

# 令和6年12月議会 福祉都市委員会報告資料

- |                                |       |
|--------------------------------|-------|
| 1 専決処分（家賃滞納者）                  | … 1 頁 |
| 報告51号 市営住宅に係る訴えの提起に関する専決処分について |       |
| 報告53号 市営住宅に係る和解に関する専決処分について    |       |
| 1 専決処分（不法占有者）                  | … 4 頁 |
| 報告52号 市営住宅に係る訴えの提起に関する専決処分について |       |
| 2 福岡市都市交通基本計画（案）について           | … 6 頁 |
| 3 福岡市景観計画の改定について               | …132頁 |
| 4 庁用自動車による事故報告（第一報）            | …140頁 |

令和6年12月17日

住 宅 都 市 局

○訴えの提起に関する専決処分について

報告第51号 市営住宅に係る訴えの提起に関する専決処分について

市営住宅に係る家賃滞納者（表1）に対し、住宅の明渡しと滞納家賃等の支払いを求めるため訴えを提起することについて、訴えの相手方ごとに専決処分した。

表1（報告第51号）

	訴 え の 相 手 方	明渡し対象住宅	滞納家賃 総 額	住宅明渡 し請求日	専決処分 年 月 日
1	※福岡市情報公開条例に定める非公開情報と認められる恐れのある情報については、掲載していません。		円 174,150	令和6年 9月28日	令和6年 11月15日
2			138,041	令和6年 2月29日	令和6年 11月15日
3			280,148	令和6年 8月29日	令和6年 11月15日

○和解に関する専決処分について

報告第53号 市営住宅に係る和解に関する専決処分について

市営住宅に係る家賃滞納者のうち、滞納家賃等の納付の意思があると認められる者（表2）と和解することについて、和解の相手方ごとに専決処分した。

表2（報告第53号）

	和解の相手方	明渡し対象住宅	滞納家賃総額	住宅明渡し請求日	専決処分年月日
1	※福岡市情報公開条例に定める非公開情報と認められる恐れのある情報については、掲載していません。		円 120,540	令和6年 9月28日	令和6年 11月12日
2			142,058	令和6年 7月30日	令和6年 11月12日
3			75,974	令和6年 7月30日	令和6年 11月12日
4			71,400	令和6年 7月30日	令和6年 11月12日
5			108,800	令和6年 9月28日	令和6年 11月12日
6			120,560	令和6年 9月28日	令和6年 11月12日
7			138,396	令和6年 7月30日	令和6年 11月12日
8			120,540	令和6年 9月28日	令和6年 11月12日
9			125,774	令和6年 8月29日	令和6年 11月12日
10			68,250	令和6年 9月28日	令和6年 11月12日
11			616,950	令和6年 9月28日	令和6年 11月12日
12			62,060	令和6年 9月28日	令和6年 11月12日
13			129,380	令和6年 8月29日	令和6年 11月12日

14	<p>※福岡市情報公開条例に定める非公開情報と認められる恐れのある情報については、掲載していません。</p>	68,516	令和6年 8月29日	令和6年 11月12日
15		138,532	令和6年 7月30日	令和6年 11月12日
16		141,610	令和6年 9月28日	令和6年 11月12日
17		168,441	令和6年 8月29日	令和6年 11月12日
18		122,107	令和6年 7月30日	令和6年 11月12日
19		126,683	令和6年 8月29日	令和6年 11月12日

○訴えの提起に関する専決処分について

報告第52号 市営住宅に係る訴えの提起に関する専決処分について

市営住宅に係る不法占有者（表3）に対し、住宅の明渡し等を求めるため訴えを提起することについて、訴えの相手方ごとに専決処分した。

表3（報告第52号）

	訴えの相手方	明渡し対象住宅	不法占有認定日	概要	専決処分年月日
1	※福岡市情報公開条例に定める非公開情報と認められる恐れのある情報については、掲載していません。		令和5年 8月6日	相手方らは、本件住宅の入居者の死亡により本件住宅の明渡義務を相続した者であるが、当該義務を履行せず、不法に占有したもの。	令和6年 11月28日
2			令和4年 11月21日	相手方は、本件住宅の入居者の死亡により本件住宅の明渡義務を相続した者であるが、当該義務を履行せず、不法に占有したもの。	令和6年 11月28日

○以上報告第51号ないし第53号について地方自治法第180条第2項の規定により報告する。

令和6年12月11日

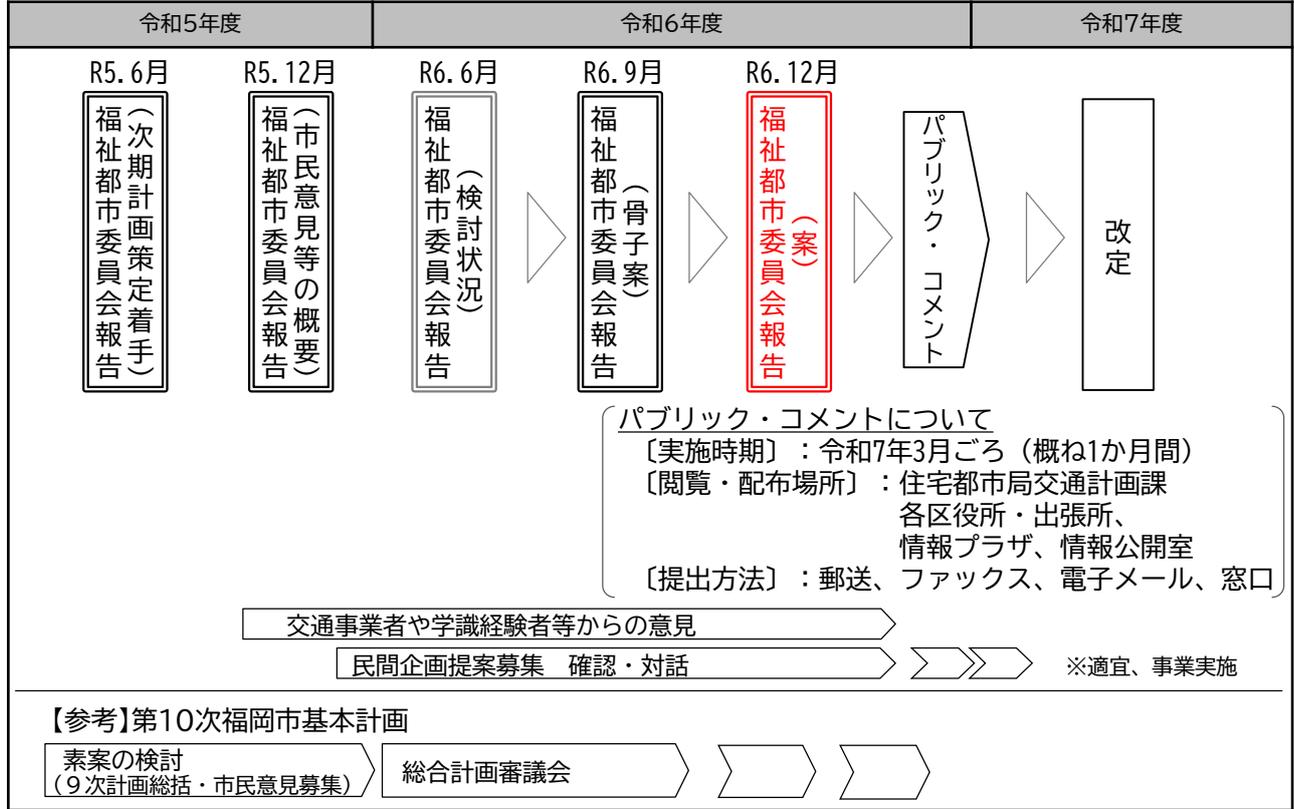
福岡市長 高島 宗一郎



# 福岡市都市交通基本計画(案)について

## 1. 報告の趣旨

本市交通政策の基本的指針となる「都市交通基本計画」については、上位計画である福岡市基本計画の検討と連携し、市民や議会、有識者、交通事業者等の意見を伺いながら検討を進めており、今回、改定の案について報告するもの。



## 2. 改定案について

### ■計画の構成

#### 1) 計画の概要

- ◆位置づけ・役割
- ◆目標年次

#### 3) 目標像の実現に向けた施策の基本的な方針・主な施策

- ◆現状・課題
- ◆施策の基本的な方針
- ◆主な施策
- ◆主な施策を分かりやすく示すイメージや事例

目標像毎に記載

#### 2) 基本理念と目標像

- ◆上位計画の内容
- ◆基本理念と目標像

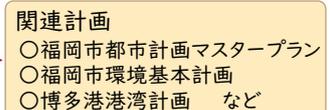
#### 4) 施策の推進

- ◆施策の推進体制
- ◆成果指標

### 1) 計画の概要

#### ■位置づけ・役割

本計画は、上位計画である福岡市総合計画の内容を踏まえた交通分野における基本理念や目標像を示すとともに、交通に関する取組みを進めていくにあたっての方針や主な施策を体系的にまとめたものであり、今後の福岡市の交通政策の基本的指針として活用するものです。



交通に関する各種取組みの推進

#### ■目標年次

2034年度(令和16年度)  
(上位計画である第10次福岡市基本計画と同じ)

## 2) 基本理念と目標像

### ■上位計画の内容(第10次福岡市基本計画)

#### 「福岡市基本構想」(2012年12月策定)

#### ■都市像 『住みたい、行きたい、働きたい。アジアの交流拠点都市・福岡』

- 1 自立した市民が支え合い心豊かに生きる都市
- 2 自然と共生する持続可能で生活の質の高い都市
- 3 海に育まれた歴史と文化の魅力が人をひきつける都市
- 4 活力と存在感に満ちたアジアの拠点都市

### 第10次福岡市基本計画 ※策定中

#### ■目標年次：2034年度(令和16年度)

#### ■都市経営の基本戦略

- (1) 生活の質の向上と都市の成長の持続的な好循環を作り出す
- (2) 多様な人材が育ち、集い、チャレンジできる環境をつくる
- (3) 福岡都市圏全体として発展し、広域的な役割を担う

#### ■分野別目標 ※抜粋

##### <目標3> 地域の人々がつながり、支え合い、安全・安心に暮らしている

##### 施策3-2 生活の利便性が確保された地域のまちづくり

- ・区役所や、地域コミュニティ活動の場として活用されている公民館、市民センター、地域交流センターなど、公共施設の充実・機能強化や多様な施設間の連携を図るとともに、持続可能な生活交通の確保や買い物支援に取り組むなど、それぞれが住み慣れた地域における生活の利便性向上に取り組めます。

