Ⅰ 九州地方の現状と課題

1. 九州地方の特徴

（１）東アジアとの交流・連携で発展する地域

九州地方は、我が国の中で東アジアに最も近い地域に位置し、東アジアと我が国の交流・連携の重要な拠点となっている。
また、経済の国際化、産業の高度化が進展する中で自動車、半導体等の国際競争力の高い産業が集積しているとともに、自然環境や歴史文化等の地域資源を活かした一大観光地を形成している。

①東アジア、近接地域等に開かれた地域

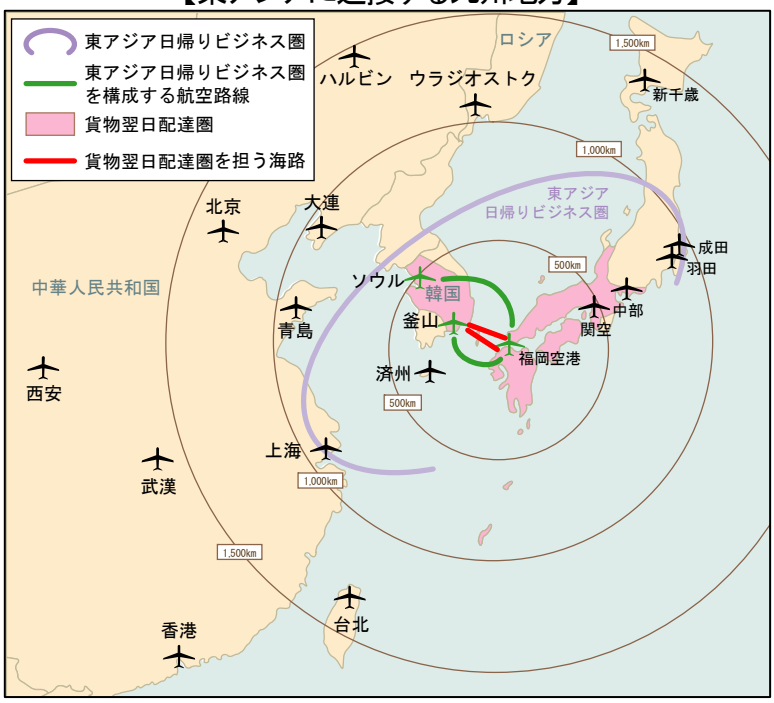
九州地方は、首都東京まで約1,000km離れている一方で、朝鮮半島とは国境・海峡を隔てて近接し、上海等の東アジア諸国・地域（以下「東アジア」という。）の主要都市とは東京とほぼ同距離以内にあるなど、我が国の中で東アジアに最も近い地域に位置づけられる。

21世紀の九州地方は、東アジアとの地理的近接性等から環黄海（かんこうかい）を中心とした東アジア経済圏の形成や東アジアへのゲートウェイ機能が充実しつつあり、東アジアと我が国の交流・連携の重要な拠点となっている。

また、関門（かんもん）海峡を挟み隣接する北九州、下関における日常的な交流・連携があり、豊予（ほうよ）海峡を挟み地理的に近接する中国・四国地方や南九州地域・奄美諸島と歴史的につながりが強い沖縄との間には活発な交流・連携が行われている。

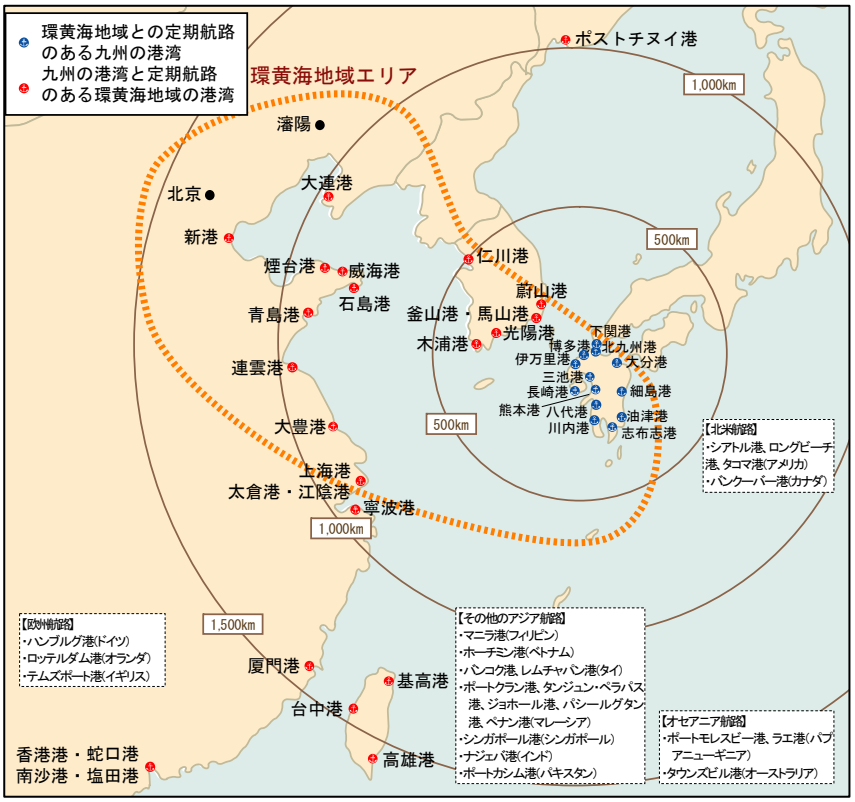
さらに、九州地方の面積、人口、総生産額は、我が国の約1割を占めるとともに、欧州の中規模諸国（オランダ、スイス、ベルギー）と同程度の人口・経済規模を有するが、経済活動を支える高速道路網の整備はオランダの4割程度しか進んでいない。

【東アジアに近接する九州地方】



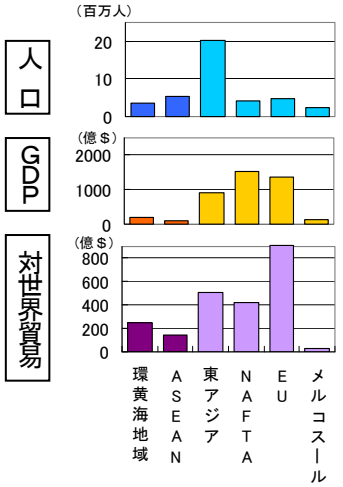
資料：国土交通省、九州地方整備局、JTB時刻表（2009.3）
※東アジア日帰りビジネス圏を構成する航空路線は、福岡空港に関する路線だけを再調査し掲載。
※東アジア日帰りビジネス圏：日本及び外国から相手国に出張をして4時間以上相手国の都市に滞在可能である範囲
※貨物翌日配達圏：日本及び外国から朝6時に貨物を出し、相手国に翌日18時に到着できる範囲

【九州地方と定期航路のある港湾】



資料:環黄海地域エリア:「九州アジア国際化レポート2008」九州経済産業局
定期航路:各港湾ホームページ(2008.10現在)
※環黄海地域:国家間で協定を結んで形成されたEUやNAFTA等とは異なり、貿易・投資や人の移動等の実体経済を背景とした局地経済圏。

■世界の地域経済圏の規模



資料:「九州アジア国際化レポート2008」
九州経済産業局
※環黄海地域:左図の範囲
※ASEAN:東南アジアを中心とした10カ国
※東アジア:ASEAN＋日本、中国、韓国
※NAFTA:北中米を中心とした3カ国
※EU:ヨーロッパを中心とした25カ国
※メルコスール:南米を中心とした10カ国

【東アジアとの航空路線・海上旅客航路ネットワーク】

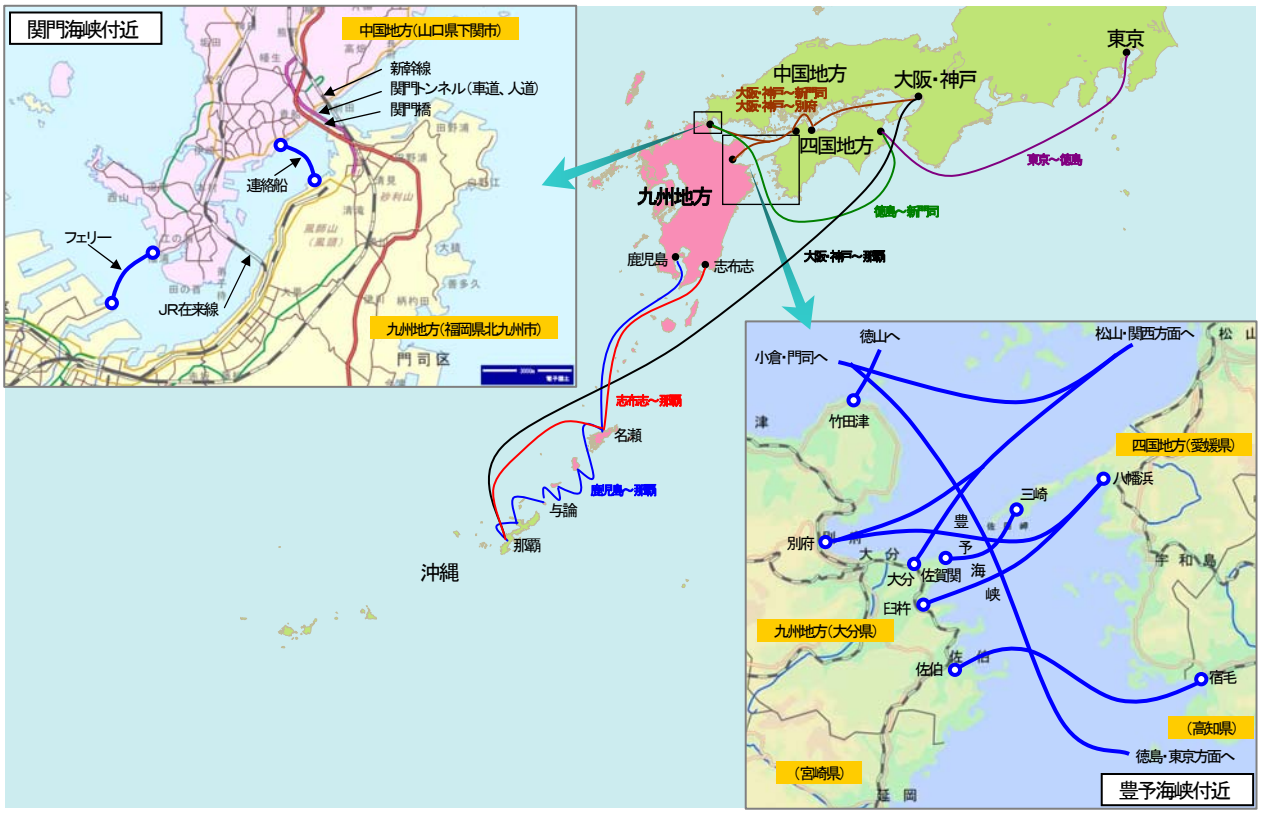
資料:JTB時刻表(2009.3)
※ソウル便の路線は右枠に掲載。

■ジェットフォイル

博多ー釜山間には、日4～6便の高速艇が就航し、両都市間を3時間足らずで結んでいる。

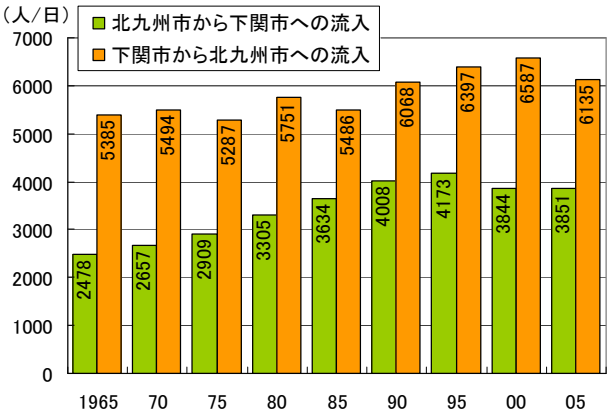
資料:九州運輸局、JTB時刻表(2009.3)

【九州地方と近接地域等との航路によるつながり】



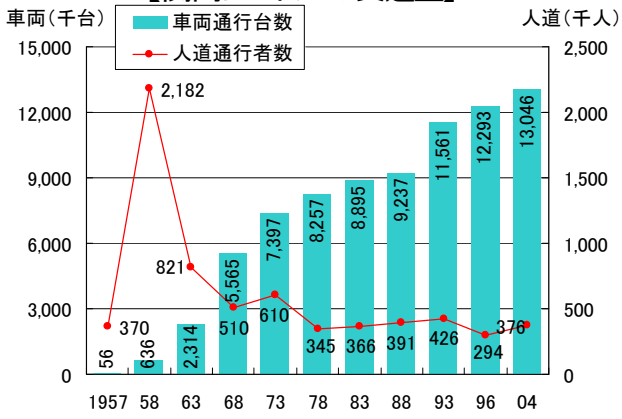
資料:九州地方整備局、JTB時刻表(2009.7)

【北九州市・下関市間の通勤通学者数】



資料:「国勢調査」総務省

【関門(かんもん)トンネルの交通量】



資料:「関門ハンドブック2005」関門地域行政連絡会議
※1957年度の営業日数は22日

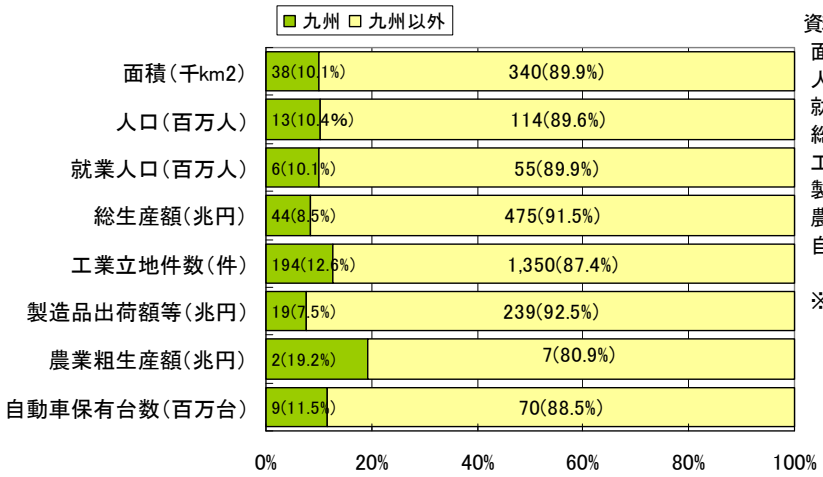
【関門(かんもん)海峡に架かる関門橋】

資料:北九州市

【関門(かんもん)海峡の連絡船】

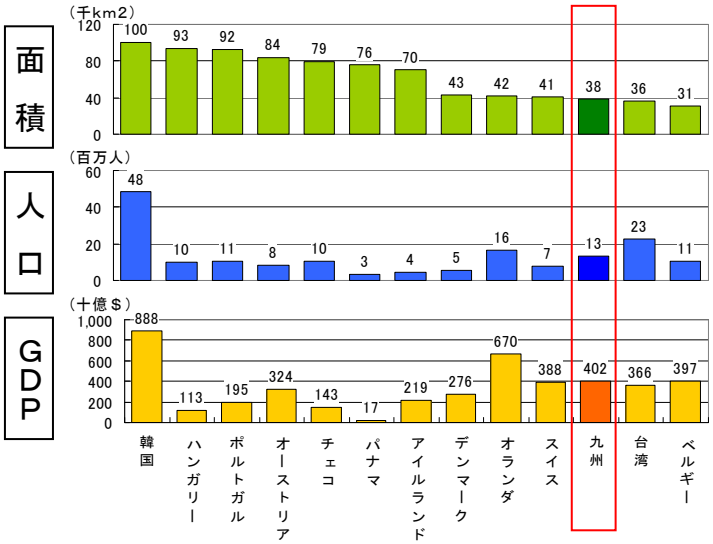
資料:九州地方整備局

【九州の経済指標】



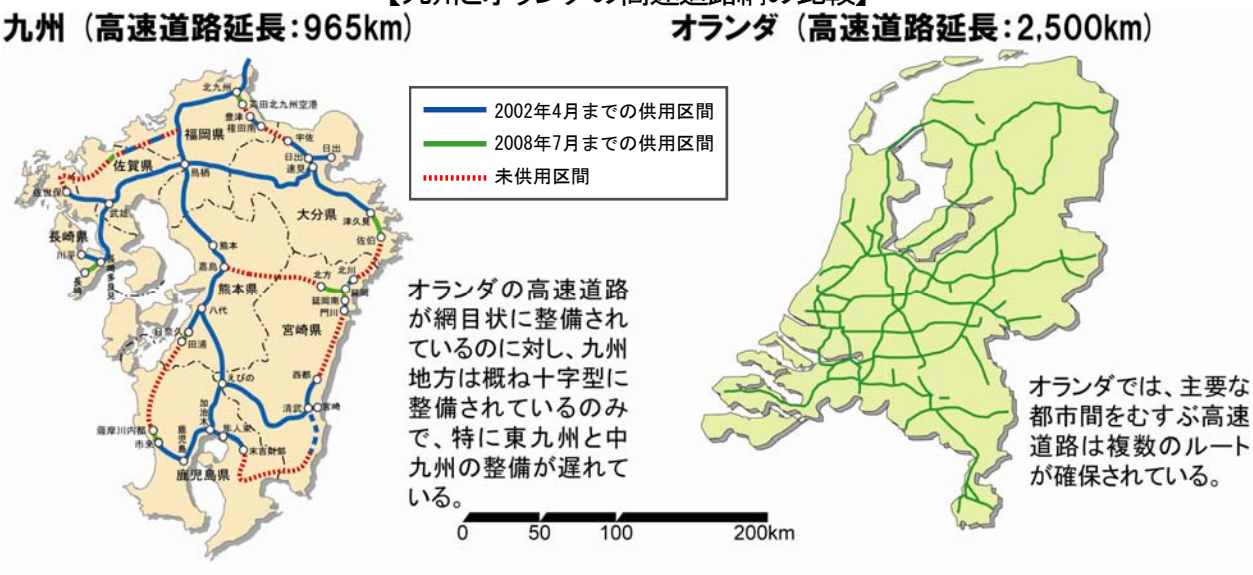
資料:
面積:「日本の統計 2009」総務省(2006.10.1)
人口:「日本の統計 2009」総務省(2006.10.1)
就業人口:「日本の統計 2009」総務省(2006.10.1)
総生産額:「県民経済計算年報」内閣府(2006)
工場立地件数:「工場立地動向調査」経済産業省(2005)
製造品出荷額等:「工業統計表」経済産業省(2007)
農業粗生産額:「農業産出額」農林水産省(2007)
自動車保有台数:「市区町村自動車保有車両数」国土交通省(2006.3.31)
※( )内の数字はシェア

【九州と諸外国との面積・人口・GDPの比較】



資料:「日本の統計」、「世界の統計」総務省
※面積、人口、GDPとも2006年の値

【九州とオランダの高速道路網の比較】



資料:九州地方整備局、「世界の道路統計(2008年)」(社)日本道路協会
※高速道路整備延長は、九州は2006年度までの値、オランダは2004年度までの値。

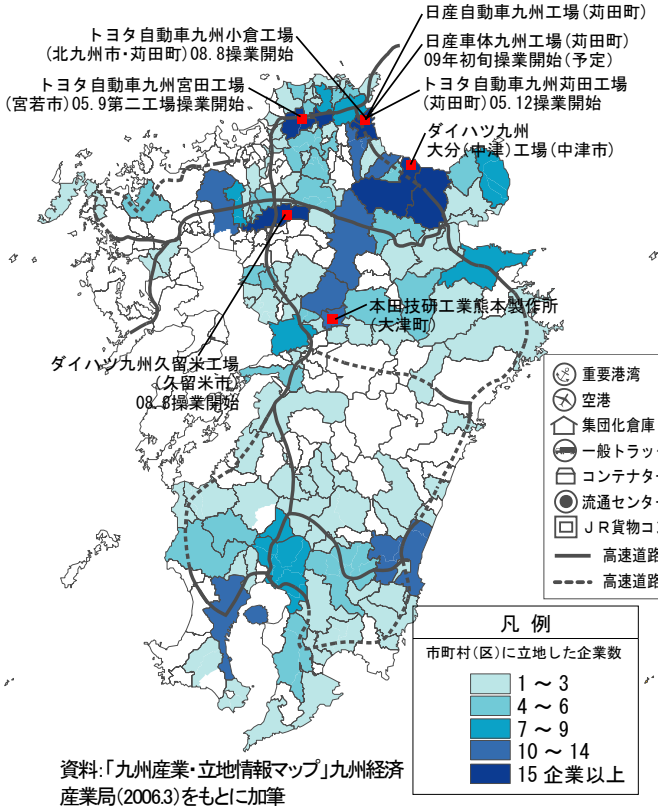
②九州地方の一体的な発展を担う産業の集積

九州地方には、東アジアとの経済の国際化、産業の高度化が進展する中で、自動車、半導体関連産業が集積している。近年は、九州地方への工場立地件数が増加しており、特に、九州北部では自動車関連産業の立地が急速に進み生産台数100万台を突破するなど産業の活性化が見られる。また、環境・エネルギー産業の技術・産業集積が進むなど新たな産業分野も発展している。

また、温暖な気候や豊かな自然環境から九州南部を中心に農林水産業が盛んであり、我が国の食料・木材供給を支える地域として重要な地位を占めるとともに、高速道路の整備に伴う市場の拡大や東アジアを中心とした輸出の増加が見られる。

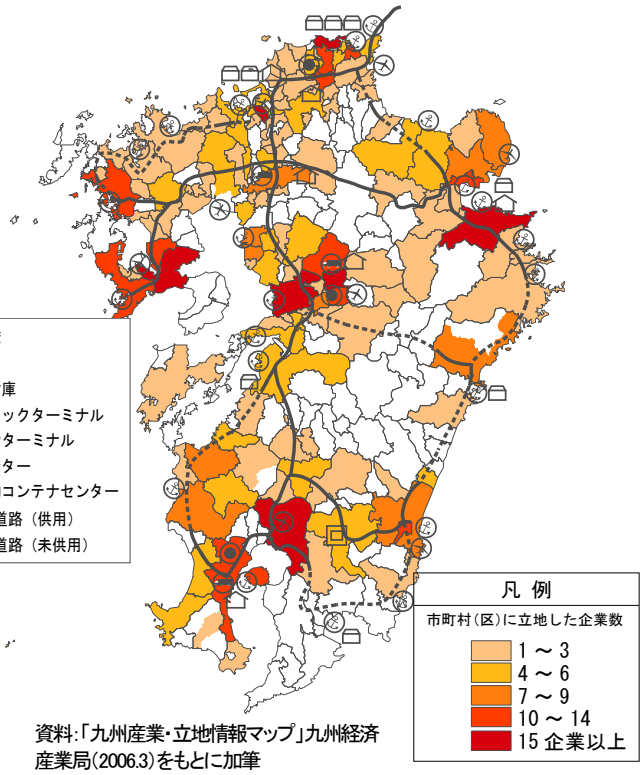
さらに、九州地方は、豊かな自然環境、歴史文化等の魅力的な地域資源を活かした一大観光地を形成し、観光産業が地域の基幹産業の一翼を担っているケースもある。特に、近年では、東アジアをはじめとした海外からの観光客や国際イベントなどの交流を契機とした観光も年々増加しており、複数県にわたる広域観光圏の形成など新たな取り組みが行われている。

【自動車関連企業の立地状況】



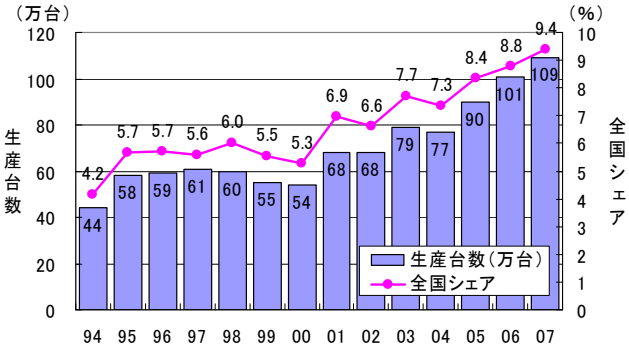
資料:「九州産業・立地情報マップ」九州経済産業局(2006.3)をもとに加筆

【半導体関連企業の立地状況】



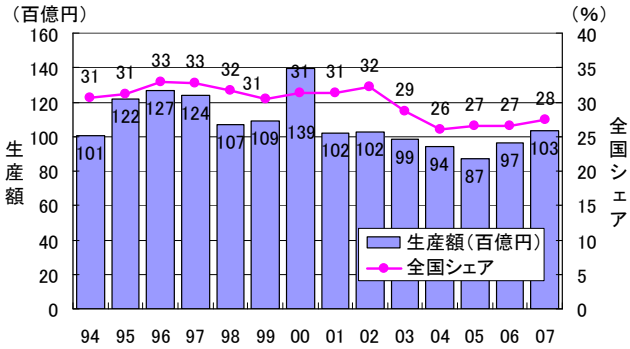
資料:「九州産業・立地情報マップ」九州経済産業局(2006.3)をもとに加筆

【九州の自動車生産台数の推移】



資料:九州経済産業局

【九州のIC生産額の推移】



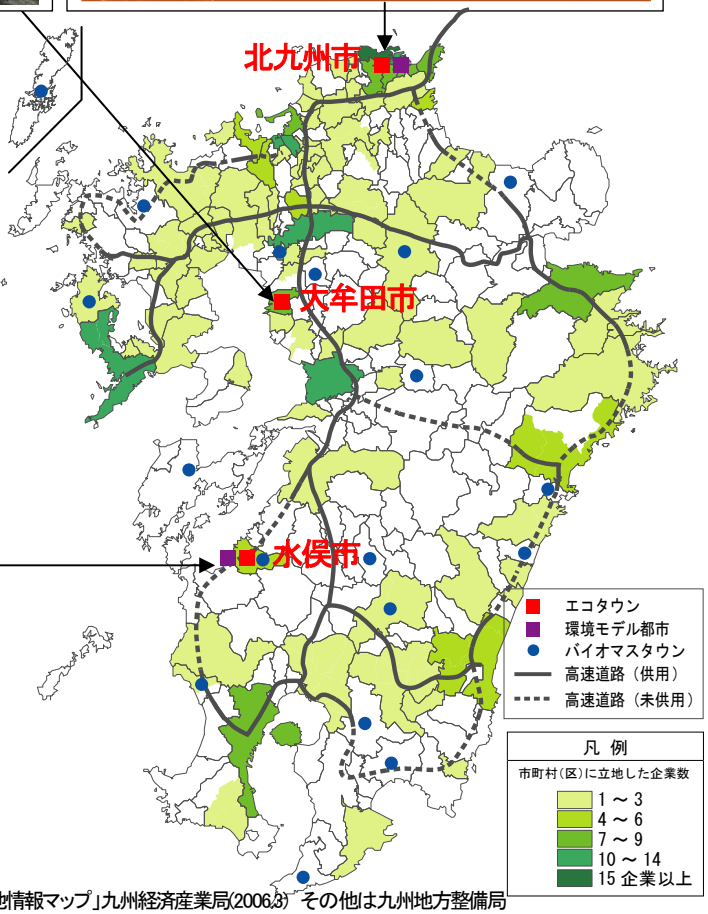
資料:九州経済産業局

【環境関連企業等の立地状況】

大牟田市：エコタウン認定（平成10年7月）
三 池 港：エコタウン総合環境コンビナート指定（平成15年4月）

北九州市：エコタウン認定（平成9年7月）
環境モデル都市選定（平成20年7月）
北九州港：リサイクルポート指定（平成14年5月）

水俣市：エコタウン認定（平成13年２月）
環境モデル都市選定（平成20年７月）

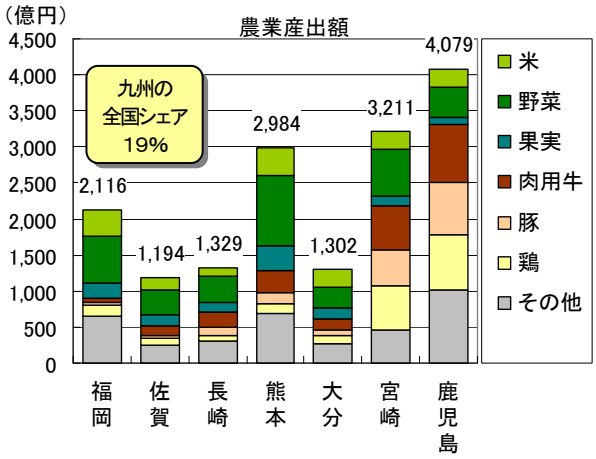


資料：水俣市エコタウン：水俣市　環境関連企業立地地図：「九州産業・立地情報マップ」九州経済産業局(2006.3)　その他は九州地方整備局

※バイオマスタウンとは、地域において、広く地域の関係者の連携の下、バイオマスの発生から利用までが効率的なプロセスで結ばれた総合的利活用システムが構築され、安定的かつ適正なバイオマス利活用が行われているか、あるいは今後行われることが見込まれる地域。

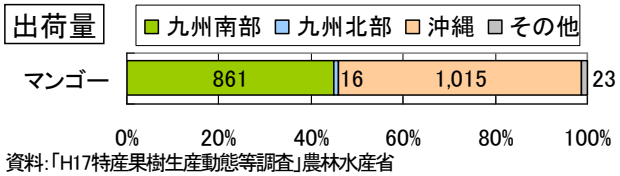
※環境モデル都市とは、温室効果ガスの大幅な削減など低炭素社会の実現に向け、高い目標を掲げて先駆的な取組にチャレンジする都市

【県別農業産出額】

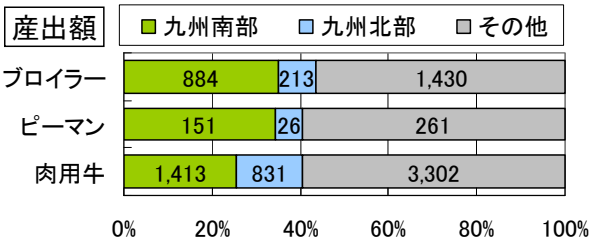


資料:「生産農業所得統計(2006年)」農林水産省

【全国シェアの高い九州の農産物】

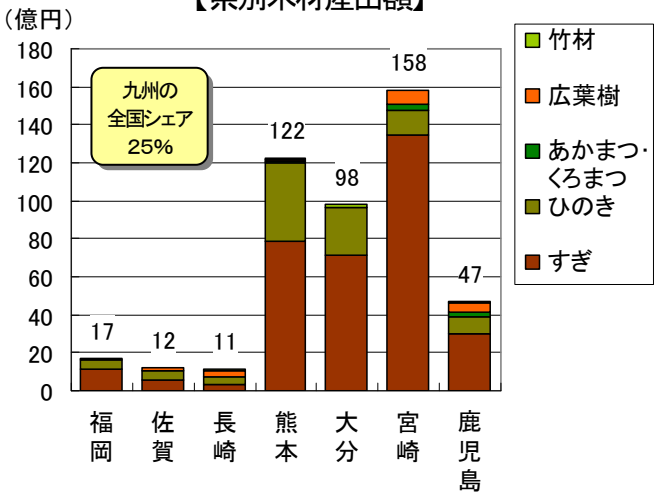


資料:「H17特産果樹生産動態等調査」農林水産省
※九州北部:福岡・佐賀・長崎・熊本・大分、九州南部:宮崎、鹿児島
※数字の単位はトン



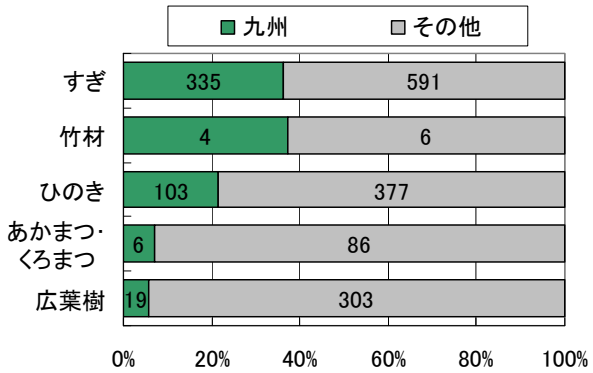
資料:「生産農業所得統計(2006年)」農林水産省
※国内生産額上位50品目のうち九州のシェアが4割以上の品目(葉たばこをのぞく)
※九州北部:福岡・佐賀・長崎・熊本・大分、九州南部:宮崎、鹿児島
※数字の単位は億円

