

福岡市道路整備 アクションプラン 2024



はじめに

道路は、市民生活や都市活動を支える最も基本的な社会資本であることから、福岡市では、概ね4年間の推進期間とする道路整備計画に基づき、取り組みを進めており、この度、令和3年度～6年度までの方向性と目標を示した新たな計画となる「福岡市道路整備アクションプラン2024」を策定いたしました。

このプランでは、福岡市を取り巻く状況の変化やこれまでの道路整備の進捗状況、市民ニーズや有識者懇談会による意見などを踏まえ、以下の基本的な考え方（3つのビジョン）をもとに取り組んでいきます。

【ビジョン1】「ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり」では、ユニバーサルデザインの理念に基づき、誰もが思いやりをもち、すべての人にやさしいまちの実現を目指し、すべての人が安全で快適に移動できるよう、道路のバリアフリー化など「人に優しい道づくり」や「公共交通を活かす道づくり」、「自転車と共生する道づくり」を進めます。

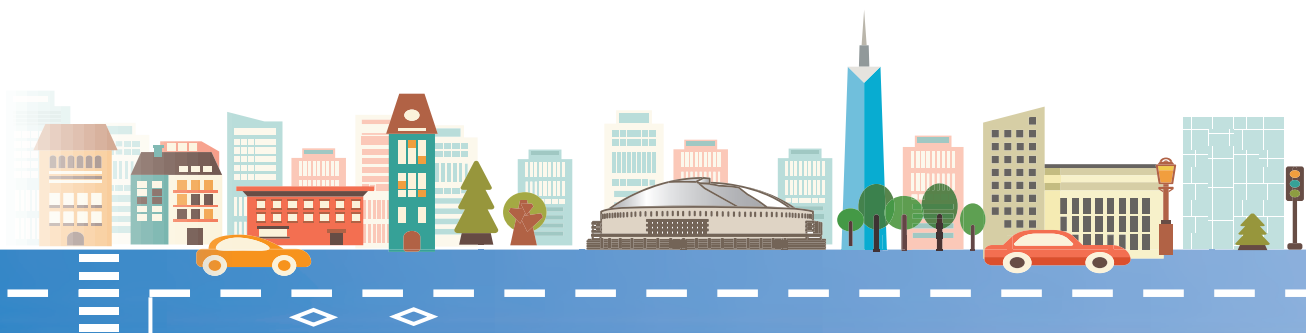
【ビジョン2】「都市の魅力に磨きをかける道づくり」では、都心部を中心とした高度な都市機能と、国際交流のゲートウェイにふさわしい充実した港湾・空港機能などを有する、国際競争力の高い都市として、九州・アジアを牽引するため、幹線道路の整備など「経済活動を支える道づくり」や「まちづくりや多様なモビリティに対応した道づくり」、ポストコロナの新たな時代に向け、安心して楽しく回遊できる歩行空間の創出など、市民や来訪者が「FUKUOKAを楽しむ道づくり」を進めます。

【ビジョン3】「市民の暮らしを守る道づくり」では、大地震や激甚化・頻発化する自然災害に備えるとともに、老朽化する道路施設への対応も求められていることから、緊急輸送道路の整備など「災害に強い道づくり」や「環境に配慮した道づくり」、道路施設の計画的な維持管理など「次世代に繋ぐ道づくり」を進めます。また、市民や企業と共働り、「みんなで守り育む道づくり」を進めます。

これからも、「人と環境と都市活力の調和がとれたアジアのリーダー都市」の実現を目指し、「都市の成長」と「生活の質の向上」の好循環を創り出すため、市民・企業の皆様とともに、道づくり・まちづくりを着実に進めていきたいと考えておりますので、ご理解とご協力を賜りますようお願いいたします。



福岡市長 高島 宗一郎



目次

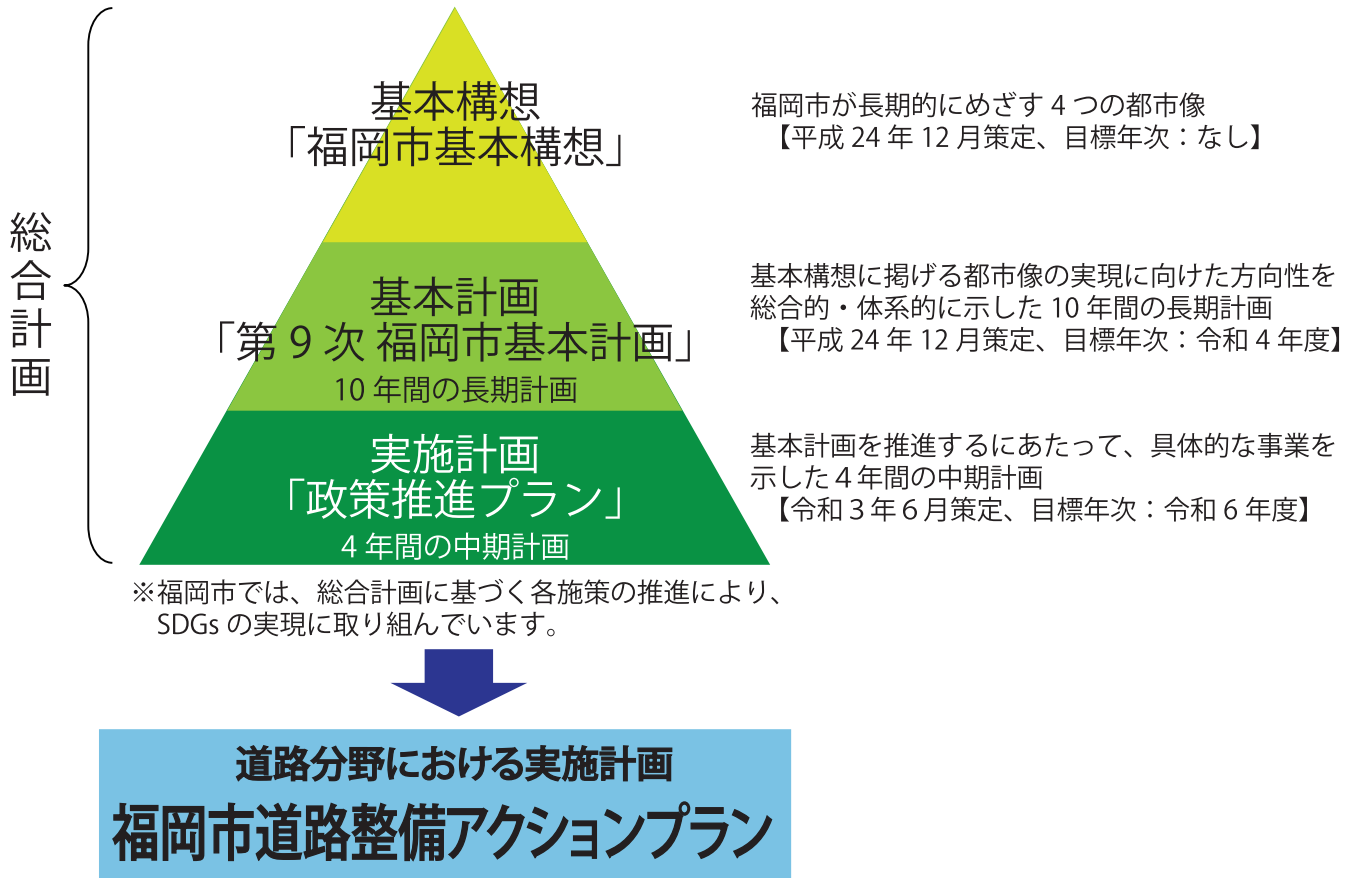
1. 計画の概要	1
2. 福岡市を取り巻く状況	3
3. 福岡市の道路を取り巻く状況	8
4. 「福岡市道路整備アクションプラン2020」のふりかえり	13
5. 道路整備の二ーズ	15
6. これまでの4年間の成果と課題	17
7. 今後の道路整備の基本的な考え方	19
8. 福岡市道路整備アクションプラン2024(4年間の実施計画)	20
9. 主要施策	21
ビジョン1：ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり	21
ビジョン2：都市の魅力に磨きをかける道づくり	26
ビジョン3：市民の暮らしを守る道づくり	31
10. 計画期間における投資額	38
11. 都市計画道路において新たに着手する区間の選定	39
12. 事業に取り組む主な路線別区間	41
13. 用語解説	45



1. 計画の概要

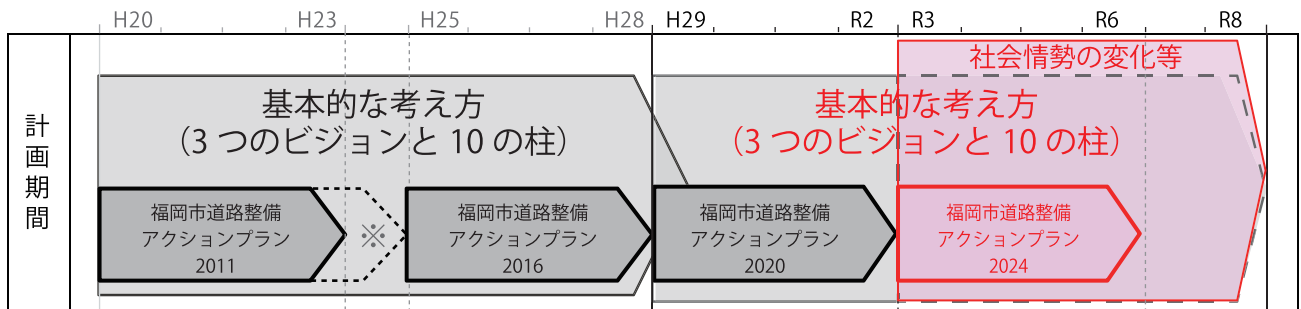
■ 位置付け

福岡市道路整備アクションプランは、本市の将来の健全な発展を促進するために策定する市政の総合計画（基本構想・基本計画・実施計画）に基づいて、道路分野における中期的な方向性や目標、優先的・重点的に取り組む事業を示すものです。



■ 計画期間

基本構想で示した都市像の達成に向け、基本計画や実施計画を踏まえ、道路整備の進捗状況や交通事情、市民ニーズなどを勘案し、現計画の策定時に、対象期間を10年間（平成29年度～令和8年度）として設定していた「道路整備に係る基本的な考え方」や、それらを実現するための今後4年間（令和3年度～令和6年度）の「道路整備の方向性と目標」を示すものです。

