

4. 1 現況把握

(1) 道路ネットワーク・交通量等の把握

1) 道路交通センサス (平成 17 年)

i) 自転車通行可能な歩道

平成 17 年道路交通センサスにおいて調査区間のうち自転車通行可能な歩道延長の割合(自転車通行可能歩道延長／区間延長)をみると、100%自転車通行可能な歩道が設置されている幹線道路は一部であり、自転車ネットワーク形成の観点からみれば十分なものとは言い難い。

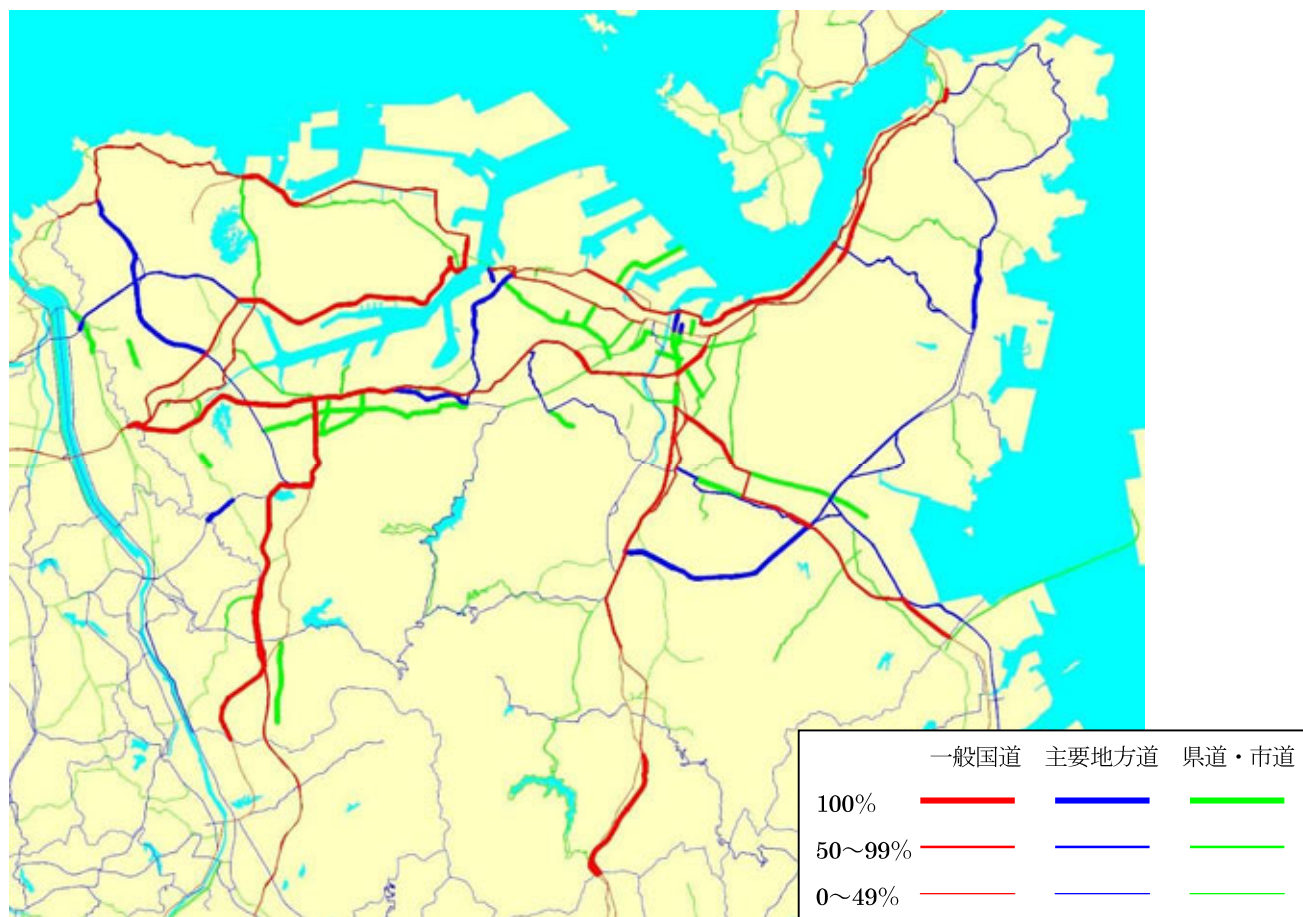


図 4.1 自転車通行可能歩道延長割合

ii) 自転車類交通量

平成 17 年道路交通センサスにおいて自転車類交通量をみると、小倉都心と周辺とを結ぶ区間で交通量が 1,500 台/12h を超えている。

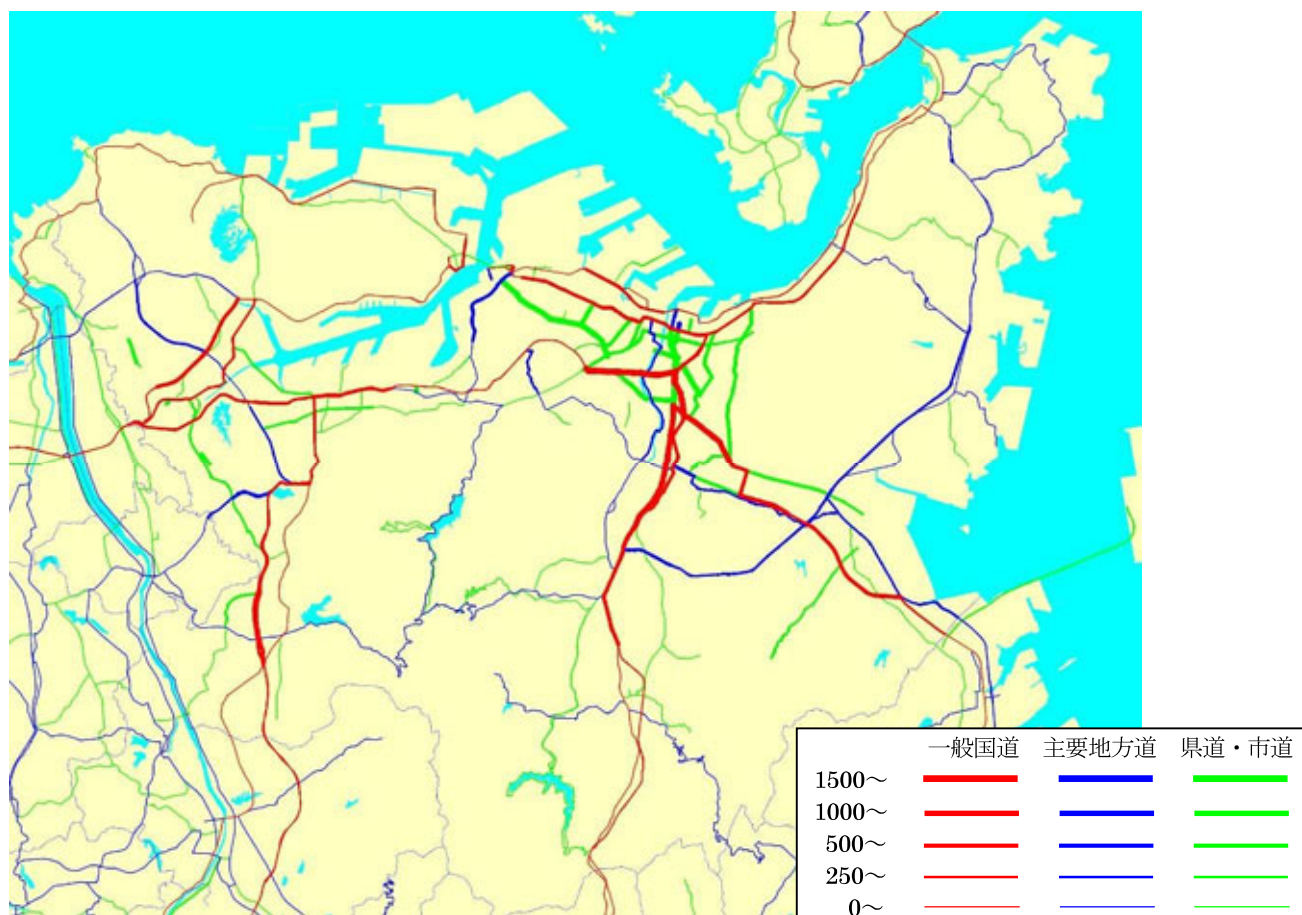


図 4.2 自転車類交通量(12 時間)

iii) 自転車類の増加量

平成 11 年から平成 17 年の間の自転車類の増加量をみると、三萩野三郎丸 1 号線(962 台/12h 増)や三萩野魚町線(880 台/12h 増)など、小倉都心と周辺とを結ぶ区間での増加量が多い。

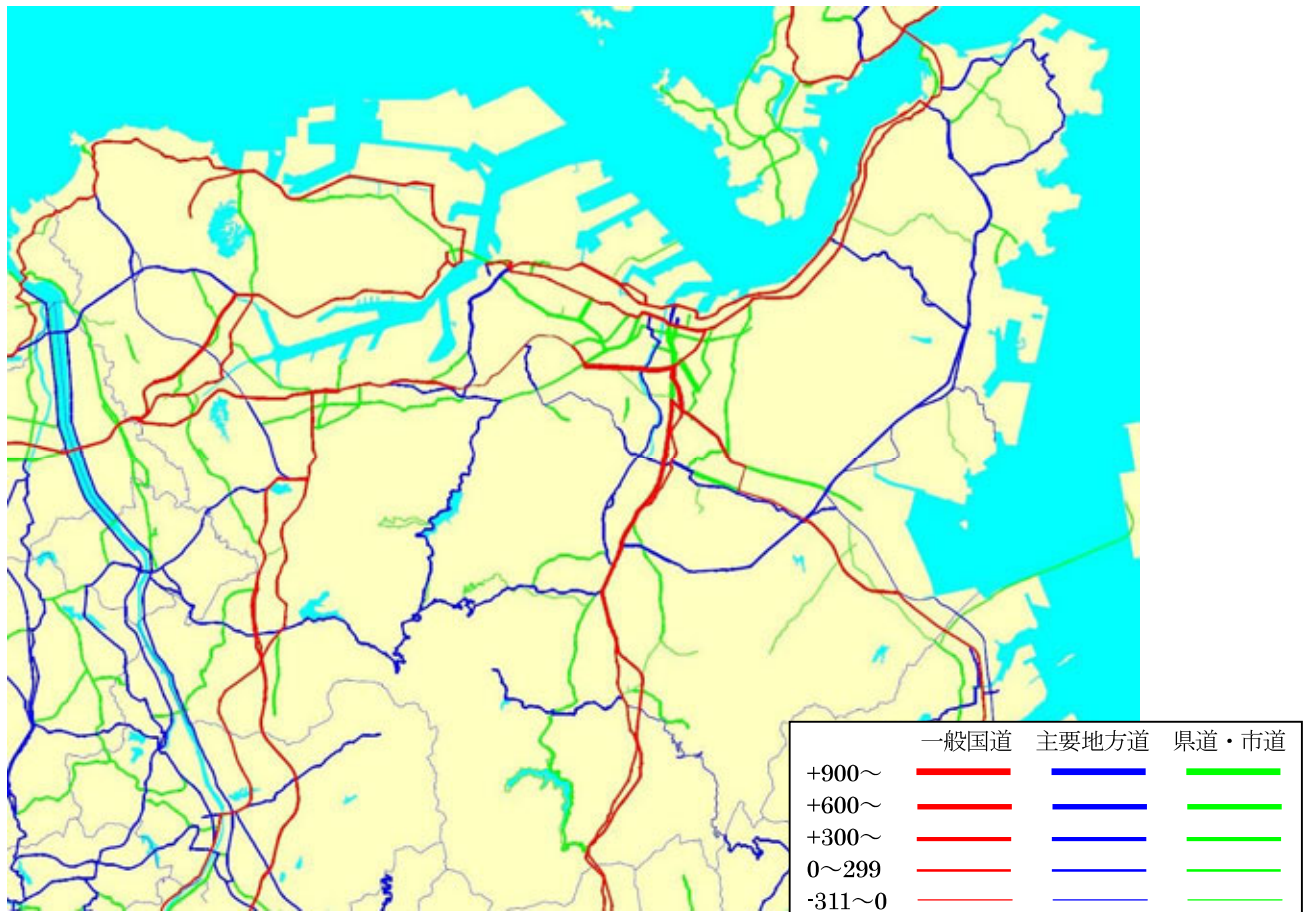


図 4.3 自転車類増加量(H17―H11)

