

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、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
- ・駅やバス停等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

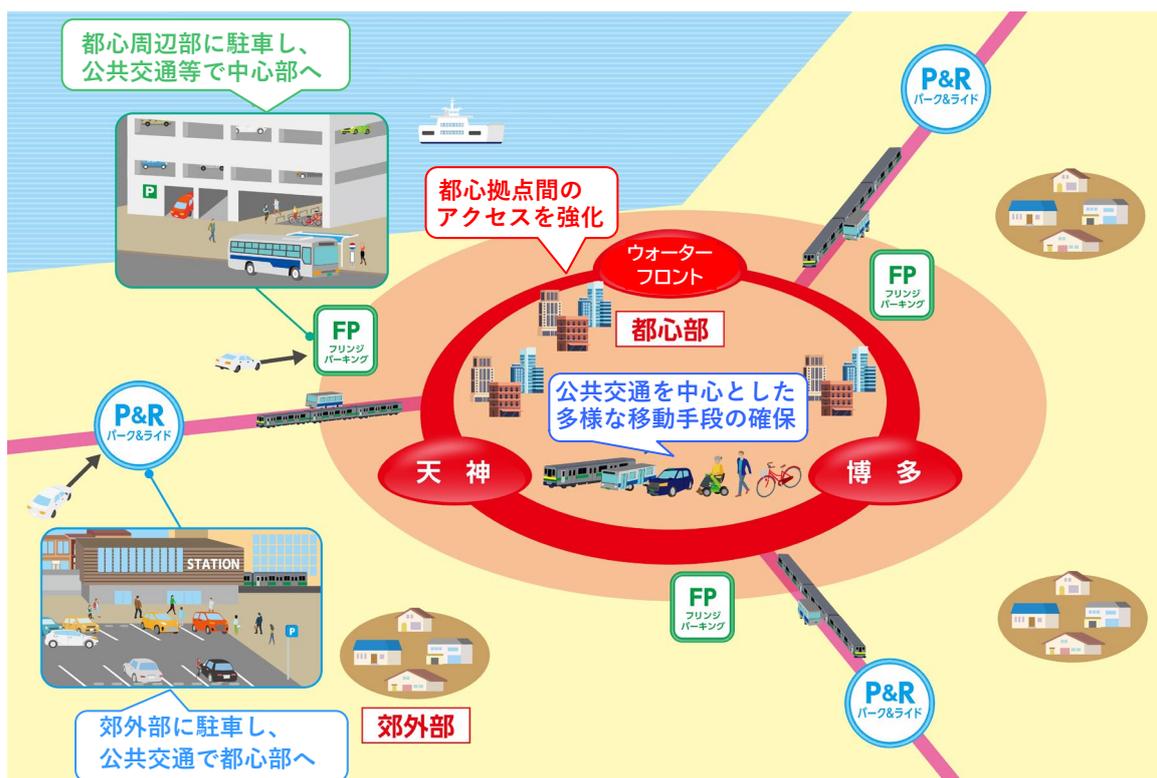
○ 新たなサービス・技術の利活用・検討(MaaS、自動運転等)【再掲】

○ シェアリングモビリティの利活用*【再掲】

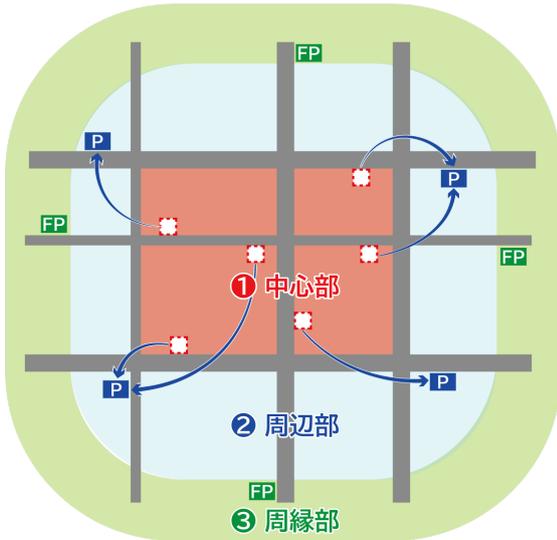
○ 人を中心とした歩きたくなる回遊空間の創出

- ・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

A colorful advertisement for 'Fringe Parking' in Fukuoka. It features icons for a car, a bus, and a train. The text promotes convenience for driving to Fukuoka (Tenjin-Kyushu) and offers a discount on parking fees for bus or subway users. A large plus sign is used to combine the parking and transit benefits. The bottom text states: '対象駐車場へ停めて、駐車券を持って割引処理を行うだけ!!' (Just park at the designated parking lot, get your parking ticket, and you're done with the discount processing!!).

