第3章

展開する施策

第3章 展開する施策

「交通ビジョン 2022」では、「これまでの成果」、「交通を取り巻く状況の変化」、「交通に関する県民 意識」を踏まえた4つの「基本方針」を定め、交通に関する諸施策を総合的、計画的に進めます。

I 施策の体系

基本方針	施策の方向	主要施策			
	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、北九州空港の機能強化			
		(2)福岡空港、北九州空港の連携強化			
【基本方針1】	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、博多港の機能強化			
世界を視野に九		(2) 県営港湾の整備・利用促進			
州・山口の一体 的発展を支える	3 空港、港湾と県内各地域を結 ぶネットワークの強化	(1)空港、港湾へのアクセス整備			
交通ネットワー		(2)物流の円滑化・強靱化			
クをつくる	4 都市と都市、都市と地域を結 ぶ交通網の充実	(1)広域道路ネットワークの整備			
		(2)鉄道ネットワークの強化			
		(3)地域の自立促進のための道路網の整備			
		(1)ICT(情報通信技術)等を活用した交 通システムの普及			
【基本方針2】	1 交通分野のデジタル化の推進 	(2)交通インフラ分野のDXの推進			
│未来を見据え、 │「デジタル」		(3)次世代自動車の普及・促進			
「グリーン」な		(1) 道路交通の円滑化の推進			
交通を展開する	2 地球環境負荷の少ないグリー ンな交通の実現	(2)地球環境にやさしい交通手段の普及と 利用促進			
		(3)交通インフラ分野の脱炭素化			
	1 地域公共交通の維持・確保	(1)持続可能で多様かつ質の高い地域公共 交通の実現			
【基本方針3】		(2)地域公共交通の利用促進			
住み慣れたところで「働く」	2 誰もが移動しやすい交通環境の推進	(1)目的地へアクセスしやすい交通環境の 整備			
「暮らす」「育てる」ことがで		(2)歩行空間や公共交通施設のバリアフリ 一化の推進			
きる持続可能な 交通をつくる	3 まちづくりと連携した交通環 境の整備	(1)まちづくりと連携した交通網の整備			
		(2)生活道路の整備			
		(3) 自転車利用環境の整備			
	1 災害からの早期復旧の実現	(1)災害からの復旧			
	2 大規模災害に備えた交通基盤の構築	(1) 自然災害対応能力の向上			
【基本方針4】		(2) 交通施設の耐震化の推進			
【基本刀町4】 強靱で安全安心		(3) 防災体制の強化			
な交通を確保す	3 交通施設の適切な維持管理の 推進	(1)交通施設の安全性向上			
る		(2) 交通施設の老朽化対策の推進			
	4 安全で安心して暮らすための	(1) 交通安全対策の推進			
	交通安全対策、飲酒運転撲滅対 策の推進	(2) 飲酒運転撲滅対策の推進			

Ⅱ 展開する施策の方向

基本方針 1 世界を視野に九州・山口の一体的発展を支える交通ネットワークをつくる

本県は、わが国でアジアに最も近い大都市圏といった地理的優位性を有しており、利便性の高い 国際空港や国際拠点港湾により、アジアと九州・西日本を結ぶ玄関口として重要な役割を担ってき ました。

近年、グローバル化の進展に伴い、本県においても、訪日外国人旅行客の増加や輸出の拡大、外 資系企業の立地が進み、外国人入国者数や外国人労働者数は増加傾向にありましたが、新型コロナ ウイルス感染症の影響により、人流が大きく減少しました。

今後は、コロナ収束後を見据え、空港・港湾といった世界と九州・西日本を結ぶ交通拠点の更なる強化と、鉄道・基幹道路等、各拠点を結ぶ交通ネットワークの更なる充実により、本県のみならず、九州・山口の一体的発展を支えていくことが求められます。

施策の体系

施策の方向		主要施策		
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、北九州空港の機能強化	
		(2)	福岡空港、北九州空港の連携強化	
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、博多港の機能強化	
		(2)	県営港湾の整備・利用促進	
3	空港、港湾と県内各地域を結ぶネットワー クの強化	(1)	空港、港湾へのアクセス整備	
		(2)	物流の円滑化・強靱化	
4	都市と都市、都市と地域を結ぶ交通網の充実	(1)	広域道路ネットワークの整備	
		(2)	鉄道ネットワークの強化	
		(3)	地域の自立促進のための道路網の整備	

施策の方向

福岡空港、北九州空港の役割分担と相互補完の推進









都心部に近く、世界有数の利便性を持つ福岡空港、九州で唯一 24 時間利用可能な海上空港である北 九州空港のそれぞれの特徴を活かしながら、両空港の役割分担と相互補完を進めていくことで、今後 も増大、多様化する航空需要に幅広く応え、ゲートウェイ(玄関口)としての利便性を高めていきま す。

(1)福岡空港、北九州空港の機能強化

① 福岡空港の滑走路処理容量を確保するため、滑走路増設の早期完成を目指します。

- ② 福岡空港の滑走路処理容量の拡大を踏まえ、未就航のアジア、北米、オーストラリア路線等の戦略的な路線誘致を行い、国内外のネットワークを拡充し、アジアの拠点空港として発展することを目指します。
- ③ 福岡空港においては、入国審査官の更なる増員等、円滑な出入国体制の実現を目指します。
- ④ 福岡空港国際線ターミナルと国内線ターミナル間のアクセス改善を目指します。
- ⑤ 福岡空港の空港運営会社と連携・協力し、地域の期待に応える空港運営の確保を図ります。
- ⑥ 北九州空港においては、貨物拠点空港として発展することを目指し、大型貨物専用機の長距 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みます。
- ⑦ 北九州空港を核として、航空機関連企業の誘致に取り組む等、航空機産業の拠点化を目指します。

■図表-60 福岡空港



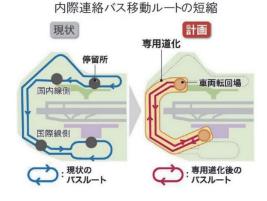
資料:福岡国際空港(株)

■図表-61 北九州空港



資料:北九州市

■図表-62 福岡空港のアクセス改善



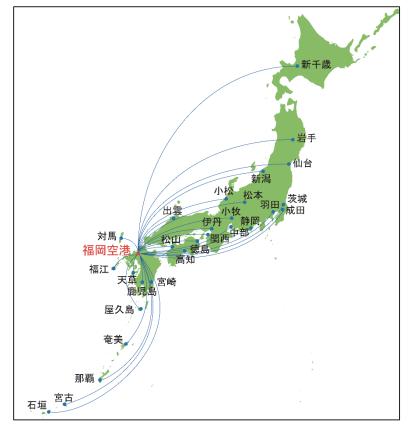
資料:福岡国際空港(株)

