

# 福岡県新広域道路交通計画

令和3年6月

福岡県・北九州市・福岡市



= 目 次 =

第1章	計画の位置づけ.....	1
第2章	広域道路ネットワーク計画 .....	2
第3章	交通・防災拠点計画 .....	6
第4章	ICT交通マネジメント計画.....	11

## 第1章 計画の位置づけ

福岡県の幹線道路網については、中長期的視点から地域構造を強化し、各種地域活性化施策等を支援するため、1993年（H5）に「広域道路整備基本計画」を策定し（その後、1998年（H10）に改定）、その計画をベースとして今日まで、東九州自動車道整備〔福岡県内区間2車線開通（2016年度（H28年度）まで）〕や有明海沿岸道路整備〔三池港IC～大野島IC間開通（2021年（R3）3月まで）〕、福岡高速6号線〔香椎浜JCT～アイランドシティIC（2021年（R3）3月開通）〕等をはじめとした道路網の形成を図ってきたところである。

近年では、福岡空港において慢性的な航空機混雑解消の為の滑走路増設や北九州空港では2018年（H30）、2019年（R1）にそれぞれ国際貨物定期便が新規就航、北九州港における物流インフラを活用したモーダルシフトの推進、九州新幹線（鹿児島ルート）の全線開通など社会情勢の変化に加え、地域経済の活性化を推進するためのスマートインターチェンジの導入など道路環境も著しく変化している状況である。一方、現在の「広域道路整備基本計画」は1998年（H10）以降約20年以上に渡り改定されていない。

このことに加え重要物流道路制度の創設を契機として中長期的な観点から「新広域道路交通計画」を策定することとした。なお、現在猛威を振るっている新型コロナウイルスの影響については不透明であり今後の見通しが見えないことから考慮していない。

新広域道路交通計画の策定においては、関連する道路管理者等で構成する福岡県幹線道路協議会において審議し、経済、交通、物流、観光等の様々な分野の学識経験者や関係機関・団体等の意見を踏まえるとともに、都道府県間や地方ブロック間の調整を行いながらとりまとめを行うものとした。施策の推進にあたっては、PDCA（Plan-Do-Check-Action）サイクルにより、施策の実効性を高める好循環の構築を図るものとする。

なお、新広域道路交通計画策定の対象地域は福岡県全域とし、2021年度（R3年度）を計画初年度として概ね20～30年を対象とする中長期的な視点で検討を行い、必要に応じて見直しを行うものとした。



■ PDCA イメージ図

## 第2章 広域道路ネットワーク計画

福岡県新広域道路交通ビジョン（以下「ビジョン」という。）の「広域道路ネットワーク」に関する基本方針に基づき、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広域道路ネットワーク計画を策定する。

### 交通ビジョンにおける「広域道路ネットワークの基本方針」

#### 階層的ネットワークの連携強化

平常時・災害時問わず道路ネットワーク機能を十分に発揮できるよう高規格幹線道路から日常生活道路まで階層的に整備を行い、道路網の連携強化を図る。

#### ① 交通拠点ネットワークを形成する道路

県内外との交流拠点の機能を十分に発揮させ、交通機能を最大限に活かせるよう、陸、海、空の交通拠点を有機的に連絡するネットワークの形成を図る。

#### ② 地域間ネットワークを形成する道路

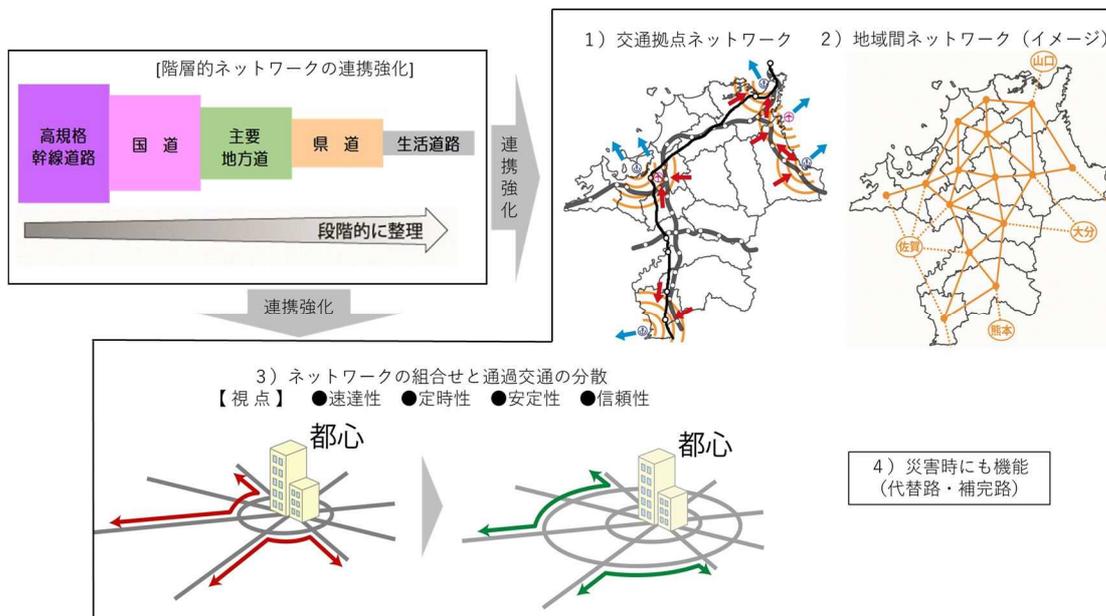
地域間の交流や地域の活性化を支援して、まちづくりとの整合を図りながら、地域の発展につながるネットワークの形成を図る。

