

## 第 3 章

### 各目標像と 施策の基本的な方針・主な施策

### 3-1 各目標像と施策の基本的な方針・主な施策

#### 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

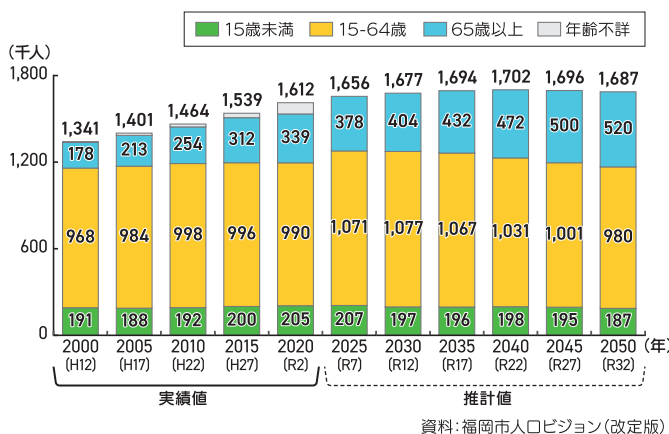
都市的な魅力と自然環境が調和したコンパクトな都市という強みを生かすとともに、市民生活を支え、来街者にも分かりやすく使いやすい交通体系づくりに取り組み、公共交通を主軸とし多様な交通手段が相互に連携した持続可能な総合交通体系の構築を目指します。

#### ● 交通を取り巻く現状と課題

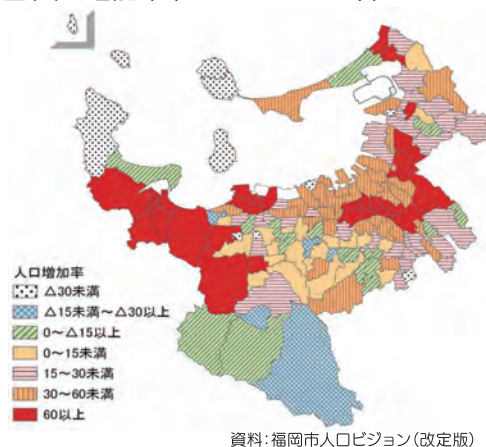
##### <人口>

- 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



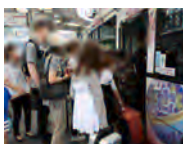
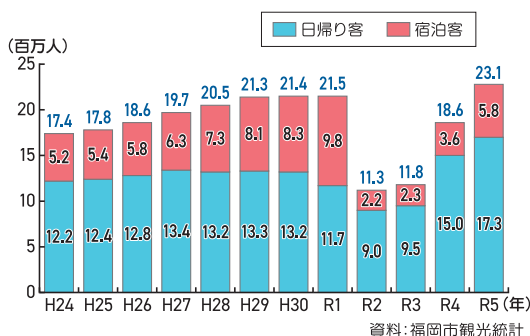
#### ■ 人口増加率(1990-2023年)



##### <人の動き>

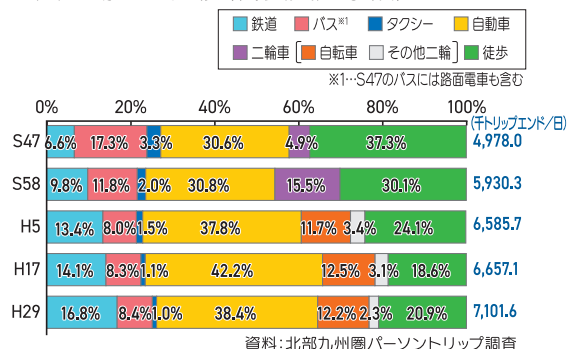
- 福岡市は、住みたいまち、訪れたいまちとして高い評価を得ており、居住人口だけでなく、交流人口も増加しています。
- 公共交通については、これまでの様々な取組みにより利用割合が高まっていますが、自動車については、利用割合は減少に転じているものの移動数はほぼ横ばいとなっています。
- 今後も人の動きが増加すると見込まれるなか、公共交通を分かりやすく使いやすいものとし、多くの市民や来街者の円滑な移動を支えていくことが求められています。

#### ■ 入込観光客数の推移



バス乗降時の混雑  
資料：国土交通省

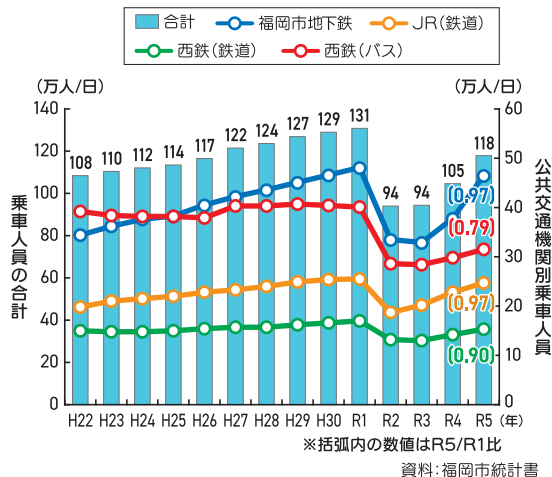
#### ■ 人の動きの推移(代表交通手段)



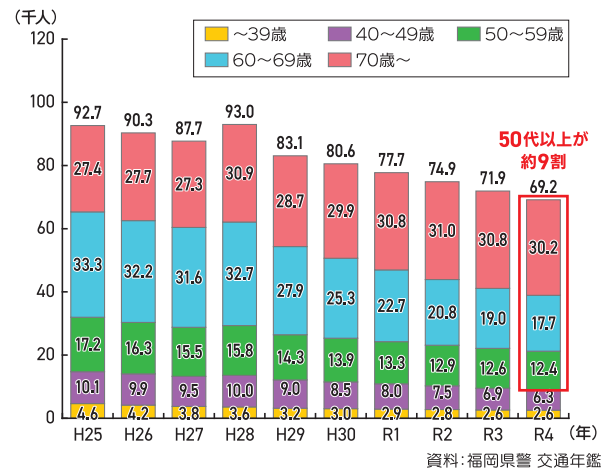
## ＜公共交通＞

- 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。

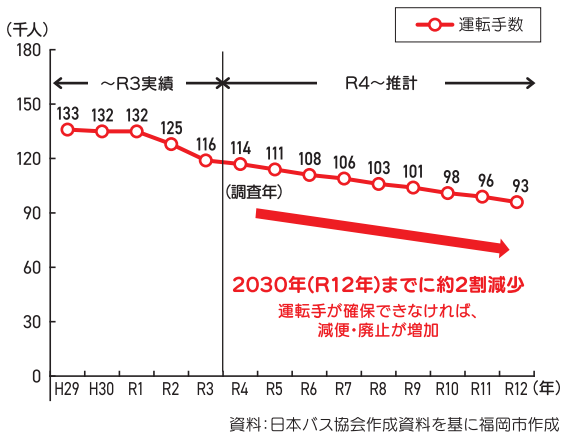
### ■公共交通(鉄道・バス)利用者数の推移



### ■第二種運転免許<sup>1</sup>保有者数の推移(福岡県)



### ■バス運転手数の推移(全国)



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

## ＜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<sup>2</sup>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り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。

1 第二種運転免許: 旅客を運送する目的で自動車を運転するときに必要となる免許。

2 MaaS: 複数の交通手段やサービスを組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

## 方針 1 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<sup>1</sup>、シェアリングモビリティ<sup>2</sup>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。

### 《主な施策》

○持続可能で効率的な公共交通ネットワークの構築\*

- 幹線・フィーダー化の推進

(連節バス導入等による幹線軸の強化、折り返し系統バス導入)

