

『福岡市都市交通基本計画』 改定原案

『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～

平成 25 年 9 月



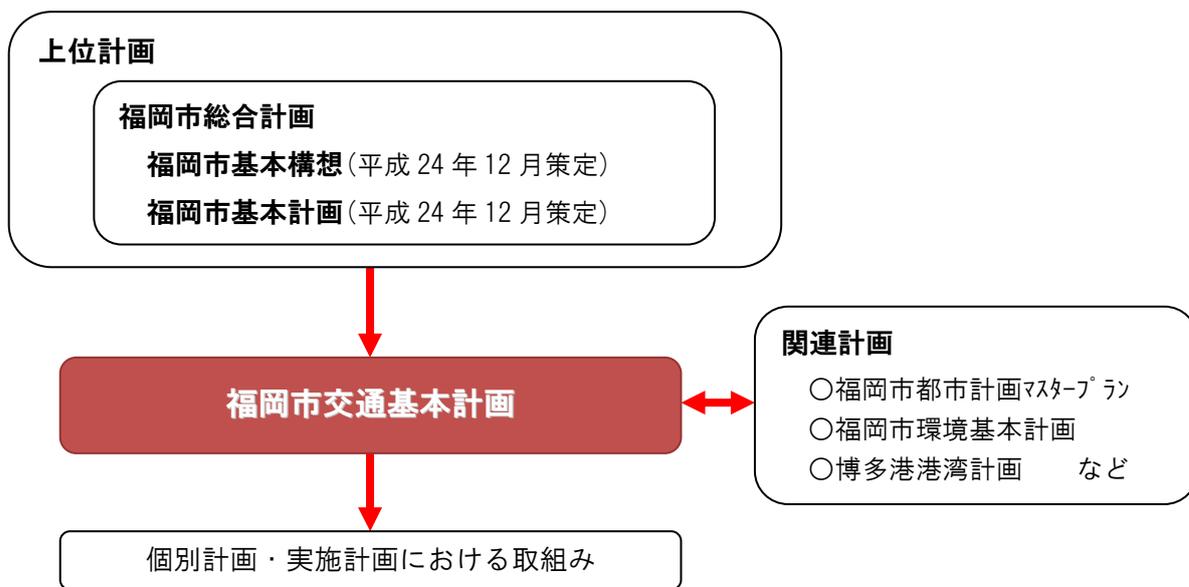
目 次

第1章 計画の概要	1
第2章 基本理念と目標像	2
2.1 福岡市総合計画	
2.2 計画策定の視点	
2.3 基本理念と目標像	
第3章 各目標像と施策の基本的な方針	8
3.1 目標像Ⅰ	9
3.2 目標像Ⅱ	16
3.3 目標像Ⅲ	22
3.4 目標像Ⅳ	27
3.5 目標像Ⅴ	31
3.6 成果指標	36
第4章 施策の推進	38
4.1 基本姿勢	
4.2 施策推進の体制	

第 1 章 計画の概要

○位置付け・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施策の基本的指針として活用するものです。



○目標年次：第9次福岡市基本計画及び福岡市都市計画マスタープラン（改定中）と同じ
平成34年度(2022年度)とします。

ただし、さらに長期的な視点を要する課題等については、目標年次に関わらずその方向性を示します。

○計画区域：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。

第2章 基本理念と目標像

上位計画である「福岡市総合計画」の内容を踏まえ、計画策定の視点を整理し、基本理念と目標像を設定します。

2.1 福岡市総合計画

●「福岡市基本構想」（平成24年12月策定）

○都市像

『住みたい、行きたい、働きたい。アジアの交流拠点都市・福岡』

- 1 自律した市民が支え合い心豊かに生きる都市
- 2 自然と共生する持続可能で生活の質の高い都市
- 3 海に育まれた歴史と文化の魅力が人をひきつける都市
- 4 活力と存在感に満ちたアジアの拠点都市

●「第9次福岡市基本計画」（平成24年12月策定）

○目標年次：平成34年度

○都市経営の基本戦略

- (1) 生活の質の向上と都市の成長の好循環を創り出す
- (2) 福岡都市圏全体として発展し、広域的な役割を担う

○分野別目標

- 1 一人ひとりが心豊かに暮らし、元気に輝いている
- 2 さまざまな支え合いとつながりができている
- 3 安全・安心で良好な生活環境が確保されている
- 4 人と地球にやさしい、持続可能な都市が構築されている
- 5 磨かれた魅力に、さまざまな人がひきつけられている
- 6 経済活動が活発でたくさんの働く場が生まれている
- 7 創造的活動が活発で、多様な人材が新しい価値を生み出している
- 8 国際競争力を有し、アジアのモデル都市となっている

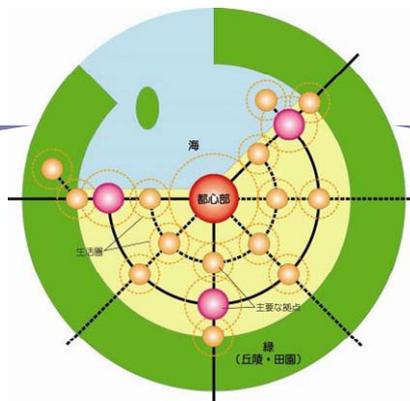
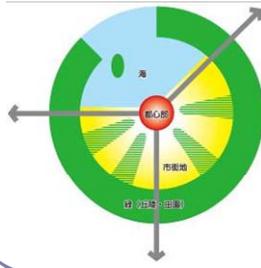
○空間構成目標

目指す姿

- ・海や山に囲まれた地形的な特徴を生かし、都心部を中心に、まとまりのある空間的にコンパクトな市街地が形成され、都市的魅力と豊かな自然環境が調和し、安全・安心な暮らしのもと、市民が日常的にそれを享受しています。
- ・福岡市の成長のエンジンである都心部を中心に、都市の成長を推進する活力創造拠点や、市民生活の核となる東部・南部・西部の広域拠点、地域拠点などに、拠点の特性に応じて多様な都市機能が集積し、市民活動の場が提供され、交通基盤のネットワークにより移動の円滑性が確保された「福岡型のコンパクトな都市」が実現しています。

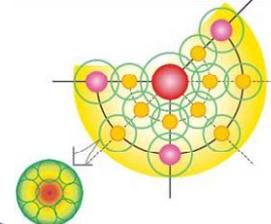
■福岡市における「コンパクト」な都市の概念

都心部を中心に海や山に囲まれ、空間的にまとまりのあるコンパクトな市街地が形成されている。



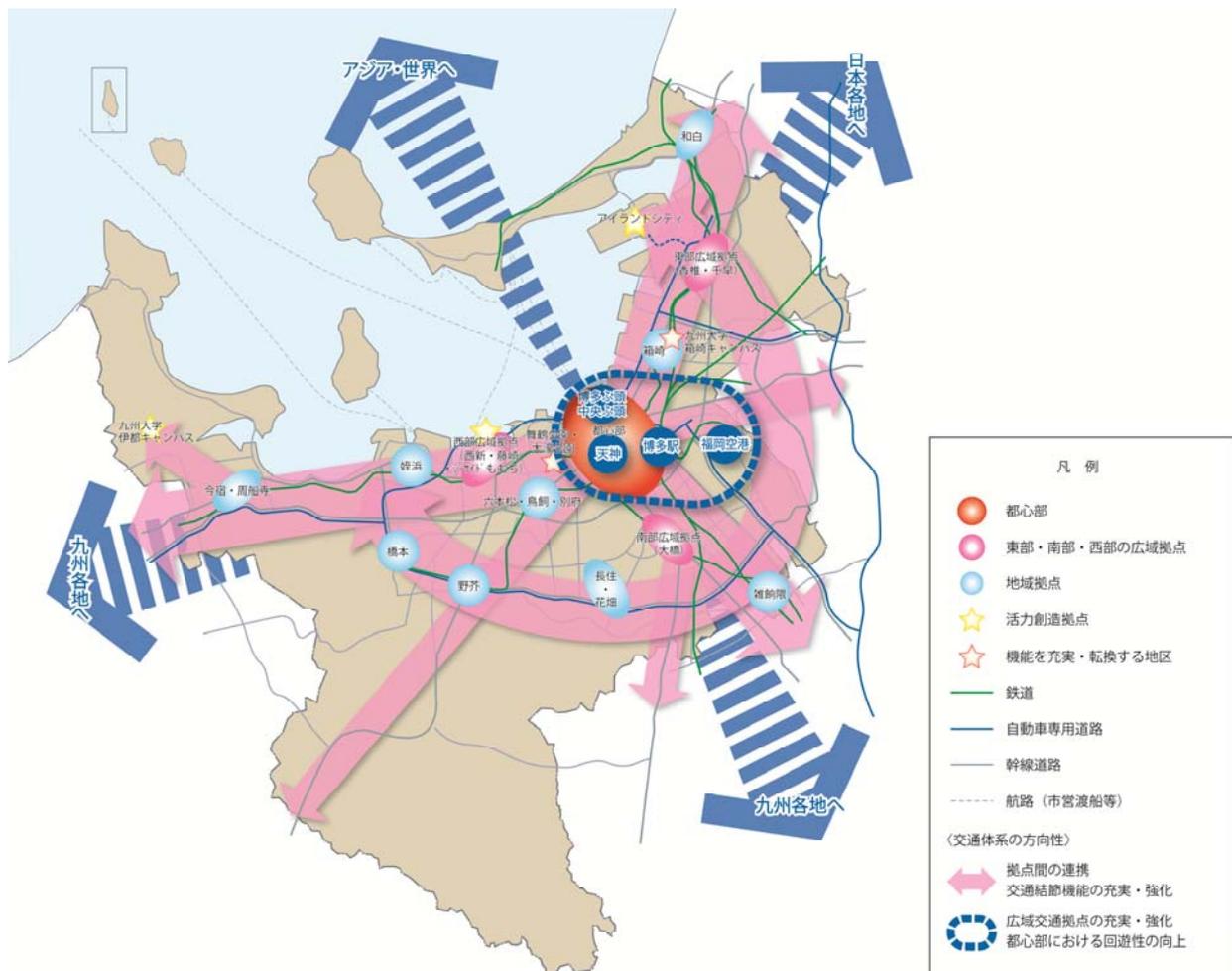
都心部や各拠点には、特性に応じて多様な都市機能が集積するとともに、拠点内やその周辺には幾つもの身近な日常生活圏が形成されている。

また、拠点間は放射環状型の道路や公共交通機関でネットワークされるとともに、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、移動の円滑性が確保されている。



【空間構成目標の実現に向けた交通体系の方向性】

- 都心部を中心に市民生活の核となる拠点をつなぐ都市軸を骨格として、公共交通機関や幹線道路のネットワークの充実・強化を図ります。
 - 既存の交通基盤や新たな技術などを生かしながら、鉄道やバスなどの公共交通機関相互の連携や交通結節機能の充実・強化を図り、分かりやすく使いやすい公共交通を主軸として、徒歩や自転車、自家用車などの多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の確立をめざします。
- ①「都市の成長」を支える交通体系の方向性
- 九州・アジアなどの広域的な交流を促進するため、陸海空の広域交通拠点の充実・強化や、都心部における回遊性の向上を図ります。
 - 公共交通機関の利便性向上や幹線道路の整備などにより都心部・活力創造拠点などへのアクセスの強化を図ります。
- ②「質の高い生活」を支える交通体系の方向性
- 快適で生活しやすい居住環境を形成するため、市民生活の核となる拠点へのアクセスの強化を図るとともに、福岡市、市民、公共交通事業者などの協力と連携のもと、日常生活を支える生活交通の確保を図ります。



