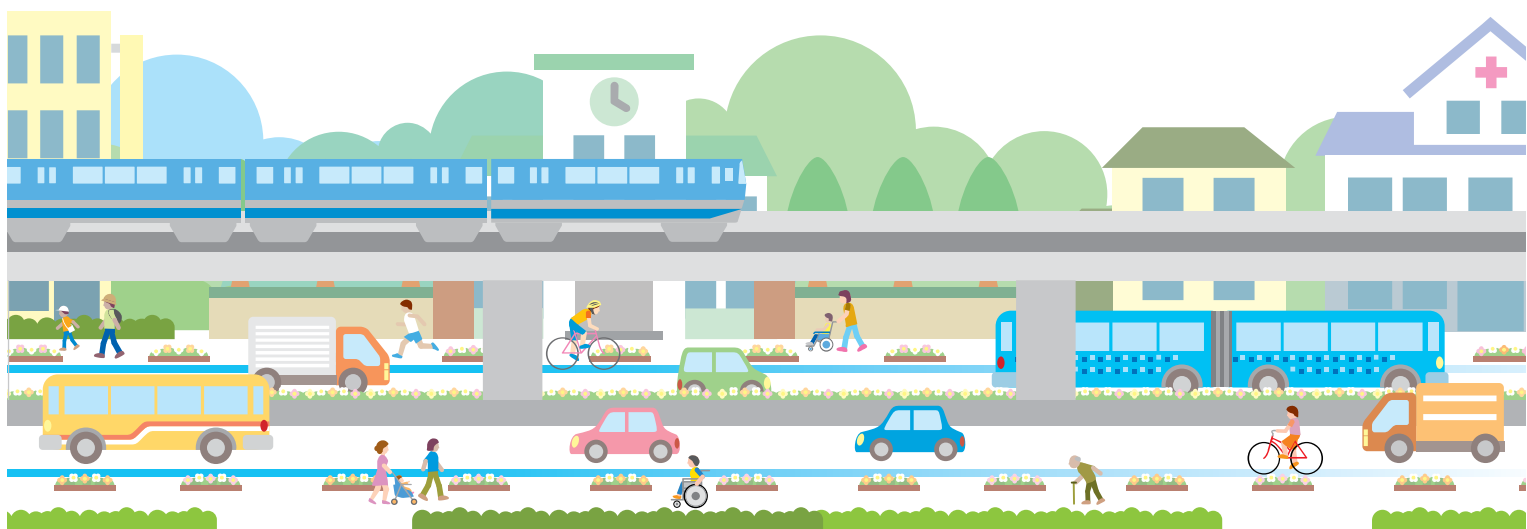




# 北九州市道路整備 中長期計画

～魅力的で持続可能な  
みちづくり～



令和2年4月  
北九州市  
City of  
Kitakyushu





## ～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（H27改訂）のふりかえり	5
2-2. これまでのみちづくりの主な実績（平成26年度～平成30年度）	6
2-3. 前計画（H27改訂）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

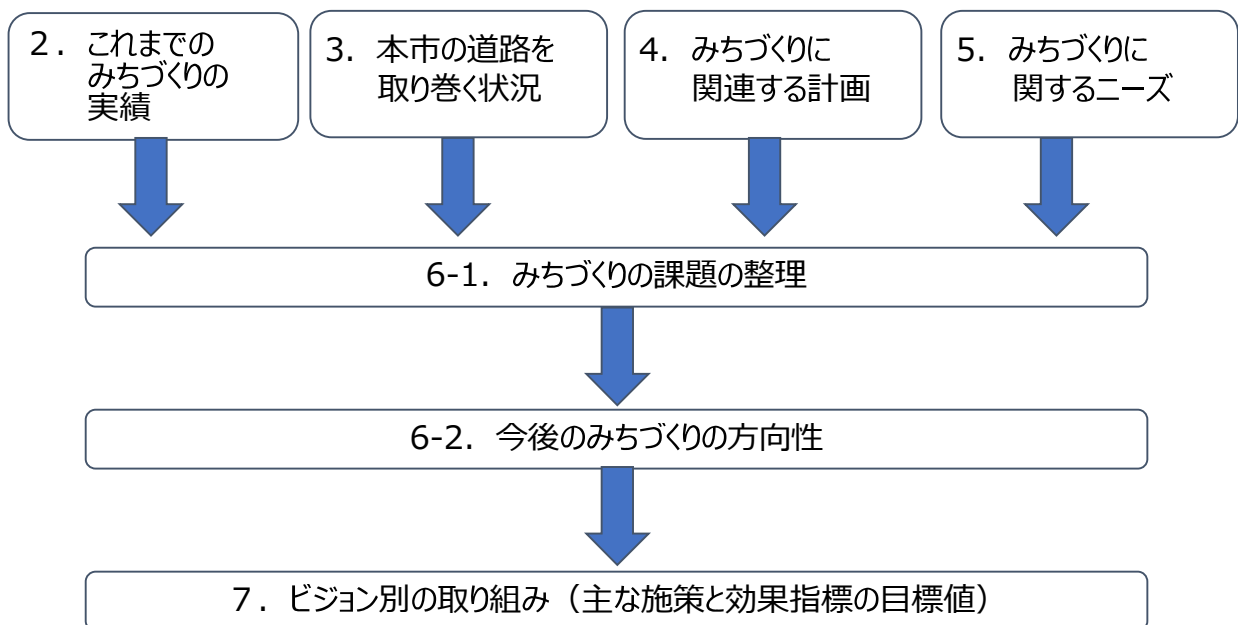
道路は、私たちの日々の暮らしや産業を支える最も身近な社会資本のひとつで、その機能を十分に発揮するためには、計画的・効率的な整備や継続的な維持管理を行うとともに、既存の道路空間を活用していくことが求められています。

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。

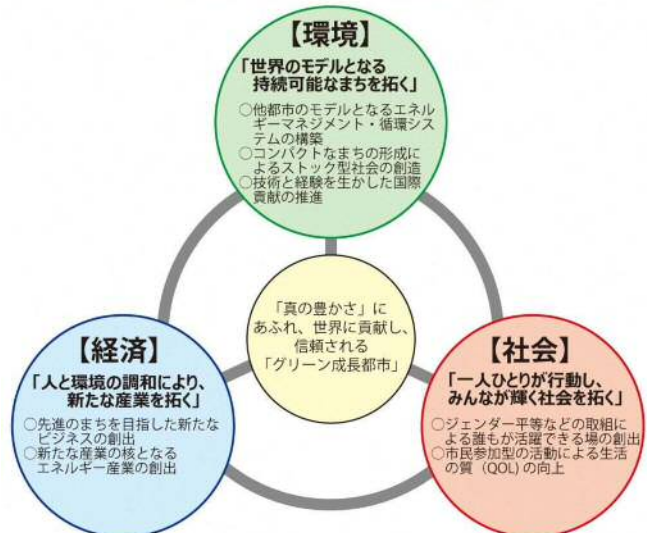
発展途上国だけでなく、先進国を含めたすべての国において取り組みを進めていくことから、SDGsは「世界の共通言語」とも言われています。



