

## 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。

### ●交通を取り巻く現状と課題

#### <まちづくりの進展>

- ・福岡市は、都市的な魅力と自然環境が調和したコンパクトな都市を形成しています。
- ・都心部及び、その核となる天神・渡辺通、博多駅周辺、ウォーターフロント（中央ふ頭・博多ふ頭）の3地区において、都市機能と回遊性の向上を図る取組みが進められており、交流人口の増加が見込まれます。
- ・また、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、エリアの個性や強みを活かしたまちづくりを進めていく必要があります、これらのまちづくりの進展にあわせ、様々な移動ニーズに対応していく必要があります。

### ■エリアの強みや個性を活かしたまちづくり

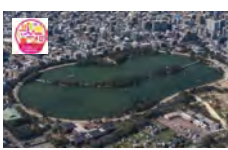
#### 豊かな自然



志賀島・海の中道・北崎



油山・早良区南部



大濠公園

#### 商業・業務・研究開発



都心部



九州大学伊都キャンパス



- 都心部
- 広域拠点
- 地域拠点
- ★ 魅力・活力創造拠点

#### 観光・MICE



ウォーターフロント地区



都心部（那珂川沿い）



美術館・博物館



博多旧市街プロジェクト



福岡城・鴻臚館



FaN

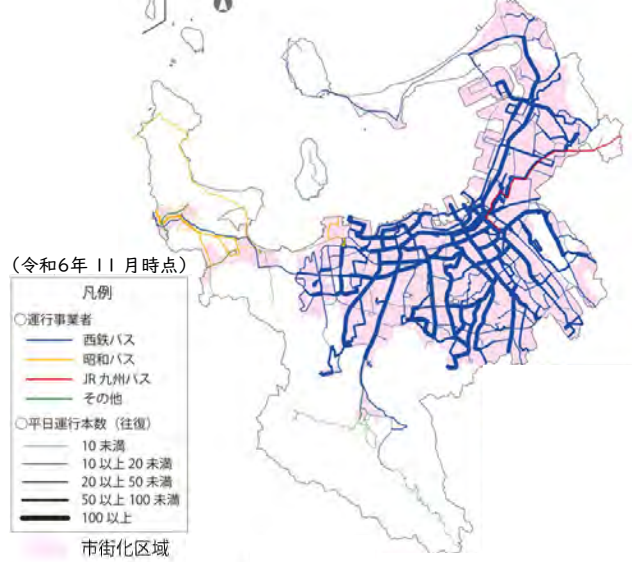
<交通基盤>

- ・国内外を結ぶ陸・海・空の広域交通拠点が半径 2.5 キロメートル圏内に近接し、都心部を中心とした放射状に広がる鉄道網と面的に広がるバス路線網、放射環状型の幹線道路により市内および周辺都市との交通ネットワークが形成されています。

■鉄道ネットワーク

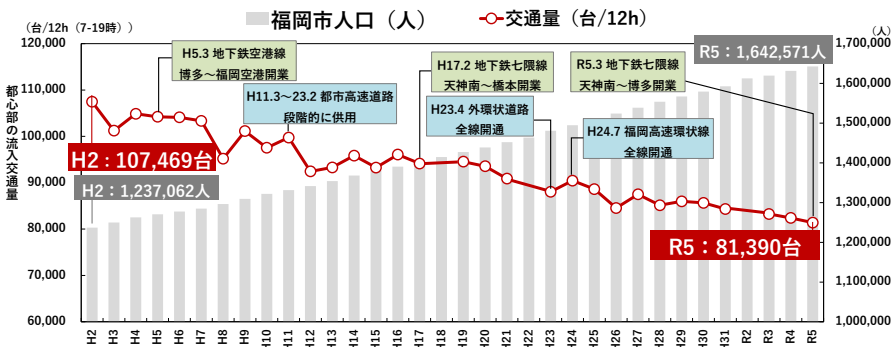


■バスネットワーク



- ・近年では、地下鉄七隈線や都市高速道路が延伸され、福岡空港の滑走路増設など、現在も交通基盤の整備が進められていますが、様々な拠点へのアクセス強化を望む多くの声を頂いているほか、都心部をはじめとする局所的な道路交通混雑も依然として見受けられます。
- ・交通基盤の整備を進めるにあたっては、市の財政状況において義務的経費が増加するなか、これまで以上に、既存ストックの活用や様々な主体との連携、新たな技術の活用による効率的・効果的な取組みの推進が求められています。

