平成30年度

第1回九州地方新広域道路交通ビジョン等の検討に係る有識者懇談会

日時:平成30年12月11日(火)15:00~

場所:東福第二ビル 1階 第1会議室

議事次第

- 1. 開 会
- 2. 挨 拶
- 3. 出席者紹介
- 4. 会議の設立について
 - (1)設立趣意·規約説明 資料-1 資料-2
- 5. 議事
 - (1)概要説明 資料-3
 - (2)九州地方新広域道路交通ビジョン(素案)について 資料-
 - (3)計画(1次案)の策定にあたっての考え方について 資料-5
- 6. 閉 会

平成30年12月11日

九州地方新広域道路交通ビジョン等の検討に係る有識者懇談会 設立趣意書(案)

近年では、働き手の減少によるドライバー不足が深刻化する中で、国際海上コンテナ車の増加やトラックの大型化に対応し、道路の機能強化により物流生産性の向上を図ることが喫緊の課題となっている。

さらに、激甚化する自然災害に対し、事前防災・減災の考え方に基づき、災害に対 する幹線道路ネットワークの脆弱性を克服することも求められている。

これを踏まえ、平成30年3月30日に成立、同月31日に交付、9月30日に施行した「道路法等の一部を改正する法律」(平成30年法律第6号)により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設された。

この制度による「重要物流道路」の指定にあたっては、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の社会の要請に応えるため、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的に指定する必要がある。

このため、九州地方における中長期的な観点から広域的な道路交通の今後の方向性を定める「新広域道路交通ビジョン」及び「新広域道路交通計画」を策定するにあたり、広域的な道路交通に関する今後の方向性について専門的見地から意見を聴取することを目的に九州幹線道路協議会の規約第3条第3項に基づき「九州地方新広域道路交通ビジョン等の検討に係る有識者懇談会」を設置するものである。

「九州地方新広域道路交通ビジョン等の検討に係る有識者懇談会」 規約(案)

(名称)

第1条 この懇談会は「九州地方新広域道路交通ビジョン等の検討に係る有識者懇談会(以下「本懇談会」という。)」と称する。

(目的)

第2条 本懇談会は、九州地方における中長期的な観点から広域的な道路交通の今後の方向性を定める「新広域道路交通ビジョン」及び「新広域道路交通計画」を策定するにあたり、九州幹線道路協議会の諮問機関として、幅広い知見と視野から高度な指導・助言を頂くことを目的とする。

(委員)

第3条 本懇談会の委員は、別表のとおりとする。

(任期)

第4条 委員の任期は、平成32年3月31日までとする。

(運営)

- 第5条 1 本懇談会は、九州幹線道路協議会会長(以下「会長」という。)の判断により 開催するものとし、会長が招集する。なお、会長とは、九州地方整備局長であ る。
 - 2 本懇談会の構成は、第3条に定めるとおりとするが、会長の判断により、必要 に応じて臨時委員の委嘱をすることができるものとする。
 - 3 本懇談会の事務局を九州地方整備局道路部道路計画第二課に置く。

(規約の改正)

第6条 本規約の改正は、本懇談会の決議によらなければならない。

附則 この規約は、平成30年12月11日から施行する。

九州地方新広域道路交通ビジョン等の検討に係る有識者懇談会

委員名簿

(50音順、敬称略)

あらまき ぐん じ 荒牧 軍治 佐賀大学名誉教授

いのうえ よしろう 井上 佳朗 鹿児島大学産学官連携センター「COC+」推進部門特任教授

^{おかの ひでゆき} 岡野 秀之 (公財)九州経済調査協会事業開発部長

しまもと ひろし 嶋本 寛 宮崎大学工学部社会環境システム工学科准教授

たつみ ひろ 辰巳 浩 福岡大学工学部社会デザイン工学科教授

なかがわら たつや 中川原 達也 九州バス協会専務理事

西 正博 九州トラック協会 専務理事

あじおか としひる 藤岡 敏博 (一社)九州経済連合会社会基盤部交通担当部長

まるやま たくや 円山 琢也 熊本大学くまもと水循環・減災研究教育センター准教授

ャまぐち じゅんゃ 山口 純哉 長崎大学経済学部准教授

カたなべ ふとし 渡邉 太志 (一社)九州観光推進機構事業本部長

新たな広域道路交通ビジョン等の策定概要

平成30年12月11日 九州地方新広域道路交通ビジョン等の検討に係る有識者懇談会

重要物流道路制度の概要

平常時のネットワーク

主な課題

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

(H24:約20万台→H28:約30万台)

※ 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箇所で通行止めが発生
- 災害時に道路について不安がある・やや 不安があると回答した方は5割以上で前回 より増加(H24:50.6%→H28:53.8%、内閣府)等



重要物流道路

<<平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保>>

等

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

機能強化·重点支援

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

等

重要物流道路について

重要物流道路とは

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

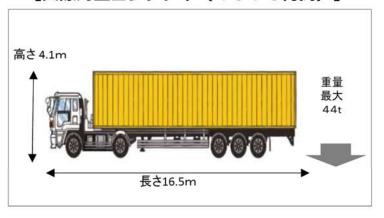
〇指定対象となる道路

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

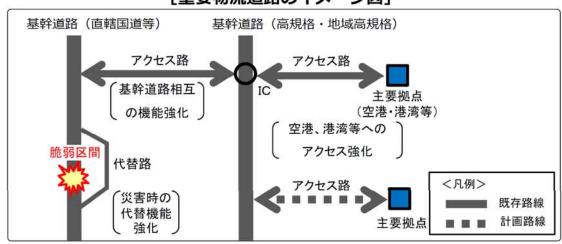
〇機能強化,重点支援

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

[国際海上コンテナ車(40ft背高)]



[重要物流道路のイメージ図]



重要物流道路を契機とした「新たな広域道路交通計画」の策定について(案)

- I 今後の道路計画の主な課題 (現計画※はH10以降未改定)※広域道路整備基本計画
 - 新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた未来志向の計画が必要。

新たな国土構造の形成

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

グローバル化

- インバウンドへの対応
- 国際物流の増加への対応 等

国土強靭化

- 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

|| 新たな広域道路交通計画の策定

■ 各地域において中長期的な観点からビジョン、計画を策定(定期的に見直し)

「平常時・災害時」を問わない「物流・人流」の確保・活性化

(1)

広域道路ネットワーク

計画

(2)

交通·防災拠点

計画

(3)

ICT交通マネジメント

計画

重要物流道路の指定・地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編 等

広域道路交通ビジョンの主な構成(案)