##### <目標6> 都市機能が充実し、多くの人や企業から選ばれている

##### 施策6-3 公共交通を主軸とした持続可能な総合交通体系の構築

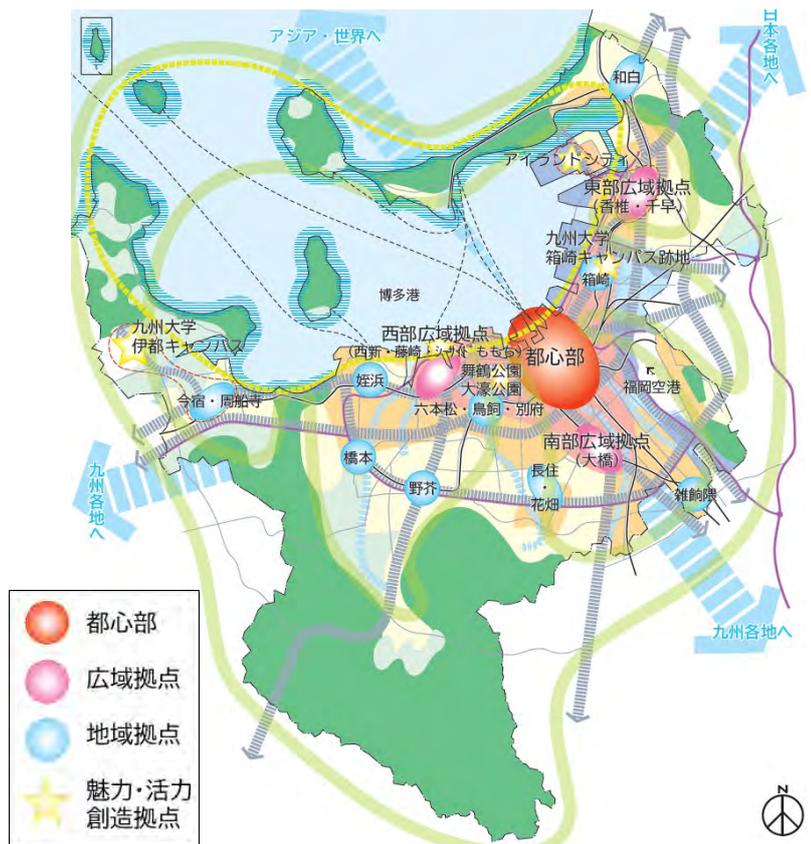
- ・鉄道や幹線道路など、市民や来訪者の円滑な移動を支える交通ネットワークの充実・強化を図るとともに、公共交通や自転車の利用を促進するなど、市民・民間事業者・行政が連携し、分かりやすく使いやすい公共交通を主軸として、多様な交通手段が相互に連携した持続可能な総合交通体系を構築します。

#### ■空間構成目標(目指す姿) ※抜粋

福岡市の都市活力を牽引する「都心部」、都市の成長を推進する「魅力・活力創造拠点」、界限性のある街空間の中で市民生活が営まれる「広域拠点」「地域拠点」「日常生活圏」、豊かな自然環境を継承する「農山漁村地域」など、それぞれのエリアの個性や強みが生かされ、交通ネットワークにより移動の円滑性が確保された「コンパクトでコントラストのある都市」が実現しています。

##### <交通ネットワーク>

陸海空の広域交通ネットワークを備える都心部を中心に、それぞれの拠点間は公共交通機関でネットワークされ、拠点内やその周辺では身近な生活交通が確保されることで、多様な都市活動や市民生活を支える移動が円滑に行われています。



## ■基本理念と目標像

上位計画の内容や取り巻く環境の変化等を踏まえ、2034年度の望ましい交通の姿として4つの目標像を掲げます。

社会情勢の変化等	市民からの意見	交通事業者や学識経験者等からの意見
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化の進展</li> <li>・インバウンドなど交流人口の増加</li> <li>・まちづくりの進展</li> <li>・脱炭素社会に向けた社会的要請</li> <li>・生活圏の移動に対するニーズの高まり</li> <li>・交通基盤整備の進展</li> <li>・公共交通の担い手の減少</li> <li>・新たなモビリティサービスの活発化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道のネットワークを、もっと充実させてほしい</li> <li>・バス網の充実度が福岡市の良さ</li> <li>・将来的にも維持してほしい</li> <li>・拠点等へのアクセス強化</li> <li>・都心部の渋滞緩和を</li> <li>・将来車を運転しなくなった時、買い物や通院が心配</li> <li>・再生可能エネルギーやEVの推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線交通、支線交通、ラストワンマイル交通の連携が重要</li> <li>・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</li> <li>・高齢者の身近な移動を担うオンデマンド交通の継続を</li> <li>・拠点へのアクセス強化が重要</li> <li>・小規模な改良で最大限の効果を</li> <li>・脱炭素社会の実現に向け、公共交通への更なる転換を</li> </ul>

など

### 計画改定の視点

- 持続可能な総合交通体系の構築
- 交通ネットワークの充実・強化
- 交流を支える都心部交通
- 市民の日常を支える生活交通の確保
- 脱炭素社会の実現に向けた交通環境づくり
- 誰もが安全安心して利用しやすい交通環境づくり
- 災害に強い都市の形成

基本理念：『人に安心、まちに活力、地球にやさしい』  
～コンパクトで持続可能なユニバーサル都市・福岡を支える交通～

#### 目標像Ⅰ 公共交通を主軸とした持続可能な総合交通体系の構築

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

方針1：持続可能な総合交通体系の構築

方針2：市民や来街者にとって、分かりやすく使いやすい交通環境づくり



#### 目標像Ⅱ 都市の魅力・活力を高める交通

方針3：コンパクトな都市を支える交通ネットワークの充実・強化

方針4：交流を支える都心部の交通環境づくり



#### 目標像Ⅲ 市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通

方針5：地域の実情に応じた生活交通の確保

方針6：誰もが安全、安心な交通環境づくり

方針7：災害に強い交通基盤づくり



#### 目標像Ⅳ 環境にやさしい交通

方針8：環境にやさしい交通環境づくり



それぞれの目標像において、現状や課題を整理し、目標像の実現に向け取り組む「施策の基本的な方針」や「主な施策」を示す

#### 交通に関する民間企画提案

本市の交通課題や交通利便性の向上につなげていくため、交通に関する民間企画提案を実施

- ・受付期間：R6.3.18～7.31
- ・提案件数：10件 以下、関連する施策に「＊」を記載

### 3) 目標像の実現に向けた施策の基本的な方針・主な施策

#### 目標像 I 公共交通を主軸とした持続可能な総合交通体系の構築

都市的な魅力と自然環境が調和したコンパクトな都市という強みを生かすとともに、市民生活を支え、来街者にも分かりやすく使いやすい交通体系づくりに取り組み、公共交通を主軸とし多様な交通手段が相互に連携した持続可能な総合交通体系の構築を目指します。

#### 方針 I 持続可能な総合交通体系の構築

- ◆ 郊外部での公共交通利用者の減少や運転手不足等が課題となるなか、市民生活や都市活動を支えるため、大動脈である鉄道を軸とし、面的に広がるバスや、デマンド型交通、シェアリングモビリティなど、多様な交通モードが特性に応じて相互に連携した持続可能な総合交通体系の構築に取り組みます。

##### <主な施策>

- 持続可能で効率的な公共交通ネットワークの構築\*
  - ・ 幹線・フィーダー化の推進  
(連節バス導入等による幹線軸の強化、折り返し系統バス導入)
- 交通結節機能の充実・強化\*
  - ・ 駅前広場等の乗継拠点整備や鉄道駅とバス停の近接化等による乗継利便性の向上
- シェアリングモビリティの利活用\*
- 新たなサービス・技術の利活用・検討 (MaaS、自動運転など)
- 様々な関係者が連携した運転手不足への対応の推進 など

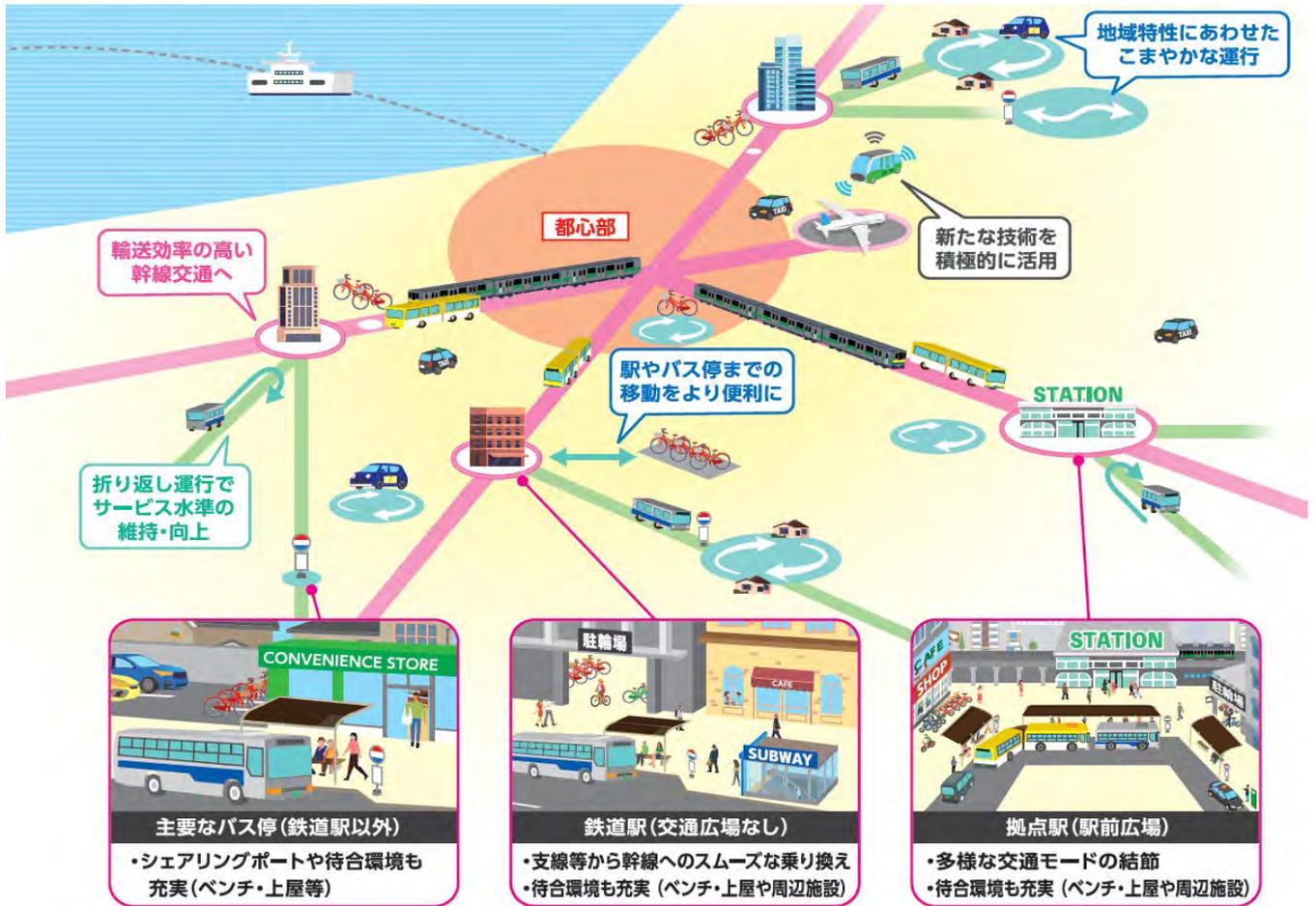
#### 方針 2 市民や来街者にとって、分かりやすく使いやすい交通環境づくり

- ◆ 市民や来街者が多様な移動手段によりシームレスで円滑に移動できる、分かりやすく使いやすい交通環境づくりに取り組むとともに、公共交通を主軸とした移動を促進します。

