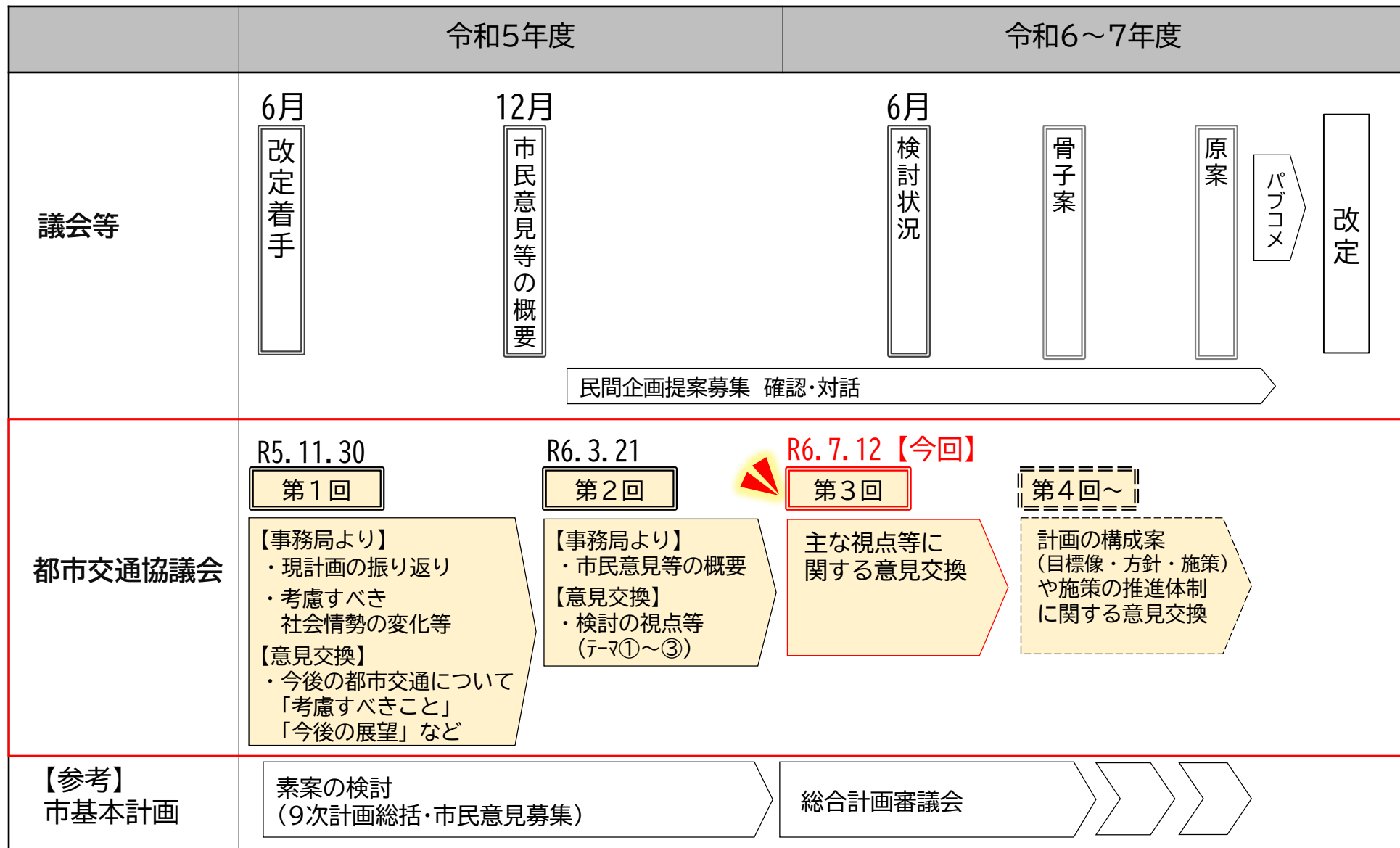


第 3 回福岡市都市交通協議会

説明資料

1. 協議会の進め方

1. 協議会の進め方



2.第1回・2回協議会の振り返り

2. 第1回・第2回協議会の振り返り

詳細は参考資料3-1、3-2参照

■主なご意見

持続可能な公共交通

- ・これからは、交通事業者間の「競争」は「共創」に
- ・持続可能な交通体系づくりには役割分担が重要
- ・交通の供給のだぶつきをなくし、シームレスな移動を実現するなど、移動手段のモード特性に応じた役割分担が重要
- ・幹線交通、支線交通、ラストワンマイル交通の連携が重要
- ・一部の地域ではバスが幹線を担うエリアもある
- ・シェアサイクルは、幹となる交通機関がある中で、葉脈のように細かな移動を担っていくものになる
- ・乗継ダイヤ調整やバス折り返しスペース、待合環境の整備が重要
- ・フィジカル連携を進めなければ、その先のデジタル連携もないため、物理的なバリアフリー等の整備が第一
- ・乗継抵抗が増すことで自家用車に回帰してしまわないよう、公共交通の利便性向上が重要
- ・交通モードの役割分担は都市部と郊外部で異なってくるので、それぞれ考えなければならない
- ・ターゲットが誰なのかを念頭に置いて利用者の行動変容を促す取組みが重要
- ・通勤での公共交通利用促進など、持続可能な公共交通となるよう利用者に協力してもらう取組みが重要
- ・サービス供給量に需要を合わせる電力分野の考え方を参考にしてもいいのでは
- ・来街者（観光・ビジネス）の移動しやすさの追求が国際競争力や都市の魅力を高めることに繋がる
- ・都市交通と福祉・教育等の他分野との連携も重要
- ・将来起こり得るサービスレベル低下について、データ等を用いながら市民や利用者の理解を得ていくことが重要

担い手不足

- ・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
- ・バス乗務員の約6割が50歳以上で若年層が極端に少なく、近年は退職者数が新規雇用者数を上回っている状況
- ・運転手は給料が安くて、忙しくて、不規則で、長時間というイメージを払拭しないといけない
- ・乗務員不足は鉄道業界も他人ごとではない
- ・タクシー業界ではコロナ禍で多くの乗務員が去ったが、直近は増加傾向
- ・外国人労働者の雇用を考えていく必要がある

2. 第1回・第2回協議会の振り返り

詳細は参考資料3-1、3-2参照

交通ネットワーク

- ・根幹的な交通ネットワークは概成
- ・既存のインフラを活用し尽くしていくことが重要
- ・小規模な改良で最大限の効果を
- ・道路は、幹線道路ネットワークの形成と、交差点改良など既存ストック活用が重要
- ・都市構造や拠点の特性、既存ネットワークを踏まえ、交通基盤整備にやり残しがないのか議論や検証も必要
- ・都市の魅力を高めるためには、空港やウォーターフロント、ドームなど、拠点へのアクセス強化が重要
- ・空港は、国内線が便利だけに国際線にも力を入れていくべきでは
- ・都心部は、公共交通の利便性や定時性向上を重視すべき
- ・LRTやBRTなどで専用走行空間を入れた場合、道路にどのような影響があるか検証すべき
- ・道路は、物流や交通安全、バリアフリーの視点からの検討も重要
- ・都市高速の混雑緩和には、ボトルネックの改良や時間帯による柔軟な価格設定も考えられるのでは

都心部交通

- ・世界の潮流は「車中心」から「人中心」
- ・都心部は、車より公共交通を優先する方針を明確にしてはどうか
- ・歩行者を最優先し、二番目に公共交通など、優先すべき交通モードを示す
- ・天神と博多間の回遊性の促進
- ・ウォーターフロントへのアクセスは重要
- ・自動車を抑制するためには、都心部での移動手段がしっかりと確保されてないといけない
- ・附置義務駐車場の台数減免など、駐車場マネジメントも重要
- ・都心部にいかにして物を運び込むか、より効率的に交通負荷のかからない形でやっていくのかは重要

2. 第1回・第2回協議会の振り返り

詳細は参考資料3-1、3-2参照

生活交通の確保

- ・買い物や通院など高齢者の身近な移動を担うオンデマンド交通は継続してほしい
- ・郊外部においては、隣接自治体を含む生活圏を意識してほしい
- ・住民同士の共助に若い世代も巻き込んだ仕組みを
- ・AIオンデマンド交通の導入が県内各地で広がっている

まちづくり、土地利用との連携

- ・安全かつ利便性の高い交通サービスとあわせた魅力的なまちづくりの進展に取り組むことが、持続可能な社会構築のキーワード
- ・土地利用計画と連携して議論を
- ・施設の建替えに合わせた、交通結節機能の誘導に取り組んではどうか

新たなモビリティサービス

- ・交通結節点では、バス、タクシー等に限らず、新たなモビリティを想定した空間整備が必要になってくる
- ・新たなモビリティの導入の際は安全性を考慮することが必要
- ・MaaSによる人の移動の活性化

安全、安心

- ・歩行空間を中心とした移動環境や、安全安心、防犯の面も考えていけたら
- ・交通の安全と円滑化のバランスを図ることが重要

環境

- ・この10年間で自動車からの二酸化炭素の排出削減は重要な取り組みになってくる
- ・充電設備などのインフラ整備も重要
- ・脱炭素社会の実現に向け、公共交通への更なる転換や、公共交通機関自体を環境へ配慮したものへ転換していくべき