1. 地域の将来像

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

2. 広域的な交通の課題と取組

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

3. 広域的な道路交通の基本方針

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

- <u>ICT等を活用した道路の情</u> 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

■ <u>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</u> 国<u>道等)を中心とした必要な路線の強化や絞り込み</u>等を行いながら、<u>平常時・災害時及び物流・人流</u>の観点を踏まえた具体のネットワーク計画を策定。

<平常時>

1) 都市間ネットワーク(物流・人流共通)

• 広域的な主要都市間、及び主要都市と地域の中心都市との間の連携・交流機能の強化

② 物流ネットワーク

- 主要な物流拠点(空港、港湾、貨物鉄道駅等)と高 規格幹線道路等のアクセス強化
- 都市圏における生産性向上のための<u>環状機能</u> 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<u>アクセス強化</u>

4 その他

• 地域の課題(渋滞、事故等)の解消 等

く災害時>

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、<u>主要</u> 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<u>地方管理道路による広域的</u> 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<u>防災拠点(自衛隊基地、病院等)へ</u>
 <u>の補完路</u>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ト(多様な交通モード間の接続)の強化策に関わる計画を策定。



■ 災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる**道の駅や都市部の交通拠点等**について、災害情報の集約・発信、防災施設の整備など、<u>ソフト・ハードを含めた防災機能の強化策</u>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、<u>平常時や災害時を含めたデータ</u> 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ーサービスの強化
 - 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等の活用にむけた<u>産学官連携による推進体制</u>の強化



等

■ <u>今後の自動運転社会</u>を見据えた、地域における<u>新たな道路施策を検討するための推進体制や実験計画</u>等について整理。

新たな計画の策定主体・検討体制(案)

国土交通省

地方ブロック

く策定主体>

- 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

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>

▶ <u>社整審道路分科会基本政策部会、</u> <u>物流小委員会等</u>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、<u>緊急輸送道路</u> ネットワーク協議会※と連携して検討
 - ** 地方整備局、都道府県、政令市、高速会社、 警察、自衛隊等で構成

今後の検討の流れ

2018年3月 道路法等の一部を改正する法律成立

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

※各地方ブロック及び都道府県毎に検討



広域道路ネットワークの課題等(基本政策部会・物流小委員会)



ビジョンの中間とりまとめ、計画の第1次案のとりまとめ

- 〇物流生産性の向上や迅速な災害対応の必要性を踏まえ、<u>国際海上コンテナ</u> 車(40ft背高)の利用の観点から、重要物流道路を早期に指定する
- 〇物流に資する広域道路ネットワークのうち、<u>同車両の利用がある、または利</u> 用が今後見込まれる開通区間及び事業中区間を指定することを基本とする
- ⇒ 2019年3月頃 重要物流道路の1次指定(既存道路)



今後の広域的な道路交通のあり方(基本政策部会・物流小委員会)

2019年夏以降 順次、新たな広域道路交通ビジョン・計画の策定

- ○重要物流道路の指定(計画路線)
- 〇地域高規格道路等の再編・指定 等

九州地方 新広域道路交通ビジョン(案)

平成30年12月11日 九州地方新広域道路交通ビジョン等の検討に係る有識者懇談会

1. 重要物流道路制度と広域道路交通計画について

- ●平成30年3月30日に成立、同月31日公布された「道路法等の一部を改正する法律」(平成30年法律第6号)により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」を創設。
- ●重要物流道路(及び代替・補完路)の指定にあたっては、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据えた、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的に指定することが必要。

- ○社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会物流小委員会の議を経て、重要物流道路制度を契機とした「新広域道路交通計画」を各地域において中長期的な観点から策定
- 〇これに先立ち、地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める 「新広域道路交通ビジョン」を策定

(平成30年6月26日 国土交通省道路局長通知)

2. 交通分野における将来像 2-1. ビジョンの位置づけ

新広域道路交通ビジョンの内容

地域の将来像

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

広域的な交通の課題と取組

・<u>平常時・災害時の物流・人流の広域的な</u> <u>交通の観点</u>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

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

既存の総合的なビジョンの体系

国土形成計画(全国計画)

H27.8(国土形成計画法第6条)

計画の内容

・国土形成計画における<u>全国計画</u>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、<u>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</u>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

・<u>5~6年後の社会資本に係る重点目標や</u> 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



九州版ビジョン



将来像の実現に向けた プロジェクト

上位計画

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

2.交通分野における将来像 2-2.九州圏広域地方計画における九州の将来像

九州地方の現状

地域概要

- ・アジアの玄関口・ゲートウェイ九州
- 人口動向
- ・全国の約1割に相当する人口は減少傾向
- 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 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 通商・貿易
- ・九州とアジア・世界との貿易額が増加傾向
- 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 災害と自然環境
- ・災害リスクと豊かな自然の共存防災・減災への取組

九州地方の将来像

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

そして、これらを支える"インフラ"となることが、九州 地方の『<u>交通分野における将来像</u>』となる。

- 1.日本の成長センター「ゲートウェイ九州」
- 2 . 三層の重層的な圏域構造からなる

「元気な九州圏」

3.巨大災害対策や環境調和を発展の原動力とする 「美しく強い九州」

1.日本の成長センター「ゲートウェイ九州」



2 . 三層の重層的な圏域構造からなる 「元気な九州圏」

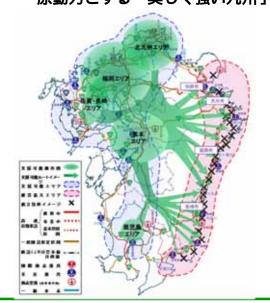


コンパクト化とネットワークにより、都市と自然地域が 交流と相互貢献により共生を図る

其磁生活廉

暮らしやすい生活環境の保全と生活支援機能の維持

3.巨大災害対策や環境調和を発展の原動力とする「美しく強い九州」



2.交通分野における将来像 2-3.将来像実現のための基本方針と交通分野における重点施策

◆九州地方における将来像実現に向けた交通分野における重点施策

~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「ゲートウェイカ州」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靭な圏域を形成する

