

都心部における道路交通の円滑化に関する調査

交通混雑対策について

- | | | |
|--------------------------|-----|------|
| 1. はじめに | ・・・ | 1 頁 |
| 2. 都心部の交通混雑対策の方向性 | ・・・ | 2 頁 |
| 3. 新型コロナウイルス感染症に伴う交通への影響 | ・・・ | 4 頁 |
| 4. 施策の取組状況 | ・・・ | 6 頁 |
| 5. 今後の進め方 | ・・・ | 12 頁 |

都心部における交通混雑対策について

1. はじめに

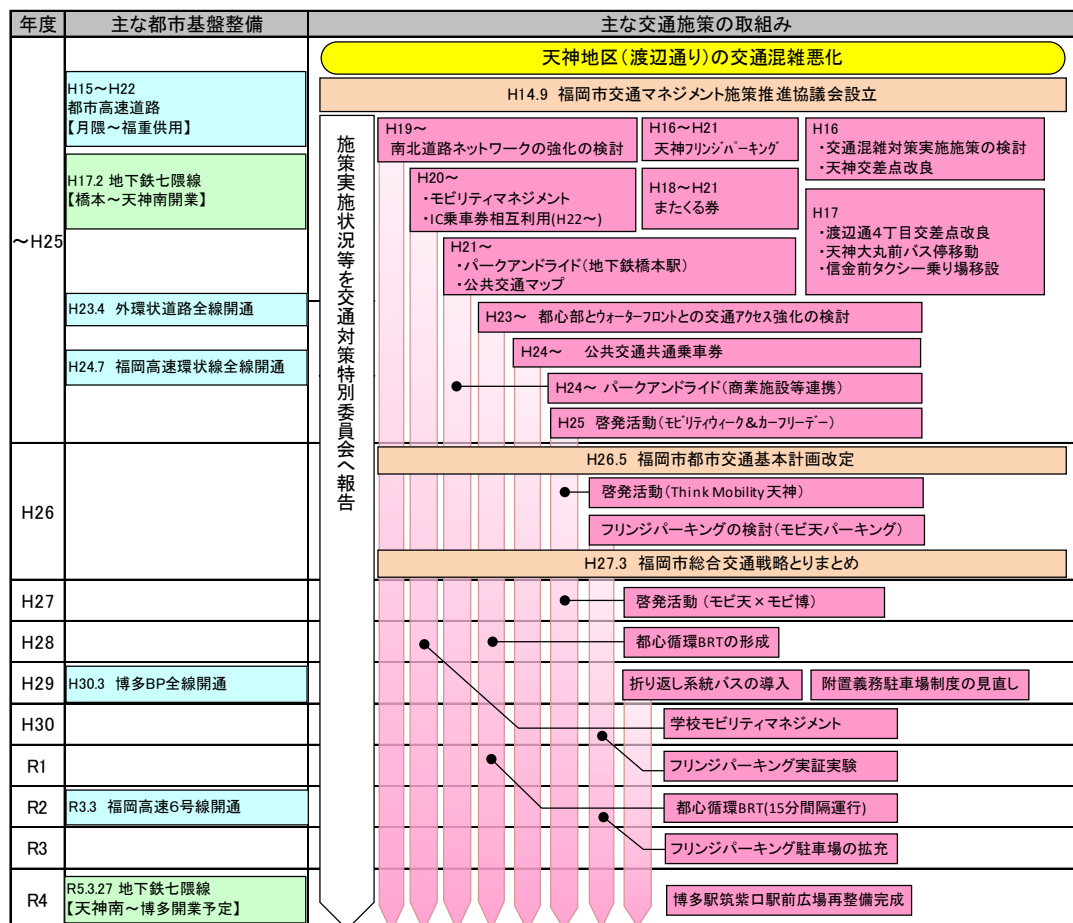
都心部における交通混雑対策については、地下鉄や駅前広場などの整備による公共交通ネットワークの強化を図るとともに、福岡外環状道路や福岡都市高速5号線をはじめとする放射環状型幹線道路ネットワークの形成による都心部通過交通の分散、交通マネジメント施策の推進による公共交通の利用促進などに取り組んできたところである。

特に、天神地区においては、交通需要の調整や交通容量の回復を図るため、「福岡市交通マネジメント施策推進協議会」において打ち出された、公共交通の利便性向上や都心部内の回遊性向上といった交通施策の方向性を基本としながら、交通状況や社会情勢の変化等を踏まえ、交通マネジメント施策を展開してきた。

このような中、多様化する交通課題や福岡市を取り巻く環境の変化に対応するとともに、「第9次福岡市基本計画」のめざす姿である「福岡型のコンパクトな都市」を実現するため、交通施策の基本的指針となる「福岡市都市交通基本計画」を平成26年5月に改定し、本計画で示す基本的な方針のうち、特に交通事業者等と連携して取り組む必要がある施策を「福岡市総合交通戦略」として平成27年3月にとりまとめ、様々な交通混雑対策に取り組んできた。

本委員会では、都心部の交通混雑対策の取組み状況や今後の進め方などについて報告を行うものである。

<経緯>



2. 都心部の交通混雑対策の方向性

これまで、都心部の交通混雑対策については、都心部通過交通の分散や公共交通の利用促進などに取り組み、都心部の流入交通量は減少傾向にあるが、依然として都心部を目的とするバス・マイカーは多く、都心部の交通混雑やバス交通の定時性・速達性が低下する要因のひとつとなっている。

そのため、今般の新型コロナウイルス感染症の影響なども注視しながら、全市的な視点から公共交通を主軸とし多様な交通手段が有機的・効率的に連携した総合交通体系の構築を目指し、特に都心部の交通対策としては、「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、都心部内外において、下記項目について取り組む。

「道路交通混雑の緩和」に向けた取り組み

I-1. 全市での取り組み

通過交通の分散や公共交通の利用促進を図るため、道路・公共交通ネットワークの強化に取り組むとともに、都心部への自動車流入抑制を図るため、パークアンドライドや路線バスの幹線・フィーダー化等の取り組みを行う。

(今回の報告事項)

- ・パークアンドライド

I-2. 都心部での取り組み

都心部において、道路ネットワークの強化に加え、中心部への自動車流入抑制を図るため、フリンジパーキング等の取り組みを行う。

(今回の報告事項)

