

第 1 回福岡市都市交通協議会

資料編

1. 社会情勢の変化等

(1) 人口	… P3	(5) 環境	… P12
(2) 都市構造等	… P6	(6) 防災	… P13
(3) 就業構造等	… P8	(7) MICE・観光・国際化	… P14
(4) 市財政状況	… P10		

2. 都市交通の現状等

(1) 人の動き	… P20	(6) 生活交通	… P44
(2) 公共交通	… P28	(7) 都心部交通	… P46
(3) 道路交通	… P35	(9) 広域交通	… P56
(4) 二輪車	… P38	(10) 物流	… P58
(5) 新たなモビリティサービス	… P43	(11) 安全・安心	… P61
		(12) 近年の主な交通基盤整備	… P66

3. 成果指標の達成状況…P67

1. 社会情勢の変化等

(1) 人口

○総人口

- 総人口は平成24年の市推計値を上回るペースで増加しており、なかでも65歳以上が増加。

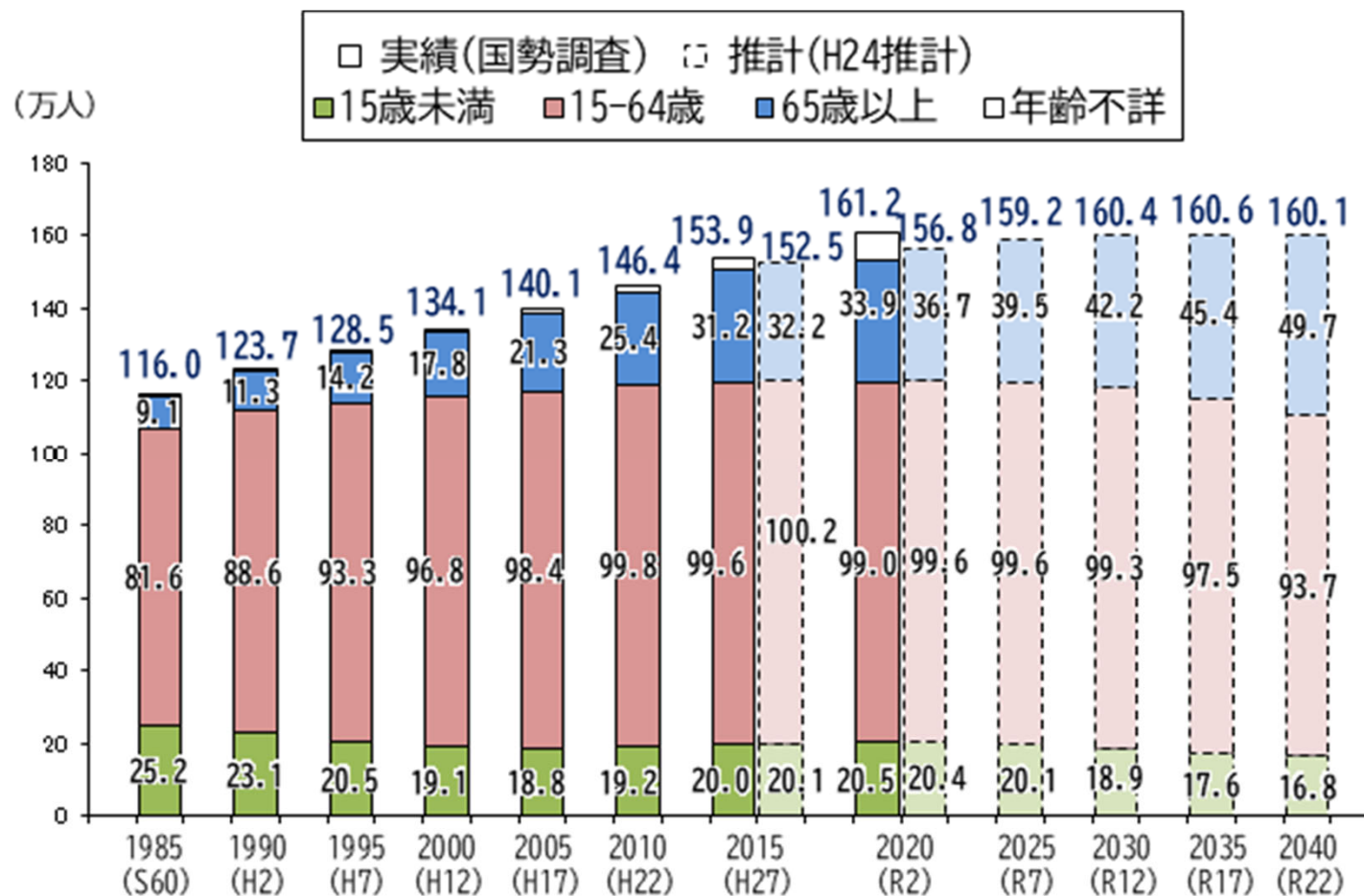


図 福岡市の人口推移
資料：推計値は「福岡市総合計画」(H24年策定)
実績値は国勢調査

(1) 人口

○メッシュ人口

- 鉄道沿線の地域などにおいて、特に人口が増加している。

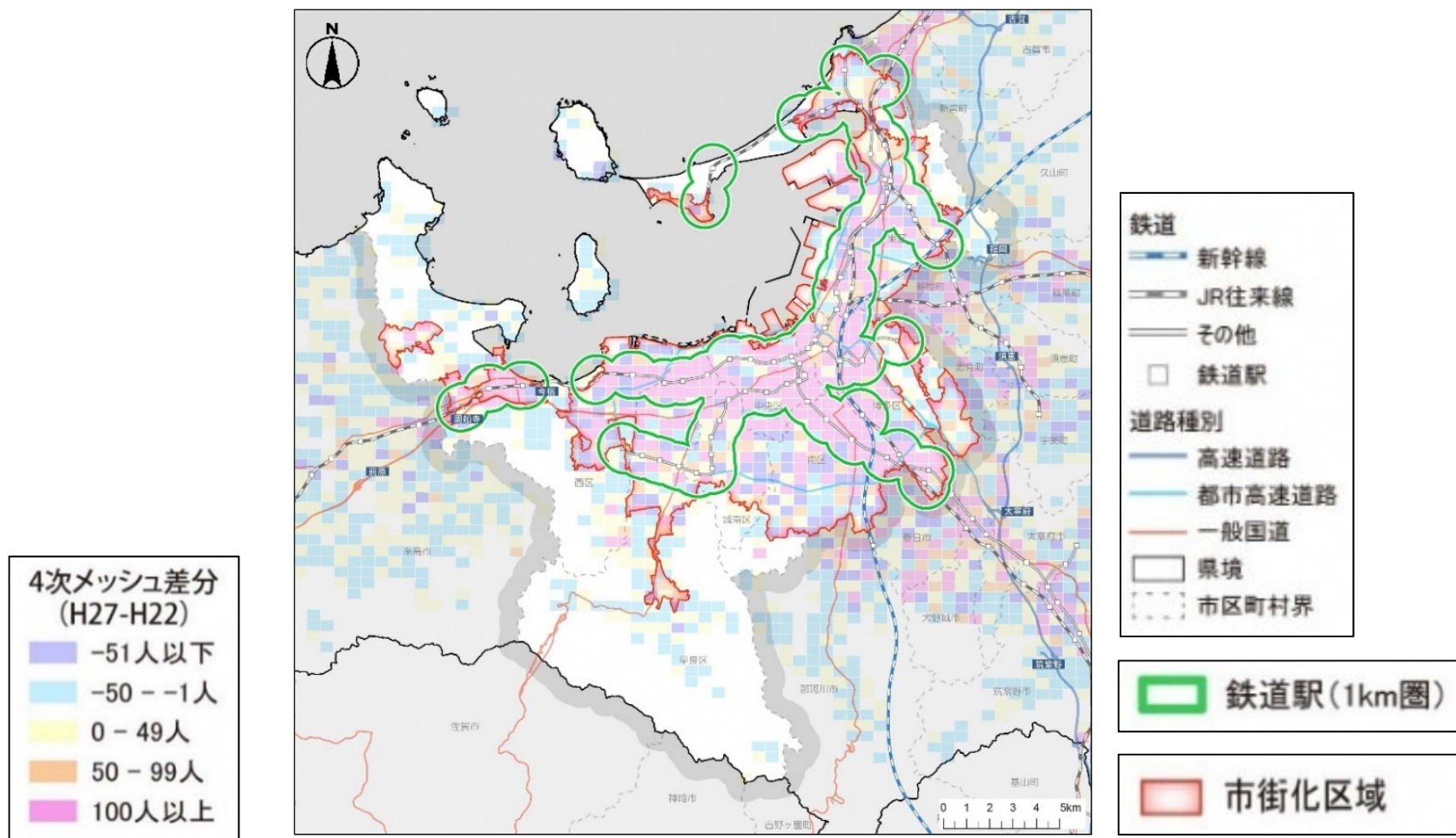


図 メッシュ人口の変化 (H27-H22)
資料：H22・H27国勢調査

○高齡化

- 福岡市の高齡化率は21.0%、後期高齡化率は10.2%（R2国勢調査）となっている。

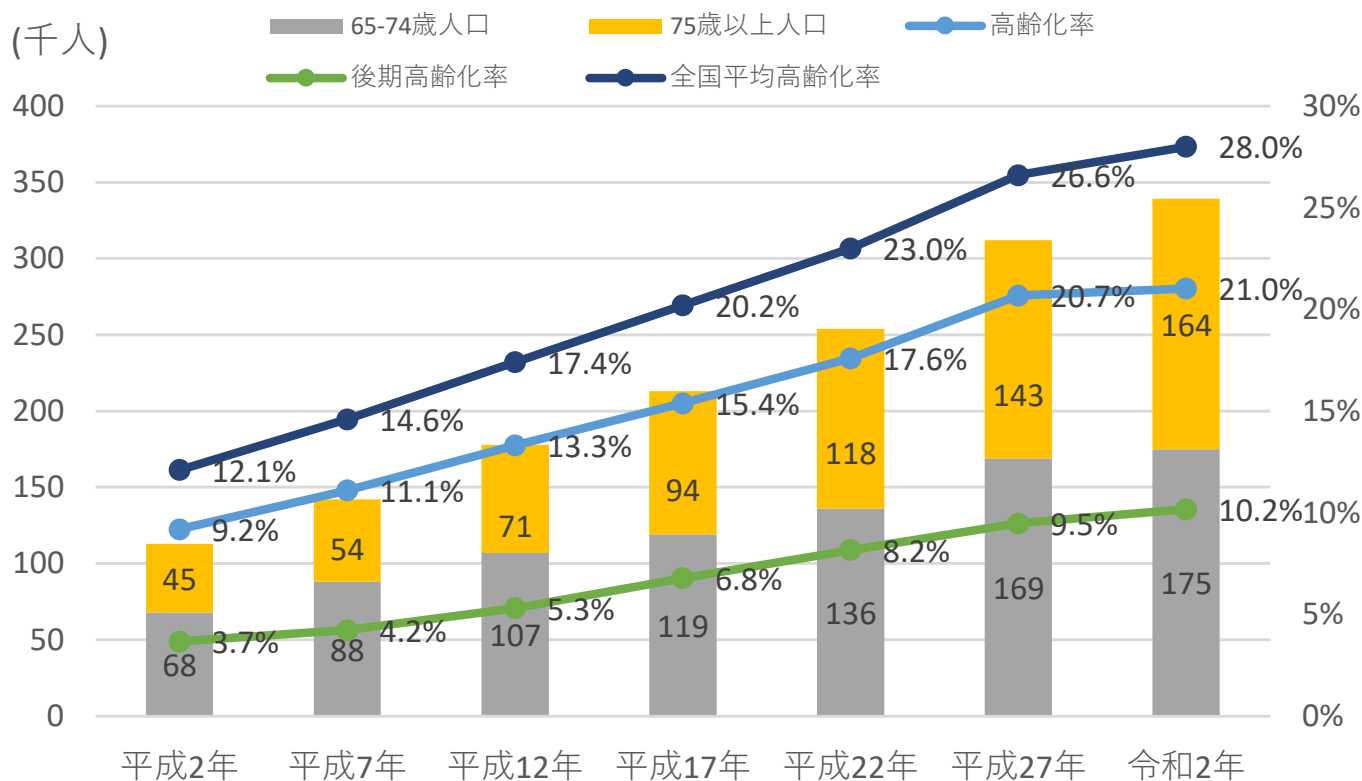


図 全国・福岡市の前期・後期高齡割合
資料：国勢調査

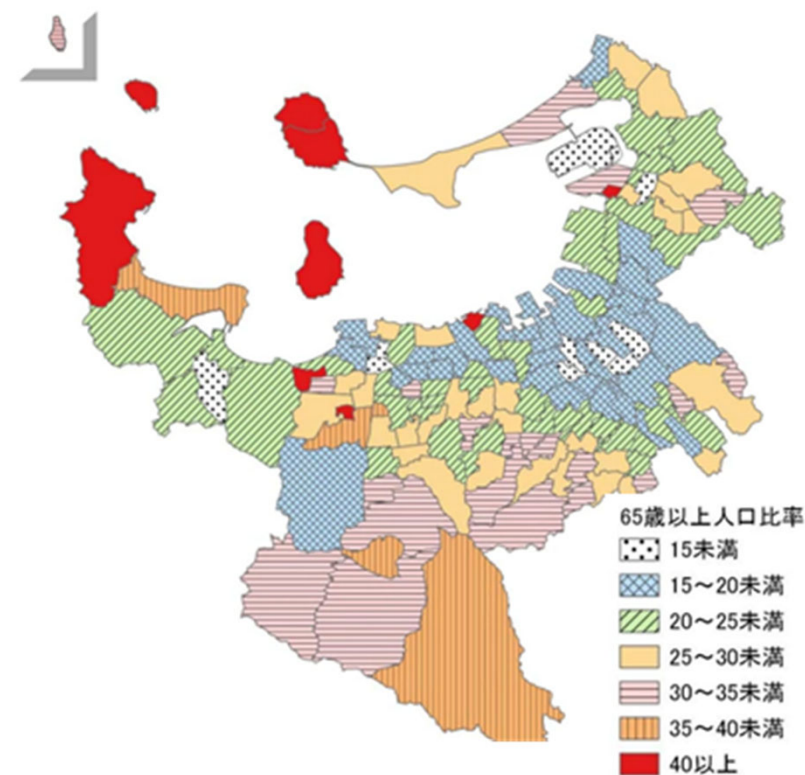
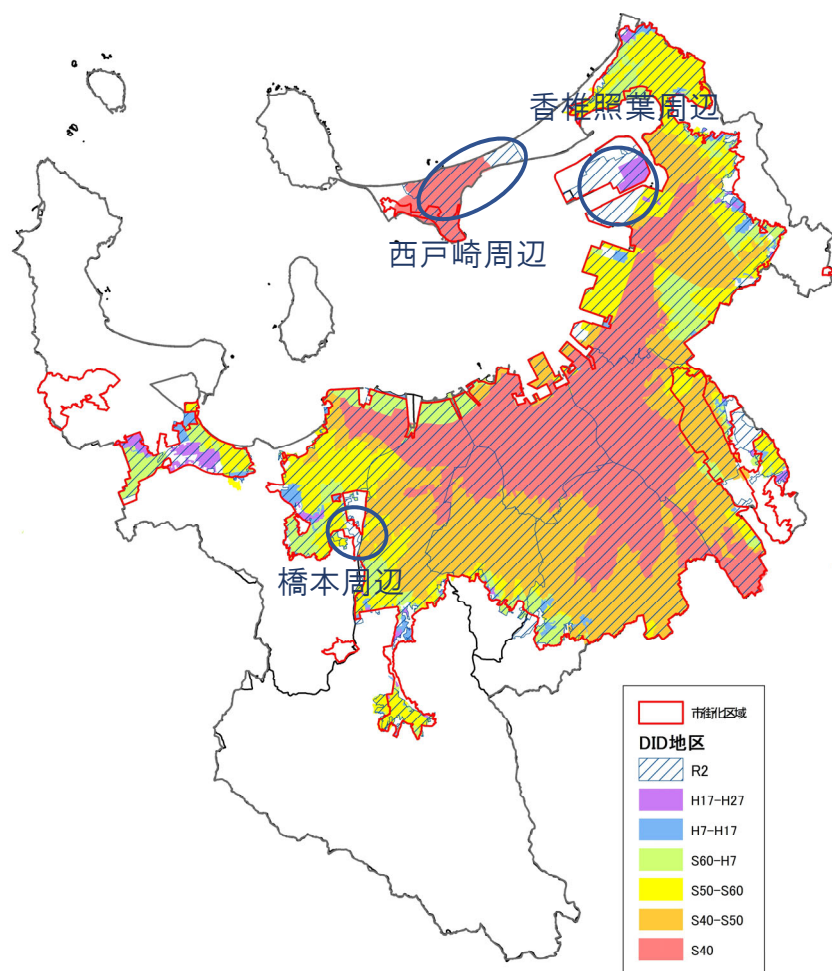


図 高齡化率(2022年)
資料：福岡市ビジョン

○DID地区の変遷

- 福岡市のDID人口密度は9,458人/ km² (R2国勢調査) となっている。
- H27年とR2年を比較すると、東区の西戸崎周辺や、人口の増加が続くアイランドシティ、西区の橋本周辺でDID地区が拡大している。



資料：国土数値情報

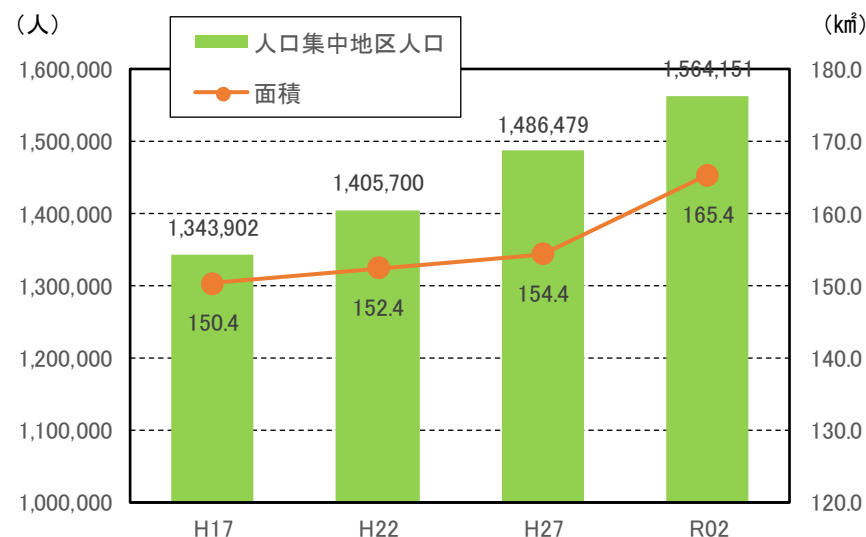


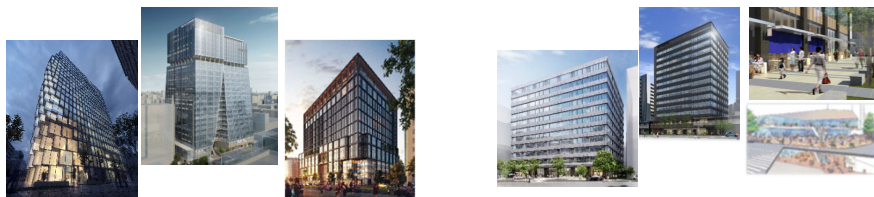
図 DID地区人口の推移 (H17-R02)

