

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・警察等と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

進入口を入りにくくする

スムーズ歩道 ライジングボラード

走行速度を抑制する

凸部(ハンブ) 狭さく

シケイン ブロック系舗装

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

カラー舗装 自転車通行空間 カラー舗装

(イメージ)

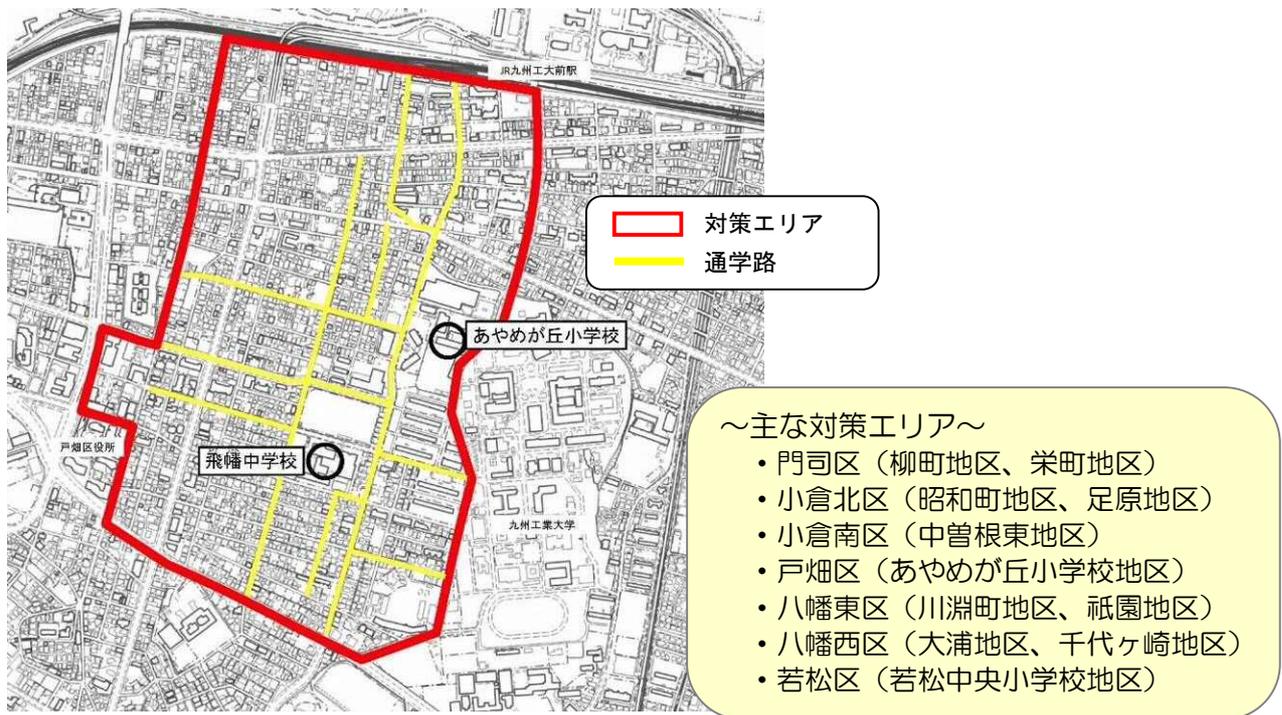
ゾーン30※ (都道府県公安委員会)

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

▲対策事例

資料：国土交通省



▲戸畑あやめが丘小学校校区 対策実施エリア

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や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

		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、モノレール等の道路施設の安全性・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。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。

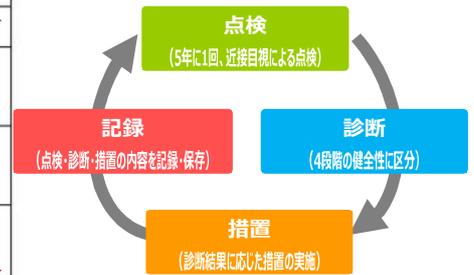
また、都市高速道路においては、平成15～平成20年度に大規模補修事業を実施しており、引き続き、定期点検による確実な状態把握（早期発見）及び点検結果に基づく確実な対策（早期補修）に取り組みます。

