

# 福岡市 都市交通基本計画

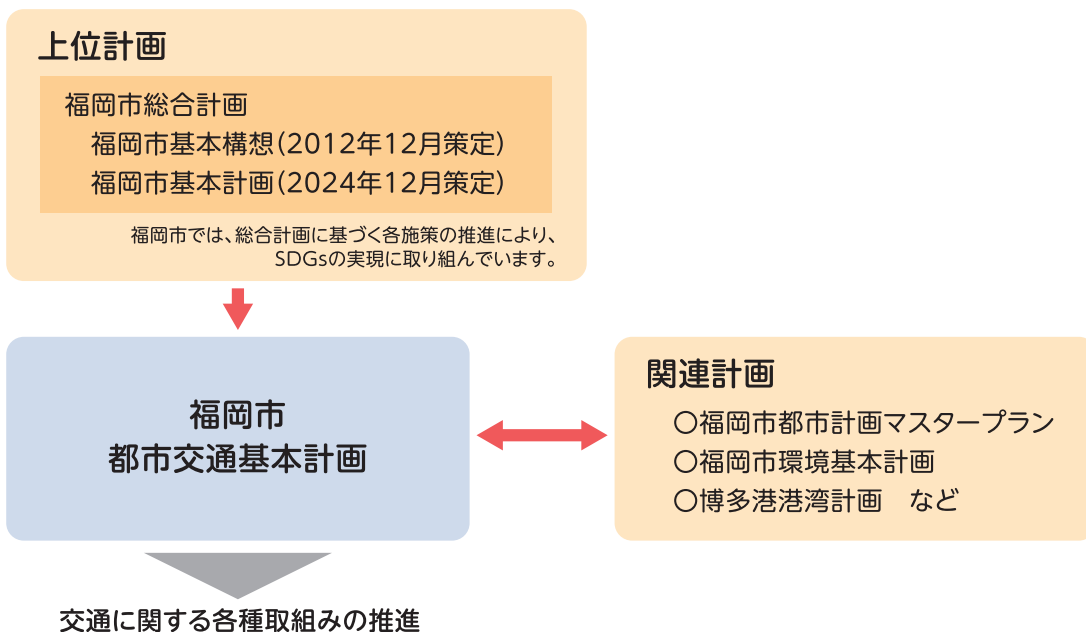
## 概要版



# 1.計画の概要

## ● 位置づけ・役割

本計画は、上位計画である福岡市総合計画の内容を踏まえた交通分野における基本理念や目標像を示すとともに、交通に関する取り組みを進めていくにあたっての方針や主な施策を体系的にまとめたものであり、今後の福岡市の交通政策の基本的指針として活用するものです。



## ● 目標年次

目標年次は、第10次福岡市基本計画と同じ2034年度(令和16年度)とします。

## ● 計画区域

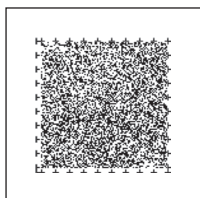
本計画の対象区域は、福岡市域とします。ただし、福岡都市圏など市域外に及ぶ広域交通も視野に入れます。

# 2.基本理念と目標像

**基本理念：** 人に安心、まちに活力、地球にやさしい  
～コンパクトで持続可能なユニバーサル都市・福岡を支える交通～



各目標像の関係は、目標像Ⅰの「公共交通を主軸とした持続可能な総合交通体系の構築」がその他の目標像の基礎となります。



● 各目標像の説明および施策の基本的な方針

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みとともに、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

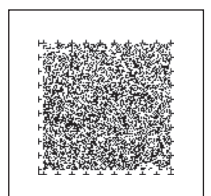
方針 7 災害に強い交通基盤づくり

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



### 3.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。

#### 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、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。

##### 《主な施策》

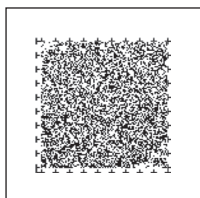
- 持続可能で効率的な公共交通ネットワークの構築
  - 幹線・フィーダー化の推進  
(連節バス導入等による幹線軸の強化、折り返し系統バス導入)
- 交通結節機能の充実・強化
  - 駅前広場等の乗継拠点整備や鉄道駅とバス停の近接化等による乗継利便性の向上
- シェアリングモビリティの利活用
- 新たなサービス・技術の利活用・検討(MaaS、自動運転等)
- 様々な関係者が連携した運転手不足への対応の推進 など

