

## 第3章

# 福岡市総合交通戦略の目標像

## 第3章 福岡市総合交通戦略の目標像

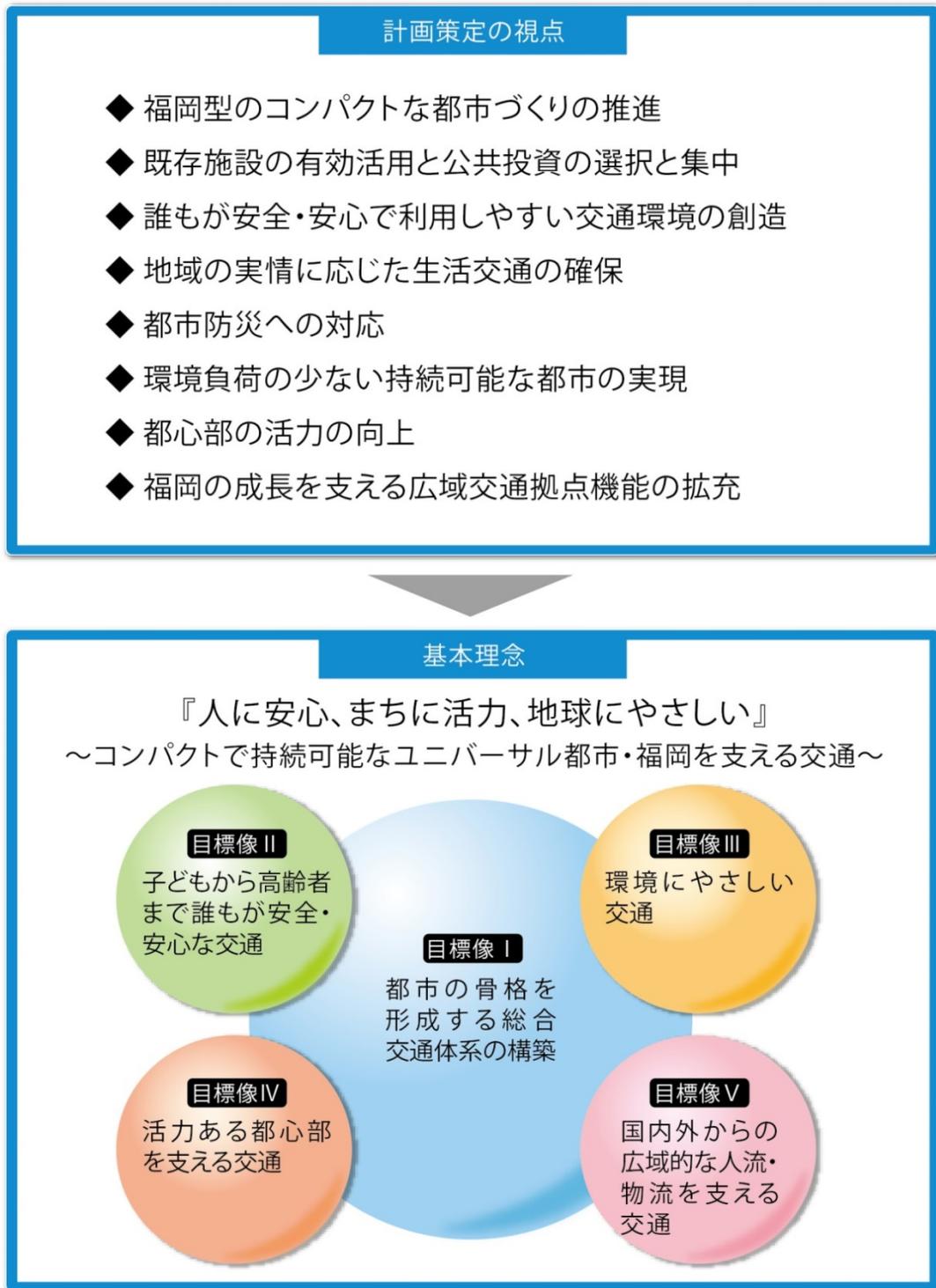
### 1 計画策定の視点（福岡市都市交通基本計画より）

「福岡市総合計画」の内容を踏まえ、計画策定の視点を8つに整理します。

- ◆ 福岡型のコンパクトな都市づくりの推進
  - ・ 都市構造と一体となった総合交通体系の構築
- ◆ 既存施設の有効活用と公共投資の選択と集中
  - ・ 既存施設の有効活用や効率的投資
- ◆ 誰もが安全・安心で利用しやすい交通環境の創造
  - ・ ユニバーサルデザインの理念による交通環境の創造
- ◆ 地域の実情に応じた生活交通の確保
  - ・ 子どもや高齢者等の生活交通の確保
  - ・ 地域の実情や特性に応じた新たな交通サービス
- ◆ 都市防災への対応
  - ・ 災害に強い交通ネットワークの形成
- ◆ 環境負荷の少ない持続可能な都市の実現
  - ・ 鉄道やバスなど公共交通の利便性向上と利用促進
  - ・ 自転車の通行空間の確保と適正な利用促進
  - ・ 道路交通混雑の緩和
- ◆ 都心部の活力の向上
  - ・ 回遊性の向上
  - ・ 都心の活力を支える都市交通の円滑化
  - ・ エリアマネジメント団体等との共働
- ◆ 福岡の成長を支える広域交通拠点機能の拡充
  - ・ 陸・海・空の広域交通拠点の充実・強化
  - ・ 来街者にも分かりやすく使いやすい交通環境の創造
  - ・ 広域交通ネットワークの強化

## 2 基本理念と目標像（福岡市都市交通基本計画より）

計画策定の視点から、交通体系づくりの基本的な考え方として「基本理念」を掲げ、平成 34 年度（2022 年度）の交通体系の望ましい姿を 5 つの「目標像」として掲げます。



各目標像の関係は、目標像Ⅰの「都市の骨格を形成する総合交通体系の構築」がその他の目標像の基礎となります。

