

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

～目次～

1. 計画の概要	
1-1. 計画の概要	1
1-2. 本計画の計画期間	2
1-3. 背景とコンセプト	2
2. これまでのみちづくりの実績	
2-1. 前計画のふりかえり	5
2-2. これまでのみちづくりの主な実績	6
2-3. 前計画の効果指標と目標達成状況	8
3. 本市の道路を取り巻く状況	
3-1. 北九州市の現状	9
3-2. 北九州市の道路の現状	11
4. みちづくりに関連する計画	15
5. みちづくりに関するニーズ	
5-1. みちづくりに関する市民ニーズ	17
5-2. 道路整備中長期計画の内容に関する意見	18
6. みちづくりの基本方針	
6-1. みちづくりの課題の整理	19
6-2. 今後のみちづくりの方向性	21
7. 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	25
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	29
ビジョン3 魅力あふれるまちを支えるみちづくり	41
効果指標と目標値	49
8. 施策の進捗管理	50
用語集	51

1. 計画の概要

1-1. 計画の概要

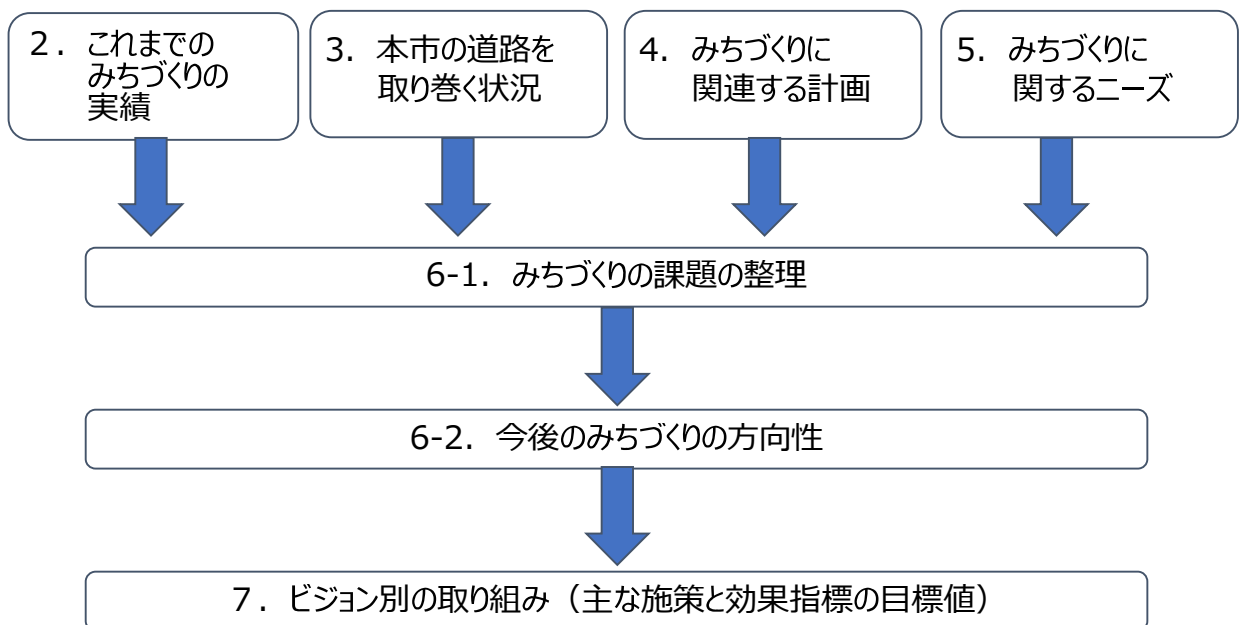
道路は、私たちの日々の暮らしや産業を支える最も身近で基本的な社会資本のひとつで、その機能を十分に発揮するためには、計画的・効率的な整備や継続的な維持管理を行うとともに、既存の道路空間を活用していくことが求められています。

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。

本計画の構成

「これまでのみちづくりの実績」、「本市の道路を取り巻く状況」や「みちづくりに関連する計画」、「みちづくりに関するニーズ」を踏まえて、「みちづくりの課題」を整理し、その課題に対応した「今後のみちづくりの方向性」を設定しました。あわせて、ビジョン別に、「具体的な取り組み（主な施策）」と「目指す目標（効果指標とその目標値）」を掲げました。



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. 背景とコンセプト

本市では、平成15年度に「道路整備中長期計画」を策定し、平成21年度には、計画策定以降の道路整備を取り巻く社会情勢の変化等を踏まえて、新たな「道路整備中長期計画」（計画期間：平成22年度から概ね10年間）を策定しました。

平成22年度より5年が経過した平成27年度には、従来からの新しく道路を「**造る**」ことに加えて、道路構造物の長寿命化や既存道路の利用活用等、道路を「**活かす**」ことを盛り込んだ計画へと見直し、コンセプトを『**造る道づくりから活かすみちづくりへ**』としました。

また、本市を取り巻く近年の動向として、平成30年6月に、国より「SDGs未来都市」及び「自治体SDGsモデル事業」に選定され、本市のSDGs戦略である「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、事業の推進や普及活動等を実施しています。

一方で、近年頻発している豪雨災害等の自然災害に備えるため、防災・減災、国土強靱化に資する道路整備の重要性が改めて認識されています。さらに、道路施設の老朽化やインバウンドの増加への対応も求められる等、本市を取り巻く社会情勢等は年々変化しています。

そこで、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。

本計画では、児童や高齢者、障害者の方、自転車利用者、自動車等、誰もが安全で利用しやすいみちづくりを行うとともに、道路の適切な維持管理や自然災害に強いみちづくり等の「**国土強靱化**」に資する取り組み等を行うこととしています。こうした取り組みが、「**SDGs**」の17の目標（ゴール）の一つである、住む人たちがすべてが安全で快適に「**住み続けられるまちづくり**」等の達成に寄与するものとなっています。

北九州市を取り巻く近年の動向

SDGs（エスディージーズ）

OSDGsについて

SDGs（Sustainable Development Goals）は、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「持続可能な開発目標」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。

2030年（令和12年）までに、エネルギー・気候変動等の環境面、健康・福祉、教育、ジェンダーの平等などの社会面、経済成長や技術革新等の経済面の3側面にわたり、17の目標（ゴール）の達成を目指しています。

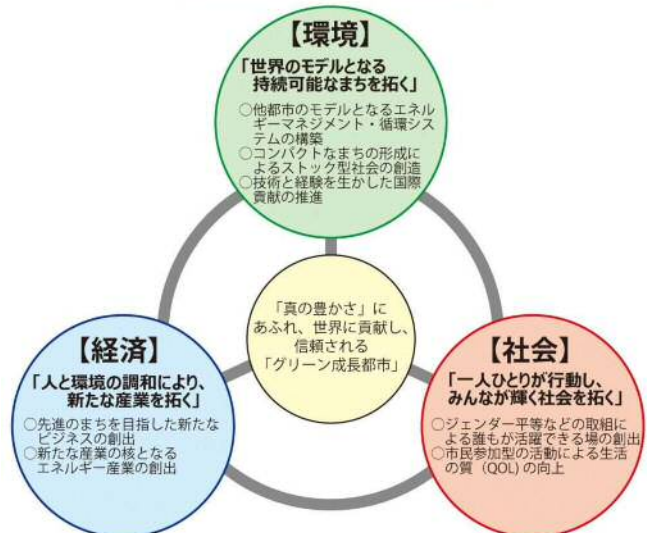
発展途上国だけでなく、先進国を含めたすべての国において取り組みを進めていくことから、SDGsは「世界の共通言語」とも言われています。



北九州市の SDGs 戦略

〇北九州市SDGs未来都市計画について

- 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。



出典：北九州市SDGs未来都市計画（H30. 8）

北九州市を取り巻く近年の動向

国土強靱化（こくどきょうじんか）

○国土強靱化基本計画について

- ・いかなる災害等が発生しようとも、
 - ① 人命の保護が最大限図られること
 - ② 国家及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること
 - ③ 国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
 - ④ 迅速な復旧復興

を基本目標として、「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」（ナショナル・レジリエンス）を推進するものであり、国土強靱化に向けた取組を府省庁横断的に、地方公共団体や民間とも連携して、総合的に推進することとしています。

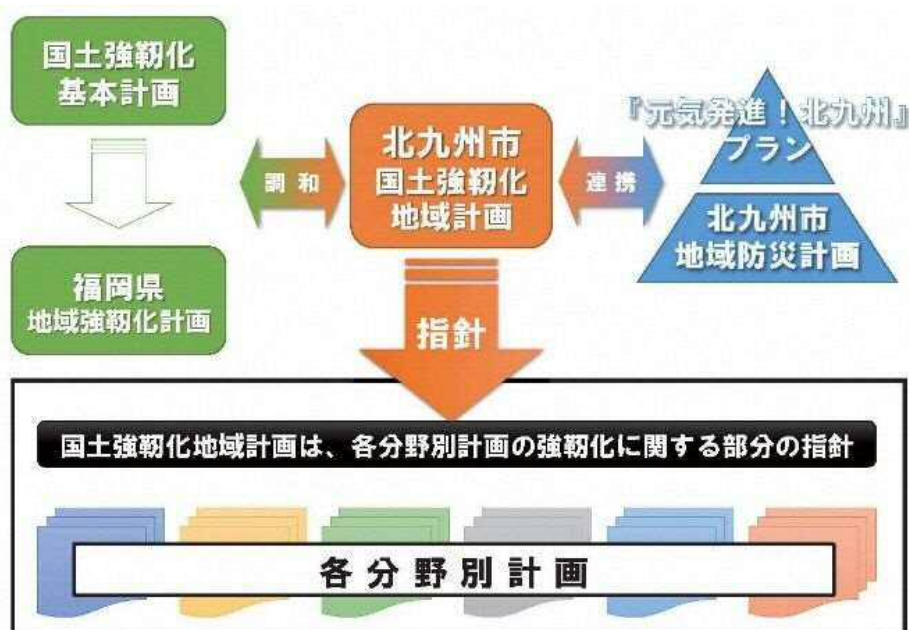
○北九州市国土強靱化地域計画について

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。

本計画では、

- ① 人命の保護が最大限図られること
- ② 市及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること
- ③ 市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ④ 迅速な復旧復興

を基本目標として、北九州市強靱化に取り組むこととしています。



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. 前計画のふりかえり

前計画では、みちづくりの方向性として「3つのビジョン」を掲げ、ビジョン毎に施策を設定し、取り組みを進めてきました。

みちづくりの方向性（前計画）

ビジョン1 都市の発展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、国際物流拠点都市の形成を図ります。
- ②北九州市と本州や九州各地域との広域連携を促進する広域物流ネットワークの整備を推進します。
- ③鉄道の連続立体交差や駅前広場の整備など交通結節機能の強化と利便性の高い交通ネットワークづくりを進めます。
- ④小倉都心や黒崎副都心など都市の発展や賑わいを創出する道路整備を進めます。

ビジョン2 安全・安心な暮らしを支えるみちづくり

【みちづくりの方向性】

- ①人優先の安全・安心なみちづくりを推進します。
- ②既存の道路を有効活用し、歩行者や車いす、自転車の利用に配慮した道路整備に取り組みます。
- ③駅周辺から市民センター等周辺へ、人にやさしいみちづくりを市内に拡大します。
- ④橋梁やトンネルの長寿命化や区画整理等の面整備により、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。
- ⑤思いやりやマナーアップの向上を図り、人にやさしいみちづくりを推進します。

ビジョン3 美しき環境先進都市を支えるみちづくり

【みちづくりの方向性】

- ①環境に配慮した道路施策の推進で、低炭素社会づくりに貢献します。
- ②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を進めます。
- ③多様な地域主体との協働により、おもてなしとにぎわいのあるみちづくりを推進します。

2-2. 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) 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)

●都心や副都心に活力を与える
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

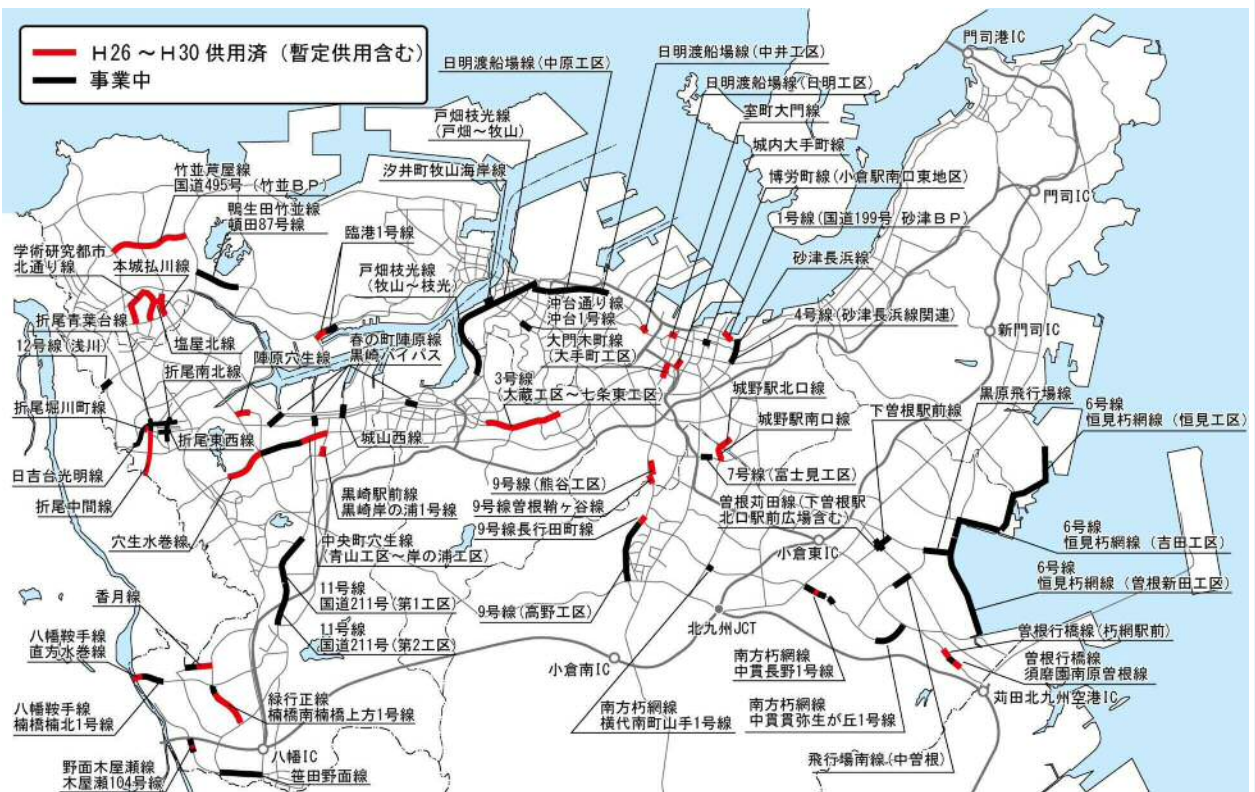


[小倉都心地区]大門木町線



[折尾駅周辺地区]折尾中間線

※(都)：北九州広域都市計画道路



▲主な事業箇所図(平成26年度～平成30年度)

