

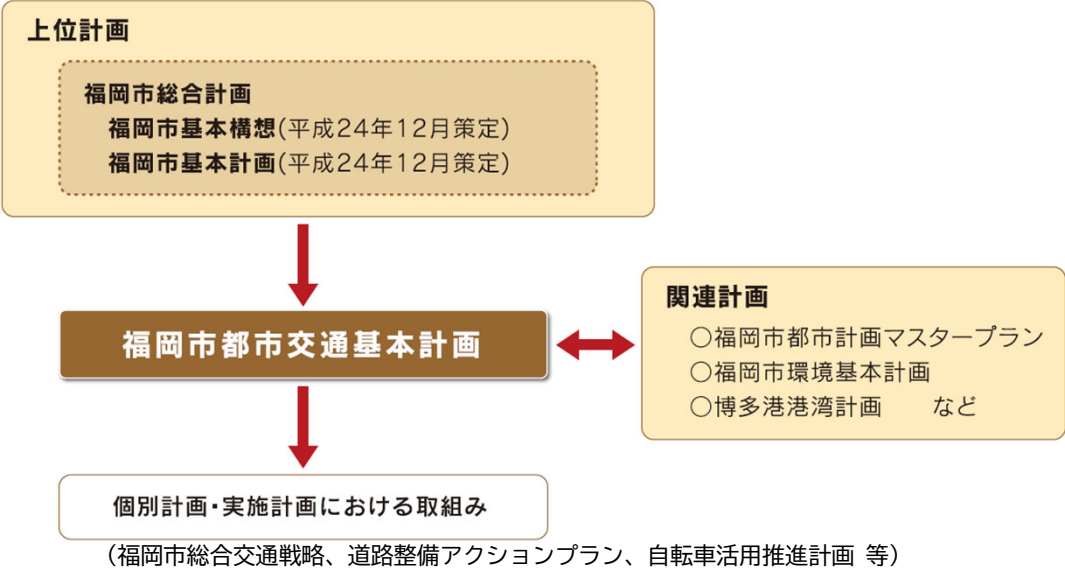
福岡市都市交通基本計画の改定について

1. 趣旨・目的

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、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なるものであり、現計画は平成26年5月に策定している。

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、次期福岡市基本計画の検討に合わせて、都市交通基本計画の改定に向けた検討に着手するもの。

■ 位置付け



2. 現計画の概要

■ 基本理念等

『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 】	【 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	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	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	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	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	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. 施策の取組状況

目標像Ⅰ 都市の骨格を形成する総合交通体系

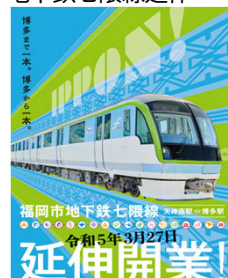
方針1 公共交通を主軸とした総合交通体系づくりの推進

方針2 都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成

<主な取組状況>

- 地下鉄七隈線延伸〔R5.3開業〕
- 都心循環BRTの運行〔H28～〕
- 交通結節機能の強化
 - ・ 駅前広場の整備〔高宮駅(H30)等〕
 - ・ 鉄道駅とバス停の近接化〔六本松駅(H29、R2)等〕
- 公共交通の利用促進
 - ・ 商業施設と連携したパークアンドライド〔8施設〕
 - ・ 各種交通マネジメント施策
(転入者モビリティ・マネジメント 等)
- 都市高速道路延伸(アイランドシティ線)〔R3.3開通〕
- 幹線道路ネットワークの形成
 - ・ 学園通線〔H30供用(4車線)〕 長尾橋本線〔H29供用(飯倉工区)〕
屋形原須玖線〔R3供用〕 野間屋形原線〔H29着手〕等

◇地下鉄七隈線延伸



◇駅前広場(高宮駅)



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

<主な取組状況>

- バリアフリー化の推進
 - ・ 公共交通のバリアフリー化の促進
(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)
 - ・ 道路のバリアフリー化の推進
- バス停におけるベンチ・上屋の設置
 - ・ ベンチプロジェクトの推進
- 道路の歩車分離の推進
- 生活交通の確保
 - ・ 生活交通条例に基づく休廃止対策等
 - ・ オンデマンド交通社会実験〔R4～〕
- 無電柱化の推進

◇ユニバーサルデザインタクシー



◇ベンチプロジェクト



◇オンデマンド交通社会実験



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

<主な取組状況>

- 公共交通の利用促進【再掲】
- 自転車通行空間や駐輪場の整備
- 道路交通の円滑化
 - ・ 西鉄天神大牟田線 連続立体交差事業〔R4.8高架切替〕

◇自転車通行空間



◇西鉄天神大牟田線 連続立体交差事業



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

<主な取組状況>

- 地下鉄七隈線延伸〔R5.3開業〕【再掲】
- 都心循環BRTの運行〔H28～〕【再掲】
- 快適で高質な都心回遊空間の創出
 - ・ はかた駅前通りの道路整備〔R5.3〕
 - ・ 西中洲地区の石畳整備〔一部区間完了〕
- 自転車通行空間や駐輪場の整備【再掲】
- 公共交通利用促進による駐車台数の低減〔H29条例改正〕
(附置義務条例の改正・運用)
- フリンジパークングの確保〔H31～〕