■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

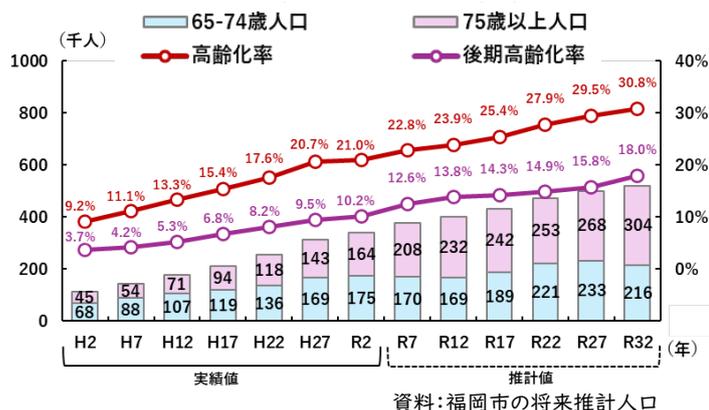
高齢化が進展し、生活圏での移動ニーズが高まるなか、地域の実情に応じた生活交通の確保に取り組むとともに、子どもから高齢者まですべての人にやさしい安全・安心な交通環境づくりや、災害に強い交通基盤づくりに取り組み、市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通を目指します。

●交通を取り巻く現状と課題

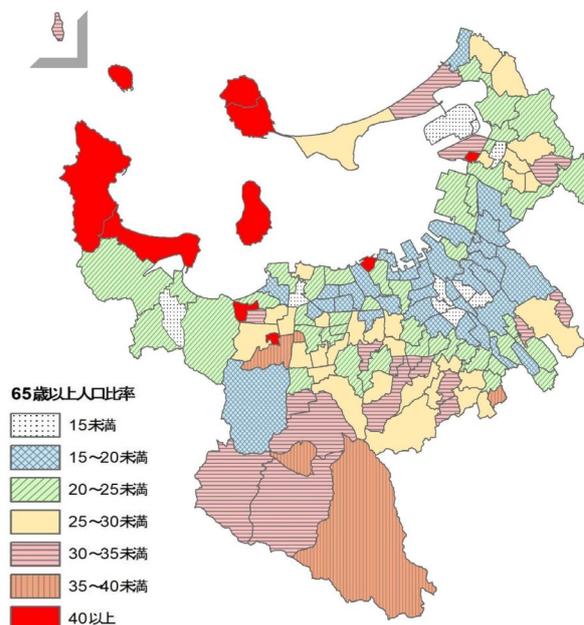
<生活交通の確保>

- ・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



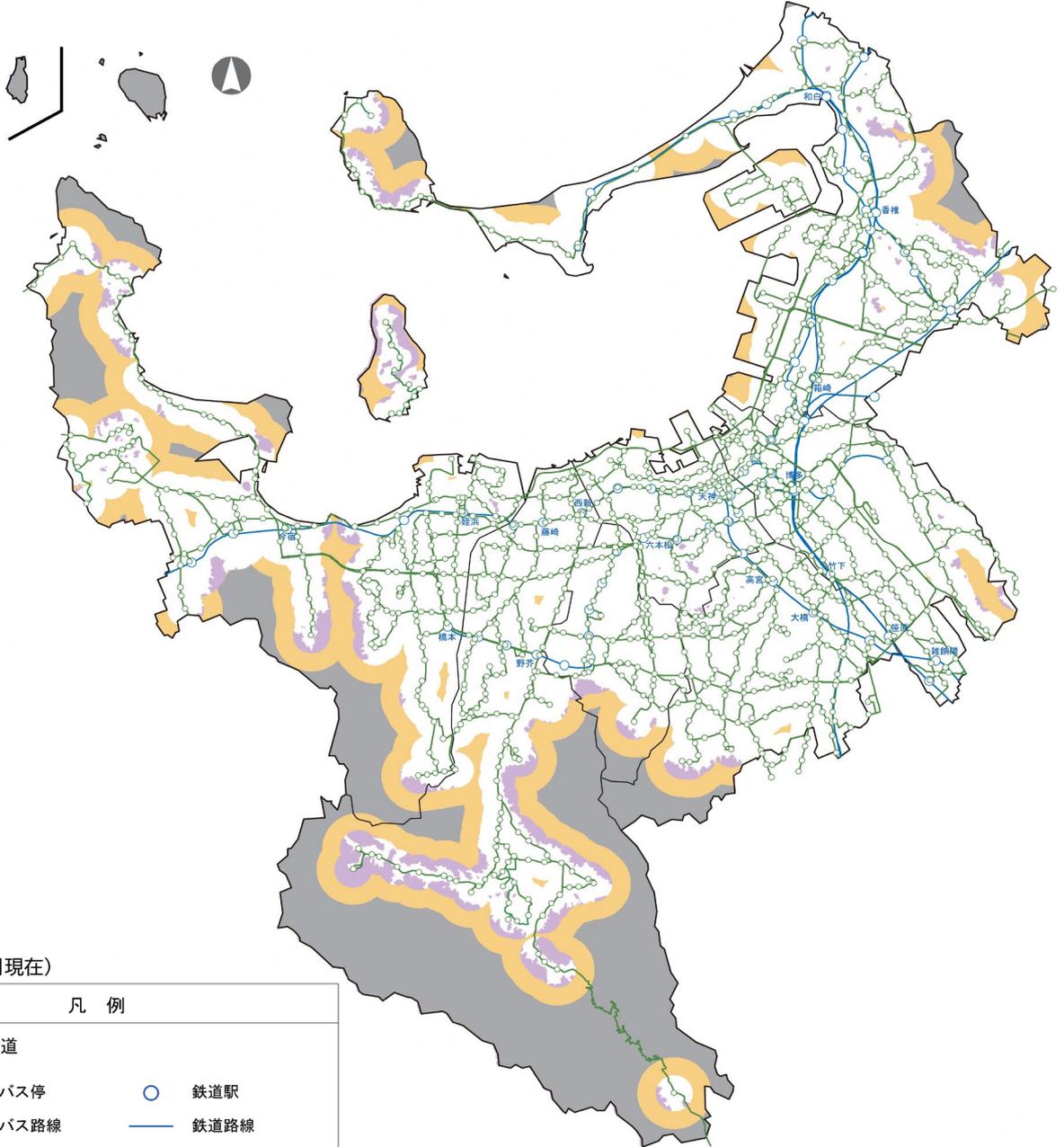
■高齢化率（2023年）



■免許返納者数の推移（全国）