【県別木材産出額】



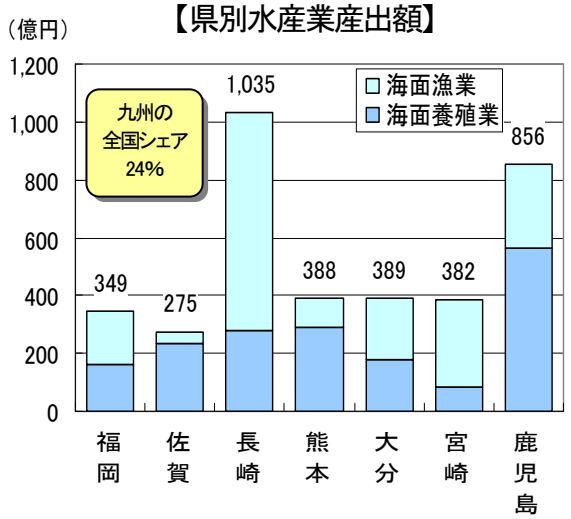
資料:「生産林業所得統計(2006年)」農林水産省

【木材産出額の全国シェア】



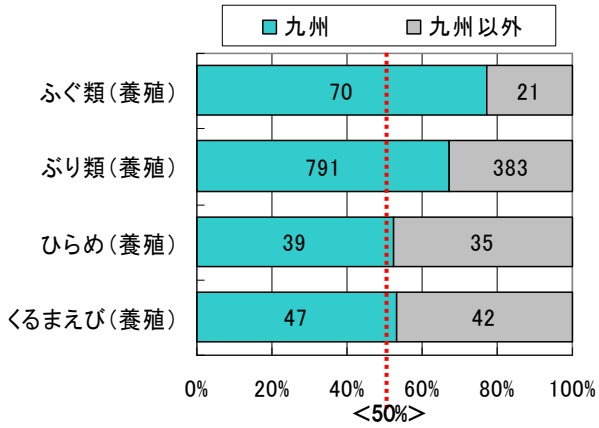
資料:「生産林業所得統計(2006年)」農林水産省
※数字の単位は億円

【県別水産業産出額】



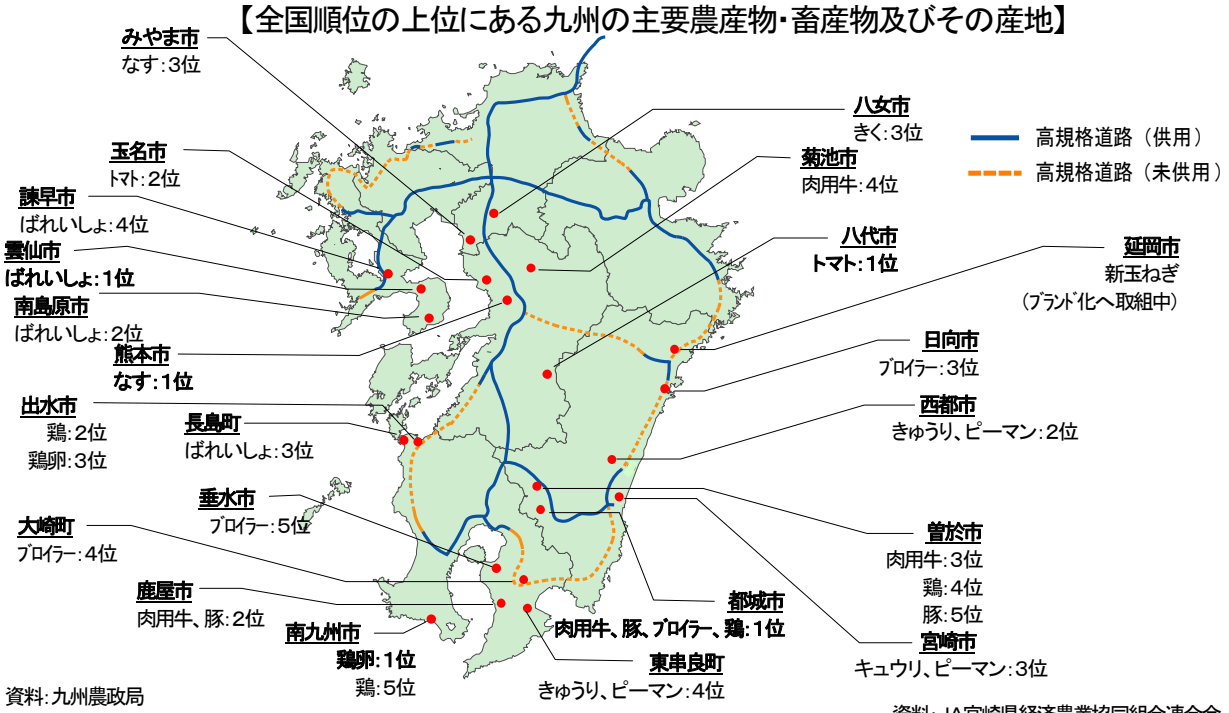
資料:「漁業・養殖業生産統計年報(2006年)」農林水産省

【全国シェアの高い九州の水産物】



資料:「漁業・養殖業生産統計年報(2006年)」農林水産省
※全国の生産額50億円以上かつ九州のシェアが5割以上の魚種
※名称は統計上の分類名
※数字の単位は億円

【全国順位の上位にある九州の主要農産物・畜産物及びその産地】



資料:九州農政局
※各品目の産出額上位5位以内の自治体を掲載(2006年)

資料:JA宮崎県経済農業協同組合連合会

【九州のブランド水産物】

■津久見市の「津あじ・さば」

津久見港で水揚げされたアジ・サバは、太く味がよいことから「津あじ」・「津さば」と称してブランド化を図っている。東九州道(大分米良～宮河内～津久見)が整備されたことで輸送時間が短縮し、築地・京阪神まで市場が拡大した。

東九州道開通後

築地・京阪神など計17市場(九州内3市場含む)に出荷

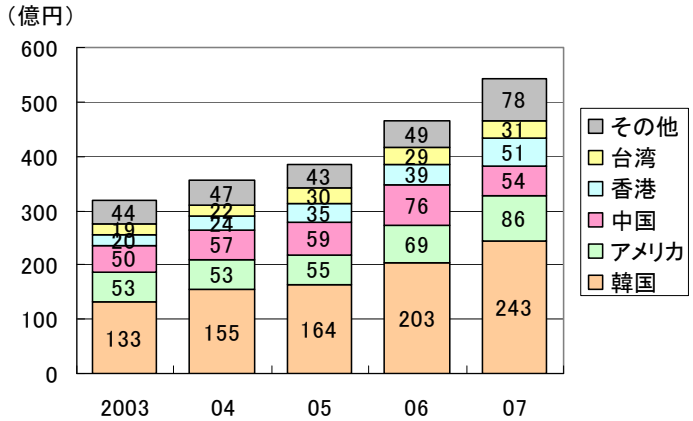
東九州道開通前

九州内3市場のみに出荷

資料:JF大分ヒアリング

資料:「登録査定案件リスト(2008.4.1現在)」特許庁
大分県HP、宮崎県漁業協同組合連合会HP、長崎県HP、鹿児島県HP

【九州の農林水産物・食品の国別輸出金額の推移】

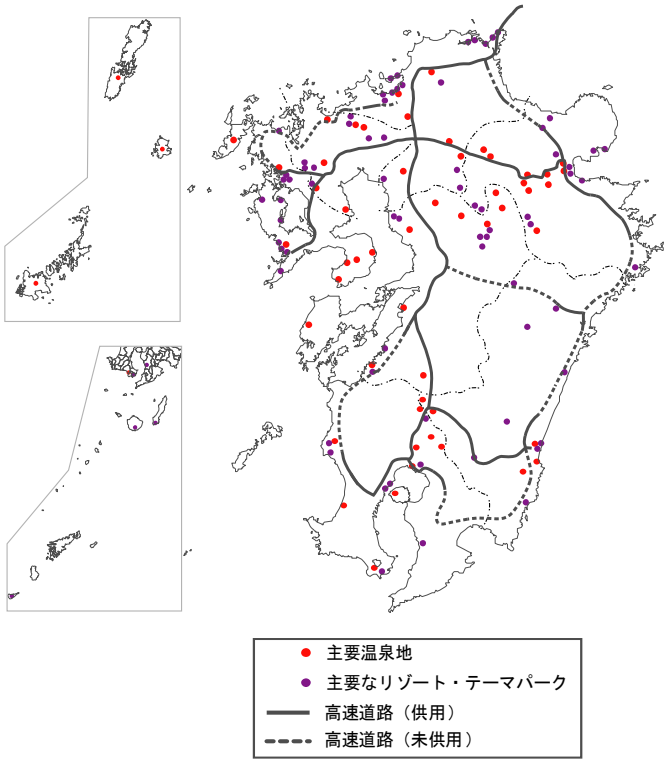


資料:「平成18年度九州食料・農業・農村情勢報告」九州農政局

【海外での農産物フェアの様子】

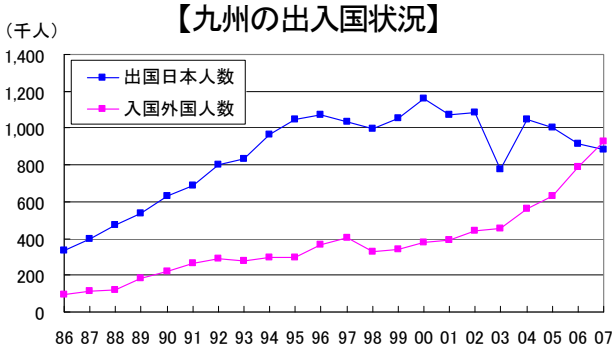
資料:「平成18年度九州食料・農業・農村情勢報告」九州農政局

【九州地方の主な温泉地・テーマパーク】



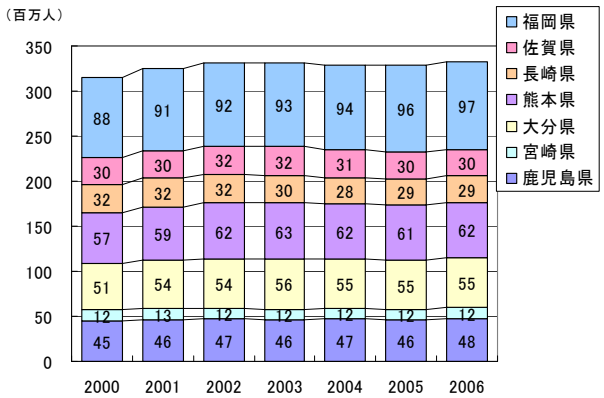
資料:「九州経済2009」(財)九州経済調査会

【九州の出入国状況】



資料:「出入国管理統計年報」法務省
※アメリカ同時多発テロ(2001.9)、SARS(2003)

【九州の入り込み観光客数の推移】



資料:各県観光統計

【いのちのたび博物館・スペースワールド（北九州市）】

官営八幡製鉄所発祥の地「東田地区」には、文化娯楽施設や商業施設が集積している。

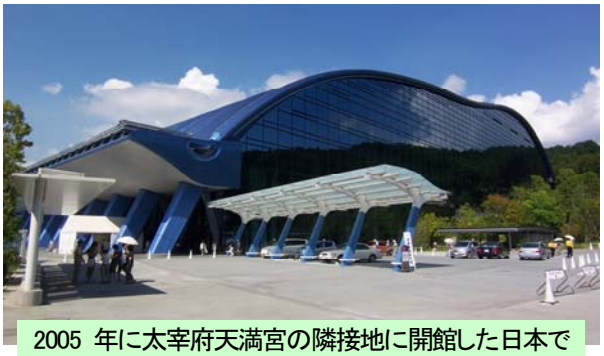
資料:北九州市

【博多祇園山笠（はかたぎおんやまがさ）（福岡市）】

700 年以上の歴史があり日本三大祇園山笠の雄と称えられる。国の無形民俗文化財に指定されている。

資料:日韓海峡沿岸広域観光協議会

【九州国立博物館（太宰府（だざいふ）市）】



2005 年に太宰府天満宮の隣接地に開館した日本で最も新しい国立博物館。

資料:九州地方整備局

【佐賀インターナショナルバルーンフェスタ（佐賀市）】

嘉瀬川河川敷で行われる熱気球の国際大会。
100 機を超す熱気球が佐賀の晩秋の空を彩る。

資料:(社)佐賀県観光連盟

【堂崎教会（五島福江市）】

堂崎教会を含む「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」は、世界遺産暫定リストに掲載されている。

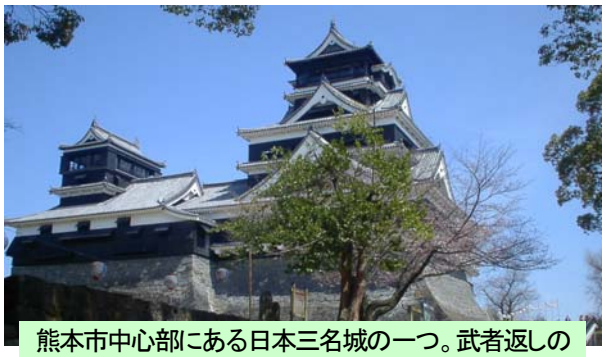
資料：日韓海峡沿岸広域観光協議会

【長崎の夜景（長崎市）】

「1,000 万ドルの夜景」と言われるほど、長崎の夜景は日本でも有数の美しさを誇る。

資料：「九州・沖縄デジタル写真集」

【熊本城（熊本市）】



熊本市中心部にある日本三名城の一つ。武者返しの石垣が名城の風格を漂わせている。

資料：九州地方整備局

【夢大吊橋（九重町）】

日本一の人道大吊橋。橋の上からは日本の滝百選に選ばれた震動の滝等の自然景観が満喫できる。

資料：大分県

【白水ダム（竹田市）】

昭和の近代遺産として大分県初の国指定重要文化財。水が階段状になって落ちるさまが美しい。

資料：大分県

【高千穂峡・夜神楽（高千穂町）】

高千穂には、阿蘇山の噴火によってできた渓谷や、古くからこの地方に伝承されてきた神楽がある。

資料：宮崎県

【鹿児島市街地と桜島（鹿児島市）】

美しい錦江湾と世界有数の活火山桜島をシンボルとする国際観光都市。

資料：「九州・沖縄デジタル写真集」

【九州の近代土木遺産・近代化産業遺産群】

端島炭坑(長崎市)

旧高取家住宅(唐津市)

筑後川昇開橋(大川市・佐賀市)

三角西港(宇城市)

旧鹿児島紡績所技師館(鹿児島市)

塚原ダム(諸塚村)

耶馬溪橋(中津市)

資料:九州地方整備局、鹿児島県

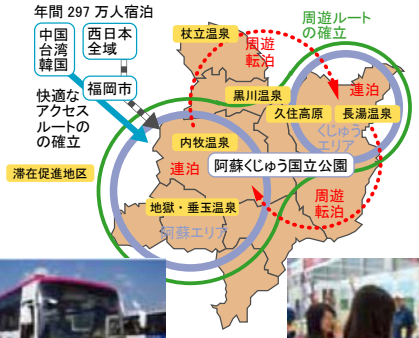
【広域的な連携による観光の促進】

【観光圏整備事業】
　2008 年に発足した観光庁では、観光立国の実現に向けて、国際競争力の高い魅力ある観光地の形成を促進するため、複数の観光地が連携して2泊3日以上の滞在型観光を目指す「観光圏」の形成を促進している。

阿蘇くじゅう観光圏

「風と歩く光に逢う彩に酔う阿蘇くじゅう時遊空間」

「阿蘇くじゅう国立公園」を活かしたエコツーリズムを柱とし、温泉、自然、歴史等を連携させた九州 No.1 の滞在交流型観光地づくりを目指す。



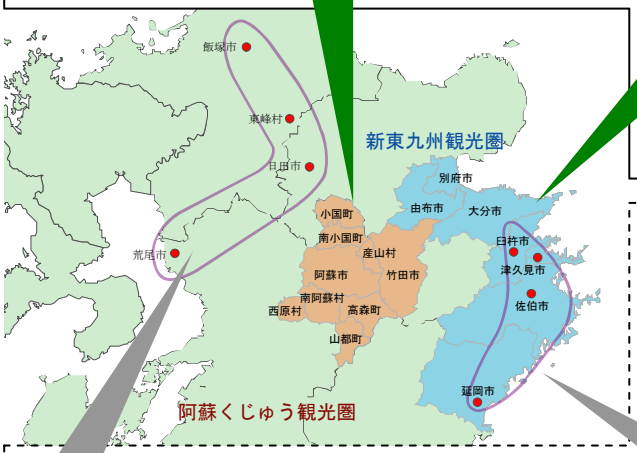
＜社会資本整備事業等との連携＞
博多港における国際交流拠点づくり／新幹線くまもと創り／阿蘇駅周辺再開発／歴史的街並み景観

新東九州観光圏

「東九州東方見聞録泉と浦の旅」

「温泉地」もつ「隠れた魅力」と認知度の低い日豊海岸の「浦」が有する独特な「秘められた魅力」を相互に連携させ、「デジタル社会をリセットするアナログな体験」を提供する。

＜社会資本整備事業等との連携＞
東九州自動車道（佐伯～延岡間）整備／九州みなとオアシスの認定（別府港、大分港、津久見港）／佐伯港港湾計画



【九州広域観光ルート支援モデル事業】
　広域観光振興に取り組む地域を九州運輸局と九州地方整備局が協調して支援するモデルケースを確立し、その成果を他の地域に活用することにより、九州における観光振興及び地域の活性化を図る全国でも先駆けた取組。

（広域観光ルート）“恋の華”柳原白蓮と“炭坑王”伊藤伝右衛門のゆかりの地を巡る旅

「筑豊の炭鉱王」と呼ばれた伊藤伝右衛門と伯爵家出身の「歌人」柳原白蓮には、様々な物語があり、知的好奇心を満たす素地があることから、関連がある地区が連携し、テーマ型の旅の提案を行い観光客の誘致を図る。具体的には、ゆかりの建物や施設の保存、管理、周辺整備や各地区が連携し、情報発信、PR 活動などを行う。

＜ボランティアガイドの養成＞

＜伊藤伝右衛門邸の整備＞

＜柳原白蓮歌碑の整備＞

（広域観光ルート）浦（URA）物語プロジェクト ～日豊海岸津々浦々をスローに過ごす～

風光明媚なリアス式海岸に囲まれ、国定公園にも指定されている日豊海岸には、「津々浦々」と呼ばれる集落が数多く点在している。「浦文化」として地域に根付く産業、歴史、食、唄等の一つひとつを掘り起こし、観光資源として磨き上げ、地域の魅力として情報発信することで観光の振興及び地域の活性化を図る。

＜入り江オープンカフェ＞

＜小型船舶発着場整備＞

＜フリーペーパーの作成＞

資料：九州地方整備局

（２）適度に分散する都市圏と都市と自然が近接する地域

九州地方は、100 万人規模の人口を有する福岡市と北九州市を中心として九州北部に連携した都市圏が形成されている。また、県庁所在都市を中心に高次都市機能の集積を可能とする都市圏が東西南北に適度な間隔で分散している。

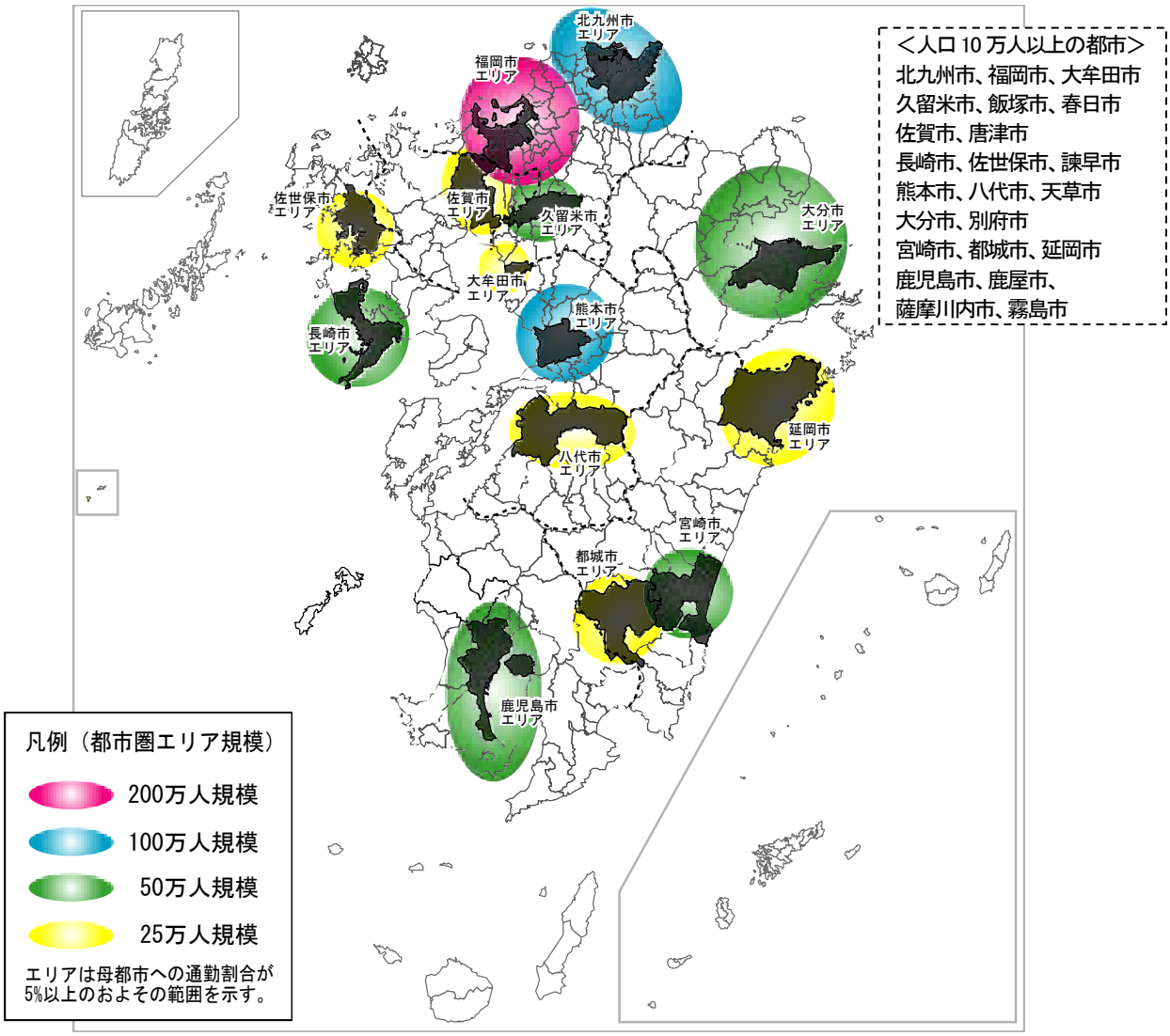
また、これらの都市圏は、その周辺に美しい自然が豊富にバランスよく存在しており、都市的利便性と豊かな自然環境を同時に享受できる環境に恵まれている。

①適度な間隔で分散する拠点性の高い都市圏

九州地方には、高次都市機能の集積を可能とする都市圏が適度に分散しており、その周辺には自然豊かな地域が広がっている。

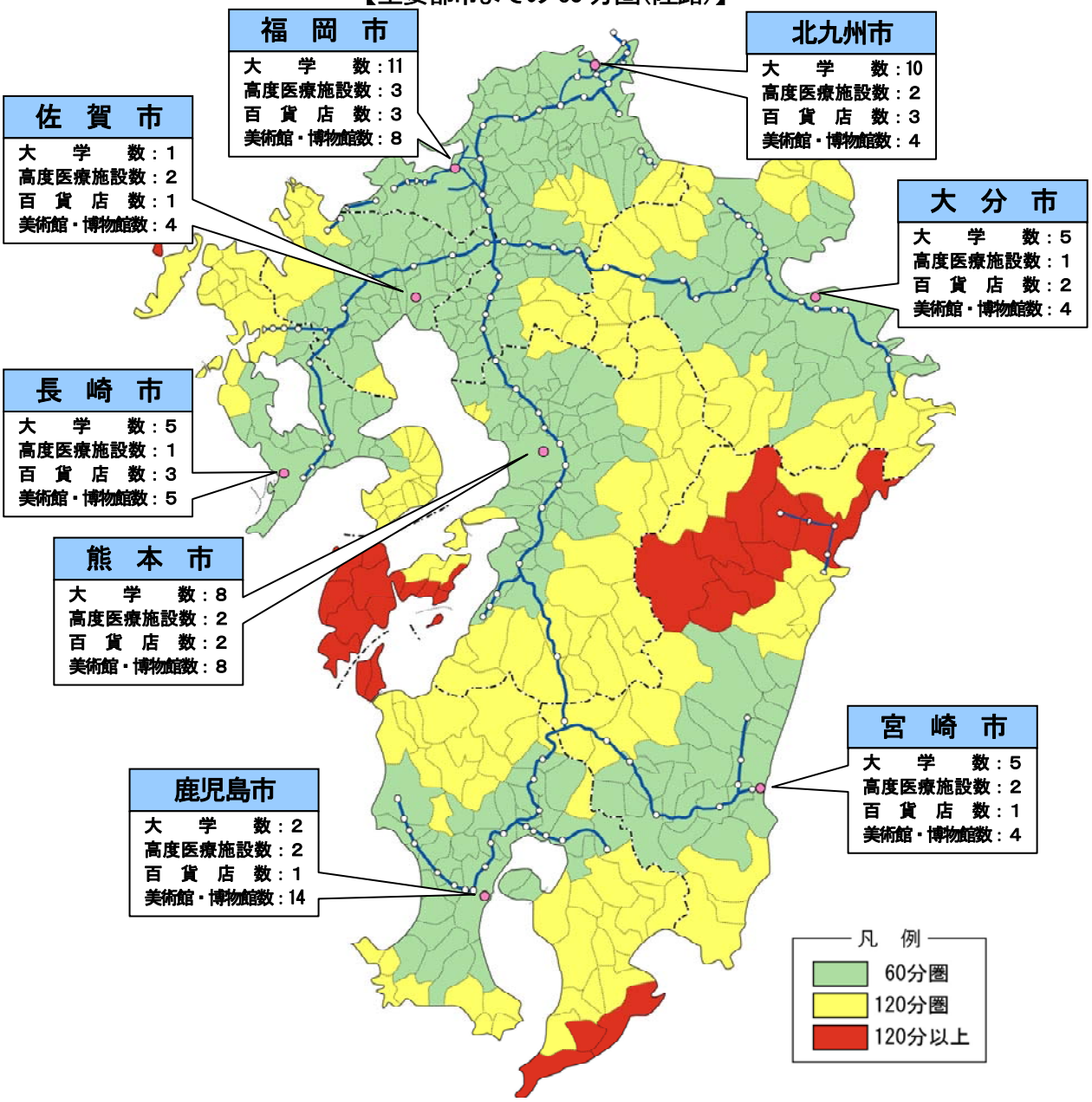
一方、離島・半島、中山間地域等の地理的制約の厳しい地域が広く分布し、高次都市機能や第三次医療施設を有する都市まで60分以上を要する市町村に約300万人（九州全体の約23%）が居住しており、このような地域では気軽に都市的利便性を享受することが困難となっている。

【都市圏の分布状況】



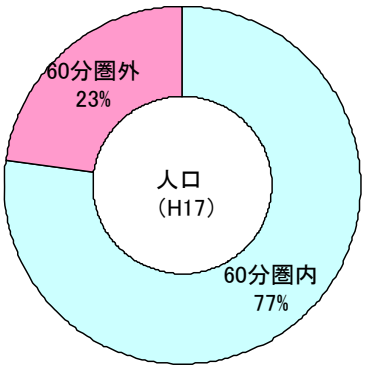
資料:「H17国勢調査」総務省

【主要都市までの 60 分圏(陸路)】



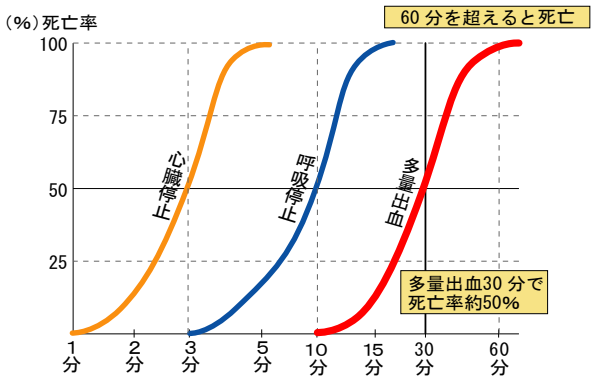
資料:九州地方整備局、県・市統計書(2006年)、各市医療体制にかかる資料、全国大型小売店総覧(2008)、「平成17年度社会教育調査」文部科学省
※県庁所在都市、政令市までの陸路での60,120分圏を表示。(H20年度末時点)
※2002年時点の市町村毎に計測しているため、行政界は2002年時点で表示
※大学:国公私立大学、高度医療施設:第3次救急医療施設、百貨店:日本百貨店協会加盟店、美術館・博物館:登録博物館

【主要都市までの 60 分圏人口】



資料:　九州地方整備局

【治療を受けるまでの時間と死亡率との関係】



資料:　M.Cara(1981)「救命曲線」東京消防庁一部修正

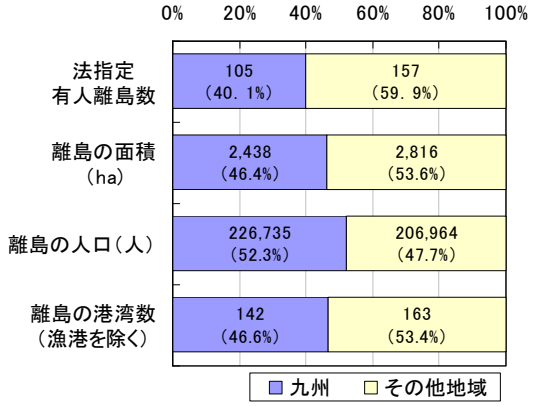
②広く分布する離島・半島、中山間地域等の地理的制約が厳しい地域

九州地方は、四方を海に囲まれ地形が急峻なため、離島・半島、中山間地域等の地理的制約の厳しい地域が広く分布している。全国の約4割を占める有人離島では、航路や航空路が生命線となっており、安定した生活物資の輸送や医療サービス等が求められている。

また、九州地方の面積の約6割を占める中山間地域等においては、生活基盤となる居住地域と主要都市とを結ぶ交通アクセスの整備が遅れているため、主要都市まで 120 分以上を要する地域が存在するなど医療等の社会的サービスの機能拡充が求められている。

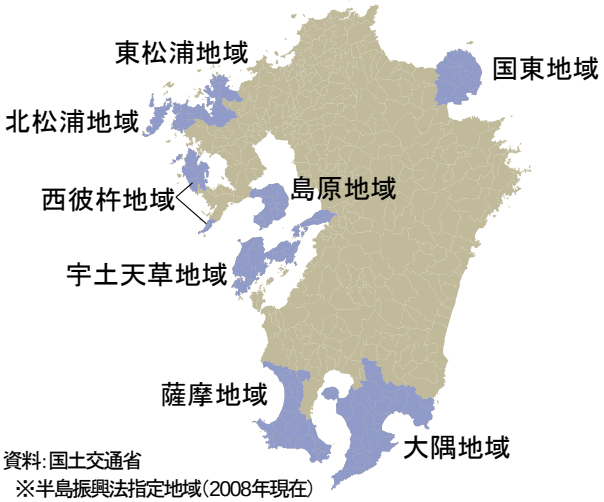
一方、九州地方は、離島・半島やリアス式海岸などの複雑に入り組んだ海岸線が多く、対馬（つしま）、大隅（おおすみ）等の国際海峡や外海から瀬戸内海に至る関門（かんもん）海峡等は、海上交通の要衝となっている。さらに、周辺海域には東シナ海等の好漁場や国境・外洋離島を結ぶ航路が多いことなどから、海難が多発する海域となっている。

