

1 調査名称：第4回北部九州圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：福岡県、北九州市、福岡市

3 調査圏域：北部九州圏

(福岡県内26市33町1村、佐賀県内1市1町 計62市町村)

(平成18年4月1日現在)

4 調査期間：平成17年度～平成19年度

5 調査概要：

北部九州圏都市交通計画協議会(国土交通省九州地方整備局、福岡県、佐賀県、北九州市及び福岡市で組織)では、昭和47年、58年及び平成5年にパーソントリップ調査を、昭和53年、63年及び平成10年に物資流動調査を実施し、総合的な都市交通マスタープランの提案を行っている。これまでも、九州における社会経済活動の中心都市圏としての役割、急激な都市化や自動車利用へ対応し、日常生活における安全性、利便性を確保するため、この提案に基づく様々な交通施設が整備されてきている。

今後は、少子高齢・人口減少社会の到来、国際交流の進展など、社会情勢の大きな変化が予想されており、従来から取り組んでいる交通問題への対応に加え、安全・安心のまちづくり、まちなかの再生、魅力ある都市空間の創出といった、交通の質的向上も合わせて実現する交通計画への転換が求められている。これらのことから、第4回目のパーソントリップ調査を実施し、都市交通マスタープランを見直すとともに、短中期的な目標を掲げてその成果を評価するための都市交通戦略の策定を行う。

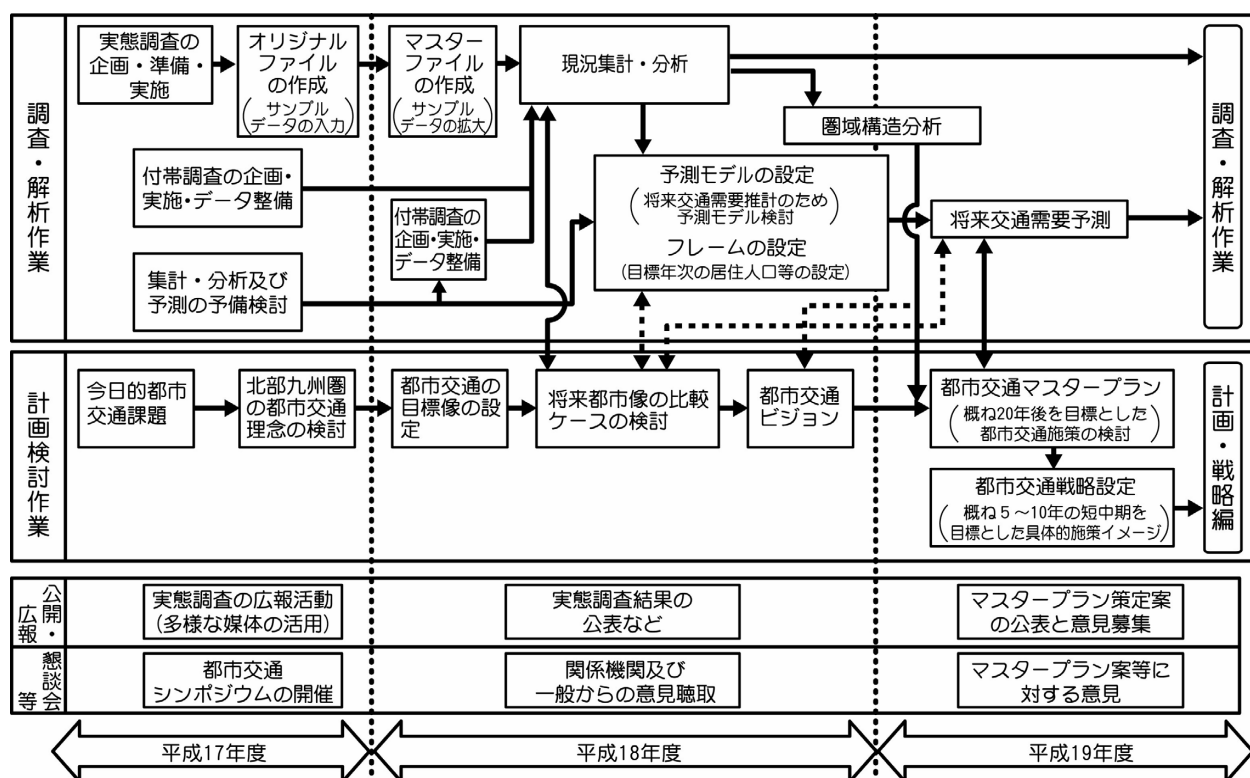
< 調査成果 >

1 調査目的

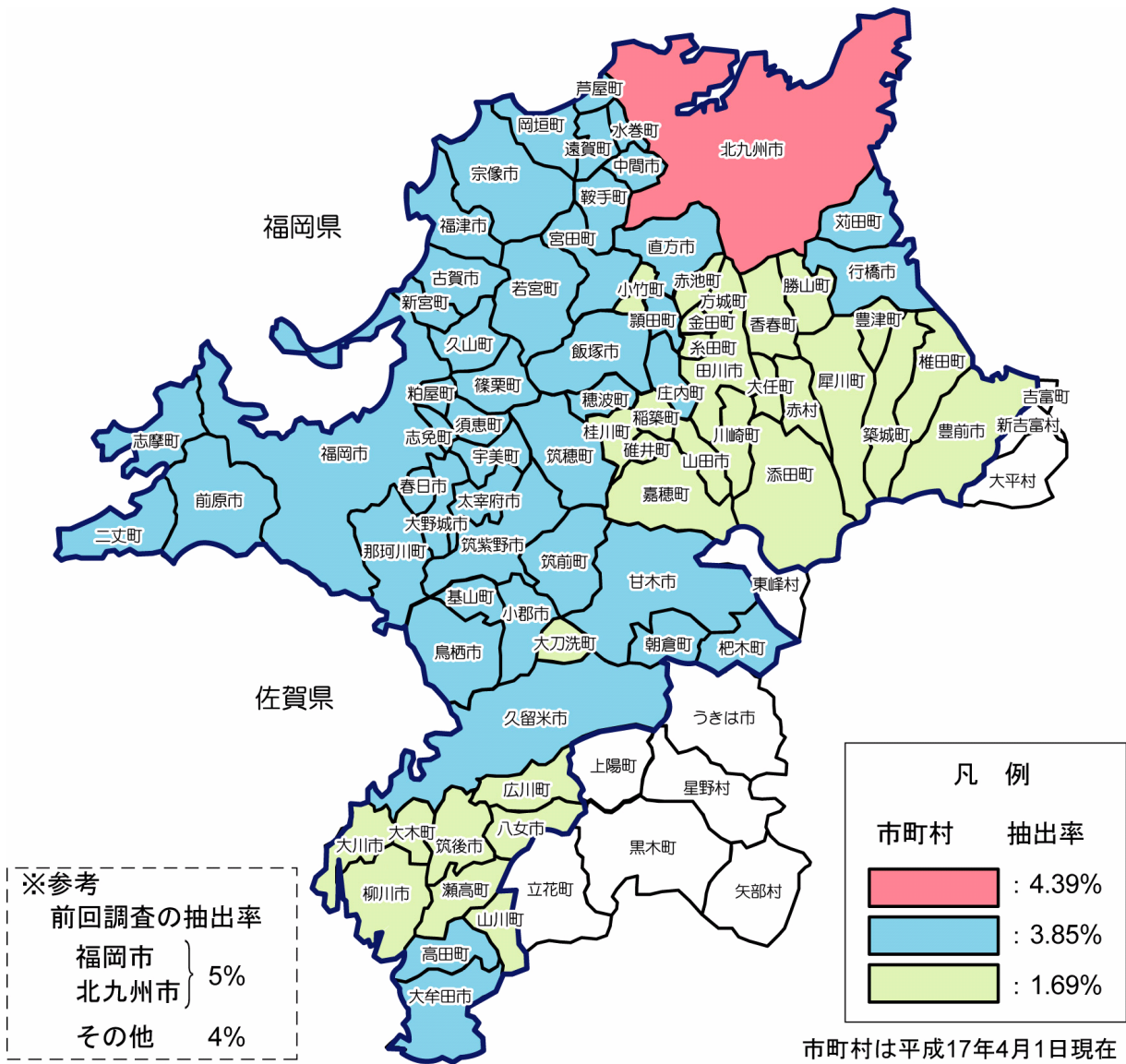
北部九州圏都市交通計画協議会（国土交通省九州地方整備局、福岡県、佐賀県、北九州市及び福岡市で組織）では、昭和47年、58年及び平成5年にパーソントリップ調査を、昭和53年、63年及び平成10年に物資流動調査を実施し、総合的な都市交通マスタープランの提案を行っている。これまでも、九州における社会経済活動の中心都市圏としての役割、急激な都市化や自動車利用へ対応し、日常生活における安全性、利便性を確保するため、この提案に基づく様々な交通施設が整備されてきている。

