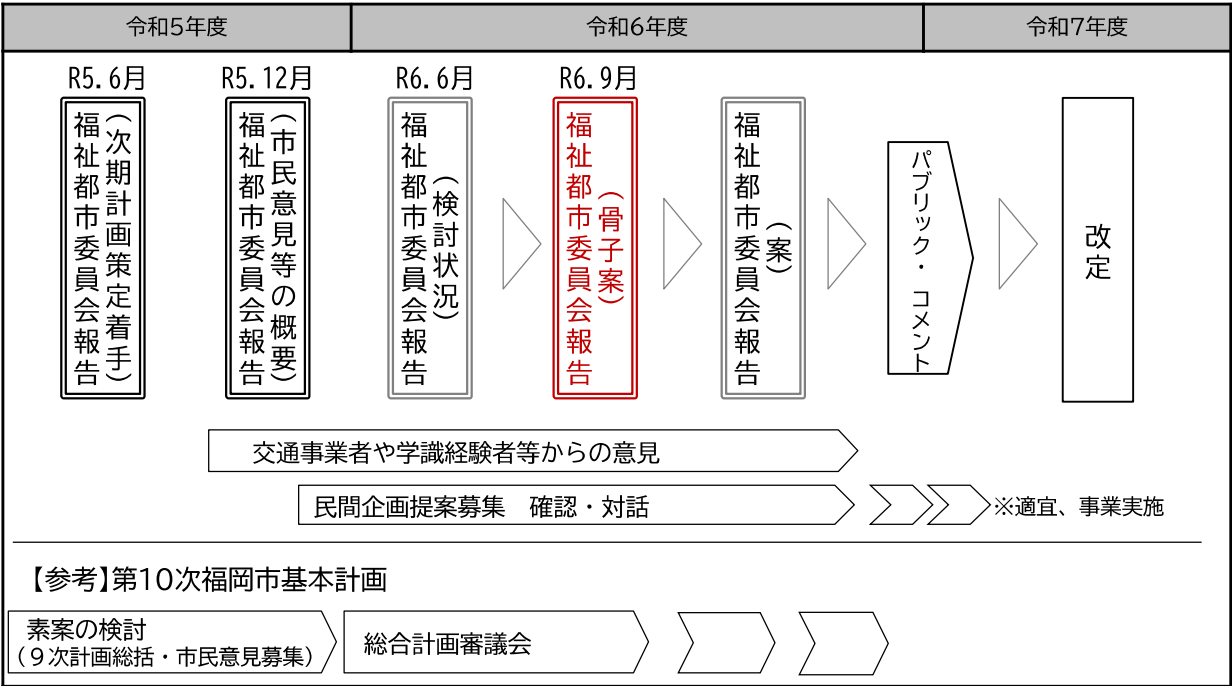


福岡市都市交通基本計画の骨子案について

1. 報告の趣旨

本市交通政策の基本的指針となる「都市交通基本計画」の改定については、上位計画である福岡市基本計画の検討と連携し、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、今回、骨子案について報告するもの。

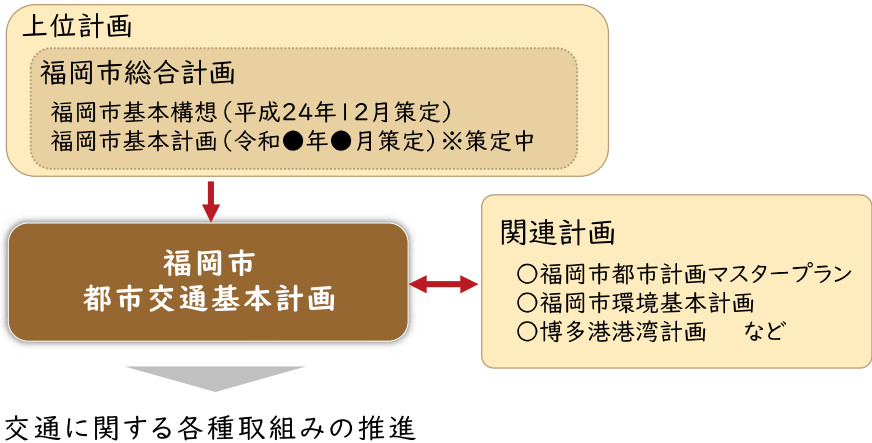


2. 骨子案について

1. 計画の概要

■位置づけ・役割

上位計画である福岡市基本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本市交通政策の基本的指針として活用するもの。



■目標年次

令和16(2034)年度(上位計画である第10次福岡市基本計画と同じ)

第10次福岡市基本計画の検討状況

分野別目標（交通関連）

<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

- ・区役所や、地域コミュニティ活動の場として活用されている公民館、市民センター、地域交流センターなど、公共施設の充実・機能強化や多様な施設間の連携を図るとともに、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、それぞれが住み慣れた地域における生活の利便性向上に取り組めます。

<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持続可能な総合交通体系の構築

- ・鉄道や幹線道路など、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・強化を図るとともに、公共交通や自転車の利用を促進するなど、市民・民間事業者・行政が連携し、分かりやすく使いやすい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持続可能な総合交通体系を構築します。

空間構成目標（目指す姿）

福岡市の都市活力を牽引する「都心部」、都市の成長を推進する「魅力・活力創造拠点」、限界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、それぞれのエリアの個性や強みが生かされ、交通ネットワークにより移動の円滑性が確保された「コンパクトでコントラストのある都市」が実現しています。

<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ます。

■都市空間構想図



2. 目標像と方針

社会情勢の変化等

- ・高齢化の進展
- ・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
- ・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

市民からの意見

- ・鉄道のネットワークを、もっと充実させてほしい
- ・バス網の充実度が福岡市の良さを将来的にも維持してほしい
- ・拠点等へのアクセス強化
- ・都心部の渋滞緩和を
- ・将来車を運転しなくなった時、買い物や通院が心配
- ・再生可能エネルギーやEVの推進

交通事業者や学識経験者等からの意見

- ・幹線交通、支線交通、ラストワンマイル交通の連携が重要
- ・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
- ・高齢者の身近な移動を担うオンデマンド交通の継続を
- ・拠点へのアクセス強化が重要
- ・小規模な改良で最大限の効果を
- ・脱炭素社会の実現に向け、公共交通の更なる転換を

など

計画改定の視点

- 持続可能な総合交通体系の構築
- 交通ネットワークの充実・強化
- 交流を支える都心部交通
- 市民の日常を支える生活交通の確保
- 脱炭素社会の実現に向けた交通環境づくり
- 誰もが安全安心で利用しやすい交通環境
- 災害に強い都市の形成

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～

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

方針Ⅰ：持続可能な総合交通体系の構築

方針Ⅱ：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

SUSTAINABLE GOALS DEVELOPMENT



目標像Ⅱ 都市の魅力・活力を高める交通

方針Ⅲ：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Ⅳ：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

方針Ⅴ：地域の実情に応じた生活交通の確保

方針Ⅵ：誰もが安全、安心な交通環境づくり

方針Ⅶ：災害に強い交通体系の実現



目標像Ⅳ 環境にやさしい交通

方針Ⅷ：環境にやさしい交通環境づくり



それぞれの目標像・方針ごとに、目標像の実現に向けた「**主な施策**」を示す

交通に関する 民間企画提案

- ・受付期間：R6.3.18～7.31
- ・提案件数：10件
- ※詳細は参考資料参照

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活かすとともに、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す。

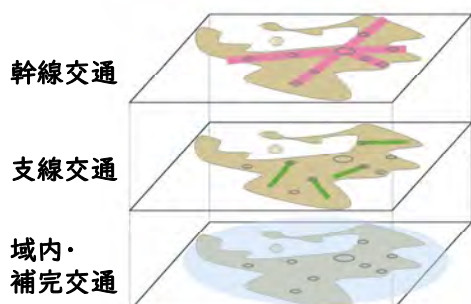
方針Ⅰ 持続可能な総合交通体系の構築

- ◆担い手不足等により、公共交通の維持が課題となるなか、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（タクシー、渡船、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連携により、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に取り組む。

<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、幹線軸への連節バス導入など）
- 交通結節機能の充実・強化
- 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、自動運転など）
- 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

<機能分担イメージ>



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 ・バス(BRT等)
・幹線を補完するネットワーク	・バス ・渡船
・多様なニーズに対応 （個別輸送や面的需要等に対応）	・オンデマンド交通 ・タクシー ・シェアリングモビリティ