- ・フリンジパーキング、附置義務駐車場条例の特例制度の運用

「都心拠点間の交通ネットワークの強化」に向けた取り組み

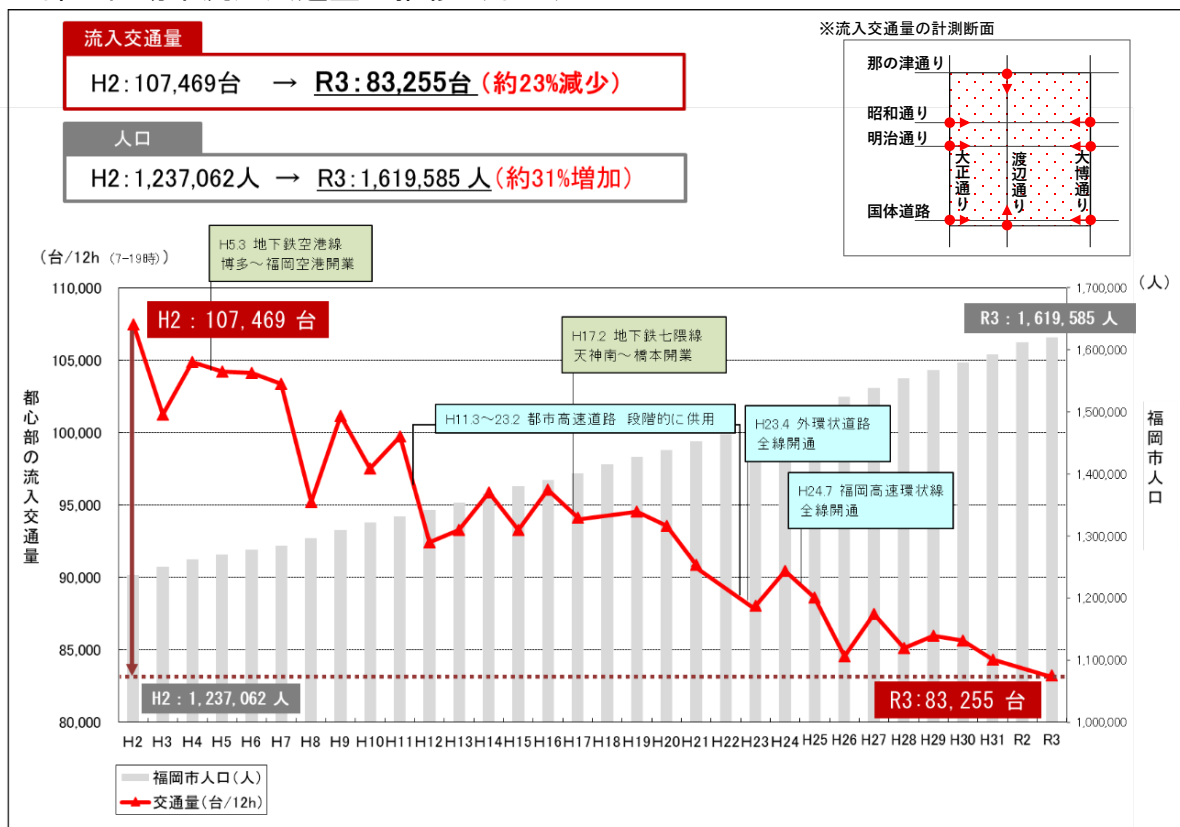
II. 都心部での取り組み

都心拠点間の交通ネットワーク強化を図るため、地下鉄七隈線の延伸や、都心循環BRTの取り組みを行う。

(今回の報告事項)

- ・都心循環BRT

<都心部の自動車流入交通量の推移（平日）>



<都心部の交通混雑対策の方向性>

福岡市都市交通基本計画(平成26年5月策定)

目標像Ⅳ：活力ある都心部を支える交通

方針9 都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上

天神・渡辺通、博多駅周辺、博多ふ頭・中央ふ頭地区間相互の連携強化と回遊性向上を図るため、来街者にも分かりやすく使いやすい公共交通幹線軸と、歩いて楽しい歩行空間等の形成に取り組みます。

方針10 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化

都心部内の道路交通混雑の緩和を図るために必要な幹線道路の整備と公共交通の利用促進を進めるとともに、既存道路の機能が十分に発揮できるよう、エリアマネジメント団体等と共働した交通マネジメント施策などを推進します。

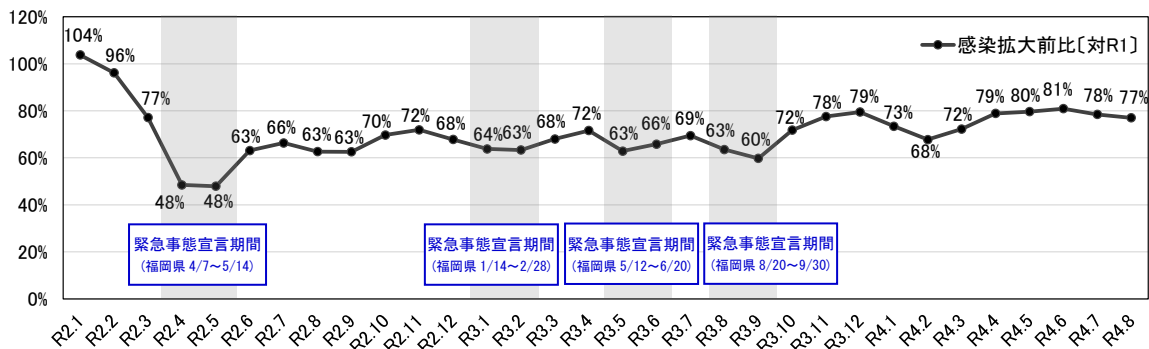
交通混雑対策の方向性		施策	
方針9	都心拠点間の交通ネットワーク強化	都心拠点間の公共交通アクセスの強化	地下鉄七隈線延伸 都心循環BRT
		拠点中心部への流入抑制	パークアンドライド フリッジパーキング 附置義務駐車場の隔地・集約化 ウォーターフロント地区の地下駐車場・地下車路の整備
方針10	道路ネットワークの強化	バス路線の再編・効率化	連節バス増便にあわせた再編 折返し系統バスの導入（幹線・フィーダー化）
		幹線道路の整備	天神通線の延伸 那の津通り6車線化 築港石城町線の延伸
	走行阻害要因の改善	交差点改良 信号現示の見直し バス・タクシー乗り場等の見直し	
	通過交通の分散	放射環状型の道路整備	福岡外環状道路整備 都市高速道路整備 等
公共交通の利用促進	公共交通アクセス・交通結節機能の強化	公共交通アクセス・交通結節機能の強化	バス停の近接化 筑紫口駅前広場の再整備 ウォーターフロント地区の交通広場の整備 ウォーターフロント地区の公共交通専用動線の整備
		交通マネジメントの推進	公共交通利用促進措置による附置義務の低減 モビリティ・マネジメント 公共交通共通乗車券

