベータを設置。
- 電停、バス停等の結節を改善。
- 歩行主動線に上屋を設置。

■ バリアフリー重点整備地区 (熊本駅周辺地区)



- 段差のない広い歩道空間を確保。
- ベンチ等休憩施設の設置。
- 視覚障害者誘導用ブロックの設置。

■ 期待される事業の効果

- 安全で円滑な移動経路が確保されます。
- 各施設間を自由に移動できる、誰にでもやさしく魅力的なまちづくりが推進されます。
- 熊本の玄関口としてふさわしい質の高い空間を実現します。

重点戦略(5) 多自然居住地域のゆとりある生活基盤づくり

離島・半島、中山間地域におけるバイパス等の整備

【路線名：一般県道伊王島香焼線伊王島大橋(香焼～伊王島)】

離島架橋により、緊急医療時の即時性と所要時間の短縮を図る

- ・伊王島島民にとって、本土との交通手段は客船のみであり、緊急医療時の搬送に時間を要するなどの不便を強いられています。
- ・架橋により島の持つ隔絶性が無くなり、後進性からの脱却、医療・福祉の充実、生活環境の改善、産業・経済の振興等への寄与が期待されています。



期待される整備効果

- 緊急医療時の搬送時間が約19分短縮されることによる救命率の向上
- 伊王島と長崎市中心部間の移動時間が大幅に短縮(66分→36分)

救急救命率の向上



整備が進む伊王島大橋



重点戦略(5) 多自然居住地域のゆとりある生活基盤づくり

通行不能区間や幅員狭小区間等の解消
 【路線名：一般国道327号(古園・石原・岩屋戸)】

- ・国道327号は、台風等の豪雨による災害の影響を受けやすく、通行止めによる集落の孤立化が頻繁に発生する地域であり、また、平常時においても、幅員狭小により通行に支障をきたしています。
- ・このことから、石原バイパスを整備することにより、地域住民の災害による孤立化の防止、幅員狭小区間の解消など、安全で安心な交通を可能とするとともに、ゆとりある生活基盤づくりに支援します。

