

平成30年度 第1回九州幹線道路協議会

日時：平成30年8月8日(水) 10:00～

場所：第三博多借成ビル 4階会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨 拶

3. 議 事

(1) 規約の改定について

(2) 新たな広域道路交通計画について

(3) 有識者等の選定について

(4) 地域の現状や将来像について

4. 閉 会

九州幹線道路協議会 規約

(名称)

第 1 条 本協議会は、「九州幹線道路協議会」（以下「本協議会」という。）と称する。

(目的)

第 2 条 本協議会は、九州地域における幹線道路の計画、構想ならびに事業の実施について調査研究し、関係機関相互の連携を強化するとともに、総合的な連絡調整を図り、もって九州地域の発展に資することを目的とする。

(組織)

第 3 条 本協議会は、本目的にある官公署団体等をもって組織するものとし、協議会とその下部組織である幹事会により構成する。

2 本協議会は、会長の承認を得て、特定の事項、課題を調査研究し、調整、協議を行うための分科会及び特定の事項、課題を調査研究する専門部会（以下「分科会等」という。）を設置することができる。

3 本協議会は、道路整備計画の策定にあたり、会長の承認を得て、諮問機関としての学識経験者を含む懇談会を設置することができる。

4 本協議会は、道路整備計画の策定にあたり、公聴会等により、地域住民等の意見を聴取することができる。

ただし、公聴会を開催する場合は、会長の承認を得るものとする。

5 本協議会は、別途各県に設置される各県幹線道路協議会（以下「各県協議会」という。）と密接に連絡調整を図るものとする。

(会長)

第 4 条 会長は、本協議会を代表し会務を総括する。

2 会長は、九州地方整備局長をもってあてる。

3 会長に事故があった場合は、あらかじめ会長が指名した者が会長の職務を代行する。

(運営)

第 5 条 本協議会は、特に重要な案件の審議が必要な場合、会長の判断により開催するものとし、会長が招集する。なお、それ以外の案件については、幹事会の決議を以て本協議会の決議とする。

2 本協議会の構成は、別紙一に定めるとおりとするが、会長の判断により、必要に応じ関係者の出席を要請できるものとする。

3 本協議会の運営、進行は、会長がこれにあたるものとする。

4 本協議会の事務局は、九州地方整備局道路部道路計画第二課に置く。

事務局は、会議の円滑なる運営にあるとともに、議事録を整理するものとする。

(幹事会)

第 6 条 幹事長は九州地方整備局道路部長を以てあてる。

2 幹事長に事故があった場合は、あらかじめ幹事長が指名したものが幹事長の職務を代行する。

3 幹事会の構成は、別紙二に定めるとおりとするが、幹事長の判断により、必要に応じ関係者の出席を要請できるものとする。

4 幹事会は、会長の指示により幹事長が招集する。

5 幹事会の運営、進行は、幹事長がこれにあたるものとする。

6 幹事会の事務局は、九州地方整備局道路部道路計画第二課に置く。

事務局は、会議の円滑なる運営にあるとともに、議事録を整理するものとする。

(分科会等)

第7条 分科会長は、九州地方整備局道路部道路調査官があたるものとし、専門部会長は専門部会委員の互選によってこれを選出する。(以下「分科会長等」という。)

2 分科会長等は会務を総括する。なお分科会長等に事故があった場合は、予め分科会長等が指名した者が会務を代行することができる。

3 分科会等は、幹事長の承認を得て分科会長等が招集する。

4 分科会等の構成は、別途定めるものとするが、必要に応じ関係者の出席を要請できるものとする。

5 分科会等の運営、進行は、分科会長等がこれにあたるものとする。

6 分科会等で調査、調整、協議した内容は、速やかに幹事会に報告するものとする。

7 分科会等の事務局は、調査研究課題を所管する九州地方整備局道路部又は直轄事務所の担当課に置く。

事務局は、会議の円滑なる運営にあるとともに、議事録を整理するものとする。

(規約の改正)

第8条 本規約の改正は、本協議会の決議によらなければならない。

(その他)

第9条 この規約に定めのない本協議会の運営について必要な事項は、会長が定める。

附 則	この規約は、平成5年7月30日から施行する。
附 則	この規約は、平成9年12月25日から施行する。
附 則	この規約は、平成13年12月17日から施行する。
附 則	この規約は、平成14年10月28日から施行する。
附 則	この規約は、平成16年7月7日から施行する。
附 則	この規約は、平成16年11月22日から施行する。
附 則	この規約は、平成18年12月22日から施行する。
附 則	この規約は、平成19年4月12日から施行する。
附 則	この規約は、平成19年7月9日から施行する。
附 則	この規約は、平成20年11月13日から施行する。
附 則	この規約は、平成30年8月8日から施行する。

九州幹線道路協議会 構成

会 長	国土交通省九州地方整備局	局 長	
委 員	国土交通省九州地方整備局	企 画 部 長	
〃	国土交通省九州地方整備局	道 路 部 長	
〃	国土交通省九州地方整備局	道 路 調 査 官	
〃	福 岡 県	県土整備部長	
〃	福 岡 県	建築都市部長	
〃	佐 賀 県	県土整備部長	
〃	長 崎 県	土 木 部 長	
〃	熊 本 県	土 木 部 長	
〃	大 分 県	土木建築部長	
〃	宮 崎 県	県土整備部長	
〃	鹿 児 島 県	土 木 部 長	
〃	福 岡 市	道路下水道局長	
〃	福 岡 市	住宅都市局長	
〃	北 九 州 市	建 設 局 長	
〃	北 九 州 市	建築都市局長	
〃	熊 本 市	都市建設局長	
〃	西日本高速道路(株)九州支社	支 社 長	
〃	福岡北九州高速道路公社	理 事 長	
(事務局)	九州地方整備局 道路部	道路計画第二課	

