

資料 1

概要版

北九州市道路整備中長期計画

(素案)

～魅力的で持続可能なみちづくり～

令和元年12月10日 北九州市

1. 計画の概要

1-1. 計画の概要

道路は、私たちの日々の暮らしや産業を支える最も身近で基本的な社会資本のひとつで、その機能を十分に発揮するためには、計画的・効率的な整備や継続的な維持管理を行うとともに、既存の道路空間を活用していくことが求められています。

一方で、近年は大規模な自然災害により、避難や支援に必要な道路交通アクセスが寸断される等の被害も発生し、災害に強いみちづくりの重要性が改めて認識されたところです。

本計画は、これまでの広域道路ネットワークの形成に加えて、防災・減災、国土強靱化に向けた道路整備等といった新たなニーズを踏まえ、今後の「みちづくりの方向性」を整理したうえで、それに基づいて具体的に取り組む「主な施策や事業」や計画期間における「みちづくりの効果指標とその目標」等を示し、本市のみちづくりを着実に進めるためのものです。

1-2. 本計画の計画期間

令和2年度から概ね10年間（概ね5年後を目途に効果検証し、計画の見直しを実施）



1-3. 計画のコンセプト

これからのみちづくりは、道路を「活かす」ことに加えて、「SDGs」、「国土強靱化」の取り組みが重要になることから、本計画のコンセプトを『魅力的で、持続可能なみちづくり』としました。

北九州市を取り巻く近年の動向

SDGs（エスディージーズ）

○平成27年9月の国連のサミットで、すべての加盟国(193か国)が採択した「持続的な開発目標」です。これは将来にわたって豊かに暮らし続けるため、「誰一人取り残さない」をキーワードに、世界が抱える貧困、福祉、ジェンダー、経済、環境、平和等のあらゆる課題の解決を目指すものです。



○平成30年6月に国から「SDGs未来都市」に選定されたことを受け、同年8月に「北九州市SDGs未来都市計画」を策定しました。

○本市は、SDGs戦略の達成に取り組むことで、『「真の豊かさ」にあふれ、世界に貢献し、信頼される『グリーン成長都市』を目指していきます。

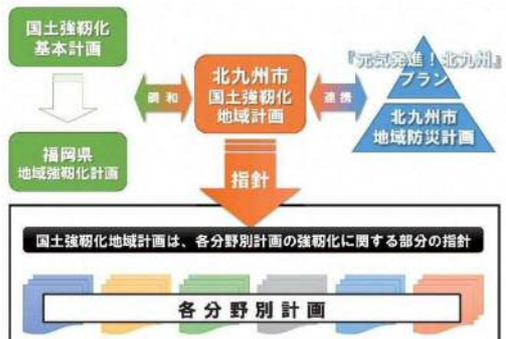
国土強靱化（こくどきょうじんか）

○「国土強靱化基本計画」

いかなる災害等が発生しようとも、「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な国土・地域・経済社会の構築に向けた「国土強靱化」を推進するものです。

○「北九州市国土強靱化地域計画」

いかなる自然災害が発生しようとも、市民の生命・財産を守り、被害が致命的なものにならず迅速に回復する「強靱な北九州市」をつくりあげるため、本市の強靱化に関する指針となる計画です。



出典：北九州市国土強靱化地域計画（H29.12）

2. これまでのみちづくりの実績

2-1. これまでのみちづくりの主な実績

ビジョン1 都市の発展を支えるみちづくり

都市の発展や物流振興を支えるみちづくりや、小倉都心や黒崎副都心等の都市の発展や賑わいを創出するためのみちづくりを行いました。

- 国際競争力を強化する広域物流ネットワークの構築
 - ・(都) 1号線(国道199号砂津バイパス)
 - ・(都) 3号線(荒生田～中央町)
 - ・(都) 9号線(曽根鞘ヶ谷線)
 - ・(都) 竹並芦屋線(国道495号竹並バイパス) 等

