

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. 施策の取組状況	・・・ 4 頁
4. 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

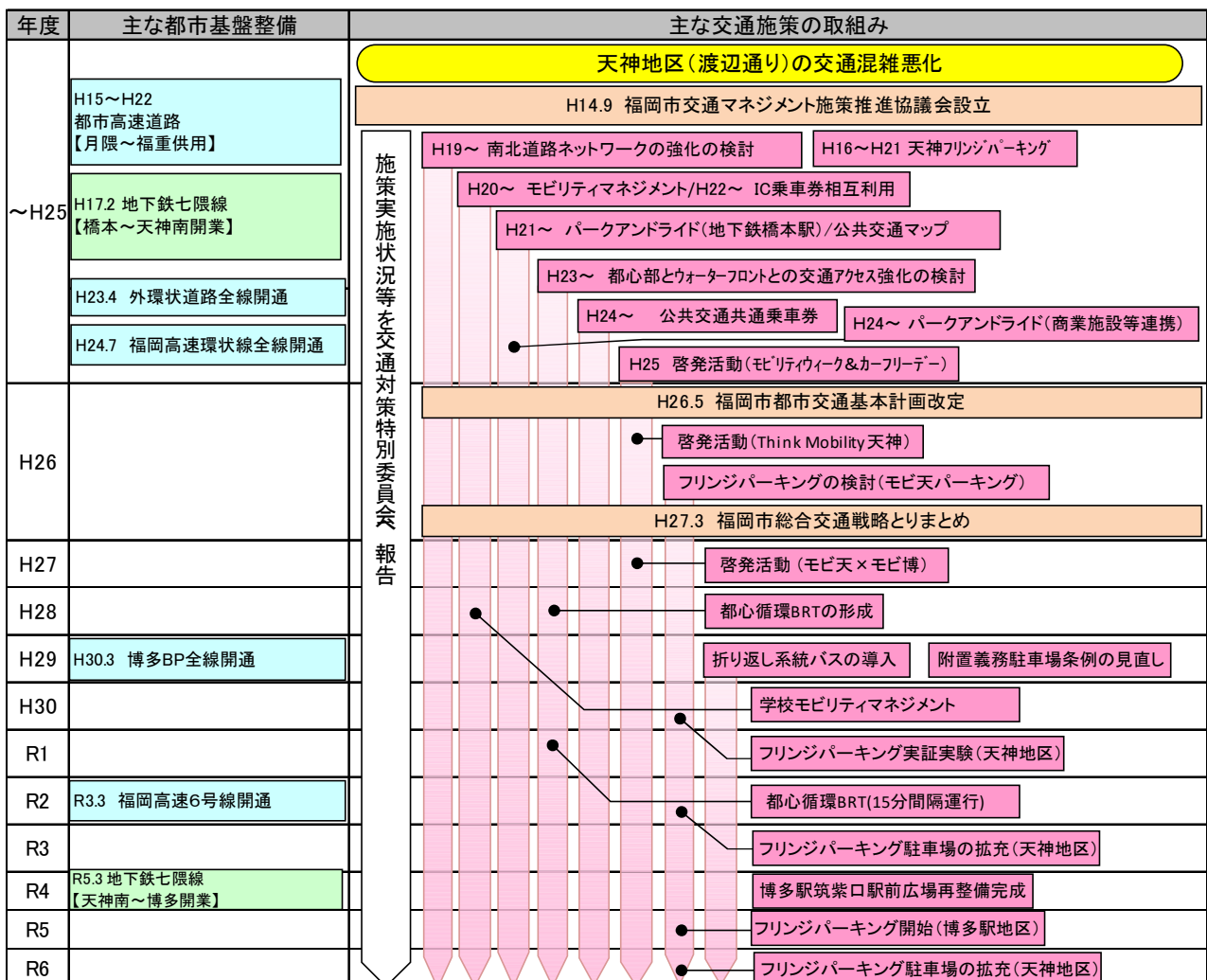
1. はじめに

福岡市の交通体系については、公共交通を主軸とし、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、鉄道ネットワークの強化や、幹線道路ネットワークの整備とともに、パークアンドライドなどの交通マネジメントの推進などに総合的に取り組んできたところである。

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んできた結果、令和5年の流入交通量は、ピーク時である平成2年と比較すると、約24%減少している。

しかしながら、依然として都心部を目的とするバス・マイカーは多く、都心部の局所的な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、現在「福岡市都市交通基本計画」に基づき、全市的な視点から公共交通を主軸とし、多様な交通手段が相互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、「**I. 道路交通混雑の緩和**」や「**II. 都心拠点間の交通ネットワークの強化**」を図るため、都心内外において、以下の施策について取り組んでいるところ。