九州幹線道路協議会幹事会 構成

幹事長	国土交通省九州地方整備局	道路部長	
幹事	〃	企画調整官	
〃	〃	道路調査官	
〃	〃	地域道路調整官	
〃	福岡県	道路建設課長	
〃	〃	都市計画課長	
〃	佐賀県	道路課長	
〃	〃	都市計画課長	
〃	長崎県	道路建設課長	
〃	〃	都市政策課長	
〃	熊本県	道路整備課長	
〃	〃	都市計画課長	
〃	大分県	道路建設課長	
〃	〃	都市・まちづくり推進課長	
〃	宮崎県	道路建設課長	
〃	〃	都市計画課長	
〃	鹿児島県	道路建設課長	
〃	〃	都市計画課長	
〃	福岡市	計画部長	
〃	〃	都市計画部長	
〃	北九州市	道路部長	
〃	〃	計画部長	
〃	熊本市	土木部長	
〃	〃	都市政策部長	
〃	西日本高速道路株式会社九州支社	建設・改築事業部長	
〃	〃	保全サービス事業部長	
〃	福岡北九州高速道路公社	企画部長	
(事務局)	九州地方整備局 道路部	道路計画第二課	

新たな広域道路交通計画について

平成30年8月8日
九州幹線道路協議会

●道路法等の一部を改正する法律

背景・必要性

① 道路財特法*に基づく財政上の特別措置の期限切れへの対応 ※道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律

○今年度末に期限が切れる国費率のかさ上げ措置が延長されない場合、自治体の負担が増大

② 道路利用の安全性の更なる向上

- 老朽化が進む道路の修繕が急務 ※市町村管理を含む全橋梁73万橋の54%で点検が完了、うち61%で措置が必要(H28年度末時点)
- 道路区域外からの落石や土砂崩れ等により、交通事故等が発生
- 災害時に重要な輸送路の啓開・復旧を被災自治体が迅速に行うのは困難
- 下水道の管路等の占用物件の損壊により、道路陥没等が発生
- 幅員が狭い歩道の電柱等が、歩行者や車いすの安全・円滑な通行を阻害



③ 物流生産性の向上

○国際海上コンテナ車等が増加する中、道路構造上の制約による通行の支障が物流生産性の向上を阻害

法案の概要

1. 道路整備に関する財政上の特別措置の継続

○道路の改築に対する**国費率のかさ上げ措置を平成39年度末まで延長***【道路財特法】

2. 道路利用の安全性の更なる向上

- 道路の老朽化に対応し修繕を重点的に支援するため、**補助国道の修繕に係る国費率のかさ上げ措置を新設***【道路財特法】 ※補助国道の修繕に係る現行の国費率 5/10
- 道路区域外からの落石等を防ぐため、現行制度を拡充し、沿道区域内の土地管理者への**損失補償を前提とした措置命令権限**を規定【道路法】
- 重要物流道路(後掲)及びその代替・補完路について、災害時の**道路啓開・災害復旧を国が代行**【道路法】
- 占用物件の損壊による道路構造や交通への支障を防ぐため、**占有者による物件の維持管理義務、当該義務違反者への措置命令権限**を規定【道路法】
- 歩行者や車いすの安全・円滑な通行を確保するため、**占用制限の対象に「幅員が著しく狭い歩道で特に必要な場合」**を追加【道路法】 ※現行では「災害時の被害拡大防止」「車両の能率的な運行確保」のため特に必要な場合に占用制限が可能



災害時の道路啓開

3. 「重要物流道路制度」(新設)による物流生産性の向上

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、**国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」*として指定し、機能強化、重点支援を実施** ※高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道、空港港湾アクセス道等から指定

- 国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図るため、通常の道路より水準が高い**特別の構造基準**を設定【道路法】
※当該基準を満たした道路については国際海上コンテナ車等の通行に係る許可を不要とする【車両制限令】
- 高速道路から物流施設等に直結する道路の整備に係る**無利子貸付制度**を新設【道路財特法】
- 重要物流道路及びその代替・補完路について、災害時の**道路啓開・災害復旧を国が代行**【道路法】(再掲)



【目標・効果】 平常時・災害時を問わず、安定的かつ安全・円滑に利用可能な道路網を確保

(KPI)①: 豪雨による被災通行規制回数・時間の削減 143件/年・2,823時間/年(過去5年間平均) → 10年後には概ね半減

②: 国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可必要台数の削減 約30万台(H28年度) → 10年後には概ね半減

