

# 第3章

## 各目標像と施策の基本的な方針

### 第3章 各目標像と施策の基本的な方針

それぞれの目標像毎に「交通を取り巻く現状と課題」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」を示します。

また、目標像の達成状況を把握するために「成果指標」を掲げます。

#### ○各目標像と施策の基本的な方針

##### 目標像Ⅰ 都市の骨格を形成する総合交通体系の構築

目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針

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

##### 目標像Ⅱ 子どもから高齢者まで誰もが安全・安心な交通

目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針

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

##### 目標像Ⅲ 環境にやさしい交通

目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針

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

目標像Ⅳ 活力ある都心部を支える交通

目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針

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

目標像Ⅴ 国内外からの広域的な人流・物流を支える交通

目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針

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

### 3.1 目標像 I

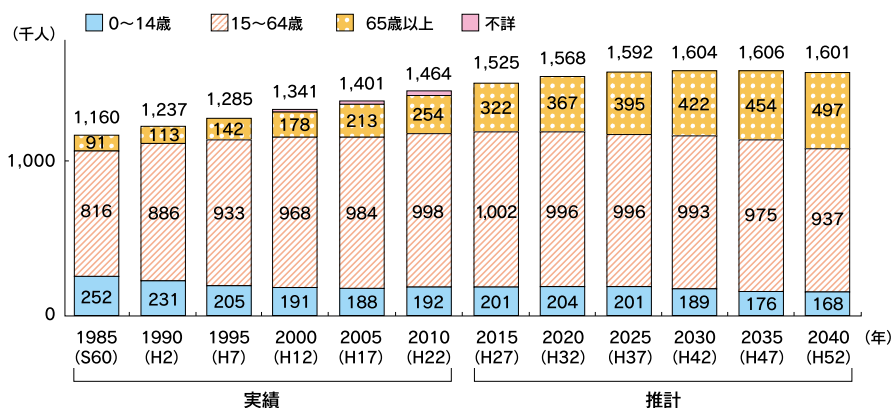
#### 都市の骨格を形成する総合交通体系の構築

過度に自動車に依存しない「歩いて出かけたくなるまち」の実現に向け、快適な都市活動を支える地下鉄や道路などの交通基盤の整備や、市民や来街者に分かりやすく使いやすい公共交通体系づくりを進めるとともに、市民・企業、交通事業者、行政が連携して施策に取り組むことにより、公共交通を主軸とし、多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の構築をめざします。

#### (1) 交通を取り巻く現状と課題

- ・ 福岡市の人口は、平成47年(2035年)頃まで増加が見込まれるものの、その後減少に向かいます。
- ・ 年齢区分別では、65歳以上人口が増加し高齢化は一段と進む一方、生産年齢人口(15歳～64歳)は平成42年(2030年)頃までほぼ横ばいで推移しますが、その後、徐々に減少していきます。
- ・ 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動向の変化を見据え柔軟かつきめ細やかに対応するという視点が重要です。

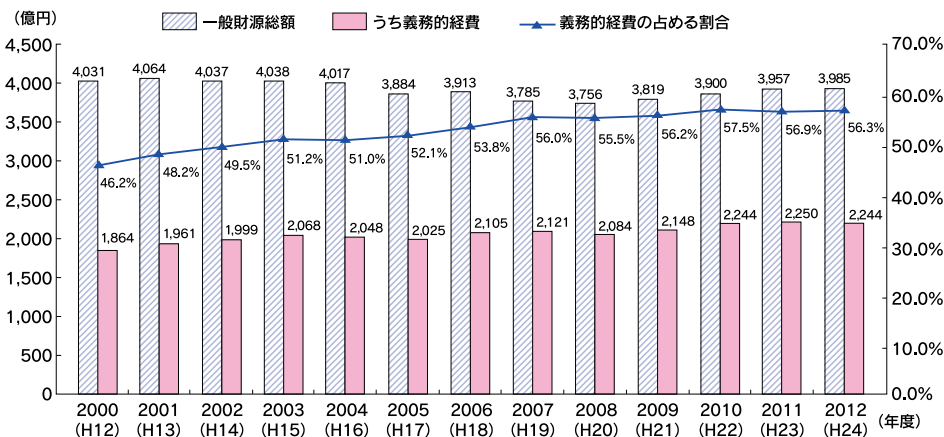
■福岡市の人口推移と推計人口(1985年～2040年)



