

基本理念

福岡・北九州両都市圏における安全・円滑な都市高速道路ネットワークを運営することにより、都市圏内外の人と物の交流を促進し、経済の発展、環境の改善及び生活の向上に貢献します。

○人と物の交流促進

- ・ 移動圏の拡大

○経済の発展

- ・ 市街地の拡大

○環境の改善

- ・ CO2排出の抑制

○生活の向上

- ・ 交通安全の確保
- ・ 災害時の代替路
- ・ 身近な都市高速

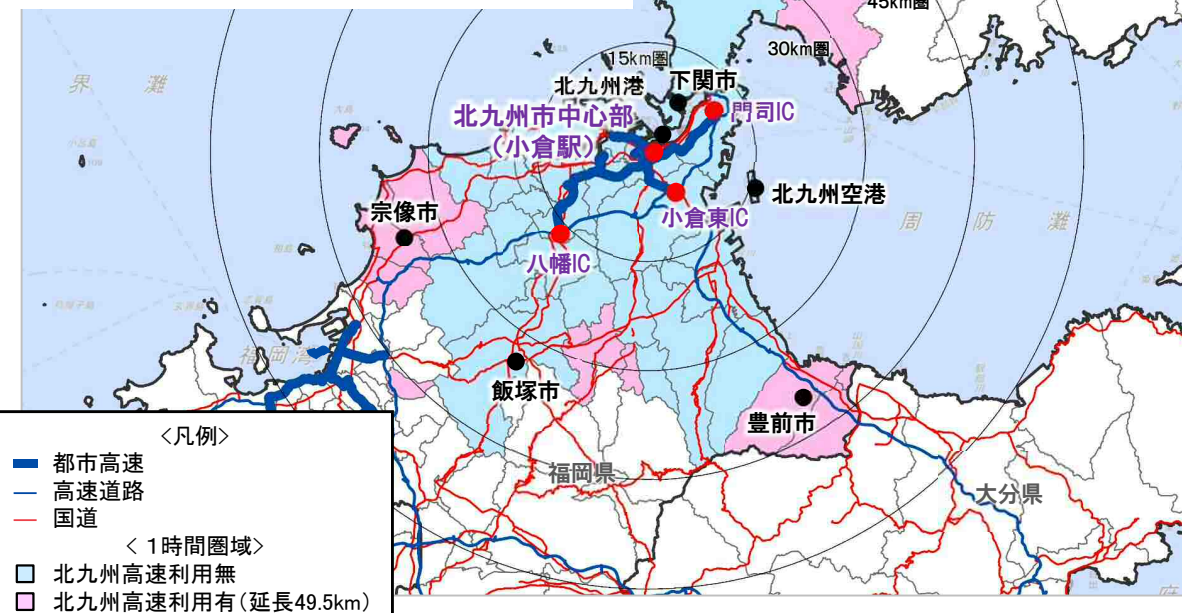
北九州高速整備効果

人と物の交流促進：移動圏の拡大

- 北九州都市高速の利用で、北九州市中心部(小倉駅)からの **1 時間移動圏が約1.5倍拡大**
- 高速ネットワークである九州自動車道から北九州市中心部(小倉駅)までの所要時間は約16分～36分短縮され、**定時制・速達性が向上**

