

令和3年度 第1回

九州地方新広域道路交通ビジョン及び計画の検討に係る有識者懇談会

日時: 令和3年7月2日(金)15:00～

場所: 第二合同庁舎 10階 第4会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨 拶

3. 出席者紹介

4. 会議規約の改定について

資料-1

5. 議事

(1)重要物流道路を契機とした「新たな広域道路交通計画」について

資料-2

(2)九州地方新広域道路交通ビジョン(案)について

資料-3

(3)九州地方新広域道路交通計画(案)について

資料-4

6. 閉 会

「九州地方新広域道路交通ビジョン及び計画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及び計画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、令和4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。

附則 この規約は、令和 3年 7月 2日から施行する。

(旧)

「九州地方新広域道路交通ビジョン及び計画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及び計画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。

(新)

「九州地方新広域道路交通ビジョン及び計画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及び計画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、令和4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。

附則 この規約は、令和3年7月2日から施行する。

九州地方新広域道路交通ビジョン及び計画の検討に係る
有識者懇談会

委員名簿

(50音順、敬称略)

あらまき 荒牧	ぐん じ 軍治	佐賀大学 名誉教授
いのうえ 井上	よしろう 佳朗	鹿児島大学 名誉教授
おか の 岡野	ひでゆき 秀之	(公財)九州経済調査協会 事業開発部長
しまもと 嶋本	ひろし 寛	宮崎大学工学教育研究部社会環境システム工学科 准教授
たつ み 辰巳	ひろし 浩	福岡大学工学部社会デザイン工学科 教授
なかがわたつ や 中川原達也		九州バス協会 専務理事
にし 西	まさひろ 正博	九州トラック協会 専務理事
ますもと 升本	よしゆき 喜之	(一社)九州経済連合会 観光社会基盤部長
まるやま 円山	たく や 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
やまぐち 山口	じゅんや 純哉	長崎大学経済学部 准教授
よしむら 吉村	みつのり 充功	日本文理大学工学部建築学科 教授
わたなべ 渡邊	ふと し 太志	(一社)九州観光推進機構 事業本部長

重要物流道路を契機とした 「新たな広域道路交通計画」について

令和3年7月2日

国土交通省 九州地方整備局

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

【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

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

【新広域道路交通計画の概要】

I 今後の道路計画の主な課題 （現計画※はH6策定、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

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

【広域道路交通ビジョンの主な構成】

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

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

【広域道路ネットワーク計画の主な検討の視点】

基本的な考え方

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

<平常時>

- ① **都市間ネットワーク(物流・人流共通)**
 - ・ 広域的な主要都市間、及び主要都市と地域の中心都市との間の連携・交流機能の強化
- ② **物流ネットワーク**
 - ・ 主要な物流拠点(空港、港湾、鉄道貨物駅等)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

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

【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】

＜交通・防災拠点計画＞

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



＜ICT交通マネジメント計画＞

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



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

【新たな計画の策定主体・検討体制】

＜策定主体＞

＜検討体制＞

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)

- 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

策定スケジュール(案)

2018年3月 道路法等の一部を改正する法律
(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)

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

2018年12月 九州地方新広域道路交通ビジョン(案) 中間とりまとめ

2020年6月 新たな広域道路ネットワークに関する検討会 中間とりまとめ

2020年9月 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会
持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組 中間とりまとめ

- ・ 2020年11月 災害に強い国土幹線ネットワーク策定
- ・ 2020年12月 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 閣議決定
- ・ 2021年 4月 防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム 策定

2021年6月 九州各県新広域道路交通ビジョン・計画

- ・ 福岡県、福岡市、北九州市 6月17日策定
- ・ 佐賀県 6月17日策定
- ・ 長崎県 6月17日策定
- ・ 熊本県、熊本市 6月14日策定
- ・ 大分県 6月25日策定
- ・ 宮崎県 6月11日策定
- ・ 鹿児島県 6月17日策定

2021年7月 九州地方新広域道路交通ビジョン(案)・計画(案)

- ・ 有識者懇談会 7月2日
- ・ 九州地方幹線道路協議会 7月上旬

2021年7月上旬 九州地方新広域道路交通ビジョン・計画 策定

九州地方新広域道路交通ビジョン(案)概要

令和3年7月2日

国土交通省 九州地方整備局

ビジョンの位置づけ

既存の総合的なビジョンの体系

国土形成計画（全国計画）

2015.8（国土形成計画法第6条）

計画の内容

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

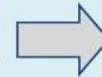
九州圏広域地方計画

2016.3（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

全国的なビジョン



九州版ビジョン

九州圏広域地方計画で示された将来像を『**新広域道路交通ビジョン**』へ反映

新広域道路交通ビジョンの内容（2018年（H30）6月26日通知より）

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、地域の社会経済の現状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

・鉄道、海上、航空を含めた広域的な交通について、平常時における物流・人流、災害時のネットワークの脆弱性などの課題を分析・整理、さらに 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を整理

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・災害時及び物流・人流の観点から基本方針を整理

ビジョン(案)骨子

広域的な交通の課題

- 課題1：主要都市間連絡道路でのミッシングリンクの存在
- 課題2：都市部での慢性的な渋滞、交通事故の発生
- 課題3：激甚化・頻発化する自然災害発生時の安全性・信頼性の低下
- 課題4：高規格幹線道路へのアクセスが困難な半島地域の存在
- 課題5：国内外からの観光客に対する道路環境整備の遅れ
- 課題6：国内外からの観光客に対する道路環境整備の遅れ
- 課題7：老朽化した構造物の急速な増加
- 課題8：国際海上コンテナ輸送における通行支障箇所の存在

交通課題を踏まえた新たな取組

- 取組1：円滑な移動環境構築に向けた交通結節点の機能強化
- 取組2：災害時を含めた物流拠点の機能強化
- 取組3：災害時の防災拠点機能の強化
- 取組4：IT技術を活用した災害復旧支援・安全対策
- 取組5：交通課題の解消に向けたビッグデータの活用
- 取組6：自動運転技術を活用した新たな移動手段の確保

九州地方の将来像

～日本の成長センター「ゲートウェイ九州」～

時代の変化（新たな国土構造の形成・グローバル化・新技術の発展・社会の変化の可能性への備え）

【広域的な道路交通の基本方針】

広域道路ネットワーク

- 都市間道路ネットワークの構築
- 都市圏道路ネットワークの構築
- 災害に強い道路ネットワークの構築
- 半島とのアクセス強化
- 広域観光周遊ネットワークの形成
- 交通拠点へのアクセス強化
- トラックの大型化に対応した道路機能の強化