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



自転車走行空間の整備
(田原貫1号線)



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）



駅前広場等の整備（城野駅北口）



2-3. 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	目標達成率
	現況	計画		
	(H25年度末)	(H30年度末)	(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 美しき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%

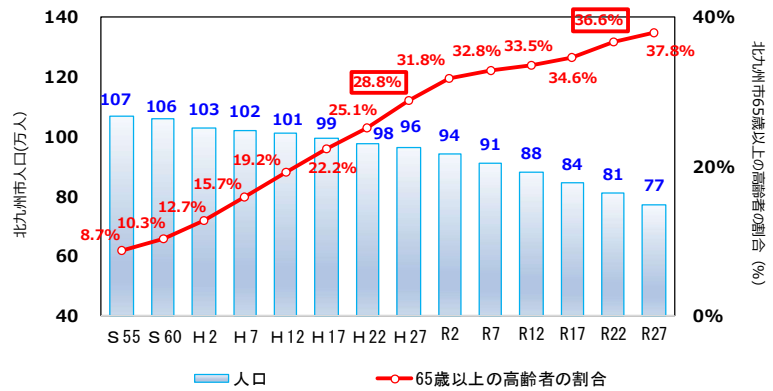
3. 本市の道路を取り巻く状況

3-1. 北九州市の現状

○ 年々減少する人口・高齢化の進行

本市の人口は減少傾向となっており、平成27年時点で約96万人です。

また、65歳以上の高齢者の割合は、平成27年時点で28.8%と全国26.6%を上回り、約20年後には36.6%（令和22年）、3人に1人以上が高齢者になることが予測されています。

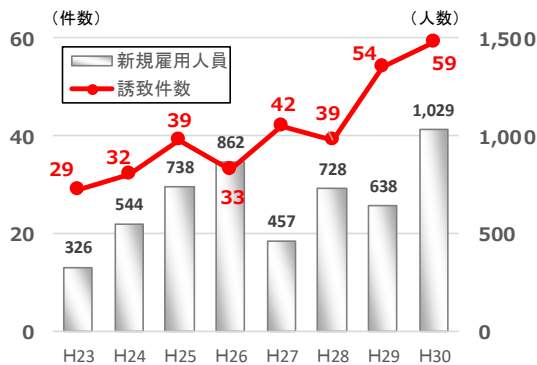


▲ 北九州市の人口推移

資料：国勢調査

○ 増加する企業進出と貨物取扱量

本市の企業誘致件数は増加傾向にあり、臨海部を中心とする工業団地への企業立地が進んでいます。



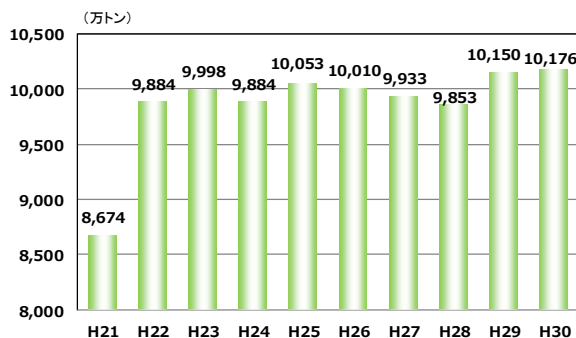
▲ 北九州市の企業誘致件数・新規雇用の推移

資料：北九州市産業経済局企業立地支援課



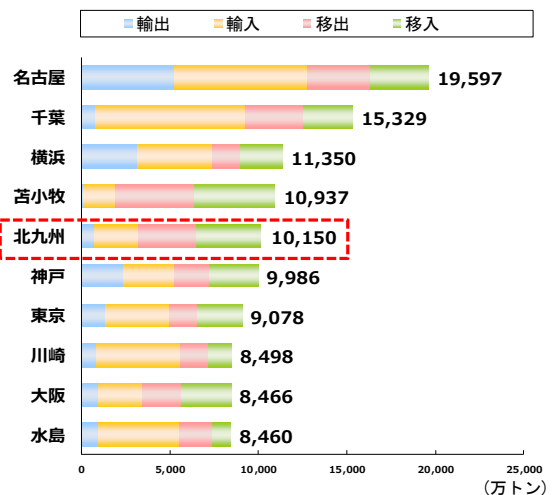
▲ H23以降の主な進出企業

本市の港湾貨物取扱量は全国5位であり、平成22年以降は年間約1億トンで推移しています。



▲ 北九州港湾貨物取扱量

資料：港湾統計



▲ 港湾別貨物取扱量（H29）

資料：港湾統計

○ 自然災害の発生と国土強靱化への取り組み

東日本大震災以降、熊本地震や九州北部豪雨等の自然災害が頻繁に発生しています。平成30年7月豪雨では、本市においても高速道路網等の分断により交通ネットワークが多大な影響を受けており、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。

今後も引き続き、リダンダンシー※確保のための道路ネットワークの整備を行うとともに、道路法面の崩壊・落石防止等の防災対策、橋梁やモノレールの耐震化等、防災・減災、国土強靱化への取り組みを推進する必要があります。



▲ H30.7豪雨災害
(北九州都市高速道路)

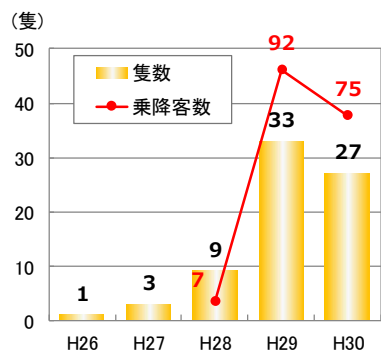


▲ H30.7豪雨災害
(本町小竹1号線)

資料：福岡北九州高速道路公社

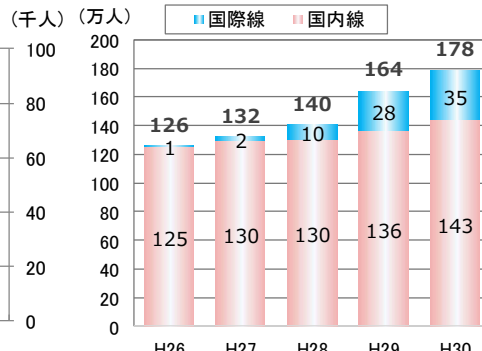
○ 年々増加するインバウンド※

本市では、「西海岸（門司区）」に加えて、平成28年から「ひびきコンテナターミナル（若松区）」の2箇所でクルーズ船の受入れを行っています。また、北九州空港の利用客数（国際線）は近年増加傾向にあり、**本市を訪れる外国人客数は、この5年で5倍近くに増加**しています。



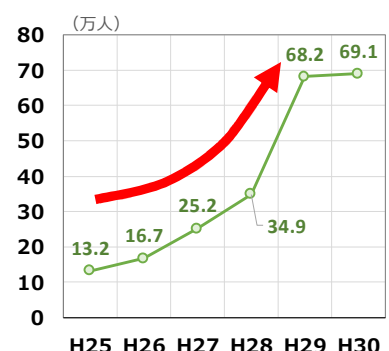
▲ 北九州港のクルーズ船の寄港・乗降客数

資料：北九州市港湾空港局クルーズ・交流課



▲ 北九州空港利用客数の推移

資料：北九州市港湾空港局空港企画課



▲ 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

○ 減少する道路財源

道路・街路事業の関連予算は、平成10年度をピークに減少し、近年はピーク時の約1/3程度となっています。

一方で、道路維持費については、年々増加する道路管理延長や道路施設の老朽化に適切に対するため、全体予算に占める割合は、増加傾向となっています。



※平成30年予算は若戸大橋・若戸トンネル無料化のための関連予算（約30億円）を除く

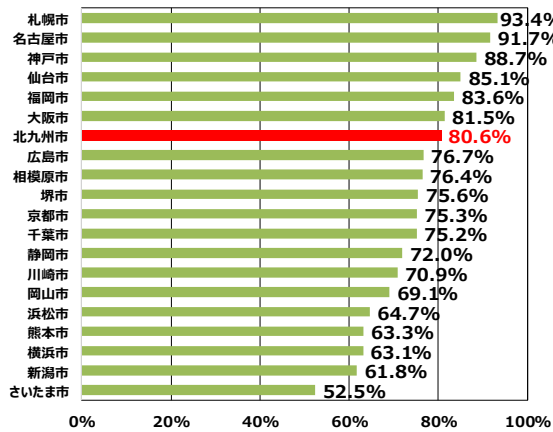
▲ 北九州市の道路・街路事業に関する予算の推移

資料：北九州市

3-2. 北九州市の道路の現状

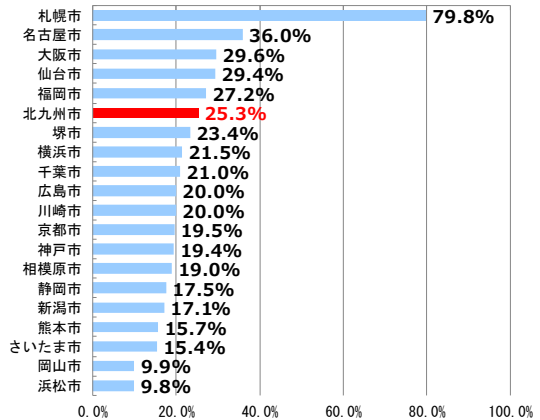
○ 都市計画道路及び歩道に未整備区間が存在

都市の骨格形成や都市間の連絡を担う道路の整備を進めており、**都市計画道路※の整備率は80%に達しています**。一方で、一般道路での**歩道が設置される区間の延長は、道路総延長の約25%**にとどまっており、引き続き、整備を進めていく必要があります。



▲都市計画道路整備率 (H29)

資料：北九州市建設局道路計画課



▲道路総延長に対する歩道設置率 (H29)

資料：道路統計年報 (2018)

○ 主要渋滞箇所が点在

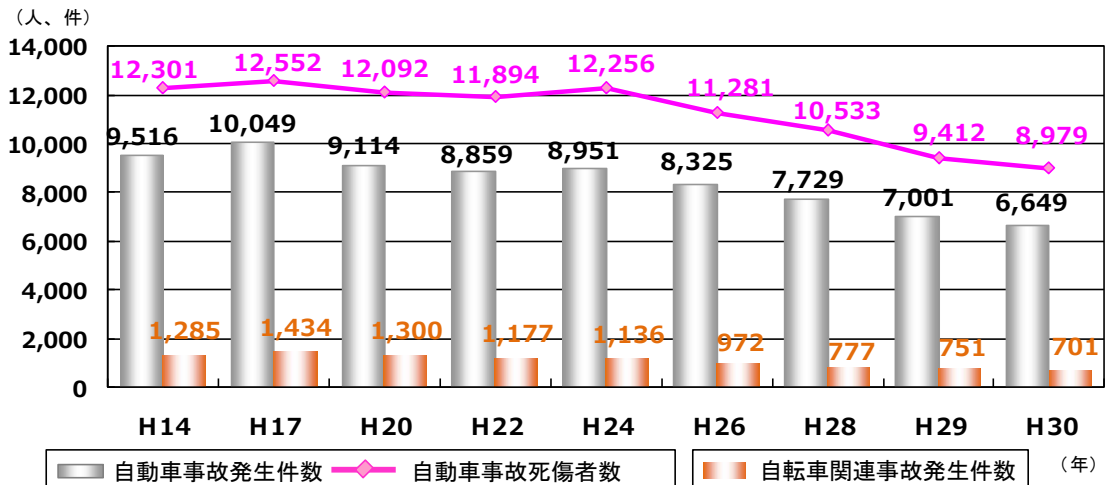
平成25年1月に福岡県交通渋滞対策協議会が**市内28箇所**（市管理：18箇所、国管理：10箇所）を主要渋滞箇所※に指定し、これまでに**9箇所**で**対策を実施**しました。引き続き、渋滞の緩和に向けて、道路整備等のハード対策と公共交通の利用促進等のソフト施策を進める必要があります。



○ 年間7,000件の自動車交通事故、年間700件の自転車交通事故

自動車交通事故発生件数は平成24年より減少傾向にありますが、依然として、**年間7,000件程度の自動車事故が発生**しています。

また、自転車事故発生件数も減少傾向にありますが、依然として、**年間700件程度の自転車事故が発生**していますので、引き続き、交通管理者と連携して、交通事故対策を行う必要があります。



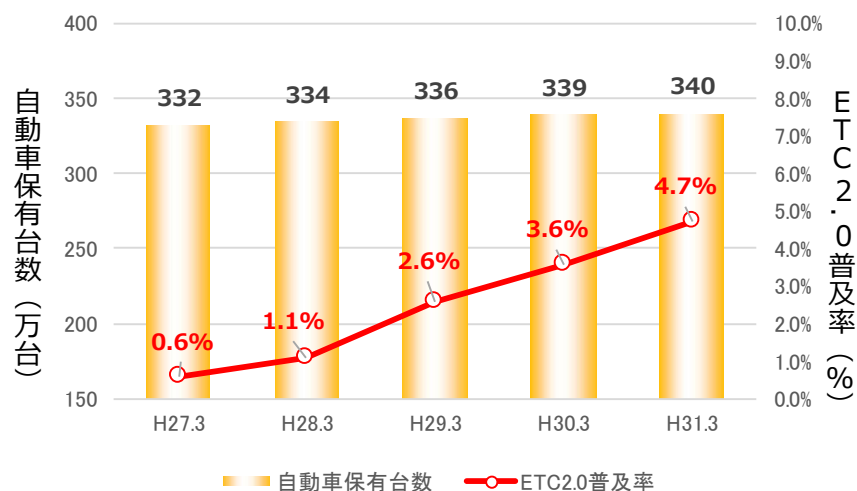
▲ 交通事故発生件数と死傷者数の推移

資料：北九州市統計データ

○ ETC2.0の普及

急ブレーキ・急ハンドル等の自動車走行挙動が取得可能な**ETC2.0※の普及台数は年々増加**しており、今後の交通事故対策（事故発生状況分析や対策検討）への活用が期待されます。

