

福岡市都市交通基本計画の骨子案について（報告）

（参 考 資 料）

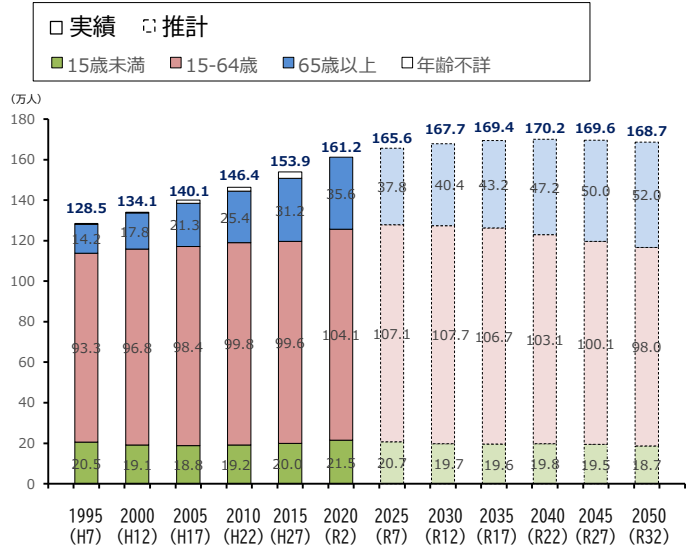
主な社会情勢の変化等	・・・	1 頁
交通に関する主な市民意見	・・・	7 頁
交通事業者や学識経験者等からの主な意見	・・・	9 頁
拠点等へのアクセス強化にかかる概略試算	・・・	11 頁
都心部における地上の専用走行空間の確保に伴う 自動車交通への影響	・・・	13 頁
交通に関する民間企画提案募集	・・・	14 頁
フリンジパーキングの利用向上	・・・	18 頁
生活交通の支援拡充の方向性	・・・	19 頁

<主な社会情勢等の変化>

■ 人口

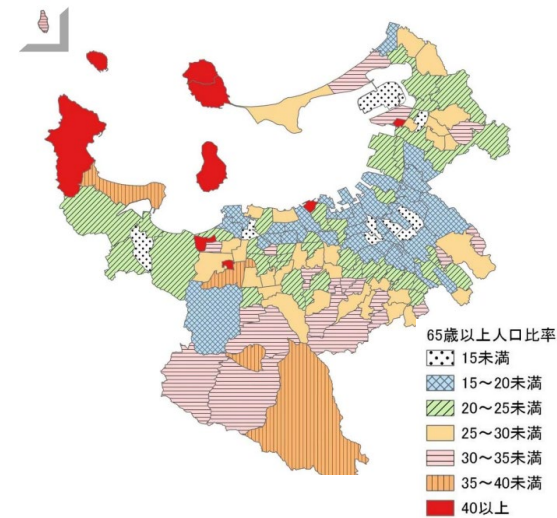
- ・福岡市における総人口のピークは、2040（令和22）年頃で約170万人に達する。
- ・全市の高齢化率が約22%の中で、郊外部の高齢化率が高くなっている。

◇人口構造の変化



資料：国勢調査、福岡市の将来人口推計
※R2については不詳補充値による集計

◇高齢化率(2022年)