北九州市の SDGs 戦略

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。

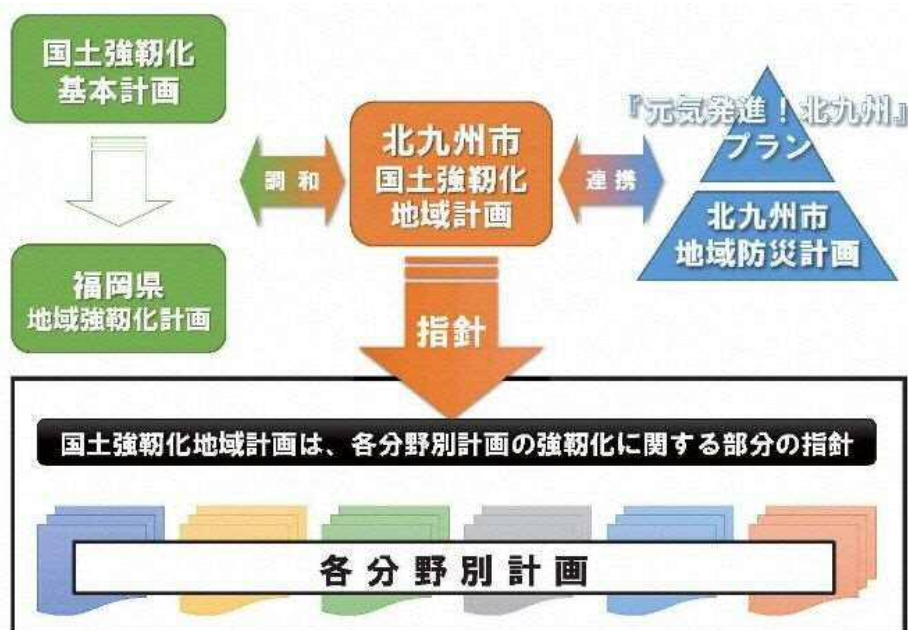
## ○北九州市国土強靱化地域計画について

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の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（R2.2）

## 2. これまでのみちづくりの実績

### 2-1. 前計画（H27改訂）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（平成26年度～平成30年度）

### 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、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

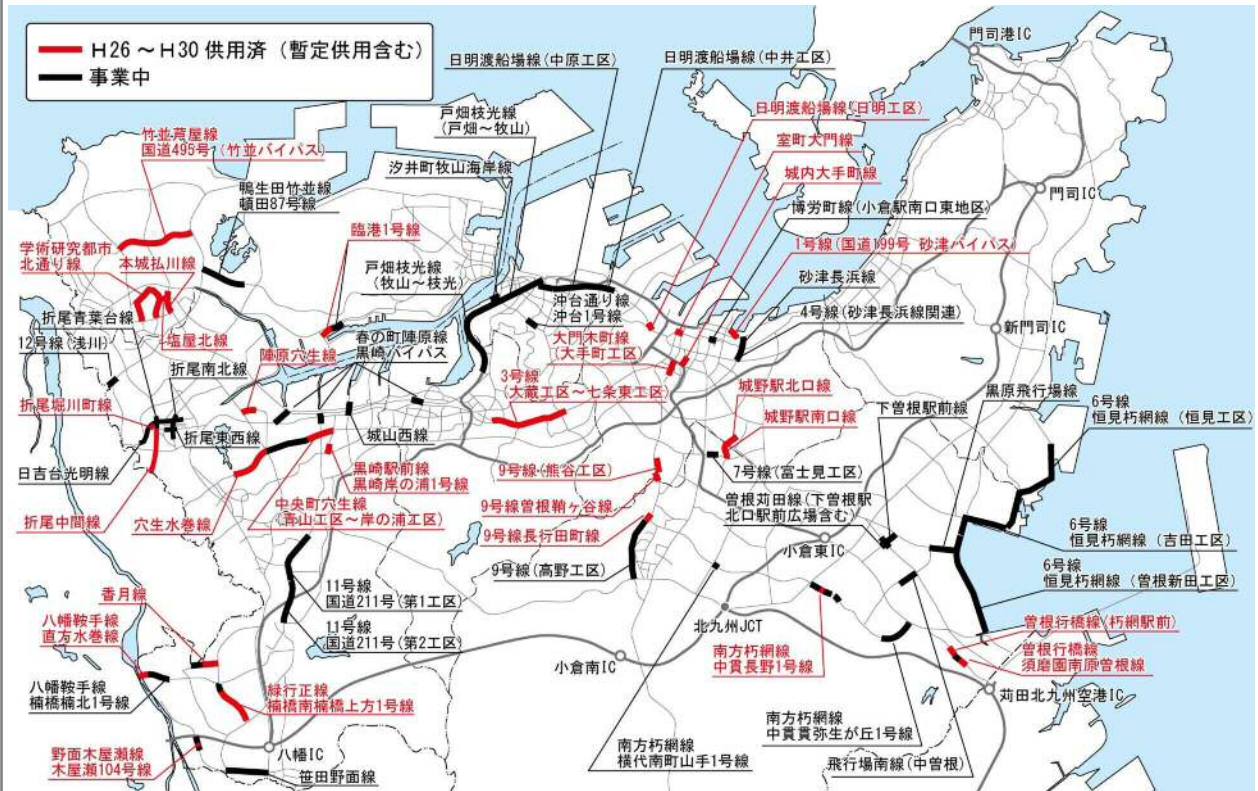


[小倉都心地区](都) 大門木町線



[折尾駅周辺地区](都) 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・モノレー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
- 舗装個別施設計画策定及び計画に基づく修繕



自転車走行空間の整備  
(浅生高峰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

美しい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
- JR城野駅やJR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
- JR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



太陽光パネルの設置 (JR黒崎駅ペDESTリアンデッキのルーフ)



駅前広場等の整備 (JR城野駅北口)