3. 新型コロナウイルス感染症に伴う交通への影響

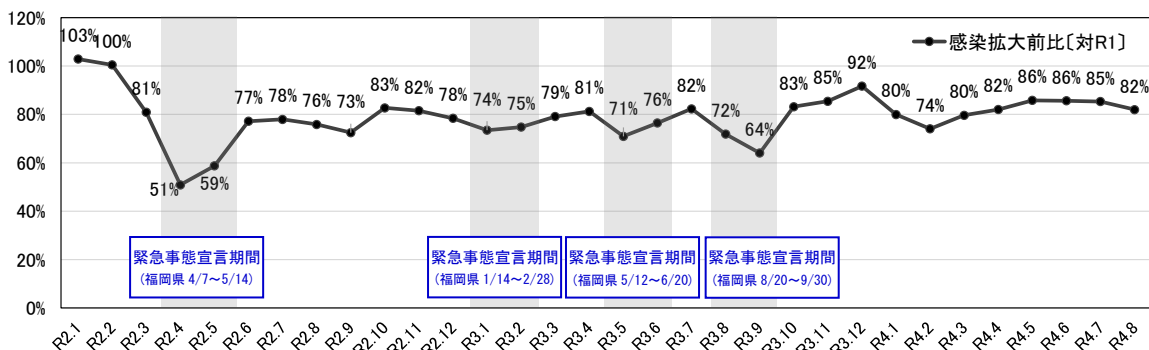
(1) 公共交通

公共交通の輸送人員については、緊急事態宣言の発令等により変動するものの、感染拡大前である令和元年度と比較して、約7割前後の利用にとどまっている。

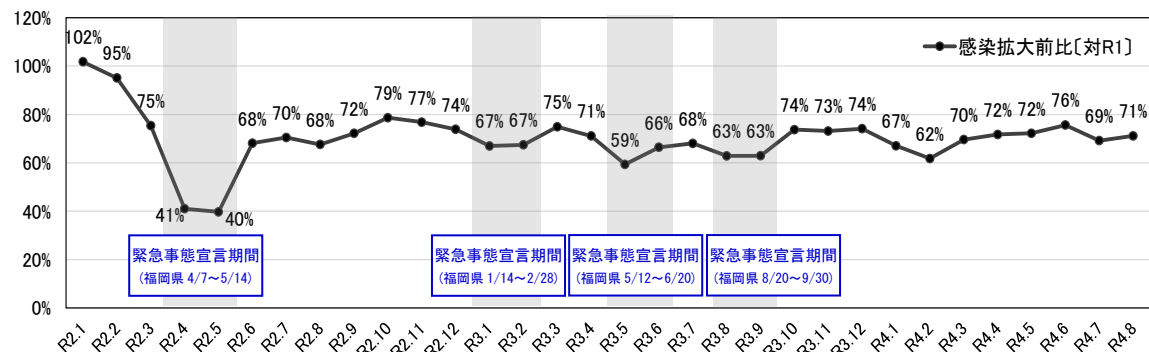
＜福岡市地下鉄の輸送人員の推移（感染拡大前比〔対R1〕）＞ ※全線



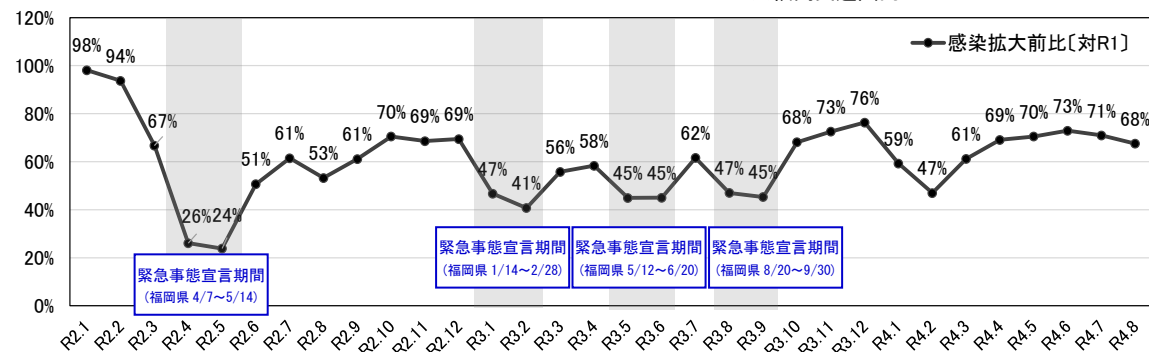
＜西鉄（電車）の輸送人員の推移（感染拡大前比〔対R1〕）＞ ※西鉄天神大牟田線、貝塚線



＜西鉄（バス）の輸送人員の推移（感染拡大前比〔対R1〕）＞ ※市内路線バス



＜タクシーの輸送人員の推移（感染拡大前比〔対R1〕）＞ ※福岡交通圏内



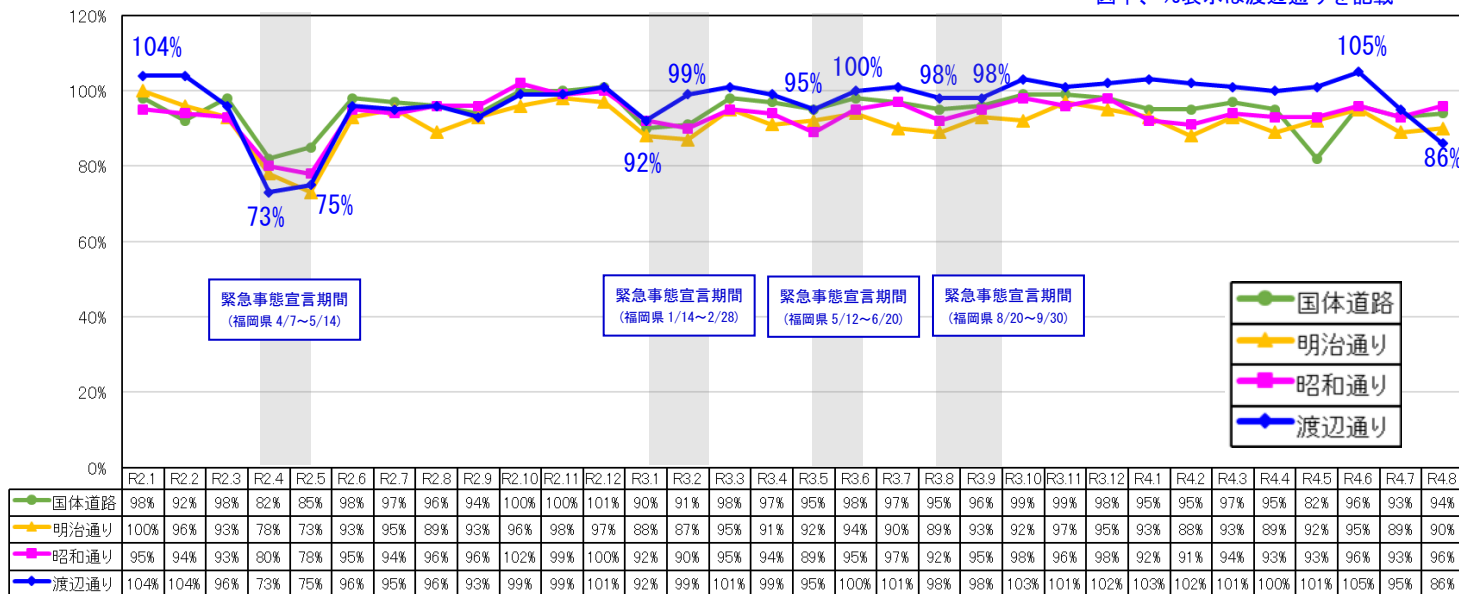
(各事業者提供資料を基に作成)

(2) 自動車交通

都心部における自動車交通量は、公共交通と比較すると影響は小さい。

<自動車交通量の推移（感染拡大前比〔対R1〕）> ※渡辺通り，昭和通り，明治通り，国体道路

図中、%表示は渡辺通りを記載



(日本道路交通情報センターの公表データを基に作成)

4. 施策の取組状況

I-1. 道路交通混雑の緩和に向けた取組み<全市での取組み>

(1) パークアンドライド

郊外部の適切な場所にパークアンドライド駐車場を確保することにより、バス・鉄道の利用を促進し、都心部への自動車流入の抑制を図る。

実施状況（令和4年9月時点）

商業施設と連携したパークアンドライド

(単位:台,円/月)

	商業施設	枠数	契約数	料金	乗継先	支払方法
本格実施	イオンモール福岡伊都	124	121	4,191	鉄道	現金
	木の葉モール橋本	50	29	6,000	地下鉄	現金
	イオンモール香椎浜	70	70	5,000	バス	商品券購入 or WAONチャージ
	イオン唐津SC	30	30	5,000	バス	商品券購入 or WAONチャージ
	イオンモール福津	70	12	5,000	バス	商品券購入 or WAONチャージ
	イオンモール筑紫野	70	70	5,000	鉄道	商品券購入 or WAONチャージ
	イオン志摩SC [R4.4~本格実施]	20	6	5,000	バス	商品券購入 or WAONチャージ
社会実験中	イオンマリナタウン店	20	10	4,400	バス	現金
計		454	348	-	-	-