大量性
速達性

柔軟性

<関連する民間企画提案>

- ・公共交通幹線軸の強化（連節バスの追加導入）
- ・九州大学線への連節バス導入
- ・AI活用型オンデマンドバスの導入
- ・九大学研都市駅前におけるモビリティハブの整備
- ・再生可能エネルギー活用型のシェアサイクルポートの設置

方針Ⅱ 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する。

<主な施策>

- 公共交通の利便性向上と利用促進
利用環境の改善（車内混雑の緩和、バス停上屋・ベンチの設置等）/ キャッシュレス推進 / 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（利用者等への働きかけ）
- 交通案内や受入環境の充実・強化
- 自転車や徒歩で移動しやすい交通環境づくり など

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活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む。

<主な施策>

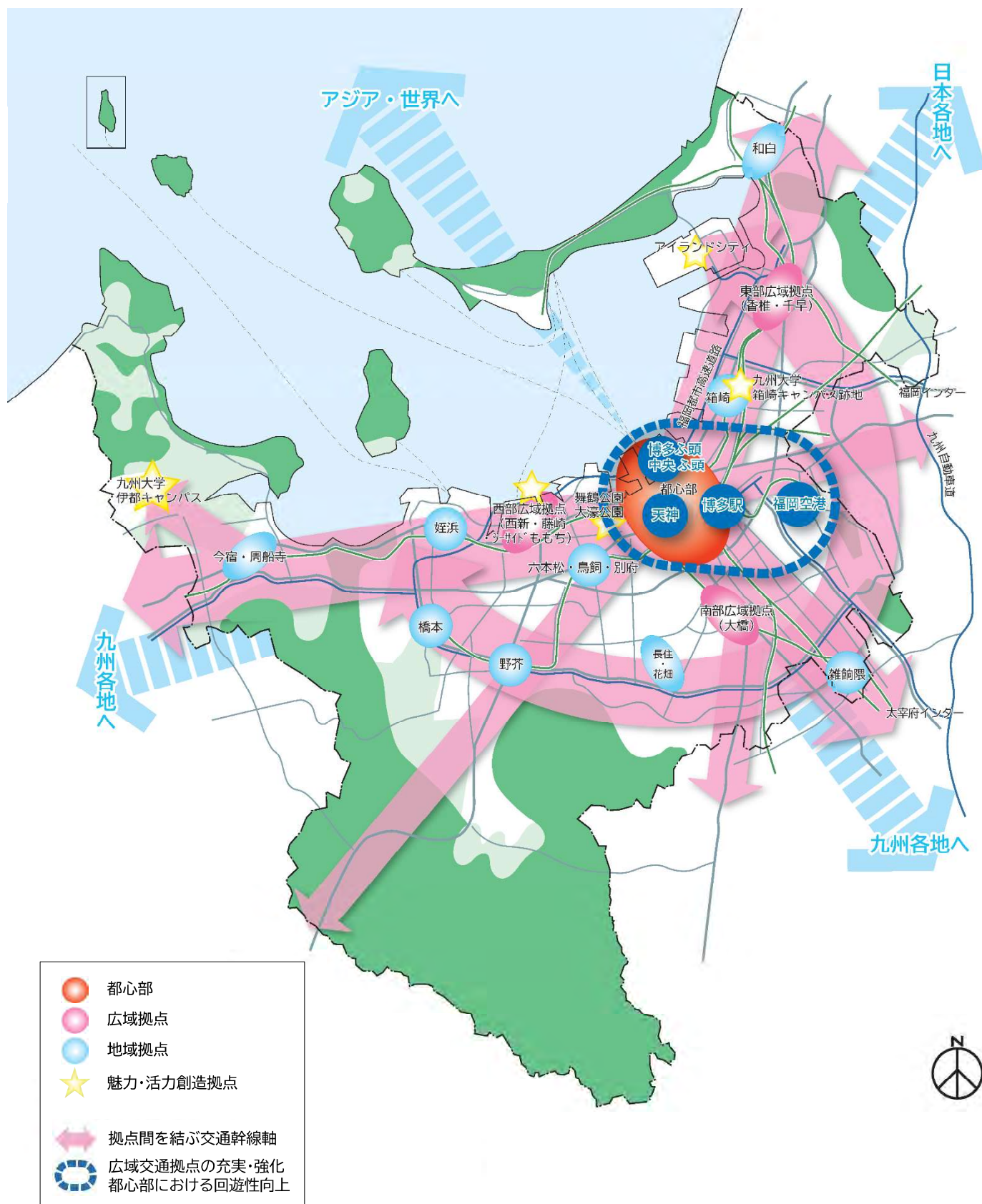
- 拠点へのアクセス強化
- 広域交通拠点等における交通機能の強化
- 幹線道路ネットワークの形成
- 道路交通の円滑化
 - ・ ボトルネック交差点の改良、バス停カット整備 など
 - ・ 鉄道高架化の検討<中・長期的検討課題>
- 自動車専用道路におけるランプやジャンクションの設置・改良の検討<中・長期的検討課題>
- 自然などの地域資源等への観光周遊を促す交通環境づくり など

<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	※民間企画提案を踏まえた取組み
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 ※1	※1 次世代交通システムの導入
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 ・ 福岡空港、博多港の機能の充実・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 ※2 ・ 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 ※3 ・ 交通結節機能強化(箱崎地区、九大学研都市駅) ※4 ・ <中・長期的検討課題> ・ 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	※2 唐人町駅・ドーム間を結ぶ動く歩道の導入 ※3 九州大学線への連節バス導入 ※4 九大学研都市駅前におけるモビリティハブの整備
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> ・ 地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の直通運転化の検討 ・ 姪浜一橋本間、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】	

〔 拠点等へのアクセス強化に係る概略試算では、現時点での採算性や費用対効果が低い結果となったが、アクセスを強化することは重要であるため、中・長期的検討課題として様々な方策を幅広く検討していく。 〕

■ 拠点間を結ぶ交通幹線軸ネットワーク図



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、都心部内の道路交通混雑の緩和を図るため、**公共交通の利便性向上や自動車流入の抑制等**に取り組むとともに、都心拠点間の公共交通の充実・強化や多様な移動手段の確保による交通環境の充実や回遊性の向上に取り組む。

<主な施策>

- | | |
|---|---|
| ○都心拠点間のアクセス強化
・天神通線の延伸、那の津通り6車線化
・都心拠点間の連携強化<中・長期的検討課題> | ○道路交通の円滑化
・駐車場の満空等の情報提供
・物流交通の円滑化 |
| ○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
・利用環境の改善【再掲】 | ○新たなサービス・技術の利活用・検討【再掲】
(MaaS、自動運転等) |
| ○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 | ○快適で高質な回遊空間の創出 など |

<関連する民間企画提案>

- ・次世代交通システムの導入【再掲】
- ・駐車場優待サービスの共通化・デジタル化による利便性向上

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、地域特性に応じた**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、災害に強い交通体系づくり**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**を図る。

<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地域主体の取組みへの支援の強化 | など |
|---|----|

<関連する民間企画提案>

- ・AI活用型オンデマンドバスの導入【再掲】

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**を進める。

<主な施策>

- | | | |
|--------------------|-------------|----|
| ○公共交通や道路のバリアフリー化促進 | ○安全・安心な道路整備 | など |
|--------------------|-------------|----|

方針7 災害に強い交通体系の実現

- ◆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確保し、**市民の安全・安心**を保つため、**災害に強い交通体系づくり**を進める。

<主な施策>

- | |
|--|
| ○災害に強い交通体系づくり（緊急輸送道路の整備、無電柱化の推進、狭あい道路の改善 など） |
|--|

<概要>

都心中心部への自動車流入の抑制を図ることを目的とし、駐車場利用料金の割引や片道乗車券の提供などをインセンティブとして、周辺駐車場への利用転換を促進する取組み。

<現状>

○取組み内容

- ・**駐車場事業者**：都心部周辺の対象駐車場を最大500円/12hまで割引
 - ・**交通事業者（西鉄・交通局）**：復路の片道乗車券の無償提供
 - ・**エリアマネジメント団体**：案内所にて割引処理や片道乗車券の配布
- ⇒都心来訪者は、往路分の片道運賃と駐車料金(最大500円/12h)で利用可能

○位置図



○課題

- ・フリッジパークの開始後も、稼働率の大きな向上に繋がっていない。
- ・各方面からの自動車流入を受け止めるには、新たな駐車場の確保が必要。

<今後の方向性>

市の支援策を拡充し、利用料金を下げることで、稼働率の向上や新たな駐車場の確保につなげる社会実験を実施するなど、フリッジパークの利用向上に向けた取組みを検討する。

高齢化の進展により、生活圏の移動ニーズの高まりなど、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となっており、社会実験での成果等も踏まえ、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するもの。