(ETC2.0普及率=ETC2.0普及台数÷自動車保有台数)



▲ ETC2.0普及率（福岡県）

資料：ETC 総合情報ポータルサイト、一般財団法人自動車検査登録情報協会

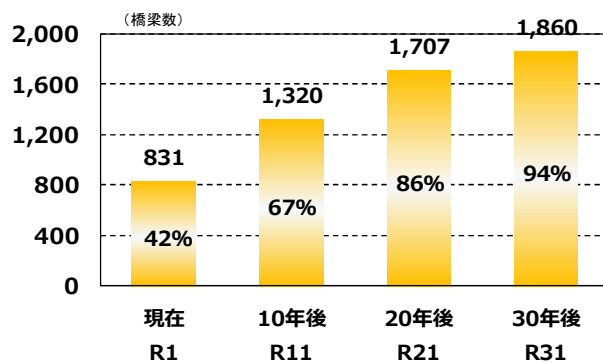
※：巻末の「用語集」を参照

○ 老朽化が進む橋梁やトンネル等の道路施設

本市の橋梁は、1955年頃から1980年代にかけて、全体の約80%が建設されており、建設時期が集中しています。建設後50年を経過するものは令和元年時点で全体の42%となっており、10年後には約67%、20年後には約86%とさらに高齢化率が大きくなり、維持補修が必要な橋梁がますます増加することが懸念されます。

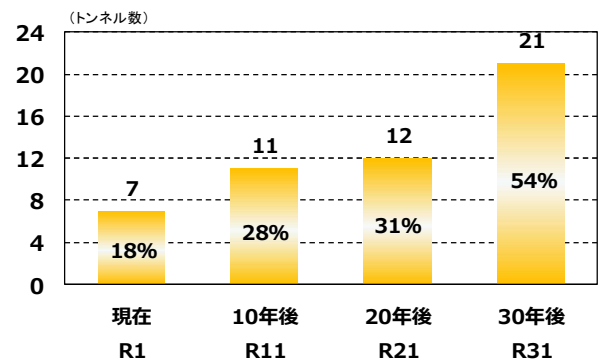
本市のトンネルは、1990年頃から2000年代にかけて、全体の約60%が建設されています。建設後50年を経過するものは、令和元年末時点で全体の18%ですが、20年後には約31%、30年後には約54%と急速に高齢化が進み、橋梁と同様に、維持管理費の増加が予想されます。

このため、老朽化した橋梁やトンネル等の道路施設について、施設毎の個別施設計画に基づき、維持・修繕に取り組んでいく必要があります。



▲ 建設後50年を経過する橋梁の推移

資料：北九州市



▲ 建設後50年を経過するトンネルの推移

資料：北九州市



▲ 橋梁のひび割れ状況



▲ トンネルのひび割れ状況



▲ モノレール・RC支柱のひび割れ状況



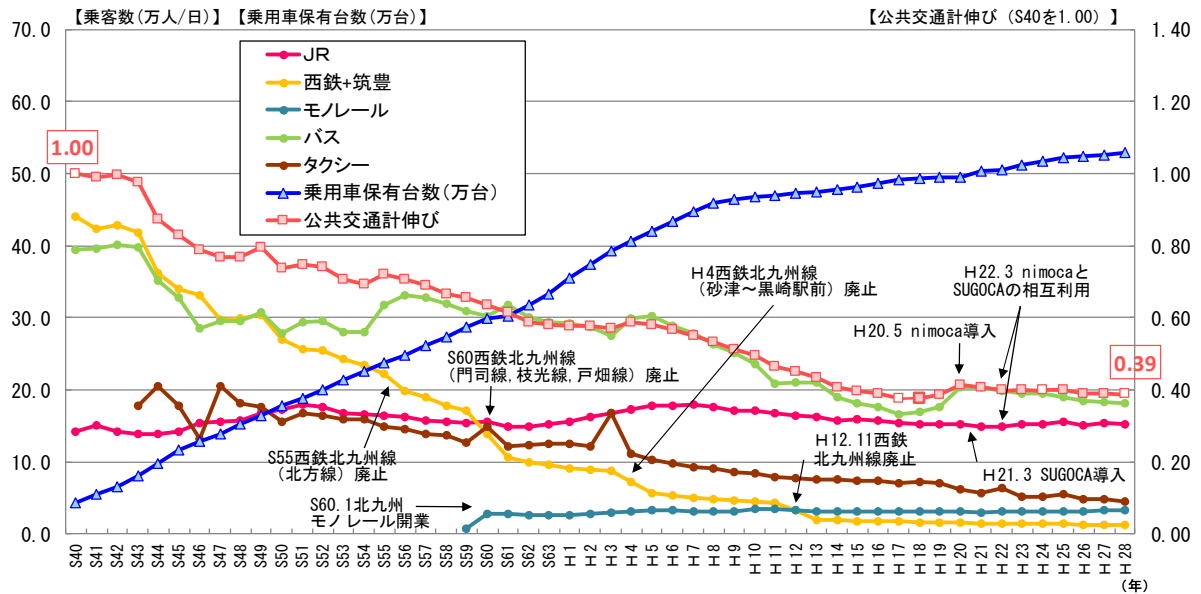
▲ モノレール・鋼製支柱の劣化状況

資料：北九州市

○ 公共交通利用者の減少

昭和40年以降、乗用車保有台数の増加に伴い、公共交通利用者は年々減少しており、近年は、**昭和40年の約4割**の水準で横ばい傾向となっています。

今後、高齢化が進む中、市民の移動手段を確保していくためにも、公共交通の利便性向上を目指した取り組みを推進していく必要があります。



4. みちづくりに関連する計画

前計画の策定以降、みちづくりに関する全国的な動きとともに、本市の上位計画についても新規策定・見直しが行われています。本計画は、これらの社会情勢等の変化を踏まえて策定しており、本市の関連計画と連携を図るとともにみちづくりに関する計画等へ反映することとしています。

【近年の社会情勢の変化及び本計画に関する上位計画等】

全国的な動き

- ・インフラ長寿命化基本計画（H25.11）
国民の安全・安心を確保し、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や予算の平準化を図るため、国や地方公共団体等が行動計画を策定し、インフラの戦略的な維持管理・更新を推進
- ・第4次社会資本整備重点計画（H27.9閣議決定）
社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進（戦略的な維持管理・更新、災害等のリスクを低減、持続可能な地域社会を形成、経済成長を支える基盤を強化）
- ・重要物流道路制度（H30.3創設）
平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保、機能強化、重点支援を実施
- ・国土強靱化基本計画（H30.12変更）
「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
- ・新広域道路交通ビジョン・計画（R1策定予定）
「平常時・災害時」を問わない「物流・人流」の確保・活性化を目指す（広域道路ネットワーク、交通・防災拠点、ICT*交通マネジメント）

反 映

本計画に関する上位計画等

北九州市基本構想・基本計画（H25.12改訂）[計画期間H20.12～R2年度まで]

- ・北九州市公共施設マネジメント基本計画（社会インフラ版）（H28.2）
点検結果に基づく更新や修繕等の計画的な予防保全を実施し、社会インフラの長寿命化に取り組む
- ・北九州市新成長戦略（H28.3改訂）
「新たな技術と豊かな生活を創り出す アジアの先端産業都市」を目指す
- ・北九州市国土強靱化地域計画（H29.12）
いかなる自然災害が発生しても、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
- ・北九州市まち・ひと・しごと創生総合戦略（H30.2改訂）
女性と若者の定着等により社会動態をプラスにしていき、地方創生の「成功モデル都市」を目指す
- ・北九州市都市計画マスタープラン（H30.3改訂）
コンパクトなまちづくり（まちなかの重視）のさらなる実現に向けた都市計画を明確化し、交通施設のバリアフリー化や通学路等の生活道路の充実を目指す
- ・北九州市SDGs未来都市計画（H30.8）
中長期を見通した持続可能なまちづくりのため、地方創生に資する、地方自治体による持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた取組を推進

道路分野における基本計画

北九州市道路整備中長期計画

連携

本市の関連計画

- 都心集客アクションプラン（H27.4一部改正）

都心部における集客交流の強化に向けて、交流人口を増やし、雇用創出に繋げる対策等に取り組む

- 北九州市環境首都総合交通戦略（H28.8）

公共交通の利便性向上や、徒歩自転車での移動利用環境を改善する道路の有効活用等に取り組む

- 北九州市地球温暖化対策実行計画

- 環境モデル都市*行動計画（H28.8）

できる限りエネルギー使用の効率化や合理化等を進め、CO2発生量を抑制する低炭素社会の実現に取り組む

- 北九州市立地適正化計画（H28.9）

持続可能な都市経営を確保するため、都市機能の立地、公共交通の充実等により都市のコンパクト化を推進

- 北九州市景観づくりマスタープラン（H31.4）

景観アドバイザー制度等を活用した公共空間における良好な景観形成を推進

- 福岡市・北九州市国家戦略特別区域 区域計画（H30.11）

公道を活用した賑わい創出のためのイベント等を開催し、MICE*の魅力向上及び更なる誘致を促進

本市のみちづくりに関する計画等

- 北九州市道路照明LED化基本計画（H23.5）

安全・安心な暮らしを支え、市民に身近な道路照明のLED化を図り、低炭素社会づくりを推進

- 北九州市自転車利用環境計画（H24.11）

自転車走行空間の整備や駐輪施設の整備、ルール・マナー・教育、利用促進施策等に取り組む

- 北九州市橋梁長寿命化修繕計画（H29.3）

- 北九州市トンネル長寿命化修繕計画（H29.3）

- 北九州モノレール長寿命化計画（H23.6）

構造物の状態を定期的な点検で把握・診断し、損傷が軽微な段階に予防的な修繕等を実施することで機能の保持・回復を図る「予防保全型維持管理」により、橋梁・トンネル・モノレール等の道路施設の長寿命化を図る

- 舗装個別施設計画（R1.5改訂）

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目指す

反映

5. みちづくりに関するニーズ

5-1. みちづくりに関する市民ニーズ

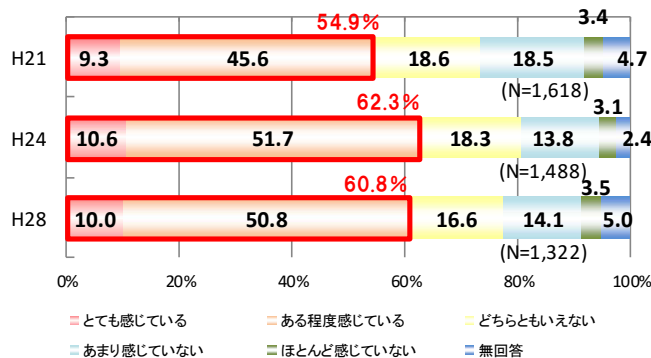
本市では、市民の意識と市民の行政施策に対する評価・要望等を把握するための市民意識調査と、本市のまちづくりに関する企業の満足度調査を実施しています。

【市民対象調査結果】

「市内の車での移動が便利である」と回答された割合は、**約6割**となっています。一方で「車での移動が便利ではないと感じている理由」としては、**道路の渋滞が多い**ことが挙げられており、**交通渋滞対策**が求められています。

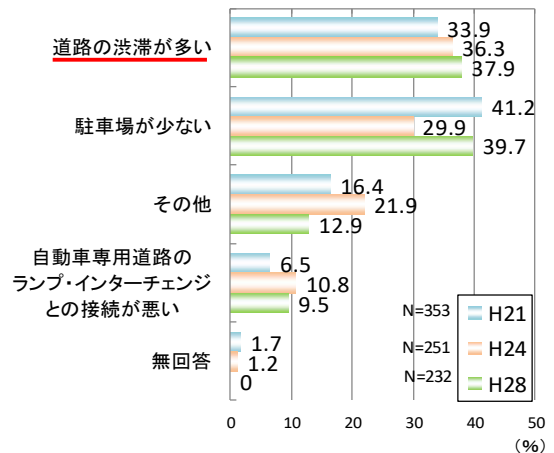
【市民対象調査】設問内容①

市内の**車での移動は便利である**と感じますか。



【市民対象調査】設問内容①- 1

車での移動が便利ではないと感じている理由



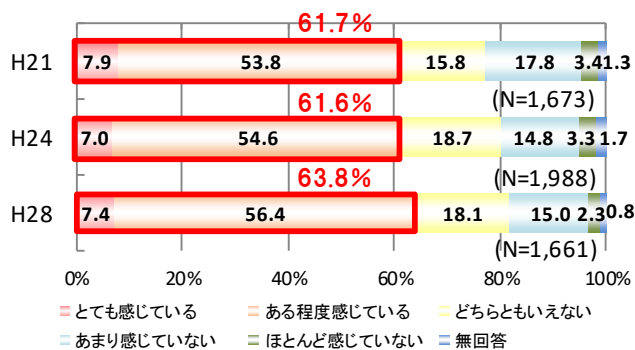
資料：市民意識調査（北九州市広報室広聴課）

【企業対象調査結果】

「交通・物流インフラが十分整備されている」と回答された割合は、**6割以上で増加傾向**にあります。一方、「インフラが十分整備されていない理由」としては、**幹線道路や都市高速道路、空港へのアクセスの整備が不十分である**ことが挙げられており、**幹線道路等の整備促進**が求められています。

