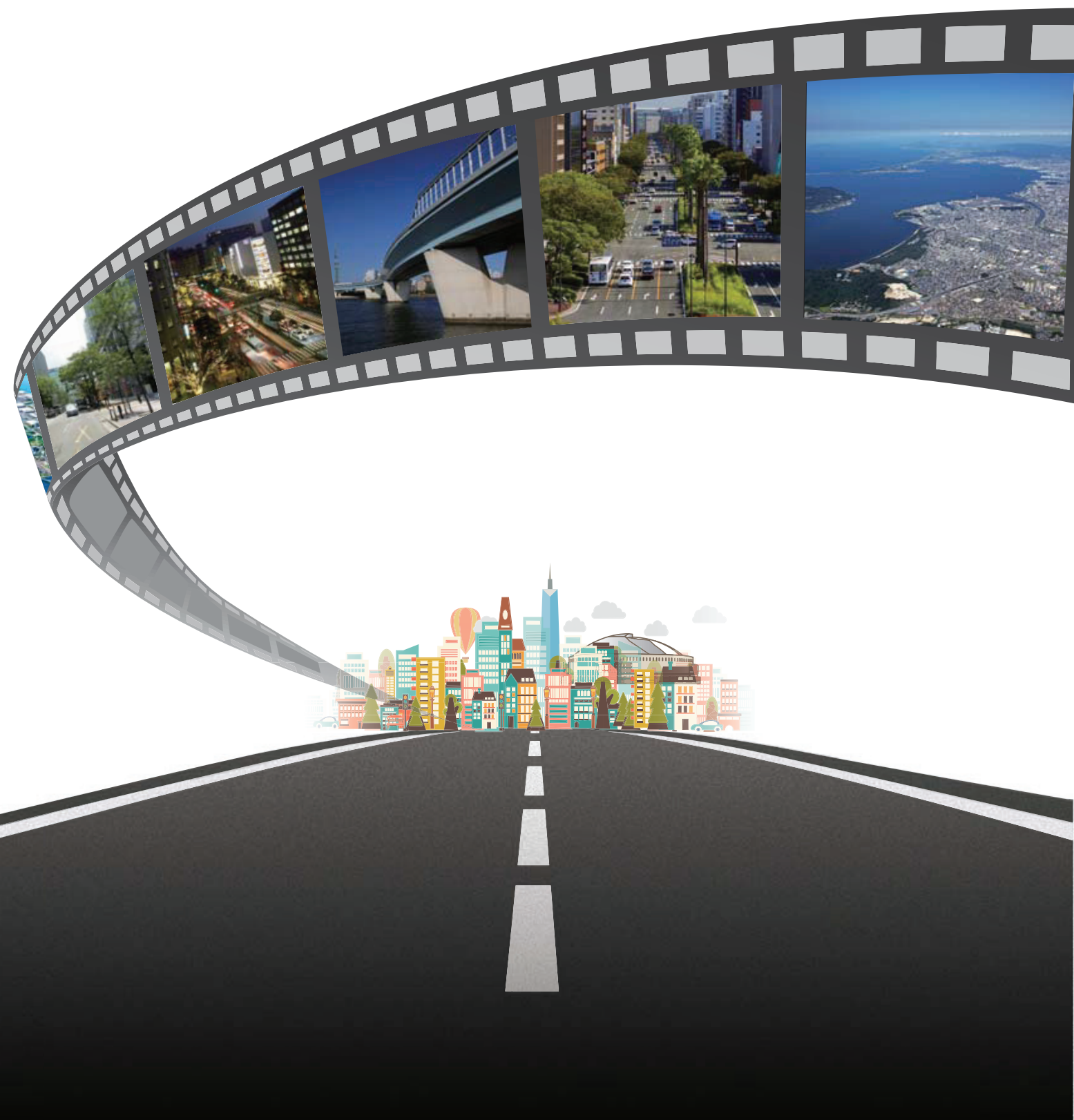
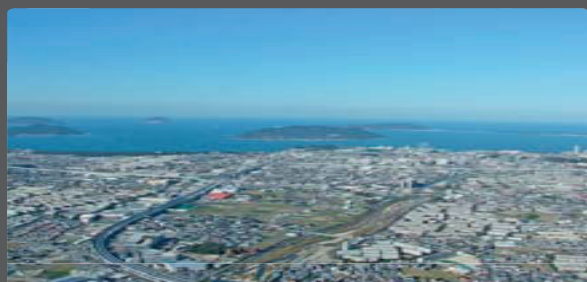


福岡市道路整備 アクションプラン 2020





はじめに

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り、福岡市では、これまで、概ね4～5年毎に道路整備の計画を策定し、整備を進めてきました。

この度、道路整備における平成29年度～32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2020」を策定いたしました。

新たなプランでは、福岡市を取り巻く状況の変化やこれまでの道路整備の進捗状況、市民ニーズ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では、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移動できるよう、道路のバリアフリー化など人に優しい道づくりや公共交通を活かす道づくり、自転車と共生する道づくりを進めます。

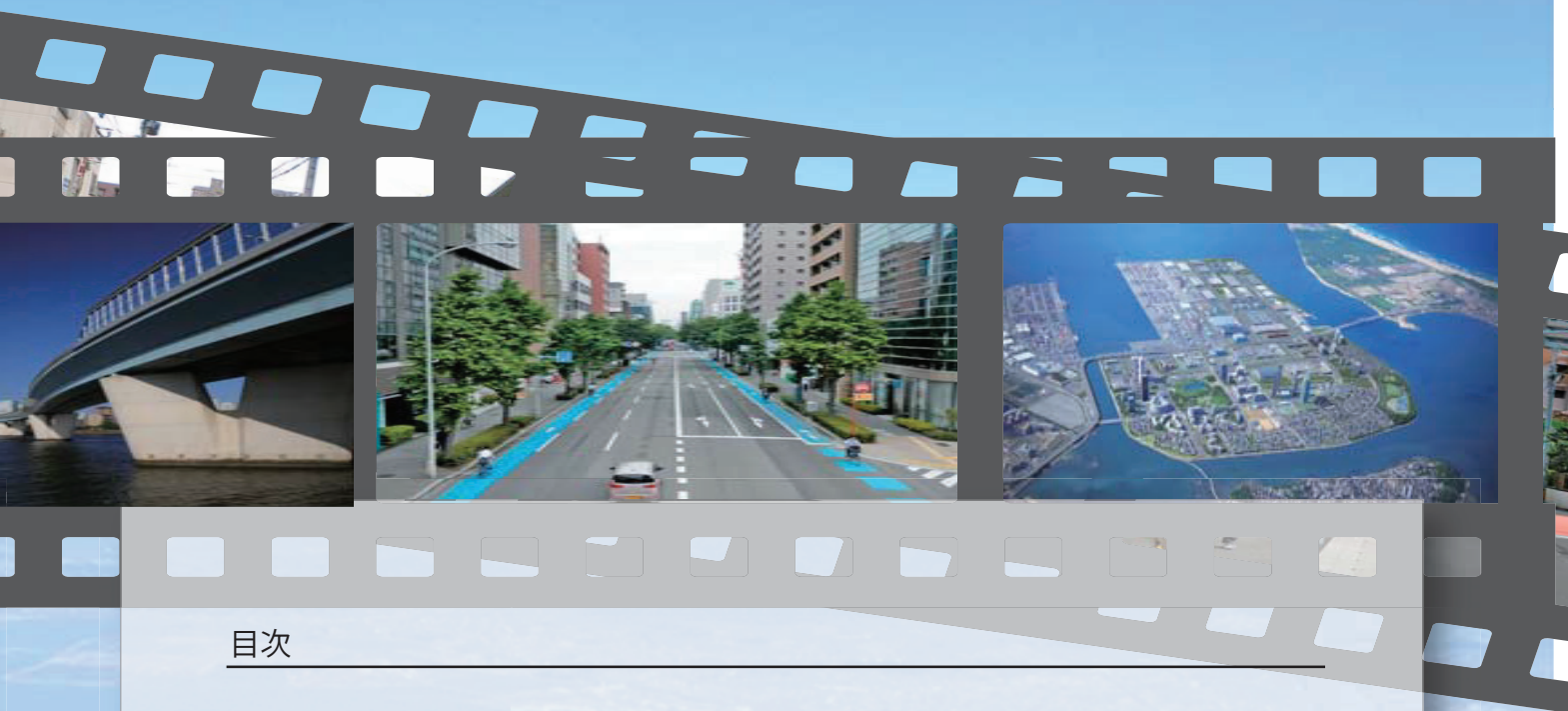
【ビジョン2】都市の魅力に磨きをかける道づくりでは、都心部を中心とした高度な都市機能と、国際交流のゲートウェイにふさわしい充実した港湾・空港機能などを有する、国際競争力の高い都市として、九州・アジアを牽引するため、幹線道路の整備など経済活動を支える道づくりや市民や来訪者がFUKUOKAを楽しむ道づくり、まちづくりと連携した道づくりを進めます。

【ビジョン3】市民の安全・安心をささえる道づくりでは、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、緊急輸送道路の整備など災害に強い道づくりや道路施設の計画的な維持管理など次世代に繋ぐ道づくり、環境に配慮した道づくりを進めます。また、市民や企業と共働き、みんなで守り育む取り組みを進めます。

これからも、「人と環境と都市活力の調和がとれたアジアのリーダー都市」を目指し、「都市の成長」と「生活の質の向上」の好循環をつくり出すため、市民・企業の皆様とともに、道づくり・まちづくりを着実に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。

福岡市長 高島 宗一郎





目次

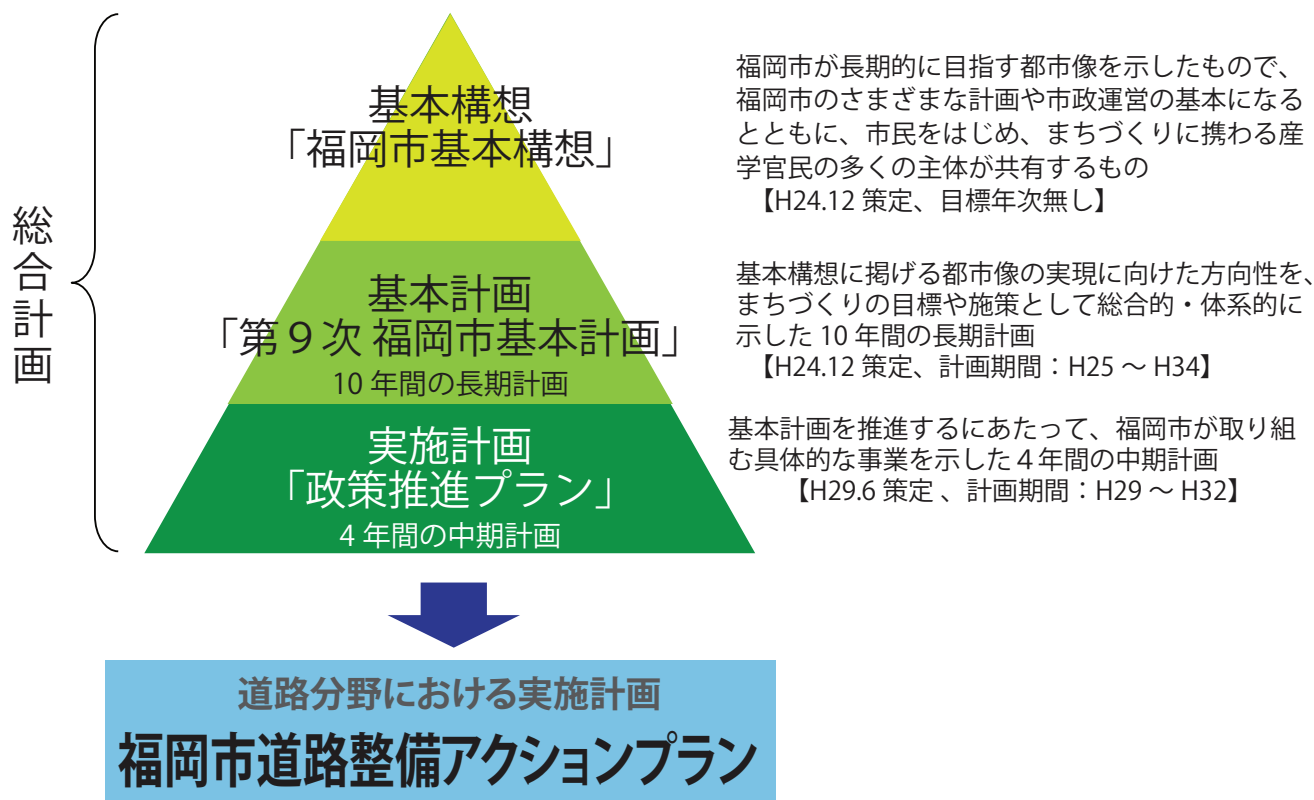
1. 計画の概要	1
2. 福岡市を取り巻く状況	3
3. 福岡市の道路を取り巻く状況	6
4. 「福岡市道路整備アクションプラン 2016」のふりかえり	11
5. 道路整備のニーズ	13
6. 今後の道路整備の基本的な考え方	15
7. 福岡市道路整備アクションプラン 2020（4年間の実施計画）	16
8-1. 主要施策	17
ビジョン1：ユニバーサル都市・福岡を実現する道づくり	17
ビジョン2：都市の魅力に磨きをかける道づくり	22
ビジョン3：市民の安全・安心をささえる道づくり	27
8-2. 計画期間に整備する幹線道路	33
9. 用語解説	37



