

福岡市道路整備 アクションプラン 2016



原案
H25.1.23

H25.1.23



はじめに

福岡市では、平成24年12月に、長期的に目指す都市像を示した「福岡市基本構想」、その実現に向けた方向性と施策を総合的・体系的に、10年間の計画として示した「第9次福岡市基本計画」を策定したところですが、この度、道路整備における平成25年度～28年度までの方向性と目標を示した新たなプラン「福岡市道路整備アクションプラン2016」をまとめました。

新しいプランでは、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道路の整備について、福岡市を取り巻く状況の変化、これまでの道路整備の進捗状況、市民へのアンケート調査や有識者懇談会による意見等を踏まえ、以下の基本的な考え方（3つのビジョン）をもとに取り組んでいきます。

【ビジョン1】ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり

みんながやさしい、みんなにやさしいユニバーサル都市・福岡を目指して、道路のバリアフリー化など人優先の道づくり、公共交通利用者への支援、自転車との共生、来訪者をもてなす取り組みなどを進めます。

【ビジョン2】都市の魅力に磨きをかける道づくり

九州・アジアとの交流が活発になり、都心部の人の流れが変化するとともに、住民や企業等が中心となった活動が活発になるなど、まちづくりの気運が高まっているため、都心部の機能強化向上や環境負荷への低減などによる都市の魅力に磨きをかける取り組みを進めます。

【ビジョン3】市民の安全・安心をささえる道づくり

甚大な被害をもたらした東日本大震災や近年の豪雨災害を教訓として、災害における安全・安心がさらに重要視されていることから、平常時はもちろんのこと災害時においても、市民の安全・安心をささえるための取り組みや、道路施設の計画的な維持管理などの取り組みを進めます。

これからは、経済的な成長と安全・安心で質の高い暮らしのバランスが取れた持続可能な都市として、なによりも人と環境と都市が調和のとれた「アジアのリーダー都市」を目指して、市民と行政、及び企業の皆さまで共働する道づくり・まちづくりを進めていきたいと考えておりますので、ご理解とご協力を賜りますようお願いいたします。

【未定稿】



福岡市長 高島 宗一郎





目 次

1. 計画の概要	1
2. 福岡市を取り巻く状況	3
3. 前計画「道路整備アクションプラン2011」のふりかえり	7
4. 道路整備のニーズ	9
5. 道路整備の基本的な考え方	11
6. 成果指標	12
7-1. 主要施策	13
ビジョン1：ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり	13
ビジョン2：都市の魅力に磨きをかける道づくり	19
ビジョン3：市民の安全・安心をささえる道づくり	23
7-2. 計画期間に整備する幹線道路	27
8. 用語解説	31

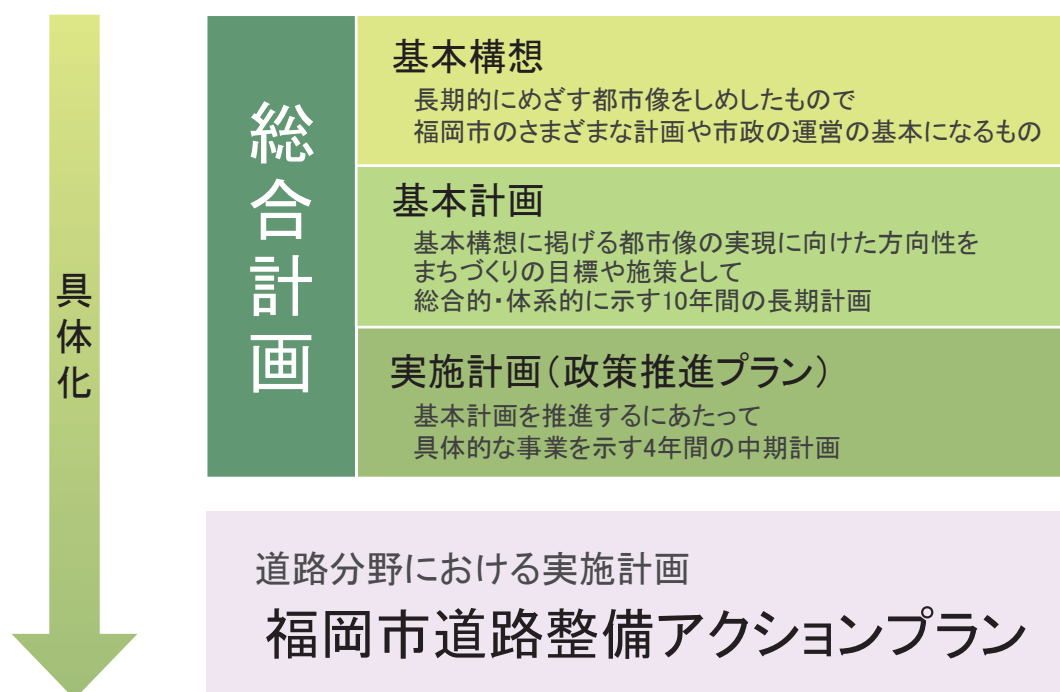




1. 計画の概要

■ 位置付け

本プランは、福岡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・実施計画）に基づいて、道路分野における中期的な方向性や目標、優先的・重点的に取り組む事業を示すものです。



■ 計画期間など

「基本構想」で示した都市像の達成に向け、総合的・体系的に施策を示す10年間の長期計画「基本計画」、具体的な事業を示した4年間の中期計画「実施計画（政策推進プラン）」を踏まえ、計画期間や対象道路などを以下のように定めました。

計画期間：平成25年度～平成28年度（4年間）

対象道路：福岡市が管理する国道、県道、市道

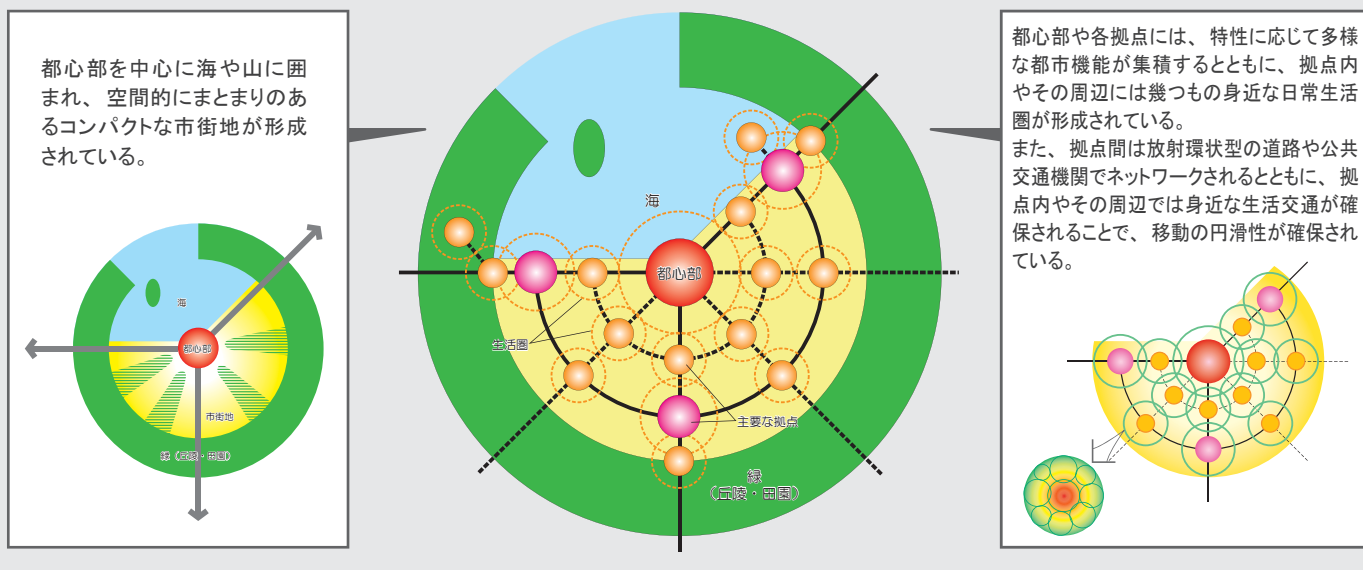
関連道路：国や地方道路公社が管理する国道、都市高速道路



■ めざす都市の姿（第9次福岡市基本計画より）

- ・海や山で囲まれた地形的な特徴を生かし、都心部を中心に、まとまりのある空間的にコンパクトな市街地が形成され、都市の魅力と豊かな自然環境が調和し、安全・安心な暮らしのもと、市民が日常的にそれを楽しんでいます。
- ・福岡市の成長のエンジンである都心部を中心に、都市の成長を推進する活力創造拠点や、市民生活の核となる東部・南部・西部の広域拠点、地域拠点などに、拠点の特性に応じて多様な都市機能が集積し、市民活動の場が提供され、交通基盤のネットワークにより移動の円滑性が確保された「福岡型のコンパクトな都市」が実現しています。

福岡市における「コンパクト」な都市の概念



■ 活力創造拠点などでのインフラ整備

拠点の特性に応じた都市機能の集約に向け、活力創造拠点である東部の「アイランドシティ」や西部の「九州大学伊都キャンパス」、南部の地域拠点である「雑餉隈」において、重要なインフラ整備を進めます。

アイランドシティ事業

東部の活力創造拠点として整備が進むアイランドシティでは、港湾物流の増加や新青果市場の立地等に加え、海の中道方面への通過交通の増加など、さらなる交通需要の増大が見込まれるため、それらを支える交通ネットワークの確立が求められています。



将来イメージ

九州大学の移転

西部の活力創造拠点として移転が進む九州大学は、地元産官学が一体となって推進する学術研究都市づくりの核となるもので、平成31年の移転完了をめざし、周辺では計画的な市街地整備、伊都キャンパスへの主要アクセス道路整備などを進めています。



伊都キャンパス全景

西鉄天神大牟田線連続立体交差事業（雑餉隈駅付近）

南部の地域拠点である雑餉隈では、慢性的な交通渋滞や重大な踏切事故を解消し、交通の円滑化を図るとともに、良好な市街地を形成することを目的として、福岡県と一体となって、西鉄天神大牟田線の高架化を進めています。



