

令和6年9月議会

生活環境委員会 参考資料

- | | |
|---------------------------|------|
| ○ 新しい福岡市道路整備計画に関する参考資料 | 1 頁 |
| ○ 新しい福岡市自転車活用推進計画に関する参考資料 | 15 頁 |
| ○ 新しい福岡市下水道経営計画に関する参考資料 | 29 頁 |

令和6年9月

道路下水道局

新しい福岡市道路整備計画に関する参考資料

参考 1 現計画における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。

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：市民のく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

人口、面積

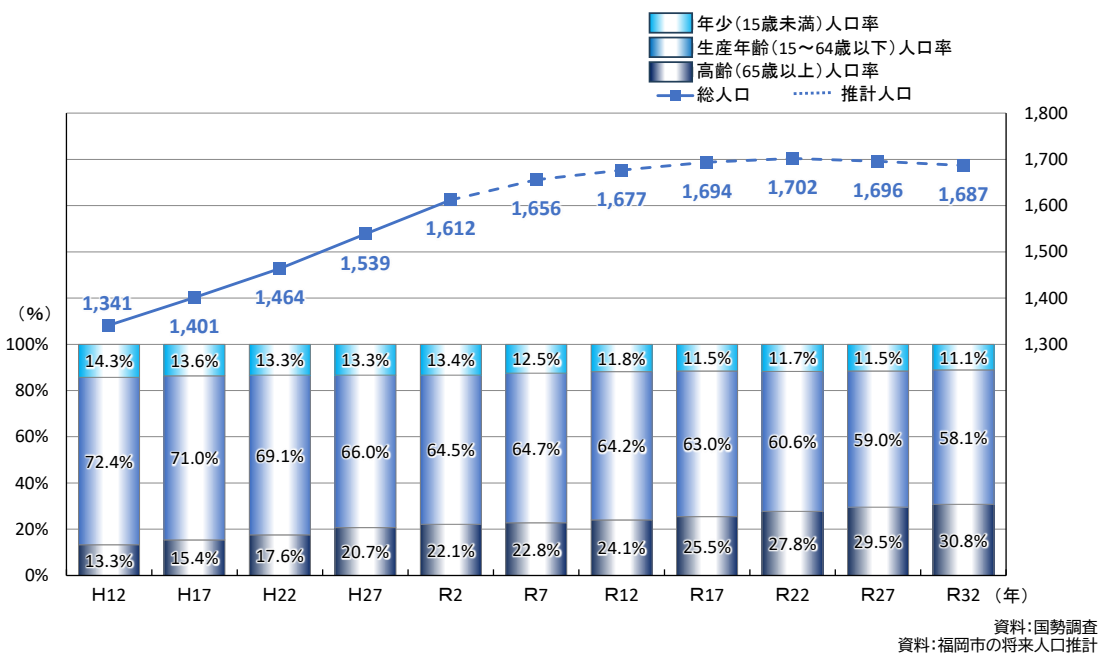
人口構造、面積

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165万人となっている。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、ピークを迎えると見込まれている。

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る。

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る。

【人口の推移、年齢別人口構成】

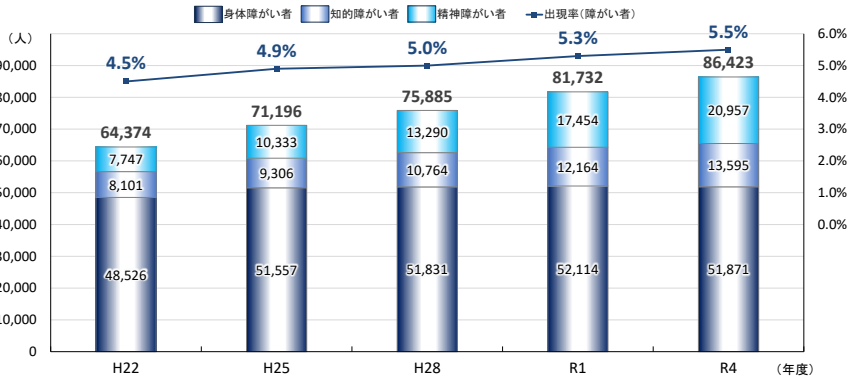


【福岡市の面積と人口】

	面積	人口
東区	69.46km ²	335,530人
博多区	31.62km ²	261,398人
中央区	15.39km ²	214,084人
南区	30.98km ²	270,941人
城南区	15.99km ²	134,115人
早良区	95.87km ²	224,465人
西区	84.16km ²	213,234人
計	343.47km ²	1,653,767人

R6.6.1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】



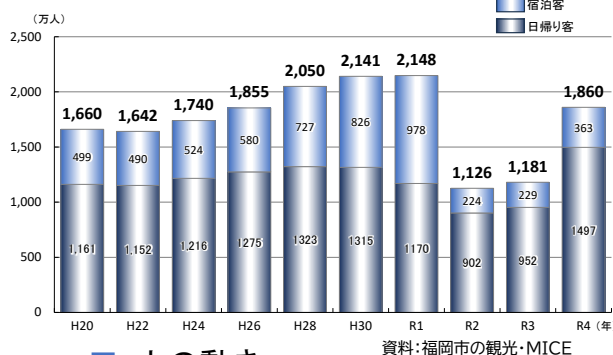
人流

■ 入込観光客、外国人入国者

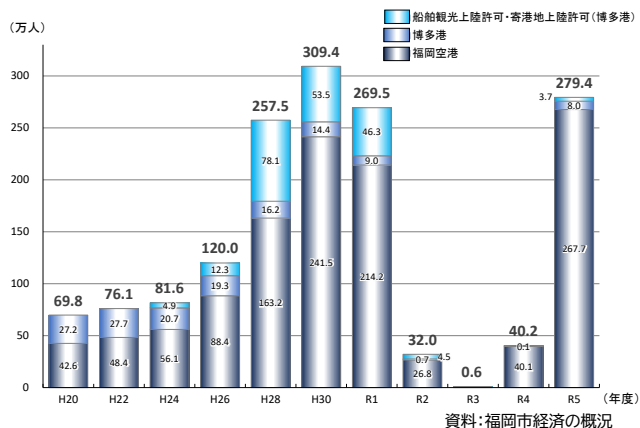
福岡市を訪れる観光客や外国人入国者は増加していたが、新型コロナウイルスの影響により、令和2年度以降大きく減少した。

