

第 1 回福岡市都市交通協議会

現計画の振り返り及び 考慮すべき社会情勢の変化等

1. 現計画の振り返り

1) 施策の取組状況

目標像	施策の基本的な方針	主な施策
目標像Ⅰ 都市の骨格を形成する総合交通体系	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	公共交通幹線軸の強化、公共交通幹線軸の充実・強化の検討<中・長期的検討課題>、公共交通の利便性向上と利用促進、交通体系づくりの戦略的な取組み
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2 都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成	幹線道路ネットワークの形成、自動車専用道路や幹線道路の検討<中・長期的検討課題>
	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	公共交通施設や道路のバリアフリー化の推進、歩行者の視点に立った安全・安心な道路整備
目標像Ⅲ 環境にやさしい交通	方針4 地域特性に応じた生活交通の確保	生活交通の維持・確保
	方針5 災害に強い交通体系の実現	災害に強い交通体系づくり
目標像Ⅳ 活力ある都心を支える交通	方針6 環境にやさしい公共交通の利用促進	公共交通の利便性向上と利用促進【再掲】、交通体系づくりの戦略的な取組み【再掲】
	方針7 自転車、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、歩行者の視点に立った安全・安心な道路整備【再掲】
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8 環境に配慮した道路交通施策の推進	道路交通の円滑化、環境に配慮した自動車の普及促進
	方針9 都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上	公共交通による都心部の交通アクセスの向上、快適で高質な回遊空間の創出、自転車利用環境の向上【再掲】
	方針10 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化	幹線道路ネットワークの形成【再掲】、公共交通の利便性向上と利用促進【再掲】、バス交通の円滑化、駐車交通の適正化、タクシーの適正利用の促進、物流交通の円滑化、エリアマネジメント団体等と共働した取組みの推進
	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	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	広域交通拠点の結節機能強化、広域交通拠点間の連携強化
	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	交通案内の強化と受け入れ環境の強化

1. 現計画の振り返り

1) 施策の取組状況

目標像Ⅰ 都市の骨格を形成する総合交通体系

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

<主な取組状況>

- 地下鉄七隈線延伸〔R5.3開業〕
- 都心循環BRTの運行〔H28～〕
- 交通結節機能の強化
 - ・駅前広場の整備〔高宮駅(H30)等〕
 - ・鉄道駅とバス停の近接化〔六本松駅(H29、R2)等〕
- 公共交通の利用促進
 - ・商業施設と連携したパークアンドライド〔8施設〕
 - ・各種交通マネジメント施策(転入者モビリティ・マネジメント等)
- 都市高速道路延伸(アイランドシティ線)〔R3.3開通〕
- 幹線道路ネットワークの形成
 - ・学園通線〔H30供用(4車線)〕長尾橋本線〔H29供用(飯倉工区)〕屋形原須玖線〔R3供用〕野間屋形原線〔H29着手〕等

◇地下鉄七隈線延伸



◇駅前広場(高宮駅)



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

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

<主な取組状況>

- バリアフリー化の推進
 - ・公共交通のバリアフリー化の促進(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)
 - ・道路のバリアフリー化の推進
- バス停におけるベンチ・上屋の設置
 - ・ベンチプロジェクトの推進
- 道路の歩車分離の推進
- 生活交通の確保
 - ・生活交通条例に基づく休廃止対策等
 - ・オンデマンド交通社会実験〔R4～〕
- 無電柱化の推進

◇ユニバーサルデザインタクシー



◇ベンチプロジェクト



◇オンデマンド交通社会実験



1. 現計画の振り返り

1) 施策の取組状況

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
- 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

<主な取組状況>

- 公共交通の利用促進【再掲】
- 自転車通行空間や駐輪場の整備
- 道路交通の円滑化
 - ・ 西鉄天神大牟田線 連続立体交差事業 [R4.8高架切替]

◇自転車通行空間



◇西鉄天神大牟田線
連続立体交差事業



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
- 方針10 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化

<主な取組状況>

- 地下鉄七隈線延伸 [R5.3開業]【再掲】
- 都心循環BRTの運行 [H28~]【再掲】
- 快適で高質な都心回遊空間の創出
 - ・ はかた駅前通りの道路整備 [R5.3]
 - ・ 西中洲地区の石畳整備 [一部区間完了]
- 自転車通行空間や駐輪場の整備【再掲】
- 公共交通利用促進による駐車台数の低減 [H29条例改正] (附置義務条例の改正・運用)
- フリンジパークングの確保 [H31~]

◇都心循環BRT



◇フリンジパークング



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
- 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

<主な取組状況>

- 都市高速道路延伸 (アイランドシティ線) [R3.3開通]【再掲】
- クルーズ船受入機能強化
 - ・ 中央ふ頭西側岸壁整備 [H30.9供用]
- 福岡空港の機能強化
 - ・ 平行誘導路二重化 [R2.1供用]
- 多言語表示など交通関連情報の充実・強化
- 訪日外国人向け公共交通1日乗車券 (FUKUOKA TOURIST CITY PASS) の販売