【全国の離島状況】



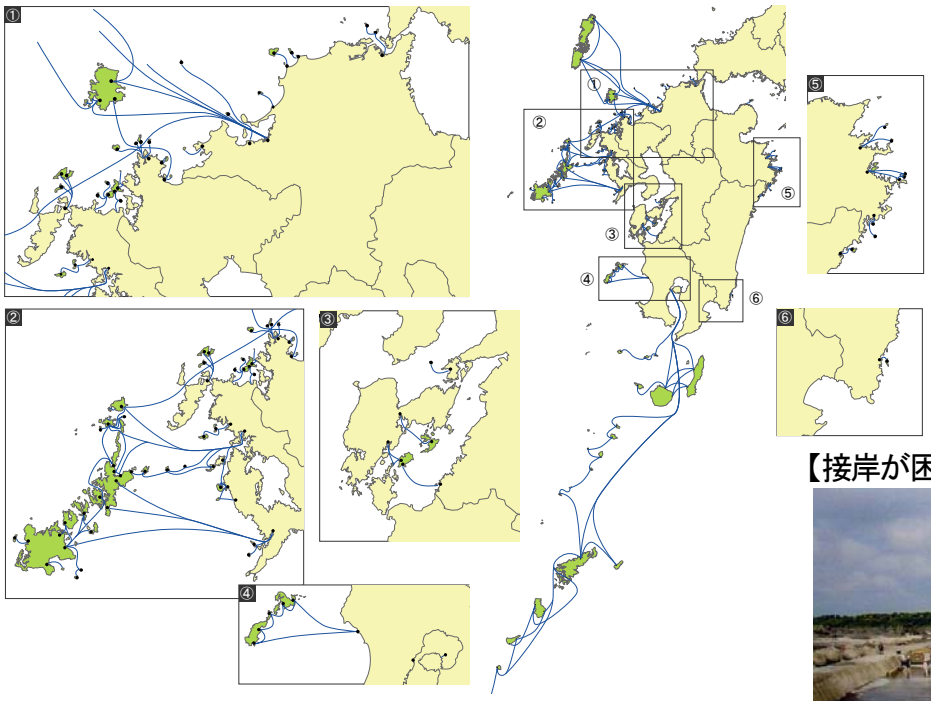
資料：「07離島統計年報」日本離島センター
※離島振興法指定地域を対象とする（ ）内の数字はシェア

【半島振興対策実施地域】



資料：国土交通省
※半島振興法指定地域（2008年現在）

【九州地方の離島と連絡航路】

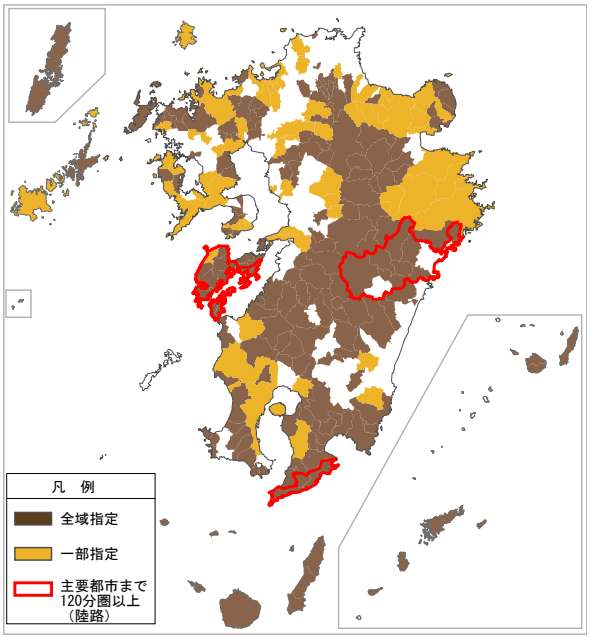


資料：「ながさきのしま」長崎県、「おおいたの島めぐり」大分県、「しまのサポーター」鹿児島県
長崎県、大分県、鹿児島県以外は各自治体のホームページ
※離島振興法、奄美群島振興開発特別措置法、沖縄振興特別措置法指定離島（2009年現在）

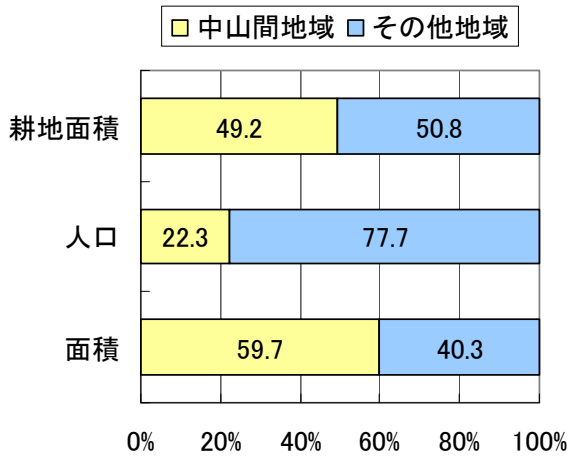
【接岸が困難な離島港湾（十島（としま）村）】

資料：九州地方整備局

【離島・半島を除く中山間地域の指定状況】



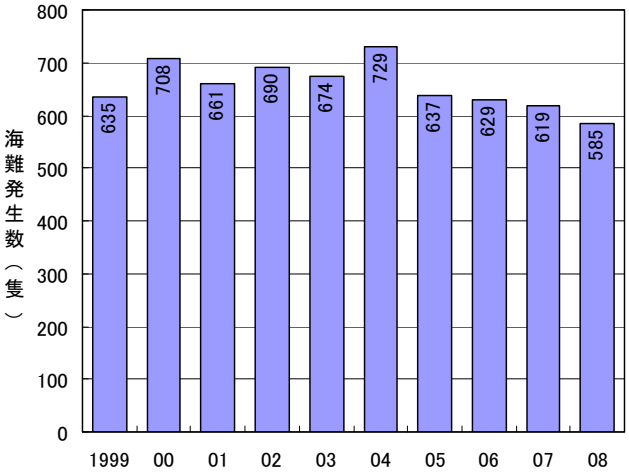
【九州において中山間地域の占める割合】



資料：九州農政局
※2008年現在
※中山間地域：農林水産省が農林統計作成のため、市町村を土地利用的な側面に着目した農業地域類型。

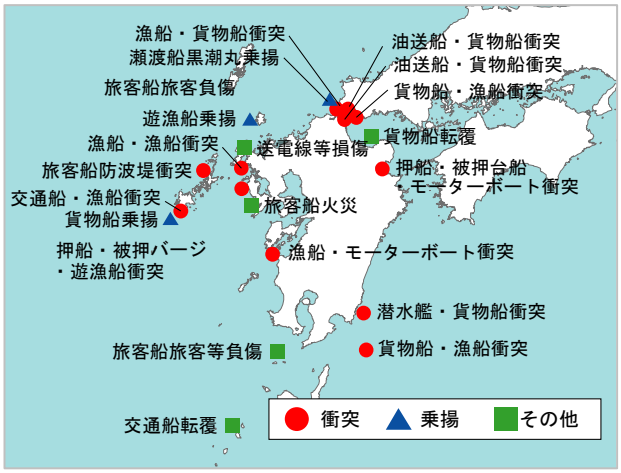
※特定農山村法、過疎地域自立促進特別措置法、山村振興法指定地域（2008年現在）
※全域指定：市町村区域の全域が上記の法律のいずれかに指定されている自治体
　一部指定：市町村域の一部が上記の法律のいずれかに指定されている自治体
※主要都市とは高次都市機能や第三次医療施設を有する県庁所在都市、政令市のことをいう（P15参照）

【九州周辺海域の海難発生数の推移】



資料：海上保安庁

【九州周辺の主要な海難の発生状況】



資料：「海難レポート2005,2006,2007,2008」海上審判庁　※2004～2008.7年

【台風による海難（内海湾（うちうみ） 2008 年）】

資料：海上保安庁

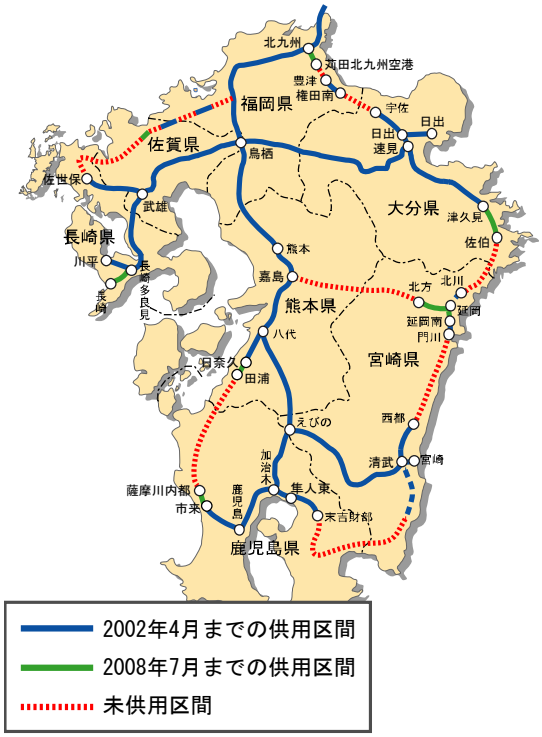
【海難により混雑する関門海峡（かんもん）（2007 年）】

資料：海上保安庁

③多様な交流・連携を支える交通ネットワーク

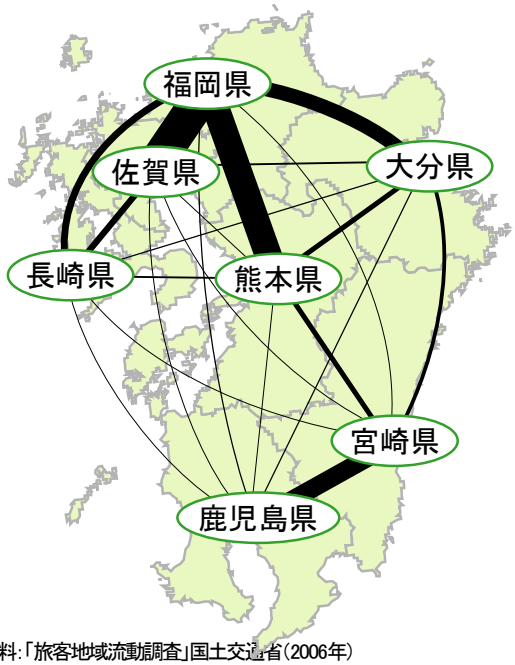
九州の高速道路網は、東西・南北に十字型のネットワークで県庁所在都市を連絡しており、福岡を中心として人的交流が活発化している。一方、東九州自動車道等の整備率が低い状況にあるなど、東九州地域、九州中央地域を始めとして、九州各地にミッシングリンクが存在しており、依然として交通ネットワークの東西格差、南北格差が存在する。これに対し、九州新幹線や循環型高速交通体系の整備等による格差是正に向けた取組が進められつつある。

【九州の高速道路網】



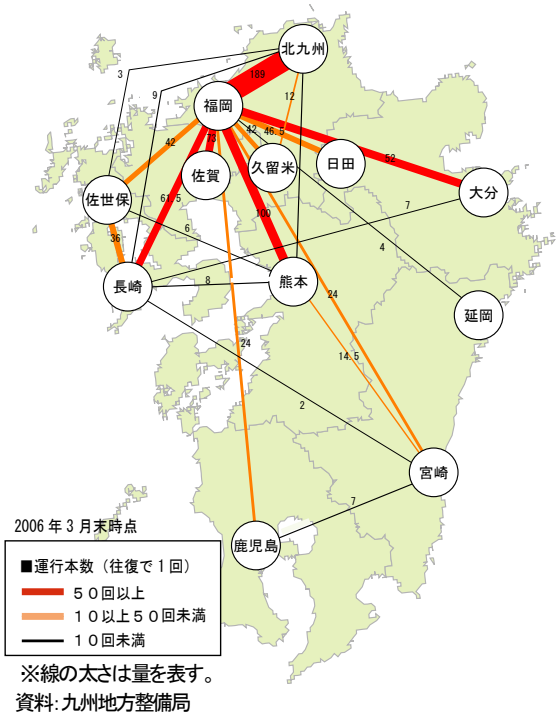
資料:九州地方整備局

【県間旅客流動】



資料:「旅客地域流動調査」国土交通省(2006年)
※線の太さは量を表す。(1億人/年=5mm)

【高速バスの運行状況】



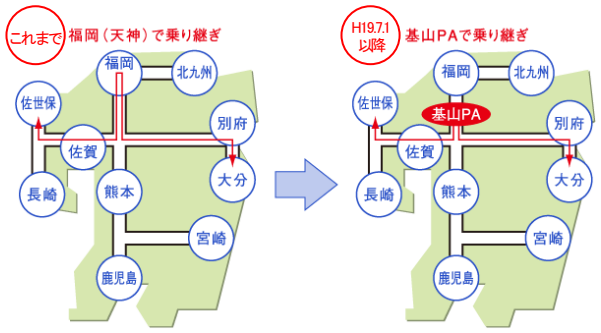
※線の太さは量を表す。
資料:九州地方整備局

<高速バス乗り継ぎ社会実験>

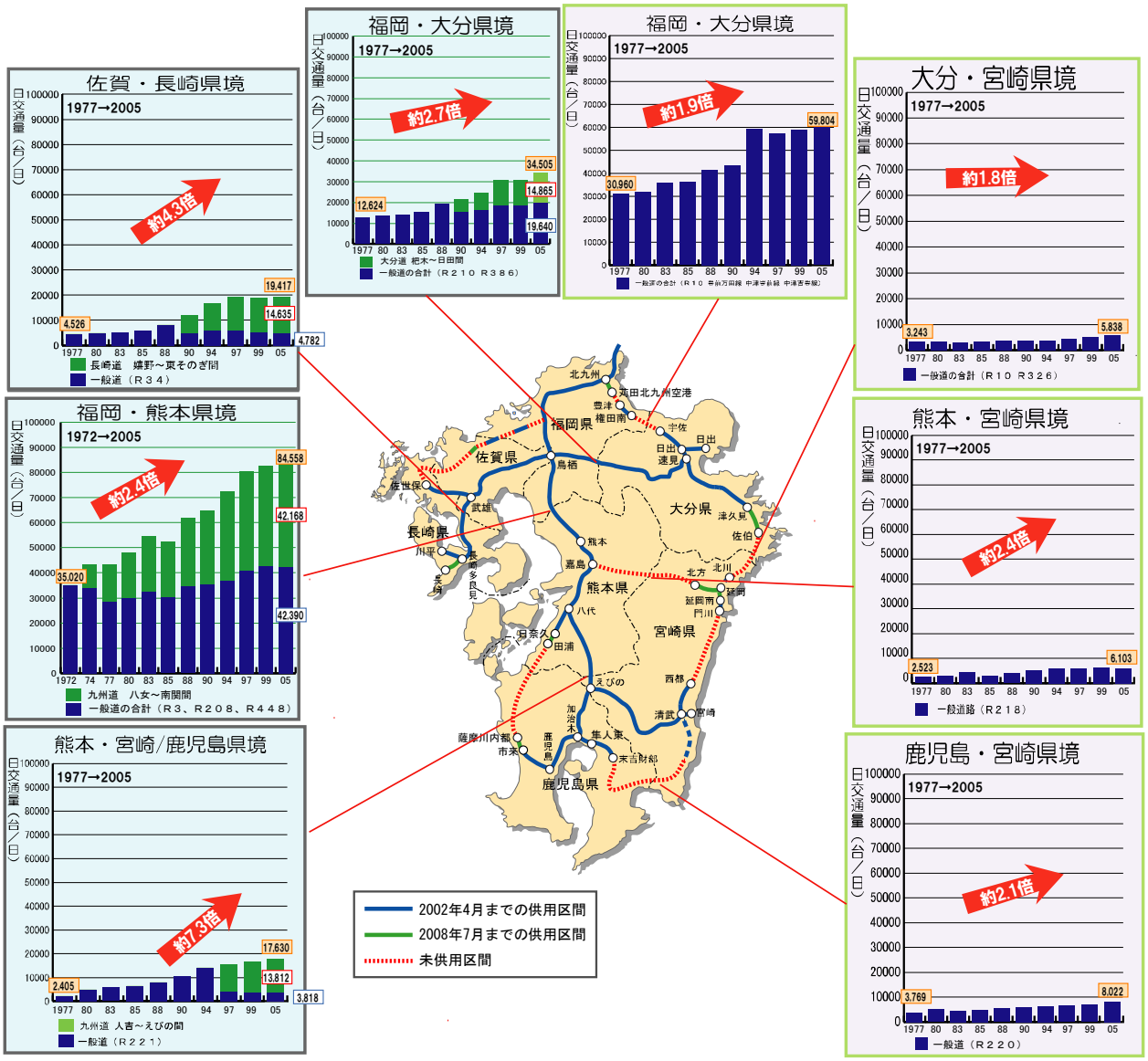
九州における高速バスネットワークは福岡（天神バスセンター）を中心に形成されており、福岡以外の九州各県を直結する便が不足している。

そこで、九州自動車道、大分自動車道及び長崎自動車道を結ぶ鳥栖 JCT に近接する基山バス停において、地域間移動の利便性向上、観光をはじめとする地域活性化を図ることを目的に、全国初の高速バス乗り継ぎ社会実験を実施した。

実験の結果、基山バス停での乗継者が6倍に増加し、利用者から高い評価が得られた。



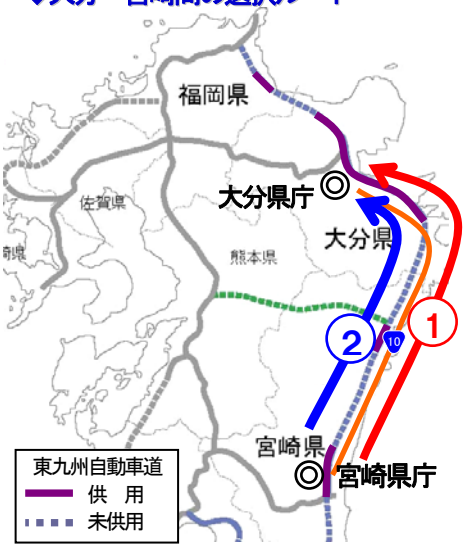
【県境における高速道路と一般道の交通量の推移】



資料:「道路交通センサス」国土交通省

■東九州自動車道の整備による県間移動時間の短縮

◆大分～宮崎間の選択ルート



◆所要時間の比較

現　在

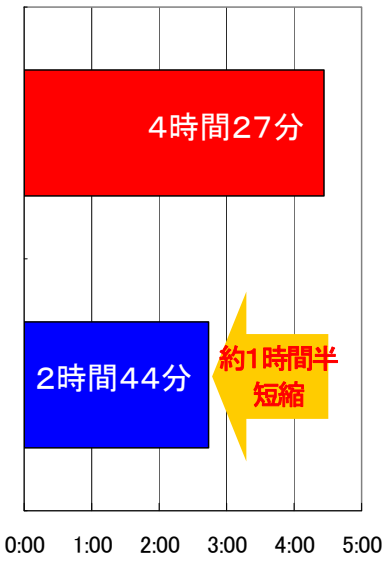
① 東九州道＋国道10号

・供用区間利用

東九州自動車道整備後

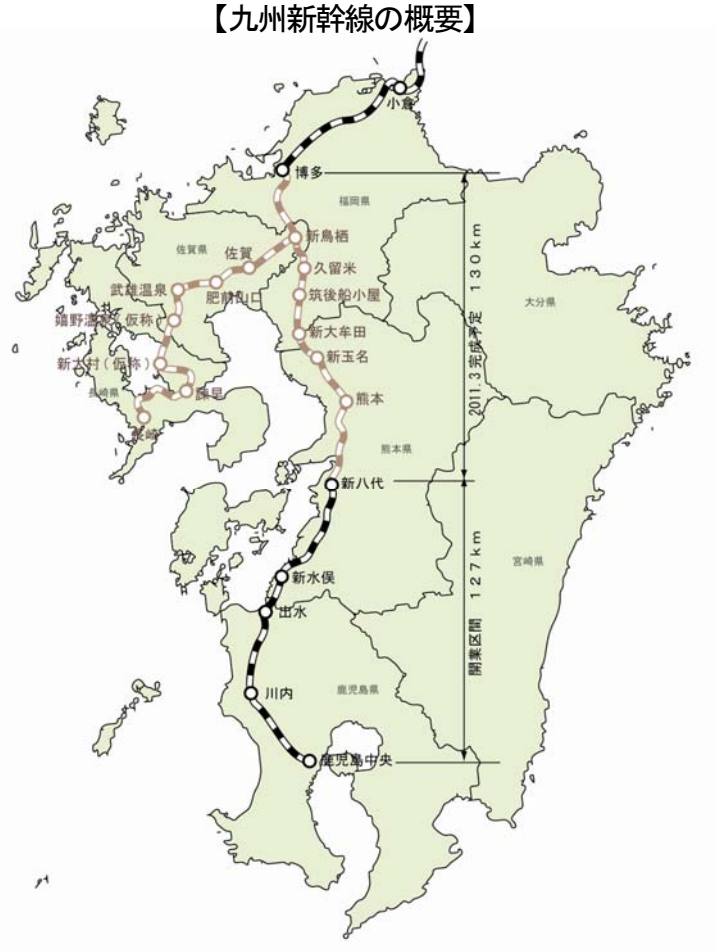
②東九州自動車道(想定)

・宮崎IC～大分IC



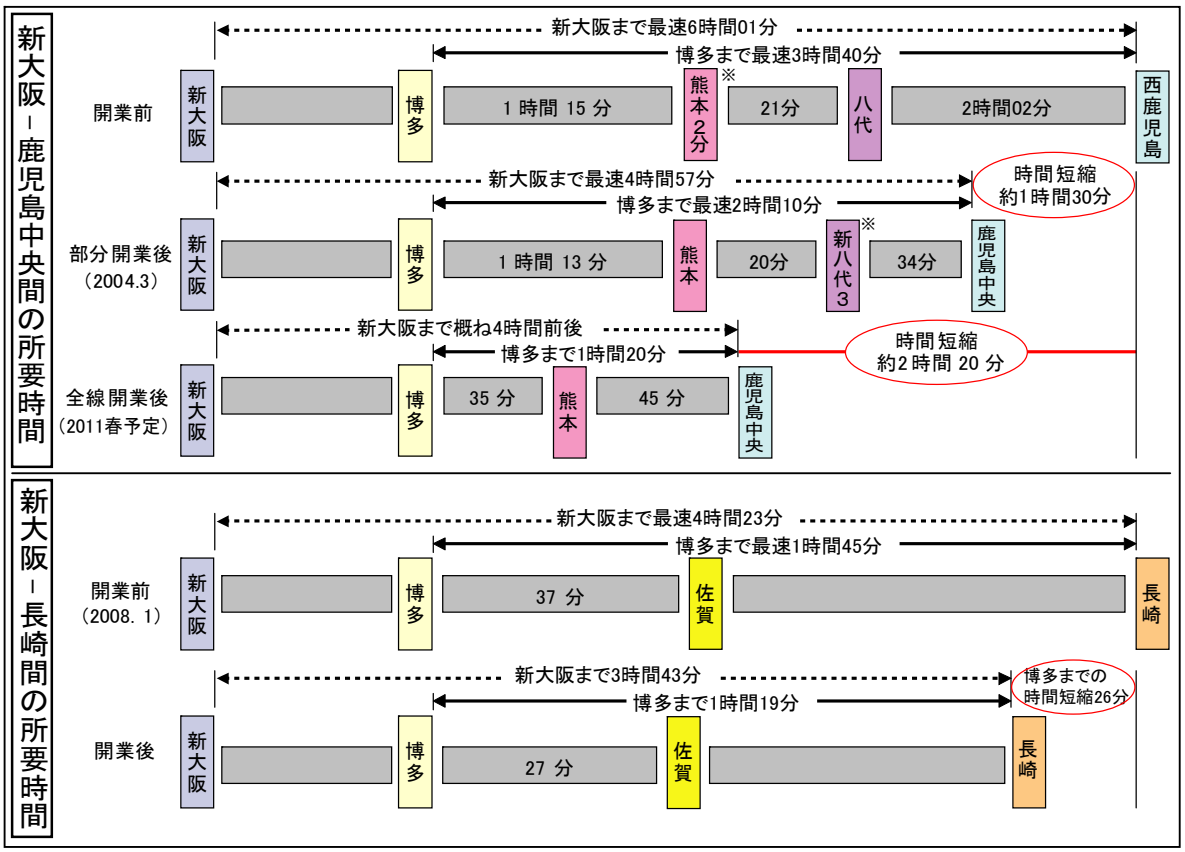
資料:宮崎県

【九州新幹線の概要】



資料:九州運輸局

【九州新幹線の開業による時間短縮】



資料:（博多～西鹿児島間）九州運輸局、（新大阪～西鹿児島間）JR九州、（博多～佐賀）佐賀県、（新大阪、博多～長崎）長崎県
※開業前の熊本の2分及び部分開業後の新八代の3分は停車時間
※西九州（長崎）ルートのうち、新鳥栖～武雄温泉間及び諫早～長崎間は在来線活用区間

（３）頻発する自然災害と豊かで美しい自然環境等を有する地域

九州地方は、梅雨期に集中豪雨が多発するとともに、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、全国の土砂災害の約2割、崖崩れの約3割が九州地方で発生している。

一方、九州地方は、温暖な気候と、世界最大級のカルデラを有する阿蘇山や世界遺産に登録された屋久島など、豊かで変化に富んだ美しい自然環境に恵まれている。

①頻発する水害、土砂災害等

九州地方は、台風や梅雨期の豪雨が多い地理条件にあるとともに、災害が発生しやすい地形・地質のため、我が国でも災害の多い地域となっている。

特に、九州南部のシラス等特殊土壌地帯が分布していること、有明海（ありあけかい）・八代海（やつしろかい）沿岸は古くからの干拓地でゼロメートル地帯が多数存在することも災害を引き起こす一因となっている。

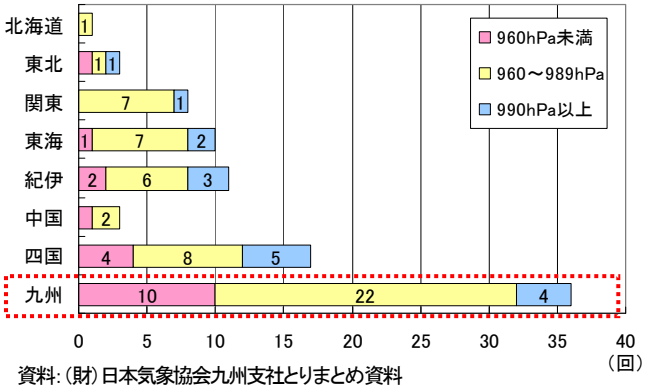
また、2005年には、福岡西方沖地震による大規模災害が発生しており、近い将来、東南海・南海地震等の大規模地震による津波等の影響が懸念されている。