#### ③ ネットワークの組合せと通過交通を分散する道路

速達性、定時性、安定性や信頼性など多様化する利用者の要求に対応するとともに、都心部に集中する通過交通の分散を図るネットワークの形成を図る。

#### ④ 災害時にも機能する道路網（代替路・補完路）

大規模な自然災害時にも、人流・物流の確保といった道路機能を十分に発揮させるため、代替路や補完路による多重性を有するネットワークの形成を図る。



▲広域道路ネットワーク基本方針のイメージ図

## 広域道路（基幹道路）

### ■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、もしくはこ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する道路。また、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。

- ①ブロック都市圏<sup>※1</sup>間を連絡する道路
- ②ブロック都市圏内の拠点連絡<sup>※2</sup>や中心都市<sup>※3</sup>を環状に連絡する道路
- ③上記道路と重要な空港・港湾<sup>※4</sup>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 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
- ※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

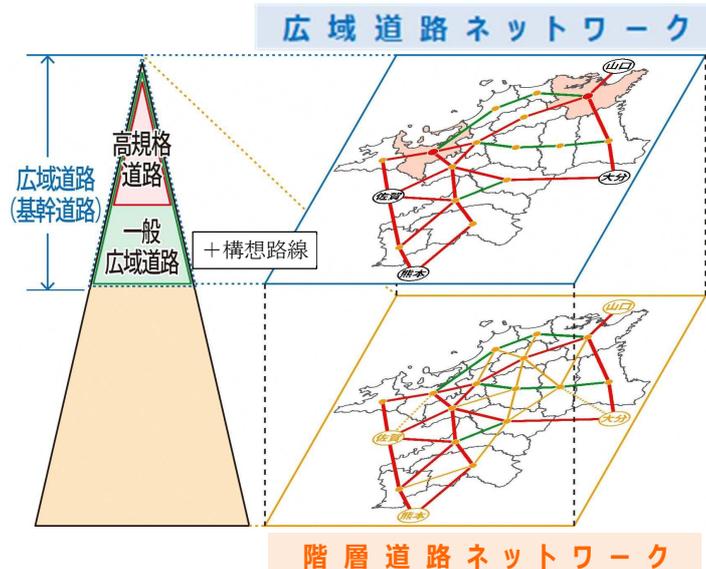
広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。

- ①広域交通の拠点となる都市<sup>※1</sup>を効率的かつ効果的に連絡する道路
- ②高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等<sup>※2</sup>を連絡する道路

- ※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 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



▲ 広域道路ネットワークと階層道路ネットワークの関係性イメージ

## ■広域道路ネットワーク路線一覧表（都道府県・政令市を記載）

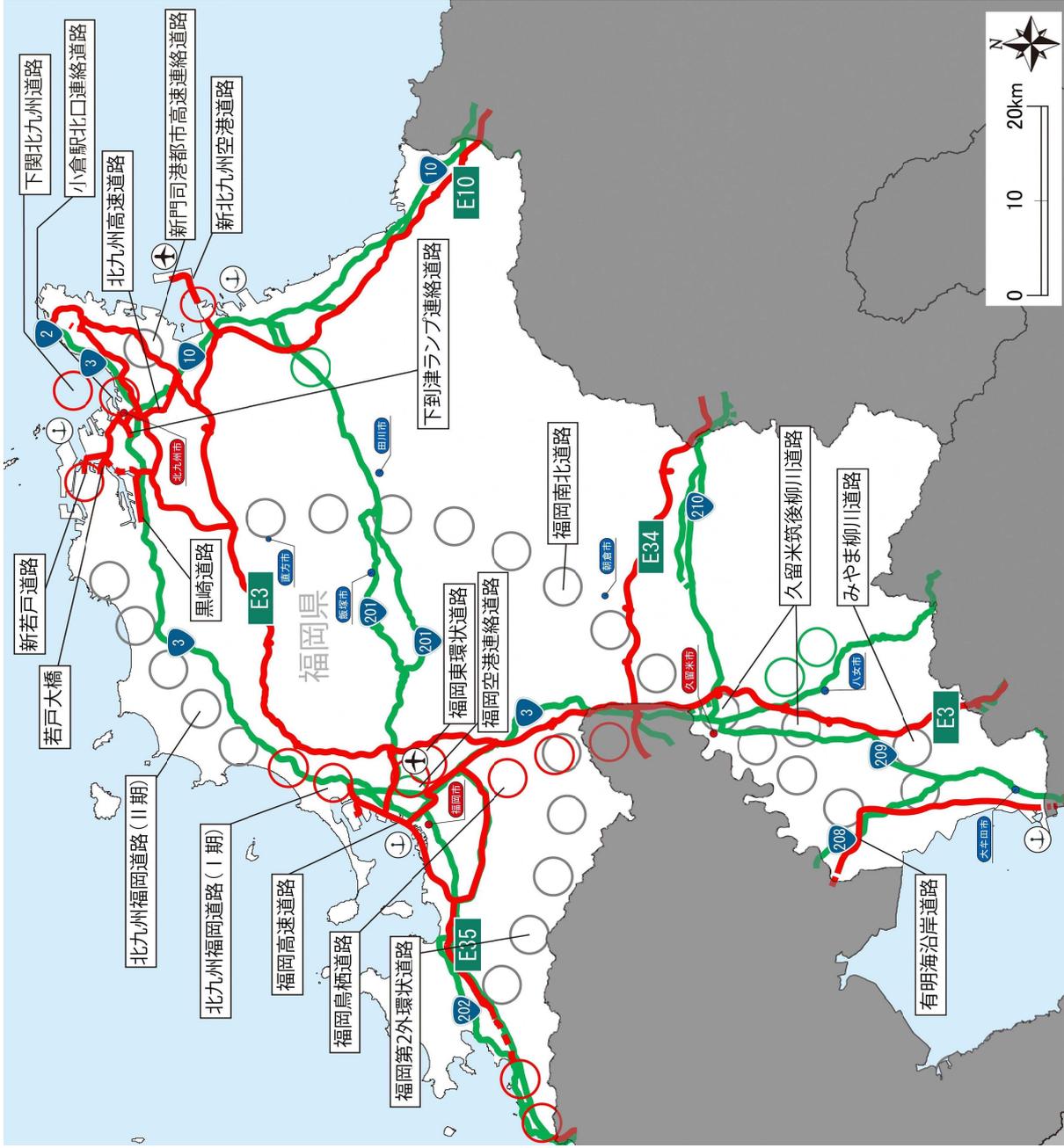
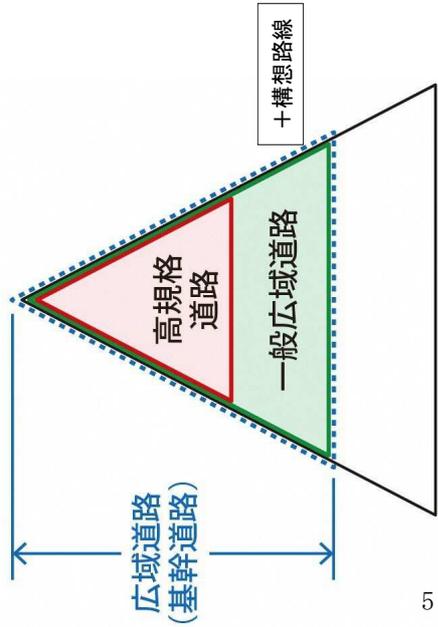
既存の高規格幹線道路に加え、下記の路線を広域道路ネットワークとする。