1. 計画の概要

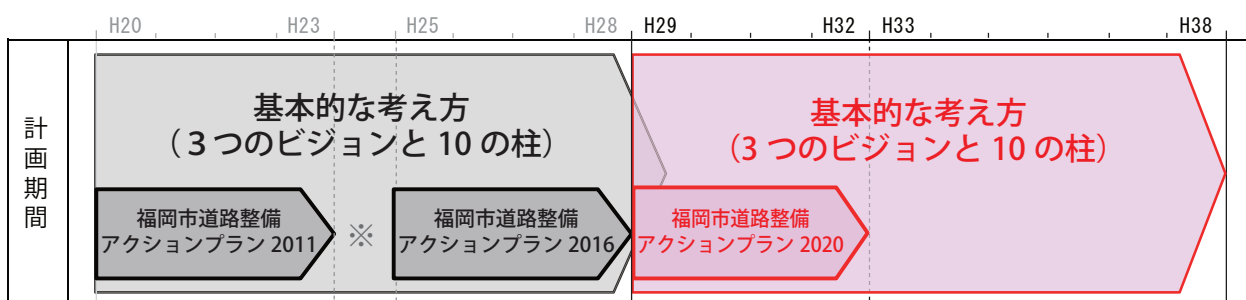
■ 位置付け

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交通事情、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すものです。

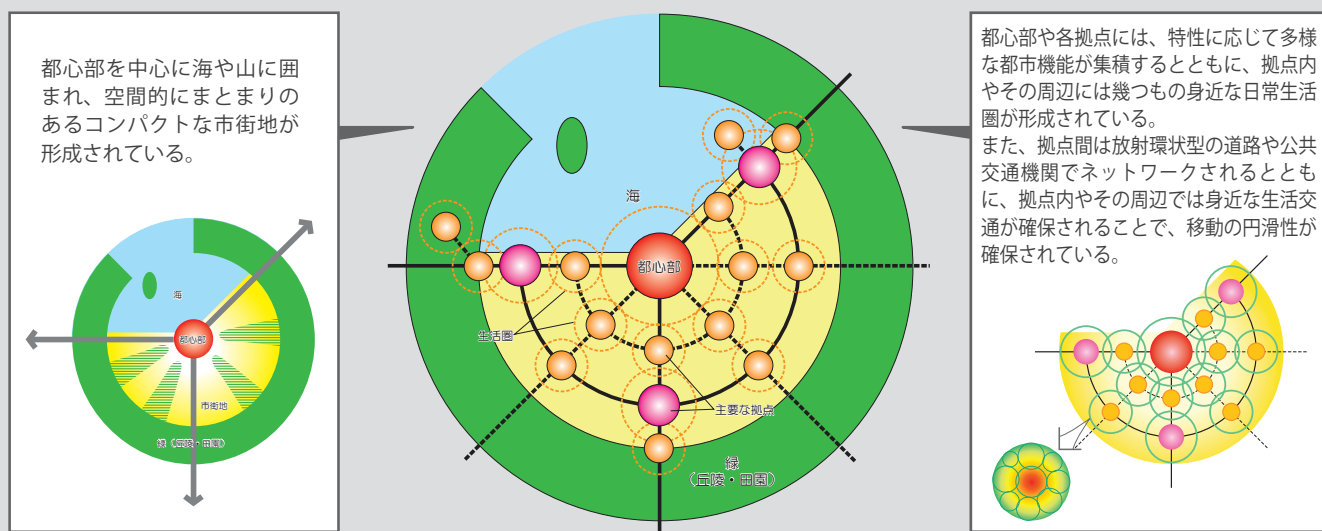


※ 実施計画（政策推進プラン）の計画期間に合わせ、アクションプラン 2016 を策定したもの

■ めざす都市の姿（第9次福岡市基本計画より）

- ・海や山に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、都市的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



■ さまざまな拠点におけるまちづくり

天神ビッグバンの推進

天神地区では国家戦略特区をはじめとする誘導策などにより、付加価値の高いビルへの建替えなどが進み、ビジネスやショッピング・憩いをはじめ、人・モノ・コトが交流する新たな空間が生まれ、これまで以上に多くの人が活躍するため、過度に自動車に依存しない、ひとを中心とした「歩いて出かけたいまち」に生まれ変わります。

アイランドシティ整備事業

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、港湾物流の増加やベジフルスタジアム、市立こども病院の立地など、東部地域の広域的な交通需要に対応するため、アイランドシティと福岡都市圏や九州各地を結ぶ広域道路ネットワークの確立が求められており、自動車専用道路アイランドシティ線などの整備を進めています。

九州大学の移転

九州大学の移転を契機とした箱崎・六本松の移転跡地について、両地区は、本市の地域拠点に位置づけており、地域拠点にふさわしい多様な都市機能の誘導を図るため、本市としても積極的に協力、支援を行っています。また、活力創造拠点に位置づけている「九州大学伊都キャンパス」においても、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。

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。

2. 福岡市を取り巻く状況

面積、人口等

人口は継続して増加

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年では全人口の約3割が高齢者になると見込まれています。

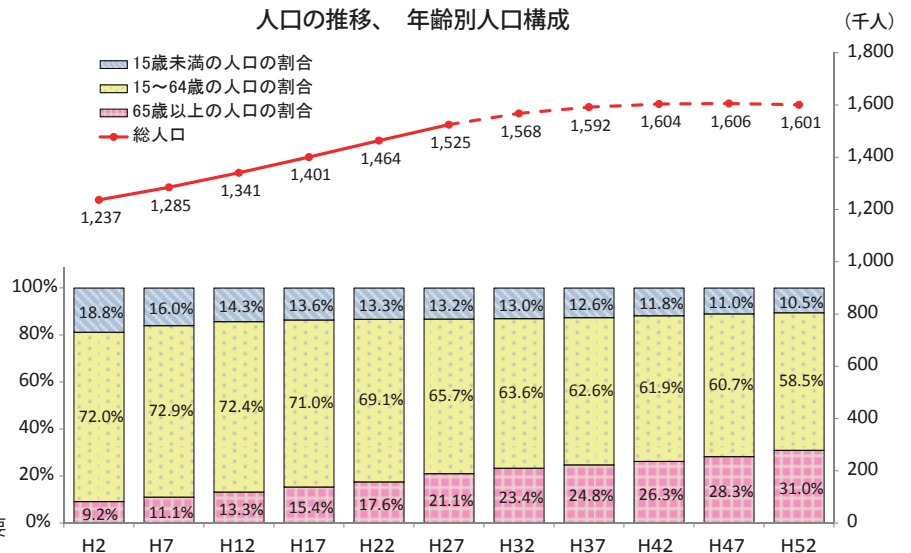
福岡市の面積と人口（区別）

	面積	人口
東区	69.36km ²	306,015人
博多区	31.63km ²	228,441人
中央区	15.40km ²	192,688人
南区	30.98km ²	255,797人
城南区	15.99km ²	130,995人
早良区	95.87km ²	217,877人
西区	84.17km ²	206,868人
計	343.39km ²	1,538,681人

H27.10.1 現在

資料：平成27年国勢調査人口等基本集計結果概要

人口の推移、年齢別人口構成

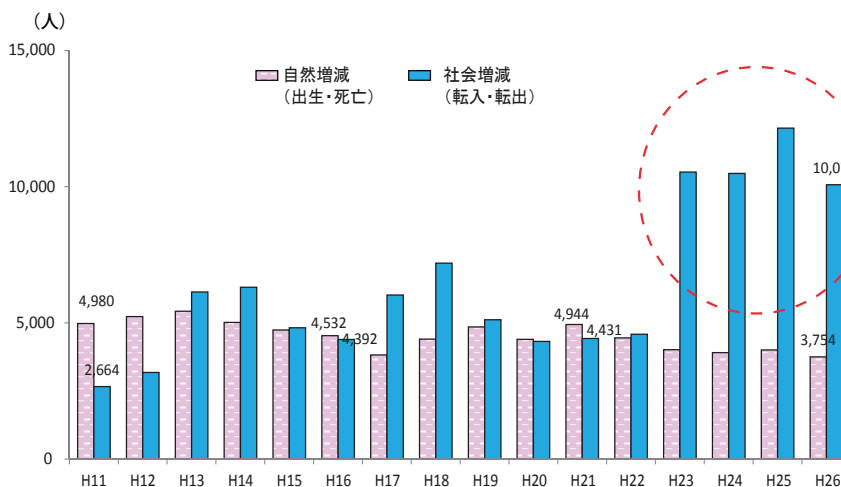


資料：福岡市の将来人口推計

福岡県内や九州内からの大幅な転入超過

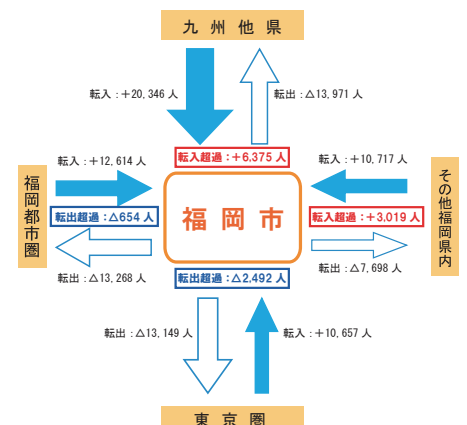
福岡市の近年の人口増加は、自然増より社会増の影響が大きく、福岡都市圏以外の福岡県および九州他県から大幅な転入超過となっています。一方、東京圏に対しては転出超過となっており、福岡市外の九州からの転入の約3割が東京圏へと流出しています。

福岡市の人口動態（自然増・社会増）



資料：福岡市人口ビジョン

地域別社会移動の状況（H26）

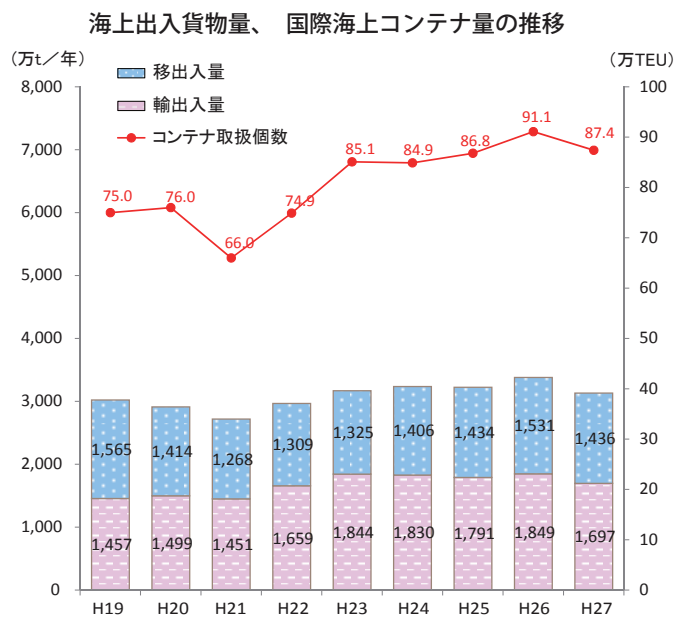


(注) 東京圏…東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県

資料：福岡市人口ビジョン

■ 海上貨物量・コンテナ※¹量は順調に増加

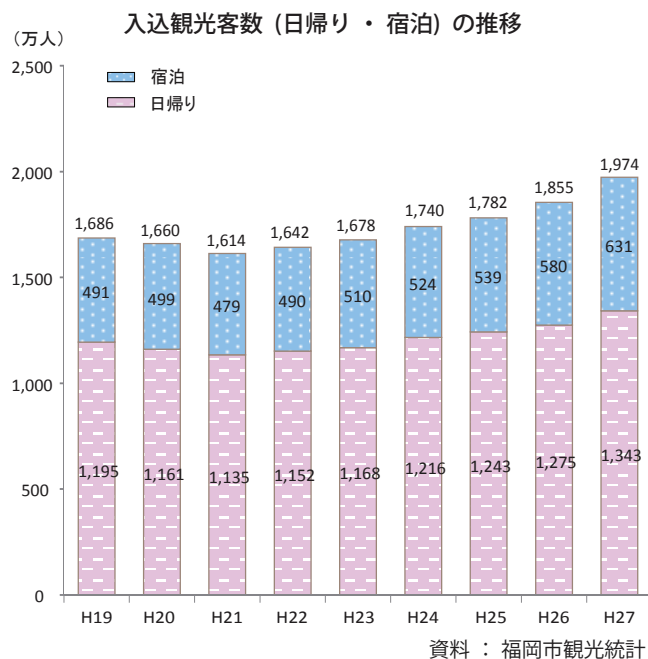
博多港のコンテナ取扱個数は、世界的な景気の低迷などにより、平成21年に一時減少したものの、その後は増加に転じ、平成27年は約87万TEUとなっています。



