

平成 29 年 10 月 12 日
建築都市局

木屋瀬周辺における新幹線新駅設置想定図





福岡県北東部 地方拠点都市地域 基本計画

響・周防灘をのぞむ
新たな技術・文化交流都市圏の形成

福岡県北東部地方拠点都市地域整備推進協議会



地域としてふさわしい「職・住・遊・学」の備わった新しい総合的な生活空間を創造するため、次に掲げる3つの基本的な方向に基づき整備を進める。

① 新時代に対応した産業拠点づくり

北九州市や直方市、行橋市、苅田町等に集積している既存産業の高度化・多様化を図るとともに宮田町や苅田町における自動車産業の展開に応じた新たな産業の立地促進、地場産業の新分野への参入やマルチメディア産業など次世代産業の積極的な導入に努める。

また、海上空港として建設着工された新北九州空港を生かした、臨海・臨空産業の誘致・育成を推進するとともに、北九州市が輸入促進地域（FAZ）に指定されたことに伴い、東アジアへの近接性を生かした新たな国際流通拠点の形成を図る。

さらに、これらの産業の展開を支援する役割等を担う学術研究機能の集積を推進し、新時代に対応する「職・学」複合型の産業拠点づくりを目指す。

② いきがい創生の定住拠点づくり

産業拠点の形成などによる人口定住の受け皿として、遠賀川流域から京築地域にかけて広がる自然や歴史的・文化的資産、北九州市を中心とする都市機能の集積等を生かし、都市と自然が共生する快適な「住・遊」連携型の地域づくりを推進する。

都市部においては、都市機能の一層の整備促進を図り、土地区画整理事業や市街地再開発事業等による整備とともに、それらと一体となった居住機能の充実を進め、併せて都市部ならではの文化・スポーツ拠点を形成する。

農山漁村部においては、収益性の高い農林水産業の展開、魅力ある農山漁村づくり等をめざし、生産・生活基盤の整備を進めつつ、海岸や山林等の自然環境や地域の歴史的・文化的資産に調和した特色あるまちづくりを進め、併せてそれらを生かした新たな文化・レクリエーション拠点を形成する。

③ 東九州軸活性化を推進する交流拠点づくり

本州や東アジアに対する玄関口、東九州軸と西九州軸が交わる結節点という地理特性を生かし、東九州軸の活性化を推進する拠点として本地域内外との産業・文化等の交流を促進するため、周防灘に新北九州空港の建設を促進し、関連交通網の整備を図るとともに、東九州軸の骨格となる東九州自動車道の早期整備を促進するほか、東九州新幹線の整備計画を早期に策定するなど広域交通ネットワークの形成を推進する。

また、JR筑豊本線の電化の促進を図り、（仮称）山陽新幹線筑豊新駅の設置についても検討を進める。

さらに、港湾整備等の基盤整備を進めるとともに、これら陸・海・空のネットワークを活かした国際的な広域交流拠点を形成する。

(3) 地方拠点都市地域整備の進め方

本地域の整備に当たっては、まず、都市機能を集積し地域の骨格を形成する都市軸として、地域的、歴史的つながりから、北九州市を中心として東部地区、西部地区の2方向に向かう、「豊前都市軸」と「筑前都市軸」を設定する。

豊前都市軸においては、行橋市を中心都市として位置づけ、駅周辺の連続立体交差事業や土地区画整理事業等により、地域の商業核としての機能集積を図り、豊前市をサブコアとして自然に恵まれた特性



首都東京まで4時間46分で結んでいる。現在、西九州方面の整備は徐々に進みつつあるが、東九州方面への新幹線は、基本計画路線のままであり、東九州新幹線鉄道の整備計画の早期策定が期待されている。

JR在来線に関しては、門司港駅を起点としてほぼ一般国道3号に沿って本地域を東西に走る鹿児島本線、小倉駅を起点としてほぼ一般国道10号に沿って東九州方面へ伸びる日豊本線及び若松駅を起点として折尾駅で鹿児島本線と交差結節し遠賀川や一般国道200号に沿って南下する筑豊本線の主要3本線のほか、日豊本線城野駅で分岐しほぼ一般国道322号に沿って田川・日田方面に至る日田彦山線が整備されている。しかし、筑豊本線については、電化事業が着手されたばかりであり、日豊本線については、西九州に至る鹿児島本線に比べ複線化等の整備が全体としては遅れており、高速・利便性に向けた整備が課題である。

