

福岡市道路整備 アクションプラン 2028



はじめに

福岡市は、海や山に囲まれた地形的な特徴を生かして、都心部を中心に放射環状型の交通ネットワークが形成されており、高度な都市機能と豊かな自然が調和したコンパクトで住みやすい都市として評価をされています。

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、概ね4年間で推進期間とする道路整備計画を定め、幹線道路の整備をはじめ、通学路の交通安全対策や自然災害への対応、道路、橋梁のアセットマネジメントなど、様々な取り組みを進めてきました。

一方で、都心部を中心に依然として交通混雑が見受けられ、また、高齢者など誰もが外出しやすい環境づくりや脱炭素社会の実現に向けた取り組み、道路空間を活用した賑わいの創出など、道路に求められる役割は、常に変化しています。

このたび、こうした社会情勢の変化に加え、市民の皆様をはじめ、有識者や道路利用者、さらには将来を担う学生など、多くの方々からご意見をいただきながら、令和7年度から概ね10年間の道路整備の基本的な考え方及び令和7年度から4年間の主要施策と目標を示した「福岡市道路整備アクションプラン2028」を策定いたしました。

これからも、「人と環境と都市活力が高い次元で調和したアジアのリーダー都市」の実現に向けて、その基盤となる道づくりをしっかりと進めてまいります。

最後に、計画策定にあたり、多数の貴重なご意見を寄せていただきました市民や福岡市道路整備懇談会の委員の皆様など、多くの方々に感謝を申し上げますとともに、今後とも福岡市の道路行政に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



SDGs 達成のための取り組み

SDGs (Sustainable Development Goals) とは、「誰一人取り残さない」持続可能な社会を実現するために、2015年の国連サミットで採択された、2030年を期限とする17の国際目標です。

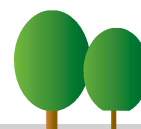
福岡市では、総合計画に基づく各施策の着実な推進により、SDGsの達成に取り組んでいます。

道路下水道局においても、市民生活や都市活動を支えていくため、「福岡市道路整備アクションプラン2028」に基づく事業を推進する中で、SDGsの達成に取り組んでいます。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



目次

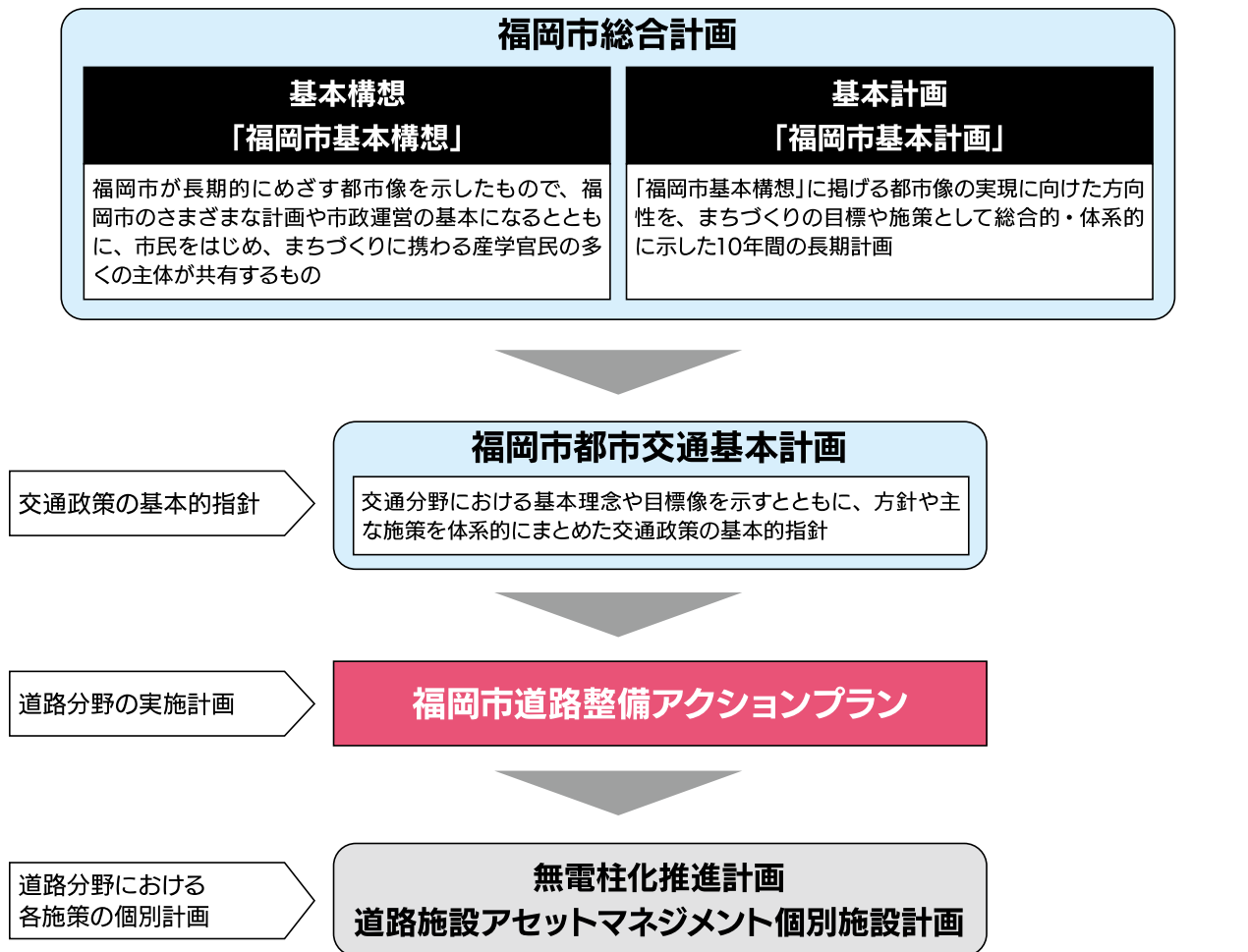


1. 計画の概要	1
2. 福岡市の道路を取り巻く状況	2
3. 道路整備に関する意見	14
4. 「福岡市道路整備アクションプラン 2024」について	17
5. 成果指標の達成状況	18
6. これまでの4年間における成果と課題	19
7. 今後の道路整備の基本的な考え方	21
8. 「福岡市道路整備アクションプラン 2028」について	22
9. 主要施策	23
柱1：安全・安心でみんなにやさしい道づくり	23
柱2：都市の魅力・活力を高める道づくり	26
柱3：災害に強い道づくり	30
柱4：環境にやさしい道づくり	35
10. 計画期間における投資額	38
11. 抜本的な交通渋滞の改善	39
12. 都市計画道路において新たに着手する区間の選定	39
13. 事業に取り組む主な路線別区間	41
14. 用語解説	45

1. 計画の概要

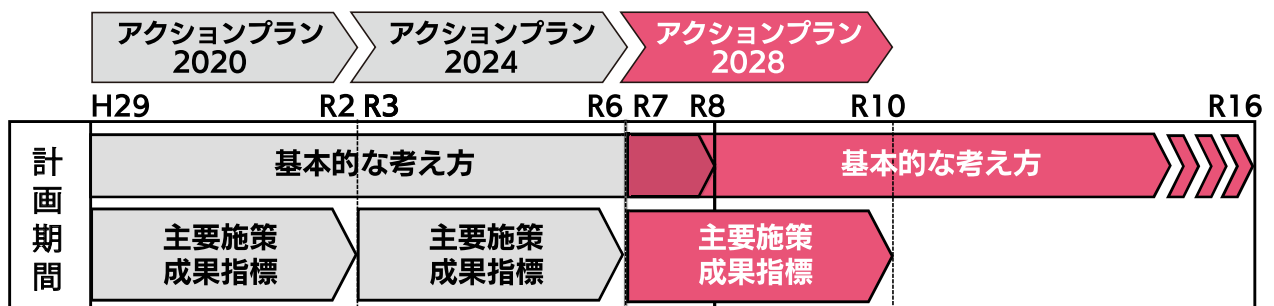
■ 位置付け

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)などに基づいて、道路分野における実施計画として、道路整備の基本的な考え方や主要施策・成果指標を示すものです。



■ 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道路を取り巻く状況、道路整備に関する意見などを勘案し、令和7年度から概ね10年間の「道路整備の基本的な考え方」及び令和7年度から4年間(令和7年度～令和10年度)の「主要施策と成果指標」を示すものです。



2. 福岡市の道路を取り巻く状況

人口、面積

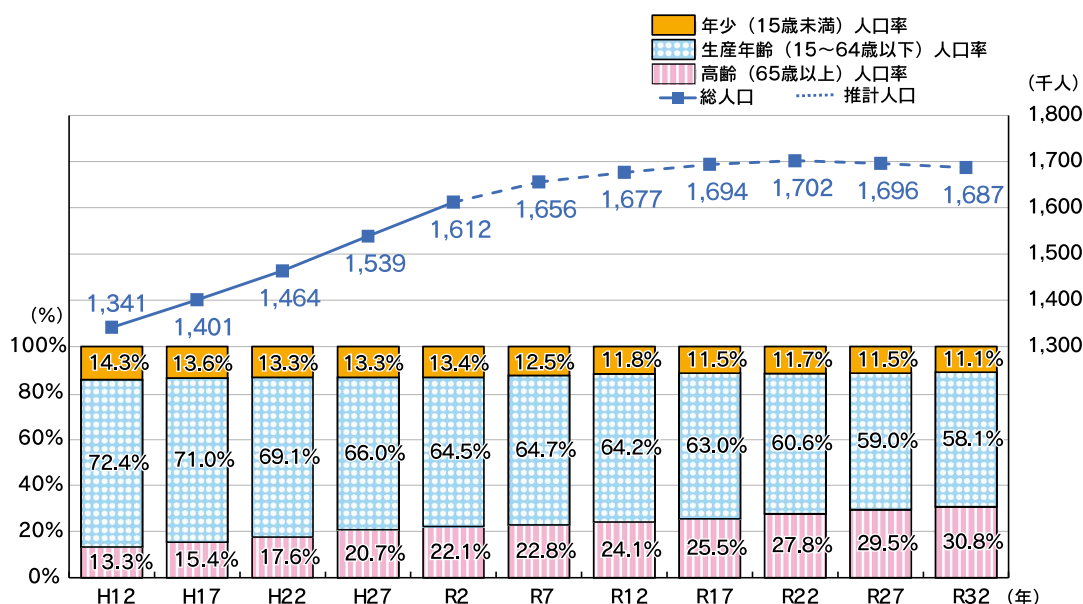
■ 人口構造、面積

全国的に人口減少社会を迎える中、福岡市の人口は一貫して増加を続けており、令和6年で約165万人となっています。将来人口推計の予測では、今後も増加を続けるものの、令和22年頃に約170万人に達し、ピークを迎える見込まれています。

総人口に占める高齢者（65歳以上）の割合が21%を超えて超高齢社会に突入しており、今後も高齢化率が上昇し続ける見込みとなっています。

また、総人口に占める障がい者の割合も増加傾向となっています。

【人口の推移、年齢別人口構成】

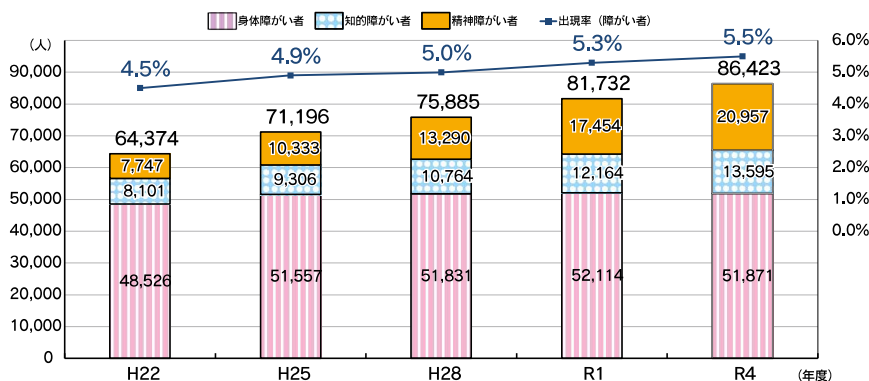


【福岡市の面積と人口】

	面積	人口
東区	69.46km ²	336,541人
博多区	31.62km ²	262,099人
中央区	15.39km ²	214,459人
南区	30.98km ²	271,394人
城南区	15.99km ²	134,082人
早良区	95.87km ²	224,615人
西区	84.16km ²	213,031人
計	343.47km ²	1,656,221人

R6.9.1現在
資料：福岡市推計人口

【障がい児・者数及び総人口に占める割合の推移】



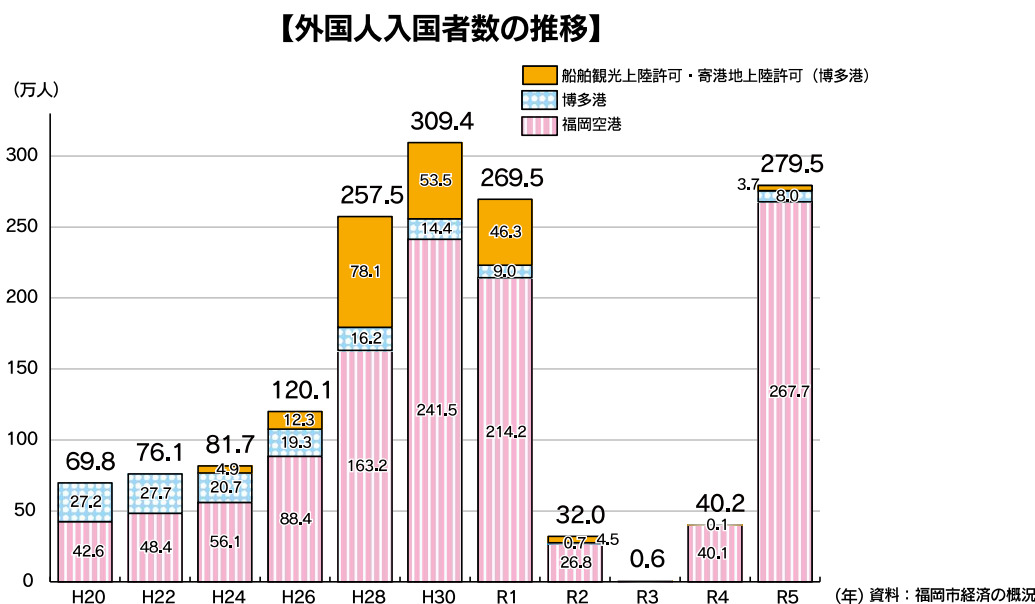
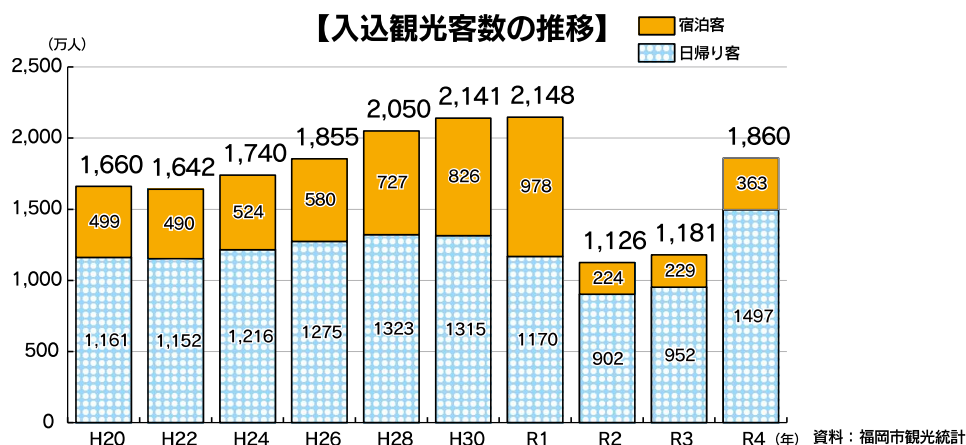
資料：第7期福岡市障がい福祉計画
資料：第3期福岡市障がい児福祉計画

人流

■ 入込観光客、外国人入国者

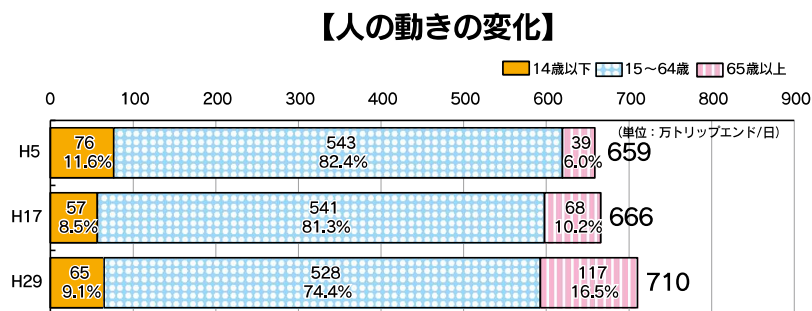
福岡市を訪れる観光客や外国人入国者は増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年以降大きく減少しました。

