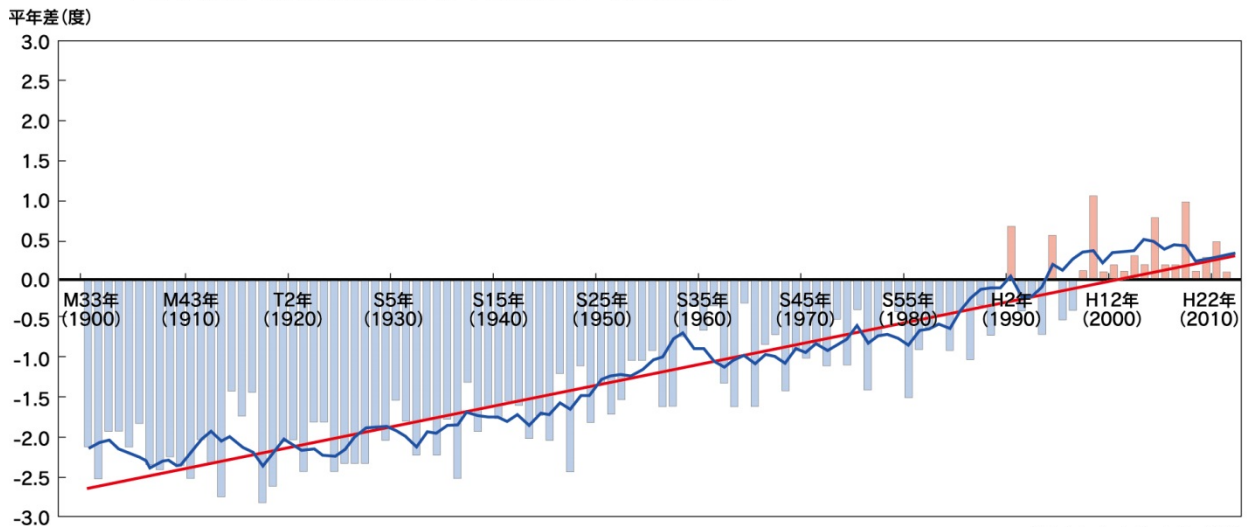


3 環境にやさしい交通

- ・世界的に地球温暖化が進行するなか、福岡においても気温の上昇が観測されています。また、二酸化炭素排出量は基準年度（1990年度）と比べて増加しており、排出削減に向けた取組みが重要です。

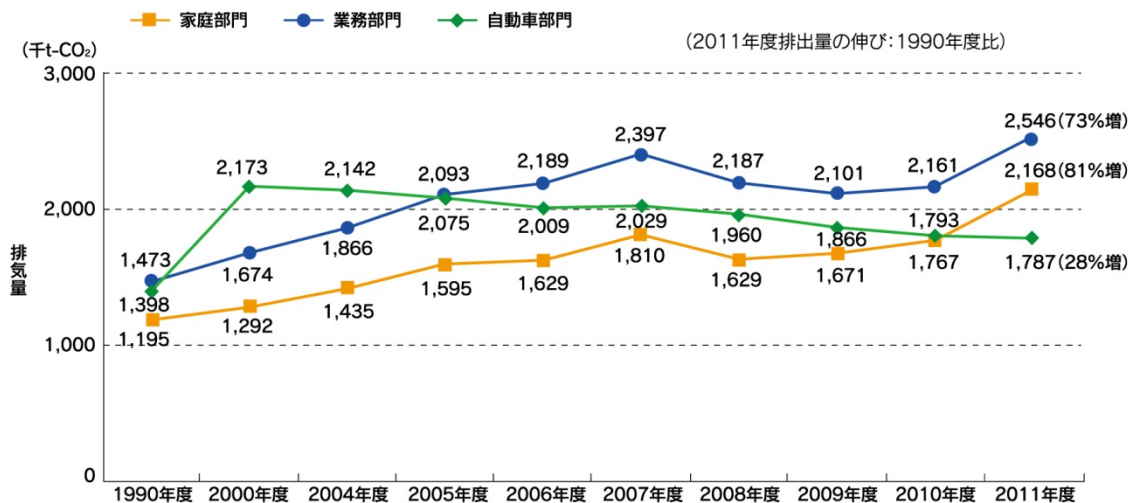
■福岡管区気象台における平均気温平年差の推移



資料: 気象庁「気象統計情報」

※棒グラフは、年平均気温の平年差 (S56年-H22年の30年間の平均気温17度)
 ※青線は平年差の5年移動平均、赤線は平年差の長期傾向を直線として表示したもの

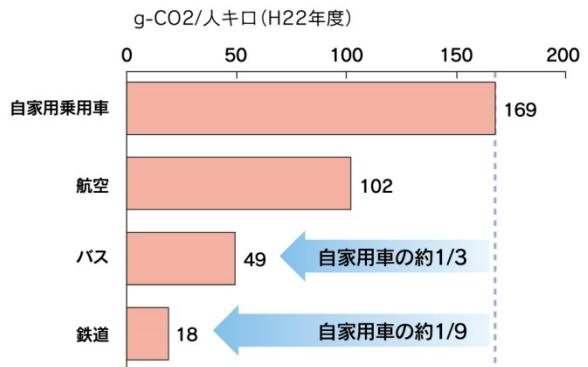
■福岡市における部門別の二酸化炭素排出量



資料: 福岡市環境局

- 二酸化炭素排出量が比較的少ない公共交通利用者の推移は横ばいである一方で、自動車利用割合は増加しており、公共交通への利用転換促進とあわせ自動車単体の二酸化炭素排出量削減も必要です。

