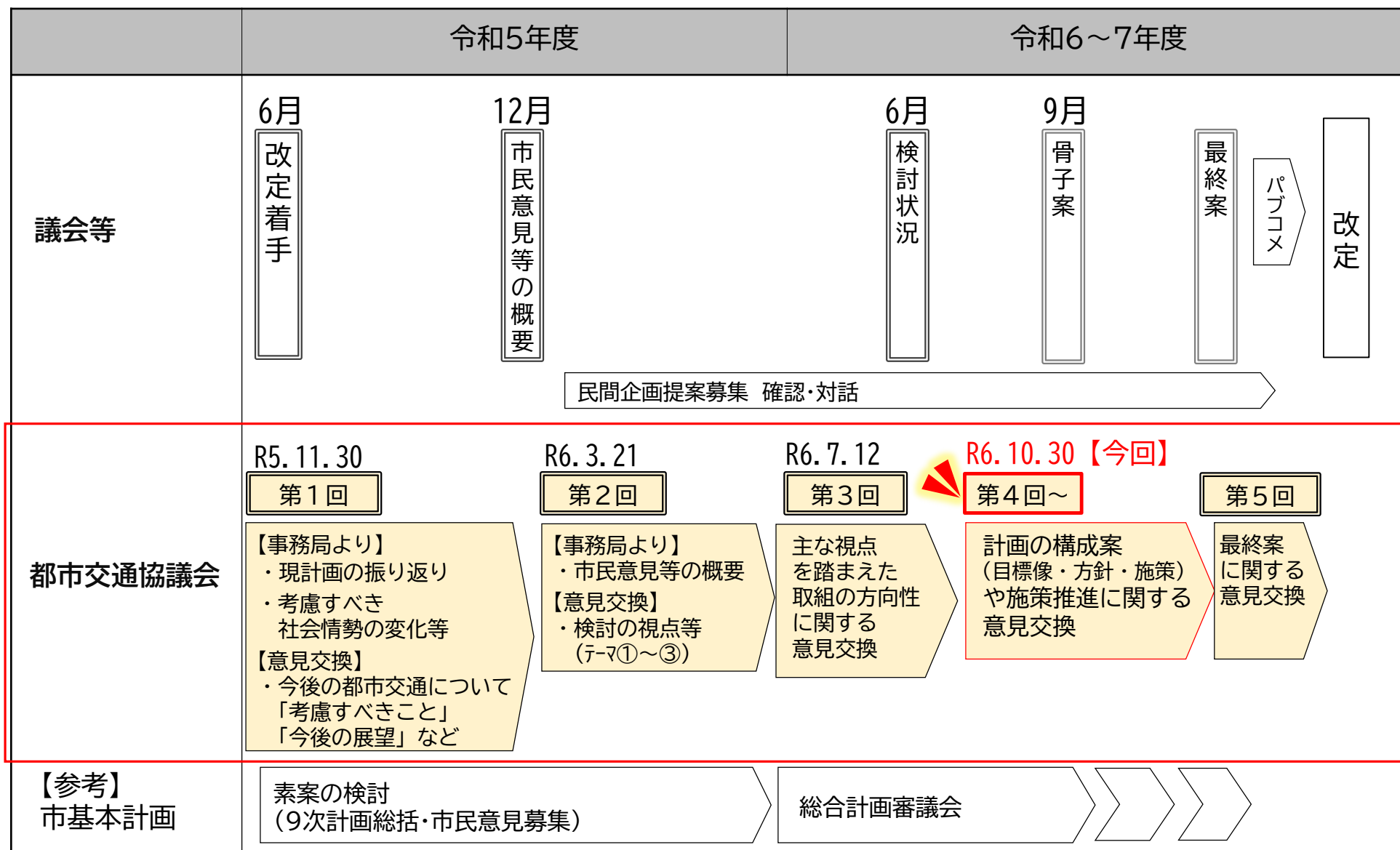


第 4 回福岡市都市交通協議会

説明資料

1. 協議会の進め方

1. 協議会の進め方



2.第3回協議会の振り返り

2. 第3回協議会の振り返り

詳細は参考資料1参照

■主なご意見

改定に向けた主な視点

- ・10年後の目指す姿があり、その実現に向けて現状の課題とのギャップを埋めるため、様々な方向性に基づいた施策を実施していく必要がある
- ・ユーザー側の目線に立って使いやすいという部分もどこかに強調して入れてほしい
- ・個別計画との関係性を明記し、今回の都市交通基本計画では、大枠を議論し、個別計画で具体的な議論をするといった落とし方をされると今後議論しやすい
- ・視点間の関係性の整理が必要ではないか

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

- ・持続可能性については、以前は収支の問題が非常に大きかったが、今は担い手不足の問題が大きい
- ・このままだと今のサービスは継続できないという大きな課題を市民の皆様を示す必要がある
- ・幹線と支線の役割分担を取り上げていかなければならない。交通ネットワークの構想図としてしっかり描いていく必要がある
- ・スムーズな乗り換えのための情報連携、乗り継ぎ、利便性向上のための取組みを一層進めていくことを記載してもらう必要
- ・公共交通をどう維持していくかの仕組みづくりを民間だけでなく、官民共創で取り組む必要がある
- ・各交通事業者が、10年後、あるいはもっと長いスパンの中で、提供できるサービスレベルがある程度見えてくると、確かな計画となるのではないか
- ・今後の10年では、これまでなかった新たなテクノロジーを活用して効率化を図ることも持続可能性には大きく寄与するのではないか
- ・交通サービスを持続可能なものにするためには、やはり市民の理解と行動変容が重要になってくる デマンド側のフレキシビリティを高めてもらうことが重要

2. 第3回協議会の振り返り

詳細は参考資料1参照

■主なご意見

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3:交流を支える都心部交通

- ・これからは**既存のストック、リソースを活かして**やっていくことになるのだろう
- ・交通ネットワークに必要なものとして乗継拠点についても書き込んでほしい
- ・BRTのように、より軽く、より早くできる整備でできる部分がないか検討を
- ・国際線ターミナルと都心をストレスなく往来できる交通環境づくりが必要
- ・都心部に歩行者が安心して楽しめる空間を作るためにも自家用車を抑制していくという位置づけもできるのではないか
- ・地下歩行空間をさらに活用できる取り組みも必要。
- ・市民のQOLやウェルビーイング向上や国際的な都市間競争に生き残るため、総合的な都市政策としてウォーカブルに取り組んではどうか
- ・都心部専用走行空間の導入試算について、単独でやると費用対効果的に難しいので、**流入抑制策と組み合わせるという観点**は重要。
ただし、ロードプライシングについては、商業都市にはあまり向かないと思われるので慎重に考える必要あり
- ・自家用車から公共交通への転換を推進するには、ターゲット層に的確にアプローチしていくことが大事。郊外の住宅地をはじめとした出発地での利用啓発が望ましい

視点4:市民の日常を支える生活交通の確保 / 視点5:脱炭素社会の実現に向けた交通環境づくり

- ・生活交通の確保について、特に採算性に課題があるような地方部においては、公の役割として、福祉や公共インフラのような観点が必要
- ・今後は、交通の先の日常生活も含め、結節点自体に何らかの魅力があり、そこで用事を済ませられるなど、郊外の結節拠点の強化がより重要になってくる。
- ・今後、デマンド型交通が増えてくるかもしれないが、エリア設定の検討には、**市域を意識しすぎず、生活圈を考慮**いただきたい。
- ・広域連携という形で、柔軟に対応していただく姿勢を計画に少しでも入れてほしい

成果指標について

- ・PT調査は概ね10年に一度のため、設定として難しいかもしれないが、**新しいテクノロジーを活用**して交通分担率を**把握**するなどを検討してはどうか
- ・**輸送効率**を示す指標があると良いのでは。
- ・主観的指標である都心部の居心地の良さや、滞在時間の長さなど、**都心部の賑わいに関する指標**を設定してはどうか。

本日いただきたいご意見について

- これまでに頂いたご意見や、上位計画の内容、取り巻く環境の変化等を踏まえ、目標像や施策の基本的な方針、主な施策、成果指標に加え、
目指す交通体系や具体的な取組みを分かりやすく示すイメージを整理した。
- 本日は、改定案の取りまとめに向けて、計画全体の内容についてご意見をいただきたい。

3. 計画の構成案について

3. 計画の構成案について

～計画の概要～

■計画の構成(案)

1. 計画の概要

- ◆位置づけ・役割
- ◆目標年次

2. 基本理念と目標像

- ◆上位計画(福岡市基本計画)の内容
- ◆目標像(望ましい交通の姿)