資料:実績…国勢調査、推計…福岡市総務企画局(2012年3月推計)

- ・ 福岡市の財政状況としては、市税収入などの一般財源の大幅な伸びは期待できない中、扶助費などの義務的経費が増加しており、新たな課題への対応のために使える財源が減少していく見込みです。
- ・ このような状況を踏まえ、事業の選択と集中、既存ストックと新たな技術の活用、様々な主体の積極的な協力と参画が重要です。

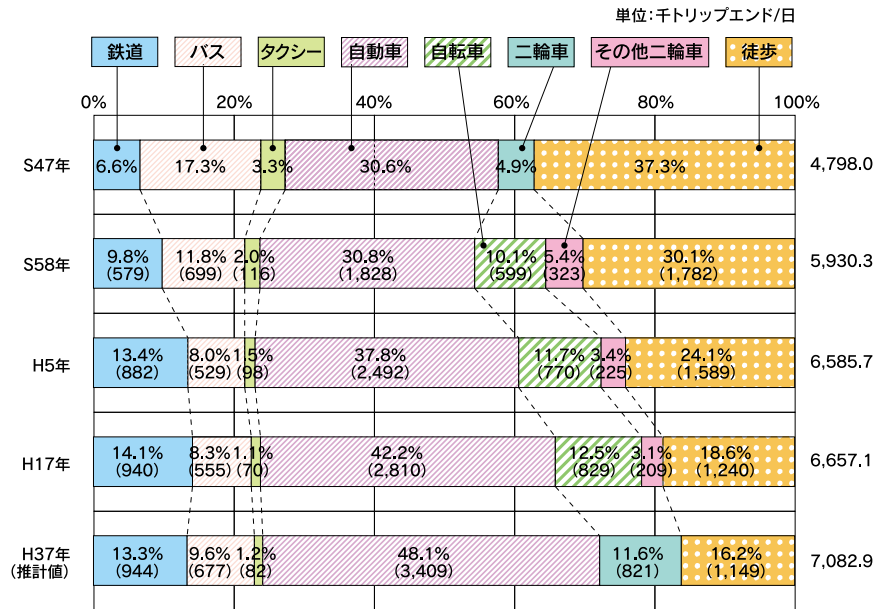
■歳入のうち一般財源に占める義務的経費の割合(決算額)



資料:福岡市財政局  
 (注)義務的経費は、歳入において、人件費、扶助費(生活保護費などの医療費・福祉経費)、公債費をあわせた毎年必要な固定経費を指す。

・移動の際の交通手段構成をみると、自動車利用の割合が増加する一方で、公共交通利用の割合は横ばいとなっており、平成37年(推計値)においても、この傾向のままていくと、自動車利用の割合の増加が続くと見込まれるため、公共交通への転換がますます重要となっています。