さらに、九州地方には、阿蘇山（あそさん）や雲仙岳（うんぜんだけ）、霧島山（きりしまやま）、桜島（さくらじま）等の活動的で重点的に観測が必要な活火山が多い。

【集中豪雨による水害の状況（さつま町 2006.7）】

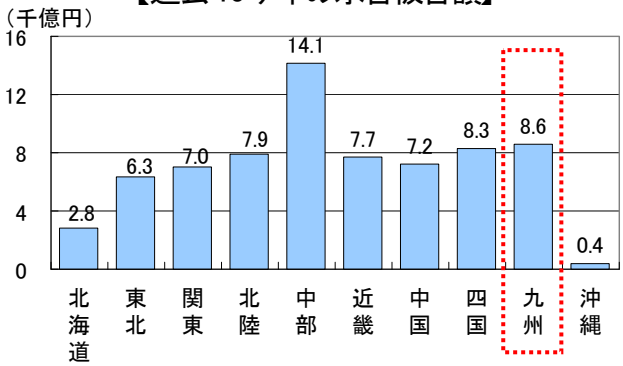
資料：九州地方整備局

【地域別台風上陸数】



資料:（財）日本気象協会九州支社とりまとめ資料
※1977～2007年

【過去 10 ヶ年の水害被害額】



資料:「水害統計」国土交通省
※1998～2007年

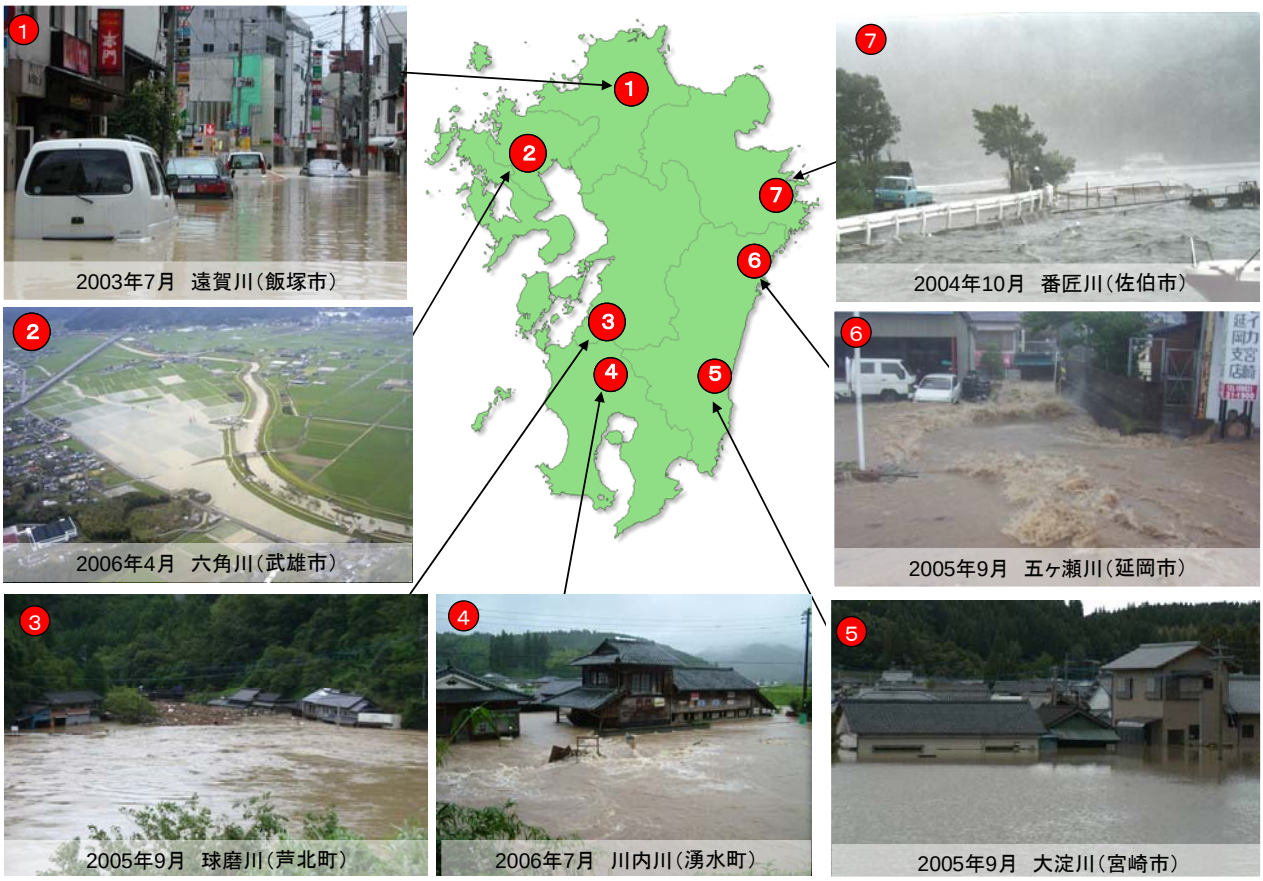
【高潮による越波状況（雲仙（うんぜん）市 2004 年）】

資料:九州地方整備局

【集中豪雨よる堤防被害（鹿屋（かのや）市 2004.8）】

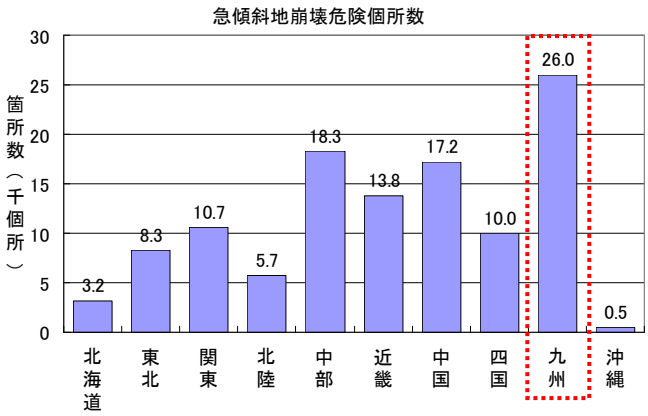
資料:九州地方整備局

【九州における近年の主な水害の状況】



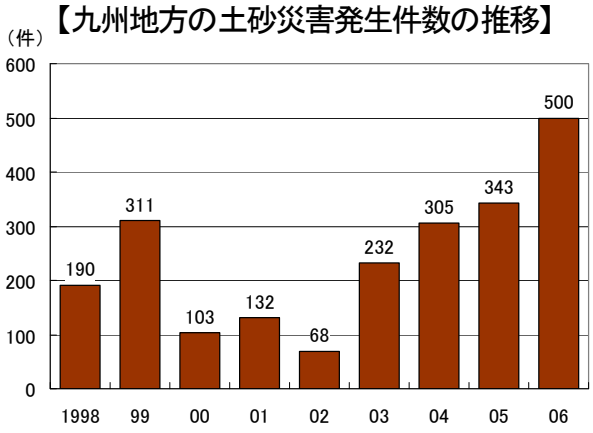
資料:九州地方整備局

【急傾斜地崩壊危険箇所数】



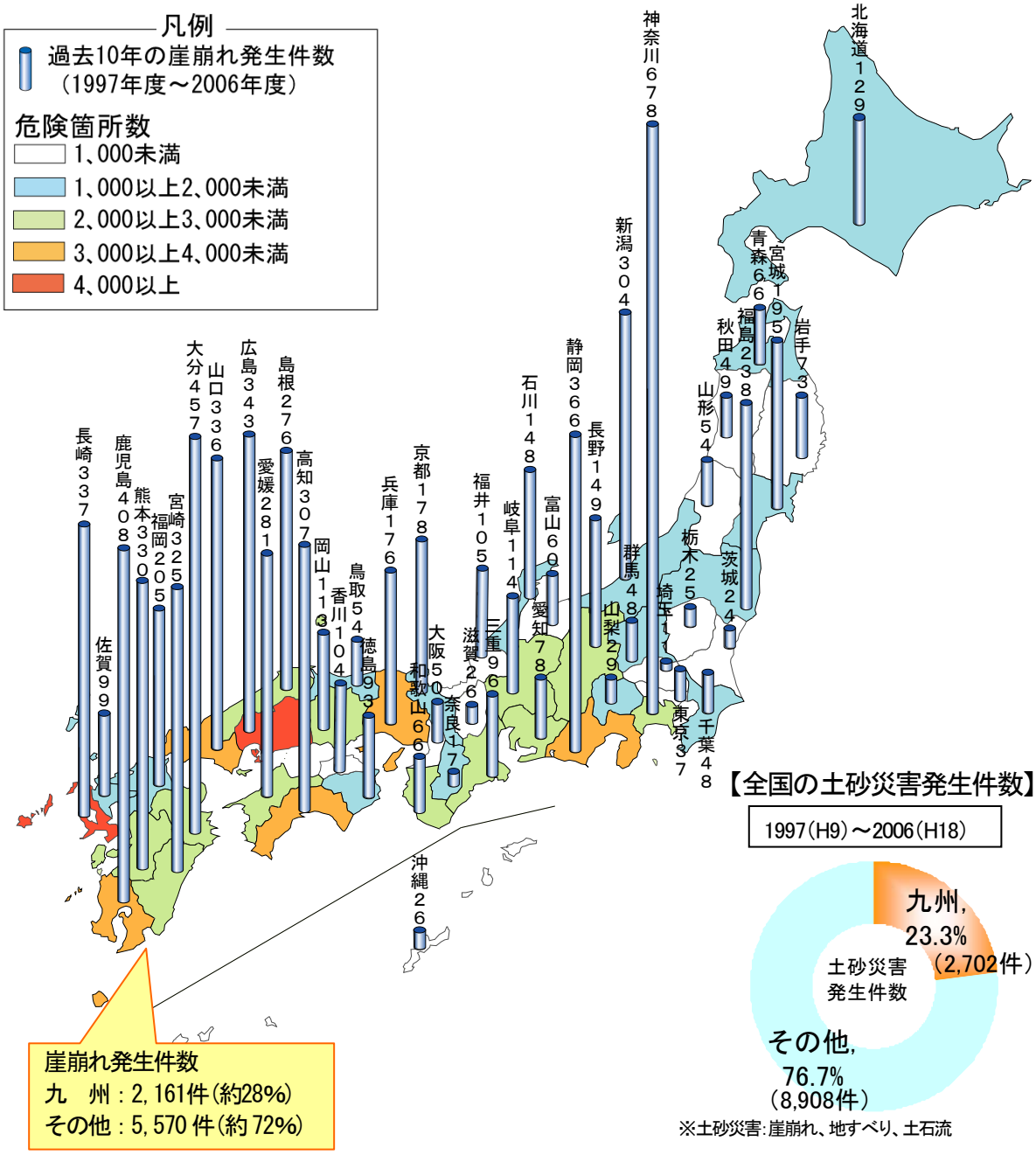
資料:国土交通省

【九州地方の土砂災害発生件数の推移】



資料:国土交通省

【全国の崖崩れ発生件数】



資料:九州地方整備局

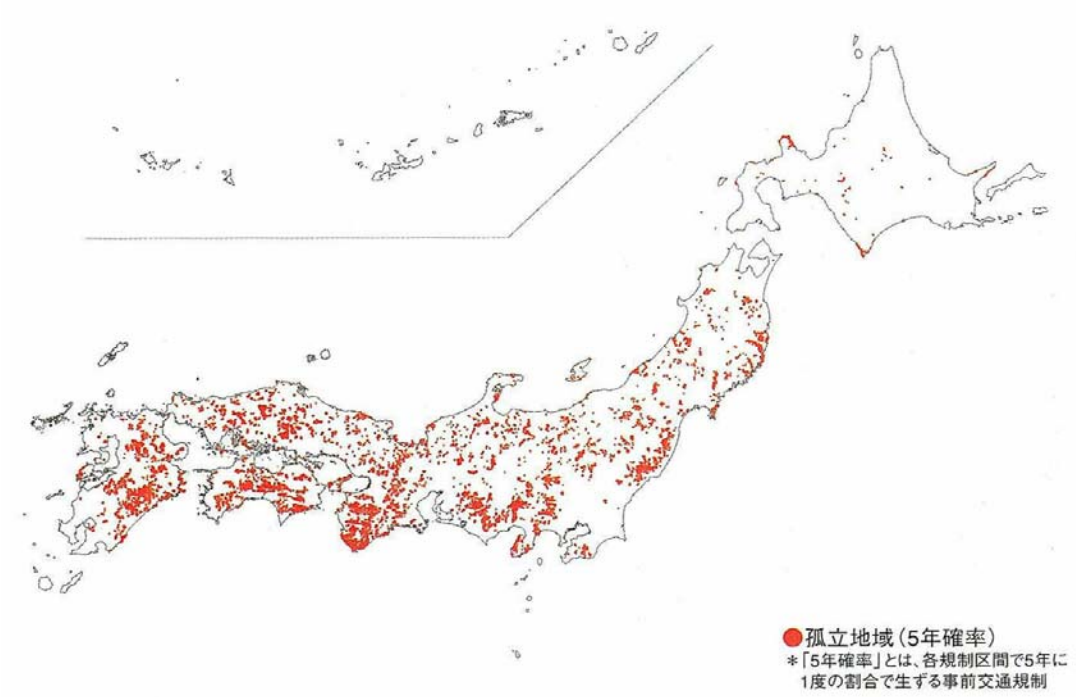
【全国の土砂災害発生件数】

1997(H9)～2006(H18)

※土砂災害:崖崩れ、地すべり、土石流

資料:国土交通省

【事前通行規制実施に伴う孤立地域の分布】



資料:「TURN 道の新ビジョン」国土交通省

【集中豪雨による道路の分断（美里町 2007.7）】

資料:九州地方整備局

【集中豪雨による道路の分断（垂水市 2005.9）】

資料:九州地方整備局

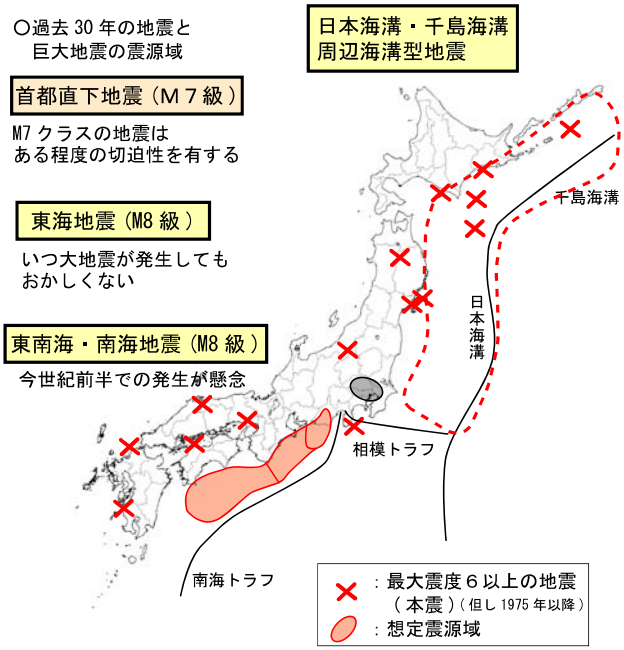
【土砂災害の状況（美里町 2007.7）】

資料:九州地方整備局

【土砂災害の状況（日之影町 2005.9）】

資料:九州地方整備局

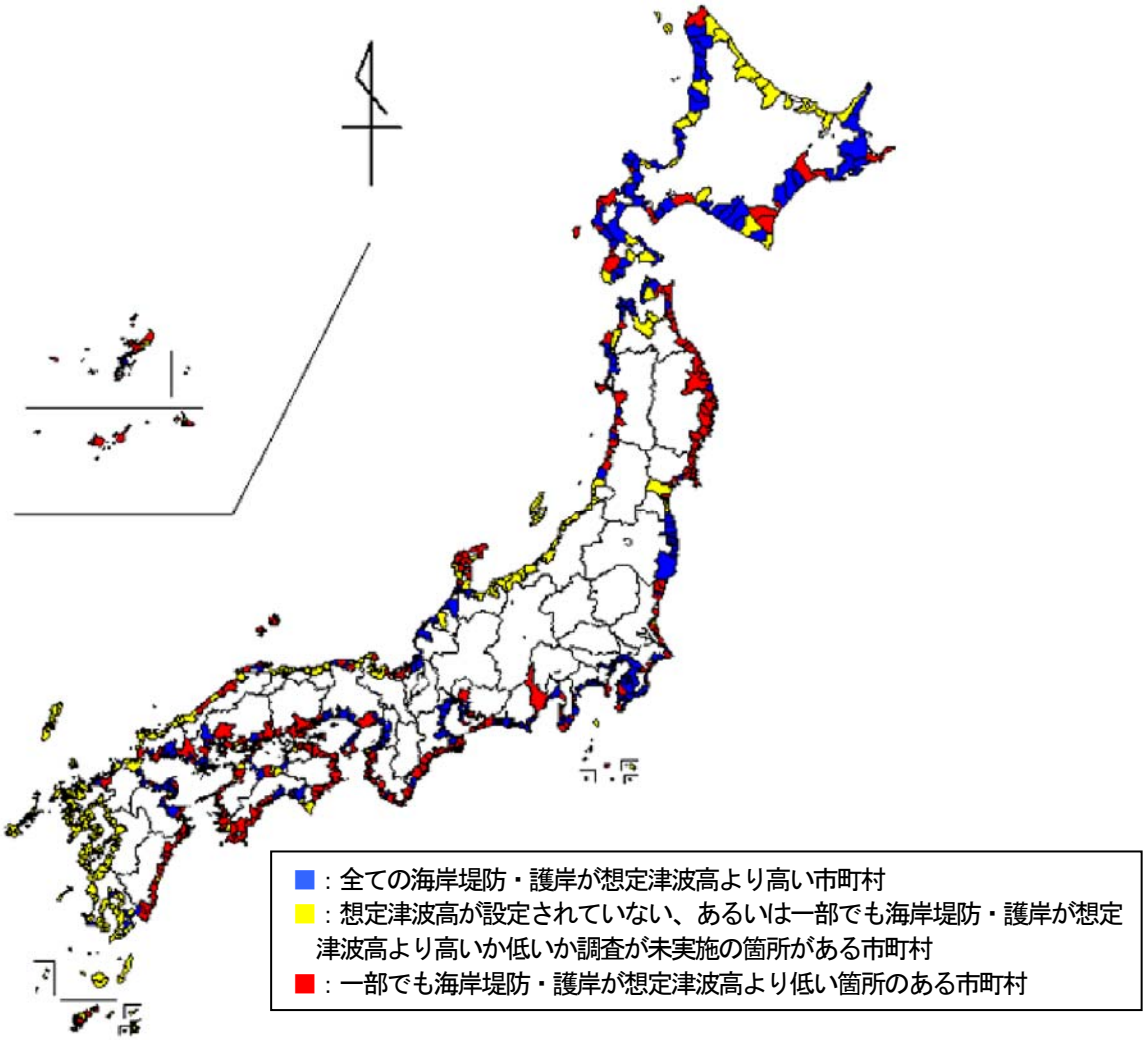
【大規模地震の震源域と被害想定】



		首都直下地震	東海地震	東南海・南海地震
人的被害				
死者数		約13,000人	約7,900人～9,200人	約12,100人～17,800人
	揺れ（建物倒壊等）	約3,300人	約6,700人	約6,600人
	津波		約400人～1,400人	約3,300人～8,600人
	火災	約8,000人	約200人～600人	約100人～500人
	崖崩れ	約600人	約700人	約2,100人
経済被害（最大）				
直接被害		約67兆円	約26兆円	約43兆円
	建物被害	約55兆円	約18兆円	約30兆円
間接被害		約45兆円	約11兆円	約14兆円
	生産停止	約13兆円	約3兆円	約5兆円
	交通寸断	約6兆円	約2兆円	約1兆円
	地域外波及	約26兆円	約6兆円	約8兆円
合計		約112兆円	約37兆円	約57兆円

資料：第7回社会資本整備審議会総会資料

【海岸堤防高さの状況】

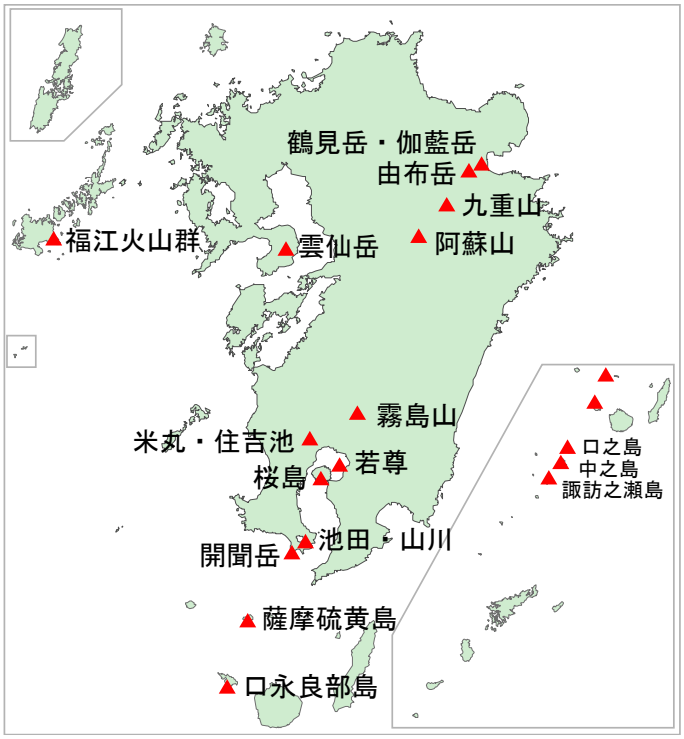


資料：国土交通省河川局
※2004年5月調査結果

【福岡西方沖地震による被害（福岡市 2005 年）】

資料：九州地方整備局

【九州地方の活火山】



資料：気象庁

【雲仙岳（長崎県）】

資料：気象庁

【桜島（鹿児島県）】

資料：気象庁

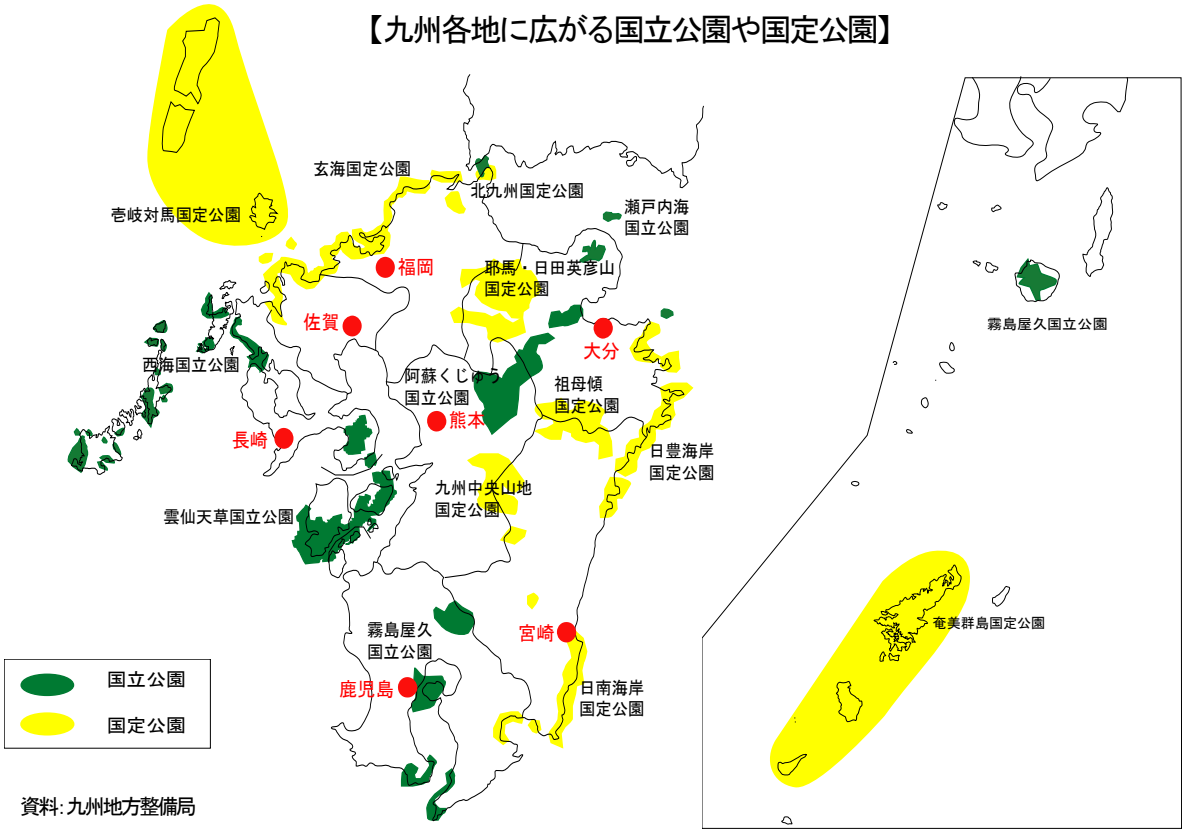
②豊かで美しい自然環境を有する地域

九州地方は、温暖な気候と、世界最大級のカルデラを有する阿蘇山(あそさん)や世界遺産に登録された屋久島(やくしま)など、豊かで変化に富んだ美しい自然環境に恵まれており、棚田、里山や名水など、歴史文化の中で守りはぐくまれてきた自然も多く残されている。

高度成長期には環境汚染による水質汚濁等を経験したが、近年では、河川や海域の水質に関する環境基準の達成率は改善傾向にある。しかし、有明海(ありあけかい)、八代海(やつしろかい)等の閉鎖性海域は、その閉鎖性により物質循環・水循環の停滞がみられ、水質や底質の改善が課題となっている。

また、人口集積が進む九州北部においては、人口あたりの降水量が少ない上に貯留施設等が充分でないことから渇水が頻発する傾向にある。

【九州各地に広がる国立公園や国定公園】



資料:九州地方整備局

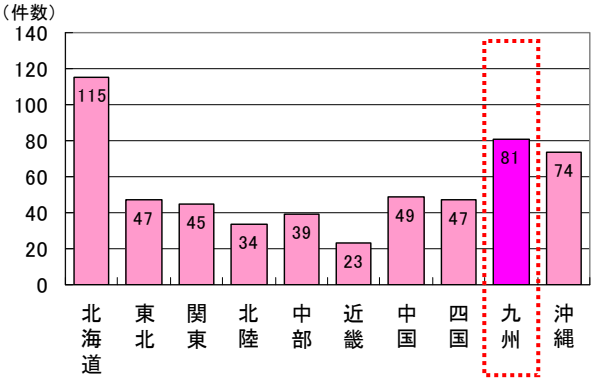
【世界遺産に登録されている屋久島(屋久島町)】

資料:(社)鹿児島県観光連盟

【草千里ヶ浜(阿蘇市)】

資料:熊本県

【すぐれた植物群落の件数】



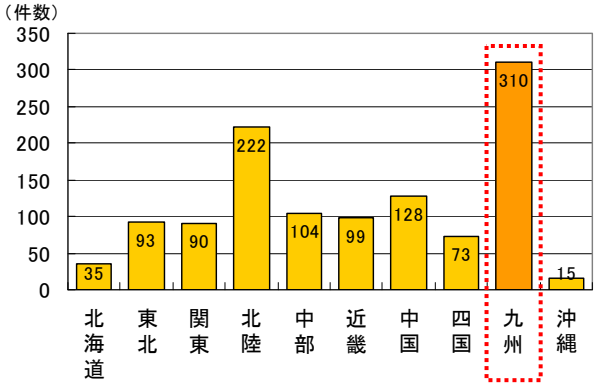
資料:「第１回緑の国勢調査」環境省

＜すぐれた植物群落＞

①貴重な種:「日本特産または地方特産」、「希産種」、「世界または日本における南限または 北限」「その他重要な種」

②貴重な群落:「各種の群落がまとまっている地域、典型的な垂直分布をなし、貴重と認められる もの」、「自然性、希少性の高いもの」、「その他重要なもの」

【すぐれた地形・地質・自然環境の件数】

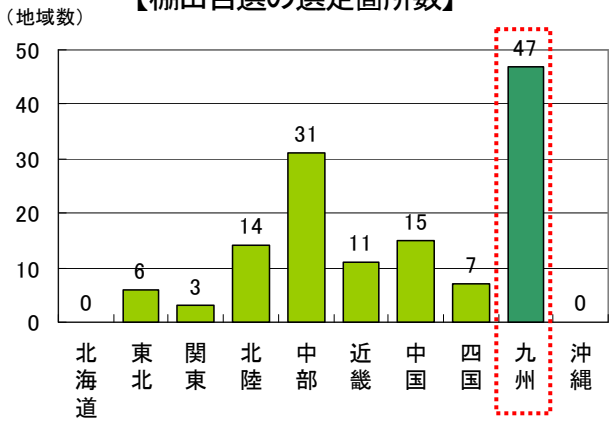


資料:「第１回緑の国勢調査」環境省

＜すぐれた地形・地質・自然環境＞

①典型的なもの、②希少なもの、③学術的に貴重なもの、④その他重要なもの

【棚田百選の選定箇所数】



資料:農林水産省

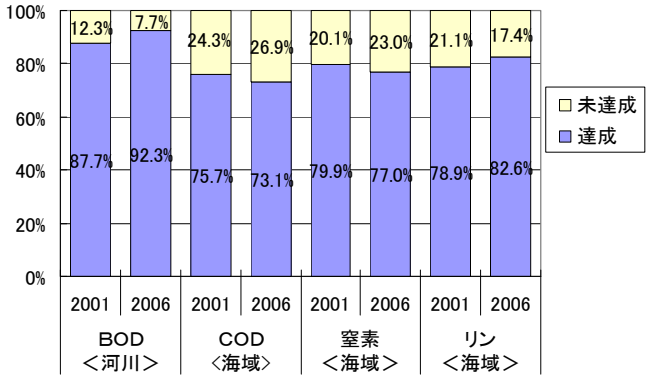
【マングローブ原生林（奄美（あまみ）市）】

資料:九州地方整備局

【蕨野（わらびの）の棚田（唐津（からつ）市）】

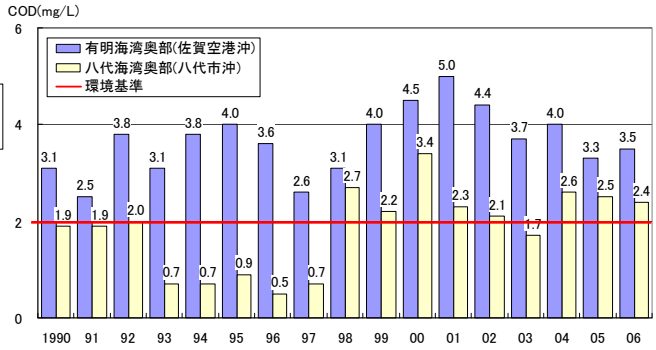
資料:九州地方整備局

【九州の河川・海域の環境基準達成状況】



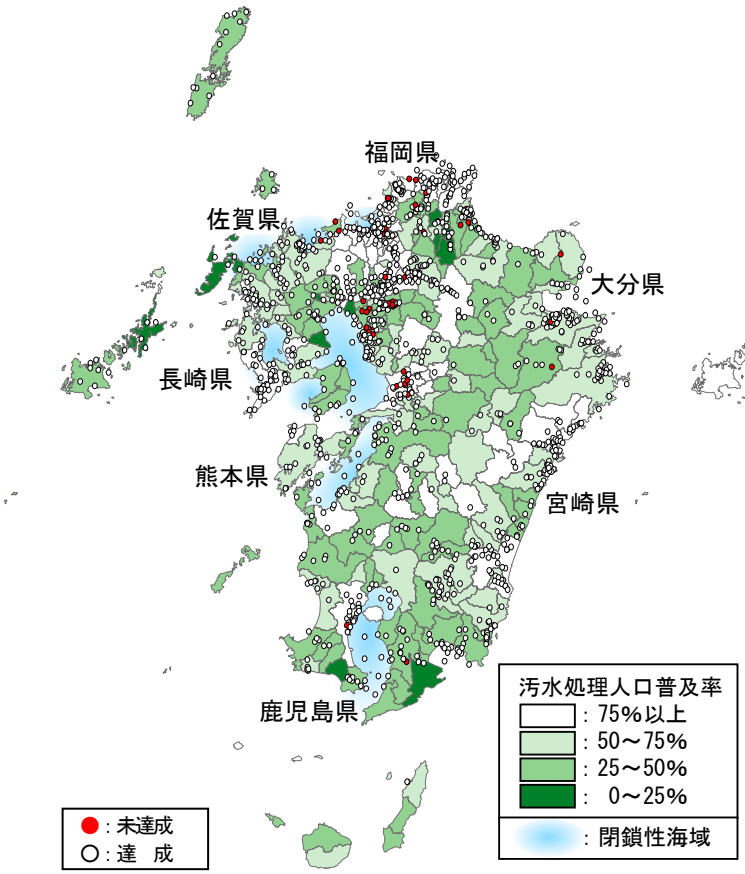
資料:「環境GIS公共用水域水質測定結果」(独)国立環境研究所
単位:基準点数
※BOD(生物化学的酸素要求量)、COD(化学的酸素要求量)は水質の状態を示す値

【有明海(ありあけかい)と八代海(やつしろかい)の COD の推移】



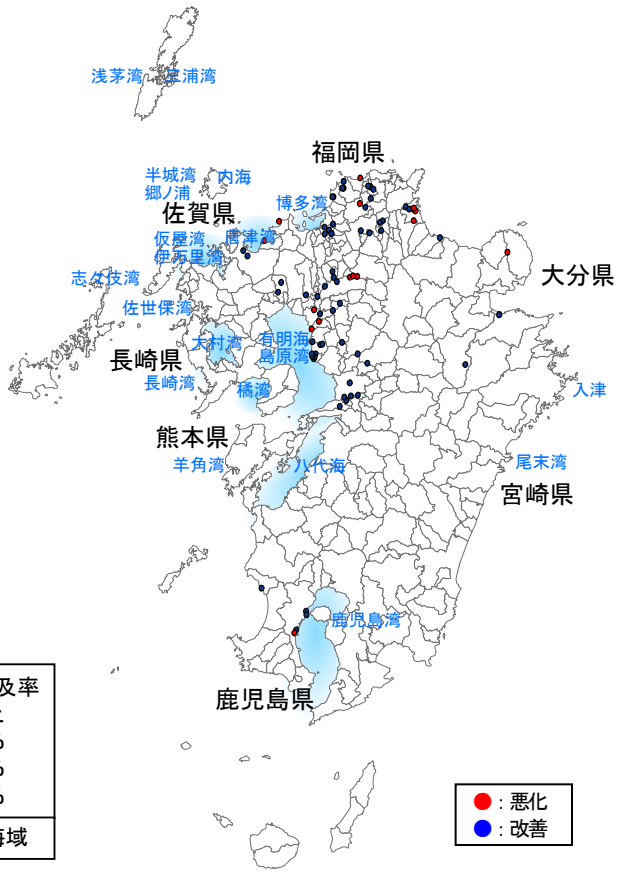
資料:「公共用水域水質調査」(独)国立環境研究所
※生活環境保全に係る海域の環境基準(水産1級)2mg/l以下
※COD(化学的酸素要求量)は水質の状態を示す値

【汚水処理人口普及率と環境基準達成状況】



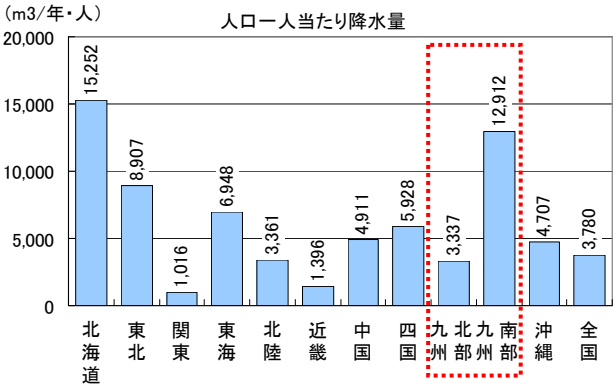
資料:「水質:環境GIS公共用水域水質測定結果」2006年度
汚水処理人口普及率:九州地方整備局
※環境基準達成状況:2005年度、汚水処理人口普及率:2006年度末
※「汚水処理整備率」は、2003年より「汚水処理人口普及率」に名称を変更
※BOD(生物化学的酸素要求量)、COD化学的酸素要求量)は水質の状態を示す値

【環境基準達成状況の変化(2001－2006 年)】



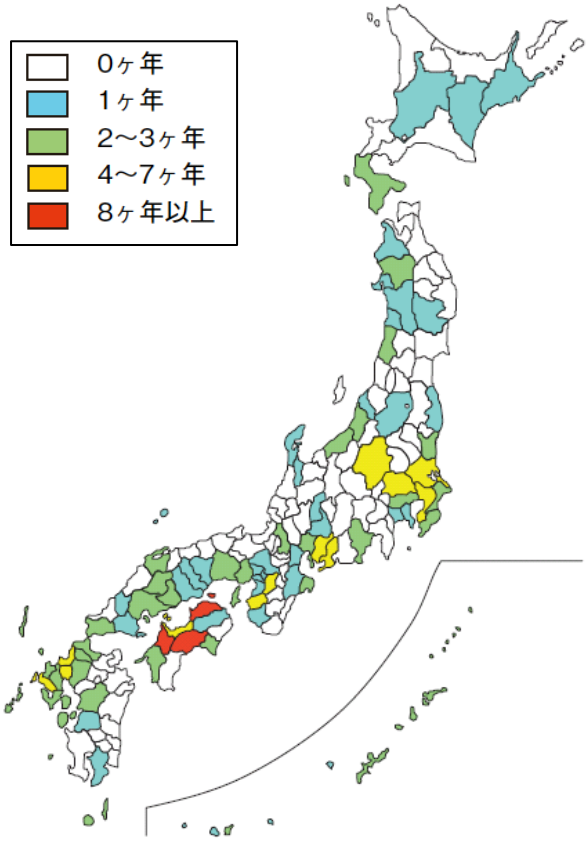
資料:「環境GIS公共用水域水質測定結果」2001,2006年度
※達成・未達成状況が変化した地点のみ表示
※BOD(生物化学的酸素要求量)、COD(化学的酸素要求量)は水質の状態を示す値
※閉鎖性海域:窒素又は燐が海洋植物プランクトンの著しい増殖の恐れのある海域として環境庁長官が定めた海域(平成5年8月27日付環境庁告示第67号)

