

平成 26 年 2 月 議 会

**第 5 委 員 会 報 告 資 料**

- 福岡市営駐車場の料金の変更について 1 頁
- 福岡高速道路の料金の変更に関する同意について 3 頁
- 福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画（案）について 7 頁

平成 26 年 2 月 18 日

道 路 下 水 道 局

## 福岡市営駐車場の料金の変更について

### 1 変更理由

消費税法及び地方税法の一部改正に伴う平成 26 年 4 月 1 日からの消費税率及び地方消費税率の改定（5%→8%）に対応するため、市営駐車場の駐車料金のうち定期の料金について変更を行なうもの。

なお、時間貸料金については、据え置くものとする。

### 2 変更の考え方

料金の変更にあたっては、国土交通省から示された「消費税率引上げに伴う料金改定の取扱いについて※」を参考に、以下の考え方で変更額を算定する。

※道路整備特別措置法に基づく自動車駐車場の料金に係る取り扱い

#### (1) 1ヶ月定期

現行料金に 105 分の 108 を乗じて得た額について、10 円未満の端数を四捨五入し、10 円単位とした料金とする。

【例】築港駐車場（現行料金：12,000 円）

$$12,000 \text{ 円} \times 108/105 = 12,342 \text{ 円}$$

→ 10 円未満の端数を四捨五入し、12,340 円に変更

#### (2) 3ヶ月定期

(1)により算定した1ヶ月定期料金に3を乗じた上、5%を減じて得た額について、10 円未満の端数を四捨五入し、10 円単位とした料金とする。

【例】築港駐車場（変更後の1ヶ月定期料金：12,340 円）

$$12,340 \text{ 円} \times 3 \times 95\% = 35,169 \text{ 円}$$

→ 10 円未満の端数を四捨五入し、35,170 円に変更

#### <参考：時間貸料金>

現行料金に 105 分の 108 を乗じて得た額について 10 円未満の端数を四捨五入する基本的な考え方に沿って試算した結果、現行料金と同額となることから、今回は料金を据え置くこととする。

なお、今後の料金変更については、次回、消費税率が引き上げられる時点において、設定時間等を含め検討するものとする。

【例】築港駐車場（現行料金：100 円／30 分）

$$100 \text{ 円} \times 108/105 = 102.8 \text{ 円}$$

→ 10 円未満の端数を四捨五入すると、現行料金と同額

### 3 変更内容（案）

（単位：円）

名称	定期料金				時間貸料金 (改定なし)	
	区分	1ヶ月定期		3ヶ月定期		
		現行	改定(案)	現行		改定(案)
博多駅駐車場	夜間	15,000	15,430	42,750	43,980	150円/30分
	全日	24,000	24,690	68,400	70,370	
築港駐車場	昼間	7,000	7,200	19,950	20,520	100円/30分
	夜間	6,000	6,170	17,100	17,580	
	全日	12,000	12,340	34,200	35,170	
大橋駐車場	昼間	7,000	7,200	19,950	20,520	100円/30分
	夜間	6,000	6,170	17,100	17,580	
	全日	12,000	12,340	34,200	35,170	
川端地下駐車場	昼間	17,000	17,490			150円/30分
	夜間	12,000	12,340			
	全日	25,000	25,710			

### 4 実施予定年月日

平成 26 年 4 月 1 日

## 福岡高速道路の料金の変更に関する同意について

本件は、福岡北九州高速道路公社から、同公社が徴収する福岡高速道路の料金を変更することについて、道路整備特別措置法第16条第1項の規定により道路管理者の同意を求められたもの。

### 1 変更理由

平成26年4月1日からの消費税率及び地方消費税率の改定（5%→8%）に対応するため、福岡高速道路の料金を変更する必要があるもの。

### 2 変更内容

(変更前)

(単位：円)

車種	普通車	大型車
料金	600	1,200

(変更後)

(単位：円)

車種	普通車	大型車
料金	620	1,230

(変更の考え方)

通行料金の変更にあたっては、国土交通省から示された「消費税率引上げに伴う料金改定の取扱いについて」を踏まえ、変更料金の算定を行う。

具体的には、現行料金に105分の108を乗じて得た額について、10円未満の端数を四捨五入し、10円単位とした額に変更する。

#### ■普通車

現行料金  $600 \text{円} \times 108 / 105 \div 617.14 \text{円}$

→ 10円未満の端数を四捨五入し、620円に変更

#### ■大型車

現行料金  $1,200 \text{円} \times 108 / 105 \div 1,234.28 \text{円}$

→ 10円未満の端数を四捨五入し、1,230円に変更

### 3 実施予定年月日

平成26年4月1日

## 福岡高速道路の料金の変更に関する同意について

福岡北九州高速道路公社から、福岡高速道路の料金を変更することについて同意を求められたが、本件については、同意するものとする。

(参考)

福北企第 15 号  
平成 26 年 2 月 4 日

福岡市長 高島 宗一郎 様

福岡北九州高速道路公社  
理事長 山中 義之

福岡高速道路の料金及び料金の徴収期間の変更同意申請について

福岡高速道路の料金及び料金の徴収期間については、平成 24 年 7 月 10 日付国道高第 81 号をもって認可をいただいておりますが、その一部を下記のとおり変更したいので、道路整備特別措置法(昭和 31 年法律第 7 号)第 16 条第 1 項の規定に基づき同意を求めます。

記

1 「2 料金の額(3)」を次のように改める。

(3) 消費税等の取扱い及び料金の額の単位

料金の額は、上記 2 (1) に定める料金に消費税法(昭和 63 年法律第 108 号)及び地方税法(昭和 25 年法律第 226 号)にて定める消費税額及び地方消費税相当額を加算し、四捨五入により、10 円単位の端数処理を行うものとする。ただし、料金の額及び下記 3 に掲げる割引後の料金の額については、事前に国土交通大臣に届出を行うことで、切り捨て又は切り上げにより、10 円単位の端数処理を行うことができる。

(以下省略)

(参考) 道路整備特別措置法 (抜粋)

(指定都市高速道路に係る料金及び料金の徴収期間の認可)

第 13 条 地方道路公社は、前条第 1 項の許可(同条第 6 項の許可を含む。以下同じ。)を受けて新設し、又は改築した指定都市高速道路について料金を徴収しようとするときは、あらかじめ、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 地方道路公社は、前項の認可を受けようとするときは、国土交通省令で定める書類を添付して、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

(1) 収支予算の明細

(2) 料金

(3) 料金の徴収期間

(道路管理者の同意等)

第 16 条 地方道路公社は、第 10 条第 1 項の許可、第 11 条第 1 項の許可(同条第 4 項の許可を含む。以下同じ。)、第 12 条第 1 項の許可、第 13 条第 1 項の認可又は前条第 1 項の許可(同条第 4 項の許可を含む。以下同じ。)を受けようとするときは、あらかじめ、当該許可又は認可に係る道路の道路管理者(国土交通大臣である道路管理者を除く。)の同意を得なければならない。

2 道路管理者は、前項の同意をしようとするとき(第 12 条第 2 項第 2 号の工事実施計画又は第 13 条第 2 項第 2 号の料金若しくは同項第 3 号の料金の徴収期間について同意をしようとするときを除く。)は、あらかじめ、道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。

(参考) 割引料金の改定について

各種割引による料金については、以下のとおり改定する。

車種区分	割引区分	現 行 (円)	改定後 (円)	
普通車	通 常	600	620	
	曜 日 ・ 時 間 帯	土 曜 日	570	580
		日 祝 日	540	550
		夜間早朝	540	550
	特 定 区 間	通 常	480	490
		+ 土 曜 日	460	460
		+ 日 祝 日	440	440
	障 害 者	通 常	300	310
		+ 特 定 区 間	240	250
	大型車	通 常	1,200	1,230
曜 日 ・ 時 間 帯		土 曜 日	1,140	1,160
		日 祝 日	1,080	1,100
		夜間早朝	1,080	1,100
特 定 区 間		通 常	960	980
		+ 土 曜 日	920	930
		+ 日 祝 日	870	880
障 害 者		通 常	600	620
		+ 特 定 区 間	480	490
路線バス		734	752	