■北九州市中心部(小倉駅)からの1時間移動圏

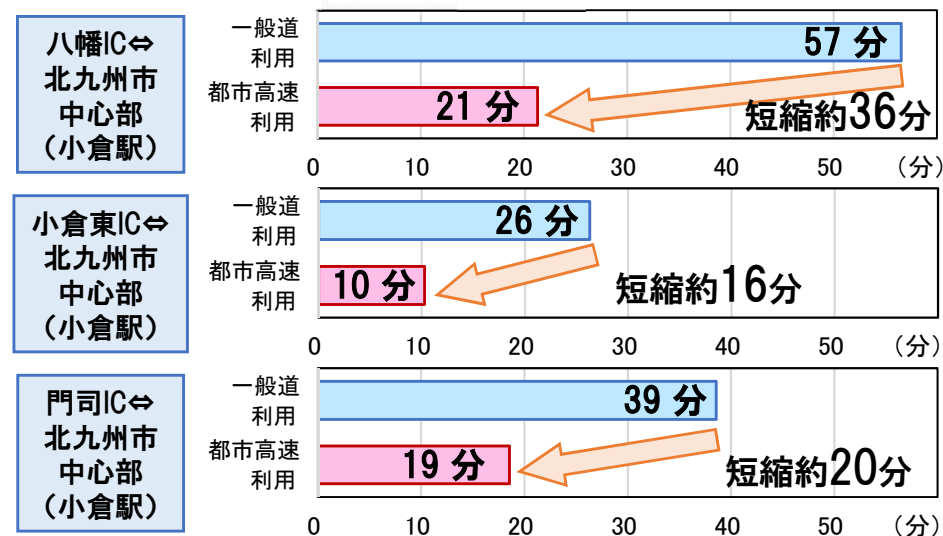
(市町村) □到達市町村数 ○移動圏面積 (km²)



【算出条件】

1時間移動圏:北九州市中心部(小倉駅)を拠点として自動車利用により1時間で到達可能な市町村
各市町村の役所・役場までの到達時間を「平成27年道路交通センサス」の旅行速度より算出
面積:「国土地理院 令和2年全国都道府県市区町村別面積調(1月1日時点)」より算出

時間短縮の例



【算出条件】 所要時間は、平成27年道路交通センサスの旅行速度を用いて算出



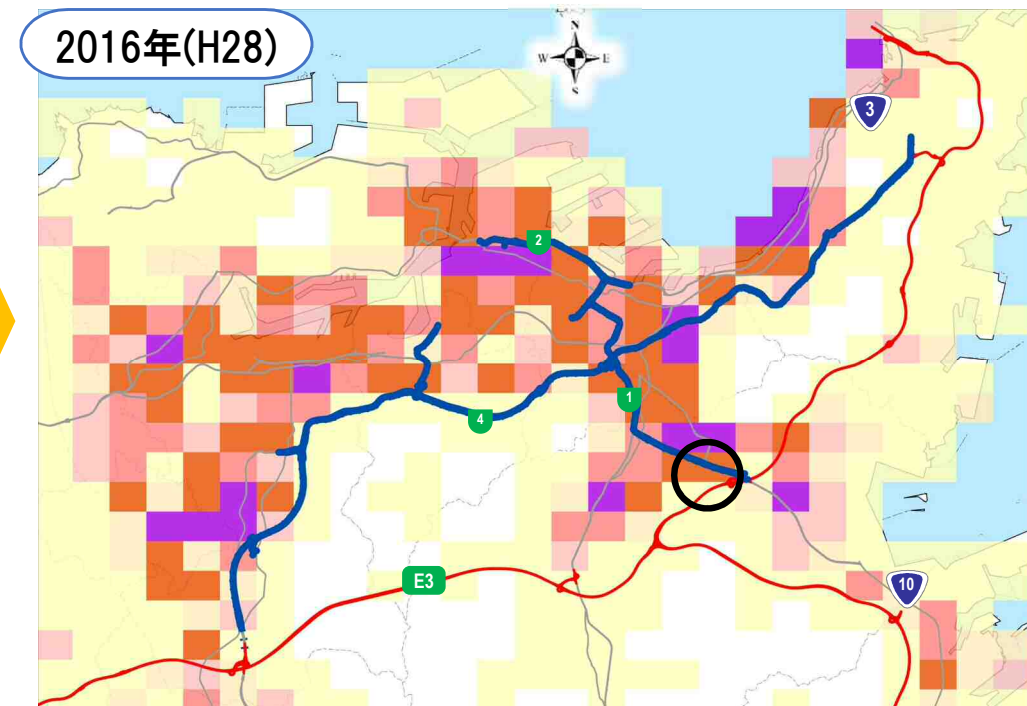
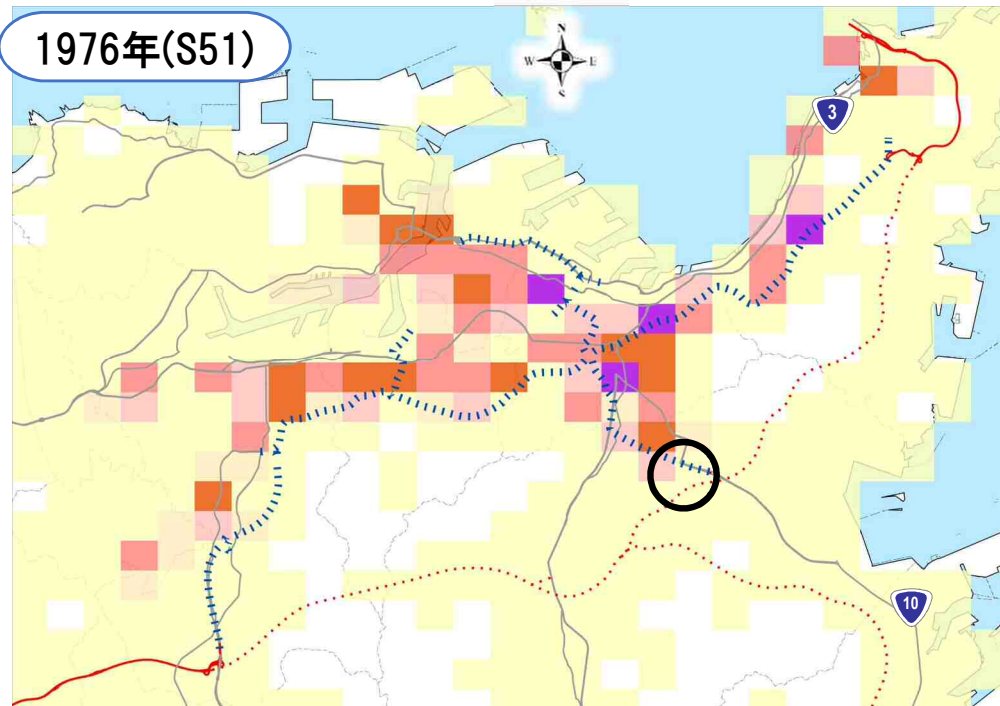
北九州市住民

