

## 令和5年度第1回太宰府市総合交通計画協議会 次第

日時：令和6年2月21日（水）10時開始

場所：太宰府市役所 4階大会議室

### 1 開会

- ・挨拶

### 2 議事

#### 【議題】

- ・太宰府市総合交通計画（案）について

### 3 閉会

# 太宰府市総合交通計画協議会 委員名簿

任期: 令和6年5月31日まで

選出区分	氏名	所属団体等
(1)学識経験者	大枝 良直	九州大学 大学院工学研究院 環境社会部門 交通システム工学研究室 准教授
(2)公共交通事業者を 代表する者	中島 将吉	西日本鉄道株式会社 自動車事業本部 営業部 営業第二担当 課長
	田代 幸輔	西日本鉄道株式会社 鉄道事業本部 計画部 計画課 課長
	草場 康文	西日本鉄道株式会社 まちづくり・交通・観光推進部 課長
	高木 圭一郎	九州旅客鉄道株式会社 経営企画部 担当課長
(3)道路管理者から推 薦された者	木場 和俊	国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所 計画課 課長
	山下 晋一郎	福岡県 那珂県土整備事務所 地域整備主幹
	齋藤 実貴男	太宰府市 都市整備部 建設課長
(4)関係行政機関の職 員	松岡 晃	福岡県 建築都市部 都市計画課 都市政策係長
	村井 宏有	福岡県 企画・地域振興部 交通政策課 鉄道係長
	山口 裕丈	福岡県警察署 筑紫野警察署 交通課 交通総務係長
(5)その他市長が適当 と認める者	楠田 悦子	モビリティジャーナリスト
	八尋 茂雄	太宰府市総合戦略推進委員会 委員長
	竹井 正彦	太宰府市商工会 観光部会長(有限会社ナカガミ 中神茶屋)
	池上 順一	バリューマネジメント株式会社 地域創生部 ゼネラルマネージャー

オブザーバー	原口 信行	太宰府市 副市長
	友添 浩一	太宰府市 観光経済部長
事務局	柴田 義則	太宰府市 都市整備部長
	古賀 千年志	太宰府市 都市整備部 都市計画課長
	北郷 寛樹	太宰府市 都市整備部 都市計画課 都市計画係長
	坂口 亜樹	太宰府市 都市整備部 都市計画課 都市計画係
	長澤 浩平	太宰府市 都市整備部 都市計画課 都市計画係

○太宰府市総合交通計画協議会規則

平成30年3月27日

規則第12号

(趣旨)

第1条 この規則は、太宰府市附属機関設置に関する条例（昭和60年条例第17号）の規定に基づき、太宰府市総合交通計画協議会（以下「協議会」という。）に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 協議会の所掌事務は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 太宰府市総合交通計画・交通戦略の策定及び実施に関し必要な事項について協議すること。
- (2) その他必要な事項

(組織)

第3条 協議会委員は、15人以内の委員をもって組織し、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 公共交通事業者を代表する者
- (3) 道路管理者から推薦された者
- (4) 関係行政機関の職員
- (5) その他市長が適当と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は2年とし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。ただし、再任は妨げない。

2 委員は、任期中であっても、その本来の職を離れたときは、委員の職を失う。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長各1人を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、会議を総理し、協議会を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議は、会長が招集し、会議の議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数を持って決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 協議会は、必要に応じて部会を置くことができる。

5 協議会は、必要があると認めるときは、利用者、地域住民の代表その他必要な者に協議会への出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第7条 協議会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(委任)

第8条 この規則に定めるもののほか、必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この規則は、公布の日から施行する。



# 議題

## 太宰府市総合交通計画（案）について

太宰府市都市計画課

## 目次

### 1. 過年度までの協議会の振り返り

(1) これまでの経過

(2) 令和4年度第1回協議会の内容

### 2. 今年度の作業について

(1) 現況分析の時点修正による問題点、課題の確認（時間経過による影響確認）

(2) 体系図の整理（一貫性の精査）

### 3. 今後の予定について

# 1. 過年度までの協議会の振り返り

## (1) これまでの経過

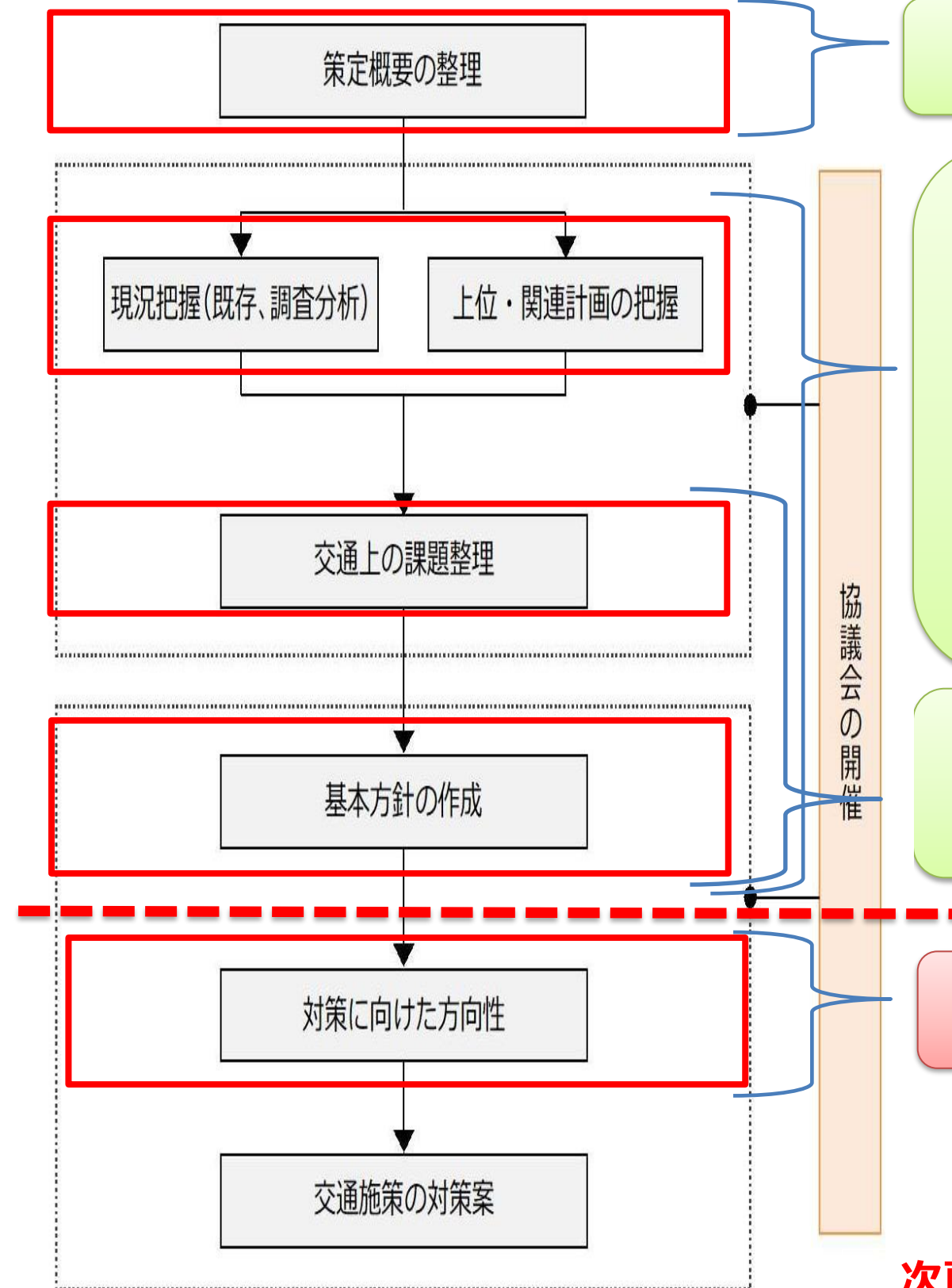


図 計画策定フロー

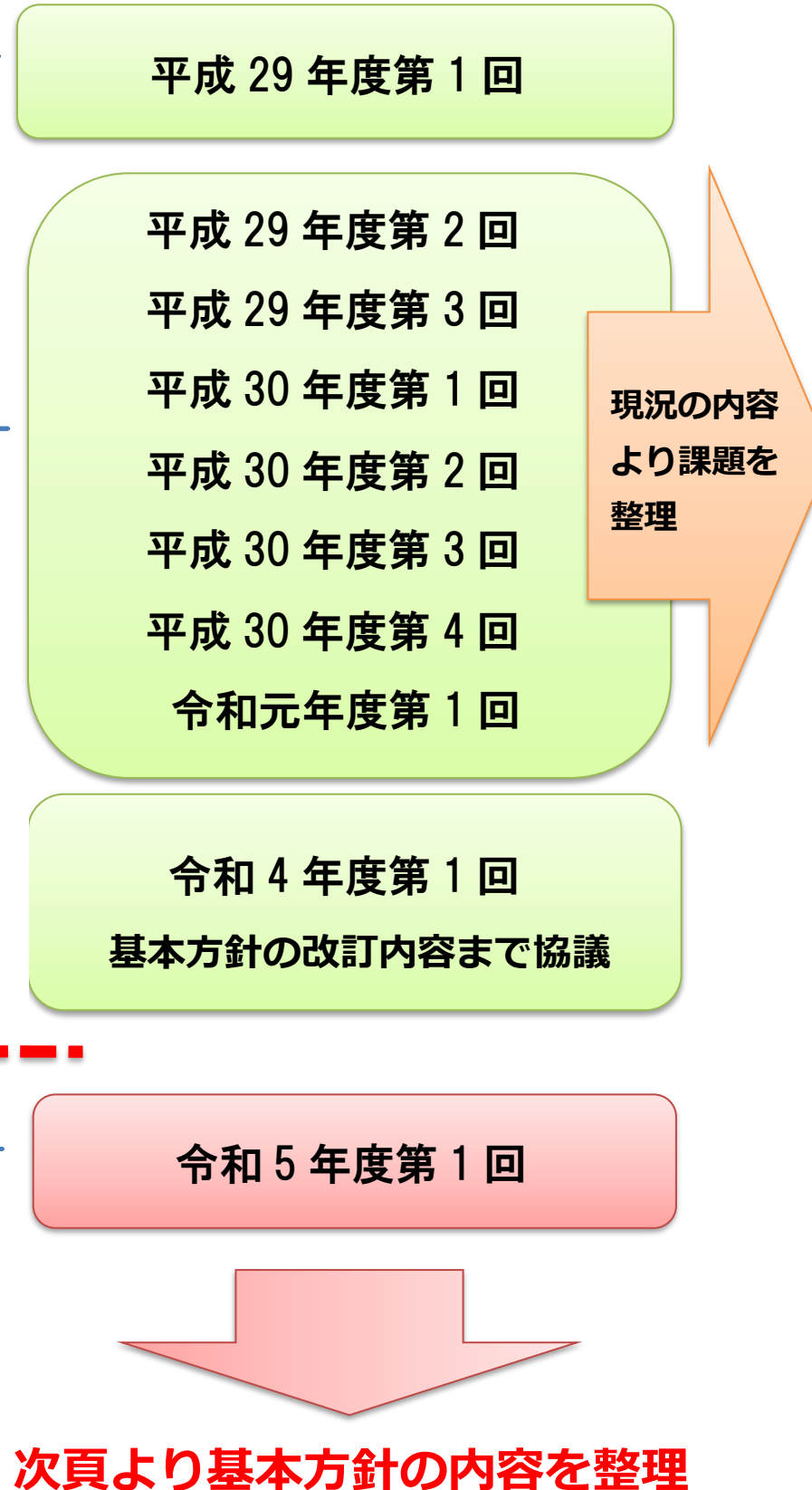


図 これまでの経過

### ■現況整理

- (1) 人口状況
- (2) 道路網配置状況
- (3) 土地利用及び主要施設の立地状況
- (4) 観光入り込み状況
- (5) 道路交通状況
- (6) 路線バス状況
- (7) 鉄道状況
- (8) 駐車場・駐輪場の状況 等

### ■課題整理

#### 1 道路

- ・東西を結ぶ道路ネットワークが不足。
- ・幹線道路間を結ぶ骨格道路が不足しており、乗換交通による**渋滞が発生**。
- ・県道筑紫野古賀線バイパスが暫定開設されているが、現道の**交通量の増加**が続いている。
- ・主要道路が交差する場所があり、踏切と近接しているところもある。
- ・踏切がボトルネックとなり**交通混雑が発生**。
- ・隣接する筑紫野市、大野城市とつながる都市計画道路が未整備。

#### 2 観光

- ・天満宮周辺には、大駐車場をはじめ多くの民間駐車場が点在するため**車両進入が多い**。
- ・近年はインバウンドの観光バスが増加。

#### 3 公共交通

- ・**交通混雑が激しい区域にバス路線が集中**し、定時制が確保できていない。
- ・コミュニティバスは利用率が低く、自家用車を使用している方々が多い。
- ・コミュニティバス路線が最寄りの駅（行きたい駅）へのネットワーク形成が不十分。

#### 4 自転車道、歩道

- ・駅周辺や通学路等において、**歩道の狭い区間や未整備箇所がある**。
- ・来訪者用のための**サイクリングロード等の安全な空間が確保されていない**。
- ・歩行者や自転車などが**安全に通行できる路線の位置づけがされていない**。

図 現況整理項目と課題整理の内容

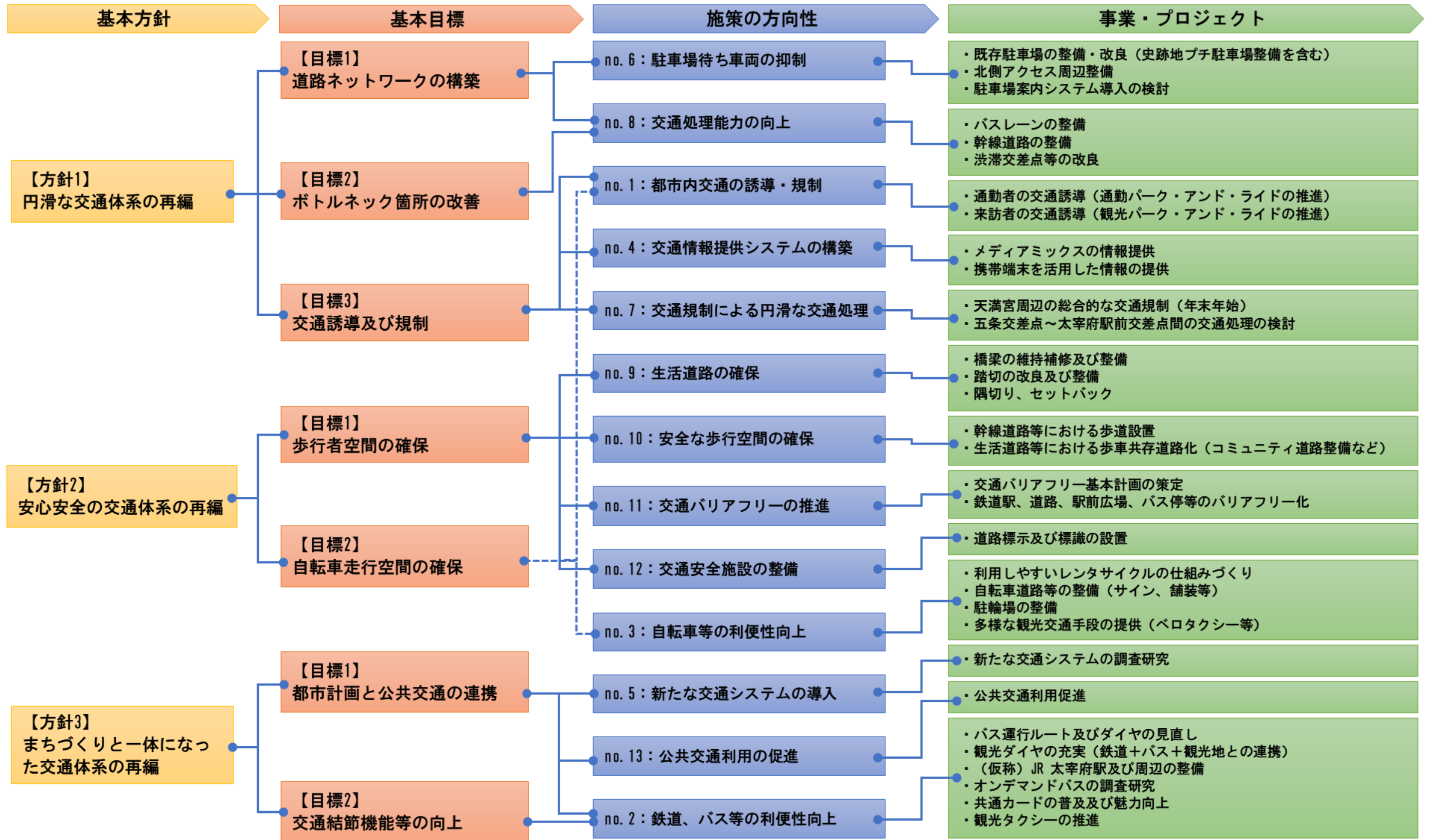
## (2) 令和4年度第1回協議会の内容

令和4年度第1回協議会では主に、「基本方針の改訂」の内容等について協議を行った。

# (3) 基本方針の改訂

- 1 円滑な交通体系の再編** (旧：円滑で快適な交通の仕組みづくり)
  - 道路ネットワークの構築 [交通施策No.6、8](#)
  - ボトルネック箇所の改善 [交通施策No.8](#)
  - 交通誘導及び規制 [交通施策No.1、4、7](#)
- 2 安心安全の交通体系の再編** (旧：安心して暮らせる安全な交通環境づくり)
  - 歩行者空間の確保 [交通施策No.9、10、11、12](#)
  - 自転車走行空間の確保 [交通施策No.1、3](#)
- 3 まちづくりと一体になった交通体系の再編 (新)**
  - 都市計画と公共交通の連携 [交通施策No.2、5、13](#)
  - 交通結節機能等の向上 [交通施策No.2](#)

