

第1回 福岡市道路整備懇談会 議事録

■日時：令和6年8月8日（木）13:30～14:55

■場所：エルガーラホール7階 会議室1

■出席者：＜委員＞

座長 松永 千晶（福岡女子大学国際文理学部環境科学科 准教授）
伊賀上 恵子（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）
入江 晋（公益社団法人福岡市老人クラブ連合会 常務理事）
甲斐 絵里（福岡市道路利用者会議 理事）
榊 淳英（福岡市 PTA 協議会 副会長）
柴田 久（福岡大学工学部 社会デザイン工学科 教授）
清水 邦之（NPO 法人福岡市障害者関係団体協議会 理事長）
萩島 理（九州大学大学院総合理工学研究院 教授・副理事）
＜行政アドバイザー＞
金井 仁志（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 ○委員 □行政アドバイザー △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道路整備に関する意見について
③現計画における主な取組みについて } （資料3）

■議事録：

（P8道路を取り巻く状況）

△：（欠席の委員からの意見を紹介）気温の上昇や大雨の状況など、気候変動に関するデータや施設の老朽化について、橋梁の建設年代別に加えて、対策済みのデータを追加したほうが良いとの意見をいただいている。

（P3現計画の概要）

□：上位計画である福岡市都市交通基本計画が改定されることも踏まえ、道路整備アクションプランの改定の検討を進めることが必要だと思う。

□：人流・物流に関して、福岡市にどこの地域から流入しどこに向かっているかなど経路の起終点がわかるようなデータがあるとよい。

- ：都市高速道路の交通量がコロナ前程度に戻ってきている状況でありそれに伴い渋滞も発生している状況である。都市高速道路も含めてデータがあるとよい。
- ：各ネットワークをどれぐらいの速度で移動ができているのかを示す旅行速度や、制限速度に対してどれだけの速度で移動ができているかなどのパフォーマンスマネジメントの整理があればよい。
- ：防災に関しては、福岡が被災した際に、どこが防災の集合拠点となり、どこを啓開するかなどの啓開計画に関するデータがあるとよい。
- ：今話した全てのデータを整理するのは難しいため、出来る範囲で対応いただければ良い。
- △：データなどについて、準備できるものは、第2回の懇談会でご報告できればと思う。
- ：ほこみち制度などの新しい取り組みや全国的な道路に関する新しい取り組みなどがあるとよい。
- △：国土交通省の新しい取り組みや先進的な事例などまとめている資料なども含めて、次回の懇談会で報告できればと思う。
- ◎：意見のあった交通流などのデータなどもまとめ、報告することも必要。また、渋滞の指標として渋滞長や旅行時間なども道路の整備効果として重要な指標だと思う。
- △：座長や委員の意見も踏まえ、次回の懇談会で報告できればと思う。

(ビジョン1)

- ：福岡は早い時期からユニバーサルという考えのもと環境整備が進められており、外出機会が増えた。バスはほとんどが低床バスであることや車道と歩道の段差が2cmであることなど、車いすを使っている人にも移動しやすい道路になっている。
- ：公共機関に関しては、地下鉄七隈線の新駅はホームと車両の隙間がほとんどなく車いすを使っている人が一人で乗り降りできるようになっており非常に乗りやすい。
空港線はいまだ駅員の手助けが必要な状況である。
- ：歩道に関しては、水たまりができないようにつけられている傾斜がどうかできないかと思う。
アクションプランでは歩道をフラットにするための考え方が示されているが、舗装の素材が水を吸い込むようなものにできれば傾斜が小さい構造に出来るため移動がしやすくなると思う。