交通・防災拠点

- 地域活性化に向けた交通ターミナルの実現
- 九州の産業競争力の強化に向けた生産性向上を図る物流の実現
- 地域創生、防災拠点としての「道の駅」の活用

ICT交通マネジメント

- ICT等を活用した道路の情報収集や利活用の強化
- 面的な交通マネジメントの強化
- 今後の自動運転社会や次世代道路技術を見据えた「地域における新たな道路施策」の検討

【九州地方の将来像】

九州圏広域地方計画

【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「元氣な九州圏」
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」

【将来像の実現に向けた5つの戦略】

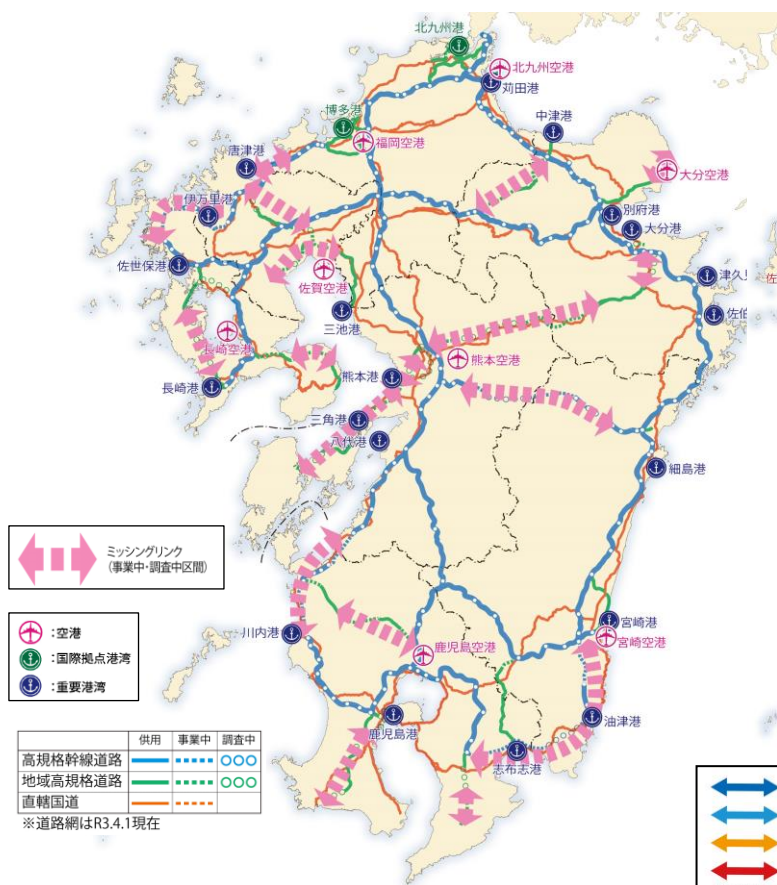
1. アジアゲートウェイ機能の強化
2. 九州圏の活力を創出する交流・連携の促進
3. 九州圏の基幹産業や地域産業の活性化
4. 九州圏の圏域機能の向上と連携の強化
5. 九州圏の安全・安心の確保
と自然環境・国土の保全



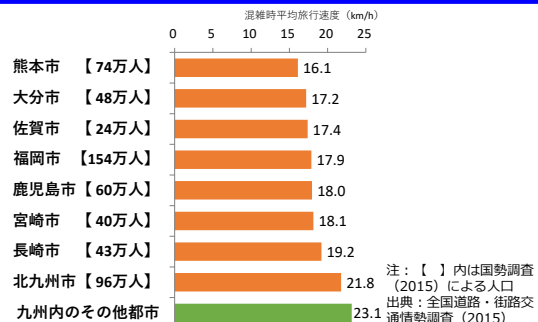
広域的な交通の課題

■ 課題1:主要都市間連絡道路でのミッシングリンクの存在

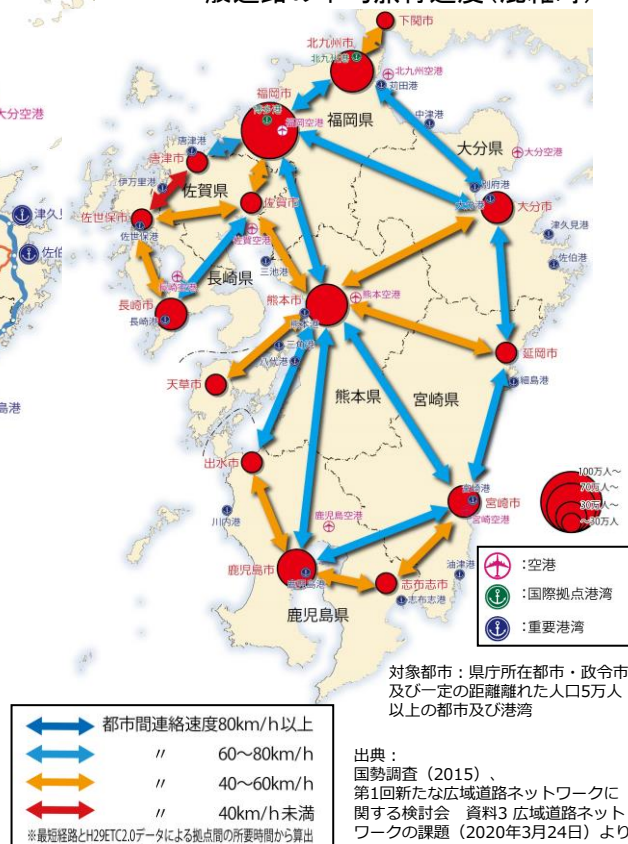
- 九州内の横断軸を中心に、地域間交流を阻害するミッシングリンクが存在
- 都市内の混雑により都市間連絡速度が低下



▲高規格幹線道路等開通状況とミッシングリンク



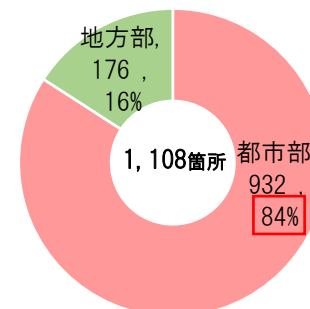
▲県庁所在都市・政令市における一般道路の平均旅行速度(混雑時)