今後は、少子高齢・人口減少社会の到来、国際交流の進展など、社会情勢の大きな変化が予想されており、従来から取り組んでいる交通問題への対応に加え、安全・安心のまちづくり、まちなかの再生、魅力ある都市空間の創出といった、交通の質的向上も合わせて実現する交通計画への転換が求められている。これらのことから、第4回目のパーソントリップ調査を実施し、都市交通マスタープランを見直すとともに、短中期的な目標を掲げてその成果を評価するための都市交通戦略の策定を行う。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1 業務概要

1-1 マスタープラン策定の流れ

第4回北部九州圏パーソントリップ調査は、以下に示す流れに基づいて実施しており、平成19年度は都市交通マスタープラン、都市交通戦略を策定する年となる。

本業務では、平成17年度に実施した交通実態調査結果を5歳以上人口のデータに復元(拡大)し、その結果を元に、現況集計・分析を行い、北部九州圏の現況を明らかにした。また、都心来街者調査等の付帯調査を実施することで、過年度調査では得ることのできなかった地域特有の課題に対する意識等の把握を行なった。さらに、平成18年度以降は、将来人口フレームや予測モデルを設定し、将来の交通状況の概略を把握した。

そして最終年となる平成19年度には、これまでの分析結果を踏まえながら更なる分析・検討を進め、都市交通マスタープラン・都市交通戦略の策定を行った。

図 策定の流れ

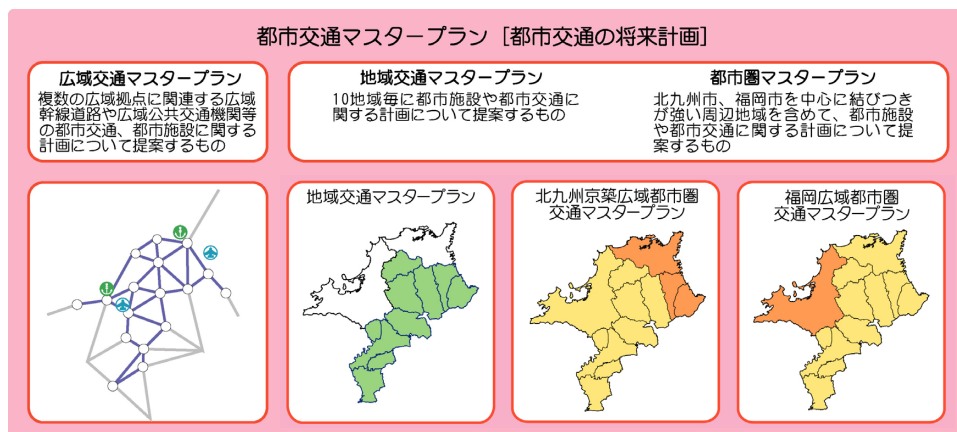
	17年度	18年度	19年度
調査・解析	パーソントリップ調査・意識調査		現況分析・将来
計画検討	都市交通ビジョン【目標像と施策体系】		都市交通マスタープラン 都市交通戦略
広報等	・調査広報 ・シンポジウム開催 【福岡】	・調査結果公表 (パンフレット) ・地域交通懇談会開催 【筑豊・筑後】	・※「都市交通の目指すべき方向」の公表と意見募集 ・エコスタイルタウン(イベント)でのPR実施(北九州市) ・ニュースレター発行 MP策定のためのWebアンケートの実施と意見募集 ・MP案の公表とPI

※「都市交通の目指すべき方向」を以下「都市交通ビジョン」と呼ぶ

1-2 マスタープランの構成と役割

都市交通マスタープランは、北部九州圏域が複数の地域や都市圏を包括していることを考慮し、2種類マスタープランで構成した。具体的には、主に圏域全体や圏域外との関連を対象とした「広域交通マスタープラン」と、圏域内の地域や都市圏単位での都市交通施策を提案する「地域交通マスタープラン・都市圏交通マスタープラン」である。

図 マスタープランの構成と役割



2. 将来人口フレーム検討

2 - 1 基本指標の考え方

将来フレームは計画を立案する際の前提条件であり主要な要素の1つである。フレームの設定においては、基本指標として何を用いるかということが問題となる。

具体的には、人口指標、土地利用関係指標、経済指標などが一般に交通需要の予測に関わるフレームとして考えられるが、一的には以下の理由より人口指標をフレームの基本指標として採用している。

フレームは予測モデルにインプットして使うものであるから、予測モデルの構造と一体のものでなければならない。

人口指標によって代替させることが可能である。

データの入手が可能。

そこで本調査においても、データ入手の可能性や予測モデルとの対応を考慮に入れ、フレームの基本指標として人口指標を設定した。

2 - 2 コーホート要因法による将来人口の試算方法

圏域総居住人口の算定に際しては、平成17年国勢調査結果である男女別・5歳階級別の圏域人口を基準年次人口とし、性別・年齢階層別生存率、出生率、社会移動率を加味したコーホート要因法により、目標年次平成37年(2025年)の人口を推計することとした。

圏域総居住人口フレームの算定手順は以下の通りである。

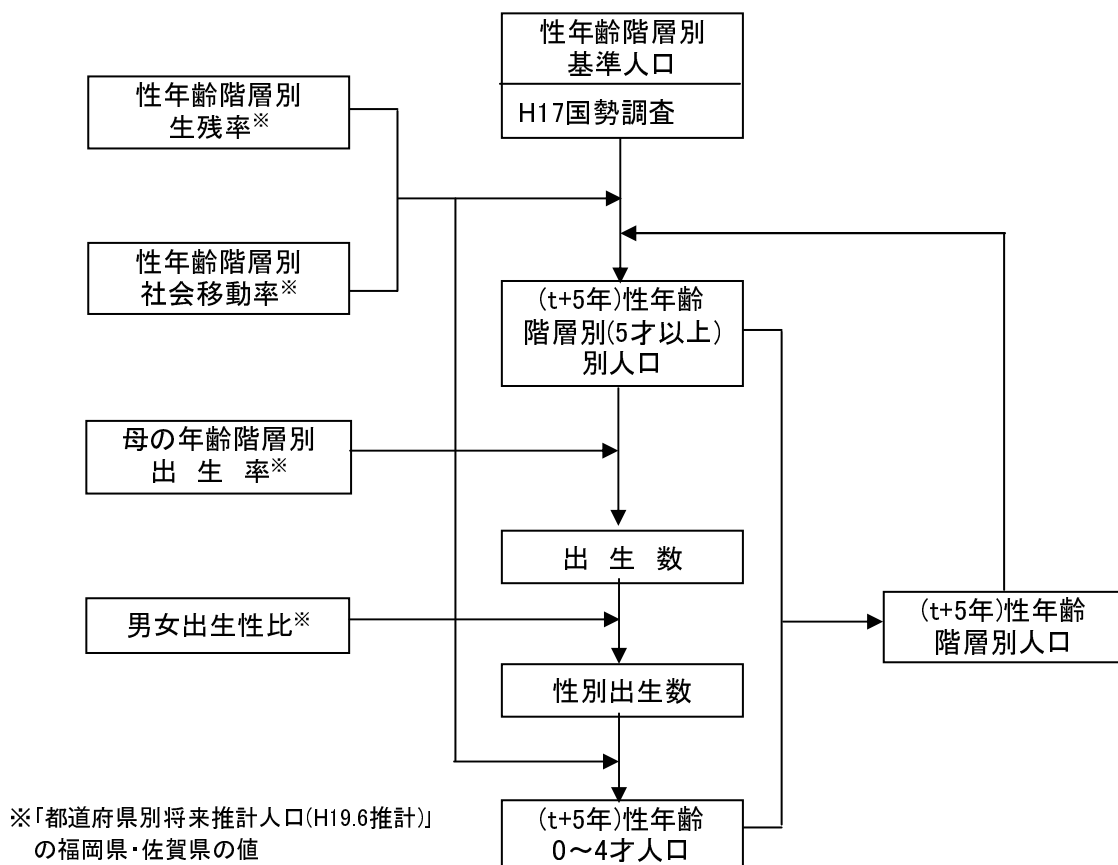


図 将来人口推計フロー(コーホート要因法の手法)