■都心部における自動車交通量の推移

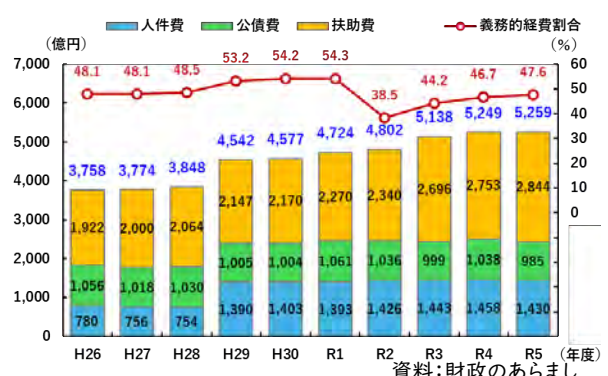


■主要渋滞箇所



資料:福岡県交通渋滞対策協議会資料を基に作成

■義務的経費の推移



**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取り組むとともに、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》

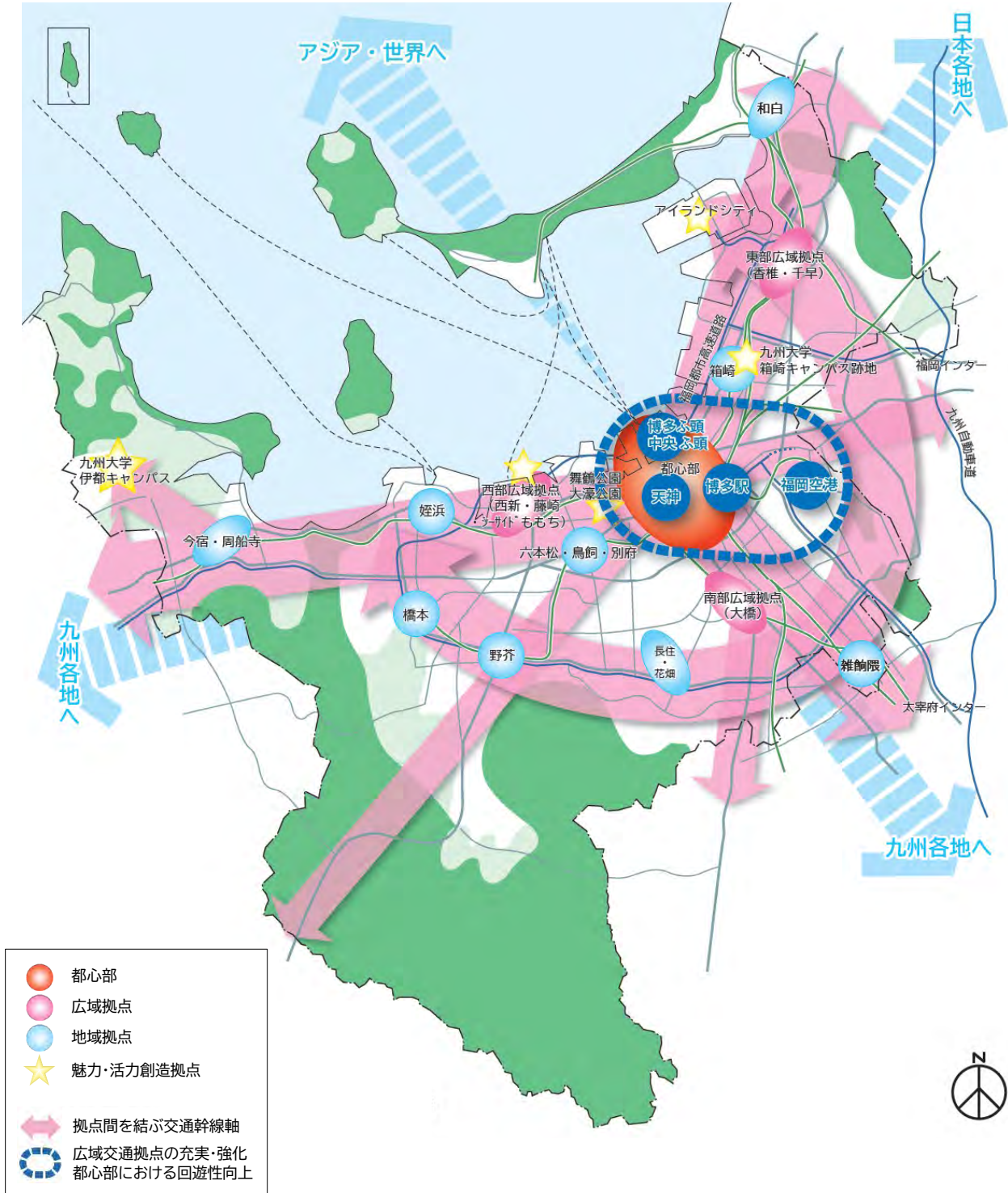
- 幹線道路ネットワークの形成
- 広域交通拠点等における交通機能の強化
- 拠点へのアクセス強化

＜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   |
|              | ・(都)天神通線、那の津通り6車線化の整備<br>＜中・長期的検討課題＞<br>・都心拠点間での検討*   |
| 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  |
|              | ・福岡空港方面への都市高速道路延伸の整備<br>・国道3号博多バイパス立体化<br>・博多港、福岡空港の機能の充実・強化や利便性向上<br>＜中・長期的検討課題＞<br>・福岡空港および後背地への検討                                  |
| 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  |
|              | ・ドームへのアクセス強化の検討*<br>・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*<br>・交通結節機能強化(箱崎地区、九大学研都市駅*)<br>＜中・長期的検討課題＞<br>・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 |
| 広域拠点<br>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  |
|              | ・(都)野間屋形原線、(都)国道3号線の整備<br>＜中・長期的検討課題＞<br>・姪浜-橋本間、南部地域での検討   |
| 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   |
|              | ・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】<br>・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】  |

- 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



■ 都市高速道路の延伸(空港線)



■ 道路交通の円滑化



交差点改良 (右折レーン設置)



バス停カット整備

**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

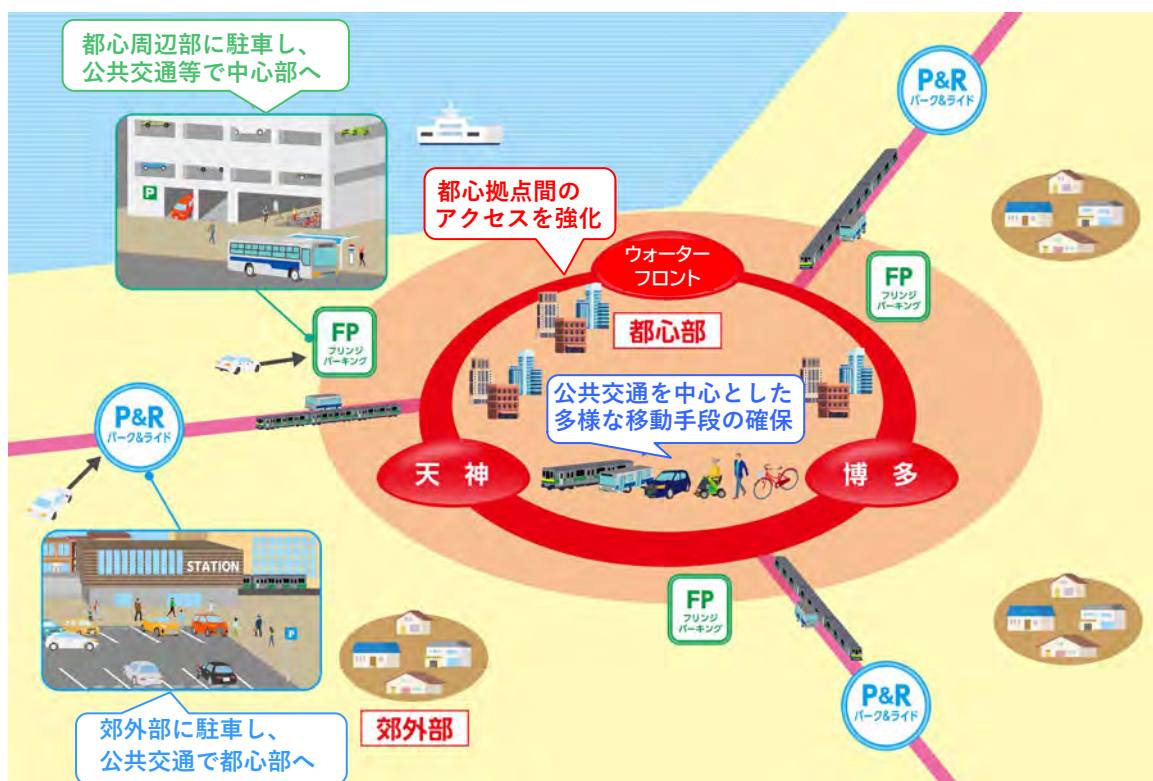
○ 新たなサービス・技術の利活用・検討(MaaS、自動運転等)【再掲】

○ シェアリングモビリティの利活用\*【再掲】

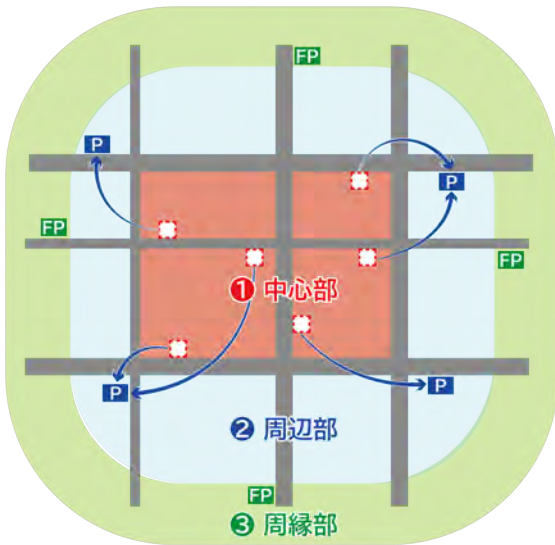
○ 人を中心とした歩きたくなる回遊空間の創出

- ・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 など

■ 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



- ① **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)
- ② **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)
- ③ **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