■図表-63 北九州空港の滑走路延長計画整備イメージ



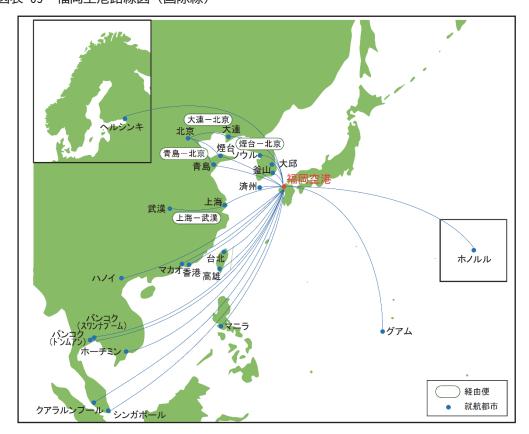
資料:九州地方整備局

■図表-64 福岡空港路線図(国内線)



資料:福岡県

■図表-65 福岡空港路線図(国際線)



資料:福岡県

(2) 福岡空港、北九州空港の連携強化

- ① 北九州空港の24時間利用可能な機能を活かし、福岡空港では対応できない早朝・深夜便やLCC等の路線誘致を進めるとともに、航空貨物の集貨促進に取り組みます。
- ② 福岡都市圏と北九州空港を結ぶ福北リムジンバスの運行等、北九州空港のアクセス向上を図ります。
- ③ 空港利用者が福岡空港と北九州空港を一体的に利用できるよう、航空会社に働きかけ、両空港間で航空券が利用可能となるマルチエアポート(※43) 化を推進します。
- ④ 福岡高速3号線(空港線)延伸の整備により、福岡空港へのアクセス向上を図るとともに、 福岡空港と北九州空港の一体的運用を促進します。
- ※43 マルチエアポート:同一地域内にある複数の空港を一つの空港とみなし、運賃は同一のままに空港利用者の乗降空港等を変更することができる制度であり、航空会社や空港により条件が異なる。福岡空港及び北九州空港においては、航空会社が同一空港から両空港に路線を持っている場合、同一運賃で予約変更可能な航空券であれば、それぞれの航空会社内において乗降空港の変更が可能となる。

■図表-66 福北リムジンバス



資料:福岡県

2 国際貿易、国際観光を担うターミナル港湾の整備





本県には、国内有数の取扱貨物量を誇る「北九州港」や「博多港」、自動車産業の集積する「苅田港」、世界遺産の構成資産かつ稼働資産である「三池港」等、合計9つの特色ある港湾があります。それぞれの港湾の特色を活かし、最大限に活用することで、県内外へ人や物が活発に移動するための拠点づくりを進めます。

(1) 北九州港、博多港の機能強化

- ① 北九州港、博多港では、国際海上輸送と充実した内港航路・鉄道輸送との接続による国際複合一貫輸送を促進します。
- ② 北九州港新門司地区や田野浦地区において、フェリーやRORO船輸送に対応するため、航路・ 岸壁等の整備に取り組みます。
- ③ 北九州港響灘地区において、港湾機能をさらに強化するため、新規岸壁の整備を目指すとと もに、道路ネットワークの拡充によるアクセスの向上を図ります。
- ④ 博多港アイランドシティ地区において、博多港の港湾機能をさらに強化するため、大水深の岸壁の整備を目指すとともに、物流拠点形成のための臨港道路等の整備に取り組みます。

⑤ 博多港アイランドシティ地区において、荷役機械(トランスファクレーン)の電動化等、エココンテナターミナルの整備に取り組みます。

■図表-67 北九州港(響灘地区)



資料:北九州市

■図表-68 北九州港(新門司地区)



資料:北九州市

■図表-69 博多港



資料:福岡市

■図表-70 電動トランスファクレーン(博多港)



資料:福岡市

(2) 県営港湾の整備・利用促進

- ① 苅田港においては、本航路の整備や新松山地区のふ頭整備、新たな工業団地の整備・分譲等、 港湾機能の充実、利用促進を図ります。
- ② 三池港においては、港湾機能の充実を図るとともに、世界文化遺産としての価値の保全に取り組みます。
- ③ 三池港国際コンテナ定期航路の利用促進を図るため、マイポートみいけ利用促進協議会と連携して、集荷拡大及び航路誘致のためのポートセールス(集荷・航路誘致)に取り組みます。
- ④ 大牟田港、大島港、宇島港、芦屋港及び若津港は、地域の実情を踏まえた整備に取り組みます。

■図表-71 苅田港



資料:福岡県

■図表-72 新松山臨海工業団地(苅田港)



資料:福岡県

■図表-73 三池港



資料:福岡県

■図表-74 閘門(三池港)



資料:福岡県

3 空港、港湾と県内各地域を結ぶネットワークの強化







空港や港湾等の交通拠点の機能を十分に発揮させ、広く地域の発展に寄与するためには、交通拠点 相互やインターチェンジ等の交通結節点とのアクセスの強化が必要です。平常時・災害時を問わず、 人流・物流を支える強靱なネットワークの構築に取り組みます。

(1)空港、港湾へのアクセス整備

- ① 福岡空港へのアクセス向上のため、福岡高速3号線(空港線)延伸の整備に取り組みます。
- ② 北九州空港や苅田港へのアクセス向上、物流の効率化を一層高めるため、東九州自動車道の 暫定2車線区間の4車線化を促進します。
- ③ 福岡空港、博多港、北九州空港、北九州港、インターチェンジ等、広域交通を担う拠点相互を結ぶ道路網の整備に取り組みます。

■図表-75 福岡高速3号線(空港線)



資料:福岡北九州高速道路公社

■図表-76 東九州自動車道



資料: NEXCO 西日本

(2)物流の円滑化・強靱化

- ① 物流の円滑化・強靱化を図るため、高規格道路等の広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携を確保します。
- ② 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、重要物流道路(※44)及びその代替・補完路の整備を行います。
- ③ 国際海上コンテナ車が機動的に通行できるよう、特殊車両通行許可不要区間の指定に向けた 取組を推進します。
- ④ 本県の地理的優位性を活かし、国際RORO船航路の誘致や充実化に取り組みます。
- ※44 重要物流道路: 平常時・災害時を問わず安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が指定する物流上重要な道路輸送網。

■図表-77 国際海上コンテナ車(40ft 背高)



高さ制限 4.1m

を制限 16.5m

資料:国土交通省資料を一部加工

■図表-78 RORO 船



資料:北九州市



資料:福岡市

重要物流道路及び代替・補完路【福岡県】 R3.4.1時点 重要物流道路 代替·補完路 中央市場 工業団地 〈連絡する拠点〉 都市(地方中核都市等) 供用中 高規格幹線道路 重要物流道路 空港・港湾・鉄道貨物駅(拠点空港、重要港湾、コンテナ取扱駅等) 地域高規格道路(都市高速道路) 0 物流拠点(トラックターミナル、工業団地等) 直轄国道 補助国道、都道府県道、市町村道 都市(市区町村の役場) その他の路線(緊急輸送道路) 代替•補完路

資料:国土交通省

その他の路線(臨港道路)

0

防災拠点(備蓄基地、総合病院等)