#### 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

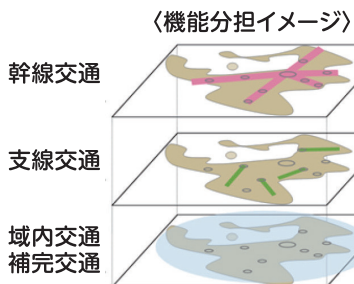
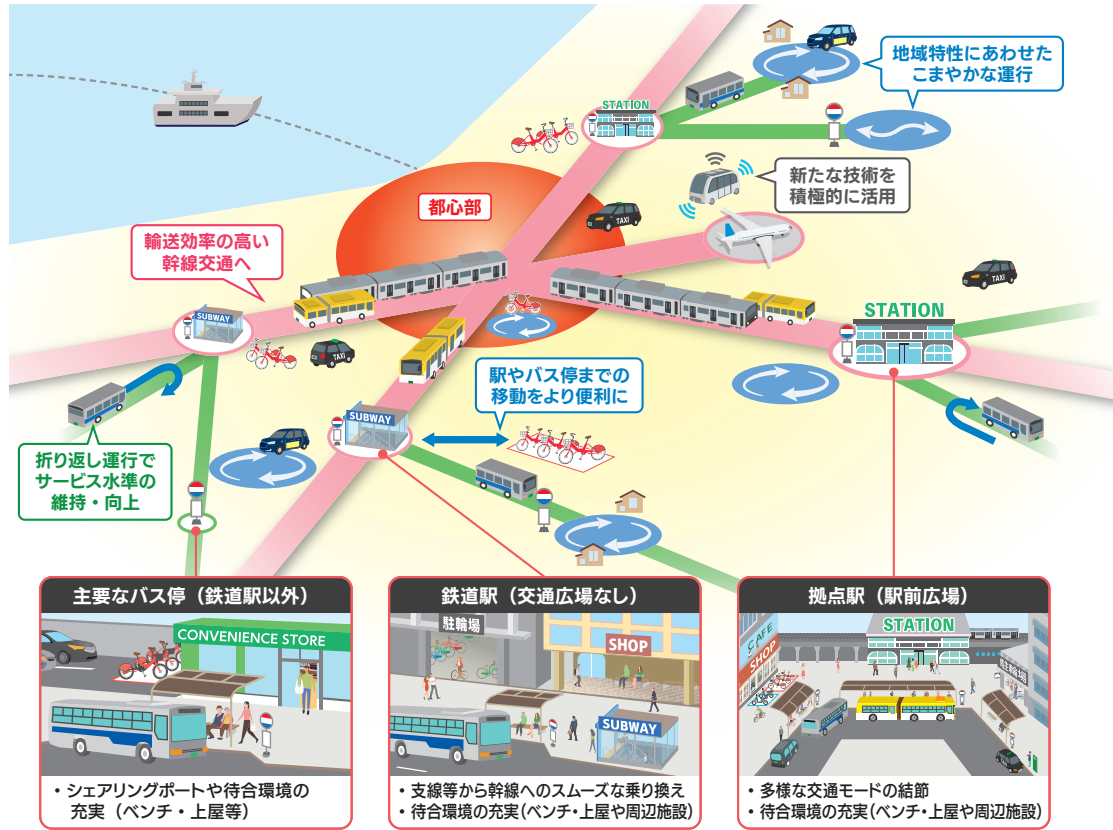
市民や来街者が多様な移動手段によりシームレスで円滑に移動できる、分かりやすく使いやすい交通環境づくりに取り組むとともに、公共交通を主軸とした移動を促進します。

