

九州地方 新広域道路交通計画

令和3年7月

国土交通省 九州地方整備局

目 次

1. 計画の位置づけ	1
2. 広域道路ネットワーク計画	2
3. 交通・防災拠点計画	19
4. ICT 交通マネジメント計画	33
5. 今後の取組み	42

1. 計画の位置づけ

2018 年（平成 30 年）3 月 30 日に成立、同月 31 日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」（2018 年（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。

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、効果的に指定する必要がある。

また、激甚化・頻発化する災害に備えるため、2020 年（令和 2 年）12 月 11 日「防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策」が閣議決定され、高規格道路におけるミッシングリンク解消などの道路ネットワークの機能強化対策が、新たに重点的に取り組むべき対策として位置付けられた。

今般、国土交通省九州地方整備局では、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た「九州地方新広域道路交通ビジョン」を策定したところである。

「九州地方新広域道路交通計画」は、「九州地方新広域道路交通ビジョン」で示した広域的な道路交通の基本方針に基づき、「広域道路ネットワーク」「交通・防災拠点」「ICT 交通マネジメント」の 3 つの視点から、広域道路の具体の計画を示したものである。

なお、本計画は、概ね 20 年～30 年間を対象とした中長期的な視点で検討したものである。

2. 広域道路ネットワーク計画

広域道路ネットワーク計画は、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「両輪」を見据え、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を中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行い、平常時・災害時および物流・人流の観点を踏まえた具体的なネットワークを計画したものである。

(1) 広域道路ネットワーク計画における階層と要件

広域道路ネットワークは、求められる機能・役割により、以下の階層に分類する。

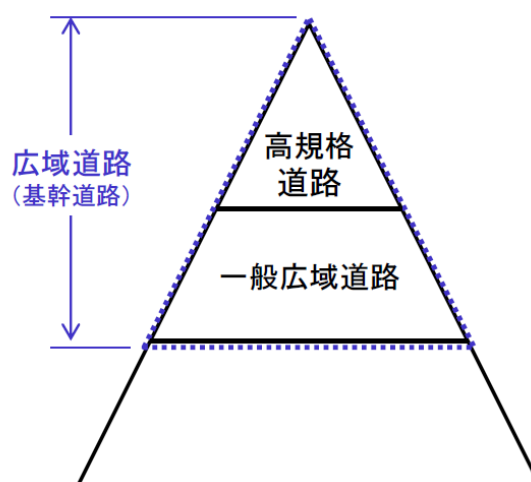


図 広域道路ネットワークの階層

【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

【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。

(2)新たな広域道路ネットワークの強化の方向性

新たな広域道路ネットワークは、「九州地方新広域道路交通ビジョン」の広域道路ネットワークの基本方針を踏まえ、以下の7つの視点から強化を図っていく。

① 都市間道路ネットワークの構築

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。

② 都市圏道路ネットワークの構築

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。

③ 災害に強い道路ネットワークの構築

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。

④ 半島とのアクセス強化

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。

⑤ 広域観光周遊ネットワークの形成

自然や歴史・文化をはじめとした豊富で、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。

⑥ 交通拠点へのアクセス強化

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。

⑦ トラックの大型化に対応した道路機能の強化

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。

(3) 広域道路ネットワークの拠点の設定

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した。また、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することができる。

< 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

※2：拠点空港、その他ジェット化空港等

※3：国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾等

※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）

(4)広域道路ネットワーク路線

前述の新たな広域道路ネットワークの強化の方向性を踏まえ、広域道路ネットワーク路線を次のように設定した。

■広域道路ネットワーク路線

路線名	分類	起点	終点
北九州高速道路	高規格道路	福岡県北九州市	福岡県北九州市
福岡高速道路	高規格道路	福岡県福岡市	福岡県福岡市
新北九州空港道路	高規格道路	福岡県北九州市	福岡県京都郡苅田町
下到津ランプ連絡道路	高規格道路	福岡県北九州市	福岡県北九州市
黒崎道路	高規格道路	福岡県北九州市	福岡県北九州市
若戸大橋	高規格道路	福岡県北九州市	福岡県北九州市
新若戸道路	高規格道路	福岡県北九州市	福岡県北九州市
小倉駅北口連絡道路	高規格道路	福岡県北九州市	福岡県北九州市
下関北九州道路	高規格道路	山口県下関市	福岡県北九州市
有明海沿岸道路	高規格道路	熊本県熊本市	佐賀県鹿島市
北九州福岡道路(Ⅰ期)	高規格道路	福岡県古賀市	福岡県福岡市
福岡東環状道路	高規格道路	福岡県糟屋郡粕屋町	福岡県福岡市
福岡鳥栖道路	高規格道路	福岡県春日市	佐賀県鳥栖市
佐賀唐津道路	高規格道路	佐賀県唐津市	佐賀県佐賀市
西彼杵道路	高規格道路	長崎県佐世保市	長崎県西彼杵郡時津町
長崎南北幹線道路	高規格道路	長崎県長崎市	長崎県西彼杵郡時津町
島原道路	高規格道路	長崎県南島原市	長崎県諫早市
長崎南環状線	高規格道路	長崎県長崎市	長崎県長崎市
東彼杵道路	高規格道路	長崎県佐世保市	長崎県東彼杵郡東彼杵町
長崎南環状線(新戸町～江川町工区)	高規格道路	長崎県長崎市	長崎県長崎市
長崎バイパス	高規格道路	長崎県諫早市	長崎県長崎市
川平有料道路	高規格道路	長崎県西彼杵郡時津町	長崎県長崎市
熊本天草幹線道路	高規格道路	熊本県熊本市	熊本県天草市
中九州横断道路	高規格道路	大分県大分市	熊本県熊本市
熊本環状道路(西環状道路)	高規格道路	熊本県熊本市	熊本県熊本市
熊本環状道路(東環状道路)	高規格道路	熊本県熊本市	熊本県熊本市
熊本空港連絡道路	高規格道路	熊本県上益城郡益城町	熊本県熊本市
熊本都市圏南連絡道路	高規格道路	熊本県熊本市	熊本県上益城郡嘉島町
熊本都市圏北連絡道路	高規格道路	熊本県熊本市	熊本県熊本市
中津日田道路	高規格道路	大分県中津市	大分県日田市
大分空港道路	高規格道路	大分県速見郡日出町	大分県国東市
大分中央幹線道路	高規格道路	大分県大分市	大分県大分市

高規格道路について、高規格幹線道路は表記していない

路線名	分類	起点	終点
宮崎東環状道路	高規格道路	宮崎県宮崎市	宮崎県西都市
延岡インターアクセス道路	高規格道路	宮崎県延岡市	宮崎県延岡市
都城志布志道路	高規格道路	宮崎県都城市	鹿児島県志布志市
北薩横断道路	高規格道路	鹿児島県霧島市	鹿児島県阿久根市
鹿児島東西幹線道路	高規格道路	鹿児島県鹿児島市	鹿児島県鹿児島市
鹿児島南北幹線道路	高規格道路	鹿児島県鹿児島市	鹿児島県鹿児島市
南薩縦貫道	高規格道路	鹿児島県鹿児島市	鹿児島県枕崎市
大隅縦貫道	高規格道路	鹿児島県鹿屋市	鹿児島県肝属郡南大隅町
国道2号	一般広域道路	大阪府大阪市	福岡県北九州市
国道3号	一般広域道路	福岡県北九州市	鹿児島県鹿児島市
国道10号	一般広域道路	福岡県北九州市	鹿児島県鹿児島市
国道34号	一般広域道路	佐賀県鳥栖市	長崎県長崎市
国道35号	一般広域道路	佐賀県武雄市	長崎県佐世保市
国道57号	一般広域道路	大分県大分市	長崎県長崎市
国道58号	一般広域道路	鹿児島県鹿児島市	沖縄県那覇市
国道201号	一般広域道路	福岡県福岡市	福岡県京都郡苅田町
国道202号	一般広域道路	福岡県福岡市	長崎県佐世保市
国道203号	一般広域道路	佐賀県唐津市	佐賀県佐賀市
国道205号	一般広域道路	長崎県佐世保市	長崎県東彼杵郡東彼杵町
国道208号	一般広域道路	熊本県熊本市	佐賀県佐賀市
国道209号	一般広域道路	福岡県大牟田市	福岡県久留米市
国道210号	一般広域道路	福岡県久留米市	大分県大分市
国道220号	一般広域道路	宮崎県宮崎市	鹿児島県霧島市
国道224号	一般広域道路	鹿児島県垂水市	鹿児島県鹿児島市
国道225号	一般広域道路	鹿児島県枕崎市	鹿児島県鹿児島市
国道226号	一般広域道路	鹿児島県指宿市	鹿児島県鹿児島市
国道498号(武雄伊万里間)	一般広域道路	佐賀県武雄市	佐賀県伊万里市
伊万里港アクセス道路(国道204号)	一般広域道路	佐賀県伊万里市	佐賀県伊万里市
唐津港アクセス道路(国道204号、県道23号)	一般広域道路	佐賀県唐津市	佐賀県唐津市
九州佐賀国際空港アクセス道路(県道49号)	一般広域道路	佐賀県佐賀市	佐賀県佐賀市
県道350号(国道203号移管区間)	一般広域道路	佐賀県唐津市	佐賀県唐津市
大外環状道路	一般広域道路	熊本県玉名郡南関町	熊本県八代市
人吉芦北道路	一般広域道路	熊本県人吉市	熊本県葦北郡芦北町
玉名縦貫連絡道路	一般広域道路	熊本県玉名市	熊本県玉名郡南関町
人吉西米良宮崎道路	一般広域道路	熊本県人吉市	宮崎県宮崎市
八代人吉道路	一般広域道路	熊本県八代市	熊本県人吉市
八代港連絡道路	一般広域道路	熊本県八代市	熊本県八代市
熊本港連絡道路	一般広域道路	熊本県熊本市	熊本県熊本市
熊本天草道路	一般広域道路	熊本県熊本市	熊本県天草市

※高規格道路について、高規格幹線道路は表記していない

路線名	分類	起点	終点
熊本延岡道路	一般広域道路	熊本県熊本市	宮崎県延岡市
中津安岐道路	一般広域道路	大分県中津市	大分県国東市
犬飼臼杵道路	一般広域道路	大分県豊後大野市	大分県臼杵市
大分駅南大分米良IC連絡道路	一般広域道路	大分県大分市	大分県大分市
大分港大分IC連絡道路	一般広域道路	大分県大分市	大分県大分市
大分中央幹線道路(延伸)	一般広域道路	大分県大分市	大分県大分市
津久見港津久見IC連絡道路	一般広域道路	大分県津久見市	大分県津久見市
佐伯港佐伯IC連絡道路	一般広域道路	大分県佐伯市	大分県佐伯市
別府港別府IC連絡道路	一般広域道路	大分県別府市	大分県別府市
国道212号	一般広域道路	大分県中津市	大分県日田市
国道213号	一般広域道路	大分県中津市	大分県中津市
国道213号	一般広域道路	大分県速見郡日出町	大分県国東市
国道326号	一般広域道路	大分県豊後大野市	大分県豊後大野市
国道502号	一般広域道路	大分県臼杵市	大分県竹田市
宮崎環状道路	一般広域道路	宮崎県宮崎市	宮崎県宮崎市
日南都城道路	一般広域道路	宮崎県日南市	宮崎県都城市
細島港アクセス道路	一般広域道路	宮崎県日向市	宮崎県日向市
川内宮之城道路	一般広域道路	鹿児島県川内市	鹿児島県薩摩郡さつま町
新門司港都市高速連絡道路	構想路線	福岡県北九州市	福岡県北九州市
北九州福岡道路(Ⅱ期)	構想路線	福岡県北九州市	福岡県古賀市
福岡南北道路	構想路線	福岡県北九州市	福岡県久留米市
みやま柳川道路	構想路線	福岡県みやま市	福岡県柳川市
久留米筑後柳川道路	構想路線	福岡県久留米市	福岡県柳川市
福岡第2外環状道路	構想路線	福岡県筑紫野市	福岡県糸島市
佐賀大和ICアクセス道路	構想路線	佐賀県佐賀市	佐賀県佐賀市
有明海沿岸道路(鹿島諫早間)	構想路線	佐賀県鹿島市	長崎県諫早市
国道498号(鹿島武雄間)	構想路線	佐賀県鹿島市	佐賀県武雄市
島原天草長島連絡道路	構想路線	長崎県南島原市	鹿児島県阿久根市
長崎外環状道路	構想路線	長崎県長崎市	長崎県長崎市
長崎空港連絡道路	構想路線	長崎県大村市	長崎県大村市
島原半島西回り道路	構想路線	長崎県雲仙市	長崎県南島原市
八代・天草シーライン	構想路線	熊本県八代市	熊本県上天草市
八代海沿岸道路	構想路線	熊本県八代市	熊本県宇土市
阿蘇山都道路	構想路線	熊本県阿蘇市	熊本県上益城郡山都町
有明海沿岸連絡道路	構想路線	熊本県玉名市	熊本県熊本市
阿蘇高千穂道路	構想路線	熊本県阿蘇市	宮崎県西臼杵郡高千穂町
日田阿蘇道路	構想路線	大分県日田市	熊本県阿蘇市
宇佐国見道路	構想路線	大分県宇佐市	大分県国東市
豊後伊予連絡道路	構想路線	大分県大分市	愛媛県八幡浜市

