

平成27年度

提 言 書

平成26年8月

福岡都市圏広域行政推進協議会

福岡県知事

小 川 洋 様

提 言

福岡都市圏の均等ある発展のために、かねてより格別のご配慮をいただき、深く感謝申し上げます。

福岡都市圏広域行政推進協議会は、昭和53年に地方自治法上の協議会として発足以来、住みよい都市圏づくりに向けて積極的に取り組んでいるところでありますが、圏域の一体的整備を円滑に推進するためには、なによりも貴県のご支援・ご協力が必要であります。

つきましては、これらの事情を十分ご賢察いただき、平成27年度予算編成並びに施策決定にあたり、次の事項の実現のために、特段のご配慮を賜りますよう強くお願いいたします。

平成26年8月

福岡都市圏広域行政推進協議会

会長 福岡市長 高 島 宗 一 郎

提 言 事 項

1	近年の豪雨に対する総合的な治水対策の促進	1
2	水資源開発の促進	3
3	広域交通ネットワークの整備促進等	5
4	西鉄天神大牟田線連続立体交差事業の推進	7
5	地域を巡回する路線バスやコミュニティバス等生活交通の 維持確保に対する助成制度の拡充	8
6	小児医療の充実	9
7	下水道の整備促進	11
8	公共用水域の水質保全	12
9	九州大学の移転に伴う学術研究都市づくりの推進	13
10	JR 博多南線の利便性の維持向上に対する協力・支援	15
11	森林環境税による荒廃森林再生事業の充実等	17
12	民間住宅・建築物の耐震化の促進	18
13	原子力災害対策の促進	19
14	駅周辺放置自転車・ミニバイク対策への協力・支援	20
15	二級河川におけるプレジャーボートの不法係留対策の促進	21
16	公共交通施設のユニバーサルデザイン化の推進	22

福岡都市圏広域行政推進協議会

福岡市長	高島宗一郎
筑紫野市長	藤田陽三
春日市長	井上澄和
大野城市長	井本宗司
太宰府市長	井上保廣
那珂川町長	武末茂喜
古賀市長	竹下司津男
宇美町長	木原忠
篠栗町長	三浦正
志免町長	南里辰己
須恵町長	中嶋裕史
新宮町長	長崎武利
久山町長	久芳菊司
粕屋町長	因清範
宗像市長	谷井博美
福津市長	小山達生
糸島市長	月形祐二

1 近年の豪雨に対する総合的な治水対策の促進

<提言事項>

- (1) 洪水調節機能を持つ五ヶ山ダムの早期完成
- (2) 主要な一、二級河川の適切な維持管理及び河川改修の促進
宝満川、釣川、西郷川、大根川、米多比川、青柳川、薬王寺川、
谷山川、多々良川、須恵川、宇美川、御笠川、鷺田川、高尾川、
那珂川、樋井川、室見川、瑞梅寺川、雷山川、長野川

福岡都市圏は、人口の増加等に伴い都市化が進展しており、開発による保水、遊水機能の低下は水害発生の危険性を増大させております。

さらに、近年、地球温暖化などによる気象変化から局地的集中豪雨が発生する傾向にあり、平成11年、平成15年並びに平成21年の集中豪雨では、河川の溢水等により、住居の浸水被害や道路冠水による交通の遮断等が発生しており、また、平成22年7月の集中豪雨では、各地で避難勧告が出されるなど、都市圏の住民生活に多大な影響が生じたところであります。

特に、都市圏の中心部を貫流する那珂川については、その流域に人口や資産が集積していることから、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすおそれがあるため、河川改修と併せて、洪水防御に極めて効果の高い五ヶ山ダムの早期完成が強く望まれております。

また、圏域の主要な河川流域などでは、護岸の崩壊や河川からの溢水による、住民生活への多大な被害が発生しているため、早急な堆積土砂の浚渫による治水能力の確保など適切な維持管理と、河川改修の促進が強く求められております。