3. 目標像・施策の基本的な方針

- ◆目標像Ⅰ
 - ・現状・課題(※目標像Ⅰ関連)
 - ・施策の基本的な方針
 - ・主な施策
 - ・主な施策等を分かりやすく示すイメージ図や事例
- ◆目標像Ⅱ
- ⋮

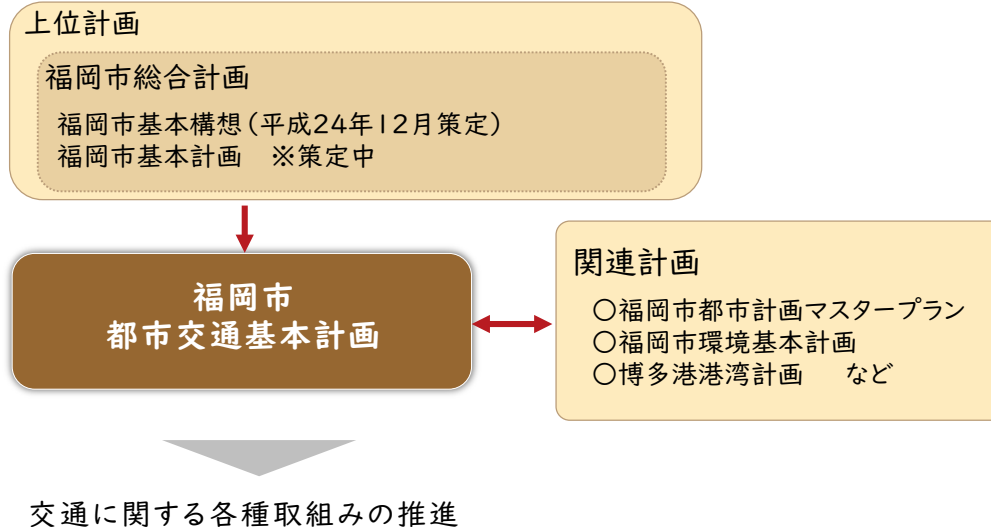
4. 施策の推進

- ◆施策の推進体制
- ◆成果指標

■計画の概要

<位置づけ・役割>

上位計画である福岡市基本計画の内容を踏まえた交通分野における基本理念や目標像を示すとともに、交通に関する取組みを進めていくにあたっての方針や主な施策を体系的にまとめた本市交通政策の基本的指針として活用するもの。



<目標年次>

令和16(2034)年度

3. 計画の構成案について

～上位計画(福岡市基本計画)の内容～

■上位計画(福岡市基本計画)の内容

「福岡市基本構想」(平成24年12月策定)

○都市像

『住みたい、行きたい、働きたい。アジアの交流拠点都市・福岡』

- | | |
|----------------------|----------------------------|
| 1 自立した豊かに生きる都市 | 3 海に育まれた歴史と文化の魅力が人をひきつける都市 |
| 2 自然と共生する持続可能で質の高い都市 | 4 活力と存在感に満ちたアジアの拠点都市 |

第10次福岡市基本計画 ※策定中

■目標年次：令和16(2034)年度

■都市経営の基本戦略

- (1) 生活の質の向上と都市の成長の持続的な好循環を作り出す
- (2) 多様な人材が育ち、集い、チャレンジできる環境をつくる
- (3) 福岡都市圏全体として発展し、広域的な役割を担う

■分野別目標(抜粋)

- 目標1 一人ひとりが心豊かに暮らし、自分らしく輝いている
目標2 すべての子ども・若者が夢を描きながら健やかに成長している
目標3 地域の人々がつながり、支えあい、安全安心に暮らしている

施策3-2 生活の利便性が確保された地域のまちづくり

区役所や、地域コミュニティ活動の場として活用されている公民館、市民センター、地域交流センターなど、公共施設の充実・機能強化や多様な施設間の連携を図るとともに、持続可能な生活交通の確保や買い物支援に取り組むなど、それぞれの市民が住み慣れた地域における生活の利便性向上に取り組みます。

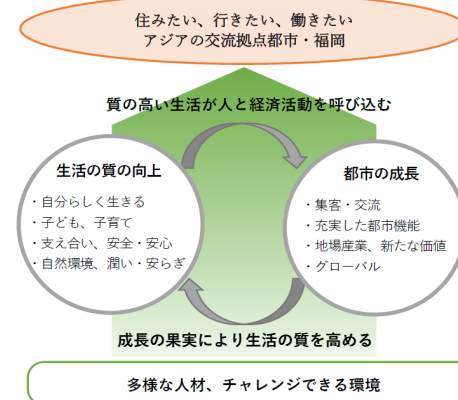
- 目標4 人と自然が共生し、身近に潤いと安らぎが感じられる
目標5 磨かれた魅力に人々が集い、活力に満ちている
目標6 都市機能が充実し、多くの人や企業から選ばれている

施策6-3 公共交通を主軸とした持続可能な総合交通体系の構築

鉄道や幹線道路など、市民や来訪者の円滑な移動を支える交通ネットワークの充実・強化を図るとともに、公共交通や自転車の利用を促進するなど、市民・民間事業者・行政が連携し、分かりやすく使いやすい公共交通を主軸として、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を構築します。

- 目標7 チャレンジ精神と新たな価値の創造により、地域経済が活性化している
目標8 アジアのモデル都市として世界とつながり、国際的な存在感がある

※R6.10時点(原案修正案)



3. 計画の構成案について

～上位計画(福岡市基本計画)の内容～

■上位計画(福岡市基本計画)の内容

第10次福岡市基本計画 ※策定中

■空間構成目標（目指す姿）

海や山に囲まれた地形的な特徴を生かし、都心部を中心にコンパクトな市街地が形成され、都市的魅力と豊かな自然環境が調和し、安全・安心な暮らしのもと、市民が日常的にそれを享受しています。

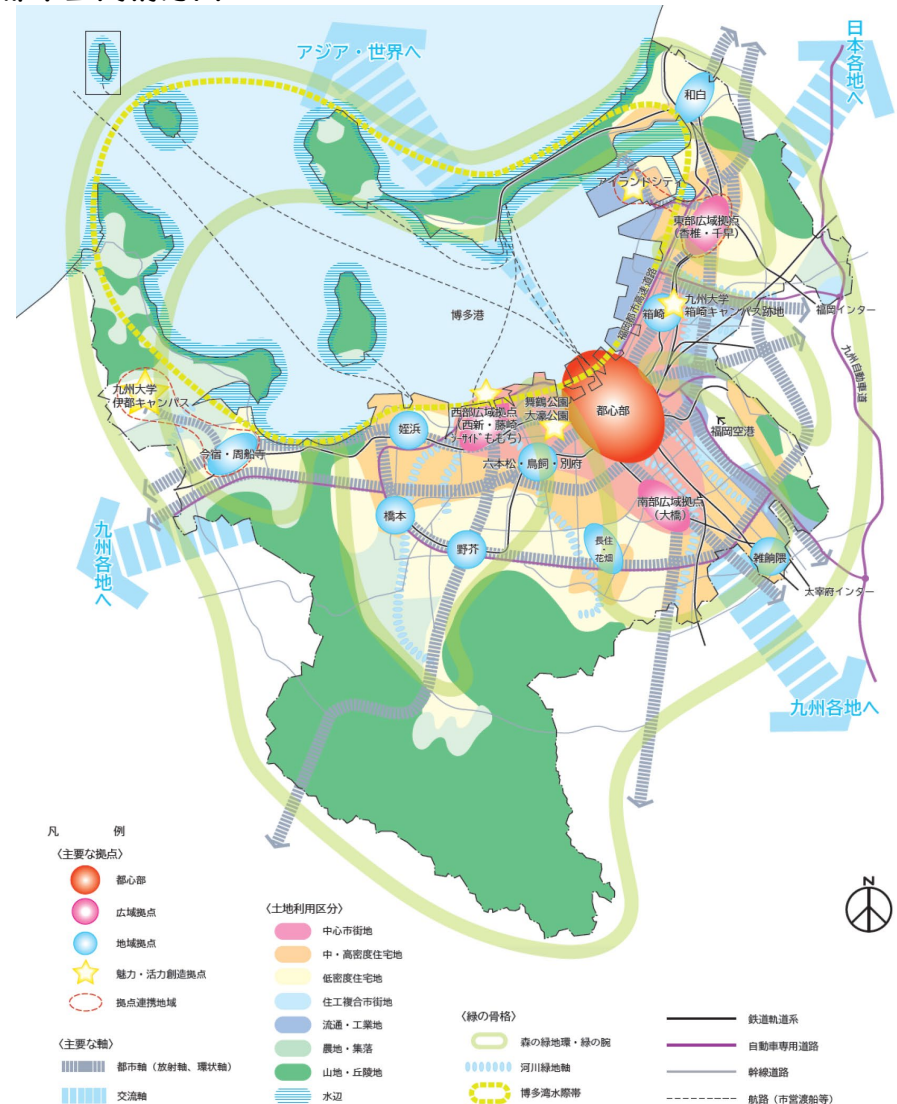
福岡市の都市活力を牽引する「都心部」、都市の成長を推進する「魅力・活力創造拠点」、界隈性のある街空間の中で市民生活が営まれる「広域拠点」「地域拠点」「日常生活圏」、豊かな自然環境を継承する「農山漁村地域」など、それぞれのエリアの個性や強みが生かされ、交通ネットワークにより移動の円滑性が確保された「コンパクトでコントラストのある都市」が実現しています。