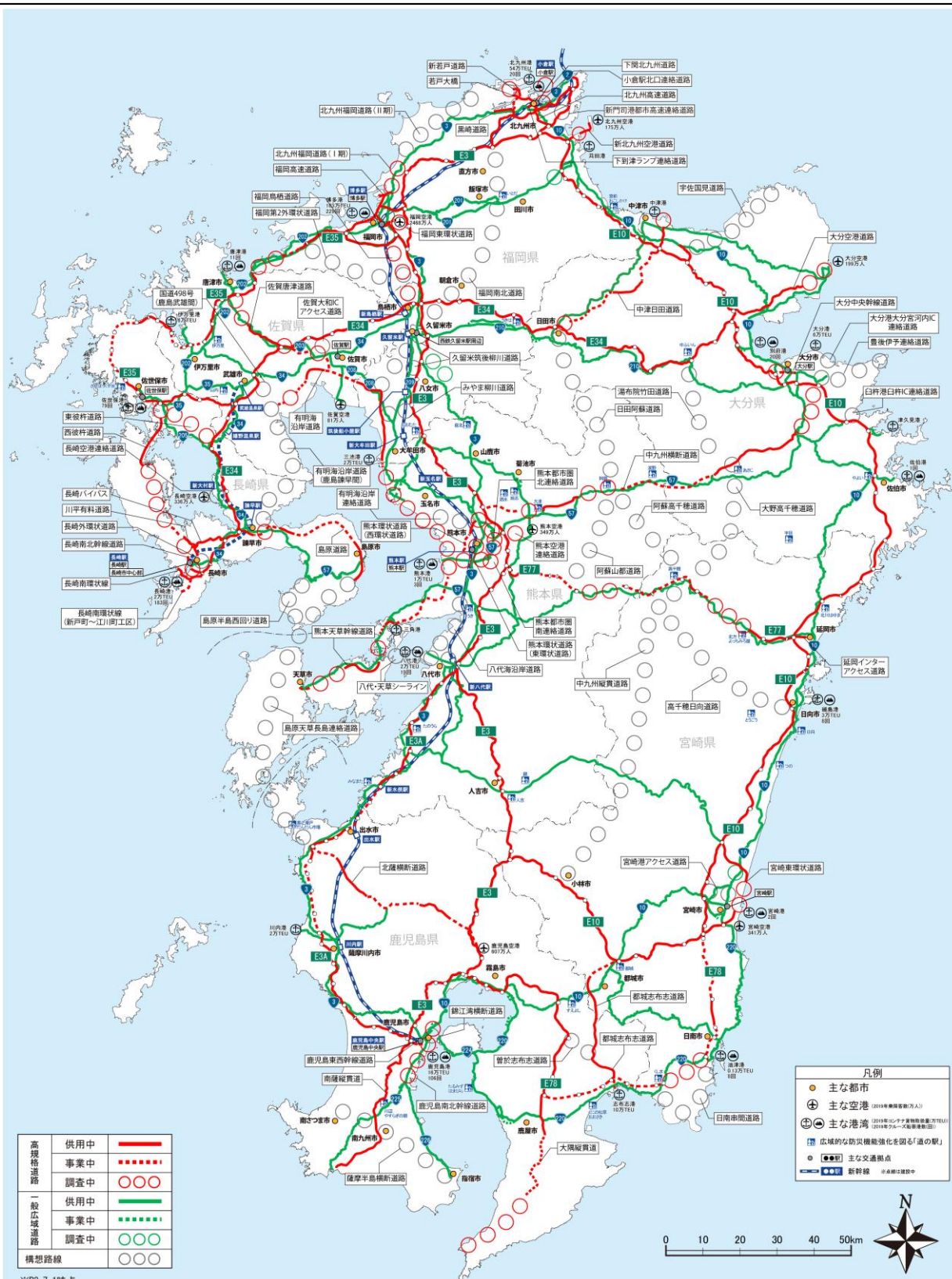
※高規格道路について、高規格幹線道路は表記していない

路線名	分類	起点	終点
大野高千穂道路	構想路線	大分県豊後大野市	宮崎県西臼杵郡高千穂町
臼杵港臼杵IC連絡道路	構想路線	大分県臼杵市	大分県臼杵市
大分港大分宮河内IC連絡道路	構想路線	大分県大分市	大分県大分市
湯布院竹田道路	構想路線	大分県由布市	大分県竹田市
中九州縦貫道路	構想路線	宮崎県西臼杵郡高千穂町	宮崎県小林市
高千穂日向道路	構想路線	宮崎県西臼杵郡高千穂町	宮崎県日向市
日南串間道路	構想路線	宮崎県日南市	宮崎県串間市
宮崎港アクセス道路	構想路線	宮崎県宮崎市	宮崎県宮崎市
曾於志布志道路	構想路線	鹿児島県曾於市	鹿児島県志布志市
薩摩半島横断道路	構想路線	鹿児島県指宿市	鹿児島県南さつま市
錦江湾横断道路	構想路線	鹿児島県鹿児島市	鹿児島県鹿児島市

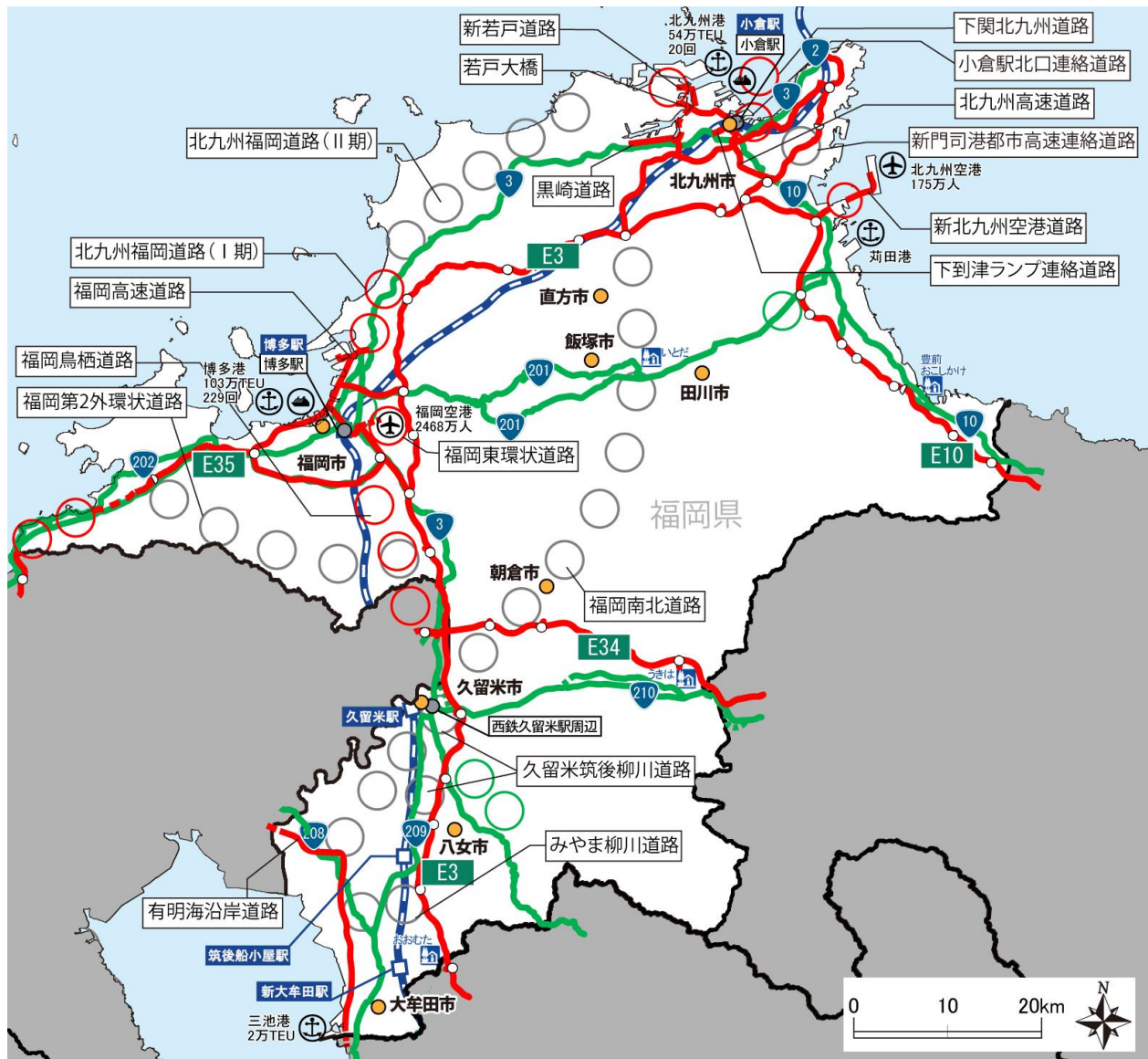
※高規格道路について、高規格幹線道路は表記していない

■ 広域道路ネットワーク計画図

九州ブロック 広域道路ネットワーク計画図



九州ブロック 広域道路ネットワーク計画図（福岡県拡大図）



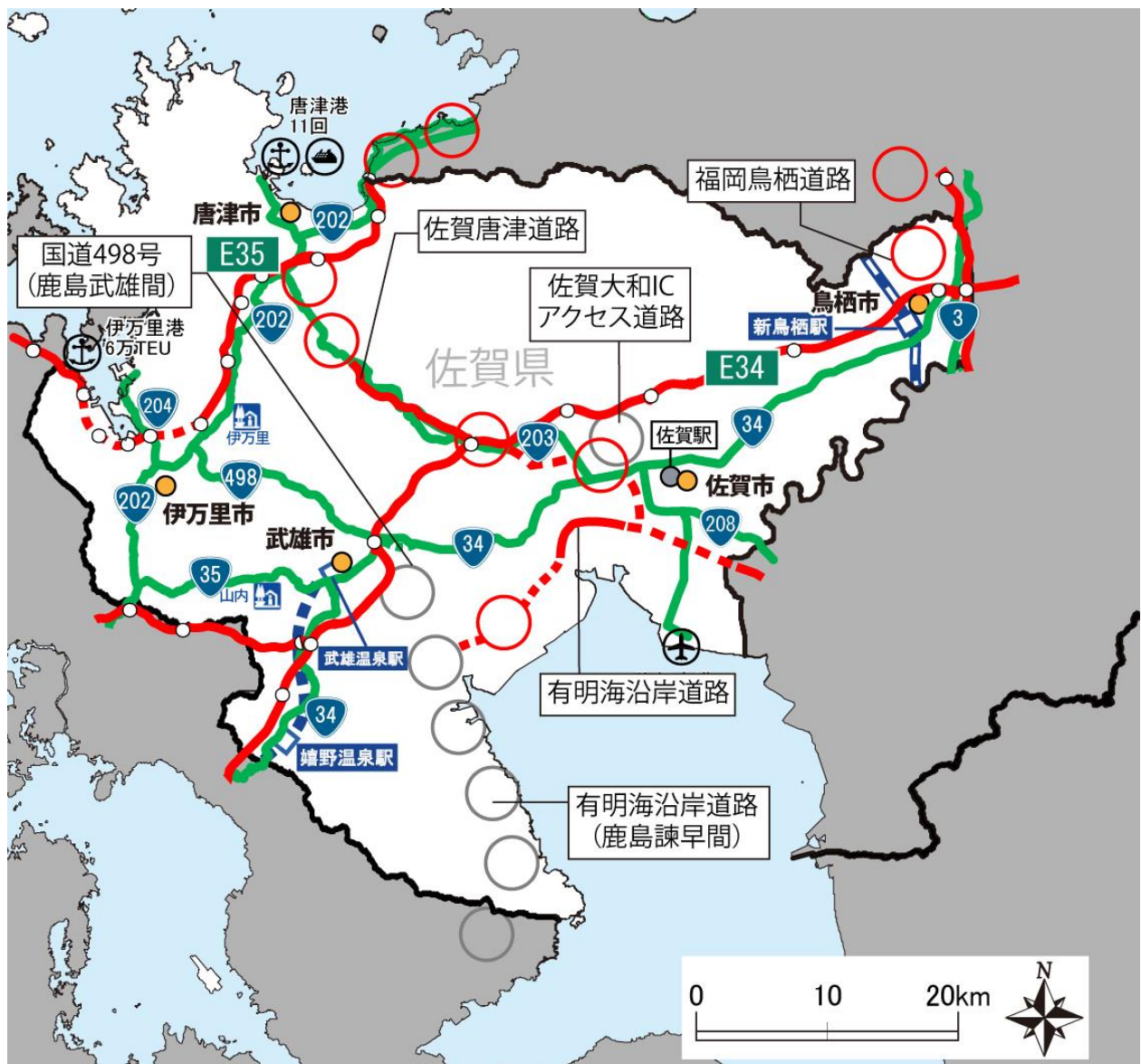
高規格道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○
構想路線		○○○