4 都市と都市、都市と地域を結ぶ交通網の充実







産業集積、観光振興により地域を活性化していくためには、災害時のリダンダンシー(※45)も視野に、新幹線や高速道路をはじめとする九州・山口の基幹交通網の強化が必要です。また、県内主要都市を結び、基幹的道路で形成される広域道路ネットワークの整備及び強化、鉄道ネットワークの強化を図ります。さらに、それぞれの地域が特色を活かして発展できるよう、都市と農山漁村、産業拠点、観光資源等をつなぐ地域交通ネットワークの充実に取り組みます。

(1) 広域道路ネットワークの整備

- ① 大規模災害時においても九州と本州を結ぶ信頼性の高いネットワークを構築するとともに、 関門地域の交流・連携をより一層深化させるため、下関北九州道路の早期整備に取り組みます。
- ② 福岡空港へのアクセス向上のため、福岡高速3号線(空港線)延伸の整備に取り組みます。 (再掲)
- ③ 九州北西部の地域経済の活性化、福岡都市圏西部の交通渋滞緩和のため、西九州自動車道の整備に取り組みます。
- ④ 東九州自動車道の安全性や時間信頼性の確保、災害時の対応力強化のため、暫定2車線区間の4車線化に取り組みます。
- ⑤ 高速道路の利便性向上による地域の活性化を進めるため、味坂スマートIC (仮称)等のスマートインターチェンジやインターチェンジアクセス道路の整備に取り組みます。
- ⑥ 高規格道路を補完し、本県の骨格となる基幹的な道路網を構成する一般国道(国道3号、国道201号、国道322号、国道442号等)や主要な県道(筑紫野古賀線、久留米筑紫野線等)の整備に取り組みます。
- ※45 リダンダンシー:「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されているような性質を示す。

■図表-80 下関北九州道路



資料:福岡県

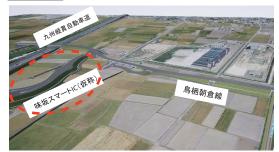
■図表-81 西九州自動車道



資料:福岡県道路公社

■図表-82 味坂スマート IC (仮称)

整備イメージ



資料:福岡県

■図表-83 高規格道路を補完する道路の整備 (一般国道 322 号嘉麻バイパス)



資料:福岡県

(2)鉄道ネットワークの強化

- ① 九州全体の広域的な高速鉄道ネットワークを強化するため、2022(令和4)年秋頃に武雄温泉駅~長崎駅間の開業が予定されている九州新幹線西九州ルートの利用促進や、東九州新幹線(北九州市~大分市~宮崎市~鹿児島市)の関係自治体と連携した整備構想の促進に取り組みます。
- ② 福岡市地下鉄七隈線延伸区間(天神南~博多間)の2023(令和5)年3月の開業を目指します。
- ③ 福岡市地下鉄空港線とJR福北ゆたか線の接続について、ルート案・採算性等の基礎調査結果 を活用し、検討を行います。
- ④ 西鉄天神大牟田線の単線区間(試験場前駅〜大善寺駅間、蒲地駅〜開駅間)の複線化について、関係者と協力し、実現を目指します。

■図表-84 九州新幹線西九州ルート



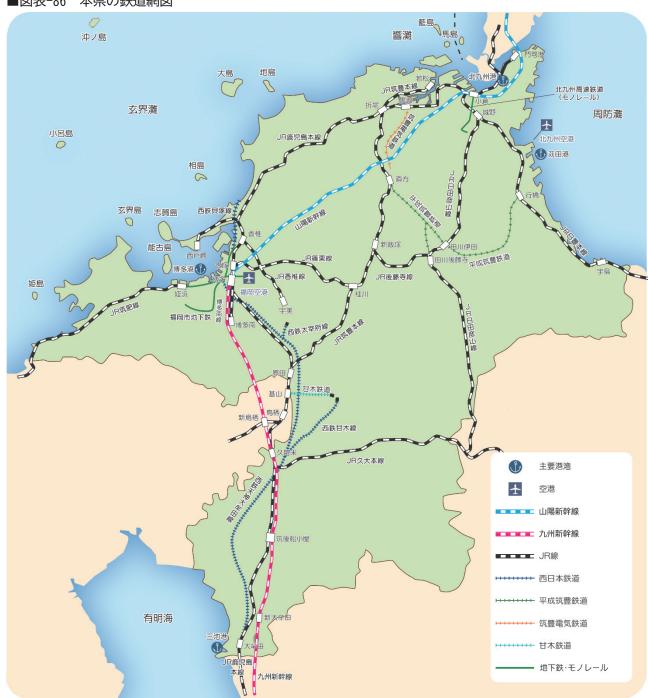
資料:九州旅客鉄道(株)

■図表-85 福岡市地下鉄七隈線



資料:福岡市

■図表-86 本県の鉄道網図



資料:福岡県

(3) 地域の自立促進のための道路網の整備

- ① 地域の産業を支え、自立を促進させるため、地域と広域的な物流結節点の相互アクセス性や物流の効率性を高める道路整備に取り組みます。
- ② 広域的な観光の活性化に向け、インターチェンジや駅と観光地のアクセス向上に加え、観光 地間の相互アクセスを強化する道路整備に取り組みます。
- ③ 交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るため、交差点の改良や迂回するバイパス整備、交通 容量を拡大するための拡幅、踏切の除去につながる連続立体交差化等の整備に取り組みます。

■図表-87 観光地へのアクセス向上のための道路整備(主要地方道 添田赤池線)



資料:福岡県

■図表-88 連続立体交差事業(白木原駅北側)





【完成イメージ】

資料:福岡県

基本方針2 未来を見据え、「デジタル」「グリーン」な交通を展開する

社会のデジタル化が急速に進展しており、交通分野においても、デジタル技術を社会に浸透させることで、人々の生活をより良いものに変革するというDX(デジタルトランスフォーメーション)の考え方のもと、デジタル化の推進が求められています。

我が国では、2020(令和2)年10月に、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすること(2050年カーボンニュートラル)を宣言し、同年12月に、「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。本県においても、「福岡県地球温暖化対策実行計画(第2次)」において、2030(令和12)年度における温室効果ガス排出量を2013(平成25)年度比46%削減する目標が立てられており、運輸部門においては、自動車1台当たりの二酸化炭素排出量を37%削減する目標が立てられていることから、地球環境負荷の少ないグリーンな交通の実現が求められています。

施策の体系

施策の方向	主要施策		
	(1) ICT (情報通信技術) 等を活用した交通 システムの普及		
1 交通分野のデジタル化の推進	(2) 交通インフラ分野のDXの推進		
	(3) 次世代自動車の普及・促進		
	(1) 道路交通の円滑化の推進		
地球環境負荷の少ないグリーンな交通の実 現	(2) 地球環境にやさしい交通手段の普及と 利用促進		
	(3) 交通インフラ分野の脱炭素化		