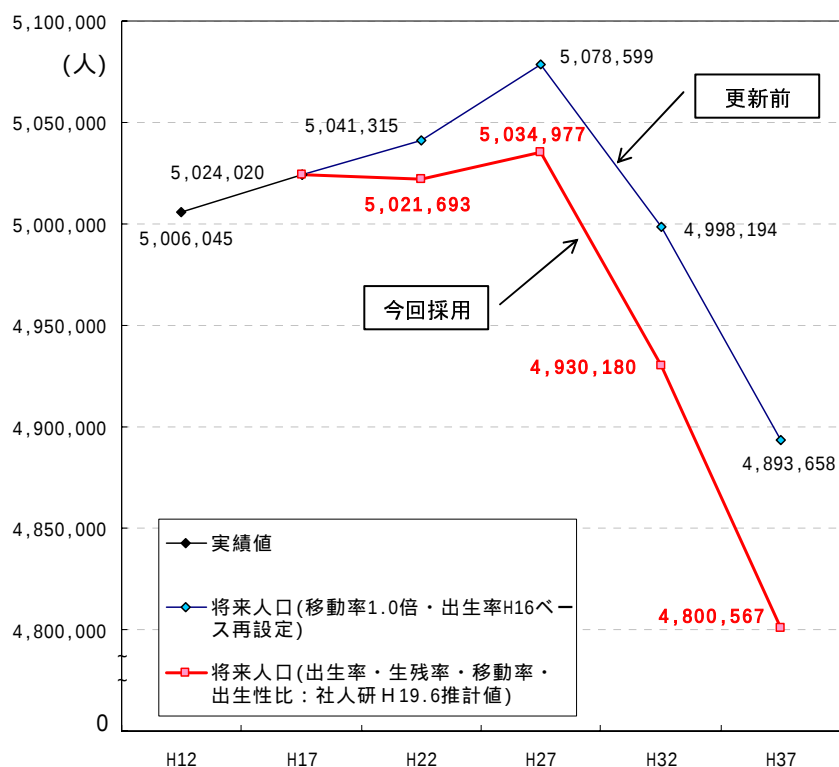


図 圏域総居住人口の算定結果

2 - 3 ゾーン別居住人口フレームの算定

市区町村別・Cゾーン別居住人口フレームの算定については、圏域総人口と同様に市区町村別にコーホート推計を行い、推計結果をもとに圏域総人口推計結果をトータルとしてコントロールを行うことで将来人口フレームを算定した。

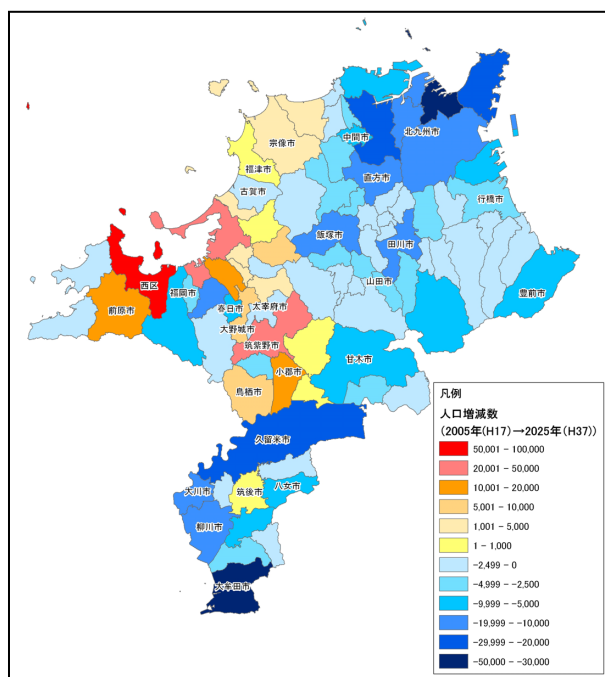


図 市区町村別の人口増減数の見通し

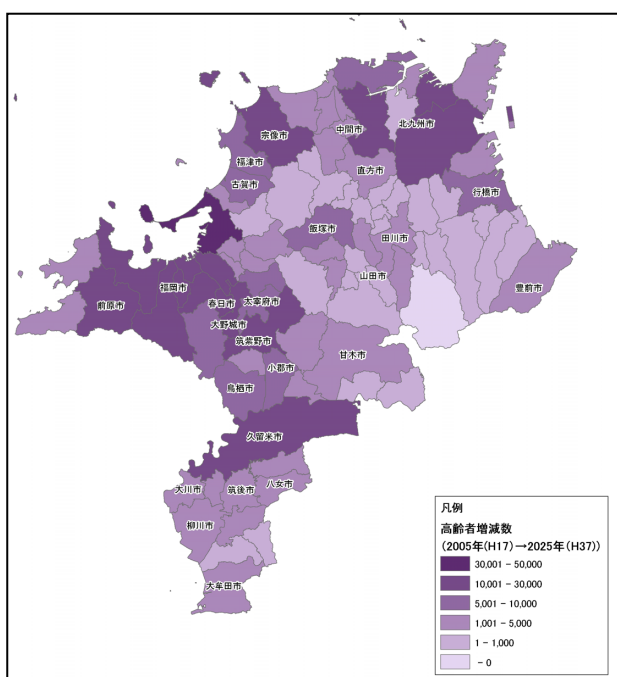


図 市区町村別の高齢者増減数の見通し

3. 将来交通需要予測

3-1 予測モデルの作成

(1) モデルの全体構成

前回モデル（第3回調査）においては、生成段階においてのみ人口属性が考慮されていたが、本格的な高齢化社会の到来に伴う交通行動の変化を捉える上では、高齢者トリップの特性を重視する必要がある。そこで今回モデル（第4回調査）では、発生集中・分布・分担の各モデルにおいても年齢階層を考慮することとした。

予測手法は集計レベルでのマクロ的な予測手法として一般的に用いられる、「四段階推定法」を採用した。

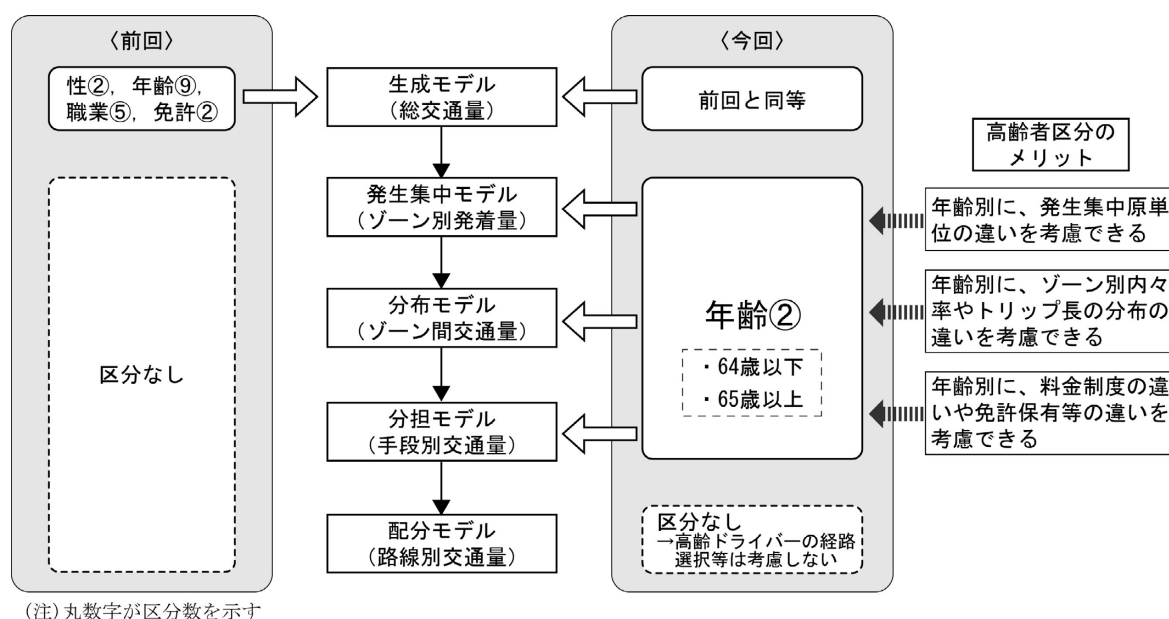


図 第4回モデルの全体構成

(2) 予測の条件整理

予測対象年次は、実態調査実施年次(平成17年)の20年後である「平成37年」とした。

予測対象は、圏域内々交通量（発着地とも圏域内）とした。ただし、内々交通量のうち、営業車など居住地ベースの予測になじまないものについては予測対象外とし、既往調査等のデータを補完することにより、将来交通需要を設定した。

圏域内外交通量（発着地のいずれかが圏域内）、外々交通量（発着地とも圏域外）については予測対象外とし、既往調査等のデータを補完することにより、将来交通需要を設定した。

また、ゾーン区分は実態調査時に設定したCゾーン（565ゾーン）を採用した。

表 ゾーン数

種類	ゾーン数	
	第3回	第4回
Aゾーン	14	14
Bゾーン	116	116
Cゾーン	562	565

前回との違い
→ 杷木町（1ゾーン）+ 開発ゾーン(アイランドシティ, 新北九州空港)追加
[ただし、新北九州空港は将来のみ]

(3) 生成交通量の予測モデル

「生成原単位法」により都市圏総トリップ数を推計した。考慮すべき社会構造の変化として、高齢化、女性や高齢者の社会進出、3次産業化、モータリゼーションの進展が考えられることから、以下のような人口属性区分を採用した。