※曜日・時間帯、特定区間、路線バスはETC利用車に限る



# 1

## 福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画（案）

### “背景”と“現状”

#### (1) 背景

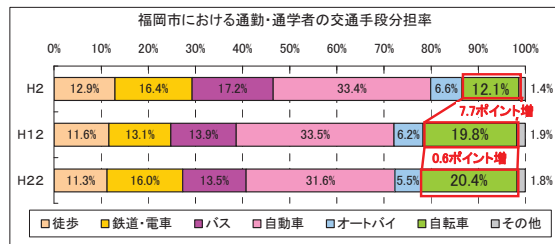
- 近年、自転車は環境にやさしい交通手段として、また、手軽で健康によい交通手段として利用者が増加しており、通勤・通学・買物などの日常生活からサイクリング等のレジャー利用まで幅広く利用されています。
- 昭和40年代の自動車の普及に伴い、自転車と自動車の事故が増加したため、昭和45年の法改正により、自転車の歩道通行が可能となりました。
- その結果、自転車は車両であることの意識が希薄化し、歩道での危険な自転車利用も増加し、歩行者対自転車の事故が増加しています。

- 平成23年10月：警察庁より、自転車は「車両」であることの徹底を基本とした総合対策の通達。
- 平成24年11月：国土交通省と警察庁の連名で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定。