(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

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

安全な移動環境の形成

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

交通分野に関連する重点施策

~重点施策~

- 港湾、空港や物流施設が集積する産業拠点等へのアクセス、高規格・地高等の基盤整備とその進展に合わせた大型車誘導区間の支障箇所の解消を図る
- ・九州内循環を活性化するために、高規格・地 高等、産業の物流機能や国際競争力の高い魅力 ある観光地づくりを支援するネットワーク基盤 整備を進める。
- ・スマートICやアクセス道路整備等を推進すると ともに臨海部の効率的な物流に資するため広域 ネットワークの形成を図る。
- ・港湾、空港、鉄道駅等の交通拠点となる場所 から、その周辺地域への公共交通利便性の向上 を図る
- ・都市の骨格となる環状道路等の整備や交通渋滞対策を進める。
- ・災害恐れのある区間を回避する道路の整備 ・南海トラフ地震発生時の広域的な支援の迅速 化などを図るために、九州版くしの歯を形成す る横断軸の整備を促進する。
- ・災害時における確実な非難・緊急輸送等を図るため、地震・津波・高潮・河川防災拠点の整備や公共施設等を活用した緊急避難場所の確保を図る。
- ・幹線道路における事故の危険性が高い箇所に 対する重点的な交通事故対策を実施する。
- ・ETC2.0を活用した効果的な料金施策やスマートICの増設などを実施し、既存の高速道路を活用して利用者や地域住民の利便性向上や地域経済の活性化を図る。



2.交通分野における将来像 2-3.将来像実現のための基本方針と交通分野における重点施策

◆将来像実現のための基本方針と道路が担うべき施策



~将来像実現のための基本方針~

(重点目標)

(1)ゲートウェイ九州の実現

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

(2)元気な九州圏の実現

住民の生活を守り、活力のある地方を維持していくための地域社会づくりを進める

(3)美しく強い九州の実現

増大する様々な災害リスクに対して、柔軟に対応できる強靭な圏域を形成する

(4)維持管理・更新

社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

~道路が担うべき重点施策~

(交通分野に関連する重点施策)

広域物流・広域交流を支えるネットワーク形成

広域物流・広域交流の中心となる拠点機能の強化

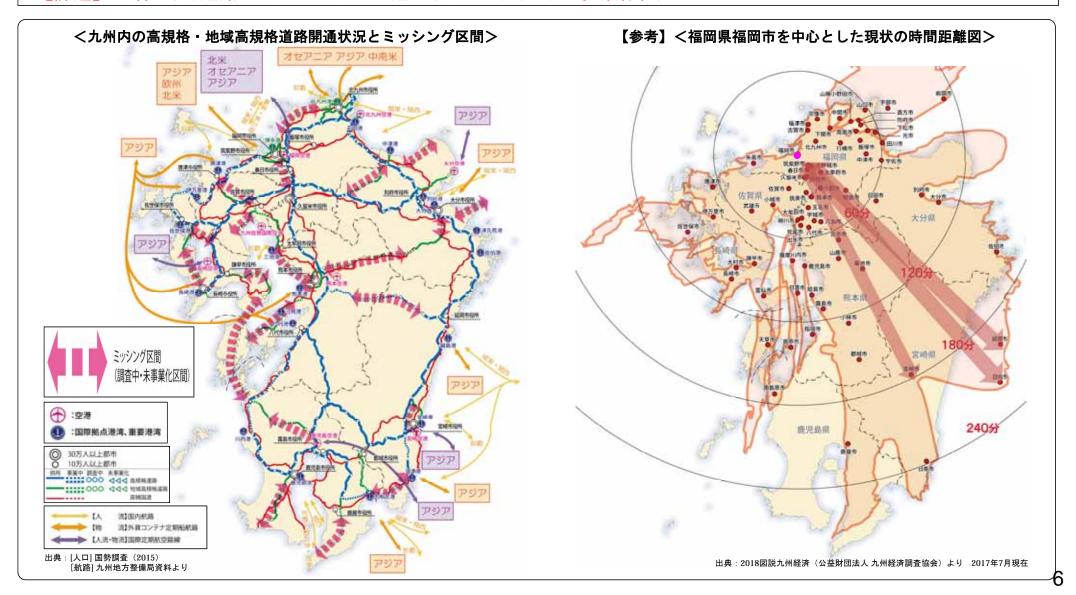
都市部におけるネットワーク

非常時に機能する道路ネットワークの確保 (多重性·代替性の確保)

