第１回　福岡市道路整備懇談会

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

議　事　次　第

１．開会

２．懇談会の設置について　資料１

３．委員紹介　資料２

４．座長選出

５．議事

（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

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

（３）今後のスケジュールについて

６．閉会

＜配布資料＞

資料１－１	福岡市道路整備懇談会設置要綱(案)
資料１－２	福岡市道路整備懇談会傍聴要領(案)
資料２	座席表
資料３	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４	福岡市を取り巻く状況等について
参考資料	福岡市道路整備アクションプラン（詳細版）

福岡市道路整備懇談会　設置要綱（案）

資料１－１

（趣　旨）

第１条　　この要綱は、「福岡市道路整備懇談会」（以下「懇談会」という。）に関し必要な事項を定めるものとする。

（目　的）

第２条　　懇談会では、福岡市の道路整備計画の策定に向けて、現行の道路整備計画で整理している将来ビジョン「10年間の基本的な考え方（平成29～令和8年）」や施策などについて審議し、新たな将来ビジョンや施策を整理するために、意見を収集する。

（委　員）

第３条　　委員は、学識経験者及び道路利用者から選任する。

２　懇談会の委員は別紙１のとおりとする。

３　懇談会の円滑な運営を図るため、委員の互選により座長を選任する。

４　座長は懇談会を主宰し、懇談会の議事進行に必要な事項を定める。

（懇談会）

第４条　　市長は、委員からの意見収集を行うため、懇談会を開催することができる。

（設置期間）

第５条　　懇談会は、本会の目的の完了をもって解散する。

（委員の任期）

第６条　　委員の任期は、令和２年　月　日から懇談会が解散するまでとする。

（守秘義務）

第７条　　委員は、その職務に関して知り得た秘密を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も、また同様とする。

（情報公開）

第８条　　懇談会は、公開とする。ただし、懇談会が福岡市情報公開条例（平成 14 年福岡市条例第３号）第 38 条ただし書きの規定に該当する時は，非公開とするとすることができる。

（その他）

第９条　　この要綱に定めるもののほか、懇談会に関し必要な事項は、市長が定めるものとする。

附　則

この要綱は令和２年　月　日から施行する。

【別紙１】

福岡市道路整備懇談会　委員（五十音順）

名前	所属等
榎本（えのもと） 拓真（たくま）	福岡地域戦略推進協議会 事務局長補佐
黒田（くろだ） 清（きよし）	公益社団法人福岡市老人クラブ連合会 常務理事
辰巳（たつみ） 浩（ひろし）	福岡大学工学部 社会デザイン工学科 教授
中原（なかはら） 義隆（よしたか）	NPO 法人福岡市障害者関係団体協議会 理事長
西村（にしむら） 早苗（さなえ）	福岡市 PTA 協議会 会長
萩島（はぎしま） 理（あや）	九州大学大学院総合理工学研究院 IFC 部門 教授
松永（まつなが） 千晶（ちあき）	福岡女子大学国際文理学部 環境科学科 准教授
三笘（みとま） 和弘（かずひろ）	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（むらかみ） 哲（さとし）	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（すずき） 通仁（みちひと）	国土交通省九州地方整備局 福岡国道事務所長
松岡（まつおか） 淳（あつし）	福岡市住宅都市局都市計画部長

福岡市道路整備懇談会　傍聴要領（案）

資料１－２

（趣　旨）

第１条　　この要領は、「福岡市道路整備懇談会」（以下「懇談会」という。）の傍聴に関し、必要な事項を定めるものとする。

（受　付）

第２条　　懇談会の傍聴を希望する者（以下「傍聴希望者」という。）は、懇談会の開催の 10 分前までに、整理番号票（別記様式）の交付を受けなければならない。

（定　員）

第３条　　懇談会を傍聴する者（以下「傍聴人」という。）の定員は５名までとする。

２　傍聴希望者が定員を超えるときは、先着順によって傍聴人を決めるものとする。

（懇談会会場に入場できない者）

第４条　　ポスター、ビラ、拡声器など、懇談会もしくは傍聴を妨害する恐れがあると認められる物品を携帯する者、または懇談会を妨害し、人に迷惑を及ぼす恐れがあると認められる者は、懇談会会場（以下「会場」という。）に入場することができない。

（傍聴人が守るべき事項）

第５条　　傍聴人は、懇談会を傍聴するにあたり、次の事項を守らなければならない。

（１）会場において、発言しないこと。

（２）会場における発言に対して、拍手などの方法により、賛否を表明しないこと。

（３）たすきを着用したりプラカードを揚げたりなど、示威行為をしないこと。

（４）飲食または喫煙をしないこと。

（５）みだりに席を離れないこと。

（６）携帯電話、パソコン等の情報通信機器の電源を切ること。

（７）他の傍聴人の迷惑になるような行為はしないこと。

（８）上記（１）～（７）に定めることのほか、懇談会の秩序を乱し、懇談会の妨げとなるような行為はしないこと。

（撮影、録音等の禁止）

第６条　　会場において、撮影、録音、その他これに類する行為をしないこと。ただし、懇談会の座長（以下「座長」という。）が認めた場合は、この限りではない。

（傍聴人の退場）
第 7 条　　傍聴人は、懇談会が傍聴を認めない議題に関する協議等を行おうとするときは、速やかに会場から退場しなければならない。

（傍聴人への指示）
第 8 条　　座長は、懇談会の平穏な進行を確保するため、傍聴人に対して必要な指示を行うことができる。

（違反に対する措置）
第 9 条　　傍聴人が、この要領の規定に違反したときは、座長は、傍聴人に対して必要な措置を命ずることができる。
２　傍聴人が前項の規定による命令、または前条の指示に従わないときは、座長は、その者に対して会場からの退場を命ずることができる。

（その他）
第 10 条　　この要領に定めるもののほか、懇談会の傍聴に関して必要な事項は、その都度、座長が定めるものとする。

附　則
この要領は令和 2 年　月　日から施行する。

様式

年　月　日 福岡市道路整備懇談会

整理番号票

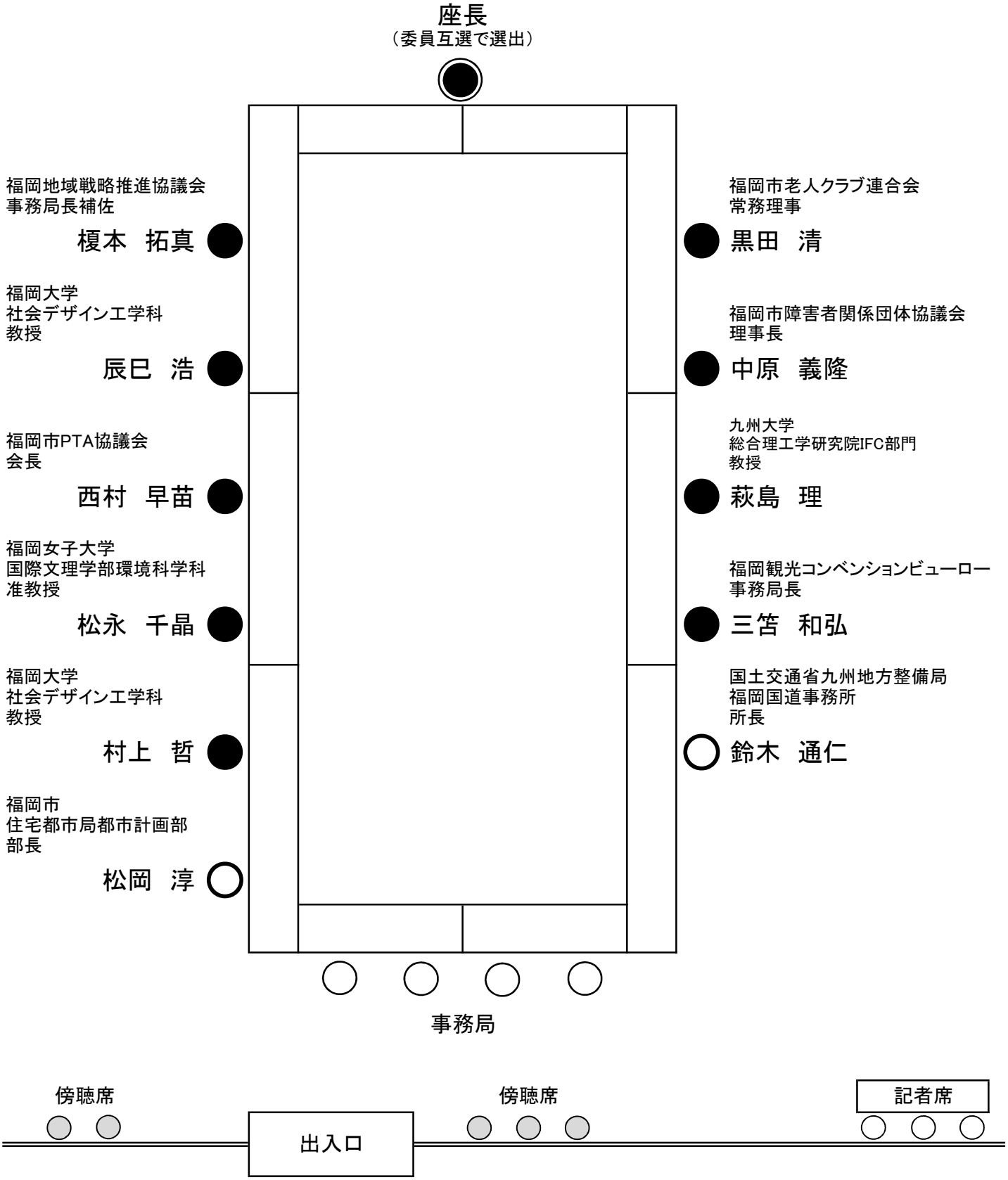
ＮＯ.＿＿＿＿＿＿＿＿

傍聴人は，会議の開催中この整理票を携行し，係員の求めに応じて提示してください。

座 席 表

資料２

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



資料３

新しい福岡市道路整備計画（(仮称)アクションプラン2024）の策定について

１　概要

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り、福岡市では、昭和63年度からこれまで、概ね４～５年毎に道路整備の計画を策定し整備を進めてきた結果、平成30年度末現在約3,900kmの道路を管理している。

この度、現計画である「福岡市道路整備アクションプラン2020」が、令和２年度に計画期間の満了を迎えるものの、引き続き事業を継続していく路線やこれから事業に着手する路線を、計画的に整備していく必要があることから、令和３年度以降の道路整備の考え方等を整理し、新しい福岡市道路整備計画の策定に着手するもの。

２　検討の方向性

（１）アクションプラン2020の概要

アクションプラン2020は、平成29年度からの10年間（H29～Ｒ８）の道路整備の基本的な考え方「３つのビジョンと10の柱」及び平成29年度からの４年間（H29～Ｒ２）の道路整備の方向性と目標を定めた実施計画である。

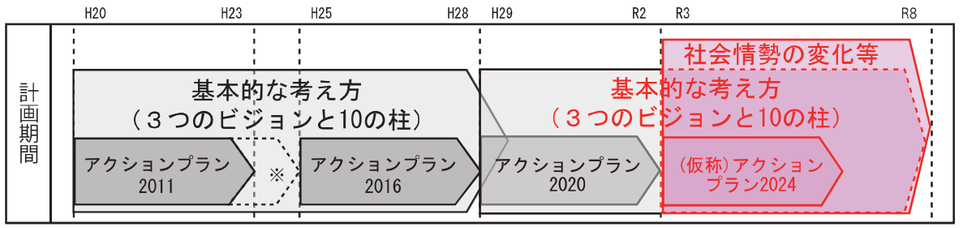
（２）検討の方向性

新しい福岡市道路整備計画については、現行の「基本的な考え方」を踏まえつつ、以下の３つの観点から検討を行い、福岡市が目指すまちづくりを着実に進めるため、今後４年間（Ｒ３～Ｒ６）の方向性と目標を示した実施計画を策定するもの。