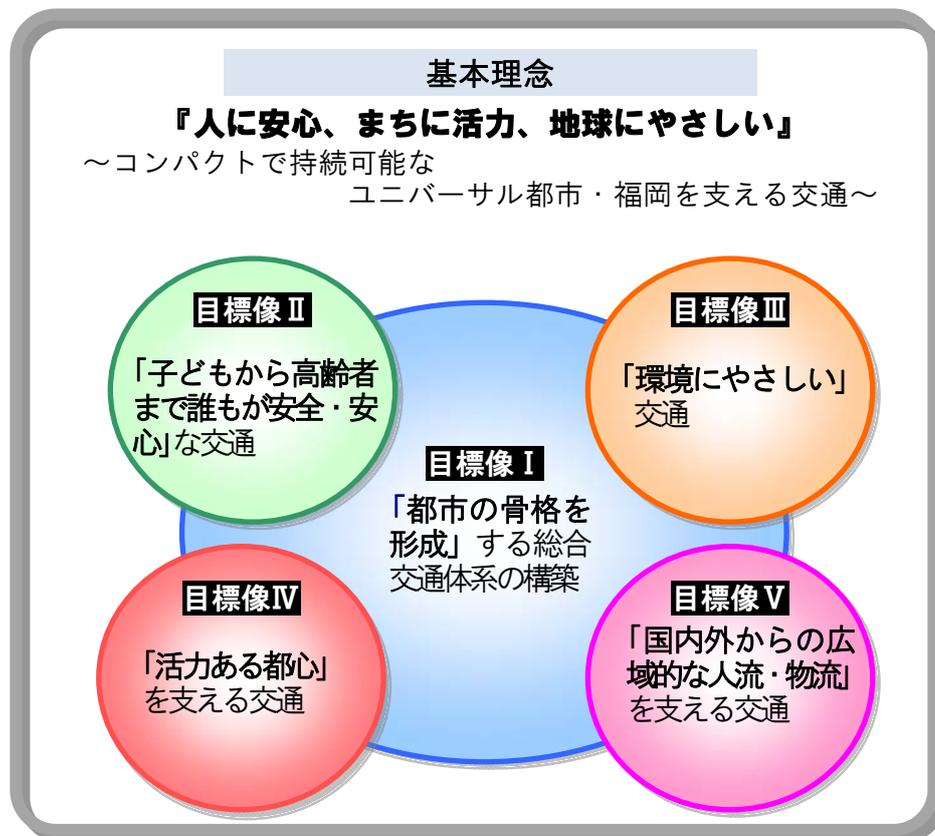
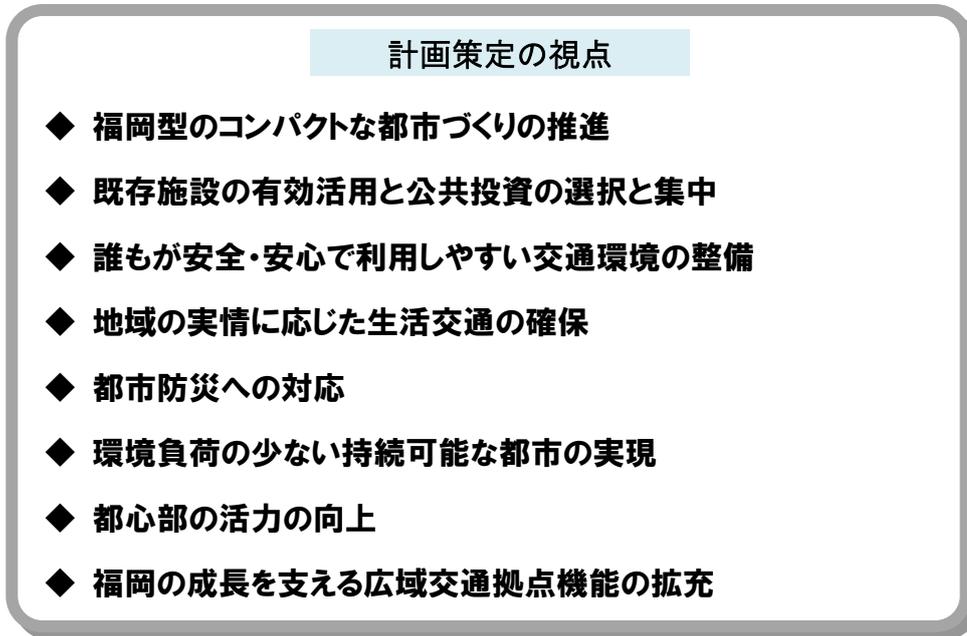
2.2 計画策定の視点

「福岡市総合計画」の内容を踏まえ、計画策定の視点を8つに整理します。

- ◆ **福岡型のコンパクトな都市づくりの推進**
 - ・ 都市構造と一体となった総合交通体系の構築
- ◆ **既存施設の有効活用と公共投資の選択と集中**
 - ・ 既存施設の有効活用や効率的投資
- ◆ **誰もが安全・安心で利用しやすい交通環境の整備**
 - ・ ユニバーサルデザインの理念による交通環境の創造
- ◆ **地域の実情に応じた生活交通の確保**
 - ・ 子どもや高齢者等の生活交通の確保
 - ・ 地域の実情や特性に応じた新たな交通サービス
- ◆ **都市防災への対応**
 - ・ 災害に強い交通ネットワークの形成
- ◆ **環境負荷の少ない持続可能な都市の実現**
 - ・ 鉄道やバスなど公共交通の利便性向上と利用促進
 - ・ 自転車の通行環境の確保と適正な利用促進
 - ・ 道路交通混雑の緩和
- ◆ **都心部の活力の向上**
 - ・ 回遊性の向上
 - ・ 都心の活力を支える都市交通の円滑化
 - ・ エリアマネジメント団体等との連携
- ◆ **福岡の成長を支える広域交通拠点機能の拡充**
 - ・ 陸・海・空の広域交通拠点の充実・強化
 - ・ 来街者にも分かりやすく使いやすい交通環境の整備
 - ・ 広域交通ネットワークの強化

2.3. 基本理念と目標像

計画策定の視点から、交通体系づくりの基本的な考え方として「基本理念」を掲げ、平成34年度（2022年度）の交通体系の望ましい姿を5つの「目標像」として掲げます。



各目標像の関係は、目標像Ⅰの「都市の骨格を形成」する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

目標像Ⅰ 「都市の骨格を形成」する総合交通体系の構築

快適な都市活動を支える地下鉄や道路などの交通基盤の整備を進めるとともに、市民や来街者に分かりやすく使いやすい公共交通体系づくりなど、過度に自動車に依存しない「歩いて出かけたくなるまち」の実現に向け、市民・企業、交通事業者、行政が連携して取り組み、環境に優しく、コンパクトで持続可能な都市を支える交通をめざします。

目標像Ⅱ 「子どもから高齢者まで誰もが安全・安心」な交通

ユニバーサルデザインの理念に基づき、子どもから高齢者まで年齢や障がいの有無等にかかわらず誰もが安全で安心に移動できる交通環境づくりを進めるとともに、地震などの災害にも対応できる交通体系の実現に向けて取り組み、すべての人にやさしい安全・安心な交通をめざします。

目標像Ⅲ 「環境にやさしい」交通

地球温暖化の原因となる二酸化炭素などの温室効果ガスの排出削減に向け、過度な自動車利用から環境にやさしい鉄道やバスなど公共交通への利用転換や自転車の適正な利用を促進するとともに、徒歩で移動しやすい交通環境づくり、道路交通の円滑化や次世代自動車の普及促進などを図り、環境負荷の少ない持続可能な都市を支える交通をめざします。

目標像Ⅳ 「活力ある都心」を支える交通

都市の活力を牽引する都心部の機能強化と更なる魅力づくりを推進するため、天神・渡辺通、博多駅周辺、ウオーターフロントの3地区を中心として回遊性の向上や交通拠点間の連携強化を図るとともに、多くの人や物が集中する都心部において交通の円滑化を図ることで、活力ある都心部を支える交通体系の実現をめざします。

目標像Ⅴ 「国内外からの広域的な人流・物流」を支える交通

成長を牽引する九州・アジアなどからの人流・物流のゲートウェイづくりを進めるため、陸・海・空の広域交通拠点の結節機能強化や外国人居住者や国内外からの来街者にもわかりやすい交通環境づくりを図ることにより、アジアの交流拠点都市にふさわしい広域的な人流・物流を支える交通体系をめざします。

第3章 各目標像と施策の基本的な方針

それぞれの目標像毎に「交通を取り巻く現状と課題」を整理し、目標像を実現するために取り組む「施策の基本的な方針」を示します。

また、目標像の達成状況を把握するために「成果指標」をかかげ、「施策の役割分担」を示します。

○各目標像と施策の基本的な方針

目標像Ⅰ. 「都市の骨格を形成」する総合交通体系の構築

目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針

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

目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針

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

目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針

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」を支える交通

目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針

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

目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針

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

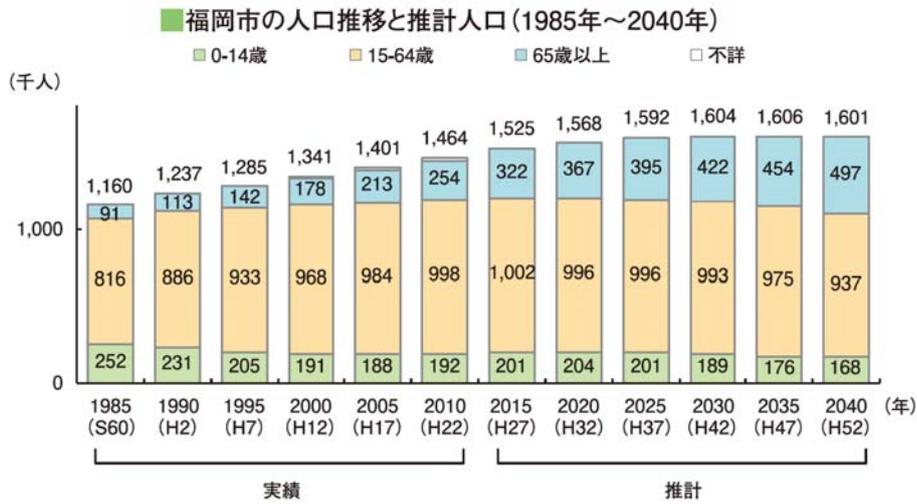
3.1 目標像 I

「都市の骨格を形成」する総合交通体系の構築

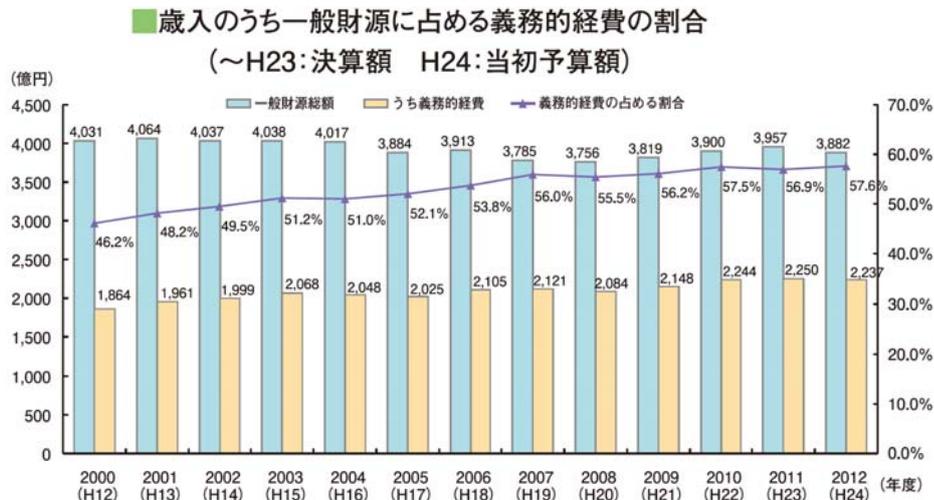
快適な都市活動を支える地下鉄や道路などの交通基盤の整備を進めるとともに、市民や来街者に分かりやすく使いやすい公共交通体系づくりなど、過度に自動車に依存しない「歩いて出かけたくなるまち」の実現に向け、市民・企業、交通事業者、行政が連携して取り組み、環境に優しく、コンパクトで持続可能な都市を支える交通をめざします。

(1) 交通を取り巻く現状と課題

- ・福岡市の人口は、平成 47 年（2035 年）頃まで増加が見込まれるものの、その後減少に向かいます。
- ・年齢区分別では、65 歳以上人口が増加し高齢化は一段と進む一方、生産年齢人口（15 歳～64 歳）は平成 42 年（2030 年）頃までほぼ横ばいで推移しますが、その後、徐々に減少していきます。
- ・今後の交通施策の推進にあたっては、このような人口構造の変化に伴う交通需要動向の変化を見据え柔軟かつきめ細やかに対応するという視点が重要です。