<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めます。

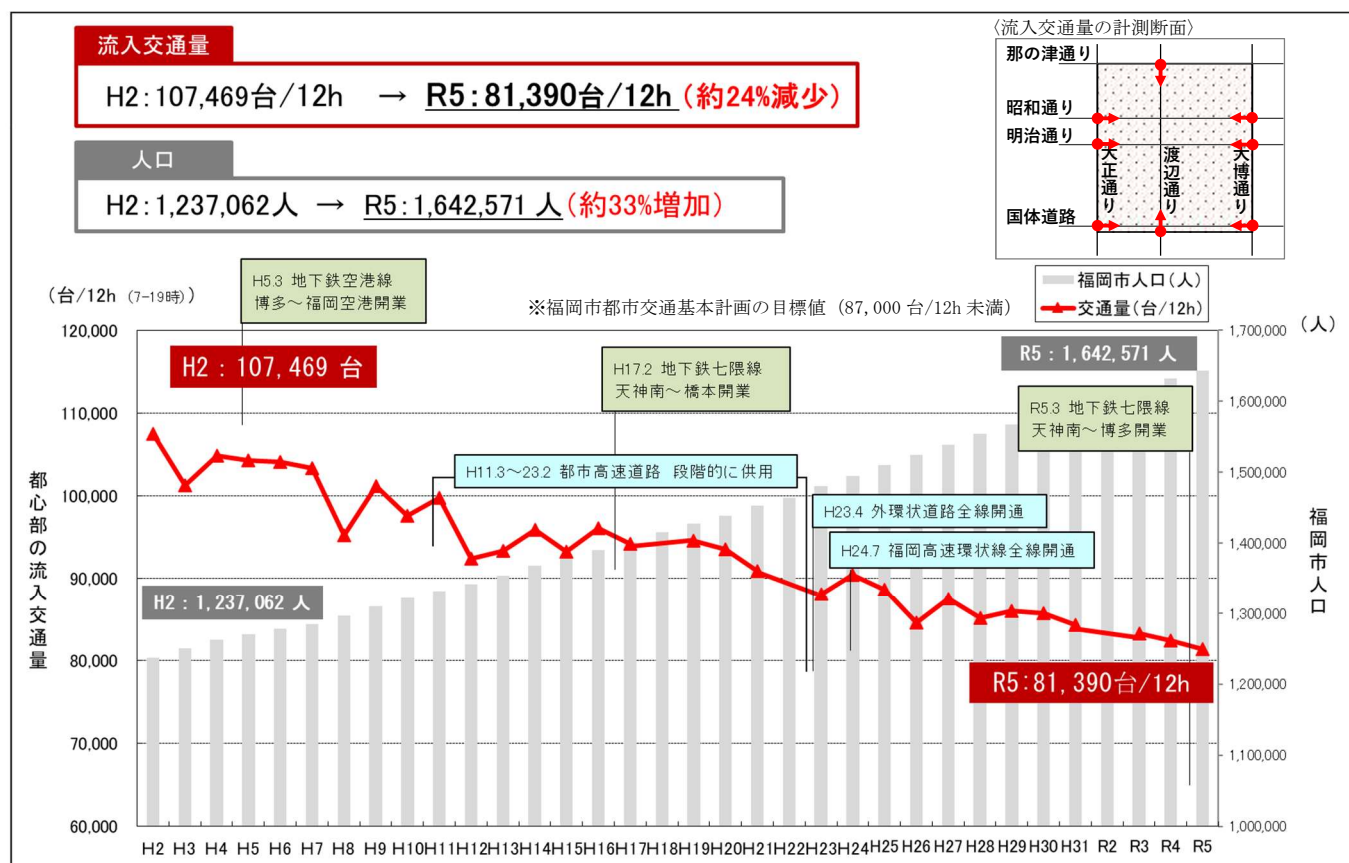
方針10 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化