2) パーソントリップ調査 (平成 17 年)

第4回北部九州圏P T調査の目的別代表交通手段別OD表などから、代表交通手段自転車のトリップ特性や公共交通の端末交通としての自転車利用の分析を行った。

i) 代表交通手段自転車の動き

①通勤自転車集中量

通勤目的の自転車集中量は、北九州市の総量で **19,079** トリップあり、帰宅 (**55,277** トリップ)、私用 (**29,490** トリップ) に次いで多い。

c ゾーン別にみると、小倉駅前周辺ゾーンに **1,486** トリップ、三萩野周辺ゾーンに **793** トリップ、到津周辺ゾーンに **705** トリップなど、小倉都心周辺などで大きくなっている。

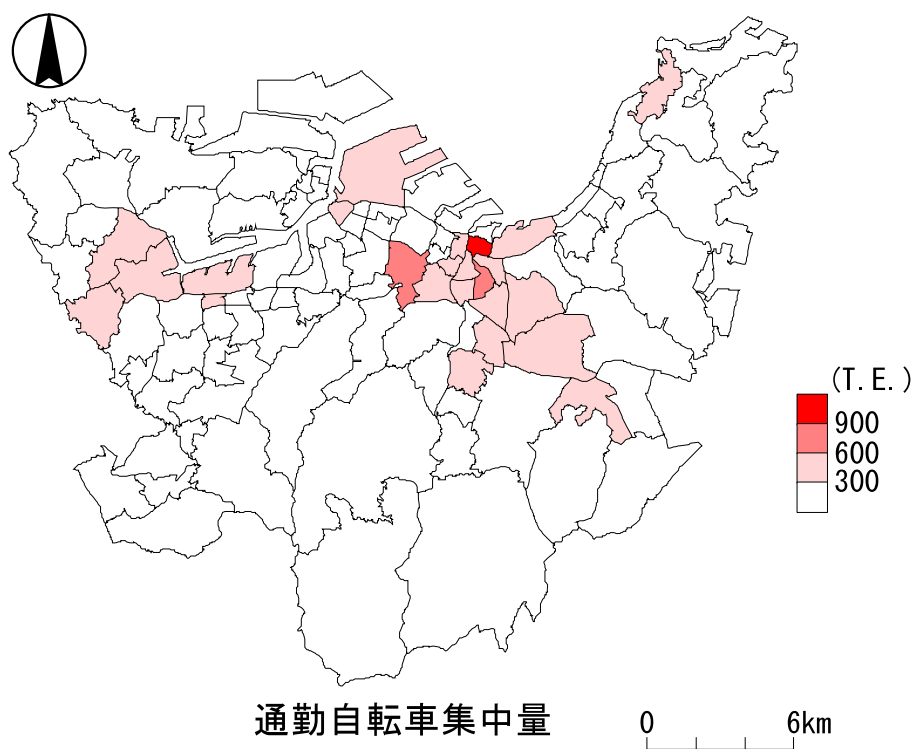


図 4.4 通勤目的代表交通手段自転車集中量

②通学自転車集中量

通学目的の自転車集中量は、北九州市の総量で 14,801 トリップある。

c ゾーン別にみると、小倉南区の下曾根・田原周辺ゾーンに 1,058 トリップ（小倉東高校）、下城野・北方周辺ゾーンに 946 トリップ（小倉南高校、小倉商業高校、北九州高校、北九州市立大学北方キャンパスなど）、八幡西区の浅川周辺ゾーンに 973 トリップ（自由ヶ丘高校、九州女子大学・短大、九州共立大学など）、八幡^{やつえ}周辺ゾーンに 930 トリップ（北筑高校）などで大きくなっている。

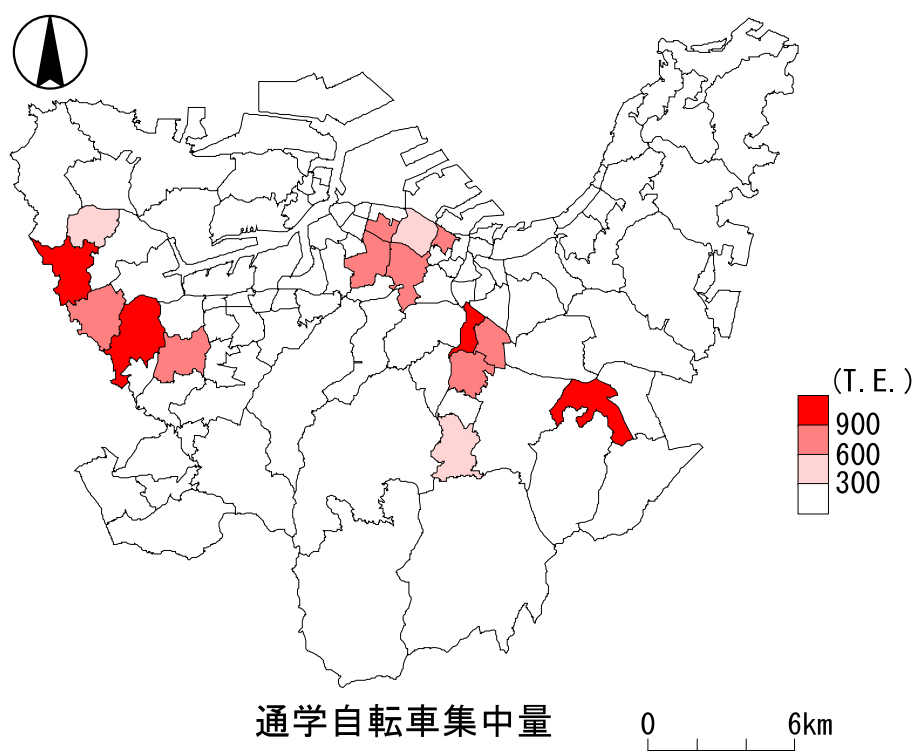


図 4.5 通学目的代表交通手段自転車集中量

③業務自転車集中量

業務目的の自転車集中量は、北九州市の総量で **2,123** トリップあり、目的別では最も小さい。

c ゾーン別にみると、小倉駅前周辺ゾーンに **242** トリップ、宇佐町周辺ゾーンに **137** トリップ、下城野・北方周辺ゾーンに **126** トリップ、若松駅周辺ゾーンに **116** トリップの順になっている。

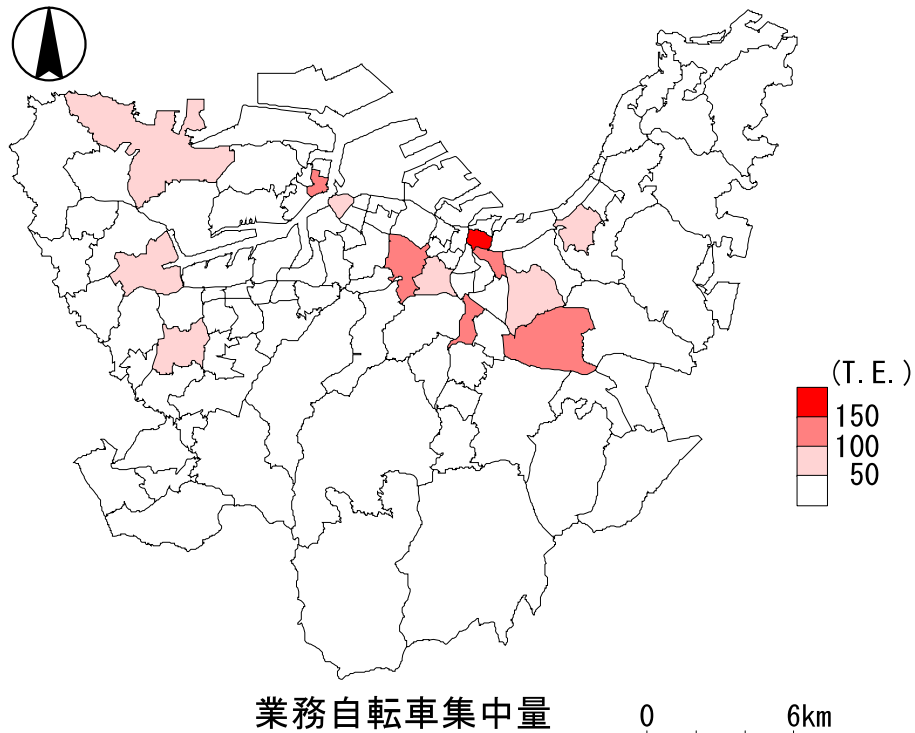


図 4.6 業務目的代表交通手段自転車集中量

④私用自転車集中量

私用目的の自転車集中量は、北九州市の総量で **29,490** トリップあり、帰宅を除けば最大となっている。

c ゾーン別にみると、下曾根・田原周辺ゾーンに **1,423** トリップ (THE MALL 小倉(西友))、到津周辺ゾーンに **1,098** トリップ (サンリブ到津)、葛原周辺ゾーンに **968** トリップ (サンリブシティ小倉)、本城周辺ゾーンに **930** トリップ (イオン若松)、若園周辺ゾーンに **920** トリップ (ダイエー)、戸畑中心部周辺ゾーンに **870** トリップ (戸畑サティ) など、大規模ショッピングセンターが立地しているゾーンやその周辺で多くなっている。