資料：国勢調査

(2) 都市構造等

○まちづくり

- 充実した都市機能や豊かな自然環境が近接したコンパクトな都市。
- 都心部や拠点などにおいて、地域の特性に応じたまちづくりを推進。



(3) 就業構造等

○従業者・事業所数

- 福岡市の産業別従業者数をみると、卸売・小売業の従業者が最も多く、約20万人となっている。
- 医療・福祉従業者が増加している。

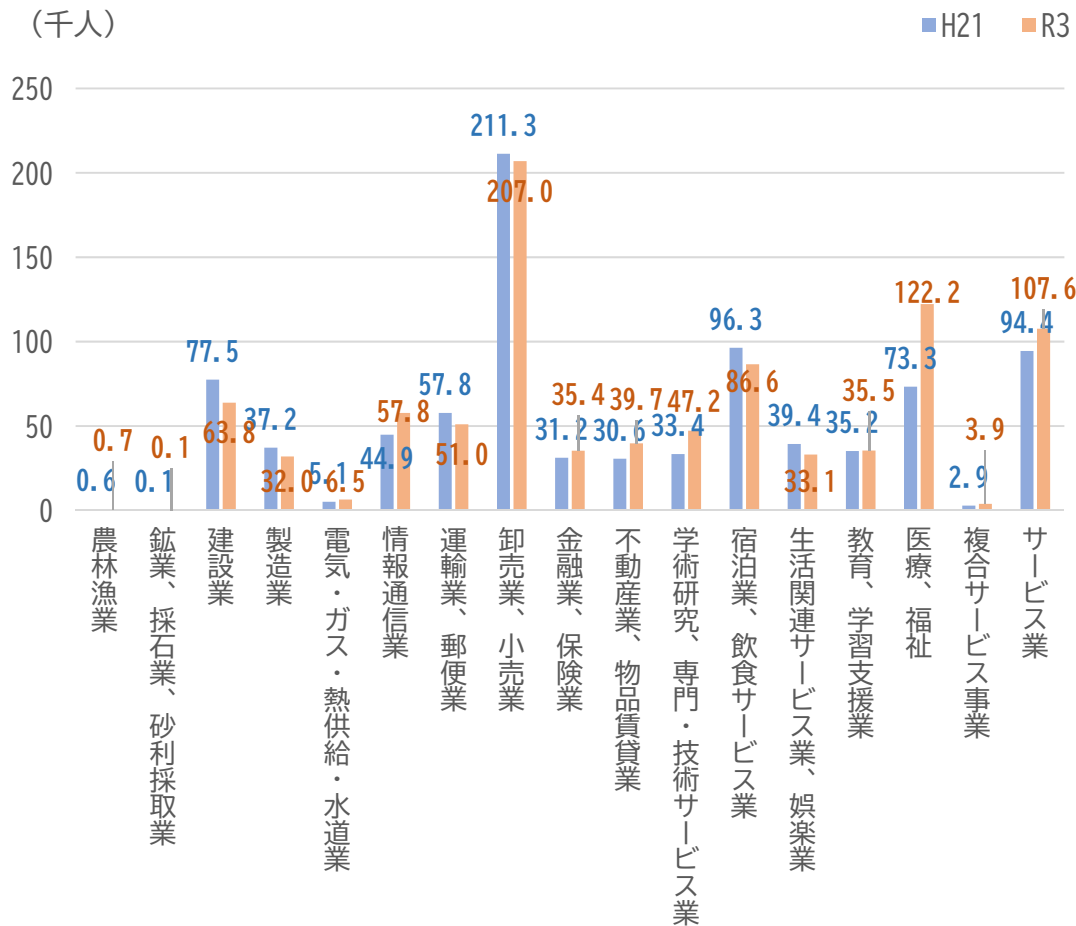


図 産業別従業者数の推移

資料：経済センサス

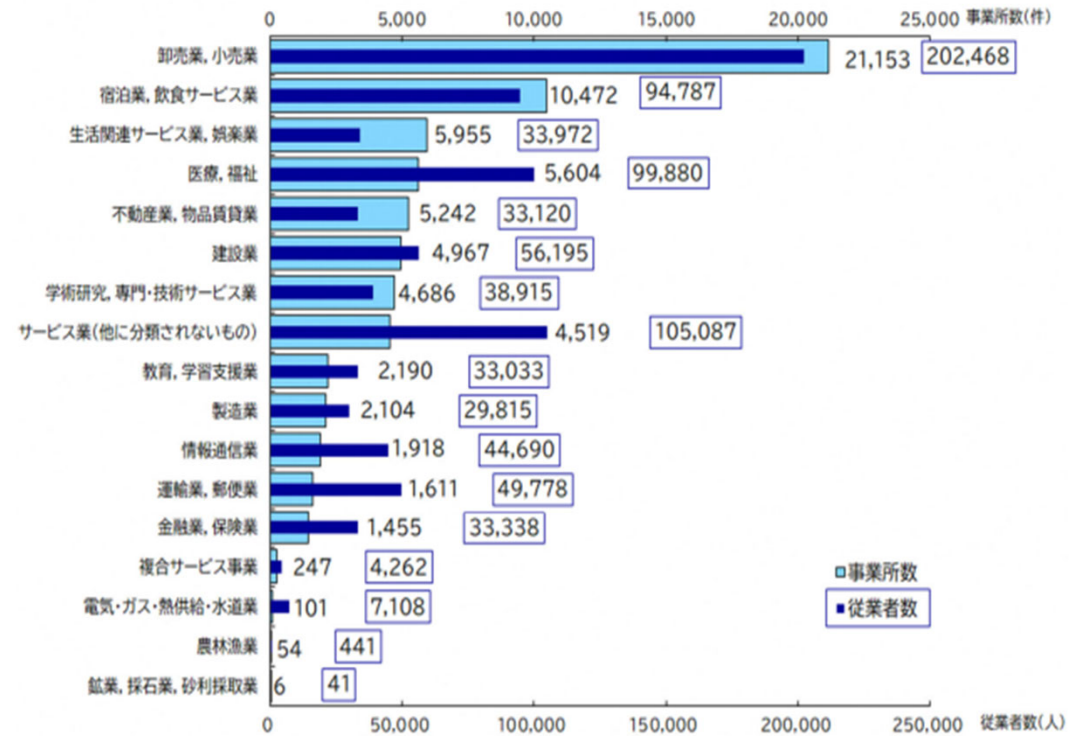


図 産業別の事業所数と従業者数

資料：経済センサス

(3) 就業構造等

○市内総生産（名目）※経済活動別

- 福岡市の市内総生産（名目）は7.79兆円である。第3次産業が約91%を占めており、中でも、卸売・小売業が高い。

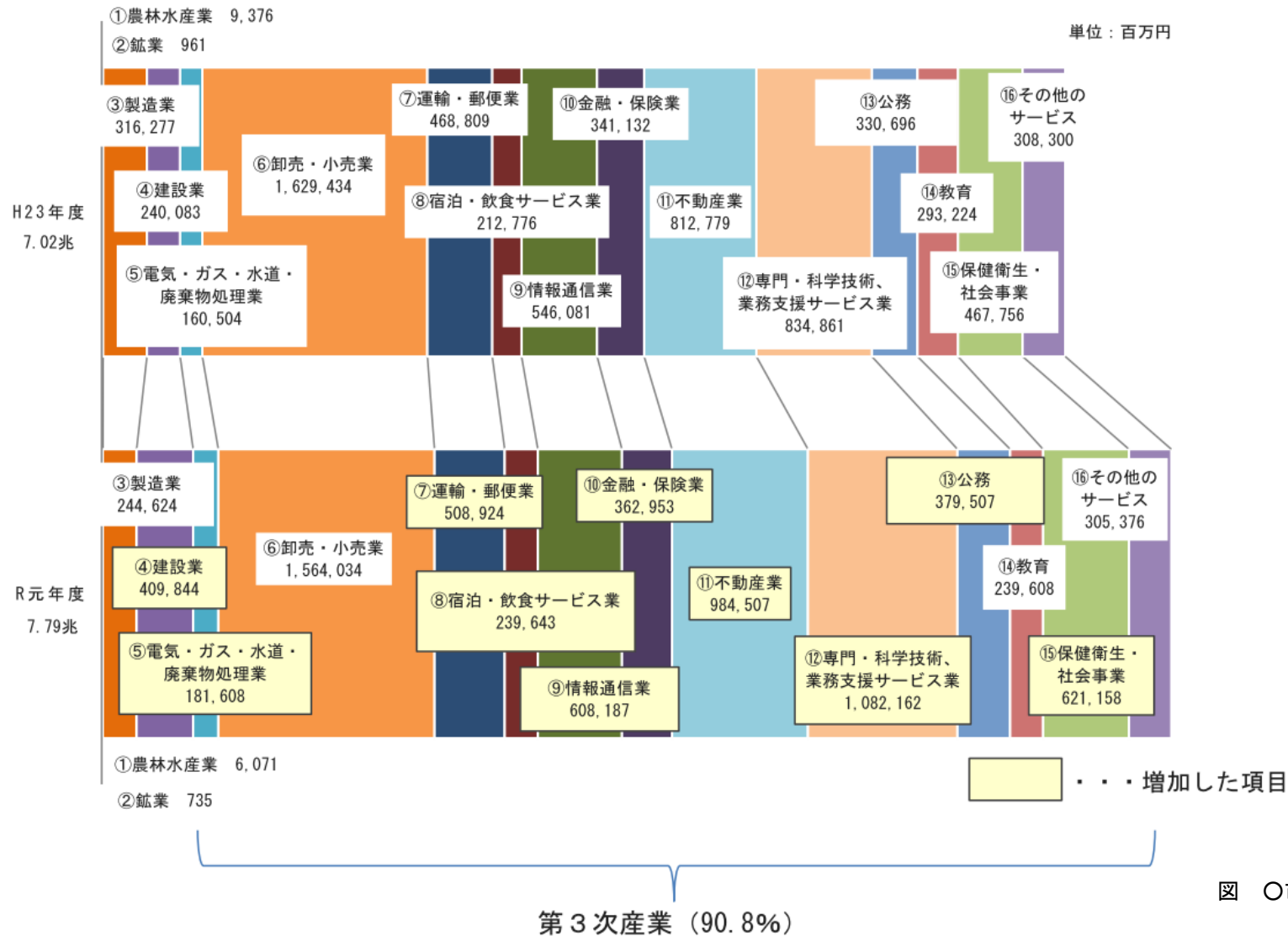
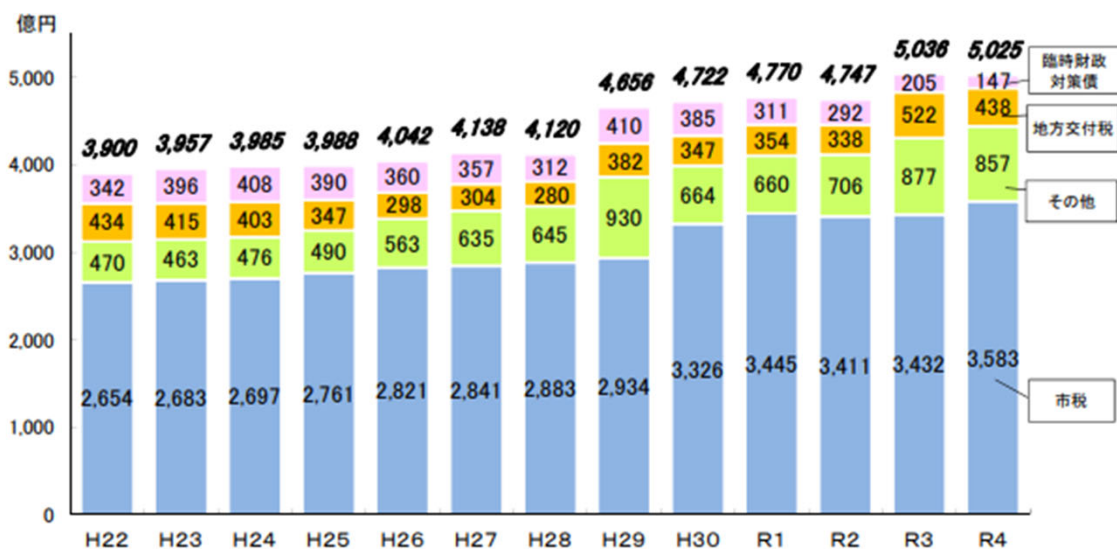


