

平成29年6月議会 第4委員会報告資料

ウォーターフロント地区（中央ふ頭・博多ふ頭）
再整備の検討状況について

平成29年6月20日

住 宅 都 市 局

ウォーターフロント地区再整備の検討状況について

1. これまでの取り組み

(1) ウォーターフロント地区再整備構想 【平成28年3月策定】

- **再整備の目的**
 - ・福岡都心部の国際競争力を強化し、九州・西日本の発展に貢献
 - ・MICEやクルーズなどの需要の増加に対し、都市機能の供給力の向上
 - ・海辺を活かした賑わいと憩いの空間形成
- **目標年次**
 - ・概ね20～30年後
- **内容**
 - ・再整備の目的、市の強み、地区のポテンシャル、まちの将来像、土地利用、交通・回遊機能強化、景観形成、持続可能なまちづくりの基本方針等で構成

(2) これまでの検討状況 【平成28年10月 第4委員協議会 報告】

1) 再整備の進め方

①第1ステージ

今後10年間で、MICE・ゲートウェイ機能の強化とあわせ、賑わい等を創出

概ね10年

(ア) 先行施設

【世界水泳 (H33) までに開業を目指す施設】

- 第2期展示場、立体駐車場は先行して整備

(イ) 中央ふ頭西側・基部+博多ふ頭

【MICE・クルーズ需要・賑わい創出への対応】

- MICE・ターミナル・ホテル・商業施設等が一体となったまちづくりを検討



②第2ステージ

クルーズ・MICEの需要動向や埋立時期等を踏まえ事業化

概ね20年

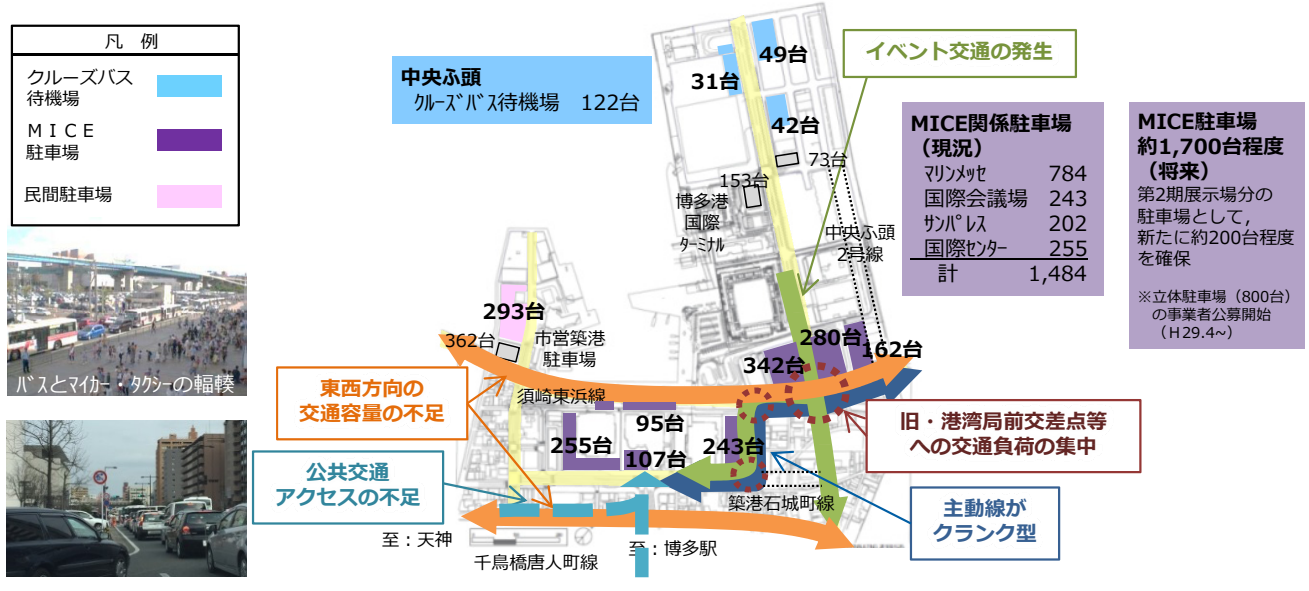
2) 事業手法イメージ (第1ステージ)