◇都市高速道路延伸
(アイランドシティ線)



◇FUKUOKA TOURIST CITY PASS



1. 現計画の振り返り

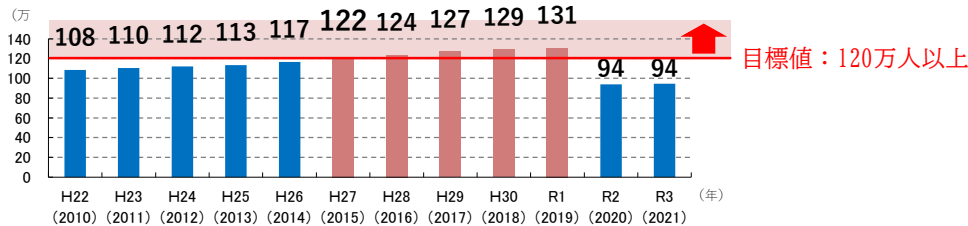
2) 主な成果指標の達成状況

目標像Ⅰ 都市の骨格を形成する総合交通体系

<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。



目標像Ⅱ 子どもから高齢者まで誰もが安全・安心な交通

<鉄道駅のバリアフリー化(段差解消)> ※1日当たりの平均利用者数3,000人以上の駅

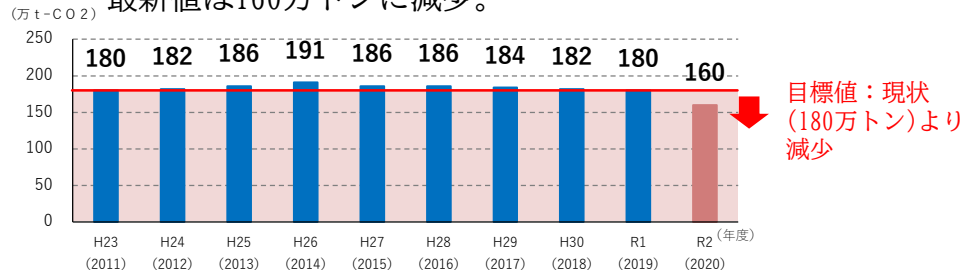
・令和元年度時点で対象駅全て(64駅)のバリアフリー化が完了。

目標像Ⅲ 環境にやさしい交通

<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。

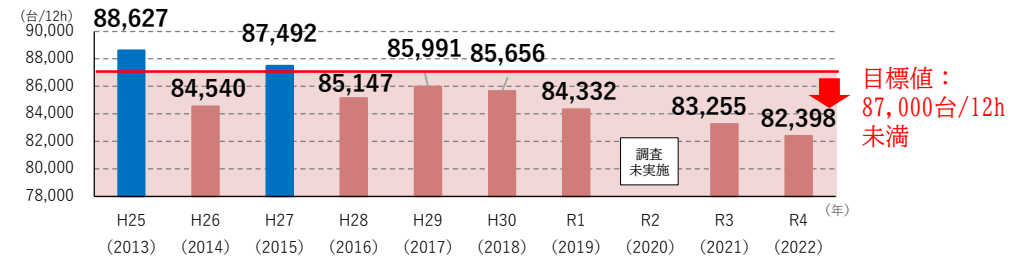
※新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等により、最新値は160万トンに減少。



