

福岡県道路行政の最近の取り組み

～道路啓開計画の改定と小郡鳥栖南スマートIC～

福岡県 県土整備部 道路維持課
福岡県 県土整備部 道路建設課

1. 福岡県の概要

九州の北部に位置する福岡県は、九州と本州を結ぶ交通の要衝です。海外に目を向けると、福岡－東京間が880kmであるのに対し、福岡－ソウル間540km、福岡－上海890kmと韓国や中国など近隣諸国の主要都市から極めて近い位置にあります。そのため、古くからアジアとの玄関口として重要な役割を担ってきました。

本県は、北九州・福岡の両政令市を含め、29市29町2村で構成され、九州で最も人口が集中した地域です。福岡市及びその周辺地区では商業が、北九州及びその周辺地区では工業が盛んなほか、行政、情報、学術、文化面においても九州の中核管理機能を有する地域となっています。また、玄界灘、響灘、周防灘、有明海とそれぞれ趣を異にする景観を持つ海で三方に囲まれており、筑紫山地、背振山地、耳納山地や国指定天然記念物でカルスト台地の平尾台等の山地及び筑後川、遠賀川をはじめとする河川がもたらす肥沃な平野など、変化に富んだ地形と豊かな自然に恵まれた地域でもあります。

近年、九州で著しく成長している半導体・デジタル産業や自動車産業に加え、国内外から高い需要が見込まれる観光産業においては、道路が果たす役割はますます重要になっています。

そのため、高規格道路から主要幹線道路、地域の生活を支える道路に至るまで、サービスレベルに応じた階層的な道路ネットワークが、常時・非常時を問わず、十分に機能を発揮することが重要となっており、産業拠点、物流拠点、交通拠点へのアクセス強化や、県内主要都市を結ぶ道路の整備・強化を推進しています。

具体的には、下関北九州道路の早期実現や東九州自動車道の4車線化に加え、スマートインターチェンジ（以下「スマートIC」と言う。）やアクセス道路の整備、福岡都市圏や北九州都市圏とのネットワーク強化、主要な幹線道路の4車線化、緊急輸送道路や重要物流道路の整備に取り組んでいます。

今回は、令和7年3月に改訂した「道路啓開計画」と令和6年6月に開通した「小郡鳥栖南スマートIC」をご紹介します。



図 1. 福岡県の主要道路事業箇所

(令和 6 年 9 月末時点)

2. 福岡県道路啓開計画の改定

本県では、東日本大震災を契機として、「大規模災害における福岡県道路対策協議会」（以下「協議会」という。）を組織し、警固断層を震源とする地震を想定し、道路啓開調査、道路啓開作業、防災拠点、啓開ルート、タイムライン、人員・資機材等の体制構築、被害状況の把握等を定めた「福岡県道路啓開計画（初版）」を平成 29 年 3 月に策定しました。

その後、同年に発生した平成 29 年 7 月九州北部豪雨において国と連携して道路啓開を行ったことや、令和 6 年能登半島地震における災害対応から得られた教訓を踏まえ、令和 7 年 3 月に計画を改定しました。

以下に改定の主なポイントを説明します。

① 地震に加え、水災害など幅広い自然災害を対象

我が国は世界の大規模地震の約 2 割が発生する地震多発国であり、どの地域においても大規模地震が発生する可能性があります。また、近年、気候変動に伴い、水災害が激甚化・頻発化しており、平成 29 年 7 月九州北部豪雨と同様、水災害で道路が閉塞し、道路啓開を必要とする事態が想定されます。

さらに、降雪・積雪については、減少傾向がみられるものの、短期間で記録的な降雪となるリスクがあります。これらを踏まえ、特定の自然災害を対象とせず、地震や水災害等の幅広い自然災害に柔軟に対応できる計画としました。

② 斜面崩壊の可能性が高いなど、道路が閉塞するリスクの高い箇所を可能な限り避けた啓開ルートの設定

令和6年能登半島地震では、災害応急対策活動を根幹から支えるべき高規格道路が大規模な斜面崩壊や地すべりなどで被災し、道路啓開作業に困難が伴ったため、啓開ルートの設定にあたっては、各道路の現状を把握し、道路が閉塞するリスクの高い箇所を可能な限り避けることとしました。

また、幅広い自然災害を対象としたことに伴い、発災前に基幹ルート、発災後に被災地内ルートを選定する仕組みを計画に盛り込みました。これにより、あらかじめ設定することができない「被害が甚大な地域」へ到達するルートの確保を可能としています。図2は、啓開ルートの選定のイメージ図です。ここで、基幹ルートとは高速道路や直轄国道及び被害が甚大な地域と防災拠点をつなぐためのルート、被災地内ルートとは基幹ルートから甚大な地域へ到達するルート及び被害が甚大な地域内のルートと定義しています。