【地域別人口 1 人あたり降水量】



資料:降水量:気象庁(H19)　人口・面積:「H17国勢調査」
※一人あたり降水量＝県庁所在地の年降水量×面積÷人口

【過去 20 年間の渇水発生状況】

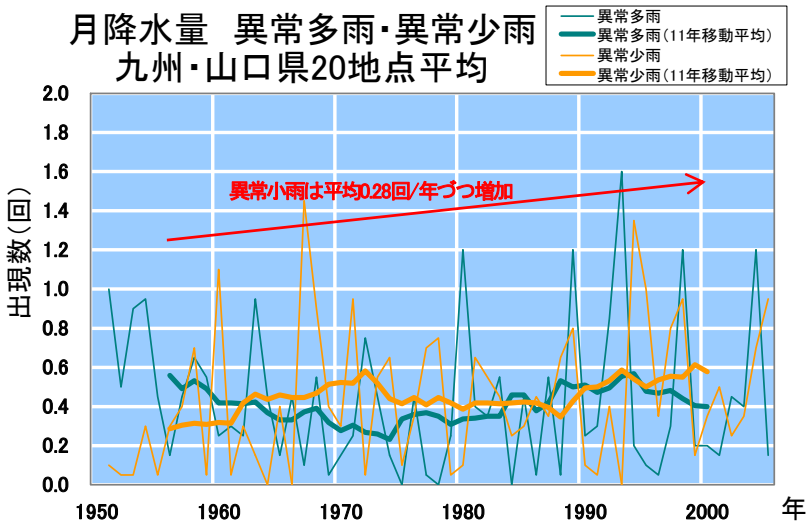


資料:「H20日本の水資源」国土交通省土地・水資源局水資源部
※1988年から2007年の間で，上水道について減断水のあった年数を図示

【渇水時の萱瀬(かやぜ)ダムの状況(大村(おおむら)市 2007.12)】

資料:長崎県

【九州周辺の異常多雨・異常小雨の発生状況】



資料:「異常気象レポート九州・山口県版2006」福岡管区気象台に九州地方整備局加筆
※異常多(小)雨: 月降水量が平年値統計期間における最大値以上(最小値以下)の場合に異常多雨(少雨)とする。
※変化傾向は一次回帰式より求めた50年間あたりの異常小雨の出現数の変化(傾き)を示す。

2. 九州地方における近年の状況変化とこれまでの取り組み

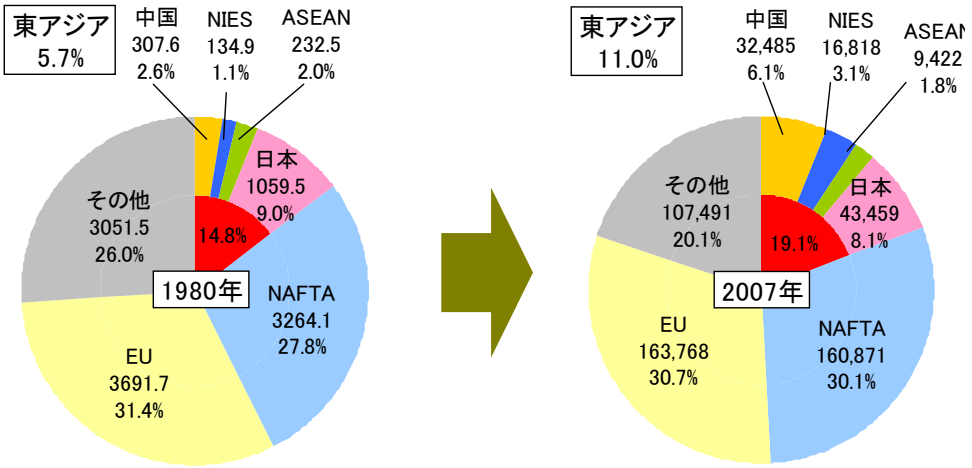
(1)東アジアの著しい経済発展と九州との交流拡大

九州地方は、経済発展が続く東アジアとの結びつきが強く、貿易額や企業進出、入国者のうちアジアの占める割合は全国平均よりも高い。また、九州地方とアジアの物流において重要な役割を担う外貿コンテナ貨物は、近年その量が増加しており、そのうち東アジア航路の占める割合も拡大している。

①東アジアの著しい経済発展

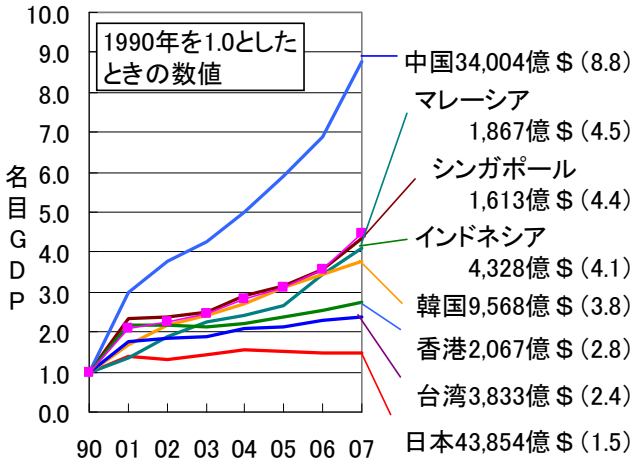
近年、経済発展が続く東アジアでは、製品や原材料を輸送する船舶の大型化に対応した大規模港湾施設や高速道路など経済成長を支える社会基盤を急速に整備し、世界経済における位置づけを高めている。特に中国では、昭和 57 年(1982 年)以降に約4万kmの高速道路が整備され、近年 16 年間で GDP が約 7 倍になるなど急速な成長を示している。

【各国・地域の GDP とシェアの推移】



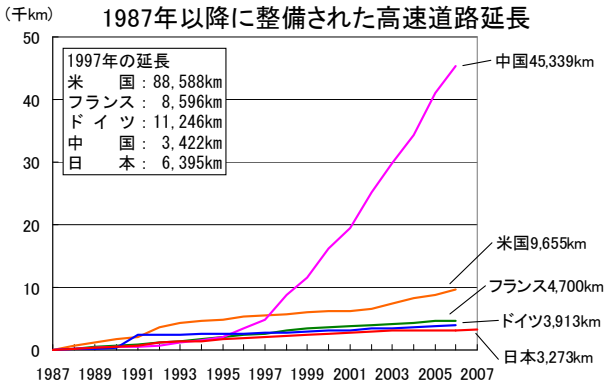
資料:国土交通省 ※上段:国・地域名、中段:名目GDP(億$)、下段:シェア

【アジアの主な国・地域の GDP の推移】



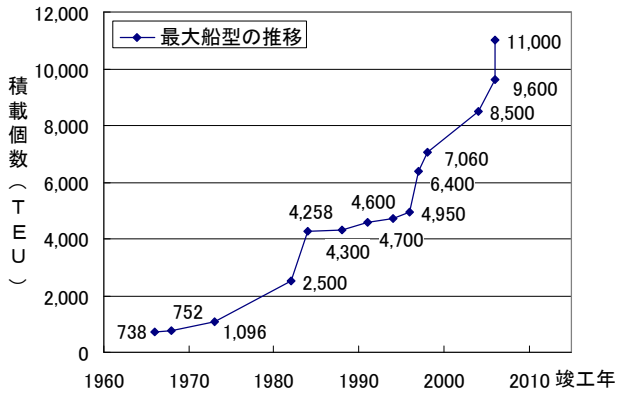
資料:経済企画庁調査局編「アジア経済」JETRO、世界の統計2009
※カッコ内は1990年から2007年までの伸び率

【諸外国における近年の高速道路整備状況】



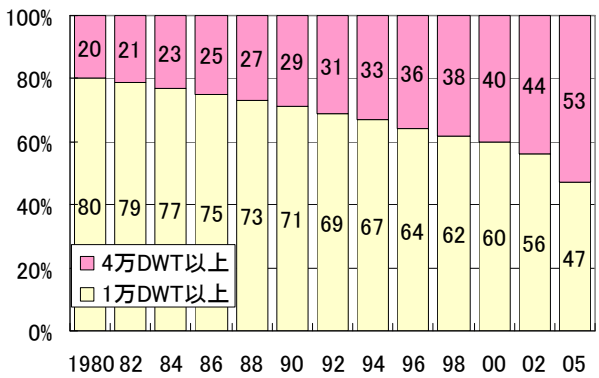
資料:米国:Highway Statistics、
フランス:Memento de transport
ドイツ:Verkehr in Zahlen
中国:中国交通年鑑
日本:国土交通省資料
※日本は年度末、アメリカ、フランス、ドイツ、中国は年末のデータ

【コンテナ船の大型化の推移と今後の動向】



資料:「平成18年度国土交通白書」国土交通省
※TEU:20ft(コンテナ長さ)換算のコンテナ取扱個数の単位

【バルクキャリア船型の推移】



資料:2002年まで「日本商船船腹統計2002」より作成
2005「平成18年度国土交通白書」
※バルクキャリア:貨物をバラで積み込む船で、主に石炭、鉄鉱石などの原料輸送に使用される。

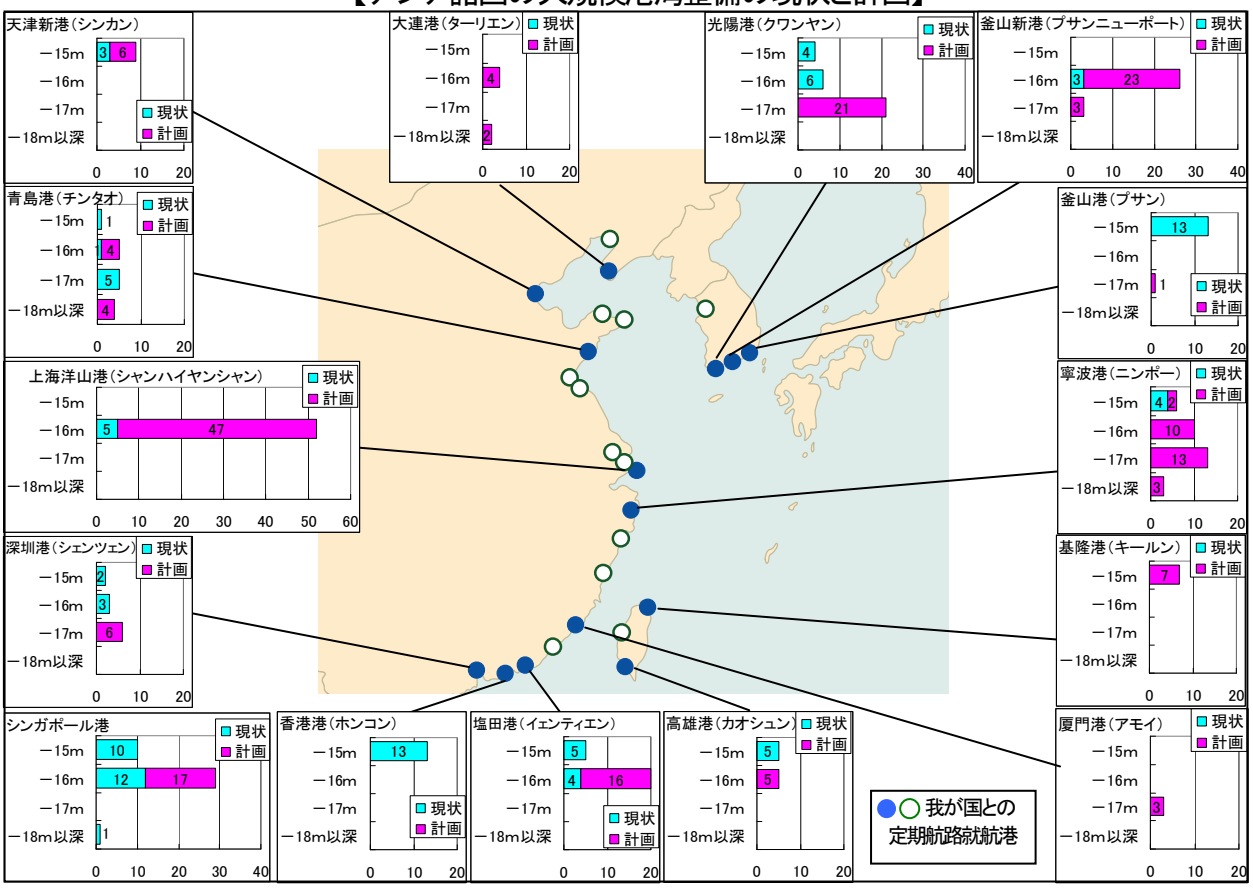
【釜山港(ぷさん)コンテナターミナル】

資料:釜山地方海洋水産庁パンフレット

【上海洋山港(しゃんはいやんしゃん)】

資料:上海国際港湾(集団)有限公司HP

【アジア諸国の大規模港湾整備の現状と計画】



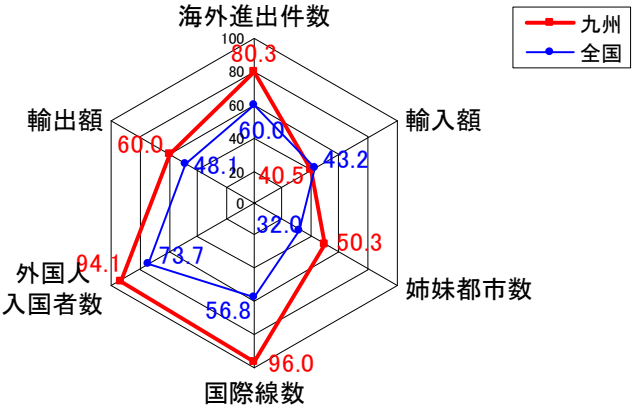
資料:OCD調査、各港HP、CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOKより国土交通省作成 ※単位:バース

②東アジアとの交流の拡大

九州地方は、東アジアとの結びつきが強く、貿易額や企業進出、入国者のうちアジアの占める割合は全国平均よりも高い。なかでも、韓国からの九州地方への入国者の増加はめざましく、アジア全体の約7割を占める。また、九州地方と東アジアの物流において重要な役割を担う外貿コンテナ貨物は、近年その量が増加しており、そのうちアジア航路の占める割合も拡大している。

さらに、東アジア規模での国際分業を示す自動車部品の輸出入やリサイクル資源の輸出、九州地方への入国者数における東アジアの割合が増加しており、産業や観光、学術・文化などの様々な面での交流が拡大している。

【国際交流のうちアジアの占める割合】

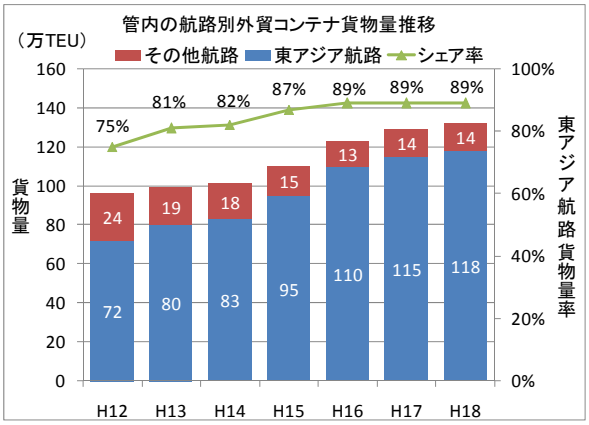


資料:九州経済産業局 ※2007年 単位:%

※アジア:韓国、北朝鮮、中国、台湾、モンゴル、香港、ベトナム、タイ、シンガポール、マレーシア、ブルネイ、フィリピン、インドネシア、カンボジア、ラオス、ミャンマー、インド、パキスタン、スリランカ、モルディブ、バングラデシュ、東ティモール、マカオ、アフガニスタン、ネパール、ブータン

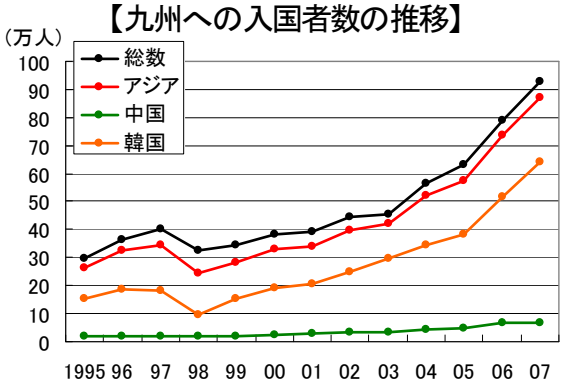
【外貿コンテナ貨物量の推移】

資料:「港湾統計」



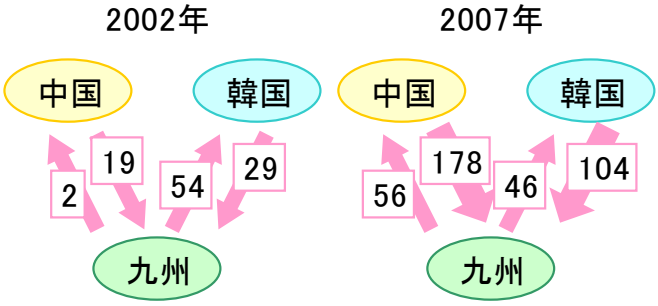
※TEU:20fit(コンテナ長さ)換算のコンテナ取扱個数の単位

【九州への入国者数の推移】



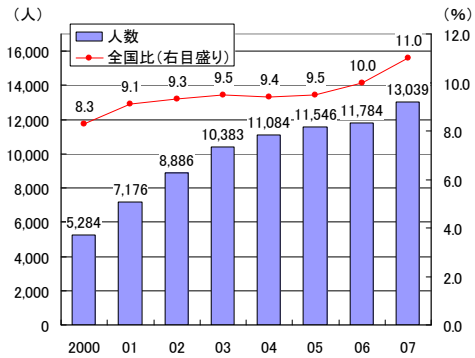
資料:「出入国管理統計年報」法務省

【自動車部品の輸出入の動向】



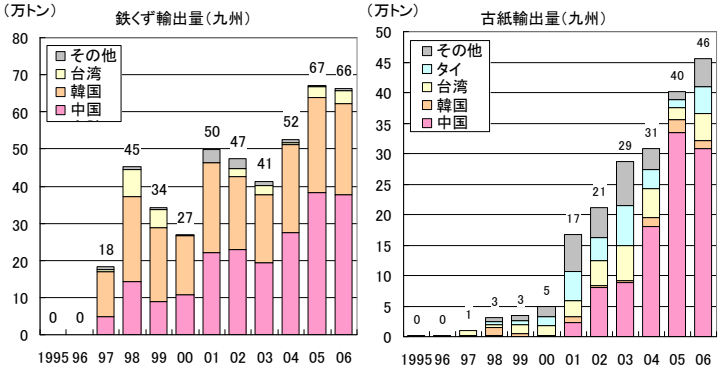
資料:「貿易統計」財務省

【九州の留学生数の推移】



資料:「留学生受け入れの概況」(独)日本学生支援機構から作成

【九州のリサイクル資源(鉄くず・古紙)輸出量】



資料:「貿易統計」財務省(2グラフとも)

※その他:北朝鮮、ベトナム、シンガポール、マレーシア、フィリピン、インドネシア、インド、ドイツ、スイス、アメリカ合衆国、メキシコ、オーストラリア、(タイ)

※管内の空港港湾からの輸出量

（２）本格的な人口減少社会の到来と急速な少子高齢化の進展

九州地方の人口は減少に転じており、今後も、全国を上回る速さで高齢化が進行することが予測されている。

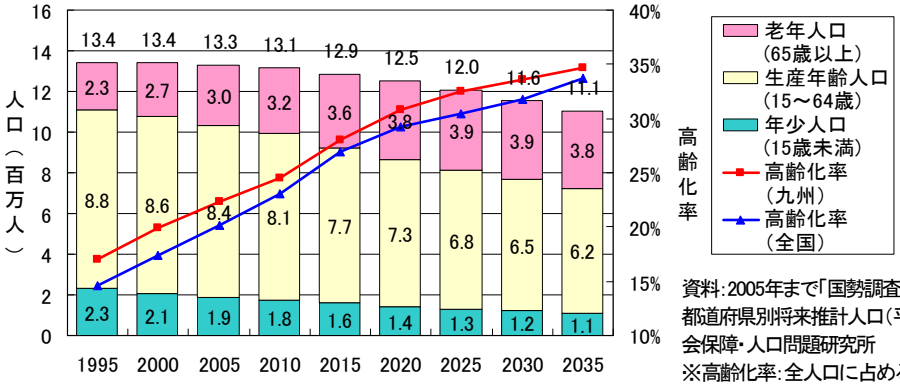
また、人口減少と高齢化は、地理的制約の厳しい離島・半島や県境付近の中山間地域で顕著となっており、過疎地域の人口は全国で最も多く、社会的サービスの維持や地縁型コミュニティの衰退に直面しているとともに、将来的に機能の維持が困難となる集落の増加も懸念されている。

①人口減少と全国に先行する高齢化

九州地方では、全国に先行して人口減少期に移行しており、今後も人口減少と高齢化がさらに進展すると予測されている。

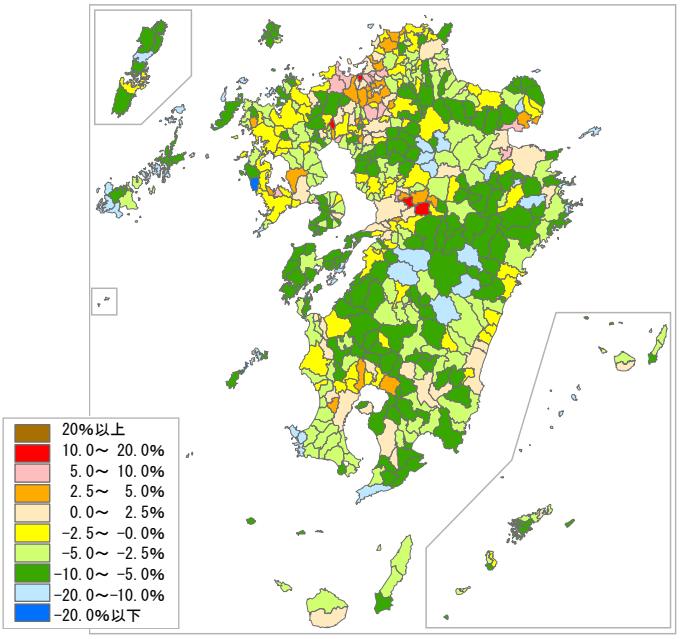
九州各県の合計特殊出生率は、全国並み若しくは全国よりも高い水準にあるものの、依然、低い数値で推移しており、九州全体での少子化が急速に進展している。

【九州地方の年齢別人口の推移と推計】



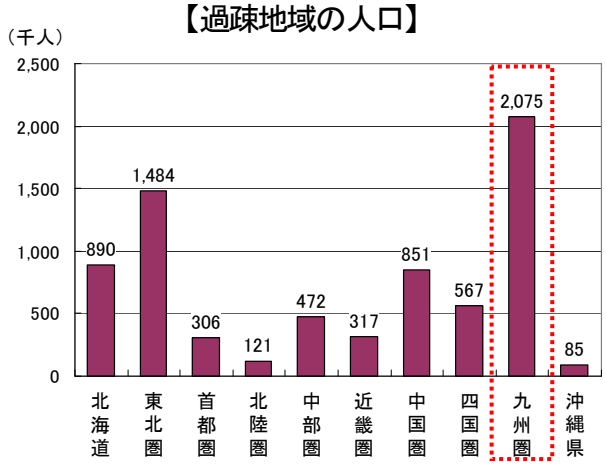
資料：2005年まで「国勢調査」総務省、2010年以降「日本の都道府県別将来推計人口（平成19年5月推計値）」国立社会保障・人口問題研究所
※高齢化率：全人口に占める65歳以上人口の割合

【市町村別人口増減率（2000～2005 年）】



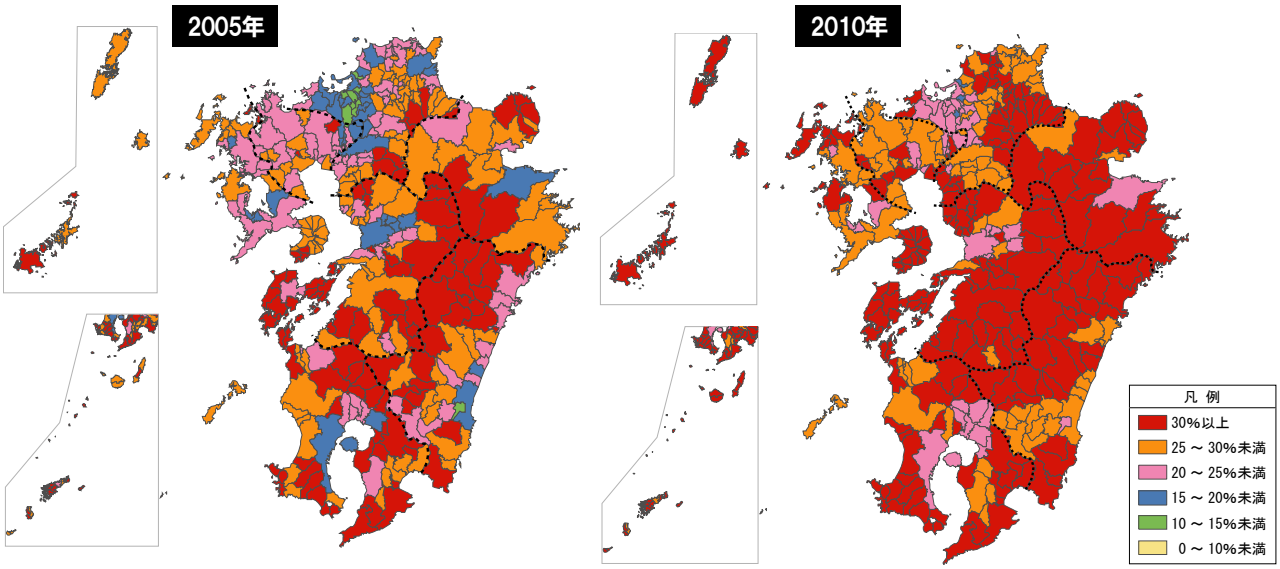
資料：「国勢調査」総務省※行政界は2000.10現在

【過疎地域の人口】



資料：「過疎地域等における集落の状況に関するアンケート調査」国土交通省
※2006年4月時点における過疎地域自立促進特別措置法における過疎地域市町村
※過疎地域とは一定の人口減少率、財政力指数等を満たす市町村（過疎法第2条、第32条、第33条、過疎法施行規則）
※圏域は国土形成計画における広域ブロック

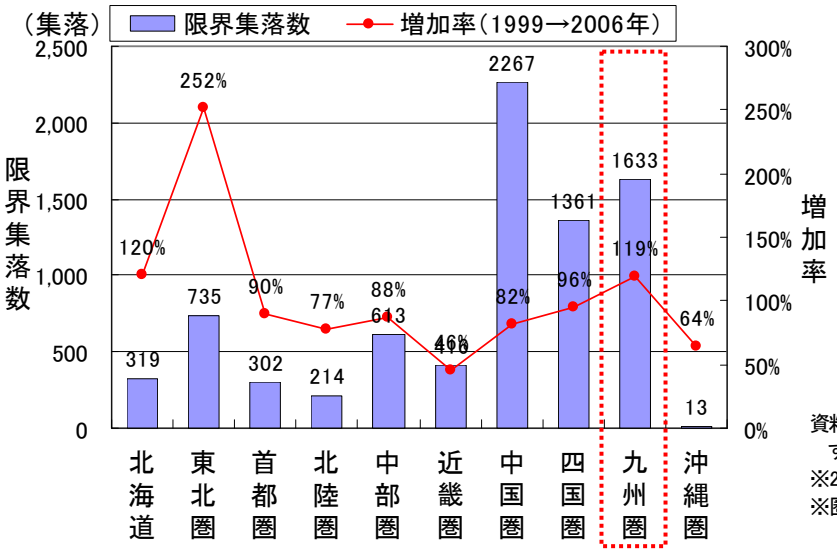
【市町村別高齢化率の現状と予測】



資料:「H17国勢調査」総務省
※行政界は2005.10現在
※高齢化率:全人口に占める65歳以上人口の割合

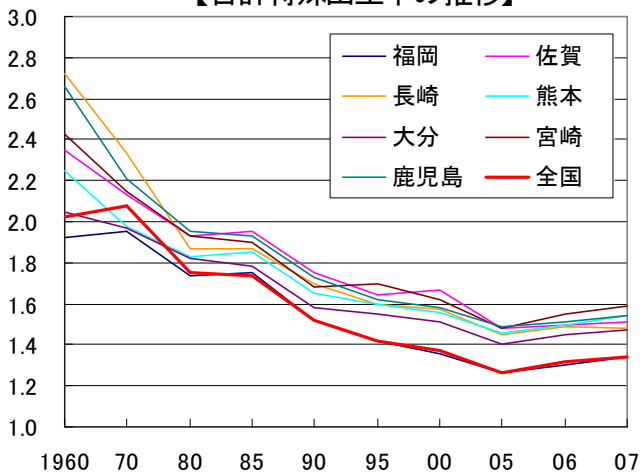
資料:(財)九州経済調査協会
※行政界は2005.10現在
※高齢化率:全人口に占める65歳以上人口の割合

【人口の 50%以上を 65 歳以上の高齢者が占める集落数】



資料:「国土形成計画策定のための集落の状況に関する現況把握調査(平成19年8月)」国土交通省
※2006年時点
※圏域は国土形成計画における広域ブロック

【合計特殊出生率の推移】

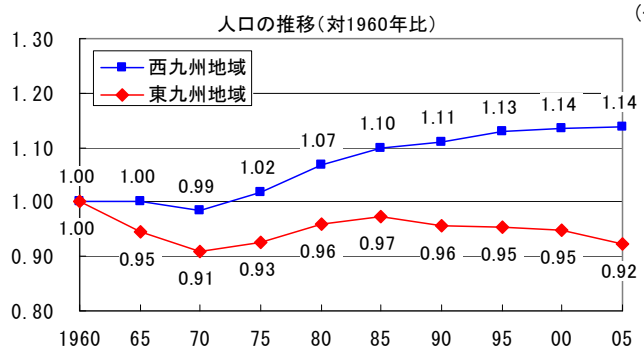


資料:「人口動態統計」厚生労働省
※合計特殊出生率:一人の女性が一生に生む子供の数

②九州内の東西・南北間格差の拡大

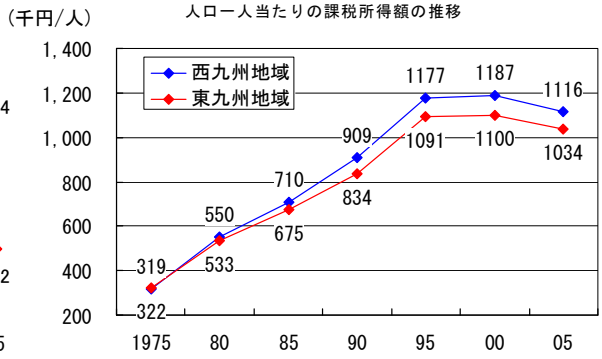
産業活動を支える高速道路網の整備率が低い東九州や九州南部では、高速道路網の整備が進んだ西九州や九州北部と比較し、一人当たりの所得の伸びが少なく、人口も減少するなど、東西・南北間の格差が拡大している。