その他

- ・基本理念の部分で、Well-beingやQOL向上等の切り口も必要

3. 改定に向けた主な視点

3.改定に向けた主な視点 ～社会情勢の変化等～

社会情勢の変化等〔第1回協議会〕

社会情勢等
の変化

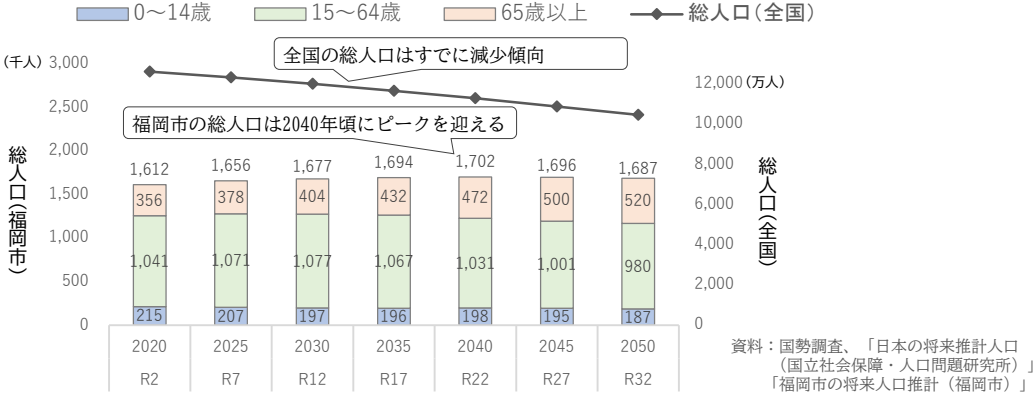
- ・ 超高齢社会の進展
- ・ インバウンドなど交流人口の増加
- ・ まちづくりの進展
- ・ 脱炭素社会に向けた社会的要請
- ・ 義務的経費の増加

交通の
現状

- ・ 自動車利用割合の減少
- ・ 生活圏の移動に対するニーズの高まり
- ・ 交通基盤整備の進展
- ・ 公共交通の担い手の減少
- ・ 新たなモビリティサービスの活発化

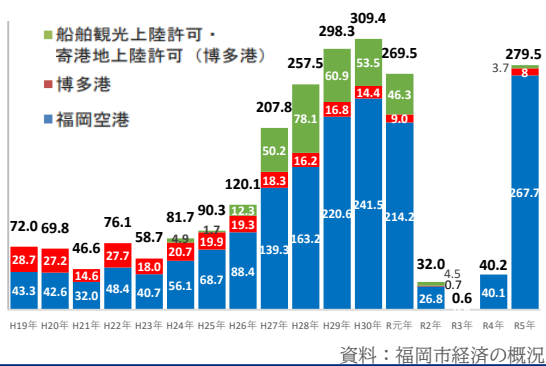
◇総人口（福岡市）

- ・ 福岡市の総人口は、2040(R22)年頃にピークに達し、高齢者人口(65歳以上)が増加していく



◇外国人入国者数の推移

- ・ コロナの影響により減少した交流人口は徐々に回復つつある



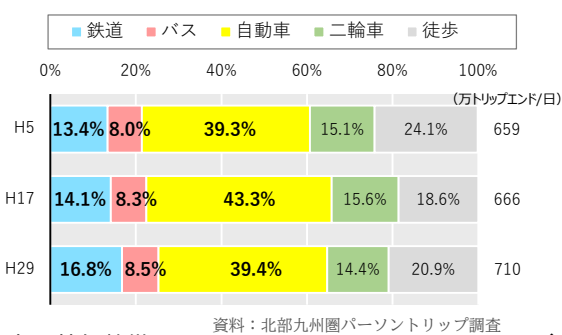
◇都心部のまちづくりの進展

- ・ 都市機能の強化やまちづくりの検討が進められている



◇代表交通手段別（全目的）

- ・ 鉄道やバスの割合が増加し、自動車利用割合が減少



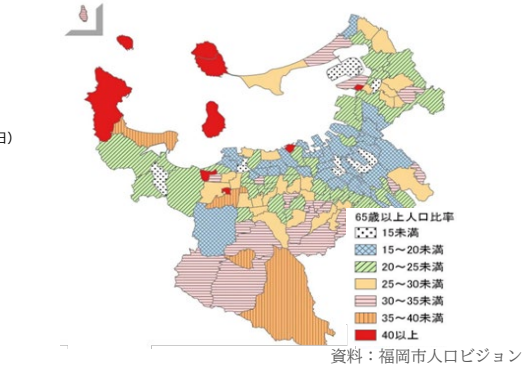
◇交通基盤整備

- ・ 公共交通ネットワーク、道路ネットワークともに概成



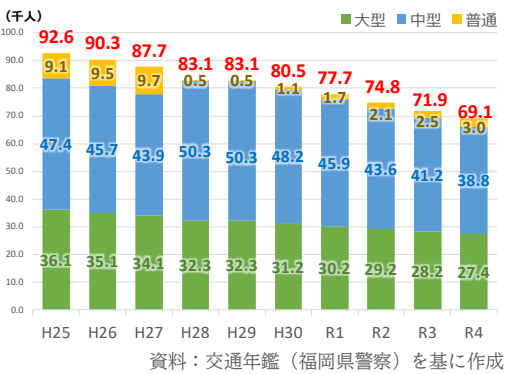
◇高齢化率（2022年）

- ・ 周辺部等では、高齢化率が高い



◇二種免許保有者数の推移（福岡県）

- ・ 二種免許保有者は減少傾向



3.改定に向けた主な視点 ～市民からの意見～

■市民からの意見〔第2回協議会〕

※現計画の目標像ごとに分類

目標像 I

■公共交通全般や道路に関する意見

市内隅々、交通の不便さをなくしていく / 鉄道ネットワークの充実を / 公共交通の混雑緩和 / タッチ決済の普及 / バス網の充実が福岡の良さ / バスや鉄道の本数を増やしてほしい

■主要拠点等へのアクセス強化に関する意見

南区 / 姪浜駅と橋本駅間 / ももち地区やドーム / マリンメッセ / 国際会議場 / 空港国際線 / アイランドシティ / 博多の森 / 九州大学伊都キャンパス / 箱崎線と貝塚線の直通運転

目標像 II

■安全・安心・快適な交通環境づくりに関する意見

歩道の段差をなくし、自転車やベビーカー、車いすでも安心に / 電信柱のないまちづくり / 子供でも老人でも安心して安全に歩ける道路整備 / 駅のホームドアやエレベーターの充実

■生活交通の確保に関する意見に関する意見

高齢者が「運転しなくてもよい」と思えるような環境づくり / 将来車を運転しなくなった時、買い物や通院が心配 / 地方のバス路線が少なく、本数が少ない

目標像 III

■自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくりに関する意見

自転車で移動しやすい道路整備 / 自転車への交通の取り締まりを強化してほしい / 駐輪場をもっと充実させてほしい

■環境に配慮した道路交通に関する意見

再生可能エネルギーやEVの推進 / 電気自動車の充電スポット拡大を

目標像 IV

■都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上に関する意見

ドームや国際会議場へのアクセス / マリンメッセ等へ行く新しい交通手段を / 歩行者が安全に気楽に歩くことができる歩行空間の確保

■自動車交通の円滑化に関する意見

市内中心部への交通流量の減少に向けた対策 / 都心部の渋滞緩和 / バスが便利だが分かりやすくしてほしい

目標像 V

■陸・海・空の広域交通拠点の交通結節機能の強化に関する意見

アイランドシティへのアクセス / 空港国際線へのアクセス / 飛行機の発着可能回数を増やしてほしい / 都市高速道路の渋滞を解消してほしい

■分かりやすく使いやすい交通環境づくりに関する意見

外国人や観光客に分かりやすい案内表示を / 観光スポットや空港などにシェアバイク、シェアサイクルのステーションを拡充してほしい

3.改定に向けた主な視点

■改定に向けた主な視点

主な社会情勢の変化および市民意見より

対応していくべき課題

- ・公共交通の担い手の減少
- ・超高齢社会の進展（生活圏の移動に対するニーズの高まり）
- ・都心部をはじめとする局所的な交通混雑
- ・脱炭素社会に向けた社会的要請（運輸部門の貢献が低い）
- ・義務的経費の増加

磨きあげるべき交通環境

- ・交通モード間の連携（フィジカル分野、デジタル分野）
- ・新たなモビリティサービスの利活用
- ・インバウンドなど交流人口の増加への対応（わかりやすく使いやすい交通環境づくり）
- ・拠点等へのアクセス強化
- ・広域交通拠点の交通結節機能の強化
- ・都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上
- ・自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり
- ・安全・安心・快適な交通環境づくり