北部九州圏の総交通量は人口減少を反映し、約122万トリップ減少（5.5%減）する一方、高齢化の進展により、高齢者交通は約190万トリップ増加（160%増）した。

目的構成は通学目的が減少し、私用目的の比率が高まる傾向となった（非高齢者）

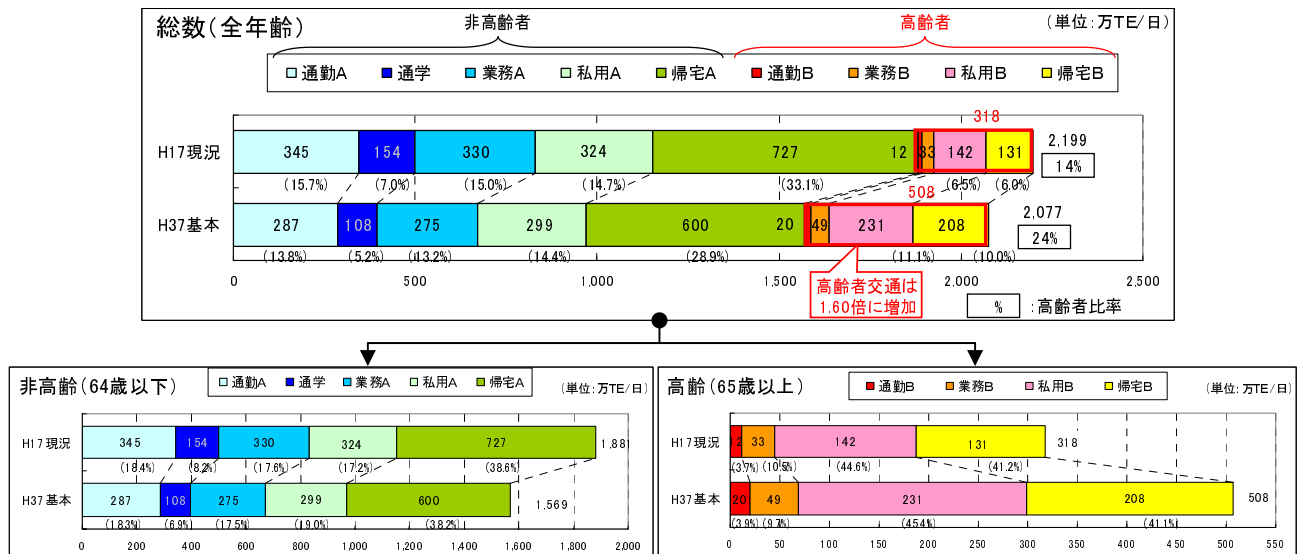


図 生成量の予測結果

(4) 発生・集中交通量の予測モデル

ゾーン別発生・集中交通量の予測は、人口指標と発生・集中量との関係を表すモデル式を作成する「回帰モデル法」により行った。

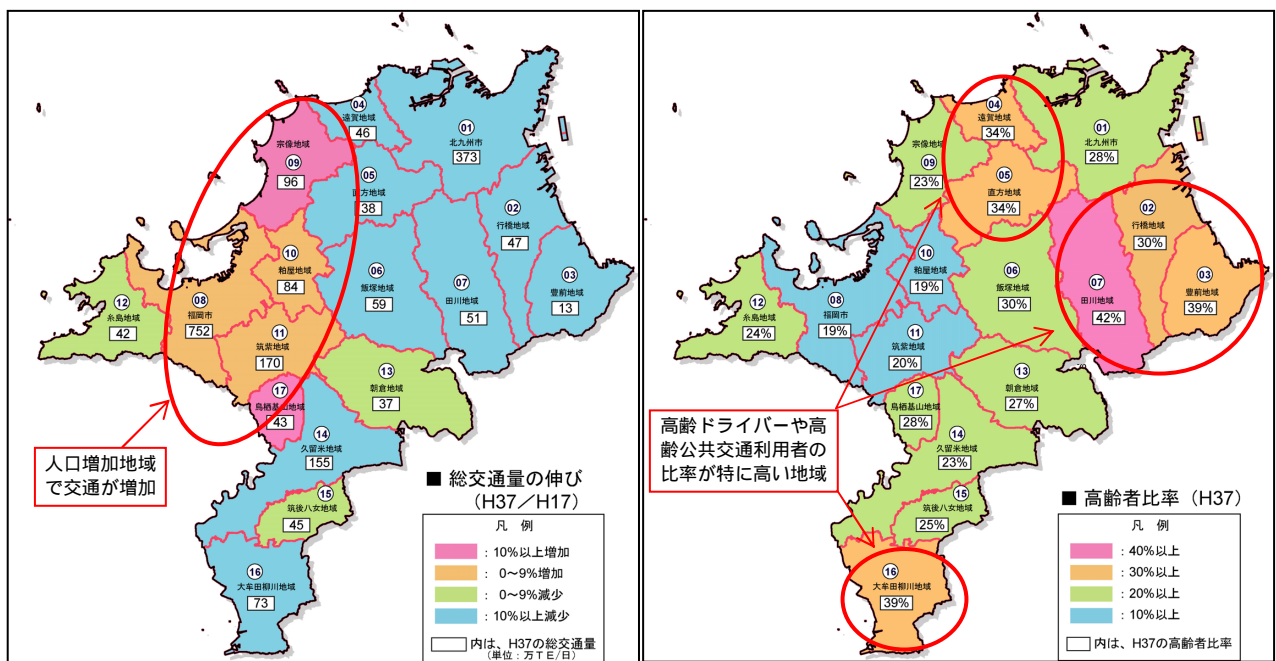


図 発生集中量の予測結果

3 - 2 将来交通需要予測結果

全体の広域交通量は、将来やや減少するものの、自動車分担率に変化はなく、依然として自動車への依存度が高い。自動車利用の目的をみると、将来においても通勤・通学目的が多く、全体の約2割を占めている。

広域交通は、福岡市周辺を中心に増加し、逆に北九州市周辺では減少するものと考えられ、量的に多い福岡、北九州の両市間交通は増加する。

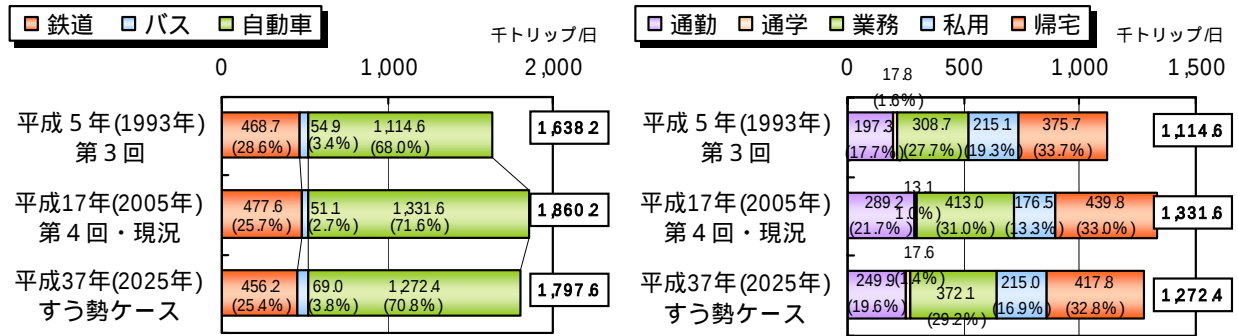


図 広域交通の交通手段別トリップ数の変化

図 自動車利用の目的別トリップ数の変化

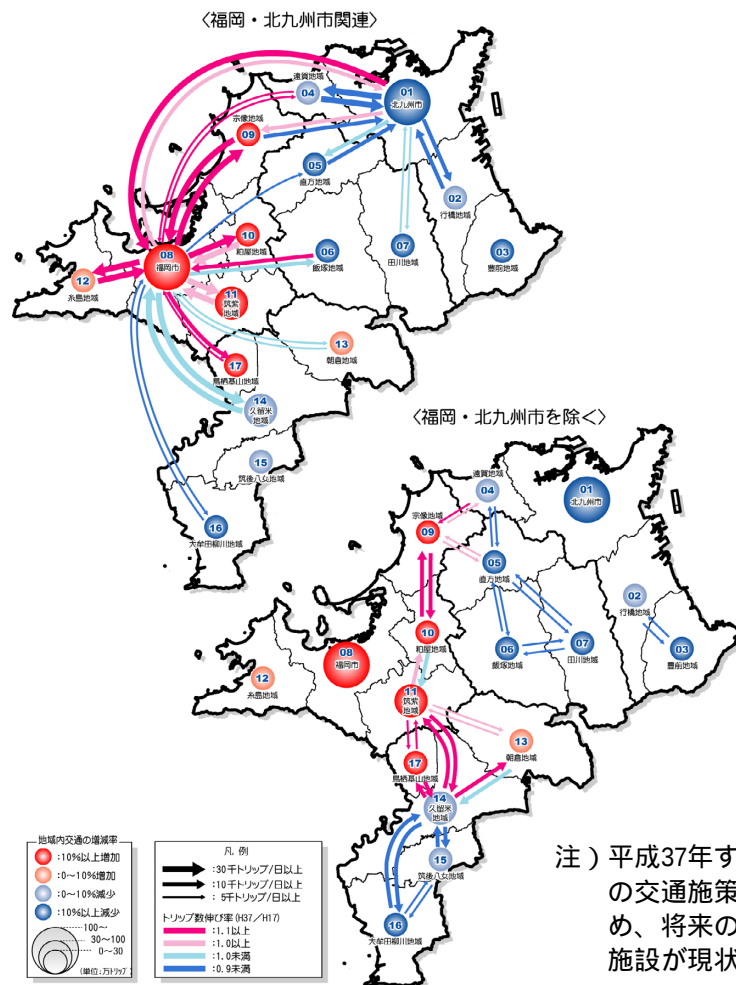


図 将来の地域間流動の変化(平成37年すう勢ケース 全手段)

