

第2章

これまでの成果と 交通を取り巻く状況の変化

第2章 これまでの成果と交通を取り巻く状況の変化

I これまでの成果

「交通ビジョン 2017」の各施策について、目標の進捗状況と交通に関連する指標をもとに、これまでの成果を取りまとめました。

1 アジアの活力取り込みと人・モノの流動拡大

(1) 福岡空港、北九州空港の役割分担と相互補完の推進

- ① 福岡空港は、2016（平成 28）年3月に混雑空港（※1）に指定されており、航空機の離発着や入国審査に遅延が発生する等、処理容量の確保が課題となっています（図表-1、2）。混雑解消を図るため、平行誘導路の二重化事業に取り組み、2020（令和2）年1月に運用を開始するとともに、滑走路増設に係る用地造成や誘導路・エプロン新設等を進めています。2018（平成 30）年度からは、円滑な出入国体制の実現のため、顔認証ゲートを導入し、さらに、福岡空港の戦略的な路線誘致や空港運営の効率化を図るため、2019（平成 31）年4月に民間委託による空港運営を開始しました。
- ② 北九州空港は、大韓航空の定期貨物便が運航しており、輸入貨物の取扱い開始や増便により、2020（令和2）年度には貨物取扱量が 15,362 トンとなり、過去最高を記録しました（図表-3）。北九州空港を貨物拠点空港として発展させていくため、大型貨物機の長距離運航が可能となるよう、滑走路の 3,000m への延長の早期実現に取り組んでおり、2020（令和2）年度から滑走路延長に向けた国の調査が開始されました。航空機産業の拠点化に向け、産学官で構成する「福岡県航空機産業振興会議」を中心に、航空機産業の誘致・振興に取り組んでいます。
- ③ 福岡空港、北九州空港それぞれの特色を活かし、互いに役割分担し、機能を補完し合うことが重要です。北九州空港では、2019（令和元）年度から3か年を「北九州空港のネットワーク充実強化期間」として位置づけ、24 時間空港の利点を活かし、福岡空港では対応できない早朝深夜便や、LCC（※2）の路線誘致を行った結果、2018（平成 30）年5月に韓国（襄陽、務安）路線、同年 10 月に台湾（台北）路線、2019（令和元）年6月に韓国（大邱）路線、同年8月に中国（大連）路線が国際定期路線として新規就航し、最も多い時期では、国内3路線、国際6路線が就航する空港にまで成長しました（図表-4）。福岡空港が利用できない時間帯の航空需要にも対応するため、北九州空港の早朝深夜便に合わせて福岡都市圏と北九州空港を結ぶ福北リムジンバスを運行しました。2018（平成 30）年度には、福北リムジンバスの利便性向上のため、降車停留所を新規設置しました（図表-5）。

※1 混雑空港：空港の使用状況に照らして、航空機の運航の安全を確保するため、当該空港における一日又は一定時間当たりの離陸又は着陸の回数を制限する必要があるものとして国土交通省令で指定する空港。

※2 LCC（Low Cost Carrier）：効率的な運営により、低価格の運賃で運航サービスを提供する航空会社。

(2) 国際貿易、国際観光を担うターミナル港湾の整備

- ① 北九州港の輸出入取扱貨物量及び国内移出入取扱貨物量は横ばいで推移しています（図表-6、7）。新門司地区では、完成自動車の輸送量増大及び輸送船舶大型化への対応や、物流の効率化、輸送コストの削減を目的とした航路及び泊地整備、田野浦地区では、既存岸壁の老朽化や RORO 船（※3）輸送に対応するため、既存岸壁の改良を実施する等、国際海上輸送と国内海上輸送との接続による国際複合一貫輸送（※4）の促進に取り組んでいます。
- ② 博多港の輸出入取扱貨物量及び国内移出入取扱貨物量は横ばいで推移しています（図表-6、7）。博多港アイランドシティ地区においては、国際競争力の高い港づくりや、コンテナターミナル（※5）と一体となった国際物流拠点の形成に向け、2021（令和3）年3月に岸壁を延伸し、自動車専用道路（臨港道路アイランドシティ3号線）が開通しました。外国船社が運行するクルーズ船（※6）の博多港への寄港数はトップクラスで推移しており、2018（平成30）年9月には、博多港の岸壁整備が完了し、世界最大級のクルーズ船が中央ふ頭で受入れ可能となりました（図表-8）。
- ③ 苅田港では、苅田港本航路や新松山地区のふ頭・臨海工業団地の整備を進めており、2019（令和元）年度に新松山臨海工業団地において約36haの分譲が完了しました。三池港では、世界文化遺産の保全を図りながら公共ふ頭用地の拡張整備を実施し、2020（令和2）年1月に供用を開始するとともに、「マイポートみいけ利用促進協議会」（※7）と連携した積極的なポートセールス（集荷・航路誘致）等により、更なる集荷拡大や新規航路の開拓に取り組み、2020（令和2）年度のコンテナ取扱個数は過去最高を記録しました（図表-9）。

※3 RORO 船（Roll-On Roll-Off 船）：トレーラーでの直接積み込み、荷卸しが可能な旅客設備を持たないフェリー。コンテナ船に比べ荷役時間が短く、船舶も高速であること等が特徴。

※4 国際複合一貫輸送：2つ以上の輸送手段によって行われる、1つの運送契約に基づく、2国間の物品輸送のこと。

※5 コンテナターミナル：小口貨物のコンテナ詰め及びコンテナからの取出しを行う施設、コンテナ及びシャーシ（コンテナを積載する台車）の受渡し及び保管を行う施設、コンテナ船に直接揚積するコンテナを整列させておく場所等が含まれ、荷役、運搬用具が整備されていて、海陸の接点となる施設。

※6 クルーズ船：船による周遊旅行を提供するための旅客船。宿泊用の客室やレストラン等、充実した設備を備えている。

※7 マイポートみいけ利用促進協議会：福岡県、大牟田市、大牟田商工会議所、三池貿易振興会、三池港物流（株）及び九州地方整備局博多港湾・空港整備事務所で構成する団体で、三池港の貨物・航路の誘致活動を行い、三池港の利用促進を目的としている。

(3) 空港・港湾と県内各地域を結ぶネットワークの強化

- ① 博多港及びアイランドシティへのアクセス向上や、福岡市東部地域の交通混雑緩和を目的とした福岡高速6号線（アイランドシティ線）が2021（令和3）年3月に開通しました。北九州空港にアクセスする新北九州空港道路（苅田工区）が2021（令和3）年5月に開通しました。三池港にアクセスする有明海沿岸道路が2021（令和3）年3月に開通しました。

- ② 2020（令和2）年7月に国道322号香春大任バイパス、2021（令和3）年3月に高田山川線バイパス（今福工区）が開通する等、地域の産業拠点とインターチェンジ等の交通拠点を結ぶ道路網の整備を実施しました。

○交通ビジョン2017の進捗状況

【順調な進捗と評価できるもの】

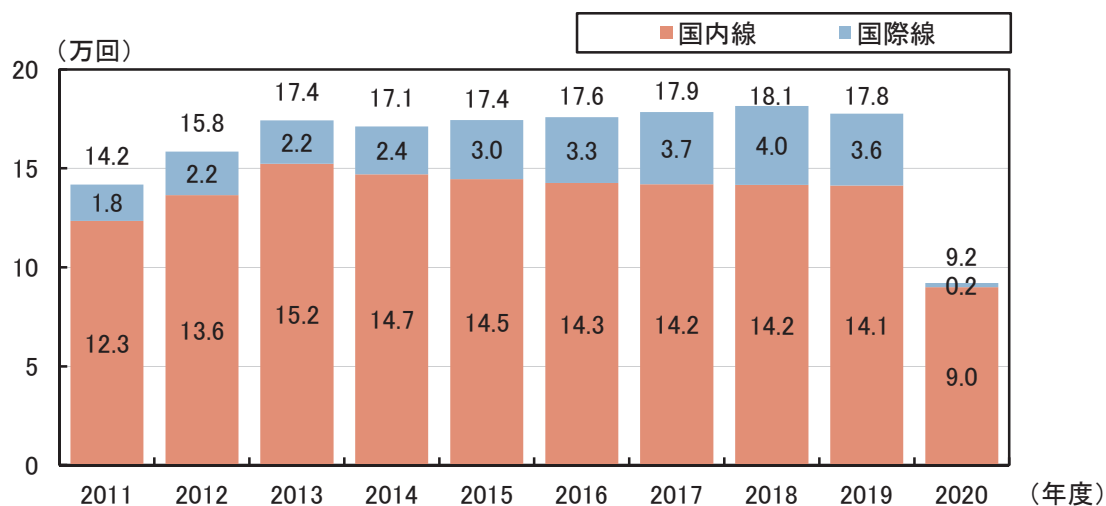
目 標	当初値	目標値(令和3年度)	現状値(令和2年度)
新北九州空港道路（苅田工区）の整備 （L=1.1km）	事業中	完成 （令和2年度）	完成
福岡高速6号線（アイランドシティ線） の整備（L=2.5km）	事業中	完成 （令和2年度）	完成

【進捗が遅れているもの】

目 標	当初値	目標値(令和3年度)	現状値(令和2年度)
北九州空港の利用者数	132万人 （平成27年度）	210万人	33万人
北九州空港の航空貨物取扱量	6,803トン （平成27年度）	30,000トン	15,362トン
三池港コンテナ取扱個数	14,504TEU※ （平成27年度）	24,000TEU※	18,935TEU※

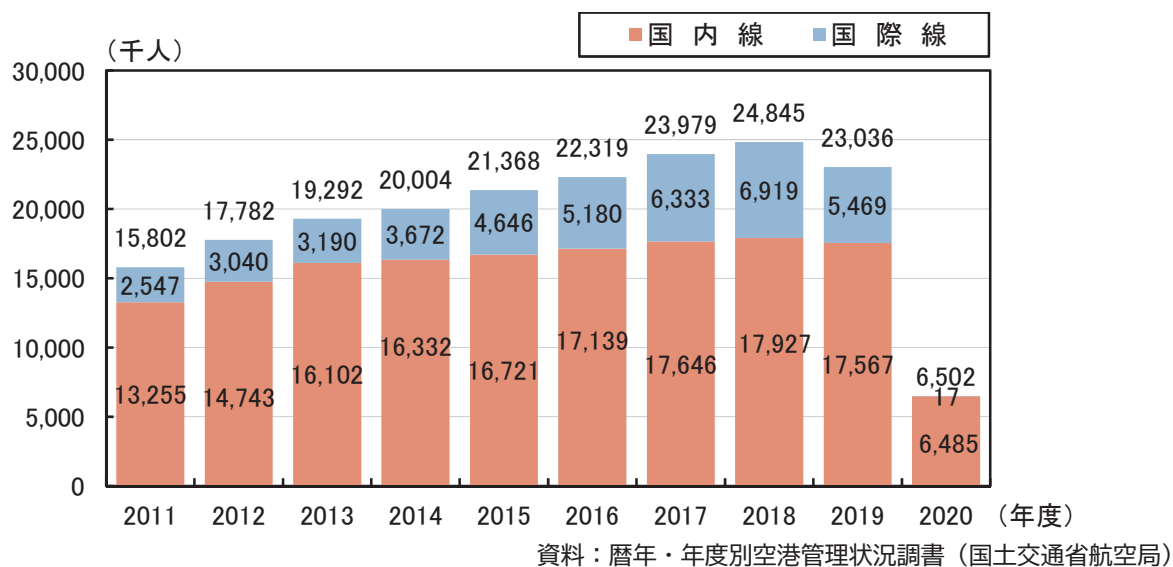
※TEU：貨物の量を表す単位で、長さ20フィート（1フィートは約30.48cm）のコンテナ1つ分が1TEU。

■図表-1 福岡空港の発着回数の推移

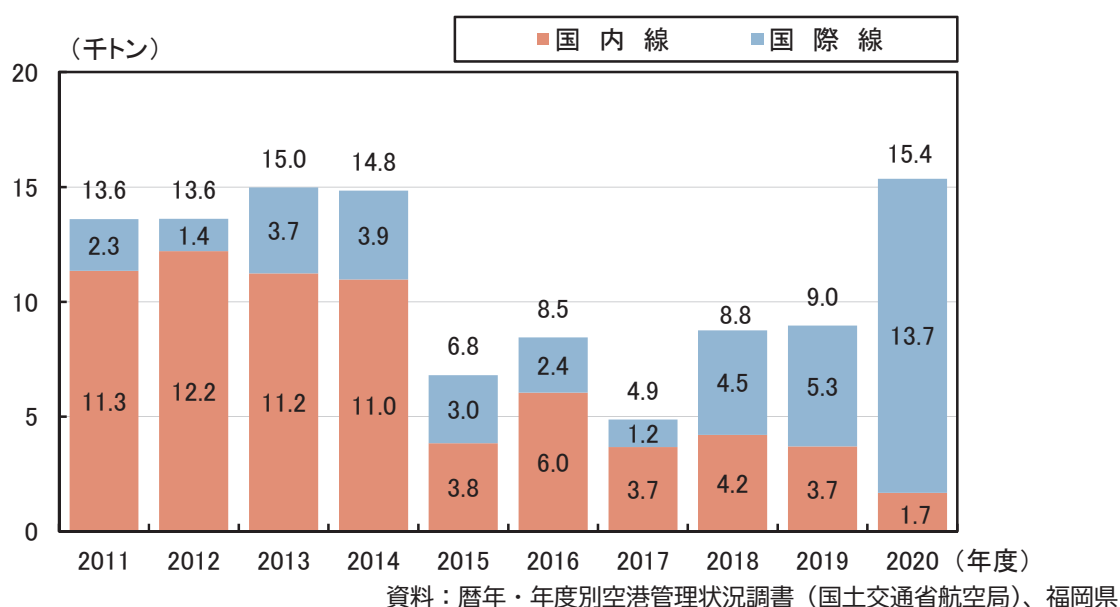


資料：暦年・年度別空港管理状況調書（国土交通省航空局）

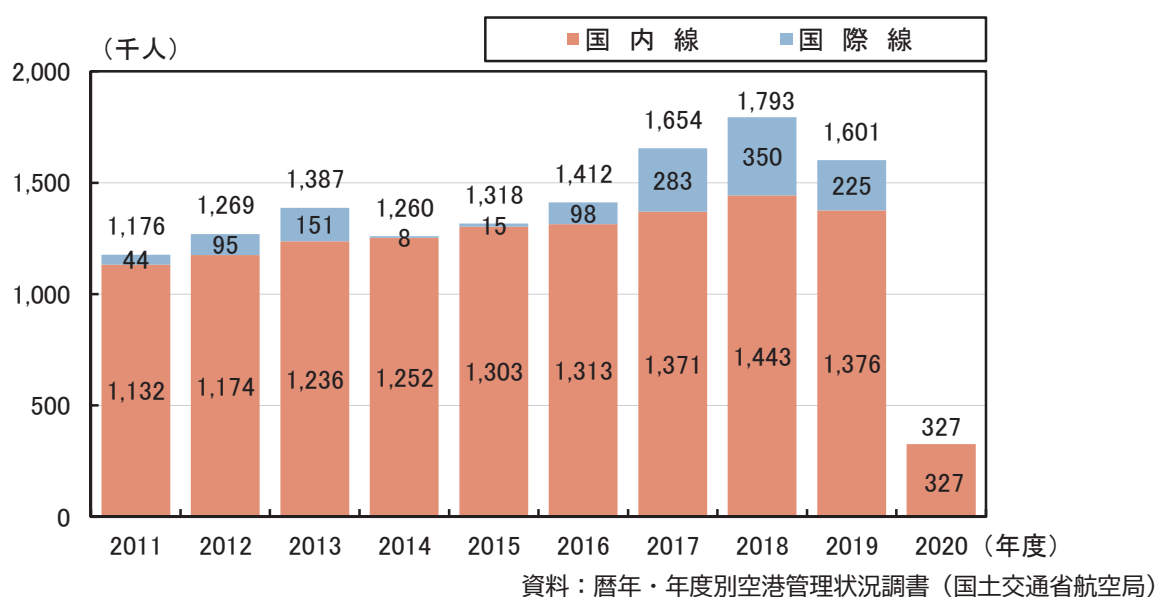
■図表-2 福岡空港の利用者数の推移



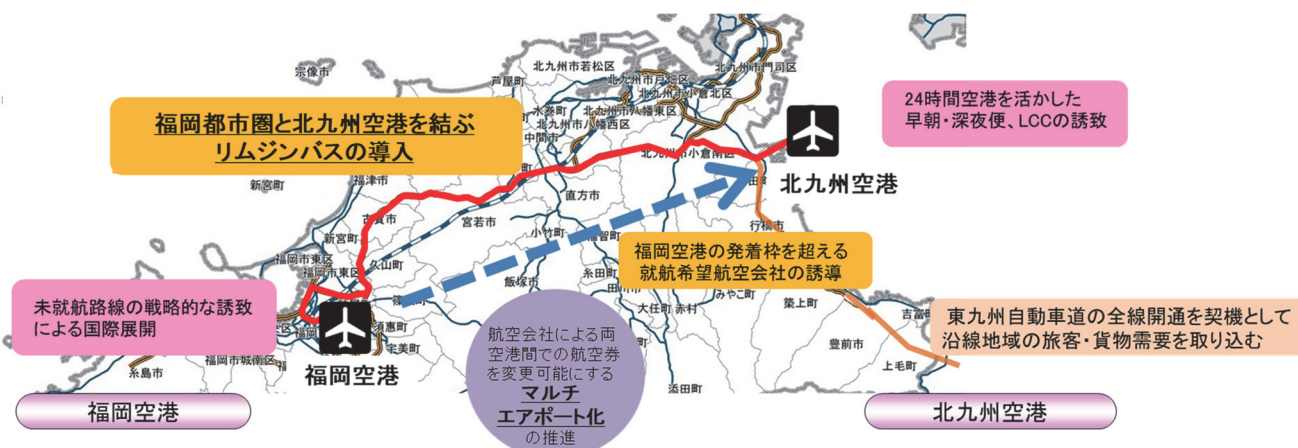
■図表-3 北九州空港の航空貨物取扱量の推移



■図表-4 北九州空港の利用者数の推移

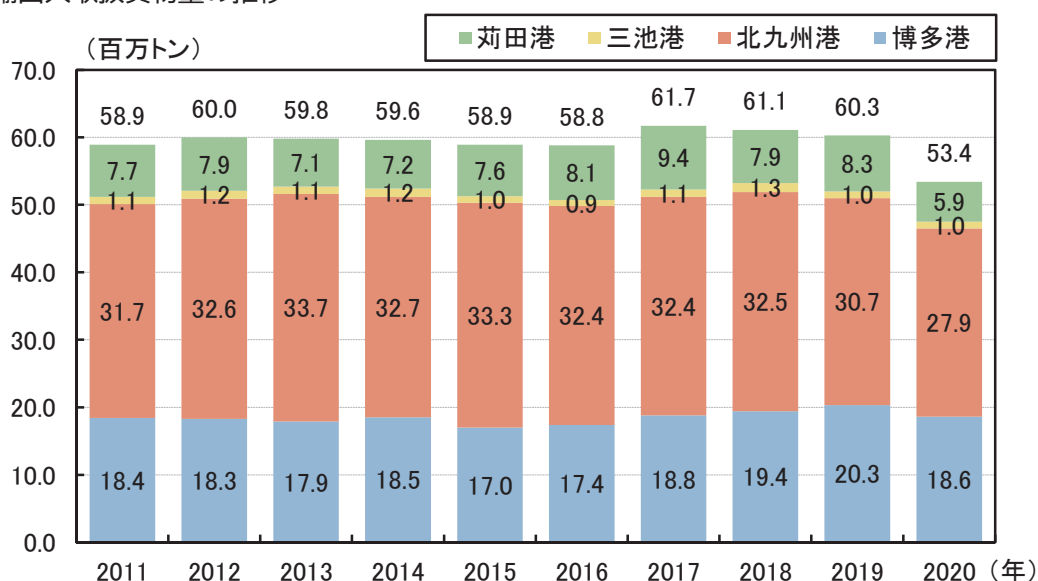


■図表-5 福岡県の空港の将来構想 イメージ図 ～ 福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完 ～



