

基本方向 将来の発展を支える基盤をつくる

- 生活と産業の発展を支える社会基盤の整備

30 生活と産業の発展を支える社会基盤の整備

(1) 福岡空港・北九州空港の機能強化、鉄道ネットワークの強化



1 現状と課題

- ・ 空港は、観光、ビジネス、物流、国際交流等、経済・社会活動の活性化に極めて大きな役割を果たしており、今後も増大し、多様化する航空需要に幅広く応え、成長するアジアの活力を取り込み、本県のみならず九州全体の発展につなげていくため、福岡空港と北九州空港の機能強化を進めていく必要があります。
- ・ 福岡空港については、九州・西日本地域の発展を支える拠点空港であり、またアジアのゲートウェイとして重要な役割を果たしていますが、朝夕の航空機発着のピーク時には混雑や遅延等が常態化しており、抜本的な空港能力の向上が急務となっています。
- ・ 北九州空港については、九州で唯一、貨物定期便が就航し、国際貨物取扱量も3年連続で過去最高を記録しています。一方で、貨物拠点空港として更に発展していく上で、現在の2,500メートル滑走路では、その長さの不足により大型貨物機の長距離運航ができないという課題を抱えています。そのため、国により滑走路を3,000メートルに延長する計画が検討されており、その事業採択に向けて貨物定期便の誘致や貨物取扱量の増加に取り組む必要があります。
- ・ 両空港が抱える課題を克服し、それぞれの特徴を活かして、役割分担と相互補完をしていくことが重要です。
- ・ 鉄道は、通勤・通学をはじめとする県民生活を支えるだけでなく、本県と九州各県との交流・連携を高め、九州の一体的発展・浮揚を図る基幹的な交通機関です。



福岡空港



北九州空港

2 施策の方向

(1) 概要

- ・ 福岡空港は、アジアの拠点空港として発展することを目指し、路線ネットワークを更に拡充する上で不可欠な発着枠を確保するため、滑走路増設事業を着実に推進し、早期完成を目指します。
- ・ 北九州空港は、貨物拠点空港として発展することを目指し、北米・欧州への大型貨物機の長距離運航が可能となるよう、滑走路延長の早期実現に向けて取組を進めます。
- ・ 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、両空港の役割分担と相互補完を進めていきます。
- ・ また、九州の一体的発展を導く鉄道ネットワークの強化を図ります。

(2) 具体的な取組

① 福岡空港の滑走路増設、アクセスの強化

- ・ 福岡空港では、滑走路増設事業を着実に進めるとともに、滑走路処理容量の拡大を踏まえて未就航のアジア、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ます。
- ・ また、自動車でのアクセス強化を図るため、福岡高速3号線（空港線）延伸事業整備を推進します。

② 北九州空港の滑走路延長（3,000メートル化）

- ・ 北九州空港では、滑走路の3,000メートルへの延長を早期に実現するとともに、貨物定期便の誘致や貨物取扱量の増加に引き続き取り組み、貨物拠点空港を目指します。また、福岡空港では対応できない早朝深夜便やLCC路線の誘致を進めます。

③ 鉄道ネットワークの強化

- ・ 鉄道の利便性向上による交流人口の拡大に向け、都市間を結ぶ鉄道ネットワークの強化を図ります。
- ・ 九州新幹線西九州ルートについては、2022（令和4）年秋頃の武雄温泉駅～長崎駅間の開業にあたり、その利用促進に取り組むとともに、東九州新幹線については、関係自治体と連携して整備構想を促進します。



福岡高速3号線（空港線）延伸



鉄道網図

3 数値目標

数値目標	当初値(R2年度)	目標値(R8年度)
北九州空港の利用者数	33 万人	212 万人
北九州空港の航空貨物取扱量	15,362 トン	42,000 トン
鉄道利用者数	1,389 千人/日 (R1年度)	維持

30 生活と産業の発展を支える社会基盤の整備

(2) 道路、港湾の整備

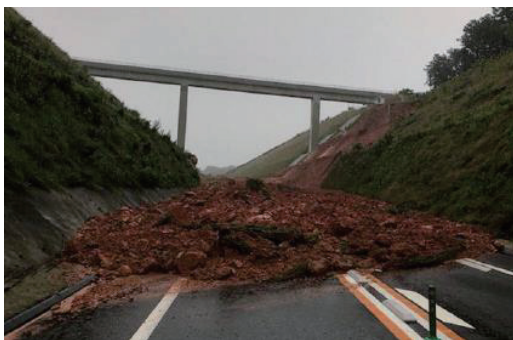


1 現状と課題

- ・ 県内には、「福岡空港」や「北九州空港」のほか、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、優れた交通拠点を有しています。県民の生活と産業の発展を支えるためには、それらインフラ施設を最大限に活用していくことが重要です。
- ・ 空港や港湾等の交通拠点を整備し、機能を更に発揮させるためには、拠点までのアクセス機能の強化や県内各地域を結ぶ幹線道路の整備を推進する必要があります。
- ・ 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を構築するためには、高規格道路におけるミッシングリンク※1の解消や暫定2車線区間の4車線化、リダンダンシー※2の確保、環状機能の強化等を図ることが必要です。
- ・ 都市部においては、慢性的な渋滞が発生している箇所もあり、交通の円滑化を図る必要があります。

