

V 主要事業の概要

第1「こうつう」

(企 画 交 通 課)

第4 こうつう

1 総合交通政策の推進（福岡県交通ビジョン2012）

（1） 交通ビジョンとは

平成23年度（平成24年3月）に県のマスタープランである「福岡県総合計画（以下「総合計画」）」とそれを交通部門から支える個別計画として、「福岡県交通ビジョン2012（以下「交通ビジョン」という。）」を策定しています。

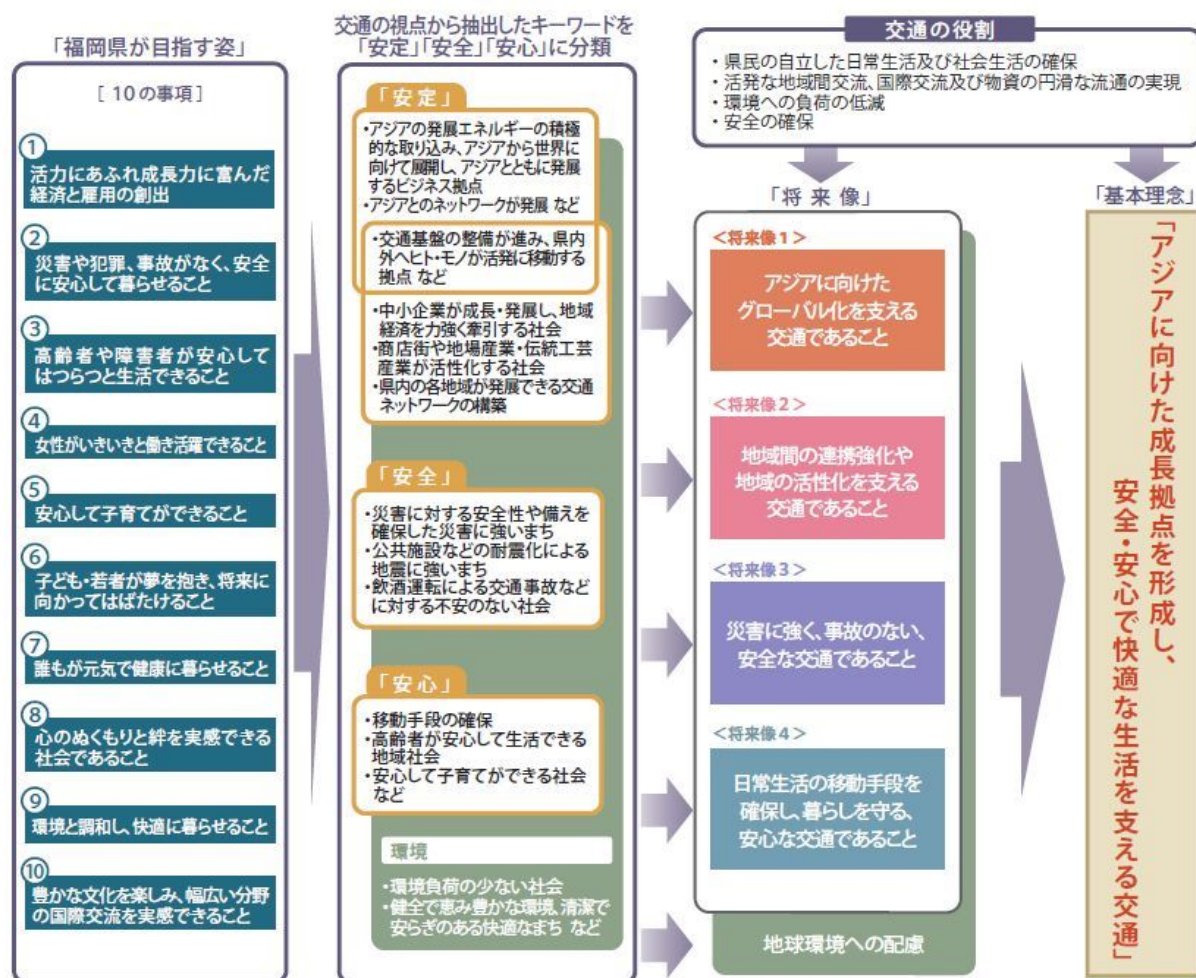
県民生活の「安定」「安全」「安心」を向上させるためには、「総合計画」の基本的な考え方を踏まえ、交通関係者（県民、交通事業者、行政）が同じ方向に向かって交通施策を進めることで、道路交通、鉄道交通、海上交通及び航空交通が連携を図り、快適な交通環境を構築することが必要です。