目標像Ⅳ 活力ある都心部を支える交通

<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。

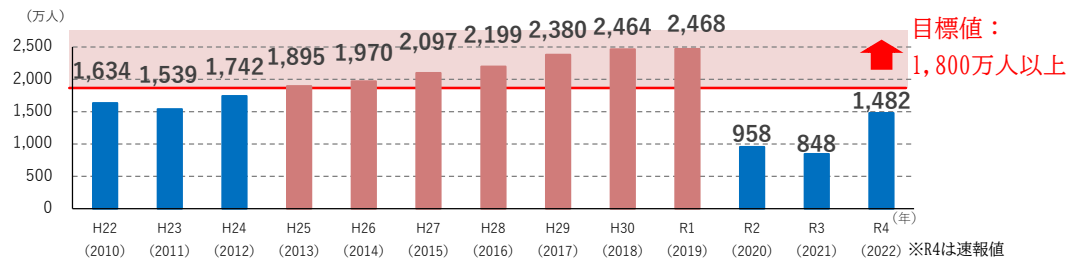


目標像Ⅴ 国内外からの広域的な人流・物流を支える交通

<福岡空港乗降客数>

・令和元年時点で約2,468万人となっており、目標値である1,800万人を上回っている。

※新型コロナウイルスの影響により、近年減少していたが、令和5年3月時点では、令和元年同月比で、国内線はほぼ同水準、国際線は7割程度まで回復。

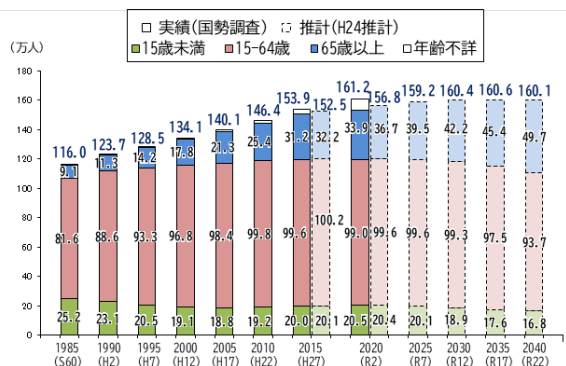


2. 考慮すべき社会情勢の変化等

1) 居住人口

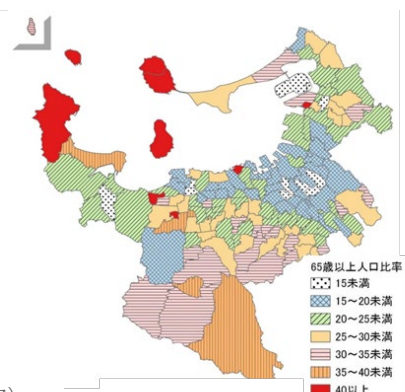
- ・総人口は平成24年の市推計値を上回るペースで増加しており、なかでも65歳以上が増加。
- ・全市の高齢化率が約22%の中で、郊外部の高齢化率が高くなっている。

◇人口構造の変化（福岡市）



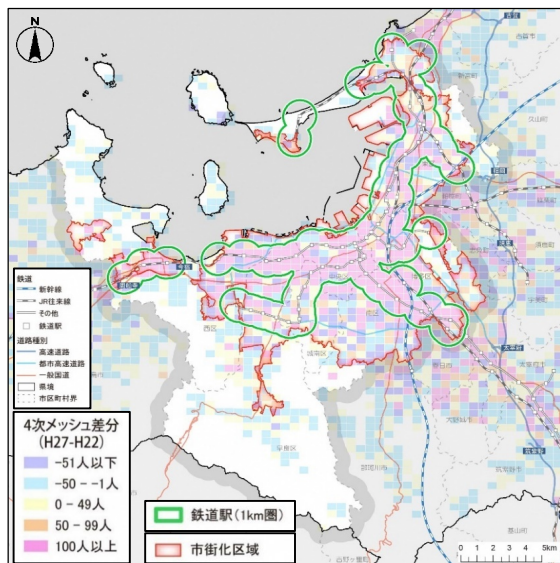
資料：推計値は「福岡市総合計画」（H24年策定）
実績値は国勢調査

◇高齢化率(2022年)



資料：福岡市人口ビジョン

◇メッシュ人口の変化（H27-H22）

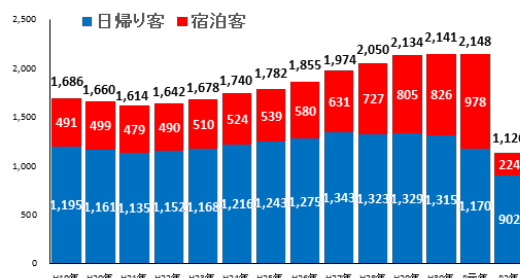


資料：H22、H27国勢調査

2) 交流人口

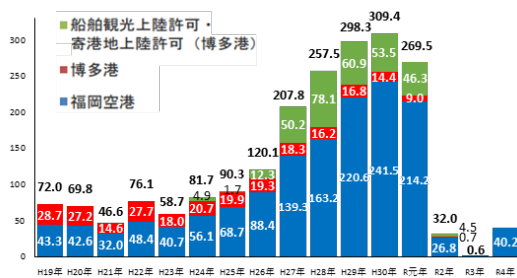
- ・福岡市を訪れる観光客や外国人入国者は増加していたが、新型コロナウイルスの影響により大きく減少。
- ・令和5年3月時点で、福岡空港の旅客数がコロナ前と比較して、国内線がほぼ同水準、国際線が7割程度となるなど、交流人口は回復しつつある。

