

# 福岡市都市圏における公共交通機関網の整備

## 通勤通学における利便性を考える

九州大学工学部建築学科

鬼塚祐希

### 1. 研究背景

大都市において公共交通機関の整備は不可欠なものである。通勤通学の利便性は人口の根本的な増加につながり、従業員数、学生の数の増加につながる。商業的、経済的活性化には公共交通機関との連携が重要である。

東京や大阪の公共交通機関と比較した際に福岡の公共交通機関の特徴として、都市高速を除いて、環状線が無いという点が挙げられる。これは福岡市が沿岸部に並行した線状の都市構造になっていることに起因する。つまり、福岡市ではその線状に発達した都市の中心部（博多・天神）から放射線状に通勤通学網が伸びているのだ。この交通網に問題点はあるのだろうか。しばしば住みやすい都市ランキングなどで上位にランクインする福岡市の人口分布と公共交通網の関係について考えてみた。

### 2. 福岡市都市圏の人口分布の経年変化

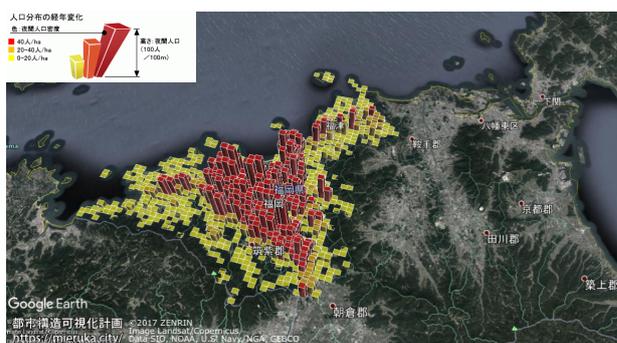
まず、福岡市都市圏における人口分布の経年変化について見る。ここで福岡市都市圏は福岡市、筑紫野市、春日市、大野城市、太宰府市、那珂川市、古賀市、宇美町、篠栗町、志免町、須恵町、新宮町、久山町、粕屋町、宗像市、福津市、糸島市とする。

#### 1970年



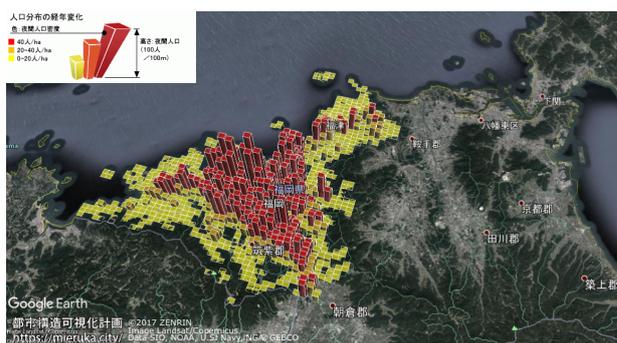
人口は主に福岡市博多区、中央区、早良区、南区に集中している。

#### 1980年



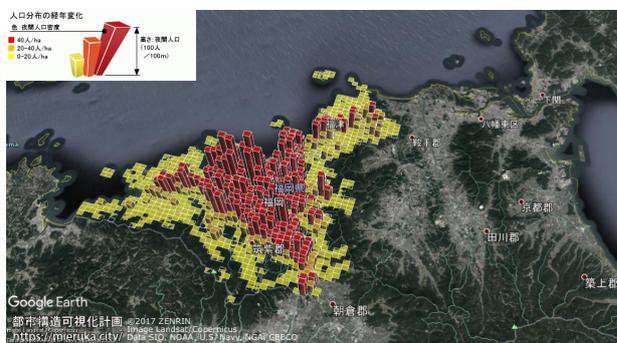
福岡市早良区、西区で人口が増え始める。

#### 1990年



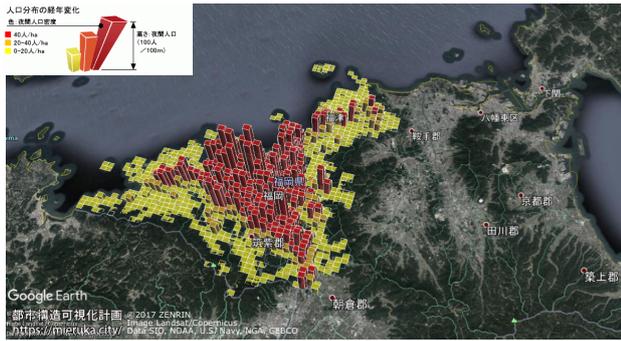
郊外（春日市、大野城市、福津市等）に人口が集まる。ニュータウンとして栄え始める。