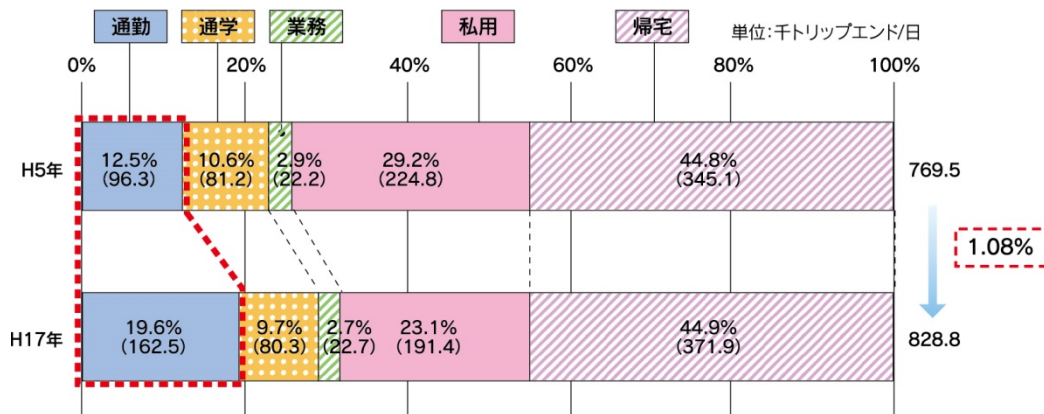
■輸送量当りの二酸化炭素排出量(旅客)



資料:国土交通省

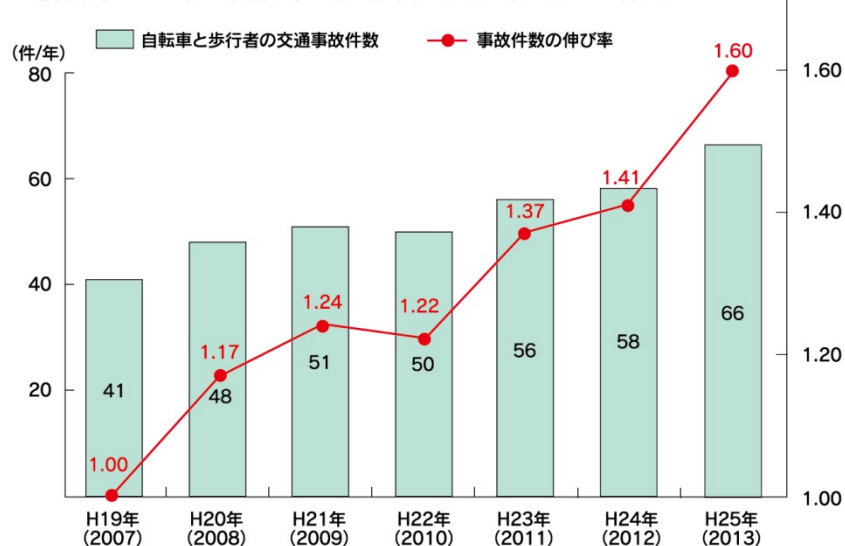
- 自転車利用数は増加しており、特に通勤目的での利用が増加しています。一方で、歩行者と自転車の事故も増加しており、自転車通行空間の確保や交通ルールの遵守、自転車交通マナーの向上などが必要です。

■福岡市における自転車の発生集中量



資料:北部九州圏パーソントリップ調査

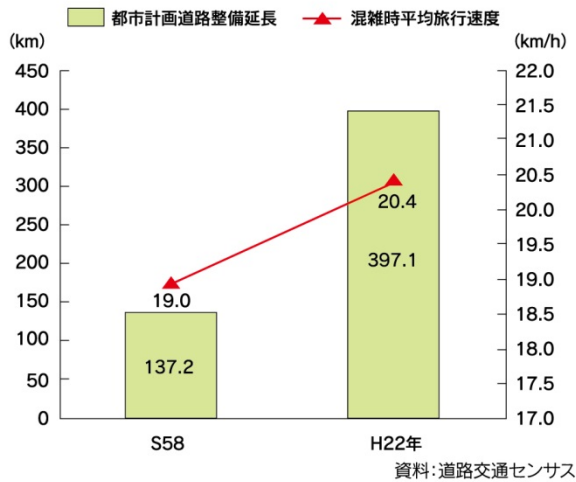
■福岡市における自転車と歩行者の交通事故発生件数



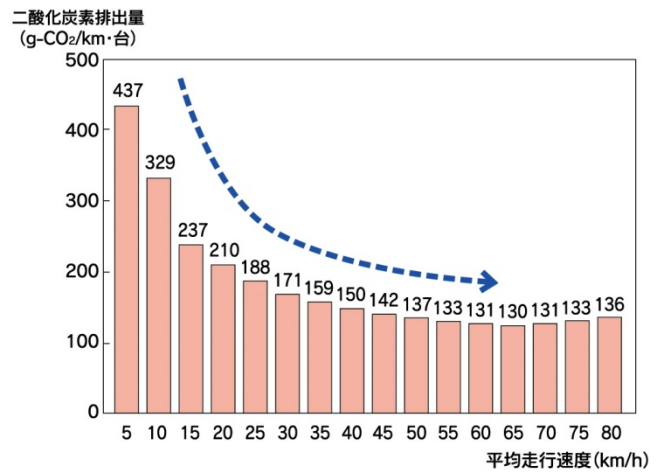
資料:福岡県警察 交通事故統計資料

- ・都市計画道路の整備が進み、混雑時旅行速度は向上したものの、他都市と比較すると低くなっています。
- ・走行速度の向上が二酸化炭素排出量の抑制につながることから、更なる道路交通の円滑化が必要です。