◇入込観光客数の推移（福岡市）



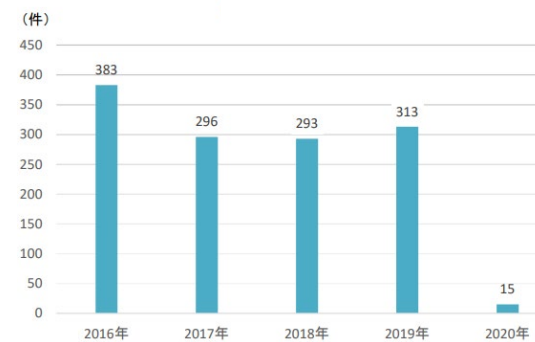
資料：福岡市経済の概況

◇外国人入国者数の推移（福岡空港・博多港）



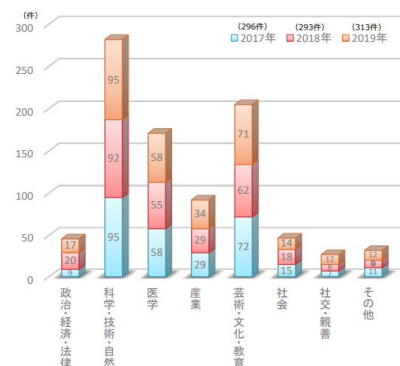
資料：福岡市経済の概況

◇国際会議開催件数の推移（福岡市）



資料：福岡市観光統計

◇分野別国際会議開催件数（福岡市）

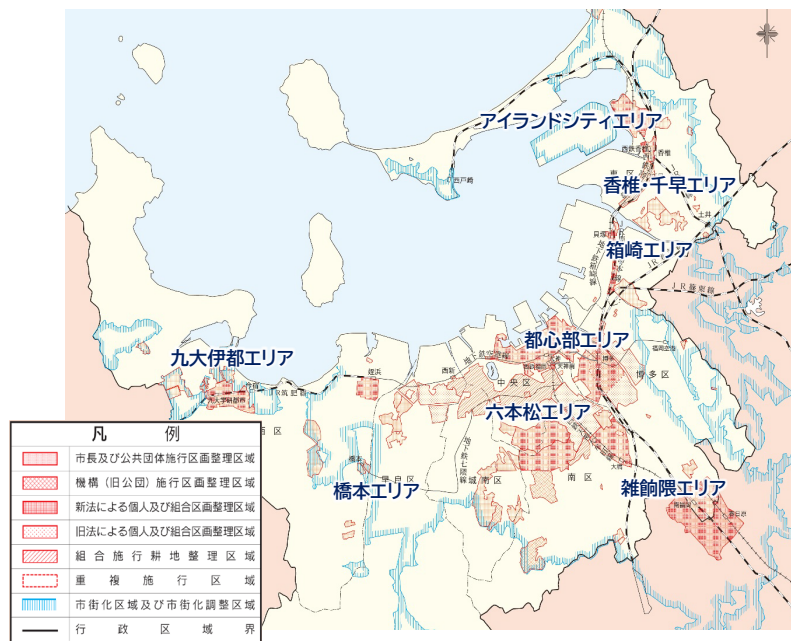


資料：福岡市観光統計

2. 考慮すべき社会情勢の変化等

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。

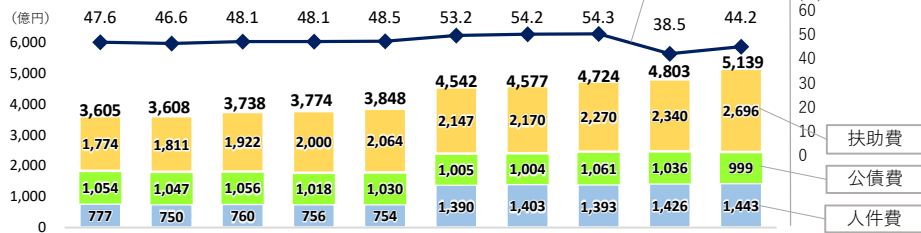


資料：土地区画整理事業の施行状況（福岡市）を基に作成。

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。

◇義務的経費の推移



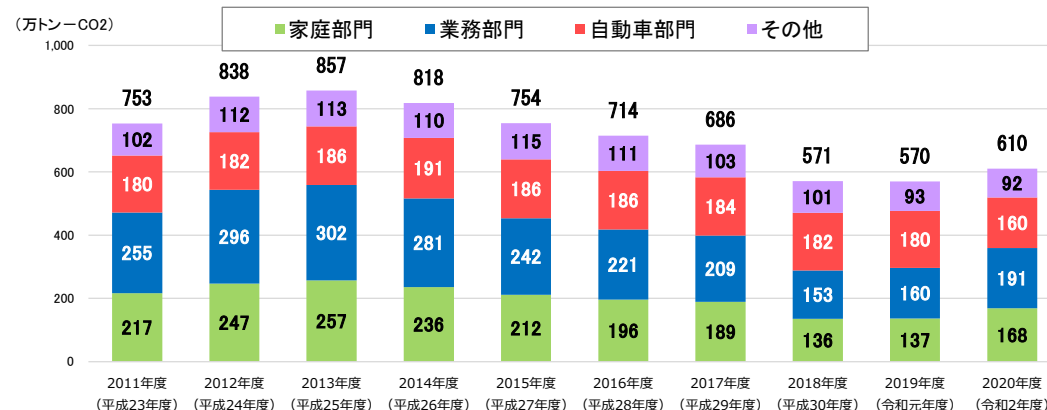
義務的経費割合 ※R2以降、コロナの影響等により、臨時的経費が大幅に増加したため義務的経費割合が減少している