改定に向けた主な視点

① 持続可能な総合交通体系の構築

↪ 運転手不足等を踏まえつつ、多様な移動ニーズに対応し、利便性が確保された効率的かつ機能的な公共交通ネットワークの構築が必要

② 交通ネットワークの充実・強化

↪ 増加する交流人口の円滑な移動を支え、都市の魅力・活力を高める交通環境づくり

③ 交流を支える都心部交通

↪ 都心部のまちづくり進展や交流人口の増加に対応した交通環境づくり

④ 市民の日常を支える生活交通の確保

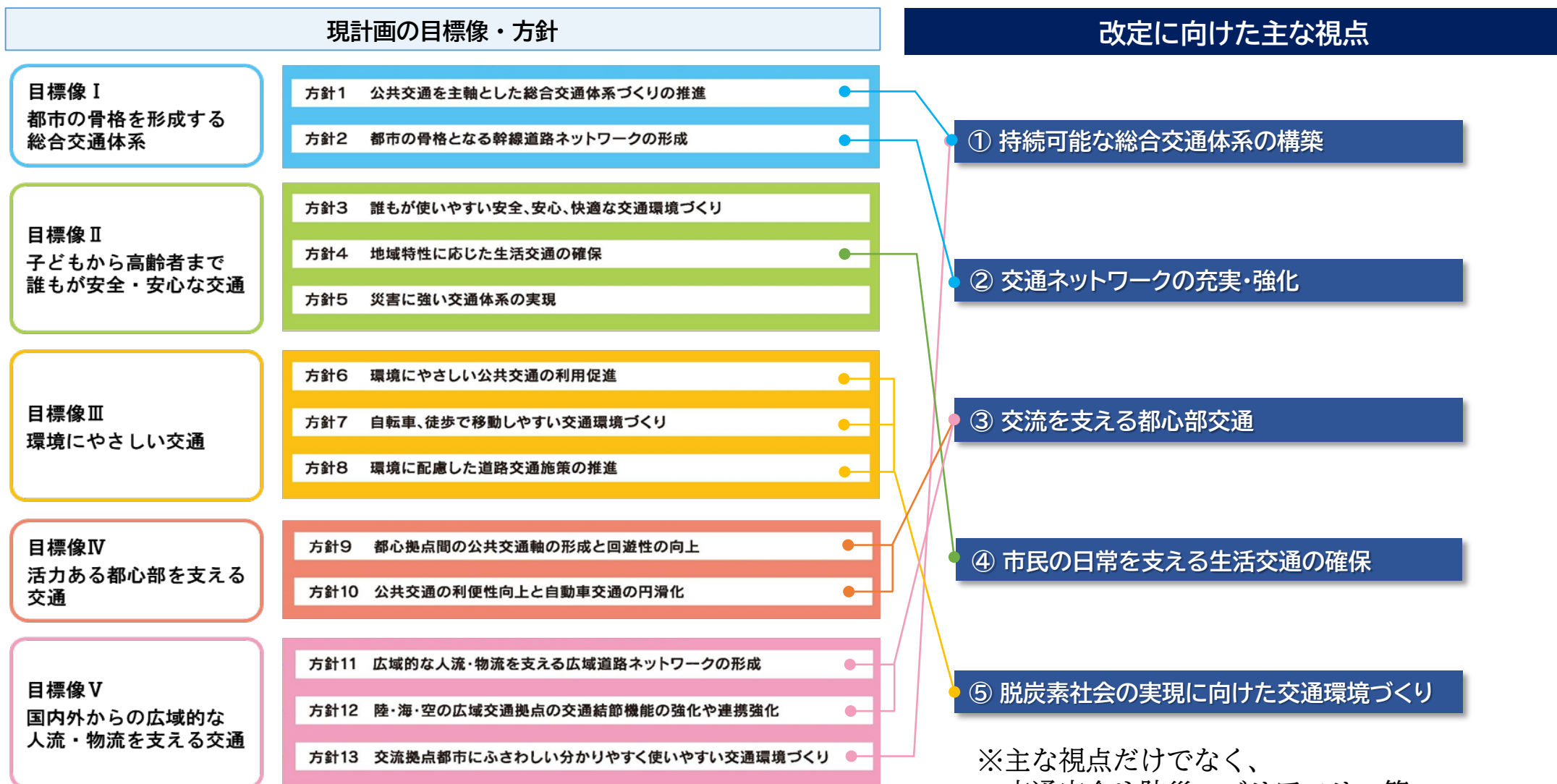
↪ 高齢化の進展等により高まる生活圏での移動ニーズへの対応が必要

⑤ 脱炭素社会の実現に向けた交通環境づくり

↪ 脱炭素社会の実現に向けた、環境負荷の少ない交通環境の構築が必要

3.改定に向けた主な視点 ～（参考）主な視点と現計画の関係性～

■現計画と主な視点の関係性



※主な視点だけでなく、
交通安全や防災、バリアフリー等
の視点も踏まえながら、検討を行う。

4. 主な視点を踏まえた取組みの方向性

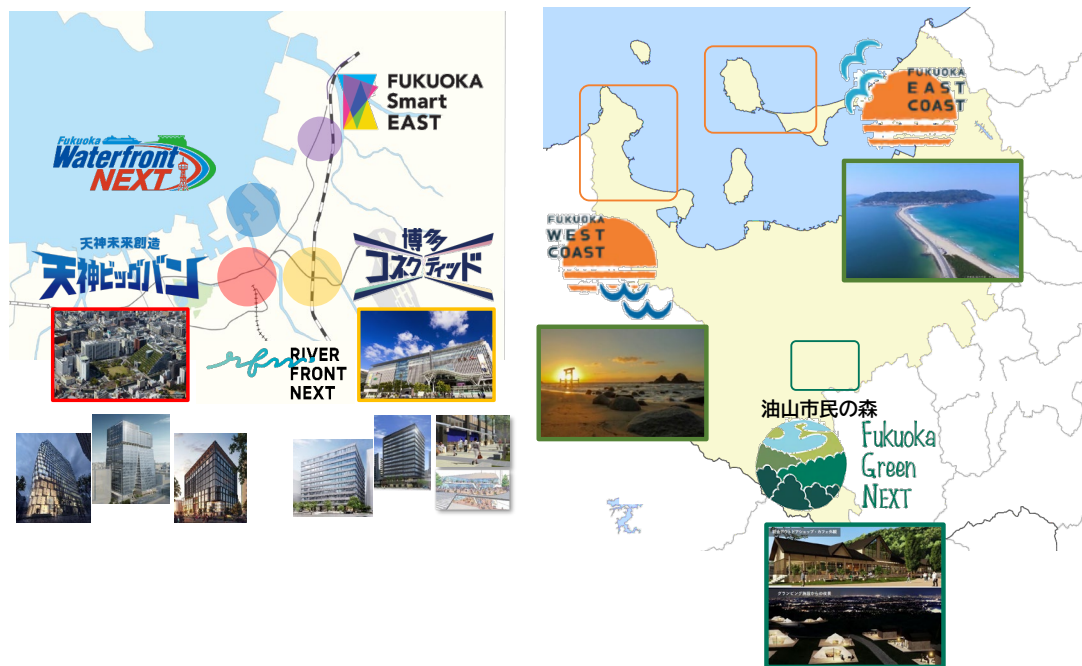
- 
- 都市交通基本計画は、10年後の目標像や施策の方針等を定めるものであるが、概ね10年後の短中期的な展望や、より長期的な展望(2040年頃人口ピーク等)を踏まえ、
- ・どのような取組みを進めていくか(進めていくべきか)〔短中期・長期〕
 - ・どのような観点から目標(成果指標)を立てるべきか
- などについてご意見をいただきたい。

主な視点を踏まえた取組みの方向性 ～視点① 持続可能な総合交通体系の構築～

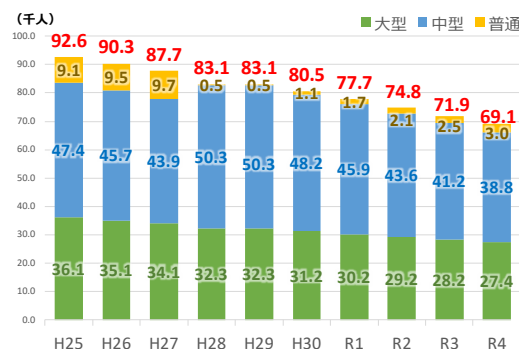
視点① 持続可能な総合交通体系の構築

〇まちづくりが進展し、都市の骨格となる交通基盤が概成するなか、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交通体系づくりや、超高齢社会の進展や公共交通の担い手不足等も踏まえ、市民生活を支える交通体系づくりに取り組むことが重要。

◇コンパクトでコントラストのある都市

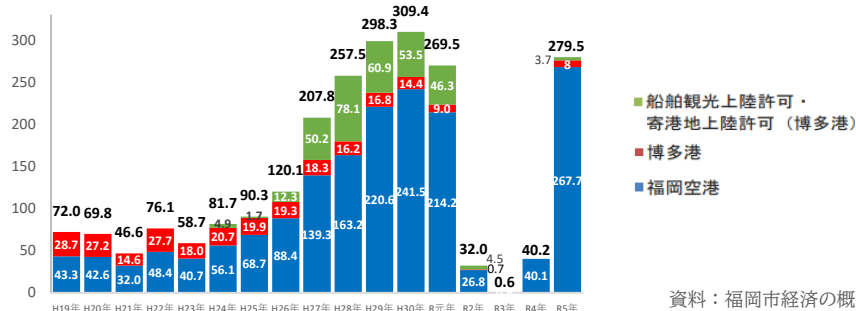


◇二種免許保有者数の推移（福岡県）



資料：交通年鑑（福岡県警察）を基に作成

◇外国人入国者数の推移



資料：福岡市経済の概況

市民意見

- ・鉄道のネットワークを、もっと充実させてほしい。
- ・中心部に向かうバスだけではなく、地下鉄駅までのバスが増えれば利用しやすい。
- ・バス網の充実度が福岡市の良さ。将来的にも維持してほしい