<今後の方向性>

- バス路線の休廃止に伴う公共交通空白地となる地域は、引き続き、代替交通を確保
- 公共交通が不便な地域は、地域の取組みに対し幅広く支援できるよう、令和7年度に補助制度を拡充、生活交通確保に取り組む地域を募集するなど、取組みを強化

【支援拡充の方向性】〈地域主体の生活交通確保支援補助金〉

- ・公共交通不便地等を含む地域において、地域の主体的な取組みに対し、本格運行まで段階的に支援
- ・社会実験の実績等を踏まえ、目標収支率は2割に設定（※運行経費の最大8割を補助）
- ・オンデマンド交通に限らず、地域の実情に応じた持続可能な生活交通を確保

〈支援の流れ・主な内容〉



※収支率＝収入÷運行経費（初期経費・利用促進費除く）

目標収支率2割を達成 ⇒ 本格運行へ移行

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る。

<主な施策>

- | | |
|---------------------------|----------------------|
| ○公共交通や自動車の脱炭素化 | ○シェアリングモビリティの利活用【再掲】 |
| ○公共交通の利便性向上と利用促進【再掲】 | ○道路交通の円滑化【再掲】 |
| ○自転車や徒歩で移動しやすい交通環境づくり【再掲】 | など |

<関連する民間企画提案>

- ・EVバスの導入推進
- ・事業者向け脱炭素型EVハブ拠点の整備
- ・再生可能エネルギー活用型のシェアサイクルポートの設置【再掲】

3.成果指標の設定について

都市交通基本計画の改定については、市民や議会、有識者等からの意見を伺いながら検討を進めてきており、今回、目標像や方針、主な施策を案としてまとめているが、今後、成果指標についても、指標の分かりやすさやデータ収集の容易さ等も踏まえつつ、検討を進めていく。

<成果指標の設定(イメージ)>

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

- <指標例>
- ・1日あたりの鉄道・バス乗車人員
 - ・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
 - ・自転車通行空間の整備延長
 - ・シェアサイクルの利活用状況
 - など

目標像Ⅱ 都市の魅力・活力を高める交通

- <指標例>
- ・1日あたりの鉄道・バス乗車人員【再掲】
 - ・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【再掲】
 - ・都市計画道路の整備率
 - ・都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数
 - など

目標像Ⅲ 市民の日常を支え、誰もが安全・安心な交通

- <指標例>
- ・鉄道駅のバリアフリー化
 - ・新たな公共交通空白地の抑制
 - ・歩車分離率
 - ・無電柱化整備延長
 - など

目標像Ⅳ 環境にやさしい交通

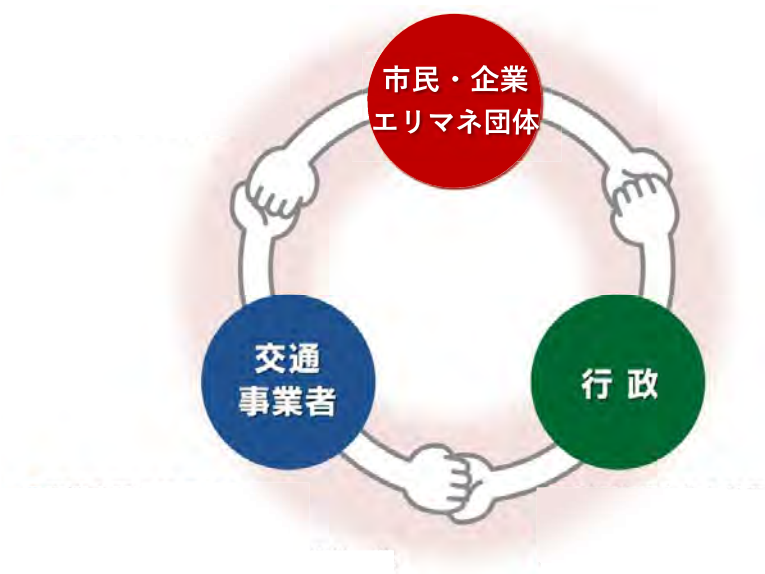
- <指標例>
- ・乗用車新車販売台数に占めるガソリン車の割合
 - ・1日あたりの鉄道・バス乗車人員【再掲】
 - など

4. 施策の推進

施策の推進にあたっては、市民・企業やエリアマネジメント団体が積極的に関わり、各々の立場で考え、交通行動を変えていくとともに、各主体の協働・連携をさらに深め、関係者間の連携・共通認識のもと一体的に施策を推進していくことが重要。

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）、施策推進・進捗管理を行っていく。

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

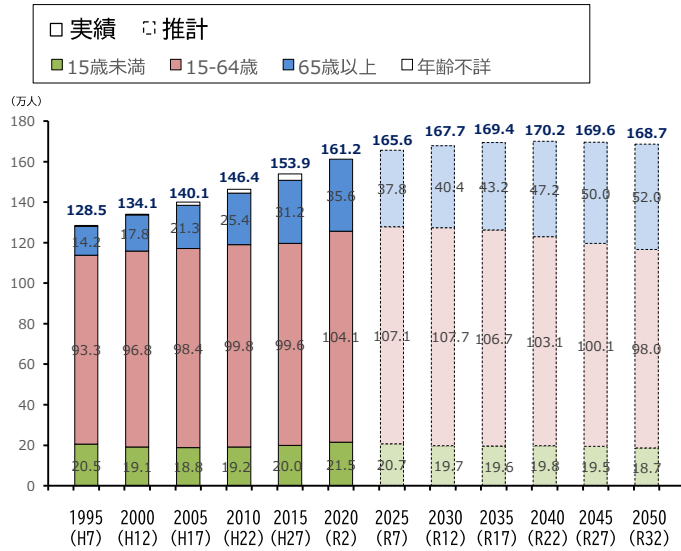
令和7年度の改定に向け、今後とも、上位計画である第10次福岡市基本計画の検討等と連携し、市民や議会、有識者、交通事業者等の意見を踏まえながら、検討を進めていく。

<主な社会情勢等の変化>

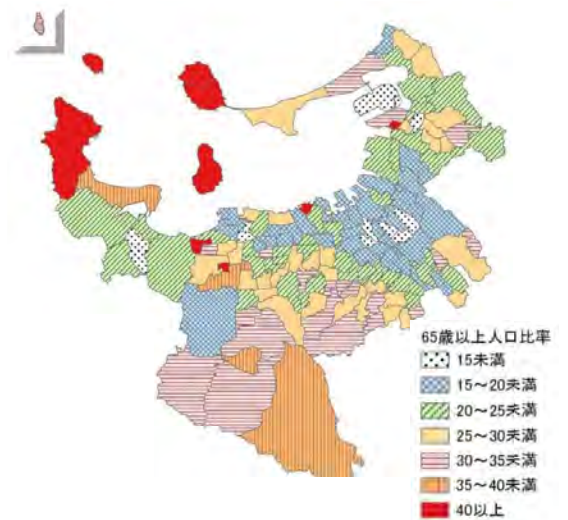
■ 人口

- ・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



◇高齢化率(2022年)