- ①基本的な考え方
 - 「MICE」「クルーズ」「賑わい」が融合した一体的なまちづくりを目指す
 - 民間活力やノウハウ等を生かし、自由度の高い整備・運営手法により、市費負担の軽減やサービスの向上を実現
 - ・博多ふ頭エリアは、建物（土地の一部を含む）を民間が所有していることから、所有者の意向等を把握しながら、検討を行っていく。
- ②事業スキームの概要イメージ
 - 公共施設の整備・運営
 - ・市が公共事業として整備し、民間が管理運営を行う **PFI+運営権 (コンセッション)** の方向で検討。
 - 民間施設の整備・運営 (賑わい施設等)
 - ・市所有の土地を民間事業者 (SPC等) へ **定期借地方式により貸し付ける** 方向で検討。

3) 交通対策の検討

①現状・課題等

- イベント時を中心とした、自家用車、臨時バス、タクシー等の輻輳による交通混雑
- イベント交通、物流交通、一般通過交通等による東西方向の断面容量の不足
- 都心部との公共交通アクセスの不足



②交通対策の基本的な考え方

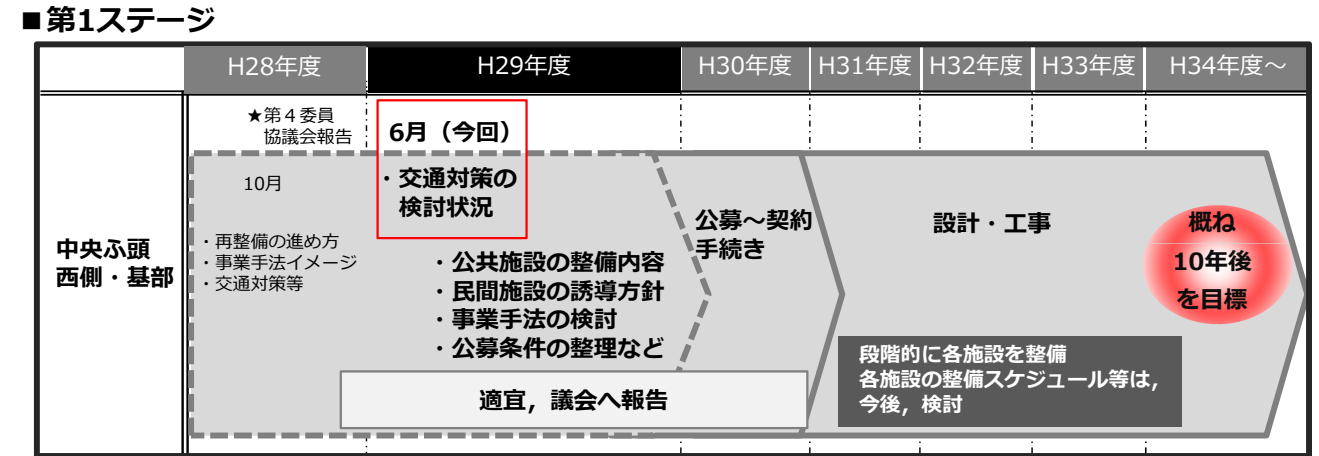
- ① 駐車需要・駐車場の低減、都市高速道路南側への駐車場設置の誘導
- ② 東西方向の交通容量の拡大
- ③ 旧・港湾局前交差点等への交通負荷の低減
- ④ 公共交通アクセスの強化

※地区全体の交差点改良や交通マネジメント施策等も、今後検討

2. 今年度の取り組み

- 平成29年度は、関係局とも連携して、第1ステージを中心に公共施設の整備内容、民間施設の誘導方針、事業手法、交通対策、進め方等について検討している。
- 今回は、交通対策の検討状況について報告するものである。

