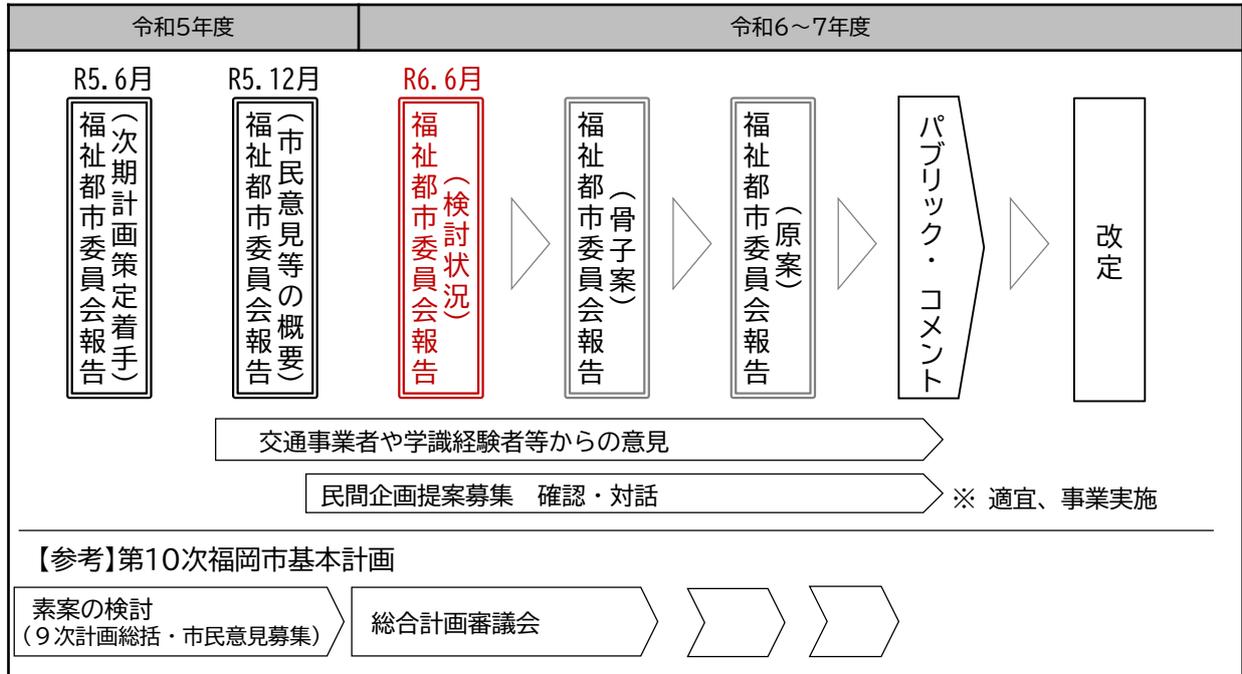


福岡市都市交通基本計画の改定の検討状況について

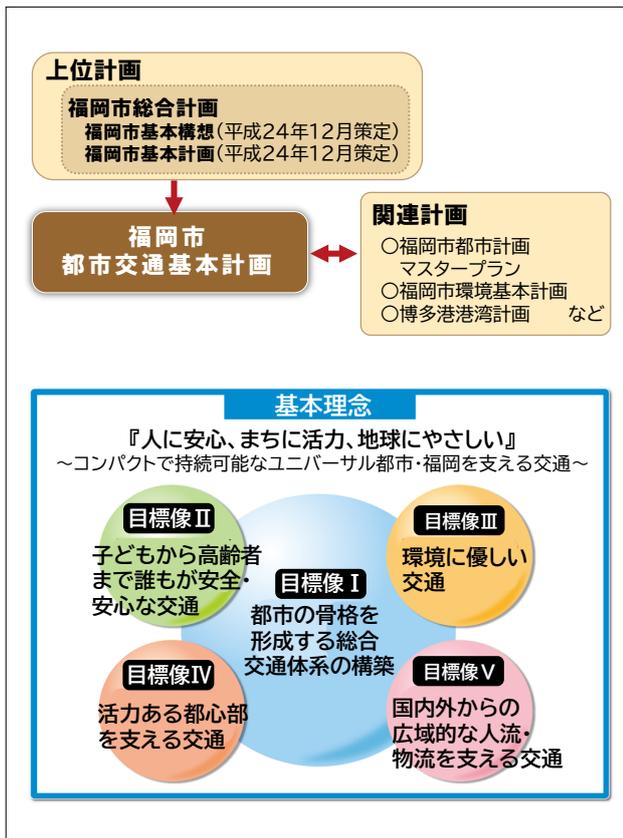
1. 報告の趣旨

都市交通基本計画は、交通分野における基本理念や目標像を示すとともに、方針や主な施策を体系的にまとめた本市交通政策の基本的指針となるものである。

計画策定から約10年が経過し、取り巻く社会情勢等に変化が生じていることなどを踏まえ、市民や議会、有識者、交通事業者等の意見を伺いながら検討を進めていくこととしており、検討状況について報告するもの。



■ 現計画の位置付けや基本理念等



■ 第10次福岡市基本計画(素案修正案) ※R6.5時点

交通分野に関連する主なポイント

- <目標3>
地域の人々がつながり、支え合い、安全安心に暮らしている
施策3-2
生活の利便性が確保された地域のまちづくり
・持続可能な生活交通の確保や買い物支援に取り組むなど、住み慣れた地域における生活の利便性向上に取り組む。
- <目標6>
都市機能が充実し、多くの人や企業から選ばれている
施策6-3
公共交通を主軸とした総合交通体系の構築
・市民や来訪者の円滑な移動を支える交通ネットワークの充実・強化など、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を構築する。
- <空間構成目標>
交通ネットワーク
・陸海空の広域交通ネットワークを備える都心部を中心に、それぞれの拠点間は公共交通機関でネットワークされ、拠点内やその周辺では身近な生活交通が確保されることで、多様な都市活動や市民生活を支える移動が円滑に行われている。

2.改定に向けた主な視点(案)

<社会情勢の変化等> ※参考1参照

社会情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・超高齢社会の進展 ・インバウンドなど交流人口の増加 ・まちづくりの進展 ・脱炭素社会に向けた社会的要請 ・義務的経費の増加
----------	--

交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用割合の減少 ・生活圏の移動に対するニーズの高まり ・交通基盤整備の進展 ・公共交通の担い手の減少 ・新たなモビリティサービスの活発化
-------	--

など

<市民からの意見> ※参考2参照

※現計画の目標像ごとに分類

目標像Ⅰ	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通全般や道路に関する意見 ■拠点等へのアクセス強化に関する意見
目標像Ⅱ	<ul style="list-style-type: none"> ■安全・安心・快適な交通環境に関する意見 ■生活交通の確保に関する意見
目標像Ⅲ	<ul style="list-style-type: none"> ■環境に配慮した道路交通に関する意見 ■自転車で移動しやすい交通環境に関する意見
目標像Ⅳ	<ul style="list-style-type: none"> ■都心拠点間の公共交通軸の形成や回遊性向上に関する意見 ■自動車交通の円滑化に関する意見
目標像Ⅴ	<ul style="list-style-type: none"> ■広域交通拠点の交通結節機能強化に関する意見 ■分かりやすく使いやすい交通環境づくりに関する意見

など

<交通事業者や学識経験者等からの意見> ※参考3参照

項目	主な内容
持続可能な公共交通	幹線交通、支線交通、ラストワンマイル交通の連携が重要
担い手不足	鉄道、バス、タクシーの担い手が不足
生活交通の確保	オンデマンド交通の継続を / 生活圏を意識した生活交通確保を
交通ネットワーク	小規模な改良で最大限の効果を
都心部交通	車から人・公共交通中心へ / 拠点間アクセス強化・充実を
環境	公共交通へのさらなる転換を

など

<主な視点>

視点①	持続可能な総合交通体系の構築
視点②	交通ネットワークの充実・強化
視点③	交流を支える都心部交通
視点④	市民の日常を支える生活交通の確保
視点⑤	脱炭素社会の実現に向けた交通環境づくり

特に関連のある
現計画の目標像

… Ⅰ

… Ⅰ Ⅴ

… Ⅳ

… Ⅱ

… Ⅲ

視点①

持続可能な総合交通体系の構築

社会情勢の変化等

- ・まちづくりの進展
- ・公共交通の担い手の減少
- ・新たなモビリティサービスの活発化

市民意見

- ・鉄道のネットワークを、もっと充実させてほしい
- ・中心部に向かうバスだけではなく、地下鉄駅までのバスが増えれば利用しやすい
- ・バス網の充実度が福岡市の良さ。将来的にも維持してほしい