① 現行の「基本的な考え方」の検証を行う
② 近年多発する災害への備えや超高齢化社会への対応、訪日外国人を始めとする観光需要の増加など、昨今の社会情勢の変化等を踏まえる
③ 現アクションプランの進捗状況、交通事情、市民ニーズなどを十分に勘案する

（３）計画内容（案）

① 道路交通の現況等
② 市民及び道路利用者の道路整備のニーズ
③ 社会情勢の変化等を踏まえた道路整備の「基本的な考え方」
④ 今後４年間の主要施策・成果指標・整備路線（継続及び新規）



※　市実施計画（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

３　今後のスケジュール

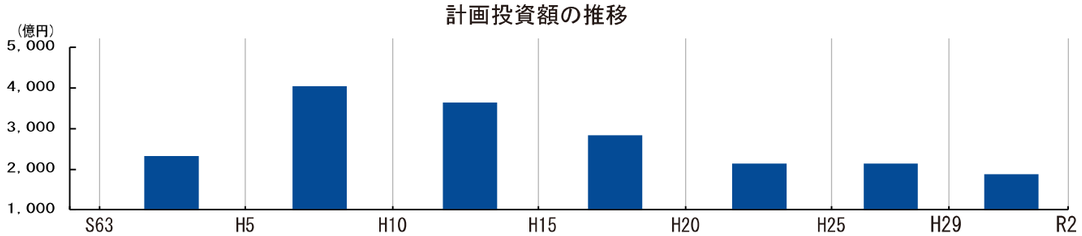
	令和元年度				令和2年度				令和3年度
	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	4～6月
プラン検討			原案の検討（基本的な考え方や施策等の検討・整理）				パブリックコメント	成案作成	公表
福岡市道路整備懇談会						3回程度開催			
生活環境委員会報告		着手				検討状況	検討状況	策定	

学識経験者や道路利用者などで構成される福岡市道路整備懇談会等において助言をいただきながら、将来の道路整備の基本的な考え方や施策などについて検討を行い、令和２年度末の策定を目指す。

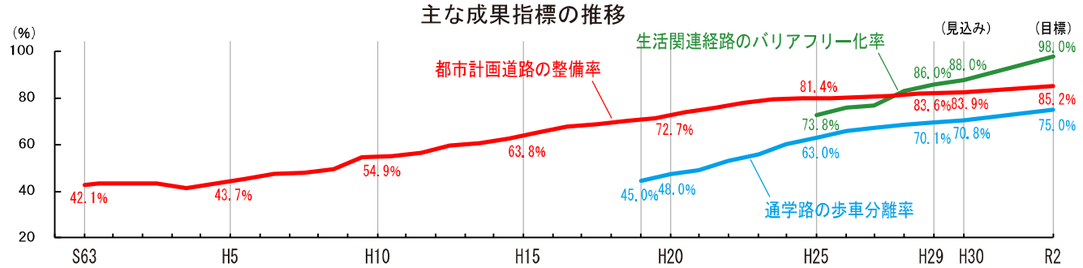
【参考１　道路整備計画の変遷】

道路整備計画							
計画名	道路整備五箇年計画	道路整備五箇年計画	新道路整備五箇年計画	道路整備アクションプラン	道路整備アクションプラン2011	道路整備アクションプラン2016	道路整備アクションプラン2020
計画期間	S63～H4	H5～9	H10～14	H15～19	H20～23	H25～28	H29～R2
計画投資額	約2,352億円	約4,069億円	約3,651億円	約1,857億円	約1,150億円	約1,145億円	約848億円

計画投資額の推移



主な成果指標の推移



※通学路の歩車分離率についてはH19年度から、生活関連経路のバリアフリー化率についてはH25年度から統計を開始

【参考２　福岡市道路整備アクションプラン2020】

道路整備の基本的な考え方（３つのビジョンと10の柱）

ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり

1 人に優しい道づくり
2 公共交通を活かす道づくり
3 自転車と共生する道づくり

都市の魅力に磨きをかける道づくり

4 経済活動を支える道づくり
5 ＦＵＫＵＯＫＡを楽しむ道づくり
6 まちづくりと連携した道づくり

市民の安全・安心をささえる道づくり

7 災害に強い道づくり
8 次世代に繋ぐ道づくり
9 環境に配慮した道づくり
10 みんなで守り育む道づくり

福岡市を取り巻く状況

資料４

【面積、人口等】

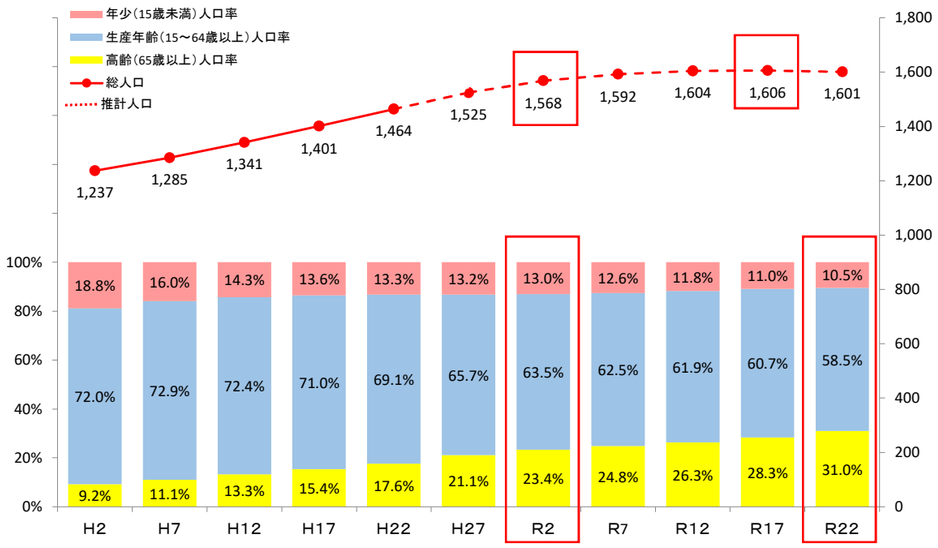
■ 面積、人口構造の変化

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159.6万人となっております。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予測されています。

	面積	人口
東区	69.45km²	319,513人
博多区	31.62km²	244,369人
中央区	15.39km²	202,095人
南区	30.98km²	264,277人
城南区	15.99km²	132,673人
早良区	95.87km²	220,275人
西区	84.15km²	212,472人
計	343.46km²	1,595,674人

R2.1.1現在
資料：福岡市推計人口

人口数の推移、年齢別構成

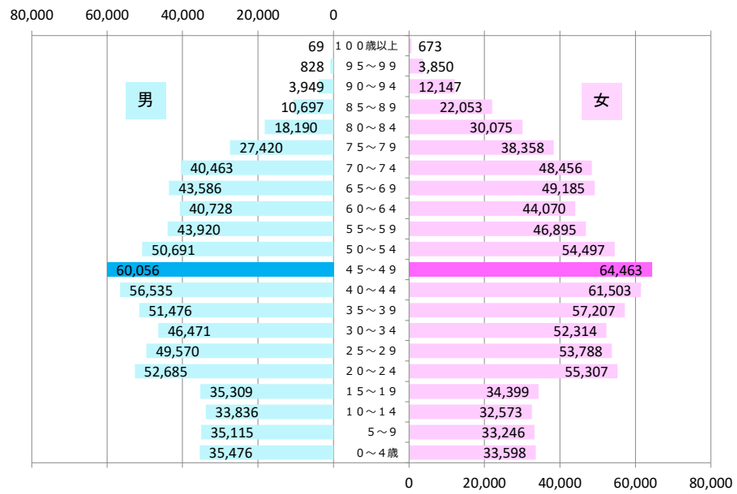


資料：福岡市の将来人口推計について（福岡市）H24.3

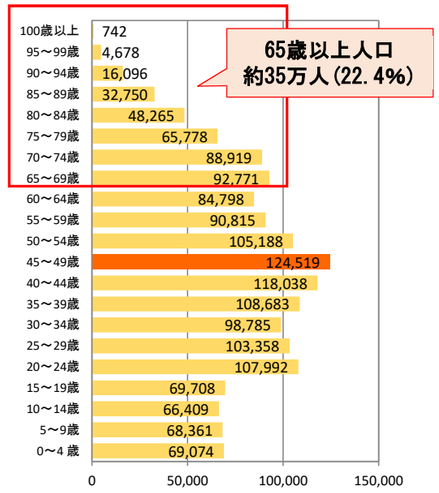
■ 福岡市の年齢別人口

福岡市の人口のうち、高齢者(65歳以上)が約35万人と全体の約20%を占めています。令和2年の高齢者人口の実績は22.4%と予測よりも若干低い結果となっておりますが、今後は少子高齢化が進行し、令和22年では全人口の3割以上が高齢者になると見込まれています。

男女別年齢別人口



年齢別人口

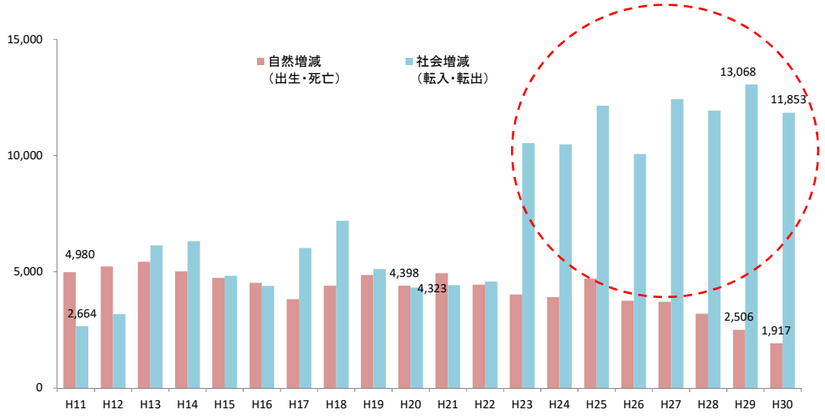


資料：福岡県人口移動調査（福岡県）R2.1.1現在
※年齢不詳・計算不能とされる29,947人は対象外

■ 福岡県内や九州他県からの大幅な転入超過

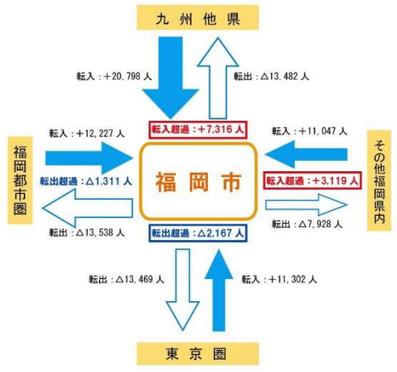
福岡市の近年の人口増加は、自然増より社会増の影響が大きく、福岡都市圏以外の福岡県および九州他県から大幅な転入超過となっています。

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（福岡市） R1.11

地域別社会移動の状況（H29）



（注）東京圏…東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県の計
資料：住民基本台帳（日本人のみ）