- 都心や副都心等に活力を与える中心市街地の道路整備
 - ・(都) 大門木町線
 - ・(都) 室町大門線
 - ・(都) 折尾中間線 等

※(都):北九州広域都市計画道路



(都)竹並芦屋線(国道495号竹並バイパス)



(都)9号線(曽根鞘ヶ谷線)



[小倉都心地区]大門木町線

ビジョン2 安全・安心な暮らしを支えるみちづくり

歩行者、車いす、自転車の利用に配慮した人にやさしい安全・安心なみちづくりや、橋梁・トンネルの長寿命化対策等、災害に強いみちづくりを行いました。

- 自転車走行空間の整備
- 主要駅周辺の主要道路のバリアフリー化
- 通学路の合同点検
- 通学路や生活道路等の歩道新設、拡幅、バリアフリー化等
- 街路灯及び生活街路灯の整備
- 事故危険箇所に関し路面標示や減速マーク等の事故防止対策
- 道路の無電柱化
- 土地区画整理事業(北九州学術・研究都市北部、城野駅北地区等)における道路整備
- 橋梁・トンネル・モノレールの長寿命化対策
- 舗装維持修繕計画策定及び計画に基づく修繕



整備前



整備後

自転車走行空間の整備
(田原貫1号線)



整備前



整備後

主要駅周辺の主要道路の
バリアフリー化
(JR安部山公園駅)

ビジョン3 美しき環境先進都市を支えるみちづくり

美しき道路景観の創出と沿道環境に配慮したみちづくりや、地域主体との協働による、おもてなしとにぎわいのあるみちづくりを行いました。

- ペDESTリアンデッキのルーフに太陽光パネルを設置
- ヒートアイランド対策として保水性舗装や遮熱性舗装を実施
- 城野駅やスペースワールド駅等の駅前広場の整備
- 地域団体による道路空間を活用したエアリアマネジメントを実施
- 小倉駅東・西側連絡通路のリニューアル
- 北九州市道路サポーター制度によるボランティア団体の活動支援
- 長崎街道沿線等の景観や自然を楽しんでもらう北九州風景街道の推進
- 歩行者向けサインの整備
- 道路照明のLED化



太陽光パネルを設置したルーフ
太陽光パネルの設置
(黒崎駅ペDESTリアンデッキのルーフ)



駅前広場の整備(城野駅北口)

2-2. 前計画の効果指標と目標達成状況

前計画の策定時に施策の効果を検証するため、12項目の目標値を設定しました。平成30年度末の実績を検証した結果、12項目中8項目において、目標達成率が9割以上となっています。

一方、主要幹線道路の整備進捗の遅れや整備内容の優先度の見直し等により、目標達成率が9割に満たないものが4項目あります。引き続き、事業の進捗に向けて、取り組む必要があります。

▼前計画の効果指標と目標達成状況

効果指標	前計画		実績 (H30年度末)	目標 達成率	
	現況 (H25年度末)	計画 (H30年度末)			
	ビジョン1 都市の発展を支えるみちづくり				
1	主要渋滞箇所の削減	28箇所	14箇所 (対策箇所)	9箇所 (対策済み)	64%
2	広域物流ネットワーク道路の供用率	約90%	約95%	94%	99%
ビジョン2 安全・安心な暮らしを支えるみちづくり					
3	主要駅周辺の主要道路の バリアフリー化率の向上	約90%	約95%	92%	97%
4	通学路の合同点検の実施率	0%	約80%	70%	88%
5	都心部における自転車走行空間 整備延長	4km	約25km	15km	60%
6	橋梁リニューアル工事の整備率	約70%	約90%	84%	93%
7	トンネルリニューアル工事の整備率	約80%	約100%	95%	95%
8	モノレールの劣化・耐震対策の整備率	約20%	約70%	47%	67%
ビジョン3 美しい環境先進都市を支えるみちづくり					
9	道路整備によるバスの走行性向上 (平均速度15km/h未満のバス路線の割合)	約15%	約13%	約14%	93%
10	道路整備による排出ガスの 年間削減量 (自動車)	1,080 千t-CO ₂ /年	1060 千t-CO ₂ /年	1070 千t-CO ₂ /年	99%
11	北九州市道路サポーターの拡大	196団体	220団体	232団体	105%
12	都心・副都心の道路照明のLED化率	約81%	約100%	100%	100%