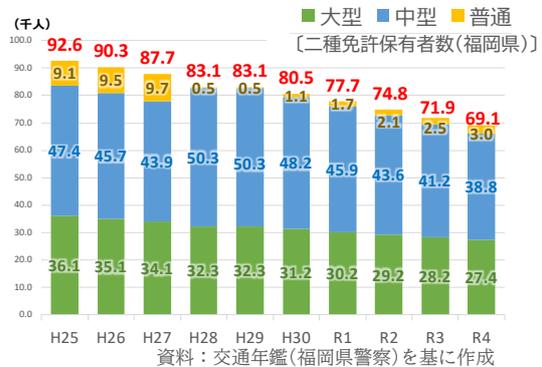
交通事業者や学識経験者等からの意見

- ・来街者（観光・ビジネス）の移動しやすさの追求が国際競争力や都市の魅力を高める
- ・公共交通の利用者減少や乗務員不足への対応を考慮していくべき
- ・幹線交通、支線交通、ラストワンマイル交通の連携が重要

- まちづくりが進展し、都市の骨格となる交通基盤が概成するなか、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交通体系づくりや、超高齢社会の進展や公共交通の担い手不足等も踏まえ、市民生活を支える交通体系づくりに取り組むことが重要。
- 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の多様な交通モード（タクシー、客船、マイカー、自転車、徒歩含む）が、特性に応じた機能分担や相互に連携することより、全体で一つのネットワークとして機能する総合交通体系の構築を目指す。



◇陸海空の玄関口と都市機能の集積



◇公共交通の担い手の減少



◇交通モードの特性に応じた機能分担イメージ

視点②

交通ネットワークの充実・強化

社会情勢の変化等

- ・交通基盤整備の進展
- ・インバウンドなど
交流人口の拡大

市民意見

- ・拠点等へのアクセス強化

南区 / 姪浜駅と橋本駅間 / ももち地区やドーム / マリンメッセ / 国際会議場 / 空港国際線 / 博多の森 / アイランドシティ / 九州大学伊都キャンパス / 箱崎線と貝塚線の直通運転 /

交通事業者や学識経験者等からの意見

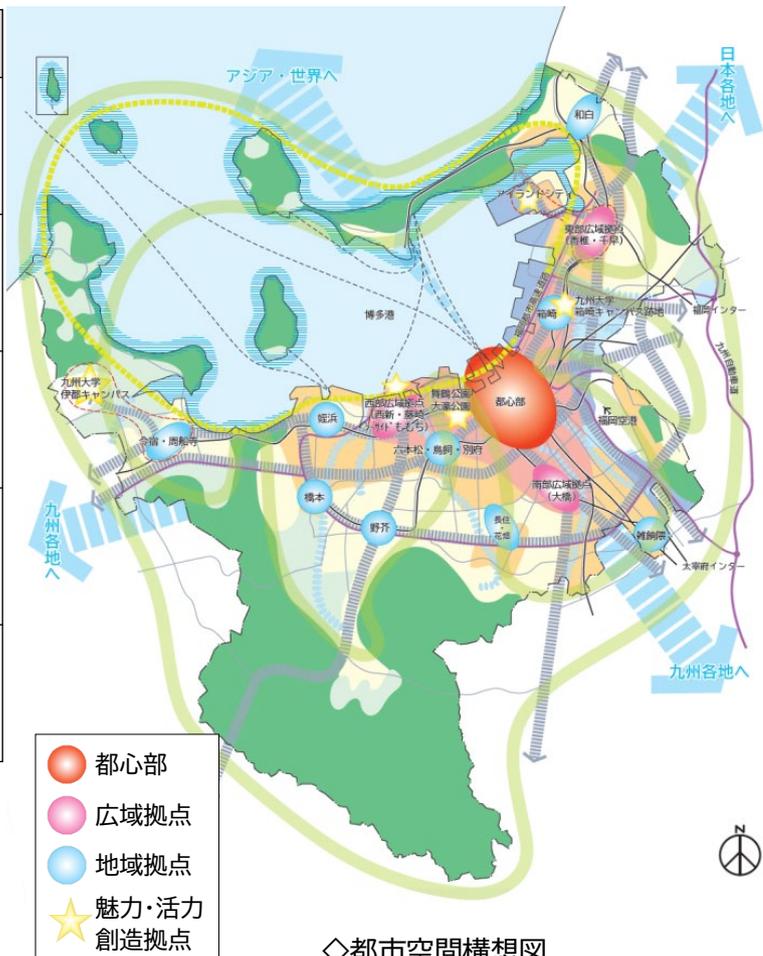
- ・空港やウォーターフロント、ドームなど、拠点へのアクセス強化が重要
- ・LRTやBRTなどで専用走行空間を入れた場合、道路にどのような影響があるか検証すべき
- ・小規模な改良で最大限の効果を
- ・交通基盤整備にやり残しがないのか議論や検証も必要

○都市の魅力・活力の向上に向け、幹線道路の整備とあわせ、既存ストックの活用も図りながら、**拠点等へのアクセスを強化することが重要。**

○このため、**広域交通拠点や地域拠点、魅力・活力創造拠点**などへのアクセス強化を新たに位置づけたうえで、これまで寄せられた意見等も踏まえながら、取組みを進めていく。

拠点	取組みの方向性(イメージ)
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
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
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
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
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

※博多駅、天神、博多心頭・中央心頭、福岡空港



◇都市空間構想図

※第10次福岡市基本計画(素案修正案)

拠点等へのアクセス強化に係る概略試算

- 交通ネットワークの充実・強化に向けては、現計画において、「都市の骨格を形成する総合交通体・強化などに取り組んできたところであるが、改定にあたって募集した市民意見でも、拠点等への
- このため、計画改定の検討にあたり、現計画や市民、議会、有識者からの意見等を踏まえ、拠点等の概略試算を行ったもの。また、過年度に検討を実施した直通運転化と連続立体交差事業について
- 各拠点等へのアクセス強化については、これまで寄せられた意見のほか、今回の概略試算結果や民

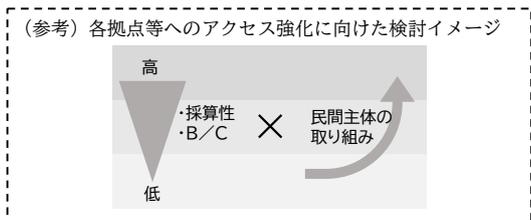
<概略試算結果>

拠点	都心部			
試算対象	①ウォーターフロント地区			②博多駅地区
模式図				
想定利用者	2.1万人/日 (0.9万人/日・km)	1.6万人/日 (0.8万人/日・km)		0.4万人/日 (0.2万人/日・km)
導入空間	地下	地下	上空	地下
概算事業費(税込)	880億円	1,040億円	250~330億円	1,060億円
単年度収支(税込)	4億円/年	1億円/年	5~6億円/年	▲11億円/年
概算事業費の償還年数	220年	1,040年	42~66年	(償還不可)
費用対効果 B/C	0.2	0.1	0.4~0.6	0.1

拠点	魅力・活力創造拠点			
試算対象	⑥都心部とアイランドシティ間		⑦九州大学伊都キャンパス	
模式図				
想定利用者	3.3万人/日 (0.3万人/日・km)		0.8万人/日 (0.2万人/日・km)	
導入空間	地下	上空	上空	地上
概算事業費(税込)	4,430億円	1,350~1,810億円	550~740億円	240億円
単年度収支(税込)	▲32億円/年	▲5~▲1億円/年	▲5~▲3億円/年	3億円/年
概算事業費の償還年数	(償還不可)	(償還不可)	(償還不可)	80年
費用対効果 B/C	0.1	0.3~0.5	0.1以下	0.6

※1【想定利用者】最新のパーソントリップ調査で得られた1日の人の動きを用いて予測モデルを構築し、将来の利用者見込みを算出したもの。
 ※2【導入空間】鉄軌道システムの導入空間として地下、上空、地上に分け、各空間における代表的な鉄軌道システムで試算を行ったもの。
 ※3【概算事業費】福岡市地下鉄の実績や他都市事例等を参考に、建設年度の違いによる補正を行ったうえで、キロ当たり単価を設定し、想定
 ※4【単年度収支】採算性確保の目安として、単年度における運賃収入と運営経費の差額を算出したもの。
 ※5【概算事業費の償還年数】単年度収支が黒字となるものについて、概算事業費を償還するために何年必要か計算したもの。なお、鉄道事業
 ※6【費用対効果】「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(2012年改定版)」に基づき、費用対効果(B/C)を算出したもの。<対象と
 ※7 導入空間として、道路上での支柱設置や出入口を含む駅建設のための空間確保や、車両基地のための大規模な用地確保が必要