資料：福岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略（福岡市）H31.3

福岡市を取り巻く状況

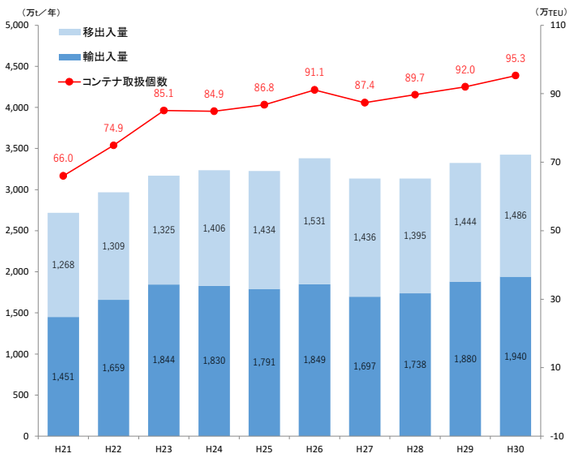
【物流、人流】

■ 海上貨物量・コンテナ量は増加傾向

博多港のコンテナ取扱個数は、増加傾向となっており、平成30年は95万TEUとなっています。

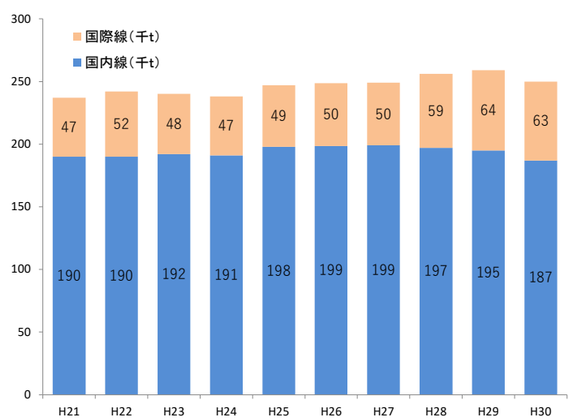
また、福岡空港における貨物取扱量については、国内線国際線合わせて25万t前後で推移しています。

海上出入貨物量、国際海上コンテナ量の推移



資料：平成30年博多港統計年報（福岡市）R1.9

福岡空港の貨物取扱量の推移

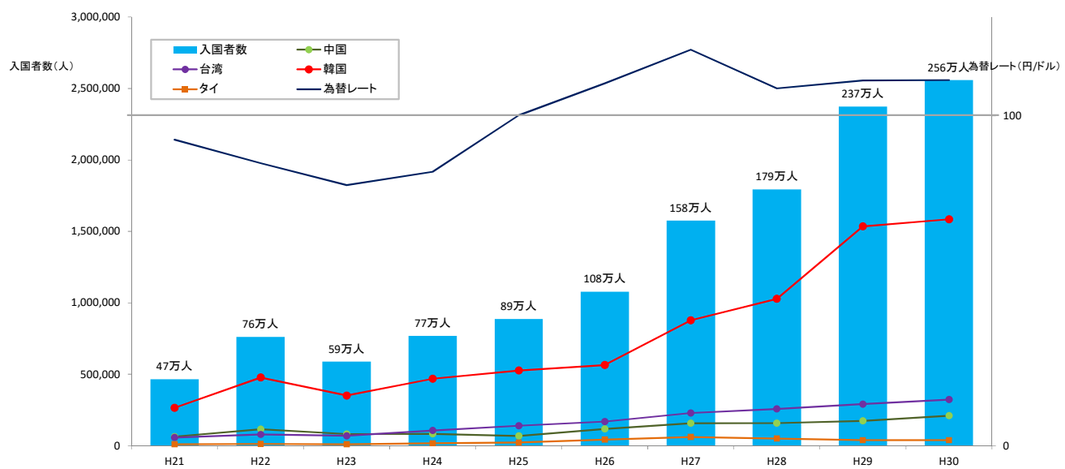


資料：暦年・年度別空港管理状況調書（国土交通省）R1.8

■ 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年に大幅に減少するものの、その後は増加しています。国籍別に見ると、近年では韓国からの入国者数が順調に伸びています。

福岡空港・博多港国籍別入国者数と為替レートの推移

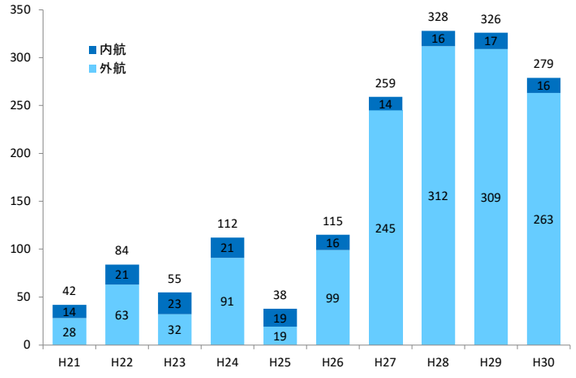


資料：出入国管理統計表（法務省）R1.7、時系列統計データ検索サイト_為替（日本銀行）R1.7

■ クルーズ船の寄港回数の増加

クルーズ船の寄港回数は、内航は20回前後で推移しているものの、外航は平成27年以降、年間200回以上と大きく増加しています。

クルーズ船の寄港回数の推移

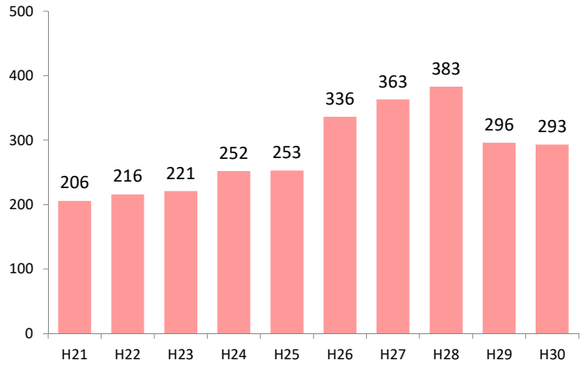


資料：博多港・福岡空港の概況（福岡市港湾局）H31.3

■ 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、平成30年には293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

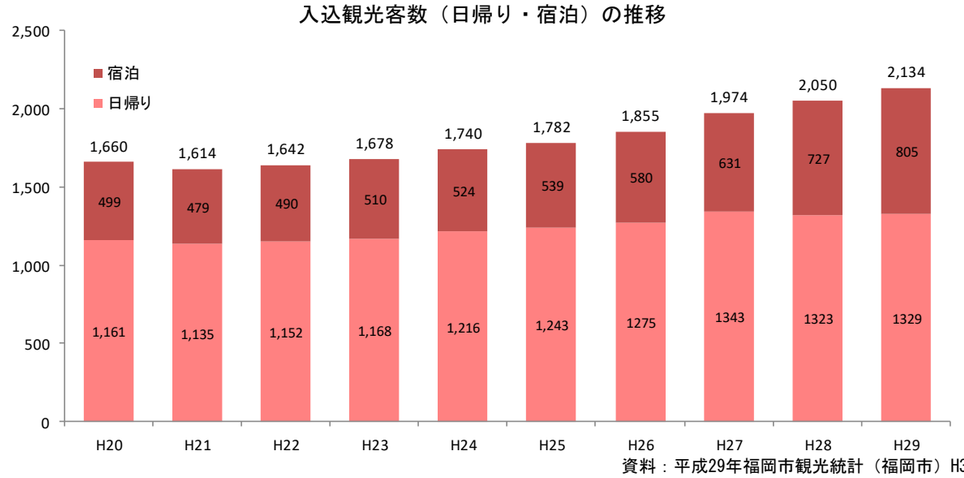


資料：国際会議統計（日本政府観光局）R1.12

■ 国内外からの入込観光客数の増加

福岡市への観光客数は、平成23年春の九州新幹線の全線開通やクルーズ客船の寄港増などにより、平成23年と比較すると約350万人以上増加しており、平成29年には2,134万人となっています。

入込観光客数（日帰り・宿泊）の推移



資料：平成29年福岡市観光統計（福岡市）H31.3

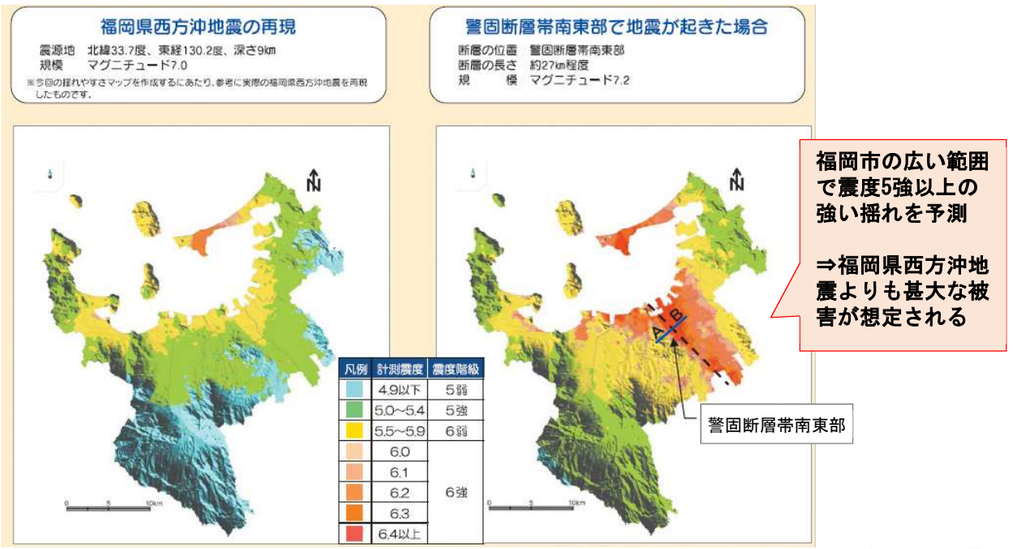
福岡市を取り巻く状況

【防災】

■ 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、福岡市内では舗装の隆起や陥没に関する被害が153ヶ所発生し、被災に伴う道路の通行止規制は53ヶ所生じました。
今後30年以内に警固断層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中心部や市街地の広範囲で大きな揺れが発生するものと想定され、地震への備えの必要性が高まっています。

警固断層帯南東部で地震が起きた場合と福岡県西方沖地震の比較



資料：福岡市揺れやすさマップパンフレット（福岡市　住宅都市局）

福岡県西方沖地震による福岡市内の道路の被害状況

第２節　道　路

被災箇所は全体172ヶ所であり，舗装の隆起や陥没に関するものが153ヶ所，のり面崩壊に関するものが19ヶ所である。舗装損壊は臨海部の砂質地盤・埋立て地，のり面損壊は震源地に近い志賀島・玄界島・北崎地区における発生が大部分であった。

被災に伴う道路の通行止規制は全53ヶ所（全面43ヶ所・片側10ヶ所）であり，のり面崩壊・舗装隆起に起因するものの外，民地の瓦の落下・塀の倒壊等により通行止めヶ所が生じた。

大規模ながけ崩れ（東区志賀島）

道路の隆起（アイランドシティ地区）

大きくうねった道路（明治通）

資料：平成20年版福岡県西方沖地震記録誌（福岡市市民局）H20.9

■ 大地震時の地中線の信頼性が確認

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・淡路大地震では通信が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、大地震時において地中性の信頼性が確認されています。