令和5年度は、福岡空港の旅客数が新型コロナウイルス感染症拡大前を超えるなど、徐々に交流人口が回復しています。



■ 人の動き

トリップ数全体が増加する中、年々、高齢者(65歳以上)の動きが増加しています。

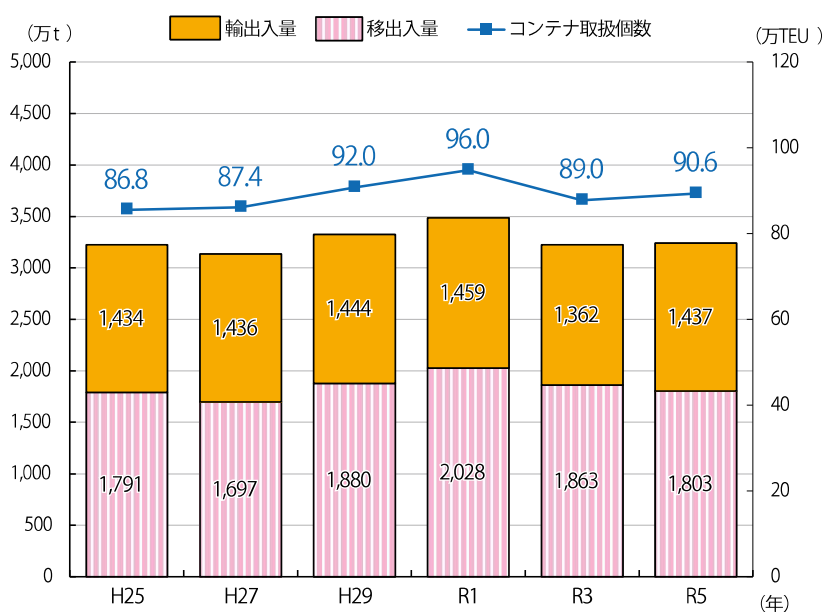


物流

■ 貨物量・コンテナ量

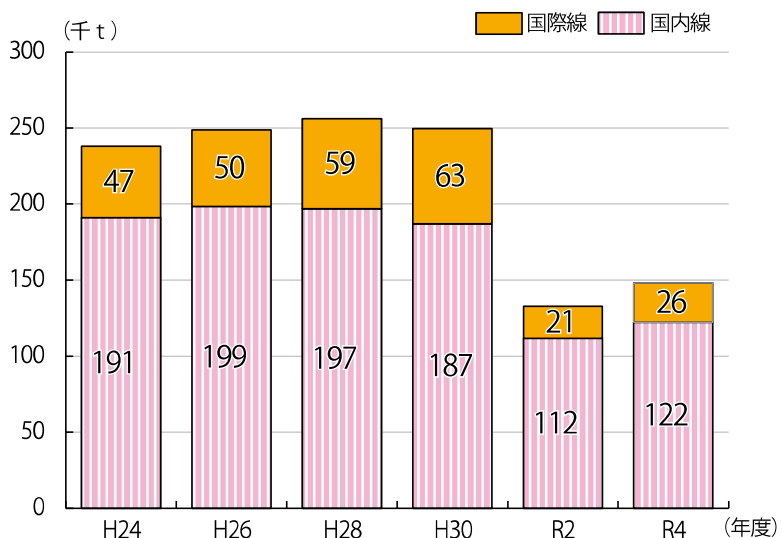
博多港における貨物量の取り扱いについては、ほぼ横ばいとなっており、福岡空港については、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度に大きく減少したものの、令和4年度は若干回復しています。

【海上輸出入貨物量・国際海上コンテナ量の推移】



資料：令和 5 年博多港統計年報

【福岡空港の貨物取扱量の推移】



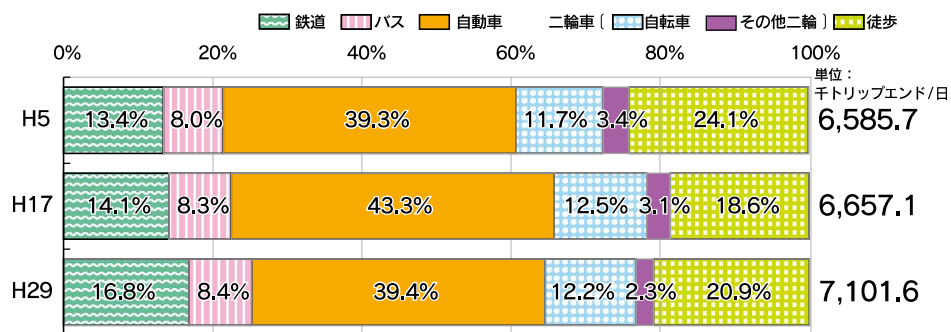
資料：暦年・年度別空港管理状況調査

自動車・自転車

■ 自動車・自転車利用割合

トリップ数全体(人の動き)が増加する中、自転車利用の割合は、ほぼ横ばい、鉄道やバスの割合は増加、自動車利用の割合は減少しています。

【交通手段別の動きの変化】

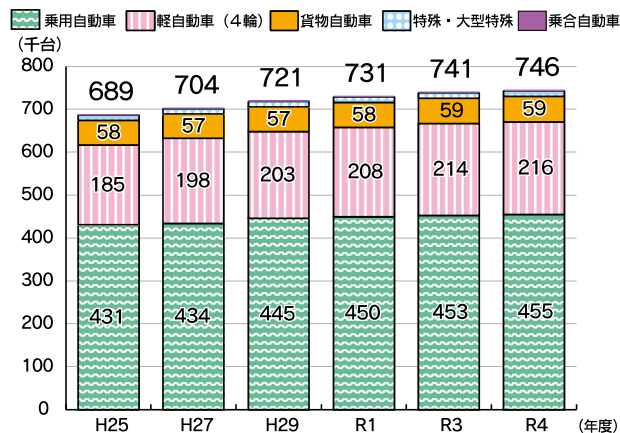


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

■ 自動車保有台数

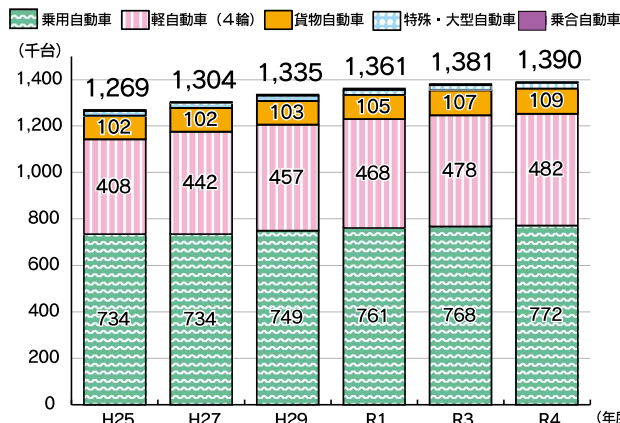
福岡市・都市圏ともに、自動車保有台数は年々増加しており、令和4年度末で約75万台(福岡市)、約140万台(都市圏)となっています。車種別に見ると、特に軽自動車が増加しています。

【自動車保有台数の推移（福岡市）】



資料：九州運輸局

【自動車保有台数の推移（都市圏）】



資料：九州運輸局

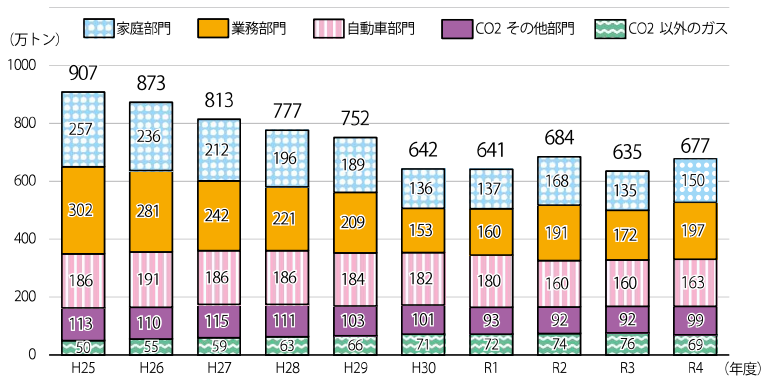
環境・気候

■ 二酸化炭素排出量

自動車部門の二酸化炭素排出量は、令和元年度まで横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度以降減少しています。

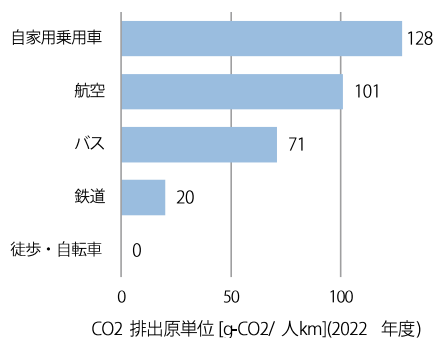
また、1人を1km運ぶのに排出される二酸化炭素の排出量は、自家用自動車が最も多くなっています。

【市内の温室効果ガス排出量の推移】



資料：福岡市環境局

【1人を1km運ぶのに排出される二酸化炭素の排出量】



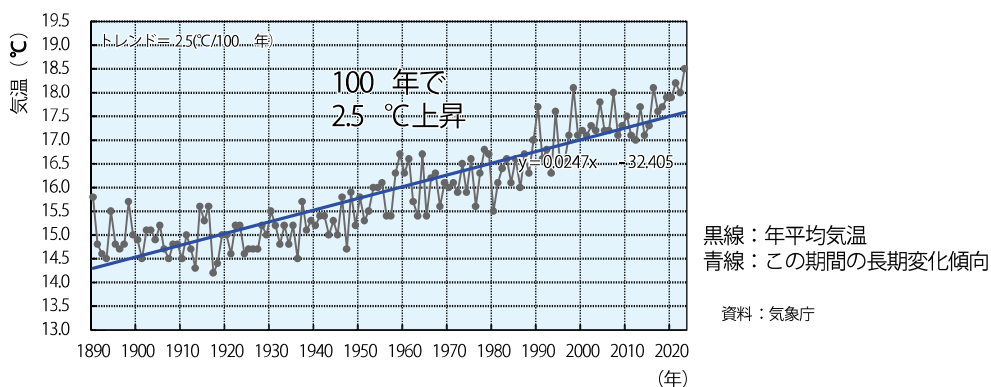
資料：国土交通省

■ 気候

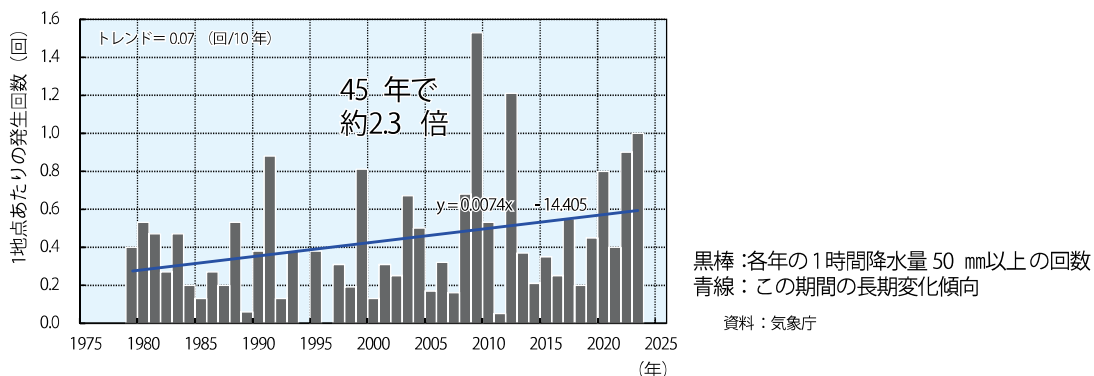
平均気温は増加傾向となっており、直近100年辺り2.5℃上昇しています。

気温上昇の影響により大雨も増加しており、短時間強雨(50mm以上/1h)の回数は直近45年間で約2.3倍になっています。

【福岡県の年平均気温】



【福岡県の短時間強雨回数】



新たなモビリティ

■ 新たなモビリティサービス

交通機関の利用拠点や人々の交流の場として期待されるモビリティハブや自動運転など、技術革新等を背景として新たなモビリティサービスに対する動きが活発になってきています。