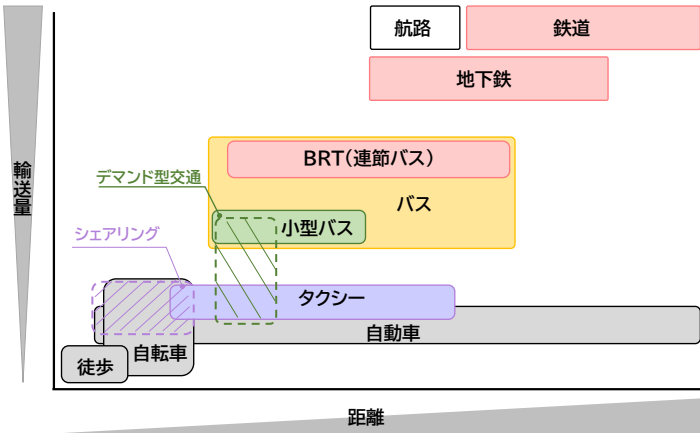
協議会からの意見

- ・来街者（観光・ビジネス）の移動しやすさの追求が国際競争力や都市の魅力を高める
- ・公共交通の利用者減少や乗務員不足への対応を考慮すべき。
- ・幹線交通、支線交通、ラストワンマイル交通の連携が重要。

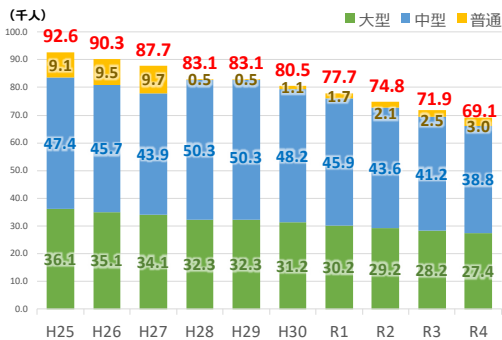
主な視点を踏まえた取組みの方向性 ～視点① 持続可能な総合交通体系の構築～

○担い手不足により、公共交通の輸送力・供給力が限られていく中でも、多様な移動ニーズに対応していくことが重要であり、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の多様な交通モード(タクシー、客船、マイカー、自転車、徒歩含む)が、特性に応じた機能分担や相互連携により、**全体で一つのネットワークとして機能する総合交通体系の構築**を目指す。

◇公共交通モードの特性分類（輸送量×距離）

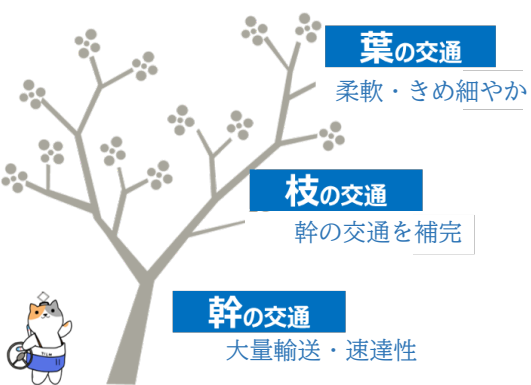


◇二種免許保有者数の推移（福岡県）



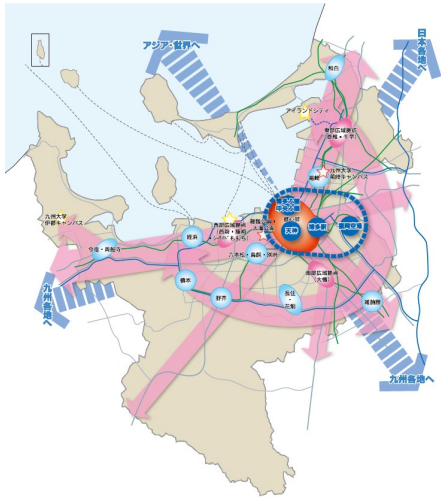
資料：交通年鑑（福岡県警察）を基に作成

◇機能分担のイメージ（幹・枝・葉の交通イメージ）



資料：国土交通省資料を基に作成

◇公共交通モードの特性に応じた機能分担イメージ



	役割	主な交通モード	
幹線	・都市間や拠点間を結ぶネットワーク	鉄道 バス(BRT等)	大量 速達 柔軟性
支線	・幹線を補完し、地域と拠点を結ぶネットワーク	バス	
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	

主な視点を踏まえた取組みの方向性 ～視点① 持続可能な総合交通体系の構築～

○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の多様な交通モードが、**特性に応じた機能分担や相互連携**により、**全体で一つのネットワークとして機能する総合交通体系の構築**を目指す。

■公共交通機関相互の連携や機能分担に関するこれまでの取組事例

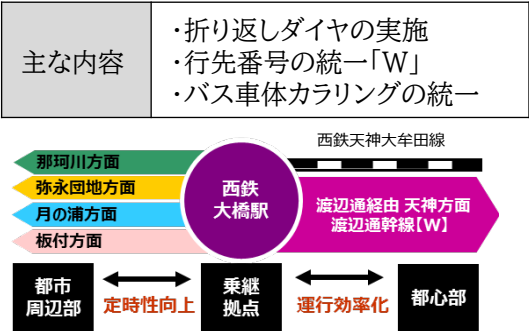
公共交通幹線軸の形成 ※視点②と関連する取組み

- 地下鉄七隈線の延伸
- バスによる幹線軸の形成
(都心循環BRT、W系統)



バス路線再編

- 大橋駅や藤崎駅を拠点としたバス路線再編
(幹線・フィーダー化)
- ◇大橋駅を拠点としたバス路線再編



交通結節機能の充実・強化

- 駅前広場の整備
(高宮駅、橋本駅 など)
- 鉄道駅とバス停の近接化
(六本松駅 など)

新たなモビリティサービス

- シェアサイクルと公共交通の連携
＜市営駐輪場におけるポート設置＞



- ＜バス停付近の商業施設へのポート設置＞

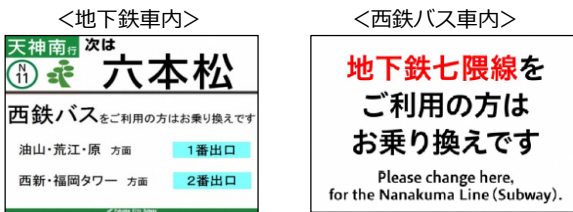


相互連携・乗継利便性の向上

- 地下鉄駅構内におけるバスナビ設置(野芥駅 など)



- 西鉄バス・地下鉄車内での相互案内(野芥駅、賀茂駅)