資料：財政のあらまし

5) 環境

- ・近年、気象災害が激甚化・頻発化しており、世界的に脱炭素の取組みが推進されている。
- ・福岡市の自動車部門における温室効果ガス排出量は横ばいで推移。

◇部門別二酸化炭素排出量の推移（福岡市）

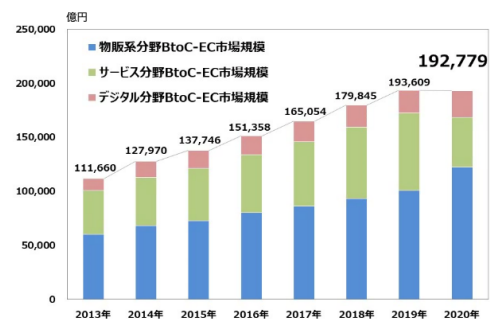


資料：福岡市環境局

6) ライフスタイル

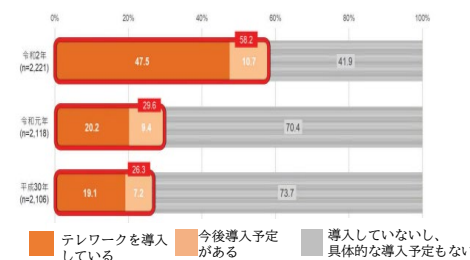
- ・インターネット通販の拡大や、コロナ禍をきっかけとしたテレワーク等の普及など、人の暮らし方や働き方に変化が生じている。

◇EC（電子商取引）市場規模の推移（全国）



資料：R3電子商取引に関する市場調査（経済産業省）

◇テレワーク導入企業（全国）



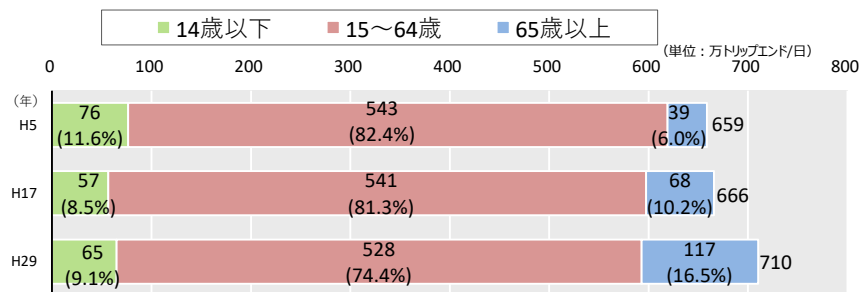
資料：R2通信利用動向調査（総務省）

2. 考慮すべき社会情勢の変化等

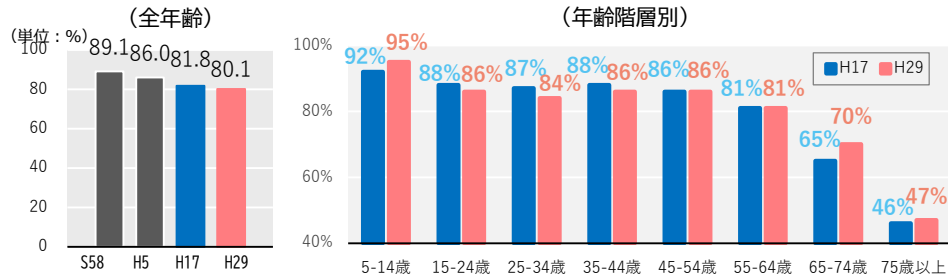
7) 人の動き (福岡市)

- ・ 外出率は減少傾向にあるものの、人の動きの総量は、人口増等を背景に増加傾向。
- ・ 高齢者に着目すると、外出率が高まってきており、身近な生活圏での移動が増加。

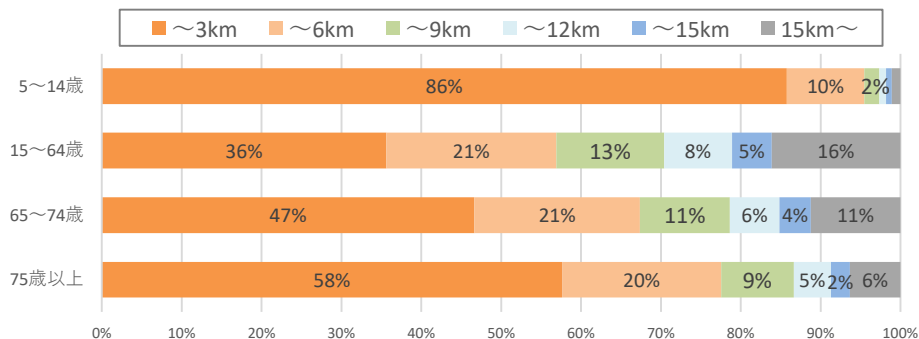
◇人の動きの変化



◇外出率の推移

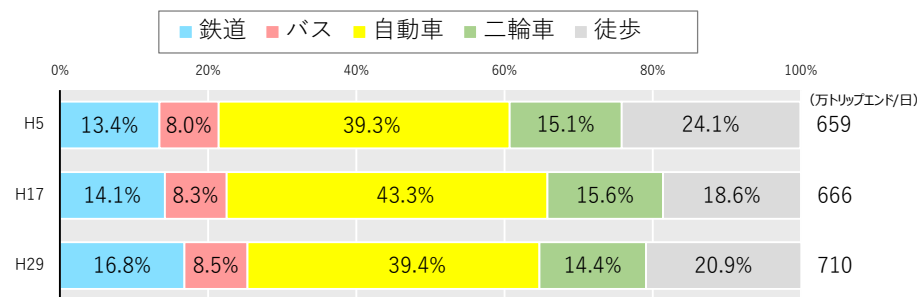


◇移動距離帯の構成比 (年齢階層別、H29)