凡例	
●	主な都市
✈	主な空港 (2019年乗降客数(万人))
⚓	主な港湾 (2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU)) (2019年クルーズ船寄港数回)
⚓	広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
●	主な交通拠点
—●—	新幹線

※R3.7.1時点

※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

九州ブロック 広域道路ネットワーク計画図（佐賀県拡大図）



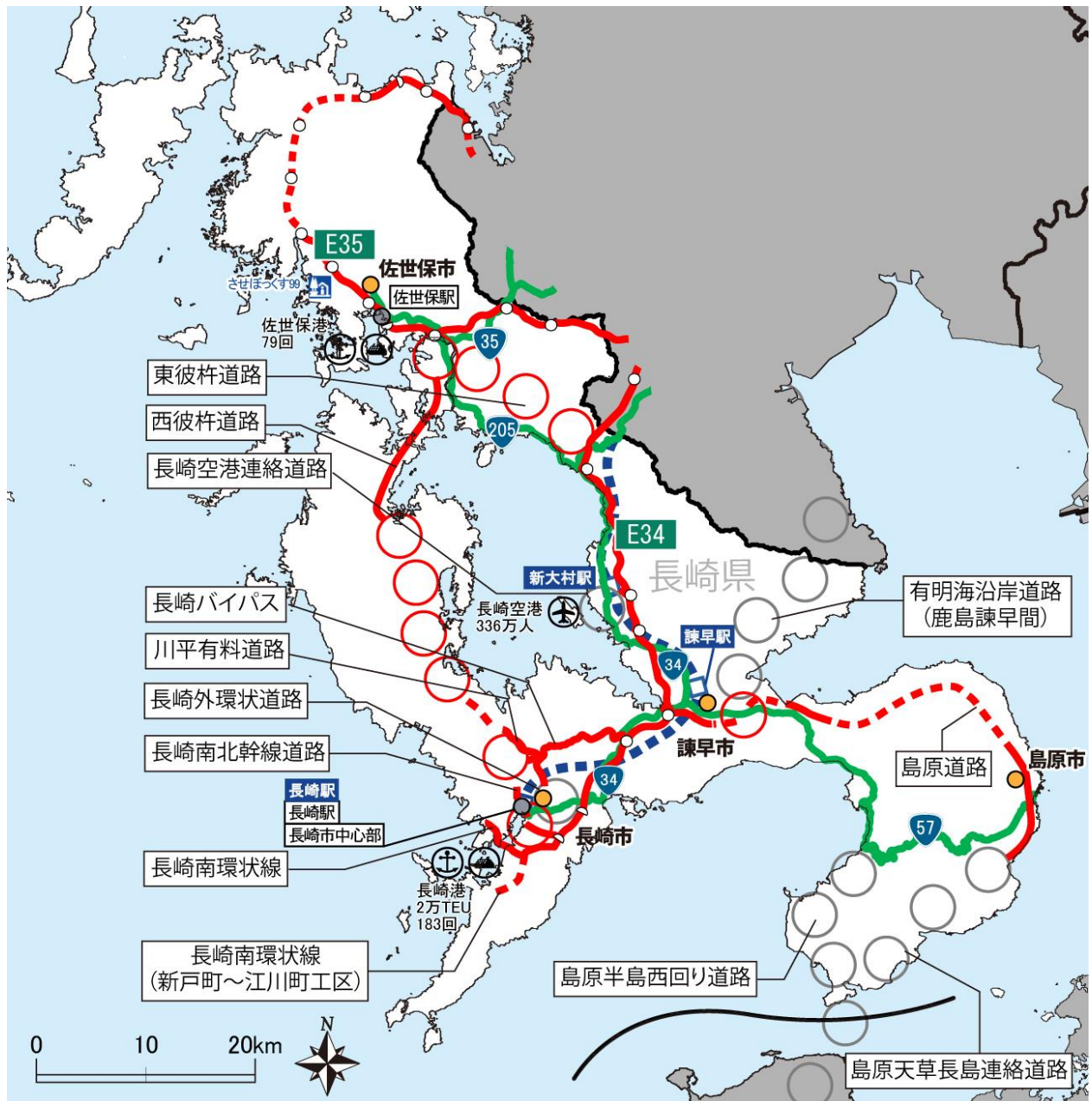
高規格道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○
構想路線		○○○

凡例	
●	主な都市
✈	主な空港 (2019年乗降客数(万人))
⚓	主な港湾 (2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU)) (2019年クルーズ船寄港数(回))
⚓	広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
●	主な交通拠点
—●—	新幹線 ※点線は建設中

※R3.7.1時点

※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

九州ブロック 広域道路ネットワーク計画図（長崎県拡大図）



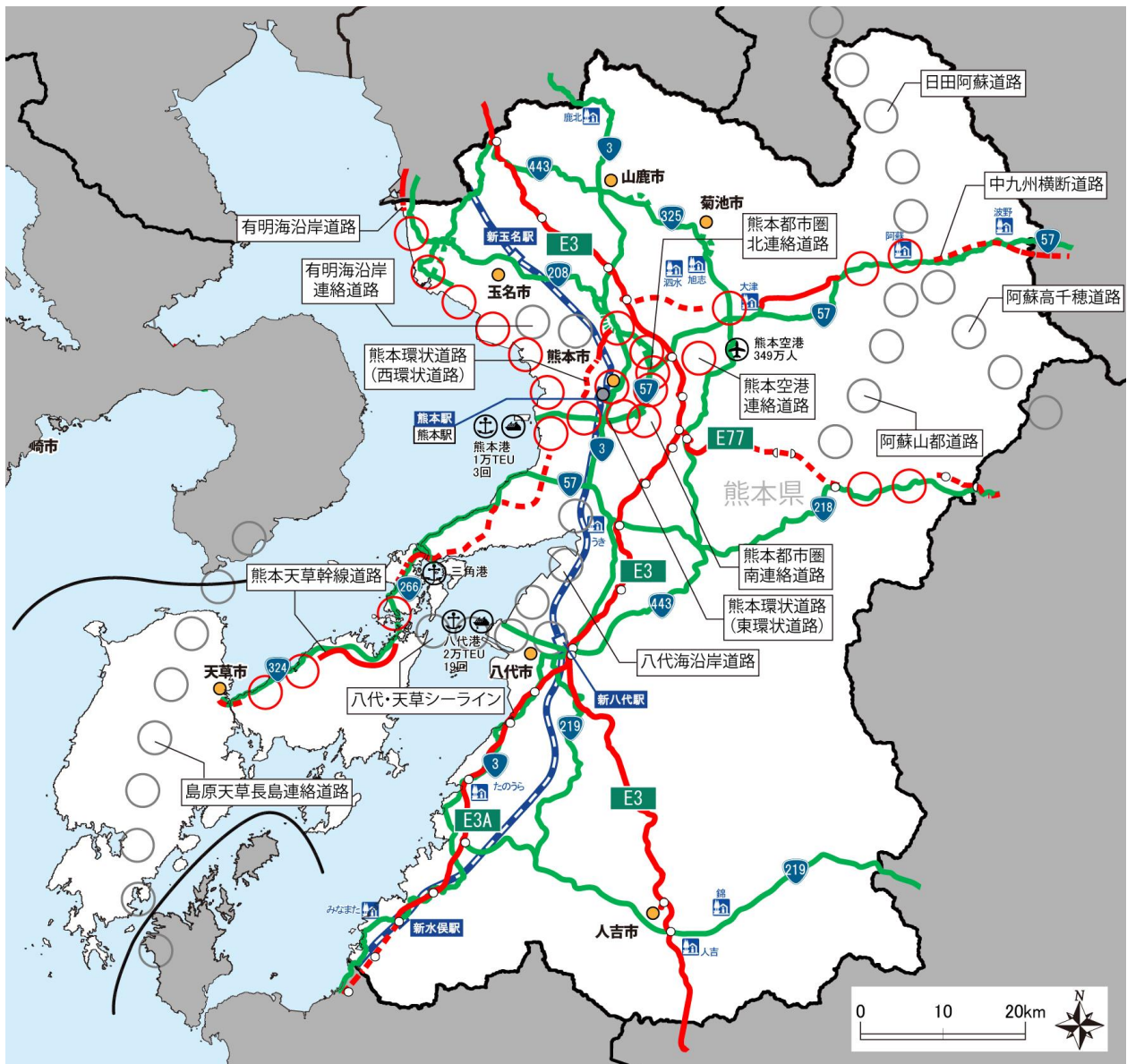
高規格道路	供用中	——
	事業中	- - - - -
一般広域道路	調査中	○ ○ ○
	供用中	——
一般広域道路	事業中	- - - - -
	調査中	○ ○ ○
構想路線		○ ○ ○

※R3.7.1時点

※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

凡例	
●	主な都市
✈	主な空港 (2019年乗降客数(万人))
⚓	主な港湾 (2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU)) (2019年クルーズ船寄港数(回))
⚓	広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
●	主な交通拠点
—	新幹線 ※点線は建設中

九州ブロック 広域道路ネットワーク計画図（熊本県拡大図）



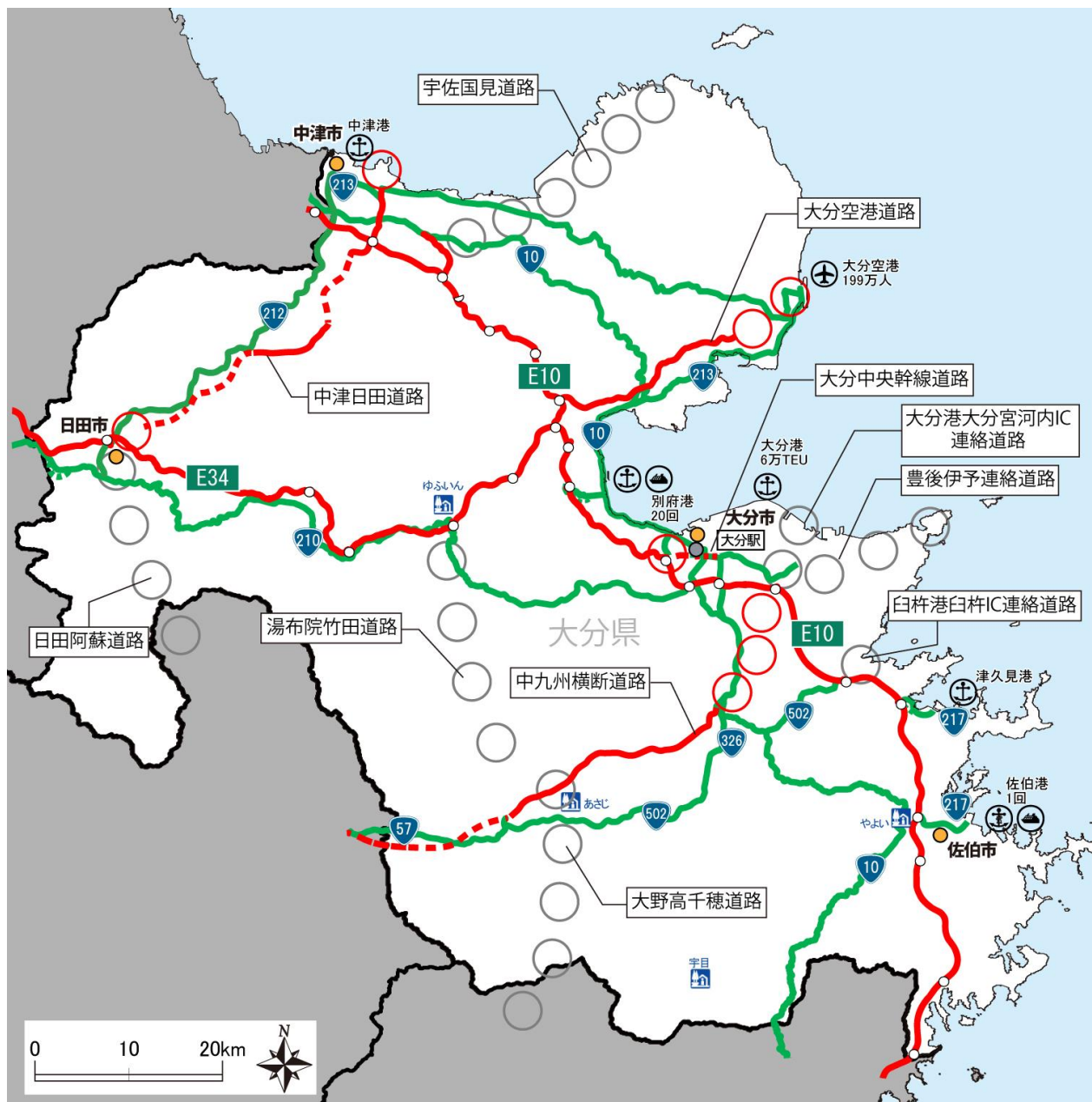
高規格道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○
構想路線		○○○