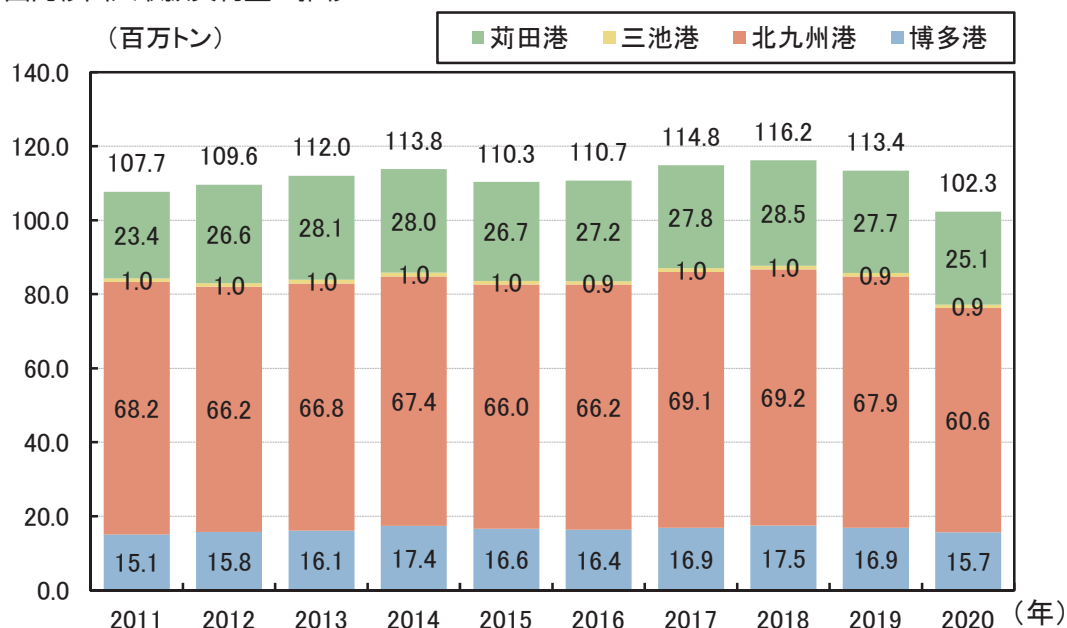
資料：福岡県

■図表-6 輸出入取扱貨物量の推移



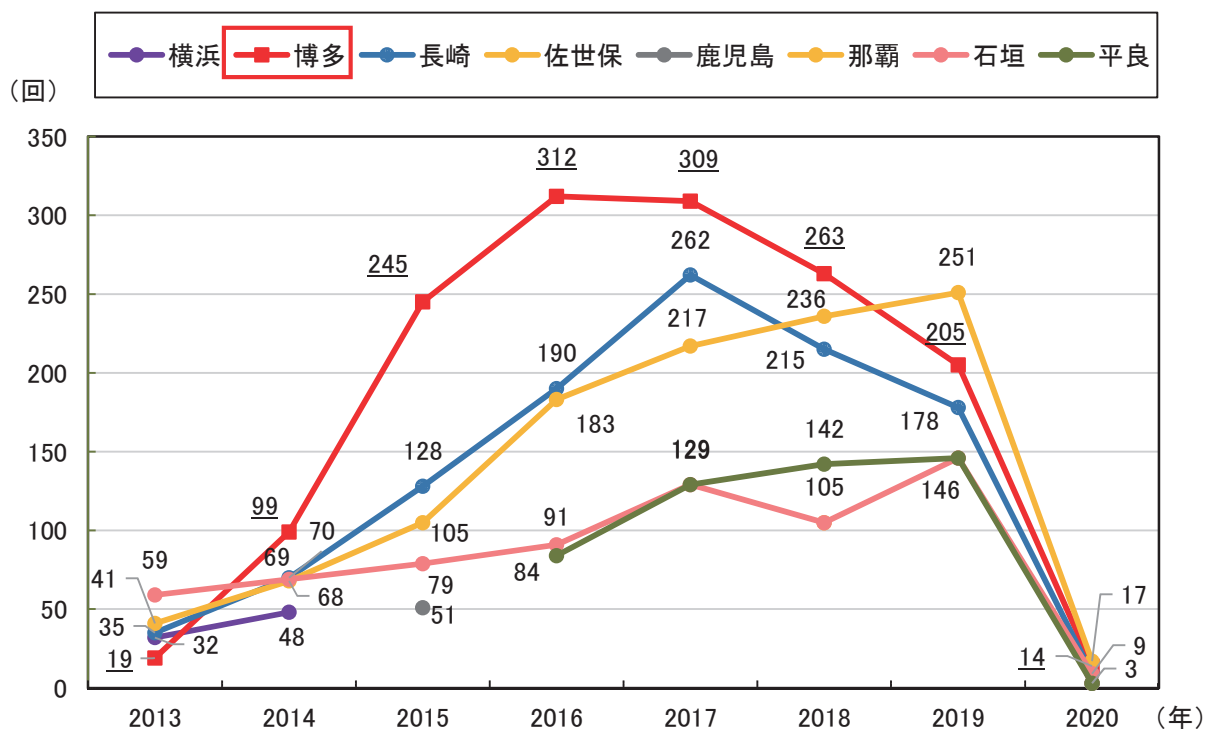
資料：港湾統計、福岡県、北九州市、福岡市

■図表-7 国内移出入取扱貨物量の推移



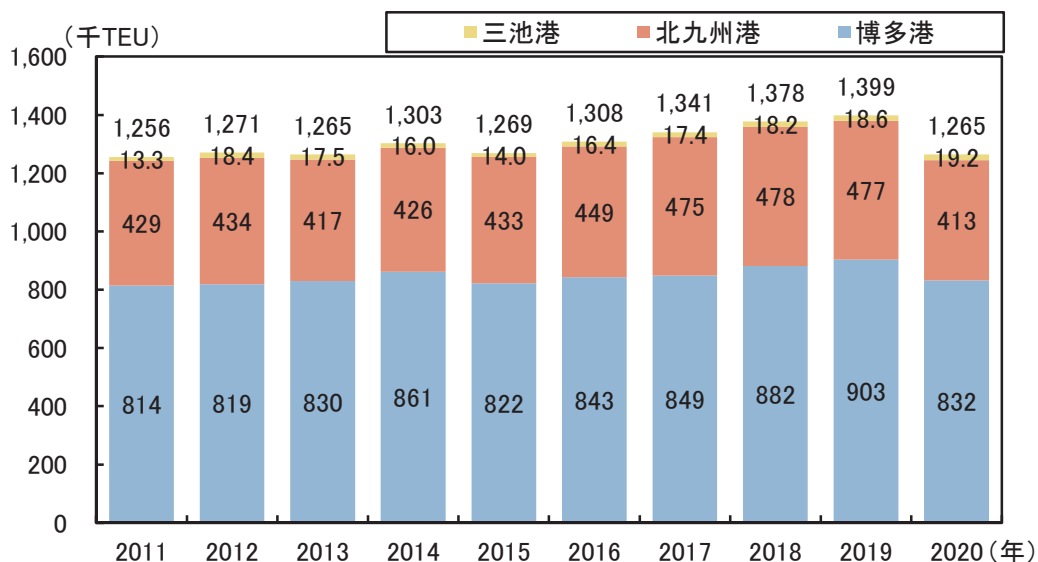
資料：港湾統計、福岡県、北九州市、福岡市

■図表-8 外国船社が運航するクルーズ船の寄港回数の推移（2013（H25）～2020（R2）年で5位以内の港）



資料：我が国のクルーズ等の動向（国土交通省）

■図表-9 輸出入コンテナ取扱個数の推移



資料：港湾統計、福岡県、北九州市、福岡市

2 地域間の連携強化と九州・山口の一体的発展

(1) 九州・山口の人・モノの循環を活発にする交通手段の整備

- ① 関門トンネル・関門橋の代替機能の確保や循環型ネットワーク形成による下関・北九州地域の一体的発展のために必要な下関北九州道路の事業化に向け、計画段階評価（※8）の手続きが実施され、ルート帯（※9）を決定する対応方針が示されました。
- ② 東九州自動車道の安全性や走行性向上、災害時の対応力強化、北九州空港、苅田港へのアクセス向上のため、2019（令和元）年度から苅田北九州空港 IC～行橋 IC のうち約 1.1km 区間、2021（令和3）年度から築城 IC～椎田南 IC の約 7.7km 区間において暫定2車線区間の4車線化事業を実施しています。
- ③ 高速道路の利便性向上による地域経済の更なる活性化や地域生活の改善を進めるため、2018（平成30）年度に味坂スマート IC（※10）（仮称）の新規事業化が決定し、整備に取り組んでいます。
- ④ 福岡市地下鉄七隈線の延伸（天神南～博多間）の 2023（令和5）年3月の開業を目指し、土木本体工事や車両の製作、駅建築等に関する工事に順次着手しています。
- ⑤ 2021（令和3）年2月に設立された糟屋・筑豊地区の2市9町からなる「福岡市地下鉄福岡空港駅・JR 九州長者原駅接続促進期成会」からの要望を受け、期成会による福岡市地下鉄空港線と JR 福北ゆたか線の接続の検討が行えるよう基礎調査に着手しました。

※8 計画段階評価：新規事業採択時評価の前段階において、政策目標を明確化した上で、複数案の比較・評価を行うもの。

※9 ルート帯：今後具体的にルートを計画する範囲のこと。

※10 スマート IC：ETC を搭載した車両に限定したインターチェンジ。簡易な料金所の設置等により、従来より低コストで導入できる。既存の高速自動車国道の有効活用により、周辺地域の交通混雑の緩和や地域経済の活性化が期待される。

(2) 都市と地域を結ぶ交通網の充実

- ① 2018（平成30）年3月に久留米筑紫野線神代橋工区、2019（平成31）年3月に柳川筑後線バイパス（筑後市工区）、2019（令和元）年11月に国道322号の八丁峠道路や千手バイパスが開通する等、広域的な道路網を構成する一般国道や主要な県道を整備しました（図表-10）。
- ② 交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るため、西鉄天神大牟田線の雑餉隈駅付近約1.9km及び春日原駅から下大利駅までの約3.3km区間における連続立体交差事業や、筑紫野古賀線等の道路改良事業に取り組んでいます。
- ③ 主要な駅における無料公衆無線 LAN（Wi-Fi）（※11）の設置や、駅ナンバリング、多言語でルート検索等が可能なスマートフォン等のアプリ「my route（マイルート）（※12）」内におけるデジタルチケットの販売、訪日外国人旅行者向けの IC カード乗車券や企画切符の販売等、訪日外国人旅行者の利便性向上に取り組みました。
- ④ 地域を味わう旅列車「THE RAIL KITCHEN CHIKUGO」や「36 ぷらす 3」「或る列車」等の D&S 列車（※13）等、移動そのものを楽しむ観光列車を運行しました（図表-11、12）。
- ⑤ 誰もが利用しやすいタクシーの普及を促進するため、ユニバーサルデザインタクシー（※14）

や福祉タクシー車両（※15）の導入を支援しました。タクシーにおけるキャッシュレス決済（※16）や配車アプリ（※17）の導入等、タクシーサービスの充実に取り組みました（図表-13）。訪日外国人旅行者のレンタカー利用による事故防止、利便性向上のため、多言語のドライブマニュアルを各レンタカー会社へ配布しました。

※11 公衆無線 LAN：無線 LAN とは、ケーブルの代わりに無線通信でインターネットに接続する仕組みのことで、これを駅や空港等の公共の場で利用できる仕組みのことを公衆無線 LAN という。

※12 my route（マイルート）：公共交通機関、自動車、自転車、徒歩等、様々な移動手段を組み合わせ経路を検索し、必要に応じて予約決済までを行うことで、移動を支援するサービス。

※13 D&S 列車：「デザイン&ストーリー」という意味で、沿線地域が持つ文化や特色、素材からなるストーリーと、それを魅力的に引き立てるデザインを盛り込んだ列車。

※14 ユニバーサルデザインタクシー：高齢者や障がいのある人のほか、妊産婦や子ども連れの人等、誰もが利用しやすい構造を有しており、車椅子でそのまま乗車したり、大きな荷物を収納したりすることが可能なタクシーのこと。

※15 福祉タクシー車両：高齢者や障がいのある人等が、移動のための車椅子その他の用具を使用したまま車内に乗り込むことが可能なもの及び座席が回転することにより円滑に車内に乗り込むことが可能な、国の認定要領に基づき認定された車両のこと。

※16 キャッシュレス決済：現金を使用せずにお金を支払うこと。クレジットカードや交通系 IC カード、スマートフォン等を使用した支払いのこと。

※17 配車アプリ：タクシーの予約や呼び出しを行うためのスマートフォン等のアプリ。

（3）最先端技術を活用した、便利で快適な次世代交通の普及・促進

- ① 予約に応じて配車指示や運行ルート of 計算等を AI 等が行うオンデマンド交通（※18）システムの導入に向け、市町村や交通事業者に対する研修会の開催や市町村への導入支援により、県内各地で導入が進められています。自動運転バスの実用化に向け、2020（令和2）年10月に、JR 朽網駅～北九州空港間において、西日本鉄道株式会社による中型自動運転バスの実証実験が行われ、2021（令和3）年7月に、みやま市において、九州初の自動運転サービスを活用したコミュニティバス（※19）の運行を開始しました。
- ② 経路検索サイトやスマートフォン等のアプリ上での経路検索、キャッシュレス決済の導入等、ICT（情報通信技術）の活用によりコミュニティバスの利用環境の向上を図りました。
- ③ 高齢ドライバーによる交通事故の防止対策の一環として、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術でドライバーの安全運転を支援する車「セーフティ・サポートカー（サポカー）」の普及啓発に官民連携で取り組んでいます。

※18 デマンド交通：「デマンド」とは需要のことで、デマンド交通とは、利用者から事前に予約を受けて、運行する形態のこと。乗降場所、運行ルート、運行時刻をあらかじめ設定しておき、予約があった場合のみ運行するもの、出発地点の出発時刻をあらかじめ設定しておき、乗降場所や運行ルートは予約に応じて決定するもの、予約に応じて乗降場所、運行ルート、運行時刻を決定するもの等がある。「交通ビジョン 2022」においては、予約に応じて配車指示や運行ルート of 計算等を AI 等が行うものをオンデマンド交通としている。

※19 コミュニティバス：交通空白地・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、市町村自ら、もしくは、交通事業者（バス会社等）等に委託して運行するもの。

○交通ビジョン 2017 の進捗状況

【順調な進捗と評価できるもの】

目 標	当初値	目標値(令和3年度)	現状値(令和2年度)
鉄道利用者数	1,302千人/日 (平成27年度)	1,300千人/日	1,389千人/日 (令和元年度)
福岡県への旅行満足率 ※「大変良い」と回答した観光客の割合	16.6% (平成27年)	20.0% (令和3年)	19.1% (令和元年)

【進捗が遅れているもの】

目 標	当初値	目標値(令和3年度)	現状値(令和2年度)
外国人入国者数	209万人 (平成27年)	430万人 (令和3年)	33万人 (令和2年)
県内延べ宿泊者数	1,614万人泊 (平成27年)	2,190万人泊 (令和3年)	1,059万人泊 (令和2年)

■図表-10 県内の主な道路整備状況



■図表-11
THE RAIL KITCHEN CHIKUGO



資料：西日本鐵道(株)

■図表-12
D&S 列車



資料：九州旅客鉄道(株)

■図表-13
ユニバーサルデザインタクシー



資料：福岡県

3 大規模災害への備えと事故の未然防止

(1) 交通施設の耐震、災害対応能力の向上

- ① 道路法面（※20）の崩壊・落石等、災害のおそれのある箇所のうち、2006（平成 18）年度の道路防災点検で要対策となった箇所について、2020（令和 2）年度に対策が完了しましたが、2017（平成 29）年 7 月の九州北部豪雨以降、毎年のように発生している豪雨災害により、多くの道路が被災しており、早期復旧が必要です（図表-14）。
- ② 被災した場合にその復旧が容易でない橋長 15m以上の橋梁について耐震対策を実施しました（図表-14）。主要ターミナル駅の耐震化に取り組んでおり、2019（令和元）年度に西鉄薬院駅と西鉄大橋駅の耐震化が完了しました（図表-14）。福岡空港において、地盤改良による滑走路の耐震対策や国内線ターミナルビルの建て替えを実施しました。
- ③ 「福岡県地域防災計画」の見直しを踏まえた防災拠点の追加や新たな道路網の整備により、2021（令和 3）年 2 月に緊急輸送道路（※21）ネットワークを見直しました。
- ④ 2018（平成 30）年 10 月に八女香春線（合瀬耳納工区）、2019（平成 31）年 3 月に国道 442 号谷野虹夢橋が開通する等、災害時の救助や支援物資の円滑な輸送を目的とした、緊急輸送道路の整備や道路の無電柱化に取り組みました。
- ⑤ 災害発生時に災害対応拠点と被災地を結ぶ幹線道路の円滑な交通流を確保するため、交通監視カメラや車両感知器等の交通管制設備の充実を図りました。
- ⑥ 2021（令和 3）年 6 月に、「道の駅うきは」（うきは市）が「防災道の駅（※22）」に選定されました。防災拠点としての役割を果たすため、更なる整備に取り組めます。
- ⑦ 2018（平成 30）年 3 月に玄界灘、2019（令和元）年 12 月に有明海沿岸・豊前豊後沿岸の高潮浸水想定区域図を公表する等、県内すべての高潮浸水想定区域図について公表しました。