前回の協議で提示した、基本方針の改訂内容を体系図として整理。



※破線は重なり回避表現

図 体系図(令和4年度第1回)



## 2. 今年度の作業について

### (1) 現況分析結果の時点更新による課題の確認（時間経過による影響確認）

#### ①作業内容

これまで進めてきた検討内容について、最新の調査結果に基づき、現況分析の時点修正を行い、問題点、課題への影響を確認した。

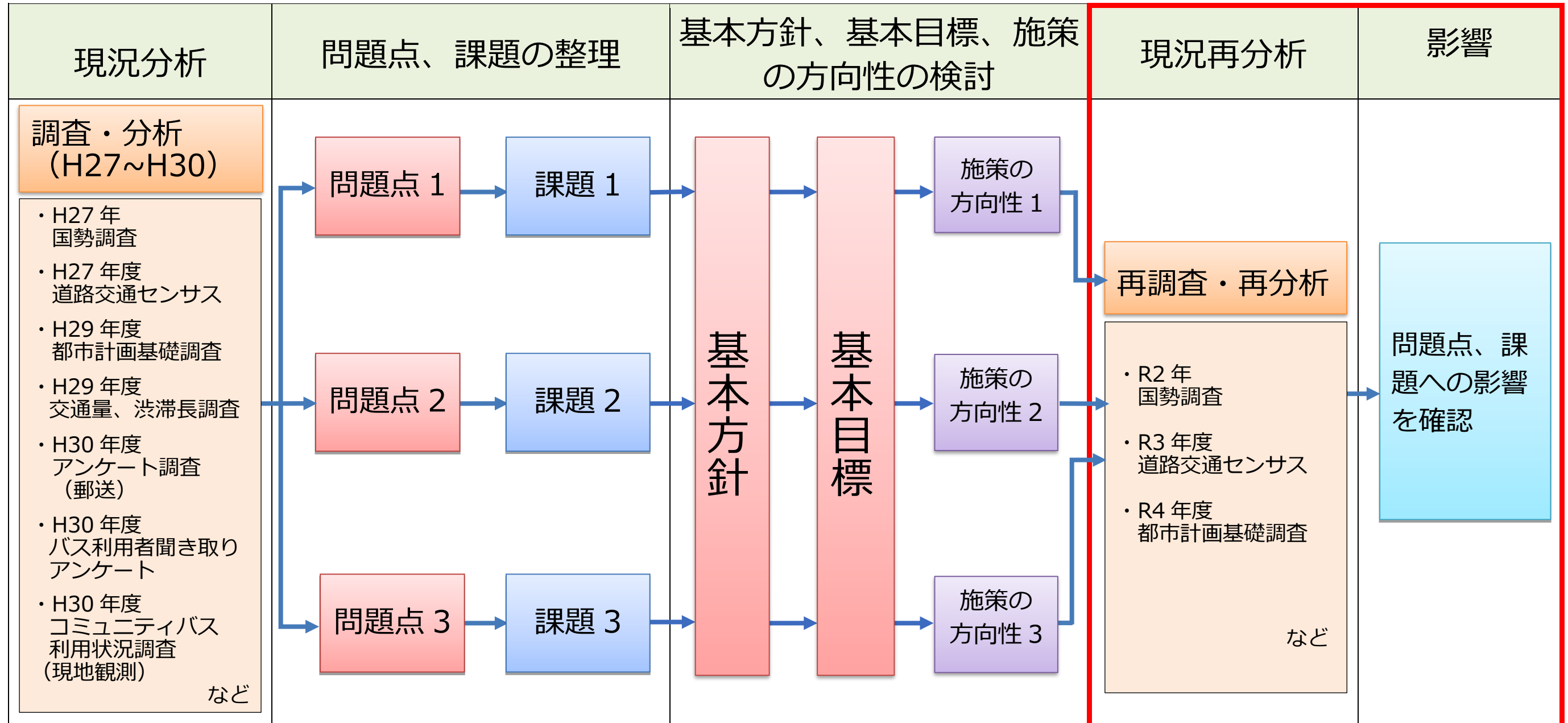


図 作業の流れ(イメージ図)

## ②現況再分析結果

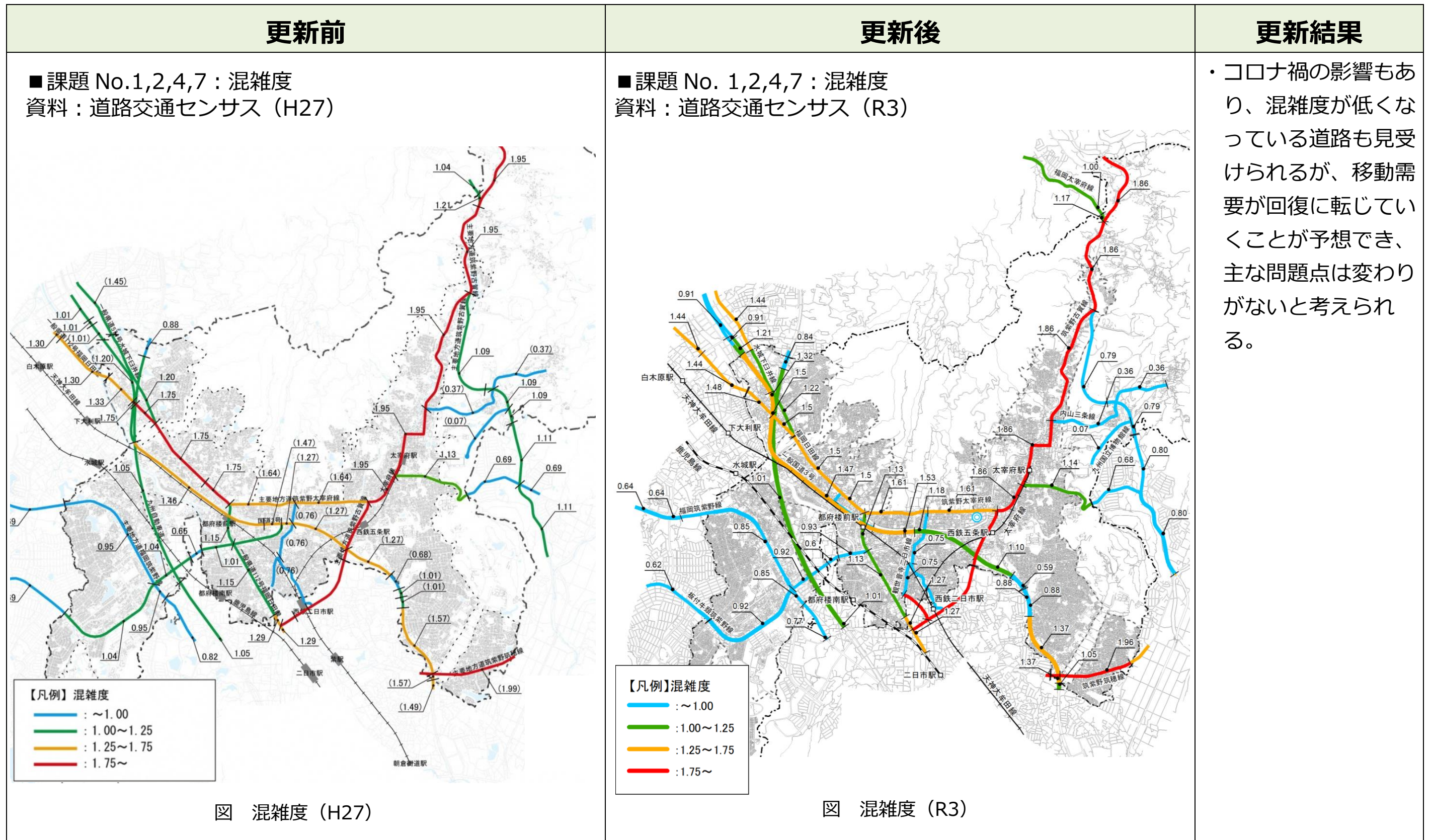
表 問題点、課題の根拠となる現況分析項目

No.	区分	課題内容	現況大項目	現況小項目	現況出典	更新状況	主な問題点	課題解決及び施策の方向性等
1		・市南西部で、東西移動軸が不足していることから、交通量が多い幹線道路からの乗り換え交通により交通混雑(市道)が発生している状況にある。	道路網配置状況	道路網(高速道路、国道、主要地方道など)	H28	継続	・移動軸の少なさ(東西移動軸の不足)	・東西を結ぶ道路ネットワークの改善 ・幹線道路間を結ぶ骨格道路不足による、乗換交通での渋滞の改善
			交通実態調査・ナンブレ調査	交通実態調査(西鉄天神大牟田線周辺)	H30	継続	・交通量の増加区間、乗換交通での交通混雑	
			道路交通状況	混雑度	H27	更新(R3)	・移動軸不足地域周辺における交通混雑	
			関連計画	第二次太宰府市都市計画マスタープラン	H29.7	継続	・(全体構想)充実している南北の広域交通軸に対し、東西地域を結ぶ新規の交通軸を形成	
2		・太宰府市の南北方向の交通を担う、県道筑紫野古賀線バイパス(35号)暫定開設後も混雑状態が続いている状況にある。	道路交通状況	交通量の増減	H27	更新(R3)	・県道筑紫野古賀線バイパス(35号)暫定開設後の、現道の交通量の増加	・県道筑紫野古賀線バイパス暫定開設後の、現道の交通量の抑制
			道路交通状況	混雑度	H27	更新(R3)	・混雑度の高さ(主要地方道35号)	
3	道路	・踏切と近接する交差点及び踏切に起因する渋滞が発生している状況にある。	交通実態調査・ナンブレ調査	交通実態調査(太宰府天満宮周辺)	H29	継続	・踏切と近接する主要交差点の渋滞発生	・踏切と近接する主要交差点への対策 ・踏切がボトルネックとなる交通混雑の改善
			交通実態調査・ナンブレ調査	交通実態調査(西鉄天神大牟田線周辺)	H30	継続	・踏切が起因する渋滞発生	
			関連計画	第二次太宰府市都市計画マスタープラン	H29.7	継続	・その他の市街地(鉄道の立体交差の検討)	
			ヒアリング調査(新規)	消防関係者との意見交換(新規)	-	新規(R5)	・救急活動等に支障を与える交通混雑等	
4		・隣接市である、筑紫野市と大野城市の移動人口は比較的多いが、主に都市をつなぐ幹線道路の役割を担う、都市計画道路が未整備の状況にある。	人口状況	人口移動の状況	H27	更新(R2)	・近隣市(筑紫野市・大野城市)への移動交通の多さ	・隣接する筑紫野市、大野城市とつながる都市計画道路への対応
			道路網配置状況	道路網(高速道路、国道、主要地方道など)	H28	継続	・移動軸の少なさ(東西移動軸の不足)	
			道路交通状況	西鉄天神大牟田線周辺地域の交通状況	H28	継続	・幹線道路の交通量の多さ	
			道路交通状況	混雑度	H27	更新(R3)	・混雑度の高さ(主要地方道35号)	
5	観光	・太宰府天満宮周辺の大駐車場及び民間駐車場への駐車を目的とする車両が多く交通が混雑する状態にある。	観光入込	観光入り込み数	H28	更新(R4)	・観光入込の増加傾向	・駐車場の分散化による車両進入の適度な抑制
			交通実態調査・ナンブレ調査	交通実態調査(太宰府天満宮周辺)	H29	継続	・太宰府天満宮周辺の渋滞発生	
			関連計画	第二次太宰府市都市計画マスタープラン	H29.7	継続	・中央市街地地域における主な地域づくり方針(西鉄太宰府駅周辺)	
			観光入込	観光バス入り込み数	H28	更新(R4)	・観光バス入り込みの増加傾向	
6		・観光バスの走行において、小規模交差点及び狭隘箇所が存在して速度低下を招いている状況にある。	交通実態調査・ナンブレ調査	交通実態調査(太宰府天満宮周辺)	H29	継続	・交差点が小さく曲がることに時間がかかっている	・観光バスに対する走行性の改善及び交通誘導
			関連計画	第二次太宰府市都市計画マスタープラン	H29.7	継続	・中央市街地地域における主な地域づくり方針(西鉄太宰府駅周辺)	
			観光入込	観光バス入り込み数	H28	更新(R4)	・観光バス入り込みの増加傾向	
7		・渋滞発生区間とバス路線が同じ道路であることから定時制の確保が困難な状況がある。	道路交通状況	混雑度	H27	更新(R3)	・混雑度が高い道路とバス路線との重なりが見られる。	・交通混雑が激しい区域の定時制の確保(バス路線集中の改善等)
			バス路線	路線バス、コミュニティバス路線状況	H28	更新(R3)		
8	公共交通	・人口や観光客の増加、また、今後高齢者の移動手段となる公共交通の利用頻度が低く、自動車への依存度が高い状況にある。	人口状況	人口・世帯数の推移、年齢別人口割合の推移	H27	更新(R2)	・人口及び世帯の増加傾向 ・高齢化率の増加傾向(※公共交通利用者の増加見込み)	・コミュニティバス等の公共交通利用頻度の向上 ・路線バス、コミュニティバス、鉄道が一体となったネットワーク形成
			観光入込	観光入り込み数・観光バス入り込み数	H28	更新(R4)	・観光入込の増加傾向(観光バス)	
			地域公共交通市民アンケート調査	路線バスやコミュニティバスの利用頻度について	H30	継続	・利用しない割合が高い	
			地域公共交通市民アンケート調査	バスをほとんど利用しない人の理由について	H30	継続	・自家用車への依存度が高い	
			地域公共交通市民アンケート調査	公共交通の現在の満足度と将来の重要度について	H30	継続	・現在の満足度は、さほど高くないが、将来必要と考える割合は低くない	
			地域公共交通市民アンケート調査	今後の路線バスやコミュニティバスに対して望むこと	H30	継続	・利便性の向上(運行ルート・便数の見直し等)	
			関連計画	太宰府市まち・ひと・しごと創生総合戦略	R2	継続	・基本目標3(4)交通環境の向上	
9	自転車道、歩道	・今後も増加が予測される高齢者や人口増加にともなう、歩行環境等の改善により、安全確保が必要な状況にある。 ・観光客の増加が見込まれるが、太宰府天満宮周辺においても歩道が整備されていない状況にある。	人口状況	人口・世帯数の推移、年齢別人口割合の推移	H27	更新(R2)	・人口及び世帯の増加傾向 ・高齢化率の増加傾向	・駅周辺及び通学路等における歩道狭隘区間への対応 ・歩行者や自転車の安全な走行空間の確保
			観光入込	観光入り込み数	H28	更新(R4)	・観光入込の増加傾向	
			交通実態調査・ナンブレ調査	交通実態調査(太宰府天満宮周辺)	H29	継続	・利用しづらい歩行環境 ・太宰府天満宮周辺の渋滞発生	
			関連計画	第二次太宰府市都市計画マスタープラン	H29.7	継続	・中央市街地地域における主な地域づくり方針(西鉄二日市駅周辺)	
			関連計画	第二次太宰府市都市計画マスタープラン	H29.7	継続	・自転車に関する直接的な記載(自転車等の空間確保及び安全確保)	
			関連計画	立地適正化計画	作成検討中	作成調整中	・検討中	
			関連計画	総合交通計画	H20	改訂調整中	・自転車に関する直接的な記載(自転車等の空間確保及び安全確保)	