- どこかへ遊びに行くときは必ず北九州都市高速を利用しています。

※住民アンケート

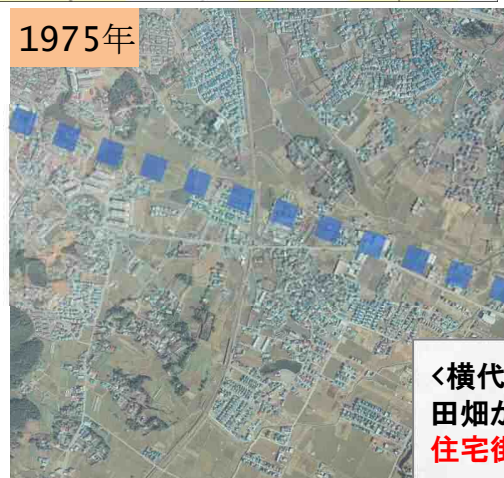
- 北九州都市高速道路の整備と共に、**建物用地として利用される面積の割合が増加**

■ 建物用地として利用される面積比率



< 凡 例 >

道路	建物用地の面積比率
— 都市高速	0 < 0.5
- - 都市高速 (未開通)	0.5 < 0.6
— 高速道路	0.6 < 0.7
- - 高速道路 (未開通)	0.7 < 0.8
— 国道	0.8 < 0.9
○ 航空写真箇所	0.9 < 1.0



