

主な施策 3-5 道路の無電柱化の促進

○道路の無電柱化

都市防災機能の強化、歩行空間の確保、都市景観の向上を図るため、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。

◇ 基本方針

これまでの無電柱化は、主に沿道の需要密度の高い幹線道路や中心市街地、良好な景観形成等の観点から実施してきました。加えて現在は、気象災害の一層の激甚化、頻発化に備え、防災、安全かつ円滑な交通確保の観点からも無電柱化を推進しています。

◇ 無電柱化の対象道路

無電柱化の対象道路は、停電による影響が大きい市街地内にあることや、安全・円滑な交通確保が必要な道路及びこれまで整備した箇所との連続性が見込めることなどの視点を基に決定します。

● 防災・減災

災害時の電力・通信等のライフラインの確保、電柱の倒壊による道路寸断の防止に努めるため、緊急輸送道路など、防災上重要な道路の無電柱化を推進します。

● 安全・円滑な交通確保

人通りの多い主要駅周辺や学校周辺の通学路など、安全かつ円滑な交通確保のために必要な無電柱化を推進します。

● その他(道路事業等に合わせた無電柱化)

道路事業、土地区画整理事業及び市街地再開発事業等の事業が実施される際に、必要に応じて無電柱化を推進します。

また、大規模な開発事業が計画される際には、開発行為をしようとする事業者の理解と協力を得られるよう、開発区域内の無電柱化を要請します。

～主な整備箇所～

- (都)日吉台光明線
- (都)折尾中間線
- (都)折尾青葉台線
- (都)折尾駅南口線
- (都)大門木町線 など



▲折尾地区



▲大門木町線

【みちづくりの方向性】 ③維持管理の効率化及び高度化

主な施策 3-6 物流ネットワークの走行性の確保

○物流道路における舗装の維持修繕

舗装の個別施設計画の策定にあたっては、診断結果を踏まえた適切な措置を行うことで、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します。

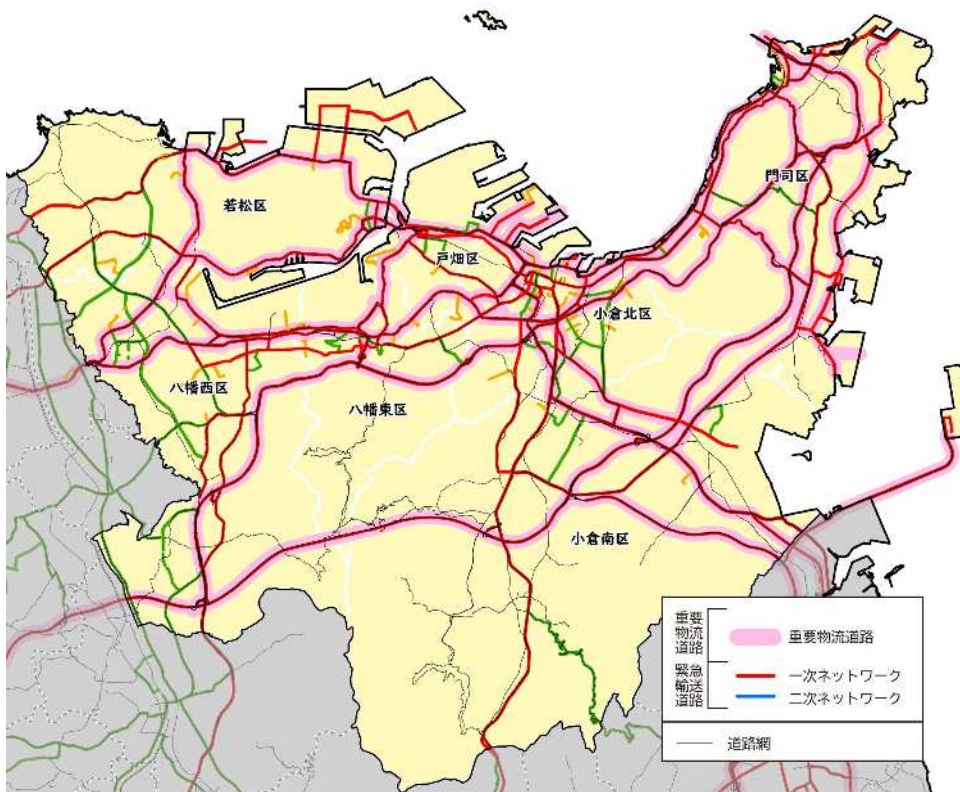
分類	対象道路
分類 B の道路	市管理の国道・県道・市道のうち、2 車線以上で、かつ、大型交通量 2,000 台/日以上 of 路線
分類 C の道路	市管理の国道・県道・市道のうち、2 車線以上で、かつ、大型交通量が少ない路線
分類 D の道路	上記以外の路線

▲管理道路の分類(グループ分け)

路面性状測定車を使用し、主要幹線道路についてはひび割れ率・わだち掘れ・平坦性、補助幹線道路についてはひび割れ率を測定して、修繕箇所を決定します。

	点検方法	点検頻度
分類 B の道路	路面性状測定者を用いた点検	5 年に一度
分類 C の道路		5 年に一度
分類 D の道路	巡視の機会を通じた路面状況把握	

▲調査対象



▲北九州市内の重要物流道路及び緊急輸送道路網図

主な施策 3-7 日常生活を支える道路の維持管理

○舗装補修、側溝浚渫等、のり面災害防除等

交通量の増加や車両の大型化、長年の老朽化により、ひびわれ、わだち、凹凸ができた舗装を、傷みの程度に応じて全面的に打ち換えたり、部分的な修繕をしたりしています。舗装の補修に当たっては、舗装の維持補修計画により、計画的に実施しています。

また、道路側溝や柵の補修、清掃なども行っています。その他、道路の陥没事故防止のため、定期的に路面下の空洞調査を実施しています。

主な施策 3-8 ICT 等を活用した新たな道路の維持管理

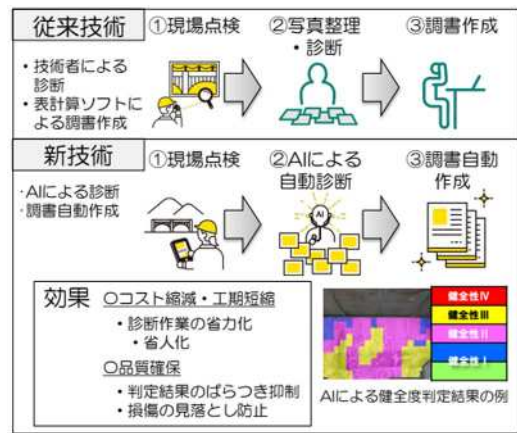
○ドローンによる道路施設の点検



ドローンにより写真を撮影し画像から損傷を確認

資料:国土交通省

○OAI による健全度診断



資料:国土交通省

○市民通報サービスの提供／KitaQ 市民レポート（道路等損傷箇所市民通報システム）

道路・公園・河川の損傷箇所の状況や位置情報、写真などを、スマートフォンなどを用いてオンライン上で簡単に通報できるようになりました。

【通報例】舗装の穴ぼこ、
ガードレールの損傷、遊具の
破損、街路樹の枯死 など



KitaQ 市民レポート

©ていたんらブラックていたん、北九州市
道路等損傷箇所市民通報システム

本システムを用いて、道路・公園・河川の損傷に関する通報ができます。

緊急の場合は[こちら](#)（区役所電話番号）

対応状況は[こちら](#)（市ホームページ）

よくあるご質問は[こちら](#)（市ホームページ）

進む

▲ホームページ