■都心循環BRT



■フリンジパーキング



■駐車場満空情報システム



■道路空間の利活用



## 目標像Ⅲ：市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通

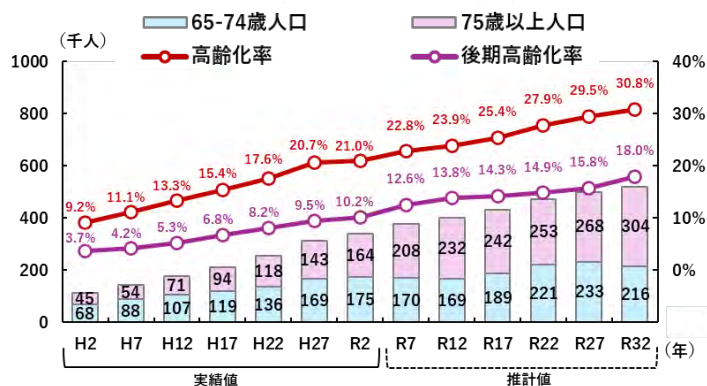
高齢化が進展し、生活圏での移動ニーズが高まるなか、地域の実情に応じた生活交通の確保に取り組むとともに、子どもから高齢者まですべての人にやさしい安全・安心な交通環境づくりや、災害に強い交通基盤づくりに取り組み、市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通を目指します。

### ●交通を取り巻く現状と課題

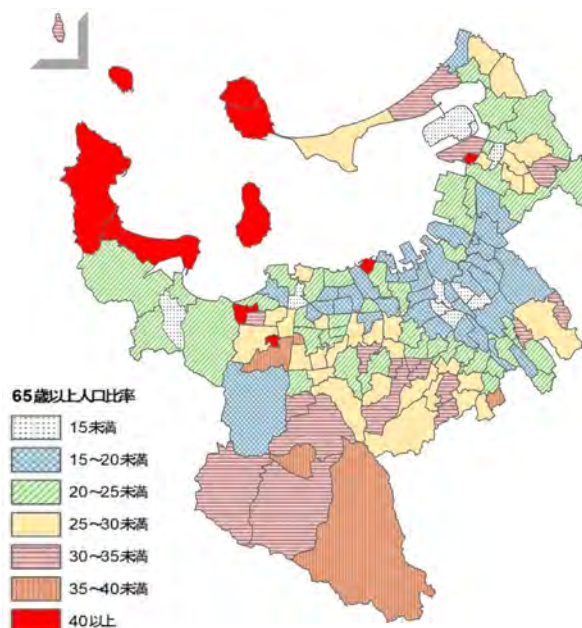
#### <生活交通の確保>

- ・郊外部を中心に人口減少やバス利用者の減少等を背景として、バス路線の休廃止の申し出が相次ぎ、運行経費等への補助を行いながら運行を継続してきていますが、近年では、運転手不足等もあり、地域の公共交通を取り巻く環境は一層厳しい状況となっています。
- ・今後も高齢化の進展に伴い、通院や買い物などの身近な移動が増えると見込まれ、バス停との距離や高低差なども踏まえながら、日常生活圏を意識した生活交通の確保が求められています。

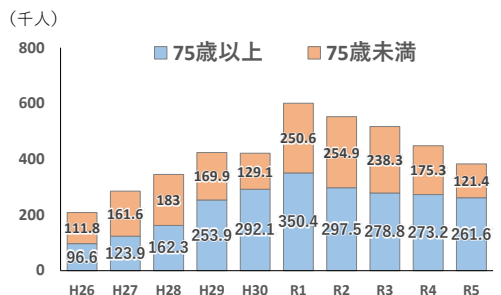
#### ■高齢者数の推移



#### ■高齢化率（2023年）



#### ■免許返納者数の推移（全国）

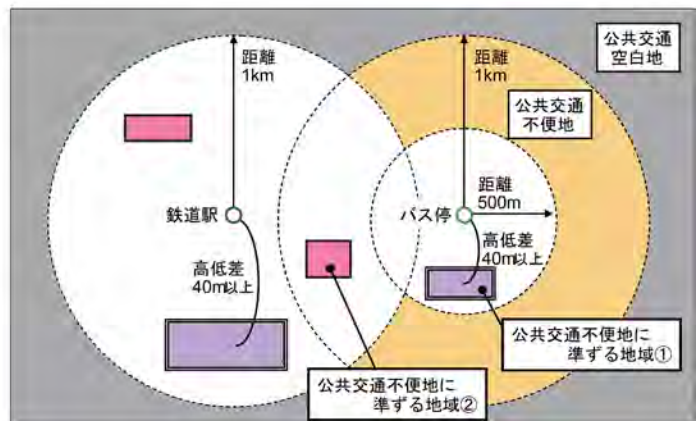


■公共交通空白地域等の分布状況



(令和6年11月現在)

| 凡 例  |        |
|--|--------|
| ○ バス・鉄道  |        |
| ○ バス停  | ○ 鉄道駅  |
| — バス路線   | — 鉄道路線 |
| ○ 公共交通空白地及び公共交通不便地等  |        |
| 公共交通空白地  |        |
| バス停から概ね1km以上離れ、<br>鉄道駅から概ね1km以上離れた地域   |        |
| 公共交通不便地  |        |
| バス停から概ね500m以上離れ、<br>鉄道駅から概ね1km以上離れた地域<br>(公共交通空白地を除く)  |        |
| 公共交通不便地に準ずる地域①   |        |
| バス停・鉄道駅との高低差が<br>概ね40m以上の地域<br>(公共交通空白地・不便地を除く)  |        |
| 公共交通不便地に準ずる地域②   |        |
| バス停・鉄道駅までの経路について、<br>迂回を要する、坂道がきつい等、<br>公共交通が不便と考えられる地域で<br>あって、地域住民が生活交通の確保<br>に向けた協議会を組織している地域<br>(公共交通空白地・不便地及び準ずる<br>地域①を除く) |        |





### <バリアフリー>

- ・ユニバーサルデザインの理念に基づき、交通事業者等と連携しながら、全ての利用者が安全・安心に利用しやすい旅客施設や車両の整備、サービス提供等を行い、公共交通等のバリアフリー化を進めてきており、国の基本方針などを踏まえた継続的な取組みの推進が必要です。