### ③更新結果

■更新結果（課題 No.1, No.2, No.4, No.7）





■ 更新結果(課題 No.4、No.5、No.6、No.8、No.9)

更新前	更新後	更新結果																																																								
<p>■課題 No.4：人口状況（人口移動の状況） 資料：国勢調査（H27）</p> <p>表 15歳以上就業者・通学者の移動人口（平成27年）</p> <table border="1" data-bbox="231 611 997 989"> <thead> <tr> <th colspan="2">太宰府市からの流出人口(人)</th> <th colspan="2">太宰府市への流入人口(人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>福岡市</td> <td>10,794</td> <td>筑紫野市</td> <td>3,859</td> </tr> <tr> <td>筑紫野市</td> <td>3,724</td> <td>福岡市</td> <td>3,743</td> </tr> <tr> <td>大野城市</td> <td>2,322</td> <td>大野城市</td> <td>2,428</td> </tr> <tr> <td>春日市</td> <td>1,104</td> <td>春日市</td> <td>1,473</td> </tr> <tr> <td>久留米市</td> <td>692</td> <td>小郡市</td> <td>588</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>久留米市</td> <td>581</td> </tr> </tbody> </table> <p>※500人以上の移動のみ</p>	太宰府市からの流出人口(人)		太宰府市への流入人口(人)		福岡市	10,794	筑紫野市	3,859	筑紫野市	3,724	福岡市	3,743	大野城市	2,322	大野城市	2,428	春日市	1,104	春日市	1,473	久留米市	692	小郡市	588	-	-	久留米市	581	<p>■課題 No.4：人口状況（人口移動の状況） 資料：国勢調査（R2）</p> <p>表 15歳以上就業者・通学者の移動人口（令和2年）</p> <table border="1" data-bbox="1184 604 2086 1003"> <thead> <tr> <th colspan="2">太宰府市からの流出人口(人)</th> <th colspan="2">太宰府市への流入人口(人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>福岡市</td> <td>9,808</td> <td>筑紫野市</td> <td>3,661</td> </tr> <tr> <td>筑紫野市</td> <td>3,713</td> <td>福岡市</td> <td>3,498</td> </tr> <tr> <td>大野城市</td> <td>2,373</td> <td>大野城市</td> <td>2,262</td> </tr> <tr> <td>春日市</td> <td>996</td> <td>春日市</td> <td>1,286</td> </tr> <tr> <td>久留米市</td> <td>678</td> <td>久留米市</td> <td>595</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>小郡市</td> <td>562</td> </tr> </tbody> </table> <p>※500人以上の移動のみ</p>	太宰府市からの流出人口(人)		太宰府市への流入人口(人)		福岡市	9,808	筑紫野市	3,661	筑紫野市	3,713	福岡市	3,498	大野城市	2,373	大野城市	2,262	春日市	996	春日市	1,286	久留米市	678	久留米市	595	-	-	小郡市	562	<p>・更新後の傾向も流入、流出ともに大きな順位変動は見られず、隣接する筑紫野市、大野城市間の移動は多い傾向に変わりはないため、都市間をつなぐ道路整備の必要性は引き続き考慮すべきと考えられる。</p>
太宰府市からの流出人口(人)		太宰府市への流入人口(人)																																																								
福岡市	10,794	筑紫野市	3,859																																																							
筑紫野市	3,724	福岡市	3,743																																																							
大野城市	2,322	大野城市	2,428																																																							
春日市	1,104	春日市	1,473																																																							
久留米市	692	小郡市	588																																																							
-	-	久留米市	581																																																							
太宰府市からの流出人口(人)		太宰府市への流入人口(人)																																																								
福岡市	9,808	筑紫野市	3,661																																																							
筑紫野市	3,713	福岡市	3,498																																																							
大野城市	2,373	大野城市	2,262																																																							
春日市	996	春日市	1,286																																																							
久留米市	678	久留米市	595																																																							
-	-	小郡市	562																																																							

■ 更新結果(課題 No.5、No.6、No.8、No.9)

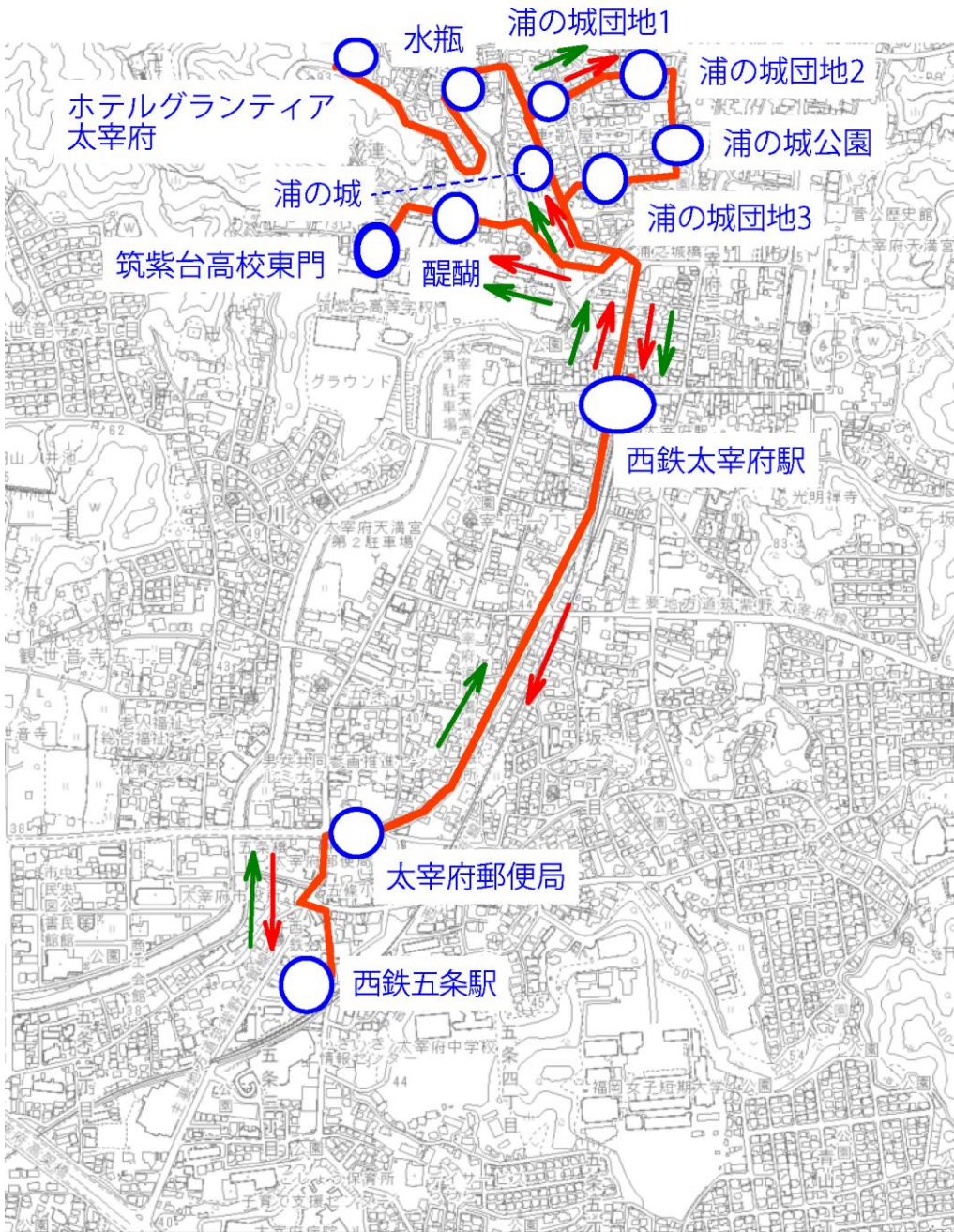
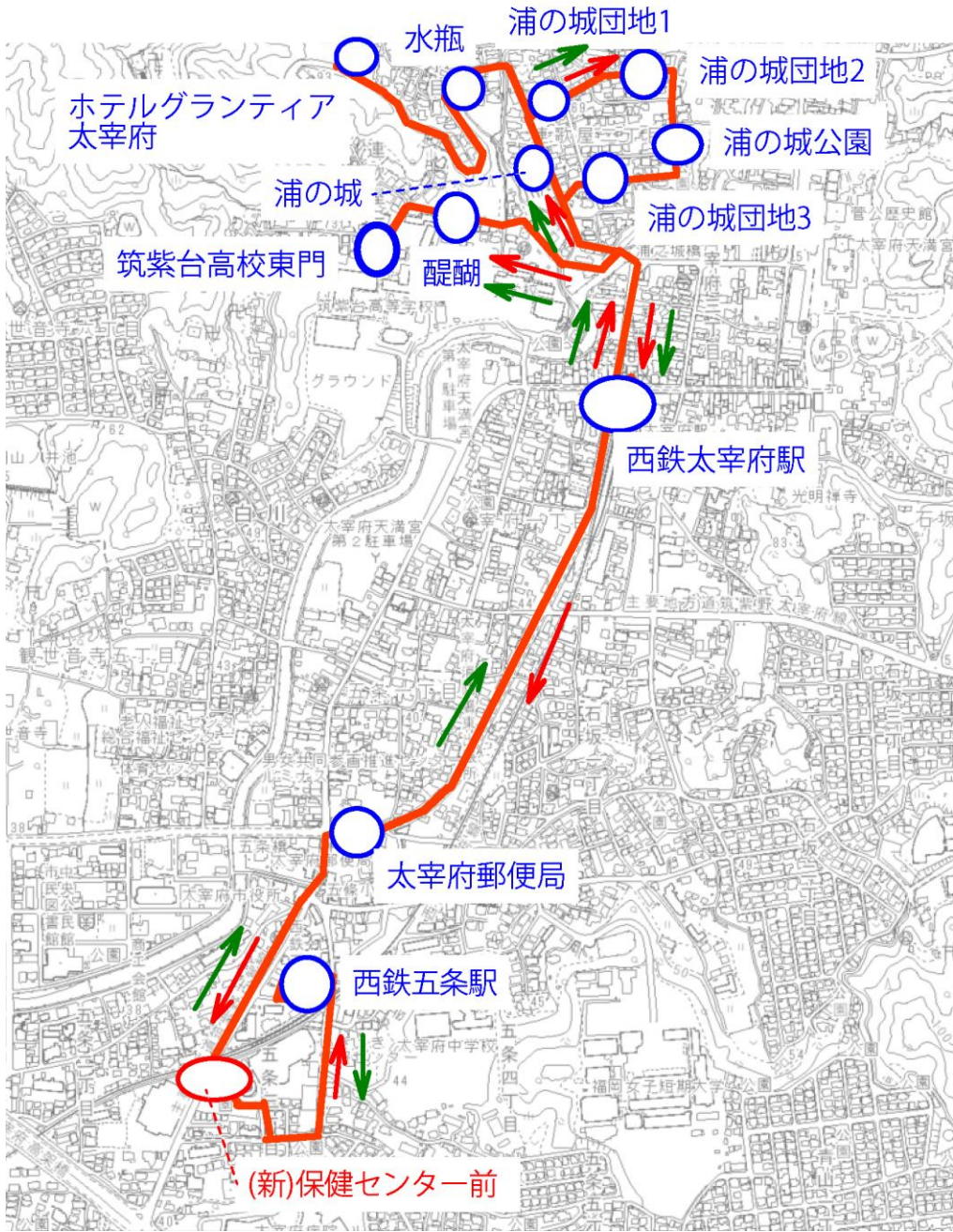
更新前	更新後	更新結果																																												
<p>■ 課題 No.5.6.8.9 : 観光入込 (観光入り込み数) 資料 : 観光案内所 (H28 年度)</p> <p>(千人)</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><td>H19年度</td><td>H20年度</td><td>H21年度</td><td>H22年度</td><td>H23年度</td><td>H24年度</td><td>H25年度</td><td>H26年度</td><td>H27年度</td><td>H28年度</td></tr> <tr><th>入込数(千人)</th><td>7,006</td><td>6,088</td><td>7,137</td><td>7,227</td><td>7,001</td><td>7,690</td><td>7,418</td><td>8,209</td><td>8,942</td><td>9,672</td></tr> </table>	年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	入込数(千人)	7,006	6,088	7,137	7,227	7,001	7,690	7,418	8,209	8,942	9,672	<p>■ 課題 No.5.6.8.9 : 観光入込 (観光入り込み数) 資料 : 観光案内所 (R4 年度)</p> <p>(千人)</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><td>H25年度</td><td>H26年度</td><td>H27年度</td><td>H28年度</td><td>H29年度</td><td>H30年度</td><td>R1年度</td><td>R2年度</td><td>R3年度</td><td>R4年度</td></tr> <tr><th>入込数(千人)</th><td>7,418</td><td>8,209</td><td>8,942</td><td>9,672</td><td>10,927</td><td>10,658</td><td>8,182</td><td>2,329</td><td>5,190</td><td>7,284</td></tr> </table>	年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	入込数(千人)	7,418	8,209	8,942	9,672	10,927	10,658	8,182	2,329	5,190	7,284	<p>・更新後の傾向は、令和元年度以降はコロナの影響により大きく減少していたが、観光客数は回復傾向にあり、観光都市である太宰府市においても、今後の観光需要は回復に転じていくことが予想でき、来訪者にとって、分かりやすく利用しやすい交通体系といった、主な問題は引き続き考慮すべきと考えられる。</p>
年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度																																				
入込数(千人)	7,006	6,088	7,137	7,227	7,001	7,690	7,418	8,209	8,942	9,672																																				
年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度																																				
入込数(千人)	7,418	8,209	8,942	9,672	10,927	10,658	8,182	2,329	5,190	7,284																																				
<p>■ 課題 No.5.6.8.9 : 観光入込 (観光バス入り込み数) 資料 : 観光案内所 (H28 年度)</p> <p>(台)</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><td>H19年度</td><td>H20年度</td><td>H21年度</td><td>H22年度</td><td>H23年度</td><td>H24年度</td><td>H25年度</td><td>H26年度</td><td>H27年度</td><td>H28年度</td></tr> <tr><th>入込数(台)</th><td>33,888</td><td>26,294</td><td>24,291</td><td>28,017</td><td>24,461</td><td>29,234</td><td>27,571</td><td>34,083</td><td>49,953</td><td>46,082</td></tr> </table>	年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	入込数(台)	33,888	26,294	24,291	28,017	24,461	29,234	27,571	34,083	49,953	46,082	<p>■ 課題 No.5.6.8.9 : 観光入込 (観光バス入り込み数) 資料 : 観光案内所 (R4 年度)</p> <p>(台)</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><td>H25年度</td><td>H26年度</td><td>H27年度</td><td>H28年度</td><td>H29年度</td><td>H30年度</td><td>R1年度</td><td>R2年度</td><td>R3年度</td><td>R4年度</td></tr> <tr><th>入込数(台)</th><td>27,571</td><td>34,083</td><td>49,953</td><td>46,082</td><td>52,599</td><td>43,011</td><td>24,294</td><td>2,038</td><td>3,963</td><td>15,623</td></tr> </table>	年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	入込数(台)	27,571	34,083	49,953	46,082	52,599	43,011	24,294	2,038	3,963	15,623	
年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度																																				
入込数(台)	33,888	26,294	24,291	28,017	24,461	29,234	27,571	34,083	49,953	46,082																																				
年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度																																				
入込数(台)	27,571	34,083	49,953	46,082	52,599	43,011	24,294	2,038	3,963	15,623																																				

■ 更新結果(課題 No.8、No.9)