▲主要な都市間連絡速度(2017年度)

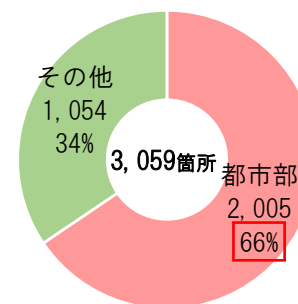
■ 課題2:都市部での慢性的な渋滞、交通事故の発生

- 都市部に主要渋滞箇所、事故危険区間が集中し、都市活動を阻害



出典: 九州地方整備局資料(2020.10)

▲主要渋滞箇所が存在する区間の地域内訳



出典: 九州地方整備局資料「事故危険区間総括表(2020.3末時点)」

▲事故危険区間の箇所数割合(地域別・直轄)

広域的な交通の課題

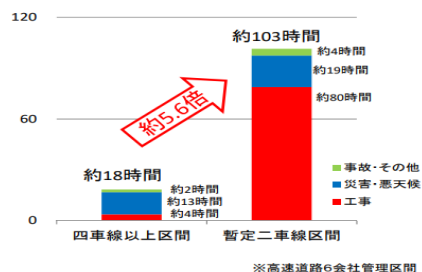
■ 課題3: 激甚化・頻発化する自然災害発生時の安全性・信頼性の低下

- 自然災害発生の際に、広域的な人・モノの移動機能が低下
- 高規格幹線道路の暫定2車線区間における安全性・信頼性の低下



出典：熊本県南部周辺通れるマップ（2020年7月4日（月）14：00時点）（九州地方整備局）

▲ 令和2年7月豪雨時における通行状況



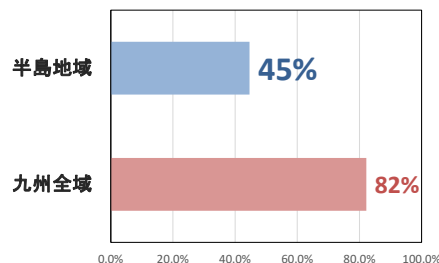
出典：第1回 新たな広域道路ネットワークに関する検討会
資料3 広域道路ネットワークの課題（2020年3月24日）

▲ 区間あたりの年間通行止め時間（2017年度）

※全面通行止め（片側交互通行除く）

■ 課題4: 高規格幹線道路へのアクセスが困難な半島地域の存在

- 半島地域は高規格幹線道路ICへの到達が著しく困難



出典：人口は「国勢調査（2015）」より
時間圏はの算出は「全国道路・街路交通情勢調査（2015）」
12時間平均旅行速度より算出

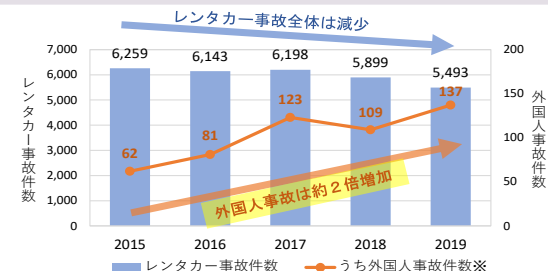
▲ 高規格幹線道路IC30分圏域人口割合



▲ 九州内主要半島地域の高規格幹線道路IC30分圏域（薩摩地域・大隅地域）

■ 課題5: 国内外からの観光客に対する道路環境整備の遅れ

- 観光地間連絡道路に円滑な周遊を阻害するミッシングリンクが存在
- 訪日外国人によるレンタカー事故が増加



※観光や出張などで一時的に日本に滞在している外国人

出典：交通事故統計表データ（公益財団法人交通事故総合分析センター）

▲ レンタカーの交通事故件数の推移（全国）



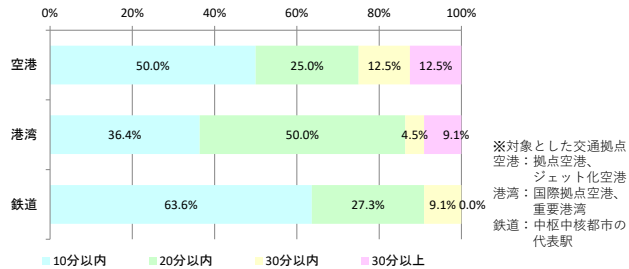
▲ 九州の主要観光地とミッシングリンク

出典：九州圏広域地方計画

広域的な交通の課題

■ 課題6: 高規格幹線道路からアクセス性が劣る交通拠点の存在

- 高規格幹線道路ICからのアクセスに時間を要する交通拠点の存在



出典：第1回新たな広域道路ネットワークに関する検討会
 資料3 広域道路ネットワークの課題（2020年3月24日）

▲ 交通拠点と高規格幹線道路ICのアクセス時間

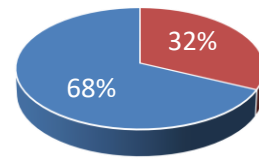


▲ 九州の高規格幹線道路と空港・港湾・鉄道の位置

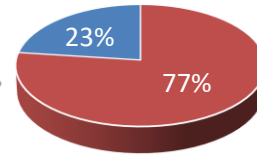
■ 課題7: 老朽化した構造物の急速な増加

- 広域的なネットワーク機能に影響を与える老朽化構造物の存在

【現在(2021時点)】

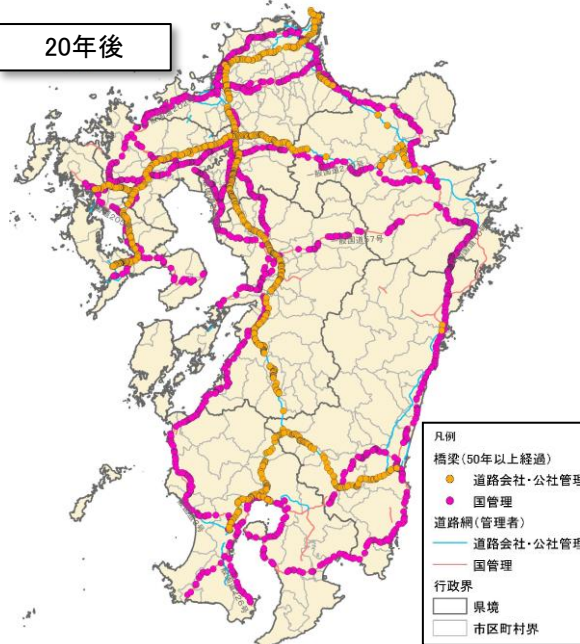


【20年後】



建設年次が把握されている77,451橋(橋長2m以上)で整理
 現在は2021時点で建設後50年経過している橋梁を整理

20年後



出典：道路橋個別点検データ2020年3月末時点(九州地方整備局資料)