<交通ネットワーク>

陸海空の広域交通ネットワークを備える都心部を中心に、それぞれの拠点間は公共交通機関でネットワークされ、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、多様な都市活動や市民生活を支える移動が円滑に行われています。

■都市空間構想図

※R6.10時点(原案修正案)



3. 計画の構成案について

～目標像(望ましい交通の姿)～

■目標像(望ましい交通の姿)

上位計画の内容や取り巻く環境の変化等を踏まえ、令和16(2034)年度の望ましい交通の姿として4つの目標像を掲げる

計画改定の視点

- 持続可能な総合交通体系の構築
- 交通ネットワークの充実・強化
- 交流を支える都心部交通
- 市民の日常を支える生活交通の確保
- 脱炭素社会の実現に向けた交通環境づくり
- 誰もが安全安心で利用しやすい交通環境
- 災害に強い都市の形成

基本理念:『人に安心、まちに活力、地球にやさしい』

～コンパクトで持続可能なユニバーサル都市・福岡を支える交通～

目標像Ⅳ
環境にやさしい
交通

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

目標像Ⅱ
都市の魅力・
活力を高める
交通

目標像Ⅲ
市民の日常を支え、
誰もが安全・安心な
交通

<各目標像と方針>

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

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

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

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

方針8:環境にやさしい交通環境づくり

それぞれの目標像に対し、現状や課題を整理し、
目標像を実現するために取り組む「施策の基本的な方針」「主な施策」を示す

3. 計画の構成案について

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活かすとともに、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

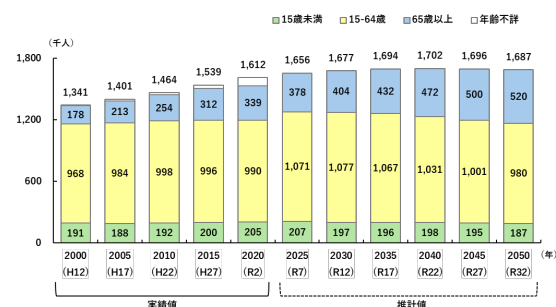
<人口>

- ・福岡市の居住人口は2040年ごろまで増加を続ける見込みだが、郊外部等ではすでに減少している地域も存在。
- ・年齢区分別では、高齢者が増加、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。
- ・今後の交通施策の推進にあたっては、人口構造の変化に伴う交通需要等の変化に対応することが重要。

<人の動き>

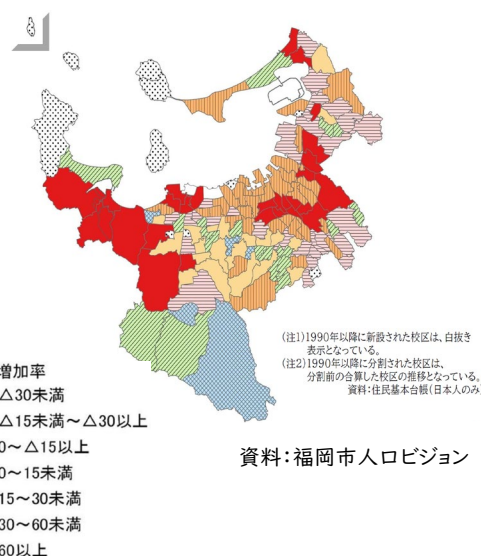
- ・福岡市は、住みたいまち、訪れたいまちとして高い評価を得ており、居住人口だけでなく、交流人口も増加。
- ・公共交通はこれまでの様々な取り組みにより利用割合が高まっているが、自動車は利用割合は減少に転じているものの依然として移動数はほぼ横ばい。
- ・今後も人の動きの増加が見込まれるなか、公共交通を分かりやすく使いやすいものとし、多くの市民や来街者の円滑な移動を支えていくことが重要。

◇居住人口の推移



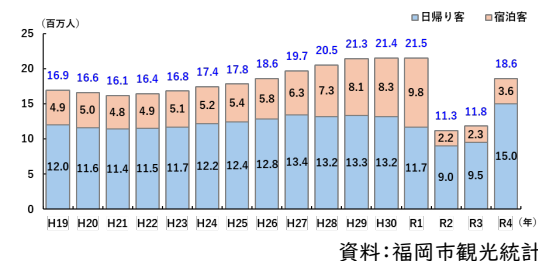
資料：福岡市人口ビジョン（改定版）

◇人口増加率（1990-2023年）



資料：福岡市人口ビジョン

◇入込観光客数の推移

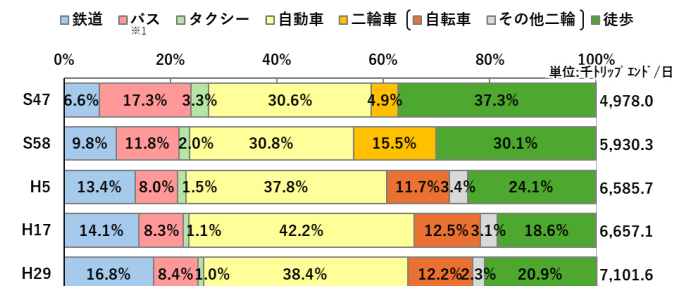


◇バス乗降時の混雑



資料：国土交通省

◇人の動きの推移



資料：北部九州圏パーソントリップ調査

3. 計画の構成案について

～目標像Ⅰ（現状と課題）～

【目標像Ⅰ】

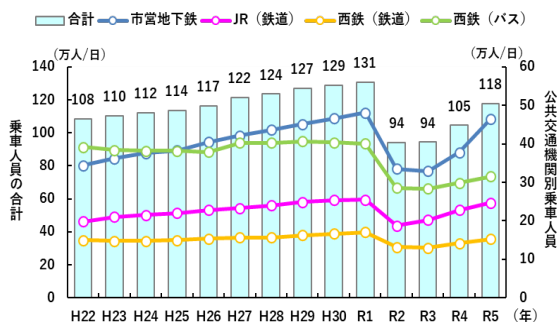
<公共交通>

- ・公共交通の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けているものの増加傾向にあり、公共交通が便利だと感じる市民の割合は8割を超えている。
- ・近年では、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、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る。
- ・このような中においても、公共交通を維持し、市民生活や都市活動を支えていくことが求められている。

<新たなモビリティサービス>

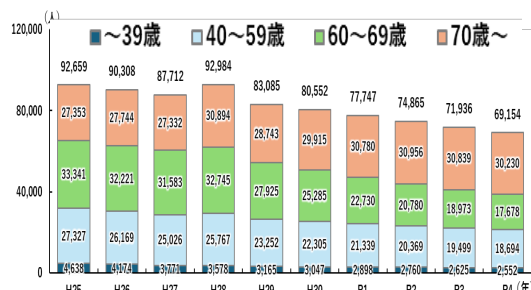
- ・技術革新を背景として、自動運転や MaaS をはじめ新たなモビリティサービスの動きが全国的に活発化。
- ・福岡市においても、様々なサービスが導入・提供されるとともに、社会実装に向けた様々な取組みが進められている。
- ・交通課題の解決や市民の利便性向上に向けて、技術革新の動向に応じながら、新たなモビリティサービスを取り入れながら交通施策を推進していくことが重要。