つきましては、今後も起こりうる豪雨対策として、総合的な治水対策の促進を提言いたします。

河川位置図



河川名	内 容	
宝満川	河川改修	L = 3,550m 山口川合流点～原川合流点 (筑紫野市)
	河川改修	支川部 山口川 (1,300m) (筑紫野市)
釣川	河川改修	支川部 山田川 (4,000m)、阿久住川 (2,200m) (宗像市)
西郷川	浚 渫	L = 7,910m 福岡市域内 (福岡市)
大根川	浚 渫	L = 4,500m 薦野・米多比・筵内・久保地区 (古賀市)
米多比川	浚 渫	L = 800m 米多比地区 (古賀市)
青柳川	浚 渫	L = 2,000m 青柳地区 (古賀市)
薬王寺川	浚 渫	L = 3,800m 薬王寺地区 (古賀市)
谷山川	浚 渫	L = 4,500m 今在家・谷山地区 (古賀市)
多々良川	河川改修、浚渫	L = 3,800m 福岡市域内 (福岡市)
	浚渫	L = 5,000m 和田～篠栗区間 (篠栗町)
	河川改修	L = 1,000m 福岡市境～ JR 香椎線多々良川橋梁 (粕屋町)
	浚渫	L = 3,900m JR 香椎線多々良川橋梁～篠栗町境 (粕屋町)
須恵川	浚 渫	L = 15,000m 須恵町～福岡市東区 (須恵町、粕屋町)
	河川改修、浚渫	L = 2,300m 福岡市域内 (福岡市)
宇美川	河川改修、浚渫	L = 5,000m 福岡市域内 (福岡市)
	浚 渫	L = 600m 松ヶ本橋～平松橋 (宇美町)
御笠川	河川改修、浚渫	L = 24,000m 福岡市域内、大野城市域内、太宰府市域内 (福岡市、大野城市、太宰府市)
鷺田川	河川改修	L = 1,000m 赤岸堰～橋口橋 (太宰府市、筑紫野市内)
高尾川	河川改修	L = 2,600m 高雄～二日市 (太宰府市、筑紫野市)
那珂川	河川改修、浚渫	L = 10,900m 福岡市域内 (福岡市)
樋井川	河川改修、浚渫	L = 12,875m 福岡市域内 (福岡市)
室見川	河川改修、浚渫	L = 16,330m 福岡市域内 (福岡市)
瑞梅寺川	河川改修、浚渫	L = 1,550m 福岡市域内 (福岡市)
	河川改修	L = 10,750m 糸島市域内 (糸島市)
雷山川	浚 渫	L = 3,750m 県道宮ノ浦前原線吉原橋～河口 (糸島市)
長野川	河川改修	L = 600m 国道202号赤坂橋～多久川合流点 (糸島市)

2 水資源開発の促進

<提言事項>

- (1) 五ヶ山ダムの早期完成
- (2) 筑後川総合開発の促進
 - ① 筑後川水系ダム群連携事業の早期建設着手及び小石原川ダムの建設促進

福岡都市圏におきましては、限りある水資源を有効に活用するため、節水型都市圏づくりの推進や福岡都市圏域内の水資源開発等の自助努力を重ねておりますが、近年の地球温暖化に起因する気候変動等により、少雨と多雨の二極化が進む傾向にあり、ダム等の供給能力が低下するなど、渇水の頻発やその被害の増大を懸念いたしております。

実態として、筑後川水系では最近でも、平成22年11月から翌23年の6月にかけて200日以上にもわたる水道用水の取水制限や渇水調整連絡会が開催され、また昨年も、早い梅雨明けとその後の異常少雨により関連ダムの貯水量が急激に低下するなど、福岡都市圏の水事情は依然として厳しい状況にあります。

このようなことから、福岡都市圏の渇水対策、新規水資源の早期確保及び筑後川水系の河川流量の安定化を図ることは、緊急かつ重要な課題となっているところであります。

特に、五ヶ山ダムの建設につきましては、本年2月より本体コンクリート打設に着工するなど鋭意進捗が図られておりますが、利水対策の面はもちろんのこと、「平成21年7月中国・九州北部豪雨」において、那珂川の溢水等により甚大な被害が発生しておりますので、治水対策の面からも早期完成をお願い申し上げます。

また、福岡都市圏の水源の約3分の1を依存している筑後川につきましては、福岡都市圏での水の緊急性に配慮し開発していただいたことに感謝申し上げますが、流域内の慢性的な水不足の解消並びに良好な河川環境の保全に必要な維持流量の確保が長年の懸案となっております。

このため、現在、検証中であり筑後川水系ダム群連携事業の早期建設着手、及び本年より本格的に仮排水路トンネル工事に着工する小石原川ダムのより一層の建設促進について、お力添えをお願い申し上げます。

福岡県におかれましては、福岡都市圏のこれらの課題等に十分ご配慮いただき、提言事項について、なお一層のご尽力をいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

福岡都市圏提言位置図



凡例
 平成27年度提言

3 広域交通ネットワークの整備促進等

<提言事項>

- (1) 国道の整備促進
 - ① 一般国道385号
 - ② 一般国道495号
- (2) 地域をつなぐ都市交通ネットワークの整備促進
 - ① 主要地方道の整備促進
 - ② 一般県道の整備促進
 - ③ 都市計画道路の整備促進
- (3) 自動車専用道路アイランドシティ線の早期事業化
- (4) 北九州福岡道路の早期実現

福岡都市圏は、福岡県下でも人口増加が著しい圏域であり、近年、通勤・通学等の交通需要が急激に増大し、交通混雑はますます深刻になってきております。

このため、都市圏の広域交通ネットワークを形成する国道・県道等の整備や渋滞緩和対策の促進、及びこれら道路整備の着実な推進に不可欠な道路整備予算の確保は、本都市圏における都市及び経済活動の円滑化、住民生活の快適性を確保する上で緊急を要する課題であります。

