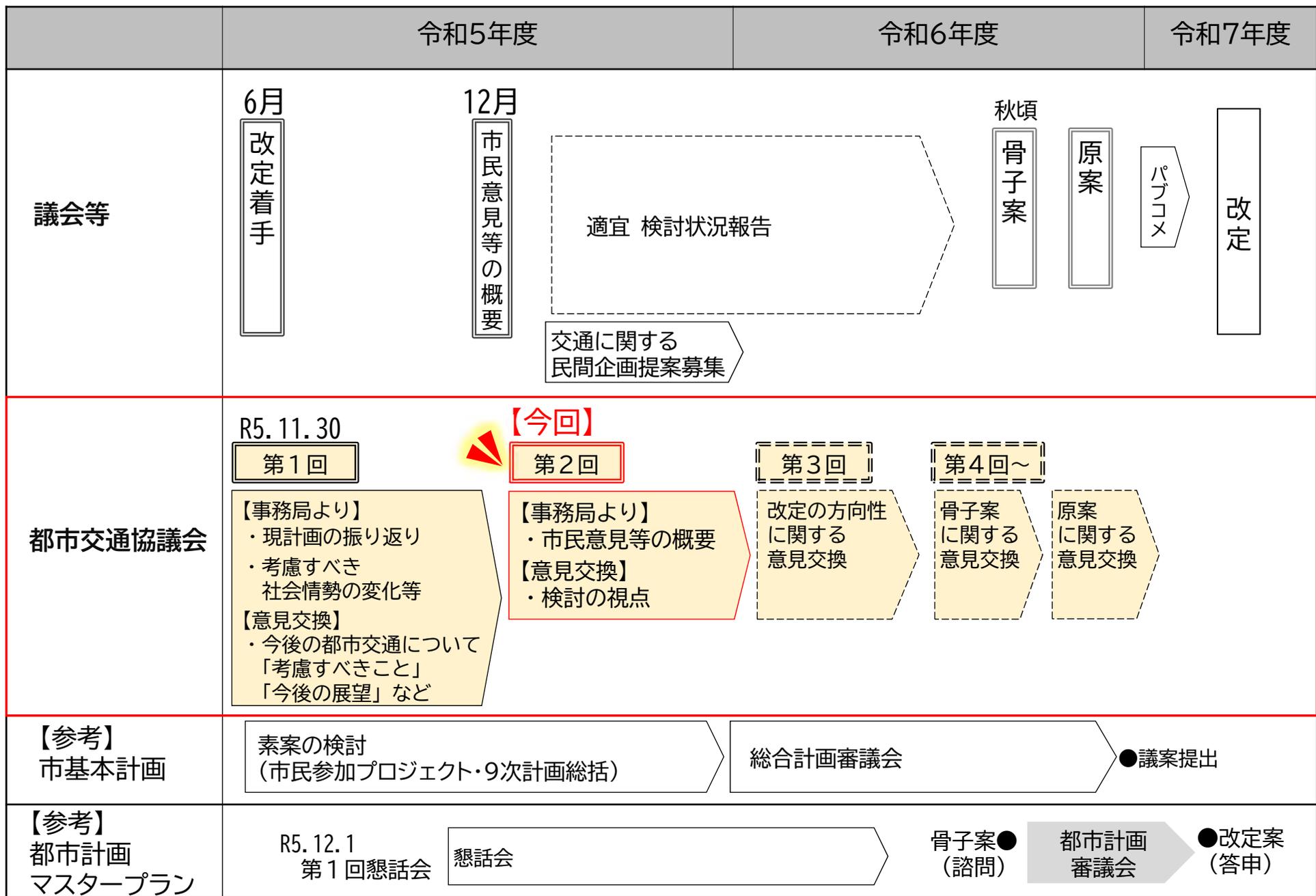


第 2 回 福岡市都市交通協議会

説明資料

1. 協議会の進め方

1. 協議会の進め方



2.第1回協議会の振り返り

2.第1回協議会の振り返り ～ 考慮すべきことや今後の展望等～

詳細は参考資料1参照

(※)協議会開催後の追加意見

■主なご意見

乗務員不足、公共交通の持続可能性

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 /

給料が安くて、忙しくて、不規則で、長時間というイメージの払拭をしないといけない / 乗務員不足は鉄道業界も他人ごとではない /

福岡市のタクシー業界ではコロナで約3,000人の乗務員が去った。令和5年6月以降は月30～50人増加傾向 /

乗務員不足は、新技術による対応も期待できるが、今後10年の比較的近い計画であることを踏まえ、市の方策、姿勢が見える計画に /

交通機関 相互の連携、役割分担

交通事業者間には競争⇒共創 / 移動手段のモード特性に応じた形での役割分担 / 幹線交通、支線交通、ラストマイル交通の連携 /

バスサービスが続けられないようなところでは鉄道とバスの連携をやっていくことが重要(ほとんどのバスが天神・博多に直行) /

タクシーは今後も鉄道やバスを補う / シェアサイクルは葉脈のように街なかを移動、利用の多くは交通結節点 /

街中の移動をどうデザインするか、どう結節をつくるか / 都心部、郊外、幹線道路と生活道路等、エリアごとのあるべき姿や課題を整理すべき(※) /

地域公共交通のリ・デザイン / 福祉・教育等、他分野との連携

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 /

土地利用計画と併せて議論を。都市計画マスタープランの情報共有など(※)

新たなモビリティサービス等

交通結節点(特に駅前)では、バス、タクシー等に限らず、マイクロモビリティを重視した空間整備が必要(※) /

新モビリティ導入のベースは安全性と秩序。既存の交通機関や市民の理解を得られるような取組みを / 九州MaaS / 国によるライドシェア検討の動向 /

生活交通

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 / 市境に依らず生活圏を意識して /

高齢者は100メートルの移動も難しく、コミュニティバスだけで対応するのは難しい / AIオンデマンド交通の導入が県内各地で広がっている /

2.第1回協議会の振り返り ～考慮すべきことや今後の展望等～

詳細は参考資料1参照

(※)協議会開催後の追加意見

■主なご意見

来街者にわかりやすく使いやすい

海外からの来街者(観光・ビジネス)の移動しやすさを追求していくことが**国際競争力**や**都市の魅力**を高めることに繋がる / 来街者への交通サービスをもう少し頑張るべき / 海外先進都市は非常にシームレス(案内が分かりやすく、クレジットカード1つでバスも地下鉄も全て乗れる等) / 福岡市の主な公共交通はこれだというものを打ち出しては / 交通結節のデザインが優れているほど多様な乗り物が上手く使われる / わかりやすさと安全

都心部交通

都心部は**車よりも公共交通を使うことを優先**すべき / 世界の潮流は**自動車から人中心** / **都心部の自動車流入抑制**に力を入れることによって、**歩道空間の拡大**や**都心循環BRTの走行環境の改善**にも繋がる / 都心部内は自動車流入抑制や速度制限し、都心部外は…など、モビリティの速度をマネジメントしては(※)

交通基盤

根幹的な交通ネットワークは概成 / 都市の魅力を高める**交通基盤整備にやり残しがいないのか**検証や議論も必要 / 既存のインフラを活用し尽くしていくことが重要 / 国内線が便利だけに、国際線もしっかり力を入れていくべきでは /

安全、安心

子供がいかに自由に移動できるか。子供の成長への影響。 / 歩行空間を中心とした移動環境、安全安心、防犯の面も / 交通の安全と円滑のバランス

環境

この10年間で**自動車からの二酸化炭素の排出削減、脱炭素化は重要な取組み**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することを進めていきたい /

その他

基本理念の部分で、**Well-being**や**QOL向上**等の切り口も必要では / 糸島半島では観光客増に伴う渋滞が発生。パーク&バスライドの整備を / **物流の2024年問題**。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 /

3.市民意見の概要

3.市民意見の概要

上位計画の次期福岡市基本計画検討と連携し、次代を担う子どもたちや若者をはじめ、幅広い市民等から意見を募集。

1) みんなでつくる福岡市の将来計画プロジェクト

1) あなたにとっての幸せな未来のために特に大切なこと>
「健康」「防災・防犯」「思いやり」「家族の介護」「住まい」などの
15項目の中から複数選択（回答件数8,242件）

2) 福岡市や自分自身の未来
自由記述意見（延べ3,315件）

▶ 「交通の利便性」については、

- ・ 選択割合は60.0% (**6番目**)
- ・ 満足度は65.5% (**5番目**)

▶ 「交通」に関する意見は、**計445件**
※その他の分野にも関連意見あり

2) 交通に関する市民アンケート

- ・ 設問内容：通勤・通学、買い物、通院、休日のお出かけなど、
様々な外出の場面における交通に関して **自由記述**
- ・ 回答方法：オンラインもしくはアンケート用紙郵送等
- ・ 周知方法：市政だより、ホームページ、7区の公民館連絡会、
各区役所・公民館等に配架、生活交通の協議会など
- ・ 回答件数：**322件**（うちオンライン310件、郵送等12件）

・ 自由記述意見 (**延べ774件**)

東区	博多区	中央区	南区	城南区	早良区	西区	無回答
56	37	46	47	35	46	48	7
20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上	無回答
6	23	58	65	70	51	48	1