図 ○市内総生産（経済活動別）※名目
資料：福岡市経済の概況

(4) 市財政状況

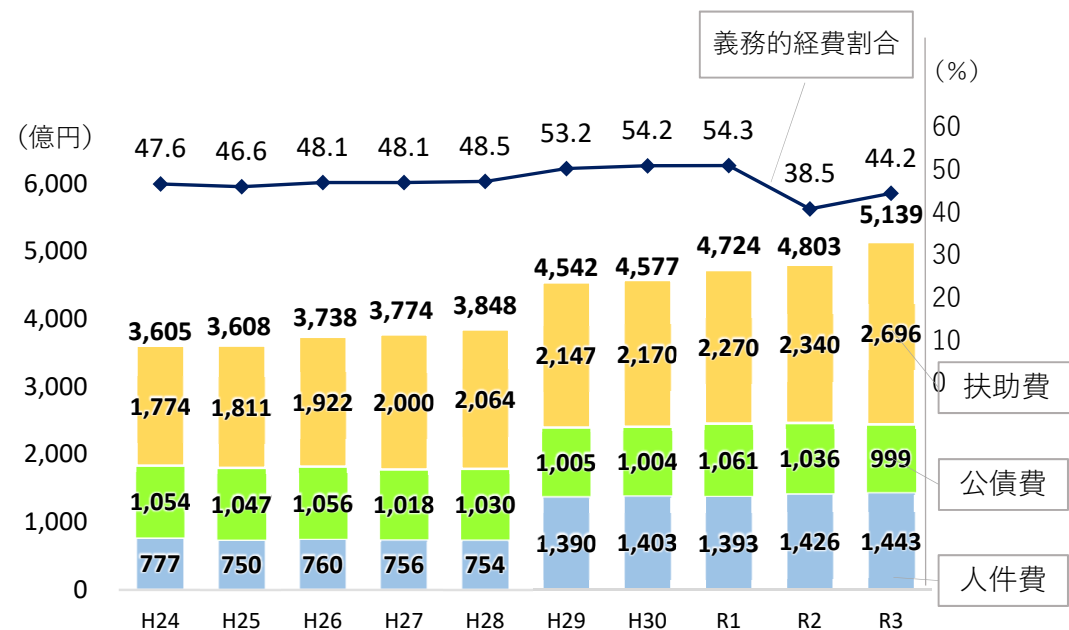
○一般財源等の推移

- 一般財源は、市税収入の増加等に伴い増加しているが、扶助費などの義務的経費が年々増加傾向にある。



※平成29年度の一般財源の増加の主な要因は、県費負担教職員制度の権限移譲に伴い、税財源が移譲されたことによるものです。

図 一般財源の推移
資料：福岡市資料「財政のあらまし」



※R2以降、コロナの影響等により、臨時的経費が大幅に増加したため義務的経費割合が減少している

資料：財政のあらまし

図 義務的経費の推移
資料：福岡市資料「財政のあらまし」

(4) 市財政状況

○道路予算（一般会計）の推移

- 道路事業に関する当初予算は、H9年度をピークに減少が続いており、R1年度はピーク時の1/4以下となっている。

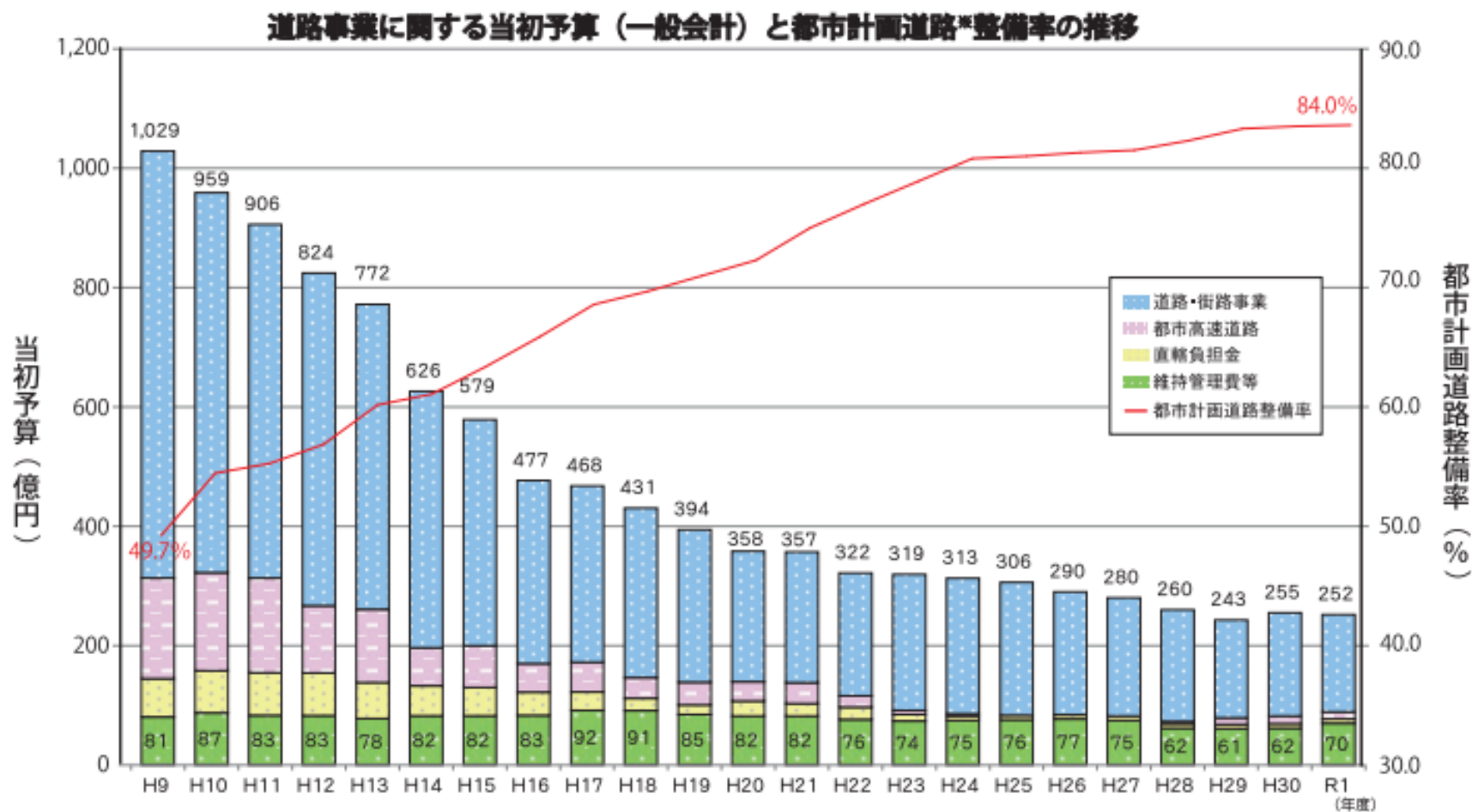


図 道路事業に関する当初予算（一般会計）と都市計画道路整備率の推移
出典：福岡市道路整備アクションプラン2024

○部門別の二酸化炭素排出量の推移

- 近年、気象災害が激甚化・頻発化しており、世界的に脱炭素の取組が推進されている。
- 自動車部門におけるCO2排出量は横ばいで推移。

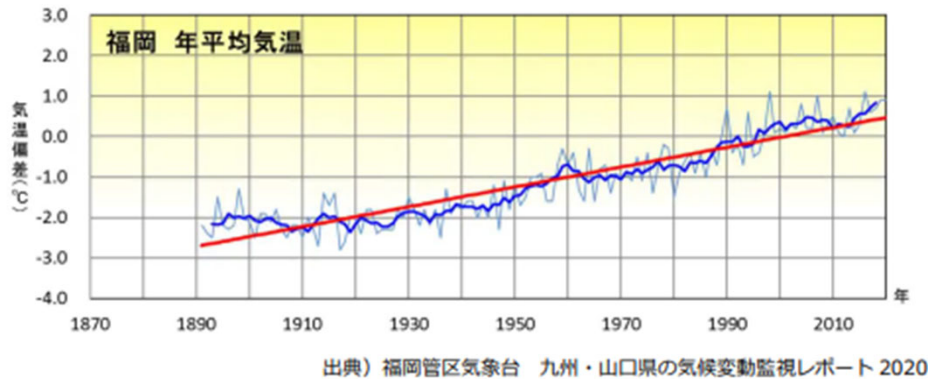


図 年平均気温の経年変化
資料：福岡市地球温暖化対策実行計画

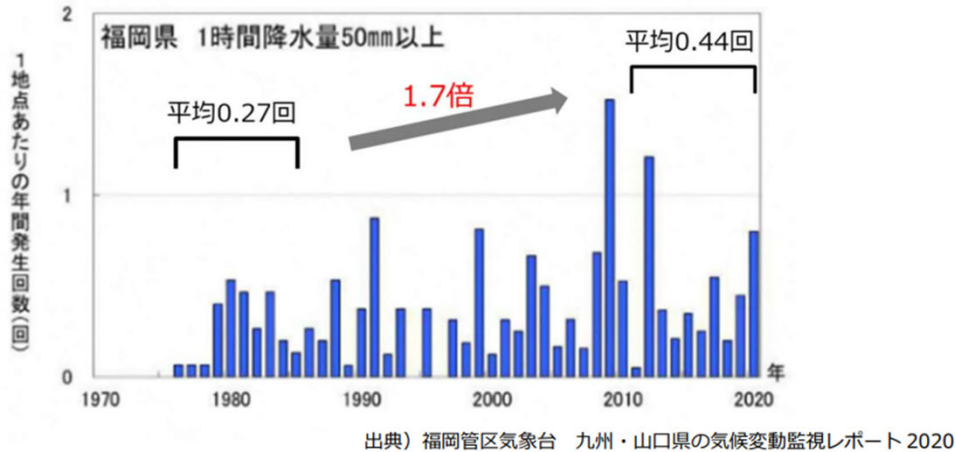


図 1時間降水量 50 mm以上の年間発生回数の経年変化（福岡県）
資料：福岡市地球温暖化対策実行計画

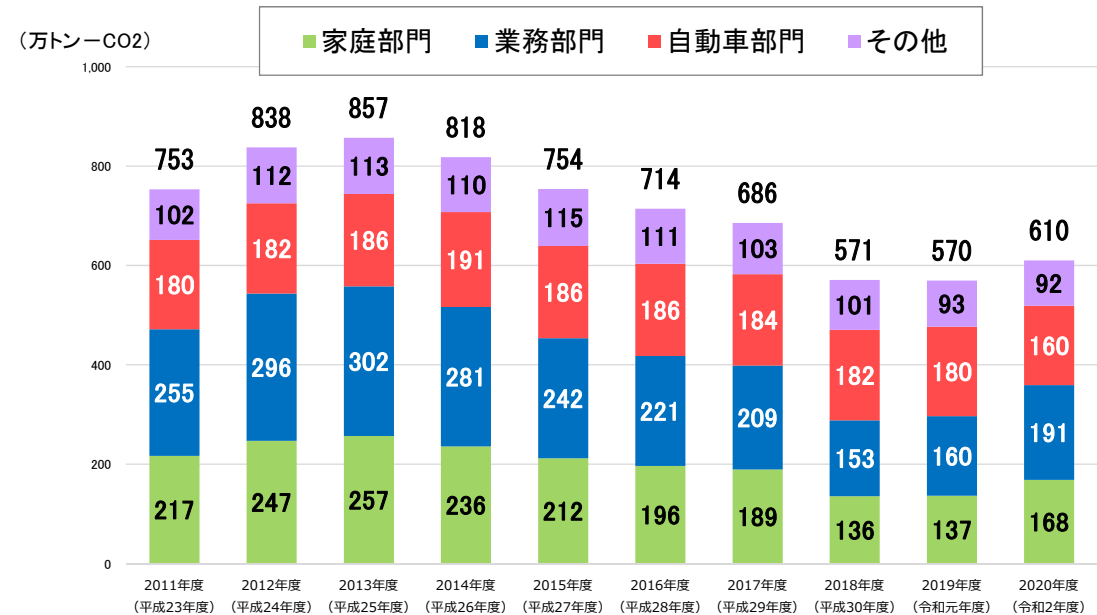


図 部門別CO2排出量（福岡市）
資料：福岡市環境局

○福岡県内の主要な活断層位置図

- 県内において存在が確認されている活断層は7つある。
- 福岡市に位置するものは、警固断層帯（北西部）、警固断層帯（南東部）、宇美断層、日向峠-小笠木峠断層帯の4つあり、このうち、警固断層帯（南東部）は今後30年以内に0.3～6%の確率で地震が発生すると評価されている。

表 福岡県に存在する活断層の国等における評価

活断層名	警固断層帯 (北西部)	警固断層帯 (南東部)	小倉東断層	福智山 断層帯	西山断層帯 (大島沖区間)	西山断層帯 (西山区間)	西山断層帯 (嘉麻峠区間)	水縄断層帯	宇美断層	日向峠- 小笠木峠 断層帯
断層の長さ (km)	(1) 25	(1) 27	(1) 13	(1) 28	(1) 38	(1) 43	(1) 29	(1) 26	(1) 13	(1) 28
マグニチュード	(1) 7.0	(1) 7.2	(1) 7.1	(1) 7.2	(1) 7.5	(1) 7.6	(1) 7.3	(1) 7.2	(1) 7.1	(1) 7.2
平均的な 活動間隔	(1) 不明	(1) 3,100年～ 5,500年	(1) 不明	(1) 9,400年～ 32,000年	(1) 不明	(1) 不明	(1) 不明	(1) 14,000年	(1) 20,000年～ 30,000年	(1) 不明
最新の 活動時期	(1) 2005年 福岡県西方沖の 地震	(1) 4,300年前以後、 3,400年前以前	(1) 4,600年前以後、 2,400年前以前	(1) 28,000年前以後、 13,000年前	(1) 20,000年前以後	(1) 13,000年前以後、 概ね 2,000年前以前	(1) 不明	(1) 679年 筑紫地震	(1) 4,500年前以降	(1) 不明
今後30年以内に 地震が発生する確率	(1) 不明	(1) 0.3～6%	(2) 0.005%	(1) 1.55～3%	(1) 不明	(1) 不明	(1) 不明	(1) 1.550%	(1) 1.550%	(1) 不明

(1) 国（地震調査研究推進本部）による長期評価
(2) 西日本地域を対象とした確率論的地震動予測地図

資料：福岡県地域防災計画 地震・津波対策編（R5.3）

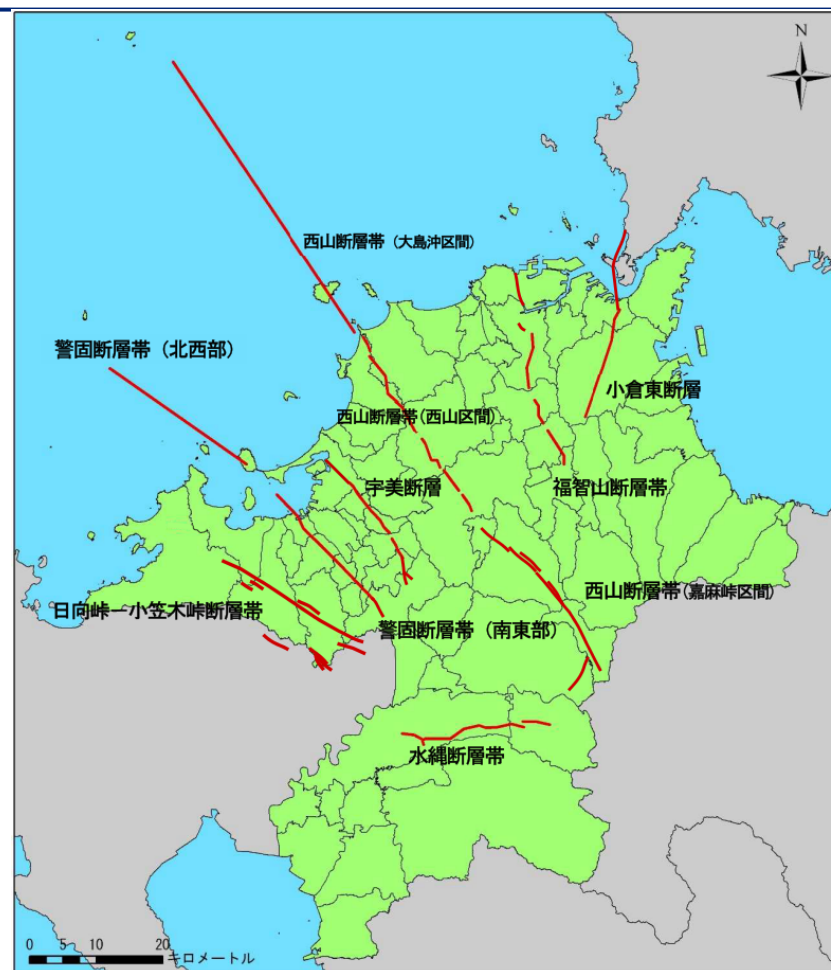


図 福岡県内で確認されている活断層の位置
資料：福岡県地域防災計画 地震・津波対策編（R5.3）

(7) MICE・観光・国際化

○国際コンベンション開催件数（総数、分野別）

- 国際コンベンションの開催件数は、R1年には313件となっていたが、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により減少。
- 分野別で見ると、「科学・技術・自然」分野が特に多く、次いで「芸術・文化・教育」分野が多くなっている。

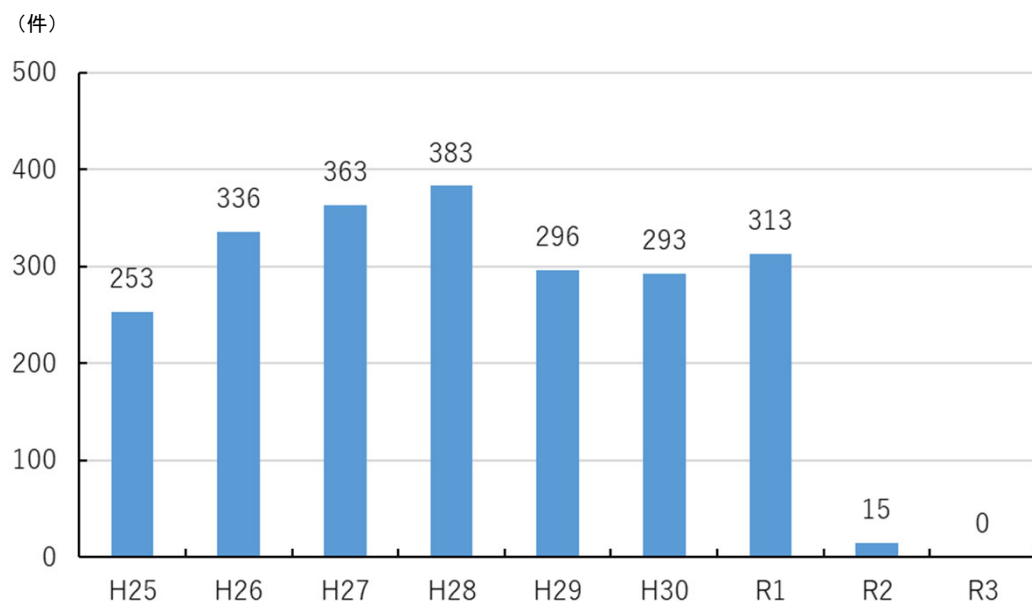


図 国際コンベンション開催件数の推移
出典：福岡市観光統計

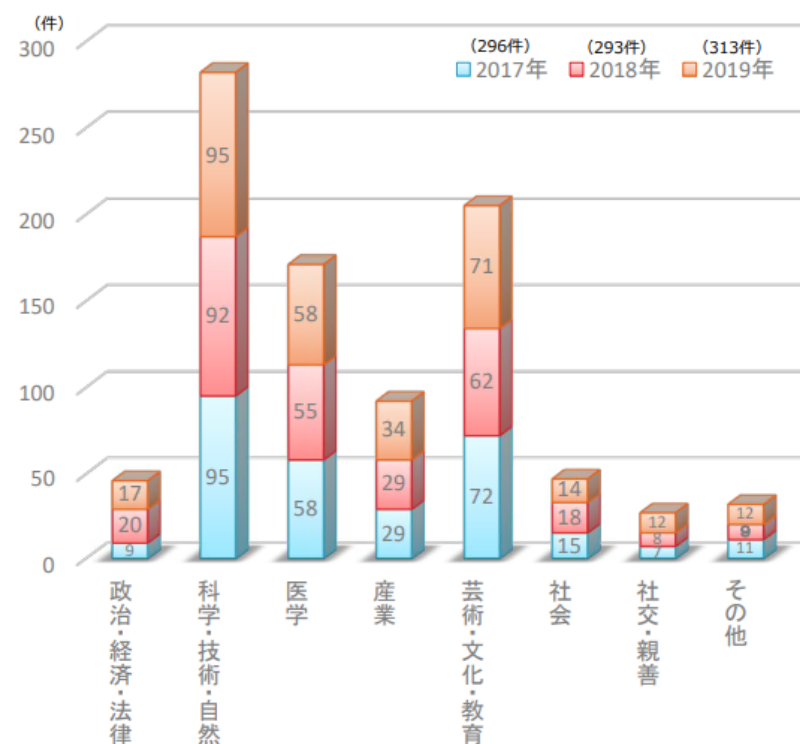


図 福岡市における分野別国際会議開催件数(2017~2019)
出典：福岡市観光統計

○入込観光客数等の推移

- 入込観光客数・観光消費額は、新型コロナウイルス感染症拡大前の2019年まで増加傾向。
- 客室稼働率は2020年は新型コロナの影響により大きく減少していたが、2022年は回復基調。

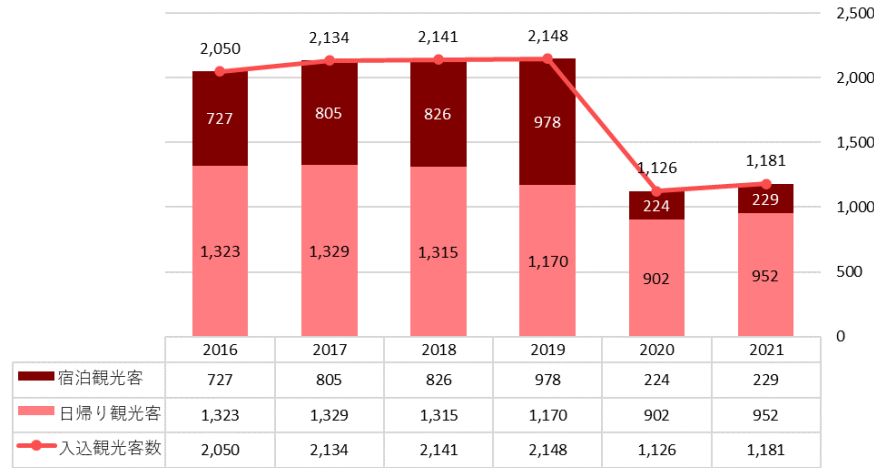
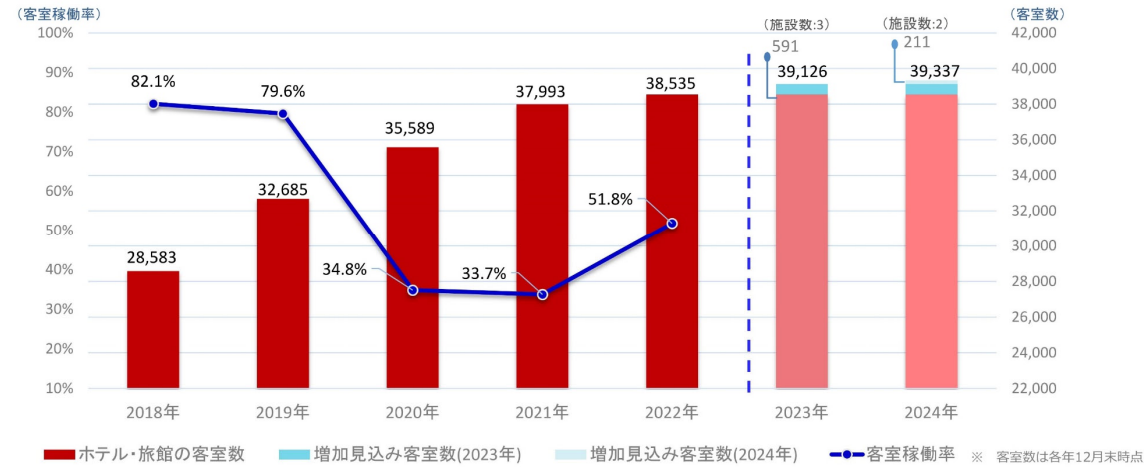


図 入込観光客数の推移

資料：福岡市観光統計



資料(客室稼働率)：観光庁「宿泊旅行統計調査」
 資料(客室数)：「福岡市内旅館施設一覧表」詳細は次頁
 ※増加見込みについては、あくまでも計画段階のものであり、増減することがありうる。(経済観光文化局調べ)
 資料(延べ宿泊者数)：「福岡市税務統計」等の宿泊数を元に推計。

図 福岡市ホテル・旅館の客室数と稼働率の推移

資料：福岡市観光統計

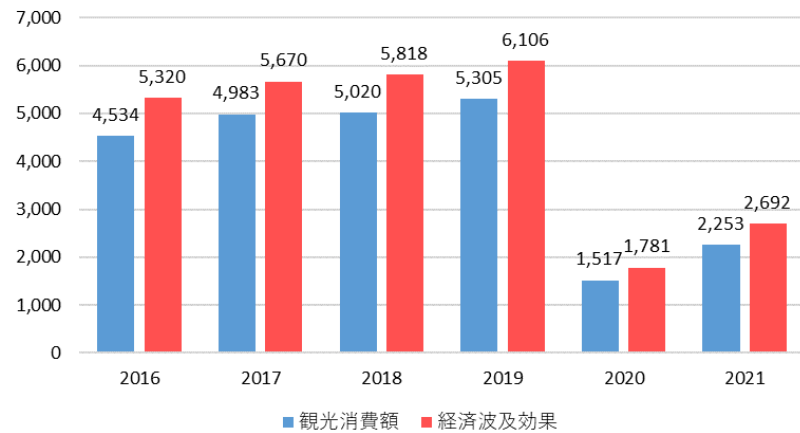


図 観光消費額の推移

資料：福岡市観光統計

○主要観光施設の入込状況

- JR博多シティ、キャナルシティ博多など、商業施設が上位を占める。

表 主要観光施設入込状況

(単位：人)

