

■成果指標目標値設定の考え方

方針	成果指標	現況	目標値	目標値設定の考え方
1,6	1日あたりの鉄道・バス乗車人員 【第9次福岡市基本計画】	108万4千人 (2010年)	120万人 (2022年)	○福岡市の人口増加率(2010年から2022年までの増加率推計:108%)に応じて、鉄道・バス乗車人員も増加することをめざす。
1	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 【第9次福岡市基本計画】	77.4% (2012年度)	現状維持 (80%程度を維持) (2022年度)	○今後も市民の概ね8割が公共交通が便利だと感じることをめざす。
2,10	都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数	88,600台/12h (2013年)	87,000台/12h (2022年)	○自動車の流入台数は人口増加等に伴い増加が予測されるが、道路ネットワークの形成による通過交通の分散と交通マネジメントによる公共交通への利用転換等を図ることにより、都心部へ流入する自動車交通量の減少をめざす。 ○福岡市住宅都市局「交通量調査」より算出。
2,5	主要放射環状道路の整備率 【福岡市道路整備アクションプラン2016】	83.7% (2012年度)	85.4% (2016年度)	○4車線以上の都市計画道路の整備延長÷計画延長。
3	1日あたりの平均的な利用者数が3000人以上の鉄道駅のバリアフリー化(段差解消) 【福岡市バリアフリー基本計画(アクションプラン)】	57駅 (2012年度)	60駅 (2020年度)	○1日あたりの平均的な利用者数3000人以上の鉄道駅60駅すべてのバリアフリー化(段差解消)をめざす。
3	重点整備地区内の生活関連経路のバリアフリー化 【福岡市バリアフリー基本計画(アクションプラン)】	30.9km (2012年度)	41.7km (2020年度)	○歩道の段差解消、視覚障がい者誘導用ブロック敷設などバリアフリー整備の現況を調査し、目標値を設定。

方針	成果指標	現況	目標値	目標値設定の考え方
3	通学路における安全な歩行空間の確保度 【第9次福岡市基本計画】	56.7% (2011年度)	70% (2022年度)	○歩道分離率＝歩道設置・路側カラー化された通学路の延長÷全通学路の延長。
4	生活交通の確保が必要な地域における新たな公共交通空白地の発生	— (2013年度)	0地域 (2022年度)	○公共交通空白地はバス停から概ね1km以上離れ、鉄道駅から概ね1km以上離れた地域。 ○福岡市住宅都市局調べ。
5	無電柱化の整備率 【福岡市道路整備アクションプラン2016】	84% (2012年度)	91% (2016年度)	○無電柱化計画に基づく整備率。 ○無電柱化の整備延長÷計画延長。
5	耐震補強が必要な鉄道高架駅	3駅 (2013年度)	0駅 (2022年度)	○鉄道高架駅すべての耐震補強をめざす。 ○対象駅は、1日1万人以上の乗降客数かつ折返し運転設備を有する又は他路線と接続する高架駅。 ○福岡市住宅都市局調べ。
7	自転車通行空間の10カ年の整備延長 【福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画】	54km (2012年度)	100km (2022年度)	○2013年度から2022年度までの10年間で100kmの自転車通行空間を整備する。
7	自転車放置率	10.5% (2012年度)	10.0%以下 (2022年度)	○福岡市道路整備アクションプラン2016を参考に自転車放置率10.0%以下を維持する。 ○放置台数÷乗入台数。 ○福岡市道路下水道局調べ。
7	市民のマナーに対する満足度 【第9次福岡市基本計画】	29.4% (2011年度)	60% (2022年度)	○現状の概ね2倍にあたる、市民の5人に3人が「市民のマナーに満足している」状態をめざす。
8	市内(自動車部門)からの二酸化炭素排出量	1,787千t-CO ₂ (2011年度)	現状より減少 (2022年度)	○市内の二酸化炭素排出量(自動車部門)を現状より減少させることをめざす。 ○福岡市環境局調べ。

