福岡市地域公共交通計画

福 岡 市

目　次

1. 計画の概要
1－1. 位置づけ・役割……1
1－2. 計画期間……1
1－3. 計画区域……1

2. 基本理念と目標像
2－1. 福岡市都市交通基本計画 ……2

3. 交通を取り巻く現状と課題
3－1. 現状と課題 ……5

4. 実施施策
4－1. 実施施策……9

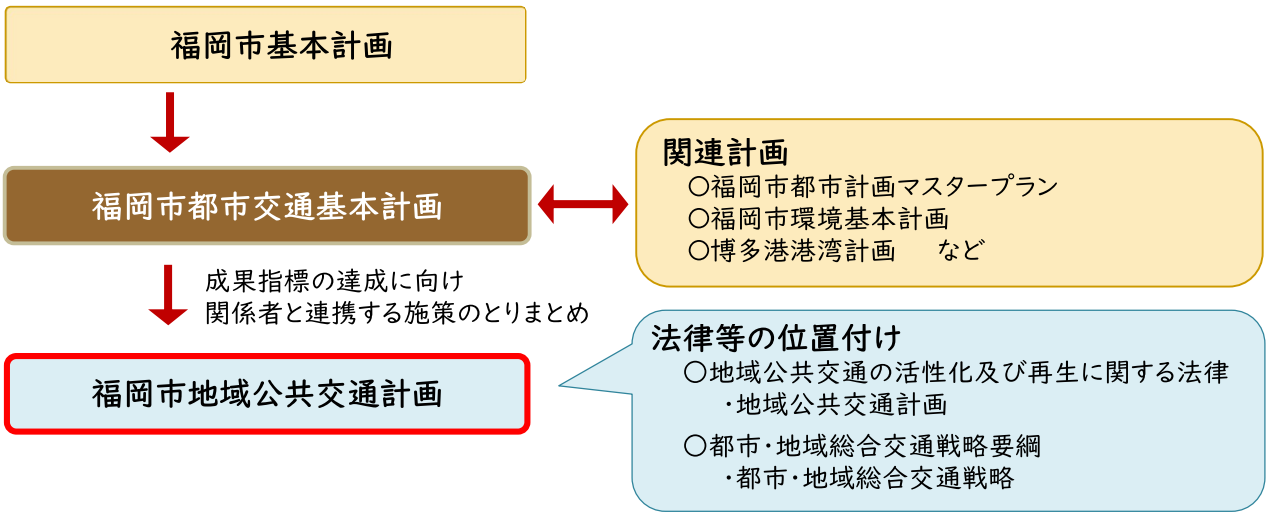
5. 施策の推進
5－1. 施策の推進 …… 18

1．計画の概要

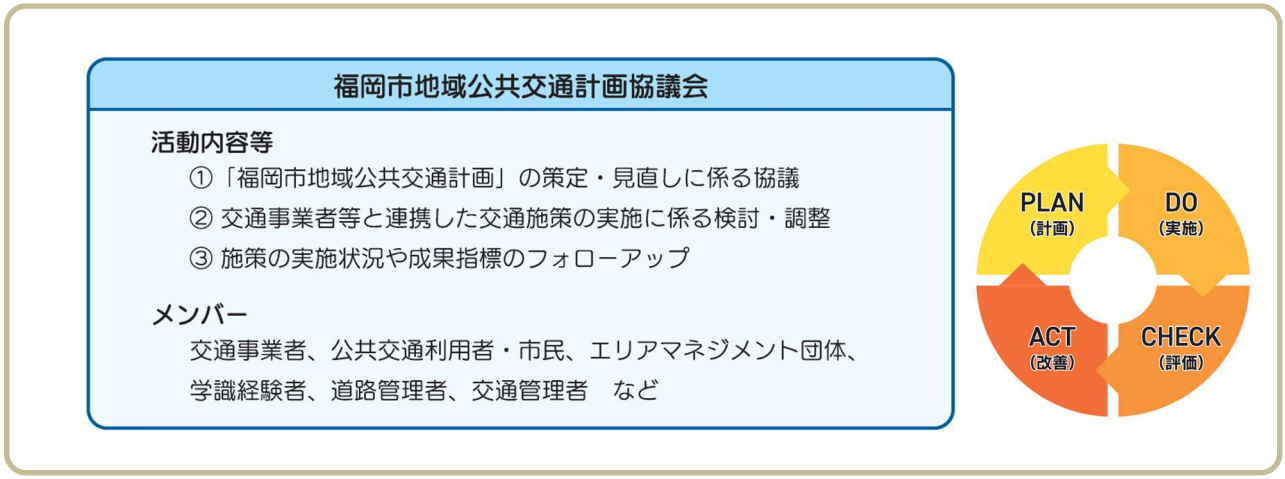
1－1．位置づけ・役割

本計画は、交通政策の基本的指針となる「福岡市都市交通基本計画」の目標像実現に向け、掲げられた成果指標の達成を目指し、行政、交通事業者、市民・企業・エリアマネジメント団体等が共働・連携し、取り組む施策を体系的にまとめたものです。

本計画のもと、関係者からなる「福岡市地域公共交通計画協議会」において、共通認識を深め、連携強化を図りながら、一体的な施策の推進や進捗管理を行います。



■施策の推進体制



1－2．計画期間

計画期間は、2025 年度（令和7年度）から 2034 年度（令和 16 年度）までとします。

1－3．計画区域

本計画の対象区域は、福岡市域とします。ただし、福岡都市圏など市域外に及ぶ広域交通も視野に入れます。

2．基本理念と目標像

2－1．福岡市都市交通基本計画

福岡市都市交通基本計画では、2034 年度の交通の望ましい姿として4つの「目標像」とその実現に向けて取り組む「施策の基本的な方針」を掲げており、本計画でも同じ目標像、方針を掲げます。

● 各目標像の説明および施策の基本的な方針

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

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生かすとともに、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します。

- 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

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生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します。

- 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

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。

- 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

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します。

- 方針 8　環境にやさしい交通環境づくり

福岡市都市交通基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ており、本計画でも同じ成果指標を掲げます。