○交通結節機能の充実・強化\*

- 駅前広場等の乗継拠点整備や鉄道駅とバス停の近接化等による乗継利便性の向上

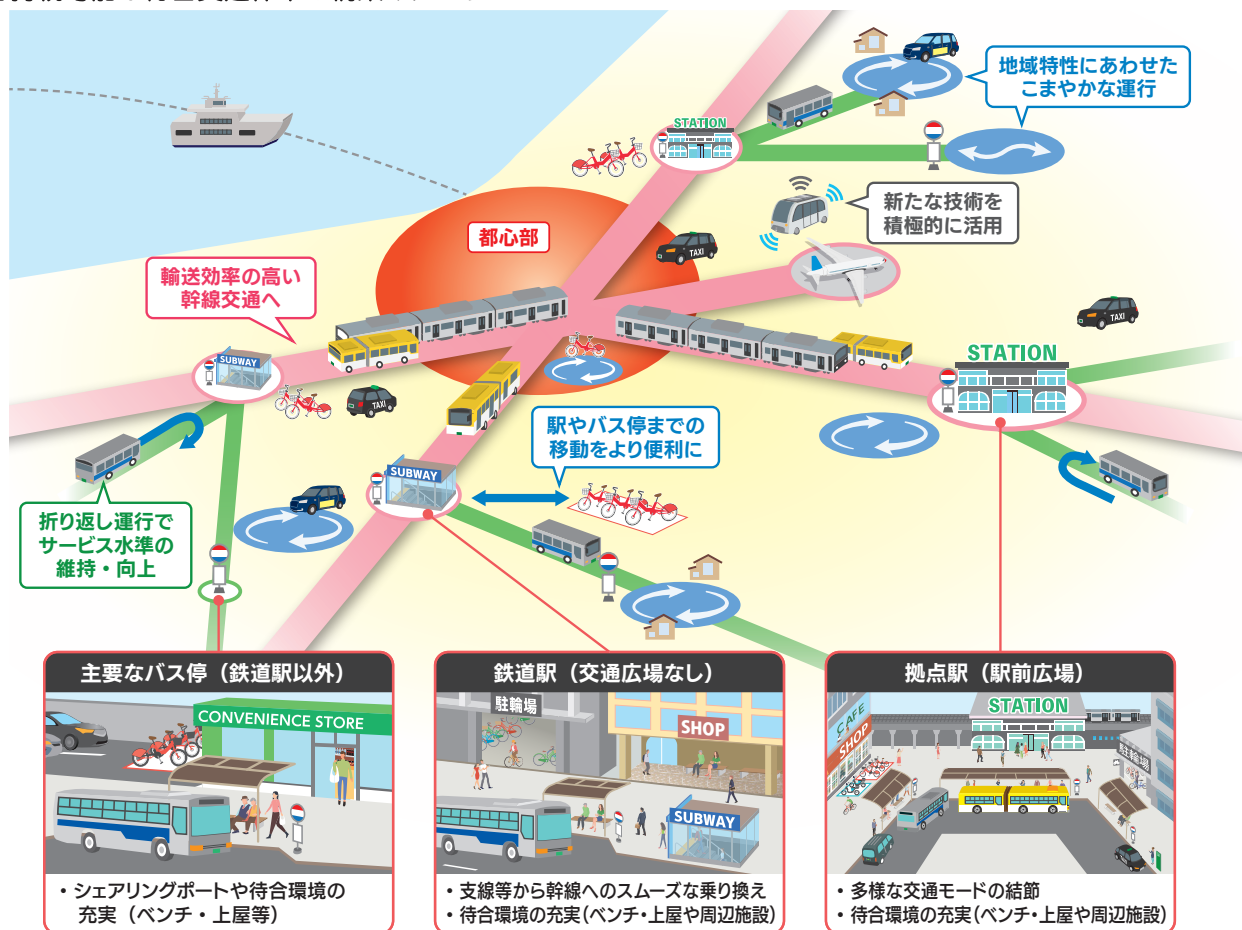
○シェアリングモビリティの利活用\*

○新たなサービス・技術の利活用・検討 (MaaS、自動運転等)

○様々な関係者が連携した運転手不足への対応の推進

など

### ■ 持続可能な総合交通体系の構築イメージ



#### 《機能分担イメージ》

幹線交通

支線交通

域内交通  
補完交通

| 役 割                           | 主な交通モード                            |
|-------------------------------|------------------------------------|
| ・都市間や拠点間を結ぶネットワーク             | ・鉄道<br>・バス(BRT <sup>3</sup> 等)     |
| ・幹線を補完するネットワーク                | ・バス<br>・渡船                         |
| ・多様なニーズに対応<br>(個別輸送や面的需要等に対応) | ・オンデマンド交通<br>・タクシー<br>・シェアリングモビリティ |

大量性  
速達性

柔軟性

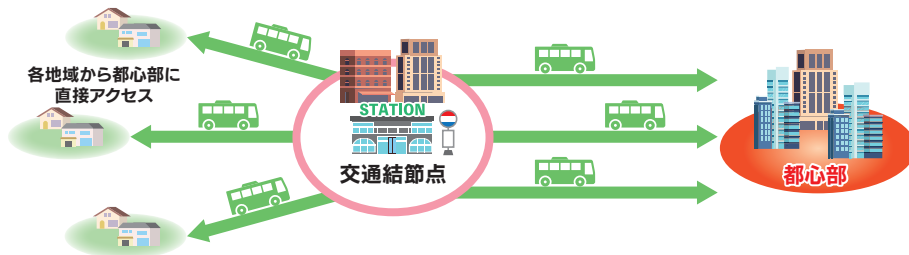
1 デマンド型交通：予約に応じて運行する輸送サービスのこと。

2 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、共有して使用する輸送サービスのこと。

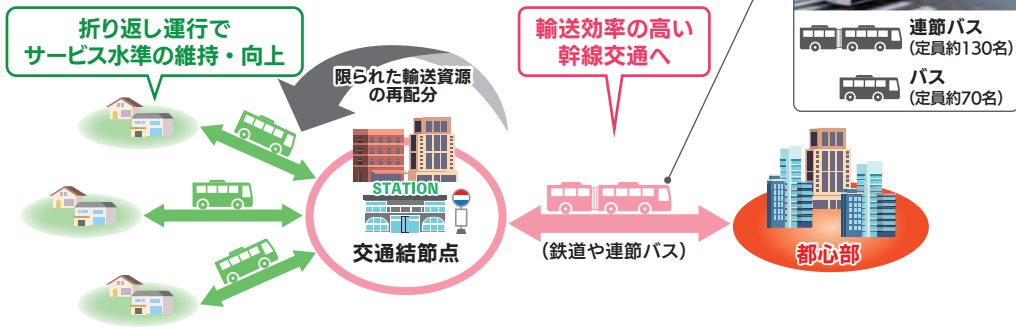
3 BRT：連節バスの導入、走行環境の改善などにより、利便性を高めたバスシステム。Bus Rapid Transit。

## ■ 幹線・フィーダー化のイメージ

現 状 ▶



再編後 ▶



「効率的な運行で公共交通“全体”を維持」

※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)

## ■ 交通結節機能の強化(駅やバス停付近へのシェアリングボートの設置)



## ■ 自動運転バスの社会実装に向けた取り組み



小型自動運転バスを用いた実証実験  
(箱崎)



大型自動運転バスを用いた実証実験  
(福岡空港)

## ■ 運転手不足への対応



運転手確保に向けた合同説明会



バス・タクシー運転手の魅力発信

資料:福岡県ドライバー魅力発信特設サイト

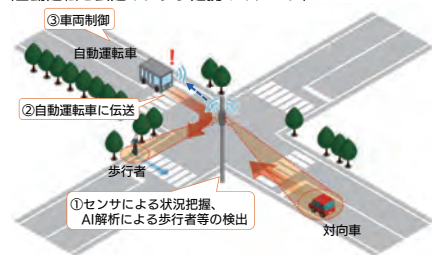
## ■主な交通モードの特性

|       | 特 性                                                                                                                              |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 鉄 道   | <ul style="list-style-type: none"> <li>速達性や定時性に優れる大量輸送機関であり、市民や来街者による都市間や市内拠点間の移動を担う。</li> </ul>                                 |
| バ ス   | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                           |
| タクシー  | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> |
| 渡 船   | <ul style="list-style-type: none"> <li>島民等の通勤や通学など日常生活を支える海上交通であり、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。</li> </ul>                        |
| 自 転 車 | <ul style="list-style-type: none"> <li>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、観光やスポーツ等にも活用される。</li> </ul>                                |
| 徒 歩   | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                       |
| 自 動 車 | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                                       |

