１　調査名称：福岡市交通基本計画策定調査

２　調査主体：福岡市

３　調査圏域：福岡市全域

４　調査期間：平成２０年度～平成２１年度

５　調査概要：

近年、急速な少子高齢化の進展や地球規模での環境問題など、社会経済状況が大きく変化しており、交通を取り巻く状況においても、自動車利用率の増加や公共交通の衰退などの問題が生じてきている。

福岡市では都市高速鉄道３号線の導入を機に鉄道等大量交通機関を主軸とする総合交通体系の確立が望まれており、都市構造のあり方を含めた交通計画の検討も必要となっている。

そこで、第４回北部九州圏パーソントリップ調査の成果を踏まえ、今後想定される交通課題を抽出し、社会経済状況の変化を考慮した交通体系や、公共交通ネットワークの質的な向上などについて検討を行い、様々な交通課題に対応し、福岡市における交通計画を進めていく上で基本となる総合的な都市交通マスタープランを策定する。

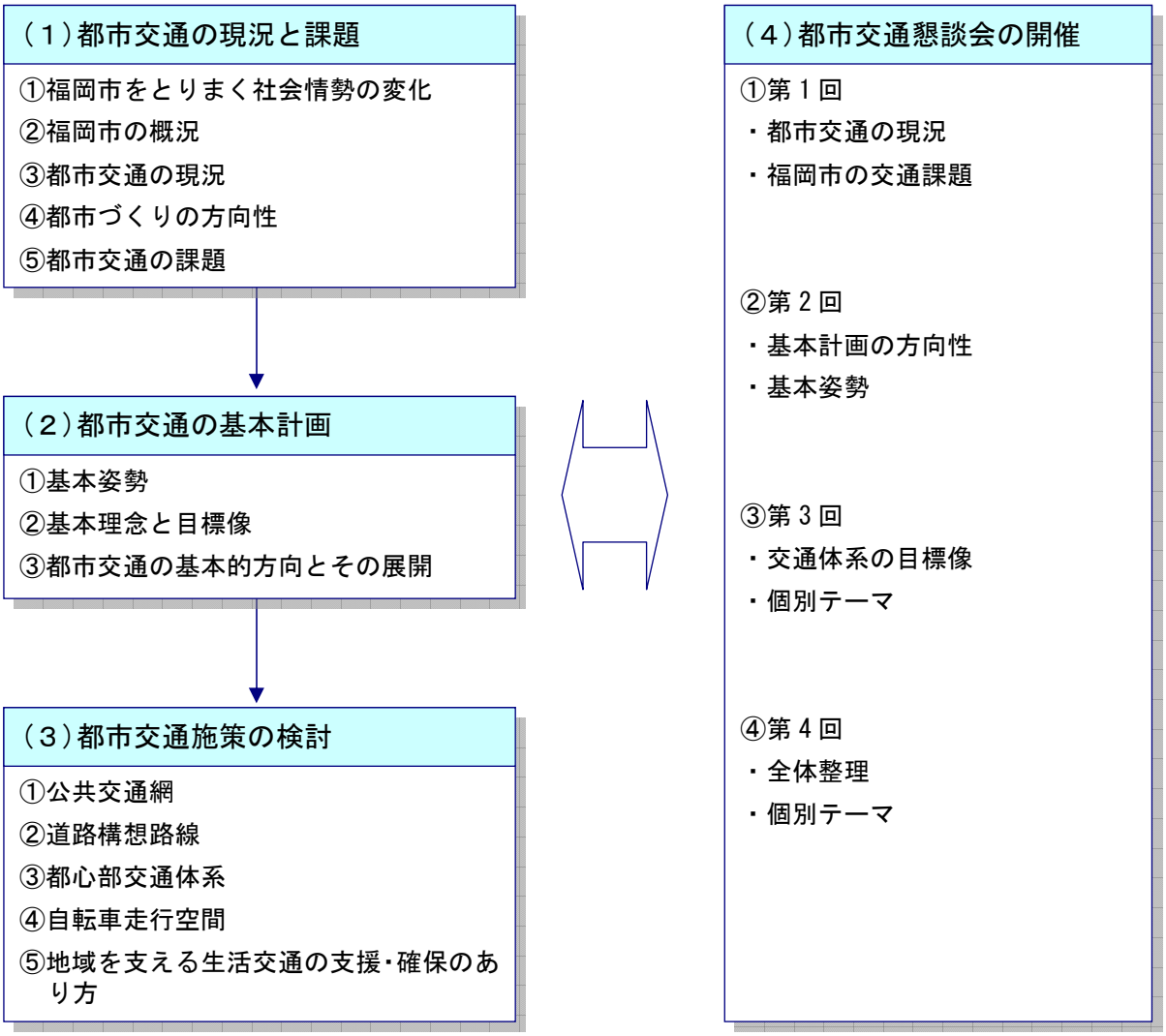
＜調査成果＞

1　調査目的

現在の「福岡市都市交通基本計画」は、本市交通政策を進めていくにあたっての基本的スタンスや都市交通の基本的あり方を示したものであり、平成８年８月に策定した第７次福岡市基本計画の交通分野を集約化することに加えて、北部九州圏パーソントリップ調査等の基礎調査の分析結果や他の関連計画を反映した基本計画として、これからの時代に求められる政策や方向性などを体系的にまとめたものとして、平成 12 年３月に策定された。

今回検討する福岡市都市交通基本計画の見直しは、平成 17 年度から実施した第４回北部九州圏パーソントリップ調査等、最新のデータを踏まえ、少子高齢化や地球環境問題などの社会経済状況の変化を考慮した交通体系・交通政策のあり方について検討を行い見直すものである。

2　調査フロー



3　調査圏域図

計画区域は福岡市とするが、策定にあたっては福岡都市圏など市域外に及ぶ広域交通を視野に入れて検討する。

4　調査成果

1　都市交通の現況と課題

本市都市交通の現況をふまえて、課題を以下のように整理する。

都市交通の現況	都市交通の課題
