

福岡市道路整備アクションプラン2020(原案)

道路整備の基本的な考え方(案)と主要施策について

みなさまのご意見を募集します。

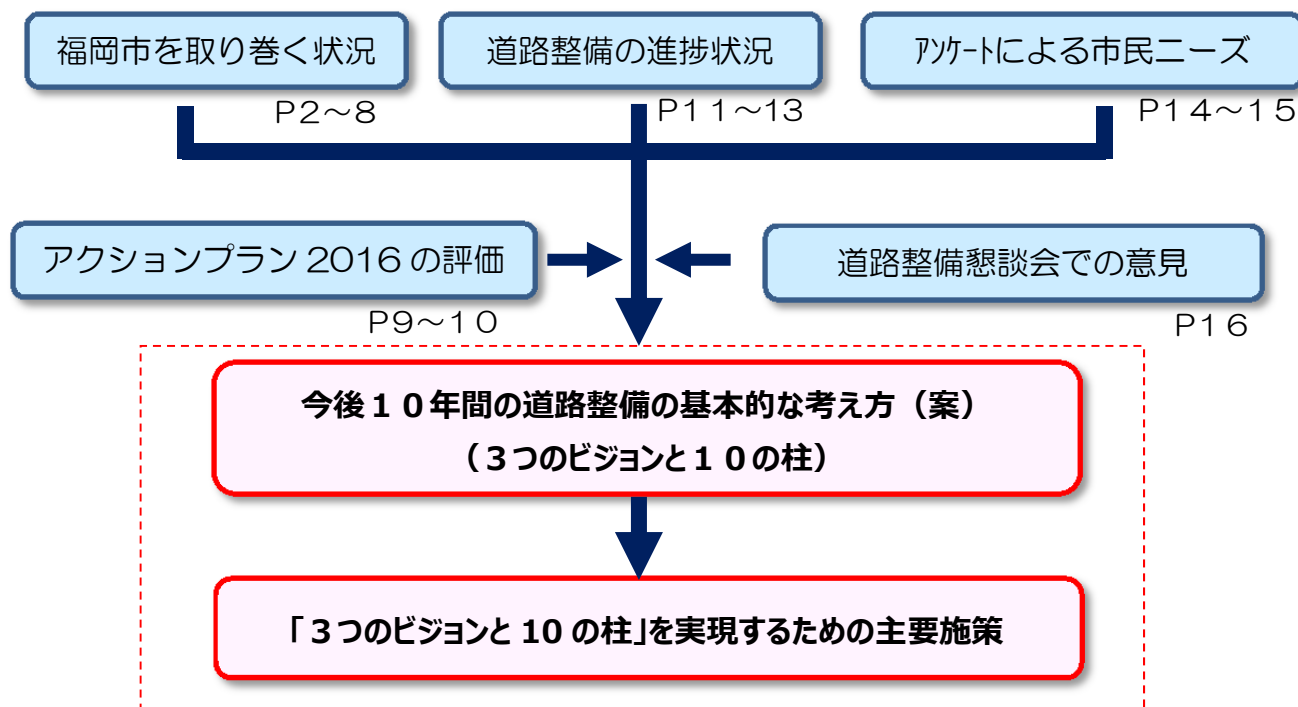
道路は、市民生活や都市活動を支える最も基本的な社会資本です。

福岡市はこれまで、概ね4、5年毎に道路整備計画を策定し、整備を進めてきましたが、現行の「福岡市道路整備アクションプラン2016(H25~H28)」が最終年度を迎えていることから、平成29年度から平成32年度までの道路整備の方向性と目標を示した新しい道路整備アクションプラン2020(計画期間:4年間)を検討しています。

新しいプランの検討にあたっては、現行のプランにおける道路整備の基本的な考え方や、福岡市を取り巻く状況、道路整備の進捗状況、市民ニーズ・有識者懇談会による幅広い意見などを踏まえ、今後概ね10年間の道路整備の基本的な考え方を見直しました。また、見直した道路整備の基本的な考え方を踏まえ、今後4年間で取り組む主要施策を「福岡市道路整備アクションプラン2020(原案)」として、とりまとめました。

本プランの策定にあたり、道路整備の基本的な考え方(案)とそれを実現するための主要施策について、市民の皆様のご意見を募集いたします。

◎構成



破線で囲まれた部分について皆様のご意見を募集します。

●ご意見募集の詳細

1. 意見募集期間

平成28年〇月〇日（〇）から平成28年〇月〇日（〇）まで

2. 配布資料

- （1）「福岡市道路整備アクションプラン2020（原案）」
- （2）意見提出用紙

3. 資料の閲覧・配布場所

- （1）各区市民相談室、入部出張所、西部出張所
- （2）情報プラザ（市役所1階） （3）情報公開室（市役所2階）
- （4）道路計画課（市役所6階） （5）本市ホームページ（www.city.fukuoka.lg.jp）

4. 意見の提出方法

様式は自由ですが、必ず氏名と住所を明記のうえ、
○郵送 ○ファクシミリ ○持参 ○電子メール ○市ホームページからの意見提出
のいずれかにより、下記5まで提出してください。
持参の場合は、各閲覧・配布場所をお願いします。
（電話での意見提出は受け付けておりません。）

5. 意見提出先

- （1）郵送、ファクシミリ、電子メールの場合
〒810-8620（住所不要） 福岡市道路下水道局計画部道路計画課
FAX：092-711-4462 電子メール：dorokeikaku.RSB@city.fukuoka.lg.jp
- （2）持参の場合：上記3の場所へ提出してください。

6. その他

- （1）提出された方の住所、氏名は厳正に管理し、公表、他の目的に利用・提供することはありません。
- （2）意見への対応は原案の確定時に公表する予定ですが、意見への個別回答は行いませんので、予めご了承ください。

7. 問い合わせ先

福岡市道路下水道局計画部道路計画課 （電話：092-711-4462）

福岡市道路整備アクションプラン2020

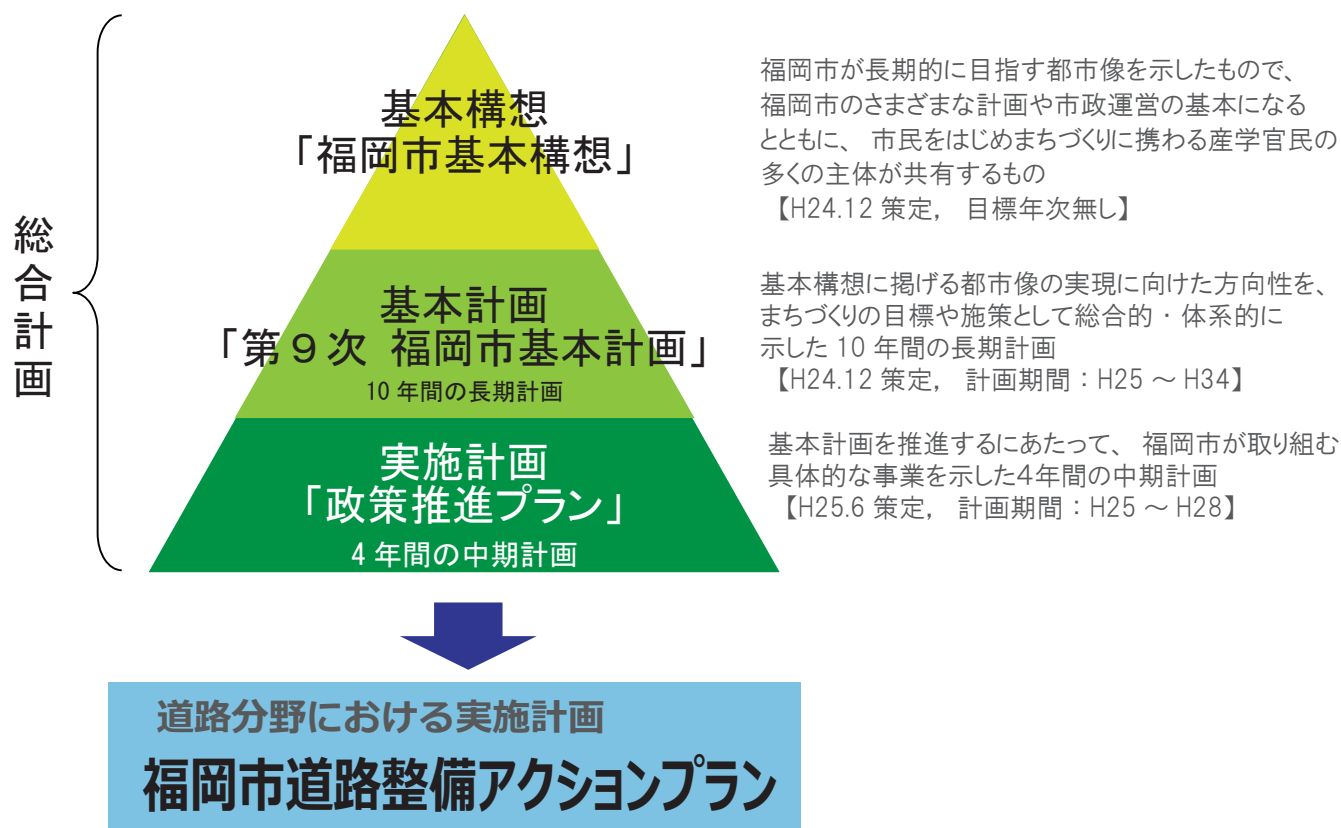
(原案)

平成28年10月
福岡市道路下水道局

1. 計画の概要

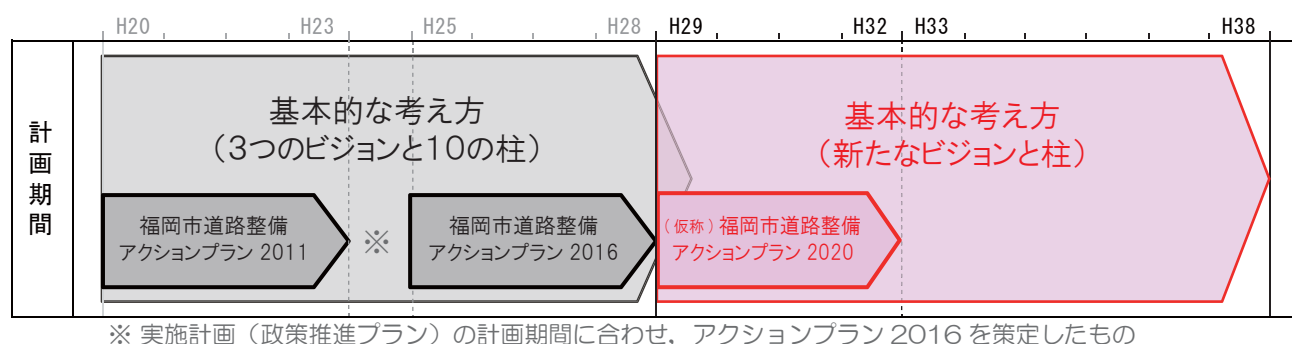
■ 位置付け

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・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。



■ 計画の対象期間

「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、現在の道路整備アクションプランの進捗状況や道路整備の状況、交通事情や市民ニーズなどを勘案し、今後10年間の道路整備に係る基本的な考え方やそれらを実現するための今後4年間（H29～32年度）の道路整備の方向性と目標を示した実施計画を策定するものです。



2. 福岡市を取り巻く状況

【面積、人口等】

■ 面積、人口構造の変化

福岡市の人口は、平成 27 年で 153 万人となっており、平成 47 年までは増加を続けるものの、その後は少しずつ減少すると推計されています。また、今後も少子高齢化は進行し、平成 52 年では全人口の 3 割が高齢者になると見込まれています。