施策の方向

1 交通分野のデジタル化の推進















交通分野におけるデジタル化の推進により、地域や社会が抱える課題の解決や、住民生活の利便性 向上、産業分野の生産性向上を目指します。

(1) ICT (情報通信技術) 等を活用した交通システムの普及

- 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、地域公共交通が抱える課題を解決する手段として期待される自動運転やAI等を活用したオンデマンド交通、MaaS等の新たなモビリティサービスの導入を推進します。
- ② デジタル乗車券やキャッシュレス決済等、ICTを活用した地域公共交通の利便性向上に取り 組みます。
- ③ 道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上、渋滞の軽減等の交通の円滑化による環境問

題の解決に向け、信号情報活用運転支援システム(TSPS)の整備等、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両を一体のシステムとして構築する新しい道路交通システム(ITS)を推進します。

■図表-89 自動運転バスの実証実験



資料:西日本鉄道(株)

■図表-90 嘉麻市のオンデマンドバス



資料:嘉麻市

■図表-91 デジタル乗車券(スマ乗り放題)





資料:西日本鉄道(株)

(2) 交通インフラ分野のDXの推進

- ① 大規模災害発生時の災害対応の迅速化・効率化を図るため、道路や港湾施設等の被害状況について、ドローン等を活用して速やかな状況把握に取り組みます。
- ② 道路等の交通施設の工事施工や維持管理の効率化、品質向上、現場の安全確保等を図るため、 ICTを活用した工事施工や点検作業を推進します。
- ③ 港湾に関する手続きの効率化、迅速化による生産性向上に向け、各種情報の一元化、データ の有効活用、各種手続きの電子化に取り組みます。

■図表-92 ICT を活用した工事施工の事例(遠隔臨場)



資料:福岡県

■図表-93 港湾に係る各種手続きの電子化イメージ



資料:福岡県

(3) 次世代自動車の普及・促進

- ① FCVに加え、FCトラック(※46)等、水素需要が大きい商用分野を含めたFCモビリティ(※ 47)の普及を図るとともに、水素の需給バランスを考慮した水素ステーションの整備を目指します。
- ② EV、PHVに必要な充電設備の民間事業者による整備を促進し、普及を図ります。
- ③ FCV、EV、PHV等の環境に配慮した業務用自動車を購入する事業者に対して支援します。
- ④ 衝突被害軽減ブレーキ、車線維持支援制御装置、車両安定性制御装置等を搭載したASV(先進安全自動車)の普及を促進します。

※46 FCトラック: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トラック。

※47 FCモビリティ:燃料電池(Fuel Cell)で発電した電気で動くモビリティ(乗用車、バス、トラック等)。

■図表-94 次世代自動車

【新型 MIRAI (FCV)】



資料:トヨタ自動車(株)

【リーフ (EV)】



資料:日産自動車(株)

【プリウス PHV (PHV)】



資料:トヨタ自動車(株)

[ASV]



資料:福岡県

2 地球環境負荷の少ないグリーンな交通の実現



















温室効果ガスの排出を抑制するため、渋滞解消による円滑な交通の確保、電動車(FCV、EV、PHV)の普及促進、地球にやさしい交通手段の利用促進等に取り組み、地球環境負荷の少ないグリーンな交通の実現を目指します。

(1) 道路交通の円滑化の推進

- ① 交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るため、交差点の改良や迂回するバイパス整備、交通 容量を拡大するための拡幅、踏切の除去につながる連続立体交差化等の整備に取り組みます。 (再掲)
- ② 安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車道や自転車専用通行帯の整備、案内看板や路面表示による案内表示等、良好な自転車通行空間の確保を図ります。
- ③ 大規模自転車道等、自転車利用環境の整備により、健康的で環境にやさしい自転車の利用を 促進します。
- ④ マイカーの利用を抑制するため、パーク・アンド・ライドの推進等による地域公共交通の利用促進やシェアサイクルの普及等による自転車の利用促進に取り組みます。
- ⑤ 道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上、渋滞の軽減等の交通の円滑化による環境問題の解決に向け、信号情報活用運転支援システム(TSPS)の整備等、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システム(ITS)を推進します。(再掲)
- ⑥ 交通の更なる円滑化のため、交通管制システム中央装置等の改修工事等を行い、交通状況に 応じた信号制御を図ります。
- ■図表-95 交通円滑化のための道路整備 (拡幅)の事例(一般国道 385 号)



資料:福岡県

■図表-96 大規模自転車道 (一般県道 直方北九州自転車道線)



資料:福岡県

■図表-97 交通管制システム中央装置



資料:福岡県警察本部

(2)地球環境にやさしい交通手段の普及と利用促進

- ① FCVに加え、FCトラック等、水素需要が大きい商用分野を含めたFCモビリティの普及を図るとともに、水素の需給バランスを考慮した水素ステーションの整備を目指します。(再掲)
- ② EV、PHVに必要な充電設備の民間事業者による整備を促進し、普及を図ります。(再掲)
- ③ FCV、EV、PHV等の環境に配慮した業務用自動車を購入する事業者に対して支援します。(再掲)
- ④ マイカーの利用を抑制するため、パーク・アンド・ライドの推進等による地域公共交通の利用促進やシェアサイクルの普及等による自転車の利用促進に取り組みます。(再掲)
- ⑤ 自動車の燃費改善の知識を持つエコドライブ指導員の派遣、ホームページによる優良事例の 紹介等により、エコドライブに関する普及・啓発を行います。
- ⑥ エコドライブ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」 の普及・啓発を行います。
- ⑦ 自動車の運行において、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するとともに、そ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・啓発を行います。

■図表-98 FCトラック



資料:福岡県

■図表-99 超小型 EV



資料:よかまちみらいプロジェクト

■図表-100 FCV と水素ステーション



資料:西部ガス(株)

(3)交通インフラ分野の脱炭素化

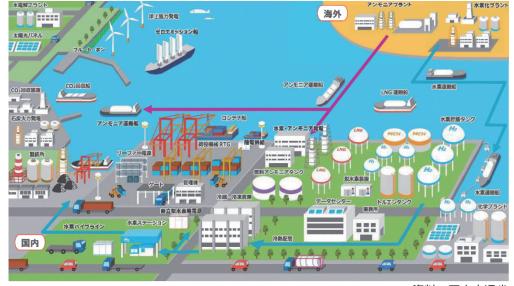
- ① LED(※48) 道路照明の使用を原則とし、道路照明の省エネルギー化を図ります。
- ② 道路緑化等のグリーンインフラ(※49)の整備に取り組みます。
- ③ 交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るため、交差点の改良や迂回するバイパス整備、交通 容量を拡大するための拡幅、踏切の除去につながる連続立体交差化等の整備に取り組みます。 (再掲)
- ④ 博多港アイランドシティ地区において、荷役機械(トランスファクレーン)の電動化等、エココンテナターミナルの整備に取り組みます。(再掲)
- ⑤ 苅田港において、次世代エネルギーの需要や利活用方策、港湾施設の規模・配置等の検討を 行い、脱炭素に配慮した港湾機能の高度化を目指します。
- ⑥ 空港施設(照明・航空灯火)のLED化等を促進します。
- ※48 LED:電気を流すと発光する半導体の一種。少ない電力で点灯するという省エネルギー性があり、白熱電球と比べると、二酸化炭素排出量を約8割削減することができる。また、寿命が長い、すぐに明るい、あまり熱くならない等の特長を持つ。
- ※49 グリーンインフラ:防災、減災、良好な景観形成等に自然環境が有する機能を積極的に利用し、社会資本 整備や土地利用を進める手法。