#### (2) 福岡市の現状

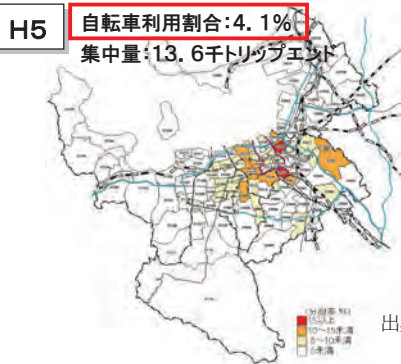
##### ■ 自転車利用が増加

自転車利用者は増加傾向にあり、平成2年の約12%から平成22年の約20%へ増加。

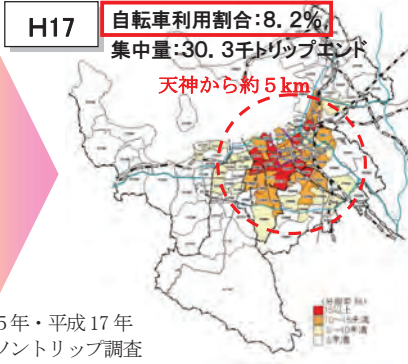


出典：各年国勢調査

##### ■ 特に、天神・博多駅周辺等の都心部での自転車利用の増加が顕著



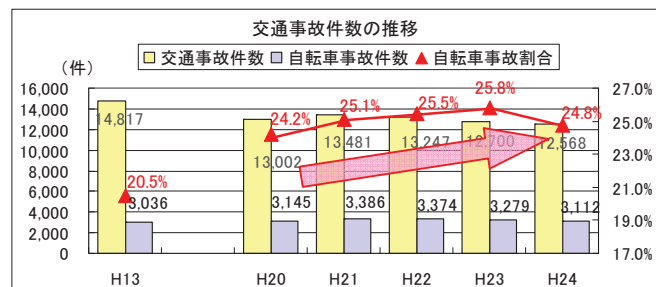
出典：平成5年・平成17年  
パーソントリップ調査



※トリップ  
人が目的を持って、ある地点からある地点へ移動する単位。

※トリップエンド  
1つのトリップの起点（出発点）と終点（到着点）のこと。

##### ■ 交通事故件数は減少傾向にある中、交通事故全体に占める“自転車事故”の割合が増加。



出典：福岡市統計情報



## 2

### “整備目的”と“基本方針”

#### (1) 整備目的

幹線道路での自転車通行空間ネットワーク化を図り、地域内道路（生活道路）を通行する自転車を適正に幹線道路へ誘導することで、歩行者や自転車利用者の安全性を高めます。

##### ① 交通事故の削減

○自転車通行空間の整備を推進し、自転車事故の削減を目指します。

##### ② 市民ニーズへの対応

○安全で快適な自転車通行空間の整備を求める声が高まっています。

##### ③ “環境”（CO<sub>2</sub>削減）、“健康”、“観光”への寄与

#### (2) 整備の基本方針

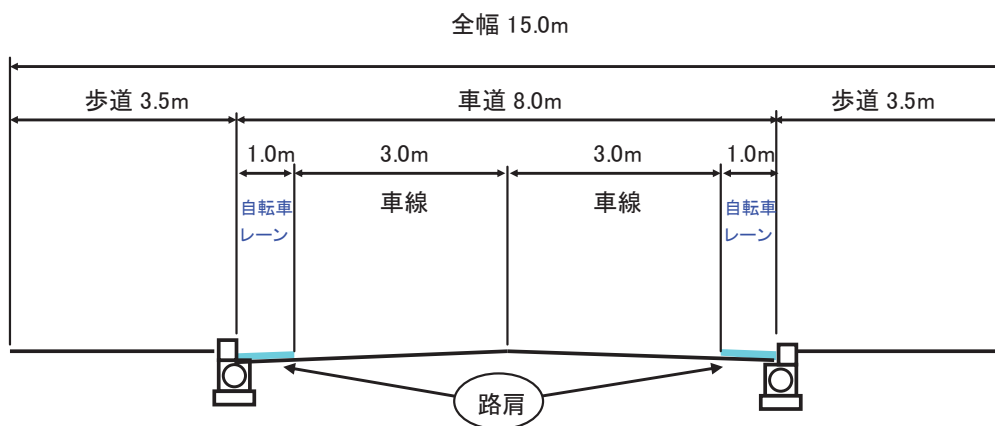
①自転車通行空間は、原則として、車道に整備します。

②既に歩道内において、自転車通行空間が整備されている場合は、早期のネットワーク化を図るため、当面、その空間を活用します。

③対象路線は、幹線道路（原則、幅員15m以上の都市計画道路）とします。

#### 【参考：幅員15m以上の考え方】

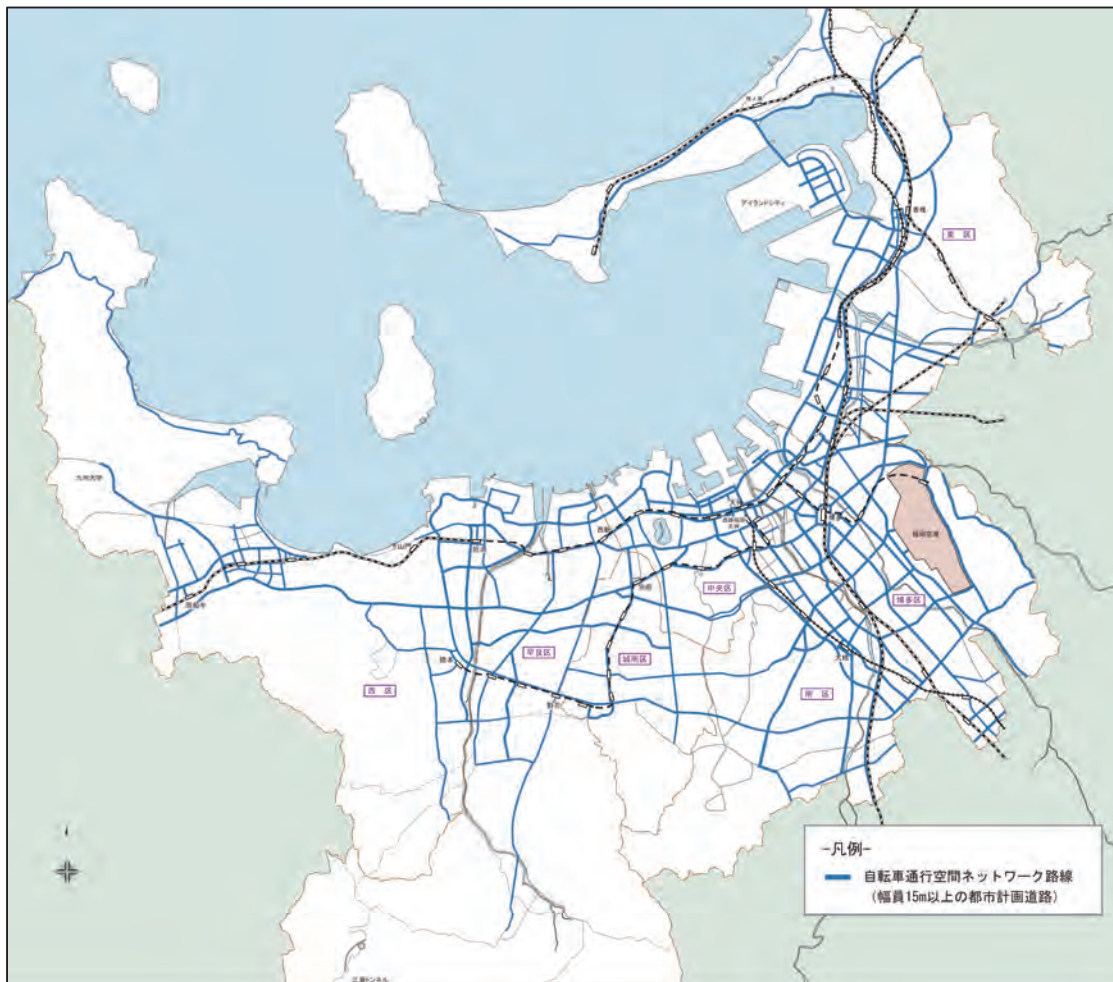
路肩に自転車レーン(1.0m)を確保し、かつ、歩道幅員(3.5m)の確保が出来る最低道路幅員



# 3

## “自転車通行空間ネットワーク路線”と“整備の考え方”

### (1) 自転車通行空間ネットワーク路線



### (2) 整備の考え方

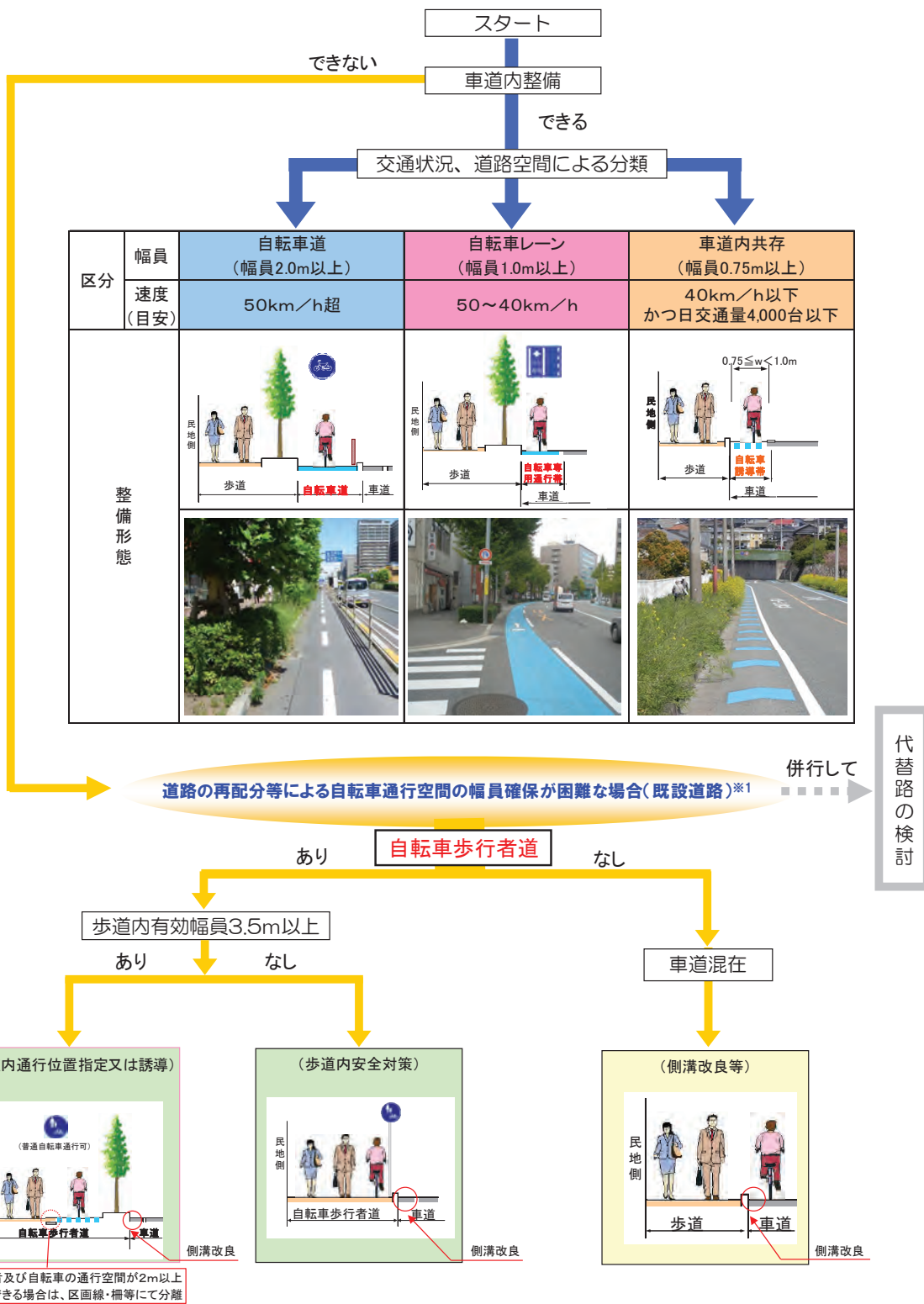
#### ①車道における自転車通行空間整備

- － 1. 既存の路肩を活用し、自転車レーン等を整備します。
- － 2. 道路構成の見直し（車線幅や中央分離帯の縮小、植栽帯の撤去等）や側溝の改良により、自転車レーン等を整備します。

#### ②既設自転車歩行者道の活用

車道に自転車通行空間の確保が困難な場合は、既設自転車歩行者道や代替ルートを活用します。

### (3) 整備形態の選定フロー



\*1 道路再整備の際は、本来の整備形態である車道部での検討を行う

# 4

## “計画期間・整備目標”と“整備予定路線”

本整備計画では、「自転車通行空間ネットワーク」路線について、計画期間・整備目標を定め、整備予定路線を選定します。

なお、地域内道路については、地域の実情に応じ、別途、安全対策や通行空間の整備を検討します。

### (1) 計画期間と整備目標

「第9次福岡市基本計画」(平成24年12月策定)に基づき、平成25年度～平成34年度(10ヶ年)までの自転車通行空間整備の目標を定めます。

〈10カ年の整備計画〉

実績(平成24年度末)	約54km
整備延長(10カ年)	約100km

### (2) 整備予定路線

今後、10カ年で整備する路線は、以下の観点から選定します。

- 天神、博多駅地区を中心とした5km圏
- 自転車交通量
  - ・12時間交通量：概ね2,000台以上
  - または
  - ・ピーク時1時間当たり交通量：概ね200台以上
- 自転車事故発生件数
- 「福岡市道路整備アクションプラン2016」における、道路の新設・拡幅にあわせた自転車通行空間の確保が可能
- 既存の自転車通行空間との連続性
- 整備の実現性
  - ・既存の道路空間で、車道又は自転車歩行者道に新たな自転車通行空間の確保が可能