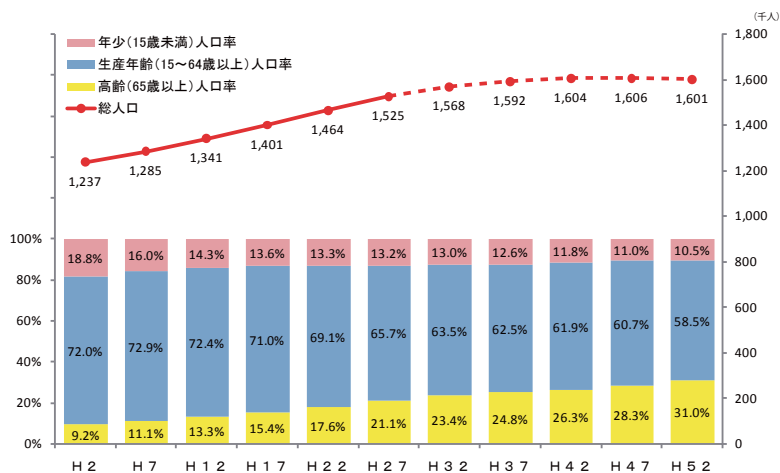
福岡市の面積と人口（区別）

	面積	人口
東区	69.36 km ²	306,014 人
博多区	31.62 km ²	228,200 人
中央区	15.39 km ²	192,554 人
南区	30.98 km ²	255,852 人
城南区	15.99 km ²	130,973 人
早良区	95.87 km ²	217,943 人
西区	84.16 km ²	206,974 人
計	343.38 km ²	1,538,510 人

H27.10.1 現在

資料：H27 国勢調査結果速報（福岡市独自集計）

人口数の推移、年齢別人口構成



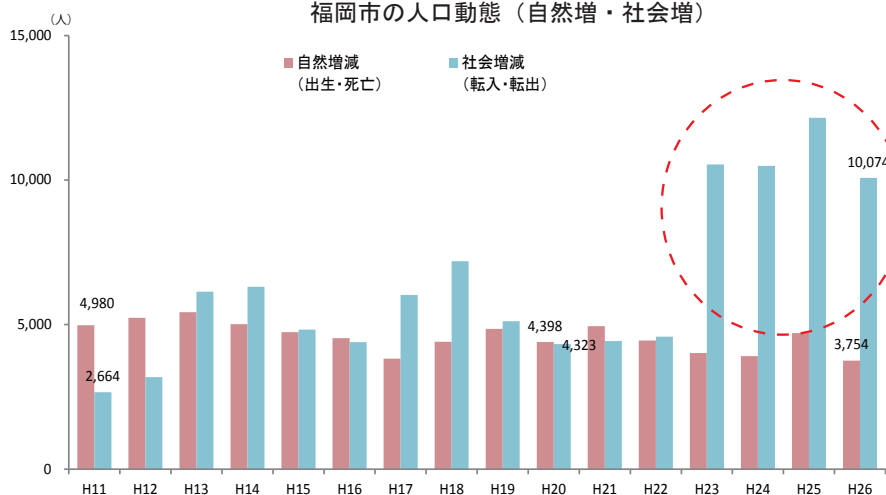
資料：福岡市の将来人口推計

■ 福岡県内や九州内からの大幅な転入超過

福岡市の近年の人口増加は、自然増より社会増の影響が大きく、福岡都市圏以外の福岡県および九州他県から大幅な転入超過となっています。

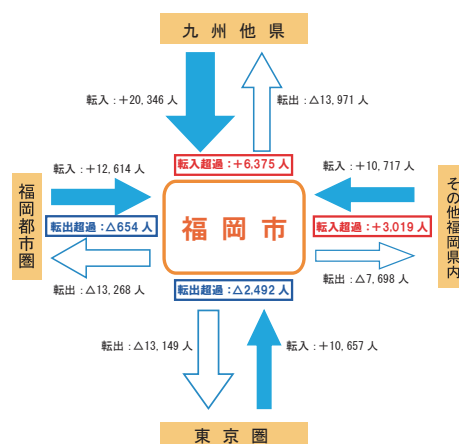
一方、東京圏に対しては転出超過となっており、福岡市外の九州からの転入の約 3 割が東京圏へと流出しています。

福岡市の人口動態（自然増・社会増）



資料：住民基本台帳

地域別社会移動の状況（H26）



（注）東京圏…東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県のみ
資料：住民基本台帳（日本人のみ）

2. 福岡市を取り巻く状況

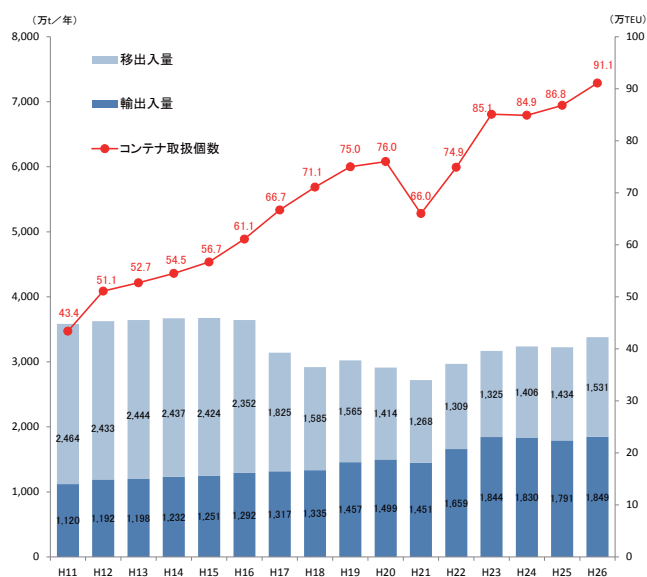
【物流・人流 1】

■ 海上貨物量・コンテナ量は順調に増加

博多港のコンテナ取扱個数は、世界的な景気の低迷などにより、平成 21 年に一時減少したものの、その後は増加に転じ、平成 26 年は 91 万 TEU となっています。

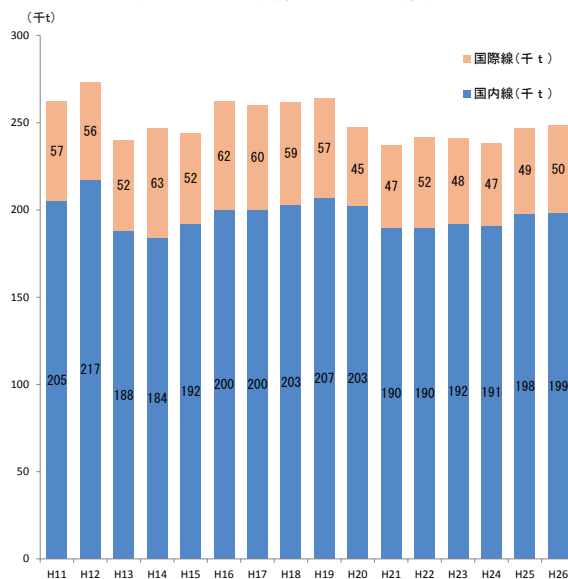
また、福岡空港における取扱貨物量は、平成 21 年に減少してからほぼ横ばい状態となっています。

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

福岡空港の貨物取扱量の推移

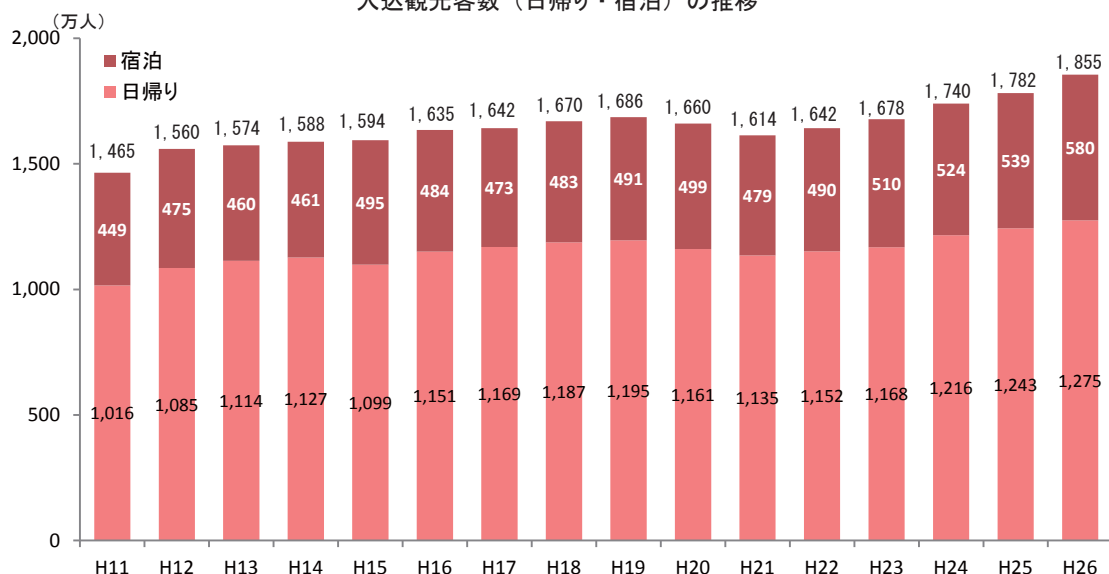


資料：大阪航空局福岡空港事務所

■ 国内外からの入込観光客数の増加

入込観光客数は順調に伸びており、平成 26 年には 1,855 万人となっています。延べ宿泊客数も、世界的な景気の低迷などにより、平成 21 年に一度減少するものの、その後は増加しています。

入込観光客数（日帰り・宿泊）の推移



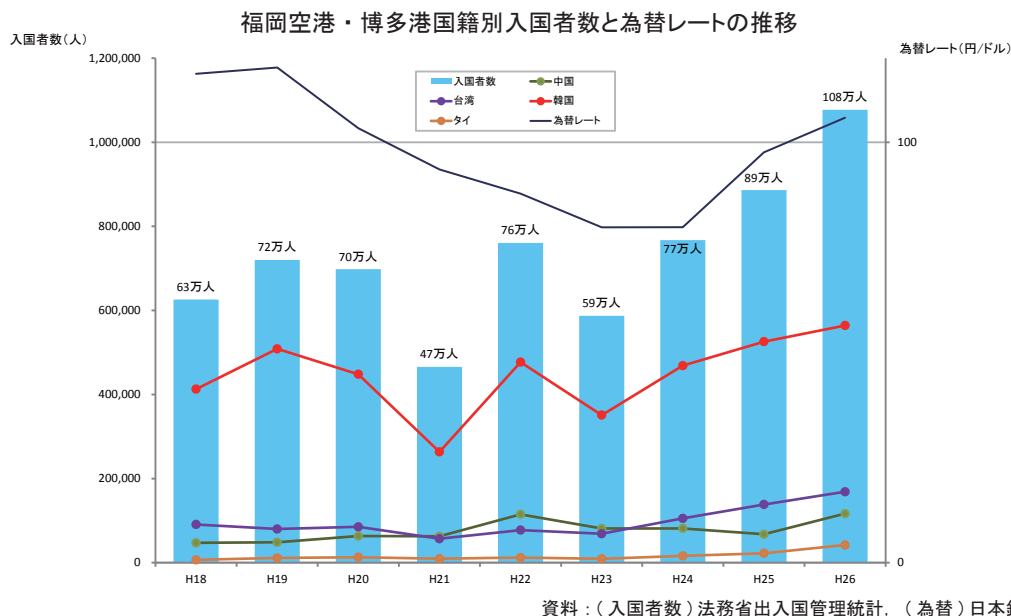
資料：福岡市観光統計

2. 福岡市を取り巻く状況

【物流・人流 2】

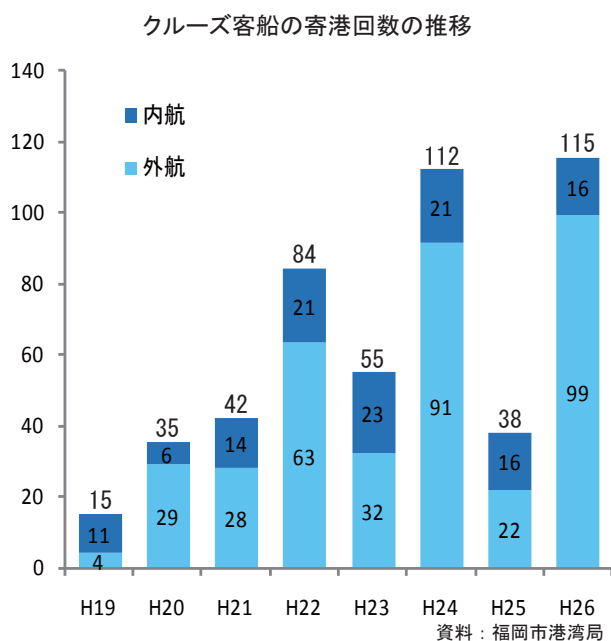
■ 韓国・台湾からの観光客が増加

外国人入国者数は、世界的な景気の低迷や新型コロナウイルスの影響などにより、平成21年に大幅に減少するものの、その後は増加しています。近年は、台湾からの入国客数が順調に伸びています。