つきましては、提言事項について、特段のご配慮をお願いいたします。

広域交通ネットワークの整備促進等（明細）

種別	路線名	内		容
国道	一般国道385号	整備促進(拡幅改良)	L = 2,500m	道善(軍誉橋)～山田交差点(那珂川町)
	〃	着手要望(歩道整備)	L = 600m	中ノ島公園～市ノ瀬大浦(那珂川町)
	〃	整備促進(歩道整備)	L = 390m	大浦地区～中ノ原橋(那珂川町)
	一般国道495号	整備促進(歩道整備)	L = 1,000m	緑ヶ浜地区～古賀市境(新宮町)
主要地方道	福岡東環状線	整備促進(バイパス整備)	L = 1,700m	国道201号～福岡篠栗線(粕屋町)
	飯塚福岡線	整備促進(バイパス整備)	L = 1,410m	宮若市境～福津市本木(福津市)
	筑紫野古賀線	整備促進(拡幅改良)	L = 2,200m	太宰府市内(太宰府市)
	〃	整備促進(拡幅改良)	L = 840m	青柳区域内(古賀市)
	〃	整備促進(拡幅改良)	L = 3,880m	植木～宇美町境(須恵町)
	〃	整備促進(拡幅改良)	L = 2,240m	新宮町域内(新宮町)
	〃	整備促進(バイパス整備)	L = 1,320m	国道201号～須恵町境(粕屋町)
	〃	整備促進(拡幅改良)	L = 3,500m	宇美区域内(宇美町)
	〃	整備促進(拡幅改良)	L = 770m	筑紫野市域内(筑紫野市)
	福岡早良大野城線	整備促進(歩道整備)	L = 1,780m	福岡市境～大門(糸島市)
	〃	着手要望(拡幅改良)	L = 300m	西畑橋～一軒茶屋橋(那珂川町)
	筑紫野三輪線	整備促進(バイパス整備)	L = 400m	筑紫野市域内(筑紫野市)
	福岡志摩前原線	整備促進(バイパス整備)	L = 1,050m	志摩岐志域内(糸島市)
	宗像玄海線	着手要望(拡幅改良)	L = 2,000m	深田～終点(宗像市)
	直方宗像線	整備促進(拡幅改良)	L = 900m	猿田峠(宗像市)
	福岡筑紫野線	着手要望(拡幅改良)	L = 1,900m	宝町交差点～福岡外環状道路(春日市)
筑紫野インター線	整備促進(新設)	L = 1,650m	古賀～萩原(筑紫野市)	
若宮玄海線	着手要望(拡幅改良)	L = 1,450m	山田交差点～宗像コモン東交差点(宗像市)	
飯塚大野城線 (乙金2工区)	整備促進(拡幅改良)	L = 740m	宇美町境～乙金東(大野城市)	
一般県道	猪野土井線	整備促進(拡幅改良)	L = 550m	下山田片山橋～福岡市境(久山町)
	〃	着手要望(歩道整備)	L = 400m	伊野天照皇大神宮～猪野バス停(久山町)
	猪野篠栗線	整備促進(拡幅改良)	L = 200m	猪野交差点～高鶴窯付近(久山町)
	岡垣玄海線	整備促進(拡幅改良)	L = 1,400m	上八～祓川(宗像市)
	玄海田島福岡線	整備促進(拡幅改良)	L = 1,500m	起点～田野(宗像市)
	〃	着手要望(歩道整備)	L = 1,300m	堅川～塩浜桶門(福津市)
	町川原赤間線	整備促進(拡幅改良)	L = 2,160m	福津市境～鷺白橋(古賀市)
	〃	着手要望(バイパス整備)	L = 800m	宗像篠栗線～国道3号(宗像市)
	山田新宮線	整備促進(歩道整備)	L = 1,700m	立花小学校～国道3号(新宮町)
	片縄下白水線	着手要望(歩道整備)	L = 1,140m	鷹取交差点～内田交差点(那珂川町)
	曲須恵線	着手要望(拡幅改良)	L = 350m	釣川～終点(宗像市)
	野間須恵線	着手要望(拡幅改良)	L = 900m	須賀浦交差点～終点(宗像市)
	畦町村山田線	整備促進(新設)	L = 393m	国道3号八並交差点～終点(宗像市)
湊・下府線	着手要望(拡幅改良)	L = 600m	県道湊・塩浜線交差部～新宮漁港(新宮町)	
基山停車場・平等寺・筑紫野線	整備促進(拡幅改良)	L = 2,700m	山口～古賀(筑紫野市)	
都市計画道路	那珂川宇美線	着手要望(拡幅改良)	L = 520m	那珂川町境～泉入口交差点(春日市)
	中川熊鶴線	整備促進(拡幅改良)	L = 800m	筑紫野古賀線～国道3号(古賀市)
	志免宇美線	整備促進(新設)	L = 3,585m	井尻粕屋線～宇美町起点(志免町、宇美町)
	粕屋久山線	整備促進(新設)	L = 370m	福岡市境～国道201号(福岡市、粕屋町)
	席田浦田線	着手要望(新設)	L = 1,310m	坂瀬片峰線～井尻粕屋線(福岡市)
	長浜太宰府線	着手要望(新設)	L = 1,900m	福岡市境～那珂川宇美線(福岡市、春日市)
	宗像福岡線	整備促進(拡幅改良)		三郎丸交差点
	〃	及び着手要望(新設)	L = 1,000m	～旧国道3号くりえいと南交差点付近(宗像市)
	〃	整備促進(新設)	L = 300m	宗像福岡線田熊交差点～東郷駅前線起点(宗像市)
福岡駅松原線	整備促進(新設)	L = 781m	国道495号～JR福岡駅(福津市)	
須恵・新宮線(仮称)	着手要望(新設)	L = 16,000m	新宮町(三代)～須恵町(篠栗町、須恵町、新宮町、久山町)	
都市計画道路	自動車専用道路アイランドシティ線の早期事業化	L = 2,500m	(福岡市)	
北九州福岡道路	地域高規格道路の計画路線への格上げ		(古賀市、宗像市、福津市)	