資料:福岡県

■図表-102 カーボンニュートラルポート (イメージ)



資料: 国土交通省

基本方針3 住み慣れたところで「働く」「暮らす」「育てる」ことができる 持続可能な交通をつくる

住み慣れたところで働き、暮らし、子どもを産み育てるためには、通勤、通学、買い物、通院等の日常生活を営む上で欠かすことのできない移動手段の確保が重要です。

地域公共交通は、人口減少等による利用者減、運転手不足等の深刻な課題を抱える中、新型コロナウイルス感染症の影響により、更に大きな打撃を受けました。一方で、高齢者の運転免許証返納後の移動手段として地域公共交通の必要性は高まっており、地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通の実現が求められています。

多言語表記や交通施設のバリアフリー化の推進等、誰もが移動しやすい交通環境を推進するとともに、まちづくりと連携した交通網の整備、生活道路や自転車利用環境の整備にも取り組む必要があります。

施策の体系

施策の方向		主要施策		
1	地域公共交通の維持・確保	(1)	持続可能で多様かつ質の高い地域公共 交通の実現	
		(2)	地域公共交通の利用促進	
2	誰もが移動しやすい交通環境の推進	(1)	目的地へアクセスしやすい交通環境の 整備	
		(2)	歩行空間や公共交通施設のバリアフリ 一化の推進	
3	まちづくりと連携した交通環境の整備	(1)	まちづくりと連携した交通網の整備	
		(2)	生活道路の整備	
		(3)	自転車利用環境の整備	

施策の方向

l 地域公共交通の維持・確保









地域公共交通が厳しい状況にある中、地域公共交通を維持・確保するため、地域公共交通活性化再 生法の趣旨も踏まえながら、持続可能で多様かつ質の高い地域公共交通の実現に取り組むとともに、 地域公共交通の利用促進に取り組みます。

(1)持続可能で多様かつ質の高い地域公共交通の実現

- ① 都市機能の適正立地及びそれと連携した公共交通ネットワークの形成を図り、地域の実情に 応じた持続可能な移動手段を確保するため、立地適正化計画及び地域公共交通計画の策定を推進します。
- ② 通勤、通学、買い物、通院等の日常生活における移動手段として重要な役割を担い、地域内

外の移動を支える地域鉄道や路線バスの維持・確保に取り組みます。

- ③ 事前予約によるデマンド交通や自家用有償旅客運送(※50)、市町村域を越えた広域運行等、多様な運行を行う市町村のコミュニティバスの維持・確保に取り組みます。
- ④ 離島住民の生活を支えるために必要不可欠な離島航路の維持・確保に取り組みます。
- ⑤ 市町村のコミュニティバスを本格導入する前に、市町村と住民が一体となって実証運行を実施することで、地域の実情に応じた最適な運行の確保に取り組みます。
- ⑥ 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、地域公共交通が抱える課題を解決する手段として期待される自動運転やAI等を活用したオンデマンド交通、MaaS等の新たなモビリティサービスの導入を推進します。(再掲)
- ⑦ 県内15の広域地域振興圏 (※51) を中心とした情報共有や意見交換を通じ、市町村のコミュニティバスの効率的な運行の確保に取り組みます。
- ※50 自家用有償旅客運送:バス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない過疎地域等において、 住民等の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた 市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組み。
- ※51 広域地域振興圏:通勤、通学等の人口動態、地理的状況、歴史的経緯等を総合的に勘案の上、生活圏域としての実態を踏まえ、2009 (平成21)年に県独自に設定したもの。①北九州市、②遠賀・中間、③京築、④福岡市、⑤筑紫、⑥糟屋中南部、⑦宗像・糟屋北部、⑧糸島、⑨朝倉、⑩八女・筑後、⑪久留米、⑫有明、⑬直方・鞍手、⑭飯塚・嘉穂、⑮田川の15圏域を設定。

■図表-103 地域鉄道

【甘木鉄道】



【平成筑豊鉄道】



【筑豊電気鉄道】



資料:甘木鉄道(株)、平成筑豊鉄道(株)、筑豊電気鉄道(株)

■図表-104 路線バス



資料: JR 九州バス(株)

■図表-105 コミュニティバス



資料:鞍手町

■図表-106 デマンド交通



資料:広川町

■図表-107 離島航路



資料:北九州市

■図表-108 実証運行



資料:八女市

(2)地域公共交通の利用促進

- ① 複数の公共交通機関の連携による接続改善、待合環境等の改善、市町村域を越えたコミュニティバスの運行等により、地域公共交通の利便性向上を図ります。
- ② 持続可能な地域公共交通を確保するため、イベントの開催や広報啓発活動等により、地域公共交通の利用促進や県民意識の醸成に取り組みます。
- ③ 地域の日常的な移動手段として利用される甘木鉄道、平成筑豊鉄道、筑豊電気鉄道について、 地域鉄道の活性化に向けた取組を推進します。
- ④ 商業施設や鉄道駅、バス停周辺の駐車場を活用し、公共交通機関への乗継を促進するパーク・アンド・ライドを推進します。
- ⑤ 観光列車、観光回遊バス等の交通施設を観光資源とし、移動そのものを楽しむ観光振興に取り組みます。
- ⑥ SUNQパス、JR九州レールパス、JR KYUSHU DISCOVER RAIL PASS、FUKUOKA TOURIST CITY PASS といった旅行者が利用しやすい企画切符の充実を図ります。
- ⑦ キャッシュレス決済や配車アプリ等の導入に加え、相乗りタクシーや定額運賃制といった新たな制度も踏まえながら、地域の実情を見据えたタクシーサービスの充実を図ります。

■図表-109 つながるバス停(待合所)





資料:西日本鉄道(株)

■図表-110 公共交通の利用促進イベント

【バスまつり】

【SNS によるイベント】



資料:那珂川市



資料:福岡県

■図表-111 ことこと列車



資料:平成筑豊鉄道(株)

■図表-112 或る列車



資料:九州旅客鉄道(株)

■図表-113 オープントップバス



資料:西日本鉄道(株)

2 誰もが移動しやすい交通環境の推進



年齢や障がいの有無、国籍等にかかわらず、誰もが安心して快適に移動できる交通環境をつくるため、多言語表記や案内表示の整備等、訪日外国人をはじめとする旅行客を含め誰もが目的地へアクセスしやすい交通環境を整備するとともに、道路・交通施設・車両のバリアフリー化に取り組みます。