▲ 高速道路会社・国管理道路上の建設後50年以上の橋梁

■ 課題8: 国際海上コンテナ輸送における通行支障箇所の存在

- 重要物流道路指定区間に国際海上コンテナ車の通行支障箇所が存在



出典：国土交通省HP

▲ 重要物流道路における特殊車両通行許可必要区間※(2020年度)

※道路構造等の観点から支障がある区間は、通行許可が必要

交通課題を踏まえた新たな取組

■ 取組1：円滑な移動環境構築に向けた交通結節点の機能強化

- 鉄道とバス、市電が一体となった交通結節点の強化
- 高規格幹線道路上での乗り継ぎ拠点や新幹線と高速バスの乗り継ぎ拠点整備



出典：かごしま新広域道路交通ビジョン

▲鹿児島中央駅地区のモダルコネク



出典：九州地方整備局資料

▲八代駅から東九州をつなぐ「B&S宮崎号」の取り組み

■ 取組2：災害時を含めた物流拠点の機能強化

- 災害時の輸送拠点となる港湾の活用



出典：2016熊本地震に関する九州地方整備局の活動状況（2016年5月20日）、被災状況、対応状況（港湾関係）（九州地方整備局）

▲物資・人材等の支援の状況

■ 取組3：災害時の防災拠点機能の強化

- 広域的な防災拠点機能を担う道の駅

自衛隊の前線基地として活躍（道の駅あそ望の郷くぎの）



被災地へ向かう支援車両（道の駅小国）



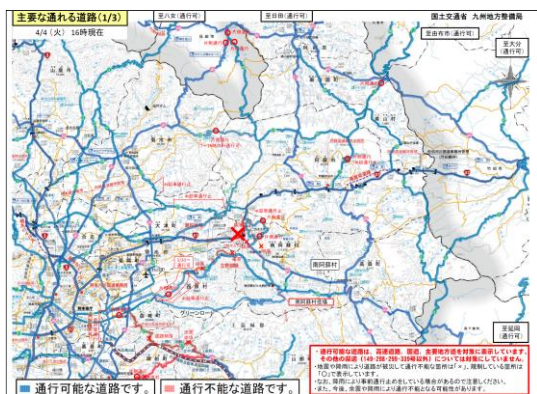
出典：2016熊本地震災害記録誌（一般社団法人九州地域づくり協会・2017.3）

▲熊本地震時における道の駅の活用状況

交通課題を踏まえた新たな取組

■ 取組4:IT技術を活用した災害復旧支援・安全対策

- 災害発生箇所の現状把握、災害時の通行可能区間の把握に向けたIT技術の活用
- ETC2.0等を活用した訪日外国人への事故対策



▲熊本地震時に提供されたビッグデータを活用した通行可能な道路情報

■ドライブレコーダー調査 外国人レンタカーの観光周遊状況や運転挙動等



ドライブレコーダー取得情報:
走行経路、速度、急ブレーキ、立寄り地、走行映像

■走行経路分析結果

- ・大分自動車道を利用して別府・湯布院へ行く外国人が多い

■急ブレーキ・走行速度の分析結果

- ・大分自動車道で急ブレーキが多い
- ・外国人は、速度超過による急ブレーキが日本人より多い

■事故対策の実施

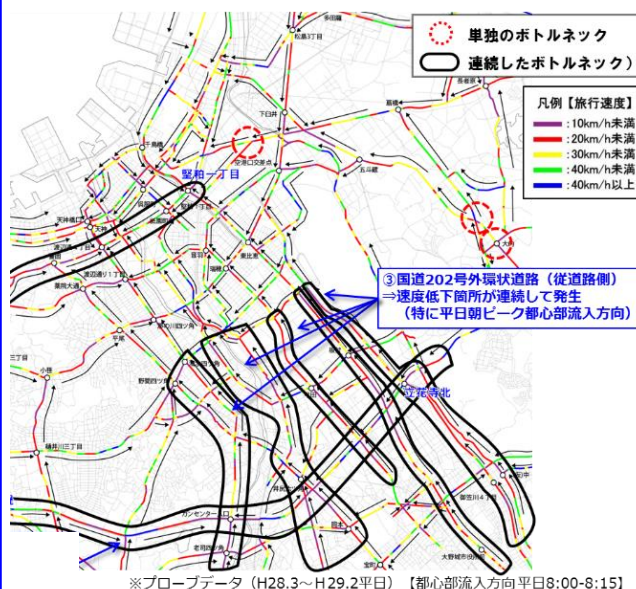


出典:第10回 地域道路経済戦略研究会
資料4 九州地方研究会発表資料
(2019年11月29日)

▲ETC2.0等を活用した訪日外国人への事故対策の取組

■ 取組5:交通課題の解消に向けたビッグデータの活用

- ビッグデータを用いた渋滞対策の推進

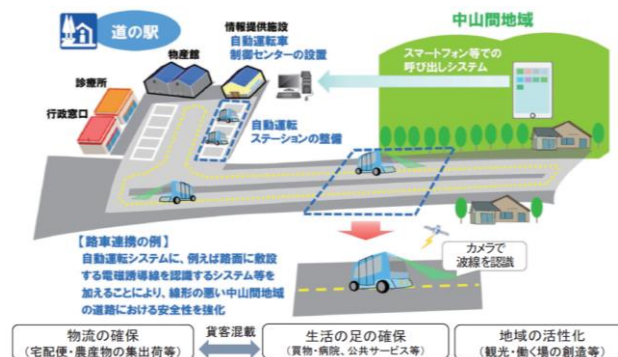


出典:平成30年度 第1福岡県交通渋滞対策協議会資料(2018年8月7日)

▲ビッグデータを用いた交通状況の詳細分析(福岡都心部の事例)