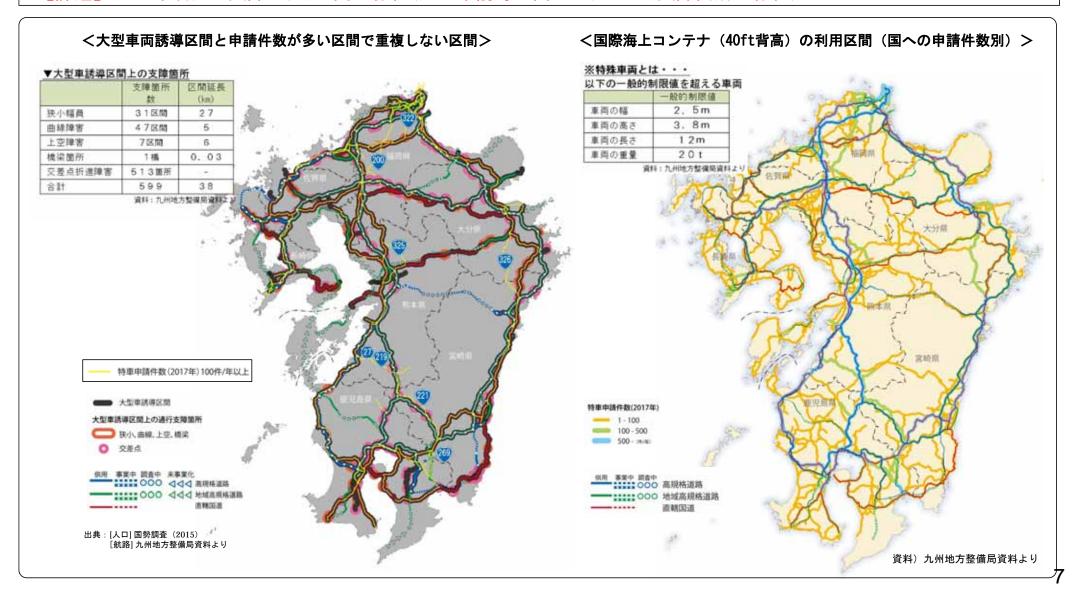
非常時における拠点機能強化

ICT活用による賢〈道路を使う取り組み

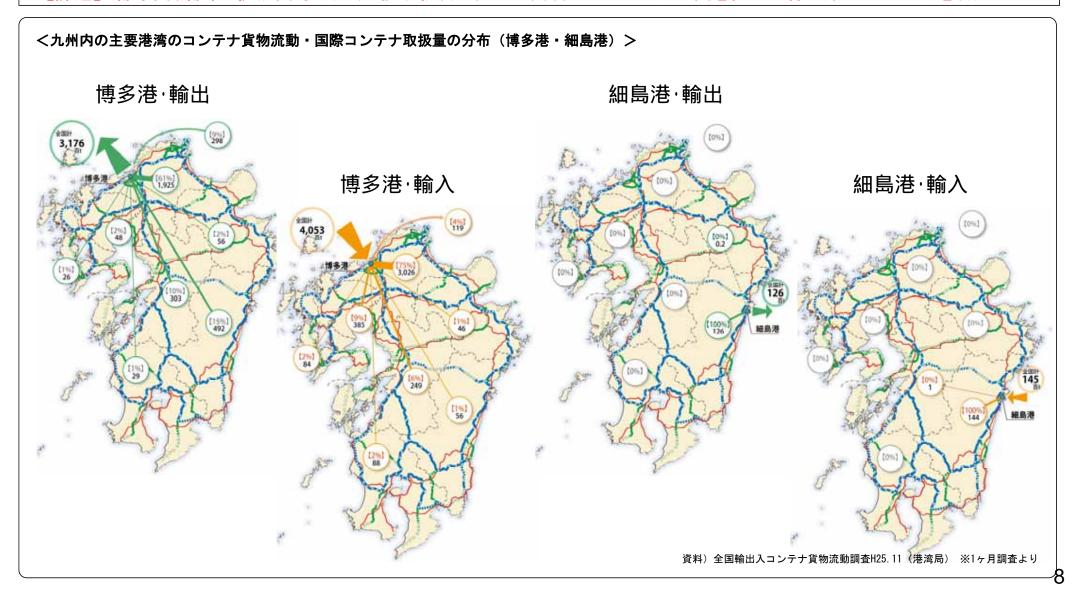
- (1)交通基盤の整備状況
- ●広域道路網(高規格幹線道路・地域高規格道路網)のミッシングリンク
- 〇高速ネットワークとなる「高規格幹線道路」は、九州を循環するネットワークを形成するも、横断軸整備の遅れが存在。
- 〇高規格幹線道路を補完し、地域間連携を支える規格の高い道路として「地域高規格道路」でもミッシングリンクが存在。
- ○福岡市を中心とした時間距離では横断軸整備の遅れにより宮崎県北部地域が宮崎県南部より時間距離が遅い。
- ⇒【課題】 基幹となる道路のネットワーク化の遅れ(ミッシングリンクが多数存在)



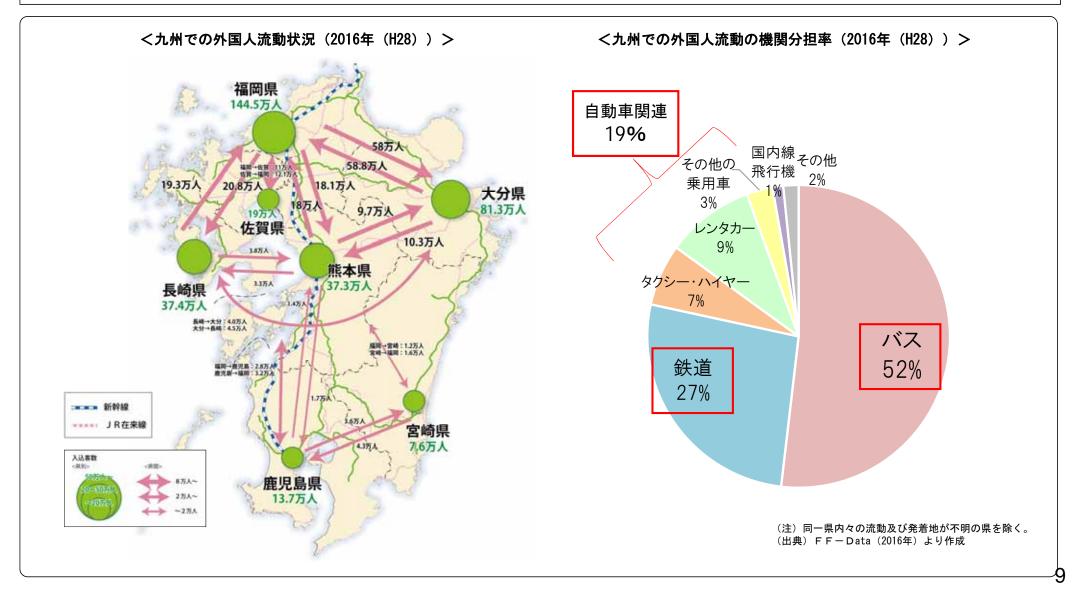
- (2)広域物流交通の課題
- ●幹線道路に指定される大型車誘導区間と支障箇所への対応
- 〇九州内に大型車両の通行を誘導すべき区間として直轄国道以上の道路で約3,900kmが指定。しかし、指定区間内の599箇所・38kmに支障箇所(狭小幅員、曲線障害、上空障害、橋梁箇所、交差点折進障害)が存在。
- ●様々な道路で利用申請される国際海上コンテナ(40ft背高)の特殊車両
- ⇒【課題】 大型車利用に支障となる区間が存在(大型車誘導区間内においても支障箇所が存在)



- (2)広域物流交通の課題
- ●コンテナ物資は基幹道路を利用して九州各地へ輸送
- 〇九州内の主要港湾として取扱貨物量の大小事例として博多港・細島港のコンテナ流動より、広域物流から近接地域の物流まで、様々なコンテナ貨物流動が発生しており、その多くは基幹となる道路(高規格幹線道路・地域高規格道路・直轄国道等)を利用した輸送。
- ⇒【課題】 都市間、都市と拠点間等の広域・狭域物流が発生し、現状のミッシング区間を含む基幹道路ネットワークを利用



- (3)広域人流交流交通の課題
- ●アジア圏からの来訪者の流動量は九州北部地域に限定的
- ○アジアの来訪者は、福岡県を中心に北九州エリアでの周遊が中心であり、移動手段は「バス」が半数超え、「鉄道」が 約30%、「自動車」が残りの約20%の分担関係で利用される。一方、南九州エリアは、新幹線の開業効果もあり福岡県 と鹿児島県間の動きが多くなるものの入込は全体的に少ない。
- ⇒【課題】 九州北部で限定的な周遊観光・交流の拡大・活性化に向け、求められる総合的な交通ネットワーク形成とモード間連携