◇公共交通利用者数の推移



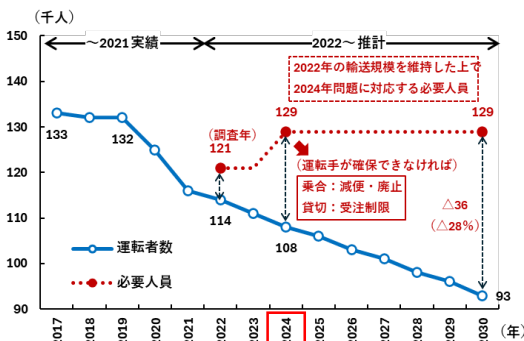
資料：福岡市統計書、交通事業者提供資料

◇二種免許保有者数の推移



資料：福岡県警察本部「交通年鑑」

◇バス運転手の推移



資料：日本バス協会作成資料を基に福岡市作成

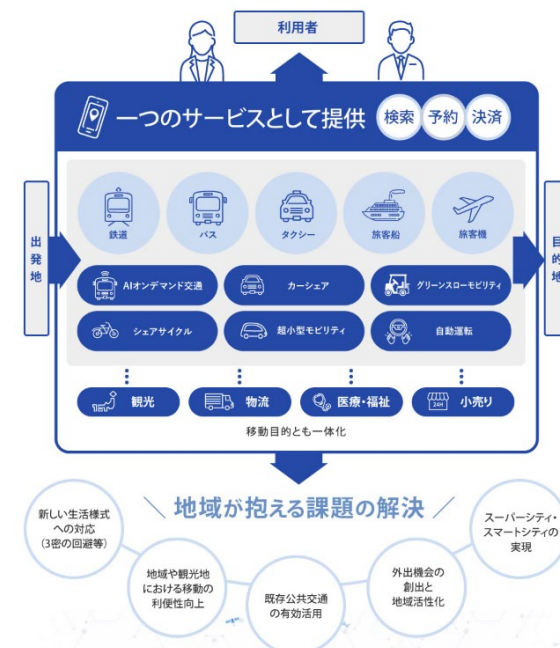


資料：厚生労働省「自動車運転者の長時間労働改善」に向けたポータルサイト

◇MaaSの取組み



資料：政府広報オンライン



資料：国土交通省（日本版MaaSの推進）

◇オンデマンド交通のイメージ



資料：国土交通省

公共交通を主軸とした持続可能な総合交通体系の構築

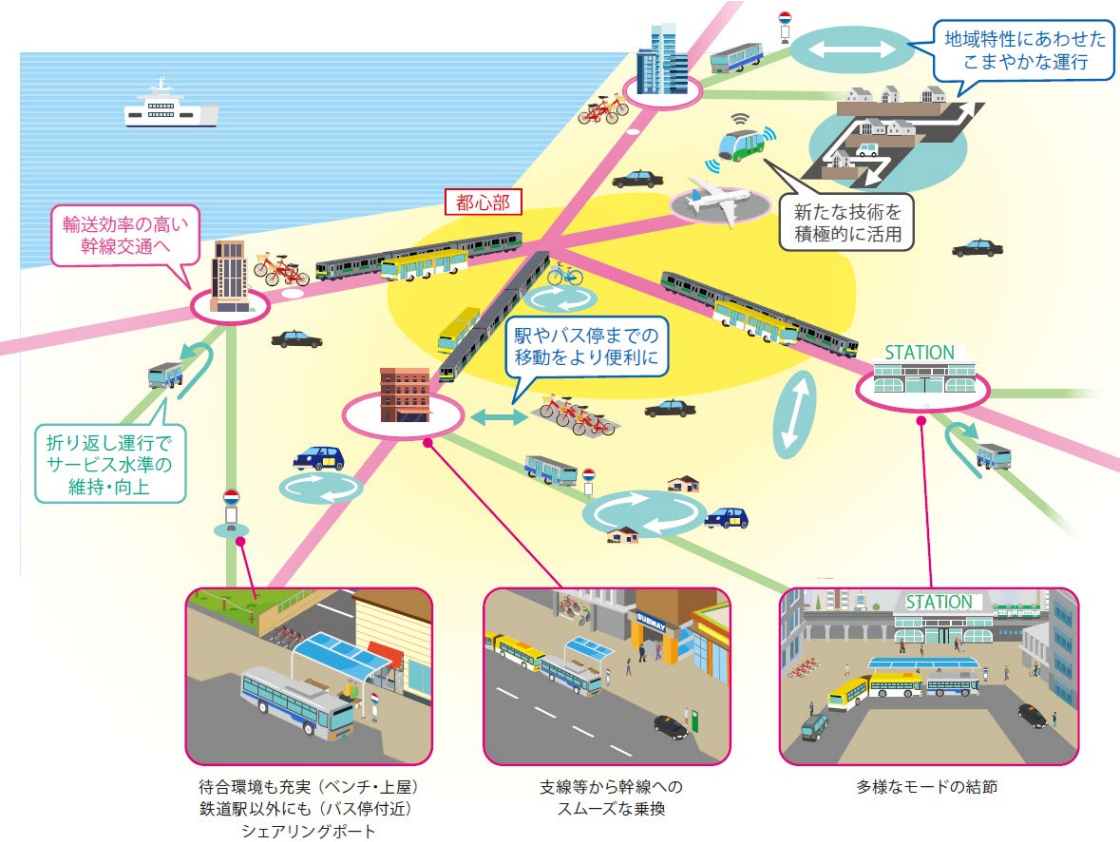
3. 計画の構成案について

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中、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む。

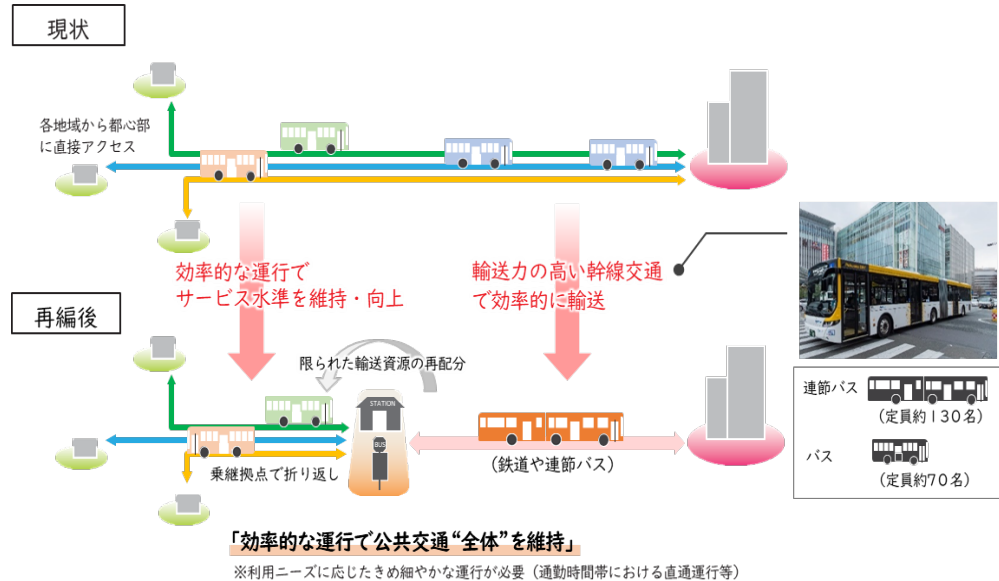
■ 持続可能な総合交通体系イメージ



<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)	大規模性 速達性
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	

■ 幹線・フィーダー化のイメージ



3. 計画の構成案について

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

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中、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む。

◇交通モードの特性

主な交通モード	特性
鉄道	・長距離移動の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に必要不可欠な海上交通であり、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（道路）	・時間を問わない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。
シェアリングモビリティ	・シェアサイクルなど、個人が所有するのではなく、共有して使用する移動手段。市民や来街者の回遊性を高めるとともに、公共交通機関を補完する役割を担う。
デマンド型交通	・地域のニーズに応じて、運行方式や車両サイズなど多様な形態で運行する、予約型の輸送サービス。

3. 計画の構成案について

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

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する。

《主な施策》

○公共交通の利便性向上と利用促進

- ・駅やバス停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）

○交通案内や受け入れ環境の充実・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【方針6再掲】

など

■来街者にも使いやすい交通サービス



商業施設と連携したデジタルチケット



訪日外国人向けデジタル乗車券



公共交通での外出を促進する企画乗車券等



地下鉄駅コンシェルジュ

■待合環境の改善の事例



バス停へのベンチ設置

■キャッシュレスでの

鉄道やバスのスムーズな乗降



タッチ決済



QR チケット

■自転車の利用環境向上の事例



自転車通行空間の整備



駐輪場の整備

■モビリティ・マネジメントの事例



出前講座の様子



副読本

小学生を対象としたモビリティ・マネジメント

3. 計画の構成案について

目標像Ⅱ

都市の魅力・活力を高める交通

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す。

■交通を取り巻く現状と課題

<まちづくりの進展>

- ・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。
- ・都心部では、核となる天神・渡辺通り、博多駅周辺、ウォーターフロント地区における都市機能の強化や回遊性向上に向けた取り組みが進められており、交流人口の増加が見込まれる
- ・また、都市の成長を推進する「魅力・活力創造拠点」、界限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、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る