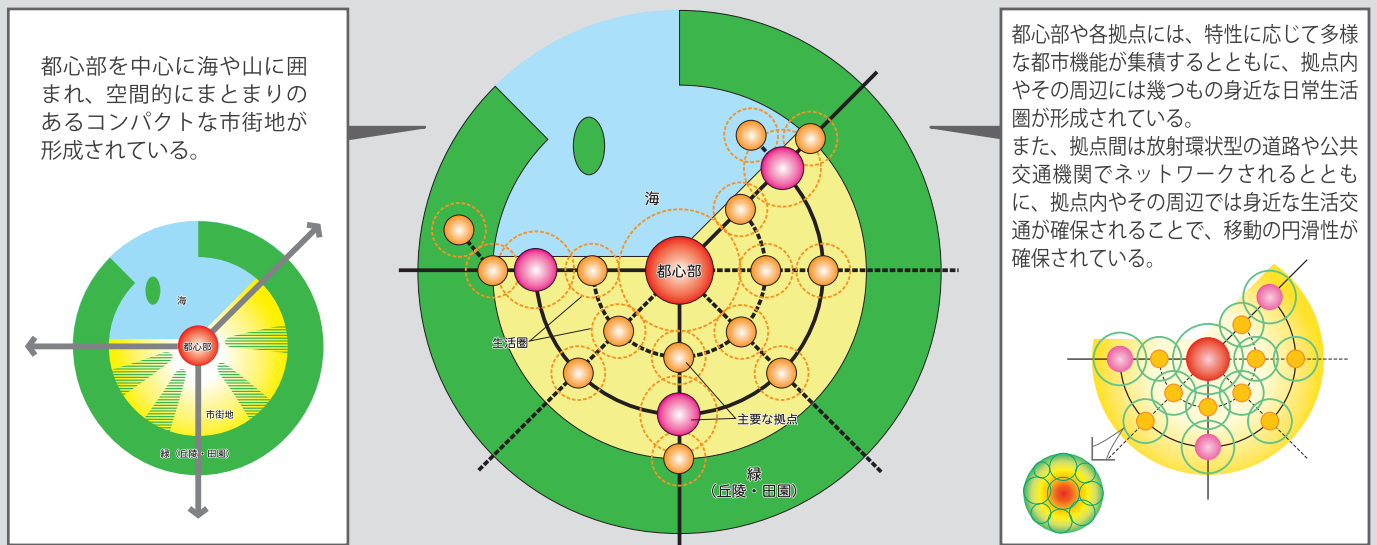


※実施計画（政策推進プラン）の計画期間に合わせ、アクションプラン2016を策定したもの

■ めざす都市の姿（第9次福岡市基本計画より）

- 海や山に囲まれた地形的な特徴を生かし、都心部を中心に、まとまりのある空間的にコンパクトな市街地が形成され、都市的魅力と豊かな自然環境が調和し、安全・安心な暮らしのもと、市民が日常的にそれを楽しんでいます。
- 福岡市の成長のエンジンである都心部を中心に、都市の成長を推進する活力創造拠点*や、市民生活の核となる東部・南部・西部の広域拠点、地域拠点などに、拠点の特性に応じて多様な都市機能が集積し、市民活動の場が提供され、交通基盤のネットワークにより移動の円滑性が確保された「福岡型のコンパクトな都市」が実現しています。

福岡市における「コンパクト」な都市の概念



■ さまざまな拠点におけるまちづくり

天神ビッグバンの推進

天神地区では、国家戦略特区をはじめとする誘導策などにより、付加価値の高いビルへの建替えなどが進み、ビジネスやショッピング・憩いをはじめ、人・モノ・コトが交流する新たな空間が生まれ、これまで以上に多くの人々が活躍するため、過度に自動車に依存しない、ひとを中心とした「歩いて出かけたいまち」に生まれ変わります。

博多コネクティッドの推進

博多駅周辺地区では、地下鉄七隈線延伸やはかた駅前通り再整備など、交通基盤の拡充とあわせ、容積率などの規制緩和により、耐震性の高い先進的なビルへの建替えや歩行者ネットワークを拡大するとともに、歴史ある博多旧市街との回遊性を高めることで、都市機能が向上し、多くの人々が訪れる九州の陸の玄関口である博多駅の活力と賑わいを、さらに周辺につなげていきます。

九州大学の移転

九州大学の移転を契機とした箱崎・六本松の移転跡地について、両地区は、本市の地域拠点に位置づけており、地域拠点にふさわしい多様な都市機能の誘導を図るため、本市としても積極的に協力、支援を行っています。また、活力創造拠点に位置づけている「九州大学伊都キャンパス」においても、周辺では、計画的な市街地整備、伊都キャンパスへの主要アクセス道路整備などを進めています。

西鉄天神大牟田線連続立体交差事業（雑餉隈駅付近）

南部の地域拠点である雑餉隈では、慢性的な交通渋滞や重大な踏切事故を解消し、交通の円滑化を図るとともに、良好な市街地を形成することを目的として、福岡県と一体となって、西鉄天神大牟田線の高架化を進めています。

2. 福岡市を取り巻く状況

面積、人口等

■ 面積、人口構造の変化

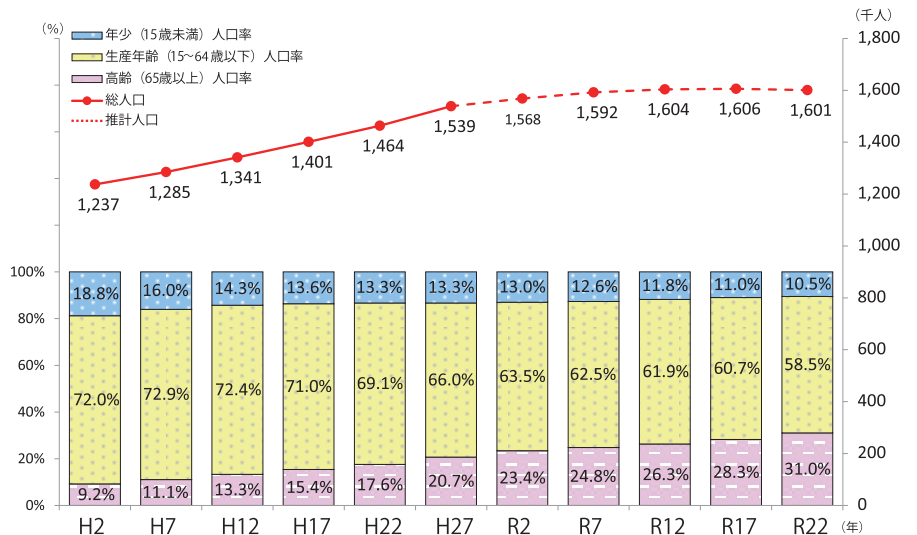
福岡市の人口は、平成24年に公表された将来人口推計を上回る速度で増加しており、令和2年で約160万人となっています。将来人口推計の予測では、令和17年までは増加を続けるものの、その後は少しずつ減少すると推計されています。

福岡市の面積と人口 (区別)

	面積	人口
東区	69.45km ²	321,728人
博多区	31.62km ²	245,437人
中央区	15.39km ²	204,588人
南区	30.98km ²	265,063人
城南区	15.99km ²	133,097人
早良区	95.87km ²	220,919人
西区	84.15km ²	212,211人
計	343.46km ²	1,603,043人

R2.9.1現在
資料：福岡市推計人口

人口の推移、年齢別人口構成

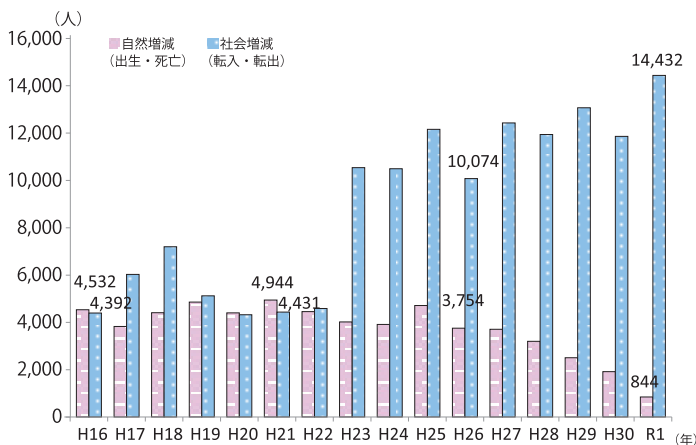


資料：国勢調査
資料：福岡市の将来人口推計

■ 福岡県内や九州他県からの大幅な転入超過

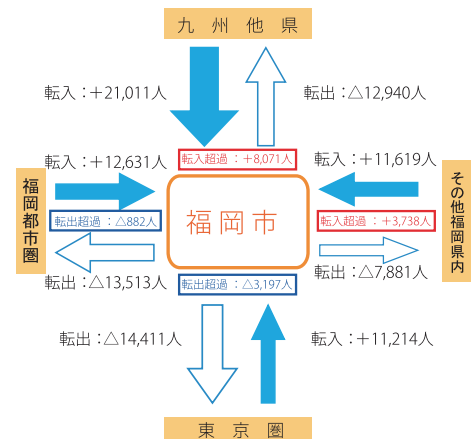
福岡市の近年の人口増加は、自然増より社会増の影響が大きく、福岡都市圏以外の福岡県及び九州他県からの大幅な転入超過となっています。

福岡市の人口動態 (自然増・社会増)



資料：数字でわかる福岡市のいま

地域別社会移動の状況 (令和元年)

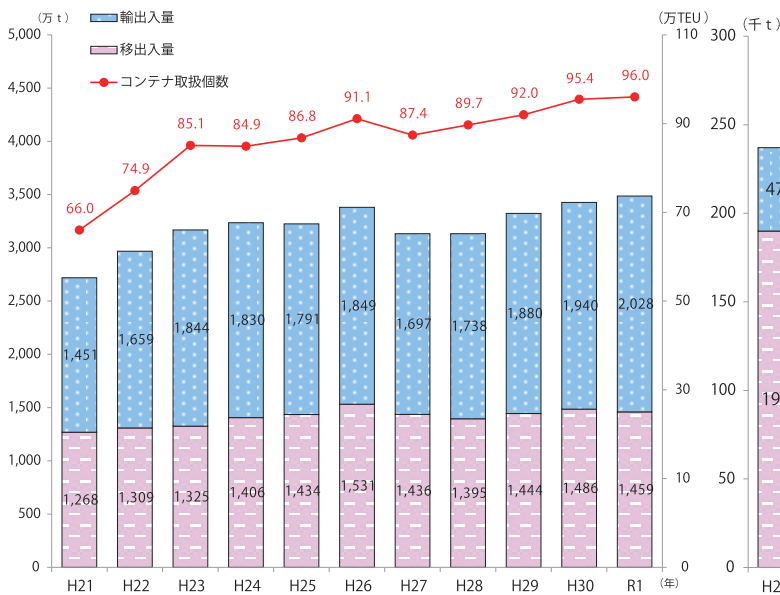


(注) 東京圏…東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県計
資料：住民基本台帳
資料：福岡市統計書

