

福岡市ウォーターフロント地区アクセス強化研究会（第2回）

議事概要

日時：平成30年8月16日（木）14:00～15:40

場所：エルガーラホール7F 多目的ホール1

（福岡市中央区天神1丁目4番2号）

■意見や助言 ○：委員，△：事務局

1. 研究対象について【P1～6】

- WF地区の方向別発生集中交通量の大半を占める南方面(都心方向)への対応が重要である。
- 将来の公共交通利用者数(想定輸送量)は、クルーズ船寄港の増加による影響を踏まえているのか。
- △クルーズ船の利用者は、今後FIT(個人旅行者)の増加も想定されるが、現状では団体旅行者が多く、主に貸切バスにて対応している。
- 将来の人の動き約16万人TE/日は、現時点で最も信頼のおける数字と考えられるため、本研究において目安とする想定輸送量は、事務局の提示案が良い。

2. 交通システムの比較について【P7～25】

(1) 評価項目の設定【P7】

- 福岡市にはWF地区への地下鉄七隈線長期検討区間があるため、将来、万が一想定輸送量を大幅に超えることになった場合には地下鉄の導入の可能性が生じる。そのため、新たな交通システムには仮に地下鉄と共存することになっても意義が見いだせるのかという、将来の交通需要に対する柔軟性のような評価も必要ではないか。また、地下空間の構造的な余地を、弾力性という観点で確認してはどうか。
- △地下鉄七隈線の長期的検討区間は、本研究会でケーススタディを行うこととしているWF地区-博多、WF地区-天神とはルートが異なる。
- WF地区再整備事業に取り組んでいる現状を踏まえ、可能であれば、建設期間も考慮してはどうか。
- 建設期間も含め、WF地区再整備事業との親和性(協調性)という項目で評価してはどうか。
- 更に、親和性の観点として、可能であれば、サンパレス付近から更に奥まで行けるなどの拡張性を確認してはどうか。

(2) 輸送性・経済性【P8】

- 輸送能力の評価は、想定輸送量をクリアしているかどうかで評価すべきであることから、地下鉄を含めクリアしているものについては一様に評価して良いのではないか。
- 想定輸送量に対しては、地下鉄は過大であり、また採算性の面でも難しいと考えられるため、本研究では、地下鉄はこれ以上の深掘りは行わなくて良いのではないか。

(3) 安全性・WF 地区の魅力向上への寄与【P9】

- △安全性の項目については、すべての交通システムが安全基準等に基づき運行されていることから、すべて「○」以上の評価としている。
- 新たな交通システムは、それ自体が観光資源となるよう魅力的なものであるべき。

(4) 構造面・構造検討【P10~】

- 都心部に大規模な車両基地を要する新交通システム、HSST などは占用面積が大きいため課題が大きいのではないか。
- 車両基地については、一般的な事例による面積だけではなく、想定輸送力に必要な面積が算出できるなら大まかにでも記載してはどうか。
- △第 1 回研究会でご意見を頂いた、WF 地区から博多方面及び天神方面への測地的なスタディについては、8 種類の交通システムの導入事例の特性から、支柱間隔が 20m, 30m, 200m の 3 つに区分され、単柱型の支柱を基本に、地下構造物と接触する場合や交差点部等に設置する場合は門型の支柱を設置する考え方で検討を行っている。
- 門型支柱が立ち並ぶ姿は、大博通りや渡辺通りなど、福岡を代表する道路空間には相応しくなく、まちの景観への影響も大きいため望ましくない。

3. 第 3 回研究会に向けて

- 今回は、各交通システムについて、輸送性や経済性、構造面などの比較項目毎の評価に関して議論を行った。
- 次回は、今回の意見や助言を踏まえ、評価項目を追加するなどの課題整理を行い、総合的な観点から議論する。
- △第 3 回は、年明け（平成 31 年）開催を目途に日程調整する。