※1 未整備箇所により道路の連続性が保たれていない区間。

※2 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する等、予備の手段が用意されていること。



東九州自動車道【暫定2車線区間】



苅田港



三池港

2 施策の方向

(1) 概要

- ・ 交通拠点へのアクセス強化や福岡都市圏、北九州都市圏をはじめとした県内主要都市を結ぶ広域道路ネットワークの整備及び強化を行うことにより、地域活性化の支援や渋滞の解消を図り、平常時・災害時を問わず、人流・物流の確保・活性化を目指します。
- ・ 港湾管理者による北九州港、博多港の機能強化や県営港湾の整備・利用促進を図り、県内外へ人・モノが活発に移動するための拠点づくりを進めます。

(2) 具体的な取組

① 下関北九州道路の実現

- ・ 関門トンネルや関門橋の代替機能の確保、循環型ネットワーク形成による北九州・下関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た調査等を推進します。



下関北九州道路

② 広域ネットワークの整備

- ・福岡都市圏や北九州都市圏とのネットワークを強化し、人流・物流の確保や活性化を図るため、東九州自動車道の4車線化事業等の高規格道路の整備を促進します。
- ・地域間の連携が円滑に図られるよう、地域と地域を結ぶ基幹的な道路網の整備に取り組みます。
- ・交通のアクセス機能の強化を図るため、空港・港湾と県内各地域を結ぶ幹線道路のネットワーク整備やラストワンマイル^{※3}の道路整備を進めます。
- ・平常時・災害時を問わない安定的な道路ネットワークの確保を図るため、緊急輸送道路や重要物流道路において、道路拡幅やバイパス等の整備を推進します。

※3 最終目的地までのわずかな範囲（ワンマイル、程度の範囲）が機能していない状態。

③ 地域の自立促進のための道路網の整備

- ・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、スマートインターチェンジやアクセス道路の整備を推進します。
- ・交通渋滞を緩和し交通の円滑化を図るため、道路拡幅、バイパス、道路と道路や鉄道との交差点の立体化等の整備を進めます。

④ 県営港湾の整備・利用促進

- ・苅田港では、港湾機能の拡充、港の利用促進を図るため、航路の整備、新松山地区の国際・国内物流ターミナルの整備、新松山臨海工業団地の分譲促進と造成等に取り組みます。
- ・三池港では、港湾機能の拡充、港の利用促進を図るため、既存の国際定期航路の充実、新規航路誘致等に取り組みます。
- ・大牟田港、大島港、宇島港、芦屋港、若津港では、地域の実情を踏まえた整備を行います。



主要地方道 筑紫野古賀線（須恵・粕屋2工区）整備状況



三池港 国際コンテナ荷役状況

3 数値目標

数値目標	当初値(R2年度)	目標値(R8年度)
鳥栖朝倉線(味坂 SIC(仮称)工区)の整備	—	完成 (R5年度)
三池港コンテナ取扱個数	18,935 TEU	24,000 TEU

基本方向「将来の発展を支える基盤をつくる」では、生活と産業の発展を支える社会基盤の整備として、福岡空港の滑走路増設、北九州空港の滑走路延長、道路・港湾の整備、といった取組を掲げておりますが、この他にも、

- ・ ワンヘルスの推進
- ・ 産業、地域社会、行政のデジタル化
- ・ 脱炭素化の推進、エネルギー関連産業をはじめとする産業の育成
- ・ 医療提供体制の確保
- ・ 自然との共生、快適な生活環境の形成

等、県政の各分野に広く関わり、生活と産業に密接に関連するこれらの取組も本県の発展のために重要な社会基盤です。

感染症や災害に負けない強靱な社会づくり、地方創生の基本である「誰もが住み慣れたところで働く、長く元気に暮らす、子どもを安心して産み育てる」ことができる地域社会づくりを進めつつ、これらの取組を進めることにより、本県を九州のリーダー県として、さらに成長、発展させていくための基盤をつくってまいります。