公共交通全般	193
道路整備・渋滞	168
主要拠点等へのアクセス強化	143
バリアフリー化・交通安全	76
生活交通の確保	27
環境・自転車	78
広域交通・交流	35
その他	54

3.市民意見の概要

※参考資料2, 3より抜粋

目標像・方針 ※現計画

主な意見（現計画の「目標像」ごとに分類）

目標像・方針 ※現計画	主な意見（現計画の「目標像」ごとに分類）
目標像Ⅰ 都市の骨格を形成する総合交通体系の構築 <ul style="list-style-type: none"> 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 方針2 都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成 	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通全般に関する意見 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 子どもから高齢者まで誰もが安全・安心な交通 <ul style="list-style-type: none"> 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 方針4 地域特性に応じた生活交通の確保 方針5 災害に強い交通体系の実現 	<ul style="list-style-type: none"> ■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、車いすでも安心して / 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 環境にやさしい交通 <ul style="list-style-type: none"> 方針6 環境にやさしい公共交通の利用促進 方針7 自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり 方針8 環境に配慮した道路交通施策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ■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 活力ある都心部を支える交通 <ul style="list-style-type: none"> 方針9 都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上 方針10 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化 	<ul style="list-style-type: none"> ■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 国内外からの広域的な人流・物流を支える交通 <ul style="list-style-type: none"> 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 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 方針13 交流拠点都市にふさわしい分かりやすく使いやすい交通環境づくり 	<ul style="list-style-type: none"> ■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

※上記記載の市民意見に加え、現在、民間事業者の方々から「交通に関する民間企画提案」を幅広く募集しているところであり、頂いた提案も踏まえながら、計画の改定に取り組むこととしております。

4.意見交換（検討の視点等）

- **持続可能な交通体系づくり** 〔テーマ①〕
（相互連携・役割分担【幹線・支線・生活交通等】）
- **都市の骨格となる交通ネットワーク** 〔テーマ②〕
（充実・強化【幹線（公共交通、道路）】）
- **交流を支える都心部交通のあり方** 〔テーマ③〕

※上記以外の意見・テーマについても、第3回以降の協議会等で、
検討や対応の方向性について協議させて頂きたいと考えております。

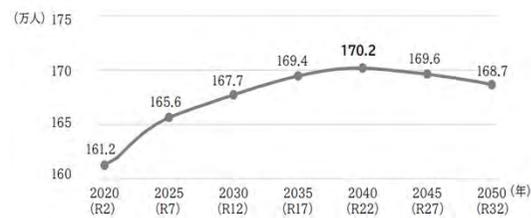
テーマ①持続可能な交通体系づくり

■考慮すべき社会情勢の変化 ※第1回協議会資料より抜粋(一部更新)

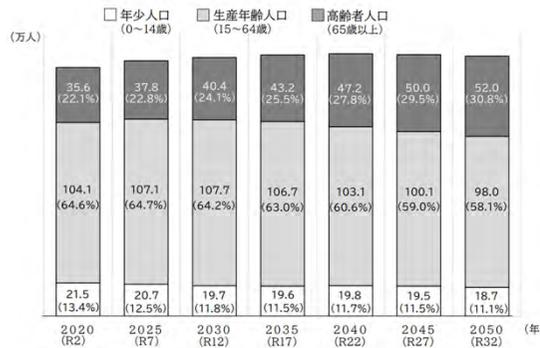
1) 居住人口

- ・総人口は、2040(R22)年頃にピークに達する
- ・生産年齢人口は、2030(R12)年頃をピークに減少に転じる
- ・高齢人口は引き続き増加し、2050年頃には約31%に達する。

◇総人口(福岡市)



◇年齢階層別人口(福岡市)

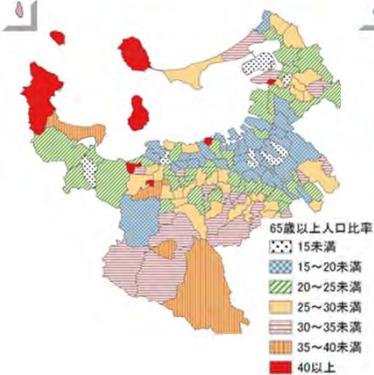


(注) 2020(R2)については、不詳補充値による集計(年齢不詳を人口構成をもとに按分)

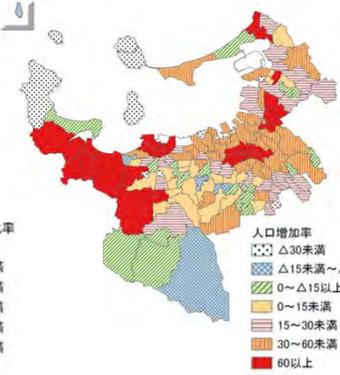
資料：福岡市の将来人口推計について

- ・市内の周辺部等では、高齢化率が高くなっており、人口が減少しているエリアもみられる。

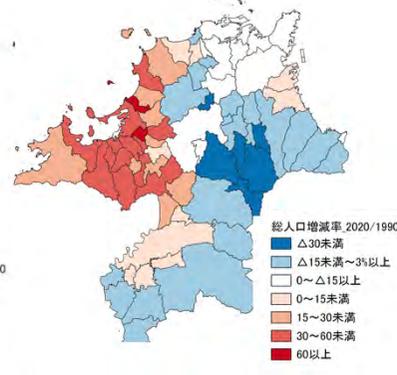
◇高齢化率(福岡市内, 2022年)



◇人口増加率(福岡市内, 1990-2022年)



◇人口増加率(福岡県内, 1990-2020年)

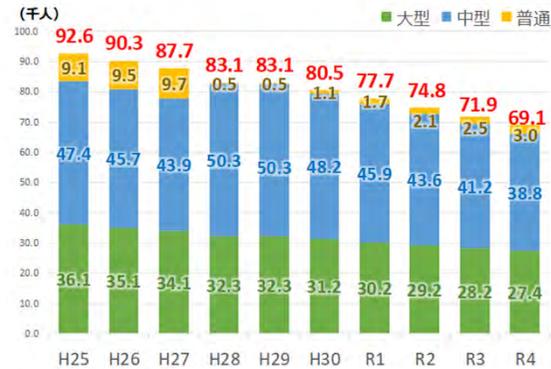


資料：福岡市人口ビジョン(改訂版) 今後の推移、国政調査

2) 公共交通の担い手

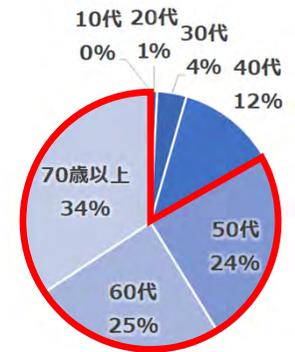
- ・二種免許保有者は、減少傾向にある。

◇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

◇大型二種免許保有者数の年齢別割合(全国)：2022年度時点

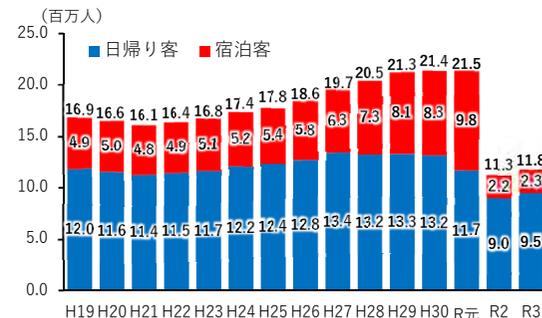


資料：運転免許統計(警察庁)を基に作成

3) 交流人口

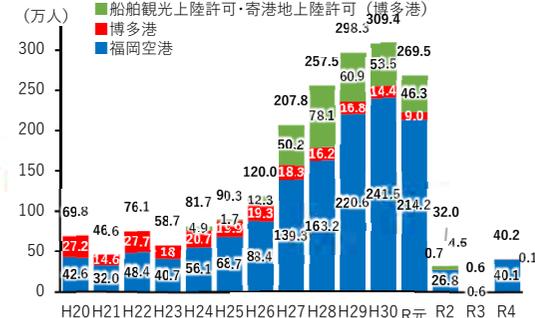
- ・福岡市を訪れる観光客や外国人入国者は、増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響により大きく減少。
- ・令和5年3月時点で、福岡空港の旅客数がコロナ前と比較して、国内線がほぼ同水準、国際線が7割程度となるなど、交流人口はコロナ前の水準に回復しつつある。

◇入込観光客数の推移(福岡市)



資料：福岡市経済の概況

◇外国人入国者数の推移(福岡空港・博多港)