- 訪日外国人向け公共交通1日乗車券の販売

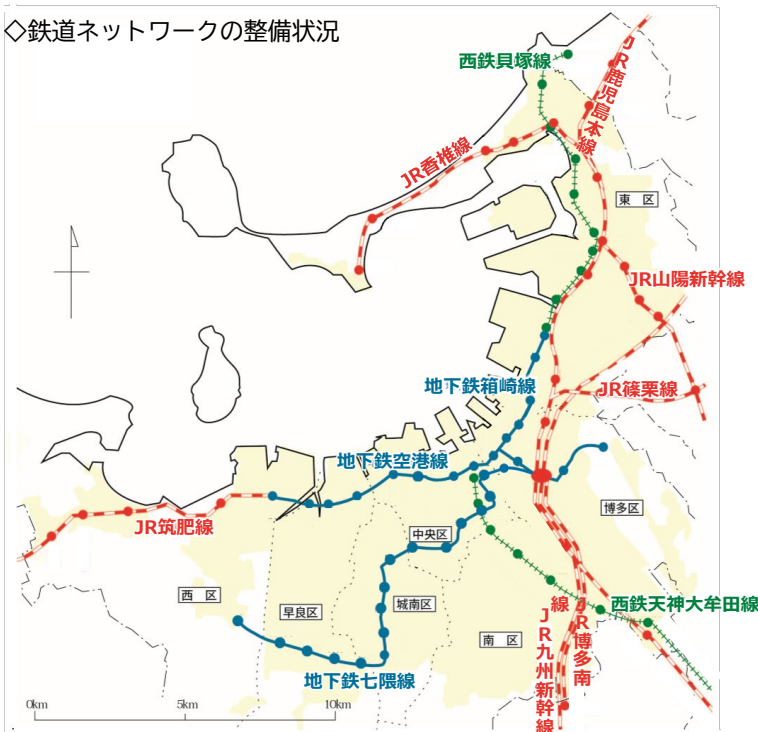


主な視点を踏まえた取組みの方向性 ～視点② 交通ネットワークの充実・強化～

視点② 交通ネットワークの充実・強化

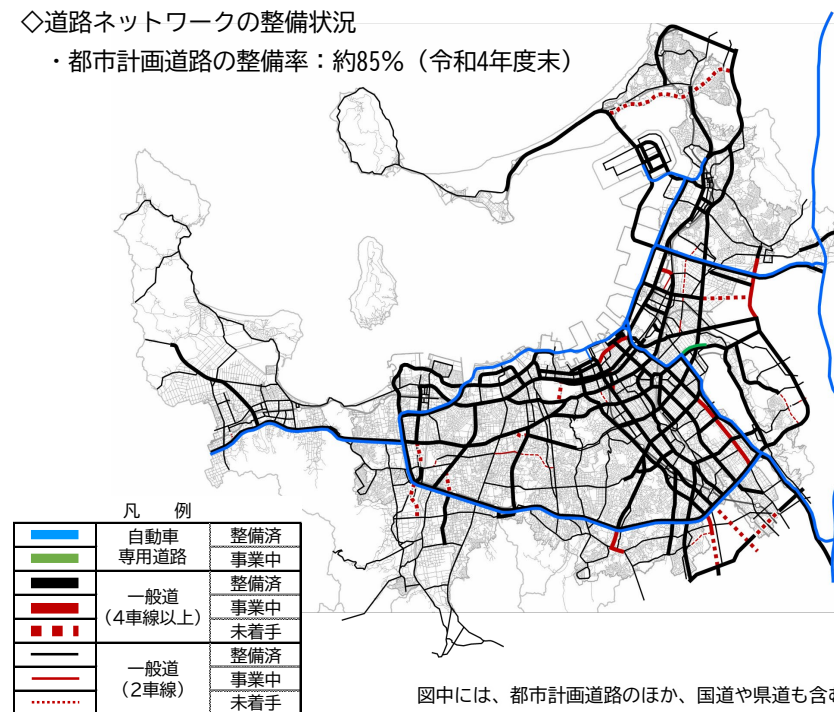
- 都市の骨格となる交通基盤が概成するなか、都市の魅力・活力の向上に向け、幹線道路の整備とあわせ、**既存ストックの活用**も図りながら、**拠点等へのアクセスを強化**することが重要。
- 拠点等へのアクセス強化については、市民からも多くの意見を頂いている。

◇鉄道ネットワークの整備状況



◇道路ネットワークの整備状況

・都市計画道路の整備率：約85%（令和4年度末）



市民意見

- ・拠点等へのアクセス強化
南区 / 姪浜駅と橋本駅間 / ももち地区やドーム / マリンメッセ国際会議場 / 空港国際線 / 博多の森 / アイランドシティ / 九州大学伊都キャンパス / 箱崎線と貝塚線の直通運転

協議会からの意見

- ・空港やウォーターフロント、ドームなど、拠点へのアクセス強化が重要
- ・小規模な改良で最大限の効果を
- ・交通基盤整備にやり残しがないのか議論や検証も必要

主な視点を踏まえた取組みの方向性 ～視点② 交通ネットワークの充実・強化～

○拠点等へのアクセス強化の概略試算結果も踏まえ、広域交通拠点や地域拠点、魅力・活力創造拠点などへのアクセス強化の取組みを進めていく。

交通ネットワークの充実・強化に関するこれまでの取組事例

公共交通幹線軸の形成

※視点②と関連する取組み

- 地下鉄七隈線の延伸
- バスによる幹線軸の形成
(都心循環BRT、W系統)

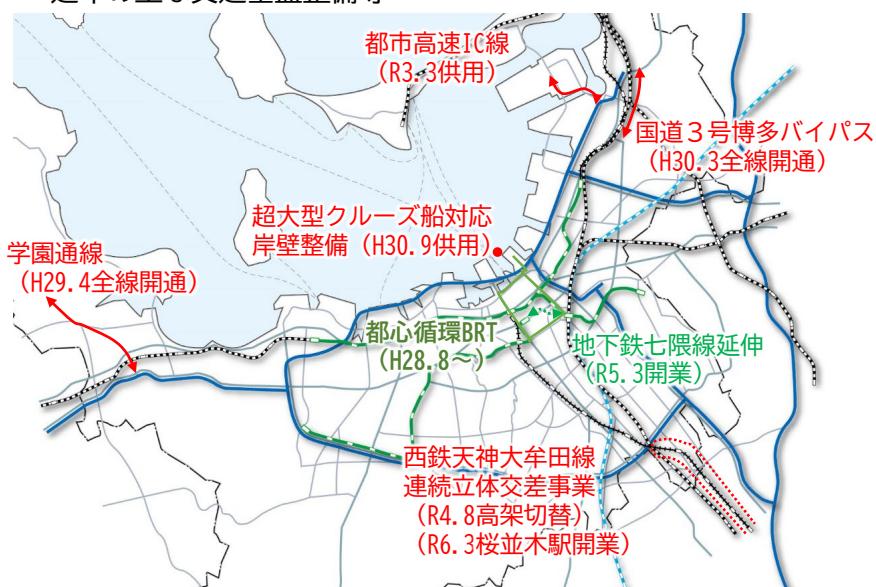


幹線道路ネットワークの形成

- 都市高速道路の延伸



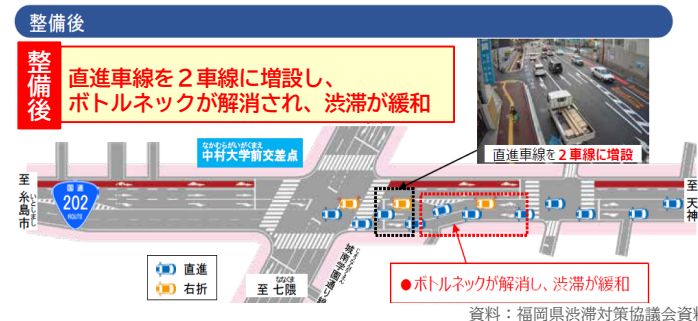
<近年の主な交通基盤整備等>



- 都市計画道路の整備



- 既存ストックの活用
(国道3号立体化、中村大学前交差点改良)



資料：福岡県渋滞対策協議会資料

連続立体交差化

- 西鉄天神大牟田線連続立体交差化事業



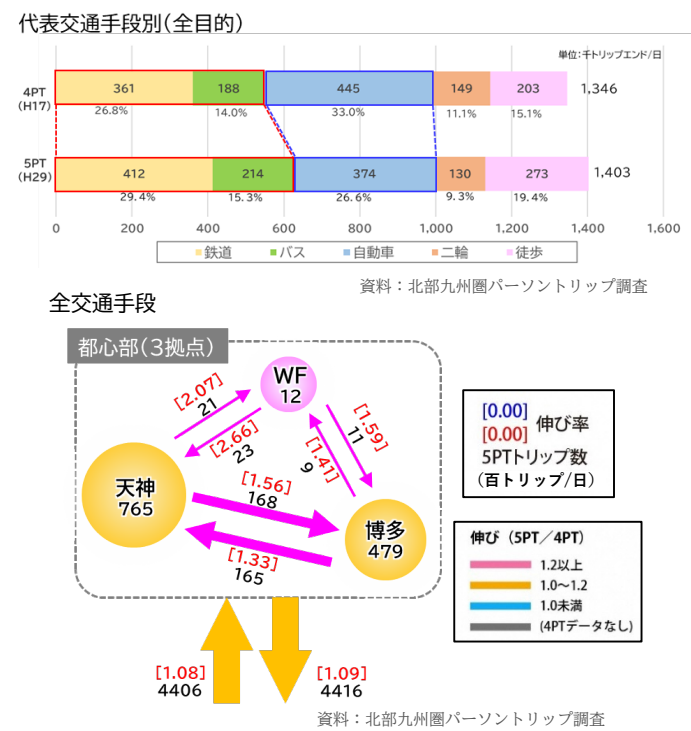
西鉄天神大牟田線連続立体交差事業 (R4.8高架切替、R6.3桜並木駅開業)

主な視点を踏まえた取組みの方向性 ～視点③ 交流を支える都心部交通～

視点③ 交流を支える都心部交通

- ・都心部のまちづくりの進展とともに交流人口の増加や移動ニーズの多様化に対応していくことが重要。
- ・マイカーから公共交通への転換や自動車流入の抑制等による道路交通混雑の緩和に取り組むとともに、都心拠点間の公共交通の充実・強化に取り組んでいく。

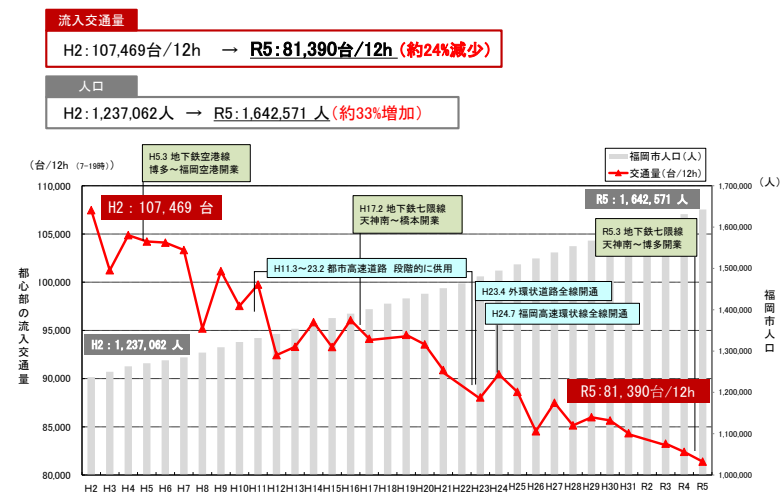
◇都心部の人の動き



◇都心部のまちづくりの進展



◇自動車流入交通量の推移



市民意見

- ・歩行者が安全に気楽に歩くことができる歩行空間の確保
- ・都心部の渋滞緩和を
- ・マリンメッセ等へ行く交通手段を

協議会からの意見

- ・歩行者を最優先し、二番目に公共交通など、優先すべき交通モードを示す
- ・ウォーターフロントへのアクセスを重要
- ・LRTやBRTなどで専用走行空間を入れた場合、道路にどのような影響があるか検証すべき