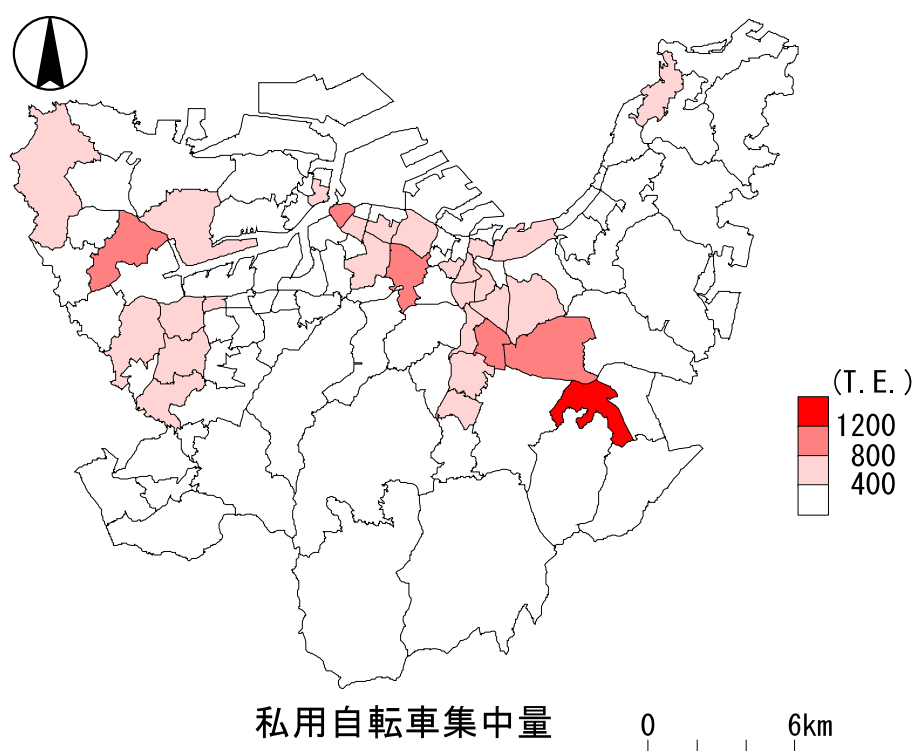


図 4.7 私用目的代表交通手段自転車集中量

ii) 鉄道駅端末自転車の動き

鉄道駅へのアクセス手段の分担率をみると、通勤で16%、通学で42%が二輪を利用している。

通勤・通学目的の代表交通手段鉄道の発生量をみると、通勤では八幡西区の折尾周辺ゾーンや小倉南区の徳力周辺ゾーンなどで多く、通学ではそれらに加え若松区の青葉台周辺ゾーン、洞海湾沿岸ゾーンや小倉南区の葛原周辺ゾーン、朽網周辺ゾーンなどで多くなっている。

通勤・通学のアクセス交通量の多い鉄道駅では、需要に応じた駐輪施設を供給していく必要がある。

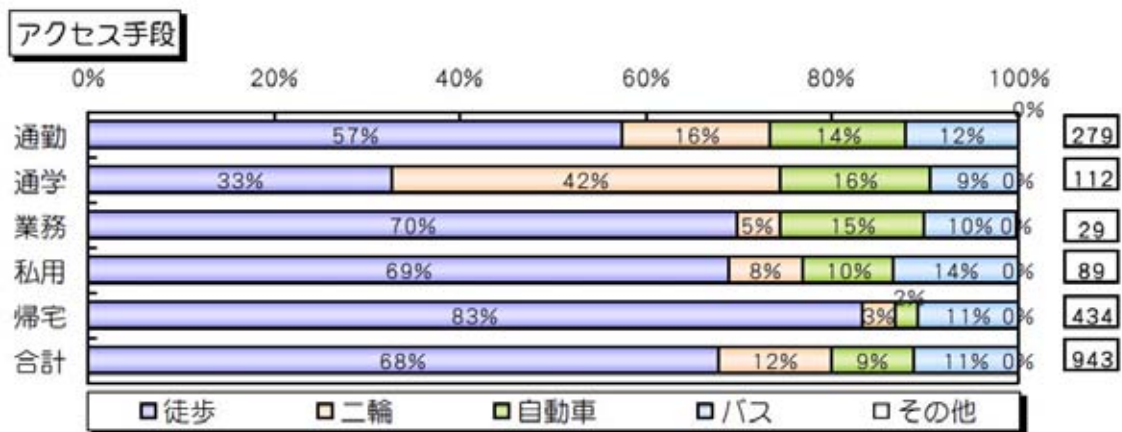


図 4.8 目的別鉄道端末手段分担率(北九州都市圏)

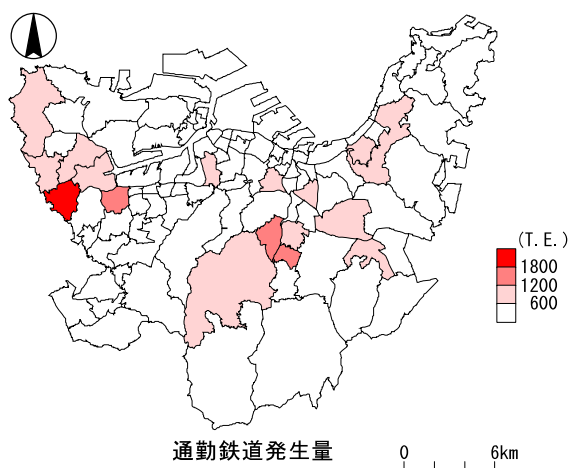


図 4.9 代表交通手段鉄道通勤目的の発生量

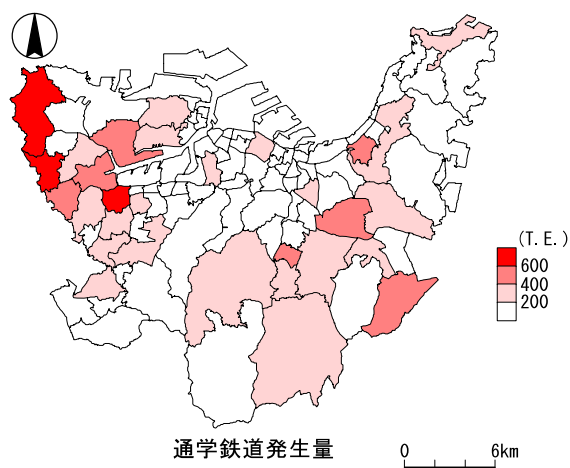


図 4.10 代表交通手段鉄道通学目的の発生量

次にＪＲ駅別のイグレス（下車後の目的地までの移動）のトリップ数をみると、最大は折尾駅で 989 トリップ、次いで下曽根駅の 833 トリップとなっている。一方、都心でバス利便性が高く居住者が少ない小倉駅では端末自転車の需要は大きなものではない。

また、目的別にみるとどの駅も帰宅目的が多くなっているが、小倉南駅、折尾駅、戸畑駅などでは通学や通勤でのイグレス利用も数多くみられる。

表 4.1 ＪＲ駅別イグレス自転車利用トリップ数

路線名	駅名	通勤	通学	業務	私用	帰宅	合計
山陽新幹線	小倉	0	0	0	0	120	120
	合計	0	0	0	0	120	120
ＪＲ鹿児島本線	門司港	0	0	0	0	110	110
	小森江	0	0	0	0	62	62
	門司	50	0	0	21	255	326
	小倉	57	0	0	0	139	196
	西小倉	62	43	0	0	114	219
	九州工大前	26	54	0	0	287	367
	戸畑	67	106	0	0	354	527
	枝光	0	0	0	0	0	0
	ハースワルト	0	0	0	0	75	75
	八幡	0	0	0	0	120	120
	黒崎	40	0	0	0	442	482
	陣原	51	0	0	0	164	215
	折尾	9	247	0	27	706	989
	合計	362	450	0	48	2828	3688
ＪＲ日豊本線	南小倉	112	281	0	0	292	685
	城野	54	31	0	0	291	376
	安部山公園	0	0	0	17	248	265
	下曽根	0	90	0	18	725	833
	朽網	0	0	0	0	257	257
	合計	166	402	0	35	1813	2416
ＪＲ筑豊本線（若松線）	若松	32	40	0	0	74	146
	藤ノ木	0	0	0	0	0	0
	奥洞海	0	0	0	0	0	0
	二島	0	0	0	0	262	262
	本城	0	0	0	0	20	20
	合計	32	40	0	0	356	428
ＪＲ日田彦山線	石田	0	0	0	0	58	58
	志井公園	0	0	0	0	0	0
	志井	0	0	0	0	21	21
	石原町	0	0	0	0	18	18
	呼野	0	0	0	0	31	31
	合計	0	0	0	0	128	128

最後にＪＲ駅別のイグレストリップ数の大きい折尾駅と下曽根駅について、帰宅の目的地分布状況についてみる。

折尾駅では、駅周辺だけでなく若松区の高須・青葉台周辺ゾーンへの帰宅も大きくなっている。

また、下曽根駅では、貫周辺ゾーンや沼周辺ゾーンからへの帰宅が大きくなっている。

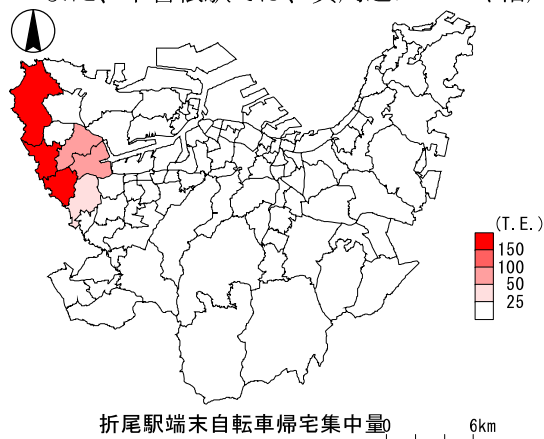


図 4.11 折尾駅端末手段自転車帰宅集中量

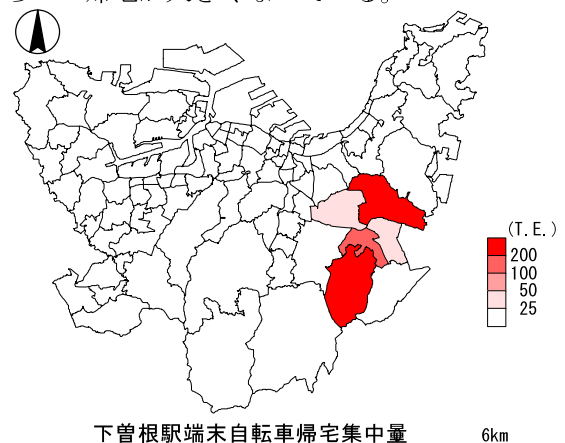


図 4.12 下曽根駅端末手段自転車帰宅集中量

iii) 都心部における潜在需要

私用目的の代表交通手段鉄道・バスの集中量をみると、鉄道では小倉駅周辺、黒崎駅周辺、折尾駅周辺の順に多く、バスでは小倉駅周辺、門司駅周辺、黒崎駅周辺、八幡東区中央町周辺の順に多い。

小倉駅周辺を中心として小倉都心部への公共交通での来街者は数多く、鉄道・バス下車後の移動環境や回遊環境を高めることで、より公共交通利用を高めることが可能と考えられる。

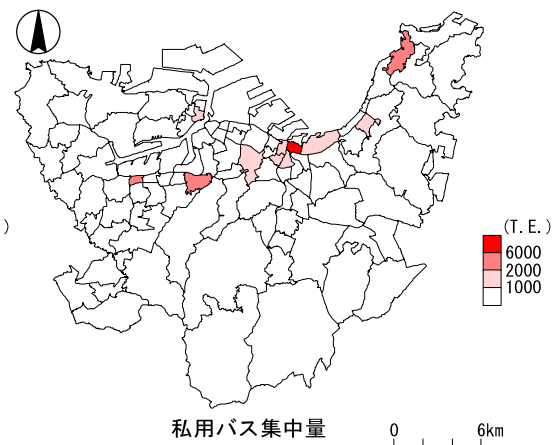
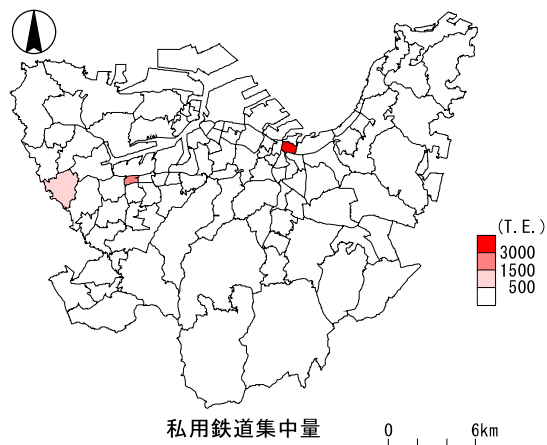


