

福岡県の地理的特性や産業・観光などの強みを生かした道路ストック効果の最大化

福岡県 県土整備部 道路建設課 企画調査係 係長 みやじ 宮地 いおり 伊織

1. 福岡県の地理的特性と優れた交通拠点

福岡県は、九州の北部に位置し、古くから大陸への玄関口として、我が国の発展に貢献してきた地域であるが、地方創生の実現、アジア経済の活力の取り込みなどが急がれる中、「アジアに近い地理的優位性」、「多様な産業集積と優秀な人材」などの強みを生かし、県民一人ひとりが幸福を実感できる「県民幸福度日本一」の福岡県を目指して、県政運営を進めている。

本県は、多彩なネットワークを有する「福岡空港」や24時間利用可能な「北九州空港」に加え、外航クルーズ船寄港回数が3年連続日本一となった「博多港」、自動車産業の集積する「苅田港」、コンテナ取扱個数が約1.8倍（H28/H22）に増加した「三池港」など、優れた交通拠点を有している（写真-1、図-1）。

これらの交通拠点では、現在、福岡空港での滑走路増設、博多港での大型クルーズ船の受入環境整備、苅田港での新たな工業用地の造成など、さらなる観光や物流の取り込み需要に応じた強化が図られている（図-2）。



福岡空港



北九州空港



博多港



苅田港



三池港

写真-1 アジアに近い地理的条件と優れた交通拠点

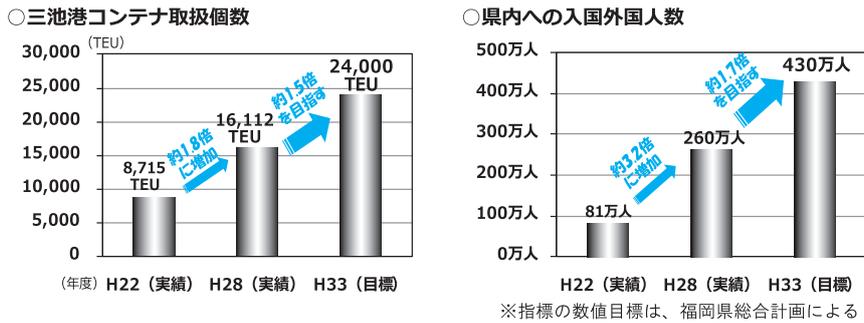


図-1 産業・観光振興における政策指標

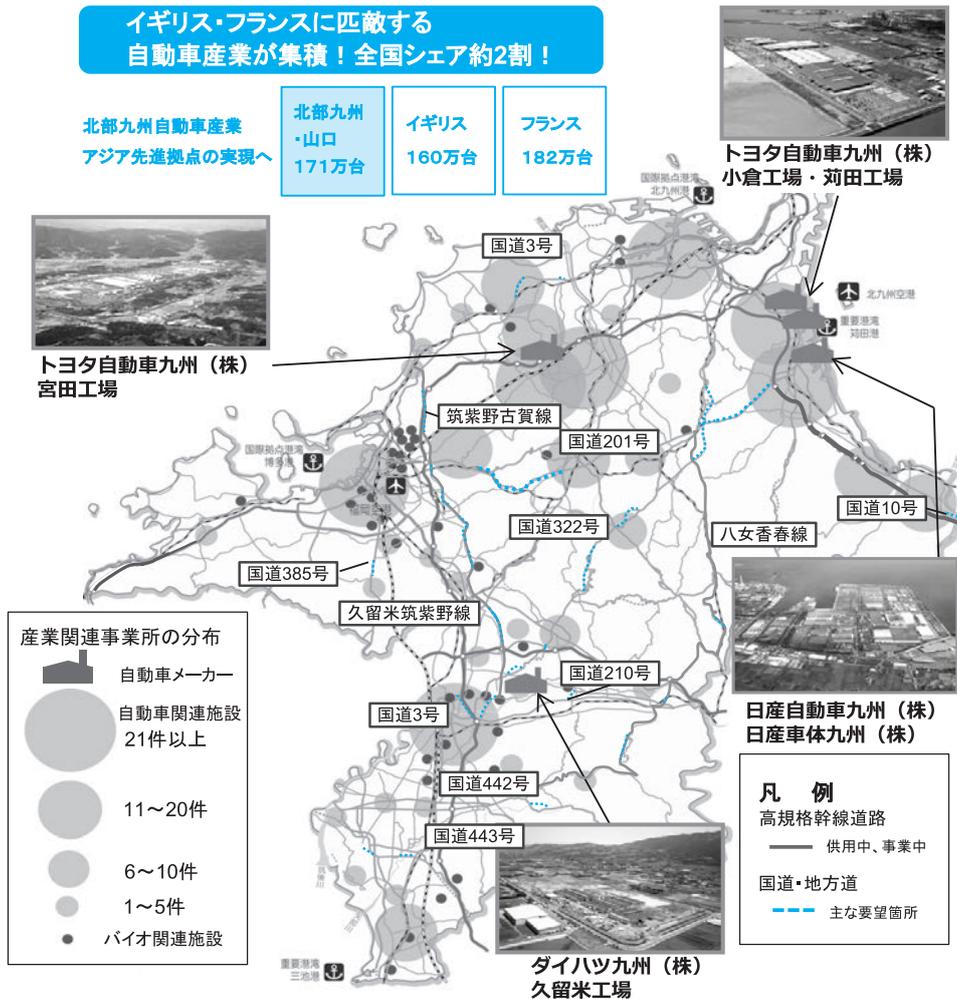


図-2 自動車産業が集積する福岡県

2. 福岡県の道路

福岡県の道路は、九州縦貫自動車道をはじめとする高速自動車国道4路線と一般国道26路線、県道449路線および市町村道12万9,057路線で構成されている。

このうち、一般国道13路線507km、県道389

路線3,019kmを県が管理している。