4 西鉄天神大牟田線連続立体交差事業の推進

<提言区間>

- ・春日原～下大利(3.3km)
- ・雑餉隈駅付近(1.9km)

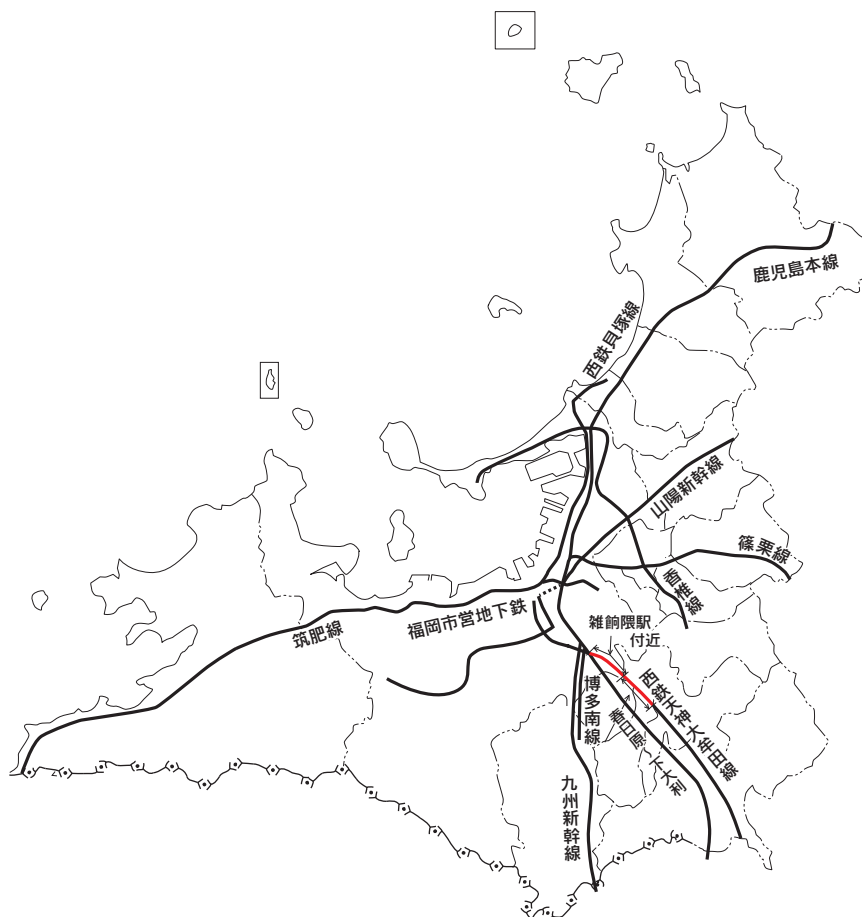
福岡都市圏の中部から南部を縦断する西鉄天神大牟田線は、本都市圏と県南地域とを結ぶ交通の大動脈であり、都市圏住民をはじめ県民の交通手段として極めて重要な役割を担っております。

この沿線は、都市化の進展が著しい地域であります。踏切では交通渋滞が慢性化し、また、鉄道で分断されたことによって市街地の一体的な発展が阻害されております。

交通の円滑化及びより大きな事業効果を図るためには、隣接する事業区間の一体的整備を行うことが重要であります。

つきましては、健全な都市圏の発展を期するうえから、事業の推進について、特段のご配慮をお願いいたします。

鉄 道 網 図



5 地域を巡回する路線バスやコミュニティバス等生活交通の維持確保に対する助成制度の拡充

福岡都市圏におきましては、平成14年の道路運送法改正によるバス事業規制緩和に伴い、不採算路線の廃止・縮小などが相次いでいます。

このような廃止・縮小されたバス路線は、高齢者、障がい者及び農村部の住民にとって、その生活に必要不可欠なものが多く、コミュニティバス運行や民間事業者の運行に対する補助で対応しているのが現状です。そして、その負担がいま各自治体の財政状況を圧迫しています。

県におかれましては、コミュニティバス等の生活交通が各自治体の重要な施策になってきていることをご理解いただき、当該自治体に対する助成制度のさらなる充実について、特段のご配慮をお願いいたします。

6 小児医療の充実

<提言事項>

(1) 福岡市立新病院への運営費の助成

福岡市立こども病院・感染症センターは、西日本で唯一の小児医療・感染症の両部門を併せ持つ高度で専門的な特殊診療施設として昭和55年9月の全面開設以来、福岡都市圏はもとより、県内全域から多数の患者を受け入れてきましたが、老朽化や狭隘化等へ対応するため、新たなこども病院の整備を進め、平成26年11月に新病院を開院することとなりました。

新病院では、小児医療・周産期医療をさらに充実し、全国トップレベルの医療水準の維持、向上を図るべく、21世紀にふさわしい病院をつくっていきたいと考えておりますが、その運営には、多額の費用を要することが見込まれております。