■ 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

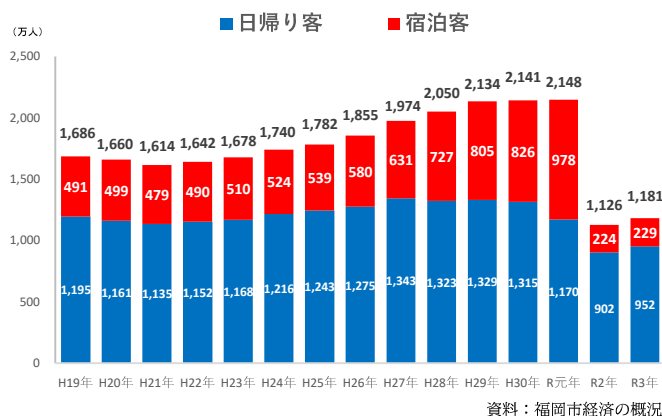


資料：土地区画整理事業の施行状況（福岡市）を基に作成。

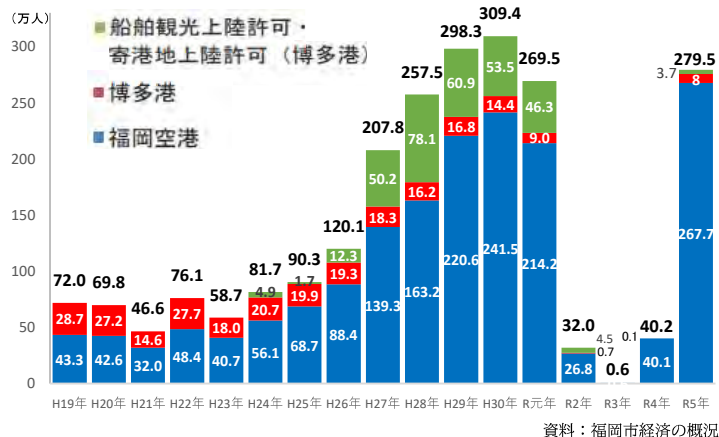
■ 交流人口

- ・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



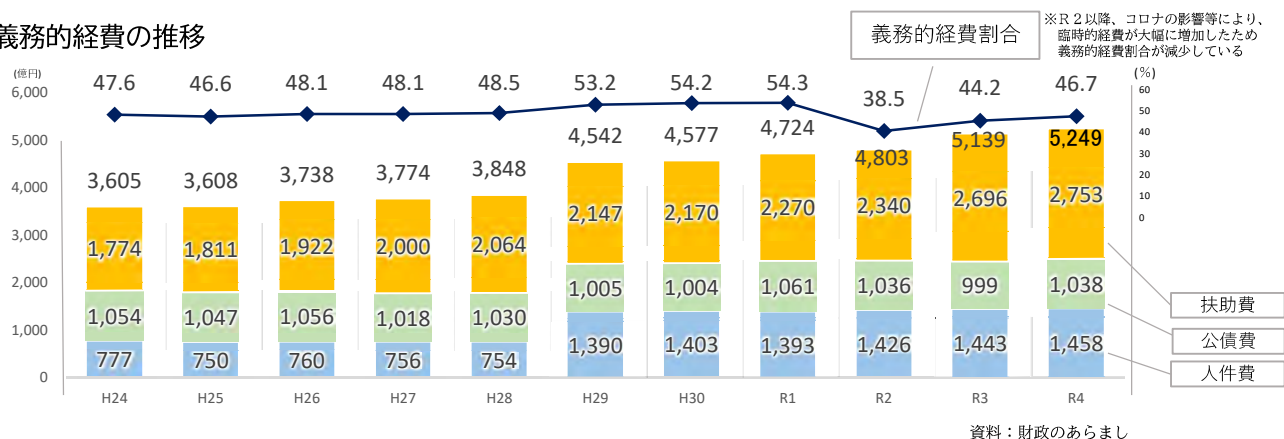
◇外国人入国者数の推移



■ 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。

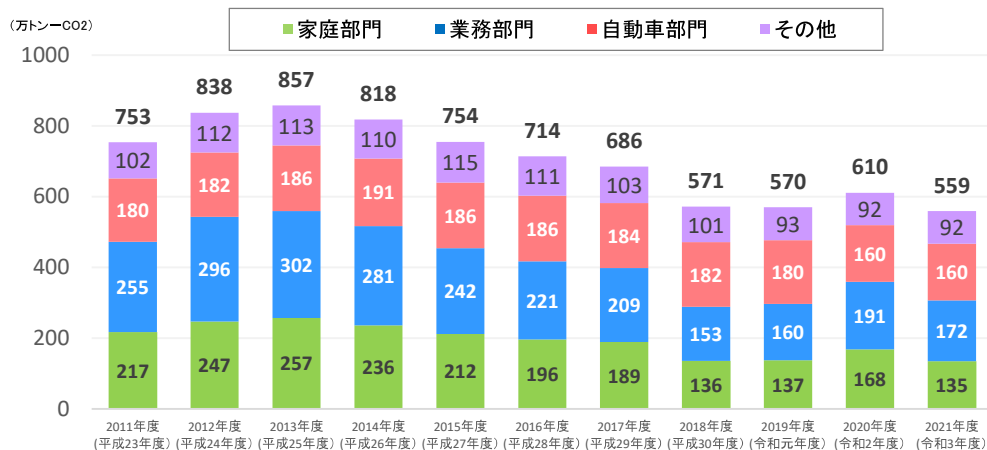
◇義務的経費の推移



■ 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）

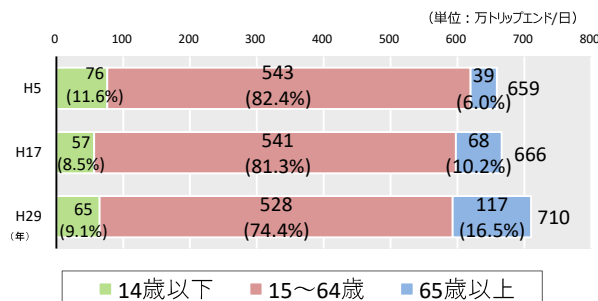


<交通の現状>

■ 人の動き

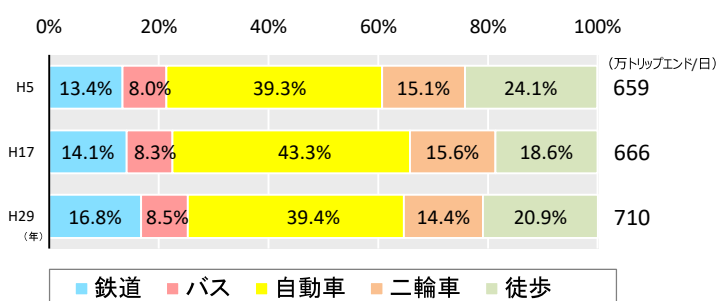
- ・人の動きは増加傾向にあるが、近年は、特に高齢者の動きが増加。
- ・平成29年度の調査では、鉄道やバスの割合が増加し、自動車利用割合が減少。

