

7 みちづくりの方向性別の取り組み

ビジョン1 企業が稼げる強靱なまちを支えるみちづくり

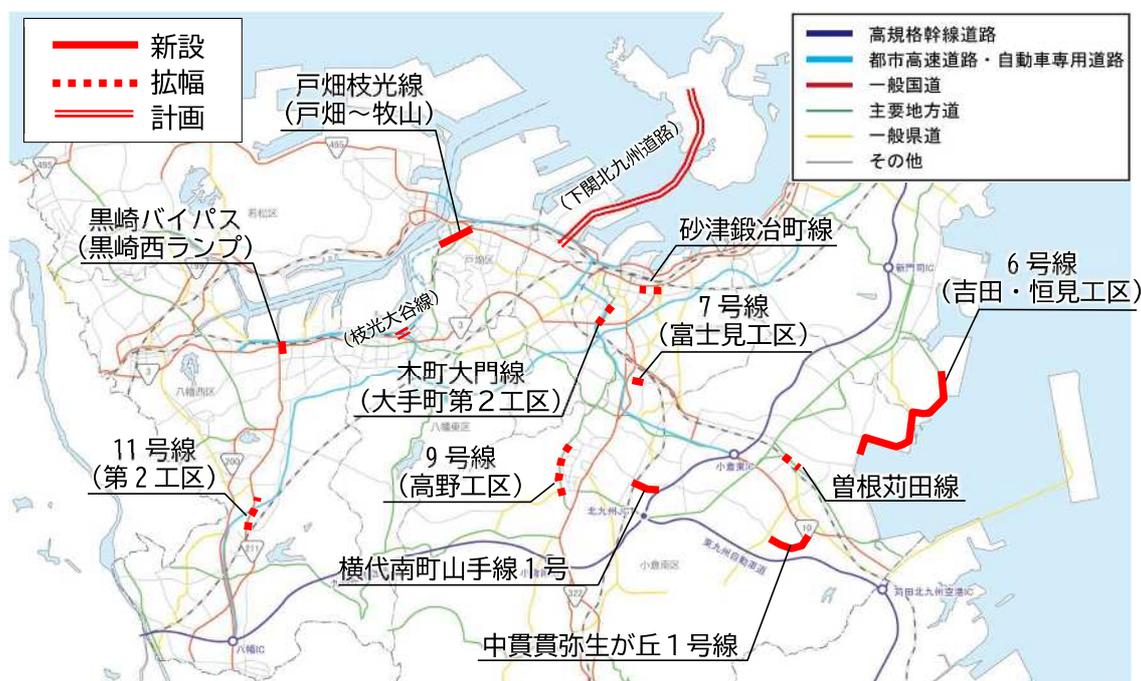
【みちづくりの方向性】

①企業活動や物流振興を支えて、稼げるまちを形成する道路ネットワークの整備

主な施策1-1 稼げるまちを支える広域道路ネットワークの構築

○広域道路ネットワークの整備

本市では、本州と九州の結節点に位置し、本州および九州の各方面に伸びる高速道路網が発達しており、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。陸・海・空のネットワークの構築や近隣自治体との連携などの「稼げる基盤」を強めていくための道路整備を進めます。



▲今後の道路整備箇所図



▲国道3号黒崎バイパス
黒崎西ランプイメージCG



▲戸畑枝光線イメージCG
(戸畑駅北口付近)