令和5年度は、福岡空港の旅客数がコロナ前を超えるなど、徐々に交流人口が回復している。

【入込観光客数の推移】



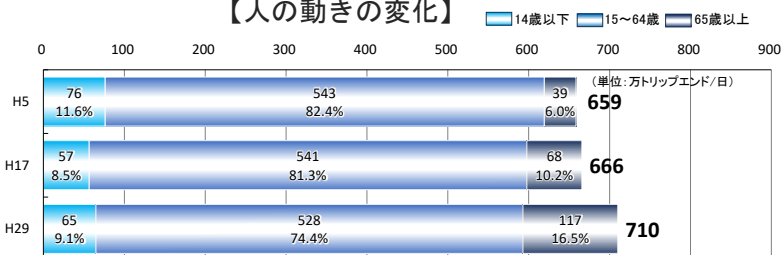
【外国人入国者数の推移】



■ 人の動き

人の動きは増加傾向となっており、近年は特に高齢者(65歳以上)の動きが増加している。

【人の動きの変化】

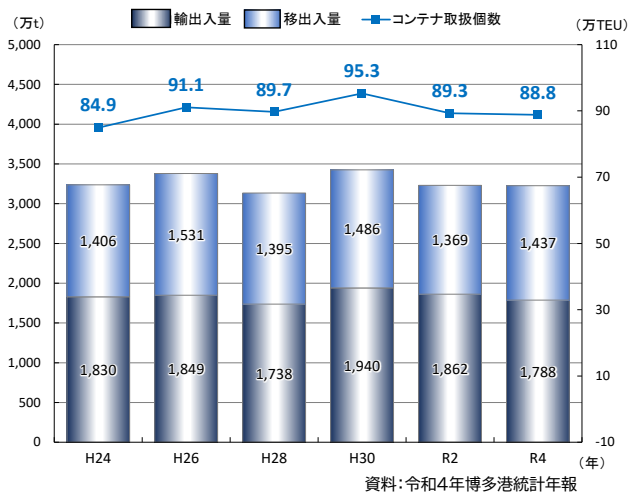


物流

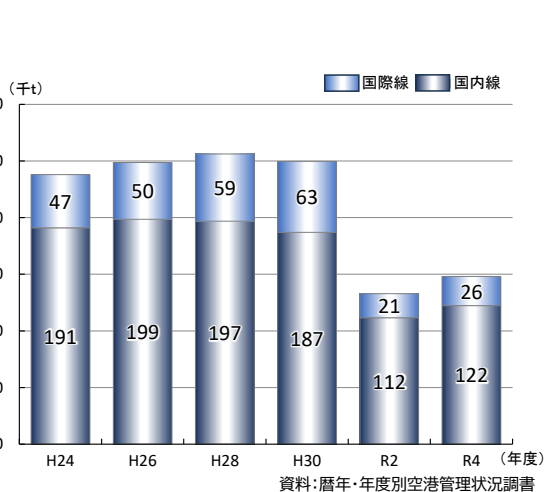
■ 貨物量・コンテナ量

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る。

【海上輸出入貨物量・国際海上コンテナ量の推移】



【福岡空港の貨物取扱量の推移】

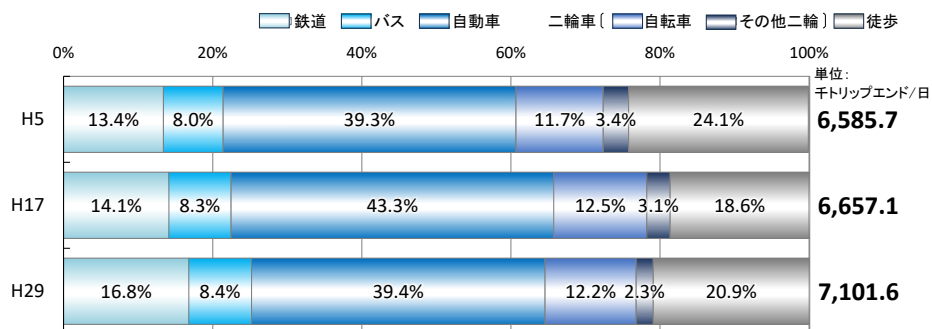


自動車・自転車

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、鉄道やバスの割合が増加、自動車利用の割合が減少している。