## 2-3. 前計画（H27改訂）の効果指標と目標達成状況

前計画では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（H27改訂）の効果指標と目標達成状況

効果指標		前計画 (H27改訂)		実績 (H30年度末)	目標 達成率	
		現況 (H25年度末)	計画 (H30年度末)			
		<b>ビジョン1 都市の発展を支えるみちづくり</b>				
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%	
<b>ビジョン2 安全・安心な暮らしを支えるみちづくり</b>						
3	主要駅周辺の主要道路のバリアフリー化率	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・ トンネル・ モノレール 長寿命化 対策	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%
<b>ビジョン3 美しき環境先進都市を支えるみちづくり</b>						
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 <sub>2</sub> /年	1,060 千t-CO <sub>2</sub> /年	1,070 千t-CO <sub>2</sub> /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%	

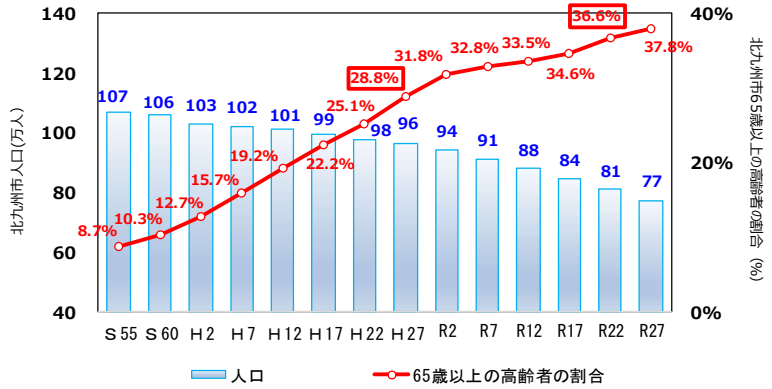
### 3. 本市の道路を取り巻く状況

#### 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。

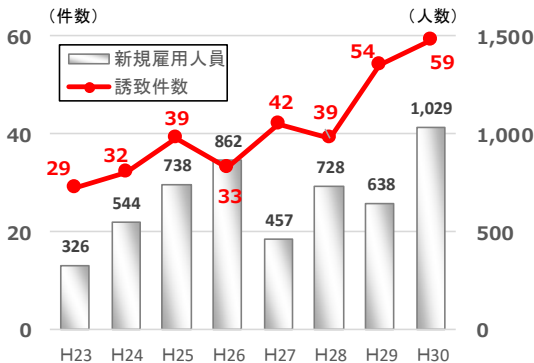
また、65歳以上の高齢者の割合は、平成27年時点で28.8%と全国26.6%を上回り、約20年後には36.6%（令和22年）、3人に1人以上が高齢者になることが予測されています。



▲ 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

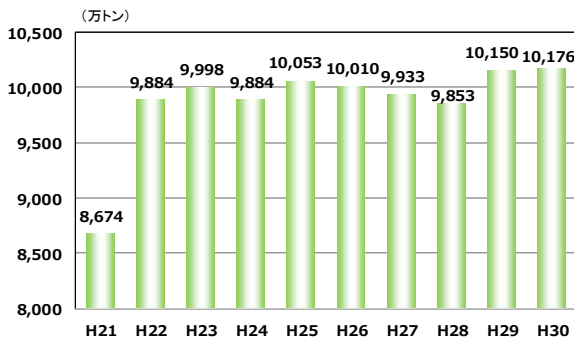
本市の企業誘致件数は増加傾向にあり、臨海部を中心とする工業団地への企業立地が進んでいます。



▲ 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

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。

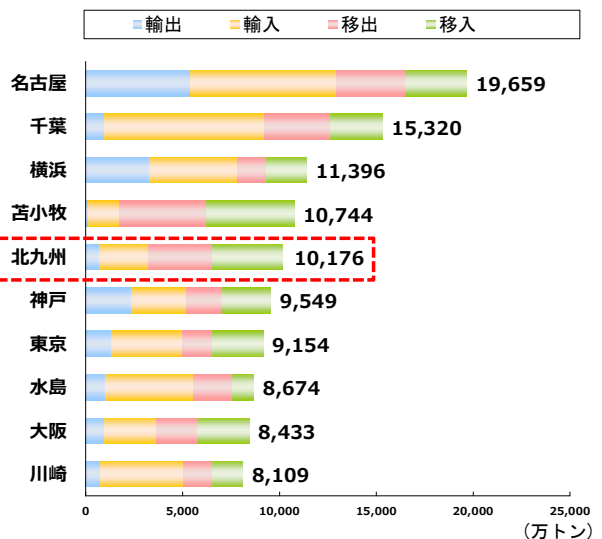


▲ 北九州港湾貨物取扱量 資料：港湾統計

□ : H27.1以降の主な進出企業



▲ H23以降の主な進出企業



▲ 港湾別貨物取扱量 (H30) 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<sup>※</sup>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。



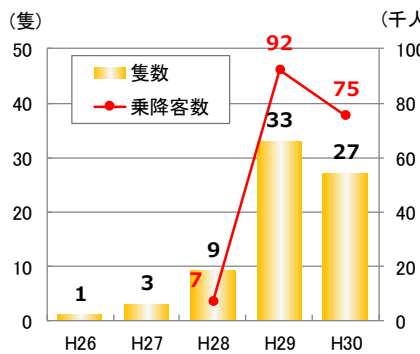
▲ H30.7豪雨災害  
(北九州都市高速道路)

▲ H30.7豪雨災害  
(本町小竹1号線)

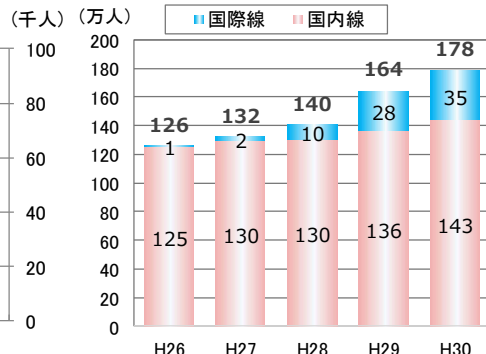
資料：福岡北九州高速道路公社

○ 年々増加するインバウンド<sup>※</sup>

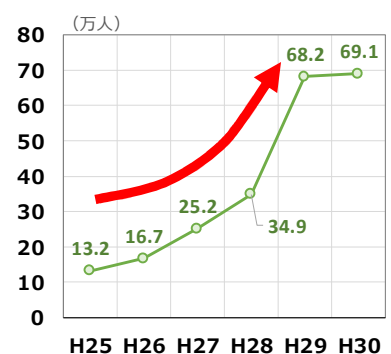
本市では、「西海岸（門司区）」に加えて、平成28年から「ひびきコンテナターミナル（若松区）」の2箇所でもクルーズ船の受入れを行っています。また、北九州空港の利用客数（国際線）は近年増加傾向にあり、**本市を訪れる外国人客数は、この5年で5倍近くに増加**しています。