更新前	更新後	更新結果																																																				
<p>■ 課題 No.8.9 : 人口状況 (人口・世帯数の推移) 資料 : 国勢調査 (H27)</p> <table border="1"> <caption>更新前 人口・世帯数の推移</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>人口 (人)</th> <th>世帯総数 (世帯)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成7年</td> <td>64,913</td> <td>22,593</td> </tr> <tr> <td>平成12年</td> <td>66,099</td> <td>24,548</td> </tr> <tr> <td>平成17年</td> <td>67,087</td> <td>25,448</td> </tr> <tr> <td>平成22年</td> <td>70,482</td> <td>27,850</td> </tr> <tr> <td>平成27年</td> <td>72,168</td> <td>29,107</td> </tr> </tbody> </table>	年	人口 (人)	世帯総数 (世帯)	平成7年	64,913	22,593	平成12年	66,099	24,548	平成17年	67,087	25,448	平成22年	70,482	27,850	平成27年	72,168	29,107	<p>■ 課題 No.8.9 : 人口状況 (人口・世帯数の推移) 資料 : 国勢調査 (R2)</p> <table border="1"> <caption>更新後 人口・世帯数の推移</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>人口 (人)</th> <th>世帯総数 (世帯)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成7年</td> <td>64,913</td> <td>22,593</td> </tr> <tr> <td>平成12年</td> <td>66,099</td> <td>24,548</td> </tr> <tr> <td>平成17年</td> <td>67,087</td> <td>25,448</td> </tr> <tr> <td>平成22年</td> <td>70,482</td> <td>27,850</td> </tr> <tr> <td>平成27年</td> <td>72,168</td> <td>29,107</td> </tr> <tr> <td>令和2年</td> <td>73,164</td> <td>30,945</td> </tr> </tbody> </table>	年	人口 (人)	世帯総数 (世帯)	平成7年	64,913	22,593	平成12年	66,099	24,548	平成17年	67,087	25,448	平成22年	70,482	27,850	平成27年	72,168	29,107	令和2年	73,164	30,945	<ul style="list-style-type: none"> <li>更新後も人口及び世帯数の増加傾向に変わりはなく、高齢化率は増加しており、引き続き歩行環境に対する問題は考慮すべきと考えられる。</li> </ul>													
年	人口 (人)	世帯総数 (世帯)																																																				
平成7年	64,913	22,593																																																				
平成12年	66,099	24,548																																																				
平成17年	67,087	25,448																																																				
平成22年	70,482	27,850																																																				
平成27年	72,168	29,107																																																				
年	人口 (人)	世帯総数 (世帯)																																																				
平成7年	64,913	22,593																																																				
平成12年	66,099	24,548																																																				
平成17年	67,087	25,448																																																				
平成22年	70,482	27,850																																																				
平成27年	72,168	29,107																																																				
令和2年	73,164	30,945																																																				
<p>■ 課題 No.8.9 : 人口状況 (年齢別人口割合の推移) 資料 : 国勢調査 (H27)</p> <table border="1"> <caption>更新前 年齢別人口割合の推移</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>15歳未満 (%)</th> <th>15歳以上65歳未満 (%)</th> <th>65歳以上 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成7年</td> <td>15.2%</td> <td>71.8%</td> <td>13.0%</td> </tr> <tr> <td>平成12年</td> <td>13.7%</td> <td>70.8%</td> <td>15.6%</td> </tr> <tr> <td>平成17年</td> <td>13.5%</td> <td>68.1%</td> <td>18.4%</td> </tr> <tr> <td>平成22年</td> <td>14.3%</td> <td>64.2%</td> <td>21.5%</td> </tr> <tr> <td>平成27年</td> <td>14.7%</td> <td>59.4%</td> <td>25.9%</td> </tr> </tbody> </table>	年	15歳未満 (%)	15歳以上65歳未満 (%)	65歳以上 (%)	平成7年	15.2%	71.8%	13.0%	平成12年	13.7%	70.8%	15.6%	平成17年	13.5%	68.1%	18.4%	平成22年	14.3%	64.2%	21.5%	平成27年	14.7%	59.4%	25.9%	<p>■ 課題 No.8.9 : 人口状況 (年齢別人口割合の推移) 資料 : 国勢調査 (R2)</p> <table border="1"> <caption>更新後 年齢別人口割合の推移</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>15歳未満 (%)</th> <th>15歳以上65歳未満 (%)</th> <th>65歳以上 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成7年</td> <td>15.2%</td> <td>71.8%</td> <td>13.0%</td> </tr> <tr> <td>平成12年</td> <td>13.7%</td> <td>70.8%</td> <td>15.6%</td> </tr> <tr> <td>平成17年</td> <td>13.5%</td> <td>68.1%</td> <td>18.4%</td> </tr> <tr> <td>平成22年</td> <td>14.3%</td> <td>64.2%</td> <td>21.5%</td> </tr> <tr> <td>平成27年</td> <td>14.7%</td> <td>59.4%</td> <td>25.9%</td> </tr> <tr> <td>令和2年</td> <td>14.4%</td> <td>57.2%</td> <td>28.3%</td> </tr> </tbody> </table>	年	15歳未満 (%)	15歳以上65歳未満 (%)	65歳以上 (%)	平成7年	15.2%	71.8%	13.0%	平成12年	13.7%	70.8%	15.6%	平成17年	13.5%	68.1%	18.4%	平成22年	14.3%	64.2%	21.5%	平成27年	14.7%	59.4%	25.9%	令和2年	14.4%	57.2%	28.3%	
年	15歳未満 (%)	15歳以上65歳未満 (%)	65歳以上 (%)																																																			
平成7年	15.2%	71.8%	13.0%																																																			
平成12年	13.7%	70.8%	15.6%																																																			
平成17年	13.5%	68.1%	18.4%																																																			
平成22年	14.3%	64.2%	21.5%																																																			
平成27年	14.7%	59.4%	25.9%																																																			
年	15歳未満 (%)	15歳以上65歳未満 (%)	65歳以上 (%)																																																			
平成7年	15.2%	71.8%	13.0%																																																			
平成12年	13.7%	70.8%	15.6%																																																			
平成17年	13.5%	68.1%	18.4%																																																			
平成22年	14.3%	64.2%	21.5%																																																			
平成27年	14.7%	59.4%	25.9%																																																			
令和2年	14.4%	57.2%	28.3%																																																			



■ 更新結果(課題 No.7)

更新前	更新後	更新結果
<p>■ 課題 No.7 : コミュニティバス路線図 (連歌屋地域路線図) R3 年ダイヤ改正前</p> 	<p>■ 課題 No.7 : コミュニティバス路線図 (連歌屋地域路線図) R3 年ダイヤ改正後</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスの一部が経路変更されているが、バス路線、ダイヤの適正化という主な問題点は変わりがないと考えられる。</li> </ul>



新規分析項目として、消防関係者より聴取した、渋滞等に関する内容を整理。

■新規分析(課題 No.3)

新規分析 (市内道路における消防関係者の意見内容)

■課題 No.3: 消防関係者との意見交換(新規)

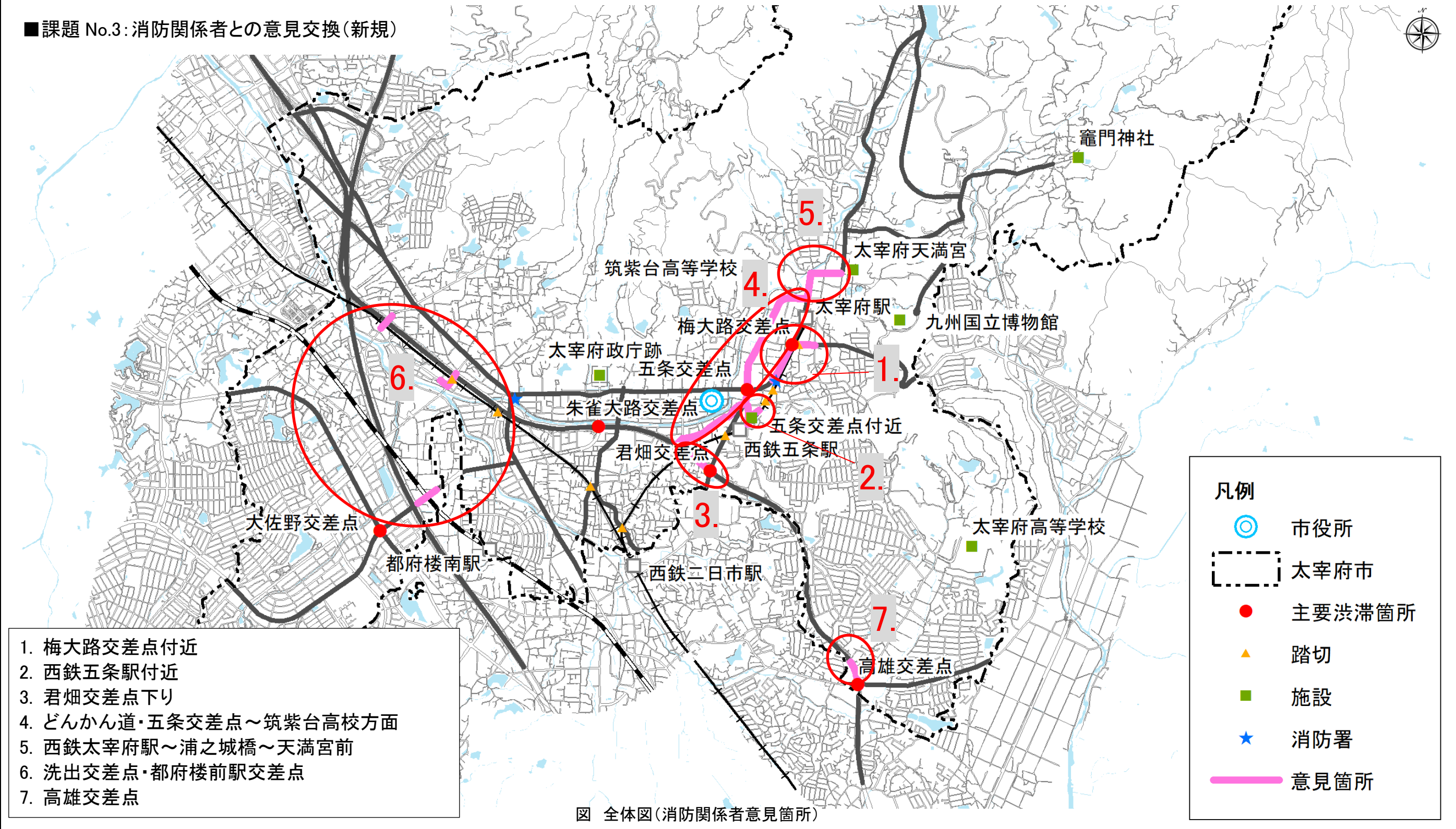


図 全体図(消防関係者意見箇所)



# 新規分析（市内道路における消防関係者の意見内容）

## 1. 梅大路交差点付近

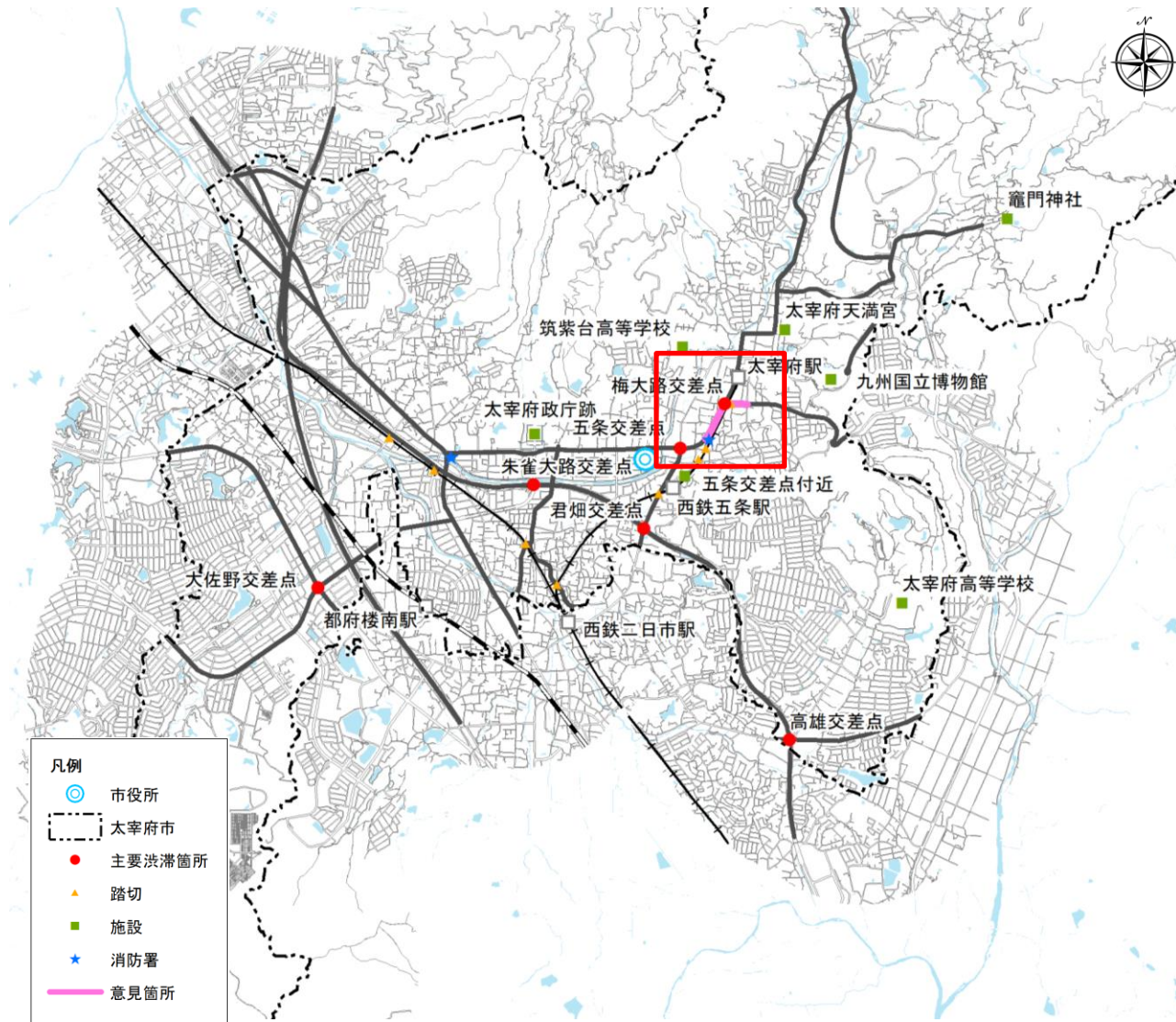


図 全体図

### 【コメント】

・梅大路交差点の右折レーンが延伸され改善したが、交通量が多く、踏切が交差点に近い為、離合困難な場合があり、梅大路交差点からゆめ畑の間で車載マイク等の活用により車両誘導を行い、走行している。