【交通手段別の動きの変化】

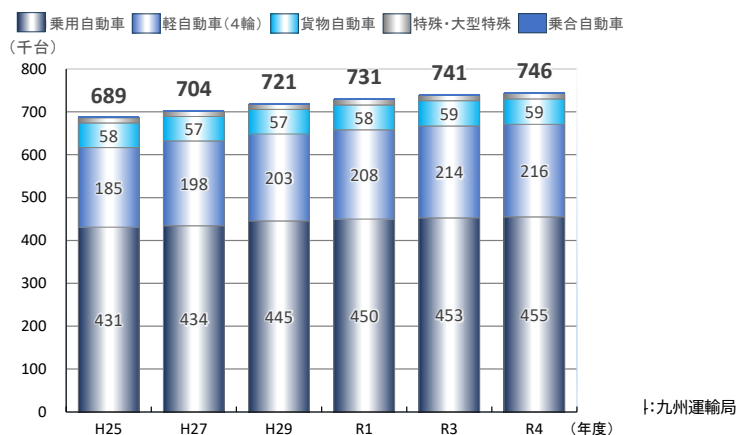


資料: 北部九州圏パーソントリップ調査

自動車保有台数

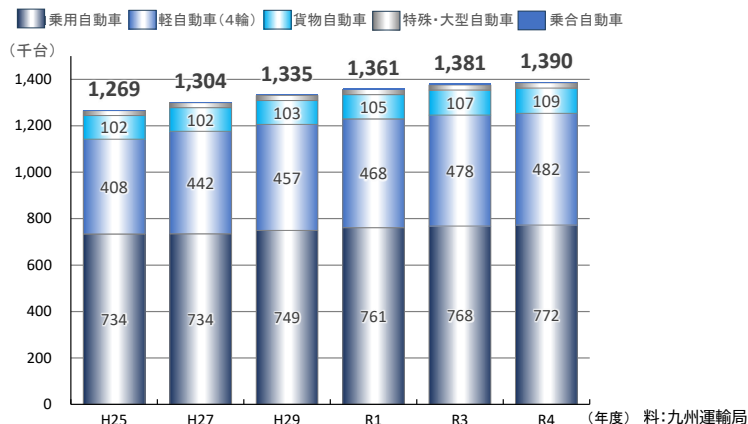
福岡市・都市圏ともに、自動車保有台数は年々増加しており、令和4年度末で約75万台(福岡市)、約140万台(都市圏)となっています。車種別に見ると、軽自動車が増えている。

【自動車保有台数の推移(福岡市)】



料: 九州運輸局

【自動車保有台数の推移(都市圏)】



料: 九州運輸局

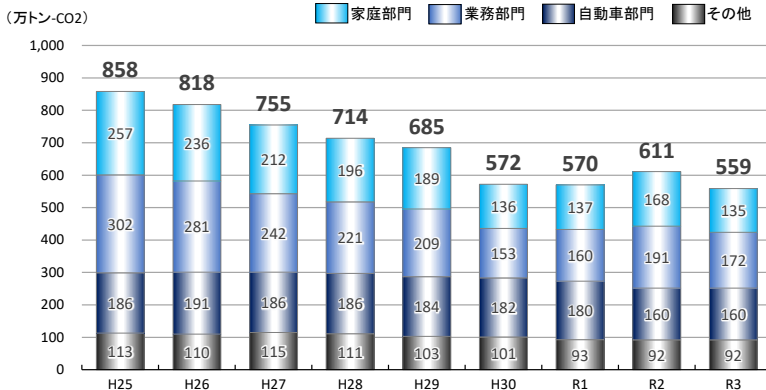
環境

二酸化炭素排出量

自動車部門の二酸化炭素排出量は、令和元年まで横ばいで推移していましたが、令和2年から減少傾向となっている。

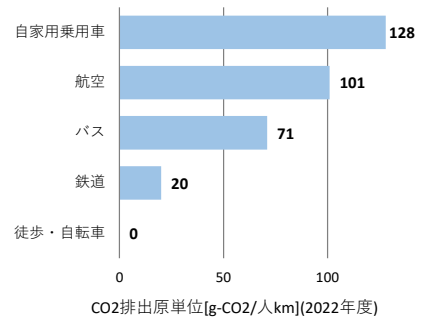
また、1人を1km運ぶのに排出される二酸化炭素の排出量は、自家用自動車が最も多くなっている。

【二酸化炭素排出量の推移】



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】

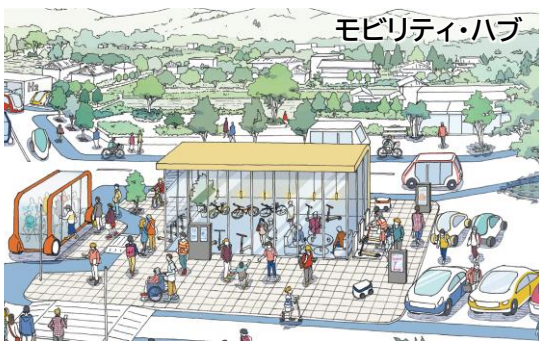


資料:国土交通省

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る。



資料:国土交通省
道路政策ビジョン2040



資料:国土交通省
WISENET2050・政策集



資料:政府広報オンライン

交通事故

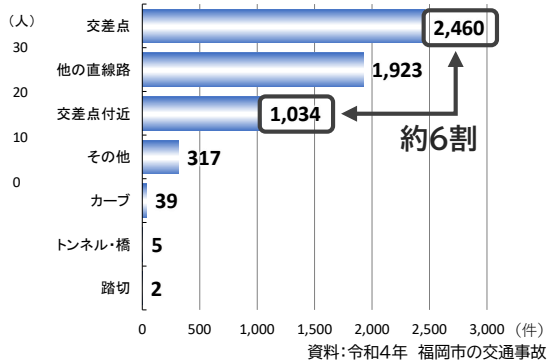
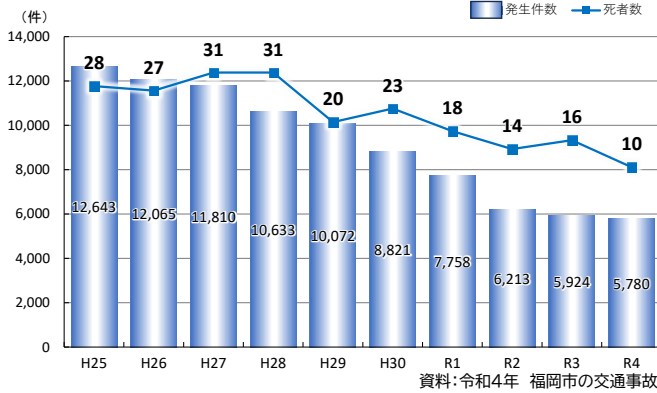
交通事故発生件数