### 整備予定路線一覧

整備区分	番号	路線名
新設・拡幅 (道路整備アクションプラン2016)	①	都)和白新宮線
	②	一般国道495号
	③	都)海の中道アイランド線外1線
	④	都)香椎アイランド線
	⑤	都)アイランド東1号線
	⑥	都)アイランド西2号線
	⑦	都)アイランド中央2号線
	⑧	県)猪野土井線
	⑨	都)吉塚松崎線
	⑩	都)千代粕屋線
	⑪	都)国道3号線
	⑫	県)松原比恵線
	⑬	都)屋形原須玖線
	⑭	都)野間屋形原線
	⑮	都)老司片江線
	⑯	都)長尾橋本線
	⑰	市)有田重留線
	⑱	県)都地姪浜線
	⑲	県)周船寺有田線
	⑳	市)学園通線
	㉑	県)桜井太郎丸線
	㉒	県)大原周船寺停車場線
既存道路改良	㉓	市)香椎浜線外1線
	㉔	県)吉塚停車場線
	㉕	市)下臼井博多駅線
	㉖	市)博多駅五十川線
	㉗	主)博多停車場線外1線
	㉘	市)博多駅前線
	㉙	市)博多駅草ヶ江線
	㉚	県)後野福岡線外1線
	㉛	県)後野福岡線
	㉜	市)博多姪浜線
	㉝	県)松原比恵線
	㉞	市)福岡筑紫野2号線
	㉟	一般国道385号
	㊱	主)福岡筑紫野線
	㊲	県)後野福岡線外1線
	㊳	市)地行百道線
	㊴	市)西新通線
	㊵	市)百道通線
	㊶	市)清水干隈線
	路調 線査	㊷
㊸		一般国道202号外

都):都市計画道路・・・都市計画法第11条第1項により規定されている道路  
(平成25年1月1日現在で都市決定されたもの)

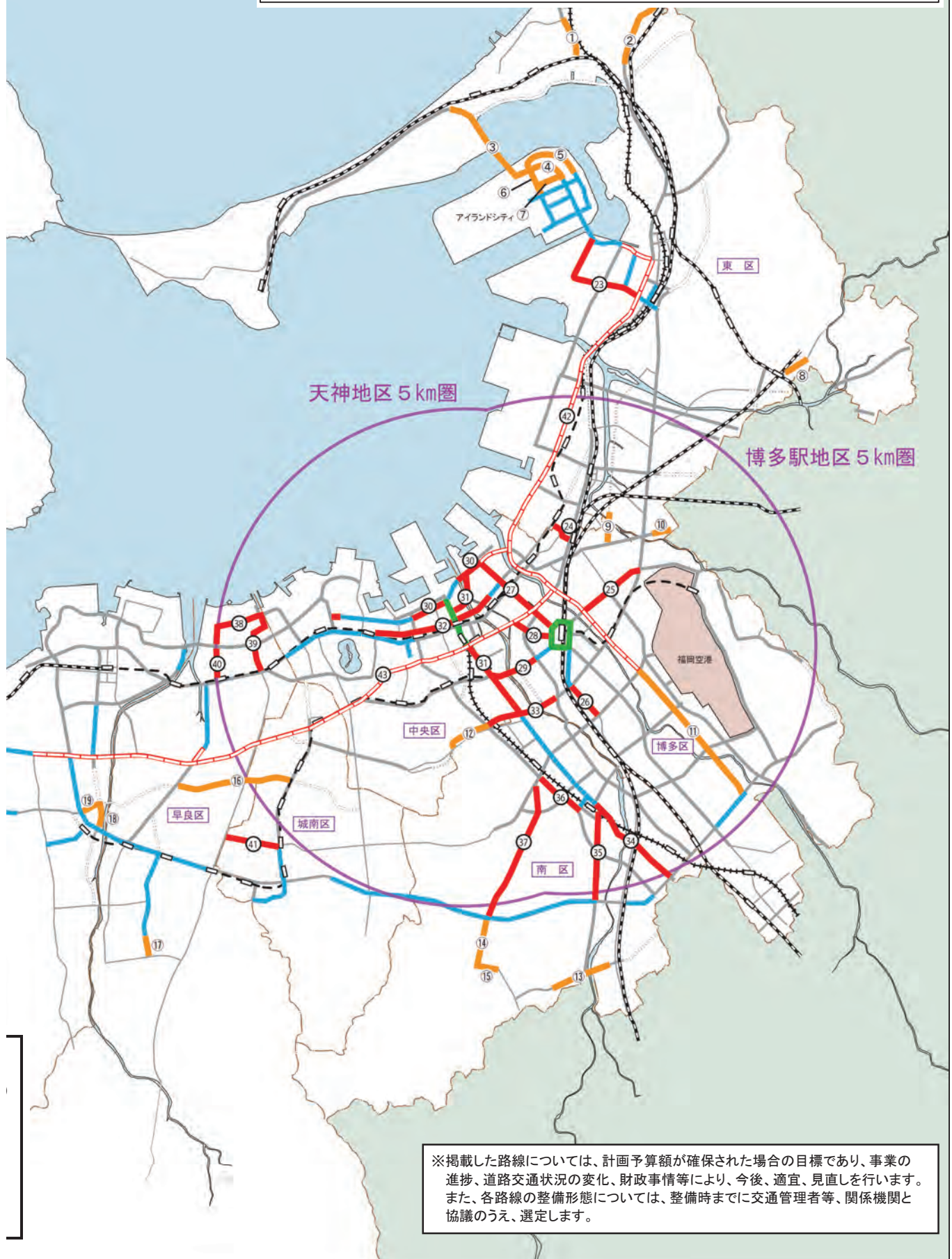
主):主要地方道・・・道路法第56条の規定により国土交通大臣が指定する  
主要な都道府県道または市道

県):一般県道

市):市道



## 自転車通行空間ネットワーク整備予定路線図(10年間)



※掲載した路線については、計画予算額が確保された場合の目標であり、事業の進捗、道路交通状況の変化、財政事情等により、今後、適宜、見直しを行います。また、各路線の整備形態については、整備時までには交通管理者等、関係機関と協議のうえ、選定します。

都心部における自転車利用者の推移

<天神地区>

※市外からの流入者含む

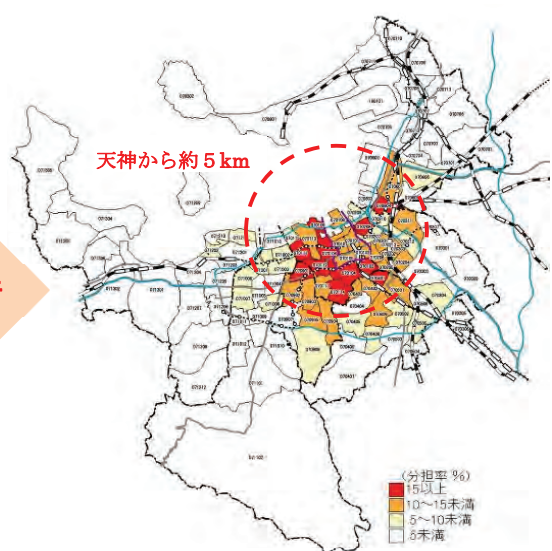
**H5** 自転車利用割合:4.1%  
集中量:13.6千トリップエンド

**H17** 自転車利用割合:8.2%  
集中量:30.3千トリップエンド



▲天神地区への自転車分担率(H5)