■福岡市における代表交通手段別の人の動きの推移

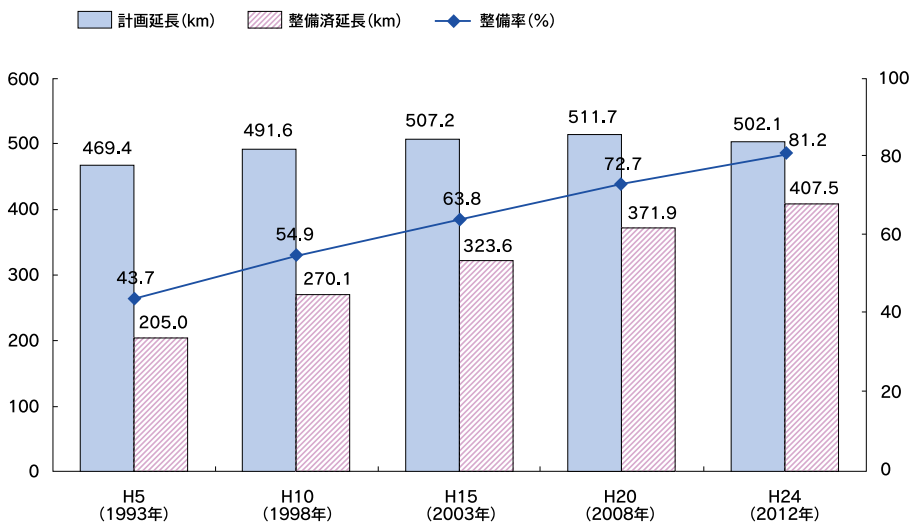


資料:北部九州圏パーソントリップ調査  
 ※地下鉄七隈線延伸事業の想定利用者数は含んでいない。