東日本大地震・阪神・淡路大震災時のライフラインへの被害状況

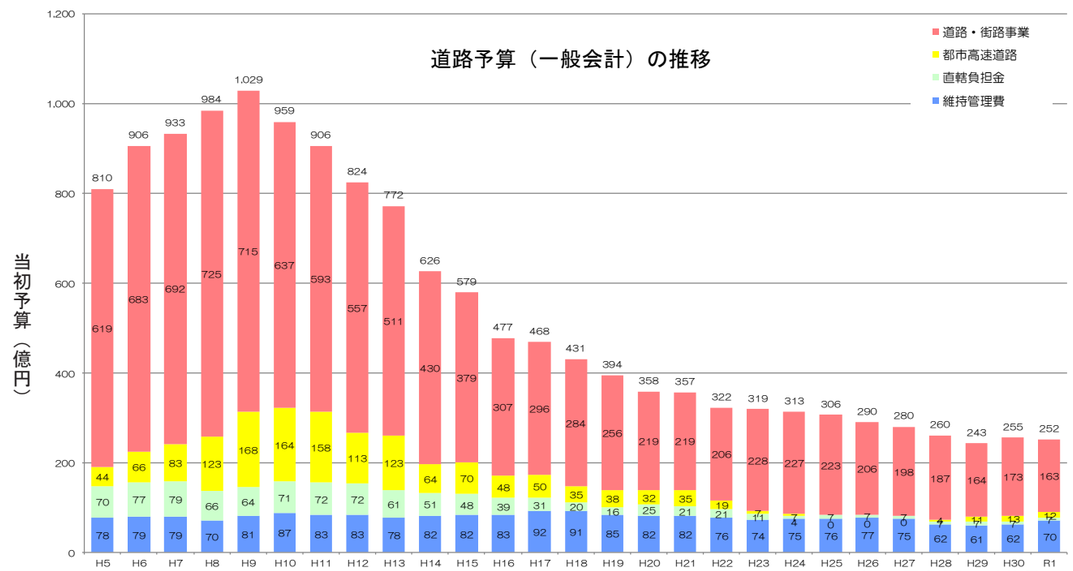
		供給支障被害状況（被害率）		比率（地中線/架空線）	設備被害状況（電柱の倒壊等）
		地中線	架空線		
阪神・淡路大震災	通信	0.03%	2.4%	1/80	約3,600本
	電力	4.7%	10.3%	1/2	約4,500本
東日本大震災	通信	地震動エリア　：　0% 液状化エリア　：0.1% 津波エリア　：0.3%	地震動エリア　：0.0% 液状化エリア　：0.9% 津波エリア　：7.9%	1/25	約28,000本
	電力	（データなし）	（データなし）	-	約28,000本

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。



資料：福岡市道路下水道局

【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（天神・博多）及びウォーターフロント地区でまちづくり計画を進めており、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。ウォーターフロント地区では、MICEやクルーズなどの需要の増加に対し、都市機能の供給力向上を図るとともに、海辺を活かした賑わいと憩いの空間形成を目指した取り組みをすすめています。

また、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。

≪ウォーターフロント≫

資料：ウォーターフロントネクストの取り組みについて
（福岡市　住宅都市局）

■ＷＦ地区再整備の概要

○WF地区再整備構想（H28.3策定）

①再整備の目的
- ・福岡都心部の国際競争力を強化し，九州・西日本の発展に貢献
- ・MICEやクルーズなどの需要の増加に対し，都市機能の供給力の向上
- ・海辺を活かした賑わいと憩いの空間形成

②目標年次
- ・概ね20～30年後

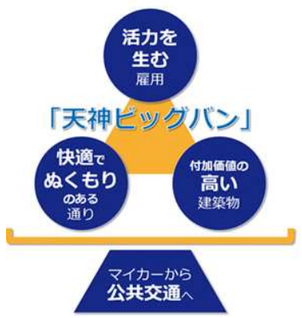
○検討状況

資料：福岡市ウォーターフロント地区アクセス強化研究会（第３回）
（福岡市　住宅都市局）H31.1

≪天神ビッグバン≫

資料：新たなインセンティブ制度『天神BBB』を創設します（福岡市）H28.3

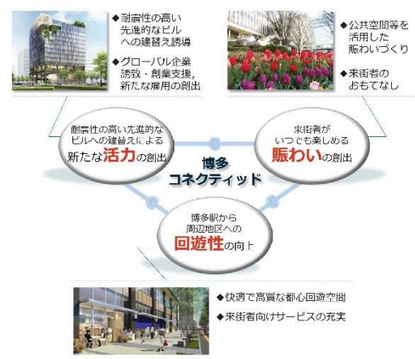
天神ビッグバンの施策体系



≪博多コネクティッド≫

資料：「博多コネクティッド」始動（福岡市）H31.1

参考　博多コネクティッドの施策体系



資料：「博多コネクティッド」本格始動
（福岡市）R1.5

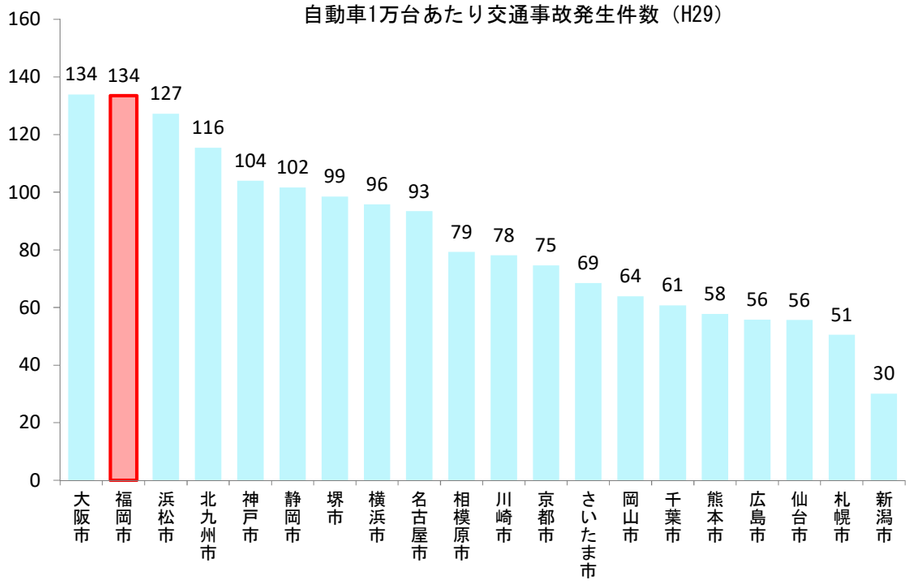
福岡市の道路を取り巻く状況

【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2位

福岡市の自動車1万台あたりの交通事故件数は134件で、政令市で比較すると大阪市に次いでワースト2位となっています。

自動車1万台あたり交通事故発生件数（H29）

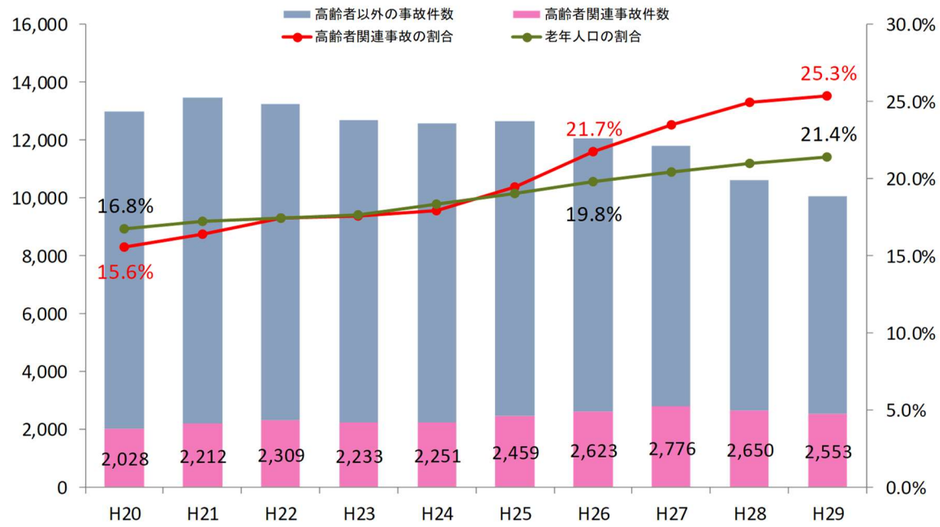


資料：数字でわかる福岡市のいま（福岡市）R1.11

■ 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

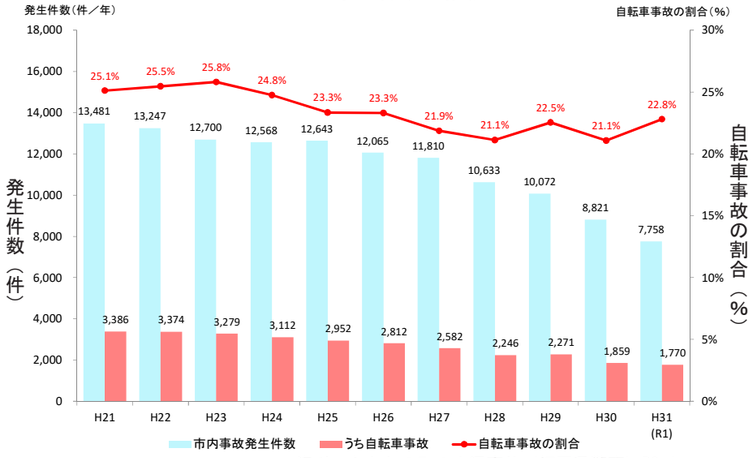


資料：福岡市統計書（福岡市）H20～30.3

■ 自転車関連の事故の割合は依然として横ばい

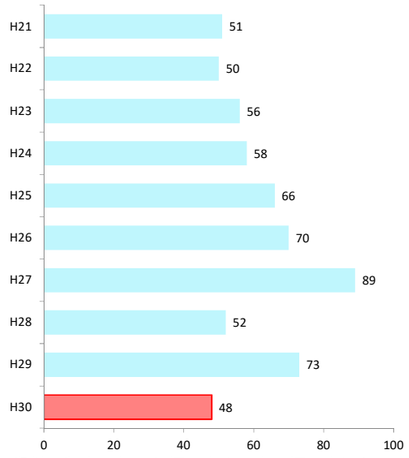
福岡市では、交通事故件数は平成26年から減少傾向にあるものの、自転車関連事故の割合は20%前後で推移しています。また、歩行者との事故件数については、平成21年と比較しても、同程度となっています。