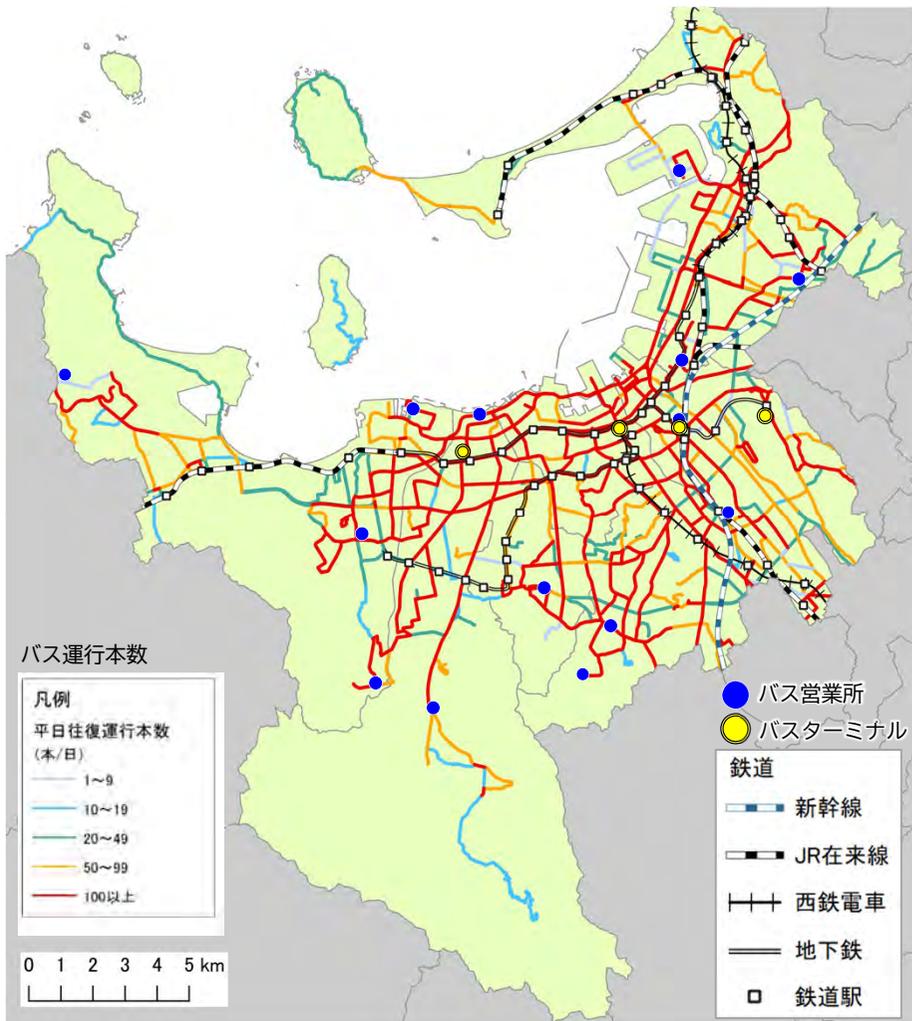
資料：福岡市経済の概況

テーマ①持続可能な交通体系づくり

■公共交通ネットワークの現状 ※第1回協議会資料より抜粋(一部更新)

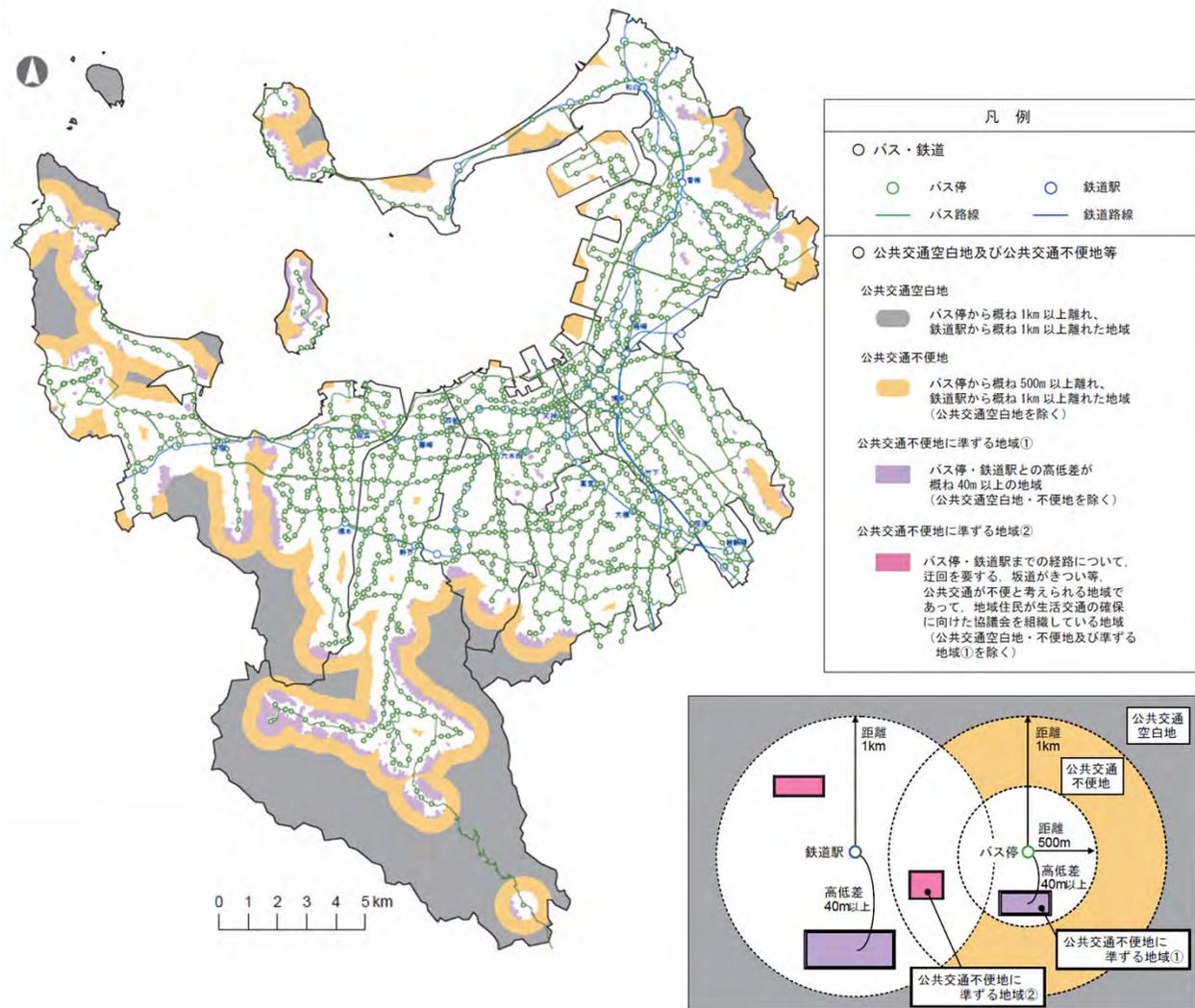
- ・鉄道やバスなどによる公共交通ネットワークが形成
- ・バス路線については、バス路線の多くは、郊外の営業所から都心部に向かっている。

◇公共交通ネットワークの現状



※バス運行本数：福岡市調べ（R5.3時点）

◇公共交通空白地等の分布状況



テーマ①持続可能な交通体系づくり

市民意見（抜粋）

- ・ 市内隅々、交通の不便さの不平等を少しでもなくしていく
- ・ 鉄道ネットワークをもっと充実させてほしい / バスや鉄道の本数を増やしてほしい
- ・ バス網の充実度が福岡市の良き。将来的にも維持してほしい
- ・ 将来車を運転しなくなった時、買い物や通院が心配
- ・ 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
(病院の巡回バス、コミュニティバス、乗り合いタクシー、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欲しい)
- ・ 朝夕の通勤時間帯における電車やバスの車内混雑の緩和を

第1回協議会の主な意見（抜粋）

- ・ 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
- ・ 幹線交通、支線交通、ラストワンマイル交通が有機的に繋がることが重要。
交通事業者間は競争⇒共創 / 移動手段のモード特性に応じた役割分担
バスサービスが続けられないようなところでは鉄道とバスの連携をやっていくことが重要。(ほとんどのバスが天神・博多に直行)
- ・ 都心部、郊外、幹線道路と生活道路等、エリアごとのあるべき姿や課題を整理すべき
- ・ 街中の移動をどうデザインするか、どう結節をつくるか /
- ・ 交通結節点(特に駅前)では、バス、タクシー等に限らず、マイクロモビリティを重視した空間整備が必要/

- 福岡市における持続可能な交通体系の方向性をより具体的に示し、対応していく必要があるのでは？
(キーワード：人口ピークの到来、交流人口の拡大、交通サービスの充実・強化、乗務員不足、交通機関相互の連携・役割分担 等)

テーマ①持続可能な交通体系づくり

■他都市事例①：公共交通維持に向けた考え方の整理事例〔京都市〕

・京都市地域公共交通計画（R5.12策定）において、エリア特性や現状を踏まえ、**都心部と周辺部、市民と観光客による利用など、公共交通を全体で維持していく考え方が示されている。**

<京都市地域公共交通計画（R5.12策定）>

計画のポイント（策定時のリリース資料から抜粋）

- 都心部の路線は、**周辺部や中山間地域等からの利用があればこそ。**
都心部の充実した路線網や便数は、周辺部や中山間地域等を含む市内全域からの移動があればこそです。
収支の厳しい周辺部等を含む市内の路線網を維持するため、**都心部等の市域全体で、公共交通の利用拡大**に取り組む必要があります。
- 観光客等の利用が、**路線網や便数の充実につながっています。**
通勤・通学等の利用に加え、**観光客等**、入洛者による**利用により**、早朝・深夜の運行、高頻度の運行や、**路線網の充実が実現し、市民の利便性を支えています。**こうした認識の下、観光客等の利用と市民生活の両立を図る観点から、混雑緩和を図る必要があります。