3. 計画の構成案について

目標像Ⅱ

都市の魅力・活力を高める交通

方針3

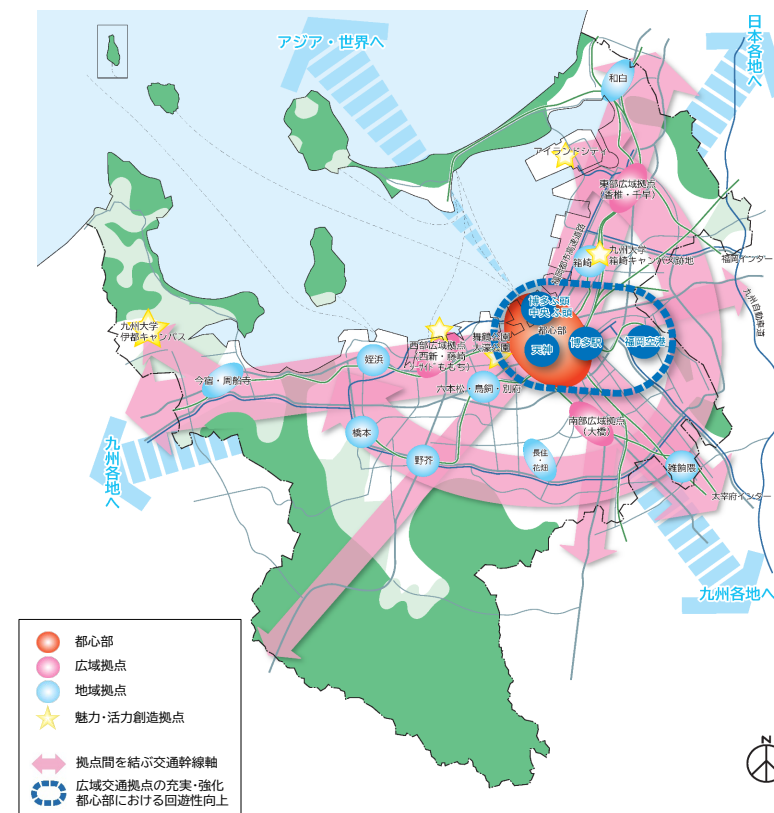
コンパクトな都市を支える交通ネットワークの充実・強化

- ◆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む。

《主な施策》

- 拠点へのアクセス強化
- 広域交通拠点等における交通機能の強化
- 幹線道路ネットワークの形成
- 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 など
 - ・鉄道高架化の検討<中・長期的検討課題>
- 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・長期的検討課題>
- 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

■拠点間を結ぶ交通幹線軸ネットワーク図



◇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 ・福岡空港、博多港の機能の充実・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> ・地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の直通運転化の検討 ・姪浜一橋本間、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】

■都市高速道路の延伸(空港線)



■道路交通の円滑化の事例



交差点改良(右折レーン設置)



バス停カット整備

3. 計画の構成案について

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、都心部内の道路交通混雑の緩和を図るため、公共交通の利便性向上や自動車流入の抑制等に取り組むとともに、都心拠点間の公共交通の充実・強化や多様な移動手段の確保による交通環境の充実や回遊性の向上に取り組む。

《主な施策》

○都心拠点間のアクセス強化

- ・天神通線の延伸、那の津通り6車線化
- ・都心拠点間の連携強化<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
- ・駅やバス停における待合環境の改善【再掲】

○自動車流入の抑制【一部再掲】

- ・パーク・アンド・ライドの推進やフリンジパーキングの利用促進
- ・公共交通利用促進による附置義務駐車台数の低減や駐車場の隔地化

○道路交通の円滑化

- ・駐車場の満空等の情報提供
- ・バス乗降場や路線の再編
- ・タクシーの適正利用の促進
- ・物流交通対策の推進

○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】

○快適で高質な回遊空間の創出

- ・道路空間の再整備・高質化
- ・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

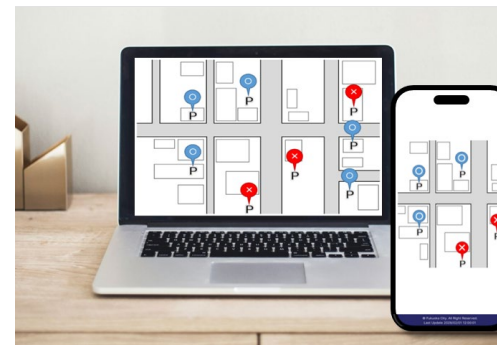
など



都心循環BRT



フリンジパーキング



駐車場満空システム



道路空間を活用したイベント

3. 計画の構成案について

目標像Ⅱ

都市の魅力・活力を高める交通

方針4

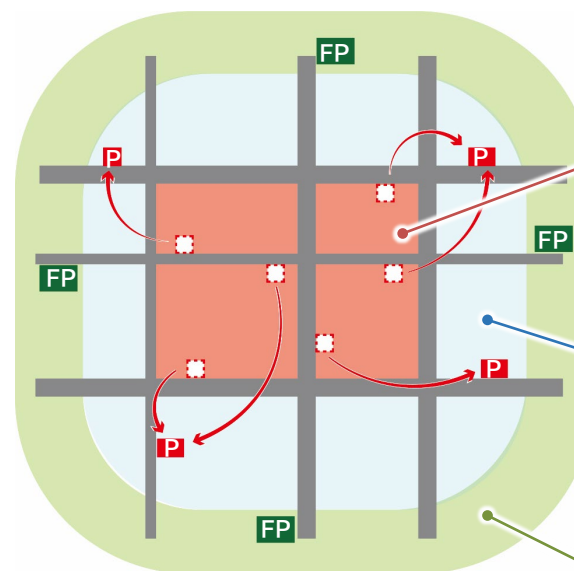
交流を支える都心部の交通環境づくり

- ◆ 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、都心部内の道路交通混雑の緩和を図るため、公共交通の利便性向上や自動車流入の抑制等に取り組むとともに、都心拠点間の公共交通の充実・強化や多様な移動手段の確保による交通環境の充実や回遊性の向上に取り組む。

■ 都心拠点間の連携強化と自動車流入抑制のイメージ



■ 都心部における駐車施策の考え方



天神中心部 … 自動車流入を抑制するエリア

- 駐車台数の過度な増加を抑制
 - ・ 附置義務駐車場条例の運用 (台数低減・隔地化)
- 安全で快適な歩行空間の確保
 - ・ 地区計画による誘導 (駐車場や出入口の集約化)

天神周辺部

- 既存駐車場を有効活用し更なる利用促進
 - ・ 附置義務駐車場条例の運用 (台数低減)

周縁部 (フリンジ)

- 公共交通との結節性の高い駐車場において、天神地区中心部の駐車需要を新たに受け入れ
 - ・ フリンジパークングの確保

天神地区の例

3. 計画の構成案について

目標像Ⅲ

市民の日常を支え、誰もが安全・安心な交通

目標像Ⅲ：市民の日常を支え、誰もが安全・安心な交通

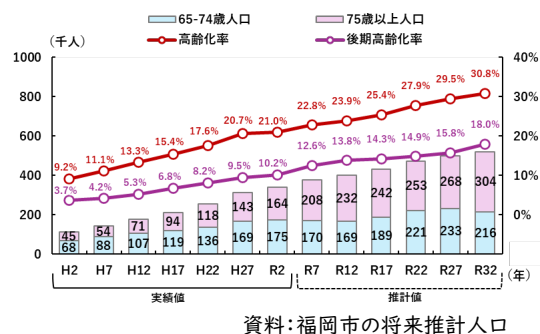
高齢化が進展し、生活圏での移動ニーズが高まるなか、地域特性に応じた生活交通の確保に取り組むとともに、子どもから高齢者まですべての人にやさしい安全・安心な交通環境づくりや、災害に強い交通基盤づくりに取り組み、市民の日常を支え、誰もが安全・安心な交通を目指す。