凡例	
●	主な都市
✈	主な空港 (2019年乗降客数(万人))
⚓	主な港湾 (2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU)) (2019年クルーズ船寄港数(回))
🚚	広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
●	主な交通拠点
—●—	新幹線

※R3.7.1時点

※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

九州ブロック 広域道路ネットワーク計画図（大分県拡大図）

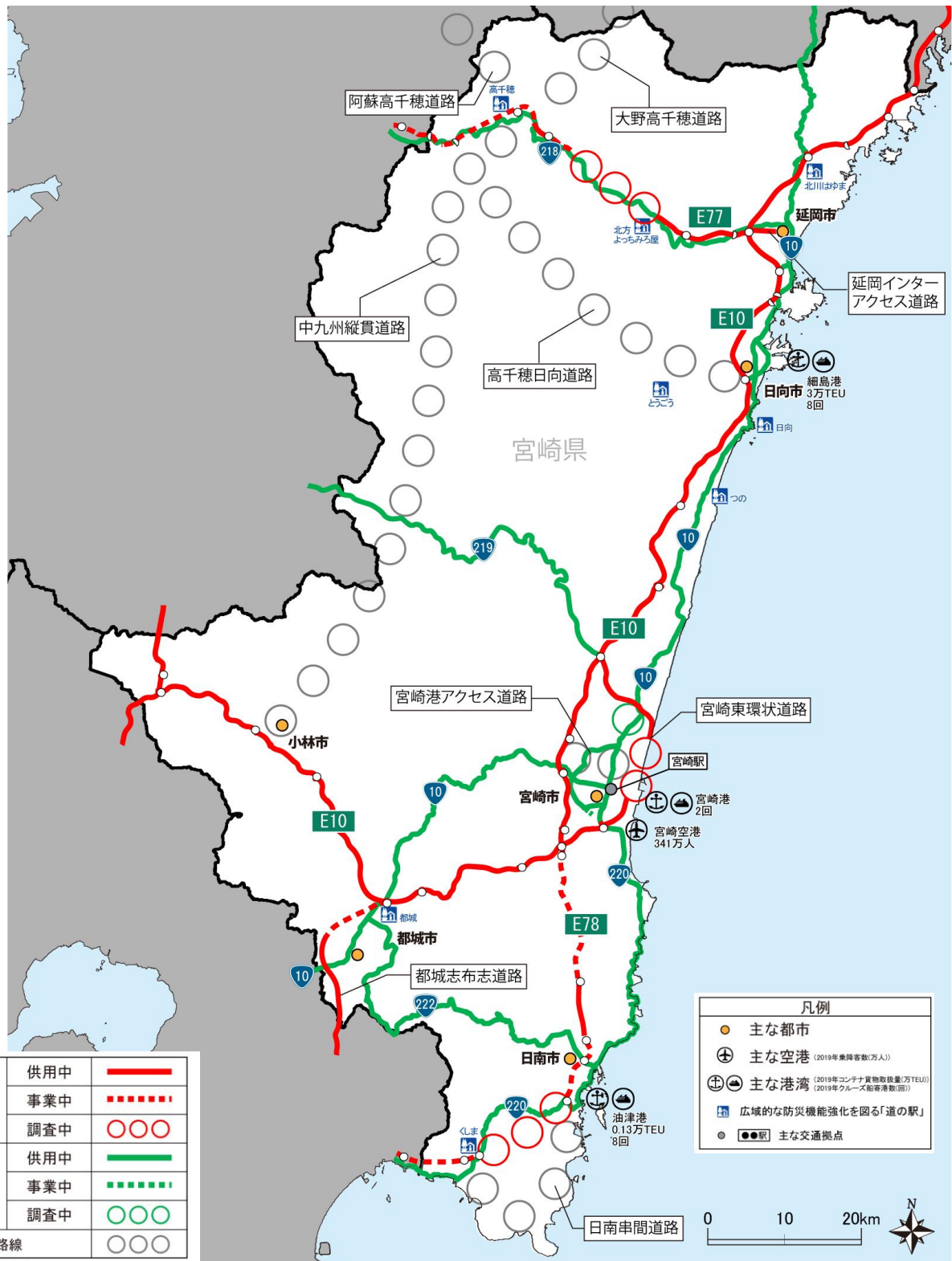


凡例		
高規格道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○
	構想路線	○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○
	構想路線	○○○

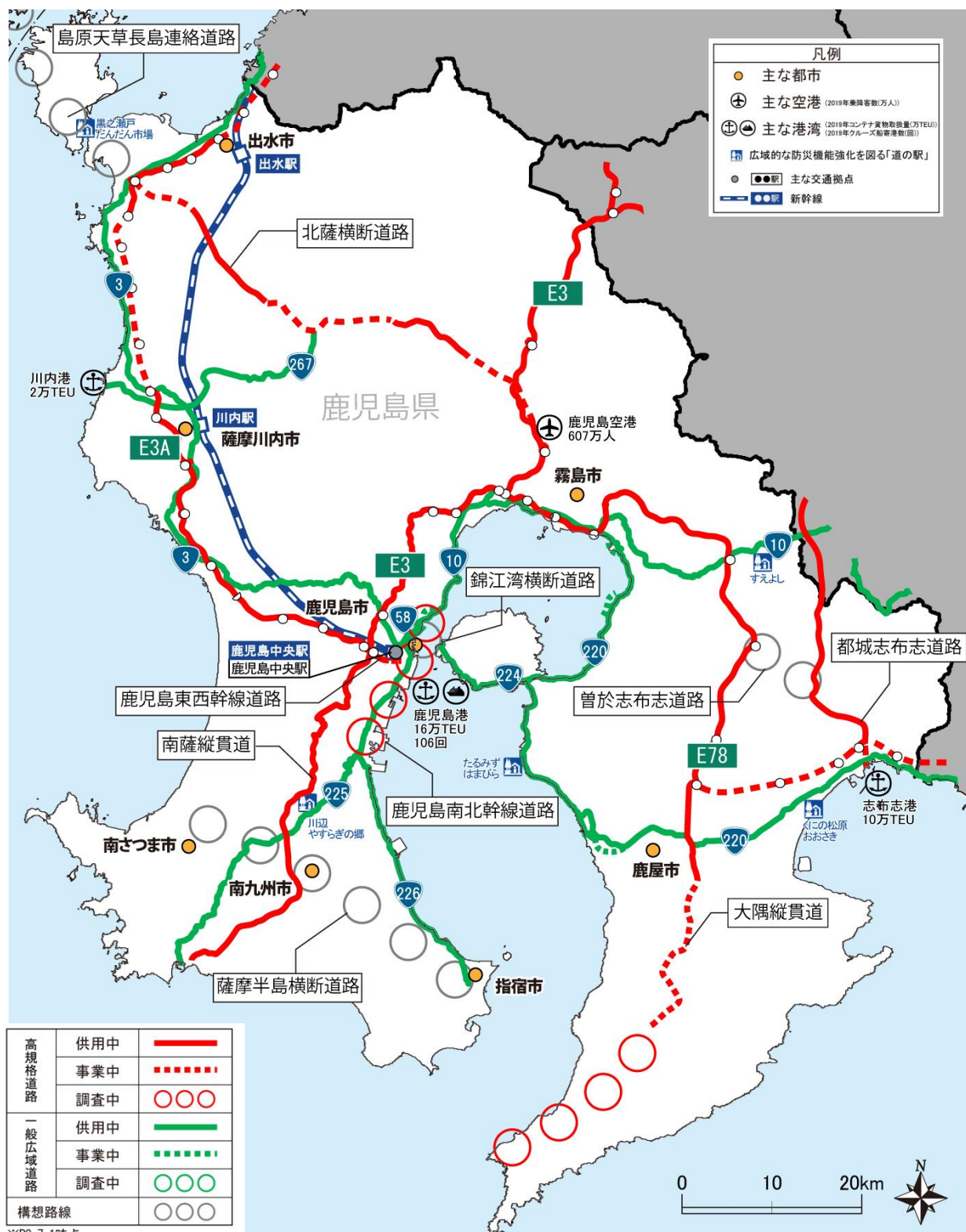
※R3.7.1時点

※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

九州ブロック 広域道路ネットワーク計画図（宮崎県拡大図）



九州ブロック 広域道路ネットワーク計画図（鹿児島県拡大図）



3. 交通・防災拠点計画

道路ネットワークの機能を最大限発揮するためには、従来のようなリンク中心の道路整備ではなく、ノード（交通拠点）の整備を通じて、バスなどの公共交通を含む道路交通ネットワーク全体をマネジメントすることが重要である。

交通拠点計画は、総合交通体系の基盤としての道路整備に加え、鉄道、高速バスなどの広域的な公共交通が結節する交通拠点のモダルコネクトを強化するとともに、休憩機能を備えた交流・観光拠点の整備、産業競争力の強化を図る物流拠点整備を推進することで広域的な道路ネットワークの機能強化を図るものである。

防災拠点計画は、災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅等について、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化を図るものである。

（１）地域活性化に向けた交通・交流拠点整備

①交通拠点整備

地域活性化に向けた交通ターミナル整備（バスタプロジェクト）は、道路管理者が主体となって行う集約型公共交通ターミナル整備であり、モダルコネクト（交通モード間の接続）の強化のみならず、歩行者動線やバリアフリー化など人中心の空間づくりを進め、地域のイベント開催等による賑わいを創出し地域活性化を図るとともに、運行情報や避難情報等の情報提供、帰宅困難者の受け入れなど防災機能強化を目的とした未来志向の新たな取り組みである。

九州は、地理的にアジアから日本列島への玄関口（ゲートウェイ）に位置し、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する地域構造となっている。九州では、都市と自然が適度に分散する三層の重層的な圏域構造の形成を目指しており、圏域内の連携の強化を図るためには、道路ネットワークを拡充するだけでなく、年間約 7 億人を運ぶ鉄道、年間約 1400 万人を運ぶ高速バス等の広域的な交通を担うモダルコネクトの強化が必要である。

また、九州では、九州新幹線西九州ルートの整備が進展中である。九州新幹線をはじめとした九州の鉄道網は、地勢的制約から高規格道路と概ね並走する特性がみられ、インターチェンジと近接する鉄道駅では、広域的な道路ネットワークの機能強化を図る上で、モダルコネクトの強化が不可欠といえる。

具体的には、九州新幹線西九州ルートの整備や都市開発プロジェクトと一体となって、地域において中心的な役割を担う鉄道駅等における交通ターミナル整備を進め、モダルコネクトを強化することで、利用者の各種モード間の乗り継ぎ利便性向上や周辺道路の交通課題の解消を図る。また、インターチェンジに近接する地域の中心を担う鉄道駅においてもモダルコネクトの強化を進める。

なお、交通ターミナル整備にあたっては、訪日外国人旅行者の移動支援等のための受入環境整備も含め、地域における都市開発プロジェクト等のまちづくりとの連携を図りつつ進める。

さらに、道の駅や高速道路 SA・PA は、移動時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推進するとともに、鉄道駅等においては乗り継ぎのための駐車場や駐輪場の整備を推進する。