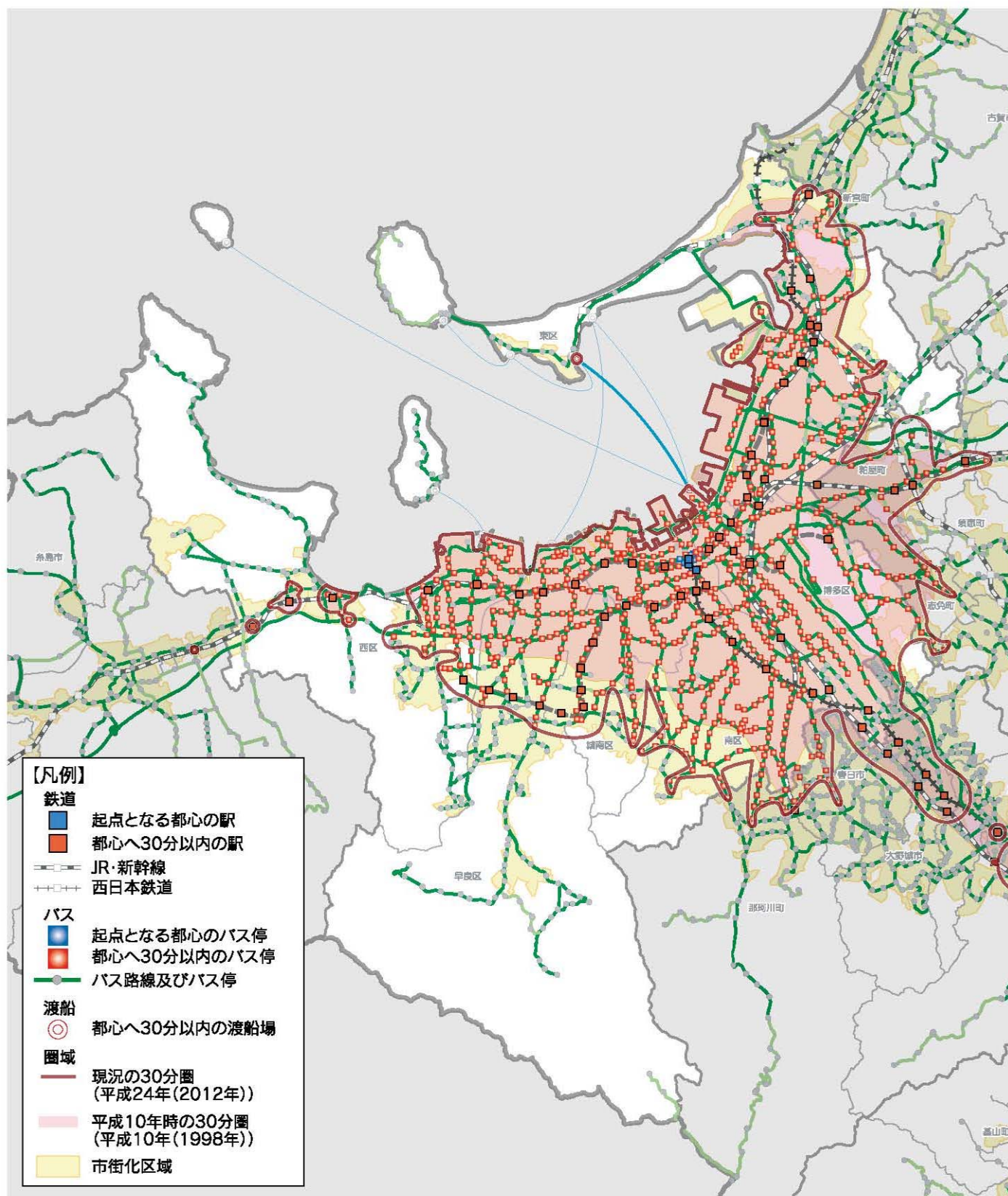
・地下鉄や都市高速道路などの整備が進み、交通基盤の骨格が形成されつつあり、公共交通機関による30分圏域も拡大するなど、公共交通の利便性は向上しているものの、都心部を中心に道路交通混雑が依然として見受けられます。