※20 道路法面：道路に接する盛土又は切土によって形成された人工斜面や地山のままの自然斜面。

※21 緊急輸送道路：災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。

※22 防災道の駅：都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置付けられている道の駅で国から選定を受けたもの。

(2) 交通施設の安全性向上と長寿命化の推進

- ① 道路、港湾施設、バス、鉄道施設の日常点検や、定期点検を実施し、必要な補修や応急処置を行うことにより、交通施設の安全確保に取り組んでいます。
- ② 2021（令和 3）年 2 月に「橋梁個別施設計画」を策定し、橋梁の予防的な補修や計画的な架換えを実施しています。
- ③ 港湾施設の老朽化対策を進めるため、施設ごとの維持管理計画の策定に取り組み、2020（令和 2）年度に策定が完了しました。
- ④ 災害時における信号機の機能停止を防止するため、停電時に自動的に信号機の電源を確保する信号機電源付加装置の老朽化対策として順次更新を行うとともに、交通状況等の変化を踏まえた新規整備を実施しました。
- ⑤ 緊急輸送道路や都市部の人口が集中している地域の道路等の路面下空洞調査（※23）を実施

し、陥没危険度が高い空洞の補修を実施しました。

※23 路面下空洞調査：道路陥没の原因となる空洞を、レーダーを用いて調査すること。

（3）高齢者をはじめとする事故防止対策、飲酒運転撲滅対策の推進

- ① 交通事故発生件数が多く危険な箇所等において、歩道の整備や信号機及び道路標識等の交通安全施設の整備等を実施しました。シミュレーターを活用した参加・体験・実践型の交通安全教育や関係機関等との連携による広報啓発活動、歩行者の安全を確保するための交通指導取締り等を推進しました。交通事故発生件数と交通事故死者数は減少傾向にあり、2021（令和3）年には交通事故発生件数が2012（平成24）年の半数以下にまで減少しました（図表-15、16）。
- ② 飲酒運転の危険性等を理解させる交通安全教育及び飲酒運転撲滅キャンペーン等による広報啓発活動等の飲酒運転撲滅運動や、飲酒運転の取締りの徹底により、飲酒運転による交通事故発生件数は減少傾向にあり、2021（令和3）年は94件と統計が残る1965（昭和40）年以降最少となりました。飲酒運転撲滅のためには、引き続き、各種対策を推進する必要があります（図表-17）。
- ③ 自転車の交通事故を防止するため、2017（平成29）年に「福岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を施行し、自転車の安全利用の推進に取り組みました。2020（令和2）年に同条例を全部改正した「福岡県自転車の安全で適正な利用の促進及び活用の推進に関する条例」（以下、「自転車条例」という。）を施行し、自転車損害賠償保険等への加入を義務化しました（図表-18、19）。
- ④ 高齢運転者に対する安全運転継続のための補償運転（※24）の促進や、高齢歩行者に対する反射材用品の着用促進等に取り組みました。運転免許証を自主返納した高齢者に対する公共交通機関の料金割引サービス等の支援や、返納後の支援制度、自転車の安全利用に向けた自転車条例の周知に取り組みました。高齢者の交通事故発生件数は2016（平成28）年以降、減少が続いています（図表-20）。
- ⑤ 鉄道駅のホームや踏切等における事故防止のため、非常ボタンやホーム柵の設置等の安全対策に取り組んでいます。

※24 補償運転：加齢に伴う身体機能の変化を補うために、自身の体調や天候、道路状況等を考えて安全に運転すること。

○交通ビジョン 2017 の進捗状況

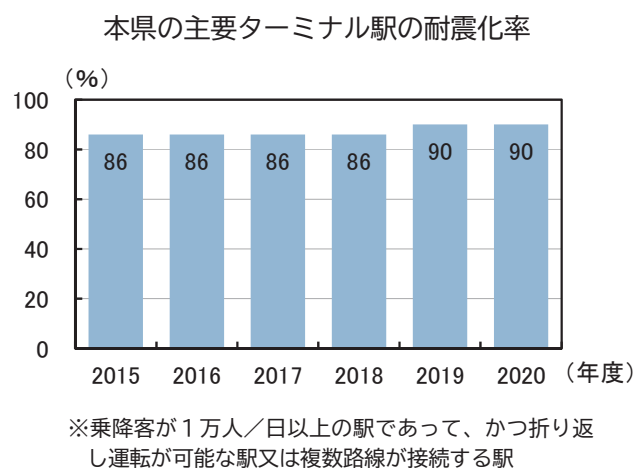
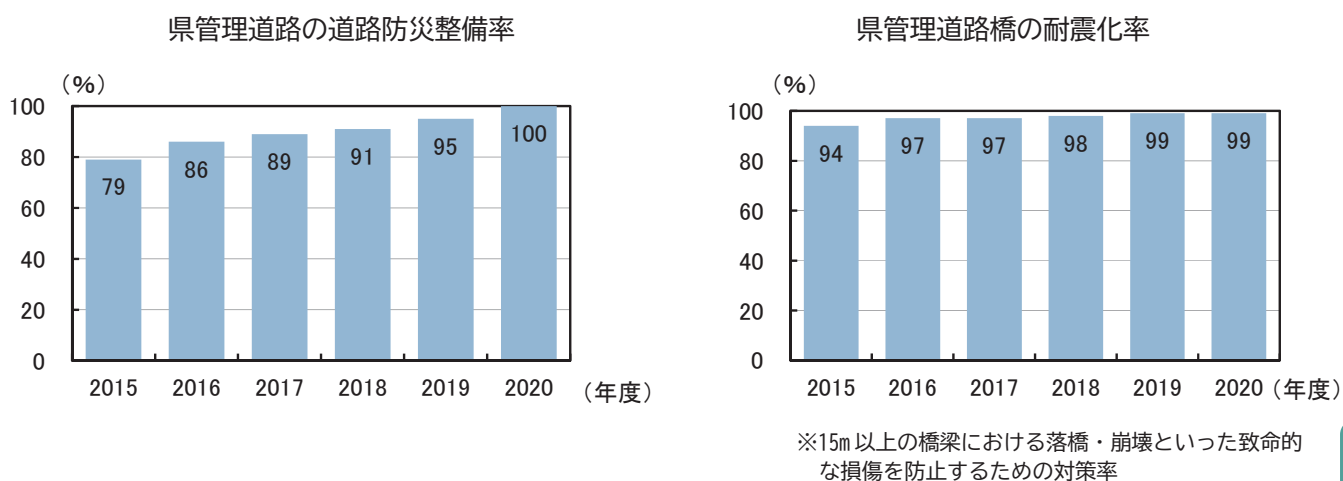
【順調な進捗と評価できるもの】

目 標	当初値	目標値(令和3年度)	現状値(令和2年度)
県管理道路橋の落橋・崩壊防止対策率 ※15m以上の橋梁における落橋・崩壊と いった致命的な損傷を防止するための 対策率	94% (平成27年度)	100%	99%
高潮浸水想定区域図の公表数	—	3 沿岸	3 沿岸
県管理道路の道路防災整備率 ※平成18年度点検結果に基づく整備目標 率	79% (平成27年度)	100% (令和2年度)	100%
啓開道路情報システムの運用訓練	—	毎年度実施	令和2年度 実施
防災メール・まもるくんの登録者数	9.4万件 (平成26年度)	10万件 (平成30年度)	13.2万件
停電による信号機の機能停止を防止する 信号機電源付加装置の整備台数 ※主要幹線道路と災害対策拠点を結ぶ道 路上にある信号機電源付加装置	—	47基更新	43基更新
緊急輸送道路上の路面下空洞調査の実施 率	40% (平成27年度)	100%	100%
主要施設（水域・外郭・係留・臨港交 通）の維持管理計画策定率（県管理施 設）	37% (平成26年度)	100% (平成30年度)	100%
交通事故発生件数	37,308件 (平成28年)	36,000件以下 (令和3年)	20,066件 (令和3年)
飲酒運転による交通事故発生件数	158件 (平成28年)	110件以下 (令和3年)	94件 (令和3年)

【進捗が遅れているもの】

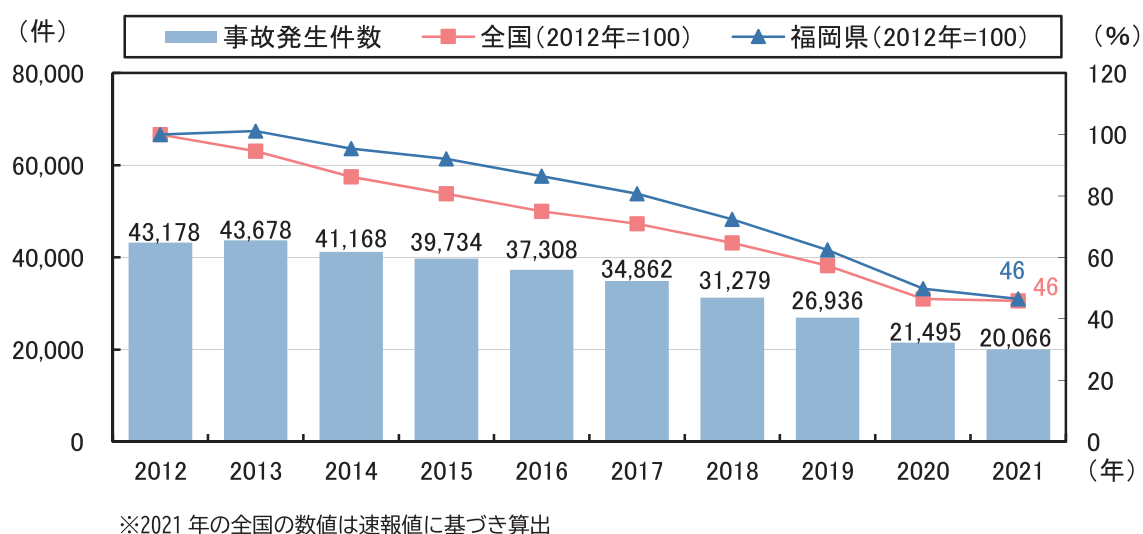
目 標	当初値	目標値(令和3年度)	現状値(令和2年度)
主要ターミナル駅耐震化率 ※乗降客が1万人／日以上のものであ って、かつ折り返し運転が可能な駅又は 複数路線が接続する駅	86% (平成27年度)	100%	90%
さわやか道路美化促進事業の認定団体数	586 (平成27年度)	840	747
交通事故死者数	143人 (平成28年)	100人以下 (令和3年)	101人 (令和3年)