■交通拠点の機能強化計画事例

表 交通拠点の機能強化の概要

交通拠点	現状と課題	強化策
長崎市 中心部 (長崎駅周辺地区)	・県都・連携中枢都市圏中心市である長崎市の陸の玄関口。1日約10,000人が利用。 ・令和4年度九州新幹線西九州ルート開業に向け、新駅を整備。 ・改札口が150m移転し、鉄道からバスや路面電車への乗り継ぎ利便性が低下。 ・バス停が分散しわかりにくい。 ・路面電車電停のバリアフリー化が不十分。 ・国道の交通量が多く、各種改善策の選択が困難。	・大黒町側に中長距離用のバスターミナルを整備し、前面の国道上に路線バスの停留所を集約。 ・駅側とバスターミナルをデッキで結び、駅とまちを連携させて、回遊性を強化し、賑わいを創出。 ・デッキに動く歩道を設置するとともに、デッキとバス停・電停をエスカレーターやエレベーターで繋ぎ、歩行者の移動を支援。
西鉄 久留米駅 周辺	・連携中枢都市圏中心市である久留米市最大の交通拠点。 ・1日1,000便近い高速バス・路線バスが発着しており、乗り場やバスの待機スペースの不足、バスと歩行者やバス同士の動線の錯綜などが問題。	・駅前広場の再整備なども視野に、まちづくりと一体となった効率的で安全なバス運行等に向けたバスターミナルの高機能化を図る。

※交通拠点の機能強化を図る箇所については、引き続き追加を検討する。

■交通拠点の機能強化事例

表 交通拠点の機能強化の概要

交通拠点	課題	強化策と効果
基山 PA (九州自動車道)	・従来、九州管内の高速バスは福岡市をハブとした路線網を構築。 ・福岡市以外の都市間（例えば、佐世保市～大分市など）を移動する際には、一度福岡市まで移動して乗り継ぐ必要がある。	・九州管内の都市間を結ぶ高速バスの乗り継ぎ拠点として整備。 ・乗り継ぎにより利用便数の増加。 ・基山 PA（上・下）の高速バス停間を歩行者が移動するための連絡通路を整備。 ・利用者が迷わないよう乗り継ぎ動線上に案内看板等を設置。 ・高速バスの運行情報を表示するデジタルサイネージを設置。 ・基山 PA の休憩施設を、高速バスの待合空間としても活用。 ▼ ・九州管内を高速バスで移動する際の所要時間短縮や乗り継ぎ利便性の向上、定時性の向上等を実現。

交通拠点	課題	強化策と効果
唐津 IC (西九州自動車道)	・唐津市や福岡市で発生する朝・夕の著しい渋滞。 ・高速バスの利便性が低い。	・唐津 IC 道路予定区域を活用して、パーク & バスライド用駐車場を整備。 ・駐車場に隣接する「唐津インター口バス停」より、福岡市と伊万里市間を運行する高速バス「いまり号」に乗り継ぎ。  ・交通渋滞の緩和や交通事故の減少、環境負荷軽減に寄与。 ・市街地に近い事により周辺住民の利便増に寄与。
基山駅	・基山駅西側には、自転車駐輪場が整備されているものの、東側には自転車駐輪場が未整備。 ・そのため、国道 3 号歩道上に路上駐輪が多く発生し、歩行者や自転車の安全な通行を阻害。	・国と基山町が協定を締結し、駅東側に駐輪場を整備。  ・基山駅東側居住者の、自転車から鉄道への乗り継ぎ利便性が向上。 ・歩行者や自転車の安全かつ円滑な移動を確保。

■長崎市中心部（長崎駅周辺地区）における交通ターミナル整備

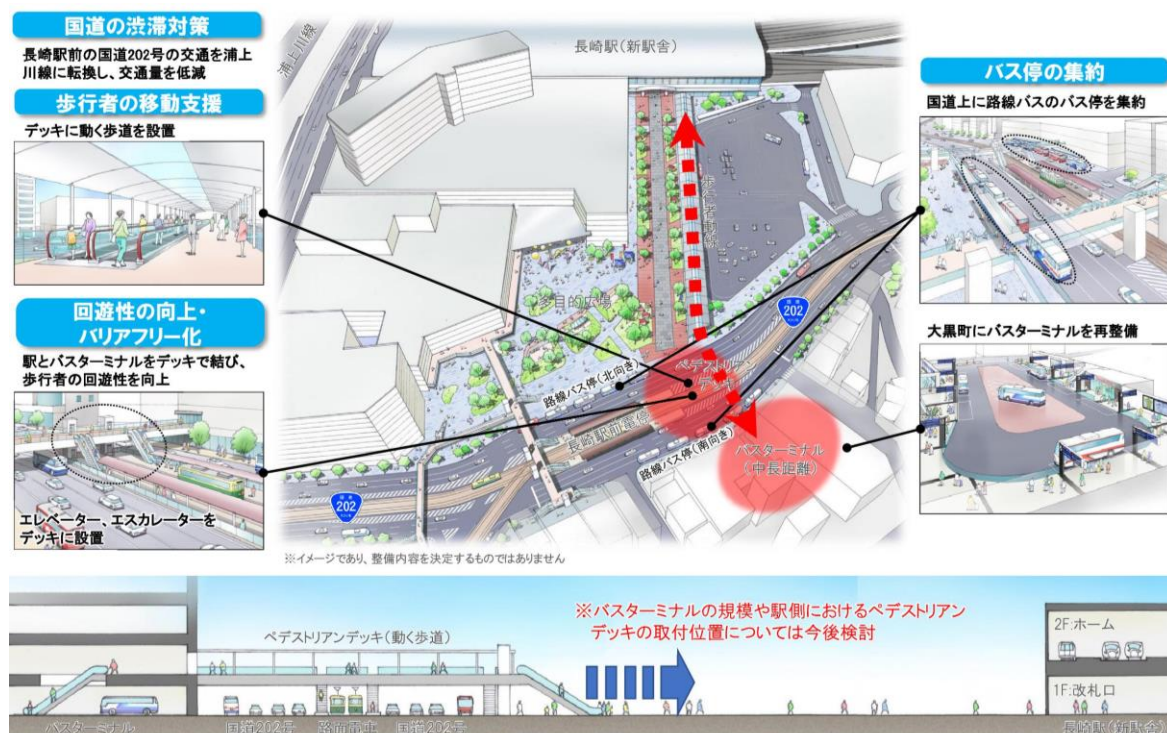
長崎駅周辺地区では、令和4年度の新幹線開業に向け、長崎駅の新駅舎や新駅周辺施設等の整備が進んでおり、県都の魅力や都市機能を高めて地域活力の向上につなげるため、交通結節機能の強化に向けた計画を策定。

長崎駅周辺地区における現状と課題

- ・改札口が150m移転し、鉄道からバスや路面電車への乗り継ぎ利便性が低下。
- ・バス停が分散しわかりにくい。
- ・路面電車電停のバリアフリー化が不十分。
- ・国道の交通量が多く、各種改善策の選択が困難。

長崎駅周辺地区における交通結節機能の強化策

- ・大黒町側に中長距離用のバスターミナルを整備し、前面の国道上に路線バスの停留所を集約。
- ・駅側とバスターミナルをデッキで結び、駅とまちを連携させて、回遊性を強化し、賑わいを創出。
- ・デッキに動く歩道を設置するとともに、デッキとバス停・電停をエスカレーターやエレベーターで繋ぎ、歩行者の移動を支援。



出典：長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画（長崎県ホームページ）（令和2年7月）

図 交通結節機能強化の整備イメージ（長崎駅周辺地区）

■基山 PA における高速バスの乗り継ぎ拠点整備：高速基山バス停（佐賀県三養基郡基山町）

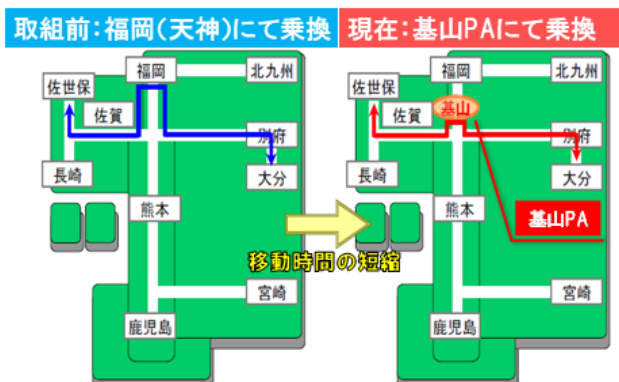
九州自動車道と長崎自動車道・大分自動車道が交差する鳥栖 JCT に近接する基山 PA において、PA 内に設置された高速基山バス停を、九州管内の都市間を移動する際の乗継拠点として整備。

九州管内を高速バスで移動する際の所要時間の短縮や乗継利便性の向上、定時制の向上等を実現。
1 日あたり約 400 便運行（R3.3 時点）。

さらに、周辺に P&R 用駐車場を整備し、乗り継ぎ利便性を向上。

九州における高速バス乗り継ぎの課題

- ・従来、九州管内の高速バスは福岡市をハブとした路線網を構築。
- ・福岡市以外の都市間（例えば、佐世保市～大分市など）を移動する際には、一度福岡市まで移動して乗り継ぐ必要がある。



出典：国土交通省道路局「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」（令和 3 年 4 月）

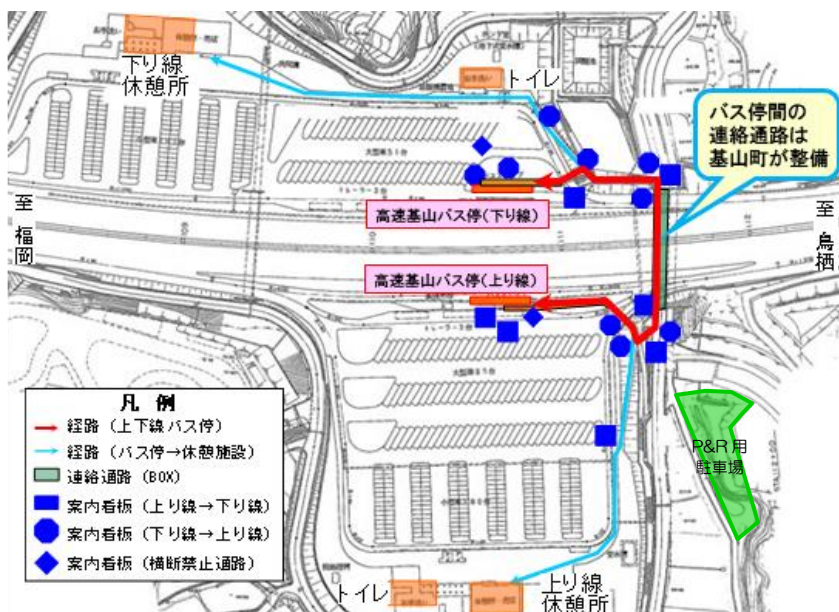
高速バス乗り継ぎ機能の強化策

- ・基山 PA（上・下）の高速バス停間を歩行者が移動するための連絡通路を整備。
- ・利用者が迷わないよう乗り継ぎ動線上に案内看板等を設置。
- ・高速バスの運行情報を表示するデジタルサイネージを設置。
- ・基山 PA の休憩施設を、高速バスの待合空間としても活用。
- ・乗り入れバス便の増加。

図 高速基山バスストップでの乗継利用のイメージ

20:20 現在の状況		
長崎駅前 長崎インター 昭和町経由	九州急行バス	20:10 通過済
日田 肥本	西鉄高速バス	20:12 通過済
熊本交通センター 各停 熊本IC経由	西鉄高速バス	20:20 筑紫野(二日)
日田 肥本	日田バス	20:22 筑紫野(二日)
JR久留米駅(熊本) 西鉄久留米 JR久留米駅	西鉄バス	20:25 遅れ
大分 スーパーノンストップ	大分交通	20:34 千鳥橋JCT

運行情報表示画面(下り)



出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン（国土交通省道路局）（令和 3 年 4 月）に加筆

図 上下線間の乗継経路と案内設備

■唐津 IC におけるパーク&バスライド駐車場整備（佐賀県唐津市）

西九州自動車道唐津 IC は、将来、佐賀唐津道路（唐津相知道路）が接続予定。接続予定用地を活用してパーク&バスライド駐車場を整備し、自家用車から高速バスへの乗り継ぎ拠点化。

自家用車から高速バスへ乗り換えることで、交通渋滞の緩和や交通事故の減少、環境負荷軽減に寄与。1月あたり約 5,000 人が利用（H31.2 時点）。

唐津市や福岡市街部での課題

- ・朝・夕に著しい渋滞が発生。
- ・高速バス停までのアクセス性が悪く、高速バス利用が不便。



出典：令和2年度 第2回 佐賀県交通渋滞対策協議会資料
写真 国道 202 号の渋滞状況

交通拠点の機能強化策

- ・唐津 IC 道路予定区域を活用してパーク&バスライド用駐車場を整備。
- ・駐車場に隣接して、福岡市と伊万里市間を運行する高速バス「いまり号」が停車する「唐津インターロバス停」を設置。



