

# “世界から選ばれる福岡県”の実現に向けた社会資本整備

福岡県県土整備部

## 1 はじめに

福岡県は、古くから大陸との交流拠点として栄え、日本の発展に貢献してきた歴史ある地域です。現在も、国内・国際線を擁する「福岡空港」と24時間利用可能な「北九州空港」という2つの主要空港に加え、全国有数の取扱量を誇る「博多港」「北九州港」、自動車産業を支える「苅田港」、世界遺産である「三池港」など、陸海空にわたる優れた交通・物流インフラが整っています。さらに、600社以上の自動車関連企業と約400社の半導体関連企業が集積しており、これらの恵まれた地理的・産業的優位性を最大限に生かし、戦略的な社会資本整備を推進しています。

しかしながら、近年、福岡県は大規模な自然災害に頻繁に見舞われています。平成29年7月九州北部豪雨以降、8年余りの間で全国最多となる6回の「大雨特別警報」が発表され、毎年のように甚大な被害が発生しています。特に、令和5年7月の大雨では、令和3年8月に続き、久留米市を中心とする筑後川の支川で広範囲にわたる浸水被害等が発生しました。相次ぐ自然災害から県民の命と暮らしを守るためには、災害に強い強靱な県土づくりが喫緊の課題となっています。

本県では、「世界から選ばれる福岡県」という目標を掲げ、将来の発展を支える社会資本整備と、災害に負けない強靱な県土づくりに全力を挙げて取り組んでいます。

## 2 将来の発展を支える社会資本整備

### 1) 下関北九州道路

下関北九州道路は、くらし、産業・物流、観光、渋滞緩和など地域の一体的発展に寄与するとともに、本州と九州の広域的な人流・物流および経済活動の活性化を支える大動脈として、そして、老朽化が進む関門トンネル（開通後67年経過）や関門橋（開通後52年経過）の代替路としての機能・役割を担う道路です。福岡県は、国、山口県、北九州市、下関市と連携し、下関



下関北九州道路(完成イメージ図)

北九州道路の調査・検討を行い、令和6年5月に具体的なルート案（都市計画素案）を都市計画決定権者に提出しました。令和7年12月には、当該道路に係る都市計画決定について告示され、都市計画および環境影響評価書の公告・縦覧が開始されました。

また、令和7年は、例年開催している整備促進大会（地方大会）を8月に開催し、11月

には「下関北九州道路整備促進大会（中央大会）」を東京で初開催し、地域の熱い思いを国会議員や国土交通省へ直接伝え、さらなる機運を醸成することができました。下関北九州道路が完成すれば、明石海峡大橋に次ぐ日本で2番目の規模を誇る吊り橋となります。引き続き、早期実現に向けて、関係者と連携して取り組んでまいります。

## 2) 東九州自動車道の4車線化

東九州自動車道が縦断する福岡県の北九州・京築地区は、自動車や半導体関連企業が多数集積する経済の要衝です。しかし、北九州市から日南市までの全線開通後も、福岡県内48kmのうち40kmが暫定2車線であり、安全性や走行性、大規模災害時の対応に課題を抱えています。

特に、平成30年7月豪雨では土砂流出により33日間の全面通行止めが発生しました。通常時においても、交通事故や工事に伴う通行止めが約5日に1回の頻度で生じており、並行する国道10号の渋滞悪化や地域物流への支障を引き起こしています。

このため、福岡県は県議会と連携し、国に対し4車線化を強く要望してきました。その結果、令和4年11月には苅田北九州空港IC～行橋IC間の一部区間の4車線化が完成。現在、みやこ豊津IC～椎田南IC間が事業化され、行橋IC～みやこ豊津IC間が準備調査段階に進んでいます。引き続き県内全区間の早期4車線化実現を目指し、対面交通の危険性解消と災害時の脆弱性克服、地域の物流のさらなる効率化に取り組んでまいります。



東九州自動車道土砂流出の様子(暫定2車線区間)



東九州自動車道4車線区間

## 3) スマートインターチェンジ整備

福岡県では、地域の利便性向上や経済活動の活性化のため、スマートICの整備を推進しています。令和6年6月に、全国で初となる2県に跨る小郡鳥栖南スマートICが開通しました。このスマートICの開通から1年以上が経過しましたが、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、計画の4,200台/日を大幅に上回る6,587台/日<sup>(※)</sup>となっています。

さらに、令和6年9月に久留米南スマートIC(仮称)、令和7年12月には新宮スマート

IC（仮称）が事業化されました。これらのスマートICの整備により、県全体の産業の発展や経済の活性化に多大な効果を生むものと期待しています。

※令和7年8月の交通量『高速道路と自動車（11月号）』より抜粋



小郡島栖南スマートIC

#### 4)福岡空港・北九州空港の機能強化

アジアのゲートウェイとして重要な役割を果たしている福岡空港では、発着枠の増加を図ることを目的に国において滑走路増設事業を実施し、令和7年3月20日に供用開始しました。

北九州空港では、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、滑走路の3,000mへの延長が進められています。引き続き、貨物定期便の誘致や集貨促進に取り組み、貨物拠点化を推進します。