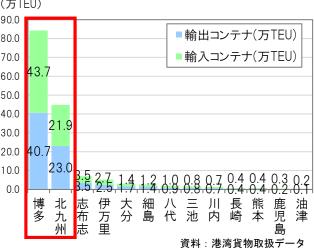


3. 広域的な交通の課題と取組 3-2. 広域物流・広域交流の中心となる拠点機能の強化

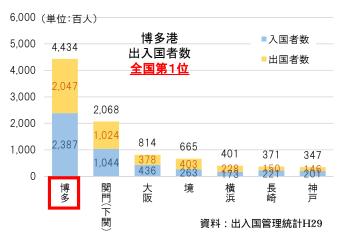
- (1)港湾·海上輸送
- ●東西格差が発生している広域的な交通拠点整備
- 〇広域的な物流交通を担う交通拠点(空港・港湾)に加え、トラックターミナル、流通センター、JR貨物コンテナ取扱駅等の多くは、九州縦貫自動車沿線に配備されるものの、東九州自動車沿線はトラックターミナルや流通センターがない。
- ●国内有数の拠点港湾となる「博多港」・「北九州港」で、なかでも国際拠点となる博多港アクセスへの対応
- ⇒【課題】 拠点性の高い特定施設への物流・人流の集中への対応(博多港・北九州港ほか)



<九州港湾別の外貨コンテナ取扱量順位>



<国際航路のある港湾別出入国者数(離島除く)>



3. 広域的な交通の課題と取組 3-2. 広域物流・広域交流の中心となる拠点機能の強化

(2)航空

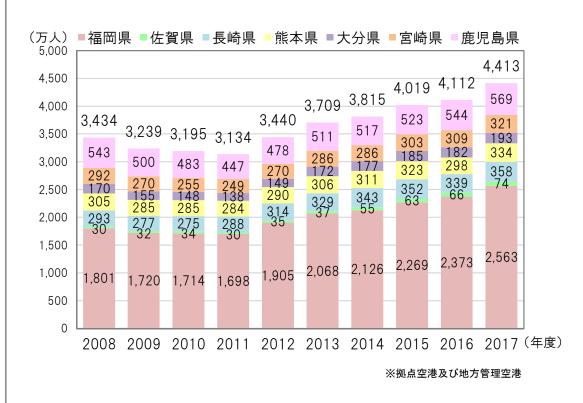
- ●九州では重要な交通拠点である空港
- 〇九州の航空旅客数は、2011年以降、増加傾向にあり、特に福岡空港が半数以上の旅客数を占める。
- 〇九州内の各空港の旅客数は、地方の空港としてはそれぞれ上位に位置し、空港アクセスの確保が重要。

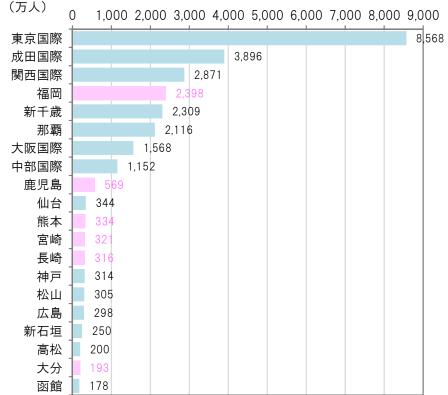
⇒【課題】 拠点性の高い特定施設への人流の集中への対応(福岡空港ほか)



、加切加土水谷数据物/

<航空旅客数ランキング(2017年度)>

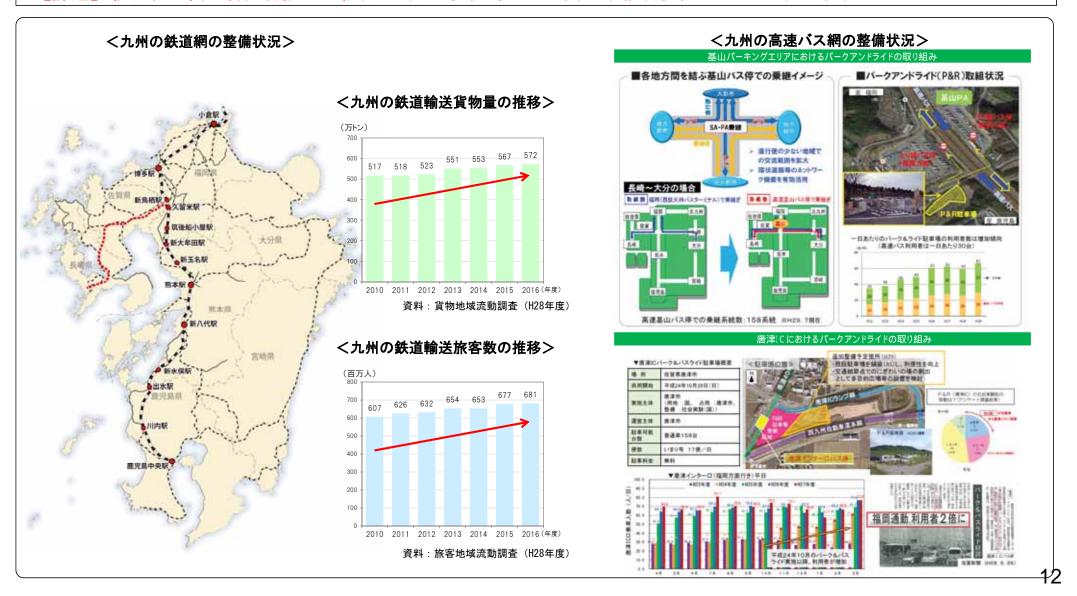




資料)空港管理状況調書H29(航空局)

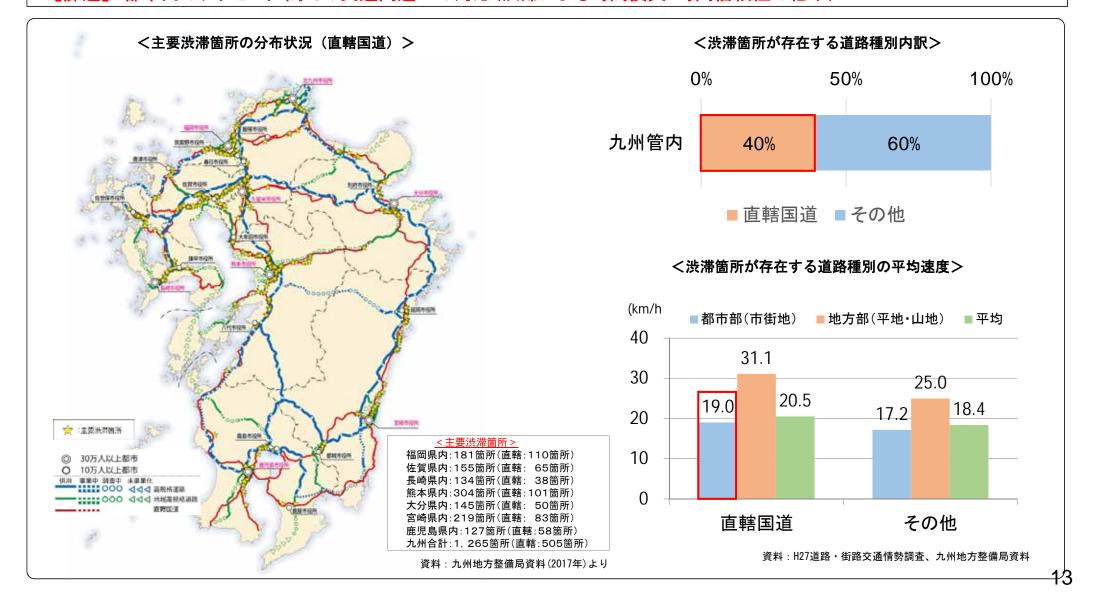
3. 広域的な交通の課題と取組 3-2. 広域物流・広域交流の中心となる拠点機能の強化