◇都心循環BRT



◇フリンジパークング



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

<主な取組状況>

- 都市高速道路延伸（アイランドシティ線）〔R3.3開通〕【再掲】
- クルーズ船受入機能強化
 - ・ 中央ふ頭西側岸壁整備〔H30.9供用〕
- 福岡空港の機能強化
 - ・ 平行誘導路二重化〔R2.1供用〕
- 多言語表示など交通関連情報の充実・強化
- 訪日外国人向け公共交通1日乗車券（FUKUOKA TOURIST CITY PASS）の販売

◇都市高速道路延伸
(アイランドシティ線)



◇FUKUOKA TOURIST CITY PASS



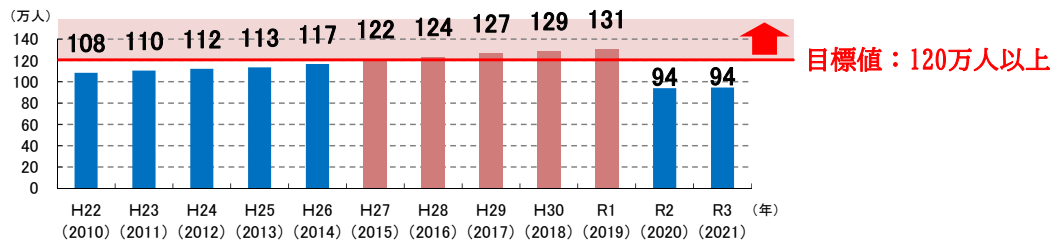
4. 主な成果指標の達成状況

※全成果指標については、P20(参考1)を参照

目標像Ⅰ 都市の骨格を形成する総合交通体系

<1日あたりの鉄道・バス乗車人員>

- ・令和元年時点で約131万人となっており、目標値である120万人を上回っている。
- ※新型コロナウイルスの影響により、最新値は94万人に減少。



目標像Ⅱ 子どもから高齢者まで誰もが安全・安心な交通

<鉄道駅のバリアフリー化(段差解消)>

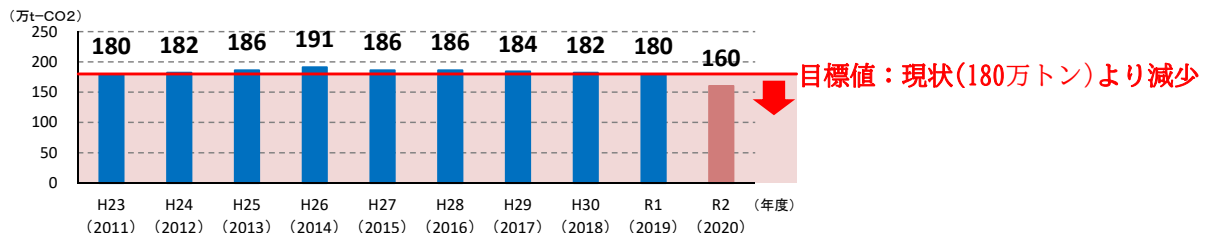
※1日当たりの平均利用者数3,000人以上の駅

- ・令和元年度時点で対象駅全て(64駅)のバリアフリー化が完了。

目標像Ⅲ 環境にやさしい交通

<自動車からの二酸化炭素排出量>

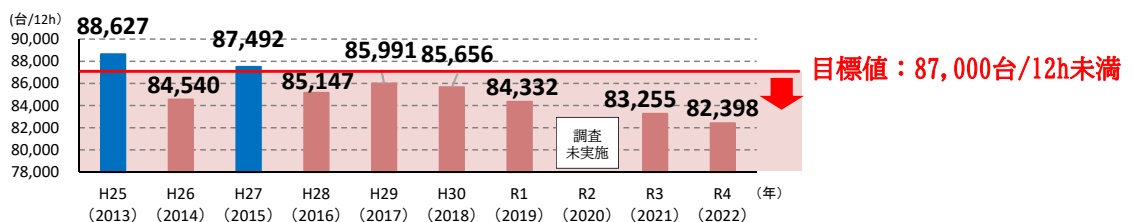
- ・「現状値より減少」を目標値とした二酸化炭素排出量は、策定時から横ばいとなっている。
- ※新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等により、最新値は160万トンに減少。