・都市計画道路の整備率は 71.4%（H19 年度末）であり、政令指定都市の中で５位と比較的高くなっている。（56%=H11） ・一方で、都心部及びその周辺を中心に依然として道路交通混雑がみられる。 ・交通事故が増加しており、なかでも**高齢者の事故**が平成５年から平成 17 年で 2.4 倍に**急増**している。 ・**子どもが安全に**通学できるよう交通安全対策や安全な生活道路の整備が求められている。	**課題１　子どもから高齢者まで誰もが安全な交通環境の創造** 今後、急速に進行する高齢化に対応するためには、鉄道駅、バス、歩行空間等のバリアフリー化や、交通事故を未然に防ぐ交通安全対策により、子どもから高齢者まで誰もが利用しやすい交通環境の創造が必要である。
・鉄道利用は、平成 17 年の地下鉄七隈線開通後に増加傾向にあるものの、地下鉄貝塚線・西鉄貝塚線は沿線地域の利用伸び率が平成８年に比べ 0.6 程度と低くなっている。 ・郊外部など人口の減少等によりバス利用者が減少し、平成１４年以降 **20 バス路線が休廃止**する状況もみられる。 ・公共交通の利用は微増しているものの、それを上回る勢いで平成５年から自動車利用が４.４%増加している。 ・海上交通においては、引き続き島部や半島部の生活路線としての充実に努めることが必要である。	**課題２　地域の実情に応じた生活交通の確保** 郊外部など、人口の減少等によりバス利用者が減少し、バス路線が休廃止となるなど、子どもや高齢者等の生活交通の確保が必要となっている。 また、公共交通が不便な地域については、地域の実情や特性に応じた新たな交通サービスの活用も含め、地域との連携を図りながら検討を進めていく必要がある。
・平成 17 年に M7 クラスの**福岡西方沖地震が発生**し、死者１名、負傷者約千名の被害を被った。 ・都市計画道路の整備率の向上など、防災性の高い道路交通ネットワークが形成しつつある。	**課題３　都市防災への対応** 水害や地震などの自然災害発生時にも、ライフラインや物資輸送ルートを確保することで被害が最小となるような、災害に強い交通ネットワークの形成や都市機能の維持・復旧等を念頭においた計画が必要である。
・将来的にも自動車交通が更に増加することが予想されていることや、二酸化炭素などの温室効果ガスの排出は運輸部門で 1990 年度に比べ 20%増加していることから、**地球温暖化の進行**などが懸念される。**（低炭素社会）**	**課題４　環境にやさしい交通体系への転換** 地球温暖化など深刻化する環境問題に対応するためにも、過度な自動車依存から環境にやさしい鉄道やバスなど公共交通への転換が求められており、公共交通ネットワークの強化や公共交通の利便性向上、自転車利用の促進を図ることが必要である。