## 【各目標像の説明】

### 目標像Ⅰ 都市の骨格を形成する総合交通体系の構築

過度に自動車に依存しない「歩いて出かけたくなるまち」の実現に向け、快適な都市活動を支える地下鉄や道路などの交通基盤の整備や、市民や来街者に分かりやすく使いやすい公共交通体系づくりを進めるとともに、市民・企業、交通事業者、行政が連携して施策に取り組むことにより、公共交通を主軸とし、多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の構築をめざします。

### 目標像Ⅱ 子どもから高齢者まで誰もが安全・安心な交通

ユニバーサルデザインの理念に基づき、子どもから高齢者まで年齢や障がいの有無等にかかわらず誰もが安全で安心に移動できる交通環境づくりを進めるとともに、地震などの災害にも対応できる交通体系の実現に向けて取り組むことにより、すべての人にやさしい安全・安心な交通をめざします。

### 目標像Ⅲ 環境にやさしい交通

地球温暖化の原因となる二酸化炭素などの温室効果ガスの排出削減に向け、過度な自動車利用から環境にやさしい鉄道やバスなどの公共交通への利用転換や自転車の適正な利用を促進するとともに、徒歩で移動しやすい交通環境づくりや道路交通の円滑化、次世代自動車の普及促進などを図ることにより、環境負荷の少ない持続可能な都市を支える交通をめざします。

### 目標像Ⅳ 活力ある都心部を支える交通

都市の活力を牽引する都心部の機能強化と更なる魅力づくりを推進するため、天神・渡辺通、博多駅周辺、博多ふ頭・中央ふ頭の3地区を中心として回遊性の向上や交通拠点間の連携強化を図るとともに、多くの人や物が集中する都心部において公共交通でのアクセス強化や交通の円滑化を図ることにより、活力ある都心部を支える交通をめざします。

### 目標像Ⅴ 国内外からの広域的な人流・物流を支える交通

成長を牽引する九州・アジアなどからの人流・物流のゲートウェイづくりを進めるため、陸・海・空の広域交通拠点の結節機能強化や外国人居住者や国内外からの来街者にもわかりやすい交通環境づくりを図ることにより、アジアの交流拠点都市にふさわしい広域的な人流・物流を支える交通をめざします。