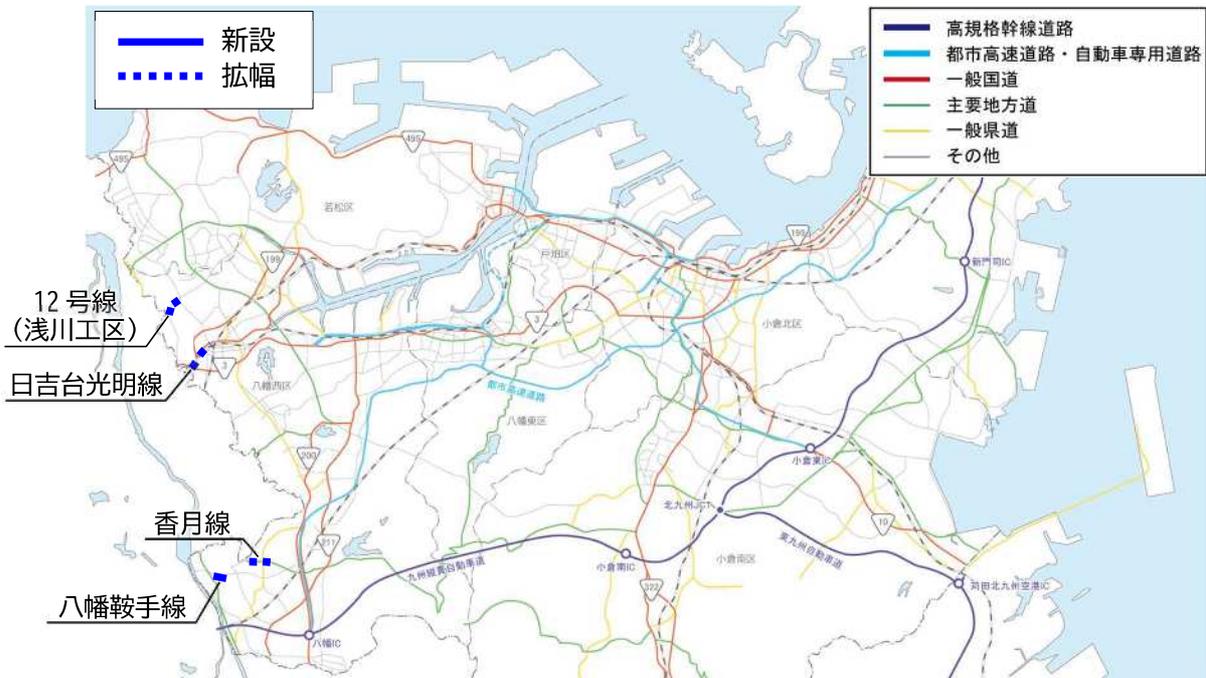
～主な整備箇所～

国道3号黒崎バイパス(黒崎西ランプ)、戸畑枝光線(戸畑～牧山)、6号線(吉田・恒見工区)
7号線(富士見工区)、9号線(高野工区)、11号線(第2工区) など

主な施策1-2 北九州都市圏域の交流・連携を支える道路整備

○北九州都市圏域内道路のネットワーク化

北部九州エリア全体でメガリージョンを形成し、アジアを見据えた産業や人材の集積、観光誘客など北九州都市圏域の交流や連携を支える道路整備を推進します。



▲今後の道路整備箇所図



▲国道199号(日吉台光明線)【整備中】(八幡西区)



▲12号線(浅川工区)【整備中】(八幡西区)