3. みちづくりの基本方針

3-1. 本市の現状

●本市の道路を取り巻く状況

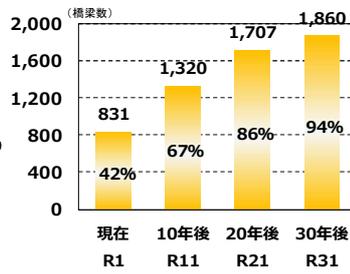
- ▶ 増加する企業進出と貨物取扱量
- ▶ 頻発する自然災害と国土強靱化への取り組み
- ▶ 老朽化が進む橋梁・トンネル・モノレール等の道路施設
- ▶ 年々増加するインバウンド、本市を訪れる外国人客数はこの5年間で5倍近く増加
- ▶ 年々減少する人口・高齢化の進行
- ▶ 減少する道路財源、道路維持費が占める割合は増加傾向
- ▶ 都市計画道路の整備率は80%、一般道路の歩道設置延長割合は約25%
- ▶ 主要渋滞箇所が点在
- ▶ 交通事故の発生は減少傾向であるが、依然として年間7,000件程度発生
- ▶ 公共交通利用者数の減少



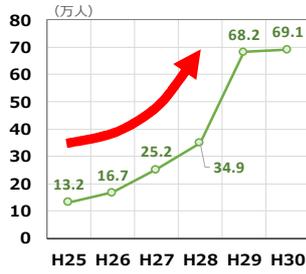
▲ 北九州市の企業誘致件数・新規雇用の推移
資料：北九州市産業経済局企業立地支援課



▲ H30.7豪雨災害（北九州都市高速道路）
資料：福岡北九州高速道路公社



▲ 建設後50年を経過する橋梁の推移
資料：北九州市



▲ 北九州市の訪日外国人客数の推移
資料：北九州市産業経済局観光課

●みちづくりに関連する計画

- ◇ 平常時・災害時を問わない物流・人流の確保：（「重要物流道路制度」の創設など）
- ◇ 安全・安心な国土・地域・経済社会の構築：（「国土強靱化基本計画」など）
- ◇ 道路施設の戦略的な維持管理・更新、長寿命化：（「インフラ長寿命化基本計画」など）
- ◇ 持続可能なまちづくり、開発目標（SDGs）の達成：（「北九州市SDGs未来都市計画」など）
- ◇ 都心部における集客交流の強化、都心部のにぎわい向上：（「福岡市・北九州市国家戦略特別区域 区域計画」など）
- ◇ 都市のコンパクト化、移動利用環境の改善：（「北九州市立地適正化計画」など）

●みちづくりに関するニーズ

【市民ニーズ】

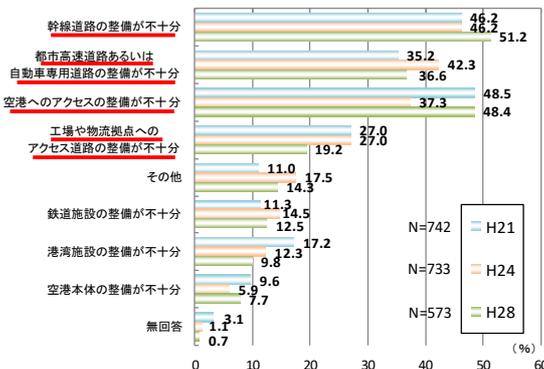
- ・ 約6割の方が「市内の車移動が便利」と回答
- ・ 一方で、便利でないと感じる理由は「道路の渋滞が多い」の回答が多い