系の構築」を目標像の1つとして掲げ、公共交通幹線軸の充実
アクセス強化に関する様々な意見が寄せられている。
へのアクセス強化について、現時点での採算性や費用対効果
は、過年度検討内容の再試算を行ったもの。
間主体の取組みなども踏まえながら検討していく。



広域交通拠点		魅力・活力創造拠点		
③福岡空港国際線ターミナル		④都心部とシーサイドももち間		⑤アイランドシティ
1.6万人/日 (0.6万人/日・km)	2.9万人/日 (0.8万人/日・km)	5.1万人/日 (0.5万人/日・km)		1.2万人/日 (0.6万人/日・km)
地下	地下	地下	上空	地上
1,050億円	1,490億円	3,990億円	1,170~1,560億円	370億円
1億円/年	5億円/年	▲11億円/年	12~16億円/年	▲2億円/年
1,050年	298年	(償還不可)	74~130年	(償還不可)
0.2	0.3	0.1	0.3~0.5	0.5

< 過年度検討内容の再試算 >

広域拠点、地域拠点		直通運転化		連続立体交差事業		
⑧姪浜-橋本間	⑨南部地域	⑩3両編成案	⑪増結分離案	⑫西鉄井尻駅周辺	⑬JR香椎駅周辺	⑭JR笹原駅周辺
2.7万人/日 (0.6万人/日・km)	2.3万人/日 (0.4万人/日・km)	-	-	-	-	-
地下	地下	-	-	-	-	-
1,790億円	1,920億円	350億円	180億円	380億円	380億円	310億円
▲1億円/年	▲8億円/年	0.3億円/年	0.6億円/年	-	-	-
(償還不可)	(償還不可)	1,167年	300年	-	-	-
0.6	0.2	0.5	0.4	0.5	0.5	0.6

< 代表的な鉄軌道システム > 地下：地下鉄、上空：モノレール等、地上：LRT (⑤アイランドシティについては、鉄道高架による試算)
される区間延長に乗じて算出したもの。(直通運転化及び連続立体交差事業については、過年度検討時の建設費を時点更新)

許可においては、建設費や支払い利息などを含む40年以内の累積損益の黒字化が採算性確保の目安となる。
なる費用と効果> B(効果)：利用者便益、供給者便益、環境等改善便益、C(費用)：概算事業費(大規模修繕等の更新経費は考慮していない)

- 近年、他都市においてLRTを導入している事例があるが、これを導入する上で専用走行空間の確保が必要となるため、都心部交通対策の今後のあり方を検討するにあたり、整理するもの。
- 専用走行空間を確保する路線上の15箇所を代表交差点として、渋滞長や走行性（通過時間、信号待ち回数）を試算するもの。

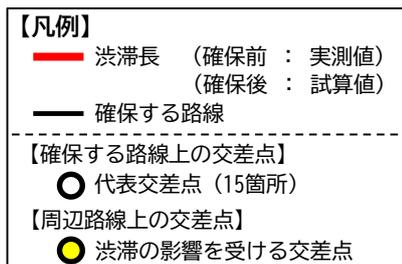
<試算結果>

専用走行空間の確保により、次の①～③の影響が確認された。

- ①確保する路線における交通混雑の悪化
都心部で大規模な渋滞が発生する。（下図参照）
- ②周辺路線への交通混雑の波及
影響を受ける交差点の数が増加する。（下図参照）
- ③走行性の低下
渋滞を抜けるまでに要する時間が増加する。（右表参照）

【表：走行性に関するケーススタディ】

蔵本交差点 (北東方面)		確保前 (現状)	確保後
渋滞長		140m	⇒ 計1,200m
走行性	通過時間	約2分	⇒ 約11分
	信号待ち回数	約1回	⇒ 約4回



【図：渋滞長及び影響を受ける周辺路線上の交差点（夕方ピーク17時台）】

- ※1 【確保する路線】 専用走行空間を確保する路線は、大博通り、渡辺通り、住吉通り、那の津通りとし、現状の上下各1車線を削減する。
- ※2 【引用データ】 直近の渋滞長・交通量調査及び全国道路・街路交通情勢調査の結果を用いて試算する。
- ※3 【交通手段の転換】 芳賀・宇都宮LRTの事例を参考に自動車から公共交通への転換を3.6%見込む。また、都心循環BRTは、現状の全便数が転換されるものとする。
- ※4 【試算結果】 確保後の渋滞長は、各代表交差点において交通処理できなかった自動車台数を長さに換算したもの。

視点③

交流を支える都心部交通

社会情勢の変化等

- ・都心部の人の動きが増加
- ・都心部のまちづくりの進展

市民意見

- ・歩行者が安全に気楽に歩くことができる歩行空間の確保
- ・都心部の渋滞緩和を
- ・マリンメッセ等へ行く新しい交通手段を

交通事業者や学識経験者等からの意見

- ・歩行者を最優先し、二番目に公共交通など、優先すべき交通モードを示す
- ・ウォーターフロントへのアクセスは重要

○都心部のまちづくりの進展とともに、交流人口の増加や移動ニーズの多様化に対応していくことが重要。

○マイカーから公共交通への転換や自動車流入の抑制等による道路交通混雑の緩和に取り組むとともに、**都心拠点間の公共交通の充実・強化**に取り組んでいく。

視点④

市民の日常を支える生活交通の確保

社会情勢の変化等

- ・超高齢社会の進展
- ・郊外部等では高齢化率が高い
- ・生活圏の移動に対するニーズの高まり

市民意見

- ・将来車を運転しなくなった時、買い物や通院が心配
- ・病院の巡回バスや、コミュニティバス、乗り合いタクシー、乗りたい場所に来てくれるオンデマンド型の交通などがほしい

交通事業者や学識経験者等からの意見

- ・買い物や通院など高齢者の身近な移動を担うオンデマンド交通は継続してほしい
- ・郊外部においては、隣接自治体を含む生活圏を意識してほしい

○超高齢社会の進展により、生活圏の移動ニーズが高まっており、郊外部をはじめ公共交通が不便な地域における生活交通の確保が重要。

○オンデマンド交通社会実験で得られた成果等も踏まえ、**持続可能性に考慮しながら、生活交通確保**に向けた**支援拡充**を検討し、取組みを進めていく。



◇条例に基づく施策の取組状況



◇オンデマンド交通社会実験



資料：国土交通省

◇オンデマンド交通イメージ

視点⑤

脱炭素社会の実現に向けた交通環境づくり

社会情勢の変化等

- ・脱炭素社会実現に向けた社会的要請
- ・自動車部門のCO2排出量はほぼ横ばい

市民意見

- ・騒音・排ガスの観点から、脱車社会をめざしてほしい
- ・再生可能エネルギーやEVの推進
- ・自転車で移動しやすい道路整備

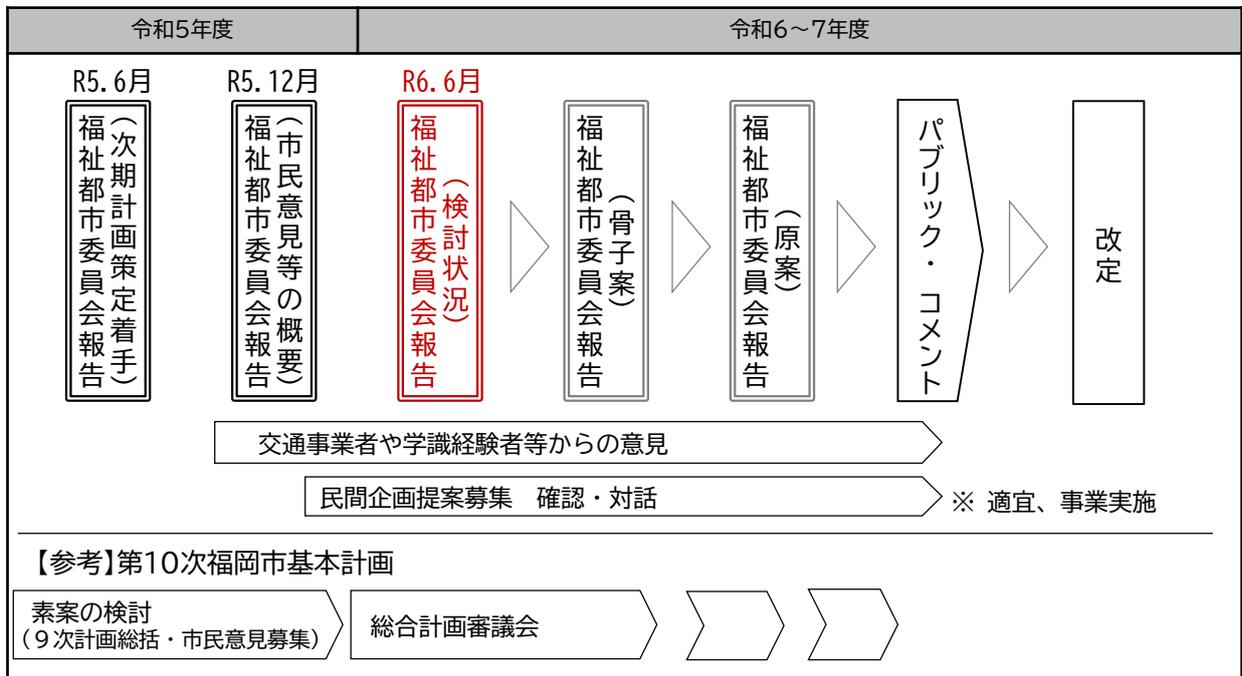
交通事業者や学識経験者等からの意見

- ・脱炭素社会の実現に向け、公共交通への更なる転換や、公共交通機関自体を環境へ配慮したものに転換していくべき
- ・充電設備などのインフラ整備も重要

- 福岡市が掲げる「2040年度温室効果ガス排出量実質ゼロ」の実現に向けた取組みの推進が重要。
- 環境にやさしい公共交通や自転車、徒歩による移動の促進、自動車や公共交通の脱炭素シフトなど、**環境負荷の少ない交通環境づくり**に取り組んでいく。