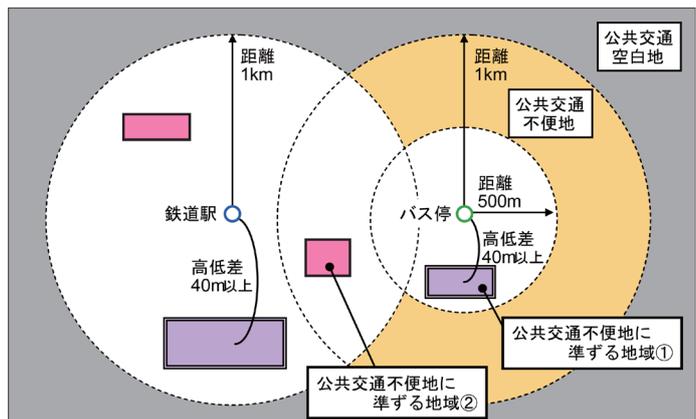


■公共交通空白地域等の分布状況



(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、 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、 鉄道駅から概ね1km以上離れた地域 (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 概ね40m以上の地域 (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、 迂回を要する、坂道がきつい等、 公共交通が不便と考えられる地域で あって、地域住民が生活交通の確保 に向けた協議会を組織している地域 (公共交通空白地・不便地及び準ずる 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。