## ■多様化・高度化する主なモビリティサービス

|             | 特 性                                                                                                                                                                                                              |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| デマンド型交通     | <ul style="list-style-type: none"> <li>一定の運行区域で予約がある都度運行するもの（オンデマンド交通）や、決められた路線・時刻表で予約がある場合に運行するもの（デマンド交通）など、予約に応じて運行する輸送サービスのこと。</li> <li>地域の特性や需要に応じて、様々な運行形態が存在する。</li> </ul>                                 |
| シェアリングモビリティ | <ul style="list-style-type: none"> <li>シェアサイクルなど、個人が所有するのではなく、共有して使用する輸送サービスのこと。</li> <li>公共交通機関を補完し、市民や来街者の回遊性を高める。</li> </ul>                                                                                  |
| 自動運転        | <ul style="list-style-type: none"> <li>運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを運転者ではなくシステムが代替して行い、車両を自動で走らせること。</li> <li>運転手不足の解消や交通事故の低減など、様々な社会課題解決に資することが期待されており、技術導入による安全性の検証や公道インフラとの連携など、全国で社会実装に向けた取組みが進められている。</li> </ul> |
| MaaS        | <ul style="list-style-type: none"> <li>一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の交通手段やサービスを組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。</li> <li>観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携、移動の利便性向上や外出機会の創出など、様々な地域の課題解決にも資することが期待されている。</li> </ul>         |

〈自動運転と公道インフラ連携のイメージ〉



資料：国土交通省

〈MaaSのイメージ〉



資料：国土交通省

## 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<sup>1</sup>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。

### 《主な施策》

#### ○公共交通の利便性向上と利用促進

- 駅やバス停等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<sup>2</sup>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<sup>3</sup>の推進（利用者等への働きかけ）