##### 《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



## ■ 持続可能な総合交通体系の構築イメージ

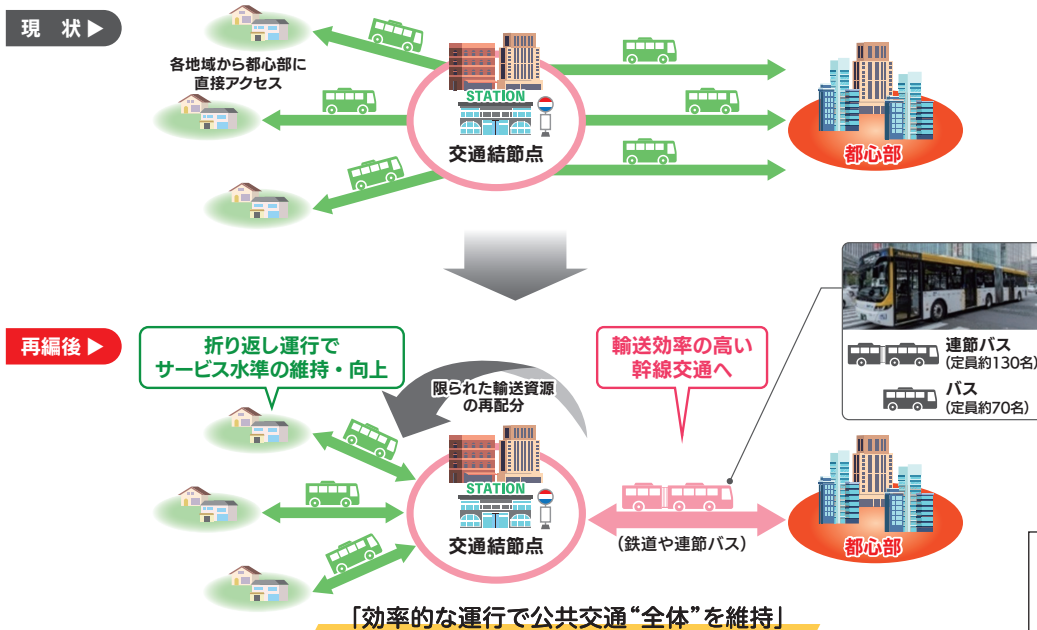


役割	主な交通モード
<ul style="list-style-type: none"> <li>都市間や拠点間を結ぶネットワーク</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道</li> <li>バス(BRT等)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線を補完するネットワーク</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス</li> <li>渡船</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>多様なニーズに対応 (個別輸送や面的需要等に対応)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>オンデマンド交通</li> <li>タクシー</li> <li>シェアリングモビリティ</li> </ul>

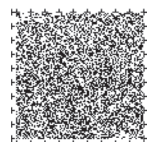
大量性  
速達性

柔軟性

## ■ 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)



## 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

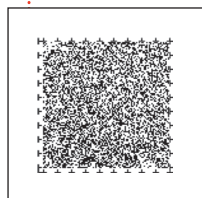
交通基盤の整備が進展するなか、既存ストックの活用も図りながら、拠点へのアクセス強化に取り組むとともに、広域的な人流・物流を支えるため放射環状型の幹線道路ネットワークの形成等に取り組めます。

#### 《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
- 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やジャンクションの設置・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