4 . 交通の問題点

4 - 1 予測の前提条件

交通の問題点を把握するため、時間軸を過去・現況・将来に区分し、将来の目標年次を平成37年とした。

将来見通しを検討する予測ケースは「平成37年すう勢ケース」とし、今後もこれまでの傾向のまま推移した場合の問題点を分析するためのケースとした。更に、この派生ケースとして、公共交通の廃止・減便を考慮した場合の問題点を分析するための「公共交通廃止減便ケース」を設定した。

図 時間軸の考え方と目標年次

- 過 去 : 平成16年以前
- 現 況 : 平成17年～平成19年
- 将 来(目標年次): 平成37年(おおむね20年後)

表 目標年次の分析ケース

	設定の目的	予測ケースの概要
平成37年 すう勢ケース	・これまでの傾向が今後も継続し、問題が悪化した場合の状況を把握することにより、問題点を抽出します。	・将来人口及び将来交通需要はこれまでの人口動向に基づいて推移 ・道路整備や鉄道・バス等の公共交通サービスは現況水準のまま継続
公共交通廃止 減便ケース	・これまでの傾向が今後も継続し、公共交通の収支悪化により、路線の廃止や減便が進行するものと想定して、その影響を把握することにより、問題点を抽出します。	・将来収支が著しく低下(収支0.55未満)する路線を廃止 ・路線廃止に伴う分担率への影響は考慮しない

※「すう勢」とは、「これからどうなっていくかの”なりゆき”」であり、ここでは過去のトレンドから想定される、今後の状況(将来)の意味で使用しています。

4 - 2 交通の問題点

北部九州圏の都市交通を取り巻く社会構造変化、及び社会構造変化に連動した都市交通の変化から問題点を整理し、「都市交通ビジョン」の実現を目指す上での課題（問題点の考え方）をまとめた。

交通状況を示す各指標について、ビジョンの方向性と近年の動向（すう勢の方向性）を整理すると次のようになり、ほとんどの項目で都市交通ビジョンの方向性に反する状況へと悪化することが想定される。

表 都市交通ビジョンの方向性とすう勢の将来の方向性

交通の問題点に対応する定量的指標			ビジョンの方向性	すう勢の方向性
方向性1	環境負荷の軽減	(1) CO2 排出量	CO2 排出量の 削減	CO2 排出量 増加 (205 千t-CO2/年 増加) 悪化!!
	過度な自動車利用からの転換	(2) 自動車利用の割合	自動車の 手段分担率の 低下	自動車の 手段分担率 上昇 (10 万トリップ 増加) 悪化!!
	コミュニティを支える公共サービスの提供	(3) 公共交通利用 60 分時間圏人口カバー	公共交通 60 分時間圏 人口カバー率の 上昇	公共交通 60 分時間圏 人口カバー率 現況水準 一部地域 では低下
		(4) 公共交通空白地域の人口割合	公共交通空白地域の人口割合の 低下	公共交通空白地域の人口割合 上昇 (2 万人 増加) 悪化!!
		(5) 公共交通サービス低下地域等の人口割合	公共交通サービス低下地域等の人口割合の 低下	公共交通サービス低下地域等の人口割合 上昇 (5 万人 増加) 悪化!!
方向性2	誰もが快適な交通環境の形成	(6) 駅舎及び周辺道路のバリアフリー化済駅数	駅舎及び周辺道路のバリアフリー化済 駅数の増加	駅舎及び周辺道路のバリアフリー化済 駅数 高齢利用者への影響が拡大
	安全な移動経路の確保	(7) 交通事故発生率	交通事故発生率の 減少	交通事故発生率 現況水準 全国ワースト4
	移動性の確保・向上	(8) 渋滞損失額	渋滞損失額の 削減	渋滞損失額 増大 (83 百万円/日増加) 悪化!!
方向性3	国際競争力強化のための道路整備	(9) 自動車利用の空港港湾 60 分時間圏面積カバー率	自動車利用の空港・ 港湾 60 分時間圏 面積カバー率の 上昇	自動車利用の空港・ 港湾 60 分時間圏 面積カバー率 輸出入等の 所用時間が増大
	広域道路網の強化	(10) 自動車利用 IC10 分時間圏面積カバー率	自動車利用 IC10 分時間圏 面積カバー率の 上昇	自動車利用 IC10 分時間圏 面積カバー率 企業活動を 阻害
	交流を支える交通サービスの強化	(11) 公共交通利用の拠点間所要時間	公共交通利用の 拠点間所要時間の 短縮	公共交通利用の 拠点間所要時間 自動車を利用しない人々の交流を 阻害

※ —：モデル設定条件で変化が反映されないもの

5. マスタープラン原案Webアンケート企画実施

5-1 マスタープラン策定のためのWebアンケート

(1) アンケートの目的、趣旨

「都市交通マスタープラン」の提案施策に関するPIを行う前に、マスタープラン提案施策の有効性を確認するため、アンケート調査を行った。

「都市交通マスタープラン」としての提案施策の有効性を確認するために、圏域住民の日常的な交通行動と係わりの深い都市交通ビジョンの「方針1」及び「方針2」の実現に向けた交通施策を主対象とした。

また、自動車交通の円滑化等を主題とする道路整備のあり方については、既往のアンケート等において分析が進んでいることを考慮し、「公共交通の利用・維持」「徒歩・自転車利用」及び「集約型都市構造形成への対応」を主題とするアンケートとした。

(2) 調査方法と結果の概要

調査は、Webによるアンケートとして実施した。

アンケート対象者は、リサーチ会社に登録している北部九州圏内居住のモニターとし、回収総数を1,000票として、北九州、福岡、筑豊、筑後のブロック毎に人口比で回収数を割り振った。

表 原案アンケート調査の概要

アンケート方式	モニターに対するWebアンケート							
アンケート実施期間	平成20年1月25日(金)～27日(日)							
アンケート回収数	ブロック	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	計
	北九州	12	44	53	51	55	45	260
	福岡	22	81	90	73	86	98	450
	筑豊	4	15	21	20	28	12	100
	筑後	7	35	46	41	41	20	190
	合計	45	175	210	185	210	175	1000

5-2 PIとしてのWebアンケート

(1) アンケートの目的、趣旨

「都市交通マスタープラン」の提案施策に関するパブリックコメントの一環として、Webによるアンケートを行った。

本アンケートでは、「都市交通マスタープラン」の提案内容に関する圏域住民意向を確認するため、「都市交通マスタープラン」の内容を紹介したパンフレットを、アンケート対象者に事前配布し、その内容に関する自由意見を聴取した。

表 PIアンケートの概要

(2) 調査方法と結果の概要

調査は、Webによるアンケートとして実施した。

アンケート対象者は、1月に実施した「北部九州圏の交通に関するアンケート」(上記5-1)の回答者(全1,000票)の中から、200票の回収を行った。

ブロック	合計
北九州	50
福岡	50
筑豊	50
筑後	50
合計	200

6 . ニュースレター発行

6 - 1 ニュースレター発行・配布計画の概要

交通に関する情報提供や意見募集を行うため、ニュースレター『北部九州圏だより (Vol.1)』の原案(A 3 表裏)・印刷(20,000部)を作成し、配布を行った。

配布場所は圏域内の主要駅(博多駅、小倉駅、天神駅等結節点)であり、16時から19時の時間帯に、一斉に配布した。

6 - 2 ニュースレターの配布計画

ニュースレターの配布は、右の流れに沿って、公共交通機関利用者だけでなく自動車利用者へも配布した。

図 ニュースレター配布の流れ

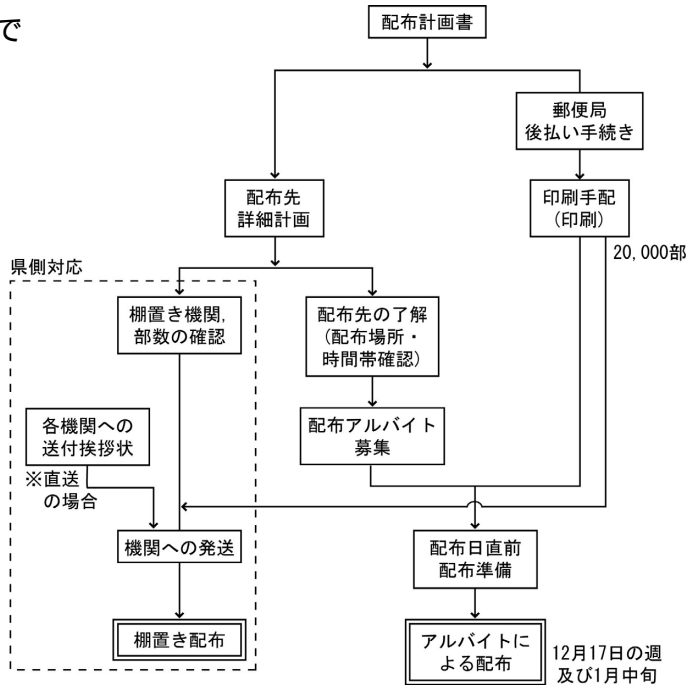


表 配布結果

	配布箇所	配布部数 (枚)	配布調査員 (人)
北九州市内	JR小倉駅	698	6
	JR黒崎駅	540	4
	(北九州市計)	1,238	10
福岡市内	JR博多駅	732	6
	西鉄福岡駅	1,459	7
	(福岡市計)	2,191	13
筑豊圏域	JR新飯塚駅	180	2
	JR直方駅	300	2
	金田駅	56	2
	(筑豊圏域計)	436	6
筑後圏域	JR久留米駅	300	2
	西鉄久留米駅	402	2
	(筑後圏域計)	702	4
合 計		4,667	33