～主な整備箇所～

12号線(浅川工区)、八幡鞍手線(楠橋楠北1号線)、日吉台光明線、香月線 など

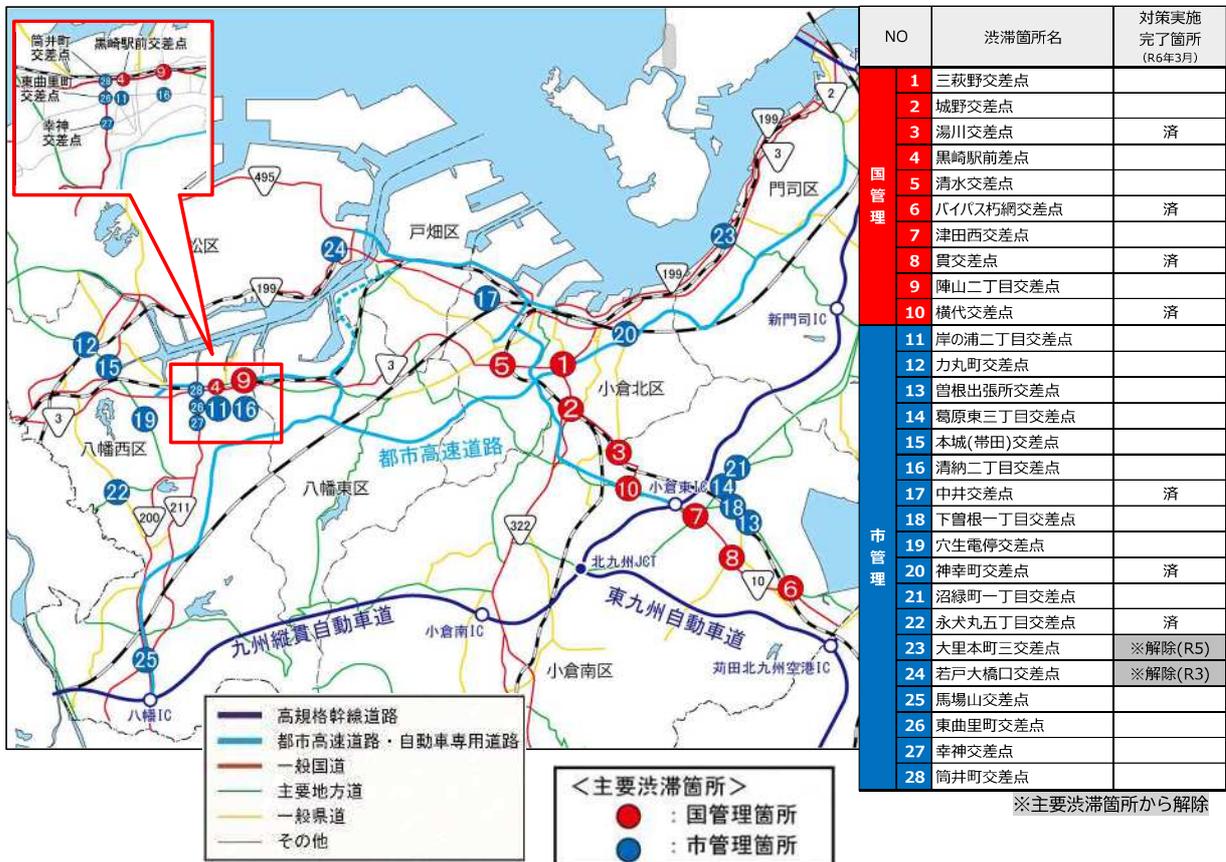
主な施策1-3 交差点における渋滞対策

○主要渋滞箇所及び個別交差点における渋滞対策

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。

また、主要渋滞箇所以外の交差点においても、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。



▲ 北九州市内の主要渋滞箇所

【みちづくりの方向性】

②バックアップ機能を有する、安定的な物流確保に向けた道路施設の強靱化

主な施策1-4 若戸大橋・若戸トンネルの強靱化

○若戸大橋・若戸トンネルの強靱化



▲若戸大橋の全景



▲若戸トンネル(戸畑側通行口)

若戸大橋の状態を把握するため、定期的な点検を行い診断し、損傷が軽微な段階に予防的な修繕を実施することで、若戸大橋の安全性や信頼性を確保し、維持管理のトータルコストの縮減や予算の平準化を図ります。

～維持管理の基本方針～

- (1) 予防保全型の維持管理とするための管理水準を設定します。
- (2) 点検、診断、措置、記録のメンテナンスサイクルを構築します。
- (3) 定期点検の結果や対策の優先順位を考慮した長寿命化修繕実施計画を策定します。
- (4) 点検や修繕等に関する新技術等の活用検討を行い、費用の縮減や維持管理の効率化を図ります。



▲若戸大橋の損傷状況(腐食)

○若戸大橋・若戸トンネルの長寿命化財源確保の検討

若戸大橋・若戸トンネルの安定的な長寿命化を図るため、若戸大橋と若戸トンネルの重要性や必要性について情報発信(PR活動)するとともに維持管理費用の財源確保に向けて、寄付制度等の検討を行います。