交通事故件数の推移



資料：あなたの町の交通事故（福岡県警察）R2.1

自転車と歩行者の交通事故件数

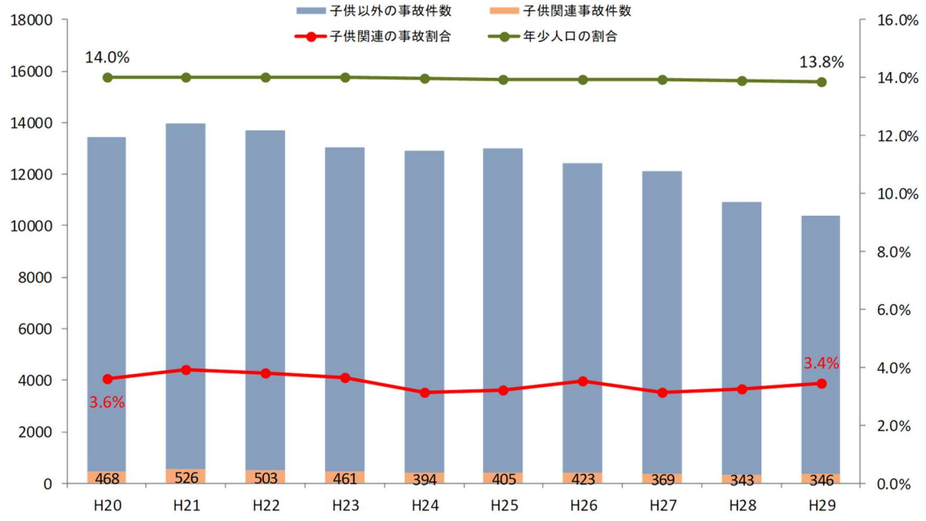


資料：数字でわかる福岡市のいま（福岡市）R1.11

■ 子供に関連する事故の割合は依然として横ばい

市内の交通事故件数は減少傾向にあるものの、子供（15歳以下）関連の交通事故の割合は依然として3.5%前後で推移しています。

子供に関連する交通事故発生件数の推移（15歳以下）



資料：福岡市統計書（福岡市）H30.3、あなたの町の交通事故（福岡県警察）、住民基本台帳に基づく人口・人口動態及び世帯数調査（e-stat）

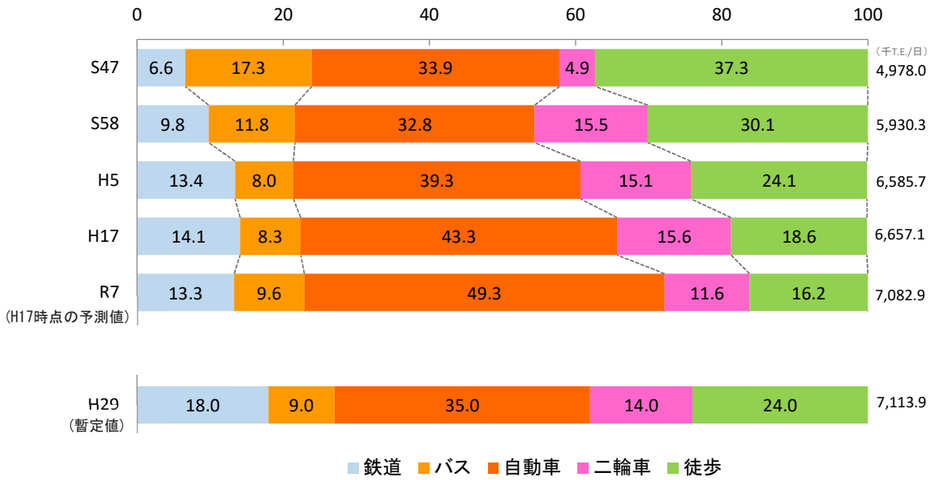
福岡市の道路を取り巻く状況

【自動車、公共交通】

■ 自動車利用率の変化

平成17年の調査結果を用いた将来予測では、令和7年に自動車利用が49.3%まで増加すると予測されています。一方で平成29年の調査では鉄道と徒歩の割合が増え、自動車利用が35%程度に減少するという結果になっており、最新の調査結果を踏まえた将来予測への関心が高まっています。

代表交通手段別の動き（パーソントリップ調査）

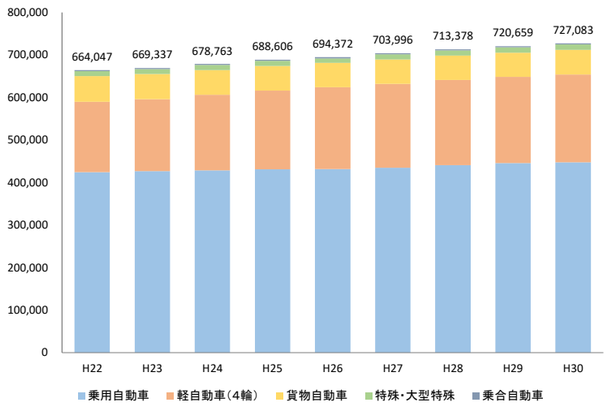


資料：北部九州圏パーソントリップ調査（H17・H29）
注：S47の鉄道には路面電車も含む

■ 自動車登録台数の増加

福岡市の自動車登録台数(4輪)は、増加傾向となっており、平成30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。

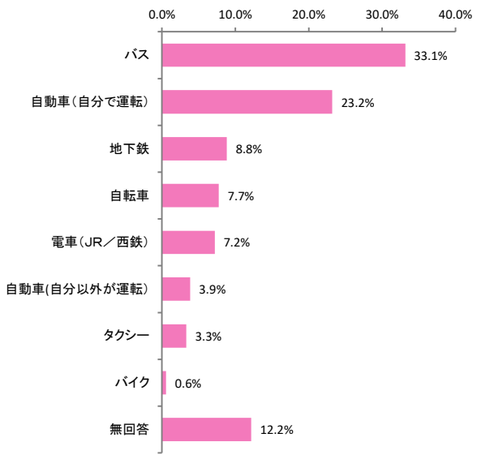
自動車登録台数



資料：議会要覧（福岡市）R1.10

■ 高齢者のバス利用が高い

高齢者がよく利用する交通手段は、バスが33.1%と一番多く、次いで自動車（自分で運転）が23.2%となっています。



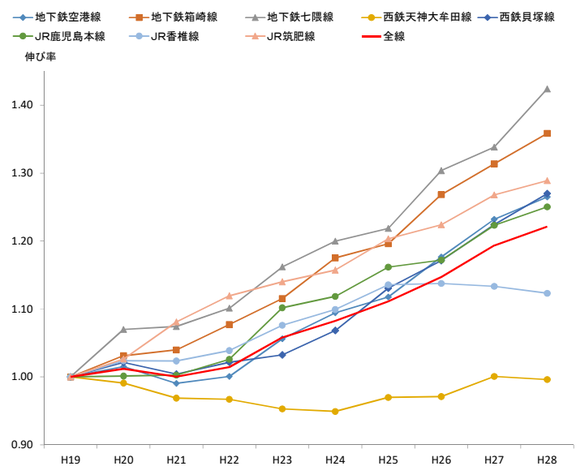
対象者：市内在住の60歳以上の方（N=181）

資料：H28福岡市市政アンケート調査報告書（福岡市）

■ 鉄道利用者の増加

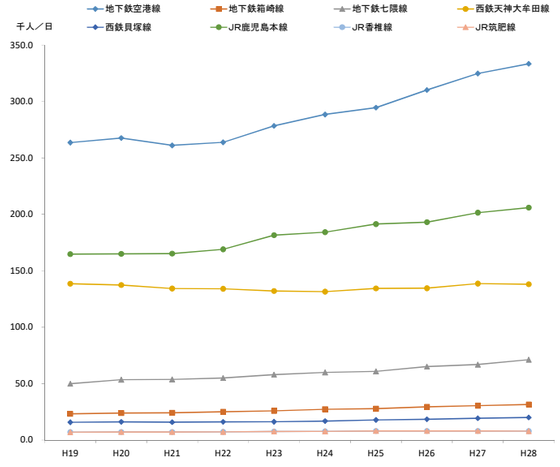
福岡市を走る鉄道においては、各路線で増加傾向となっています。特に、地下鉄七隈線で大きく伸びています。乗車人員の総数を見ると、地下鉄空港線の利用者数が多くなっています。

鉄道１日あたり乗車人員の推移（伸び率）



資料：福岡市統計書（福岡市）

鉄道１日あたり乗車人員の推移（総数）

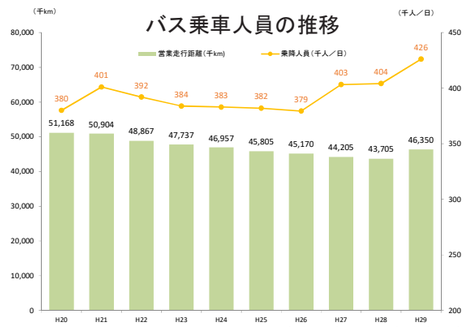


資料：福岡市統計書（福岡市）

■ バス利用者は増加傾向

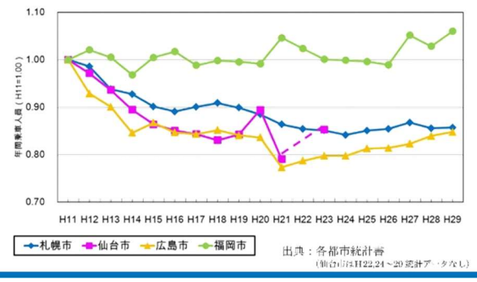
福岡市のバス路線は、営業走行距離が減少傾向にありますが、乗車人員は平成27年以降、増加しています。また、平成28年より連節バスを導入し、バス運行の効率化を図っています。

バス乗車人員の推移



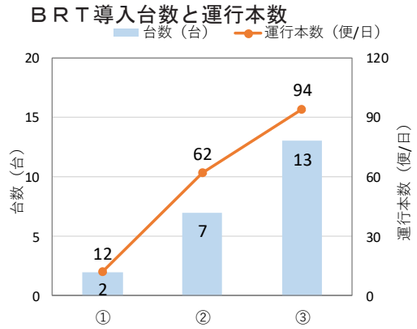
資料：福岡市統計書（福岡市）H31.3

地方中枢都市におけるバス乗車人員の推移



出典：各都市統計書
（札幌市はH22.21～29統計データなし）

ＢＲＴ導入台数と運行本数



詳細な時期
①：H28.10～H29.6
②：H29.6～R1.7
③：R1.7～

資料：平成29年12月議会第4委員会報告資料（福岡市）H29.12
西鉄バスＨＰ

福岡市の道路を取り巻く状況

【自動車、公共交通】

■ 多様なモビリティを活用した移動手段の検討

福岡市では「自動運転」や「パーソナルモビリティ」などを活用し、高齢者や観光客などを含めた全ての人の移動をサポートする取り組みを検討しています。

FUKUOKA Smart EAST　の考え方

1．移動（モビリティ）

［概　　要］
- 自動運転のコミュニティバスや歩行を支援するパーソナルモビリティ等が，高齢者や障がいがある交通弱者の移動をサポートする
- 自動運転のコミュニティバス内において，乗客などのトラブルを感知し，自動で注意を呼びかけ，同時に遠隔監視者に通知する
- 車内の映像・音を遠隔から確認することができ，緊急時は乗客と運行管理者で会話ができる

［期待される効果］
- 高齢者や障がいがある交通弱者でも，安全で快適に移動できる
- 自動運転技術により，運転手の負担が軽減されるだけでなく，乗客の安全性も向上する

資料：福岡市HP

自動運転デモンストレーション

3．自動運転デモンストレーション

■テーマ　　地域社会への普及を目指した自動運転デモンストレーション（eCOM-10）

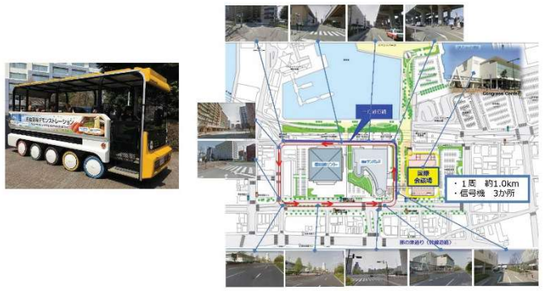
本デモンストレーションは、「高齢化率が高まる過疎地でのモビリティ」や「観光客の輸送に悩む観光地を周遊するモビリティ」、「人やモノの輸送に対する人手不足」など、今後の充実が求められるモビリティを確保する場面を見据え、自律型自動運転走行の社会実装を目指す「低速電動コミュニティバス」を用いた公共交通の体験走行を行います。

■URL　　https://www.itsap-fukuoka.jp/japan/driving-demo/automated-driving.html

■開発・実施責任者　　小木津　武樹（群馬大学次世代モビリティ社会実装研究センター 副センター長）

■走行日時（予定）　　5月8日（火）12時半～
9日（水）9時～18時
10日（木）9時～15時半　※5月10日は市民体験試乗会も含みます

■走行ルート　　本フォーラムの会場周辺の約1.0 kmの公道を周回します。（一周 約10分程度で走行予定）



■走行車両　　eCOM-10は、自動運転社会の実現に向けて開発した低速電動コミュニティビークルです。
最高速度19km/h、乗車定員16名、インホイールモーターで駆動する10輪車両です。