■図表-14



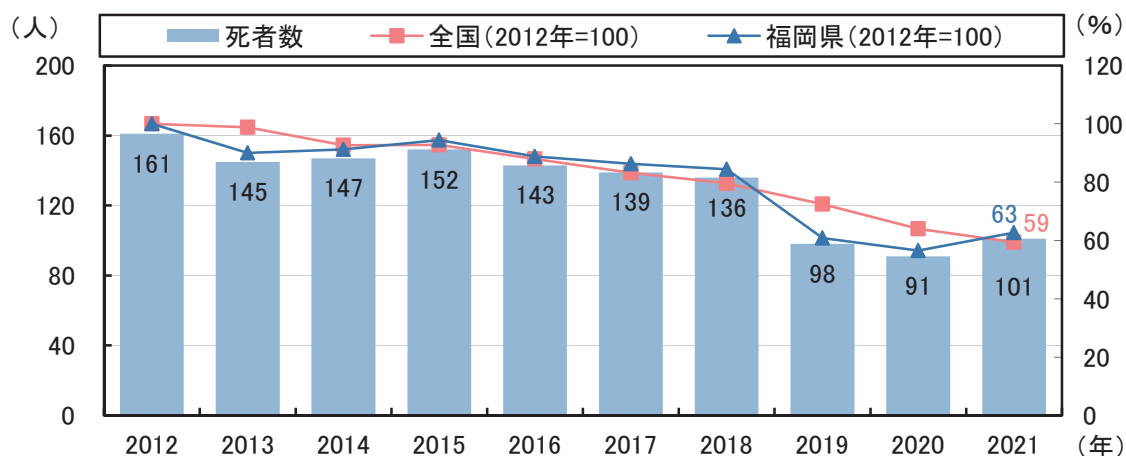
資料：福岡県

■図表-15 本県の交通事故発生件数



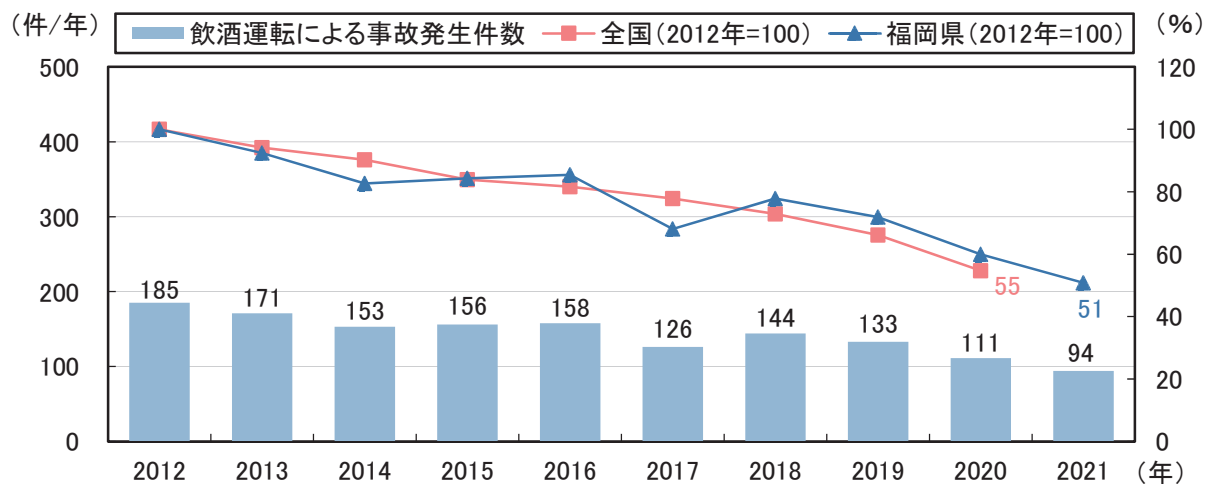
資料：福岡県警察本部

■図表-16 本県の交通事故死者数



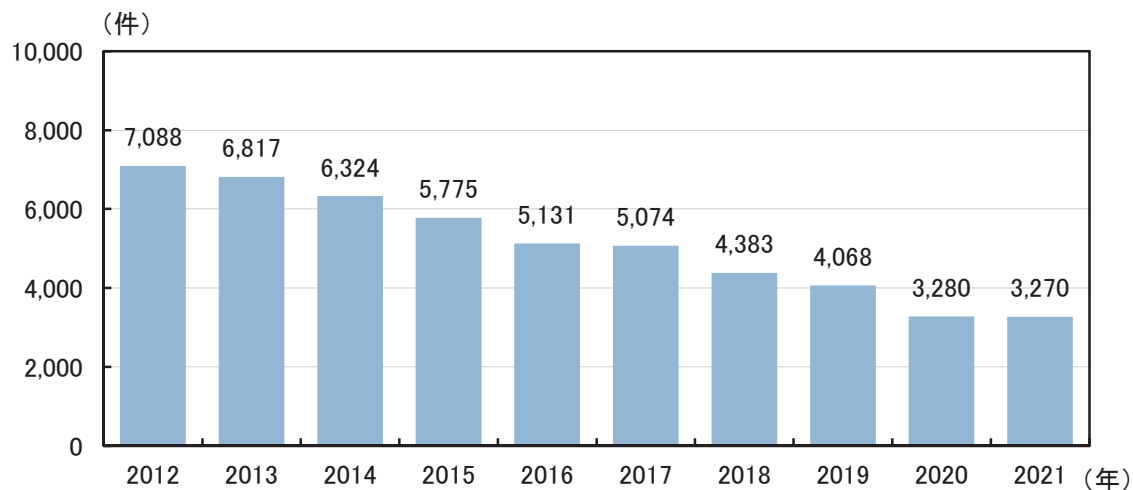
資料：福岡県警察本部

■図表-17 本県の飲酒運転による交通事故発生件数



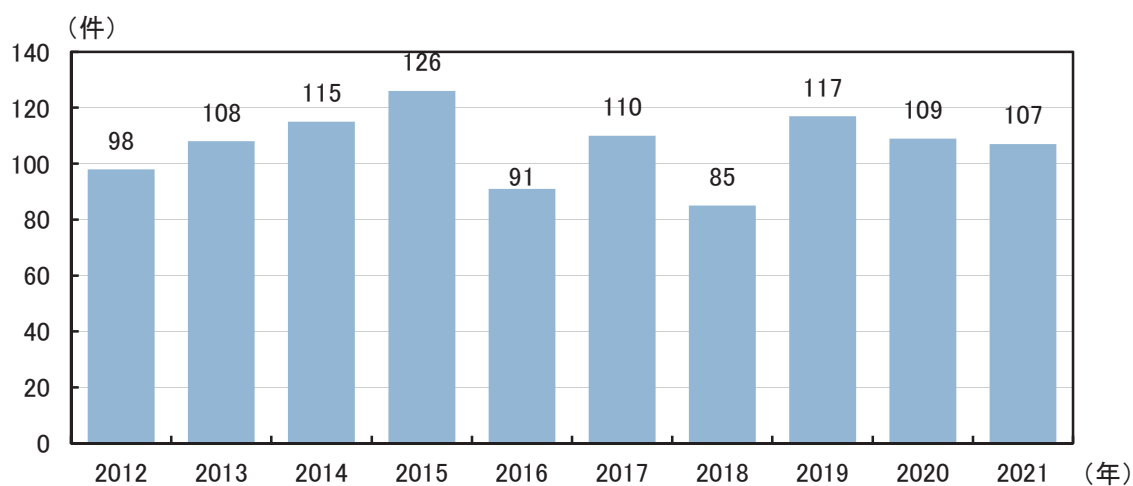
資料：福岡県警察本部

■図表-18 本県の自転車の交通事故発生件数



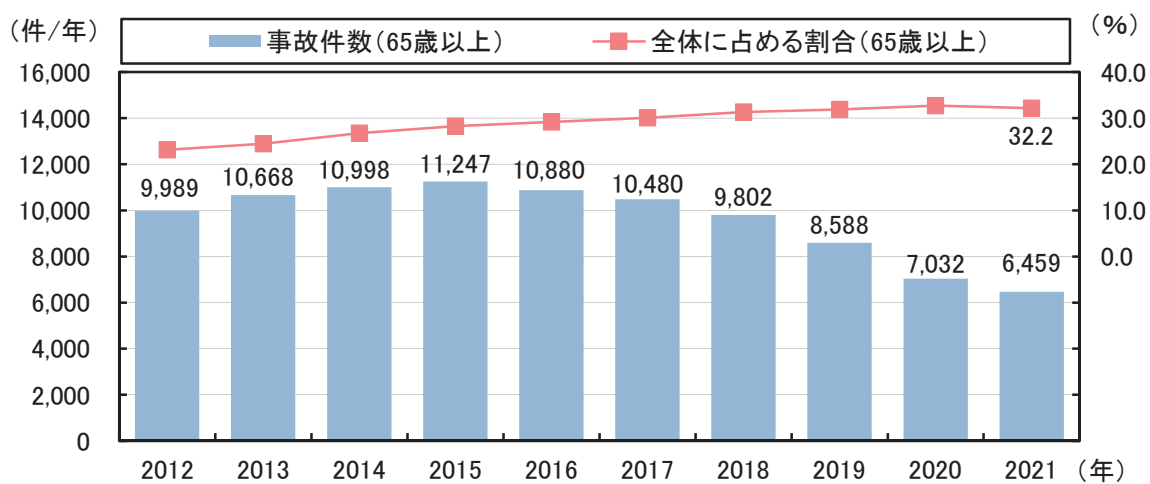
資料：福岡県警察本部

■図表-19 本県の自転車対歩行者の交通事故発生件数



資料：福岡県警察本部

■図表-20 本県の高齢者(65歳以上)の交通事故発生件数



資料：福岡県警察本部

4 地方創生のためのまちづくりと連携した交通網の整備

(1) 集落ネットワークの形成、市街地活性化と一体となった、定住促進のための地域公共交通の形成

- ① 鉄道やバス、タクシー等の乗換えアクセスの利便性を向上させるため、乗継拠点となる駅前広場等の交通結節点やアクセス道路の整備に取り組みました。
- ② 県民の生活交通を確保するため、バスや離島航路といった地域公共交通への支援を行いました。2018（平成 30）年にコミュニティバスの利便性向上、効率化等のため、市町村域を超えて運行する路線の普及やデマンド交通の導入に対する支援を強化しました（図表-21、22、23）。
- ③ 平成筑豊鉄道において、経営改善、沿線地域の活性化を目的として、2019（平成 31）年3月にレストラン列車「ことこと列車」の運行を開始しました。
- ④ JR 下曽根駅における鉄道とバスのダイヤ調整や、相互の情報案内の強化等による乗継利便性の向上、公共交通機関への乗継を促進するパーク・アンド・ライド（※25）の推進、交通事業者・県・市町村等が一体となったイベントの開催等、地域公共交通の利用促進に取り組みしました。

※25 パーク・アンド・ライド：自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。

(2) 地域住民の生活の利便性と安全性を高める道路整備

- ① 2019（平成 31）年3月に藤山国分一丁田線（遣水工区）、2020（令和 2）年3月に豆田稲築線バイパス（土師工区）が開通する等、住民生活の利便性を高め、安全確保につながる道路の拡幅や歩道の整備を実施しました。歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため、ゾーン 30（※26）の整備を実施しました。
- ② 植樹帯の適切な配置、防犯カメラや防犯灯等の防犯設備の設置により、犯罪防止に配慮した道路環境の確保に取り組みしました。
- ③ 健康的で環境にやさしい自転車の利用を促進するため、直方北九州自転車道線や遠賀宗像自転車道線といったサイクリングロードを整備しました。

※26 ゾーン 30：区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、区域内における自動車の走行速度や通り抜けを抑制するもの。

(3) 誰もが安心して移動できるバリアフリー交通の推進

- ① 鉄道駅やバスターミナル等の主要な旅客施設と公共施設や福祉施設等を結ぶ道路について、歩道の拡幅や段差解消、視覚障がい者誘導用ブロックの設置等を行い、道路のバリアフリー化を推進しました。
- ② 鉄道駅において、エレベーター設置等の段差解消や内方線付き点状ブロック（※27）の整備等、駅のバリアフリー化を実施しました（図表-24）。車いすやベビーカーのためのスペースを確保した車両の導入や、聴覚障がいのある人向けの開閉動作開始ランプの導入といった鉄道車両のバリアフリー化を実施しました。

- ③ バスの車両更新のタイミングに合わせてノンステップバス（※28）の導入を進めました。
2019（令和元）年度のノンステップバスの導入率は 35.0%と全国平均の 61.2%を下回っているものの、ワンステップバスも含めた低床バス（※29）の導入率は 77.2%と全国平均の 69.5%を上回っています（図表-25、26）。高齢者、障がいのある人、子育て世代等、誰もが安心して移動できる交通環境をつくるため、更なるバリアフリー化の取組が必要です。

※27 内方線付き点状ブロック：点状の突起に加え、ホーム側が分かる線状の突起を設けた点状ブロック。

※28 ノンステップバス：車いすやベビーカー等でも利用しやすいよう、床面を低くして、乗降口の段差（ステップ）をなくしたバス。

※29 低床バス：ノンステップバスとワンステップバスの総称であり、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）の移動円滑化基準に適合するものをいう。ワンステップバスとは、床面を低く（概ね 65cm 以下）して、乗降口の段差（ステップ）を 1 段にしたバス。

○交通ビジョン 2017 の進捗状況

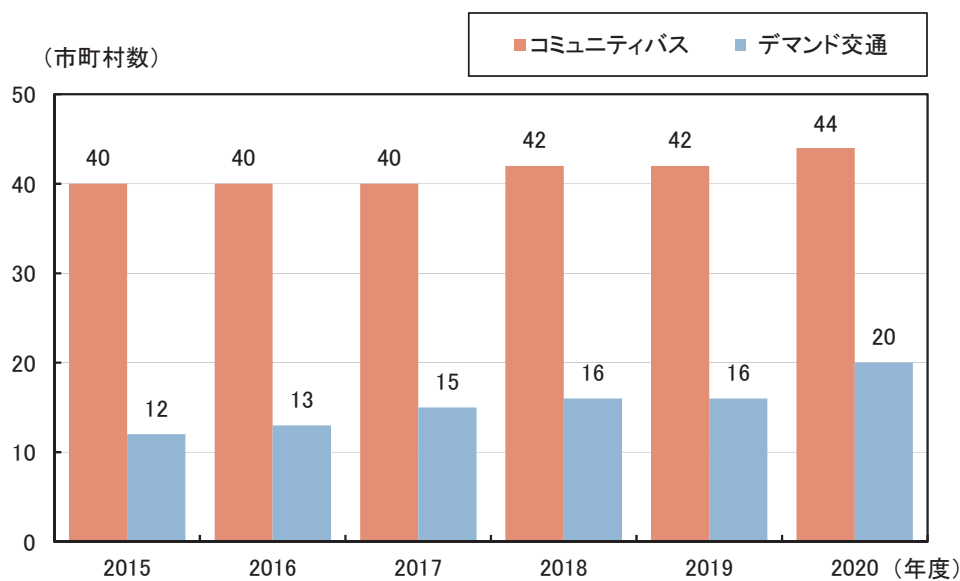
【順調な進捗と評価できるもの】

目 標	当初値	目標値(令和3年度)	現状値(令和2年度)
立地適正化計画の策定市町村数	0市町村 (平成27年度)	13市町村	11市町
コミュニティバス等の広域運行(市町村域を越える運行)の路線数	28路線 (平成27年度)	40路線	40路線
デマンド交通導入市町村数	12市町 (平成27年度)	18市町村	20市町

【進捗が遅れているもの】

目 標	当初値	目標値(令和3年度)	現状値(令和2年度)
駅前広場の整備率	72% (平成25年度)	82% (令和元年度)	81%
地域鉄道利用者数	7,852千人 (平成26年度)	7,800千人	7,540千人 (令和元年度)
乗合バス利用者数	272,819千人 (平成26年度)	270,000千人	269,132千人 (令和元年度)
鉄軌道駅・バスターミナルの段差解消率 ※3,000人/日以上が利用する鉄軌道駅・ バスターミナル	90% (平成27年度)	100% (令和2年度)	94% (令和元年度)
ノンステップバスの導入率	21% (平成27年度)	70%以上 (令和2年度)	35% (令和元年度)

■図表-21 本県のコミュニティバス（デマンド交通含む）・デマンド交通導入市町村数の推移



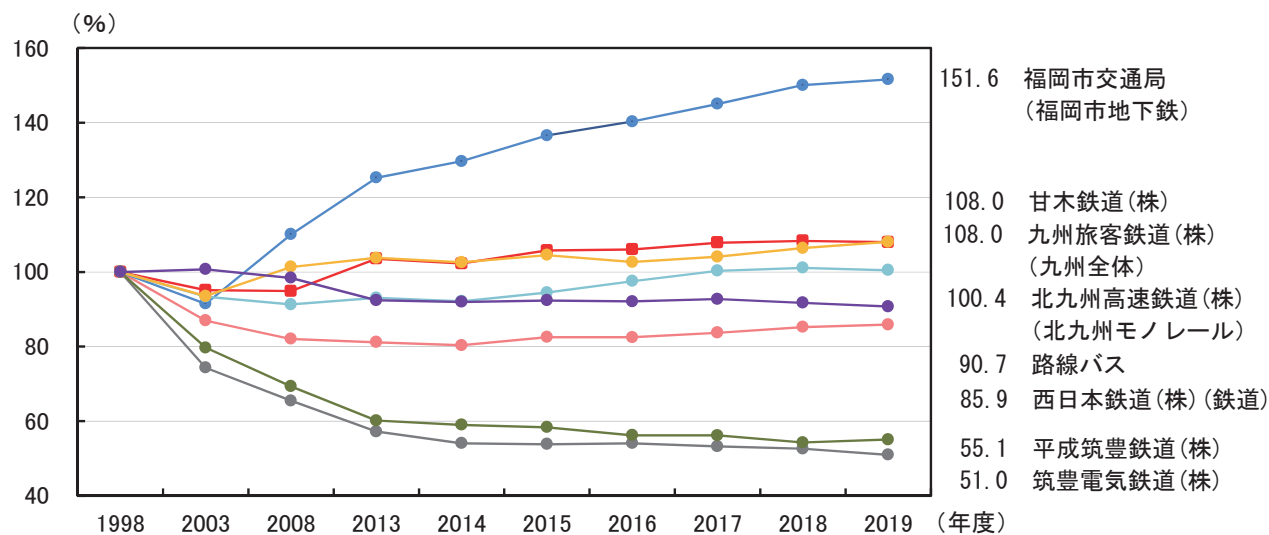
資料：福岡県

■図表-22 本県の島しょ部への航路



資料：各市町統計資料をもとに作成

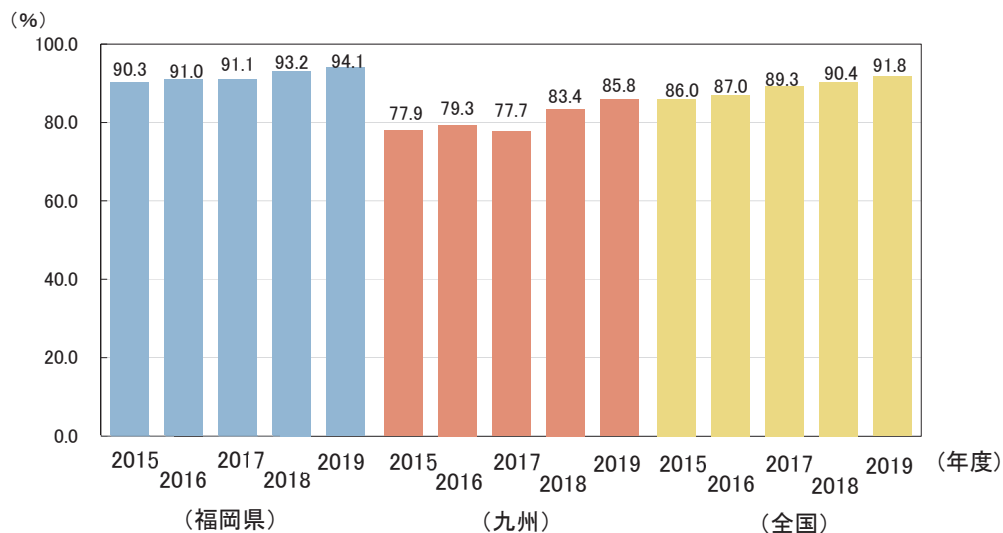
■図表-23 本県の路線バス・鉄道利用者の推移（1998（平成10）年度を100として指数化）



資料：九州運輸要覽

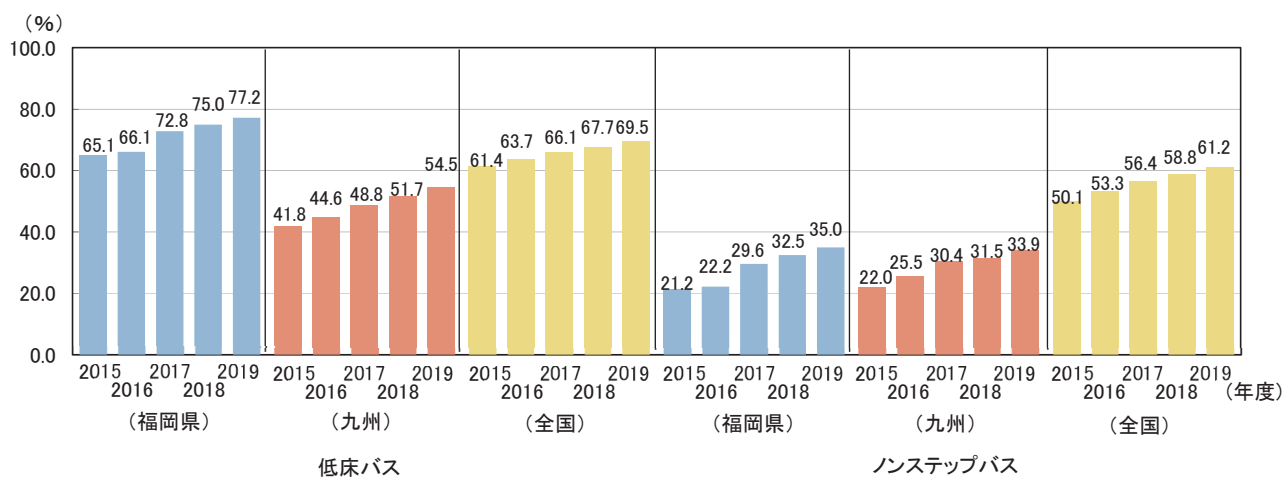
■図表-24 鉄軌道駅のバリアフリー化施設整備状況の推移（段差の解消施設率）

※平均利用者 3,000 人/日以上施設を対象



資料：九州運輸局

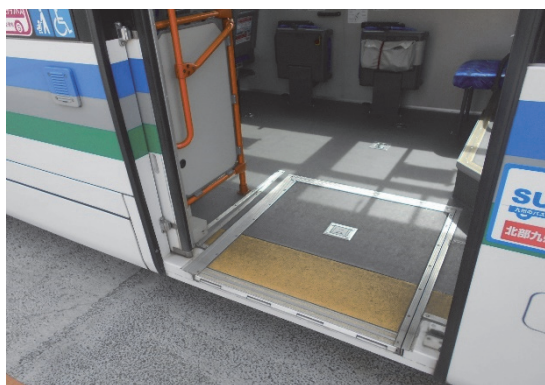
■図表-25 バス車両のバリアフリー化率の推移(低床バス・ノンステップバスの導入割合)



資料：九州運輸局

■図表-26

ノンステップバスの乗車口



ワンステップバスの乗車口



資料：昭和自動車(株)、堀川バス(株)

5 地球温暖化対策の推進

(1) 地球環境負荷の少ない交通の推進

- ① 2018（平成 30）年度の運輸部門における二酸化炭素排出量は 1,030 万トンで、2014（平成 26）年度から減少傾向が続いています（図表-27）。交通渋滞の緩和や解消による二酸化炭素排出の抑制に向けて、筑紫野古賀線（須恵・粕屋 2 工区）等の道路整備や、交通管制システム（※30）の改修による最新の信号制御を行いました。
- ② 事業者による環境対応車の導入を支援しました。EV（※31）の普及拠点を目指すため、事業者による充電器の整備の促進や、福岡県庁への充電器の設置に取り組みました。
- ③ 県内各地で FCV（※32）の展示や試乗会を行う「ふくおか FCV キャラバン」を実施し、FCV の認知度向上と普及促進に取り組みました。FCV に水素を供給する水素ステーションについては、候補地の紹介から地権者との交渉まで一貫したサポートを実施し、民間企業の整備を促進しました。
- ④ エコ通勤（※33）に関する意識が高く、自主的かつ積極的にエコ通勤に関する取組を推進している事業所を優良事業所として認証・登録し、その取組を広く紹介する「エコ通勤優良事業所認証制度」を実施しました。交通分野の視点から地球温暖化対策を学ぶ「交通エコロジー教室」を開催し、環境にやさしい地域公共交通の利用促進や地球温暖化に対する問題意識の醸成に取り組みました。
- ⑤ 電気バスを活用して電力の需給バランスを調整するため、朝夕の通勤ラッシュ時にアイランドシティと千早駅間を路線バスとして運行し、昼間は車両に蓄えた電気を営業所に供給する実証実験を実施しました。
- ⑥ 事業活動における自動車燃料使用量削減の優秀取組事例を「ふくおかエコライフ応援サイト」上で紹介、エコドライブ（※34）や低燃費自動車の導入等に取り組む運輸事業者を認定する「グリーン経営認証（※35）」、自動車の運行状況について客観的評価や指導を一体的に行う「エコドライブ管理システム」の普及啓発等、エコドライブの普及に取り組みました。脱炭素社会の実現に向け、地球環境負荷の少ない交通を更に推進していくことが必要です。