完成イメージ



2. 福岡市を取り巻く状況

(1) 面積、人口等

●面積、人口構造の変化

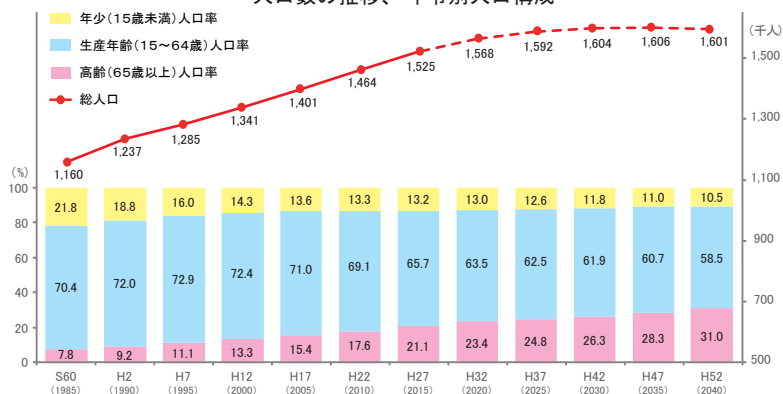
福岡市の人口は、平成 24 年で 149 万人となっておりますが、平成 47 年頃まで増加を続け 160 万人を超えることが予測されています。しかし、全国と同じように少子高齢化は進行し、平成 52 年には高齢人口率が 1/3 に達します。

福岡市の面積と推計人口（区別）

	面積	人口
東区	68.36 km ²	297,796 人
博多区	31.47 km ²	218,869 人
中央区	15.16 km ²	184,402 人
南区	30.98 km ²	250,462 人
城南区	16.02 km ²	129,298 人
早良区	95.88 km ²	213,706 人
西区	83.83 km ²	197,721 人
計	341.70 km ²	1,492,254 人

H24.10.1 現在

人口数の推移、年齢別人口構成



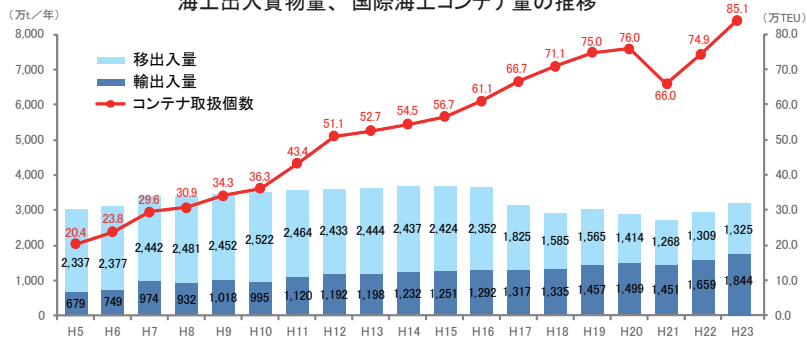
資料：第9次福岡市基本計画

(2) 物流・人流

●コンテナ・貨物取扱量は順調に増加

博多港における国際コンテナ取扱個数は、平成 21 年に世界的な景気悪化の影響を受け減少したものの順調に増加しています。

海上出入貨物量、国際海上コンテナ量の推移

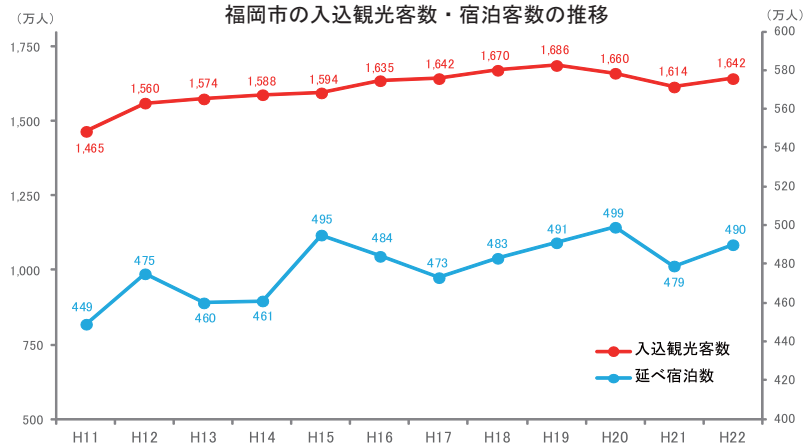


資料：福岡市港湾統計

●外国人観光客の入込数が増加

福岡市への観光客数は、増加傾向にあり、近年は、大型クルーズ客船の寄港増などにより、国外から多くの観光客が福岡を訪れています。また、平成 23 年春に九州新幹線が全線開通し、これまで以上に来訪者が増加することが見込まれています。

福岡市の入込観光客数・宿泊客数の推移



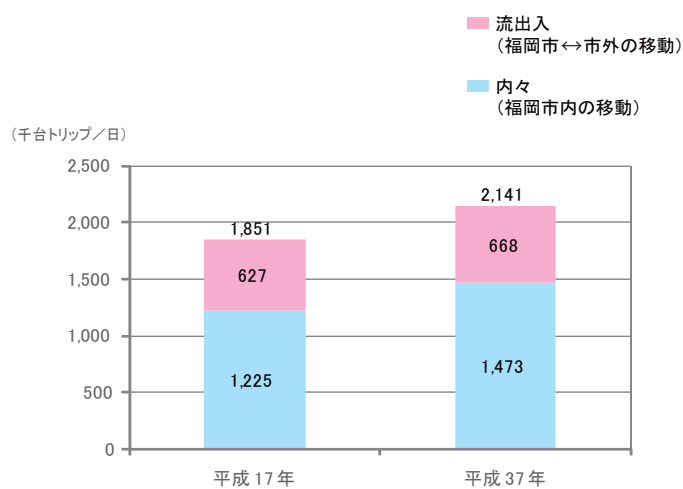
資料：福岡市観光統計



(3) 自動車、公共交通

●自動車交通量の増加

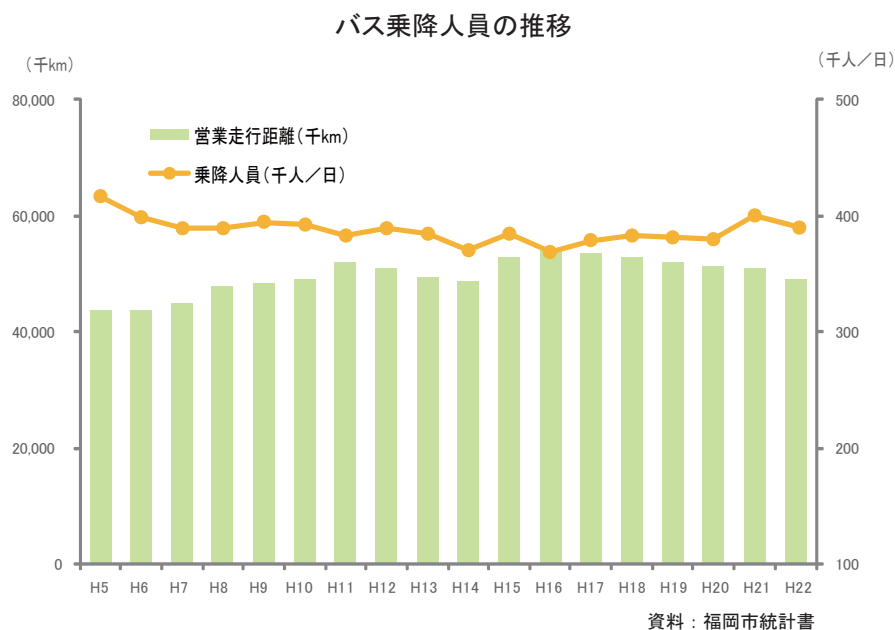
パーソントリップ調査※における福岡市の自動車交通量は、平成17年の1,851千台トリップ／日が、平成37年には2,141千台トリップ／日まで増加すると予測されています。



資料：北部九州圏パーソントリップ調査（H17）

●バス利用者は増減なく横ばい

福岡市のバス路線は平成16年をピークに営業走行距離が減少していますが、乗降人員に大きな増減はなく横ばいとなっています。



※ パーソントリップ調査：「8. 用語解説」参照

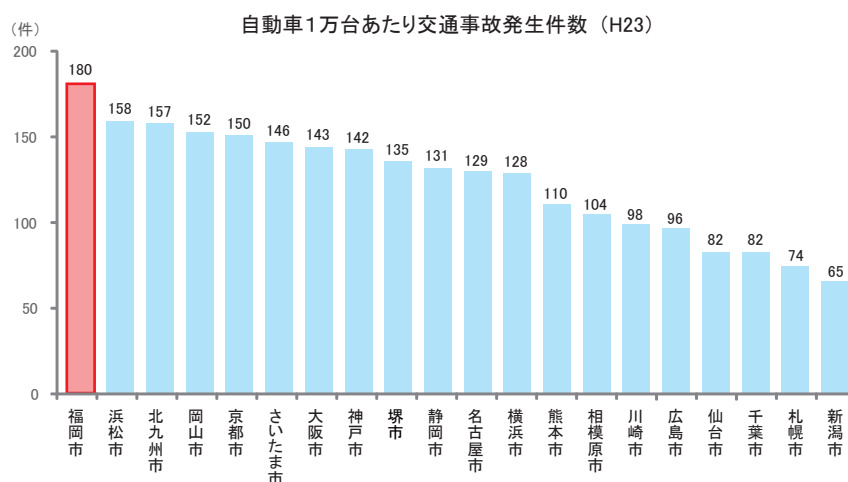




(4) 交通事故

●交通事故発生件数は依然として多い

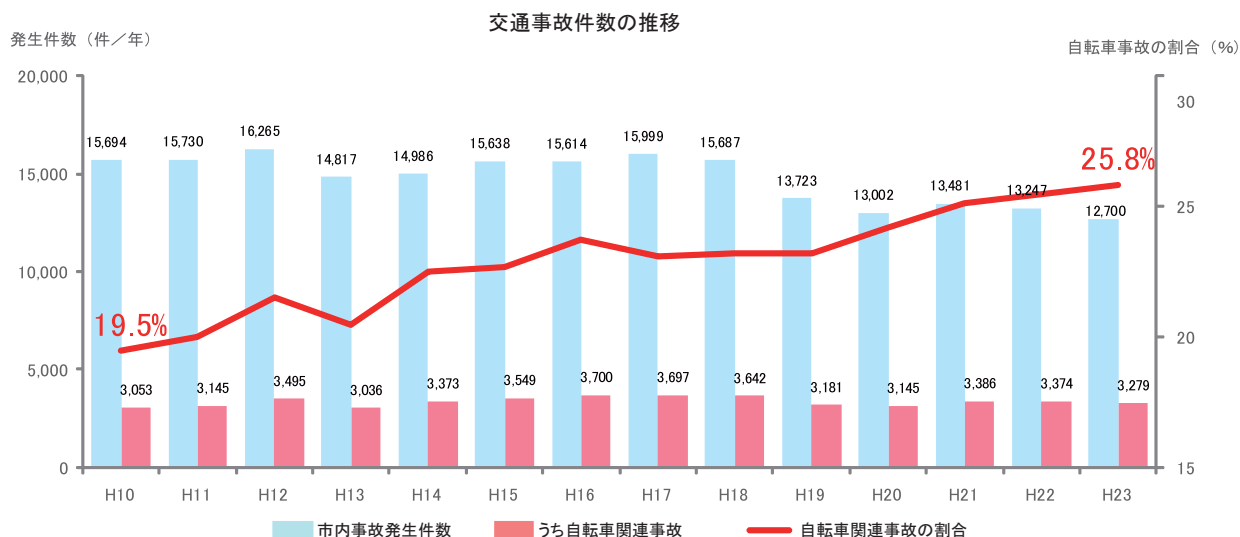
福岡市の交通事故発生件数は、他の政令指定都市と比べると自動車1万台あたりで1番（人口あたりでは5番目）多くなっております。