■ 取組6:自動運転技術を活用した新たな移動手段の確保

- 人口減少や高齢化が進む地方部の新たな移動手段となる自動運転技術の活用
- 物流面における国際競争力の強化に向けた自動運転技術の活用



出典:九州地方整備局事業概要2020

▲道の駅を拠点とした自動運転実証実験の概要



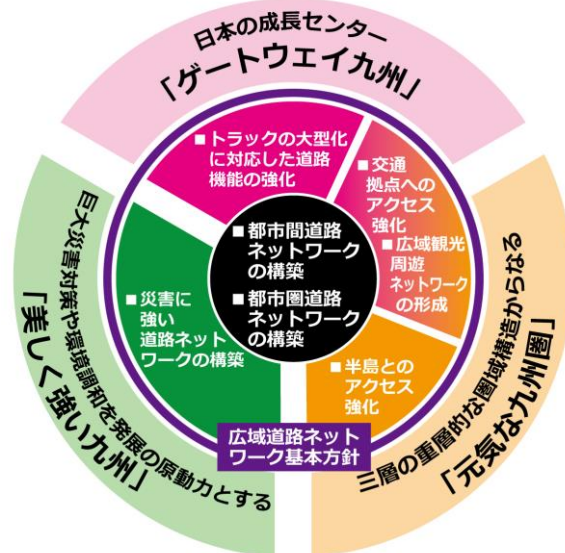
出典:第2回新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用に関する検討会資料 資料5 トラック隊列走行への取り組み(2019年1月30日)

▲トラック隊列走行の実証風景 (経産省 トラック隊列走行の社会実装に向けた実証/2018年北関東道)

九州ブロックにおける広域道路ネットワークの基本方針(ビジョン)

『クロス』から『リング』へ 九州リングネットワーク

- 都市や拠点が強靱な道路ネットワークで連絡
- 九州内での人やモノの循環を促進
- アジアのゲートウェイとしての機能強化を支援



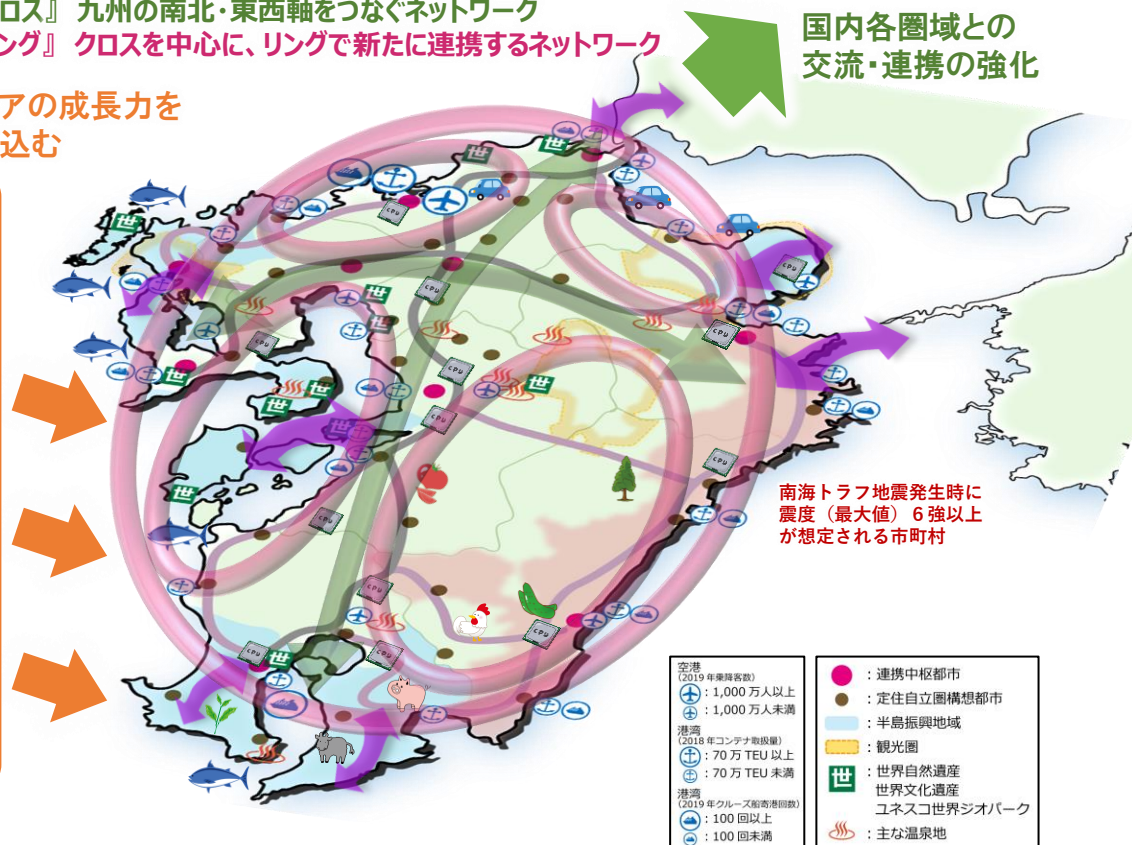
▲九州の将来像実現に向けた 広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）

■広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）

- 九州圏の活力創出や産業活性化、防災機能強化を図るため、人・モノの交流阻害要因となっているミッシングリンク解消に向けた**都市間道路ネットワークの構築**を図る。
- 九州の経済活動の中心である都市圏において、円滑な経済活動を阻害する渋滞緩和に向けた**都市圏道路ネットワークの構築**を図る。
- 大規模な自然災害が頻発している九州において、災害時における安全性・信頼性向上、代替機能強化に向けた**災害に強い道路ネットワークを構築**し、南海トラフ地震発生時の「九州東進作戦」を支援。

- 『クロス』 九州の南北・東西軸をつなぐネットワーク
 - 『リング』 クロスを中心に、リングで新たに連携するネットワーク
- アジアの成長力を引き込む

アジア地域



▲九州の広域道路ネットワーク形成イメージ

- 半島地域を多く抱え、国土の有効活用、適正管理を図るため、**半島とのアクセス強化**を図る。
- 自然や歴史・文化をはじめとした豊かで・魅力ある九州の観光資源の連携に向け、**広域観光周遊ネットワークの形成**を図る。
- 九州の玄関口となる空港・港湾等の**交通拠点と広域道路のアクセス強化**を図り、九州内での人・モノの交流促進を支援する。
- アジアへの近接性から三大都市圏に次ぐ国際コンテナ取扱量を誇り、円滑なコンテナ輸送を支援するため、**トラックの大型化に対応した道路機能の強化**を図る。