目標像Ⅳ 活力ある都心部を支える交通

<都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数>

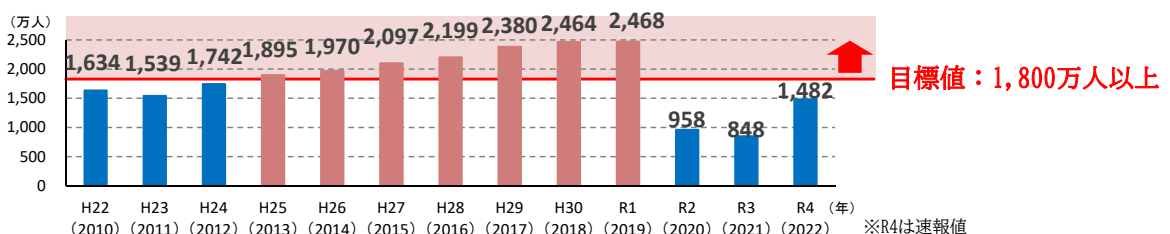
- ・都心部への自動車流入台数は減少傾向にあり、令和4年時点で82,398台と、目標値の87,000台未滿を達成。



目標像Ⅴ 国内外からの広域的な人流・物流を支える交通

<福岡空港乗降客数>

- ・令和元年時点で約2,468万人となっており、目標値である1,800万人を上回っている。
- ※新型コロナウイルスの影響により、近年減少していたが、令和5年3月時点では、令和元年同月比で、国内線はほぼ同水準、国際線は7割程度まで回復。



5. 考慮すべき主な社会情勢の変化等

■社会情勢等の変化

<人口>

- 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>

- 都心部や拠点などにおける地域特性に応じたまちづくりの進展

<社会経済情勢>

- コロナ禍からの社会経済活動正常化の進展
- 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

<人の動き>

- 自動車利用割合の減少
- 公共交通利用者数の増加
- 生活圏の移動に対するニーズの高まり

<交通基盤・サービス>

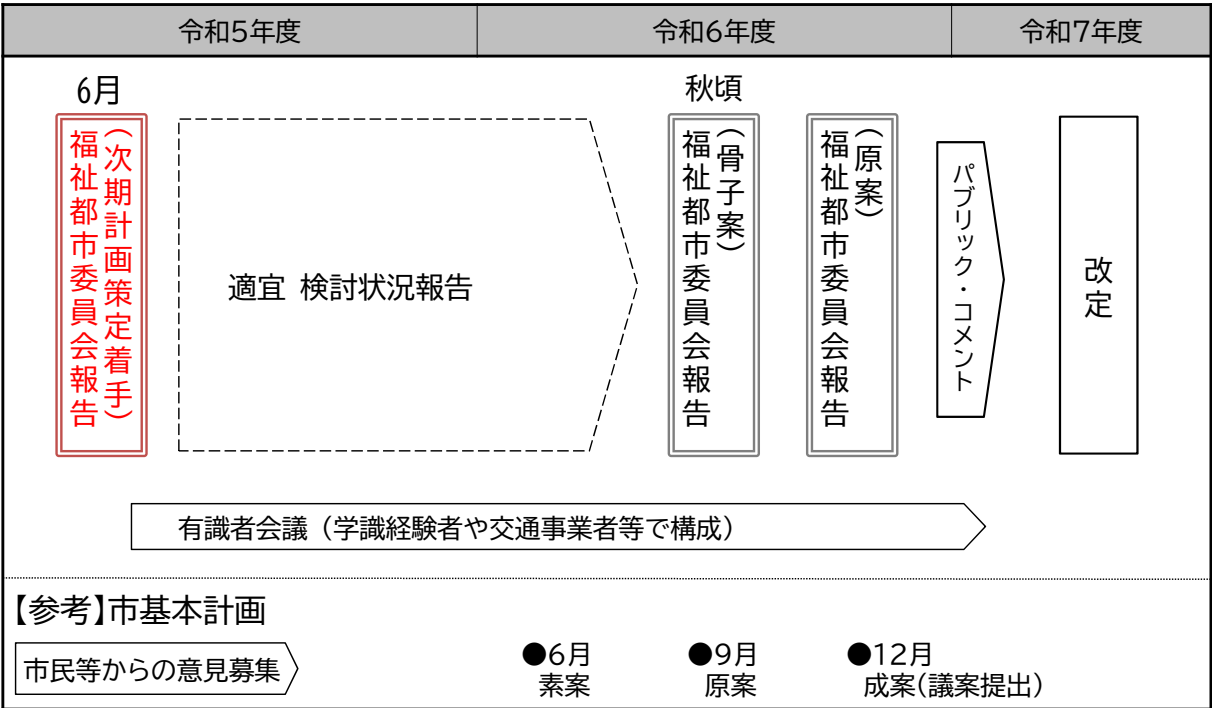
- 地下鉄七隈線延伸、都市高速道路延伸など交通基盤整備の進展
- 公共交通の担い手の減少
- 新たなモビリティサービスの活発化

※主な社会情勢の変化等についてはP21(参考2)参照

6. 今後の進め方

- 社会情勢等の変化などを踏まえるとともに、市民や有識者、議会の意見を伺いながら、コンパクトな都市という強みも活かせる交通ネットワークや持続可能な生活交通の確保など、福岡市の将来の交通のあり方について検討を進めていく。