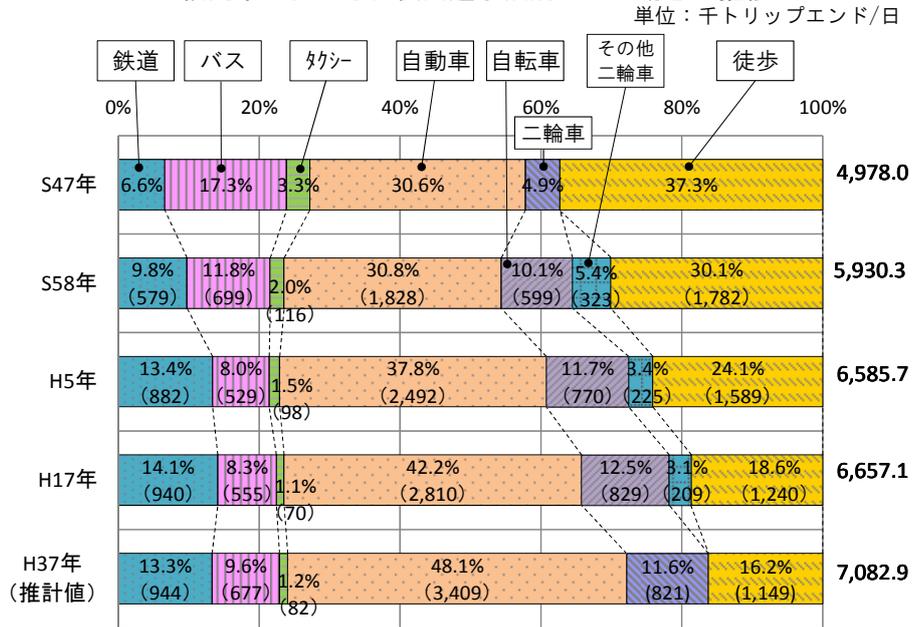


- ・福岡市の財政状況としては、市税収入などの一般財源の大幅な伸びは期待できない中、扶助費などの義務的経費が増加しており、新たな課題への対応のために使える財源が減少していく見込みです。
- ・このような状況を踏まえ、事業の選択と集中、既存ストックの活用と様々な主体の積極的な協力と参画が重要です。



- ・移動の際の交通手段構成をみると、自動車利用の割合が増加する一方で、公共交通利用の割合は横ばいとなっており、平成37年（推計値）においても、この傾向のままでいくと、自動車利用の割合の増が続くと見込まれるため、公共交通への転換がますます重要となっています。

■福岡市における代表交通手段別の人の動きの推移

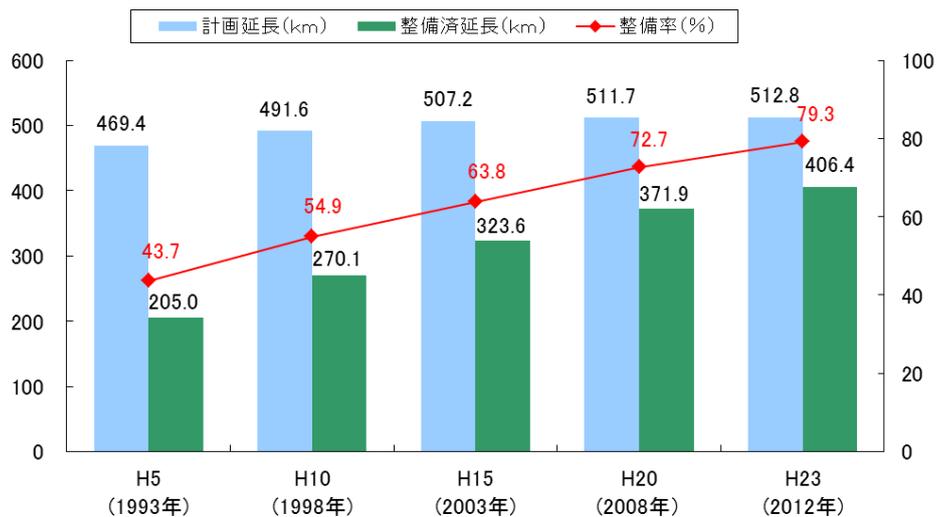


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

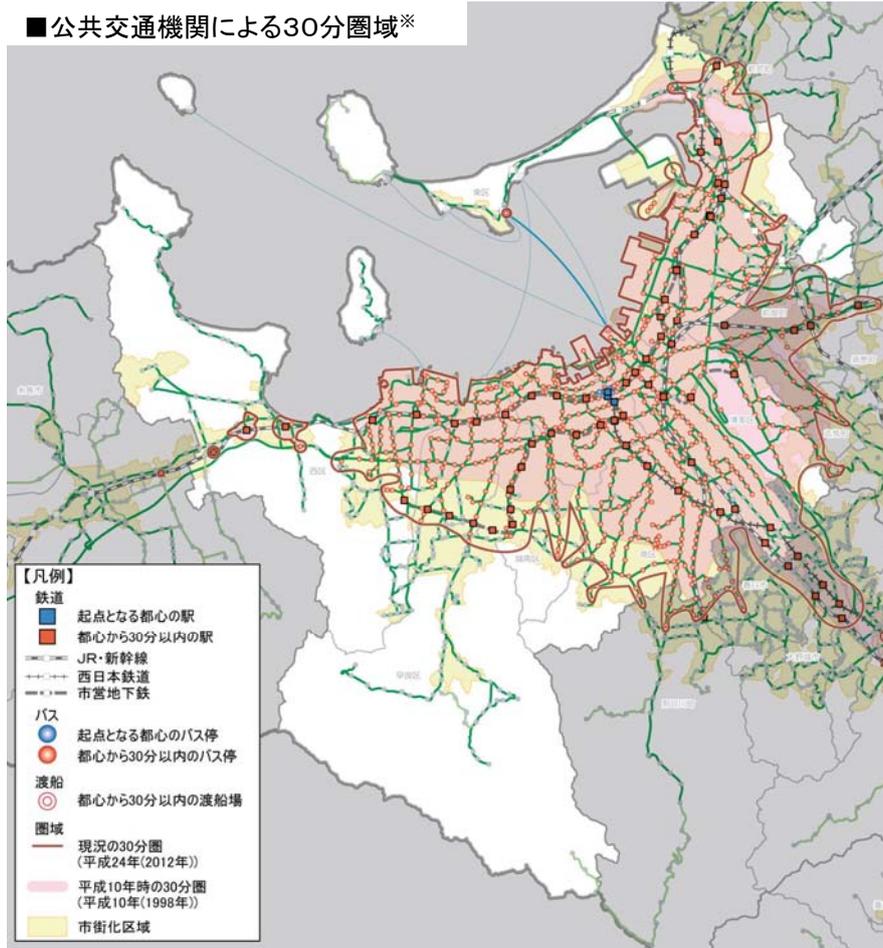
※地下鉄七隈線延伸事業の想定利用者数は含んでいない。

- ・地下鉄や都市高速道路などの整備が進み、都市交通基盤の骨格が形成されつつあり、公共交通機関による30分圏域も拡大するなど、公共交通の利便性は向上しているものの、都心部を中心に交通混雑が依然として残っています。
- ・引き続き、必要な都市交通基盤の整備を進めるとともに、これからは、今まで整備されてきた既存ストックを最大限に活用するという観点から、鉄道やバス相互の連携を強化し、公共交通全体を利用者にとって分かりやすく使いやすいものとするのが重要です。

■都市計画道路の整備状況の推移



■公共交通機関による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

■平日混雑時旅行速度



(2) 施策の基本的な方針

交通を取り巻く現状と課題を踏まえつつ、目標像を実現するために取り組む施策の基本的な方針と主な施策を示します。

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

鉄道や基幹的なバスによる公共交通幹線軸の形成と、この幹線軸とバス路線網が相互に連携した分かりやすく使いやすい公共交通体系づくりや、拠点駅等でのバスや鉄道の乗り継ぎ利便性の向上、公共交通の利用促進に市民・企業、交通事業者、行政が連携して取り組みます。

《主な施策》

○公共交通幹線軸の強化

- ・地下鉄七隈線延伸事業の推進
- ・地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線との直通運転化の検討
- ・バス専用走行レーン等の走行環境向上による基幹的なバス交通軸の検討
- ・屋根やベンチの設置などバス待ち環境の向上 など

○公共交通幹線軸の充実・強化の検討<中・長期的検討課題>

- ・アイランドシティへの公共交通アクセス強化の検討
- ・福岡空港後背地、南部地区、都心部等での検討 など

■ 公共交通幹線軸ネットワーク図



《主な施策》

○公共交通の利便性向上と利用促進

- ・ 行政や交通事業者等の様々な関係者の連携による公共交通全体としての利便性向上
- ・ 交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上
- ・ 公共交通施設内サインの外国語表記の充実強化
- ・ 公共交通の乗り場案内や情報通信技術を活用した運行情報等の情報提供の充実強化
- ・ パークアンドライドの推進
- ・ 自動車から公共交通や自転車利用などに自発的な行動の変化を促すモビリティ・マネジメントの推進
- ・ 公共交通の利用を啓発・PRする取組みの推進 など

○交通体系づくりの戦略的な取組み

- ・ 様々な関係者による公共交通体系づくりの戦略策定と実行 など

■ 運行情報提供の事例 (バス接近表示システム)

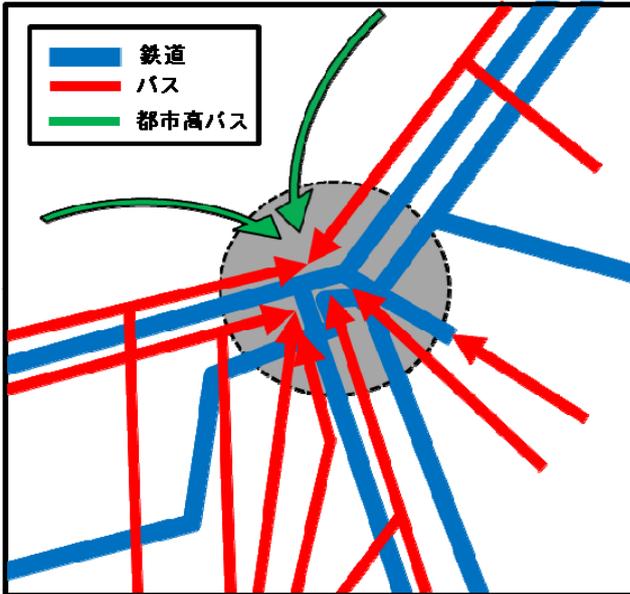


■ モビリティ・マネジメントの事例 (区役所窓口で転入者向けに路線図等を配布)



■分かりやすく使いやすい公共交通体系のイメージ

<現況>



都心部へ直接アクセスする路線が大半

- 交通機関相互の乗り換え案内が分かりにくい
 - 都心部にバスが過度に集中しすぎとの意見
 - 郊外部では公共交通利用が不便な地域も存在
- などの課題もある。

公共交通の連携強化
と適切な役割分担

《利用者の視点》

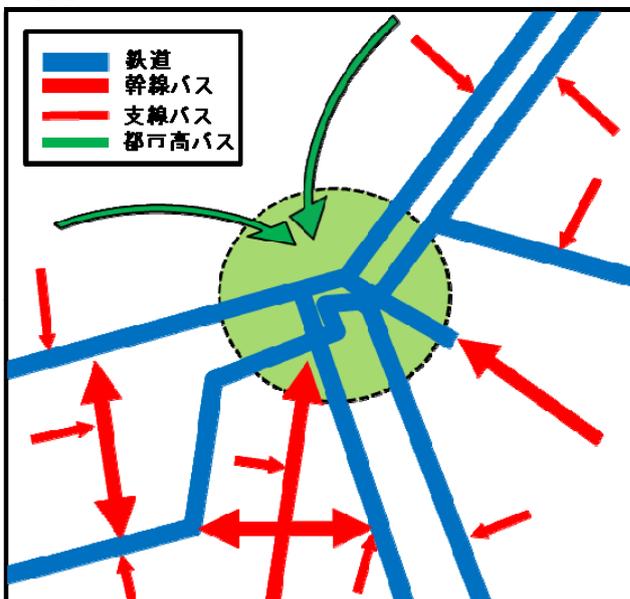
利用者にとって
分かりやすく
使いやすい
公共交通体系
(便数・ルート・料金体系)