・引き続き、必要な交通基盤の整備を進めるとともに、これからは、今まで整備されてきた既存ストックを最大限に活用するという観点から、鉄道やバス相互の連携を強化し、公共交通全体を利用者にとって分かりやすく使いやすいものとするのが重要です。

■都市計画道路の整備状況の推移

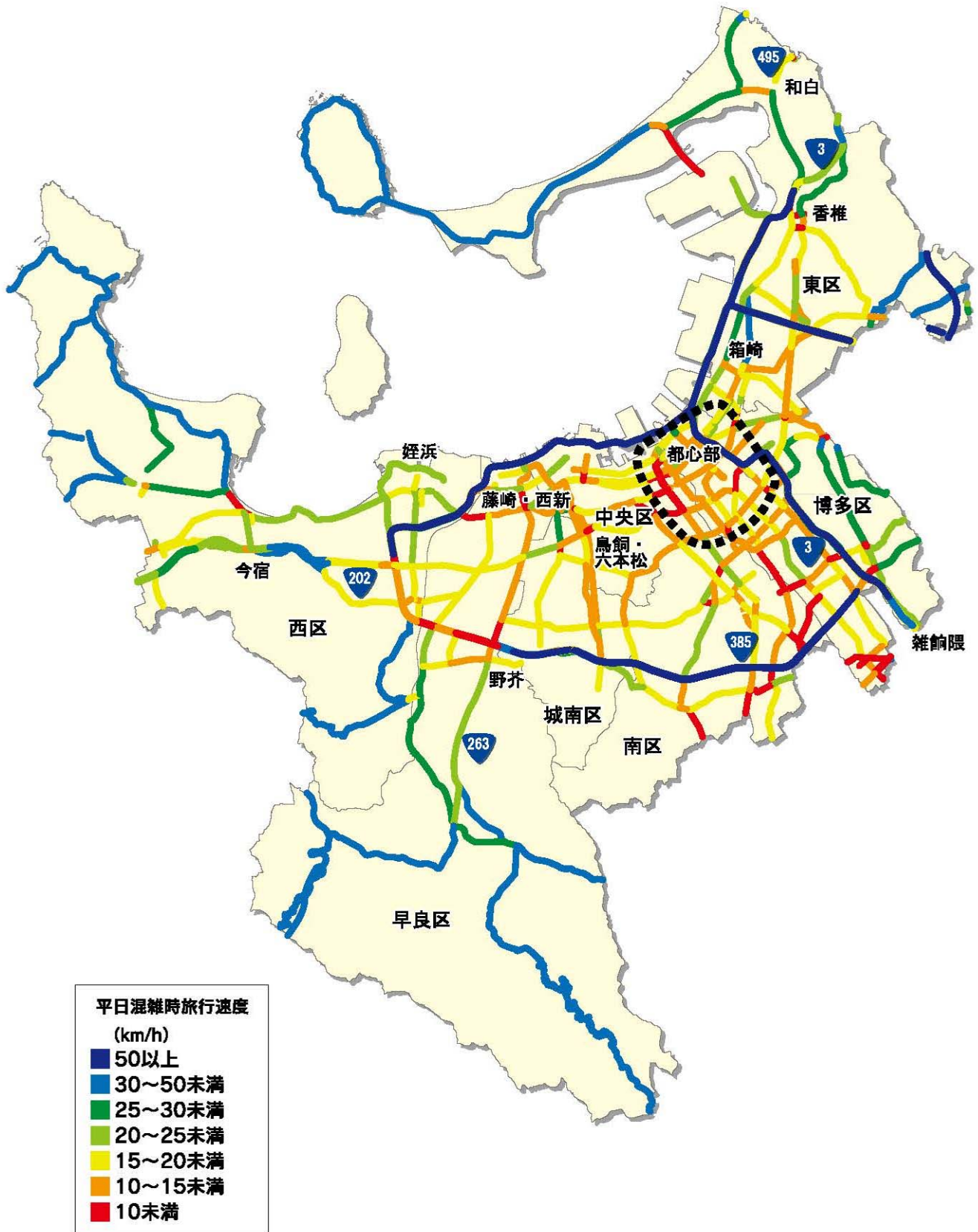


■公共交通機関による30分圏域





■平日混雑時旅行速度



資料：平成22年道路交通センサス

#### (2) 施策の基本的な方針

交通を取り巻く現状と課題を踏まえつつ、目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針と主な施策を示します。

#### 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

鉄軌道や基幹的なバスによる公共交通幹線軸の形成と、この幹線軸とバス路線網が相互に連携した分かりやすく使いやすい公共交通体系づくりや、拠点駅等でのバスや鉄道の乗り継ぎ利便性の向上、公共交通の利用促進に市民・企業、交通事業者、行政が連携して取り組みます。