モビリティ・ハブ

資料：国土交通省
道路政策ビジョン 2040



自動運転（物流）

資料：国土交通省
WISENET2050・政策集

従来の交通サービス



資料：政府広報オンライン

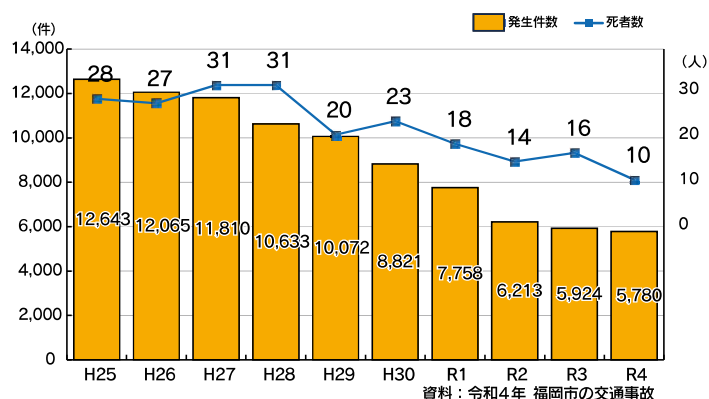
交通事故

■ 交通事故発生件数、道路形状別交通事故発生件数

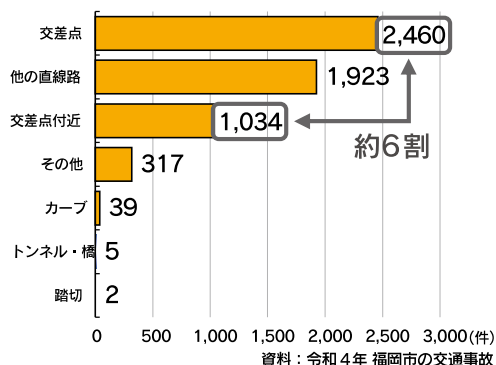
市内の交通事故件数及び死者数は減少傾向となっています。

また、令和4年における交通事故のうち、交差点や交差点付近での事故件数が約6割となっています。

【交通事故発生件数と死者数の推移】



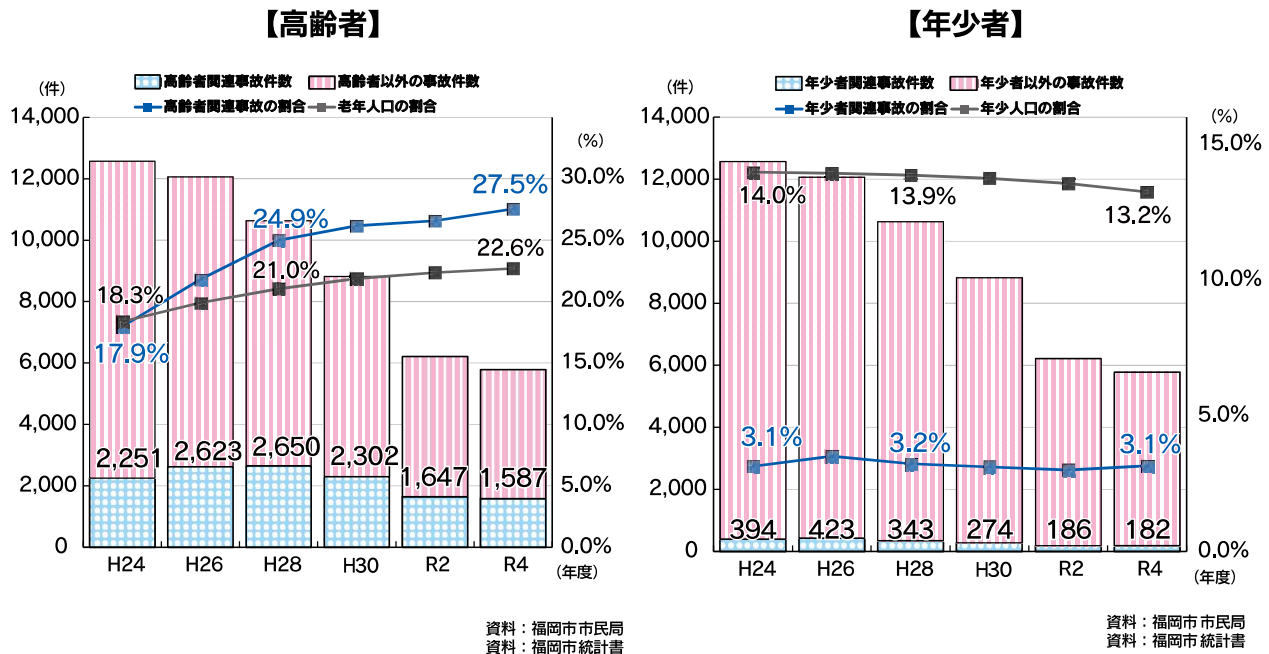
【道路形状別交通事故発生件数】



■ 年代別の交通事故割合

高齢者(65歳以上) 関連事故の割合は、増加傾向となっており、年少者(15歳未満) 関連事故割合は、横ばいで推移しています。

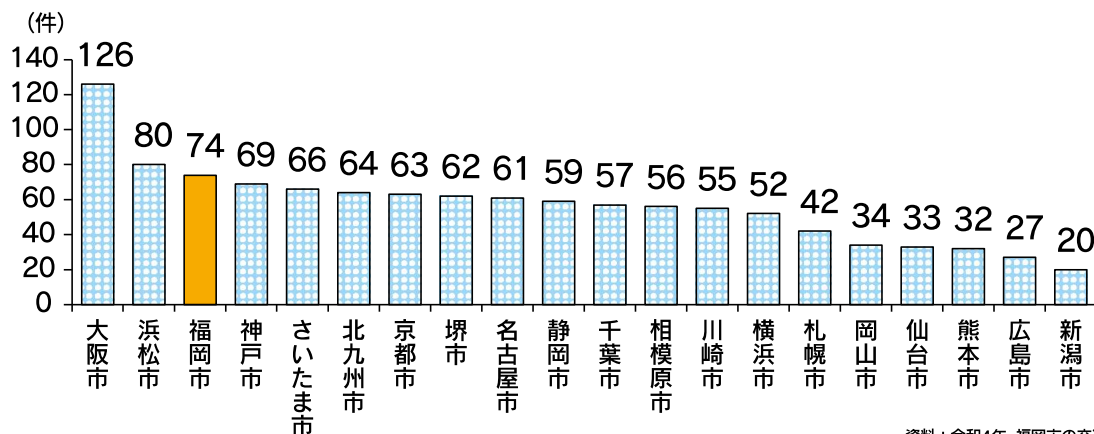
【高齢者・年少者関連の交通事故発生件数の推移】



■ 自動車1万台あたりの交通事故件数

福岡市の自動車1万台あたりの事故発生件数は、大阪市や浜松市に次いで、ワースト3位となっています。

【自動車1万台あたりの交通事故件数（R4年政令市比較）】



防災

■ 自然災害への備え

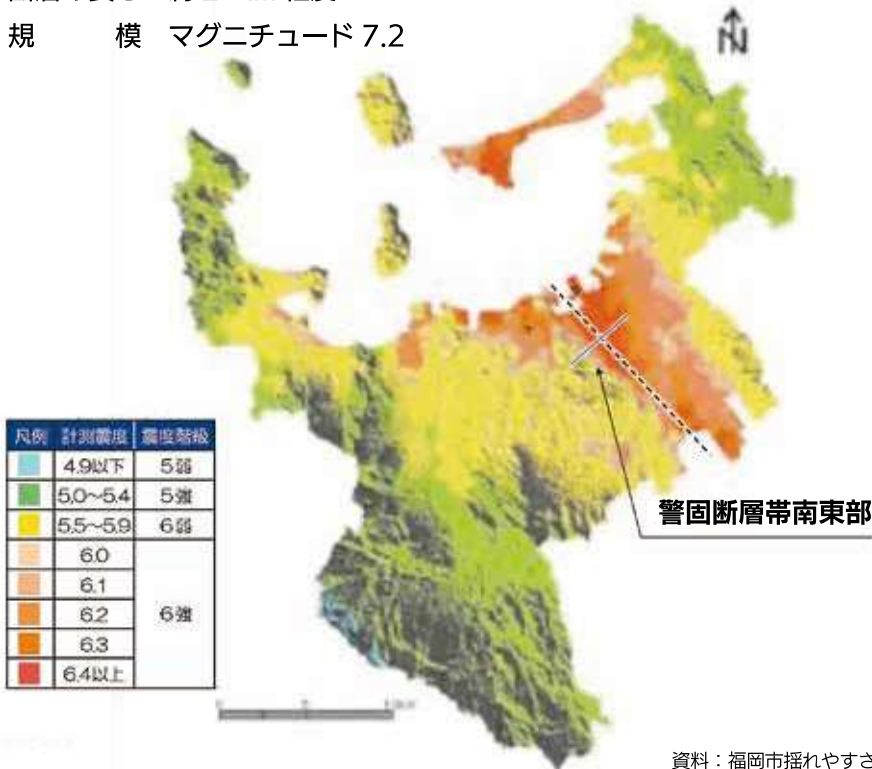
福岡市では、平成17年3月に発生した福岡県西方沖地震により、法面の崩壊や舗装の隆起などの被害が発生しました。警固断層帯南東部では、今後30年以内に地震が発生する確率は0.3%～6%と言われており、国内の主な活断層の中では高くなっています。

令和6年1月に発生した能登半島地震では、土砂崩れや道路の陥没などによって多数の通行止めなどにより、救助や支援の手が届きにくい状況になるとともに、水道や下水道などの復旧に期間を要しています。

また、令和元年9月に発生した台風15号では、千葉市を中心に電柱約2,000本が倒壊、最大約93万件の停電が発生し、停電の解消に約2週間を要しました。

【警固断層帯南東部で地震が起きた場合】

断層の位置 警固断層帯南東部
断層の長さ 約 27km 程度
規 模 マグニチュード 7.2



資料：福岡市揺れやすさマップパンフレット

【令和6年 能登半島地震による道路崩落】



資料：石川県

【令和元年 台風15号による電柱倒壊】



資料：千葉県

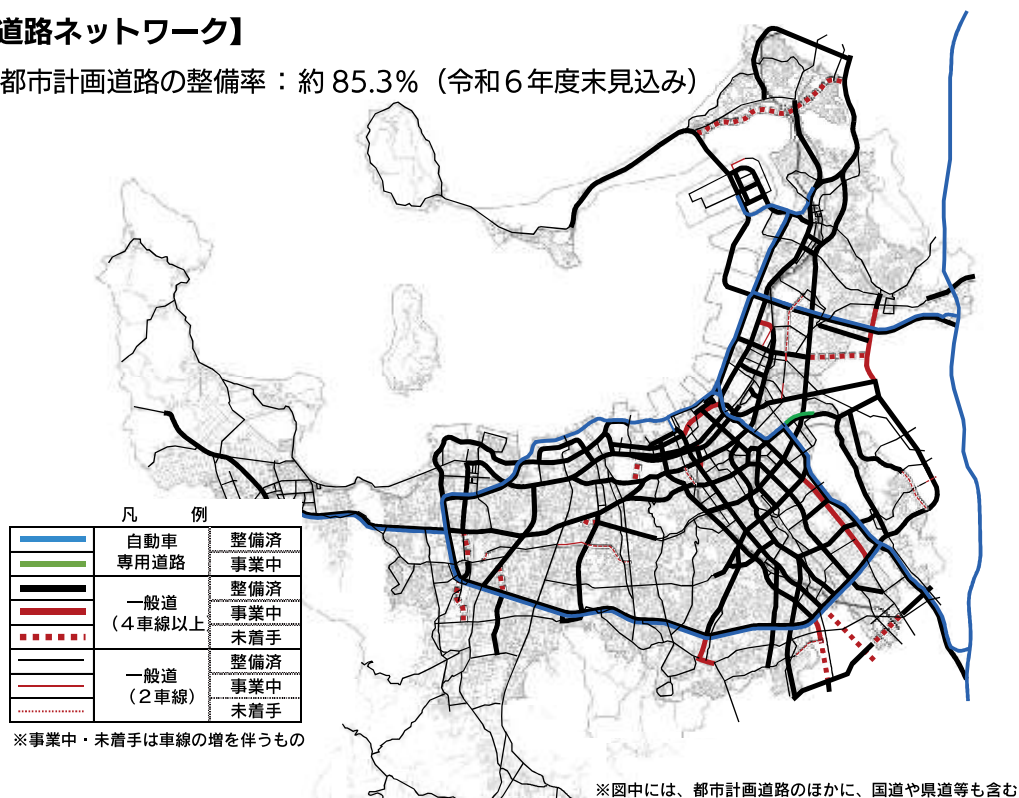
道路状況

■ 道路ネットワーク、地域の主要渋滞箇所

福岡外環状道路や都市高速道路をはじめとした、都市計画道路などの整備により、放射環状型の幹線道路ネットワークの形成が進んできたものの、市内の一部においては、依然として渋滞が発生しています。

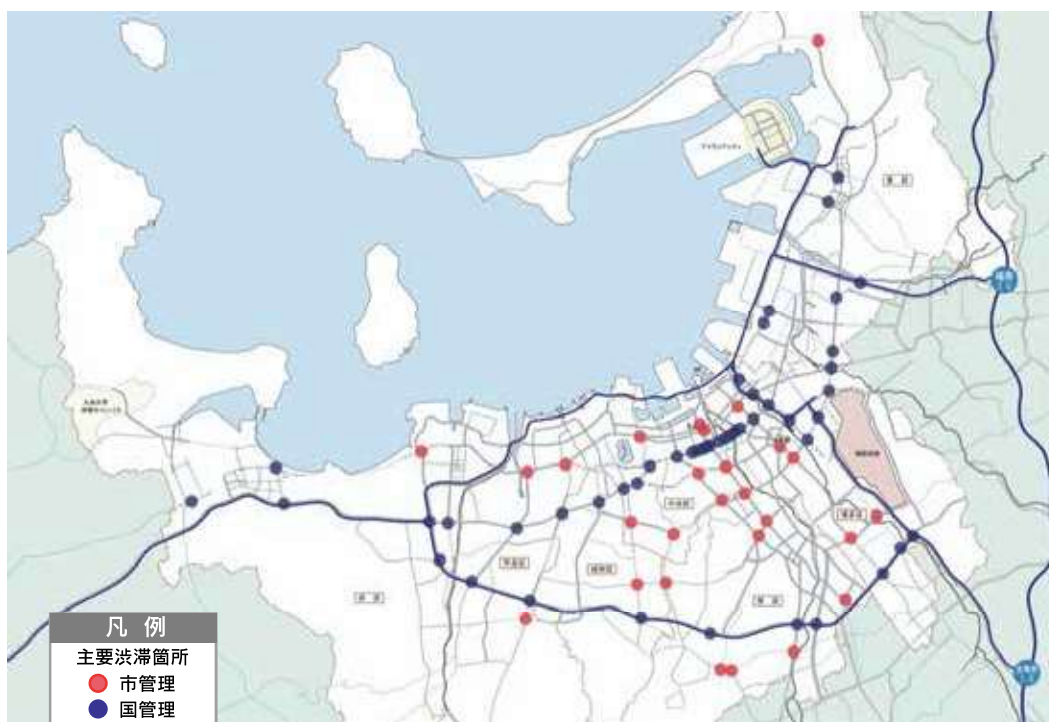
【道路ネットワーク】

- ・都市計画道路の整備率：約 85.3%（令和6年度末見込み）



【地域の主要渋滞箇所】

- ・市内選定箇所：75 箇所（令和6年10月時点）



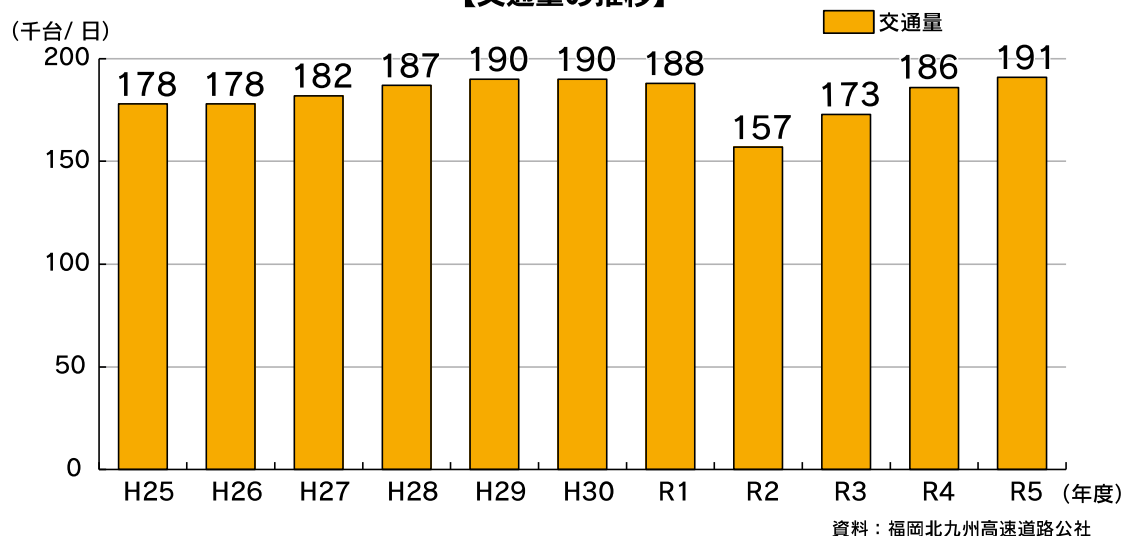
資料：福岡県交通渋滞対策協議会資料を基に福岡市作成

道路状況

■ 都市高速道路の交通状況

福岡都市高速道路の交通量は、これまで増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は大きく減少したものの、令和5年度は新型コロナウイルス感染症拡大前の水準まで回復しています。

【交通量の推移】



【主要渋滞箇所】

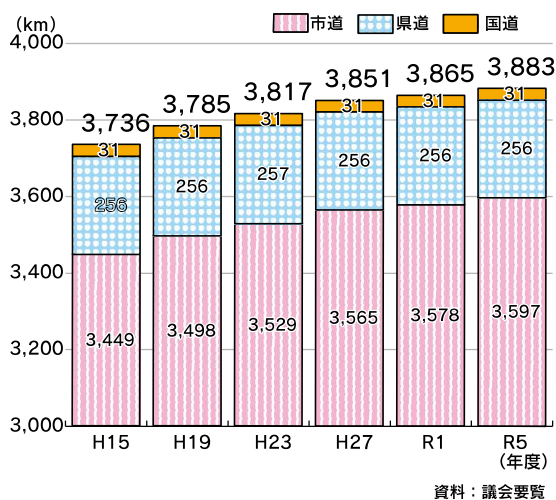


管理道路

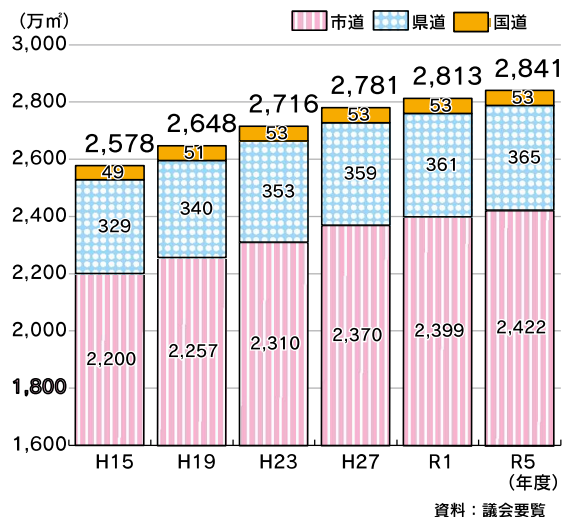
■ 道路の管理延長・面積

市が管理する道路の延長・面積は年々増加しており、約3,900km・約2,800万㎡に達しています。

【道路延長】



【道路面積】

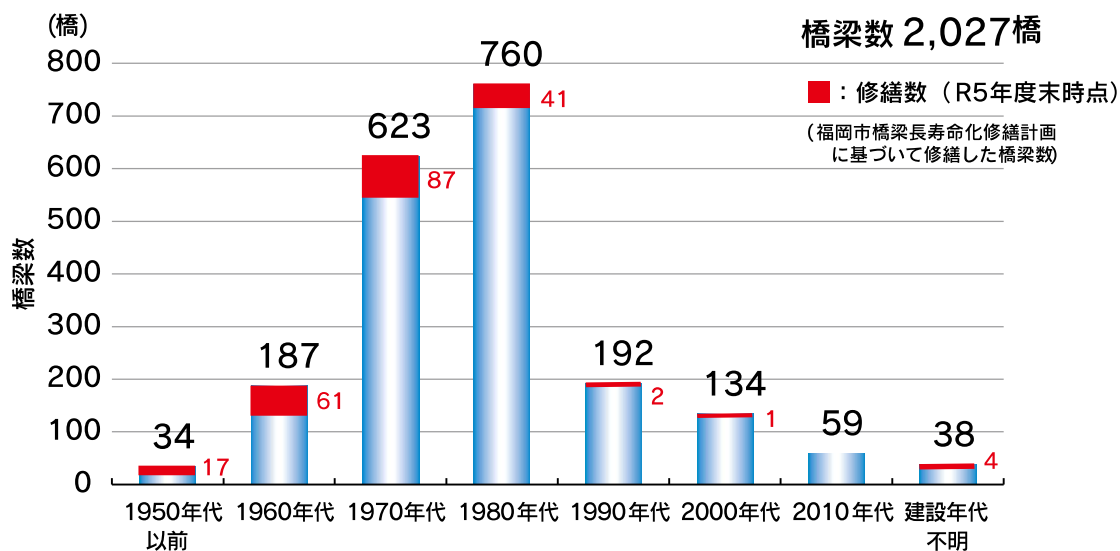


施設の老朽化

■ 橋梁の老朽化

福岡市が管理する橋梁は、約2,000橋にのぼり、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い状況となっています。