○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】

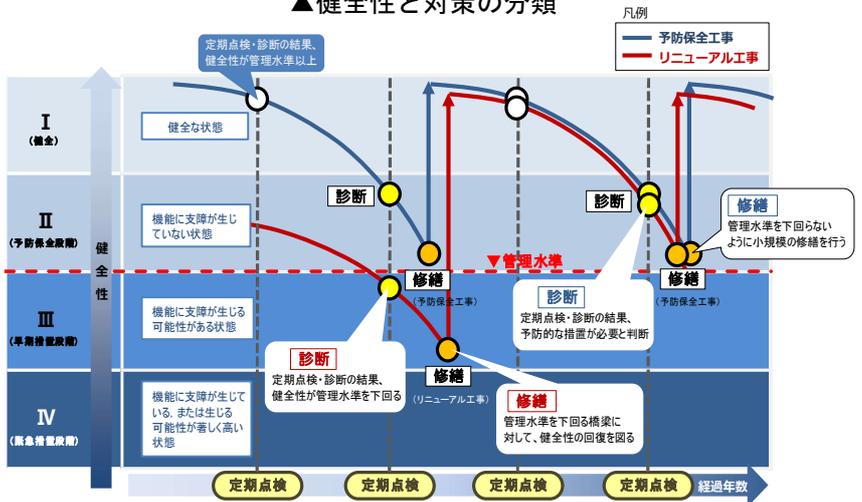
予防保全段階（健全性Ⅱ）にある施設を対象に実施する修繕工事で、損傷が軽微な段階に予防的な修繕等を実施することで機能の保持・回復を図ります。

【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	健全	予防保全段階	早期措置段階
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

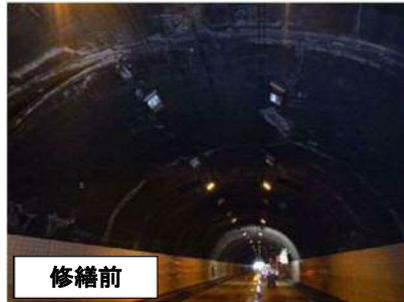


※健全性は5年に1回の診断で判定する。

▲予防保全工事とリニューアル工事の概念図



▲ 橋梁の修繕



▲ トンネルの修繕



▲ 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の路面性状※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）

資料：内閣官房

○ 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。その他、ひびわれ、凹凸が発生した舗装や道路側溝等の補修、街路樹の根による歩道の盛り上がり対策、道路の除草を行う等、道路施設の適切な維持管理に取り組みます。

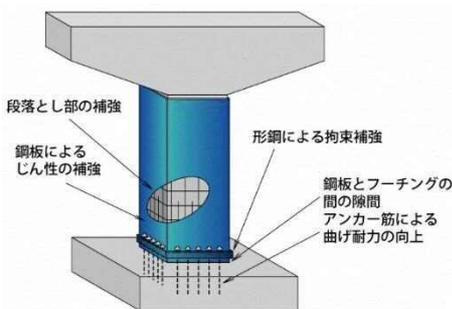
主な施策2-8

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。

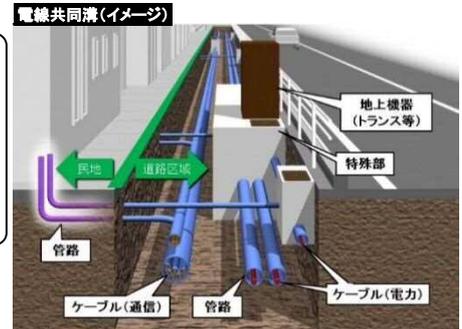
【無電柱化の6つのメリット】

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

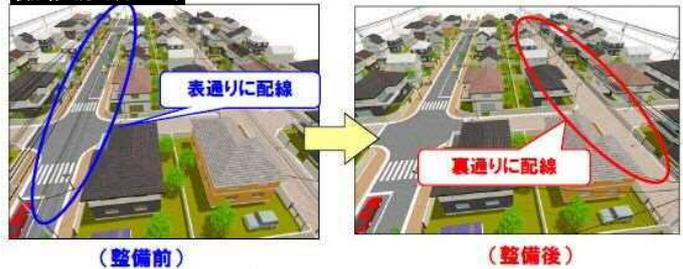


▲道路の無電柱化

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。



裏配線方式(イメージ)



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

		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%
		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%
		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%
	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。



▲整備拠点イメージ

○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

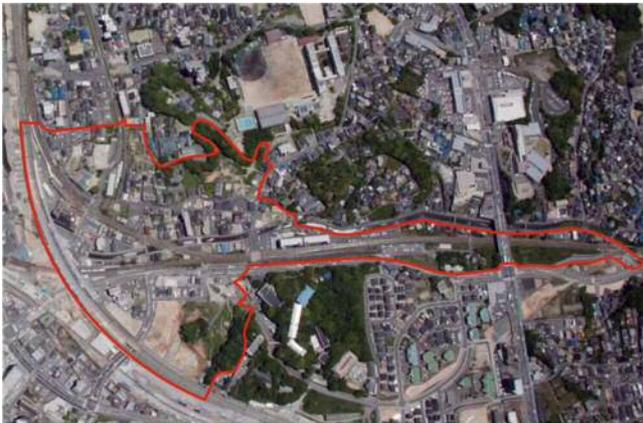
【みちづくりの方向性】

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（JR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。