<今後のスケジュール (予定)>



※博多ふ頭エリアは、建物（土地の一部を含む）を民間が所有していることから、所有者の意向等を把握しながら検討を行っていく。

- 第2ステージ
 - 中央ふ頭先端部の埋め立てやMICE需要の動向等を踏まえつつ、港湾・MICE機能の強化や民間施設の誘導等の検討を行う。

3.交通対策の検討状況について

○ウォーターフロント地区における交通対策の前提となる土地利用については、平成28年3月に策定したウォーターフロント地区再整備構想で示した土地利用の基本方針等を踏まえ、「MICE」「クルーズ」「賑わい」の機能強化の検討を行っている。
交通対策については、計画提案公募等を参考としながら、第2ステージまで含めた全体の土地利用等を仮定した上で、「交通対策の基本的な考え方」に基づいた交通対策案の方向性の検討を行った。

(1) 機能強化の方向性

○ウォーターフロント地区の再整備にあたっては、地区の特性である「MICE」「クルーズ」の機能強化を図るとともに、海辺を生かした「賑わい」の創出を目指した取組みを進めていく

① MICE 機能

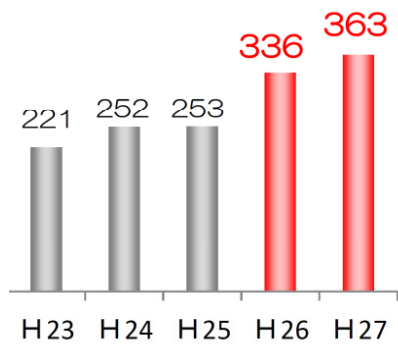
<現状・課題>

○既存の展示場（マリンメッセ福岡、国際センター）については、稼働率が非常に高く、催事開催のお断りが生じている状況

■ 既存展示施設の稼働率

区 分	マリンメッセ福岡	福岡国際センター	福岡国際会議場	福岡サンパレスホテル&ホール
平成27年度	86.6%	81.5%	66.9%	70.5%

<国際会議開催件数（福岡市）>



<MICE 機能強化の考え方>

○MICE 関連施設が徒歩圏内に一体的・機能的に配置された「オール・イン・ワン」の実現

○第2期展示場の整備やホールの機能更新による大規模会議・展示会等の開催余力向上

第2期展示場：展示機能を中心とし、様々な展示需要に対応可能な中規模の施設
（展示面積：5,000㎡、延床面積：10,000㎡）
マリンメッセとの一体利用を可能とする施設

ホール：大規模な式典や講演会等の開催も可能なキャパシティを備えるとともに、多様なコンサートニーズ等に対応可能な、自由度の高いシンプルな機能のホール

※MICE関連駐車場を全体で1,700台を確保
※MICE施設については、国際センターの改修・更新時期等を踏まえ、中央ふ頭エリアでの計画的な機能更新・拡張を検討していく。

② クルーズ機能

<現状・課題>

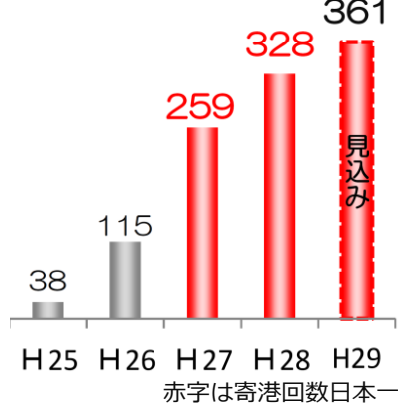
○博多港のクルーズ船寄港回数は328回（平成28年）となり、2年連続日本一
平成29年の寄港予約数は、361回（H29.5月時点）と平成28年から、さらに増加する見込み