約2倍

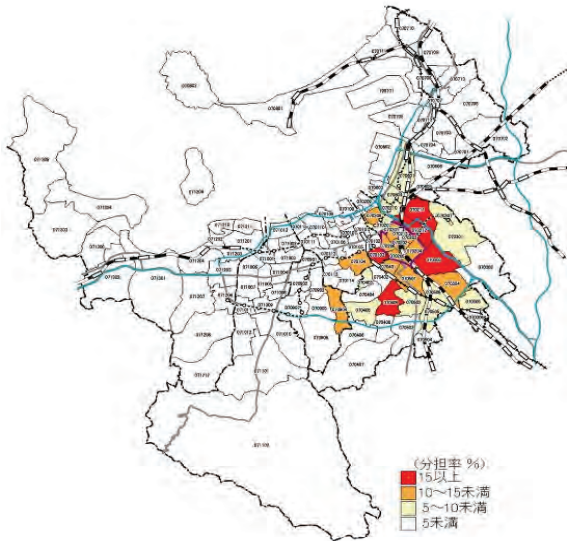


▲天神地区への自転車分担率(H17)

<博多駅地区>

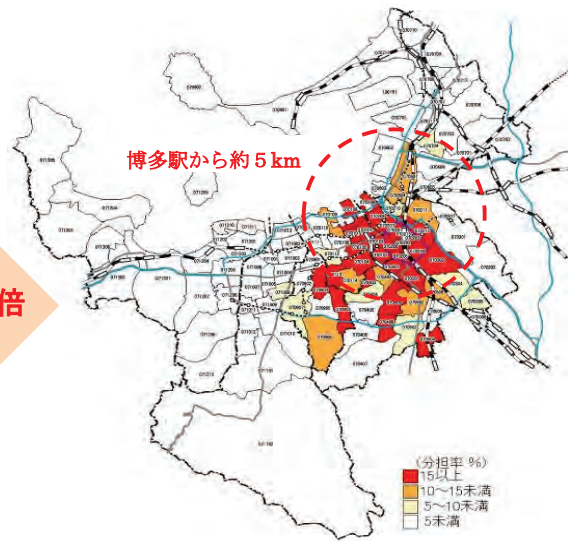
**H5** 自転車利用割合:5.7%  
集中量:14.5千トリップエンド

**H17** 自転車利用割合:8.8%  
集中量:21.6千トリップエンド



▲博多駅周辺地区への自転車分担率(H5)

約1.5倍



▲博多駅周辺地区への自転車分担率(H17)

【出典:平成5年・平成17年 パーソントリップ調査】

**【用語説明】**

**トリップ:** 人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位。  
1回の移動でいくつも交通手段を乗り換えても1トリップとして数える。

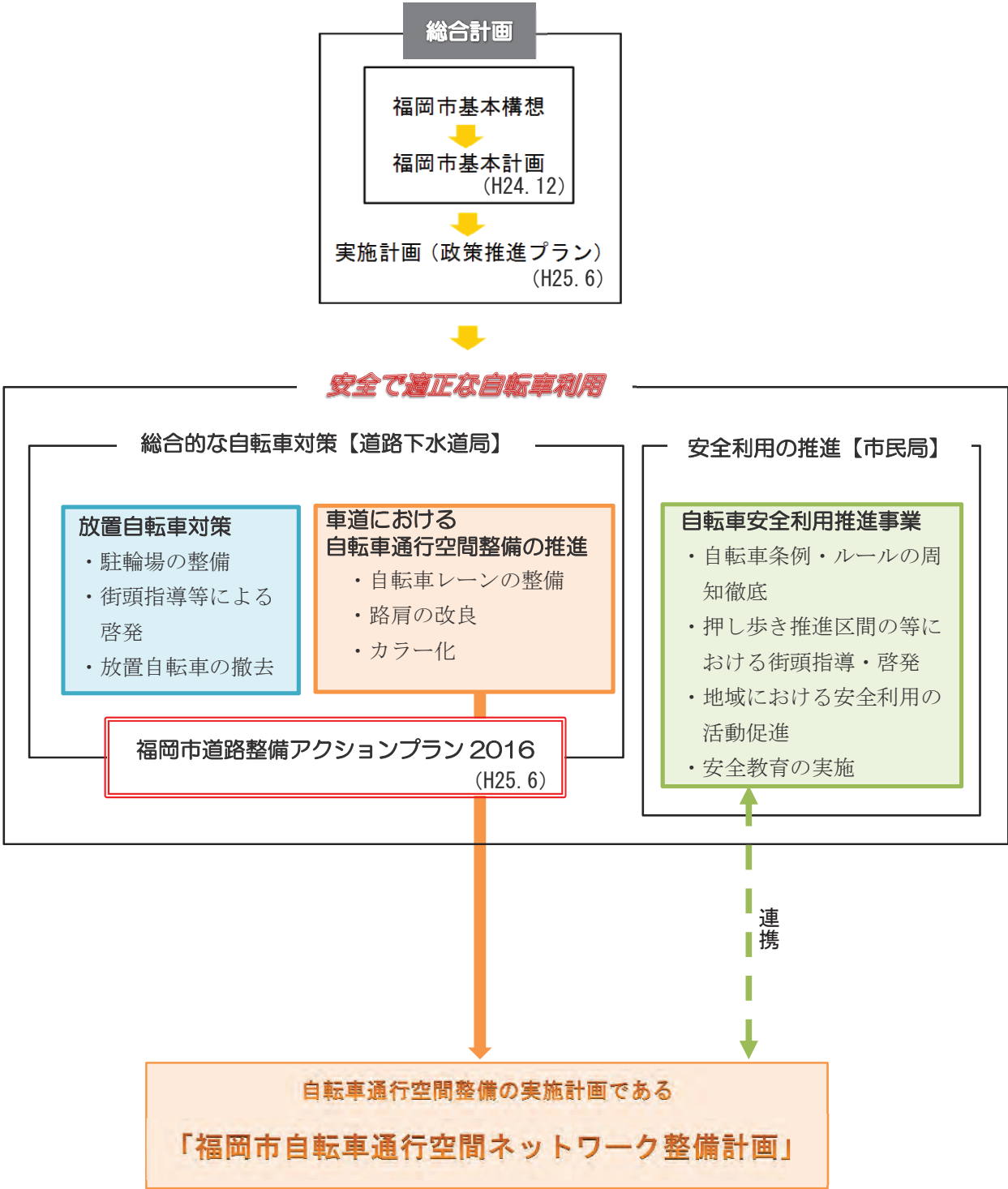
**トリップエンド:** 1つのトリップの起点(出発地)と終点(到着地)のこと。