資料：福岡市港湾統計

■ 国内外からの入込観光客数※²の増加

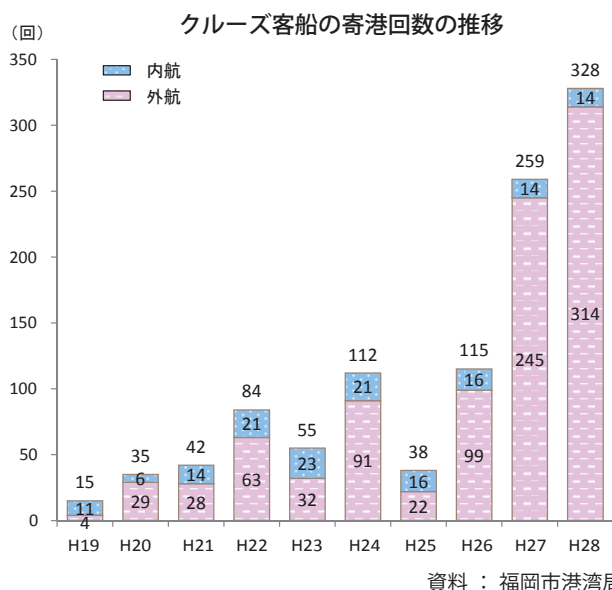
福岡市への観光客数は、平成23年春の九州新幹線の全線開通やクルーズ客船※³の寄港増などにより5年間で300万人以上増加しています。



資料：福岡市観光統計

■ クルーズ客船の寄港が急増

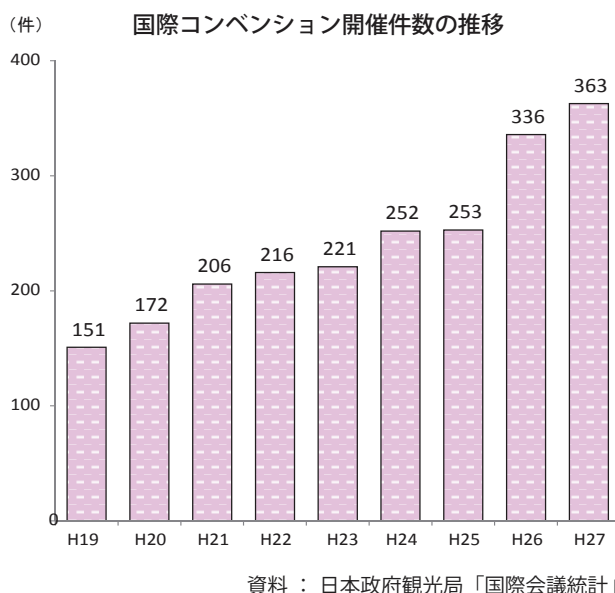
クルーズ客船の寄港回数は、増加傾向にあり、平成28年の内航を含めた寄港回数は328回で、日本一となっています。



資料：福岡市港湾局

■ 国際コンベンション※⁴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27年には363件（7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。



資料：日本政府観光局「国際会議統計」

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等に着手

平成28年4月に起きた熊本地震では、震度7の地震が連続して2回発生するなど過去の経験則が当てはまらない災害となりました。この甚大な災害に対し、地震発生直後から行ってきた様々な被災地支援を通して得られた教訓を踏まえ、福岡市地域防災計画をはじめとした、防災関連計画の見直しを進めています。

■ 大地震時の地中線の信頼性を確認

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・淡路大震災では通信が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、大地震時における地中線の信頼性が確認されています。

東日本大震災、阪神・淡路大震災時のライフライン※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

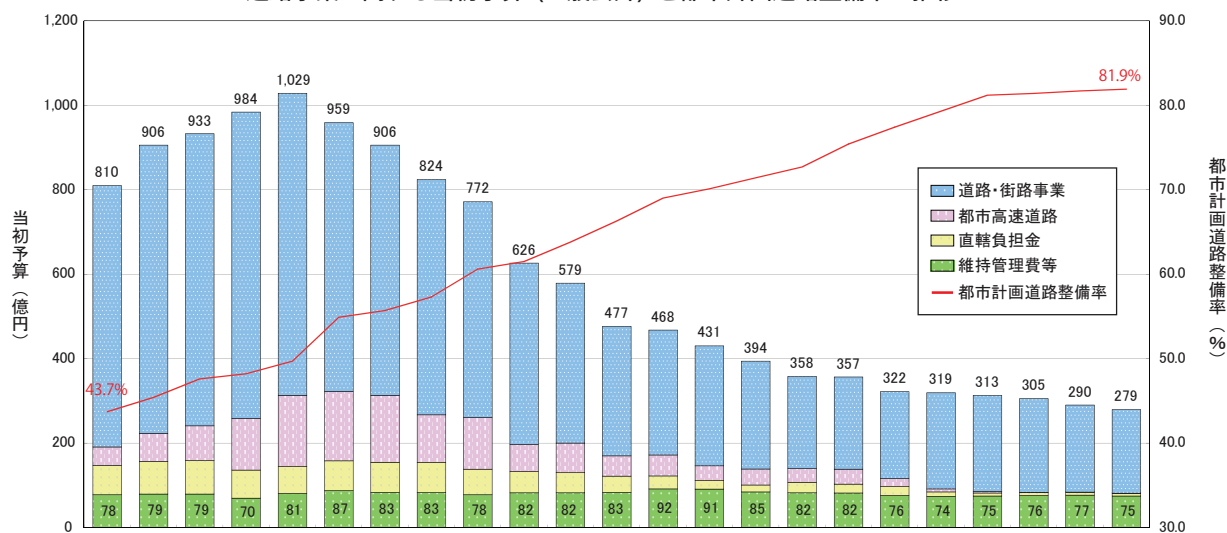
資料：国土交通省

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年度をピークに減少が続いており、平成27年度はピーク時の1/3以下となっています。また、管理する施設や老朽化する施設が年々増加する中、効率的な維持管理に努めており、維持管理費は横ばいとなっています。

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：福岡市道路下水道局

3. 福岡市の道路を取り巻く状況

道路状況（整備、維持管理）

■ 幹線道路の整備

市街地に集中する通過交通の分散化や周辺市町との広域交流・連携を支えるため、都市の骨格となる幹線道路の整備を進めており、都市計画道路※¹の整備率は、平成27年度末で81.9%に達しています。特に、4車線以上の都市計画道路の整備率は85.3%と、福岡市の道路ネットワークは概ね形成されつつあります。



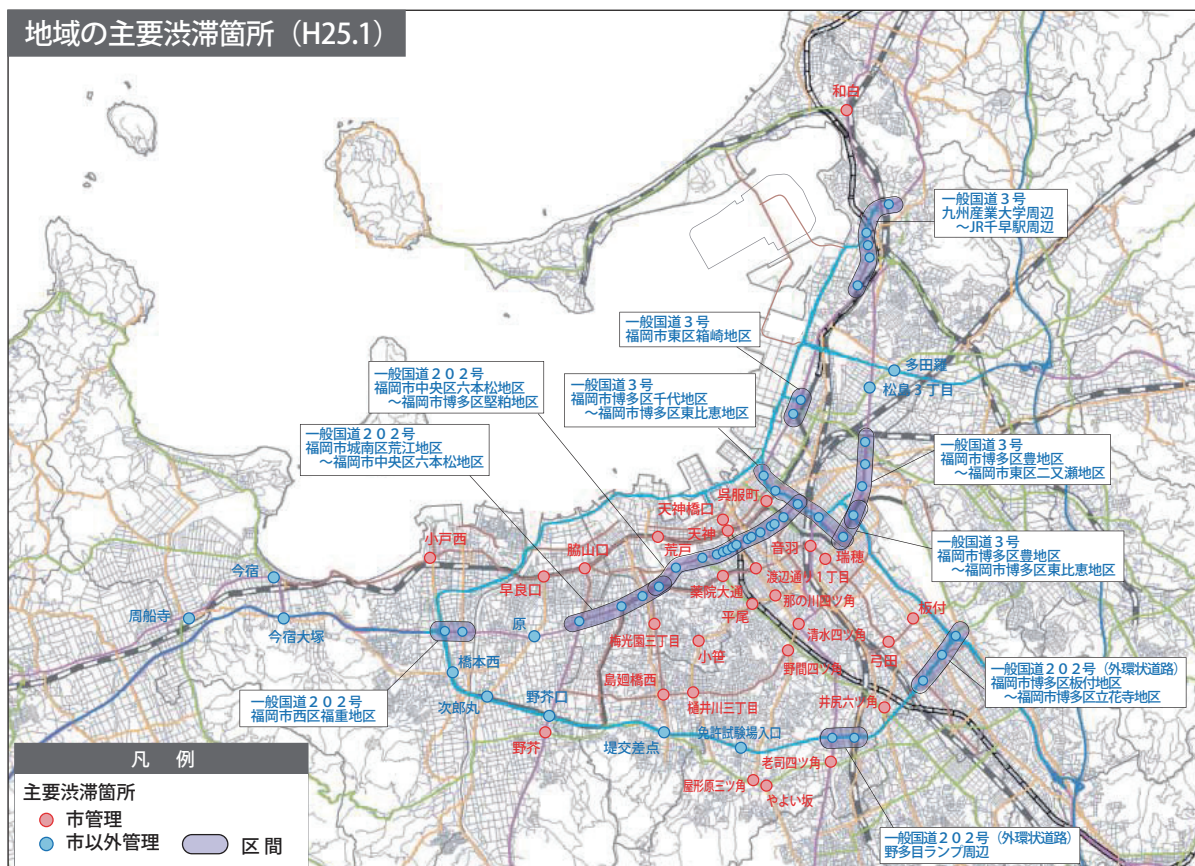
都市計画道路 福岡筑紫野線

都市計画道路の整備率

	H24年度末	H27年度末
4車線以上	84.8%	85.3%
4車線未満	75.0%	76.2%
計	81.2%	81.9%

■ 地域の主要渋滞箇所※²

福岡市内の渋滞は、幹線道路の整備などが進んできた結果、平成17年度の「福岡県新渋滞対策計画」策定時に、市管理道路において、22箇所あった渋滞箇所は5箇所に減少しましたが、平成25年1月には、新たな基準で渋滞箇所が選定され、市管理道路において、27箇所が「地域の主要渋滞箇所」として選定されています。引き続き、道路整備などのハード対策と公共交通の利用促進などのソフト対策を進めていく必要があります。

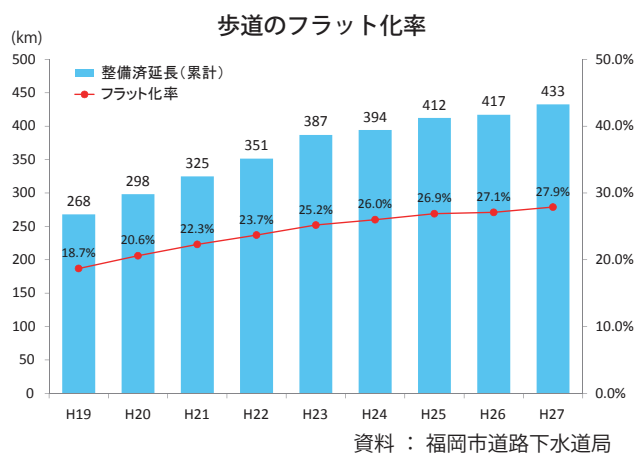


3. 福岡市の道路を取り巻く状況

道路状況（整備、維持管理）

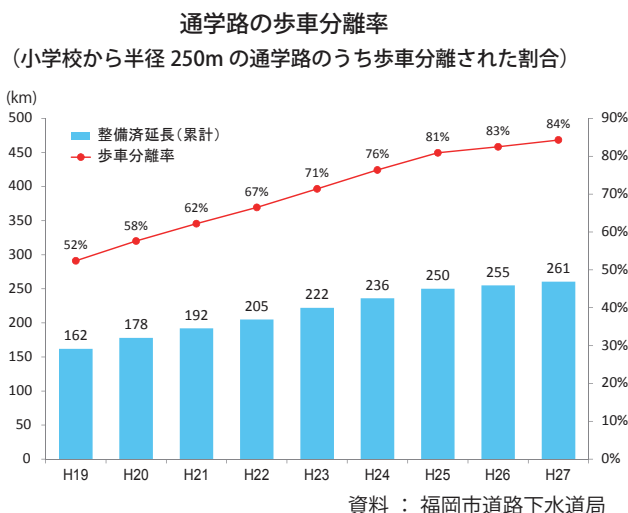
■ 道路のバリアフリー化

みんなが安心して歩けるよう、歩道のフラット化※¹などユニバーサルデザイン※²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※³内の生活関連経路※⁴については、優先的に取り組みを進めています。