○クルーズ船の寄港回数の増加や大型化により、クルーズ受入機能の強化が必要

<クルーズ受入機能強化の考え方>

○中央ふ頭における、超大型クルーズ船の2隻同時着岸の実現に向けた、ターミナル機能強化、バス待機場の確保など、クルーズ受入機能の強化を図る

<クルーズ船寄港回数の推移>



③ 賑わい機能

<現状・課題>

- 飲食機能やゾーン内の回遊性など、市民やMICE利用者にとって利便性が不足
- イベント開催時以外の市民が日常的に気軽に楽しめる海辺空間や賑わいが不足

<賑わい機能強化の考え方>

- 福岡都心部の新たな魅力となる賑わい・集客機能等の拡充
- 海辺を生かした連続性のある賑わいづくりや海辺を気軽に楽しめるオープンスペース等の確保

【参考】 計画提案公募の結果概要

「ウォーターフロント地区再整備の方向性」（H26.9）等を基本として、ウォーターフロント地区再整備の計画等の参考とするため、民間事業者から将来像や土地利用計画等についての提案を募集したもの。

- 1) 公募期間：H27年3月～6月
- 2) 応募件数 19件
- 3) 応募企業の業種
ディベロッパー、ゼネコン、ホテル事業者等

○民間施設については、地区の特性等を踏まえ、下記の表の通り、様々な施設内容の提案をいただいている。

■ 計画提案公募における導入機能（例）

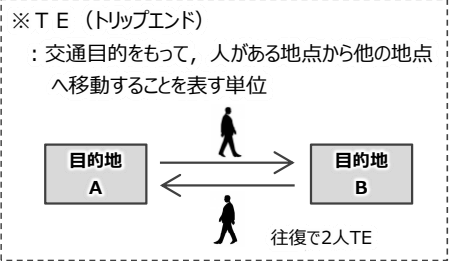
区分	施設イメージ
海辺の賑わい性	・商業施設、物販・飲食店 ・ショッピングセンター、マルシェ など
目的性	・ホテル ・エンターテインメント、アミューズメントパーク、テーマパーク ・劇場、映画館 など
日常性	・オフィス、研究開発施設 ・住宅、サービスアパートメント ・生活利便施設、飲食店舗 など
開放性	・緑地、オープンスペース、憩いの場 ・イベントスペース、交流スペース ・親水歩行空間 など

■ ウォーターフロント地区再整備構想における将来の土地利用の方針図



(2) 交通対策の検討状況

- 平成28年3月に策定したウォーターフロント地区再整備構想における土地利用の基本方針を基に、計画提案公募などを参考としながら、第2ステージまで含めた全体の土地利用を仮定して、現況から増加が見込まれる自動車発生集中交通量を試算し、交通対策案の方向性について検討を行った。
- 「MICE機能」、「賑わい機能等」については、人の動きを想定した上で、簡便的に、自動車分担率、平均乗車人員などを用いて自動車発生集中交通量を算出し、「クルーズ機能」や「物流機能」については、独自の特性を踏まえ、直接、自動車発生集中交通量を算出した。



1) 将来の自動車発生集中交通量（想定）の算出



【参考】人及び自動車の発生集中量の想定

① 土地利用を仮定した施設規模と人の発生集中量の想定

- M I C E 機能
 - ・展示場面積の増加など機能強化に伴い、現状の利用者約1.6万人/日（約3.2万人TE/日）が約2.2万人/日(4.4万人TE/日)に増加すると想定。
- 賑わい機能等
 - ・計画提案公募（H27年）での様々な提案をもとに、主な導入機能として、「商業系」「宿泊系」「業務・オフィス系」を下記の通りと仮定し、現状の利用者約1.9万人TE/日から約10.7万人TE/日に増加すると想定。
 - ・定期航路の乗降客を現状の約0.5万人TE/日から約0.6万人TE/日に増加すると想定。