■ 海上貨物量・コンテナ量は増加

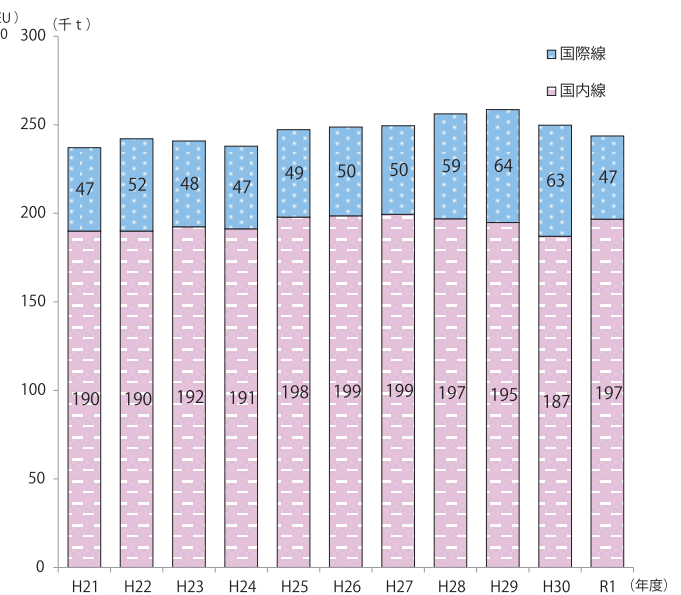
博多港のコンテナ取扱個数は、年々増加しており、令和元年は96万TEUとなっています。また、福岡空港における貨物取扱量は、国内線国際線合わせて25万t前後で推移しています。

海上出入貨物量、国際海上コンテナ量の推移



資料：令和元年博多港統計年報

福岡空港の貨物取扱量の推移

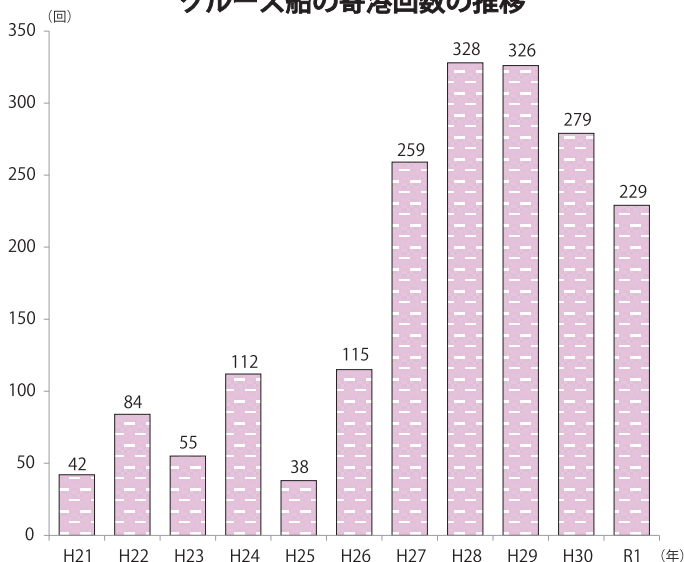


資料：暦年・年度別空港管理状況調査

■ クルーズ船の寄港回数の増加

クルーズ船の寄港回数は、平成27年以降、年間200回以上となっており、平成21年の42回より大きく増加しています。

クルーズ船の寄港回数の推移

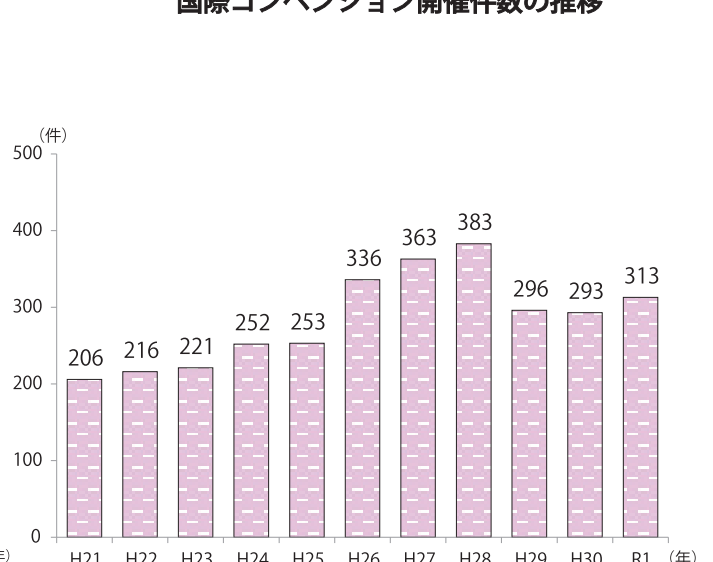


資料：福岡市

■ 国際コンベンションの開催件数の増加

国際コンベンションの開催件数は、年々増加しており、令和元年には313件（国内第4位）で、平成21年（206件）から約1.5倍に増えています。

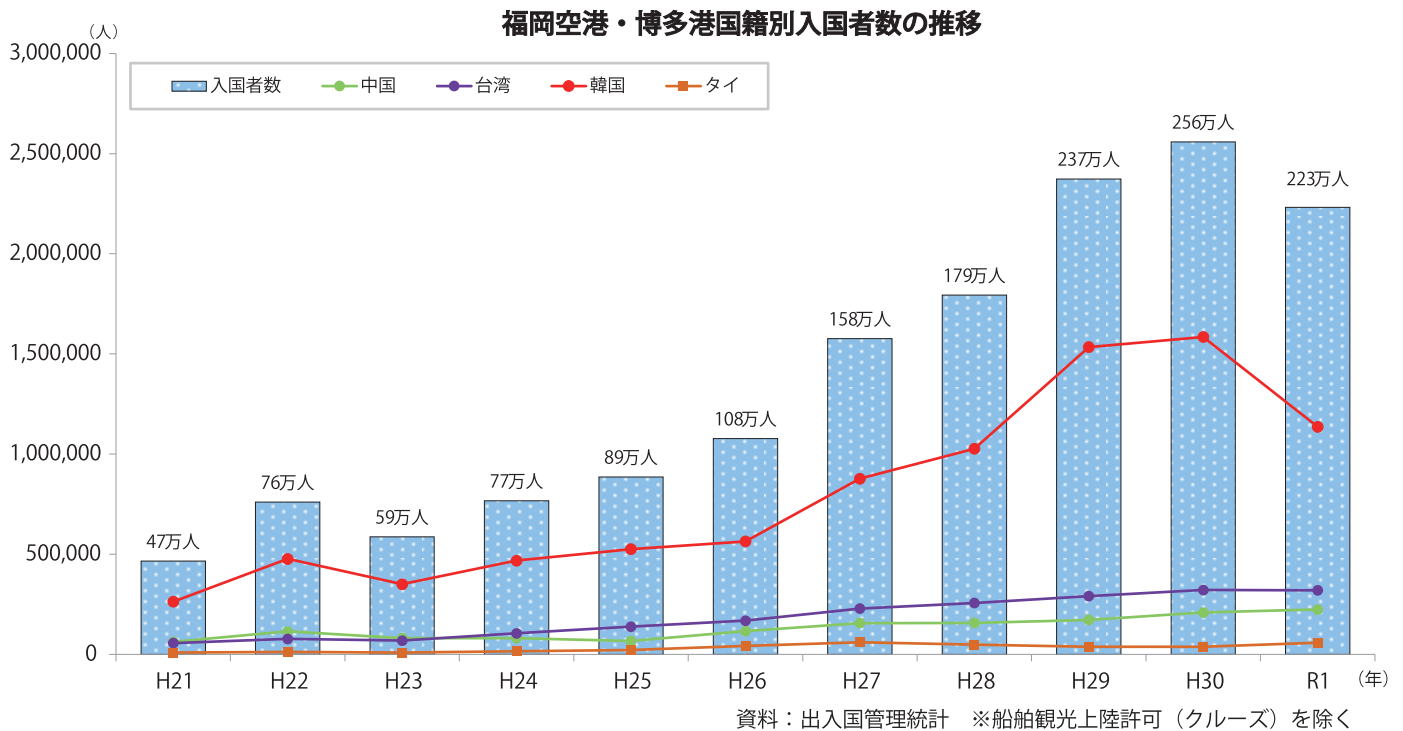
国際コンベンション開催件数の推移



資料：日本政府観光局「国際会議統計」

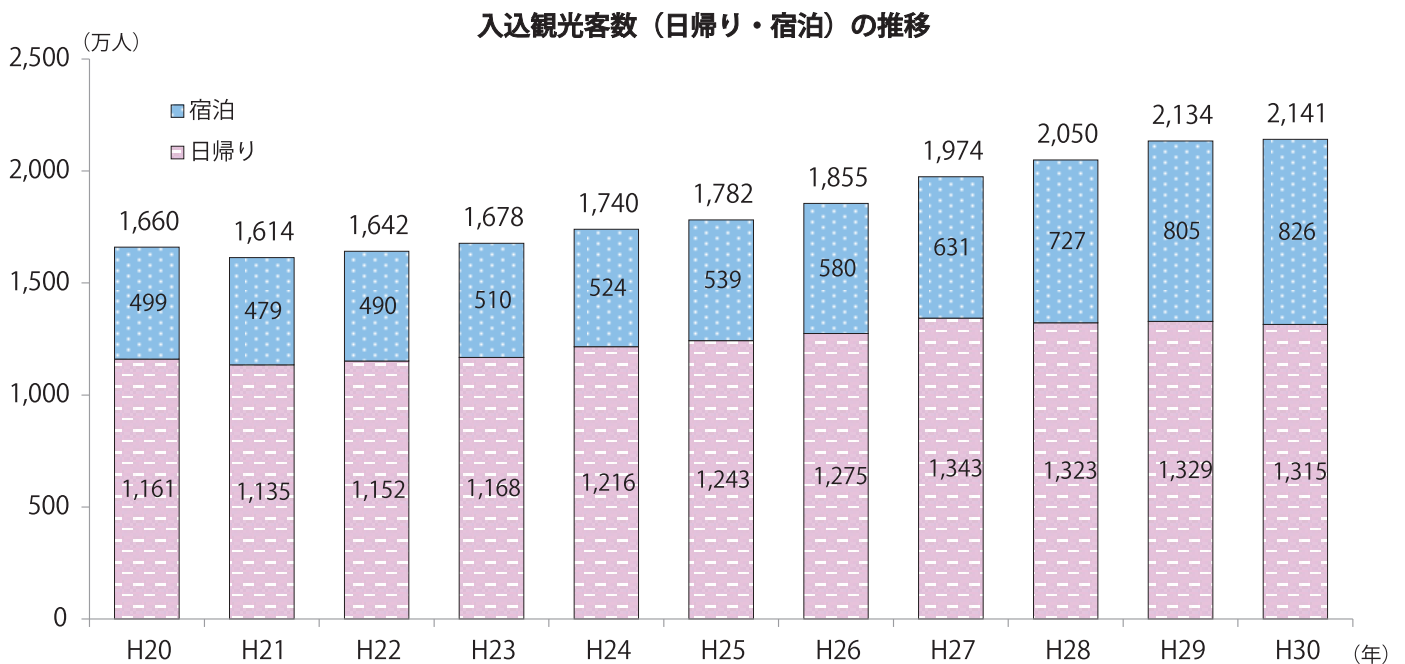
■ 国外からの観光客数の増加

外国人入国者数は、世界的な景気の低迷や新型インフルエンザの影響などにより、平成21年に大幅に減少していたものの、その後は増加しています。



■ 国内外からの入込観光客数*の増加

福岡市を訪れる観光客数は、平成23年春の九州新幹線の全線開通やクルーズ船の寄港増などにより、平成22年と比較すると約500万人以上増加しており、平成30年には2,141万人となっています。