▲ 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処するため、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

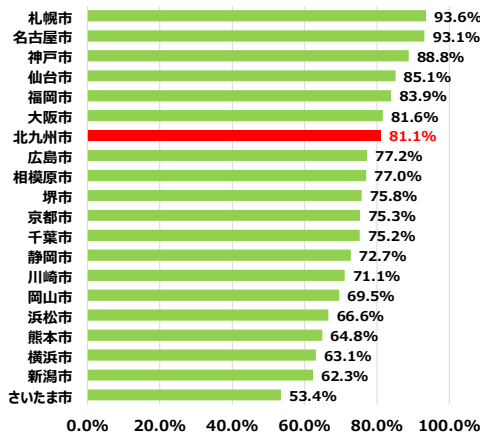
▲ 北九州市の道路・街路事業に関連する予算の推移

資料：北九州市

### 3-2. 北九州市の道路の現状

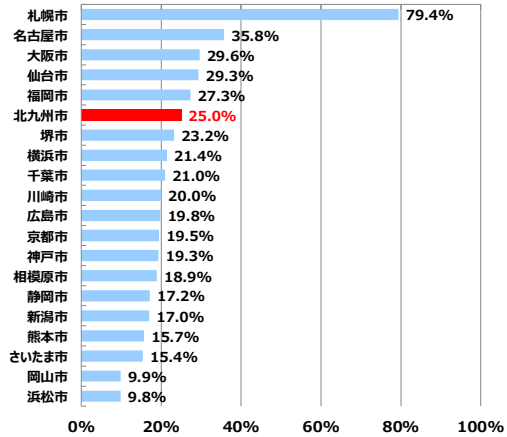
#### ○ 都市計画道路及び歩道に未整備区間が存在

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**81%**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%**にとどまっております、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 (H30)

資料：北九州市建設局道路計画課

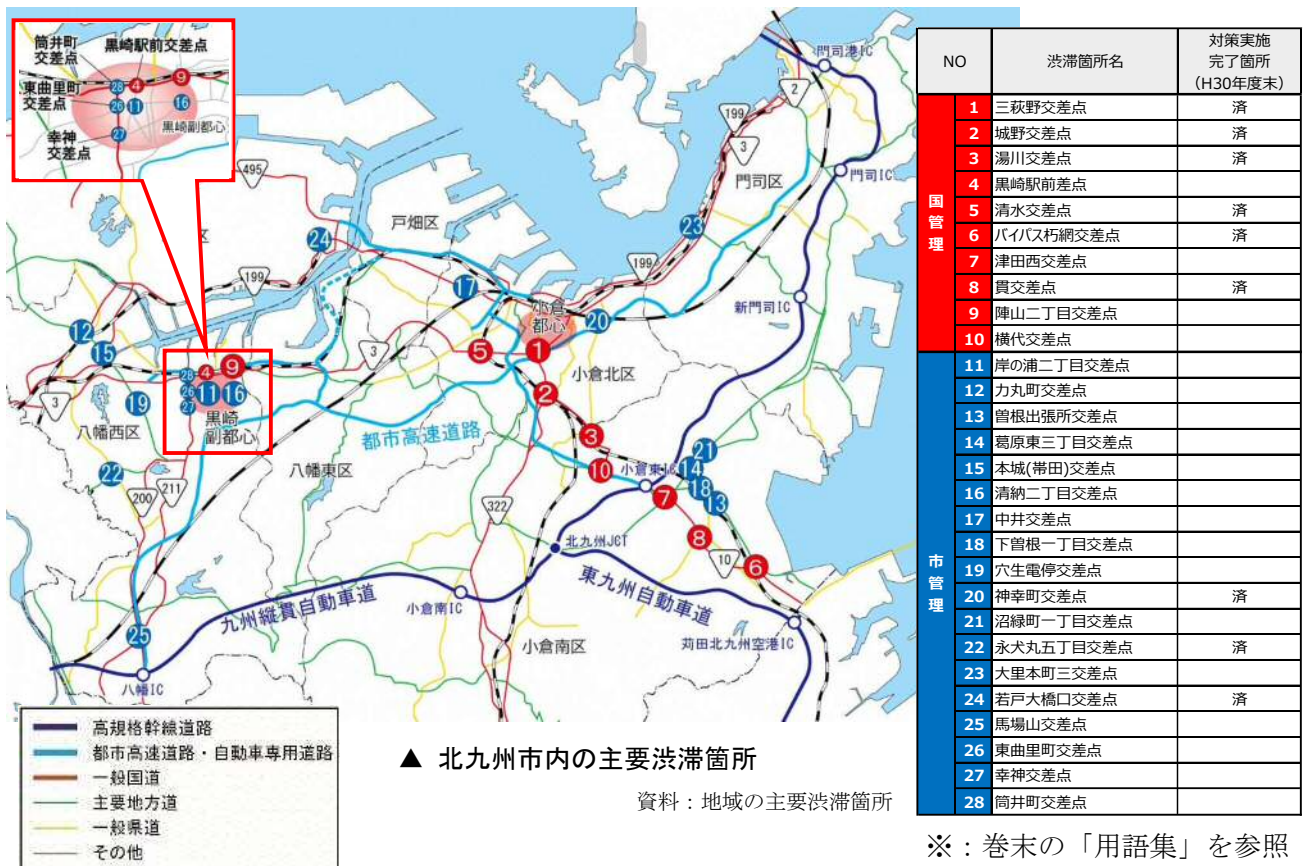


▲ 道路総延長に対する歩道設置率 (H30)

資料：道路統計年報 (2019)

#### ○ 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（平成30年度末）。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。