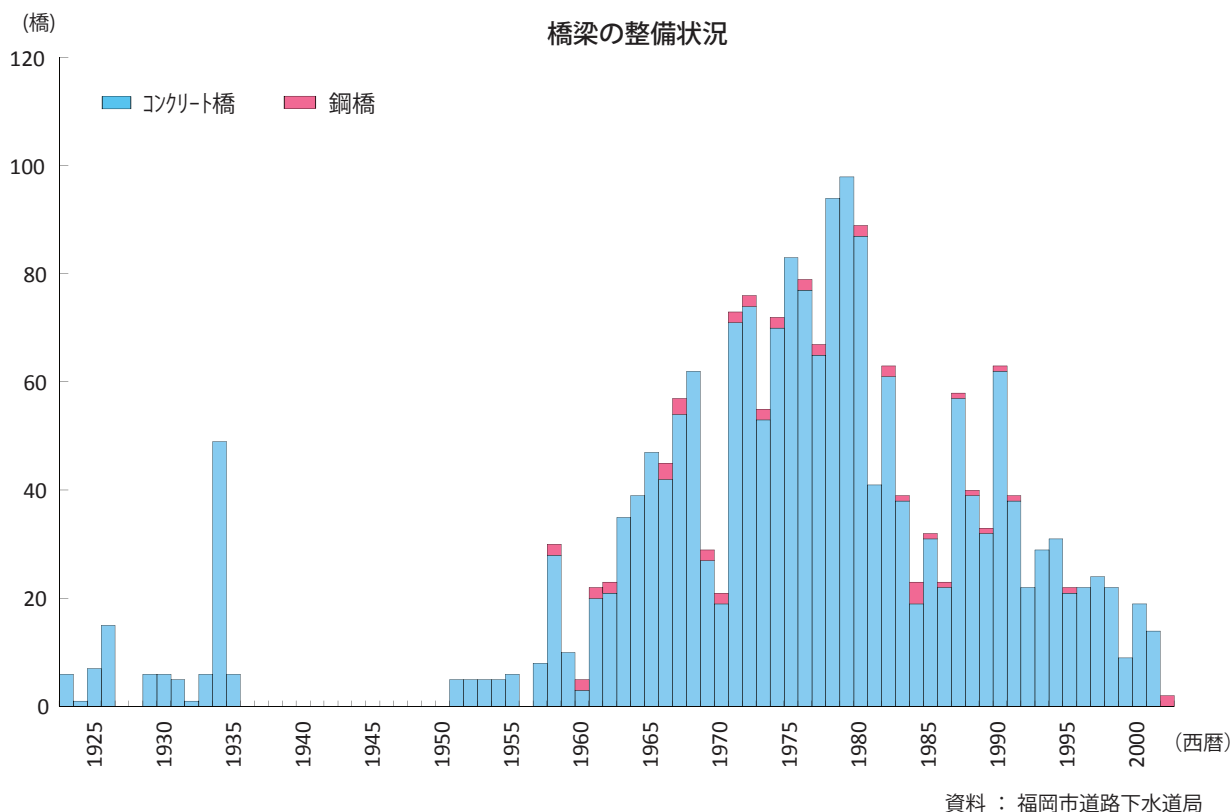
■ 通学路の安全対策

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。



■ 橋梁の老朽化

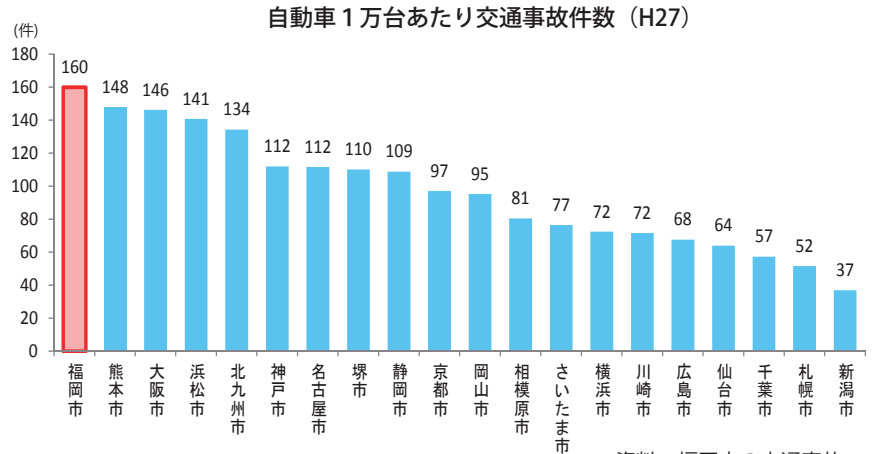
福岡市では約 3800km の道路を管理しており、那珂川や室見川などに約 2000 橋の橋が架かっています。約 2000 橋のうち約 75%は 1960～80 年代の経済成長期に集中して建設され、今後、架け替え等が行われないと、建設後 50 年以上の橋梁が急増するため、「福岡市橋梁長寿命化修繕計画」を策定し、計画的な維持管理に取り組んでいます。



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

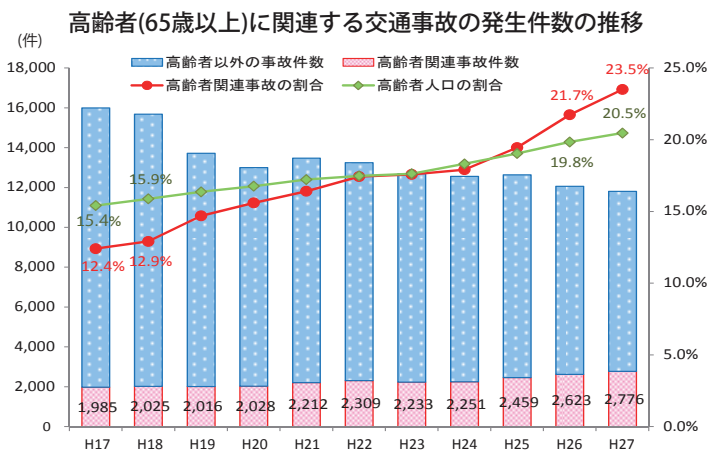
福岡市の交通事故件数は、政令市と比較すると、自動車 1 万台あたりでは、ワースト 1 位となっており、多い状況です。



資料：福岡市の交通事故

高齢者の交通事故件数は年々増加

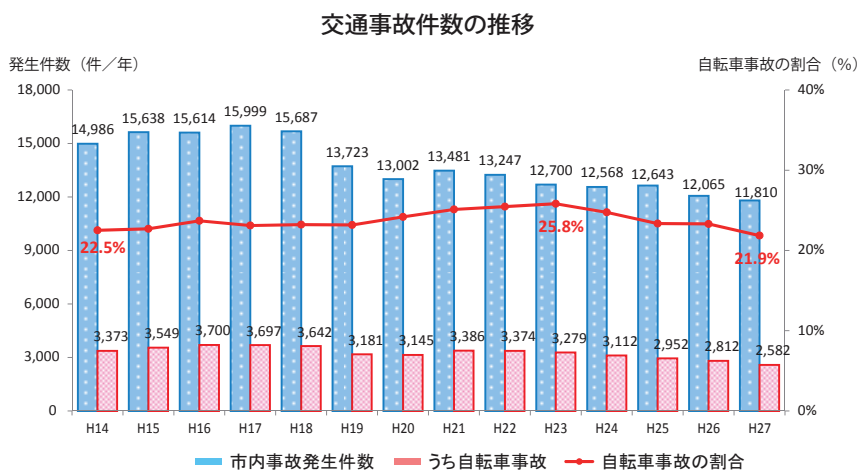
高齢者の交通事故件数は、高齢者人口の増加に合わせて年々増加しており、市内の交通事故件数は減少傾向にあるため、高齢者の交通事故の割合は、増加しています。



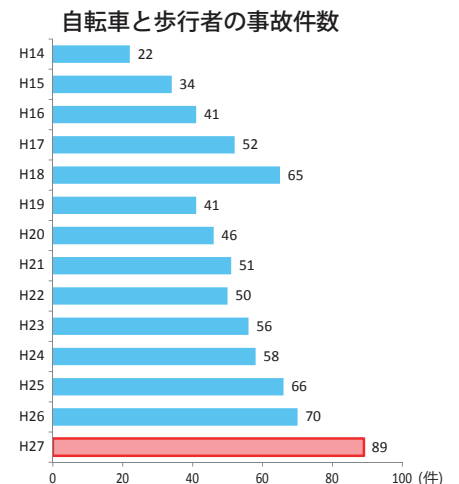
資料：福岡市の交通事故，住民基本台帳

近年増加している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 27 年には 89 件と 4 倍以上になっています。



資料：福岡市の交通事故



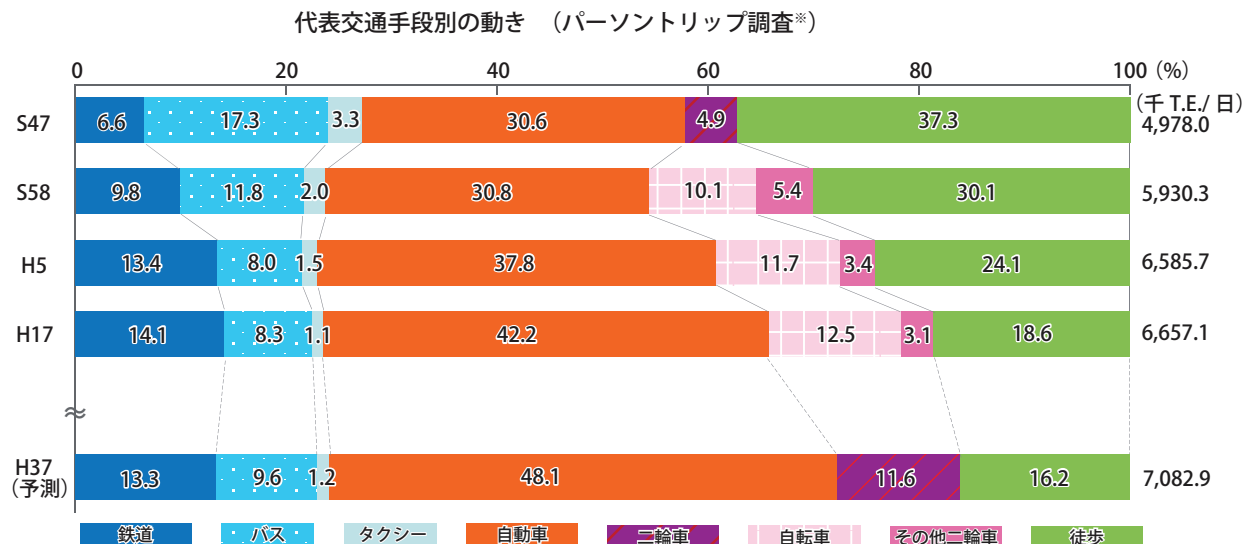
資料：福岡市の交通事故

3. 福岡市の道路を取り巻く状況

自動車・公共交通

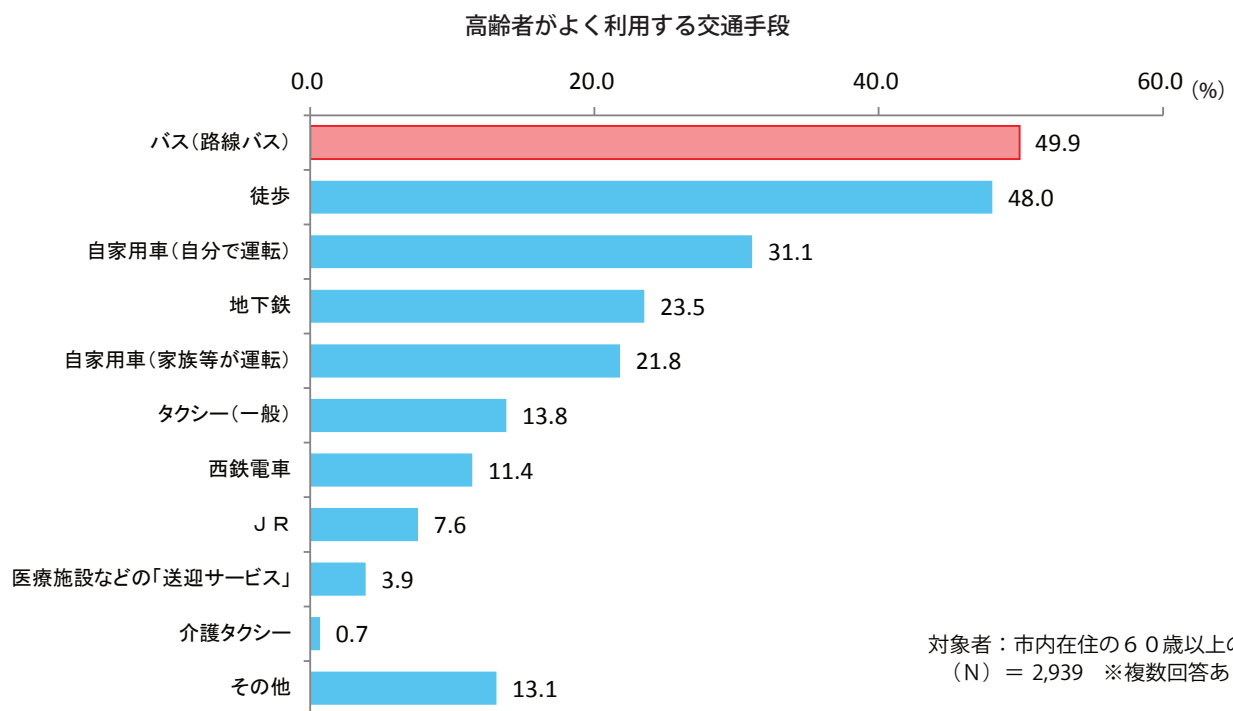
■ 自動車利用率の上昇

自動車の利用率は年々上昇しており、平成37年には48.1%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。