導入機能	導入機能の規模（仮定）
商業系	・賑わいの創出やM I C E の利便性の向上を図るため、大規模な敷地や海辺のロケーションを生かし、開放的でゆとりのある低中層の商業施設 ・市内の大型商業施設と同規模程度を想定（延床面積 約8万㎡） <主な商業施設の事例> ・マリノアシティ福岡：約8.1万㎡ ・イオンマリナタウン店：約5.1万㎡ ・岩田屋本館：約6.4万㎡ ・KITTE博多：約6.6万㎡
宿泊系	・国際会議などVIP向けの質の高い部屋やバンケットを備えたホテル（250～300室程度：延床面積 約3万㎡）、及びMICE利用者や観光・ビジネス客向けホテル（700室程度：延床面積 約7万㎡） ・市内の大型ホテル施設と同規模程度を想定 <主なホテルの事例> ・ホテルオークラ福岡：約260室（約3.5万㎡） ・グランドハイアット福岡：約370室（約4.1万㎡） ・ヒルトン福岡シーホーク：約1050室（約13.8万㎡） ・ヨコハマグランドインターコンチネンタルホテル：約590室（約7万㎡）
業務・オフィス系	・ふ頭内の港湾関連業務機能やビジネス機能等の確保 ・ふ頭内の既存施設や市内の主なオフィスビルなどから規模を想定（延床面積 約8万㎡） <主なオフィスの事例> ・福岡ビル 約4.3万㎡ ・天神ビル 約3.3万㎡ ・福岡市役所（行政棟・議会棟） 約6.0万㎡

② クルーズ・物流の自動車発生集中交通量の想定

- クルーズ機能
 - ・大型クルーズ船の複数隻同時着岸等に伴い、観光バスが現状の約100台/日（約400台TE/日）から約350台/日(約1,400台TE/日)に増加すると想定。※入出港時に伴う送迎
- 物流機能
 - ・中央ふ頭・博多ふ頭の物流関連交通量が現状の約550台/日（約1,100台TE/日）から約700台/日(約1,400台TE/日)に増加すると想定。

ウォーターフロント地区再整備の検討状況について

2) 交通対策パッケージ案の方向性の検討

- 交通に関するケーススタディとして、土地利用を仮定した上で、方面別の道路交通需給バランスの観点から、交通対策の基本的な考え方に基づく様々な対策の組み合わせの中から、対策パッケージ案の方向性の検討を行った。
- このうち、主な組合せの例は、以下のとおり。