<横代入口周辺>
田畑が目立つ地域が
住宅街に

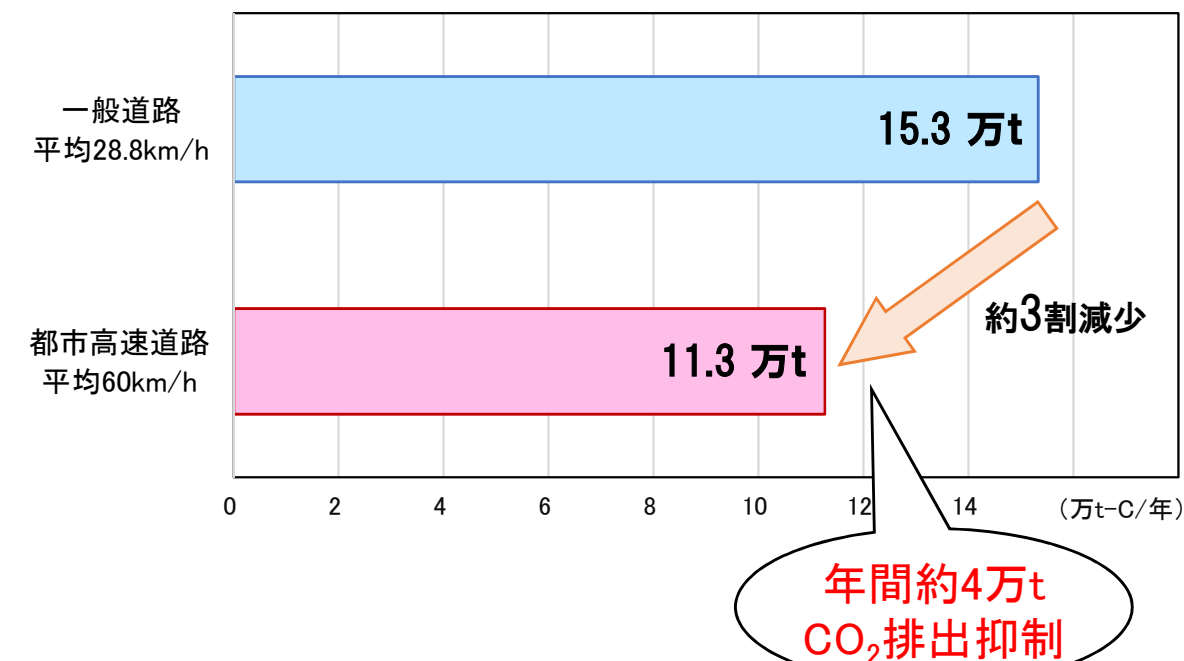
【算出条件】

3次メッシュ(1km四方)内に占める建物用地(100m四方)のメッシュ数で建物用地の面積比率を算出
面積比率0.5:3次メッシュ内の建物用地が50メッシュ
面積比率1.0:3次メッシュ内の建物用地が100メッシュ
建物用地:国土交通省「土地利用細分メッシュデータ」より算出

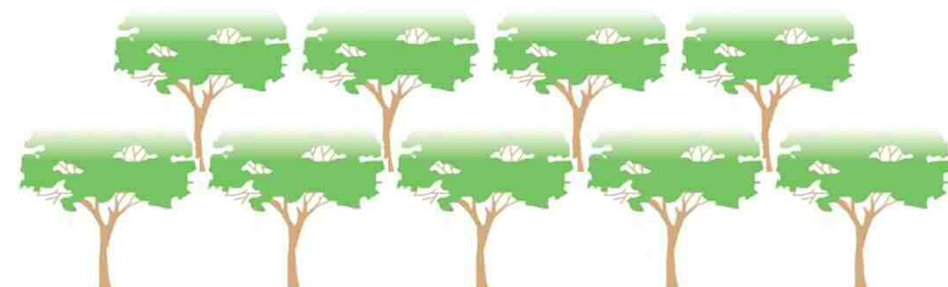
※出典：
国土地理院ウェブサイト「空中写真」

- 北九州都市高速の利用で、一定速度での走行や一般道路の渋滞緩和など、環境負荷の低減に貢献
- 自動車からの二酸化炭素(CO₂)排出量は、一般道路を走行した場合に比べ**年間約4万t(北九州市面積の8% に当たる森林が1年間に吸収するCO₂量に相当)抑制**