図 4.13 私用目的代表交通手段鉄道集中量

図 4.14 私用目的代表交通手段バス集中量

（２）他都市事例調査

北九州市の交通環境と自転車利用状況について、三大都市圏以外の政令指定都市と比較してみた。

１）交通環境の比較

i) 自転車ネットワーク現況

自転車ネットワーク現況をみると、自転車通行可能歩道延長は他都市と比べても遜色はない。

表 4.2 自転車ネットワーク現況の比較

		北九州市	札幌市	仙台市	静岡市	広島市	福岡市
自転車通行可能歩道延長	km	232.8	269.4	202.1	197.2	123.2	250.1

※自転車通行可能歩道延長：歩道延長設置区間延長のうち自転車通行可能な歩道の延長

資料：平成 17 年道路交通センサス

ii) 公共交通サービス現況

公共交通サービス現況をみると、モノレールは市域の一部のみの運行のため評価値が低くなっているが、ＪＲや路線バスが市域全体をサービスしており、総合的なサービスレベルは平均的なものと考えられる。

表 4.3 公共交通サービス現況の比較

		北九州市	札幌市	仙台市	静岡市	広島市	福岡市
ＪＲ・私鉄							
駅密度（駅数/DID 面積）	箇所/km ²	0.24	0.12	0.21	0.20	0.40	0.26
ピーク時運行頻度	本/2h	23.0	12.3	14.7	20.0	11.8	23.7
終発時刻	時:分	0:46	23:58	23:58	23:42	0:02	1:04
地下鉄・路面電車・モノレール等							
駅密度（駅数/DID 面積）	箇所/km ²	0.08	0.31	0.14	—	0.61	0.13
ピーク時運行頻度	本/2h	18.0	29.3	29.0	—	37.5	23.0
終発時刻	時:分	23:55	0:19	23:59	—	0:05	23:50
路線バス							
バス停密度（バス停数/DID 面積）	箇所/km ²	11.1	15.9	13.1	21.1	14.1	15.0
終発時刻	時:分	23:32	22:59	0:00	22:50	0:55	0:33
ピーク時旅行速度	Km/h	23.7	22.2	20.7	22.8	21.5	19.7

資料：北九州市以外は「都市鉄道の新たな整備水準指標に関する調査報告書/平成 15 年 3 月/運輸政策研究機構」の掲載値

iii) 市街地

市街地の指標として人口密度をみると、全市域では2,037.3 人/km²で福岡市に次いで高いが、DID人口密度では5,667.2 人/km²で最下位となっており、他都市に比べて市街地密度が低くなっていることが伺える。

人口集中地区の形状をみると、他都市は都心を中心に面的に広がっているのに対して、北九州市は背後に山地を抱えてπ字状に伸びた線的な形状となっている。その結果、平均移動距離は6市のなかでは最長となっている。

また地図からは、八幡東区など、丘陵地にまで市街地が広がっていることがわかる。

表 4.4 地形の比較

		北九州市	札幌市	仙台市	静岡市	広島市	福岡市
人口密度	人/km ²	2,037.3	1,677.7	1,308.3	510.1	1,275.6	4,114.1
DID 人口密度	人/km ²	5,667.2	7,966.4	6,951.9	6,171.6	5,972.2	8,936.7
平均移動距離 (H11)	km	10.8	10.1	10.2	9.0	7.5	10.1
平均移動距離 (H17)	km	9.9	8.5	9.1	8.5	9.4	7.5

資料：平成 17 年国勢調査

平成 11 年全国都市パーソントリップ調査、平成 17 年全国都市交通特性調査

iv) 自転車利用状況

これらの条件を背景に、自転車を含む二輪車利用の構成比は、他都市が11～27%となっているのに対して、北九州市は8～9%にとどまっている。また、二輪車の平均移動距離長は、札幌市が2km程度で短い、他都市は3～4km程度であり、北九州市は3km強となっている。

表 4.5 自転車利用状況の比較

		北九州市	札幌市	仙台市	静岡市	広島市	福岡市
二輪車構成比 (H11)	%	8.12	12.74	16.38	24.24	19.12	18.26
二輪車平均移動距離 (H11)	km	3.50	2.63	3.55	3.61	3.25	2.97
二輪車構成比 (H17)	%	8.82	11.08	14.29	26.76	17.19	21.19
二輪車平均移動距離 (H17)	km	3.16	1.96	4.45	3.37	4.24	3.44

資料：平成 11 年全国都市パーソントリップ調査、平成 17 年全国都市交通特性調査

(3) 北九州市の自転車利用の課題の整理

1) 道路ネットワーク・交通量等からみた課題

- ・ 自転車ネットワーク：小倉都心と周辺とを結ぶ区間で自転車類交通量が増加しており、三萩野周辺道路では 1,500 台/12h を超えている。しかし、100%自転車通行可能な歩道が設置されている幹線道路は一部であり、自転車ネットワーク形成の観点からみれば十分なものとは言い難く、必要性の高い区間から自転車走行空間の整備が必要と考えられる。
- ・ 代表交通手段自転車の需要：目的別集中量からみると、通学目的では高校や大学等、私用目的ではショッピングセンター等が目的施設となっていると考えられ、既存施設だけでなく新規立地による需要に対応した自転車走行空間の整備が必要と考えられる。
- ・ 鉄道端末手段自転車の需要：JR 駅別端末自転車需要からみると、折尾駅や下曽根駅などで駅から離れた住宅地との間の需要が大きくなっており、住宅地と駅とを結ぶルートについての自転車走行空間整備が必要と考えられる。
- ・ 都心部における潜在需要：小倉都心へは公共交通での来街者が多いが、いま以上に公共交通利用を高めるためには、鉄道・バス下車後の移動環境や回遊環境を高めるためのレンタサイクルやコミュニティバイクなどのサービス提供などについての検討も考えられる。

2) 他都市との比較からみた課題

- ・ 市街地（人口集中地区）の形状をみると、他都市は面的な拡がりがあるのに対して、北九州市は面的な拡がり狭く線状に連なっているため、平均移動距離が他都市に比べて長くなっている。
- ・ この結果、北九州市では自動車や公共交通などの交通機関の利用構成比が高まり、自転車利用の利用構成比は低く、平均トリップ長も短くなっている。
- ・ 従って、北九州市では、自転車移動のための走行空間整備だけでなく、自転車と公共交通とを組合せて利用しやすい環境整備を進めていくことが重要と考えられる。

3) 上位計画で示された課題

上位計画として平成 20 年 12 月に「北九州市環境首都総合交通戦略」が策定されており、その中で「意識」、「公共交通」、「道路交通」に関する課題が整理されている。以下に、自転車利用ネットワーク形成に関わる課題と施策を抽出した。

- ・ 意識：公共交通の維持や地球環境に対する問題意識の向上と実践（モビリティマネジメントの実施、レンタサイクル・カーシェアリングの普及、サイクル&ライド・パーク&ライドなどの促進 等）
- ・ 公共交通：乗り継ぎ施設の充実と快適な乗り継ぎ環境の確保（交通結節機能の強化（駐輪スペース）、駅前広場の整備 等）
- ・ 道路交通：徒歩・自転車の利用促進、安全で快適な徒歩・自転車利用環境の確保（道路空間の有効活用）

4) 自転車利用ネットワーク形成の基本方針

道路ネットワーク・交通量等からみた課題、他都市との比較からみた課題、上位計画で示された課題などから、北九州市における自転車利用ネットワーク形成のあるべき姿としての基本方針を以下のように想定した。

自転車の活用による 環境首都に相応しい 総合交通体系の構築

安全に走行できる自転車ネットワークの整備

- ・ 自転車の安全で快適な走行を実現するため、鉄道駅、商業施設、大学・高校などの自転車が集中する集人集客施設にいたる道路空間に自転車走行空間を確保し、ネットワーク形成を図る。

自転車による公共交通アクセスの向上

- ・ 自動車から公共交通と自転車とを組み合わせた賢い利用への転換を促すため、駅やバス停などへの自転車走行区間や駐輪場を確保し、公共交通へのアクセスを向上する。

中心市街地内の移動利便性や回遊性の向上

- ・ 街なかの移動利便性や回遊性を高めるため、自転車走行空間を確保していくとともに、自転車による来街者のための駐輪施設の整備や、自転車以外の来街者のためのレンタサイクル（コミュニティバイク）の導入を図る。

4. 2 自転車利用ネットワークを検討するうえでの基礎的事項の整理

(1) 目的施設の分布状況

i) 高校・大学等の分布状況

通学目的の自転車利用による主要な着施設と考えられる高校・大学の分布状況は下図に示すとおりであり、南小倉駅・到津周辺や折尾駅周辺に集積している。



図 4.15 高校・大学等の分布状況

ii) 大規模商業施設の分布状況

私用目的の自転車利用による主要な着施設と考えられる大規模商業施設の分布状況は下図に示すとおりであり、どちらも市内の各所の都市軸上に点在しているが、特に小倉都心周辺に集積している。

平成 17 年のパーソントリップ調査以降にも大規模商業施設が開業しており、店舗面積 10,000 m² 以上のものだけでも、ホームプラザナフコ八幡東店（平成 18 年 8 月開業、店舗面積 16,489 m²）、イオン東八幡ショッピングセンター（平成 18 年 11 月開業、店舗面積 39,000 m²）、ホームプラザナフコ小倉南店（平成 19 年 9 月開業、店舗面積 14,150 m²）、ホームプラザナフコ小倉北店（平成 20 年 7 月開業、店舗面積 11,687 m²）の 4 店が開業しており、それらの考慮も必要である。

