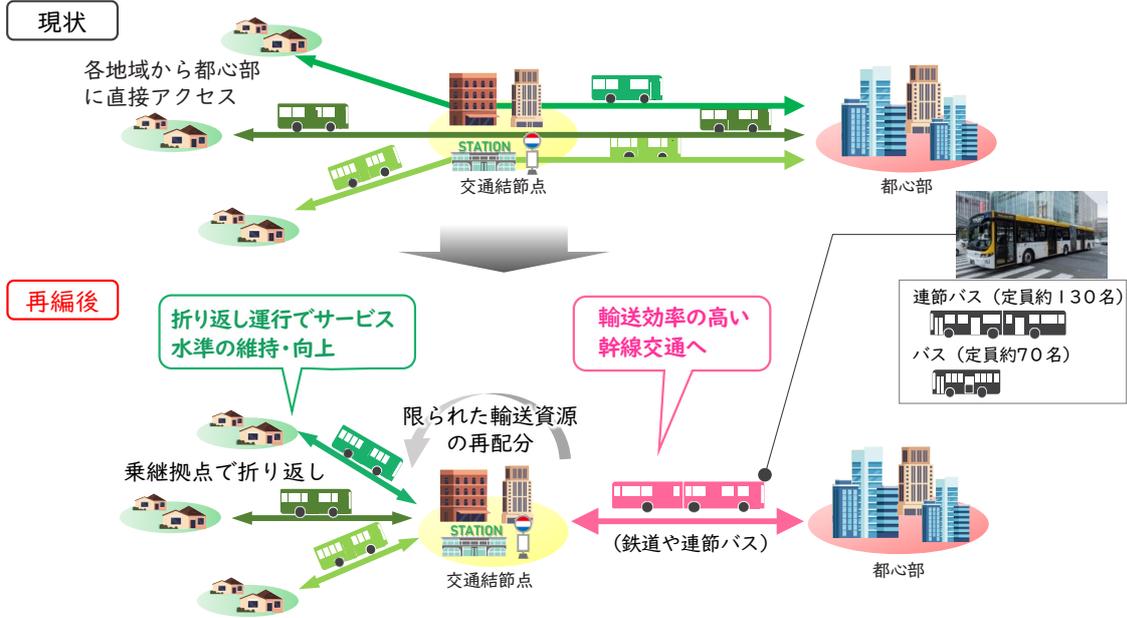


■ 幹線・フィーダー化のイメージ



「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

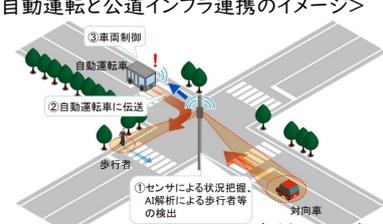
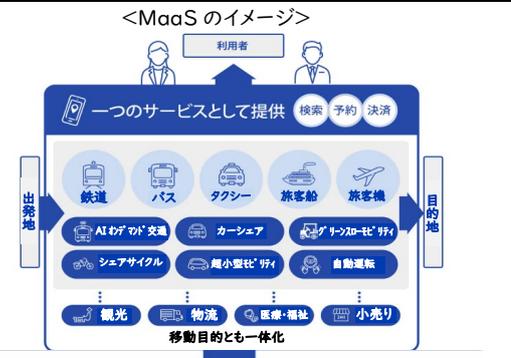


バス・タクシー運転手の魅力発信

■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"> ・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。 ・地域の特性や需要に応じて、様々な運行形態が存在する。 |
| シェアリングモビリティ | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・公共交通機関を補完し、市民や来街者の回遊性を高める。 |
| 自動運転 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 <div style="text-align: right;"> <p><自動運転と公道インフラ連携のイメージ></p>  <p>資料:国土交通省</p> </div> |
| MaaS | <ul style="list-style-type: none"> ・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検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。 ・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。 <div style="text-align: center;"> <p><MaaSのイメージ></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



(大楠バス停)

バス停への上屋・ベンチ設置

■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



訪日外国人向け デジタル乗車券

■利用マナーの啓発



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



(出前講座の様子)

小学生を対象とした
モビリティ・マネジメント

■自転車利用環境の向上



(はかた駅前通り)

自転車通行空間の整備



(櫛田神社前駅)

