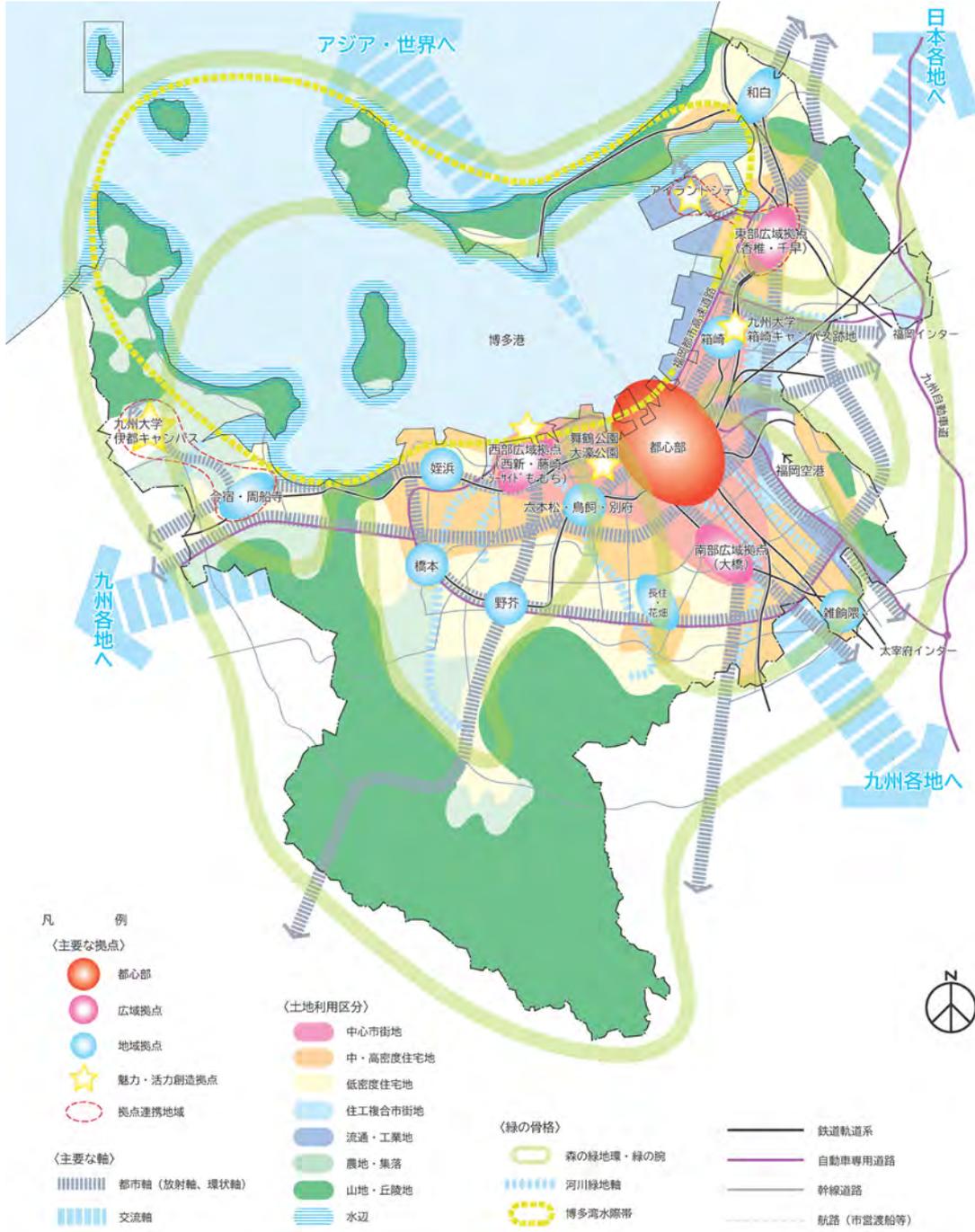
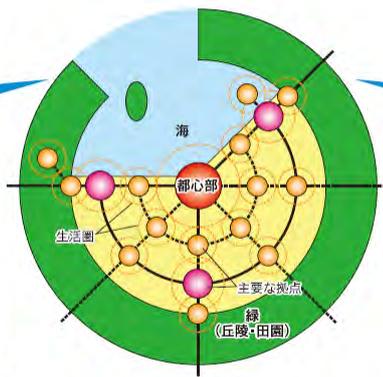
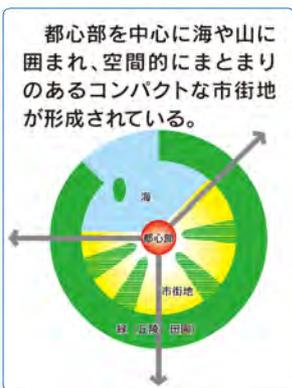