■ 高齢者のバス利用が高い

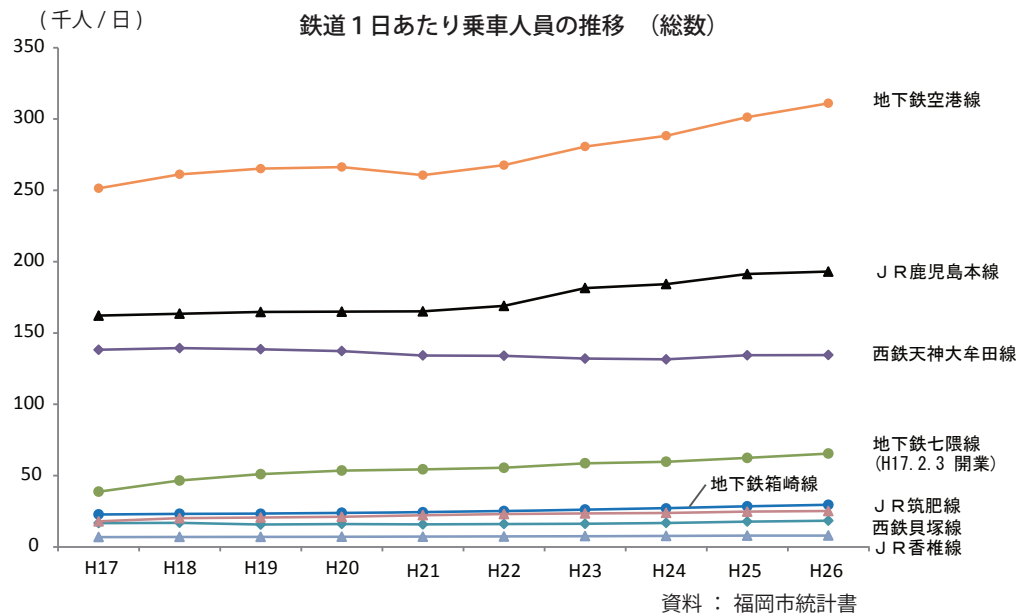
高齢者がよく利用する交通手段は、バスが49.9%と一番多く、公共交通（バス、鉄道）でみると利用率が非常に高くなっています。



資料：H22福岡市高齢者実態調査

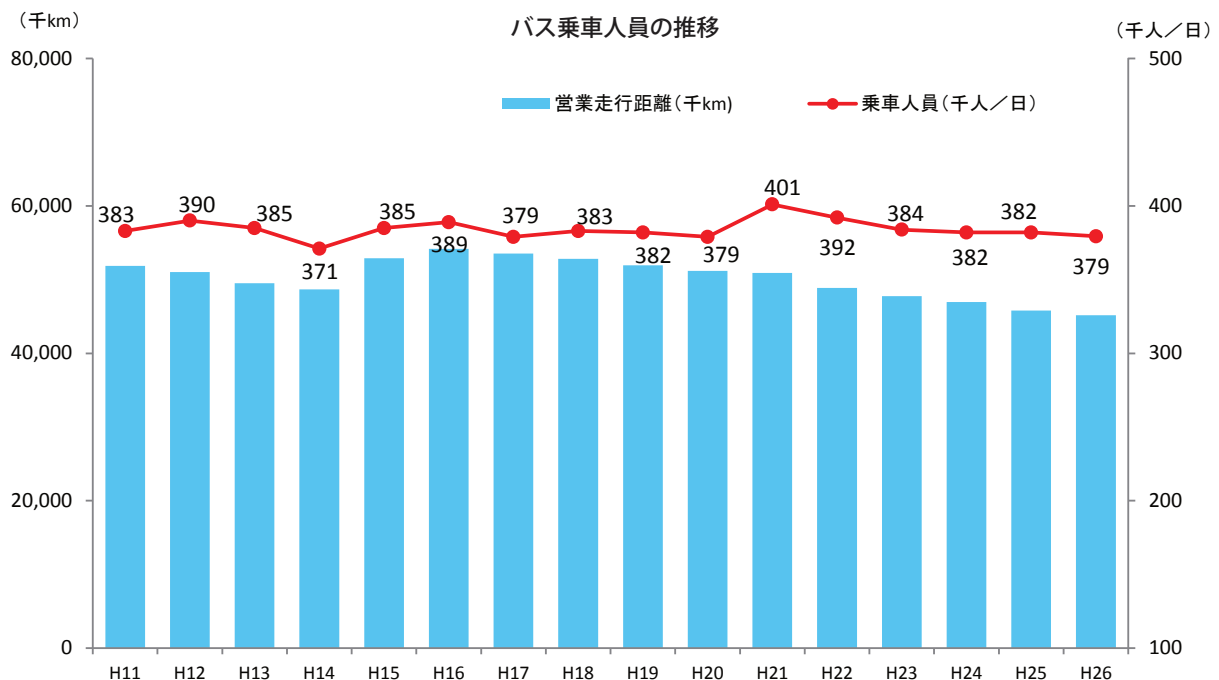
■ 鉄道利用者の増加

福岡市を走る鉄道においては、平成22年頃から地下鉄やＪＲ鹿児島本線などの利用者が増加傾向にあり、平成17年に比べて1日の乗車人員が、地下鉄は9万人以上、ＪＲ鹿児島本線は3万人以上増加しています。



■ 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。



4. 「福岡市道路整備アクションプラン2016」のふりかえり

■ 道路整備の基本的な考え方と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 来訪者をもてなし、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

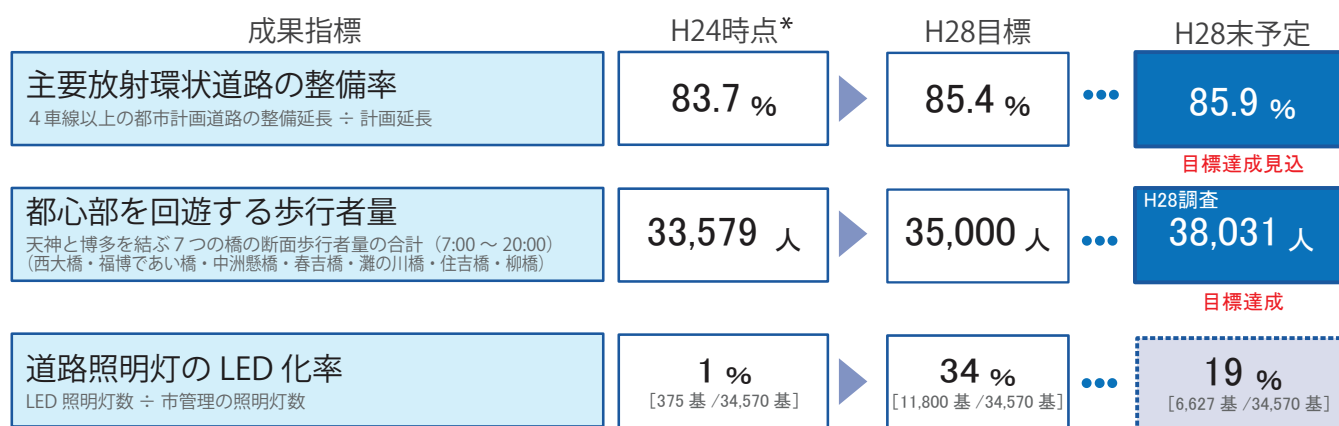
10 みんなで守る安全・安心な道づくり

- 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

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

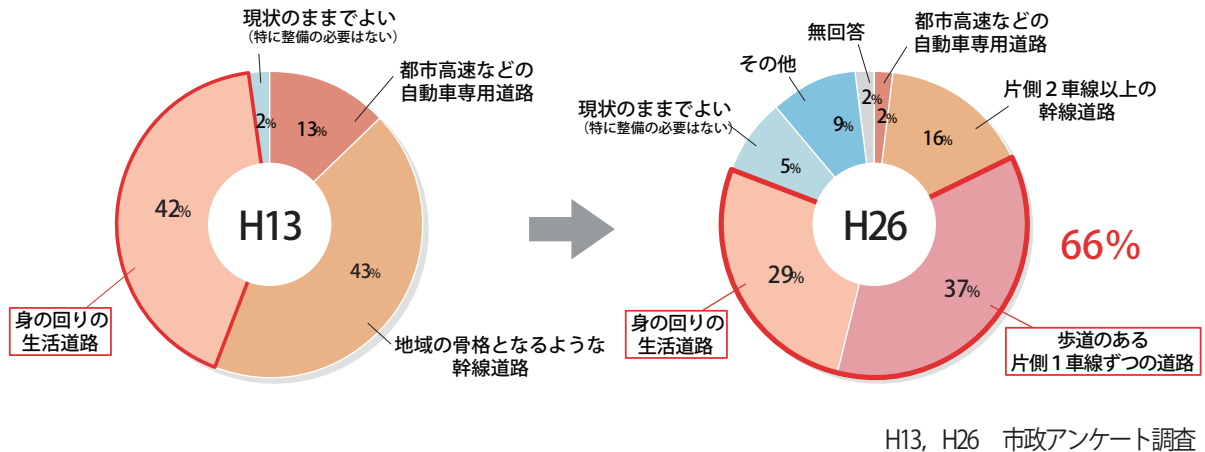


*H24 時点：H24.4.1

5. 道路整備のニーズ

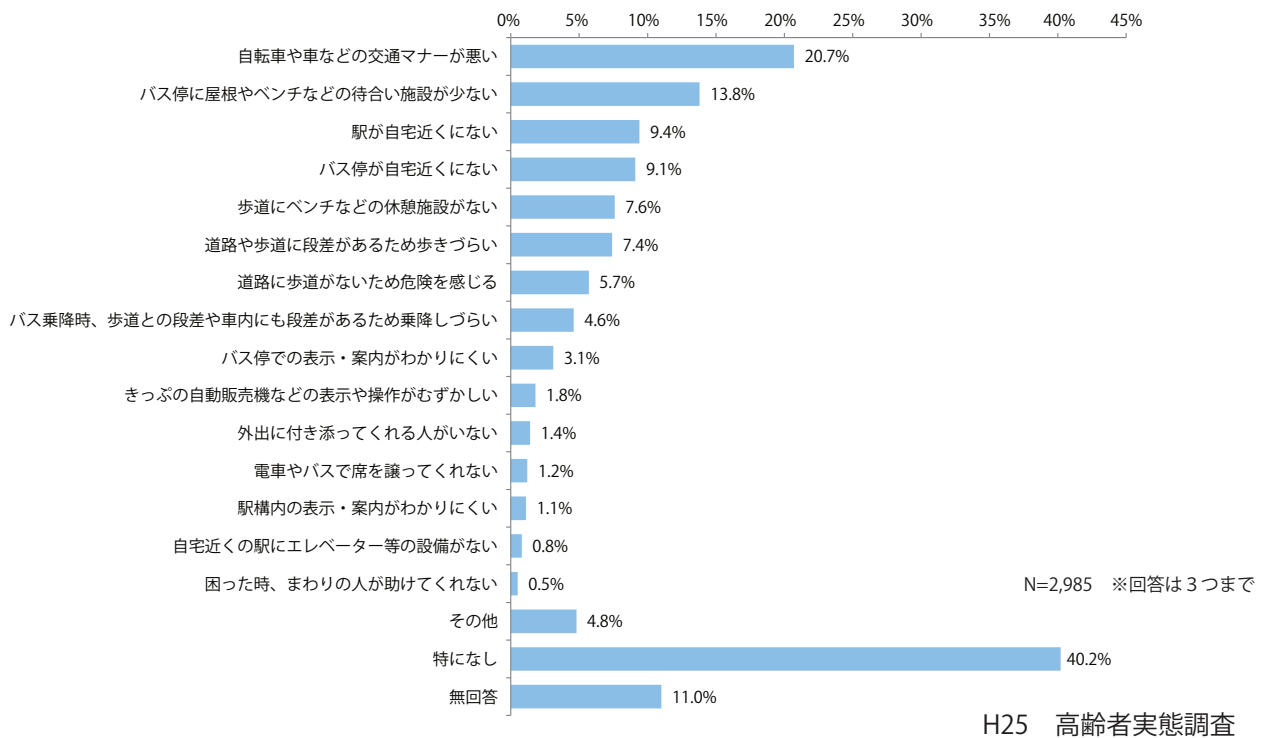
■「優先的に整備すべき道路」について

道路整備に関する市民ニーズを把握するため、2年に1度、市政アンケート調査を活用し、「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・満足度を調査しています。



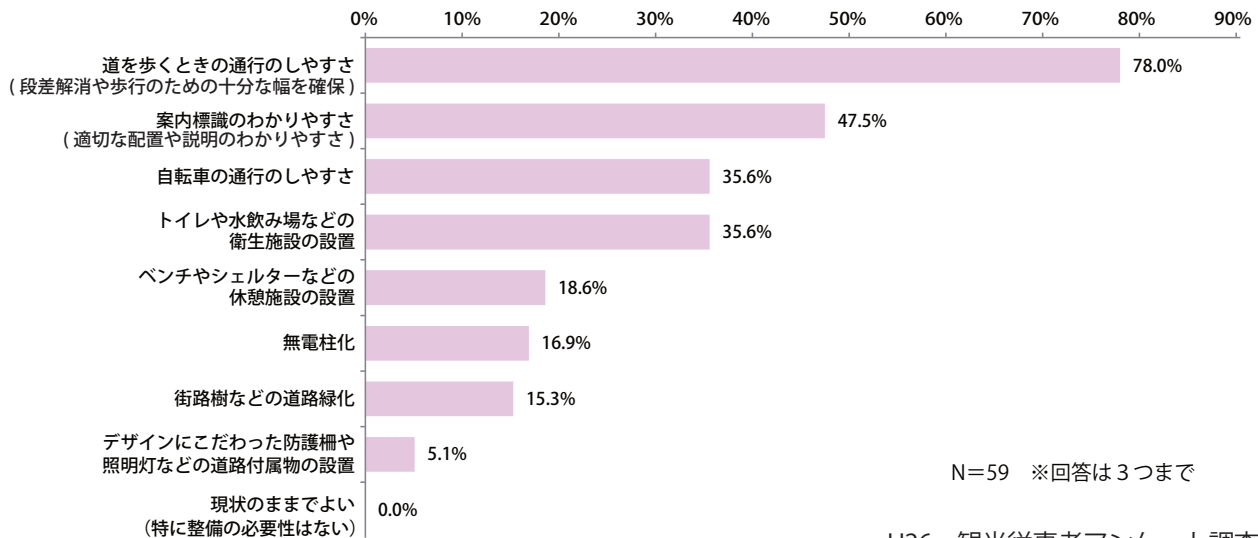
平成26年度は、「歩道のある片側1車線ずつの道路」や「身の回りの生活道路」の合計が、全体の約3分の2を占めており、平成13年度と比較して、都市高速道路や幹線道路などの広域的な道路網整備から、身近な生活を支える道路整備に対してニーズが高くなっています。