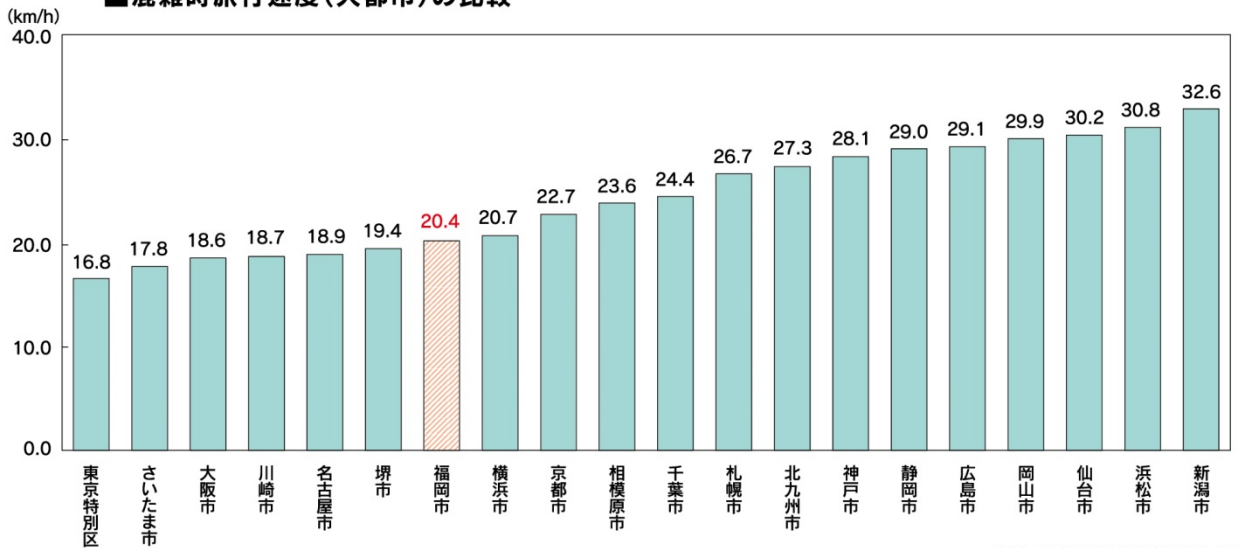
■福岡市の都市計画道路整備延長と混雑時旅行速度の変化



■平均走行速度と二酸化炭素排出量の関係



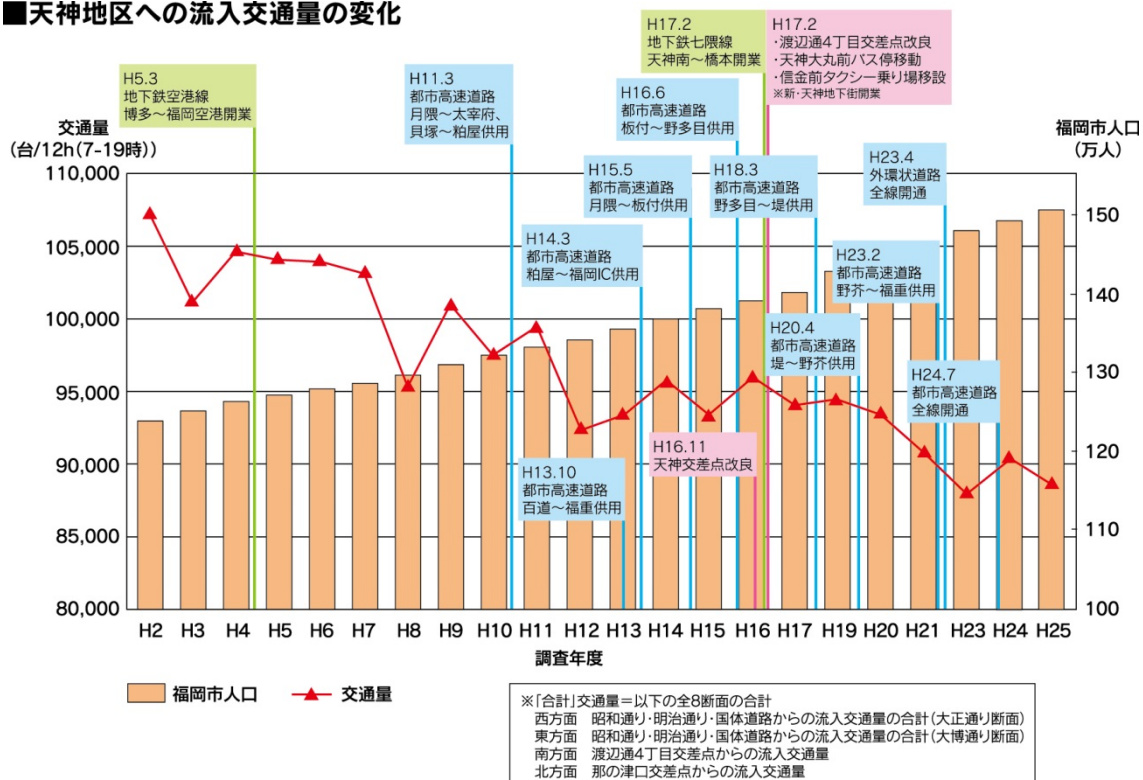
■混雑時旅行速度(大都市)の比較



4 活力ある都心部を支える交通

- ・平日における天神地区への流入交通量は減少しつつあるものの、依然として道路交通混雑が見受けられます。
- ・また、休日を中心に多くの来街者が集中し、にぎわいや活力を創造する一方、駐車場の空き待ちをする自動車による交通混雑や駐車場へアクセスする自動車と歩行者の交錯が見受けられます。