【東九州と西九州の人口の推移】



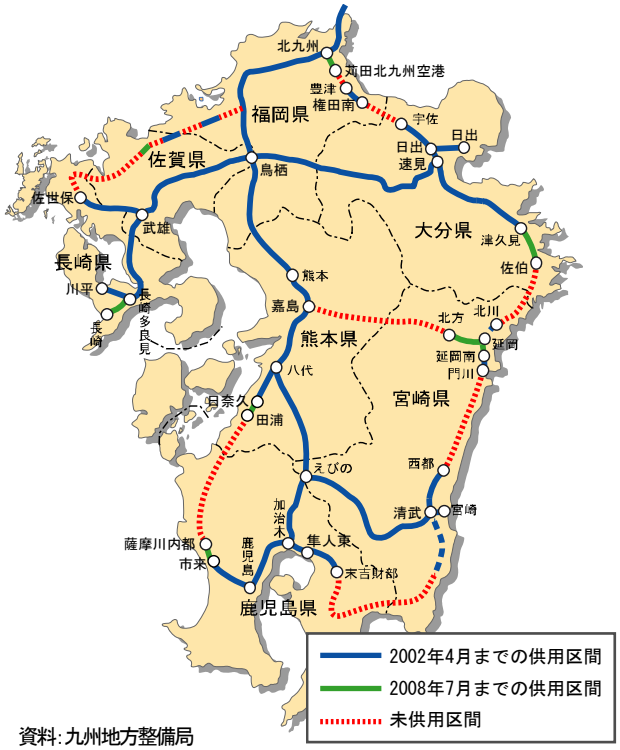
資料:「国勢調査」総務省

【東九州と西九州の課税所得の推移】

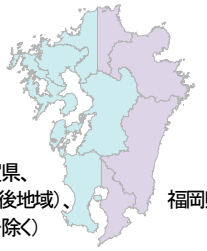


資料:「個人所得指標」(株)JPS

【九州の高速道路網】



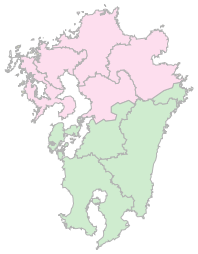
資料:九州地方整備局



※西九州:
長崎県、熊本県、佐賀県、
福岡県(福岡地域、筑後地域)、
鹿児島県(大隅地域を除く)

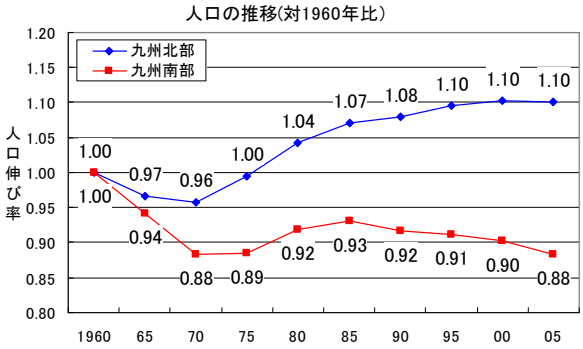
※東九州:
大分県、宮崎県、
福岡県(北九州地域、筑豊地域)
鹿児島県(大隅地域)

※九州北部:
福岡県、佐賀県、
熊本県(熊本都市圏以北)、大分県(大分都市圏以北)



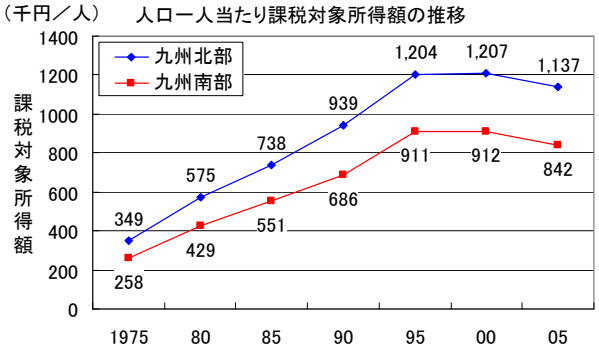
※九州南部:
熊本県(熊本都市圏以北を除く)、大分県(大分都市圏以北を除く)
宮崎県、鹿児島県

【九州北部と九州南部の人口の推移】



資料:「国勢調査」総務省

【九州北部と九州南部の課税所得の推移】



資料:「個人所得指標」(株)JPS

③都市への人口の集中と地方都市における中心市街地の空洞化

九州の人口移動は、各県では県庁所在都市への移動が進んでおり、九州全体で見ると福岡県を中心とした九州北部に人口が集中する傾向にある一方で、九州地方から東京圏への流出が近年拡大する傾向にある。

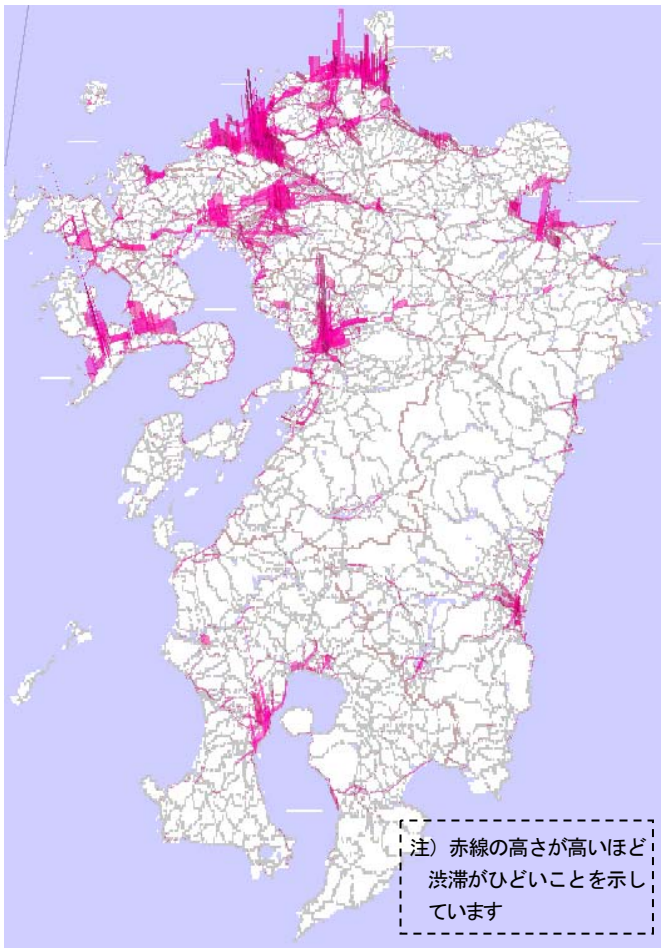
人口の集中する都市においては、慢性的な交通渋滞や交通事故、沿道環境の悪化など、また、地震時に火災の危険性が高い密集市街地や治水安全度が低い河川の貫流などが都市生活の快適性や安全性を低下させる要因となっている。

一方、既に人口減少局面に入った地方都市においては、モータリゼーションの進展等により、都市機能の郊外移転が進行し、移転跡の有効な利用を見出せない中心市街地の空洞化が生じている。これに対し、2006 年にまちづくり等に関連する法律が改正され、中心市街地の活性化に向けた取り組みや、ユニバーサルデザイン（すべての人が使いやすいデザイン）の理念に基づく取り組みが進展しつつある。

【転入・転出の状況】

資料:「住民基本台帳人口移動報告」総務省
※転入(転出)超過は±500 人以上を表示
※2007 年の１年間の転出（転入）超過数を示す（転出者数－転入者数）
※東京圏: 東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県

【渋滞損失時間】



資料：国土交通省資料(H19)

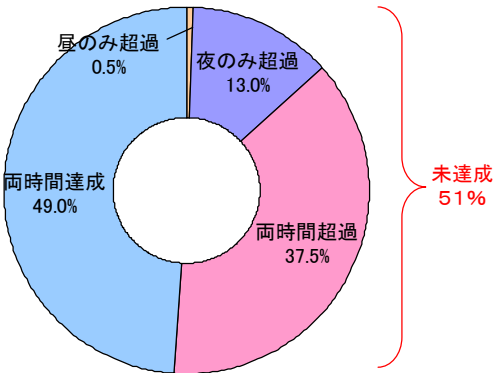
【市街地の渋滞状況(福岡市)】

資料：九州地方整備局

【幹線道路の渋滞状況(北九州市)】

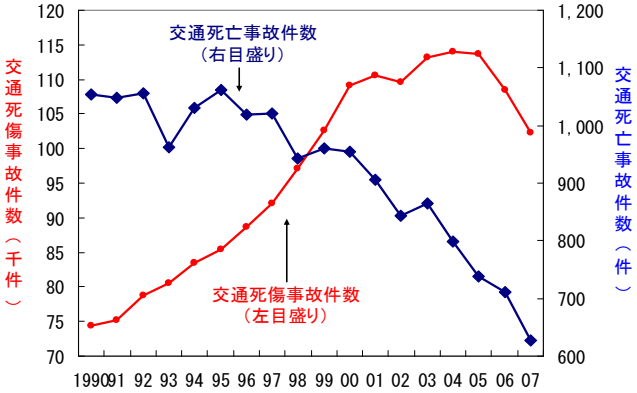
資料：北九州市

【九州の騒音レベル達成状況】



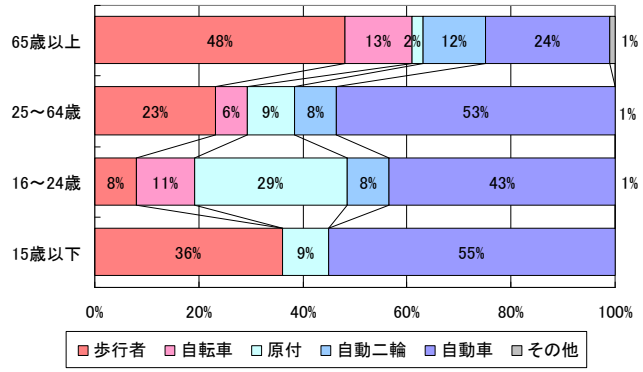
資料:「平成18年度道路環境センサス」国土交通省
※調査地点の割合

【九州の死傷事故件数と死亡事故件数の推移】



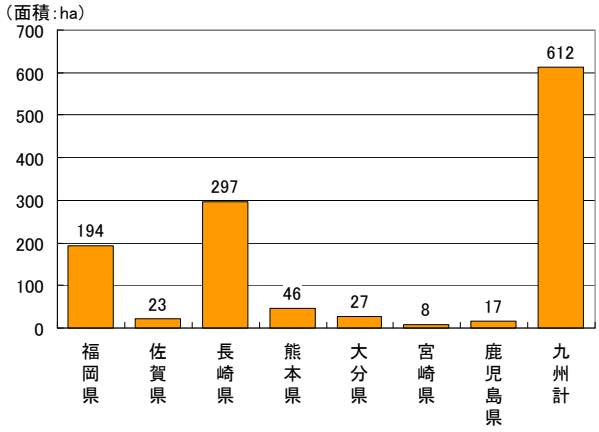
資料:交通事故統計データ

【九州の死者数の年齢別状態別構成比】



資料:交通事故統計データ　※2006年

【地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地の状況】



資料：九州地方整備局
※2002年現在

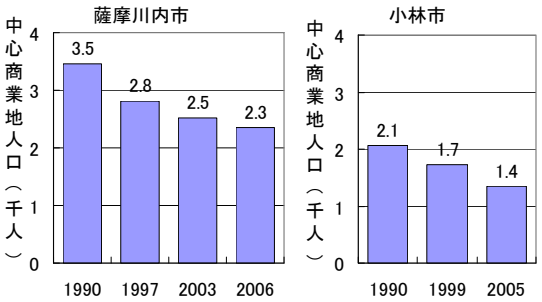
資料：九州地方整備局

【浸水被害の状況】

球磨川【熊本県球磨村一勝地（芋川）地区】
資料：九州地方整備局

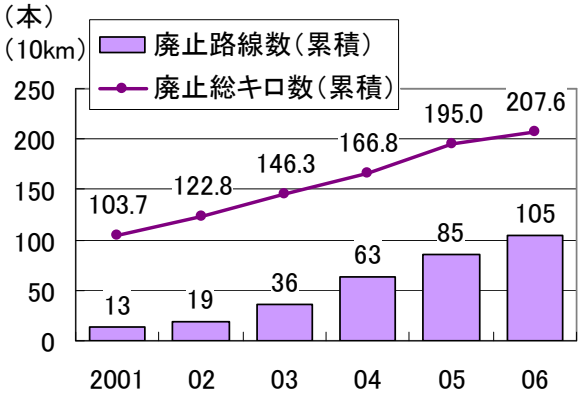
五ヶ瀬川【宮崎県延岡市岡富地区】
資料：宮崎県

【中心市街地の人口減少の例】



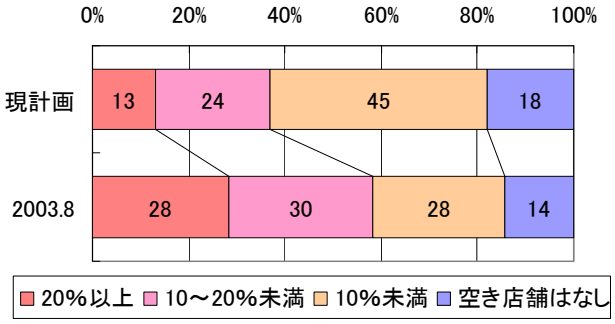
資料：九州地方整備局

【福岡県におけるバス路線廃止状況】



資料：「人の動きから見る北部九州圏のいま」
北部九州圏都市交通計画協議会

【九州の中心市街地の空き店舗率の推移】



資料：現計画：九州地方整備局
2003.8：「空き店舗対策に関する調査結果」H16.6九州経済産業局

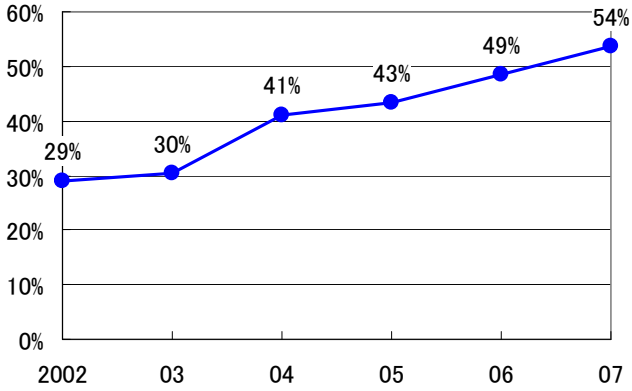
【中心市街地の環境整備の例（臼杵（うすき）市）】

資料：九州地方整備局

資料：大分県

「町おこし」は「待ち残し」というテーマで歴史的な町並みを守り再現する取り組みを進める大分県臼杵市では、老朽化していた中央通り商店街のアーケードを撤去し、通りの名称もシルバーロードから「八町大路（はっちょうおおじ）」へと刷新。通りの石畳化や店舗の改装を進め、周辺の二王座歴史の道などの町並みと一体感を図った。

【旅客施設周辺のバリアフリー化の状況】



資料：九州地方整備局
※平均利用者数が5,000人以上の旅客施設

【歩道の段差解消　一般国道 57 号（熊本県熊本市神水町）】

（整備前）

→

（整備後）

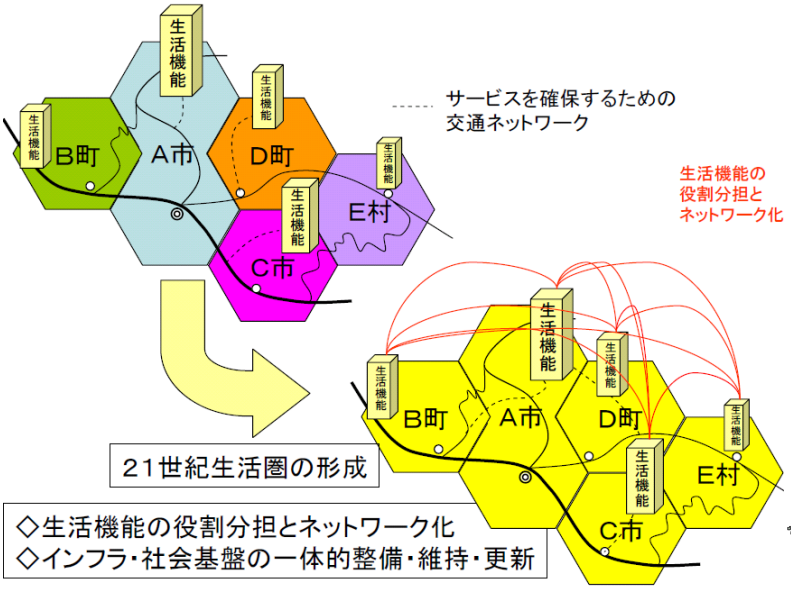
資料：九州地方整備局

④行政区域を越えた連携による生活圏の形成

継続的な少子化・人口減少が地域の衰退につながることなく、将来にわたり人々が利用可能である健全な国土を次の世代に引き継ぐために、多様な主体の参画のもと、地域自らが主体となって、行政区域を越えた連携による、21 世紀にふさわしい生活圏を形成していく取り組みが進められている。

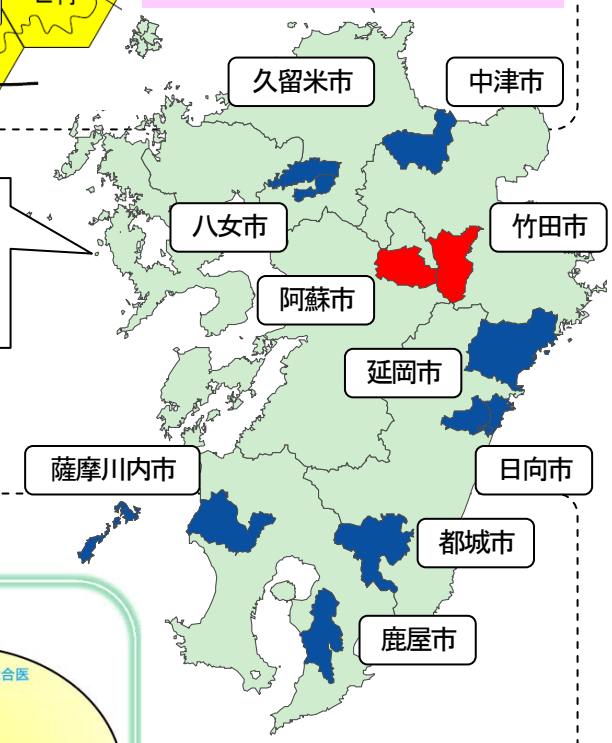
【21 世紀生活圏構想と定住自立圏構想】

【21 世紀生活圏の将来像のイメージ（国土交通省）】



バイオマスの取組について調査する地域住民

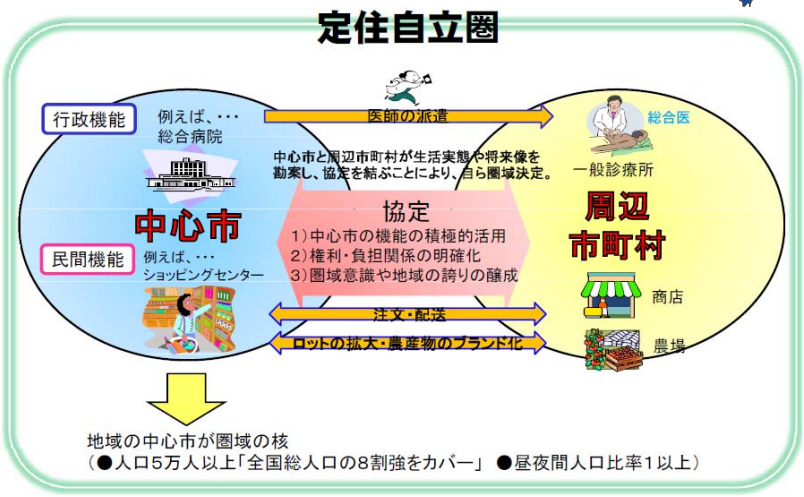
九州では、阿蘇市・竹田市において、県境を跨ぐ新たな生活圏の形成が進められている。



：21 世紀生活圏構想の試行的調査実施地域

：定住自立圏の先行実施団体

【定住自立圏構想のイメージ（総務省）】



九州では、8市が、定住自立圏の中心都市として、先行的に協定の締結に向けた取組を進めている。

（3）安全・安心で快適な生活に対する関心の高まり

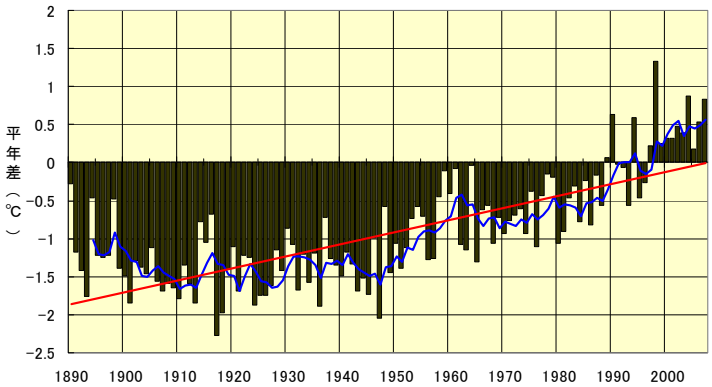
近年、地球温暖化に起因すると思われる異常気象が顕著になっている。年降水量の変動幅が拡大傾向にあり、九州地方に大規模な災害をもたらす集中豪雨や土砂災害が頻発する一方で、渇水被害が発生している状況にもある。勢力が強く大型の台風の襲来やそれに伴う高潮被害の発生、予測困難な地震・火山噴火の発生など、自然災害への一層の備えが必要なことから、安全・安心な生活に対する国民の関心が高まっている。

①地球温暖化等への対応

近年、地球温暖化に起因すると思われる異常気象が顕著になっており、今後、広範な地域に影響が及ぶことが予想されている。一方で、世界の人口・経済の拡大により、生態系の劣化、経済社会活動による地域や地球環境への負荷の増加などの課題が顕在化している。

これに対し、2005 年に地球温暖化の防止を目的とする「京都議定書」が発効され、鉄道やバスなどの公共交通や船舶などの環境に優しい交通機関への転換など、運輸部門や官庁施設等における環境負荷軽減のための取り組みも進められている。

【九州の年平均気温平年差の経年変化】

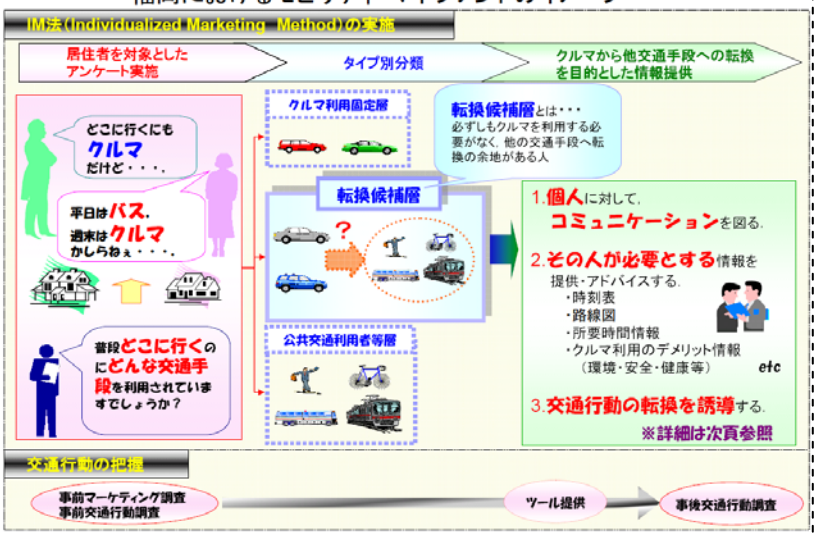


資料：気象庁データを用いて九州地方整備局作成
※平年差：各年の平均気温−平年値（過去30年（1978～2007）平均）

【モビリティマネジメントの取組（福岡県）】

※モビリティ・マネジメント（MM）とは、当該の地域や都市を、「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」へと少しずつ変えていく一連の取り組み

福岡におけるモビリティ・マネジメントのイメージ



資料：福岡国道事務所

■エコロード・キャンペーン

京都議定書の目的を達成するため、従来から実施している道路整備などのハード施策や路上工事の縮減等のソフト施策といった道路管理者としての取組だけでなく、エコドライブや高速道路の利用促進など国民と連携した取組として「エコロード・キャンペーン」を実施している。

九州では、福岡、熊本、鹿児島が、重点的に CO2 削減の取組を実施する「重点地区」となっている。

②安全な生活に関する関心の高まり

近年、年降水量の変動幅は拡大傾向にあり、九州地方に大規模な災害をもたらす集中豪雨や土砂災害が頻発する一方で、渇水被害が頻発している状況にある。勢力が強く大型の台風の襲来やそれに伴う高潮被害の発生、予測困難な地震・火山噴火の発生など、自然災害への一層の備えが必要なことから、安全・安心な生活に対する国民の関心が高まっている。

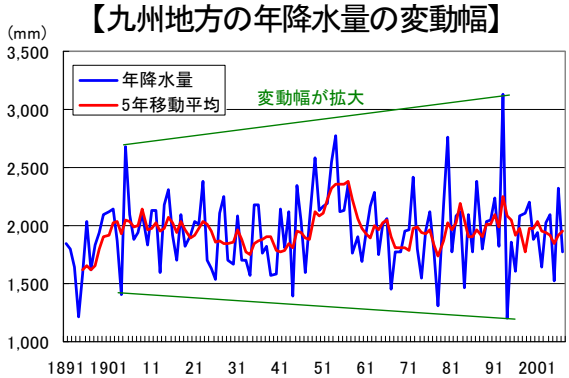
人口減少と高齢化が進む九州地方では、高齢者などの災害時要援護者の被害が増加するとともに地域の防災活動を担う水防団員数の減少も見られる。

このため、災害が発生した場合でも被害を最小限に抑える「減災」の視点による取り組みが重要視されつつあり、2005 年には「水防法」が改正され、ハード対策と一体となったソフト対策として、浸水予測や住民への情報提供が強化された。

九州地方においても、集中豪雨による洪水や津波などの想定を上回る災害に対して、早期避難による被害軽減のためのハザードマップの作成や自主防災組織づくりが進んでおり、大規模な防災訓練等も行われている。

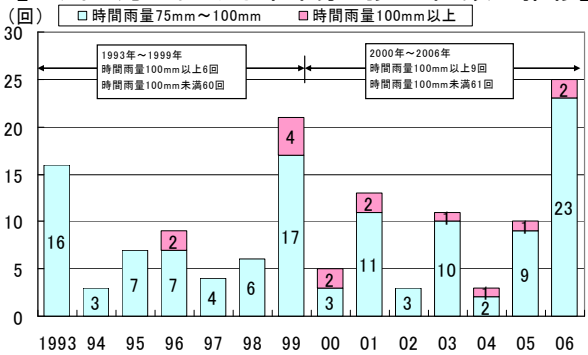
また、2005 年に福岡西方沖地震による大規模な被害を受けた玄界島（げんかいじま）では、自治意識の高い島民が主役となり被災から 10 ヶ月という早さで復興計画が決定された。

【九州地方の年降水量の変動幅】



資料：気象庁資料をもとに九州地方整備局加筆

【九州地方における集中豪雨発生回数の推移】



資料：(財)日本気象協会

【集中豪雨による被害の状況（宮崎市 2005.9）】

資料：九州地方整備局

【集中豪雨による被害の状況（延岡（のべおか）市 2005.9）】

資料：九州地方整備局

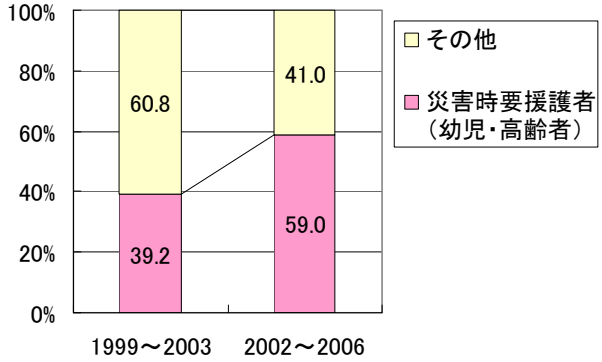
【集中豪雨による被害の状況（菱刈（ひしかり）町 2006.7）】

資料：九州地方整備局

【集中豪雨による被害の状況（さつま町 2006.7）】

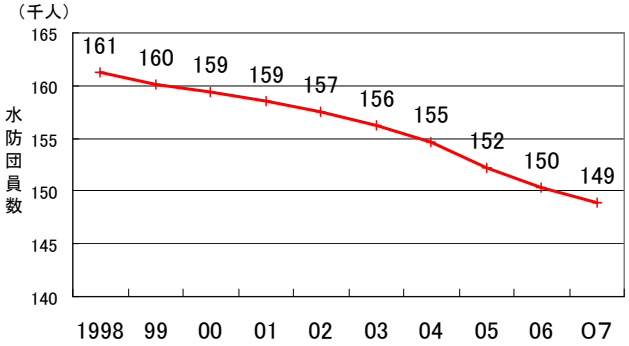
資料：九州地方整備局

【九州地方の土砂災害による死者・行方不明者に占める災害時要援護者の割合】



資料: 九州地方整備局

【九州地方の水防団員数の推移】



資料:九州地方整備局

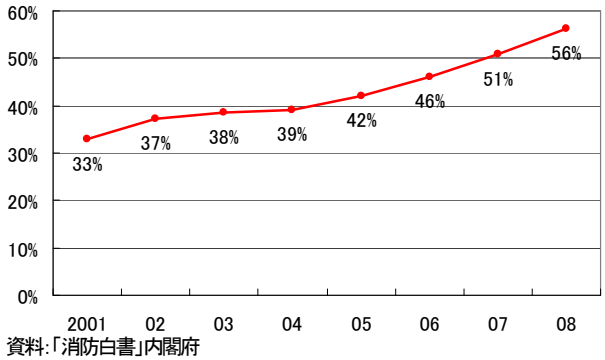
【崖崩れが直撃した病院(鹿児島市 1993.8)】

資料: 九州地方整備局

【市街地における想定浸水深等の表示】

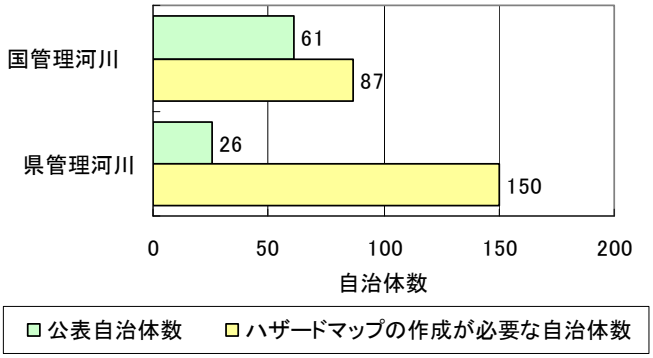
資料:九州地方整備局

【九州地方の自主防災組織の組織世帯率の推移】



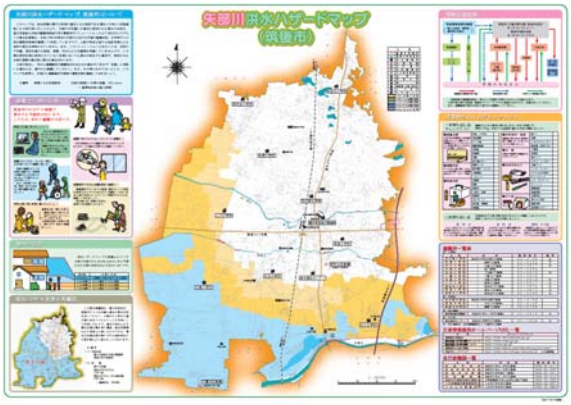
資料:「消防白書」内閣府
※各年4月1日現在

【九州地方のハザードマップ公表状況】



資料:九州地方整備局 ※2008.1現在

【矢部川洪水ハザードマップ(筑後(ちくご)市)】



資料:筑後市

【福岡西方沖地震で被害を受けた玄界島の復興状況（福岡市）】

被災から10か月
島民主役で早い決定
世界のモデルケースに

玄界島の「復興計画」は、被災から十か月目で決定しました。市の担当者も「異例のスピード」という、この早い決定に、島の人々の自治意識と相互のきずなの強さがうかがえます。

地震発生の三月二十日、島の人々は壊滅状態の島を後にして中央区薬院の市九電記念体育館にほぼ全員が避難しました。お年寄りを確認し、何の混乱もなく整然とした避難でした。

五月七日、島の人々による「玄界島復興対策検討委員会」が設立され、下部組織としての「協議委員」も選出されて復興に向けての意見交換が始まりました。毎週土曜日に委員会、島民総会も節目、節目に開かれて、復興事業への取り組みが進みました。