◇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

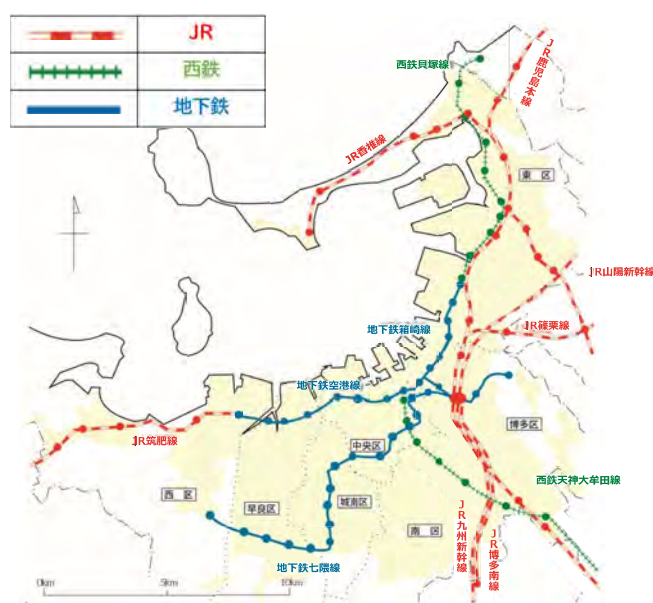


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

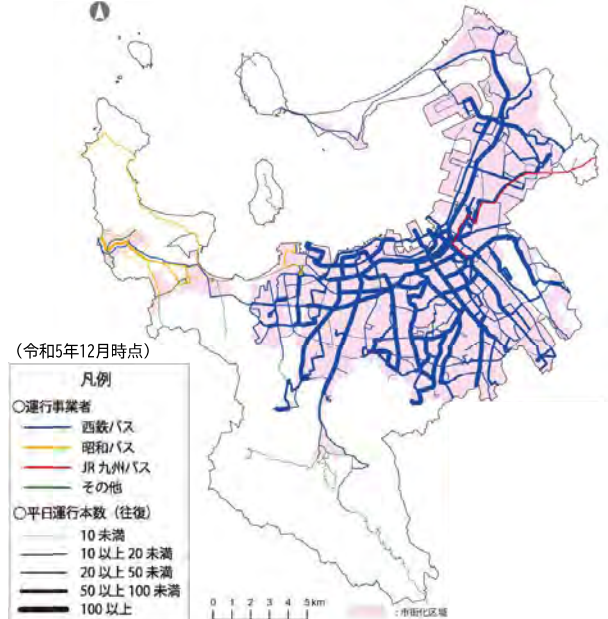
■ 公共交通ネットワーク

- ・ 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。

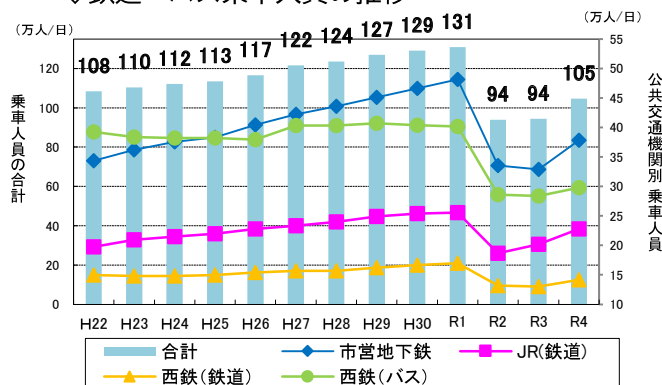
◇鉄道ネットワーク



◇バスネットワーク

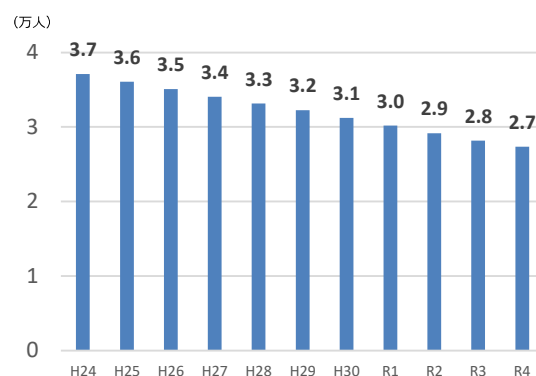


◇鉄道・バス乗車人員の推移



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

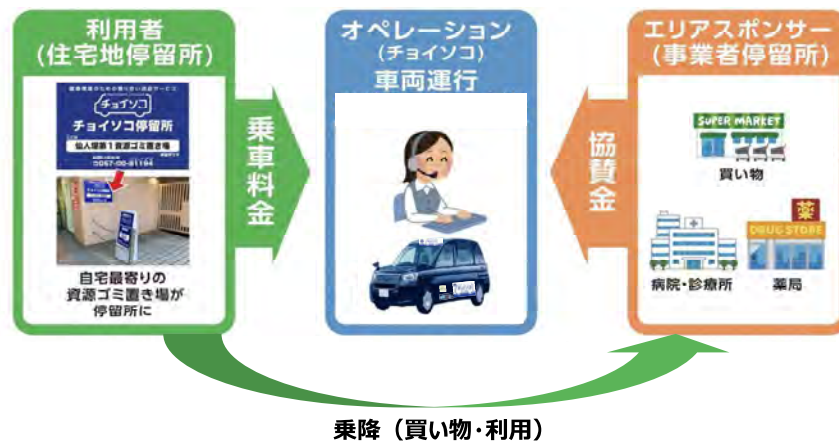


例2：曜日別運行



※ 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



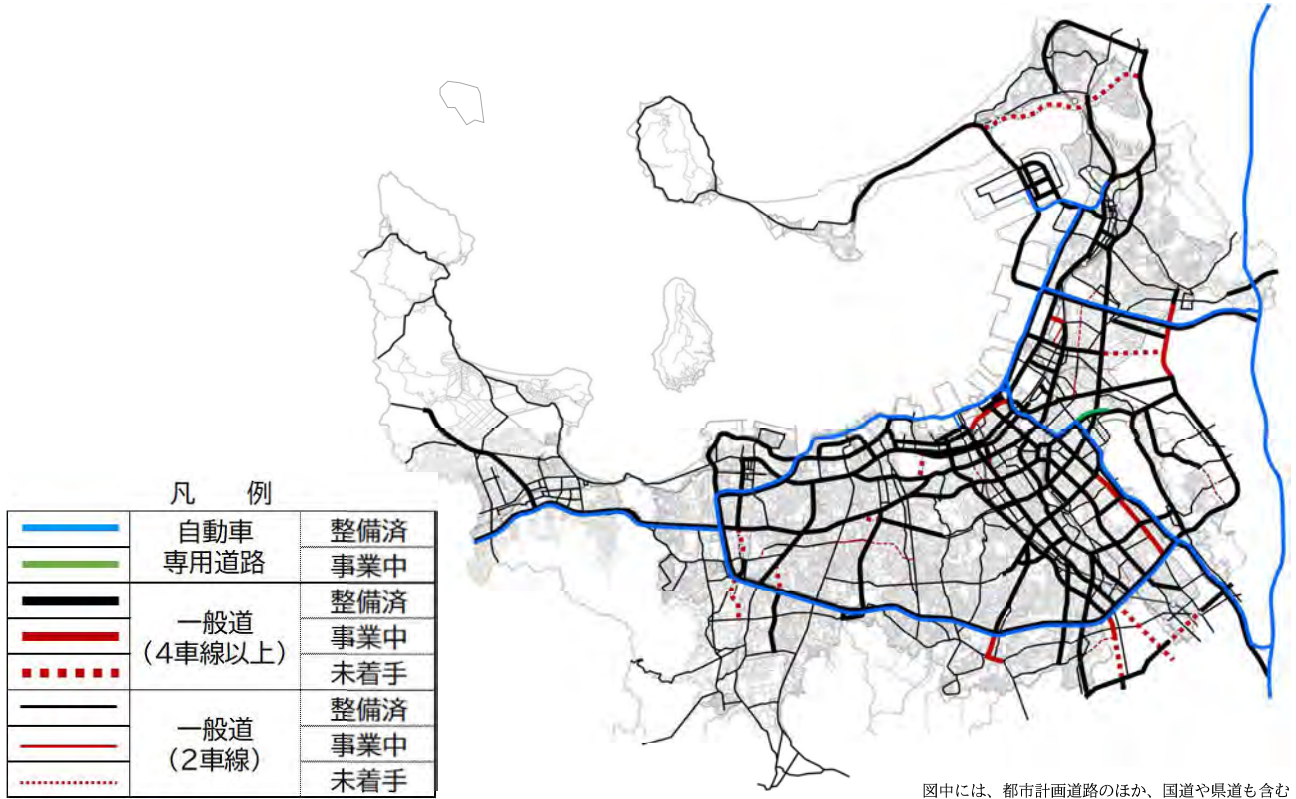
資料：全国シェアサイクル会議

■ 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。

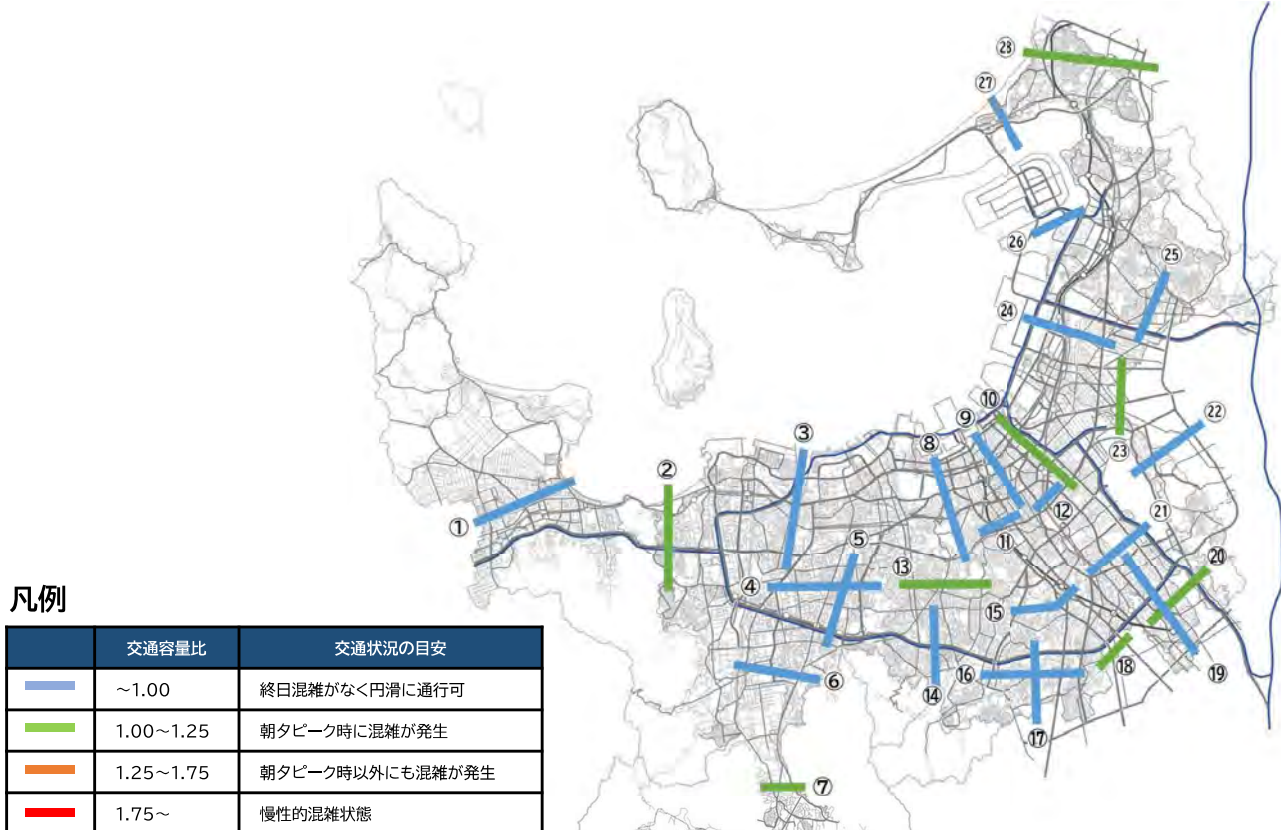
◇道路ネットワーク

- ・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

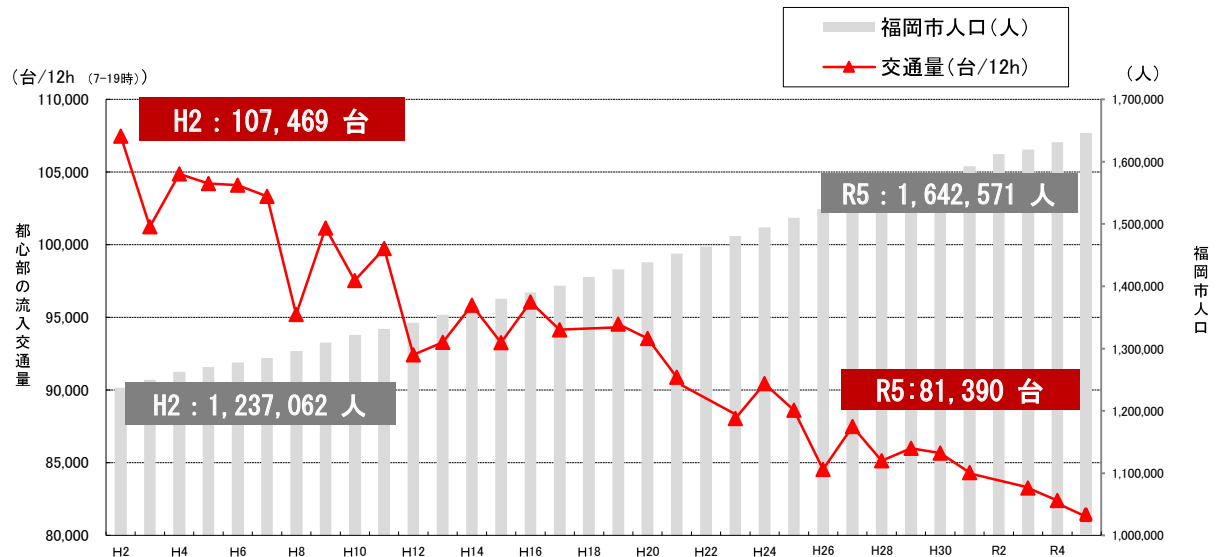
◇将来の交通容量比



※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

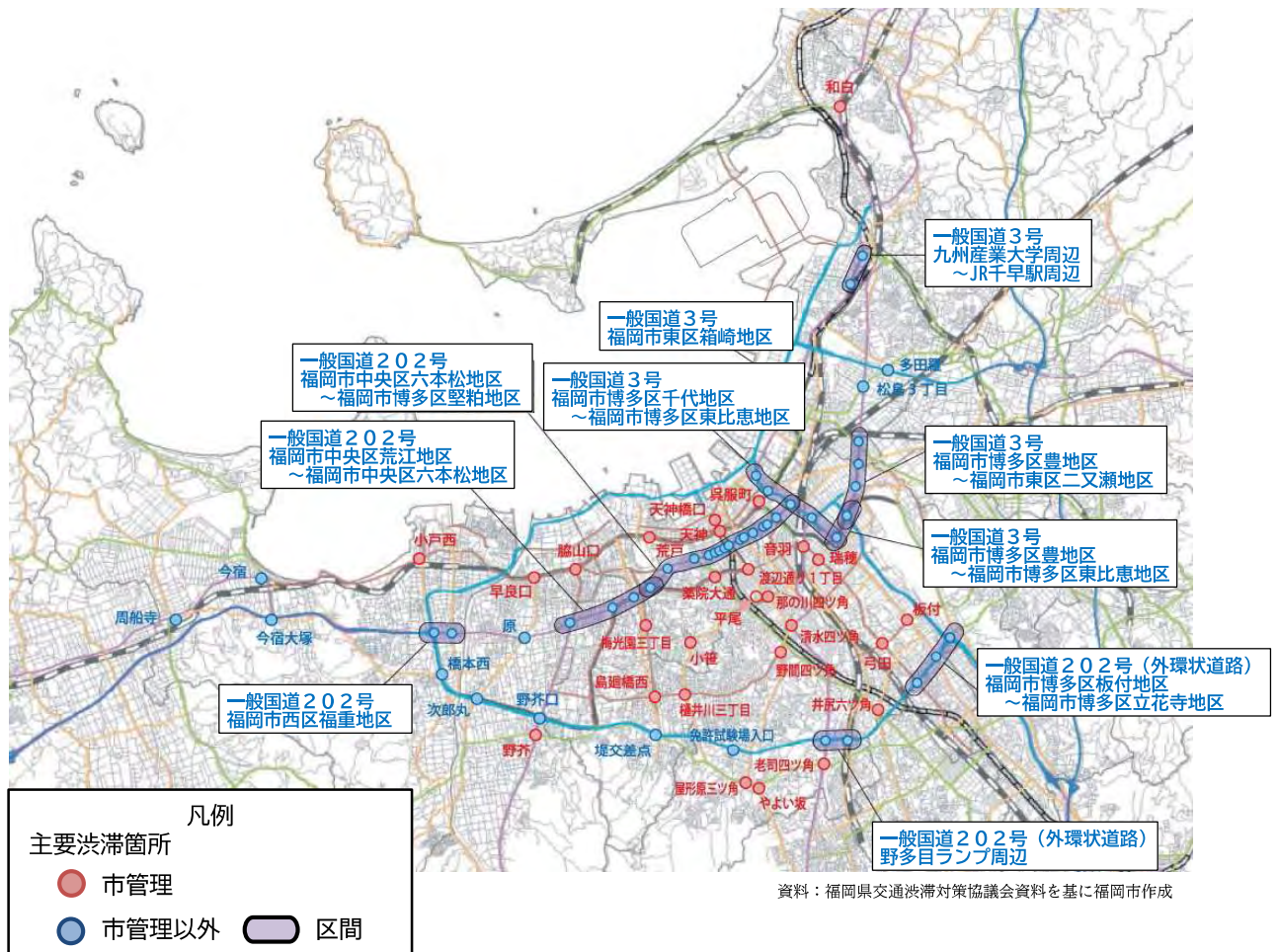
- ・都心部への流入交通量は減少傾向にあるが、依然として、都心部をはじめ、交差点を中心とした局所的な混雑が発生。

◇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）



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