■ 徒歩や公共交通機関による外出の際に困っていること



高齢者が外出の際に困っていることは、「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い施設が少ない」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停については、バス利用環境の改善のための上屋やベンチの設置が求められています。

■ 来訪者をもてなす道づくりとして、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、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切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。

■ 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ご意見が出されました。



歩行者・自転車

- ・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り組みがあり、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

6. 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 2016 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、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、それら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状況等を勘案しながら、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	●道路のバリアフリー化 ●通学路の安全対策や歩行空間の整備 ●交通安全対策
2. 公共交通を活かす道づくり	●総合交通体系の構築を支える道路整備 ●バス利用環境の改善
3. 自転車と共生する道づくり	●自転車通行空間のネットワーク強化 ●放置自転車対策 ●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. 経済活動を支える道づくり	●自動車専用道路の整備 ●幹線道路の整備 ●ボトルネック箇所の改善 ●連続立体交差事業の推進
5. FUKUOKAを楽しむ道づくり	●誰もが歩きたくなる歩行空間の整備・活用 ●沿道景観と調和した道路空間の整備 ●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	●拠点のまちづくりと連携した道路空間の整備 ●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 ●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	●緊急輸送道路の整備 ●無電柱化の推進 ●狭あい道路拡幅整備の推進
8. 次世代に繋ぐ道づくり	●道路施設・橋梁の計画的補修による長寿命化 ●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	●道路照明灯のLED化 ●排水性舗装・透水性舗装の整備 ●道路緑化
10. みんなで守り育む道づくり	●防犯灯のLED化の促進 ●市民等との共働による道路環境の保全 ●道路占用の適正化 ●広報・広聴の強化

7. 福岡市道路整備アクションプラン2020(4年間の実施計画)

「道路整備の基本的な考え方」を踏まえ、今後4年間の成果指標と優先的・重点的に取り組む事業（主要施策p.17～）を『福岡市道路整備アクションプラン2020』として定めます。

- 計画期間 : 平成29年度～平成32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

■ 成果指標

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	現況(H27)	H32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）	77 % [30.5km/39.2km]	98 % [38.5km/39.2km]
通学路の歩車分離率 全通学路のうち、歩車分離された延長 ÷ 全延長	68 % [721km/1,055km]	75 % [800.4km/1,055km]
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	72 km	125 km

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	現況(H27)	H32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	81.9 %	85.2 % [430.3km/504.8km]
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）	35,852 人	39,000 人

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	現況(H27)	H32目標
無電柱化計画に基づく無電柱化整備延長 無電柱化計画に基づき、整備した延長	142 km	152 km
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	124 橋	289 橋
道路照明灯のLED化率 LED照明灯数 ÷ 市管理の照明灯数	13 % [4,422 基 / 34,570 基]	54 % [18,962 基 / 34,570 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	42 % [18,619 基 / 44,013 基]	100 %
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	— [H28 創設]	25 団体

8-1. 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

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ます。

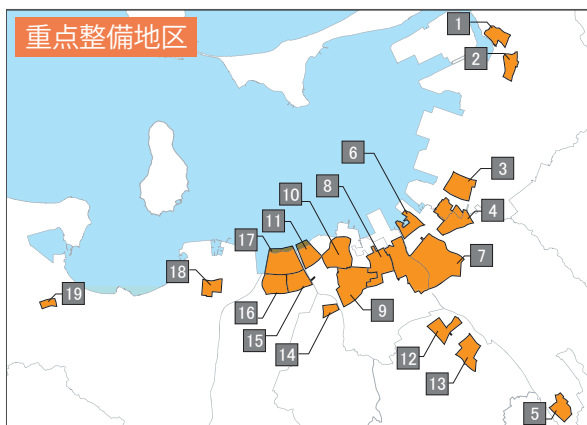
1 人に優しい道づくり

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】

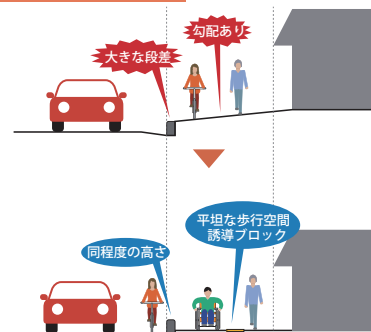
● 道路のバリアフリー化

全ての人々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。



地区名					
1 香椎花園周辺	8 赤坂	15 西新			
2 香椎	9 大濠公園	16 藤崎			
3 箱崎	10 唐人町	17 百道浜			
4 吉塚	11 地行浜	18 姪浜			
5 雑餉隈	12 高宮	19 伊都			
6 博多・中央ふ頭	13 大橋				
7 都心部	14 別府				

整備イメージ

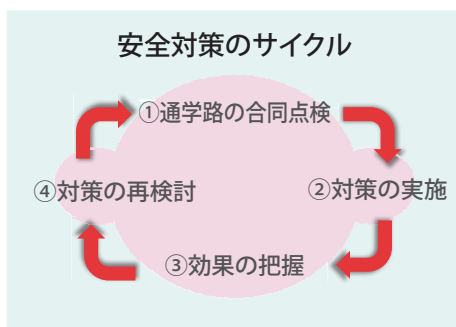


バリアフリー化された歩道



● 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※¹についても取り組みます。



路側のカラー化



歩道の拡幅

● 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※²」の推進についても、交通管理者と連携を図ります。



クランク



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。

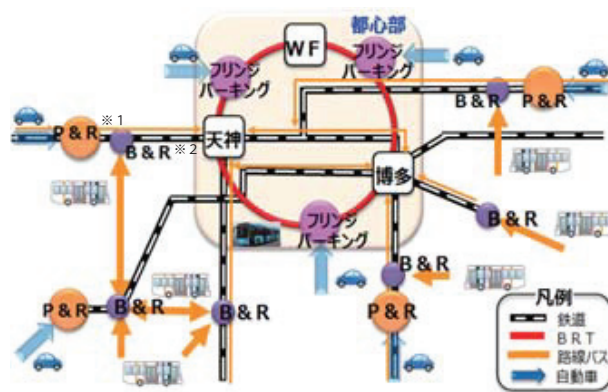
【主要施策】

● 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。



市による上屋・ベンチの設置（箱崎駅西口）



地域団体によるベンチの設置（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。

自転車通行空間整備イメージ

整備タイプ		整備イメージ	
車道	①自転車車道	緑石・柵などの工作物による区画 民地側 歩道 自転車車道 車道	歩道 自転車車道 車道
	②自転車専用通行帯（自転車レーン）	民地側 歩道 自転車専用通行帯 車道	歩道 自転車専用通行帯 車道
	③車道内共存	民地側 歩道 車道	歩道 車道
自転車歩行者道	④自転車通行部	道路標示（交通規制） 民地側 自転車歩行者道 車道	路面標示（法定外表示） 道路標示（交通規制） 自転車歩行者道 車道
	⑤自転車誘導部	民地側 自転車歩行者道 車道	路面標示（法定外表示） 自転車歩行者道 車道



自転車レーン



車道内共存



自転車通行部



【主要施策】

● 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。



公共による駐輪場整備

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。



街頭指導状況

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。



放置自転車撤去状況

**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!



● 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

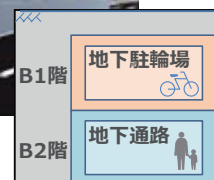
出し入れの容易な駐輪機の導入や精算システムのIC化など、使いやすい駐輪場の整備を進めるとともに、民間の附置義務駐輪場についても、利便性の確保を促します。また、公共や民間の駐輪場確保にあわせて、路上駐輪場を段階的に廃止し、良好な歩行空間の確保に努めます。



路上駐輪場の状況（天神地区）



地下駐輪場出入口イメージ



天神地下街仮設車路を活用した地下駐輪場の整備



ビジョン 2

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・空港機能などを有する、国際競争力の高い都市として、九州・アジアを牽引するため、物流・交流を支える道路整備をはじめ、都心部や活力創造拠点、市民生活の核となる広域拠点や地域拠点などの機能強化を支える道路整備を進めます。

4 経済活動を支える道づくり

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交差点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。



※図は完成予想をイメージしたもので実際とは異なることがあります。
(アイランドシティから香椎浜方面を望む)

● 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。



道路の拡幅



● 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※の整備などに取り組みます。



バス停カットの整備

● 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（鉄道高架化）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



踏切事故の解消



側道の整備



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・活用を進めます。

【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、賑わいや憩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空間の質の維持・向上を図るため、道路を活用した取り組み（オープンカフェやイベント等）などを支援します。特に、都心部の核となる天神・渡辺通、博多駅周辺、ウォーターフロントの3地区が相互に連携するよう、回遊機能の強化を進めます。



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）



道路を活用した取り組み（Street Party（きらめき通り））

● 沿道景観と調和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、歴史的建造物との調和、賑わいの創出など、地域の個性を生かした道路空間の景観整備を進めます。



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）

● わ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わ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わ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。



都市サイン



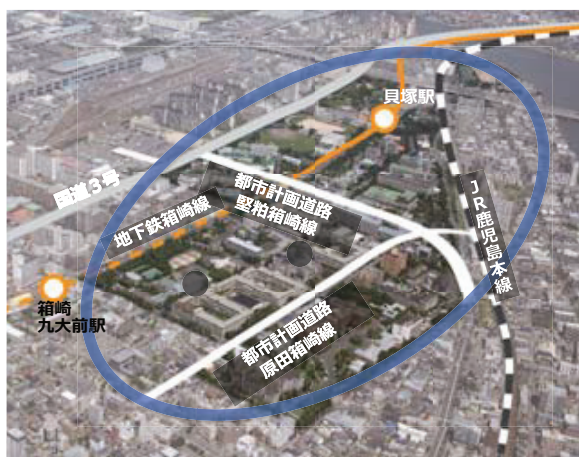
6 まちづくりと連携した道づくり

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、活用、維持管理を進めます。

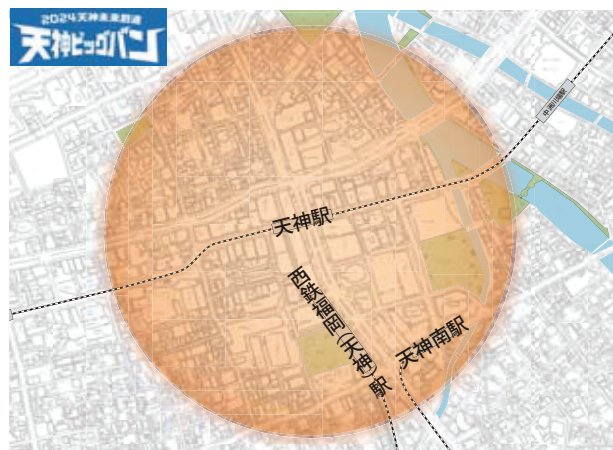
【主要施策】

● 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跡地のまちづくり



天神ビッグバンエリア



九州大学伊都キャンパスへの道路（学園通線）



ウォーターフロント地区



● 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。



整備前



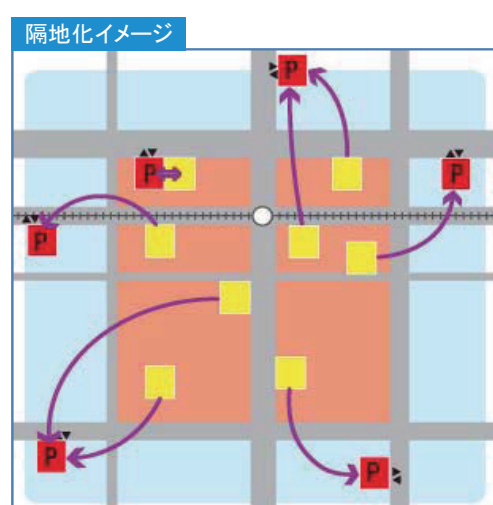
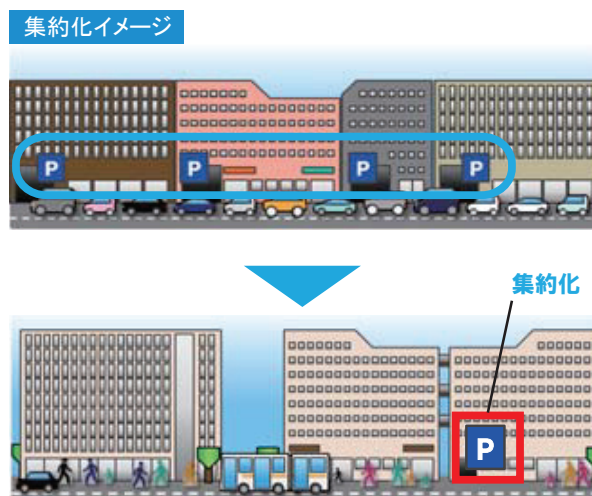
整備後