#### <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】





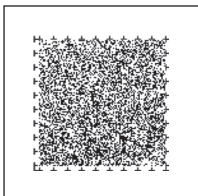
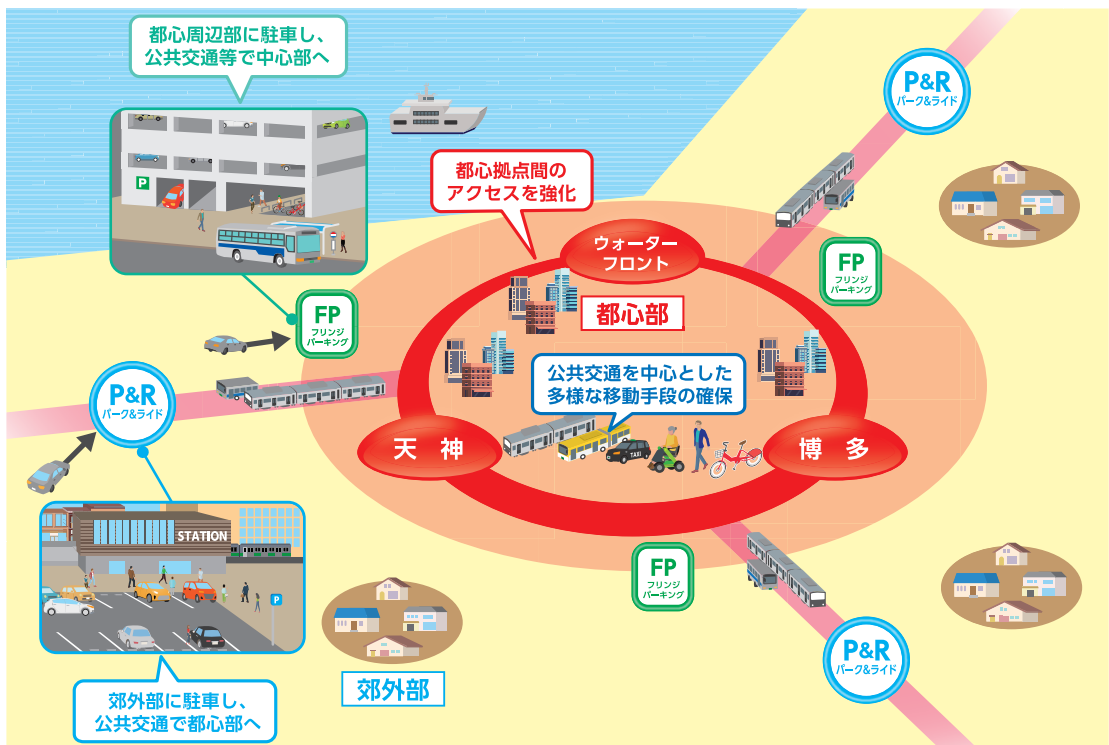
## 方針 4 交流を支える都心部の交通環境づくり

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



## 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

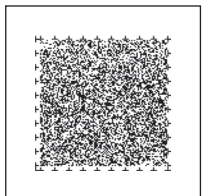
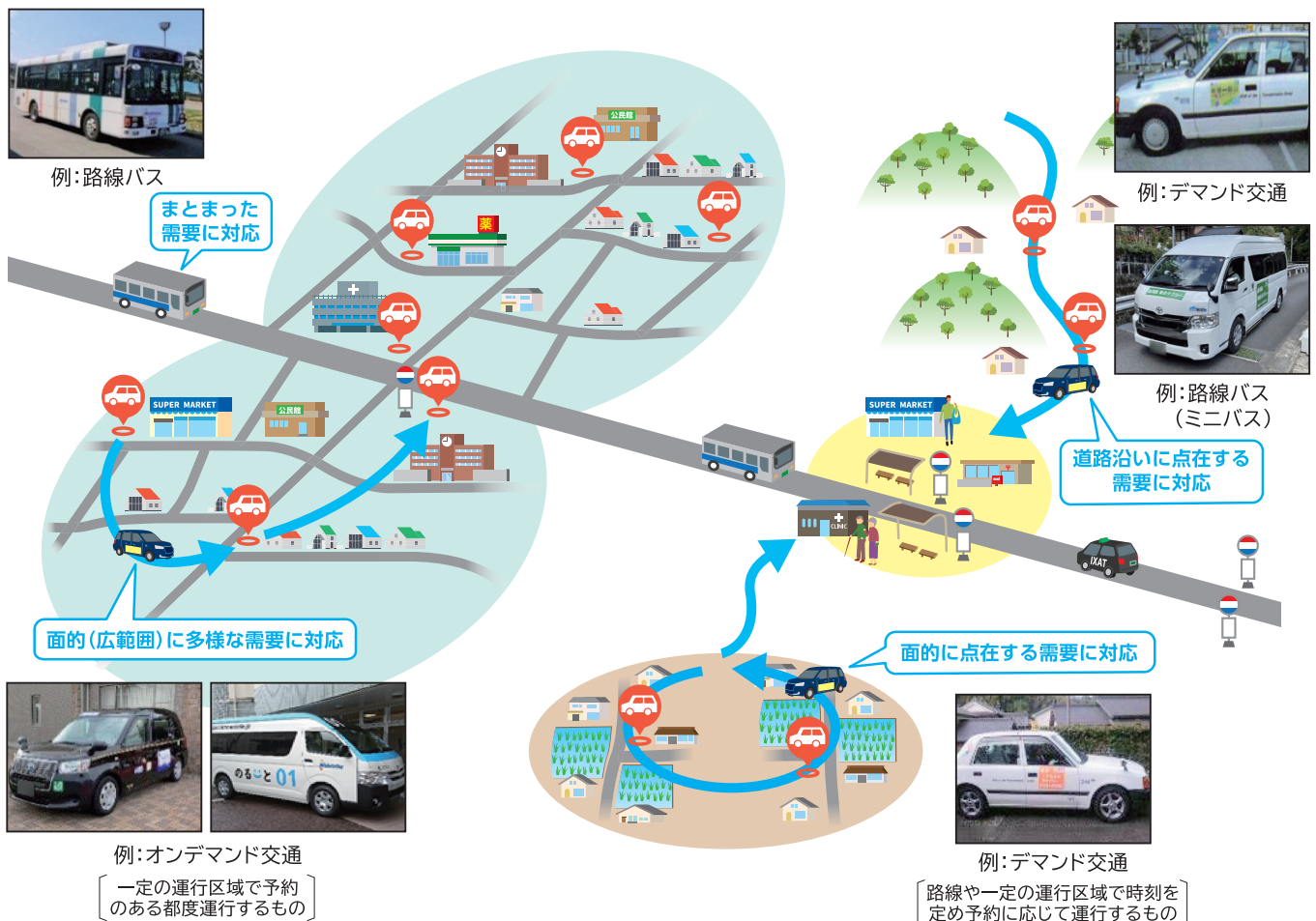
高齢化の進展や地域の実情などを踏まえ、市民・交通事業者・行政が共働し、日常生活を支える持続可能な生活交通の確保を図ります。