## ② 梅大路交差点の西側交通状況

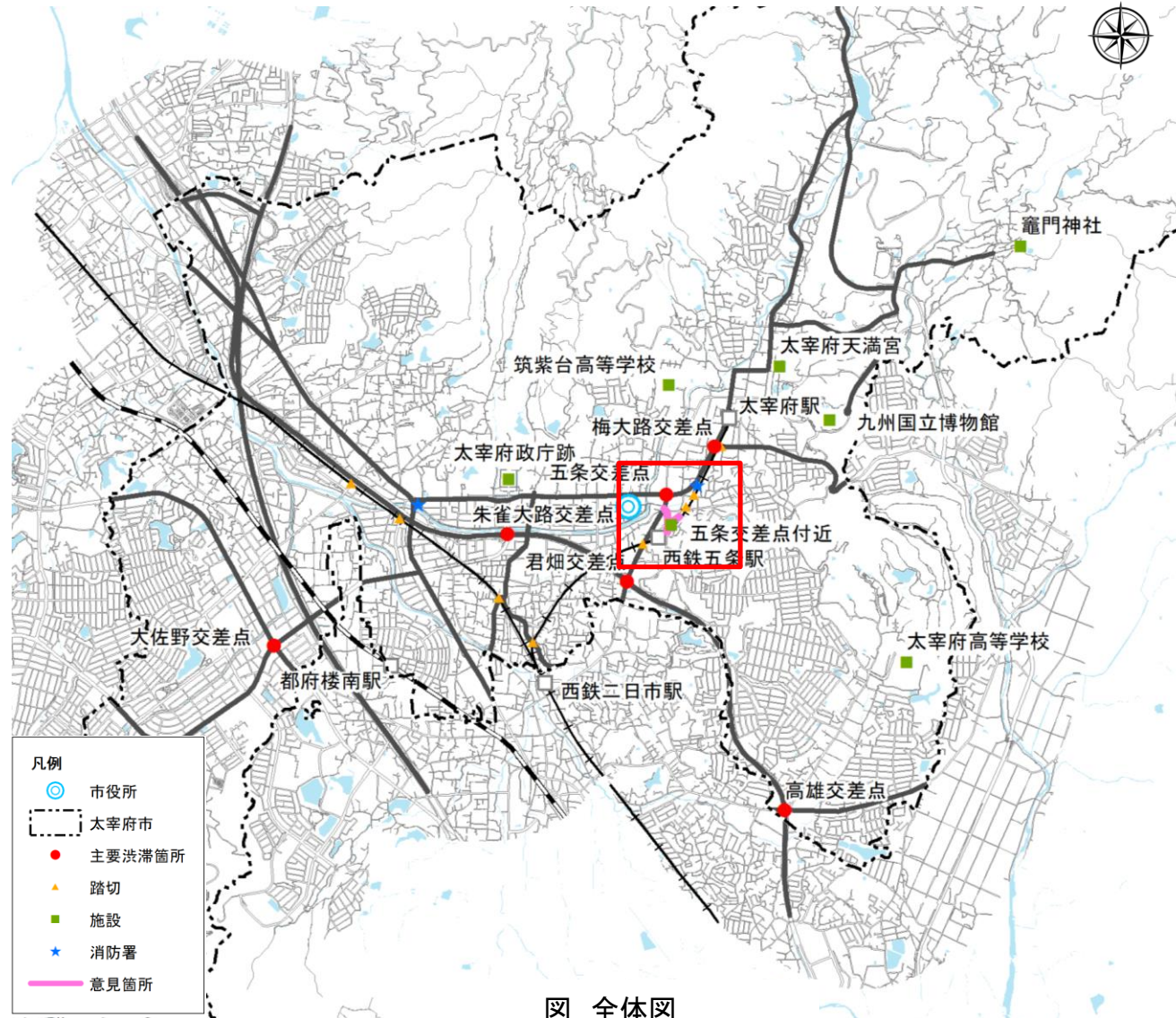


図 詳細図



# 新規分析（市内道路における消防関係者の意見内容）

## 2. 西鉄五条駅付近



### 【コメント】

- ・一方通行道路から本線に合流する車両が二列で待っていることがあるため、進行が困難な場合がある。
- ・五条駅入口交差点付近で離合が困難な状況となる場合があるが、車載マイク等の活用により車両誘導を行い、安全に留意した上で渋滞を回避し走行している。





# 新規分析（市内道路における消防関係者の意見内容）

## 3. 君畑交差点下り

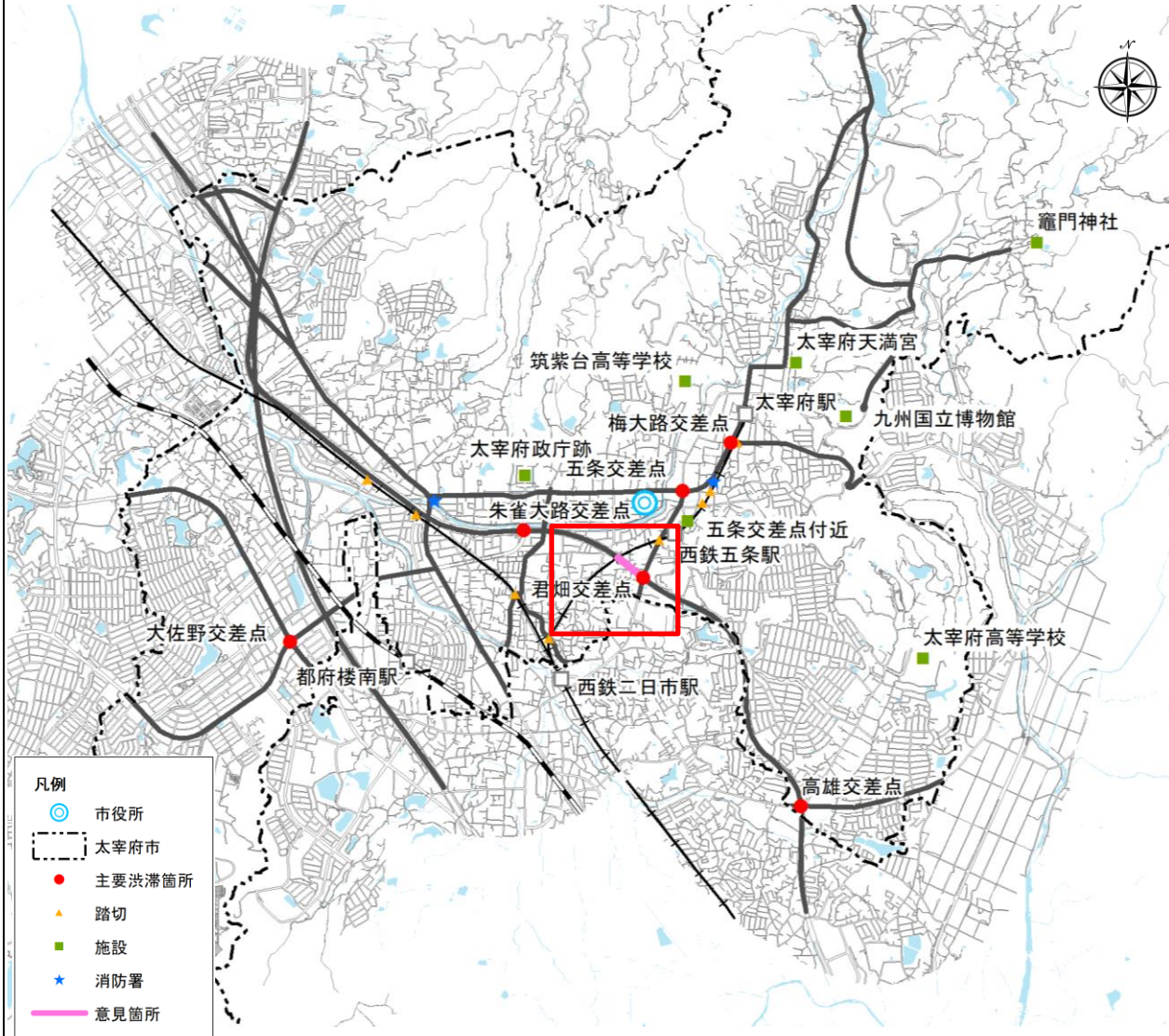


図 全体図

### 【コメント】

- 都府楼橋交差点から君畑交差点方面間の道路は、交通量が多く下り側の左折レーンが短いため、上り側と比較して進行が困難となる場合がある。

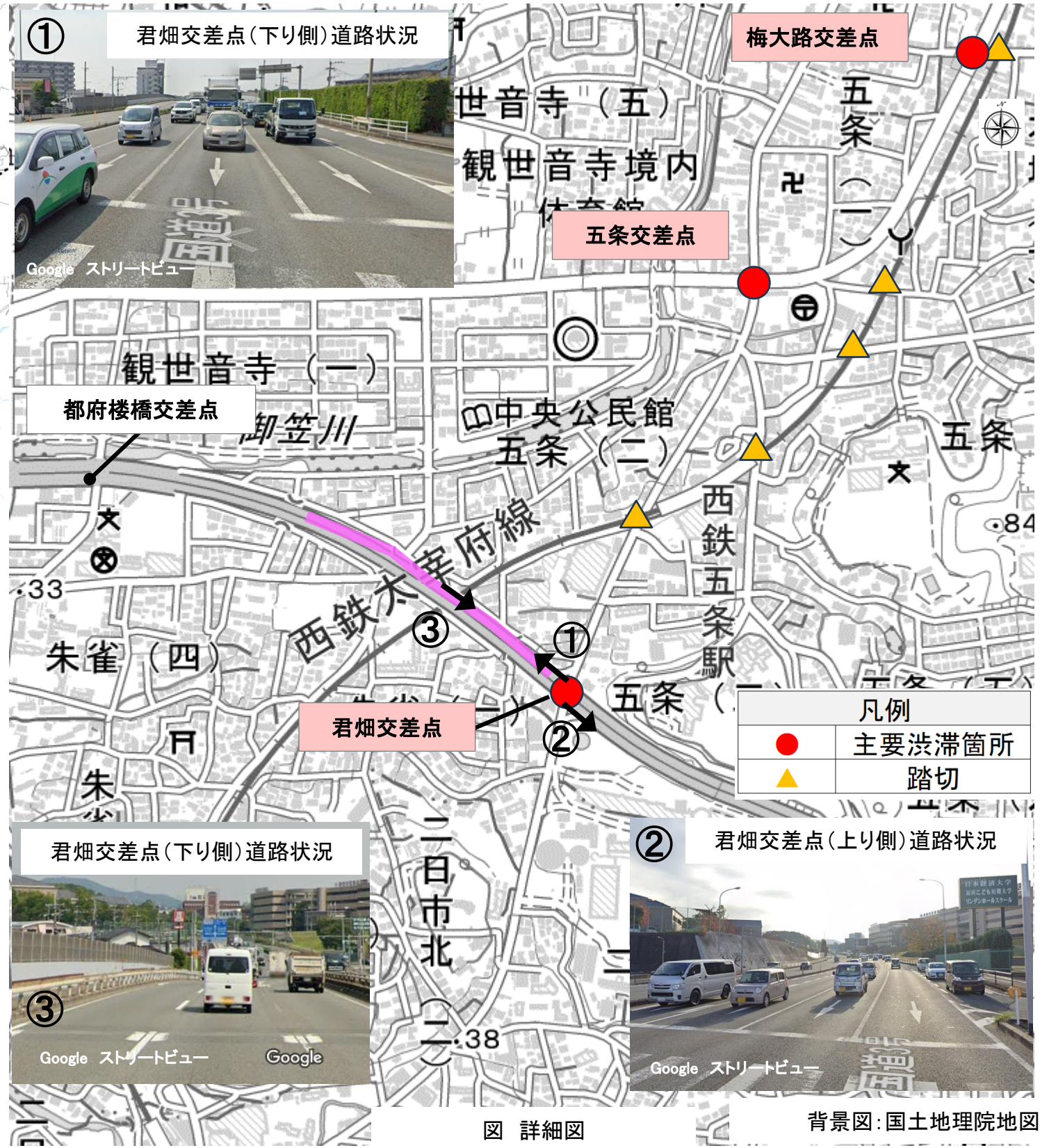


図 詳細図

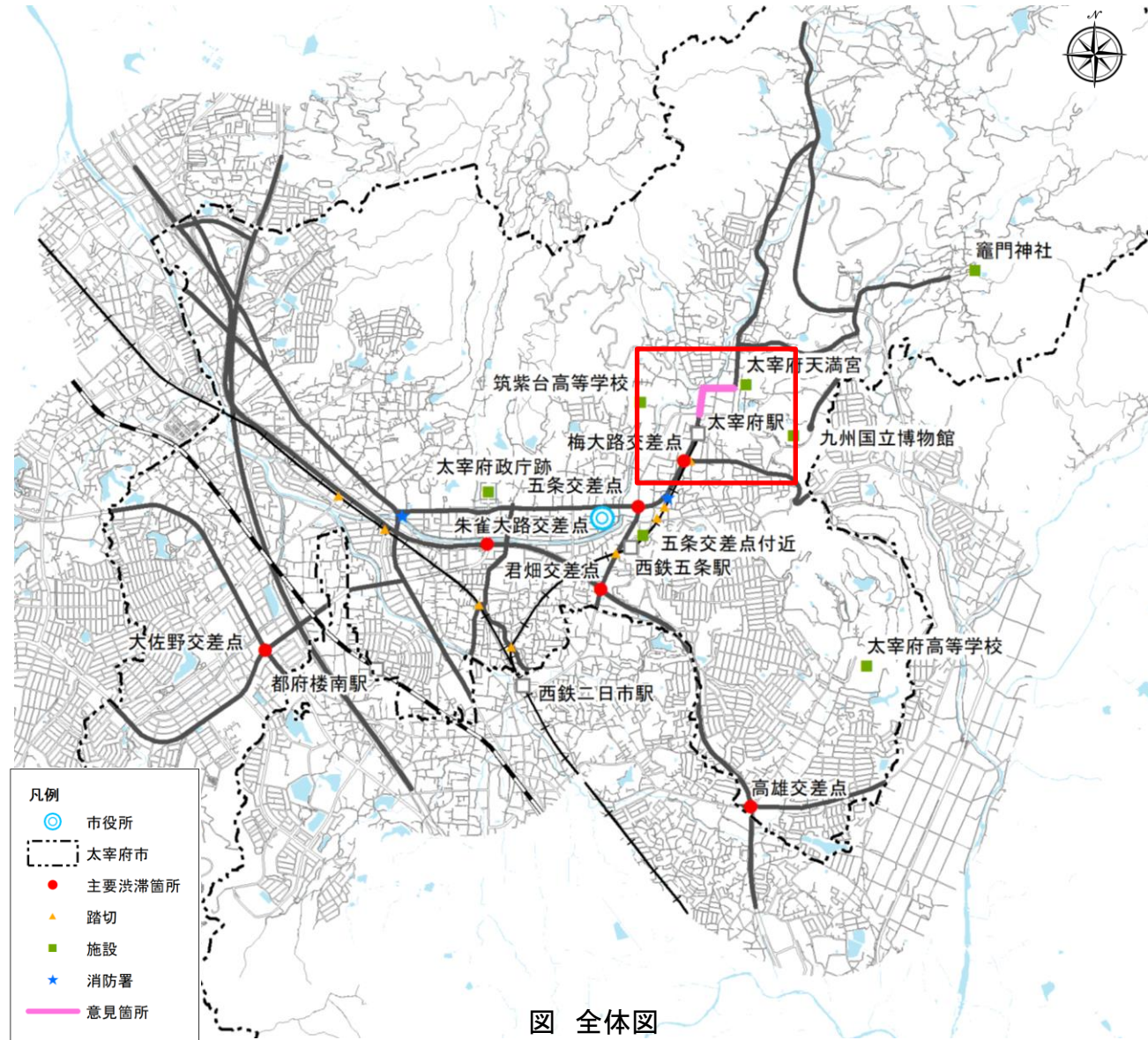






# 新規分析（市内道路における消防関係者の意見内容）

## 5. 西鉄太宰府駅～浦之城橋～天満宮前



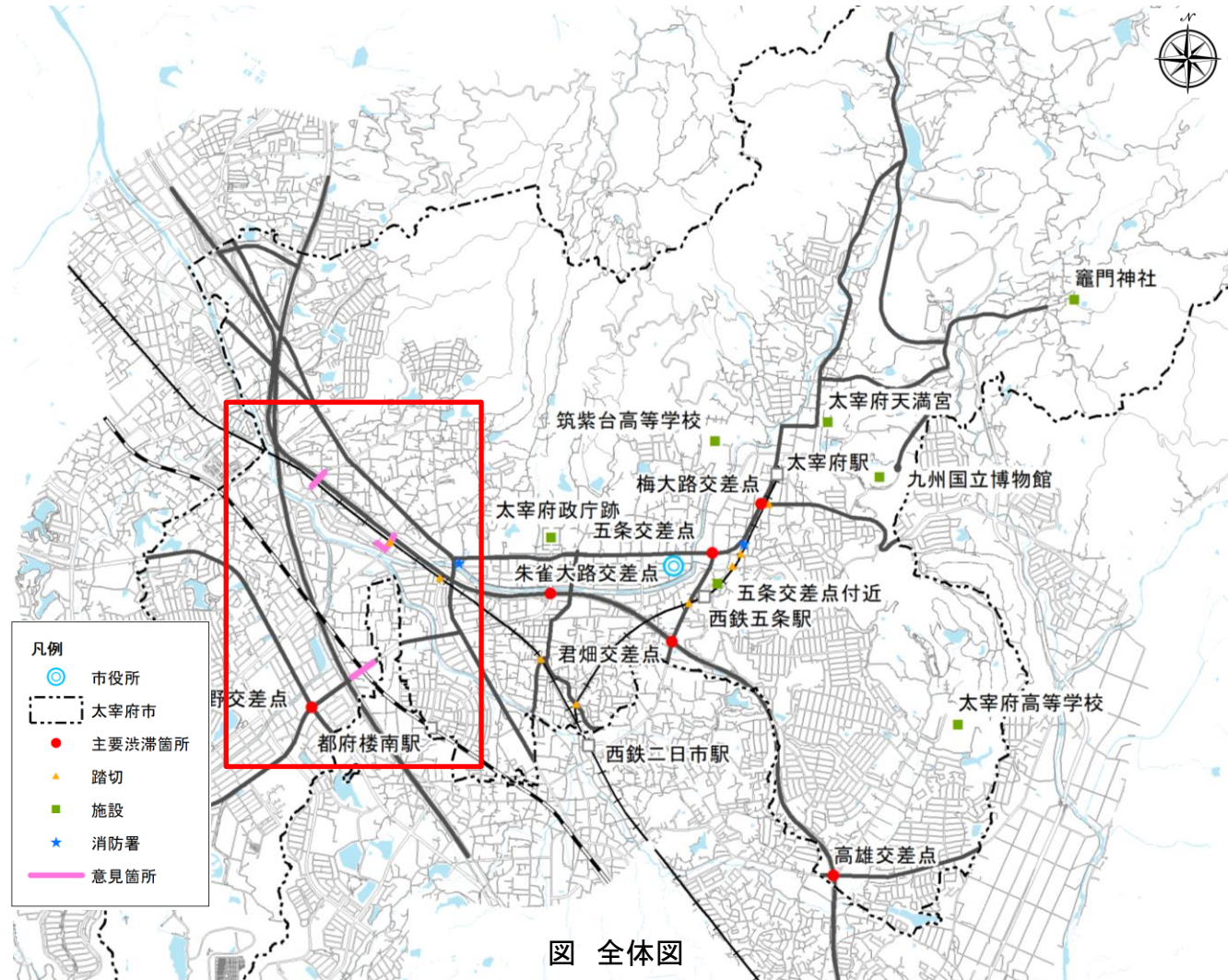
### 【コメント】

- ・天満宮周辺のため、走行車両は多いが、車載マイク等の活用により車両誘導を行い、安全に留意した上で渋滞を回避し走行している。
- ・浦之城橋から天満宮前の間では、駐車場内へ一時的に渋滞車両を寄せることで、渋滞を回避し走行が可能となった。