※30 交通管制システム：道路上の各種感知器で収集した交通情報の分析やシミュレーション結果に基づいて、信号機の制御や各種媒体を通じた交通情報の提供等を行うもの。

※31 EV（Electric Vehicle）：電気をエネルギー源として走行する自動車。

※32 FCV（Fuel Cell Vehicle）：燃料電池で水素と酸素の化学反応によって発電した電気をエネルギー源として走行する自動車。

※33 エコ通勤：電車通勤、バス通勤、自転車通勤、徒歩通勤、パーク・アンド・ライド通勤等、環境負担の少ない通勤手段に転換すること。

※34 エコドライブ：自動車の燃料消費を少なくすることで排出ガスを減らし、燃費を向上させる運転。

※35 グリーン経営認証：公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団が認証機関となり、環境保全への一定レベル以上の取組を実施している事業者に対し、審査の上、認証・登録を行うもの。

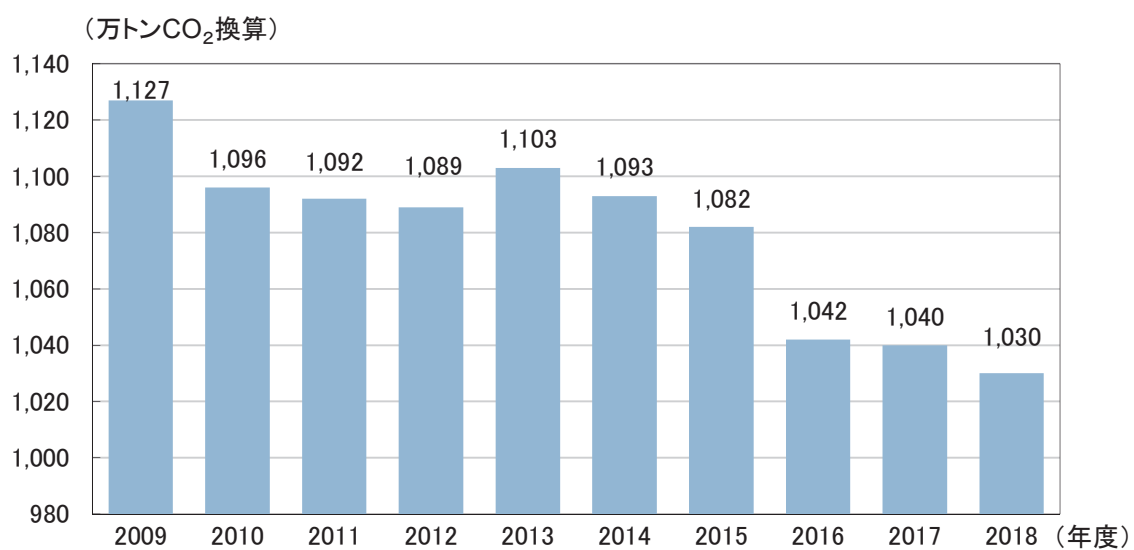
【順調な進捗と評価できるもの】

目 標	当初値	目標値(令和3年度)	現状値(令和2年度)
鉄道利用者数(再掲)	1,302千人/日 (平成27年度)	1,300千人/日	1,389千人/日 (令和元年度)

【進捗が遅れているもの】

目 標	当初値	目標値(令和3年度)	現状値(令和2年度)
乗合バス利用者数(再掲)	272,819千人 (平成26年度)	270,000千人	269,132千人 (令和元年度)

■図表-27 本県の運輸部門における二酸化炭素排出量推移



Ⅱ 交通を取り巻く状況の変化

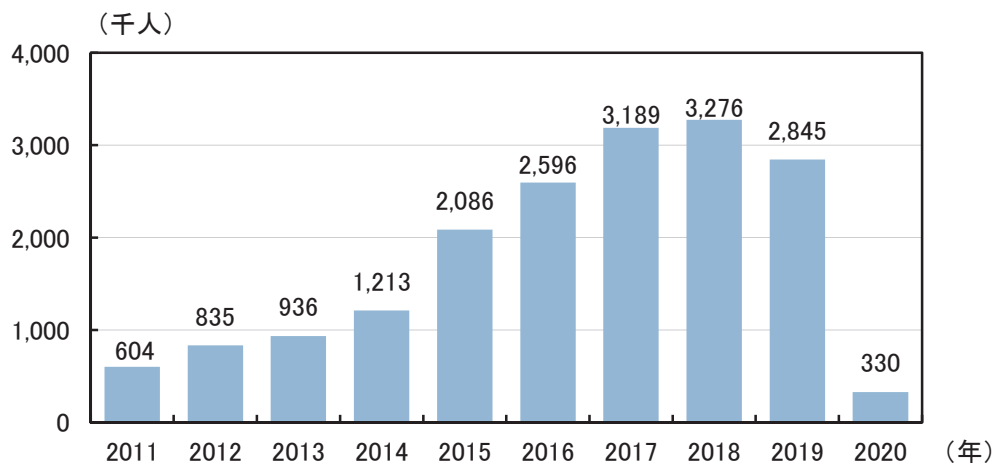
「交通ビジョン 2017」の策定時から、5年間で変化した交通を取り巻く状況を、以下の5つの観点から取りまとめました。

1 グローバル化の進展

- (1) 本県における外国人入国者数は、2018（平成 30）年に、過去最高の約 328 万人となりました（図表-28）。また、本県の 2020（令和 2）年の外国人労働者数は、約 5.5 万人であり、外国人雇用状況の届出制度が始まった翌年の 2008（平成 20）年と比べると約 5.7 倍となっています（図表-29）。2019（令和元）年には「ラグビーワールドカップ 2019 日本大会」の開催地の一つに選ばれ、国内外から多くの観光客が本県を訪れました。2021（令和 3）年には「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会」で 13 の国・地域による事前キャンプや、「2021 世界体操・新体操選手権北九州大会」が開催され、更に今後は、「世界水泳選手権」や「ツール・ド・九州（※36）」の開催が予定されています。
- (2) 福岡空港における国際線の発着回数は増加傾向にあり、2019（令和元）年度には、過去最高の約 3.6 万回となっています。外国船社が運航するクルーズ船の博多港への寄港数は、2014（平成 26）年から 2018（平成 30）年まで全国トップを推移しています。
- (3) 2018（平成 30）年の TPP11（環太平洋パートナーシップ協定）の発効や、2020（令和 2）年の RCEP（地域的な包括的経済連携協定）への署名等、我が国における経済のグローバル化が進展しており、本県においても、自動車等や農林水産物の輸出が拡大しています（図表-30、31）。
- (4) 一方で、新型コロナウイルス感染症が世界規模で流行し、人々の生命や生活のみならず、経済や社会にも甚大な影響を及ぼしており、感染拡大防止のための入国制限等により 2020（令和 2）年の外国人入国者数は大幅に減少しています（図表-28）。
- (5) 今後、感染拡大を抑えることを最優先としつつ、コロナ収束後を見据えたグローバル社会の再構築が求められ、アジアとの地理的近接性や充実した交通インフラにより、アジアの玄関口としての役割が期待されます。

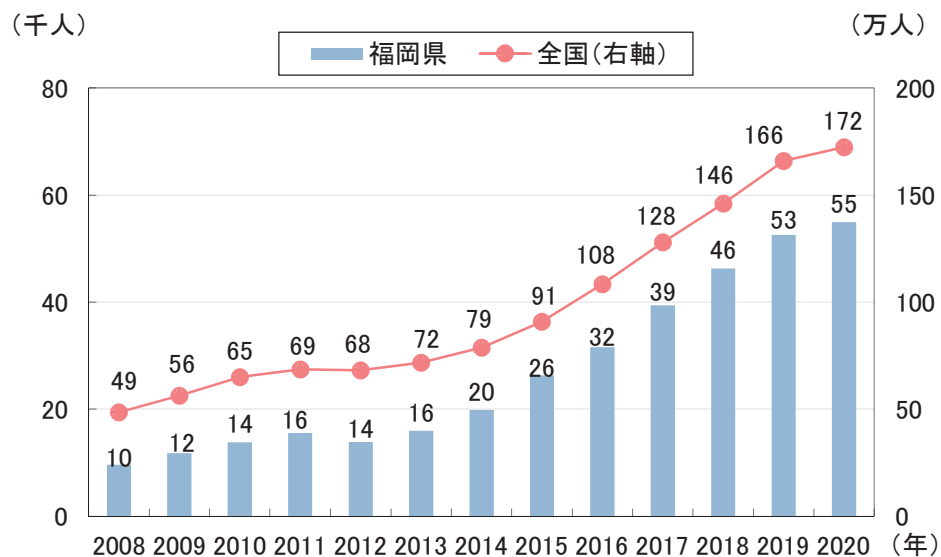
※36 ツール・ド・九州：国際自転車競技連合認定の国際サイクルロードレースと、九州・山口のサイクリング周遊型商品を同時期に展開する総合型の自転車のイベント。

■図表-28 外国人入国者数の推移(福岡県)



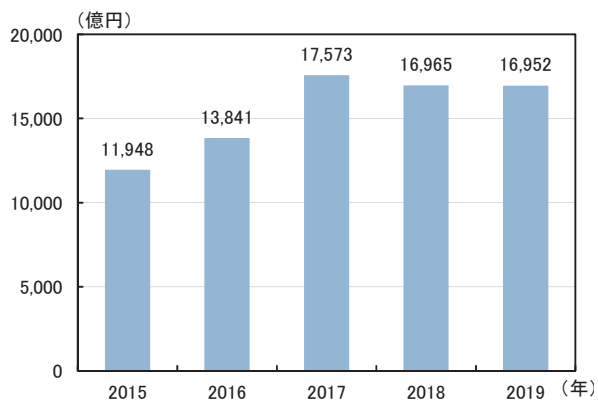
資料：出入国管理統計（法務省出入国在留管理庁）

■図表-29 外国人労働者数の推移（福岡県、全国）



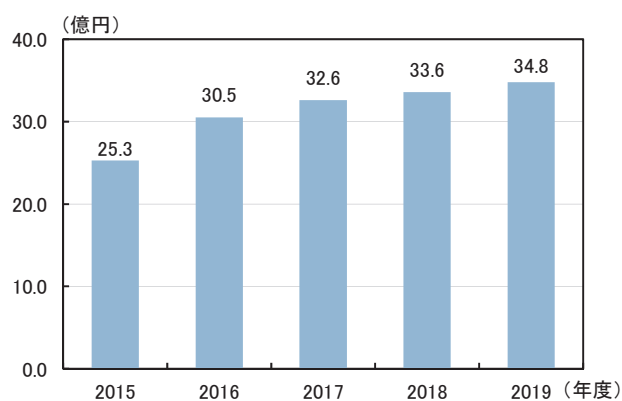
資料：外国人雇用状況の届出状況（厚生労働省）

■図表-30 自動車等の輸出額（福岡県）



資料：貿易統計（財務省）

■図表-31 農林水産物の輸出額（福岡県）

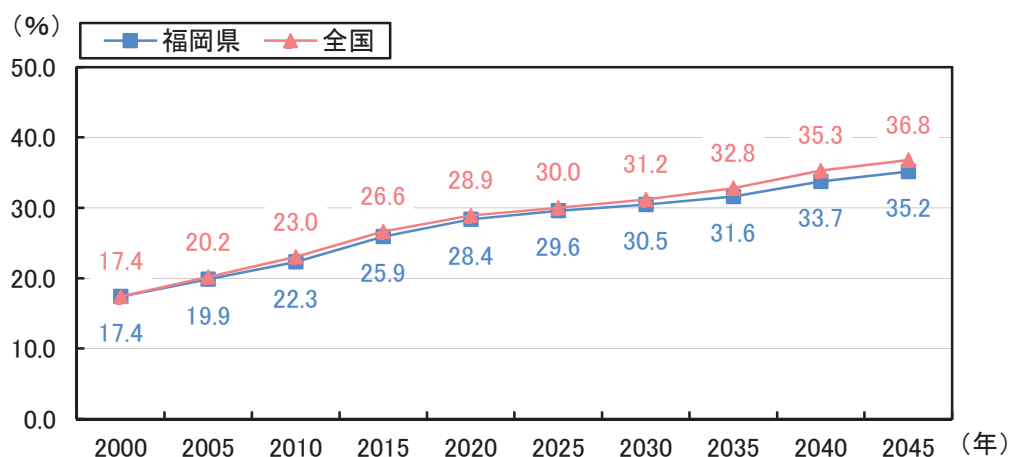


資料：農林水産白書（福岡県）

2 変わりゆく地域公共交通

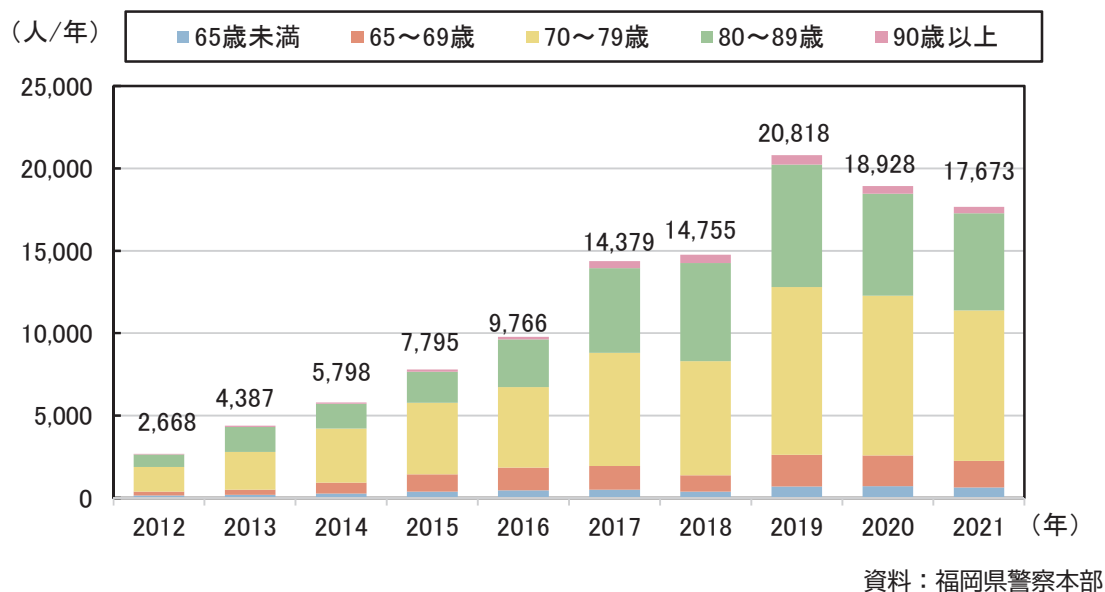
- (1) 国立社会保障・人口問題研究所によると、本県の高齢化率は年々増加しており、2045（令和 27）年には約 35%に達すると予測されています（図表-32）。2017（平成 29）年 3 月の改正道路交通法の施行により、75 歳以上の運転者については、従来から実施している運転免許証の更新時の認知機能検査に加えて、一定の違反行為を行った運転者を対象とした臨時認知機能検査が導入されました。さらに、2022（令和 4）年 6 月までに施行される改正道路交通法により、一定の違反歴がある 75 歳以上の運転免許証の更新を受けようとする運転者を対象とした運転技能検査が導入され、高齢者の運転免許の取り消し、返納は今後更に増加することが予想されます（図表-33）。
- (2) 人口減少等を背景として地域公共交通の利用者が減少し、乗合バスの地方部の収支は約 15%の赤字で、三大都市圏に比べ、厳しい赤字構造下にあります（図表-34）。また、バスやタクシー等の運転手の平均年齢は全産業平均よりも高く、第二種大型自動車運転免許保有者は 15 年間で約 25%減少するほか、2009（平成 21）年には 0.7 倍となっていた自動車運転の職業の有効求人倍率は、2018（平成 30）年には、3.05 倍まで上昇する等、運転手不足が年々深刻化しており、赤字や運転手不足による路線バスの廃止や減便の事例が発生しています。今後、人口減少や運転手不足の加速により、生活交通の維持・確保が益々困難になることが予想されます（図表-35、36、37、38）。
- (3) 新型コロナウイルス感染症は人々の生命や生活のみならず、経済、社会、人々の行動・意識まで多方面に影響を及ぼしています。運輸事業においては外出自粛や休業要請に伴い、移動需要は激減し、大きな打撃を受けています。2021（令和 3）年度の地域公共交通の輸送人員は、新型コロナウイルス感染症流行前（2019（令和元）年）の約 7 割にとどまっており、今後も厳しい経営環境が続くことが予想されます（図表-39）。一方で、テレワークの普及等による働き方の変化から、東京圏在住者の地方移住への関心が高まる等、地方部での生活を求める機運が高まっています（図表-40）。
- (4) 高齢化や人口減少、運転手不足といった深刻な課題を抱える中、生活様式や人々の意識の変化といった潮流を捉え、2020（令和 2）年 11 月に改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「地域公共交通活性化再生法」という。）の趣旨も踏まえながら、持続可能な地域公共交通の維持・確保が必要です（図表-41）。