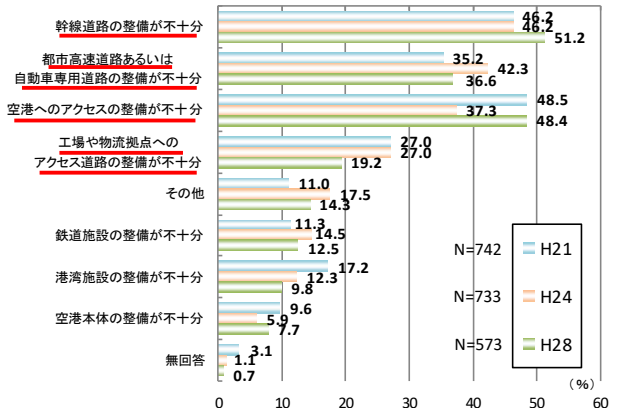
【企業対象調査】設問内容①

市内の道路、港湾、空港等の**交通・物流インフラが十分整備**されていると感じますか。



【企業対象調査】設問内容②- 1

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）

5-2. 道路整備中長期計画の内容に関する意見

【北九州市の道路整備を考える懇談会】

本計画の策定にあたっては、学識経験者、事業者や道路利用者等、様々な分野の方々と構成する「北九州市の道路整備を考える懇談会」を実施し、幅広くご意見をお伺いしました。

<実施概要>

(委員)

- ・各種団体を代表する方及び学識経験者等

(実施日)

- ・第1回：令和元年10月 1日（火）
- ・第2回：令和元年10月31日（木）
- ・第3回：



▲懇談会の実施状況（第1回）

<主な意見等>

懇談会での主な意見を掲載予定

【市民意見募集（パブリックコメント）】

本計画に関する「市民意見募集（パブリックコメント）」を実施し、幅広くご意見をお伺いしました。

パブリックコメントでの主な意見を掲載予定

6. みちづくりの基本方針

6-1. みちづくりの課題の整理

●本市の道路を取り巻く状況

- ・本市の人口は減少傾向であるが、高齢化が進行
- ・企業誘致・雇用件数や貨物取扱量等が増加傾向
- ・近年頻発している豪雨災害等の自然災害への備え（防災・減災、国土強靱化への取組）が重要
- ・クルーズ船の寄港数や北九州空港利用客数は近年増加し、本市を訪れる外国人客数はこの5年間で5倍近く増加
- ・道路・街路事業の関連予算は減少傾向であるが、道路維持費が占める割合は増加傾向
- ・主要渋滞箇所が点在しており、引き続き渋滞緩和に向けた取り組みが必要
- ・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
- ・橋梁・トンネル・モノレール等の道路施設の継続的な維持管理が必要
- ・乗用車保有台数の増加に伴い、公共交通利用者は減少傾向

●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
- ・安全・安心な国土・地域・経済社会の構築
- ・道路施設の戦略的な維持管理・更新、長寿命化
- ・持続可能なまちづくり、開発目標(SDGs)の達成
- ・都心部における集客交流の強化、都心部のにぎわい向上
- ・都市のコンパクト化、移動利用環境の改善

●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

●今後の“みちづくり” に必要となる

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

●みちづくりの課題

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。

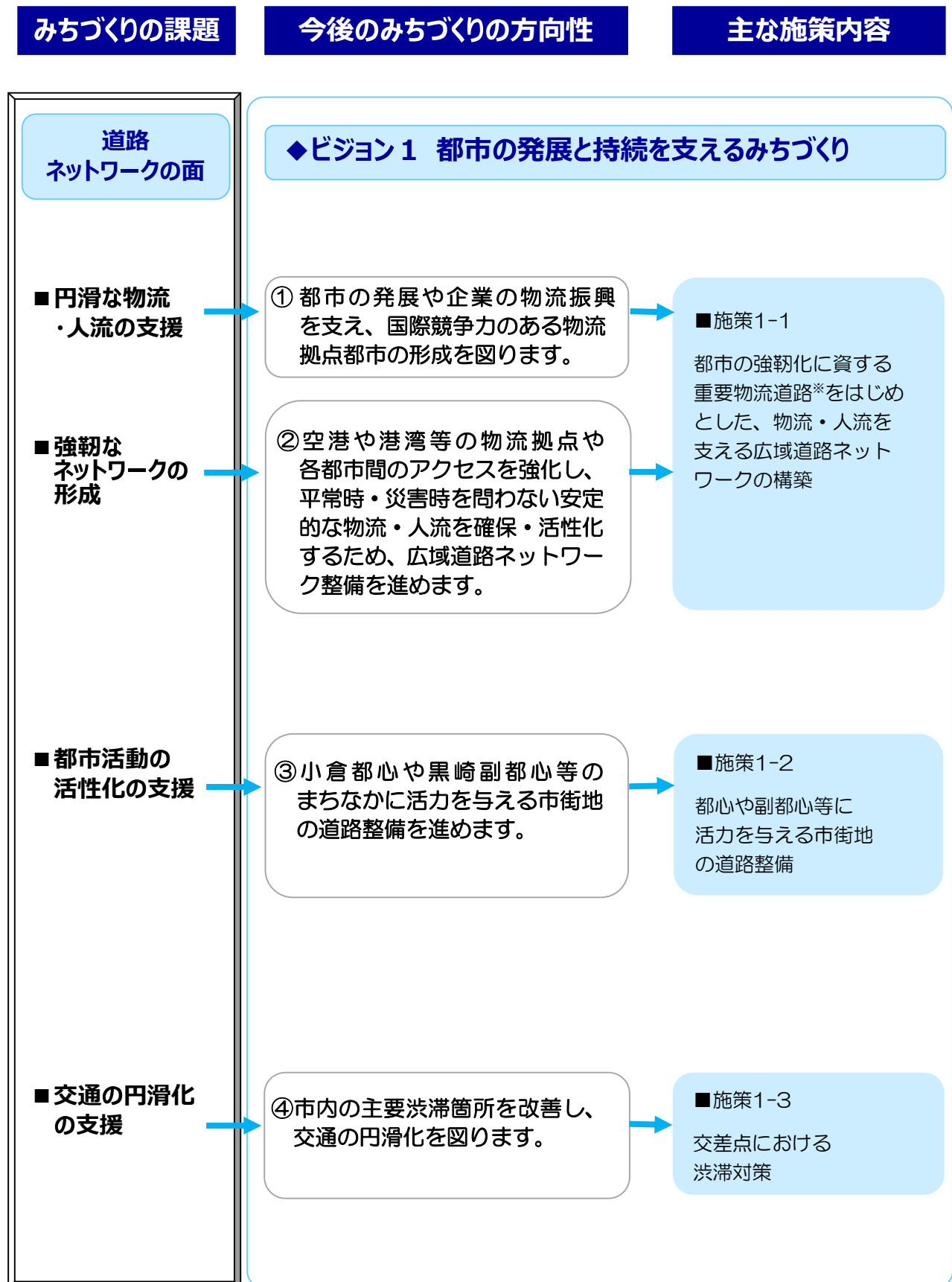
■道路の魅力向上・にぎわいの創出

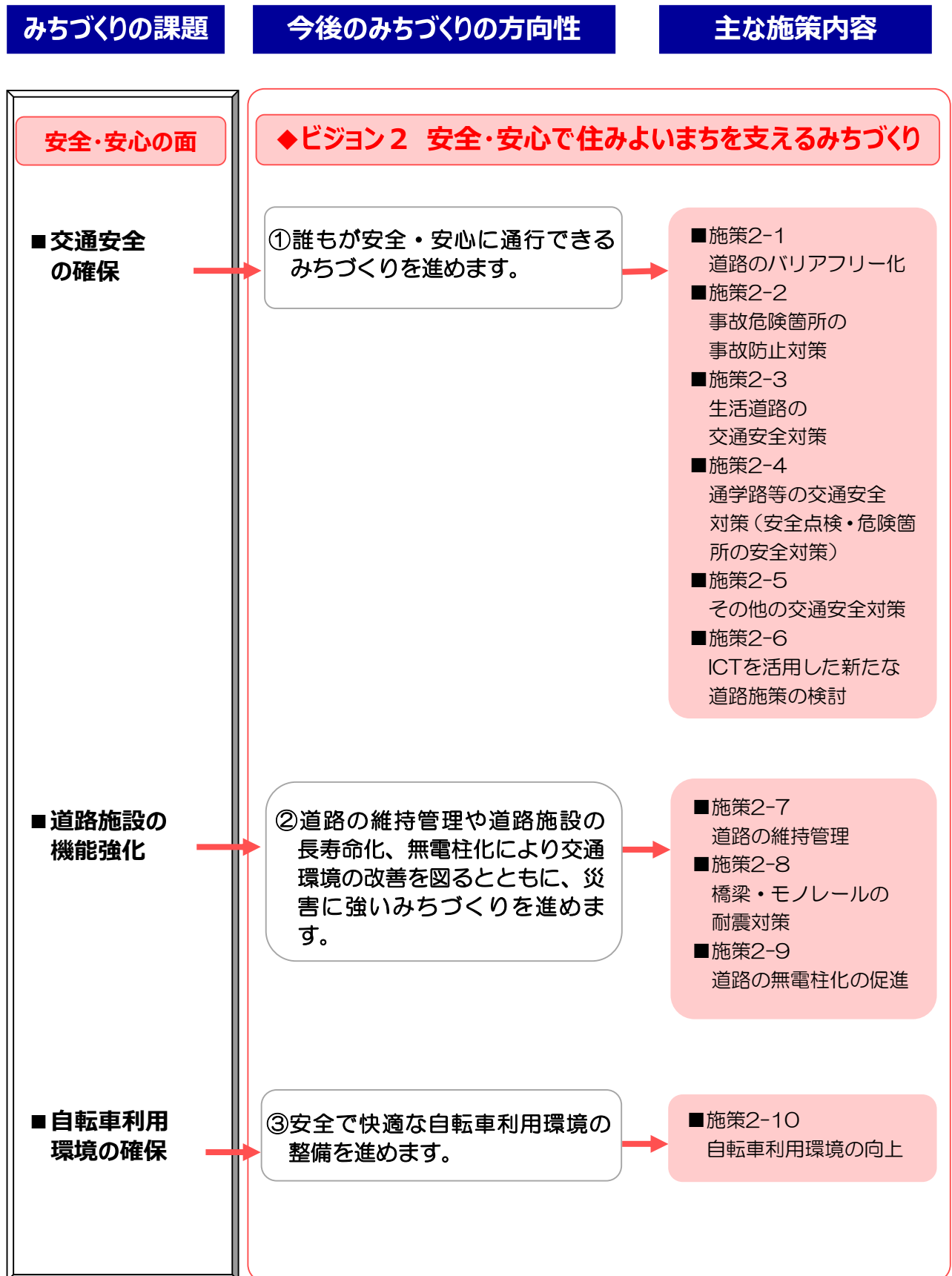
○回遊性があり、市内外の人が集うまちづくりを進めるため、都心部の公共空間の魅力向上や景観に配慮した、人中心のみちづくりが必要。

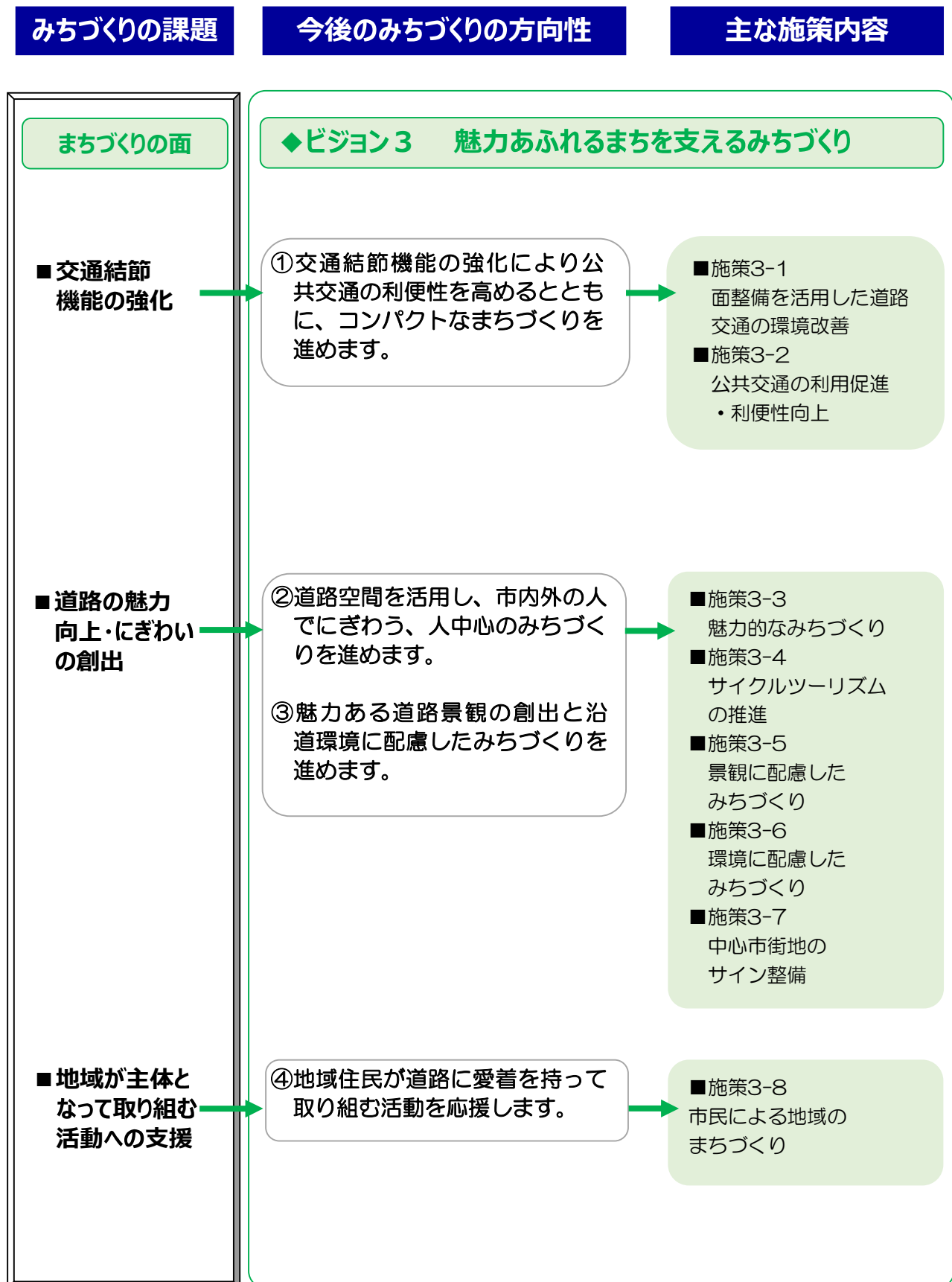
■地域が主体となって取り組む活動への支援

○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。

6-2. 今後のみちづくりの方向性







みちづくりの方向性

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

前計画

コンセプト『造る道づくりから活かすみちづくりへ』

ビジョン1 都市の発展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、国際物流拠点都市の形成を図ります。
- ②北九州市と本州や九州各地域との広域連携を促進する広域物流ネットワークの整備を推進します。
- ③鉄道の連続立体交差や駅前広場の整備など交通結節機能の強化と利便性の高い交通ネットワークづくりを進めます。
- ④小倉都心や黒崎副都心など都市の発展や賑わいを創出する道路整備を進めます。