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年度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割となっている。

【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】



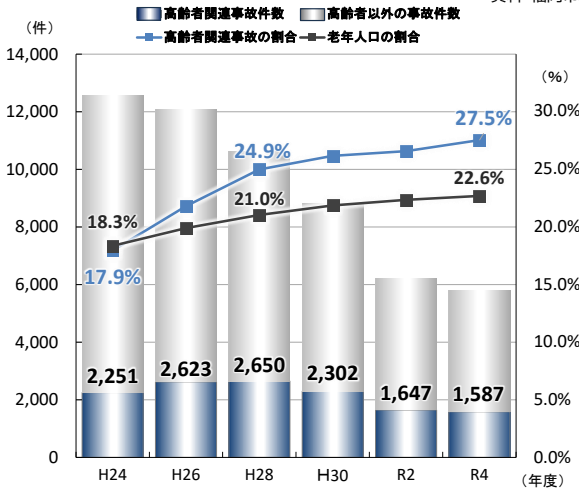
年代別の交通事故割合、道路形状別交通事故発生件数

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る。

【高齢者・年少者関連の交通事故発生件数の推移】

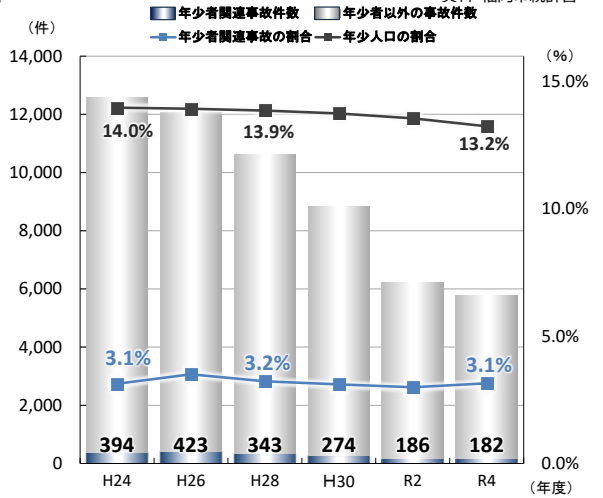
【高齢者】

資料: 福岡市市民局
資料: 福岡市統計書



【年少者】

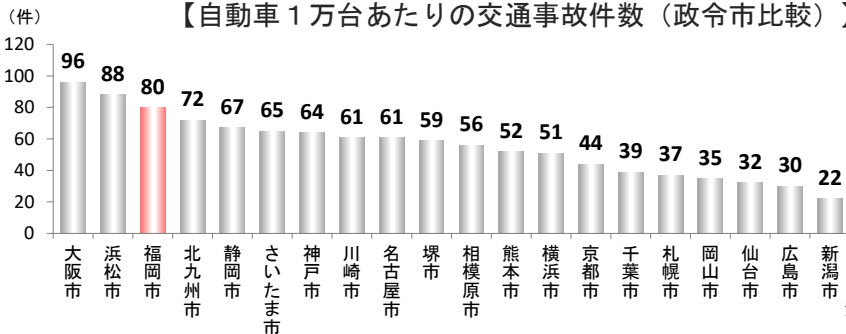
資料: 福岡市市民局
資料: 福岡市統計書



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位となっている。

【自動車1万台あたりの交通事故件数（政令市比較）】



防災

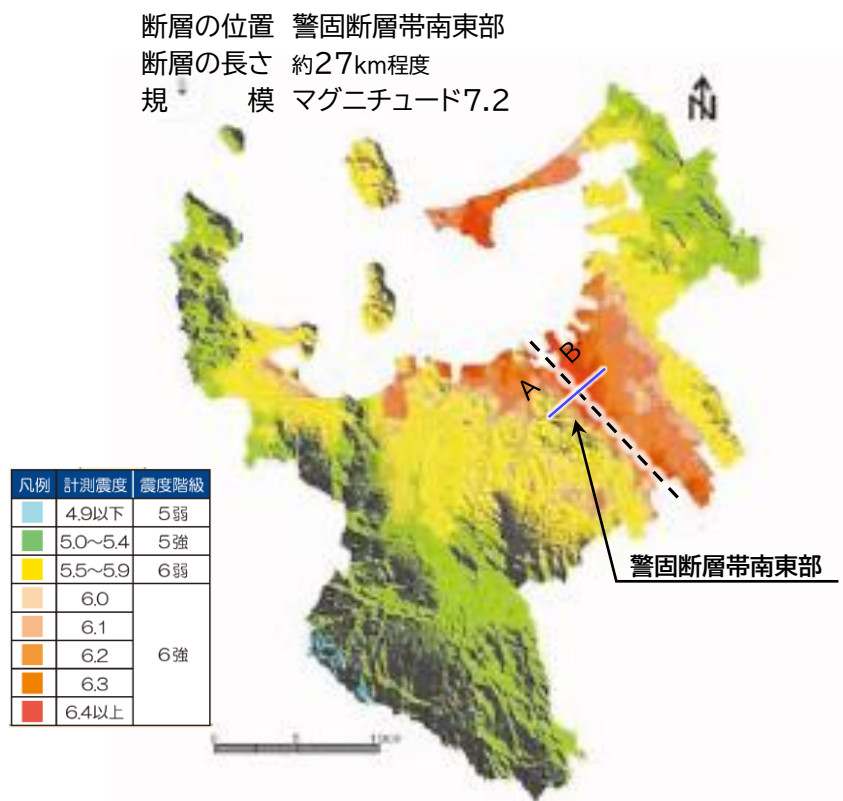
■ 自然災害への備え