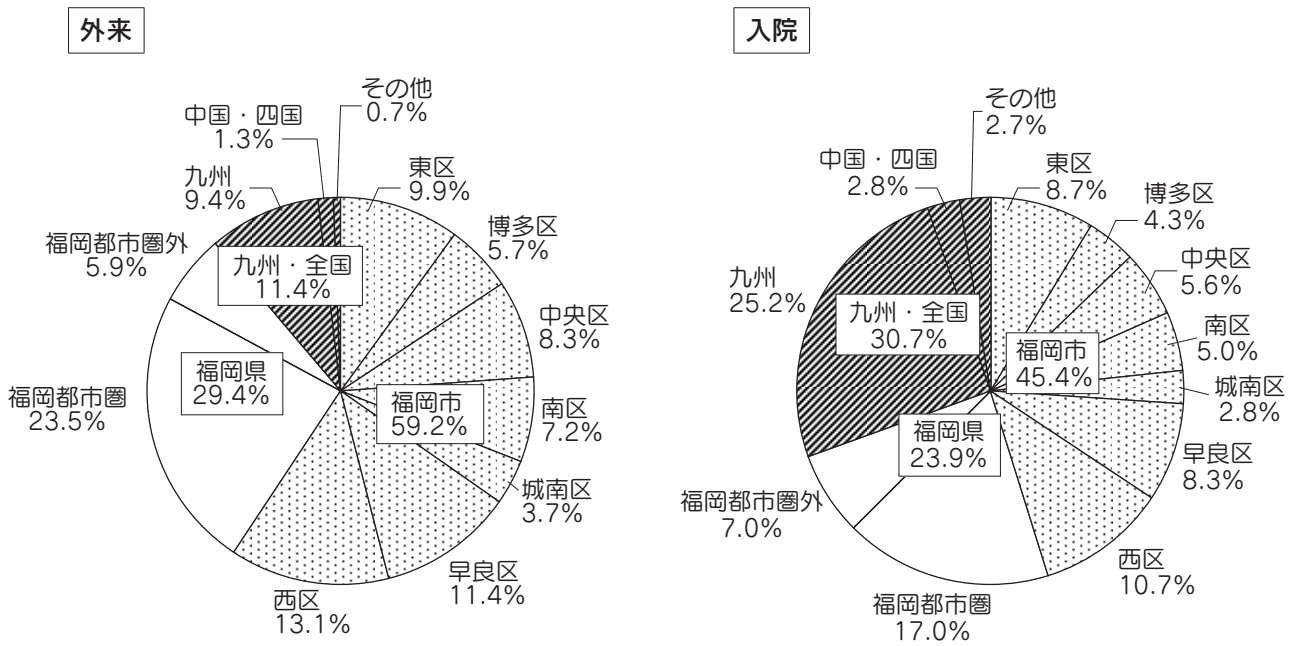
つきましては、新病院が果たすべき広域的な役割や機能をご理解いただき、提言事項について、特段のご配慮をお願いいたします。

【新病院スケジュール】

平成26年11月1日

開院予定

【福岡市立こども病院・感染症センター居住地別外来・入院患者構成比（平成24年度）】



7 下水道の整備促進

<提言事項>

- (1) 多々良川流域下水道の整備促進
 - ① 多々良川浄化センターの整備促進
- (2) 高度処理の促進

福岡都市圏における下水道の整備については、生活環境の改善、河川等公共用水域の水質保全など、快適な都市環境づくりの一環として、圏域住民から強い要望があります。

特に、近年都市化の進展が著しく、人口の増加等により河川等の公共用水域において富栄養化が進行しており、広域的な下水道の整備及び高度処理が急務となっております。

つきましては、提言事項について、特段のご配慮をお願いいたします。



8 公共用水域の水質保全

<提言事項>

(1) 「福岡地域公害防止計画」の推進

博多湾は、福岡都市圏住民の生活や経済を支える重要な港湾であるとともに、漁業生産の場、海水浴・潮干狩りなど親水・レクリエーションの場として、また様々な生物の生育・生息の場としても貴重な守るべき自然環境であります。

しかしながら、近年の都市化の進行に伴う人口の増加等による博多湾及びその流域での汚濁負荷量の増大に加え、湾口が狭く水の交換が悪い閉鎖性内湾ということも影響し、水質改善への取組みにもかかわらず、環境基準の達成状況は十分ではありません。

博多湾の水質改善を図るためには、博多湾流域市町での河川等公共用水域の水質保全や海域の水質汚濁対策として、「福岡地域公害防止計画」の推進が必要不可欠であります。

つきましては、提言事項について、特段のご配慮をお願いいたします。

9 九州大学の移転に伴う学術研究都市づくりの推進

<提言事項>

- (1) 企業・研究機関の誘致への協力・支援
- (2) 関連する基盤整備
 - ① 主要地方道 福岡志摩線の整備促進
 - ② 都市計画道路 北新地新田線及び学園通線の整備促進
 - ③ 都市計画道路 波多江泊線の整備促進
 - ④ 水崎川、周船寺川の整備推進

