第１回　福岡市道路整備懇談会　議事録

■日時：令和２年５月 29 日（金）10:00～12:00
■場所：エルガーラホール７階　会議室２
■出席者：＜委員＞
座長　辰巳　　浩　（福岡大学工学部　社会デザイン工学科　教授）
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）
中原　義隆（NPO 法人福岡市障害者関係団体協議会　理事長）
西村　早苗（福岡市 PTA 協議会　会長）
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）
三笘　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＞
鈴木　通仁（国土交通省九州地方整備局福岡国道事務所長）
松岡　　淳　（福岡市住宅都市局都市計画部長）
＜事務局＞
道路下水道局計画部道路計画課

■議事概要：◎座長　　〇委員　　△事務局

（１）新しい福岡市道路整備計画アクションプランの策定について（資料３）

特に意見なし

（２）①福岡市を取り巻く状況等 ②現計画の進捗状況 ③道路に対するニーズ（資料４）

■議事録：

（Ｐ３財政）

◎：Ｐ３の財政で、維持管理費が横ばいとあるが、これまでストックを増やしてきており、維持管理費は増えていかなければならないと考えるが、今後、更新時期を迎えるストックの増加に伴い、維持管理費も増加すると思うが、今後の見通しをどのように考えているのか。

△：グラフの維持管理費には、緊急的に対応する経費が含まれているが、これとは別に、道路・街路事業費の中にも道路舗装や橋梁などのアセットマネジメントの経費が含まれている。道路予算全体は減少傾向であるが、道路予算に対する維持補修の割合は増えており、どの事業に投資をしていくか難しい問題。道路のメンテナンスに対しては、国からの補助金が支援される制度が創設されており、制度を積極的に活用しながら取り組みたい。

◎：現状のストックに対する費用が増加する中、新設事業に着手する余裕があるのか。また、このまま維持管理費が推移すると維持そのものが難しくなるのか。

△：都市計画道路の整備率は平成 30 年度末で 83%を超えており、幹線道路の整備についてはある程度進んでいるが、幹線道路の中でも今後整備が必要な箇所は残っているものの、今ある資産を有効に活用することが重要で新設に莫大な投資をすることは難しいと考えている。ただし、Ｐ４の都心部のまちづくりと一体的に整備をするものやＰ８の主要渋滞箇所の改善など、国の事業や民間の開発等と連携して実施するものは、適切な時期に実施していく。

○：Ｐ３の道路事業予算の説明で、道路・街路事業にも維持管理費が含まれているとの説明だったが、グラフからは読み取れないので、今後工夫した方がよい。

△：財源については、市の財政は固定資産税や市民税が税収の大部分を占めるが、新しいプランの計画期間は、新型コロナウィルス感染拡大の影響を受けることは明らかで、これまで以上に危機感を持っている。事業費については、新たな整備の必要性が減少してきた部分と、必要経費や増やすべき部分とが含まれており、分かりにくいものになっている。

（Ｐ３防災）

○：逗子市で崖が崩落して高校生が亡くなる事故があったが、道路を利用する立場として、傾斜地で道路に何か落ちてくることを懸念している。崖崩れによって道路が寸断されると復旧活動等にも多大な影響が出るので、道路だけではなく周辺に道路へ被害を与えるような事象がないか確認をするべきだが、全体を点検するのは非常に費用がかかるので、緊急性があるところから点検した方がよい。

○：断層は地震時に段差ができるイメージがあるが、警固断層が動いて、市内で南北に段差ができた場合は往来できなくなるため、何を準備しないといけないのかチェックをしておいた方がよい。

○：河川際で側方流動が起こると、道路線形が変わったり崩壊したりするので、道路が使えなくなる。地面が動くと影響が大きくなるので、地盤が動くことを考えた安全・安心というところも点検項目の中に入れた方がよい。

○：陥没は、工事に伴うものや下水道管が老朽化し、そこに土が入り込んで空洞ができ発生する事例もある。今ではセンシング技術が色々と提案されているが、一長一短あり点検項目の中に必要か、または検討しないといけないかは、過去に福岡市で同様の事例がどれぐらい起こっているのかを踏まえた上で計画的に取り組んでいくかを見極めるのが重要である。

○：子供たちは、常に家庭の中で地震や水害などが起こった際の避難場所を検討しているが、事前に避難する場所を考えていても、途中に大きい道路があり渡る場所が少ないなど、避難場所に行きつくまでに時間がかかるので、道路だけの問題ではないと思うが、道路整備における対応を検討して頂きたい。

（Ｐ４まちづくり）

○：Ｐ４の都市部のまちづくりについて、ビルの建て替えなどで床面積が増え、発生集中交通量も必然的に増えると予想されるので、交通渋滞への対応や快適に歩ける歩道、高齢者や車椅子の方が無理なく移動できる、道路体系や交通体系の構築を進めていただきたい。

△：道路整備についても、すべてを税金で行うのではなく、一定のインセンティブを民間事業者に与え、民間開発にあわせて道路を整備することで、事業者にも一部負担をしてもらう取り組みを進めている。これまで、自転車駐輪場は、歩道上に税金で整備してきたが、最近では民間事業者がビルを建て替える際に、附置義務として一定程度の駐輪場や駐車場を整備しており、ビルの高さ等の緩和と合わせることで、余裕を持った駐輪場のスペースを確保している。また、歩道橋に広告をだして収入を得るネーミングライツなど、財源の確保に向けて様々な工夫をしなければならないと考えている。

◎：博多駅・天神に限らず、ウォーターフロントもこれからまた増える可能性が十分にある。青果市場跡、箱崎キャンパス跡もあり、色んな所でこれから需要が変わると思うし、これらの需要が他都市からの純増になるのか、市内の他の地区からの移転になるのか分からないが、いずれにしても、今後道路として対応していく必要がある。