	内 訳	配布部数 (枚)
九州地方整備局		500
福岡県	県内55市町村	1,100
	その他	400
佐賀県		500
北九州市		500
福岡市		500
道の駅	9駅 原鶴, 豊前おこしかけ, 小石原, しんよしとみ, うきは, おおむた, たちばな, うすい, 歓遊舎ひこさん	1,800
運転免許試験場	北九州自動車運転免許試験場	500
	福岡自動車運転免許試験場	500
	筑豊自動車運転免許試験場	300
	筑後自動車運転免許試験場	300

7. マスタープラン&都市交通戦略

7-1 都市交通マスタープランの目標

都市交通ビジョンの方向性に向かって圏域の問題点を解決するため、都市交通マスタープランの目標を次のように設定した。

目標値の設定では、CO₂排出量や渋滞損失額など、持続可能な社会を実現するために達成すべき目標と、交通施策の提案により実現可能な目標を勘案して、総合的に導き出された目標値とした。

表 都市交通マスタープランの目標（目標値等については精査中）

都市交通マスタープランの目標	目標とする指標	全 域		地 域
		目標値（全域）	現況（平成17年）	目標値 設定区分
○自動車からのCO ₂ 排出量を削減するため、自動車利用を減らし、環境負荷の少ない公共交通や徒歩・二輪車へ転換します。 ○移動困難者を増やさないようにするため、公共交通サービスの低下を防ぎ、公共交通空白地域の解消に努めます。	CO ₂ 排出量（千t-CO ₂ /年）	4,500	6,452	
	分担率（％）：自動車	58％以下（現況並みに抑制）	58	○
	：公共交通	13％以上	13	○
	拠点都市からの公共交通60分時間圏人口カバー率（％）	88％以上	88	○
	公共交通サービス低下地域の人口割合（％）	0％	0	○
	公共交通空白地域の人口割合（％）	都市部（用途地域内）では解消（0％）を図る。 都市部以外（用途地域外）では、新たな交通サービスの導入等を促すことにより、将来的には自家用車以外での移動が困難な地域の解消を目指す。	7	○
○快適に移動できるよう駅舎や周辺道路のバリアフリー化を進めていきます。 ○安全で円滑な移動の向上を図るため、交通事故や渋滞による損失を減らします。	駅舎のバリアフリー化済駅数割合（％）	65％以上	44 （154駅/346駅）	○
	駅周辺道路のバリアフリー化済み駅数割合（％）	25％以上	2 （4駅/346駅）	○
	交通事故発生率（件/億台キロ）	現況より10％削減	177	
	渋滞損失額（百万円/日）	ピーク時以外の渋滞損失額 0（t/d）	1,360	○
○国内外、地域間の交流・活動を支えるため、時間圏の拡大や移動時間の短縮を目指します。	自動車利用の空港・港湾からの60分時間圏面積カバー率（％）	90％以上	85	
	自動車利用のIC10分時間圏面積カバー率（％）	40％以上	29	
	公共交通利用による拠点間の所要時間（分）	100分以下	100	

7 - 2 地域交通計画

「地域交通マスタープラン」では、「福岡県都市計画基本方針」における11の地域と佐賀県鳥栖基山地域の計12地域に区分し、政令市を含まない10地域について、ビジョンの方向性に対応した都市交通計画を、地域毎に提案した。

具体的には、地域住民の日常生活における通勤や通学、買物、通院などの移動や、国内外からの来訪者の観光・ビジネス等を目的とした移動において使用する、都市施設（鉄軌道や広域幹線以外の道路等）や都市交通（電車、バス、自動車、歩行、自転車等）に関する計画について、隣接する地域間の結びつきを考慮しつつ提案した。

なお、政令市を含む2地域については「都市圏交通マスタープラン」として別途整理している。

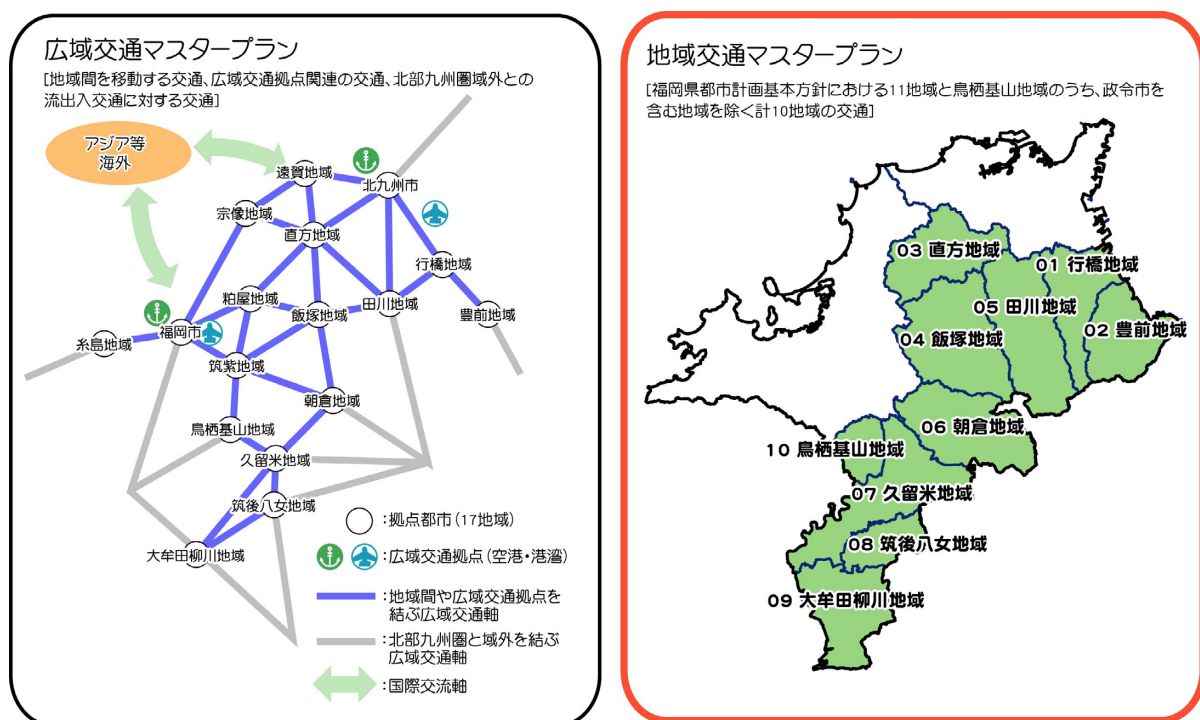


図 広域交通と地域交通の違い

提案する交通施策は以下の通りである。

表 広域交通マスタープランで提案する施策 1 / 2

都市交通ビジョン		対応方針	交通施策
方向性1 人と環境にやさしい地域特性に応じた交通体系を実現する	過度な自動車利用から環境負荷の軽減にも寄与する公共交通等への変換	公共交通事業者間の乗り継ぎ環境の向上などにより、公共交通サービスの向上を図ります。	○駅前広場の整備・充実の推進 ○共通定期券・共通ICカード等の導入促進 ○バスロケーションシステムの導入促進 ○パーク&ライドやサイクル&ライドの推進 など
		市民や企業が自ら考えて行動する、環境に優しい生活スタイルの普及を図ります。	○モビリティ・マネジメントの推進 など
	まちづくりと一体となった交通拠点と公共交通軸の強化	駅などの交通拠点における、車から公共交通への乗り継ぎ利便性の向上を図ります。	○駅前広場の整備・充実の推進 ○パーク&ライドやサイクル&ライドの推進 など
		公共交通軸に沿った都市機能の集約と市街地整備の推進を図ります。	○街なか居住の推進や街なか集客力の向上 ○大規模集客施設の適正立地の推進 など
	地域の発意を活かしたコミュニティを支える多様な交通サービスの提供	公共交通不便地域におけるサービス維持を図ります。	○必要な路線に対する補助の検討や地域交通に係わる会議の開催等による支援の推進 ○小型車両の導入や運行ダイヤの再検討による合理化の推進 など
		商店街や公共交通事業者等の連携による新たな付加サービスを提供します。	○商業者、交通事業者による共通ICカード発行の推進など
		地域との協働による新たな公共交通サービスを普及・促進します。	○コミュニティバスの運行・充実 ○乗合タクシー（10人以下の人を運ぶ乗合自動車）などの運行・充実 など