- ：音響付き信号が増えれば歩きやすくなると思う。音響付き信号とそうでない信号が混在しているため、車道と歩道の段差が小さくなると視覚障がいの人が区別ができない状況ができてしまう。先日、新聞に載っていたが、筑紫通りで視覚障がいの人が歩道と車道の区別がつかず、ずっと車道を歩いていたというニュースがあった。そういったところの工夫があればいいと思う。
- ：視覚障がい者は歩道の点字ブロックを頼りに歩いているため路上駐輪の撤去に関してはすごくありがたいと思う。
- ：歩道のデザインに関しては、タイル張りや石などで舗装されている箇所は健常者も含め、歩きにくい。デザインも大事だと思うが歩きやすい仕様を検討してほしい。
- ：高齢者の立場から言うと、認知機能や判断力が低下するので統一したサイン・わかりやすいサインがあればいいと思う。
- ：自転車に関しては、歩行者との分離がされていても自転車が通行する幅が狭いこともあり、自転車が本来通行する空間を通っていない状況があるため、歩行者が怖い思いをすることがある。実際に私も自転車と接触した経験がある。
自転車との分離をしっかりと示すことが必要だと思う。
- ：小学校前の歩車分離は進んでいると感じる。また、地域の方々がポイントで危ないところに立ってもらっていることから子供たちの安全は守られている。
しかしながら、歩車分離信号に関しては、信号を見ずに、切り替わったタイミングでスタートするなど危ない状況がある。時間が解決するかもしれないが、通学路でないところでも、歩車分離信号が進み当たり前になれば子供の接触事故が減ってくるかと思う。
- ：自転車に関しては、自転車通行帯はよく整備されているが舗装面が悪く、でこぼこになっているところが多い。バスなどの重い車両が通過することで傷んでいる状況もあるかと思うが、特に天神地区などの都心部において舗装が悪いと感じることが多い。舗装がきれいになればもっと自転車が走りやすくなると思う。
- ：自転車に関しては、特に視覚障がい者は怖さを感じる。実際に車道に自転車通行帯を作られているところがあるが、歩道を通行する自転車は特に怖く、車いす利用者がよけて通っている状況がある。車道に通行帯がある箇所に関しては、荷物の搬入や搬出によりトラックが自転車通行帯に止まっているところがあることから、自転車がトラックを避けるために膨らみ走行することや歩道に乗り上げて通行している状況も見受けられる。バスカットなどを整備することで自転車が通行しやすくなると思う。
- ：夏の暑さがバリアとなり、外出が難しいことなどから自家用車を使う状況にある。バリアフリーの視点からも、今後の気候変動に対応できるように日よけなども考えていく必要があると思う。

○：環境に配慮した舗装材なども検討していく必要があると思う。暑さの原因に舗装材の問題もあると思う。

◎：総合交通体系の構築を支える道路整備が大事だと考えており、その中でも重要視されている公共交通などの利便性を向上させる取組みを検討いただければと思う。特に交通結節点の重要性、MaaS やモビリティハブなどの考え方も国から示されていることから、そういった空間としての駅前広場の整備やバス停カットなどの検討もしていただければと思う。

（ビジョン2）

○：道路に関する景観は道路自体の美しさが評価されがちであるが、魅力的な道路空間は道路を利用している人たちが快適で楽しそうにしていることが重要だと考える。そういった人を含めた道路の風景が美しいことが重要なポイントである。そのためには、安全で通行しやすい歩行しやすい歩行幅や自転車通行幅をしっかりと確保すること。

歩いている人より目立つ舗装の色は考えものであり、色彩についても配慮すること。

国も進めているウォークアブルな街づくりにおいても、これだけ暑いと街路樹は欠かせないものだと考える。

街路樹があると都市の温度を下げ、潤いを与え、道路景観が非常に素晴らしいものになると思うが、落ち葉の清掃など維持管理に関して課題があり、街路樹が後回しになる1つの要因ではないかを感じる。

沿道に住んでいる人たちが道路に愛着を持ち、自主的に掃除をしていただけるような、そういった取組みを促す活動が今後、重要になってくると思う。

○：道路の維持管理は大変だと思うが、町内会長などと協力してやっていくことが大事だと思う。幹線道路の整備に加えて、今あるものを有効活用しながら、局所的な渋滞対策を講じていくことが重要である。

○：人流に関しては、直近のデータによるとコロナ前より超えている状況である。都心部に人が来ていることは変わらないが、コロナ前と比べ、爆買いというよりもモノ消費からコト消費といった、ここならではものを体験したい体感したいといった人が増えている。