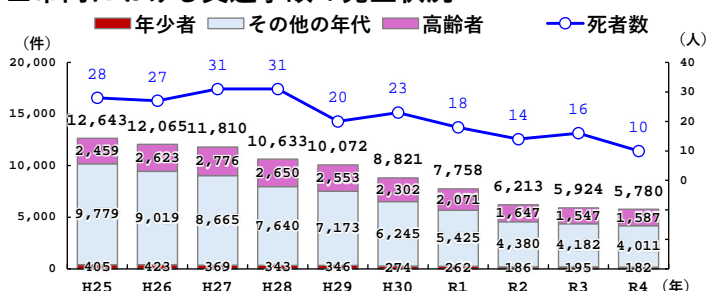
#### ■鉄道駅のバリアフリー化



### <交通安全>

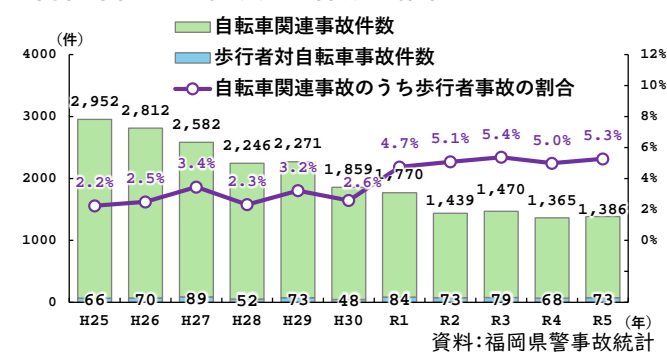
- ・市内の交通事故の発生件数は減少傾向にありますが、高齢者や子どもが巻き込まれる悲惨な事故も依然として発生しており、安全・安心な道路整備を進めていく必要があります。
- ・また、自転車関連の事故発生件数は減少傾向にありますが、近年利用が拡大しつつある電動キックボード等とあわせ、安全かつ適正な利用を促すことが求められています。

#### ■市内における交通事故の発生状況



資料:福岡市市民局、福岡市統計書

#### ■自転車関連の事故発生件数の推移



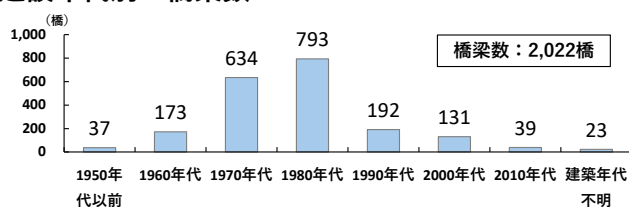
危険な自転車走行の事例

資料:総務省作成資料

### <防災>

- ・世界的な気候変動により、国内外で自然災害が激甚化・頻発化しています。
- ・また、福岡市に位置する活断層のうち、特に、警固断層帯(南東部)は、今後30年以内に0.3~6%の確率で地震が発生するとされています。
- ・このような中、引き続き災害に対応できる交通基盤づくりを進めていく必要があります。

#### ■建設年代別の橋梁数



#### ■台風による電柱倒壊



資料:千葉県

**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、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 など

**■ 地域の実情に応じた生活交通の確保イメージ**



**■ 運行形態イメージ**

| 運行ルート      | 路線運行（ルートあり）    |            | 区域運行（ルートなし） |            | 路線運行（ルートあり） |
|------------|----------------|------------|-------------|------------|-------------|
| 運行ダイヤ・利用方法 | ダイヤあり・予約不要     |            | ダイヤなし・予約要   | ダイヤあり・予約要  |             |
| 運行形態       | 路線バス（大型・中型・小型） | 路線バス（ミニバス） | オンデマンド交通    | デマンド交通（区域） | デマンド交通（不定期） |
|            |                |            |             |            |             |
|            | 大 ←            |            | 輸送量（利用者）    |            | → 小         |
|            | 路線定期運行         |            | 区域運行        | 路線不定期運行    |             |
|            |                |            | 予約制<br>     | 予約制<br>    |             |

**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】
  - ・通学路等の安全対策
  - ・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

■鉄道駅のバリアフリー化



(バリアフリートイレ)

(点字付案内表示)

■ノンステップバスの導入



■ユニバーサルデザインタクシーの導入



■外出を促すベンチ等の設置



(南警察署西口交差点)  
交差点へのベンチ設置



(大博通り)  
休憩スポットの設置

■自転車等の適正利用促進



小学生等を対象とした  
自転車の交通安全教室



福岡県警察と連携した自転車や  
特定小型電動機付自転車の安全利用の周知・啓発



## 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

#### ■ 無電柱化



#### ■ 橋梁の耐震化



#### ■ 狭あい道路拡幅整備



## 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。

### ●交通を取り巻く現状と課題

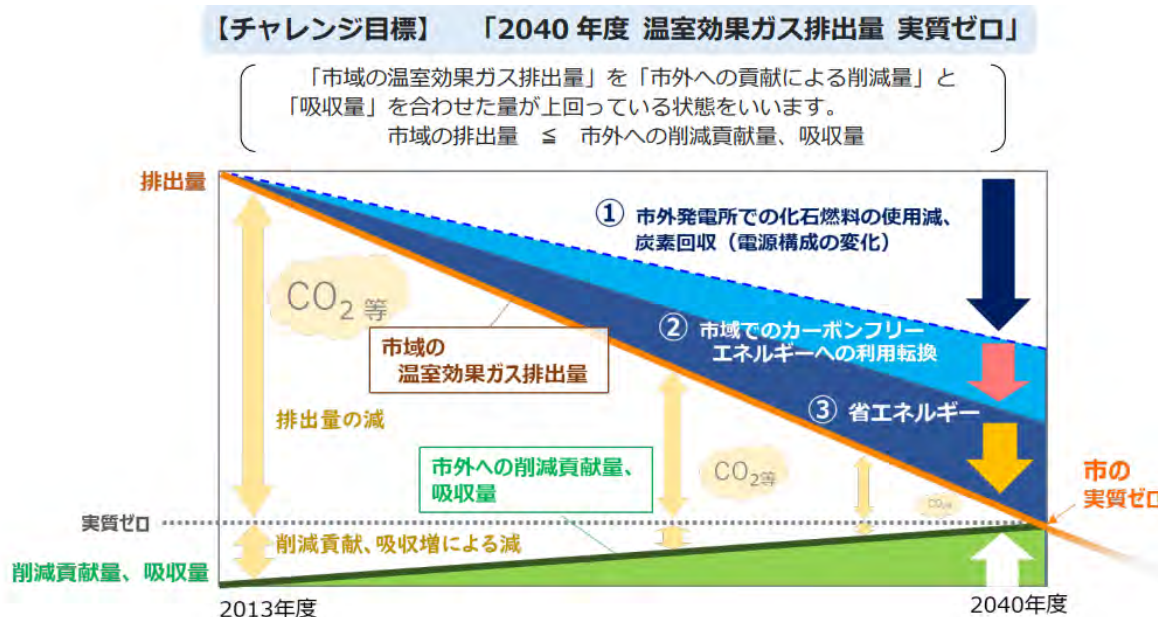
#### <脱炭素社会の実現に向けた国内外の動向>

- ・近年、豪雨や猛暑など国内外で気象災害が激甚化・頻発化するなか、2015年に開催されたCOP21でパリ協定が採択され、今世紀後半には世界全体で脱炭素社会を実現するとの目標設定がなされています。
- ・脱炭素が世界的な潮流となるなか、日本においても、政府が「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、2030年度の目標として、温室効果ガス排出量の46%削減(2013年度比)を掲げています。