【企業ニーズ】

- ・ 約6割の企業が「交通・物流インフラが十分に整備されている」と回答
- ・ 一方で、「幹線道路の整備が不十分」の回答が最も多い

＜企業の満足度調査結果＞

交通・物流インフラが十分整備整備されていないと感じている理由



資料：企業における市政満足度等調査（北九州市企画調整局政策部企画課）

3-2. みちづくりの課題の整理

今後の“みちづくり”に必要な新たな視点・強化する視点

『道路ネットワーク』関連

- ・広域道路ネットワークの形成
- ・重要物流道路制度
- ・都市活動の活性化
- ・渋滞対策

『安全・安心』関連

- ・交通安全対策
- ・災害時のリスク低減
- ・防災機能強化

『まちづくり』関連

- ・都市のコンパクト化
- ・インバウンド、交流人口の増加への対応
- ・道路空間を活用したにぎわいづくり
- ・景観に配慮した道路整備

道路ネットワークの面

■ 円滑な物流・人流の支援

○物流拠点や中心市街地のアクセス強化に加えて、本州・九州各地域との広域連携を促進する等、円滑な物流・人流を支援するための道路整備が必要。

■ 強靱なネットワークの形成

○平常時・災害時を問わない広域道路ネットワークの整備やその代替機能の強化が必要。

■ 都市活動の活性化の支援

○都心部等のまちなかに活力を生み出すため、市街地を強化する道路整備が必要。

■ 交通の円滑化の支援

○依然として市内に交通渋滞箇所が存在するため、交通渋滞対策が必要。

安全・安心の面

■ 交通安全の確保

○子供が日常的に集団で移動する経路や生活道路等における、人優先の安全・安心な歩行空間の整備が必要。また、ETC2.0の普及に伴い、今後の交通事故対策（交通事故発生箇所に対する対症療法型の安全対策から、事前に潜在的な危険箇所を特定して対策を行う「予防保全型」の安全対策等）への取り組みが必要。

■ 道路施設の機能強化

○災害に強いみちづくりを行うため、道路・橋梁・モノレール等の継続的な維持管理に加えて、緊急輸送道路※ネットワーク確保のための道路法面強化等の道路施設の機能強化が必要。

■ 自転車利用環境の確保

○自転車事故の削減や自転車の利用促進のため、自転車利用環境の整備が必要。

まちづくりの面

■ 交通結節機能の強化

○誰もが住みやすいまちをつくるため、公共交通の利便性の向上やコンパクトなまちづくりが必要。

■ 道路の魅力向上・にぎわいの創出

○回遊性があり、市内外の人が集うまちづくりを進めるため、都心部の公共空間の魅力向上や景観に配慮した、人中心のみちづくりが必要。

■ 地域が主体となって取り組む活動への支援

○地域住民が道路に愛着を持って取り組む活動への支援が必要。

3-3. 今後のみちづくりの方向性

本 計 画**コンセプト『魅力的で、持続可能なみちづくり』****ビジョン1 都市の発展と持続を支えるみちづくり****【みちづくりの方向性】**

- ①都市の発展や企業の物流振興を支え、国際競争力のある物流拠点都市の形成を図ります。
- ②空港や港湾等の物流拠点や各都市間のアクセスを強化し、平常時・災害時を問わない安定的な物流・人流を確保・活性化するため、広域道路ネットワーク整備を進めます。
- ③小倉都心や黒崎副都心等のまちなかに活力を与える市街地の道路整備を進めます。
- ④市内の主要渋滞箇所を改善し、交通の円滑化を図ります。

ビジョン2 安全・安心で住みよいまちを支えるみちづくり**【みちづくりの方向性】**

- ①誰もが安全・安心に通行できるみちづくりを進めます。
- ②道路の維持管理や道路施設の長寿命化、無電柱化により交通環境の改善を図るとともに、災害に強いみちづくりを進めます。
- ③安全で快適な自転車利用環境の整備を進めます。