参考資料

方針	成果指標	現況	目標値	目標値設定の考え方
9	都心部の1日あたりの歩行者交通量 【第9次福岡市基本計画】	105,961人 (2011年度)	113,000人 (2022年度)	○福岡市の人口率(2011年から2022年までの増加率推計106.9%)に応じて都心部の1日あたりの歩行者交通量も増加することをめざす。 ○天神地区、博多地区の歩行者交通量の調査点のうち12地点の合計(平日7時から20時まで)。
10	都心部の駅における1日あたりの乗降人員	78万人 (2012年)	83万人 (2022年)	○福岡市の人口増加率(2012年から2022年までの増加率推計:106%)に応じて、都心部の鉄道駅乗降人員も増加することをめざす。 ○福岡市統計書より算出。JR博多駅、西鉄福岡(天神)駅・薬院駅、地下鉄赤坂駅・天神駅・中洲川端駅・祇園駅・博多駅・呉服町駅・天神南駅・渡辺通駅・薬院駅の乗降客数。
11,5	自動車専用道路の整備延長	68.1km (2013年度)	70.6km (2022年度)	○自動車専用道路を2.5km整備することをめざす。
12	外国航路船舶乗降人員 【第9次福岡市基本計画】	87万人 (2010年)	210万人 (2022年)	○将来の需要動向、これまでの実績等を勘案し目標を設定。
12	福岡空港乗降客数 【第9次福岡市基本計画】	1,634万人 (2010年)	1,800万人 (2022年)	○2011年の乗降客数をベースに、過去のトレンド等に基づき目標を設定。
12	博多港国際海上コンテナ取扱個数 【第9次福岡市基本計画】	85万TEU (2011年)	130万TEU (2022年)	○全国の将来推計値(国土交通省港湾局2011年5月)に基づき、博多港の全国シェアから目標を設定。
13	入込観光客数の自動車利用者の割合	27.8% (2012年)	26.0% (2022年)	○現状の入込観光客数と「福岡観光・集客戦略2013」の目標値である2,000万人の入込観光客数の増加分のうち、自動車利用者の増加数を半減させることをめざす。 ○福岡市観光統計より算出。

■用語解説

語句	解説・説明	掲載ページ
入込観光客数	日常生活圏以外の場所へ旅行し、そこでの滞在が報酬を得ることを目的としない者の数。	50,76
エコドライブ	環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用。	38
エリアマネジメント	地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み。	10,41,42
押し歩き推進区間	歩行者の交通安全を確保するため歩道での押し歩きを条例で指定した区間。自転車利用者は、押し歩き推進区間を通行するときは、自転車を押して歩くよう努めなければならない。	37
オープンスペース	公園・広場、河川、山林等建物によって覆われていない土地の総称。また、市街地では建物の敷地内に確保された開放性の高い、まとまった広さの空地や空間。	42
岸壁	船舶を接岸、係留させて、貨物の積み卸し、船客の乗降等の利用に供する施設。	33
基幹的なバス	本市では、都市高速を走行するバスや、バス専用レーンが設置された幹線道路を走行するバスなど、その他の路線バスよりも定時性、速達性の高いバスのことをいう。	22
狭あい道路	ここでは幅員が4m未満の道路のこと。建築基準法では、建築物の敷地は原則幅員4m以上の道路に接しなければならないと規定しており、4m未満の道路に接する敷地は、道路中心から2mの後退を義務付けている。	33
共同集配システム	貨物車の積載効率を高め、効率化と貨物車輛の削減を図るために、個別に行われていた物資の集配を共同で行う仕組み。	41,42
緊急輸送道路	災害時における人命救助活動、消防活動、物資輸送活動などの応急活動に不可欠な緊急輸送を確保するために、空港、港湾、大規模な病院、市役所や県庁、ライフライン関係機関、放送局などをネットワークする道路。	33
ゲートウェイ	全国各地や海外との玄関口。	12,44
広域交通拠点	市域外への広域的な人流・物流の交通機関が接続する場所・施設。	8~12,17,23,27,44,46,50
広域道路	広域的な社会交流を支え地域の連携を促す道路のこと。	17,46,50
公共交通幹線軸	本市では、鉄軌道や基幹的なバスが一体となったものを指し、本市の交通体系の主軸となるもの。	22,23,42
交通事業者	鉄道事業者、軌道経営者、乗合バス事業者、バスターミナル事業者、海上旅客運送事業者、航空運送事業者及びそれ以外の者で鉄道施設、旅客船ターミナル又は航空旅客ターミナルを設置し、又は管理するもの。	8,18,22,24,25,32,37,55
交通マネジメント	道路、鉄道など交通施設の整備による交通容量の拡大に対し、自動車利用(需要者)側への規制・誘導・啓発等により交通行動の変更を促す交通需要マネジメントと、既存交通施設の有効活用や効率的運用により、交通問題を解決しようとするソフト面の施策。	42
コンテナ	鉄道やトラック、専用の船や飛行機での貨物輸送に用いる軽金属性の大型の箱。	44,46,50,76
サイン	利用者が目的地まで円滑に移動できるように現在地や施設の位置関係をわかりやすく伝えたり、利用者が公共施設などを円滑に利用できるよう、それぞれの使用方法や内容を伝えるもの。	24,42,48
30分圏域	都心部(天神)へ、公共交通機関を利用して30分で行ける地域。	19,20
次世代自動車	ハイブリッド車(HEV)、プラグイン・ハイブリッド車(PHEV)、電気自動車(EV)、燃料電池車(FCV)、クリーンディーゼル車(CDV)など、環境負荷の低減やエネルギー制約などを背景に、これまでの内燃機関自動車の代替として今後普及が見込まれている自動車。	12,34,38
自転車通行空間	自転車が通行するための道路、又は道路の部分进行。	35,37,41,49,75
自動車専用道路	道路法に基づき、自動車のための用に供するための道路。福岡市都市高速道路、九州縦貫自動車道等。	7,9,23,26,27,44,46,49,50,76