都道府県 政令市名	路線名	分類	起点	終点
福岡県	有明海沿岸道路	高規格	福岡県大牟田市	福岡県大川市
福岡県、北九州市	新北九州空港道路	高規格	福岡県北九州市	福岡県京都郡苅田町
福岡市	福岡高速道路	高規格	福岡県福岡市	福岡県福岡市
福岡市	福岡空港連絡道路	高規格	福岡県福岡市	福岡県福岡市
北九州市	北九州高速道路	高規格	福岡県北九州市	福岡県北九州市
北九州市	下到津ランプ連絡道路	高規格	福岡県北九州市	福岡県北九州市
北九州市	黒崎道路	高規格	福岡県北九州市	福岡県北九州市
北九州市	若戸大橋	高規格	福岡県北九州市	福岡県北九州市
北九州市	新若戸道路	高規格	福岡県北九州市	福岡県北九州市
北九州市	小倉駅北口連絡道路	高規格	福岡県北九州市	福岡県北九州市
福岡県、福岡市	北九州福岡道路（Ⅰ期）	高規格	福岡県古賀市	福岡県福岡市
福岡県、福岡市	福岡東環状道路	高規格	福岡県糟屋郡粕屋町	福岡県福岡市
福岡県	福岡鳥栖道路	高規格	福岡県春日市	福岡県筑紫野市
北九州市	下関北九州道路	高規格	福岡県北九州市	福岡県北九州市
北九州市	国道2号	一般広域	福岡県北九州市	福岡県北九州市
福岡県、北九州市、福岡市	国道3号	一般広域	福岡県北九州市	福岡県八女市
福岡県、北九州市	国道10号	一般広域	福岡県北九州市	福岡県築上郡上毛町
福岡県、福岡市	国道201号	一般広域	福岡県福岡市	福岡県京都郡苅田町
福岡県、福岡市	国道202号	一般広域	福岡県福岡市	福岡県糸島市
福岡県	国道208号	一般広域	福岡県大牟田市	福岡県大川市
福岡県	国道209号	一般広域	福岡県大牟田市	福岡県久留米市
福岡県	国道210号	一般広域	福岡県久留米市	福岡県うきは市
北九州市	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
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
福岡県、北九州市	福岡南北道路	構想路線	福岡県北九州市	福岡県久留米市等
福岡県	みやま柳川道路	構想路線	福岡県みやま市	福岡県柳川市
福岡県	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
福岡県	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

※高規格道路について、高規格幹線道路は表記していない

※起点・終点については、県内の起点・終点を記載

■ 広域道路ネットワーク計画図



高規格道路	供用中	● 中枢中核都市
一般広域道路	事業中	● 主要な都市
	調査中	⊕ 空港
構想路線	供用中	⊕ 港湾
	事業中	○ 調査中
	調査中	○ 調査中

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。

## 第3章 交通・防災拠点計画

### 第1節 交通拠点における機能の強化

ビジョンの「交通・防災拠点」に関する方針に基づき、交通拠点における機能強化を図る。

#### <交通拠点の機能強化の方針>

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、鉄道やバス、タクシーなどの乗り換えアクセスが容易となる交通結節点の整備を促進する。

その際、旅客施設や建築物等のバリアフリーやユニバーサルデザインへの配慮等、交通結節点の改善による乗り継ぎの円滑化を図るとともに、歩車分離や自転車通行空間の設置といった道路交通環境の整備などにより、安全・安心で快適な歩行空間を創出することにも配慮する。

#### 1. バスを中心とした交通結節点に関する参考事例

##### バスを中心とした交通結節点の類型



- バスタプロジェクトの推進方策等について検討を行うにあたり、既存の交通結節点の事例を整理。
- 事例を整理する際には、モーダルコネクト検討会とりまとめ「モーダルコネクトの強化バスを中心とした道路施策」(H28.3)における分類を参照。