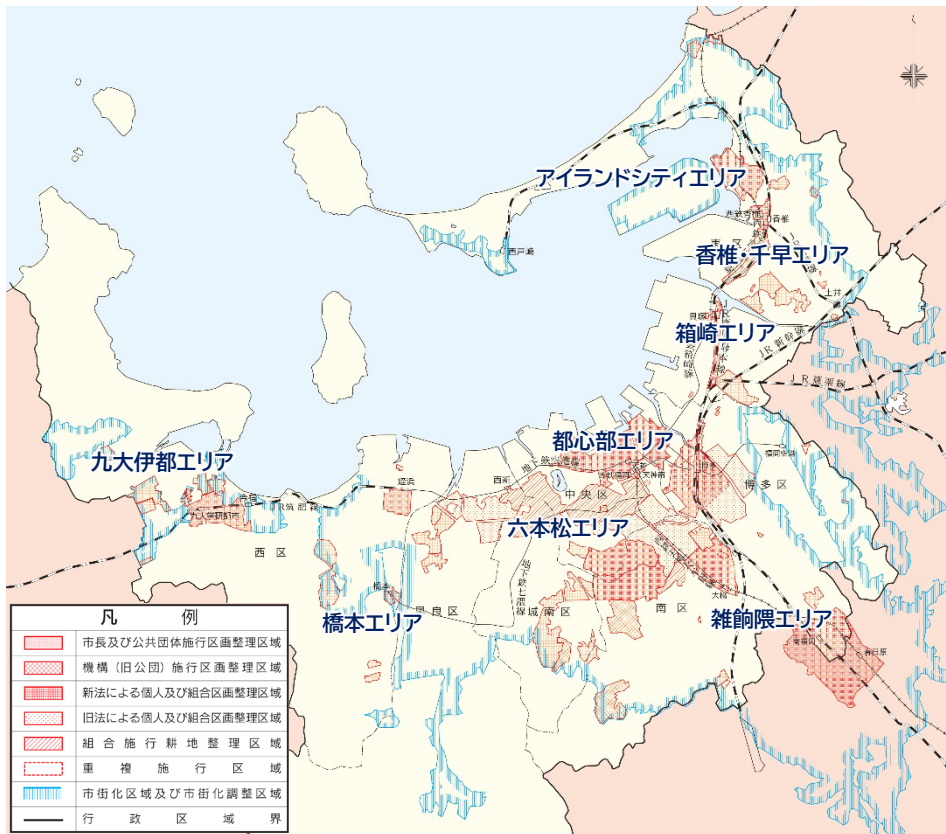


資料：福岡市人口ビジョン

■ まちづくり

- ・充実した都市機能や豊かな自然環境が近接したコンパクトな都市。
- ・都心部や拠点などにおいて、地域の特性に応じたまちづくりを推進。

◇まちづくりの進展

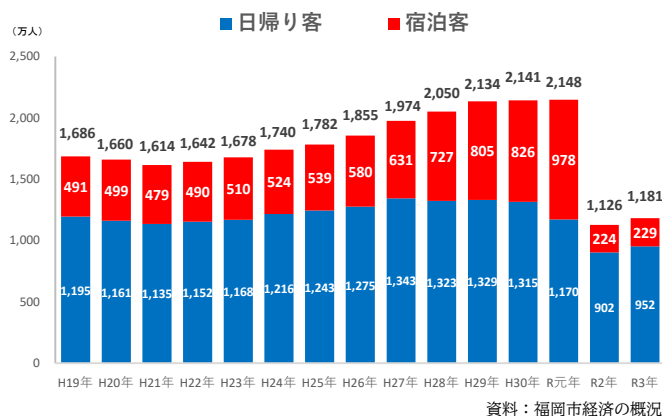


資料：土地区画整理事業の施行状況（福岡市）を基に作成。

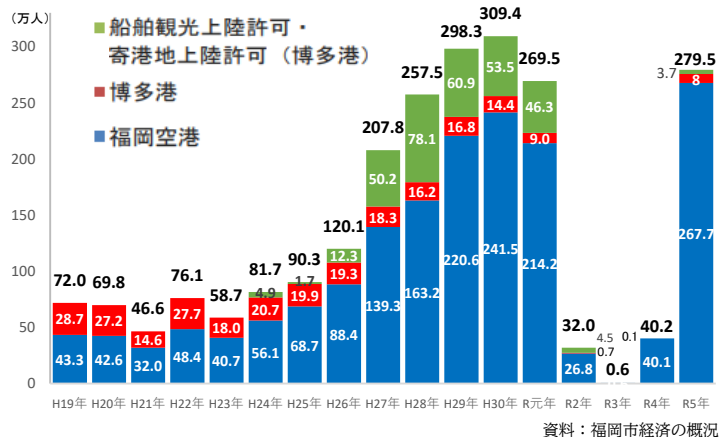
■ 交流人口

- ・福岡市を訪れる観光客や外国人入国者は、新型コロナウイルスの影響により、令和2年以降大きく減少していたが、徐々に交流人口が回復しつつある。

◇入込観光客数の推移



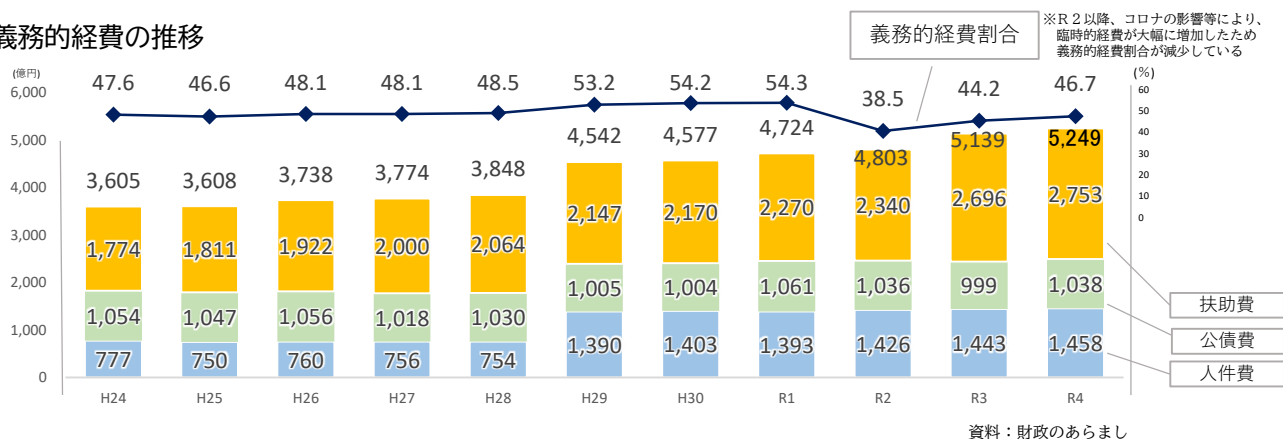
◇外国人入国者数の推移



■ 財政状況

- ・市予算において、扶助費などの義務的経費は増加傾向。

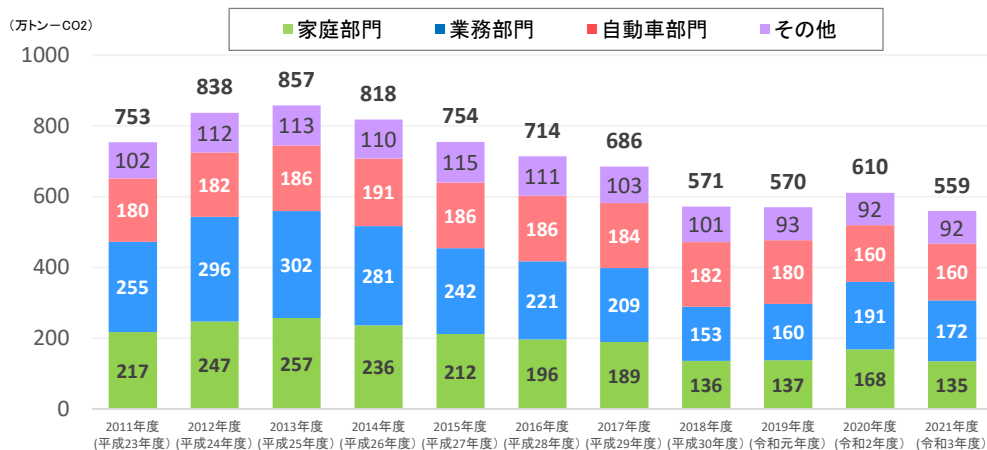
◇義務的経費の推移



■ 環境

- ・自動車部門における温室効果ガス排出量はほぼ横ばいで推移。

◇二酸化炭素排出量の推移 (部門別)