##### <主な施策>

- 公共交通の利便性向上と利用促進
  - ・ 駅やバス停における待合環境の改善 (上屋・ベンチの設置等)
  - ・ ピーク時における混雑緩和対策の推進 (車両増備、オフピーク利用促進等)
  - ・ キャッシュレスの推進
  - ・ パーク・アンド・ライドの推進\*
  - ・ 関係者が連携した公共交通利用の啓発・PRの推進
  - ・ モビリティ・マネジメントの推進 (利用者等への働きかけ)
- 交通案内や受入環境の充実・強化
  - ・ 乗り場案内や案内サインの充実・強化
  - ・ 来街者にも使いやすい交通サービスの充実・強化 (MaaS等)
- 自転車や徒歩で移動しやすい交通環境づくり
  - ・ 自転車利用環境の向上 (自転車通行空間や駐輪場の整備等)
  - ・ 安全・安心な道路整備 など

## ■ 持続可能な総合交通体系の構築イメージ



<機能分担イメージ>

幹線交通



支線交通



域内・補完交通

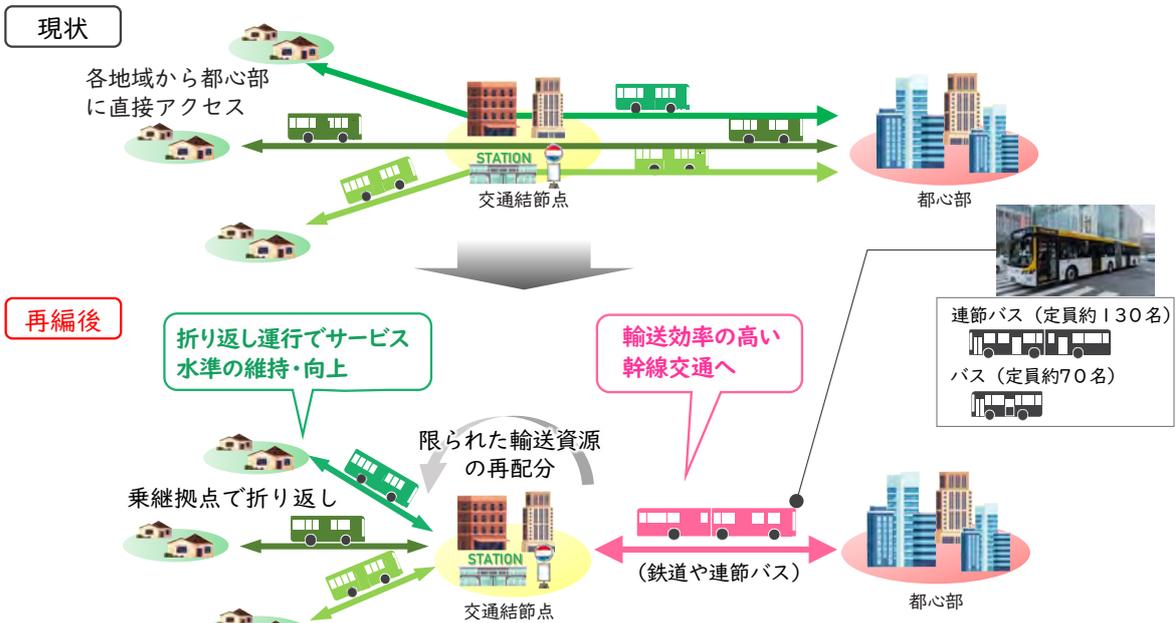


役割	主な交通モード
・都市間や拠点間を結ぶネットワーク	・鉄道 ・バス(BRT等)
・幹線を補完するネットワーク	・バス ・渡船
・多様なニーズに対応 (個別輸送や面的需要等に対応)	・オンデマンド交通 ・タクシー ・シェアリングモビリティ

大量性  
速達性

柔軟性

## ■ 幹線・フィーダー化イメージ



「効率的な運行で公共交通“全体”を維持」

※利用ニーズに応じてきめ細やかに運行（通勤時間帯における直通運行等）

## 目標像Ⅱ 都市の魅力・活力を高める交通

都市的な魅力と自然環境が調和したコンパクトな都市に磨きをかけるため、エリアの個性や強みが活かされた拠点への交通ネットワークの充実・強化や、多くの人や物が集中し交流する都心部を支える交通環境づくりに取り組み、都市の魅力・活力を高める交通を目指します。

### 方針3 コンパクトな都市を支える交通ネットワークの充実・強化

- ◆交通基盤の整備が進展するなか、既存ストックの活用も図りながら、拠点へのアクセス強化に組みむとともに、広域的な人流・物流を支えるため放射環状型の幹線道路ネットワークの形成等に取り組めます。

#### <主な施策>

- 幹線道路ネットワークの形成
- 広域交通拠点等における交通機能の強化
- 拠点へのアクセス強化

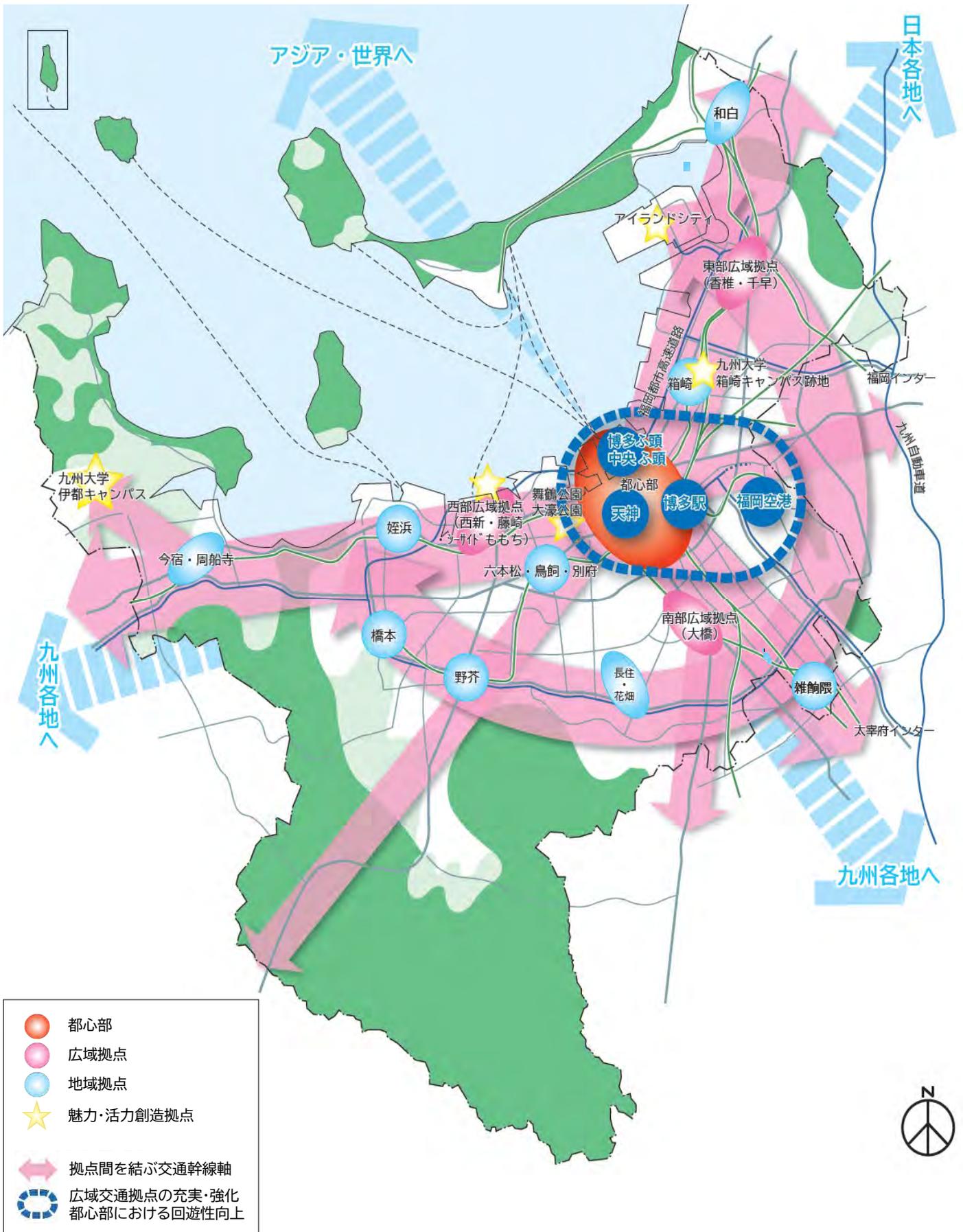
#### <拠点へのアクセス強化等の取組みの方向性>

拠点	取組みの方向性
都心部	都市の活力を牽引する都心拠点間の連携強化を図る
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(都)天神通線、那の津通り6車線化の整備</li> <li>&lt;中・長期的検討課題&gt;</li> <li>・都心拠点間での検討*</li> </ul>
広域交通拠点	広域的な人流・物流を支える広域交通拠点へのアクセス強化を図る
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福岡空港方面への都市高速道路延伸の整備</li> <li>・国道3号博多バイパス立体化</li> <li>・博多港、福岡空港の機能の充実・強化や利便性向上</li> <li>&lt;中・長期的検討課題&gt;</li> <li>・福岡空港および後背地への検討</li> </ul>
魅力・活力創造拠点	都市の成長を推進する魅力・活力創造拠点へのアクセス強化を図る
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドームへのアクセス強化の検討*</li> <li>・九州大学伊都キャンパスへのアクセス強化(連節バス導入)の検討*</li> <li>・交通結節機能強化(箱崎地区、九大学研都市駅*)</li> <li>&lt;中・長期的検討課題&gt;</li> <li>・シーサイドももち、アイランドシティ、九州大学伊都キャンパスへの検討</li> </ul>
広域拠点 地域拠点	生活圏の中心である広域拠点や地域拠点のアクセス強化を図る
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(都)野間屋形原線、(都)国道3号線の整備</li> <li>&lt;中・長期的検討課題&gt;</li> <li>・姪浜-橋本間、南部地域での検討</li> </ul>
広域連携	福岡都市圏をはじめとした広域的な連携強化を図る
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下鉄空港線とJR福北ゆたか線の接続の検討【福岡県交通ビジョン2022】</li> <li>・福岡東環状道路、北九州福岡道路の検討【福岡県新広域道路交通計画】</li> </ul>