■天神地区への流入交通量の変化



- ・タクシーの路上待機については、様々な取組みにより改善が見受けられますが、引き続き継続的な取組みが必要です。
- ・物流交通については、共同集配システム導入などの取組みが進んでいますが、今後、民間建築物の建替えにあわせた荷さばきのための駐車施設の確保などが必要です。
- ・自転車利用数は増加しており、特に通勤目的での利用が増加しています。一方で、歩行者と自転車の事故も増加しており、自転車通行空間の確保や交通ルールの遵守、自転車交通マナーの向上などが必要です。
- ・天神地区、博多駅地区においては、エリアマネジメント団体による様々なまちづくりの活動が行われています。

■タクシーの路上待機



■天神地区共同集配システム



《自動車利用増加への対応強化》

- ・都心中心部では、更新時期を迎えた建築物が多くあり、民間開発による機能更新の検討が進んでいます。現行の「福岡市建築物における駐車施設の附置等に関する条例（以下、附置義務条例）」では、駐車場は敷地内確保が原則であるため、特定のエリアに大量の駐車場が整備される可能性が考えられます。
- ・都心中心部での民間開発による駐車需要の増加に対して、公共交通への転換を促進するとともに、駐車需要に応じた適正規模の駐車場整備を誘導していく必要があります。

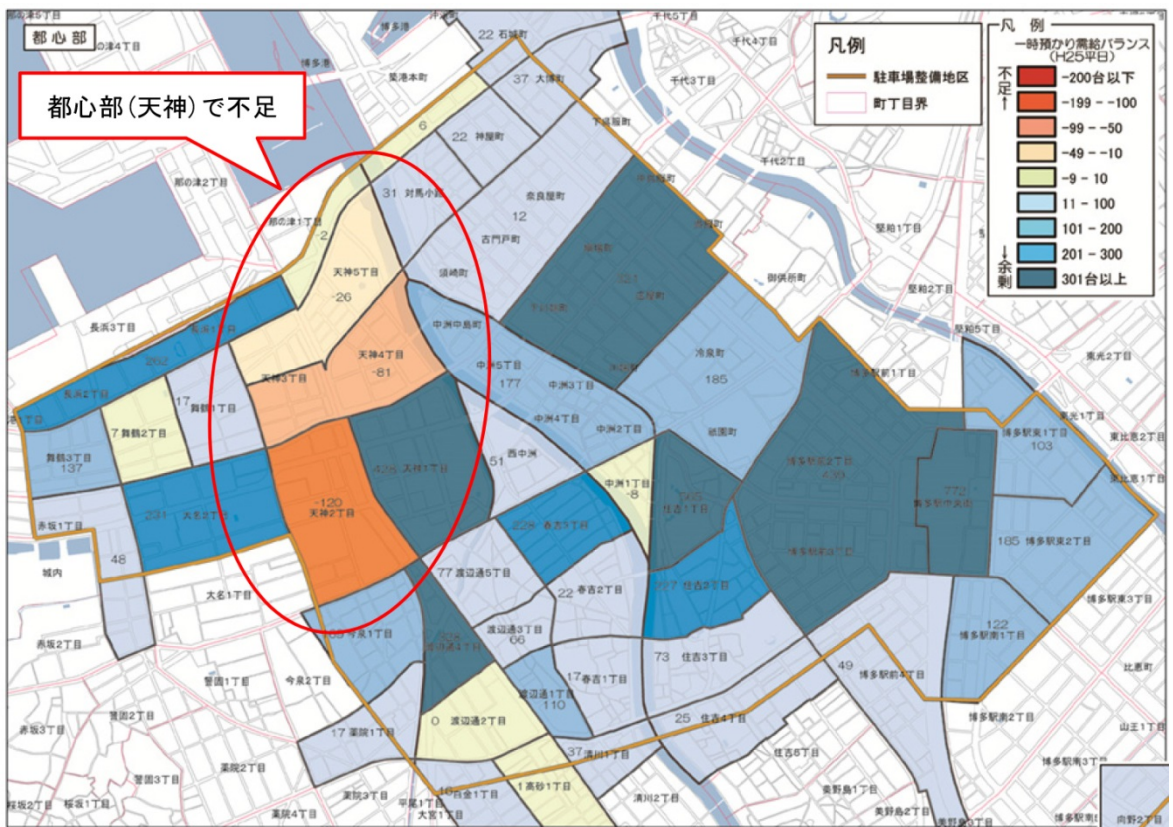
《駐車場出入口付近における歩行者の安全確保》

- ・附置義務駐車場の確保により、歩行者と駐車場を出入りする車両との交錯が懸念されており、建物の更新時期をとらえた駐車場の適正配置や集約化等の取り組みが必要です。

