

問1：再編の検討対象として抽出した「幹線道路の問題箇所」や「都市計画道路の未着手路線」についての意見

問1：再編の検討対象として抽出した「幹線道路の問題箇所」や「都市計画道路の未着手路線」についての意見

1 - A	問題箇所（13箇所）についての意見	32票
-------	-------------------	-----

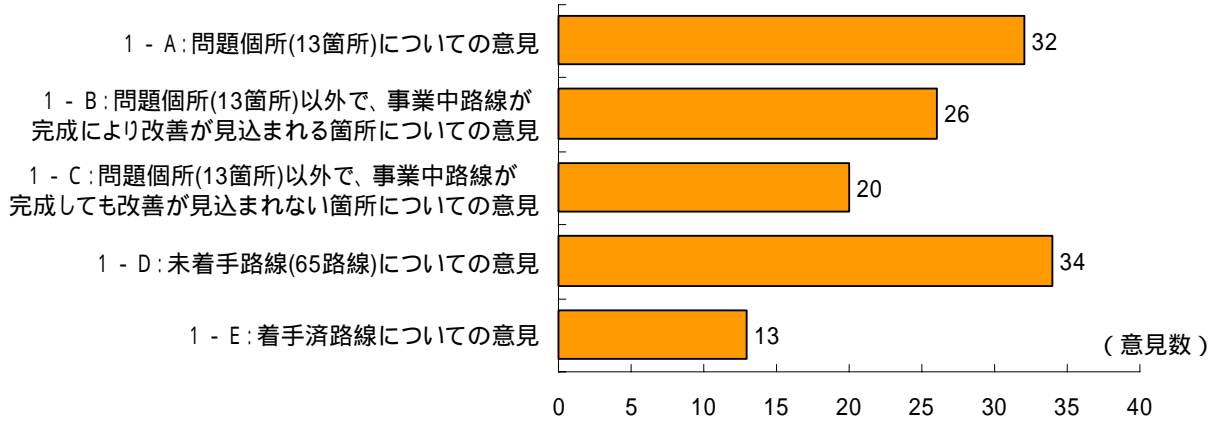
問題箇所（13箇所）以外で、改善が必要な箇所についての意見

1 - B	問題箇所（13箇所）以外で、事業中路線の完成により改善が見込まれる箇所についての意見	26票
-------	--	-----

1 - C	問題箇所（13箇所）以外で、事業中路線が完成しても改善が見込まれない箇所についての意見	20票
-------	---	-----

1 - D	未着手路線（65路線）についての意見	34票
-------	--------------------	-----

1 - E	着手済路線についての意見	13票
-------	--------------	-----



1 - A	問題箇所（13箇所）についての意見	32票
-------	-------------------	-----

問題箇所13箇所（パンフレット7～8頁）については、主に次のような意見をいただいた。市が考えている問題意識と市民の意識がほぼ適合していると考えられ、これらの意見を参考にしながら、今後、問題箇所における対策検討を具体的に進めていく。

問題箇所(13箇所)についての主な意見

- ・「小倉都心」における県道曾根鞆ヶ谷線は幅員が狭く、歩道もないために非常に危険であるので、早期改善を望む【5人】
 - ・「小倉～戸畑」における城野戸畑駅線は、一部区間で片側1車線となることや、路上駐車車両が多いことから走行性が劣る。また、歩道が狭く自転車が通りにくい【5人】
 - ・「小倉都心」における国道10号（片野・城野付近）は、歩道及び車道（右折車線）の整備が不十分である【4人】
 - ・「小倉都心」における手向山道路（小倉～門司）は、交通量が多い割に幅員や歩道が狭く、改善が必要【2人】
 - ・今後の都市整備に大きな影響を及ぼす新空港とその関連地域（新門司、空港跡地など）においては、道路整備を重点的に進める必要がある
- 等