「交通ビジョン」は、まさしく、交通関係者が協働して快適な交通環境を構築するための交通施策の方向性を示すものです。

（2） 将来像と基本理念

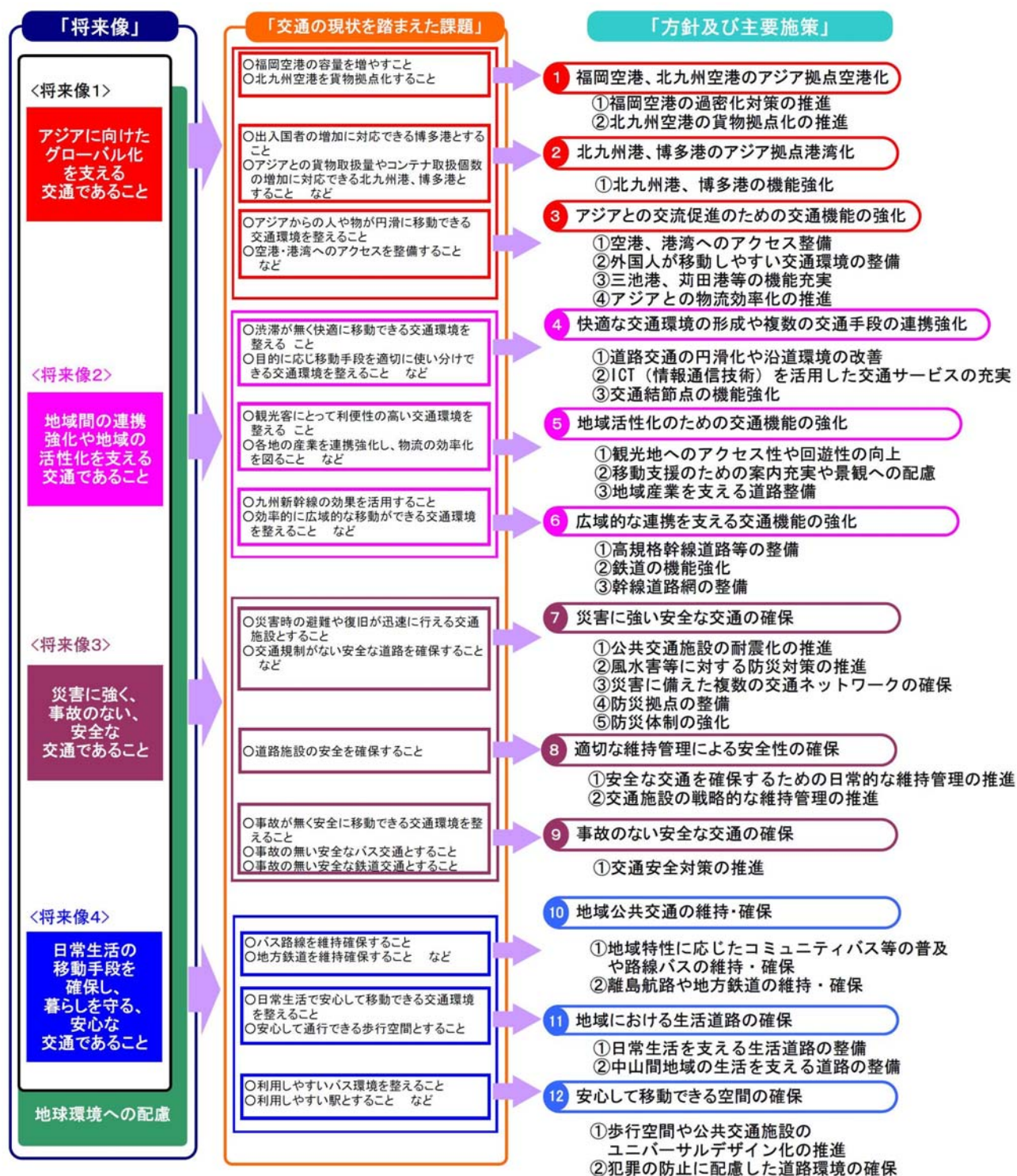
「総合計画」に示されている「福岡県が目指す姿」及び交通の役割を踏まえ、「交通ビジョン」における「将来像」と「基本理念」を以下のとおりとします。