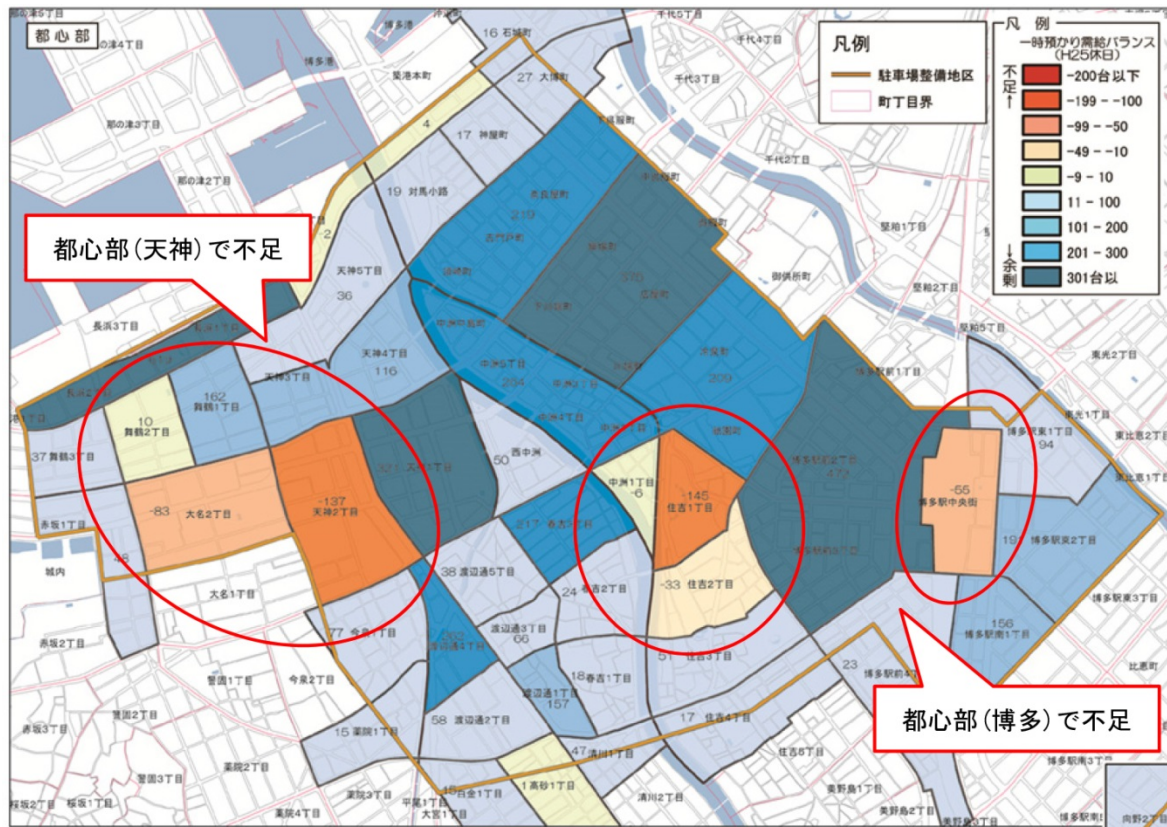
《駐車場不足エリアにおける対応強化》

- ・都心部では、一部の駐車場に自動車が集積し駐車場待ち車両が生じている一方で、隣接する地区では空きがみられるなど利用に偏りが見られることから、既存駐車場の有効活用など、駐車需要の平準化に対する取り組みが必要です。

■ 駐車場需給バランス：H25 平日



■ 駐車場需給バランス：H25 休日



《民間駐車場の適切な整備誘導》

- ・平面コインパーキングを除くと、都心部では駐車場が不足しています。
- ・平面コインパーキングは、将来の担保性が施設型の駐車場と比べて低くなりますが、駐車需要の充足に一定の役割を果たしていることから、設置動向を把握するとともに、将来の開発時における適切な駐車場整備を誘導していく必要があります。

■ 都心部の駐車場需給バランス

(台)

	ピーク時駐車需要		平面コインパーキングを含む			平面コインパーキングを除く		
			駐車可能台数 (収容台数×90%)		需給バランス		駐車可能台数 (収容台数×90%)	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
	a	b	c	(c-a)	(c-b)	d	(d-a)	(d-b)
都心部地区	22,311	23,629	27,712	5,401	4,083	19,059	-3,252	-4,570

H25:福岡市調査

平面コインパーキング: 駐車場形状が平面で時間貸しを行っている駐車施設

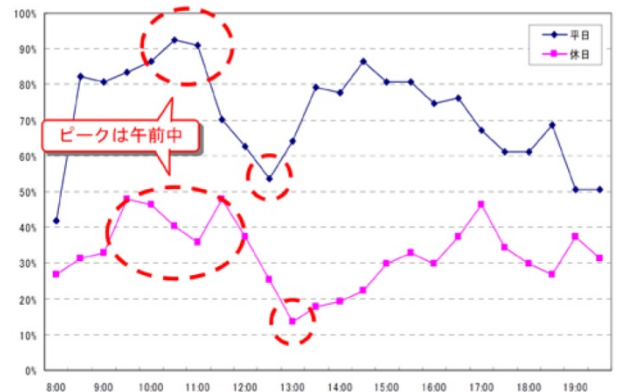
《自動二輪車駐車場の確保》

- ・都心部地区には自動二輪車（50cc 超）の駐車が可能な民間駐車場が 27 箇所、約 1,100 台あり、平置きの駐車場では満車となっている箇所も見られますが、地下駐車場など空きが見られる駐車場もあります。
- ・自動二輪車駐車場の位置等についての情報提供を行うとともに、駐車需要に応じた駐車場の確保や、既存駐車場の有効活用等の取り組みを進めていく必要があります。