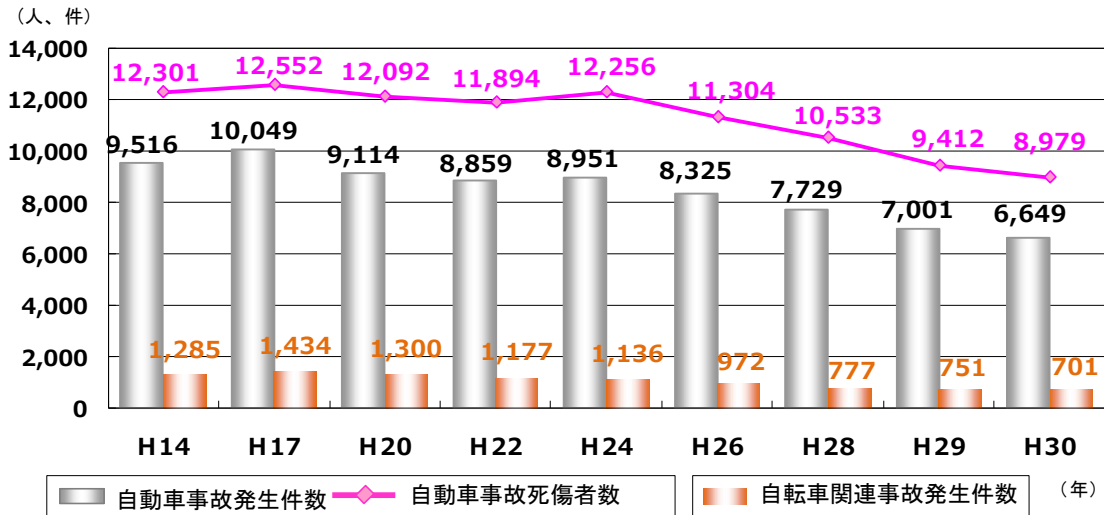


※：巻末の「用語集」を参照

○ 年間7,000件の自動車事故、年間700件の自転車事故

自動車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。

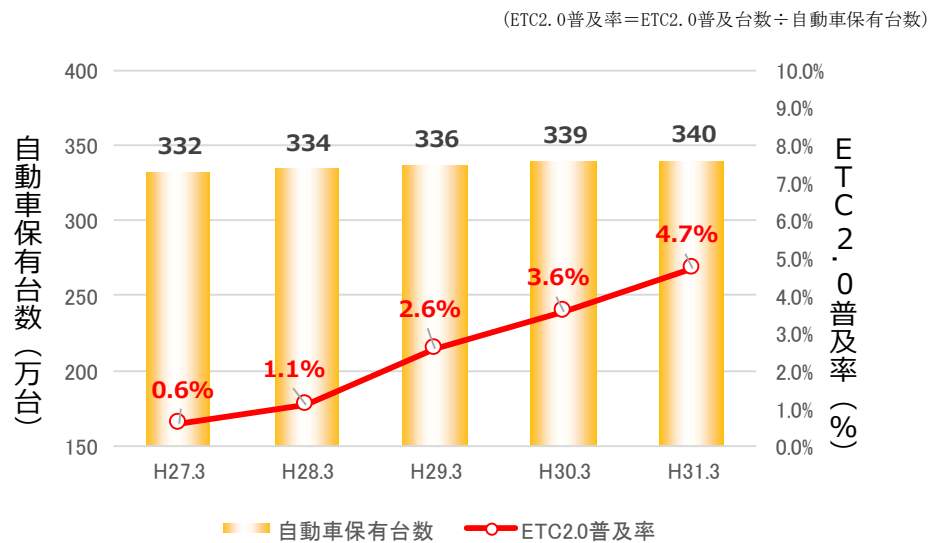


▲ 交通事故発生件数と死傷者数の推移

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（福岡県）

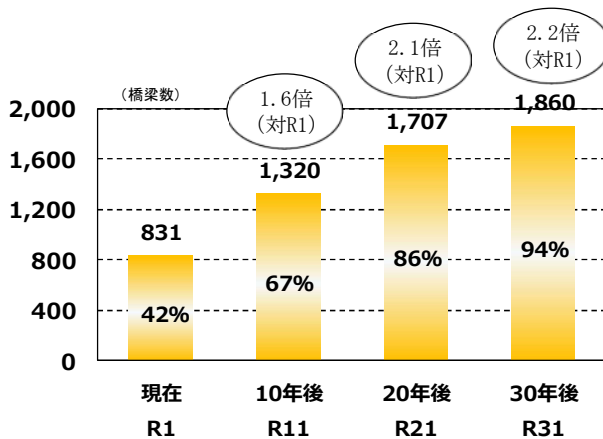
資料：ETC 総合情報ポータルサイト、一般財団法人自動車検査登録情報協会

○ 老朽化が進む橋梁・トンネル等の道路施設

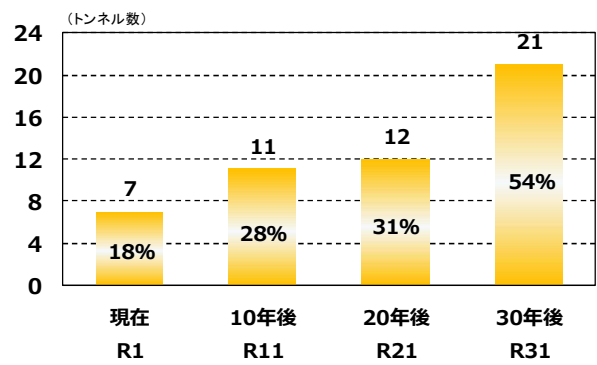
本市の橋梁は、1955年頃から1980年代にかけて、全体の約80%が建設されており、建設時期が集中しています。建設後50年を経過するものは令和元年時点で全体の42%となっており、10年後には約67%、20年後には約86%とさらに高齢化率が大きくなり、維持補修が必要な橋梁がますます増加することが懸念されます。

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年を経過する橋梁数の推移



▲ 建設後50年を経過するトンネル数の推移



▲ 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

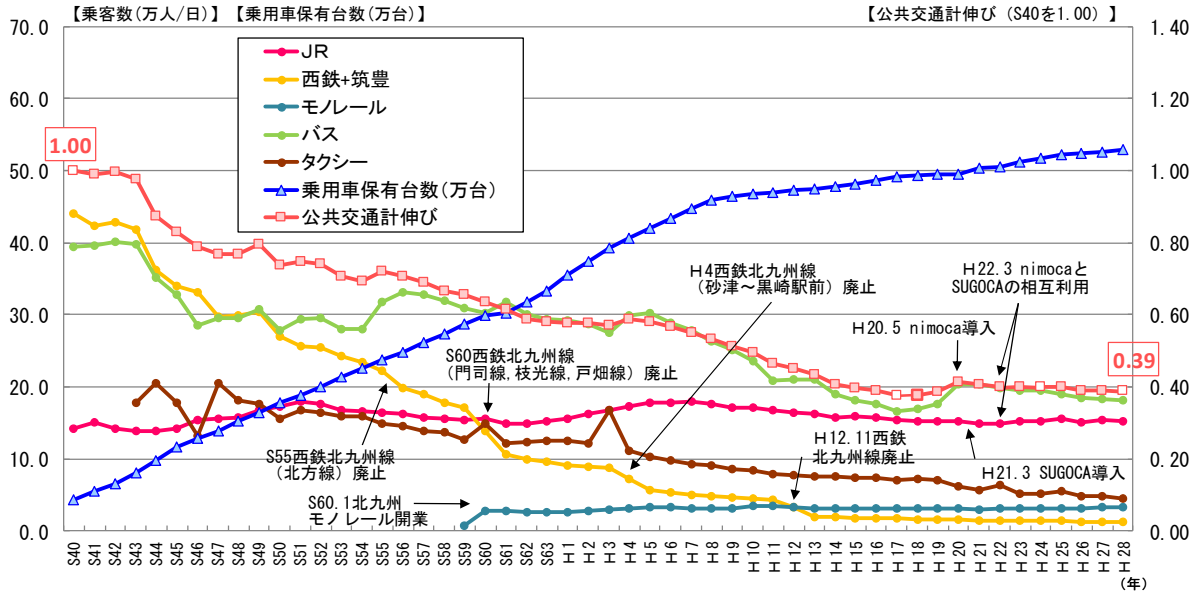
資料：北九州市建設局道路維持課



○ 公共交通利用者数の減少

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。

### 【近年の全国的な動き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・更新等**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（R2以降策定予定）**  
**「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]