位置図



離合困難箇所多数

平常時から、幅員が狭小のため通行に支障をきたしている

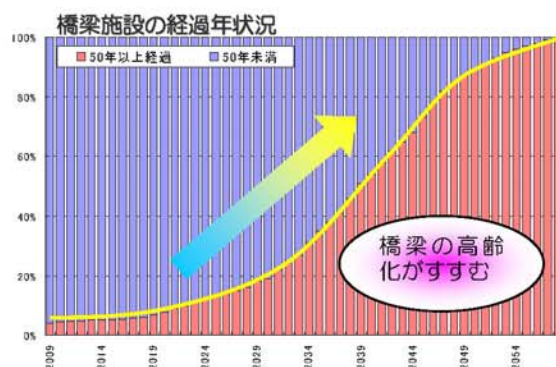


重点戦略(6) 多様な活動主体を基軸とした良好な社会資本の形成

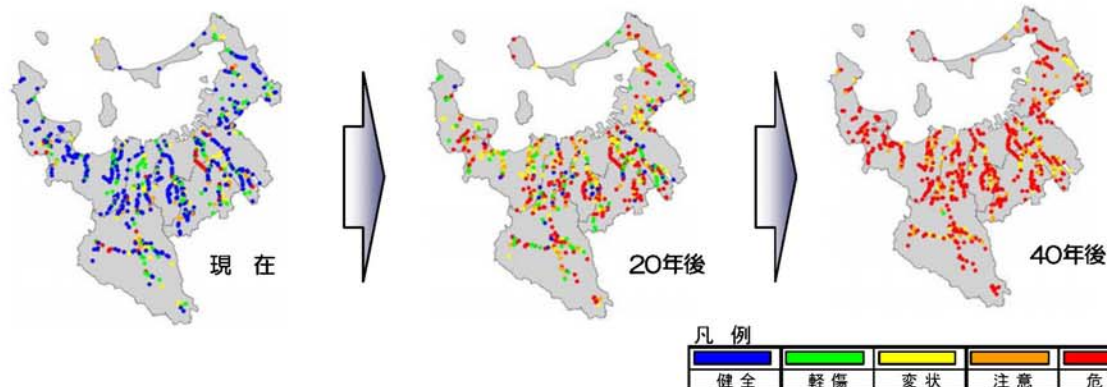
長寿命化修繕計画の策定【橋梁の長寿命化修繕計画(福岡市)】

全管理橋梁の長寿命化修繕計画の策定

- ・今後、高齢化する橋梁の急増を踏まえ、これまでの損傷がある程度進行して対策を行う事後保全から早期発見して対策を行う予防保全に転換することで、橋梁の延命化を図ります。
- ・長寿命化修繕計画に基づいて適正な時期に修繕対策を行うことにより、LCCを縮減し財政負担の軽減を進めます。



もし、このままいくと... (今後50年間、補修等が行われないと、橋梁の健全度はどんどん低下する)



そこで、長寿命化修繕計画の導入！ (事後保全型から予防保全型へ転換)

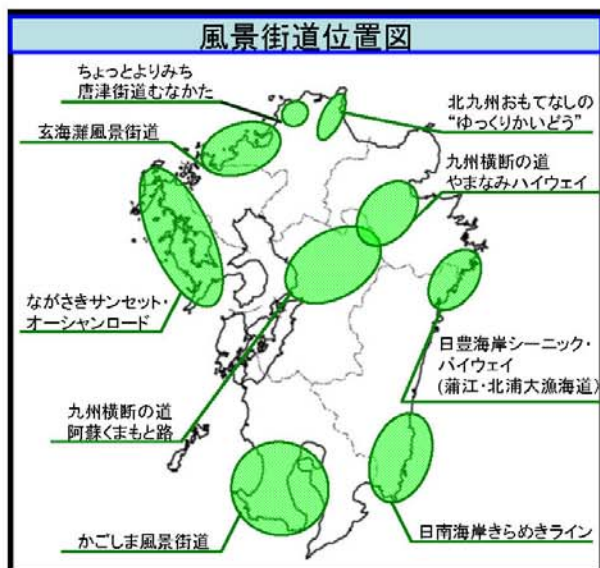


重点戦略(6) 多様な活動主体を基軸とした良好な社会資本の形成

九州における日本風景街道の推進

日本風景街道パートナーシップの活動や美しい国土景観の形成に資する活動を支援

道路ならびにその沿道や周辺地域を舞台に、多様な主体による協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源や個性を活かした国民的な原風景を創成する運動を促し、地域の活性化や観光振興に繋がる取り組みが進められています。



■ 取り組み事例

1) 官民協働による乱立する民間看板の撤去



・乱立する看板がなくなり、地域色を活かしたサインボードと植栽による市の玄関口にふさわしい景観を創出。地元の方々や来訪者の評判も良好です。

2) 美しい眺望景観を活かした取り組み



▲眺望を阻害する竹林伐採

3) 道路清掃、花植えの実施



・ルート全体に渡る多様な主体の協力・参加により行われる道路や地域を美しくする取り組みであり、美しい景観の創出や観光振興等に寄与しています。



▲道路敷を活用した簡易パーキング設置

・道路法面の竹林の伐採、及び道路敷を活用した簡易パーキングの設置を行うなど、地域の美しい眺望景観を活かした取り組みを実施。良好な眺望のお立ち寄りスポットとして活用されています。

■ 今後の道路行政についてのご意見・提案（概要）

○意見募集の概要

1. テーマ	①道路行政について改善すべき点 ②地域の現状と抱える課題と目指すべき将来像 ③道路施策として重点的に取り組むべき事項	※自由回答方式
2. 期間	平成20年9月19日から10月下旬	
3. 応募数	県知事・市町村長	253件
		全県市町村数 257の98%