資料：国土交通省 第1回 バスタプロジェクト推進検討会（2020(R2) . 9. 7）  
資料2バスを中心とした交通結節点に関する参考事例

<交通拠点の強化事例：マルチモードバスタ（鉄道×バス）>

点在するバス停を集約し、鉄道駅と一体となった集約型公共交通ターミナル：バスタ新宿（東京都渋谷区）

事例概要

■ 国道20号の跨線橋の架替えに伴い、道路事業として施設を整備



バスタ新宿（日本最大のバスターミナル）

平成28年4月4日（月）オープン

代々木方面

■ 駅周辺19箇所に点在していた高速バス停を集約し、バスタ新宿には100社以上のバス会社が乗り入れ



出典：モダリティコネクタ検討会資料（国土交通省）

事例のポイント

立体道路制度の活用による鉄道駅一体型ターミナルの整備

- 国道に隣接する鉄道の線路上空にターミナルを整備し、階層別に鉄道、タクシー、高速バスを集約
- 道路法に基づく「立体道路区域」や「道路一体建物」等の仕組みを活用し、民間の建築物と一体となった立体的な道路施設として整備



4

<取組事例：マルチモードバスタ>

2. バスタプロジェクトの取組状況

国道15号・品川駅西口駅前広場

①マルチモードバスタ

所在地	整備	運営	バス	集約	高速	路線	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
26.0万人	公共	検討中	バス専用	集約	検討中	検討中	●	●	●	●	●

「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」：国道15号・品川駅西口駅前広場（東京都港区）

◆次世代型交通ターミナル◆

- 最先端のモビリティ（自動運転等）の乗降場を集約した次世代モビリティターミナルを配置



◆シンボリックなセンターコア◆

- 利用者動線の変交部には連携の拠点となるセンターコアを配置
- 交通結節の各空間を結びシンボリックな空間を形成



◆開発計画と連携した複合（交通・防災）ターミナル◆

- 民間の開発計画と連携し、交通と防災を融合させた複合ターミナルを配置
- タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の乗り換えを可能に



◆人々が集う賑わい広場◆

- センターコアの南側には、人々が集い、憩う賑わい広場空間を配置
- 有事の際には、防災拠点としても活用



出典：国道15号・品川駅西口駅前広場事業計画（概要）（東京国道事務所）

資料：国土交通省 第1回 バスタプロジェクト推進検討会（2020(R2).9.7）  
資料2 バスタを中心とした交通結節点に関する参考事例

<交通拠点の参考事例・取組事例（高速バス乗継拠点（基山PA））>

九州自動車道基山PAに高速バス乗り継ぎ拠点を整備し、高速バスネットワークを再編。高速バスの利便性向上と時間短縮が可能となった。

- (1) 実施主体：国、NEXCO、基山町、バス協会
- (2) 実施期間：【ネットワーク再編】2007年（H19）7月～
- (3) 実施場所：基山PA（佐賀県三養基郡基山町）
- (4) 実施内容：
  - ① 高速バスネットワークの再編（基山PAで乗り継ぎが可能に）
  - ② バス停の整備（情報板、通路の照明・塗装、バス停誘導などソフト・ハード両面での整備）

取組前：福岡(天神)にて乗換 現在：基山PAにて乗換

移動時間の短縮

高速基山バス停での乗継利用のイメージ<sup>15</sup>

バス停間の連絡通路は基山町が整備

上下線間の乗継経路と案内設備<sup>16</sup>

運行情報を表示するデジタルサイネージ(下り線バス停)<sup>17</sup>

資料：国土交通省 交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン（附属編） 抜粋

<取組事例：スマートバス停【自動販売機やタッチディスプレイと一体型のバス停】（民間）>

①福岡県北九州市での実証実験

自動販売機能および32V型液晶タッチディスプレイを搭載した「スマートバス停」の実証実験を、福岡県北九州市で実施。

地元銘菓の自動販売機能、記念写真の撮影機能のほか、タッチディスプレイには、時刻表や路線図のほか、地元のおすすめスポットやグルメ情報などを表示。

- (1) 実証実験期間：2020年（R2）6月26日～1年間
- (2) 設置物：「スマートバス停」試作機
- (3) 設置場所：砂津バスセンター



<実証実験の体制>

社名	役割
シャープマーケティングジャパン株式会社	「スマートバス停」試作機の開発、設置および保守メンテナンス
西鉄バス北九州株式会社	路線バスの運行
西鉄エム・テック株式会社	バス停運営および保守
株式会社スピナ	「くろがね堅パン」の製造
株式会社YE DIGITAL	デジタル表示システムの開発