- ・ **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（R2.2）**  
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
- ・ **第2期北九州市まち・ひと・しごと創生総合戦略（R2.4）**  
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、SDGsを原動力に**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

## 北九州市道路整備中長期計画（R2策定）

道路分野における基本計画

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

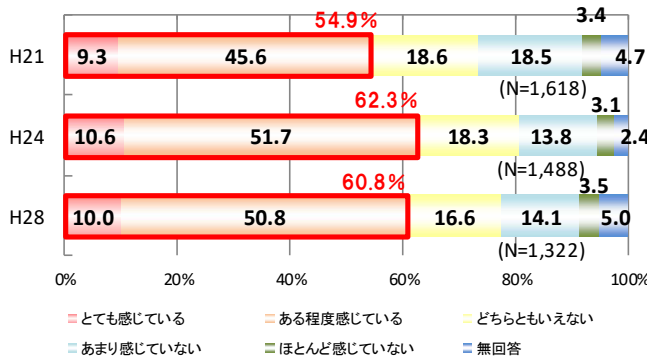
本市では、市民の意識と市民の行政施策に対する評価・要望等を把握するための市民意識調査と、本市のまちづくりに関する企業の満足度調査を実施しています。

#### 【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。

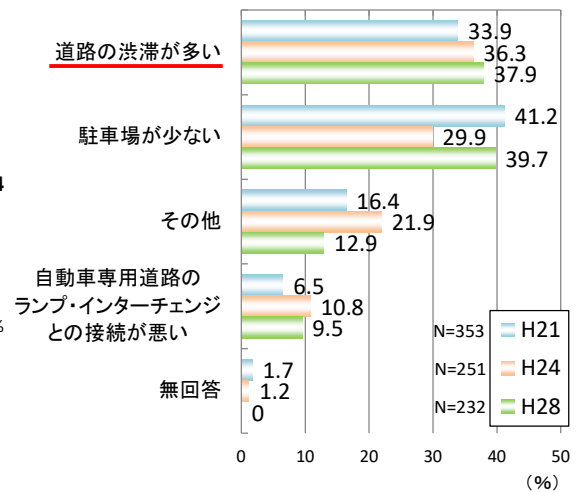
#### 【市民対象調査】設問内容①

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

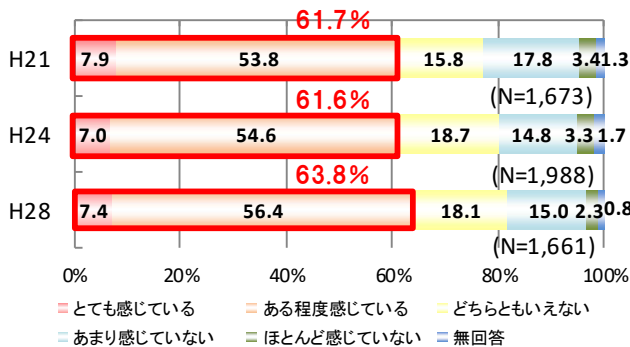


#### 【企業対象調査結果】

「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。一方で、「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。

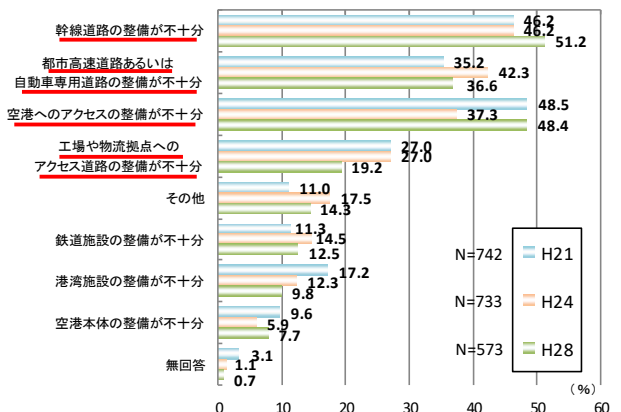
#### 【企業対象調査】設問内容①

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：市民意識調査、市政満足度調査  
(北九州市広報室広聴課、企画調整局政策部企画課)

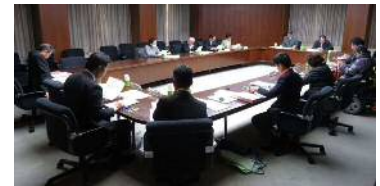
## 5-2. 道路整備中長期計画の内容に関する意見

### 【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、様々な分野の方々に構成する「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。

#### ○検討経緯

時期	内容
令和元年10月 1日	第1回北九州市の道路整備を考える懇談会 ・北九州市の道路整備を考える懇談会について ・北九州市道路整備中長期計画(素案)について
令和元年10月31日	第2回北九州市の道路整備を考える懇談会 ・第1回懇談会での意見とその対応について ・北九州市道路整備中長期計画(素案)について
令和2年 2月 6日	第3回北九州市の道路整備を考える懇談会 ・市民意見募集(パブリックコメント)での意見とその対応について ・北九州市道路整備中長期計画(案)について



▲懇談会の実施状況

#### ○構成員名簿

分野	氏名	所属・役職
学識経験者	内田 晃	北九州市立大学地域戦略研究所 教授
	寺町 賢一	九州工業大学大学院工学研究院建設社会工学研究系 准教授
事業者	安部 高子	北九州商工会議所女性会 副会長
	有働 祐一	西鉄バス北九州株式会社 取締役営業本部長
	大瀬 博巳	福岡県トラック協会北九州支部 支部長
地域団体・道路利用者	佐野 伸代	高齢社会をよくする北九州女性の会 理事
	高瀬 まゆみ	一般社団法人北九州市PTA協議会 監事
	林 芳江	北九州市障害福祉団体連絡協議会 会長
	村田 理梨子	公募構成員
	渡邊 清子	北九州市道路サポーターの会 副代表