問題箇所(13箇所)についての意見

該当箇所	意見	人数
①	199号線の交差点改良(大里東町2丁目～3丁目)	1
②	大里見線は「早期に強化すべき区間」として要望します。新門司地区からの大型車交通への対応や、動物検疫所及びごみ焼却炉大型化に伴う大型車交通への対応ならびに地元対応、畑交差点渋滞の抜本的解決策として。	1
③	曾根・親田線は県道にも関わらず道路幅員が狭く、歩道もなく、対向車線をのみ出している車両が多く、非常に危険である。道路の拡幅と安全な歩道の確保を早期に望む。	5
④	国道10号歩道、車道(右折レーン)ともに整備が不十分(特に城野・片野付近)	4
⑤	小倉～門司の手向山道路(交通量が多い割に幅員が狭い、歩道が狭い)	2
⑥	井天町東篠崎1号線。朝夕のラッシュ時は都市高速荒川インターチェンジでの出入車両、北方及び熊谷篠崎地区から戸畑・小倉方面への交通により渋滞する。都市高速からのスムーズな出入(合流)、JR南小倉駅付近(新高田29号との交差点部)の幅員の減少、清水交差点の改良。	1
⑦	小倉南区役所から城野駅方面へ4車線道路が整備されていますが、その北端で交差する7号線は環状道路としての機能が期待されること、前述4車線道路のネットワーク化の観点より整備の必要性が高いと感じます。	1
⑧	戸畑駅と清水交差点を結ぶ道路が、歩道側の一車線は駐車車両や、バスの停車、内側の車線は右折車両が詰まるため非常に走りにくい。路駐できないように自動車の進入を妨げて欲しい。また、歩道がせまく自転車も通りにくい。	5
⑨	国道199号現道-戸畑区(小芝～幸町)。バス路線であるが、歩道もなく駐車車両も多い上、沿道に市場等商店があり、歩行者にとって危険である。	1
⑩	市道幸神西鳴水1号線と200号線との交差点での渋滞が慢性化しており、幸神西鳴水1号線の右折レーン増設等の対策が必要。	1
⑪	割子川岩屋線は歩道の整備不足だと思う。	1
⑫	小倉インターより勝手に行く道路は必要です。現在、木屋瀬または、中間大橋まで行かなければ勝手の方はいけません。早急に着手してもらいたいです。	1
⑬	曾根親田線道路はきれいになってきているが、車道と歩道の段差を取り除き、歩道をもう少し広げて使いやすように整備して欲しい。(旧国道10号、下曾根付近)	2
⑭	今後、本市発展のキーポイントとなる新空港とその関連地域、新門司・吉田・空港跡地・曾根地区における道路整備は重点的に進める必要がある。	1
⑮	過渡交通以外の本州から北九州を目指して流入する交通量に対し、関門トンネル・関門橋とは別に新たなルートの新設して前期提案の市内環状道路と連結した道路体系を構築する必要がある。	1
⑯	2008年春に新空港が開港し、利用者も増加すると思われることから、大里～新門司・新門司～新空港のアクセスについて十分検討して欲しい。	1
⑰	これからの発展のためには、新空港とハブポートとの連絡強化は重点課題と思う。	1
⑱	⑬、⑭、⑮の必要性は？	1
⑲～⑳	問題箇所は13箇所を網羅できていると思う。	1

注) ①門司港～大里 ②大里～新門司 ③小倉都心 ④小倉～戸畑 ⑤若松 ⑥島崎副都心 ⑦島崎～宇研都市 ⑧割子川岩屋線 ⑨宇研都市～福岡 ⑩八幡～鶴手 ⑪曾根～親田 ⑫北九州～下関 ⑬新門司～新空港

1 - B

問題箇所（13箇所）以外で、事業中路線の完成により改善が見込まれる箇所についての意見

26票

問題箇所13箇所以外で改善が必要な箇所として指摘をいただいた箇所のうち、以下の箇所については、事業中路線が完成すれば交通流動が新規路線へシフトし、現道の交通量の減少が見込まれることから、渋滞緩和や安全性向上等の効果が期待されるため、近い将来には問題箇所とならないものと想定される。よって、これらの箇所については、今後、事業中路線の事業進捗を促進するとともに、交通流動の変化を把握しながら、問題点の改善が図られているかどうか、検証を続けていく。