○成果指標

成果指標	現状値	望ましい方向性	
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			
1日あたりの鉄道・バス乗車人員	118万人 （2023年）	＋	〔政策推進プランにおいて目標値〔125万人（2028年度）〕を設定〕
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	82.4% （2024年度）	＋	〔政策推進プランにおいて目標値〔現状維持(80%程度を維持)（2028年度）〕を設定〕
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	85.3% （2024年度）	＋	〔道路整備アクションプランにおいて目標値を設定〕
都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数	78,400台/12h （2024年度）	－	〔政策推進プランにおいて目標値を設定〕
都心部の1日あたりの歩行者交通量	18万5千人 （2024年度）	＋	〔政策推進プランにおいて目標値〔18万8千人（2028年度）〕を設定〕
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）	＋	
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	49.8% （2024年度）	＋	
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 （2024年度）	0地域	
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）	＋	〔バリアフリー化に関する国の基本方針を踏まえ、バリアフリー基本計画において目標値を設定〕
無電柱化整備延長	165km （2024年度）	＋	〔道路整備アクションプランにおいて目標値を設定〕
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	49.8% （2024年度）	＋	
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	59% （2022年度）	－	〔地球温暖化対策実行計画において目標値〔35%（2030年度）〕を設定〕
シェアサイクルポート数	806ポート （2024年度）	＋	〔自転車活用推進計画において目標値を設定〕
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	24.1% （2024年度）	＋	〔自転車活用推進計画において目標値を設定〕
外出時は徒歩や自転車、公共交通機関を利用するように意識している人の割合	77.2% （2024年度）	＋	

考え方	調査頻度
・郊外部での利用者減少や運転手不足が課題となるなかにおいても、輸送効率を高めるなど、持続可能な総合交通体系の構築に取り組み、全体として利用者の増加を目指す。	毎年
・分かりやすく使いやすい交通環境づくりに取り組み、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
・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
・都心部等でまちづくりが進展するなかでも、交流を支える都心部の交通環境づくりに取り組み、自動車流入台数を減少させることを目指す。	毎年
・市民や来街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り組み、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
・拠点へのアクセス強化等に取り組み、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
・道路交通の円滑化等に取り組み、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
・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
・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旅客施設や車両の整備等を着実に推進する。	毎年
・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
・歩行空間の整備や通学路の安全対策等に取り組み、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
・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
・回遊性の向上や公共交通の機能補完を図るため、シェアサイクルポートの拡大を目指す。	毎年
・自転車利用環境の向上に取り組み、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
・公共交通の利便性向上や利用の働きかけ等に取り組み、外出時は公共交通等を利用するよう意識している人の割合をさらに高めることを目指す。	概ね2年に1度

3．交通を取り巻く現状と課題

3－1．現状と課題

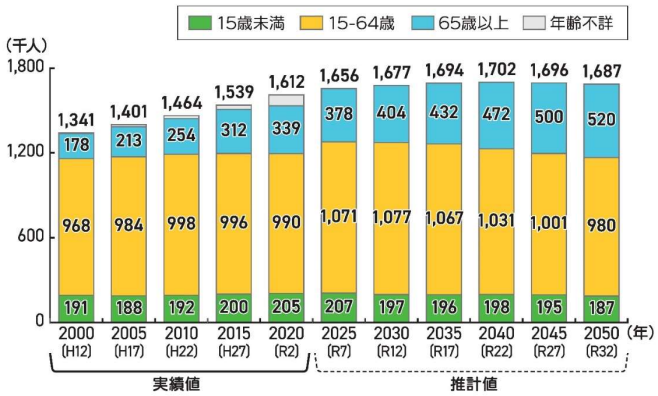
＜人口＞

・福岡市の居住人口は2040年ごろまで増加を続ける見込みですが、郊外部等ではすでに減少している地域もあります。

・年齢区分別では、高齢者が増加していく一方で、生産年齢人口は2030年ごろにはピークを迎え、その後、減少局面を迎えると見込まれています。

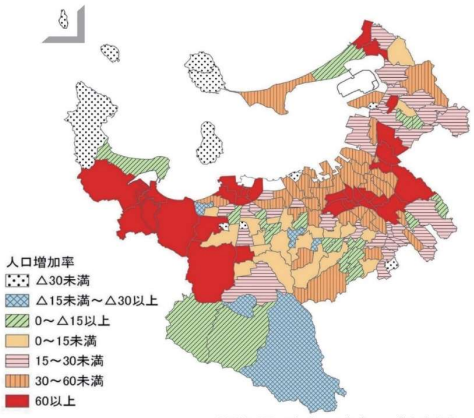
・今後の交通施策の推進にあたっては、このような人口構造の変化に伴う交通需要の変化等に対応することが重要です。

■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 年～2023 年）



資料：福岡市人口ビジョン（改定版）

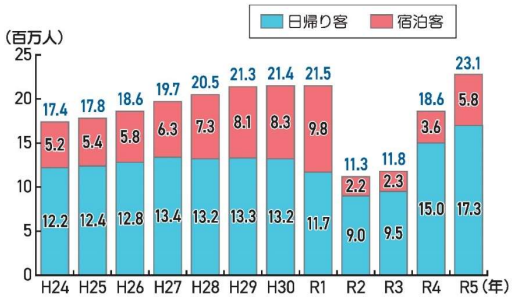
＜人の動き＞

・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、交流人口も増加しています。

・公共交通については、これまでの様々な取組みにより利用割合が高まっていますが、自動車については、利用割合は減少に転じているものの移動数はほぼ横ばいとなっています。

・今後も人の動きが増加すると見込まれるなか、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求められています。

■入込観光客数の推移

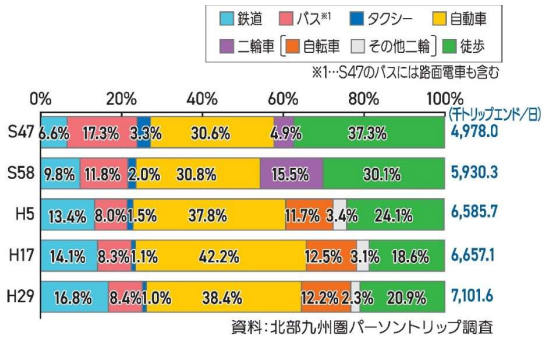


資料：福岡市観光統計

バス乗降時の混雑

資料：国土交通省

■人の動きの推移（代表交通手段）



資料：北部九州圏パーソントリップ調査

<まちづくりの進展>

・福岡市は、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しています。

・都心部及び、その核となる天神・渡辺通、博多駅周辺、ウォーターフロント（博多ふ頭・中央ふ頭）の3地区において、都市機能と回遊性の向上を図る取組みが進められており、交流人口の増加が見込まれます。