主な視点を踏まえた取組みの方向性 ～視点③ 交流を支える都心部交通～

- ・都心部のまちづくりの進展とともに交流人口の増加や移動ニーズの多様化に対応していくことが重要。
- ・マイカーから公共交通への転換や自動車流入の抑制等による道路交通混雑の緩和に取り組むとともに、都心拠点間の公共交通の充実・強化に取り組んでいく。

これまでの取組事例

道路交通混雑の緩和

都心拠点間の公共交通の充実・強化

目的
交通対策

通過
交通対策

1. マイカーから公共交通への転換

- ・交通事業者と連携した公共交通利用促進
- ・パーク＆ライドの推進
- ・筑紫口駅前広場の再整備(供用済)
- ・公共交通利用促進措置による附置義務の低減 等



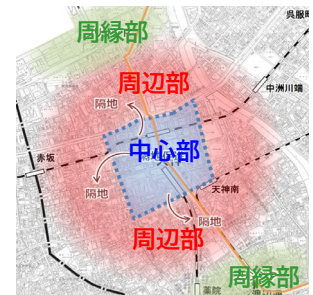
<交通事業者による企画乗車券>

2. 自動車流入の抑制

- ・**中心部**: 駐車場附置義務条例の運用(台数低減・隔地化・出入口の集約化)
- ・**周辺部**: 駐車場附置義務条例の運用(台数低減)
- ・**周縁部**: フリンジパークイングの確保



<フリンジパークイング箇所図>



<天神地区における駐車政策の考え方>

地下鉄七隈線延伸



[R5.3開業]



延伸開業!

都心循環BRT



[H28~]

ルート	3拠点間の循環運行
停留所	9箇所
便数	94便/日(約15分間隔)
輸送力 (天神・博多⇄WF)	約1.6万人/日

3. 道路ネットワークの強化

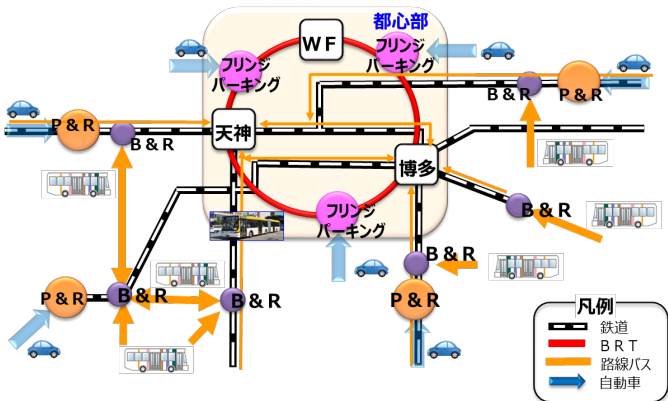
- ・天神通線延伸(北側)整備
- ・那の津通り6車線化
- ・交差点改良・信号現示の見直し 等



<天神通り線(北側)延伸イメージ図>

4. 通過交通の分散

- ・福岡外環状道路(供用済)
- ・都市高速道路整備(概成)



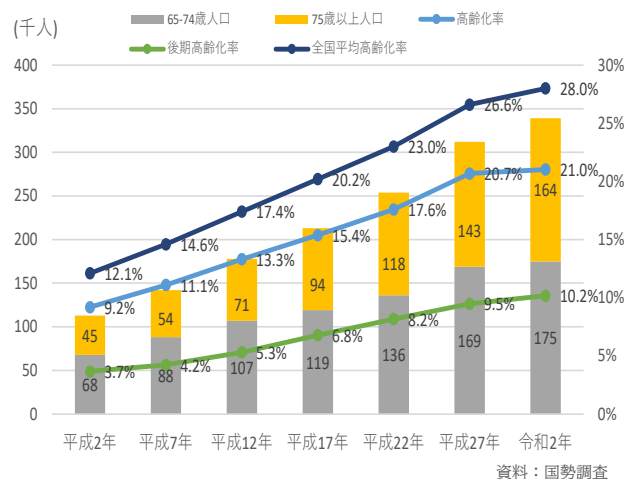
<都心拠点間の交通ネットワークの強化と拠点中心部への流入抑制のイメージ>

主な視点を踏まえた取組みの方向性 ～視点④ 市民の日常を支える生活交通の確保～

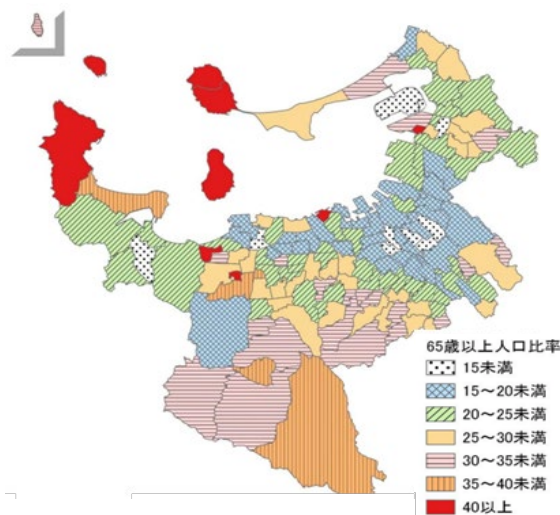
視点④ 市民の日常を支える生活交通の確保

- 超高齢社会の進展により、生活圏の移動ニーズが高まっており、郊外部をはじめ、公共交通が不便な地域における生活交通の確保が重要。
- オンデマンド交通社会実験で得られた成果等も踏まえ、持続可能性に考慮しながら、生活交通確保に向けた支援拡充を検討し、取組みを進めていく。

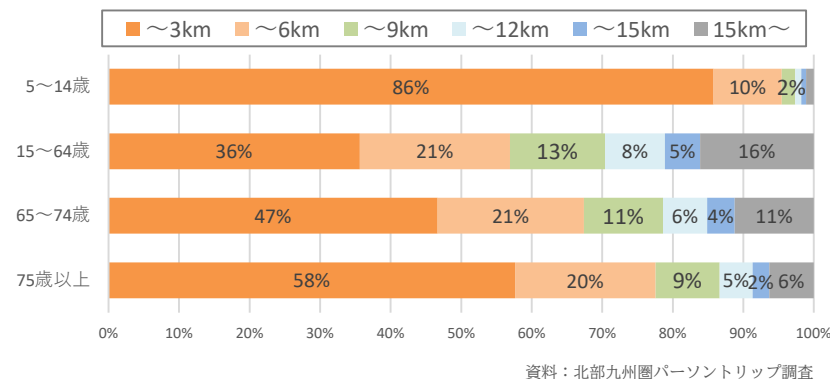
◇前期・後期高齢人口の推移



◇高齢化率（2022年）



◇移動距離帯の構成比（年齢階層別、H29）



市民意見

- ・将来車を運転しなくなった時、買い物や通院が心配
- ・病院の巡回バスや、コミュニティバス、乗合タクシー、乗りたい場所に来てくれるオンデマンド型の交通などがほしい

協議会からの意見

- ・買い物や通院など高齢者の身近な移動を担うオンデマンド交通は継続してほしい
- ・郊外部においては、隣接自治体を含む生活圏を意識してほしい

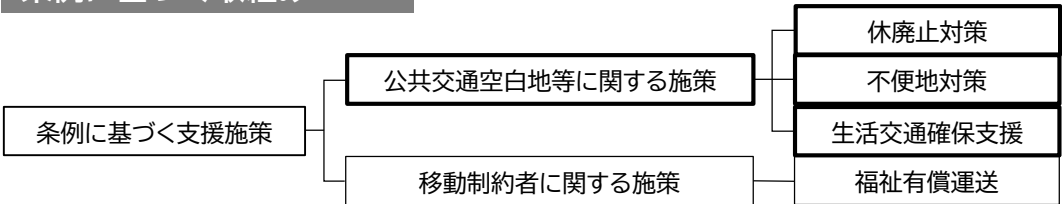
主な視点を踏まえた取組みの方向性

～視点④ 市民の日常を支える生活交通の確保～

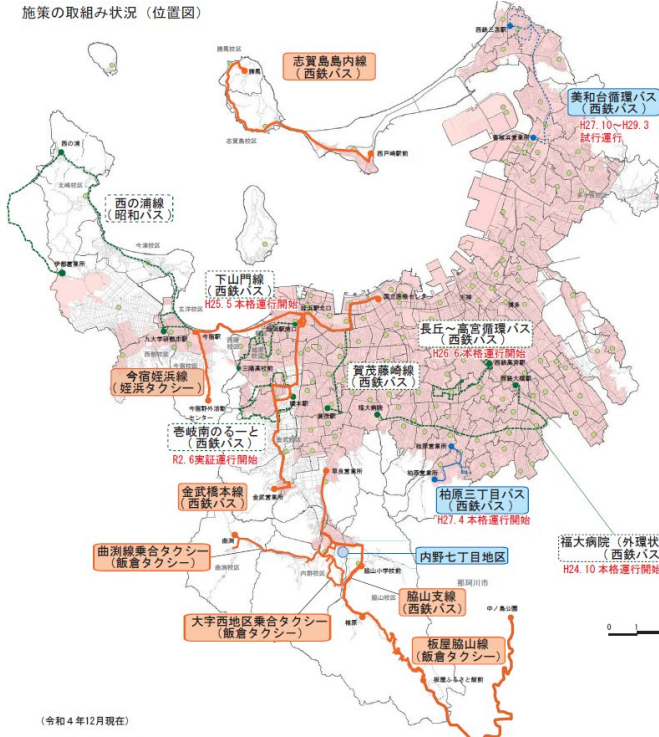
- 超高齢社会の進展により、生活圏の移動ニーズが高まっており、郊外部をはじめ、公共交通が不便な地域における生活交通の確保が重要。
- オンデマンド交通社会実験で得られた成果等も踏まえ、持続可能性に考慮しながら、生活交通確保に向けた支援拡充を検討し、取組みを進めていく。