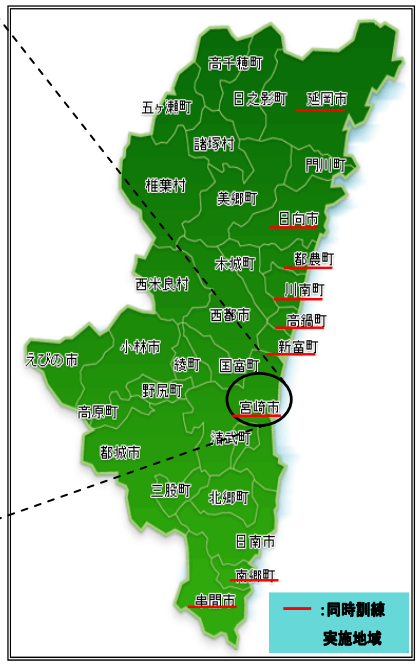
昨年十一月二日、その約一年前に新潟県中越地震で被災した同県長岡市の森民雄市長が復興事業視察のために玄界島を訪れました。視察を終えた森市長は「行政主導ではなく、住民の組織に任せているという点が参考になった。お年寄りを確認し、何の混乱もなく整然とした避難でした。島の人々が主役になって復興事業が進められていることに感心していました。

休日には島の仮設住宅に住むおばあさんにお孫さんが会いに来る光景もみられます＝渡船場桟橋で

資料:福岡市

資料:「ふくおか市政だより」福岡市

【大規模津波防災総合訓練（宮崎県）】



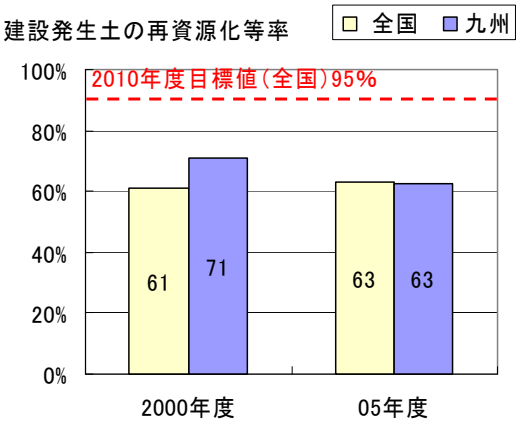
【訓練メイン会場】宮崎市「宮崎港東地区 13 岸壁」
【サテライト会場】宮崎市、延岡市、日向市、南郷町、新富町、串間市、高鍋町、川南町、都農町
【参加機関】 関係機関等 76 機関
【参加人員】 約 30,000 人

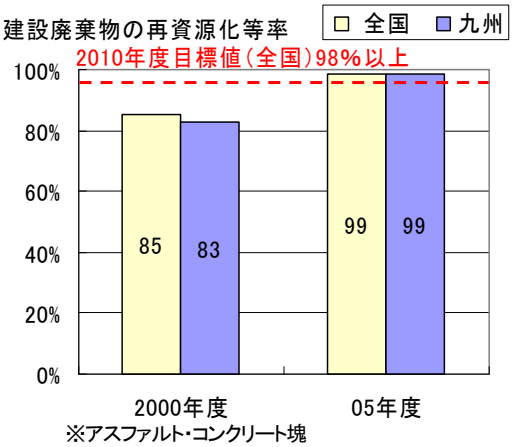
③循環型社会の形成

九州地方では、循環型社会の形成を目指し、建設副産物や下水汚泥の再資源化などによるリサイクルを推進している。このうち下水汚泥は、下水道普及率の上昇に伴い増加することが予測されている。

また、九州全域の環境・リサイクル産業の振興、循環型社会形成に資することを目的として、九州各県が共同でリサイクル関連企業の情報を発信する取り組みを行っている。

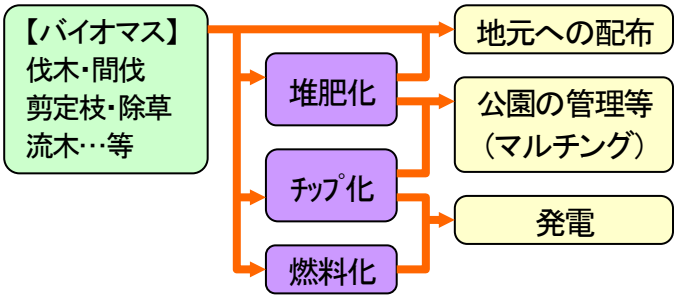
【建設副産物の再資源化率】





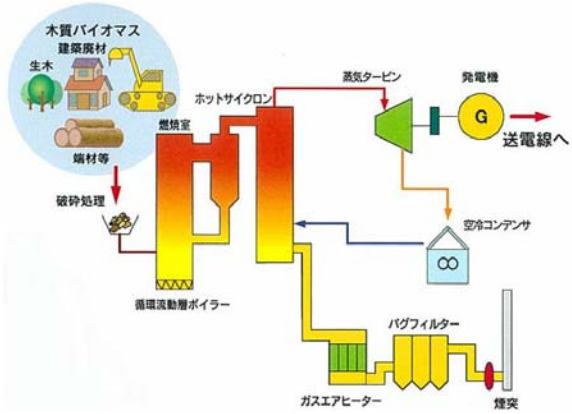
【バイオマスの再利用の流れ】

九州地方整備局では、事務所で発生する木質バイオマスを様々な用途に利活用している。



資料：九州地方整備局

【バイオマス発電施設】



資料：九州地方整備局、（出典：(株)九州ウッドマテリアル）

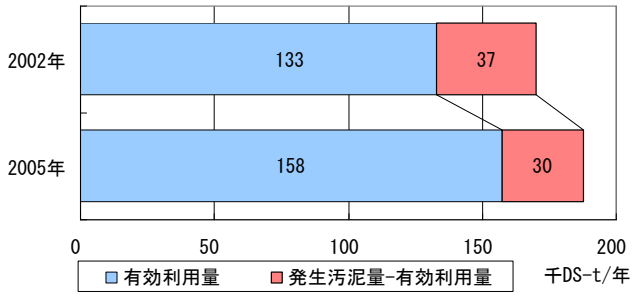
【除草したヨシを原料とした堆肥】

資料：九州地方整備局

【刈草を原料とした固形燃料】

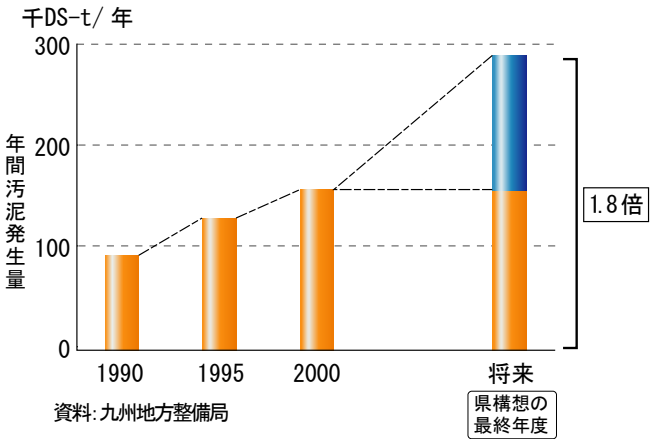
資料：九州地方整備局

【九州地方の下水汚泥の利用状況】



資料:国土交通省
※汚泥発生時乾燥重量ベースの値

【下水汚泥発生量の予測(全国)】



資料:九州地方整備局

【下水汚泥を再資源化したバイオソリッド燃料(福岡県)】

バイオソリッド燃料

減圧乾燥機

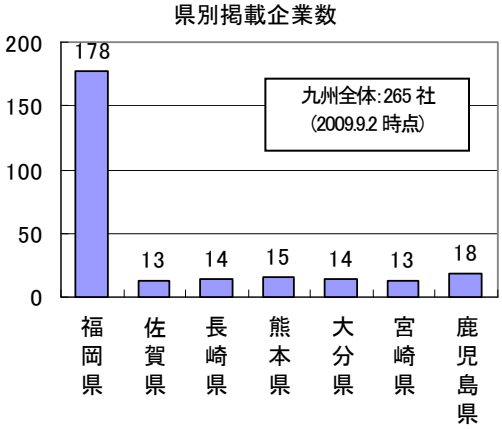
資料:九州地方整備局

【九州各県リサイクル情報ネットワーク事業】

福岡県リサイクル総合研究センターホームページ
http://www.recycle-ken.or.jp/index.html

環境やリサイクルに関する各種情報をインターネットを通じて発信

- eスクエア
  - 九州地区企業紹介
- 活動案内
  - リサイクル技術検索
- 行政情報
  - イベント情報
- リンク集
  - リ総研ブログ



資料:, (財)福岡県リサイクル総合研究センター

④豊かな水環境、自然環境、景観等への取り組み

価値観の多様化等により、人々の生活を取り巻く豊かな水環境、自然環境、景観等への関心が高まっており、2005 年には、景観に関する初めての法律である「景観法」が施行され、良好な都市景観や自然景観等を形成する取り組みが進められている。

また、地域との協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源を活用する「日本風景街道」などの取り組みも始まっている。

【遠賀川の多自然川づくりの状況（直方（のおがた）市）】

資料：九州地方整備局

【電線類地中化の状況（山鹿（やまが）市）】

資料：九州地方整備局

【佐賀県屋外広告物条例による屋外広告物撤去の状況（佐賀市）】

資料：九州地方整備局

【九州における「日本風景街道」の取組】

「日本風景街道」

多様な主体の協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源を活かして質の高い風景を形成し、地域活性化、観光振興を図る取組。

九州では 2007 年 12 月に9箇所を指定。

玄界灘風景街道

●けやき通り、二見ヶ浦、虹の松原など

●福岡天神地区の魅力・集客力・都心活力向上に寄与するための事業を実施

ちょっとよりみち 唐津街道むなかた

●赤間宿、原町の歴史的な街なみなど

●唐津街道を歩行者天国としてイベント、灯ろうの設置

北九州おもてなしの "ゆっくりかいどう"

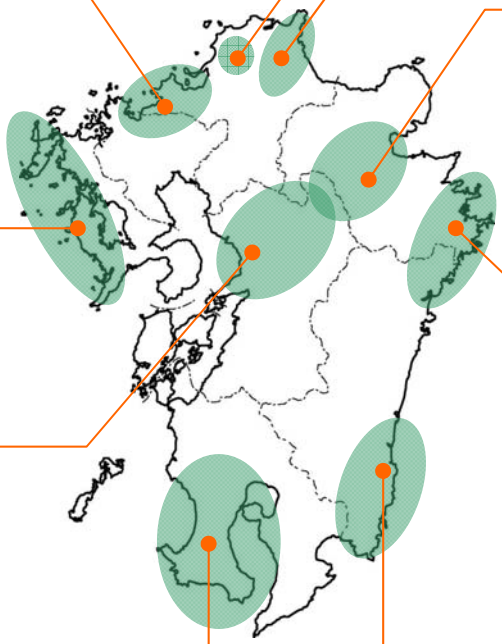
●門司港レトロ・皿倉山など

●長崎街道の松並木の清掃美化活動、バスツアー、カレンダーの作成

ながさきサンセット・オーシャンロード

●夕日（大バエ灯台・展海峰など）、教会（宝亀教会・田平教会など）など

●清掃活動や花植え、ボランティアガイドを実施



九州横断の道 やまなみハイウェイ

●阿蘇くじゅう国立公園の草原景観など

●景観保全のための飯田高原の野焼き復活等を実施

九州横断の道 阿蘇くまもと路

●阿蘇くじゅう国立公園の草原景観など

●参勤交代の豊後街道を核に、街道の伝承・ほりおこし及び街道ウォーク等を実施

日豊海岸シーニック・バイウェイ（蒲江・北浦大漁海道）

●浦ごとにある海業（持続的な漁業）の連携

●地域資源の発掘調査、観光振興を目的とした各種イベントの開催

かごしま風景街道

●東シナ海に沈む夕日、桜島や開聞岳などの山々と錦江湾をはじめとした海岸が織りなす風景

●道路の清掃や体験型観光の取組を実施

日南海岸きらめきライン

●国定公園、都井岬、鵜戸神宮など

●道路の清掃、花壇の設置、観光マップの作成などを実施

資料：九州地方整備局

（4）良質な社会資本のストックの形成

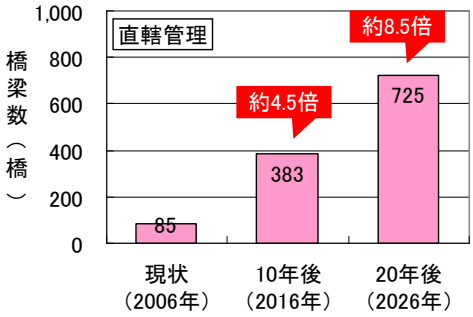
国民の安全・安心な暮らしや経済社会の発展のために整備された社会資本が、今後急速に老朽化していくことが明らかとなっている。特に、橋梁、河川構造物、道路施設、海岸保全施設、下水道施設、港湾施設等は、国民の生活基盤として重要な施設であることから、それらの施設の維持管理は重要性を増し、適切な維持管理、更新等への社会的要請は高いものとなっている。

また、国民の社会貢献意識の高まり等を背景にして、住民や企業等が主体となり、社会資本を良好な状態で活用するためのアダプトプログラム[注1]、ボランティアサポートプログラム[注2]の活動が活発になっている。

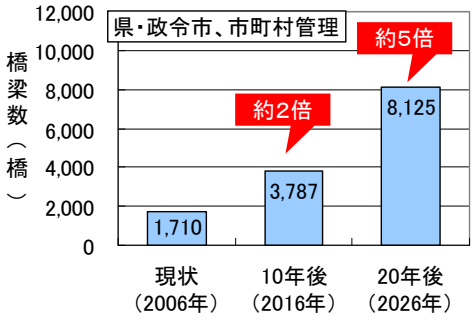
①適正な維持管理、更新が必要な社会資本

九州地方では、高度成長期に整備された社会資本が耐用年数を迎え、今後急速に老朽化していくことが明らかとなっている。特に、橋梁、河川構造物、海岸保全施設、下水道施設、港湾施設等は、国民の生活基盤として重要な施設であることから、厳しい財政状況の中での適切な維持・更新が課題となっている。

【建設後 50 年以上の橋梁数（九州地方）】



資料：九州地方整備局※橋長15m以上



資料：九州地方整備局※橋長15m以上

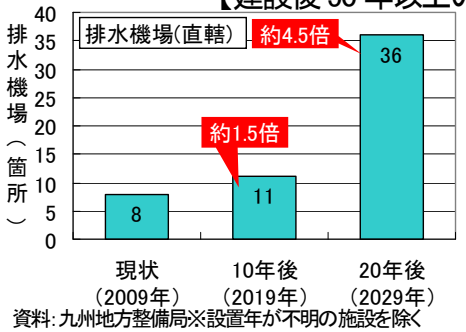
【老朽化した橋梁の状況】

資料：九州地方整備局

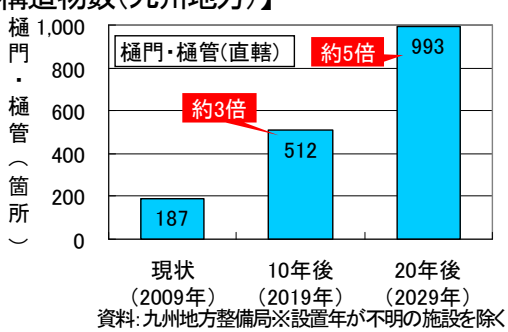
【老朽化した河川構造物の状況】

資料：九州地方整備局

【建設後 50 年以上の河川構造物数（九州地方）】



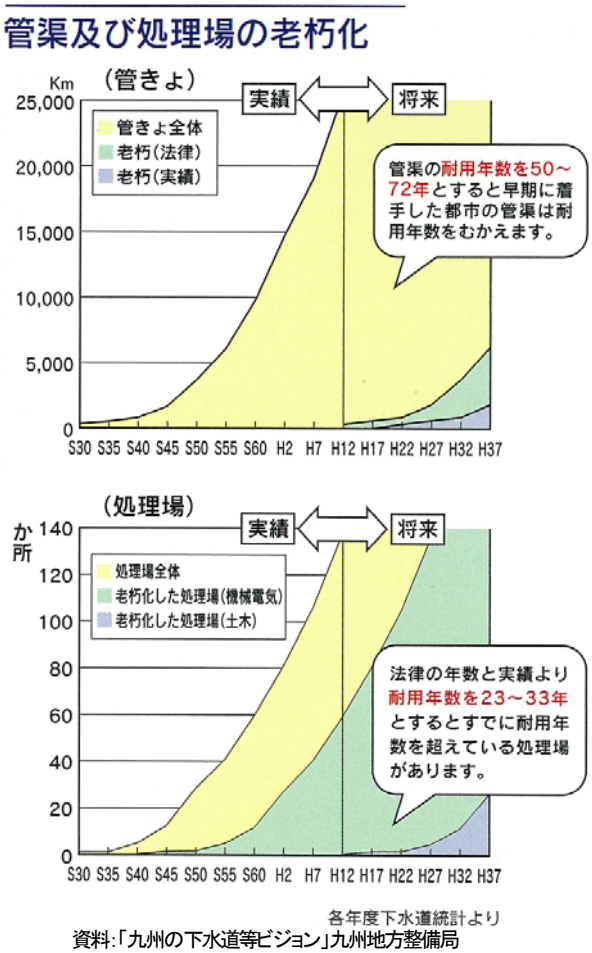
資料：九州地方整備局※設置年が不明の施設を除く



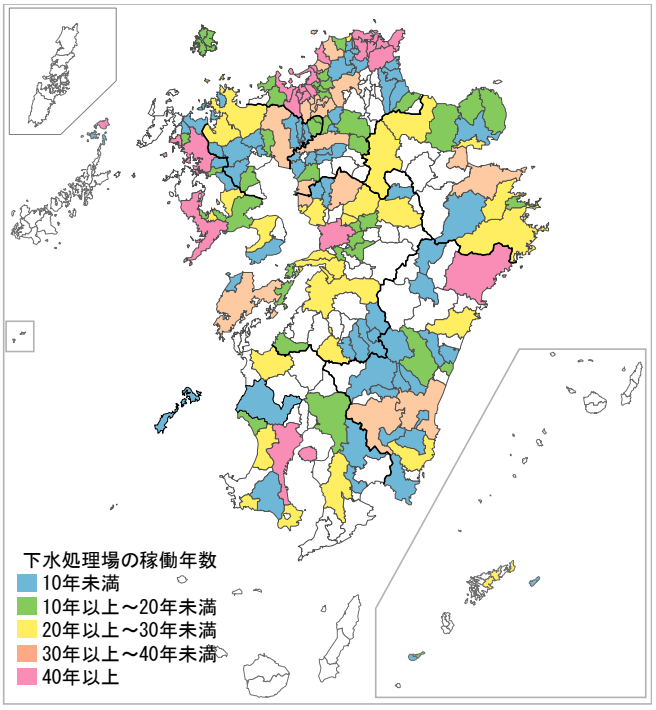
資料：九州地方整備局※設置年が不明の施設を除く

注1　地域住民団体等の「里親」が道路管理者と協定し、除草や植樹帯等の美化活動などを行うプログラム
注2　地域住民等が道路管理者と協定し、道路の清掃や植樹帯等の美化活動等を行うプログラム

【下水道施設の老朽化の状況】



資料：「九州の下水道等ビジョン」九州地方整備局
※行政界は2001年時点で表示



資料：九州地方整備局（2008.3時点）

【老朽化（破損・腐食）した下水管の状況】

資料：北九州市

【老朽化した港湾施設の状況】

資料：九州地方整備局

【橋梁の耐震化（水巻町（みずまき）・遠賀町（おんが）・遠賀大橋（おんが））】

資料：九州地方整備局

【防災拠点の耐震化（福岡市・福岡第２地方合同庁舎）】

資料：九州地方整備局

②ICTを活用した高度な社会資本整備の取り組み

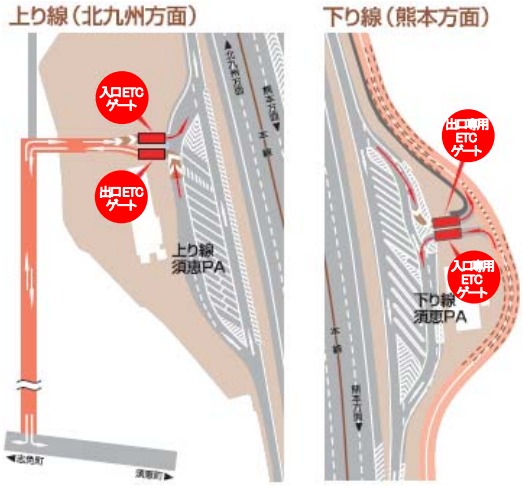
九州地方では、情報通信技術（ICT）の急速な進展を生かし、地理空間情報のインフラ整備や光ファイバー網・無線網等の公共情報基盤の整備が進められている。また、情報基盤を活用し、災害情報の伝達、スマート IC の設置など、あらゆる場所、ヒト、モノ、クルマと情報を結びつけ現在の位置や状況を自動的に把握することを可能とする高度な社会資本整備に向けた取り組みが進められている。

【ケーブルテレビ等を活用した防災システム（大分市）】

国土交通省の河川ライブカメラなどの情報をケーブルテレビで各家庭に提供するシステム。
チャンネルを動かすだけで河川画像や雨量・水位等の防災情報を簡単に入手することができる。

資料：九州地方整備局

【既存の高速道路の利便性を高めるスマート IC（須恵（すえ）町）】

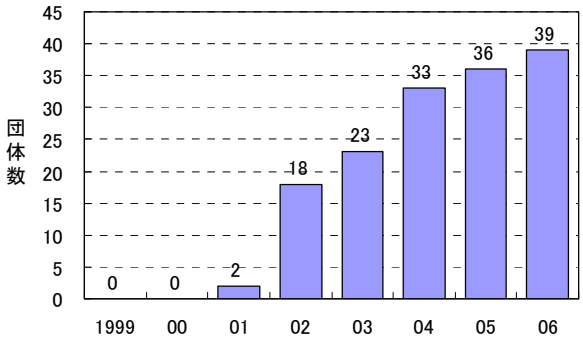


資料：九州地方整備局

③住民等の参加による社会資本の維持管理

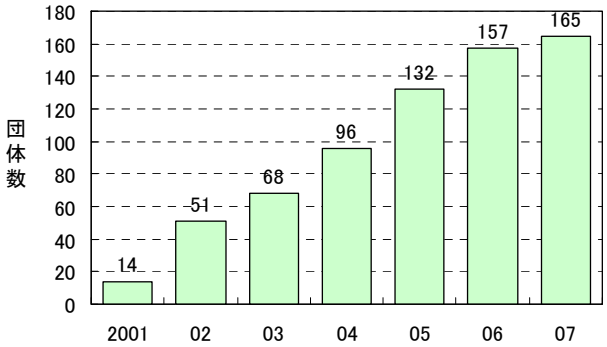
国民の社会貢献意識の高まり等を背景にして、住民や企業等が主体となり、社会資本を良好な状態で活用するため、道路や河川の維持管理等におけるアダプトプログラム、ボランティアサポートプログラムの活動が活発になっている。

【九州地方の河川アダプトプログラム参加団体数の推移】



資料：九州地方整備局
※大臣認可区間
※アダプト制度とは、河川愛護意識の高揚、美化意識の高揚を図るために、ボランティア活動に意欲のある方々が、国等が管理する公共施設の一定区域を、定期的に清掃・美化活動に取り組むことで、自治体とともに地域を守り育てていく制度。

【九州地方のVSP実施団体数の推移】



資料：国土交通省
※VSP（ボランティアサポートプログラム）とは、地域や企業の皆さんに道路の美化清掃に参加していただき、皆さんと共に快適な道づくりを進める取組。

【アダプトプログラムの実施状況(北九州市・黒(くろ)川)】

資料：九州地方整備局

【アダプトプログラムの実施状況(直方(のおがた)市・犬鳴(いぬなき)川)】

資料：九州地方整備局

【道守活動の実施状況（福岡市）】

資料：九州地方整備局

【道守活動の報告会（福岡市）】

資料：九州地方整備局

道守活動とは、「道」に関する景観形成や点検、学習などを、行政とのパートナーシップのもと、ボランティアが主体となって行う活動のこと。活動にあたっては、道路管理者や自治体からのサポートがうけられるボランティアサポートプログラムなども利用している。

3. 九州地方で今後取り組むべき課題

(1)前「社会資本整備に係る九州ブロックの将来の姿」の評価

前期の「九州ブロックの社会資本の重点整備方針」(平成 16 年6月)では、「安全な国土・危機管理の充実」、「循環型社会に向けた社会基盤づくり」、「拠点都市の機能高度化」、「多自然居住地域の生活基盤づくり」、「広域交流ネットワークの確立」、「環黄海・東シナ海を中心とした国際交流基盤づくり」の6つの重点戦略のもと、18 の重点目標を掲げ、九州地方の社会資本整備に取り組んできた。

特に、多発する災害への対策や、成長する東アジアとの交流を促進するための対策に重点化を図っており、「安全な国土・危機管理の充実」や「環黄海・東シナ海を中心とした国際交流基盤づくり」に関する取り組みで、概ね目標とする成果を上げている。

①評価の総論

九州地方では、全国的な傾向と同様に予算が大幅に減少しており、目標の達成のために予算の重点化や事業の効率化を図っている。

特に、多発する災害への対策や、成長する東アジアとの交流を促進するための対策に重点化を図っており、概ね目標とする成果を上げている。

また、その他の目標に関する取り組みについても、事業の重点化や効率化により、緊急性の高い取り組みを中心に成果を上げている。

今後は、現在も事業中の長期的な取り組みを進めるとともに、近年の状況変化に対応する緊急性の高い事業への重点化をさらに進める必要がある。

前「社会資本整備に係る九州地方の将来の姿」の重点戦略・重点目標	
安全な国土・危機管理の充実	①災害を未然に防止するとともに被害を最小限にとどめ、迅速に復旧できるようにする。 ②災害やテロに備えて危機管理体制を充実する。 ③陸・海・空の交通の安全性を高め、事故やテロの未然防止と被害軽減を図る。 ④水不足に悩まされることなく安全で安心な水の確保を図る。
循環型社会に向けた社会基盤づくり	①自然環境を保全し、新たな再生・創造に取り組む。 ②廃棄物等の排出抑制、循環的な利用の推進を図る。 ③環境負荷の低減に資する交通基盤整備を強化する。
拠点都市の機能高度化	①中心市街地の活性化等により、都市の顔となる活力あるまちづくりを進める。 ②道路渋滞の軽減等により都市内交通の利便性の向上を図る。 ③都市の緑化の推進や防災安全性の向上等により、安全で快適な潤いのある都市・居住環境の整備を図る。
多自然居住地域の生活基盤づくり	①拠点都市との交通・情報アクセスを充実する。 ②自然・歴史等を活かしたゆとりのある居住地域を創造する。 ③高齢化・過疎化に対応した生活基盤の確保を図る。
広域交流ネットワークの確立	①産業経済・地域を支えるため、基幹都市間の3時間圏域の形成を目指す。 ②交通機関連携による総合的なネットワークの構築を進める。 ③地域間の交流・連携を促進する。
環黄海・東シナ海を中心とした国際交流基盤づくり	①東アジアのゲートウェイ機能を強化し、東アジア1日交流圏の形成を目指す。 ②産業から観光まで国際競争力を高める基盤づくりを充実する。

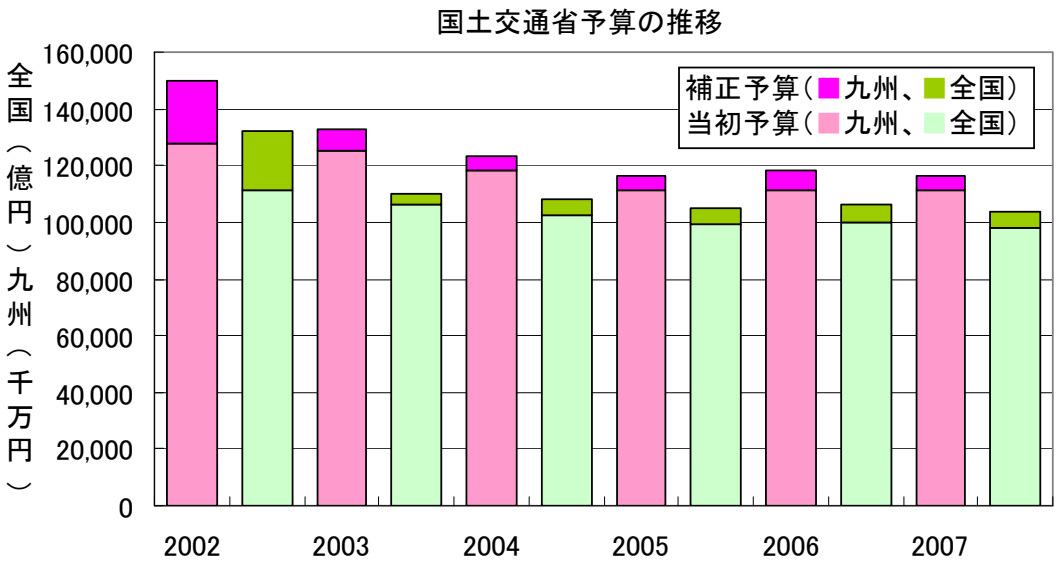
1) 予算の状況

九州地方整備局の予算は、前重点計画策定時(2003 年度(平成 15 年度))以降、全国の予算と同様に大幅に減少しており、目標未達成のアウトカム指標の多くは、予算の削減による事業の遅れが要因となっている。

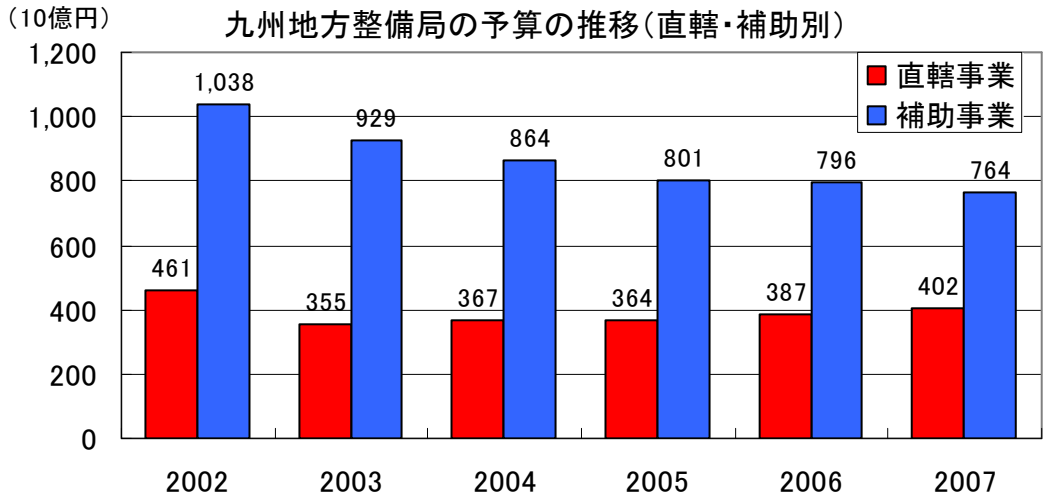
また、地方財政の悪化により、県の建設事業費などの投資的経費が大幅に減少しており、補助事業予算も縮小している。

一方、予算縮減の中でも、耐震対策事業や災害対策事業では予算が重点化されており、「臨海部緊急物資輸送拠点数」や「床上浸水を緊急に解消すべき戸数」などで目標を達成している。

今後も、公共事業費の削減や維持管理費の増大が予想されることから、災害対策事業に関しても、より投資効率の高い事前対策を進めるなど、さらなる重点化・効率化を進める必要がある。