語句	解説・説明	掲載ページ
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。	26
重点整備地区	(福岡市交通バリアフリー基本方針) 特定旅客施設からおおむね500mの範囲内に、官公庁施設、福祉施設など高齢者や障がいのある人がよく利用する施設が2箇所以上存在する地区で、新たに経路等のバリアフリー化整備が必要な地区。 (福岡市バリアフリー基本計画) 特定旅客施設又は生活関連施設が概ね直径1kmの徒歩圏内に3つ以上集積している地区。	28、49、74
ストック	蓄積された資産や施設のこと。都市においては、これまでに整備された道路、下水道、公園、住宅などの都市基盤をいう。	18、19、54
生活関連経路	生活関連施設の相互間の経路。	49、74
生活関連施設	高齢者、障がいのある人等が日常生活または社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設。	78
生活交通	通勤、通学、通院、買い物その他の日常生活に欠かすことのできない人の移動をいう。	8、10、11、16、30、32、49、75
総合交通体系	鉄道、バス、自動車などの交通手段が適正に分担され、各交通手段間が効率的に連携したもの。	8、10、11、12、16、18、22、49、55
代表交通手段	人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動した時の主な交通手段。その際に複数の交通手段を利用した場合の代表交通手段の優先順位は鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順。	19、60、62、68
ターミナル	鉄道・バスなどの終着駅。また、交通路線が集中し、発着する所。	46
鉄軌道	鉄道と軌道を併せた総称。鉄道は道路ではなく専用のレールを使って車両を走らせるのに対し、軌道は路面電車など原則として道路に設けられるもの。	22
道路交通センサス	全国の道路と道路交通の実態を把握するため、一般交通量調査、自動車起終点調査、駐車場調査の3つで構成される調査。	21、36
特定経路	重点整備地区において、特定旅客施設と高齢者、身体障がい者等が日常生活又は社会生活で利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設との間の経路。	28
特定旅客施設	旅客施設(鉄道駅、旅客船ターミナル等)のうち、一日当たりの平均的な利用者数が5000人以上であるもの。	28
都市計画道路	都市交通の円滑化を図るとともに、都市の骨格形成や貴重な都市空間を創出するための施設であり、都市計画法に基づき都市計画決定された道路。	19、36、74
トリップ・トリップエンド	人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動したとき、1トリップが発生したという。1回の移動で複数の交通手段を使っても、全体を1トリップで数える。また、1トリップの起点及び終点をトリップエンドという。	19、35、59～62、65～71、73
ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性の高い車両。また、補助スロープやニーリング装置(床面を更に下げる装置)により、車いすでの乗降もスムーズに行うことが可能。	32
パークアンドライド	交通混雑緩和のため自動車を都市郊外の駐車場に駐車し(パーク)、鉄道、バス等の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。	24
バス専用走行レーン	道路上において、バス以外の車両が右左折等をするときを除き、専用レーンを通行すると違反となる区間。	22
パーソントリップ調査 (北部九州圏パーソントリップ調査)	交通の主体である人(パーソン)の1日の動き(トリップ)を把握することを目的とした調査。人がどこからどこへ、どのような目的で動いているのか。その時の交通手段は何か等が把握できる。福岡県の大半に佐賀県の一部を加えた地域で実施されたパーソントリップ調査を北部九州圏パーソントリップ調査と呼ぶ。	19、35、59～62、65～71、73
発生集中量	ある地域内に出発地または到着地を持つ人の移動の合計で、「トリップエンド」を集計したもの。	35、59、60、61、62