合計3トリップ

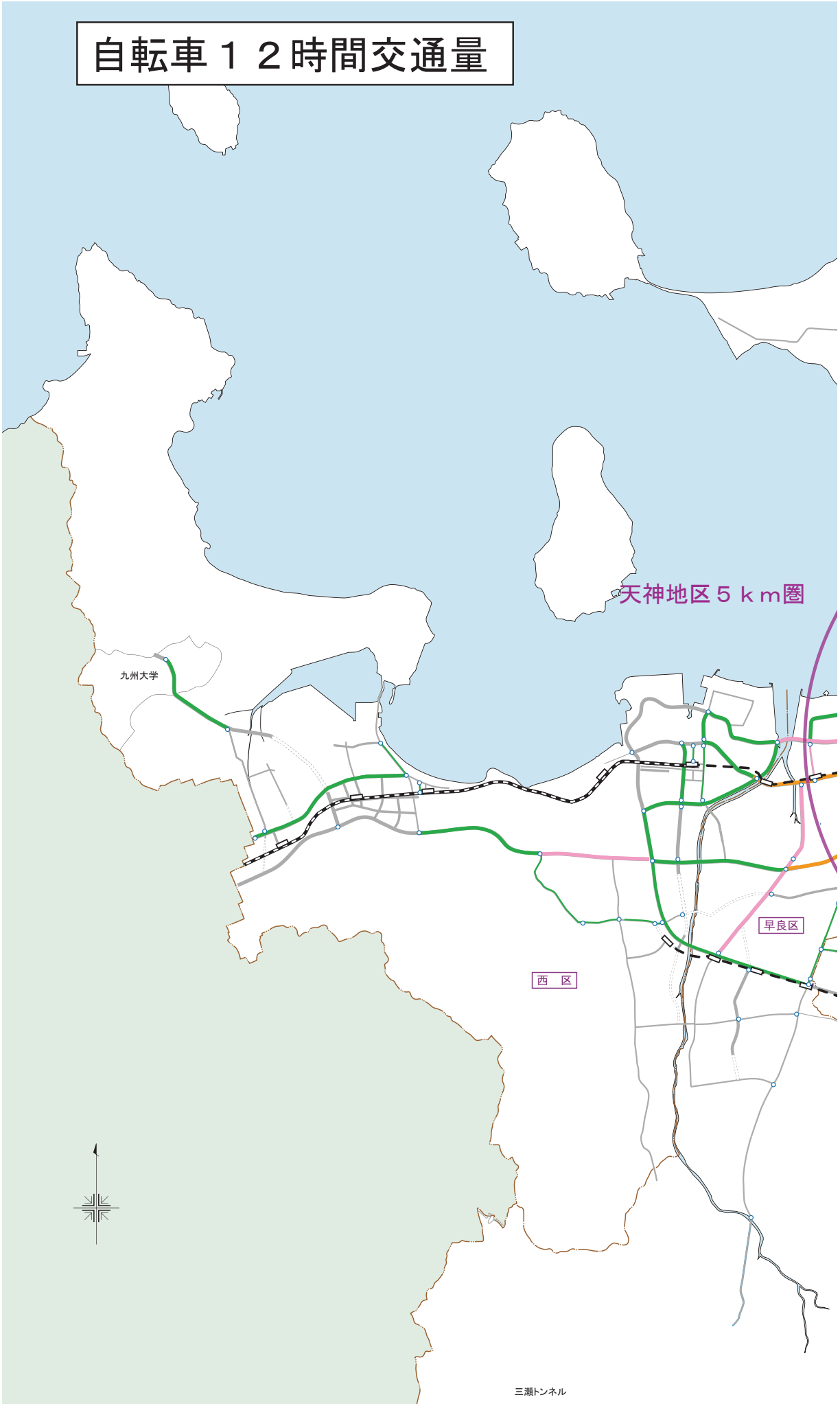
通勤 1トリップ 自宅	私用 1トリップ 会社	晩 帰宅 1トリップ 自宅	<b>移動目的別</b> 通勤 家などから勤務先へ(会社) 通学 家などから通学先へ(登校) 私用 買物、食事、遊園、習い事などへ 業務 配達、仕入、打合せ、農林漁業作業などへ 帰宅 出先から家へ
----------------	----------------	------------------	--



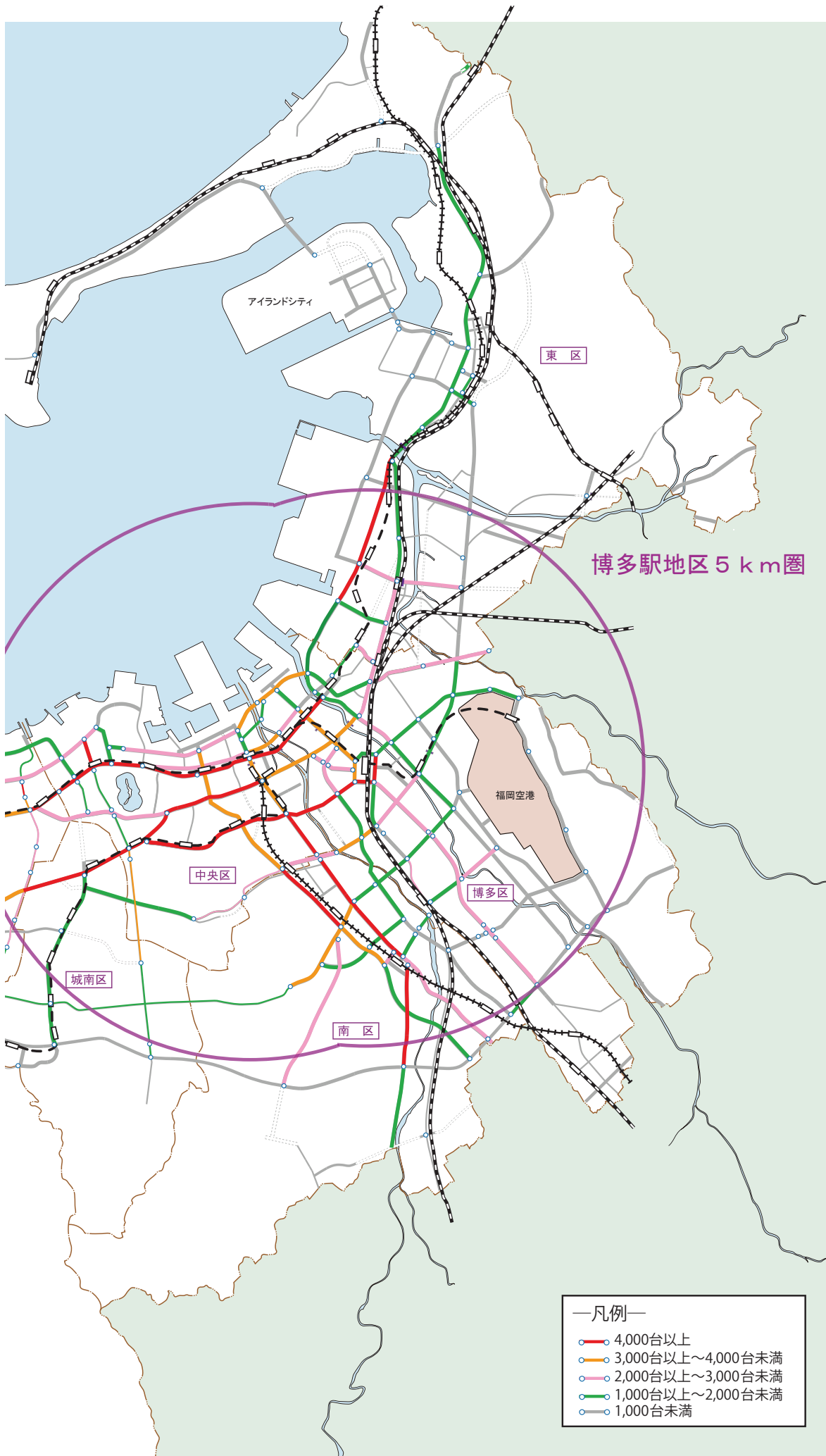
自転車に関する施策体系  
～「福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画」の位置づけ～