2017年		2018年		2019年		2020年		2021年	
施設名	人数	施設名	人数	施設名	人数	施設名	人数	施設名	人数
* JR博多シティ	72,410,000	* JR博多シティ	72,570,000	* JR博多シティ	68,600,000	* JR博多シティ	40,350,000	* JR博多シティ	47,610,000
* キャナルシティ博多	17,000,000	* キャナルシティ博多	16,570,000	* キャナルシティ博多	15,920,000	* キャナルシティ博多	8,310,000	* キャナルシティ博多	9,940,000
* マリノアシティ福岡	5,300,000	* マリノアシティ福岡	5,560,000	* マリノアシティ福岡	5,510,000	* マリノアシティ福岡	4,080,000	* マリノアシティ福岡	3,830,000
博多リバレイン	3,736,000	博多リバレイン	3,874,000	博多リバレイン	4,068,000	博多リバレイン	2,355,200	博多リバレイン	2,536,000
福岡ヤフオク!ドーム	3,326,521	福岡ヤフオク!ドーム	3,041,752	福岡ヤフオク!ドーム	3,061,257	福岡PayPayドーム	2,034,525	(株)マリゾン	1,952,250
ベイサイドプレイス博多	2,250,000	ベイサイドプレイス博多	2,238,000	ベイサイドプレイス博多	2,098,000	(株)マリゾン	1,388,002	ベイサイドプレイス博多	1,000,000
福岡タワー	2,015,799	福岡タワー	1,866,864	国営海の中道海浜公園	1,185,795	ベイサイドプレイス博多	1,106,000	国営海の中道海浜公園	622,041
マリゾン	1,150,788	国営海の中道海浜公園	1,143,799	マリゾン	1,141,760	福岡市動植物園	632,297	マリンワールド海の中道	593,939
国営海の中道海浜公園	1,085,358	マリゾン	1,123,970	福岡タワー	1,128,828	国営海の中道海浜公園	585,289	福岡市動植物園	573,688
マリンワールド海の中道	909,845	マリンワールド海の中道	861,494	マリンワールド海の中道	884,890	マリンワールド海の中道	499,256	福岡PayPayドーム	473,243

※ 各施設へ照会を行ったものであり、カウント方法は施設毎に異なる。

* JR博多シティ、キャナルシティ博多の人数は年度集計（4月から3月まで）。

* マリノアシティ福岡の人数は11月から翌年10月までの集計。

※ 2019年、福岡タワーはリニューアル工事のため休館期間あり（2019年1月4日～1月31日迄）。

出典：福岡市観光統計

○外国人入国者数・クルーズ船寄港回数

- 外国人入国者数及びクルーズ船の寄港回数は、近年、増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響等により減少している。

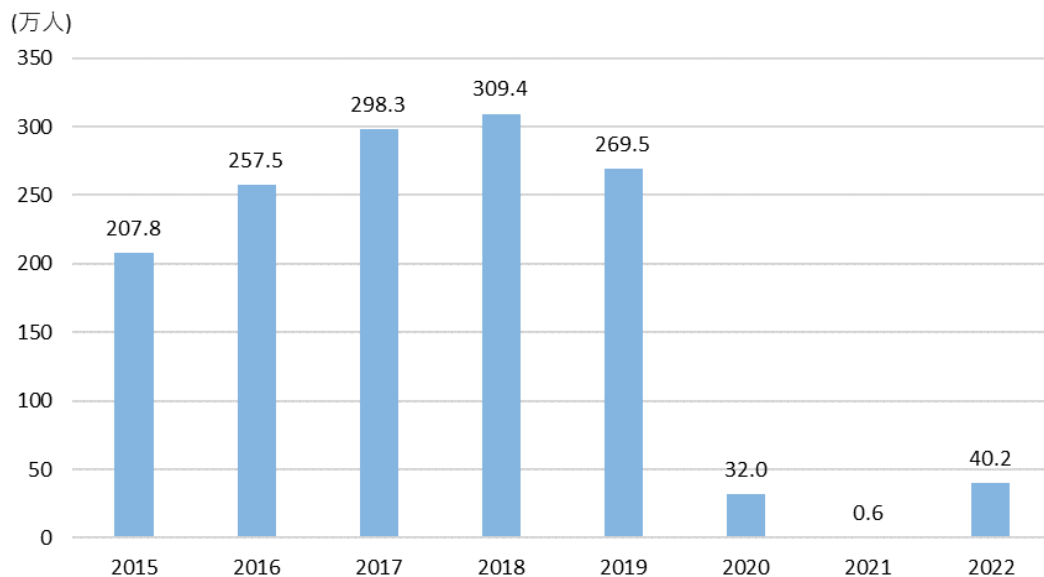


図 外国人入国者数の推移
資料：福岡市観光統計

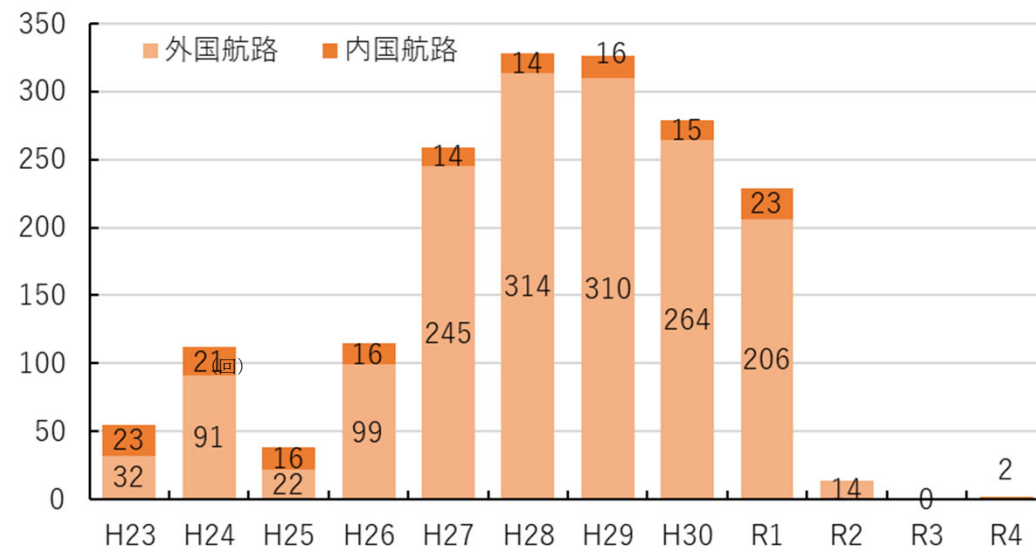


図 クルーズ船の寄港回数の推移
出典：福岡市観光統計

○本市における外国人登録人口の推移

- 福岡市の在住外国人は増加傾向にあり、2020年時点で約4万人となっている。

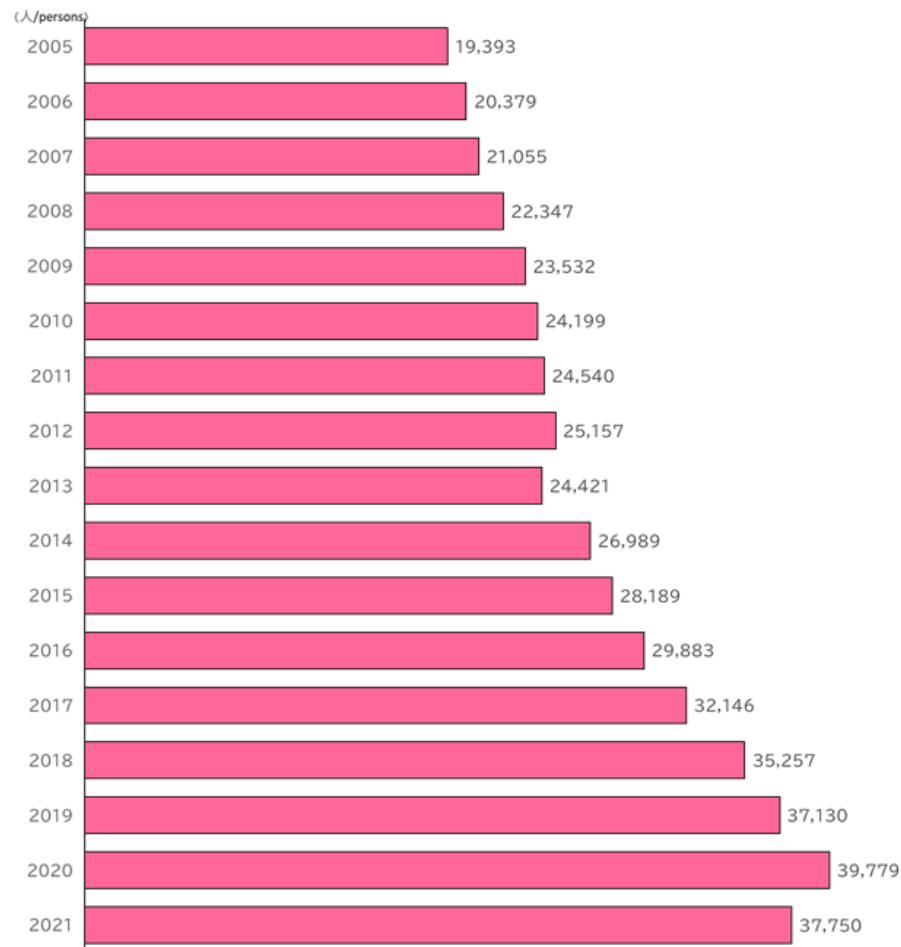


図 福岡市の在住外国人の推移

資料：住民基本台帳
出典：Fukuoka Growth 2022（公財 福岡アジア都市研究所）

○大学・専修学校・短期大学等の留学生数

- 福岡市内の留学生は増加傾向が続き、2010年から2020年までの10年間で、約2倍に増加。

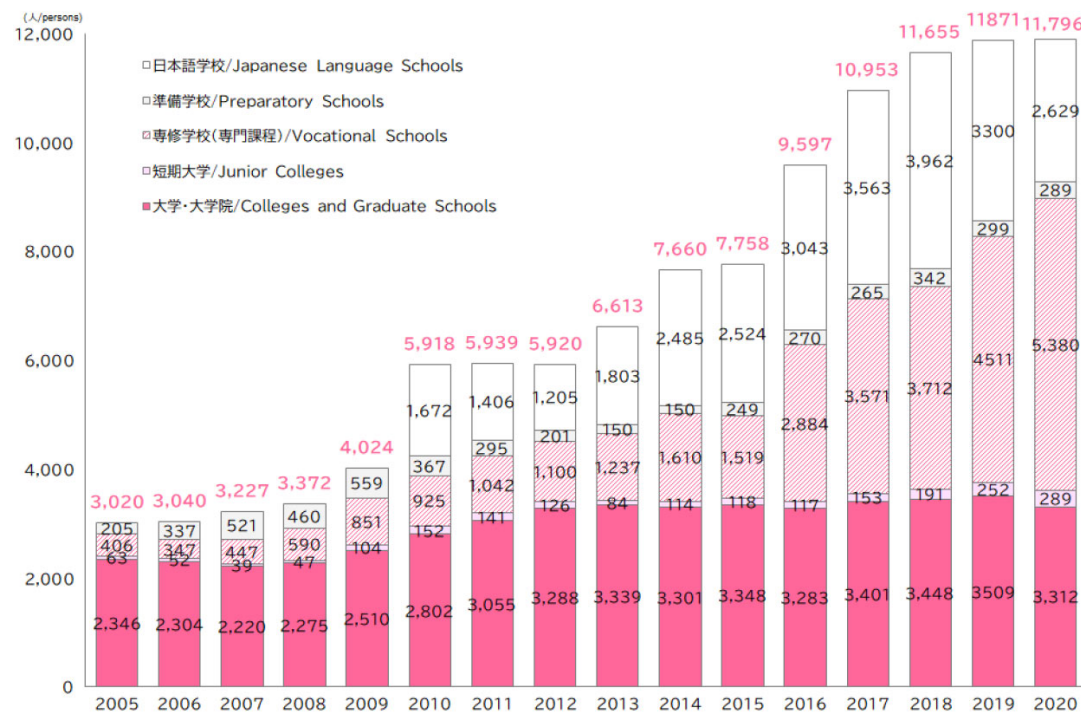


図 福岡市の大学、専修学校、日本語学校等の留学生数の推移

資料：独立行政法人日本学生支援機構「留学生調査」
出典：Fukuoka Growth 2022（公財 福岡アジア都市研究所）

2. 都市交通の現状等

(1) 人の動き (パーソントリップ調査)

○人の動きの総量 (福岡市)

- 人の動きは、増加傾向にあり、H29調査では、人口増加の伸びと同程度の伸びとなっている。
(対H17 1.07倍)
- 年齢別では、特に、高齢者の動きが増加。

(単位：千トリップエンド/日)
() 内はS47を1.00とした伸び

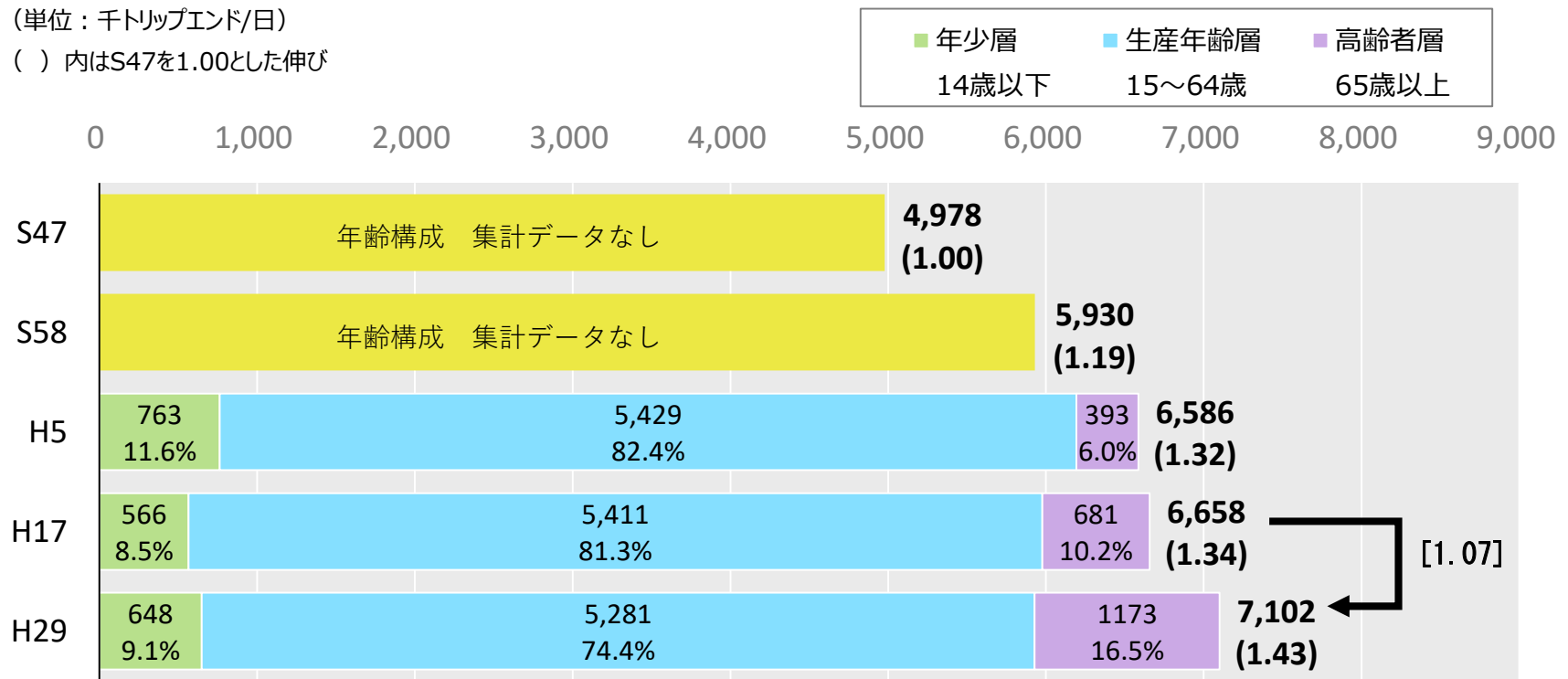


図 人の動きの総量の推移

資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(1) 人の動き (パーソントリップ調査)

○1人当りの動き (福岡市)

- 外出率は継続して減少傾向にあるなか、H29調査では高齢者の外出率は増加している。

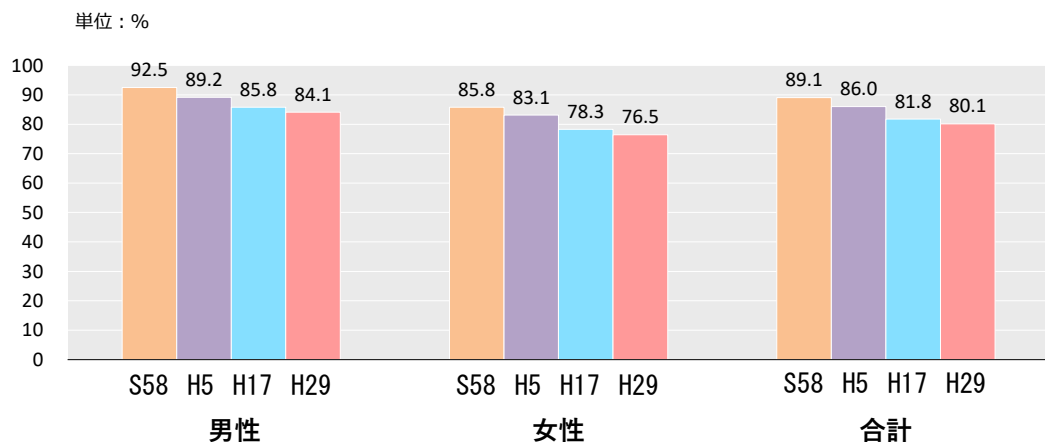


図 外出率の推移
資料：北部九州圏パーソントリップ調査

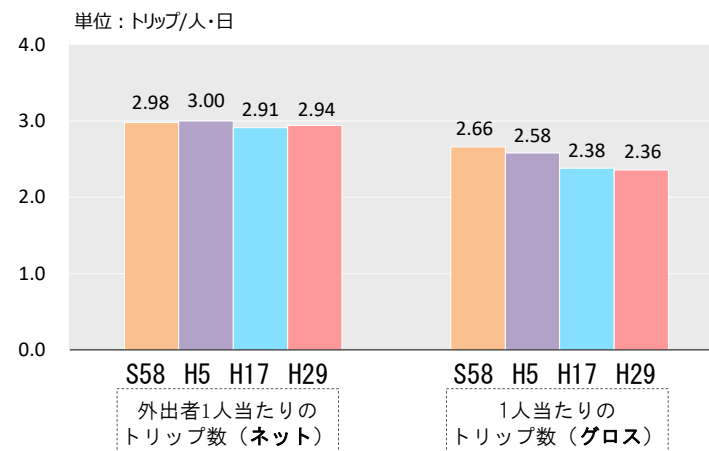


図 1人当たりのトリップ数の推移
資料：北部九州圏パーソントリップ調査

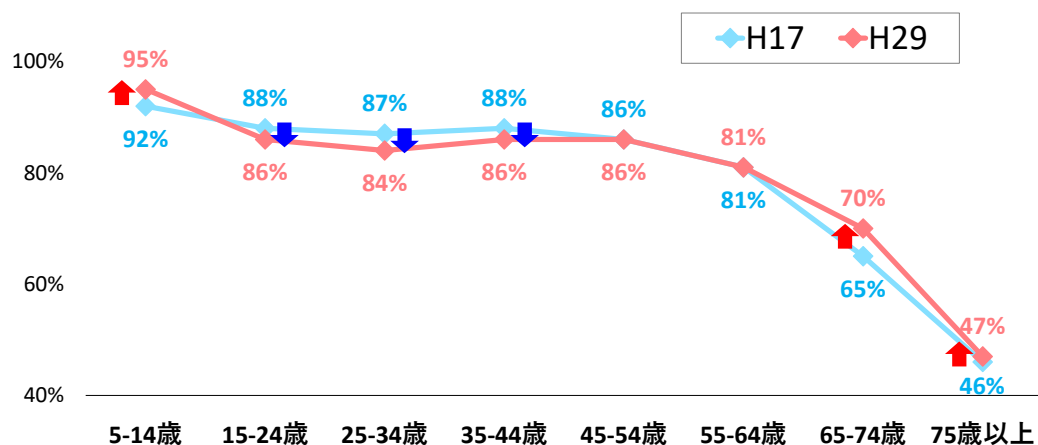


図 外出率の推移 (年齢階層別)
資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(1) 人の動き (パーソントリップ調査)