#### ○交通案内や受入環境の充実・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

など

#### ■ 待合環境の改善



バス停への上屋・ベンチ設置

#### ■ キャッシュレスでのスムーズな乗降



タッチ決済



QRチケット

#### ■ 来街者にも使いやすい交通サービス



公共交通での外出を促進する企画乗車券等



訪日外国人向けデジタル乗車券

#### ■ 利用マナーの啓発



外国人向けのマナー啓発ポスター

資料：（公財）メトロ文化財団

#### ■ モビリティ・マネジメント



小学生を対象としたモビリティ・マネジメント

#### ■ 自転車利用環境の向上



自転車通行空間の整備



駐輪場の整備

1 シームレス：「継ぎ目のない」という意味。

2 パーク・アンド・ライド：自動車を都市郊外の駐車場に駐車し（パーク）、公共交通機関に乗り換え（ライド）、目的地まで移動する方法。

3 モビリティ・マネジメント：1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策。

## 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。

## ● 交通を取り巻く現状と課題

## ＜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ます、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。

## ■エリアの強みや個性を生かしたまちづくり



志賀島・海の中道・北崎



油山·旱良区南部



大濠公園



都心部



九州大学伊都キャンパス



ウォーターフロント地区



都心部（那珂川沿い）



文化・歷史・藝術



美術館・博物館



博多駅周辺の旧市街

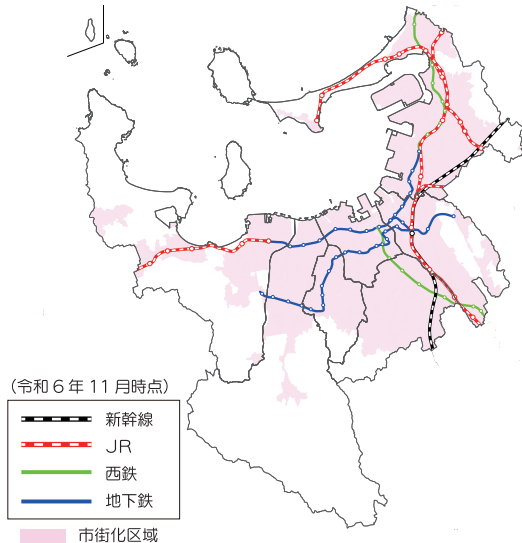


福岡城・鴻臚館

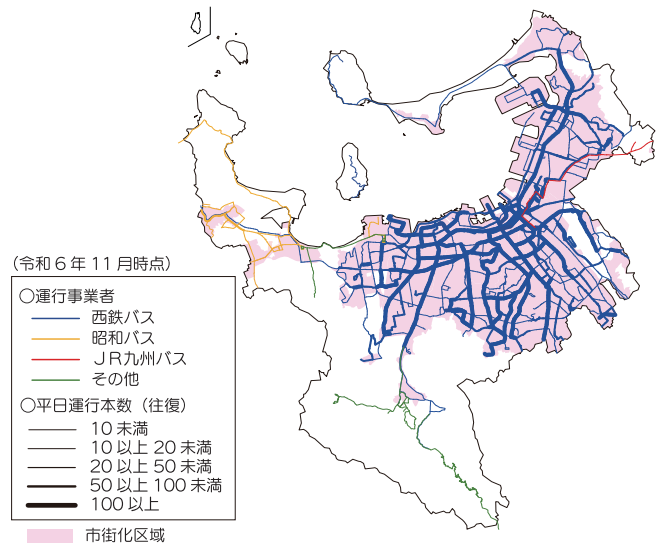
## ＜交通基盤＞

- 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。

### ■ 鉄道ネットワーク

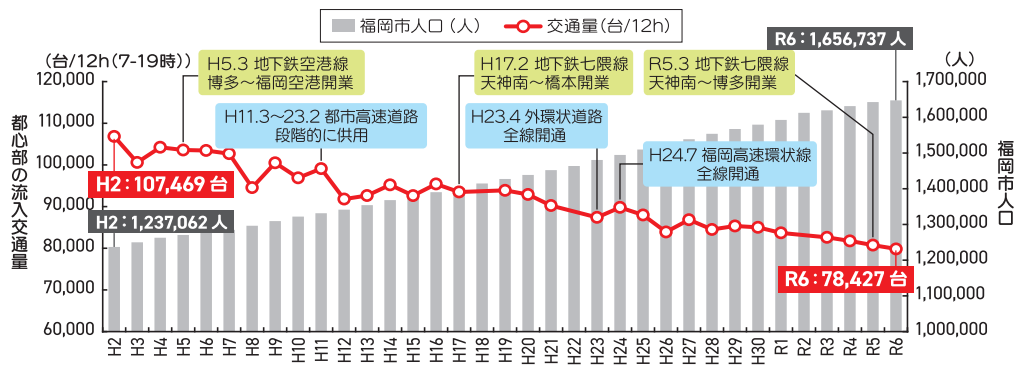


### ■ バスネットワーク



- 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・効果的な取り組みの推進が求められています。

### ■ 都心部における自動車交通量の推移



渡辺通りの混雑状況



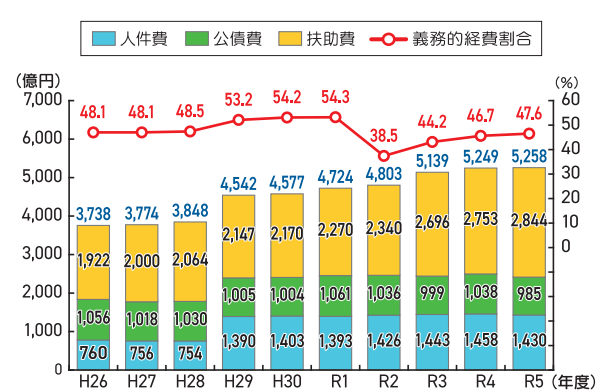
駐車場出入口付近における輻輳状況

### ■ 主要渋滞箇所



資料：福岡県交通渋滞対策協議会資料を基に福岡市作成

### ■ 義務的経費の推移



資料：財政のあらまし

### 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めます。

#### 《主な施策》

- 幹線道路ネットワークの形成
- 広域交通拠点等における交通機能の強化
- 拠点へのアクセス強化

#### ＜拠点へのアクセス強化等の取組みの方向性＞

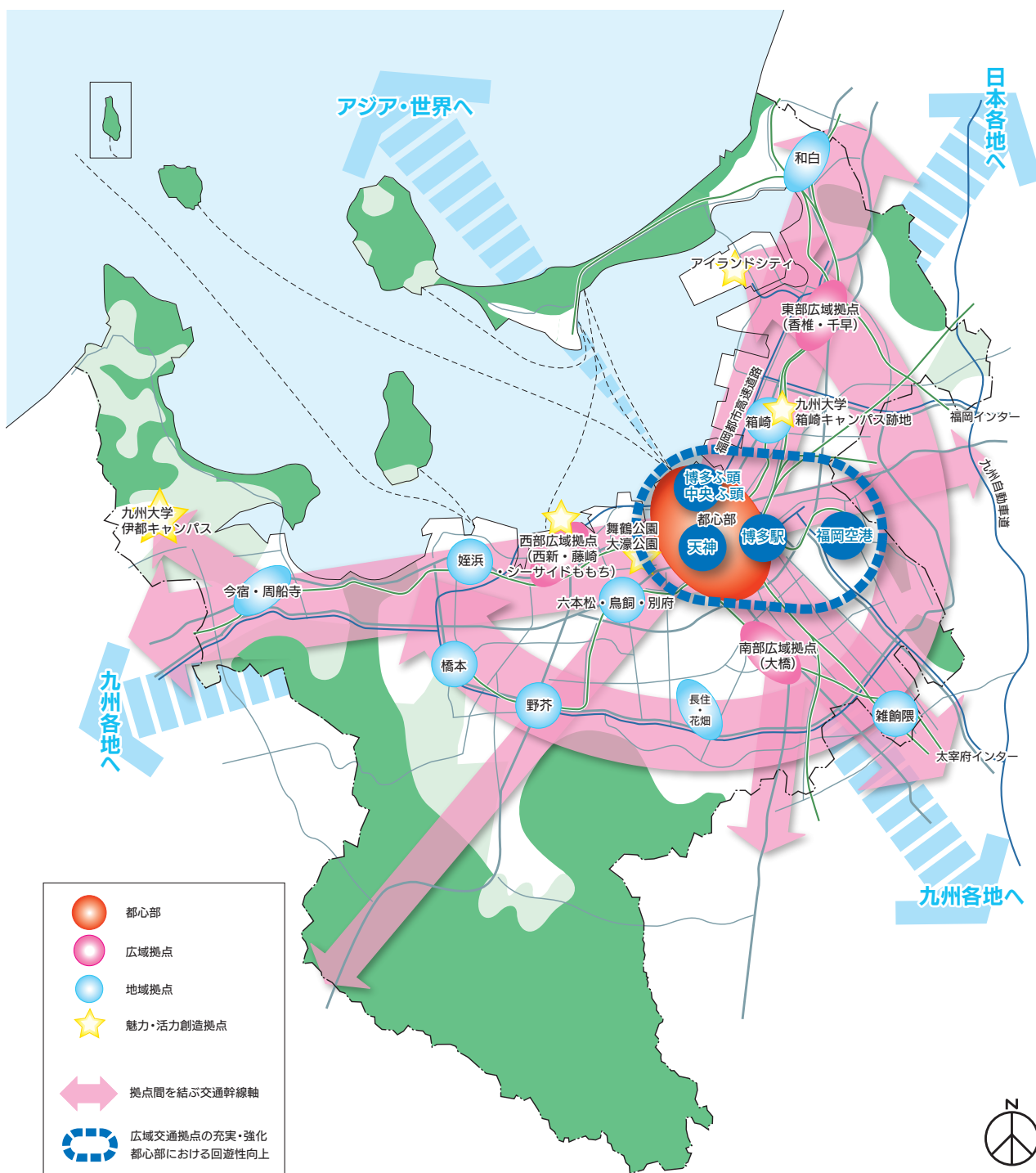
| 拠 点          | 取組みの方向性                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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<br><ul style="list-style-type: none"> <li>●(都)天神通線、那の津通り6車線化の整備</li> <li>＜中・長期的検討課題＞</li> <li>●都心拠点間での検討*</li> </ul>                                                                                                      |
| 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<br><ul style="list-style-type: none"> <li>●福岡空港方面への都市高速道路延伸の整備</li> <li>●国道3号博多バイパス立体化</li> <li>●博多港、福岡空港の機能の充実・強化や利便性向上</li> <li>＜中・長期的検討課題＞</li> <li>●福岡空港および後背地への検討</li> </ul>                                  |
| 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<br><ul style="list-style-type: none"> <li>●ドームへのアクセス強化の検討*</li> <li>●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*</li> <li>●交通結節機能強化（箱崎地区、九大学研都市駅*）</li> <li>＜中・長期的検討課題＞</li> <li>●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</li> </ul> |
| 広域拠点<br>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<br><ul style="list-style-type: none"> <li>●(都)野間屋形原線、(都)国道3号線の整備</li> <li>＜中・長期的検討課題＞</li> <li>●姪浜一橋本間、南部地域での検討</li> </ul>                                                                                           |
| 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<br><ul style="list-style-type: none"> <li>●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】</li> <li>●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】</li> </ul>                                                                                   |

- 地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の直通運転化の検討
  - 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
- 鉄道高架化の検討（井尻地区等）
  - 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
- 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
- 自動車専用道路におけるランプ<sup>1</sup>やジャンクション<sup>2</sup>の設置・改良の検討
  - 中長期的な交通状況の変化などを踏まえ、渋滞対策とあわせ検討
- 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 など

1 ランプ：都市高速道路などにおいて、一般道路と接続し出入口となる道路。

2 ジャンクション：高速道路などの合流地点。また、その地点で相互に連結する立体交差部分。

### ■ 拠点間を結ぶ交通幹線軸ネットワーク図



第3章 各目標像と施策の基本的な方針・主な施策

## ■都市高速道路の延伸(空港線)



## ■ 道路交通の円滑化



交差点改良(右折レーン設置)