・また、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、エリアの個性や強みを生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ります。

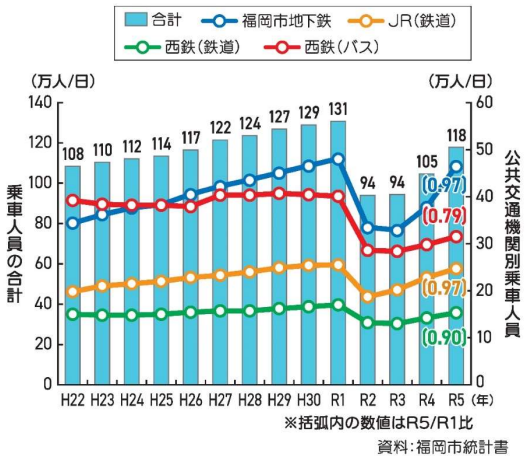
<公共交通>

・公共交通の利用者数は増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により減少し、回復傾向にあるものの感染拡大前の水準には戻りきっていません。

・また、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や、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ます。

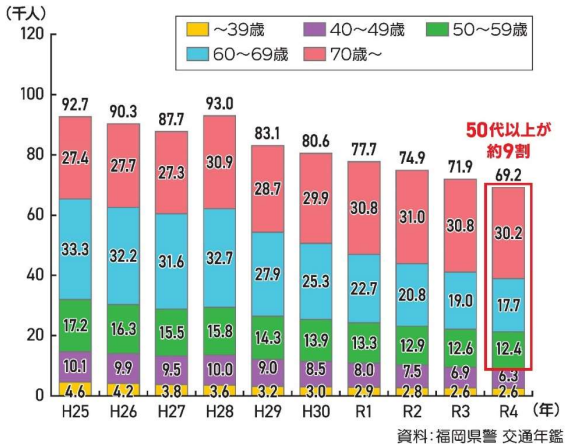
・公共交通が便利だと感じる市民の割合は8割を超えていますが、公共交通の維持や利便性向上を図り、今後とも市民生活や都市活動を支えていくことが求められています。

■公共交通(鉄道・バス)利用者数の推移



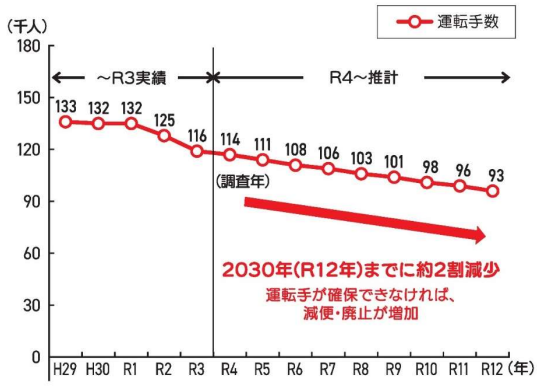
資料：福岡市統計書

■第二種運転免許保有者数の推移（福岡県）



資料：福岡県警 交通年鑑

■バス運転手数の推移（全国）



資料：日本バス協会作成資料を基に福岡市作成

2024 年の改善基準告示
（労働時間等の基準）の改正

資料：厚生労働省

＜交通基盤＞

・国内外を結ぶ陸・海・空の広域交通拠点が半径 2.5 キロメートル圏内に近接し、都心部を中心とした放射状に広がる鉄道網と面的に広がるバス路線網、放射環状型の幹線道路により市内および周辺都市との交通ネットワークが形成されています。

・近年では、地下鉄七隈線や都市高速道路の延伸、福岡空港の滑走路増設など、交通基盤の整備が進んできておりますが、様々な拠点へのアクセス強化を望む多くの声を頂いているほか、都心部をはじめとする局所的な道路交通混雑も依然として見受けられます。

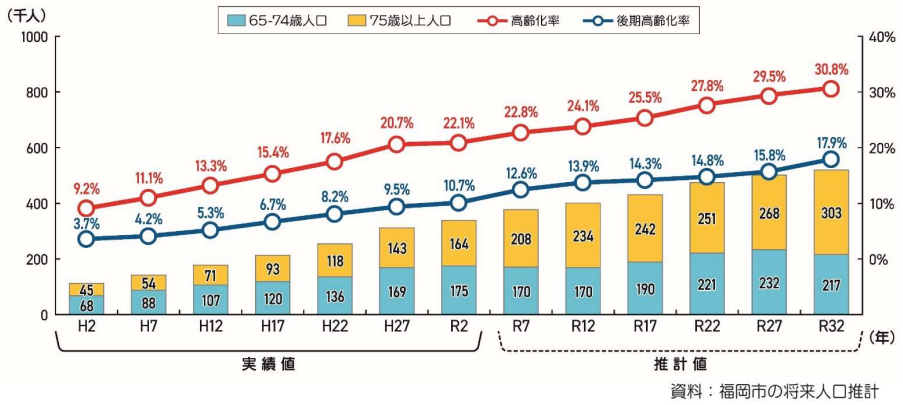
・交通基盤の整備を進めるにあたっては、市の財政状況において義務的経費が増加するなか、これまで以上に、既存ストックの活用や様々な主体との連携、新たな技術の活用による効率的・効果的な取組みの推進が求められています。