写真 パーク&バスライド駐車場の利用状況



図 道路予定区域内の駐車場位置

■基山駅における駐輪場整備（佐賀県三養基郡基山町）

基山駅は、国道 3 号を跨ぐ横断歩道橋が直結。横断歩道橋周辺において、駅利用者による路上駐輪により歩道空間を阻害。

国と基山町が協定を締結し、歩道橋下等を活用した駐輪場を整備。これにより、路上駐輪が解消し、歩行者や自転車の安全で円滑な移動空間を確保。



国道3号

写真 駐輪場の整備状況

②交流・観光拠点整備

九州は豊かな観光資源に恵まれ、全国一の温泉源泉数と湧出量を誇る温泉を含めた魅力を楽しむ「温泉アイランド九州広域観光周遊ルート」の形成など、観光アイランド九州の形成に向けた取組みが進められている。九州の観光資源の連携に向けた広域観光周遊ネットワークの形成を図る上では、休憩機能を備えた交流・観光拠点の整備、機能強化が不可欠といえる。

具体的には、「道の駅」への観光施設等の併設による観光拠点化、高速道路のSA・PAと公園や休憩施設との連結の検討・整備など、周遊観光の交通拠点としての機能強化やインバウンド観光への対応強化を図り、地方創生の拠点・観光を加速する拠点として整備を進める。また、高速道路では、IC近傍の「道の駅」を、高速道路を一時退出して利用できる休憩施設としての活用を図る。

さらに、全世界的な課題となっている温室効果ガス排出量の削減に向け、電気自動車の普及拡大が予測される。そのため、道路ネットワーク上の休憩拠点において、電気自動車の急速充電設備の増設を推進する。

表 交流・観光拠点の機能強化の概要

交流・観光拠点	機能強化の内容
道の駅	・地域の交流拡大を図る観光施設、交流施設、休憩施設の整備 ・インバウンド観光への対応強化（多言語対応など） ・高速道路の一時退出利用（IC近傍の道の駅） ・EV急速充電設備の増設
SA・PA	・地域の交流拡大を図る公園、休憩施設との連結の検討・整備 ・EV急速充電設備の増設

■「道の駅」における観光施設の整備（道の駅「くしま」）

周辺道の駅との交流・連携、サイクリング拠点の整備により、周辺観光の促進と新たな観光需要を創出する観光拠点として整備。（駐車場、トイレ、情報提供施設、観光案内所、飲食物販施設は R3.4 開業）



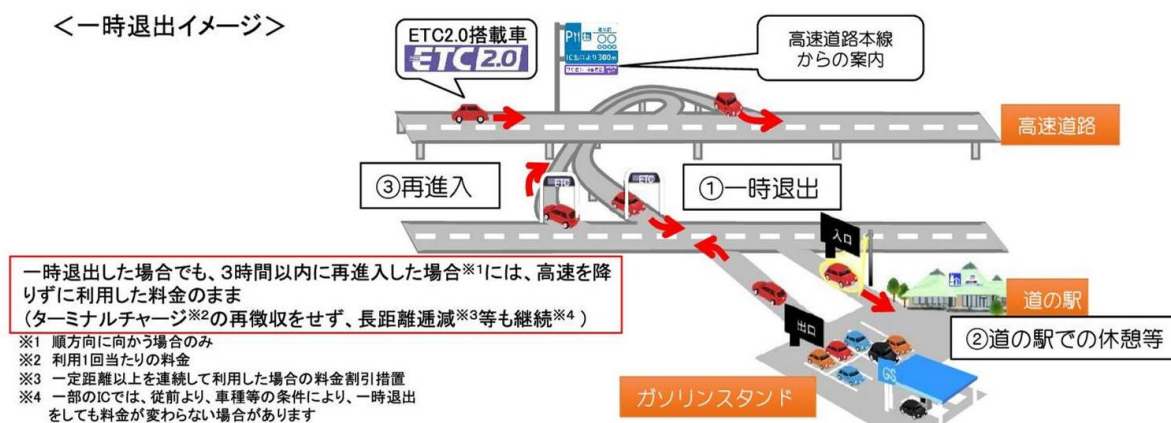
出典：国土交通省九州地方整備局宮崎河川国道事務所記者発表資料『道の駅「くしま」』が4月24日(土)にプレオープン（令和3年3月16日）

図 道の駅「くしま」イメージパース

■「道の駅」の高速道路からの一時退出利用

ETC2.0 搭載車を対象に、高速道路を降りて「道の駅」に立ち寄り後、3時間以内に再進入した場合には、降りずに利用した料金のままとする。（九州ブロックでは、3か所の「道の駅」で実施(R3.4 現在)）

＜一時退出イメージ＞



出典：国土交通省記者発表資料 高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」の実施について（令和2年3月13日）

図 高速道路からの一時退出イメージ

■「道の駅」における EV 充電器を備えた RV パーク整備（道の駅「あそ望の郷くぎの」）

EV 急速充電設備に加え、快適に安心して車中泊が出来るRVパーク(電源設備等が完備された有料駐車場)を整備。



EV 充電器

RV パーク

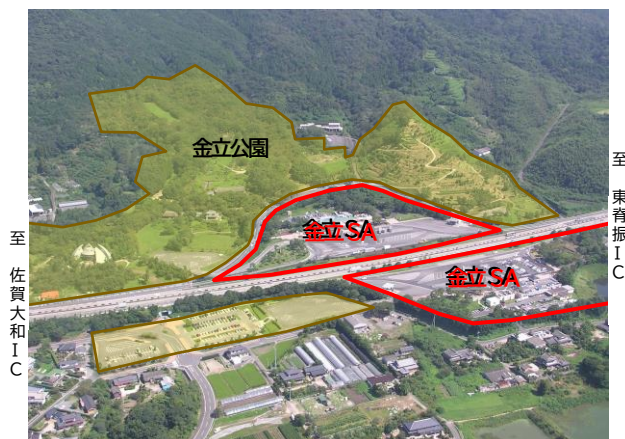
■SA と公園の一体的な整備（金立 SA・金立公園ハイウェイオアシス）

長崎自動車道金立 SA では、SA 北側の遺跡やキャンプ場等を公園として整備。SA の休憩施設と一体となったハイウェイオアシスとして整備を行うことで、高速道路利用者、公園利用者が相互に施設を利用可能。



出典：フォト・ムービー・ギャラリー（一般社団法人佐賀市観光協会）

写真 金立公園コスモス園



出典：NEXCO 西日本提供写真に加筆

図 金立公園整備位置

■PA における休憩施設の連結（川南 PA）

東九州自動車道川南PA隣接地に地域活性化拠点施設「かわみなみ PLATZ」を整備し、高速道路と連結。高速道路利用者の休憩施設としても利用され、地域の交流拠点として機能。

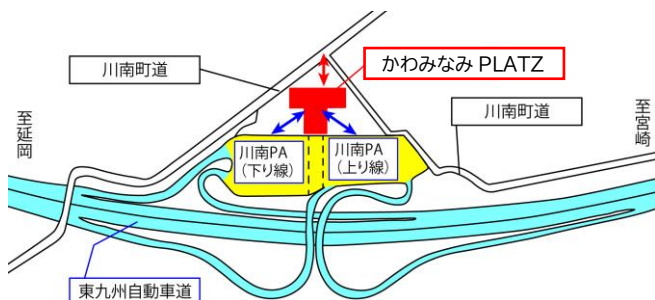


図 施設整備位置



出典：宮崎県児湯郡川南町ホームページ

写真 かわみなみ PLATZ の外観

(2)産業競争力の強化を図る物流拠点整備

九州の産業競争力の強化を図るため、空港、港湾等と高速道路等のアクセス強化と合わせて、スマートICを活用した物流施設との直結化、「道の駅」における集荷拠点環境整備など、物流の生産性向上に向けた取組みを進める。

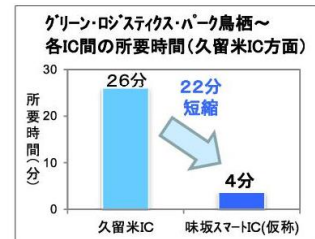
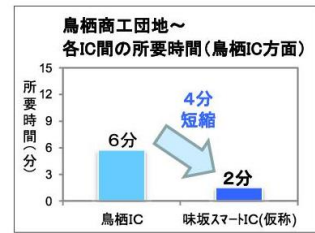
また、高速道路のSA・PAにおいて、深夜の時間帯を中心とした駐車場の混雑を緩和し、物流を支えるドライバーに必要な休息を提供できるようにするため、大型車駐車マスの拡充を進める。

表 物流拠点整備の概要

分類	物流拠点整備の内容
スマートIC	・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	・「道の駅」における農作物の集荷拠点環境の整備
SA・PA	・大型車駐車マスの拡充

■スマート IC による物流施設と高速道路の直結（味坂スマート IC（仮称））

九州自動車道（鳥栖JCT～久留米IC間）に整備される味坂スマートIC（仮称）により、物流拠点から高速道路ICへの所要時間が短縮され、沿線の物流の効率化を図る。



出典：国土交通省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（平成30年8月10日）

図 味坂スマート IC(仮称)の整備効果

■大型車駐車マスの拡充（古賀 SA）

深夜の時間帯を中心とした駐車場の混雑を緩和し、物流を支えるドライバーに必要な休息を提供できるようにするため、大型車駐車マスを36台から72台に拡充。

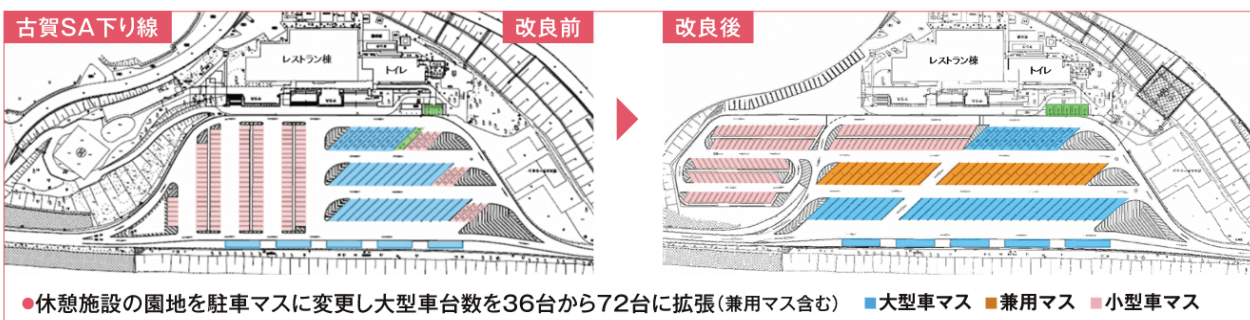


図 駐車マスの拡充

出典：NEXCO 西日本ホームページ

(3)「道の駅」等での防災拠点化整備

南海トラフ巨大地震等の災害時における災害時の迅速な復旧、道路啓開や避難等の実施に際して、九州道路啓開計画「九州東進作戦」(2016(H28)年3月)を踏まえ、広域進出拠点や広域物資輸送拠点等との連携を図るとともに、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、「道の駅」においても災害情報の集約・発信や防災施設の整備など、ソフト・ハードを含めた防災機能を強化し、防災拠点として最大限活用する。「防災道の駅」に選定された箇所については、広域的な防災拠点として役割を果たすための重点的な支援を実施する。

また、交通拠点として整備する交通ターミナルにおいても、災害時の交通機能維持はもとより、帰宅困難者等の一時滞在、情報提供に向けた機能の備えを行う。

SA・PAにおいては、NEXCOと関係自治体間で「大規模災害時における相互協力に関する協定」を締結することで、災害発生時には、防災拠点としての活用、緊急開口部を活用した緊急車両の通行を行っている。

表 防災拠点の機能強化の概要

防災拠点	機能強化の内容
道の駅	・ 広域的な「防災拠点」としての防災機能強化 (災害情報の集約・発信機能の備え、防災施設整備、防災訓練、BCP策定等)
交通ターミナル	・ 災害時の交通機能維持 ・ 帰宅困難者の一時滞在施設としての備え ・ 災害時の情報提供機能の備え
SA・PA	・ NEXCOと関係自治体間での防災協定締結 (防災拠点としての活用、緊急開口部を活用した緊急車両の通行)

■ 広域的な防災拠点機能を担う「道の駅」

「道の駅」の防災機能を強化することで、災害時の迅速な復旧、道路啓開や避難等の実施に際し、広域的な「防災拠点」として活用。

表 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
(2021年(R3)6月時点)