■図表-32 高齢化率の予測（全国、福岡県）

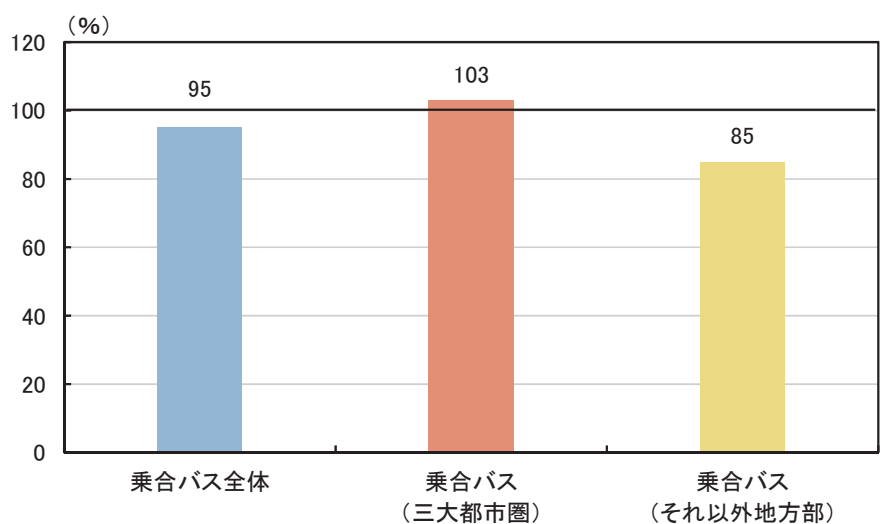


資料：国立社会保障・人口問題研究所

■図表-33 免許返納の推移（福岡県）

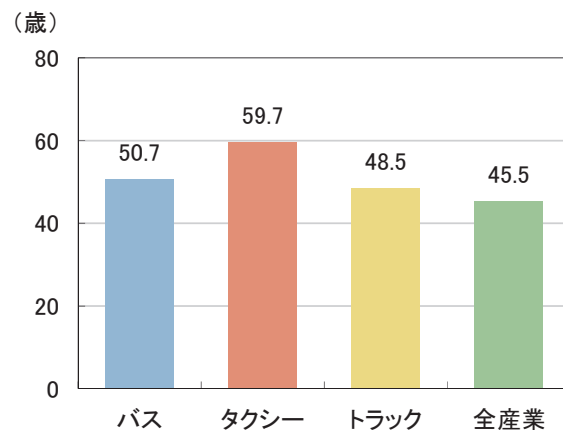


■図表-34 乗合バス事業の収支（2018（平成30）年）



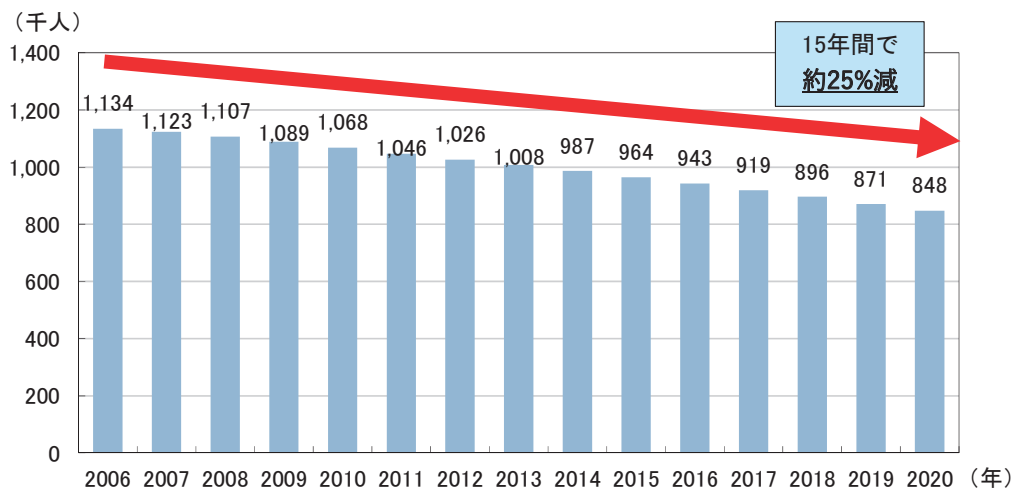
資料：国土交通省

■図表-35 自動車運転事業における就業構造等（2019（令和元）年）



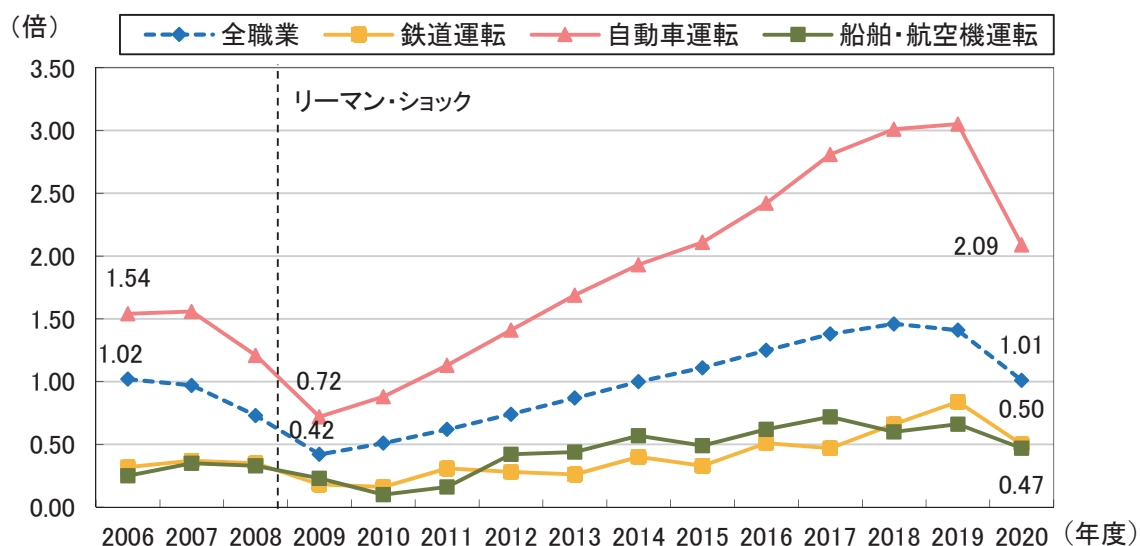
資料：国土交通白書 2020

■図表-36 第二種大型自動車運転免許保有者数



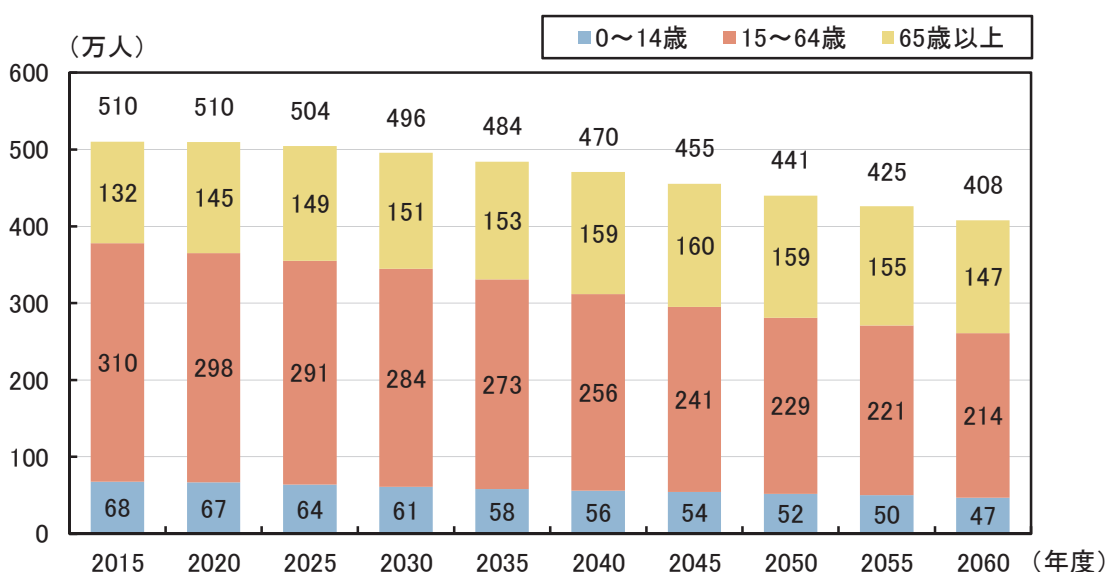
資料：運転免許統計（警察庁）

■図表-37 有効求人倍率



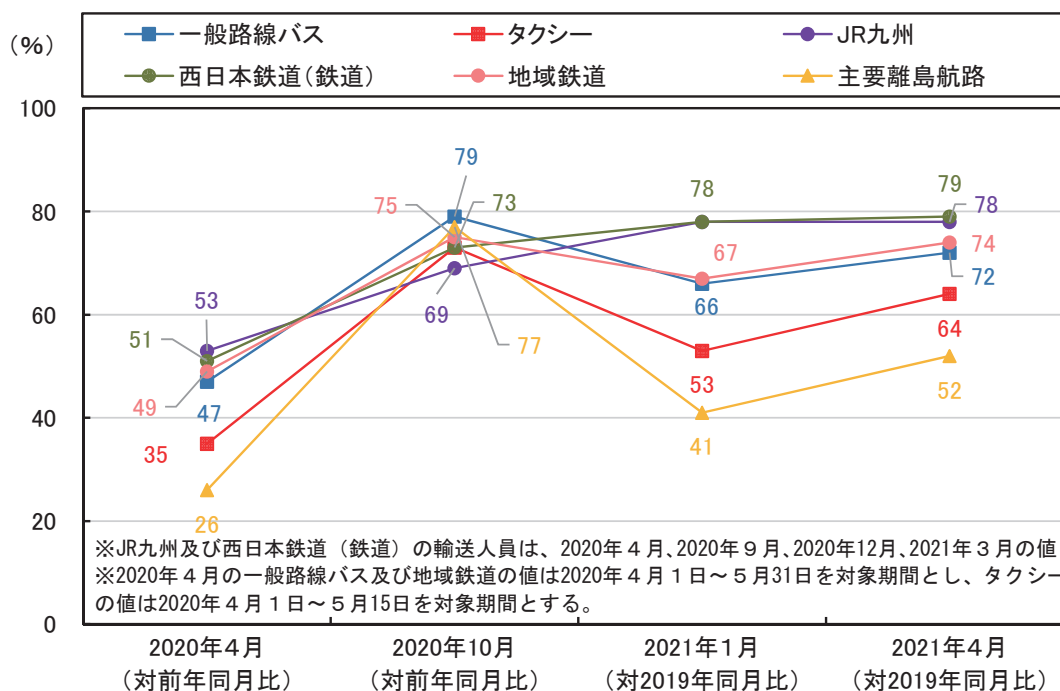
資料：職業安定業務統計（厚生労働省）

■図表-38 本県の将来人口推計（社人研推計準拠）



資料：内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局「社人研推計準拠」（2018年）

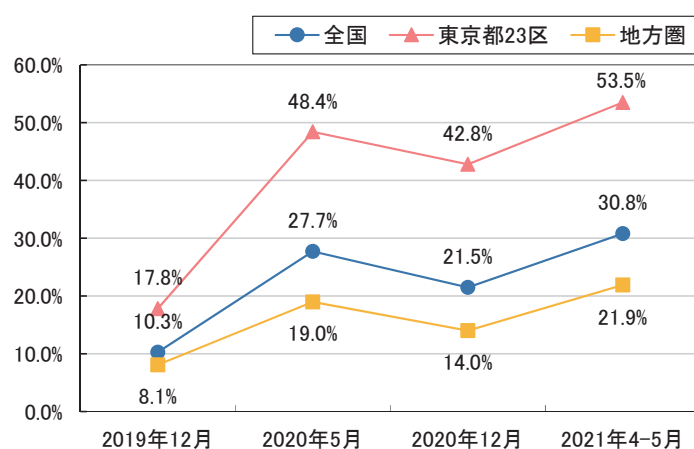
■図表-39 新型コロナウイルス感染症による輸送人員の変化（九州）



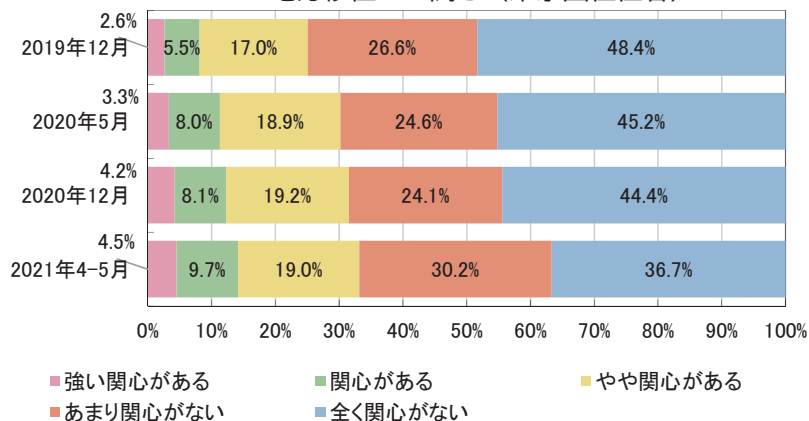
資料：九州運輸局

■図表-40

地域別テレワーク実施率



地方移住への関心（東京圏在住者）



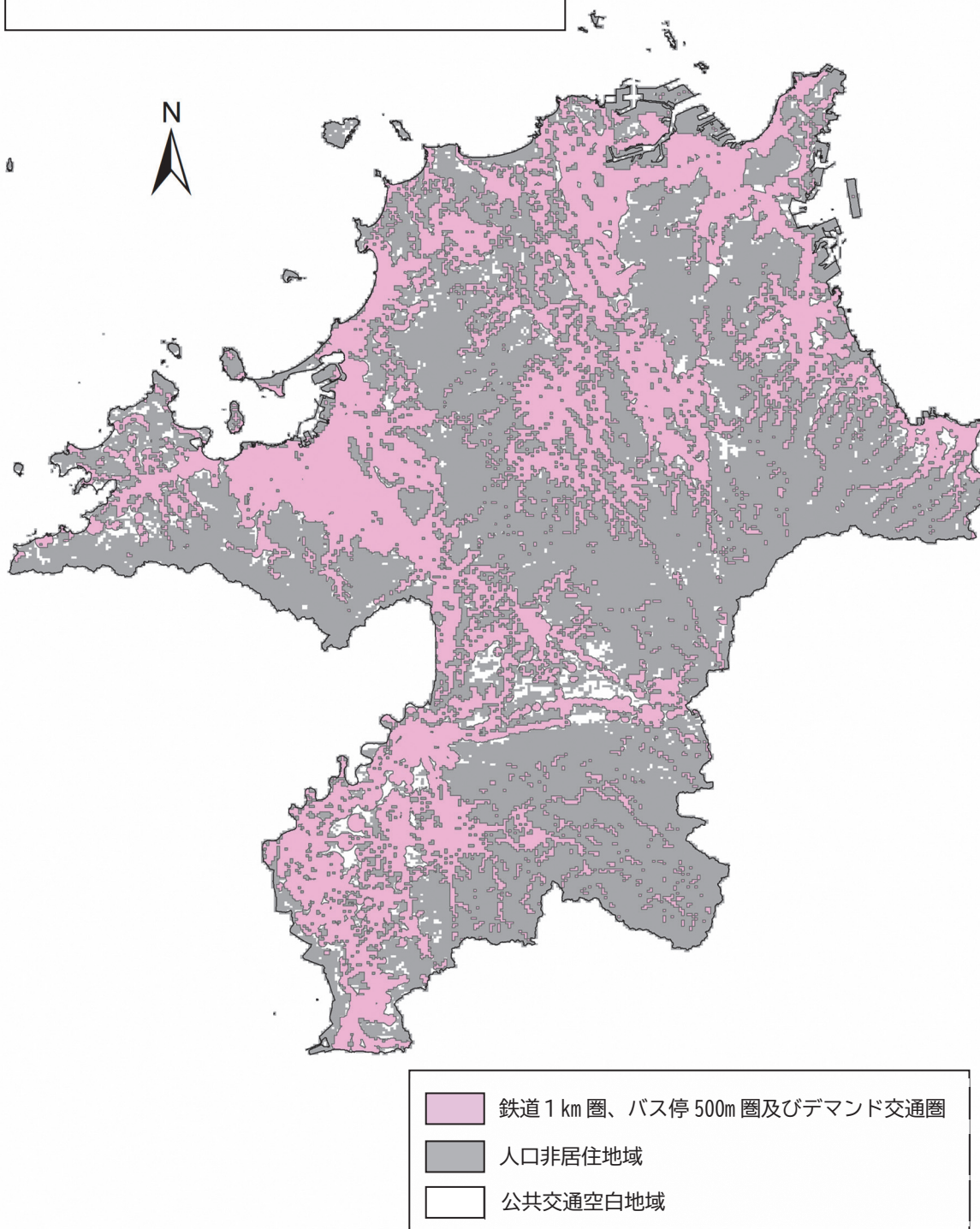
資料：新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（内閣府）

■図表-41 本県の公共交通空白地域（※37）（2021（令和3）年度）

【公共交通エリア人口カバー率】

鉄道＋路線バス・・・・・・・・・・90.3%

鉄道＋路線バス＋コミュニティバス・・97.8%



※37 公共交通空白地域：鉄道やバス等の地域公共交通を利用することが困難なエリア。

人口居住地域のうち、鉄道駅1km圏又はバス停（コミュニティバス含む）500m圏及びデマンド交通圏に含まれない地域。

3 激甚化、頻発化する自然災害とインフラ老朽化の加速

- (1) 本県では、2017（平成 29）年 7 月の九州北部豪雨以降、5 年連続で「大雨特別警報」が発令される等、甚大な被害をもたらす自然災害に見舞われています（図表-42）。2017（平成 29）年 7 月に発生した九州北部豪雨では、JR 日田彦山線添田駅～夜明駅間（29.2km）において、橋梁の損傷や軌道流出等、甚大な被害を受けました。本区間においては、2020（令和 2）年 7 月に彦山駅から宝珠山駅を専用道区間とする BRT（バス高速輸送システム）による復旧方針が決定し、復旧作業が進められています。また、県管理の国道や県道においても、国道 211 号や八女香春線等約 173km が通行止めとなり、そのうち約 117km については、1 週間後に道路啓開（※38）作業を完了し、緊急車両の通行を確保しました。引き続き、本復旧に取り組んでいます（図表-43、44、45）。
- (2) 本県における交通インフラは、昭和 30 年代の後半から急速に整備が進められたため、老朽化の進行に伴い、今後、修繕や更新の時期が集中して到来することになります。2017（平成 29）年 3 月に「福岡県公共施設等総合管理計画」を策定し、当該計画に基づき、舗装、橋梁、港湾施設等の個別施設計画を 2021（令和 3）年までに策定しました。計画に基づき、予防的な補修及び計画的な対策を実施することにより、効率的・効果的な維持管理を進めています（図表-46、47、48）。
- (3) 県民の安全安心を守るため、激甚化・頻発化する自然災害への備えや交通インフラの老朽化に適切に対応し、交通機能を維持することが求められています。

※38 道路啓開：緊急車両等の通行のため、早急に最低限の瓦礫処理を行い、救援ルートを開けること。

■図表-42

本県の 2017（平成 29）年以降の主な災害の被害状況

災害	死者・行方不明者 数	家屋被害	被害額
平成 29 年 7 月九州北部豪雨	39 名	2,530 件	1,941 億円
平成 30 年 7 月豪雨	4 名	5,205 件	291 億円
令和元年 8 月 27 日からの大雨	1 名	530 件	78 億円
令和 2 年 7 月豪雨	2 名	4,272 件	282 億円
令和 3 年 8 月 11 日からの大雨 （速報値）	0 名	3,364 件	215 億円

本県の 2015（平成 27）年以降の主な交通施設の被害箇所数

（箇所）

被災箇所種別	H27	H28	H29	H30	R1
道路	110	75	613	1,487	525
橋梁	0	0	94	5	2
港湾	2	0	0	0	2
鉄道不通	0	1	12	4	0

