

「福岡市都市計画道路検証方針(素案)」に対する意見及び意見への対応

修正 … 市民意見等を踏まえ修正・追加したもの 原案どおり … 市民意見等を踏まえ検討したが原案どおりとしたもの 参考 … 今後の検証作業や道路整備・計画にあたって参考とするもの

		意見の要旨	対応	意見に対する考え方
第2章 都市計画道路の 現状について	(1)都市計画道路 とは	P2「表2-1 都市計画道路の3つの機能」の「空間機能」について、「景観(形成)機能」, 「防災機能」の2つの機能として大きく取り上げることではないか。	修正	「景観形成機能」や「防災機能」については都市計画道路の重要な機能の一つですが、ここでは 都市計画道路が有する大きな3つの機能の「空間機能」の中で整理し記載しています。 なお、「空間機能」の説明の中で、景観形成の機能について追加・修正しました(P2表2-1)。
	(4)福岡市におけ る都市計画道路	福岡市のビジョンが見えずに部分的な検証作業のみでは道路網全体として欠陥を生み 出す恐れも危惧される。都市計画マスタープランの将来像及び道路交通に関する基本 方針を記述した方がよいと思う。	修正	本市では、多核連携型都市構造の実現に向けた、広域的な道路網と有機的に連携した放射環状 型の道路配置を行っており、今回の検証作業の中でも、こうした道路網の考え方を踏まえ、評価 を行っていきます。 なお、第2章(4)「福岡市における都市計画道路」の記載の中で、本市の道路網の考え方及び将 来の交通軸を示す図を追加・修正しました(P5)。
		検証にあたって、市の道路網としての大きな方向性がないと評価しづらいのではない か。		
		今回は、都市計画道路の未着手区間等の検証が目的であり、新規の道路を位置付ける のではなく、廃止または存続を判断するものであることから、P6の道路網密度の理想値 3.5km/km ² の記述は必要ないのではないか。	原案どおり	検証の前提として、福岡市の都市計画道路の現状を示すため、幹線街路の道路網密度を政令 市や理想値3.5km/km ² との比較により紹介したものであり、3.5km/km ² の数値についても、あくま でも参考値であると考えています。
第3章 都市計画道路検証 の背景と必要性 について	(1)都市計画道路 の検証の背景	P9「第3章(1)都市計画道路の検証の背景」は、生活道路も含めた道路行政全般の課題 ではないか。道路整備の課題を整理後、都市計画道路の役割を明らかにし検証する流 れで記述すべき。	修正	第3章(1)において「道路整備にあたって様々な課題が生じており、特に都市計画道路は、市民 生活や都市活動を支える基本的な交通基盤であることから、こうした課題が顕著であると考えら れる」旨を追加・修正しました(P9)。
		P9<人口>で、福岡市の居住人口は、平成15年12月の国立社会保障・人口問題研究 所が推計した値では平成42年まで増加しており、平成17年の国勢調査の値も市・国の 推計を上回る増加を示している。 「将来的には減少に移行すると考えられる」というより、「将来にわたり都心部を中心に 人口の増加は進むと考えられる」の方が適切であり、こうした人口増加に対応した都心 部の交通政策の必要性が、将来にわたる課題として認識されるのではないかと考える。	原案どおり	国立社会保障・人口問題研究所(H15年12月)の推計値では、本市の人口はH42年まで増加傾向 で示されていますが、 ・全国的には人口が減少傾向であること ・福岡市新・基本計画(H15年3月策定)でも2025年をピークに人口減少に転じるとを前提とし ていること、 ・また都心部の人口の増加傾向は見られるものの、現時点において、今後とも都心部を中心に人 口増加が進むという推計までは示されていないこと などから「将来にわたり都心部を中心に人口の増加は進むと考えられる」とまでは言えないものと 考えております。
	検証・見直しの必 要性に係る意見	基本的に都市計画道路の見直しは必要と思う。	参考	今回の検証は、社会情勢の変化などにより都市計画道路に求められる機能や役割に変化が生じ ていることが考えられることから、未着手の都市計画道路の必要性や整備効果・事業実現性など をあらためて検証するもので、必要に応じて、適切な見直しを行うこととしています。
		都市計画道路の検証については基本的に賛成である。 都市計画道路について変更出来るところは変更すべき。 都市計画決定後、少なくとも10年以内に事業化/供用開始を出来ない場合は、一度白 紙に戻すべきである。		
	公共交通機関の整備も見込まれない中で道路整備だけを中止することは、現状の交通 体系から考えると都心部・周辺部の道路環境の更なる悪化を招くだけではないのか。そ の懸念を解消する「対案」を示していただきたい。	参考	検証にあたっては、必要性や整備効果等のほか、都市計画道路を整備しない場合について並行 路線で代替できるか、また交差点や幅員構成などの部分的な見直しで対応が可能かなど、十分 検証した上で総合的に判断することとしています。	