交通を取り巻く現状と課題

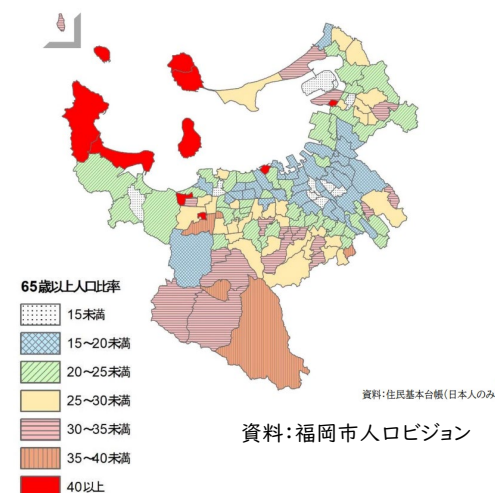
<生活交通の確保>

- ・郊外部等の人口減少や高齢化の進展、それに伴う利用者の減少等により、地域の公共交通を取り巻く状況は厳しい状況にあり、通勤・通学や、通院、買物など市民の日常生活に必要な生活交通の確保が課題。
- ・今後も高齢化の進展に伴い、高齢者に多い通院や買い物等の距離の短い移動が増えると見込まれることや、バス停との距離や高低差の有無等が場所によって異なることなど、高齢者の移動特性や地域の実情を踏まえた、日常生活圏を意識した交通施策の推進が求められている。

◇高齢者の推移

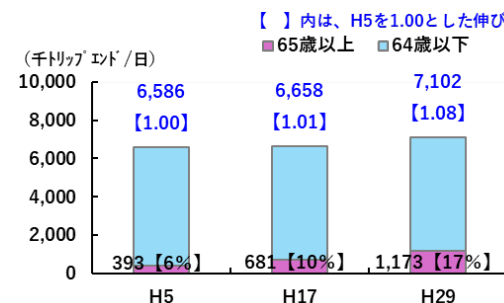


◇高齢化率 (R5)



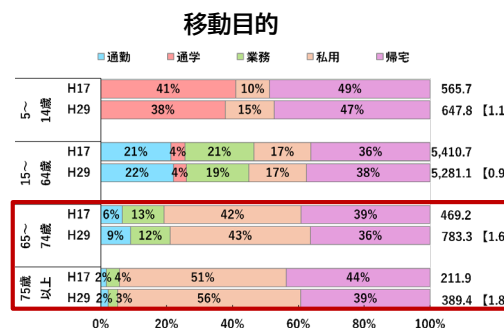
資料：福岡市人口ビジョン

◇高齢者の移動(トリップ数)

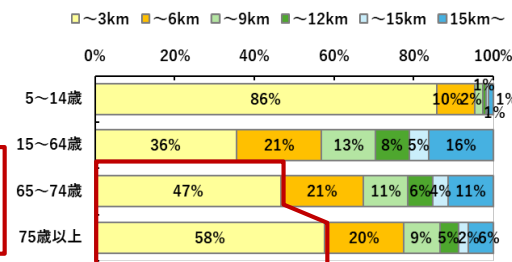


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

◇高齢者の移動特性



移動距離



資料：北部九州圏パーソントリップ調査

3. 計画の構成案について

目標像Ⅲ

市民の日常を支え、誰もが安全・安心な交通

<バリアフリー>

- ・これまでも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、全ての利用者が利用しやすい公共交通等の施設や車両の整備、公共交通等のバリアフリー化を進めてきたところ。
- ・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。

◇鉄道駅のバリアフリー化（ホームドア）



<防災>

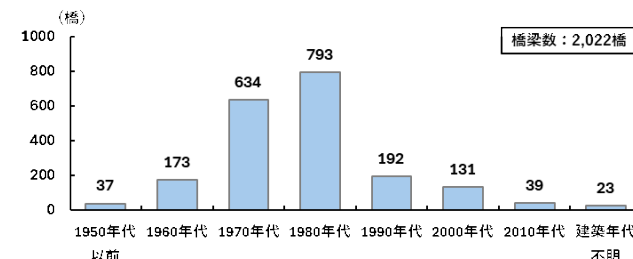
- ・世界的な気候変動により、国内外で自然災害が激甚化・頻発化。
- ・福岡市に位置する活断層のうち、特に、警固断層帯（南東部）は、今後30年以内に0.3～6%の確率で地震が発生するとされる。
- ・引き続き災害に対応できる交通基盤づくりを進めていくことが必要。

◇台風による電柱倒壊



資料：千葉県

◇建設年代別の橋梁数

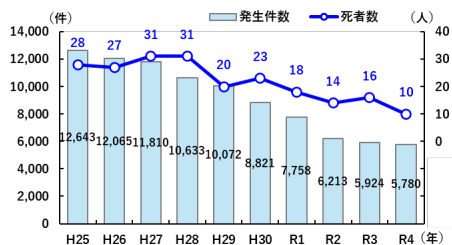


資料：福岡市橋梁長寿命化修繕計画

<交通安全>

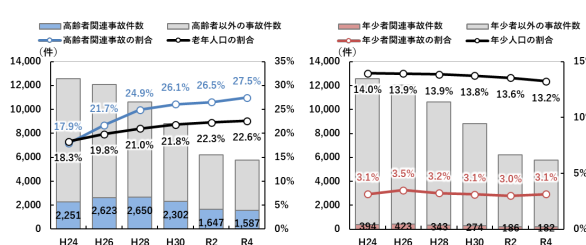
- ・市内の交通事故の発生件数は減少傾向にありますが、高齢者関連の事故割合が増加傾向にあるほか、子どもが巻き込まれる悲惨な事故も依然として発生。
- ・自動車については、登録台数あたりの事故発生件数は政令市でワースト3位となっており、安全・安心な道路整備を進めていくことが必要。
- ・また、自転車については、近年、事故発生件数は減少傾向があるが、近年利用が拡大しつつある電動キックボード等とあわせ、安全かつ適正な利用を促すことが求められている。

◇交通事故件数の推移



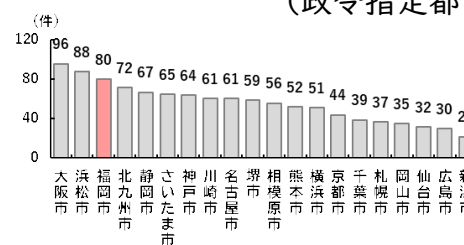
資料：令和4年 福岡市の交通事故

◇高齢者・年少者関連の事故発生件数の推移



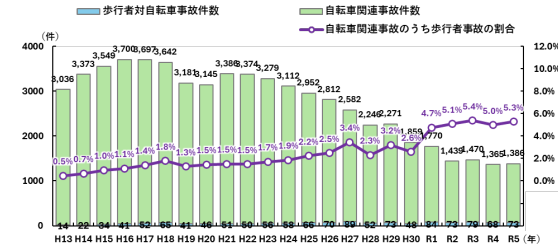
資料：福岡市市民局、福岡市統計書

◇自動車1万台当たりの交通事故件数 (政令指定都市)