## バス停カット整備

## 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。

### 《主な施策》

#### ○都心拠点間のアクセス強化

- (都)天神通線、那の津通り6車線化の整備【再掲】
- 都心拠点間での検討\*＜中・長期的検討課題＞【再掲】

#### ○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
- 駅やバス停等における待合環境の改善【再掲】

#### ○自動車流入の抑制

- パーク・アンド・ライドの推進\*【再掲】
- フリンジパーキングの利用促進\*
- 附置義務駐車場条例の特例制度の運用

#### ○道路交通の円滑化

- バス交通の円滑化
- タクシーの適正利用の促進
- 荷捌き駐車対策
- 駐車場の満空等の情報提供

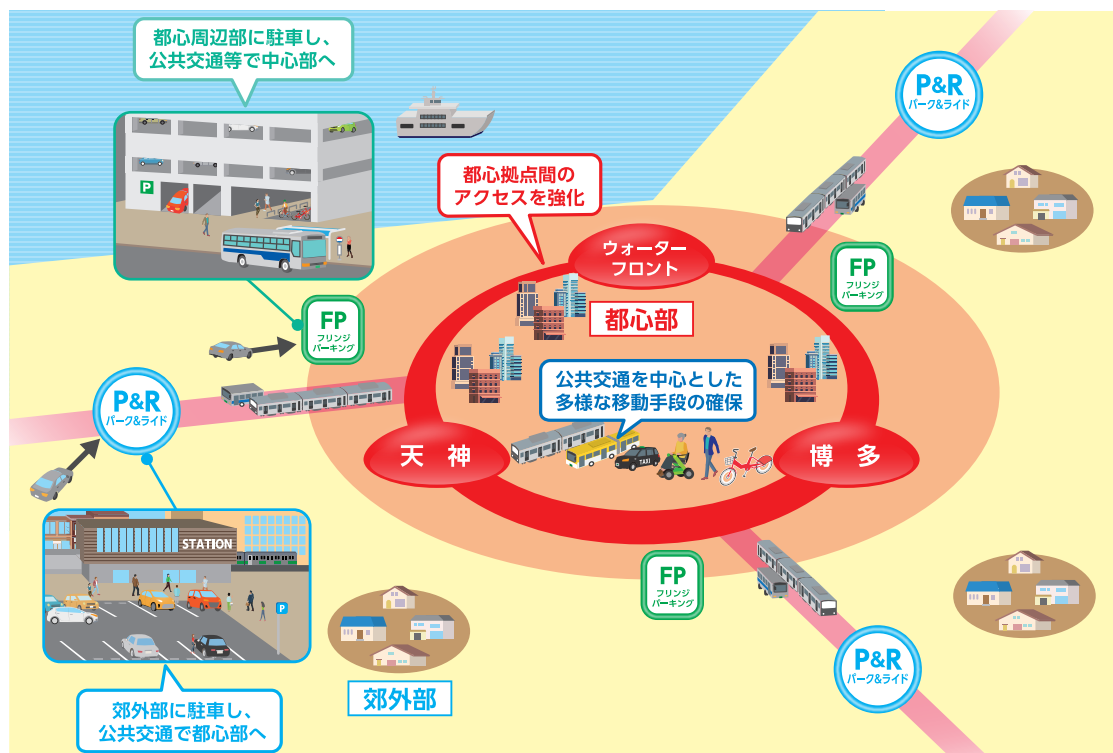
#### ○新たなサービス・技術の利活用・検討（MaaS、自動運転等）【再掲】

#### ○シェアリングモビリティの利活用\*【再掲】

#### ○人を中心とした歩きたくなる回遊空間の創出

- 道路空間の再整備・高質化・利活用
- 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

### ■ 都心拠点間のアクセス強化と自動車流入抑制のイメージ



## ■ 都心部における自動車流入抑制の考え方



### ① 中心部

駐車台数の過度な増加を抑制するエリア

(台数低減・隔地促進)

### ② 周辺部

駐車台数の増加を抑制するとともに、既存駐車場を有効活用して、中心部からの隔地を受け止めるエリア

(台数低減・隔地受入)

### ③ 周縁部

中心部の駐車需要を公共交通との結節性が高い駐車場で受け止めるエリア

(フリンジパーキングの確保)

## ■ 都心循環BRT



## ■ フリンジパーキング



## ■ 駐車場満空情報システム



## ■ 道路空間の利活用



道路空間を活用したイベント事例

## 目標像Ⅲ 市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通

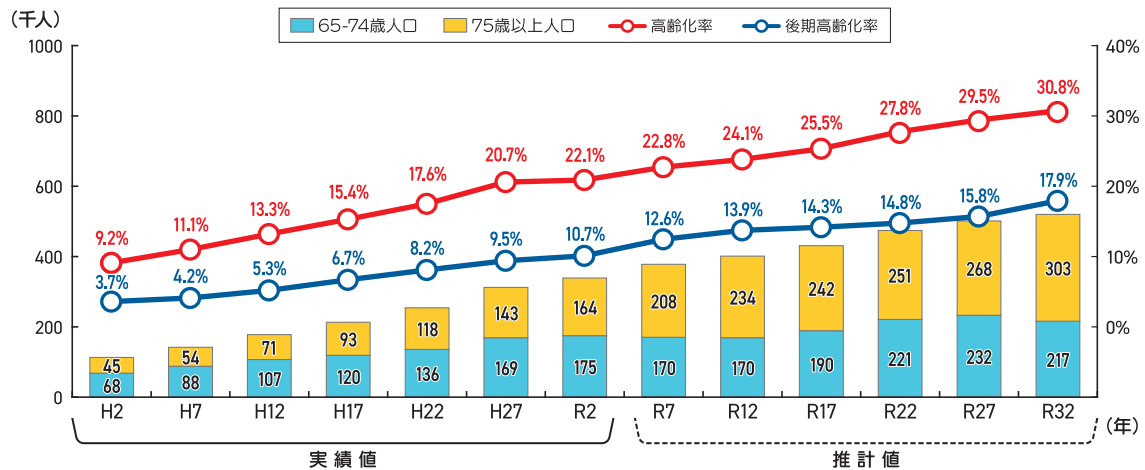
高齢化が進展し、生活圏での移動ニーズが高まるなか、地域の実情に応じた生活交通の確保に取り組むとともに、子どもから高齢者まですべての人にやさしい安全・安心な交通環境づくりや、災害に強い交通基盤づくりに取り組み、市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通を目指します。

### ● 交通を取り巻く現状と課題

#### <生活交通の確保>

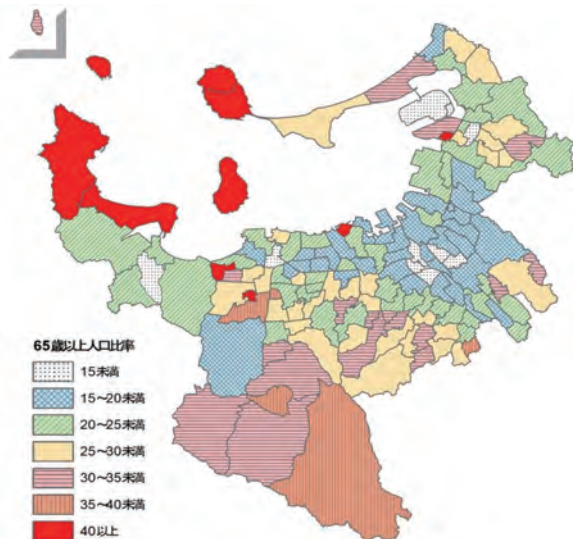
- 郊外部を中心に人口減少やバス利用者の減少等を背景として、バス路線の休廃止の申し出が相次ぎ、運行経費等への補助を行いながら運行を継続してきていますが、近年では、運転手不足等もあり、地域の公共交通を取り巻く環境は一層厳しい状況となっています。
- 今後も高齢化の進展に伴い、通院や買い物などの身近な移動が増えると見込まれ、バス停との距離や高低差なども踏まえながら、日常生活圏を意識した生活交通の確保が求められています。