重要物流道路制度の概要

平常時のネットワーク

主な課題

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

* 道路の通行には特車通行許可が必要

災害時のネットワーク

主な課題

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

重要物流道路

<<平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保>>

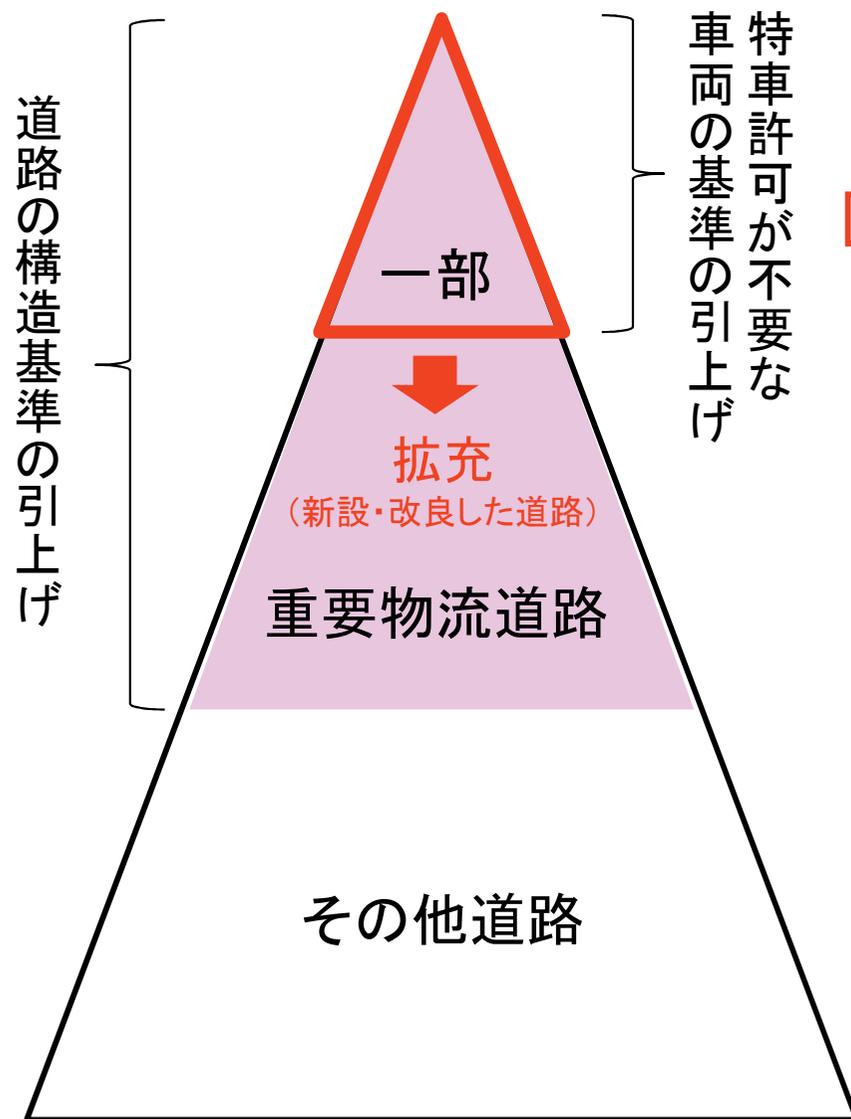
広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、基幹となるネットワークを計画路線も含め構築

機能強化・重点支援

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

トラックの大型化に対応した道路構造の強化

国際海上コンテナ車(40ft背高)
に対応する水準まで引上げ



- ① 国際海上コンテナ車(40ft背高)の走行が多く、構造的に支障のない区間を指定。
- ② 国際海上コンテナ車(40ft背高)の区間内の走行は特車許可手続きは不要。



国際海上コンテナ車(40ft背高)

災害時の道路の啓開・復旧の迅速化

【 国土交通大臣による地方管理道路の災害復旧等代行制度 】

発生直後(道路啓開)