### 【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）」を実施しました。市内154箇所（本庁、区役所、市民センター等）での資料の配布・閲覧、市ホームページでの閲覧や市政だより、市公式SNSでの周知を行ってご意見を募集した結果、市民の方から下記の項目に関するご意見が提出されました。

項目	件数
<b>ビジョン1 都市の発展と持続を支えるみちづくり</b>	<b>2件</b>
1-3 交差点における渋滞対策	2件
<b>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</b>	<b>17件</b>
2-1 道路のバリアフリー化	3件
2-2 事故危険箇所の事故防止対策	1件
2-6 ICTを活用した新たな道路施策の検討	1件
2-7 道路の維持管理	3件
2-10 自転車利用環境の向上	9件
<b>ビジョン3 魅力あふれるまちを支えるみちづくり</b>	<b>5件</b>
3-2 公共交通の利用促進・利便性向上	4件
3-5 景観に配慮したみちづくり	1件
<b>その他</b>	<b>1件</b>
- みちづくりに関する市民ニーズ	1件
<b>計</b>	<b>25件</b>

## 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、依然として多くの事故が発生
- ・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、公共交通利用者数は減少傾向

#### ●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
- ・交通渋滞対策

#### 『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。

## ■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のり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。

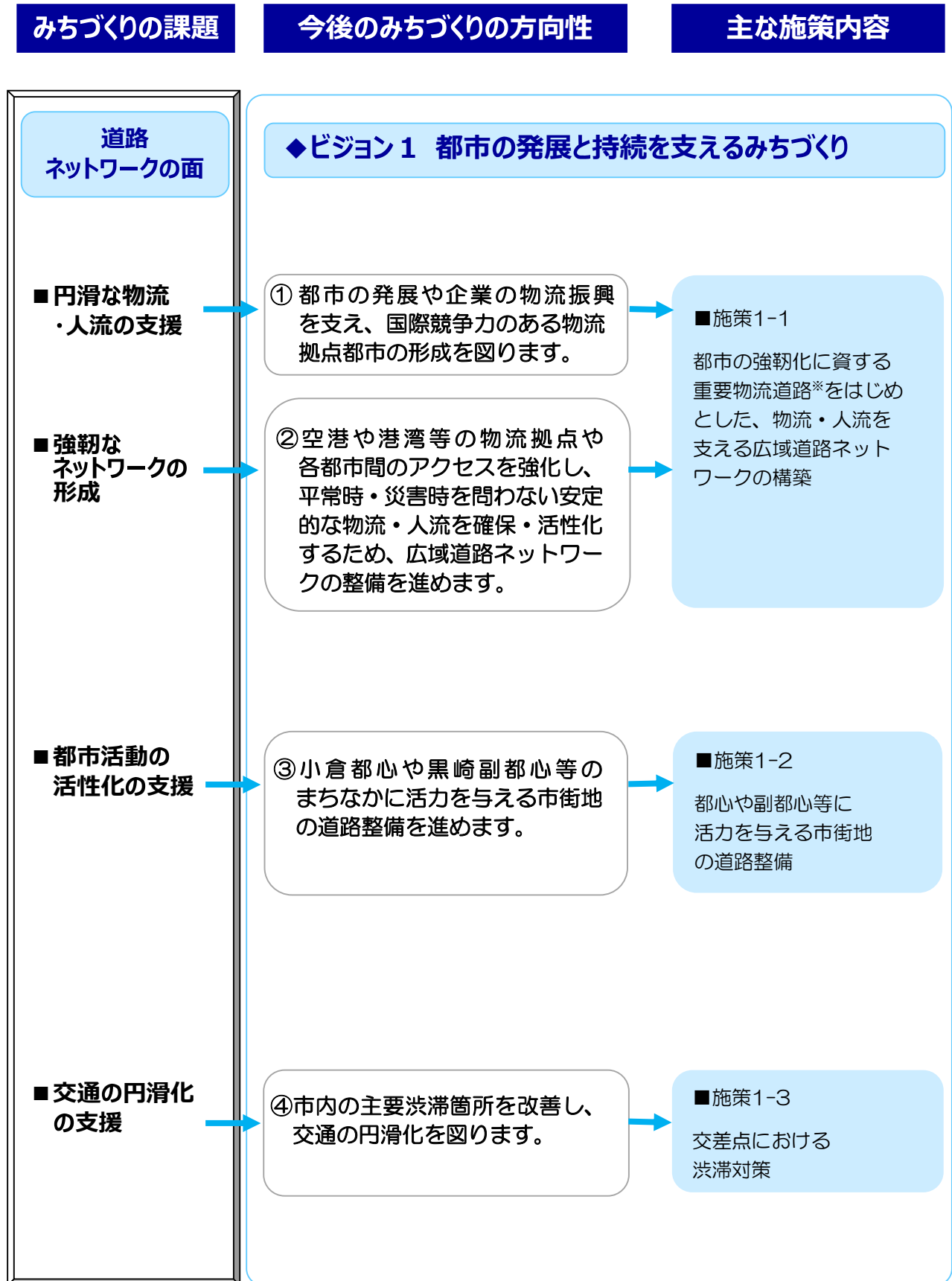
## ■道路の魅力向上・にぎわいの創出

○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。

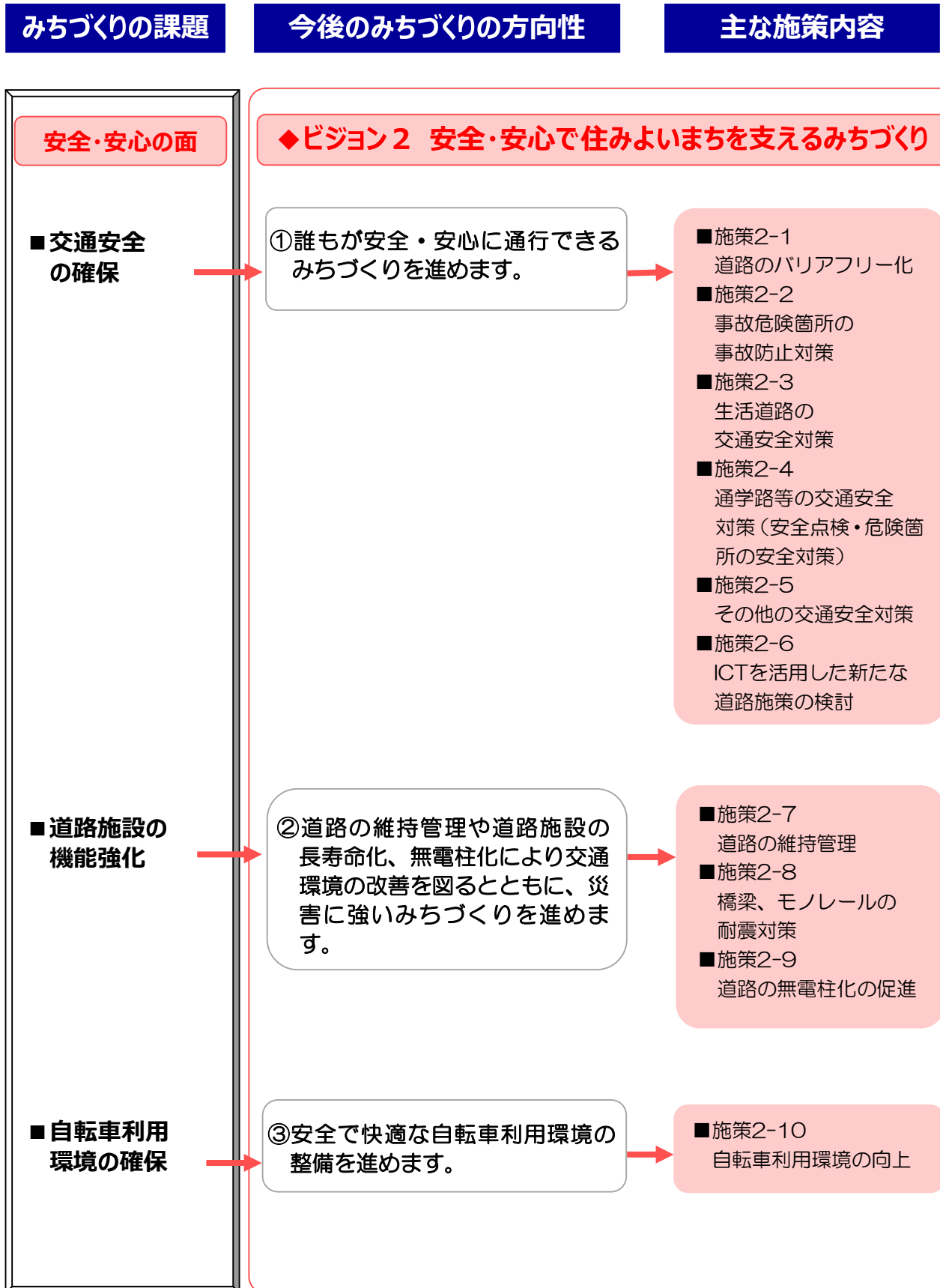
## ■地域が主体となって取り組む活動への支援

○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



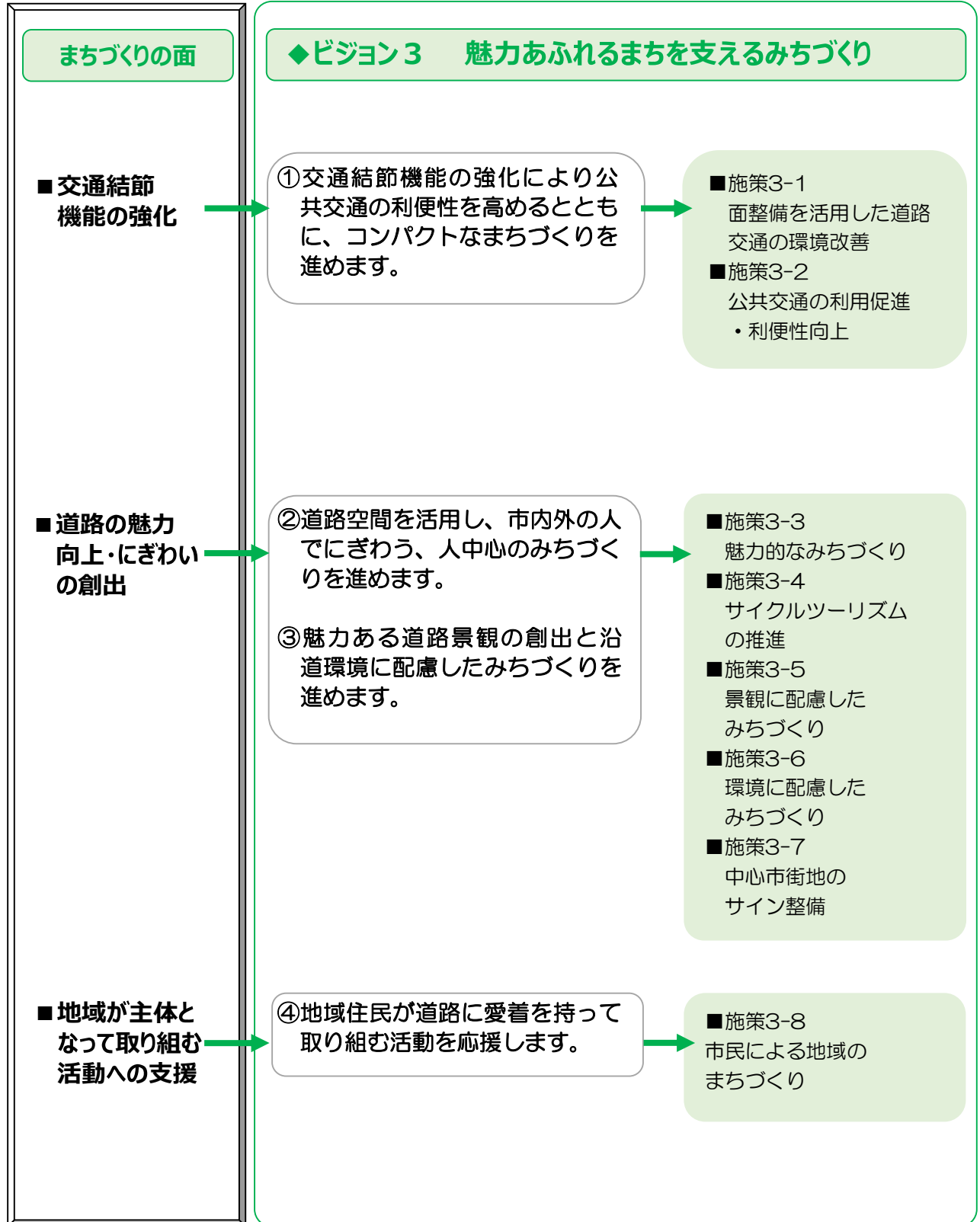




みちづくりの課題

今後のみちづくりの方向性

主な施策内容



# みちづくりの方向性