▲駅前広場の整備（JR折尾駅イメージ）

〔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。

○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月に運行開始した連節バスが快適に走行できる環境整備を行います。



▲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、道路占用許可基準の特例を活用した「国家戦略道路占用事業」に公民連携で取り組んでいます。

国家戦略道路占用事業の認定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、まちなか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

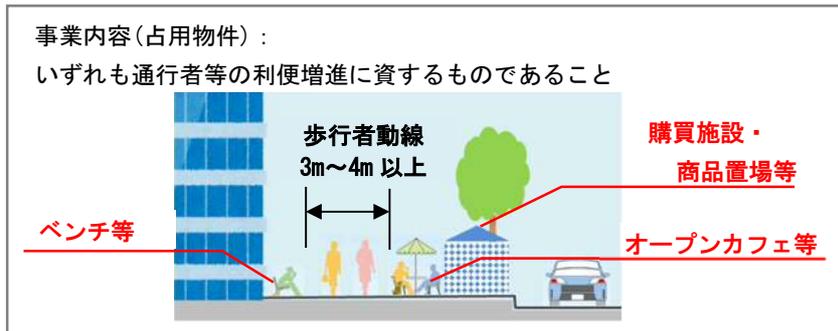
通常の道路占用の場合

- 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）



▲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

多くの人が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

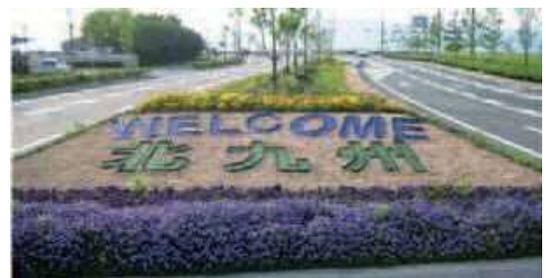
○花とみどりのおもてなし

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



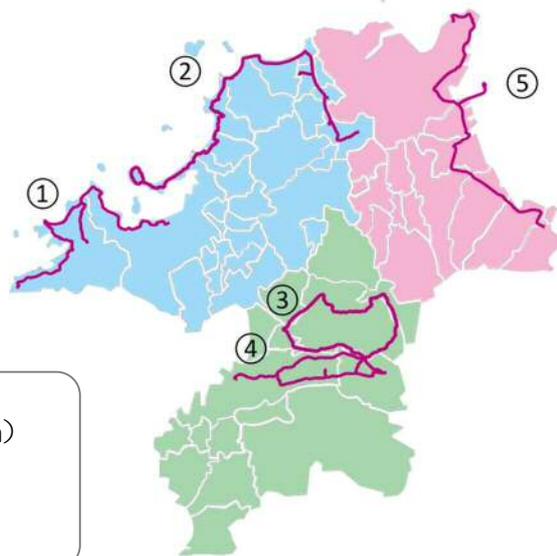
・ 門司行橋線



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



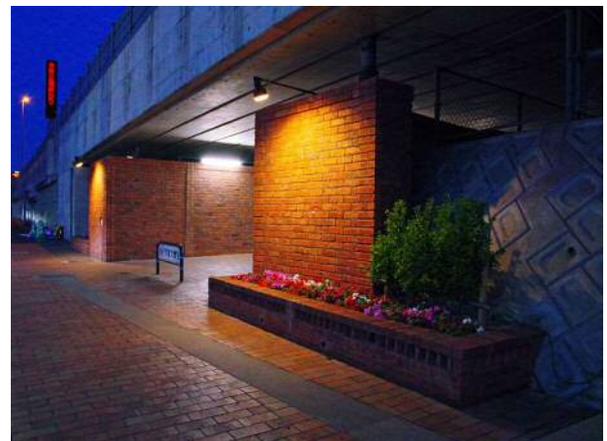
◇大門木町線

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。



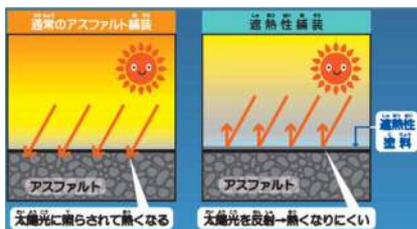
◀道路照明のLED化
(みかげ通り(小倉北区))