資料：福岡市の交通事故

●近年目立つ自転車関連の事故

福岡市の交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、自転車関連事故の割合は平成10年に19.5%だったものが、平成23年に25.8%と増えています。



資料：福岡市の交通事故

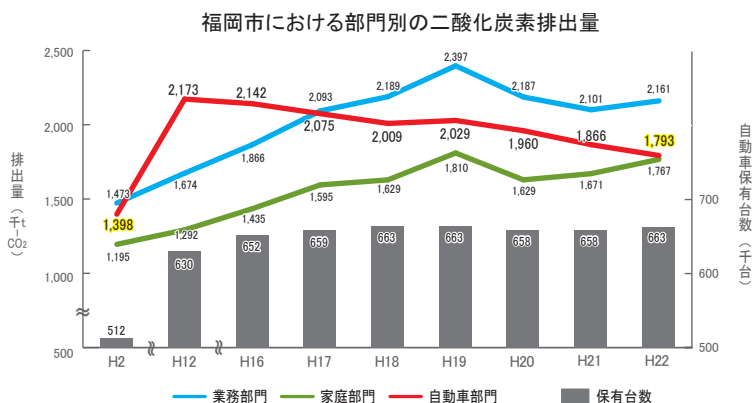




(5) 環境

●自動車からのCO₂排出量は減少

自動車保有台数は、近年横ばいですが、燃費向上・車種別割合の変化などにより、1台あたりの燃料消費量が減少しているため、排出総量は減少しています。しかし、平成22年度は、平成2年度と比べると約30%の増加となっています。



●都心部の温暖化問題

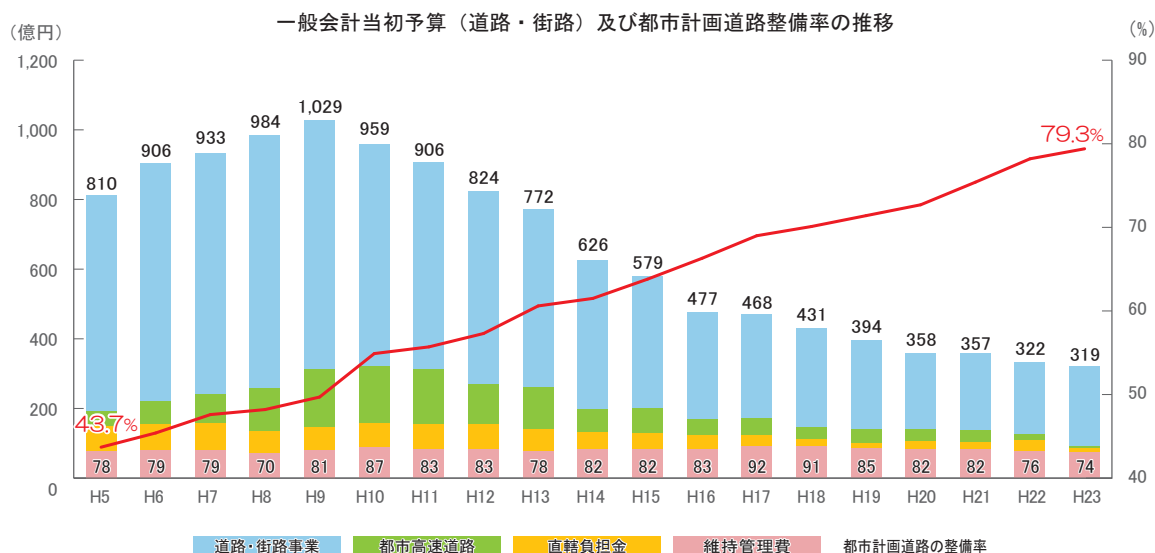
福岡市では、都心部でのヒートアイランド現象が顕在化しており、都心部と郊外部（早良区南部）との気温差は、夏期午前5時で平均4～4.5℃となっています。

(6) 財政

●道路事業の予算は年々減少し、維持管理費は横ばい

市税収入が減少傾向にあるなか社会保障関係費が増加しているため、道路事業に関する当初予算も平成9年度から減少が続いており、平成23年度はピーク時の1/3程度となっています。

また、都市計画道路の整備率は上昇し管理施設は増加しているにもかかわらず、維持管理費は横ばいであり、今後、多くの施設が更新時期を控え、より一層効率的な維持管理が必要となってきています。



3. 前計画「道路整備アクションプラン2011」のふりかえり

平成20～23年度を計画期間とする「道路整備アクションプラン2011」では、福岡高速環状線や平成外環通り（国道202号 福岡外環状道路）が全線供用するとともに、都市計画道路の整備率は79.3%に達し、さらに4車線以上の道路を見ると、概成部分を含んだ整備率は91.6%となり、自動車交通のための主要放射環状ネットワークは概ね形成させつつあります。

一方で、歩行者のための道路においては、「福岡市交通バリアフリー基本方針」で位置づけられている特定経路のバリアフリー化は、平成23年度末で84%まで整備することができましたが、歩道が設置されている道路の割合は、他都市と比べると高いものの未だ25%にとどまっています。

都市高速道路網図



都市計画道路 福岡筑紫野線

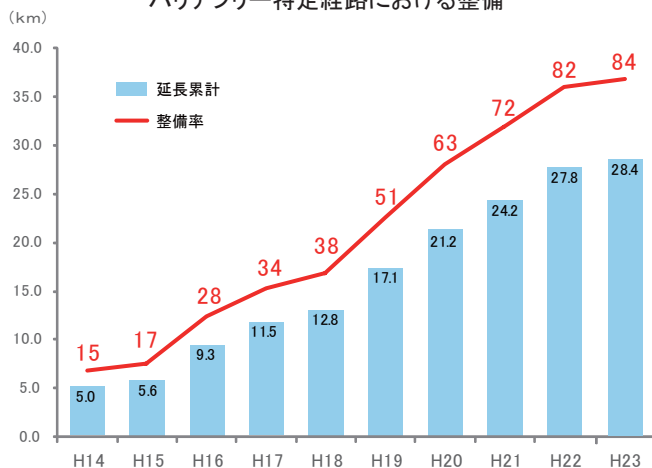


都市計画道路の整備率

	H19 年度末	H23 年度末
4車線以上	73.8% (86.8%)	83.7% (91.6%)
4車線未満	67.6% (79.2%)	72.2% (82.6%)
計	71.4% (83.9%)	79.3% (88.1%)

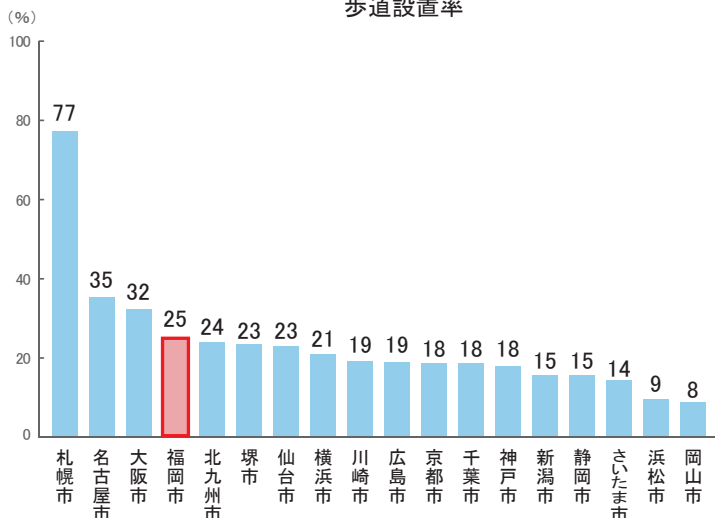
() 概成含む

バリアフリー特定経路における整備



資料：道路下水道局資料

歩道設置率



資料：道路統計年報 2010



●成果指標の達成状況

「福岡市道路整備アクションプラン 2011」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、7つの成果指標の達成状況は以下の通りです。



ビジョン 1 活力あるまち「ふくおか」をささえる道づくり

都市高速道路や外環状道路とこれらに接続する道路をはじめ、幹線道路ネットワークを形成します。

	成果指標	H19時点	H23目標	H23末
1 交流・物流拠点としての道づくり	渋滞交差点の箇所数 渋滞長 800m、通過時間8分以上の交差点数	22箇所※1	10箇所	5箇所
2 スムーズに移動でき、 環境負荷の少ない道づくり	緊急輸送道路に架かる 橋梁の耐震化率 緊急輸送道路に架かる橋長15m以上の橋梁の うち耐震化済橋梁数 ÷ 全橋梁数（35橋）	71% [耐震化済 25 橋 / 35 橋]	100% [耐震化済 35 橋 / 35 橋]	91% [耐震化済 32 橋 / 35 橋]
3 災害に強い道づくり				