#### 2000年



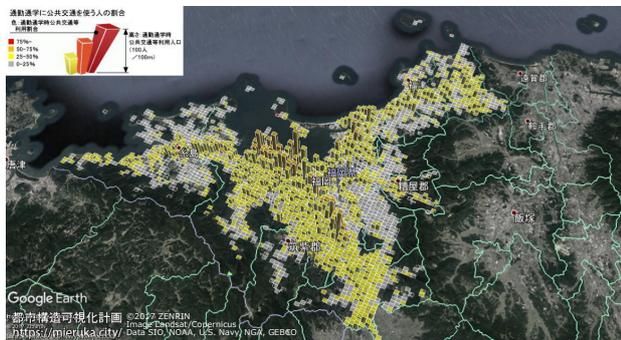
西区に人口が増え始める。

2015年



現在はT字に肉付けされたような形状に人口が分布している。

### 3. 公共交通機関の利用率



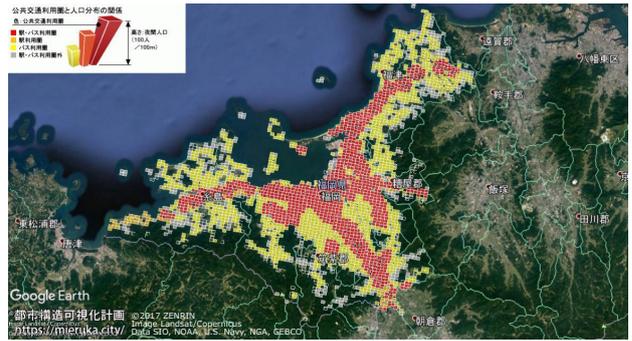
まず、このグラフから読み取れる特徴を述べる。

通勤通学時に公共交通を利用する人の割合は福岡市地下鉄沿線、特に西新から姪浜にかけての一带と西鉄天神大牟田線沿線で高いことが分かる。これはどちらも天神を中心とした交通網なのではないだろうか。鉄道に限らず、この地域は明治通り、昭和通りや渡辺通りというバス路線が多いことも理由の一つだろう。

また、博多部は割合が天神に比べ高くなく、公共交通機関を使っている絶対数は多いにしろ、割合としてはさほど多くないということがうかがえる。博多からは南北に鹿児島本線が延びているが、東区の吉塚、箱崎付近は利用率が圧倒的に少ない。これは単身で徒歩圏内、自家用車圏内の割合が高いことが分かる。

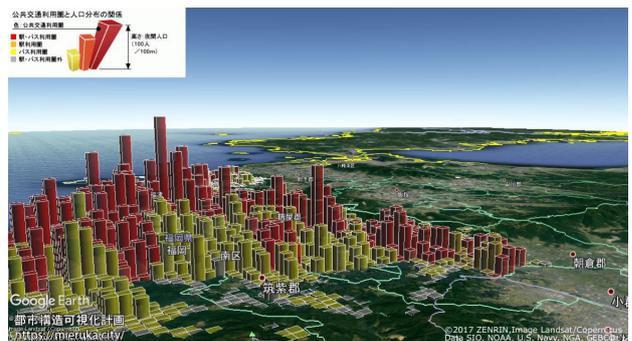
ここで問題なのは、2. 福岡市都市圏の人口分布の経年変化で述べたように人口が増加している西区と東区での利用割合が低い点だ。これは長い間、福岡市都市圏の中心が博多、天神として潜在的に認識されてきたことに起因すると考える。この中央部から距離的に遠いこの地域は人々の潜在的意識の中で僻地という感覚があり、交通網が発達していないのではないだろうか。今後福岡への流入人口の受け皿となるような場所はこの西区と東区だ。この地域の交通網の整備は急務であるように思う。□□□□■□□□□□□□□□■

### 4. 公共交通利用圏と人口分布の関係



赤くなっている部分は駅・バス利用圏、オレンジ、黄色は駅かバスどちらかの利用圏、グレーはどちらの利用圏内でもない。□□□□□□□□■□□□□□

主に公共交通機関の利用圏は沿岸の東西と南北の二本の線状になっている。3. 公共交通機関の利用率でも述べたように人口こそ少ないものの今後人口増加が見込まれる西区と東区は利用圏外の地域が大きい。



上図のように中心部から筑紫野市にかけては人口も多く、利用圏内にもなっている。このようなベッドタウンのおかげで福岡市は住みやすい都市として評価されているのだろう。



それに比較してやはり、西区、東区はグレーの部分が多い。世界遺産に登録された宗像大社を有する宗像、日本にいながらリゾート気分を味わえると人気の糸島。この地域の良さを残しつつ、交通網を整備することが

これからの課題であろう。

## 5. まとめ

言葉や単なる表やグラフでは見えない都市の潜在的な姿が見えてきた。福岡市は魅力的な都市として評価されることが多いが、通勤通学網に関しては若干の課題があるように見られる。春日市、大野城市などのベッドタウン周辺は20年前に整備されたこともあり、交通網の利用圏内に多くの人口を有している。

課題というのは西区から糸島、東区から宗像にかけての公共交通網の整備であろう。

東京や大阪の公共交通機関と比較した際に福岡の公共交通機関の特徴として、環状線が無く、線状に発達した都市の中心部（博多・天神）から放射線状に通勤通学網が伸びているとはじめに指摘したが、近年福岡市地下鉄の七隈線延伸も契機として福岡が線状都市から徐々に回遊性を増すことはアジアの拠点都市として発展することにつながると考える。