### ■ 高齢者数の推移



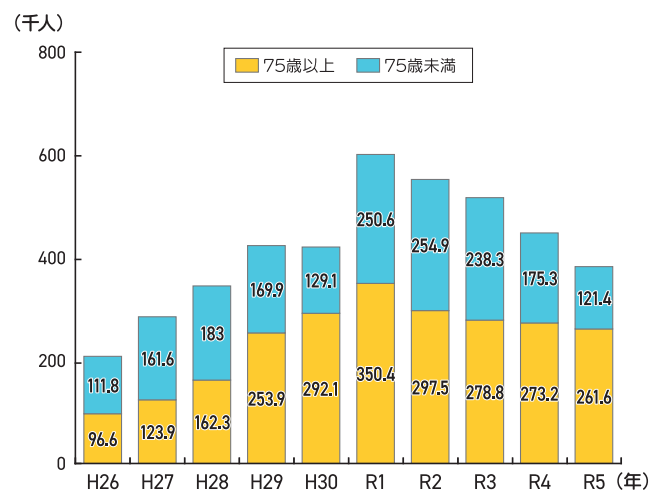
資料：福岡市の将来人口推計

### ■ 高齢化率(2023年)



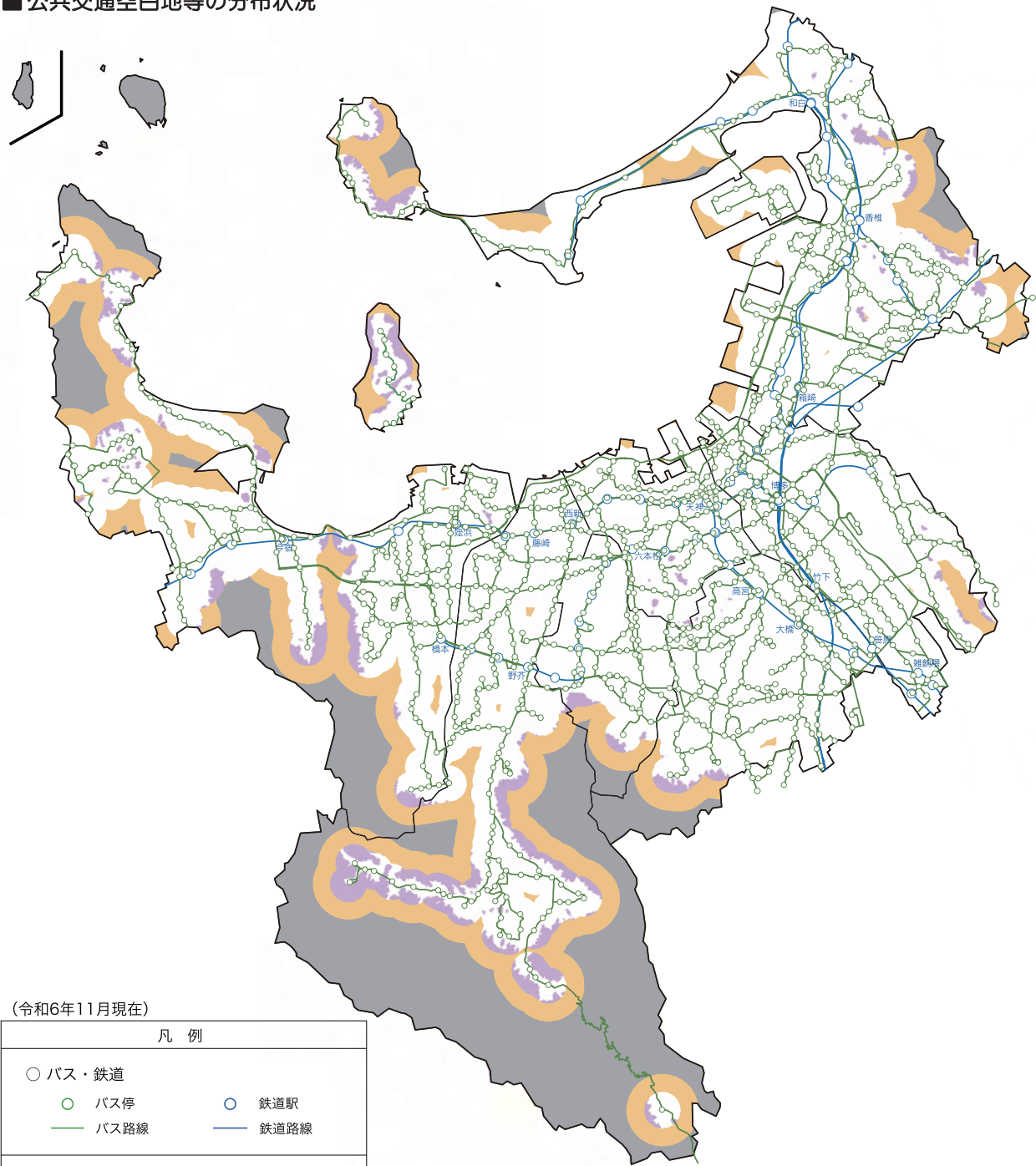
資料：福岡市人口ビジョン

### ■ 運転免許の自主返納件数の推移(全国)



資料：警察庁

公共交通空白地等の分布状況



(令和6年11月現在)

凡 例

○ バス・鉄道

- バス停
- 鉄道駅
- バス路線
- 鉄道路線

○ 公共交通空白地及び公共交通不便地等

公共交通空白地

- バス停から概ね 1km 以上離れ、  
鉄道駅から概ね 1km 以上離れた地域

公共交通不便地

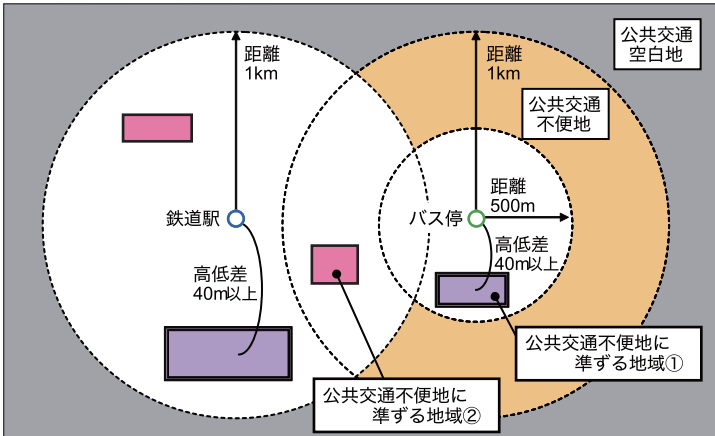
- バス停から概ね 500m 以上離れ、  
鉄道駅から概ね 1km 以上離れた地域  
(公共交通空白地を除く)

公共交通不便地に準ずる地域①

- バス停・鉄道駅との高低差が  
概ね 40m 以上の地域  
(公共交通空白地・不便地を除く)

公共交通不便地に準ずる地域②

- バス停・鉄道駅までの経路について、  
迂回を要する、坂道がきつい等、  
公共交通が不便と考えられる地域  
(公共交通空白地・不便地及び準ずる  
地域①を除く)



注) 公共交通不便地に準ずる地域②については、分布を図示できないため、図中には記載なし

## ＜バリアフリー＞

- ユニバーサルデザイン<sup>1</sup>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、サービス提供等を行い、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り組みの推進が必要です。

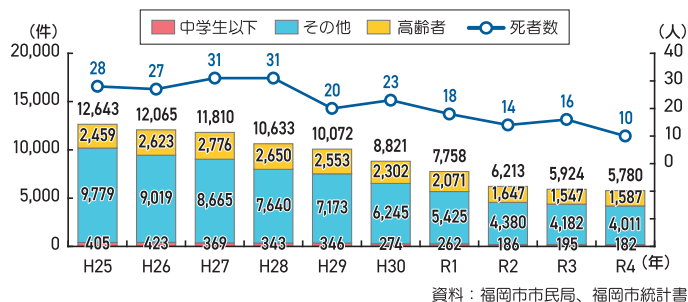
### ■ 鉄道駅のバリアフリー化



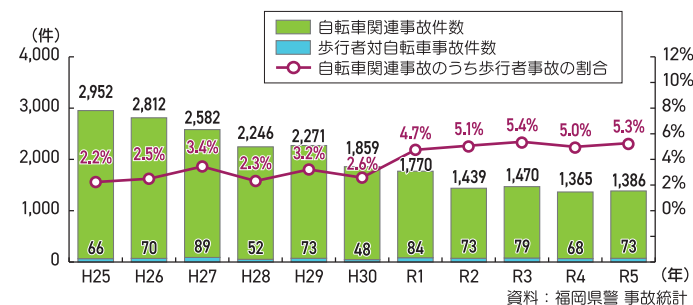
## ＜交通安全＞

- 市内の交通事故の発生件数は減少傾向にありますが、高齢者や子どもが巻き込まれる悲惨な事故も依然として発生しており、安全・安心な道路整備を進めていく必要があります。
- また、自転車関連の事故発生件数は減少傾向にありますが、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ます。

### ■ 交通事故の発生状況



### ■ 自転車関連の事故発生件数の推移



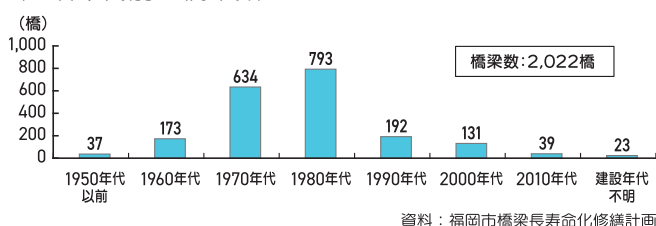
危険な自転車走行の事例

資料：総務省

## ＜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・頻発化しています。
- また、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ています。
- このような中、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必要があります。