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。

赤字：今回報告する取り組み

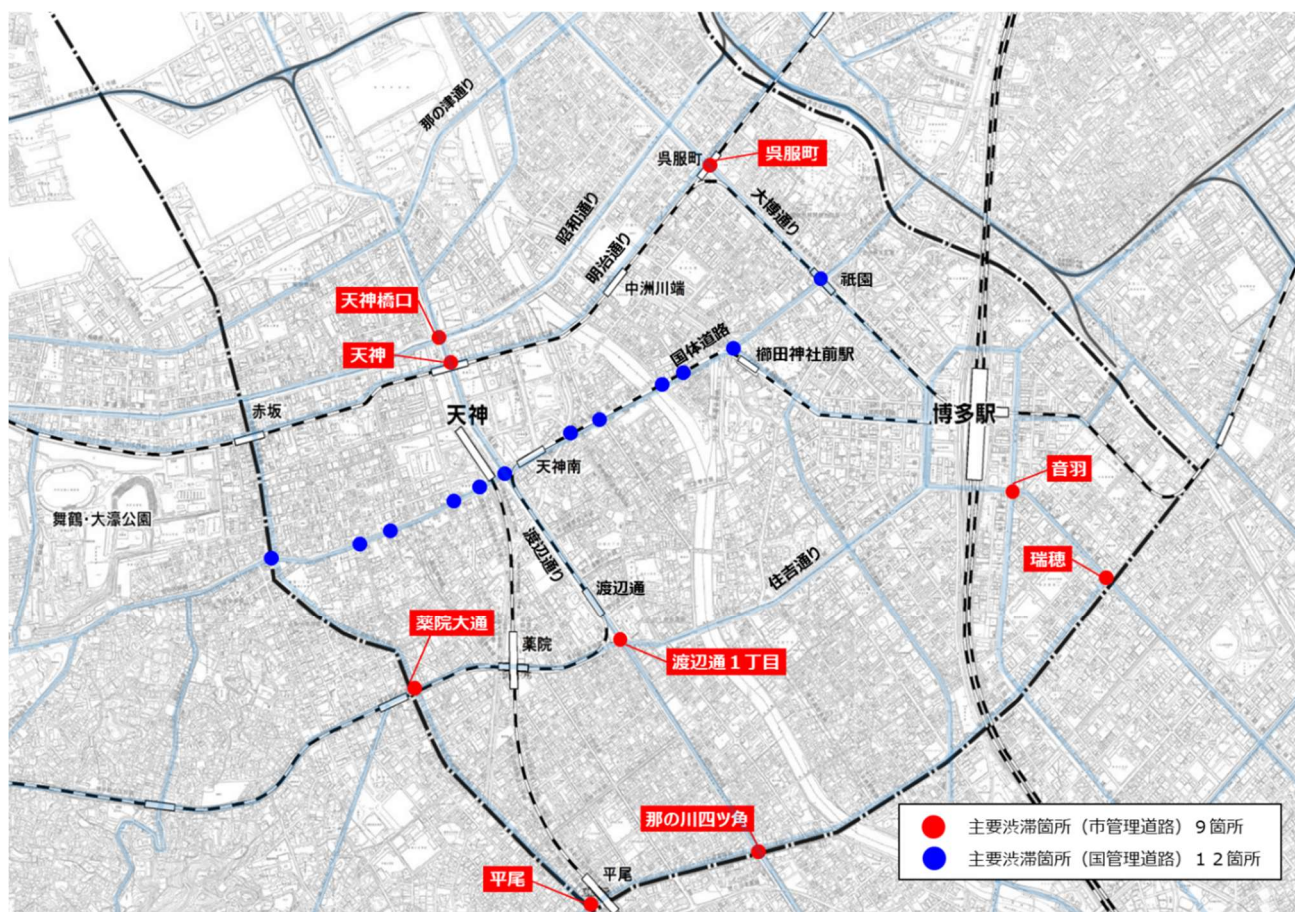
交通混雑対策の方向性		施策	
方針9	都心拠点間の交通ネットワーク強化	都心拠点間の公共交通アクセスの強化	地下鉄七隈線延伸 都心循環BRT
		幹線道路の整備	天神通線の延伸 那の津通り6車線化 築港石城町線の延伸
方針10	都心中心部への流入抑制	駐車交通の適正化	パークアンドライド フリンジパーキング 附置義務駐車場の隔地・集約化
		バス路線の再編・効率化	連節バス増便にあわせた再編 折返し系統バスの導入（幹線・フィーダー化）
	道路交通の円滑化	走行阻害要因の改善	交差点改良 信号現示の見直し バス・タクシー乗り場等の見直し 駐車場の満空情報の提供
	通過交通の分散	放射環状型の道路整備	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	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まちづくりに応じた交通対策
		交通マネジメントの推進	交通事業者と連携した公共交通利用促進 モビリティ・マネジメント 公共交通共通乗車券 公共交通利用促進措置による附置義務台数の低減

＜都心部の自動車流入交通量の推移（平日）＞



＜都心部の主要渋滞箇所（令和５年７月時点）＞

主要渋滞箇所の選定基準は、車両の平均速度が 20km/h 未満などが要件となっている。



(福岡国道事務所の公表データを基に作成)

3. 施策の取組状況

I. 道路交通混雑の緩和に向けた取組み 〈全市における取組み〉

(1) 交通事業者と連携した公共交通利用促進

都心部のまちづくりにより、ますます人の動きが活発化する中で、福岡市・西鉄・JR九州が連携し、更なる公共交通利用促進の取組みを行っている。

- ・夏休み等の外出を促進する企画乗車券や特別運賃
- ・パークアンドライドやフリンジパーキングの利用促進
- ・イベントと連携した公共交通利用促進
- ・様々な広報・PRによる普及・啓発