#### <福岡市における取組み>

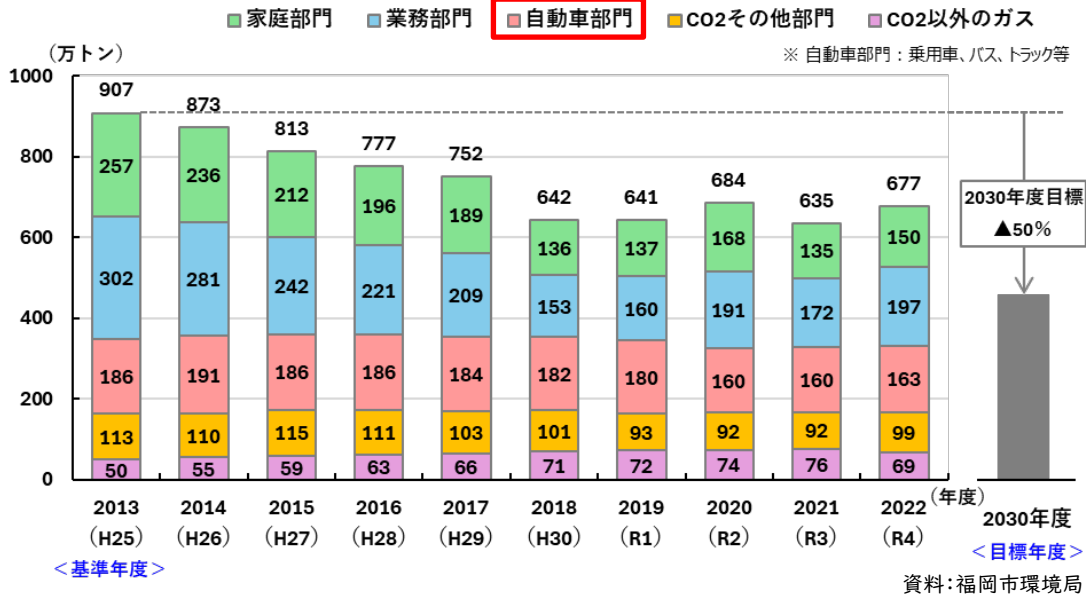
- ・福岡市は「2040年度温室効果ガス排出量実質ゼロ」のチャレンジを掲げ、2030年度における温室効果ガス削減目標を、2013年度比で国の46%を上回る50%削減とし、脱炭素社会に向けた取組みを積極的に推進することとしています。

#### ■2040年度温室効果ガス排出量実質ゼロに向けたイメージ図（福岡市）

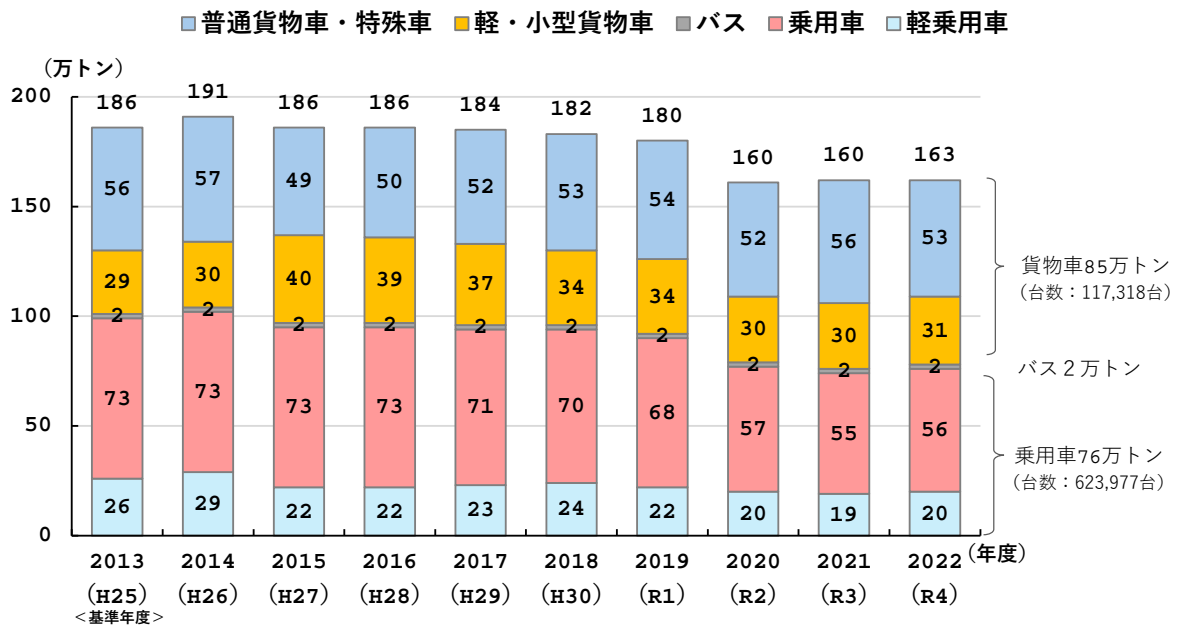


・福岡市における温室効果ガス排出量は 2013 年度をピークに減少していますが、自動車部門からの排出量は、ほぼ横ばいとなっており、カーボンニュートラルの実現に向けて、市内排出量の約 3 割を占める自動車部門の脱炭素化を進めていくことが必要です。

■温室効果ガス排出量の推移（福岡市）



■自動車部門からの排出量の推移（福岡市）



※ 四捨五入の関係のため、排出量の内訳と総量と一致しない場合がある。  
 ※ 福岡市統計書（自動車保有台数）と環境省「運輸部門（自動車）CO<sub>2</sub>排出量集計データ」から推計。

資料：福岡市環境局

## 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】

### ■公共交通や自動車の脱炭素化



(車両の軽量化や高効率モーターの採用)  
地下鉄車両の省エネルギー化(4000系)



(駅照明等のLED化)  
地下鉄駅の省エネルギー化



電気バス(レトロフィット電気バス)



充電設備の設置  
(西南社の湖畔公園)