※1 平成17年7月福岡県交通渋滞対策協議会における「福岡県新渋滞対策計画」による



ビジョン 2 住みよいまち「ふくおか」をささえる道づくり

バリアフリー化や通学路の歩車分離など、身近な道路の整備に力を入れます。

	成果指標	H19時点	H23目標	H23末
4 人優先の安全・安心な道づくり	歩道のフラット化された割合 歩道のうち フラット化された延長 ÷ 歩道のべ延長 (1,430km)	19% [フラット化268km / 1,430km]	26% [フラット化387km / 1,470km※2]	25% [フラット化377km / 1,490km※3]
5 ユニバーサルデザインの道づくり	通学路の歩車分離確保率 (小学校から半径 250m 以内) 小学校から半径 250m 以内の通学路のうち 歩車分離された延長 ÷ 全延長 309km (整備済 162km、未整備 147km)	52% [歩車分離162km / 309km]	70% [歩車分離216km / 309km]	71% [歩車分離220km / 309km]
6 自転車と共生する道づくり				
7 福岡を楽しみ、 豊かな環境をもつ道づくり	自転車通行空間の整備延長 自転車通行空間のネットワーク化	14km	20km	47km

※2 平成19年時点における、平成23年度末の歩道のべ見込延長
※3 平成23年末における、歩道のべ延長



ビジョン 3 みんなで守り育むまち「ふくおか」をささえる道づくり

維持管理に計画的に取り組み、市民の皆様と共働した道づくりを進めます。

	成果指標	H19時点	H23目標	H23末
8 計画的な維持管理の取り組み	橋梁の長寿命化修繕計画の策定 橋梁 約 2,000 橋	50橋	全橋梁	全橋梁 [約 2,000 橋]
9 マナーアップへの取り組み				
10 みんなが共働・連携した取り組み	自転車放置率 放置台数 ÷ 乗入台数 福岡市新基本計画における H27 目標値 15%	18% [放置台数 / 乗入台数]	15%	11%

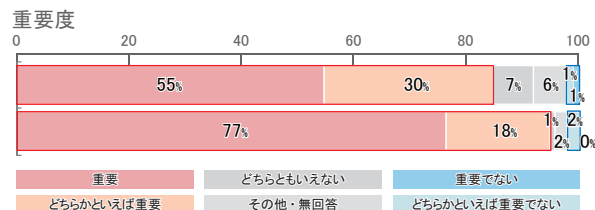
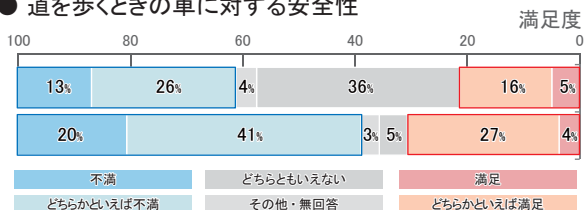


4. 道路整備のニーズ

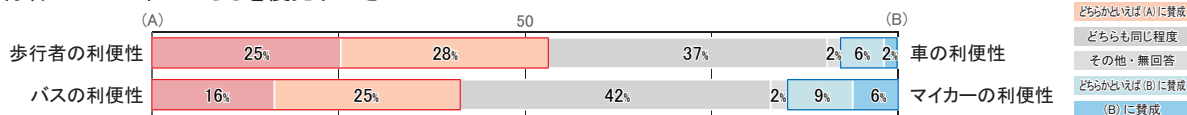
【市民アンケート】

道路整備に関する市民ニーズを把握するために、平成22年6月に市政モニターアンケート※を実施し、前計画の策定時に行ったアンケート（平成18年6月）の結果などと比較しました。

● 道を歩くときの車に対する安全性

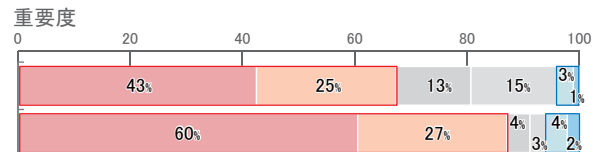
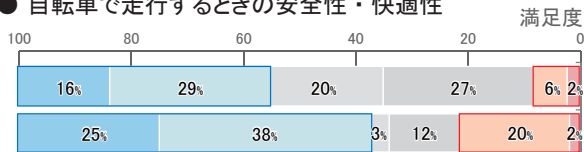


● 歩行者・バスと車のどちらを優先すべきか（H22 アンケート）

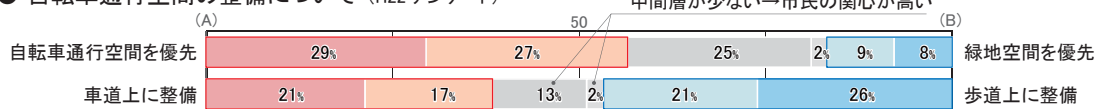


歩行者空間における安全・安心に対しては、以前より高いニーズがありましたが、さらに高くなっています。また、マイカーや車の利便性より、バスや歩行者の利便性を優先する道路整備が求められています。

● 自転車で走行するときの安全性・快適性

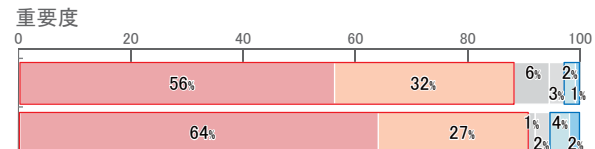
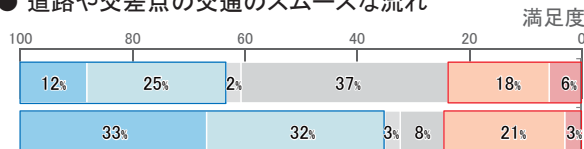


● 自転車通行空間の整備について（H22 アンケート）

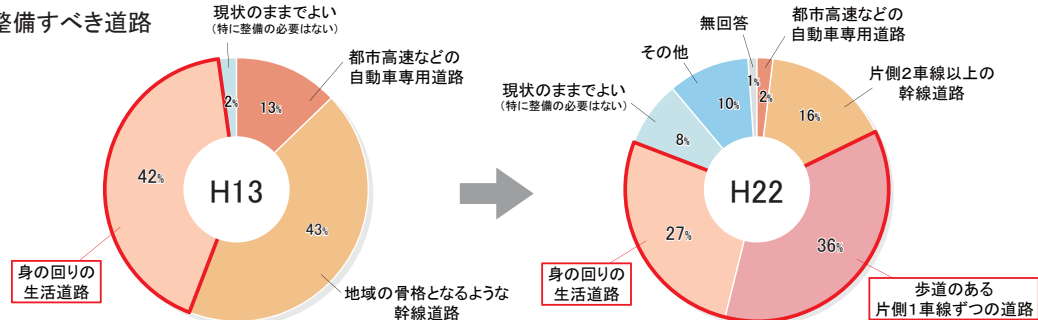


自転車通行空間の設置を求める声が多いなど、自転車の適正利用に資する環境整備が求められています。

● 道路や交差点の交通のスムーズな流れ



● 優先的に整備すべき道路

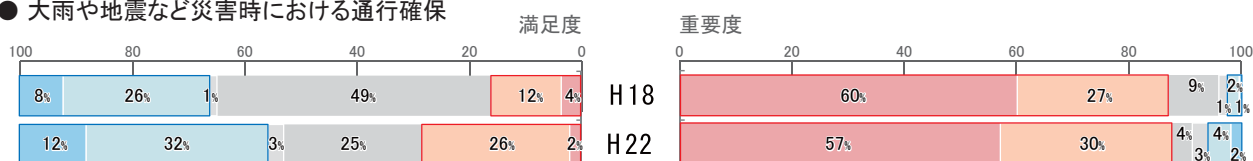


都市高速道路や幹線道路などの広域的な道路網整備から、身近な生活道路や身の回りの渋滞解消などの改善に対してニーズが高くなっています。

※ 市政モニターアンケート：「8. 用語解説」参照

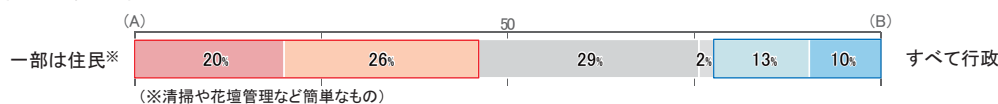


● 大雨や地震など災害時における通行確保



生活の根幹に係わる災害時における安全・安心については、依然として高いニーズがあります。

● 維持管理の実施者について



近年、地域住民やボランティアグループ及びエリアマネジメント組織による取り組みが活発化しており、市民参加による維持管理についても半数近くの賛同意見があります。

【福岡市道路整備懇談会】

学識経験者や道路利用者などの様々な分野で活躍されている方で構成される「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ご意見が出されました。



ユニバーサルデザイン

- ・歩行者の安全性を優先した自転車通行空間づくりが必要
- ・高齢者やベビーカー利用者など誰もが利用しやすいように、歩道出入口の段差を解消できないか
- ・公共交通であるバスの利便性を上げるために、バス停にベンチを置くことは良いこと など

都市の魅力

- ・都心部を新たな施策の柱におくことは重要
- ・福岡市は九州各県へ移動するための玄関口としての役割があるという視点が必要
- ・建物更新に合わせて道路空間と民地側空地等が連携した道路整備が必要 など

安全・安心

- ・防犯の視点・取り組みが必要
- ・自転車をはじめとした交通マナーアップは、市民や企業との共働で幅広く行う必要がある など

その他

- ・市民が道路に期待している役割はさまざまで、ハード整備だけでなくソフト施策も大切
- ・道路整備には、行政内関係部局との連携はもちろんのこと、商業者・住民などとの共働が必要
- ・目標を数値化しにくいソフト施策は、事後評価として掲載してはどうか など



5. 道路整備の基本的な考え方

福岡市を取り巻く状況（P.3）、前計画「道路整備アクションプラン 2011」のふりかえり（P.7）、道路整備のニーズ（P.9）を踏まえ、計画期間（平成 25～28 年度）における、道路整備の基本的な考え方を下記の通り 3 つのビジョンと 10 の柱に整理しました。なお、この考え方は、今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しながら、必要に応じて見直しを行います。



ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり



都市の魅力に磨きかける道づくり



市民の安全・安心をささえる道づくり

1 人優先のユニバーサルな道づくり

- 主要施策**
- 道路のバリアフリー化
 - 歩行者の視点に立った道路整備
 - エリアで実施する交通安全対策

2 公共交通利用者を支援する道づくり

- 主要施策**
- 公共交通支援、交通マネジメントの推進
 - バス利用環境の改善

3 自転車と共生する道づくり

- 主要施策**
- 自転車通行空間整備の推進
 - 放置自転車対策

4 来街者をもてなし、福岡を楽しむ道づくり

- 主要施策**
- 都市サインの充実
 - 街並み景観の向上
 - 道路占用の適正化
 - 市民との共働によるまちづくりへの取り組み

5 九州・アジアの交流・物流拠点としての道づくり

- 主要施策**
- 広域交通ネットワークを構築する主要放射環状道路の整備
 - 空港や港湾など拠点間のネットワークを構築する道路の整備
 - 幹線道路の整備、交差点の改良
 - 活力創造拠点（アイランドシティ、九州大学伊都キャンパス）へのアクセス道路の整備