資料：福岡県災害年報

■図表-43 2017（平成 29）年日田彦山線の被害

筑前岩屋駅付近（土砂流入）



添田－歓遊舎ひこさん間（橋脚傾斜）



資料：九州旅客鉄道(株)、福岡県

■図表-44 日田彦山線復旧会議

第 1 回	2018（平成 30）年 4 月 4 日
第 2 回	2018（平成 30）年 10 月 25 日
第 3 回	2019（平成 31）年 3 月 15 日
第 4 回	2019（平成 31）年 4 月 23 日
第 5 回	2020（令和 2）年 2 月 12 日
第 6 回	2020（令和 2）年 7 月 16 日

資料：福岡県

■図表-45 2017（平成 29）年 道路の被害と復旧状況

甘木吉井線（朝倉市）



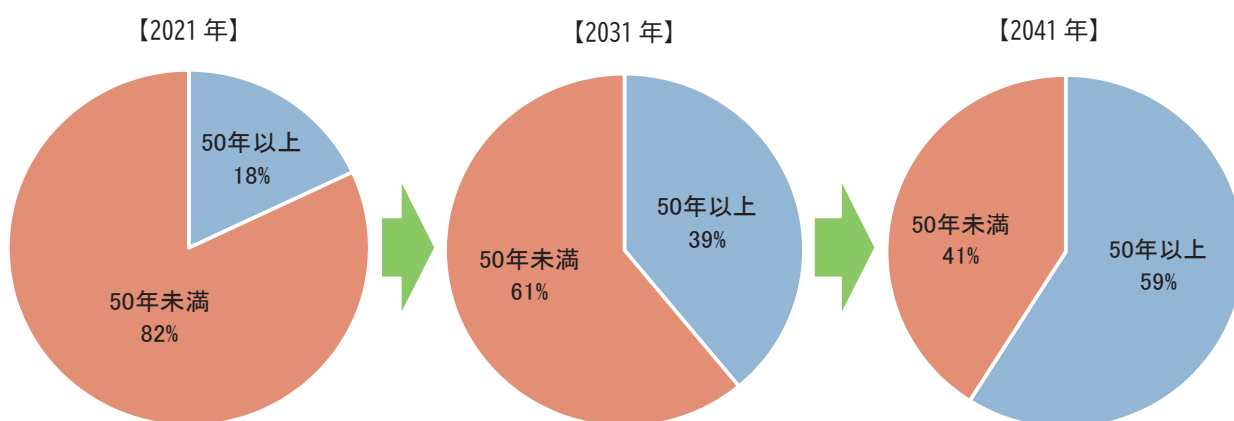
復旧前



復旧後

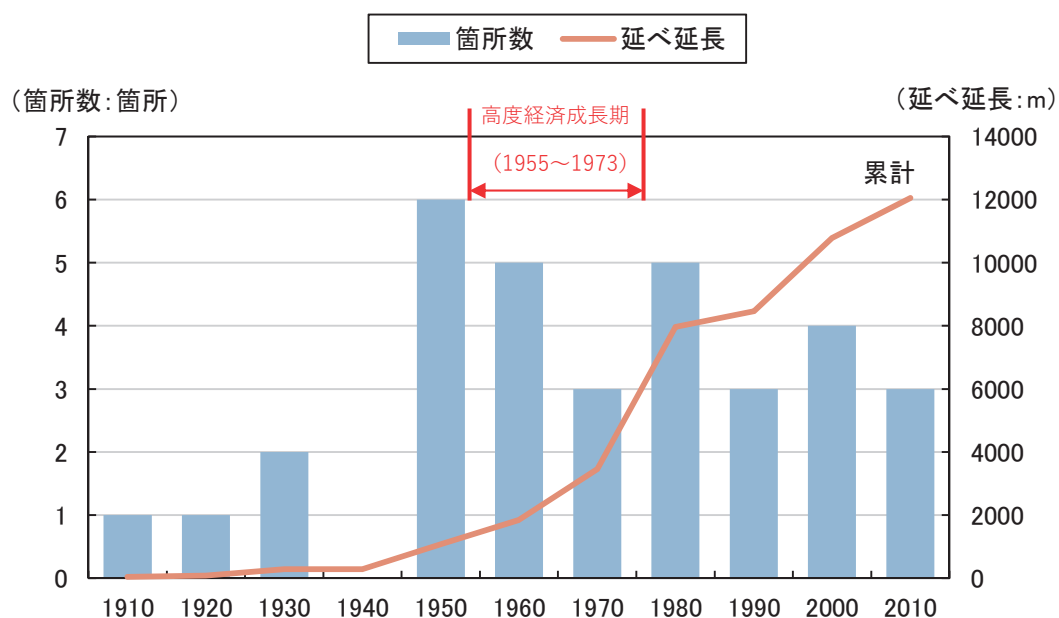
資料：福岡県

■図表-46 建設後 50 年以上の橋梁の増加（福岡県）



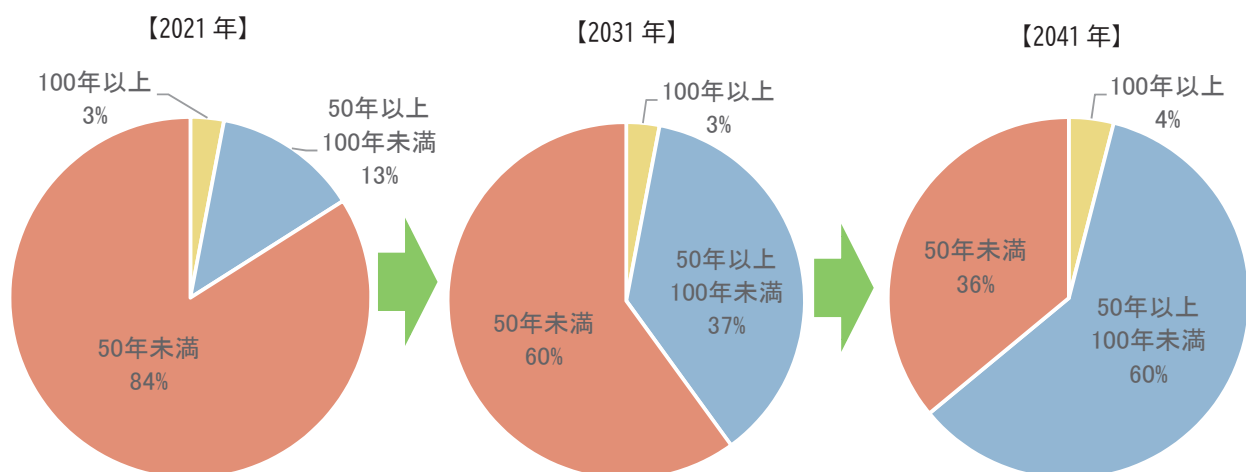
資料：橋梁個別施設計画（福岡県）

■図表-47 建設年別のトンネル箇所数・延長（福岡県）



資料：トンネル個別施設計画（福岡県）

■図表-48 建設後 50 年以上及び 100 年以上の港湾施設数の増加（福岡県）



資料：港湾個別施設計画（福岡県）

4 技術革新に伴う交通環境の変化

- (1) 運転手不足の解消や過疎地域における移動手段の確保等の課題を解決する手段として、自動運転への期待が高まっており、県内においても、社会実装に向けた実証実験が実施されています。このうち、みやま市では、2021（令和3）年7月に、自動運転を活用したカート型のコミュニティバスが導入されました（図表-49）。鉄道分野では、将来的に運転士以外の係員が列車の先頭に乗務する自動運転を目指し、JR 香椎線で、自動列車運転装置を用いた営業列車（※39）における実証運転を行っています。
- (2) 移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える新たな移動の概念として MaaS（Mobility as a Service）が注目されており、本県では、全国に先駆けて、MaaS のスマートフォンアプリ「my route」が導入されました。また、予約に応じて配車指示や運行ルートの計算等を AI 等が行うオンデマンド交通システムの導入が福岡市東区アイランドシティ地区や嘉麻市等、県内各地で進められています（図表-50）。
- (3) 衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術でドライバーの安全運転を支援する車「セーフティ・サポートカー（サポカー）」の普及啓発に官民連携で取り組んでおり、先端技術を活用した自動車の普及による事故防止が図られています。また、FCV（燃料電池自動車）や EV（電気自動車）、PHV（プラグイン・ハイブリッド車）（※40）等の次世代自動車の開発・普及が加速しています。
- (4) 最先端の技術を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより、道路交通の安全性や、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全を実現する新しい道路交通システムである ITS（Intelligent Transport Systems）の活用に取り組んでいます（図表-51）。
- (5) 社会経済状況の激しい変化に対応し、インフラ分野においてもデータとデジタル技術を活用する取組が進められています。本県においても、工事現場から配信された映像を事務所で確認する遠隔臨場や、ドローン（※41）による被災現場の状況確認等、道路管理の効率化・省力化に取り組んでいます。

※39 営業列車：乗客を乗せて運行する列車。

※40 PHV（Plug-in Hybrid Vehicle）：プラグイン・ハイブリッド自動車とは、ガソリンエンジンと電気モーター等、複数の動力源を組み合わせ、それぞれの利点を活かして駆動することにより、排出ガスや燃料消費の抑制を実現するハイブリッド自動車のうち、外部電源から充電可能なもの。

※41 ドローン：構造上人が乗ることができないもののうち、遠隔操作又は自動操縦により飛行させることができる小型無人機や無人航空機

■図表-49 みやま市の自動運転



資料：福岡県

■図表-50 オンデマンド交通システム「のるーと」
(福岡市東区アイランドシティ地区)



資料：西日本鉄道(株)

■図表-51 TSPS (信号情報活用運転支援システム) について



資料：警察庁

5 SDGs、脱炭素社会

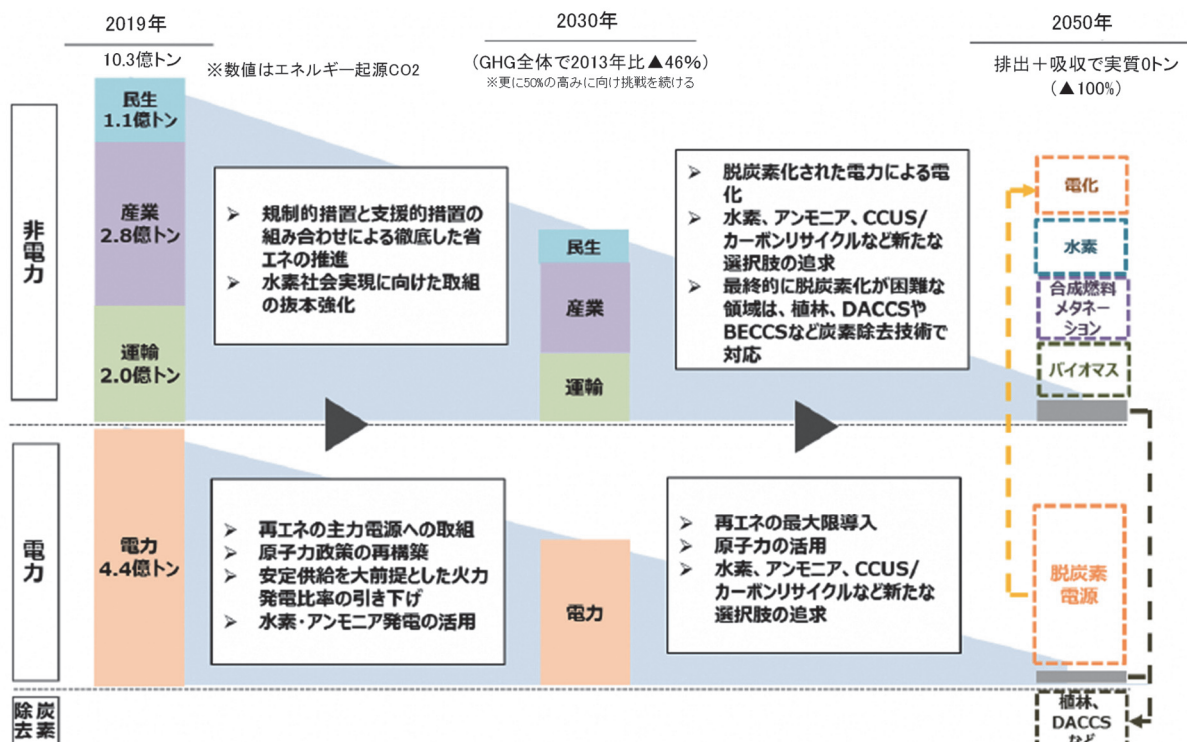
- (1) 2015（平成 27）年 9 月に国連で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ（※42）」の中で、先進国と開発途上国が共に取り組むべき世界共通の目標として SDGs（持続可能な開発目標）が掲げられています。本県においても SDGs の達成に向けた取組が重要であり、交通に関する施策についても、「目標 9. 強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る」「目標 11. 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する」等の SDGs の視点を踏まえて推進していくことが求められています（図表-52）。
- (2) 我が国では、2020（令和 2）年 10 月に、2050（令和 32）年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことを宣言し、2020（令和 2）年 12 月には、「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定しました（図表-53）。
- (3) 本県においても「福岡県地球温暖化対策実行計画（第 2 次）」を策定し、2030（令和 12）年度における福岡県の温室効果ガス排出量を 2013（平成 25）年度比 46%削減することとしています。（図表-54）本県の二酸化炭素排出量の 20%を運輸部門が占めており、そのうち 86.5%が自動車を発生源としていることから、電動車等の普及を促進するとともに、地域公共交通や自転車の利用促進等、二酸化炭素排出量を減らす取組が求められています。（図表-55）

※42 アジェンダ：行動計画

■図表-52 SDGs（持続可能な開発目標）の 17 の目標



■図表-53 カーボンニュートラルへの転換イメージ



資料：2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略

■図表-54 本県の温室効果ガス削減目標の部門別削減率

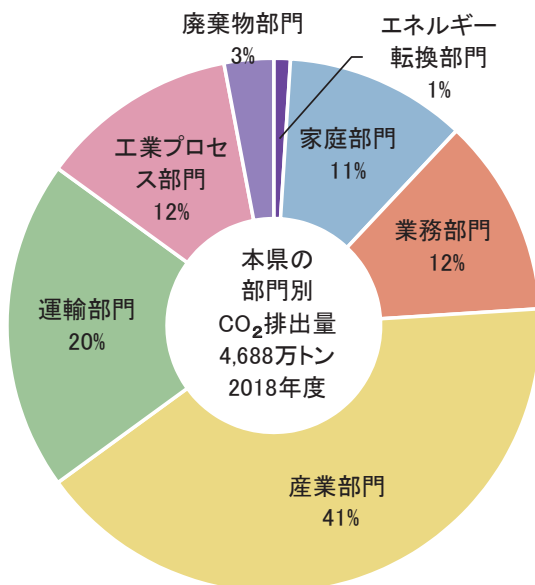
(単位：万t-CO₂)

部門 \ 年度	2013 年度	2018年度		2030年度				
				特段の対策を 講じない場合		対策を実施 した場合		
		排出量	2013 年度比	排出量	2013 年度比	排出量	2013 年度比	
二酸化炭素	6,100	4,688	-23%	4,512	-26%	3,279	-46%	
エネルギー起源	エネルギー起源	5,402	3,961	-27%	3,861	-29%	2,686	-50%
	エネルギー転換部門	65	44	-32%	61	-6%	37	-43%
	家庭部門	1,009	497	-51%	486	-52%	323	-68%
	業務部門	1,113	585	-47%	612	-45%	468	-58%
	産業部門	2,247	1,914	-15%	1,805	-20%	1,258	-44%
	運輸部門	969	921	-5%	896	-7%	601	-38%
	非エネルギー起源	698	727	4%	651	-7%	593	-15%
	工業プロセス分野	613	582	-5%	551	-10%	509	-17%
	廃棄物分野	85	145	72%	100	18%	85	0%
メタン	36	33	-9%	30	-16%	30	-16%	
一酸化二窒素	44	41	-6%	33	-23%	33	-24%	
代替フロン等 4 ガス	7	8	8%	8	1%	7.5	1%	
温室効果ガス排出量 合計	6,187	4,769	-23%	4,583	-26%	3,350	-46%	
森林等の吸収源対策による吸収量	-79	-54	-32%	-54	-32%	-54	-32%	
排出量 - 吸収量	6,108	4,716	-23%	4,529	-26%	3,296	-46%	

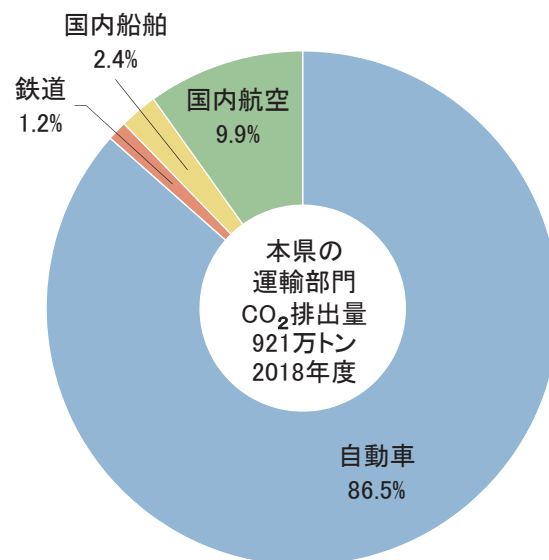
資料：福岡県地球温暖化対策実行計画（第2次）

■図表-55

本県の二酸化炭素排出量の部門別構成
(2018 (平成 30)年度)



本県の運輸部門二酸化炭素排出量の内訳
(2018 (平成 30)年度)