ビジョン3 魅力あふれるまちを支えるみちづくり**【みちづくりの方向性】**

- ①交通結節機能の強化により公共交通の利便性を高めるとともに、コンパクトなまちづくりを進めます。
- ②道路空間を活用し、市内外の人でにぎわう、人中心のみちづくりを進めます。
- ③魅力ある道路景観の創出と沿道環境に配慮したみちづくりを進めます。
- ④地域住民が道路に愛着を持って取り組む活動を応援します。

4. ビジョン別の取り組み

ビジョン1 都市の発展と持続を支えるみちづくり

【みちづくりの方向性】

- ①都市の発展や企業の物流振興を支え、国際競争力のある物流拠点都市の形成を図ります。
- ②空港や港湾等の物流拠点や各都市間のアクセスを強化し、平常時・災害時を問わない安定的な物流・人流を確保・活性化するため、広域道路ネットワーク整備を進めます。
- ③小倉都心や黒崎副都心等のまちなかに活力を与える市街地の道路整備を進めます。

主な施策 1-1

都市の強靱化に資する重要物流道路をはじめとした、物流・人流を支える広域道路ネットワークの構築

交通・物流拠点間を結ぶとともに、本州から九州各地域間の広域連携、産業活動の安定的な確保・活性化を図るための道路整備を進めます。



▲国道3号
黒崎バイパス
(春の町ランプ整備箇所)

▲戸畑枝光線
イメージCG
(枝光出入口付近)

～主な整備箇所～

国道3号黒崎バイパス、戸畑枝光線、6号線(恒見朽網線)、9号線(高野)、11号線(国道211号)、12号線、砂津長浜線(4号線含む)、八幡鞍手線(楠橋楠北1号線)等

主な施策 1-2

都心や副都心等に活力を与える市街地の道路整備

都心・副都心等の中心市街地において、地域の活性化やまちの発展・魅力・回遊性を向上させるため、市街地内の歩道や車道を拡幅する整備を進めます。

～主な整備箇所～

【小倉都心地区】砂津長浜線(4号線含む)、砂津鍛冶町線
【黒崎副都心地区】城山西線、中央町穴生線
【折尾駅周辺地区】日吉台光明線、折尾青葉台線、折尾中間線、折尾東西線 等

【みちづくりの方向性】 ④市内の主要渋滞箇所を改善し、交通の円滑化を図ります。

主な施策 1-3

交差点における渋滞対策

○主要渋滞箇所における渋滞対策

市内28箇所の主要渋滞箇所について、引き続き、渋滞箇所の改善に向けた対策を進めます。

○その他の交差点における渋滞対策

主要渋滞箇所以外においても、右折車線の設置等を行い、渋滞緩和や事故抑制を図るための対策を進めます。



▲清水交差点の整備前・整備後の状況

【みちづくりの方向性】 ①誰もが安全・安心に通行できるみちづくりを進めます。

主な施策2-1

道路のバリアフリー化

○主要駅周辺のバリアフリー化

主要鉄道・モノレール駅周辺で、駅と福祉施設を結ぶ道路等について、歩道の段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置等に取り組みます。

○歩道等のバリアフリー化

歩行者が安全で安心して移動できる歩行空間の整備や、利用者によるニーズ等を踏まえて、歩道橋撤去によるバリアフリー化等の検討を行います。



▲安部山公園駅バリアフリー化（南側広場）



▲小文字歩道橋撤去（小倉北区）

主な施策2-2

事故危険箇所の事故防止対策

幹線道路で交通事故が多い箇所や事故の危険性が高い箇所に対して、路面表示、区画線、減速マーク等の事故防止につながる整備を進めます。



▲事故危険箇所 未整備地区

主な施策2-3

生活道路の交通安全対策

生活道路において、速度超過箇所や急ブレーキ箇所等の潜在的な危険箇所を事前に特定し、効果的・効率的な安全対策（速度抑制や通過交通進入抑制対策等）に取り組みます。

主な施策2-4

通学路等の交通安全対策（安全点検・危険箇所の安全対策）

登下校中における児童生徒の安全確保を図るため、警察、学校・PTA、自治会等の関係者が連携して市内の全小中学校区の通学路の安全点検を行い、適宜、交通安全対策に取り組みます。