○福岡市と周辺地域との人の動き

- 市内々の動きが約7割、市外との動きが約3割を占めている。

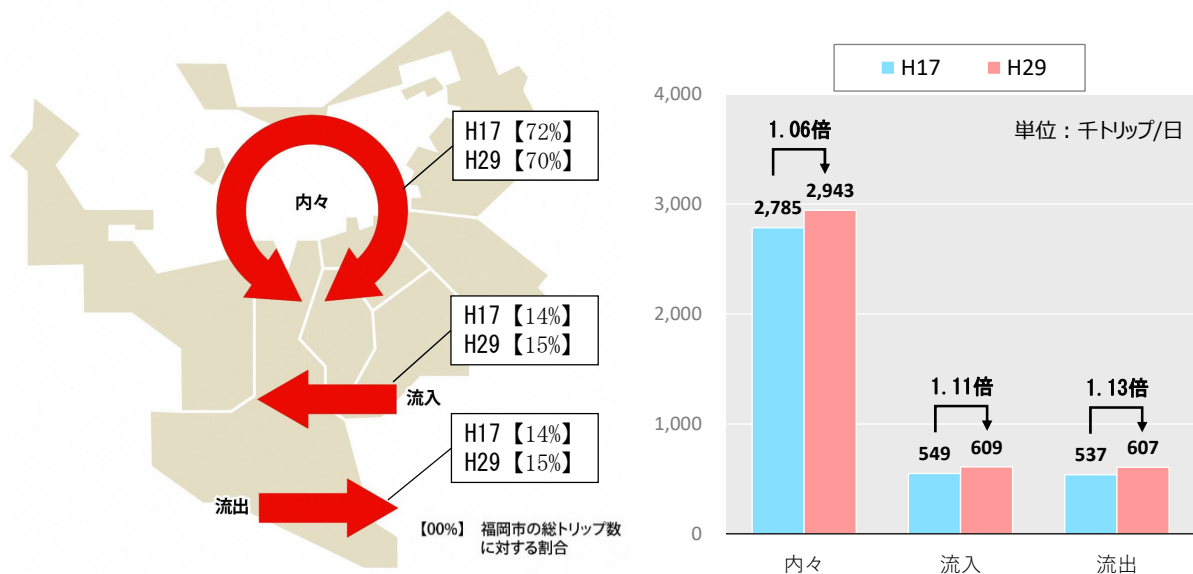


図 総トリップ数の推移
資料：北部九州圏パーソントリップ調査

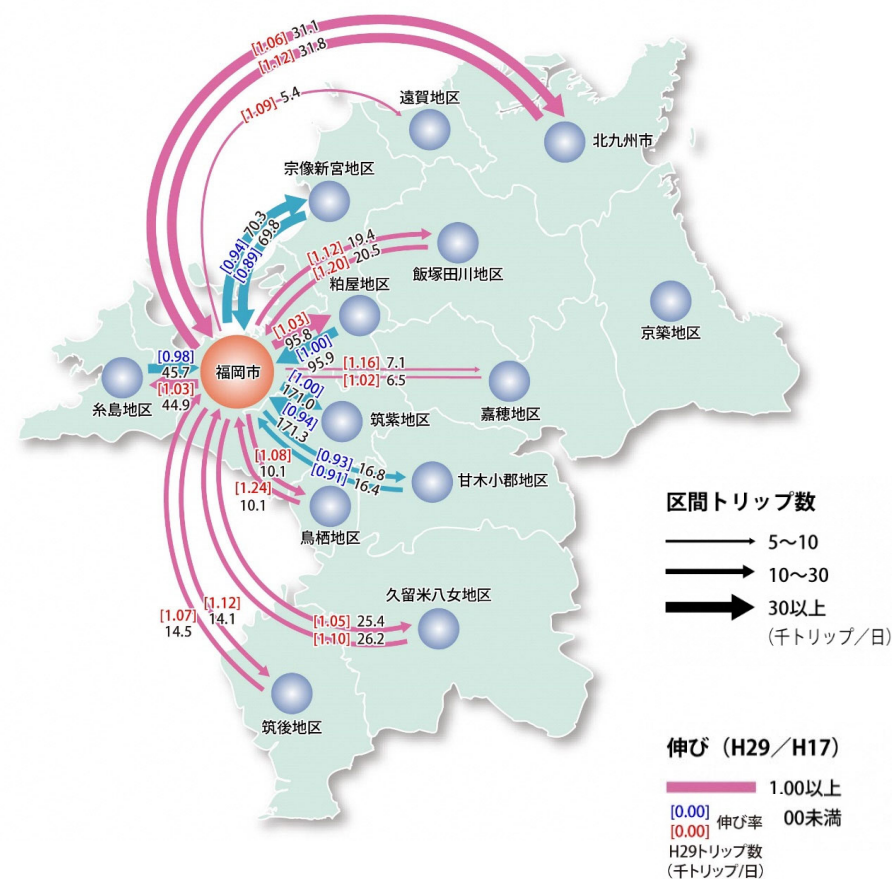


図 福岡市と周辺都市との人の動き (トリップ数)
資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(1) 人の動き (パーソントリップ調査)

○目的別の人の動き

- H29調査では、私用目的の割合がやや増加、業務目的の割合がやや減少している。

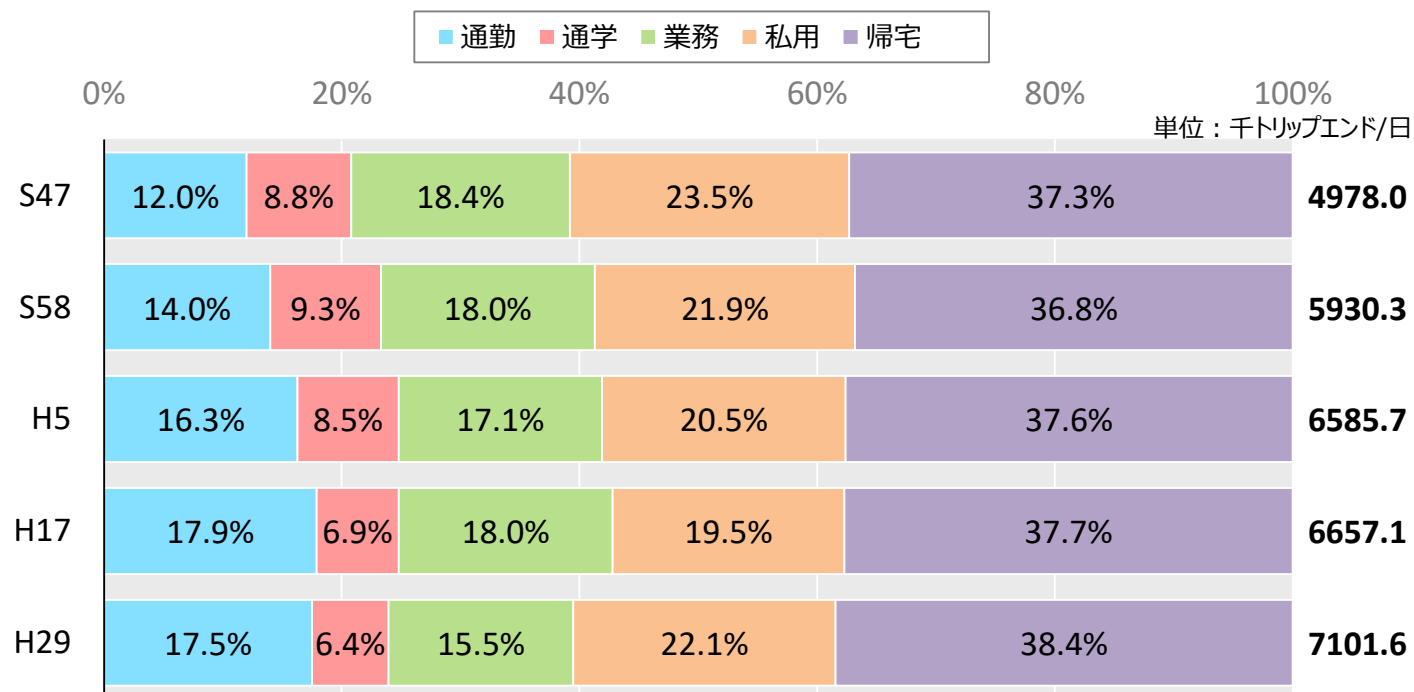
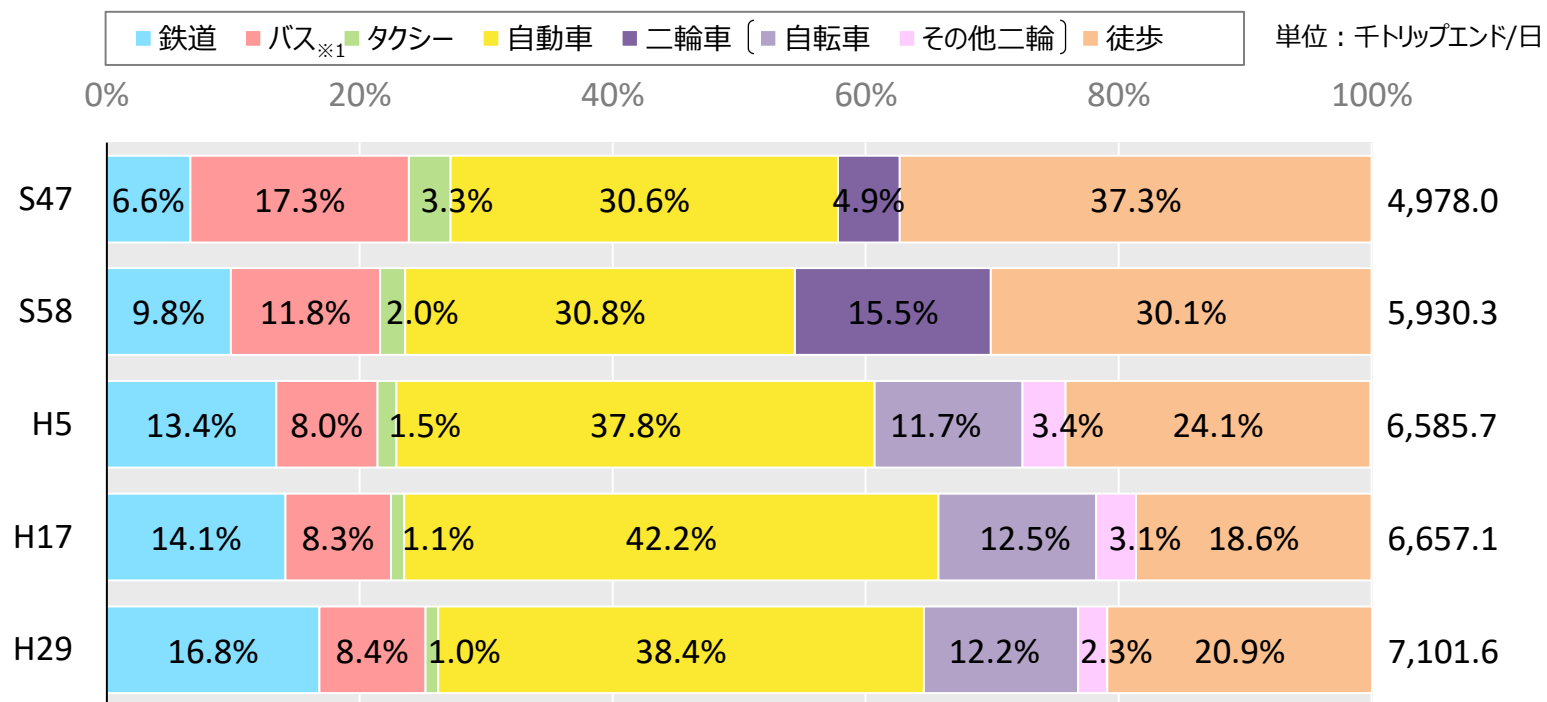


図 代表交通手段別の人の動きの推移
資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(1) 人の動き (パーソントリップ調査)

○代表交通手段別の人の動き

- 自動車利用割合がP T調査開始以来、初めて減少に転じたが、依然として最も利用割合が高くなっている。



※1…S47のバスには路面電車も含む

図 代表交通手段別の人の動きの推移 (発生集中量)
資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(1) 人の動き (パーソントリップ調査)

○代表交通手段別の人の動き

- 鉄道沿線地域では鉄道利用の割合が高く、自動車利用割合が低くなっている。

【鉄道】

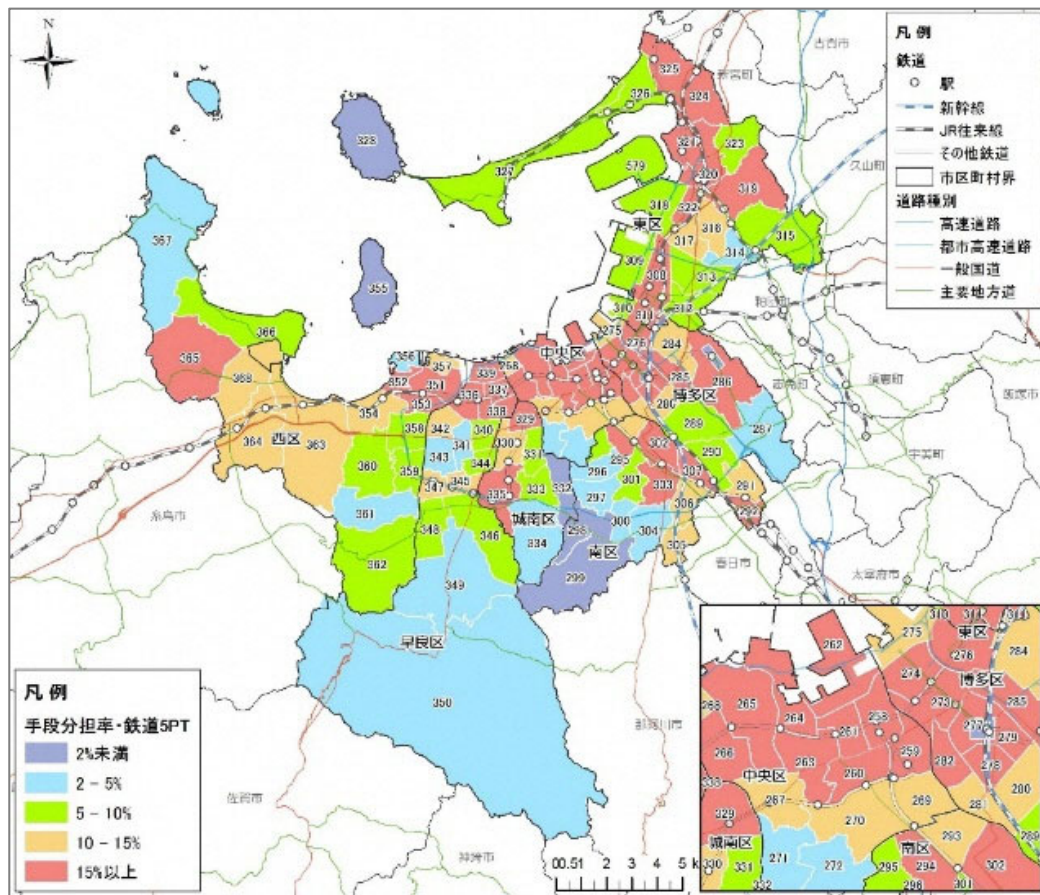


図 自動車分担率生集中量

資料：北部九州圏パーソントリップ調査

【自動車】

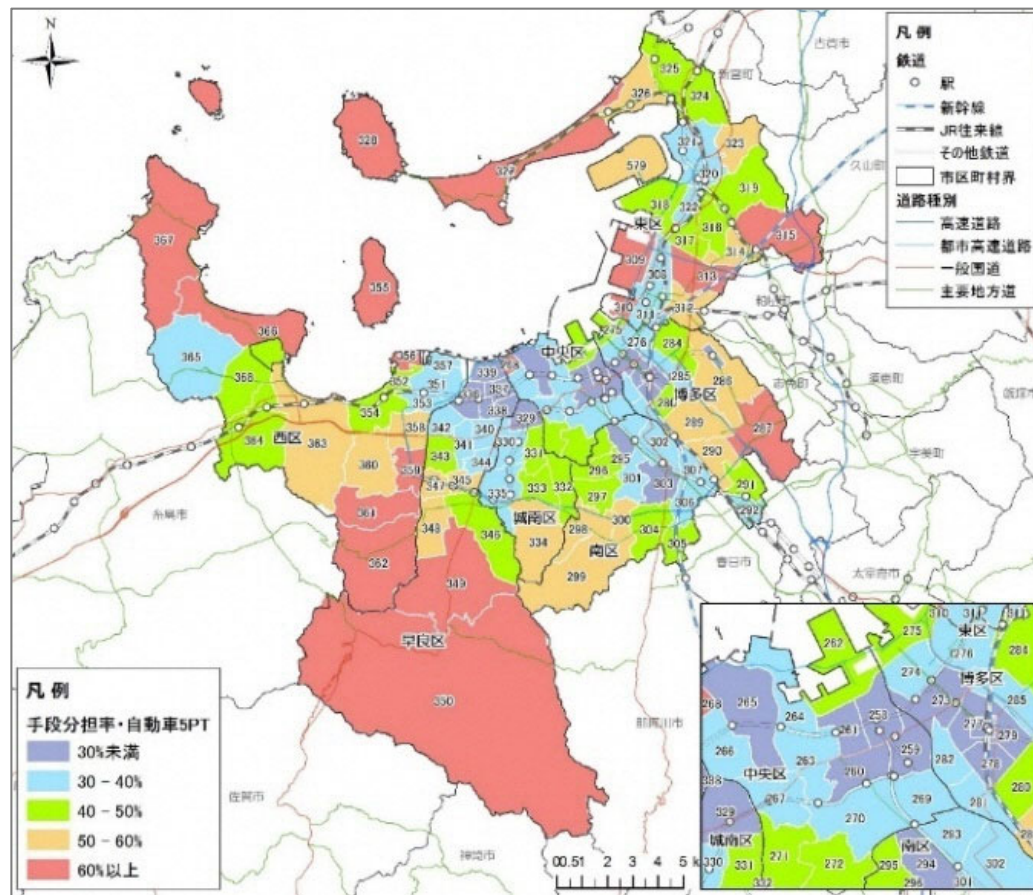


図 自動車分担率生集中量

資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(1) 人の動き (パーソントリップ調査)