世界的水準の教育研究拠点を目指す九州大学の移転は、都市圏西部を中心とする学術研究都市づくりの核となるものであります。

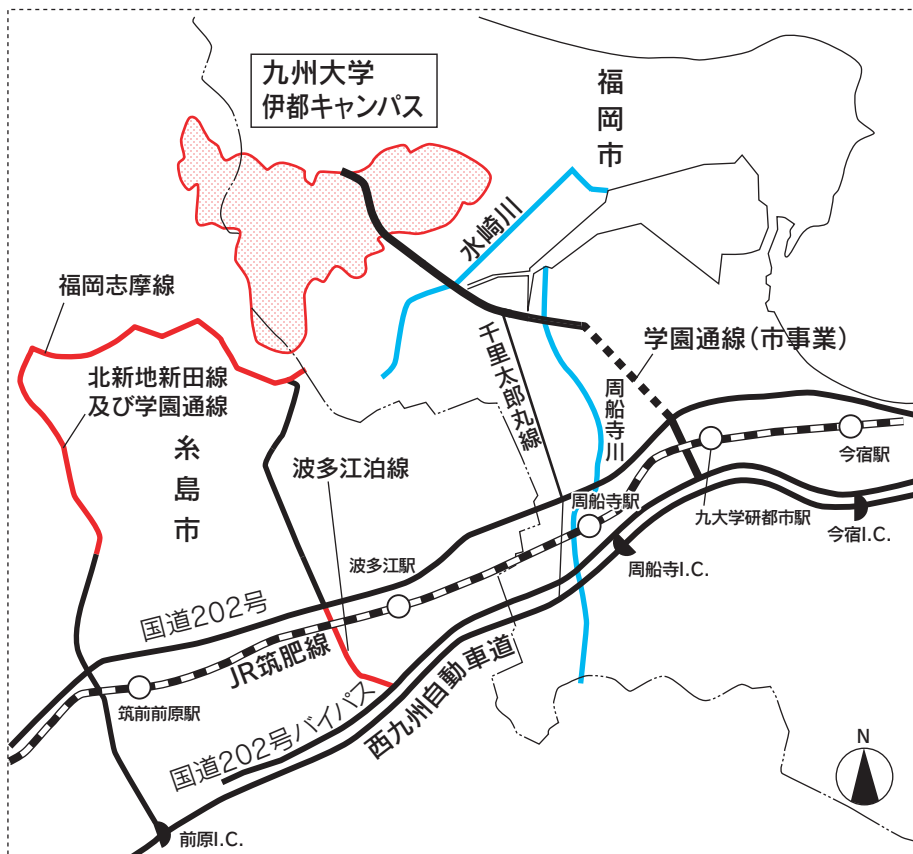
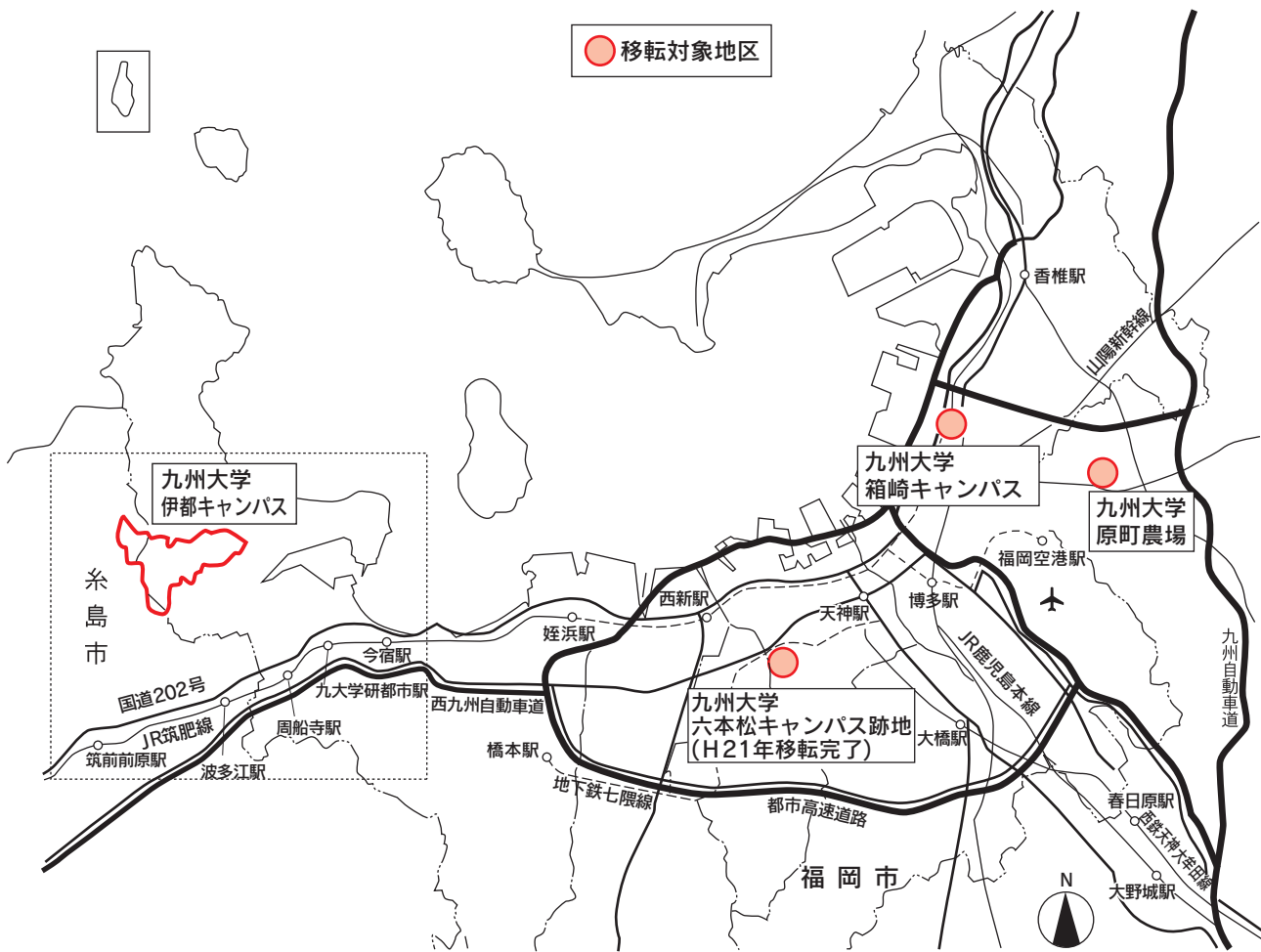
平成17年10月に伊都キャンパスが開校した九州大学では、平成21年4月に全学教育等が移転し、引き続き平成31年度の移転完了をめざして移転事業に積極的に取り組まれています。