資料：数字でわかる福岡市の今

◇自転車関連事故件数の推移



資料：福岡県警事故統計

3. 計画の構成案について

目標像Ⅲ

市民の日常を支え、誰もが安全・安心な交通

方針5

地域の実情に応じた生活交通の確保

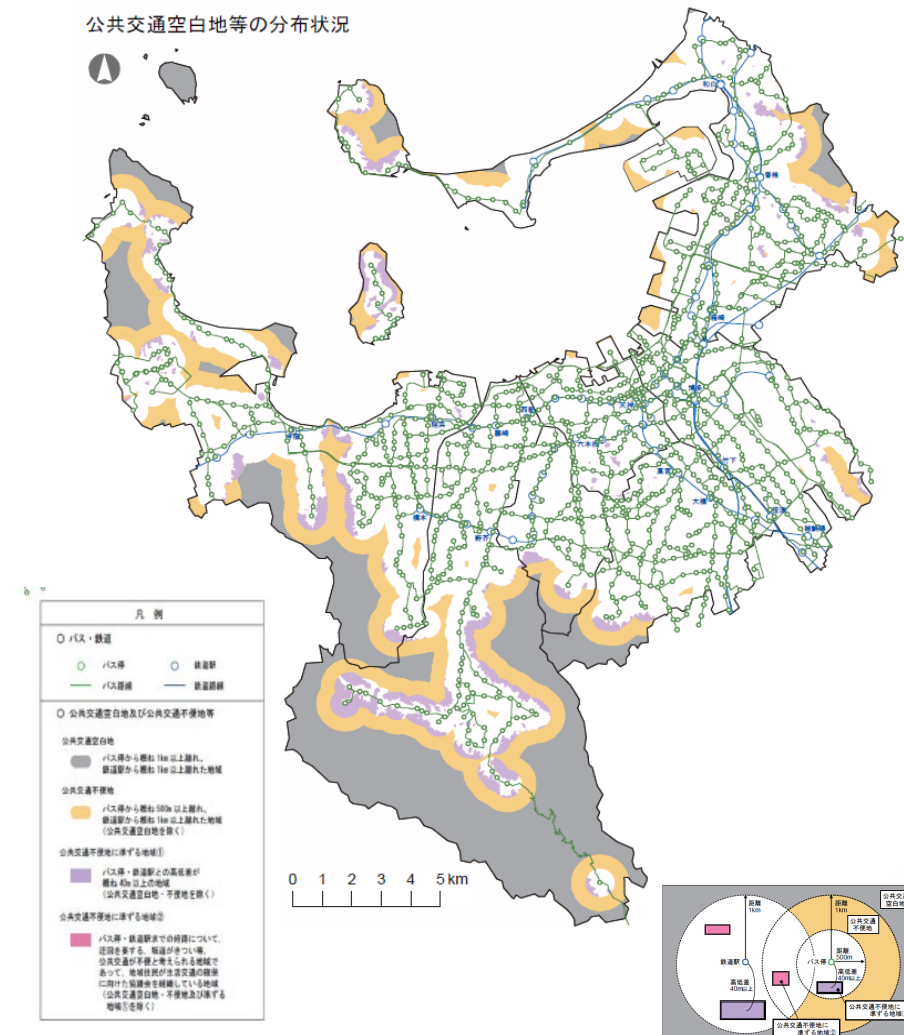
◆高齢化の進展や地域の実情などを踏まえ、市民・交通事業者・行政が共働り、日常生活を支える持続可能な生活交通の確保を図る。

《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地域主体の取り組みへの支援の強化 など

■生活交通確保の事例



3. 計画の構成案について

目標像Ⅲ

市民の日常を支え、誰もが安全・安心な交通

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る。

《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地域主体の取り組みへの支援の強化 など

■地域特性に応じた生活交通の確保イメージ

まとまった需要に対応

例：路線バス



広範囲の需要を効率的にカバー

例：オンデマンド交通(区域運行)



道路沿いに点在する需要に対応

例：デマンド交通（路線運行）



例：ミニバス（路線運行）



面的に点在する需要に対応

例：デマンド交通（区域運行）



3. 計画の構成案について

目標像Ⅲ

市民の日常を支え、誰もが安全・安心な交通

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る。

《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

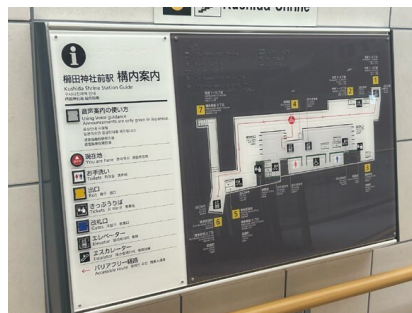
○安全・安心な道路整備

- ・歩行空間の確保や通学路の安全対策

○自転車等の適正利用の促進

など

■公共交通のバリアフリー



鉄道駅のバリアフリー化（櫛田神社前駅）



ノンステップバス



ユニバーサルデザインタクシー

方針7

災害に強い交通基盤づくり

- ◆災害時における応急対策に必要な物資輸送や救助活動を確保し、市民の安全・安心を保つため、災害に強い交通基盤づくりを進める。

《主な施策》

○緊急輸送道路の整備（拡幅、橋梁の耐震補強など）

○無電柱化の推進

○狭あい道路の改善

など

■無電柱化



■橋梁の耐震化



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す。

■交通を取り巻く現状と課題

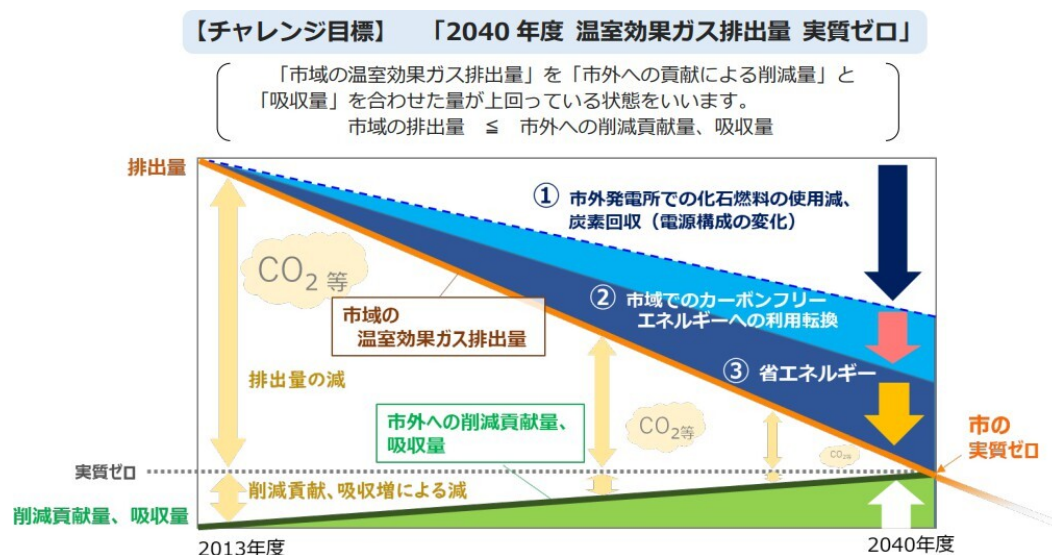
＜脱炭素社会の実現に向けた国内外の動き＞

- ・豪雨や猛暑など国内外で気象災害が激甚化・頻発化
- ・脱炭素が世界的な潮流となるなか、日本においても、政府が「2050 年カーボンニュートラル」を宣言し、2030 年度の目標として、温室効果ガス排出量の 46%削減(2013 年度比)を掲げている。
- ・国は、2035年までに乗用車新車販売に占める電動車(EV、FCV、PHEV、HV)の割合を100%とすることを目指している。

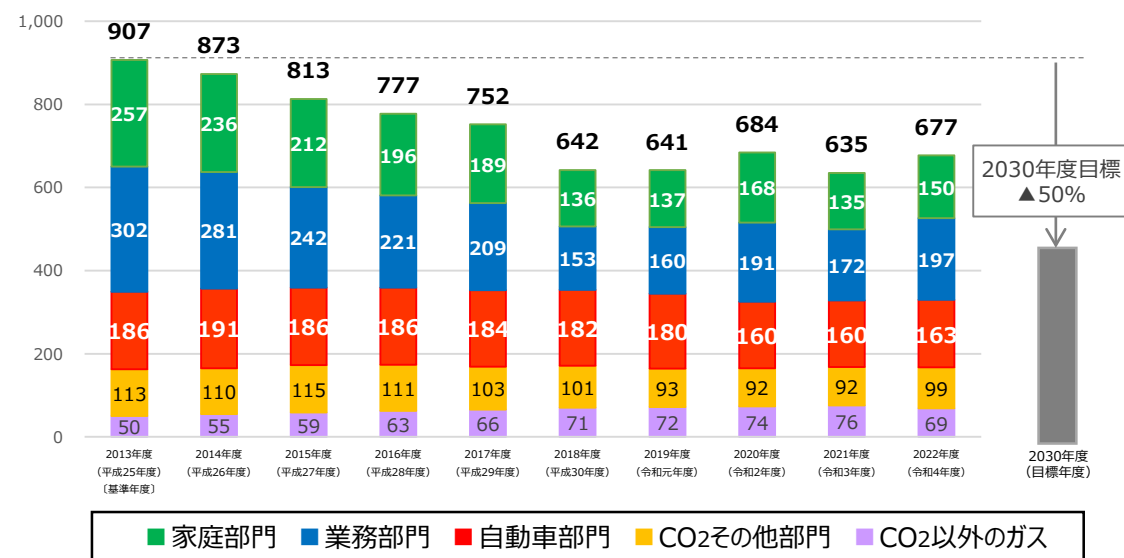
＜福岡市における取組み＞

- ・福岡市は、「2040年度温室効果ガス排出量実質ゼロ」のチャレンジを掲げ、2030年度における温室効果ガス削減目標を、2013年度比で国の46%を上回る50%削減とし、脱炭素社会に向けた取組みを積極的に推進することとしている。
- ・福岡市における温室効果ガス排出量は2013年度をピークに減少しているが、自動車部門からの排出量は、ほぼ横ばいとなっており、市内排出量の約3割を占める自動車部門の脱炭素化を進めていくことが必要。