○寄せられた意見の概要

1. 道路行政について改善すべき点

- 地域格差の是正や予算配分に関すること **約120件**
- 道路整備の必要性・進め方に関すること **約90件**
- 道路特定財源に関すること **約100件**

2. 地域の抱える課題や道路施策として重点的に取り組むべき事項

- 身近な道路の整備（生活道路や歩道、バリアフリー化など） **約200件**
- 幹線道路の整備（都市や拠点を結ぶ幹線、通院・通学等の日常の暮らしを支える幹線など） **約210件**

■ 地域の現状と抱える課題など 県別の傾向

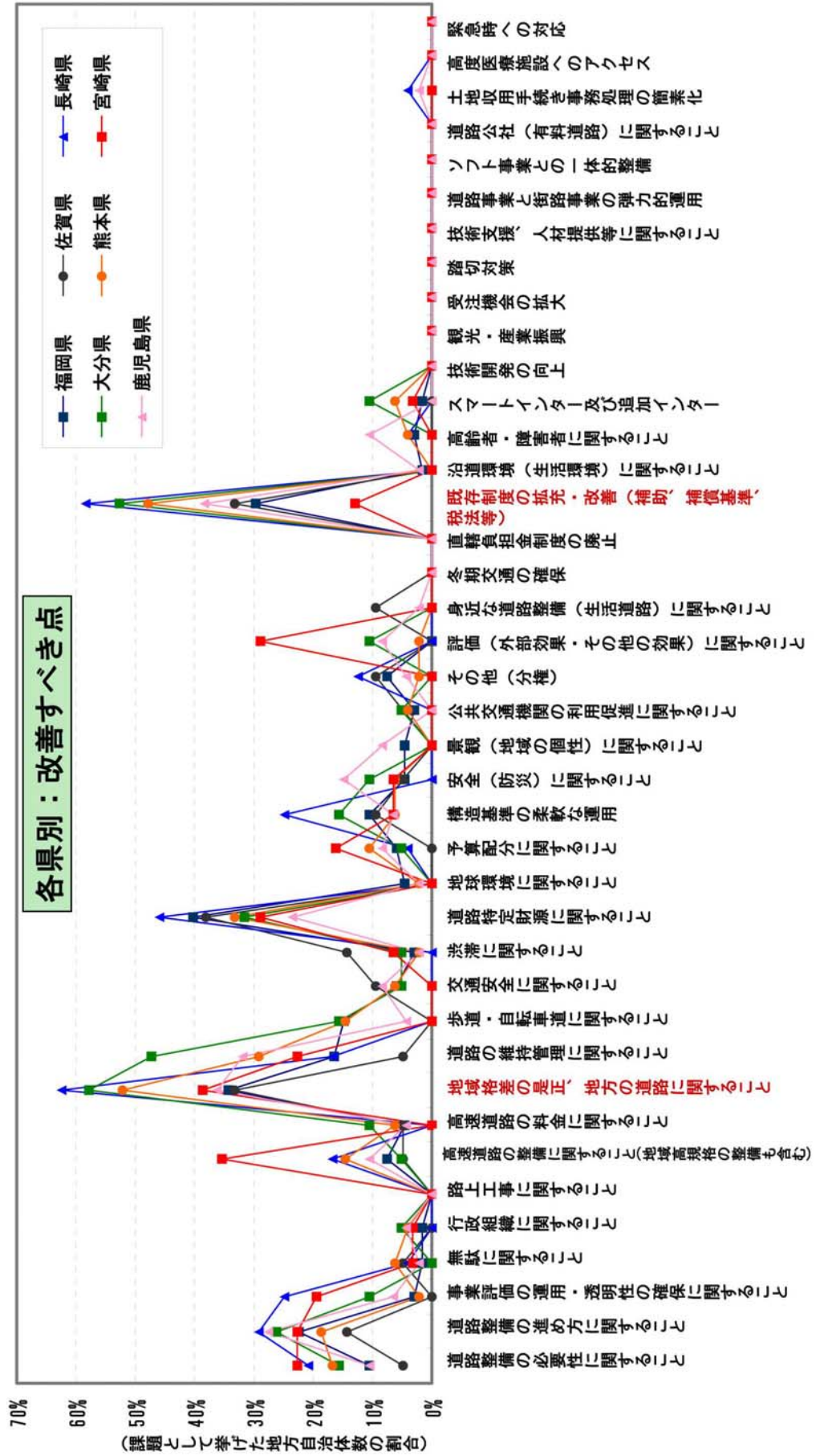
九州地方において、道路行政が抱える重視されている課題は、「地域活力の向上」などのネットワークの課題及び「良好な生活空間」といった身近な課題が共通している。