(1)目的地へアクセスしやすい交通環境の整備

- ① 鉄道駅、バスターミナル等の主要交通施設における多言語表記、無料公衆無線LAN(Wi-Fi) 環境等の整備を推進し、利用者の利便性向上を図ります。
- ② SUNQパス、JR九州レールパス、JR KYUSHU DISCOVER RAIL PASS、FUKUOKA TOURIST CITY PASS といった旅行者が利用しやすい企画切符の充実を図ります。(再掲)
- ③ キャッシュレス決済や配車アプリ等の導入に加え、相乗りタクシーや定額運賃制といった新 たな制度も踏まえながら、地域の実情を見据えたタクシーサービスの充実を図ります。(再掲)
- ④ 外国人旅行客によるレンタカー等の事故を防止するため、運転ルールの周知、運転時の留意事項の解説、わかりやすい案内表示等に取り組みます。
- ⑤ 安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車道や自転車専用通行帯の整備、案内看板や路面表示による案内表示等、良好な自転車通行空間の確保を図ります。(再掲)

■図表-114 タクシー



資料:(一社)福岡県タクシー協会

■図表-115 自転車の案内看板・路面表示 (一般県道 高浜東町線)



資料:福岡県

(2) 歩行空間や公共交通施設のバリアフリー化の推進

- ① 高齢者、障がいのある人等、誰もが円滑に移動できるよう、歩道と車道の分離、歩道の幅員 確保、段差の解消、点字ブロックの設置、信号機の視覚障がい者用付加装置の整備等、道路の バリアフリー化を推進します。
- ② 鉄道駅やバスターミナル等におけるエレベーター設置、多機能トイレの設置、通路の幅員確保、点字ブロックの設置等、旅客施設のバリアフリー化を推進します。
- ③ 車椅子スペースを確保した鉄道車両、低床バス(ノンステップバス・ワンステップバス)の 導入、ユニバーサルデザインタクシーや福祉タクシー車両の導入により、鉄道、バス、タクシ ーの車両のバリアフリー化を推進します。

■図表-116 道路のバリアフリー整備事例(一般県道 福岡日田線)

【整備前】





【整備後】



資料:福岡県

■図表-117 鉄道駅のバリアフリー整備事例 (福岡市地下鉄七隈線七隈駅)



資料:福岡市

■図表-118 ノンステップバス



資料:北九州市

3 まちづくりと連携した交通環境の整備













中心市街地の衰退、都市のスポンジ化(※52)により、生活の利便性や魅力の低下が懸念されており、都市機能が集積する拠点(街なか)の形成と、公共交通軸(※53)を設定し、公共交通軸の沿線に都市機能を誘導することによる「持続可能な都市づくり」が求められています。

また、日常生活において身近に利用される生活道路の利便性と安全性の向上や、健康的で環境に優しい乗り物である自転車の利用環境の整備に取り組みます。

(1) まちづくりと連携した交通網の整備

- ① 都市機能の適正立地及びそれと連携した公共交通ネットワークの形成を図り、地域の実情に 応じた持続可能な移動手段を確保するため、立地適正化計画及び地域公共交通計画の策定を推 進します。(再掲)
- ② 鉄道やバス、タクシー等の乗換えアクセスが容易となる交通結節点(バスターミナル、駅前 広場、自由通路)の整備に取り組みます。
- ③ 都市計画の決定、変更を適切に行い、都市計画道路の整備に取り組みます。
- ④ 交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るため、交差点の改良や迂回するバイパス整備、交通 容量を拡大するための拡幅、踏切の除去につながる連続立体交差化等の整備に取り組みます。 (再掲)
- ⑤ 道路における植樹帯の設置等、良好な公共空間の整備に取り組みます。
- ⑥ 賑わいのある道路空間を構築するため、歩行者利便増進道路(ほこみち)制度(※54)の活 用に取り組みます。
- ※52 都市のスポンジ化:空地・空き家等がランダムに発生する現象。
- ※53 公共交通軸:鉄道やバス等の公共交通により「拠点」間を結び、都市の連携を促進させる軸。
- ※54 歩行者利便増進道路(ほこみち)制度:賑わいのある歩行者中心の道路空間を構築するための道路の指定制度。指定された道路内においては、利便増進誘導区域(特例区域)を定めることができる。また、道路占用許可が柔軟に認められる。

■図表-119 駅前広場 (イメージ)



資料:春日市

■図表-120 自由通路(波多江駅)



資料:糸島市

■図表-121 嘉麻市総合バスステーション



資料:嘉麻市

■図表-122 ほこみち制度の活用(イメージ)



資料: 国土交通省

(2) 生活道路の整備

- ① 幅員狭小で自動車の円滑な運行に支障のある箇所や歩道未整備箇所の改善等、住民生活の利便性を高め、安全を確保するための生活道路の整備を進めます。
- ② 交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るため、交差点の改良や迂回するバイパス整備、交通 容量を拡大するための拡幅、踏切の除去につながる連続立体交差化等の整備に取り組みます。 (再掲)
- ③ 交通事故の被害者になりやすい子どもや高齢者の安全な通行を確保するため、交通量が多く 交通事故の危険性が高い通学路等の歩道整備を進めます。
- ④ 安全で円滑な交通を確保するため、交通事故発生件数が多く危険な箇所を優先しながら、交差点の改良や信号機、道路標識等の交通安全施設の整備を推進します。
- ⑤ 生活道路における人優先の安全で安心な通行空間を確保するため、ゾーン30プラス(※55) の整備を推進します。
- ※55 ゾーン30プラス:最高速度30キロメートル毎時の区域規制と物理的な制約との適切な組み合わせにより交通安全の向上を図るもの。

■図表-123 歩道の整備事例(一般国道386号)



>

【整備後】



資料:福岡県

■図表-124 ゾーン 30 プラスの整備事例



資料:福岡県警察本部

(3) 自転車利用環境の整備

- ① 安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車道や自転車専用通行帯の整備、案内看 板や路面表示による案内表示等、良好な自転車通行空間の確保を図ります。(再掲)
- ② 大規模自転車道等、自転車利用環境の整備により、健康的で環境にやさしい自転車の利用を 促進します。(再掲)
- ③ 自転車の利用促進、中心市街地の混雑・渋滞緩和、観光によるにぎわい創出等に有効なレン タサイクル(※56)、シェアサイクル(※57)の普及を促進します。
- ④ 自転車利用者の利便性向上、放置自転車による歩行者の通行妨害や景観の悪化防止のため、 自転車駐車場の整備を促進します。
- ※56 レンタサイクル: 自転車貸出場所と返却場所が同一の場所で、目的地まで往復利用する貸出自転車。
- ※57 シェアサイクル:複数の自転車貸出場所が設置され、どの貸出場所でも貸出・返却が可能な貸出自転車。

■図表-125 自転車走行空間の整備事例(一般県道 江口長門石江島線)