◇2040年度温室効果ガス排出実質ゼロに向けたイメージ図



◇福岡市域の温室効果ガス排出量の推移



3. 計画の構成案について

方針8

環境にやさしい交通環境づくり

◆環境にやさしい公共交通や徒歩・自転車による移動を促進するなど、運輸部門からの温室効果ガス排出削減に向けた取組みを進める。

《主な施策》

- 公共交通や自動車の脱炭素化
- 公共交通の利便性向上と利用促進【再掲】
- 自転車や徒歩で移動しやすい交通環境づくり【再掲】
- シェアリングモビリティの利活用【再掲】
- 道路交通の円滑化【再掲】

■脱炭素化の取組み事例



櫛田神社前駅における取組み



電気バス（レトロフィット電気バス）



充電設備の設置（西南杜の湖畔公園）

■カーシェアリングの推進



再エネ
100%電気
で充電

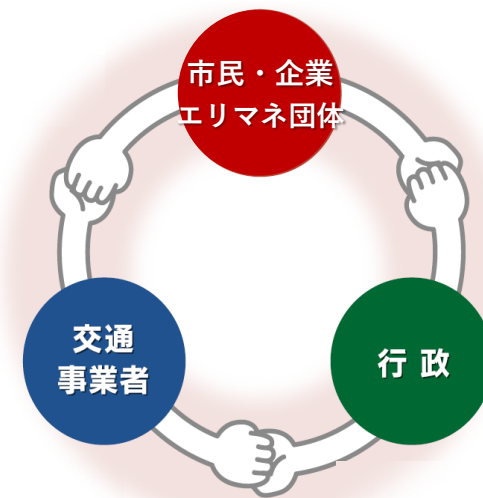
■公共交通等の利用の働きかけ



3. 計画の構成案について

■施策の推進

- 施策の推進にあたっては、市民・企業やエリアマネジメント団体が積極的に関わり、各々の立場で考え、交通行動を変えていくとともに、各主体の共働・連携をさらに深め、関係者間の連携・共通認識のもと一体的に施策を推進していくことが重要。
- 成果指標の達成に向け交通事業者等と連携して取り組むため、施策の推進体制として関係者からなる協議会を設置し、施策等を取りまとめ（地域公共交通計画）、施策推進・進捗管理を行っていく。
- また、交通課題の解決や交通利便性の向上のため、民間事業者の意欲的かつ実現性のある提案を取り入れながら、施策を推進していく。



■成果指標

- 本計画に基づく取組みの達成状況を確認するための指標として、分かりやすく容易に収集が可能と考えられる成果指標を設定し、目標像の実現に向けて、望ましい方向性についてフォローアップを行いながら、施策を推進していく。

3. 計画の構成案について

施策の推進

※関連計画等で目標値を定め、施策を推進

成果指標	現状値	望ましい方向性	考え方	調査頻度	(参考) 主な関連施策
目標像Ⅰ 公共交通を主軸とした都市の魅力・活力を高める交通					
1日あたり鉄道・バス乗車人員	118万人 (2023年)	+	・郊外部での利用者減少や運転手不足が課題となる中においても、持続可能な総合交通体系の構築に向け、全体として利用者の増加を目指す。	毎年	<方針1> ・持続可能で効率的な公共交通ネットワークの構築 <方針2> ・公共交通の利便性向上と利用促進 <方針5> ・生活交通の維持・確保
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	81.8% (2023年度)	+	・分かりやすく使いやすい交通環境づくりを進め、公共交通を便利と感じる市民の割合をさらに高めることを目指す。	毎年	<方針1> ・持続可能で効率的な公共交通ネットワークの構築 <方針2> ・公共交通の利便性向上と利用促進 <方針5> ・生活交通の維持・確保
目標像Ⅱ 都市の魅力・活力を高める交通					
都市計画道路の整備率	85.1% (2023年度)	+	・広域的な人流・物流を支える放射環状型の幹線道路ネットワーク形成を着実に推進する。	毎年	<方針3> ・幹線道路ネットワークの形成 ・道路交通の円滑化
都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数	81,390台 /12h (2023年度)	-	・都心部等でまちづくりが進展する中でも、交流を支える都心部の交通環境づくりにより、自動車流入台数を減少させることを目指す。	毎年	<方針3> ・幹線道路ネットワークの形成 <方針4> ・自動車流入の抑制
都心部の1日あたりの歩行者交通量	10.2万人 (2021年度)	+	・市民や来訪者が安心して楽しく回遊できるよう、快適で質の高い歩行者空間の創出に取組み、都心部の回遊性を向上させることで、歩行者交通量の増加を目指す。	概ね2年に1度	<方針4> ・快適で高質な回遊空間の創出
市内の各拠点が充実し、公共交通でつながっていると感じる市民の割合	83.2% (2024年度)	+	・拠点へのアクセス強化等により、市内の各拠点が充実し、公共交通でつながっていると感じる市民の割合をさらに高めることを目指す。	毎年	<方針3> ・拠点へのアクセス強化 ・広域交通拠点等における交通機能の強化
車が安全でスムーズに走ることができると感じる市民の割合	47.0% (2022年度)	+	・道路交通の円滑化等により、車が安全でスムーズに走ることができると感じる市民の割合を改善することを目指す。	概ね2年に1度	<方針4> ・幹線道路ネットワークの形成 ・道路交通の円滑化

3. 計画の構成案について

施策の推進

※関連計画等で目標値を定め、施策を推進

成果指標		現状値	望ましい方向性	考え方	調査頻度	(参考) 主な関連施策
目標像Ⅰ 公共交通を主軸とした都市の魅力・活力を高める交通						
目標像Ⅲ 市民の日常を支え、誰もが安全・安心な交通						
新たな公共交通空白地の抑制		0地域 (2023年度)	0地域	・生活交通の維持・確保に取り組み、新たな公共交通空白地を発生させない。	毎年	<方針5> ・生活交通の維持・確保
公共交通のバリアフリー化	鉄道駅 ノンステップバス ユニバーサル デザインタクシー	68.7% 43.9% 20.0% (2023年度)	+	・ユニバーサルデザインの理念に基づき、全ての利用者が利用しやすい公共交通施設や車両の整備等を着実に推進する。	毎年	<方針6> ・公共交通や道路の バリアフリー化促進
無電柱化整備延長 ※検討中		160.3km (2023年度)	+	・災害時における物資輸送や救助活動等を確保するため、無電柱化を着実に推進する。	毎年	<方針7> ・無電柱化の推進
歩行者が安全に安心して歩くことができると感じる市民の割合		41.5% (2022年度)	+	・歩行空間の整備や通学路の安全対策等により、歩行者が安全に安心して歩くことができると感じる市民の割合を改善することを目指す。	概ね2年に1度	<方針6> ・安全・安心な道路整備
目標像Ⅳ 環境にやさしい交通						
乗用車新車販売台数に占めるガソリン車の割合		67% (2020年度)	-	・自動車からの温室効果ガス排出量の削減に向けた取組みを着実に推進する。	毎年	<方針8> ・公共交通や自動車の 脱炭素化
シェアサイクルの利活用状況に関する指標 ※検討中		(検討中)	+	・回遊性の向上や公共交通の機能補完を図るため、シェアサイクルの利活用を図る。	毎年	<方針8> ・シェアリングモビリティの 利活用
自転車が安全でスムーズに走ることができると感じる市民の割合		20.5% (2022年度)	+	・自転車利用環境の向上により、自転車が安全でスムーズに走ることができると感じる市民の割合を改善することを目指す。	概ね2年に1度	<方針8> ・自転車利用環境の向上 (自転車通行空間の確保)
環境にやさしい交通に関する定性的な指標 ※検討中		(検討中)	(検討中)	(検討中)	(検討中)	(検討中)

本日いただきたいご意見について

- これまでに頂いたご意見や、上位計画の内容、取り巻く環境の変化等を踏まえ、目標像や施策の基本的な方針、主な施策、成果指標に加え、目指す交通体系や具体的な取組みを分かりやすく示すイメージを整理した。
- 本日は、改定案の取りまとめに向けて、計画全体の内容についてご意見をいただきたい。