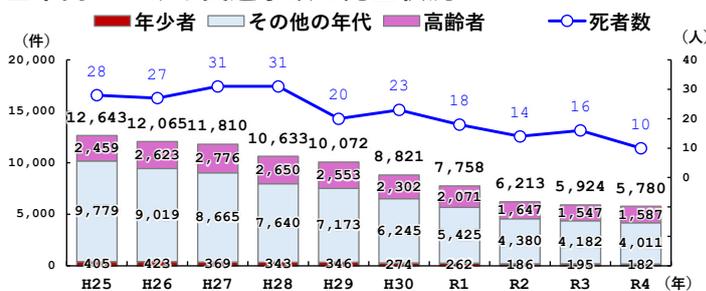
■鉄道駅のバリアフリー化



<交通安全>

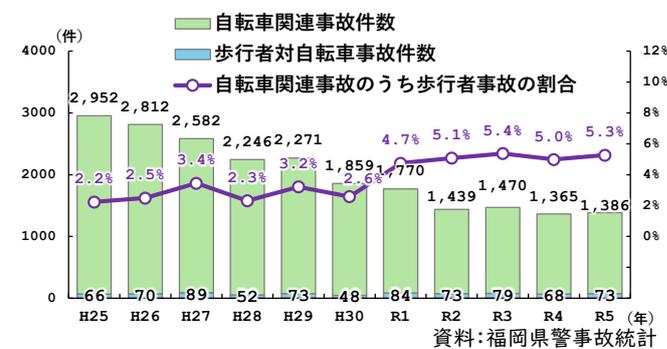
- ・市内の交通事故の発生件数は減少傾向にありますが、高齢者や子どもが巻き込まれる悲惨な事故も依然として発生しており、安全・安心な道路整備を進めていく必要があります。
- ・また、自転車関連の事故発生件数は減少傾向にありますが、近年利用が拡大しつつある電動キックボード等とあわせ、安全かつ適正な利用を促すことが求められています。

■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



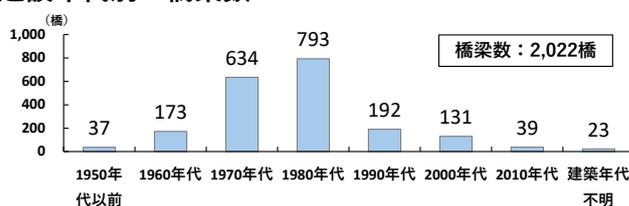
危険な自転車走行の事例

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



資料:福岡市橋梁長寿命化修繕計画

■台風による電柱倒壊



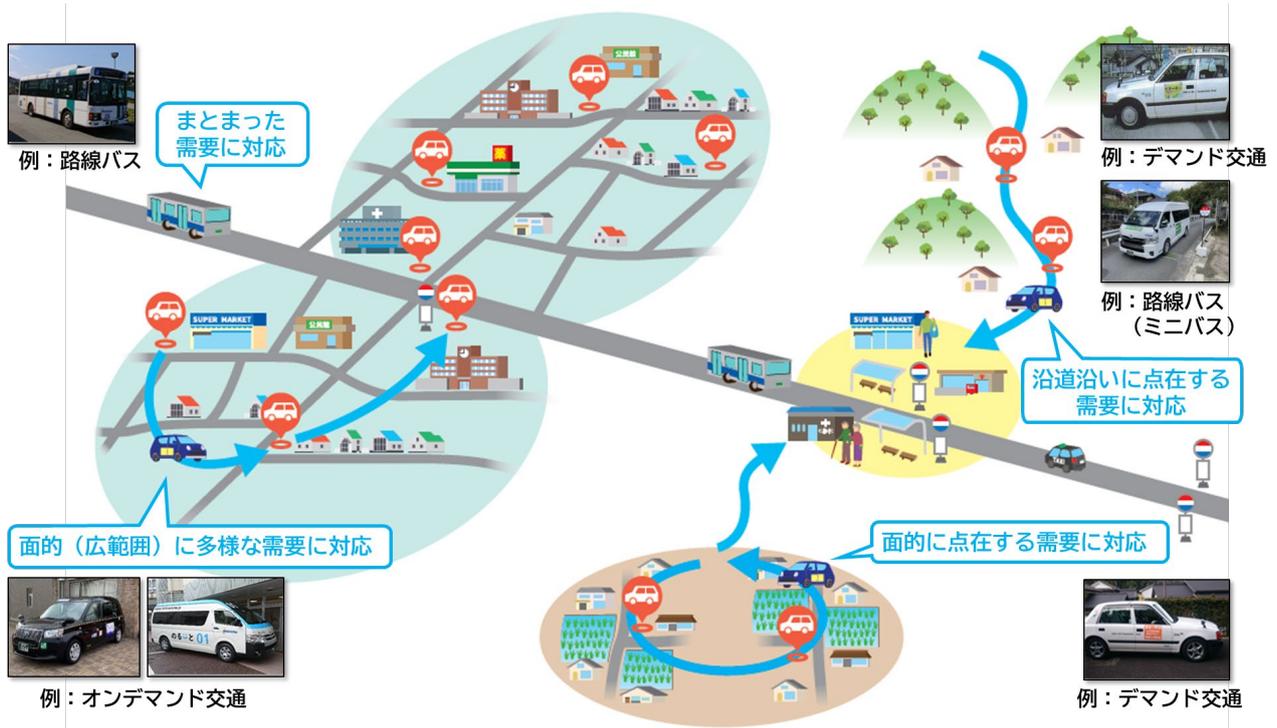
資料:千葉県

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 予約制 	路線不定期運行 予約制

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