資料：福岡県

Ⅲ 交通に関する県民意識

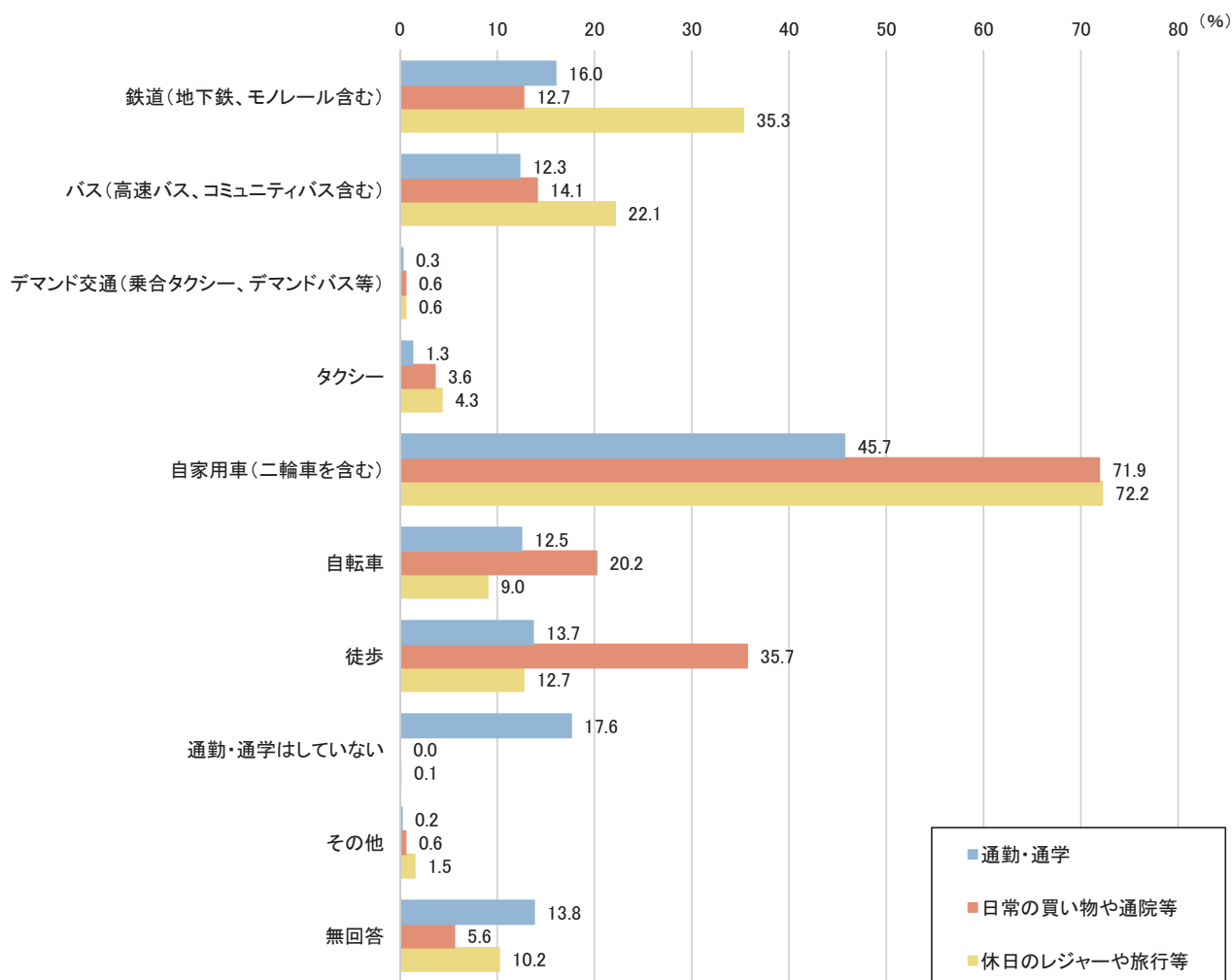
2021（令和3）年9月から10月に県民ニーズ調査を実施しました。交通分野では、日常生活における移動手段や今後必要な交通施策、新型コロナウイルス感染症の影響による移動手段の変化について調査を行いました。

1 日常生活における移動手段

「通勤・通学」の移動手段は、「自家用車（二輪車を含む）」（45.7%）が最も多く、次いで、「鉄道（地下鉄、モノレール含む）」（16.0%）の割合が高くなっています。

「日常の買い物や通院等」や「休日のレジャーや旅行等」の移動手段は、「自家用車（二輪車を含む）」の割合が約70%を占めています（図表-56）。

■図表-56 日常生活における移動手段（n=5,602） ※複数回答



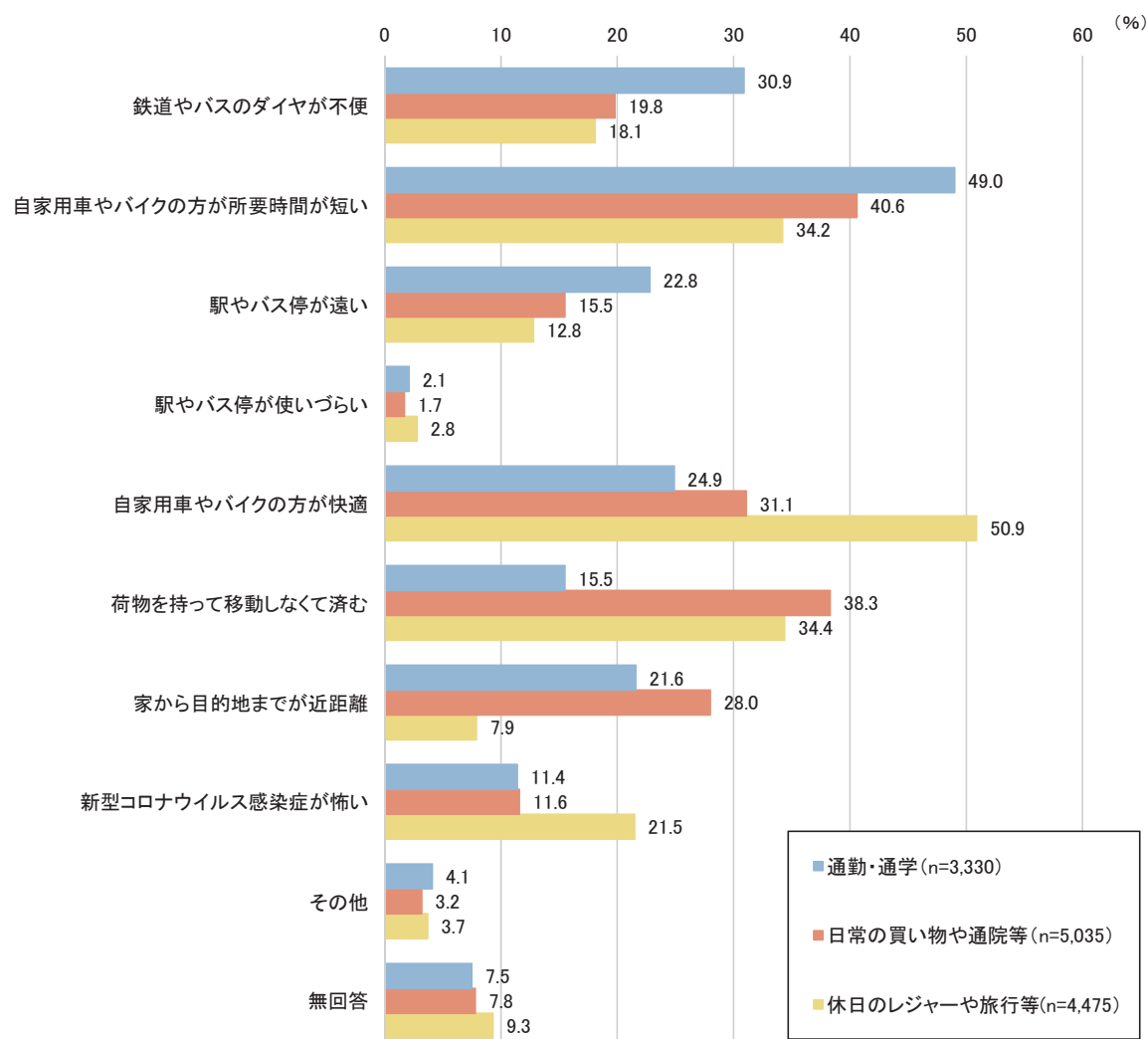
2 日常生活において公共交通機関を利用しない理由

公共交通機関を利用しない理由として、「通勤・通学」では「自家用車やバイクの方が所要時間が短い」(49.0%)と回答した人の割合が最も多く、次いで、「鉄道やバスのダイヤが不便」(30.9%)と回答した人の割合が多くなっています。

「日常の買い物や通院等」では「自家用車やバイクの方が所要時間が短い」(40.6%)と回答した人の割合が最も多く、次いで、「荷物を持って移動しなくて済む」(38.3%)、「自家用車やバイクの方が快適」(31.1%)と回答した人の割合が多くなっています。

「休日のレジャーや旅行等」では「自家用車やバイクの方が快適」(50.9%)と回答した人の割合が最も多く、次いで、「荷物を持って移動しなくて済む」(34.4%)、「自家用車やバイクの方が所要時間が短い」(34.2%)と回答した人の割合が多くなっています(図表-57)。

■図表-57 日常生活において公共交通機関を利用しない理由 ※複数回答



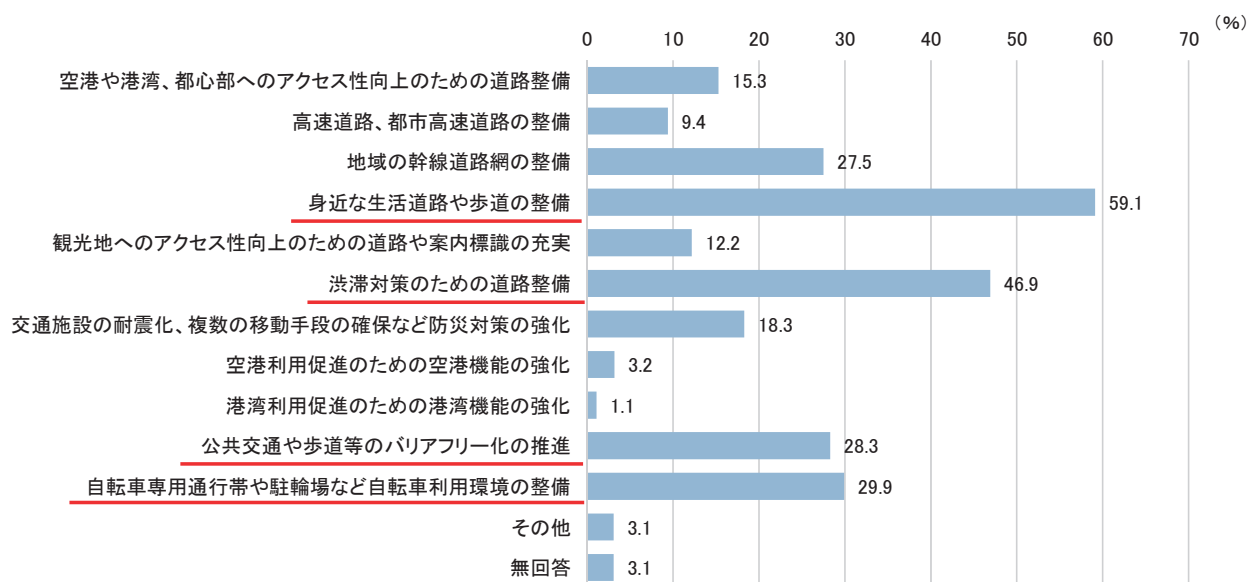
3 今後必要な交通施策

ハード整備においては、「身近な生活道路や歩道の整備」(59.1%)が最も高く、次いで、「渋滞対策のための道路整備」(46.9%)、「自転車専用通行帯や駐輪場など自転車利用環境の整備」(29.9%)、「公共交通や歩道等のバリアフリー化の推進」(28.3%)の順となっています。

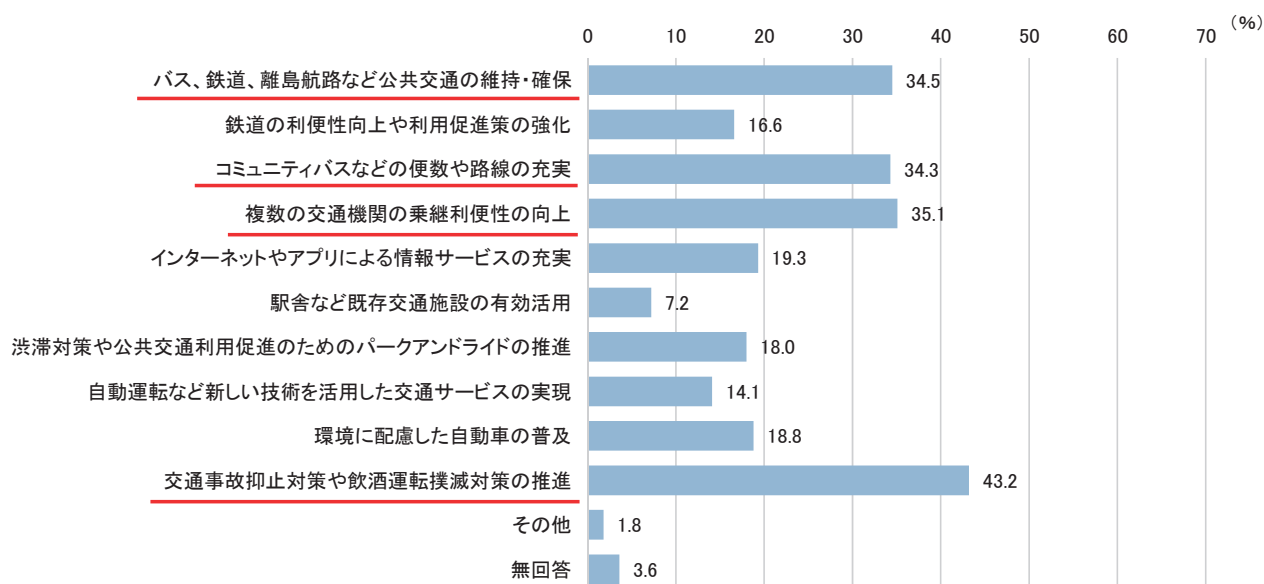
ソフト施策においては、「交通事故抑止対策や飲酒運転撲滅対策の推進」(43.2%)が最も高く、次いで、「複数の交通機関の乗継利便性の向上」(35.1%)、「バス、鉄道、離島航路など公共交通の維持・確保」(34.5%)、「コミュニティバスなどの便数や路線の充実」(34.3%)の順となっています(図表-58)。

■図表-58 今後必要な交通施策

(1) ハード整備 (n=5,602) ※3つまで回答



(2) ソフト施策 (n=5,602) ※3つまで回答

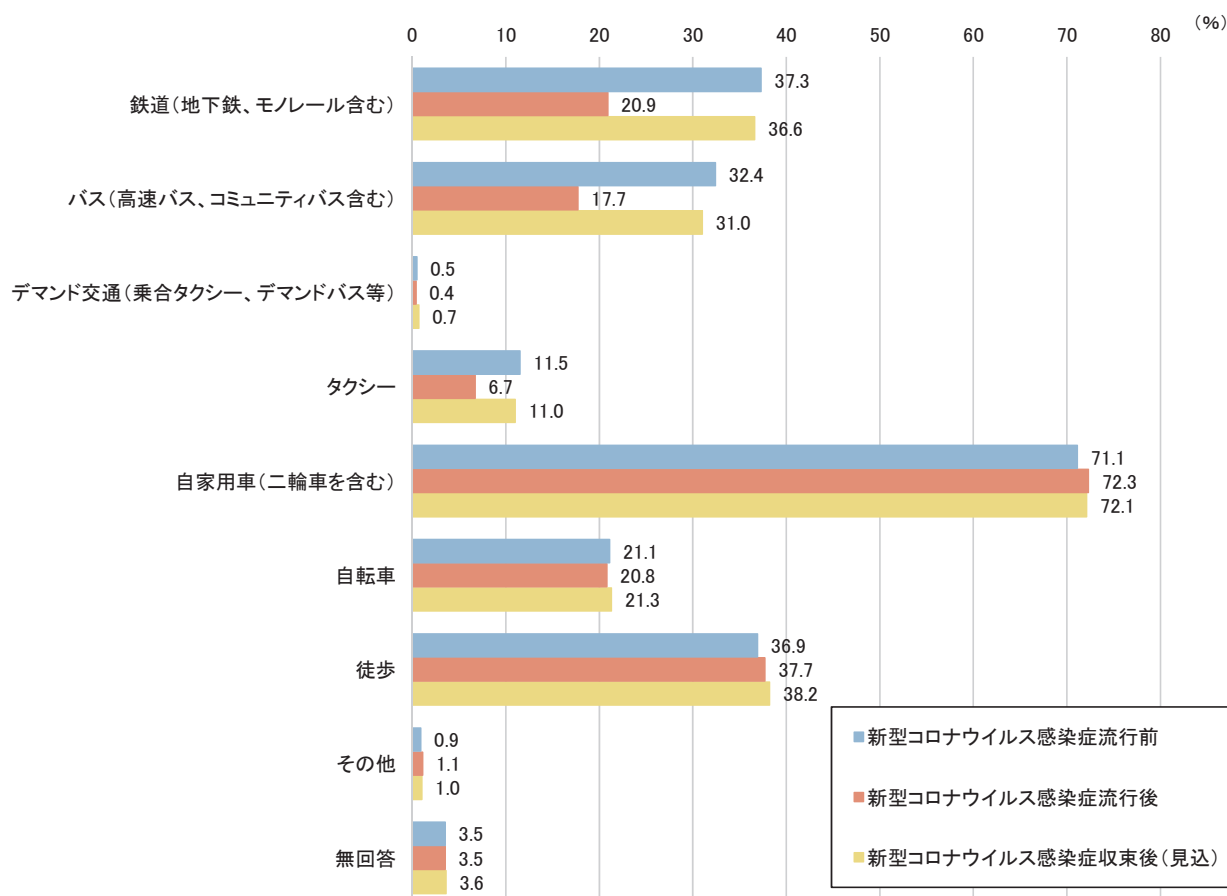


4 新型コロナウイルス感染症の影響による移動手段の変化

日常生活における移動手段は、新型コロナウイルス感染症の影響に関わらず、「自家用車（二輪車を含む）」の割合が最も高く、約 70%を占めています。

新型コロナウイルス感染症流行前の「バス（高速バス、コミュニティバス含む）」（32.4%）や「鉄道（地下鉄、モノレール含む）」（37.3%）等の地域公共交通の割合は、新型コロナウイルス感染症流行後には、新型コロナウイルス感染症流行前の約半分まで減少し、新型コロナウイルス感染症収束後（見込）には、新型コロナウイルス感染症流行前を若干下回っています（図表－59）。

■図表－59 新型コロナウイルス感染症の影響による移動手段の変化（n=5,602） ※複数回答



県民ニーズ調査とは

県が進める施策に対する県民ニーズや新型コロナウイルス感染症の影響による暮らしや仕事の変化を把握し、今後の県政運営へ反映させることを目的とする調査です。

調査対象は、県内に居住する 18 歳以上の男女で、標本数 4,000 サンプル（4 地域（北九州・福岡・筑後・筑豊）×1,000 人）に対し、回収数 1,894 サンプルとなっています。

なお、集計の際には以下の方法で、人口と有効回収数に応じたウェイト値を算出し、加重集計を行った結果、集計回答総数は、5,602 となっています。

- ①各地域の調査対象年齢の人口を算出。
- ②各地域の人口を最も人口の少ない地域の人口で除し、人口比の係数を求める。
- ③各地域の有効回収数を人口の最も少ない地域の有効回収数で除し、サンプル数の係数を求める。
- ④人口比の係数をサンプル数の係数で除し、ウェイト値を求める。