九州ブロックにおける 交通・防災拠点の基本方針 (ビジョン)

■交通・防災拠点の基本方針（ビジョン）

■地域活性化に向けた交通ターミナルの実現

- まちづくりと連携し、地域において中心的な役割を担う鉄道駅等の交通拠点のモーダルコネクト（交通モード間連携）の強化を図る。
- 道の駅や高速道路SA・PAは、移動中における交通拠点の一端を担う施設であるため、バス等の乗り継ぎ拠点整備や受け入れ環境の整備を促進する。

■九州の産業競争力の強化に向けた生産性向上を図る物流の実現

- スマート I C と物流施設との直結化、中継輸送のための物流ターミナルなどの環境整備を推進し、物流の生産性向上を図る。
- また、物流ターミナルを介した中継輸送によって、ドライバー不足の解消やドライバーの働き方改革を支援する。

■地方創生、防災拠点としての「道の駅」の活用

- 九州の広域周遊観光ネットワークを形成する交流・観光拠点として「道の駅」を整備・活用し、地方創生を推進する。
- 災害時の物資輸送や避難等に資する広域的な「防災拠点」として活用するため、「道の駅」におけるソフト・ハードを含めた防災機能を強化する。

九州ブロックにおける ICT交通マネジメントの基本方針 (ビジョン)

■ICT交通マネジメントの基本方針（ビジョン）

■ICT等を活用した道路の情報収集や利活用の強化

- ETC2.0を平常時・災害時を問わず収集することで、自動車交通に対する運行支援システムへの活用はもとより、各種交通機関とのデータ連携によるモビリティサービスの強化を図る。
- AIによるカメラ画像技術を活用した交通量観測を導入するなど、道路交通に係るデータ収集機能のさらなる強化を図る。

■面的な交通マネジメントの強化

- 慢性的な交通渋滞が発生している都市圏や観光地においては、ETC2.0やAIによる解析技術等を融合し、リアルタイムの情報提供による交通誘導・最適配分等の効果的な渋滞対策を講じていく。
- 地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持等を進めるため、新たなモビリティサービスであるMaaSの取組に加え、スマートシティへの取組についても検討していく。

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

- 5G、AI、IoT等の新技術の進展に合わせ、新たな道路施策を検討するため、交通工学などの分野で研究を進める大学等とも連携協力して、データ取得から分析、評価、現場への適用などを総合的に行う取組を進める。

九州地方新広域道路交通計画(案)概要

令和3年7月2日

国土交通省 九州地方整備局

広域道路ネットワーク計画

■広域道路ネットワークの階層と要件

- 現状の交通課題の解消を図る観点と新たな国土形成の観点の両論を見据え、平常時・災害時および物流・人流の視点を踏まえた具体的なネットワーク計画を策定。
- 該当するネットワークについては、求められる機能、役割により以下の階層に分類。

<高規格道路>

- 人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはそれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成し、地域の実情や将来像（概ね20～30年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路。
- 全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図る。
- 原則として以下の何れかに該当する道路。

①ブロック都市圏※1間を連絡する道路

※1 中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏 等

②ブロック都市圏内の拠点連絡※2や 中心都市※3を環状に連絡する道路

※2 都市中心部から高規格幹線道路ICへのアクセスを含む

※3 三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市

③上記道路と重要な空港・港湾※4を連絡する道路

※4 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

<一般広域道路>

- 広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。
- 原則として以下の何れかに該当する道路。

①広域交通の拠点となる都市※1を効率的かつ効果的に連絡する道路

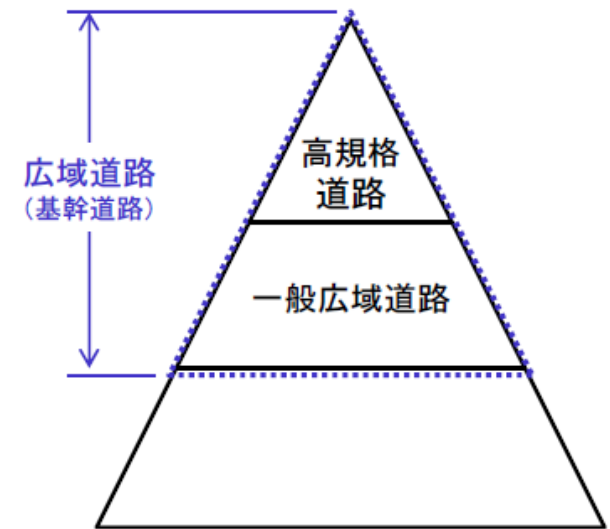
※1 中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市

上記圏域内のその他周辺都市（2次生活圏中心都市相当、昼夜間人口比率1以上）

ただし、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域における都市への到達が著しく困難な場合を考慮する

②高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等※2を連絡する道路

※2 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、三大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅



▲広域道路ネットワークの階層

<構想路線>

- 高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路。

広域道路ネットワーク計画

■広域道路ネットワーク強化の方向性・拠点の設定

- 計画の策定にあたっては、下記の基本方針に沿ってネットワークの効率的な強化を図るものとする。
- 本計画で選定する基幹道路（高規格道路および一般広域道路）を検討する上で、連絡すべき拠点を設定。
- 基幹道路と拠点（物流拠点、防災拠点、交流・観光拠点等）を連絡するラストマイルの機能強化を図ることで、広域道路ネットワークの機能をより発揮。

▼基本方針（広域道路ネットワーク強化の方向性）

- 基本方針 1 都市間道路ネットワークの構築
- 基本方針 2 都市圏道路ネットワークの構築
- 基本方針 3 災害に強い道路ネットワークの構築
- 基本方針 4 半島とのアクセス強化
- 基本方針 5 広域観光周遊ネットワークの形成
- 基本方針 6 交通拠点へのアクセス強化
- 基本方針 7 トラックの大型化に対応した道路機能の強化