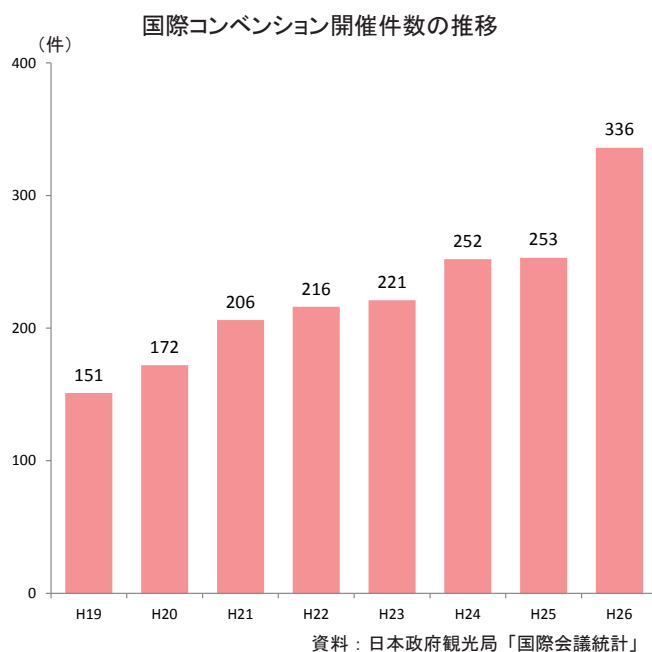
■ クルーズ船寄港が急増

クルーズ船の寄港回数は、内航は20回前後で推移しているものの、外航は平成26年には99回と増加しています。



■ 国際コンベンションの開催は年々増加

国際コンベンションの開催件数は、年々増加しており、平成26年には336件（6年連続国内第2位）で、平成19年（151件）から2倍以上に増えています。

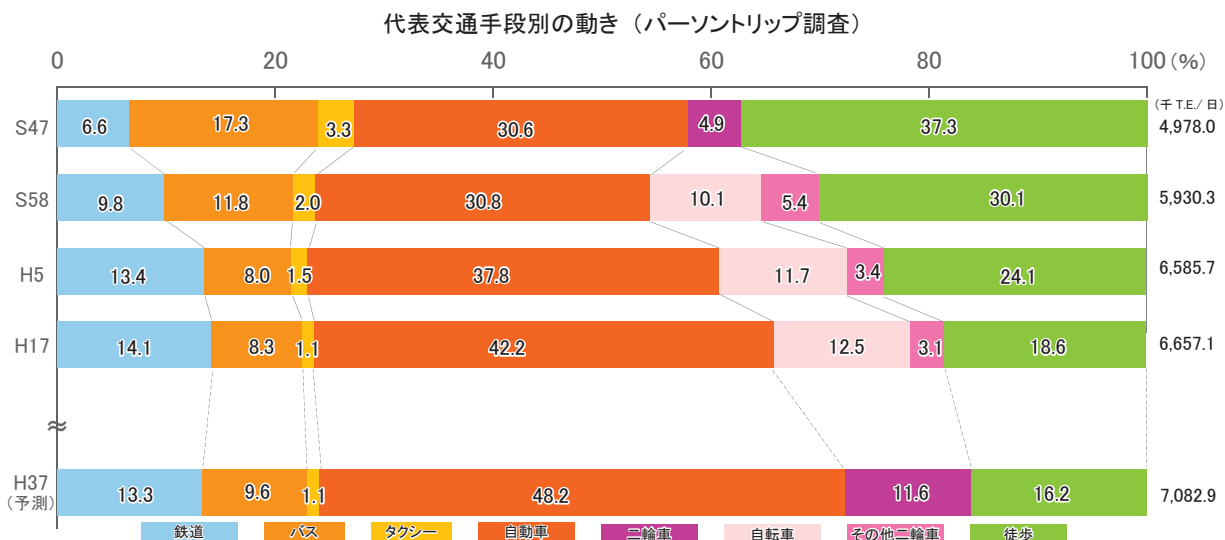


2. 福岡市を取り巻く状況

【自動車、公共交通 1】

■ 自動車利用率の上昇

自動車の利用率は年々上昇しており、平成37年には48.2%になると予測されています。鉄道・バスの公共交通利用は近年微増となっており、平成37年には22.9%と大きな増減がないものと予測されています。

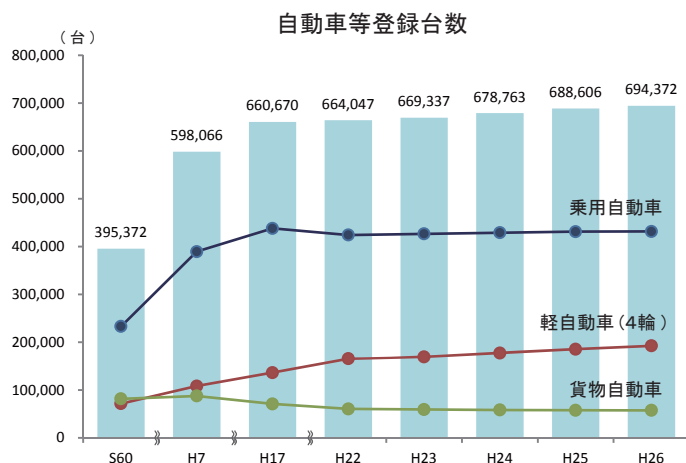


資料：北部九州圏パーソントリップ調査（H17）
注：S47の鉄道には路面電車も含む

■ 自動車登録台数の増加

福岡市の自動車等登録台数（4輪）は、平成26年度末現在で約69万台となっており、平成17年度末と比べて、約3万台増加しています。特に軽自動車の増加が増えています。

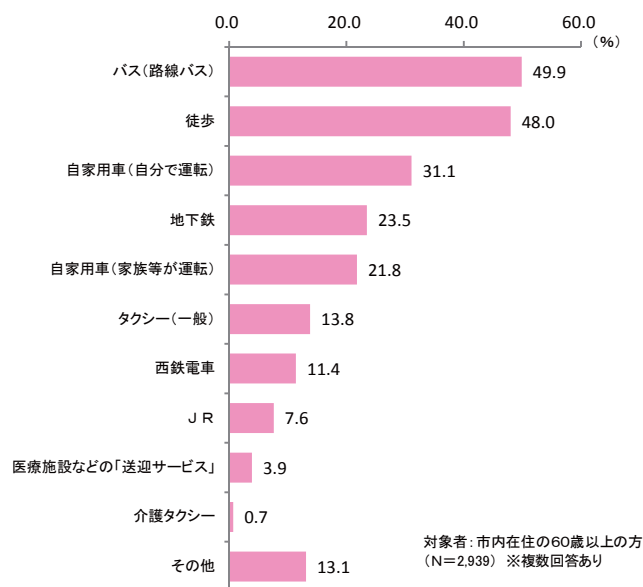
（H17：136,340台→H26：192,385台）



資料：議会要覧

■ 高齢者のバス利用が高い

高齢者がよく利用する交通手段は、バスが49.9%と一番多く、公共交通（バス、鉄道）でみると利用率が非常に高くなっています。



資料：H22 福岡市高齢者実態調査
対象者：市内在住の60歳以上の方（N=2,939）※複数回答あり

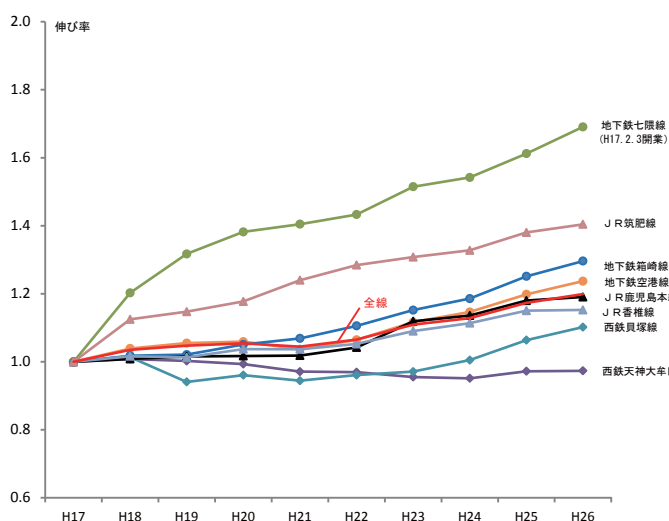
2. 福岡市を取り巻く状況

【自動車、公共交通 2】

■ 鉄道利用者の増加

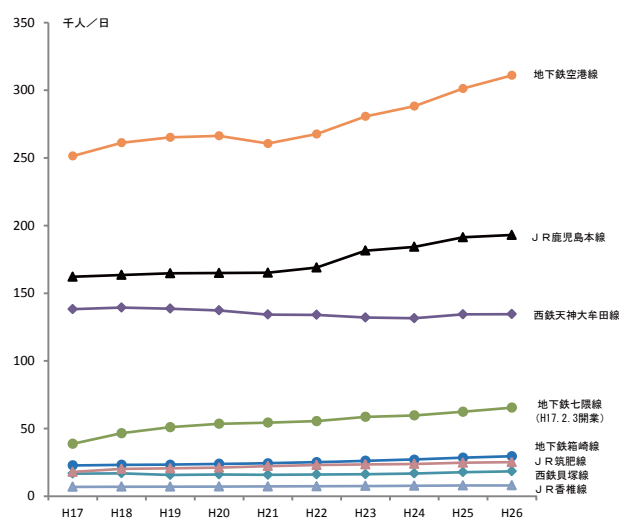
福岡市を走る鉄道においては、平成 22 年頃から地下鉄空港線や J R 鹿児島本線など利用者が増加傾向にあります。特に、地下鉄七隈線は、平成 17 年から 1 日の乗車人員が 2 万 5 千人以上増加しており、J R 鹿児島本線は 3 万人以上増加しています。