県名	広域的な防災拠点として期待できる「道の駅」
福岡県	豊前おこしかけ、 <u>うきは</u> 、おおむた、いとだ
佐賀県	伊万里、山内
長崎県	<u>させぼつくす99</u>
熊本県	波野、旭志、大津、鹿北、泗水、錦、 <u>たのうら</u> 、阿蘇、みなまた、うき、人吉
大分県	あさじ、 <u>ゆふいん</u> 、やよい、宇目
宮崎県	北川はゆま、とうごう、 <u>都城</u> 、日向、高千穂、つの、北方よつちみろ屋、くしま
鹿児島県	くいの松原おおさき、川辺やすらぎの郷、すえよし、黒之瀬戸だんだん市場、 <u>たるみずはまびら</u>

※太字、下線は、防災道の駅（選定）



写真 自衛隊の前線基地として活躍
（道の駅あそ望の郷くぎの）



写真 熊本地震時、道の駅「菊水」
に緊急災害対策派遣隊
（TEC-FORCE）の災害対策本部を設置

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）（平成 29 年 3 月）

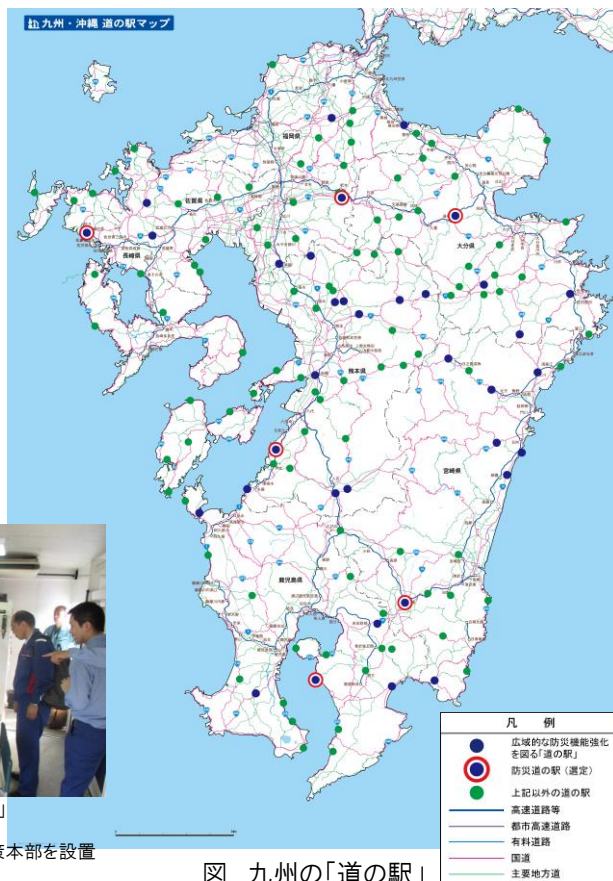


図 九州の「道の駅」

■ 「道の駅」における防災施設整備（道の駅「たのうら」）

防災機能を強化するため、防災倉庫、防災トイレ、受水槽（貯水タンク）、非常用発電装置、通信機器（衛星携帯電話）等の防災施設を整備。



防災倉庫



防災トイレ



受水槽（貯水タンク）

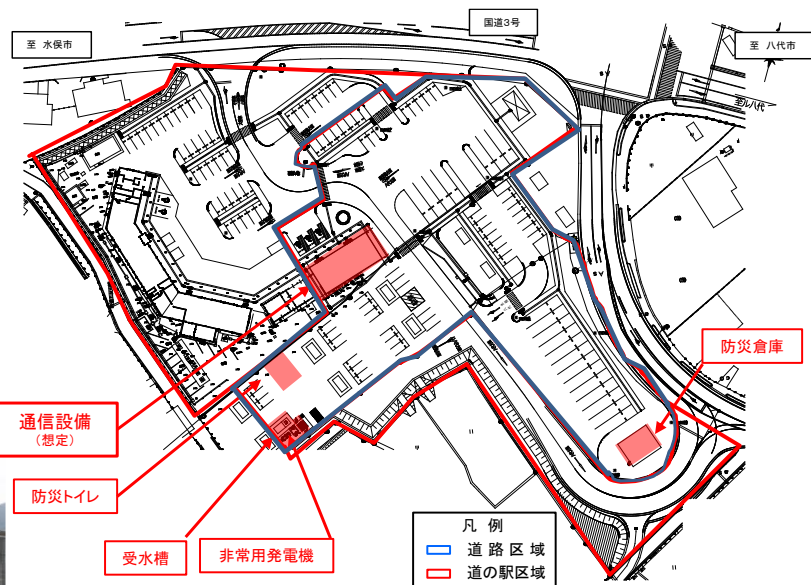


図 防災施設配置図

■「道の駅」における防災訓練（道の駅「たるみずはまびら」）

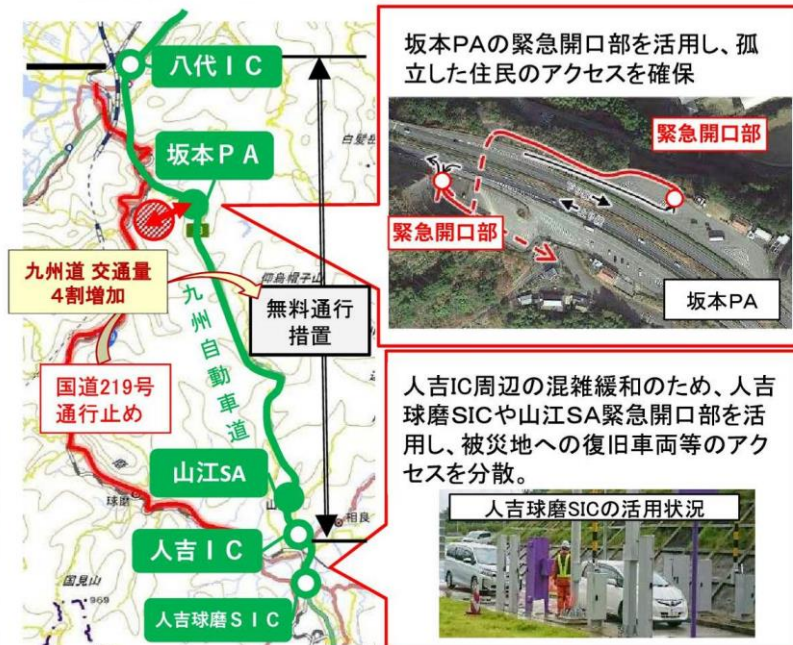
道の駅「たるみずはまびら」を会場として、国土交通省、海上保安庁、自衛隊、警察、医療機関等が参加する桜島火山爆発総合防災訓練を実施。



図 道の駅「たるみずはまびら」における桜島火山爆発総合防災訓練

■防災協定締結による緊急開口部の活用（坂本 PA 他：令和 2 年 7 月豪雨）

令和 2 年 7 月豪雨により、国道 219 号が被災し通行止めとなったため、並行する九州自動車道（八代 IC～人吉 IC）を代替路として無料開放。坂本 PA 及び山江 SA の緊急開口部等を活用し、孤立した住民のアクセス確保等を確保。



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（令和 3 年 1 月 20 日）

図 令和 2 年 7 月豪雨における地域の経済・生活復旧支援

4. ICT交通マネジメント計画

(1) ICT等を活用した交通マネジメントの強化

ICT 交通マネジメント計画は、ICT や AI、多様なビッグデータといった革新的な技術を積極的に活用し、道路交通情報を収集・提供・利活用することで、道路交通の課題解消に向けた交通マネジメントの強化を行うものである。

具体的には、災害時において、自動車の走行履歴データとなる ETC2.0 等のデータをリアルタイムで収集し、災害発生時の安全な運行を支援する「通れるマップ」を作成し公表する。また、AI によるカメラ画像解析技術を活用した交通量観測を導入することで、交通量データを効率的に収集していく。

九州には魅力的な観光地が多く分布しているが、イベント開催時等の慢性的な渋滞が社会問題となっている。そのため、集中する交通を分散させるため、駐車場料金を値上げし、公共交通への転換を促す等の交通需要マネジメントを検討する。また、訪日外国人観光客のレンタカー利用による事故の増加に対応するため、ETC2.0 等のビッグデータを分析し、訪日外国人観光客レンタカーピンポイント事故対策を実施する。

さらに、我が国では、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“日本版 MaaS”の導入を進めている。九州においても各種モード間のシームレスな乗継ぎ等を支援する MaaS の取組みに加え、スマートシティへの取組みも行っていく。なお、他省庁で実施している取組みについては、取組状況を注視し、必要に応じて協力や取組成果の活用等を検討する。

表 九州ブロックにおける主な取組み

分類	取組内容
災害時の安全な運行支援	・ 災害時の運行支援情報「通れるマップ」の提供
AIを活用した交通量観測	・ 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	・ イベント時における駐車場予約及び駐車料金値上げ（長崎県佐世保市ハウステンボス）
訪日外国人観光客レンタカー事故対策	・ 訪日外国人観光客レンタカーピンポイント事故対策
MaaS	・ 宮崎県における MaaS 実証実験（宮崎県宮崎市・日南市／令和 2 年度日本版 MaaS 推進・支援事業【国土交通省】） ・ 糸島市におけるマルチモーダル実証実験（福岡県糸島市／令和 2 年度日本版 MaaS 推進・支援事業【国土交通省】） ・ 近未来技術を活用した未来創造都市（大分県大分市／令和元年度パイロット地域分析事業【経済産業省】） ・ 鹿児島県肝属郡広域 MaaS プロジェクト（鹿児島県肝属郡 3 町／令和元年度パイロット地域分析事業【経済産業省】）
スマートシティ	・ 福岡地域戦略推進協議会（福岡県福岡市／令和元年度スマートシティモデル事業【国土交通省】） ・ あらおスマートシティ推進協議会（熊本県荒尾市／令和元年度スマートシティモデル事業【国土交通省】） ・ 島原スマートシティ（長崎県島原市／令和元年度スマートシティモデル事業【国土交通省】） ・ 先端技術を活用した長島大陸未来都市実証事業（鹿児島県長島町／令和 2 年度近未来技術等社会実装事業【内閣府】） ・ 地域資源とスマート農業技術を融合した次世代農業振興拠点の構築（宮崎県串間市／令和元年度近未来技術等社会実装事業【内閣府】） ・ 遠隔操作ロボットアバターを通じた世界最先端地方創生モデルの実現（大分県大分市／平成 30 年度近未来技術等社会実装事業【内閣府】） ・ スマート・ウェルネス・シティサービス展開事業（福岡県飯塚市／令和元年度データ利活用型スマートシティ推進事業【総務省】）

■災害時の運行支援情報「通れるマップ」の提供

災害時には、自動車の走行履歴データであるETC2.0や民間プローブデータを用いて、通行止めになっている箇所と通行可能な道路の情報を「通れるマップ」として提供する。

熊本県南部周辺通れるマップ

2020年7月6日(月)14:00時点

【お願い】

被災地周辺は、緊急車両、一般車両が多く往来しておりますので、一般の通行は控えてください。
注)対象道路は、高速道路、一般国道のみ。ETC2.0プローブデータ及び現地調査に基づいて作成。



通行可能区間 : ※ETC2.0、民間データ通行実績及び現地調査 (7/6 7:00～ 7/6 14:00)
通行可能区間(緊急車両のみ) : ※道路管理者(国、県)調べ(7/6 14:00時点)
通行不能区間 : (高速道路、一般国道以外は調査中のため未記載)

出典:国土交通省九州地方整備局ホームページ

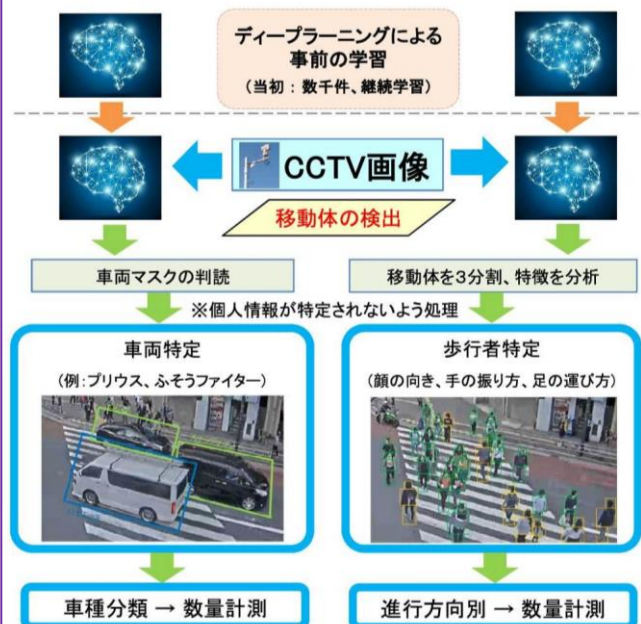
図 令和2年7月豪雨時の通れるマップ

■AIによるカメラ画像解析を活用した交通量観測

AIによるカメラ画像解析技術を活用し、車や人の交通量を効率的に把握する。

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 (令和2年8月21日)