本都市圏といたしましても、地元産官学により設立した（公財）九州大学学術研究都市推進機構とともに、学術研究都市づくりに取り組んでいます。

また、研究開発機関の集積につきましては、糸島リサーチパークに整備された水素エネルギー製品研究試験センターは平成26年4月に新試験棟が竣工し、元岡地区の福岡市産学連携交流センターも平成25年10月に2号棟が開所しております。

つきましては、今後とも本都市圏各市町と連携しながら九州大学を活かした研究機関等の誘致活動を進めていくよう提言いたします。あわせて、伊都キャンパスへのアクセス道路の整備促進や雨水排水の根幹をなす河川の整備推進を提言いたします。

九州大学の移転に伴う学術研究都市づくりの推進



10 JR博多南線の利便性の維持向上に対する協力・支援

<提言区間>

・ JR博多南線 博多駅～博多南駅間 (8.5km)

JR博多南線は平成2年に開業され、現在54便が運行されています。

本線は交通の利便性が高く、1日あたりの利用者は約1万2千人を数える黒字路線となっており、那珂川町はもとより福岡市、春日市、大野城市の関係住民は約30万人に及び、基幹交通網として周辺地域にはなくてはならない生活の基盤として定着しています。

周辺地域の住環境の整備充実、生活環境と民心の安定を図るためには、利用希望の多い時間帯の増便、および転落事故防止のための駅ホーム安全柵の設置等、今後とも博多南線の利便性の維持向上への取り組みは不可欠であります。

つきましては、博多南線の利便性の維持向上に向けて、関係機関（国土交通省、地元選出議員、JR西日本、JR九州）への積極的な働きかけを強く提言いたします。

【博多南駅駅前周辺整備状況】

平成9年3月	博多南駅前土地区画整理事業	5.7畝
	事業費	12億7,700万円
平成11年4月	駅前歩道橋、自転車駐車場	
	事業費	3億2,800万円
平成12年4月	エレベーター設置	
	事業費	6,700万円
平成15年度	博多南駅前まちづくり整備事業実施 駅前ビル建設	
	事業費	6億9,428万円
平成16年度	博多南駅前まちづくり整備事業実施 ペDESTリアンデッキ、情報掲示板・街路灯設置	
	事業費	4億3,367万円

鐵道網圖



11 森林環境税による荒廃森林再生事業の充実等

<提言事項>

(1) 事業対象の充実

- ① 水源地域、水源林への森林再生事業の優先的な実施の継続
- ② 公有林、放置竹林への事業対象の拡大
- ③ 荒廃森林における間伐材有効利用のための全県的なネットワークづくり及び森林再生路に係る事業の拡充
- ④ 松枯れ被害対策への支援強化

(2) 事業実施における柔軟な対応及び実行経費の確保

福岡都市圏の水源地域については、圏域外である筑後川に大きく依存している状況であり、その水源地域における森林の水源地かん養機能の向上が、重要かつ緊急の課題となっております。このため、引き続き、水源地域における荒廃森林再生事業の優先的な実施にご配慮をお願いいたします。

また、福岡都市圏における水源地かん養機能の向上や森林の荒廃を防止するため、本事業においては、公有林、放置竹林への事業拡大が是非とも必要であります。さらに、事業で生じる間伐材は貴重な資源であり、木質バイオマスエネルギー等としての利用促進を図るため、全県的な間伐材利用のネットワークのさらなる充実を推進していただきますとともに、未利用間伐材のさらなる活用推進のため、森林再生路に係る事業の拡充をお願いいたします。

あわせて、松枯れ被害対策として平成25年度から伐倒駆除に対し森林環境税による上乗せ補助をしていただいておりますが、被害のさらなる軽減化に向け、松枯れ被害を防止する樹幹注入を事業の対象としていただきますようお願いいたします。

一方、各市町の事業の推進を図るため、現行の協定期間の撤廃や短縮の検討及び各自治体の厳しい財政状況を踏まえ、協定締結に係る経費についてさらなる財政負担を伴うことがないように実行経費の確保をお願いいたします。