3. 今後の進め方

令和7年度の改定に向け、今後とも、上位計画である第10次福岡市基本計画の検討等と連携し、市民や議会、有識者、交通事業者等の意見を踏まえながら、検討を進めていく。



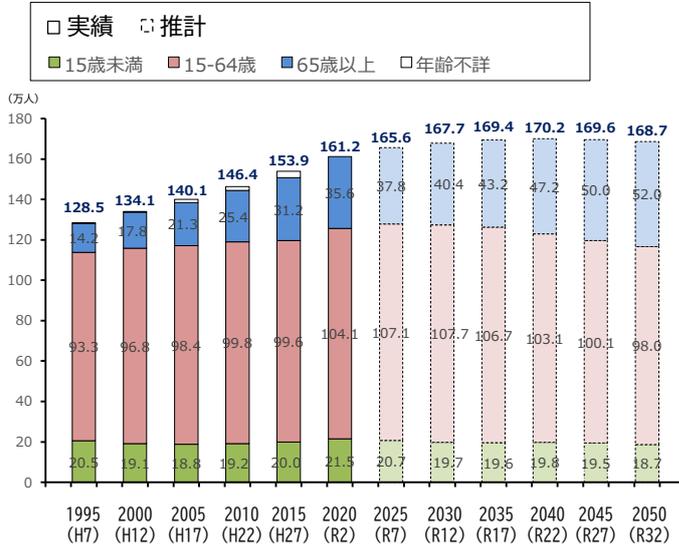
参考1 主な社会情勢の変化等

<主な社会情勢等の変化>

■ 人口

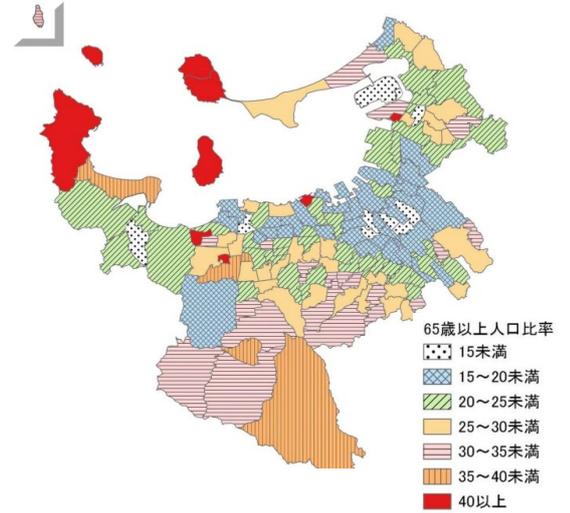
- ・福岡市における総人口のピークは、2040（令和22）年頃で約170万人に達する。
- ・全市の高齢化率が約22%の中で、郊外部の高齢化率が高くなっている。

◇人口構造の変化



資料：国勢調査、福岡市の将来人口推計
※R2については不詳補充値による集計

◇高齢化率(2022年)