【今後のスケジュール（予定）】



参考1 成果指標一覧

<成果指標一覧>

成果指標	初期値（年次）	目標値（年次）	最新値	備考
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				
○1日あたりの鉄道・バス乗車人員	108.4万人 (2010年)	120万人 (2022年)	94万人 (2021年)	2019年:131万人
○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	77.4% (2012年)	現状維持(80%程度を維持) (2022年度)	83.7% (2022年度)	
方針2 都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成				
○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)	82,398台/12h (2022年)	
○主要放射環状道路の整備率	83.7% (2012年度)	85.4% (2016年度)	87.8% (2021年度)	2016年度:85.8%
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				
○一日当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)	57駅 (2012年度)	60駅(対象駅全て) (2020年度)	64駅(対象駅全て) (2020年度)	R3.4国基本方針改定 R3.12市バリアフリー基本計画改定
○重点整備地区内の生活関連経路のバリアフリー化	30.9km (2012年度)	41.7km (2020年度)	39.1km (2020年度)	R3.4国基本方針改定 R3.12市バリアフリー基本計画改定
○通学路における安全な歩行空間の確保度（歩車分離率）	56.7% (2011年)	70% (2022年度)	75.3% ※見込み (2022年度)	
方針4 地域特性に応じた生活交通の確保				
○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)	0地域 (2022年度)	
方針5 災害に強い交通体系の実現				
○無電柱化の整備率	84% (2012年度)	91% (2016年度)	93.4% (2020年度)	2016年度:88.6%
○主要放射環状道路の整備率【再掲】	83.7% (2012年度)	85.4% (2016年度)	87.8% (2021年度)	2016年度:85.8%
○自動車専用道路の整備延長【再掲】	68.1km (2013年度)	70.6km (2022年度)	70.6km (2022年度)	
○耐震補強が必要な鉄道高架駅	3駅 (2013年度)	0駅 (2022年度)	0駅 (2022年度)	
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				
○1日あたりの鉄道・バス乗車人員【再掲】	108.4万人 (2010年)	120万人 (2022年)	94万人 (2022年)	2019年:131万人
方針7 自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり				
○自転車通行空間の10力年の整備延長	0km (2012年度)	100km (2022年度)	51.9km ※見込み (2022年度)	
○自転車放置率	10.5% (2012年度)	10.0%以下 (2022年度)	1.3% (2022年度)	
○市民のマナーに対する満足度	29.4% (2011年)	60% (2022年度)	47.4% (2022年度)	
方針8 環境に配慮した道路交通施策の推進				
○市内（自動車部門）からの二酸化炭素排出量	180万t-CO2 (2011年度)	現状より減少 (2022年度)	160万t-CO2 (2020年度)	2019年度:180万t-CO2
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				
○都心部の1日あたりの歩行者交通量	105,961人 (2011年)	113,000人 (2022年度)	83,904人 (2021年度)	2016年度:132,493人
方針10 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化				
○都心部の駅における1日当たりの乗降人員	78万人 (2012年)	83万人 (2022年)	65万人 (2021年)	2019年度:96万人
○都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数【再掲】	88,600台/12h (2013年)	87,000台/12h (2022年)	82,398台/12h (2022年)	
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				
○自動車専用道路の整備延長	68.1km (2013年度)	70.6km (2022年度)	70.6km (2022年度)	
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				
○外国航路船舶乗降人員	87万人 (2010年)	210万人 (2022年)	0.3万人 ※速報値 (2022年)	2019年:161万人
○福岡空港乗降客数	1,634万人 (2010年)	1,800万人 (2022年)	1,482万人 ※速報値 (2022年)	2019年:2,468万人
○博多港国際海上コンテナ取扱個数	85万TEU (2011年)	130万TEU (2022年)	89万TEU ※速報値 (2022年)	2019年:96万TEU
方針13 交流拠点都市にふさわしい分かりやすい使いやすい交通環境づくり				
○入込観光客数の自動車利用者の割合	27.8% (2012年)	26.0% (2022年)	27.8% (2021年)	