生活交通の確保に関するこれまでの取組事例

条例に基づく取組み



施策の取組み状況（位置図）



（令和4年12月現在）

休廃止対策

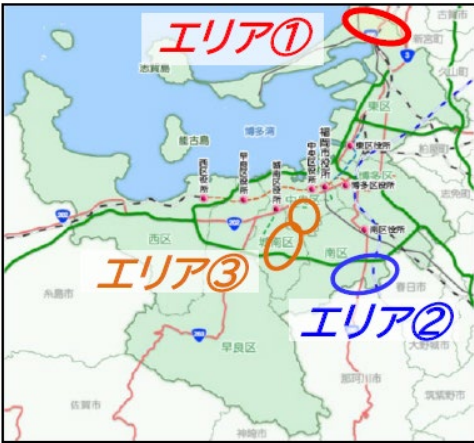


生活交通確保支援

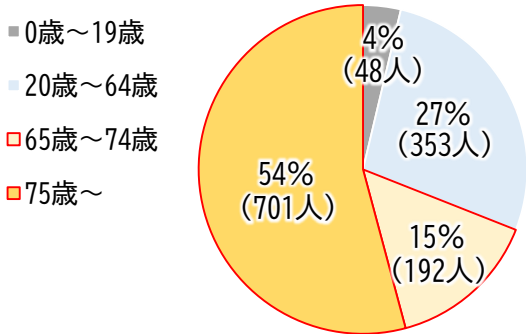


オンデマンド交通社会実験

◇オンデマンド交通のイメージ



◇利用経験者の年齢構成 ※R6. 5. 31時点



65歳以上が約7割

視点⑤ 脱炭素社会の実現に向けた交通環境づくり

○福岡市が掲げる「2040年度温室効果ガス排出量実質ゼロ」の実現に向けた取組みの推進が重要。

○環境にやさしい公共交通や自転車、徒歩による移動の促進、自動車や公共交通の脱炭素シフトなど、環境負荷の少ない交通環境づくりに取り組んでいく。

◇2040年度温室効果ガス排出量実質ゼロの実現

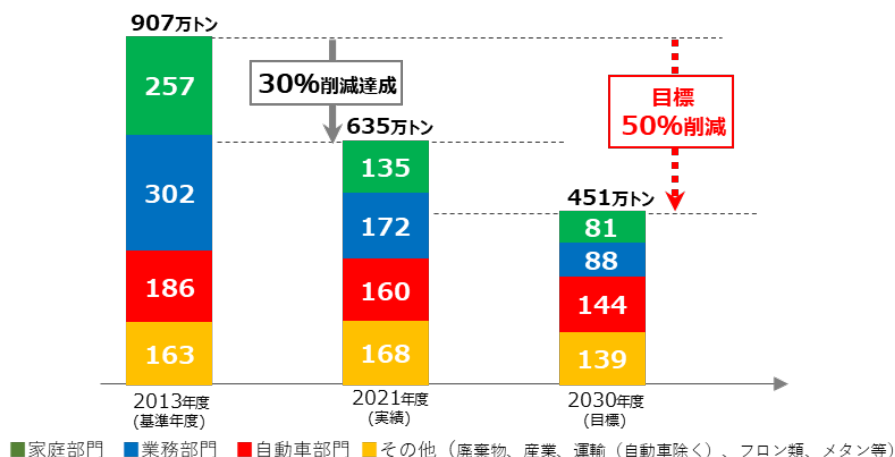
めざす姿 **カーボンニュートラルを実装した都市を目指して**

チャレンジ目標 **2040年度 温室効果ガス排出量 実質ゼロ**

2030年度目標 ※基準年度：2013年度、計画期間：2022～2030年度

目標① 市域の温室効果ガス排出量：**50%削減**

目標② 市外への温室効果ガス削減貢献量、吸収量：**100万t-CO₂**

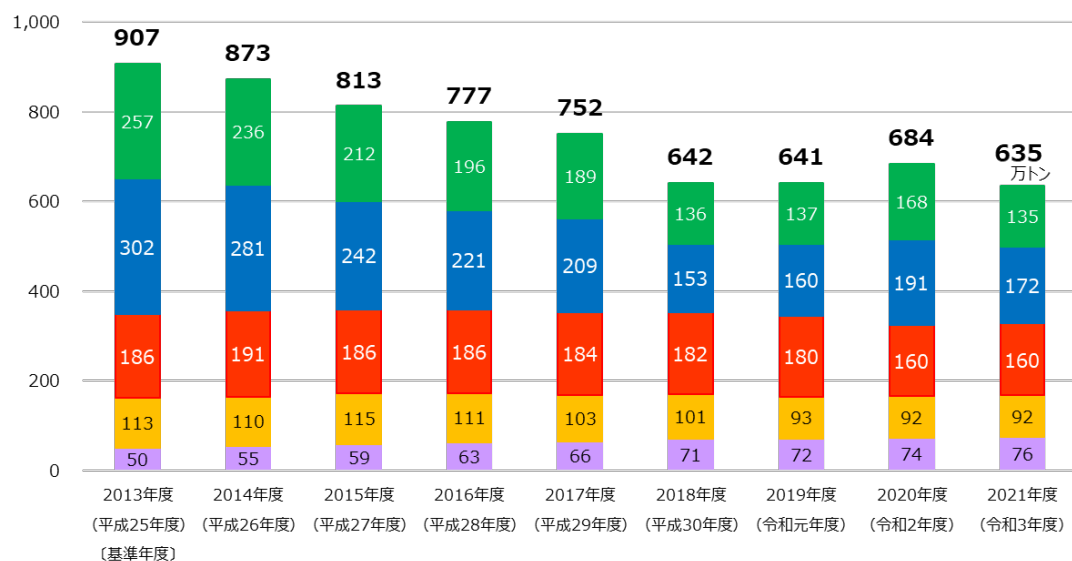


市民意見

- ・騒音・排ガスの観点から、脱車社会をめざしてほしい
- ・再生可能エネルギーやEVの推進
- ・自転車で移動しやすい道路整備

◇温室効果ガス排出量の推移

(万トン)



■ 家庭部門 ■ 業務部門 ■ 自動車部門 ■ CO2その他部門 ■ CO2以外のガス

協議会からの意見

- ・脱炭素社会の実現に向け、公共交通への更なる転換や、公共交通機関自体を環境へ配慮したものへ転換していくべき
- ・充電設備などのインフラ整備も重要

主な視点を踏まえた取組みの方向性 ～視点⑤ 脱炭素社会の実現に向けた交通環境づくり～

○福岡市が掲げる「2040年度温室効果ガス排出量実質ゼロ」の実現に向けた取組みの推進が重要。

○環境にやさしい公共交通や自転車、徒歩による移動の促進、自動車や公共交通の脱炭素シフトなど、環境負荷の少ない交通環境づくりに取り組んでいく。

■CO2削減に向けたこれまでの取組事例

自動車や公共交通の脱炭素シフト

○次世代自動車の普及に向けた取組み
(車両購入・充電設備設置補助)



○公共交通の車両等の脱炭素化

◇公共交通の車両の脱炭素化



車両の省エネ化(2000N系車両)

資料：福岡市環境審議会資料



電気バス (レトロブライト電気バス)

資料：交通事業者HP

◇櫛田神社前駅における取組み

列車発着連動の調光制御

人感センサーによる空調制御

太陽光発電パネル



資料：福岡市環境審議会資料

公共交通等の利用促進

○公共交通の利用促進

○自転車、徒歩で移動しやすい環境整備



自転車通行空間整備

シェアリングの促進

○カーシェアリングの推進



再エネ
100%電気
で充電

資料：福岡市環境審議会資料

○シェアサイクル

主な視点を踏まえた取組みの方向性 ～目標設定（成果指標）について～

■現計画の成果指標(目標像Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ)