- 地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の直通運転化の検討
  - ・中長期的な交通状況の変化や国制度の動向などを踏まえ、利便性向上策とあわせ検討
- 鉄道高架化の検討(井尻地区等)
  - ・中長期的な交通状況の変化や国制度の動向などを踏まえ、踏切対策とあわせ検討
- 道路交通の円滑化
  - ・ボトルネック交差点の改良、バス停カット整備
- 自動車専用道路におけるランプやジャンクションの設置・改良の検討
  - ・中長期的な交通状況の変化などを踏まえ、渋滞対策とあわせ検討
- 自然などの地域資源等への観光周遊を促す交通環境づくり

など

■ 拠点間を結ぶ交通幹線軸ネットワーク図



## 方針4 交流を支える都心部の交通環境づくり

- ◆都心部のまちづくりの進展とともに、交流人口の増加が見込まれることから、自動車流入の抑制等による道路交通混雑の緩和や、都心拠点間の公共交通の充実・強化を進めるなど、交流を支える都心部の交通環境づくりに取り組みます。

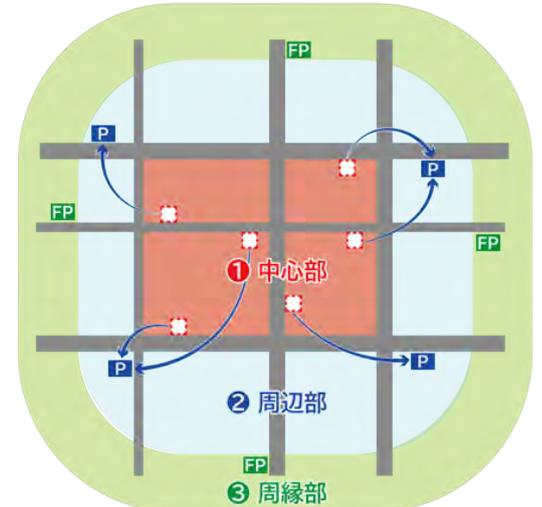
### <主な施策>

- 都心拠点間のアクセス強化【再掲】
  - ・(都)天神通線の延伸、那の津通り6車線化の整備
  - ・都心拠点間での検討\* <中・長期的検討課題>
- 公共交通の利便性向上と利用促進
  - ・都心循環BRTの利用促進
  - ・駅やバス停における待合環境の改善【再掲】
- 自動車流入の抑制
  - ・パーク・アンド・ライドの推進\*【再掲】
  - ・フリッジパーキングの利用促進\*
  - ・附置義務駐車場条例の特例制度の運用
- 道路交通の円滑化
  - ・バス交通の円滑化
  - ・タクシーの適正利用の促進
  - ・荷捌き駐車対策
  - ・駐車場の満空等の情報提供
- 新たなサービス・技術の利活用・検討【再掲】
  - (MaaS、自動運転等)
- シェアリングモビリティの利活用\*【再掲】
- 人を中心とした歩きたくなる回遊空間の創出
  - ・道路空間の再整備・高質化・利活用
  - ・民間建築物の建替え等を捉えたオープンスペース確保
  - ・上空通路や地下通路などによる立体的な歩行者ネットワークの充実・強化

### ■都心拠点間のアクセス強化と自動車流入抑制のイメージ



### ■都心部における自動車流入抑制の考え方



- 中心部** 駐車台数の過度な増加を抑制するエリア (台数低減・隔地化)
- 周辺部** 既存駐車場を有効活用し、中心部の駐車台数を受け止めるエリア (台数低減)
- 周縁部** 中心部の駐車需要を公共交通との結節性が高い駐車場で受け止めるエリア

## 目標像Ⅲ 市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通

高齢化が進展し、生活圏での移動ニーズが高まるなか、地域の実情に応じた生活交通の確保に取り組むとともに、子どもから高齢者まですべての人にやさしい安全・安心な交通環境づくりや、災害に強い交通基盤づくりに取り組み、市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通を目指します。

## 方針5 地域の実情に応じた生活交通の確保

- ◆高齢化の進展や地域の実情などを踏まえ、市民・交通事業者・行政が共働りし、日常生活を支える持続可能な生活交通の確保を図ります。

### <主な施策>

- 生活交通の維持・確保\*
  - ・バス路線の休廃止に伴う公共交通空白地における代替交通の確保
  - ・公共交通が不便な地域における取組みへの支援の強化

## ■ 地域の実情に応じた生活交通の確保イメージ



方針5 地域の実情に応じた生活交通の確保

## 公共交通不便地等における取組み支援の強化

### <支援の対象地域>

公共交通不便地等(公共交通不便地、公共交通不便地に準ずる地域等)を含む地域

### <支援の内容>

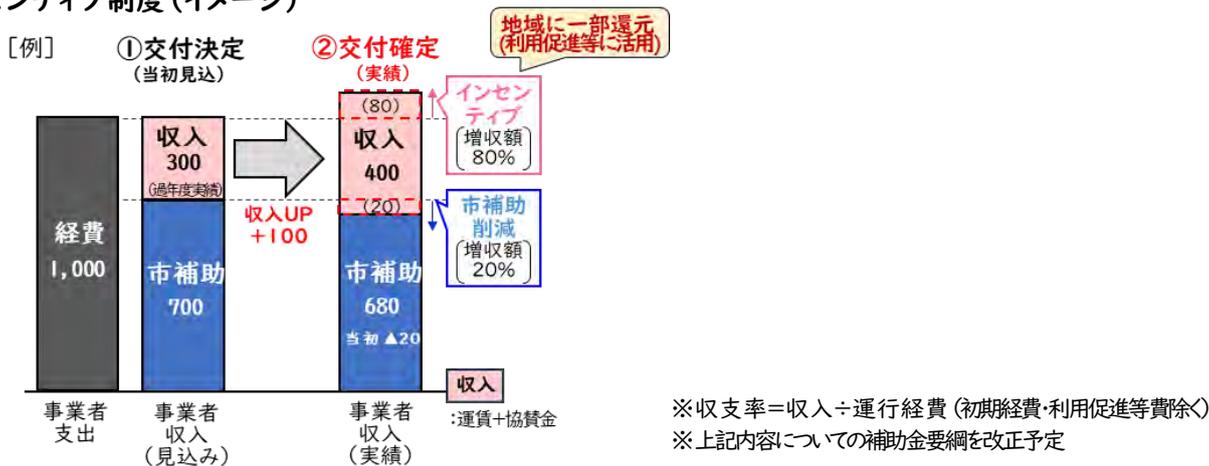
公共交通不便地等を含む地域において、地域の取組みに対する検討経費や、交通事業者が実施する**実証運行への補助を拡充**するとともに、**本格運行への補助を新たに導入**する

- ・ 社会実験の実績等を踏まえ、**目標収支率を2割**(運行経費の8割を補助)とする  
 ※実証運行1~2年目は、**目標収支率の緩和措置**を適用可能(1年目10%、2年目15%)
- ・ 本格運行移行後も収支率の向上が図られるよう、**インセンティブ制度**を導入

### ■ 支援の流れ・主要内容



### ■ インセンティブ制度(イメージ)



## 方針6 誰もが安全、安心な交通環境づくり

- ◆公共交通や道路のバリアフリー化を推進するとともに、誰もが安全・安心に歩ける歩行空間の確保等を進めます。

### <主な施策>

- 公共交通や道路のバリアフリー化の推進
  - ・鉄道駅のバリアフリー化の推進
  - ・ノンステップバスの導入促進
  - ・ユニバーサルデザインタクシーの導入促進
  - ・道路のバリアフリー化の推進
- 安全・安心な道路整備【再掲】
  - ・通学路の安全対策
  - ・外出を促すベンチ等の設置
- 自転車等の適正利用の促進 など

## 方針7 災害に強い交通基盤づくり

- ◆災害時における応急対策に必要な物資輸送や救助活動を支え、市民の安全・安心を保つため、災害に強い交通基盤づくりを進めます。

### <主な施策>

- 無電柱化の推進
- 橋梁等の耐震補強の推進
- 狭あい道路拡幅整備の推進 など

## 目標像IV 環境にやさしい交通

地球規模での気候変動による影響が深刻化するなか、脱炭素社会の実現に向け、環境負荷の少ない公共交通や徒歩・自転車による移動の促進など、環境にやさしい交通を目指します。

## 方針8 環境にやさしい交通環境づくり

- ◆環境にやさしい公共交通や徒歩・自転車による移動を促進するなど、運輸部門からの温室効果ガス排出削減に向けた取組みを進めます。

### <主な施策>

- 公共交通や自動車の脱炭素化\*
- 公共交通の利便性向上と利用促進【再掲】
- 自転車や徒歩で移動しやすい交通環境づくり【再掲】
- シェアリングモビリティの利活用\*【再掲】
- 道路交通の円滑化【再掲】 など

## ■ 成果指標

本計画に基づく取組みの達成状況を確認するための指標として、分かりやすく容易に収集が可能と考えられる成果指標を設定します。

成果指標		現状値	望ましい方向性	調査頻度
<b>目標像Ⅰ 公共交通軸とした持続可能な総合交通体系の構築</b>				
1日あたりの鉄道・バス乗車人員		118万人 (2023年)	+ [ 政策推進プランにおいて目標値 [125万人(2028年度)]を設定 ]	毎年
鉄道やバスなどの公共交通が便利だと感じる市民の割合		81.8% (2023年度)	+ [ 政策推進プランにおいて目標値 [現状維持(2028年度)]を設定 ]	毎年
<b>目標像Ⅱ 都市の魅力・活力を高める交通</b>				
都市計画道路の整備率		85.1% (2023年度)	+ [ 道路整備アクションプランに おいて目標値を設定 ※検討中 ]	毎年
都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数		81,390台/12h (2023年度)	- [ 政策推進プランにおいて 目標値を設定 ※検討中 ]	毎年
都心部の1日あたりの歩行者交通量		10.2万人 (2021年度)	+ [ 政策推進プランにおいて目標値 [17.4万人(2028年度)]を設定 ]	概ね2年に1度
市内の各拠点が充実し、公共交通でつながっていると感じる市民の割合		83.2% (2024年度)	+	毎年
車が安全でスムーズに走ることができると感じる市民の割合		49.8% (2024年度)	+	概ね2年に1度
<b>目標像Ⅲ 市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通</b>				
新たな公共交通空白地の抑制		0地域 (2023年度)	0地域	毎年
公共交通のバリアフリー化	鉄道駅 ノンステップバス ユニバーサル デザインタクシー	68.7% 43.9% 20.0% (2023年度)	+ [ バリアフリー化に関する国の基本 方針を踏まえ、バリアフリー基本 計画において目標値を設定 ]	毎年
無電柱化整備延長		160.3km (2023年度)	+ [ 道路整備アクションプランに おいて目標値を設定 ※検討中 ]	毎年
歩行者が安全に安心して歩くことができると感じる市民の割合		49.8% (2024年度)	+	概ね2年に1度
<b>目標像Ⅳ 環境にやさしい交通</b>				
乗用車新車販売台数に占めるガソリン車の割合		59% (2022年度)	- [ 地球温暖化対策実行計画において 目標値[35%(2030年度)]を設定 ]	毎年
シェアサイクルポート数		708ポート (2023年度)	+ [ 自転車活用推進計画において 目標値を設定 ※検討中 ]	毎年
自転車が安全でスムーズに走ることができると感じる市民の割合		24.1% (2024年度)	+ [ 自転車活用推進計画において 目標値を設定 ※検討中 ]	概ね2年に1度
外出時は徒歩や自転車、公共交通機関を利用するように意識している人の割合		77.2% (2024年度)	+	概ね2年に1度