資料：福岡市人口ビジョン

■ まちづくり

- ・充実した都市機能や豊かな自然環境が近接したコンパクトな都市。
- ・都心部や拠点などにおいて、地域の特性に応じたまちづくりを推進。

◇まちづくりの進展

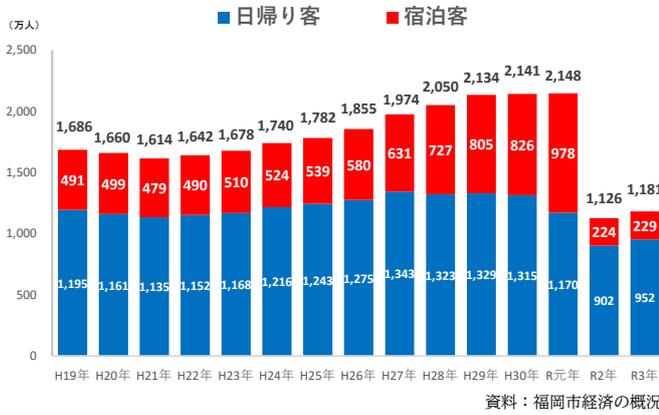


資料：土地区画整理事業の施行状況(福岡市)を基に作成。

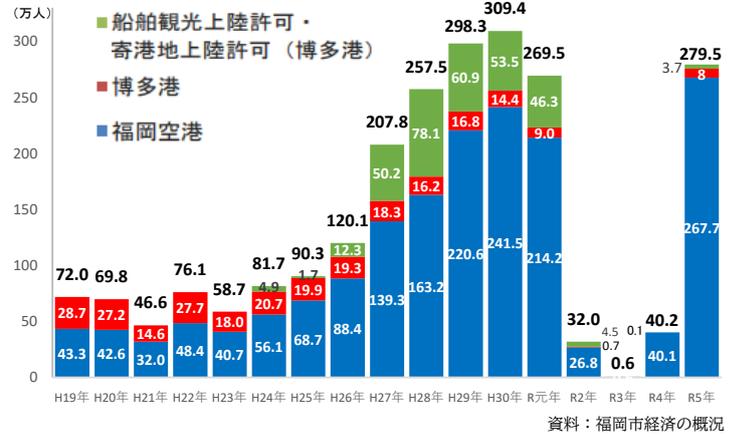
■ 交流人口

・福岡市を訪れる観光客や外国人入国者は、新型コロナウイルスの影響により、令和2年以降大きく減少していたが、徐々に交流人口が回復しつつある。

◇入込観光客数の推移



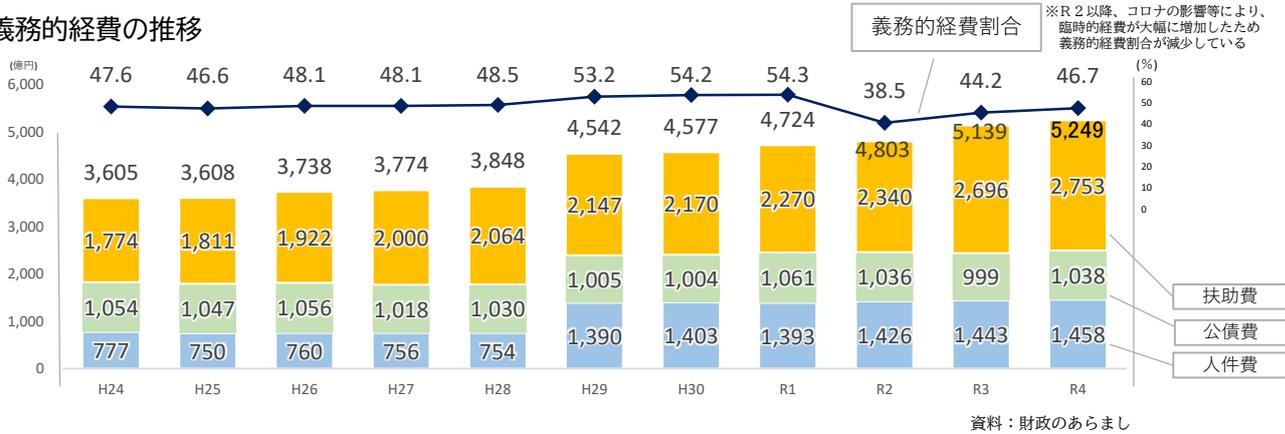
◇外国人入国者数の推移



■ 財政状況

・市予算において、扶助費などの義務的経費は増加傾向。

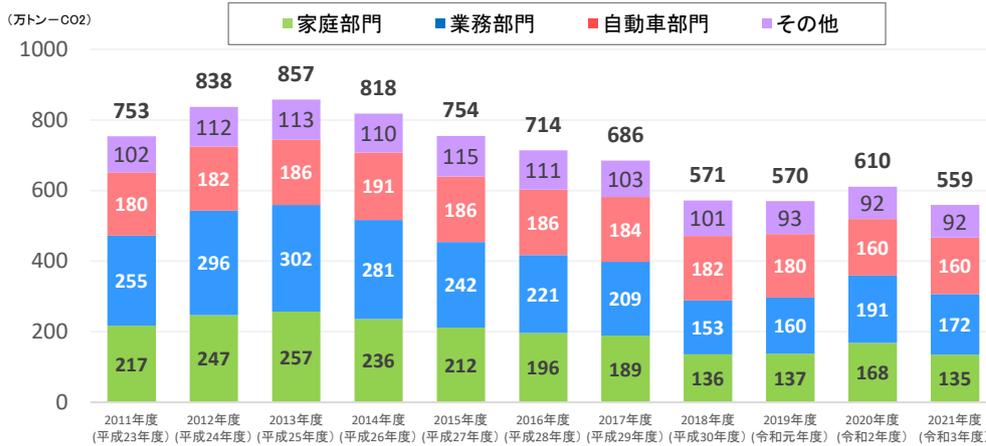
◇義務的経費の推移



■ 環境

・自動車部門における温室効果ガス排出量はほぼ横ばいで推移。

◇二酸化炭素排出量の推移（部門別）

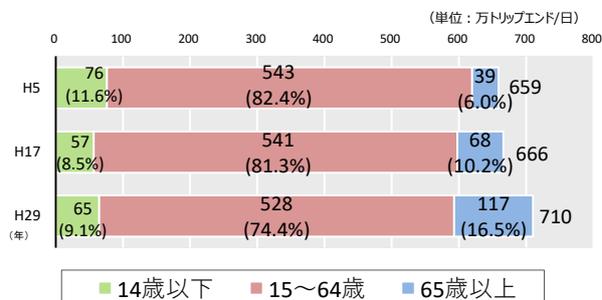


<交通の現状>

■ 人の動き

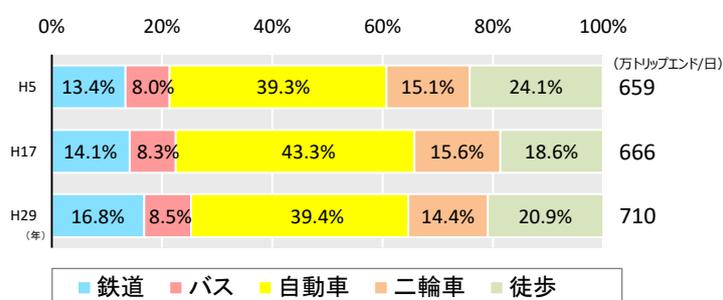
- ・人の動きは増加傾向にあるが、近年は、特に高齢者の動きが増加。
- ・平成29年度の調査では、鉄道やバスの割合が増加し、自動車利用割合が減少。

◇人の動きの変化



資料：北部九州圏パーソントリップ調査

◇交通手段別の動きの変化

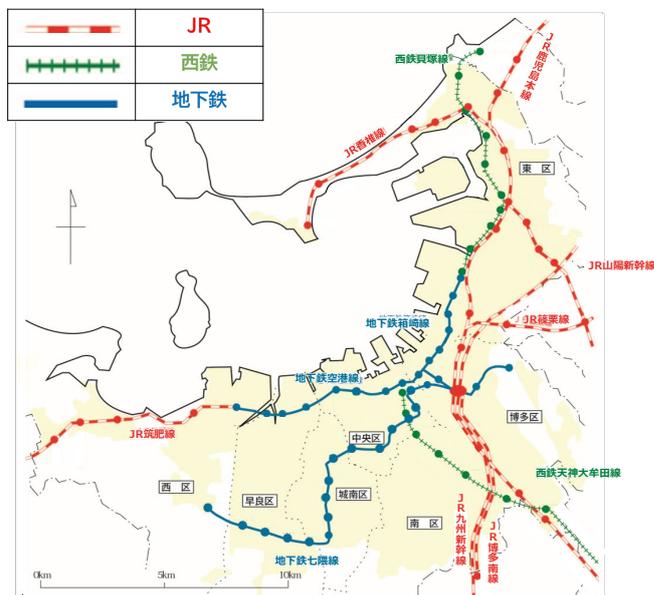


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

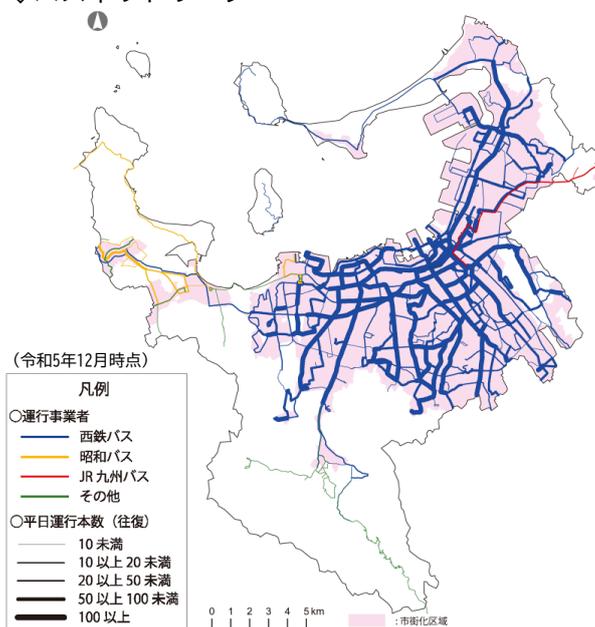
■ 公共交通ネットワーク

- ・鉄道やバスによる公共交通ネットワークが形成。
- ・公共交通が便利だと感じる市民の割合は8割を超えており、1日の鉄道・バス乗車人員は令和元年時点で約130万人を超えていたが、近年は新型コロナウイルスの影響により減少。
- ・高齢化の進展等により、バス運転士など公共交通の担い手が減少。

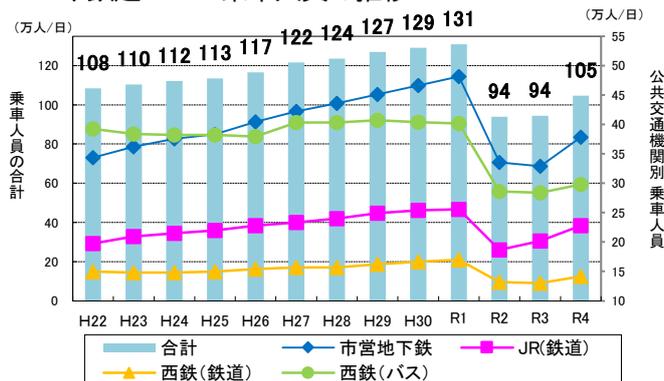
◇鉄道ネットワーク



◇バスネットワーク

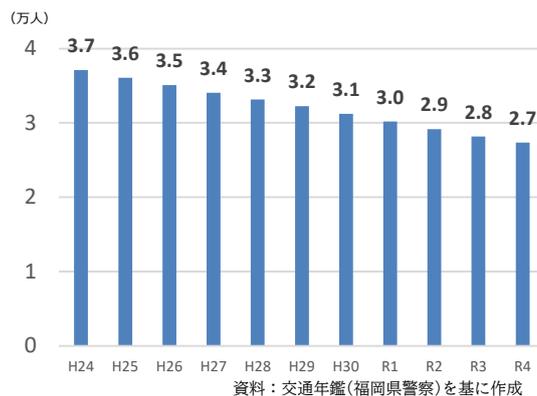


◇鉄道・バス乗車人員の推移



資料：福岡市統計書を基に作成

◇大型二種運転免許保有者の推移(福岡県)



資料：交通年鑑(福岡県警察)を基に作成

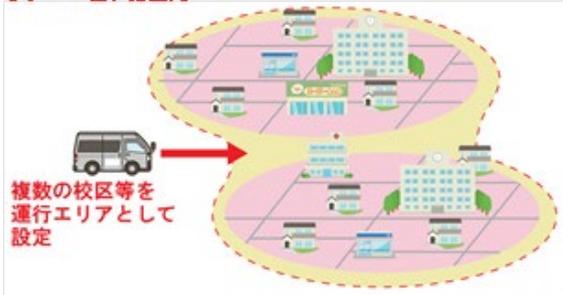
生活交通の確保

- 生活交通条例に基づく休廃止対策等に取り組むとともに、持続可能な生活交通確保に向けた取組みの一つとして、様々な工夫を行いながら、地域・交通事業者と共働で、オンデマンド交通社会実験に取り組んでいる。