○ 駅端末交通手段割合 ※ 駅まで(から)の交通手段割合

- 鉄道駅まで(からの)交通手段は、徒歩が最も多い。
- バス利用が多い駅：福岡空港駅、大橋駅、藤崎駅、姪浜駅、野芥駅等
自動車利用が多い駅：福岡空港駅、橋本駅

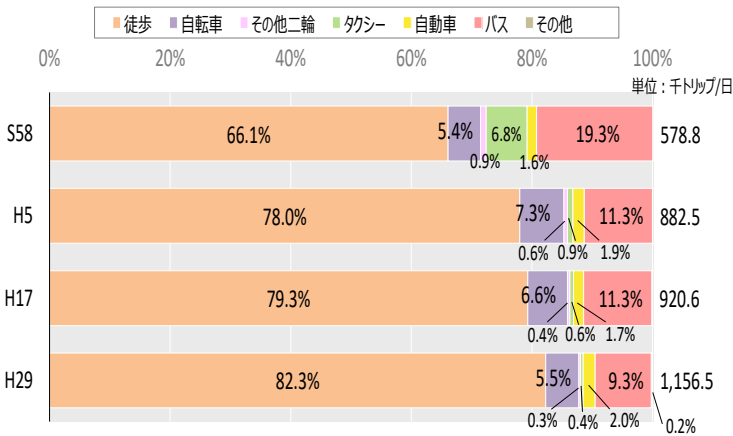


図 鉄道端末交通手段構成比の推移
資料：北部九州圏パーソントリップ調査

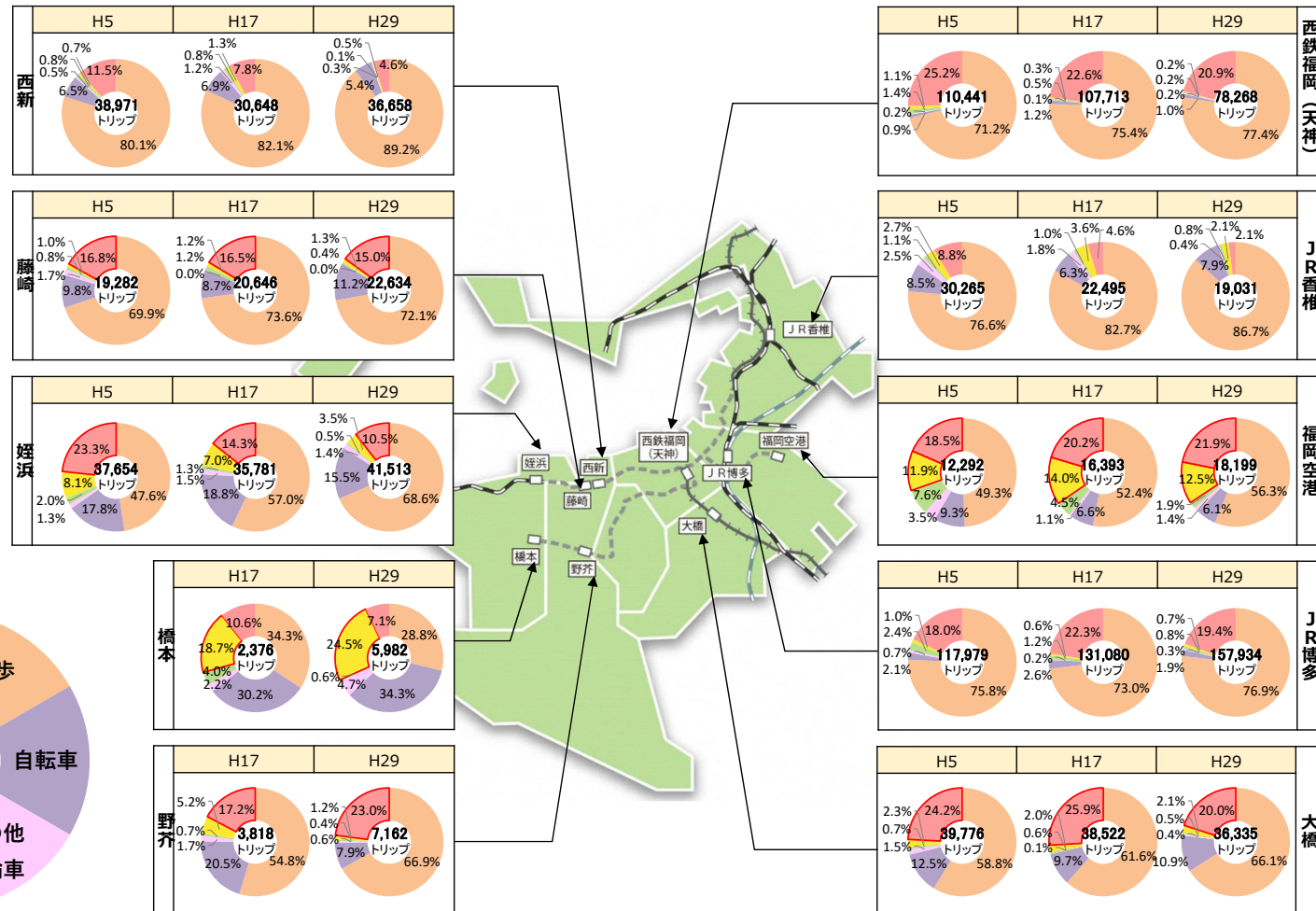


図 鉄道端末交通手段構成比の推移 (主要駅)

資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(1) 人の動き (パーソントリップ調査)

○区別の人の動き (目的別、代表交通手段別)

- 特に、西区や博多区のトリップ数が増加している。
- 公共交通の利用割合は中央区、博多区が高くなっており、東区・西区の自動車利用割合が高い。

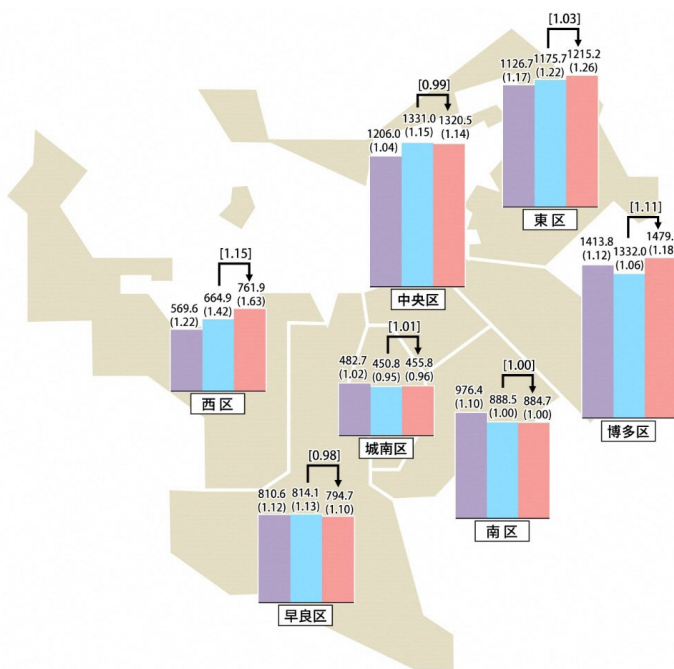


図 区別発生集中量の推移
資料：北部九州圏パーソントリップ調査 (H29)

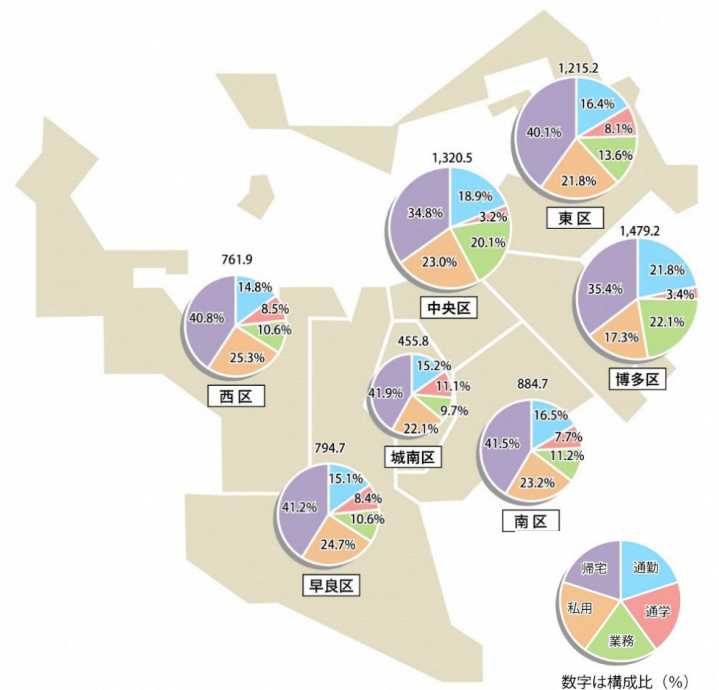


図 区別の外出目的
資料：北部九州圏パーソントリップ調査 (H29)

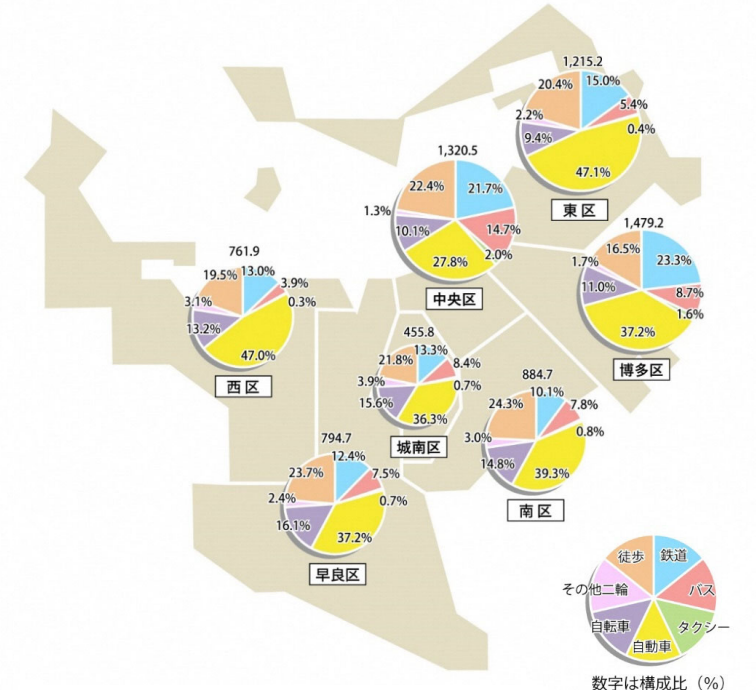


図 区別の代表交通手段
資料：北部九州圏パーソントリップ調査 (H29)

(2) 公共交通

○ 鉄道の利用状況等

- 鉄道の利用者数は、地下鉄、JR、西鉄電車いずれも増加にあったが、令和2年度以降、新型コロナウイルス等の影響により減少している。

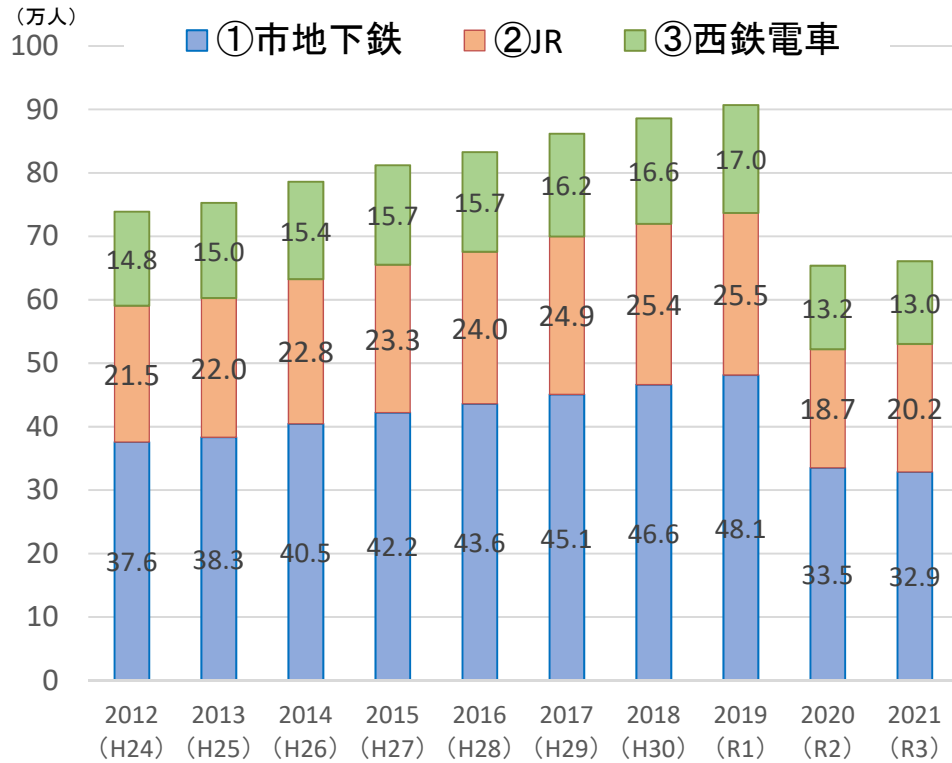
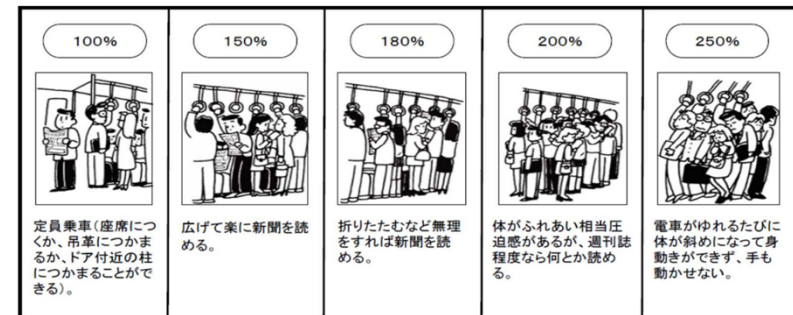


図 1日の乗車人員の推移 (福岡市内)
資料：福岡市統計書

表 朝ラッシュ時 (1時間帯) の混雑状況

	区間 (最混雑区間)	混雑率 (年度)			
		H30	R1	R2	R3
地下鉄空港線	大濠公園～赤坂	141.6%	145.5%	115.5%	116.3%
鹿児島本線	二日市～博多 ※H30,R2は香椎～博多	96.4%	103.3%	90.6%	85.0%
天神大牟田線	薬院～平尾	142.8%	143.6%	100.1%	112.6%

(混雑率の目安) ※混雑率=最混雑区間輸送人員÷最混雑区間輸送力×100



資料：九州運輸要覧 (九州運輸局)

○バスの利用状況等

- バスの利用者数は横ばい傾向にあり、営業延走行キロ数が減少傾向にある。

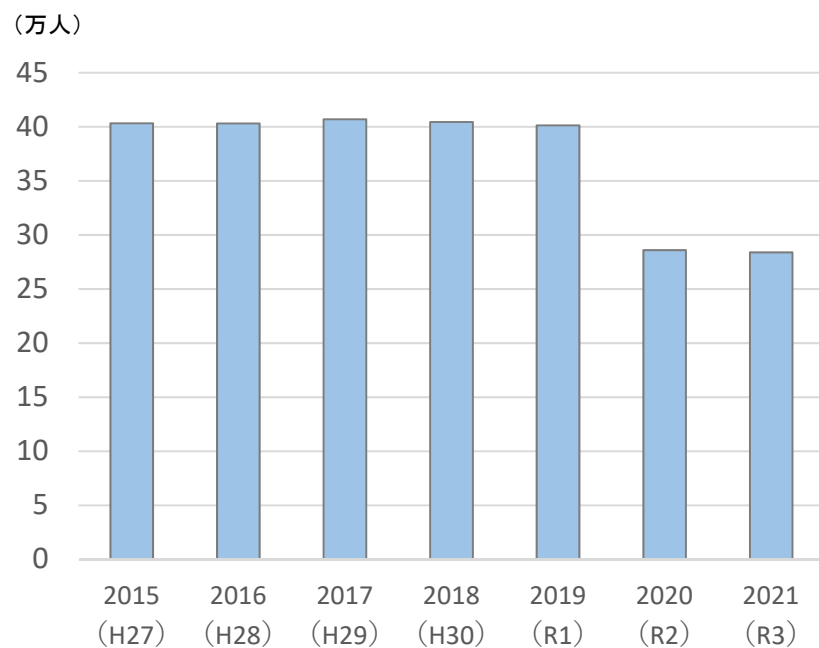


図 1日の乗車人員の推移(西鉄 市内バス)
資料：福岡市統計書

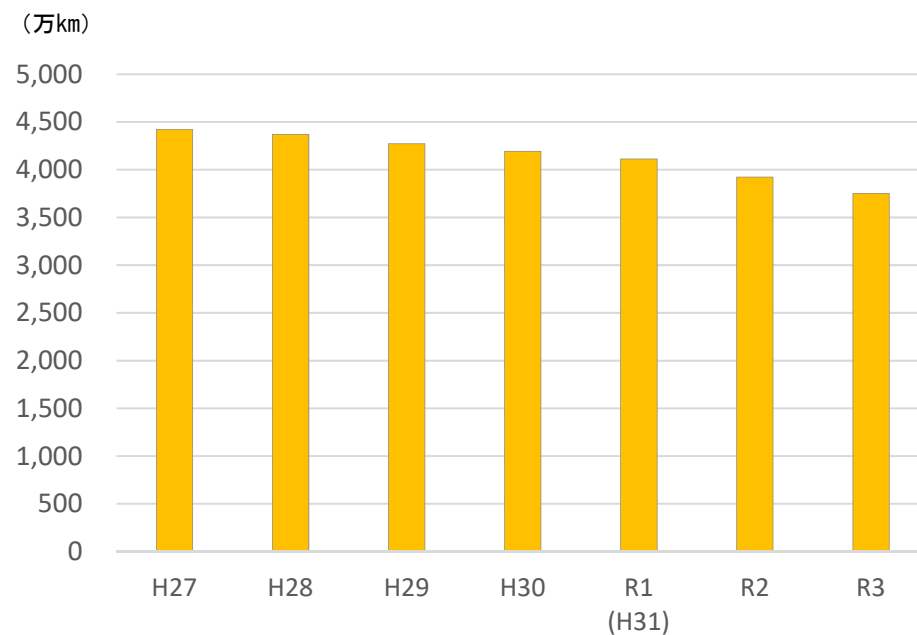


図 営業延走行キロ数の推移(年、西鉄 市内バス)
資料：福岡市統計書

○タクシーの利用状況等

- タクシーの利用者数は年間約5,000万人程度で推移しているが、令和2年度以降、新型コロナウイルスの影響等により減少している。

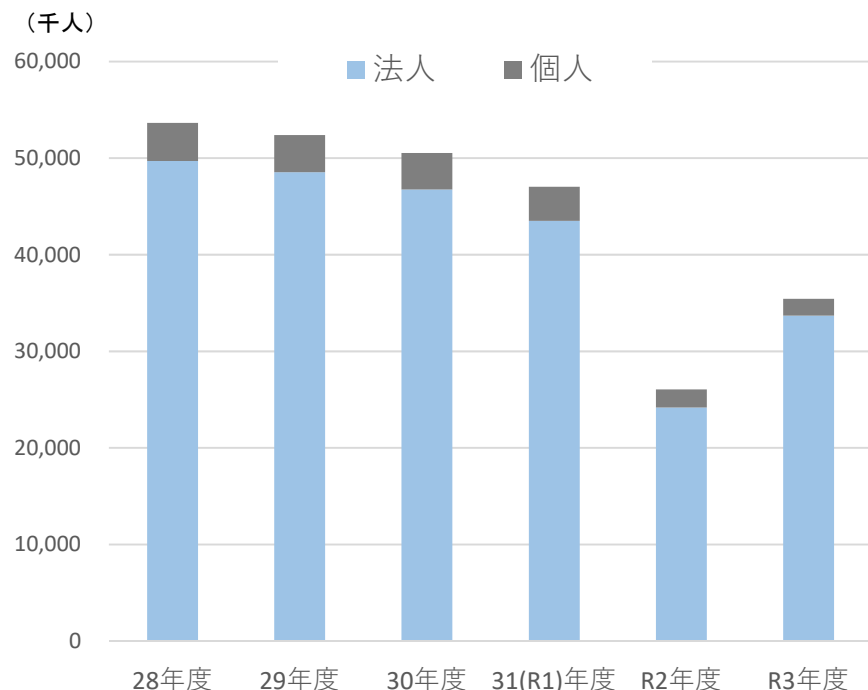


図 乗車人員の推移(年度)