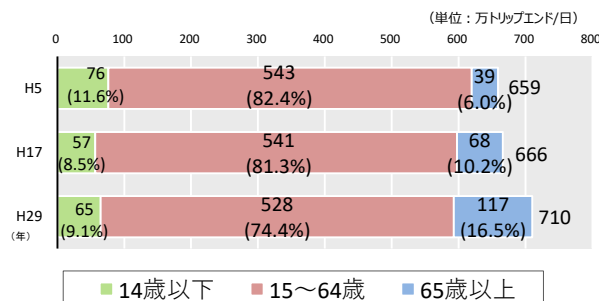


<交通の現状>

■ 人の動き

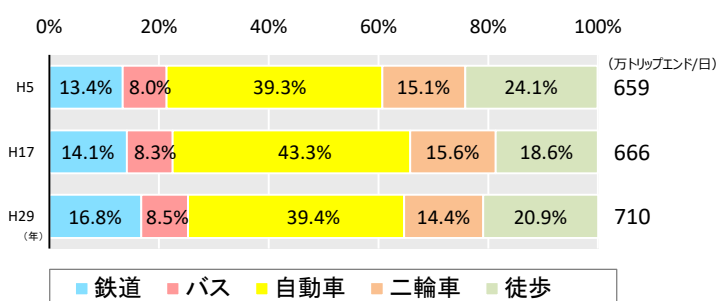
- ・人の動きは増加傾向にあるが、近年は、特に高齢者の動きが増加。
- ・平成29年度の調査では、鉄道やバスの割合が増加し、自動車利用割合が減少。

◇人の動きの変化



資料：北部九州圏パーソントリップ調査

◇交通手段別の動きの変化

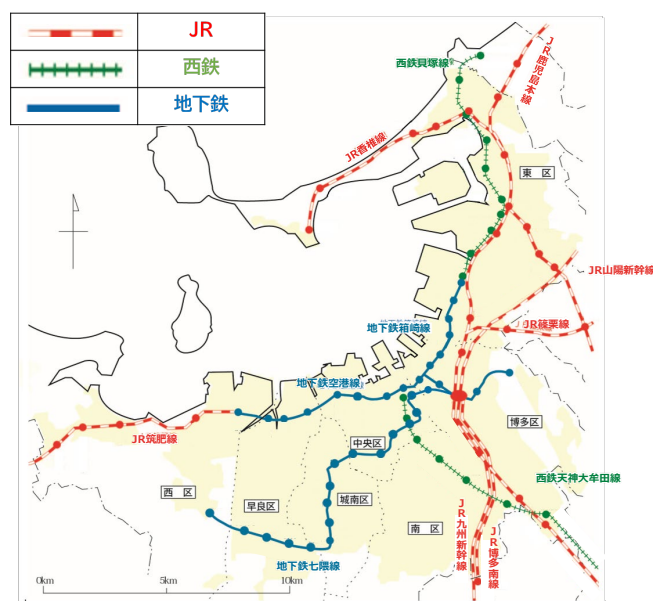


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

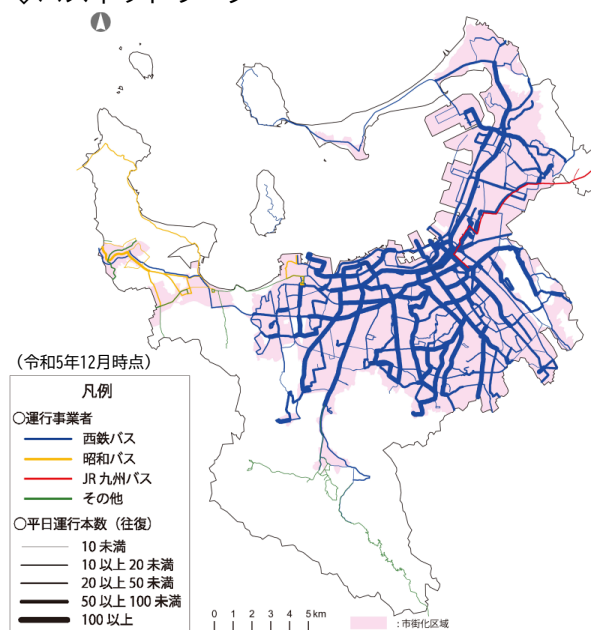
■ 公共交通ネットワーク

- ・鉄道やバスによる公共交通ネットワークが形成。
- ・公共交通が便利だと感じる市民の割合は8割を超えており、1日の鉄道・バス乗車人員は令和元年時点で約130万人を超えていたが、近年は新型コロナウイルスの影響により減少。
- ・高齢化の進展等により、バス運転士など公共交通の担い手が減少。

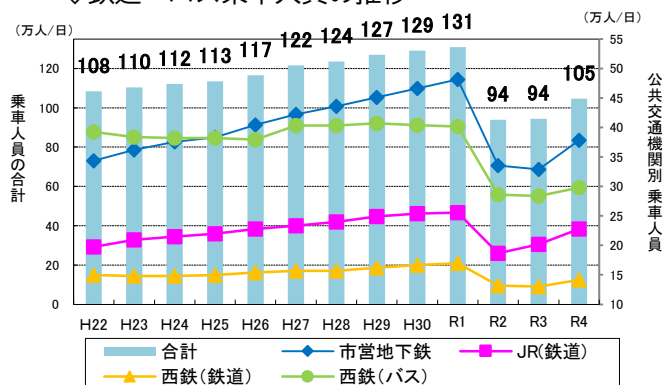
◇鉄道ネットワーク



◇バスネットワーク

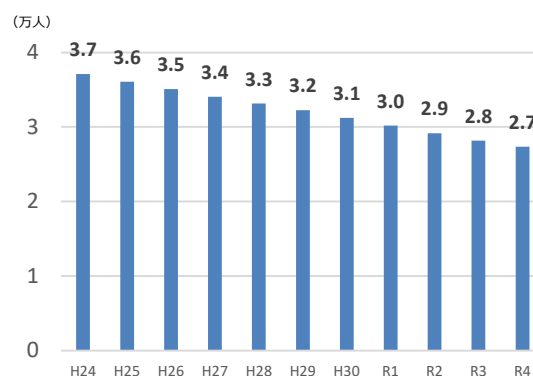


◇鉄道・バス乗車人員の推移



資料：福岡市統計書を基に作成

◇大型二種運転免許保有者の推移(福岡県)