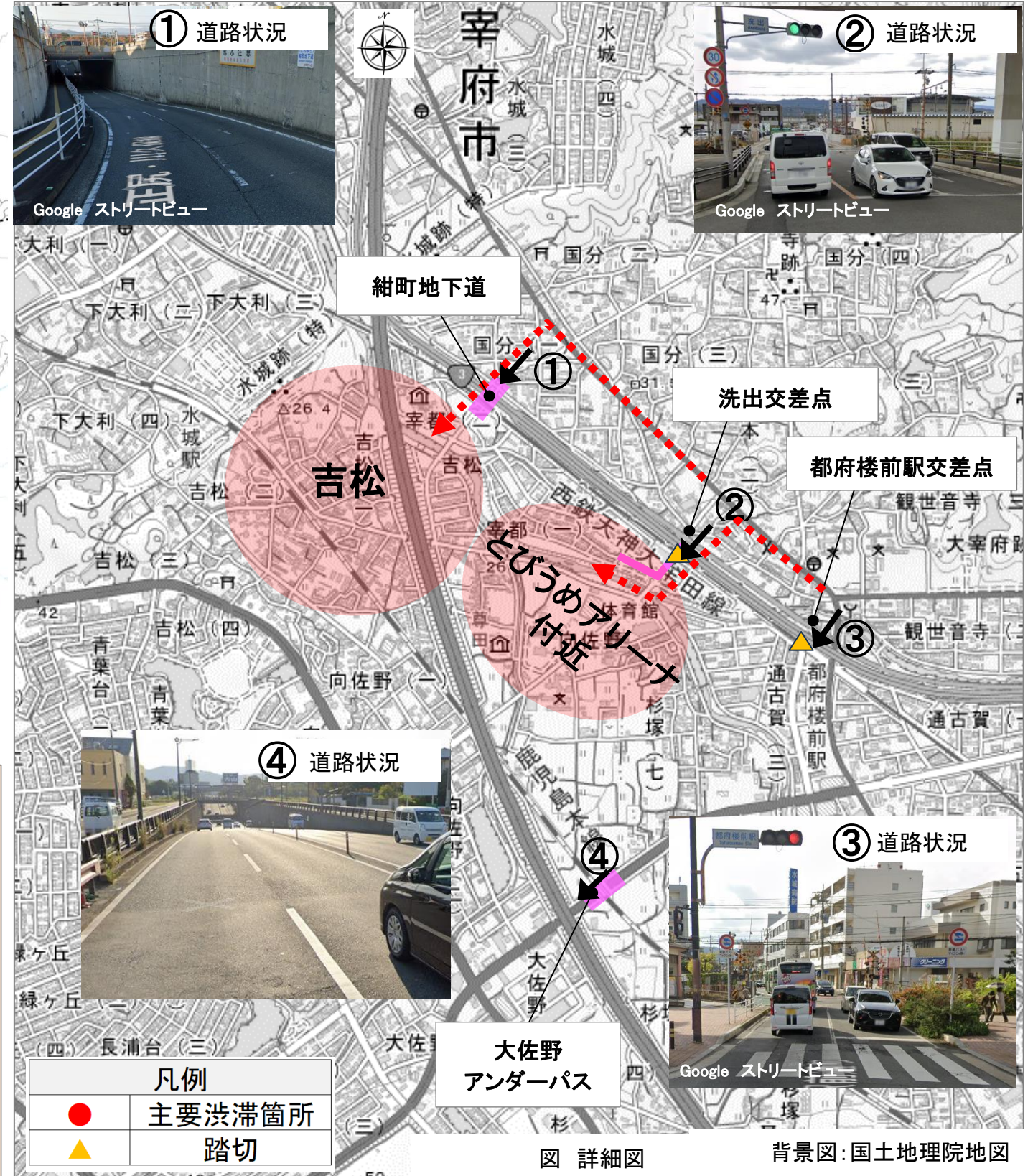
# 新規分析（市内道路における消防関係者の意見内容）

## 6.アンダーパス関係



### 【コメント】

- ・洗出交差点から踏切を通るときは、とびうめアリーナ付近の現場を考慮している。
- ・吉松方面は紺町地下道を使用する。
- ・都府楼前駅の踏切の通行は必要な時に通行する。
- ・大佐野アンダーパスは車両が多く、一時的な渋滞が発生しやすい箇所であり見通し悪く反対車線走行時は注意を要するが、車載マイク等の活用により車両誘導を行い、安全に留意し走行している。