【整備後】



資料:福岡県

■図表-126 シェアサイクル



資料:福岡県

基本方針4 強靱で安全安心な交通を確保する

本県では、平成29年7月九州北部豪雨以降、大規模な自然災害が連続して発生しており、災害復旧・復興に向けた取組を加速するとともに、激甚化・頻発化する自然災害に備え、災害に強い県土づくりに取り組むことが求められています。また、本県の交通インフラは、昭和30年代の後半以降に集中的に整備されていることから、今後、修繕や更新の時期が集中して到来するため、予防保全型の維持管理に移行し、計画的に対策を実施することにより、施設の長寿命化を図るとともに、財政負担を軽減・平準化する必要があります。

本県の交通事故発生件数や飲酒運転による交通事故発生件数は、これまでの広報啓発活動、交通 指導取締り等により減少傾向にありますが、交通事故によっていまだ多くの尊い命が犠牲となって いることから、引き続き、飲酒運転撲滅対策、交通安全対策を推進し、交通事故のない「安全で安 心な福岡県」を目指します。

施策の体系

施策の方向		主要施策	
1	災害からの早期復旧の実現	(1)	災害からの復旧
2	大規模災害に備えた交通基盤の構築	(1)	自然災害対応能力の向上
		(2)	交通施設の耐震化の推進
		(3)	防災体制の強化
3	六洛佐記の流行が併住笠田の世生	(1)	交通施設の安全性向上
	交通施設の適切な維持管理の推進	(2)	交通施設の老朽化対策の推進
4	安全で安心して暮らすための交通安全対策、 飲酒運転撲滅対策の推進	(1)	交通安全対策の推進
		(2)	飲酒運転撲滅対策の推進

施策の方向

1 災害からの早期復旧の実現







平成 29 年 7 月九州北部豪雨で被災した JR 日田彦山線(添田駅~夜明駅間)の BRT (バス高速輸送システム)による復旧や、近年、連続して発生している大規模な自然災害により甚大な被害を受けた道路の早期復旧に取り組みます。

(1)災害からの復旧

- ① 平成29年7月九州北部豪雨で被災したJR日田彦山線(添田駅~夜明駅間)のBRTによる復旧を着実に進めるとともに、BRTが持続可能な交通手段として維持されるよう、沿線住民に対する二次交通の充実を図るほか、観光振興や利用促進に努めるとともに、域外からの利用者の増加にも努めます。
- ② 災害により損壊した道路の復旧を着実に進めます。災害復旧に当たっては、従前の道路機能を回復させる原形復旧のみならず、再度の被害を受ける恐れがある場合には、施設の強化、機

2

能の向上等を図る改良復旧も含めて検討し、再度災害の防止に努めます。



大規模災害に備えた交通基盤の構築

※ ルート上の名称は、現在の鉄道駅名を記載



災害時に救援活動のための支援路や物資輸送経路等としての機能を継続させるため、リダンダンシーの確保や緊急輸送道路の整備に取り組むとともに、大規模地震に備えた交通施設の耐震化を推進する等、交通施設の防災対策に取り組みます。また、被災時の被害を最小限に食い止めるため、防災体制の強化に取り組みます。

資料:福岡県

(1) 自然災害対応能力の向上

- ① 大規模災害発生時においても道路ネットワークを確保するため、西九州自動車道や福岡高速 3号線(空港線)等の高規格道路、港湾・空港等の物流拠点やインターチェンジへのアクセス 道路、重要物流道路、緊急輸送道路等の整備を進め、災害に強い道路ネットワークの構築に取 り組みます。
- ② 大規模災害時においても九州と本州を結ぶ信頼性の高いネットワークを構築するとともに、 関門地域の交流・連携をより一層深化させるため、下関北九州道路の早期整備に取り組みます。 (再掲)
- ③ 安全で信頼性の高い道路空間を確保するため、道路防災点検等を実施し、道路法面の崩壊、落石等、災害のおそれがある箇所において道路防災対策を進めます。
- ④ 道路の雨量通行規制の実績を踏まえ、現状に即した規制基準、規制区間の見直しを行い、より一層安全で円滑な交通の確保を図ります。

■図表-129 道路の防災対策(道路法面)(一般国道 322 号)

【対策前】 【対策後】







資料:福岡県

(2) 交通施設の耐震化の推進

- ① 大規模災害時に道路ネットワークが長期にわたり寸断されないよう、落橋や崩壊等の危険性がある橋長15m未満の橋梁を対象として、致命的な損傷を防止するための耐震対策工事を推進します。
- ② 災害時における鉄道駅利用者の安全を守るため、主要ターミナル駅の耐震改修工事を推進します。
- ③ 大規模災害時の海上輸送ルートを確保するため、岸壁等の港湾施設の耐震化を推進します。
- ④ 大規模災害時においても空港機能を確保するため、福岡空港の耐震対策を推進します。

■図表-130 橋梁の耐震化(津福今橋)







資料:福岡県

■図表-131 鉄道駅舎の耐震化(西鉄久留米駅)



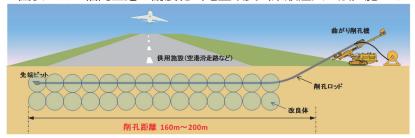
資料:西日本鉄道(株)

■図表-132 港湾施設の耐震化(苅田港)



資料:福岡県

■図表-133 福岡空港の耐震化(地盤改良(薬液注入工法)施工イメージ)



資料:九州地方整備局

(3) 防災体制の強化

- ① 九州・山口9県災害時応援協定に基づき、大規模災害発生時における緊急輸送路及び輸送手段を確保するとともに、平時から各県間で情報の共有を図ります。
- ② 災害時の緊急輸送を円滑に行うため、道路の無電柱化を推進します。
- ③ 災害発生時における円滑な交通流の確保のため、交通監視カメラ、車両感知器等の交通管制設備の充実を図ります。
- ④ 災害発生時における単独制御信号機の滅灯対策のため、監視装置を接続し停電発生情報等を 入手するシステムの整備を推進します。
- ⑤ 地域の復旧・復興の拠点として、ハード・ソフト対策を強化し、広域的な防災機能を担う 「防災道の駅」の整備を推進します。
- ⑥ 緊急輸送道路や防災拠点といった災害時に必要な情報について、県民への周知を図ります。
- ⑦ 高潮被害発生時の浸水想定区域図を作成し、沿岸地域のハザードマップ(※58)の作成を支援します。

※58 ハザードマップ:火山噴火や洪水、土砂災害、津波等の自然災害に対して、被害が予想される区域及び避難地・避難経路等が記載されている地図。

■図表-134 防災道の駅(道の駅「うきは」)







資料:福岡県

3 交通施設の適切な維持管理の推進







安全な交通を確保するため、日常的・定期的な点検により、交通施設の損傷の程度を把握し、適切な維持管理を行います。

今後大量の更新時期を迎える交通インフラについて、個別施設計画等に基づき、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きます。