資料：福岡市HP

電動キックボードの実証実験

mobby ride　九州大学　Fukuoka D.C.　福岡市 FUKUOKA CITY

2019年10月17日
株式会社 mobby ride
国立大学法人九州大学
福岡地域戦略推進協議会
福岡市

電動キックボードシェアリングサービス「mobby」による
実証実験開始にあたり、合同記者会見を開催します！
規制のサンドボックス制度の認定を受け、国内初の本格実証実験*へ

株式会社 mobby ride（本社：福岡市、代表：H向源、以下「mobby ride」）と国立大学法人九州大学、福岡地域戦略推進協議会、福岡市は、10月24日（木）から九州大学伊都キャンパス内で電動キックボードシェアリングサービス「mobby」の実証実験が開始されること、及び同実証実験が本日「規制のサンドボックス制度**」において認定されたことを受け、合同記者会見を開催することといたしましたのでお知らせいたします。

ご多忙のところ誠に恐縮ではございますが、奮ってご取材賜りますようお願いいたします。

【合同記者会見概要】
日　　時：2019年10月24日（木）11：00～11：30（予定）
場　　所：福岡市役所1F　多目的スペース
参 加 者：株式会社 mobby ride　代表取締役　日向 諒
国立大学法人九州大学　理事・副学長　安浦 寛人
福岡地域戦略推進協議会　事務局長　石丸 修平
福岡市長　髙島 宗一郎
内容(予定)：実証実験の詳細に関するプレゼンテーション
フォトセッション
デモ走行

※会見当日、九州大学伊都キャンパスにおいて、実証実験の皮切りとなる、学生向けの体験会を実施いたしますので、あわせてご取材いただければ幸甚です。
日時：2019年10月24日（木）14～16時
場所：九州大学伊都キャンパス情報基盤研究開発センター前（次頁地図の青い箇所）

* これまで日本全国で体験会が頻繁実施されておりますが、オンパーブレード等をつけない手軽な移動手段としての電動キックボードとかつシェアリングサービスとしての民間による実証は日本で初めてです。（mobby ride 社談）

** 規制のサンドボックス制度とは、新たなビジネスモデルの実施が、現行規制との関係で困難である場合に、新しい技術やビジネスモデルの社会実装に向け、事業者の申請に基づき、規制官庁の認定を受けた実証を行い、実証により得られた情報やデータを用いて規制の見直しに繋げていく制度です。
https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/regulatorysandbox.html

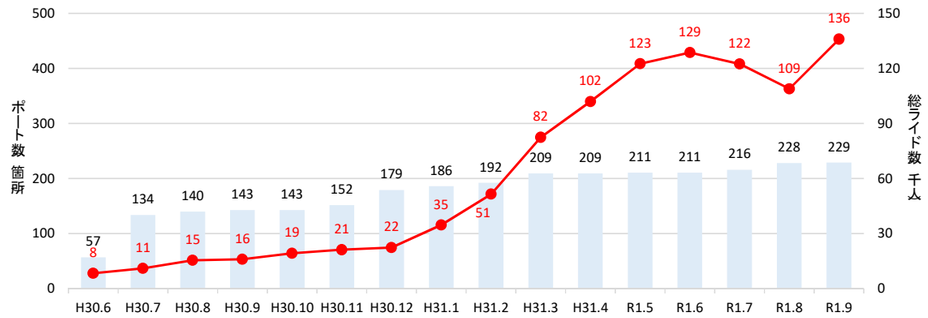
（実証実験、規制のサンドボックス、その他に関するお問い合わせ先）
株式会社 mobby ride　担当：安宅（あたげ）　Tel: 092-717-3384
（会見に関するお問い合わせ先）
福岡市総務企画局企画調整部　担当：藤本、鈴行　Tel: 092-711-4879（内線1219）

資料：福岡市HP

■ 自転車利用の推進

福岡市では「シェアサイクル」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数も57箇所から229箇所まで増加しています。

サイクルポート設置数と総ライド数



資料：福岡市道路下水道局

資料：福岡市HP

福岡市の道路状況

【道路状況（整備、維持管理）】

■ 幹線道路の整備

市街地に集中する通過交通の分散化や周辺市町との広域交流・連携を支えるため、都市の骨格となる幹線道路の整備を進めており、都市計画道路の整備率は平成30年度末で83.9%に達しています。特に、4車線以上の都市計画道路の整備率は86.9%と、福岡市の道路ネットワークは概ね形成されつつあります。

■都市計画道路の整備率

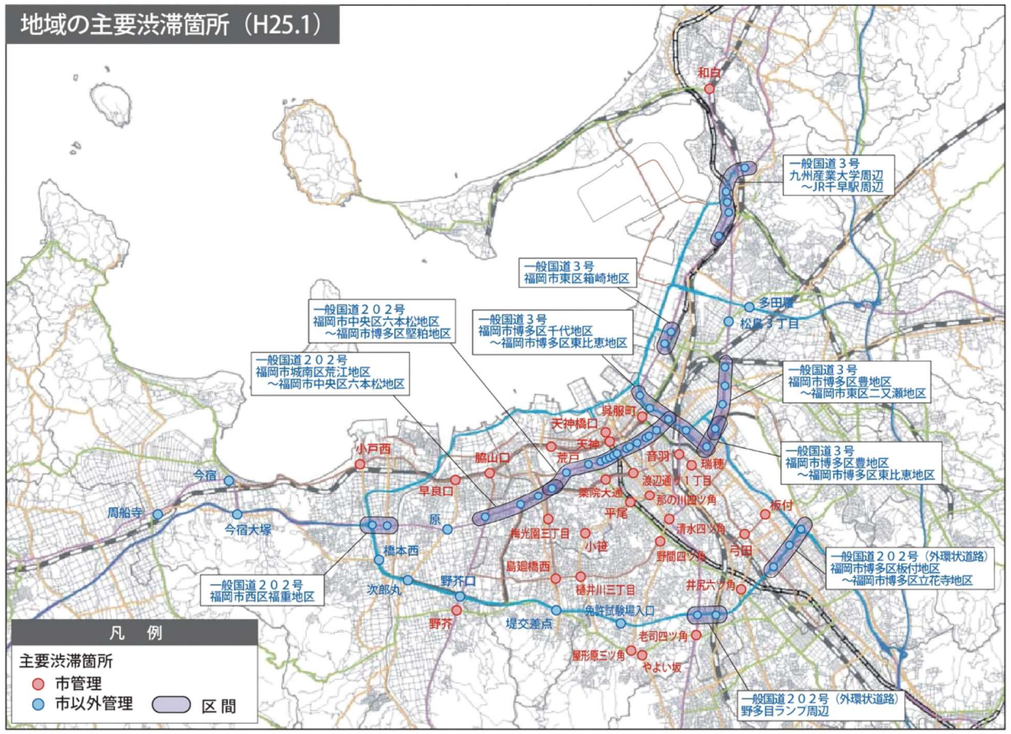
	H27年度末	H30年度末
4 車線以上	85.3%	86.9%
4 車線未満	76.2%	78.8%
計	81.9%	83.9%

資料：福岡市道路下水道局

■ 地域の主要渋滞箇所

福岡市内の渋滞は、幹線道路の整備などが進んできた結果、平成17年度の「福岡県新渋滞対策計画」策定時に、市管理道路において、22箇所あった渋滞箇所は5箇所に減少しましたが、平成25年１月には、新たな基準で渋滞箇所が選定され、市管理道路において、27箇所が「地域の主要渋滞箇所」として選定されています。引き続き、道路整備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。

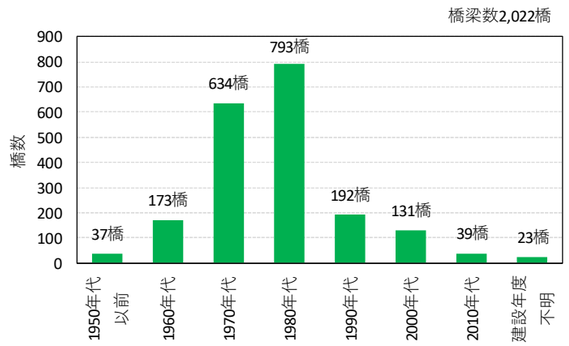
地域の主要渋滞箇所（H25.1）



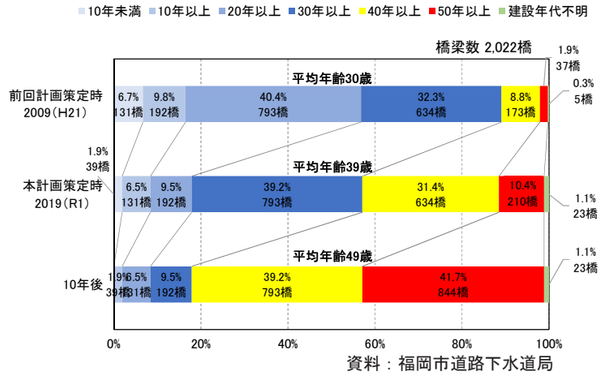
■ 橋梁の老朽化

福岡市が管理する橋梁は約2,000橋の橋が架かっており、高度経済成長期の1970年代および1980年代に集中して多く建設されています。今後、架け替え等が行われないと、建設後50年を経過した橋梁が増加するため、計画的な維持管理に取り組む必要があります。

建設年代別の橋数



橋齢の割合



資料：福岡市道路下水道局

【環境】

■ 道路照明灯のＬＥＤ化

福岡市の道路照明灯のＬＥＤ化は、平成24年度から令和8年度までの15年間を目途に、福岡市が管理する道路照明灯約37,000基について、ＬＥＤ化に取り組んでいます。

道路照明の灯具別仕様一覧（灯り部）

灯具	消費電力（LED比）	15年電気代（LED差）	15年CO2量（LED差）	ランプ寿命（LED比）
LED照明灯 Zs	**125W**	**約13万円**	**約3.3ｔ**	**60,000時間**
高圧ﾅﾄﾘｳﾑ NHT220	285W（228%）	約29万円（▲16万円）	約7.4ｔ（4.1ｔ）	24,000時間（40%）
水銀灯 HF400	470W（376%）	約48万円（▲35万円）	約12.2ｔ（8.9ｔ）	12,000時間（20%）

※中国地方整備局岐阜国事務所管内における灯り部（トンネル以外の照明灯）での仕様

資料：国土交通省
「現状の道路照明における課題・新技術に対する期待」

現計画の進捗状況について

■ 福岡市道路整備アクションプラン2020の概要

平成29～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、基本的な考え方である3つのビジョンと10の柱及び主要施策は以下の通りです。

＜ビジョン＞

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

＜柱・主要施策＞

1 人に優しい道づくり
- 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
- 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
- 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の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
- 自転車専用道路の整備
- 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
- 誰もが歩きたくなる歩行空間の整備・活用
- 沿岸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
- 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
- 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
- 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
- 道路照明灯のLED化
- 排水性塗装・透水性舗装の整備
- 道路緑化