きらめき通り

● 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。





ビジョン 3

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※¹の整備や無電柱化などを進めます。

【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]

● 狭あい道路拡幅整備の推進

狭あい道路※²（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。



狭あい道路の整備状況



8 次世代に繋ぐ道づくり

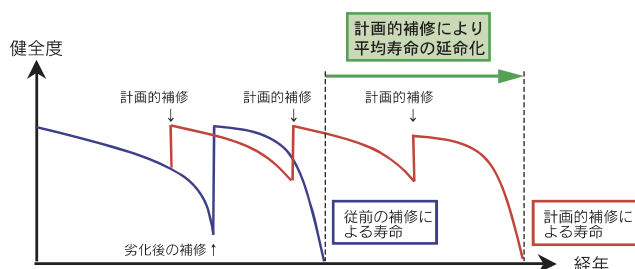
生活に欠かせない「道路」を将来にわたって安心して安全に利用できるよう、定期点検や予防保全による維持管理を進めるとともに、ICT※¹や地理空間情報を活用し、効率的・戦略的な維持管理に取り組めます。

【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※²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めます。

【橋梁を例にした効果イメージ】（長寿命化）

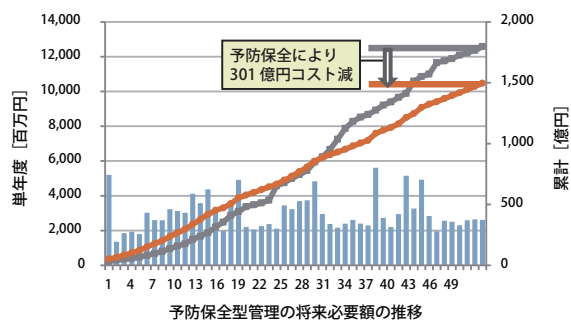


橋梁の点検状況



橋梁の修繕状況

【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）



舗装の修繕状況



【主要施策】

● 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、破損箇所の早期補修や、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】

■ 一次調査

地中レーダ技術を利用した路面下空洞探査車を使用し、路面下に異常がないか調査を実施します。

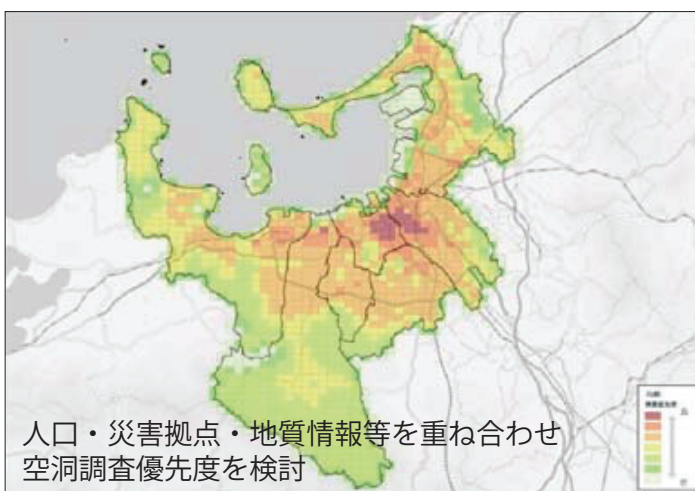


■ 二次調査

一次調査で異常が判明した箇所について、ハンディ型地中レーダ等で詳細な調査を行い、空洞の状況を確認します。



【地理空間情報の活用例】





9 環境に配慮した道づくり

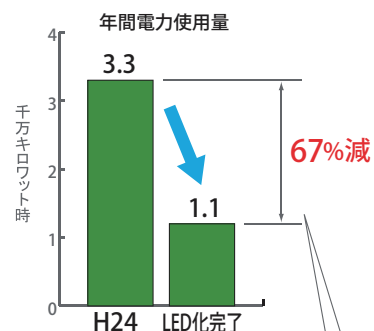
地球温暖化の防止や大気環境の改善、道路交通騒音の低減など、環境への負荷を減らすため、道路照明灯のLED化や環境に配慮した舗装の整備を進めます。

【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

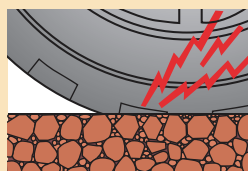


全ての道路照明灯（約3万5,000基）をLED化することで、一般家庭約6,000世帯分の電力を削減できます！

● 排水性舗装・透水性舗装の整備

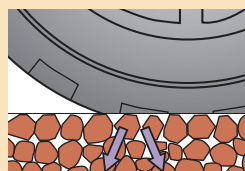
幹線道路における車道部では、道路交通騒音の低減などの効果がある排水性舗装※¹を、歩道部では、雨水を地下へ浸透させる透水性舗装※²の整備を進めます。

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。



【排水性舗装】

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ヒートアイランド現象※³の緩和、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 みんなで守り育む道づくり

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、花壇づく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、定期的な道路清掃や見守り、花壇づくりなど、道路環境の保全に取り組みます。

また、道路の美化や交通安全活動など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。



道路清掃



花壇づくり



平成 28 年度表彰者の方々

● 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、のぼり・置き看板など不法占用物の対策を進めます。



不法占用物撤去

● 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。



広報紙



道路下水道局ホームページ

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



傷みカード(名刺サイズ)の配布による情報収集



「ふくおか灯のパートナー」事業概要

安全安心なまちづくりに必要不可欠な道路照明灯の維持管理を企業の皆様の地域貢献のひとつとして本市と共働で行っていただく事業です。

パートナーの役割

- ・ 協定した照明灯の見守り（目視点検・異常発見の通報）
- ・ 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

本市の役割

- ・ 異常があった照明灯の修理
- ・ 企業名等を管理銘板で照明灯に明示
- ・ 本市ホームページに協定企業を紹介



管理銘板（例）

→本事業ホームページ URL：

(<http://www.city.fukuoka.lg.jp/doro-gesuido/doroiiji/hp/adapt.html>)

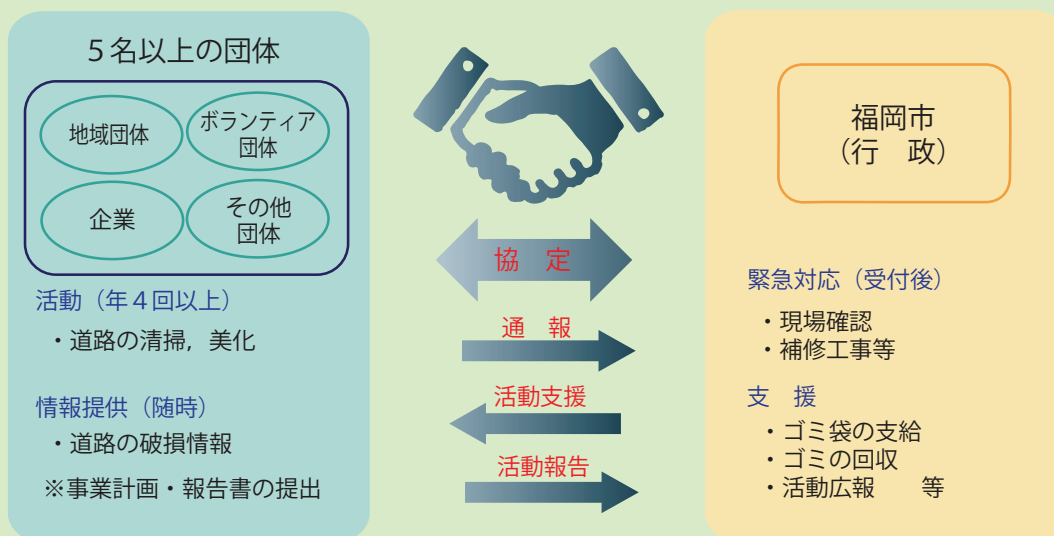
ふくおか灯のパートナー

検索



「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等の活動を行っていただく事業です。



→本事業ホームページ URL：

(http://www.city.fukuoka.lg.jp/doro-gesuido/doroiiji/hp/fukuokascity_road_supporter_.html)

福岡市道路サポーター制度

検索



8-2. 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

人に優しい道づくり

通学路の安全対策や歩行空間の整備（うち幹線道路）

1	一般国道495号	和白丘	継続
2	（都）和白新宮線	和白	完成
3	（県）町川原福岡線	下原	完成
4	（県）町川原福岡線	香椎駅東	完成
5	（市）香椎花園線	香住ヶ丘	継続
6	（県）猪野土井線	土井	継続
7	（都）博多箱崎線外1線	千代・馬出	継続
8	（市）上牟田清水2号線	博多駅南	完成
9	一般国道385号	清水	完成
10	（市）大楠平和線	大楠	完成
11	（県）桧原比恵線	平尾	継続
12	（市）博多駅草ヶ江線	六本松交差点	完成
13	（市）地行鳥飼七隈線	鳥飼	継続
14	（都）長尾橋本線	茶山	継続
15	一般国道263号	重留	完成
16	（主）福岡早良大野城線	脇山・内野	完成
17	（市）南庄小田部線	小田部2	完成
18	（県）周船寺有田線	橋本	完成
19	（主）福岡早良大野城線	周船寺2	完成

公共交通を活かす道づくり

総合交通体系の構築を支える道路整備

20	（県）大原周船寺停車場線	周船寺駅前	完成
----	--------------	-------	----

ビジョン2

都市の魅力に磨きをかける道づくり

経済活動を支える道づくり

自動車専用道路の整備

21	自動車専用道路アイランドシティ線		完成
----	------------------	--	----

幹線道路の整備、ボトルネック箇所の改善

2	（都）和白新宮線	和白	完成
12	（市）博多駅草ヶ江線	六本松交差点	完成
14	（都）長尾橋本線	茶山	継続
18	（県）周船寺有田線	橋本	完成
22	一般国道3号	博多バイパス	完成
23	（都）海の中道海浜公園線外1線	奈多	調査・検討
24	（主）福岡東環状線外1線	香椎	継続
25	（主）福岡東環状線	土井	完成
26	（都）粕屋久山線	土井	完成
27	（都）吉塚松崎線	吉塚・原田	継続
28	（県）水城下臼井線	大井	継続
29	（都）国道3号線	半道橋	継続
30	（都）国道3号線	東那珂	継続
31	（都）国道3号線	板付	継続
32	（都）長浜太宰府線	横手南町	着手
33	（都）野間屋形原線	花畑	継続
34	（都）老司片江線	野多目	完成
35	（都）老司片江線	やよい坂	継続
36	（都）屋形原須玖線	警弥郷・老司Ⅱ	完成
37	（都）鳥飼梅林線	梅林	完成
38	（市）学園通線外1線	田尻	完成

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29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

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	再掲
2	(都)和白新宮線	和白	完成	再掲
8	(市)上牟田清水2号線	博多駅南	完成	再掲
9	一般国道385号	清水	完成	再掲
11	(県)桧原比恵線	平尾	継続	再掲
12	(市)博多駅草ヶ江線	六本松交差点	完成	再掲
15	一般国道263号	重留	完成	再掲
16	(主)福岡早良大野城線	脇山・内野	完成	再掲
22	一般国道3号	博多バイパス	完成	再掲
25	(主)福岡東環状線	土井	完成	再掲
29	(都)国道3号線	半道橋	継続	再掲
30	(都)国道3号線	東那珂	継続	再掲
31	(都)国道3号線	板付	継続	再掲
34	(都)老司片江線	野多目	完成	再掲
35	(都)老司片江線	やよい坂	継続	再掲
37	(都)鳥飼梅林線	梅林	完成	再掲
49	(市)千代今宿線	興徳寺橋	完成	

無電柱化の推進

1	一般国道495号	和白丘	継続	再掲
7	(都)博多箱崎線外1線	千代・馬出	継続	再掲
10	(市)大楠平和線	大楠	完成	再掲
11	(県)桧原比恵線	平尾	継続	再掲
12	(市)博多駅草ヶ江線	六本松交差点	完成	再掲
20	(県)大原周船寺停車場線	周船寺駅前	完成	再掲
29	(都)国道3号線	半道橋	継続	再掲
30	(都)国道3号線	東那珂	継続	再掲
31	(都)国道3号線	板付	継続	再掲
41	アイランドシティ整備事業		継続	再掲
42	香椎駅周辺土地区画整理事業		完成	再掲

連続立体交差事業の推進

39 西鉄天神大牟田線連続立体交差事業(雑餉隈駅付近) 継続

FUKUOKAを楽しむ道づくり

誰もが歩きたくなる歩行空間の整備

40 一般国道202号春吉橋架替事業 (賑わい空間創出事業) 継続 □

まちづくりと連携した道づくり

拠点のまちづくりと連携した道路空間の整備

41	アイランドシティ整備事業	継続
42	香椎駅周辺土地区画整理事業	完成
43	九州大学箱崎キャンパス跡地のまちづくり	着手 □
44	(都)築港石城町線	完成
45	(市)博多駅前線	完成
46	(都)天神通線	調査・検討
47	(都)千鳥橋唐人町線	調査・検討
48	(都)薬院舞鶴線	調査・検討