《交通事業者の視点》

公共交通全体の
利用者が増加
公共交通全体の
収益性向上

持続可能な
公共交通事業

<将来イメージ>



鉄道と基幹的な幹線バスで都心部需要をカバーし、支線バスなどで面的サービスを確保※

【想定される主なメリット】

- 公共交通網が分かりやすくなる
- 定時性の確保
- バス運行本数の増加に伴うサービス水準の向上

※公共交通利用者の属性や目的などは、各々多様であり、都心部に直接向かうバスの需要などに対しても、きめ細やかに対応する必要がある。

方針 2

都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成

市域内の拠点間の連携強化や周辺都市等との交流・連携を支えるとともに、都心部等に集中する通過交通を分散するために、交通需要や整備効果を踏まえつつ、放射環状型の幹線道路ネットワークの形成を図ります。

《主な施策》

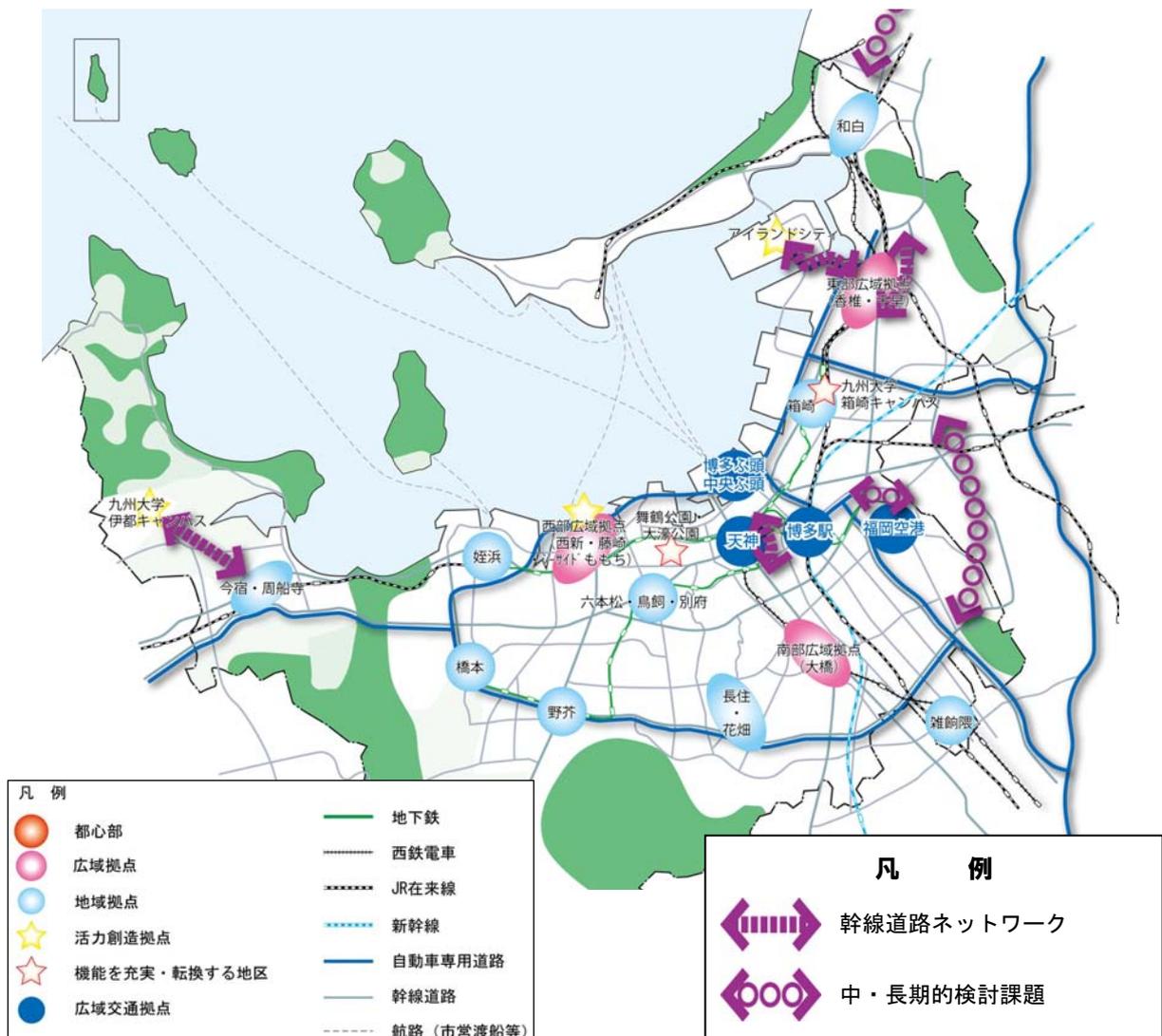
○幹線道路ネットワークの形成

- ・放射環状型の幹線道路の整備推進
- ・アイランドシティへの自動車専用道路の導入
- ・九州大学伊都キャンパスへのアクセス道路の整備
- ・都心部における新たな幹線道路の検討・整備 など

○自動車専用道路や幹線道路の検討<中・長期的検討課題>

- ・都市高速道路の福岡空港方面への延伸検討
- ・福岡東環状道路、北九州福岡道路の検討
- ・都市高速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 など

■ 幹線道路ネットワーク図



3.2 目標像II

「子どもから高齢者まで誰もが安全・安心」な交通

ユニバーサルデザインの理念に基づき、子どもから高齢者まで年齢や障がいの有無等にかかわらず誰もが安全で安心に移動できる交通環境づくりを進めるとともに、地震などの災害にも対応できる交通体系の実現に向けて取り組み、すべての人にやさしい安全・安心な交通をめざします。

(1) 交通を取り巻く現状と課題

・鉄道駅や道路のバリアフリー化は、一定程度進んでいますが、引き続き整備が必要です。

■ 福岡市交通バリアフリー基本方針（平成14年3月策定）に基づく進捗状況

※ 特定旅客施設のバリアフリー化進捗状況(平成23年度)

旅客施設名		エレベーター設置等のバリアフリー化
JR九州	① 福工大前駅	整備済
	② 九産大前駅	整備済
	③ 香椎駅	整備済
	④ 博多駅	整備済
	⑤ 竹下駅	整備済
	⑥ 笹原駅	整備済
	⑦ 南福岡駅	整備済
	⑧ 下山門駅	未整備
	⑨ 今宿駅	整備済
	⑩ 周船寺駅	整備済
西鉄	⑪ 高宮駅	整備済
	⑫ 大橋駅	整備済
	⑬ 雑餉隈駅	整備済
整備率		92.3%

資料:福岡市バリアフリー基本計画

※ 特定旅客施設とは、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5,000人以上であるもの

※ 特定経路のバリアフリー化進捗状況(平成23年度)

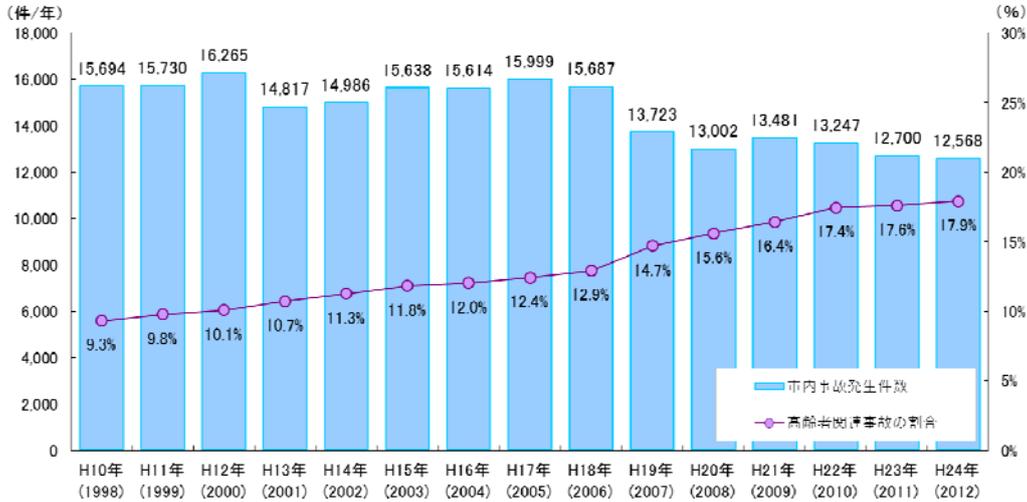
重点整備地区名	特定経路		
	対象延長(km)	整備済延長(km)	整備率
1 香椎	1.8	0.8	44.9%
2 貝塚	1.6	1.6	100.0%
3 箱崎	2.8	2.5	88.7%
4 千代・吉塚	4.2	3.5	84.4%
5 博多駅	2.5	1.9	76.9%
6 雑餉隈	1.2	0.4	34.7%
7 天神・赤坂	6.8	6.1	90.4%
8 唐人町	1.8	1.6	89.0%
9 大橋・高宮	5.7	4.7	83.4%
10 別府・六本松	1.1	0.7	67.3%
11 西新・藤崎	4.6	4.6	100.0%
合計または整備率	33.8	28.4	84.0%

資料:福岡市バリアフリー基本計画

※ 特定経路とは、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

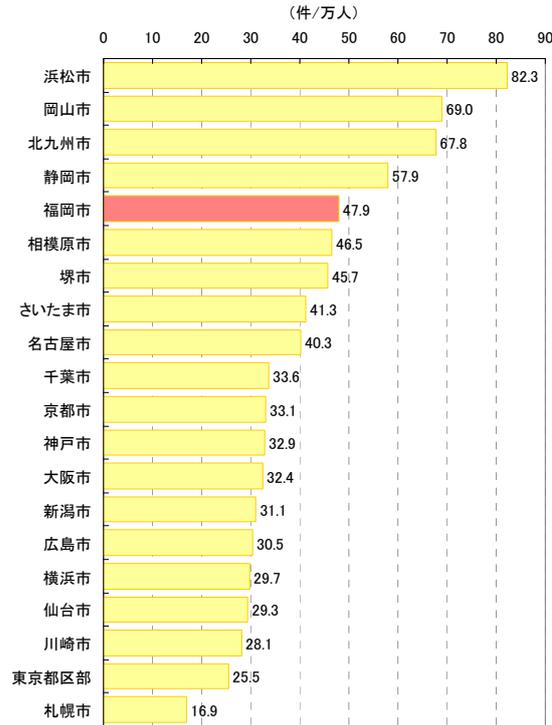
・市内の交通事故件数は減少傾向ですが、高齢者の事故の割合が増加しています。また、子ども1万人当りの交通事故数は政令市の中でも上位となっており、安全・安心な交通環境の確保が重要です。

■ 福岡市における交通事故発生件数の推移



資料：福岡県警察 交通事故統計資料

■ 政令指定都市の子ども1万人当り交通事故死傷者数



資料：大都市比較統計年表（H22年）

総務省「国勢調査」(H22年)