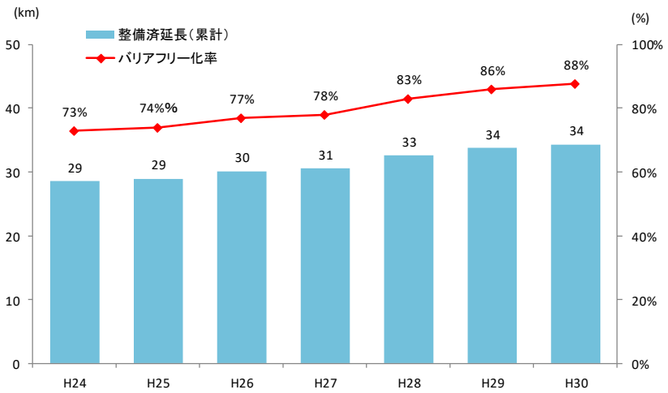
10 みんなで守り育む道づくり
- 防犯灯のLED化の促進
- 市民等との共働による道路環境の保全
- 道路占用の適正化
- 広報・広聴の強化

【ビジョン1】ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり

■ 道路のバリアフリー化（ビジョン１－１）

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、歩道のフラット化などユニバーサルデザインに基づいた道路整備を進めています。特に、「福岡市バリアフリー基本計画（H25.4）」に定める重点整備地区内の生活関連経路については、優先的に取り組んでいます。

生活関連経路のバリアフリー化率



資料：福岡市道路下水道局

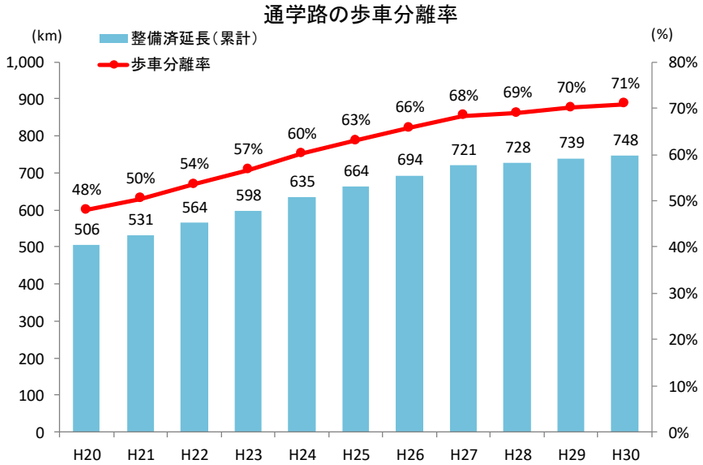
薬院舞鶴線（親不孝通り）

歩道のフラット化・視覚障がい者誘導用ブロック整備

■ 通学路の安全対策や歩行空間の整備（ビジョン１－１）

誰もが安心して歩けるよう歩行空間の整備を進めており、特に通学路の整備については、「福岡市通学路交通安全対策プログラム」を策定し、優先的に取り組んでいます。

通学路の歩車分離率



資料：福岡市道路下水道局

未就学児の交通安全対策

交差点の交通安全対策

■ バス利用環境の改善（ビジョン１－２）

公共交通の中で、高齢者の利用が多いバスの利便性向上を図るため、関係機関と連携して、バス停における上屋・ベンチの設置を進めており、バス事業者による設置の促進を図る他、道路管理者による設置や地域団体（町内会等）による設置の促進に取り組んでいます。また、道路管理者による設置数は、平成24年度から平成30年度までに、延べ19箇所設置しています。

【道路管理者による設置】

千代町バス停（上屋設置）

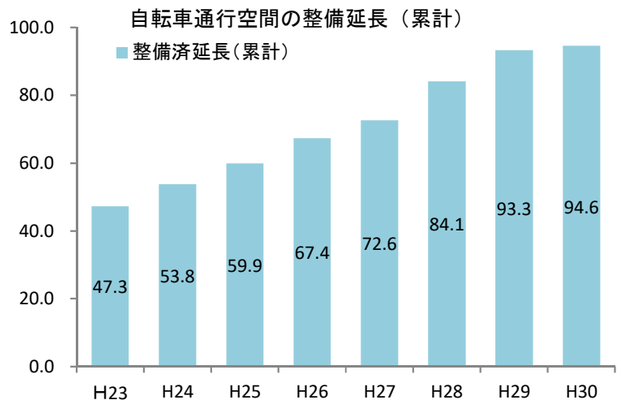
【地域団体による設置】

金山団地口バス停（ベンチ設置）

■ 自転車通行空間のネットワーク強化　（ビジョン１－３）

交通問題となっている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の整備を進めており、整備延長は順調に延伸しています。また、平成26年3月には「福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画」を策定し、幹線道路での自転車通行空間のネットワーク化を目指しています。

自転車通行空間の整備延長（累計）



資料：福岡市道路下水道局

若久通り

【ビジョン2】都市の魅力に磨きをかける道づくり

■ 自動車専用道路の整備（ビジョン２－４）

福岡高速道路の日平均通行台数は年々増加傾向となっています。また、アイランドシティ整備事業の進捗に伴う交通需要の増加や東部地域全体の広域的な交通需要に対応するため、福岡高速6号線の整備を進めています。

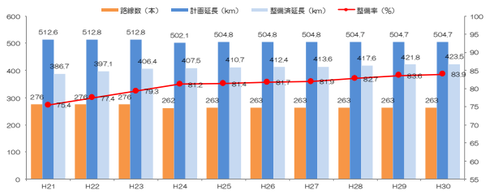
福岡高速道路の日平均通行台数の推移

資料：通行台数データ（福岡北九州高速道路公社）R1.7、IR説明資料（福岡北九州高速道路公社）H31.2

■ 幹線道路の整備（ビジョン２－４）

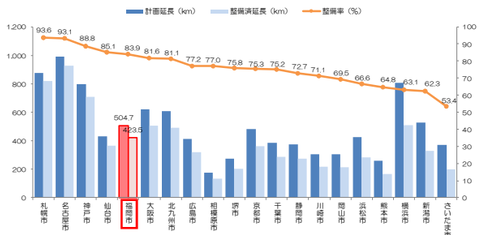
市域内の拠点間の連携強化や、周辺市町との広域交流・連携を支えるとともに、市街地に集中する通過交通の分散化を図るため幹線道路の整備を進めています。都市計画道路の整備については、平成30年度末で83.9%に達しており、政令市の中で5番目に整備が進んでいます。

都市計画道路の整備状況の推移



資料：福岡市統計書（福岡市）H26.3、H31.3

都市計画道路の整備状況（政令市）



資料：平成29年都市計画現況調査（国土交通省）H29.3

■ 沿道景観と調和した道路空間の整備（ビジョン２－５）

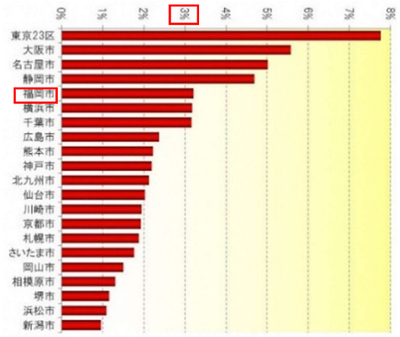
西中洲地区において、地域と行政が一体となって、地域の個性を生かした道路空間の景観整備を進めています。

【ビジョン3】市民の安全・安心をささえる道づくり

■ 無電柱化の推進（ビジョン３－７）

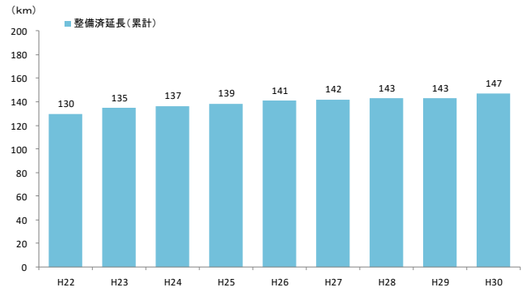
地震や台風などの災害時に、電柱倒壊による道路遮断の防止や電力・通信網の切断被害の軽減などを図るため、道路のバリアフリー化などと合わせて無電柱化を進めています。

政令市の無電柱化率の比較



資料：国土交通省

無電柱化計画に基づく整備延長の推移



資料：福岡市道路下水道局

■ 道路の効率的・戦略的な維持管理（ビジョン３－８）

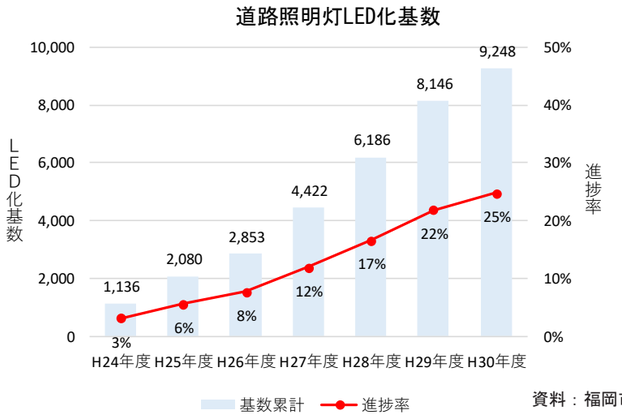
橋梁については、平成21年度に「福岡市橋梁長寿命化修繕計画」を策定し、平成23年度から計画的に補修を実施しています。また、橋梁以外の幹線道路については、平成24年度に「福岡市道路（大規模施設）アセットマネジメント基本方針」を策定し、予防保全型の維持管理手法を導入し、施設の計画的かつ効率的な修繕を実施するとともに、生活道路についても、平成25年度に「福岡市生活道路アセットマネジメント基本方針」を策定し、修繕を実施しています。

道路補修（南区：野間四ツ角交差点）

新 福岡市道路整備アクションプラン　現計画の進捗状況について

■ 道路照明灯のＬＥＤ化（ビジョン３－９）

福岡市の道路照明灯のＬＥＤ化は、平成24年度から平成30年度までに、約9,300基が整備されています。また、福岡市管理の道路照明灯約37,000基のうち約20,000基について、令和2年度までに、民間資金を活用した一括ＬＥＤ化（ＥＳＣＯ事業）を進めています。一括ＬＥＤ化分を含めると、全体に対する進捗率は80％となり、残りの道路照明灯についても、令和8年度を目標にＬＥＤ化に取り組んでいます。



資料：福岡市道路下水道局

【ESCO事業】
・事業者が施設の光熱水費削減に必要な設備の導入、保守管理など必要投資の大部分を負担して施設の光熱水日削減を実現し、削減額の一部を報酬として受取る事業

■ 防犯灯のＬＥＤ化の推進（ビジョン３－１０）

地域団体が設置・管理している防犯灯のＬＥＤ化については、平成23年度から「防犯灯補助金制度」の工事費補助の対象に、ＬＥＤ防犯灯を追加し、地域団体による、防犯灯のＬＥＤ化の促進を行っています。

■ 市民等との共働による道路環境の保全（ビジョン３－１０）

平成25年11月より、道路照明灯の維持管理を、企業の皆様のご協力を得ながら行う「ふくおか灯のパートナー事業」を開始。令和2年1月時点で33社（124基）と協定を締結し、道路照明灯の共働管理を行っています。

また、地域団体及びボランティア団体の皆様のご協力を得ながら道路の清掃・美化及び破損個所の通報等の活動を行う「福岡市道路サポーター制度」を開始。令和2年2月現在で10団体（209名）と協定を締結し、道路の共働管理を行っています。