鉄道1日あたり乗車人員の推移（伸び率）



資料：福岡市統計書

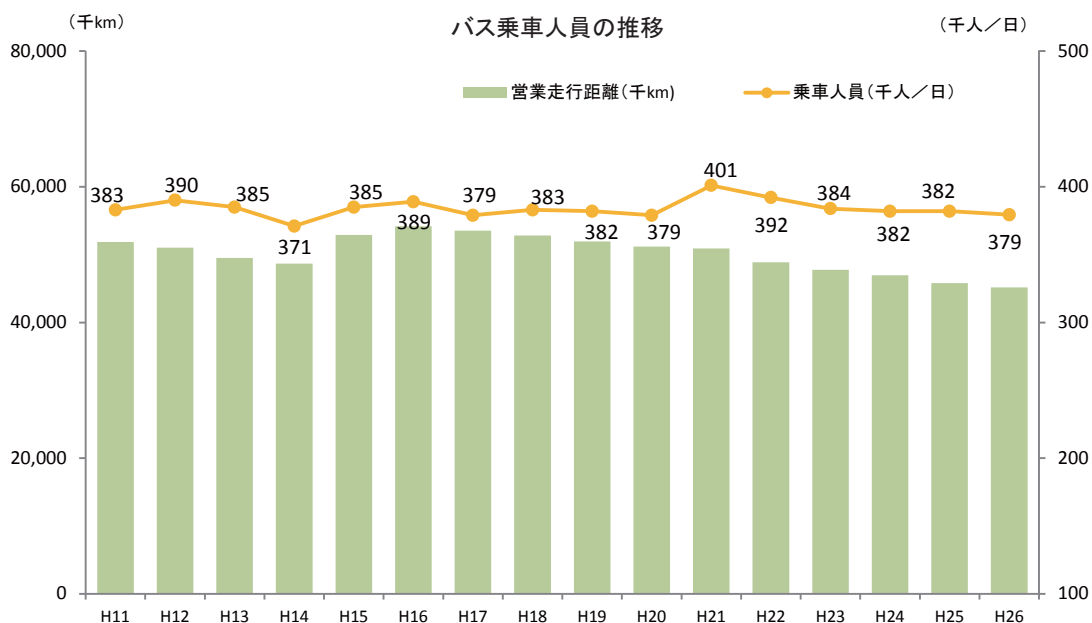
鉄道1日あたり乗車人員の推移（総数）



資料：福岡市統計書

■ 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、乗車人員は大きな増減はなく、近年は横ばいを続けています。



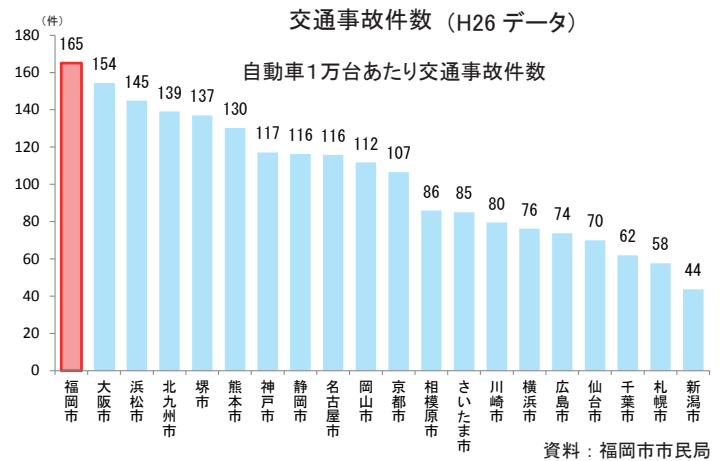
資料：福岡市統計書

2. 福岡市を取り巻く状況

【交通事故】

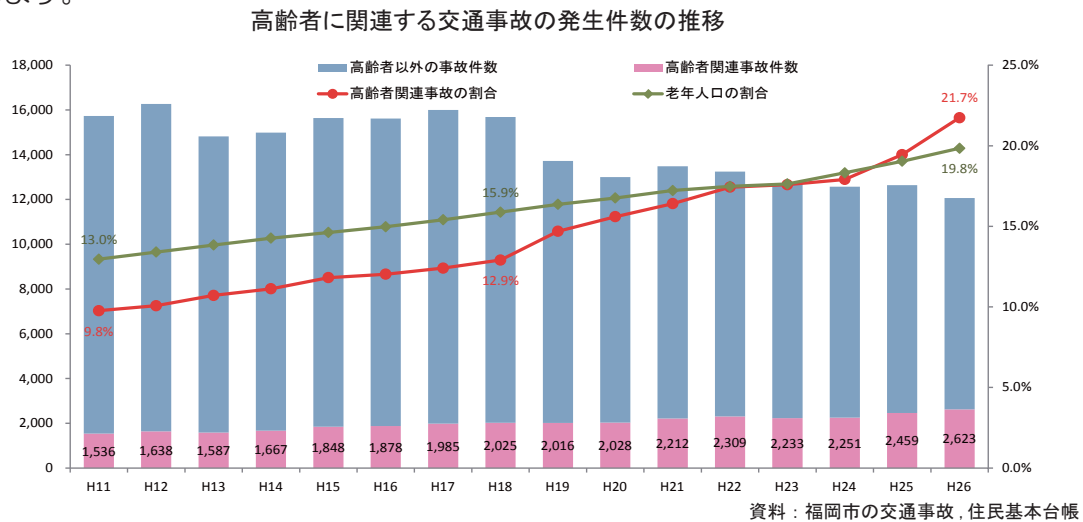
■ 自動車台数あたりの交通事故発生件数は他都市と比較して多い

福岡市の交通事故件数は、政令市と比較すると、自動車1万台あたりでは、ワースト1位となっており、多い状況です。



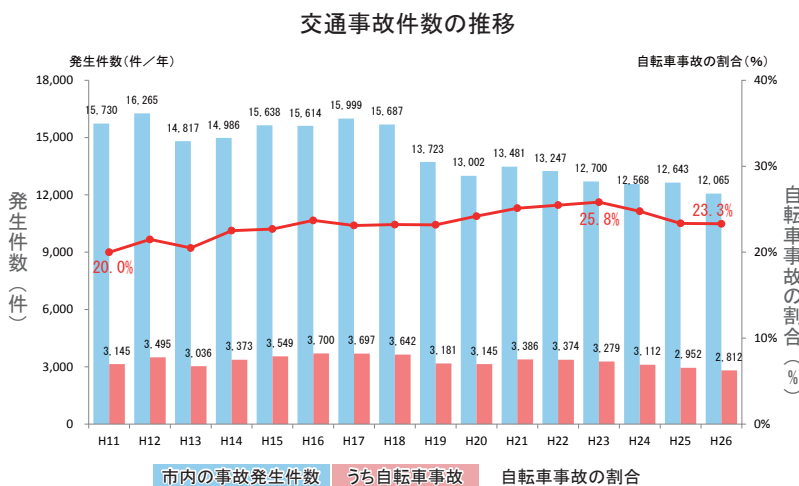
■ 高齢者の交通事故件数は年々増加

高齢者の交通事故件数は、高齢者人口の増加に合わせて年々増加しており、市内の交通事故件数は減少傾向にあるため、高齢者の交通事故の割合は、増加しています。

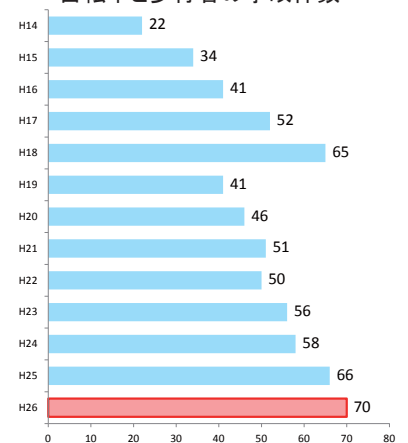


■ 近年目立つ自転車対歩行者の事故

市内の交通事故件数は減少傾向にある中、自転車関連事故件数も着実に減少しています。しかしながら、近年は、自転車と歩行者の事故が増えており、平成14年には22件だったものが、平成26年には70件と3倍以上になっております。



自転車と歩行者の事故件数



資料：福岡市の交通事故

2. 福岡市を取り巻く状況

【防災、環境】

■ 防災関連計画の見直し

甚大な被害をもたらした東日本大震災を教訓とし、福岡市では災害に備えて新たな「福岡市浸水ハザードマップ」を作成するとともに、「福岡市地域防災計画」については、津波、液状化対策、原子力災害等の課題について専門家の知見及び市民意見を取り入れ、平成 25 年度から「原子力災害対策編」を加えるなど、毎年度見直しを行っております。

■ 大地震時の地中線の信頼性が確認

過去の大地震における地中線の被害状況（被害比率：地中線／架空線）は、架空線と比較して阪神・淡路大地震では通信が 1/80、電力が 1/2、東日本大震災では通信が 1/25 となっており、大地震時において地中性の信頼性が確認されています。

東日本大地震・阪神・淡路大地震時のライフラインへの被害状況

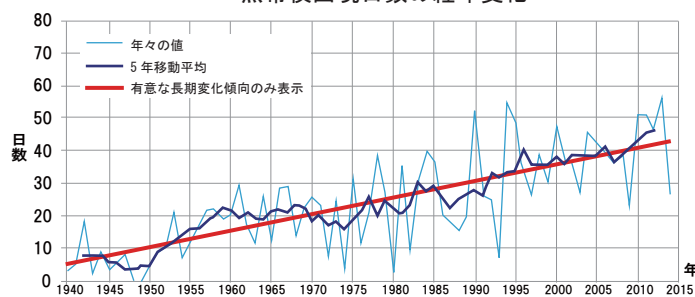
		供給支障被害状況(被害率)		比率 (地中線/ 架空線)	設備被害状況 (電柱の倒壊等)
		地中線	架空線		
阪神・淡路大震災	通信	0.03%	2.4%	1/80	約3,600本
	電力	4.7%	10.3%	1/2	約4,500本
東日本大震災	通信	地震動エリア : 0% 液状化エリア : 0.1% 津波エリア : 0.3%	地震動エリア : 0.0% 液状化エリア : 0.9% 津波エリア : 7.9%	1/25	約28,000本
	電力	(データなし)	(データなし)	-	約28,000本

資料：国土交通省

■ 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、午前5時において、都心部と郊外部（早良区南部）との気温差が平均4～4.5℃となっています。福岡市における熱帯夜（日最低气温25℃以上）の出現日数は年々増加傾向にあります。

熱帯夜出現日数の経年変化



資料：福岡管区気象台

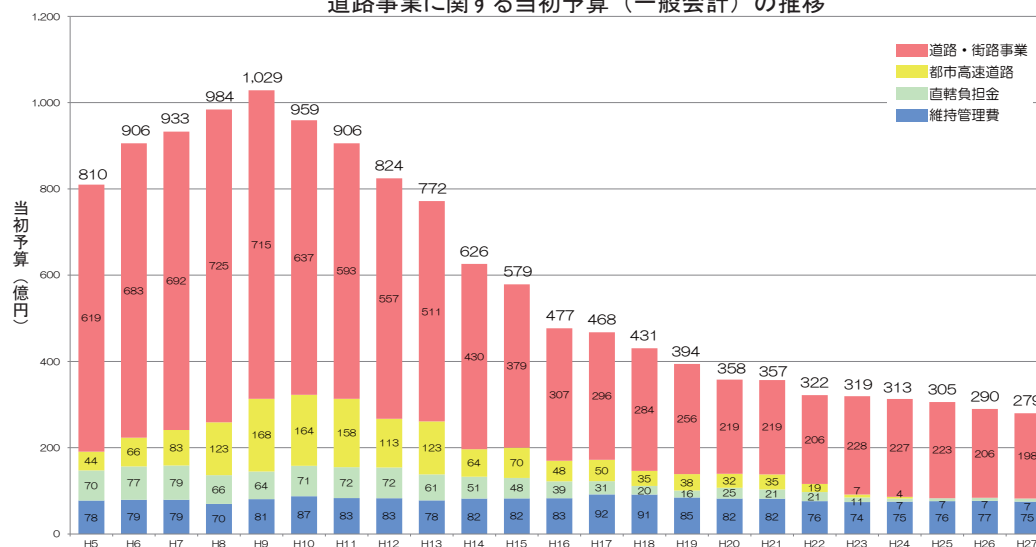
【財政】

■ 道路事業の予算は年々減少し、維持管理費は横ばい

道路事業に関する当初予算は、平成9年度から減少が続いており、平成 27 年度はピーク時の1/3以下となっております。

また、管理する施設や老朽化する施設が年々増加する中で、維持管理費は横ばいであるため、効率的な維持管理に努めております。

道路事業に関する当初予算（一般会計）の推移



資料：福岡市

3.「福岡市道路整備アクションプラン2016」の評価

■ 成果指標の達成状況

平成25～28年度を計画期間とする『福岡市道路整備アクションプラン2016』で掲げた道路整備の基本的な考え方である「3つのビジョンと10の柱」、10個の成果指標の達成状況は、次のとおりです。