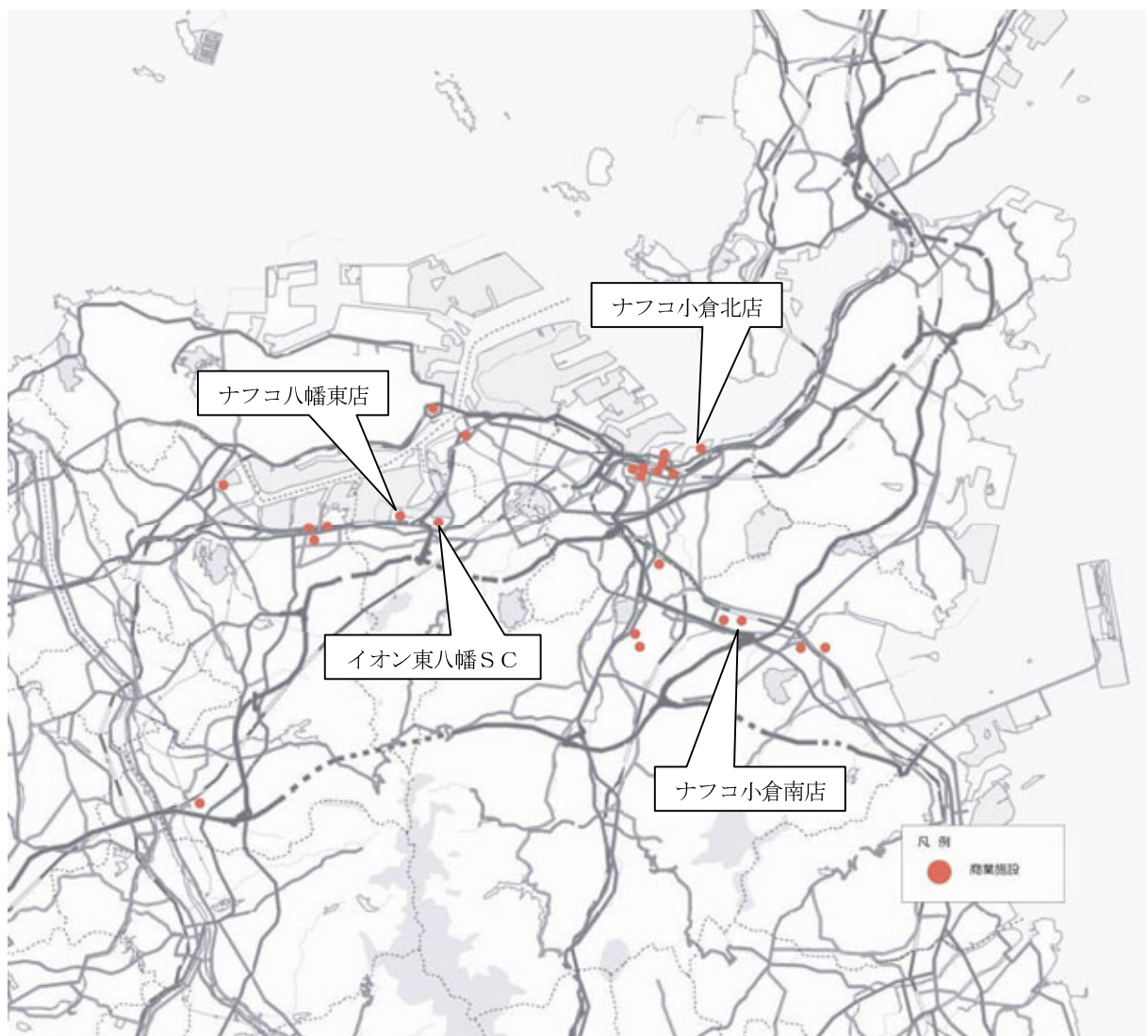


図 4.16 大規模商業施設の分布状況

(2) 道路空間における自転車通行空間確保の可能性

平成 17 年道路交通センサスのデータを用いて広幅員歩道や混雑度の低い多車線道路などの自転車通行空間を確保できそうな区間を抽出し、それぞれについての自転車通行空間の整備パターンを整理する。

1) 広幅員歩道での自転車通行空間確保の可能性

幅員 5m以上の歩道のある区間は、モノレール道の平和通り、国道 199 号の小倉北区区間、門司行橋線・徳力葛原線などがあげられる。

これらの道路では、幅の広い歩道（自転車歩行者道）において、自転車通行部分を指定し、自転車の通行位置を明示するなどの対策が考えられる。

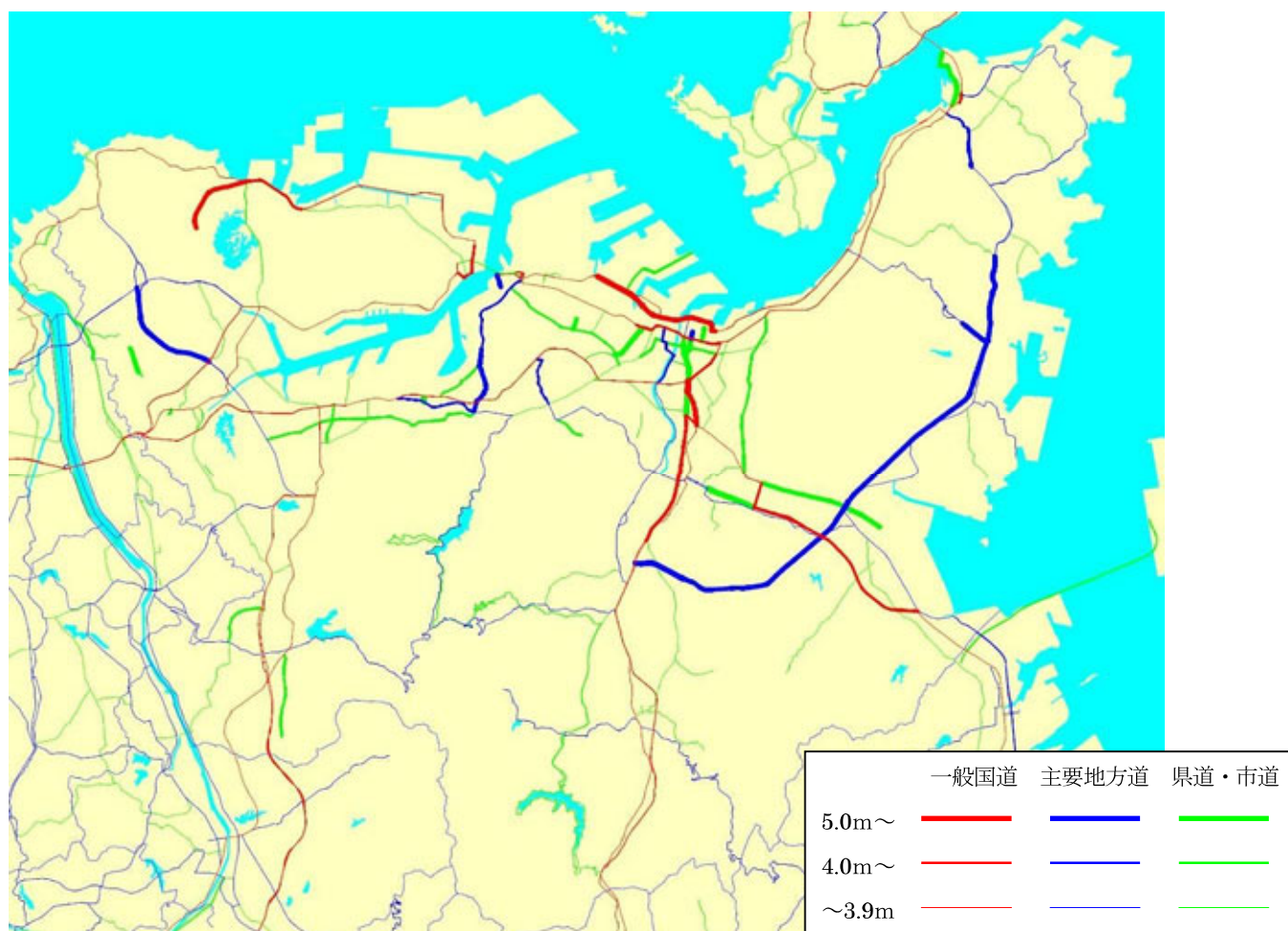


図 4.17 広幅員歩道のある区間

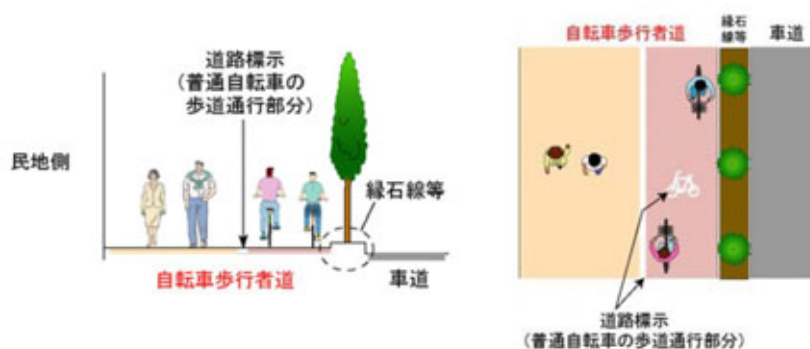


図 4.18 整備イメージ(歩道内に自転車通行部分を指定)

(2) 道路空間における自転車通行空間確保の可能性

平成 17 年道路交通センサスのデータを用いて広幅員歩道や混雑度の低い多車線道路などの自転車通行空間を確保できそうな区間を抽出し、それぞれについての自転車通行空間の整備パターンを整理する。

1) 広幅員歩道での自転車通行空間確保の可能性

幅員 5m以上の歩道のある区間は、モノレール道の平和通り、国道 199 号の小倉北区区間、門司行橋線・徳力葛原線などがあげられる。

これらの道路では、幅の広い歩道（自転車歩行者道）において、自転車通行部分を指定し、自転車の通行位置を明示するなどの対策が考えられる。

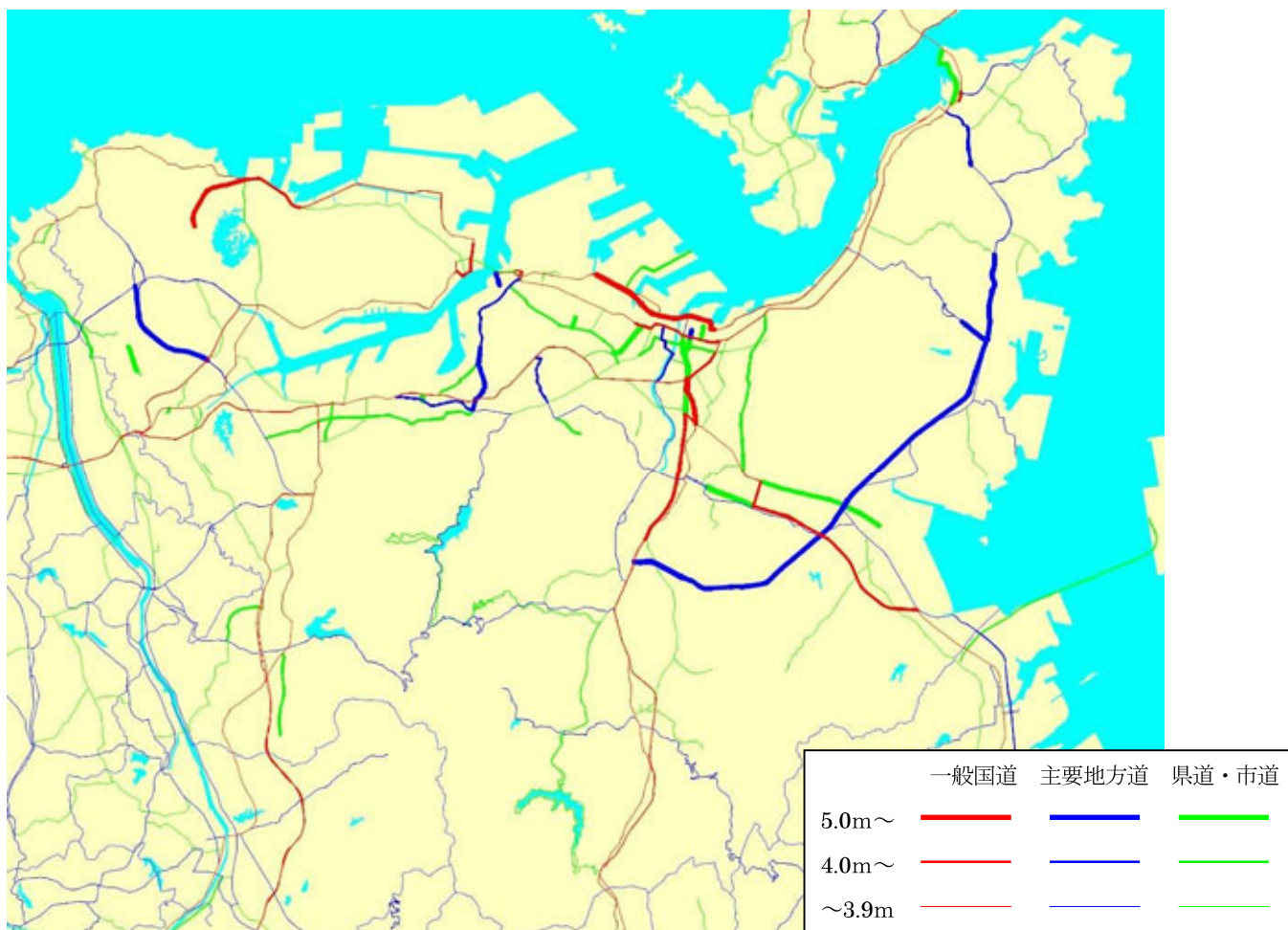


図 4.17 広幅員歩道のある区間

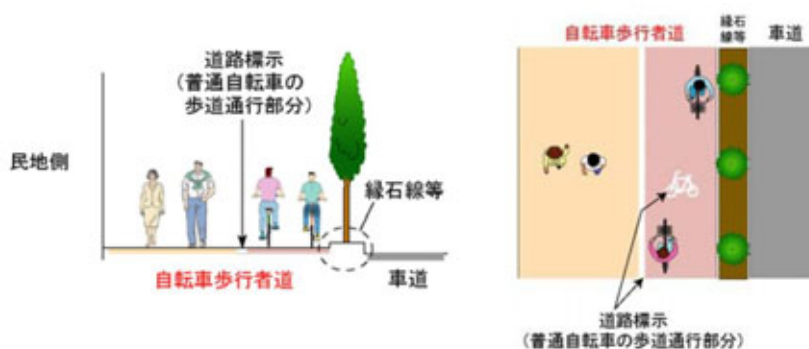


図 4.18 整備イメージ(歩道内に自転車通行部分を指定)