出典：京都市地域公共交通計画

都心部

- 目指す交通ネットワーク
・バスや鉄道を中心とした公共交通網
- 取組の方向性
・**周辺地域等**の赤字路線を支える観点からも、**更なる利便性向上と収益性の確保**に取り組む。
・観光需要の復活を見据え、観光客による混雑緩和策の検討、市民生活への影響の軽減が必要。

周辺部

- 目指す交通ネットワーク
・鉄道駅への接続を中心としたバス路線網
- 取組の方向性
・地域全体で**公共交通利用の底上げ**が必要。
・事業者間連携・利用促進等により、**効率化と利便性向上の両立**を図る。

中山間地域等

- 目指す交通ネットワーク
・地域住民の生活の足の確保
- 取組の方向性
・現在の**輸送サービスの維持・確保**に向けて、市民・交通事業者・行政が連携した**一体的な取組等**が必要。
・多様な移動手段の活用等、あらゆる角度から検討が必要。

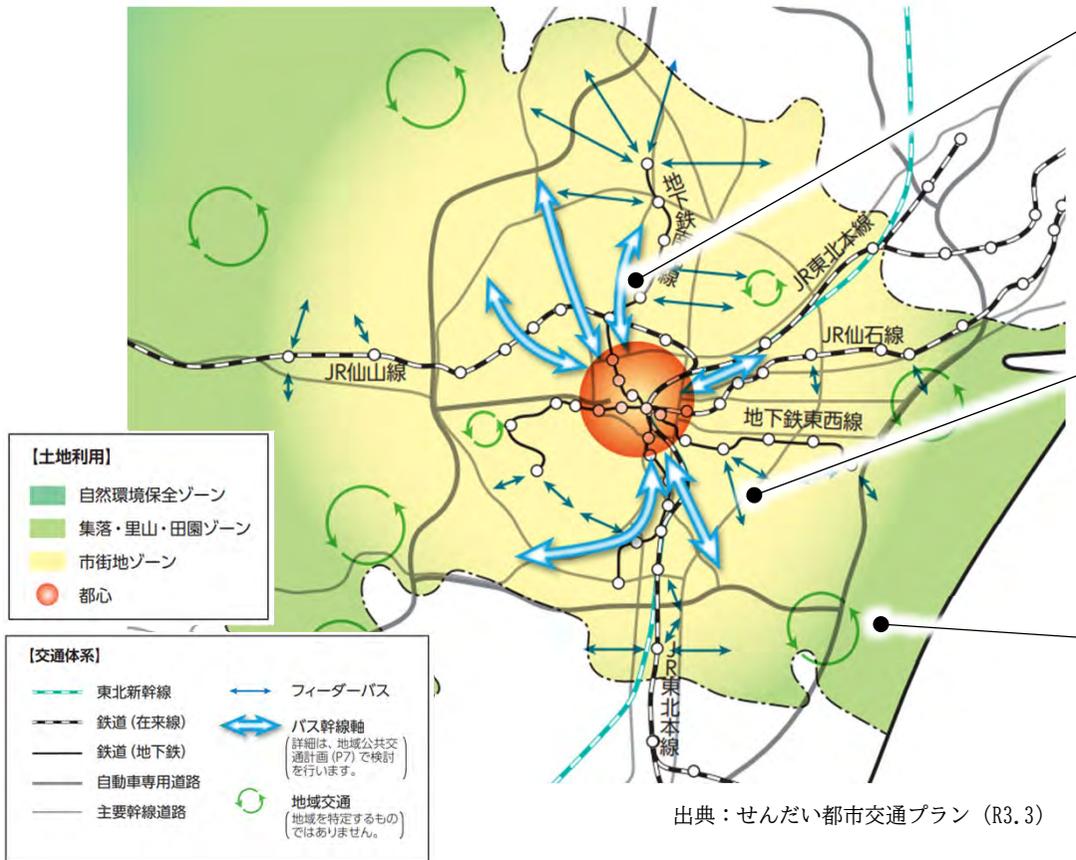
テーマ①持続可能な交通体系づくり

■他都市事例②：交通ネットワークの役割分担の整理事例〔仙台市〕

持続可能な交通ネットワークの構築に向けた考え方

- ・生産年齢人口の減少や少子高齢化の進展により、通勤通学時の路線バス利用者の減少など、公共交通を取り巻く環境はより一層厳しくなる
- ・特に**路線バス**は、事業者の**厳しい経営状況**や**運転手不足**などの課題があり、利用者が少ない地域の運行本数を**現状のまま維持することが難しい**状況にあることから、**利用者の利便性を確保しつつも、路線バスを効率的に運行**していく必要がある

目指す将来の交通体系



バス幹線軸

- ・都心への**主な移動手段**が**都心直行型のバス**となっている
- ・**地域を運行**するバス路線のうち、**運行頻度や利用者数が多い**路線
- ・**定時性・速達性**の向上策を実施することにより、バス幹線軸の形成を図る

<実施施策>

- ・バスレーン設置、PTPS、バス待ち環境の改善、バス車両の改善

フィーダーバス

- ・鉄道利用圏域から外れた**地域と主要な鉄道駅**を結ぶ

<実施施策>

- ・フィーダーバスに関するネットワークの再編
- ・乗り継ぎ拠点となる鉄道駅における利便性向上

地域交通

- ・**地域主体により運行**される乗合タクシーやデマンド交通
- ・公共交通の**サービスレベルが低い地域**などにおいて、**日常生活に必要不可欠な目的のために運行**

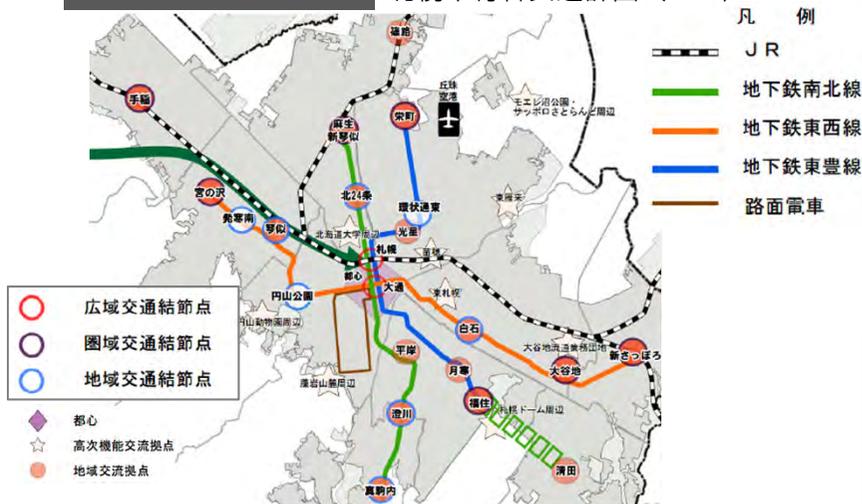
テーマ①持続可能な交通体系づくり

■他都市事例③：運転手不足による都心直行便の廃止〔札幌市〕

- ・地下鉄駅等においてバスターミナルや駅前広場などの乗継環境が確保されており、鉄道駅に接続するバス路線が多く運行。
- ・R5.12月には、乗務員不足が深刻化する中、効率的な運行を行うことを目的としたバス路線の再編(フィーダー化)が行われている。

鉄道ネットワーク

札幌市総合交通計画 (R2.3)



バス路線再編 (R5.12)

■概要

- ・乗務員不足が深刻化する中、バス路線の維持が困難となっており、バスと並行し、地下鉄等**他の公共交通機関が運行している地域において、**効率的な運行を行うことを目的として、**地下鉄駅へのフィーダー化等**を実施。
- ・これにより、**限られた人員の中**においても、公共交通機関が**バス中心の地域**の方々の移動の**足を確保**できる。

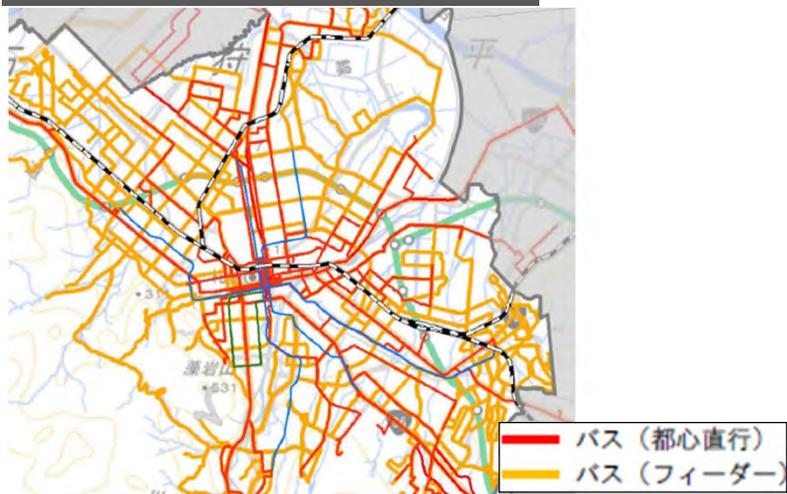
バス路線再編の内容

短絡化 (フィーダー化)	12路線、283便
減便	65路線、307便
廃止	2路線、54便



※札幌市公共交通会議資料、
交通事業者リリース資料（一部、福岡市作成）

バスネットワーク (R5.4ダイヤ改正後)