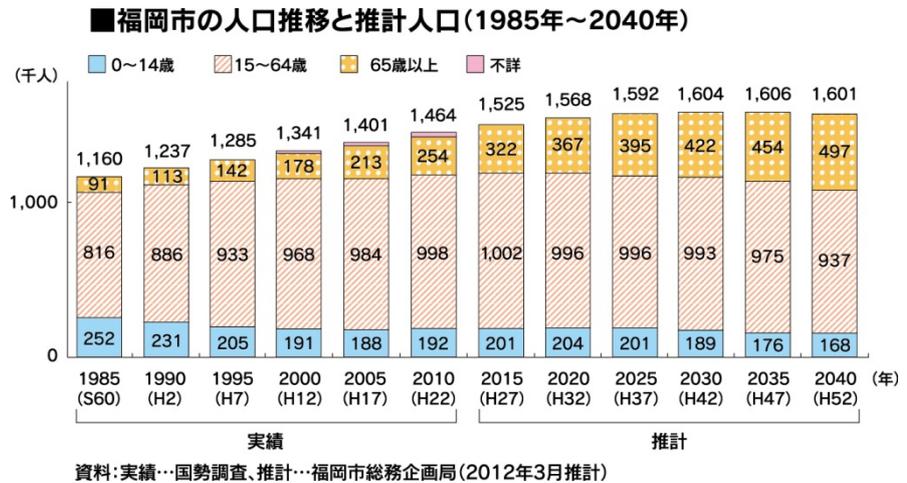
## 第4章

# 交通を取り巻く現状と課題

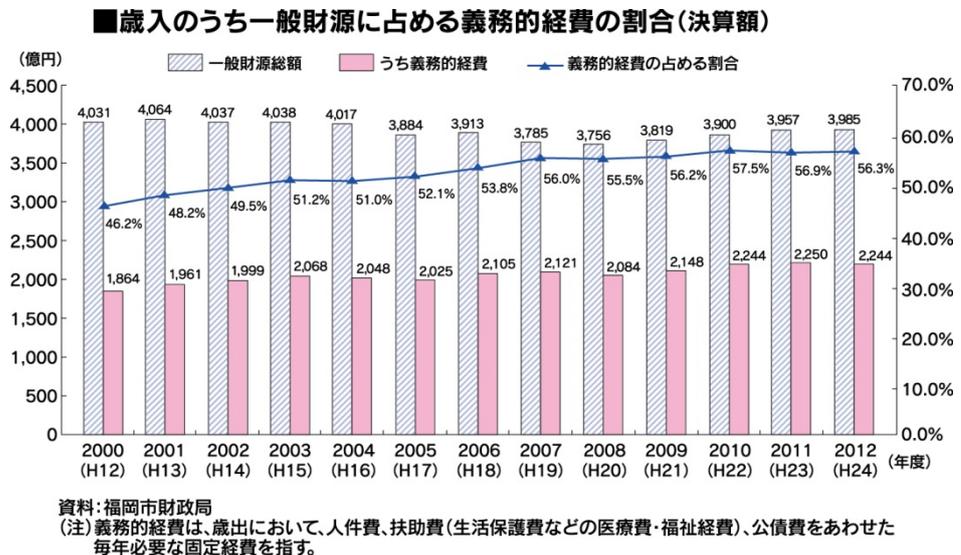
# 第4章 交通を取り巻く現状と課題

## 1 都市の骨格を形成する総合交通体系の構築

- ・福岡市の人口は、平成 47 年（2035 年）頃まで増加が見込まれるものの、その後減少に向かいます。
- ・年齢区分別では、65 歳以上人口が増加し高齢化は一段と進む一方、生産年齢人口（15 歳～64 歳）は平成 42 年（2030 年）頃までほぼ横ばいで推移しますが、その後、徐々に減少していきます。
- ・今後の交通施策の推進にあたっては、このような人口構造の変化に伴う交通需要動向の変化を見据え柔軟かつきめ細やかに対応するという視点が重要です。