## 4) 施策の推進

施策の推進にあたっては、市民・企業やエリアマネジメント団体が積極的に関わり、各々の立場で考え、交通行動を変えていくことや、各主体の共働・連携をさらに深め、関係者間の連携・共通認識のもと一体的な取組みの推進が重要です。

成果指標の達成に向け交通事業者等と連携して取り組むため、施策の推進体制として関係者からなる協議会を設置し、施策等を取りまとめ(地域公共交通計画)、施策の実施状況や成果指標が望ましい方向に向かっているか等のフォローアップを行います。



## 3. 今後の進め方

令和7年度の改定に向け、引き続き、市民や議会、有識者、交通事業者等の意見を踏まえながら、検討を進めていく。



(案)

# 福岡市都市交通基本計画

福岡市



# 目 次

## **第 1 章 計画の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1**

- 1-1. 位置づけ・役割・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 1-2. 目標年次・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 1-3. 計画区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

## **第 2 章 基本理念と目標像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5**

- 2-1. 福岡市総合計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
- 2-2. 基本理念と目標像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10

## **第 3 章 各目標像と施策の基本的な方針・主な施策・・・・・・・・ 13**

- 3-1. 各目標像と施策の基本的な方針・主な施策
  - 目標像Ⅰ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
  - 目標像Ⅱ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20
  - 目標像Ⅲ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 26
  - 目標像Ⅳ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
- 3-2. 成果指標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36

## **第 4 章 施策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 39**

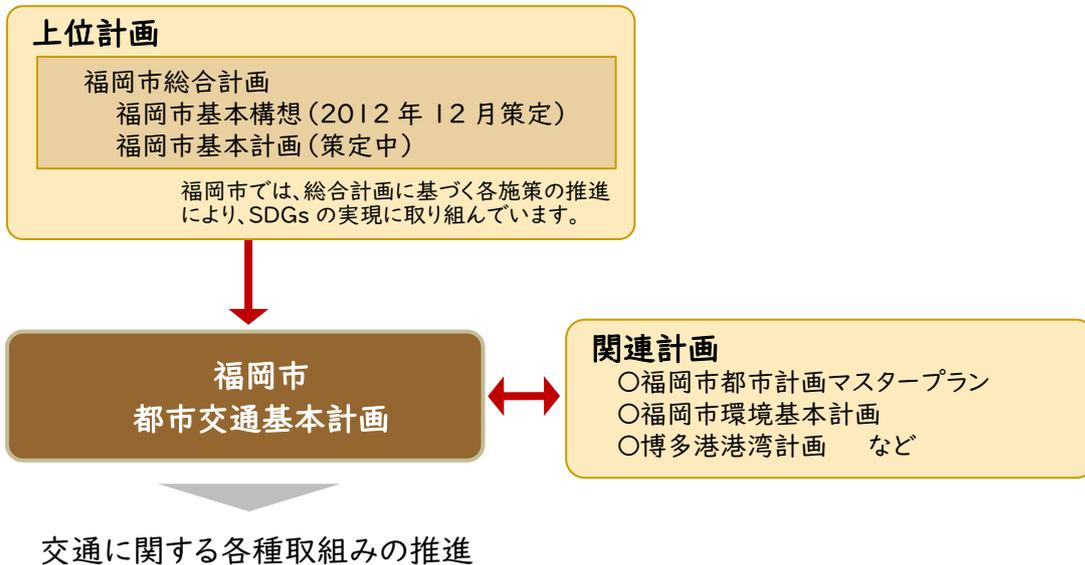
- 用語集・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43



# 第 1 章 計画の概要

## 1 - 1. 位置づけ・役割

本計画は、上位計画である福岡市総合計画の内容を踏まえた交通分野における基本理念や目標像を示すとともに、交通に関する取組みを進めていくにあたっての方針や主な施策を体系的にまとめたものであり、今後の福岡市の交通政策の基本的指針として活用するものです。



## 1 - 2. 目標年次

目標年次は、第10次福岡市基本計画と同じ2034年度(令和16年度)とします。

## 1 - 3. 計画区域

本計画の対象区域は、福岡市域とします。ただし、福岡都市圏など市域外に及ぶ広域交通も視野に入れます。

## 〔計画策定の経緯〕

(令和6年11月末時点)

令和5年6月26日	福岡市議会 福祉都市委員会報告 ・福岡市都市交通基本計画の改定について(改定着手)
令和5年4月25日から 令和5年10月31日	「みんなでつくる福岡市の将来計画プロジェクト」 (意見件数 445 件) による市民意見募集
令和5年9月24日から 令和5年10月31日	「交通に関する市民アンケート」 (意見件数 774 件) による市民意見募集
令和5年11月30日	第1回福岡市都市交通協議会 ・考慮すべき社会情勢の変化等について
令和5年12月18日	福岡市議会 福祉都市委員会報告 ・福岡市都市交通基本計画の改定について(市民意見等の概要)
令和6年3月21日	第2回福岡市都市交通協議会 ・検討の視点等について
令和6年6月18日	福岡市議会 福祉都市委員会報告 ・福岡市都市交通基本計画の改定の検討状況について
令和6年7月12日	第3回福岡市都市交通協議会 ・主な視点を踏まえた取り組みの方向性について
令和6年3月18日から 令和6年7月31日	交通に関する民間企画提案募集 (提案件数:10件 以下、関連する施策に「*」を記載)
令和6年9月10日	福岡市議会 福祉都市委員会報告 ・福岡市都市交通基本計画の骨子案について
令和6年10月30日	第4回福岡市都市交通協議会 ・計画の構成案や施策推進について
令和6年11月19日	福岡市議会 交通対策特別委員会報告 ・福岡市都市交通基本計画の骨子案について
...	



# 第 2 章

## 基本理念と目標像



上位計画である「福岡市基本計画」の内容や福岡市の交通を取り巻く環境変化等を踏まえ、計画策定の視点を整理し、基本理念と目標像を設定します。

## 2-1. 福岡市総合計画

### 福岡市基本構想 (2012年12月策定)

#### ●都市像

『住みたい、行きたい、働きたい。アジアの交流拠点都市・福岡』

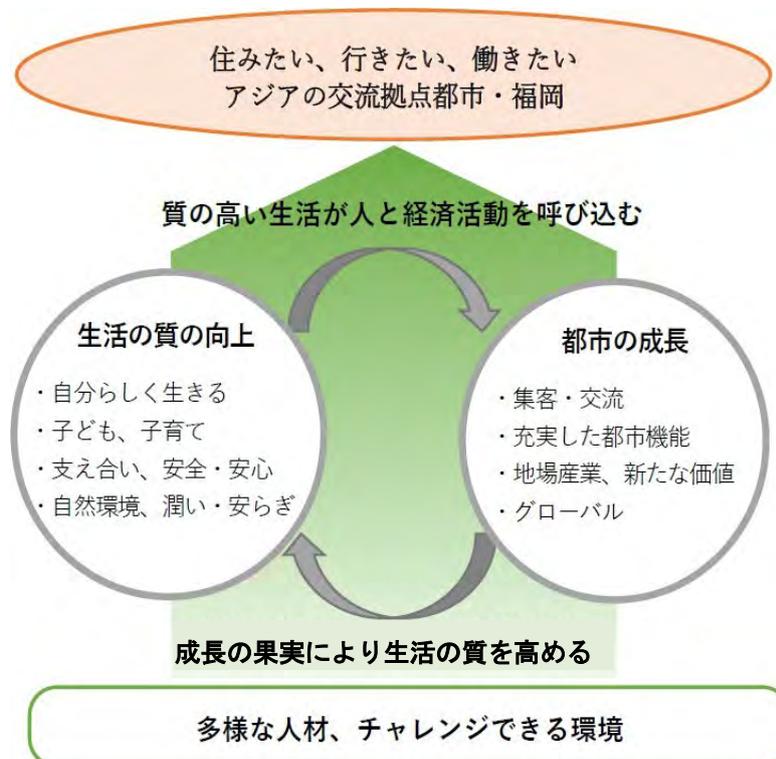
- 1 自立した市民が支え合い心豊かに生きる都市
- 2 自然と共生する持続可能で生活の質の高い都市
- 3 海に育まれた歴史と文化の魅力が人をひきつける都市
- 4 活力と存在感に満ちたアジアの拠点都市

### 第10次福岡市基本計画 ※策定中

#### ●目標年次：2034年度(令和16年度)

#### ●都市経営の基本戦略

- (1) 生活の質の向上と都市の成長の持続的な好循環を創り出す
- (2) 多様な人材が育ち、集い、チャレンジできる環境をつくる
- (3) 福岡都市圏全体として発展し、広域的な役割を担う



### ●分野別目標(抜粋)

目標1 一人ひとりが心豊かに暮らし、自分らしく輝いている

目標2 すべての子ども・若者が夢を描きながら健やかに成長している

#### 目標3 地域の人々がつながり、支え合い、安全・安心に暮らしている

##### 施策3-2 生活の利便性が確保された地域のまちづくり

区役所や、地域コミュニティ活動の場として活用されている公民館、市民センター、地域交流センターなど、公共施設の充実・機能強化や多様な施設間の連携を図るとともに、持続可能な生活交通の確保や買い物支援に取り組むなど、それぞれの市民が住み慣れた地域における生活の利便性向上に取り組めます。

目標4 人と自然が共生し、身近に潤いと安らぎが感じられる

目標5 磨かれた魅力に人々が集い、活力に満ちている

#### 目標6 都市機能が充実し、多くの人や企業から選ばれている

##### 施策6-3 公共交通を主軸とした持続可能な総合交通体系の構築

鉄道や幹線道路など、市民や来訪者の円滑な移動を支える交通ネットワークの充実・強化を図るとともに、公共交通や自転車の利用を促進するなど、市民・事業者・行政が連携し、分かりやすく使いやすい公共交通を主軸として、多様な交通手段が相互に連携した持続可能な総合交通体系を構築します。