「福岡市都市計画道路検証方針(素案)」に対する意見及び意見への対応

修正 … 市民意見等を踏まえ修正・追加したもの 原案どおり … 市民意見等を踏まえ検討したが原案どおりとしたもの 参考 … 今後の検証作業や道路整備・計画にあたって参考とするもの

		意見の要旨	対応	意見に対する考え方
第4章 検証・見直しの基本的な考え方について	(3)検証における評価の視点	一律の評価指標ではなく、地域別に都市計画道路の整備効果が異なるといった検討も必要ではないか。	修正	検証にあたっては一律的な評価ではなく、道路の種類や路線の特性、また沿道状況など個別路線毎の特性を踏まえ、必要性や整備効果などについて評価を行うこととしています。 第3章(3)において「評価にあたっては、一律的な評価でなく、道路の種類や路線の特性などを十分踏まえて評価を行っていく」旨を追加・修正しました(P18)。
		検証にあたっては、対象となる都市計画道路の計画決定時の理由についても情報を開示してほしい。	原案どおり	都市計画道路の計画決定時の理由については、検証結果を示すカルテ(P24)の中で記載することとしています。
整備効果・事業実現性に係る意見		P11<財政>の「予算が減少しているから重点的に投資」の記述は、重点的に何に投資するのか、また何をもち「効果が高い箇所」と認定するのかが分からない。都市計画道路として、何を重点に効果が高い箇所と認定・判断するかを第4章に記述すべき。	原案どおり	「整備効果」の検証にあたっては、道路の種類や路線の特性を踏まえ、交通の円滑化や歩行者・自転車の安全性の向上、公共交通の円滑化等への寄与の点から評価を行います(P19表4-3 記載のとおり)。
		整備の優先順位が低い路線は、いつまでも整備されない可能性があるのではないか。そのような可能性については、P19の「整備効果や事業実現性」でチェックされるのか。	原案どおり	整備効果や事業実現性の検証では、個別路線について投資に対する適切な整備効果が認められるか、また事業実施上の課題はないかを検証するものであり、検証の結果「存続」・「変更」となった路線については全時的な観点から整備のプログラムを策定し、整備を進めていきます。
道路の機能に係る意見		道路、幅員、車線、歩道、自転車バイクレーンを5～10年先を見込んで総合的に計画すべき。	参考	検証にあたっては、現況交通量だけでなく、パーソントリップ調査などによる将来交通量等も踏まえ評価を行います。
		市街地形成機能において、人々が語らうコミュニティ空間の機能も重要であり、検証でもこの点にも留意して進めてほしい。	参考	評価の視点としては例示していませんが、都市計画道路が有する「市街地形成機能」にはコミュニティ空間としての機能も含まれており(P2 第2章(1)表2-1)、この点についても留意して検証を行います。
		安心安全のまちづくりにマッチし防災等を考慮した、コンパクトな都市計画道路を計画してもらいたい。	参考	「都市計画道路としての必要性」の検証の中で、防災機能や都市の骨格形成に寄与について評価を行います。(P18表4-2 記載のとおり)
公共交通に係る意見		歩道での駐輪場設置により、バス乗降の妨げや停車時間の延長につながり、渋滞の要因になっている。また福岡市でも高齢化が進んでおり、年齢に関係なく住み良い街づくりの観点から、バスカートの整備やバス乗降スペースの確保など公共交通機関を考慮した道路検証方針としてほしい。	参考	公共交通利用促進を図る上で、公共交通としてのバスは検証にあたっての重要な評価の視点と考えており、 ・「必要性や整備効果の検証」にあたっては、バスなどの公共交通の円滑化に寄与するか、 ・「既存道路の有効活用」の検証にあたっては、バスカートの設置などの幅員構成の見直しによる対応の可能性があるか などの視点からも十分検証を行います。
		存続路線について、バス路線については円滑な交通の促進を図るため、バス停留所を宅地内に確保することを早急に進めてもらいたい。		
		交通の流れをスムーズにし、市民が公共の乗り物を利用しやすくするため、 ・バス停でのバス2台分の停車スペースの確保 ・自転車・バイク置き場の設置 ・自転車と歩行者の通行に配慮した歩道の整備 をしてほしい。		