※平日のみ利用可

交通事業者の所有地を活用したパークアンドライド

(単位:台)

駐車施設	枠数	契約数	料金	乗継先
姪浜駅乗継駐車場	108	55	3ヵ月:14,850円 6ヵ月:29,700円	地下鉄

民間の時間貸し駐車場と連携したパークアンドライド

(単位:台)

駐車施設	枠数	契約数	料金	乗継先
市内14箇所	941	-	100~220円割引	地下鉄

※平日利用可分

<実施施設（商業施設）>



<利用促進（バス車内での周知）>



I-2. 道路交通混雑の緩和に向けた取組み <都心部での取組み>

天神地区における駐車政策について

フリンジパーキングの確保や附置義務駐車場条例の特例制度の運用により、天神中心部に集中する駐車需要を低減・分散させ、中心部への自動車流入の抑制を図る。

(1) フリンジパーキング

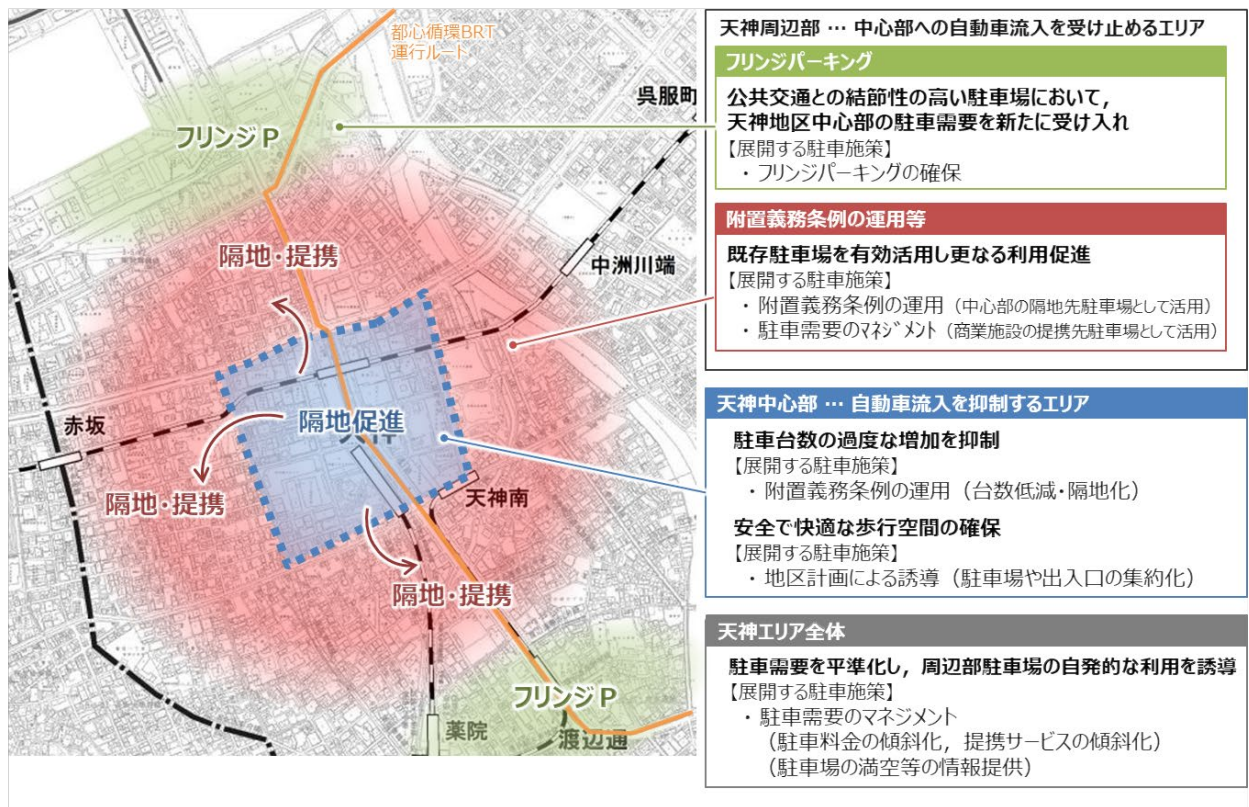
天神中心部に来訪する自動車交通を公共交通との結節性が高い天神周辺部の駐車場で受け止める。

(2) 附置義務駐車場条例の特例制度の運用

附置義務駐車場条例では、商業地域等において、一定規模以上の建築物を対象として、駐車場の確保を義務付けしている。

一方で、天神中心部においては、交通負荷の軽減を図るため、特例として、公共交通利用促進措置による駐車台数の低減や、隔地化（天神周辺部に駐車場を確保）を促進している。

<天神地区における駐車政策の考え方>



(1) フリンジパーキング

公共交通との結節性の高い都心周辺部の駐車場において、自動車交通を受け止めることにより、都心中心部への自動車流入の抑制を図る。

① 概要

実施期間	平成 31 年 3 月 16 日開始
対象 駐車場	[天神北] ポートレース福岡 第1立体駐車場 [天神西] アキラパーキング (R4.11.16~) [天神南] グランドパーキング
駐車料金	天神に行く方限定 駐車料金最大 500 円 [駐車券割引] 観光案内所 ライオン広場 (セルフ割引)
利用特典	乗車人数分の西鉄バス片道乗車券を観光案内所にて配布
実施主体	実施主体 : 福岡市、We Love 天神協議会 協力企業 : 中央地所 (株)、セイワパーク (株)、西日本鉄道 (株)

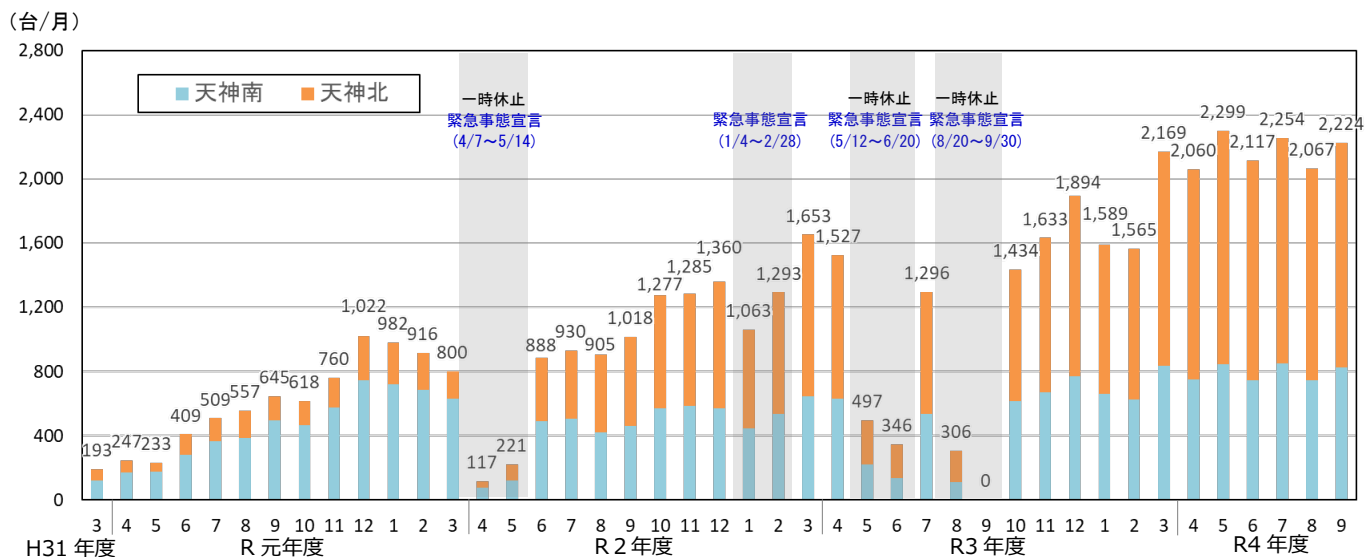
<位置図>



② 利用状況

新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、緊急事態宣言期間中は休止したが、利用者は増加傾向にあり、令和 4 年 5 月に最大約 2,300 台/月の利用があった。