駐輪場の整備

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生かしたまちづくり

豊かな自然



志賀島・海の中道・北崎



油山・早良区南部

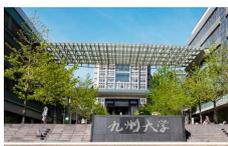


大濠公園

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

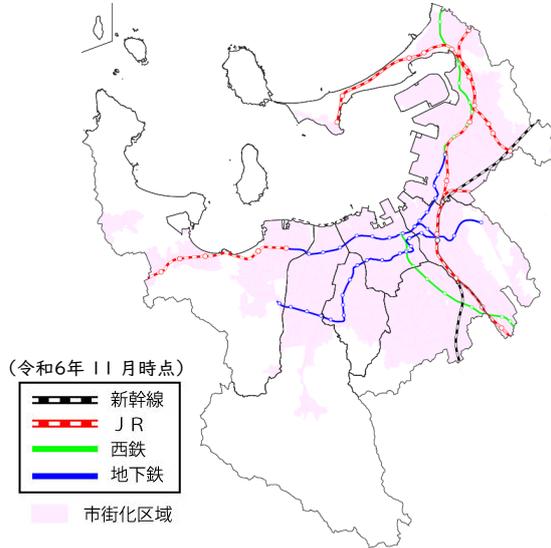


FaN
Fukuoka Art Next

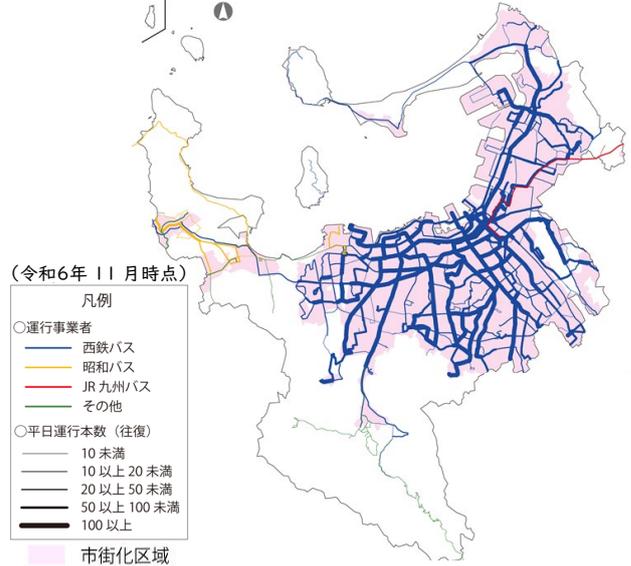
<交通基盤>

- ・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

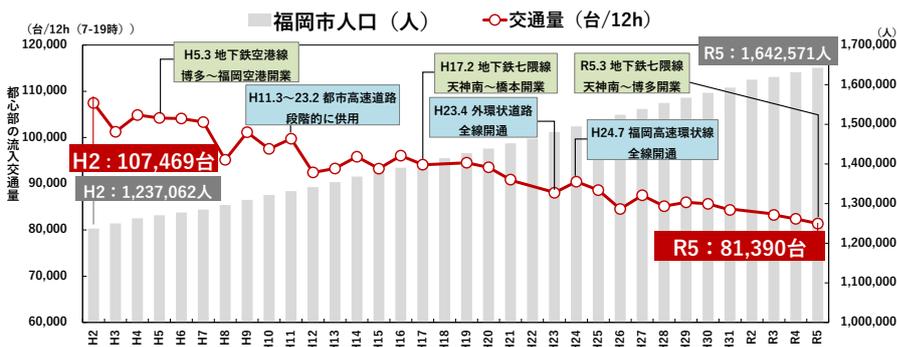


■バスネットワーク



- ・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

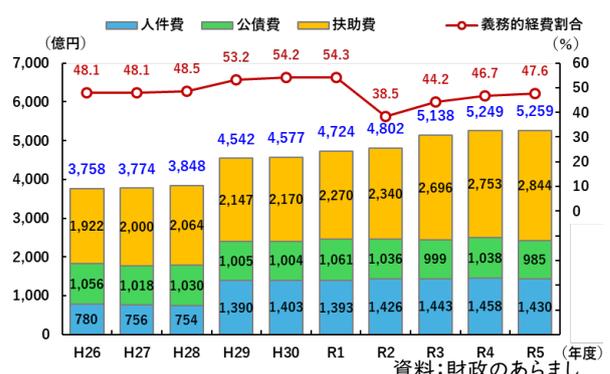


■主要渋滞箇所



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 ＜中・長期的検討課題＞ ・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 ・国道3号博多バイパス立体化 ・博多港、福岡空港の機能の充実・強化や利便性向上 ＜中・長期的検討課題＞ ・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* ・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* ・交通結節機能強化(箱崎地区、九大学研都市駅*) ＜中・長期的検討課題＞ ・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 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 ＜中・長期的検討課題＞ ・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】 ・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