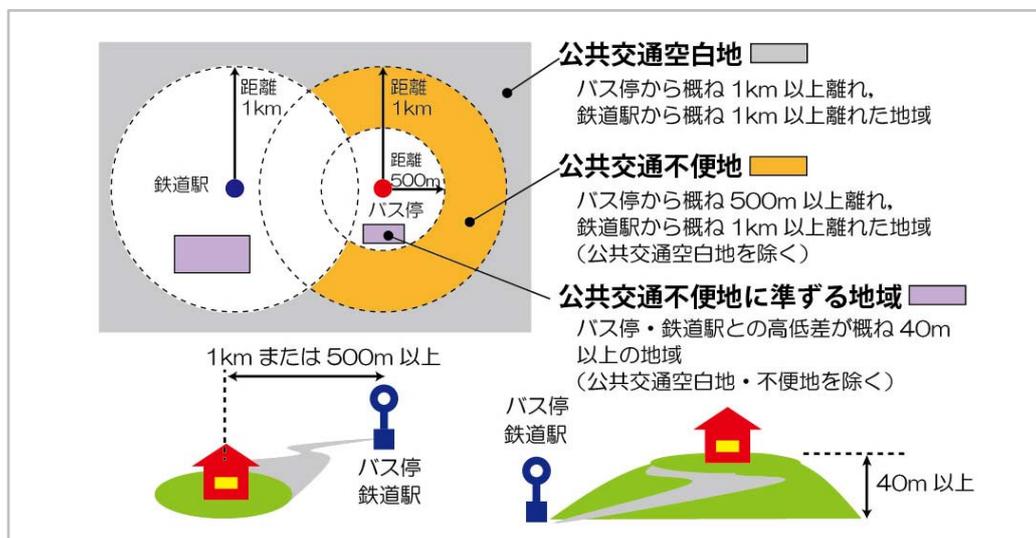
※政令指定都市における15歳以下の交通事故死傷者数

- ・郊外部を中心に、人口減少などによりバス利用者が減少し、バス路線の休廃止が相次いでいます。
- ・一方、高齢化の進展に伴い、自動車の運転が困難になる人が増えることが予測されるため、バス路線の休廃止に伴い公共交通が空白となる地域では代替交通の確保が必要です。また、丘陵地など、公共交通が不便な地域における生活交通の確保が課題となっています。

■公共交通不便地と公共交通空白地

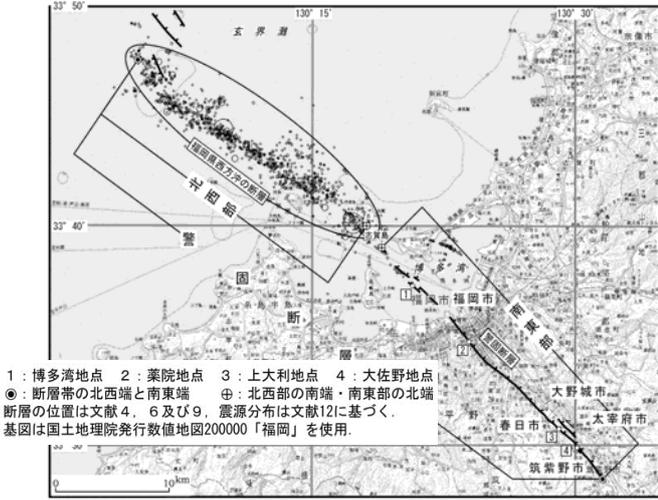


■公共交通空白地、公共交通不便地及び準ずる地域の定義



- 東日本大震災等で交通基盤の耐震対策の重要性が改めて認識され、福岡市においても交通基盤の耐震対策を進めるなど災害に対応できる交通体系づくりが必要です。

■市内を縦貫する断層（警固断層帯）



資料：地震調査研究推進本部

■東日本大震災による道路の被害状況



資料：宮城県

(2) 施策の基本的な方針

交通を取り巻く現状と課題を踏まえつつ、目標像を実現するために、取り組む施策の基本的な方針と主な施策を示します。

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

鉄道駅やバス停及びその周辺の道路のバリアフリー化とバス車両のバリアフリー化を推進するとともに、幹線道路や生活に密着した道路において、誰もが安全に安心して歩ける歩行空間整備等を進めます。

《主な施策》

○公共交通施設や道路のバリアフリー化の推進

- ・鉄道駅におけるエレベーター設置等のバリアフリー化の推進
- ・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 など

○歩行者の視点に立った安全・安心な道路整備

- ・生活に密着した道路の歩車分離の推進 など

■ 鉄道駅のバリアフリー化



(エレベーターの設置)

■ ノンステップバスの導入



■ 安全・安心な道路整備



(歩道の設置)

方針4 地域特性に応じた生活交通の確保

高齢化の進行状況や公共交通のニーズなどの地域の特性を踏まえ、行政、市民及び交通事業者の協力と連携のもと日常生活を支える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

- ・バス路線の休廃止等に伴う公共交通空白地における代替交通の確保
- ・バス停・鉄道駅から一定の距離や高低差のある公共交通の利用が不便な地域における地域主体の取組みへの支援 など

■ 生活交通確保の事例 (今宿姪浜線)



方針5

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の輸送や救助活動など円滑な応急対策活動を確保するため、災害に強い道路・港づくり等に取り組みます。

《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（拡幅・橋梁の耐震化）
- ・ 電柱類の地中化などによる無電柱化の推進
- ・ 狭あい道路の改善
- ・ 災害に強い港づくり（耐震強化岸壁の整備、防災拠点づくり等）
- ・ 鉄道施設における高架橋や高架駅等の耐震補強 など

■橋梁の耐震化



3.3 目標像Ⅲ

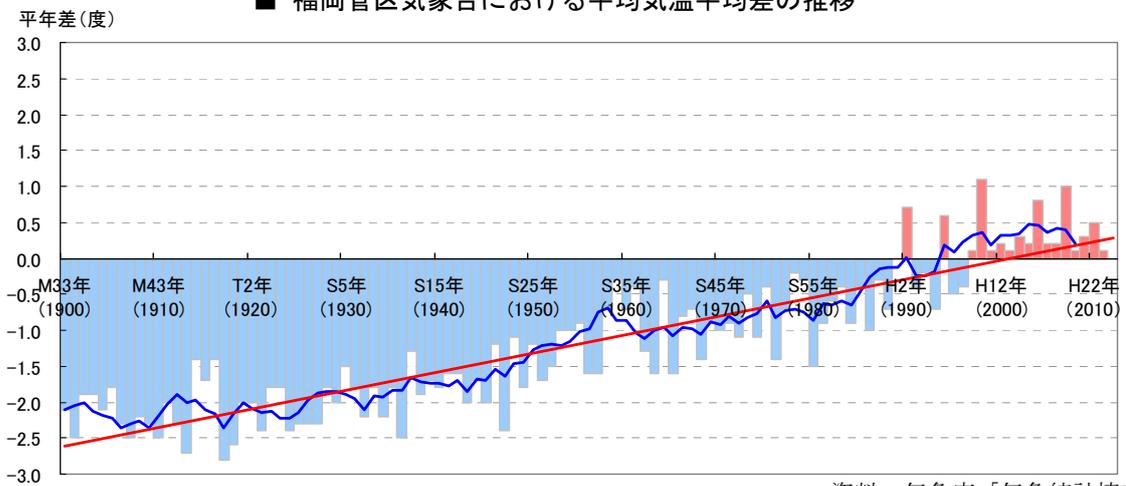
「環境にやさしい」交通

地球温暖化の原因となる二酸化炭素などの温室効果ガスの排出削減に向け、過度な自動車利用から環境にやさしい鉄道やバスなど公共交通への利用転換や自転車の適正な利用を促進するとともに、徒歩で移動しやすい交通環境づくり、道路交通の円滑化や次世代自動車の普及促進などを図り、環境負荷の少ない持続可能な都市を支える交通をめざします。

(1) 交通を取り巻く現状と課題

- 世界的に地球温暖化が進行するなか、福岡においても気温の上昇が観測されています。また、二酸化炭素排出量は基準年度（1990年度）と比べて増加しており、排出削減に向けた取組みが重要です。

■ 福岡管区気象台における平均気温平均差の推移

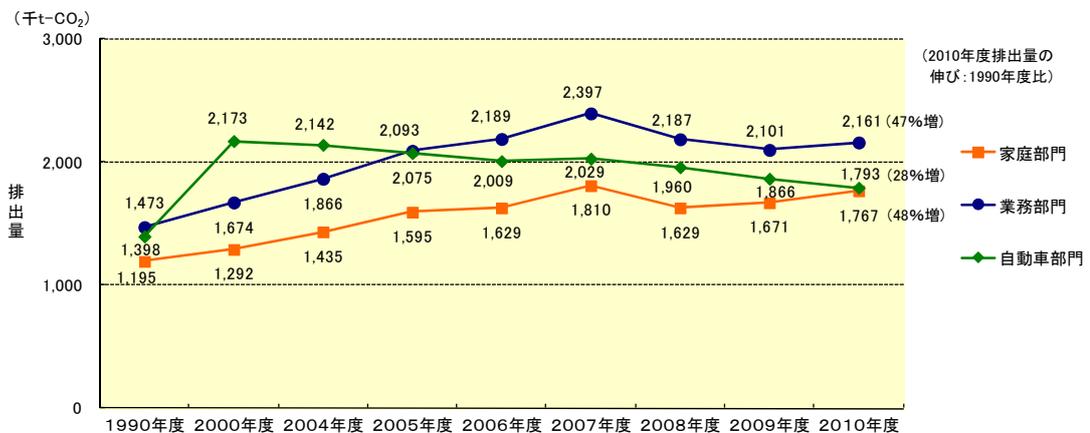


資料：気象庁「気象統計情報」

※棒グラフは、年平均気温の平均差（S56年-H22年の30年間の平均気温17度）

※青線は平均差の5年移動平均、赤線は平均差の長期傾向を直線として表示したもの

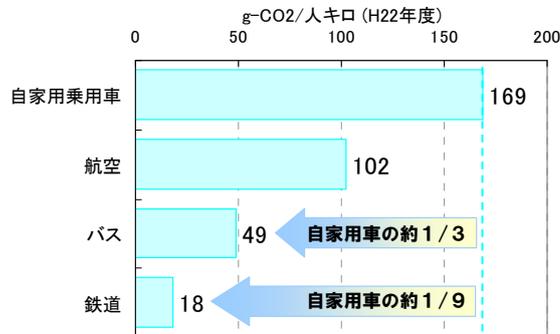
■ 福岡市における部門別の二酸化炭素排出量



資料：福岡市環境局

- ・ 二酸化炭素排出量が比較的少ない公共交通利用者の推移は横ばいである一方で、自動車利用割合は増加しており、公共交通への利用転換促進とあわせ自動車単体の二酸化炭素排出量削減も必要です。

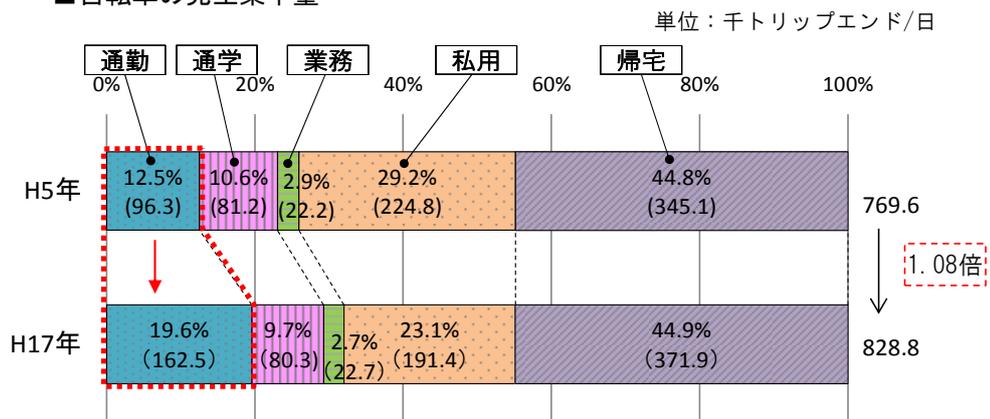
■ 輸送量当りの二酸化炭素排出量（旅客）



資料：国土交通省

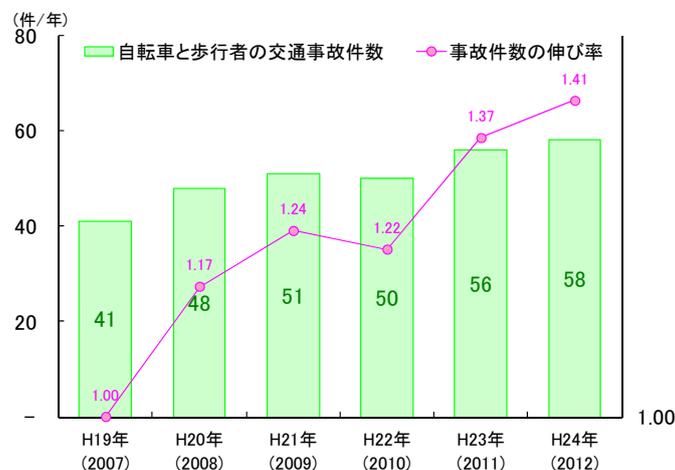
- ・ 自転車利用数は増加しており、特に通勤目的での利用が増加しています。一方で、歩行者と自転車事故も増加しており、通行空間確保などの自転車利用環境の向上が必要です。