語句	解説・説明	掲載ページ
バリアフリー	高齢者や障がいのある人などが社会生活をしていく上で障壁(バリア)となるものを除去(フリー)すること。特に、バリアフリー法 ※ においては、「移動等円滑化」として、高齢者や障がいのある人などの移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上することを規定している。 ※バリアフリー法:高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年12月施行)	28、32、49、74
福岡都市圏	福岡市及びその周辺16市町村(筑紫野市、春日市、大野城市、太宰府市、那珂川町、古賀市、宇美町、篠栗町、志免町、須恵町、新宮町、久山町、粕屋町、宗像市、福津市、糸島市)で構成される都市圏。	2、6、55
プレミアムタクシー	タクシーにおけるサービス向上だけでなく、地元の伝統文化の振興にもつながるような、福岡にしかないタクシーを創るというコンセプトのもと、福岡市タクシー協会が博多織工業組合と共同で企画したもの。	48
分担率	全体のトリップに対するある交通手段利用を利用したトリップの割合をその交通手段利用の分担率という。	65、67、68、69、70
歩車分離	道路において歩道と車道を分離すること。	32、49、75
無電柱化	道路から電柱をなくすこと。電線類を地下に埋設する地中化、各戸への供給用の電気・通信ケーブルを近接する道路や隣接家屋の軒下を通じて配線する手法がある。	33、49、75
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(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)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。	24
誘導路二重化	飛行場で、滑走路と駐機場と間の、飛行機を誘導するための道路を誘導路といい、誘導路を発着航空機の輻輳に伴う慢性的な遅延・待機による混雑を解消するため、二重化すること。	46
ユニバーサルデザイン	年齢、性別、能力、背景などに関わらず、できるだけ多くの人々が自由に快適に利用でき、行動できるように、ものづくり、情報、サービスやまちづくりなどあらゆる場面で、あらかじめ、思いやりのある配慮を行うという考え方。	12、28
ユニバーサル都市・福岡	ユニバーサルデザインの理念に基づいた、誰もが思いやりを持ち、すべての人にやさしいまちのことであり、福岡市は、みんながやさしい、みんなにやさしいユニバーサル都市・福岡をまちづくりの目標像として掲げ、市政の1つの柱として推進している。	11
ランプ	都市高速道路の一般道路からの出入口。	26
旅客	運賃を払って交通機関に乗る人。乗客。	28、46、47
旅行速度	旅行速度とは(移動)に要した時間で、信号待ちや交通渋滞による停止を含む。道路の一定区間距離を旅行時間で除した値である旅行速度を調査。調査時間帯は、上下線いずれかで平日は朝夕のラッシュ時で最も混雑している時間帯、休日は1日の中で最も混雑している時間帯に設定を行っている。	21、36
臨港道路	港湾法における臨港地区内の道路。	46
連続立体交差事業	道路と鉄道の交差部において、鉄道を高架化または地下化することによって、多数の踏切を一挙に除去し、交通渋滞や踏切事故を解消するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業。	38
RORO船	RORO(Roll-On Roll-Off)船は、貨物を積んだ車両が直接船内に入り出して、貨物の積み降ろしをするため、他の船より作業時間が短い。	46