(2) パークアンドライド

大型商業施設の駐車場や民間の時間貸駐車場等と連携し、郊外部の駅周辺等にパークアンドライド駐車場を確保するとともに、交通事業者等と対象駐車場の位置や利用特典など分かりやすく情報発信することなどにより、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。

<福岡都市圏におけるパークアンドライド駐車場>

月 極：41 箇所、枠数総計約 2,900 台
時 間 貸：24 箇所、枠数総計約 8,300 台

(※月極と時間貸の両形態で運営：11 箇所)

<市 HP 等による情報発信>

お得なパーク&ライド

おトク! 商品券がもらえる!
商業施設駐車場でP & Rを利用すると、提携店舗の商品券が付与されるのでお得!

おトク! 駐車料金が割引価格
公共交通機関を利用すると、駐車料金の割引が受けられるのでお得!
※利用特典内容や有無は、駐車場ごとに異なります。

パーク&ライド駐車場を探す
月極駐車場：毎日の通勤などで平日に都心部へ出かける方にオススメ!
時間貸駐車場：土日などに家族でおでかけする際にとっても便利!

月極駐車場 **時間貸駐車場**

周辺市町も含め一括掲載!

Click

福工大前駅北駐車場

所在地
糟屋郡新宮町美咲 2-7

最寄駅
福工大前

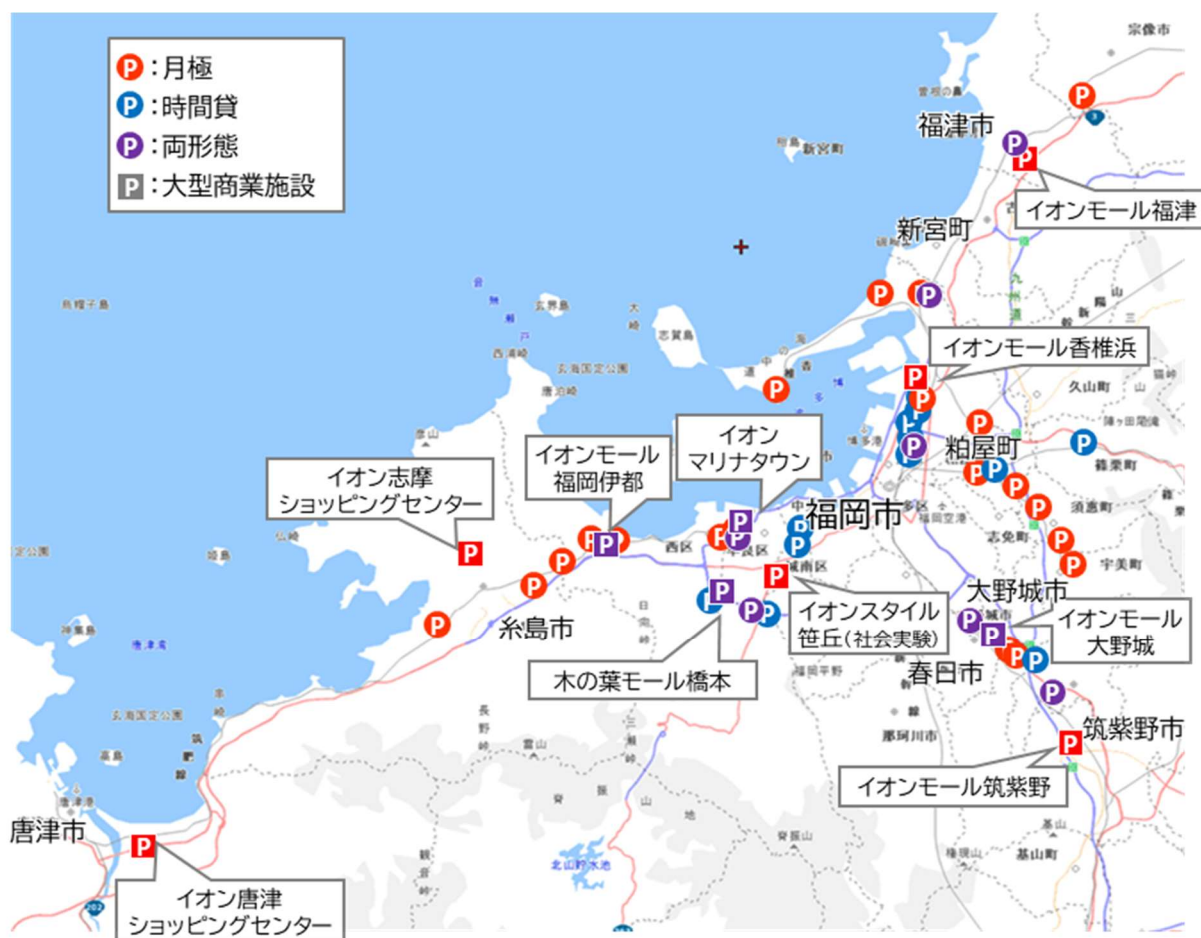
収容台数
33 台

利用時間
24 時間

月極料金
一般：9,000 円
JR 定期利用者：7,100 円
※税抜価格

料金割引などお得情報も!