▼基幹道路により連絡する拠点

都市※1	北九州市、福岡市、久留米市、大牟田市、直方市、飯塚市、田川市、八女市、朝倉市、佐賀市、唐津市、鳥栖市、伊万里市、武雄市、長崎市、佐世保市、島原市、諫早市、熊本市、八代市、人吉市、玉名市、山鹿市、菊池市、天草市、大分市、中津市、日田市、佐伯市、宮崎市、都城市、延岡市、日南市、小林市、日向市、鹿児島市、鹿屋市、出水市、指宿市、薩摩川内市、霧島市、南さつま市、南九州市
空港※2	福岡空港、北九州空港、佐賀空港、長崎空港、熊本空港、大分空港、宮崎空港、鹿児島空港
港湾※3	北九州港、博多港、苅田港、三池港、唐津港、伊万里港、長崎港、佐世保港、熊本港、八代港、三角港、別府港、大分港、佐伯港、中津港、津久見港、宮崎港、細島港、油津港、鹿児島港、志布志港、川内港
鉄道駅※4	小倉駅、博多駅、久留米駅、佐賀駅、長崎駅、佐世保駅、熊本駅、大分駅、宮崎駅、鹿児島中央駅、北九州貨物ターミナル駅、福岡貨物ターミナル駅、大牟田オフレールステーション、鳥栖貨物ターミナル駅、鍋島駅、有田オフレールステーション、八代駅、西大分駅、延岡駅、南延岡駅、佐土原オフレールステーション、都城オフレールステーション、川内駅、鹿児島貨物ターミナル駅

※1：中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市等

※3：国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾等

※2：拠点空港、その他ジェット化空港等

※4：中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅等

▼基幹道路からラストマイルにより連絡する拠点の例

物流拠点※1	トラックターミナル、卸売市場、工業団地、特定流通業務施設、流通業務地区、保税地域
防災拠点※2	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）、広域的な防災機能強化を図る「道の駅」、災害時民間物資集積拠点、製油所、油槽所
交流・観光拠点	地域で重要な観光地、新幹線駅及びその他主要な駅、主要離島航路フェリーターミナル

※1：現在指定されている重要物流道路で考慮した主な拠点を記載

※2：現在指定されている代替・補完路で考慮した主な拠点を記載（「道の駅」は除く）

広域道路ネットワーク計画

■九州ブロック 広域道路ネットワーク計画図(案)

■広域道路ネットワーク路線

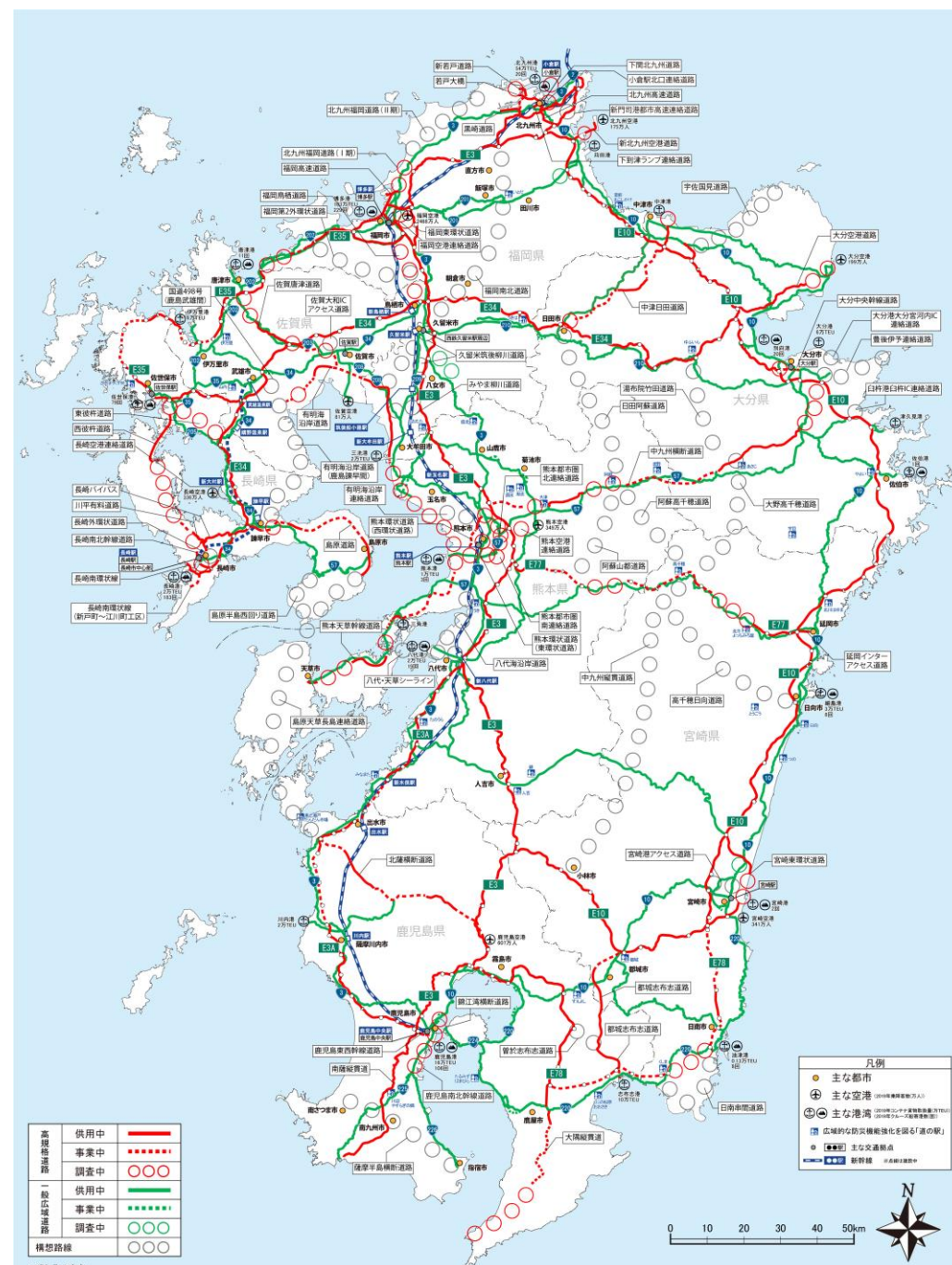
- 基本方針を踏まえ、拠点を連絡する「高規格道路」「一般広域道路」からなる広域道路ネットワークを選定した。