都市交通の現況	都市交通の課題
・限られた財源のなかで既存ストックを有効に活用した、**コンパクトで持続可能な都市づくり**が求められている。 ・アイランドシティなどまちづくりと一体となった取組みが引き続き必要である。	**課題５　コンパクトな都市構造と一体となった交通体系の構築** 限られた財源のなかでコンパクトな都市構造を維持していくにあたっては、都市構造と一体となった交通体系の構築が必要である。 そのため、既存交通施設を有効活用するとともに、今後の人口推移や少子高齢化の進行等の社会情勢の変化を踏まえながら、将来の交通需要に対応した交通体系づくりに取り組むことが求められている。
・**アジア**をはじめ海外との**人流・物流が活発化**している。 観光入込客数：（1,465 万人/H11）→（1,686 万人/H19） 国際海上コンテナ量：（20.4 万 TEU/H5）→（75.0 万 TEU/H19） ・九州内における福岡県と他県との物流や旅客流動も増加傾向にあり、平成 23 年の**九州新幹線の博多駅乗り入れ**に伴いさらなる広域交流の増加が見込まれるとともに、拠点性が高まることが期待される。	**課題６　九州･アジアとの交流拡大への対応** 九州やアジア諸国との人、モノの広域的な交流の拡大に対応するためには、陸・海・空の広域交通拠点の連携強化を図るとともに、外国人居住者や国内外からの来訪者にもわかりやすい交通環境の創造が求められている。 また、増加傾向にある広域圏からの交通や港湾物流に対応するためには、広域交通ネットワークの形成が必要である。
・都心部では、業務関連交通が多いことや、商業集積が高いことから平日のみならず**休日**においても**道路交通混雑**が発生している。 ・一方、**都心部への自転車利用**も平成５年から２.２倍**増加**しており、自転車が加害者となる交通事故の増加や放置自転車の問題がみられる。 ・都心部への公共交通利用は増加しているものの、更なる利用促進が必要である。 ・**九州新幹線の博多駅乗り入れ**に伴い、博多駅地区における交通混雑対策が求められます。 ・**エリアマネジメントの設立**などまちづくりと一体となった交通施策が求められている。 ・都心部内における魅力向上のためにも**回遊性の向上**が求められている。	**課題７　都心部の魅力向上を支える交通の円滑化や回遊性の向上** 商業・業務機能が集積する都心部では、平日や休日における道路交通混雑の緩和により、都市の活力を支える都市交通の円滑化を図ることが求められている。 また、都心部の魅力を高めるために、回遊性の向上を図ることや、自転車利用の増加に伴う走行環境や駐輪場等への対応が求められている。
・**エリアマネジメント組織**である We Love 天神協議会をはじめ、市民・企業や交通事業者、行政の共働により交通施策に取り組んでいる。 ・本市では、道路等の公共施設に対する投資額は減少傾向にあり、**厳しい財政状況**である。	**課題８　市民・企業、交通事業者、行政の共働による施策の推進** 都市交通を支えていくにあたっては、市民・企業、エリアマネジメント組織、交通事業者、行政の共働による施策の推進が必要である。

2　都市交通の基本計画

（１）交通基本計画の方向性について

本市における交通基本計画の基本姿勢、基本理念、本市交通の目標像から都市交通施策の基本的方向を以下に示す。

福岡市　新・基本計画

自律し優しさを共有する市民の都市

- 一人ひとりが支えあう市民社会の実現
- 生きがいのある高齢化社会の創造
- 子供が健やかに育ち、女性は自立できるまちづくり
- 生涯にわたって学ぶ環境づくり
- 一人ひとりの心とからだの健康づくり
- 心のかようコミュニティづくり