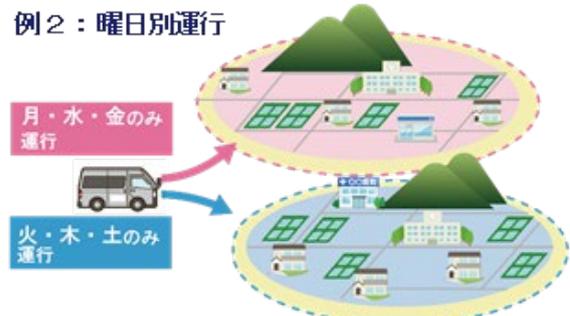
◇オンデマンド交通社会実験

<運行内容の工夫イメージ>

例1：広域運行

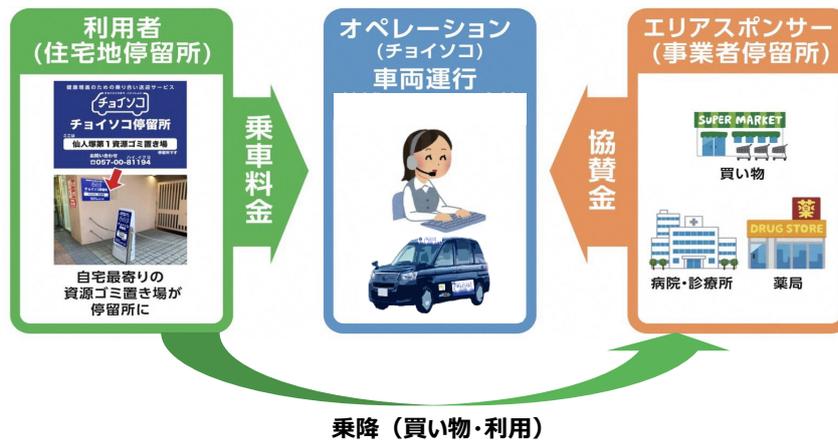


例2：曜日別運行



※ 2つ又は3つの地区で曜日を組み合わせて運行

<運賃以外の収入確保の工夫イメージ>



新たなモビリティサービス

- Maas、パーソナルモビリティ、シェアリングサービス、自動運転など、技術革新等を背景として新たなモビリティサービスの動きが活発化。

◇Maas



資料：政府広報オンライン

◇シェアサイクル



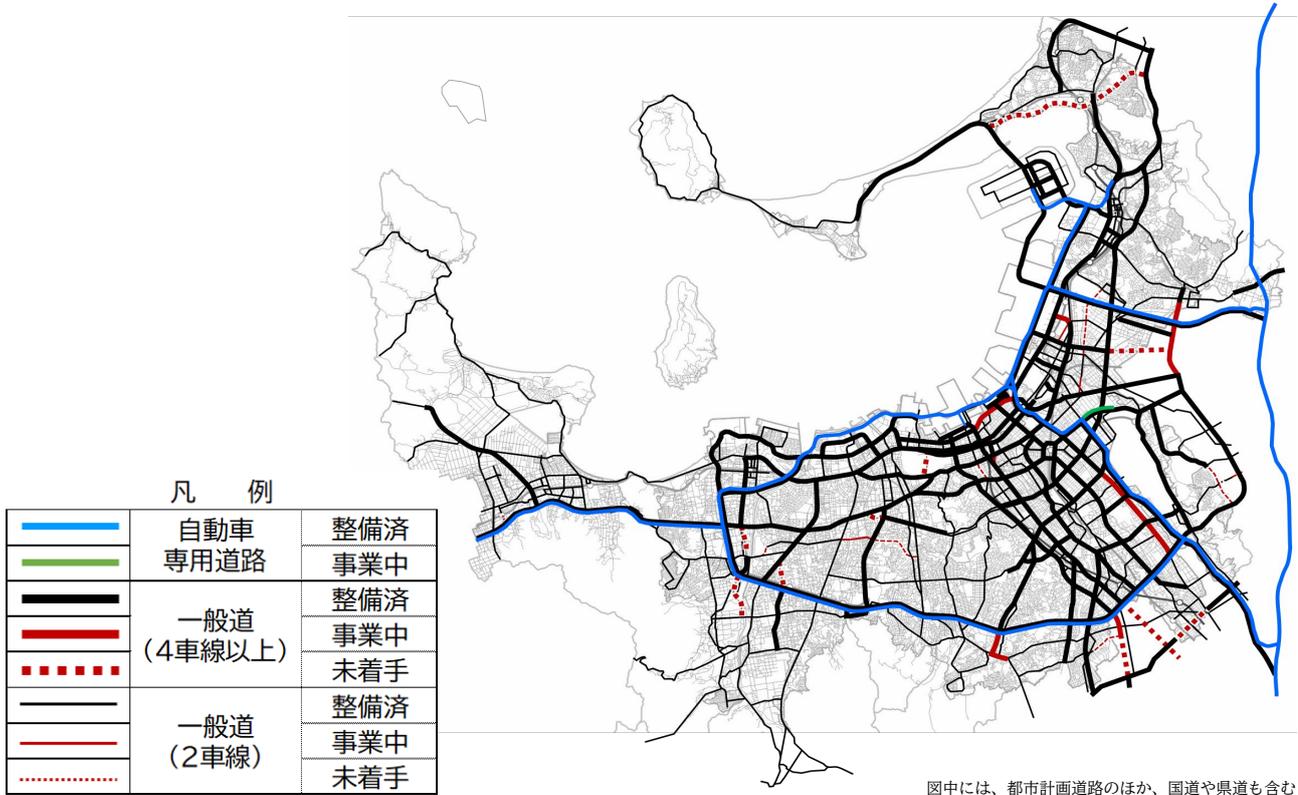
資料：全国シェアサイクル会議

■ 道路交通

・福岡外環状道路や都市高速道路等により放射環状型の幹線道路ネットワークが概成。

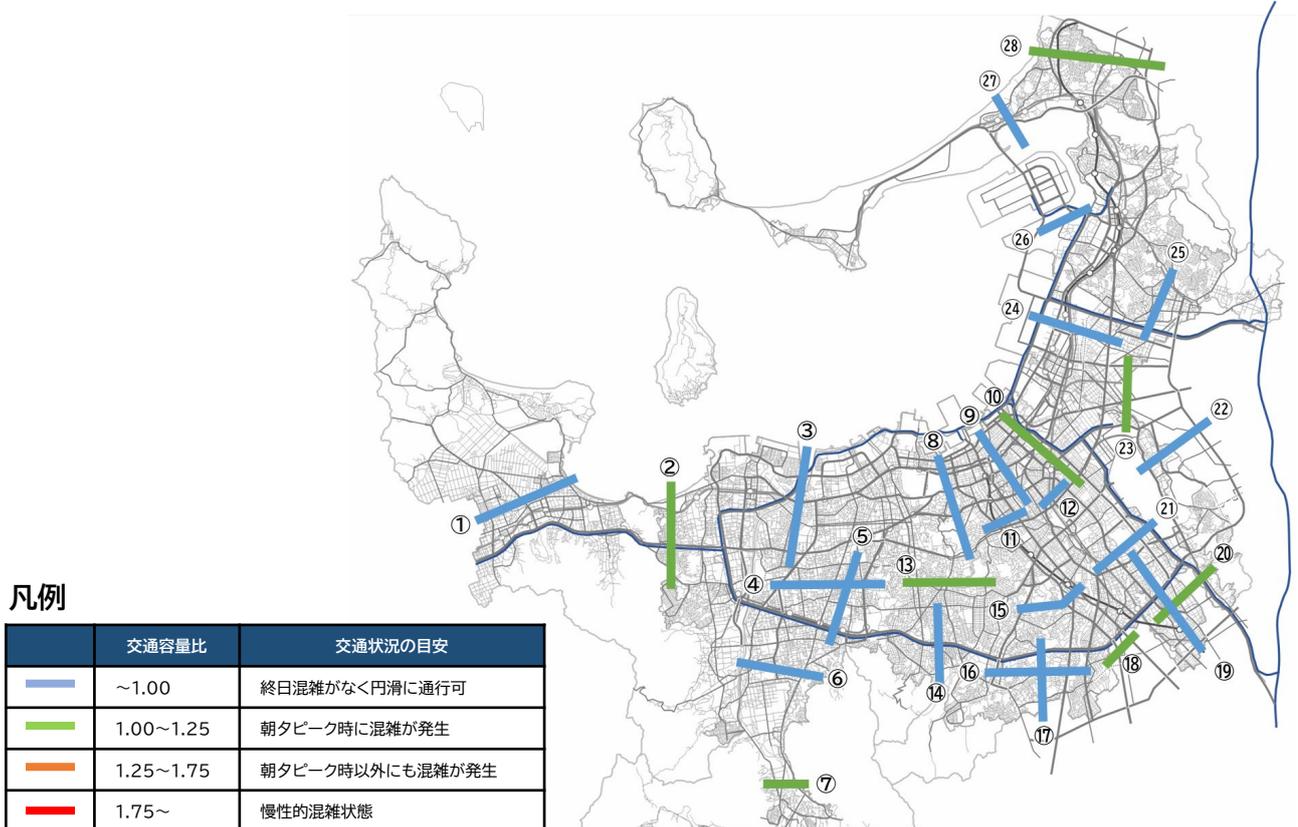
◇道路ネットワーク

・都市計画道路の整備率：約85%(令和4年度末)