＜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。

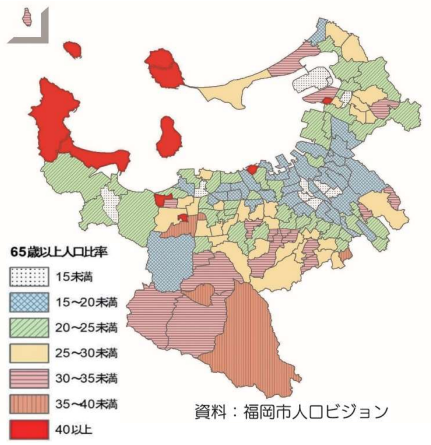
・今後も高齢化の進展に伴い、通院や買い物などの身近な移動が増えると見込まれ、バス停との距離や高低差なども踏まえながら、日常生活圏を意識した生活交通の確保が求められています。

■高齢者数の推移



資料：福岡市の将来人口推計

■高齢化率（2023 年）



資料：福岡市人口ビジョン

＜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しています。

・福岡市においても、シェアサイクルや AI を活用したオンデマンド交通をはじめ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ます。

・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、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です。

＜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―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

（ホームドア）

（エレベーター）

（文字や音声による案内）

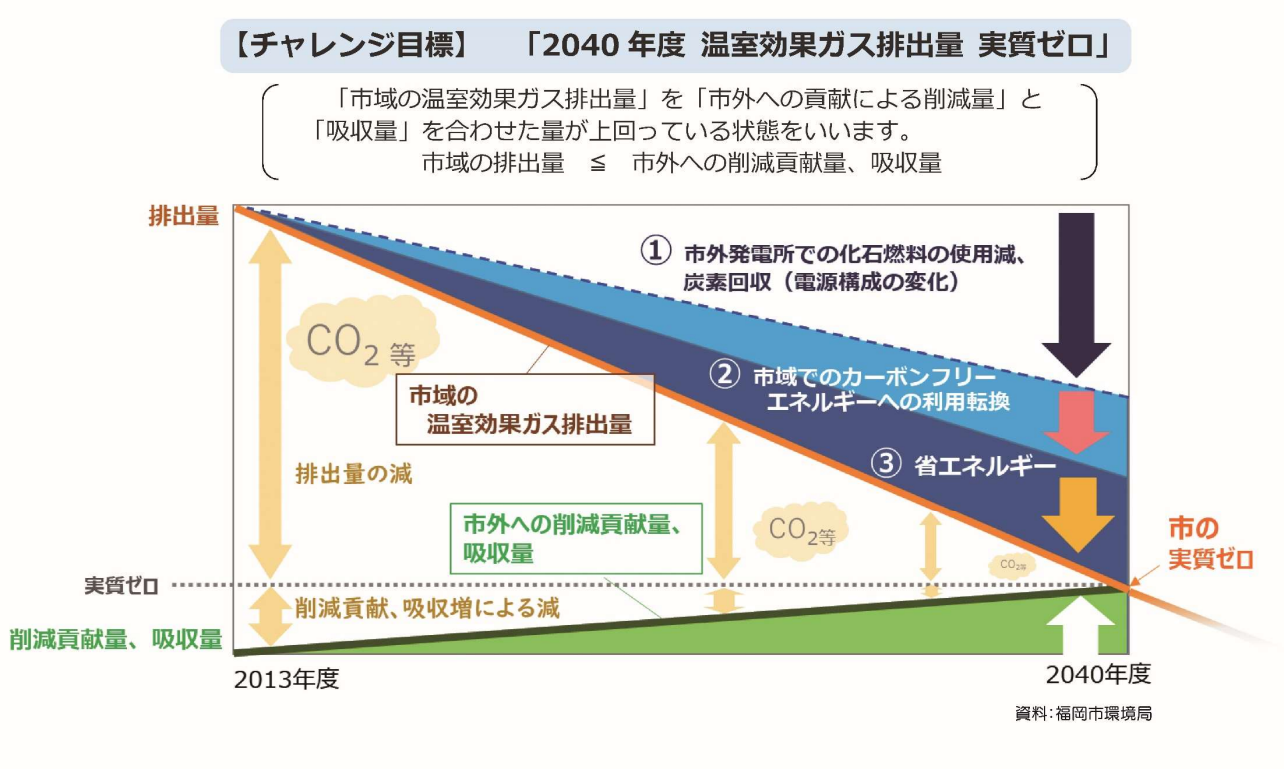
＜脱炭素社会の実現に向けた動向＞

・近年、豪雨や猛暑など国内外で気象災害が激甚化・頻発化するなか、2015 年に開催されたCOP21 でパリ協定が採択され、今世紀後半には世界全体で脱炭素社会を実現するとの目標設定がなされています。

・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）を掲げています。

・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ます。

■2040 年度温室効果ガス排出量実質ゼロに向けたイメージ図



4．実施施策

4－1．実施施策

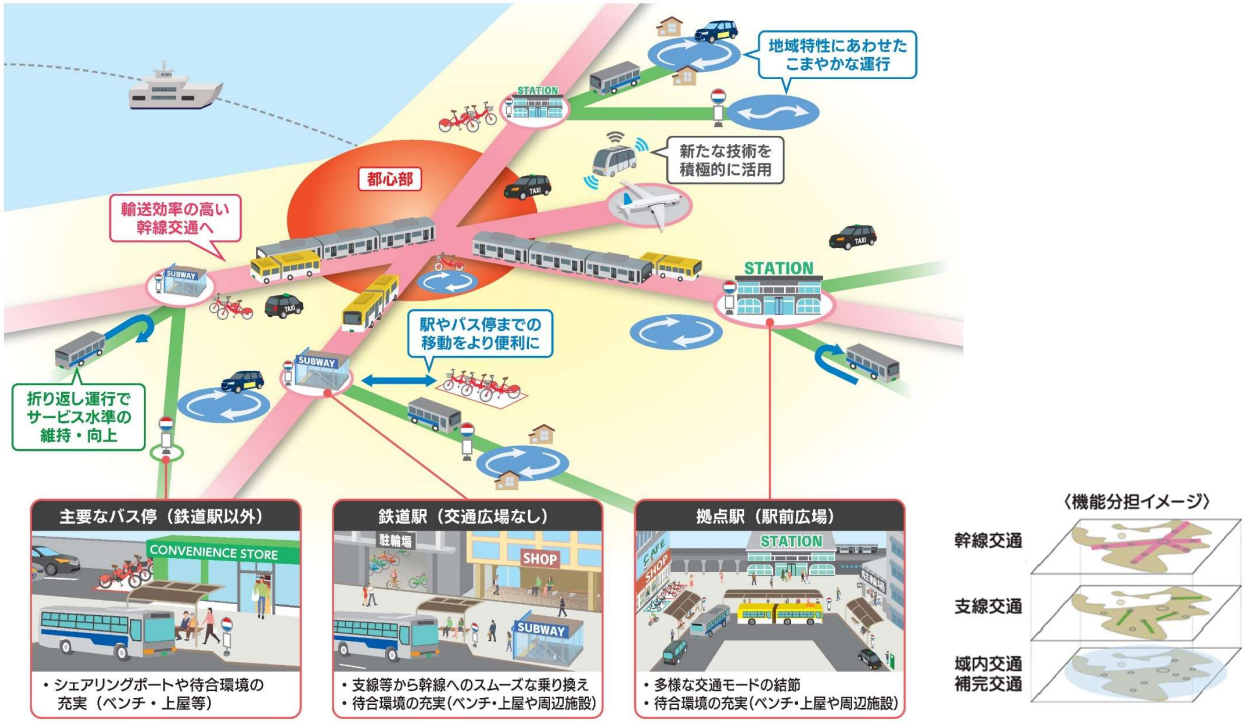
福岡市都市交通基本計画に掲げる成果指標の達成を目指し、同計画で示された主な施策のうち、関係者が連携して取り組む施策を下記のとおり整理します。なお、施策ごとに、前期（2025～2028 年度）・中期（2029～2032 年度）・後期（2033 年度以降）の時期に分け、取り組む内容を示します。

