

福岡市ウォーターフロント地区アクセス強化研究会（第1回）

議事概要

日時：平成30年01月17日（水）11:00～12:40

場所：エルガーラホール7F 会議室1

（福岡市中央区天神1丁目4番2号）

■事務局挨拶

- ・本市においては、天神・渡辺通地区、博多駅周辺地区に並ぶ福岡市の新たな拠点づくりとして、ウォーターフロント地区において、「クルーズ」「MICE」「賑わい」が融合した一体的なまちづくりの実現に向けた「ウォーターフロントネクスト」に取り組んでいる。
- ・このウォーターフロント地区については、イベント時における道路交通混雑に加え、今後、ウォーターフロント地区再整備に伴う交通需要の増加が想定されるなど、交通対策が重要な課題であると考えている。
- ・今後、施設の規模や内容等についても、さらなる検討を進めていくが、将来的な交通需要に適切に対応していくため、様々な交通対策を検討する中で、道路空間を立体的に活用した新たな交通システムについて、必要性も含め検討を始めたところである。
- ・そこで、専門的な見地(けんち)から様々なご意見やご助言を頂きたいと考え、この「ウォーターフロント地区アクセス強化研究会」を設置させて頂き、輸送力や経済性、構造面など様々な視点から「どのような交通システムが望ましいのか」などをご議論頂きたいと考えている。

■座長の選任

- ・筑波大学名誉教授 石田東生様を座長に選任

■座長挨拶

- ・現在の福岡市は、その成長力を福岡県や九州全体の成長エンジンとすることが問われている。
- ・新たな交通システムの研究にあたっては、輸送力や経済性の観点以外に、福岡というまちがどのように魅力を増していくかといった観光面からも、福岡の目指すまちに馴染む魅力的な交通システムであることが大事であり、それが市民のQOL（quality of life：生活の質）の向上に貢献することにも繋がっていくものと考えている。
- ・学識経験者の先生をはじめ、委員各位とともに、幅広く議論しながらウォーターフロント地区の公共交通アクセス強化に関する意見や助言を行っていきたい。

■進め方に関する確認

- ・概ね半年程度を目途として、ウォーターフロント地区（以下、WF）の公共交通アクセス強化にかかる望ましい交通システムについて研究する。
- ・第2回の開催は、平成30年3月末を目途に、日程調整を行う。

1. 研究対象箇所

- WF 地区への公共交通アクセスについて、東西からのアクセスは博多駅や天神駅を経由するものではないか。東西から WF 地区へ直接アクセスするイメージが湧かないが、次回、概略で良いので、東西方向や船舶による海方向からも含めた方向別の交通需要のボリューム感を示して欲しい。
- 各方向のうち、交通需要が多いと思われる都心方向については、まずは、博多⇄WF、天神⇄WF を研究対象箇所として、交通システムごとに研究対象箇所にあてはめたケーススタディを行うことが必要。

2. 想定輸送量・交通システム

- 公共交通アクセスを強化することによって、様々な交通手段の中から自動車の分担率を下げるという考え方は重要。
- 需要の推定にあたっては、従来の「なる予測」ではなく、積極的に自動車分担率を下げて、その分を公共交通が担うなどというようなビジョンに基づく「する予測」という視点が必要。
- 公共交通利用者数（約 7 万人 TE/日）や新たな交通システムが担う想定輸送量は、WF 地区の土地利用をはじめとした、様々な仮定条件によって算出されていることから、ある程度の幅を持たせておくことが必要。
- 民間投資を呼び込む観点からも、想定輸送量が増えても大丈夫という視点を持った議論が必要。
- 輸送力の観点からは、事例として示された各交通システムが WF 地区で想定される需要に対応可能であることを確認できた。
- WF 地区再整備は、段階的に整備されていくという認識が重要であり、一方で今の想定輸送量から増減することも考えられるため、最初から過大に公共交通アクセスを強化するのはリスクがある。そのため、段階的なシナリオについても考えておくことが必要。
- WF 地区再整備の観点からは、民間投資を呼び込むためにも、新たな交通システムを導入するという、夢を与えるようなイメージを打ち出すことも大事である。
- クルーズにおける個人旅行者を見据えると、来街者に見せられるような魅力のある交通システムの導入によって面白いまちとしてのポテンシャルを分かってもらえるのではないかな。
- クルーズ船寄港時の貸切バスが多い状況を踏まえると、バスだけではなく、新たな交通システムが輸送を担うことにより、都心部の交通負荷軽減が図られる。
- 地下鉄については、福岡市が過去に七隈線の延伸について検討していることから、研究会ではその他の交通システムについて研究することで良いのではないかな。
- 地上走行交通システムのうち LRT については、現在都心循環 BRT に取り組んでいることから、参考扱いとして良いのではないかな。
- 試行運行中の都心循環 BRT は、現在 20 分ピッチの運行頻度であるが、検討を進めている専用走行空間が確保されれば、例えば現在運行している 100 円循環バスなどと同程度の頻度・輸送力を担うことも想定される。
- 現在取り組んでいる都心循環 BRT など、地上交通による対応の課題についても整理することが必要。

△都心循環BRTにおける独立した専用走行空間の確保については、道路交通混雑が悪化するため現状では困難である。都心循環BRTや路線バスの運行頻度・輸送力については、道路交通混雑への影響やバス路線再編・効率化への影響もあることから、慎重な検討が必要。

○都心循環BRTの輸送力で担える、不足するということを前提とせず、幅広く検討することが必要。

3. 比較項目

○各交通システムの研究にあたっては、経済性や構造面の他にも、安全性、観光、まちの魅力など多くの項目による比較が必要。

○まちの魅力の観点からは、国内初や乗る楽しさなど、事業費以外の指標も考慮することが必要。

○道路上空の交通システムについては、地上の支柱によって、見通しが悪くなり交通事故が増加することも懸念されるため、地上交通への安全性についても留意することが必要。

○道路上空の交通システムについては、まちが見えると同時に、まちから見られることになるため、事例を抽出している各交通システムがまちなかを走行する写真があると良い。

○各事例における輸送力と各交通システムの一般的な輸送力（可能輸送力）は異なり、また、事業費も事例によって異なることから、各交通システムの可能輸送力とともに、事例も複数整理することが必要。

○事業費・輸送力にも関係するが、交通システムそれぞれに適正な運行距離があるのではないか。

○1事例しかない特殊な交通システムは、例えば車両などが特注品となり、維持管理コストが高くなることが考えられるため、留意することが必要。

○事業費は、車両基地や変電所の有無によっても大きく変動することから、福岡市における今回の研究対象箇所にあてはめて整理することが必要。

△構造面の比較にあたっては、下部構造が同様となる交通システムも考えられることから、ある程度カテゴリーライズして比較する。