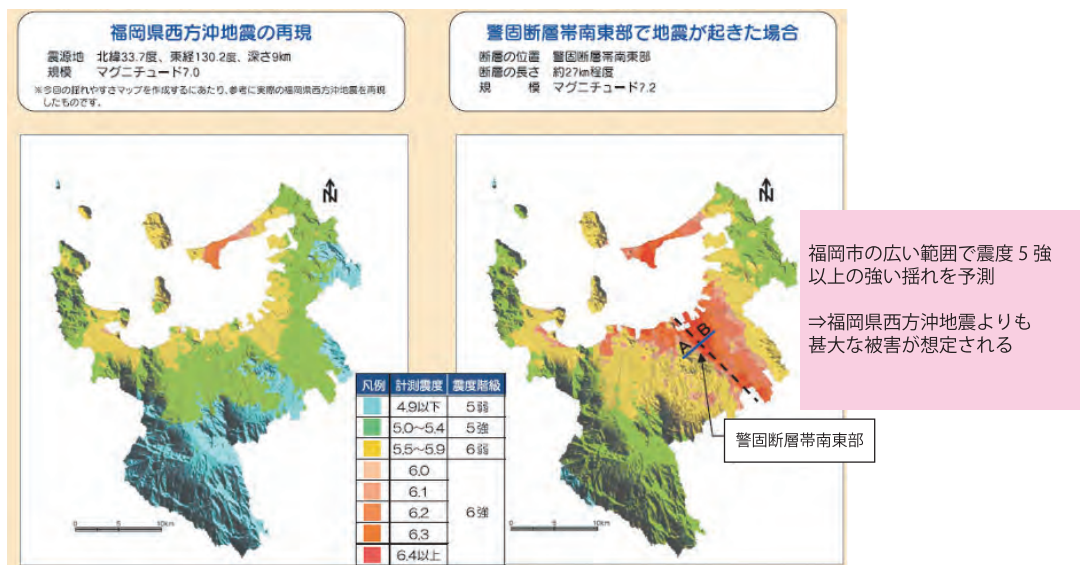


■ 大地震発生への備え

福岡市では、平成17年3月に発生した福岡県西方沖地震により、舗装の隆起や陥没に関する被害が153箇所、被災に伴う道路の通行止規制は53箇所発生しました。

今後、警固断層帯南東部を震源とする地震の発生が懸念されており、福岡県西方沖地震と比べて市内の広範囲で大きな揺れが発生すると想定されていることから、地震への備えの必要性が高まっています。

福岡県西方沖地震と警固断層帯南東部で地震が起きた場合の比較



出典：福岡市揺れやすさマップパンフレット

■ 大地震時における地中線の信頼性

過去の大地震における地中線の被害状況（被害比率：地中線／架空線）は、架空線と比較して阪神・淡路大震災では通信が1／80、電力が1／2、東日本大震災では通信が1／25となっており、大地震時における地中線の信頼性が確認されています。

東日本大震災、阪神・淡路大震災時のライフラインへの被害状況

		供給支障被害状況（被害率）		比率 (地中線/架空線)	設備被害状況 (電柱の倒壊等)
		地中線	架空線		
阪神・淡路大震災	通信	0.03%	2.4%	1/80	約3,600本
	電力	4.7%	10.3%	1/2	約4,500本
東日本大震災	通信	地震動エリア : 0% 液状化エリア : 0.1% 津波エリア : 0.3%	地震動エリア : 0.0% 液状化エリア : 0.9% 津波エリア : 7.9%	1/25	約28,000本
	電力	(データなし)	(データなし)	-	約28,000本

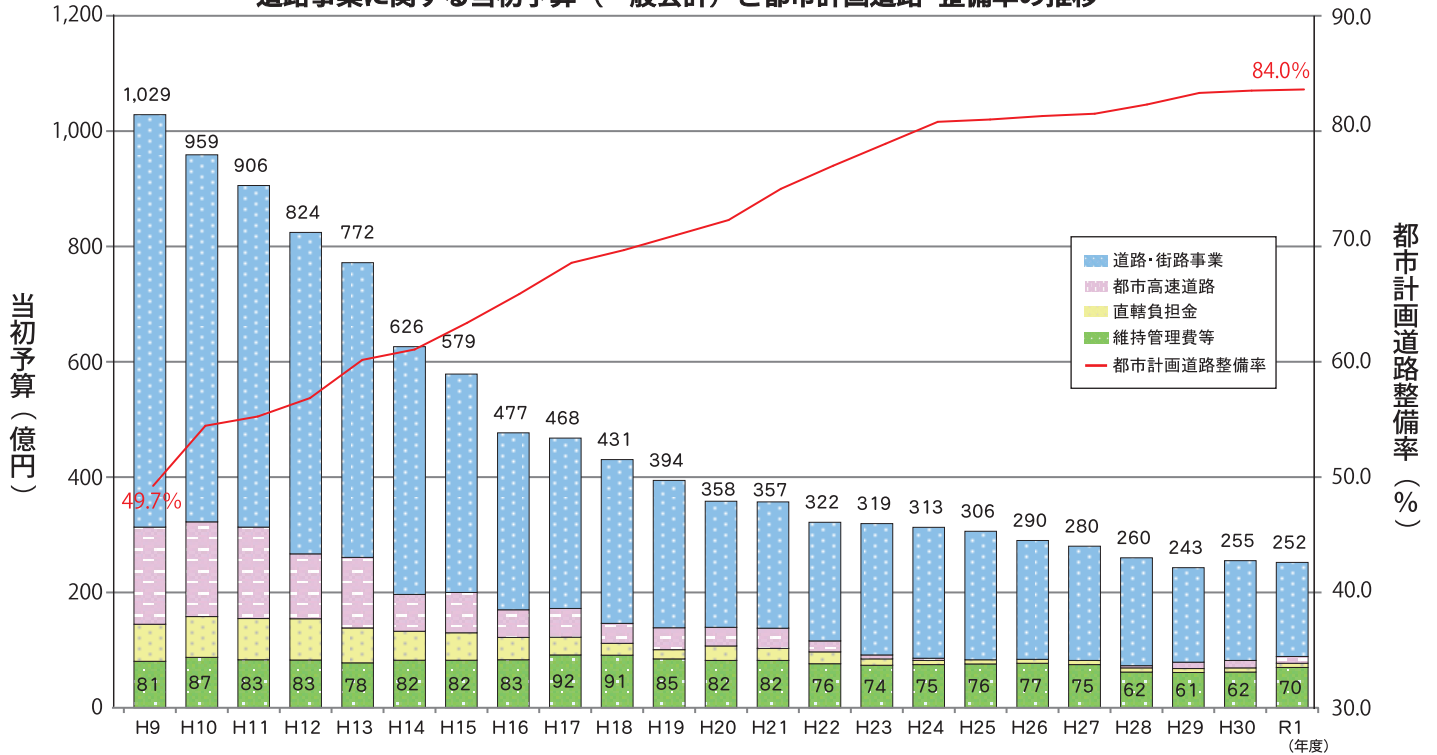
資料：国土交通省

財政

■ 道路事業の予算は年々減少し、維持管理費は横ばい

道路事業に関する当初予算は、平成9年度をピークに減少が続いており、令和元年度はピーク時の1/4以下になっています。また、管理する施設や老朽化する施設が増加する中、より効率的で効果的な維持管理が必要となってきています。

道路事業に関する当初予算（一般会計）と都市計画道路*整備率の推移



資料：福岡市

都心部のまちづくり

■ 都心部でのまちづくり計画の推進

福岡市では、都心部の機能強化に取り組んでおり、道路整備を踏まえた空間形成・活力や賑わいの創出を図っています。天神地区では、アジアの拠点都市としての役割・機能を高め、新たな空間と雇用を創出するプロジェクト『天神ビッグバン』を推進しています。

また、ウォーターフロント地区では、都心部の貴重な海辺空間を有するなどの地区の特性を活かし、市民や来街者が楽しめる魅力あるまちづくりに取り組んでいます。

さらに、九州の陸の玄関口として更なる発展が期待される博多駅周辺地区では、『博多コネクティッド』をハード・ソフト両面から取り組んでいくことで、多くの人が訪れる博多駅の活力と賑わいを、さらに周辺につなげていきます。