目標7 チャレンジ精神と新たな価値の創造により、地域経済が活性化している

目標8 アジアのモデル都市として世界とつながり、国際的な存在感がある

### ●空間構成目標(めざす姿)

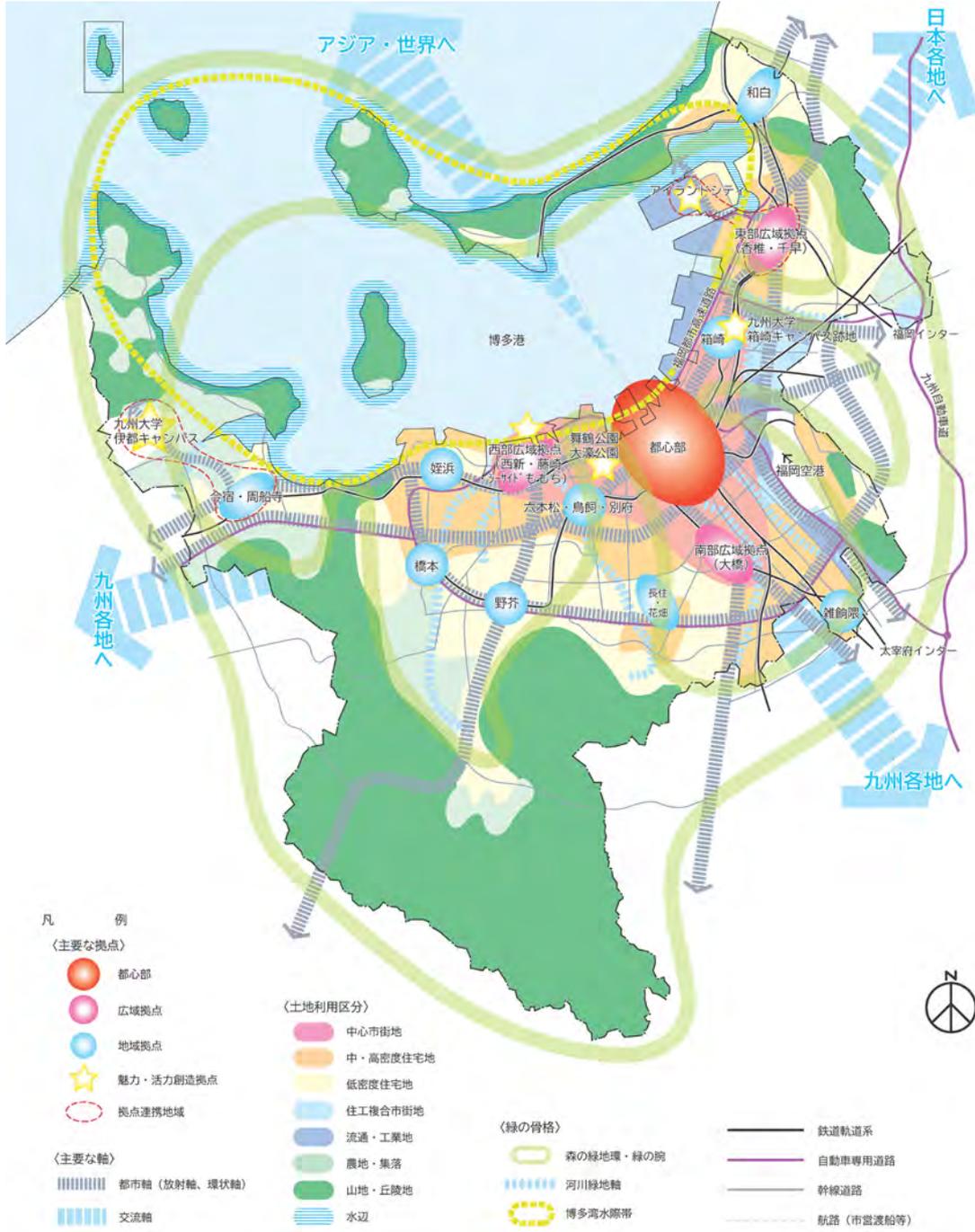
海や山に囲まれた地形的な特徴を生かし、都心部を中心にコンパクトな市街地が形成され、都市的魅力と豊かな自然環境が調和し、安全・安心な暮らしのもと、市民が日常的にそれを享受しています。

福岡市の都市活力を牽引する「都心部」、都市の成長を推進する「魅力・活力創造拠点」、界隈性のある街空間の中で市民生活が営まれる「広域拠点」「地域拠点」「日常生活圏」、豊かな自然環境を継承する「農山漁村地域」など、それぞれのエリアの個性や強みが生かされ、交通ネットワークにより移動の円滑性が確保された「コンパクトでコントラストのある都市」が実現しています。

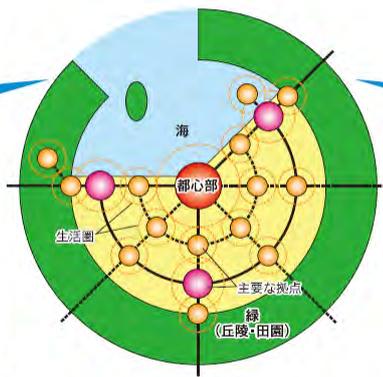
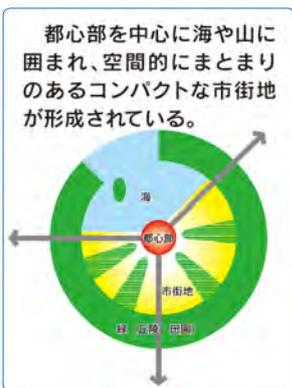
### <交通ネットワーク>

陸海空の広域交通ネットワークを備える都心部を中心に、それぞれの拠点間は公共交通機関でネットワークされ、拠点内やその周辺では身近な生活交通が確保されることで、多様な都市活動や市民生活を支える移動が円滑に行われています。

都市空間構想図



福岡市におけるコンパクトな都市の概念



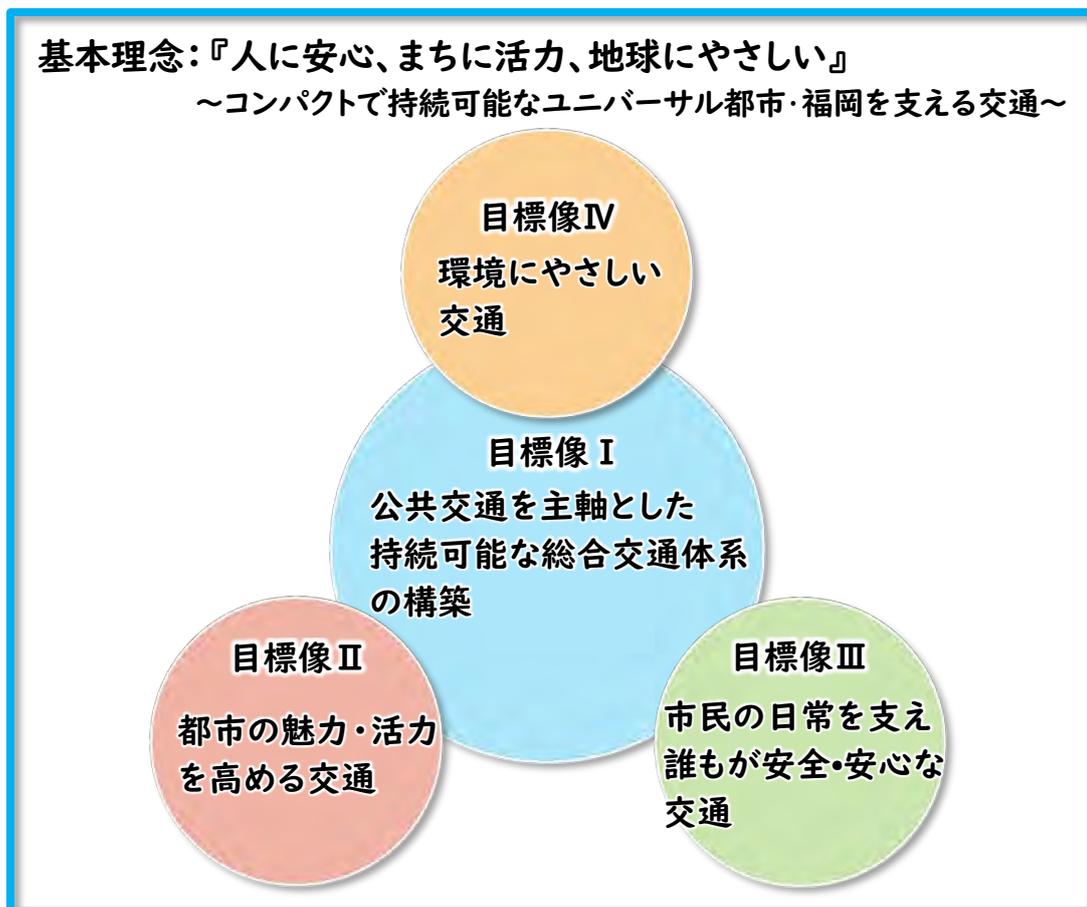
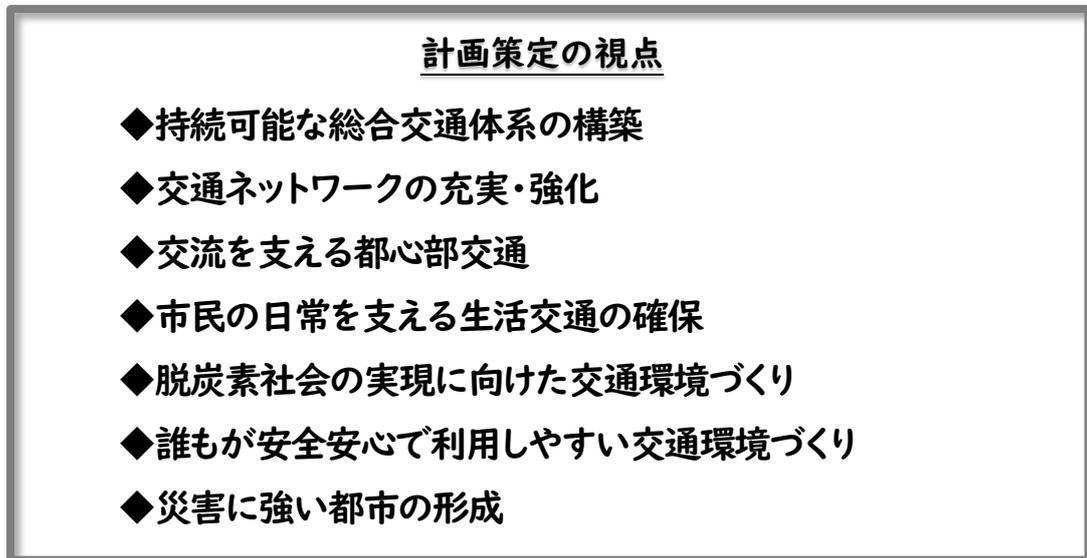
都心部や各拠点には、特性に応じて多様な都市機能が集積するとともに、拠点内やその周辺には幾つもの身近な日常生活圏が形成されている。