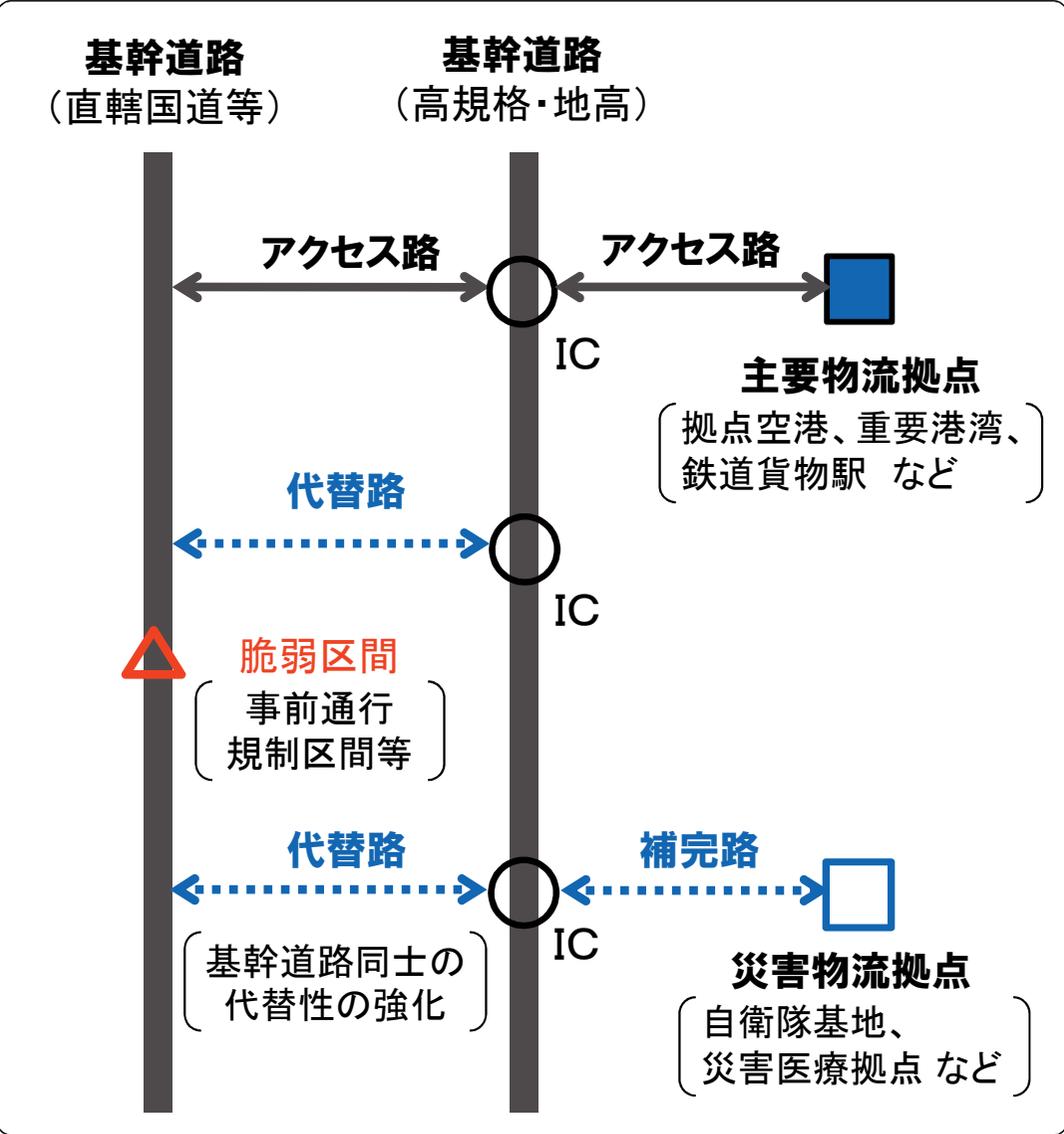
災害復旧

補助国道	大 (被災規模)	行政機能が壊滅的に失われた災害に限定	補助国道における 災害復旧
	小	<p>対象範囲の拡大</p> <p>重要物流道路(代替・補完路含む) における道路啓開</p>	
地方道	大 (被災規模)	行政機能が壊滅的に失われた災害に限定	著しく異常かつ激甚な非常災害に限定 (例：熊本地震)
	小	<p>対象範囲の拡大</p> <p>重要物流道路(代替・補完路含む) における道路啓開</p>	<p>対象範囲の拡大</p> <p>重要物流道路(代替・補完路含む) における災害復旧</p>