海と歴史を抱いた文化の都市

- 市民による文化の創造
- 多様な活動の舞台となる都市づくり
- あたたかい風土、界隈性を大切にしたまちづくり
- 美しい水にかこまれた快適な環境の創造
- 海に展開する新たな個性づくり

自然を生かす快適な生活の都市

- 人間と自然が調和した都市環境づくり
- 都市の発展と調和した市街地整備
- 多様で円滑な交通体系づくり
- 水を大切にする都市づくり
- 安全快適な生活基盤づくり
- 共同体としての福岡都市圏の連帯

活力あるアジアの拠点都市

- 心と心を結ぶ多様な国際交流の推進
- アジアの交流拠点への機能整備と基盤づくり
- 中枢都市としての新機能の創造
- 新たな産業の育成による経済基盤の強化
- くらしを豊かにする農林水産業の振興

基本理念（キーワード）	交通体系の目標像	基本姿勢	都市交通施策の基本的方向
人に安心・まちに活力・地球にやさしさ	1. コンパクトで持続可能な都市構造を支える交通	市民・企業、交通事業者、行政の共働による快適な交通環境の創造	1. 都心部、副都心、地域拠点、新たな拠点における交通結節機能の充実 2. 拠点間を連携する交通軸の強化 3. 交通需要に対応した道路ネットワークの構築
	2. 子どもから高齢者まで誰もが安全で安心な交通		1. 誰もが使いやすい安全、安心、快適な交通環境の創造 2. 地域特性に応じた生活交通の確保 3. 災害に強い交通体系の実現
	3. 公共交通を中心とした環境にやさしい交通		1. 環境にやさしい公共交通の利用促進 2. 自転車の適正な利用促進、徒歩の促進 3. 環境に配慮した道路交通施策の推進
	4. 都心部の活力を支える交通		1. 公共交通機関による都心部へのアクセス性向上 2. 都心部の賑わいを創出する回遊性の向上 3. 都心部の交通の円滑化
	5. アジアと九州との交流を支える交通		1. 陸・海・空の広域交通拠点の交通機能強化や連携強化 2. 交流拠点都市に相応しいわかりやすい交通環境の形成 3. 広域的な連携・交流を促進する広域交通ネットワークの形成

３　交通体系の目標像と基本的方向

（１）コンパクトで持続可能な都市構造を支える交通

目標像

鉄道やバスなどの公共交通を主軸とした交通体系づくりを進め、主要な拠点における駅の結節機能強化や、拠点間を連携する交通軸の強化を行うなど、持続可能な都市構造を支える交通体系を目指します。

都市交通施策の基本的方向

1　都心部、副都心、地域拠点、新たな拠点における交通結節機能の充実

・主要な拠点での鉄道とバスとの連携強化など交通結節機能の強化を図ります。

2　拠点間を連携する交通軸の強化

・公共交通を主軸とした交通ネットワークの形成を図り、拠点間の連携を強化します。

3　交通需要に対応した道路ネットワークの構築

・道路ネットワークの形成に向けた整備を行うとともに、整備効果や事業実現性などの視点から長期未着手の都市計画道路について適宜見直しを行うなど、適切な道路ネットワークの確立を図ります。

（２）子どもから高齢者まで誰もが安全で安心な交通

目標像

鉄道駅などのバリアフリー化や歩道などの交通安全施設等の整備を進め安全で快適な交通環境の創造に努めるとともに、地域と一体となった取り組みにより、日常生活に必要となる生活交通が確保された子どもから高齢者まで誰もが安全で安心に移動できる交通を目指します。

また、地震などの災害にも対応できる交通体系を実現します。

都市交通施策の基本的方向

1　誰もが使いやすい安全、安心、快適な交通環境の創造

・鉄道駅におけるエレベーターの設置やノンステップバスの導入など公共交通施設のバリアフリー化を推進します。
・通学路等を中心に歩行空間の整備を進めます。

2　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状況を踏まえ、地域・市民と一体となった取組みにより、地域特性に応じた生活交通を確保します。