	<ケース1> 都市計画道路等整備による対応策	<ケース2> 東西方向の道路交通容量のさらなる拡大策	<ケース3> 都市高速道路南側への駐車場設置策	<ケース4> (ケース2+ケース3) 東西方向の道路交通容量のさらなる拡大策 +都市高速道路南側への駐車場設置策	<ケース5> 公共交通アクセスのさらなる強化策 (道路空間を立体的に活用した新たな交通システム導入)																																																																																																																																																							
【現況】道路混雑度 ● : 混雑度が1.0を超える箇所					現状のWF地区の自動車分担率（約55%） ↓ 都心部並みの自動車分担率（約33%）と想定 将来の自動車発生集中交通量 ：約3万台TE/日（想定）																																																																																																																																																							
交通対策の基本的な考え方に基づく具体策	① 駐車需要・駐車場の低減、都市高速道路南側への駐車場設置の誘導 ・MICE関連立体駐車場(国際会議場東側)：800台 ・MICE関連駐車場(都市高速道路北側)：900台 ② 東西方向の交通容量の拡大 ・築港石城町線（4車線） ・那の津通り（6車線化） ③ 旧・港湾局前交差点等への交通負荷の低減 ・交差点改良 ④ 公共交通アクセスの強化 ・路線バス, BRT ※イベント時:臨時バス運行 ・交通広場 ・公共交通専用動線	① 駐車需要・駐車場の低減、都市高速道路北側への駐車場設置の誘導 ・MICE関連立体駐車場(国際会議場東側)：800台 ・MICE関連駐車場(都市高速道路北側)：900台 ② 東西方向の交通容量の拡大 ・築港石城町線（4車線） ・那の津通り（6車線化） ・須崎東浜線（4車線化） ③ 旧・港湾局前交差点等への交通負荷の低減 ・交差点改良 ④ 公共交通アクセスの強化 ・路線バス, BRT ※イベント時:臨時バス運行 ・交通広場 ・公共交通専用動線	① 駐車需要・駐車場の低減、都市高速道路南側への駐車場設置の誘導 ・MICE関連立体駐車場(国際会議場東側)：800台 ・MICE関連地下駐車場(サンパレス跡地)：700台 ・地下車路 ※その他MICE関連駐車場200台を国際ビル建替えとあわせて検討 ② 東西方向の交通容量の拡大 ・築港石城町線（4車線） ・那の津通り（6車線化） ③ 旧・港湾局前交差点等への交通負荷の低減 ・交差点改良 ④ 公共交通アクセスの強化 ・路線バス, BRT ※イベント時:臨時バス運行 ・交通広場 ・公共交通専用動線	① 駐車需要・駐車場の低減、都市高速道路南側への駐車場設置の誘導 ・MICE関連立体駐車場(国際会議場東側)：800台 ・MICE関連地下駐車場(サンパレス跡地)：700台 ・地下車路 ※その他MICE関連駐車場200台を国際ビル建替えとあわせて検討 ② 東西方向の交通容量の拡大 ・築港石城町線（4車線） ・那の津通り（6車線化） ・須崎東浜線（4車線化） ③ 旧・港湾局前交差点等への交通負荷の低減 ・交差点改良 ④ 公共交通アクセスの強化 ・路線バス, BRT ※イベント時:臨時バス運行 ・交通広場 ・公共交通専用動線 ・新たな交通システムの導入	① 駐車需要・駐車場の低減、都市高速道路南側への駐車場設置の誘導 ・MICE関連立体駐車場(国際会議場東側)：800台 ・MICE関連地下駐車場(サンパレス跡地)：700台 ・地下車路 ※その他MICE関連駐車場200台を国際ビル建替えとあわせて検討 ② 東西方向の交通容量の拡大 ・築港石城町線（4車線） ・那の津通り（6車線化） ③ 旧・港湾局前交差点等への交通負荷の低減 ・交差点改良 ④ 公共交通アクセスの強化 ・路線バス, BRT ※イベント時:臨時バス運行 ・交通広場 ・公共交通専用動線 ・新たな交通システムの導入																																																																																																																																																							
道路混雑度	<table><tr><th>断面</th><th>A-A'</th><th>B-B'</th><th>C-C'</th><th>D-D'</th></tr><tr><td>道路混雑度※</td><td>須崎東浜線</td><td>須崎東浜線</td><td>中央ふ頭1号線</td><td>大博通り</td></tr><tr><td>※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>● は、混雑度が1.0を超える箇所</td><td>那の津通り</td><td>築港石城町線</td><td></td><td></td></tr><tr><td>●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：</td><td>後野福岡線</td><td>那の津通り</td><td></td><td></td></tr></table>	断面	A-A'	B-B'	C-C'	D-D'	道路混雑度※	須崎東浜線	須崎東浜線	中央ふ頭1号線	大博通り	※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)					● は、混雑度が1.0を超える箇所	那の津通り	築港石城町線			●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：	後野福岡線	那の津通り			<table><tr><th>断面</th><th>A-A'</th><th>B-B'</th><th>C-C'</th><th>D-D'</th></tr><tr><td>道路混雑度※</td><td>須崎東浜線</td><td>須崎東浜線</td><td>中央ふ頭1号線</td><td>大博通り</td></tr><tr><td>※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>● は、混雑度が1.0を超える箇所</td><td>那の津通り</td><td>築港石城町線</td><td></td><td></td></tr><tr><td>●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：</td><td>後野福岡線</td><td>那の津通り</td><td></td><td></td></tr></table>	断面	A-A'	B-B'	C-C'	D-D'	道路混雑度※	須崎東浜線	須崎東浜線	中央ふ頭1号線	大博通り	※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)					● は、混雑度が1.0を超える箇所	那の津通り	築港石城町線			●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：	後野福岡線	那の津通り			<table><tr><th>断面</th><th>A-A'</th><th>B-B'</th><th>C-C'</th><th>D-D'</th></tr><tr><td>道路混雑度※</td><td>須崎東浜線</td><td>須崎東浜線</td><td>中央ふ頭1号線</td><td>大博通り</td></tr><tr><td>※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>● は、混雑度が1.0を超える箇所</td><td>那の津通り</td><td>築港石城町線</td><td></td><td></td></tr><tr><td>●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：</td><td>後野福岡線</td><td>那の津通り</td><td></td><td></td></tr></table>	断面	A-A'	B-B'	C-C'	D-D'	道路混雑度※	須崎東浜線	須崎東浜線	中央ふ頭1号線	大博通り	※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)					● は、混雑度が1.0を超える箇所	那の津通り	築港石城町線			●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：	後野福岡線	那の津通り			