### ■カーシェアリングの推進



### ■公共交通利用等の呼びかけ







## 3-2. 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 |  |
|-------------------------------------|--|---------|--|
| <b>目標像Ⅰ 公共交通主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<br>(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〕           |
| 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%<br>(2023年度)  | +       | 〔政策推進プランにおいて目標値〔現状維持(80%程度を維持)(2028年度)〕を設定〕  |
| <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%<br>(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〕                |
| 都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数                 | 81,390台/12h<br>(2023年度)  | -       | 〔政策推進プランにおいて目標値を設定 ※検討中〕                     |
| 都心部の1日あたりの歩行者交通量                    | 10.2万人<br>(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〕          |
| 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%<br>(2024年度)  | +       |  |
| 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%<br>(2024年度)  | +       |  |
| <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<br>(2023年度)  | 0地域     |  |
| 公共交通のバリアフリー化                        | 鉄道駅<br>ノンステップバス<br>ユニバーサル<br>デザインタクシー<br>68.7%<br>43.9%<br>20.0%<br>(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〕 |
| 無電柱化整備延長                            | 160.3km<br>(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〕                |
| 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%<br>(2024年度)  | +       |  |
| <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%<br>(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〕         |
| シェアサイクルポート数                         | 708ポート<br>(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〕                   |
| 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%<br>(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〕                   |
| 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%<br>(2024年度)  | +       |  |

| 考え方  | 調査頻度    |
|--|---------|
| ・郊外部での利用者減少や運転手不足が課題となるなかにおいても、輸送効率を高めるなど、持続可能な総合交通体系の構築に取り組み、全体として利用者の増加を目指す。 | 毎年      |
| ・分かりやすく使いやすい交通環境づくりに取り組み、公共交通を便利と感じる市民の割合をさらに高めることを目指す。                        | 毎年      |
| ・広域的な人流・物流を支える放射環状型の幹線道路ネットワーク形成を着実に推進する。                                      | 毎年      |
| ・都心部等でまちづくりが進展するなかでも、交流を支える都心部の交通環境づくりに取り組み、自動車流入台数を減少させることを目指す。               | 毎年      |
| ・市民や来訪者が安心して楽しく回遊できるよう、快適で質の高い歩行者空間の創出に取り組み、都心部の回遊性を向上させることで、歩行者交通量の増加を目指す。    | 概ね2年に1度 |
| ・拠点へのアクセス強化等に取り組み、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をさらに高めることを目指す。               | 毎年      |
| ・道路交通の円滑化等に取り組み、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を改善することを旨す。                         | 概ね2年に1度 |
| ・生活交通の維持・確保に取り組み、新たな公共交通空白地を発生させない。  | 毎年      |
| ・ユニバーサルデザインの理念に基づき、全ての利用者が利用しやすい旅客施設や車両の整備等を着実に推進する。                           | 毎年      |
| ・災害時における物資輸送や救助活動等を確保するため、無電柱化を着実に推進する。  | 毎年      |
| ・歩行空間の整備や通学路の安全対策等に取り組み、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を改善することを旨す。                | 概ね2年に1度 |
| ・自動車からの温室効果ガス排出量の削減に向けた取組みを着実に推進する。  | 毎年      |
| ・回遊性の向上や公共交通の機能補完を図るため、シェアサイクルポートの拡大を目指す。                                      | 毎年      |
| ・自転車利用環境の向上に取り組み、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を改善することを旨す。                      | 概ね2年に1度 |
| ・公共交通の利便性向上や利用の働きかけ等に取り組み、外出時は公共交通等を利用するよう意識している人の割合をさらに高めることを旨す。              | 概ね2年に1度 |



# 第4章 施策の推進

## 4. 施策の推進

交通施策を着実に推進するため取るべき基本姿勢や推進体制等を示します。

### ■基本姿勢

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。



### <行政、交通事業者、市民・企業・エリアマネジメント団体それぞれの役割>

#### 【行政】

- ・地域の課題や利用者の視点を踏まえつつ、市民の理解を得ながら、幹線道路などの交通施設の整備や公共交通の利用促進に向けた広報・啓発など、ハード・ソフト両面から交通施策を推進する責務があります。
- ・また、社会経済情勢の変化を踏まえながら、関係者と連携を図り、交通施策全体の計画と調整や、地域の活動と事業者間の連携の支援、広報・啓発活動、周辺市町村等と連携した施策などに取り組むことが必要です。

#### 【交通事業者】

- ・地域社会を支える重要な役割を担っているとの認識のもと、持続可能な総合交通体系の構築に向けて、利用者のニーズや社会的条件を十分に把握し、関係者と連携を図りながら、分かりやすく使いやすい交通環境づくりや正確かつ適切な情報提供等の、公共性の高い役割を担います。