※出典：札幌市公共交通会議資料

■利用者の反応

- ・地下鉄に乗り換えると割高になるので、直通バスを利用しているが、まあやむを得ない
- ・今の事情だとしてしょうがないかなと思うけど、バスが多いところもあるよね
- ・地下鉄への乗り換えは距離もあるし、階段あがるのもきつい
- ・乗り換えもなく寝られていたのが不便。料金も高くなって不満

※報道内容より抜粋

- 社会情勢の変化や交通の現状を踏まえると、「福岡市における持続可能な交通体系」について、その**方向性をより具体的に示し、対応していく必要がある。**
- そのうえで、福岡市の交通に係る現状・特徴を踏まえ、**考慮すべき視点や取り組むべきこと**などについてご意見いただきたい。

テーマ②

都市の骨格となる交通ネットワーク

テーマ② 都市の骨格となる交通ネットワーク

市民意見（抜粋）

○総論（公共交通全般、道路）

- ・ 市内隅々、交通の不便さの不平等を少しでもなくしていく【テーマ①再掲】
- ・ 鉄道ネットワークをもっと充実させてほしい【テーマ①再掲】
- ・ 自宅から最寄りの駅までのアクセスが近い
- ・ 市内中心部への交通流量の減少に向けた対策
- ・ 都心部の渋滞対策を

○各論（アクセス強化）

- ・ 南区だけに地下鉄が通っていない
- ・ マリンメッセ等へ行く新しい交通手段を（地下鉄などの鉄軌道）
- ・ 姪浜-橋本を地下鉄で繋げてほしい
- ・ アイランドシティへのアクセス向上（地下鉄などの鉄軌道）
- ・ ももち地区やドームへのアクセス向上（地下鉄などの鉄軌道、動く歩道）
- ・ 空港線を博多の森へ延伸
- ・ 箱崎線と貝塚線との直通運転を実現してほしい
- ・ 九州大学伊都キャンパスへの交通の便をよくしてほしい

第1回協議会でいただいた意見（抜粋）

- ・ 根幹的な交通ネットワークは概成 / 都市の魅力を高める交通基盤整備にやり残しがいないのか検証や議論も必要
- ・ 既存のインフラを活用し尽くしていくことが重要
- ・ 国内線が便利だけでなく、国際線もしっかり力を入れていくべきでは

➤ 社会情勢の変化や様々な市民ニーズを踏まえ、福岡市において都市の骨格となる幹線的なネットワークをどのように充実・強化していくのか議論していく必要があるのでは？

（キーワード：人口ピークの到来、交流人口の拡大、財政状況、交通基盤の成熟、混雑状況、幅広い市民ニーズ 等）

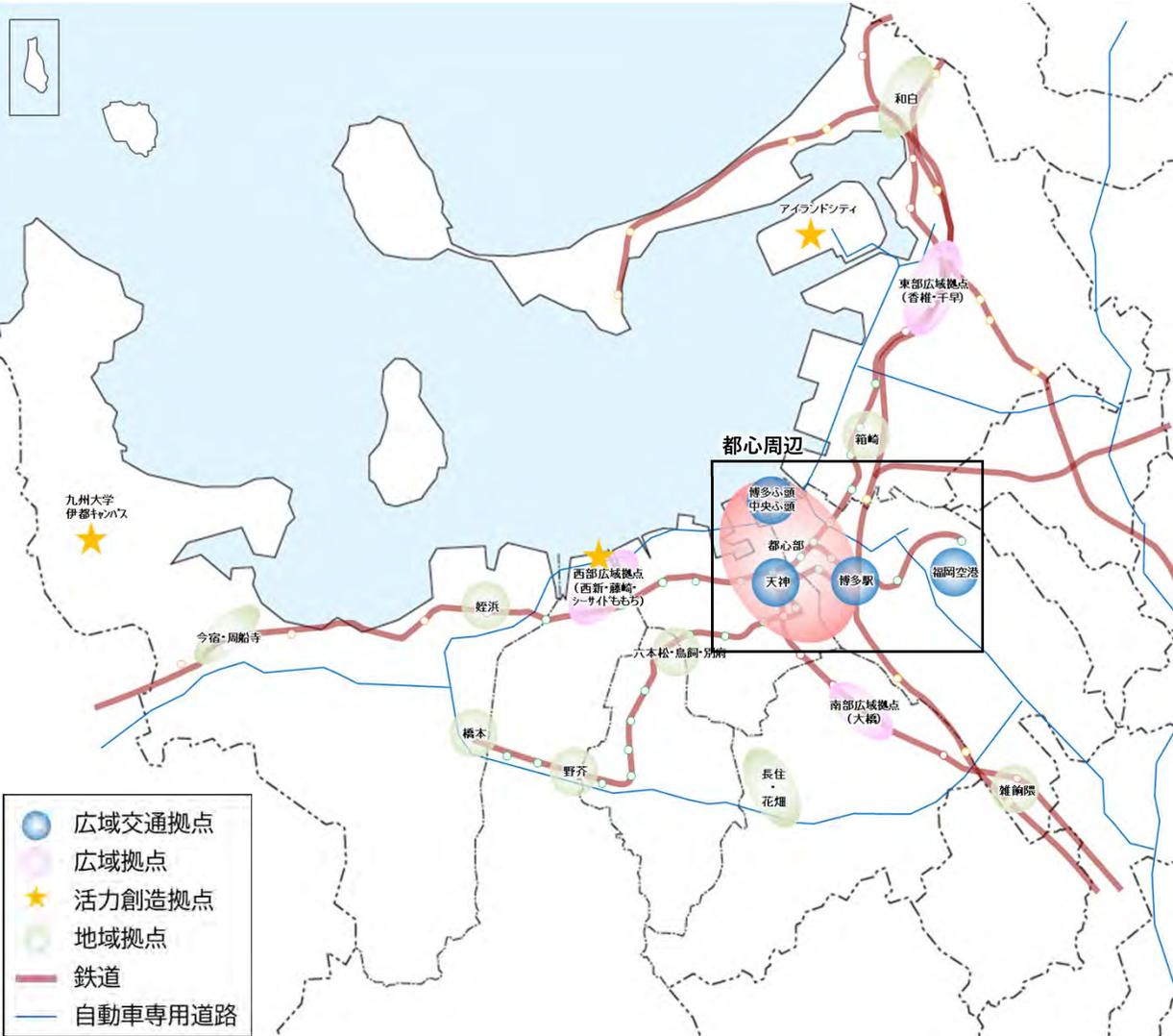
テーマ② 都市の骨格となる交通ネットワーク

■拠点へのアクセスの現状

・鉄道がないエリアや多くの人が集まるエリアなどでアクセス強化を望む声が多い。

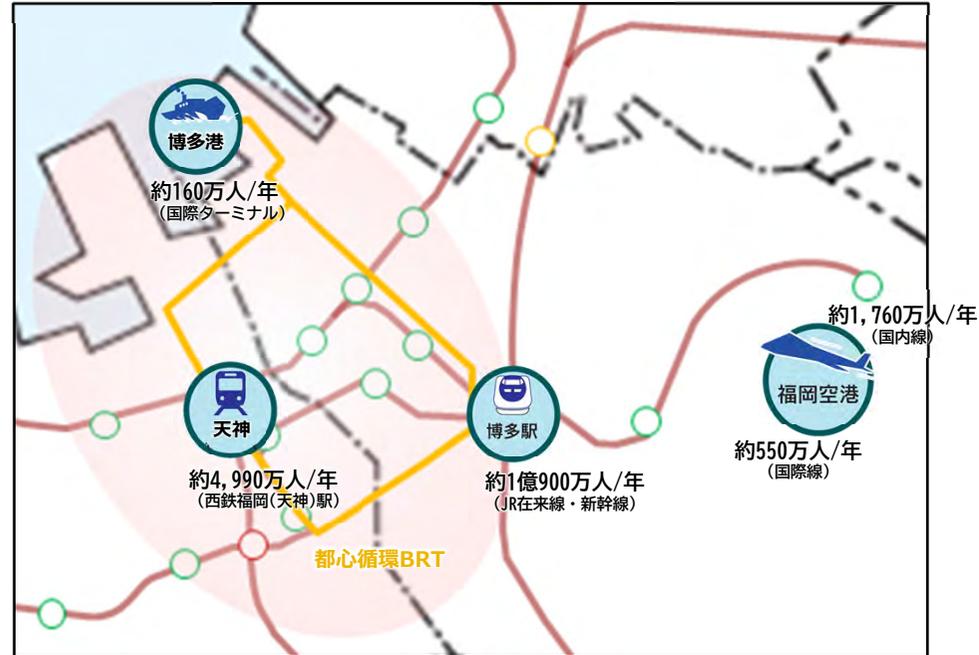
南区 / 姪浜駅と橋本駅間 / ももち地区やドーム / マリンメッセ / 国際会議場 / 空港国際線 / アイランドシティ / 博多の森 / 九州大学伊都キャンパス