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る。

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る。

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週間を要した。

【警固断層帯南東部で地震が起きた場合】



資料:福岡市揺れやすさマップパンフレット

【能登半島地震による道路崩落】



資料:石川県

【台風15号による電柱倒壊】



資料:千葉県

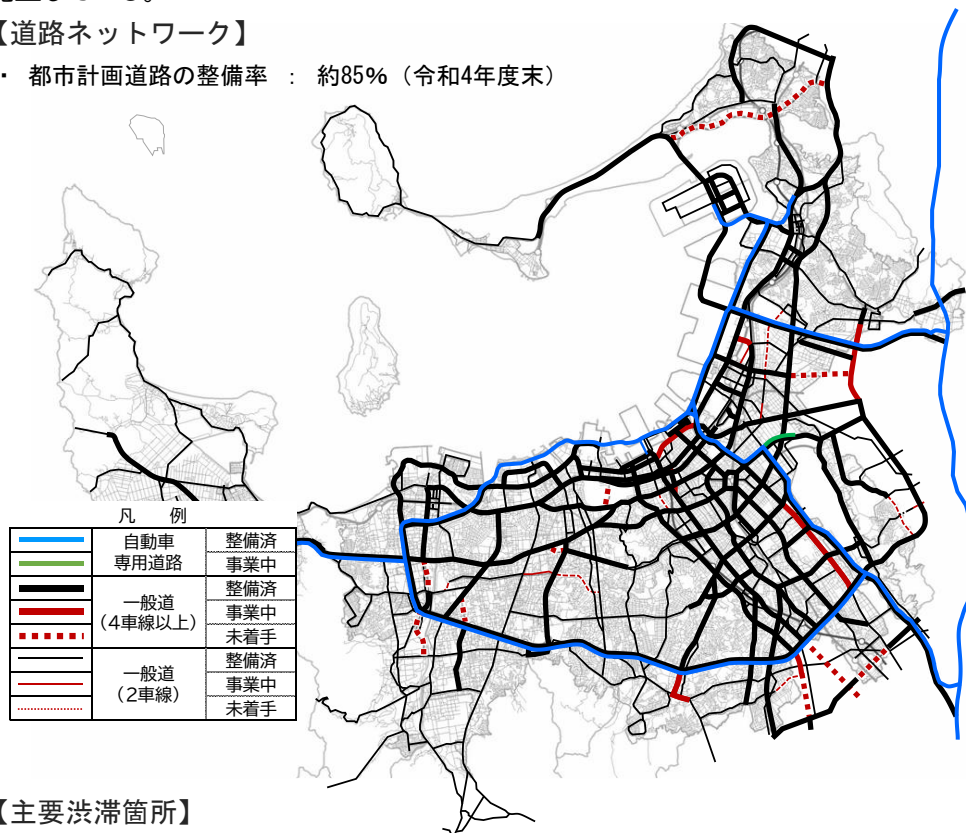
道路状況

■ 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る。

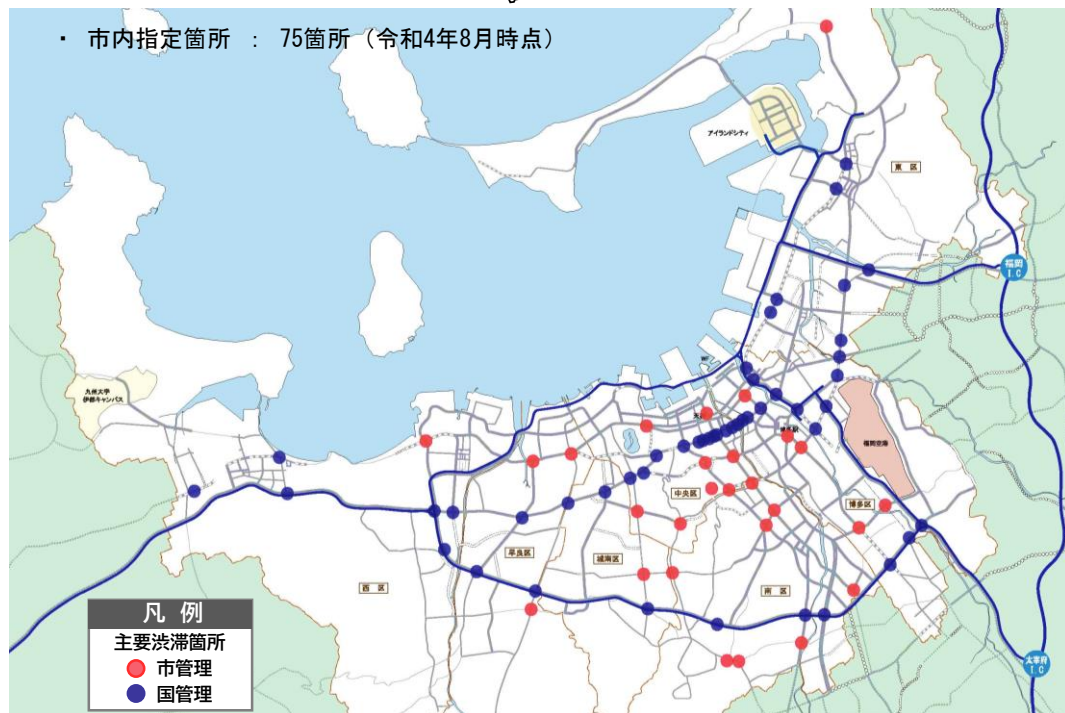
【道路ネットワーク】

- ・ 都市計画道路の整備率：約85%（令和4年度末）



【主要渋滞箇所】

- ・ 市内指定箇所：75箇所（令和4年8月時点）



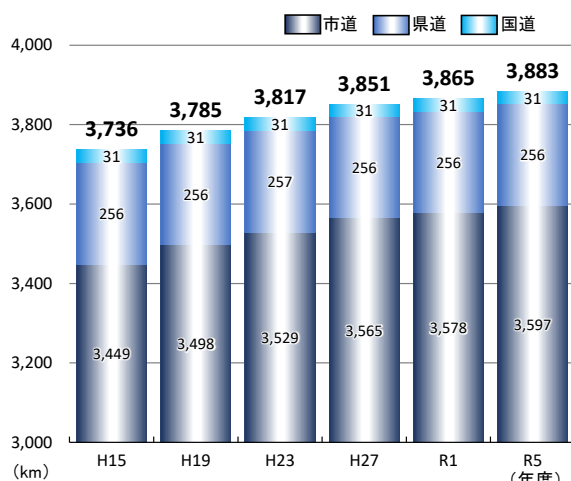
資料：福岡県交通渋滞対策協議会資料を基に福岡市作成

管理道路

道路の管理延長・面積

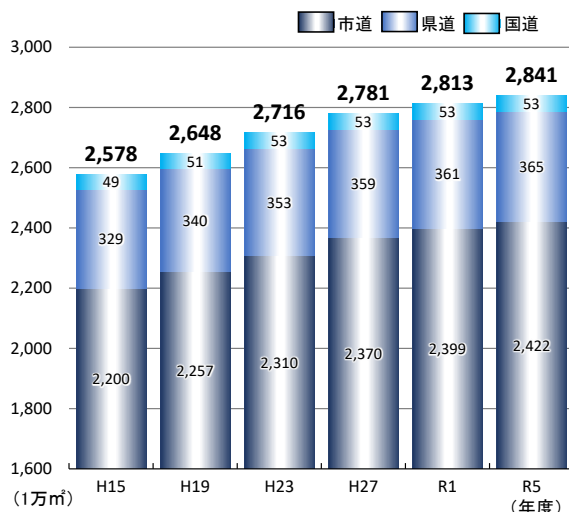
道路の管理延長・面積は年々増加しており、約3,900km・約2,800万㎡に達している。