図 CCTV画像のAI解析による交通量把握

■観光地渋滞対策

観光地渋滞対策として ETC2.0 やその他のビッグデータを活用して、大規模イベント時の交通分散に向けた、利用者への情報提供を実施する。

●インターネットによる駐車場の事前予約と駐車場料金値上げ(通常:800円→最大:2,000円)を実施。さらに、スマホ特設サイトによる駐車場混雑情報を提供。

●臨時駐車場を増設し、駐車場料金値上げ(通常:800円→最大1,500円)を実施。

H26 車で会場される方は、下記の三か所を必ずチェック!				
其の一 まずは前売り駐車券を購入し、駐車枠を確保しよう!				
第1駐車場	第2駐車場	第3駐車場	第4駐車場	大分県国際空港 (1,900台オープン)
1,500円 (当日2,000円)	1,300円 (当日1,500円)	1,300円 (当日1,500円)	1,300円 (当日1,500円)	500円 お買収のシャトルバス 乗降20分
予約可能	予約可能	予約可能	予約可能	予約可能
入場後まで 徒歩5分～10分	入場後まで 徒歩5分～10分	入場後まで 徒歩5分～10分	入場後まで 徒歩5分～10分	入場後までシャトルバス(駐車場から 徒歩約10～15分 徒歩のみの場合は約20～30分)
マップで場所を 確認	マップで場所を 確認	マップで場所を 確認	マップで場所を 確認	マップで場所を 確認

R1 駐車場料金	
イベント時値上げ(通常¥800)	
第1駐車場 (8:00オープン) 1,500円 (Google Mapで確認)	第2駐車場 (8:00オープン) 1,500円 (Google Mapで確認)
第3駐車場 (8:00オープン) 1,000円 (Google Mapで確認)	第4駐車場 (8:00オープン) 500円 (Google Mapで確認)
臨時駐車場増設	
臨時駐車場 500円 (Google Mapで確認)	臨時駐車場 1,000円 (Google Mapで確認)

出典:ハウステンボスHP

図 ハウステンボス大型イベント時の駐車場料金

■ 訪日外国人観光客レンタカーピンポイント事故対策

ETC2.0等の急ブレーキデータ等を活用して、訪日外国人観光客の事故危険箇所を特定し、効果があった事故対策を水平展開。分析データを蓄積していき、データのオープン化等により、交通対策の高度化を目指す。

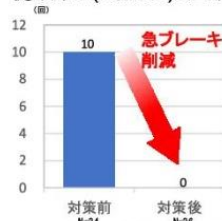
◆ 効果の事例（九州地方研究会）

◆ 急ブレーキ対策区間の効果

【①日田IC～天瀬高塚IC(福岡方面)本線部】



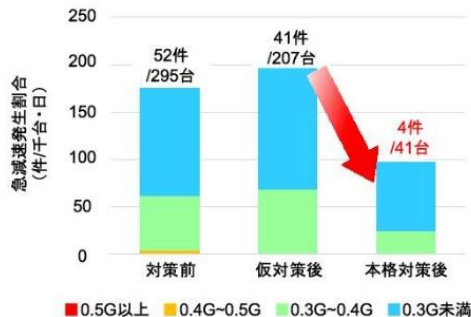
【②玖珠SA(大分方面)入口部】



出典：第9回地域道路経済戦略研究会資料(平成30年11月30日)

◆ 効果の事例（沖縄地方研究会）

◆ 対策前後の急挙動発生頻度の変化



仮対策



本格対策



出典：第12回 地域道路経済戦略研究会 資料 2-1 訪日外国人観光客レンタカーピンポイント事故対策【九州地方研究会】(令和3年2月17日)

図 訪日外国人観光客レンタカーピンポイント事故対策の実施効果事例

■ 新モビリティサービス推進事業【日本版 MaaS】

都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指して、新たなモビリティサービスである「日本版 MaaS」の導入を推進する。

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)

Nishitetsu Group 宮崎交通

「ハイウェイバスドットコム」は京王電鉄バスが運営する高速バス予約サービスです。



出典：九州運輸局記者発表資料(令和2年10月19日)

私の楽しいに一直線！ 宮崎・日南エリアの移動が変わります！ ～ 宮崎県で「MaaS」の実証実験が行われます ～

図 宮崎市・日南市での MaaS 実証実験での提供サービス例

■スマートシティモデル事業

都市の抱える諸課題に対して、ICT 等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営等)が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区(スマートシティ)の実現に向けた取組みを推進する。



出典:スマートシティ官民連携プラットフォームホームページ 福岡地域戦略推進協議会資料

図 FUKUOKA Smart EAST 九州大学箱崎キャンパス跡地のまちづくりでの取組み

(2)自動運転の普及・促進に向けた取組み

ICT 等の活用において、今後、急速に普及していくことが予想される 5G、AI、IoT を用いた自動運転システムは、現在の道路交通社会の抱える課題の解決のみならず、移動に係るこれまでの社会的課題に対して、新たな解決手段として大きく資するものとなる。

具体的には、平成 29 年度から自動運転の実現に向けた実証実験等の取組みを進めているところであるが、社会実装に向け自動運転の普及・促進に向けた取組みを今後も加速させていく。

表 九州ブロックにおける主な取組み

分類	取組内容
自動運転（中山間地域）	・「みやま市役所山川支所」を拠点とした自動運転サービス（福岡県みやま市／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【国土交通省】） ・道の駅「芦北でこぼん」を拠点とした自動運転サービス（熊本県芦北町／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【国土交通省】）
自動運転（その他）	・対馬スマートシティ推進事業（長崎県対馬市／令和 2 年度内閣府未来技術社会実装事業と連携した自動運転サービス導入支援事業【国土交通省・内閣府】） ・中型自動運転バスの実証実験（福岡県北九州市・苅田町／令和元～2 年度中型自動運転バス公道実証実験事業【国土交通省・経済産業省】）

■ 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

高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保のため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を実施し、車両や道路に関する技術的課題や、貨客混載などのビジネスモデル構築のための検討を行う。

- みやま市役所 山川支所から、農作物集荷場や集落等を結ぶ走行延長約10kmのルートを走行。
- カートタイプ車両(レベル2+4)を使用し、周辺住民を中心に約80名がモニターとして乗車。



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(平成30年5月14日)

図 みやま市での自動運転実証実験の概要

- 道の駅「芦北でこぼん」を拠点として周辺施設(病院、役場等)への巡回、道の駅への集荷。走行延長約6kmのルートを走行。
- カートタイプ車両(レベル2+4、一部区間は手動運転)を使用し、周辺住民を中心に約200名がモニターとして乗車。

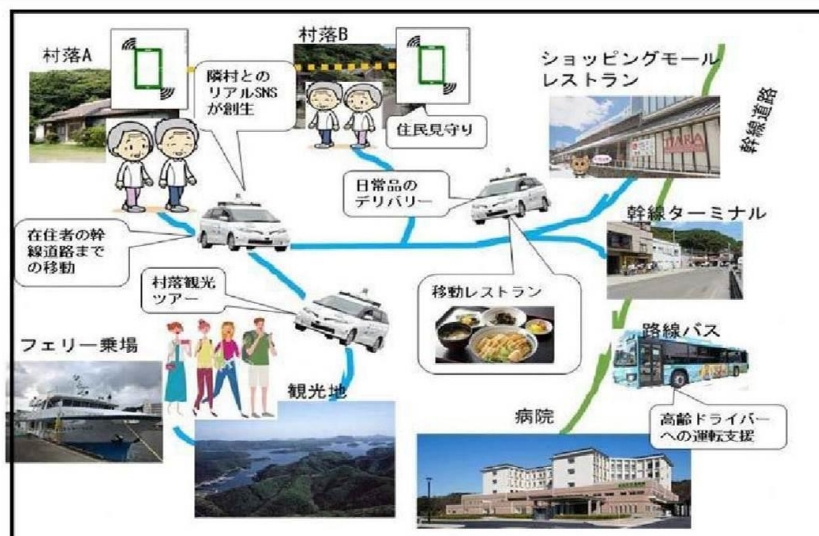


出典：第3回中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転ビジネスモデル検討会
 資料1 H29年度の実験の概要について(平成30年5月14日)

図 芦北町での自動運転実証実験の概要

■内閣府未来技術社会実装事業と連携した自動運転サービス導入支援事業

内閣府と連携して、運行ルートや自動運転車両、サービスを持続可能にするためのビジネスモデル等、実装に向けた実証実験実施段階における技術的支援等の支援を行う。

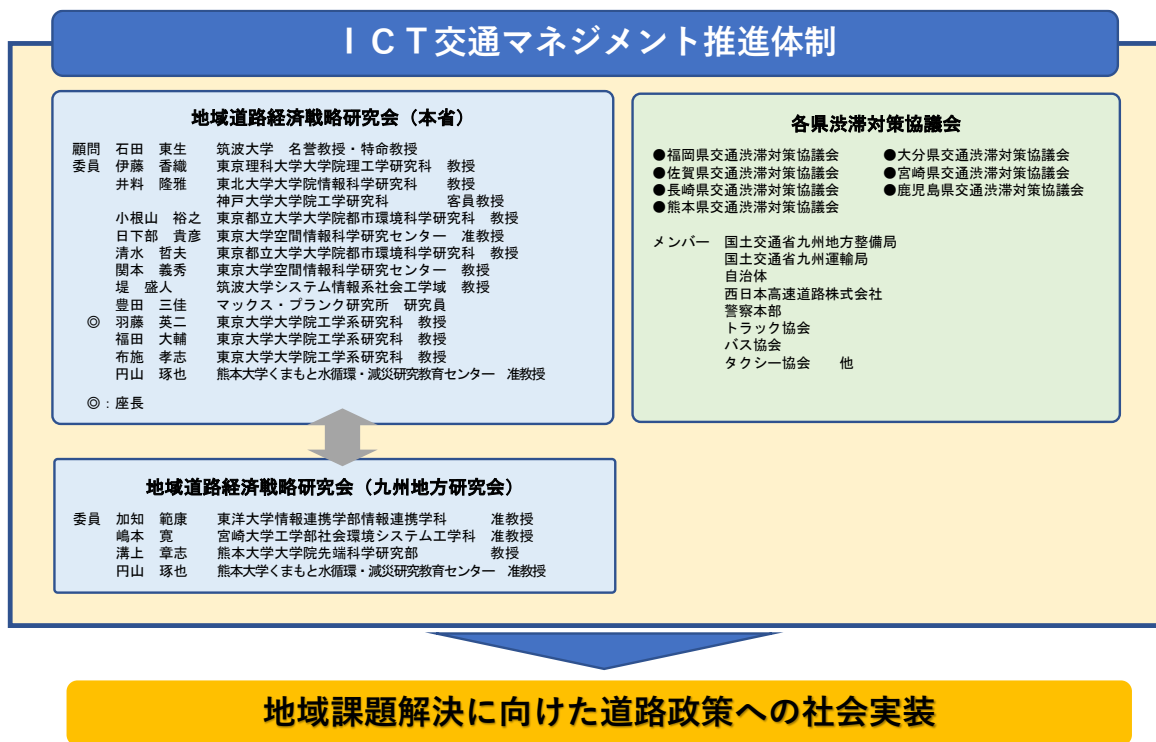


出典：未来技術社会実装事業(令和2年度選定)事業概要（内閣府地方創生推進事務局）

図 対馬市での自動運転サービス提供イメージ

(3)推進体制

情報通信技術は飛躍的に進化している。都市部のみならず地域社会が抱える課題の解決に向け、これらの技術や多様なビッグデータを最大限に利活用し、新たな道路政策に取り入れていくため、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検討体制を構築し、推進していく。



（令和3年3月時点）

図 ICT交通マネジメントの推進体制

5. 今後の取組み

本計画の推進にあたっては、国民の理解が必要不可欠であることから、意思決定の透明性、公平性、妥当性を確保した上で進めていく。

また、本計画は、国土交通省のみならず、関係省庁、自治体、産業界、大学等研究機関、民間団体等と連携して取り組んでいく。

さらに、社会経済状況などを踏まえて定期的に点検するとともに、時代の変化に柔軟に対応するため、必要に応じて見直しを行う。