また、拠点間は放射環状型の道路や公共交通機関でネットワークされるとともに、拠点内やその周辺では身近な生活交通が確保されることで、移動の円滑性が確保されている。



## 2-2. 基本理念と目標像

福岡市総合計画の内容や交通を取り巻く環境の変化等を踏まえた計画策定の視点を基に、「基本理念」と2034年度の交通の望ましい姿として4つの「目標像」を掲げます。また、目標像の実現に向けて、現状や課題を踏まえ取り組む「施策の基本的な方針」や「主な施策」を示します。



各目標像の関係は、目標像Ⅰの「公共交通を主軸とした持続可能な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。

## ●各目標像の説明および施策の基本的な方針

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

## 目標像Ⅰ 公共交通を主軸とした持続可能な総合交通体系の構築



都市的な魅力と自然環境が調和したコンパクトな都市という強みを生かすとともに、市民生活を支え、来街者にも分かりやすく使いやすい交通体系づくりに取り組み、公共交通を主軸とし多様な交通手段が相互に連携した持続可能な総合交通体系の構築を目指します。

方針1 持続可能な総合交通体系の構築

方針2 市民や来街者にとって、分かりやすく使いやすい交通環境づくり

## 目標像Ⅱ 都市の魅力・活力を高める交通



都市的な魅力と自然環境が調和したコンパクトな都市に磨きをかけるため、エリアの個性や強みが生かされた拠点への交通ネットワークの充実・強化や、多くの人や物が集中し交流する都心部を支える交通環境づくりに取り組み、都市の魅力・活力を高める交通を目指します。

方針3 コンパクトな都市を支える交通ネットワークの充実・強化

方針4 交流を支える都心部の交通環境づくり

## 目標像Ⅲ 市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通



高齢化が進展し、生活圏での移動ニーズが高まるなか、地域の実情に応じた生活交通の確保に取り組むとともに、子どもから高齢者まですべての人にやさしい安全・安心な交通環境づくりや、災害に強い交通基盤づくりに取り組み、市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通を目指します。

方針5 地域の実情に応じた生活交通の確保

方針6 誰もが安全、安心な交通環境づくり

方針7 災害に強い交通基盤づくり

## 目標像Ⅳ 環境にやさしい交通



地球規模での気候変動による影響が深刻化するなか、脱炭素社会の実現に向け、環境負荷の少ない公共交通や徒歩・自転車による移動の促進など、環境にやさしい交通を目指します。

方針8 環境にやさしい交通環境づくり



# 第 3 章

## 各目標像と 施策の基本的な方針・主な施策

### 3-1. 各目標像と施策の基本的な方針・主な施策

#### 目標像Ⅰ：公共交通を主軸とした持続可能な総合交通体系の構築

都市的な魅力と自然環境が調和したコンパクトな都市という強みを生かすとともに、市民生活を支え、来街者にも分かりやすく使いやすい交通体系づくりに取り組み、公共交通を主軸とし多様な交通手段が相互に連携した持続可能な総合交通体系の構築を目指します。

#### ●交通を取り巻く現状と課題

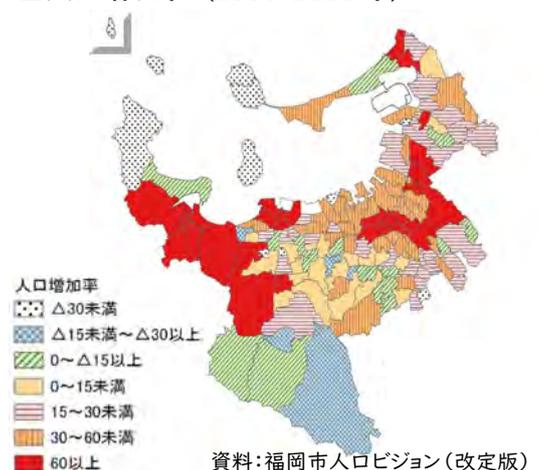
##### <人口>

- ・福岡市の居住人口は2040年ごろまで増加を続ける見込みですが、郊外部等ではすでに減少している地域もあります。
- ・年齢区分別では、高齢者が増加していく一方で、生産年齢層は2030年ごろにはピークを迎え、その後、減少局面を迎えると見込まれています。
- ・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の変化等に対応することが重要です。

#### ■居住人口の推移



#### ■人口増加率（1990-2023年）



##### <人の動き>

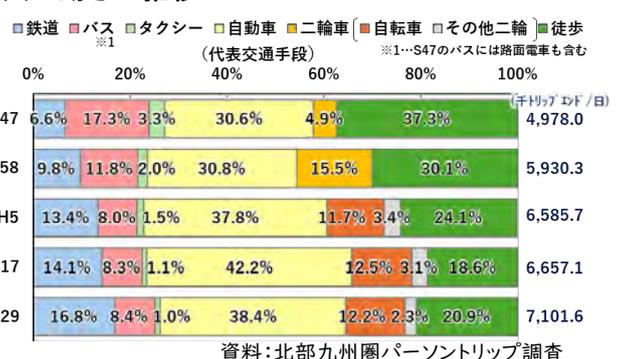
- ・福岡市は、住みたいまち、訪れたいまちとして高い評価を得ており、居住人口だけでなく、交流人口も増加しています。
- ・公共交通については、これまでの様々な取組みにより利用割合が高まっていますが、自動車については、利用割合は減少に転じているものの依然として移動数はほぼ横ばいです。
- ・今後も人の動きが増加すると見込まれるなか、公共交通を分かりやすく使いやすいものとし、多くの市民や来街者の円滑な移動を支えていくことが求められています。

#### ■入込観光客数の推移



バス乗降時の混雑  
資料：国土交通省

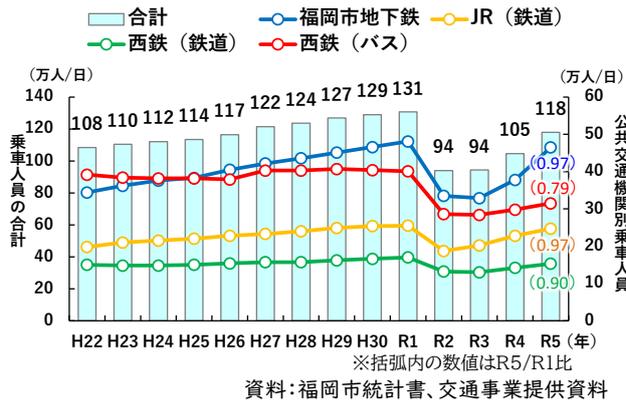
#### ■人の動きの推移



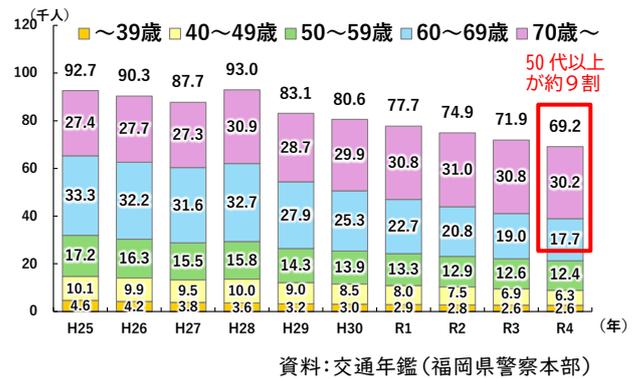
### <公共交通>

- ・公共交通の利用者数は増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により減少し、回復傾向にあるものの感染拡大前の水準には戻りきっていません。
- ・また、運転手の高齢化や生産年齢人口の減少等を背景とした運転手不足の深刻化や、新型コロナウイルス感染症の拡大等を契機とする、テレワークの普及等の新しいライフスタイルの定着など、公共交通を取り巻く環境に変化が生じています。
- ・公共交通が便利だと感じる市民の割合は8割を超えていますが、公共交通の維持や利便性向上を図り、今後とも市民生活や都市活動を支えていくことが求められています。