資料：交通年鑑(福岡県警察)を基に作成

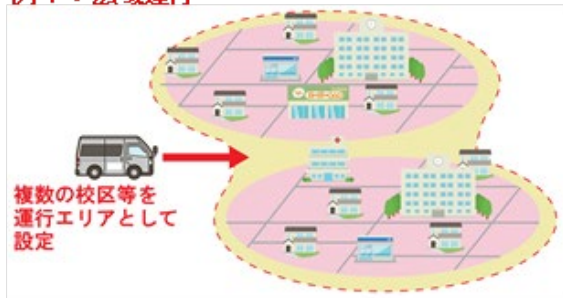
■ 生活交通の確保

- ・生活交通条例に基づく休廃止対策等に取り組むとともに、持続可能な生活交通確保に向けた取組みの一つとして、様々な工夫を行いながら、地域・交通事業者と共働で、オンデマンド交通社会実験に取り組んでいる。

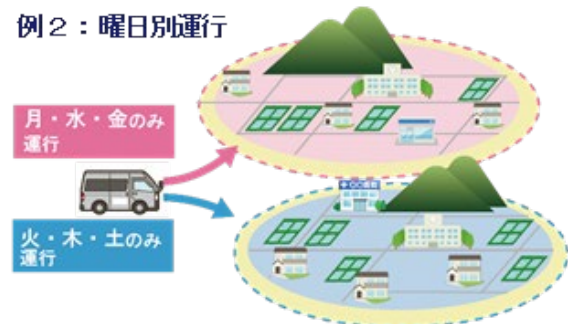
◇オンデマンド交通社会実験

<運行内容の工夫イメージ>

例1：広域運行

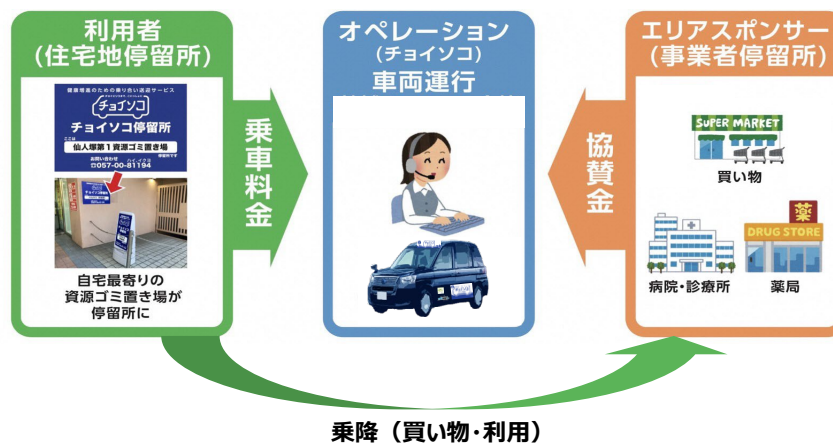


例2：曜日別運行



※ 2 つ又は3つの地区で曜日を組み合わせて運行