6 福岡市の活力を創出する都心部の道づくり

- 主要施策**
- 回遊ネットワークの形成
 - 民間ビル等の建替えと一体となった道路空間の整備
 - まちづくりと連携した道路整備の検討
 - まちづくりと連携した駐車施策の推進

7 環境負荷の少ない道づくり

- 主要施策**
- 連続立体交差事業の推進
 - 道路照明灯のLED化
 - 排水性舗装・透水性舗装の整備
 - 舗装技術によるヒートアイランド対策

8 災害に強い道づくり

- 主要施策**
- 緊急輸送道路の整備
 - 無電柱化
 - 密集市街地対策、狭あい道路改善の強化

9 計画的な維持管理の取り組み

- 主要施策**
- 道路施設・橋梁のアセットマネジメントの推進
 - 道路の維持管理業務

10 みんなで守る安全・安心な道づくり

- 主要施策**
- 防犯対策
 - マナーアップの取り組み
 - 市民との共働による道路環境の保全
 - 広報・広聴の強化



6. 成果指標

「道路整備の基本的な考え方」を踏まえ、各ビジョンにおける成果指標を定めます。

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

H24時点

H28目標

歩道のフラット化^{※1}された割合

フラット化された延長 ÷ 歩道のべ延長

25 %

[フラット化 387km/1,490km]

31 %

[493km/1,584km]

通学路の歩車分離率

小学校から半径 250m の通学路のうち 歩車分離された延長 ÷ 全延長

71 %

[歩車分離 222km/309km]

78 %

[240km/309km]

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確保

47 km

90 km

自転車放置率

放置台数 ÷ 乗入台数

H23調査

11.2 %

10 %

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

H24時点

H28目標

主要放射環状道路の整備率

4車線以上の都市計画道路の整備延長 ÷ 計画延長

83.7 %

85.4 %

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）

33,579 人

35,000 人

道路照明灯の LED 化率

LED 照明灯数 ÷ 市管理の照明灯数

1 %

[375 基 / 34,570 基]

34 %

[11,800 基 / 34,570 基]

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

H24時点

H28目標

橋梁の長寿命化修繕計画に基づく修繕実施率

修繕橋梁数 ÷ 修繕計画（H22～31）対象橋梁数

13 %

[44 橋 / 327 橋]

52 %

[171 橋 / 327 橋]

無電柱化^{※2}計画に基づく整備率

無電柱化の整備延長 ÷ 計画延長

84 %

[135km/161km]

91 %

[146km/161km]

地域が設置する防犯灯の LED 化率の向上

LED 防犯灯数 ÷ 地域の防犯灯数

4 %

[1,613 基 / 44,130 基]

経過調査

※1 歩道のフラット化、※2 無電柱化：「8. 用語解説」参照



7-1. 主要施策

福岡市の道路整備の基本的な考え方の「3つのビジョンと10の柱」を実現するための主要施策は以下の通りです。



ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり

1 人優先のユニバーサルな道づくり

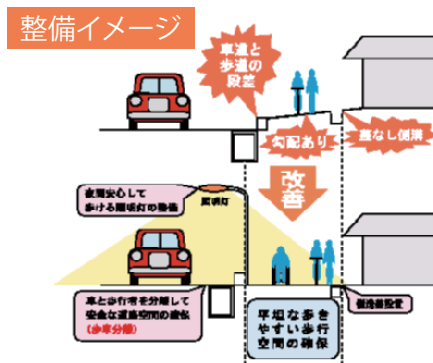
みんなが安心して歩けるよう、歩道のフラット化などユニバーサルデザイン※1に基づいた道路整備を進めます。特に、通学路など生活に密着した道路においては、歩車分離や交通安全対策を優先的に取り組みます。

【主要施策】

●道路のバリアフリー化

全ての人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るとともに、バス停やタクシー乗り場では、乗降がしやすくなるよう、公共交通機関との連携にも取り組みます。

特に、バリアフリー法※2に基づく国の基本方針※3改正も踏まえて策定予定（H25.3）の、福岡市バリアフリー基本計画で重点整備地区に指定される箇所については、優先的に取り組みを進めます。



バリアフリー化された歩道



今後、バリアフリー推進協議会で重点地区決定後、張替える予定



バリアフリーネットワークのイメージ（国交省資料より引用）

※1 ユニバーサルデザイン：「8. 用語解説」参照

※2 バリアフリー法：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

※3 基本方針：移動等円滑化の促進に関する基本方針



【主要施策】

●歩行者の視点に立った道路整備

子どもや高齢者をはじめ、誰もが安心して歩けるよう歩行空間の整備を進めます。特に通学路の整備については、優先的に取り組みます。また、踏切対策や新歩行空間整備事業※¹についても取り組みを進めます。

歩行空間整備



歩道の設置



路側のカラー化

踏切対策



歩道の設置(博多区相生町)

●エリアで実施する交通安全対策

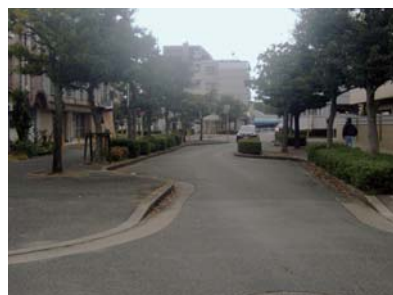
住居・商業地区などにおける生活道路の安全性を高めるために、路面標示や区画線、ハンプの設置、外側線による狭さくやクランクなどにより、通過交通の抑制とあわせた面的な交通安全対策を進めます。また、一定区間の交通規制を行うことで、人優先の安全・安心な歩行空間の確保を目指す「ゾーン30※²」の推進についても、交通管理者と連携を図ります。



路面表示・区画線



ハンプ



クランク

※¹ 新歩行空間整備事業、※² ゾーン30:「8. 用語解説」参照



2 公共交通利用者を支援する道づくり

車に依存しすぎることなく誰もが安心して移動できるよう、車から公共交通への利用転換を促すために、公共交通利用者支援や交通マネジメントの推進、バス利用環境の改善などについて、関係機関と連携しながら取り組みを進めます。

【主要施策】

●公共交通利用者支援、交通マネジメントの推進

自動車利用者の移動手段・経路・時刻などの変更を促すことにより道路交通混雑を緩和する交通マネジメントの一環として、公共交通機関への乗り継ぎ利便性を高める道路整備や、駐車場施策の検討を行います。



戸切通線（橋本駅へのアクセス道路）



橋本駅に繋がる歩道橋

●バス利用環境の改善

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やベンチの設置について検討を進めます。また、バス路線における交通の円滑化などのために、バスの停車スペースにおいてバスカット※の整備にも取り組みます。



上屋とベンチが設置されたバス停（中央区天神）

※ バスカット：「8. 用語解説」参照



3 自転車と共生する道づくり

歩行者の安全を確保しながら、自転車、自動車など、みんなが適正に利用できる道路空間づくりのために、自転車通行空間の整備や放置自転車対策を進めます。

【主要施策】

●自転車通行空間整備の推進

道路幅員や交通量などを踏まえながら、地域特性に応じた自転車通行空間整備の強化を図ります。さらに、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、自転車が車道を走るための環境整備を進めます。

整備手法	整備イメージ
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車歩行者道 (歩道)	【通行位置指定を行う場合】 (普通自転車通行可) 歩道 自転車歩行者道 車道 緑色帯等 (普通自転車の歩道通行部分) 自転車歩行者道 緑色帯等 車道



自転車レーン（博多区博多駅南）



自転車通行帯（早良区次郎丸）

路肩（側溝）の改良





【主要施策】

●放置自転車対策

歩行者や車いすなどの安全な通行の確保や、都市景観の向上を図るために、①「駐輪場の確保」、②「モラル・マナーの啓発」、③「放置自転車の撤去」の3項目を柱とした取り組みを進めます。

①駐輪場の確保

鉄道駅や大型施設など自転車利用者が多く集まる場所には、まちづくりや放置自転車の状況を踏まえた駐輪場の確保を進めます。



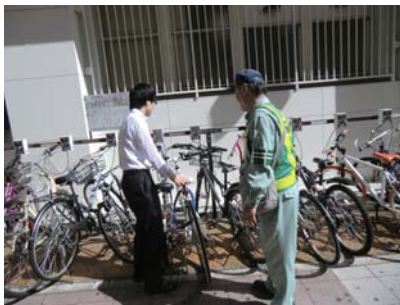
きらめき通り駐輪場



竹下駅西駐輪場(完成イメージ)

②モラル・マナーの啓発

自転車の適正利用を促進するため、駅周辺などの公共用地において街頭指導員や放置自転車対策協力員による、放置自転車防止のモラル・マナー啓発活動を推進します。



街頭指導員



放置自転車対策協力員

③放置自転車の撤去

歩行者などの通行阻害や都市景観の悪化を引き起こしている放置自転車の撤去を進めます。



放置自転車撤去

放置サイクル
ZERO宣言!
くらしやすい福岡はあなたの“ちゃんと駐輪”からはじまる!