(1)交通施設の安全性向上

- ① 道路、港湾、鉄道施設や鉄道、バス車両の日常点検、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、安全な利用を確保します。
- ② 市町村道路施設の継続的なメンテナンスサイクル確保に向けて、市町村職員の技術力向上のため、橋梁の点検・診断及び修繕に関する技術講習会等に取り組みます。
- ③ 道路の陥没事故を未然に防止して、安全安心な道路交通を確保するため、県管理道路の路面下空洞調査を行い、陥没危険度の高い空洞の速やかな補修を実施します。
- ④ ボランティアや地域住民による主体的な道路の美化・清掃活動を支援します。

■図表-135 道路の点検



資料:福岡県

■図表-136 鉄道の点検



資料:九州旅客鉄道(株)

■図表-137 路面下空洞調査



資料:福岡県

■図表-138 道路美化・清掃活動の事例



資料:福岡県

(2) 交通施設の老朽化対策の推進

- ① 道路の各個別施設計画に基づき、計画立案・点検・判定・維持管理対策といったメンテナンスサイクルを実施しながら、道路施設の予防的な補修及び計画的な対策を実施します。
- ② PCB(※59)を含有する橋梁塗装について、計画的な塗装の塗り替えを行っていきます。
- ③ 「港湾施設個別施設計画」に基づき、計画立案・点検・判定評価・維持管理対策といったメンテナンスサイクルを実施しながら、計画的に港湾施設の維持・補修を実施します。
- ④ 鉄道、バスの交通施設や車両等の老朽化に対応するため、計画的な補修・更新等を実施します。
- ⑤ 「警察施設(交通安全施設)個別施設計画」に基づき、信号機や道路標識等の交通安全施設の計画的な更新、総数管理等の老朽化対策を実施します。
- ⑥ 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について、老朽化した装置を 順次更新するとともに既存の軽油を燃料としたディーゼルエンジン発電式よりも安価な充電式 のリチウムイオン電池式装置による更新を推進します。
- ※59 PCB (ポリ塩化ビフェニル):人の健康及び生活環境に係る被害を生じさせるおそれがある物質で、自然界では分解しにくく、大気や水を媒体として広範囲に拡散移動し、土壌や底質等に長期間残留する性質を持つ

■図表-139 橋梁の架換え (主要地方道直方芦屋線)



資料:福岡県

■図表-140 港湾施設の維持・補修



資料:福岡県

■図表-141 信号機電源付加装置の更新







資料:福岡県警察本部

4 安全で安心して暮らすための交通安全対策、飲酒運転撲滅対策の推進













県、市町村、警察、関係機関等の連携を強化し、「交通ルールの厳守」と「交通モラル・マナーの向上」を両輪とした交通安全県民運動を推進するとともに、「福岡県飲酒運転撲滅運動の推進に関する条例」に基づき、飲酒運転撲滅に向けた取組を着実に推進します。

(1)交通安全対策の推進

- ① 交通事故の被害者になりやすい子どもや高齢者の安全な通行を確保するため、交通量が多く 交通事故の危険性が高い通学路等の歩道整備を進めます。(再掲)
- ② 安全で円滑な交通を確保するため、交通事故発生件数が多く危険な箇所を優先しながら、交 差点の改良や信号機、道路標識等の交通安全施設の整備を推進します。(再掲)
- ③ 生活道路における人優先の安全で安心な通行空間を確保するため、ゾーン30プラスの整備を 推進します。(再掲)
- ④ 幼児から高齢者まで、段階的、体系的な交通安全教育を推進します。
- ⑤ 県、市町村、警察、関係機関等が連携し、四季の交通安全県民運動等あらゆる機会を通じて、 交通事故防止のための広報啓発活動を推進します。
- ⑥ 交通事故実態を的確に分析し、悪質性・危険性・迷惑性の高い交通違反に重点を置いた交通 指導取締りを推進します。
- ⑦ 歩行者の安全確保に向けて、運転者及び歩行者双方の交通安全意識の高揚を図るための広報 啓発活動等を推進します。
- ⑧ 高齢運転者の交通事故を防止するため、高齢運転者に対し、安全に運転を継続するための交通安全教育や広報啓発活動を推進するとともに、運転免許証の自主返納制度や返納者への支援制度について周知を図ります。
- ⑨ 高齢歩行者の交通事故を防止するため、高齢歩行者に対し、安全な交通行動を促す交通安全 教育や反射材の着用促進等の広報啓発活動を推進します。
- ⑩ 運転免許証返納者の日常生活を維持するため、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等による移動手段の確保や買い物代行、通院時の付き添い等に利用できるサービスの情報提供に努めます。
- ① 自転車利用のルールやマナー、自転車損害賠償保険等の加入促進に関する広報啓発活動や交通安全教育、交通指導取締りを推進します。
- ② 電動キックボード等多様なモビリティの普及に伴う交通事故防止のための広報啓発活動等を推進します。
- ③ 交通安全運動において、事業用自動車の安全運行の確保、車両の安全対策の推進、鉄道の安全確保、海上交通の安全確保等の取組を推進します。
- ⑭ 踏切遮断機、非常押しボタン等の踏切保安施設の整備、技術研修・安全講習の充実、緊急事態を想定した訓練等、鉄道やバスの事故を防止するための安全対策を推進します。

■図表-142 交通安全教室



資料:福岡県

■図表-143 広報啓発活動



資料:福岡県

■図表-144 交通指導取締り



資料:福岡県警察本部

■図表-145 鉄道事故防止のための安全対策

【視認性の良い警報器】



【非常ボタン】



【踏切障害物検知装置】



資料:西日本鉄道(株)

(2) 飲酒運転撲滅対策の推進

- ①「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない、そして見逃さない」という県民の飲酒運転撲 滅意識の定着を図るため、県、市町村、警察、関係機関等が連携し、飲酒運転撲滅の日(毎月 25日) や飲酒運転撲滅週間(8月25日から31日)を中心に交通安全教育、広報啓発活動等を展 開します。
- ② 飲酒運転を見掛けた際の110番通報義務、事業者の責務等についての周知を図るとともに、 飲酒運転撲滅宣言企業・宣言の店の登録の拡大等、「福岡県飲酒運転撲滅運動の推進に関する 条例」に基づく取組を着実に推進します。
- ③ 飲酒運転の実態に即した実効性のある取締りを実施し、飲酒運転を徹底検挙します。
- ④ 飲酒運転周辺者三罪(「車両等提供罪」、「酒類提供罪」及び「同乗罪」)等の摘発に向けた捜 査を徹底します。
- ⑤ 飲酒運転違反者が再び飲酒運転を行わないよう、保健所等における適正飲酒指導や指定医療 機関の受診を促し、飲酒に関する正しい知識の提供やアルコール依存症等の治療への誘導を図 るとともに、飲酒行動是正プログラム及び飲酒運転撲滅啓発プログラムにおいて、飲酒運転の 実態等を踏まえた教育を実施します。

■図表-146 飲酒運転撲滅県民大会



資料:福岡県

■図表-147 飲酒運転撲滅条例チラシ



資料:福岡県