都心部の天神ビックバンや博多コネクティッド、九大の跡地や志賀島、北崎などといった市内全域を周遊できるようなプロジェクトが多く行われている状況の中、観光 MICE としてもそこと連動しているような取組みを行っていくが、それらを繋ぐ道路によって移動がスムーズにできるといったことが観光に関しても都市の活力を高める上でも重要だと思う。

観光 MICE 推進プログラムの大きな柱として市民生活との調和というものを掲げている。観光客がたくさん増えたから多く来て困る、来てほしくないと言った声をなるべく少なくしていきたい。

例えば、トイレの整備や Wi-Fi の整備をするなど、観光客だけでなく、市民もメリットのあるような視点を持つことが必要だと考える。

□：街の魅力を上げるために道路空間をどのように使っていくかというのは国も役割を担えていると思っている。道路ネットワークの主役は自動車から自動車以外の歩行者などに主役を動かすこと。大きなネットワークがある程度できていてその余裕ができていることが前提であるが、大きな方向性について、少し舵を切り始めているところである。街の魅力や多様なモビリティの集約などに関して取り組んでいくことも必要だと思う。

国としても国体道路やけやき通りなどを維持管理しているし、福岡市も多数の道路を維持管理している中で、空間の再配分といったことも考えながら取り組む必要がある、賑わい空間を作っていくために道路を活用し福岡の魅力を高めることも大事ではないかと思う。

□：インバウンドに関しては、DXなどと連携したVRやARなど外国から来た方も歩きやすいような空間整備に取り組むことも面白いのではないかと思う。

□：自転車通行空間や電動キックボードなどモビリティを収容する空間をどのように考えていくのかなども必要だと思う。

(ビジョン3)

△：(欠席の委員からの意見を紹介) 自然災害への備えに加えて、被害が生じた場合の早期復旧や交通マネジメントなどの対応も重要であるとの意見をいただいている。

○：脱炭素化にむけて、アスファルトやコンクリートを含め土木構造物は建設から廃棄までのライフサイクルの中で炭素の排出がかなり大きいので、低炭素などの材料を使うことが重要だと思う。材料については、排水性や透水性といった記載があるがその他のものについても検討が必要だと思う。

○：橋梁や道路施設の長寿命化についてもライフサイクルコストを考えるうえで大事だと思う。

○：環境に配慮するためにも街路樹に関しても重要だと思う。

○：今後EVなども増えることが予想されるため、市が整備する道路の管轄外かもしれないが、市域全体として充電するスポットのネットワークがどうなっているのかなど何か戦略的に誘導していくことが脱炭素化に向けて重要だと思う。

○：無電柱化の推進が全国的にも活発化しているが、もちろん通行空間の確保するためにも無電柱化は良いと思うが、単に道路空間が広がったことで終わらず、ビジョン2の景観的なところやほこみち制度などの取組みなどと、上手く連携することで効果が出やすい道路は優先的に無電柱化に取り組むなど、それぞれのビジョンが単体で動くのではなく、ビジョン間の連携を考え、戦略的な道路整備に取り組んでもらえればと思う。

○：道路に関する予算が減っているが、いい都市にするために課題などがあると考えている。なぜ予算が減っているのか。どの組織であっても同じだと思うが、必要なところには予算をかけることが大事だと思う。

□：平成に入ってから福岡市全体の道路ネットワークをより機能させるため大体的に都市計画道路を見直し、整備を進めていた時期があり平成9年が予算のピークであった。
特に西南部地域については、道路密度が低く渋滞していたため重点的に整備を進めてきた。都市計画道路の整備率は85%まで進んできており、新たに道路整備を進める箇所が少なり、局所的な対応が多くなってきていることもあって予算が減少してきている。

□：予防保全をしっかりとやっていくことが必要だと思う。
規模の小さい自治体では、人口が減っていく中で、既存のインフラを維持管理していくことが難しく悩んでいる自治体もある。
福岡市は人口が増えていくようになっているが、増えていく人口は地域によってまばらだと思う。そういったなかで既存のインフラをどのように維持しメンテナンスを効率化していくかといった視点も大事だと思う。

(3) 今後のスケジュールについて
特に意見なし