#### 《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



## 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
  - ユニバーサルデザインタクシーの導入促進
  - ノンステップバスの導入促進
  - 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

## 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

## 目標像Ⅳ 環境にやさしい交通

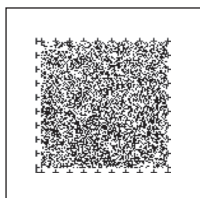
地球規模での気候変動による影響が深刻化するなか、脱炭素社会の実現に向け、環境負荷の少ない公共交通や徒歩・自転車による移動の促進など、環境にやさしい交通を目指します。

## 方針 8 環境にやさしい交通環境づくり

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



## ● 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。

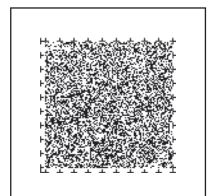
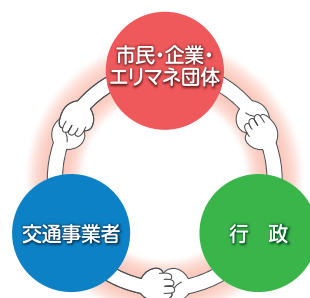
成果指標	現状値	望ましい方向性
<b>目標像I 公共交通を主軸とした持続可能な総合交通体系の構築</b>		
1日あたりの鉄道・バス乗車人員	118万人 (2023年)	+ [ 政策推進プランにおいて目標値を設定 ]
鉄道やバスなどの公共交通が便利だと感じる市民の割合	82.4% (2024年度)	+ [ 政策推進プランにおいて目標値を設定 ]
<b>目標像II 都市の魅力・活力を高める交通</b>		
都市計画道路の整備率	85.3% (2024年度)	+ [ 道路整備アクションプランにおいて目標値を設定 ]
都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数	78,400台/12h (2024年度)	- [ 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)	+
<b>目標像III 市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通</b>		
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)	+ [ 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)	+
<b>目標像IV 環境にやさしい交通</b>		
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)	+

## 4. 施策の推進

公共交通を主軸として、多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の構築に向け、行政や交通事業者、市民・企業・エリマネ団体 が連携して施策を推進します。

成果指標の達成に向け交通事業者等と連携して取り組むため、施策の推進体制として関係者からなる協議会を設置し、施策等を取りまとめ(地域公共交通計画)、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。

また、交通課題の解決や交通利便性の向上のため、民間事業者の意欲的かつ実現性のある提案を取り入れながら、施策を推進していきます。



# 福岡市都市交通基本計画 概要版

福岡市住宅都市みどり局 都市計画部 交通計画課  
令和7年5月