4.3 整備モデルの検討

(1) 北九州市内自転車利用ネットワーク形成モデルの検討

目的施設の分布状況などを考慮し、私用目的の着施設であるデパートや店舗が集積する「都心商業地」、住宅地から駅や駅前商店街などに自転車利用が集中する「郊外住宅地」、新たな機能導入が図られ基盤整備が進む「拠点開発地」の3タイプを設定し、自転車ネットワーク、自転車駐車場などのハード施策と他ソフト施策について検討する。

1) 都心商業地における施策メニューの検討

都心商業地における施策メニューを例示すると以下のとおりであり、自転車走行空間については公共が主体の取り組みとなるが、駐輪施設整備やソフト施策は公共と民間との役割分担で進めていく必要がある。

表 4.6 都心商業地における施策メニュー(例示)

	走行空間整備	駐輪施設整備	ソフト施策
公共	・ 広幅員歩道における自転車通行部分の指定 ・ 車道部への自転車専用通行帯の設置 ・ 主要交差点における自転車横断帯の設置 等	・ 路外における自転車駐車場の整備 ・ 路上における自転車駐車場の整備 等	・ 統一標識、案内板の設置 ・ 案内マップ作成 等
民間等	—	・ 大規模小売店舗における付置義務自転車駐車場の整備 等	・ 民間を活用した都心型レンタサイクル（コミュニティバイク）の導入 ・ 案内マップ作成 等

2) 郊外住宅地における施策メニューの検討

郊外住宅地における施策メニューを例示すると以下のとおりであり、自転車走行空間やソフト施策については公共が主体の取り組みとなるが、駐輪施設整備は公共と民間との役割分担で進めていく必要がある。

表 4.7 郊外住宅地における施策メニュー(例示)

	走行空間整備	駐輪施設整備	ソフト施策
公共	・ 広幅員歩道における自転車通行部分の指定 ・ 主要交差点における自転車横断帯の設置 等	・ 路外における自転車駐車場の整備 ・ 路上における自転車駐車場の整備 等	・ 統一標識、案内板の設置 ・ 案内マップ作成 等
民間等	—	・ 大規模小売店舗における付置義務自転車駐車場の整備 等	・ 案内マップ作成 等

3) 拠点開発地における施策メニューの検討

拠点開発地における施策メニューを例示すると以下のとおりであり、自転車走行空間については公共が主体の取り組みとなるが、駐輪施設整備やソフト施策は公共と民間との役割分担で進めていく必要がある。

表 4.8 拠点開発地における施策メニュー(例示)

	走行空間整備	駐輪施設整備	ソフト施策
公共	・ 広幅員歩道における自転車通行部分の指定 ・ 主要交差点における自転車横断帯の設置 等	・ 路外における自転車駐車場の整備 等	・ 統一標識、案内板の設置 ・ 案内マップ作成 等
民間等	—	・ 大規模小売店舗における付置義務自転車駐車場の整備 等	・ 駅や集客拠点での一般へのレンタサイクルの提供 ・ マンション住民用レンタサイクルの提供 等

（２）整備モデル箇所の抽出

「都心商業地」、「郊外住宅地」、「拠点開発地」について、整備モデル箇所を各１箇所抽出する。

１）都心商業地

店舗やオフィスなどの集人・集客施設が集積した都心商業地としては、小倉都心、黒崎副都心、門司、戸畑、折尾、若松などが挙げられるが、現状での自転車利用による通勤・業務・私用の集中量が多く、鉄道・バスによる来街者する潜在需要も大きい「小倉都心地区」を整備モデル箇所として抽出した。

２）郊外住宅地

都心商業地以外の郊外住宅地は市内に広がっているが、現状での自転車利用による通学・私用の集中量が最大で、鉄道駅端末での自転車利用も折尾駅に次いで多い「下曽根・田原地区」を整備モデル箇所として抽出した。

３）拠点開発地

拠点開発地としては、市内各地の工場跡地開発や「学研都市ひびきの」などが挙げられるが、パーソントリップ調査後に大規模商業施設（ホームプラザナフコ八幡東店、イオン八幡東ショッピングセンター）が立地した「東田地区」を整備モデル箇所として抽出した。

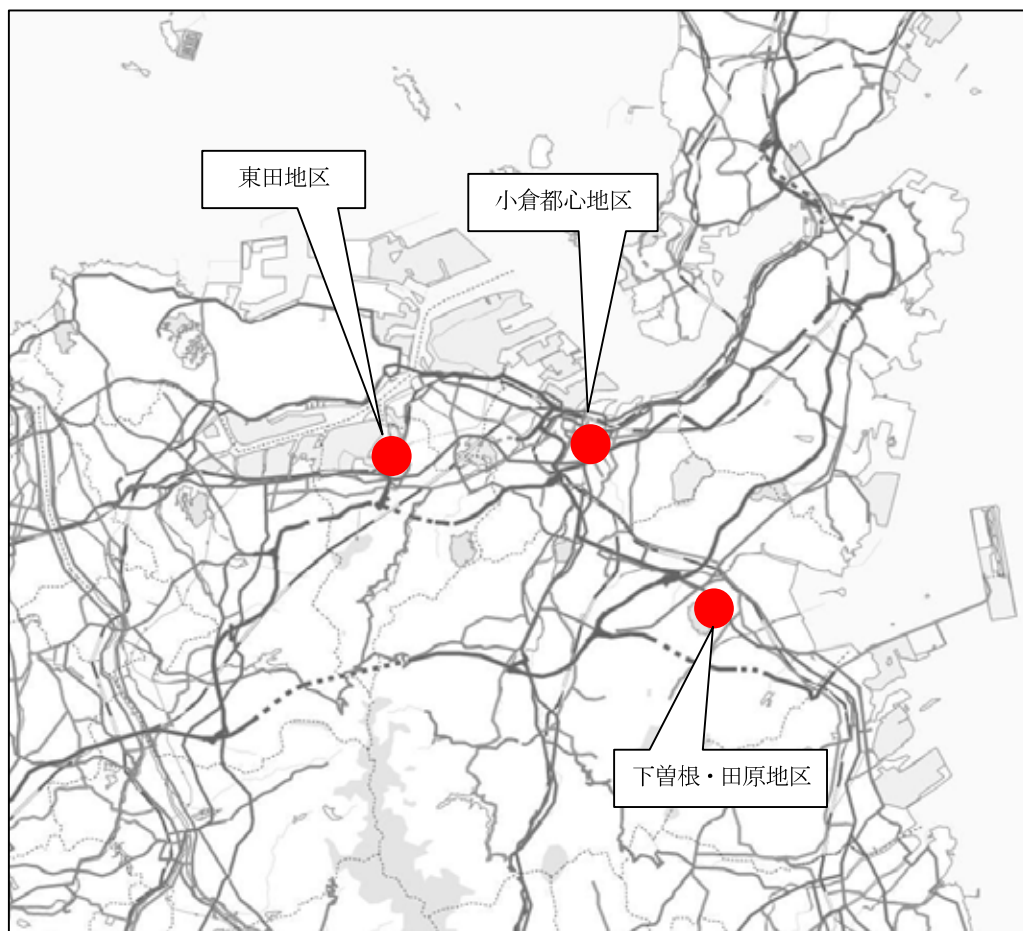


図 4.21 整備モデル箇所位置図

(3) 整備手法の検討

抽出した整備モデル箇所について、道路等などの状況を踏まえ、自転車動線として整備すべき路線や自転車駐輪場を整備すべき箇所と、その整備手法などを整理する。

1) 小倉都心地区

小倉都心には、小倉駅、デパートや商店街、市役所をはじめとする集人・集客施設などが数多く立地しており、都心周辺から施設近隣までの連続的な自転車ネットワークを形成する必要がある

そこで、小倉地区に存在する広幅員歩道を中心に自転車走行空間を確保するとともに、一部では車線を削減し車道部に自転車通行帯を設置することも考えられる。

また、現在は歩道橋が設置されていることにより横断歩道のない交差点があり、それが自転車ネットワークの分断要素となることから、歩道橋の下に自転車横断帯を設けたり、歩道橋を撤去して横断歩道と自転車横断帯を設けることが考えられる。

また、目的施設の近くに駐輪できることが望ましいことから、路外の可能なところでは公共と民間の協力による自転車駐車場の整備を進めることを基本とするが、路外駐輪場が確保できない箇所では広幅員歩道を活用して歩道上に自転車駐輪場を設けることも進める必要と考えられる。

表 4.9 自転車走行空間の整備箇所と整備手法(例示)

整備箇所	整備手法
・ 国道 199 号（国際会議場入口～紫川大橋東） ・ 国道 199 号（勝山通り）（勝山橋東～西小倉駅前） ・ 小倉停車場線（駅前広場～小倉駅前） ・ 長行田町線（文学館前～西小倉駅前） ・ 三萩野魚町線（三萩野～医療センター前） ・ 三萩野魚町線（医療センター前～旦過交番前）	歩道における自転車通行部分の指定 〃 〃 〃 〃 車道部に自転車通行帯を設置
ほか	
・ 平和通歩道橋交差点 ・ 紺屋町交差点（小文字歩道橋）	歩道橋の撤去 横断歩道・自転車横断帯の設置
ほか	

表 4.10 自転車駐車場の整備箇所と整備手法(例示)

整備箇所	整備手法
・ 路外	路外における自転車駐車場の整備
・ 小倉停車場線（駅前広場～小倉駅前） ・ 平和通り（小倉駅前～平和通歩道橋） ・ 小文字通り（平和通歩道橋～旦過交番前）	路上における自転車駐車場の整備 〃 〃
ほか	

2) 下曽根・田原地区

下曽根・田原地区には、国道 10 号曽根バイパスを挟んで、北東側に下曽根駅と大規模商業施設（ザ・モール小倉）、南西側に小倉東高校と文化記念公園があるほか、比較的密度の高い住宅地が広がっており、自転車ネットワークは、第一に住宅地から需要を集めて駅への経路、次に駅や広域から高校・公園への経路の整備が必要と考えられる。そこで、広幅員歩道を中心に自転車走行空間を確保する。また、バス停付近などでは歩道上に自転車駐車を設けることも公共交通利用促進の観点から有効な施策であると考えられる。