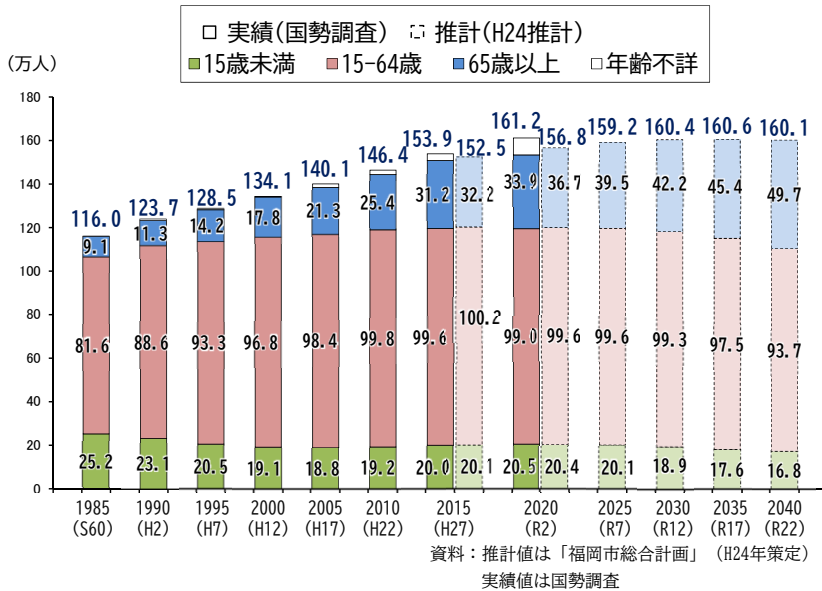
参考2 主な社会情勢の変化等

<主な社会情勢等の変化>

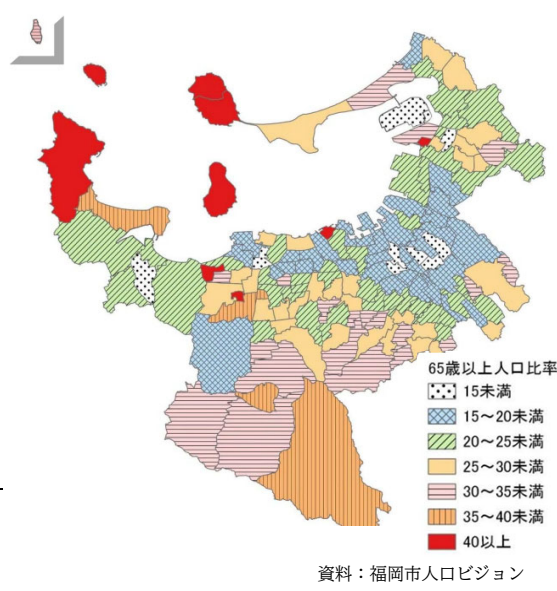
■ 人口

- ・総人口は平成24年の市推計値を上回るペースで増加しており、なかでも65歳以上が増加。
- ・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



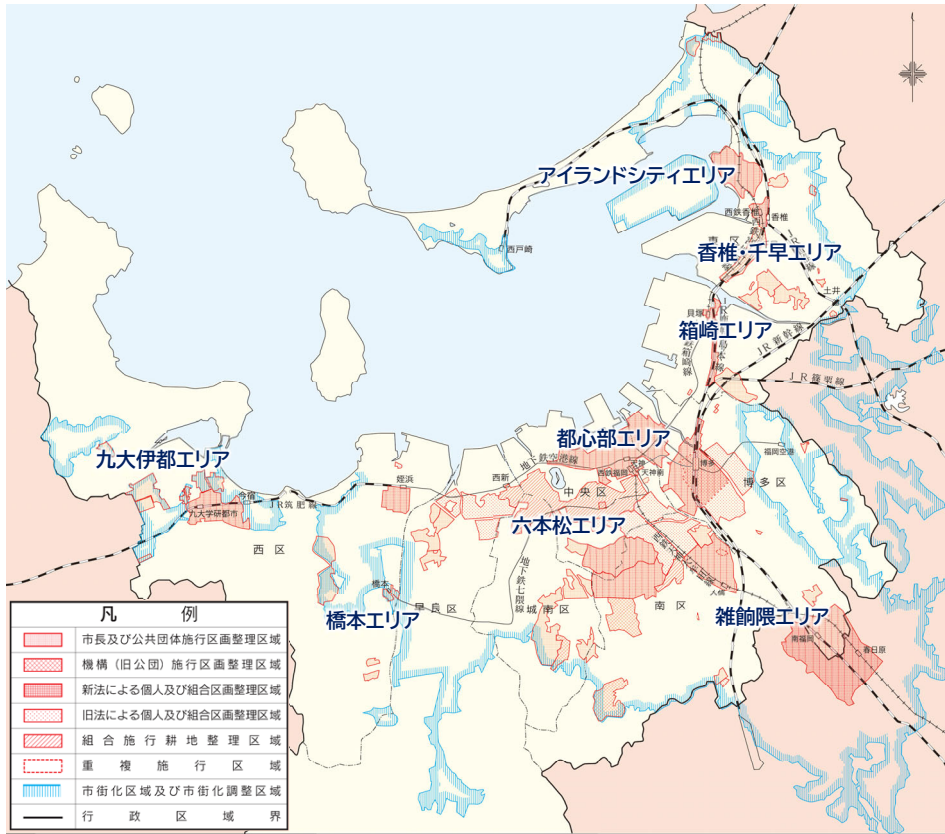
◇高齢化率(2022年)