【建設年代別の橋梁数】



資料：福岡市

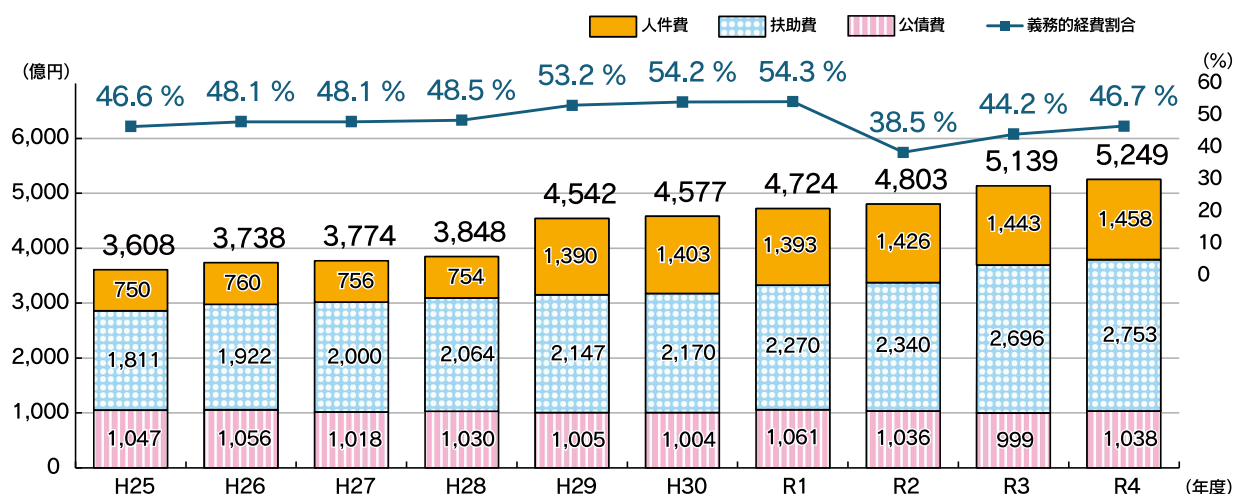
財政状況

■ 市予算、道路事業の予算

市全体の予算(一般会計)において、扶助費(生活保護費などの医療・福祉経費)などの義務的経費が増加傾向となっています。

道路事業に関する予算は、平成9年度をピークに減少が続いており、令和6年度はピーク時の約1/4程度になっています。

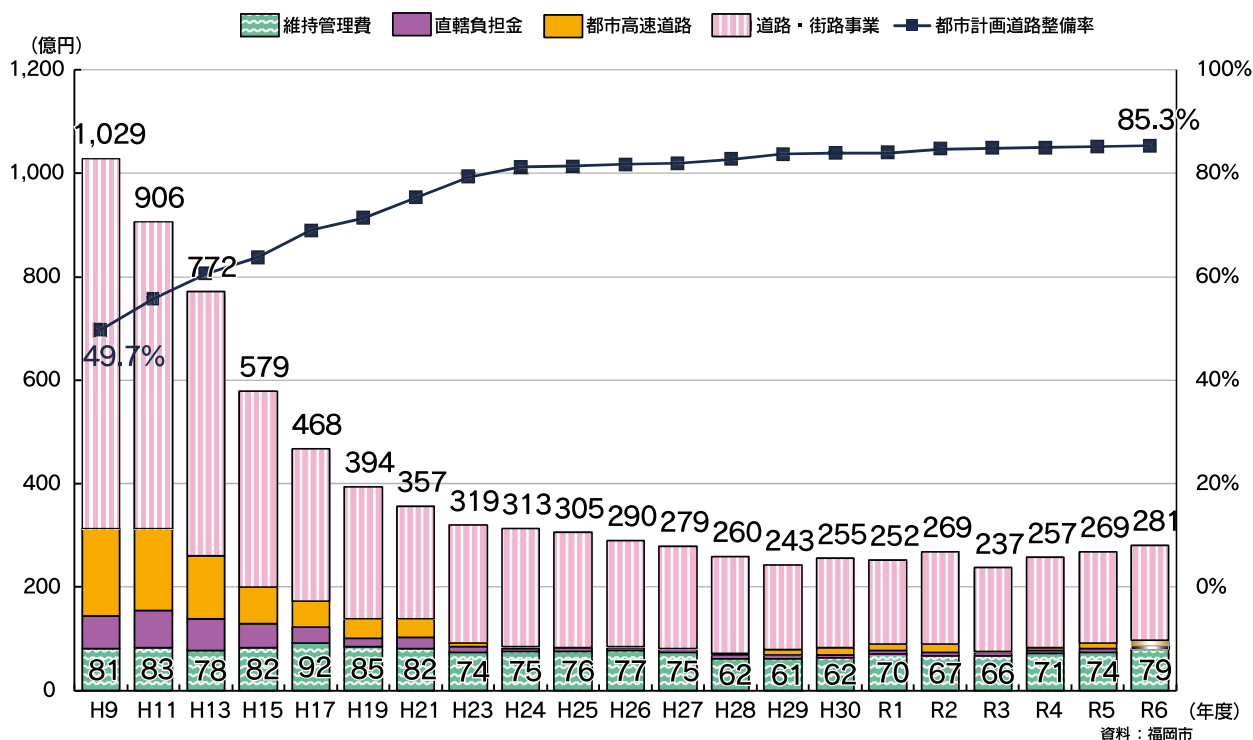
【市予算における義務的経費の割合】



※R2以降、新型コロナウイルス感染症の影響等により臨時的経費が大幅に増加したため、義務的経費割合が減少している。

資料：財政のあらまし

【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】



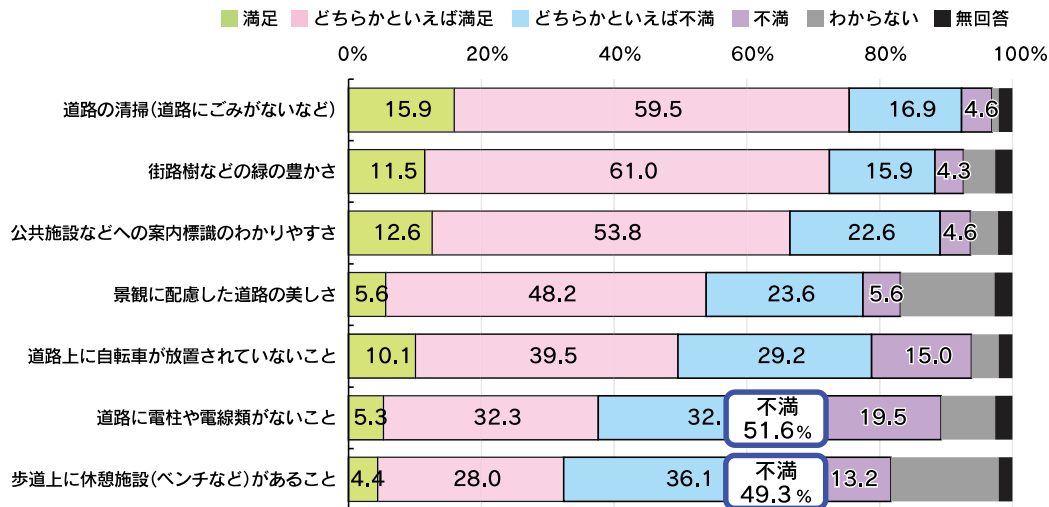
資料：福岡市

3. 道路整備に関する意見

道路整備に関する市民ニーズを把握するため、令和4年7～8月にアンケートを実施し、『道路の快適性や利便性』、『力をいれていくべき道路事業』などの満足度・重要度を回答していただきました。

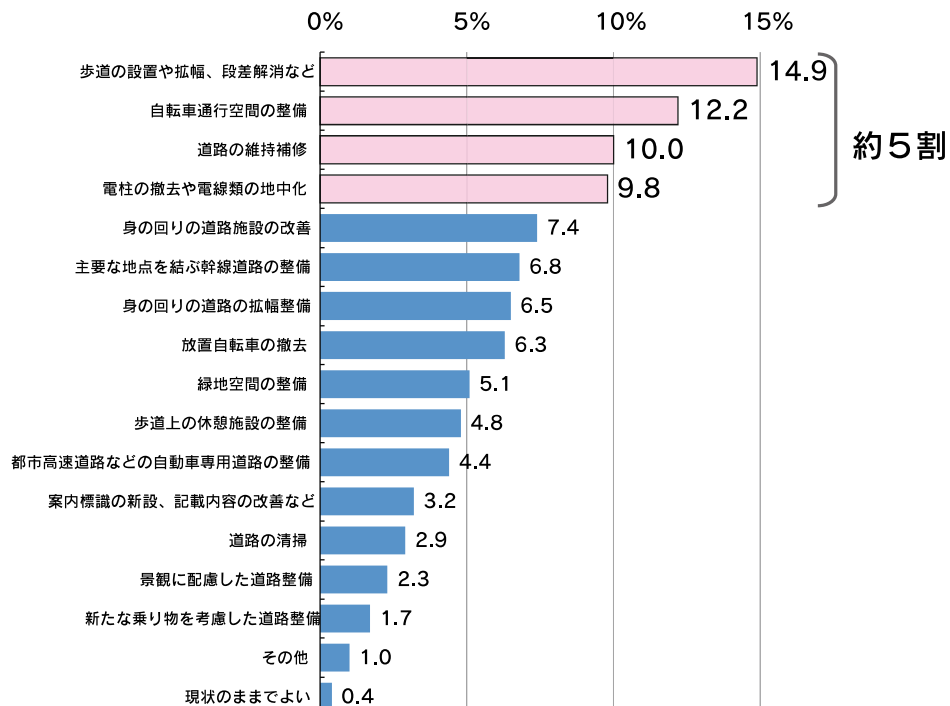
■『道路の快適性や利便性』における満足度

「道路の清掃」、「街路樹などの緑の豊かさ」への満足度は高いが、「道路に電柱や電線類があること」、「歩道上に休憩施設がないこと」への不満が高くなっており、無電柱化の推進やベンチなどの休憩施設の設置が求められています。



■『力を入れていくべき道路事業』

「歩道の整備（歩道の設置や拡幅、段差解消など）」、「自転車通行空間の整備」、「道路の維持補修」、「電柱の撤去や電線類の地中化」に関する要望が全体の約5割を占めています。



■ 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、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意見が出されました。



【開催状況】

- 第 1 回：令和 6 年 8 月 8 日
- 第 2 回：令和 6 年 10 月 24 日
- 第 3 回：令和 7 年 2 月 14 日

ビジョン 1 ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり

- ユニバーサルデザインに基づく整備が進めば、外出意欲が高まる
- 高齢者は、認知機能や判断力が低下するため、分かりやすい案内サインが必要
- 小学校付近以外も歩車分離を行うことで、子どもの事故を減少させることが必要
- 公共交通の利便性向上など、総合交通体系の構築を支える道路整備が重要

ビジョン 2：都市の魅力に磨きをかける道づくり

- 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進めることが必要
- まちづくりとの連携や拠点を繋ぐ道路によって、スムーズに移動できることが都市の活力を高める上で重要
- 道路景観は、利用者が快適で楽しそうにしていることが重要であり、舗装などの色彩にも配慮が必要
- 国の新たな取り組みを採用するなど、道路を活用し、魅力を高めることも必要

ビジョン 3：市民のくらしを守る道づくり

- 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必要
- 橋梁や道路施設の長寿命化など、適切な維持管理が重要
- 脱炭素社会の実現に向けて、二酸化炭素排出量の少ない材料や温暖化に対応した舗装材などの検討が必要
- 街路樹の整備により、夏の暑さを和らげ、憩いや潤いを与えることで都市景観も向上する
- 沿道の方が道路に愛着を持ち、自発的に清掃を行うなどの取り組みを促す活動が重要

令和 7 年 2 月時点

氏 名	所属・役職等
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 総合理工学研究院 教授・副理事
◎ 松永 千晶	福岡女子大学国際文理学部環境科学科 准教授
村上 哲	福岡大学工学部社会デザイン工学科 教授

■ みんなでつくる将来計画プロジェクトにおけるワークショップ

令和5年度に総務企画局が実施した「みんなでつくる福岡市の将来計画プロジェクト」において、「福岡市の道路整備」に関するワークショップを4回開催しました。

	福岡大学 工学部 社会デザイン工学科	福岡大学 工学部 社会デザイン工学科	九州大学 経済学部	福岡工業高校
開催日	令和5年10月16日	令和5年11月16日	令和5年11月17日	令和5年10月25日
相手方	防災・環境地盤工学 研究室 11名	景観まちづくり 研究室 11名	経済学部 5名	都市工学科 14名

【主な意見】

「安全・安心」

- 暗い所を照らしたり、イルミネーションなどで雰囲気良くすることで、明るい福岡市になる
- 安全・安心に道路を利用できているが、安全施設の整備に加えて、道路を利用する人々のモラル・マナーの向上が重要

魅力・憩い・賑わい

- 観光客や緑化範囲を増やすため、「魅力・憩い・賑わい」を伸ばし、経済や環境の好循環を創出することが重要
- 福岡市に集まる若い世代が魅力を感じる、「魅力・憩い・賑わい」を更に伸ばすべき

「経済・物流・防災・環境」

- 経済効果の高い対策を実施し、確保した財源を活用して安全安心や魅力・賑わいに資する対策を推進することが重要
- 経済発展のため物流拠点を中心とした道路ネットワークの強化などによる渋滞解消
- 防災対策として、無電柱化を推進することが重要
- 環境対策として、街路樹を整備することが重要

■ みんなでつくる将来計画プロジェクトにおけるオンラインアンケート

「みんなでつくる福岡市の将来計画プロジェクト」において、個人から寄せられた意見（述べ3,315件）のうち道路整備に関連する主な意見は次のとおりです。

ビジョン1 ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり

- 歩道の段差をなくし、自転車やベビーカー、車椅子でも安心に
- 子どもでも老人でも安心して安全に歩ける道路整備
- 自転車で移動しやすい道路整備

ビジョン2：都市の魅力に磨きをかける道づくり

- 市内中心部への交通流入の減少に向けた対策
- 歩くのが楽しいまち

ビジョン3：市民のくらしを守る道づくり

- 電信柱のないまちづくり
- 再生可能エネルギーやEVの推進



4.「福岡市道路整備アクションプラン 2024」について

■道路整備の基本的な考え方と主要施策

「福岡市道路整備アクションプラン2024」で掲げていた道路整備の基本的な考え方、及び主要施策は次のとおりです。

道路整備の基本的な考え方	主要施策
ビジョン1：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	1-1 道路のバリアフリー化 1-2 誰もが安心して歩ける歩行空間の整備や通学路の安全対策 1-3 効率的・効果的な交通安全対策
2. 公共交通を活かす道づくり	2-1 総合交通体系の構築を支える道路整備 2-2 バス利用環境の改善
3. 自転車と共生する道づくり	3-1 自転車通行空間のネットワーク強化 3-2 放置自転車対策 3-3 使い易い駐輪場の確保にあわせた路上駐輪場の段階的な廃止
ビジョン2：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	4-1 自動車専用道路の整備 4-2 幹線道路の整備 4-3 ボトルネック箇所の改善 4-4 連続立体交差事業の推進
5. まちづくりや多様なモビリティに対応した道づくり	5-1 拠点のまちづくりと連携した道路空間の整備 5-2 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 5-3 駐車施策の推進 5-4 多様なモビリティに対応した道路空間の検討
6.FUKUOKAを楽しむ道づくり	6-1 誰もが歩きたくなる歩行空間の整備・活用 6-2 景観と調和した道路空間の整備 6-3 わかりやすい道案内への取り組み
ビジョン3：市民の暮らしを守る道づくり	
7. 災害に強い道づくり	7-1 緊急輸送道路の整備 7-2 無電柱化の推進 7-3 狭あい道路拡幅整備の推進
8. 環境に配慮した道づくり	8-1 道路照明灯のLED化 8-2 排水性舗装・透水性舗装の整備 8-3 道路緑化
9. 次世代に繋ぐ道づくり	9-1 道路施設・橋梁の計画的補修による長寿命化 9-2 道路の効率的・戦略的な維持管理
10. みんなで守り育む道づくり	10-1 防犯灯のLED化の促進 10-2 市民等との共働による道路環境の保全 10-3 道路利用の適正化 10-4 市民等による道路の見守り 10-5 わかりやすい広報・広聴活動

5. 成果指標の達成状況

■成果指標の達成状況

「福岡市道路整備アクションプラン2024」で掲げていた成果指標の達成状況は次のとおりです。

ビジョン1：ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり

成果指標	R2末策定時	R6末目標	R6末見込
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)	91% (35.9km/39.2km)	99% (39.0km/39.2km)	95% (37.4km/39.2km)
小学校周辺の歩車分離率 通学路を含む小学校から半径 250m の道路のうち、 歩車分離された延長 ÷ 全延長	73% (258.4km/349.6km)	82% (288.8km/349.6km)	82% (288.4km/349.6km)
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	122km	160km	152.0km

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	R2末策定時	R6末目標	R6末見込
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	84.7% (428.6km/505.8km)	86.1% (435.4km/505.8km)	85.3% (431.9km/506.3km)
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)	41,310人	46,000人	49,413人

ビジョン3：市民のくらしを守る道づくり

成果指標	R2末策定時	R6末目標	R6末見込
無電柱化推進計画に基づく無電柱化整備延長 無電柱化推進計画に基づき、整備した延長	150km	168km	164.7km
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	175 橋	234 橋	226 橋
道路照明灯のLED化率 LED 照明灯数 ÷ 市管理の照明灯数	86% (32,845 基/38,033 基)	95% (36,151 基/38,033 基)	91% (34,822 基/38,033 基)
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	89% (39,125 基/44,193 基)	100%	92% (41,019 基/44,193 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	12 団体	25 団体	25 団体

6. これまでの4年間における成果と課題

■これまでの4年間（令和3年度～令和6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

1. 人に優しい道づくり

成果	◆道路のバリアフリー化については、「バリアフリー基本計画」に定める重点整備地区内の生活関連経路を優先的に実施 ◆「ベンチプロジェクト」の一環として、バス停にベンチを約340箇所設置 ◆FitnessCityプロジェクトとして、博多駅周辺において、自然と楽しく体を動かしたくなる仕組みや仕掛けづくりを推進 ◆歩車分離などの歩行空間の整備については、小学校周辺の道路を優先的に実施 ◆「福岡市通学路交通安全対策プログラム」に基づき、学校、保護者、地域、各関係機関と連携・協力し、通学路の安全対策を推進 ◆車両走行情報のビッグデータを活用した、効率的・効果的な交通安全対策として、6地区でゾーン30プラスを設定 ⇒生活関連経路のバリアフリー化された割合は、約4%進捗し、95%となる予定 ⇒小学校周辺の歩車分離率は、約9%進捗し、82%となる予定	課題	◆総人口に占める高齢者の割合が21%を超えて超高齢社会に突入しており、更に高齢化率が上昇し続ける見込み。また、障がい者の人数や総人口に占める割合が増加していることから、道路のバリアフリー化や高齢者や体の不自由な人が外出しやすく、自然と体を動かしたくなる道路整備が必要 ◆「福岡市交通安全計画」に掲げる、「交通事故のない社会」の実現に向けて、交通安全対策が必要 ◆歩道上にベンチなどの休憩施設を求める市民意見が多い ◆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
----	---	----	--

2. 公共交通を活かす道づくり

成果	◆マイカーから公共交通への利用転換を促し、道路交通混雑の緩和を図るため、博多駅筑紫口などの駅前広場の再整備やバス停への上屋（ベンチ）設置（20箇所）を推進	課題	◆鉄道やバスの利用割合が増加しているため、公共交通の利便性向上や利用環境の改善が必要
----	---	----	--

3. 自転車と共生する道づくり

成果	◆自転車通行空間の整備や放置自転車対策（駐輪場の確保、モラル・マナーの啓発、放置自転車の撤去）、路上駐輪場の廃止を推進 ⇒自転車通行空間の整備延長は、約30km進捗し、152kmが完了予定	課題	◆自転車通行空間の整備を求める市民意見が多い ◆脱炭素社会の実現に向けて、二酸化炭素排出量の低減のため、環境にやさしい自転車活用の促進が必要
----	---	----	---