<運賃以外の収入確保の工夫イメージ>



■ 新たなモビリティサービス

- ・MaaS、パーソナルモビリティ、シェアリングサービス、自動運転など、技術革新等を背景として新たなモビリティサービスの動きが活発化。

◇MaaS



資料：政府広報オンライン

◇シェアサイクル



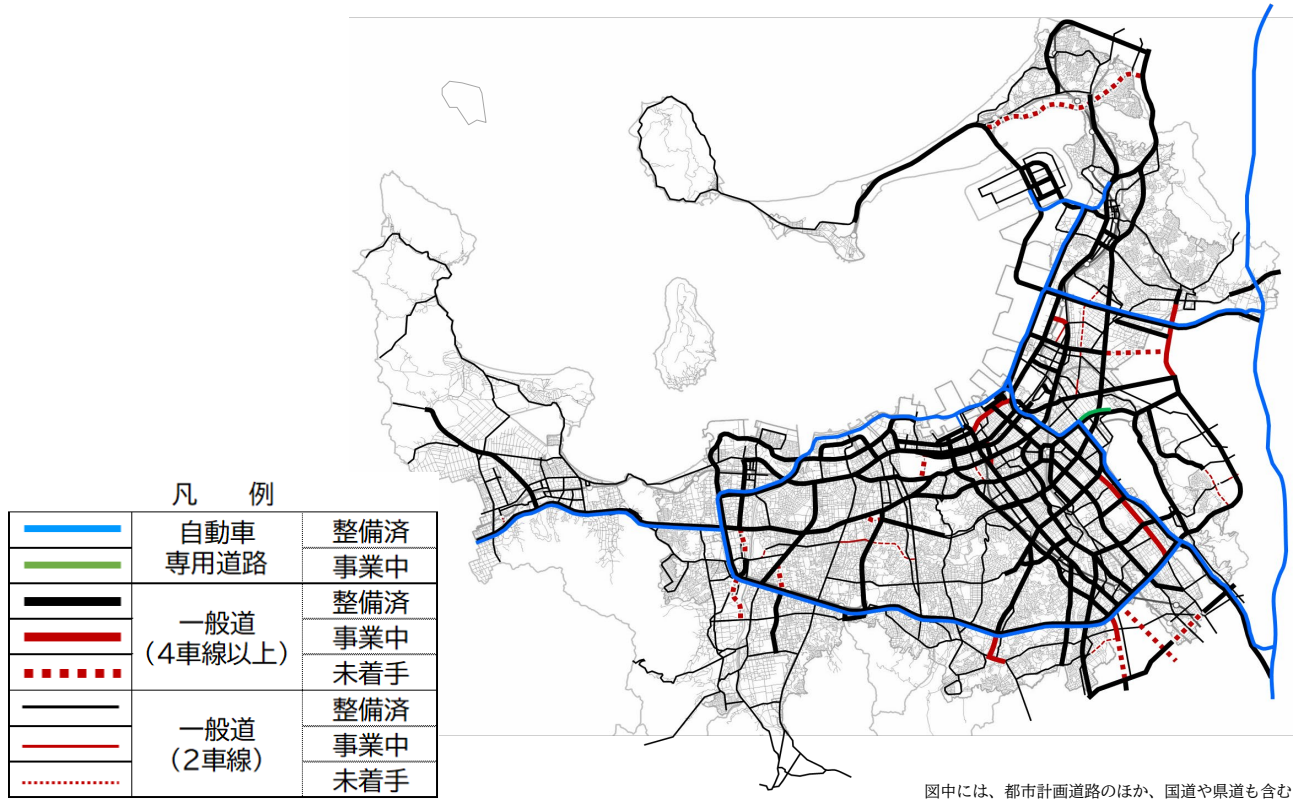
資料：全国シェアサイクル会議

■ 道路交通

- ・福岡外環状道路や都市高速道路等により放射環状型の幹線道路ネットワークが概成。

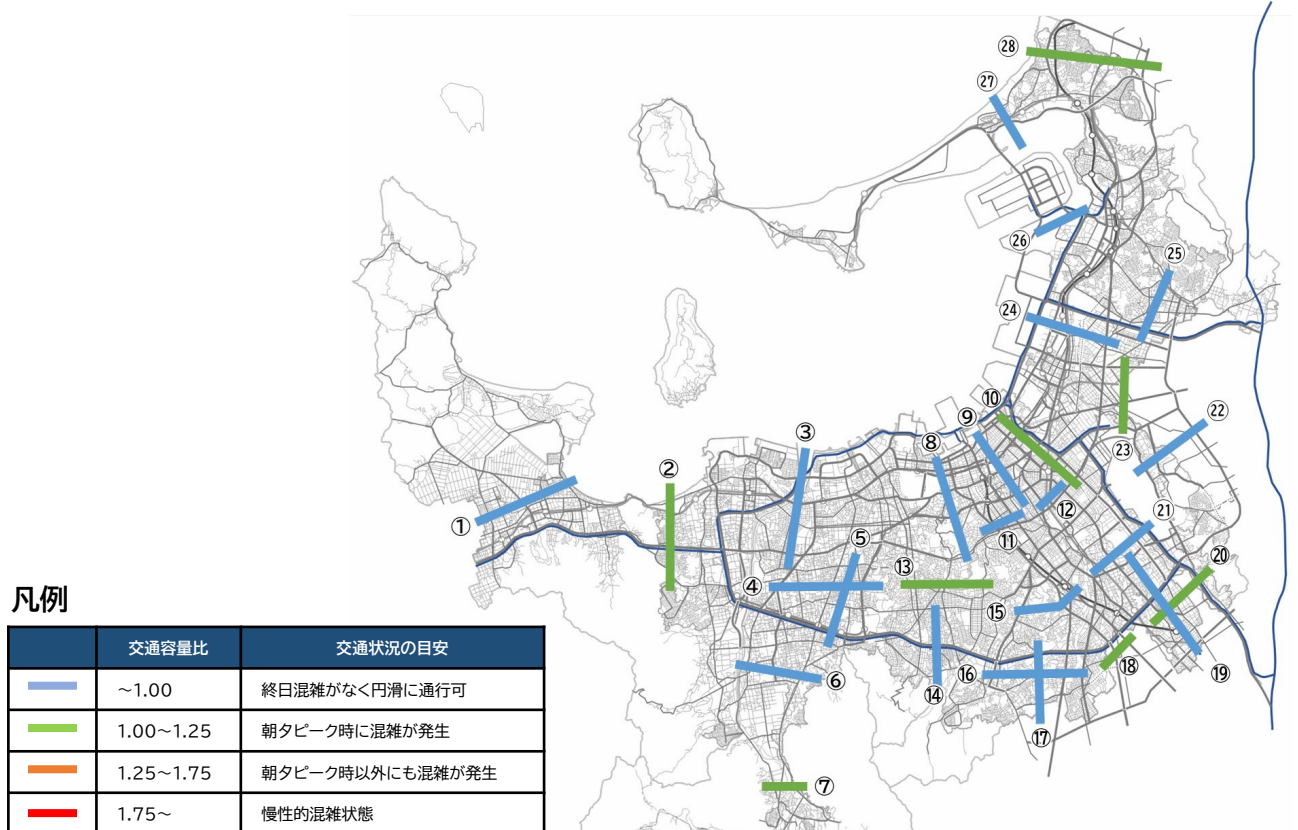
◇道路ネットワーク

- ・都市計画道路の整備率：約85%(令和4年度末)