<table><tr><th>断面</th><th>A-A'</th><th>B-B'</th><th>C-C'</th><th>D-D'</th></tr><tr><td>道路混雑度※</td><td>須崎東浜線</td><td>須崎東浜線</td><td>中央ふ頭1号線</td><td>大博通り</td></tr><tr><td>※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>● は、混雑度が1.0を超える箇所</td><td>那の津通り</td><td>築港石城町線</td><td></td><td></td></tr><tr><td>●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：</td><td>後野福岡線</td><td>那の津通り</td><td></td><td></td></tr></table>	断面	A-A'	B-B'	C-C'	D-D'	道路混雑度※	須崎東浜線	須崎東浜線	中央ふ頭1号線	大博通り	※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)					● は、混雑度が1.0を超える箇所	那の津通り	築港石城町線			●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：	後野福岡線	那の津通り			<table><tr><th>断面</th><th>A-A'</th><th>B-B'</th><th>C-C'</th><th>D-D'</th></tr><tr><td>道路混雑度※</td><td>須崎東浜線</td><td>須崎東浜線</td><td>中央ふ頭1号線</td><td>大博通り</td></tr><tr><td>※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>● は、混雑度が1.0を超える箇所</td><td>那の津通り</td><td>築港石城町線</td><td></td><td></td></tr><tr><td>●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：</td><td>後野福岡線</td><td>那の津通り</td><td></td><td></td></tr></table>	断面	A-A'	B-B'	C-C'	D-D'	道路混雑度※	須崎東浜線	須崎東浜線	中央ふ頭1号線	大博通り	※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)					● は、混雑度が1.0を超える箇所	那の津通り	築港石城町線			●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：	後野福岡線	那の津通り			<table><tr><th>断面</th><th>A-A'</th><th>B-B'</th><th>C-C'</th><th>D-D'</th></tr><tr><td>道路混雑度※</td><td>須崎東浜線</td><td>須崎東浜線</td><td>中央ふ頭1号線</td><td>大博通り</td></tr><tr><td>※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>● は、混雑度が1.0を超える箇所</td><td>那の津通り</td><td>築港石城町線</td><td></td><td></td></tr><tr><td>●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：</td><td>後野福岡線</td><td>那の津通り</td><td></td><td></td></tr></table>	断面	A-A'	B-B'	C-C'	D-D'	道路混雑度※	須崎東浜線	須崎東浜線	中央ふ頭1号線	大博通り	※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)					● は、混雑度が1.0を超える箇所	那の津通り	築港石城町線			●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：	後野福岡線	那の津通り		
断面	A-A'	B-B'	C-C'	D-D'																																																																																																																																																								
道路混雑度※	須崎東浜線	須崎東浜線	中央ふ頭1号線	大博通り																																																																																																																																																								
※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)																																																																																																																																																												
● は、混雑度が1.0を超える箇所	那の津通り	築港石城町線																																																																																																																																																										
●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：	後野福岡線	那の津通り																																																																																																																																																										
断面	A-A'	B-B'	C-C'	D-D'																																																																																																																																																								
道路混雑度※	須崎東浜線	須崎東浜線	中央ふ頭1号線	大博通り																																																																																																																																																								
※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)																																																																																																																																																												
● は、混雑度が1.0を超える箇所	那の津通り	築港石城町線																																																																																																																																																										
●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：	後野福岡線	那の津通り																																																																																																																																																										
断面	A-A'	B-B'	C-C'	D-D'																																																																																																																																																								
道路混雑度※	須崎東浜線	須崎東浜線	中央ふ頭1号線	大博通り																																																																																																																																																								