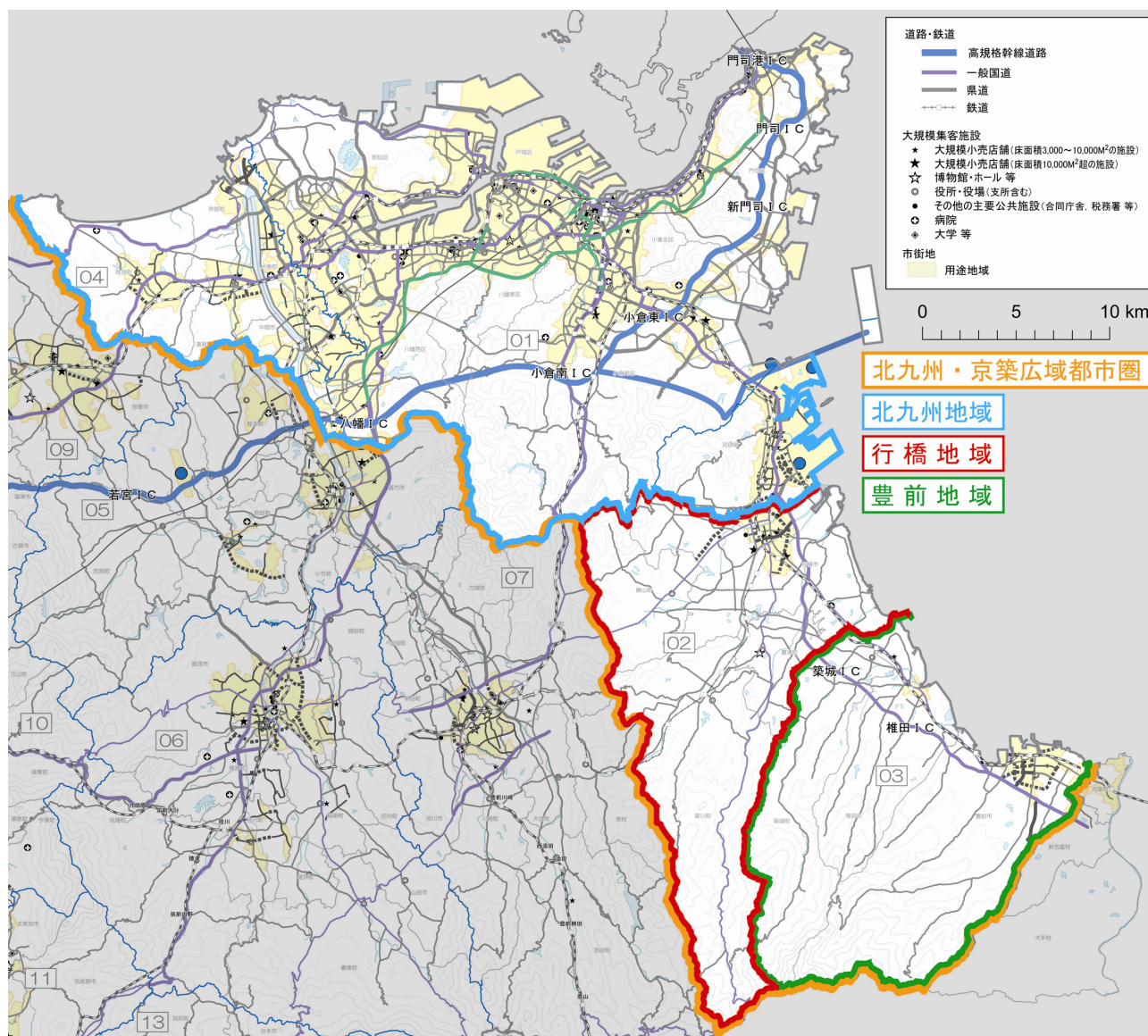
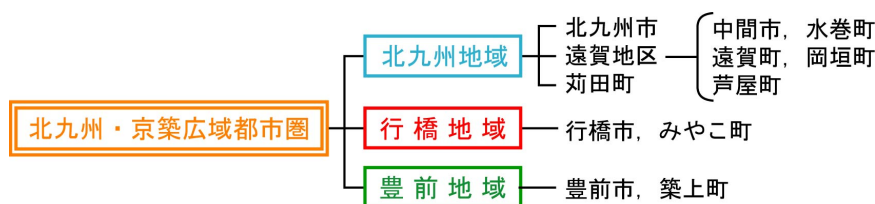
表 広域交通マスタープランで提案する施策 2 / 2

都市交通ビジョン		対応方針	交通施策
方向性1 人と環境にやさしい地域特性に応じた交通体系を実現する	徒歩・自転車の快適性を高める利用環境の整備	公共交通不便地域におけるサービス維持を図ります。	○必要な路線に対する補助の検討や地域交通に係わる会議の開催等による支援の推進 ○小型車両の導入や運行ダイヤの再検討による合理化の推進など
		街なかや駅周辺における徒歩・自転車の利用環境を向上します。	○徒歩や自歩道の整備推進 ○街なかや駅周辺における段差解消等のバリアフリー化の推進など
方向性2 すべての人にとって安全・安心な交通体系を実現する	ユニバーサルな（誰もが快適な）交通環境形成の推進	安心して通行できる通学路の整備を推進します。	○歩道や自転車歩行者道の整備を推進 ○歩車共存道路（自動車の走行を制約した歩行者優先の道路）など
		歩行者と自転車が共存できる安全な歩道空間の整備を推進します。	○違法駐輪対策の推進 ○広幅員歩道の整備推進など
		安全で快適な道路の整備を推進します。	○生活道路や幹線道路の整備推進など
	日常生活に必要な移動性の確保及びモビリティ（移動性）の向上	安全で快適な道路の整備を推進します。	○高速道路の整備推進 ○生活道路や幹線道路の整備推進など
		主要渋滞交差点や渋滞踏切において、渋滞解消のための対策を推進します。	○交差点改良の推進 ○立体交差化、鉄道の連続立体交差化の推進 ○フリンジパーキング（都心部外周で駐車）の推進など

7 - 3 北九州・京築広域都市圏交通計画

北九州・京築広域都市圏は、北九州市を中心とした北九州地域と、行橋地域、豊前地域を含めた4市7町からなる都市圏であり、地域毎にビジョンの方向性に対応した都市交通計画を提案した。

具体的には、地域住民の日常生活における通勤や通学、買物、通院などの移動や、国内外からの来訪者の観光・ビジネス等を目的とした移動において使用する、都市施設（鉄軌道や広域幹線以外の道路等）や都市交通（電車、バス、自動車、歩行、自転車等）に関する計画について、隣接する地域間の結びつきを考慮しつつ提案した。



提案する交通施策は以下の通りである。

表 北九州・京築広域都市圏交通マスタープランで提案する施策 1 / 2

都市交通ビジョン		交通施策
人と環境にやさしい地域特性に応じた交通体系を実現する	施策の方向性1 過度な自動車利用から環境負荷の軽減にも寄与する公共交通等への転換	○駅前広場の整備・拡充 ○共通定期券、共通ICカード導入 ○商業者・交通事業者による共通ICカードの発行 ○バスロケーションシステム導入 など
		○バス専用・優先レーンの拡充 ○人口増加地域におけるバス運行本数の増強 ○公共交通優先システムの導入 など
		○モビリティ・マネジメントの推進
	施策の方向性2 まちづくりと一体となった交通拠点と公共交通軸の強化	○北九州空港アクセス鉄道など鉄軌道系の導入・延伸の検討 ○主要拠点におけるバス停のハイグレード化 ○快速バス・急行バスの運行充実 など
		○乗り継ぎ時間・距離の短縮 ○パーク＆ライドやサイクル＆ライドの推進 など
		○街なか居住の推進の検討 ○都市機能の集約 ○市街地整備の促進 など
	施策の方向性3 地域の発意を活かしたコミュニティを支える多様な交通サービスの提供	○最低限の生活交通手段の確保に向けた行政、事業者、住民が連携した役割分担による対応
	施策の方向性4 徒歩・自転車交通の快適さを高める利用環境の整備	○地域のニーズに応じたバスの運営
		○徒歩・自転車移動環境の改善（歩道、自転車道、自転車歩行者道等の整備） ○駐輪場の整備 ○段差解消、電柱の地中化等のバリアフリー化・ユニバーサル化の推進 ○事業所による近距離移動での自転車利用システムの運用 など