資料：国土交通省 第1回 バスタプロジェクト推進検討会（2020（R2）.9.7）  
資料2バスを中心とした交通結節点に関する参考事例

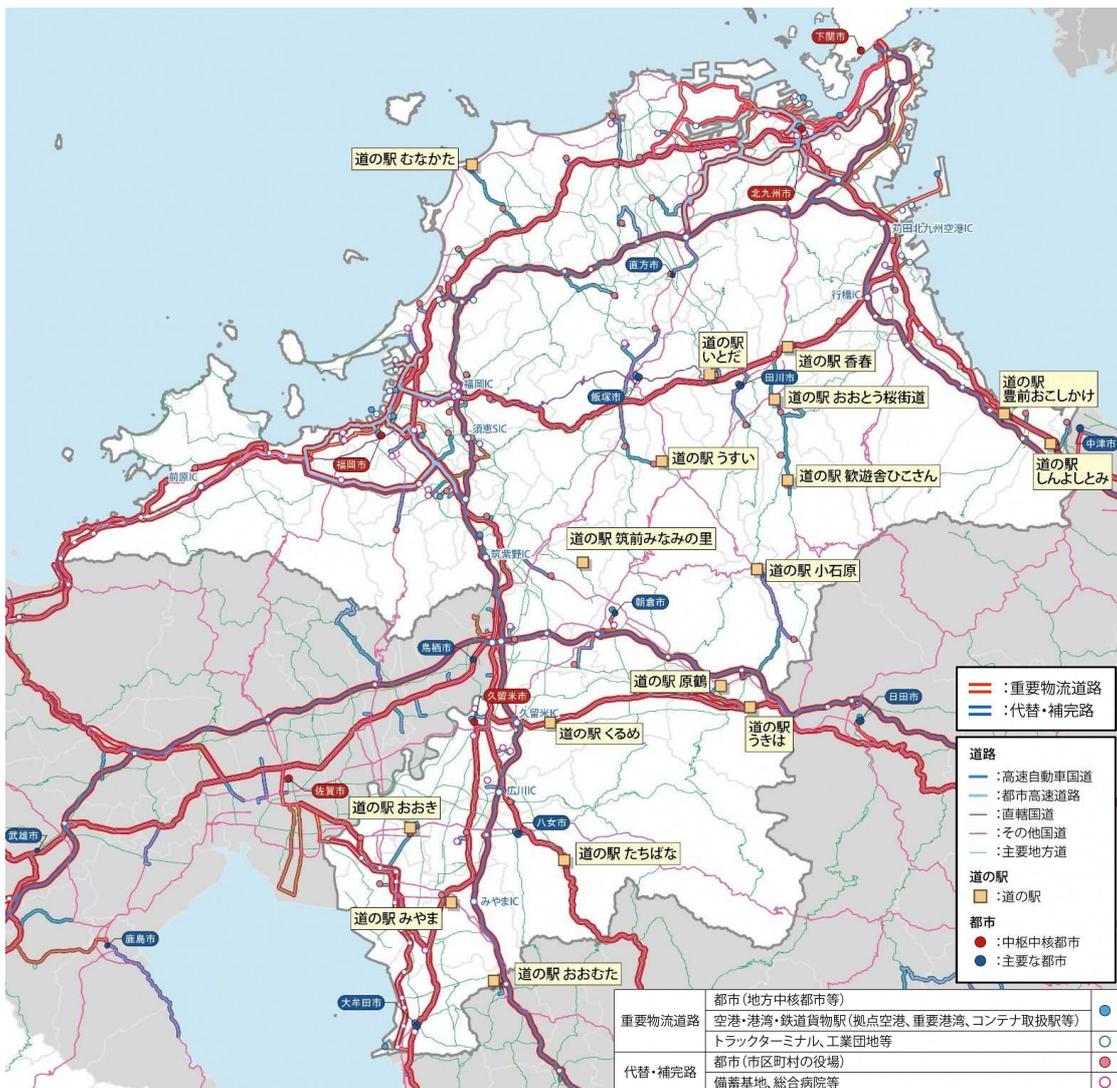
## 第2節 道の駅など既存施設の防災機能の強化

ビジョンの「交通・防災拠点」に関する方針に基づき、道の駅や都市部の交通拠点など既存施設について、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化を図る。

### <道の駅など既存施設の防災機能の強化の方針>

道の駅は、基本機能である休憩機能、情報発信機能、地域連携機能以外に観光拠点、地元コミュニティ空間等の多様な施設機能を有しており、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を図り、防災拠点として最大限活用する。

そこで地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供するため、重要物流道路や代替・補完路との関係性を踏まえ、防災拠点化、市町村との役割分担、防災設備・防災機能の付加等を推進し、地域の復旧・復興の拠点として広域的な防災機能を担う上で必要なハード・ソフト対策を強化した「広域的な防災機能を担う道の駅」の整備を進める。



■ 道の駅位置図 (2021年(R3).4月時点)

## <道の駅の活用事例>

- ・ 停電復旧のための工事車両の受け入れ
- ・ 自衛隊の災害支援部隊駐留拠点
- ・ 災害物資提供の場所
- ・ SNS を活用した情報提供

【道の駅が行った災害時支援】

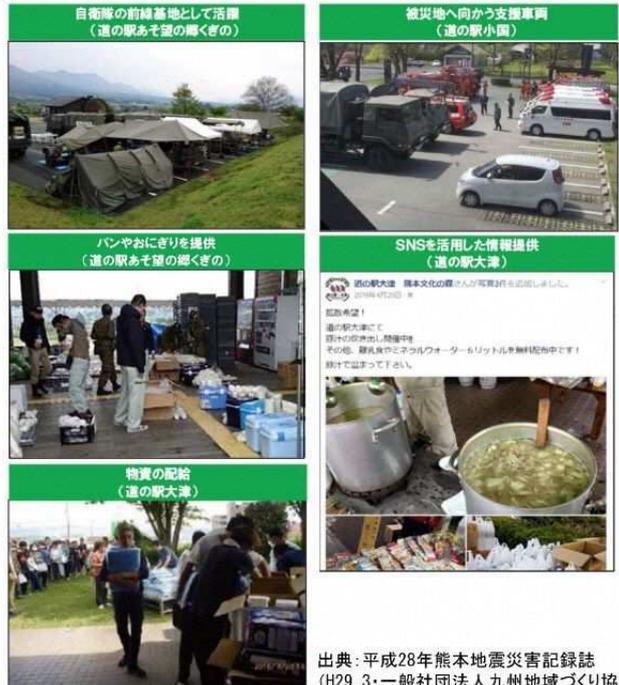


■ 停電復旧のための工事車両を道の駅で受け入れ



■ 自衛隊の災害支援部隊駐留拠点として活用

## <防災拠点としての道の駅の利用状況>



出典：平成28年熊本地震災害記録誌 (H29. 3・一般社団法人九州地域づくり協会)