◇拠点と鉄道網の位置関係



都心周辺拡大図

各施設の乗降客数(R1年)



◇イベント時の混雑状況



利用者 約306万人/年(R1年)



利用者※ 約201万人/年(R1年度)

※WF地区 (マリンメッセ福岡、福岡国際会議場、福岡国際センター) の合計値

テーマ② 都市の骨格となる交通ネットワーク

交通基盤の整備状況

道路ネットワーク

・都市計画道路の整備率は約85%※（概成を含む4車線道路の整備率は約95%※）であり、**道路ネットワークは成熟しつつある** ※R4年度末時点

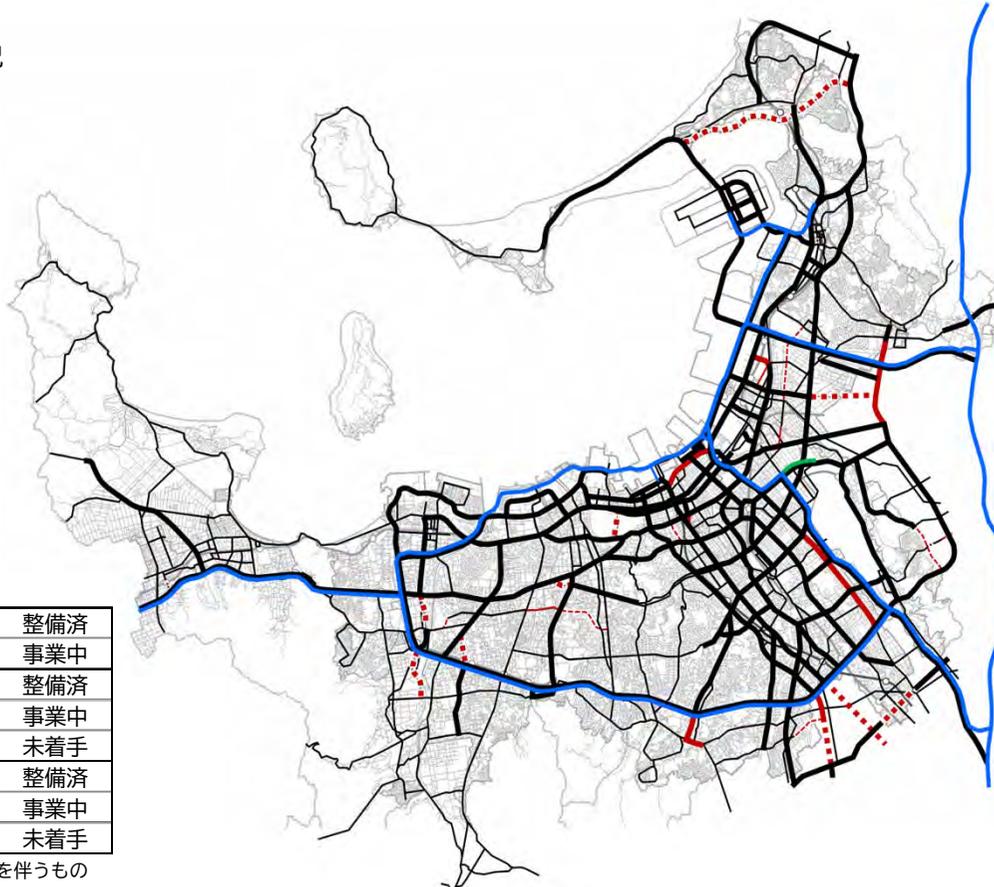
<主な取り組み>

○幹線道路ネットワークの形成

主な整備済路線：福岡外環状道路、国道3号博多BP、都市高速道路環状化・アイランドシティ線 等

主な事業中路線：都市高速道路福岡空港線延伸、国道3号BP立体化、天神通線 等

◇道路整備状況



◇自動車専用道路アイランドシティ線（R3.3開通）

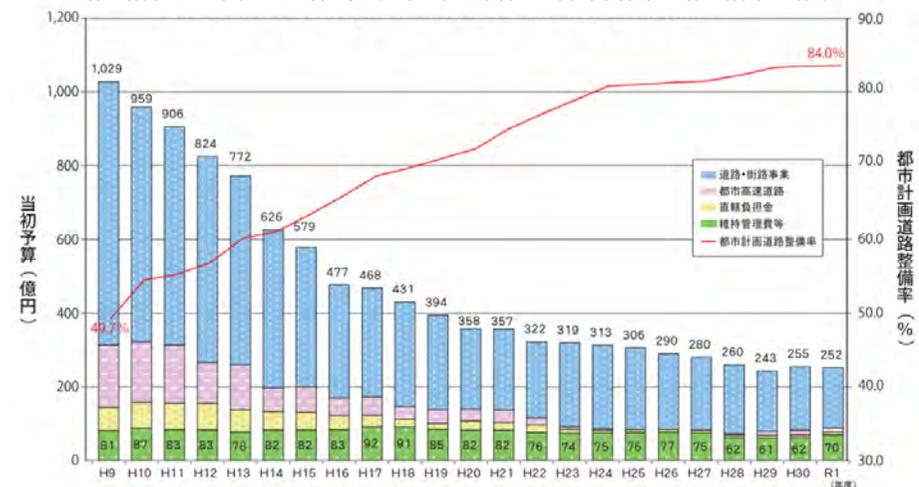


◇都市高速道路福岡空港線延伸事業（事業中）



資料：事業パンフレット

◇道路整備状況に関する当初予算（一般会計）と都市計画道路整備率の推移



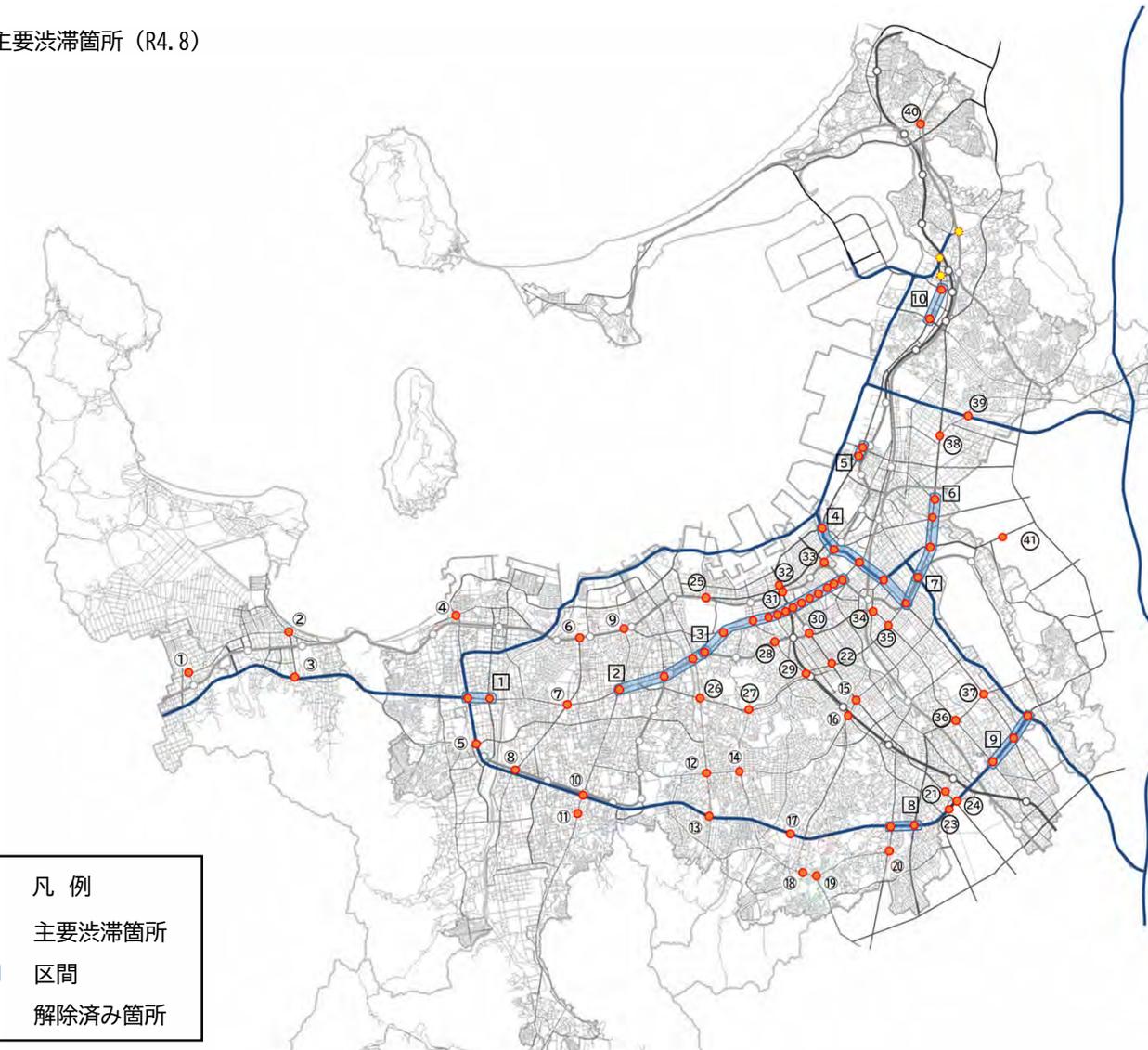
資料：福岡市道路整備アクションプラン2024

テーマ② 都市の骨格となる交通ネットワーク

■市内の道路交通状況

- ・福岡県渋滞対策協議会において主要渋滞箇所（交差点）が75箇所指定
- ・都心部をはじめ、交差点を中心に混雑が発生

◇主要渋滞箇所（R4.8）



- 凡例
- 主要渋滞箇所
 - 区間
 - 解除済み箇所

◇渋滞対策 例

・国道3号博多BP(空港口～下臼井)立体化【国施工】



資料：事業パンフレット

・中村大学前交差点改良【国施工】



資料：福岡県渋滞対策協議会資料

テーマ② 都市の骨格となる交通ネットワーク

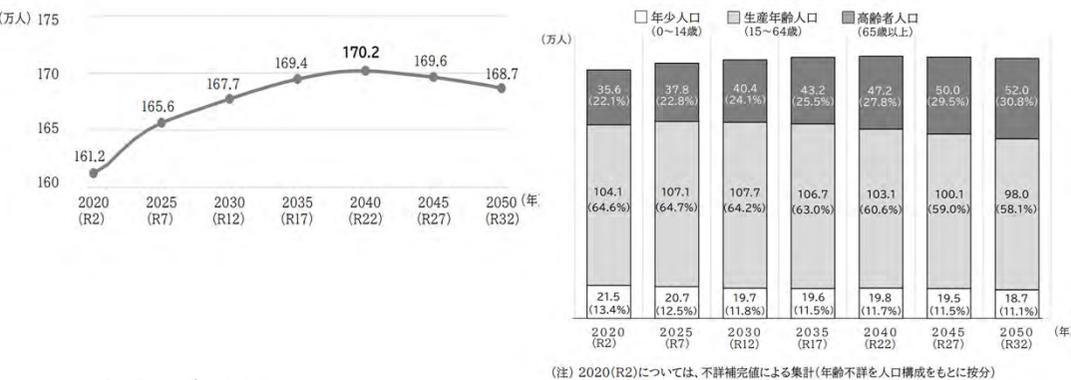
■考慮すべき社会情勢の変化 ※第1回協議会資料より抜粋(一部更新)