また、日豊本線行橋駅から豊津町、犀川町、田川市、小竹町を經由して筑豊本線直方駅に至る第三セクターの平成筑豊鉄道・田川線～伊田線（旧JR線）があり、当鉄道と主要3本線により連携強化を図れば環状鉄道としての利用も可能である。

さらに、市街地内の鉄道等に関しては、小倉都心と小倉南区の住宅地を結ぶ第三セクターの北九州高速鉄道・都市モノレール小倉線、私鉄として黒崎副都心から折尾市街地に至る西日本鉄道・北九州線と直方市街地に至る筑豊電気鉄道・筑豊電鉄線が整備されている。

② 整備方針

本地域は、広域交流をさらに促進するため、空港・港湾や高速道路等の幹線道路などの広域交通網と連携した、新幹線、JR在来線などの高速化・時間距離短縮のための整備が重要であり、生活路線としての民間の軌道系などとも連携した利便性向上のための広域的な軌道系交通ネットワークの形成をさらに図る必要がある。

新幹線については、東九州地域全体の産業・経済の発展と生活文化の向上を図るために、高速交通網の根幹である東九州新幹線鉄道の整備が必要不可欠であり、北九州市を起点（分岐点）とする整備計画の早期策定と、早期着工及び整備の促進を図る。また、西部地区の中心都市の直方市及び隣自治体の利便性向上や活性化を図るため、山陽新幹線と筑豊本線（植木駅）とが交差する植木地区に新幹線新駅の建設実現に向け、検討を進める。

JR在来線については、本地域内及び福岡都市圏との結び付きを強めるため、筑豊本線の電化事業の推進で、小倉都心部へのアクセス強化を図るとともに、同様に本地域内及び東九州方面、取り分け中津・大分市との結び付きを強めるため、列車の増発、駅の増設、高速化、複線化等を促進し日豊本線の利便性向上に努める。また、鹿児島本線の小倉駅の改築、水巻駅と遠賀川駅及び小竹駅の橋上駅舎化及び駅周辺の整備を進める。

乗継ぎなどの利便性向上のため、都市モノレール小倉線については、JR小倉駅の改築に併せて駅まで延伸・乗入れを図るとともに、筑豊電鉄線については、筑豊直方駅からJR直方駅までの延伸実現に向けての取組みを進める。

新規路線については、新北九州空港への軌道系アクセスについて、北九州市において将来の需要動向を見ながら、その可能性の研究を行う。また、鹿児島本線（折尾地区）から拠点地区である北九州学術・研究都市及び山鹿・青葉台西スポーツサイエンスの両地区を經由して芦屋町に至る軌道系アクセスの整備を検討するとともに、若松区及びその周辺の地域振興や道路混雑の緩和などを図るため、