資料：国土交通省 九州地方新広域道路交通ビジョン（案）中間とりまとめ概要（2018（H30）. 12. 25）

## <道の駅 第3ステージ事例>

### 「道の駅」第3ステージへ

～ 創設から四半世紀、2020年からの新たなチャレンジ ～

#### I 新たなコンセプト

第1ステージ（1993年～）  
『通過する道路利用者のサービス提供の場』

第2ステージ（2013年～）  
『道の駅自体が目的地』

1160駅に展開      全国法人の始動

第3ステージ（2020～2025年）

『地方創生・観光を加速する拠点』へ  
+  
ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献

各「道の駅」における自由な発想と地元の熱意の下で、観光や防災など更なる地方創生に向けた取り組みを、官民の力を合わせて加速します。更に、「道の駅」同士や民間企業、道路関係団体等との繋がりを面的に広げることによって、元気に稼ぐ地域経営の拠点として力を高めるとともに、新たな魅力を持つ地域づくりに貢献します。

**新たな「道の駅」ネットワーク**

**第3ステージの概要**

1. 「道の駅」を世界ブランドへ  
インバウンド観光への対応強化  
高速交通の機能強化

2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に  
広域的な機能強化  
地域防災の機能強化

3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに  
子育て支援の強化  
高齢者・子育て世代の強化

#### II 「2025年」に目指す3つの姿

- 1. 「道の駅」を世界ブランドへ**
  - 海外へのプロモーションやプロジェクト展開を国が推進し、「道の駅」は世界ブランドに。多くの外国人が新たなインバウンド観光拠点となった「道の駅」を目指し日本へ。
- 2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に**
  - 広域的な防災機能を担うため、国等の支援を受けてハード・ソフト対策を強化した「防災道の駅」を新たに導入。地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供。
  - 各「道の駅」でも、地域の防災計画に基づいて、BCPの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施。
  - これら「道の駅」の活動情報は、災害時に国、自治体、連絡会等でいち早く共有。関係機関の支援も受けながら、道の駅が地域の復興・復興の拠点として貢献。
- 3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに**
  - 「道の駅」を舞台に、地域の課題解決や民間とタイアップした「地域活性化プロジェクト」が、ボランティアを含めた様々な団体との協働や、全国連絡会等が橋渡しを行いながら、全国各地で盛んに実施。

資料：国土交通省「道の駅」第3ステージ推進委員会 第1回資料2（国土交通省 2020（R2）. 2. 14）

10

## 第4章 ICT交通マネジメント計画

### 第1節 交通マネジメントの強化

ビジョンの「ICT交通マネジメント」に関する方針に基づき、ICT等の革新的な技術を活用した交通マネジメントの強化を図り、「福岡県渋滞対策協議会」や「福岡モビリティマネジメント推進連絡会」など既存の会議を活用しながら検討を行う。

#### <交通マネジメントの強化の方針>

生産性向上に資するICTは今後も劇的に進歩し、幅広い分野において技術革新が進展すると考えられ、防災対策や公共施設において進歩するICTを活用するなど、技術革新を我々の暮らしや社会の向上に役立て国土形成に柔軟に取り込み、ICTの社会実装の推進と、そ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が求められている。

そこで、情報通信ネットワークの強靱化や災害情報を共有するシステムの整備を促進し、ICT・AI等の革新的な技術を活用することにより、地域住民や道路利用者への情報共有や情報リテラシーの向上を図ることで安全性向上に取り組む。併せて、ETC2.0と民間保有データとの相互利用や他の交通モードのデータとの組合せから、交通安全性の向上や効率的な移動の促進といった地域モビリティサービスなどの強化を図る。

都市部では交通混雑を緩和し、円滑な移動が可能な魅力ある地域を創造するため、ICT・AI等の革新的な技術を活用し、面的に交通需要をマネジメントするための検討を進める。

一方、本格的な人口減少と高齢化が進む中山間地域においては、人流・物流を確保するため、自動運転サービスなど、ICT・AI等を活用した新たなモビリティサービスの社会実装について検討する。

また、広域的な道路ネットワークを中心として、平常時や災害時を含めたデータ収集や利活用を強化し、AIを用いた災害予測等の災害情報を共有するシステムの整備の促進を図るとともに、インフラの老朽化に伴う高速道路の大規模更新が予定されている中で、ICTを活用した道路交通情報提供の充実等により、交通規制等による影響の最小化を図る。

## <交通マネジメントの強化事例>

### ●国の取り組み状況 (ETC2.0及びドライブレコーダを活用した訪日外国人への事故対策の実施)

## 2. 取組の全体像

・急増する訪日外国人観光客のレンタカー利用による事故を防止するため、ETC2.0等の急ブレーキデータを活用して事故危険箇所を特定し、ピンポイント事故対策を実施。



## 4. H29年度の取組 大分道における社会実験概要・実験結果

**平成29年度実験概要**

○平成29年12月から韓国語と中国語の簡易情報板の設置やレンタカー貸出時、外国人の立ち寄りの多いサービスエリアでのチラシ配布により注意喚起を実施。

- ◆簡易情報板による注意喚起
  - ・急ブレーキ多発区間に各2基設置
  - ・韓国語・中国語(繁体)とピクトグラムを1秒間隔で交互に標示
- ◆注意喚起チラシの配布(中国語版)

【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】



資料：国土交通省 第09回 地域道路経済戦略研究会 (2018(H30).11.30)

## <自動運転実証実験事例>

### ① 福岡県みやま市役所山川支所を拠点とした自動運転実証実験

福岡県みやま市では、高齢化が進行する中山間地域における人流・物流を確保するため、「みやま市役所山川支所」を拠点とした自動運転サービス実証実験が行われた。

- (1) 実験期間 : 2018年(H30)11月2日(金)～12月21日(金)
- (2) 実験ルート: JA山川支所～みやま市役所山川支所～上伍位軒公民館の片道約6km
- (3) 主な検証項目