■年間CO₂排出量



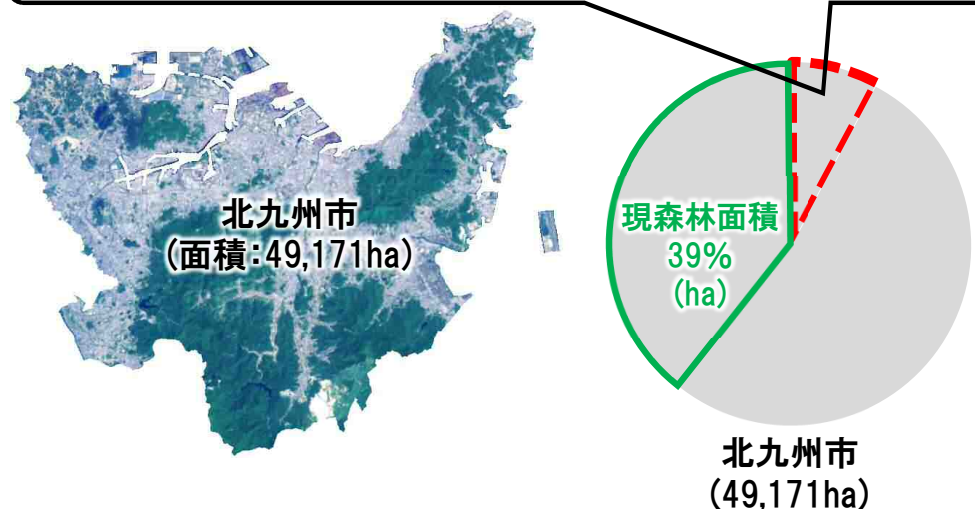
■ CO₂排出抑制効果イメージ



年間のCO₂排出抑制量は、森林面積に換算すると3,832ha



森林面積3,832haは、**北九州市面積の約8%に相当**

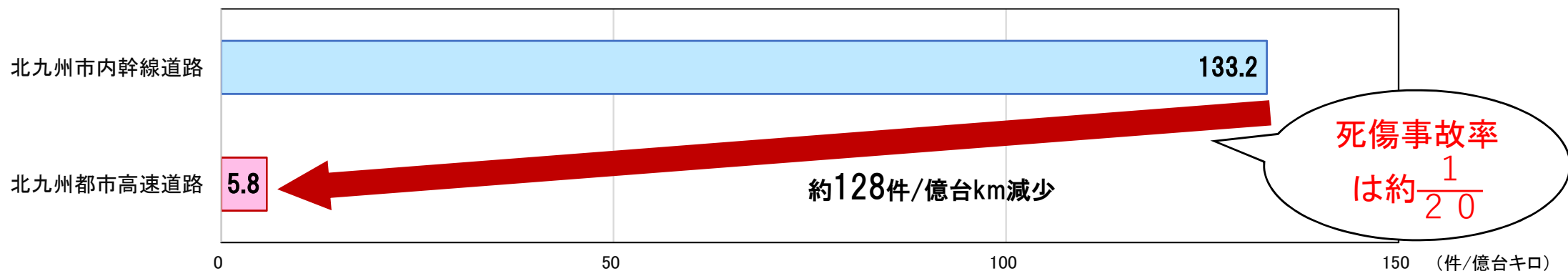


【算出条件】
 北九州高速道路の平均利用台数 8.9万台/日(令和元年度実績)、
 平均利用距離 15.0km(令和元年度実績)、
 大型車混入率19.8%(平成27年度道路交通センサス)、
 北九州市内の一般道路平均速度 28.8km/h(平成27年度道路交通センサス)

【根拠資料】
 CO₂排出係数:
 「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」(国総研資料第671号)
 CO₂吸収量:
 「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)」による

- 歩行者・自転車が通行しておらず、交差点のない自動車専用道路であるため、交通事故に遭う確率を示す**死傷事故率は約5.8件/億台kmと北九州市内幹線道路に比べ約20分の1**であり、一般道路に比べ安全

■死傷事故率※1



※1 死傷事故率:1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数を表す

【算定条件】

北九州市内の幹線道路は、平成27年道路交通センサス及び福岡県オープンデータサイトより算出
 北九州都市高速道路は公社データ(令和元年度交通統計年報)より算出
 北九州市内幹線道路:北九州市内の一般政令指定市道以上の幹線道路