【道路延長】



資料：議会要覧

【道路面積】



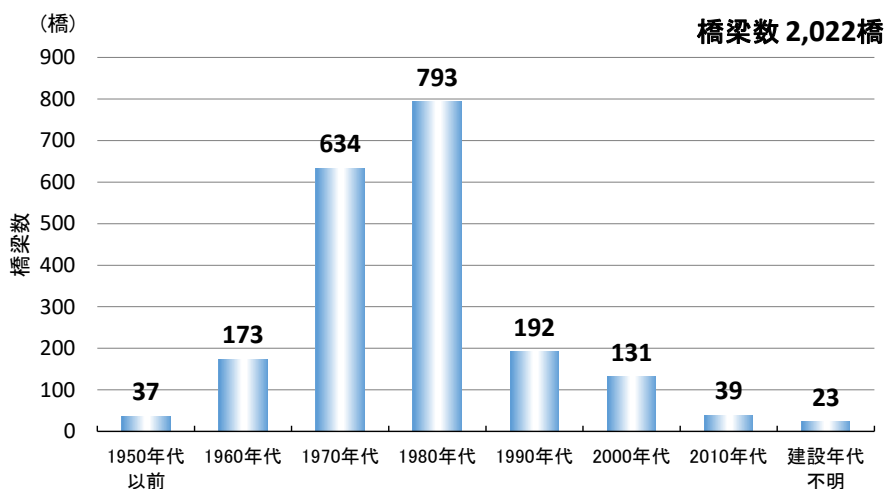
資料：議会要覧

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く、すでに補修や更新時期を迎えている。

【建設年代別の橋梁数】



資料：福岡市

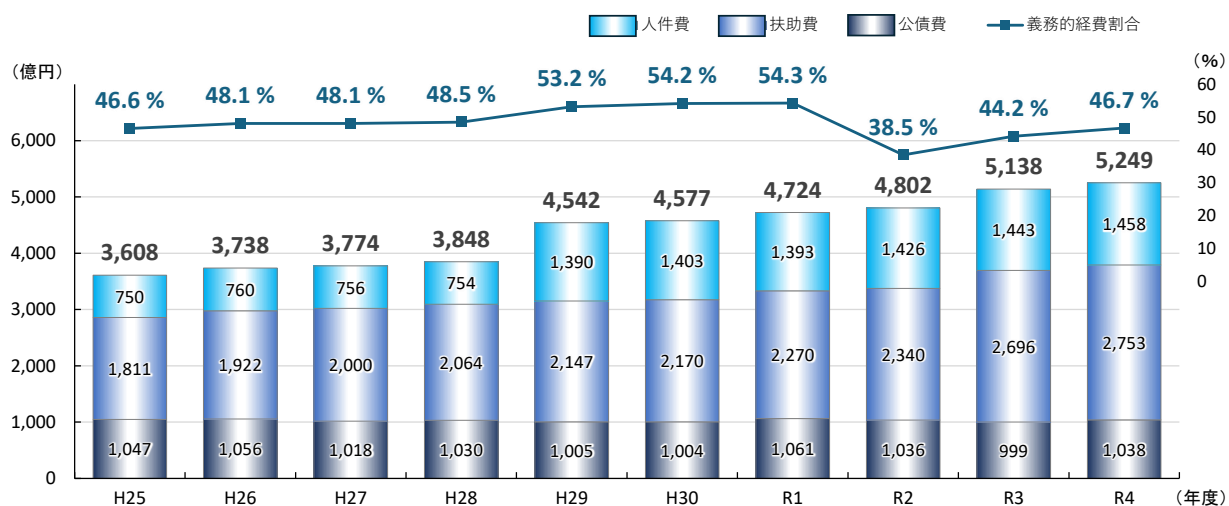
財政状況

■ 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る。

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程度になっている。

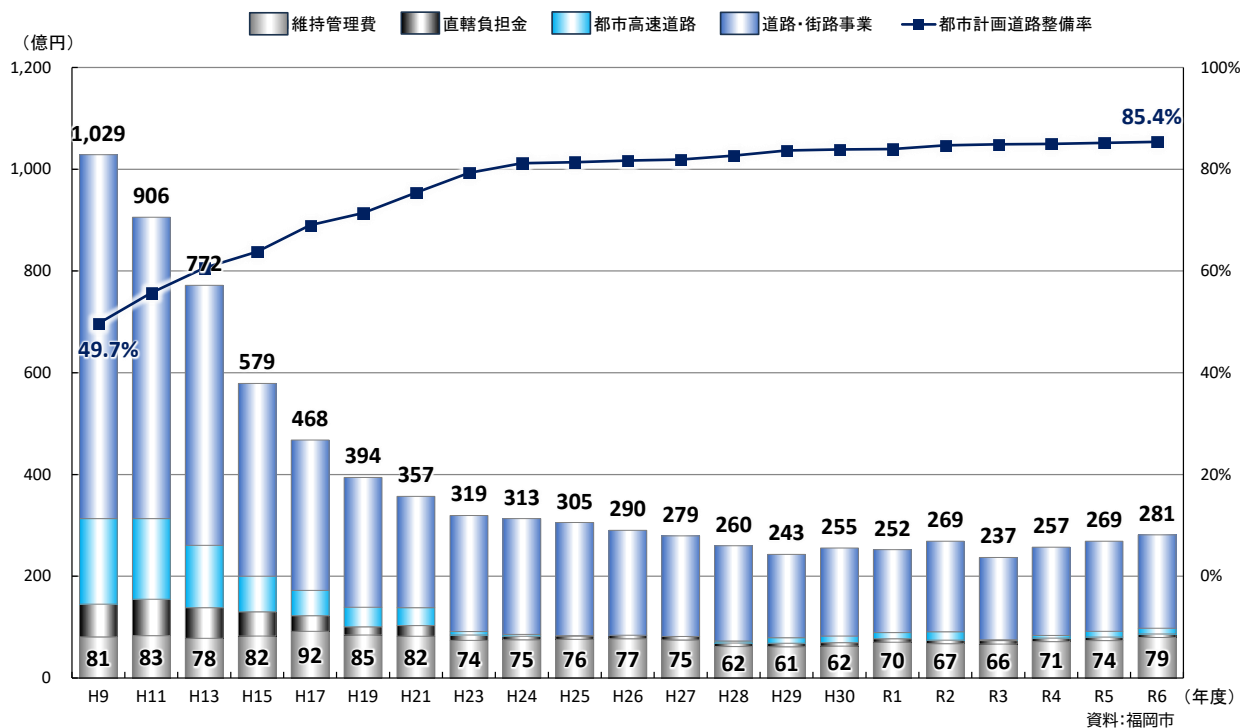
【市予算における義務的経費の割合】



※R2以降、コロナ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】



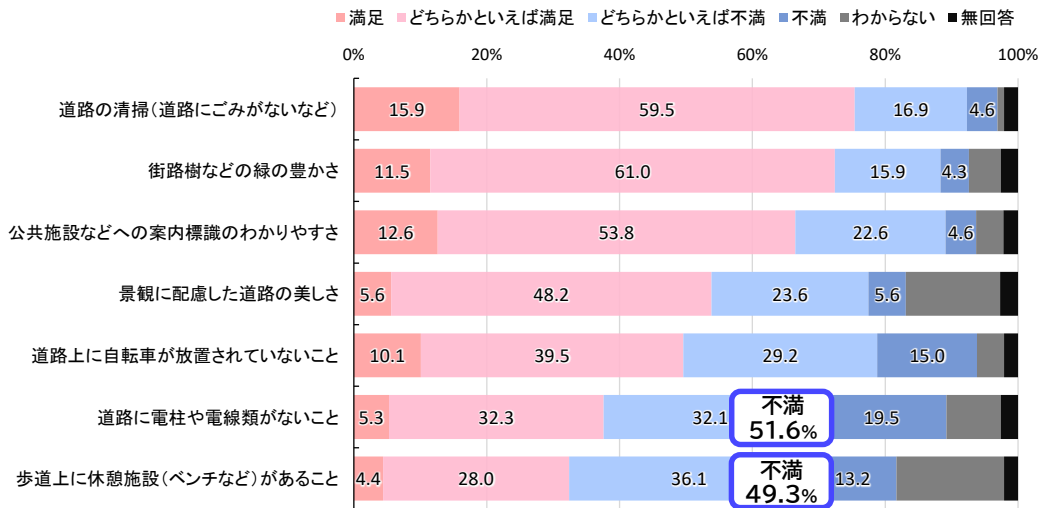
資料: 福岡市

参考 3 市民からの意見

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いた。

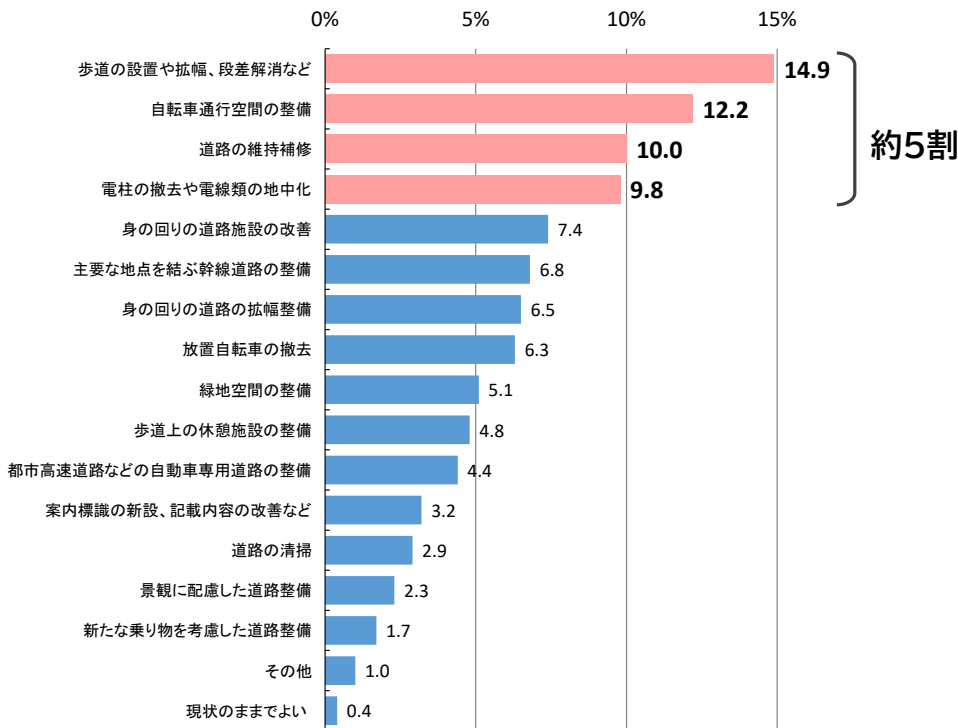
■ 『道路の快適性や利便性』 における満足度

「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、無電柱化の推進や休憩施設の設置が求められている。



■ 『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割を占めている。