ビジョン2：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

成果	◆経済活動や物流・交流を支えるため、福岡高速3号線の延伸事業に着手・推進するとともに、都市計画道路などの幹線道路整備を推進 ◆西鉄天神大牟田線連続立体交差事業において鉄道高架化を実施 ⇒都市計画道路の整備率は、約0.7%進捗し、85.3%となる予定	課題	◆放射環状型の幹線道路ネットワークの形成が進んできたが、市内の一部においては、依然として渋滞が発生しており、幹線道路の整備とともに、既存ストックを活用した拠点へのアクセス強化が必要
----	--	----	--

5. まちづくりや多様なモビリティに対応した道づくり

成果	◆拠点の魅力の向上や交通円滑化に向けて、九州大学箱崎キャンパス跡地や橋本駅周辺において、まちづくりと連携した道路空間の整備を推進 ◆沿線のまちづくりと一体となって天神通線（北側）の整備を推進	課題	◆都市の活力を高めるため、まちづくりと連携した道路整備が必要 ◆交通機関の利用拠点や人々の交流の場として期待されるモビリティハブや、自動運転など、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
----	--	----	--

6. FUKUOKAを楽しむ道づくり

成果	◆賑わいや憩いを感じる歩行空間の整備や、「ほこみち制度（歩行者利便増進道路）」などによる道路空間の利用・活用を推進 ◆地域と行政が一体となって、Fukuoka East & West Coast プロジェクトや博多旧市街プロジェクトなど地域の個性を活かした道路空間の景観形成を推進 ⇒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）は、令和5年度末時点で42,565人	課題	◆市民や来街者が安心して楽しく回遊でき、集い・憩い・多様な活動が出来るよう、道路と沿道が一体となった道路空間の利用・活用が必要 ◆観光振興や地域活性化などを図るため、地域と行政が一体となった景観形成が必要
----	---	----	---

ビジョン3：市民のくらしを守る道づくり

7. 災害に強い道づくり

成果	◆災害時においても必要な人・物・情報のネットワークを確保し、市民の安全・安心を保つため、興徳寺橋の架け替えや無電柱化の整備などを推進 ⇒無電柱化の整備延長は、約15km進捗し、164.7kmが完了予定	課題	◆地震や台風などの自然災害に伴う道路の通行止めや電柱の倒壊などへの備えが必要 ◆無電柱化の推進を求める市民意見が多い
----	--	----	---

8. 環境に配慮した道づくり

成果	◆電力使用量や二酸化炭素排出量削減のため、道路照明灯のLED化などを推進 ⇒道路照明灯のLED化率は、約5%が進捗し、91%となる予定 ⇒地域が設置する防犯灯のLED化率は、約3%が進捗し、92%となる予定	課題	◆「福岡市地球温暖化対策実行計画」に掲げる「カーボンニュートラルを実装した都市」の実現に向けて、環境負荷低減に資する取り組みが必要
----	---	----	---

9. 次世代に繋ぐ道づくり

成果	◆道路を安心して安全に利用できるよう、道路パトロール、定期点検や予防保全対策などを実施 ドローンなどの新技術を活用した橋梁点検を実施 ⇒橋梁修繕数は、53橋を対策し、228橋が完了予定	課題	◆管理する施設が増加する中、限られた予算で効率的・効果的に維持管理していくことが必要 ◆道路の維持補修を求める市民意見が多い
----	--	----	---

10. みんなで守り育む道づくり

成果	◆道路への関心と愛着を育むことや、地域住民や企業等との共働による安全・安心なまちを創るため、防犯灯設置への助成や市民等による道路環境の保全や見守りを実施 ⇒（再掲）地域が設置する防犯灯のLED化率は、約3%が進捗し、92%となる予定 ⇒市民等との共働による道路の保全活動団体数は、13団体が登録し、25団体となる予定	課題	◆市民の道路への関心と愛着を育み、市民等との共働による道路環境の保全が必要
----	--	----	---

7. 今後の道路整備の基本的な考え方

「福岡市道路整備アクションプラン2024」の成果や課題、道路を取り巻く状況の変化、市民や議会、道路整備懇談会における意見などを踏まえ、令和7年度から概ね10年間の「道路整備の基本的な考え方」、及びそれらを実現する、令和7年度から4年間(令和7年～令和10年)の「主要施策」を、下記のとおり整理しました。

道路整備の基本的な考え方 (令和7年度から概ね10年間)	主 要 施 策 (令和7年度から4年間)
   1. 安全・安心でみんなにやさしい道づくり	● すべての人が移動しやすい道路整備 ・道路のバリアフリー化 ● 誰もが健康で活躍できる道路整備 ・外出を促すベンチなどの設置 ● 交通事故から命を守る安全対策 ・通学路などの安全対策 ・効率的・効果的な安全対策
   2. 都市の魅力・活力を高める道づくり	● 都市の骨格を形成する道路整備 ・幹線道路の整備 ・自動車専用道路の整備 ● 既存ストックを活用した交通円滑化 ・ボトルネック交差点などの改善 ● 総合交通体系の構築を支える道路整備 ・公共交通の利便性向上 ・都心部の交通対策 ・多様なモビリティに対応した道路空間の検討 ● 彩りや潤いを感じる質の高い道路空間の創出 ・楽しくて居心地が良い道路空間の創出・活用 ・地域の個性を活かした道路空間の整備 ・まちづくりと連携した道路整備
    3. 災害に強い道づくり	● 自然災害に備える道路整備 ・無電柱化の推進 ・橋梁耐震補強の推進 ・狭あい道路の拡幅整備 ・道路パトロール・道路啓開の実施 ● 持続可能な道路の維持管理 ・計画的補修による橋梁などの長寿命化 ・維持管理の高度化・効率化 ・道路利用の適正化 ● 市民との共働による道路保全 ・市民などによる道路の見守りの促進
   4. 環境にやさしい道づくり	● 温室効果ガスを削減する取組み ・自転車活用の促進 ・低炭素な建設資材の活用 ・道路照明灯、防犯灯のLED化 ・再生可能エネルギーの活用 ・手続きなどのオンライン化 ● 気候変動に対応した道路整備 ・街路樹による道路緑化 ・環境に配慮した舗装材の活用

8.「福岡市道路整備アクションプラン 2028」について

「道路整備の基本的な考え方」を踏まえ、令和7年度から4年間の「主要施策 P23～」を、『福岡市道路整備アクションプラン2028』として定めます。

柱 1 安全・安心でみんなにやさしい道づくり

成果指標	現況 (R6)	R10目標
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）	96% (47.6km/49.3km)	99% (49.0km/49.3km)
歩道へのベンチ設置数 バス停や交差点へのベンチ設置数	394基	879 基
小学校周辺の歩車分離率 通学路を含む小学校から半径 250m の道路のうち、歩車分離された延長 ÷ 全延長	82% (290.1km/352.6km)	91% (321.9km/352.6km)
ゾーン 30 プラスの設定地区数 市域内においてゾーン 30 プラスを設定した地区数	6地区	36地区

柱 2 都市の魅力・活力を高める道づくり

成果指標	現況 (R6)	R10 目標
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	85.3% (431.9km/506.3km)	86.5% (437.8km/506.3km)
道路を活用したにぎわいづくり 1 年間における歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の活用実績数	7 件 / 年	14 件 / 年

柱 3 災害に強い道づくり

成果指標	現況 (R6)	R10目標
無電柱化推進計画に基づく無電柱化整備延長 無電柱化推進計画に基づき、整備した延長	165km	187km
橋梁耐震補強計画に基づく耐震補強完了橋梁数 橋梁耐震補強計画に基づき、耐震補強が完了した橋梁数	0橋	25橋
道路施設アセットマネジメント個別施設計画に基づく橋梁修繕数 道路施設アセットマネジメント個別施設計画に基づき、修繕が完了した橋梁数	13 橋	63 橋
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	25団体	37団体

柱 4 環境にやさしい道づくり

成果指標	現況 (R6)	R10目標
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	152km	190km
道路照明灯のLED化率 LED 照明灯数 ÷ 市管理の照明灯数	91% (34,822 基 / 38,033 基)	100% (38,033 基 / 38,033 基)
路面温度上昇を抑制する舗装の導入	—	導入

9. 主要施策

柱1 安全・安心でみんなにやさしい道づくり

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利用できるよう、道路のバリアフリー化などを進めるとともに、通学路や生活道路などの安全性向上を図り、すべての人が安全・安心に歩けるよう、歩行空間の確保などの安全対策を進めます。

『すべての人が移動しやすい道路整備』

● 道路のバリアフリー化

すべ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に基づいた道路のバリアフリー化に取り組みます。

特に、「福岡市バリアフリー基本計画」に定める重点整備地区内の生活関連経路については、優先的に整備を進めます。

整備にあたっては、歩道のフラット化、段差のない縁石やエスコートゾーンの設置、踏切部の誘導表示の設置などに取組みます。

また、道路案内標識が外国人旅行者にも分かりやすいものとなるよう、英語表記の改善に取り組むとともに、認知症になっても住み慣れた地域で安心して自分らしく暮らせるまち「認知症フレンドリーシティ」を目指して、「認知症の人にもやさしいデザインの手引き」に基づいた、認知症の人にも分かりやすい道案内の検討に取り組みます。

整備事例（歩道のフラット化）



【昭和通り】

整備事例（歩道のフラット化）



【高美台 2511 号線】

参考事例（踏切部の誘導表示）



【徳島県HP】



改良前

歩道 車道 2cm 段差

改良後

歩道 車道 段差なし

『誰もが健康で活躍できる道路整備』

● 外出を促すベンチなどの設置

高齢者や体の不自由な人をはじめ、誰もが安心して外出できる環境をつくるため、歩道幅員が狭いバス停に幅をとらないベンチを設置するなど、引き続き、ベンチの設置に取り組みます。

また、Fitness Cityプロジェクトとして、自然と楽しく体を動かしたくなる仕組みや仕掛けづくりに取り組みます。

整備事例（休憩スポットの設置）



【大博通り】

整備事例（バス停ベンチ）



【南市民センター前バス停】

整備事例（休憩スポットの設置）

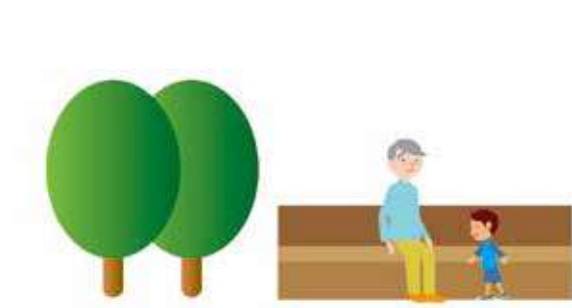


【大博通り】

整備事例（交差点ベンチ）



【南警察署西口交差点】



『交通事故から命を守る安全対策』

●通学路などの安全対策

児童や未就学児など、誰もが安心して歩けるよう歩行空間の整備に取り組みます。

特に、地域住民の健康づくりやコミュニティづくりの場として活用されている小学校周辺の道路については、優先的に進めます。

また、幹線道路は、交差点の安全対策などに取り組むとともに、小中学校の通学路については、「福岡市通学路交通安全対策プログラム」に基づき、学校、保護者、地域、各関係機関と連携・協力し、安全対策に取り組みます。

整備事例（路側のカラー化）



【浦田 1201 号線】

整備事例（防護柵・車止め）



【千代今宿線】

●効率的・効果的な安全対策

生活道路については、人優先の安全・安心な通行空間の確保を図るため、ビッグデータなどを活用し、最高速度30km/hの区域規制のほか、交通実態に応じて区域内における大型通行禁止などの各種交通規制を実施するとともに、ハンプやスムーズ横断歩道などの物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン30プラス」に取り組みます。

整備事例（ハンプ）



【平尾校区】

整備事例（スムーズ横断歩道）



【香陵校区】

柱 2

都市の魅力・活力を高める道づくり

都心部を中心に高度な都市機能や、九州全体の国際交流のゲートウェイにふさわしい港湾・空港機能などが充実する都市をめざし、物流・交流を支える都市の骨格を形成する道路整備を進めます。

また、誰もが楽しくて居心地が良い道路空間や美しい街並みや地域の個性を生かした魅力的な都市景観を形成するため、彩りや潤いを感じる質の高い道路空間の創出などを進めます。

『都市の骨格を形成する道路整備』

●幹線道路の整備

市域内の拠点間の連携強化や、周辺市町との広域交流・連携のため、交通の円滑化を図るとともに、生活道路や通学路に流入する通過交通の排除を図るため、都市計画道路などの幹線道路の整備に取り組みます。



整備前



整備後

道路の拡幅【都市計画道路 築港石城町線】

●自動車専用道路の整備

本市南部地域や太宰府方面から福岡空港へのアクセス強化や空港周辺道路の渋滞緩和を図るため、福岡高速3号線の延伸事業に取り組みます。



整備イメージ図

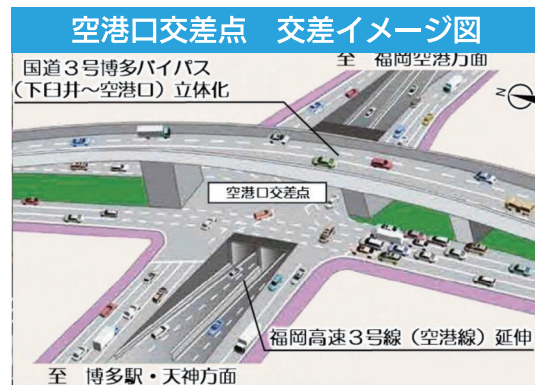
既存ストックを活用した交通円滑化

●ボトルネック交差点などの改善

交通の円滑化を図るため、渋滞が著しい交差点の改良に取り組むとともに、国土交通省が実施する国道3号博多バイパス立体化事業の促進に取り組みます。

特に、平均速度20km/h未満などの要件から「地域の主要渋滞箇所」として選定されている交差点のうち、渋滞長が長いなどの課題が多い交差点については、抜本的な交通渋滞の改善に向けた検討に取り組みます。

また、安全かつ円滑な高速道路ネットワークの形成を図るため、自動車専用道路のジャンクションやランプなど交通渋滞が発生しやすい箇所に対して、福岡北九州高速道路公社をはじめとする関係機関との相互連携を図り、交通渋滞の改善に取り組みます。



『総合交通体系の構築を支える道路整備』

●公共交通の利便性向上

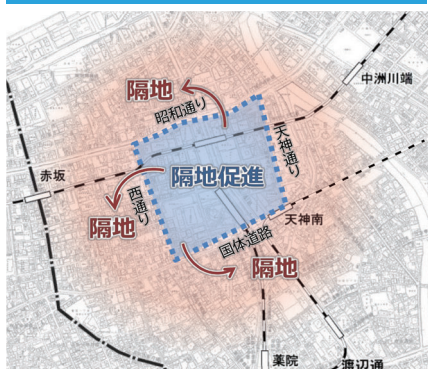
コンパクトな都市という強みを活かすとともに、市民生活を支え、来街者にも分かりやすく使いやすい交通体系づくりの実現を図るため、拠点駅等でのバスや鉄道の利便性を高める道路整備などによる交通結節機能の充実・強化や、バス事業者などと連携を図りながら、バス停への上屋の設置やバス停カットの整備などによる公共交通利用環境の改善に取り組みます。



●都心部の交通対策

都心部内の道路交通混雑を緩和するため、天神通線の整備や駐車場の隔地化などを進めるとともに、スマートフォン等で天神周辺における駐車場の空き状況などが確認できる「駐車場満空情報システム」の運用と更なるサービス向上に取り組みます。

隔地化 概要図



駐車場満空情報システム



●多様なモビリティに対応した道路空間の検討

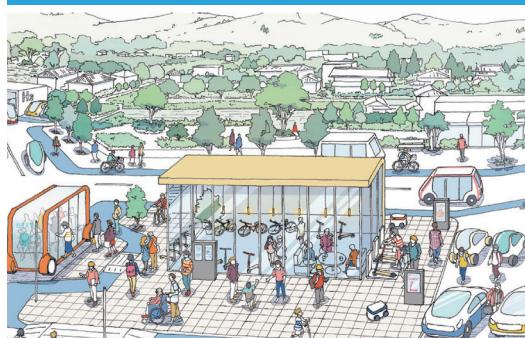
運転手不足や少子高齢化・人口減少による物流や生活交通の維持といった交通課題の解決に向け、自動運転やモビリティハブによる利便性向上など、国の動向や技術の進展などを踏まえながら、新たなモビリティに対応した道路空間の検討に取り組みます。

自動運転（物流）



資料：国土交通省（WISNET2050・政策集）

モビリティ・ハブ



資料：国土交通省（道路政策ビジョン 2040）

『彩りや潤いを感じる質の高い道路空間の創出』

●楽しくて居心地が良い道路空間の創出・活用

誰もが魅力を感じ、安心して楽しく回遊でき、市民や来街者が集い憩い多様な活動ができるよう、人が中心となった緑豊かで彩りや潤いを感じる質の高い道路空間の創出に取り組むとともに、「歩行者利便増進道路(ほこみち)制度」などによる、沿道と一体となった道路空間の利用・活用に取り組みます。

参考事例（丸の内仲通り）



資料：東京都

道路を活用したイベントの状況（天神）



主催：We Love 天神協議会

●地域の個性を活かした道路空間の整備

美しく良好な都市環境を創造し、観光振興や地域活性化などを図るため、地域と行政が一体となって、歴史的建造物や街並み、豊かな自然環境など、地域の個性を活かした道路空間の整備に取り組みます。