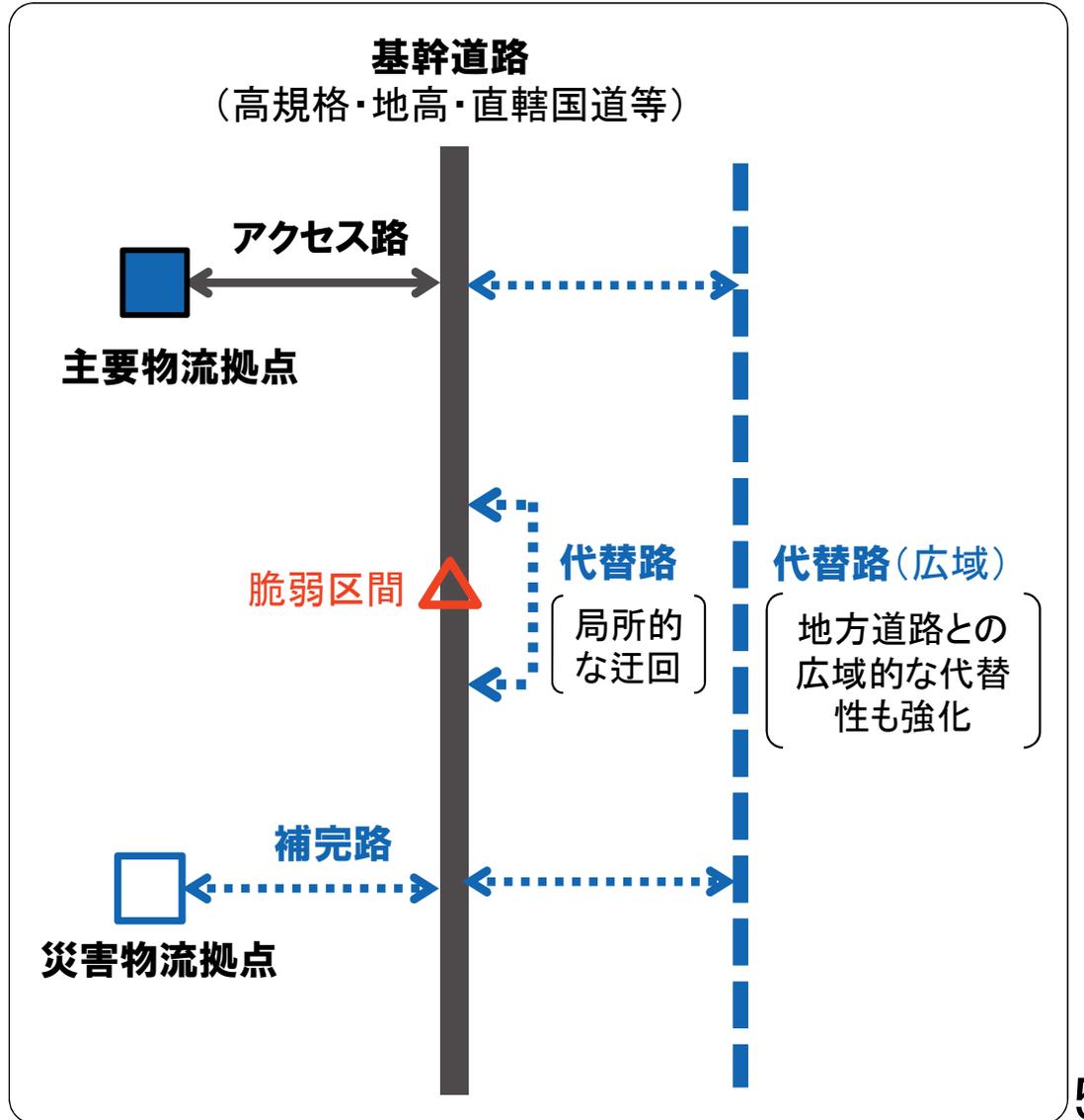
重要物流道路及び代替・補完路のネットワーク設定のイメージ

- 高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道等を軸にして、拠点にシンプルに接続する(計画路線を含む)
- 重要物流道路の脆弱区間に対する代替路や災害時の物流拠点への補完路を設定

(1) 基幹道路同士が近接する場合



(2) 基幹道路同士が近接しない場合



重要物流道路と新たな広域道路ネットワーク

○重要物流道路制度の創設や新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を踏まえ、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的な重要物流道路を指定する必要。

重要物流道路制度の創設

● 新たな社会・経済の要請への対応

- ・新たな国土構造の形成
- ・グローバル化
- ・国土強靱化

● 総合交通体系の基盤としての道路の役割強化

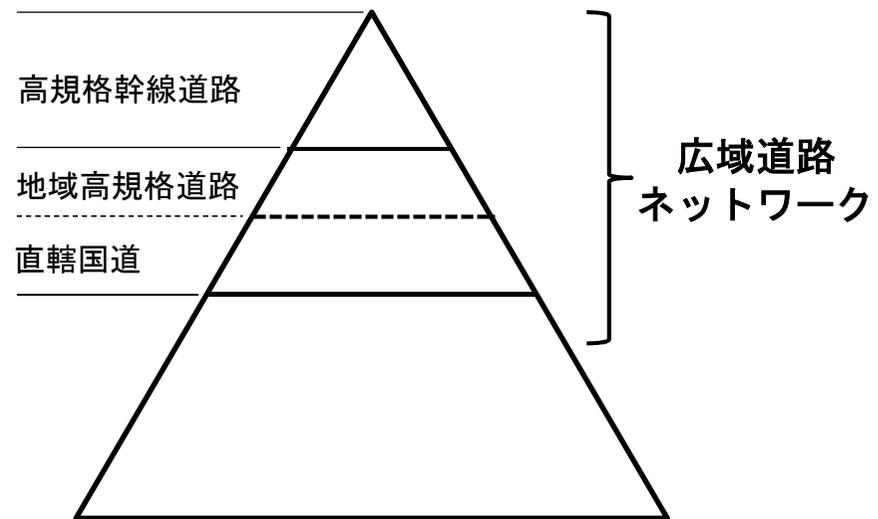
- ・各交通機関との連携強化

● ICT・自動運転等の技術の進展

- ・ICT活用、自動運転社会への対応

新たな広域道路ネットワークの検討

< 平常時・災害時 + 物流・人流 >



重要物流道路の指定 等

重要物流道路を契機とした「新たな広域道路交通計画」の策定について(案)

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

- 新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた未来志向の計画が必要。

新たな国土構造の形成

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

グローバル化

- ・ インバウンドへの対応
- ・ 国際物流の増加への対応 等

国土強靱化

- ・ 災害リスク増大への対応
- ・ 代替機能の強化の必要性 等

各交通機関との連携強化

ICT活用・自動運転社会への対応

II 新たな広域道路交通計画の策定

- 各地域において中長期的な観点からビジョン、計画を策定(定期的に見直し)

「**平常時・災害時**」を問わない「**物流・人流**」の確保・活性化

(1)

広域道路ネットワーク
計画



(2)

交通・防災拠点
計画



(3)

ICT交通マネジメント
計画

重要物流道路の指定・地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編 等

新たな計画の策定主体・検討体制(案)

<策定主体>

国土交通省

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

↑ ↓ 全国的な視点からの調整

地方ブロック

各地方整備局長が策定(各地方整備局単位)

ビジョン(ブロック)



計画(ブロック)

↑ ↓ 都道府県間や地方ブロック間の調整

都道府県

都道府県知事・政令市長が策定(各都道府県単位)

ビジョン(都道府県)



計画(都道府県)

<検討体制>

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

広域道路交通ビジョンの主な構成(案)