《荷捌き駐車施設の確保》

- ・商業・業務の機能が集積している駐車場整備地区においては、一定規模以上の建築物に対して、附置義務条例によって荷捌き駐車施設の設置が義務づけられており、条例改正後、平成 25 年度末の 16 年間で約 540 台の荷捌き駐車施設が確保されています。
- ・また、天神地区や博多駅周辺地区を中心に、交通管理者による貨物専用パーキングメーターが設置されており、平日は高い稼働率となっています。
- ・しかし、既存建築物には、荷捌き駐車施設が確保されていないものもあるため、引き続き、建物の更新時期をとらえて、附置義務駐車場の運用により確保していく必要があります。

■パーキングメーター稼働率（天神）



H19：福岡市調査

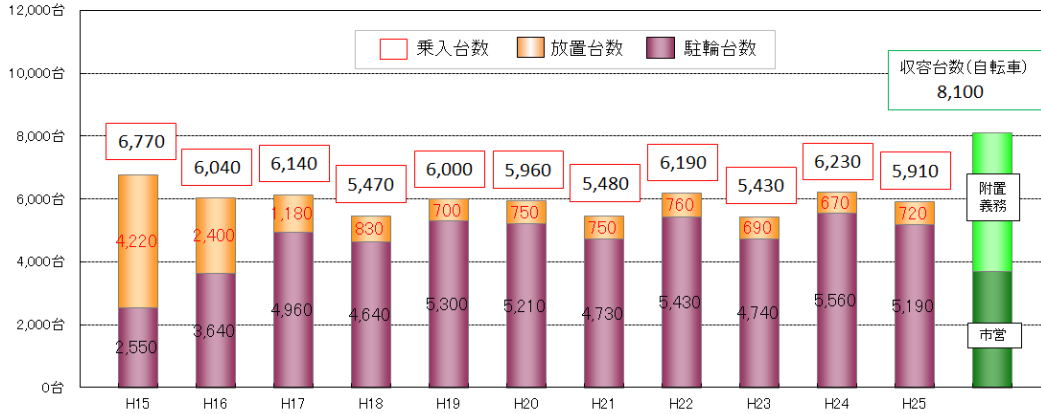
《多様な駐車需要への対応強化》

- ・高齢社会の進展や、ユニバーサルデザインの観点から、様々な施設等において、車いす利用者や高齢者など、移動が困難な人々に対する優先的駐車スペースの確保を進めていく必要があります。
- ・環境に優しい次世代自動車やカーシェアリングの普及など自動車に対する考え方が変化しているなかで、充電スタンド設備など、駐車場設備の充実を進めていく必要があります。

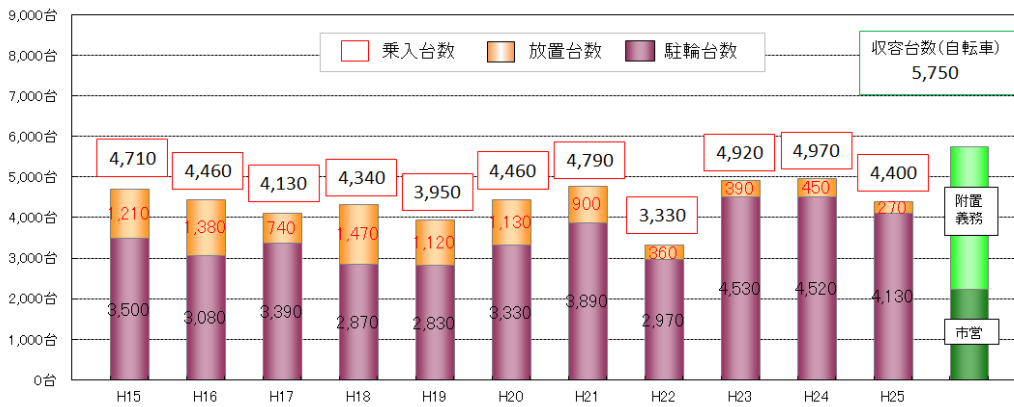
《自転車放置台数が多いエリアにおける対応強化》

- ・市全体の自転車放置率は減少傾向にありますが、天神・博多駅地区などの都心部では、近年、自転車放置台数は横ばいとなっており、乗り入れ台数に対して収容台数は確保できているが、依然として放置台数が多い状況にあります。
- ・放置台数を減少させるために、放置台数が多いエリアにおける駐輪場の整備、適切な誘導等を進めていく必要があります。

■天神地区の自転車の状況



■博多駅地区の自転車の状況



《利用率の低い駐輪場への対応強化》

- ・市内全域や都心部地区の利用率は8割を超えていますが、利用率が5割に満たない駐輪場も見受けられます。
- ・利用率を高くするために、利用者への案内強化等を進めていく必要があります。

■駐輪場利用率の推移

駐輪場	H18年度	H22年度	H25年度
市内全域	70.6%	76.0%	81.6%
天神地区	67.5%	76.2%	83.7%
博多駅地区	80.6%	83.6%	92.1%