<位置図>



<大型商業施設の駐車場を活用したパークアンドライド（令和6年9月時点）>

(単位: 台, 円/月)

大型商業施設	枠数	契約数	料金	乗継先	支払方法
イオンモール福岡伊都	124	122	4,191	鉄道	現金
木の葉モール橋本	250	84	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
イオン唐津ショッピングセンター	30	30	5,000	バス	商品券購入 or WAONチャージ
イオンモール福岡	70	8	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
イオン糸島ショッピングセンター	20	7	5,000	バス	商品券購入 or WAONチャージ
イオンマリナタウン店	20	16	4,400	バス	現金
イオンモール大野城	21	21	4,000	鉄道	現金
計	675	428	—	—	—

※平日のみ利用可

※イオンスタイル笹丘で社会実験を開始（令和6年9月～）

I. 道路交通混雑の緩和に向けた取組み〈都心部における取組み〉

都心部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、天神中心部など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。

フリンジパーキング … (3)

天神中心部などに来訪する自動車交通を公共交通との結節性が高い周辺部の駐車場で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。

附置義務駐車場条例の特例制度の運用 … (4)

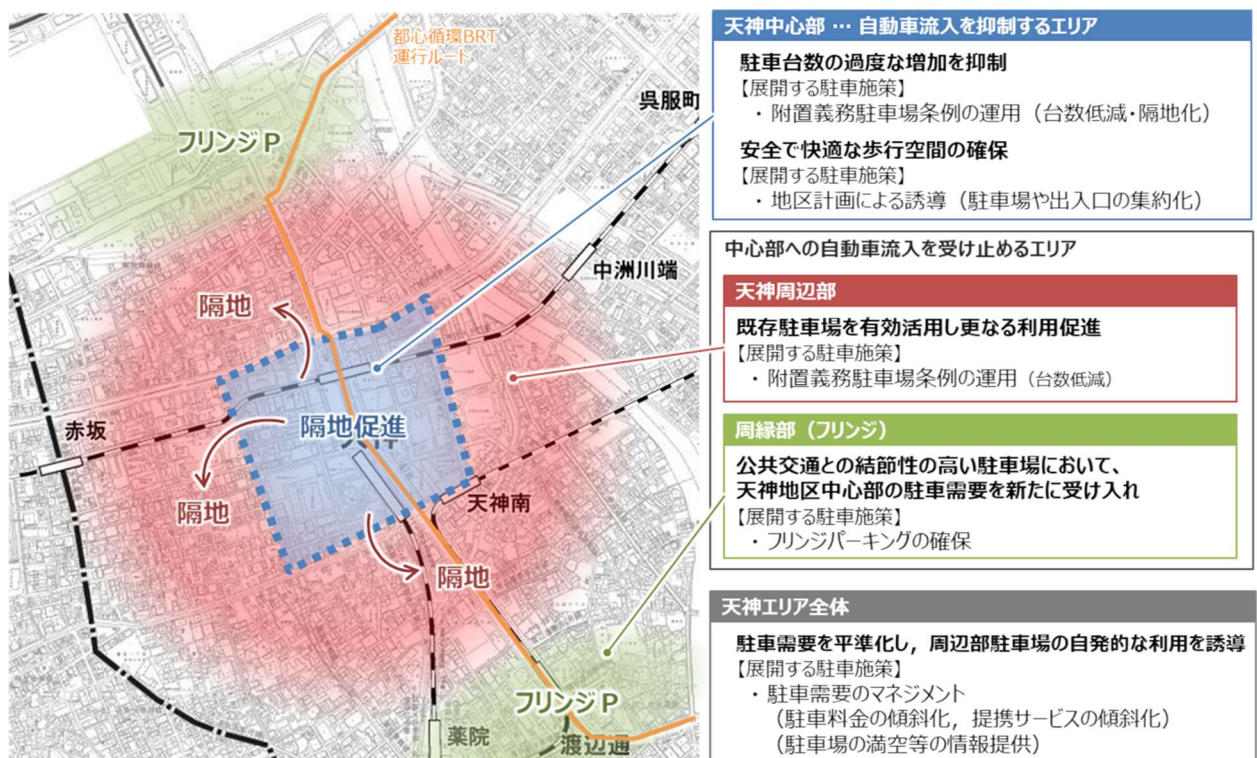
附置義務駐車場条例では、商業地域等において、一定規模以上の建築物を対象として、駐車場の確保を義務付けしている。