【 県別の特色 】

福岡県	○「都市交通の快適性、利便性の向上」「地域活力の向上」などの意見が多い傾向にある。特に、「都市交通の快適性、利便性の向上」は九州全体の中でも多く、また、「少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成」への意見も多い傾向である。
佐賀県	○「地域活力の向上」「良好な生活空間、自然環境の形成」などの意見が多い傾向である。 また、「計画的・効率的な維持管理や更新の推進」の意見も多い傾向である。
長崎県	○「地域活力の向上」「総合的な交通安全対策及び危機管理の強化」など意見が多い傾向にあり、また、半島地域では「高速道路の整備」の意見が多い傾向にある。この他、「少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成」「計画的・効率的な維持管理や更新の推進」の意見も多い傾向である。
大分県	○「地域活力の向上」は九州全体で最も意見が多く、「大規模な地震、火災に強い国土づくり」については、北部九州のなかで多い傾向にある。「総合的な交通安全対策及び危機管理の強化」「計画的・効率的な維持管理や更新の推進」などの意見が多く、「良好な生活空間・自然環境の形成」への意見も多い傾向である。
熊本県	○「総合的な交通安全対策及び危機管理の強化」は九州全体でも多い傾向にある。「地域活力の向上」「計画的・効率的な維持管理や更新推進」も多い。また、「都市交通や快適性、利便性の向上」については、南九州地域のなかで多い傾向にある。
宮崎県	○九州内で最も高速道路の整備率が低いこともあり「地域活力の向上」の意見が九州全体の中でも最も多く、また、「大規模な地震、火災に強い国土づくり」の意見も多い傾向にある。この他、「総合的な交通安全対策及び危機管理の強化」「計画的・効率的な維持管理や更新の推進」などの意見が多い傾向にある。
鹿児島県	○「地域活力の向上」「計画的・効率的な維持管理や更新の推進」などの意見が多い傾向にある。この他、「総合的な交通安全対策及び危機管理の強化」「大規模な地震、火災に強い国土づくり」などの意見が多い傾向にある。

九州地方における道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

- 九州地方の各自治体において、改善点で最も多い意見は、「**地域格差の是正、地方の道路に関すること**」、「**既存制度の拡充・改善（補助・補償基準・税法等）**」であり、次いで「道路特定財源に関すること」、「道路の維持管理に関すること」、「道路整備の進め方に関すること」への意見が多い傾向にある。
- 各自治体別の意見については、特に宮崎県では他県に比べ「高速道路の整備に関すること」、「評価（外部効果・その他の効果）に関すること」への意見が多く、長崎県では「道路整備の進め方に関すること」、「地域格差の是正、地方の道路に関すること」、「道路特定財源に関すること」、「既存制度の拡充・改善（補助・補償基準・税法等）」、「構造基準の柔軟な運用」への意見が他県より多い傾向にある。



地域の現状と抱える課題 九州における傾向

○九州地方の各自治体において、課題等で最も多い意見は「②地域活力の向上」に資する道路整備であり、次いで「⑭計画的・効率的な維持管理や更新の推進」への意見が多い傾向にある。

○各自治体の意見に大きな差異はないが、大分県においては他県に比べ「⑭計画的・効率的な維持管理や更新の推進」への意見が多い傾向、「④大規模な地震、火災に強い国土づくり等」への意見は、宮崎県、鹿児島県といった南九州地域の県において多い傾向にある。