これらの道路網は、県内各地域を有機的に連絡させるとともに、全国道路網の一環として地域産業の活性化や日常生活の基盤となるなど、多様な機能を担っている。

今後はストック効果を最大限に発揮するために、計画的・重点的な道路整備に取り組んでいく必要があると考える。

3. ストック効果を高める県内の道路整備

県内の優れた交通拠点を最大限に活用し、機能を高めるための道路整備の取り組みと、期待されるストック効果について事例を挙げる。

(1) 福岡空港と北九州空港の連携強化

福岡空港の滑走路増設（平成 37 年 3 月予定）に合わせ、福岡県、福岡市、福岡北九州高速道路公社の 3 者が連携し、福岡空港関連自動車専用道路の早期事業化に向けた取り組みを進めている。

現在、環境影響評価法および都市計画法に基づく手続きを進めている。

また県では、北九州空港へのアクセス向上を目的として新北九州空港道路の整備にも着手している（図-3）。

【期待される効果】

- ・福岡空港と北九州空港の高速道路での直結による空港へのアクセス向上
- ・両空港の役割分担、相互補完などの一体的運用の促進
- ・国道 3 号などにおける周辺道路の渋滞解消

(2) 自動車専用道路アイランドシティ線

アイランドシティ線は、博多港で取り扱うコンテナ貨物の増加や船舶の大型化など、港湾機能強化を目的に福岡市が整備を進めているアイランドシティ地区に、福岡都市高速から直結でアクセスする自動車専用道路である。

現在、福岡北九州高速道路公社において建設工事が進められている。

【期待される効果】

- ・福岡市東部地区の交通渋滞の緩和
- ・アイランドシティ地区において、立地される広域施設や新青果市場、博多港などへの広域的な交通需要への対応
- ・アイランドシティ地区と九州各地の直結による高速性・定時性の高い幹線道路ネットワークの形成

(3) 下関北九州道路

下関北九州道路は、既存道路ネットワークの課題の解消や関門トンネル・関門橋の代替機能の確保、さらには循環型ネットワーク形成による関門地域の一体的発展のために必要な道路である。