- (3)陸上交通(鉄道・高速バス)
- ●物流・人流の輸送を担う鉄道輸送との連携
- 〇九州の鉄道輸送による貨物量、旅客数はともに増加傾向となり、物流・人流の陸上輸送としての役割を担っている。
- ●進む高速バスの利便性向上
- 〇九州内の移動において、高速バスは重要な役割を果たしており、各地でパークアンドバスライドの取り組みが進展。
- ⇒【課題】 拠点性の高い特定施設への物流・人流の集中と多モード間の乗継利便性向上への対応(駅、PA・SAエリアほか)



3. 広域的な交通の課題と取組 3-3. 都市部におけるネットワーク形成

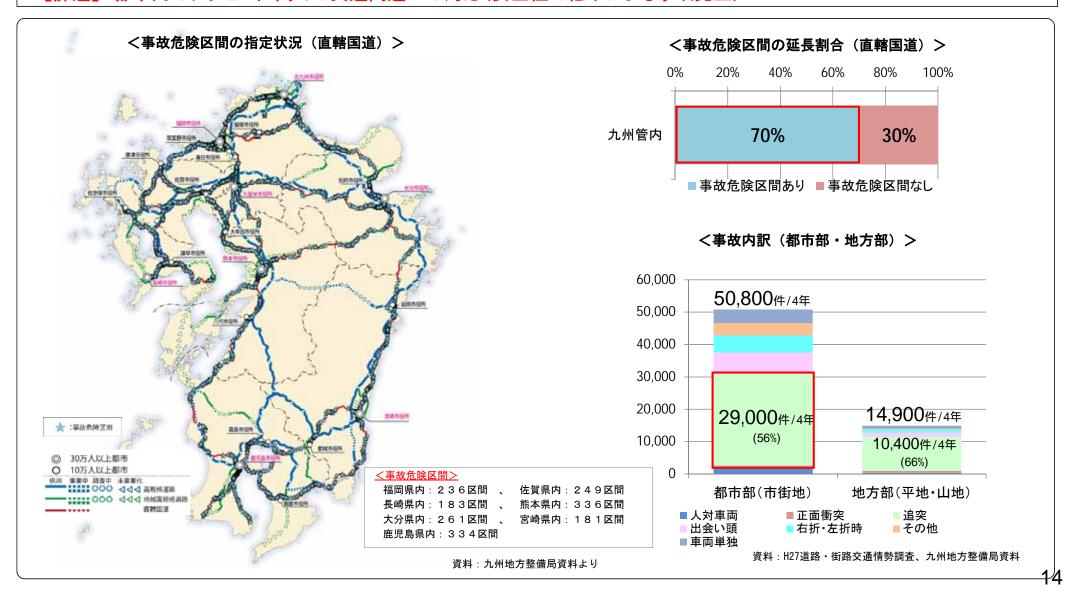
- (1)「都市部」における慢性的な交通混雑
- ●都市機能や就業人口集中による都市部内での慢性的な交通混雑
- 〇九州における主要渋滞箇所は基幹道路となる直轄国道上に約4割が存在。
- 〇各県・県庁所在都市を中心とした都市部にて混雑が発生し、平均旅行速度は20km/h未満と低い。
- ⇒【課題】 都市内のアクセス区間での交通問題への対応(渋滞による時間損失・時間信頼性の低下)



3.広域的な交通の課題と取組 3-3.都市部におけるネットワーク形成

- (2)「都市部」における交通事故の発生
- ●都市機能や就業人口集中による都市部内で多くの交通事故が発生
- 〇九州における事故危険区間は基幹道路となる直轄国道上に約7割が存在。
- 〇都市部を中心に、多くの交通事故が発生しており、その内訳は、交通渋滞が一因となる追突事故が多い。

⇒【課題】 都市内のアクセス区間での交通問題への対応(安全性の低下による事故発生)



3. 広域的な交通の課題と取組 3-4. 非常時における道路ネットワーク機能の強化

- (1)災害時(地震・豪雨)における物流機能の低下
- ●災害時(地震)における物流機能の低下
- 〇平成28年4月の熊本地震により、発災24時間の時点で、緊急輸送道路・約2千kmのうち「50箇所」で通行止めが発生。
- ○熊本県内の物流機能が低下し、特に阿蘇市は全ての物流会社・サービスが集配できない状況となった。
- ●災害時(豪雨)における物流機能の低下
- 〇平成29年7月の九州北部豪雨により、発災6日目の時点で、朝倉市内西側及び東峰村全域の幹線道路が通行不能。
- 〇物流網が混乱し、7月7日の災害直後には、各物流会社から一部地域にて、荷受け停止地域・遅延地域が発表。
- ⇒【課題】 災害恐れのある区間の代替路が不十分(被災エリア内・拠点アクセスなど)
- ⇒【課題】 物流拠点の被災に伴う物流機能の低下(拠点施設の機能強化・設置)