3　災害に強い交通体系の実現

・災害時の迅速な復旧に向けて、緊急輸送道路ネットワークを構築します。
・避難や救援のための通路としての機能や、延焼を防止するための防災空間としての機能としての目的も踏まえて道路整備を進めます。

（３）公共交通を中心とした環境にやさしい交通

目標像3

ＣＯ$_2$をはじめとする温室効果ガスの増加は地球温暖化の主な原因のひとつと言われており、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利用への転換を促進することにより、低炭素社会の実現を目指します。

また、環境にやさしい自転車については適正な利用促進を、徒歩については促進を図ります。

交通渋滞に伴う走行速度の低下は、温室効果ガスの排出を助長することから、様々な渋滞対策を行い、環境負荷が少ない円滑な道路交通を目指します。

都市交通施策の基本的方向

1 環境にやさしい公共交通の利用促進

・鉄道・バスなどの公共交通の利便性向上や情報の提供・ＰＲなど公共交通の利用促進を図ります。
・過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す取り組み（モビリティ・マネジメント）の推進により市民の行動変容を促進します。

2 自転車の適正な利用促進、徒歩の促進

・環境にやさしい自転車については、自転車走行空間の確保や駐輪場の整備など自転車利用の利便性・安全性を高めます。
・自転車の走行や駐輪などに関するモラル向上への取組みなど自転車の適正な利用を促進します。

3 環境に配慮した道路交通施策の推進

・幹線道路のネットワーク化や交差点の改良などの渋滞対策により、環境負荷の軽減を図ります。
・高度道路交通システム（ＩＴＳ）を活用した交通円滑化等の施策の導入を検討します。

（４）都心部の活力を支える交通

目標像4

天神・博多駅地区をはじめとする都心部の更なる魅力向上を図るため、回遊性の向上や交通拠点の連携強化により、都心部の活力を支える交通体系を目指します。

また、都心部へのアクセスについては、過度な自動車利用から公共交通利用への転換などにより、都心部の交通円滑化を図ります。

都市交通施策の基本的方向

1 公共交通機関による都心部へのアクセス性向上

・都心部へのアクセスについては、公共交通のネットワーク化や結節機能の強化など公共交通機関の利便性を高め、合わせて交通マネジメント施策を進めることにより、ハード・ソフト両面から公共交通機関への転換を図ります。

2 都心部の賑わいを創出する回遊性の向上

・歩いて楽しい歩行空間の形成や、安全で快適な自転車走行空間の形成、駐輪場の確保により、回遊性の向上を図ります。
・市民のみならず国内外からの来訪者が多い都心部においては、多様な来訪者にもわかりやすい交通環境の形成を図ります。

3 都心部の交通の円滑化

・都心部への不要不急の自動車交通の流入排除を図るなど、都心部における交通負荷や混雑の軽減を図ります。
・既存駐車場の有効活用やタクシー乗り場の適正配置、物流の適正処理により、交通円滑化を図ります。

（５）アジアと九州との交流を支える交通

目標像5

九州・アジアなどからの人流、物流の増加に対応するとともに、広域的な交流をさらに促進するためにも、広域ネットワークの形成を図り、陸・海・空の玄関口（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訪者にもわかりやすい交通環境の整備を図ることにより、アジアと九州との交流を支える交通体系を目指します。

都市交通施策の基本的方向

1 陸・海・空の広域交通拠点の交通結節機能強化や連携強化

・博多駅、博多港国際ターミナル、福岡空港など広域交通結節機能の強化を進めるとともに、これらの陸・海・空の玄関口となるターミナルと都心との連携強化を図ります。

2 交流拠点都市に相応しいわかりやすい交通環境の形成

・九州・アジアの玄関口として国内外からの来訪者にわかりやすい交通環境と情報提供に向けた取組みを進めます。

3 広域的な連携・交流を促進する広域交通ネットワークの形成

・鉄道・道路などの広域交通ネットワーク・拠点の強化を進め、物流の増大や広域化する連携・交流を支える交通体系の確立を図ります。