■ 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	R5年11月16日	R5年11月17日	R5年10月25日
相手方	防災・環境地盤工学 研究室 <u>11名</u>	景観まちづくり 研究室 <u>11名</u>	経済学部 <u>5名</u>	都市工学科 <u>14名</u>

【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を抜粋。

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
- 子供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

参考 4 福岡市道路整備懇談会からの意見

■ 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意見が出された。

【開催状況】

第1回：令和6年 8月 8日 ※次回開催は10月頃を予定しており、計3回開催予定

【主な意見】

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す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、都市の温度を下げ、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6年8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

※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

参考5 福岡市都市交通基本計画の検討状況

上位計画である「都市交通基本計画」については、取り巻く社会情勢等に変化が生じていることなどを踏まえ、市民や議会、有識者、交通事業者等の意見を伺いながら、5の視点から検討が進められている。

【令和6年6月議会報告資料 抜粋】

<社会情勢の変化等>	
社会情勢等の変化	・超高齢社会の進展 ・インバウンドなど交流人口の増加 ・まちづくりの進展 ・脱炭素社会に向けた社会的要請 ・義務的経費の増加
交通の現状	・自動車利用割合の減少 ・生活圏の移動に対するニーズの高まり ・交通基盤整備の進展 ・公共交通の担い手の減少 ・新たなモビリティサービスの活発化 など
<市民からの意見>	
※現計画の目標像ごとに分類	
目標像Ⅰ	■公共交通全般や道路に関する意見 ■拠点等へのアクセス強化に関する意見
目標像Ⅱ	■安全・安心・快適な交通環境に関する意見 ■生活交通の確保に関する意見
目標像Ⅲ	■環境に配慮した道路交通に関する意見 ■自転車で移動しやすい交通環境に関する意見
目標像Ⅳ	■都心拠点間の公共交通軸の形成や回遊性向上に関する意見 ■自動車交通の円滑化に関する意見
目標像Ⅴ	■広域交通拠点の交通結節機能強化に関する意見 ■分かりやすく使いやすい交通環境づくりに関する意見 など
<交通事業者や学識経験者等からの意見>	
※参考3参照	
項目	主な内容
持続可能な公共交通	幹線交通、支線交通、ラストワンマイル交通の連携が重要
担い手不足	鉄道、バス、タクシーの担い手が不足
生活交通の確保	オンデマンド交通の継続を / 生活圏を意識した生活交通確保を
交通ネットワーク	小規模な改良で最大限の効果を
都心部交通	車から人・公共交通中心へ / 拠点間アクセス強化・充実を
環境	公共交通へのさらなる転換を
など	

<主な視点>

視点①	持続可能な総合交通体系の構築
視点②	交通ネットワークの充実・強化
視点③	交流を支える都心部交通
視点④	市民の日常を支える生活交通の確保
視点⑤	脱炭素社会の実現に向けた交通環境づくり