#### 【技術面】

- ・ 中山間地域の特徴を活かした走行空間の確保方策
- ・ 運行管理センターの設置

#### 【ビジネスモデル面】

- ・ 将来の運営体制を想定した実験の実施
- ・ 高齢者等の利便性の向上、外出機会の増加
- ・ 農作物(山川みかん等)の輸送実用性
- ・ 児童の通学手段としての実用性
- ・ 事業としての採算性・持続可能性(サービスの実現性)



資料：国土交通省 記者発表資料(2018(H30) .10.31)

### ▲ 「みやま市役所山川支所」を拠点とした自動運転実証実験の概要

## ②福岡県北九州市の自動運転実証実験

福岡県北九州市では、自動運転バスの導入に向けて、車両の速度制御等の確認・調整のための技術実験が、産学官連携で行われた。

(1) 実施主体：先進モビリティ株式会社

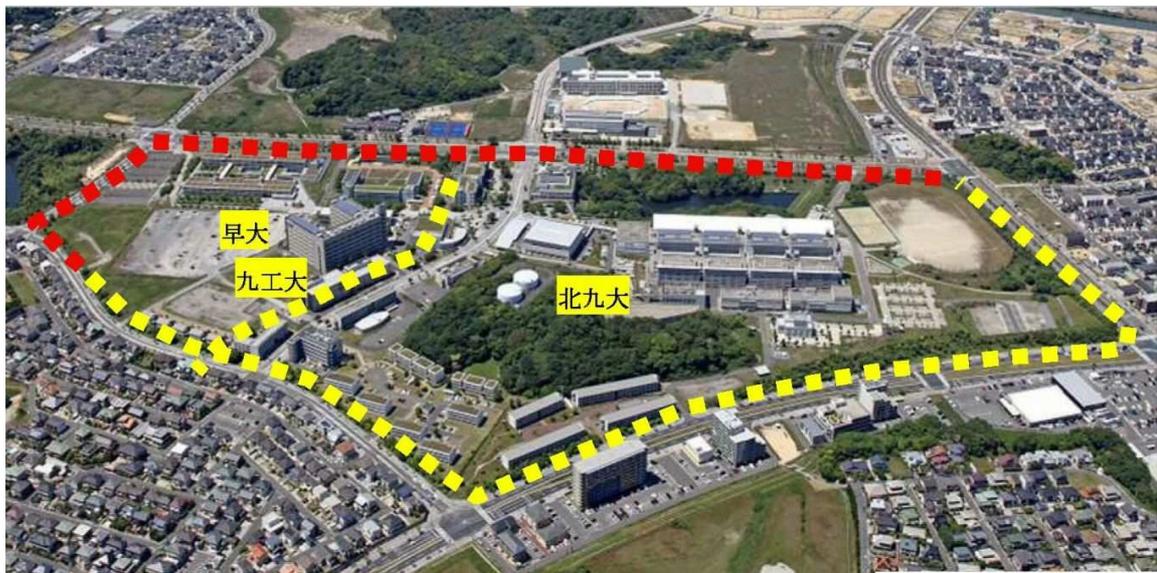
(2) 実施期間：【準備期間】2018年（H30）4月1日（日）～

【実験期間】2018年（H30）4月17日（火）～4月20日（金）

(3) 実施場所：北九州学術研究都市周辺道路

(4) 実施内容：

- ① FAIS（北九州産業学術推進機構）、早稲田大学鎌田研究室が開発した信号情報提供システムを用いた速度制御確認
- ② 愛知製鋼（株）の協力により道路に埋設した磁気マーカー（直径3cm×高2cmの円柱型）による速度40kmでの高速安定性確認及び左折時の制御調整



※磁気マーカー埋設は赤色の区間

資料：北九州市 記者発表資料（2018（H30）.3.28）

### ▲ 自治体・官民・大学による北九州市の自動運転実証実験の概要

### ③ 福岡県北九州市の中型自動運転バスの実証実験

福岡県北九州市では、中型自動運転バスの実証実験（JR 朽網駅～北九州空港間）が行われた。

- (1) 実証期間：2020年（R2）10月22日（月）～11月29日（土）
- (2) 目的内容：自動運転バスの社会実装に向け、必要な技術や事業環境等の整備
- (3) 実施場所：福岡県北九州市、苅田町 朽網駅～北九州空港（延長約10.5km・既設ルート）
- (4) 運行計画：【運行本数】1日6往復（6時台～21時、日により運行時刻は異なる）  
 【乗降場所】3箇所（JR 朽網駅、沿線企業工場前、北九州空港）  
 【乗客】一般モニタ（沿線企業、一般住民等）  
 予約制だが当日空きがあれば予約なしでも乗車可（座席22席）
- (5) 検証内容：
  - ・試験区間全体における安全かつ円滑な走行
  - ・日照、天候、交通量、GPS感度などの走行環境変化への適応性
  - ・信号情報提供システム、危険情報提供システム等各種システムの実用性
  - ・試乗やアンケート等による一般市民の意識調査

#### ○実証実験に用いた中型自動運転バスと装置構成（車両番号は実証地域にて変更）



#### 【使用車両】

- ・車両：エルガミオ（いすゞ自動車）改造
- ・全長：9m、全幅：2.3m、全高：3m
- ・乗車人員：座席22席
- ・最高速度：50km/h



資料：国土交通省・経済産業省 記者発表資料（2020（R2）.7.10）

#### ▲ 2020年（R2） 中型自動運転バスの実証実験の概要

## 【MaaS(Mobility as a Service・マース)】

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済を一括で行うサービス。



## 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会

国土交通省においては、MaaSなどの新たなモビリティサービスの活用により、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、日本版MaaSの将来像や、今後の取組の方向性などを検討するため、標記懇談会を開催しました。