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
をかける道づくり



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
- 公共交通利用者の支援、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

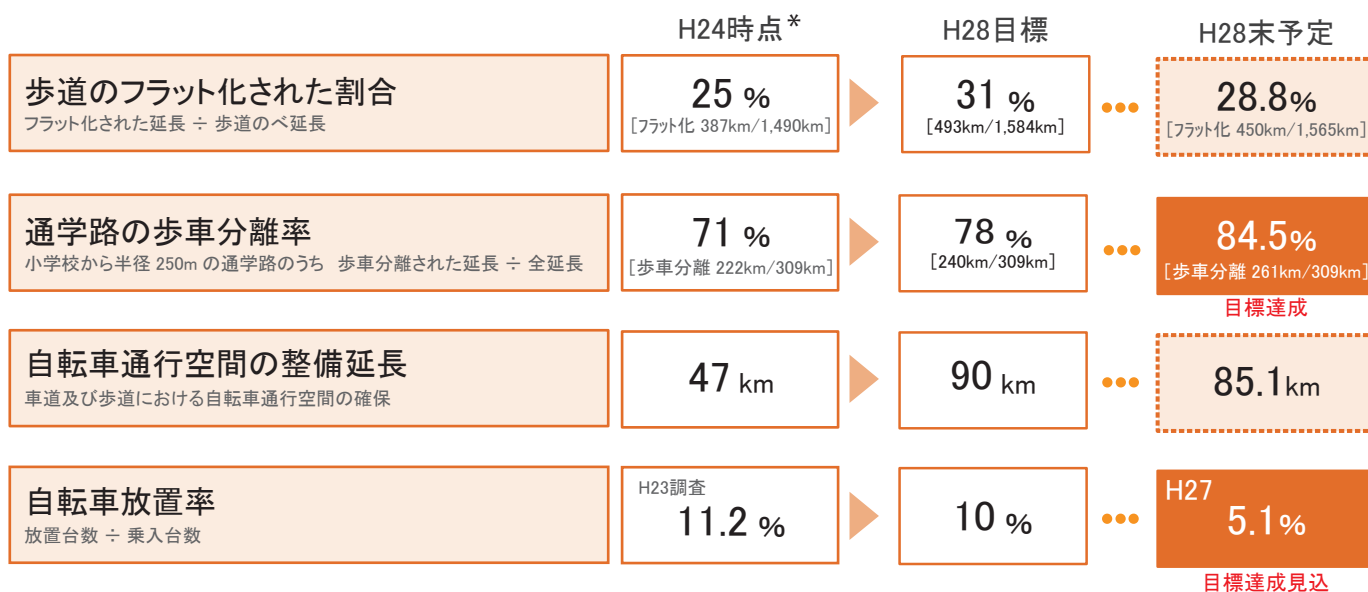
- 主要施策
- 道路施設・橋梁のアセットマネジメントの推進
 - 道路の維持管理業務

10 みんなで守る安全・安心な道づくり

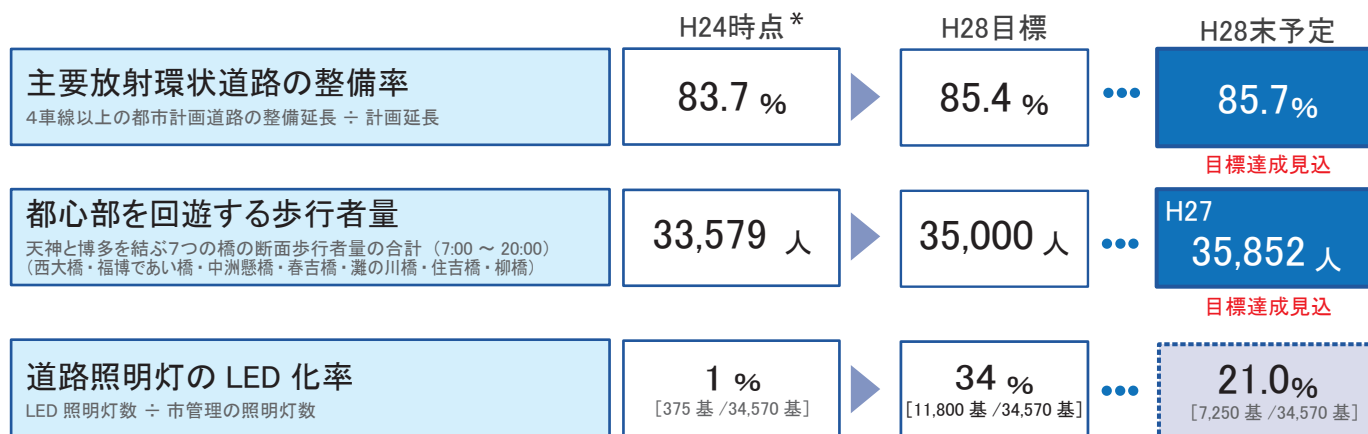
- 主要施策
- 防犯対策
 - マナーアップの取り組み
 - 市民との共働による道路環境の保全
 - 広報・広聴の強化

3.「福岡市道路整備アクションプラン2016」の評価

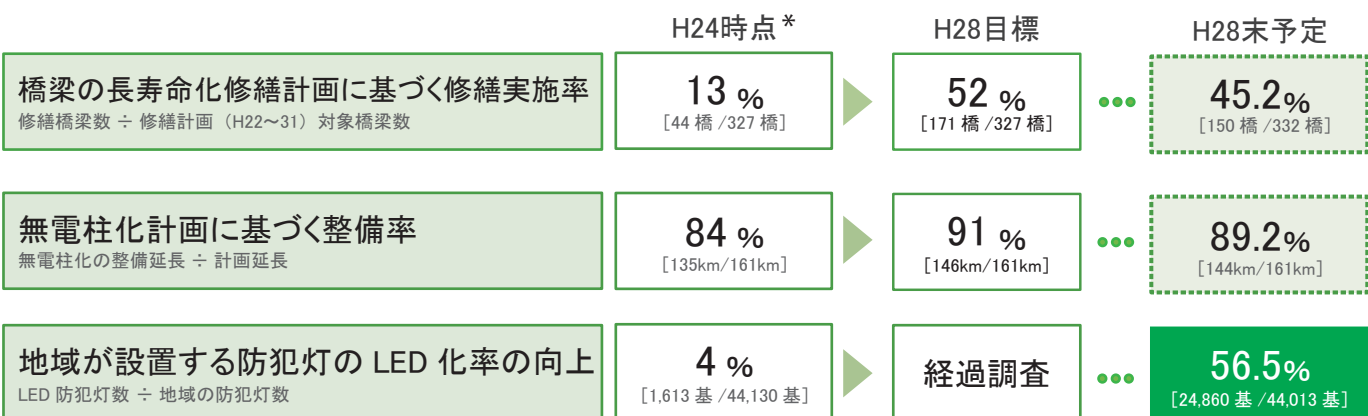
ビジョン1：ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり



ビジョン2：都市の魅力に磨きをかける道づくり



ビジョン3：市民の安全・安心をささえる道づくり



* H24 時点 : H24.4.1

4. 福岡市の道路整備の進捗状況

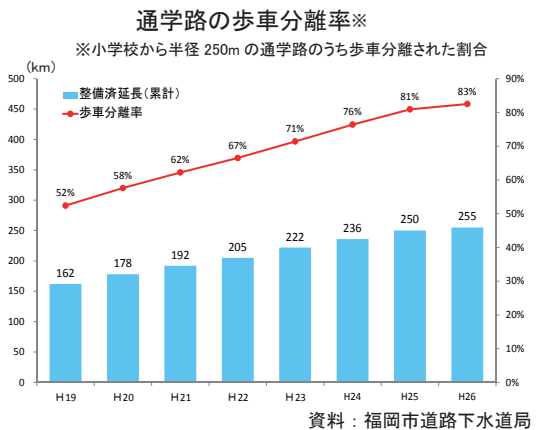
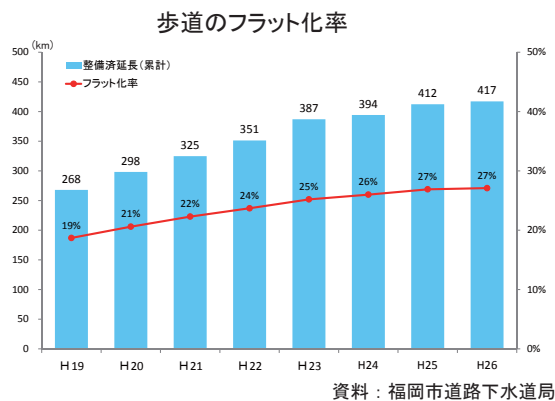
【ビジョン1】ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり

■ 道路のバリアフリー化（ビジョン1-1）

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に基づいた道路整備を進めています。特に、「福岡市バリアフリー基本計画（H25.4）」に定める重点整備地区内の生活関連経路については、優先的に取り組みを進めています。

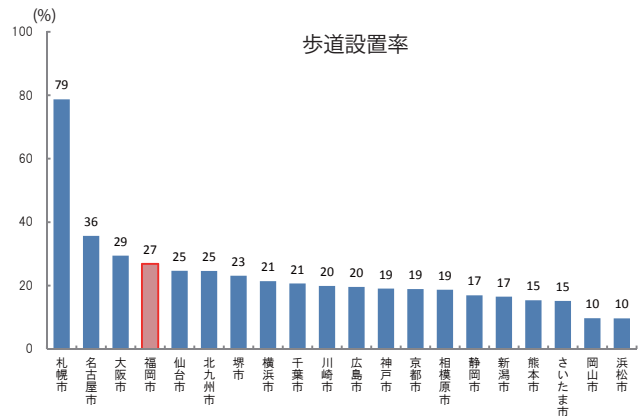
■ 通学路の安全対策（ビジョン1-1）

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ており、特に通学路の整備については、優先的に取り組んでいます。



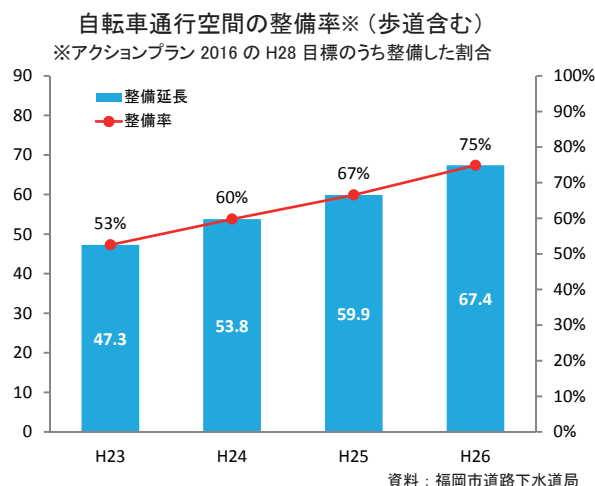
■ 歩道の設置率はいまだ 27%（ビジョン1-1）

福岡市が管理する道路のうち、歩道が設置されている割合は、他都市に比べると高いものの、いまだ 27%にとどまっています。



■ 自転車通行空間の整備（ビジョン1-3）

平成26年3月に策定した「福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画」に基づき、道路幅員や交通量、地域特性などを踏まえ、原則、車道に自転車通行空間の整備を進めており、早期ネットワーク化の実現を目指しています。