一方で、都心部では、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、天神中心部においてエリア外へ駐車場を確保する隔地化を促進している。

駐車場の満空情報の提供 … (5)

駐車場の満空情報の提供を行うことにより、都心中心部での駐車場の入庫待ち車列や空き駐車場を探し回る「うろつき交通」による混雑の緩和を図る。

〈天神地区における駐車政策の考え方〉



(3) フリンジパーキング

都心中心部への自動車流入の抑制を図るため、駐車場利用料金の割引や片道乗車券の提供などをインセンティブとして、周辺駐車場への利用転換を促進する取組み。

① 概要

	各事業者等の役割
駐車場事業者	割引料金(最大500円/12h)での空き駐車マスの提供
交通事業者 (西鉄・交通局)	乗車人数分の片道乗車券(西鉄バス・地下鉄)の無償提供
エリアマネジメント団体 (天神地区: We Love 天神協議会 博多駅地区: 博多まちづくり推進協議会)	案内所にて割引処理や片道乗車券の配布



福岡市観光案内所（天神地区）



博多駅総合案内所（博多駅地区）

No.C00001

天神地区フリンジパーキング

西鉄バス 片道乗車券

日付印

天神地区 対象バス停

・天神南 ・天神高速バスターミナル前
・天神ソラリアステージ前 ・天神北

福岡市民会館・長浜地区 対象バス停

・那の津口(ポートレース福岡入口)
・市民会館南口 ・福岡市民会館
・浜の町病院入口 ・長浜一丁目
・福祉センター前(浜の町病院入口)

▽発行日に限り、発券区間のみ有効です(お1人様1回限り)。
▽日付印が押印されていない場合は無効です。
▽この面を日付が見えるように運転士にご提示ください。

No.00001

フリンジパーキング

福岡市地下鉄 片道乗車券

発行日限り有効
券面区間のみ有効
お1人様1回限り

福岡市地下鉄対象駅

乗車駅

地下鉄七隈線
・天神南駅
・柳井神社前駅
・博多駅

グランドパーキング

降車駅

地下鉄七隈線
・渡辺通駅

自動改札機には入れないでください

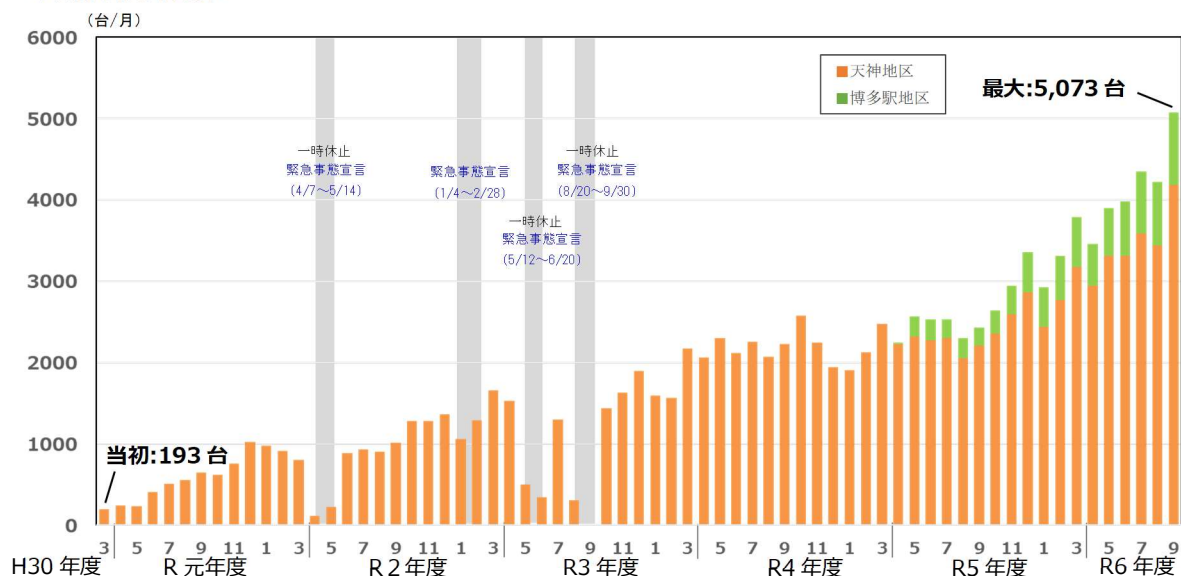
【ご利用方法】
①ご乗車の際、本券を改札口駅係員にご提示ください。
②お降りの際、本券を改札口駅係員にお渡しください。
※日付が押印されていない場合は無効です。