※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)																																																																																																																																																												
● は、混雑度が1.0を超える箇所	那の津通り	築港石城町線																																																																																																																																																										
●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：	後野福岡線	那の津通り																																																																																																																																																										
断面	A-A'	B-B'	C-C'	D-D'																																																																																																																																																								
道路混雑度※	須崎東浜線	須崎東浜線	中央ふ頭1号線	大博通り																																																																																																																																																								
※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)																																																																																																																																																												
● は、混雑度が1.0を超える箇所	那の津通り	築港石城町線																																																																																																																																																										
●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：	後野福岡線	那の津通り																																																																																																																																																										
断面	A-A'	B-B'	C-C'	D-D'																																																																																																																																																								
道路混雑度※	須崎東浜線	須崎東浜線	中央ふ頭1号線	大博通り																																																																																																																																																								
※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)																																																																																																																																																												
● は、混雑度が1.0を超える箇所	那の津通り	築港石城町線																																																																																																																																																										
●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：	後野福岡線	那の津通り																																																																																																																																																										
断面	A-A'	B-B'	C-C'	D-D'																																																																																																																																																								
道路混雑度※	須崎東浜線	須崎東浜線	中央ふ頭1号線	大博通り																																																																																																																																																								
※道路混雑度=断面通過交通量/断面交通容量(1.0未満は道路が混雑することなく円滑に走行できる状態)																																																																																																																																																												
● は、混雑度が1.0を超える箇所	那の津通り	築港石城町線																																																																																																																																																										
●「ケース1」と比較して、5%以上改善が見られるもの： 10%以上改善が見られるもの：	後野福岡線	那の津通り																																																																																																																																																										
考察	・都市計画決定済みの道路整備等だけでは、複数の路線で混雑度に課題あり。特に、旧・港湾局前交差点での道路混雑の深刻化が懸念。 ⇒ さらなる対応が必要。	・A-A'断面の須崎東浜線以外、ほとんど改善が見られない。 ⇒ 東西方向の道路交通容量の拡大以外での対応も必要。	・C-C'断面での飛躍的な改善をはじめ、B-B'断面の改善が見られるものの、複数の路線で混雑度に課題あり。 ⇒ 駐車場配置策以外での対応も必要。	・ケース3に比べて、A-A'断面の須崎東浜線以外、ほとんど改善が見られない。 ⇒ 道路による地上レベルでの対応には限界あり。	・ケース3に比べて、全体的に改善。 ・新たな交通システム導入は、法制度や事業採算性等の検討が必要。																																																																																																																																																							

<今後の進め方>

- 今後、円滑な交差点処理や事業実現性等の観点も含め、民間事業者ヒアリング等を踏まえた民間施設規模に応じた総合的かつ具体的な交通対策を検討していく。
- また、駐車場の適正配置や歩行者デッキ等の確保、タクシー乗降場等を含む交通広場の整備など、MICE施設やターミナル施設、民間施設等の連携が必要な交通対策や交通マネジメント施策についても、一体的に検討していく。