■計画策定の経緯

平成20年12月16日	福岡市議会第4委員会報告 ・都市交通基本計画の見直しについて
平成21年1月28日	福岡市議会都市交通対策特別委員会報告 ・都市交通基本計画の見直しについて
平成21年3月24日	第1回福岡市都市交通懇談会 ・都市交通基本計画の方向性案について
平成21年5月8日	第2回福岡市都市交通懇談会 ・都市交通基本計画の方向性案について
平成21年7月7日	第3回福岡市都市交通懇談会 ・都市交通基本計画の方向性案について
平成21年8月18日	第4回福岡市都市交通懇談会 ・都市交通基本計画の方向性案について
平成21年9月16日	福岡市議会第4委員会報告 ・都市交通基本計画の方向性案について
平成21年10月6日	第5回福岡市都市交通懇談会 ・都市交通基本計画の方向性案について
平成21年10月5日から 平成21年11月4日	パブリック・コメント手続による市民意見募集 ・都市交通基本計画の方向性案について (意見件数 41件)
平成24年2月21日	福岡市議会第4委員会報告 ・都市交通基本計画改定について
平成24年3月28日	福岡市都市計画審議会報告 ・都市交通基本計画改定について
平成24年12月20日	福岡市議会第4委員会報告 ・都市交通基本計画改定骨子案について
平成25年1月22日	福岡市議会交通対策特別委員会報告 ・都市交通基本計画改定骨子案について
平成25年2月12日	福岡市都市計画審議会報告 ・都市交通基本計画改定骨子案について
平成25年6月13日	第1回福岡市都市交通協議会 ・都市交通基本計画改定原案について
平成25年7月19日	第2回福岡市都市交通協議会 ・都市交通基本計画改定原案について
平成25年8月19日	第3回福岡市都市交通協議会 ・都市交通基本計画改定原案について
平成25年9月20日	福岡市議会第4委員会報告 ・都市交通基本計画改定原案について
平成25年10月7日から 平成25年11月6日	パブリック・コメント手続による市民意見募集 ・都市交通基本計画改定原案について (意見件数 66件)
平成25年11月28日	福岡市議会交通対策特別委員会報告 ・都市交通基本計画改定原案について
平成26年2月27日	第4回福岡市都市交通協議会 ・都市交通基本計画改定案について
平成26年5月	策定

■福岡市都市交通懇談会 委員名簿

平成21年10月6日時点

氏名	役職名等
〔会長〕 井上 信昭	福岡大学工学部教授
谷口 守	筑波大学システム情報工学研究院教授
萩島 理	九州大学大学院総合理工学研究院准教授
中村 年孝	西日本鉄道株式会社経営企画本部経営企画部長
西山 伸介	福岡県警察本部都市交通対策室長
岩崎 正史	株式会社ジラボ代表取締役
大山 勇雄	福岡市障害者関係団体協議会事務局長
福嶋 明子	ぐらんざ総研所長
松田 美幸	学校法人麻生塾法人本部ディレクター
安元 文人	西日本新聞社論説委員会副委員長
友田 雅則	福岡市道路下水道局道路整備部長
副島 広巳	福岡市住宅都市局都市計画部長

■福岡市都市交通協議会 委員名簿

平成26年2月27日時点

氏名	役職名等
〔会長〕 辰巳 浩	福岡大学工学部教授
萩島 理	九州大学大学院総合理工学研究院准教授
平山 清子	福岡市自治協議会等7区会長会代表
兵藤 公顕	九州旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部担当部長
渡辺 満生	西日本鉄道株式会社経営企画本部交通計画部長
今泉 健吾	昭和自動車株式会社自動車事業本部乗合事業部長
小山 登	福岡市タクシー協会常務理事
古木 慎一	国土交通省九州地方整備局広域計画課長
福田 恭平	国土交通省九州運輸局交通企画課長
横枕 篤	福岡県県土整備部企画交通課長
坂田 昭彦	福岡県警察本部都市交通対策室長
光山 裕朗	福岡市総務企画局企画調整部長
三角 正文	福岡市道路下水道局計画部長
渡邊 恭順	福岡市港湾局計画部長
細川 浩行	福岡市交通局総務部長
山本 恭久	福岡市住宅都市局都市計画部長

『福岡市都市交通基本計画』

発行日 平成26年5月

編集・発行 福岡市住宅都市局 都市計画部 交通計画課

福岡市中央区天神一丁目8番1号

TEL.092-711-4393