図中には、都市計画道路のほか、国道や県道も含む

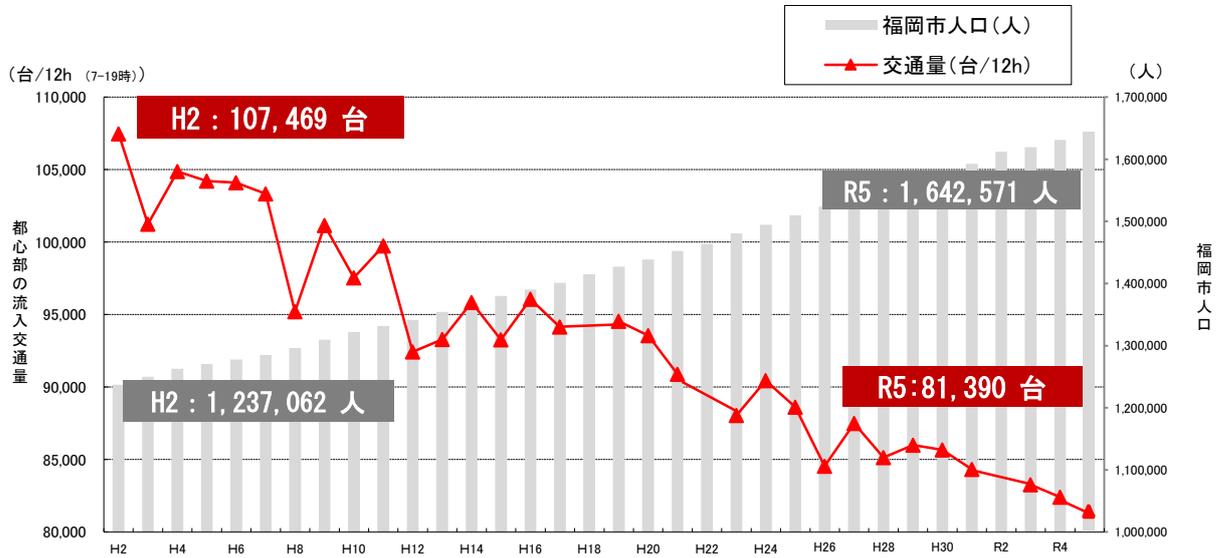
◇将来の交通容量比



※将来の交通容量比：交通状況の目安となる1つの指標（将来交通量/交通容量）
 ※全ての都市計画道路が整備された場合を想定

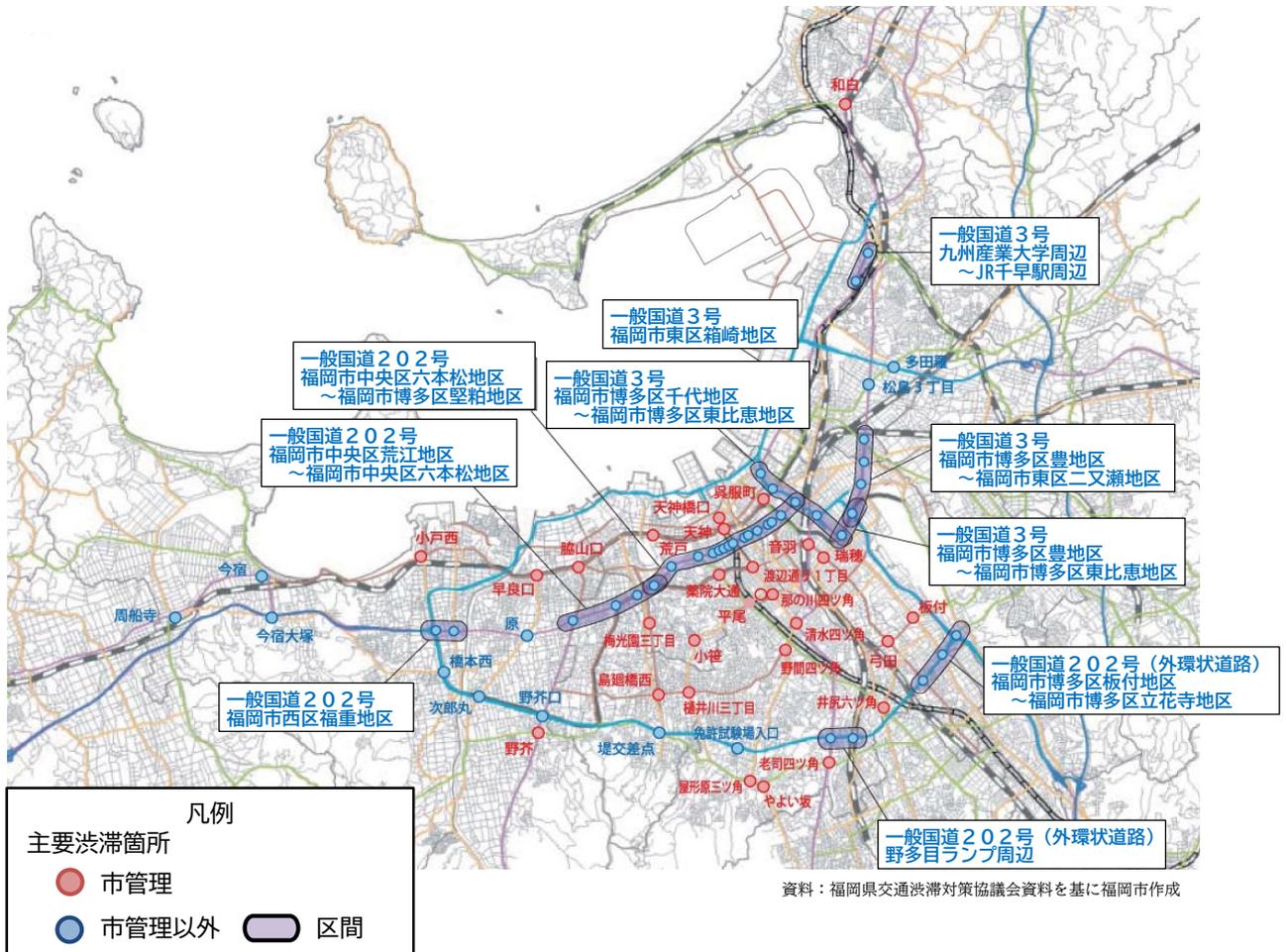
- ・都心部への流入交通量は減少傾向にあるが、依然として、都心部をはじめ、交差点を中心とした局所的な混雑が発生。

◇都心部の自動車流入交通量の推移（平日）



◇主要渋滞箇所

- ・市内指定箇所：75箇所（令和4年8月時点）



参考2 交通に関する主な市民意見

現都市交通基本計画の「目標像」ごとに分類

(1) みんなでつくる福岡市の将来計画プロジェクト

(2) 交通に関する市民アンケート

目標像Ⅰ
都市の骨格を形成する
総合交通体系の構築

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

○総論（公共交通全般、道路）

- ・市内隅々、交通の不便さの不平等を少しでもなくしていく福岡市
- ・鉄道のネットワークを、もっと充実させてほしい
- ・バスの本数を増やしてほしい
- ・自宅から最寄りの駅までのアクセスが近い
- ・交通機関のタッチ決済を普及させてほしい
- ・公共交通の混雑緩和が必要
- ・市内中心部への交通流量の減少に向けた対策

- ・バスや鉄道の本数を増やしてほしい
- ・朝夕の通勤時間帯における電車やバスの車内混雑緩和を
- ・バスより定時性のある鉄道をもっと便利にしてほしい
- ・公共交通機関の運賃が高い。お得な切符があれば車からの乗換が増えそう
- ・中心部に向かうバスばかりではなく、地下鉄の駅までのバスが増えれば利用しやすい
- ・バス網の充実度が福岡の良さ、将来的にも維持してほしい
- ・タクシーがなかなか予約できない
- ・都心部の渋滞緩和を
- ・駐車場の確保が大変なので、空き状況を知りたい
- ・交通信号の連携が悪い所は、是正してほしい