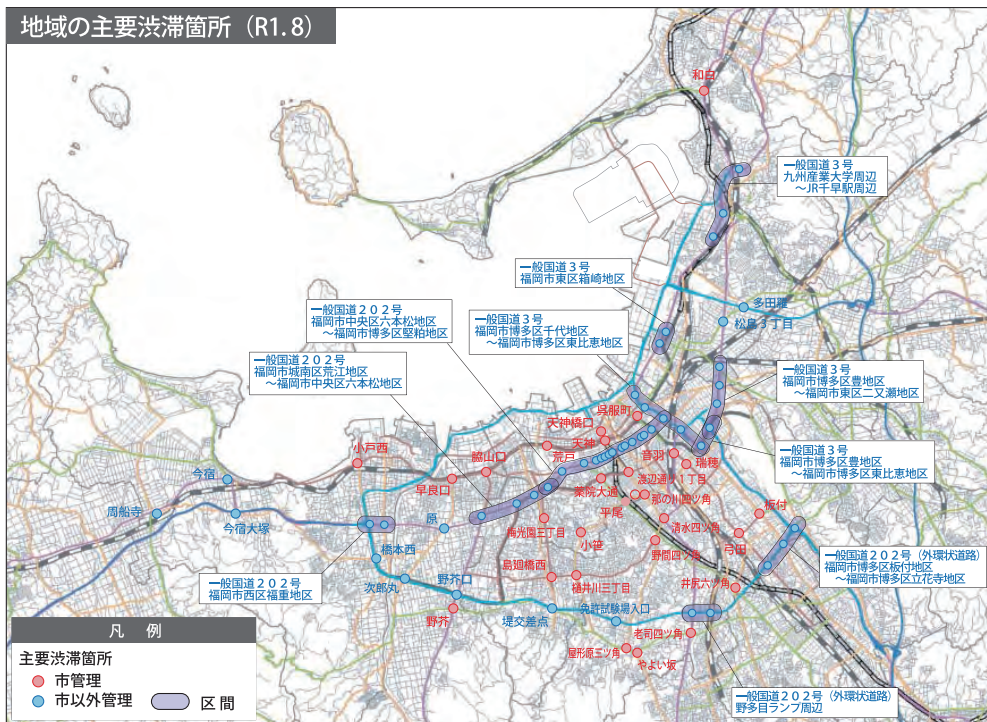


3. 福岡市の道路を取り巻く状況

道路状況（整備、維持管理）

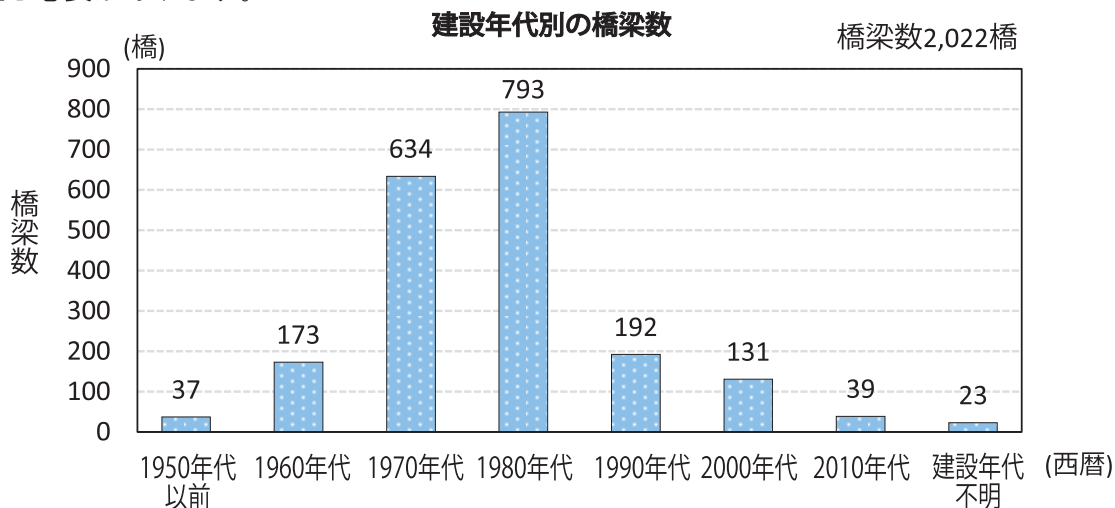
■ 地域の主要渋滞箇所*

平成25年1月に、福岡県交通渋滞対策協議会において、県内の「地域の主要渋滞箇所」が選定されました。福岡市が管理する道路では、27箇所が選定されており、その改善に向け、幹線道路の整備や交差点改良などのハード対策と公共交通の利用促進などのソフト対策を進めていく必要があります。



■ 橋梁の老朽化

福岡市が管理する橋梁は、約2,000橋あり、これらの橋梁は、1970年代から1980年代の高度経済成長期に建設されたものが多く、今後、一斉に補修や更新時期を迎えることから、計画的な維持管理に取り組む必要があります。

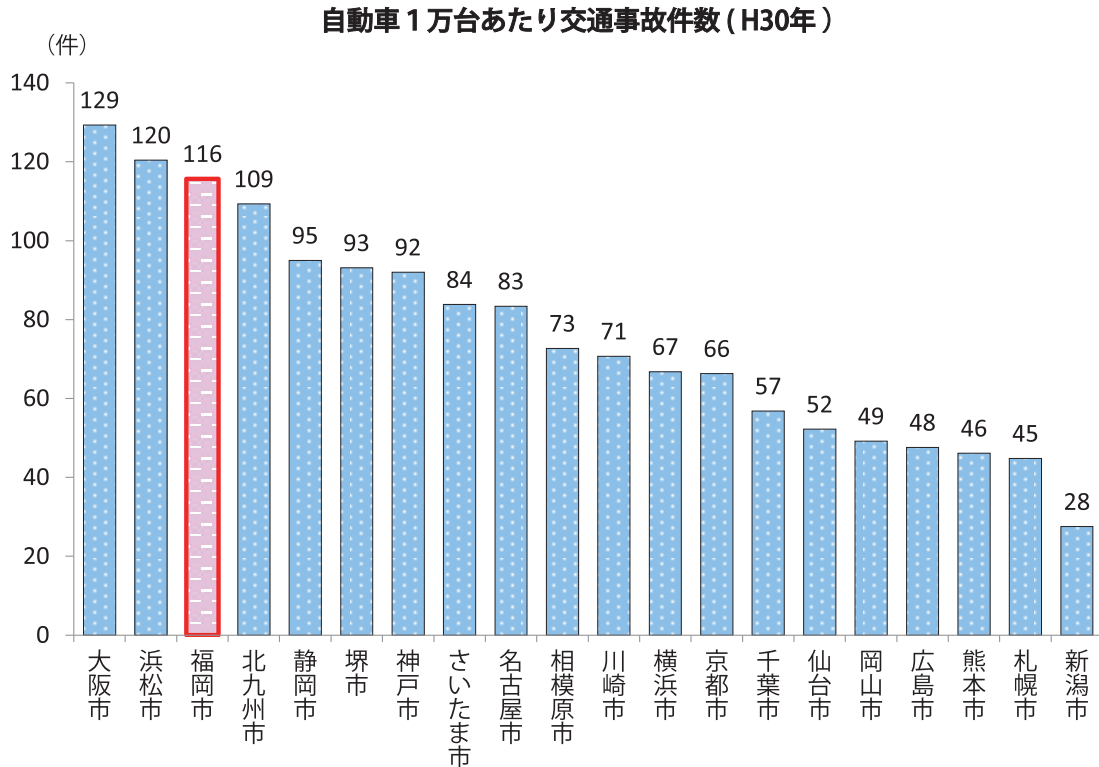


資料：福岡市

交通事故

■ 自動車台数あたりの交通事故発生件数は政令市でワースト3位

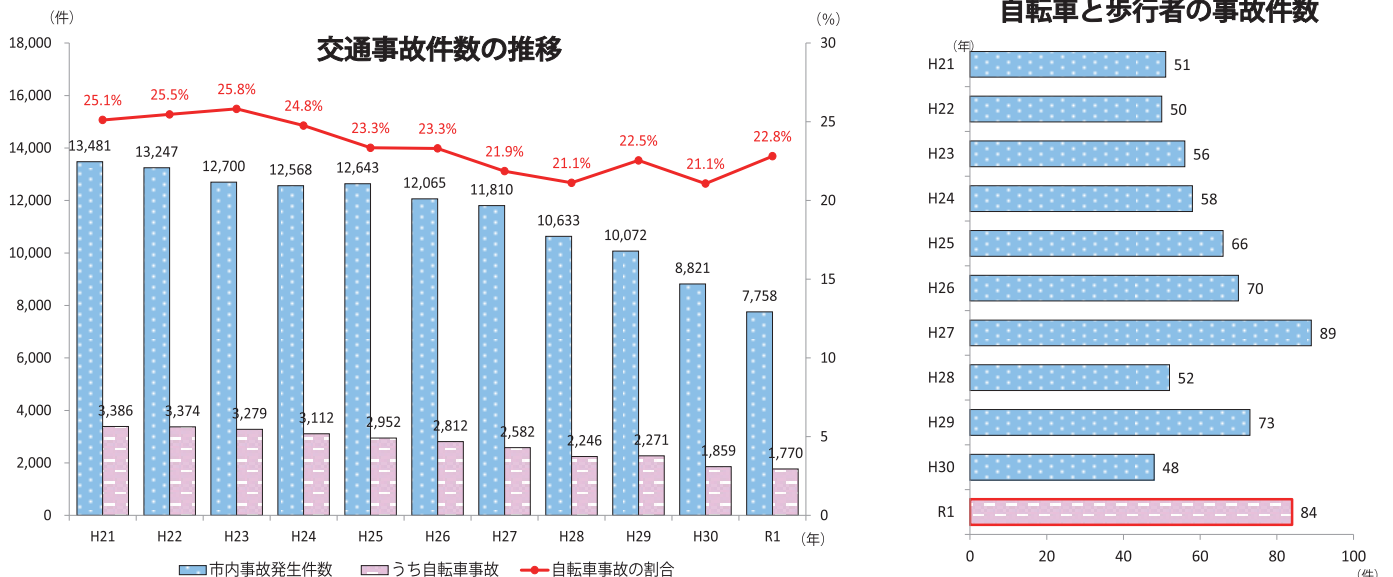
福岡市の事故発生件数は、政令市で比較すると自動車1万台あたりの交通事故件数は116件で、大阪市や浜松市に次いでワースト3位となっています。



資料：数字でわかる福岡市のいま

■ 自転車関連の事故の割合は依然として横ばい

福岡市では、交通事故件数は平成26年から減少傾向にあるものの、自転車関連事故の割合はここ数年、20%台前半で推移しています。また、歩行者との事故件数については、約50~90件の間で推移しています。



資料：あなたの町の交通事故

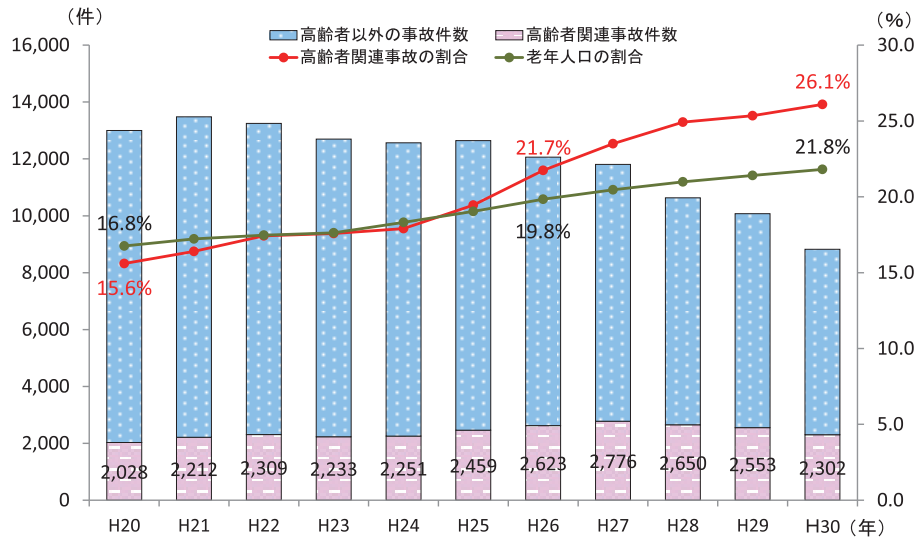
資料：数字でわかる福岡市のいま

交通事故

■ 高齢者に関連する事故の割合は年々増加

市内の交通事故件数は減少傾向にあるものの、高齢者（65歳以上）関連の交通事故の割合は、年々増加しています。

高齢者（65歳以上）に関連する交通事故発生件数の推移



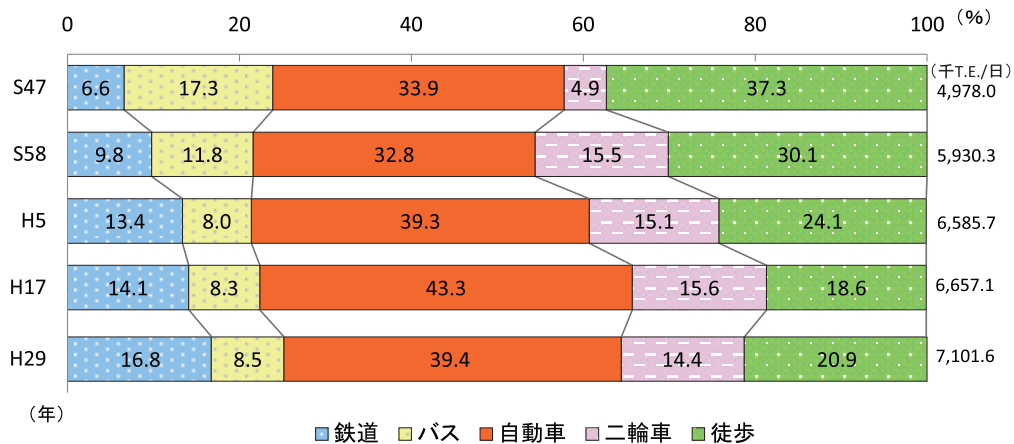
資料：福岡市統計書

自動車、公共交通

■ 自動車利用割合の変化

平成 29 年の調査では、鉄道利用と徒歩の割合が増え、自動車利用が 39%程度に減少するという結果になっていますが、依然として自動車利用の割合が高い状況となっており、この調査結果を踏まえた将来予測や新型コロナウイルス感染症の影響を注視していく必要があります。