「福岡市都市計画道路検証方針(素案)」に対する意見及び意見への対応

修正 … 市民意見等を踏まえ修正・追加したもの 原案どおり … 市民意見等を踏まえ検討したが原案どおりとしたもの 参考 … 今後の検証作業や道路整備・計画にあたって参考とするもの

		意見の要旨	対応	意見に対する考え方
	自歩道整備に係る意見	<p>今後は、自転車歩行者の安全を確保するような道路整備をお願いしたい。</p> <p>沿道の用途地域の範囲を拡大することにより、沿道のセットバックを促進し、自歩道の有効幅員を確保してほしい。</p>	参考	必要性や整備効果の検証にあたっては、路線の特性や沿道状況等を踏まえながら、歩行者や自転車の安全性確保の視点から十分に検証を行うこととしており、ご意見については検証の際の参考とさせていただきます。
	道路構造に係る意見	<p>都市計画道路と接続する区画街路との取り合いをよく検討すべき。</p> <p>幹線道路だけでなく、補助幹線道路及び区画街路の各交差点でも、右折・左折専用レーンを設置すべき。</p> <p>右折レーンの設置が不可能な場合は右折自体を禁止にするなど、既存路線の活用を考える際に、即効性が高く効果的な方策を考えてほしい。</p> <p>生活道路への不必要な流入を防ぐ点からも、右折の抑制はもっと考えていいのではないか。</p>	参考	<p>事業実現性の検証の中で、接続する道路との取り付け等で課題はないかなどの視点でも検証していきます。</p> <p>既存道路の有効活用の検証にあたって、交差点等の部分的な見直しによる対応が可能か、検証する際の参考とさせていただきます。</p>
第5章 今後の進め方について	(1)検証方針策定後の進め方について	<p>廃止の場合、建築制限により除外されていた未利用容積の扱いについても整理・明示する必要がある。</p>	原案どおり	「変更」「廃止」路線について、これまでの建築制限に対する措置はないものの、地権者等に対しては廃止・変更の理由を明確にし、理解を得られるよう努めていきます。(P21 記載のとおり)
		<p>同一箇所にて工事が何度も行われる等、無駄が多いように感じられる。県や近隣市町村との綿密な調整を行い、無駄のない都市計画をしてほしい。</p>	原案どおり	県や隣接市町と十分に連携・調整を行いながら、検証及びその後の都市計画手続きを進めていきます(P21 記載のとおり)。
	道路整備時期に係る意見	<p>検証の結果、廃止以外の都市計画道路については整備時期を明示することが必要であり、検証方針の中で整備時期を明示する旨を記載すべき。</p> <p>見直しにあたって、継続して整備すべきだと判断される路線については、整備完了の目標時期を設定・公表すべきではないか。ぜひ、期限を定めて整備に取り組んでいただくような仕組みを作ってほしい。</p> <p>未着手の都市計画道路については、早く着工して欲しい。</p> <p>都市計画道路の整備は優先度を評価した上で事業化してほしい。</p>	原案どおり	P20 第5章(1)に記載のとおり、検証の結果「存続」「変更」となった路線については、全市的な観点から整備のプログラムを策定し整備を進めていきます(P20 記載のとおり)。
	情報提供・地元説明等に係る意見	<p>変更や廃止の路線については土地利用等に影響するので、情報提供の方法を検討していただきたい。</p> <p>存続するか否かは、対象となる地域の地元連合会や町内会に説明し、 ・一部供用し一部が未着工区間の都市計画道路については早急に整備 ・未着工の都市計画道路については地元の意向等を調査の上廃止にしてほしい。</p>	原案どおり	P21 第5章(2)に記載のとおり、都市計画道路の「変更」「廃止」については当該地域への影響が大きいことから、検証の素案段階での公表や、実際の都市計画手続きの過程において、適宜、関係住民等に対する説明会を開催する等、情報提供や意向把握に努めながら進めていきます。