○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



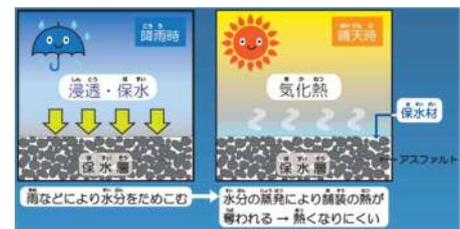
(遮熱性舗装)

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。

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

		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

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、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の路面に目標物・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の利用を促進



▲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・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

		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

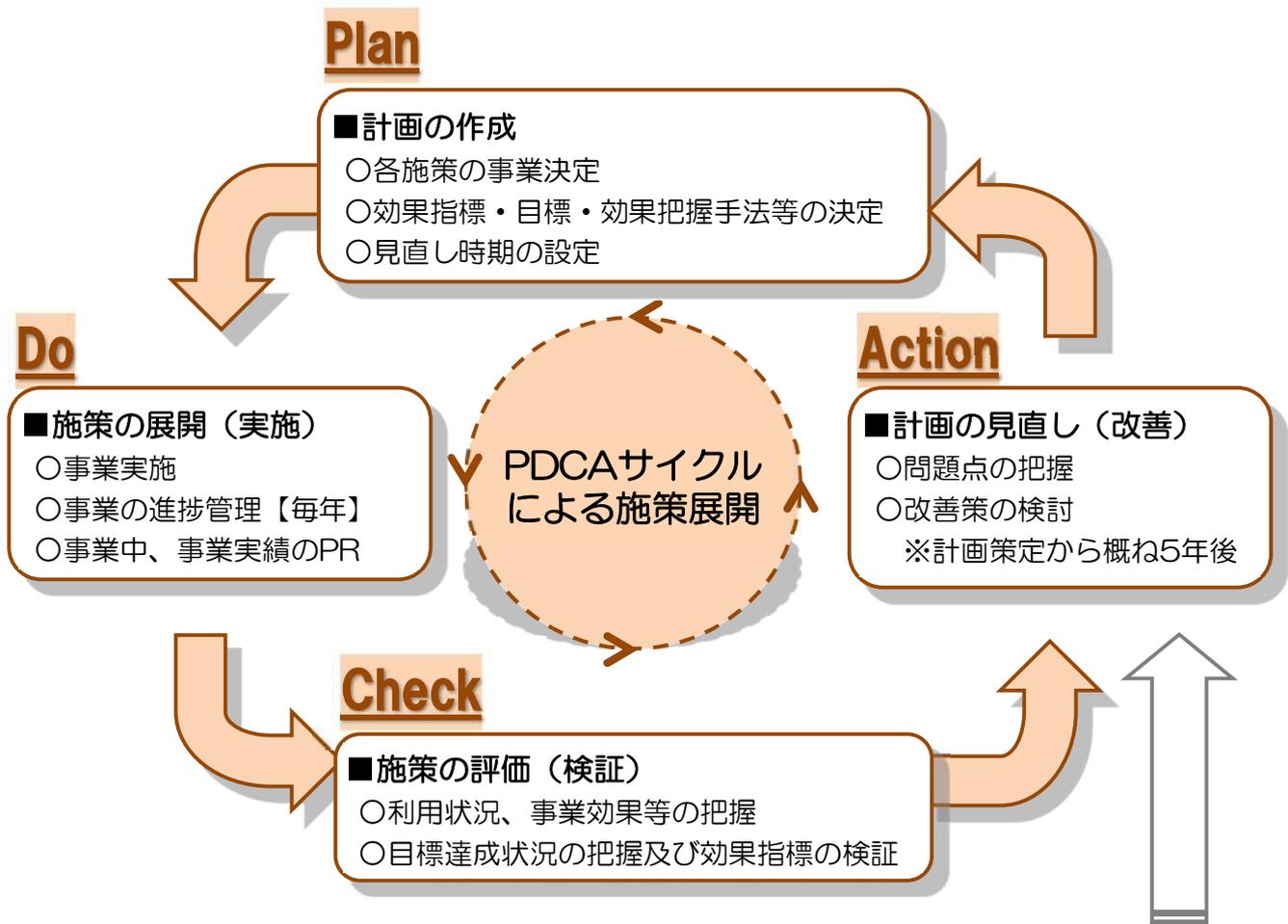
■効果指標と目標値

「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	①-1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済箇所数 (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年を超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、今後の社会・経済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

- ・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る。

インバウンド

- ・外から中へ入る動きを表し、観光分野では外国人が訪日することを指す。

【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、歩道等が挙げられる。

【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する。

【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、多数の踏切を一挙に除却し、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る。

【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**

- ・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」を意味する。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す。