代表交通手段別の動き（パーソントリップ調査*）

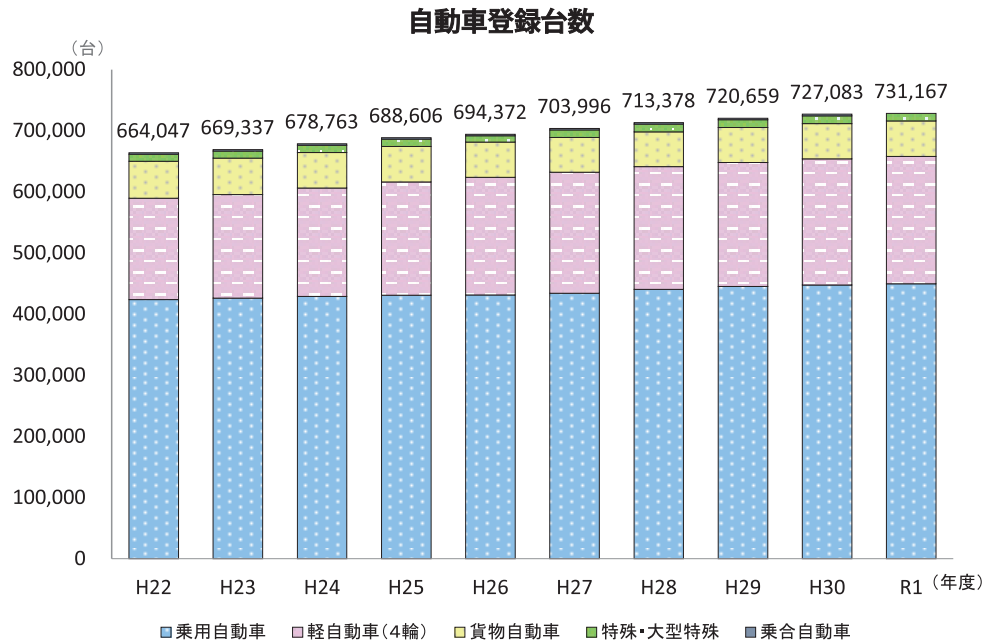


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

注：S47 の鉄道には路面電車も含む

■ 自動車登録台数の増加

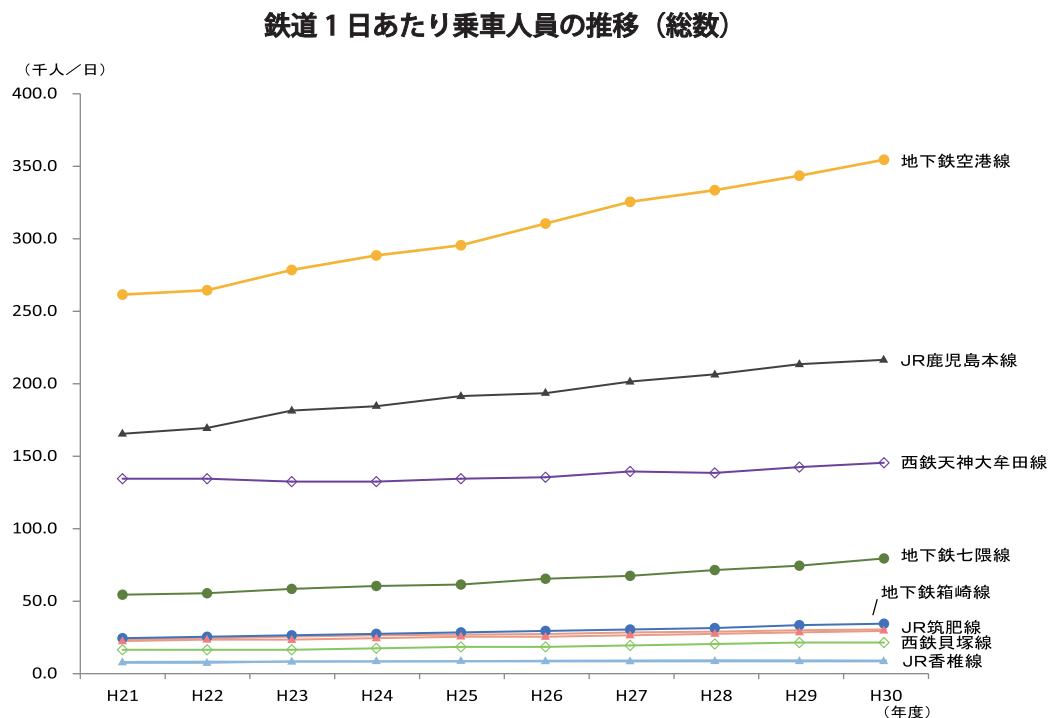
福岡市の自動車登録台数（4輪）は、年々増加しており、令和元年度末で約73万台となっています。車種別に見ると、軽自動車が増えています。



資料：議会要覧

■ 鉄道利用者の増加

福岡市を走る鉄道については、各路線で増加傾向となっています。特に、地下鉄空港線の利用者数が多くなっています。

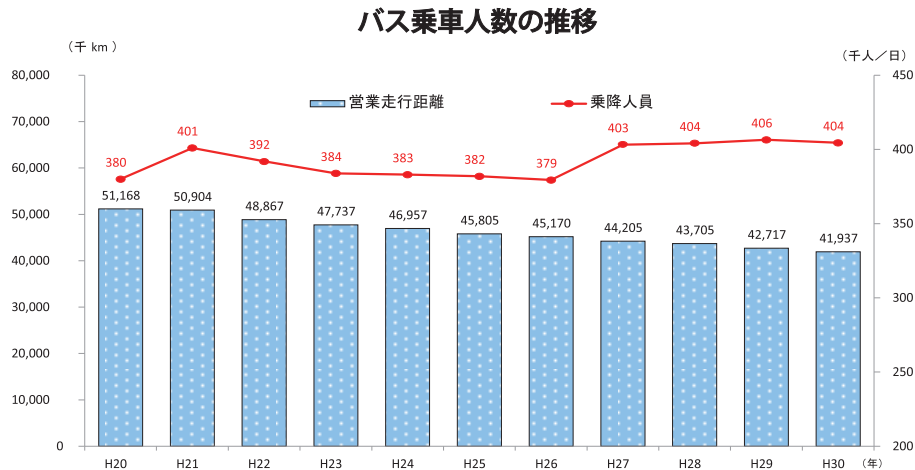


資料：福岡市統計書

自動車、公共交通

■ バス利用者は増加

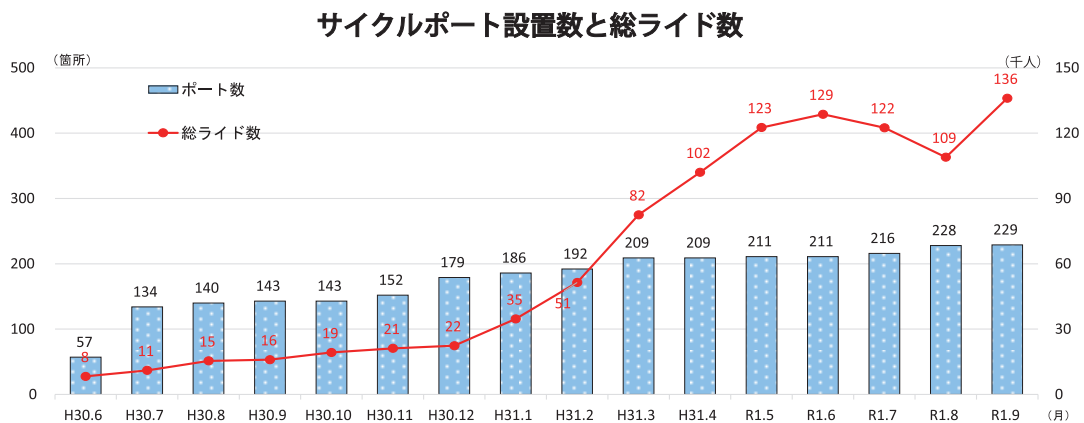
福岡市のバス路線は、営業走行距離が減少傾向にありますが、乗車人員は平成27年以降、増加しています。



資料：福岡市統計書

■ 自転車利用の推進

福岡市では、「シェアサイクル※1」の利用推進を図っており、利用者数（総ライド数）が平成30年6月から令和元年9月にかけて8,000人から136,000人と大きく増加するなど、市民のニーズが高まっています。併せて、市内のサイクルポート※2数も57箇所から229箇所まで増加しています。

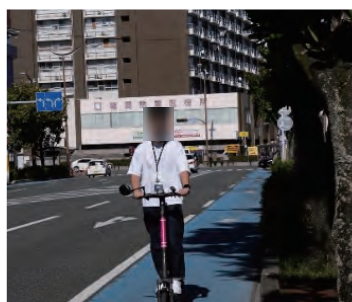


資料：福岡市

■ 多様なモビリティ※3の実証実験

電動キックボード

駅やバス停から目的地までのラストワンマイルの手軽な移動手段として期待されている電動キックボードの公道での実証実験を実施しています。
(R.2.10月～R3.3月 大橋駅周辺)



自動運転バス

少子高齢化等の様々な社会問題を最先端の技術革新の導入により解決するFukuoka Smart East※4の取り組みの一環として、自動運転バスの試乗体験会を実施しています。
(R1.11月 箱崎)



4. 「福岡市道路整備アクションプラン2020」のふりかえり

■ 道路整備の基本的な考え方と成果指標の達成状況

平成29年度～令和2年度を計画期間とする「福岡市道路整備アクションプラン 2020」で掲げた道路整備の基本的な考え方である「3つのビジョンと10の柱」、10の成果指標の達成状況は、次のとおりです。



ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり



都市の魅力に磨きをかける道づくり



市民の安全・安心をささえる道づくり

1 人に優しい道づくり

- 1
- 主要施策
- 道路のバリアフリー化
 - 通学路の安全対策や歩行空間の整備
 - 交通安全対策

2 公共交通を活かす道づくり

- 2
- 主要施策
- 総合交通体系の構築を支える道路整備
 - バス利用環境の改善

3 自転車と共生する道づくり

- 3
- 主要施策
- 自転車通行空間のネットワーク強化
 - 放置自転車対策
 - 使いやすい駐輪場の確保にあわせた路上駐輪場の段階的な廃止

4 経済活動を支える道づくり

- 4
- 主要施策
- 自動車専用道路の整備
 - 幹線道路の整備
 - ボトルネック箇所の改善
 - 連続立体交差事業の推進

5 FUKUOKAを楽しむ道づくり

- 5
- 主要施策
- 誰もが歩きたくなる歩行空間の整備・活用
 - 沿道景観と調和した道路空間の整備
 - わかりやすい道案内への取り組み

6 まちづくりと連携した道づくり

- 6
- 主要施策
- 拠点のまちづくりと連携した道路空間の整備
 - 民間ビル等の建替えと一体となった道路空間の整備・活用・維持管理
 - 駐車施策の推進

7 災害に強い道づくり

- 7
- 主要施策
- 緊急輸送道路の整備
 - 無電柱化の推進
 - 狭あい道路拡幅整備の推進

8 次世代に繋ぐ道づくり

- 8
- 主要施策
- 道路施設・橋梁の計画的補修による長寿命化
 - 道路の効率的・戦略的な維持管理

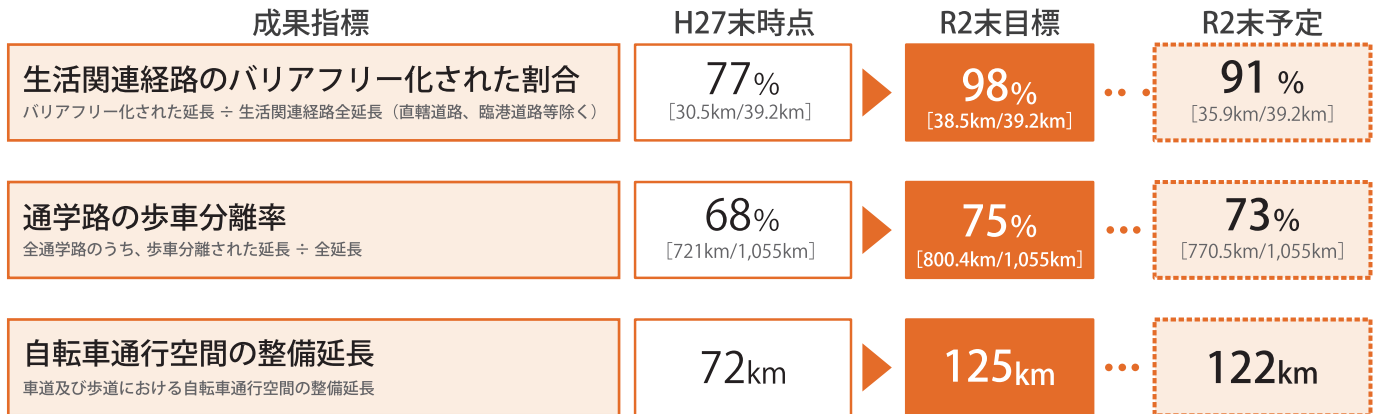
9 環境に配慮した道づくり

- 9
- 主要施策
- 道路照明灯のLED化
 - 排水性舗装・透水性舗装の整備
 - 道路緑化

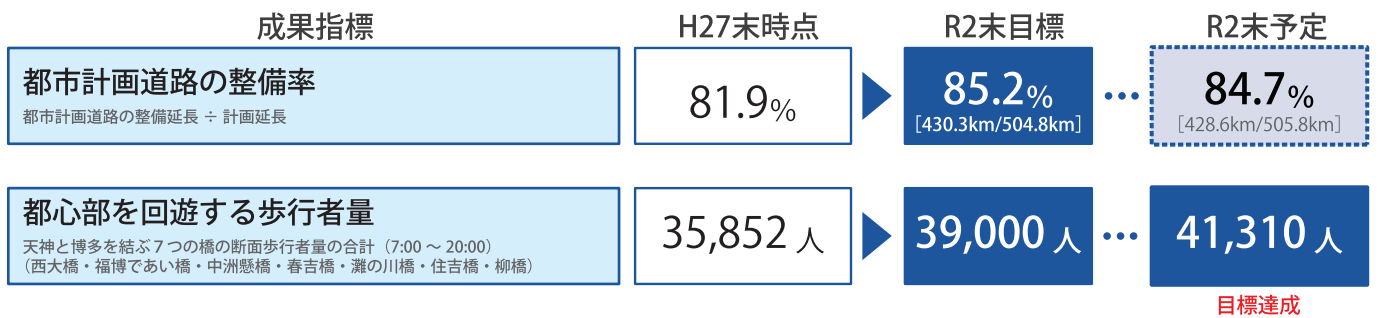
10 みんなで守り育てる道づくり

- 10
- 主要施策
- 防犯灯のLED化の促進
 - 市民等との共働による道路環境の保全
 - 道路占用の適正化
 - 広報・広聴の強化

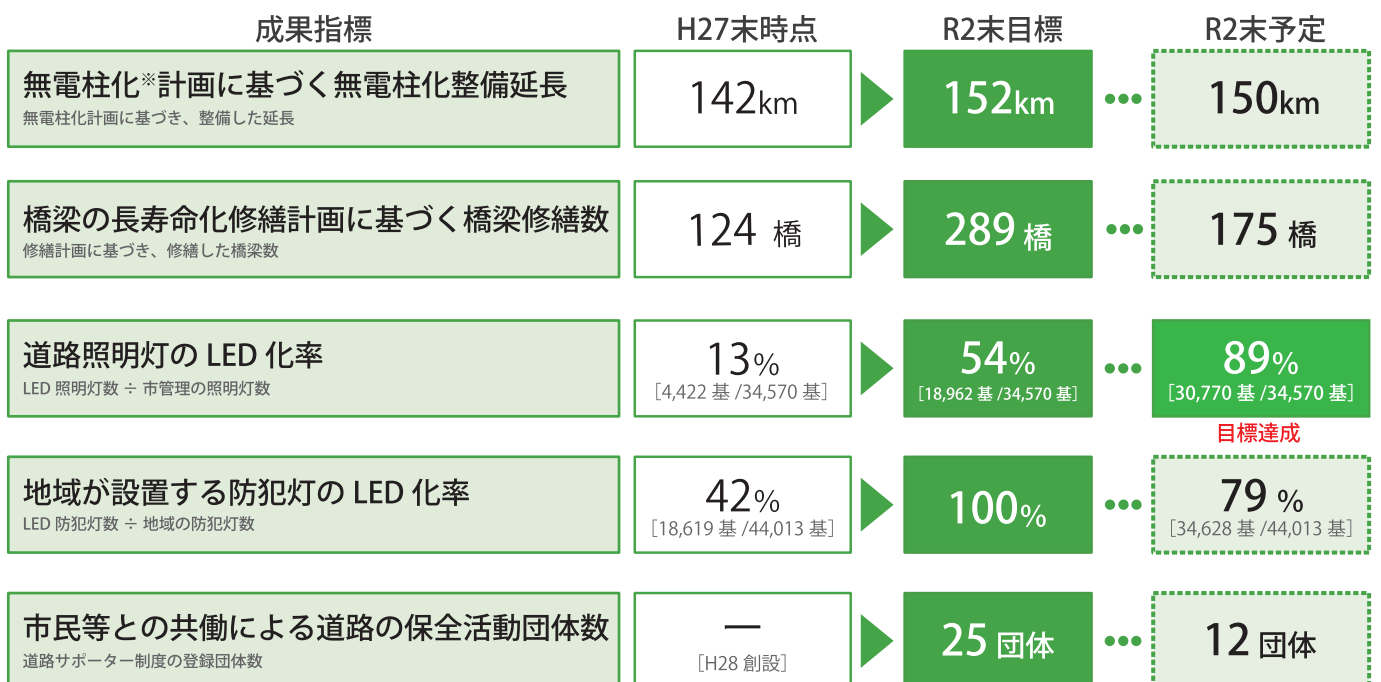
ビジョン1：ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり



ビジョン2：都市の魅力に磨きをかける道づくり



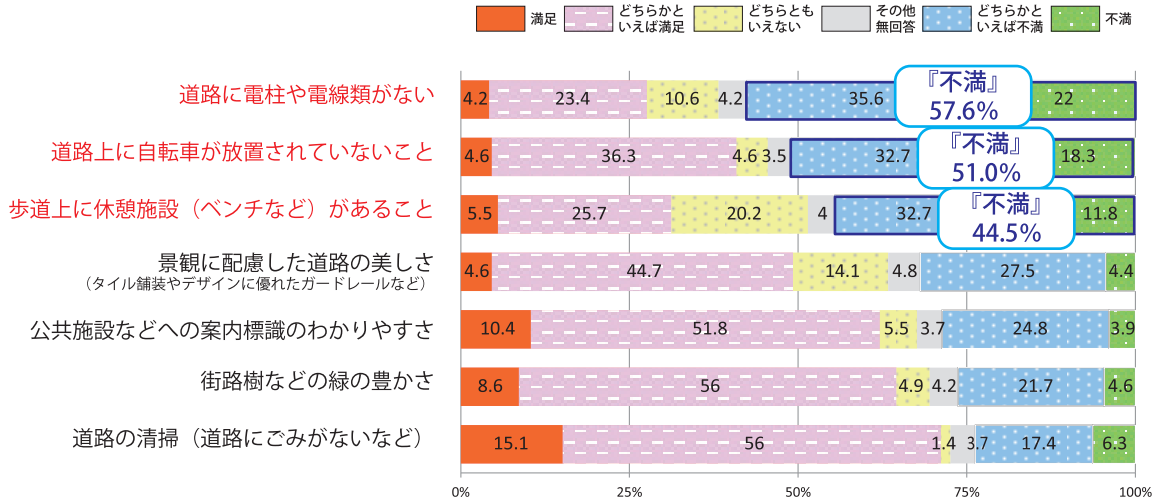
ビジョン3：市民の安全・安心をささえる道づくり



5. 道路整備のニーズ

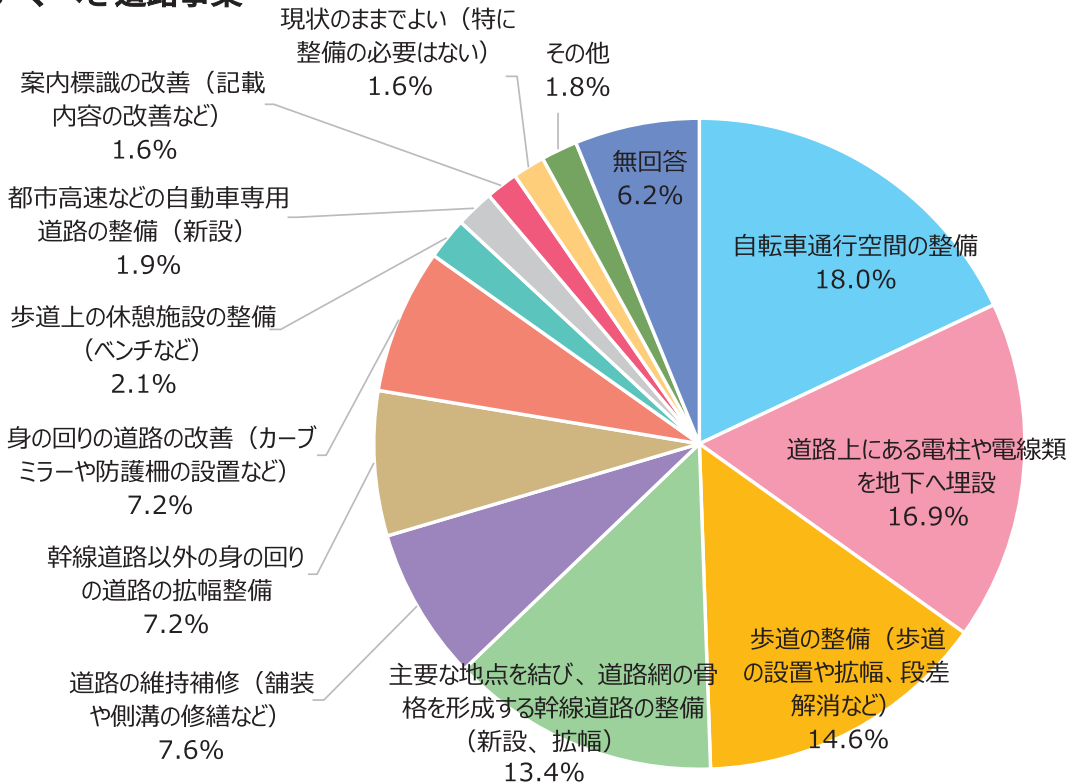
道路整備に関する市民ニーズを把握するため、平成 30 年 7～8 月にアンケートを実施し、『道路の快適性や利便性』、『力を入れていくべき道路事業』などの重要度・満足度を回答していただきました。

『道路の快適性や利便性』における満足度



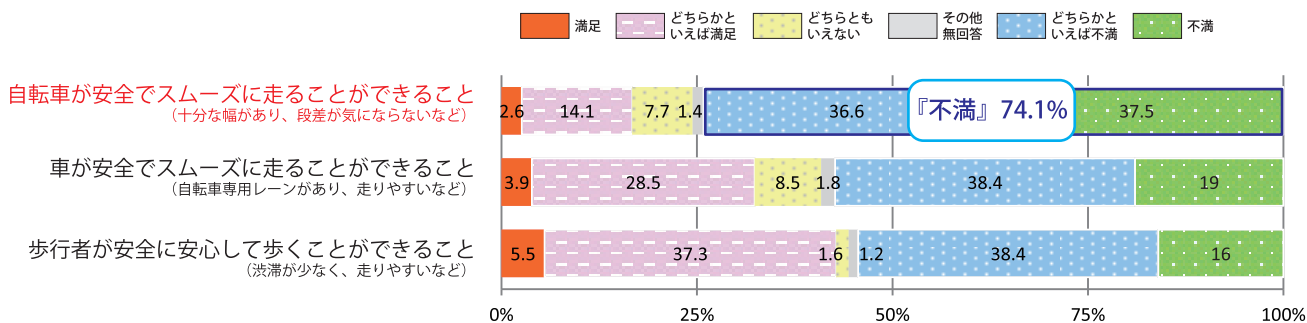
『道路の快適性や利便性』については「道路に電柱や電線類がないこと」への不満が57.6%と最も高くなっており、無電柱化の推進が求められています。

力を入れていくべき道路事業



『力を入れていくべき道路事業』についても、「自転車通行空間の整備」、「道路上にある電柱や電線類を地下へ埋設」、「歩道の整備（歩道の設置や拡幅、段差解消など）」に関する要望が全体の約 5 割を占めています。

『道路の安全性や走行性』における満足度



『道路の安全性や走行性』については「自転車が安全でスムーズに走ることができること」への不満が74.1%と最も高くなっており、快適な自転車通行空間の確保が求められています。

福岡市道路整備懇談会での主な意見

学識経験者や道路利用者等の様々な分野で活躍されている方で構成する「福岡市道路整備懇談会」において、今後の道路整備のあり方について次のようなご意見が出されました。



【開催状況】

- 第1回：令和2年5月29日
- 第2回：令和2年7月27日
- 第3回：令和2年11月6日

- ・生活道路の交通安全対策を進めてほしい
- ・高齢者や障がい者など利用者の視点に立った、誰もが使いやすい道路整備を進めてほしい
- ・まちづくりに合わせた交通渋滞対策や歩行空間の整備に取り組んでほしい
- ・市民や来訪者などに分かりやすい道案内への取り組みを進めてほしい
- ・大地震や激甚化する自然災害への対策をさらに充実させてほしい
- ・道路施設の点検方法や点検項目等に新技術の活用を検討してはどうか
- ・ウィズコロナ、ポストコロナ時代への移行を踏まえ、新しい生活様式を見据えた道路空間整備の検討を進めてほしい など

令和2年11月時点

氏名	所属・役職等
委員	榎本 拓真 福岡地域戦略推進協議会 事務局長補佐
	黒田 清 公益社団法人福岡市老人クラブ連合会 常務理事
	坂元 ゆかり 福岡市PTA協議会 副会長
	清水 邦之 NPO法人福岡市障害者関係団体協議会 理事長
	◎辰巳 浩 福岡大学工学部社会デザイン工学科 教授
	萩島 理 九州大学大学院総合理工学研究院IFC部門 教授
	松永 千晶 福岡女子大学国際文理学部環境科学科 准教授
	三笥 和弘 公益財団法人福岡観光コンベンションビューロー 事務局長
	村上 哲 福岡大学工学部社会デザイン工学科 教授

※行政アドバイザーとして国土交通省と福岡市から各1名参加
 ※氏名に◎の委員が座長

6. これまでの4年間の成果と課題

■ これまでの4年間（平成29年度～令和2年度）における取り組みの成果と課題

ビジョン1：ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり

	【成果】	【課題】
柱1 人に優しい 道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての人々が社会参加に向けて安全で快適に移動できるよう、ユニバーサルデザイン※1に基づいた道路のバリアフリー化※2などを実施 ・生活関連経路※3のバリアフリー化された割合は91%、通学路の歩車分離率は73%となる予定 	<ul style="list-style-type: none"> ・滋賀県大津市で園外活動中の保育園児などを巻き込んだ交通死亡事故が発生し、児童に加え、未就学児の安全対策が必要 ・高齢化の進展を踏まえ、道路のバリアフリー化が必要 ・歩道の設置や拡幅、段差解消などの歩道整備を求める市民意見が多い
柱2 公共交通を 活かす 道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・バスや鉄道の乗継利便性の向上やバス利用環境の改善を図るため、バス停への上屋ベンチ設置などを実施 ・バス停の上屋ベンチ設置は、累計25箇所が完了予定 	<ul style="list-style-type: none"> ・依然として自動車利用の割合が高く、公共交通への利用転換を推進するため、バス利用環境の改善が必要
柱3 自転車と 共生する 道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者と自転車の接触事故の低減を図るため、幹線道路での自転車通行空間整備などを実施 ・自転車通行空間の整備延長は122kmが完了予定 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故件数は減少傾向であるが、自転車関連事故の割合は横ばい ・自転車通行空間の整備を求める市民意見が多い

ビジョン2：都市の魅力に磨きをかける道づくり

	【成果】	【課題】
柱4 経済活動を 支える 道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・九州・アジアにおける人や物の広域交通や連携を図るため、自動車専用道路や幹線道路の整備などを実施 ・都市計画道路の整備率は84.7%となる予定 	<ul style="list-style-type: none"> ・福岡市の道路ネットワークは概ね形成されつつあるが、渋滞箇所が残っている ・福岡空港の滑走路増設等の機能強化と連動した、空港・港湾とのアクセス向上が必要
柱5 FUKUOKAを 楽しむ 道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・市民や国内外からの来訪者が安心して楽しく回遊できるよう、賑わいや憩いを感じる歩行空間の整備や地域の個性を生かした道路空間の景観整備などを実施 ・都心部を回遊する歩行者量は41,310人に増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・春吉橋の賑わい空間や博多旧市街の観光ルートの景観整備など、継続的な取り組みが必要 ・アフターコロナ時代を見据えた道路空間の活用について検討が必要
柱6 まちづくりと 連携した 道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりや民間ビル等の建替えと一体となった道路空間の整備などに取り組んできた結果、九州大学伊都キャンパスへのアクセス道路である学園通線などの整備が概ね完了 	<ul style="list-style-type: none"> ・天神ビッグバンや博多コネクティッドなど、さらなるまちづくりの推進に合わせた道路整備や、電動キックボードなど新たなモビリティの普及に合わせた道路空間の検討が必要

ビジョン3：市民の安全・安心をささえる道づくり

【成果】

【課題】

<p>柱7 災害に強い 道づくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地震や台風などの災害時において、円滑な人命救助や物資輸送路の確保を目的として、緊急輸送道路の整備や無電柱化の推進などを実施 無電柱化計画に基づく無電柱化整備延長は150kmが完了予定 	<ul style="list-style-type: none"> 福岡市の無電柱化率は約3%と、大地震や頻発化・激甚化する自然災害などへの備えは不十分 無電柱化の推進を求める市民意見が多い
<p>柱8 次世代に 繋ぐ 道づくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> 道路を安心して安全に利用できるよう、定期点検や予防保全対策などを実施 橋梁の長寿命化修繕計画に基づく橋梁修繕数は175橋が完了予定 	<ul style="list-style-type: none"> 道路管理延長の増大や道路付属施設の老朽化等に対応するため、危険箇所の早期発見や事故防止に向けた巡回体制の強化が必要 高度経済成長期に集中して建設された橋梁等の老朽化により財政負担の低減・平準化が必要
<p>柱9 環境に 配慮した 道づくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> 環境への負荷を減らすため、道路照明灯のLED化や環境に配慮した舗装の整備などを実施 道路照明灯のLED化率は89%となる予定 	<ul style="list-style-type: none"> 脱炭素社会の実現のためには、さらなる環境負荷低減が重要であり、道路照明灯のLED化の推進が必要
<p>柱10 みんなで 守り育む 道づくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> 道路への関心と愛着を育むことや、安全・安心なまちを創るため、 <ol style="list-style-type: none"> ①自治会等の地域団体が設置・管理する防犯灯について、補助金制度を活用したLED化の促進や、補助制度の拡充として、賠償責任保険を市が一括して加入 ②地域が設置する防犯灯のLED化率は79%となる予定 ③市民等との共働による道路の保全活動団体数は12団体に増加予定 ④従来の手法に加え、LINEを活用した市民からの通報手段を拡充 	<ul style="list-style-type: none"> 道路照明灯と同様に、防犯灯のLED化が必要 市民等との共働による道路環境の保全に取り組み、道路への関心と愛着を深める必要がある