1. 地域の将来像

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

2. 広域的な交通の課題と取組

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

3. 広域的な道路交通の基本方針

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

(1) 広域道路ネットワーク

高規格幹線道路を補完する広域道路ネットワークを中心に、

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

(2) 交通・防災拠点

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

(3) ICT交通マネジメント

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

広域道路ネットワーク計画の主な検討の視点(案)

基本的な考え方

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

<平常時>

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

<災害時>

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

交通・防災拠点 / ICT交通マネジメント計画の主な検討の視点(案)

<交通・防災拠点計画>

- 地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点について、利用者の利便性の向上や周辺道路の交通課題の解消を図るため、立体道路制度の活用による空間再編や総合交通ターミナルの整備等も含め、官民連携によるモーダルコネク(多様な交通モード間の接続)の強化策に関わる計画を策定。
- 災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅や都市部の交通拠点等について、災害情報の集約・発信、防災施設の整備など、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化策に関わる計画を策定。



<ICT交通マネジメント計画>

- ICT等(ETC2.0含む)の革新的な技術を積極的に活用した交通マネジメントの強化に関わる計画を策定。
 - 広域的な道路ネットワークを中心とした、平常時や災害時を含めたデータ収集や利活用の強化
 - 他の交通機関とのデータ連携によるモビリティサービスの強化
 - 主要な都市部等における面的な交通マネジメントの強化
 - ICT等の活用に向けた産学官連携による推進体制の強化 等
- 今後の自動運転社会を見据えた、地域における新たな道路施策を検討するための推進体制や実験計画等について整理。



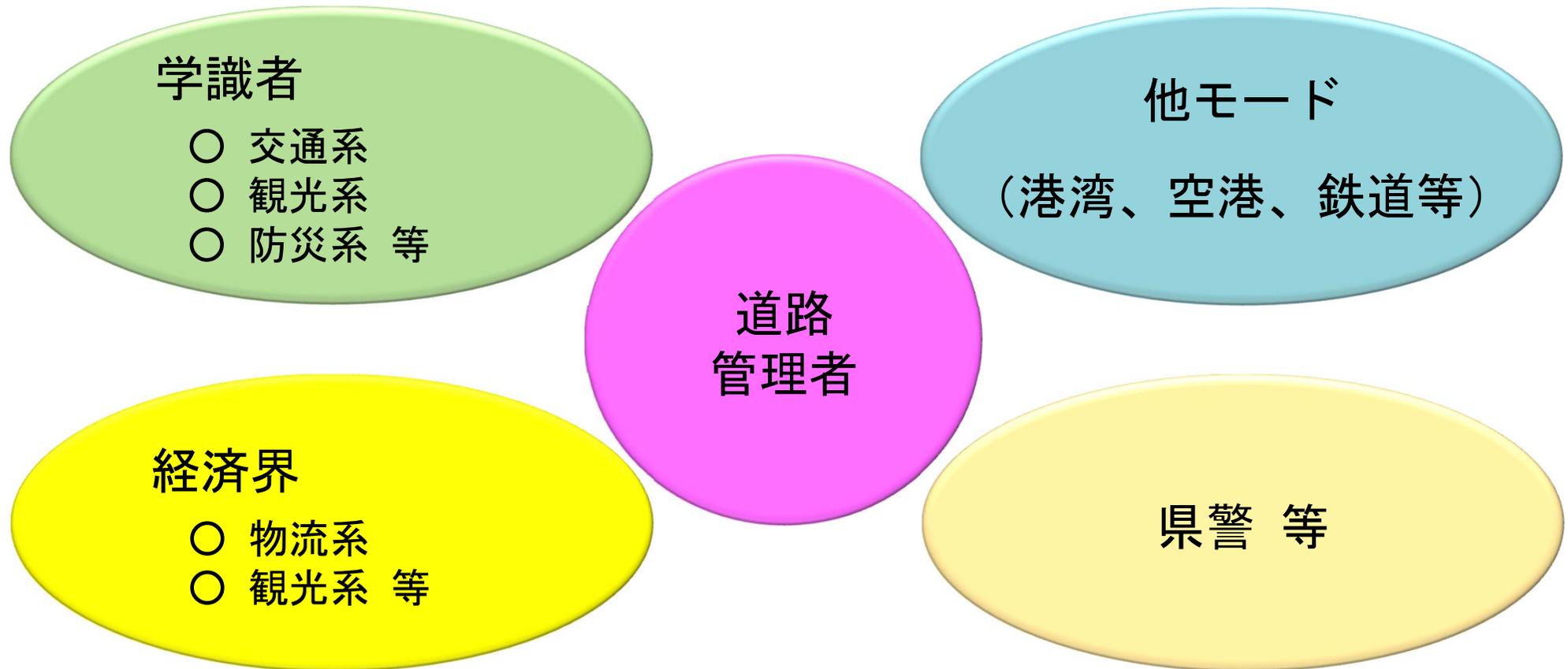
	道路局長 → 都道府県知事 宛 → 政令指定市長 宛 → 整備局等局長 宛	道路局企画課長 → 都道府県土木担当部長 宛 → 政令指定市道路担当局長 宛 → 整備局等道路部長宛 宛	道路局企画課経済調査室課長補佐 → 都道府県道路課長 宛 → 政令指定市道路課長 宛 → 整備局等担当課長宛 宛
依頼内容	整備局長宛：策定及び報告依頼 知事等宛：策定に努めて頂くよう依頼 策定後、地方整備局等に報告	策定にあたっての留意事項	具体的検討にあたっての留意事項
ビジョンの性格等	○広域道路交通・ネットワークの定義 ○ビジョンの位置づけ	○ビジョン策定の着眼点 ・新たな社会・経済の要請 ・他モードの連携強化 ・技術の進展	○概ね20～30年間の中長期的な視点で検討
ビジョンの内容	○ビジョンの構成項目（柱立て） ・地域の将来像 ・課題と取組 ・基本方針	○ビジョンの構成項目 （左記について具体的に記載）	○ビジョンの構成項目 （左記について更に具体的に記載） ※特に、交通データに基づく分析を実施すること等を明記
策定手順等	○道路管理者等が共同で検討し、ブロックは整備局長が、都道府県は知事及び政令市長が策定 ○策定後も、定期的に見直し	○検討体制（ブロック） 幹線協+地方小委員会、 地域道路研究会等 ○検討体制（都道府県） 幹線協+有識者等 ※ブロック間や都道府県間の調整を実施 ○策定期期 H30年内に中間とりまとめ、 概ね1年程度を目処に策定 ○見直しを行った場合は報告する	○検討体制（ブロック） 地方小委員会等とは別に、ヒアリングを行うことや、新たに有識者委員会を設置することも可 ○検討体制（都道府県） 地域の大学との連携の他、関係機関団体等の意見を聴取することも検討 ○当面のスケジュール H30.12頃 ビジョン中間とりまとめ H31.1頃 計画（1次案）策定 その中から重要物流道路（案）等を選定 概ね1年程度を目処に策定
その他	○計画について別途依頼	—	—