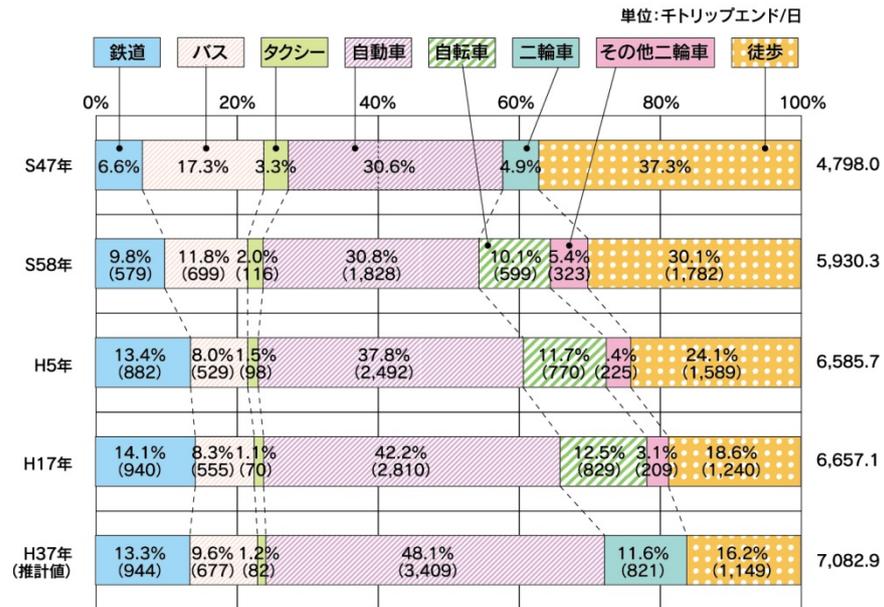


- ・福岡市の財政状況としては、市税収入などの一般財源の大幅な伸びは期待できない中、扶助費などの義務的経費が増加しており、新たな課題への対応のために使える財源が減少していく見込みです。
- ・このような状況を踏まえ、事業の選択と集中、既存ストックと新たな技術の活用、様々な主体の積極的な協力と参画が重要です。



- ・移動の際の交通手段構成をみると、自動車利用の割合が増加する一方で、公共交通利用の割合は横ばいとなっており、平成37年（推計値）においても、この傾向のままでいくと、自動車利用の割合の増加が続くと見込まれるため、公共交通への転換がますます重要となっています。