表 4.11 自転車走行空間の整備箇所と整備手法（例示）

整備箇所	整備手法
・ 国道 10 号曽根バイパス（津田西～貫） ・ モール大通り（下曽根駅入口～下曽根駅南口広場）	歩道における自転車通行部分の指定
ほか	〃

3) 東田地区

東田地区は、鹿児島本線スペースワールド駅を挟んで、北西側に東田メディアパーク、南東側にスペースワールド、イオン八幡東ショッピングセンター、また国道 3 号の南側にはアーケード街（八幡中央区商店街）などが立地している。

そこで、新たに整備された広幅員道路の歩道を中心に自転車ネットワークを形成する。また、スペースワールド駅前に路外駐輪場を、アーケード街の周辺の歩道では自転車駐車を整備することが考えられる。

表 4.12 自転車走行空間の整備箇所と整備手法（例示）

整備箇所	整備手法
・ 八幡戸畑線（枝光～八幡郵便局前） ・ 北九州小竹線（中央町～高炉台公園下） ・ 東田大通り（戸畑バイパス下～スペースワールド駅前）	歩道における自転車通行部分の指定
ほか	〃
ほか	〃

表 4.10 自転車駐車場の整備箇所と整備手法（例示）

整備箇所	整備手法
・ スペースワールド駅前	路外における自転車駐車場の整備
・ 八幡戸畑線（中央 3～八幡郵便局前）	路上における自転車駐車場の整備
ほか	

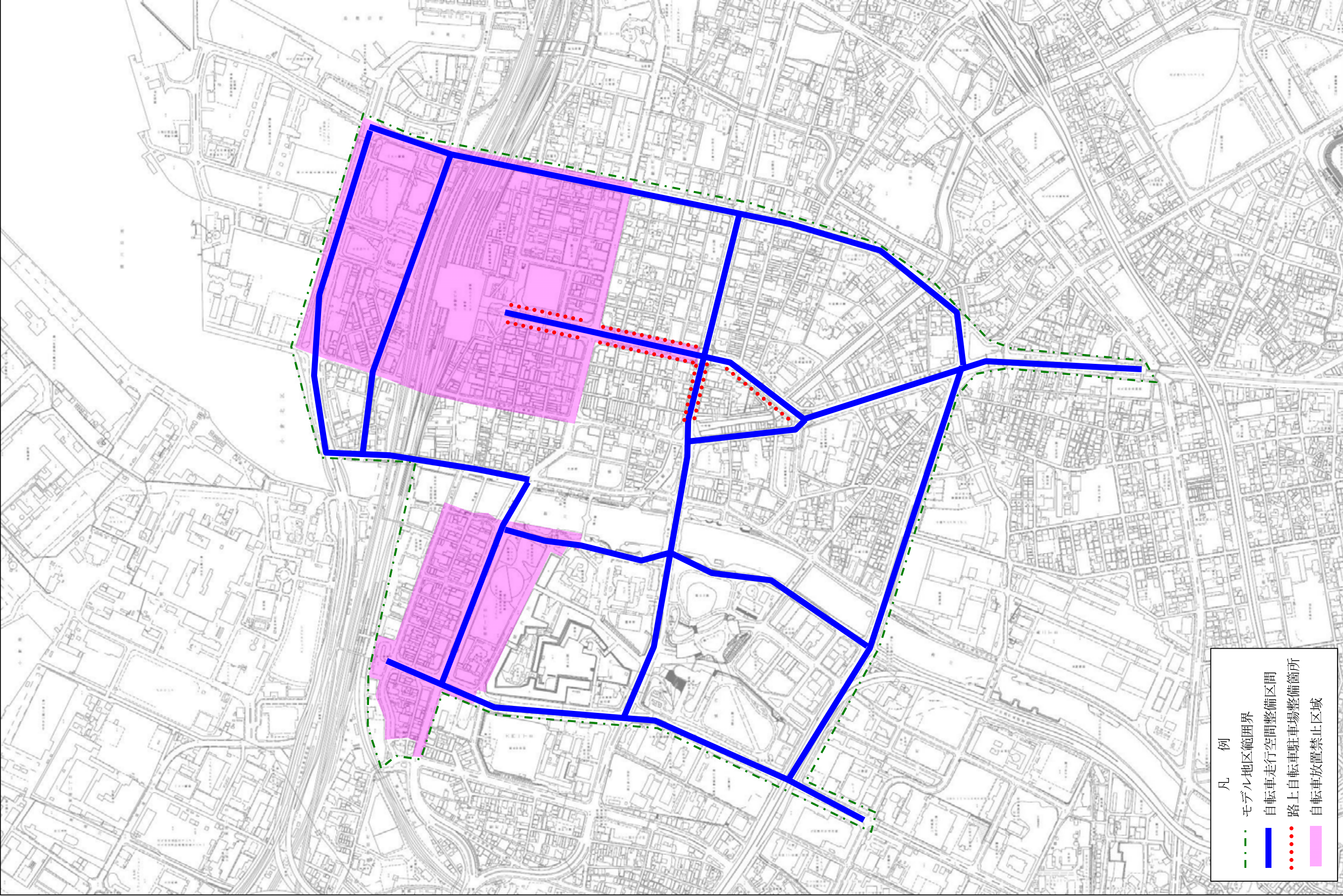


図 4.22 整備モデル(小倉都心地区)

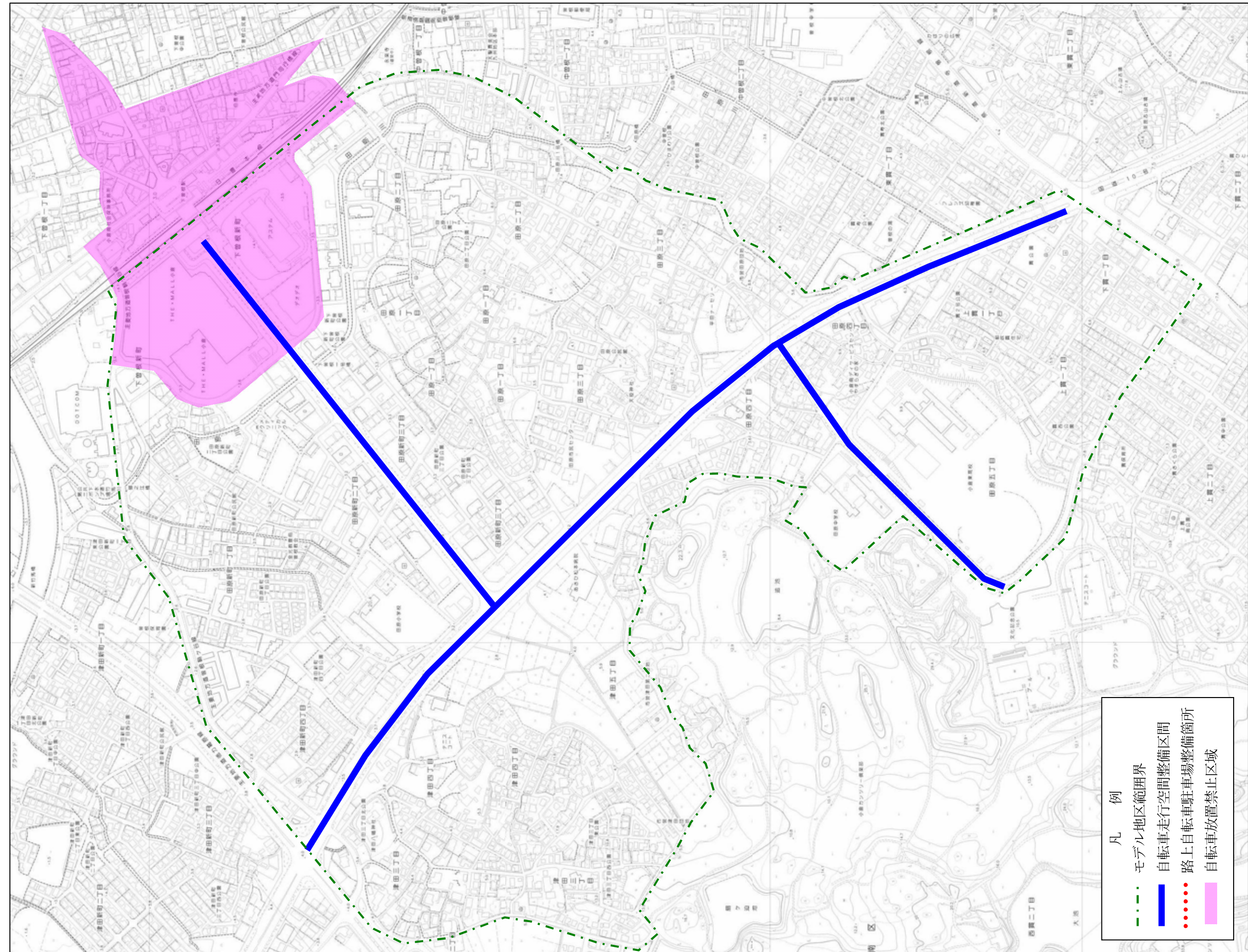


図 4.23 整備モデル(下菅根・田原地区)

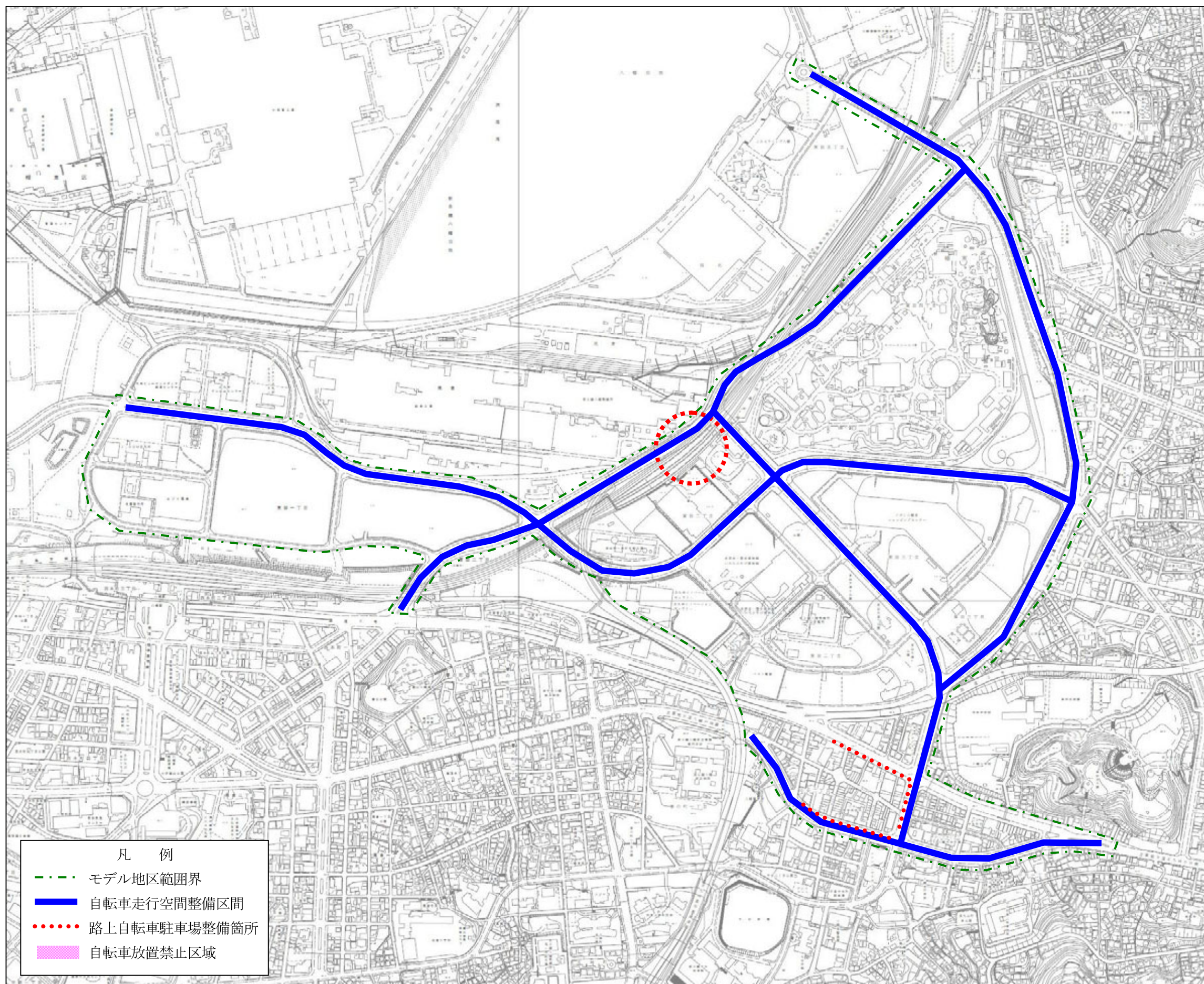


図 4.24 整備モデル(東田地区)