4 来訪者をもてなし、福岡を楽しむ道づくり

訪れる人が福岡に魅力を感じられるよう、都市サインの充実などにより、街並み景観を向上させる取り組みを進めます。また、地域の活性化や賑わいを創出させるために、市民や企業等との共働による、道路空間を活用したまちづくりの取り組みを支援します。

【主要施策】

●都市サインの充実

景勝地や祭りなどを訪れる来訪者に分かりやすく道案内し、また、福岡市をイメージした色彩により、個性的な都市景観をつくり出す施設として、国際化に対応した外国語併記の都市サインの充実を図ります。



都市サイン

●街並み景観の向上

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に、地域と行政が一体となって、歴史的建造物との調和、賑わいの創出、道路緑化など、地域の個性を活かした道路空間の景観整備を進めます。



道路緑化（香椎アイランド線）



歴史的建造物との調和（承天寺）

●道路占用の適正化

道路の通行障害や都市景観の悪化を引き起こしている放置自転車、のぼり・置き看板など不法占用物の対策を進めます。また、屋台営業の適正化に向け様々な取り組みを進めます。



不法占用物撤去

●市民との共働によるまちづくりへの取り組み

地域の活性化や賑わいの創出の観点から、どんたくや山笠、道路を活用した活動（オープンカフェ等）など地域と行政が一体となって取り組む路上イベントなどを支援します。また、地域住民や企業等との共働による、道路空間を活用した花壇づくり活動の支援も進めます。

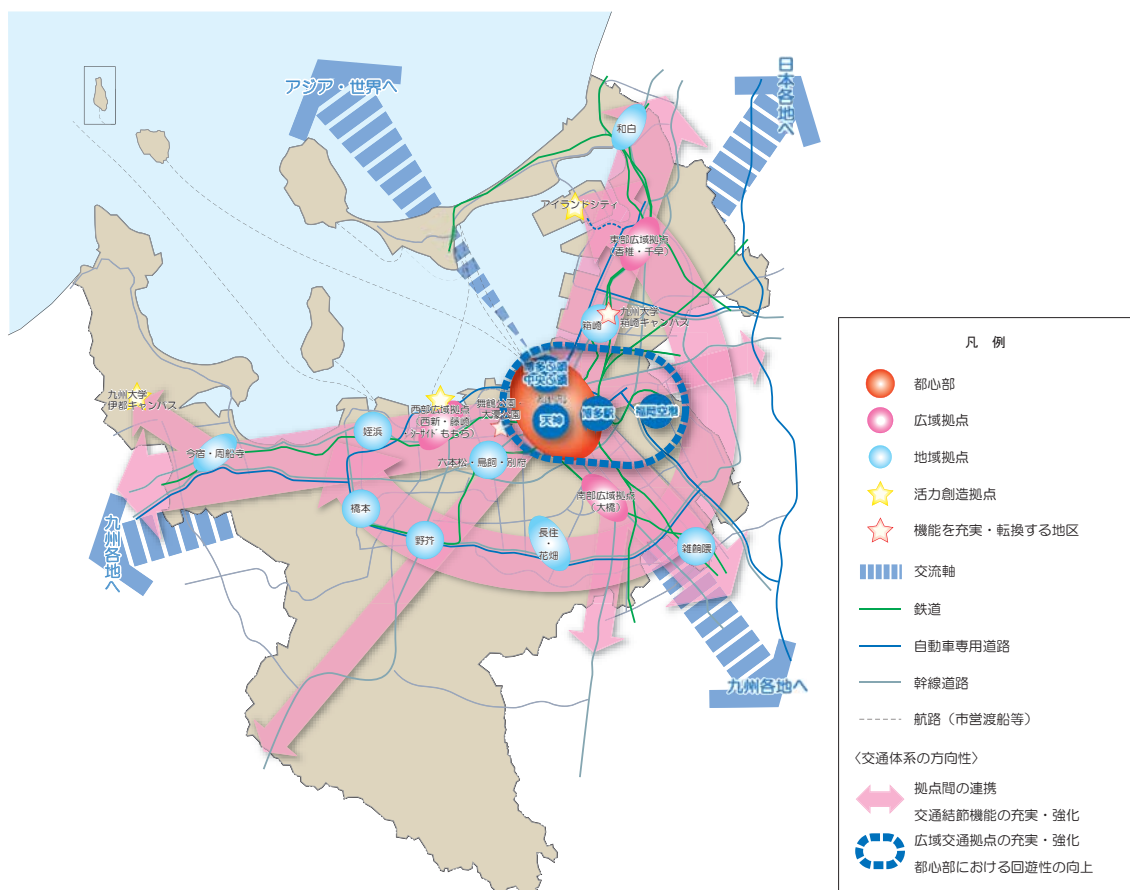


道路空間を活用した花壇づくり



5 九州・アジアの交流・物流拠点としての道づくり

九州・アジアにおける「人・物」の広域交流・連携を支えるために、本市の骨格となる国道や都市高速道路、それにアクセスする主要道路の整備により放射環状ネットワークの形成を進めるとともに、活力創造拠点である「アイランドシティ」「九州大学伊都キャンパス」へのアクセス道路の整備を進めます。



資料：第9次福岡市基本計画

【主要施策】

● 広域交通ネットワークを構築する主要放射環状道路の整備

市街地に集中する通過交通の排除や、周辺市町との広域交流・連携を支えるために、都市の骨格となる主要放射環状道路の整備を進めます。



都市計画道路 福岡筑紫野線

【主要施策】

●空港や港湾など拠点間のネットワークを構築する道路の整備

九州・アジアの交流・物流の拠点である空港や港湾などのネットワークを構築する幹線道路の整備を進めます。



陸の玄関口：JR博多駅



海の玄関口：中央・博多ふ頭



空の玄関口：福岡空港

●幹線道路の整備、交差点の改良

目的地へよりスムーズに移動できるよう、主要放射環状道路にアクセスする幹線道路の整備を進めます。また、交通量の分散や環境負荷の低減のため、渋滞が著しい交差点の改良を行います。



都市計画道路 桜坂・松原線

●活力創造拠点（アイランドシティ、九州大学伊都キャンパス）へのアクセス道路の整備

アジアの先進的モデル都市を目指している「アイランドシティ」では、交通ネットワークを形成する道路整備や、自動車専用道路の早期整備に向けた調査・検討を推進します。

また、アジア・世界の『知』の拠点を目指している「九州大学学術研究都市」については、伊都キャンパスへの主要アクセス道路である学園通線の整備などを進めます。



アイランドシティへの道路（香椎アイランド線等）



九州大学伊都キャンパスへの道路（学園通線）

6 福岡市の活力を創出する都心部の道づくり

都心部のさらなる「賑わい」「魅力」「集客力」の向上を目指して、回遊ネットワークの形成や、民有地と一体となった道路空間の整備・維持管理について、沿道の商業施設等との共働により進めます。

【主要施策】

●回遊ネットワークの形成

天神地区と博多駅地区を、国内外からの来訪者も安心して楽しく回遊できるよう、歩行者空間において、サインによる分かりやすい案内や、照明による夜でも安心して魅力ある空間の創出、樹木や花等による賑やかな空間の創出などにより、回遊ネットワークの形成を図ります。



博多駅前通り(歩道部)



通り名サイン

●民間ビル等の建替えと一体となった道路空間の整備

都心部における通りの賑わいや憩いの空間を創出するため、民間ビル等の建替えの機会を捉え、沿道の商業・業務施設等と連携し、民有地と一体となった道路空間の整備及び維持管理を、官民の共働により推進します。



整備前



整備後

きらめき通り



大名

●まちづくりと連携した道路整備の検討

都心部のさらなる賑わい・魅力・集客力の向上や交通円滑化を目指して、まちづくりと連携した道路整備について、調査・検討を進めます。



明治通り(歩道部)



明治通り(車道部)

●まちづくりと連携した駐車施策の推進

アクセスしやすく歩いて楽しい都心部、公共交通で回遊できる都心部にむけ、民間ビル等の建替えの機会を捉え、駐車場の集約化や適正配置など、まちづくりと連携した駐車施策について、検討を進めます。



7 環境負荷の少ない道づくり

環境に負荷をかけている踏切による慢性的な渋滞を解消させるために、鉄道の連続立体交差事業を進めます。また、道路整備においては、排水性舗装や透水性舗装、道路照明の省エネ化など、環境にやさしい技術を積極的に採用していきます。

【主要施策】

●連続立体交差事業の推進

踏切による慢性的な渋滞や重大な事故を解消し、都市内交通の円滑化や交通安全性を図るとともに、地域の活性化・一体化により良好な市街地の形成を目的として、西鉄天神大牟田線雑餉隈駅付近において、連続立体交差事業（鉄道高架）を進めます。



西鉄天神大牟田線連続立体交差事業（雑餉隈駅付近）

■踏切による渋滞の解消



雑餉隈5号踏切

■踏切事故の解消



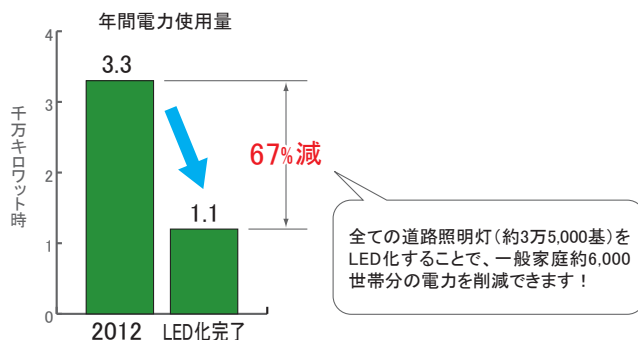
雑餉隈1号踏切

■側道の整備



●道路照明灯のLED化

道路照明のLED化を推進することにより、従来の照明灯よりも消費電力を約67%削減することができ、CO₂排出量の減少による地球温暖化対策に、また、電球の寿命が長いこと交換頻度が少なくなるなど、維持管理費の削減にもつながります。



●排水性舗装・透水性舗装の整備

幹線道路における車道部では、道路交通騒音の低減などの効果がある排水性舗装^{※1}を、歩道部では、雨水を地下へ浸透させる透水性舗装^{※2}の整備を進めます。

●舗装技術によるヒートアイランド対策

都心部におけるヒートアイランド対策の一つとして、道路の表面温度の上昇を抑制する舗装技術について、本格実施に向けた検討・検証を進めます。

※1 排水性舗装、※2 透水性舗装：「8. 用語解説」参照





市民の安全・安心をささえる道づくり

8 災害に強い道づくり

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・安心を保つために、緊急輸送道路※¹の拡幅整備や橋梁の耐震補強、無電柱化、密集市街地における狭あい道路※²の改善などを進めます。

【主要施策】

●緊急輸送道路の整備

地震や台風などの災害時において、円滑な人命救助や物資輸送路の確保を目的として、緊急輸送道路の整備（拡幅、橋梁の耐震化）を進めます。



橋梁の耐震補強

●無電柱化

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、無電柱化計画に基づき、地域特性に応じた手法を検討しながら、道路のバリアフリー化などと合わせて無電柱化を進めます。



無電柱化〔(都)堅粕箱崎線〕

●密集市街地対策、狭あい道路改善の強化

狭あい道路の改善については、土地の寄付協力をいただき道路の拡幅整備を行います。さらに、狭あい道路が多い地区で、緊急車両の通過が可能になるなど、防災上の効果が期待できる道路では、新たな手法についても検討を進めます。