■ 福岡市道路整備アクションプラン2020の成果指標の達成状況

ビジョン１：ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり

成果指標	H27末時点	H30末実績	R2末目標	R2末予定
生活関連経路のバリアフリー化された割合 バリアフリー化された延長 ÷ 生活関連経路全延長（直轄道路、臨港道路等除く）	77% [30.5km/39.2km]	87% [34.3km/39.2km] 目標達成状況：48%	98% [38.5km/39.2km]	93% [36.3km/39.2km]
通学路の歩車分離率 全通学路のうち、歩車分離された延長 ÷ 全延長	68% [721km/1,055km]	71% [748km/1,055km] 目標達成状況：34%	75% [800.4km/1,055km]	73% [769.5km/1,055km]
自転車通行空間の整備延長 車道及び歩道における自転車通行空間の整備延長	72km	95km 目標達成状況：43%	125km	123km

ビジョン２：都市の魅力に磨きをかける道づくり

成果指標	H27末時点	H30末実績	R2末目標	R2末予定
都市計画道路の整備率 都市計画道路の整備延長 ÷ 計画延長	81.9%	83.9 % 目標達成状況：61%	85.2 % [430.3km/504.8km]	84.9% [428.4km/504.8km]
都心部を回遊する歩行者量 天神と博多を結ぶ7つの橋の断面歩行者量の合計（7:00 ～ 20:00） （西大橋・福博であい橋・中洲懸橋・春吉橋・灘の川橋・住吉橋・柳橋）	35,852 人	40,866 人 目標達成	39,000 人	40,866 人 目標達成

ビジョン３：市民の安全・安心をささえる道づくり

成果指標	H27末時点	H30末実績	R2末目標	R2末予定
無電柱化計画に基づく無電柱化整備延長 無電柱化計画に基づき、整備した延長	142km	147km 目標達成状況：50%	152 km	153 km 目標達成見込
橋梁の長寿命化修繕計画に基づく橋梁修繕数 修繕計画に基づき、修繕した橋梁数	124 橋	163 橋 目標達成状況：24%	289 橋	180 橋
道路照明灯の LED 化率 ＬＥＤ照明灯数 ÷ 市管理の照明灯数	13% [4,422 基 /34,570 基]	27% [9,248 基 /34,570 基] 目標達成状況：33%	54% [18,962 基 /34,570 基]	89% [30,597 基 /34,570 基] 目標達成見込
地域が設置する防犯灯の LED 化率 ＬＥＤ防犯灯数 ÷ 地域の防犯灯数	42% [18,619 基 /44,013 基]	73% [31,917 基 /44,013 基] 目標達成状況：52%	100%	84% [37,187 基 /44,013 基]
市民等との共働による道路の保全活動団体数 道路サポーター制度の登録団体数	― [H28 創設]	9 団体 目標達成状況：36%	25 団体	15 団体

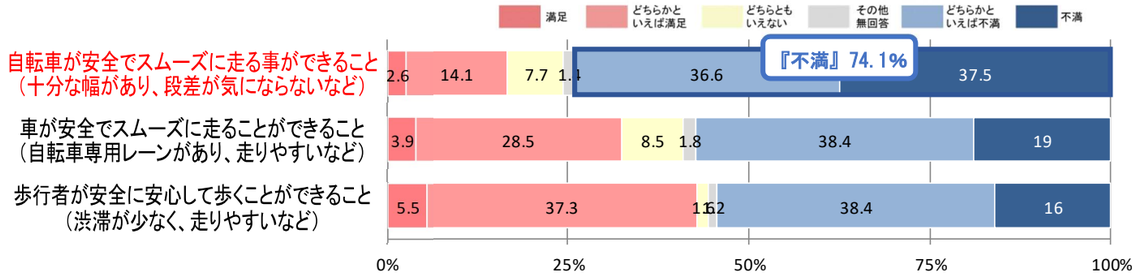
※R2末予定の数値は、R2.4.1時点

道路に対するニーズ

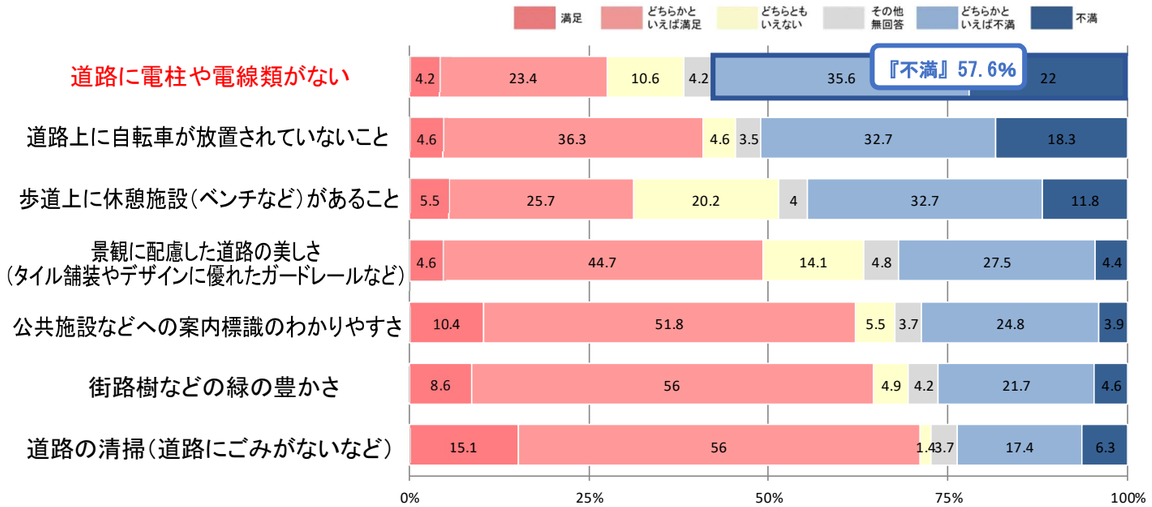
道路整備に関する市民ニーズを把握するため、平成30年2月から8月にアンケート※を実施し、『道路の安全性や走行性』『道路の快適性や利便性』『道路の整備・維持管理の考え方』『力を入れていくべき道路事業』などの重要度・満足度を回答していただきました。

※福岡市内に居住する満２０歳以上の男女から無作為抽出　有効回答数　568人

■ 『道路の安全性や走行性』における満足度（H30市政アンケート調査）



■ 『道路の快適性や利便性』における満足度（H30市政アンケート調査）

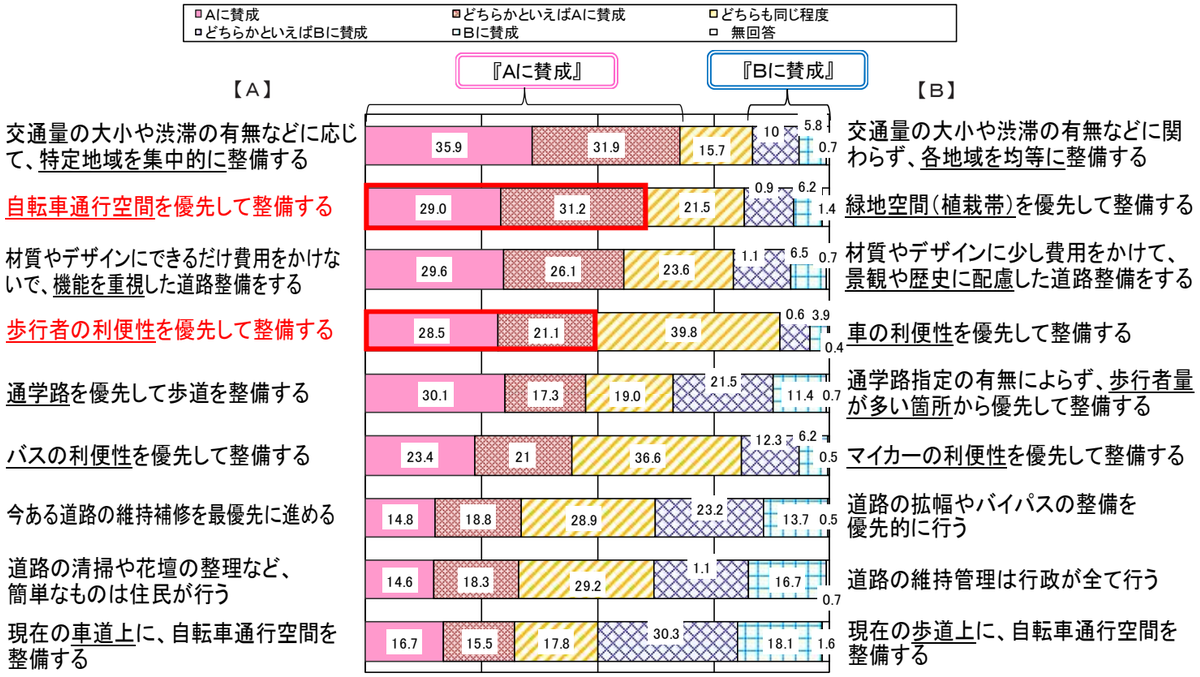
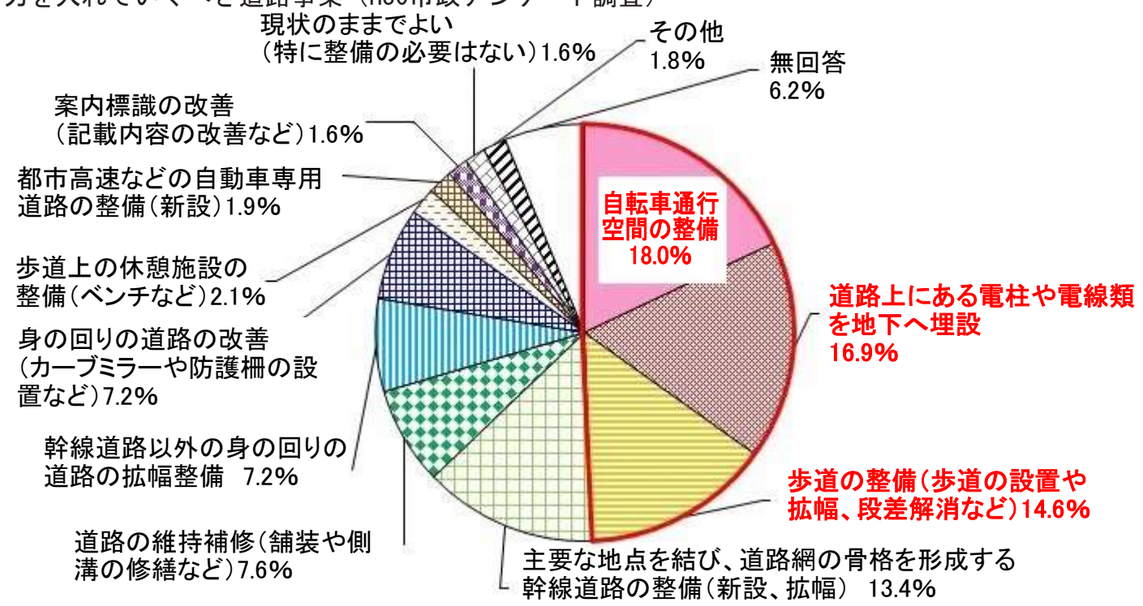


『道路の安全性や走行性』については、特に「自転車が安全でスムーズに走ることができること」への不満が74.1%と他に比べて高くなっています。『道路の快適性や利便性』についても「道路に電柱や電線類がないこと」への不満が57.6%と最も高くなっており、快適な自転車通行空間の確保及び無電柱化の推進が求められています。

『道路の整備・維持管理の考え方』については、「自転車通行空間を優先して整備する」「歩行者の利便性を優先して整備する」ことへの賛成が高い傾向で、自動車よりも自転車や歩行者を優先した通行空間の整備を望む意見が多くなっています。

『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。

■ 道路の整備・維持管理の考え方（H30市政アンケート調査）



■ 力を入れていくべき道路事業（H30市政アンケート調査）