### ■福岡市における代表交通手段別の人の動きの推移

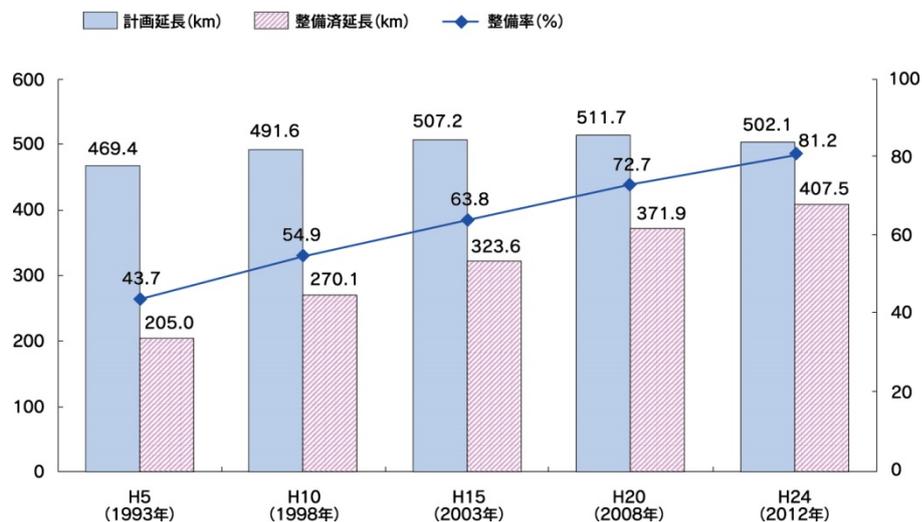


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

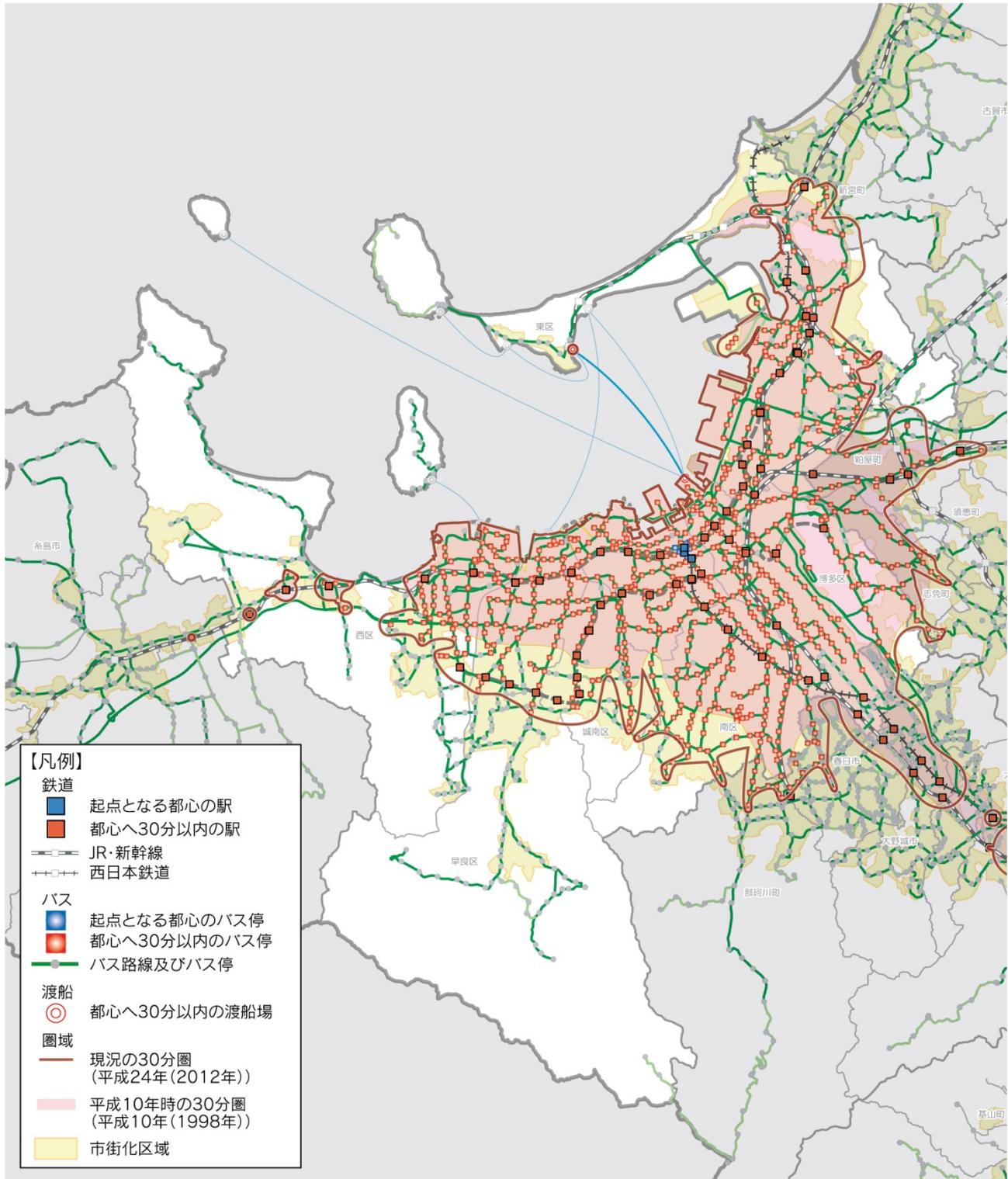
※地下鉄七隈線延伸事業の想定利用者数は含んでいない。

- ・地下鉄や都市高速道路などの整備が進み、交通基盤の骨格が形成されつつあり、公共交通機関による30分圏域も拡大するなど、公共交通の利便性は向上しているものの、都心部を中心に道路交通混雑が依然として見受けられます。
- ・引き続き、必要な交通基盤の整備を進めるとともに、これからは、今まで整備されてきた既存ストックを最大限に活用するという観点から、鉄道やバス相互の連携を強化し、公共交通全体を利用者にとって分かりやすく使いやすいものとするのが重要です。