資料：福岡市統計書

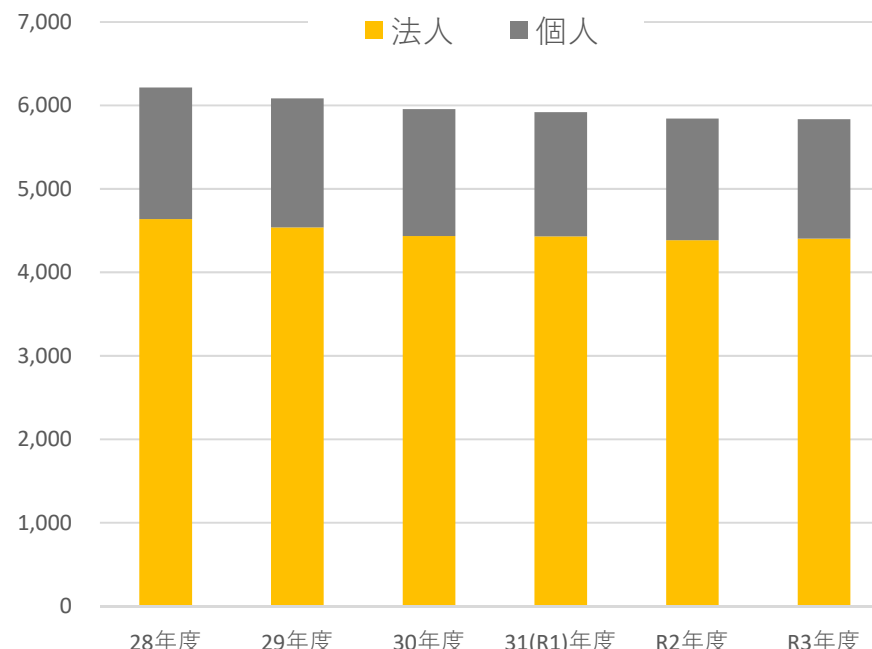


図 届出台数の推移

資料：福岡市統計書

※法人タクシーについては、福岡市のほか、春日市、大野城市、筑紫野市、太宰府市、糸島市、古賀市、那珂川市、糟屋郡に営業所を有する場合の実績を含む。
※個人タクシーについては、福岡市のほか、春日市、大野城市、筑紫野市、太宰府市、糸島市、古賀市、那珂川市、糟屋郡の事業者の実績。
※届出台数は各年度末現在。

○市営渡船の利用状況等

- 利用者の推移を見ると、平成29年より経年的に増加傾向が見られる。特に、全体の利用者数の約4分の3を占める能古・姪浜航路の利用者増が大きな要因となっている。

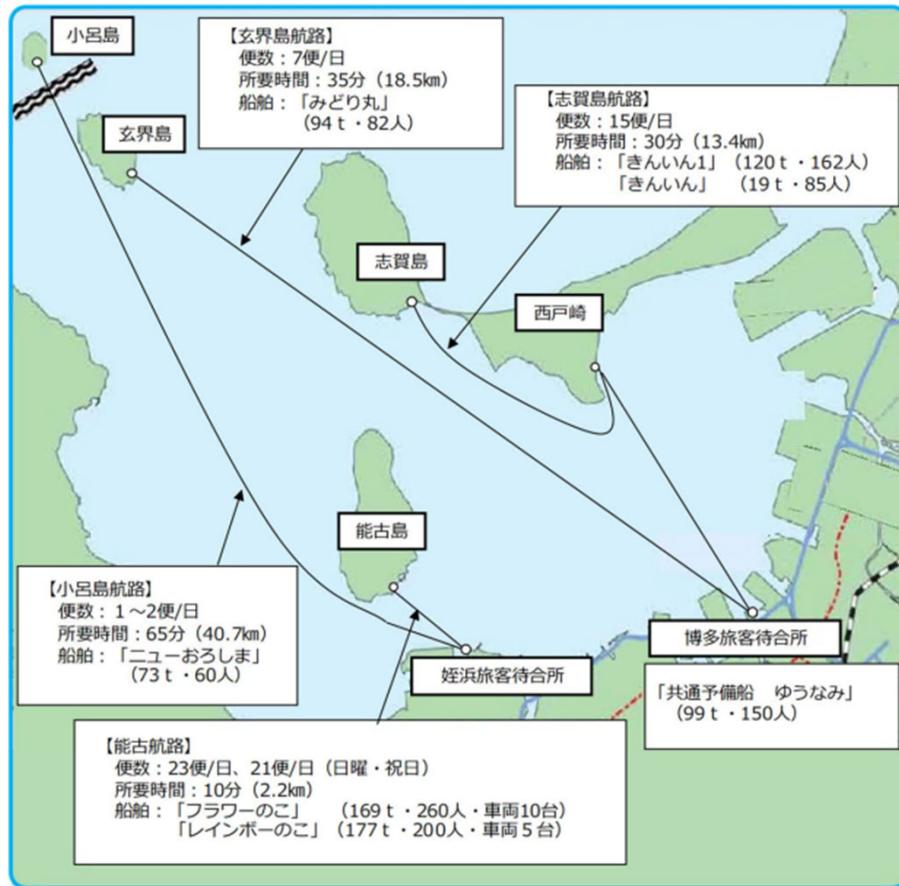


表 航路概要
資料：博多港・福岡空港の概況 (R5. 3)

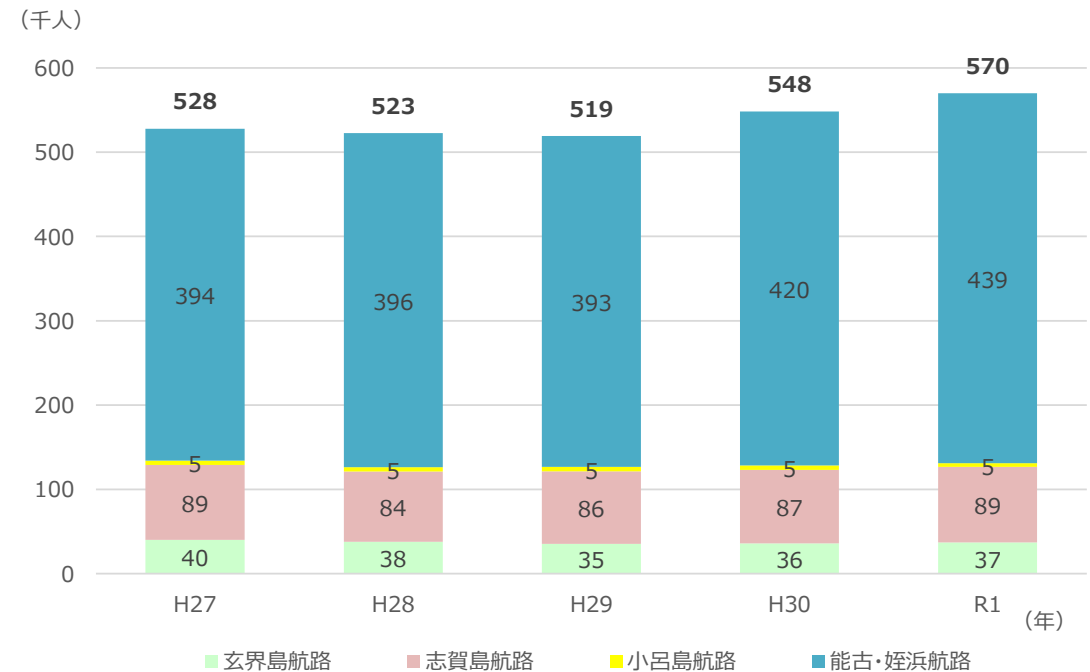


図 市営渡船 航路別利用者の推移

資料：福岡市統計書

○第二種免許保有者数の推移

- 県内の第二種免許保有者数は減少傾向にあり、10年間で約2.4万人減少している。
- 年齢別にみると、60代以上が多く、一方で30代、40代、50代は年々減少しており、高齢化が著しい。

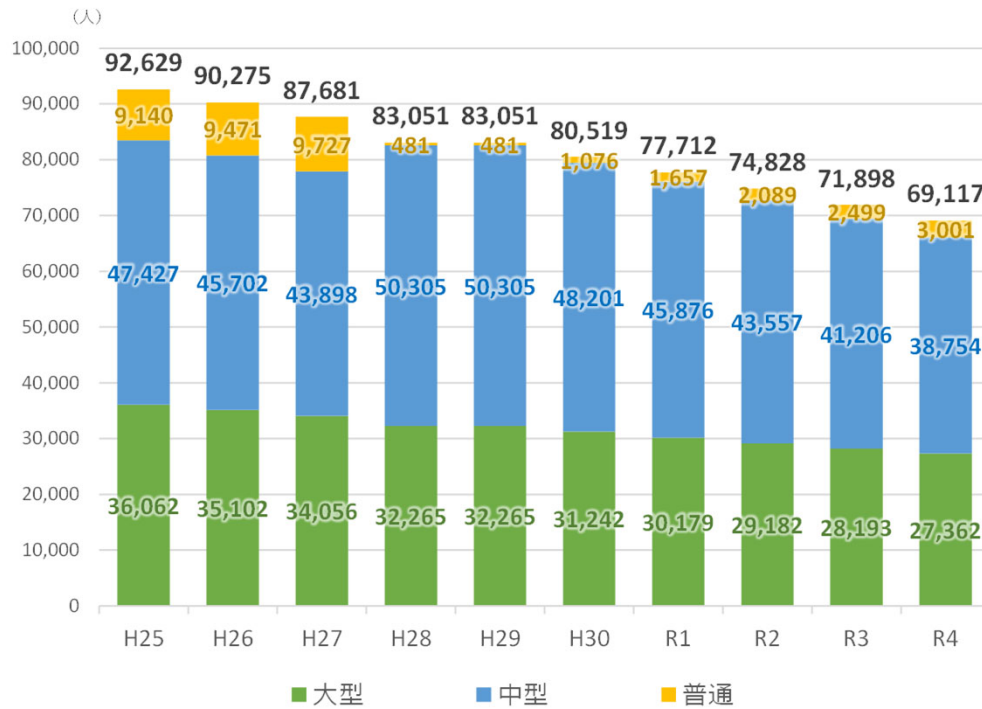


図 福岡県の第二種免許保有者（免許種別）の推移
資料：福岡県警察本部 交通年鑑

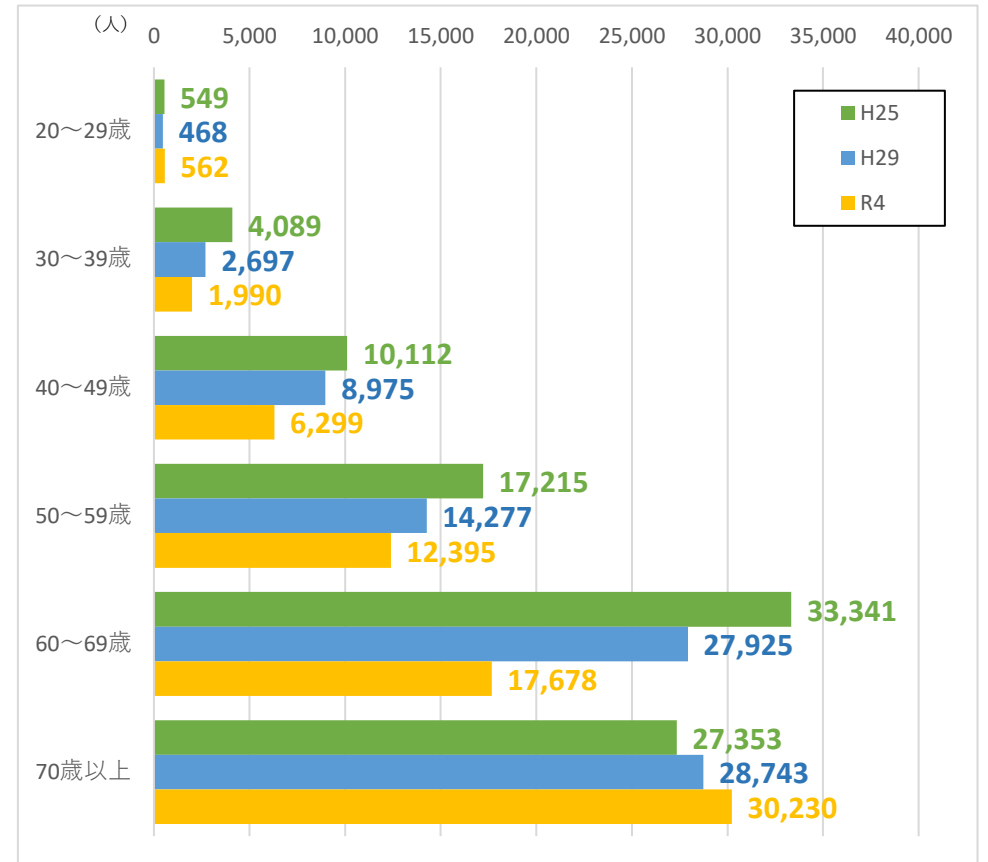
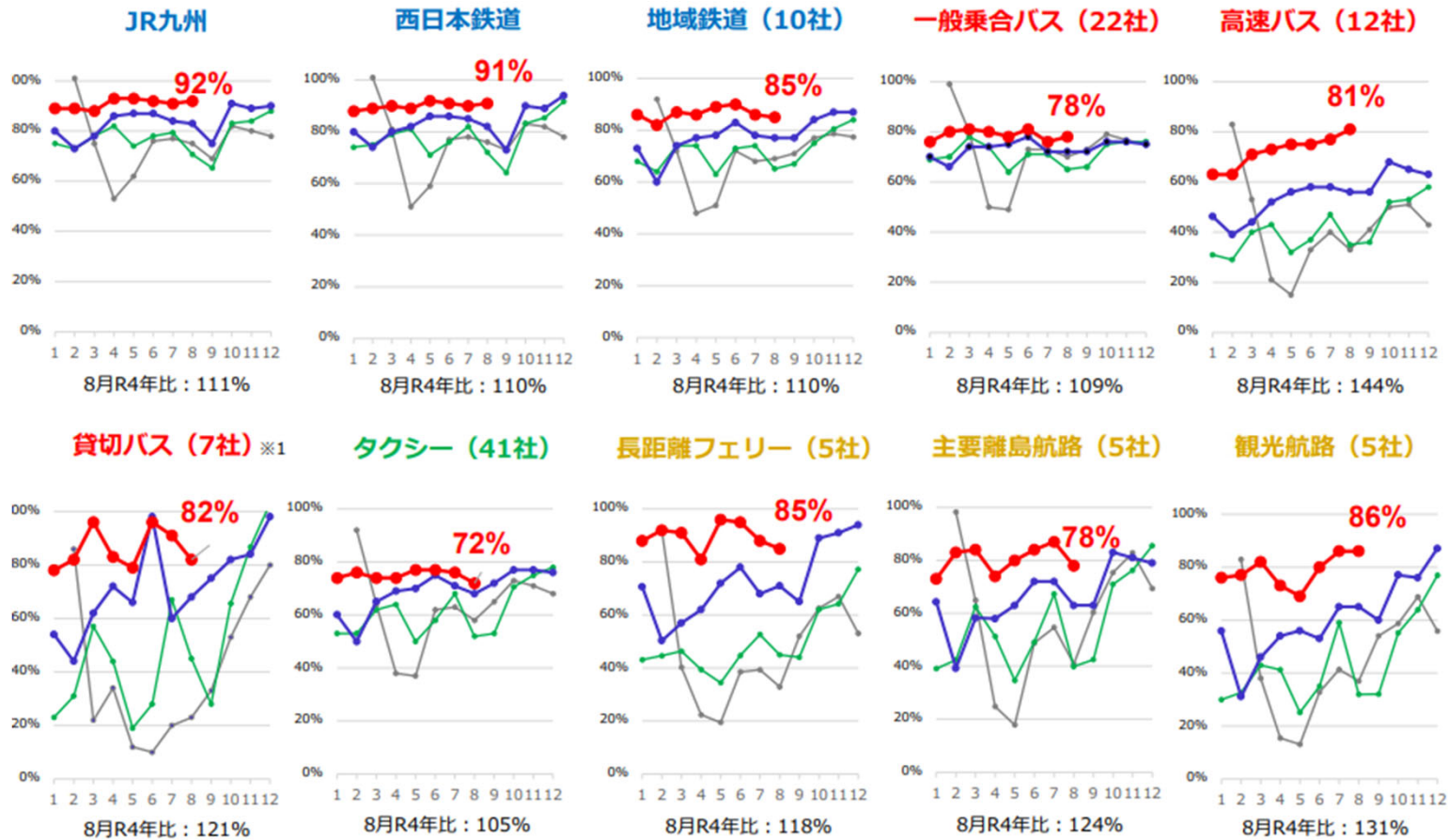


図 福岡県の第二種免許保有者（年齢別）の推移
資料：福岡県警察本部 交通年鑑

(2) 公共交通

○新型コロナウイルスの影響

- コロナ禍において、公共交通利用者が大きく減少し、交通事業者の経営環境が悪化。
- R5.6月から8月にかけての実績は、多くのモードでR4年同月を超える水準で推移しているが、R1年同月の水準には至っていない



● : R2/R1 ● : R3/R1 ● : R4/R1 ● : R5/R1

図 公共交通事業者への影響 (輸送人員、九州)
出典：九州における交通・観光事業者の最新状況 (九州運輸局)

(3) 道路交通

○幹線道路ネットワーク図

- 福岡外環状道路や都市高速道路等により、放射環状型の幹線道路ネットワークを形成している。
- 市内における都市計画道路の整備状況を見ると、計画に基づく整備が進んでいる