# 自転車 1 2 時間交通量

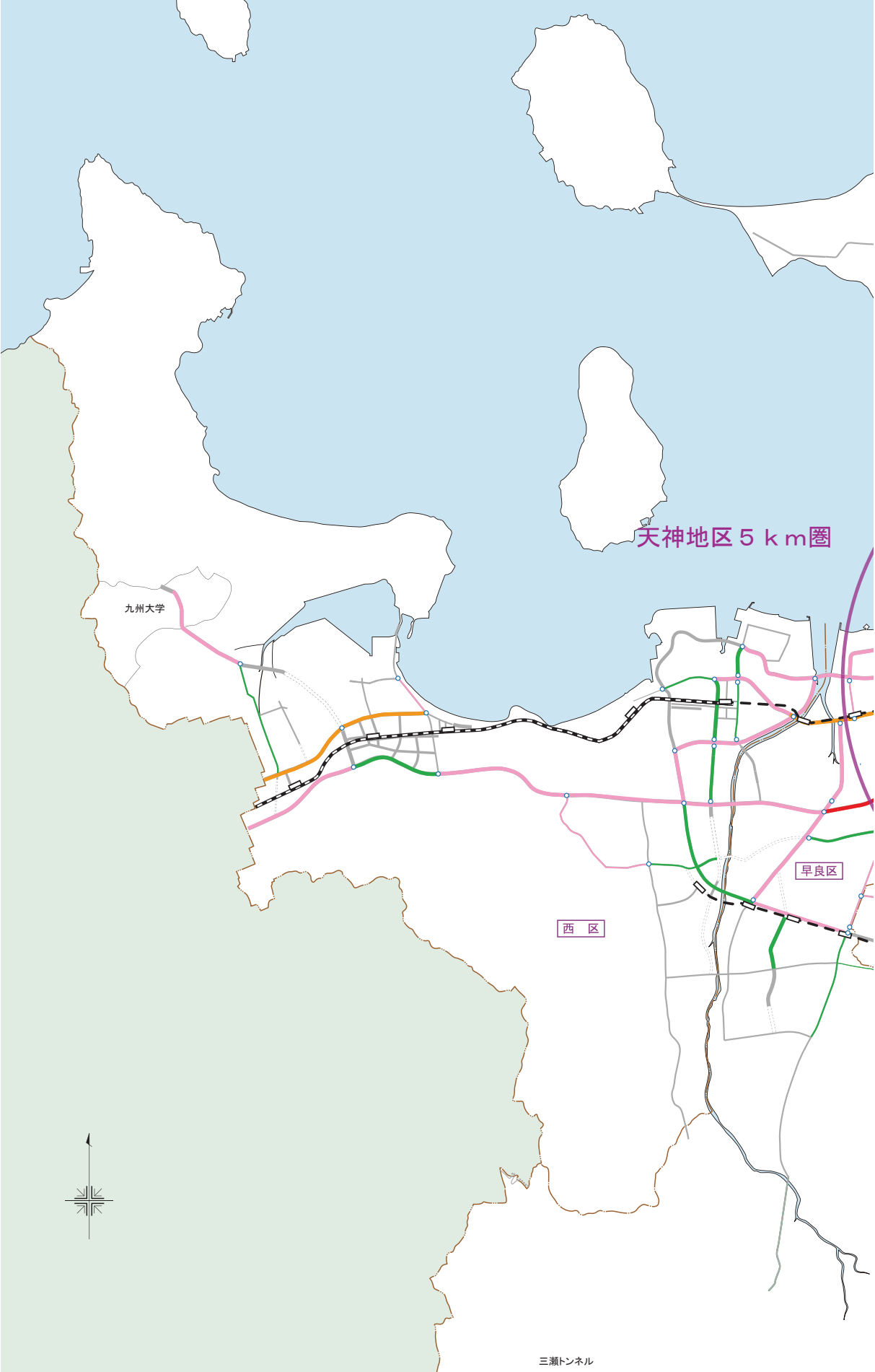


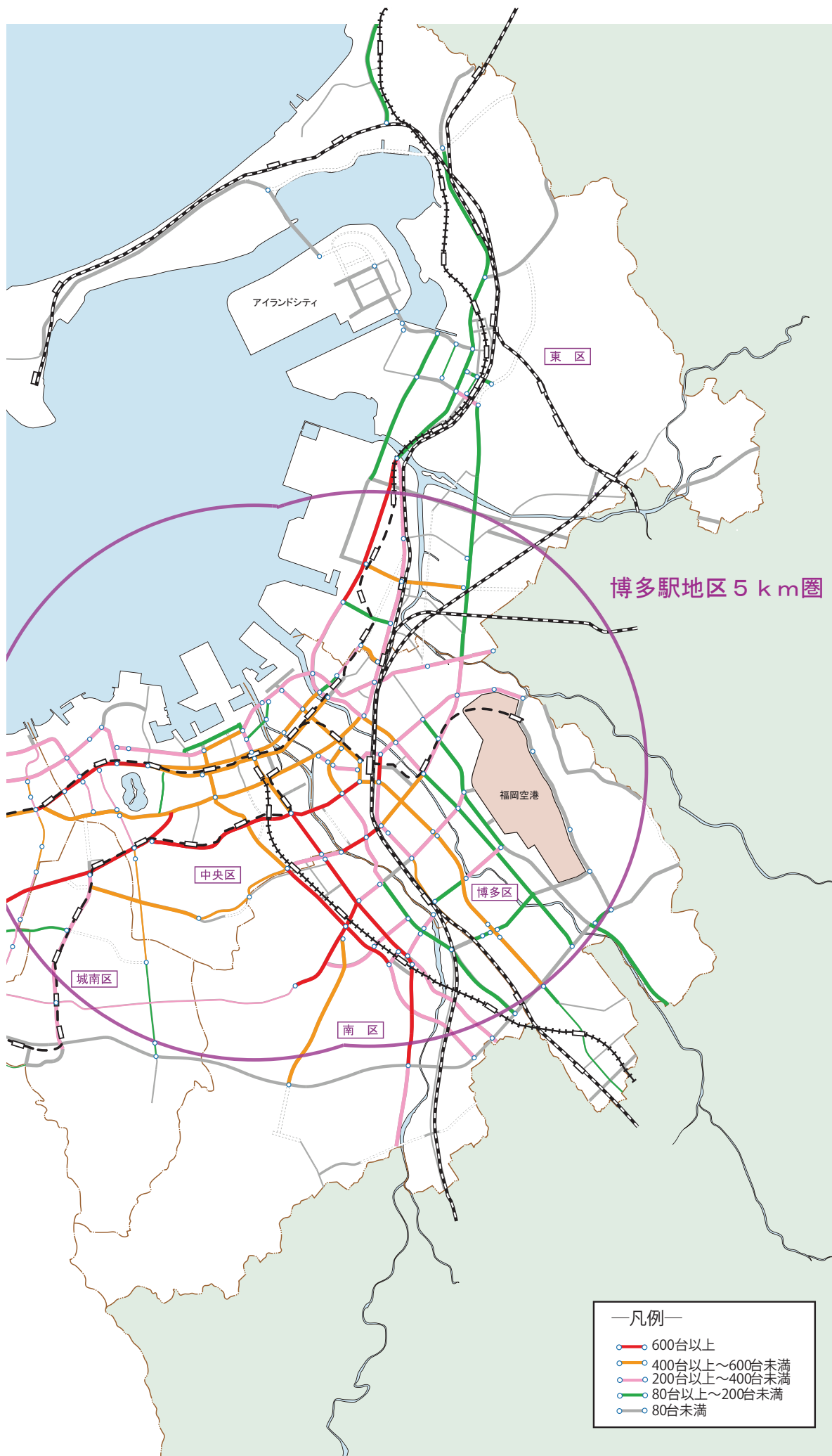
参考資料 3



出典  
 ・H17年 センサス調査  
 ・H22年 センサス調査  
 ・市交通量調査 (H22~H25)