 - ・マリン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

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
- ・交通結節は、今後、郊外部や生活圏でより一層、重要性が高まっていくのではない
- ・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
- ・新たなテクノロジーの活用による効率化も持続可能性に寄与する

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
- ・大きなインフラ整備を要しないBRTなどを検討していくことも重要
- ・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ないといけない
- ・自家用車から公共交通への転換を推進するには、出発地での利用啓発も重要
- ・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

- ・改定の視点については、交通サービスの提供からの視点だけではなく、利用者にとって使いやすいという視点も重要

参考 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>

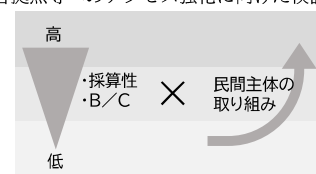
拠点	都心部			
試算対象	①ウォーターフロント地区			②博多駅地区
模式図				
想定利用者	2.1万人/日 (0.9万人/日・km)	1.6万人/日 (0.8万人/日・km)	1.6万人/日 (0.8万人/日・km)	0.4万人/日 (0.2万人/日・km)
導入空間	地下	地下	上空	地下
概算事業費(税込)	880億円	1,040億円	250億円~330億円	1,060億円
単年度収支(税込)	4億円/年	1億円/年	5億円/年~6億円/年	▲11億円/年
単年度収入	17億円/年	12億円/年	12億円/年	3億円/年
単年度支出	13億円/年	11億円/年	7億円/年	14億円/年
概算事業費の償還年数	220年	1,040年	42年~66年	(償還不可)
費用対効果B/C	0.2	0.1	0.4 ~ 0.6	0.1
総便益(現在価値化後)	124億円	63億円	91億円	101億円
総費用(現在価値化後)	592億円	695億円	222億円	165億円