整備事例（櫛田神社前）



整備事例（中洲中央通り）



整備事例（北崎）



整備事例（志賀島）



●まちづくりと連携した道路整備

都心部や都市の成長を推進する魅力・活力創造拠点、市民生活の核となる広域拠点や地域拠点などにおいて、拠点の特性に応じたまちづくりを進めるため、拠点の魅力や集客力の向上、交通円滑化に向け、まちづくりと連携した道路空間の整備に取り組みます。

豊かな自然



商業・業務・研究開発



観光・MICE



文化・歴史・芸術



柱3 災害に強い道づくり

「柱3」

災害に強い道づくり

切迫する大地震や激甚化・頻発化する自然災害から市民の命と暮らしを守るため、人命救助や消防活動など、広域的な応急対策を実施するために必要な緊急輸送道路などにおいて、防災・減災・国土強靱化に資する道路整備を進めるとともに、増加する道路施設の老朽化に対応するため、将来に渡り持続可能な道路の維持管理を進めます。

『自然災害に備える道路整備』

●無電柱化の推進

地震や台風などの災害時における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に加えて、安全で円滑な交通確保や観光振興などを図るため、「福岡市無電柱化推進計画」に基づき、緊急輸送道路や生活関連経路などの無電柱化に取り組みます。

無電柱化の推進にあたっては、電線管理者と協働で検討を重ねたファスト地中化や工事ヤードの常設化などの手法を活用しつつ、更なるコスト縮減とスピードアップに向けた検討を進めます。



整備前



整備後

●橋梁耐震補強の推進

道路空間は、災害時における人命救助や消防活動などに不可欠な緊急輸送路及び防災空間としての機能を有するため、「福岡市橋梁耐震補強計画」に基づき、緊急輸送道路に架かる橋梁などの耐震補強に取り組みます。



整備前



整備後

●狭あい道路の拡幅整備

生活道路において、交通安全や防災上支障となっている幅員4.0m未満の狭あいな道路を解消するため、必要な用地については寄付を受けながら、道路の拡幅整備に取り組みます。



整備前



整備後

【高美台 4170 号線（路線整備型）】

●道路パトロール・道路啓開の実施

人や自動車が道路を安全・安心に利用できるよう、危険損傷箇所などを早期に把握するため、日常的に道路パトロールを実施しています。

また、大規模災害が発生した場合に備え、「福岡市地域防災計画」に記載された交通要注意箇所や緊急輸送道路などの幹線道路については、重点的にパトロールを実施するなど、状況の変化や異常箇所などの早期把握に努めます。

なお、大規模な災害が発生した際は、緊急車両などの通行のため、速やかに最低限のがれき処理や簡易な段差処理などを行うことで、救援・救護ルートの確保に取り組みます。



パトロール状況

『持続可能な道路の維持管理』

●計画的補修による橋梁などの長寿命化

道路施設の長寿命化と財政負担の低減・平準化を図るため、「福岡市道路施設アセットマネジメント個別施設計画」に基づき、計画的に定期点検や予防保全対策などに取り組みます。



修繕後（橋梁）

【六高橋】



修繕後（舗装）

【千代今宿線】

●維持管理の高度化・効率化

ICTや地理空間情報を活用して、点検結果や調査箇所などの情報を統合し、劣化の傾向や優先度の分析を行うことに加えて、ドローンなどの新技術を活用した点検や地中レーダーによる路面下空洞調査を行うなど、維持管理の高度化と効率化を図ります。



調査事例（路面下空洞調査）

【港福浜線】



点検事例（ドローンを活用した橋梁点検）

【住吉橋】

●道路利用の適正化

道路には、水道、下水道、電気、ガスなどが埋設されており、安全で快適な暮らしを保つためには、定期的な更新が必要となることから、路上工事にあたっては、各事業者と事前に調整を行いながら、計画的に工事を行っています。

また、のぼり旗や立看板など通行障害を引き起こしている不法占用物への対策を進めます。



『市民との共働による道路保全』

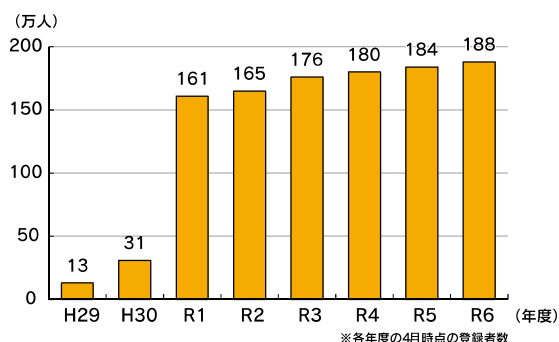
●市民などによる道路の見守りの促進

危険箇所などの早期発見と迅速な対応を図るため、市民が発見した危険箇所をスマートフォンアプリ「LINE」で通報していただくなど、市民などによる道路の見守りを促進します。

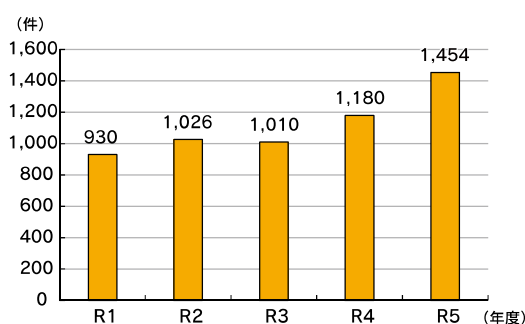
また、道路やまちへの関心と愛着を育み、市民と行政が一体となって美しく安全・安心なまちづくりを推進するため、道路サポーター制度の登録団体数の増加に向けて、登録要件の緩和や登録団体の事務負担の軽減などに取り組むなど、地域住民やボランティア団体などとの共働による道路環境の保全に努めます。



福岡市公式 LINE アカウント登録者数

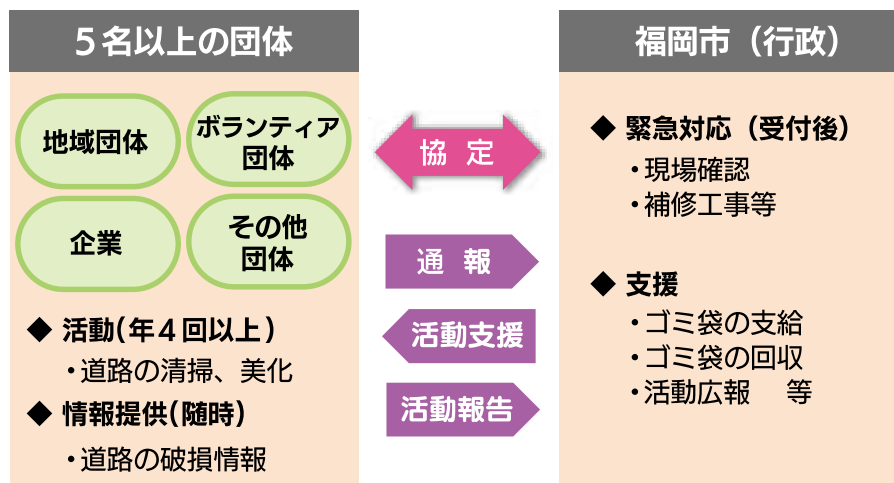


LINE 通報件数



「福岡市道路サポーター制度」 事業概要

道路への関心と愛着を育み、市民と行政の共働による美しく安全なまちづくりに寄与することを目的として、地域団体及びボランティア団体等に道路の清掃・美化及び破損箇所の通報などの活動を行っていただく事業です。

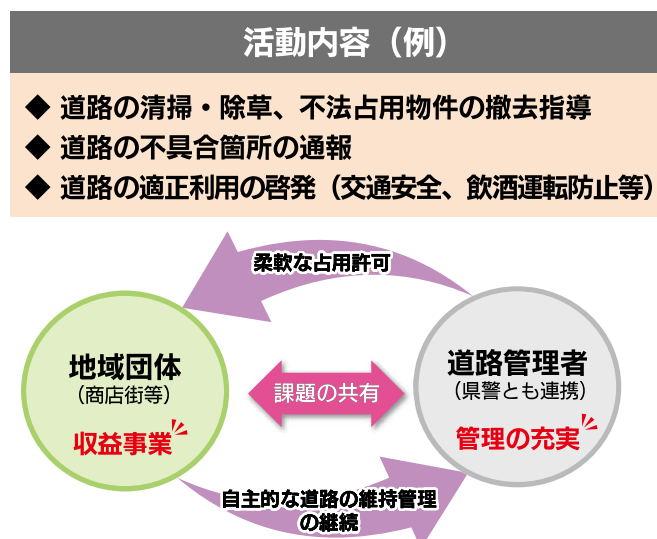


※最新の情報については福岡市 HP をご確認ください。

「道路協力団体制度」 事業概要

地域団体との連携による道路管理の一層の充実をめざすことを目的として、道路の清掃等の道路管理活動を自発的・継続的に行う団体等を「道路協力団体」として指定する制度です。

道路協力団体の指定を受けると、道路管理のための収益広告の設置が可能となります。



※最新の情報については福岡市 HP をご確認ください。

「LINE 通報システム」 好評稼働中 !!

ここから⇒
友だち登録！



道路・河川・公園の損傷などを福岡市LINE公式アカウントから写真や位置情報を送信するだけで簡単に通報できます。

右上のQRコードから友だち登録して、市内の道路・河川・公園で損傷などを見つけた際は、ぜひ情報提供をお願いします。

このような箇所を見つけたらお知らせください

道路や側溝蓋の破損



道路がくぼんでいる
蓋が割れている

側溝のつまり



砂やごみが溜まっている

防護柵の破損



ガードパイプが曲がったり、折れている

ご利用方法

STEP 01



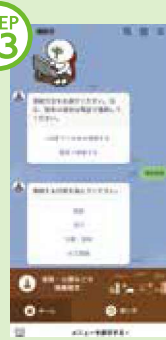
福岡市 LINE 公式アカウントを友だち登録し、トーク画面のメニューから「損傷報告」を選択

STEP 02



「通報をはじめる」を選択

STEP 03



通報する内容を選択

STEP 04

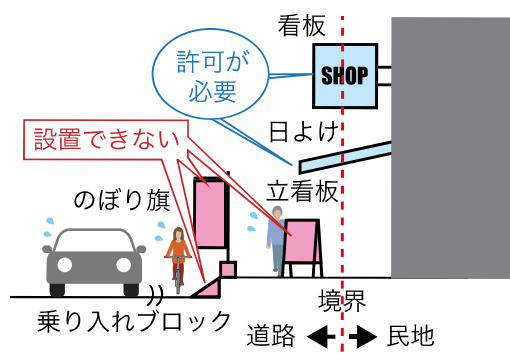


写真・状況とともに位置情報を送信

「道路の適正利用」に関するお願い

物を置く場合は占用許可が必要です

道路上には、基本的に物を設置できませんが、「日よけ」や「看板」など道路の上空に突き出して設置される物も含めて、法令で定められた物については、占用許可を受けることにより設置できるようになります。



占用許可は対象が限られます

「のぼり旗」や「立看板」、段差解消のための「乗り入れブロック」などは、占用許可の対象ではないため、道路上に設置できません。

道路の段差を解消したい場合は、市の承認のもと、自費により歩道の切り下げ工事を行うことができます。



路上に置かれた乗り入れブロック



切り下げ工事後 (自費)

柱4 環境にやさしい道づくり

地球温暖化は、気象災害の激甚化・頻発化の一因となっており、様々な分野で影響を及ぼす環境問題となっています。

福岡市では、「福岡市地球温暖化対策実行計画」を策定し、カーボンニュートラルを実装した都市の実現をめざしており、道路分野においても、脱炭素社会の実現に向けた、温室効果ガスの削減や再生可能エネルギーの活用など環境に配慮した道路整備を進めます。

また、グリーンインフラの考え方を踏まえ、気温上昇の抑制など自然環境が有する多様な機能を活用した快適な道路空間の実現を目指して、街路樹による道路緑化などに取り組みます。

『温室効果ガスを削減する取組み』

●自転車活用の促進

歩行者の安全を確保しながら、自転車、自動車など、誰もが安全で快適に移動できるとともに、環境にやさしい自転車の活用促進を図るため、「福岡市自転車活用推進計画」に基づき、自転車通行空間の整備や市営駐輪場の整備・更新などに取り組みます。



【はかた駅前通り】



【櫛田神社前駅駐輪場】

●低炭素な建設資材の活用

建設資材の脱炭素化を推進するため、道路工事において、二酸化炭素排出量の削減に効果的なアスファルトやコンクリートの導入に向けた検討に取り組みます。

低炭素アスファルト（イメージ）

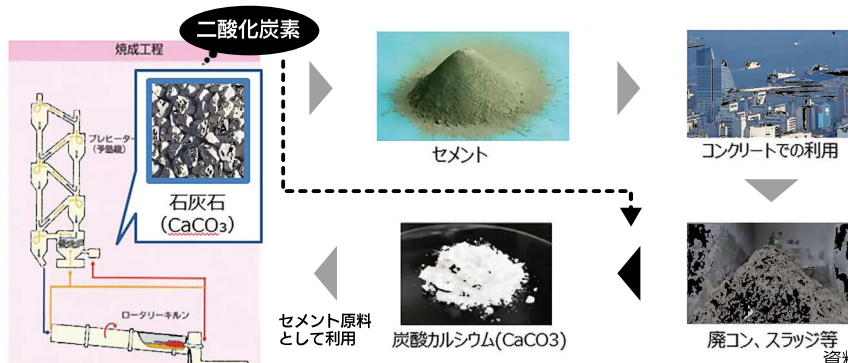
アスファルト製造時の加熱温度を10～30℃下げることで、二酸化炭素排出量を削減



資料：東京都

低炭素コンクリート（イメージ）

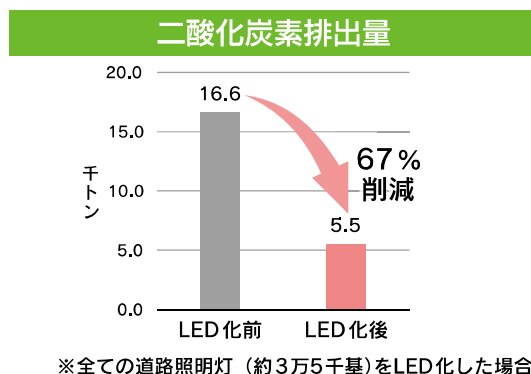
セメント製造時に発生した二酸化炭素をリサイクルすることで、二酸化炭素排出量を削減



資料：経済産業省

●道路照明灯、防犯灯のLED化

電力使用量やそれに伴う二酸化炭素の排出量の削減、電球の長寿命化による維持管理費の削減などを図るため、本市が設置する道路照明灯のLED化を推進するとともに、地域が設置する防犯灯のLED化を促進します。



●再生可能エネルギーの活用

二酸化炭素の排出量が実質ゼロとなる再生可能エネルギーの利用推進を図るため、道路施設への再生可能エネルギー電気の利用や太陽光発電の導入に向けた検討に取り組みます。



●手続きなどのオンライン化

人の移動に伴う環境負荷の低減を図るため、来庁の必要が無いノンストップ行政の実現を目指し、使いやすく分かりやすいオンライン手続きなどの導入に向けて取り組みます。

防犯灯補助金の電子申請（導入済み）

防犯灯補助金の電子申請



道路台帳図のオンライン閲覧

道路台帳図のオンライン閲覧に向けてシステム開発に着手(令和8年度供用開始目標)



『気候変動に対応した道路整備』

●街路樹による道路緑化

道路を緑化することにより、憩いや安らぎが感じられる空間を創出するとともに、緑陰や良好な景観形成、自然環境の保全、二酸化炭素の吸収などの効果が見込まれることから、都心の森1万本プロジェクトなどと連携しながら、歩行者の歩きやすさなどに配慮した街路樹の整備に取り組めます。

整備事例（街路樹）



【堅粕西新2号線】

整備事例（街路樹）



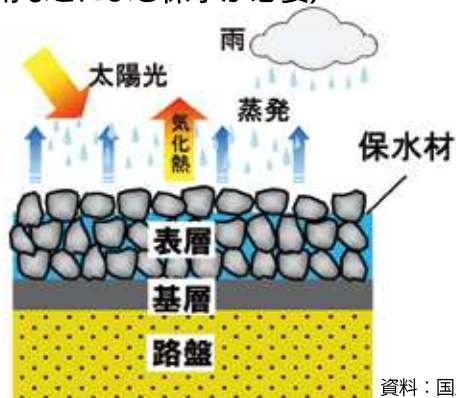
【国道202号】

●環境に配慮した舗装の活用

これまで幹線道路や歩道に採用してきた車両の走行騒音の低減に効果のある低騒音舗装（排水性舗装）や雨水を地下に浸透させる透水性舗装に加え、ヒートアイランド現象の緩和や夏の日差しによるアスファルトの暑さ対策として、路面温度上昇を抑制する舗装材の導入に向けた検討に取り組めます。

保水性舗装

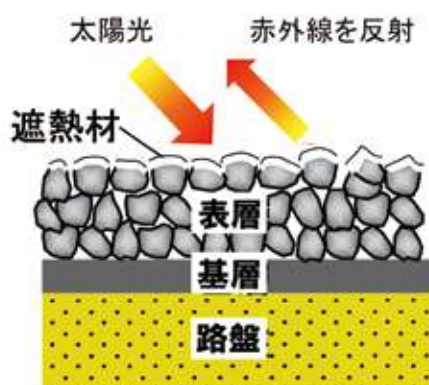
路面温度低減効果 約9～10℃
(降雨などによる保水が必要)