No.	施策名	備考
方針1 持続可能な総合交通体系の構築		
1-1	幹線・フィーダー化の推進	
1-2	交通結節機能の充実・強化	
1-3	シェアリングモビリティの利活用	方針 4、方針 8 にも関連
1-4	新たなサービス・技術の利活用・検討	方針 4 にも関連
1-5	様々な関係者が連携した運転手不足への対応の推進	
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		
2-1	公共交通の利便性向上	方針 4、方針 8 にも関連
2-2	公共交通の利用促進	方針 4、方針 8 にも関連
2-3	交通案内や受入環境の充実・強化	
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		
3-1	拠点へのアクセス強化	
3-2	地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の直通運転化の検討	
3-3	鉄道高架化の検討（井尻地区等）	
3-4	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	
方針 4 交流を支える都心部の交通環境づくり		
4-1	自動車流入の抑制	
4-2	道路交通の円滑化	方針 8 にも関連
4-3	人を中心とした歩きたくなる回遊空間の創出	
方針 5 地域の実情に応じた生活交通の確保		
5-1	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	
5-2	公共交通が不便な地域における取組みへの支援の強化	
方針 6 誰もが安全・安心な交通環境づくり		
6-1	公共交通のバリアフリー化の推進	
6-2	自転車等の適正利用の促進	
方針 7 災害に強い交通基盤づくり		
7-1	橋梁等の耐震補強の推進	
方針 8 環境にやさしい交通環境づくり		
8-1	公共交通や自動車の脱炭素化	

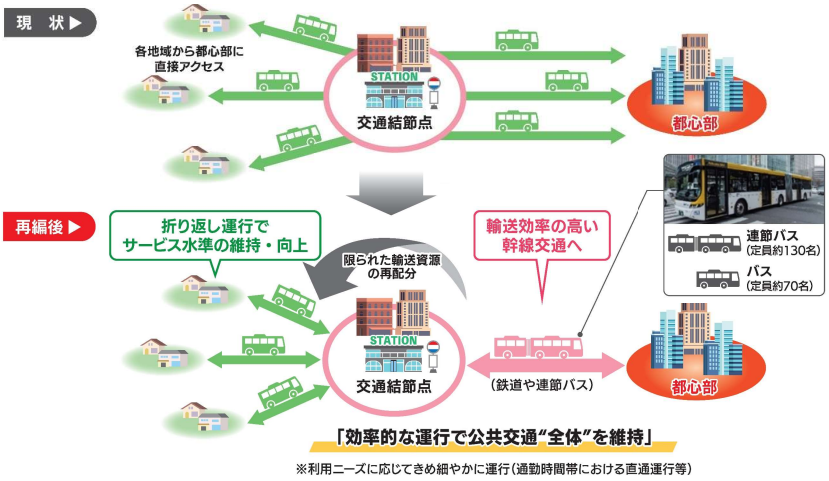
方針Ⅰ　持続可能な総合交通体系の構築

◆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なか、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みます。

■持続可能な総合交通体系の構築イメージ



■幹線・フィーダー化のイメージ



※利用ニーズに応じてきめ細やかに運行（通勤時間帯における直通運行等）

【施策Ⅰ-Ⅰ】幹線・フィーダー化の推進

都心部に直接アクセスする路線バスについて、鉄道駅等の乗継拠点において折り返す系統へ見直すことで便数の維持や定時性の向上を図るとともに、接続する幹線交通において連節バスの導入やバス走行環境の向上など輸送効率を高める取組みを推進します。

また、幹線・フィーダー化の推進にあたっては、交通結節機能の充実・強化やシームレスな乗継ぎを可能とする運賃体系の検討等、乗継抵抗の軽減についても、検討・実施を行います。

［実施主体：交通事業者、福岡市］

≪幹線交通の機能強化≫

・大橋（広域拠点） ～ 都心部
・シーサイドももち・西新（広域拠点） ～ 都心部
・香椎・千早（広域拠点） ～ 都心部
・六本松（地域拠点） ～ 都心部
・福岡空港（広域交通拠点） ～ 都心部
・アイランドシティ（魅力・活力創造拠点） ～ 都心部
・九州大学伊都キャンパス（魅力・活力創造拠点） ～ 九大学研都市駅

（前～後期：検討・実施）

※拠点等の位置については、「拠点間を結ぶ交通幹線軸ネットワーク図（P13）」に記載

【施策 1-2】 交通結節機能の充実・強化

多様な交通モードの相互連携を図るため、駅前広場等の乗継拠点の整備や鉄道駅とバス停の近接化等、交通結節機能の充実・強化に取り組みます。

［実施主体：交通事業者、福岡市］
（前～後期：検討・実施）

【施策 1-3】 シェアリングモビリティの利活用

回遊性の向上や公共交通の機能補完等に資するシェアリングモビリティについて、「福岡シェアサイクル事業」等、鉄道やバスなどの基幹的な公共交通との連携等を図りながら、利活用に取り組みます。