▼高規格道路

- ・九州縦貫自動車道鹿児島線
 - ・九州縦貫自動車道宮崎線
 - ・九州横断自動車道長崎大分線
 - ・九州横断自動車道延岡線
 - ・東九州自動車道
 - ・関門自動車道
 - ・西九州自動車道
 - ・南九州西回り自動車道
 - ・有明海沿岸道路
 - ・佐賀唐津道路
 - ・島原道路
 - ・熊本天草幹線道路
 - ・中九州横断道路
 - ・宮崎東環状道路
 - ・都城志布志道路
- 等

▼一般広域道路

- ・国道2号
 - ・国道3号
 - ・国道10号
 - ・国道34号
 - ・国道35号
 - ・国道57号
 - ・国道58号
 - ・国道201号
 - ・国道202号
 - ・国道203号
 - ・国道205号
 - ・国道208号
 - ・国道209号
 - ・国道210号
 - ・国道218号
 - ・国道220号
 - ・国道224号
 - ・国道225号
 - ・国道226号
- 等



交通・防災拠点計画

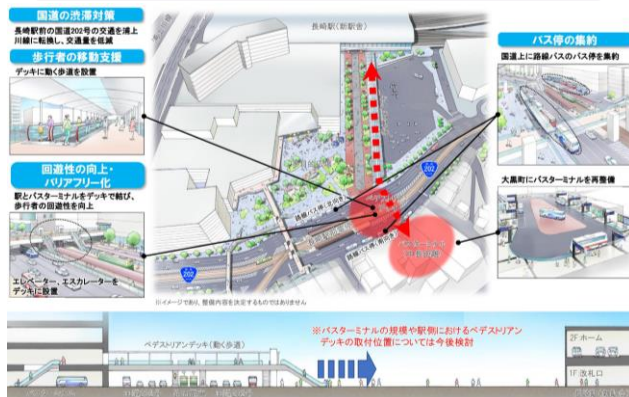
■ 地域活性化に向けた交通・交流拠点整備

【交通拠点整備】

- 鉄道駅等における交通ターミナル整備（バスタプロジェクト）
- 道の駅やSA・PAにおけるバス等の乗り継ぎ拠点整備
- 鉄道駅等における乗り継ぎ駐車場・駐輪場整備

【交流・観光拠点整備】

- 「道の駅」への観光施設等の併設による交流・観光拠点化
- IC近傍「道の駅」の高速道路一時退出利用
- SA・PAと公園・休憩施設との連結の検討・整備
- 「道の駅」やSA・PAにおけるEV急速充電設備の増設

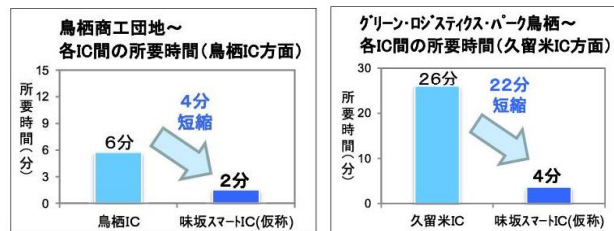


出典：長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画（長崎県HP）（2020年7月）

▲交通結節点機能強化の整備イメージ（長崎市中心部（長崎駅周辺地区））

■ 産業競争力の強化を図る物流拠点整備

- スマートICによる工業団地等の物流施設と高速道路の直結
- 「道の駅」における農作物の集荷拠点環境の整備
- SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充



出典：九州地方整備局記者発表資料 味坂スマートインターチェンジが今年度新規事業化（2018年8月10日）

▲味坂スマートIC(仮称)の整備

■ 「道の駅」等での防災拠点化整備

- 「道の駅」の広域的な「防災拠点」としての防災機能強化
- 交通ターミナルにおける防災機能強化
- SA・PAにおけるNEXCOと関係自治体間での防災協定締結



▲「道の駅」における防災施設整備（道の駅「たのうら」）



出典：第47回国土幹線道路部会 資料4-西日本高速道路(株)提出資料（2021年1月20日）

▲令和2年7月豪雨における地域の経済・生活復旧支援（坂本PA他）

ICT交通マネジメント計画

■ ICT等を活用した交通マネジメントの強化

- 災害時の運行支援情報「通れるマップ」の提供
- AIによるカメラ画像解析を活用した交通量観測
- 観光地渋滞対策
- 訪日外国人観光客レンタカーピンポイント事故対策
- 各種モード間のシームレスな乗継ぎ等を支援するMaaSの取組
- スマートシティの実現に向けた取組

熊本県南部周辺通れるマップ 2020年7月6日(月)14:00時点



車両計測の流れ

歩行者計測の流れ



出典: 第41回国土幹線道路部会 資料4 IT技術を活用した道路行政 (2020年8月21日)

▲令和2年7月豪雨時の通れるマップ

▲CCTV画像のAI解析による交通量把握

インターネット予約連携【一例】

ルート検索結果から、「ハイウェイバスドットコム」を利用できます。
(各サービス内での利用登録・決済が必要です)



▲宮崎市・日南市でのMaaS実証実験での提供サービス例

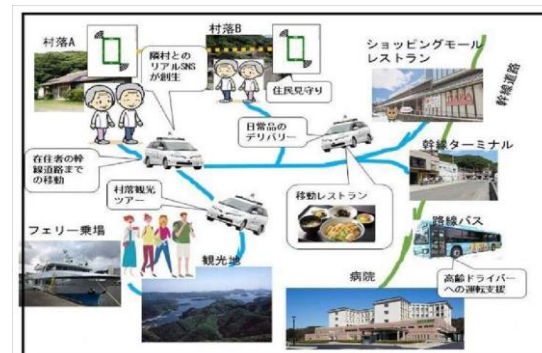
■ 自動運転の普及・促進に向けた取組

- 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
- 内閣府未来技術社会実装事業等と連携した自動運転サービス導入支援事業



出典: 第3回中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転ビジネスモデル検討会
資料1 H29年度の実験の概要について (2018年5月14日)

▲みやま市での自動運転実証実験の概要



出典: 未来技術社会実装事業 (令和2年度選定) 事業概要 (内閣府地方創生推進事務局)

▲対馬市での自動運転サービス提供イメージ

■ 推進体制

- 飛躍的に進化する情報通信技術を新たな道路政策に取り入れていくため、渋滞対策協議会や地域道路経済戦略研究会等を活用し、大学等と連携協力した検討体制を構築