ビジョン2 安全・安心な暮らしを支えるみちづくり

【みちづくりの方向性】

- ①人優先の安全・安心なみちづくりを推進します。
- ②既存の道路を有効活用し、歩行者や車いす、自転車の利用に配慮した道路整備に取り組みます。
- ③駅周辺から市民センター等周辺へ、人にやさしいみちづくりを市内に拡大します。
- ④橋梁やトンネルの長寿命化や区画整理等の面整備により、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。
- ⑤思いやりやマナーアップの向上を図り、人にやさしいまちづくりを推進します。

ビジョン3 美しき環境先進都市を支えるみちづくり

【みちづくりの方向性】

- ①環境に配慮した道路施策の推進で、低炭素社会づくりに貢献します。
- ②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を進めます。
- ③多様な地域主体との協働により、おもてなしのにぎわいのあるみちづくりを推進します。

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、人中心のま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。

7. 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

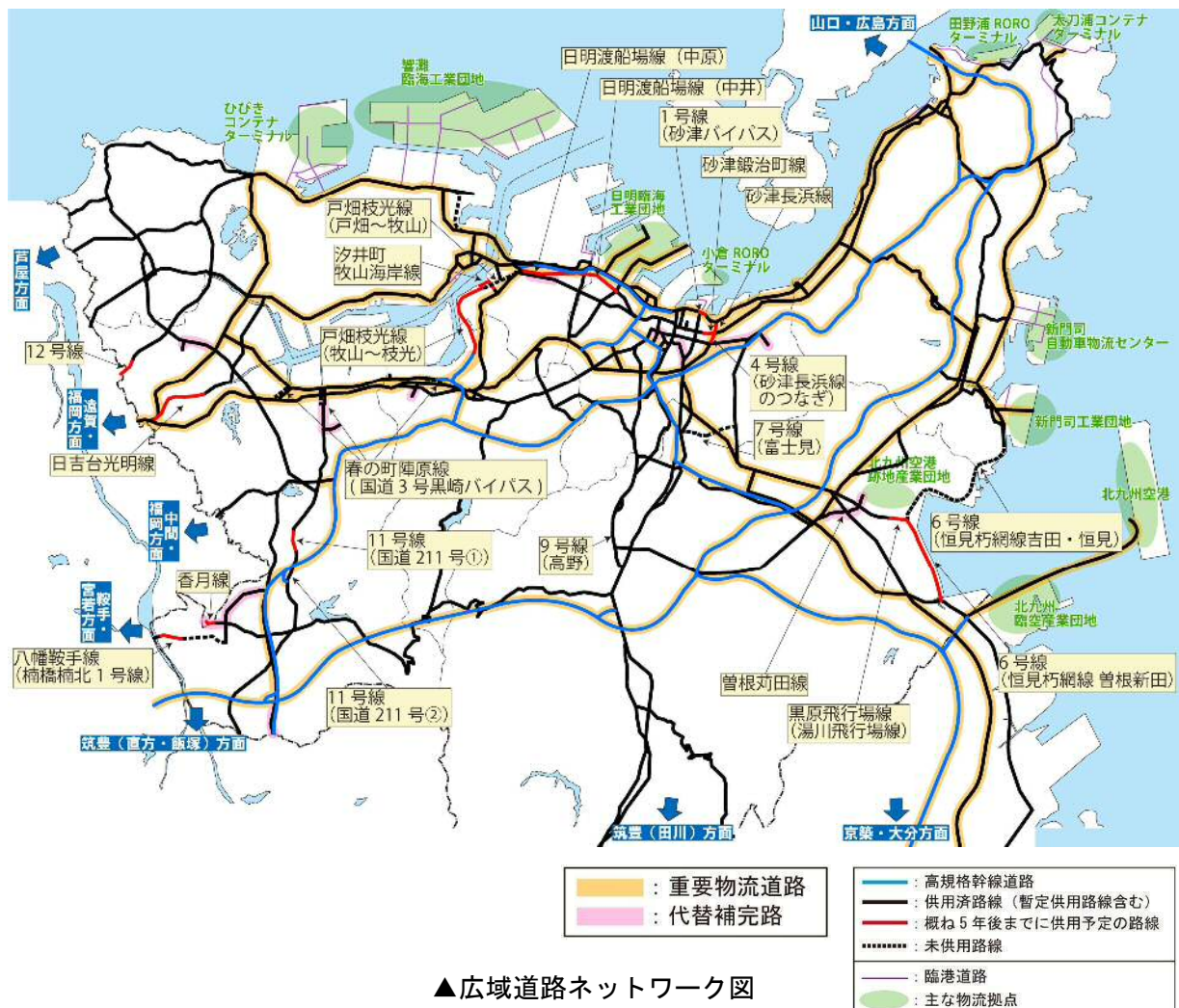
【みちづくりの方向性】

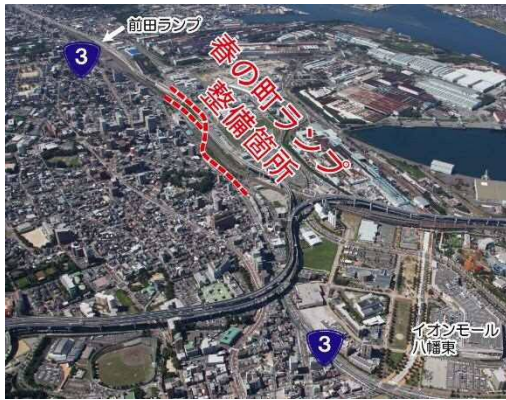
- ①都市の発展や企業の物流振興を支え、国際競争力のある物流拠点都市の形成を図ります。
- ②空港や港湾等の物流拠点や各都市間のアクセスを強化し、平常時・災害時を問わない安定的な物流・人流を確保・活性化するため、広域道路ネットワーク整備を進めます。
- ③小倉都心や黒崎副都心等のまちなかに活力を与える市街地の道路整備を進めます。

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

本市では、本州と九州の結節点に位置し、本州、東九州、西九州の3方向に伸びる高速道路網が発達しています。また、瀬戸内海と日本海に面した東西2つのコンテナターミナルのほか、フェリー・RORO船、在来船に対応する北九州港や24時間運用可能な北九州空港等、陸・海・空の交通・物流インフラが充実しています。こうした交通・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。



▲[小倉都心地区] 砂津長浜線【整備中】



▲[黒崎副都心地区] 黒崎駅南北自由通路【整備済】

～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

◆効果指標

効果指標		実績（現況） （H30年度末）	目標値 （概ね5年後）
施策 1-1	広域道路ネットワークの供用率	95%	97%

【みちづくりの方向性】

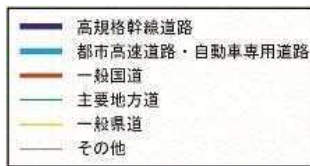
④市内の主要渋滞箇所を改善し、交通の円滑化を図ります。

主な施策 1-3

交差点における渋滞対策

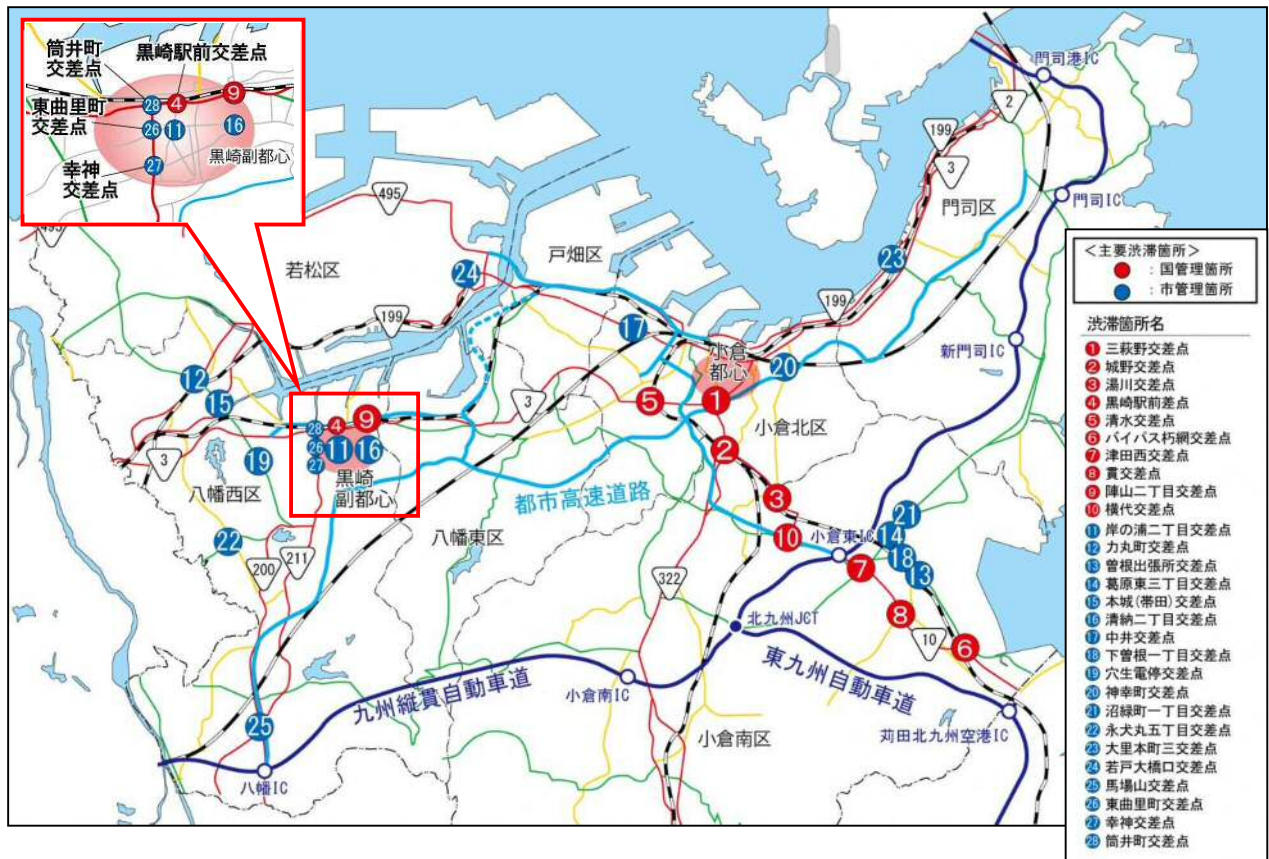
○主要渋滞箇所における渋滞対策

平成25年1月に、福岡県交通渋滞対策協議会が市内28箇所（市管理：18箇所、国管理：10箇所）を主要渋滞箇所として指定しています。これまで交通管理者と協働して対策に取り組んでおり、引き続き、渋滞箇所の改善に向けた対策を進めます。



<渋滞対策実施済箇所>

- ①三萩野交差点、②城野交差点、③湯川交差点、⑤清水交差点
⑥バイパス朽網交差点、⑧貫交差点、⑩神幸町交差点、
⑫永犬丸五丁目交差点、⑭若戸大橋口交差点



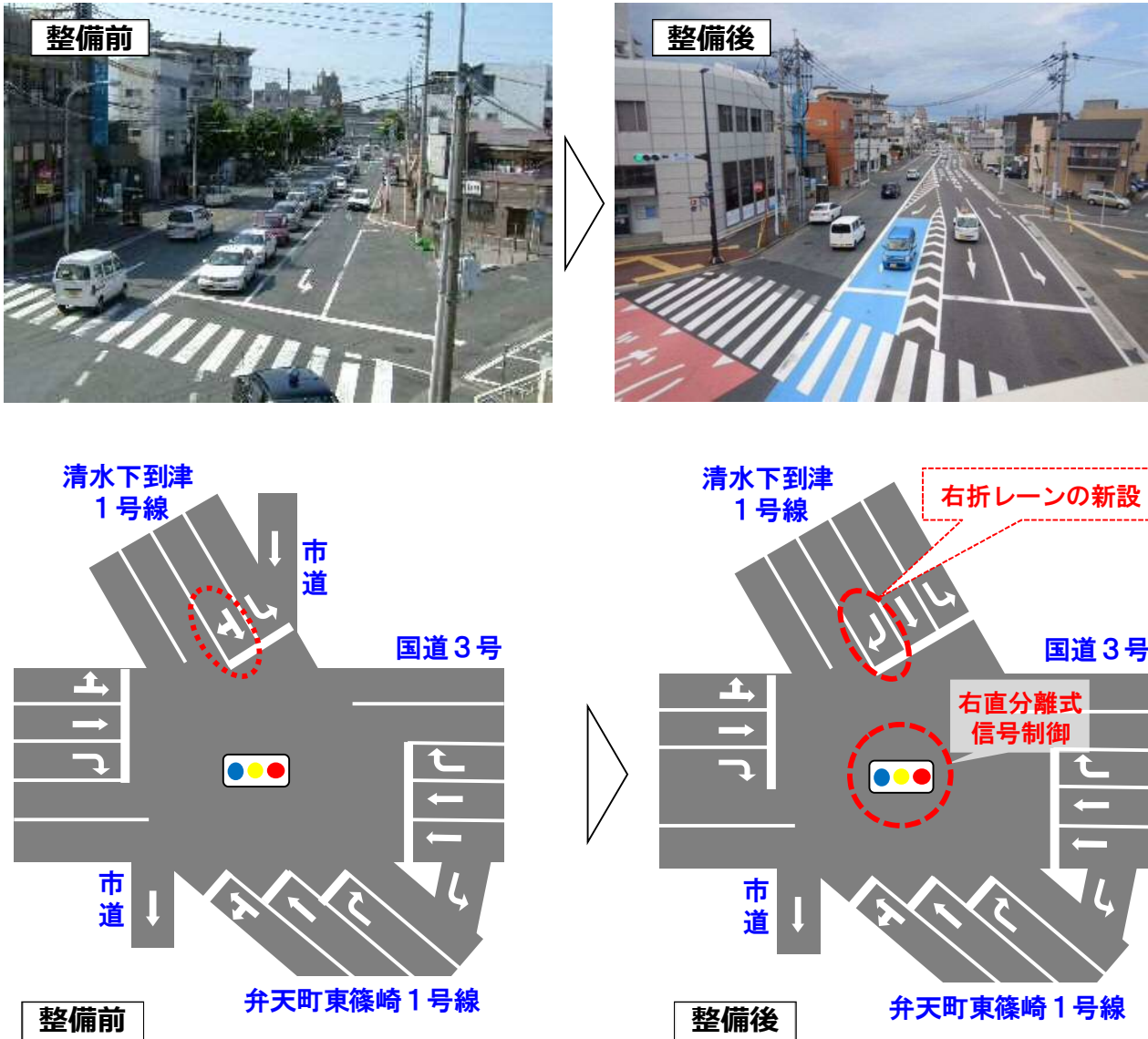
▲ 北九州市内の地域の主要渋滞箇所

資料：地域の主要渋滞箇所

○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、特に、右折車線が無い交差点では、右折待ち車両を先頭とした渋滞や右折待ち車両を無理に追い越そうとした際の接触事故等が発生しています。そのため、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。