幼稚園や保育所等の未就学児が集団で移動する経路についても、適宜、交通安全対策に取り組みます。

進入口を入りにくくする

スムーズ歩道 ライジングポラード

走行速度を抑制する

凸部(ハンプ) 狭さく

バス路線 バス路線

● 進入抑制対策
● 速度抑制対策
● 歩行者・自転車の空間を優先確保する対策

ゾーン30
(都道府県公安委員会)

○ 公安委員会により実施される交通規制、交通管制及び交通指導取締りと連携

歩行者の空間を確保する

防護柵 路肩のカラー舗装

歩行者・自転車の空間を優先して確保する

歩行者空間 自転車空間

(イメージ)

▲生活道路の交通安全対策事例

主な施策 2-5

その他の交通安全対策

○街路灯、生活街路灯の整備

夜間でも安心して通行できるよう、生活幹線道路、バス路線、公共施設の周辺道路等に街路灯と生活街路灯の整備を進めます。

○人にやさしい安全安心なまちづくり活動の推進

交通安全の推進等、安全安心なまちづくりを進めるため、警察や企業等と共同で交通安全の街頭活動や指導、道路の不法占用物件の是正等、様々な活動に取り組みます。

主な施策 2-6

ICTを活用した新たな道路施策の検討

ICT等（ETC2.0を含む）の革新的な技術を活用して、自動運転社会や次世代道路技術を見据えた新たな道路施策を検討します。

【みちづくりの方向性】 ②道路の維持管理や道路施設の長寿命化、無電柱化により交通環境の改善を図るとともに、災害に強いみちづくりを進めます。

主な施策 2-7

道路の維持管理

○個別施設計画に基づく長寿命化対策

これまでの悪くなったら修繕する「対症療法型」から、計画的に修繕して長持ちさせる「予防保全型」の維持管理に取り組みます。



▲長寿命化対策事例（橋梁の修繕）

○舗装の計画的な維持管理

主要な道路について路面性状を点検、毎年度、舗装個別施設計画を改訂し、道路舗装の長寿命化や舗装の維持修繕費のライフサイクルコストの縮減を図る等、適切な舗装の維持管理に取り組みます。