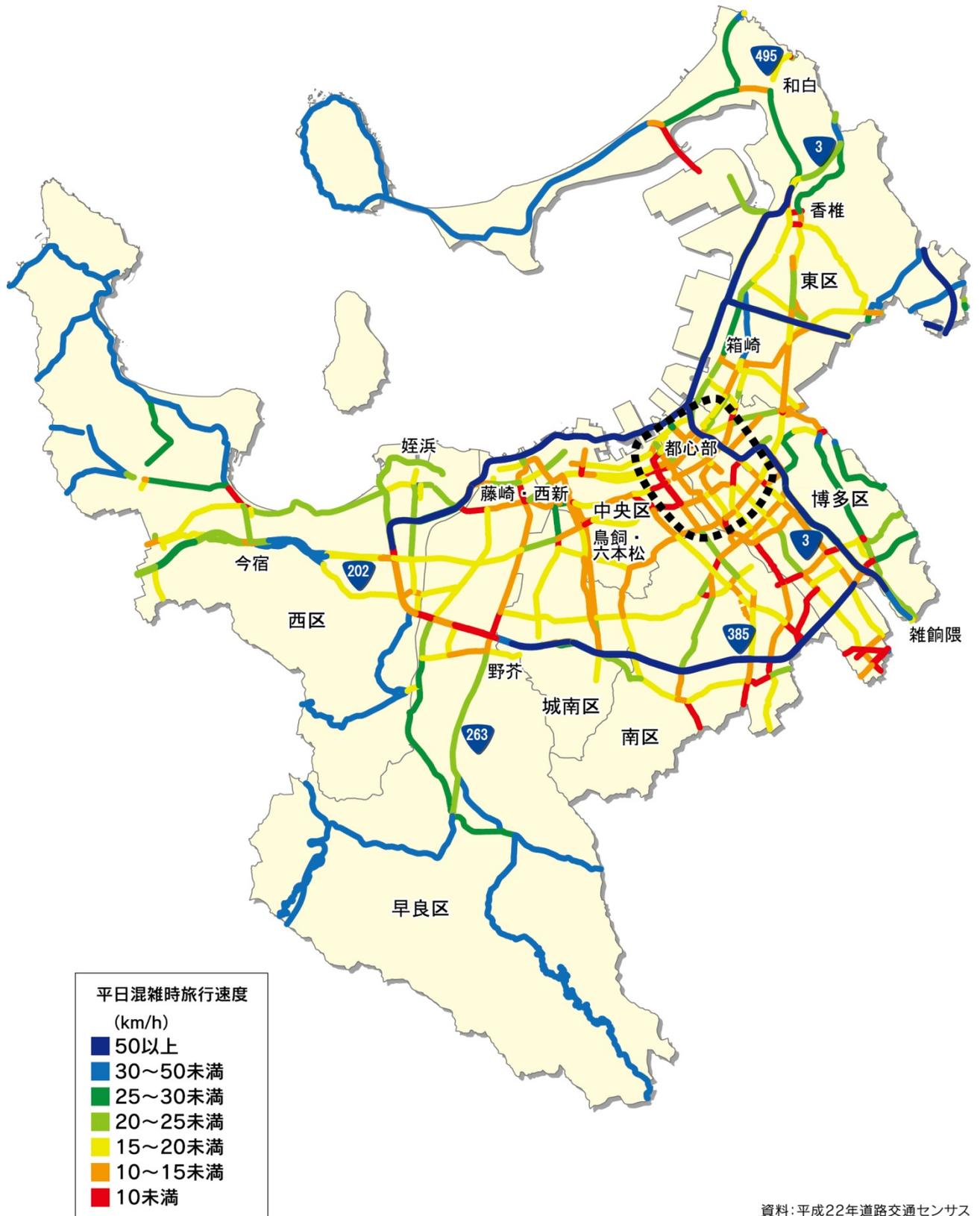
### ■都市計画道路の整備状況の推移



■公共交通機関による30分圏域



■平日混雑時旅行速度



資料：平成22年道路交通センサス

## 2 子どもから高齢者まで誰もが安全・安心な交通

- ・郊外部を中心に、人口減少などによりバス利用者が減少し、バス路線の休廃止が相次いでいます。
- ・一方、高齢化の進展に伴い、自動車の運転が困難になる人が増えることが予測されるため、バス路線の休廃止に伴い公共交通が空白となる地域では代替交通の確保が必要です。また、丘陵地など、公共交通が不便な地域における生活交通の確保が課題となっています。