○各論（アクセス強化）

- ・南区にも地下鉄を通してほしい
- ・地下鉄の姪浜駅と橋本駅を繋げてほしい
- ・ドームや国際会議場へのアクセス
- ・アイランドシティへの交通の便をもっと便利に
- ・空港の国際線に地下鉄で行けるようにしてほしい

- ・南区だけに地下鉄が通っていない
- ・マリノメッセ等へ行く新しい交通手段を（地下鉄、モノレール、ロープウェイなどの鉄軌道）
- ・姪浜-橋本を地下鉄で繋げてほしい
- ・アイランドシティに鉄道を通してほしい
- ・ももち地区やドームへのアクセス向上（地下鉄、モノレールなどの鉄軌道、動く歩道）
- ・空港国際線まで地下鉄を延伸してほしい
- ・空港線を博多の森へ延伸
- ・箱崎線と貝塚線との直通運転を実現してほしい
- ・九州大学伊都キャンパスへの交通の便をよくしてほしい

目標像Ⅱ
子どもから高齢者まで
誰もが安全・安心な交通

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

- ・歩道の段差をなくし、自転車やベビーカー、車椅子でも安心に
- ・子供でも老人でも安心して安全に歩ける道路整備
- ・電信柱のないまちづくり
- ・高齢者が「運転しなくてもよい」と思えるような環境づくり

- ・段差解消、無電柱化など、安心して歩ける歩道の整備を進めてほしい
- ・歩道がガタガタで補修が必要
- ・駅のホームドアやエレベーターを充実してほしい
- ・将来車を運転しなくなった時、買い物や通院が心配
〔病院の巡回バス、コミュニティバス、乗り合いタクシー、乗りたい場所に来てくれるオンデマンド型の交通などがほしい〕
- ・地方のバス路線の選択肢が少なく、本数が少ない

(1)みんなで作る福岡市の将来計画プロジェクト

(2)交通に関する市民アンケート

目標像Ⅲ
環境にやさしい交通

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

- ・ 自転車で移動しやすい道路整備
- ・ 自転車への交通の取り締まりを強化してほしい
- ・ 再生可能エネルギーやEVの推進

- ・ 騒音・排ガスの観点からも、脱車社会をめざしてほしい
- ・ 自転車で安全に移動しやすい交通環境になってほしい
- ・ 自転車の交通マナーについて対策を強化してほしい
- ・ 駐輪場をもっと充実させてほしい
- ・ 電気自動車の充電スポット拡大を

目標像Ⅳ
活力ある都心部を支える交通

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

- ・ ドームや国際会議場へのアクセス<再掲>
- ・ 市内中心部への交通流量の減少に向けた対策<再掲>

- ・ マリンメッセ等へ行く新しい交通手段を<再掲>
- ・ 歩行者が安全に気楽に歩くことができる歩行空間の確保
- ・ 都心部の渋滞緩和を<再掲>
- ・ バスが便利だが、もう少しわかりやすくしてほしい

目標像Ⅴ
国内外からの広域的な
人流・物流を支える交通

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

- ・ アイランドシティへの交通の便をもっと便利に<再掲>
- ・ 空港の国際線に地下鉄で行けるようにしてほしい<再掲>
- ・ 交通機関のタッチ決済を普及させてほしい<再掲>

- ・ アイランドシティに鉄道を通してほしい<再掲>
- ・ 空港国際線まで地下鉄を延伸してほしい<再掲>
- ・ 飛行機の発着可能回数を増やしてほしい
- ・ 都市高速道路の渋滞を解消してほしい
- ・ 外国人や観光客に分かりやすい案内表示を
- ・ 観光スポットや空港などにシェアバイク、シェアサイクルのステーションを拡充してほしい

参考3 交通事業者や学識経験者等からの主な意見

持続可能な公共交通

- ・これからは、交通事業者間の「競争」は「共創」に
- ・持続可能な交通体系づくりには役割分担が重要
- ・交通の供給のだぶつきをなくし、シームレスな移動を実現するなど、移動手段のモード特性に応じた役割分担が重要
- ・幹線交通、支線交通、ラストワンマイル交通の連携が重要
- ・一部の地域ではバスが幹線を担うエリアもある
- ・シェアサイクルは、幹となる交通機関がある中で、葉脈のように細かな移動を担っていくものになる
- ・乗継ダイヤ調整やバス折り返しスペース、待合環境の整備が重要
- ・フィジカル連携を進めなければ、その先のデジタル連携もないため、物理的なバリアフリー等の整備が第一
- ・乗継抵抗が増すことで自家用車に回帰してしまわないよう、公共交通の利便性向上が重要
- ・交通モードの役割分担は都市部と郊外部で異なってくるので、それぞれ考えなければならない
- ・ターゲットが誰なのかを念頭に置いて利用者の行動変容を促す取組みが重要
- ・通勤での公共交通利用促進など、持続可能な公共交通となるよう利用者に協力してもらう取組みが重要
- ・サービス供給量に需要を合わせる電力分野の考え方を参考にしてもいいのでは
- ・来街者(観光・ビジネス)の移動しやすさの追求が国際競争力や都市の魅力を高めることに繋がる
- ・都市交通と福祉・教育等の他分野との連携も重要
- ・将来起こり得るサービスレベル低下について、データ等を用いながら市民や利用者の理解を得ていくことが重要

担い手不足

- ・公共交通の利用者減少や乗務員不足への対応を考慮していくべき
- ・バス乗務員の約6割が50歳以上で若年層が極端に少なく、近年は退職者数が新規雇用者数を上回っている状況
- ・運転手は給料が安くて、忙しくて、不規則で、長時間というイメージを払拭しないといけない
- ・乗務員不足は鉄道業界も他人ごとではない
- ・タクシー業界ではコロナ禍で多くの乗務員が去ったが、直近は増加傾向
- ・外国人労働者の雇用を考えていく必要がある

交通ネットワーク

- ・根幹的な交通ネットワークは概成
- ・既存のインフラを活用し尽くしていくことが重要
- ・小規模な改良で最大限の効果を
- ・道路は、幹線道路ネットワークの形成と、交差点改良など既存ストック活用が重要
- ・都市構造や拠点の特性、既存ネットワークを踏まえ、交通基盤整備にやり残しがいないのか議論や検証も必要
- ・都市の魅力を高めるためには、空港やウォーターフロント、ドームなど、拠点へのアクセス強化が重要
- ・空港は、国内線が便利だけに国際線にも力を入れていくべきでは
- ・都心部は、公共交通の利便性や定時性向上を重視すべき
- ・LRTやBRTなどで専用走行空間を入れた場合、道路にどのような影響があるか検証すべき
- ・道路は、物流や交通安全、バリアフリーの視点からの検討も重要
- ・都市高速の混雑緩和には、ボトルネックの改良や時間帯による柔軟な価格設定も考えられるのでは

生活交通の確保

- ・買い物や通院など高齢者の身近な移動を担うオンデマンド交通は継続してほしい
- ・郊外部においては、隣接自治体を含む生活圏を意識してほしい
- ・住民同士の共助に若い世代も巻き込んだ仕組みを
- ・AIオンデマンド交通の導入が県内各地で広がっている

都心部交通

- ・世界の潮流は「車中心」から「人中心」
- ・都心部は、車より公共交通を優先する方針を明確にしてはどうか
- ・歩行者を最優先し、二番目に公共交通など、優先すべき交通モードを示す
- ・天神と博多間の回遊性の促進
- ・ウォーターフロントへのアクセスは重要
- ・自動車を抑制するためには、都心部での移動手段がしっかりと確保されていないといけない
- ・附置義務駐車場の台数減免など、駐車場マネジメントも重要
- ・都心部にいかにして物を運び込むか、より効率的に交通負荷のかからない形でやっていくのかは重要

まちづくり、土地利用との連携

- ・安全かつ利便性の高い交通サービスとあわせた魅力的なまちづくりの進展に取り組むことが、持続可能な社会構築のキーワード
- ・土地利用計画と連携して議論を
- ・施設の建替えに合わせた、交通結節機能の誘導に取り組んではどうか

新たなモビリティサービス

- ・交通結節点では、バス、タクシー等に限らず、新たなモビリティを想定した空間整備が必要になってくる
- ・新たなモビリティの導入の際は安全性を考慮することが必要
- ・MaaSによる人の移動の活性化

安全、安心

- ・歩行空間を中心とした移動環境や、安全安心、防犯の面も考えていけたら
- ・交通の安全と円滑化のバランスを図ることが重要

環境

- ・この10年間で自動車からの二酸化炭素の排出削減は重要な取組みになってくる
- ・充電設備などのインフラ整備も重要
- ・脱炭素社会の実現に向け、公共交通への更なる転換や、公共交通機関自体を環境へ配慮したものへ転換していくべき

その他

- ・基本理念の部分で、Well-beingやQOL向上等の切り口も必要