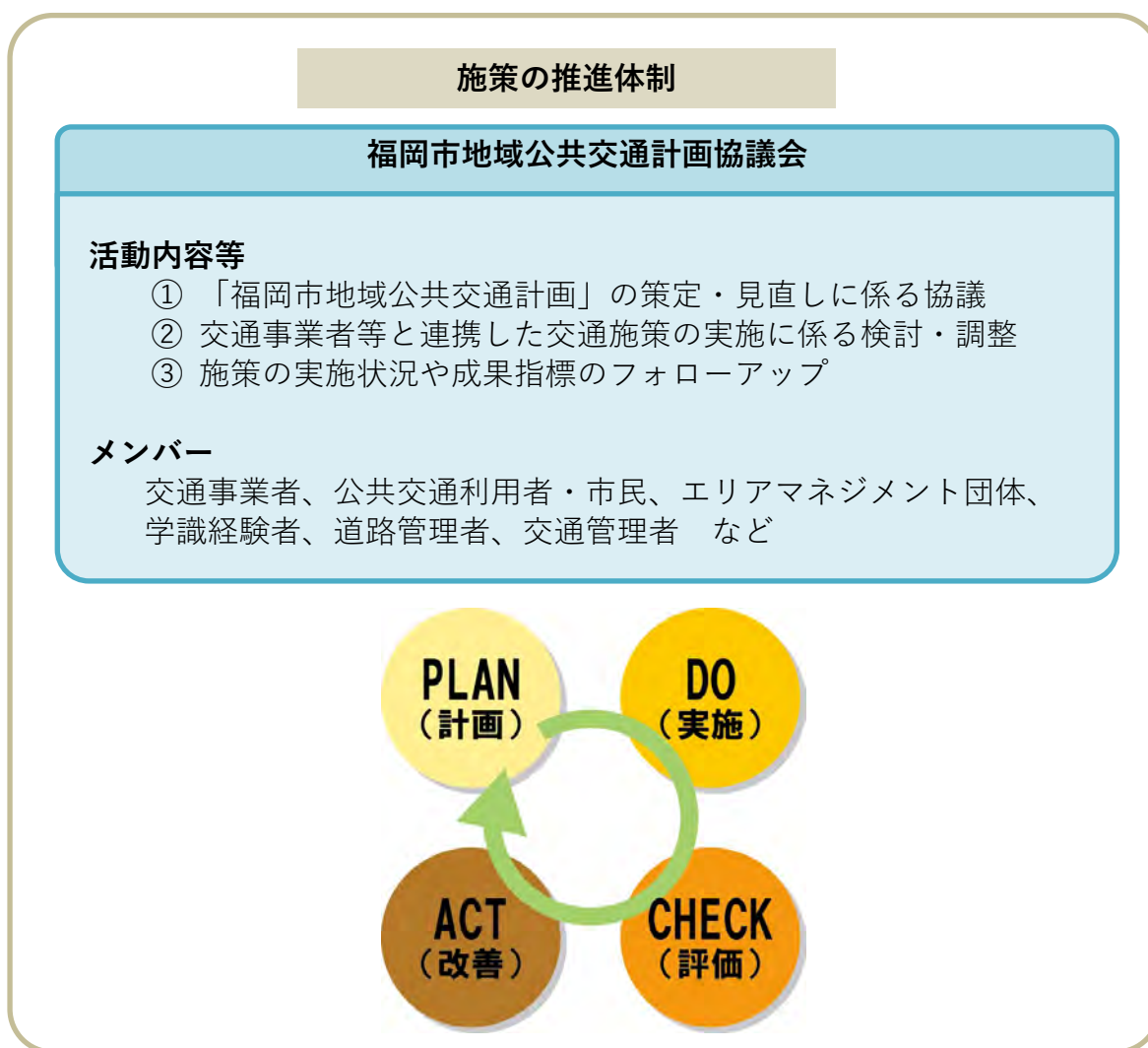
#### 【市民・企業・エリアマネジメント団体】

- ・持続可能な総合交通体系の構築や快適な交通環境の創造に向けて、環境にやさしい公共交通機関の積極的利用や交通事業者や行政が行う各種交通施策への積極的な協力を行うとともに、過度な自動車利用の自粛、交通マナーの向上などに主体的に取り組むよう努めることが必要です。

## ■ 施策の推進

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総合交体系の構築に向け、各主体がそれぞれの役割を踏まえながら、連携して施策を推進します。

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。



また、交通課題の解決や交通利便性の向上のため、民間事業者の意欲的かつ実現性のある提案を取り入れながら、施策を推進していきます。



# 用語集



## 用語集

| 語句         | 解説・説明   | 掲載ページ          |
|------------|---|----------------|
| 入込観光客数     | 日常生活圏以外の場所へ旅行し、そこでの滞在が報酬を得ることを目的としない者の数。  | 14             |
| エアーマネジメント  | 地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組み。  | 40,41          |
| オープンスペース   | 公園・広場、河川、山林等建物によって覆われていない土地の総称。また、市街地では建物の敷地内に確保された開放性の高い、まとまった広さの空地や空間。  | 24             |
| 折り返し系統バス   | 郊外部等から都心部まで直行せず、拠点駅等で折り返す路線バスのこと。   | 16             |
| オンデマンド交通   | 一定の運行区域の中で予約がある都度運行する輸送サービスのこと。   | 15,16,18,29    |
| カーボンニュートラル | 温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすることで、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすること。  | 32,33          |
| 温室効果ガス     | 熱（赤外線）を吸収し再び放熱する性質を持つことにより、地上から宇宙に向かって放出される熱の一部を地上に戻す効果（温室効果）をもたらす気体のこと。地球温暖化対策の推進に関する法律では、このうち特に人間活動に深いかかわりのある二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、代替フロン等（ハイドロフルオロカーボン、パーフルオロカーボン、六ふっ化硫黄、三ふっ化窒素）の7種類のガスを対象としている。 | 32~34,37       |
| 幹線・フィーダー化  | 都心部と拠点駅等をつなぐ、速達性や輸送力に優れた鉄道などの幹線交通と、拠点駅等と郊外部をつなぐフィーダー交通を組み合わせた交通体系とすること。   | 16,17,37       |
| 狭あい道路      | 幅員が4m未満の道路のこと。建築基準法では、建築物の敷地は原則幅員4m以上の道路に接しなければならないと規定しており、4m未満の道路に接する敷地は、道路中心から2mの後退を義務付けている。  | 31             |
| 義務的経費      | 歳出において、人件費、扶助費（生活保護費などの医療・福祉経費）、公債費（借金の返済）を合わせた毎年必要な固定的な経費のこと。  | 21             |
| 広域交通拠点     | 市域外への広域的な人流・物流の交通機関が接続する場所・施設。  | 21~23          |
| 公共交通空白地    | バス停から概ね1km以上離れ、鉄道駅から概ね1km以上離れた地域をいう。  | 27,29,36,37    |
| 公共交通不便地    | バス停から概ね500m以上離れ、鉄道駅から概ね1km離れた地域をいう。（公共交通空白地を除く。）  | 27             |
| 交通事業者      | 鉄道事業者、乗合バス事業者、バスターミナル事業者、海上旅客運送事業者、航空運送事業者及びそれ以外の者で鉄道施設、旅客船ターミナル又は航空旅客ターミナルを設置し、又は管理するもの。   | 15,28,29,40,41 |
| 交流人口       | その地域を訪れる人の数。通勤・通学者や観光客などをいう。  | 14,20,24       |
| サイン        | 利用者が目的地まで円滑に移動できるように現在地や施設の位置関係をわかりやすく伝えたり、利用者が公共施設などを円滑に利用できるよう、それぞれの使用方法や内容を伝えるもの。  | 19             |
| 自転車通行空間    | 自転車が通行するための道路、又は道路の部分进行をいう。   | 19             |
| 自動運転       | 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。   | 15~18,24       |
| 自動車専用道路    | 道路法に基づき、自動車のみ的一般交通の用に供するための道路。福岡市都市高速道路、九州縦貫自動車道等。  | 22             |