図中には、都市計画道路のほか、国道や県道も含む

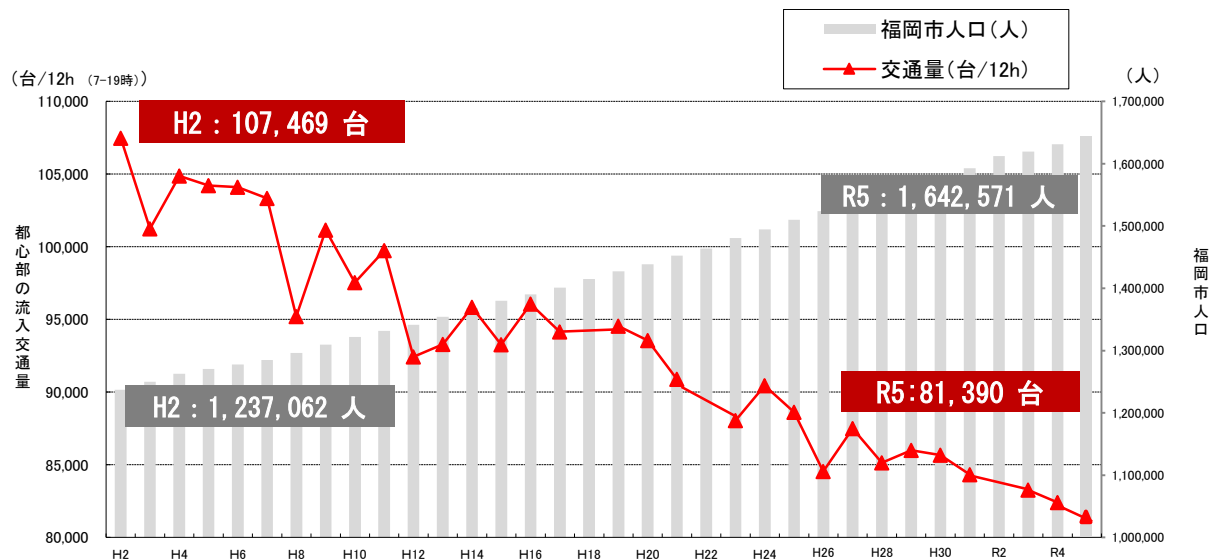
◇将来の交通容量比



※将来の交通容量比：交通状況の目安となる1つの指標（将来交通量/交通容量）
 ※全ての都市計画道路が整備された場合を想定

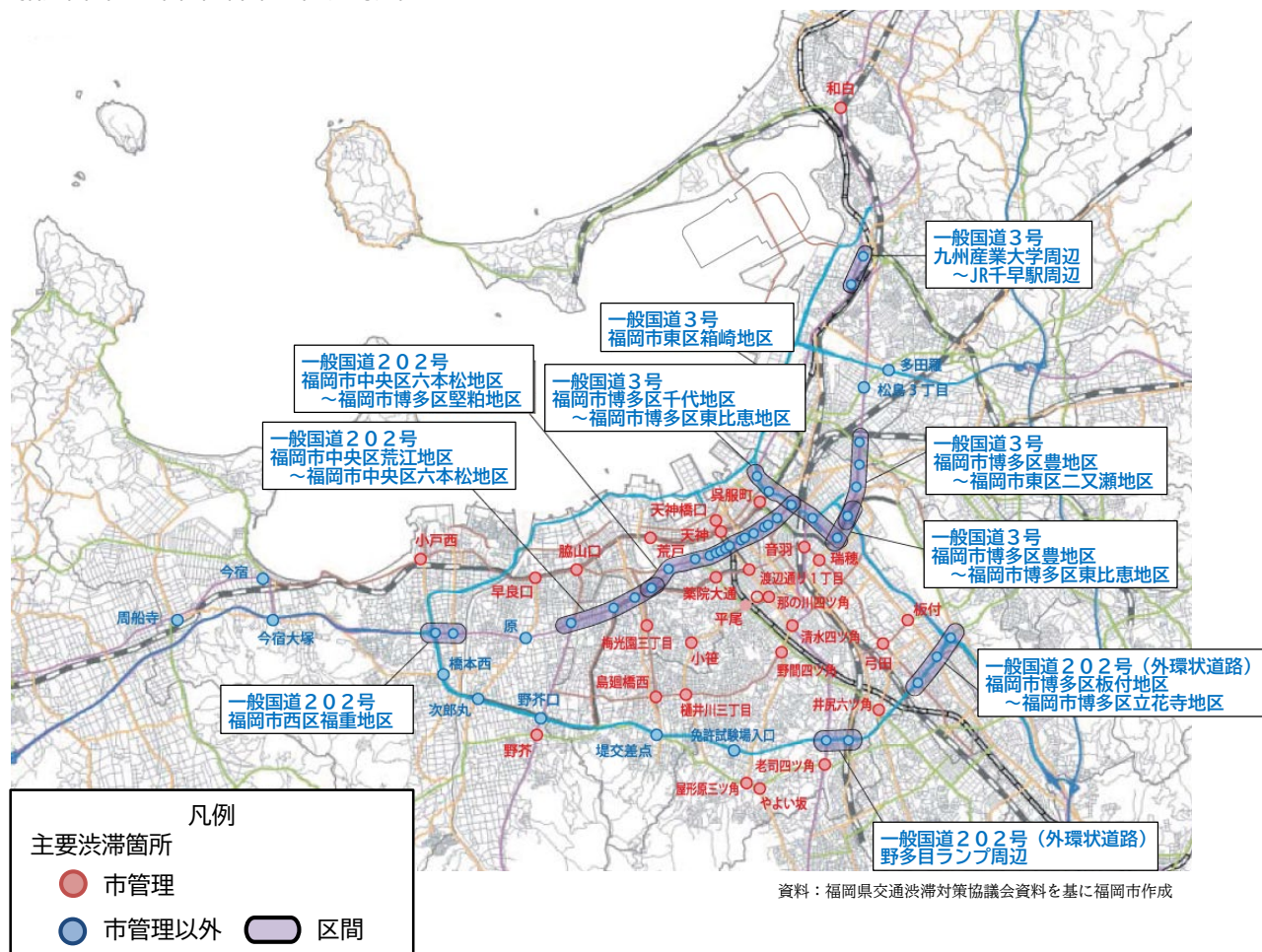
- ・都心部への流入交通量は減少傾向にあるが、依然として、都心部をはじめ、交差点を中心とした局所的な混雑が発生。