1) 居住人口【テーマ①再掲】

- ・総人口は、2040(R22)年頃にピークに達する
- ・生産年齢人口は、2030(R12)年頃をピークに減少に転じる
- ・高齢人口は引き続き増加し、2050年頃には約31%に達する。

◇総人口(福岡市)

◇年齢階層別人口(福岡市)



3) まちづくり

- ・充実した都市機能や豊かな自然環境が近接したコンパクトな都市。
- ・都心部や拠点などにおいて、地域の特性に応じたまちづくりを推進。

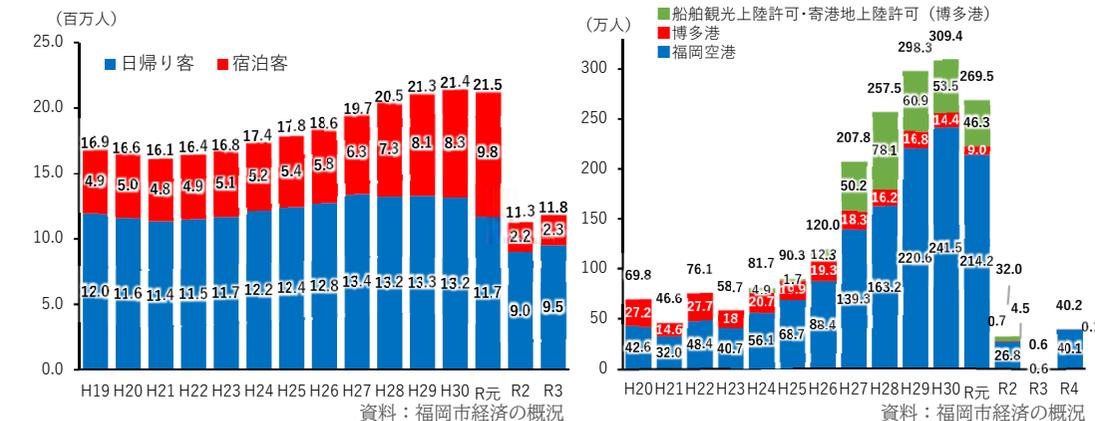


2) 交流人口【テーマ①再掲】

- ・福岡市を訪れる観光客や外国人入国者は増加していたが、新型コロナウイルスの影響により大きく減少。
- ・令和5年3月時点で、福岡空港の旅客数がコロナ前と比較して、国内線がほぼ同水準、国際線が7割程度となるなど、交流人口は回復しつつある。

◇入込観光客数の推移(福岡市)

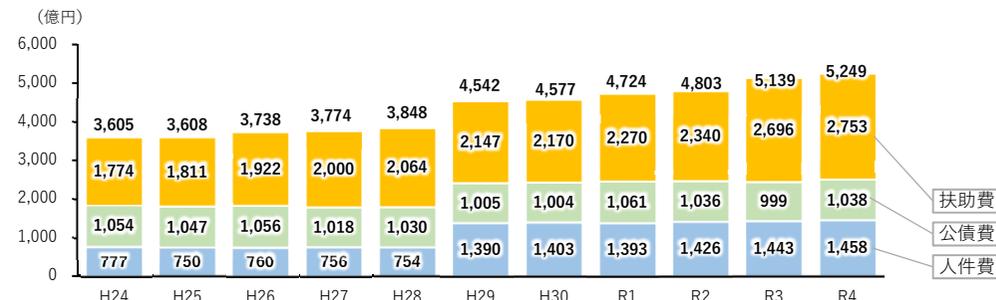
◇外国人入国者数の推移(福岡空港・博多港)



4) 財政状況

- ・市予算において、扶助費などの義務的経費は増加傾向にある。

◇義務的経費の推移



- 「都市の骨格となる交通ネットワーク」について、福岡市の交通に係る現状・特徴を踏まえ、**考慮すべきことや取り組むべきこと**などについてご意見いただきたい。

テーマ③

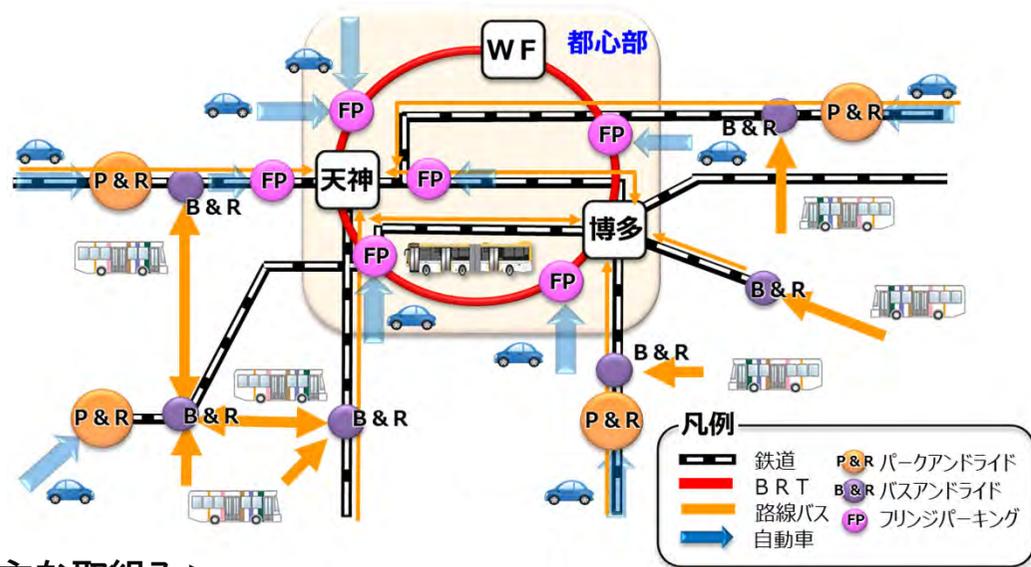
交流を支える都心部交通のあり方

テーマ③交流を支える都心部交通のあり方

■都心部の交通対策

都心部の交通対策については、**道路交通混雑の緩和**や**都心拠点間の交通ネットワークの強化**を図ることとしており、全市的な道路・公共交通ネットワークの強化により、**通過交通の分散**や**公共交通の利用を促進**するとともに、都心部において、都心循環BRTをはじめ、フリンジパーキングの推進、交通マネジメント等を総合的に進め、**マイカーから公共交通への転換**や、**自動車交通の削減・抑制**に取り組んでいる。