■ 自転車の発生集中量



資料：北部九州圏パーソントリップ調査

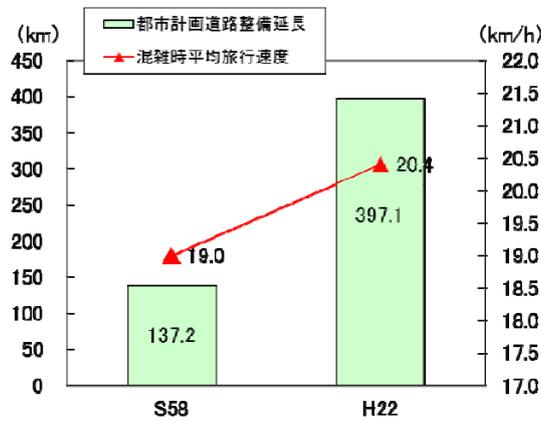
■ 福岡市における自転車と歩行者の交通事故発生件数



資料：福岡県警察 交通事故統計資料

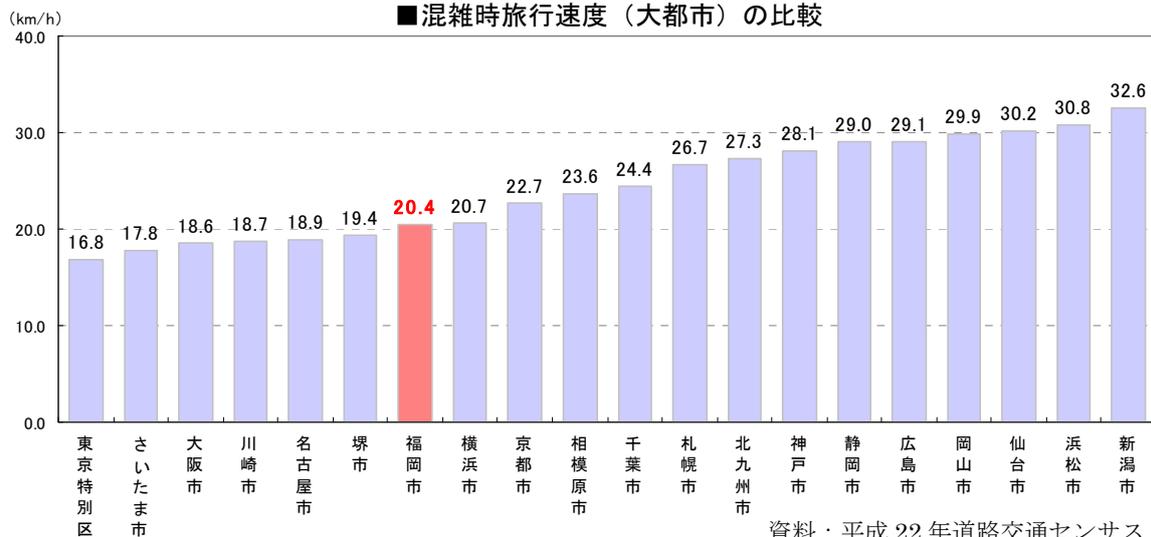
・都市計画道路の整備が進み、混雑時旅行速度は向上したものの、他都市と比較すると低くなっており、走行速度の向上が二酸化炭素排出量の抑制につながることから、更なる道路交通の円滑化が必要です。

■福岡市の都市計画道路と混雑時旅行速度の変化



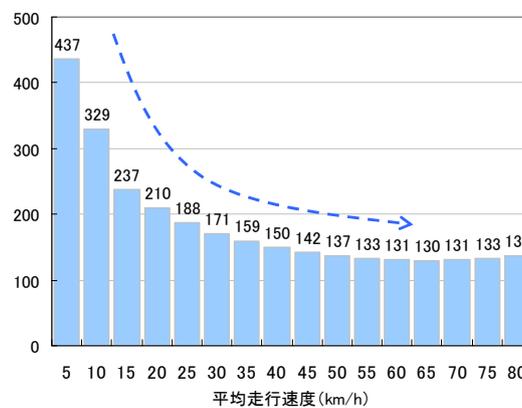
資料：道路交通センサス

■混雑時旅行速度（大都市）の比較



資料：平成 22 年道路交通センサス

■平均走行速度と二酸化炭素排出量の関係



資料：国土技術政策総合研究所資料

(2) 施策の基本的な方針

交通を取り巻く現状と課題を踏まえつつ、目標像を実現するために、取り組む施策の基本的な方針と主な施策を示します。

方針6 環境にやさしい公共交通の利用促進

交通事業者と行政が連携し、公共交通の利便性向上を図るとともに、過度に自動車に依存しない方向へと、市民・企業が自発的に行動を転換することを促す取組みを推進します。

《主な施策》

- 公共交通の利便性向上と利用促進【再掲】
- 交通体系づくりの戦略的な取組み【再掲】

方針7 自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり

自転車利用の安全性・利便性を高めるため、既存の道路空間を活用した自転車通行空間の確保や駐輪場の整備を推進するとともに、自転車の安全利用に関する条例に基づき、交通ルールの遵守や自転車通行マナーの向上など、自転車の適正な利用を促進します。また、安全に安心して歩ける歩行空間整備等を進めます。

《主な施策》

- 自転車利用環境の向上
 - ・自転車通行空間の確保
 - ・使いやすい駐輪場の確保
 - ・歩道上における放置自転車の撤去と街頭指導の強化
 - ・自転車の交通ルール遵守・マナー向上の取組みの推進 など
- 歩行者の視点に立った安全・安心な道路整備【再掲】

■ 自転車通行空間の確保事例



■ 押し歩き推進区間



方針 8

環境に配慮した道路交通施策の推進

放射環状型の幹線道路の整備や鉄道高架化などの道路交通の円滑化を進め環境負荷の軽減を図るとともに、電気自動車などの環境に配慮した次世代自動車の普及促進を図ります。

《主な施策》

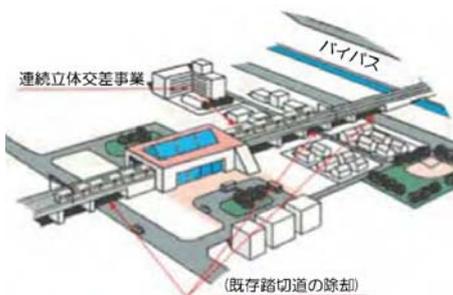
○道路交通の円滑化

- ・放射環状型の幹線道路の整備推進【再掲】
- ・西鉄天神大牟田線連続立体交差事業（雑餉隈駅付近）の推進
- ・西鉄天神大牟田線、JR鹿児島本線における鉄道高架化の検討〈長期的検討課題〉など

○環境に配慮した自動車の普及促進

- ・電気や燃料電池等を活用した次世代自動車・バスの普及促進
- ・エコドライブ（アイドリングストップ、エンジンプレーキの使用等）の普及促進 など

■ 連続立体交差事業



■ 電気自動車



3.4 目標像Ⅳ

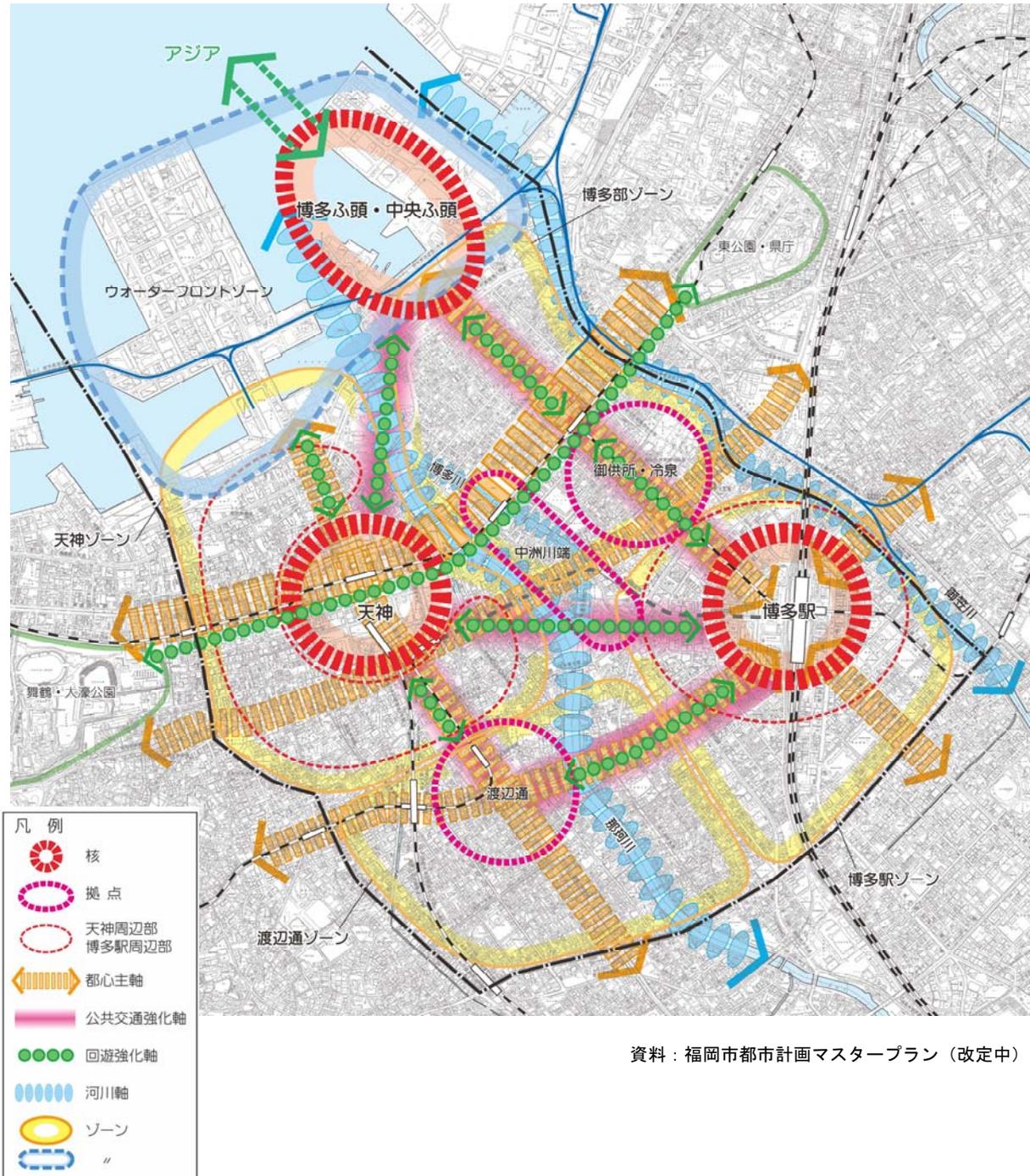
「活力ある都心」を支える交通

都市の活力を牽引する都心部の機能強化と更なる魅力づくりを推進するため、天神・渡辺通、博多駅周辺、ウォーターフロント地区の3地区を中心として回遊性の向上や交通拠点の連携強化を図るとともに、多くの人や物が集中する都心部において公共交通でのアクセス強化や交通の円滑化を図ることで、活力ある都心部を支える交通体系の実現をめざします。

(1) 交通を取り巻く現状と課題

- ・都心部の核となる天神・渡辺通、博多駅周辺、ウォーターフロント地区は3地区を核としてその都市機能を高めるとともに、回遊性の向上を図り、地区間相互の連携を高める必要があります。