下関北九州道路の実現に向け、山口県、福岡県、下関市、北九州市の関係自治体、議会、経済

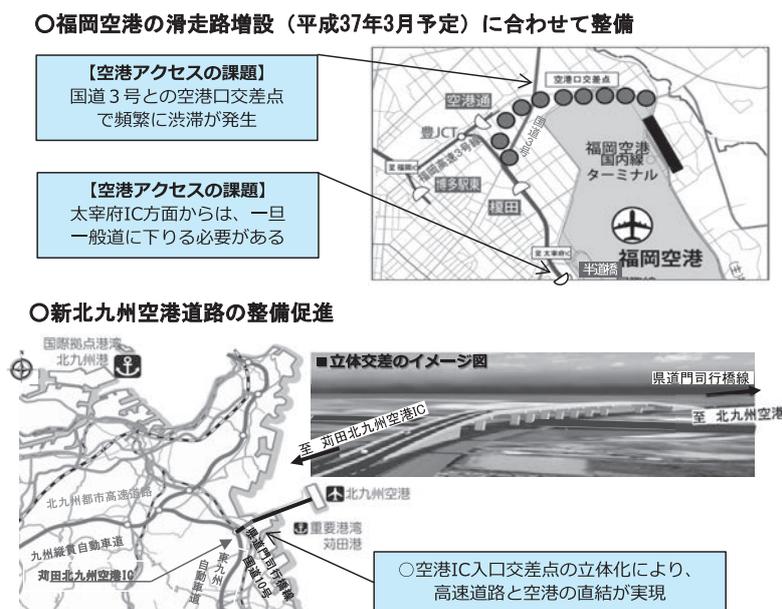


図-3 2つの空港の連携を強化する道路整備

界が一体となり、これまで国に対して行ってきたさまざまな活動が実を結び、昨年度から国の予算面、技術面での支援を受け、「下関北九州道路調査検討会」を立ち上げ、概略ルート・構造形式・整備手法について基礎的調査、検討を進めている。

今年3月には、下関市彦島迫町－小倉北区西港町を推奨ルートとすることや、構造形式（橋・トンネル）の評価とその特徴の整理、整備手法として想定されるPFI的手法と導入にあたっての論点整理などを示したところである。

今年度は、地域住民や産業界、また民間事業者などから意見を聞き、さらなる具体化を図り、早期の事業化に向け取り組むこととしている。

【期待される効果】（図－4）

- ・両市の交流人口の増加，生活圏の拡大
- ・多様な産業・物流の拠点の連絡性を高め，多重性の確保および円滑で安定した物流の実現
- ・関門海峡のまわりの観光資源を有機的につなぐ，海峡を跨いだ循環型周遊ルートの形成

(4) 味坂スマート IC（仮称）

九州の道路網の骨格である九州縦貫自動車道と九州横断自動車道が交差するなど、発展のポテンシャルが高い小郡市味坂地区でのスマート IC 設置は、企業立地や地域雇用の拡大など、産業・経済の発展が大いに期待できる。

早期実現に向け、福岡県、佐賀県、小郡市、鳥栖市が一体となり活動してきたことが実を結び、

昨年7月に味坂スマート IC（仮称）が事業化の前段階である「準備段階調査箇所」に決定された。

さらに、この決定を受け、翌月には「味坂スマートインターチェンジ（仮称）準備会」を発足させ、現在、スマート IC の位置や構造、管理・運営方法などについて検討を進めている。今後も関係者一体となり、早期の事業化に向け取り組んでいく。