##### 《主な施策》

##### ○公共交通幹線軸の強化

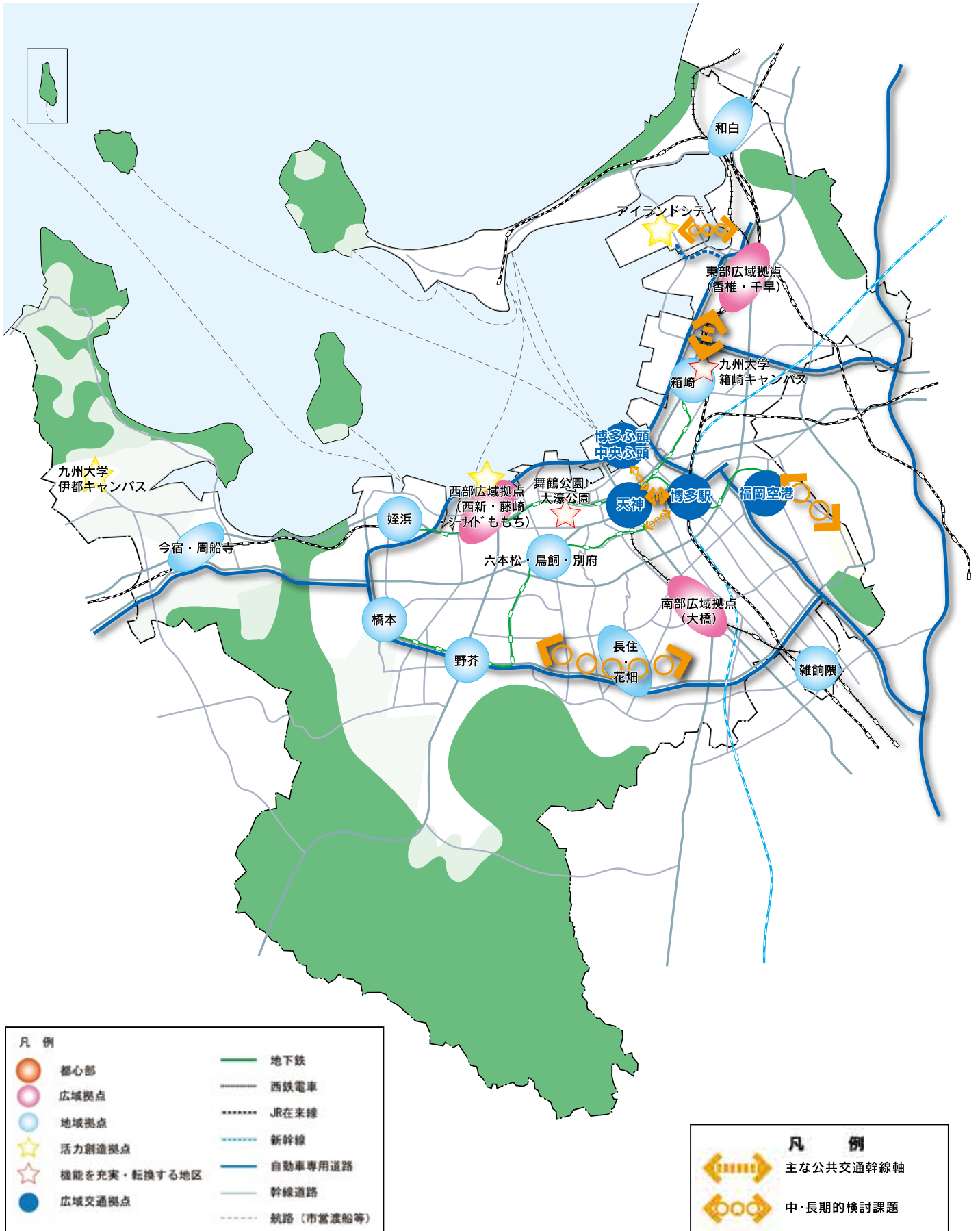
- ・地下鉄七隈線延伸事業の推進
- ・地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線との直通運転化の検討
- ・バス専用走行レーン等の走行環境向上による基幹的なバス交通軸の検討 など

##### ○公共交通幹線軸の充実・強化の検討<中・長期的検討課題>

- ・アイランドシティへの公共交通アクセス強化の検討
- ・福岡空港後背地、南部地区、都心部等での検討 など



■公共交通幹線軸ネットワーク図



#### 《主な施策》

##### ○公共交通の利便性向上と利用促進

- ・交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上
- ・バス停における上屋やベンチの設置などバス利用環境の改善
- ・行政や交通事業者など様々な関係者の連携による公共交通全体としての利便性の向上
- ・公共交通施設内サインの充実強化(外国語表記等)
- ・公共交通の乗り場案内や情報通信技術を活用した運行情報など情報提供の充実強化
- ・効果的なパークアンドライドの推進
- ・モビリティ・マネジメントの推進
- ・公共交通の利用を啓発・PRする取組みの推進 など

##### ○交通体系づくりの戦略的な取組み

- ・様々な関係者による公共交通体系づくりの戦略策定と実行 など

#### ■運行情報提供の事例

(バス接近表示システム)



#### ■モビリティ・マネジメントの事例

(区役所窓口で転入者向けに路線図等を配布)