交通安全対策の例

○スリップ事故対策



▲紫川JCT

○施設接触事故対策



▲富野カーブ

○逆走防止対策



▲若園出口

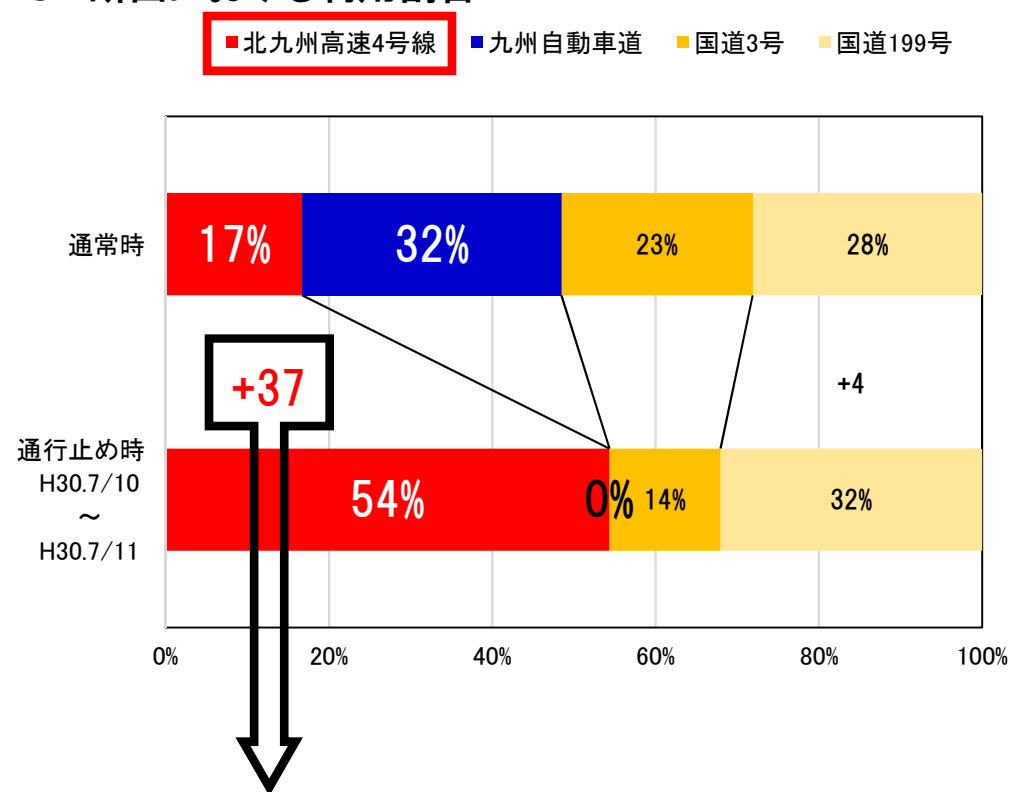
- 平成30年7月豪雨により九州自動車道(小倉東IC～門司IC間)で通行止めが発生
- 北九州都市高速道路は九州自動車道通(小倉東IC～門司IC間)通行止め期間※1に**代替路として機能**

※1 通行止め期間:7/10 17:00 ～7/11 11:30までの約1日
(北九州都市高速道路の通行止め解除後、九州自動車道のみ通行止めの期間)