※補正予算にはゼロ国債を含む



＊補正予算、ゼロ国債を含む

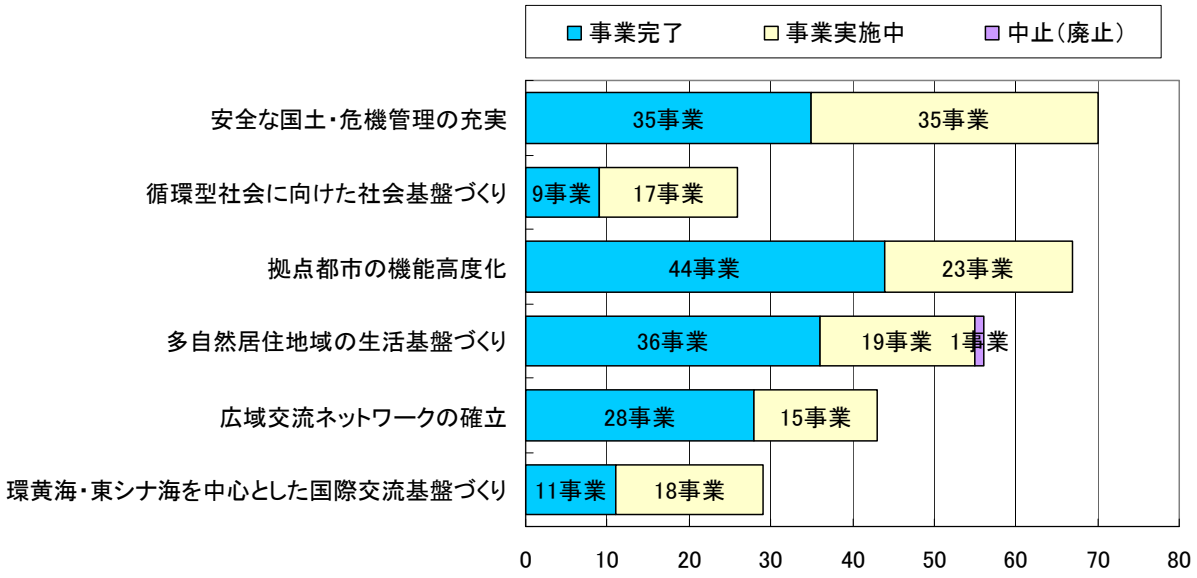
2) 事業実施状況

前重点計画で 5 年以内に重点的に実施することとしていた主要施策・主要事業（のべ 291 事業※）のうち、完了は 163 事業、実施中は 127 事業、中止は 1 事業となっている。（※複数の重点目標で重複する事業あり）

完了した事業では、簡易的な手法で下水道普及率を向上させる「下水道未普及解消クイックプロジェクト」や交通事故の発生率が高い区間を優先的に対策する「優先度明示方式」など、事業の効率化や重点化が図られている。

また、長期的な取り組みとして、今後も継続する必要のある事業は、「安全な国土・危機管理の充実」に関する事業が最も多く、次いで「拠点都市の機能高度化」、「多自然居住地域の生活基盤づくり」、「環黄海・東シナ海を中心とした国際交流基盤づくり」となっている。分野別には、港湾事業や下水道事業で、長期的な取り組みの割合が高くなっている。

主要施策・主要事業の進捗状況



		営繕	下水道	河川	海岸	空港	港湾	砂防	市街地	住宅	公園	道路	鉄道	その他	総計
安全な国土・危機管理の充実	完了	1	2	10	3	2	2	2				13			35
	実施中		3	20	2	1	5	3				1			35
循環型社会に向けた社会基盤づくり	完了	2	3				1					3			9
	実施中		3		1	1	6					5		1	17
拠点都市の機能高度化	完了	1		2			2		4	5	1	29			44
	実施中		2	1			7		2			11			23
多自然居住地域の生活基盤づくり	完了			5	4	2	2	1	3	1		18			36
	実施中		1		4		5	2	3		1	3			19
広域交流ネットワークの確立	完了					2	4					22			28
	実施中					1	5					8	1		15
環黄海・東シナ海を中心とした国際交流基盤づくり	完了						5					6			11
	実施中						16					2			18
計	完了	4	5	17	7	6	16	3	7	6	1	91	0	0	163
	実施中	0	9	21	7	3	44	5	5	0	1	30	1	1	127

※中止１事業を除く

3) 指標の達成状況

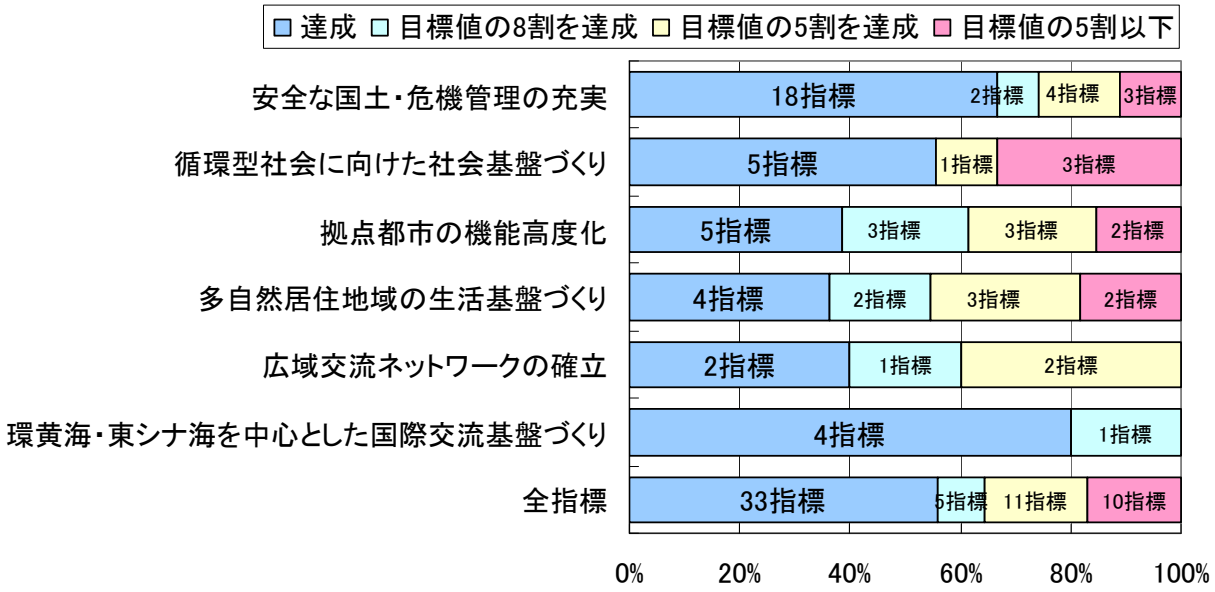
前重点計画で設定していたアウトカム指標の目標達成状況は、全 59 指標のうち約６割の 33 指標で目標を達成している。また、未達成の 26 指標のうち５指標が目標値の約８割に到達し、さらに 11 指標が目標値の５割に到達しており、目標達成に向けて概ね順調に推移している状況にある。

重点目標別に見ると、「安全な国土・危機管理の充実」、「環黄海・東シナ海を中心とした国際交流基盤づくり」に関する指標は、多発する災害や急速に発展する東アジアとの交流促進のため重点化が図られており、多くの指標で目標値を達成している。

また、「循環型社会に向けた社会基盤づくり」に関する指標は、環境への国民の関心の高まりを受けて、住民や企業の取り組みに関連する指標を中心に目標値を達成している。

一方、公共事業費削減の影響は大きく、「拠点都市の機能高度化」、「多自然居住地域の生活基盤づくり」、「広域交流ネットワークの確立」に関する指標で目標を達成できなかった指標が多いが、その中でも緊急性の高い取り組みを重点的に進め、いくつかの指標では目標値を達成している。

アウトカム指標の達成状況



※複数の重点戦略で重複する指標があるため、重点目標別の合計と全指標の合計は一致しない。

②代表的な指標、主要施策・事業等の達成状況

１)安全な国土・危機管理の充実に係る取り組み

災害に対しては、河川整備や治水対策関連事業により、例えば、床上浸水を緊急に解消すべき戸数が約 11,700 戸(H14)から約 5,300 戸(H19)に半減するなど、災害時の被害軽減が図られた。

災害に対しては、河川整備や治水対策関連事業により、例えば、床上浸水を緊急に解消すべき戸数が約 11,700 戸(H14)から約 5,300 戸(H19)に半減するなど、災害時の被害軽減が図られている。また、福岡西方沖地震をはじめとして全国で頻発した大規模地震を契機として官庁施設の耐震化に重点がおかれ、防災拠点官庁施設の耐震化率が約 34%(H14)から約 41%(H19)に向上するなど、大規模災害に備えた国土づくりが進められている。また、交通事故に対しては、効果的かつ効率的に交通事故を削減するため、優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」を導入し、事故危険箇所に加え死傷事故率の高い区間に重点的な交通事故対策を実施したことにより、幹線道路における死傷事故率が 121 件/年・億台キロ(H14)から 113.5 件/年・億台キロ(H19)に減少し、道路交通の安全性が高まるなど、概ね目標は達成された。

一方、海岸高潮対策事業の中には、軟弱地盤上の段階的な施行により整備に時間を要するものもあり、例えば、津波、高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積は約 42,000ha(H14)から半減したものの、未だ約 23,000ha(H19)の安全性が確保されておらず、引き続き対策事業の推進が求められている。

以上のように、安全な国土・危機管理の充実に係る取り組みは、近年多発している大規模災害に対応して予算が重点化されており、概ね目標とする成果を上げている。

代表的な指標	平成 14 年 実績値	平成 19 年 実績値／目標値
床上浸水を緊急に解消すべき戸数	約 11,700 戸	約 5,300 戸／約 6,100 戸
防災拠点官庁施設の耐震化率	約 34%	約 41%／約 38%
幹線道路における死傷事故率(件/年・億台キロ)	121	113.5／116
津波、高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	約 42,000ha	約 23,000ha／約 18,000ha

御笠橋附近(平成 10 年頃)　　御笠橋附近(平成 17 年)

平成 15 年福岡豪雨災害　河川激甚災害対策特別緊急事業　(福岡市　御笠(みかさ)川)

2）循環型社会に向けた社会基盤づくりに関する取り組み

松浦川におけるアザメの瀬の整備などの自然再生や、平成 14 年度の制度創設以降、九州内の 44 箇所で登録されている「子どもの水辺」などの利用促進及び、流域一体となった水環境の向上など、良好な河川環境を創出・再生・保全する事業を実施している河川数は、11 河川（H14）から 15 河川（H19）に拡大し、自然環境の保全や新たな再生・創造が図られた。

松浦川におけるアザメの瀬の整備などの自然再生や、平成14年度の制度創設以降、九州内の44箇所で登録されている「子どもの水辺」などの利用促進及び、流域一体となった水環境の向上など、良好な河川環境を創出・再生・保全する事業を実施している河川数は、11河川（H14）から15河川（H19）に拡大し、自然環境の保全や新たな再生・創造が図られている。また、循環資源取扱支援施設の整備に対する補助制度等により、リサイクルポートにおけるリサイクル関連企業立地面積が、約50ha（H14）から約80ha（H19）に拡大するなど、総合静脈物流拠点の形成が進み、資源の循環的な利用が図られるなど、概ね目標は達成された。

一方、一般廃棄物や公共事業から発生する建設残土・浚渫土砂を受け入れる海面処分場の受け入れ能力は、平成19年度末の目標値である約9,700万m^3に対して約8,300万m^3（H19）となっており、今後も、廃棄物の発生抑制と循環的な利用の促進を図る必要がある。

以上のように、循環型社会に向けた社会基盤づくりに関する取り組みは、予算削減の影響はあるものの、環境に対する意識の高まりを受けて、住民や民間企業などが主体的に関わる取り組みを中心に成果を上げている。

代表的な指標	平成 14 年 実績値	平成 19 年 実績値／目標値
良好な河川環境を創出・再生・保全する事業を実施している河川数	11 河川	15 河川／15 河川
リサイクルポートにおけるリサイクル関連企業立地面積	約 50ha	約 80ha／約 70ha
海面処分場における廃棄物の受け入れ能力	約 7,300 万 m^3	約 8,300 万 m^3／約 9,700 万 m^3

松浦川（まつうら）アザメの瀬における自然再生（唐津（からつ）市）

※静脈物流：製品を製造者から消費者まで輸送する「動脈物流」に対して、消費者から排出される廃棄物等を循環資源として再利用、再資源化するための輸送によって生じる物流。時間的な制約をほとんど考慮する必要がない一方で、運賃負担力がないためリサイクルを促進するためには低コストであることが求められる。

３）拠点都市の機能高度化に関する取り組み

地域の自主性・裁量性を有する「まちづくり交付金」の活用等により、活性化を支援する主な基盤等が整備される中心市街地が、目標とする 20 地区を大幅に上回る 25 地区となっている。また、道路事業においては、例えば平成 15 年度より「九州の５年で見える道づくり」の考え方に基づき、選択と集中により供用目標と効果を明示し、重点的に整備する事業を「ちゃくちゃくプロジェクト」に選定して実施している。

地域の自主性・裁量性を有する「まちづくり交付金」の活用等により、活性化を支援する主な基盤等が整備される中心市街地が、目標とする20地区を大幅に上回る25地区となっている。また、道路事業においては、例えば平成15年度より「九州の5年で見える道づくり」の考え方に基づき、選択と集中により供用目標と効果を明示し、重点的に整備する事業を「ちゃくちゃくプロジェクト」に選定して実施している。例えば、渋滞の激しい国道3号基山（きやま）・鳥栖（とす）地区の拡幅事業などにより、渋滞対策の必要な約140箇所（H14）のうちの約50箇所（H19）の渋滞が解消・緩和されるなど、都市交通の利便性向上が図られている。

一方、道路管理者・電線管理者双方の厳しい財政状況の影響などにより、魅力と賑わいのある都市空間の整備のための市街地の幹線道路無電柱化率は平成19年度末の目標値である15%に対して14%（H19）となっており、今後は、新技術導入などによるコスト縮減などが求められている。

以上のように、拠点都市の機能高度化に関する取り組みは、公共事業費の削減や逼迫する地方財政に対応した重点化や総合化が進められている。

代表的な指標	平成 14 年 実績値	平成 19 年 実績値／目標値
活性化を支援する主な基盤が整備される中心市街地	0 地区	25 地区／20 地区
渋滞箇所の解消・緩和数	約 140 箇所	約 50 箇所解消・緩和 ／約 50 箇所解消・緩和
市街地の幹線道路無電柱化率	10%	14%／15%

国道３号基山（きやま）拡幅による渋滞の解消（基山（きやま）町～鳥栖（とす）市　2008 年完成）

4）多自然居住地域の生活基盤づくりに関する取り組み

中九州横断道路千歳大野道路等の整備により、例えば、第3次救急医療施設へのアクセス時間が5分以上短縮する市町村数が5年間（H14～H19）で 24 市町村（約 29 万人）となるなど、多自然居住地域においても高度医療等の都市的サービスへのアクセスが向上した。しかしながら、救急医療は、医療施設の変動もあり、地域によっては医療空白地帯があることから、引き続き救急医療を支援する道路の整備を進める必要がある。

中九州横断道路千歳大野（ちとせおおの）道路等の整備により、例えば、第3次救急医療施設へのアクセス時間が5分以上短縮する市町村数が5年間（H14～H19）で24市町村（約29万人）となるなど、多自然居住地域においても高度医療等の都市的サービスへのアクセスが向上している。しかしながら、救急医療は、医療施設の変動もあり、地域によっては医療空白地帯があることから、引き続き救急医療を支援する道路の整備を進める必要がある。また、地域の自然や歴史、文化の積極的な情報発信、地域交流の場である「道の駅」の年間利用者数が平成19年度の目標である約3,800万人を大幅に超える約4,500万人（H19）となるなど、自然・歴史等を活かしたゆとりある居住地域の創造が図られている。

一方、近年多発している土砂災害への対策の必要性から災害関連予算の重点化を行っているものの、災害箇所への対策を優先しているため、土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数は約600施設（H14）から約710施設（H19）となり、平成19年度の目標である約800施設を達成していない。今後も高齢化の進展が予想されることから、災害時要援護者の避難支援を含む警戒避難体制の確立を図り被害軽減に努める必要がある。

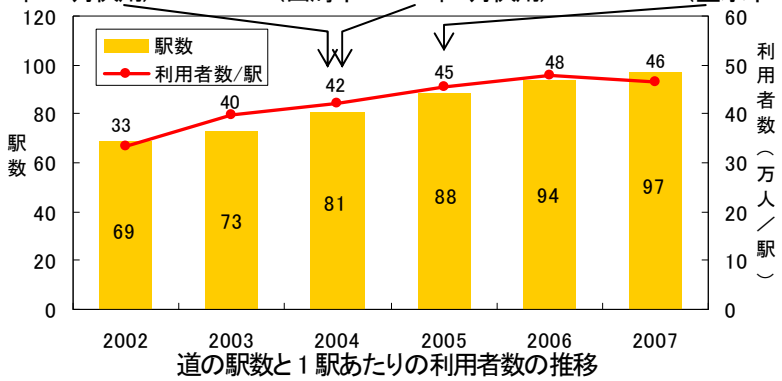
以上のように、多自然居住地域の生活基盤づくりに関する取り組みは、公共事業費削減の影響はあるものの、事業の重点化やハード・ソフトが連携した取り組みが進められている。

代表的な指標	平成 14 年 実績値	平成 19 年 実績値／目標値
第3次救急医療施設へのアクセス時間が5分以上短縮する市町村数	―	約 29 万人（24 市町村に効果） ／約6万人（34 市町村に効果）
道の駅年間利用者数	約 2,300 万人	約 4,500 万人／約 3,800 万人
土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数	約 600 施設	約 710 施設／約 800 施設

道の駅いぶすき
（指宿（いぶすき）市　2004 年 10 月供用）

道の駅さいかい
（西海（さいかい）市　2004 年4月供用）

道の駅たるみず
（垂水（たるみず）市　2005 年4月供用）



道の駅数と１駅あたりの利用者数の推移

5）広域交流ネットワークの確立に関する取り組み

南九州西回り自動車道等の整備により、規格の高い道路の IC 等まで 30 分以内で到達可能な二次生活圏中心都市の割合が 67%（H14）から 79%（H19）に向上するなど、産業経済の発展や日常生活の安定を支えるための主要都市及び地方中心都市の連携が強化された。

南九州西回り自動車道等の整備により、規格の高い道路のIC等まで30分以内で到達可能な二次生活圏中心都市の割合が67%（H14）から79%（H19）に向上するなど、産業経済の発展や日常生活の安定を支えるための主要都市及び地方中心都市の連携が強化された。

一方、平成18年に開港した北九州空港へのアクセス性を向上し、九州地方の産業経済・地域活動を支援する東九州自動車道等が整備されたが、規格の高い道路のICから10分以内で連絡可能な主要な空港・港湾の割合は約53%（H19）にとどまっており、国際競争力の確保に必要な水準（約9割）より依然として低いことから、ハード・ソフト施策を組み合わせてアクセスの迅速化に努めるとともに、不足している国際物流に対応した道路ネットワークの整備を図る必要がある。

以上のことから、広域交流ネットワークの確立に関する取り組みは、公共事業費削減の影響はあるものの、九州内の交流促進のための取り組みが重点化されている。

代表的な指標	平成 14 年 実績値	平成 19 年 実績値／目標値
規格の高い道路の IC 等まで 30 分以内で連絡可能な二次生活圏中心都市の割合	67%	79%／78%
規格の高い道路の IC から 10 分以内で連絡可能な主要な空港・港湾の割合	約 47%	約 53%／約 57%

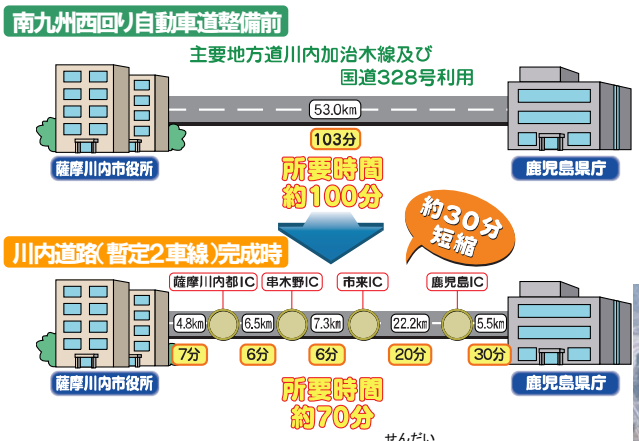


図　南九州西回り自動車道「川内（せんだい）道路」の効果

図　南九州西回り自動車道川内道路「薩摩川内都 IC」（薩摩川内（さつませんだい）市）

６）環黄海・東シナ海を中心とした国際交流基盤づくりに関する取り組み

輸送コストの低い大型船舶に対応した博多港国際海上コンテナターミナルの整備などにより、国際海上コンテナ等海上輸送コスト削減率が5%（H19）となるなど、東アジアのゲートウェイ機能の強化が図られた。また、コンテナネットワーク数は、目標とする 130 便/週を1年前倒しで達成しており、成長著しい東アジアとの交流が拡大するなど、概ね目標は達成された。

輸送コストの低い大型船舶に対応した博多港国際海上コンテナターミナルの整備などにより、国際海上コンテナ等海上輸送コスト削減率が5%（H19）となるなど、東アジアのゲートウェイ機能の強化が図られている。また、コンテナネットワーク数は、目標とする130便/週を1年前倒しで達成しており、成長著しい東アジアとの交流が拡大するなど、概ね目標は達成された。

一方、増加する海外から九州への入国者に対し、規格の高い道路のIC等から30分で目的地にアクセス可能な観光客の割合は、目標とする約77%をわずかに達成できなかった。

以上のように、環黄海・東シナ海を中心とした国際交流基盤づくりに関する取り組みは、成長著しい東アジアとの交流を促進するための重点化が進められ、概ね目標とする成果を上げている。

代表的な指標	平成 14 年 実績値	平成 19 年 実績値／目標値
国際海上コンテナ等海上輸送コスト削減率	―	約5%削減／約5%削減
コンテナネットワーク数	100 便/週	131 便/週／130 便/週
規格の高い道路の IC 等から 30 分で目的地にアクセス可能な観光客の割合	約 72%	約 76%／約 77%

※「コンテナネットワーク数」の平成 19 年実績値は平成 18 年の実績値

図　博多港国際海上コンテナターミナル（福岡市）

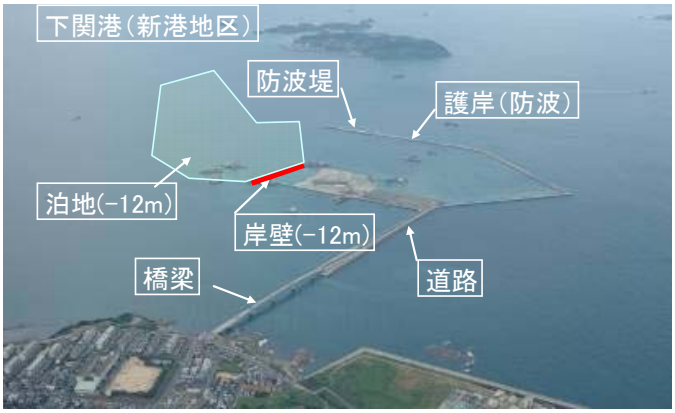


図　下関港多目的国際ターミナル整備事業（下関市）

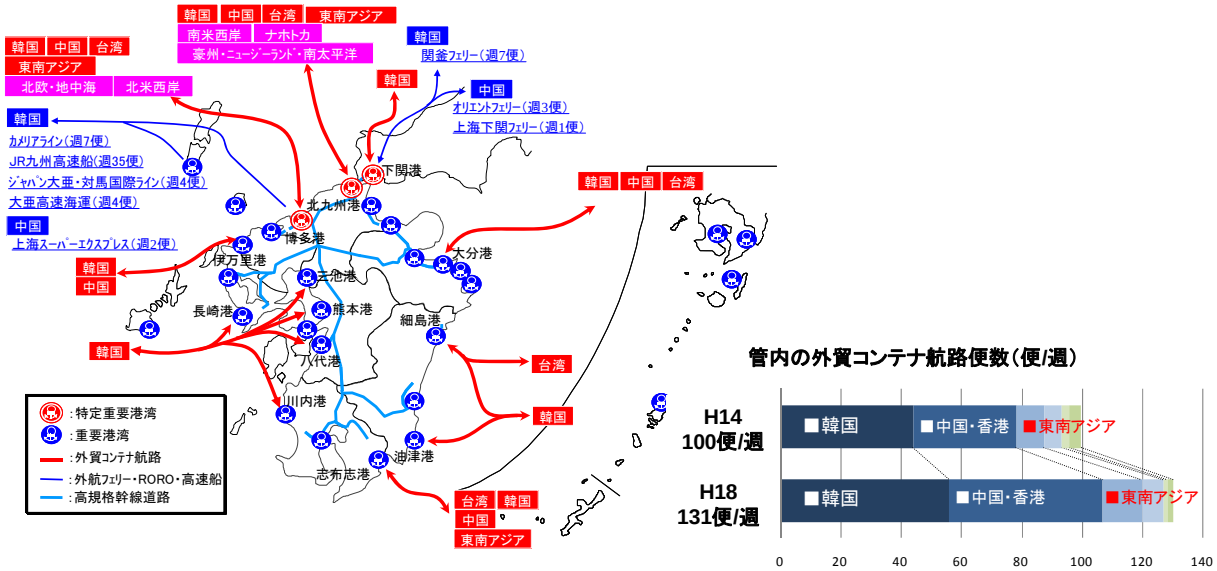


図　現在の九州地方の航路体系（H18.8 時点）

（２）九州地方で今後取り組むべき課題

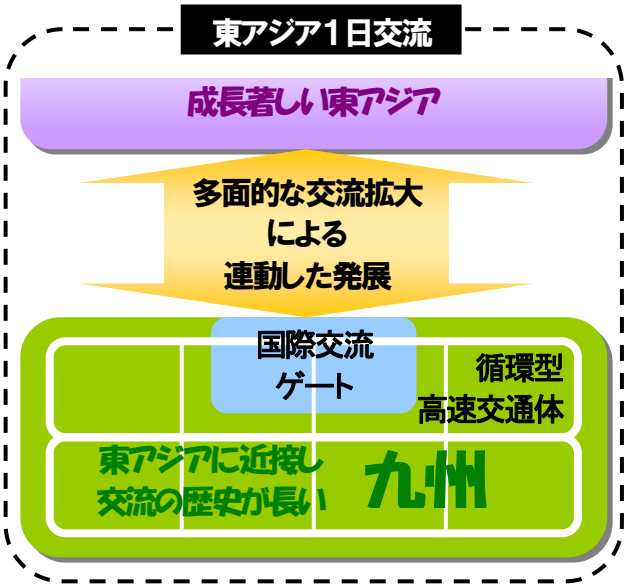
①成長著しい東アジアと連動した国際的な発展

成長著しい東アジアとの地理的・歴史的なつながり等の優位性を活かし、東アジアとの連携や観光・技術・学術・文化交流の拡大を図りながら、東アジアと連動した、九州地方の国際的な発展を目指す視点が重要である。

特に、国際交流ゲートウェイ機能の強化、およびネットワークの整備などを進めることで、経済・文化等の多面的な国際交流を積極的に推進し、東アジア１日交流圏の拡大による、九州地方の新たな発展につなげていくことが必要である。

○九州地方の経済発展の持続・向上のための東アジア一日交流圏の形成と国際交流ゲート機能の強化
○コスト縮減や効率化に対応した拠点港湾の整備
○成長型・牽引型産業の国際連携を支援する物流拠点及びネットワークの整備
○環境・エネルギー産業を支援する静脈物流システムの構築
○九州地方の交流・連携を促進するための循環型高速交通体系の構築
○競争力のある臨海部産業エリアの形成

【課題のイメージ（案）】



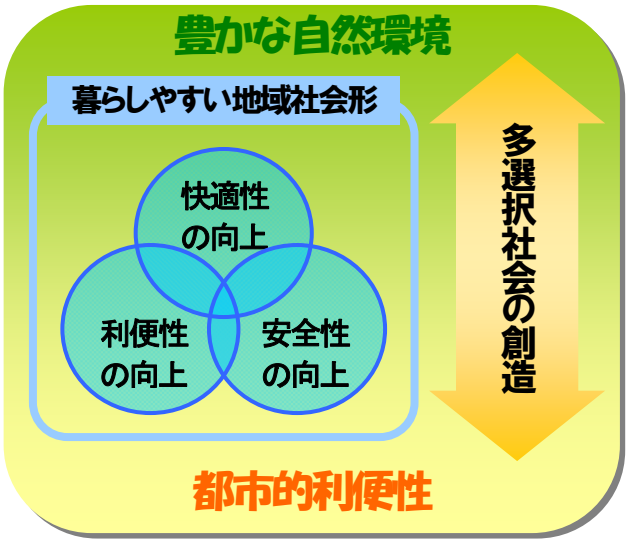
②本格的な人口減少社会と少子高齢化への対応

少子高齢化と過疎化が同時進行する中で、地域社会を維持するため、離島を含めた広域的な交流・連携の推進により、誰もが社会に参画でき、暮らしやすい地域社会の実現を目指すことが求められる。

このため、都市的利便性と豊かな自然環境が容易に享受でき、多様な暮らし方、働き方ができるなど、九州の各地域が全体的に選択可能性の高い多彩なライフスタイルが可能となる社会を創出していくことが必要である。

○都市の生活環境向上のための交通渋滞対策
○都市の景観形成による魅力向上
○災害リスクが高まる都市の防災性向上
○まちなかの居住と交流の促進に向けた魅力と賑わいのあるまちづくり
○誰もが安心して快適に移動できる歩行空間の整備
○離島、半島や中山間地域の生活サービスの確保
○地域に応じた移動手段の確保・充実
○船舶の安全性確保

【課題のイメージ（案）】



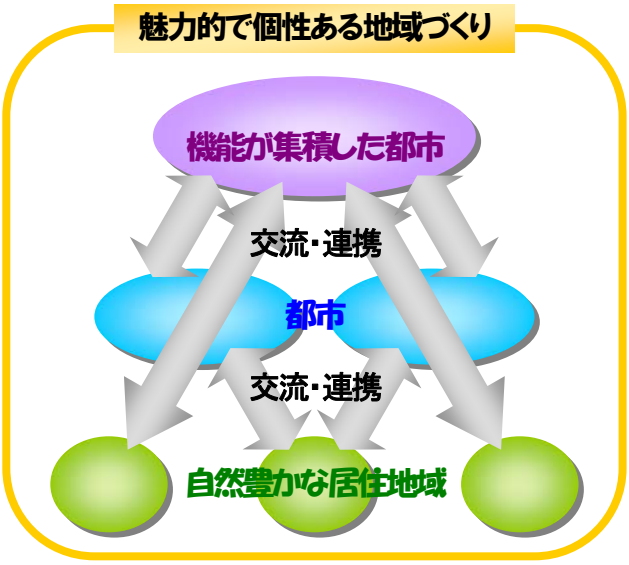
③機能が集積した都市と自然豊かな居住地域の自立・連携

一定規模の都市機能が集積した都市圏が適度に分散する地域構造、豊かな自然、地域の歴史・文化などのポテンシャルを活用して、都市と自然豊かな居住地域の互恵関係を形成することにより、魅力的で個性のある地域づくりが求められる。

多様な地域が自立・連携することを通じて、九州地方のどこに住んでいても、多大な時間や費用をかけずに、高次都市機能から生活支援機能までの一定の社会的サービスを享受できる生活環境を形成していくことが必要である。

○九州地方の交流・連携を促進するための循環型高速交通体系の形成
○九州地方の一体的発展のための東西格差等の地域間格差の是正
○高次の都市的サービスと豊かな自然を享受できる交流基盤の整備
○地域社会を維持するための交流人口の拡大

【課題のイメージ（案）】



④激化する自然災害への対応

九州地方は、我が国でも災害の多い地域であり、大規模地震、気象変動等により増大する災害リスクに対して、安全・安心な社会を形成することが求められる。

このため、我が国における災害ハザードの最前線として、先導的な災害対策を推進する必要がある。災害対策については、減災の視点も取り入れ、地球温暖化への適応策と緩和策を組み合わせた総合的かつ柔軟な対策により、災害に強い地域づくりを進める必要がある。

○多発する自然災害と発生が懸念される大規模地震への対応
○中山間地域等の地域防災力の低下への対応
○地球温暖化への適応策と緩和策の適切な組み合わせによる災害対策

【課題のイメージ（案）】

⑤豊かな自然環境、良質な社会資本の次世代への継承

九州地方の豊かな自然環境及び美しい景観、これまでに形成された社会資本について良好な状態で次世代に継承していくことが求められる。

このためには、多様な主体による、良好な水循環系・物質循環系の構築や低炭素社会の実現に向けた取り組みを進めるとともに、歴史遺産等の地域資源を活かした景観形成の取り組みや、良質な社会資本ストックの形成などを推進していくことが必要である。

○運輸部門や住宅・建築物における環境負荷軽減
○建設副産物や下水汚泥などの廃棄物のリサイクル促進
○歴史文化・生活文化に根ざし培われた良好な景観の形成と継承
○良好な自然環境（河川・水域等）の保全・再生
○渇水等の問題に対する利水安全度の向上
○社会資本の適正な維持・更新
○社会資本ストックの活用
○多様な主体の社会参加・参画

【課題のイメージ（案）】