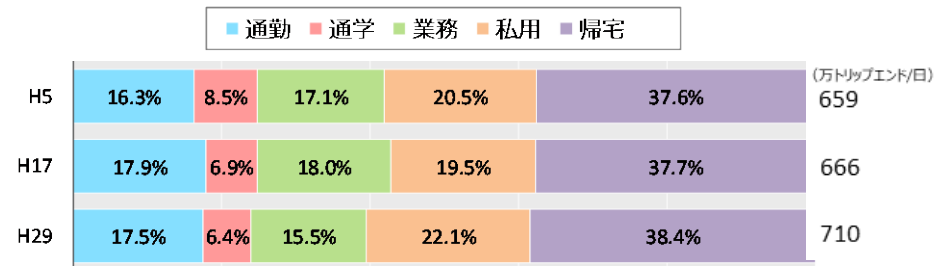


- ・ 平成29年度の調査では、鉄道やバスの割合が増加し、自動車利用割合が減少。

◇代表交通手段割合の推移



◇目的割合の推移



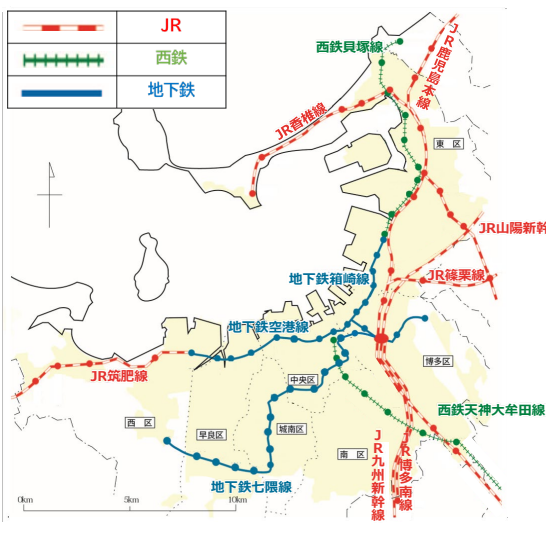
資料：北部九州圏パーソントリップ

2. 考慮すべき社会情勢の変化等

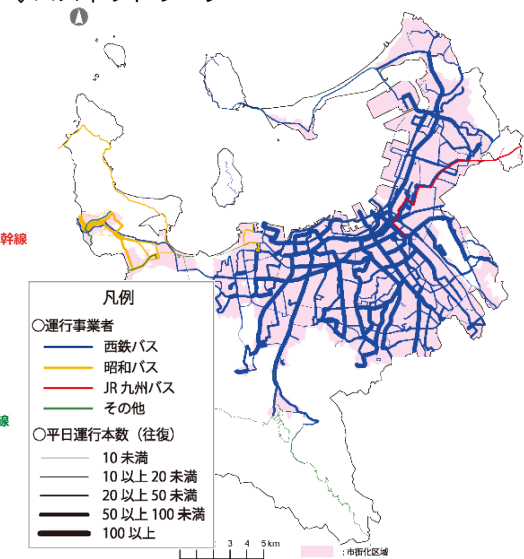
8) 公共交通ネットワーク

- ・鉄道やバスによる公共交通ネットワークが形成。
- ・公共交通が便利だと感じる市民の割合は8割を超えており、1日の鉄道・バス乗車人員は令和元年時点で約130万人を超えていたが、近年は新型コロナウイルスの影響により減少。