◇都心部の自動車流入交通量の推移（平日）



◇主要渋滞箇所

- ・市内指定箇所：75箇所（令和4年8月時点）



現都市交通基本計画の「目標像」ごとに分類

(1) みんなでつくる福岡市の将来計画プロジェクト

(2) 交通に関する市民アンケート

目標像Ⅰ
都市の骨格を形成する
総合交通体系の構築

方針1 公共交通を主軸とした総合交通体系づくりの推進

方針2 都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成

○総論（公共交通全般、道路）

- ・市内隅々、交通の不便さの不平等を少しでもなくしていく福岡市
- ・鉄道のネットワークを、もっと充実させてほしい
- ・バスの本数を増やしてほしい
- ・自宅から最寄りの駅までのアクセスが近い
- ・交通機関のタッチ決済を普及させてほしい
- ・公共交通の混雑緩和が必要
- ・市内中心部への交通流量の減少に向けた対策
- ・バスや鉄道の本数を増やしてほしい
- ・朝夕の通勤時間帯における電車やバスの車内混雑緩和を
- ・バスより定時性のある鉄道をもっと便利にしてほしい
- ・公共交通機関の運賃が高い。お得な切符があれば車からの乗換が増えそう
- ・中心部に向かうバスばかりではなく、地下鉄の駅までのバスが増えれば利用しやすい
- ・バス網の充実度が福岡の良さ、将来的にも維持してほしい
- ・タクシーがなかなか予約できない
- ・都心部の渋滞緩和を
- ・駐車場の確保が大変なので、空き状況を知りたい
- ・交通信号の連携が悪い所は、是正してほしい

○各論（アクセス強化）

- ・南区にも地下鉄を通してほしい
- ・地下鉄の姪浜駅と橋本駅を繋げてほしい
- ・ドームや国際会議場へのアクセス
- ・アイランドシティへの交通の便をもっと便利に
- ・空港の国際線に地下鉄で行けるようにしてほしい
- ・南区だけに地下鉄が通っていない
- ・マリメッセ等へ行く新しい交通手段を（地下鉄、モノレール、ロープウェイなどの鉄軌道）
- ・姪浜-橋本を地下鉄で繋げてほしい
- ・アイランドシティに鉄道を通してほしい
- ・ももち地区やドームへのアクセス向上（地下鉄、モノレールなどの鉄軌道、動く歩道）
- ・空港国際線まで地下鉄を延伸してほしい
- ・空港線を博多の森へ延伸
- ・箱崎線と貝塚線との直通運転を実現してほしい
- ・九州大学伊都キャンパスへの交通の便をよくしてほしい

目標像Ⅱ
子どもから高齢者まで
誰もが安全・安心な交通

方針3 誰もが使いやすい安全、安心、快適な交通環境づくり

方針4 地域特性に応じた生活交通の確保

方針5 災害に強い交通体系の実現

- ・歩道の段差をなくし、自転車やベビーカー、車椅子でも安心に
- ・子供でも老人でも安心して安全に歩ける道路整備
- ・電信柱のないまちづくり
- ・高齢者が「運転しなくてもよい」と思えるような環境づくり
- ・段差解消、無電柱化など、安心して歩ける歩道の整備を進めてほしい
- ・歩道がガタガタで補修が必要
- ・駅のホームドアやエレベーターを充実してほしい
- ・将来車を運転しなくなった時、買い物や通院が心配
- ・病院の巡回バス、コミュニティバス、乗り合いタクシー、乗りたい場所に来てくれるオンデマンド型の交通などがほしい
- ・地方のバス路線の選択肢が少なく、本数が少ない

(1)みんなでつくる福岡市の将来計画プロジェクト

(2)交通に関する市民アンケート

目標像Ⅲ 環境にやさしい交通

方針6 環境にやさしい公共交通の利用促進

方針7 自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり

方針8 環境に配慮した道路交通施策の推進

- ・ 自転車で移動しやすい道路整備
- ・ 自転車への交通の取り締まりを強化してほしい
- ・ 再生可能エネルギーやEVの推進

- ・ 騒音・排ガスの観点からも、脱車社会をめざしてほしい
- ・ 自転車で安全に移動しやすい交通環境になってほしい
- ・ 自転車の交通マナーについて対策を強化してほしい
- ・ 駐輪場をもっと充実させてほしい
- ・ 電気自動車の充電スポット拡大を

目標像Ⅳ 活力ある都心部を支える交通

方針9 都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上

方針10 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化

- ・ ドームや国際会議場へのアクセス<再掲>
- ・ 市内中心部への交通流量の減少に向けた対策<再掲>

- ・ マリンメッセ等へ行く新しい交通手段を<再掲>
- ・ 歩行者が安全に気楽に歩くことができる歩行空間の確保
- ・ 都心部の渋滞緩和を<再掲>
- ・ バスが便利だが、もう少しわかりやすくしてほしい

目標像Ⅴ 国内外からの広域的な 人流・物流を支える交通

方針11 広域的な人流・物流を支える広域道路ネットワークの形成

方針12 陸・海・空の広域交通拠点の交通結節機能の強化や連携強化

方針13 交流拠点都市にふさわしい 分かりやすく使いやすい交通環境づくり

- ・ アイランドシティへの交通の便をもっと便利に<再掲>
- ・ 空港の国際線に地下鉄で行けるようにしてほしい<再掲>
- ・ 交通機関のタッチ決済を普及させてほしい<再掲>