～情報発信の内容～

- ① 国指定重要文化財であり観光資源としての魅力
- ② 市民・企業にとって若松と戸畑を結ぶアクセス道路としての必要性

主な施策1-5 橋梁、トンネル、モノレール等の強靱化

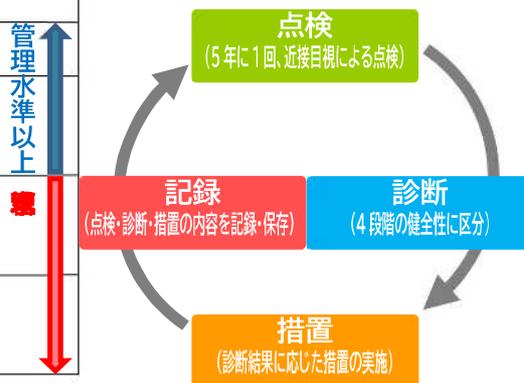
○橋梁、トンネル、モノレールの強靱化

老朽化や大規模地震などに備えて安全性を確保するため、橋梁、トンネル、モノレールの劣化や耐震対策に取り組みます。

○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】

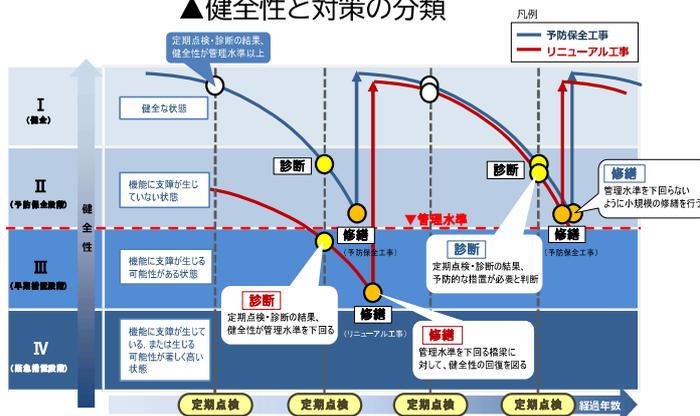
予防保全段階(健全性Ⅱ)にある施設を対象に実施する修繕工事で、損傷が軽微な段階に予防的な修繕等を実施することで機能の保持・回復を図ります。

【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	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

主な施策1-6 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。

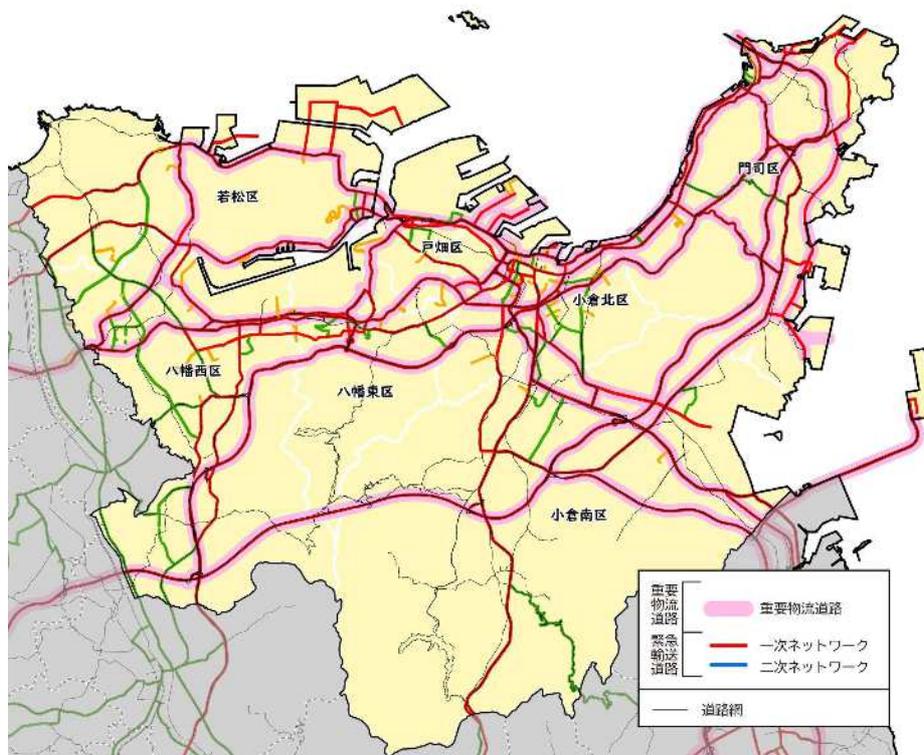
分類	対象道路
分類 B の道路	市管理の国道・県道・市道のうち、2 車線以上で、かつ、大型交通量 2,000 台/日以上路線
分類 C の道路	市管理の国道・県道・市道のうち、2 車線以上で、かつ、大型交通量が少ない路線
分類 D の道路	上記以外の路線

▲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1-7 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～

日吉台光明線、折尾中間線、
折尾青葉台線、折尾駅南口線 など



▲道路の無電柱化(折尾地区)