【 渋滞対策の事例 】



▲ 清水交差点の整備前・整備後の状況

◆ 効果指標

効果指標		実績（現況） （H30年度末）	目標値 （概ね5年後）
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

7. ビジョン別の取り組み

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。

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

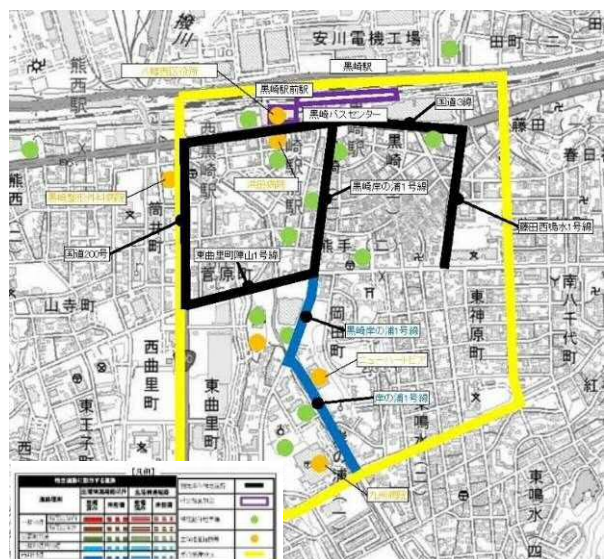
J R小倉駅・黒崎駅等の主要鉄道・モノレール駅周辺で、駅と福祉施設を結ぶ道路等の多数の高齢者や障害者等の利用が見込まれる特定道路*等について、駅のバリアフリー化にあわせて、歩道の段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置等に取り組みます。



▲J R等主要駅周辺地区



▲安部山公園駅バリアフリー化（南側広場）



▲特定道路（八幡西区）

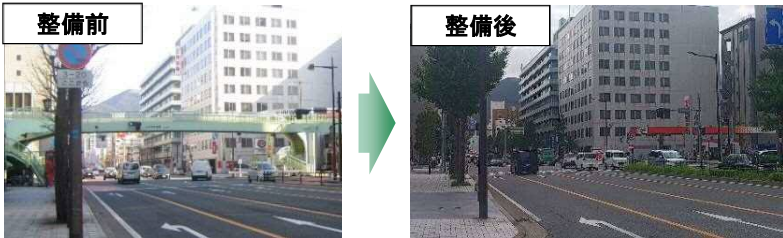
○歩道等のバリアフリー化

歩道が未整備の通学路や生活道路等において、歩行者が安全で安心して移動できる歩行空間の整備を進めます（既設道路の歩道の新設、拡幅、バリアフリー化、歩行者の安全に配慮した横断防止柵等の設置等）。

さらに、歩道橋撤去によるバリアフリー化等についても、利用者によるニーズ等を踏まえて検討していきます。



▲一枝21号線歩道整備（戸畑区）



▲小文字歩道橋撤去（小倉北区）

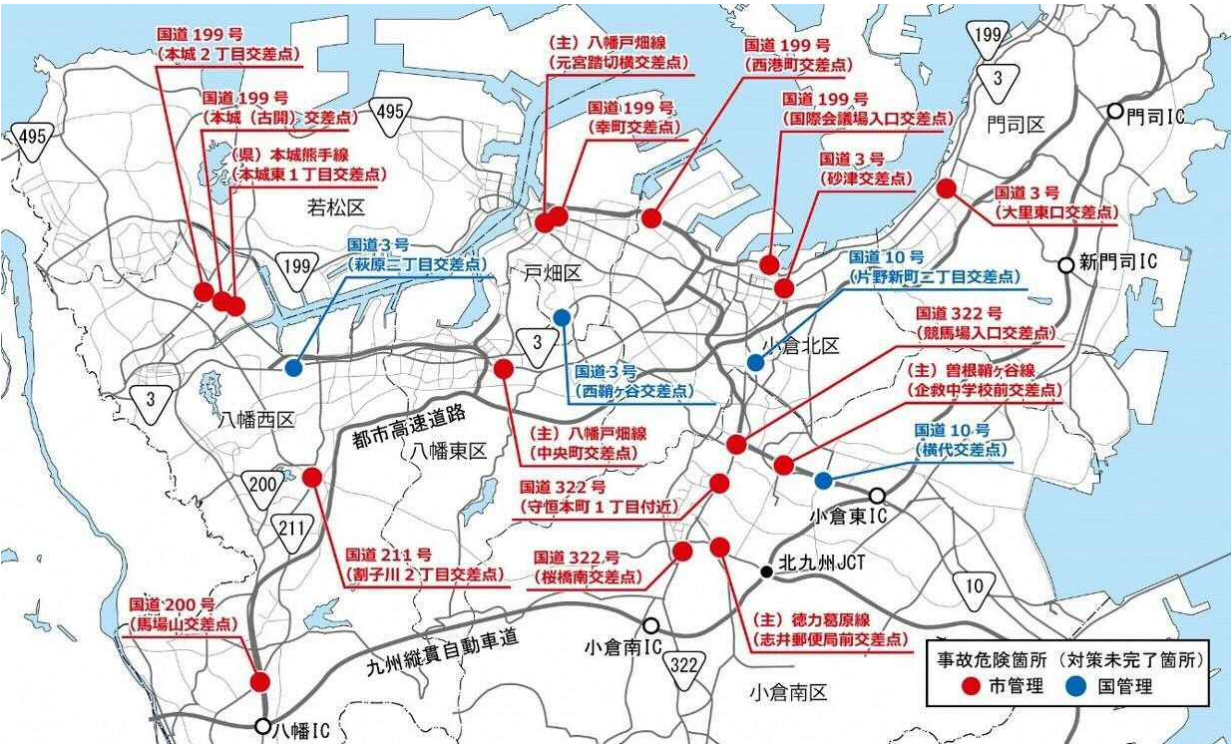
主な施策2-2 事故危険箇所の事故防止対策

死傷事故が多発している箇所を国土交通省と警察庁が「事故危険箇所」として指定しています。

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、公安委員会と道路管理者が連携して、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。

計画	策定年月	国管理	市管理	計
第1次	H15.7	31	16	47
第2次	H21.5	4	17	21
第3次	H25.7	13	20	33
第4次	H29.1	7	17	24
計		55	70	125

▲事故危険箇所の指定状況（平成30年度末）



▲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、これまでの事故発生箇所に対する対症療法型対策ではなく、国土交通省が提供するETC2.0のビッグデータ※を活用して、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。

地域住民の協力のもと、住民・行政・警察等が一緒に対策案を考え、効果を確認しながら進めていきます。

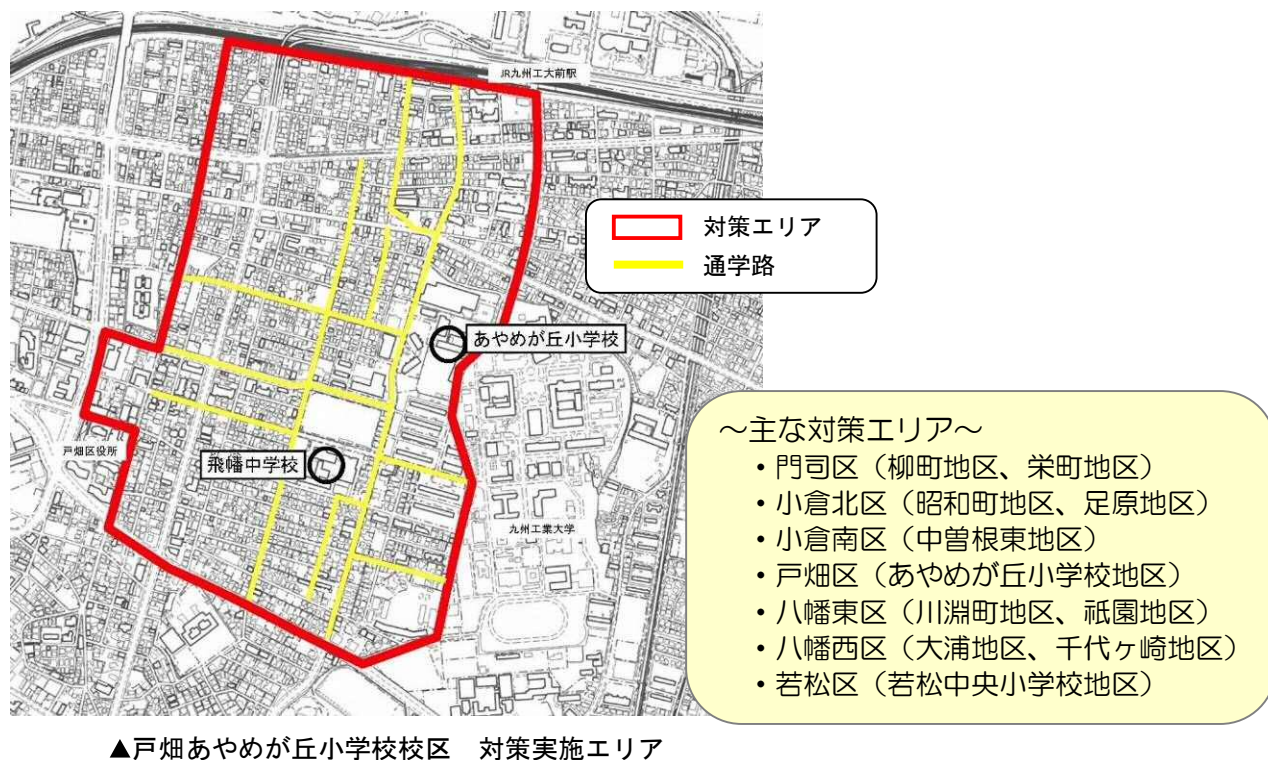


▲ビッグデータを活用した潜在的な危険箇所の特定の事例

資料：国土交通省



▲対策事例



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、平成27年11月に策定した「北九州市通学路交通安全プログラム」に基づき、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、その結果を踏まえて、適宜、交通安全対策に取り組みます。また、学校では「通学路安全マップ」を適宜更新し、児童・生徒への安全指導の徹底を図ります。

さらに、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、合同点検（令和元年度に実施）の結果を踏まえ適宜、交通安全対策に取り組みます。



▲通学路合同点検の様子

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

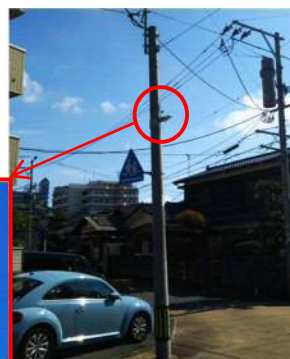
夜間でも安心して通行できるよう、生活幹線道路（幅員8m前後で、幹線道路に繋がり、交通量が多い道路）、バス路線、公共施設の周辺道路等に街路灯と生活街路灯の整備を進めます。

～整備箇所～

- ・街 路 灯：信号機がある交差点、横断歩道、橋梁等に整備
- ・生活街路灯：街路灯が設置されない交差点のうち、設置が必要と判断される箇所に整備



▲街路灯（LED）



▲生活街路灯（LED）

○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。



▲ 街頭広報



▲ 街頭指導



▲不法占用物件の街頭指導

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。

◆効果指標

	効果指標	実績（現況） （H30年度末）	目標値 （概ね5年後）
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%
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 （対象：市管理70箇所）	53箇所	70箇所
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
施策 2-4	通学路の合同点検の実施率 （※点検2巡目となる令和2年から5年間を目処に全ての小中学校区 を対象に実施）	—	80% （R6までに100%）

【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

橋梁、トンネル、モノレール等の構造物の安全性・信頼性の確保や維持管理費のトータルコストの縮減と予算の平準化等を目的とした長寿命化計画に基づき、これまでの悪くなら修繕する「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。なお、平成30年12月の無料化に伴い、本市が管理することとなった若戸大橋についても、今後「(仮称)若戸大橋長寿命化修繕計画」を策定し、適切な維持管理に取り組みます。

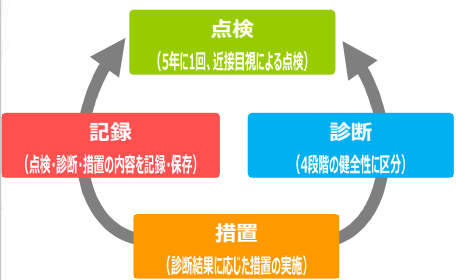
また、都市高速道路においては、平成15～平成20年度に大規模補修事業を実施しており、引き続き、定期点検による確実な状態把握（早期発見）及び点検結果に基づく確実な対策（早期補修）に取り組みます。

○維持管理の基本方針

予防保全型の維持管理をするために、予防保全段階（健全性Ⅱ）以上であることを管理水準とし、点検・診断・措置・記録のメンテナンスサイクルを構築し、継続していきます。

健全性区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、 早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、 緊急に措置を講ずべき状態。

▲管理水準



▲メンテナンスサイクルのイメージ

○個別施設計画（橋梁、トンネル、モノレール、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識）に基づく長寿命化対策