交通施策の事業内容

■総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）における交通施策の内容

分類	交通施策	★ 重点 施策	施策の内容
意識 I 市全域	1 モビリティマネジメントの実施	★	地域・企業・学校・高齢者等を対象に「モビリティマネジメント」を実施し、徒歩・自転車・公共交通への自発的な行動の変容を促します。
	2 公共交通利用者に対する利用特典制度の普及		公共交通利用者に対する利用特典制度を更に充実し普及させることにより、公共交通の利用促進を図ります。
	3 レンタサイクル・カーシェアリングの普及		コミュニティサイクルの利用環境向上により利用促進を図ると共に、セカンドカーの代替としてのカーシェアリングの普及を図ります。
	4 エコドライブの推進、低公害車の普及		地球環境に優しいエコドライブの推進や低燃費・低公害車の積極的な導入を図ります。
	5 サイクル&ライド、パーク&ライドなどの促進		公共交通利用者に対し、駅周辺等に整備されているサイクル&ライド駐車場やパーク&ライド駐車場の利用を促します。
	6 相乗り通勤の普及・促進		市街地臨海部や郊外部の工場等集積地区で、モビリティマネジメントと合わせて、相乗り通勤の促進を図ります。
公共交通 II 公共交通拠点	7 交通結節機能の強化	★	乗り継ぎや利用者の多い主要な鉄道駅やバス停において、待ち合い環境や乗り継ぎ環境を改善し、交通結節機能を強化します。
	8 公共交通施設の案内情報の充実		主要な交通拠点において、公共交通利用に関する案内情報を充実させ利便性を向上させます。
	9 駅前広場の整備		主要な鉄道駅において、駅前広場の整備を行い、交通拠点としての結節機能を高めます。
	10 おでかけ交通と地交通機関との結節機能向上		おでかけ交通と路線バスの結節性を向上させることにより、乗り継ぎの利便性を高め、利用促進を図ります。
	11 ICカード乗車券の相互利用の推進		公共交通利用者の利便性向上のため、ICカード乗車券の共通化に向けて更なる検討を行います。
	12 バリアフリー化の推進	★	様々な障害のある方や高齢者などの公共交通の利用しづらさを減らすため、鉄道駅・バス停留所・車両などのバリアフリー化を進めます。
	13 交通事業者間の連携強化による公共交通サービスの向上		交通事業者が更に連携を強化して、異なる交通機関相互の有機的な交通ネットワークの構築や乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
	14 幹線バス路線の高機能化	★	幹線バスの定時性・運送性確保と利用促進を図るため、BRTの導入を視野に入れたバス路線の見直し検討や、バス専用バスレーンの整備を進めます。
	15 筑豊電気鉄道の高機能化	★	筑豊電気鉄道の利用促進のため、六生駅へのEV設備やLRT型低床式車両への更新により高機能化等を推進します。
	16 おでかけ交通への支援強化	★	おでかけ交通への支援強化を図るとともに、地域の生活利便性の維持向上のため、持続可能な公共交通のあり方を検討します。
公共交通 III 公共交通軸	17 通勤時の乗合い送迎バスの導入促進		市街地臨海部や郊外部の工場等集積地区で、モビリティマネジメントと合わせて通勤時の乗合い送迎バスの導入を促進します。
	18 新規鉄道路線の検討		新規鉄道路線の必要性などについて、今後の社会状況等を注視しながら検討します。
	19 次世代都市交通システムの検討		環境首都にふさわしい交通システムとして、次世代型の都市交通システムの導入について検討します。
	20 広域的な交流の活性化に向けた取り組みの促進		公共交通を活用して東九州軸との結びつきを強めるなど、広域的な交流の活性化を図るための取り組みを促進します。
道路交通 IV 道路交通軸	21 都市計画道路の整備・都市計画道路網の見直し		真に必要な都市計画道路網の計画・整備を進め、未着手の路線については、変更・廃止について検討していきます。
	22 鉄道連続立体交差化		JR折尾駅周辺の利便性向上のため駅舎を高架化することで、交通結節機能の強化、交通渋滞の解消、まらの一体化を図ります。
	23 都市高速道路の有効活用		大型車の都市高速道路への誘導や一般道路からの利用転換を促進し、一般道路の混雑緩和や環境負荷の軽減を図ります。
	24 タクシー利用環境の改善		タクシー乗り場や夜間タクシー専用車線の設置などを検討し、タクシーの利用環境を改善します。
	25 取り締まりの強化		違法駐車等の取り締まりを強化することで、路線バスや自動車の走行の円滑化を図ります。
	26 タクシー寄待ち・荷捌きスペースの有効活用		タクシーバイ、荷捌きバイ、バスバイなどの相互利用による有効活用を検討します。
	27 自転車専用レーンの導入		自転車専用レーンを導入することにより、歩行者と自転車利用者の通行空間を分離し、利便性・快適性・安全性を向上させます。
	28 徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善	★	環境に優しい移動手段である徒歩や自転車の利用を促進するため、安全で快適な歩行空間の創出と自転車利用環境の向上を図ります。
	29 道路緑化の推進		道路の持つ環境機能を発揮するために、道路空間の緑化を推進し、環境負荷の軽減や潤いある道路空間の形成を図ります。
	30 新規道路の整備		「下関北九州道路」の早期実現を目指し、必要な調査・検討や国への働きかけを行っていきます。