### ■ 建設年代別の橋梁数



### ■ 台風による電柱倒壊



資料：千葉県

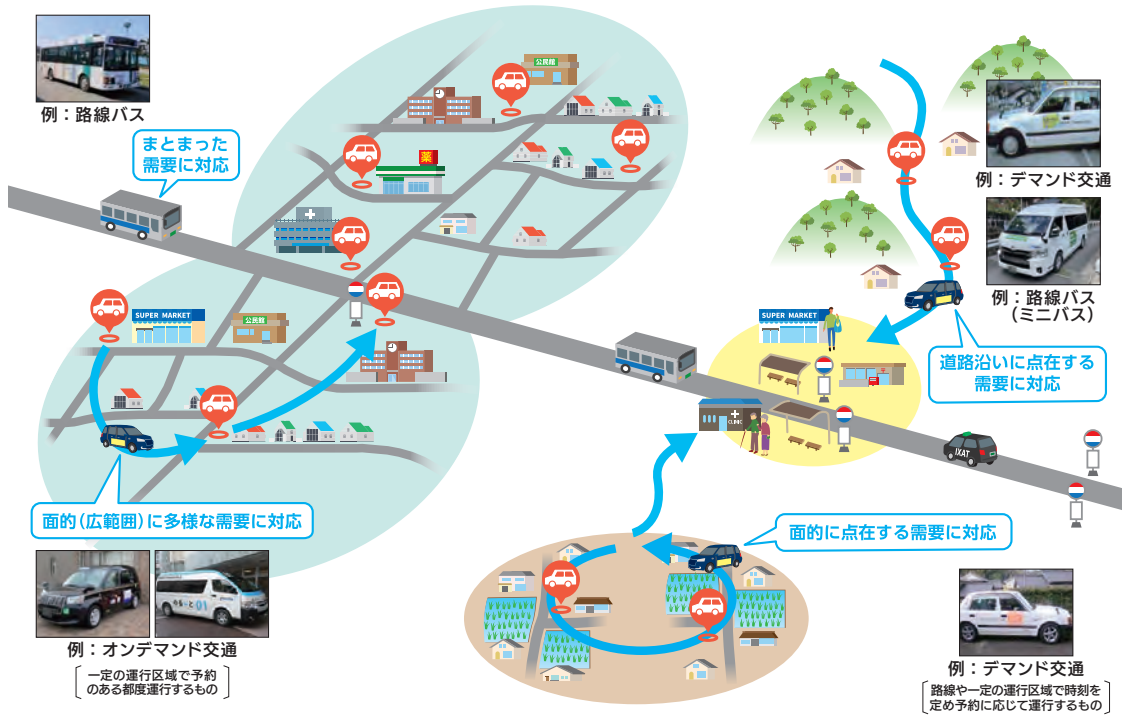
1 ユニバーサルデザイン：年齢や性の違い、国籍、障がいの有無などに関わらず、すべての人が自由に快適に利用でき、行動できるような思いやりあふれる配慮を、まちづくりやものづくりなどのあらゆる場面で、ハード・ソフトの両面から行っていこうとする考え方。

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。

- 《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取組みへの支援の強化
- など

■ 地域の実情に応じた生活交通の確保イメージ



■ 運行形態イメージ

| 運行ルート      | 路線運行(ルートあり)                                                                                                          |  | 区域運行(ルートなし) | 路線運行(ルートあり) |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-------------|-------------|
| 運行ダイヤ・利用方法 | ダイヤあり・予約不要                                                                                                           |  | ダイヤなし・予約要   | ダイヤあり・予約要   |
| 運行形態       | <div>路線バス (大型・中型・小型)</div> <div>路線バス (ミニバス)</div> <div>オンデマンド交通</div> <div>デマンド交通 (区域)</div> <div>デマンド交通 (不定期)</div> |  |             |             |
|            | 路線定期運行                                                                                                               |  | 区域運行        | 路線不定期運行     |

第3章 各目標像と施策の基本的な方針・主な施策

## 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。

### 《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<sup>1</sup>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 【再掲】

- 通学路等の安全対策
- 外出を促すベンチ等の設置

○自転車等の適正利用の促進 など

#### ■ 鉄道駅のバリアフリー化



#### ■ ノンステップバスの導入



#### ■ ユニバーサルデザインタクシーの導入



#### ■ 外出を促すベンチ等の設置



#### ■ 自転車等の適正利用の促進



小学生等を対象とした  
自転車の交通安全教室



福岡県警察と連携した自転車や  
特定小型原動機付自転車の安全利用の周知・啓発



1 ノンステップバス：床面の地上面からの高さが 30cm 以下で乗降口の段差がなく、車いすスペースや車いすが通るのに十分な幅の通路が確保されているなど、車いすのまま乗降できる仕様のバス車両。

## 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。

### 《主な施策》

- 無電柱化の推進
- 橋梁等の耐震補強の推進
- 狭あい道路拡幅整備の推進      など

#### ■ 無電柱化



#### ■ 橋梁の耐震化



#### ■ 狭あい道路拡幅整備



## 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。

### ● 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<sup>1</sup>」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。