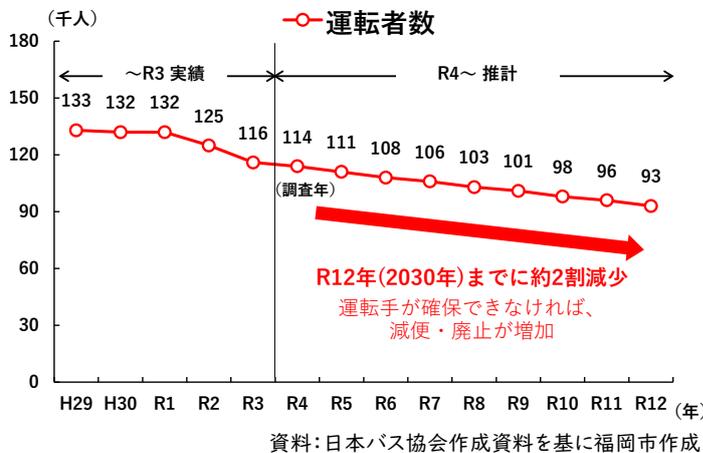
#### ■公共交通（鉄道・バス）利用者数の推移



#### ■二種免許保有者数の推移（福岡県）



#### ■バス運転手の推移（全国）



資料：厚生労働省

### <新たなモビリティサービス>

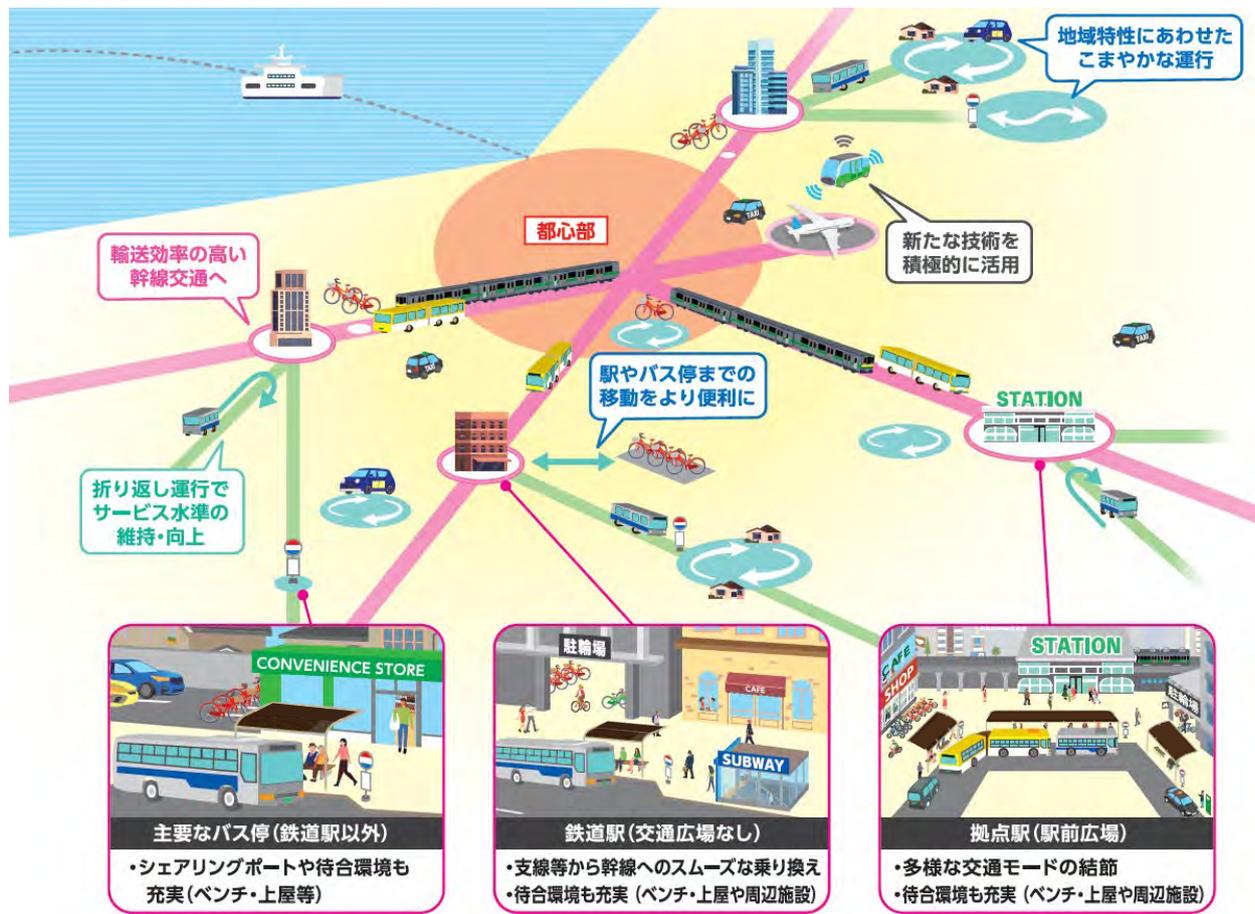
- ・技術革新を背景として、自動運転や MaaS をはじめ新たなモビリティサービスの動きが全国的に活発化しています。
- ・福岡市においても、シェアサイクルや AI を活用したオンデマンド交通をはじめ様々なサービスが導入・提供されるとともに、社会実装に向けた様々な取組みが進められています。
- ・交通課題の解決や市民の利便性向上に向けて、技術革新の動向に応じ、新たなモビリティサービスを取り入れながら交通施策を推進していくことが重要です。

**方針I 持続可能な総合交通体系の構築**

◆ 郊外部での公共交通利用者の減少や運転手不足等が課題となるなか、市民生活や都市活動を支えるため、大動脈である鉄道を軸とし、面的に広がるバスや、デマンド型交通、シェアリングモビリティなど、多様な交通モードが特性に応じて相互に連携した持続可能な総合交通体系の構築に取り組みます。

- 《主な施策》
- 持続可能で効率的な公共交通ネットワークの構築\*
    - ・ 幹線・フィーダー化の推進  
(連節バス導入等による幹線軸の強化、折り返し系統バス導入)
  - 交通結節機能の充実・強化\*
    - ・ 駅前広場等の乗継拠点整備や鉄道駅とバス停の近接化等による乗継利便性の向上
  - シェアリングモビリティの利活用\*
  - 新たなサービス・技術の利活用・検討 (MaaS、自動運転など)
  - 様々な関係者が連携した運転手不足への対応の推進 など

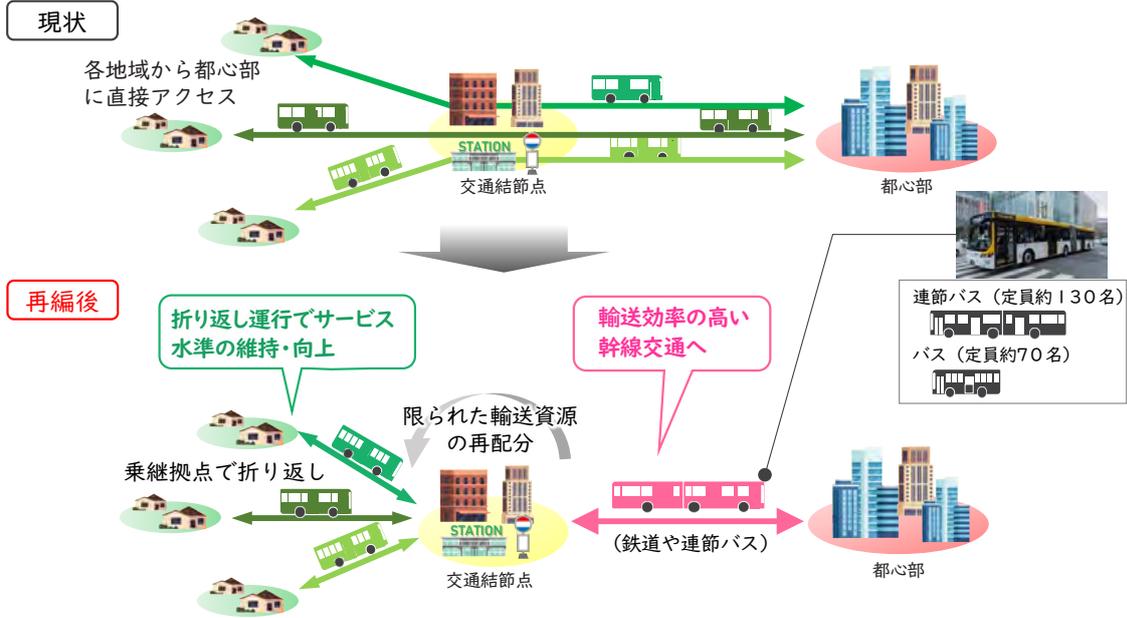
■ 持続可能な総合交通体系の構築イメージ



<機能分担イメージ>

	役割	主な交通モード	
幹線交通	・都市間や拠点間を結ぶネットワーク	・鉄道 ・バス(BRT等)	大量性 速達性  柔軟性
支線交通	・幹線を補完するネットワーク	・バス ・渡船	
域内・補完交通	・多様なニーズに対応 (個別輸送や面的需要等に対応)	・オンデマンド交通 ・タクシー ・シェアリングモビリティ	

### ■ 幹線・フィーダー化のイメージ



「効率的な運行で公共交通“全体”を維持」

※利用ニーズに応じてきめ細やかに運行（通勤時間帯における直通運行等）

### ■ 交通結節機能の強化（駅やバス停付近へのシェアリングポートの設置）



### ■ 自動運転バスの社会実装に向けた取組み



小型自動運転バスを用いた実証実験 (FUKUOKA Smart EAST)



大型自動運転バスを用いた実証実験 (福岡空港)

### ■ 運転手不足への対応



運転手確保に向けた合同説明会



バス・タクシー運転手の魅力発信

■主な交通モードの特性

	特性
鉄道	・速達性や定時性に優れる大量輸送機関であり、市民や来街者等による都市間や市内拠点間の移動を担う。
バス	・柔軟な路線設定が可能な輸送機関であり、基幹的な交通から市民の日常生活を支える交通まで、幅広い役割を担う。
タクシー	・大量輸送機関を補完し、ドア・ツー・ドアの移動を担う機動性・柔軟性の高い公共交通機関であり、高齢者や体の不自由な方を含む個々の利用者ニーズに応じた移動を担う。
渡船	・島民等の通勤や通学など日常生活を支える海上交通であり、豊かな自然環境を継承する農山漁村地域へのアクセスも担う。
自転車	・環境にやさしく、気軽に使える移動手段であり、通勤や通学のほか、観光やスポーツなどにも活用される。
徒歩	・全ての移動の基本となる短距離の移動手段であり、身近な目的地への移動のほか、交通モード間の乗継ぎなどの移動を担う。
自動車	・自由度の高い移動手段であり、市民の日常生活や物流など、幅広い目的での移動を担う。

■多様化・高度化する主なモビリティサービス

	特性
デマンド型交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一定の運行区域の中で予約がある都度運行するもの(オンデマンド交通)や、決められた路線・時刻表で運行するもの(デマンド交通)など、予約に応じて運行する輸送サービスのこと。</li> <li>・地域の特性や需要に応じて、様々な運行形態が存在する。</li> </ul>
シェアリングモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シェアサイクルなど、個人が所有するのではなく、共有して使用する輸送サービスのこと。</li> <li>・公共交通機関を補完し、市民や来街者の回遊性を高める。</li> </ul>
自動運転	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを運転者ではなくシステムが代替して行い、車両を自動で走らせること。</li> <li>・運転手不足の解消や交通事故の低減など、様々な社会課題解決に資することが期待されており、技術導入による安全性の検証や公道インフラとの連携など、全国で社会実装に向けた取組みが進められている。</li> </ul> <div style="text-align: right;"> <p>&lt;自動運転と公道インフラ連携のイメージ&gt;</p> <p>資料:国土交通省</p> </div>
MaaS	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の交通手段やサービスを組み合わせることで検索・予約・決済を一括で行うサービスのこと。</li> <li>・観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携、移動の利便性向上や外出機会の創出など、様々な地域の課題解決にも資することが期待されている。</li> </ul> <div style="text-align: right;"> <p>&lt;MaaSのイメージ&gt;</p> <p>資料:国土交通省</p> </div>

**方針2 市民や来街者にとって、分かりやすく使いやすい交通環境づくり**

◆市民や来街者が多様な移動手段によりシームレスで円滑に移動できる、分かりやすく使いやすい交通環境づくりに取り組むとともに、公共交通を主軸とした移動を促進します。

《主な施策》

○公共交通の利便性向上と利用促進

- ・駅やバス停等における待合環境の改善（上屋・ベンチの設置等）
- ・ピーク時における混雑緩和対策の推進（車両増備、オフピーク利用促進等）
- ・キャッシュレスの推進
- ・パーク・アンド・ライドの推進\*
- ・関係者が連携した公共交通利用の啓発・PRの推進
- ・モビリティ・マネジメントの推進（利用者等への働きかけ）

○交通案内や受入環境の充実・強化

- ・乗り場案内や案内サインの充実・強化
- ・来街者にも使いやすい交通サービスの充実・強化（MaaS等）

○自転車や徒歩で移動しやすい交通環境づくり

- ・自転車利用環境の向上（自転車通行空間や駐輪場の整備等）
- ・安全・安心な道路整備

など

■待合環境の改善



バス停への上屋・ベンチ設置  
(大楠バス停)

■キャッシュレスでのスムーズな乗降



タッチ決済



QRチケット

■来街者にも使いやすい交通サービス



公共交通での外出を促進する企画乗車券

■利用マナーの啓発



訪日外国人向けデジタル乗車券



外国人向けのマナー啓発ポスター  
資料: (公財)メトロ文化財団

■モビリティ・マネジメント



小学生を対象としたモビリティ・マネジメント  
(出前講座の様子)

■自転車利用環境の向上



自転車通行空間の整備  
(はかた駅前通り)



駐輪場の整備  
(櫛田神社前駅)