<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>



<主な取り組み>

◆地下鉄七隈線延伸

・天神南～博多駅間への七隈線の延伸により、公共交通ネットワークの強化を図る。
〔R5.3開業〕



◆都心循環BRT

・天神・渡辺通地区、博多駅周辺地区、WF地区を効率よく繋ぐことで、都心拠点間の交通ネットワークの強化を図る。
〔H28～〕



<主な取り組み>

◆フリンジパーキングの推進

・都心周辺部の駐車場において、自動車交通を受け止め、都心部への流入抑制を図る。
〔H31～〕

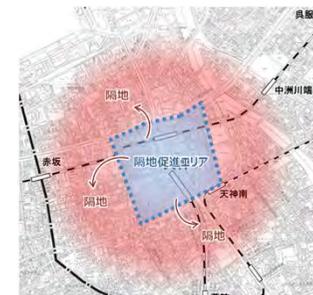


◆パーク・アンド・ライドの推進

・大型商業施設の駐車場等と連携し、郊外部の駅周辺等に駐車場を確保し、鉄道やバスの利用を促進し、都心部への流入抑制を図る。

◆附置義務条例の改正

・公共交通利用促進措置による駐車台数の低減や、隔地促進エリアにおける駐車場の隔地化等により、都心部への流入抑制を図る。〔H29条例改正〕



◆回遊空間の創出

・博多駅地区と天神地区を結ぶ「はかた駅前通り」を、安全安心・快適で賑わいにあふれ、人が主役となる通りへリニューアル。
〔R5.3供用〕



◆筑紫口駅前広場の再整備

・交通結節機能の強化及び市民や来街者にとって、さらに安全で使いやすい駅前広場にリニューアル。
〔R4.8供用〕



◆天神通線延伸(北側)の検討

・天1北ブロックのまちづくりとあわせて、北側延伸を検討し、渡辺通りを補完する幹線道路として南北へ延伸。

テーマ③ 交流を支える都心部交通のあり方

■考慮すべき社会情勢の変化 ※第1回協議会資料より抜粋(一部更新)

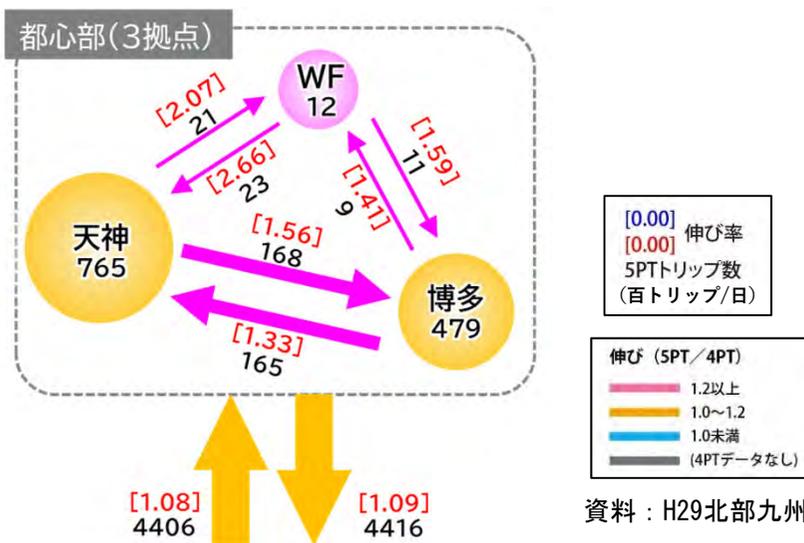
1) 都心部の人の動き

- 代表交通手段の各割合は、**鉄道・バス・徒歩**は量・割合ともに**増加**しており、**自動車・二輪**は量・割合ともに**減少**している。
- 都心部へ**の人の動きと、**都心部内**の人の動きがともに**増加**

代表交通手段別(全目的)



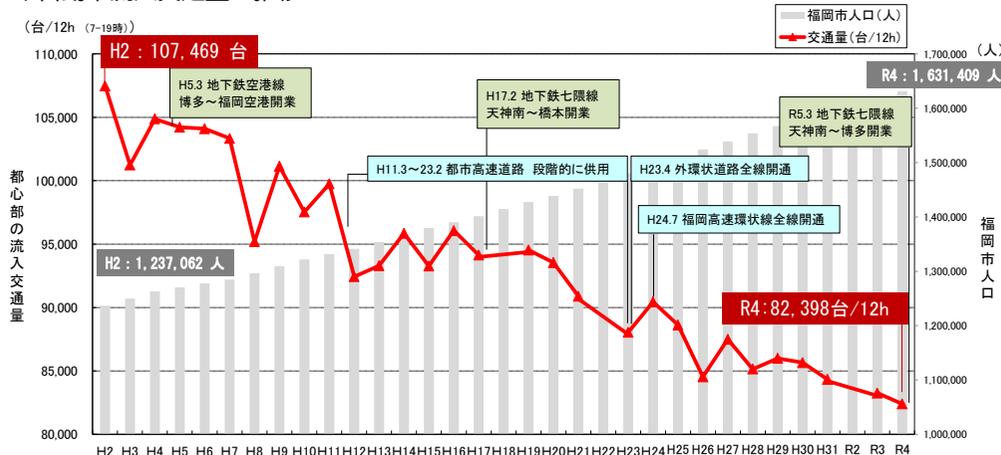
【全交通手段】



2) 都心部の自動車

- 通過交通の分散や公共交通の利用促進などに取り組み、**流入交通量は減少傾向**である。但し、渡辺通りや国体道路などで、**依然として局所的な交通混雑が発生**している。(P22参照)

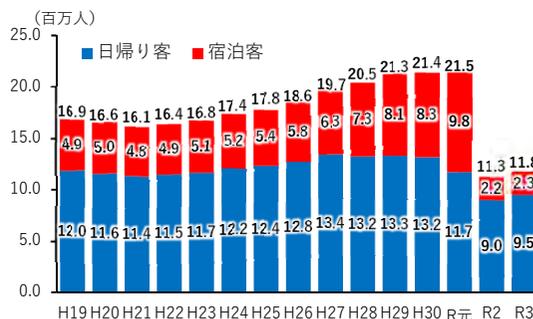
◇自動車流入交通量の推移



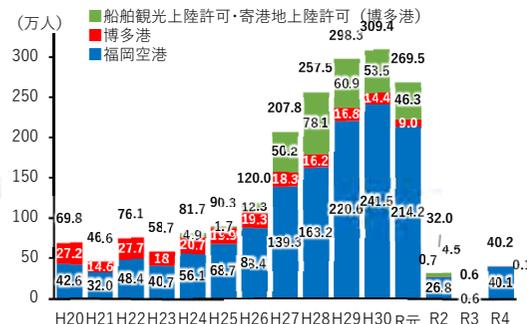
3) 交流人口

- 福岡市を訪れる**観光客や外国人入国者**、増加傾向にあったが、**新型コロナウイルスの影響**により大きく減少。
- 令和5年3月時点で、福岡空港の旅客数がコロナ前と比較して、国内線がほぼ同水準、国際線が7割程度となるなど、**交流人口はコロナ前の水準に回復**しつつある。

◇入込観光客数の推移(福岡市)



◇外国人入国者数の推移(福岡空港・博多港)



テーマ③ 交流を支える都心部交通のあり方

市民意見（抜粋）

- ・ 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スペースの確保
- ・ 都心部の渋滞緩和を
- ・ バスが便利だが、もう少しわかりやすくしてほしい

第1回協議会でいただいた意見（抜粋）

- ・ 都心部は車よりも公共交通を使うことを優先すべき
- ・ 自動車から人中心というところは、世界の潮流である
- ・ 都心部の自動車流入抑制に力を入れることによって、歩道空間の拡大や都心循環BRTの走行環境の改善にも繋がる

▶ 社会情勢の変化や様々な市民ニーズなどを踏まえると、引き続き、マイカーから公共交通への転換や自動車交通の削減に向けた取組みは重要であるとともに、今後、都心部のまちづくりの進展を見据えた交通のあり方について議論していく必要があるのでは。

テーマ③交流を支える都心部交通のあり方

■都心部の動き

1) まちづくりの進展

- ・天神ビックバン・博多コネクティッド※による都市機能の強化により、**交流人口の増加**が見込まれる。(※次期計画期間内に概成予定)
- ・**ウォーターフロント地区**においても**まちづくりの検討**が進められている。
- ・賑わいづくりや回遊性向上の取組みとして、**リバーフロントネクスト**などが動き始めている。

●: MICE関連施設

博多心頭・中央心頭

拠点文化施設

天神ビックバン

博多コネクティッド

2028年末までに 30棟 竣工予定

2030年代までに 100棟 竣工予定

春吉橋

明治公園

2) 都心拠点間のアクセス

- ・連節バスを導入し、**天神－博多駅－WF**間で都心循環BRTを形成
- ・地下鉄七隈線延伸により、**天神－博多駅間**のアクセスを強化

・都心循環BRT(平成28年10月～)

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

・地下鉄七隈線延伸(令和5年3月～)

延開業!

令和5年3月27日

- 都心部のまちづくりの進展とともに、
交流人口は増加する見込みであることから、
都心拠点間の公共交通の充実・強化に向けて取り組むべきことなどについてご意見いただきたい。