# 自転車ピーク時 1 時間交通量

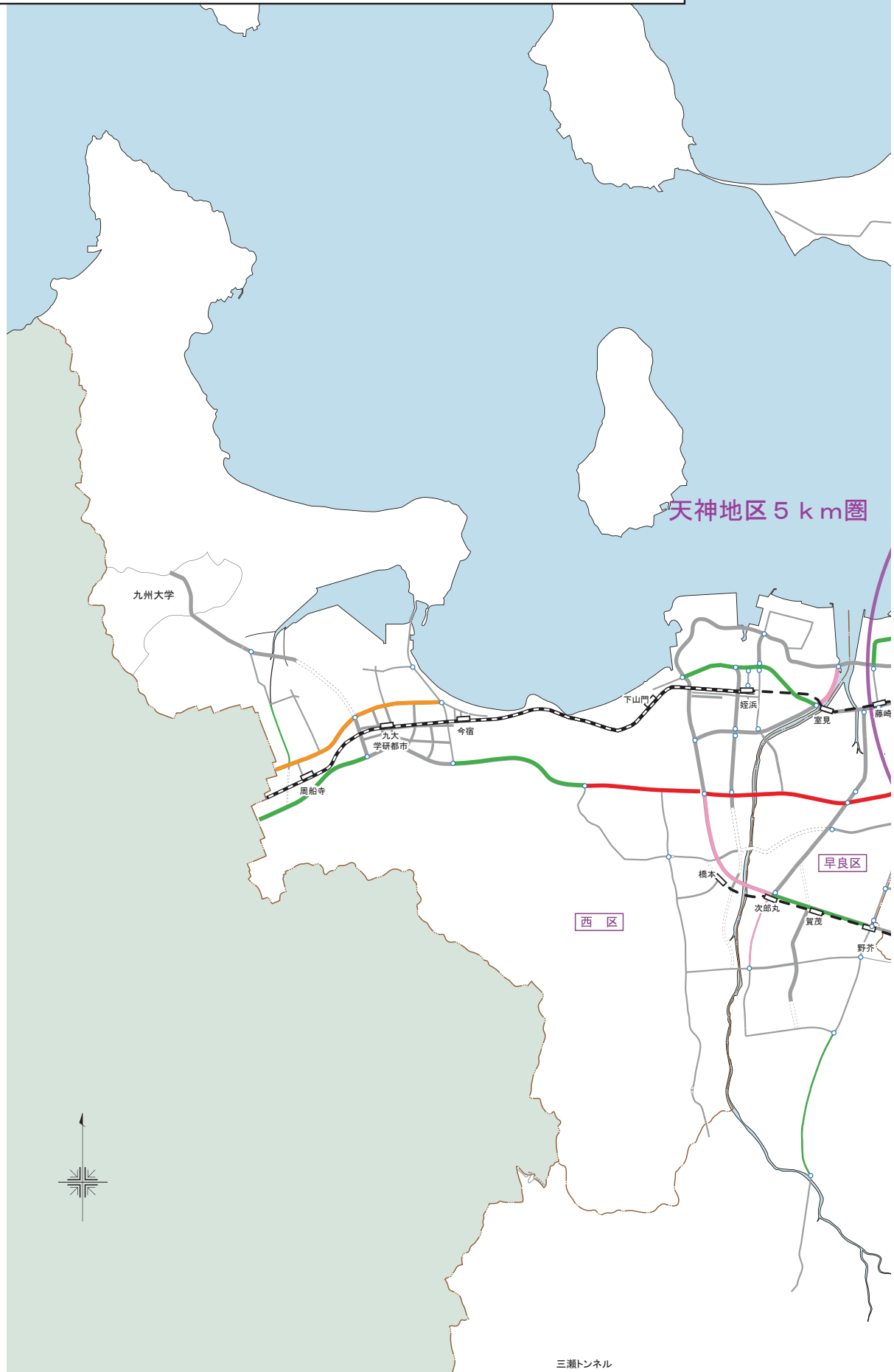




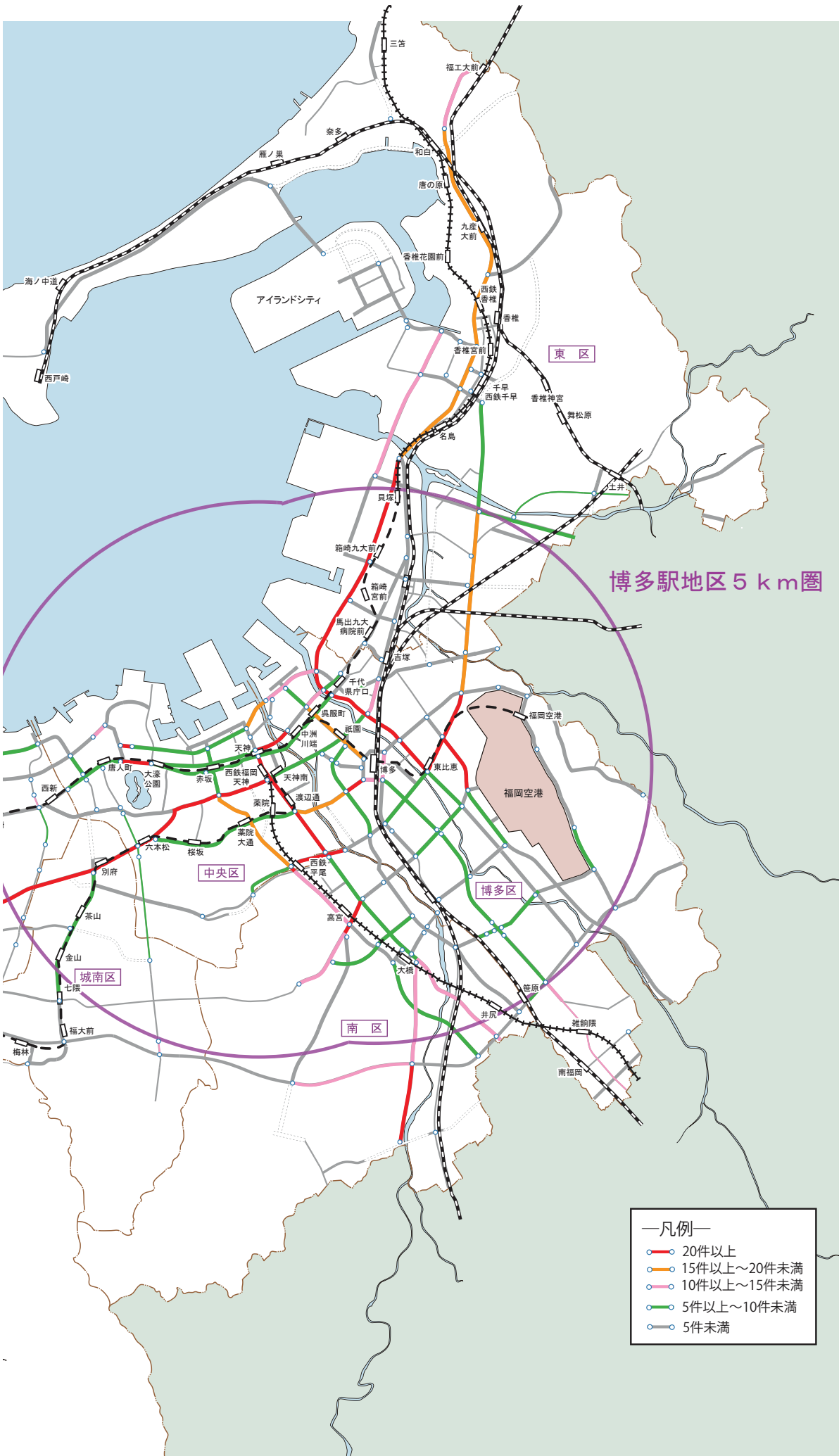
出典  
 ・ H17年 センサス調査  
 ・ H22年 センサス調査  
 ・ 市交通量調査 (H22～H25)

# 自転車事故発生件数

～ 1 kmあたりの自転車事故件数 (H19～H22) ～



参考資料 5



出典  
 ・公益財団  
 交通事故総合分析センター