［実施主体：交通事業者、福岡市］
（前～後期：検討・実施）

【施策 1-4】 新たなサービス・技術の利活用・検討

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、MaaS や自動運転、AI 技術等、新たなサービスや技術（DX・GX 等）の利活用・検討に取り組みます。

［実施主体：交通事業者、福岡市］
（前～後期：検討・実施）

【施策 1-5】 様々な関係者が連携した運転手不足への対応の推進

運転手不足等が課題となる中、公共交通の維持を図るため、関係行政機関や交通事業者と連携した運転手確保に向けた取組みを推進します。

［実施主体：交通事業者、関係行政機関、福岡市］
（前～後期：検討・実施）

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します。

【施策 2-1】 公共交通の利便性向上

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を目指し、公共交通の利便性向上に向けた取組みを推進します。

［実施主体：交通事業者、福岡市］

≪駅やバス停等における待合環境の改善≫

バス停上屋やベンチの設置など、駅やバス停、周辺施設等における待合環境の改善に取り組みます。

（前～後期：検討・実施）

バス停への上屋・ベンチ設置

≪キャッシュレスの推進≫

スムーズな乗降等が可能となるタッチ決済やQRチケット等、公共交通におけるキャッシュレスの推進を図ります。

（前～後期：検討・実施）

タッチ決裁

QR チケット

【施策 2-2】 公共交通の利用促進

公共交通を主軸とした移動を促進するため、関係者等と連携し、公共交通の利用促進に向けた取組みを推進します。

［実施主体：交通事業者、関係行政機関、福岡市］

≪関係者が連携した公共交通利用の啓発・PR の推進≫

交通事業者や関係行政機関等が連携し、公共交通利用の啓発・PR 等の取組みの推進を図ります。

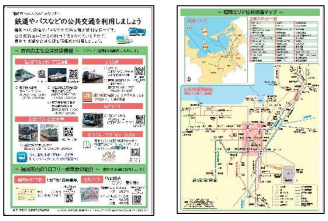
（前～後期：継続）

公共交通での外出を促進する企画乗車券等

≪モビリティ・マネジメントの推進≫

過度な自動車利用から公共交通等の利用へと転換を図るため、転入者や学生、事業所等を対象に公共交通に関する情報提供や啓発活動、時差出勤や通勤手段変更の協力依頼を行う等、モビリティ・マネジメントの推進を図ります。

（前～後期：継続）



転入者への情報提供

≪パーク・アンド・ライドの推進≫

公共交通の利用促進等を図るため、公共交通機関への乗り換えに便利な駐車場との連携や更なる活用に向けた広報・周知等により、パーク・アンド・ライドを推進します。

（前～後期：継続）

≪都心循環 BRT の利用促進≫

都心拠点間の交通ネットワーク強化を図るため、都心循環 BRT の利用促進に取り組みます。

（前～後期：継続）

【施策 2-3】 交通案内や受入環境の充実・強化

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よう、交通案内や受入環境の充実・強化に取り組みます。

［実施主体：交通事業者、福岡市］

≪乗り場案内や案内サインの充実・強化≫

分かりやすく使いやすい交通環境づくりを目指し、乗り場案内や案内サインの充実・強化に取り組みます。

（前～後期：検討・実施）

≪来街者にも使いやすい交通サービスの充実・強化（MaaS 等）≫

1日フリー乗車券や訪日外国人向け共通乗車券、アプリを活用したデジタル乗車券等、来街者にも使いやすい交通サービスの充実・強化に取り組みます。

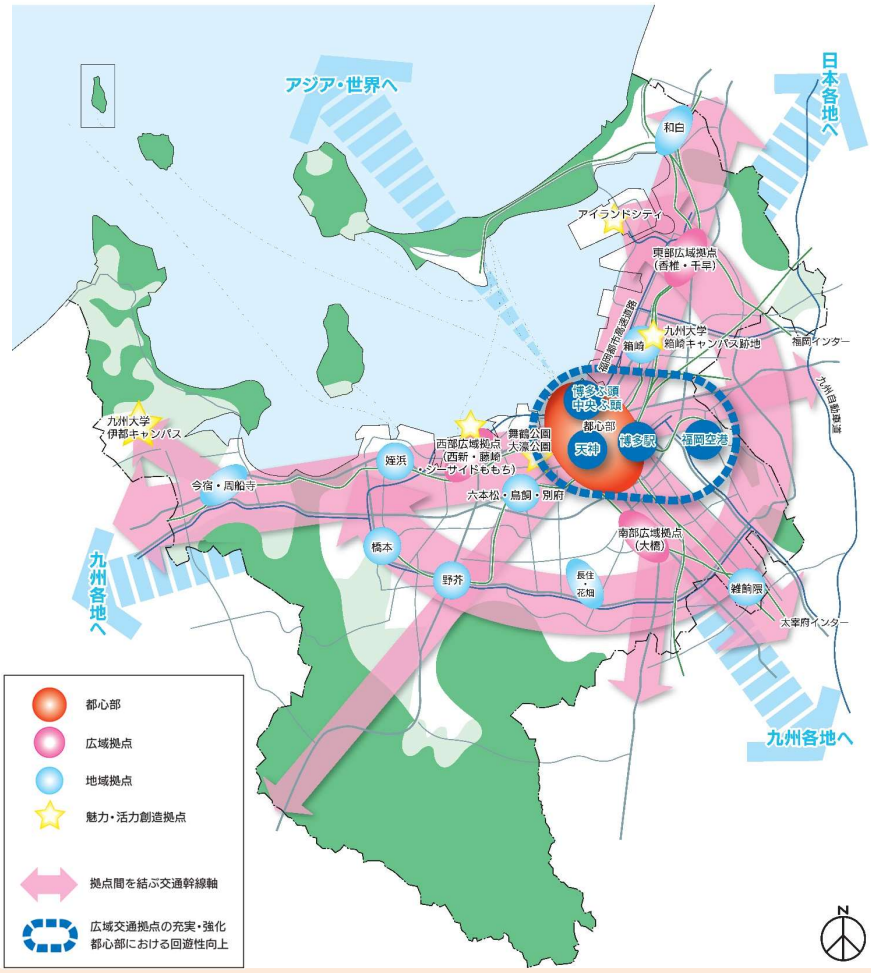
（前～後期：検討・実施）

訪日外国人向け
デジタル乗車券

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みます。

■拠点間を結ぶ交通幹線軸ネットワーク図



【施策 3-1】 拠点へのアクセス強化

コンパクトな都市を支える交通ネットワークの充実・強化を図るため、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みます。