都市空間構想図



福岡市におけるコンパクトな都市の概念

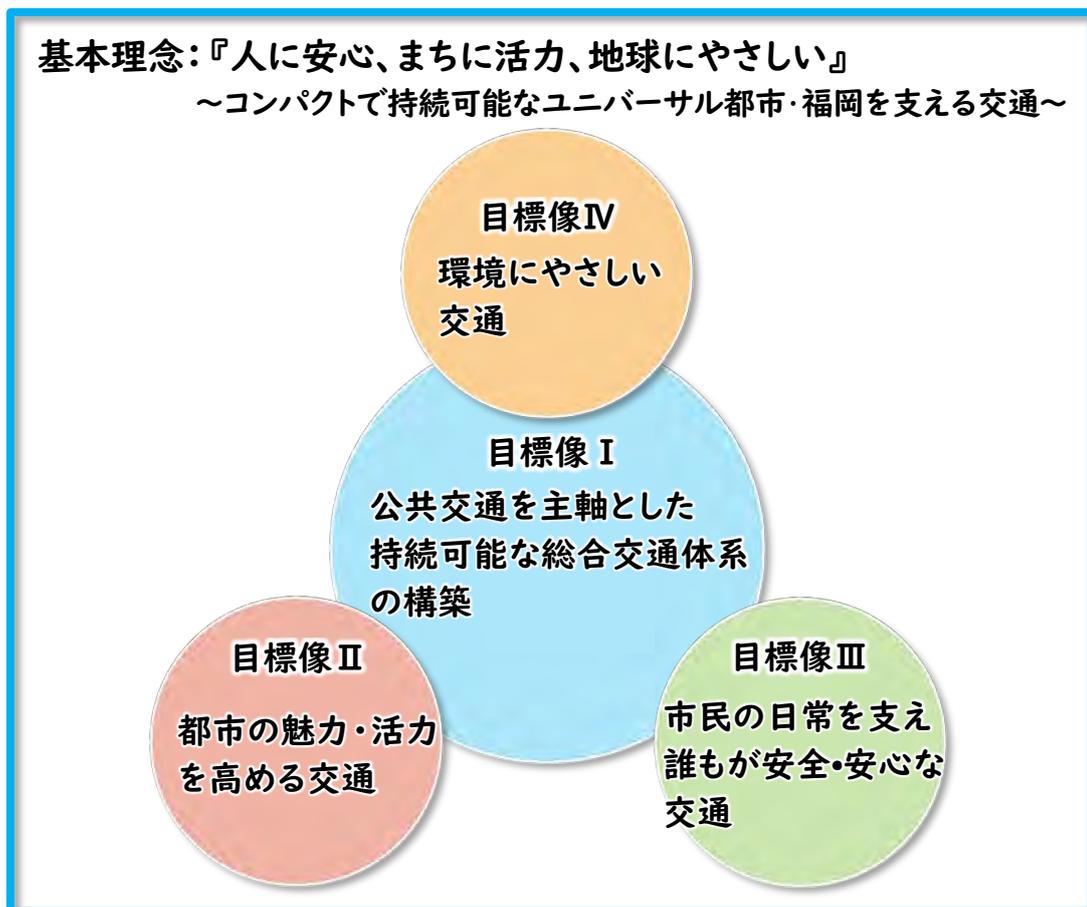
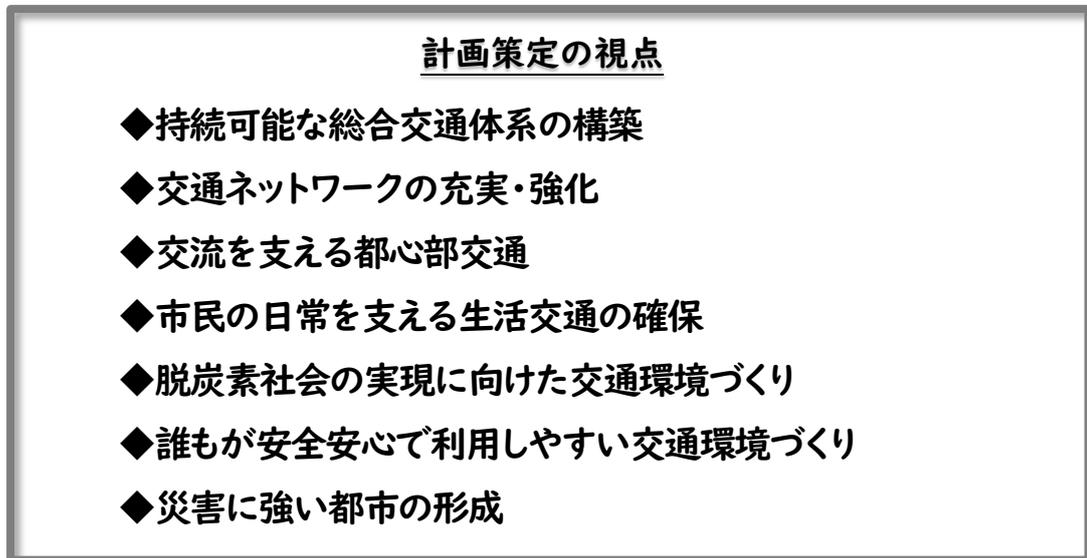