○：都心部の中でも歩道のない細い道がたくさん残っているが、そのような場所にも、車が多く流入しており、高齢者からは道路を歩くのが怖いという声がある。大きな道路だけではなく、人が生活する上で必要な道路についても整備をしてほしい。

（Ｐ５交通事故）

○：Ｐ５の子どもに関する事故について、子供たちは交通ルールを勉強しているが、ドライバーのマナーアップも必要だと思う。具体的な対応はわからないが、ドライバーのマナー向上につながるような道路整備についても考えていただけるといい方向になると思う。

○：Ｐ５の自動車１万台あたりの交通事故件数では、福岡はワースト２位という記載があるが、地域性や道路の整備状況、人口など、色んな要素があると思うが、この結果を受けて、今後の道路整備はどうしていくのか。

（Ｐ６公共交通）

○：Ｐ６の高齢者のバス利用が高いというグラフについて、バスと自転車を同等にアンケートを取るのは丁寧さに欠ける。高齢者が地域の中を移動する場合は、自転車の利用が非常に多いと思うし、買い物等はタクシーを利用することが非常に多くなっている。目的や場所によって手段は大きく異なり結果も変わるので、アンケートの取り方を検討すべき。

△：場所や目的を限定せずに、徒歩以外で普段利用する交通手段について、アンケートを実施している。

○：その聞き方では、住んでいるところから都心部に行く際の交通手段という発想になるのでは。都心部への移動と地域内での移動の両方の交通手段がアンケートの中に一律で記載してあるのはおかしい。

△：今の資料では目的や移動距離等は関係なく、バスが多いという結果になっているが、アンケート調査の内容を事務局で精査したい。

◎：人によって捉え方が異なり、近くに買い物に行くことを想定する人、天神等遠方に行くことを想定する人等があり、精度的に少し問題がある。第5回の北部九州圏パーソントリップ調査の暫定結果と比較し、精査をお願いする。

（Ｐ７公共交通）

○：Ｐ７の自動車・公共交通について、世界的な動向として、自動運転や電動キックボードなどの新しい交通技術や交通手段が導入される際の道路空間の配分は、今の自動車に多くを配分している状況から、多様性をもった配分が議論されている。警察が所管する部分もあるが、福岡市でも自動運転やキックボードの導入を検討する際は、道路空間の再配分について、この4年間のアクションプランの中で取り扱うのか、次の10年間の新しい考え方に盛り込むかは議論すべきたが、技術の動向等を考慮していただきたい。

△：福岡市は非常に道路幅が狭いが、自転車専用レーンの確保が難しい場合でも、色分け等の工夫により整備を行っている。

（Ｐ８維持管理）

○：Ｐ８の整備・維持管理について、高齢者等にとっては健常者が気づかない段差でも障害になるなど、車椅子や杖をついた方などに配慮したバリアフリーやメンテナンスをおこなうとともに、財政を戦略的に振り分けられるような検討も必要。

（Ｐ８渋滞）

○：ウォーターフロントエリアのコンベンション施設への大規模学会を誘致する際に、博多駅から施設までタクシーで行くのに、雨が降ると1時間ぐらい掛かると言われており、渋滞を改善できないかと思っている。

○：渋滞はどこでも発生するが、日常的に発生する箇所、イベント時に発生する箇所など知らずに通ってしまう。渋滞情報をすぐに知ることができれば渋滞回避につながるので、AIを活用した渋滞情報の取組を今後の計画に入れて頂きたい。

◎：渋滞情報に関しては、情報が発信されていても情報にたどり着けないことや、そのことを知らない場合もあると思うので、周知の仕方も含めて検討が必要。

（Ｐ９ビジョンと柱）

○：ビジョン１の人にやさしい道づくりの交通安全対策と、ビジョン３の安全・安心のニュアンスが非常に近く違いが分かりにくいため、ビジョンと柱の立てつけについて検討いただきたい。また、都市の魅力とあるが、その指標として交通量だけを使い、交通量が望ましい方向になったらどのような魅力がアップするのかよくわからない。

（Ｐ１０バス利用環境）

○：Ｐ１０のバス利用環境の改善で、今後もバス停において上屋・ベンチの設置に取り組んでいくとあるが、具体的に上屋・ベンチの設置基準はあるのか。

◎：設置基準に関しては、基本的に行政として設置する箇所は、郊外部など民間で実施されない部分だと思う。また、ニーズの高いところや物理的に実施できる場所などを考慮し、行政の方で判断している。ある程度基準を作ることは、公正な整備という意味では必要だと思う。

（Ｐ１２成果指標）

○：Ｐ１２に指標の達成状況で、橋梁の修繕数の達成状況だけが低い理由は何か。

△：労務費の高騰により当初予定額を上回っていることや橋梁の修繕は川の水が少ない渇水期にしか事業ができないため、施工期間が限られるといったことが要因となっている。橋梁の補修については令和 2 年度から新しい計画を策定しており、令和 2～令和 6 年の 5 年間で 60 橋を修繕していく予定である。

（Ｐ１３市民ニーズ）

○：パンデミック、自動運転などの新技術、超高齢者社会になった時の道路空間の考え方などについて、この 4 年間のアクションプランの中で取り扱うのか、次の 10 年間の新しい考え方に盛り込むかは検討すべきだが、そういった考え方を捉えるような幅を持った検討をしていただきたい。

△：道路の再配分については、モデル的に取り入れて実績を積み重ねながら、10 年 20 年という長いスパンで実現させていきたい。

（３）今後のスケジュールについて

特に意見なし