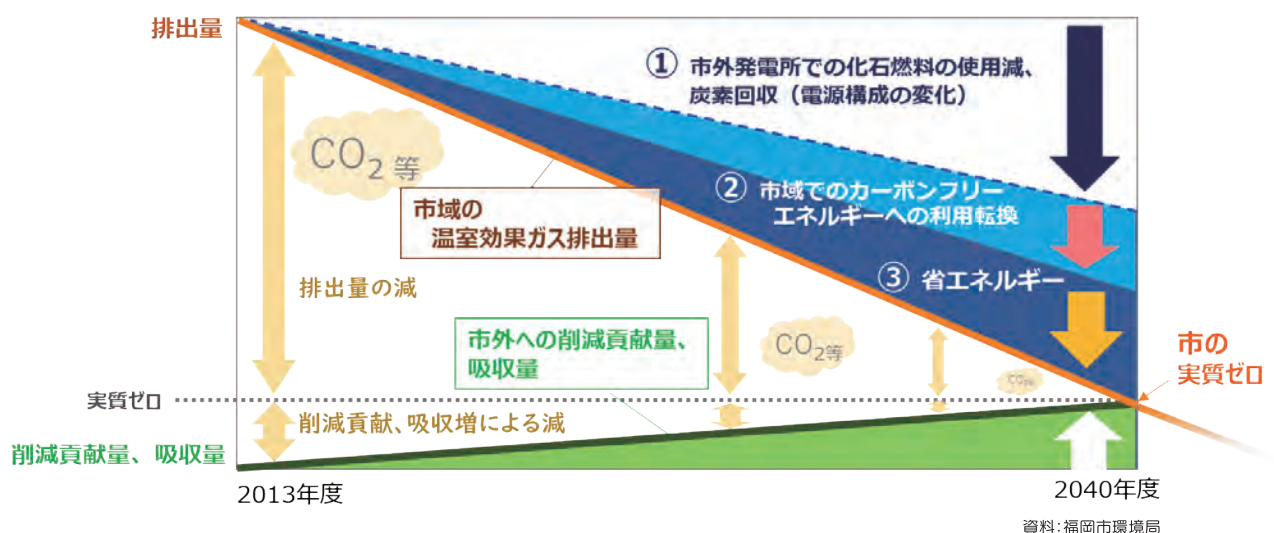
#### ＜福岡市における取組み＞

- 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

#### 【チャレンジ目標】 「2040 年度 温室効果ガス排出量 実質ゼロ」

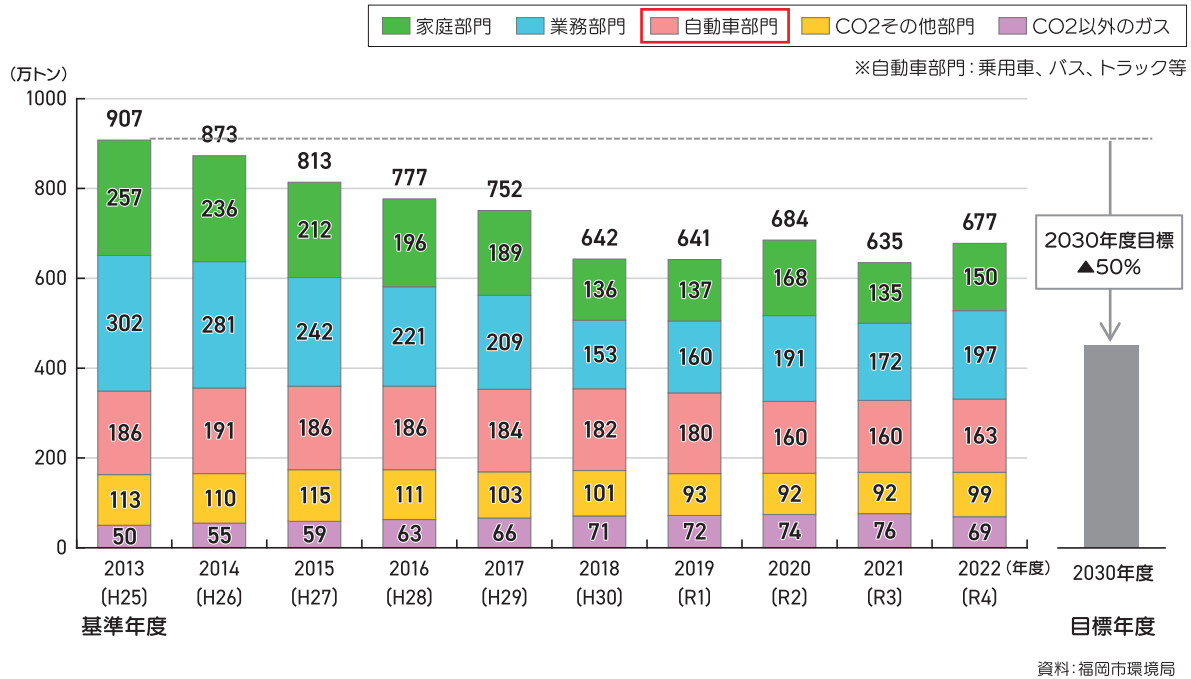
「市域の温室効果ガス排出量」を「市外への貢献による削減量」と「吸収量」を合わせた量が上回っている状態をいいます。  
$$\text{市域の排出量} \leq \text{市外への削減貢献量、吸収量}$$



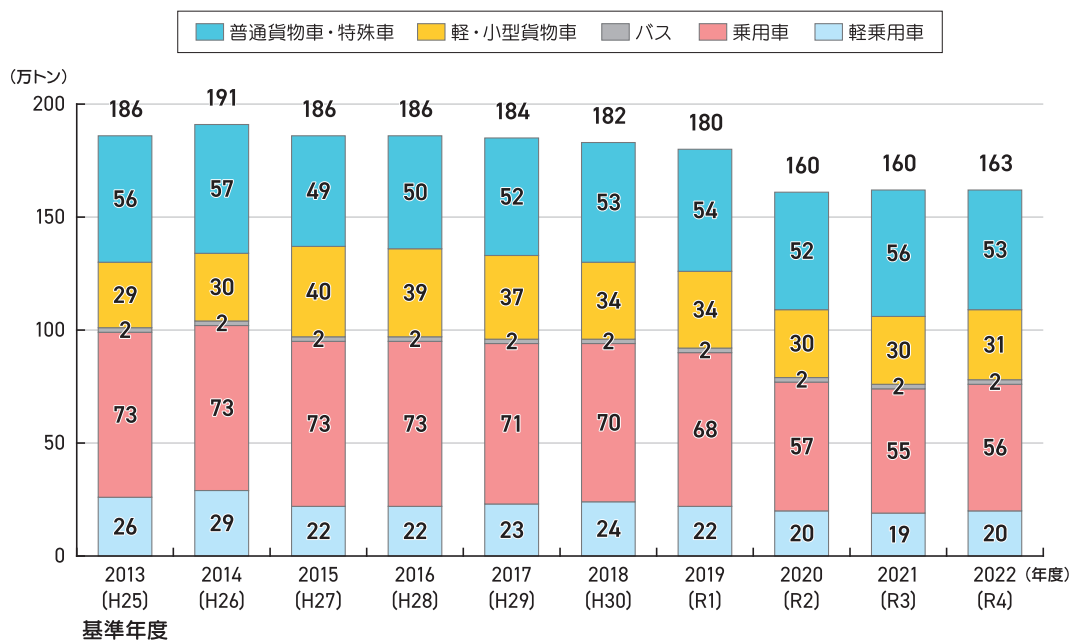
1 カーボンニュートラル：温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすること。二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすること。

- 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ますが、自動車部門からの排出量は、ほぼ横ばいとなっており、カーボンニュートラルの実現に向けて、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必要があります。

### ■ 温室効果ガス排出量の推移



### ■ 自動車部門からの排出量の推移



※ 四捨五入の関係のため、排出量の内訳と総量が一致しない場合がある。

※ 福岡市統計書(自動車保有台数)と環境省「運輸部門(自動車)CO<sub>2</sub>排出量集計データ」から推計。

資料：福岡市環境局

## 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。

### 《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】

など

### 公共交通や自動車の脱炭素化



(車両の軽量化や高効率モーターの採用)  
地下鉄車両の省エネルギー化(4000系)



(駅照明等のLED化)  
地下鉄駅の省エネルギー化

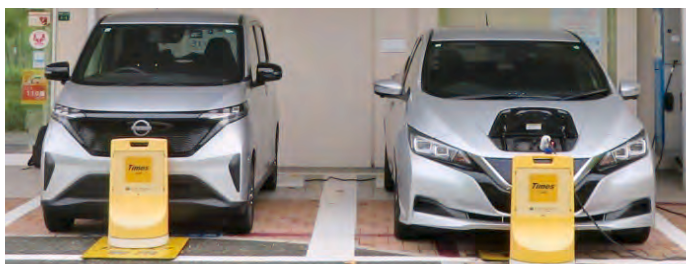


電気バス(レトロフィット電気バス)



(西南社の湖畔公園)  
充電設備の設置

### カーシェアリングの推進



### 公共交通利用等の呼びかけ





## 3-2 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ます。

| 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<br>(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%<br>(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%<br>(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<br>(2024年度)             | －       | 〔政策推進プランにおいて目標値〔75,000台/12h(2028年度)〕を設定〕     |
| 都心部の1日あたりの歩行者交通量                    |                                       | 18万5千人<br>(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%<br>(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%<br>(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<br>(2024年度)                     | 0地域     |                                              |
| 公共交通のバリアフリー化                        | 鉄道駅<br>ノンステップバス<br>ユニバーサル<br>デザインタクシー | 68.7%<br>43.9%<br>20.0%<br>(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<br>(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%<br>(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%<br>(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<br>(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%<br>(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%<br>(2024年度)                   | +       |                                              |

| 考 え 方                                                                                                                           | 調 査 頻 度 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
|                                                                                                                                 |         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> | 毎 年     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                        | 毎 年     |
|                                                                                                                                 |         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                                      | 毎 年     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>               | 毎 年     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>    | 概ね2年に1度 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>               | 毎 年     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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旨す。</li> </ul>                         | 概ね2年に1度 |
|                                                                                                                                 |         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                                            | 毎 年     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                           | 毎 年     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                                        | 毎 年     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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旨す。</li> </ul>                | 概ね2年に1度 |
|                                                                                                                                 |         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                                            | 毎 年     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                                      | 毎 年     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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旨す。</li> </ul>                      | 概ね2年に1度 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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に意識している人の割合をさらに高めることを旨す。</li> </ul>             | 概ね2年に1度 |