- 災害時における北九州都市高速道路の使われ方
- 平成30年7月豪雨



○A断面における利用割合

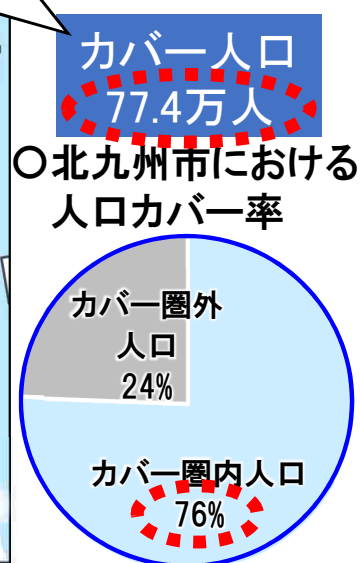
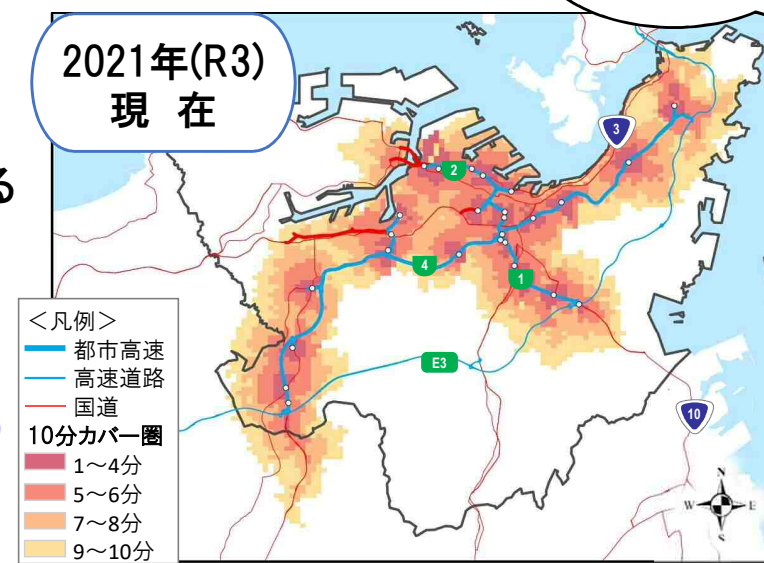
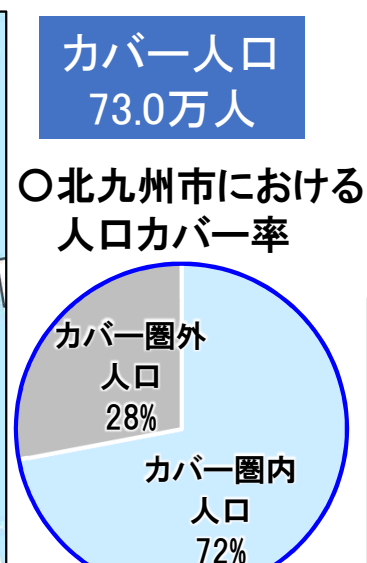
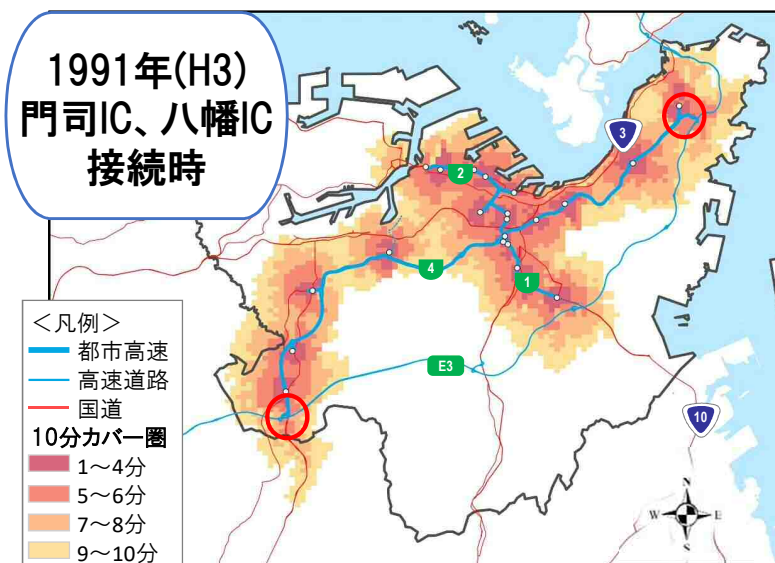
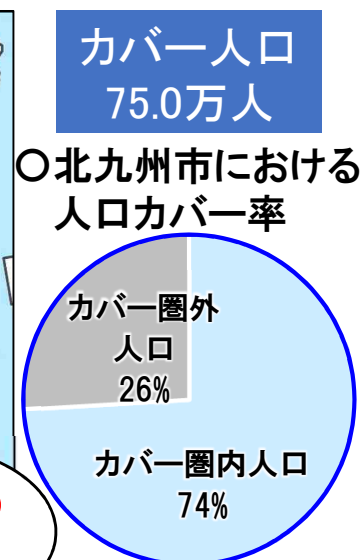
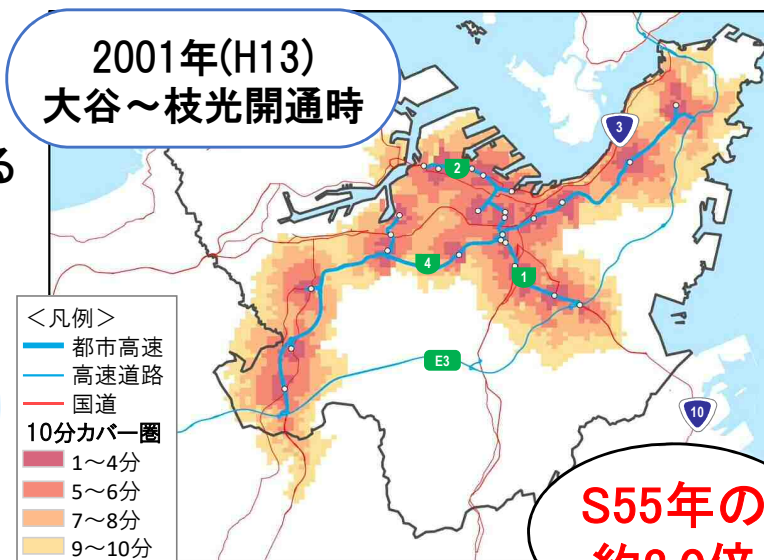
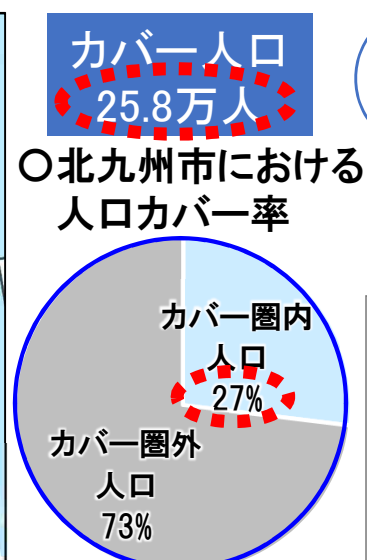