【予防保全工事】

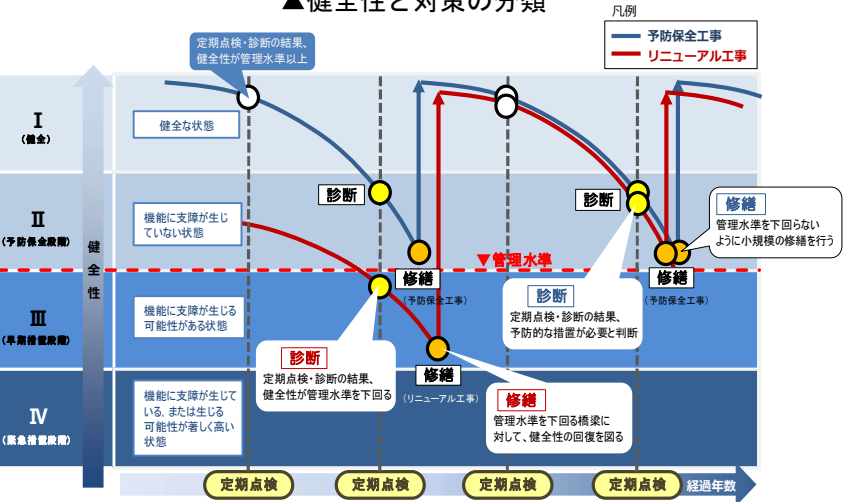
予防保全段階（健全性Ⅱ）にある施設を対象に実施する修繕工事で、損傷が軽微な段階に予防的な修繕等を実施することで機能の保持・回復を図ります。

【リニューアル工事】

構造物の機能に支障が生じる可能性がある早期措置段階（健全性Ⅲ）の施設を対象に実施する修繕工事で、次回の定期点検までに対策を実施します。

健全性 (大臣告示)	I	II	III	IV
健全性	健全	予防保全段階	早期措置段階	緊急措置段階
対策の分類	監視	予防保全工事	リニューアル工事	緊急措置等

▲健全性と対策の分類



※健全性は5年に1回の診断で判定する。

▲予防保全工事とリニューアル工事の概念図



修繕前



修繕後

▲橋梁の修繕



修繕前



修繕後

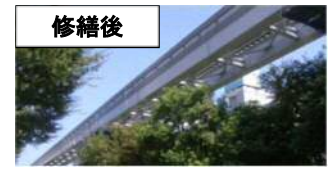
▲トンネルの修繕



修繕前



修繕中



修繕後

▲モノレールの修繕

○舗装の計画的な維持管理

市が管理する主要な道路について路面性状※を点検します。さらに、点検結果を踏まえて、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削減を図る等、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り面強化

近年、激甚化している災害により、全国で大きな被害が頻発している状況を受け、平成30年12月に国が「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を決定しました。これを受け、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。



▲道路のり面の強化（対策イメージ）

○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。

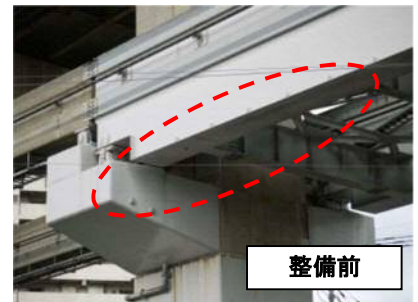
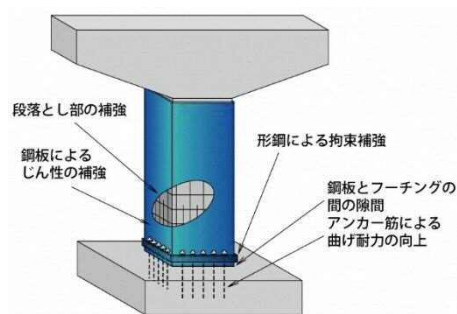
主な施策 2-8

橋梁、モノレールの耐震対策

兵庫県南部地震等の大規模な地震に対して安全性を確保するため、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。

～優先的に対策に取り組む箇所～

- ・橋梁：橋長15m以上の橋梁のうち、緊急輸送道路を構成する橋、跨道橋、跨線橋（110橋）を優先的に実施
- ・モノレール：主要な交差点（32箇所）を跨ぐ箇所を優先的に実施



▲モノレールの耐震対策
（PCケーブルによる落橋防止）

▲橋梁、モノレールの耐震対策（RC支柱の耐震補強）

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。

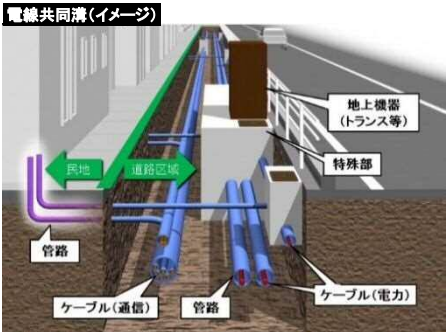
【無電柱化の6つのメリット】

- 1. 道路の掘削工事が減少し、交通渋滞が緩和します
- 2. 電柱衝突事故が減少、交差点の視野も広がります
- 3. 歩道が広く使え、安全な通行空間が確保されます
- 4. 事故等に関係なく電力、通信が安定供給されます
- 5. 火災等の消火活動が容易で避難通路にも有益です
- 6. 街の景観が見違える程すっきりと美しくなります



▲無電柱化事業(小倉北区)

電線共同溝方式
道路の地下空間を活用して電力線、通信線等をまとめて収容する無電柱化の手法。沿道の各戸へは地下から電力線や通信線等を引き込む仕組み。



表配線方式(イメージ)



(整備前)



(整備後)

裏配線方式

無電柱化したい主要な通りの裏通り等に電線類を配置し、主要な通りの沿道の需要家への引き込みを裏通りから行い、主要な通りを無電柱化する手法。

▲無電柱化の手法

資料：国土交通省

～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)

◆効果指標

効果指標			実績(現況) (H30年度末)	目標値 (概ね5年後)
施策2-7	① 橋梁・トンネル・モノレールの長寿命化対策	①-1 橋梁リニューアル工事の着手率 (対象:H26～H30定期点検で健全性Ⅲに分類された橋梁)	39%	100%
		①-2 トンネルリニューアル工事の着手率 (対象:H26～H30定期点検で健全性Ⅲに分類されたトンネル)	75%	100%
		①-3 モノレール劣化対策工事の着手率 (対象:H26～H27定期点検で健全性Ⅲに分類された施設等)	70%	100%
	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 (対象:平成30年度に防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の対象となった箇所)		—	6箇所
施策2-9	道路の無電柱化整備率(合意延長ベース) (対象:第1期～第7期無電柱化推進計画の合意路線のうち市が管理する道路)		90%	94%

【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。

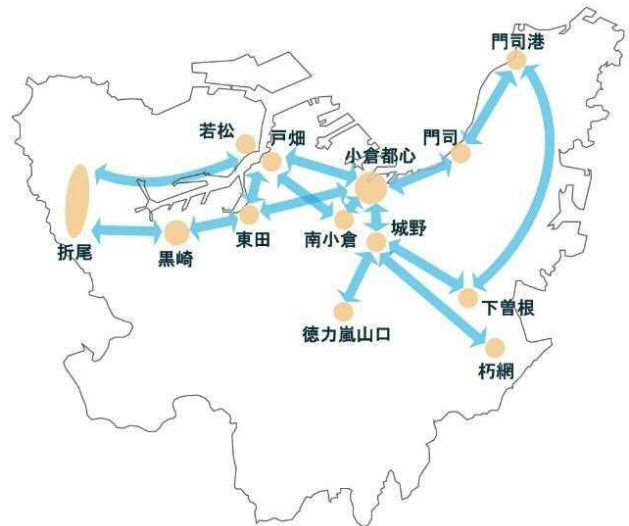
主な施策 2-10

自転車利用環境の向上

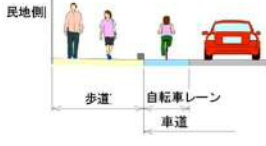
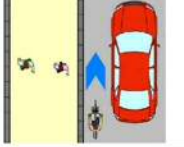
環境にやさしい自転車の利用環境の向上を図るため、自転車走行空間ネットワークの形成や駐輪環境の形成を進めます。また、自転車利用に関するルール・マナーの啓発や放置自転車対策にも取り組み、自転車や歩行者、自動車等、誰もが安全で快適に道路を利用できる環境づくりに取り組みます。

○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、13のエリアを整備拠点地域として設定し、これら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。



▲整備拠点イメージ

整備形態	整備イメージ		
① 自転車道			
② 自転車レーン			
③ 車道混在(車道)			
④ 自転車歩行者道 (分離タイプ)			
⑤ 自転車歩行者道			

○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障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めます。

○自転車活用推進計画の策定

平成29年に自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため「自転車活用推進法」が施行され、平成30年度には国や県が「自転車活用推進計画」を策定しました。本市においても、これまでの「北九州市自転車利用環境計画」に基づく取組みや国・県の計画を踏まえ、自転車の活用の推進における新たな計画として「(仮称)北九州市自転車活用推進計画」を策定します。また、平成31年4月の道路構造令の改正に伴い、自転車通行帯の設置要件等が定められたこと等を踏まえ、同計画において整備拠点地域における自転車走行空間の整備方針を検討します。



▲路上駐輪施設の設置（小倉北区旦過地区周辺）



▲放置自転車の撤去

7. ビジョン別の取り組み

ビジョン3

魅力あふれるまちを支えるみちづくり

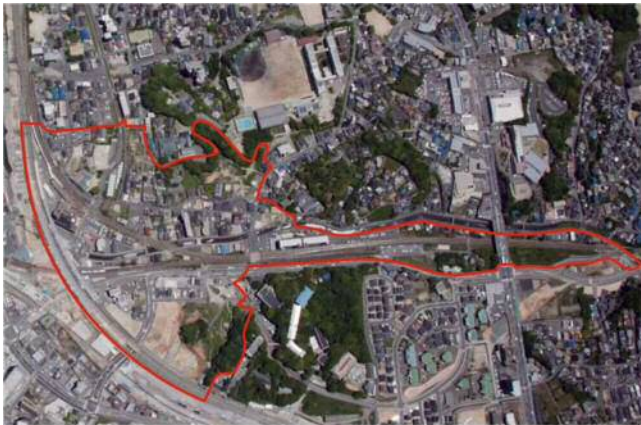
【みちづくりの方向性】

- 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、鉄道連続立体交差事業※、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。



▲区画整理事業（折尾地区）【整備中】



▲区画整理事業（旦過地区）【イメージ】



▲鉄道連続立体交差事業（折尾駅付近）【イメージ】

～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

※：巻末の「用語集」を参照

主な施策 3-2

公共交通の利用促進・利便性向上

平成28年8月に改訂した「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〕

交通拠点としての結節機能を高め、公共交通との乗り継ぎ利便性を向上するために、バス・タクシー乗降場、自家用車送迎場等駅前広場の整備を行います。

〔バリアフリー化の推進〕

様々な障害のある方や高齢者等の公共交通の利用しづらさを減らすため、鉄道駅・バス停周辺等のバリアフリー化を進めます。

〔サイクル&ライド※の促進〕

街なかにある、自転車利用の多い鉄道駅等に駐輪スペースを設けて、公共交通への乗り継ぎの利便性を向上します。



▲駅前広場の整備（折尾駅イメージ）

○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〕

バスレーンをわかりやすくするために、カラー舗装化、路面表示を行い、一般レーンとバスレーンを明確に区分し一般車の進入を抑制し、バスの定時性・速達性を確保します。

〔BRTシステム※の導入に向けた整備〕

令和元年7月に運行開始したBRTが快適に走行できる環境整備を行います。



▲交通結節機能の強化・幹線バス路線の高機能化のイメージ

【みちづくりの方向性】

- 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。

主な施策 3-3

魅力的なみちづくり

道路空間を活用し、地域住民等と協働・連携して、まちなかのにぎわいづくりに取り組みます。
また、急増するインバウンドや市内外から訪れる人の交流を促進し、歩きたくなるまちなかを創出する道路整備を進めます。

○道路を活用したにぎわいづくり（国家戦略道路占用事業）

平成28年に内閣府から国家戦略特区の指定を受け、道路法の占用特例を活用した「国家戦略道路占用事業」に公民連携で取り組んでいます。

市内の民間団体が道路空間を活用したオープンカフェやマルシェ等のイベントを継続的に開催し、まちのにぎわいを創出することで、都市の魅力向上を図ります。

◇国家戦略道路占用事業でできること

通常の道路占用の場合

市主催又は市が運営に深く関与している事業

短期間で臨時的又は一時的な占用が可能

道路以外（公園、公開空地等）に使用できる場所がないことが原則（無余地性の原則適用）

国家戦略特区を活用した道路占用

民間団体等による国家戦略特区の目的に資する事業

継続的な占用が可能

道路以外（公園、公開空地等）に使用できる場所があっても道路占用が可能（無余地性の原則を緩和）

事業内容（占用物件）：

いずれも通行者等の利便増進に資するものであること



▲黒崎36号線
(八幡西区)



▲魚町11号線
(小倉北区)



▲船場町1号線・6号線
(小倉北区)



▲八幡停車場線 (八幡東区)

○まちなかのおもてなし

人が多く集まるまちなか等において、歩行者が途中で休憩できるベンチを設置する等、道路空間を活用したおもてなしに取り組みます。



▲休憩用スポット整備（小倉駅新幹線口）



▲小倉駅1階公共連絡通路

○花とみどりのおもてなし

幹線道路において花壇を整備する等、来訪者へのおもてなしに取り組みます。

・国道495号



・門司行橋線



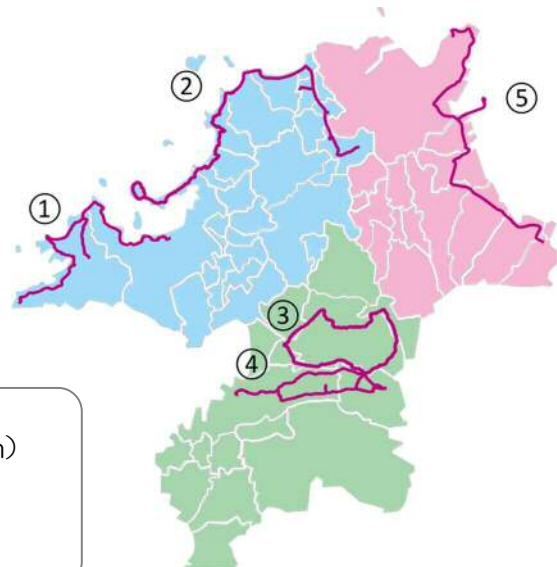
主な施策 3-4

サイクルツーリズムの推進

自転車を活用した観光振興である「サイクルツーリズム※」を推進するため、福岡県や県内市町村、その他関係団体で構成する「福岡県サイクルツーリズム推進協議会」と連携し、モデルルートの設定やルート沿線の魅力向上等に取り組みます。