<月別利用台数>



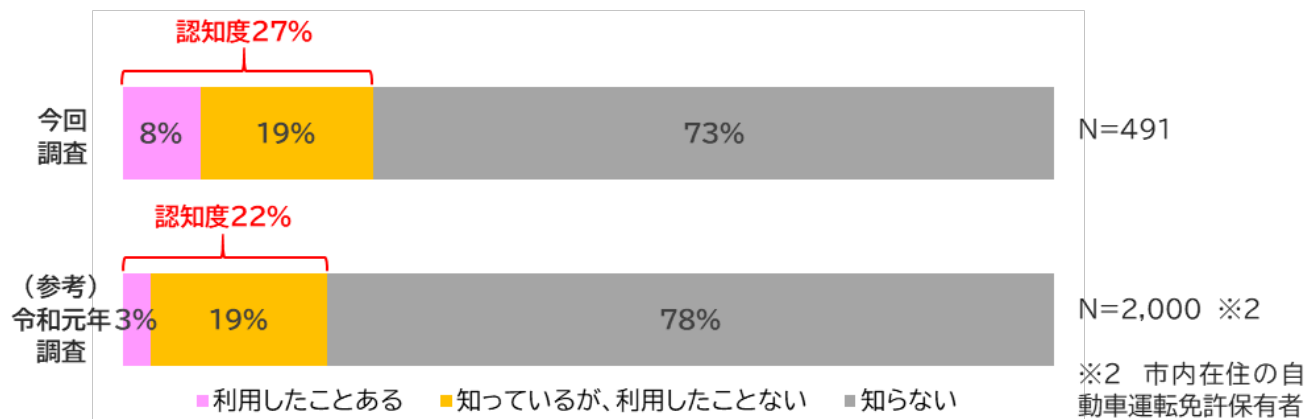
・R2.4~R3.3は、トラストパーク北天神の台数を含んだ数値
 ・R3.4~R4.9は、エフパーキング北天神の台数を含んだ数値

③ アンケート調査

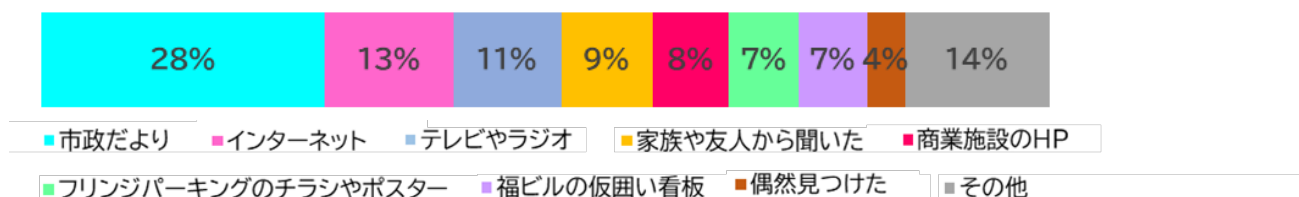
自動車で天神に来街したことがある人に対して、フリンジパーキングに関するアンケート調査※1を実施したところ、フリンジパーキングの認知度は3割程度であり、まだなお周知に課題がある。また、知ったきっかけは、「市政だより」、「インターネット」、「テレビやラジオ」の順で高くなっている。

※1 県内居住者、佐賀県居住者を対象に調査を実施（令和4年8月）

<認知度>



<知ったきっかけ>



④ 利用促進

市ホームページに掲載するとともに、市内居住者に対して、市政だよりへの掲載や公共施設などでのチラシ配布やポスター掲示、全小学生にチラシ配布を行っている。また、市外居住者に対して、高速道路サービスエリアや道の駅、自動車学校などで同様に広報を行っている。

今後、認知度向上に向けた取り組みを進めるとともに、対象駐車場の拡充に取り組んでいく。

<福ビル街区の仮囲いにて周知>



(2) 附置義務駐車場条例の特例制度の運用

都心部においては、中心部の交通負荷の軽減を図るため、特例として、公共交通利用促進措置による駐車台数の低減や隔地化を促進する。

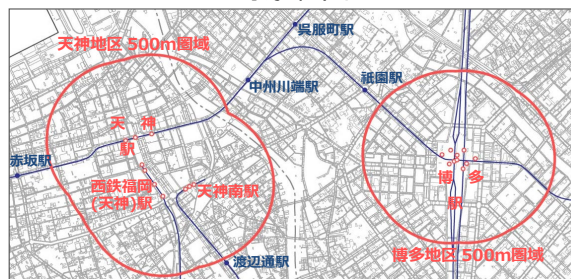
① 公共交通利用促進措置の実施による駐車台数の低減（天神・博多）

公共交通の利便性が高い都心部において、公共交通利用促進措置が実施される建築物に対して、駐車台数を低減する（最大40%低減）。

＜公共交通利用促進措置の主なメニュー＞

- ・ 鉄道駅への地下通路等の接続
- ・ 従業員のマイカー通勤の規制
- ・ 公共交通の時刻表の表示・冊子配布（啓発を含む） 等

＜対象範囲＞



② 天神中心部（隔地促進エリア）における附置義務駐車場の隔地化

隔地促進エリア内は、駐車場の隔地化を促進しており、エリア外かつ、敷地より500m以内の場所、または、市が別に定める交通混雑の緩和に資する場所に隔地することができる。

＜隔地促進エリア＞

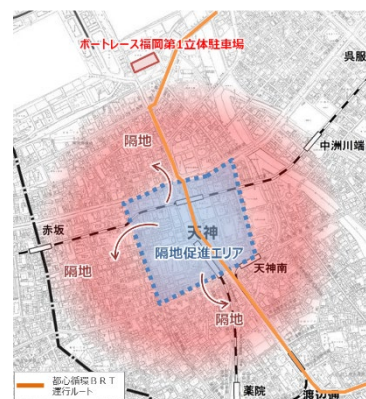


○天神BBB（ビッグバンボーナス）隔地駐車場について

天神BBB隔地駐車場とは、天神BBBの認定を受けたビルが、附置義務駐車場の隔地先として、市が定める駐車場を優先的に利用できる制度である。

天神北ランプに近接し、都心循環BRTとの結節性も高い、ポートルース福岡第1立体駐車場を天神BBB隔地駐車場として活用することで、天神中心部への流入抑制を図るもの（令和6年度運用開始予定）。