都心部や各拠点には、特性に応じて多様な都市機能が集積するとともに、拠点内やその周辺には幾つもの身近な日常生活圏が形成されている。

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

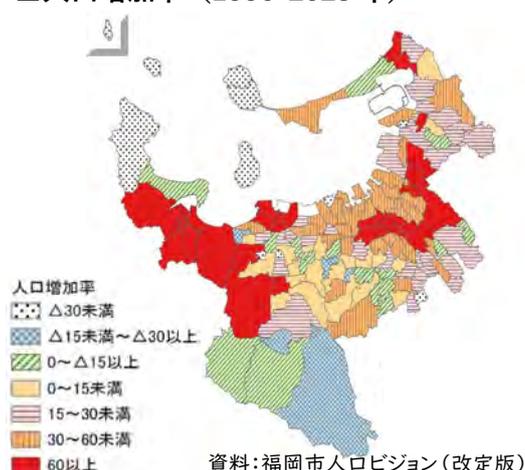
##### <人口>

- ・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>

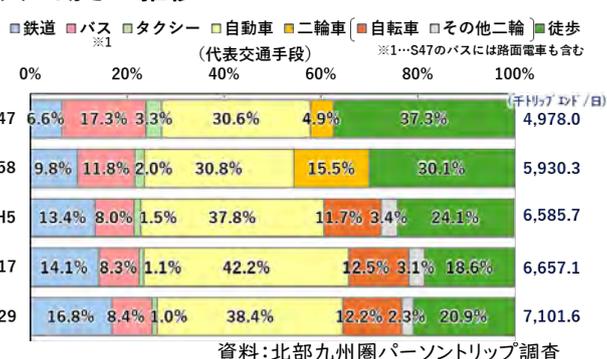
- ・福岡市は、住みたいまち、訪れたいまちとして高い評価を得ており、居住人口だけでなく、交流人口も増加しています。
- ・公共交通については、これまでの様々な取組みにより利用割合が高まっていますが、自動車については、利用割合は減少に転じているものの依然として移動数はほぼ横ばいです。