つきましては、提言事項について、特段のご配慮をお願いいたします。

12 民間住宅・建築物の耐震化の促進

<提言事項>

- (1) 木造戸建住宅「耐震診断アドバイザー制度」の継続及び耐震改修補助制度の充実
- (2) 警固断層に関する耐震対策の検討

平成17年の「福岡県西方沖地震」では、福岡都市圏全域で多くの住宅被害が発生いたしました。

地震による被害を軽減するためには、建築物の耐震化が不可欠であり、平成19年3月策定の「福岡県耐震改修促進計画」に基づき、木造戸建住宅「耐震診断アドバイザー制度」の継続及び平成23年度に創設されました耐震改修補助制度の充実や、警固断層に関する耐震対策の検討など、より具体的な耐震化の促進に向けた支援に取り組む必要があると考えております。

今後とも、民間の住宅や建築物の耐震化促進につきましては、県と協力して進めてまいりたいと考えておりますので、ご支援をお願いいたします。

13 原子力災害対策の促進

<提言事項>

- (1) 原子力災害における広域的な防災体制の整備や広域避難計画の充実に図ること
- (2) 原子力災害対策についての国への要請
 - ① 事故原因の徹底究明と新たな規制基準による徹底した安全・防災対策の確立
 - ② 国の責任を基本とする災害時における防災体制及び防災資機材の拡充整備
 - ③ 迅速かつ的確な情報把握と情報伝達のための体制の確立と実施
 - ④ 「プルーム通過時の被ばくを避けるための防護措置を実施する地域(P P A)」の設定とP A Z、U P Z、P P Aそれぞれの区域・地域における具体的な防災対策の早期明示
 - ⑤ 情報公開の徹底と原子力政策への国民の理解の促進
 - ⑥ 放射能及び原子力災害に関する知識の普及・啓発

東日本大震災における福島第一原子力発電所の事故は、ひとたび原子力災害が発生すれば、放射性物質の放出等により直接的に影響を与える地域が広範囲に及び、大規模かつ長期的な避難対策が必要となるなど、住民生活と自治体運営に深刻な影響を及ぼすことが明らかとなりました。

福岡県におかれましては、住民生活の安全・安心を確保していくため、原子力災害における広域的な防災体制の整備や広域避難計画の充実・強化を図られるとともに、国に対し、原子力発電所の安全確保及び防災対策の促進について強く要請していかれるよう提言いたします。

14 駅周辺放置自転車・ミニバイク対策への協力・支援

地球温暖化対策の一環として、公共交通機関の利用や自転車通学・通勤等の推進に努めていくことは必要であります。

しかしながら一方で、通勤・通学、買物への自転車・ミニバイクの利用増加に伴い、福岡都市圏内の駅周辺は、自転車等の駐車スペースが少ないことから大量の自転車等が放置され、歩行者の通行や緊急自動車の進入、都市美観の維持などにおいて様々な弊害が生じております。

自転車等の駐車対策については、地方自治体の責務であり、各自治体とも駐車スペースの確保に努めておりますが、駅周辺の用地確保は極めて難しく、放置自転車等の対策はなかなか改善しない状況にあります。

駅周辺の放置自転車等の大半は、駅利用者によるものであることから、その解決には鉄道事業者のなお一層の理解と協力が不可欠であると考えます。

つきましては、自転車駐車場の建設、用地の提供及び管理費用の負担についての協力が得られるよう、鉄道事業者に対し、ご指導いただきますようお願いいたします。

15 二級河川におけるプレジャーボートの不法係留対策の促進

福岡都市圏内の二級河川の河口域には、多くのプレジャーボートが不法に係留されており、大雨、台風、高潮時などに河川の安全な流下を阻害するなど、洪水被害をもたらす可能性があり、河川管理上の深刻な問題となっております。

また、周辺住民に対する騒音やごみ問題、違法駐車、さらには、無秩序な係留による景観の悪化など、生活環境上の問題も発生しております。

このため、各自治体には、不法係留船の撤去等対策を求める住民からの強い要望も寄せられており、住民の良好な生活環境の確保のためには、早急な対応が必要であります。

県におかれましては、速やかに都市圏内の二級河川域の不法係留船に関する調査を行い、多々良川に引き続き、順次河川ごとに「不法係留船対策に係る計画」を策定のうえ、「重点的撤去区域」の設定や罰則を含む条例制定の検討など、積極的に取組みを進めていかれますよう、強く提言いたします。

16 公共交通施設のユニバーサルデザイン化の推進

高齢化社会が進展する中、高齢者や障がいのある人の社会参加を推進するためのユニバーサルデザインの理念に基づく取組みのひとつとして、高齢者や障がいのある人などが社会生活をしていくうえで、安全且つ円滑な移動を確保することを目的として、交通事業者が行う鉄道駅やバス車両等のバリアフリー化整備に補助を行い、公共交通施設のバリアフリー化の推進に努めておりますが、国の基本方針の改正等に伴い、その負担については、今後増加傾向にあり、財政状況に大きく影響します。

県におかれましては、鉄道や地域間を運行する路線バス等のバリアフリー化の推進を図ることは、広域的且つ円滑な移動手段を確保することになるとご理解いただき、当該施策への助成制度の創設並びに充実について、特段の配慮をお願い致します。