| 語句                          | 解説・説明  | 掲載ページ                  |
|-----------------------------|--|------------------------|
| 主要渋滞箇所                      | プローブデータ(GPSを搭載した自動車から得られる移動軌跡情報(緯度経度・時刻))などにより、車両の平均速度が20km/h未満となった箇所などについて、現地の状況等も踏まえ、福岡県交通渋滞対策協議会が選定した箇所。  | 21                     |
| シェアリングモビリティ                 | 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。  | 16~18                  |
| ジャンクション                     | 高速道路などの合流地点。また、その地点で相互に連結する立体交差部分。   | 22                     |
| ストック                        | 蓄積された資産や施設のこと。都市においては、これまでに整備された道路、下水道、公園、住宅などの都市基盤をいう。  | 21,22                  |
| 生活交通                        | 通勤、通学、通院、買物その他の日常生活に欠かすことのできない人の移動をいう。   | 8~10,11,26,29,37       |
| 総合交通体系                      | 鉄道、バス、自動車などの交通手段が適切に分担され、各交通手段間が効率的に連携したものの。   | 8,10,11,14,16,36,37,40 |
| 代表交通手段                      | 人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動した時の主な交通手段。その際に複数の交通手段を利用した場合の代表交通手段の優先順位は鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順。  | 14                     |
| デマンド型交通                     | 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。   | 16                     |
| 都市計画道路                      | 都市交通の円滑化を図るとともに、都市の骨格形成や貴重な都市空間を創出するための施設であり、都市計画法に基づき都市計画決定された道路。   | 36                     |
| トリップ・トリップエンド                | 人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動したとき、1トリップが発生したという。1回の移動で複数の交通手段を使っても、全体を1トリップで数え、1トリップの起点及び終点をトリップエンドという。<br>また、ある地域内に出発地または到着地を持つ人の移動の合計を「発生集中量」という。               | 14,18                  |
| 二種免許                        | 旅客を運送する目的で自動車を運転するときに必要となる免許。  | 15                     |
| ノンステップバス                    | 床面の地上面からの高さが30cm以下で乗降口の段差がなく、車いすスペースや車いすが通るのに十分な幅の通路が確保されているなど、車いすのまま乗降できる仕様のバス車両。   | 30,36                  |
| パークアンドライド                   | 交通混雑緩和のため自動車を都市郊外の駐車場に駐車し(パーク)、鉄道、バス等の公共交通機関に乗り換え(ライド)、目的地まで移動する方法。  | 19,24                  |
| パーソントリップ調査(北部九州圏パーソントリップ調査) | 交通の主体である人(パーソン)の1日の動き(トリップ)を把握することを目的とした調査。人がどこからどこへ、どのような目的で動いているのか。その時の交通手段は何か等が把握できる。福岡県の大半に佐賀県の一部を加えた地域で実施されたパーソントリップ調査を北部九州圏パーソントリップ調査と呼ぶ。              | 14                     |
| バス停カット                      | 歩道に切り込みをいれるなど乗降のために設けるバス停留の専用スペースで、設置することで交通の流れがスムーズになる。バスベイともいう。  | 22,23                  |
| バリアフリー                      | 高齢者や障がいのある人などが社会生活をしていく上で障壁(バリア)となるものを除去(フリー)すること。特に、バリアフリー法においては、「移動等円滑化」として、高齢者や障がいのある人などの移動又は施設の利用に係る身体負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上することを規定している。 | 28,30,36,37            |

| 語句                | 解説・説明  | 掲載ページ    |
|-------------------|--|----------|
| バリアフリースイ          | 国が定めた「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」に基づき整備される、オストメイト機能等が設置された障がい者対応型便所のこと。   | 30       |
| バリアフリー化に関する国の基本方針 | 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年12月施行）（以下、バリアフリー法）に基づき国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」のこと。バリアフリー化に関する目標等が設定されている。                                     | 37       |
| パリ協定              | 新興国を含む全ての国が参加する初の国際的な枠組みで、2020（令和2）年から運用が開始された。産業革命前からの地球の平均気温の上昇を2℃よりも十分に下方に保持し、1.5℃に抑える努力を追求していくことが掲げられるとともに、21世紀後半には脱炭素社会を実現することを目標としている。 | 32       |
| 福岡都市圏             | 福岡市及びその周辺16市町村（筑紫野市、春日市、大野城市、太宰府市、那珂川町、古賀市、宇美町、篠栗町、志免町、須恵町、新宮町、久山町、粕屋町、宗像市、福津市、糸島市）で構成される都市圏。  | 2,7,22   |
| フリンジパーキング         | 都心部の自動車流入を抑制し、道路交通混雑の緩和を図るため、都心周辺部の駐車場でマイカーを受け止め、公共交通等に乗り換えて都心部に行く取組み。   | 24,25    |
| ボトルネック交差点         | 主要渋滞箇所など、交差点における右左折等によって交通の流れが妨げられることにより、渋滞が発生しやすい交差点のこと。  | 22       |
| 無電柱化              | 道路から電柱をなくすこと。電線類を地下に埋設する地中化、各戸への供給用の電気・通信ケーブルを近接する道路や隣接家屋の軒下を通じて配線する手法がある。   | 31,36,37 |
| モビリティ・マネジメント      | 1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策。  | 19       |
| ユニバーサルデザイン        | 年齢、性別の違いや国籍、障がいの有無等を問わず、すべての人が自由に快適に利用でき、行動できるような思いやりあふれる配慮を、まちづくりやものづくりなどのあらゆる場面で、ハード・ソフトの両面から行っていこうとする考え方。                                 | 28,37    |
| ユニバーサルデザインタクシー    | 国が認定する車両で、高齢者や車いす利用者、妊娠中の女性などの乗り降りをスムーズに行うため、乗降口や車内が広く、スロープが設置された、誰もが利用しやすい、みんなにやさしいタクシー車両。また、ゆとりある車内空間が確保されており、キャリアバックなど大きな荷物を持ったままでも乗降できる。 | 30       |
| ユニバーサル都市・福岡       | ユニバーサルデザインの理念に基づいた、誰もが思いやりを持ち、すべての人にやさしいまちのこと。本市は、みんながやさしい、みんなにやさしい「ユニバーサル都市・福岡」の実現に向けて、全庁を挙げて様々な取組みを推進している。                                 | 10,36    |
| ランプ               | 都市高速道路の一般道路からの出入口。   | 22       |
| 旅客施設              | 鉄道駅及び軌道停留場、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル施設のこと。  | 28,37    |
| 連節バス              | 連節部により結合された2つの車室で構成され、車体が屈折する特殊な構造を有し、前車室と後車室の連結及び切り離しが路上等作業設備のない場所で行えない構造の自動車で、旅客が前後の車室間を自由に移動できる構造のもの。                                     | 16,17,22 |
| AI                | 人工知能（Artificial Intelligence）の略称で、人間の脳の役割を機械に代替させようとするコンピュータシステムを指す。   | 15,29    |
| BRT               | 連節バスの導入、走行環境の改善などにより、利便性を高めたバスシステム。Bus Rapid Transit。  | 16,24,25 |

| 語句                 | 解説・説明  | 掲載ページ              |
|--------------------|--|--------------------|
| COP                | 国連気候変動枠組条約締約国会議のこと。温室効果ガスを減らすことを目的とした条約を結んでいる国が集まる会議。  | 32                 |
| FUKUOKA Smart EAST | 少子高齢化など、まちづくりの様々な課題を解決しながら持続的に発展していくため、先端技術の導入などによる、快適で質の高いライフスタイルと都市空間を創出し、未来に誇れるモデル都市を創造していくもの。                                | 17,20              |
| MaaS               | 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て検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。   | 15,16,18,<br>19,24 |
| MICE               | 企業などの会議 (Meeting)、企業などが行う報奨・研修旅行 (Incentive Travel)、国際機関・団体、学会などが行う国際会議 (Convention)、展示会・見本市、イベント (Exhibition/Event) の頭文字をとったもの。 | 20                 |
| SDGs               | 持続可能な開発目標 (SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS) の略称で2015 (平成27) 年9月の国連サミットで採択された、すべての人々にとってよりよく、より持続可能な未来を築くための「17の目標」のこと。             | 2,11               |