なお、「将来像」全てにおいて「地球環境への配慮」を行うこととします。



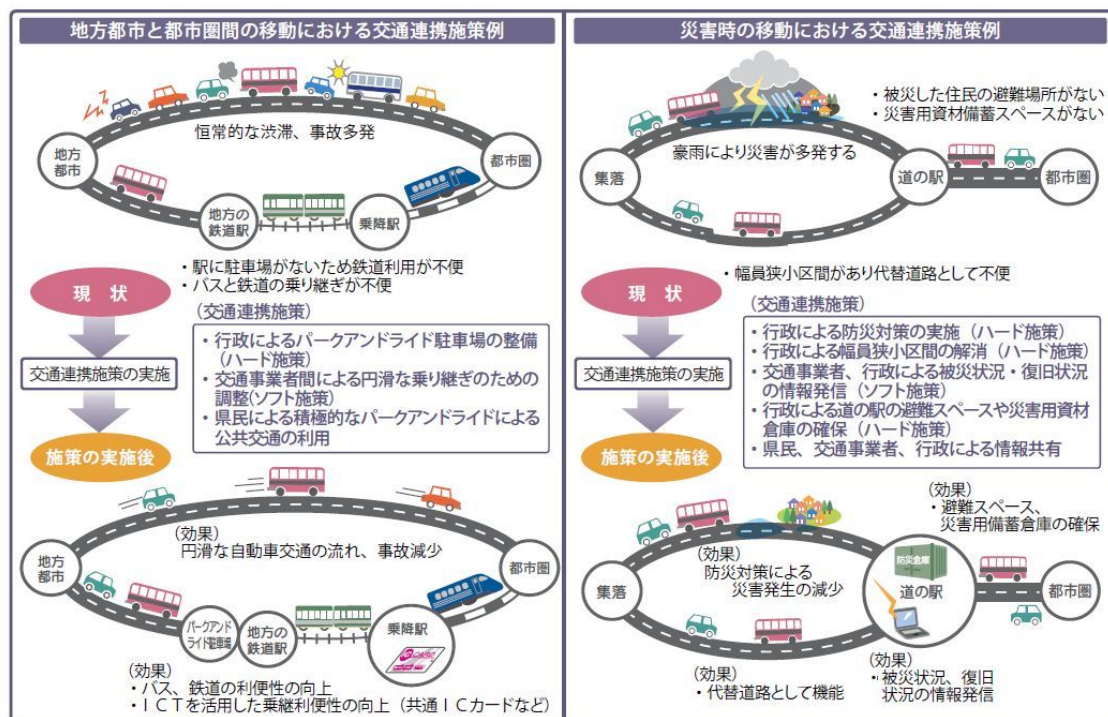
(3) 方針と主要施策

「将来像」を念頭において、交通の「課題」を整理し、交通の「課題」から12の「方針」と3の「主要施策」を導いています。



(4) 交通ビジョンの推進

「交通ビジョン」推進のため、交通関係者が連携を図り、ハード・ソフトを組み合わせた施策を実施します。



また、「交通ビジョン」推進のために、「交通連携施策検討協議会」(学識経験者、県民、交通事業者、行政などで構成)を設置し、この協議会において、地域の需要に応じて交通関係者が連携する施策を提案・検討し、交通関係者が協働して施策を推進します。

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ります。



(5) 計画期間

計画期間は、今日の経済・社会の変化の大きさと速さを考慮し、10年程度先の社会を見据えつつ、実効性のある計画期間として5年間(平成24年度～平成28年度)とします。