問題箇所(13箇所)以外で、事業中路線の完成により改善が見込まれる箇所についての主な意見

- ・国道10号曾根バイパス【8人】 東九州自動車道・南方朽網線
- ・国道3号黒崎付近【6人】 黒崎バイパス・前田熊手線
- ・折尾駅周辺【4人】 折尾駅周辺区画整理事業
- ・国道199号二島～若松【2人】 黒崎バイパス・12号線
- ・若戸大橋【2人】 新若戸道路

等

1 - C

問題箇所（13箇所）以外で、事業中路線が完成しても改善が見込まれない箇所についての意見

20票

問題箇所13箇所以外で、改善が必要な箇所として指摘をいただいた箇所のうち、以下の箇所については事業中路線が完成しても改善が見込まれない箇所である。このうち、都心部や馬場山付近等については、市でも問題意識をもっており、関係機関との調整を図りながら今後も検討を進めていく。また、それ以外の意見についても、整備の優先順位を考慮しながら、改善に向けた取り組みを検討していく。

問題箇所(13箇所)以外で、事業中路線の完成しても改善が見込まれない箇所についての主な意見

- ・小倉都心部（勝山通り等）【2人】
- ・国道200号馬場山交差点【2人】
- ・旧国道322号守恒2丁目交差点
- ・旧国道10号～10号バイパスをつなぐ道路
- ・国道3号（北九州市～福岡市間）

等

■問題箇所(13箇所)以外で、事業中路線の完成により改善が見込まれる箇所についての意見

意見	人数	対応する主な事業中路線
10号線はとてきれいな道になったが一部道路がでこぼこしていて狭い区間がある。朝や夕方はとて混雑し、右折信号がないので、信号の変わり方などを考慮した方がいいと思った。また、歩道も狭く歩きづらい(長野～朽網～河田付近)。国道3号線近辺の道路網は比較的交通量が多く、渋滞も多いので、全体的(歩道も含む)な改善が必要であると思う。	8	東九州自動車道 南方朽網線
折尾駅周辺は朝夕の送迎車や、踏み切りによる渋滞等で通行が大変である。歩道幅もせまい。	6	黒崎バイパス 前田熊手線
二島から若松までの199号は、右折専用車線が少なく、右折車が直進車の通行の妨げとなって慢性的な渋滞箇所であり、危険である。また、歩道が大変狭い区間があり、人・自転車にとっても危険である。	4	折尾駅周辺 区画整理事業
「黒崎副都心～千代ニュータウン間の国道200号線には民家・商業施設などが多数点在しており、人・自転車の主要動線であるが、歩道幅員が1.0m～2.0mで狭く、また、バスターミナル部はバスシェルター・ベンチなどの設置により、場所によっては歩道有効幅員1.0m程度の箇所が多数存在する。	2	黒崎バイパス 12号線
199号線では、夕方の退社時のトラックが西港のほうに曲がる右折車が多く、走り抜けの2車線の内1車線が塞がって渋滞が起きている。右折レーン長も短い。	2	11号線
若戸大橋の料金所の所で都市高速道路料金所に向かう車が1列にのび2車線の内1車線を塞ぎ、渋滞が起きている(朝7～8時)。レーン幅や若戸大橋蒸気化の検討が必要。	2	日明渡船場線 新若戸道路