（４）自転車ネットワーク整備の進め方

本調査で抽出した「小倉都心地区」、「下曽根・田原地区」、「東田地区」の３箇所については、詳細計画を検討のうえ、自転車ネットワーク形成を促進していくことが考えられる。

引き続き、整備モデル３箇所にとどまらず、商業地であれば黒崎副都心地区、門司港地区、戸畑駅前、若松駅前、折尾駅前など、郊外住宅地であれば徳力など、拠点開発地であれば学術研究都市ひびきのなど、それぞれ整備箇所を拡大していくことが考えられる。

これらを接続していくことで自転車ネットワークが形成されていき、将来的には全市域をカバーしたネットワークとなることが期待される。

5. 路面電車軌道の整備に関する検討

5.1 調査目的と内容

(1) 調査目的

本章では、歩行者空間内における路面電車軌道の整備方法について、利便性・安全性・景観の観点から調査検討することを目的とする。

(2) 調査内容

1) 既存調査による整備方針の確認

以下の既存調査による富山駅周辺の整備コンセプトや整備方針の確認を行い、想定される整備方法を示した。

H15～16：富山駅周辺整備協議会（事務局：富山市）

H18～20：富山駅周辺景観デザイン検討委員会（事務局：富山県、富山市）

H18～：富山駅周辺整備事業推進協議会（事務局：富山市）

2) 他都市参考事例の調査

国内での整備状況及び社会実験、海外での整備状況等の事例のとりまとめを行った。

3) 市民アンケート調査

公共交通利用促進を進めるために、現在の市内電車、ポータルム、まいどはやバスの利用状況を把握するとともに、路面電車の環状線化延伸、南北接続後の利用者が重視するサービス、交通 IC カード導入に対する意向について把握した。

4) 現行法制度の整理

交通広場（駅前広場）内における軌道の整備及び路面電車の走行について、現行法（例：道路法、道路交通法、軌道法、商法、等）にどのような規制があるか整理を行った。

5) 歩行者における軌道整備方法の検討

過年度調査、市民意識及び現行法令の整理を行ったうえで、利便性・安全性・景観の各観点を考慮しながら軌道整備方法の検討を行った。

6) 富山駅広場におけるケーススタディー

5) で検討された軌道整備案について富山駅前広場をケーススタディーとし、それぞれの案について、問題点や課題を整理した。

<検討フロー>

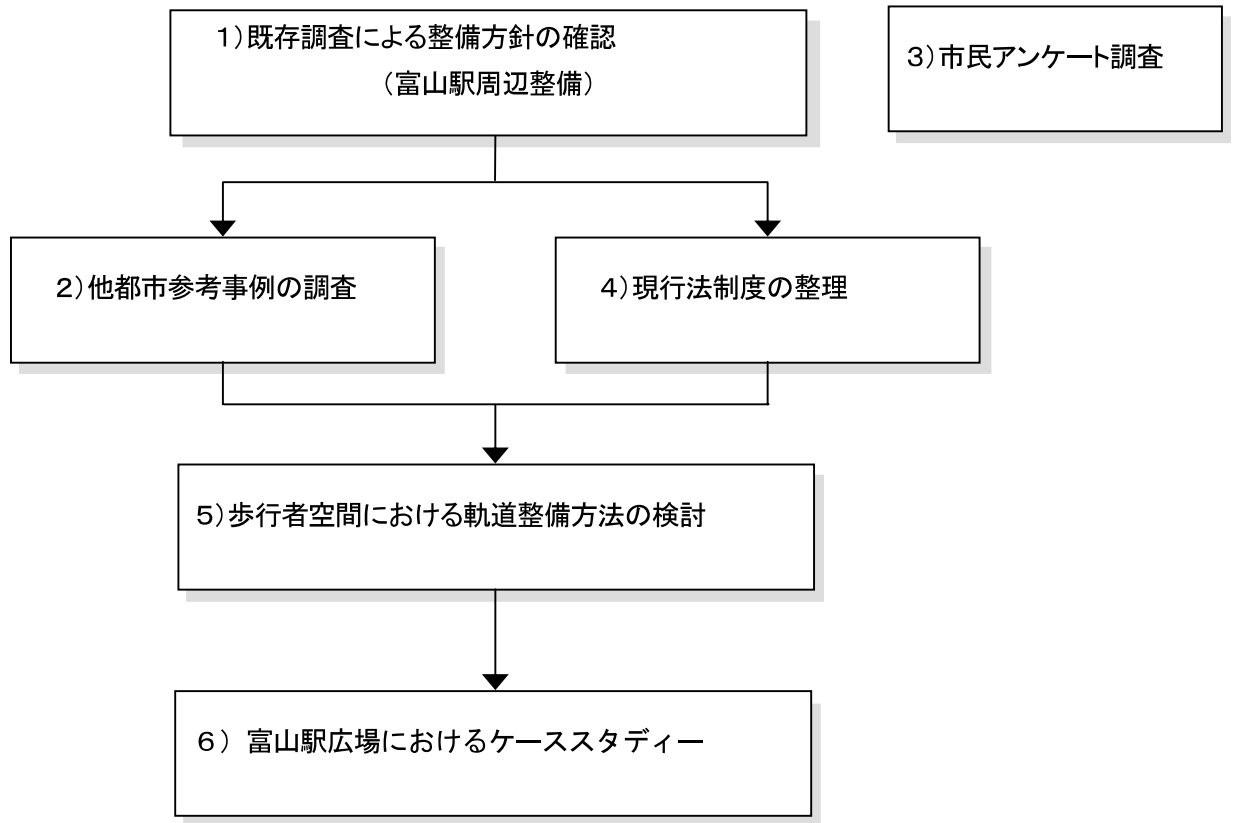


図 5.1 調査フロー

5. 2 既存調査による整備方針の確認

本節では、以下に示す過年度調査における富山駅周辺整備のコンセプトや整備方針とともに、路面電車軌道の整備方法について関係する部分を確認し、その整備方法を整理した結果を示す。

<過年度調査>

H15～16：富山駅周辺整備協議会（事務局：富山市）

H18～20：富山駅周辺景観デザイン検討委員会（事務局：富山県、富山市）

H18～：富山駅周辺整備事業推進協議会（事務局：富山市）

（1）富山駅周辺整備のコンセプト

■駅及び駅前広場整備のコンセプト

<整備の基本テーマ>

『次の100年に受け継がれる駅フロント整備』

<えき>と<まち>の再構築を先導する駅及び駅前広場の整備

<基本テーマの柱となる3つのコンセプト>

コンセプト1 「使いやすさ」にあふれた<えき>づくり（交通結節）

- ・鉄道、路面電車、バス、タクシー及び一般車などを使って富山駅を訪れ、乗り換える人々が雨天や雪の季節でも便利に使える駅。
- ・歩行者も自転車利用者もアクセスしやすく、バリアフリーで使いやすい駅。
- ・また交通利便性だけでなく、待ち合わせの場所として使ったり、鉄道の待ち時間を楽しく過ごせるような「使いやすさ」にあふれた<えき>づくりを目指す。

コンセプト2 「賑わい」のある<まち>づくり（都市拠点）

- ・駅南北のまちが結びつき、既存の駅北の文化施設や駅南の商業・サービス施設と、高架下や新たな駅隣接商業施設、交流施設が一体となり、昼や夜、平日・休日を問わず「賑わい」を創出するまち。
- ・さらに、安全で便利な都市居住の場として人口も増え、高齢者や若い世代が行き交うような「賑わい」のある<まち>づくりを目指す。

コンセプト3 「美しさ」を備えた<まちなみ>づくり（都市空間）

- シンボルロードとブルバールが高架下で結ばれてできる、新しい都市軸を中心に、公共、民間のまちづくりの主体が協働してつくる富山らしさのあるまち。
- ・駅前のオープンスペースを中心に、立山や南北市街地への眺望を確保し、周辺の建物の高さや壁面などをルール化し、緑や水を生かした公共空間を整備することにより「美しさ」を備えた<まちなみ>を目指す。

出典：第3回富山駅周辺整備協議会資料（平成16年1月16日）

■景観基本方針

<基本理念>

自然・文化・未来がひびきあう、明るく開放的な交流拠点
～１００年後に伝える富山の顔づくり～

<デザイン指針>

駅前広場のデザイン

- 南北を結び周辺街区と一体的な空間とする
- 富山の四季を感じられる施設・植栽配置とする
- 広場と一体感のあるＬＲＴ軌道部とする
- 歩行者動線を考慮した必要最小限のシェルターとする

出典：富山駅周辺景観デザイン検討委員会報告書（平成 20 年 12 月）

■富山駅周辺整備の基本方針

<基本テーマ>

『次の１００年に受け継がれる駅フロント整備』

<コンセプト>

- コンセプト１ 「使いやすさ」にあふれた<えき>づくり（交通結節）
- コンセプト２ 「賑わい」のある<まち>づくり（都市拠点）
- コンセプト３ 「美しさ」を備えた<まちなみ>づくり（都市空間）

<基本方針>

- ◆県都富山の新たな顔をつくる
 - 富山の歴史や自然を活かした駅舎及び駅前広場のデザイン
 - 土地利用・建物・屋外広告物の規制誘導による良好な景観形成
 - 駅を中心とする南北軸を活かした景観軸の形成
 - 環境負荷低減に配慮した駅周辺整備の実現
- ◆多彩な公共交通を快適につなぐ
 - 鉄軌道・バス・タクシー等がコンパクトにつながる交通結節点の整備
 - 駅南北の一体化・南北軸の強化
 - ユニバーサルデザインによる安全で快適な駅・駅前広場の整備
- ◆都市拠点としての機能をそなえる
 - 広域商業機能の強化
 - 文化交流機能の充実
 - 業務機能のさらなる集積

出典：第５回富山駅周辺整備事業推進協議会資料（平成 20 年 6 月 24 日）