■利用率が低い駐輪場の例

地区	H18年度	H22年度	H25年度
天神中央公園	47.0%	47.1%	51.2%
人参公園	—	33.2%	40.1%

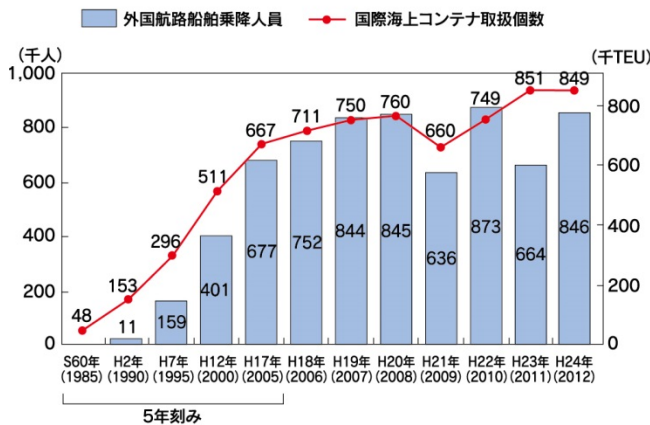
《暫定路上駐輪場への対応検討》

- ・暫定的な措置として整備している路上駐輪場について、景観や回遊性を阻害しているとの指摘があるため、将来的な対応を検討していく必要があります。

5 国内外からの広域的な人流・物流を支える交通

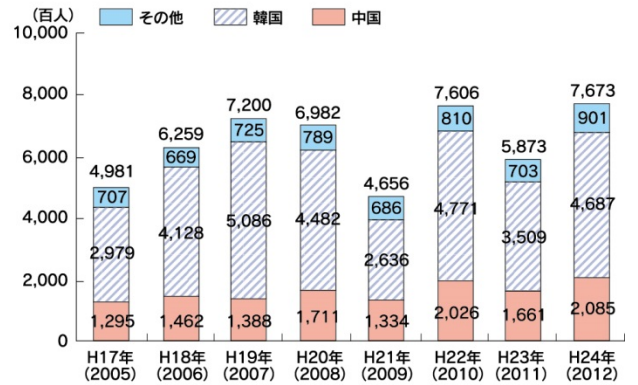
・博多港、福岡空港の利用者や取扱貨物が増加しており、人流・物流両面から広域交通拠点の交通結節 機能の強化と連携強化が必要となっています。

■博多港の外国航路乗降人員と
国際海上コンテナ取扱個数の推移



資料:福岡市港湾局「博多港統計年報」

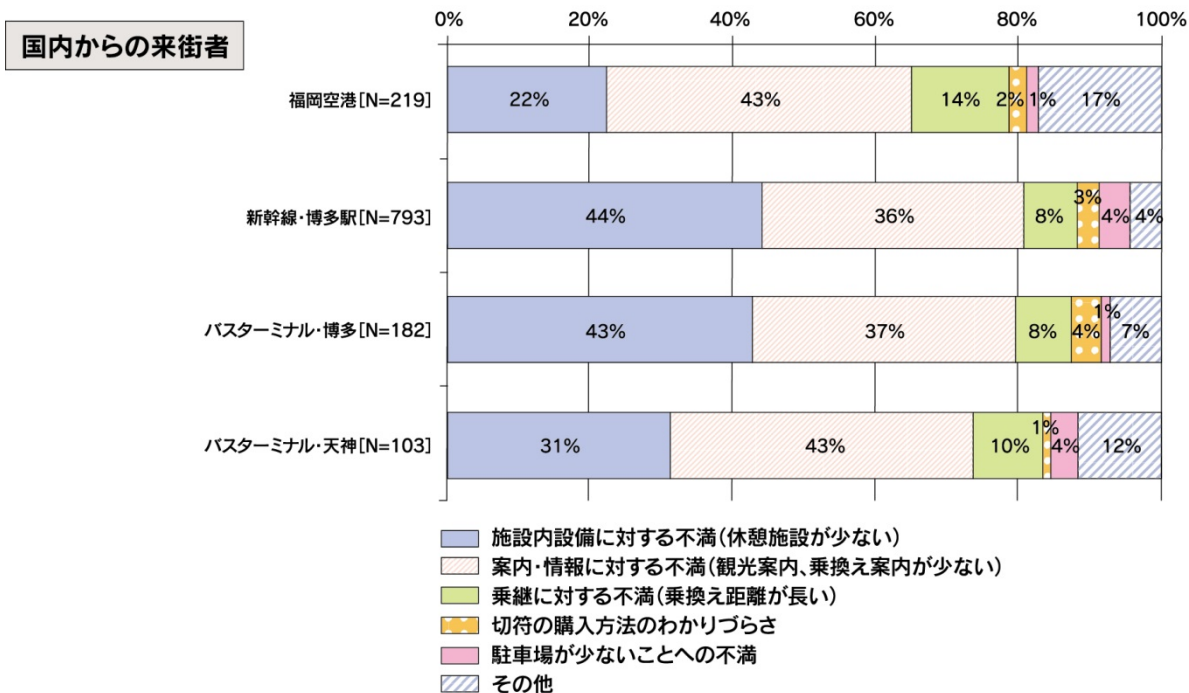
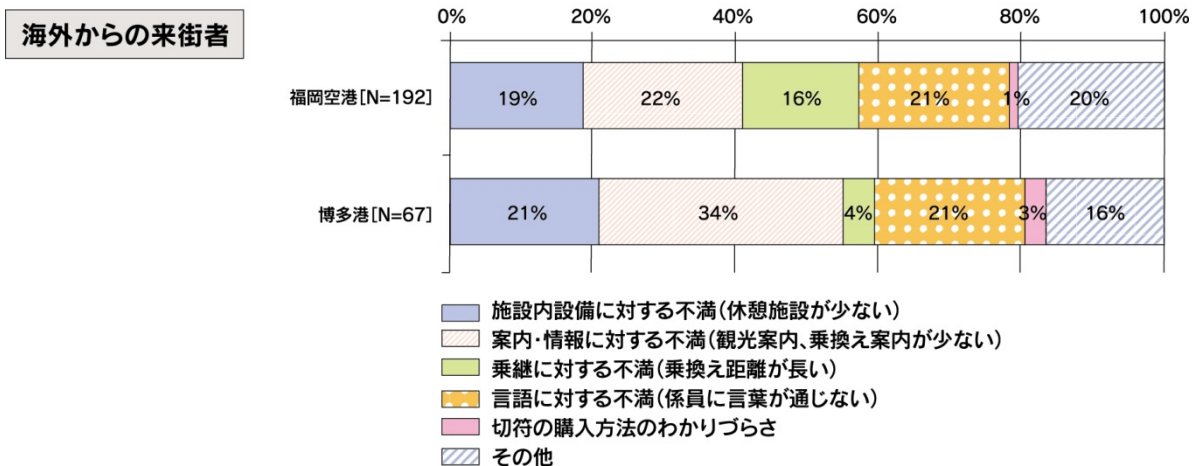
■福岡空港・博多港国籍別入国客数の推移