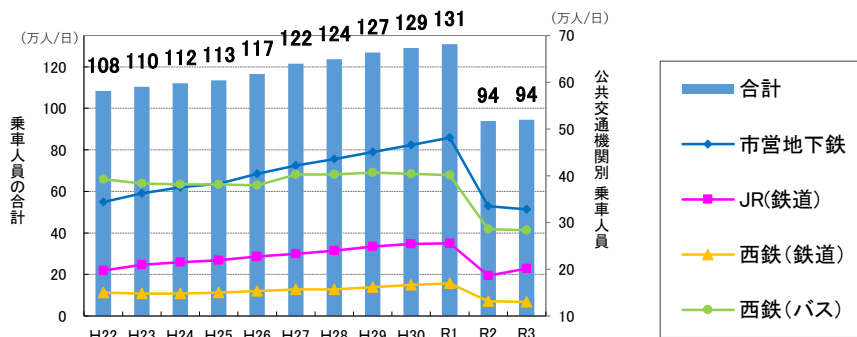
◇鉄道ネットワーク



◇バスネットワーク



◇鉄道・バス乗車人員の推移

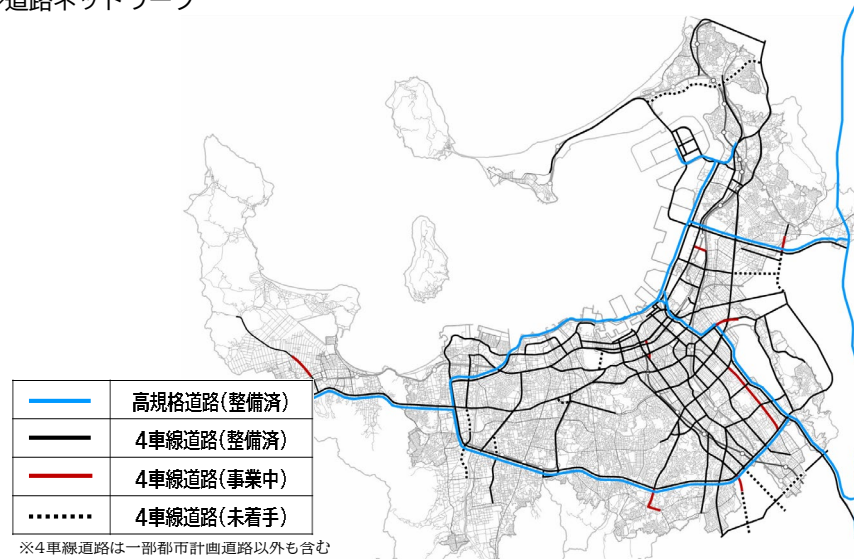


資料：福岡市統計書を基に作成

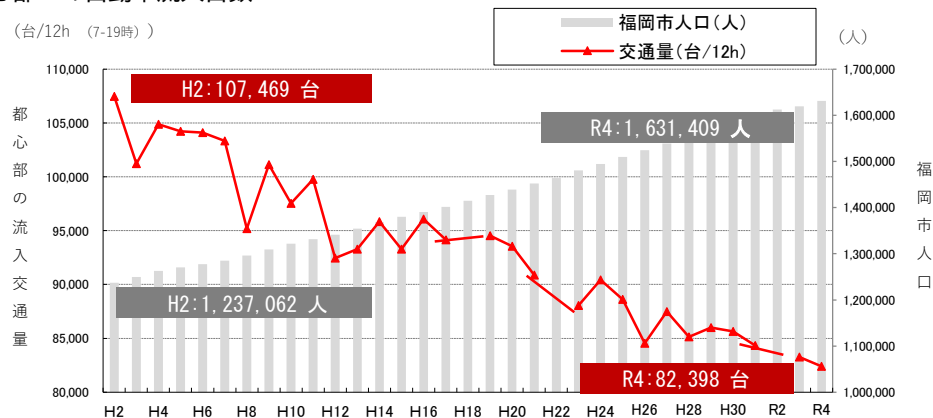
9) 道路交通

- ・福岡外環状道路や都市高速道路等による放射環状型の幹線道路ネットワークが形成。
- ・都心部への流入交通は減少傾向にあるものの、依然として局所的な交通混雑が発生

◇道路ネットワーク



◇都心部への自動車流入台数

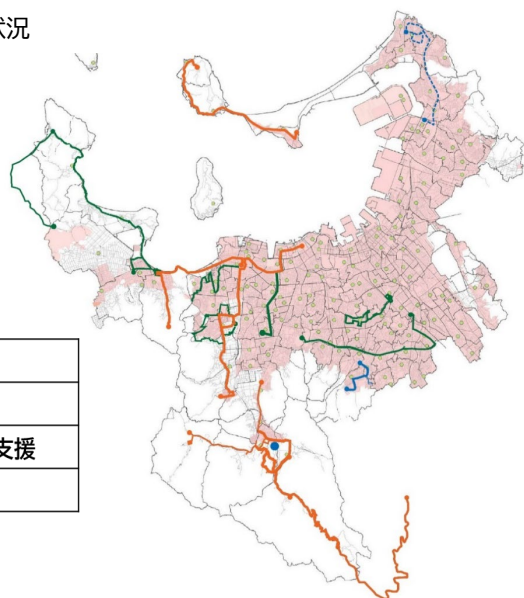


2. 考慮すべき社会情勢の変化等

10) 生活交通の確保

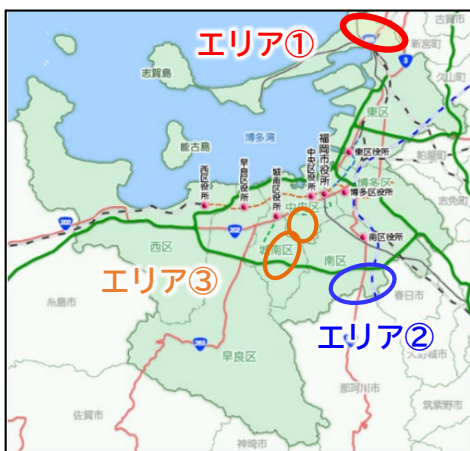
- ・高齡化の進展などに伴い、生活交通確保の重要性が高まっている。
- ・生活交通条例に基づく休廃止対策等に取り組むとともに、持続可能な生活交通確保に向けた取組みの一つとして、オンデマンド交通を活用した社会実験に取り組んでいる。