【期待される効果】

- ・周辺の産業拠点から高速道路へのアクセス向上による産業振興・物流の効率化
- ・隣接する IC や一般道路へ集中する交通の分散による周辺道路の交通環境の改善

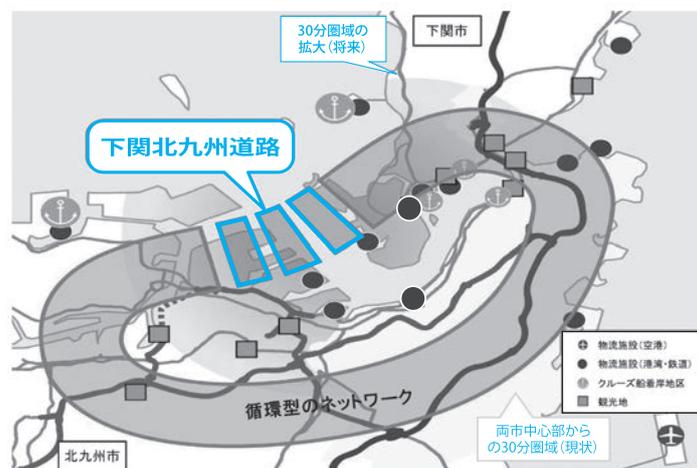
(5) 有明海沿岸道路

有明海沿岸道路は、三池港、九州佐賀国際空港などの交通拠点や沿線の都市を連携し、一般国道208号の交通混雑の緩和および交通安全の確保を目的とした道路である。

昨年9月16日の有明海沿岸道路（徳益 IC～柳川西 IC 間）4.5 km の開通により、自動車専用道路（暫定2車線）23.8 km の連続走行が可能となり、沿線4市（大牟田市、みやま市、柳川市、大川市）の相互アクセスが向上した。

県でも、有明海沿岸道路の整備効果を十分に活用できるよう、有明海沿岸道路と周辺地域を結ぶアクセス道路の整備を進めている。

今後は、未整備区間（大川東 IC 以西）の早期



図－4 下関北九州道路のあり方のイメージ

整備や増加する交通量に対応するため、全線4車線化の整備促進ならびに有明海沿岸道路（Ⅱ期）の早期着工が必要である。

【期待される効果】（図－5）

- ・ 県南地域の文化的・経済的な発展に寄与する有明海沿岸地域の広域交通ネットワークの形成

(6) 国道3号岡垣バイパス4車線化

これまで国に対し要望してきた国道3号岡垣バイパス4車線化が、直轄事業として今年度から事業着手されることとなった。

国道3号は、地域住民の重要な生活道路であると同時に、北九州都市圏と福岡都市圏を結ぶ重要な幹線道路であり、九州自動車道の災害、事故発生時には、代替路線となるなど、物流・人流を支える上で重要な路線である。山田ランプから城山峠区間は、北九州・福岡間で、唯一2車線のまま残されており、ボトルネックによる交通混雑や交通事故による立ち往生が発生しているため、一日も早い4車線化整備を期待している。

【期待される効果】

- ・ ボトルネック解消による地域活動の活性化
- ・ 対面通行区間の解消による安全・安心の向上

(7) 国道201号八木山バイパス4車線化

国道201号は、福岡都市圏と筑豊地域を結ぶ交通の大動脈であり、北部九州全体の経済発展の一翼を担う重要な路線である。

八木山バイパスは、平成26年10月の無料化以降、交通量が倍増し、交通混雑や事故の急増、ならびに事故や積雪に起因した長時間の通行止めの発生など、道路交通の定時性、安全性が損なわれており、八木山バイパスの4車線化は喫緊の課題となっている。

県では、早期の4車線化整備を図るため、利用しやすい料金のもとでの有料道路制度の活用も含めた整備手法の検討を、国に要望している。

今年度、利用者負担による4車線化の必要性などについて国が調査を実施する予定であり、引き続き早期事業化に向け取り組んでいく。



図－5 有明海沿岸道路の整備促進

【期待される効果】

- ・交通混雑や速度低下の解消， 定時性の確保
- ・道路交通の安全性の確保
- ・事故の発生や積雪時等のリダンダンシーの確保

- ・踏切警報音がなくなり， 強固な高架橋を造ることによる騒音・振動の軽減
- ・鉄道の高架下空間の一部に駐輪場などの公共・公益施設の整備
- ・駅前広場整備事業との一体的な実施により交通連結機能の強化

(8) 西鉄天神大牟田線 連続立体交差

福岡県では，大野城市内および春日市内において約 3.3 km 区間の鉄道施設を高架化する「西鉄天神大牟田線（春日原～下大利）連続立体交差事業」を実施している。

この事業は，12カ所の踏切を除却し，都市内交通の円滑化を図るとともに，分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。