■ 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。

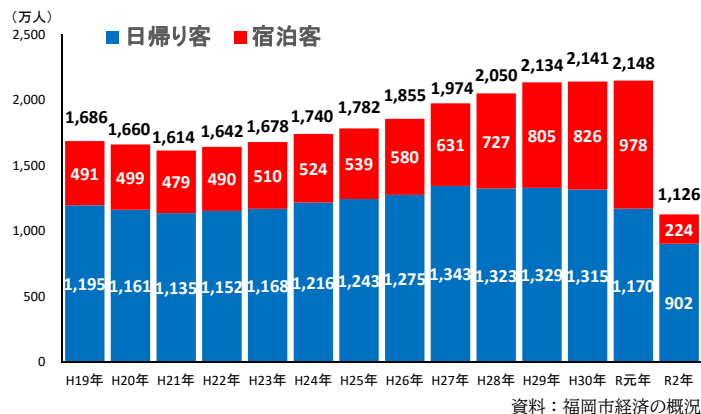
◇まちづくりの進展



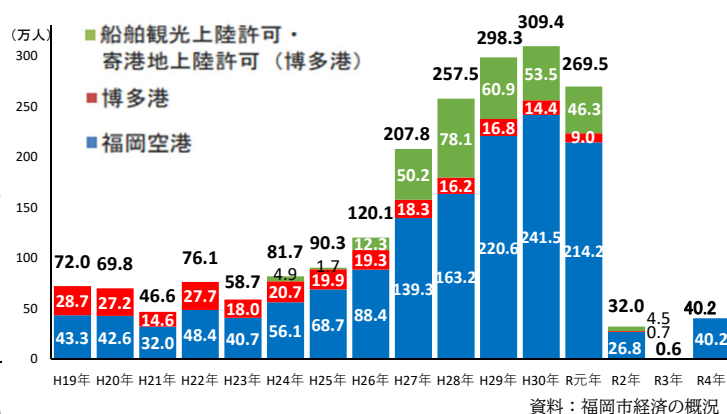
■ 交流人口

- ・福岡市を訪れる観光客や外国人入国者は増加していたが、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。
- ・令和5年3月時点で、福岡空港の旅客数がコロナ前と比較して、国内線がほぼ同水準、国際線が7割程度となるなど、徐々に交流人口が回復しつつある。

◇入込観光客数の推移



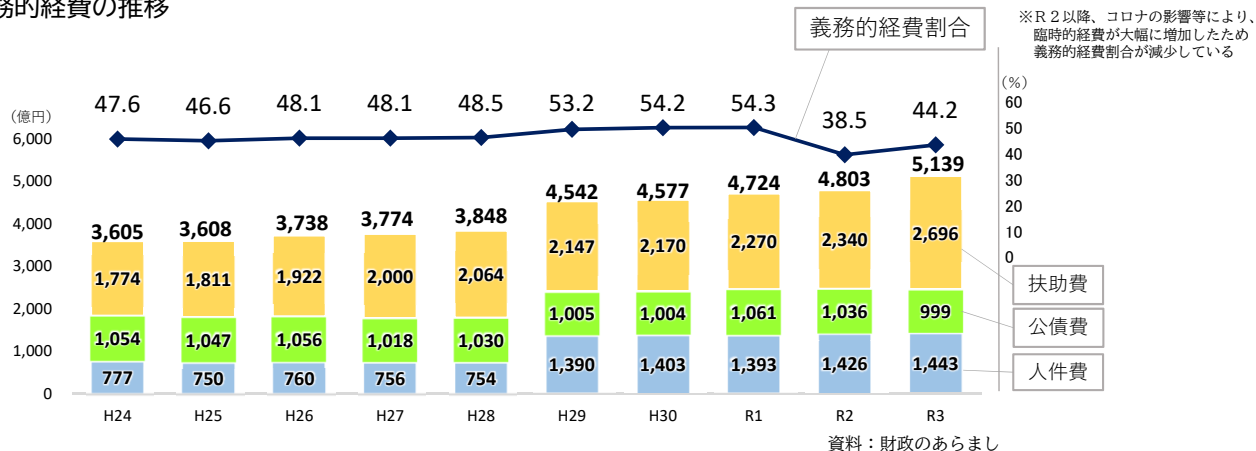
◇外国人入国者数の推移



■ 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。

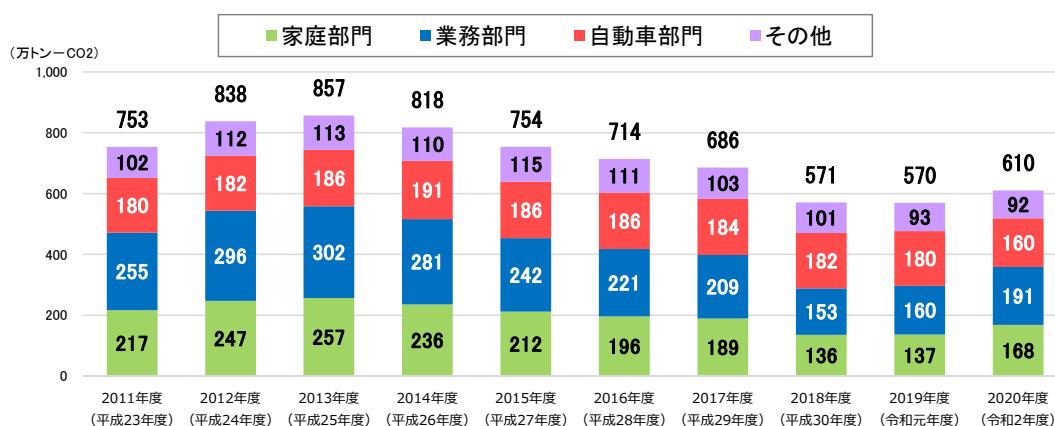
◇義務的経費の推移



■ 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)