	道路局長 → 都道府県知事 宛 → 政令指定市長 宛 → 整備局等局長 宛	道路局企画課長 → 都道府県土木担当部長 宛 → 政令指定市道路担当局長 宛 → 整備局等道路部長宛 宛	道路局企画課経済調査室課長補佐 → 都道府県道路課長 宛 → 政令指定市道路課長 宛 → 整備局等担当課長宛 宛
依頼内容	整備局長宛：策定及び報告依頼 知事等宛：策定に努めて頂くよう依頼 策定後、地方整備局等に報告	策定にあたっての留意事項	具体的検討にあたっての留意事項
計画の性格等	○広域道路交通の定義 ○計画の位置づけ	○計画策定の着眼点 ・新たな社会・経済の要請 ・他モードの連携強化 ・技術の進展	○ビジョンに基づき、概ね20～30年間の中長期的な視点で検討
計画の内容	○計画の構成項目 ・広域道路ネットワーク計画 ・交通・防災拠点計画 ・ICT交通マネジメント計画	○計画の構成項目 (左記について具体的に記載)	○検討の視点、報告内容等 (広域道路ネットワーク) ・主な検討の視点 ・拠点設定の基本的考え方(拠点一覧) ・ネットワーク設定の基本的考え方 (イメージ図) ・主な報告内容 ※様式等は別途連絡 ・その他 -計画路線の取扱 -重要物流道路の選定 ※特車不要区間等は別途連絡 -緊急輸送道路との関係 ※別途連絡 (交通・防災拠点) ・主な検討の視点 ・主な報告内容 (ICTマネジメント) ・主な検討の視点 ・主な報告内容
策定手順等	○策定主体 ビジョンと同様 ○策定後、定期的に見直し	○検討体制 ビジョンと同様 ブロック間・県間調整の実施 ○策定期等 H31.1頃 1次案とりまとめ、 概ね1年目処に策定 ○見直しを行った場合は報告する	○関係機関との連携(警察・港湾等) ○当面のスケジュール H30.12頃 ビジョン中間とりまとめ H31.1頃 計画(1次案)策定 その中から重要物流道路 (案)等を選定 概ね1年程度を目処に策定

有識者等への意見聴取(案)について

- 九州地方整備局長及び、各県知事・政令市長が新たな広域道路交通計画等を策定
- 九州幹線道路協議会^{※1}、各県幹線道路協議会^{※2}で有識者等の意見を伺いながら検討

(意見聴取イメージ)



※1 社会資本整備審議会九州地方小委員会、地域道路経済戦略研究会の活用を想定

※2 地域の大学等との連携を想定

地域の現状や将来像について

平成30年8月8日
九州幹線道路協議会

九州ブロックの現状と将来像(案)

新広域道路交通ビジョンの内容

地域の将来像

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

広域的な交通の課題と取組

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

広域的な道路交通の基本方針

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

既存の総合的なビジョンの体系

国土のグランドデザイン2050

H26.7（国土形成計画法第6条）

計画の内容

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

九州圏広域地方計画

H28.3（国土形成計画法第9条）

計画の内容

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

九州ブロックにおける社会資本整備重点計画

H28.3（第4次社会資本整備重点計画）

計画の内容

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

全国的なビジョン

上位計画

九州版ビジョン

将来像の実現に向けたプロジェクト

調和・連携

九州圏広域地方計画で示された地域課題と将来像をベースに新広域道路交通ビジョンへ反映

九州ブロックの現状と将来像(案)

■「九州圏広域地方計画」、「九州ブロックにおける社会資本整備重点計画」の構成

九州圏広域地方計画(H28.3.29)