- ① 福岡・糸島ルート（約85km）
- ② 直方・宗像・志賀島ルート（約105km）
- ③ あさくら・大刀洗ルート（約70km）
- ④ 久留米・うきはルート（約77km）
- ⑤ 北九州・京築ルート（約80km）



▲福岡県サイクルツーリズム広域モデルルート（平成31年3月現在）

※：巻末の「用語集」を参照

主な施策 3-5

景観に配慮したみちづくり

誰もが安全で快適に利用できる道路整備とあわせて、地域の特徴を活かした、個性的で魅力的な都市景観の形成を目指すため、景観に配慮したみちづくりを行います。

【これまでの取組事例】

◇鍛冶町1号線（鷗外通り）

繁華街の雰囲気づくりに資する道路整備



温かみのある照明灯



石畳風の舗装



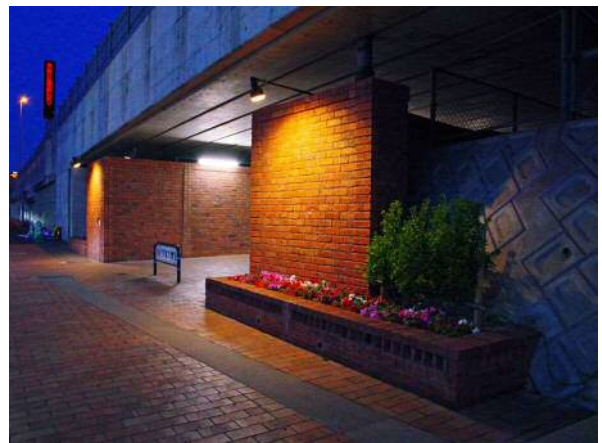
◇大門木町線

小倉城周辺の松の木と街路樹等の調和を図り、緑豊かで開放的な空間を形成



◇東浜町1号線

高架下の通路の改修に合わせて、民間企業と連携してレンガ壁や花壇等を設置し、良好な道路景観を形成



◇三郎丸片野新町線

城野駅北土地区画整理事業（ボン・ジョーノ）において、通過交通の流入を抑制し、歩行者及び自転車利用者が安全で快適に利用できる空間を確保



主な施策 3-6

環境に配慮したみちづくり

○道路照明のLED化

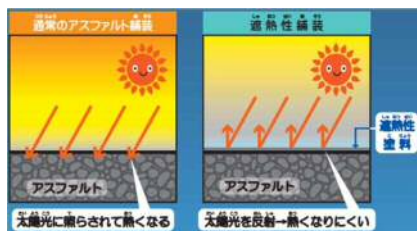
北九州市地球温暖化対策実行計画・環境モデル都市行動計画の取組の一環である「LEDの導入」を進めます。道路照明のLED化を図りながら、低炭素社会づくりの取組を市内に広げていくとともに、安全・安心な暮らしを支えながら節電を図ります。

○環境対策型舗装の取り組み

まちなかの歩行空間等において、環境に配慮した舗装を取り入れることで、低炭素社会づくりに貢献します。

【環境対策型舗装の事例】

◇遮熱性舗装 ※路面温度約10℃低減



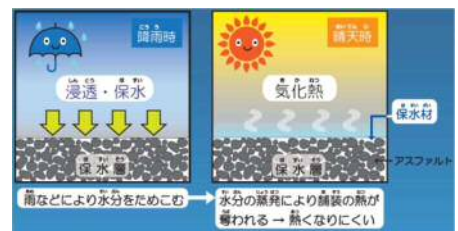
(遮熱性舗装)

太陽放射の赤外線を反射し、舗装が吸収する熱量を少なくすることにより、舗装の温度上昇を抑制する舗装。



▲PR看板
(勝山通り (小倉北区))

◇保水性舗装 ※路面温度約12℃低減



(保水性舗装)

舗装内部に蓄えた水分が蒸発する時の気化熱により舗装内部の温度上昇を抑制する舗装。



◀道路照明のLED化
(みかげ通り (小倉北区))

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

◆効果指標

効果指標		実績 (現況) (H30年度末)	目標値 (概ね5年後)
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
施策 3-6	市内における道路照明のLED化率	77%	90%

【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。

また、更なる活動の拡大を目指して「道路サポーターだより」や「ホームページ」等を活用し、情報発信に取り組みます。

- ～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



▲活動状況



▲道路サポーターだより



▲ホームページ

○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



▲路面標示例



▲ウォーキングマップ

○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・団体に組織（平成30年度末時点））



▲風景街道 DAYs



▲子どもウォーキング



▲フォト&スケッチコンテスト



▲風景街道まつり



▲誘導サインの設置



「風景街道ルートマップ」



「北九州風景街道ゆっくり歩き帖」



「かわらばん」

▲北九州風景街道ルートの魅力を紹介するMAP

▲北九州風景街道（長崎街道）推進協議会の活動を紹介する情報紙

◆効果指標

効果指標		実績（現況） （H30年度末）	目標値 （概ね5年後）
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

7. ビジョン別の取り組み

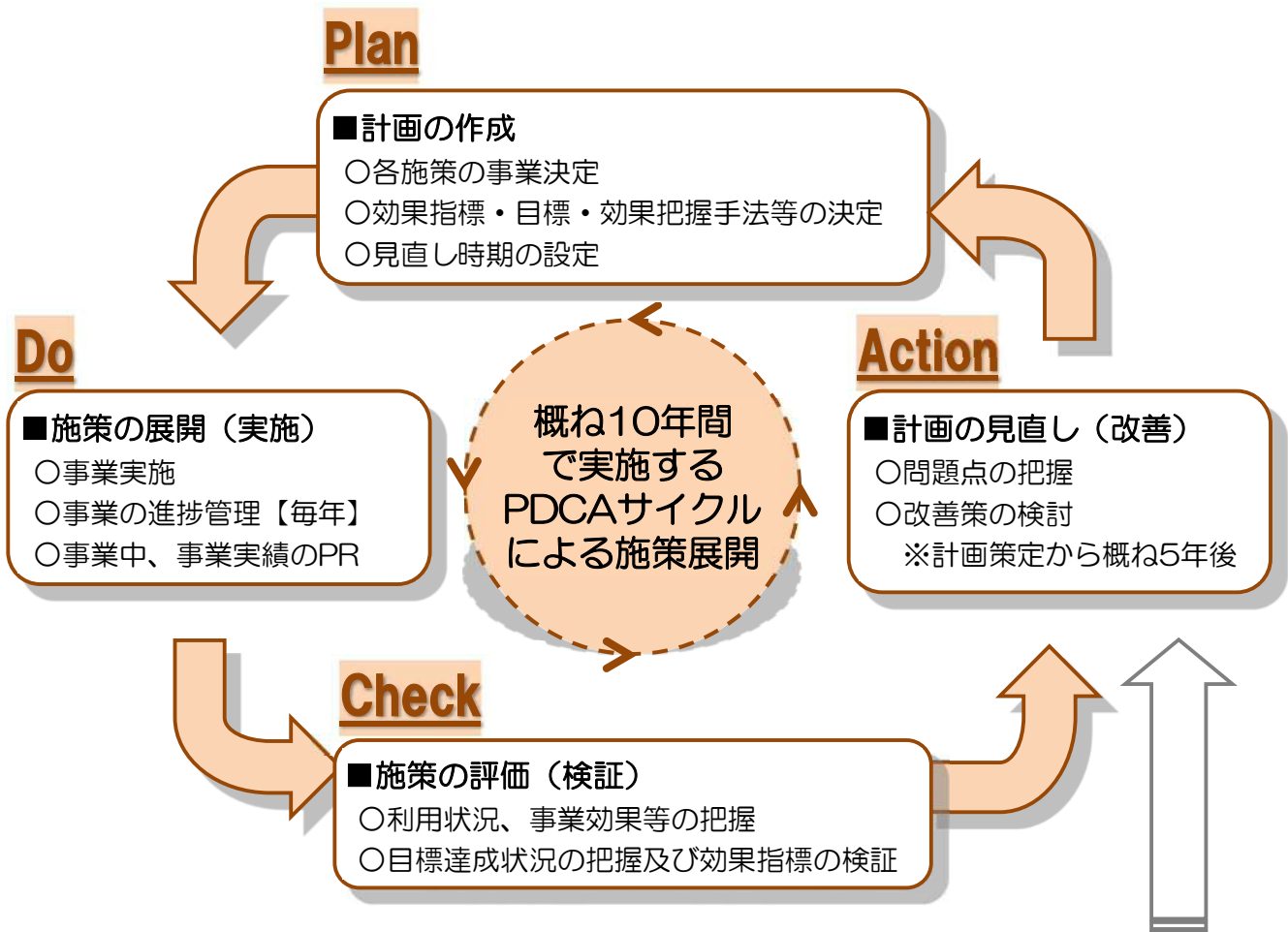
■効果指標と目標値

「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定めました。

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 (対象：市管理70箇所)	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 (※点検2巡目となる令和2年から5年間を目処に全ての 小中学校区を対象に実施)	—	80% (R6までに100%)
7	施策2-7	① 橋梁・トンネル・モノレールの長寿命化対策 ①-1橋梁リニューアル工事の着手率 (対象:H26～H30定期点検で健全性Ⅲに分類された橋梁)	39%	100%
8		①-2トンネルリニューアル工事の着手率 (対象:H26～H30定期点検で健全性Ⅲに分類されたトンネル)	75%	100%
9		①-3モノレール劣化対策工事の着手率 (対象:H26～H27定期点検で健全性Ⅲに分類された施設等)	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 (対象：平成30年度に防災・減災、国土強靱化のための 3か年緊急対策の対象となった箇所)	—	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） (対象：第1期～第7期無電柱化推進計画の合意路線のうち 市が管理する道路)	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

8. 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。



長期的な構想・計画への対応

本計画は、概ね10年以内に取り組んでいく施策を対象としています。一方で、道路の整備は、構想から計画、事業着手まで10年を越える期間を要するものも多くあります。

このため、現在構想段階のものや、今後の経済・社会情勢の変化に伴い新たに必要となる道路については、その計画が明確になった時点で、本計画に反映させていきます。

用語集

【あ】

ICT

- ・Information and Communication Technology（インフォメーション アンド コミュニケーション テクノロジー）の略で、「情報通信技術」のこと。

アンダーパス

- ・鉄道や道路との交差点を立体交差するため、道路を掘り下げ、くぐり抜ける方式とした施設のこと。

ETC2.0

- ・ETC2.0とは、道路上に設置されている路側機（ITSスポット）と、車両に設置されたETC2.0対応車載器との相互通信により、交通情報等の道路情報のドライバーへの提供や、車両の走行履歴や挙動履歴（急ハンドル・急ブレーキ等）等のデータを双方向通信で収集が可能なシステム。数多くの車両の走行履歴情報を活用することで、より高度で多彩なサービスの提供が可能となります。

インバウンド

- ・インバウンド（inbound）とは、外から入ってくる旅行、一般的に訪日外国人旅行を指します。対義語は外に出る旅行、海外旅行でアウトバウンド（outbound）。

【か】

環境モデル都市

- ・都市・地域の固有の条件や課題を前提とした地球温暖化対策の具体的な提案を募集し、温室効果ガス排出の大幅な削減など低炭素社会の実現に向け、高い目標を掲げて先駆的な取組にチャレンジする都市を「環境モデル都市」として国が選定したもの。平成20年度に本市も含め6都市、平成21年度に7都市、平成24年度に7都市、平成25年度に3都市の計23都市が選定されました。

緊急輸送道路

- ・災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。

交通結節機能

- ・異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。交通結節点の具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道等が挙げられます。

【さ】

再開発事業

- ・都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るもの。

サイクル&ライド

- ・自宅から最寄りの駅やバス停まで自転車を利用し、そこから鉄道やバスなどに乗車して目的地へ行く方法のこと。

サイクルツーリズム

- ・「サイクリング・自転車」と「観光・旅行」を組み合わせたものであり、自転車に乗りながら、地域の自然や地元の人々、食事や温泉といったあらゆる観光資源を五感で感じ、楽しむことを目的としたツーリズムのこと。

重要物流道路

- ・平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として路線を指定した道路。

主要渋滞箇所

- ・福岡県渋滞対策協議会において、I T技術を活用したデータを基に渋滞候補箇所の抽出を行い、パブリックコメントにより道路利用者の意見を踏まえ、平成25年1月に「地域の主要渋滞箇所」を選定したもの。

ゾーン30

- ・ゾーン30は、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制します。

【た】

鉄道連続立体交差事業

- ・都市部における道路整備の一環として、道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化または地下化することによって、多数の踏切を一举に除却し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業。

特定道路

- ・生活間連絡路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路（国土交通大臣が指定）。

都市計画道路

- ・都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための基盤施設として、都市の骨格を形成するもの。道路を低コスト・効率的に整備するため、都市計画法に基づいて道路の区域を決定。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ります。

【は】

ビッグデータ

- ・ETC2.0より収集される車両の走行履歴や挙動履歴（急ハンドル・急ブレーキ等）等の情報。

BRTシステム

- ・連節バス、PTPS（公共車両優先信号）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を支えるバスシステム。

【ま】

MICE

- ・MICEとは、Meeting（企業等の会議）、Incentive tour（企業等の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行））、Convention またはConference（国際機関・団体・学会等が行う国際会議）、Exhibition（展示会・見本市、イベント）の頭文字をとった造語で、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントの総称。

【ら】

路面性状

- ・時間の経過とともに、車両の走行荷重等により起きる路面の劣化や傷み等の様子。

リダンダンシー

「冗長性」、「余剰」を意味します。国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全に繋がらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設の多重化や、予備の手段が用意されている様な状況を指します。