<熊本地震時の県内の通行止め状況(発災24時間後・H28. 4. 17時点)>

<九州北部豪雨災害時の通行止め状況(H29.7.11時点)>



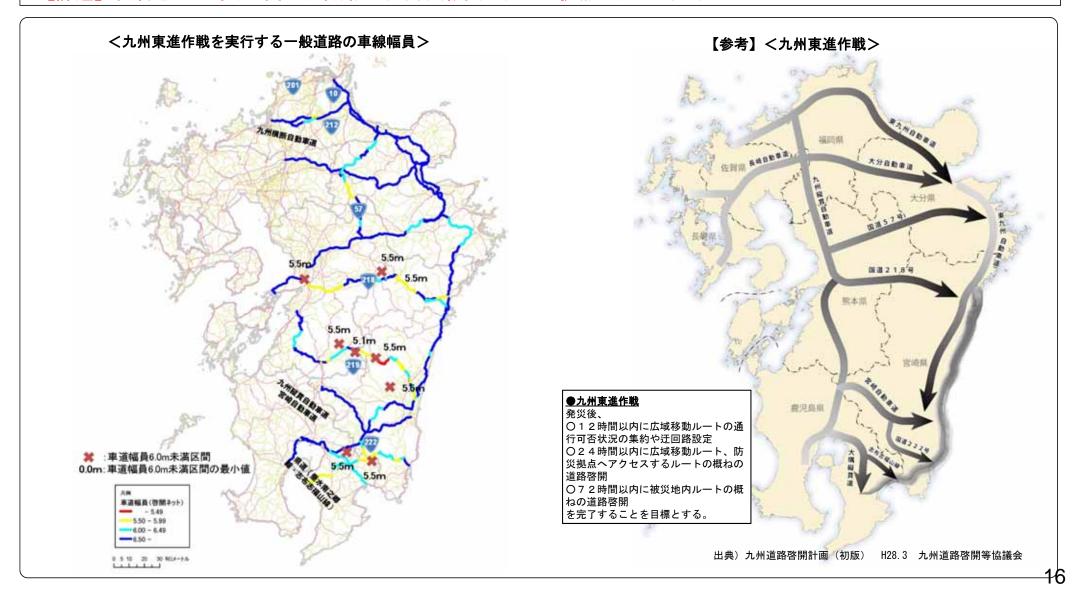


資料:九州地方整備局資料より

資料: 九州地方整備局資料より

3.広域的な交通の課題と取組 3-4.非常時における道路ネットワーク機能の強化

- (2)災害時(豪雨)における輸送ルート・代替ルートの機能確保
- ●巨大災害への備え(輸送ルート・代替ルートの機能確保)
- 〇南海トラフ巨大地震で想定される緊急輸送ルート及びその代替ルートを早急に確保するとともに、輸送モード間の連携を図ることが重要。
- ○九州東進作戦を実行する緊急輸送ルートの耐災害性確保・対応を進めていくことが必要。
- ⇒【課題】 災害恐れのある区間の代替路が不十分(被災エリア内・拠点アクセスなど)



3. 広域的な交通の課題と取組 3-5. 非常時における拠点機能強化

- ●熊本地震時における防災拠点の活躍
- 〇熊本地震時には、主要港湾にて、他の地方整備局所有の船舶や海上自衛隊の輸送艦、海上保安庁の巡視船による物資支援が行われ、各地の港湾が広域的な輸送拠点としての役割を果たした。
- ●防災拠点としての「道の駅」の躍進
- 〇熊本地震時には、各地の道の駅にて、避難者の一時避難所、自衛隊の前線基地、炊き出しの実施等、防災拠点として重要な役割を果たした。
- ⇒【課題】物流拠点の被災に伴う物流機能の低下(拠点施設の機能強化・設置) 【課題】道の駅・港湾船舶等活用での防災機能強化(拠点施設の機能強化・設置)



<防災拠点としての道の駅の利用状況>











出典:平成28年熊本地震災害記録誌 (平成29年3月・一般社団法人九州地域づくり協会)

3. 広域的な交通の課題と取組 3-6.ICT活用による賢〈道路を使う取り組み

- (1)都市部の交通課題解消に向けた取り組み
- ●ビックデータを用いた渋滞対策
- 〇都市部の慢性的な渋滞緩和・解消に向け、各県における渋滞対策推進協議会を活用し、最新の交通データ等を用いた交通渋滞状況の検証・議論を行い、マネジメントサイクルを構築して、効果的な渋滞対策(ソフト・ハード)を推進
- ○交通状況のモニタリング等のためにETC2.0とAI技術を活用し、ピンポイントで交通課題箇所を特定する取組みや、リアルタイム処理による最適配分の実施など、今後の革新的な技術を活用した効果的な渋滞対策への対応が必要

⇒【課題】 既存施設の有効活用への対応(ICT活用等)

< ETC2.0 情報提供の拡充による渋滞回避・安全運転支援>





ITS スポット

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

走行履歴情報

(200m間隔に自動的に記録し収集) 時刻/緯度/経度/道路種別

→速度・経路情報が把握可能

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

出典: 国土交通省ホームページ (ETC2.0)

3. 広域的な交通の課題と取組 3-6.ICT活用による賢〈道路を使う取り組み

- (2)地方部での交通サービスを確保するための取り組み
- ●自動運転技術を活用した移動支援
- ○人口減少や高齢化が急速に進む地方部において、これを克服し、地方創生の実現・地域経済の再生を図るためには、 地域の歴史・文化・伝統などの特性や資源を活かした産業競争力の向上等に向けた支援が不可欠
- 〇自動運転技術を活用した移動支援は、平成29年度以降、国土交通省の「中山間地域における道の駅等を拠点とした 自動運転サービス実証実験」など、政府主導による限定地域における自動運転サービスに向けた公道実証事業が多 数実施され、将来的な社会実装と地方部への展開・普及が求められている
- ⇒【課題】 移動支援・産業支援でのエリアマネジメント

<日本における主な自動運転実証実験> 道の別等を努み上した自動運転 (2) / (即至第/內間的句形) 自治体、民間又は大学 **明の様に関すます**の ※主な家は実験を記載 921マイル自動運転 ヤマハ発動機器 (経済省6周交後) COMP. EDRZEFAS 国所として5か所を選定 出典:官民ITS構想・ロードマップ2018

⑤道の駅「でこぽん」を拠点とした自 動運転実証実験の概要

〇九州では、高齢化の進行する中山 間地域における暮らしを支える移 動手段の確保が課題となっており、 熊本県にある道の駅「芦北でこぽ ん」や福岡県の「みやま市役所山川 支所 において、山間地域内の利 用拠点間を結ぶ公道での実証実験 が行われている社会実装と地方部 への展開・普及が求められている。

⑧自治体・官民・大学による北九州市 の自動運転実証実験の概要

○福岡県北九州市において、官民連 携主導による北九州学術研究都市 周辺公道での自動運転バスの実証 試験が行われている。



出典:国土交通省ホームページ



4. 広域的な道路交通の基本方針

~ 将来像実現に向けた 基本方針(重点目標)~ ~ 道路が担うべき 重点施策~

~ 広域的な交通計画上の課題~

広域的な道路交通の基本方針

(1) ゲートウェイ九 州の実現 広域物流・広域交流を支えるネット ワーク形成 ·ネットワーク化の遅れ(ミッシングリンク)