＜駐車場位置図＞



II. 都心拠点間の交通ネットワークの強化に向けた取り組み <都心部での取り組み>

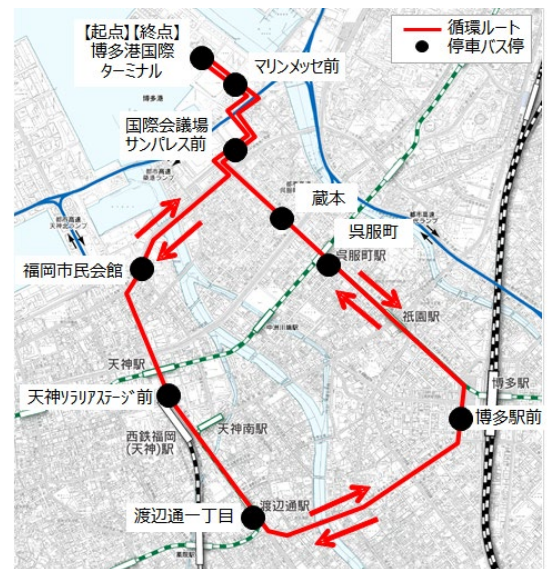
(1) 都心循環BRT

連節バスの導入をはじめ、バス路線の再編・効率化、バス走行環境の改善、鉄道等との乗継強化などを行い、天神・渡辺通地区、博多駅周辺地区、ウォーターフロント地区を効率よく繋ぐことで、都心拠点間の交通ネットワークの強化を図る。

① 運行状況

令和元年7月から約15分間隔で運行中。

<運行ルート>



<運行概要>

ルート	3 拠点間の循環運行	
便数	94 便/日 (約 15 分間隔)	
停留所数	9 箇所	
利用者数	約 5,200 人/日 ※R元. 8 時点 〔R4. 9 時点ではコロナの影響等により約 2,900 人/日〕	
その他	各営業所と都心部間の回送区間について朝夕のみ営業化 (愛宕浜営業所, 那珂川営業所, アイランドシティ営業所)	

② バス路線の再編・効率化

連節バスの導入による輸送力の強化とあわせて、道路交通混雑の緩和を図るために、バス路線の再編・効率化を実施。

<実績 (H28. 8~R1. 7)>

	連節バス導入に伴う削減便数	削減割合
渡辺通り	▲約390便/日	約15% (削減前：約2,600便)
大博通り	▲約520便/日	約18% (削減前：約2,800便)

これにより、都心部の路線バスを約2割削減（渡辺通り約15%減、大博通り約18%減）するとともに、

連節バスの約15分間隔運行によって、バス交通（連節バス＋路線バス）の輸送力を約1.3倍に増強。

③ バス走行環境の改善

都心循環BRTを含めた路線バスの定時性・速達性の確保による公共交通の利便性を向上させるため、交通規制（バス優先レーン）の拡充・強化にあわせ、バス走行空間の明示化等を実施。

バス走行環境の改善によって、連節バス・路線バスの定時性・速達性が向上。

<バス走行空間の明示化 (H31. 2)>



5. 今後の進め方

福岡市においては、公共交通を主軸として多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の構築を目指し、引き続き、公共交通ネットワークの強化や幹線道路ネットワークの形成、交通マネジメントの推進に取り組む。また、令和5年3月の地下鉄七隈線延伸（天神南～博多駅間）の開業に伴う交通状況の変化を把握しつつ、市民や企業、交通事業者、行政がより一層連携した交通対策に取り組んでいく。

特に、都心部においては、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、下記の施策等について取り組んでいく。

- ・都心循環BRTに係る定時性・速達性の向上や利用促進に向けた取組み
- ・フリンジパーキングの利用促進に向けた取組み
- ・ウォーターフロント地区のふ頭基部のまちづくりに応じた交通対策の検討
- ・天神通線の北側延伸部の整備及び南側延伸部の事業化に向けた取組み

(参考)

<都心部の移動手段と移動目的の変化（北部九州圏パーソントリップ調査より）>

1. パーソントリップ調査について

人（パーソン）の一日の動き（トリップ）を把握する調査で、人がどこからどこへ、どのような目的で、どの交通手段で移動しているのかなど、調査圏域内の交通実態を把握することができる。

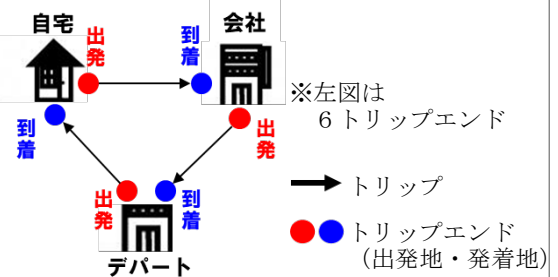
○北部九州圏パーソントリップ調査の概要

- ・調査期間：平成 29 年度～令和元年度
- ・調査主体：北部九州圏都市交通計画協議会
〔国土交通省九州地方整備局、福岡県、佐賀県、北九州市、福岡市〕
- ・調査方法：郵送または WEB
- ・調査圏域：福岡県のほぼ全域と佐賀県の一部



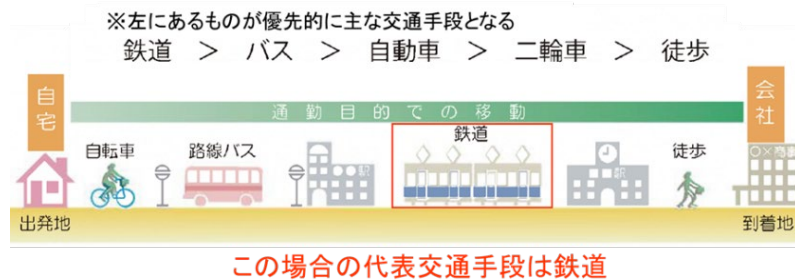
○トリップエンド（TE）とは

1つのトリップにおける出発地と到着地を「トリップエンド」といい、1トリップには出発地と到着地の2つのトリップエンドがある。（＝発生集中量）



○代表交通手段とは

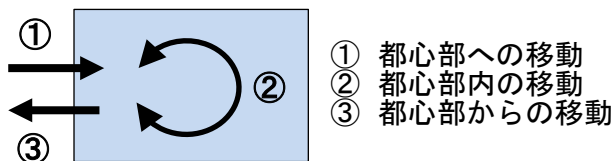
1つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段のこと。