また，この区間の北側に隣接する福岡市においても，約 1.9 km 区間で「雑餉隈駅付近連続立体交差事業」が実施されており，合わせて約 5.2 km 区間の鉄道施設が同時に高架化されることとなる。

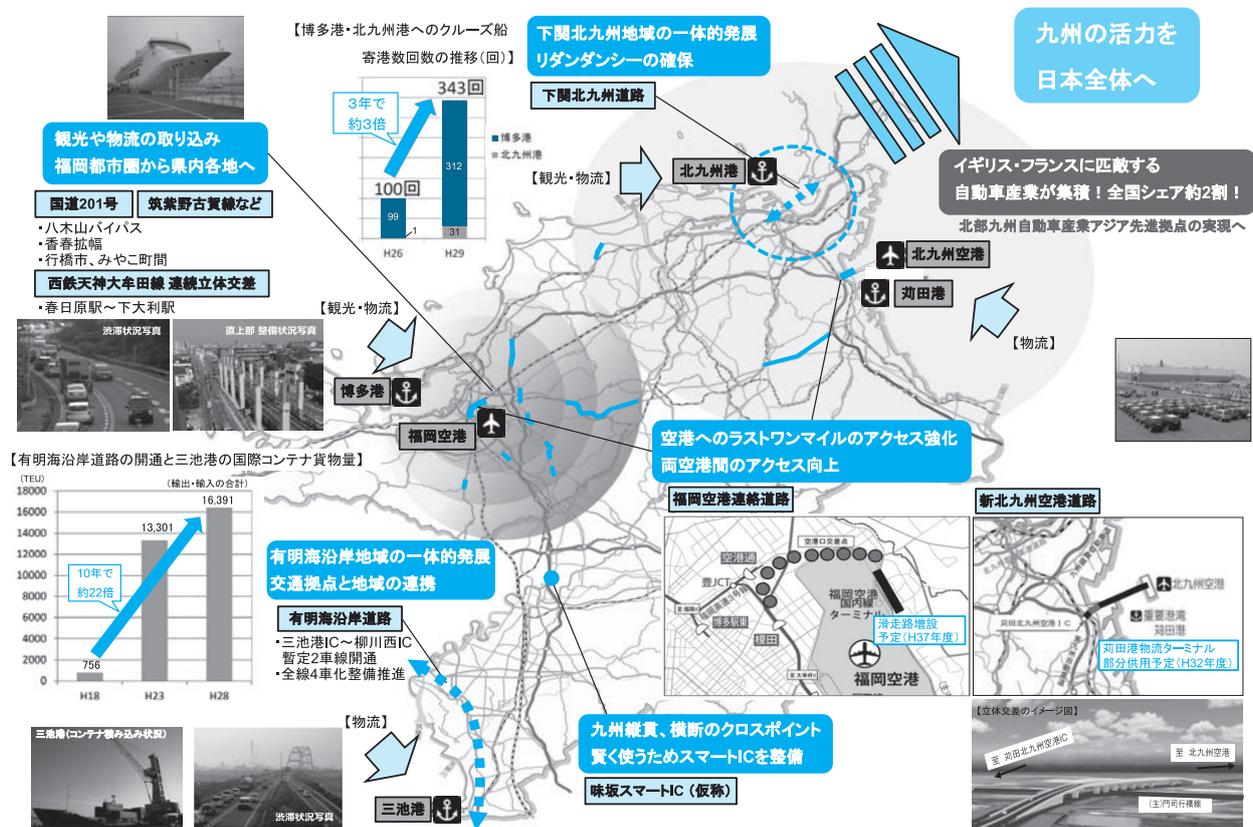
【期待される効果】

- ・踏切遮断による交通渋滞や踏切事故の解消

4. おわりに

地域経済成長が著しいアジアに最も近い地理的特性を生かし，観光や物流といった経済活動が好調な福岡県は，今後の日本経済の活性化を牽引するポテンシャルを有している。

そのポテンシャルを最大限発揮させるためには，ストック効果の高い道路整備により，活力の好循環を支える必要があると考える。福岡県に活力を生み出し，その活力を日本全体へと広げていきたい（図－6）。



図－6 活力の好循環を支える道路整備