狭あい道路の整備状況

※¹ 緊急輸送道路、※² 狭あい道路：「8. 用語解説」参照

9 計画的な維持管理の取り組み

老朽化する道路施設について、定期点検や予防保全に取り組むことで、費用対効果の高い維持管理を進めるとともに、日頃のパトロールに加えて、市民や企業等からの通報制度の拡充、IT技術の活用による情報の集約・共有化などにより、迅速かつ効果的な維持管理にも努めます。

【主要施策】

●道路施設・橋梁のアセットマネジメントの推進

「橋梁長寿命化修繕計画」に基づく点検や予防保全対策により、橋梁の延命化を図ることで、費用対効果の高い維持管理を進めます。また、舗装や道路施設についても、アセットマネジメント※の考え方に基づく維持管理に取り組みます。

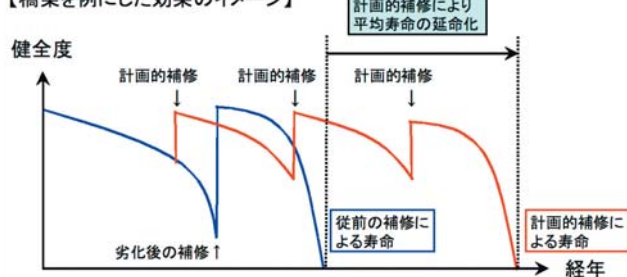


橋梁の点検状況

【アセットマネジメントの効果】

- 計画的な補修により、最小の投資で最大の効果が得られる。
- 施設の安全性や信頼が向上する。
- 予算の平準化が図られる。

【橋梁を例にした効果のイメージ】



●道路の維持管理業務

道路を安心して安全に利用できるよう、日常パトロールや施設の定期点検を実施し、破損箇所の早期発見と早期対応に努めます。また、市民や企業などからの通報制度を拡充するなど、情報収集体制の強化を図ります。

また、パトロールや市民・企業から得られた情報は、ITの活用などにより集約・共有化を行い、迅速かつ効率的な維持管理に努めます。



直営パトロール車



補修状況



傷みカード(名刺サイズ)の配布による情報収集

※ アセットマネジメント:「8. 用語解説」参照



10 みんなで守る安全・安心な道づくり

みんなが安全に安心して道路を使えるよう、防犯灯設置への助成等を行うとともに、市民や企業等と共働して、定期的な清掃などによる道路環境の保全や様々なマナーアップ活動を進めます。

【主要施策】

●防犯対策

明るく安心して歩ける歩行者空間を確保するため、防犯灯設置への助成等を行います。

また、市民や企業、警察等との共働により、防犯パトロールや落書き消しなど様々な防犯対策についても連携を図ります。

その他の様々な防犯対策の取り組み



夜間合同パトロール



ひたたくり注意への街頭活動



落書き消し



地域の防犯灯

●マナーアップの取り組み

誰もが安全に安心して道路を使えるよう、地域住民や企業、警察等との共働により、自転車の適正利用など、様々なマナーアップの啓発活動を進めます。



おしチャリ※運動



共働によるマナーアップ活動

その他の様々なマナーアップの取り組み



自動車安全運転の推進



飲酒運転撲滅キャンペーン

※おしチャリ：「8. 用語解説」参照



【主要施策】

●市民との共働による道路環境の保全

地域住民や企業などボランティアグループとの共働により、定期的な道路清掃など、道路環境の保全に取り組めます。また、これらの取り組みを行っている個人・団体を表彰することで、道路環境の保全活動を奨励し、市民の関心を高めていきます。



平成23年度の表彰者の方々

平成19～23年度の表彰者数（H6より表彰）

	個人	団体	計
H19	5	2	7
H20	4	4	8
H21	4	5	9
H22	3	2	5
H23	2	2	4
計	18	15	33

●広報・広聴の強化

福岡市ホームページや市政だよりの活用、マスコミとの連携などにより道路に関する情報の提供やPRを行うとともに、道の相談室*などにより市民の声を聞きながら道路行政を進めます。



道路下水道局ホームページ

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



市民向け広報誌



マスコミ向け現場見学会



7-2. 計画期間に整備する幹線道路

幹線道路の整備については、計画期間内において、下記の路線（箇所）の事業に取り組みます。

ビジョン1

ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり

人優先のユニバーサルな道づくり

歩行者の視点に立った道路整備（うち幹線道路）

1	一般国道495号	和白丘	継続
2	(県)町川原福岡線	下原	完成
3	(県)町川原福岡線	香椎駅東	完成
4	(市)香椎花園線	香住ヶ丘	継続
5	(県)猪野土井線	土井	継続
6	(都)博多箱崎線外1線	千代・馬出	継続
7	(市)上牟田清水2号線	博多駅南	継続
8	一般国道385号	清水	完成
9	(市)大楠平和線	大楠	完成
10	(県)桧原比恵線	平尾	継続
11	(市)地行鳥飼七隈線	鳥飼	継続
12	一般国道263号	重留	完成
13	(主)福岡早良大野城線	脇山・内野	完成
14	(市)南庄小田部線	小田部2	継続
15	(市)姪浜駅南線	内浜	完成
16	(県)大原周船寺停車場線	周船寺駅前	完成
17	(主)福岡早良大野城線	周船寺2	完成

公共交通利用者を支援する道づくり

公共交通利用者支援、交通マネジメントの推進

18	(県)周船寺有田線	橋本	完成
19	(県)都地姪浜線	橋本	完成

ビジョン2

都市の魅力に磨きをかける道づくり

九州・アジアの交流・物流拠点としての道づくり

広域交通ネットワークを構築する主要放射環状道路の整備

20	一般国道3号	博多バイパス	継続	口
21	(都)和白新宮線	和白	完成	
22	(都)海の中道海浜公園線外1線	奈多	調査	
23	(主)福岡東環状線	土井	完成	
24	(都)粕屋久山線	土井	着手	
25	(都)千代粕屋線	二又瀬	完成	
26	(都)国道3号線	半道橋	継続	
27	(都)国道3号線	東那珂	継続	
28	(都)国道3号線	板付	完成	
29	(都)福岡筑紫野線	大楠	完成	
30	(都)野間屋形原線	花畑	着手	
31	(都)長尾橋本線	飯倉	完成	
32	(都)長尾橋本線	茶山	継続	
33	(市)有田重留線	田隈・田村	完成	
34	(都)博多駅六本松線	桜坂	完成	
35	(主)福岡志摩線	元浜	完成	

空港や港湾など拠点間のネットワークを構築する道路の整備

36	(県)水城下臼井線	大井	継続
----	-----------	----	----

幹線道路の整備、交差点の改良

37	(主)福岡東環状線	香椎	継続
38	(都)吉塚松崎線	吉塚	着手
39	(都)長浜臨港線	長浜	完成
40	(都)博多駅六本松線	六本松交差点	着手

路線名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(平成25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



ビジョン3

市民の安全・安心をささえる道づくり

災害に強い道づくり

緊急輸送道路の整備

1	一般国道495号	和白丘	継続	開
5	(県)猪野土井線	土井	継続	開
7	(市)上牟田清水2号線	博多駅南	継続	開
8	一般国道385号	清水	完成	開
10	(県)桧原比恵線	平尾	継続	開
12	一般国道263号	重留	完成	開
13	(主)福岡早良大野城線	脇山・内野	完成	開
25	(都)千代粕屋線	二又瀬	完成	開
26	(都)国道3号線	半道橋	継続	開
27	(都)国道3号線	東那珂	継続	開
28	(都)国道3号線	板付	完成	開
29	(都)福岡筑紫野線	大楠	完成	開
34	(都)博多駅六本松線	桜坂	完成	開
40	(都)博多駅六本松線	六本松交差点	着手	開
41	(都)老司片江線	野多目	完成	開
42	(都)老司片江線	やよい坂	着手	開
44	(都)鳥飼梅林線	梅林	完成	開
56	(都)博多姪浜線	小戸	着手	

無電柱化

1	一般国道495号	和白丘	継続	開
6	(都)博多箱崎線外1線	千代・馬出	継続	開
9	(市)大楠平和線	大楠	完成	開
10	(県)桧原比恵線	平尾	継続	開
16	(県)大原周船寺停車場線	周船寺駅前	完成	開
39	(都)長浜臨港線	長浜	完成	開
48	アイランドシティ事業		継続	開
50	(都)香椎アイランド線		完成	開
53	(都)渡辺通春吉線	春吉	完成	開

幹線道路の整備、交差点の改良

41	(都)老司片江線	野多目	完成
42	(都)老司片江線	やよい坂	着手
43	(都)屋形原須玖線	警弥郷・老司Ⅱ	完成
44	(都)鳥飼梅林線	梅林	完成
45	香椎駅周辺土地地区画整理事業		継続
46	伊都土地地区画整理事業		完成

活力創造拠点（アイランドシティ、九州大学伊都キャンパス）へのアクセス道路の整備

47	自動車専用道路アイランドシティ線	着手	口
48	アイランドシティ事業	継続	
49	(都)海の中道アイランド線外1線	完成	
50	(都)香椎アイランド線	完成	
51	(県)桜井太郎丸線	桑原2	完成
52	(市)学園通線	田尻	完成

福岡市の活力を創出する都心部の道づくり

まちづくりと連携した道路整備

53	(都)渡辺通春吉線	春吉	完成
54	(都)薬院舞鶴線	今泉	調査

環境負荷の少ない道づくり

立体交差事業の推進

55	西鉄天神大牟田線連続立体交差事業（雑餉隈駅付近）	継続
----	--------------------------	----

各整備箇所毎に記している語句については、以下のとおりです。

- ・完成：平成28年度までに当該箇所が全て完成するもの
- ・継続：すでに事業に着手しており、平成29年度以降に完成するもの
- ・着手：平成28年度までに事業に着手するもの
- ・調査：事業の着手にむけて、調査や測量などを実施するもの