資料：国土交通省

遮熱性舗装

路面温度低減効果 約8～10℃



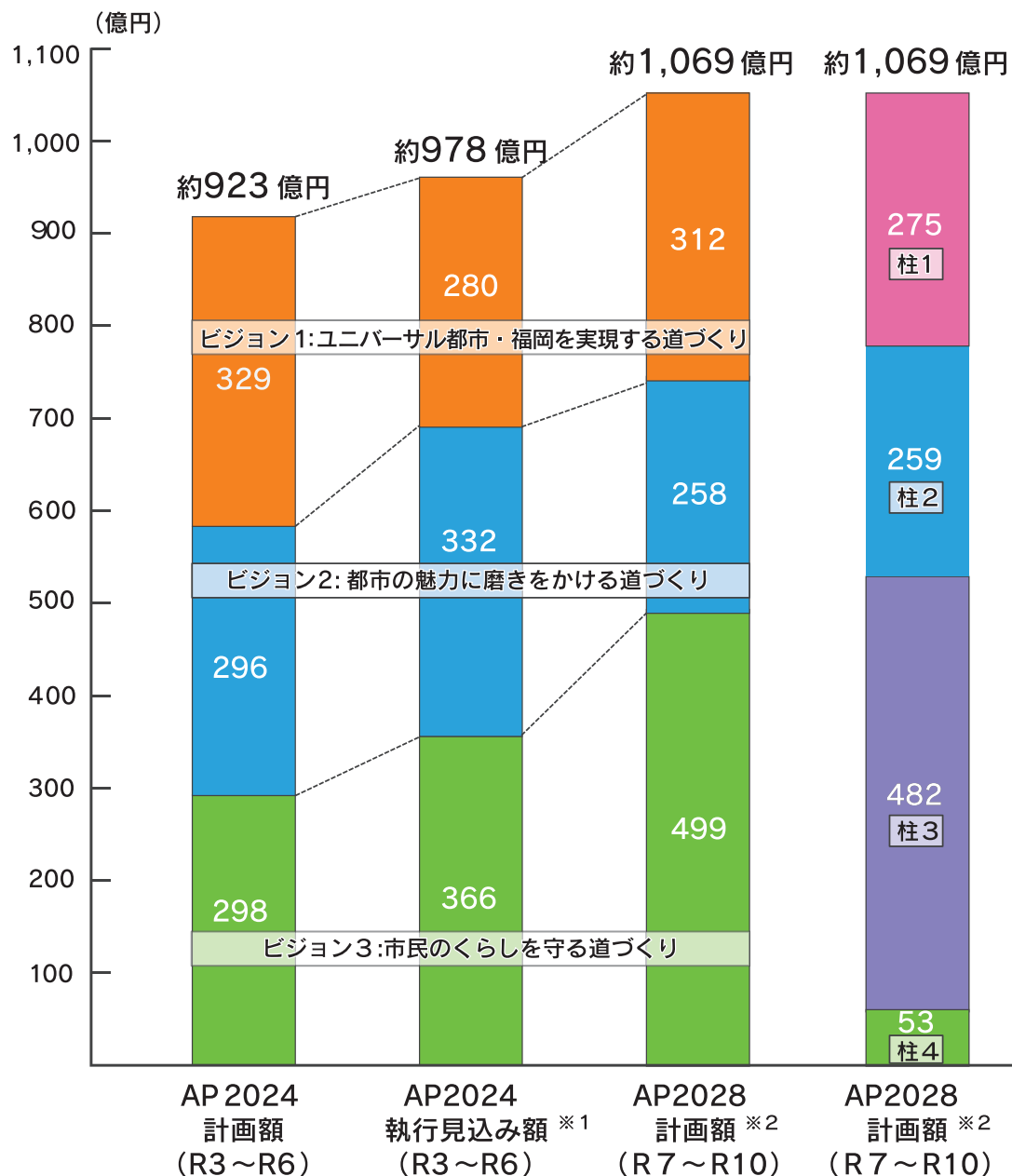
資料：国土交通省

都心の森1万本プロジェクト

天神ビッグバンや博多コネクティッドにより、まちが大きく生まれ変わっていく中で、緑が持つ魅力により、まちに「彩り」を加え、憩いや安らぎが感じられる空間を創出するため、市民や企業と共働して、新たに樹木を植え、今ある緑をより美しくするとともに、民有地における緑化誘導により、良好な都市景観の形成や都市環境の改善を図り、緑豊かなまちづくりを推進します。



10. 計画期間における投資額



- 柱1 安全・安心でみんなにやさしい道づくり
- 柱2 都市の魅力・活力を高める道づくり
- 柱3 災害に強い道づくり
- 柱4 環境にやさしい道づくり

※1：執行見込み額については、R3～R5の決算額とR6見込み額の合計

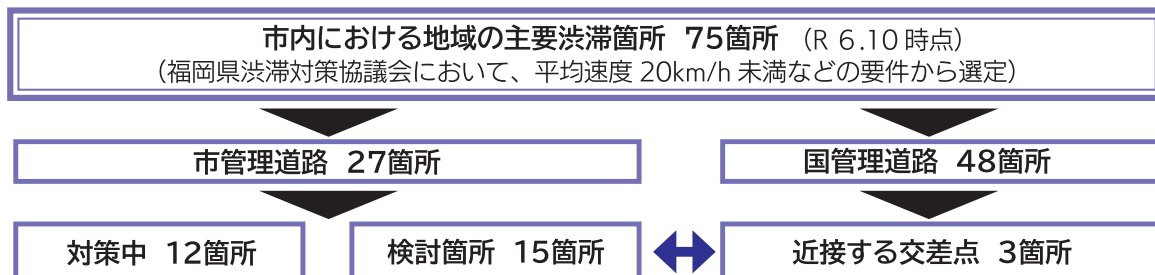
※2：計画額については、毎年度の予算編成等により変動することがある。

11. 抜本的な交通渋滞の改善

■選定の考え方

既存ストックを活用した交通円滑化として、市管理道路にある主要渋滞箇所の中から抽出した検討箇所について、渋滞要因の検証を実施した上で、具体的な対策や費用対効果の確認などをおこないながら、対策箇所を決定していきます。

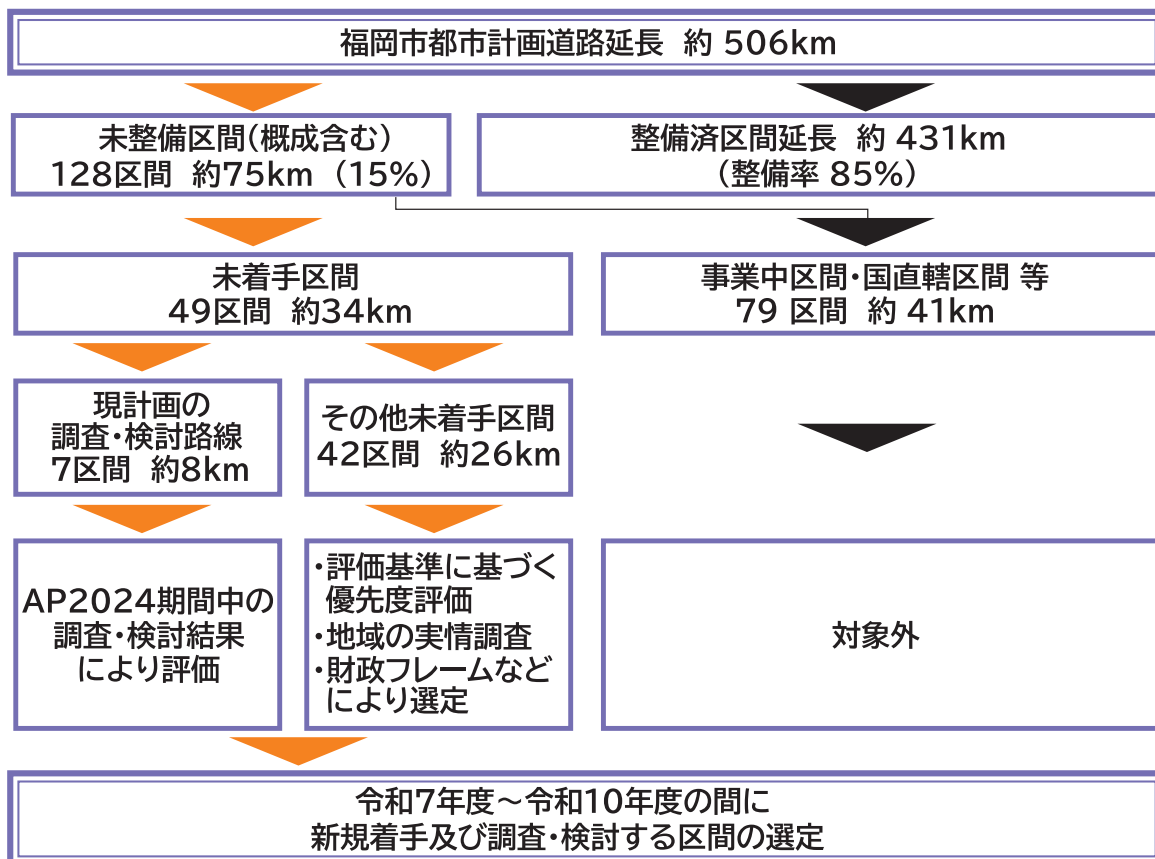
また、国管理道路のうち、検討箇所と近接する交差点についても他の道路管理者などと協議を行いながら、市が一体的に検討していきます。



12. 都市計画道路において新たに着手する区間の選定

■選定の考え方

整備区間の選定にあたっては、道路整備の基本的な考え方である4つの柱を踏まえ、各視点から「事業効果による優先度評価」を行い、財政フレーム(都市計画道路事業に投入可能な事業費)なども含めて総合的に勘案しながら、新たに着手する区間を選定しています。



■事業効果による優先度評価

下記の項目に基づき評価をしています。

柱と主要施策		評価の観点	評価項目
柱 1. 安全・安心でみんなにやさしい道づくり			
	●すべての人が移動しやすい道路整備 ●誰もが健康で活躍できる道路整備 ●交通事故から命を守る安全対策	歩行者の利便性や安全性の向上	○福岡市バリアフリー基本計画における生活関連経路や公共施設周辺のバリアフリー化 ○歩行空間の確保 ○小中学校周辺の安全性向上 ○事故危険箇所や過去に死亡事故が発生している箇所の安全性向上
柱 2. 都市の魅力・活力を高める道づくり			
	●都市の骨格を形成する道路整備 ●既存ストックを活用した交通円滑化 ●総合交通体系の構築を支える道路整備 ●彩りや潤いを感じる質の高い道路空間の創出	幹線道路ネットワークの形成や拠点へのアクセス強化	○自動車交通の円滑化 ○主要渋滞箇所の緩和 ○自動車専用道路のインターチェンジへのアクセス性向上 ○隣接都市との連携強化 ○主要物流拠点へのアクセス性向上
		公共交通の利便性向上と利用促進	○バスの定時性・速達性向上 ○鉄道駅等の交通結節点へのアクセス性向上
柱 3. 災害に強い道づくり			
	●自然災害に備える道路整備 ●持続可能な道路の維持管理 ●市民との共働による道路保全	都市の防災力の向上	○緊急輸送道路や重要物流道路のネットワーク形成 ○広域避難場所へのアクセス性向上 ○要対策橋梁の改修 ○無電柱化の推進 ○狭あい道路の解消
柱 4. 環境にやさしい道づくり			
	●温室効果ガスを削減する取組み ●気候変動に対応した道路整備	環境負荷の低減	○自転車通行空間ネットワークの形成 ○みどり豊かな道路空間の創出
地域の実情調査		車や歩行者などの通行や公共交通の利用に関する課題など	

13. 事業に取り組む主な路線別区間

■ 路線別区間

No.	【路線名】	【区間】	【主な取組内容】	【進捗状況】	柱1	柱2	柱3	柱4
1	(主)志賀島和白線	志賀島	高質化(歩道)	完成		●		●
2	(都)海の中道海浜公園線	奈多	新設(4車線・歩道)	調査・検討	●	●		
3	一般国道495号	和白丘	拡幅(歩道)/無電柱化	継続	●		●	●
4	(都)アイランド東1号線	香椎照葉	新設(2車線・歩道)/無電柱化	完成	●	●	●	●
5	(市)香椎花園線	香住ヶ丘	拡幅(歩道)	完成	●			
6	(県)町川原福岡線	下原	拡幅(歩道)	完成	●			
7	(県)町川原福岡線	香椎駅東	拡幅(歩道)	継続	●			
8	一般国道3号	千早・名島・箱崎	無電柱化等	国直轄事業			●	●
9	(主)福岡東環状線外1線	香椎	新設(2車線・歩道)/無電柱化	完成	●	●	●	●
10	(市)千早土井線	若宮	拡幅(歩道)	継続	●			
11	(県)猪野土井線	土井	拡幅(歩道)/無電柱化	継続	●		●	
12	(都)粕屋久山線	土井	新設(4車線・歩道)/無電柱化	完成	●	●	●	●
13	(都)原田箱崎線	箱崎	新設(2車線・歩道)/無電柱化	完成	●	●	●	●
14	(県)浜新建堅粕線外3線	箱崎	無電柱化	継続		●	●	●
15	(都)博多箱崎線	馬出	拡幅(歩道)/無電柱化	継続	●		●	●
16	(都)吉塚松崎線	原田	新設(2車線・歩道)	継続	●	●		●
17	(都)吉塚松崎線	吉塚	新設(2車線・歩道)/無電柱化	継続	●	●	●	●
18	一般国道3号	吉塚・榎田	無電柱化	国直轄事業			●	
19	福岡高速3号線延伸事業		新設(4車線)	継続		●		
20	(県)水城下臼井線	大井	拡幅(歩道)	継続	●			
21	(都)博多駅志免線	下臼井	拡幅(歩道)	継続	●			●
22	一般国道3号	空港口	立体化	国直轄事業		●		
23	(都)国道3号線	半道橋	拡幅(4車線・歩道)/無電柱化	継続	●	●	●	●
24	(都)国道3号線	東那珂	拡幅(4車線・歩道)/無電柱化	継続	●	●	●	●
25	(都)国道3号線	板付	拡幅(4車線・歩道)/無電柱化	完成	●	●	●	
26	西鉄天神大牟田線連続立体交差事業	雑餉隈駅付近	新設(1車線・歩道)	完成	●	●		●
27	(市)上牟田清水2号線	博多駅南	拡幅(歩道)	継続	●			
28	(都)美野島塩原線	竹下	拡幅(歩道)	調査・検討	●			
29	(都)千鳥橋唐人町線	那の津大橋	拡幅(6車線・歩道)	継続	●	●		●
30	(都)天神通線	北側	拡幅(4車線)/新設(歩道)	継続	●	●		●
31	(都)天神通線	南側	拡幅(4車線)/新設(歩道)	継続	●	●		●
32	(都)薬院舞鶴線	今泉	拡幅(車道・歩道)	調査・検討	●	●		
33	(県)桧原比恵線	平尾1	拡幅(歩道)/無電柱化	完成	●		●	●
34	(県)桧原比恵線	平尾2	拡幅(歩道)/無電柱化	継続	●		●	●
35	(市)千代今宿線	城内	高質化(歩道)	完成		●		
36	(市)博多駅草ヶ江線	六本松交差点	拡幅(歩道)/無電柱化	完成	●		●	
37	(市)地行鳥飼七隈線	鳥飼	拡幅(歩道)/無電柱化	継続	●		●	
38	(都)長浜太宰府線	横手南町	新設(4車線・歩道)	継続	●	●		
39	(都)野間屋形原線	花畑	新設(4車線・歩道)/無電柱化	継続	●	●	●	●
40	(都)老司片江線	やよい坂	拡幅(4車線・歩道)/無電柱化	継続	●	●	●	●

No.	【路線名】	【区間】	【主な取組内容】	【進捗状況】	柱1	柱2	柱3	柱4
41	(都)長尾橋本線	田島	新設(2車線・歩道)	調査・検討	●	●		●
42	(都)長尾橋本線	茶山	拡幅(車道)/新設(歩道)/無電柱化	継続	●	●	●	
43	一般国道263号	野芥口交差点	交差点改良	継続		●		●
44	(都)長尾橋本線	有田	拡幅(車道・歩道)	着手	●	●		●
45	(県)都地姪浜線外1線	福重	新設(4車線・歩道)	着手	●	●		
46	(県)都地姪浜線	橋本駅入口	拡幅(4車線・歩道)	完成	●	●		
47	(都)橋本戸切線外1線	橋本	新設(2車線・歩道)	完成	●	●		
48	(市)千代今宿線	今宿駅前	拡幅(歩道)	着手	●			
49	一般国道202号	今宿・周船寺	無電柱化	国直轄事業			●	●
50	一般国道202号	周船寺	拡幅(歩道)	国直轄事業	●			
51	(都)周船寺駅南線	周船寺	新設(2車線・歩道)	継続	●	●		
52	(主)福岡早良大野城線	千里	拡幅(歩道)	継続	●			●
53	(主)福岡志摩前原線	今津橋	橋梁架替	継続			●	●
54	(主)福岡志摩線	田尻	拡幅(歩道)	完成	●			●
55	(市)学園通線	田尻	新設(4車線・歩道)	完成	●	●		●
56	(主)福岡志摩前原線	今津	拡幅(歩道)	継続	●	●		●
57	(主)福岡志摩前原線	西浦	高質化(歩道)/無電柱化	完成		●	●	●

■渋滞対策検討箇所・近接する交差点（国管理）

No.【東区】	No.【博多区】	No.【中央区】	No.【南区】	No.【城南区】	No.【早良区】	No.【西区】
1 和白	2 弓田	3 荒戸 4 小笹 5 梅光園三丁目	6 清水四ツ角 7 野間四ツ角 8 井尻六ツ角 9 老司四ツ角 10 ガソリンター入口 (国管理)	11 樋井川三丁目 12 島廻橋西 13 堤(国管理)	14 脇山口 15 早良口 16 野芥 17 野芥口 (国管理)	18 小戸西

路線の先頭に記しているカッコ書きについては、以下のとおりです。

(都)：都市計画道路・・・都市計画法第11条第1項により規定されている道路(令和7年1月1日現在で都市計画決定されたもの)