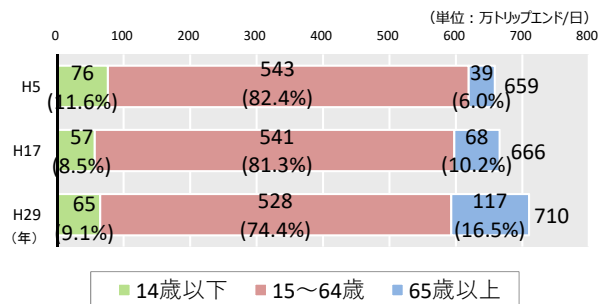


<交通の現状>

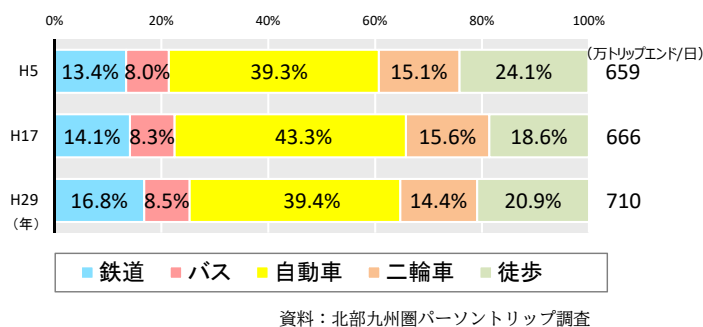
■ 人の動き

- ・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



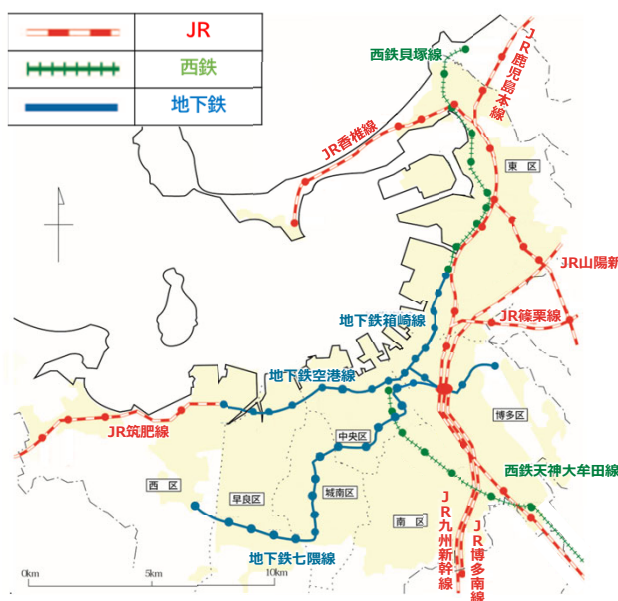
◇交通手段別の動きの変化



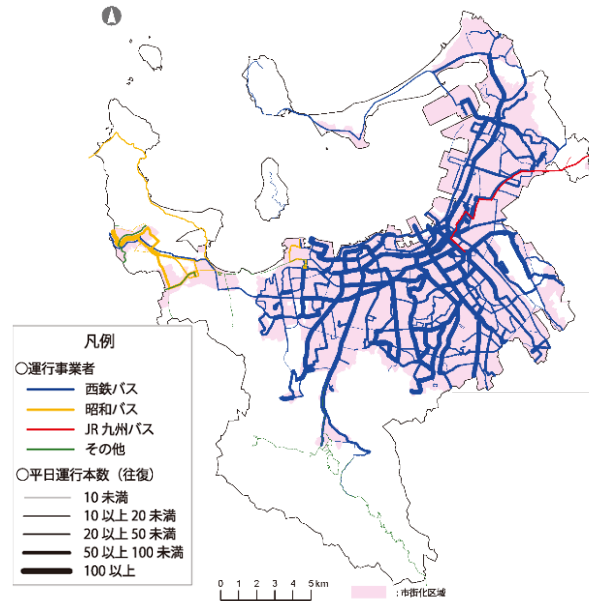
■ 公共交通ネットワーク

- ・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。

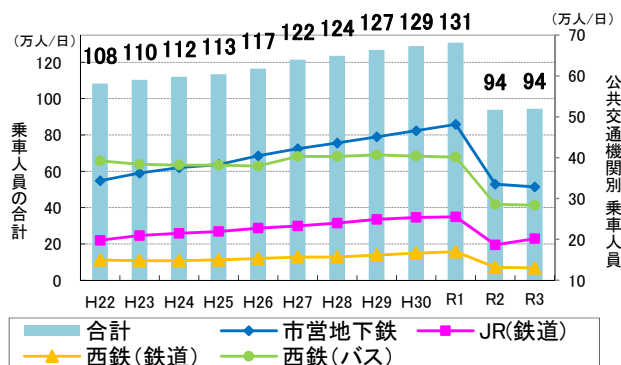
◇鉄道ネットワーク



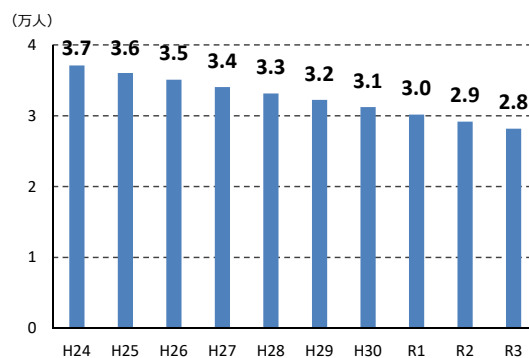
◇バスネットワーク



◇鉄道・バス乗車人員の推移



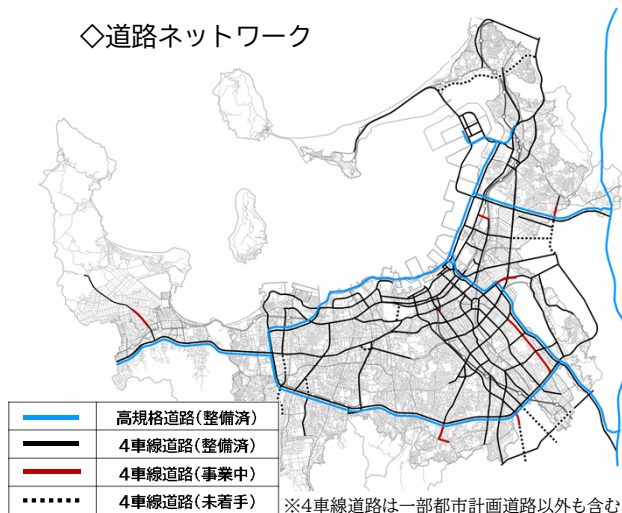