右端に記している記号については、以下のとおりです。

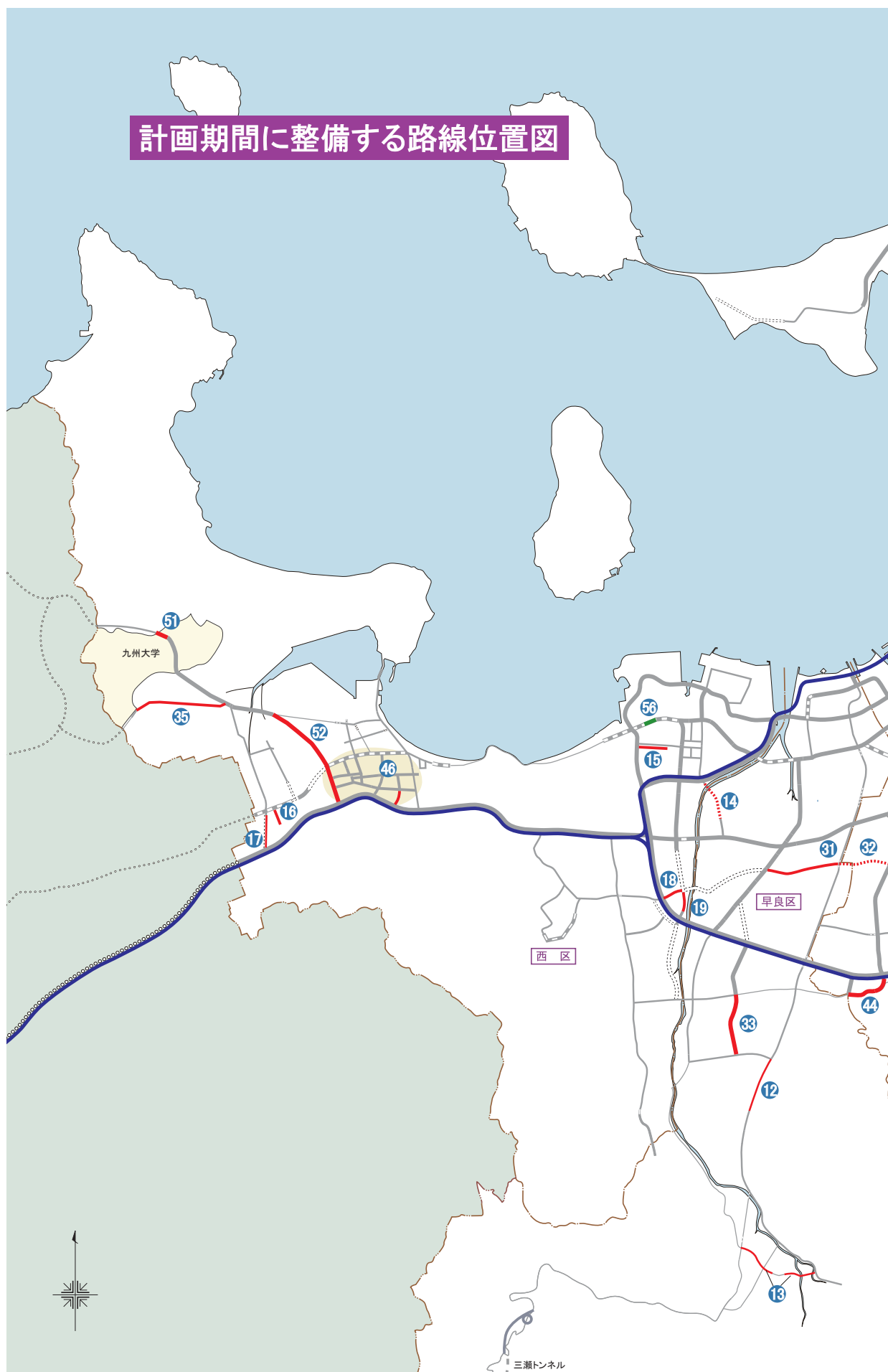
- ：福岡市以外の機関が事業主体のもの
- ：再掲している路線（箇所）

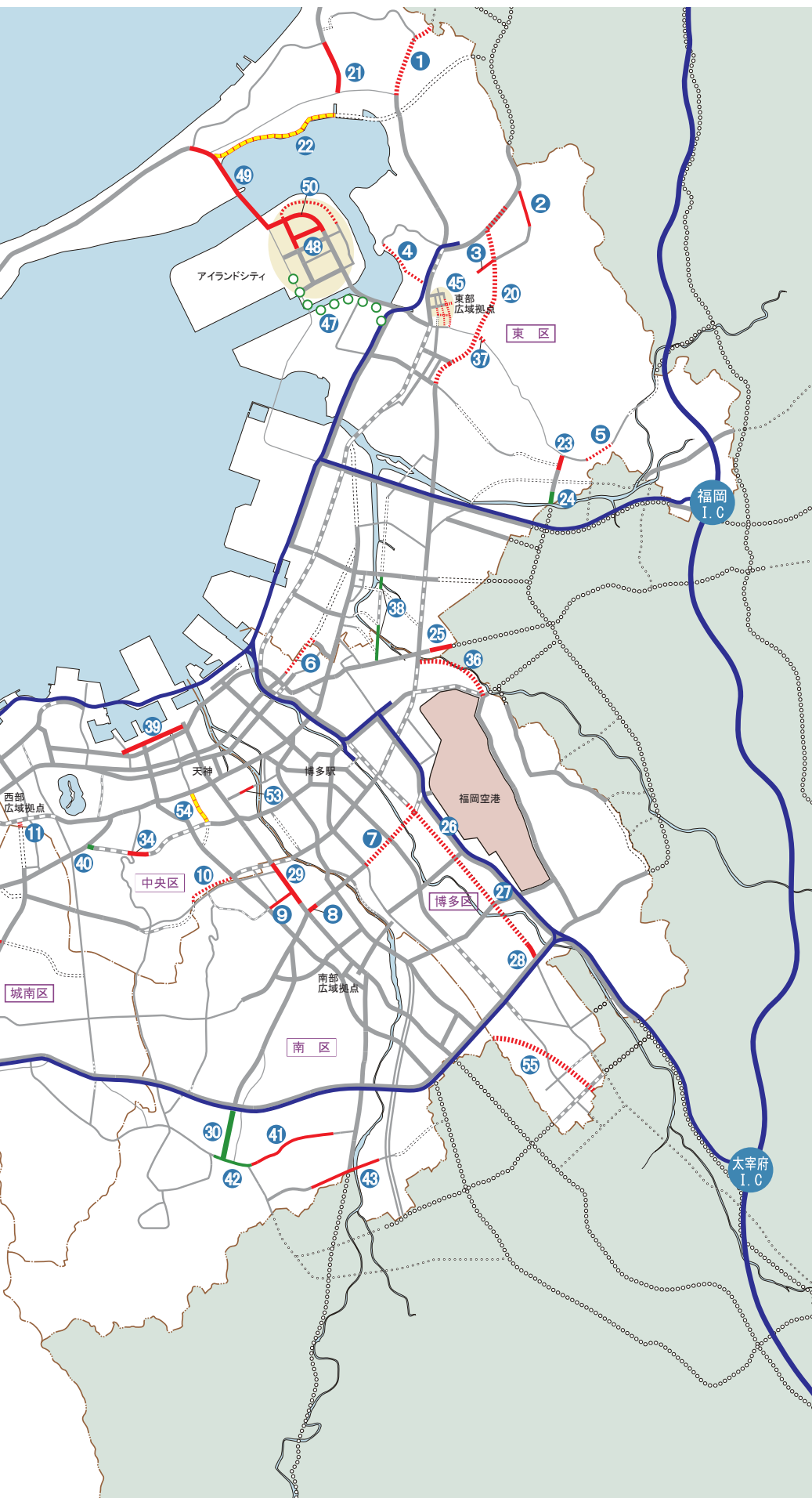
※ 掲載した路線（箇所）については、計画予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、道路交通状況の変化、財政事情等などにより、今後、適宜見直しを行います。





計画期間に整備する路線位置図





凡 例

自動車専用道路

- 供用済
- ○ ○ ○ ○ 着手

一般道

- 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
- - - 未整備

※ 掲載した路線(箇所)については、計画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、財政事情等などにより、今後、適宜見直しを行います。

※ 平成25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。





8. 用語解説

●アセットマネジメント

壊れてから修理するのではなく、諸元・点検・補修履歴等のデータを蓄積し、科学的知見を踏まえて計画的に予防保全を行うことで、健全性・安全性を確保しつつ、施設の長寿命化を図る考え方。

●おしチャリ

みんなが安心して歩けるように、人通りが多い歩道では、自転車を押して人と一緒に歩くこと。

●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、放送局などをネットワークする道路。

●市政モニターアンケート

本市の施策や事業の推進の参考とするとともに、市政への関心や理解を深めていただくことを目的に実施しているアンケート調査。毎年、市内在住20歳以上の男女から無作為抽出した約600人に、年6回程度の調査に協力いただいている。

●新歩行空間整備事業

地権者の協力が得られる民有地を無償で借地し、市が歩行空間として整備を行う、市民との共働による事業。

●ゾーン30

生活道路等における安全確保を目的に、ゾーンと定めた地域において、最高速度30km/hの規制をかける対策。交通管理者である警察が主体となって取り組んでいる。



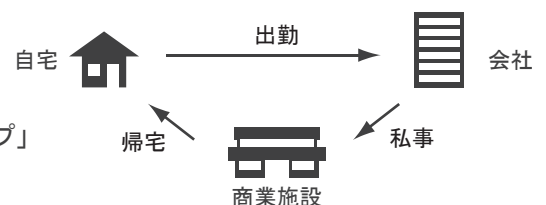
●パーソントリップ調査

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」





●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。



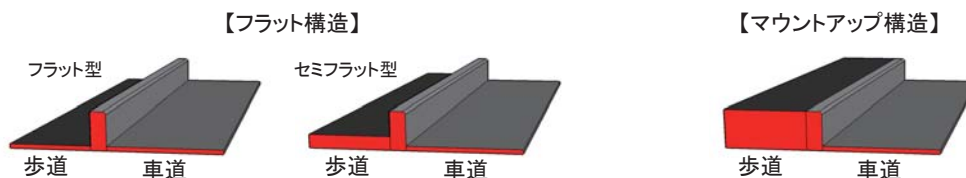
●バスカット

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。



●歩道のフラット化

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。



●道の相談室

道路の種類は、自動車専用道路、国道、市道など様々であり、それぞれを管理する機関も、高速道路（株）、道路公社、国、市など多様である。道の相談室は、道に関して寄せられた意見や相談を、その道路を管理する機関に確実に伝える総合的な道路相談窓口として設置され、現在九州管内においては、国、西日本高速道路（株）、各道路公社、九州各県及び政令市が共同で“九州「道の相談室」”を開設している。

●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がある。

●ユニバーサルデザイン

年齢や性別、障がいの有無、文化・言語・国籍の違いに関係なく、誰にとっても使いやすく分かりやすいよう都市や生活環境などをデザインする考え方。





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.RWB@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 6 F

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