26

■問題箇所(13箇所)以外で、事業中路線が完成しても改善が見込まれない箇所についての意見

意見	人数
小倉都心付近では、交通量が多い割に道が狭く走りづらい。道も分かりづらいので、もっと分かりやすくするべきだと思う。(勝山通りなど)	2
九州縦貫自動車道(八幡インター)～都市計画道路11号線(3・2・6)交差点～都市高速道路(馬場山インター)間は交差点を通過するのに信号を3～4回待つ状況である。改善が必要ではないか？	2
北区妙見～安部山公園までの通称観光道路の延長、葛原労災病院～沼方面まで伸ばして欲しい。	1
旧322号、守恒2丁目交差点は各方向の右折車線がないため、慢性渋滞を起こしている。	1
葛原元町1丁目10～葛原東5丁目7に通じる道路(現幅4m)を8m以上に拡幅して欲しい。隣接する上葛原区画整理事業が完成すると大規模店舗・物流・住宅等に出入する自動車の通過が予想されるので、地域住民及び農作業の安全のためにも検討してもらいたい。	1
港湾道路に接続する6号線の改良(猿喰交差点、伊川交差点)	1
国道10号と湯川赤坂線が交差する箇所は改良により、かえって事故が増えている。(湯川交差点)	1
国道199号(バイパス)の中原東地域の歩道が特に狭く、路面も凹凸が多く、通る時に不自由を感じました。	1
小芝のローソンの駐車場から出るとき国道199号(現道)が直線でないため危険を感じる。	1
天籟寺から浅生通りへ続く道路の歩道は広いが、高低差が大きく、車椅子にとっては不便だと思う。	1
徳力土地区画整理事業区域内の7番街路は、路線の位置付けから仕方ないのだが歩道規格が脆弱で、極めて歩きにくい。関連して3.6.152柴川線についても同様の状況で、子供と一緒に自転車で通行することも難しい。更には、3.6.152柴川線と3.2.6 5号線の交差角度がズレており、長尾方面～モノレール徳力嵐山間歩行者動線の迂回(乙型動線)が大きい	1
下曾根駅付近の道路が、歩道も含めてもう少し広くなったらいいと思います。踏切による渋滞も考えてもらいたい。	1
朝の時間帯に旧10号線と10号線バイパスをつなぐ道路(上葛原町内)の交通量が多い。2つの道をつなぐ道路の方も整備して欲しい。	1
福岡方面への主要幹線(国道3号のバイパスとして)北九州市～福岡間の主要道路である国道3号は慢性的な渋滞が発生している。今後ひびきCT供用等に伴う陸上輸送量の増加に対応する検討が必要なのではないか？	1
門司区に限りしかいえないが、近年人の動きが感じられる。若い世代が西門司小校区付近を中心に流れがあるように思う。駅前の道路もだが、一つ山手になる道路(生協～日ノ丸幼稚園～大里派出所～柳西中～マルショク西門司)またその一つ上の道、それらの状況が大変気になります。	1
下曾根駅の南北横断道を増やしてほしい。モール側にあるが休日は混雑するため危険を感じる。	1
三萩野交差点は歩行者用の信号を設置してほしい。自転車で横断する時に迂回が大変です。	1
城野ダイエー近くの高架下の歩道を広くしてほしい。人が一人通るのが精一杯です。	1

20

1 - D 未着手路線(65路線)についての意見

34票

未着手路線65路線(パンフレット7~8頁)については、主に次のような意見をいただいた。これらの意見を参考にしながら、今後、未着手路線における必要性検討を具体的に進めていく。

未着手路線65路線についての主な意見

- ・6号線 自然環境に十分配慮し、必要性や整備のあり方を慎重に検討すべき【18人】
- ・京良城小嶺線 国道200号、211号を補完する道路として必要【3人】
- ・宮丸小石線、臨港1号線、修多羅竹並線 交通需要が見込めないのであれば廃止すべき【3人】
- ・野面木屋瀬線 遠賀川の堤防道路(県道直方水巻線)を補完する道路として整備が必要【2人】

等

1 - E 着手済路線についての意見

13票

再編検討の対象外ではあるが、着手済路線(整備済み路線、事業中路線)についても早期完成を望む意見、完成した路線の効果を高く評価する意見、また、整備理由が不明確と思われる路線についての意見をいただいた。これらの意見を事業課へ伝達し、関係部署との連携を図りながら、必要な対応を検討していく。

着手済路線についての主な意見

- ・早期完成を望む路線 黒崎バイパス及び前田熊手線【5人】
11号線、6号線、日明渡船場線
- ・完成した路線で効果が高い路線 黒原飛行場線【2人】
門司駅前
- ・整備理由が不明確と思われる路線 4号線、学研都市2期関連道路