- ・大型車利用に支障となる区間の存在
- ・都市間、都市と拠点間等の広域・狭域物流
- ・九州北部で限定的な周遊観光・交流

広域物流・広域交 流の中心となる拠点 機能の強化 ・拠点性の高い特定施設への物流・人流の集中

・多モード間の乗継利便性の向上への対応

(2) 元気な九州圏 の実現

都市部における ネットワーク形成 ·都市内のアクセス区間での交通問題への対応 渋滞による時間損失・時間信頼性の低下 安全性の低下による事故発生

(3) 「美しく強い 九州」の実現

非常時における道路ネットワーク機能強化(多重性・代替性の確保) 非常時における拠点機能強化

·災害恐れがある区間の代替路が不十分 (被災エリア内・拠点アクセスなど)

·物流拠点の被災に伴う物流機能の低下 (拠点施設の機能強化·設置)

·道の駅·港湾船舶等活用での防災機能強化 (拠点施設の機能強化·設置)

(4) 維持管理· 更新

ICT活用による賢 く道路を使う取り 組み ·既存施設の有効活用への対応(ICT活用等)

・移動支援・産業支援でのエリアマネジメント

広域道路ネットワーク (物流)

- ・効率的な広域物流を支えるネットワークの形成
- ・大型車誘導区間の充実、円滑な通行路の確保 等

広域道路ネットワーク (人流・交流)

- ・観光ルートの形成による交流の拡充・連携の強化
- ・交通拠点と基幹道路との連絡性(アクセス性)の強化 等

·広域道路ネットワーク (多重性·代替性)

- ・脆弱箇所を有する基幹道路の代替ルートの確保
- ・基幹道路から防災拠点等を連絡するルートの確保 等

·交通拠点計画 (モード間の結節機能強化)

- ・地域のアクティベーションに向けた交通拠点の整備
- ・九州全体の観光振興に寄与する交通拠点の環境整備 等

·防災拠点計画 (拠点の機能強化·設置等)

・地域創生の主要拠点として「道の駅」などの活用 等

·ICT交通マネジメント (ビッグデータ・ICT技術の活用)

- ・ICT等を活用した道路の情報収集や利活用の強化
- ・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 等

計画(1次案)の策定にあたっての考え方(案)

平成30年12月11日 九州地方新広域道路交通ビジョン等の検討に係る有識者懇談会

「新広域道路交通計画(1次案)」の考え方(案)

- ○物流生産性の向上や迅速な災害対応の必要性を踏まえ、<u>国際海上コンテナ車(40ft背高)の利用の観点</u>から、重要物流道路を早期に指定する
- ○物流に資する広域道路ネットワークのうち、<u>同車両の利用がある、または利用が今後見込まれる開通区間及び事業中区間を指定</u> することを基本とする

物流に資するネットワーク

- ●基幹道路の設定 ※高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道等
 - ①県庁所在地間を連絡する経路を基幹道路として抽出
 - ②地方中核(概ね30万人以上)・中心(概ね10万人以上)都市間を連絡する経路を基幹道路として抽出
 - ※高規格、地高、直轄等で形成されるネットワークからダブルネットワーク以上を設定(現在は、連絡時間が短絡となるルートを設定) (ただし、有料区間利用が短絡となる場合は有料区間経路に加えて無料区間だけの経路も抽出)

●アクセス路の設定

③<u>基幹道路</u>から地方生活圏中心都市(2次生活圏含む)や拠点までを連絡する経路を<u>アクセス路</u>として抽出(<u>シンプルに接続</u>) (拠点:空港·港湾·鉄道貨物駅·物流拠点(トラックターミナル、卸売団地、工業団地、特定流通業務施設など)

●課題回避ネットワーク区間の設定

④基幹道路に対して、渋滞発生箇所や事故多発地点などの課題箇所を回避できる経路を<u>課題回避ネットワーク</u>として抽出 (拠点:空港・港湾・鉄道貨物駅・物流拠点(トラックターミナル、卸売団地、工業団地、特定流通業務施設など))

災害時ネットワーク(代替路・補完路)

●広域的な代替路

- ①災害時の多重性強化の観点から、基幹道路同士を連絡する経路を**代替路**(IC連絡路等)として抽出
- ②基幹道路が単一の場合、災害時の多重性を強化する観点から、並行すると線区間を広域的な代替路として抽出

●局所的な代替・補完路

- ③基幹道路の脆弱区間(事前通行規制区間、津波浸水想定区域など)を回避する経路を代替路として抽出
- ④基幹道路から防災拠点への経路を**補完路**として抽出

『広域道路ネットワーク』設定の考え方

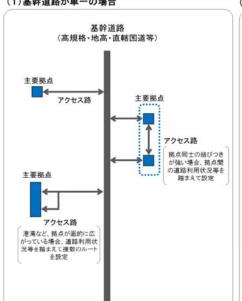
■主要な拠点設定の考え方

広域道路ネットワークでの 主な検討の視点 拠点 平常時 災害時 観光•交流 物流 (人流) 地方中核都市(役場) ※県庁所在地、人口概ね30万人以上 地方中心都市(役場) ※人口概ね10万人以上 都市 地方生活圏中心都市(役場) ※2次生活圏含む 主要鉄道駅 ※中核市以上の代表駅 その他市区町村(役場) 拠点空港 空港 その他のジェット化空港 国際戦略港湾、国際拠点港湾 港湾 重要港湾 物 コンテナ取扱駅(→トップリフター駅に絞込み) 鉄道貨物駅 流 トラックターミナル 卸売市場 拠 工業団地 →貨物車の発牛集中交诵量や 点 40ft背高海上コンテナ車の 物流拠点 特定流涌業務施設 交通量等により、絞り込み 流通業務地区 保税地域 特に地域で重要な拠点 主要観光地(国際観光上重要な地等) 観光 · 交流拠点 特に地域で重要な拠点 自衛隊基地·駐屯地 広域防災拠点(備蓄基地) 災害医療拠点(総合病院等) 防災拠点 道の駅 (→防災機能を有する道の駅) 災害時民間物資集積拠点 →貨物車の発生集中交通量等 により、絞り込み 製油所、油槽所 特に地域で重要な拠点

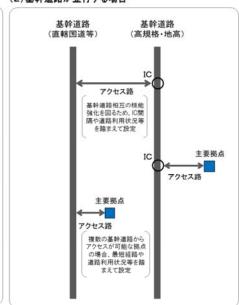
■広域道路ネットワーク設定の基本的な考え方

<平常時>

(1)基幹道路が単一の場合

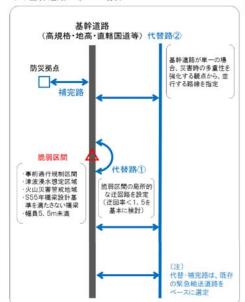


(2) 基幹道路が並行する場合



<災害時>

(1) 基幹道路が単一の場合



(2)基幹道路が並行する場合