※参考資料2（他都市事例）参照

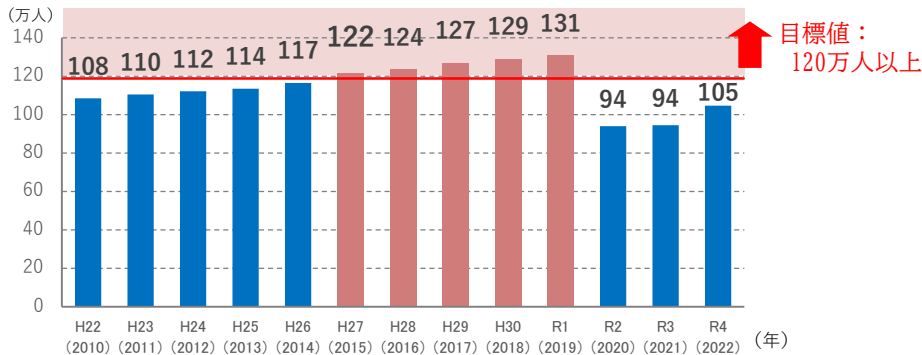
※わかりやすく、容易に収集可能なものを成果指標として設定

成果指標	初期値（年次）	目標値（年次）	最新値	備考
目標像Ⅰ 都市の骨格を形成する総合交通体系の構築				
方針1 公共交通を主軸とした総合交通体系づくりの推進				
○1日あたりの鉄道・バス乗車人員	108.4万人 (2010年)	120万人 (2022年)	105万人 (2022年)	2019年:131万人
○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	77.4% (2012年)	現状維持(80%程度を維持) (2022年度)	81.8% (2023年度)	
方針2 都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成				
○都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数	88,600台/12h (2013年)	87,000台/12h (2022年)	81,390台/12h (2023年)	
○主要放射環状道路の整備率	83.7% (2012年度)	85.4% (2016年度)	87.8% (2021年度)	2016年度:85.8%
目標像Ⅱ 子どもから高齢者まで誰もが安全・安心な交通				
方針3 誰もが使いやすい安全、安心、快適な交通環境づくり				
○一日当たりの平均的な利用者数が3000人以上の鉄道駅のバリアフリー化(段差解消)	57駅 (2012年度)	60駅(対象駅全て) (2020年度)	64駅(対象駅全て) (2020年度)	R3.4国基本方針改定 R3.12市バリアフリー基本計画改定
○重点整備地区内の生活関連経路のバリアフリー化	30.9km (2012年度)	41.7km (2020年度)	39.1km (2020年度)	R3.4国基本方針改定 R3.12市バリアフリー基本計画改定
○通学路における安全な歩行空間の確保度（歩分分離率）	56.7% (2011年)	70% (2022年度)	75.8% ※見込み (2023年度)	
方針4 地域特性に応じた生活交通の確保				
○生活交通の確保が必要な地域における新たな公共交通空白地の発生	- (2013年度)	0地域 (2022年度)	0地域 (2023年度)	
方針5 災害に強い交通体系の実現				
○無電柱化の整備率	84% (2012年度)	91% (2016年度)	93.4% (2020年度)	2016年度:88.6%
○主要放射環状道路の整備率【再掲】	83.7% (2012年度)	85.4% (2016年度)	87.8% (2021年度)	2016年度:85.8%
○自動車専用道路の整備延長【再掲】	68.1km (2013年度)	70.6km (2022年度)	70.6km (2023年度)	
○耐震補強が必要な鉄道高架駅	3駅 (2013年度)	0駅 (2022年度)	0駅 (2023年度)	
目標像Ⅲ 環境にやさしい交通				
方針6 環境にやさしい公共交通の利用促進				
○1日あたりの鉄道・バス乗車人員【再掲】	108.4万人 (2010年)	120万人 (2022年)	105万人 (2023年)	2019年:131万人
方針7 自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり				
○幹線道路における自転車通行空間の10カ年の整備延長	0km (2012年度)	100km (2022年度)	55.7km (2023年度)	
○自転車放置率	10.5% (2012年度)	10.0%以下 (2022年度)	1.3% (2023年度)	
○市民のマナーに対する満足度	29.4% (2011年)	60% (2022年度)	49.5% (2023年度)	
方針8 環境に配慮した道路交通施策の推進				
○市内（自動車部門）からの二酸化炭素排出量	180万t-CO2 (2011年度)	現状より減少 (2022年度)	160万t-CO2 (2021年度)	2019年度:180万t-CO2

<1日あたりの鉄道・バス乗車人員>

- ・令和元年時点で約131万人となっており、目標値である120万人を上回っている

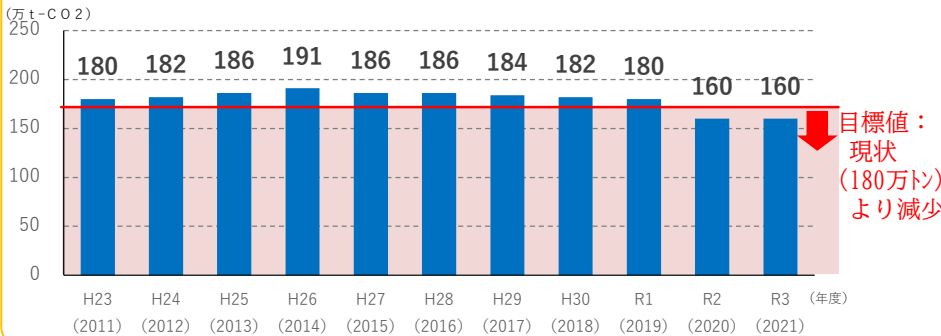
※新型コロナウイルスの影響により、最新値は94万人に減少



<自動車からの二酸化炭素排出量>

- ・「現状値より減少」を目標値とした二酸化炭素排出量は、策定時から横ばいとなっている

※新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等により、最新値は160万トンに減少



主な視点を踏まえた取組みの方向性 ～目標設定（成果指標）について～

■現計画の成果指標(目標像Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ)

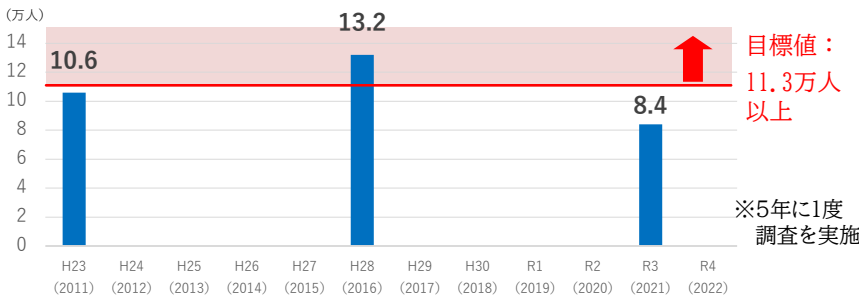
※参考資料2（他都市事例）参照

※わかりやすく、容易に収集可能なものを成果指標として設定

目標像Ⅳ 活力ある都心部を支える交通				
方針9 都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上				
○都心部の1日あたりの歩行者交通量	105,961人 (2011年)	113,000人 (2022年度)	83,904人 (2021年度)	2016年度：132,493人
方針10 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化				
○都心部の駅における1日当たりの乗降人員	78万人 (2012年)	83万人 (2022年)	65万人 (2021年)	2019年度：96万人
○都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数【再掲】	88,600台/12h (2013年)	87,000台/12h (2022年)	81,390台/12h (2023年)	
目標像Ⅴ 国内外からの広域的な人流・物流を支える交通				
方針11 広域的な人流・物流を支える広域道路ネットワークの形成				
○自動車専用道路の整備延長	68.1km (2013年度)	70.6km (2022年度)	70.6km (2023年度)	
方針12 陸・海・空の広域交通拠点の交通結節機能の強化や連携強化				
○外国航路船舶乗降人員	87万人 (2010年)	210万人 (2022年)	34万人 ※速報値 (2023年)	2019年：161万人
○福岡空港乗降客数	1,634万人 (2010年)	1,800万人 (2022年)	2,408万人 ※速報値 (2023年)	2019年：2,468万人
○博多港国際海上コンテナ取扱個数	85万TEU (2011年)	130万TEU (2022年)	91万TEU ※速報値 (2023年)	2019年：96万TEU
方針13 交流拠点都市にふさわしい分かりやすい使いやすい交通環境づくり				
○入込観光客数の自動車利用者の割合	27.8% (2012年)	26.0% (2022年)	27.8% (2021年)	

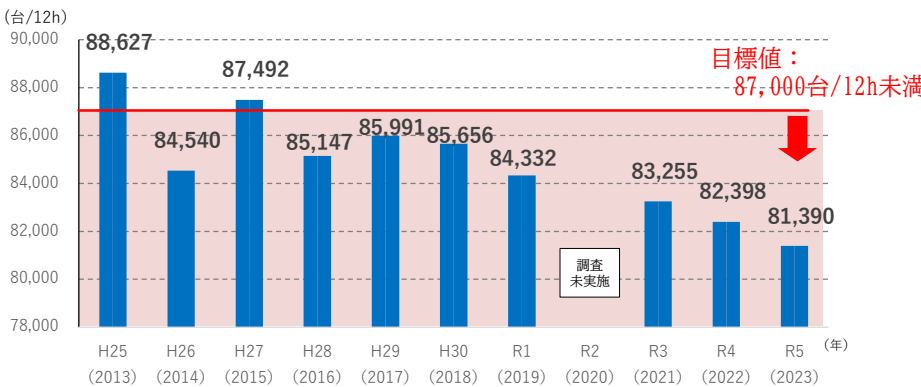
<都心部の1日あたりの歩行者交通量>

- ・平成28年度時点で約13.2万人となっており、目標値である11.3万人を上回っている。
- ※新型コロナウイルスの影響により、最新値は8.4万人に減少



<都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数>

- ・都心部への自動車流入台数は減少傾向にあり、令和4年時点で82,398台と、目標値の87,000台未滿を達成



概ね10年後の短中期的な展望や、より長期的な展望(2040年頃人口ピーク等)を踏まえ、

● どのような取組みを進めていくか（進めていくべきか）〔短中期・長期〕

● どのような観点から目標（成果指標）を立てるべきか

についてご意見ください。