■分かりやすく使いやすい公共交通体系のイメージ

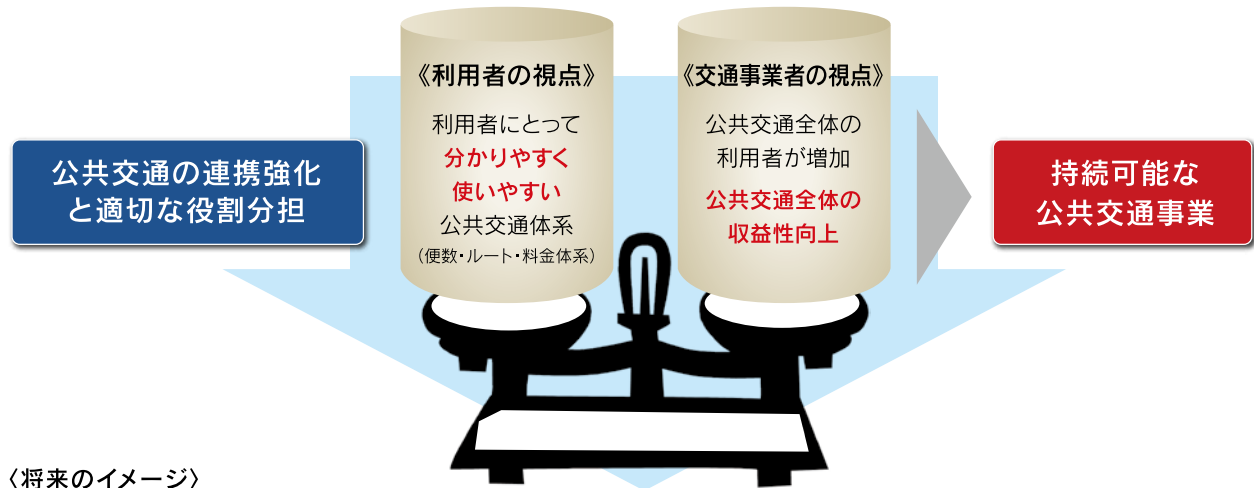
〈現況〉

都心部へ直接アクセスする路線が大半

↓

- 交通機関相互の乗り換え案内が分かりにくい
- 都心部にバスが過度に集中しすぎとの意見
- 郊外部では公共交通利用が不便な地域も存在

などの課題がある。



〈将来のイメージ〉

鉄道と基幹的な幹線バスで都心部需要をカバーし、支線バスなどで面的サービスを確認※

↓

【想定される主なメリット】

- 公共交通網が分かりやすくなる
- 定時性の確保
- バス運行本数の増加に伴うサービス水準の向上

※公共交通利用者の属性や目的などは、各々多様であり、都心部に直接向かうバスの需要などに対しても、きめ細やかに対応する必要がある。

## 方針2 都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成

市域内の拠点間の連携強化や周辺市町等との交流・連携を支えるとともに、都心部等に集中する通過交通を分散するために、交通需要や整備効果を踏まえつつ、放射環状型の幹線道路ネットワークの形成を図ります。