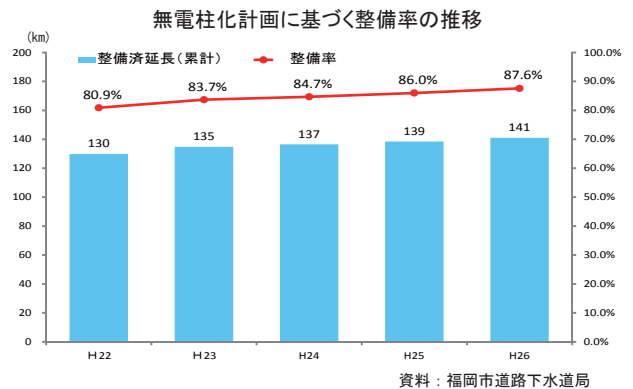


4. 福岡市の道路整備の進捗状況

【ビジョン3】市民の安全・安心をささえる道づくり

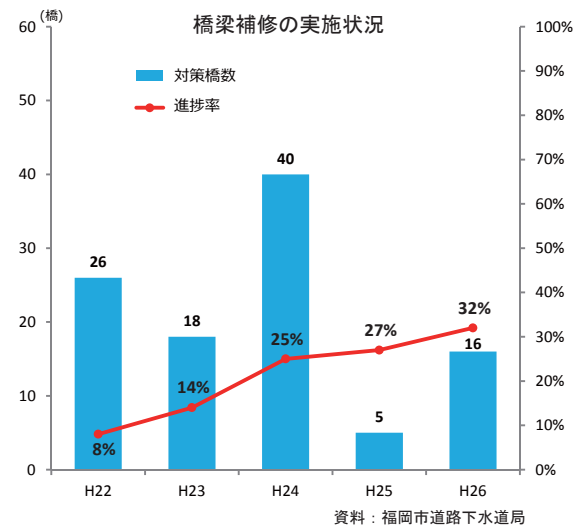
■ 無電柱化（ビジョン3-8）

地震や台風時などの災害時に、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、道路のバリアフリー化などと合わせて無電柱化を進めています。



■ 道路の維持管理（ビジョン3-9）

橋梁については、平成21年度に「橋梁長寿命化修繕計画」を策定し、平成23年度から長寿命化修繕計画に基づき、計画的に補修を実施しています。また、橋梁以外の幹線道路については、平成24年度に「福岡市道路（大規模施設）アセットマネジメント基本方針」を策定し、予防保全型の維持管理手法を導入し、施設の計画的かつ効率的な修繕を実施するとともに、生活道路についても、平成25年度に「福岡市生活道路アセットマネジメント基本方針」を策定し、修繕を実施しています。



■ 市民との共働による道路環境の保全（ビジョン3-10）

平成25年11月より、道路照明灯の維持管理を、企業の皆様のご協力を得ながら行う「ふくおか灯のパートナー事業」を始め、平成27年度末時点で、15社（100基）と協定を締結し、道路照明灯の共働管理を行っています。

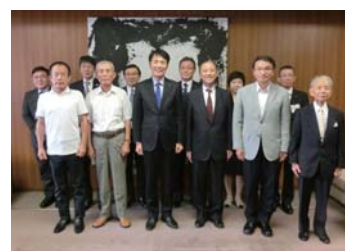
【パートナー】

- ・ 協定した道路照明灯の目視点検や異常発見の通報などの見守り
- ・ 維持管理費の一部として、年間1基2万円のパートナー料を負担



また、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、定期的な道路清掃や道路の不法占用、不法駐輪の防止など様々な取り組みが活発化しており、平成7年度より毎年8月、道路交通の安全や道路の正しい利用など道路愛護に積極的に取り組み、顕著な功績をあげている個人または団体を道路愛護等功労者として表彰しています。

平成23～27年度の表彰者数			
	個人	団体	計
H23	2	2	4
H24	2	2	4
H25	1	3	4
H26	4	2	6
H27	4	2	6
計	13	11	24



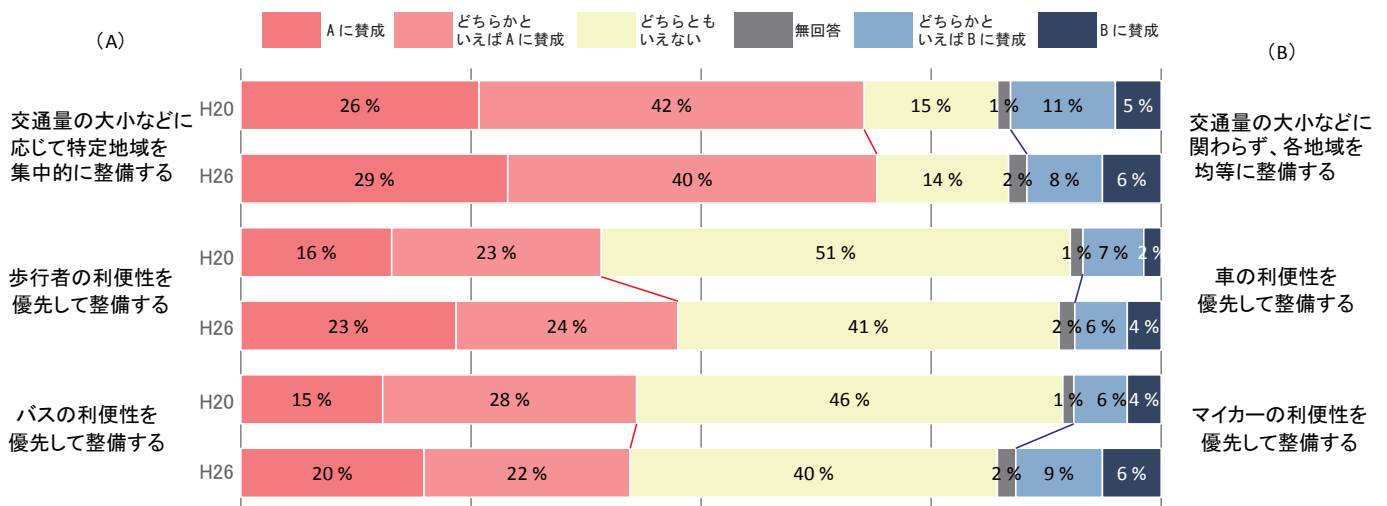
平成27年度の表彰者の方々

5. 道路に対するニーズ

道路整備に関する市民ニーズを把握するため、平成26年6月にアンケート※を実施し、『道路の使いやすさ』や『道路の状態』、『道路の整備・維持管理の考え方』などの重要度・満足度を回答していただきました。

※ 福岡市内に居住する満20歳以上の男女から無作為抽出 有効回答数 594人

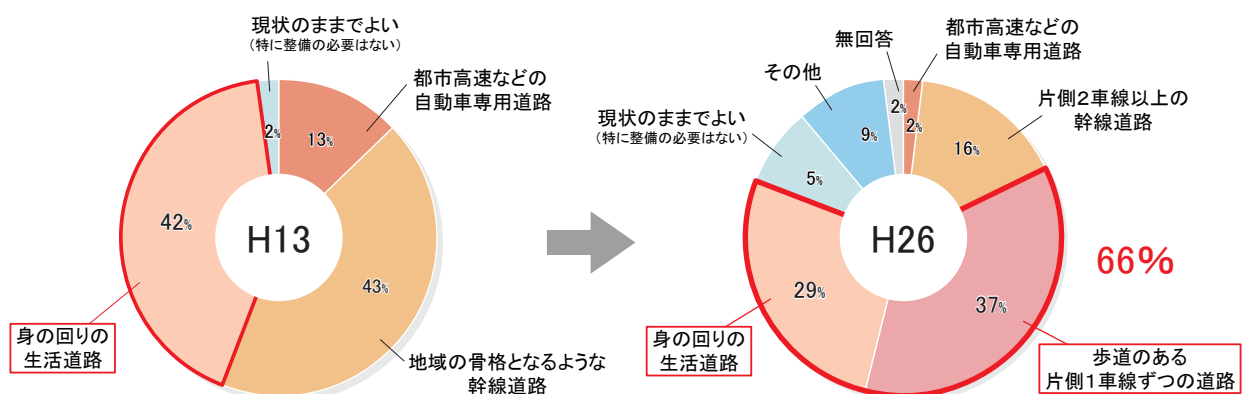
■『道路の整備・維持管理の考え方』について（H20,H26 市政アンケート調査）



○「交通量に応じて特定地域を集中整備」が「各地域を均等に整備」より圧倒的に『賛成』が多いことから、交通量や渋滞状況などを踏まえながら、道路交通の円滑化を図るための重点的な道路整備が求められています。また、平成20年度と比較しても、特定地域を集中的に整備する声がやや増えています。

○車の利便性よりも、歩行者やバスの利便性を優先すべきという声が高く、人優先の道づくりが求められています。また、平成20年度との比較しても、車の利便性より歩行者の利便性を優先すべき声の割合が増えています。

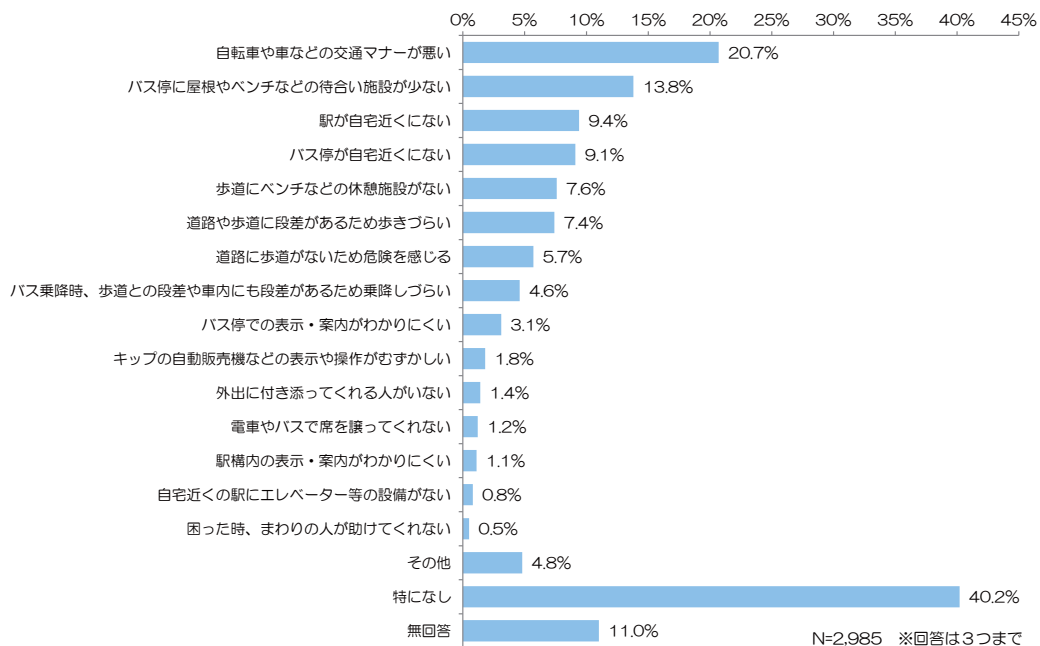
■『優先的に整備すべき道路』について（H13,H26 市政アンケート調査）



平成26年度は、「歩道のある片側1車線ずつの道路」や「身の回りの生活道路」の合計が、全体の約3分の2を占めており、平成13年度と比較して、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、身近な生活を支える道路整備に対してニーズが高くなっています。