## 新規分析（市内道路における消防関係者の意見内容）

### 7. 高雄交差点

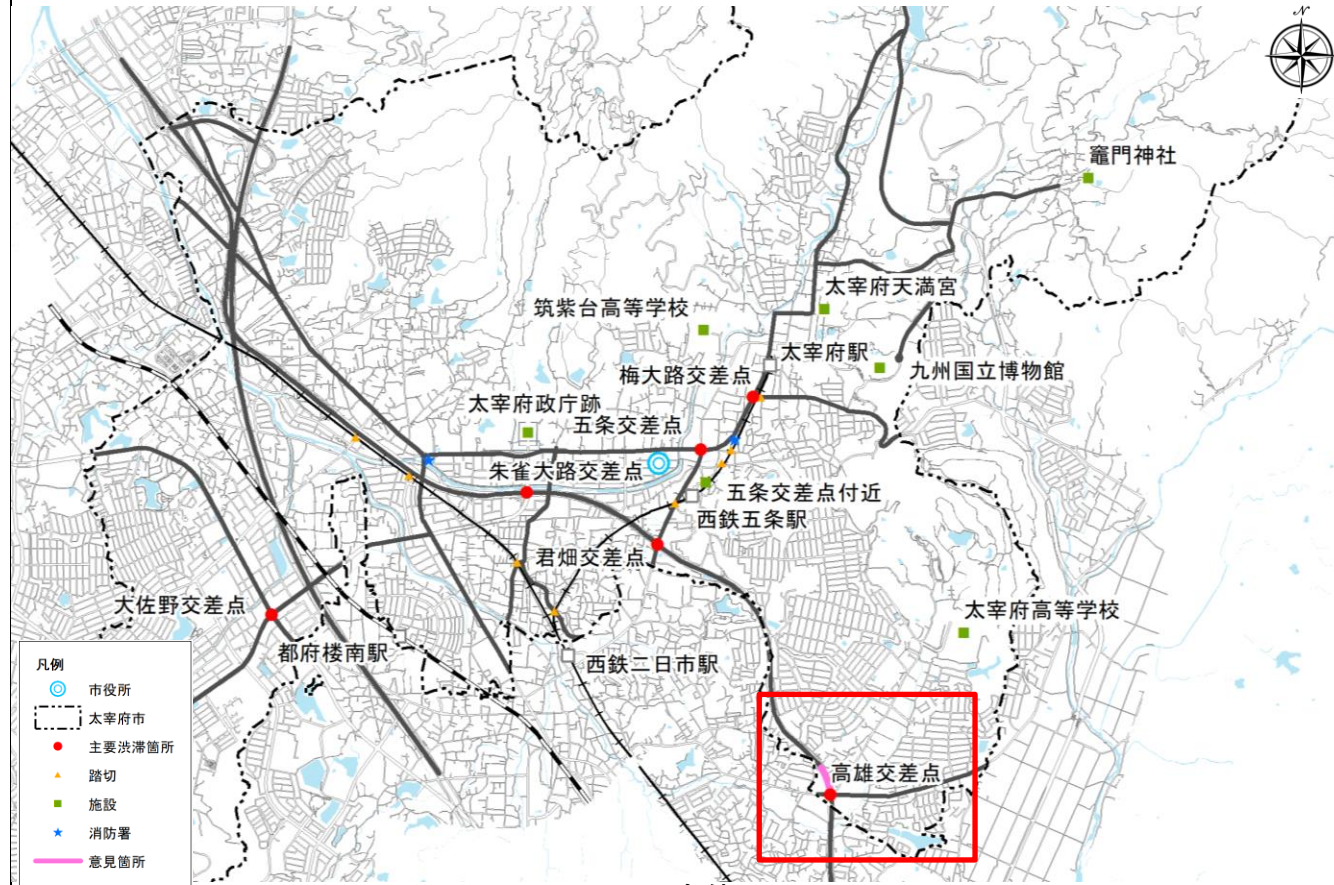


図 全体図

#### 【コメント】

- 高雄交差点の付近の混雑は迂回路がなく、一時的な渋滞はあるが、車載マイク等の活用により車両誘導を行い、安全に留意し走行している。

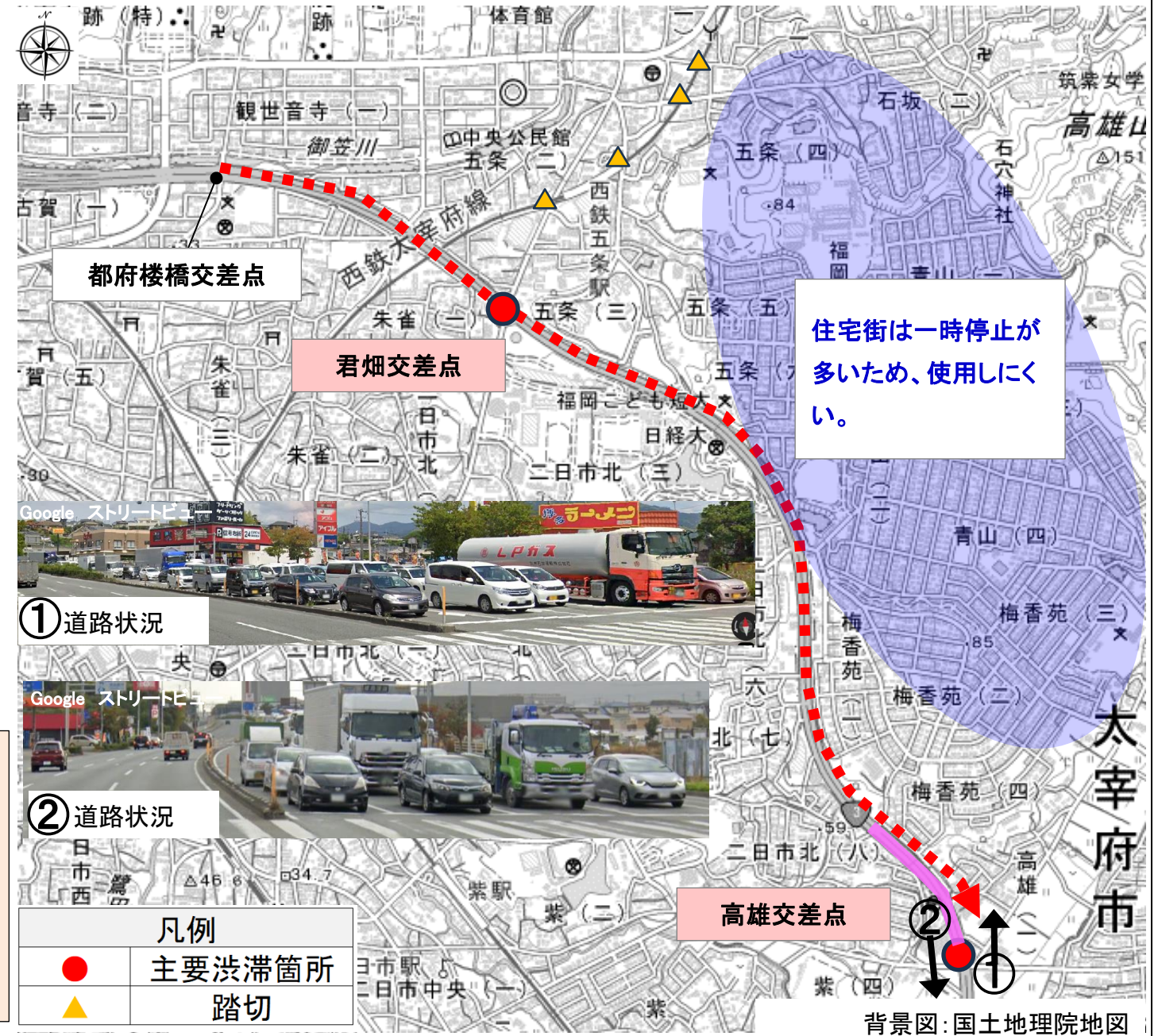


図 詳細図

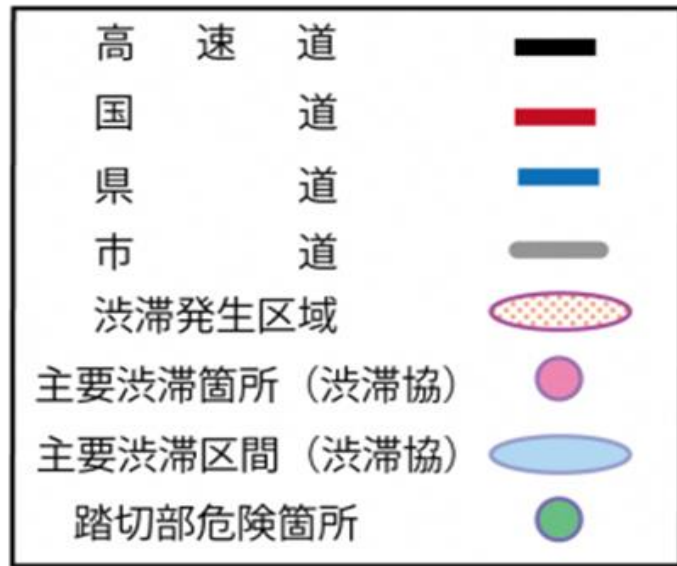
### 更新結果まとめ

- 各項目更新後の傾向に大きな変化はないが、新たな視点も加えた施策体系を検討する必要がある。



道路利用者からの渋滞緩和要望箇所。

道路利用者団体及び地域住民からの主な要望箇所

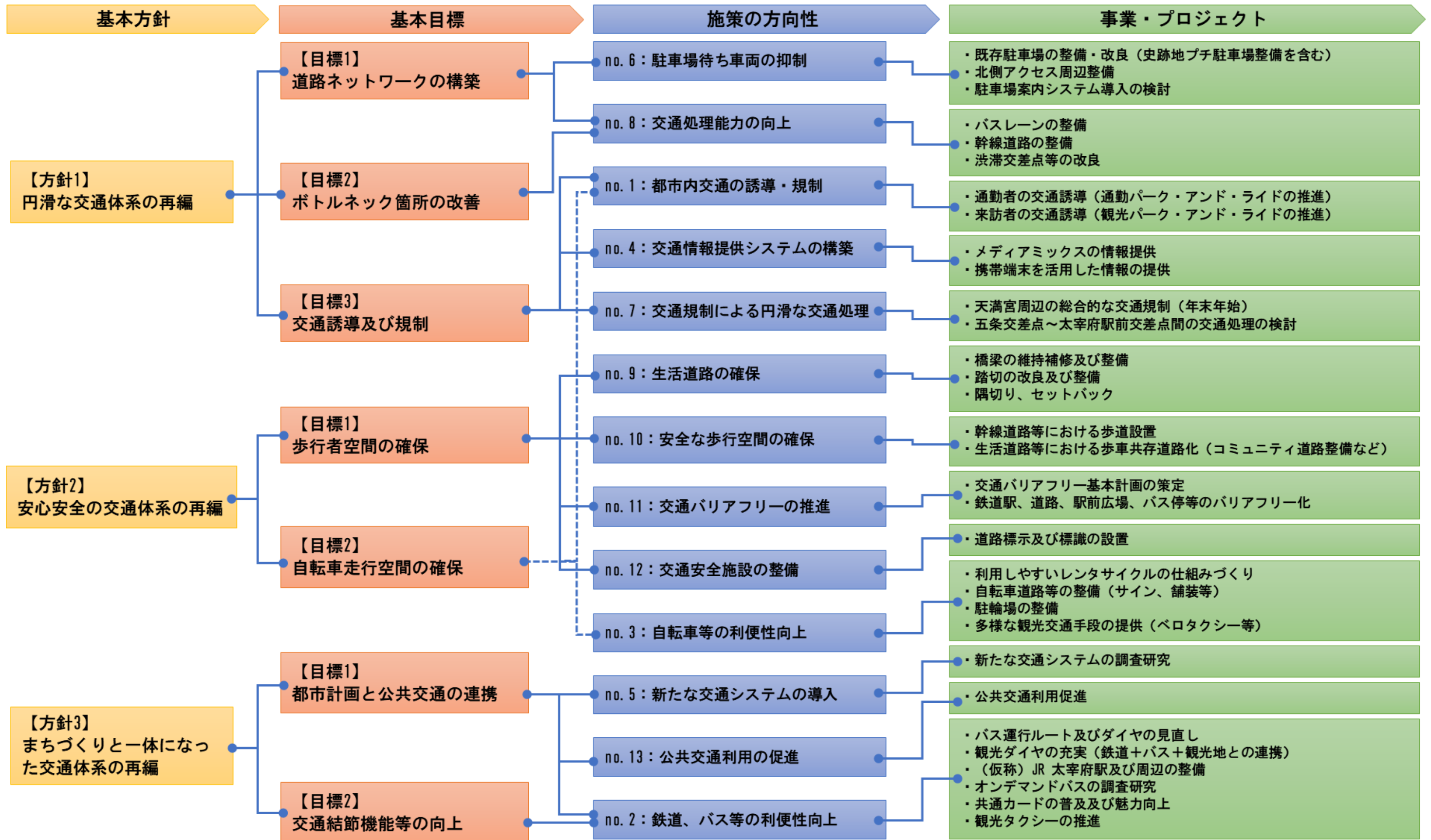


- 1 国道関係
  - (1) 国道3号 太宰府天満宮付近 ●
  - (2) 国道3号 高雄交差点付近 ●
  - (3) 国道3号 君畑交差点 ●
- 2 県道関係
  - (1) 県道31号線 (福岡筑紫野線) 大佐野交差点 ●
  - (2) 県道35号線 (筑紫野古賀線) 梅大路交差点等 ●
  - (3) 県道76号線 (筑紫野太宰府線) 五条交差点等 ●
- 3 市道関係
  - (1) 五条・太宰府駅前線
  - (2) 五条口線
  - (3) 関屋・国分寺線
  - (4) 田中・松本線

## (2) 体系図の整理（一貫性の精査）

体系図を協議会からの提案・意見及び現況再分析結果等を踏まえ精査。

図 体系図(令和4年度第1回目)構成案【P3再掲】



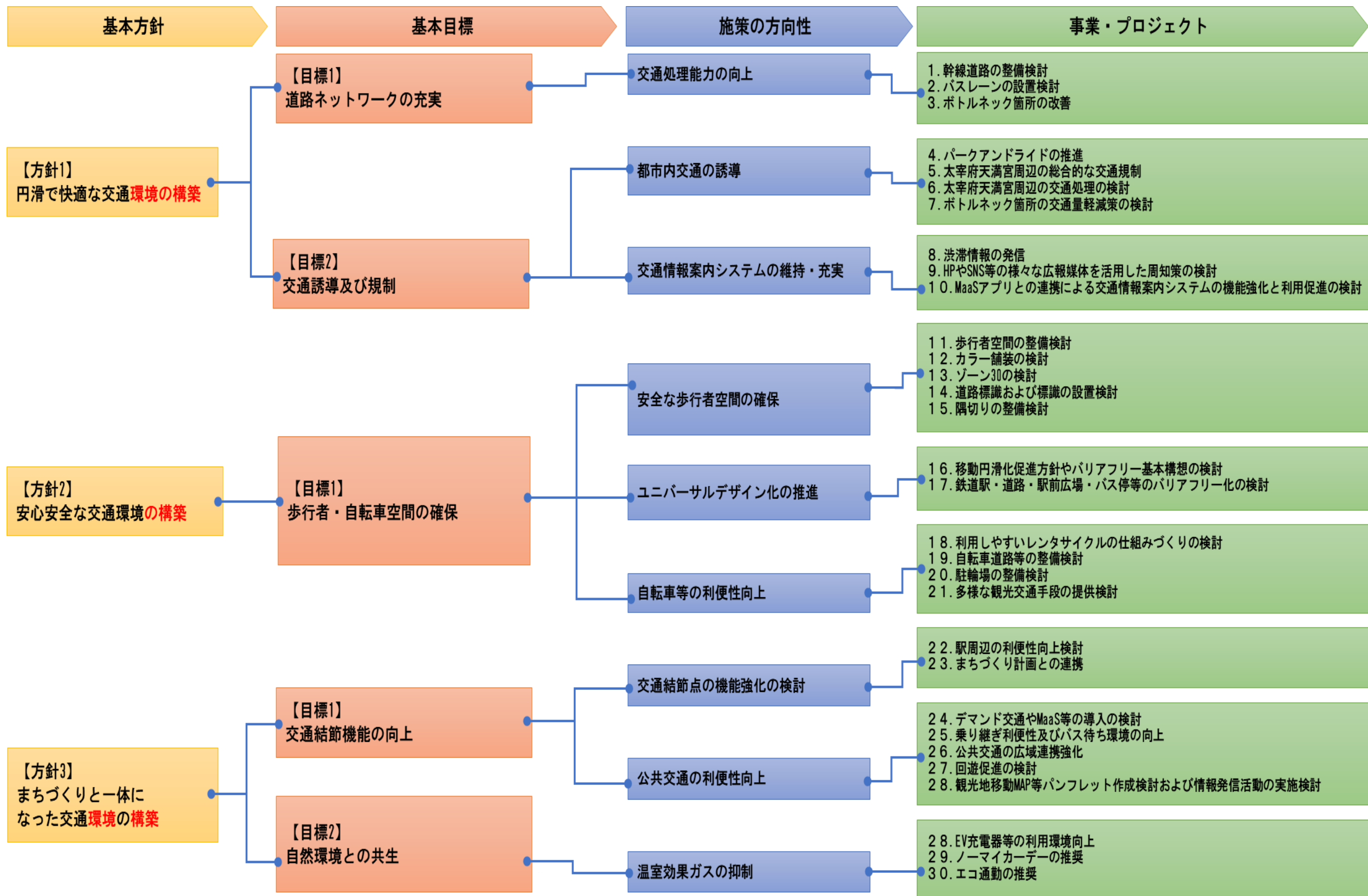


図 体系図(精査後)



### 3. 今後の予定について

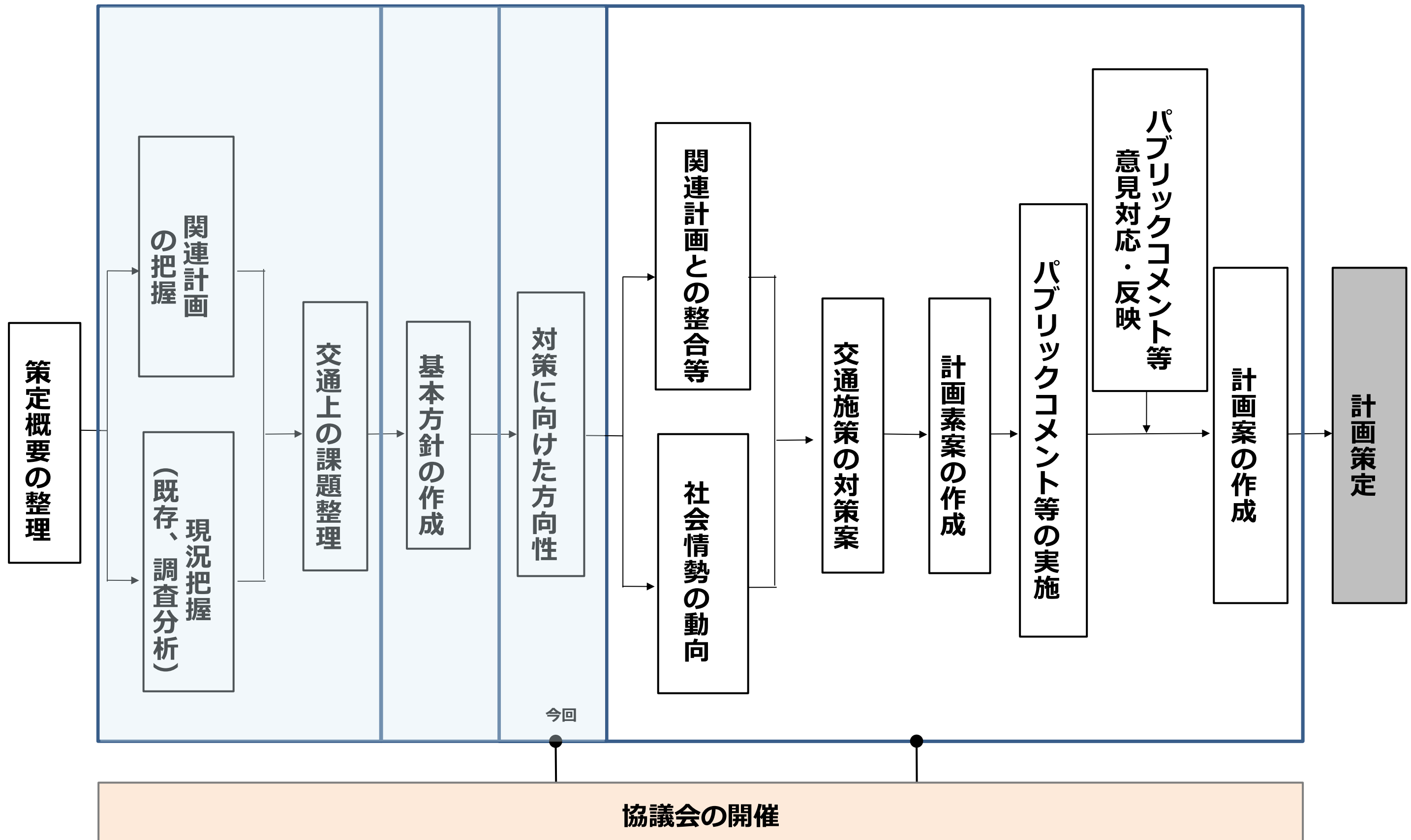


図 作業フロー



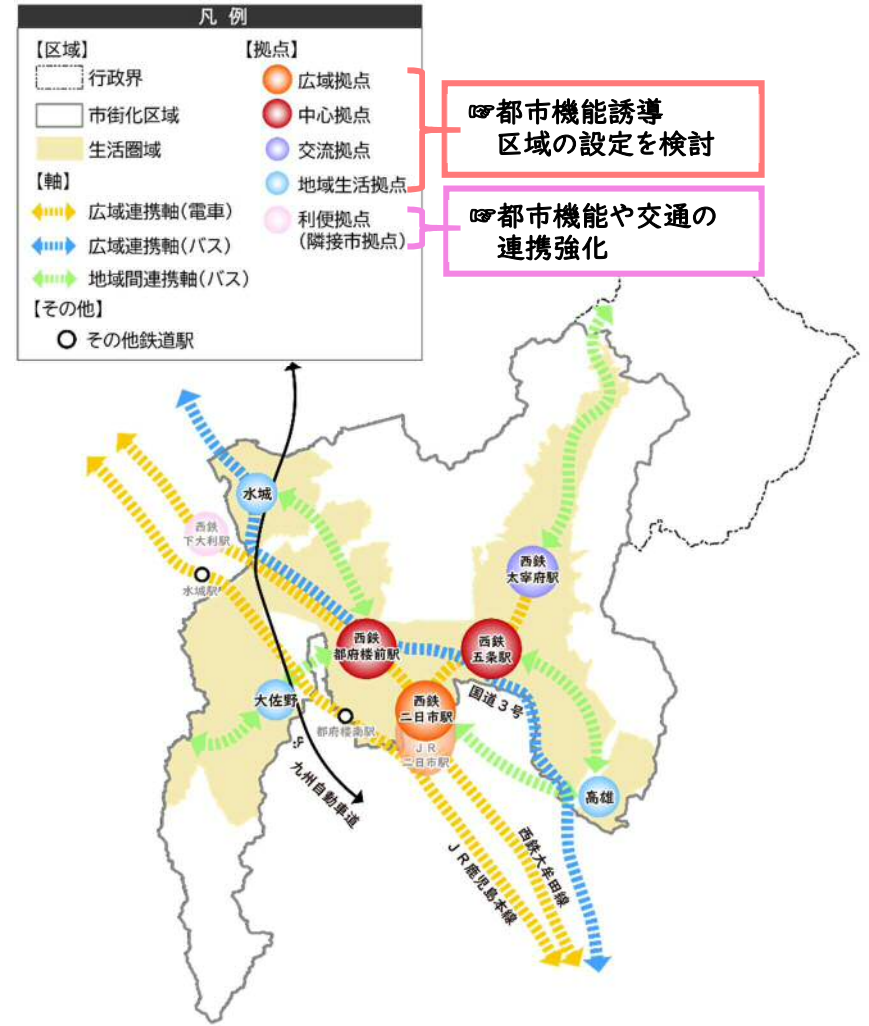
# 太宰府市立地適正化計画（案）における拠点間アクセス資料

【目指すべき本市の骨格構造の検討】

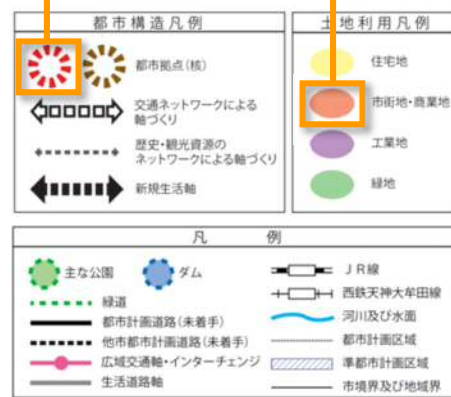
《将来都市構造の検討にあたっての基本的な考え方》

- ◇立地適正化計画は都市計画マスタープランの高度化版とされていることから、**都市計画マスタープランの将来都市構造を具現化**
- ◇人口減少下においても、生活利便性を確保していくため、**生活に身近なエリアに拠点を形成**
- ◇都市機能誘導区域の設定を見据え、**市内かつ市街化区域内の駅やバス停等を中心とする拠点を設定**