西鉄バス・地下鉄片道乗車券（例）

② 利用台数の推移

利用特典として地下鉄片道乗車券の追加（R5.10）や、セシオパーク大名の追加（R6.4）等により、利用者は増加傾向であるが十分な利用に至っていない。

＜月別利用台数＞



＜各駐車場の利用状況等＞

対象駐車場	開始時期	収容台数	利用台数(令和6年9月) 日平均(台/日)		営業時間	最寄りバス停(駅)
天神地区 博多駅地区 ポートレース福岡 第一立体駐車場	H31.3～	1,083台	全日 35.9	平日 28.3 休日 49.1	9時～21時半	福岡市民会館、那の津口
アキラパーキング	R4.11～	200台	全日 4.6	—	24時間	港一丁目
セシオパーク大名 (平日のみ)	R6.4～	244台	全日 41.9	平日 41.9	24時間	警固一丁目
グランドパーキング	H31.3～ R5.4～	381台	全日 79.2	平日 63.3 休日 106.6	24時間	渡辺通一丁目(渡辺通駅)
住吉パーキング	R5.4～	420台	全日 22.8	平日 24.9 休日 19.2	24時間	住吉四丁目
天神・博多 合計		2,328台	平均 184.5			

③ 利用促進

フリンジパーキングの周知のため、市ホームページのほか、市政だよりやチラシの配布、ポスター掲示、機関紙への寄稿などにより幅広く広報に努めるとともに、令和6年7月より、博多駅地区にもセルフ割引処理機を追加するなど利便性の向上を図っている。

④ 今後の方向性

フリンジパーキングの更なる利用促進に向けた取組みとして、今後、市の支援策を拡充し、利用料金を下げることで、利用者の増加や新たな駐車場の確保につなげる社会実験の実施について検討していく。

（４）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。

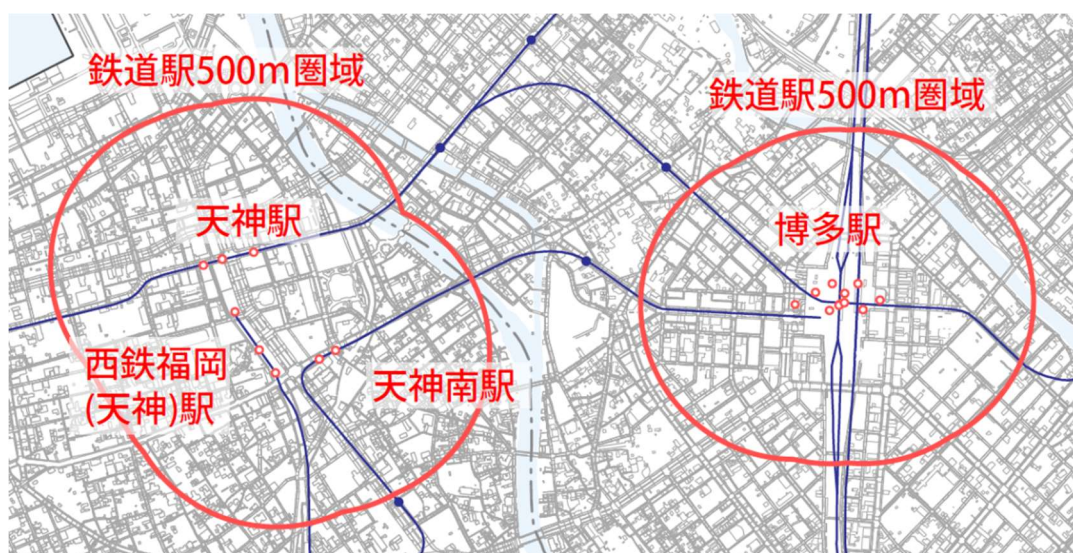
① 公共交通利用促進措置の実施による駐車台数の低減（天神・博多）

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＞

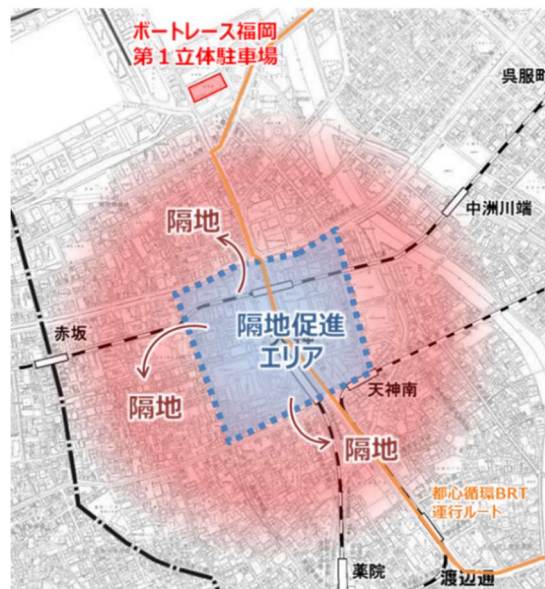


○天神BBB（ビッグバンボーナス）隔地駐車場について

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、ボートレース福岡第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１２月供用開始予定）。