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	...
交通ビジョン										

計画期間 (H24～H28)

検証 (H27～H28)

(10年程度先の社会を見据える)

次期交通ビジョンの計画期間 (H29～H33)

2 福岡県の公共交通

福岡県はＪＲ九州や西日本鉄道などの鉄道網が整備され、九州各地や本州方面を結ぶ高速バスとともに交通ネットワークを形成しています。しかしながら、利用者数の減少により存続の厳しい路線もあり、福岡県では関係機関とともに各種の協議会を設置して、こうした公共交通機関の利用を促進するとともに、利便性の高い交通ネットワークの整備の促進を図っています。

【 協議会 】

(1) 九州地域鉄道整備促進協議会

九州地域鉄道整備促進協議会は、旧国鉄から民営化したＪＲ九州を、行政として支援するために九州八県で設立しました。現在は鉄道の利便性向上や、安全運行などの実現に向け、ＪＲ九州等への要望活動、先進事例の調査・研修などを行っています。

(2) 福岡県地域交通体系整備促進協議会

福岡県地域交通体系整備促進協議会は、福岡県と県内自治体や民間団体が一体となって交通体系整備を促進する目的で設置されたもので、県内各地の交通に関する要望事項を取りまとめて交通事業者へ働きかけをおこなうほか、交通体系整備に関する調査の実施や、市町村の事務担当者向けの研修会の開催などを行っています。

(3) その他の協議会

九州運輸局が設置する福岡都市圏交通対策協議会や北九州都市圏交通体系整備推進協議会、タクシー特定地域協議会等に参画し、公共交通の利用促進やその他の交通に関する諸課題に対応しています。

本県の交通網



3 九州新幹線鹿児島ルート

(1) 概要

九州新幹線鹿児島ルートは、博多駅から鹿児島中央駅に至る、全長が約257kmの全国新幹線鉄道整備法に基づく整備新幹線です。

先行して着工した新八代～鹿児島中央間約127kmについては平成16年3月13日に、残る博多～新八代間約130kmについては平成23年3月12日に開通しました。

全線開通により、博多～鹿児島中央間の所要時間（最速）は新幹線整備前の3時間40分から1時間17分となり、2時間23分の時間短縮が図られることとなりました。（次頁参照）

(2) 新幹線の整備

整備新幹線の整備は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が鉄道施設を建設及び保有し、その施設をJRに貸し付け、JRが鉄道事業を運営するいわゆる上下分離方式によって行われています。

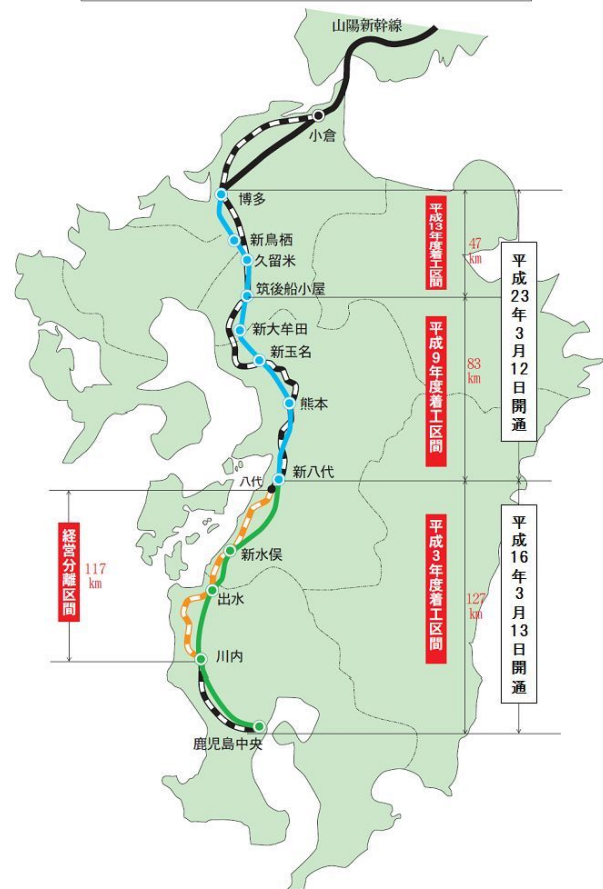
その建設費用は、国と沿線地方公共団体が負担することとなっており、博多～新八代間の総事業費8,920億円のうち、福岡県の負担額（駅設置市分を含む）は1,251億円となっています。