(主)：主要地方道・・・道路法第56条の規定により国土交通大臣が指定する主要な都道府県道または市道

(県)：一般県道

(市)：市道

各整備区間毎に記している語句については、以下のとおりです。

完成：令和10年度までに当該区間がすべて完成するもの

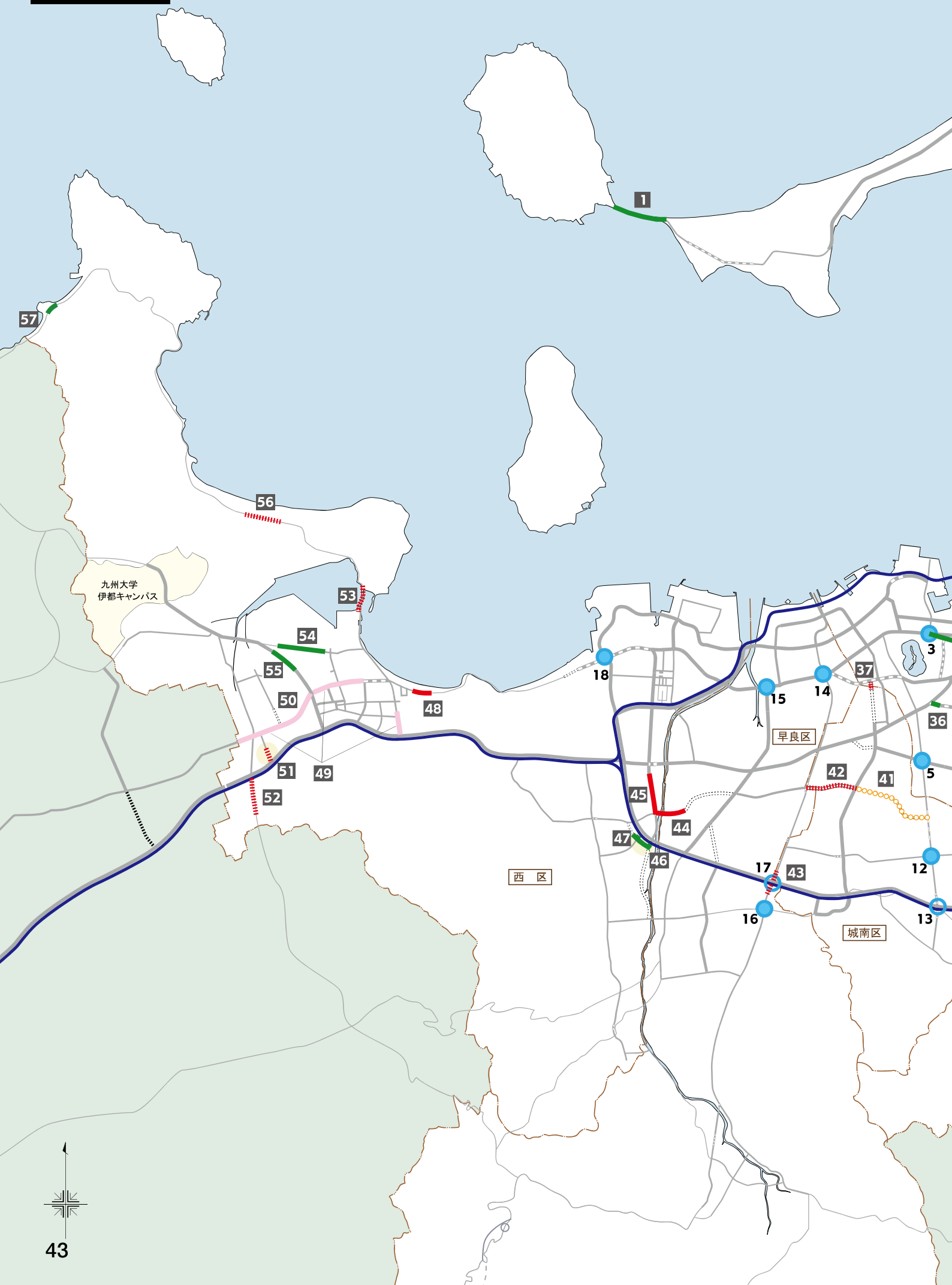
継続：すでに事業に着手しており、令和10年度以降に完成するもの

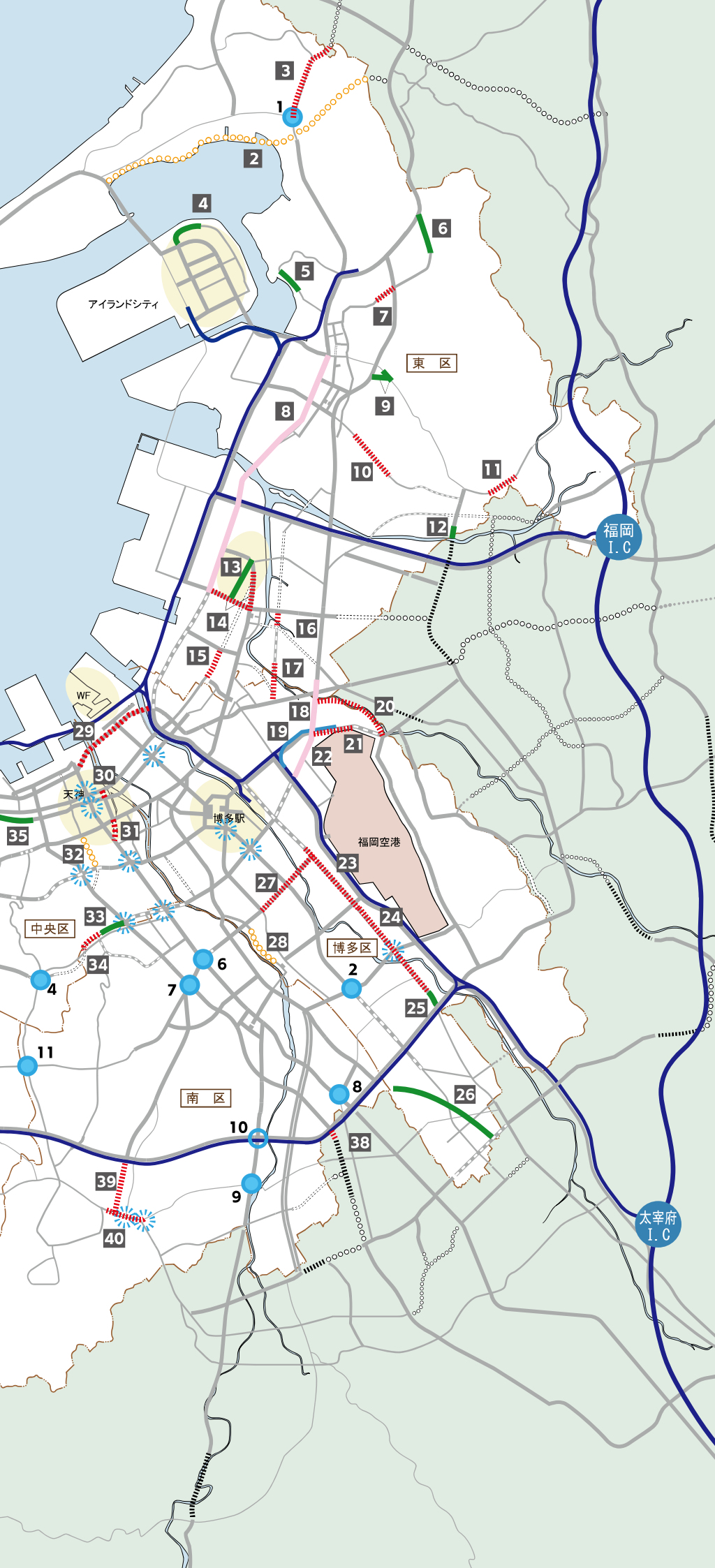
着手：令和10年度までに新たに着手するもの

調査・検討：財政状況をふまえた事業実現性や周辺のまちづくりの動向などの調査・検討を行うもの

※掲載した路線(区間)について、予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、道路交通状況の変化、財政状況などにより、今後、適宜見直しを行います。

■ 位置図





凡 例	
自動車専用道路	
	供用済
	継続
一般道 (市内)	
	整備済
	概成 (車道は確保されているが 歩道の拡幅が残るなどの状態)
	完成
	継続
	着手
	調査・検討
	渋滞対策検討箇所 (他の道路管理者などと協議を 行いながら検討する交差点)
	都心部における交通対策箇所 及び事業中箇所
	国直轄事業
	未整備
一般道 (市外)	
	整備済・概成
	整備中
	未整備

※ 掲載した路線 (区間) については、予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、道路交通状況の変化、財政状況などにより、今後、適宜見直しを行います。

※ 令和7年1月1日現在で、都市計画決定されている幹線道路 (自動車専用道路及び都市計画道路) などの新設・拡幅事業等について掲載しています。

※ 位置図の番号は、前項の路線一覧の番号を示しています。

14. 用語解説

●入込観光客数

日常生活圏以外の場所へ旅行し、そこでの滞在が報酬を得ることを目的としない者の数。

●カーボンニュートラル

温室効果ガスの排出量を最大限に削減しつつ、森林吸収や炭素回収技術を活用して残る排出量を相殺することで、実質的な排出量をゼロにする取り組み。

●狭あい道路

ここでは幅員が 4m 未満の道路のこと。建築基準法では、建築物の敷地は原則幅員 4m 以上の道路に接しなければならないと規定しており、4m 未満の道路に接する敷地は、道路中心から 2m の後退を義務付けている。

●緊急輸送道路

災害時における人命救助活動、消防活動、物資輸送活動などの応急活動に不可欠な緊急輸送を確保するために、空港、港湾、大規模な病院、市役所や県庁、ライフライン関係機関、放送局などを連絡する道路。

●グリーンインフラ

自然の持つ浄化、保水、調湿といった機能を活かし、都市の防災、環境改善、景観向上を目指す社会基盤整備。

●工事ヤードの常設化

工事ヤード(作業場所)を常に設置(常設化)しておくことで、毎日の掘削・埋戻し、交通規制、機材搬入・撤去などの作業を省略し、工事効率の向上を図るもの。

●再生可能エネルギー

太陽光、風力、地熱、水力、バイオマスなど、自然由来で無限に再生可能なエネルギー資源を指す。

●自動運転

運転操作に係わる認知、予測、判断、操作の全てを運転者ではなくシステムが代替して行い、車両を自動で走らせること。

●重点整備地区

1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の特定旅客施設又は生活関連施設が概ね直径1 kmの徒歩圏内に3つ以上集積している地区。

●自動車専用道路

自動車のみの一般交通の用に供するための道路。福岡都市高速道路、九州縦貫自動車道等。

●スムーズ横断歩道

歩行者が安全かつスムーズに横断できるように、速度抑制のための道路の隆起やカラー舗装を導入した横断歩道。

●生活関連経路

バリアフリー基本計画に定める生活関連施設（高齢者、障がいのある人などが日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設）相互間の経路。

●地域の主要渋滞箇所

プローブデータ(GPSを搭載した自動車から得られる移動軌跡情報(緯度経度・時刻)) などにより、車両の平均速度が20km/h未満となった箇所について、現地の状況等も踏まえ、福岡県交通渋滞対策協議会が選定した箇所。

●道路のバリアフリー化

歩道面と車道面の高さを同一またはできるだけ同程度にし、縁石により歩道と車道を分離したフラット構造で整備すること。なお、歩道面と縁石天端の高さが同一で整備するものはマウントアップ構造と呼ぶ。



●都市計画道路

都市交通の円滑化を図るとともに、都市の骨格形成や貴重な都市空間を創出するための施設であり、都市計画法に基づき計画決定された道路。なお、将来の事業の円滑な施行を確保するため、都市計画道路として定められた区域内においては一定の建築制限がかかる。

●道路緑化

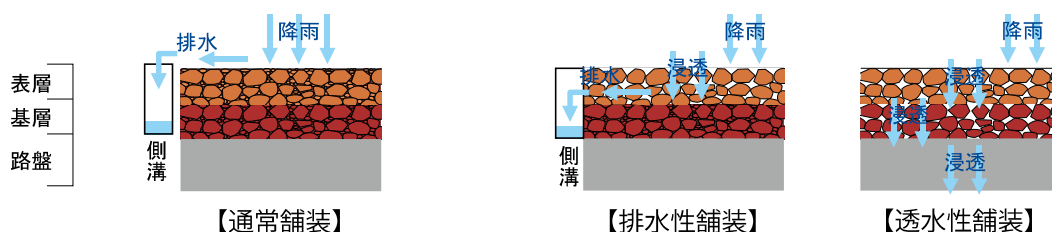
沿道や中央分離帯に植栽を設け、快適な景観の創出、騒音や排気ガスの抑制、都市環境の改善を図る取り組み。

●道路照明灯

道路利用者の視認性を高め、夜間や悪天候時の交通安全を確保するために設置される照明。

●排水性舗装・透水性舗装

どちらも雨水を路面下に浸透させる舗装。排水性舗装は直下に不透水層を設けることで、側溝から排水する構造に対し、透水性舗装は全体を透水層とすることで、雨水を地中に還元させる構造。なお、透水性舗装は降雨時に路盤が洗掘され、強度が保てなくなる恐れがあるため、基本的に車道では使用しない。



●バス停カット

歩道に切り込みをいれるなど乗降のために設けるバス停留の専用スペースで、設置することで交通の流れがスムーズになる。バスベイともいう。



●ハンプ

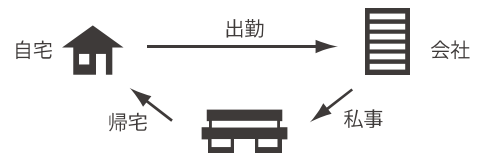
車両の速度抑制を目的に道路上に設けられる隆起。歩行者の安全を守るために設置され、速度超過防止や交通事故の減少が期待される。

●パーソントリップ調査

人(パーソン)が、ある目的をもって移動(トリップ)する一連の動きを把握する調査で、概ね10年に一度の割合で、ある一日の人の交通実態調査を行う。この調査データをもとにして、交通実態を総合的に把握・分析し、都市圏の交通計画や今後のまちづくりのあり方などについて検討する。

※トリップ

人が目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位
移動の目的が変わるごとに「1トリップ」と数える
自宅から会社に通い、商業施設に寄って帰宅すると「3トリップ」



●ビッグデータ

デジタル化の更なる進展やネットワークの高度化、またスマートフォンやセンサー等IoT関連機器の小型化・低コスト化によるIoTの進展により、スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動などに関する情報、また小型化したセンサー等から得られる膨大なデータ。

●歩行者利便増進道路(ほこみち)制度

歩道等を活用して、カフェやテーブル・椅子などを設置し、賑わいのある道路空間を構築することを目的とした道路指定制度。

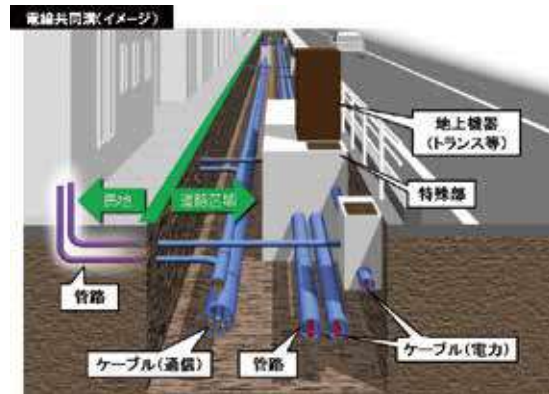
●防犯灯

夜間の防犯対策として設置される照明。



●無電柱化

道路から電柱や電線を無くすこと。電線類を地下に埋設する地中化、各戸への供給用の電気・通信ケーブルを近接する道路や隣接家屋の軒下を通じて配線する手法などがある。



●モビリティハブ

バス、電車、タクシー、自転車などの複数の交通手段を統合し、効率的な乗り換えを可能にする拠点。都市計画や観光地での交通利便性向上を目指した取り組み。

●ユニバーサルデザイン

年齢、性別や国籍、障がいの有無等を問わず、すべての人が自由に快適に利用でき、行動できるような思いやりあふれる配慮を、まちづくりやものづくりなどのあらゆる場面で、ハード・ソフトの両面から行っていくという考え方。

●EV

電気自動車を指す。電力で動くモーターを搭載し、内燃機関を持たない車両。

●Fitness Cityプロジェクト

市民の健康を阻害している要因の上位である「現役世代を中心とした運動不足」を解消するため、自然と楽しく体を動かしたくなる仕組みや仕掛けがあるまちづくりへの取り組み。

Fukuoka East&West Coastプロジェクト



志賀島・北崎地区において、美しい海辺を活かした観光周遊コースの形成に向け、自然環境と調和した道づくりに取り組むほか、地域事業者と連携した観光客の回遊促進や情報発信を図ることで、美しい海辺の魅力をさらに高め、観光振興や地域活性化を推進する取り組み。

●Fukuoka Smart East



少子高齢化など、まちづくりの様々な課題を解決しながら持続的に発展していくため、最先端の技術革新の導入などによる、快適で質の高いライフスタイルと都市空間を創出し、未来に誇れるモデル都市を創造していく取り組み。

●ICT

Information and Communication Technology (情報通信技術)の略称。

●LED化

従来の白熱灯や蛍光灯をLED（発光ダイオード）に置き換える取り組み。消費電力が低く寿命が長いため、省エネルギー化や環境負荷軽減が期待される。

ACTION PLAN 2028



福岡市 道路下水道局 計画部 道路計画課

T E L: 092-711-4462

F A X: 092-733-5533

E-mail: dorokeikaku.RSB@city.fukuoka.lg.jp

住 所: 〒810-8620
福岡市中央区天神1丁目8-1
福岡市役所6F

U R L: <http://www.city.fukuoka.lg.jp/doro-gesuido/>