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。

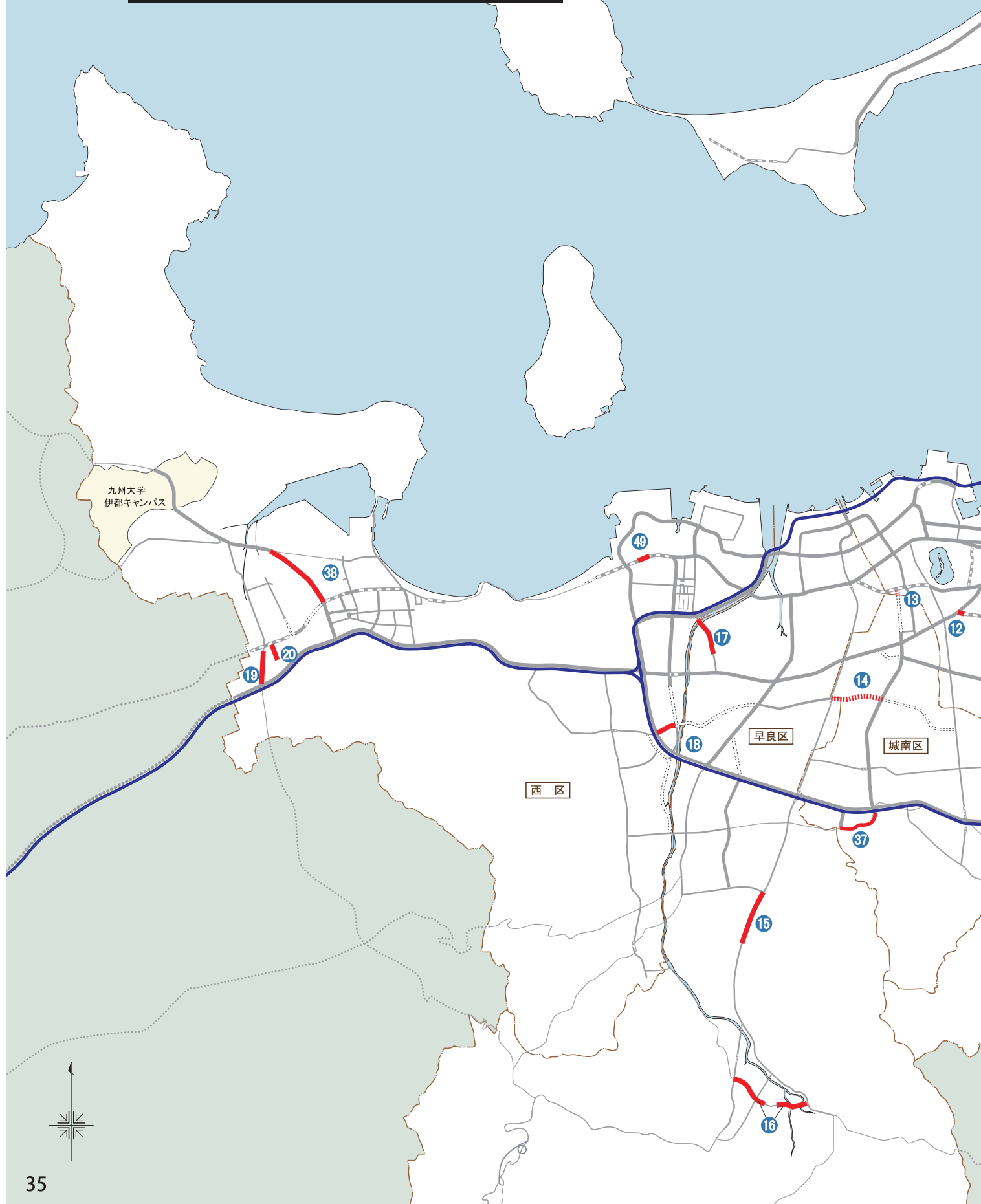
- ・完成:平成32年度までに当該箇所が全て完成するもの
- ・継続:すでに事業に着手しており、平成33年度以降に完成するもの
- ・着手:平成32年度までに事業に着手するもの
- ・調査・検討:周辺まちづくりの動向や財政状況をふまえた事業実現性などの調査・検討を行うもの

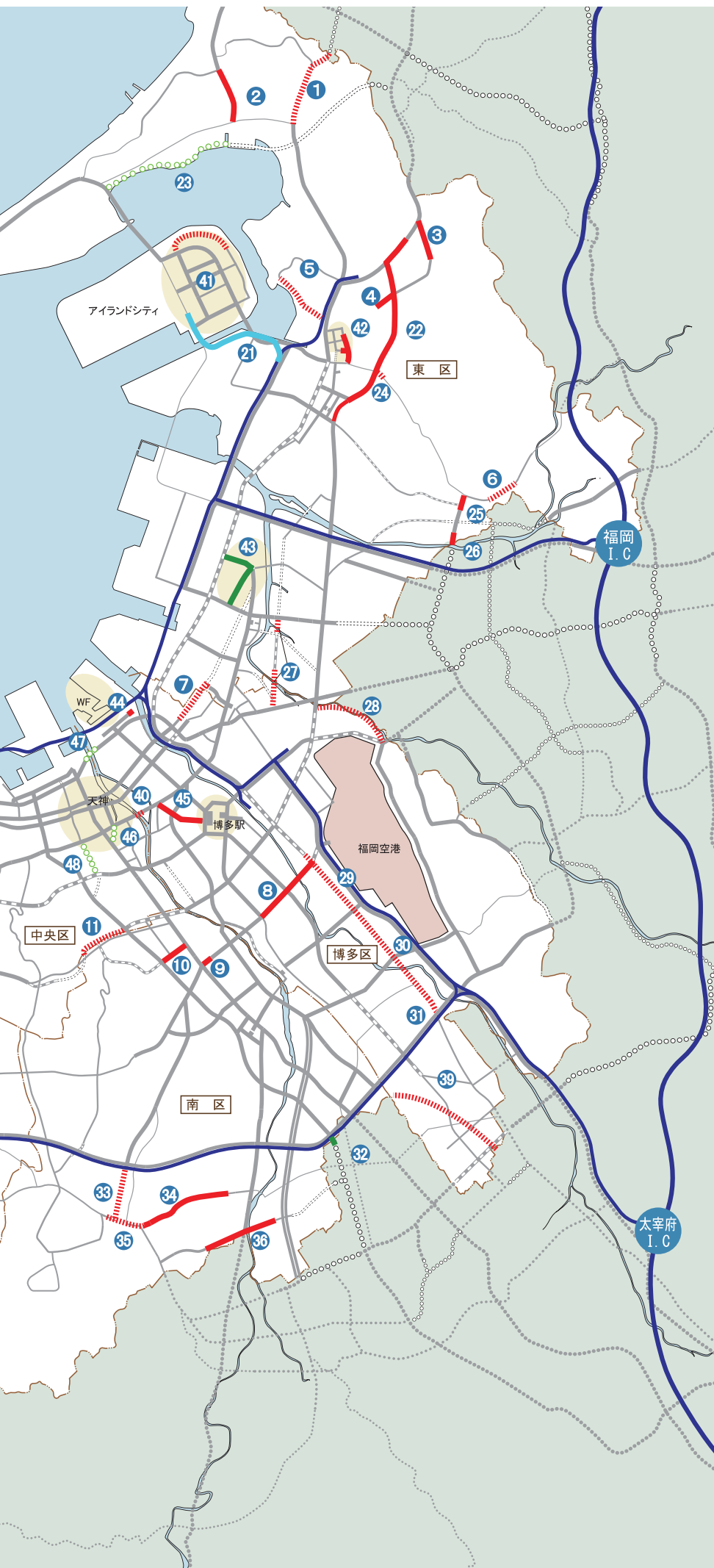
右端に記している記号については、以下のとおりです。

- :他機関と共同で実施する事業
- :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、財政状況などにより、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
——	完成
一般道(市内)	
——	整備済
——	概成 (車道は確保されているが、歩道の幅が残るなどの状態)
——	完成
---	継続
——	着手
○	調査・検討
---	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(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。

※ 平成29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、前頁の路線一覧の番号を示しています。

9. 用語解説

●アセットマネジメント

公共施設の管理水準を一定に維持するとともに、計画的な施設の整備、維持管理、大規模修繕などを実施することにより、施設を長寿命化し、コスト縮減を実現する資産管理の手法。

●入込観光客数

日常生活圏以外の場所へ、観光または仕事兼観光、家事（帰省、医療、冠婚葬祭など）兼観光の目的で旅行している者の数。

●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。

●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。

●クルーズ客船

航空機や鉄道などの代替・振替の輸送機関としてではなく、宿泊施設・様々なエンターテインメントを備えた、洋上ライフを楽しむための旅客船。

●ゲートウェイ

全国各地や海外との玄関口。

●コンテナ

鉄道やトラック、専用の船や飛行機での貨物輸送に用いる軽金属製の大型の箱。

●コンベンション

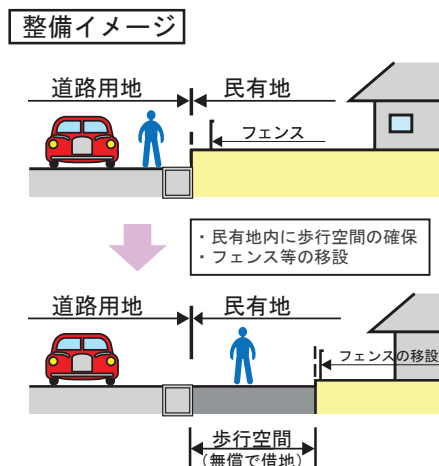
人を中心とした物、知識、情報等の交流の場。会議、学会など。

●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 k m の徒歩圏内に 3 つ以上集積している地区。

●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。

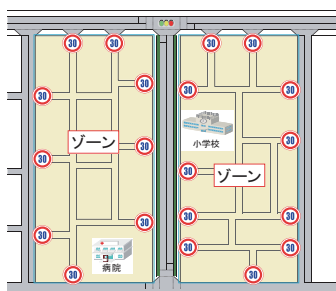


●生活関連経路

バリアフリー基本計画に定める生活関連施設（高齢者、障がいのある人等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。

●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。



●地域の主要渋滞箇所

福岡県交通渋滞対策協議会において、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））などを活用し、速度20km/h未満で交通量が多く、また、朝・夕の速度が顕著に低下している箇所等、現地の状況を考慮し、福岡県交通渋滞対策協議会の議論を得て選定。

●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。

9. 用語解説

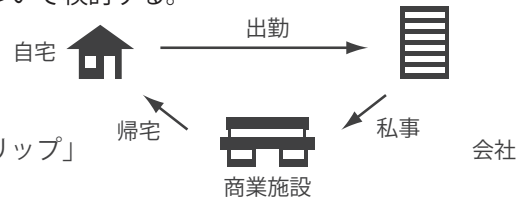
●パーソントリップ調査

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：

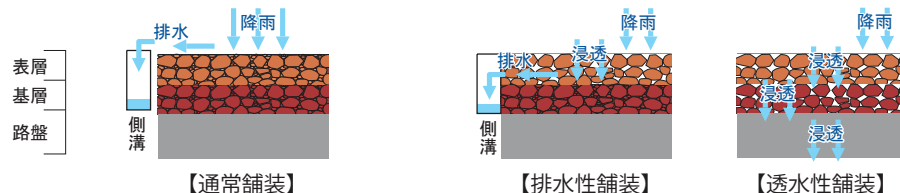
人が目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位
移動の目的が変わるごとに「1トリップ」と数える

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」



●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。



●ヒートアイランド現象

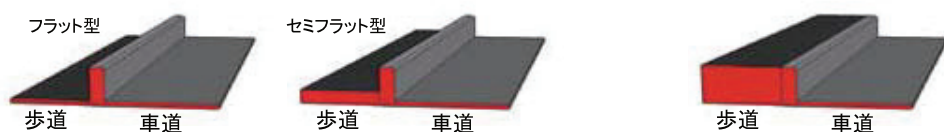
都市活動によるエネルギー消費の増大や緑地の減少などにより、都心部の気温が上昇し、郊外に比べて高くなる現象。等温線を描くと都心部が島のようなことから、ヒートアイランド（熱の島）といわれる。

●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。

【フラット構造】

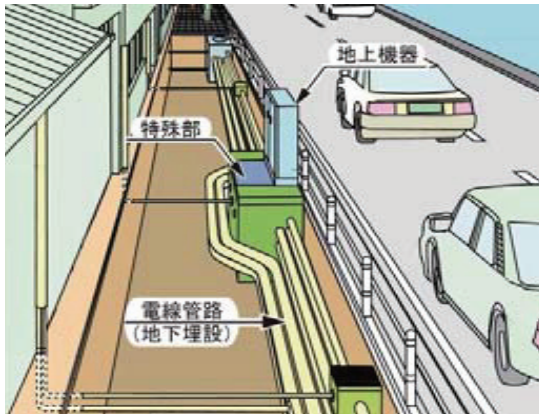
【マウントアップ構造】



●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。

電線類の地下埋設イメージ



歩道上の地上機器



●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する考え方。

●ライフライン

電気、ガス、上下水道、電話、交通、通信など、都市生活や都市活動を支えるために地域にはりめぐらされている供給処理・情報通信の施設。

●B&R（バスアンドライド）

自宅から最寄りの駅までバスで行き、そこから軌道系に乗り継ぎ、目的地まで移動する方法。機関を利用して目的地まで移動する方法。

●ICT

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

●P&R（パークアンドライド）

交通混雑緩和のため、自動車を都市郊外の駐車場に駐車し（パーク）、鉄道、バス等の公共交通機関に乗り換え（ライド）、目的地まで移動する方法。



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 6 F

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

H29.6 発行

リサイクル紙を使用しています。