平成31年3月14日開催の第8回懇談会にて、MaaSを含む新たなモビリティサービスの推進のための取組等について中間とりまとめを行ったところです。当該とりまとめに沿って、各種施策を推進しております。

事業者間のデータ連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 連携データの範囲及びルールの整備</li> <li>○ データ形式・API仕様の標準化に向けて</li> <li>○ データ提供・データ利用のルール</li> <li>○ データプラットフォームのあり方について</li> <li>○ サブスクリプション(定額制)・事前確定運賃</li> </ul>	まちづくり・インフラ整備との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 多様なモード間の交通結節点の整備</li> <li>○ 新型輸送サービスに対応した走行空間の整備</li> <li>○ まちづくり計画・交通計画への移動データの活用</li> </ul>
運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ダイナミックプライシング</li> <li>○ ICカードの普及とQRコード決済や生体認証の導入</li> </ul>	新型輸送サービスの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ AIオンデマンド交通</li> <li>○ グリーンスローモビリティ</li> <li>○ 超小型モビリティ</li> <li>○ 自動運転による交通サービス</li> </ul>

資料：国土交通省 日本版 MaaS の推進

<参考事例：福岡県糸島エリアでの「MaaS」の実証実験実施>

①スマートフォン向けサービスを用いた一元的なサービスとして捉える取組「MaaS マース」

福岡県糸島エリアにおいて、スマートフォン向けマルチモーダルモビリティサービス「my route」を実施。本事業は2020年度（R2年度）「日本版MaaS推進・支援事業」に選定されている。

- (1) 実施主体：Yokamachi Mirai Project（よかまちみらいプロジェクト）
- (2) 実施期間：2021年（R3）年2月19日～
- (3) 実施場所：福岡県糸島市及びその近郊
- (4) 提供サービス：
  - ・多様な交通機関を含めた複合的なルート検索・予約・決済
  - ・地域の店舗・観光施設等の情報提供

<参考事例：マルチモーダルモビリティサービス「my route」>

②スマートフォン向けサービスを用いたルート検索・電子乗車券の運用

福岡市・北九州市において、スマートフォン向けマルチモーダルモビリティサービス「my route」（トヨタ・西鉄）を2018年（H30）11月から実証実験を実施。2019年（R1）11月には、新たにJR九州が参画。1年間で約3万件のアプリダウンロードがあり、約8割のユーザーが「満足」と回答。

- (1) 実施主体：トヨタ自動車株式会社、西日本鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社
- (2) 実施期間：福岡市 2018年（H30）年11月～開始  
北九州市及びその周辺地域 2019年（R1）11月～開始
- (3) サービス内容：①マルチモーダルルート検索、②予約・決済、③店舗、イベント情報の検索



- ① マルチモーダルルート検索
  - 福岡市およびその周辺地域の公共交通（バス・鉄道・地下鉄・タクシーなど）、自動車（レンタカー・自家用車など）、自転車、徒歩など、様々な移動手段を組み合わせ、移動ルートの選択肢を提示。また、ルート検索において西鉄の路線バスのリアルタイムの位置情報や駐車場の満空状況も表示。
- ② 予約・決済
  - タクシーの予約・決済、西鉄バスのデジタルフリー乗車券の購入が可能。移動手段の予約から利用までを1つのアプリの中でシームレスなサービスとして提供。
- ③ 店舗・イベント情報の検索
  - 福岡の街ならではのイベントや店舗・スポット情報を提供。外出のきっかけ作りや目的地付近での回遊性を向上。

出典：トヨタ自動車、西日本鉄道  
（公表資料を一部修正）

<参考事例：オンデマンド交通の導入>

①福岡市における「のりーと」の導入

実施主体：ネクストモビリティ株式会社（西日本鉄道株式会社、三菱商事株式会社が共同出資）

実施期間：アイランドシティ地区 2019（H31）年4月25日～

実施主体：西日本鉄道株式会社

実施期間：壱岐南地区 2020（R2）年6月1日～

②嘉麻市におけるデマンド運行型バスの導入

実施主体：嘉麻市

実施期間：嘉穂地区、碓井地区、稲築地区、山田地区 2020（R2）年4月1日～

※嘉穂地区のみ2020（R2）年1月～実証運行を実施

③宮若市における予約制乗合タクシー（AI デマンドタクシー）の導入

実施主体：宮若市

実施期間：笠松地域、清水地域 2021（R3）年1月25日～

④糸島市におけるオンデマンドバスの導入

実施主体：昭和自動車株式会社

実施期間：曾根運行エリア 2021（R3）年3月1日～2021（R3）年9月30日（実証運行）

※2021（R3）年10月1日以降は実証運行の結果を踏まえて本格運行予定

⑤宗像市における「のりーと」の導入

実施主体：宗像市

実施期間：日の里地区 2021（R3）年3月1日～

<実施例> AI 活用型オンデマンドバス「のりーと」

- 【利用方法】
- 1.専用アプリ“のりーと”をインストール
  - 2.氏名(ひらがな)・電話番号・メールアドレスを入力し、会員登録  
(任意で交通系 IC カード nimoca やクレジットカードの情報を登録)
  - 3.乗車地・目的地を設定し、配車予約
  - 4.アプリから指定されたミーティングポイントにてバスの配車を待つ
  - 5.乗車時に運転士と予約番号の確認をし、運賃支払
  - 6.目的地付近のミーティングポイントにて下車



西日本鉄道株式会社 News Release (2021(R3).3.5)