＜駐車場位置図＞



(5) 駐車場の満空情報の提供

スマートフォン等で駐車場の空き状況などを確認できる「駐車場満空情報システム」の開発を行う。（令和6年12月供用開始予定）

＜表示画面イメージ＞



【参考】警固公園地下駐車場の廃止

以下のことから、都市計画駐車場の変更（福岡第一自動車駐車場の廃止）を行う。

なお、NEXCO 西日本は、現公園占用期限の令和 8 年 3 月に駐車場を廃止する。

○経営上の課題

NEXCO 西日本は、駐車場の設備が老朽化している一方、利益の確保が難しく設備更新費用の回収が見込めないため、今後の安定的な事業継続が困難となっている。

○市の交通施策

都心部への自動車交通を削減・抑制する取組を行ってきている。

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

(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。

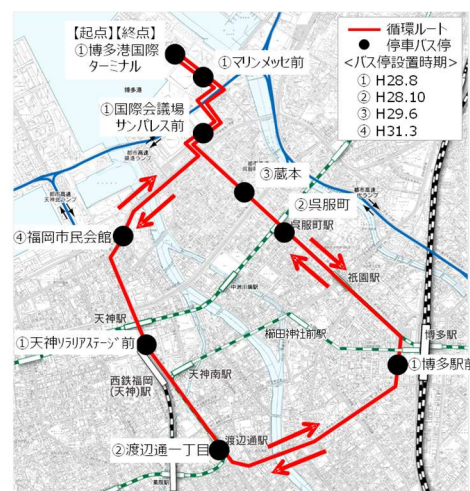
①運行状況

令和元年7月から約15分間隔で運行中。
新型コロナウイルス感染症の影響で一時的に利用が低迷していたが、現在は、前年同月と比較すると概ね増加傾向にある。

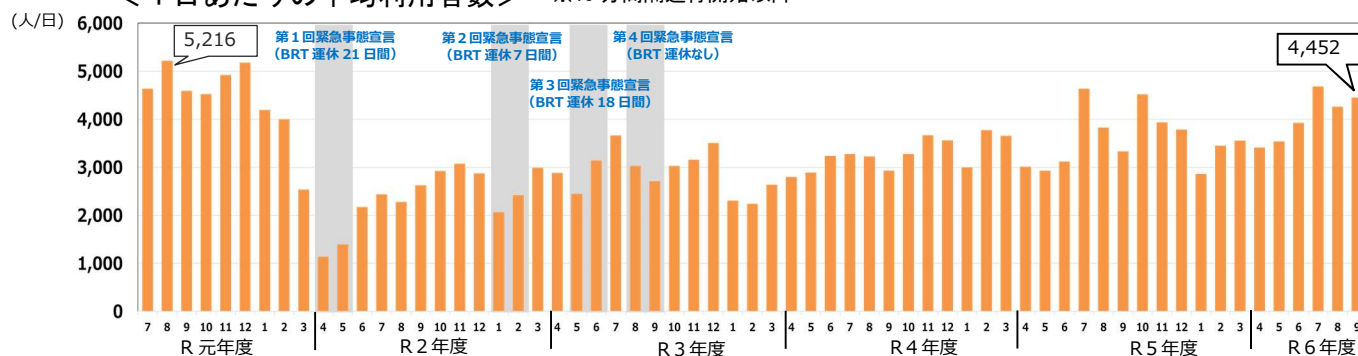
<運行概要>

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 R6. 9 時点では約 4,500 人/日	

<運行ルート>



<1日あたりの平均利用者数> ※15分間隔運行開始以降



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・効率化を実施し、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)

また、連節バスの約15分間隔運行により、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（H31.2）等を実施。

<バス走行空間の明示化>



4. 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、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こととしており、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。

都心部においては、以下の施策等について取り組みながら、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っていく。

- ・ 支援策の拡充によるフリンジパーキングの社会実験の検討
- ・ 駐車場の満空情報の提供及び拡充
- ・ 天神通線の南北延伸部の整備
- ・ ウォーターフロント地区のまちづくりに応じた交通対策の検討
- ・ 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り組み