◇条例に基づく施策の取組み状況



—	休廃止対策
—	不便地対策
—	生活交通確保支援
—	市街化区域

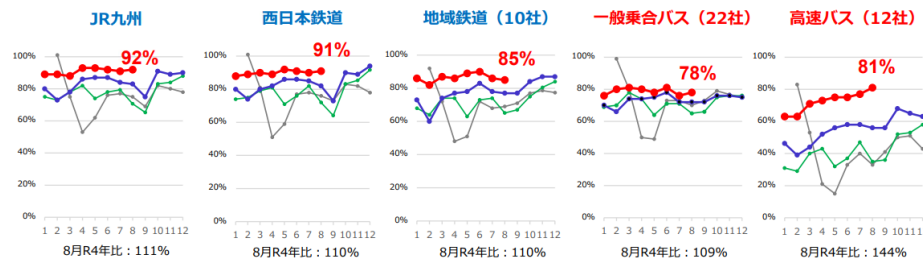
◇オンデマンド交通社会実験



- エリア①東区
：美和台・和白東・三苦校区
- エリア②南区
：老司・鶴田・弥永西・弥永・日佐校区
- エリア③中央区・城南区
：赤坂・草ヶ江・小笹・長尾・七隈・金山・片江校区

11) 交通事業者の経営環境

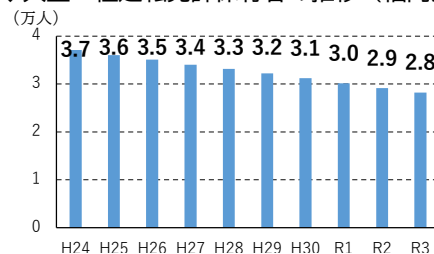
- ・コロナ禍において公共交通利用者は大きく減少。
- ・高齡化の進展や労働規制の強化等により、バス運転士など公共交通の担い手不足が深刻化している。



● : R2/R1 ● : R3/R1 ● : R4/R1 ● : R5/R1

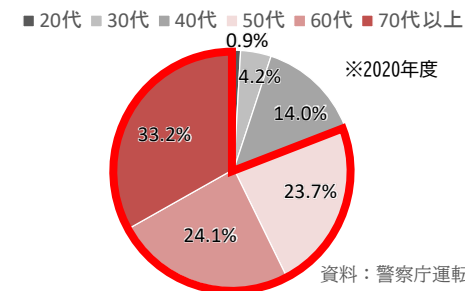
資料：九州における交通・観光事業者の最新状況 (九州運輸局)

◇大型二種運転免許保有者の推移 (福岡県)



資料：交通年鑑(福岡県警察)を基に作成

◇大型二種運転免許保有者の年齢別割合 (全国)

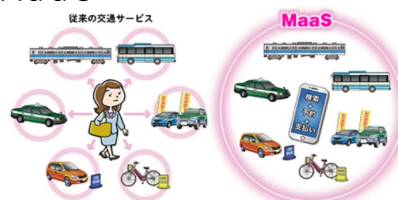


資料：警察庁運転免許統計

12) 新たなモビリティサービス

- ・MaaS、パーソナルモビリティ、シェアリングサービス、自動運転など、技術革新等を背景として新たなモビリティサービスの動きが活発化。

◇MaaS



資料：政府広報オンライン

◇シェアサイクル



資料：福岡市自転車活用推進計画



2. 考慮すべき社会情勢の変化等

人口

- ✓ 超高齢化社会の進展
- ✓ 生産年齢人口の減少
- ✓ 交流人口の増加

まちづくり

- ✓ 都心部や拠点などにおけるまちづくりの進展

社会経済情勢

- ✓ コロナ禍からの社会経済活動正常化の進展
- ✓ 脱炭素社会実現
- ✓ 義務的経費の増加

人の動き

- ✓ 自動車利用割合の減少
- ✓ 公共交通利用者の増加
- ✓ 生活圏の移動ニーズの高まり

交通基盤・サービス

- ✓ 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

近年のキーワード

- ✓ Well-being
- ✓ インクルージョン
- ✓ ダイバーシティ
- ✓ SDGs



3. 議論いただきたい点

- 社会情勢等が変化するなか、
福岡市の今後の都市交通を考えていくにあたり、
「考慮すべきこと」や「今後の展望」など
についてご意見ください。