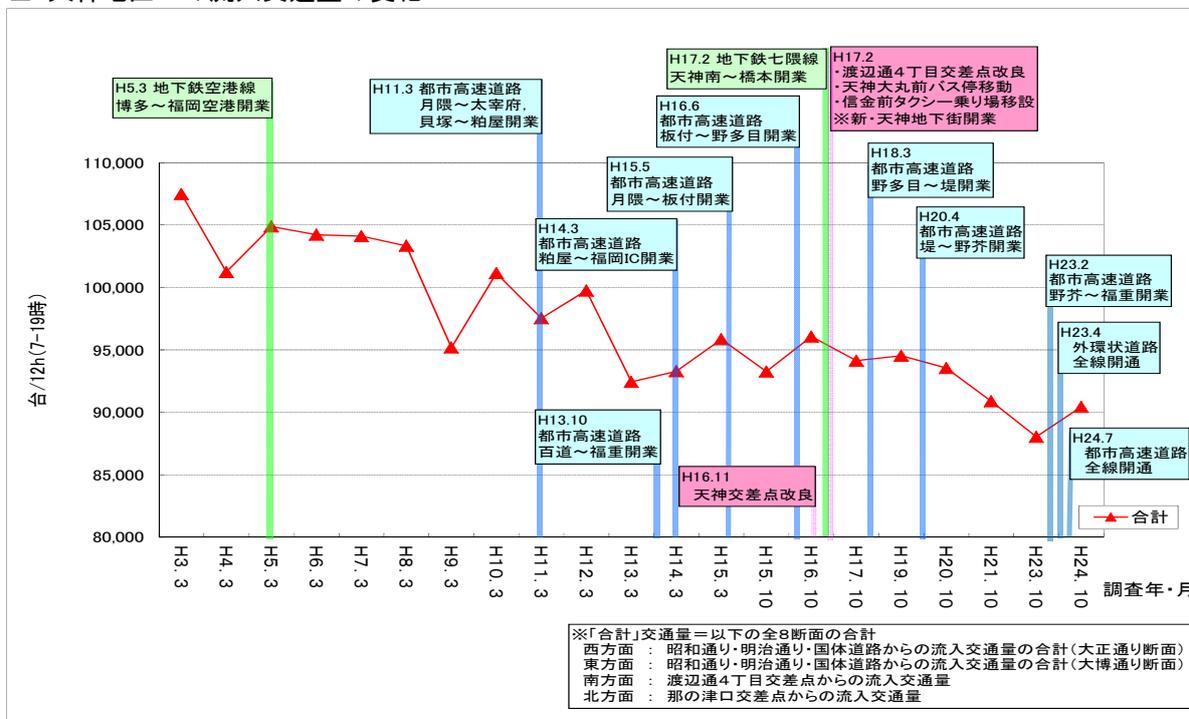
■ 都心部の将来の都市構造



資料：福岡市都市計画マスタープラン（改定中）

- ・平日における天神地区への流入交通量は減少してきているものの、依然として交通混雑が残っています。
- ・また、休日を中心に多くの来街者が集中し、にぎわいや活力を創造する一方、駐車場の空き待ちをする自動車による交通混雑や駐車場へアクセスする自動車と歩行者の交錯が見られます。

■ 天神地区への流入交通量の変化



- ・タクシーの路上待機については、様々な取組みにより改善が見られていますが、引き続き継続的な取組みが必要です。

■ タクシーの路上待機



- ・物流交通については、共同集配システムが導入されるなど先進的な取組みが進んでいますが、今後、民間建築物の建て替えに合わせた物流駐車場の確保などの取組みが必要です。

■ 天神地区共同集配システム



- ・自転車利用数は増加しており、特に通勤目的での利用が増加しています。一方で、歩行者と自転車事故も増加しており、通行空間確保などの自転車利用環境の向上が必要となっています。

【再掲】

- ・天神地区、博多駅地区においては、エリアマネジメント団体による様々なまちづくりの活動が行われています。

(2) 施策の基本的な方針

交通を取り巻く現状と課題を踏まえつつ、目標像を実現するために、取り組む施策の基本的な方針と主な施策を示します。

方針9 都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上

天神・渡辺通、博多駅周辺、ウォーターフロント地区間相互の連携強化と回遊性向上を図るため、来街者にも分かりやすく使いやすい公共交通幹線軸と、歩いて楽しい歩行空間等の形成に取り組みます。

《主な施策》

○公共交通による都心部の交通アクセスの向上

- ・地下鉄七隈線延伸事業の推進【再掲】
- ・天神・渡辺通、博多駅周辺、ウォーターフロント地区相互の交通アクセスの強化
- ・都心部と福岡空港を連絡する交通アクセスの強化 など

○快適で高質な回遊空間の創出

- ・魅力ある空間デザインによる歩行空間の再構築
- ・民間建築物の建替えなどを捉えた、オープンスペース確保による歩行空間の充実
- ・誰にでもわかりやすいまち案内看板や都市サインの充実強化 など

○自転車利用環境の向上【再掲】

方針10 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化

都心部内の交通混雑緩和を図るために必要な幹線道路の整備と公共交通利用促進を進めるとともに、既存道路の機能が十分に発揮できるよう、エリアマネジメント団体等と共働したマネジメント施策などを推進します。

《主な施策》

○幹線道路ネットワークの形成【再掲】

○公共交通の利便性向上と利用促進【再掲】

○バス交通の円滑化

- ・乗降場や路線の再編など都心部におけるバス交通の円滑化の検討 など

○駐車交通の適正化

- ・駐車場へのアクセスルートの集約化や駐車場の適正配置、出入口の集約化の検討 など

○タクシーの適正利用の促進

- ・タクシー乗り場の適性利用の促進 など

○物流交通の円滑化

- ・共同集配事業の促進や民間建築物の建替えにあわせた物流駐車場の確保 など

○エリアマネジメント団体等と共働した取組みの推進

- ・WeLove天神協議会や博多まちづくり推進協議会などと共働した交通施策の推進 など

■都心部における主な施策



凡 例

-  幹線道路の整備
整備済区間
-  回遊強化軸
-  公共交通幹線軸の強化
-  地下鉄七隈線
(長期的検討区間)
-  公共交通軸
-  広域との交流軸

3.5 目標像V

「国内外からの広域的な人流・物流」を支える交通

成長を牽引する九州・アジアなどからの人流・物流のゲートウェイづくりを進めるため、陸・海・空の広域交通拠点の結節機能強化や外国人居住者や国内外からの来街者にもわかりやすい交通環境づくりを図ることにより、アジアの交流拠点都市にふさわしい広域的な人流・物流を支える交通体系をめざします。

(1) 交通を取り巻く現状と課題

- 放射環状型の幹線道路の整備が進んでいるものの、拠点間のアクセスが不十分な区間もあることから、広域的なネットワークを支える道路基盤の強化が必要です。

■ アイランドシティへの自動車専用道路の導入



- 博多港、福岡空港の利用者や取扱貨物が増加しており、人流・物流両面からの機能強化と連携強化が必要となっています。

■ 博多港の外国航路乗降人員と国際海上コンテナ取扱個数の推移



資料：福岡市港湾局「博多港統計年報」

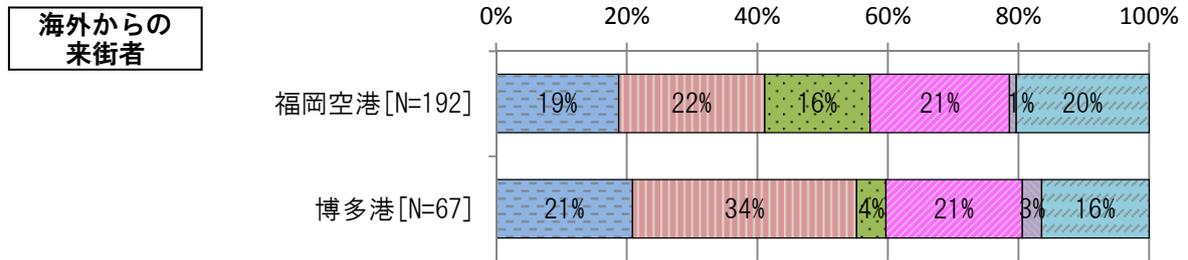
■ 福岡空港・博多港国籍別入国客数の推移



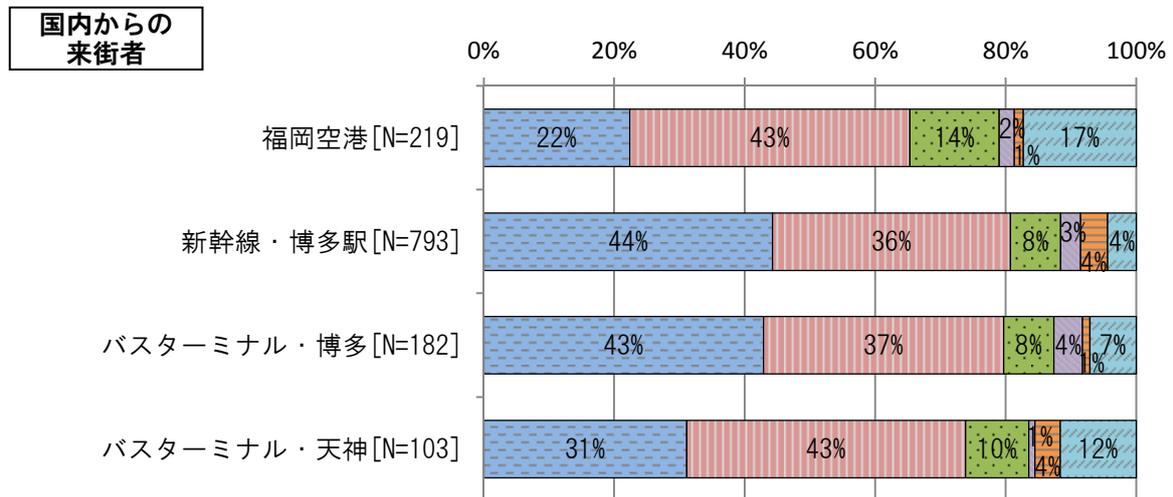
資料：福岡市観光統計

・海外、国内からの来街者に対して分かりやすい交通環境づくりが求められています。

■来街者の交通結節点での問題指摘内容



- 施設内設備に対する不満 (休憩施設が少ない)
- 案内・情報に対する不満 (観光案内、乗換え案内が少ない)
- 乗継に対する不満 (乗換え距離が長い)
- 言語に対する不満 (係員に言葉が通じない)
- 切符の購入方法のわかりづらさ
- その他



- 施設内設備に対する不満 (休憩施設が少ない)
- 案内・情報に対する不満 (観光案内、乗換え案内が少ない)
- 乗継に対する不満 (乗換え距離が長い)
- 切符の購入方法のわかりづらさ
- 駐車場が少ないことへの不満
- その他

資料：北部九州圏都市交通計画協議会

(2) 施策の基本的な方針

交通を取り巻く現状と課題を踏まえつつ、目標像を実現するために、取り組む施策の基本的な方針と主な施策を示します。

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

広域的な人流・物流を支えるため、自動車専用道路をはじめとする広域道路ネットワークの形成を進めます。

《主な施策》

○広域道路ネットワークの形成

- ・放射環状型の幹線道路の整備推進【再掲】
- ・臨港道路の整備推進
- ・アイランドシティへの自動車専用道路の導入【再掲】
- ・都心部における新たな幹線道路の検討・整備【再掲】
- ・都市高速道路の福岡空港方面への延伸検討<中・長期的検討課題>【再掲】 など

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

博多駅、博多港、福岡空港など、広域交通拠点の結節機能強化を進めるとともに、これら広域交通拠点間や都心部との連携強化に取り組みます。

《主な施策》

○広域交通拠点の結節機能強化

- ・アイランドシティにおけるコンテナターミナルの機能強化
- ・箱崎ふ頭における国際・国内ROROターミナルの機能強化
- ・大型クルーズ客船の寄港に対応する旅客ターミナルの機能強化
- ・福岡空港の機能強化（誘導路二重化、滑走路増設）の促進 など