◇大型二種運転免許保有者の推移(福岡県)



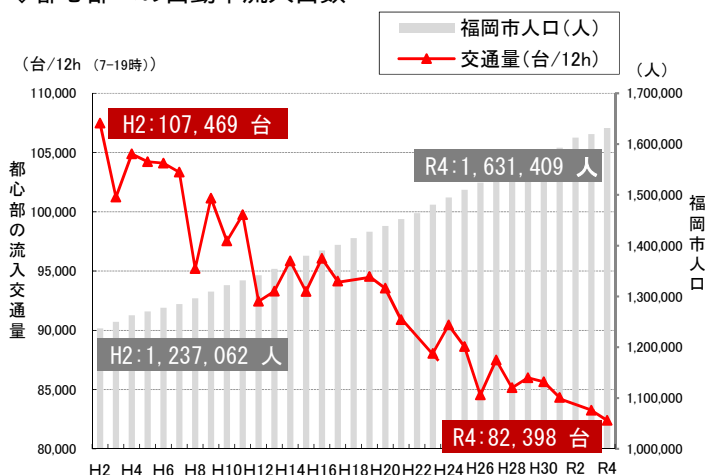
■ 道路交通

- ・福岡外環状道路や都市高速道路等による放射環状型の幹線道路ネットワークが形成。
- ・都心部への流入交通は減少傾向にあるものの、依然として局所的な交通混雑が発生。

◇道路ネットワーク



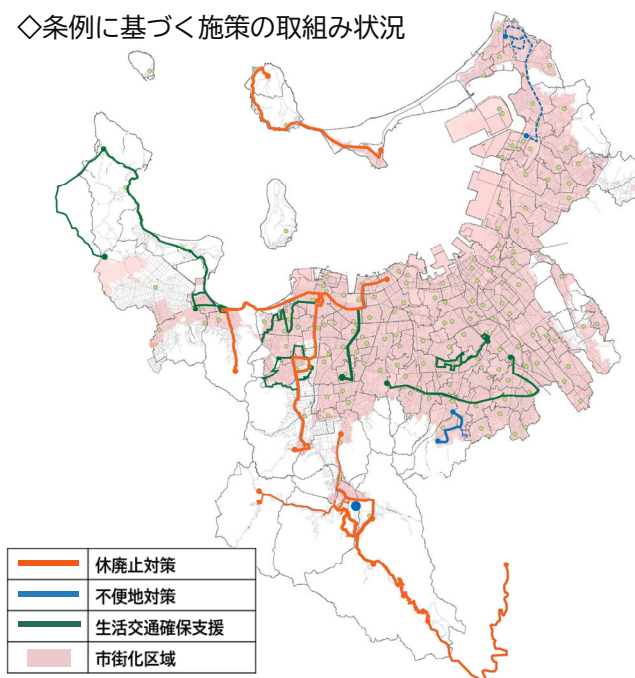
◇都心部への自動車流入台数



■ 生活交通の確保

- ・高齢化の進展などに伴い、生活交通確保の重要性が高まっている。
- ・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、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。

◇条例に基づく施策の取組み状況



◇オンデマンド交通イメージ



◇オンデマンド交通社会実験



■ 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：福岡市自転車活用推進計画