5. 道路に対するニーズ

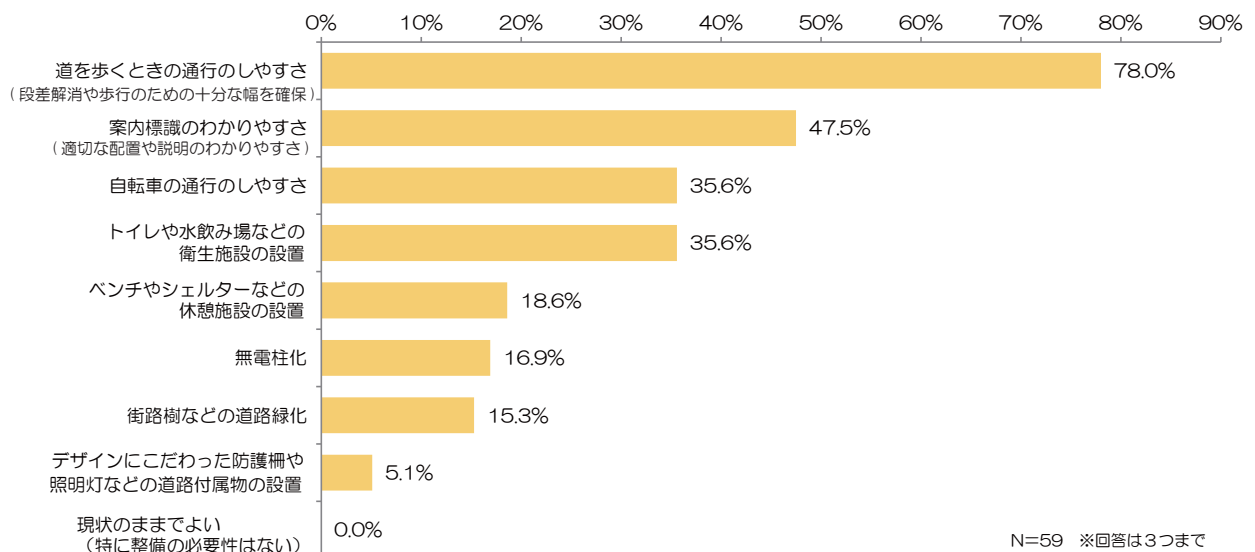
■ 徒歩や公共交通機関による外出の際に困っていること（H25 高齢者実態調査）



高齢者が外出の際に困っていることは、「特になし」が40.2%で最も多くなっていますが、困っていることとして、「自転車や車などの交通マナーが悪い」が20.7%、次いで「バス停に屋根やベンチなどの待合施設が少ない」が13.8%で続いています。福岡市でも高齢化が進む中で、交通マナーの啓発に取り組むほか、高齢者がよく利用する交通機関であるバスについては、バス待ち環境の改善のためのバス停上屋ベンチの設置が求められています。

■ 来訪者をもてなす道路づくりとして、力を入れるべき道路整備の考え方

（H26 観光従事者アンケート調査）



「道を歩くときの通行のしやすさ」の割合が最も高く、市民アンケート調査と同様に、観光の観点からも、道路のバリアフリー化や歩道整備など歩行者の視点に立った道路整備が求められています。また、次に多い声として、「案内標識のわかりやすさ」となっており、案内サインや説明板などを適正に配置することや内容自体のわかりやすさなどが求められています。

5. 道路に対するニーズ

■ 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さまざま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。



第1回：平成27年11月10日（火）10:00～11:50

第2回：平成28年 2月 1日（月）10:00～11:30

第3回：平成28年 3月28日（月）10:00～12:00

歩行者・自転車

- ・更なる自転車通行空間のネットワーク化を図るため、現在の計画対象である幅員15m以上の都市計画道路だけでなく、既存道路内での幅員構成の変更などを検討する必要がある
- ・道路にはさまざまな色のカラー化がされており、誰のための着色なのかわかるように、ピクトや文字を入れるなど工夫してほしい
- ・誰もが移動しやすく、楽しめるような道路になってほしい
- ・高齢者やベビーカーを押している方のために、日よけができ、休めるような場所がほしい など

安全・安心

- ・交通事故の分析を進めることで、マナーの啓発以外にも道路の改良など交通事故を減らす取り組みを進めるべき
- ・歩道のバリアフリー化をもっと進めてほしい など

都市の魅力

- ・道路整備だけでなく、最近では、道路占用の緩和による道路上でのイベントやオープンカフェなど、民間と連携して、道路を有効活用する取組みがあり、プランの中に盛り込むべき
- ・市外から多くの方が福岡市を訪れるため、県や周辺市町と連携し、市境周辺の道路整備に取り組むべき など

ITS・広報広聴

- ・他都市では、スマホを活用した道路の異常を通報するアプリがあり、福岡市でも検討してはどうか
- ・現在配布している「道路の傷みカード」は市民に浸透していないので、広報の強化に取り組んでほしい など

■ 道路整備の基本的な考え方・主要施策（案）

現計画の基本的な考え方や福岡市を取り巻く状況、道路整備の進捗、市民ニーズ、道路整備懇談会における意見などを踏まえ、今後概ね10年間の道路整備の基本的な考え方、及び、それを実現するための今後4年間で取り組む主要施策を、下記のとおり、整理しました。

なお、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。

今後10年間の 道路整備の基本的な考え方	今後4年間で取り組む主要施策
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 通学路の安全対策や歩行空間の整備 1-3 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 使いやす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. 生産性を高める道づくり	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. FUKUOKAを楽しむ道づくり	5-1 誰もが歩きたくなる歩行空間の整備・活用 5-2 沿道景観と調和した道路空間の整備 5-3 わかりやすい道案内への取り組み
6. まちづくりと連携した道づくり	6-1 拠点のまちづくりと連携した道路空間の整備 6-2 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 6-3 駐車施策の推進
ビジョン3：市民の安全・安心をささえる道づくり	
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. 次世代に繋ぐ道づくり	8-1 道路施設・橋梁の計画的補修による長寿命化 8-2 道路の効率的・戦略的な維持管理
9. 環境に配慮した道づくり	9-1 道路照明灯のLED化 9-2 排水性舗装・透水性舗装の整備 9-3 道路緑化
10. みんなで守る道づくり	10-1 防犯灯のLED化の促進 10-2 市民等と共働による道路環境の保全 10-3 道路占用の適正化 10-4 広報・広聴の強化

参考

【道路整備アクションプラン2016】



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

- 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

- 公共交通利用者支援、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

- 自転車通行空間整備の推進
- 放置自転車対策

4 来訪者をもてなし、福岡を楽しむ道づくり

- 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



都市の魅力に磨きをかける道づくり

5 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
- 幹線道路の整備、交差点の改良
- 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
- 活力創造拠点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

- 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

- 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



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

- 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

- 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

- 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

今後10年間の道路整備の基本的な考え方（案）である「3つのビジョンと10の柱」を実現するために、今後4年間で取り組む主要施策を、以下のとおり提案します。



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の理念※1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ます。

※1 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する考え方

1 人に優しい道づくり

子どもや高齢者、障がい者をはじめ、誰も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に基づいた道路整備を進めます。

【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、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、優先的に取り組みを進めます。

整備イメージ



● 通学路の安全対策や歩行空間の整備

通学路については、学校、保護者、地域、各関係機関が連携・協力しながら、「福岡市通学路交通安全対策プログラム」を策定し、安全対策のサイクルによる計画的な通学路の安全確保を図ります。また、通学路の安全対策だけでなく、誰もが安心して歩けるよう歩行空間の整備や踏切対策、新歩行空間整備事業※2についても取り組みます。

合同点検

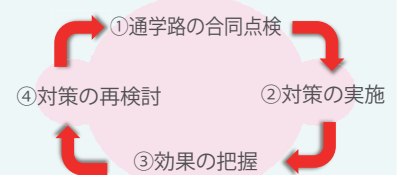


安全対策



路側のカラー化

安全対策のサイクル



※2 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、市民との共同による事業

● 交通安全対策

市民に身近な道路の安全性を高めるために、路面標示や区画線、防護柵の設置、外側線による狭さくやクランクなどにより、通過交通の抑制を図るなど、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」の推進についても、交通管理者と連携を図ります。



路面標示による30km/hの注意喚起

2 公共交通を活かす道づくり

車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、車に依存することなく、誰もが安心して移動できるよう、総合交通体系の構築を支える道路整備やバス利用環境の改善などを進めます。

【主要施策】

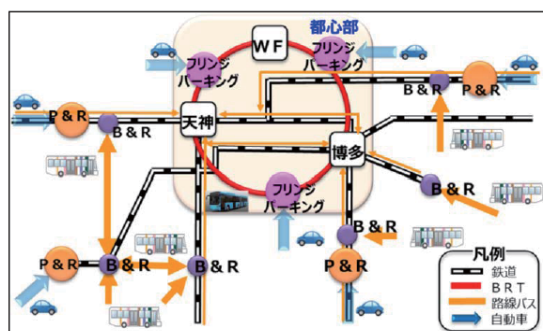
● 総合交通体系の構築を支える道路整備

鉄軌道や基幹的なバスによる公共交通幹線軸とバス路線網が相互に連携した「分かりやすく使いやすい公共交通体系づくり」に向けて、関係機関との連携しながら、公共交通幹線軸の形成や拠点駅等でのバスや鉄道の乗継利便性を高める道路整備などに取り組みます。



駅前広場（竹下駅西口）

《目標とする交通体系》



● バス利用環境の改善（バス停上屋・ベンチの設置）

公共交通の中で、高齢者の利用が多い※1 バスの利便性向上を図るため、関係機関や地域と連携して、バス停における上屋やベンチの設置を進めます。

※1 P15「高齢者がよく利用する交通機関」参照



道路管理者による上屋・ベンチの設置（博物館南口）



地域団体によるベンチ設置（金山団地口）

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、誰もが安全で快適に移動できるよう、自転車通行空間の整備や放置自転車対策などを進めます。

【主要施策】

● 自転車通行空間のネットワーク強化

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、幹線道路での自転車通行空間の整備に取り組みます。また、さらなる自転車通行空間のネットワーク化を図るため、自転車通行空間の整備方針についても、状況に応じて、再検討を行います。



自転車レーン（那の津通り）

● 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）

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。

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。

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。

● 使いやすい駐輪場の確保にあわせた路上駐輪場の段階的な廃止

出入れの容易な駐輪機の導入や精算システムのIC化など、使いやすい駐輪場の整備を進めるとともに、民間の附置義務駐輪場についても、利便性の確保を促します。また、公共や民間の駐輪場確保にあわせて、路上駐輪場を段階的に廃止し、良好な歩行空間の確保に努めます。



公共による駐輪場整備（明治公園駐輪場）



路上駐輪場の状況（天神地区）



都市の魅力に磨きをかける道づくり

都心部を中心とした高度な都市機能と、国際交流のゲートウェイにふさわしい充実した港湾・空港機能を有する、国際競争力の高い地域として、九州・アジアを牽引するため、都心部や活力創造拠点※¹などの機能強化を支える道路整備を進めます。

※¹ アイランドシティ、九州大学伊都キャンパス及びその周辺など、都市の成長を推進する高度な都市機能が集積した地区

4 生産性を高める道づくり

九州・アジアにおける「人・物」の広域交通・連携を支えるため、経済活動や物流・交流を支える幹線道路の整備などを進めます。

【主要施策】

● 自動車専用道路の整備

アジアの先進的モデル都市づくりを進める「アイランドシティ」において、九州自動車道と直結し、福岡都市圏や九州各地を結ぶ広域的な道路ネットワークを形成する自動車専用道路アイランドシティ線の整備を進めます。また、福岡空港国内線ターミナルへのアクセス強化と空港周辺道路の混雑緩和を図るため、福岡空港関連自動車専用道路の検討を進めます。



● 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・連携を支えるとともに、市街地に集中する通過交通の分散化を図るため、幹線道路の整備を進めます。