「福岡市都市計画道路検証方針(素案)」に対する意見及び意見への対応

修正 … 市民意見等を踏まえ修正・追加したもの 原案どおり … 市民意見等を踏まえ検討したが原案どおりとしたもの 参考 … 今後の検証作業や道路整備・計画にあたって参考とするもの

		意見の要旨	対応	意見に対する考え方
その他	道路整備に係る個別・具体的意見	大手門荒津線の幹線道路としての適否について説明してほしい。	参考	個別路線及び箇所に対するご意見につきましては、今回の検証作業や今後の道路整備、及び交通施策を行っていく際の参考とさせていただきます。
		九大学研都市と福岡市の都心部を連絡する幹線道路を拡大・新設してほしい。		
		大正通りを拡幅して欲しい。		
		やよい坂から北または西方面の交通案内が親切ではない。		
		月隈JCT付近の交通混雑をどうにかして欲しい。		
		外環状線全線開通を想定して、現在渋滞して問題になっている処は新たに接続道路を新設すべき。		
		接続された路線がまだ整備されていないため、通過交通により渋滞を助長している。また、都市高速道路の工事に伴う渋滞もひどく、工程の調整、供用開始時期の検討をした方がよい。		
	存続路線について、道路美観の観点から電柱、電話柱の地中化を進めてもらいたい。	参考	電柱の地中化につきましては、「無電柱化推進計画」に基づき整備を推進しています。いただきましたご意見につきましては、事業を推進する際の参考にさせていただきます。	
都心部の交通施策に係る意見		都心部などは、都心への自動車交通の抑制、フリッジパーキングなどの大きな方向性が必要ではないか。	参考	都心部における交通マネジメント施策に取り組む際の参考とさせていただきます。
		天神地区の交通混雑をどうにかして欲しい。		
駐車場・駐輪場に係る意見		駐車車両が多数見受けられる店舗等では、市の条例で一定規模の駐車場を併設しない限り、新設を認めないといった強い姿勢を取ってほしい。道路環境悪化の原因となっている店舗・施設についてきちんと対応することで、拡幅・改良をせずとも既存路線の持つ能力の向上が図れるのではないか。	参考	駐車場の設置につきましては、「福岡市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」(附置義務条例)に基づき、駐車場・駐輪場の設置を指導しています。いただきましたご意見につきましては、駐車場設置を進める際の参考とさせていただきます。
		都心部への自転車流入が上昇傾向にあるが、自転車利用者のモラル・マナーが徹底していない。条例などでモラル・マナー違反者の厳罰体制を整えた上で、駐輪場設置を強化するほうが、効果があるのではないか。	参考	本市では、平成16年に「福岡市自転車総合計画」を策定し、自転車利用環境の改善とともに、自転車利用に関するモラル・マナーの啓発などを進めることとしています。いただきましたご意見につきましては、自転車利用環境づくり等の施策を進める際の参考とさせていただきます。
パブコメに係る意見		パブリックコメントは、市広報と別刷りで回覧する方法をとれないか。	参考	今回のパブリック・コメントは、「福岡市パブリック・コメント手続要綱」に基づき実施しています。いただいたご意見については、今後パブリック・コメントを実施する際の参考とさせていただきます。