［実施主体：交通事業者、関係行政機関、福岡市］
（前～後期：検討・実施）

＜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 ● 博多港、福岡空港の機能の充実・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＞ ● 姪浜－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】

【施策 3-2】 地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の直通運転化の検討

地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の直通運転化について、中長期的な交通状況の変化や国制度の動向などを踏まえ、利便性向上策とあわせ検討を行います。

［実施主体：交通事業者、福岡市］
（前～後期：検討）

【施策 3-3】 鉄道高架化の検討（井尻地区等）

井尻地区等での鉄道高架化について、中長期的な交通状況の変化や国制度の動向などを踏まえ、踏切対策とあわせ検討を行います。

［実施主体：交通事業者、福岡市］
（前～後期：検討）

【施策 3-4】 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

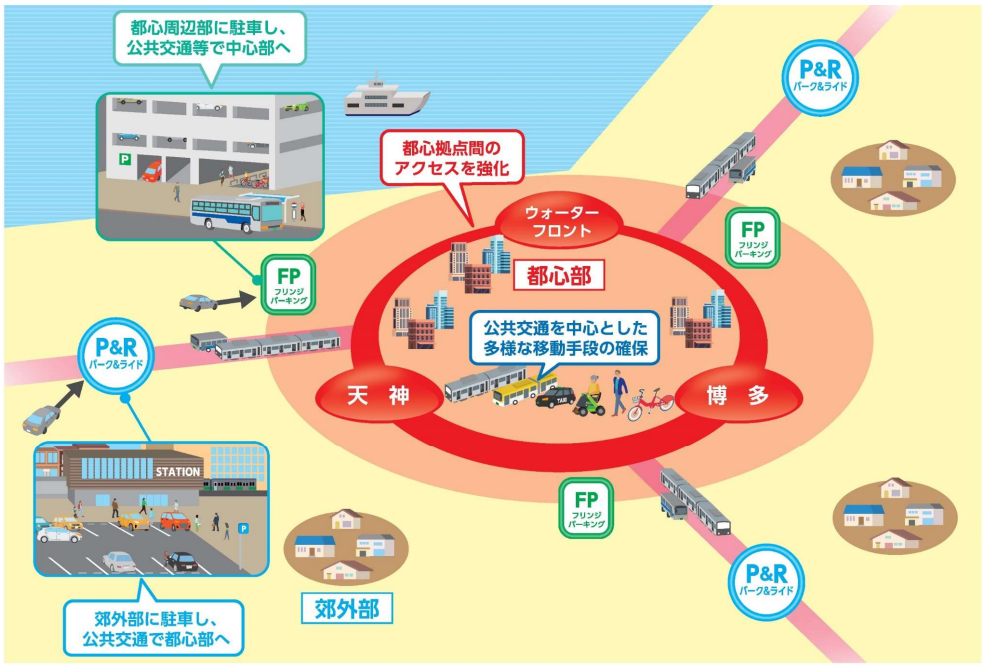
観光情報やイベント等に合わせた公共交通の情報案内や利用促進等、自然などの地域資源等への観光周遊を促す交通環境づくりに取り組みます。