- ・今後も人の動きが増加すると見込まれるなか、公共交通を分かりやすく使いやすいものとし、多くの市民や来街者の円滑な移動を支えていくことが求められています。

#### ■入込観光客数の推移



バス乗降時の混雑  
資料：国土交通省

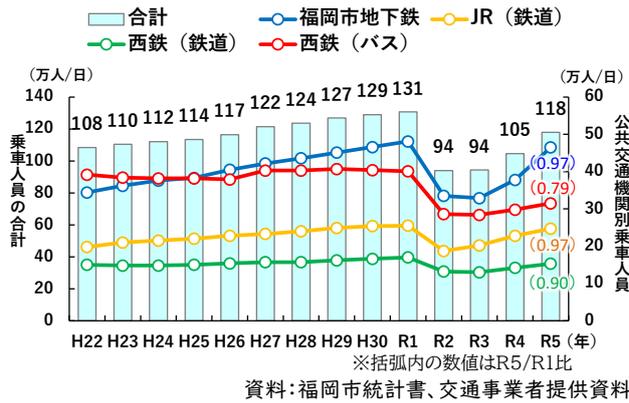
#### ■人の動きの推移



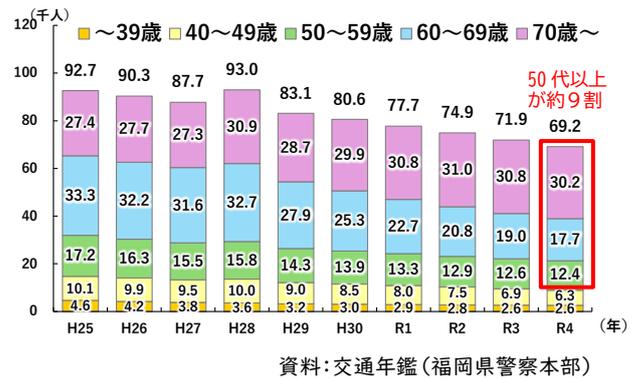
### <公共交通>

- ・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。

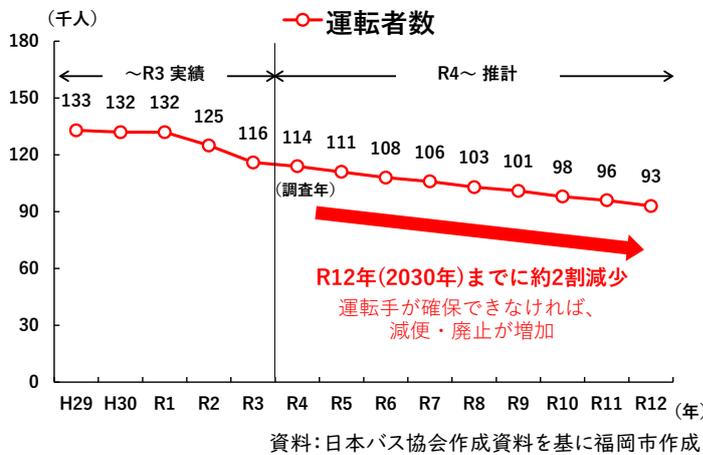
#### ■公共交通（鉄道・バス）利用者数の推移



#### ■二種免許保有者数の推移（福岡県）



#### ■バス運転手の推移（全国）



2024年の改善基準告示（労働時間等の基準）の改正  
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