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)	3.3万人/日 (0.3万人/日・km)	0.8万人/日 (0.2万人/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	1,350億円~1,810億円	550億円~740億円	240億円
単年度収支(税込)	▲32億円/年	▲5億円/年~▲1億円/年	▲5億円/年~▲3億円/年	3億円/年
単年度収入	30億円/年	30億円/年	9億円/年	9億円/年
単年度支出	62億円/年	35億円/年	14億円/年	12億円/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
総便益(現在価値化後)	156億円	387億円	18億円	37億円
総費用(現在価値化後)	2,979億円	1,217億円	498億円	371億円

※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。
間主体の取り組みなども踏まえながら検討していく。

(参考) 各拠点等へのアクセス強化に向けた検討イメージ



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	1,170億円～1,560億円	370億円
1億円/年	5億円/年	▲11億円/年	12億円/年～16億円/年	▲2億円/年
15億円/年	25億円/年	42億円/年	42億円/年	9億円/年
14億円/年	20億円/年	53億円/年	30億円/年	11億円/年
1,050年	298年	(償還不可)	74年～130年	(償還不可)
0.2	0.3	0.1	0.3 ～ 0.5	0.5
173億円	306億円	176億円	348億円	117億円
701億円	1,000億円	2,685億円	1,051億円	244億円

<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	-	-	-
24億円/年	26億円/年	4.2億円/年	2.5億円/年	-	-	-
25億円/年	34億円/年	3.9億円/年	1.9億円/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
766億円	252億円	118億円	43億円	116億円	96億円	110億円
1,206億円	1,292億円	259億円	119億円	223億円	200億円	189億円

<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

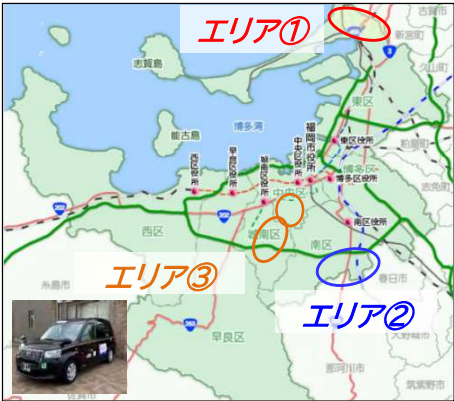


【図：渋滞長及び影響を受ける周辺路線上の交差点（夕方ピーク17時台）】

※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変換したもの。

■ 高齢化の進展等に伴い、公共交通が不便な地域における買い物や通院などの生活交通確保が課題となる中、持続可能な生活交通確保の仕組みづくりに向けて、令和4年度より、市内3エリアで、地域や交通事業者と共働して、オンデマンド交通を活用した社会実験に取り組んでいる。

(位置図)

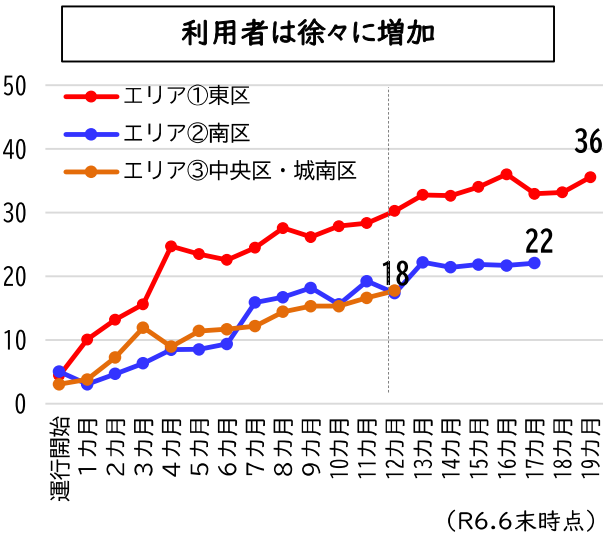


(運行概要)

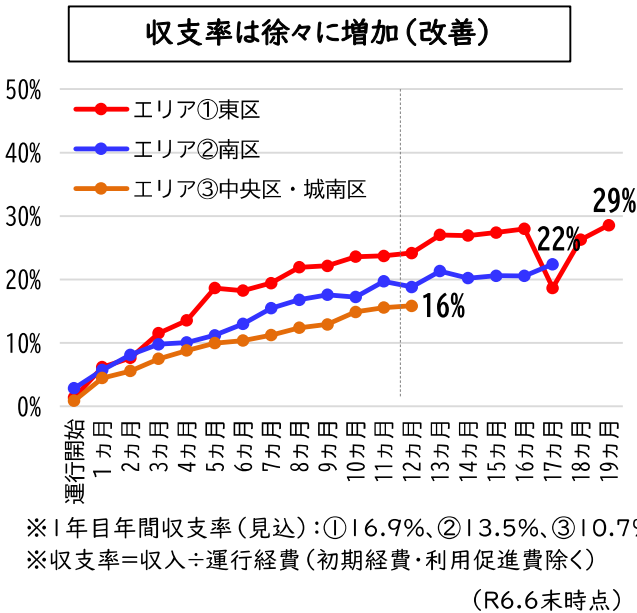
エリア	エリア①東区 美和台・和白東 ・三苦校区	エリア②南区 老司・鶴田・弥永西 ・弥永・日佐校区	エリア③中央区・城南区 小笹・草ヶ江・赤坂・長尾 ・七隈・金山・片江校区
運行内容	広域運行		曜日別運行
運行日	平日(月～金) (土日祝・年末年始は運休)		平日・土曜日※各3曜日 (日祝・年末年始は運休)
運行時間帯	8:00～18:00(ドライバー休憩1時間含む)		
運賃	300円/1乗車・人(障がい者・小学生は半額) ※エリア②南区:井尻駅・博多南駅付近は400円(障がい者等は半額)		
使用車両	ユニバーサルデザインタクシー車両(乗客定員4人)1台		
運行開始	R4.11.24～	R5.1.31～	R5.6.28～

<取組み状況>

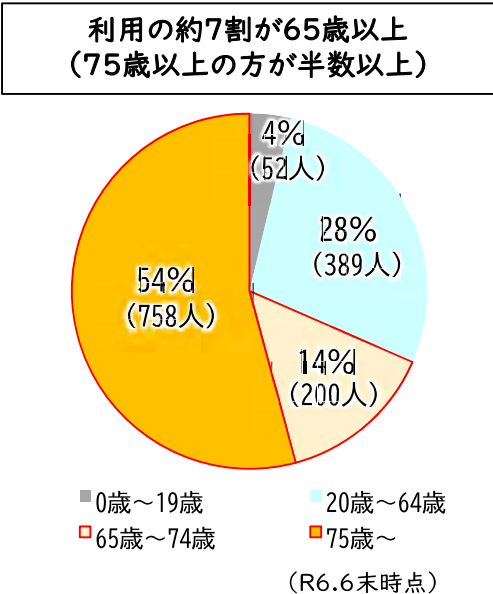
【利用状況(日/人)】



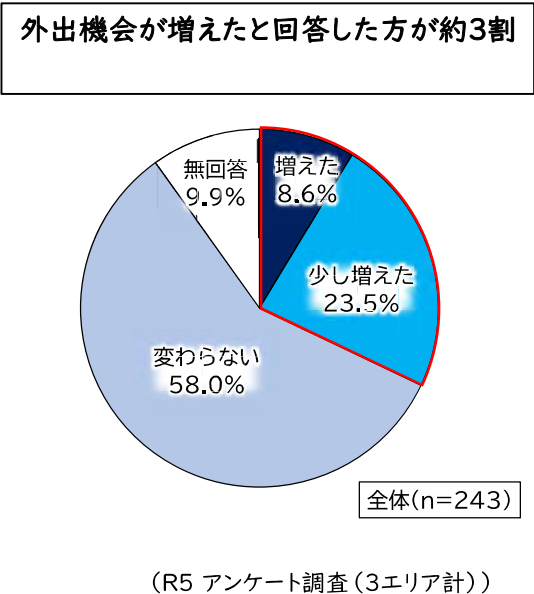
【収支率(%)】



【利用経験者の年齢層】



【外出機会の変化】



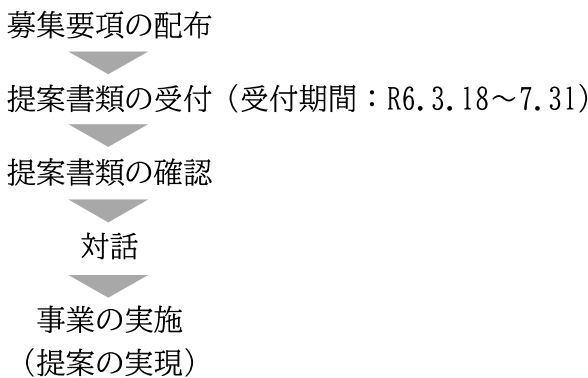
(1)交通に関する民間企画提案募集とは

都市交通基本計画の改定あたり、民間事業者の意欲的かつ実現性のある交通の提案を取り入れることにより、本市の交通課題や交通利便性の向上につなげていくため、「交通に関する民間企画提案」を幅広く募集したもの。基本条件を満たした提案について、提案者と実現に向けた対話を進めていく。

