

交通対策特別委員会の中間報告

本委員会は、令和元年第3回定例会において設置され、以来、前期における交通対策特別委員会での成果を踏まえながら、高速鉄道3号線と沿線のまちづくり、福岡都市圏における公共交通及び都心部（副都心及びウォーターフロント地区を含む）における道路交通の円滑化について調査を続けてきた。

調査の経過及び集約された意見は次のとおりである。

なお、付託を受けた案件については、いずれもまだ多くの課題が残されているため、今後も積極的に調査・検討を進めていく必要がある。

1. 高速鉄道3号線と沿線のまちづくりについて

高速鉄道3号線については、開業区間の現状と延伸事業の進捗状況等について調査を行った。開業区間については、令和元年度までは輸送人員が着実に増加してきたが、現在は新型コロナウイルス感染症の影響により減少しており、感染対策に配慮しつつ、引き続き利用促進に努めるとの報告を受けた。延伸事業については、令和4年度の開業に向け、安全を最優先に土木本体工事及び軌道工事を推進しており、中間駅（仮称）西・東工区においてはシールド掘進や駅舎部の構築が完了し、駅出入口の構築などを進めるとともに、天神南駅から中間駅（仮称）の間でレール組立てなどを実施していること、博多駅（仮称）工区においてはナトム区間で3連トンネル部の掘進を進め、アンダーピニング区間で駅舎部の構築工事を実施していること、あわせて駅舎等の施設関連工事についても順次発注、契約を行うとともに、車両製作に着手しているとの報告を受けた。また、延伸区間開業後の料金制度に関して、空港・箱崎線と七隈線を乗り継ぐ場合の乗継駅を博多駅のみとした上で、原則どおり乗車距離に応じた料金を設定するが、定期料金については天神駅・天神南駅間の乗継ぎのみを認める定期など、割引料金の設定について検討するとともに、普通券・ICカードについても一定の負担緩和策を検討するととの報告を受けた。さらに、今後の取組として、駅デザインの検討を引き続き進め、特に中間駅（仮称）においては駅周辺の魅力あるまちづくりやにぎわいづくりに資する駅になるよう検討を進めていくこと、車両デザインについては、ユニバーサルデザインや利用者の使い勝手に配慮しながら検討を行っていくこと、駅名及び駅シンボルマークについては、市民、来街者に分かりやすく、親しみやすいものとなるよう検討していくとの報告を受けた。

沿線のまちづくりについては、「3号線沿線まちづくり方針」に沿った取組状況につ

いて調査を行った。そのうち、橋本地区においては、橋本駅前土地区画整理事業に係る工事に着手するとの報告を受けた。また、これまでの取組の結果、沿線の居住人口は全体として堅調に伸び、令和元年度までの乗車人員も全駅で増加しており、まちづくりについて一定の成果が見えてきたとの報告を受けた。

高速鉄道3号線と沿線のまちづくりについては、安全を最優先とした延伸事業の推進等について調査するとともに、周辺地域の住民との協議を踏まえ、市民への情報発信や利便性の向上に留意しながら、総合的な調査・検討を進めていく必要がある。

2. 福岡都市圏における公共交通について

高速鉄道2号線と西鉄貝塚線との直通運転については、西鉄貝塚線運行車両を貝塚駅で増結・分離させることで、初期投資費の低減や直通運転区間の延長に伴う利便性向上等の可能性がある増結・分離案について調査を行った。この案の費用対効果及び収支採算性を試算した結果、国の補助採択基準を満たすことは困難な状況であること、西日本鉄道(株)からは、コロナ禍に伴う経営状況から新たな投資については現段階では困難な状況であるとの意向が示されていること、これらの状況を踏まえ、将来的な直通運転化も視野に入れながら、当面は沿線のまちづくりを推進しつつ、より使いやすい公共交通となるよう利便性向上策などの検討に取り組んでいくとの報告を受けた。

生活交通の在り方については、「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」に基づく施策などについて調査を行った。バス路線の休廃止に伴い公共交通空白地となる地域においては、代替交通の運行経費に補助を行うとともに、地域や交通事業者と共働し、各路線の利用促進や地域の実情に応じた運行内容の見直しなどに取り組んでいること、公共交通が不便な地域やそれに準ずる地域においては、地域主体の取組に対する検討経費や交通事業者が実施する試行運行の経費に補助を行っていること、その他、生活交通確保支援として、地域主体の取組に対し、地域と交通事業者間の調整などの活動支援を行っているとの報告を受けた。また、令和元年9月に議会において請願を採択したことを受けて実施された生活交通に関する住民意識調査の結果及び新型コロナウイルス感染症に伴う路線バス等への影響について報告を受けた。

高速鉄道2号線と西鉄貝塚線との直通運転については、多くの沿線住民が要望する長年の重要課題であり、今後の沿線のまちづくり動向にも留意しながら、引き続き調査・検討を進める必要がある。また、生活交通の在り方については、多様な交通手段の特性等を踏まえながら、地域の実情に応じた持続可能な生活交通の確保に向けた取

組について、引き続き調査・検討を進めていく必要がある。

3. 都心部（副都心及びウォーターフロント地区を含む）における道路交通の円滑化について

交通混雑対策については、都心拠点間の交通ネットワーク強化、拠点中心部への流入抑制、道路ネットワークの強化及び公共交通の利用促進について調査を行った。新型コロナウイルス感染症に伴う交通への影響については、公共交通の輸送人員の推移及び3密対策並びに都心部における自動車交通量の推移について報告を受けた。全市的な取組については、パーク・アンド・ライド、バス停の近接化、モビリティ・マネジメント等の取組状況について報告を受けた。都心部における取組については、都心循環BRTの検証結果、フリンジパーキングの実証実験の利用状況、ウォーターフロント地区再整備の交通対策の取組状況について報告を受けた。

交通混雑対策については、全市的な視点でマイカーから公共交通への転換を図るための施策や、都心部における道路交通混雑の緩和や都心拠点間の交通ネットワークの強化を図るための施策等について、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う社会状況の変化などを注視しながら、引き続き調査・検討を進めていく必要がある。