● ボトルネック箇所の改善（交差点改良やバス停カットの整備など）

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うとともに、既存のバス路線における交通の円滑化を図るため、バス停カット※²の整備などに取り組みます。



※² 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。

● 連続立体交差事業の推進

踏切による交通渋滞や事故を解消し、鉄道によって分断された地域を一体化するなど、交通の円滑化と良好な住環境を形成するため、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。



5 FUKUOKAを楽しむ道づくり

誰もが福岡に魅力を感じ、安心して楽しく回遊できるよう、賑わい空間の形成や来訪者をもてなす道路整備・活用を進める。

【主要施策】

● 誰もが歩きたくなる歩行空間の整備・活用

市民や国内外からの来訪者が安心して楽しく回遊できるよう、潤いや賑わいを感じる歩行空間の整備に取り組みます。また、地域の賑わい・交流の場の創出や道路の質の維持・向上を図るため、道路空間を有効活用した取組み（オープンカフェやイベント等）などを支援します。



賑わい空間の創出(春吉橋)



博多駅と天神地区をつなぐ通りの魅力創出
(はかた駅前通り)



Street Party(きらめき通り)

● 沿道景観と調和した道路空間の整備

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、歴史的建造物との調和、賑わいの創出、道路緑化など、地域の個性を生かした道路空間の景観整備を進めます。特に、都心部では、天神ビッグバンエリアや博多駅周辺地区において、回遊機能の強化を進めます。



情緒ある路地空間の創出(西中洲)



歴史的建造物との調和(承天寺通り)

● 分かりやすい道案内への取り組み（都市サインの設置や道路案内標識の英語表記の改善など）

公共施設や観光施設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、個性的な都市景観の形成を図るため、都市サインの設置に取り組みます。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、新設または更新時に、英語表記の改善に取り組みます。



道路案内標識の英語表記の改善



都市サイン

6 まちづくりと連携した道づくり

都市の活力や市民生活の核となる拠点づくりを支えるため、まちづくりと連携した道路空間の整備や民間開発等の機会を捉えた道路空間の整備、維持管理、活用を進める。

【主要施策】

● 拠点のまちづくりと連携した道路空間の整備

都心部や都市の成長を推進する活力創造拠点、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を進めます。



九州大学箱崎キャンパスエリア



天神ビッグパンエリア



ウォーターフロントエリア

● 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

民間ビル等の建替えの機会を捉え、沿道の商業施設等と連携し、民有地と一体となった道路空間の整備や活用、維持管理を官民共働により推進します。



● 駐車施策の推進



都心部の機能更新が進むことに伴い増加するマイカー流入を抑制するため、駐車場の隔地化や集約化を進めるとともに、都心周辺部での駐車場整備について検討を進めます。





市民の安全・安心をささえる道づくり

激甚化する気象災害に備えるとともに、老朽化する道路施設への対応も求められていることから、防災・減災に資する道路整備や道路の適正な維持管理を進めます。また、市民や企業と共働して、道路の安全・安心をみんなで守る取り組みを進めます。

7 災害に強い道づくり

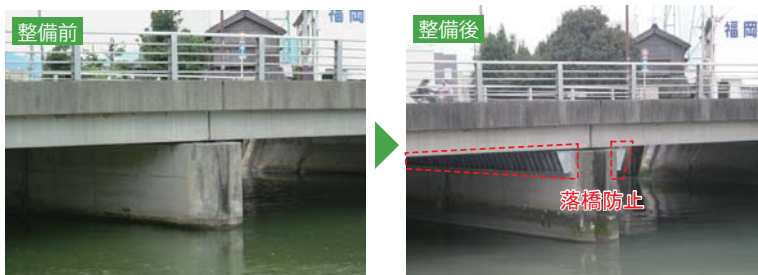
災害時においても必要な「人・物・情報」のネットワークを確保し、市民の安全・安心を保つため、緊急輸送道路※の整備や無電柱化などを進めます。

※ 空港、港湾、大規模な病院、市役所や県庁など公共施設間を結ぶ道路

【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、橋梁の耐震補強など）を進めます。



橋梁の耐震補強

● 無電柱化の推進

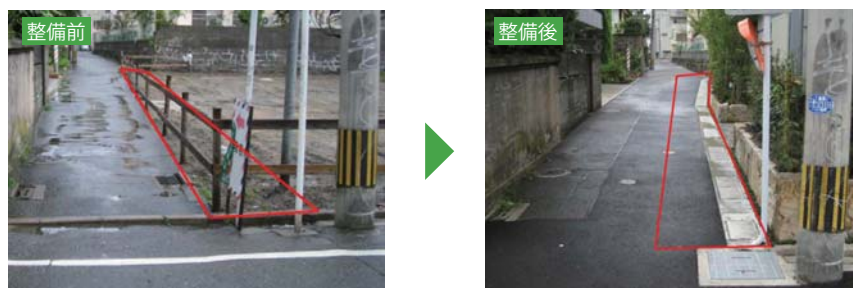
地震や台風などの災害時に、電柱倒壊による道路遮断の防止や、電力・通信網の切断被害の軽減などを図るため、無電柱化計画に基づき、地域特性に応じた手法を検討しながら、道路のバリアフリー化などと合わせて無電柱化を進めます。



無電柱化[(都)堅粕箱崎線]

● 狭い道路拡幅整備の推進

狭い道路（幅員4m未満）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。



狭い道路の整備状況

8 次世代に繋ぐ道づくり

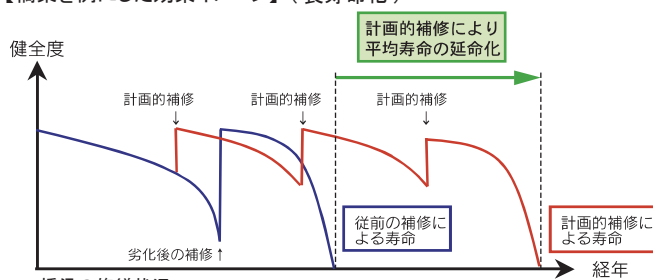
生活に欠かせない「道路」を将来にわたって安心して安全に利用できるよう、定期点検や予防保全による維持管理を進めるとともに、ICT や地理空間情報を活用し、効率的・戦略的な維持管理に取り組みます。

【主要施策】

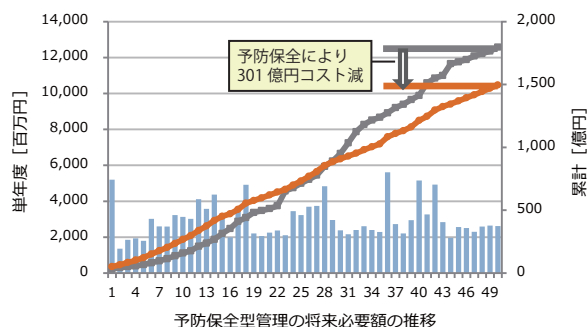
● 道路施設・橋梁の計画的補修による長寿命化

老朽化する道路施設・橋梁の長寿命化と財政負担の低減・平準化を図るため、「橋梁長寿命化修繕計画」や「道路（大規模施設）アセットマネジメント基本方針」、「生活道路アセットマネジメント基本方針」に基づき、定期点検や予防保全対策などに取り組みます。

【橋梁を例にした効果イメージ】（長寿命化）



【舗装を例にした効果イメージ】（予防保全型による財政負担の低減）

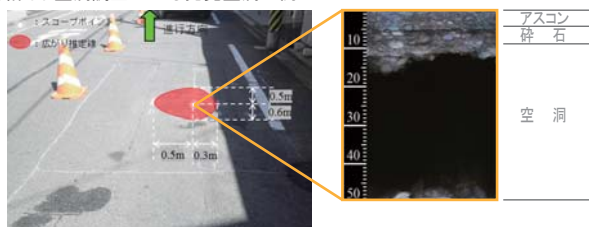


● 道路の効率的・戦略的な維持管理

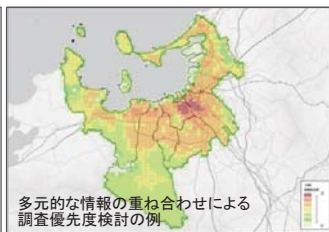
道路を安心して安全に利用できるよう、日常パトロールや路面下空洞調査等を実施し、破損箇所の早期発見や、陥没の未然防止に努めます。

また、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など、維持管理の効率化と高度化を図り、戦略的な維持管理を行います。

路面下空洞調査による発見空洞の例



緊急輸送道路と橋梁の重ね合わせ



地理空間情報の活用例

9 環境に配慮した道づくり

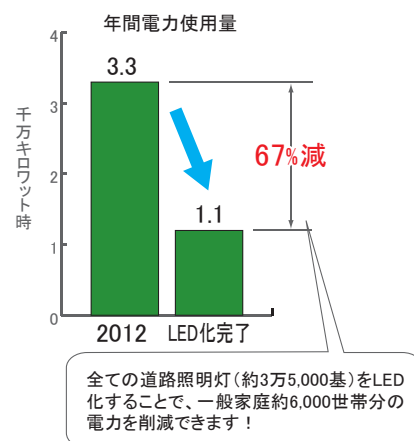
地球温暖化の防止や大気環境の改善、自動車騒音の低減など、環境への負荷を減らすため、道路照明灯のLED化や環境に配慮した舗装の整備などを進めます。

【主要施策】

● 道路照明灯のLED化

二酸化炭素の排出量や電力使用量の削減、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、道路照明灯のLED化を進めます。

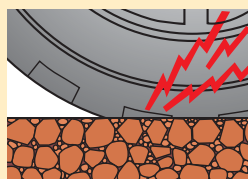
LED化前後の状況



● 排水性舗装・透水性舗装の整備

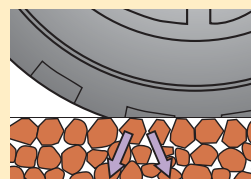
幹線道路における車道部では、道路交通騒音の低減などの効果がある排水性舗装を、歩道部では、雨水を地下へ浸透させる透水性舗装の整備を進めます。

タイヤ騒音発生抑制



【通常舗装】

タイヤ溝と舗装面の間に挟まれた空気の逃げ道が無く、空気圧縮音、膨張音が発生する。



【低騒音効果のある高性能舗装】

空隙に空気が逃げ、音が生じにくい。

● 道路緑化

良好な都市景観の創出や自動車排気ガスの吸収による地球温暖化の防止、災害時の火災拡大の防止などを図るため、道路整備時に一定の歩道幅員確保や交通量状況に応じて、街路樹の整備を進めます。



明治通り

10 みんなで守る道づくり

道路への関心と愛着を育み、地域住民や企業等と行政の共働による安全・安心なまちを創るため、防犯灯設置への助成や、市民による定期的な清掃、見守りなどの道路の保全活動を促進するとともに、道路に関する情報提供など、広報・広聴の強化に取り組みます。

【主要施策】

● 防犯灯の LED 化の促進

地域の防犯性の向上に寄与し、生活道路の均一な照度確保や管理する町内会等の負担軽減を図るため、防犯灯の LED 化を促進します。



LED防犯灯の設置例

● 市民等と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、定期的な道路清掃や見守りなど、道路環境の保全に取り組みます。また、これらの活動に取り組んでいる個人・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。



【福岡市道路サポーター制度】

- ・サポーターは、5名以上で構成する団体（地域団体・企業等）で道路の清掃を行い、清掃中に道路の破損箇所等を発見した場合は通報を行う。
- ・市は、清掃したゴミの回収や通報による道路の補修等を行う。
- ・市ホームページに活動団体、活動内容等の掲載や表彰を行う。



● 道路占用の適正化

道路の通行阻害や都市景観の悪化を引き起こしている、のぼり・置き看板など不法占用物の対策を進めます。



● 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、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