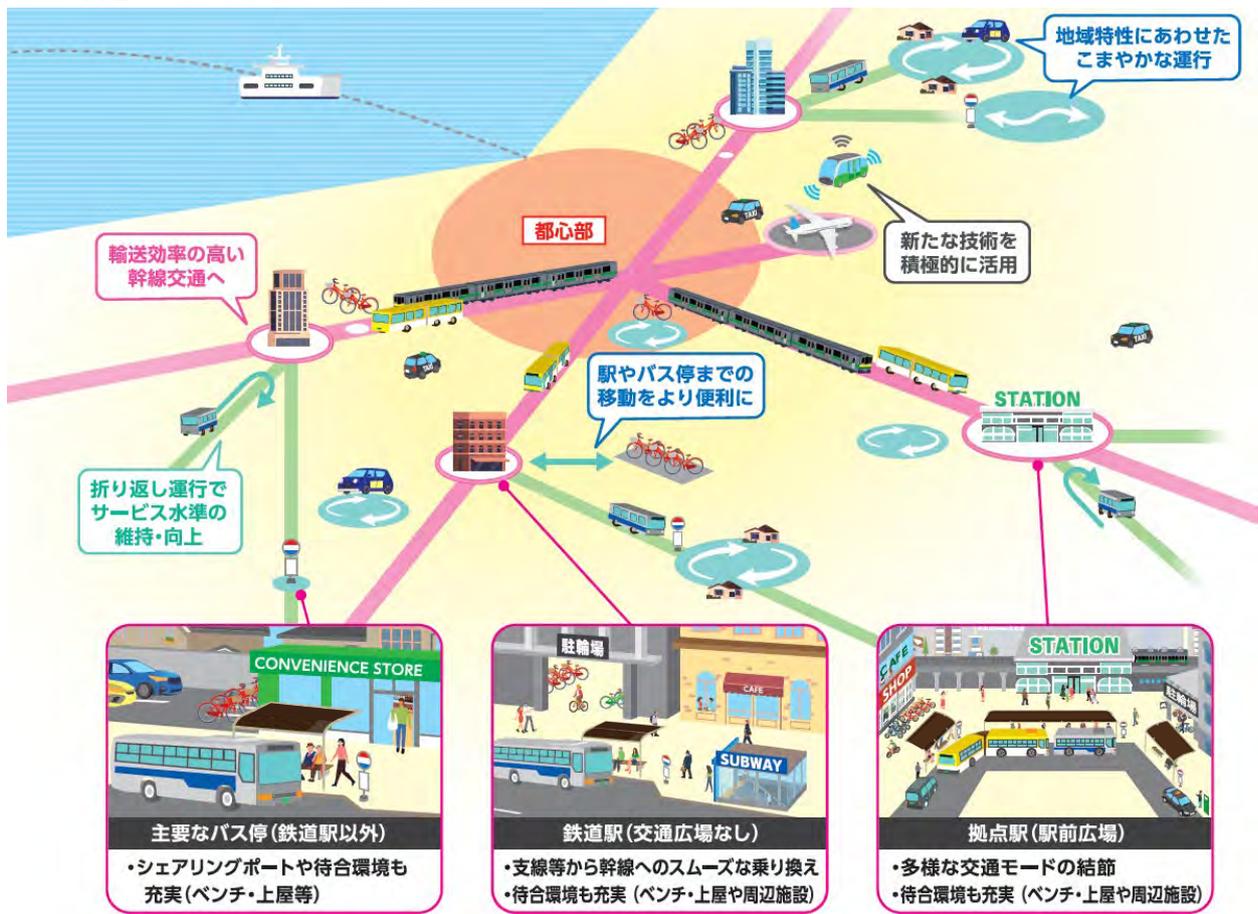
○ シェアリングモビリティの利活用\*

○ 新たなサービス・技術の利活用・検討 (MaaS、自動運転等)

○ 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	