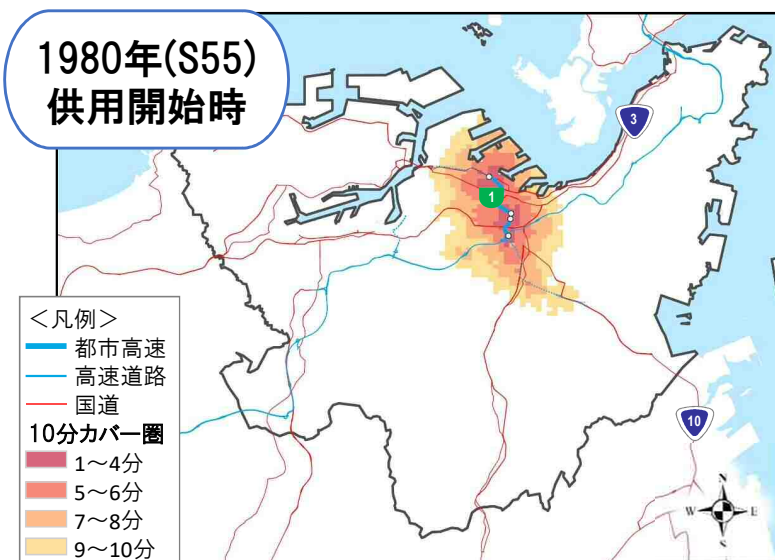


九州自動車道の通行止め時に北九州高速4号線の利用割合が約37ポイント増加。

出典:平成27年道路交通センサス、ETC2.0プローブデータ
通常時:24時間交通量
通行止め時:H30.7.10 17:00～H30.7.11 11:30

- 北九州都市高速への10分カバー圏人口はS55年からH18年にかけて**約3.0倍**、北九州市内の人口カバー率は49ポイント増加
- 都市高速や関連道路の整備が進むことで利便性が向上し、定時性・速達性に優れた道路サービスの提供が拡大

■北九州都市高速道路の10分カバー圏



**S55年の
約3.0倍**