等

■未着手路線(65路線)についての意見

意見	人数
6号線については、自然環境に与える影響が特に大きいと推測されるので、将来的に必要なかどうか入念に検討をするべき(絶滅危惧種ズグロカモメ・カブトガニ・ツクシガモ・ハヤブサ等の生息地)。	8
6号線が通る曽根干潟は、絶滅危惧種が生息する貴重な場所である。道路を建設するのには問題があるのではないか?環境首都宣言をし、ズグロカモメの調査、保護を市の政策として進めながら、一方で道路を作って環境を犯していくのは、市政として矛盾している。	5
6号線について、この路線は曽根干潟を含む大変重要な自然環境の中を通過しています。下曽根駅前の旧10号線を活用して道を拡張の方が利用価値が高いと思われます(飛行場位置から朽網造トンネルとする等)。	4
京良城小嶺線について早い完成を願う。現在黒崎と中間、直方とを結ぶ唯一の幹線道路となっており、特に中間、蓮花寺方面の人口集中傾向から近年交通量の増加傾向にある。そのため、当該路線に集中する交通は周辺地域の生活道路機能を圧迫しており、生活道路機能を保全した幹線道路計画が望まれる。	3
「都市計画道路の未着手路線」の中で特に、若松区内の計画道路は必要ないと思う。若松区内の宮丸小石線、臨港1号線、修多羅竹並線は、今の若松の色々な要件を考えてみても特に必要性はないと思う。宮丸小石線は自動車・人・自転車等の需要はあるのか?計画の廃止を強く求めます。	3
堤防沿いでは、車が堤内に飛び込む事故や、歩道がないため散歩することもできないので、郡計道「野面木屋瀬線」を整備し県道の通過交通を郡計道へ廻したらいいと思う。	2
32.6 5号線長尾(5丁目区間)は、主要地方道長行田町線以西の長期未着手状態に起因して、路線のポテンシャルが上がらず、沿道に低利用地が連綿しているほか、自動車交通量も2車線で十分な状況である。このため、歩行者の無秩序な横断行為や歩道部の駐車車両が慢性化している。都市計画道路の起終点の意味が軽んじられているように見受けられることから、路線毎の集中投資を強く願う次第である。	1
安政町小石線は将来的に着手できる道路なのか?もしできるとしても必要なのか?	1
蒲生線は道が狭い割に大型のトラック等も利用するので危険。	1
幹線6号及び沼・井ノ浦線の早期建設(海岸線に沿って新門司・井ノ浦・吉田・曽根海岸・河田線を建設することによって、新北九州空港及び現空港跡地利用効果が高まる)。	1
小倉駅大門線は道が入り組みすぎて、目的地までいくのに遠回りしないといけないので、改善して欲しい。	1
本町桜町線・安政町小石線・若松駅前北浜線はもう少し整理した方がいいと思う。	1
築川東線と三萩野町線等の小倉駅大門線の周りの幹線道路は道が狭い場所が多いので、人・自転車の通行が不便なので、改善してもらいたい。	1
未着手路線は、傾斜地や山間地などハード整備が困難な道路が多い。災害時などの安全性が確保できるようなソフト面対策がとれていれば、現状を考えると廃止してもよいと思う。ただ、地域住民から改善の要望があるならば(地域住民が最も多用し、現状を把握しているため)検討するべきだ。	1
5号線は本当に実行されるのか?	1

■着手済路線についての意見

意見	人数
黒崎駅北側鹿見島本線沿い。筒井通交差より八幡東区枝光までの計画主要幹線道路は黒崎駅前周辺交通渋滞の解消のため緊急着工してもらいたい。	3
3号線のバイパスが早くできて欲しい。	2
旧10号線安部山⇄寺迫口間の車線拡大のおかげで、朝夕のラッシュ時の渋滞が緩和されて通行しやすくなった。また、歩道も車椅子等の障害者にとっても十分な広さで良くなったと思う。	2
国道200号の4車線化は非常にありがたい。	1
田野浦～新門司間で未完成の部分の早期完成を望む。	1
到津⇄中央町間の道路は交通量が多いとはいえないのに計画道路であるが、拡幅の必要はないと思う。	1
現在、学術研究都市内で道路工事(第2期)が進んでいるが、必要なのか?	1
門司駅前最近工事があり、その後、ほとんど道が変わった違和感のないのに通りがスムーズになった。こういう実感がとても大切だと思う。	1
小倉北区大門～戸畑区三六間のバス専用レーンが廃止されることになり、徐々に一般車も通行できる区間ができてはいますが、予定ではH10着工だったと聞いているので、早く完成してスムーズに通行できる状態にしてほしい。	1