資料:福岡市観光統計

・海外、国内からの来街者に対して分かりやすい交通環境づくりが求められています。

■来街者の交通結節点での問題指摘内容



資料：北部九州圏都市交通計画協議会
H23年調査

《経済活性化とインフラ整備》

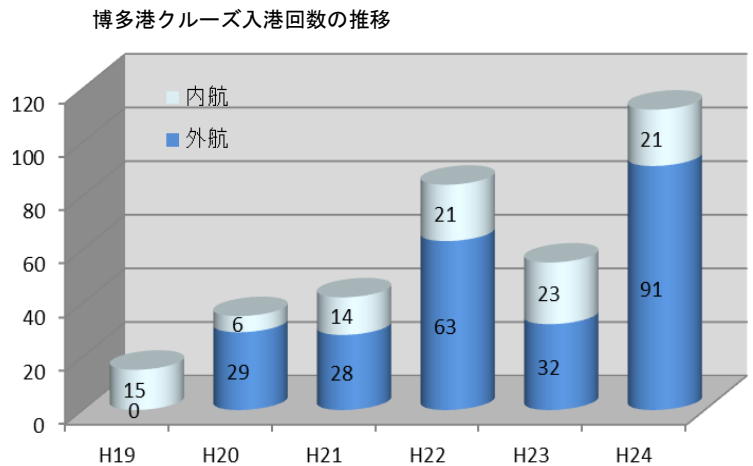
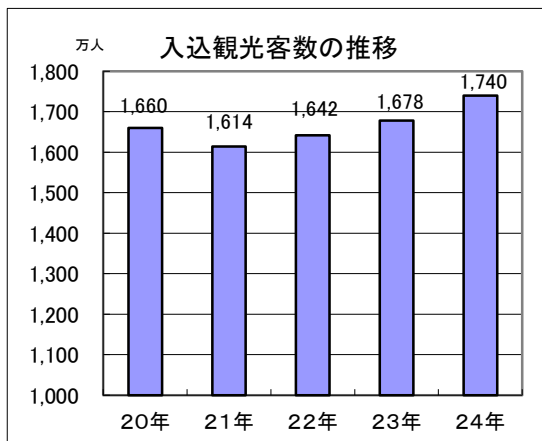
- ・福岡市のさらなる経済の発展と都市の成長を図るためには、古代から成長の源泉となってきた「国内外との交流による経済の活性化」が必要であり、人流・物流を活性化させるためには、それを支えるインフラ整備が重要です。

《観光分野における課題》

- ・特に観光産業は、人々が移動し、食事や買い物などの経済活動を伴い、広いすそ野を持つ分野です。福岡市でも、増加する観光客やクルーズ船の来航など急速な環境変化に適切に対応することが求められています。

《具体的な取り組み》

- ・観光客を受け入れるための交通分野に関わる取り組みとして、具体的には、クルーズ客に対応するための都心部の観光バス乗降場や、観光拠点における観光バスの駐車場・乗降場の設置が求められています。



■観光バス関連項目

戦略2 クルーズ拡大プロモーション・おもてなし戦略

【都市の受入体制強化】

- ・観光バス待機場の分散，市内都心部での観光バス乗降場の確保

戦略9 来福客がゆっくりと楽しむ，福岡のまち巡り戦略

【観光客に便利な交通環境づくり】

- ・観光拠点や都心部における大型バスの駐車場・乗降場の確保

資料：「福岡 観光・集客戦略 2013」

《バス乗降場の整備》

- ・福岡市を訪れる観光客の多くはショッピングを目的としていますが、商業施設が集積している都心部の天神・博多駅地区では、観光バスの乗降場が不足しており、様々な場所における整備を進めていく必要があります。

《バス駐車場・待機場の整備》

- ・都心部周辺地域においては、乗降場を整備する一方で、その観光バスが長時間駐車できる駐車場、待機場の整備をあわせて進めていく必要があります。

《観光地における受け入れ環境の整備》

- ・博多部のうち櫛田神社や御供所エリアなど、観光客の訪問先となる歴史地区でも、観光バスの受け入れ環境は十分に整っているとは言い難い状況です。
- ・また、福岡市の観光スポットとして、元寇防塁、福岡城・鴻臚館、金印が発見された志賀島など日本で唯一といえる歴史資源が見られますが、いずれも観光バス等の駐車場整備やアクセス確保など受け入れ環境の整備が課題となっています。