2. 都心部に関連する人の動き



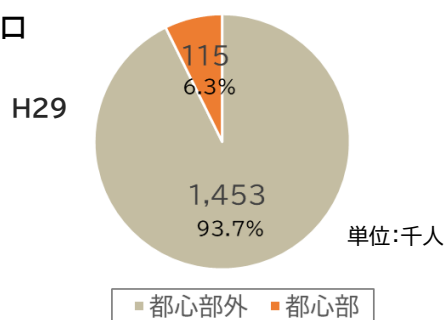
対象とする動き
都心部



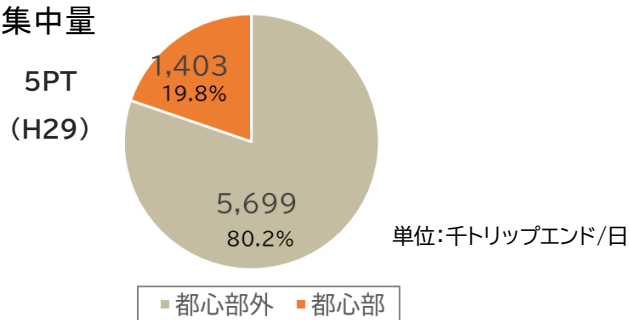
(1) 全市に占める都心部の割合（人口・発生集中量）

全市に占める都心部の人口の割合（6.3%）に比べ、発生集中量の割合（19.8%）の方が高く、都心部に関連する移動が多い。

・人口

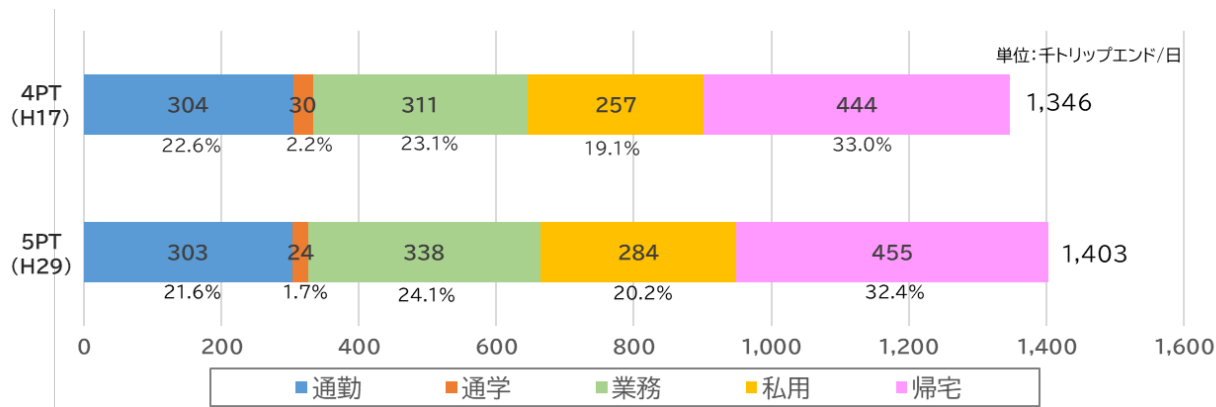


・発生集中量



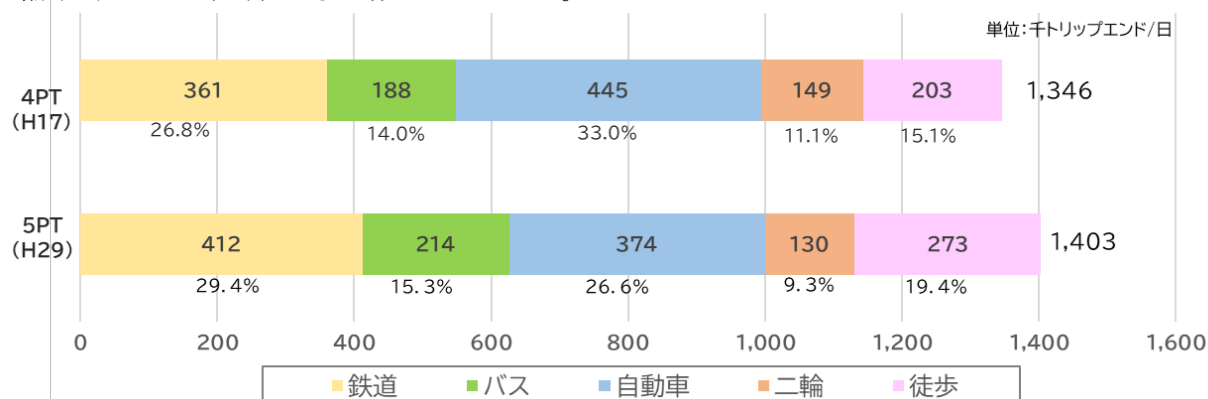
(2) 目的別（全手段）【グラフ1】

移動目的の各割合は、前回調査から大きな変化は見られない。

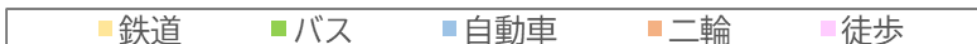


(3) 代表交通手段別（全目的）【グラフ2】

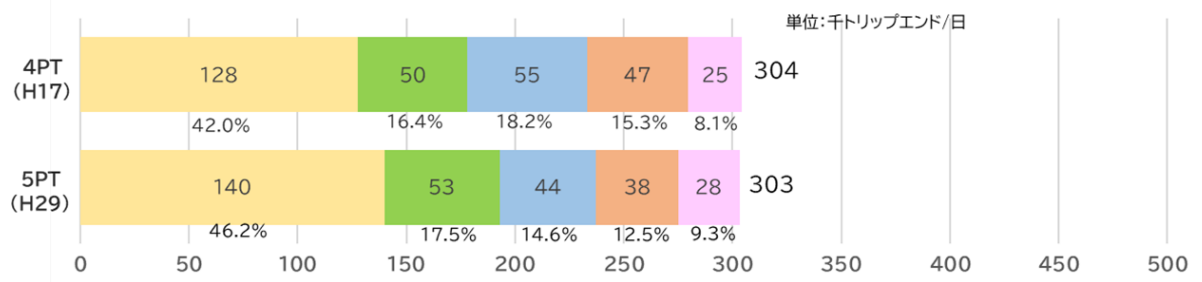
鉄道(■)・バス(■)・徒歩(■)は量・割合ともに増加しており、自動車(■)・二輪(■)は量・割合ともに減少している。