■基本条件

- ①本市の「交通課題の解決や交通の利便性向上」に資する取組みであること
- ②提案者自らが実施主体となりうる取組みであること
- ③継続的な実施を目指す取組みであること
- ④本市施策の方向性に合致している取組みであること

■提案の流れ



(2)各社の提案概要

昭和自動車株式会社

(1)九州大学線への連節バス導入

事業概要 九州大学線へ連節バスを導入することで、朝・タラッシュ時における車内や九大学研都市駅および学内の混雑緩和や、運転手不足への対応に繋げる。

市に協力を求める内容

- 関係者（交通管理者、道路管理者等）との協議の支援



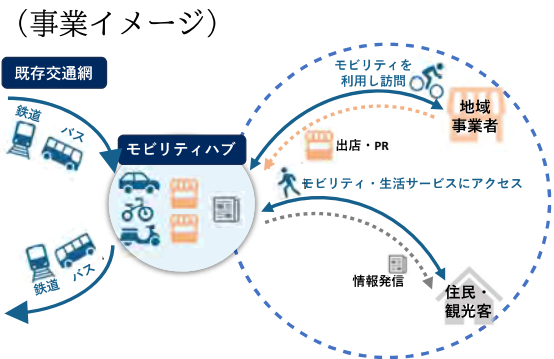
※国土交通省HPより

(2)九大学研都市駅前におけるモビリティハブの整備（共同提案者：九州電力株式会社）

事業概要 九大学研都市駅前の提案者の保有する待合い所をモビリティハブとして整備し、ラストワンマイルにおける交通手段の充実（ライトモビリティの活用）を図り、既存交通網との結節機能を強化することで、自家用車利用を低減し、公共交通利用を促進する。
また、地域の方々が集う場として提供し、地域コミュニケーションの活性化を図る。

市に協力を求める内容

- 関係者（交通管理者、道路管理者等）との協議の支援
- 取組みの認知拡大のための広報支援



タイムズ24株式会社

(3) 駐車場優待サービスの共通化・デジタル化による利便性向上

事業概要 福岡市のパーク&ライド、フリンジパーキングの取り組みについて、優待手段が交通ICカード、また案内所での優待券手渡しとなるなど施策ごとに異なり、利便性向上の余地があることから、優待サービスの共通化、またスマートフォン等を活用した優待サービスとすることで、利用者の利便性向上を図る。

(事業イメージ)



市に協力を
求める内容

- 各施策の関係部署、施設所管の関係部署、各交通事業者等との連携体制の構築の支援

チャリチャリ株式会社

(4) 再生可能エネルギー活用型のシェアサイクルポートの設置

事業概要 「発電・蓄電・サイネージ」を実装した、再生可能エネルギー活用型（太陽光発電等）のシェアサイクルポートを設置し、電動アシスト自転車のバッテリー充電を自立化することで、環境負荷の低減に貢献するとともに、市内の利用可能車体を増やし、市民が選択できる機会を拡大する。

(事業イメージ)



市に協力を
求める内容

- 発電設備の設置コストにかかる補助金等による支援
- 関係者（交通管理者、道路管理者等）との協議の支援

西日本鉄道株式会社

(5) 公共交通幹線軸の強化（連節バスの追加導入）

事業概要 人口推計等に基づく当社の予測では、福岡市の公共交通需要は今後も増加が続き、2035年から2040年にかけてピークを迎える可能性があるが、今後は運転士不足等により、現在のバスネットワークを維持することが困難になると考えられる。

こうした環境の中でも、利便性の高い公共交通ネットワークを維持していくため、1台で大量輸送が可能な連節バス車両を追加導入し、新たな走行ルートを主軸としたバス幹線軸の機能強化を図る。

※新走行ルート（案）：幹線道路（渡辺通り・城南線・国体道路・昭和通り・国道3号線等）を想定。

(連節バス)



市に協力を
求める内容

- 連節バス車両購入支援
- 連節バス走行環境整備の実施
- 他交通事業者や市と協働した、乗継施設整備に関する検討
- 「天神通線」供用のタイミングを見据えた道路活用方策の見直し等の検討

(6) EVバスの導入推進

事業概要 西鉄バスグループにおいては、CO₂排出量削減計画「2030年ロードマップ」を掲げ、アイドリングストップなどの取組みをはじめ、保有するバス台数のうち約1割のバス（約260台）をEVバスへ代替する等、各施策によりCO₂排出量を対2013年度比で32.5%削減することを目標としている。

こうした当社の取組みは、現福岡市都市交通基本計画の『目標像Ⅲ環境にやさしい交通』に沿うところであり、福岡市の施策の方向性にも合致している取組みであると考えられるため、福岡市と協調して、より一層のEVバスの導入推進に取り組んでいく。



市に協力を求める内容

- ・ EVバス導入費用の支援

(7) AI活用型オンデマンドバスの導入

事業概要 バス運転手不足による輸送力の減少は今後避けられない深刻な問題であるが、持続可能な公共交通ネットワークを目指していくためにも、オンデマンドバス「のるーと」を更に活用していく。オンデマンドバスは、線ではなく、公共交通空白地・不便地を含めたエリア（面）を網羅することができ、利用者の利便性向上にも大きく寄与できると考えている。路線バスとの乗り継ぎなど既存公共交通との密な連携を図るため、アイランドシティ等で実績のあるAI 活用型オンデマンドバス「のるーと」を導入し、利便性が高く、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図る。



市に協力を求める内容

- ・ ランニング費用の支援
- ・ 運営方法等の検討
- ・ 関係者（交通管理者、道路管理者等）との協議の支援

福岡ソフトバンクホークス株式会社

(8) 唐人町駅・ドーム間を結ぶ動く歩道の導入

事業概要 ドーム利用者等の安全性、利便性、快適性を高める施設として公共空間の活用により、高架構造で屋根付きの施設と動く歩道を設置し、地下鉄唐人町駅との連続した動線を確保するもの。「動く歩道」の整備により、地域の交通課題を解決するとともに、地域住民の利便性向上や、商業・観光活性化、環境負荷の軽減、都市・地域イメージ向上などを旨とする。



市に協力を求める内容

- ・ 公共空間の占用許可
- ・ 占用料の減免
- ・ 動く歩道と唐人町駅の結節
- ・ 国庫補助の検討



(9) 事業者向け脱炭素型EVハブ拠点の整備 (共同提案者：自然電力株式会社)

事業概要 環境にやさしい交通システムの導入へ向けて、EV充電インフラ、再生可能エネルギーインフラ、EV・エネルギー運用センターを完備した九州発日本初の事業者向け脱炭素型EVハブ拠点を整備する。充電インフラを複数事業者でシェアすることで初期導入・運用コストを軽減し、商用車のEV化を加速させると共に、再生可能エネルギーを活用したグリーン充電を行うことで脱炭素社会の実現に貢献する。

また、貨物・旅客事業者との連携を図り、EV充電・運用を集中受託し、EV輸送モデルを新たに構築することで地域交通と脱炭素化の課題解決を同時に推進することを目指す。



- 市に協力を求める内容
- EVハブ拠点の立地確保の支援
 - EV充電インフラ、再生可能エネルギーインフラ等の脱炭素関連資産への投融資支援
 - EVハブ拠点利用業者のEV導入にかかる補助金による支援

Zip Infrastructure株式会社

(10) 次世代交通システムの導入

事業概要 次世代交通システム(Zippar)を都心部などに導入することで、過度な自動車利用による交通渋滞の緩和や、バスの運転手不足への一助となることを目指す。

(システムイメージ)



- 市に協力を求める内容
- 法区分の決定に向けた官公庁との調整
 - 導入可能性調査の実施、官民連携手法による資金拠出や上下分離方式等の検討

※ 各社の提案については、市ホームページに掲載予定。