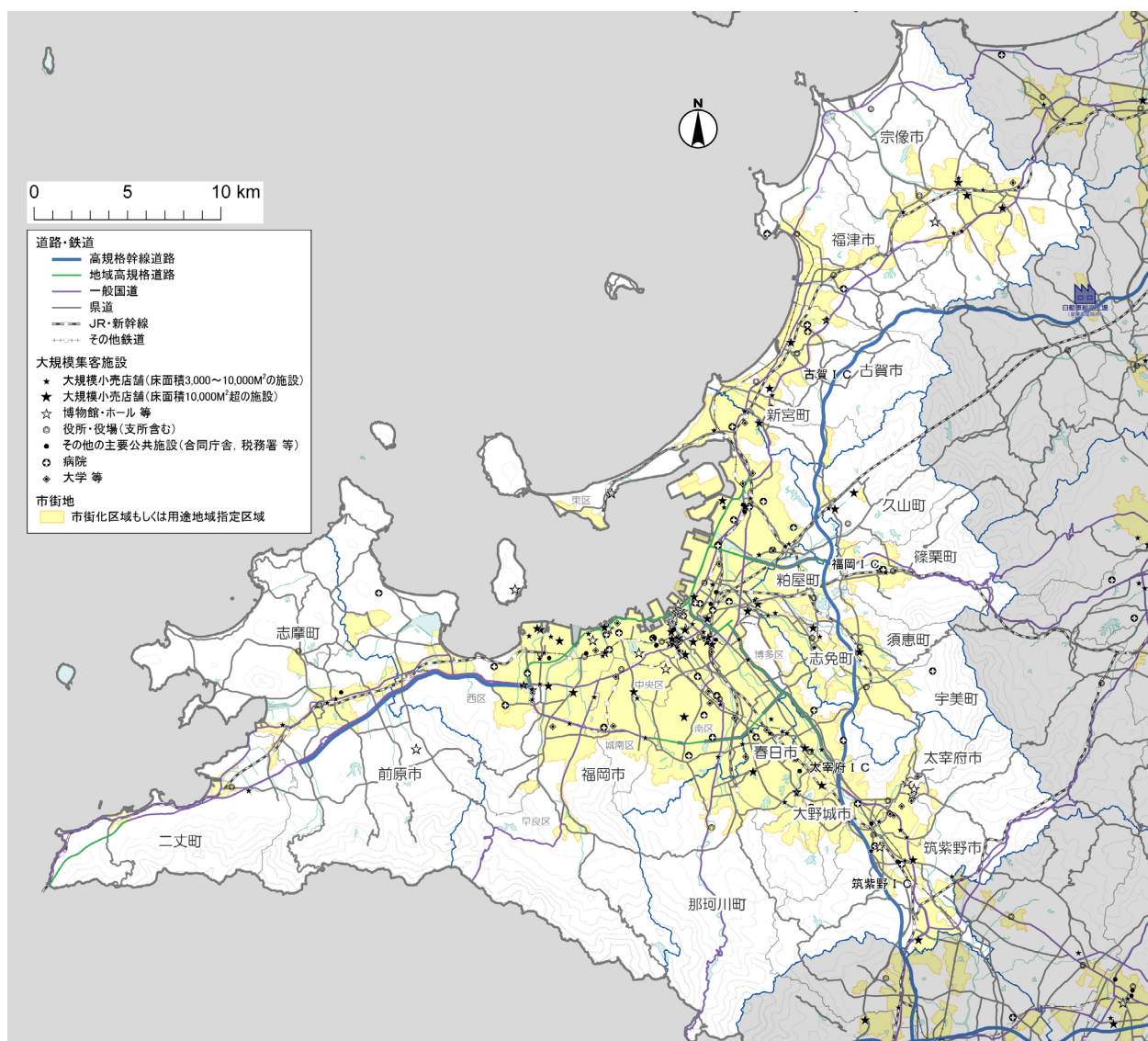
表 北九州・京築広域都市圏交通マスタープランで提案する施策 2 / 2

都市交通ビジョン		交通施策
すべての人にとって安全・安心な交通体系を実現する	施策の方向性1 ユニバーサルな(誰もが快適な)交通環境形成の推進	○徒歩・自転車移動環境の改善(歩道, 自転車道, 自転車歩行者道等の整備) ○段差解消, 電柱の地中化等のバリアフリー化・ユニバーサル化の推進 など
	施策の方向性2 災害発生時などに対応した安全で円滑な移動経路の確保	○代替道路としての幹線道路の整備 ○避難路としての道路ネットワークを構成する都市計画道路の整備 ○延焼防止機能を有し、移動経路を確保する都市計画道路の整備 ○緊急輸送指定道路等における適切な維持・管理 など
	施策の方向性3 日常生活に必要な移動の確保及びモビリティ(移動性)の向上	○交差点改良 ○都市計画道路の見直し ○鉄道連続立体化 ○幹線道路の整備 など
		○ETCを利用した料金割引
アジアを含めた、日常的な交流・連携を支える交通体系を実現する	施策の方向性1 商業や観光・文化交流を支える都市交通サービスの強化	○広域交通拠点へのアクセス強化を図る鉄道の検討 ○市内主要交通軸の強化を図る鉄道の整備の検討 など
	施策の方向性2 国際競争力強化のためのアクセス道路の整備・強化	○空港・港湾へのアクセス道路・幹線道路の整備・検討
	施策の方向性3 地域間の連携強化や産業活動を支える広域交通網の強化	○本州及び東九州方面への交通軸強化の検討(道路及び公共交通)

7 - 4 福岡広域都市圏交通計画

福岡広域都市圏とは、福岡市とつながりの特に強い福岡市周辺の市町村（9市10町）を示している。この福岡広域都市圏について、ビジョンの方向性に対応した都市交通計画を提案した。

具体的には、地域住民の日常生活における通勤や通学、買物、通院などの移動や、国内外からの来訪者の観光・ビジネス等を目的とした移動において使用する、都市施設（鉄軌道や広域幹線以外の道路等）や都市交通（電車、バス、自動車、歩行、自転車等）に関する計画について、隣接する地域間の結びつきを考慮しつつ提案した。



提案する交通施策は以下の通りである。

表 福岡広域都市圏交通マスタープランで提案する施策 1 / 2

都市交通ビジョン		交通施策
人と環境にやさしい地域特性に応じた交通体系を実現する	施策の方向性1 過度な自動車利用から環境負荷の軽減にも寄与する公共交通等への転換	○駅前広場の整備・充実 ○地下鉄箱崎線と西鉄貝塚駅の相互直通運転 ○共通定期券、共通ICカード等の導入 など
		○バス待ち環境の向上 ○バス専用・優先レーンの拡充 ○公共車両優先システムの拡充（バス等優先信号制御） など
		○モビリティ・マネジメントの実施 ○ノーマイカーデーの促進 など
	施策の方向性2 まちづくりと一体となった交通拠点と公共交通軸の強化	○地下鉄七隈線の延伸 ○幹線バス路線の運行本数の増便 ○地域のサポートによるバス停やベンチの整備・管理（アダプト制度） など
		○パーク＆ライド駐車場・駐輪場の整備・充実 ○フリンジパーキングの推進 ○タクシーベイの設置 など
		○街なか居住の推進・集客力の向上 など
	施策の方向性3 地域の発意を活かしたコミュニティを支える多様な交通サービスの提供	○病院の送迎バスやスクールバス等の利用の検討 など
		○コミュニティバスの運行・充実 ○丘陵地などにおける新たな公共交通手段の検討 など
		○商業者・交通事業者による共通ICカード発行 など
	施策の方向性4 徒歩・自転車交通の快適さを高める利用環境の整備	○歩行空間の確保 ○自転車走行空間の確保 ○段差解消等のバリアフリー化 など
		○鉄道駅等でのレンタサイクルの運用 など

表 福岡広域都市圏交通マスタープランで提案する施策 2 / 2

都市交通ビジョン		交通施策
すべての人にとって安全・安心な交通体系を実現する	施策の方向性1 ユニバーサルな(誰もが快適な)交通環境形成の推進	○歩車共存道路の整備(クランク等) など
		○違法駐輪対策の推進 など
		○歩きやすい歩道の整備 ○低床車両バスの導入・拡大 ○公共交通に関するわかりやすい情報提供 など
		○駅・バスターミナルや周辺道路のバリアフリー化 など
	施策の方向性2 災害発生時などに対応した安全で円滑な移動経路の確保	○都市計画道路の整備推進 ○緊急輸送指定道路等における適切な維持・管理 など
		○ホームページ等によるリアルタイムでの交通情報提供 など
アジアを含めた、日常的な交流・連携を支える交通体系を実現する	施策の方向性3 日常生活に必要な移動の確保及びモビリティ(移動性)の向上	○事故が多い生活道路の整備 など
		○交差点改良 ○立体交差化、鉄道の連続立体交差化 ○バスベイの設置 など
	施策の方向性1 商業や観光・文化交流を支える都市交通サービスの強化	○拠点間を結ぶ公共交通網の充実 など
		○博多駅駅前広場整備 ○博多港国際ターミナルの機能強化 ○アジアとの共通ICカード導入 など
		○ユニバーサルなサインの充実 など
	施策の方向性2 国際競争力強化の為にアクセス道路の整備・強化	○高速インターへのアクセス道路の整備 など
	施策の方向性3 地域間の連携強化や産業活動を支える広域交通網の強化	○高速道路ネットワークの整備促進 など