《太宰府市の集約型都市構造図(案)》



立地適正化計画における拠点設定を





【道路状況】

6車線道路



2車線道路



4車線道路



4車線道路



2車線道路



2車線道路



2車線道路



2車線道路 ※歩道なし区間一部あり



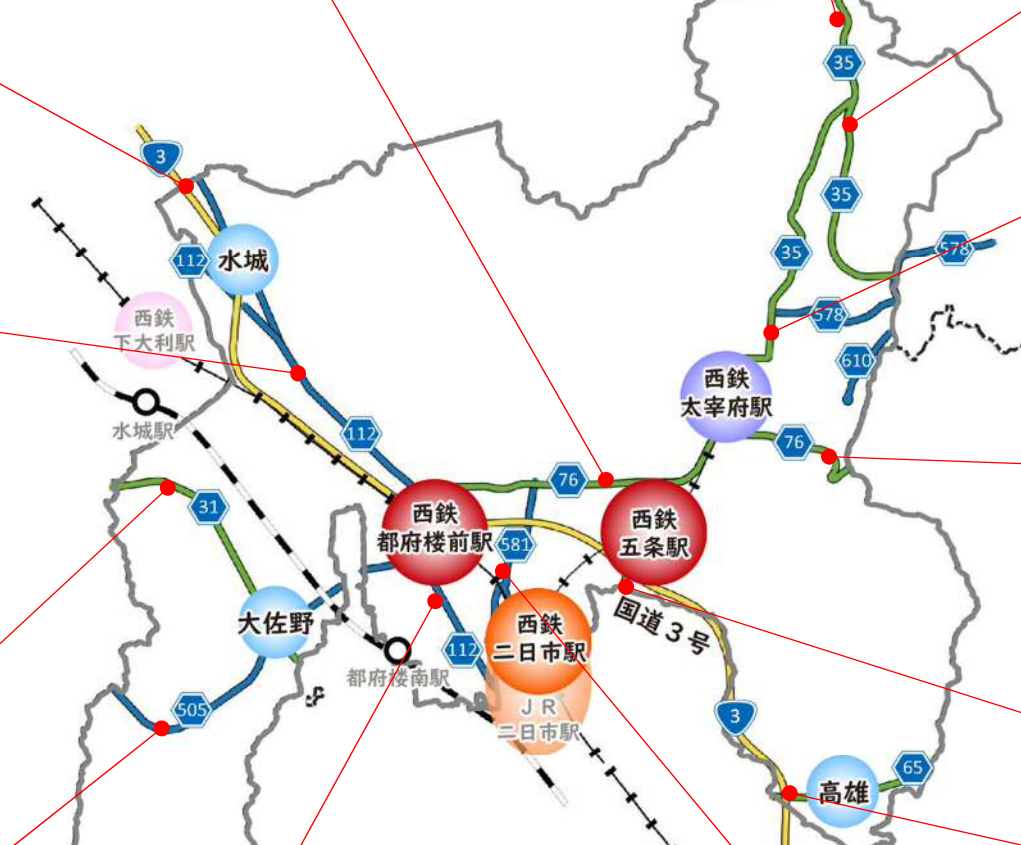
2車線道路



2車線道路



6車線道路



1車線道路

※歩道なし区間一部あり

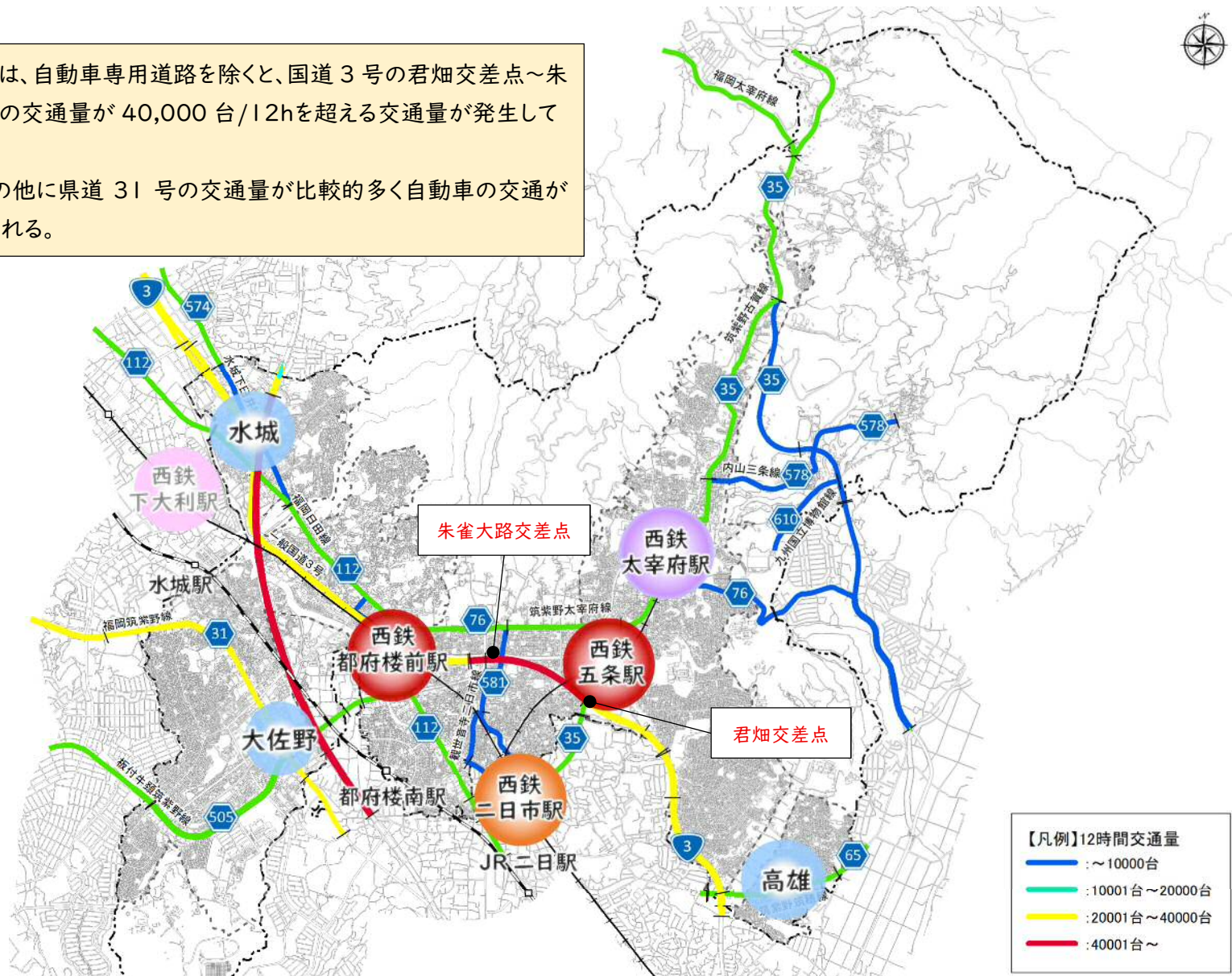




## 【自動車交通量】

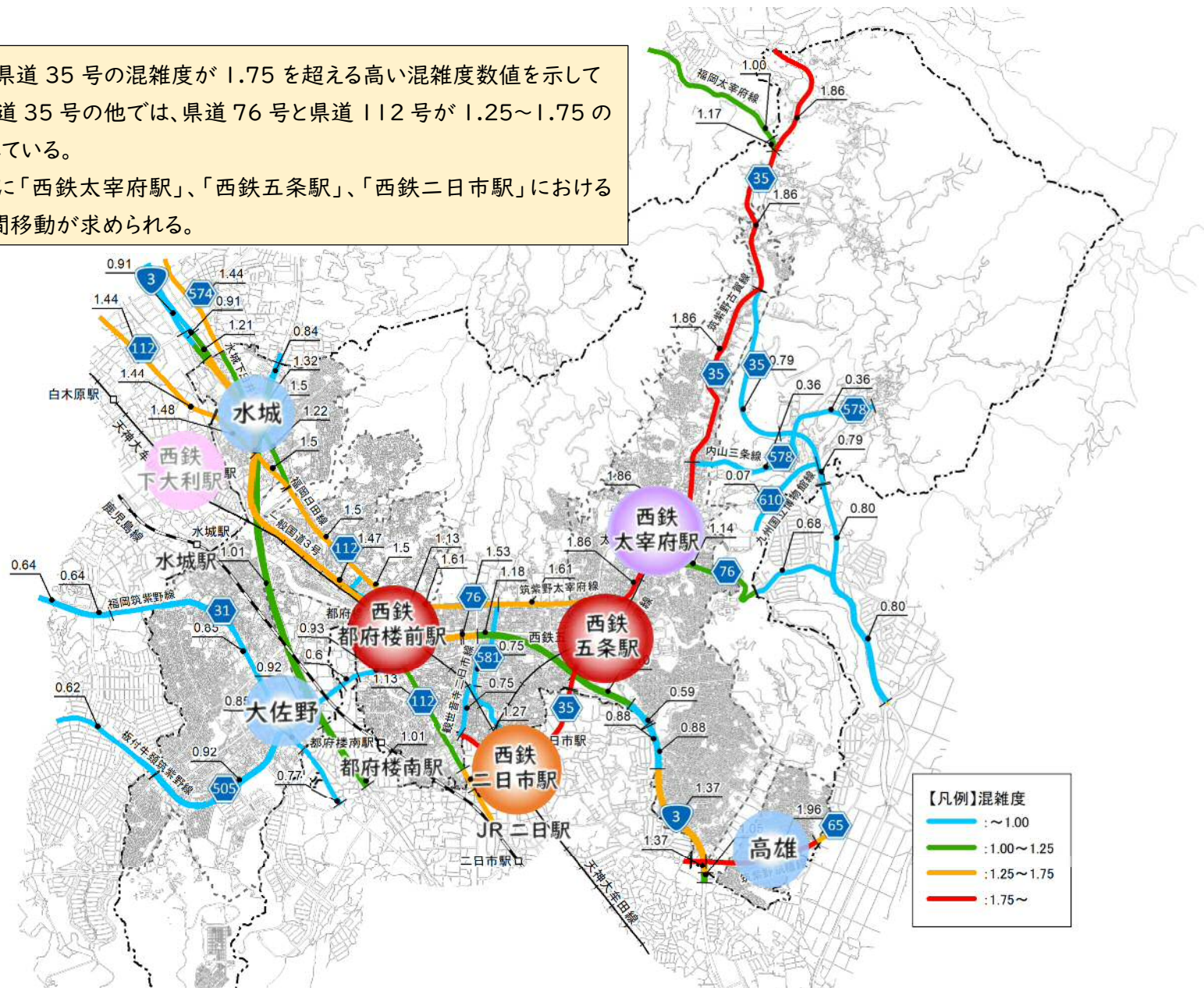
・自動車交通量では、自動車専用道路を除くと、国道3号の君畑交差点～朱雀大路交差点間の交通量が40,000台/12hを超える交通量が発生している状況にある。

また、国道3号の他に県道31号の交通量が比較的多く自動車の交通があることが推察される。



## 【混雑度】

- ・混雑度では、県道 35 号の混雑度が 1.75 を超える高い混雑度数値を示している。また、県道 35 号の他では、県道 76 号と県道 112 号が 1.25~1.75 の数値が示されている。
- ・以上より、特に「西鉄太宰府駅」、「西鉄五条駅」、「西鉄二日市駅」における円滑な拠点間移動が求められる。

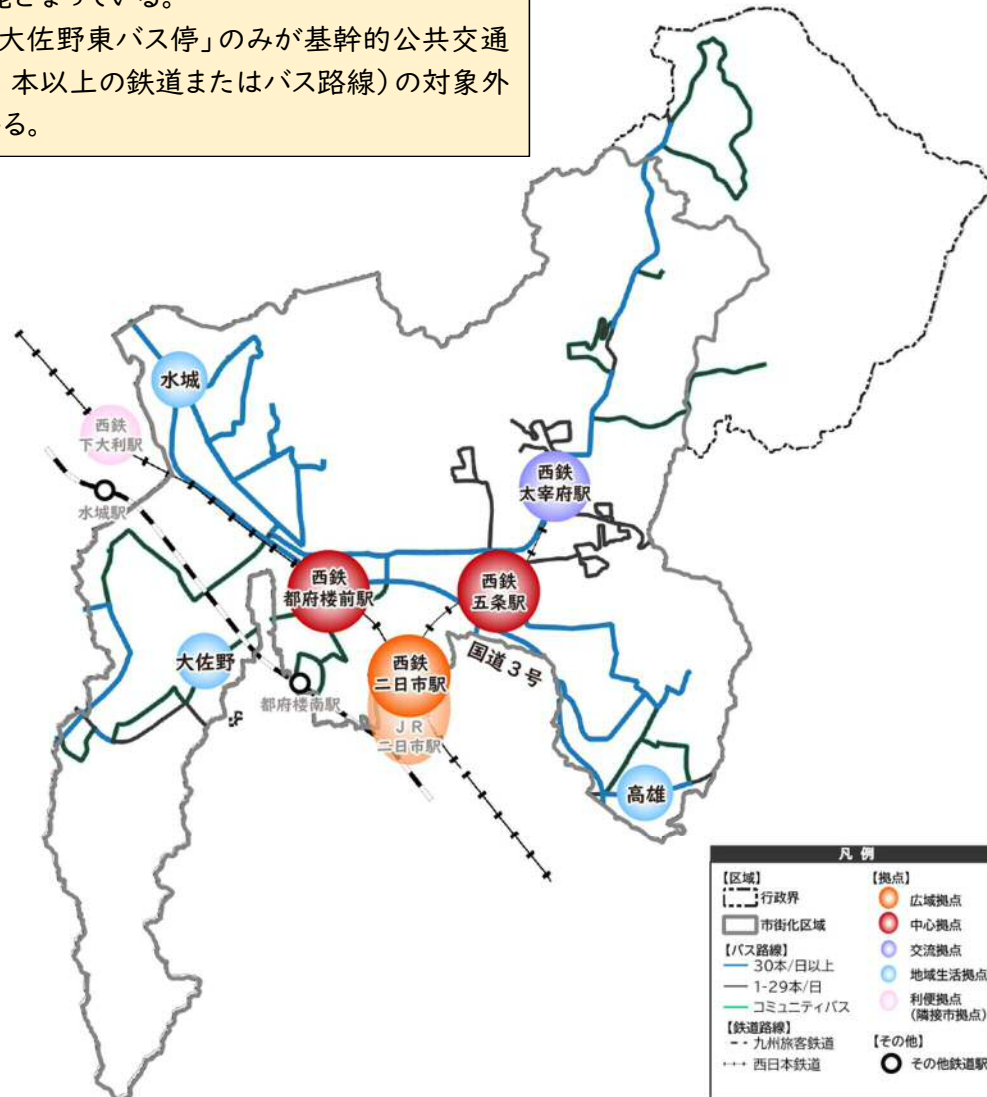






【公共交通の状況 ～各拠点へのアクセスの状況～】

- ・全ての拠点が鉄道もしくはバス路線の公共交通でアクセス可能となっている。
- ・そのうち、「大佐野東バス停」のみが基幹的公共交通（1日 30 本以上の鉄道またはバス路線）の対象外となっている。



拠点	拠点へのアクセス手段等			
	鉄道路線	民間路線バス	まほろば号	30本以上のバス路線
【広域拠点】 西鉄二日市駅	●	●	—	—
【中心拠点】 西鉄五条駅	●	●	●	●
【中心拠点】 西鉄都府楼前駅	●	●	●	●
【交流拠点】 西鉄太宰府駅	●	●	●	●
【地域/生活拠点】 大佐野東バス停	—	—	●	—
【地域/生活拠点】 高雄バス停	—	●	●	●
【地域/生活拠点】 水城の里郵便局バス停	—	—	●	●

【公共交通の状況 ～拠点間のアクセスの状況(地域/生活拠点から広域拠点・中心拠点・交流拠点へのアクセスの状況)～】

- ・すべての地域/生活拠点において、広域拠点、中心拠点、交流拠点のいずれかの拠点への公共交通アクセスが確保されている。
- ・そのうち、「高雄バス停」からは広域拠点や交流拠点、本数は少ないものの中心拠点への公共交通アクセスが確保されている。
- ・ルートにも寄るが、いずれの地域/生活拠点から20分程度の所要時間で、広域拠点もしくは中心拠点、交流拠点にアクセスが可能である。

拠点	【広域拠点】西鉄二日市駅へのアクセスの状況	【中心拠点】西鉄五条駅へのアクセスの状況	【中心拠点】西鉄都府楼前駅へのアクセスの状況	【交流拠点】西鉄太宰府駅へのアクセスの状況
【地域/生活拠点】大佐野東バス停	—	—	◇まほろば号大佐野回り ・本数:14本 ・所要時間:29分 ◇まほろば号吉松回り ・本数:15本 ・所要時間:5分	—
【地域/生活拠点】高雄バス停	◇西鉄バス1-1(高雄台前～西鉄二日市) ・本数:13本 ・所要時間:16分	◇まほろば号高雄(右)回り ・本数:3本 ・所要時間:9分 ◇まほろば号高雄(左)回り ・本数:3本 ・所要時間:18分	—	◇西鉄バス1-2(太宰府～西鉄二日市) ・本数:28本 ・所要時間:18分
【地域/生活拠点】水城の里郵便局バス停	—	—	◇まほろば号水城回り ・本数:15本 ・所要時間:17分 ◇まほろば号国分回り ・本数:16本 ・所要時間:6分	—