### 《主な施策》

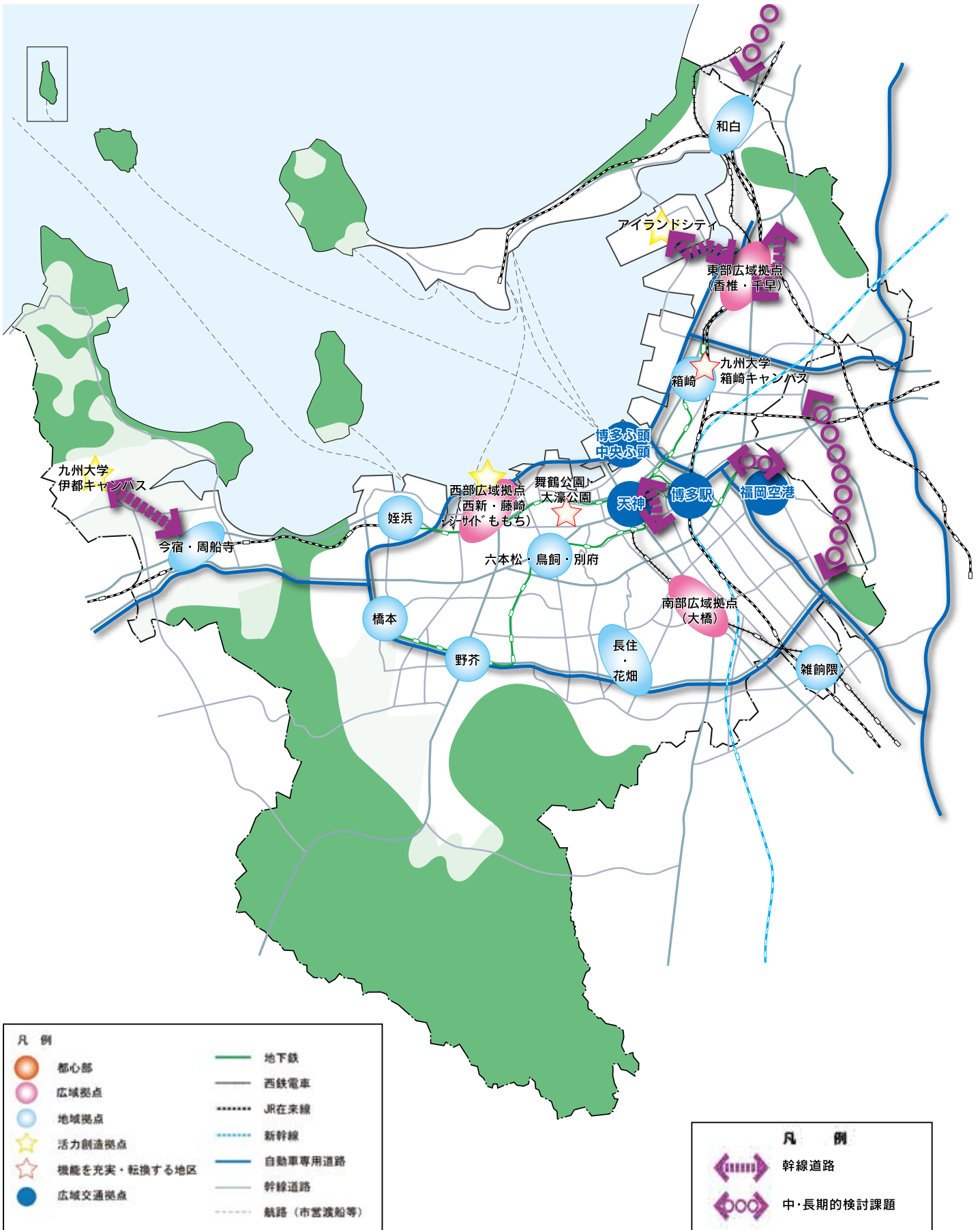
#### ○幹線道路ネットワークの形成

- ・放射環状型の幹線道路の整備
- ・アイランドシティへの自動車専用道路の整備
- ・九州大学伊都キャンパスへのアクセス道路の整備
- ・都心部における新たな幹線道路の検討・整備 など

#### ○自動車専用道路や幹線道路の検討<中・長期的検討課題>

- ・福岡空港方面への都市高速道路延伸の検討
- ・福岡東環状道路、北九州福岡道路の検討
- ・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 など

■幹線道路ネットワーク図



凡例	
	都心部
	広域拠点
	地域拠点
	活力創造拠点
	機能を充実・転換する地区
	広域交通拠点
	地下鉄
	西鉄電車
	JR在来線
	新幹線
	自動車専用道路
	幹線道路
	航路(市営渡船等)

凡例	
	幹線道路
	中・長期的検討課題