(3) 整備効果

九州新幹線鹿児島ルートの全線開通は、様々な効果をもたらしています。

- ① 通勤・通学圏の拡大によるライフスタイルの変化
- ② パークアンドライドの推進
- ③ 観光客・修学旅行者の増加
- ④ 集客エリア・観光ルートの広域化
- ⑤ 物産品販売額等の増加
- ⑥ 商圏の変化
- ⑦ 福岡県南地域の振興 等

九州新幹線鹿児島ルート概要図



九州新幹線鹿児島ルートの経緯

昭和47年6月	福岡市～鹿児島市間 基本計画決定
昭和48年11月	福岡市～鹿児島市間 整備計画決定・建設の指示
昭和50年3月	山陽新幹線岡山～博多間 開業
平成3年8月	八代～西鹿児島間 認可（スーパー特急方式）
平成10年3月	船小屋～新八代間 認可（スーパー特急方式）
平成13年4月	博多～船小屋間 認可（鹿児島ルート全線フル規格）
平成16年3月	新八代～鹿児島中央間 開業
平成23年3月	博多～新八代間 開業

★ ☆ 九州新幹線鹿児島ルートデータ ☆ ★

1 博多～鹿児島中央間の所要時間（最速）

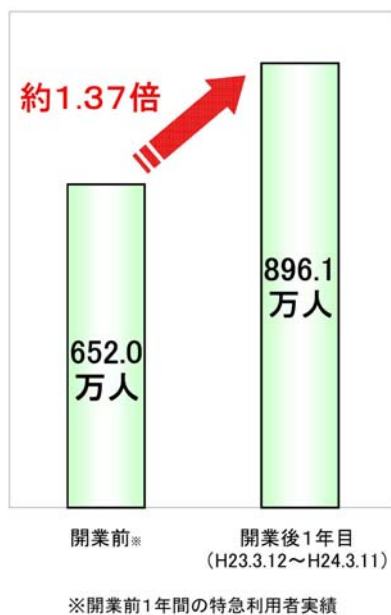
- ・ 新幹線整備前
- ・ 新八代～鹿児島中央間部分開業後
- ・ 博多～鹿児島中央間全線開業後

3 時間 4 0 分	
2 時間 1 2 分	1 時間 2 8 分短縮
1 時間 1 7 分	5 5 分短縮

2 博多～鹿児島中央間の最高速度

2 6 0 km/h

3 博多～熊本間の利用者数（ＪＲ九州発表）



新800系

N700系



4 新幹線エクスセルパス（通勤・通学定期券）の利用者数

- ・ H25.4末時点
3, 3 5 8 人 （全区間）

4 那珂川水上バス

福岡都心を流れる二級河川那珂川は、商業店舗の集積する天神地区と交通の重要拠点である JR 博多駅周辺地区の間を流れ博多湾へ注ぐ都市河川です。このような地理的な利点を生かして、交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減、河川的生活空間としての利用や観光の創出等といった観点から那珂川水上バスの運航が平成23年3月から始まりました。

この水上バス運行の実現にあたっては、官民が連携した「那珂川水上交通連絡協議会」において、治水上の問題や運航安全上の課題の整理を行うとともに、都市部の新たな魅力創出の観点から水辺空間の活用などの検討を行っています。

航路は、市街地の中心にある天神中央公園に設置された船着場から、ベイサイドや能古島を結ぶコースに加えて、中洲や博多湾を遊覧する夜間の周遊コースを運航しています。

今後も、多くの方に那珂川水上バスを知っていただけるように、県の広報等を活用して支援を続けてまいりますとともに、那珂川水上バスが川に恵まれた都市・福岡の新たな観光資源として、多くの方々に親しまれるようになることが望まれます。



天神中央公園 ～
ベイサイドプレイス博多 コース



天神中央公園～能古島 コース



那珂川水上バス 航路図