福岡県では、これら2つの空港の役割分担、相互補完を進めることで、今後増大する航空需要に幅広く応え、ゲートウェイとしての利便性を高めることにより、本県のみならず九州全体、また西日本の発展に寄与することを目指しています。



福岡空港

国土交通省 九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所  
令和7年7月撮影

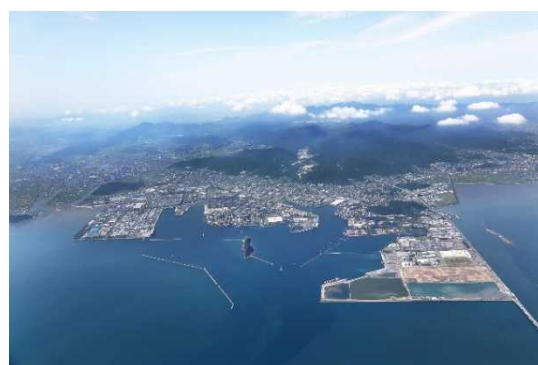


北九州空港

北九州市 港湾空港局 空港企画部空港企画課  
令和6年4月撮影

#### 5)苅田港・三池港の機能強化

福岡県は、重要港湾である苅田港と三池港を管理しています。苅田港は、北九州空港や東九州自動車道に隣接しており、陸海空の結節点として高いポテンシャルを有する港湾です。背後圏には自動車産業やセメント産業等が集積するなど、地域の基幹産業を支える物流拠点となつて



苅田港



います。現在、船舶の大型化に対応した岸壁等の整備や埠頭用地、工業用地の造成を進めています。

三池港は、大陸や東南アジアに開かれた物流拠点としての機能を果たすとともに、有明海沿岸道路との連携により県南地域の雇用や経済活動を支えています。令和7年8月には、三池港と東南アジアや欧米などを結ぶ新たな国際フィーダー航路が開設されました。現在も、船舶の大型化に対応した航路の整備を実施するとともに、船社や荷主への利用助成を実施するなど、新たなコンテナ定期航路の誘致を進めています。



三池港

### 3 県土強靱化

#### 1) 流域治水の推進

福岡県は、平成29年7月の九州北部豪雨以降、全国最多となる計6回もの「大雨特別警報」が発表されるなど、毎年のように大規模な豪雨災害に見舞われています。こうした自然災害の激甚化・頻発化に対応するため、県では「流域治水」を推進しています。

その一環として、平成30年7月豪雨で甚大な被害を受けた筑後川水系池町川では、地下調節池や地下放水路、排水機場、護岸嵩上げ等の整備を進めてきました。令和7年6月には、けやき通り地下調節池と地下放水路を暫定運用しています。



平成30年7月豪雨時の池町川浸水状況



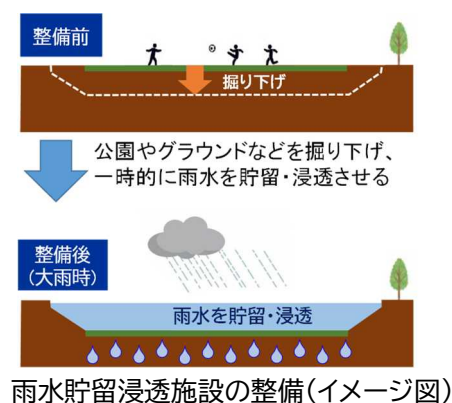
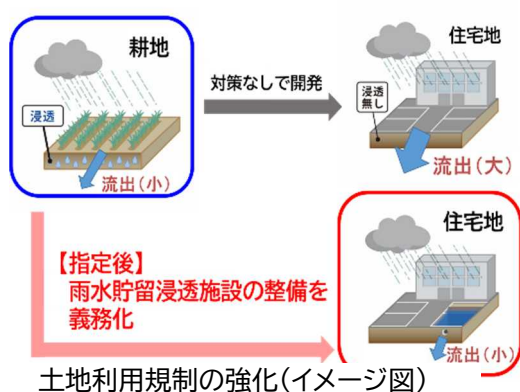
池町川第二放水路(河川改修の事例)

#### 2) 特定都市河川の指定

福岡県では、近年、激甚化、頻発化する水害に対応するため、令和3年改正の「特定都市河川浸水被害対策法」に基づき、特定都市河川の指定に向けた調整を進めています。特に、筑後川本川の水位上昇の影響を受け、度重なる浸水被害が発生している県管理河川のうち、金丸川、池町川、下弓削川の3河川は、令和6年に指定したところです。また、令和7年12月には、国により筑後川水系巨瀬川とその支川において、特定都市河川に指定されました。

これらの指定により、河川改修などのハード対策が促進されるとともに、一定規模の開発行為などに対し、雨水貯留浸透施設の整備が義務付けられ、流域全体で水災害を軽減させる「流域治水」が強力に推進されます。さらに、筑後川流域の山ノ井川などの河川においても、流域自治体と特定都市河川の指定に向けた調整を進めています。