［実施主体：交通事業者、福岡市］
（前～後期：検討・実施）

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。

■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



【施策4-1】 自動車流入の抑制

フリンジパーキングの確保や附置義務駐車場条例の特例制度の運用等により、天神中心部などに集中する駐車需要を低減・分散させ、中心部への自動車流入の抑制を図ります。

［実施主体：駐車場事業者、建物所有者、交通事業者、エリアマネジメント団体、福岡市］

≪フリンジパーキングの利用促進≫

駐車場利用料金の割引や片道乗車券の提供などをインセンティブとして、周辺駐車場への利用転換を促進します。

（前～後期：継続）

≪附置義務駐車場条例の特例制度の運用≫

条例に基づき、公共交通利用促進措置による駐車台数の低減や隔地化を促進します。

（前～後期：継続）

【施策4-2】 道路交通の円滑化

バス交通の円滑化やタクシーの適正利用の促進等により、都心部内の道路交通の円滑化を図ります。

［実施主体：交通事業者、福岡市］

≪バス交通の円滑化≫

都心部におけるバス路線や乗り場等の見直しなどにより、バス交通の円滑化を図ります。

（前～後期：継続）

≪タクシーの適正利用の促進≫

都心部におけるタクシー乗り場や客待ち対策等について検討を行い、タクシーの適正利用の促進を図ります。

（前～後期：継続）

【施策4-3】 人を中心とした歩きたくなる回遊空間の創出

市民や来街者が安心して楽しく回遊できるよう、道路空間の再整備・高質化・利活用等に取り組みます。

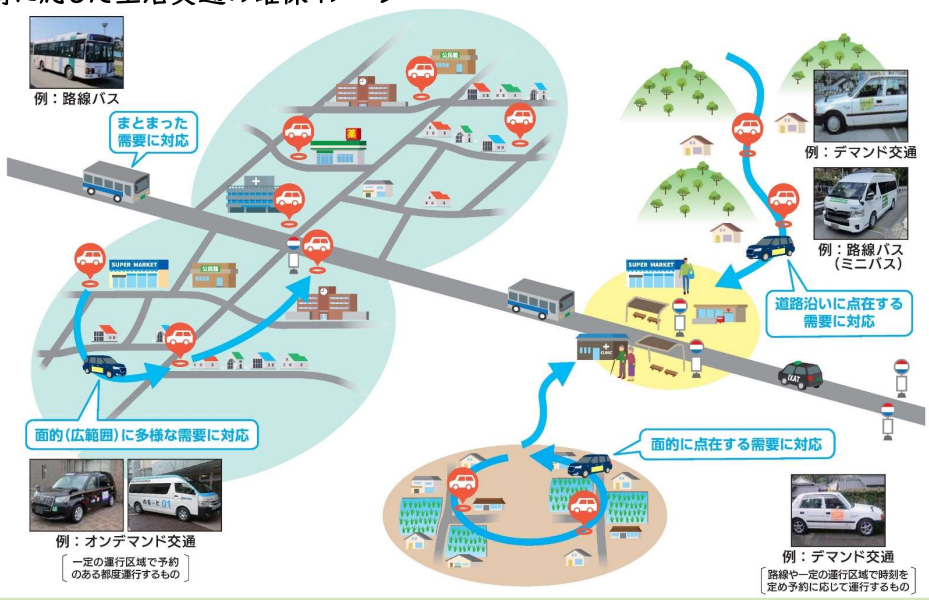
［実施主体：エリアマネジメント団体、建物所有者、福岡市］

（前～後期：継続）

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・行政が共働し、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。

■地域の実情に応じた生活交通の確保イメージ



【施策 5-1】 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

バス路線の休廃止に伴い新たに公共交通空白地となる地域において、地域や交通事業者と共働して、地域の実情に応じた代替交通の確保に取り組みます。

［実施主体：地域、交通事業者、福岡市］

（前～後期：継続）

【施策 5-2】 公共交通が不便な地域における取組みへの支援の強化

公共交通が不便な地域において、地域の生活交通に関する取組みに対する支援を強化し、地域や交通事業者と共働した取組みを進めます。

［実施主体：地域、交通事業者、福岡市］

（前～後期：実施・継続）

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。

【施策 6-1】 公共交通のバリアフリー化の推進

交通事業者等と連携しながら、全ての利用者が安全・安心に利用できるよう、旅客施設や車両等のバリアフリー化を推進します。

［実施主体：交通事業者、福岡市］
（前～後期：継続）

【施策 6-2】 自転車等の適正利用の促進

自転車をはじめ、近年利用が拡大しつつある電動キックボードなどの安全かつ適正な利用を促進します。

［実施主体：関係行政機関、福岡市］
（前～後期：継続）

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支え、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ます。

【施策 7-1】 橋梁等の耐震補強の推進

緊急輸送道路の橋梁等の耐震補強など、交通事業者と連携しながら、災害に強い交通基盤づくりに取り組みます。

［実施主体：交通事業者、福岡市］
（前～後期：継続）

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ます。

【施策 8-1】 公共交通や自動車の脱炭素化

連節バスや電動車の導入、鉄道車両等の省エネルギー化等、公共交通や自動車の脱炭素化に取り組みます。

［実施主体：交通事業者、福岡市］
（前～後期：継続）

地下鉄車両の省エネルギー化（4000 系）

連節バス

5. 施策の推進

5－1. 施策の推進

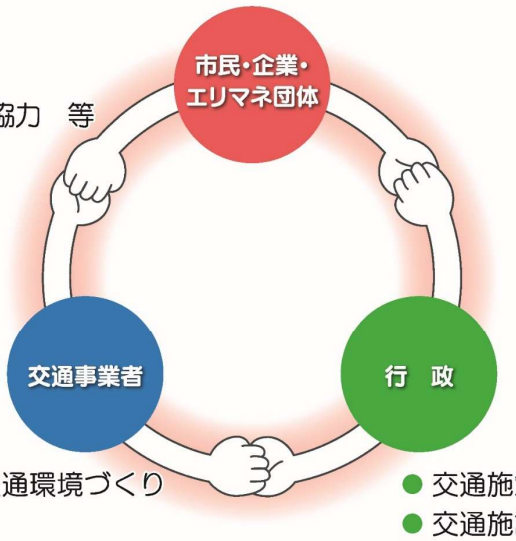
関係者が連携して取り組む施策の推進については、その推進体制として、関係者からなる協議会（福岡市地域公共交通計画協議会）を設置し、施策の推進に向けた検討・調整を行うとともに、施策の実施状況や成果指標が望ましい方向に向かっているか等のフォローアップを行います。

■基本姿勢

基　本　姿　勢

市民・企業の『意識変化』や交通事業者、行政の
『さらなる連携』による交通環境の創造

- 公共交通の積極的利用
- 交通マナーの向上
- 各種交通施策への積極的な協力　等



- 分かりやすく使いやすい交通環境づくり
- 事業者間の積極的な連携
- 正確かつ適切な情報提供　等

- 交通施策全体の計画と調整
- 交通施設の整備や広報・啓発活動
- 事業者間連携や地域活動の支援　等

＜行政、交通事業者、市民・企業・エリアマネジメント団体それぞれの役割＞

【行　政】

- 地域の課題や利用者の視点を踏まえつつ、市民の理解を得ながら、幹線道路などの交通施設の整備や公共交通の利用促進に向けた広報・啓発など、ハード・ソフト両面から交通施策を推進する責務があります。
- また、社会経済情勢の変化を踏まえながら、関係者と連携を図り、交通施策全体の計画と調整や、地域の活動と事業者間の連携の支援、広報・啓発活動、周辺市町村等と連携した施策などに取り組むことが必要です。

【交通事業者】

- 地域社会を支える重要な役割を担っているとの認識のもと、持続可能な総合交通体系の構築に向けて、利用者のニーズや社会的条件を十分に把握し、関係者と連携を図りながら、分かりやすく使いやすい交通環境づくりや正確かつ適切な情報提供等、公共性の高い役割を担います。

【市民・企業・エリアマネジメント団体】

- 持続可能な総合交通体系の構築や快適な交通環境の創造に向けて、環境にやさしい公共交通機関の積極的利用や交通事業者や行政が行う各種交通施策への積極的な協力を行うとともに、過度な自動車利用の自粛、交通マナーの向上などに主体的に取り組むよう努めることが必要です。

福岡市地域公共交通計画

策定 ： 令和7年5月