～九州ブロックの将来像～

- (1) 日本の成長センター「ゲートウェイ九州」
- (2) 三層の重層的な圏域構造からなる「元気な九州圏」
- (3) 巨大災害対策や環境調和を発展の原動力とする「美しく強い九州」

～社会資本整備の基本戦略～

- (1) アジアゲートウェイ機能の強化
- (2) 九州圏の活力を創出する交流・連携の促進
- (3) 九州圏の基幹産業や地域産業の活性化
- (4) 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化
- (5) 九州圏の安全・安心の確保と自然環境・国土の保全

九州ブロックにおける社会資本整備重点計画(H28.3.29)

将来像の実現に向けた5つの基本戦略に対応した4つの重点施策と11のプロジェクトを設定

～重点目標～

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

(2) 住民の生活を守り、活力のある地方を維持していくための地域社会づくりを進める

(3) 増大する様々な災害リスクに対して、柔軟に対応できる強靱な圏域を形成する

(4) 社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

～プロジェクト～

アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進

産業経済活動・地域間交流を支える広域交流ネットワークの形成

離島・半島、中山間地域等における生活圏との交通アクセスの確保、小さな拠点の形成

都市部におけるコンパクト化と周辺等とのネットワーク形成、都市機能の充実・強化

九州の美しい自然環境や景観等に配慮した自然環境の保全・再生

環境問題に対応した循環型社会の構築

災害の未然防止や被害の最小化による災害リスクの軽減

安全な移動環境の形成

防災・危機管理体制や水資源の確保等における広域的な連携による安全な暮らしの実現

社会資本の戦略的な維持管理・更新と多目的な活用

多様な主体による個性を活かした地域づくり

◆九州ブロックの現状 (課題)

①地域概要

- ・アジアの玄関口・ゲートウェイ九州

②人口動向

- ・全国の約1割に相当する人口は減少傾向

③成長産業

- ・総生産額は全国の約1割相当国内有数の自動車生産拠点を形成

④農林水産業

- ・総産出(生産)額は全国の約2割と一大食糧供給基地

⑤通商・貿易

- ・九州とアジア・世界との貿易額が増加傾向

⑥観光・交流

- ・交通網整備で圏域内の観光交流活性化外国人来訪の増加傾向

⑦災害と自然環境

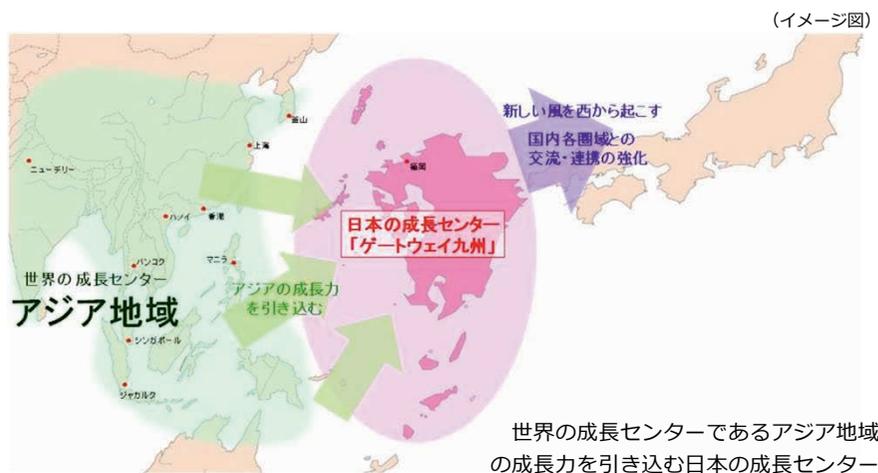
- ・災害リスクと豊かな自然の共存防災・減災への取組

◆九州ブロックの将来像

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

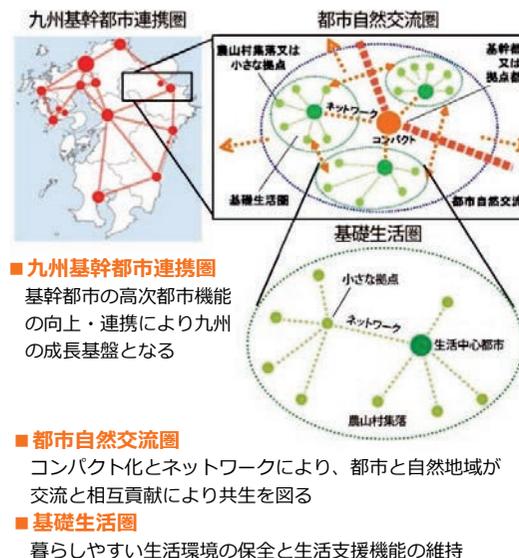
1. 日本の成長センター「ゲートウェイ九州」
2. 三層の重層的な圏域構造からなる
「元気な九州圏」
3. 巨大災害対策や環境調和を発展の原動力とする
「美しく強い九州」

1. 日本の成長センター「ゲートウェイ九州」



世界の成長センターであるアジア地域の成長力を引き込む日本の成長センター「ゲートウェイ九州」となって、日本の経済成長に貢献することを目指す。

2. 三層の重層的な圏域構造からなる「元気な九州圏」



3. 巨大災害対策や環境調和を発展の原動力とする「美しく強い九州」