引き続き、流域内のあらゆる関係者と一体となって「流域治水」を推進し、防災・減災、県土強靱化に取り組んでまいります。



### 3)道路啓開計画の見直し

福岡県は、令和 6 年能登半島地震などの大規模災害における道路啓開作業で得られた教訓を踏まえ、福岡県道路啓開計画を令和 7 年 3 月に改定しました。

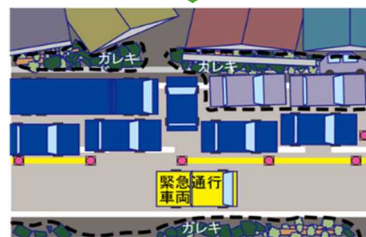
主な改定ポイントは以下のとおりです。

- ① 橋梁の耐震性能、道路防災点検における法面の要対策箇所、倒壊すれば啓開の支障となる沿道建築物の耐震状況や無電柱化の状況など、道路及び沿道のリスク情報を把握、関係者との共有
- ② 72 時間以内の道路啓開が困難な箇所を可能な限り避けた啓開ルートの設定
- 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連携・協力できる体制の構築や訓練の実施

引き続き、県民の安全・安心の確保のため、道路啓開計画の実効性の向上を図り、災害に強い道路ネットワークの構築に取り組んでまいります。



防災訓練(道路啓開)の実施状況



道路啓開のイメージ

#### 4)土砂災害対策の推進

令和 5 年 7 月の大雨では、県内各地で土砂災害が発生し、特に久留米市田主丸町の千之尾川では、死者 1 名、負傷者 5 名という甚大な被害が発生しました。県は、被災地域の一日も早い復旧・復興に向け、全力で復旧工事に取り組んでいます。

また、全国的に土砂災害警戒区域の指定がない箇所において災害が発生したことから、令和 2 年に「土砂災害防止対策基本指針」が変更されました。これを受け、福岡県では 3D レーザー測量による高精度地形図を用い、土砂災害警戒区域に関する新たな調査箇所を 13,662 箇所抽出しました。現在、この新たな調査箇所の現地調査を実施し、土砂災害警戒区域の指定を進めているところです。さらに、土砂災害危険度情報をテレビやインターネットで発信するなど、ソフト対策も積極的に展開しています。



令和 5 年 7 月千之尾川土砂災害状況

#### 5)上下水道の耐震化対策

令和 6 年能登半島地震では、耐震化されていない上下水道施設に甚大な被害が発生し、長期的な機能停止が被災者の避難生活に大きな影響を与えました。福岡県は、こうした事態を回避するため、上下水道施設の耐震化を促進する取組として、市町村や上下水道事業者に対し、耐震化計画の策定や国庫補助の活用について助言しています。また、全ての施設の耐震化には時間を要するため、大規模災害に備え、上下水道一体で連携の取れた災害対応ができるよう、事業者、国、関係団体と共に検討し、強靱なライフラインの構築を目指しています。その一環として、災害時の早期断水解消に向けた広域的な給排水支援や応急復旧といった初動対応を迅速に行うため、国、市町村、上下水道事業者との連携強化を図っています。



下水道管の耐震化

#### 6)高機能ドローンの導入

福岡県は、災害時の初動対応強化と業務効率化のため、ドローンを積極的に導入するとともに、操縦士の養成も進めています。令和元年から各県土整備事務所へカメラ付きドローン計 11 台を配備し、発災後の迅速かつ安全な被害状況把握や応急対応に活用しています。

令和 6 年度には、大規模災害発生時に広範囲に調査可能な高機能ドローン 4 台を導入しました。このドローンの操縦には、二等無人航空機操縦士の国家資格が必要であり、令和 8



年度までに県職員48名が取得予定です。

将来的には、ドローンで取得した画像をAI分析ソフトによる自動被災箇所検索ツールに連携させ、即時に災害発生箇所を抽出できる体制を構築することとしており、さらなる業務の迅速化、効率化、および安全性の向上を目指します。



高機能ドローン(マルチコプター型)



高機能ドローン(固定翼型)

#### 4 おわりに

このような公共事業の推進において、建設産業に従事される方々の果たす役割は極めて重要です。福岡県では、建設産業が直面する担い手不足や高齢化といった課題に対応するため、その魅力発信に注力しています。令和5年度には業界団体と連携して実行委員会を立ち上げ、学生をはじめとする若者層に向けて、動画や冊子の作成、イベント開催などを通じて建設産業の積極的なPR活動を展開してきました。

さらに、これらの取り組みを加速させるため、令和7年8月、「土木を憧れの職業ナンバー1へ」を掲げ、建設業界のPRに尽力されているデミー博士（出水享氏）を、福岡県公認「建設産業PRプロデューサー」に服部知事より任命いたしました。デミー博士には、企画、運営、広報の各側面から、建設産業の魅力を広く発信する活動にご尽力いただいております。

今後も、持続可能な建設産業の構築を後押ししながら、県土強靱化と社会資本整備を一層強力に推進してまいります。



建設産業PRプロデューサー任命式