○道路のり面の災害防除

大雨等による崩壊や落石の危険性がある道路のり面に対して、のり面保護工の施工や落石防護柵の設置等を進めます。



▲緊急輸送道路沿線の道路のり面強化（対策イメージ）

○緊急輸送道路沿線のり面強化

災害時にも機能する緊急輸送道路ネットワークを確保することを目的に、緊急輸送道路沿線の道路区域内において、道路のり面の強化に取り組みます。

○その他の道路施設の維持管理

アンダーパス、道路案内標識、道路照明施設等の定期点検結果に基づき、計画的な維持管理に取り組みます。

主な施策 2-8

橋梁、モノレールの耐震対策

橋梁、モノレールの耐震対策に取り組みます。特に、緊急輸送道路ネットワークを構成する箇所や同道路をまたぐ箇所、線路をまたぐ箇所の耐震対策を優先的に進めていきます。

主な施策 2-9

道路の無電柱化の促進

都市景観の向上、歩行空間の確保、都市防災機能の強化を図るため、幹線道路等において道路を無電柱化し、安全で快適なみちづくりを進めます。

～主な整備箇所～
折尾地区（日吉台光明線、折尾青葉台線、折尾東西線 等）



▲無電柱化事例（小倉北区）

【みちづくりの方向性】 ③安全で快適な自転車利用環境の整備を進めます。

主な施策 2-10

自転車利用環境の向上

○自転車走行空間ネットワークの形成

自転車利用の多い小倉都心エリア等のエリアを対象に、拠点内および拠点間を結ぶ自転車走行空間ネットワークの形成を図ります。

○駐輪環境の形成

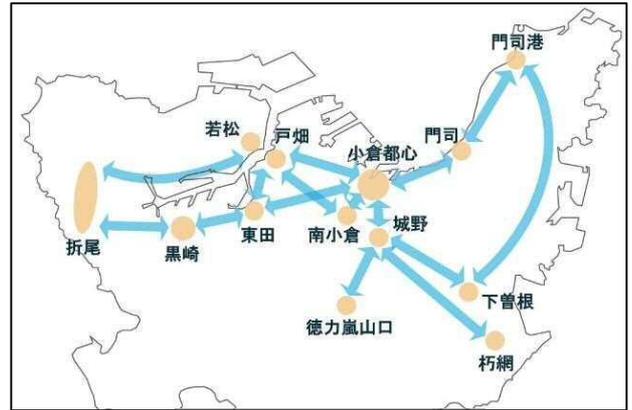
周辺の放置自転車の状況や、目的や日時等の利用特性に応じた駐輪施設の確保を進め、利用しやすい駐輪環境の形成を図ります。

○放置自転車対策

自転車や歩行者の通行阻害や都市景観の悪化等の要因となる放置自転車に対し、自転車放置禁止区域の指定、放置自転車の撤去、駐輪指導等の対策に取り組みます。

○自転車活用推進計画の策定

平成30年度に国・県が策定した「自転車活用推進計画」を踏まえ、「(仮称)北九州市自転車活用推進計画」を策定します。平成31年4月の道路構造令の改正(自転車専用通行帯の設置要件等)を踏まえて、整備拠点地域における自転車走行空間の具体的な整備方針を検討します。



▲整備拠点イメージ



▲路上駐輪施設の設置(小倉北区旦過地区周辺)

ビジョン 3

魅力あふれるまちを支えるみちづくり

【みちづくりの方向性】 ①交通結節機能の強化により公共交通の利便性を高めるとともに、コンパクトなまちづくりを進めます。

主な施策 3-1

面整備を活用した道路交通の環境改善

土地区画整理事業、鉄道連続立体事業、再開発事業等にあわせて、道路、公園、住宅等を効果的に整備することで、防災機能の強化や居住環境・道路環境の改善を図ります。

～主な整備箇所～

- 《土地区画整理事業》折尾地区、旦過地区、長野津田地区
- 《鉄道連続立体交差事業》JR折尾駅付近



▲鉄道連続立体交差事業(折尾駅付近)【イメージ】

主な施策 3-2

公共交通の利用促進・利便性向上

「北九州市環境首都総合交通戦略」と連携して、公共交通の利用促進や利便性向上を図るため、交通結節拠点機能の強化や幹線バス路線の高機能化を目指した道路整備を行います。

○交通結節機能の強化

- ・駅前広場の整備、バリアフリー化の推進、サイクル&ライドの促進

○幹線バス路線の高機能化

- ・バスレーンのカラー舗装、路面表示、BRTシステムの導入に向けた整備



▲駅前広場の整備(折尾駅イメージ)

主な施策 3-7

中心市街地のサイン整備

中心市街地において、周辺施設への円滑な誘導や分かりやすい地域情報の提供、集客交流産業の振興を目的として、ユニバーサルデザインの観点から誰もが分かりやすいサインの整備を行います。

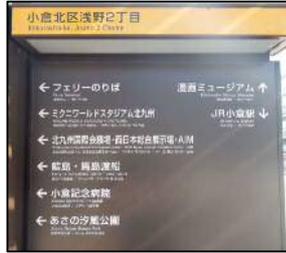
【総合サイン】

- ・市全体の観光案内
- ・市街地の案内



【準総合サイン】

- ・市街地の案内
- ・近隣主要施設の誘導



【誘導サイン】

- ・現在地周辺の案内
- ・近隣主要施設の誘導



【路面サイン】

- ・近隣主要施設の誘導



▲中心市街地のサイン整備事例

【みちづくりの方向性】

④地域住民が道路に愛着を持って取り組む活動を応援します。

主な施策 3-8

市民による地域のまちづくり

○北九州市道路サポーターの充実

市民との協働による美しいまちづくりで、道路清掃等のボランティア活動を行う団体を対象に、支援用具の追加や長期活動団体の表彰等、活動を永く続けられるための制度の充実を図ります。