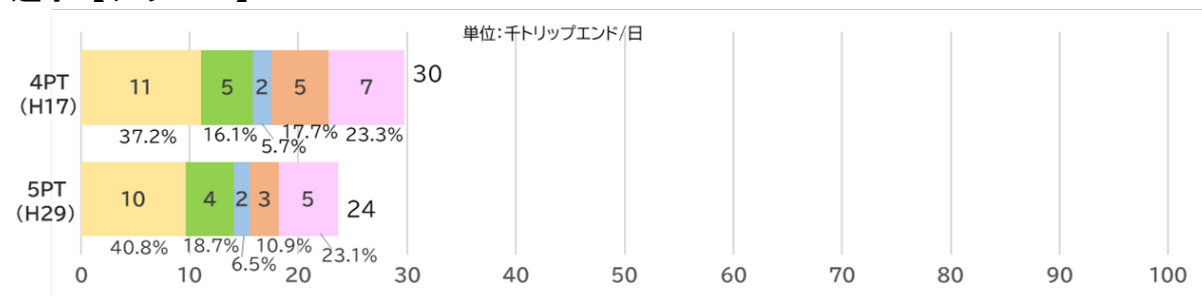
(4) 移動目的ごとの代表交通手段の内訳



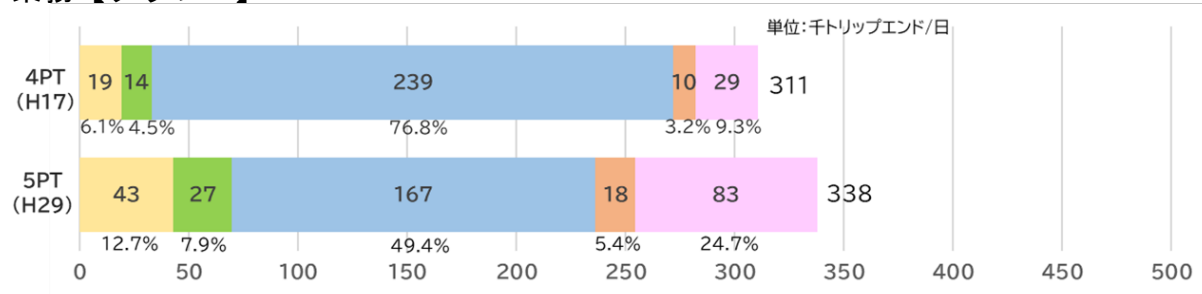
・通勤【グラフ3】



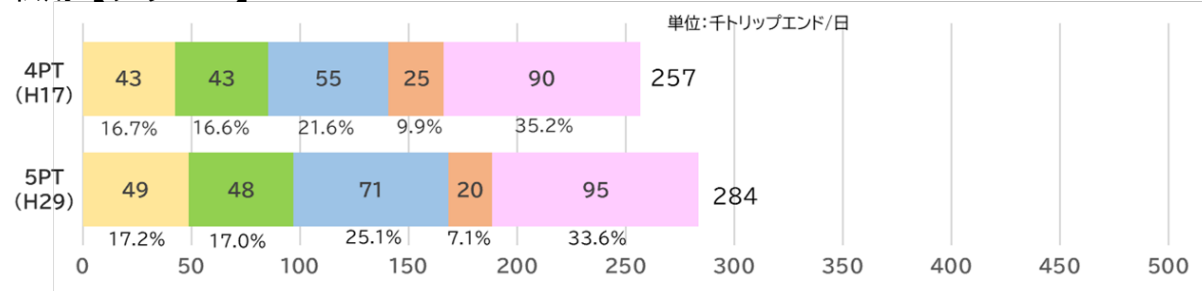
・通学【グラフ4】



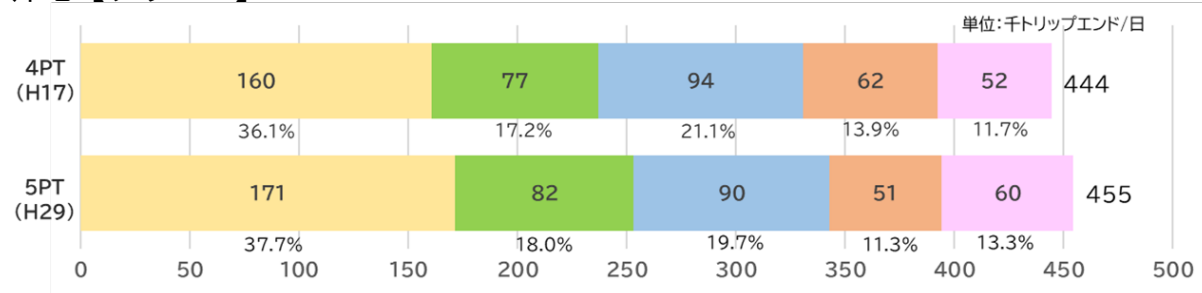
・業務【グラフ5】



・私用【グラフ6】



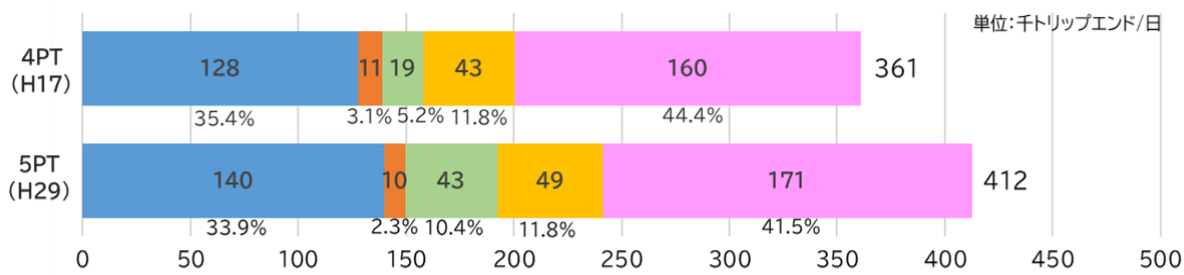
・帰宅【グラフ7】



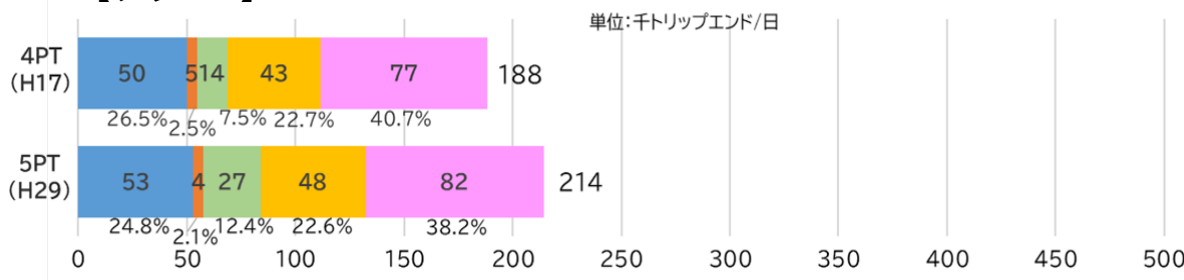
(5) 代表交通手段ごとの移動目的の内訳



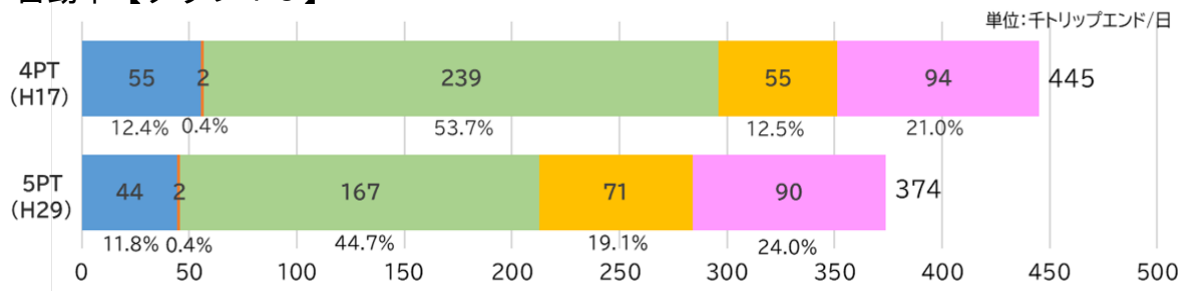
・鉄道【グラフ8】



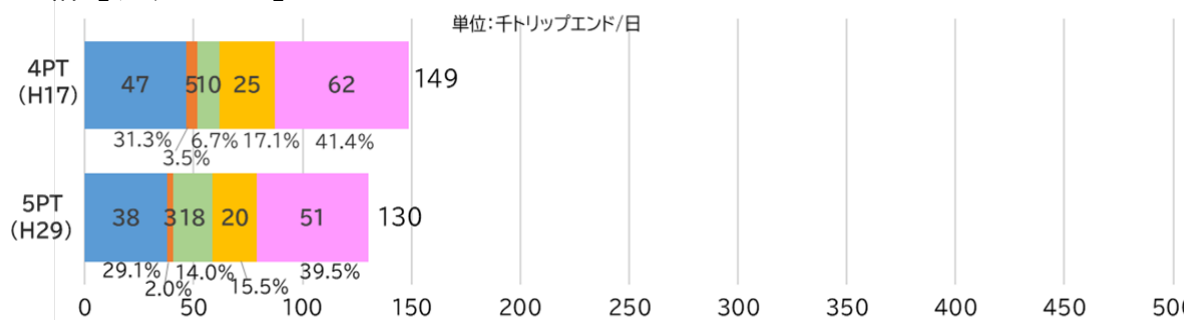
・バス【グラフ9】



・自動車【グラフ10】



・二輪【グラフ11】



・徒歩【グラフ12】