- ・ アイランドシティに鉄道を通してほしい<再掲>
- ・ 空港国際線まで地下鉄を延伸してほしい<再掲>
- ・ 飛行機の発着可能回数を増やしてほしい
- ・ 都市高速道路の渋滞を解消してほしい
- ・ 外国人や観光客に分かりやすい案内表示を
- ・ 観光スポットや空港などにシェアバイク、シェアサイクルのステーションを拡充してほしい

持続可能な公共交通

- ・これからは、交通事業者間の「競争」は「共創」に
- ・持続可能な交通体系づくりには役割分担が重要
- ・交通の供給のだぶつきをなくし、シームレスな移動を実現するなど、移動手段のモード特性に応じた役割分担が重要
- ・幹線交通、支線交通、ラストワンマイル交通の連携が重要
- ・一部の地域ではバスが幹線を担うエリアもある
- ・シェアサイクルは、幹となる交通機関がある中で、葉脈のように細かな移動を担っていくものになる
- ・乗継ダイヤ調整やバス折り返しスペース、待合環境の整備が重要
- ・交通結節は、今後、郊外部や生活圏でより一層、重要性が高まっていくのではない
- ・フィジカル連携を進めなければ、その先のデジタル連携もないため、物理的なバリアフリー等の整備が第一
- ・乗継抵抗が増すことで自家用車に回帰してしまわないよう、公共交通の利便性向上が重要
- ・交通モードの役割分担は都市部と郊外部で異なってくるので、それぞれ考えなければならない
- ・ターゲットが誰なのかを念頭に置いて利用者の行動変容を促す取組みが重要
- ・通勤での公共交通利用促進など、持続可能な公共交通となるよう利用者に協力してもらう取組みが重要
- ・サービス供給量に需要を合わせる電力分野の考え方を参考にしてもいいのでは
- ・来街者（観光・ビジネス）の移動しやすさの追求が国際競争力や都市の魅力を高めることに繋がる
- ・都市交通と福祉・教育等の他分野との連携も重要
- ・将来起こり得るサービスレベル低下について、データ等を用いながら市民や利用者の理解を得ていくことが重要
- ・新たなテクノロジーの活用による効率化も持続可能性に寄与する

担い手不足

- ・公共交通の利用者減少や乗務員不足への対応を考慮していくべき
- ・バス乗務員の約6割が50歳以上で若年層が極端に少なく、近年は退職者数が新規雇用者数を上回っている状況
- ・運転手は給料が安くて、忙しくて、不規則で、長時間というイメージを払拭しないといけない
- ・乗務員不足は鉄道業界も他人ごとではない
- ・タクシー業界ではコロナ禍で多くの乗務員が去ったが、直近は増加傾向
- ・外国人労働者の雇用を考えていく必要がある

交通ネットワーク

- ・根幹的な交通ネットワークは概成
- ・既存のインフラを活用し尽くしていくことが重要
- ・小規模な改良で最大限の効果を
- ・大きなインフラ整備を要しないBRTなどを検討していくことも重要
- ・道路は、幹線道路ネットワークの形成と、交差点改良など既存ストック活用が重要
- ・都市構造や拠点の特性、既存ネットワークを踏まえ、交通基盤整備にやり残しが残らないのか議論や検証も必要
- ・都市の魅力を高めるためには、空港やウォーターフロント、ドームなど、拠点へのアクセス強化が重要
- ・空港は、国内線が便利だけに国際線にも力を入れていくべきでは
- ・都心部は、公共交通の利便性や定時性向上を重視すべき
- ・LRTやBRTなどで専用走行空間を入れた場合、道路にどのような影響があるか検証すべき
- ・道路は、物流や交通安全、バリアフリーの視点からの検討も重要
- ・都市高速の混雑緩和には、ボトルネックの改良や時間帯による柔軟な価格設定も考えられるのでは

生活交通の確保

- ・買い物や通院など高齢者の身近な移動を担うオンデマンド交通は継続してほしい
- ・郊外部においては、隣接自治体を含む生活圏を意識してほしい
- ・住民同士の共助に若い世代も巻き込んだ仕組みを
- ・AIオンデマンド交通の導入が県内各地で広がっている

都心部交通

- ・世界の潮流は「車中心」から「人中心」
- ・都心部は、車より公共交通を優先する方針を明確にしてはどうか
- ・歩行者を最優先し、二番目に公共交通など、優先すべき交通モードを示す
- ・天神と博多間の回遊性の促進
- ・ウォーターフロントへのアクセスは重要
- ・自動車を抑制するためには、都心部での移動手段がしっかりと確保されてないといけない
- ・自家用車から公共交通への転換を推進するには、出発地での利用啓発も重要
- ・附置義務駐車場の台数減免など、駐車場マネジメントも重要
- ・都心部にいかにして物を運び込むか、より効率的に交通負荷のかからない形でやっていくのかは重要

まちづくり、土地利用との連携

- ・安全かつ利便性の高い交通サービスとあわせた魅力的なまちづくりの進展に取り組むことが、持続可能な社会構築のキーワード
- ・土地利用計画と連携して議論を
- ・施設の建替えに合わせた、交通結節機能の誘導に取り組んではどうか

新たなモビリティサービス

- ・交通結節点では、バス、タクシー等に限らず、新たなモビリティを想定した空間整備が必要になってくる
- ・新たなモビリティの導入の際は安全性を考慮することが必要
- ・MaaSによる人の移動の活性化

安全、安心

- ・歩行空間を中心とした移動環境や、安全安心、防犯の面も考えていけたら
- ・交通の安全と円滑化のバランスを図ることが重要

環境

- ・この10年間で自動車からの二酸化炭素の排出削減は重要な取組みになってくる
- ・充電設備などのインフラ整備も重要
- ・脱炭素社会の実現に向け、公共交通への更なる転換や、公共交通機関自体を環境へ配慮したものへ転換していくべき

その他

- ・改定の視点については、交通サービスの提供からの視点だけではなく、利用者にとって使いやすいという視点も重要