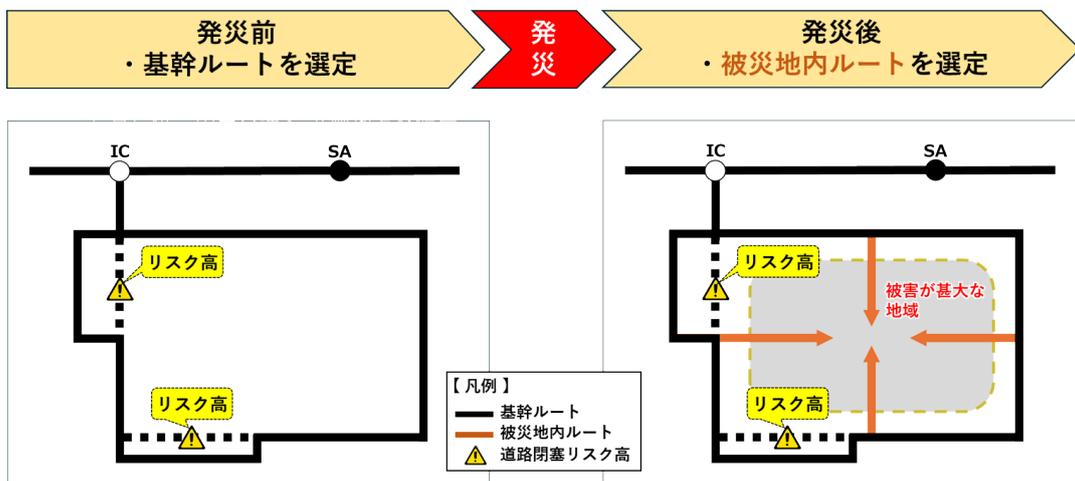


図2. 啓開ルートの選定のイメージ図

③ 自衛隊や電力会社、一般社団法人 日本自動車連盟といった多様な関係機関との連絡体制の構築や訓練の実施

令和6年能登半島地震における災害対応から、円滑かつ迅速な道路啓開を行うためには、自衛隊や電力会社等の関係機関との連携が不可欠であると認識しました。そこで、計画の改定に際し、これまでは道路管理者及び県警察のみで協議会を組織していましたが、以下の多様な関係機関も協議会の構成員とし、連携・協力できる体制を構築しました。

〔防衛省 九州防衛局、陸上自衛隊、海上自衛隊、航空自衛隊、九州電力株式会社、西日本電信電話株式会社 九州支店、株式会社 QTnet、一般社団法人 日本自動車連盟〕

改定した計画において、協議会の連絡体制の構築や、大規模な災害発生時においても協議会の各機関が適切な役割分担の下、緊密に連携・協力して道路啓開を行うことを新たに定めています。

さらに、平時から協議会を通じて、定期的に意見交換や訓練などを行い、現場対応力の向上を図ります。今回改定した計画の実効性をさらに高めるため、今後も、協議会の各機関の連携強化や必要に応じた計画の改定などの取り組みを継続的に実施していくこととしています。

3. 全国初、2県に跨がるスマート IC 整備

九州縦貫自動車道（福岡県～鹿児島県）と九州横断自動車道（長崎県～大分県）が交差する小郡・鳥栖地域では、すでに鳥栖インターチェンジを中心に大規模な産業団地が形成されていますが、旺盛な企業立地の需要に十分に対応できない状況でした。

このため、鳥栖ジャンクションから南に約 3km の場所に、福岡県において 5 番目となるスマート IC である小郡鳥栖南スマート IC を令和 6 年 6 月に設置しました。また、国道 3 号などの両県の幹線道路からスマート IC へ直接アクセスできるよう、2 県をつなぐ 1.6km の新たな県道も佐賀県と協働で整備しました。

この整備により、産業団地などの整備が促進されて新たな企業の受け入れ環境が整い、既存の産業団地は高速道路へのアクセス時間短縮による物流の効率化が図られており、利用台数はすでに 1 日あたり約 5 千 5 百台にのぼっています。

スマート IC や県道整備の実現には、福岡県、小郡市と佐賀県、鳥栖市及び NEXCO 西日本の 5 者の密接な連携が不可欠でした。多くの地権者からの用地取得や 7 つに及ぶ橋などの大規模な構造物工事が必要であったにもかかわらず、事業化からわずか 5 年 10 ヶ月で全てを供用できたのは、5 者（福岡県、小郡市、佐賀県、鳥栖市、NEXCO 西日本）が一体となった取り組みの大きな成果のひとつです。このスマート IC の誕生によって、物流の効率化や周辺地域の開発、企業誘致など、シームレスな地域の発展につながることを期待されます。



図 3. 事業箇所図



写真 1. 完成状況写真

本県では、令和 6 年 9 月に、久留米南スマート IC（仮称）が新規事業箇所、新宮スマート IC（仮称）が準備段階調査箇所に決定されています。今回の小郡鳥栖南スマート IC の取り組み事例を参考に、新たなスマート IC 整備を推進していきます。

4. おわりに

福岡県は、経済成長が著しいアジアに最も近いという地理的特性を活かしたインバウンド観光や半導体・デジタル産業や自動車産業を中心とした企業活動による経済活動が活発であり、今後の九州、ひいては日本経済の活性化を牽引するポテンシャルを有しています。

そのポテンシャルを最大限活かすため、ソフト面、ハード面の両面から、災害に強く、仮に災害が発生しても復元力が大きい県土づくりの実現に貢献してまいります。