- ～活動～ 道路の清掃/道路施設の点検や異常の通報 /花壇の手入れ等の景観美化活動 等
- ～支援～ 清掃用具や花苗の支給/散水栓やサインボードの設置 等



▲道路サポーターの活動状況

○健康づくりを支援する道路整備

ウォーキングを通じて、自主的な健康づくりを支援するために、道路に目標物や距離等の標示を行い、歩きたくなる環境整備を進めます。

- ～路面標示～ ウォーキングコースとなる歩道に路面標示 /目標物・距離・消費カロリーを標示
- ～マップ作成～ ウォーキングマップを作成しHP上で公開 /各地域においてコース利用を促進



▲ウォーキングコースへの路面表示例



▲ウォーキングマップの作成

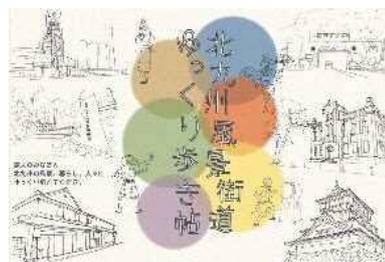
○北九州風景街道の推進

長崎街道等の沿線に残る歴史や文化の保存・継承や美しい風景を守り育てるとともに、それらを来訪者へ紹介する様々な取り組みを進めます。

- ～北九州風景街道～ 北九州おもてなしの“ゆっくりかいどう”(門司港レトロ～長崎街道木屋瀬宿までの約40km)
- ～活動主体～ 北九州風景街道(長崎街道)推進協議会(まちづくりや行政等の39機関・団体で組織(平成30年度末時点))



▲子どもウォーキング



▲北九州風景街道ルートの魅力を紹介するマップの作成(北九州風景街道ゆっくり歩き帖)



■効果指標と目標値

「みちづくりの基本方針」を踏まえて、効果指標ならびに概ね5年後の目標値を下表のとおり決めました。

効果指標			実績(現況) (H30年度末)	目標値 (概ね5年後)
ビジョン1 都市の発展と持続を支えるみちづくり				
1	施策1-1	広域道路ネットワークの供用率	95%	97%
2	施策1-3	主要渋滞箇所における渋滞対策の実施済箇所数(対象:市管理18箇所)	3箇所	6箇所
ビジョン2 安全・安心で住みよいまちを支えるみちづくり				
3	施策2-1	主要駅周辺の特定道路等のバリアフリー化率	91%	100%
4	施策2-2	事故危険箇所における事故防止対策の実施済箇所数	53箇所	70箇所
5	施策2-3	ビッグデータを活用した交通安全対策の着手地区数	—	11地区
6	施策2-4	通学路の合同点検の実施率	—	80% (R6までに100%)
7	施策2-7	①-1橋梁リニューアル工事の着手率	39%	100%
8		①-2トンネルリニューアル工事の着手率	75%	100%
9		①-3モノレール劣化対策工事の着手率	70%	100%
10		②緊急輸送道路沿線における道路のり面強化の実施箇所数	—	6箇所
11	施策2-9	道路の無電柱化整備率(合意延長ベース)	90%	94%
ビジョン3 魅力あふれるまちを支えるみちづくり				
12	施策3-3	道路を活用したにぎわいづくり(国家戦略道路占用事業の実施日数)	延べ 157日/年	延べ 150日/年
13	施策3-6	市内における道路照明のLED化率	77%	90%
14	施策3-8	北九州市道路サポーターの加入団体数	232団体	250団体

5. 施策の進捗管理

「道路整備中長期計画」の施策展開にあたっては、PDCAサイクル(「計画の作成」→「施策の展開(実施)」→「施策の評価(検証)」→計画策定から概ね5年後に「計画の見直し(改善)」)を継続的に繰り返すことによって、実効性のある施策を実施していきます。