○広域交通拠点間の連携強化

- ・都心部と福岡空港を連絡する交通アクセスの強化【再掲】 など

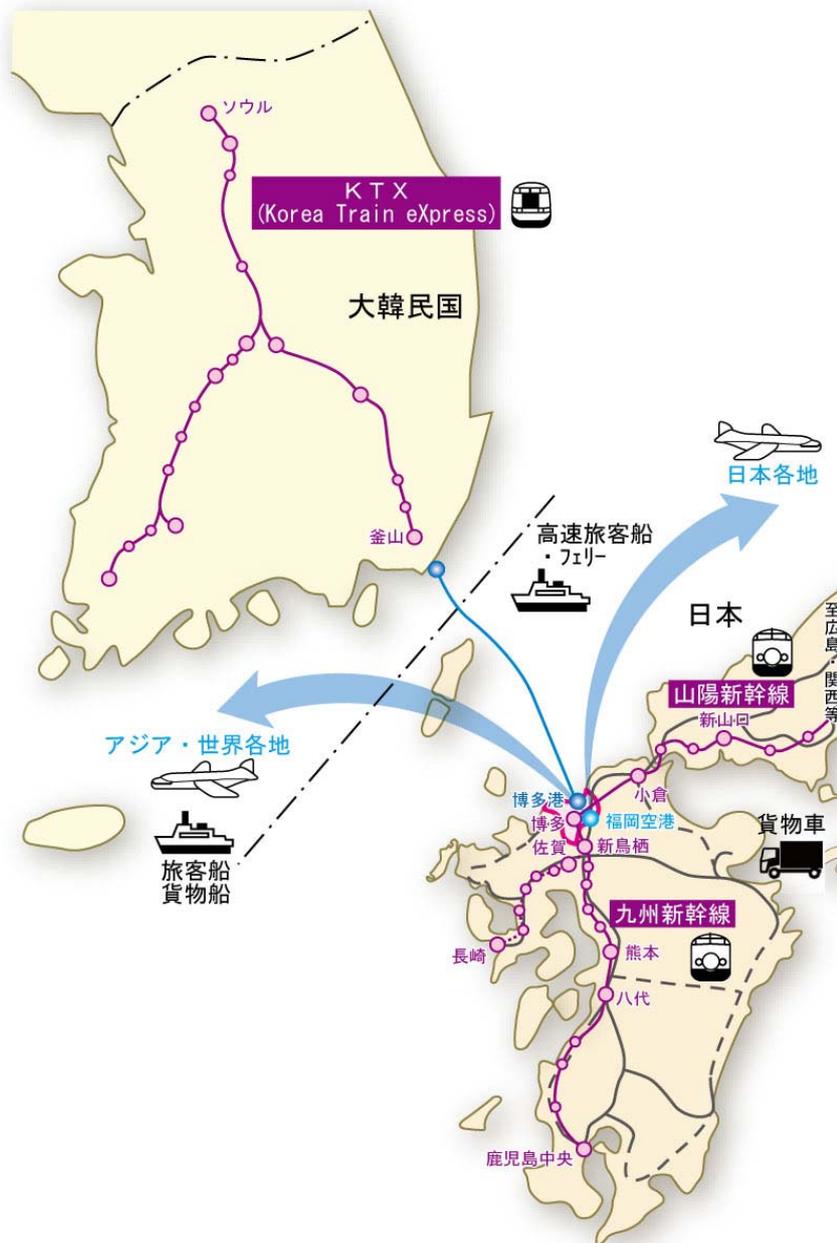
■ 博多港



■ 福岡空港



■ 国内外からの広域的な人流・物流を支える交通のイメージ



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

外国人居住者や国内外からの来街者、市外への移動者に対して、交通に関する様々な情報提供を進めるとともに、来街者に対するおもてなしの心からの受け入れ環境整備を進めるなど、誰にでも分かりやすく使いやすい交通環境づくりに取り組みます。

《主な施策》

○交通案内の強化と受け入れ環境の強化

- ・公共交通の乗り場案内や情報通信技術を活用した運行情報等の情報提供の充実強化【再掲】
- ・公共交通施設内サインの外国語表記の充実【再掲】
- ・誰にでもわかりやすいまち案内看板や都市サインの充実強化【再掲】
- ・分かりやすく、使いやすい観光バス乗り場の検討
- ・上質なタクシーサービスの促進 など

■公共交通の情報提供

(天神・博多駅地区の公共交通マップ)



■4カ国語の公共交通マップ



■上質なタクシーサービス

(プレミアムタクシー)



資料：福岡市タクシー協会

3.6 成果指標

本計画で掲げた 5 つの目標像の達成状況を把握するための指標として、わかりやすく容易に収集が可能と考えられる「成果指標」を以下のとおり設定します。

目標像Ⅰ「都市の骨格を形成」する総合交通体系の構築		
成果指標	現況 (年次)	目標値 (2022年度)
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 【第9次福岡市基本計画】	108万4千人 (2010年)	120万人
○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 【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)
方針2 都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成		
○都心部への自動車の流入台数	90,445台/12h (2012年)	87,000台/12h

目標像Ⅱ「子どもから高齢者まで誰もが安全・安心」な交通		
成果指標	現況 (年次)	目標値 (2022年度)
方針3 誰もが使いやすい安全、安心、快適な交通環境のづくり		
○一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	90% (2013年度)	100%
○通学路における安全な歩行空間の確保度（歩車分離率） 【第9次福岡市基本計画】	56.7% (2011年度)	70%
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	—	0地域
方針5 災害に強い交通体系の実現		
○無電柱化の整備率 【道路整備アクションプラン2016】	84% (2012年)	91%

目標像Ⅲ「環境にやさしい」交通		
成果指標	現況 (年次)	目標値 (2022年度)
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】 【第9次福岡市基本計画】	108万4千人 (2010年)	120万人
方針7 自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり		
○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%
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	1,793千t-CO2 (2010年度)	現状より減少

目標像Ⅳ「活力ある都心」を支える交通		
成果指標	現況 (年次)	目標値 (2022年度)
方針9 都心拠点間の公共交通幹線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 【第9次福岡市基本計画】	105,961人 (2011年度)	113,000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	72万9千人 (2010年)	79万人
○都心部への自動車の流入台数 【再掲】	90,445台/12h (2012年)	87,000台/12h

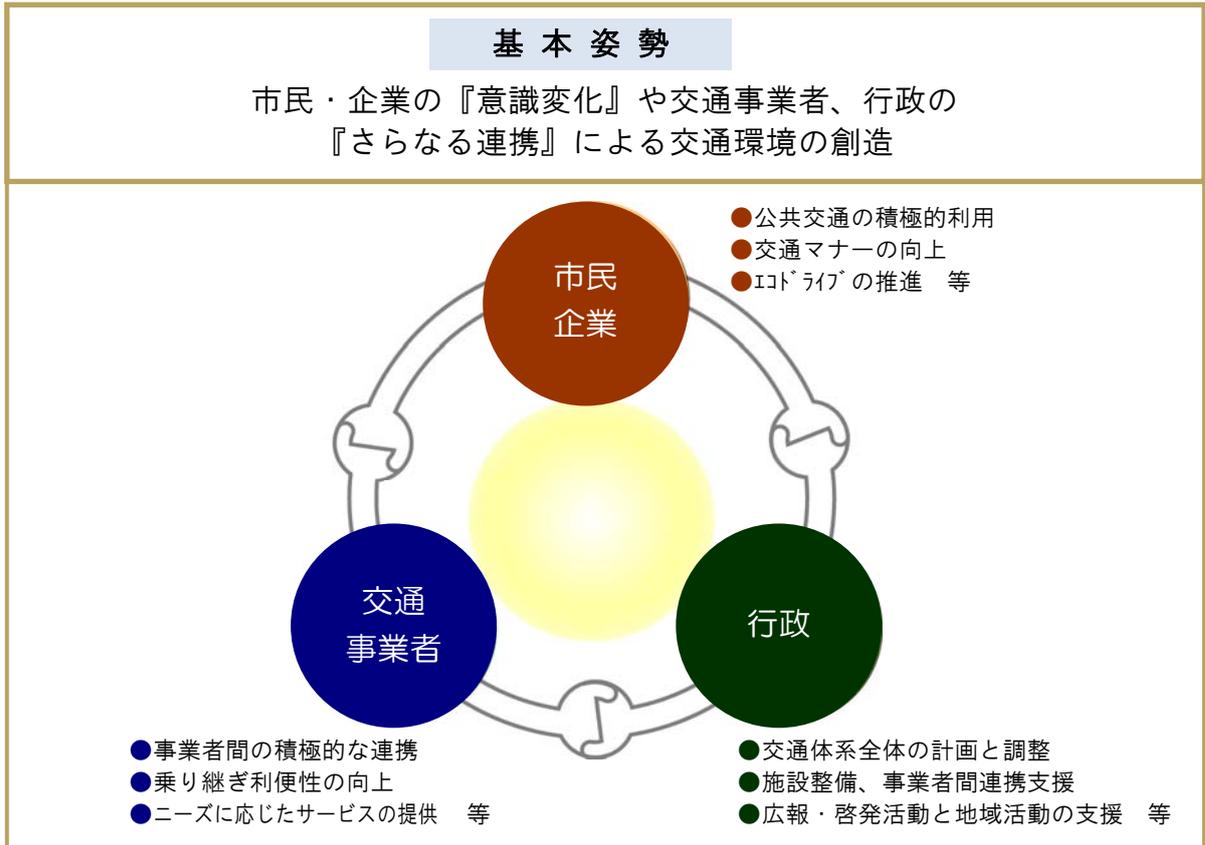
目標像Ⅴ「国内外からの広域的な人流・物流」を支える交通		
成果指標	現況 (年次)	目標値 (2022年度)
方針11 広域的な人流・物流を支える広域道路ネットワークの形成		
○広域道路及び活力創造拠点へのアクセス道路の整備延長	8.1km	20.2km
方針12 陸・海・空の広域交通拠点の交通結節機能の強化や連携強化		
○外国航路船舶乗降人員 【第9次福岡市基本計画】	87万人 (2010年)	210万人
○福岡空港乗降客数 【第9次福岡市基本計画】	1,634万人 うち国際線241万人	1,800万人 うち国際線350万人
○博多港国際海上コンテナ取扱個数 【第9次福岡市基本計画】	85万TEU (2011年)	130万TEU
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【観光統計】	28.1% (2011年)	25.8%

第4章 施策の推進

交通施策を着実かつ効率的に推進するための取組姿勢とその仕組みを示します。

4.1 基本姿勢

施策推進にあたっては、市民・企業が積極的に関わり、各々の立場で考え、交通行動を変えていくことや、各主体の共働・連携を更に深めることが重要であることから、以下の基本姿勢に基づき各種施策の推進に取り組むこととします。



○行政、交通事業者、市民・企業それぞれの役割

【行政】

行政においては、地域の課題や利用者の視点を踏まえつつ、市民の理解を得ながら、地下鉄や幹線道路などの根幹的な交通施設の整備やソフト的な交通施策の展開、これまで整備してきた既存ストックの有効な活用など着実な施策の推進を図ることが重要です。

また、社会経済情勢の変化を踏まえながら、市民・企業、交通事業者との意見交換を図り、地域の活動に対する支援や事業者間の連携支援などに取り組むことが必要です。

【交通事業者】

交通事業者においては、地域社会を支える基本的役割を担っているとの認識のもと、利用者のニーズや社会的条件を十分に把握し、市民・企業、行政との意見交換や交通事業者間との連携・協力を図り、きめ細やかなサービスを提供する等の公共性の高い役割を担います。

【市民・企業】

市民・企業においては、快適な交通環境の創造を図るために、交通事業者や行政が行う各種交通施策への積極的な参加や意見交換を行うとともに、自らエネルギー効率の良い公共交通機関の積極的利用、過度な自動車利用の自粛、交通マナーの向上、可能な範囲で交通の円滑化や環境の改善等に向けての協力・努力が必要です。

4.2 施策推進の体制

公共交通を主軸として、徒歩や自転車、自家用車などの多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系づくりをより一層進めるためには、これまでのような施策毎の単一的な取組ではなく、様々な関係者がより一層連携した、総合的かつ一体的な取組が必要です。

また、賑わいづくりや回遊性の強化などといった、まちづくりと連携した取組もますます重要となっています。

そのため、交通に関わる様々な関係者による新たな協議会を設置し、関係者間で目標を共有しつつ、これに向かった戦略的な取組を持続的・発展的に展開することで、総合交通体系づくりをより効率的に進めていきます。

■新たな推進体制のイメージ