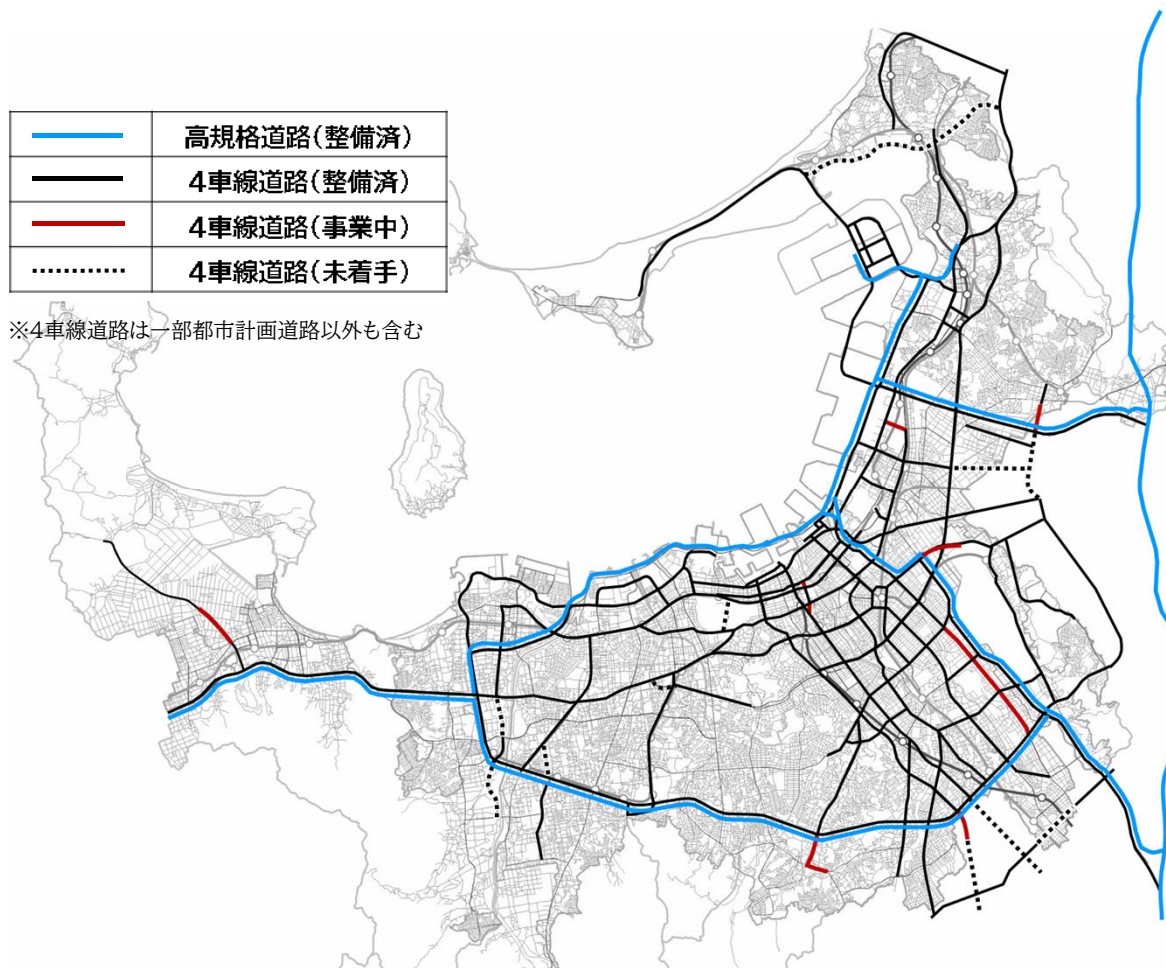


図 道路ネットワーク図

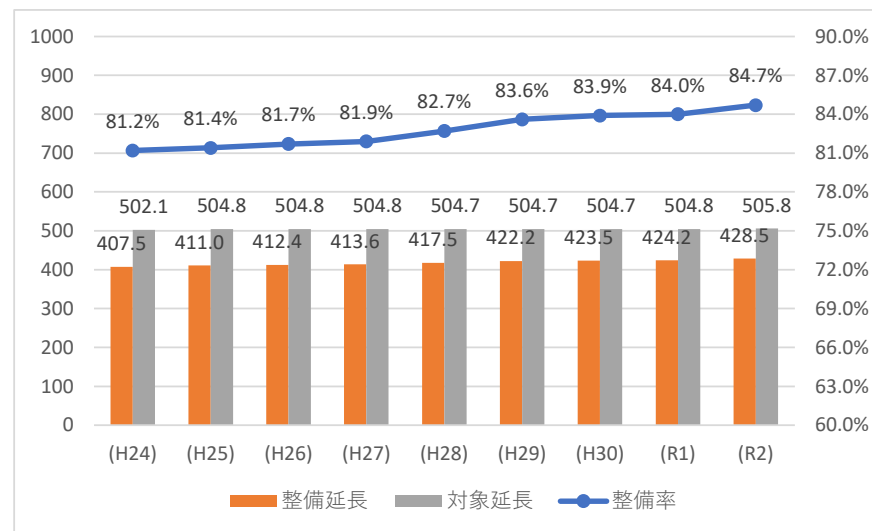


図 都市計画道路の整備状況

資料：福岡市道路下水道局

○自動車保有台数、免許保有率の推移

- 自動車登録数（福岡市）は、年々増加しており、令和元年度末時点で約73万台となっている。車種別にみると、軽自動車（4輪）が増加している。
- 免許保有率（福岡県）は、増加傾向にあり、R2時点で約65%となっている。

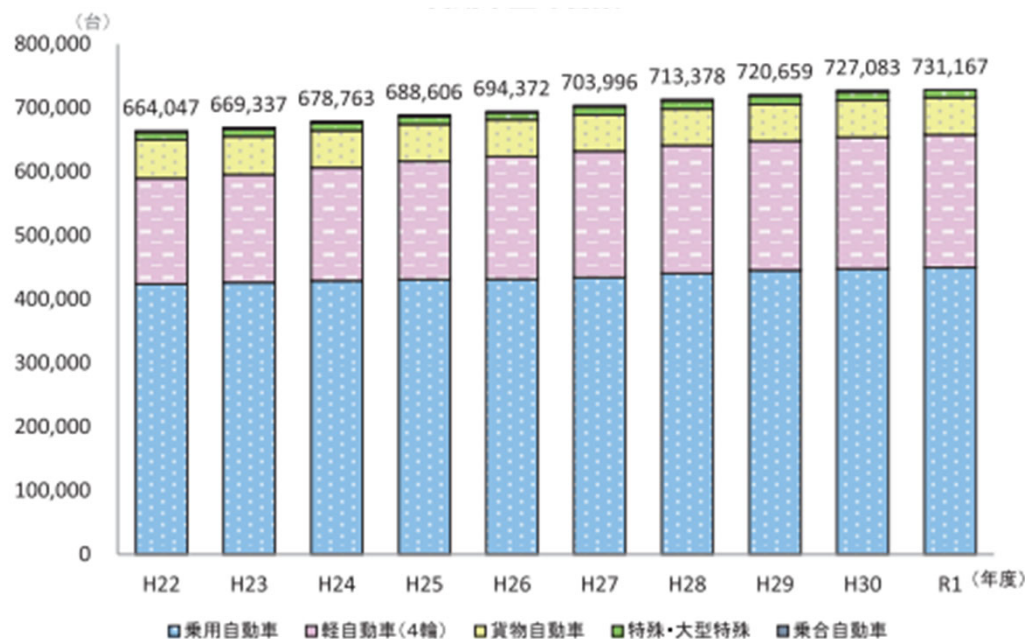


図 自動車登録台数の推移
資料：福岡市道路アクションプラン2024

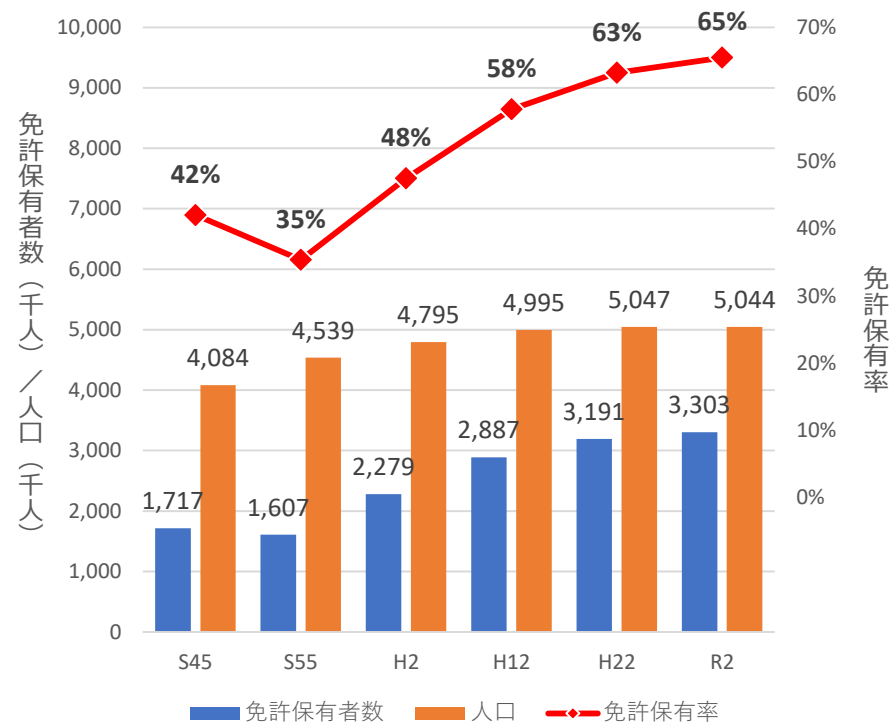


図 免許保有率の推移
資料：福岡県統計、福岡県警察交通年鑑

○福岡高速道路の利用状況等

- 福岡都市高速の交通量は、増加傾向にあり、令和元年度時点で約19万台となっている。

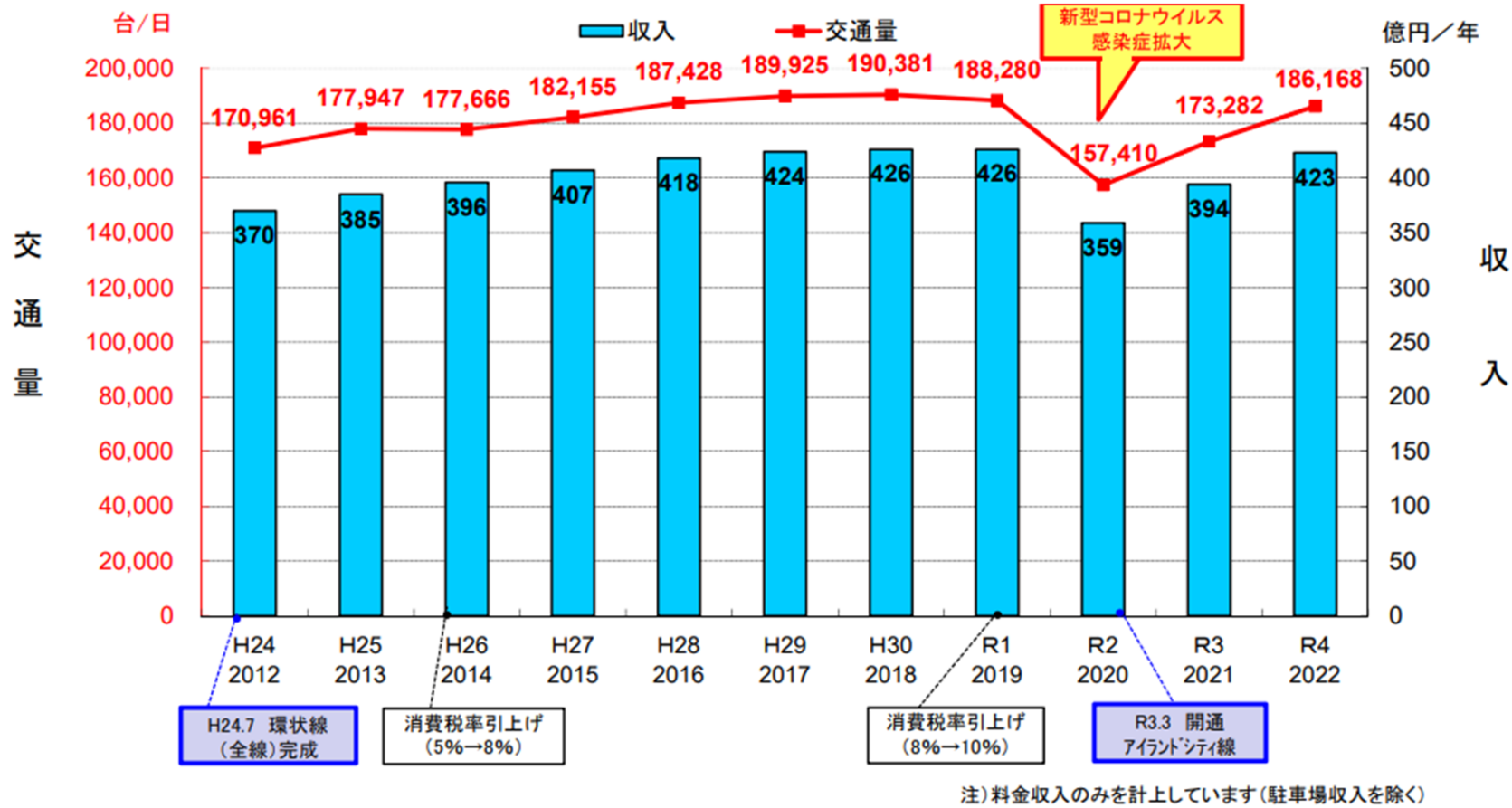


図 福岡都市高速道路の通行車両台数の推移
資料：福岡北九州高速道路公社運営会議資料

(4) 二輪車（自転車含む）

○市内駐輪場利用状況

- 市ではこれまでに鉄道駅や都心部などにおいて、駐輪需要に応じて駐輪場の整備を進めてきており、令和3年4月時点で143箇所となっている。
- 市営駐車場の収容台数及び1日平均利用台数は、平成13年から大きく増加しており、利用率も令和元年度で87.7%と平成13年度から12.7%増加している。



図 市営駐輪場位置図（鉄道駅周辺）
資料：福岡市自転車活用推進計画

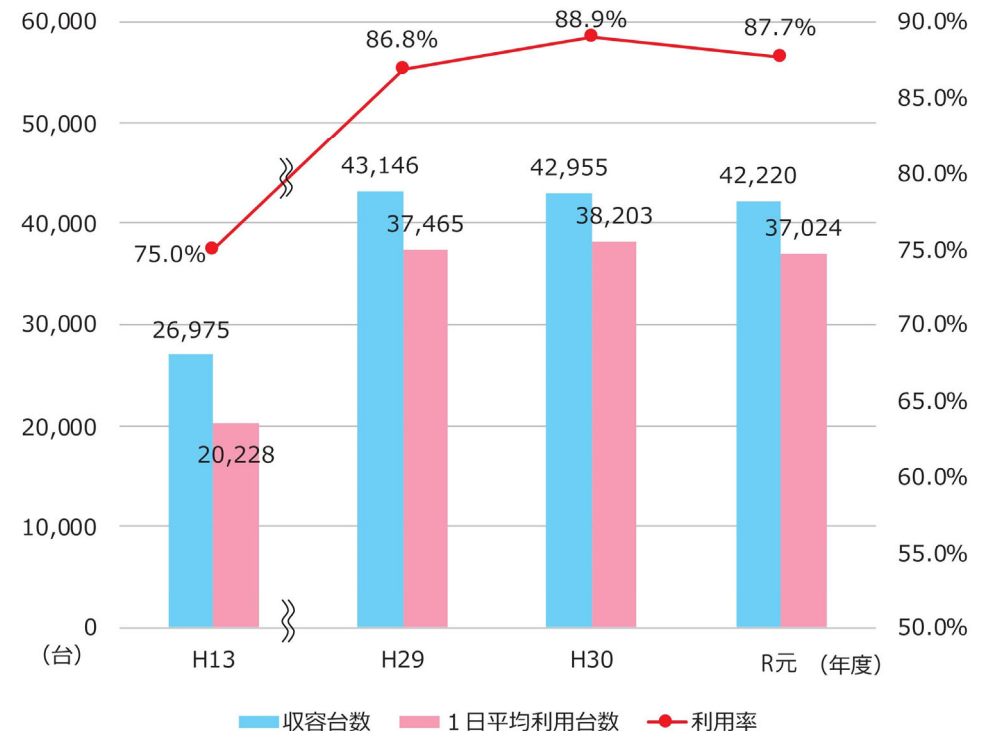
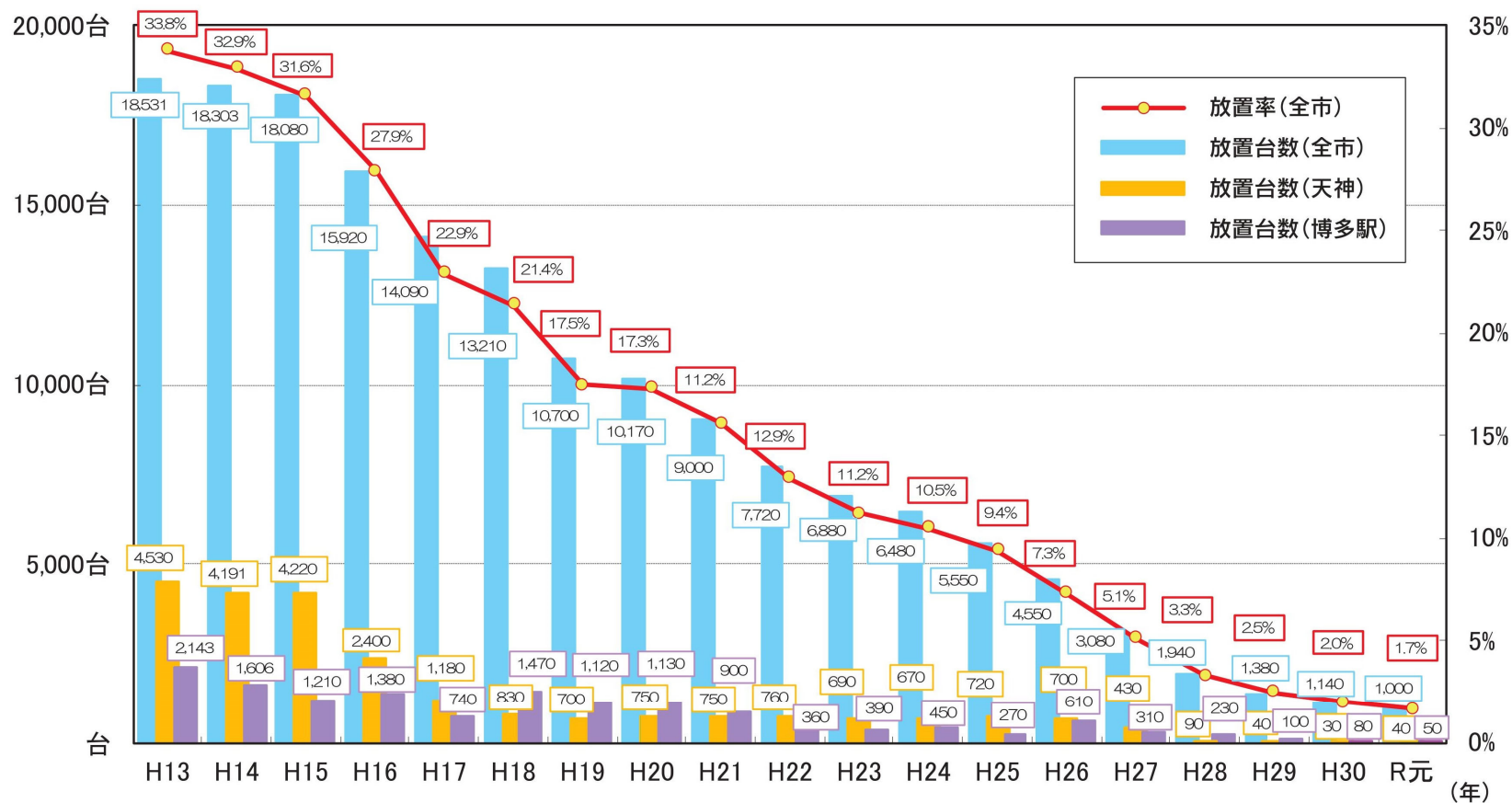


図 市内鉄道駅周辺駐輪場の利用状況
資料：福岡市自転車活用推進計画

(4) 二輪車 (自転車含む)

○放置自転車数の推移

- 平成13年時点で1.8万台あった放置自転車は、年々抑制してきており、令和元年時点で1千台と大幅に減少し、放置率も1.7%まで低減している。



※放置率：乗り入れ台数に占める放置台数の割合

図 福岡市内の放置自転車台数の推移

資料：福岡市自転車活用推進計画

○自転車通行空間整備

- 幹線道路での自転車通行空間の整備を進めてきており、目標値160km（R6年時点）に対して、令和4年度末時点で138.0kmの整備が完了している。

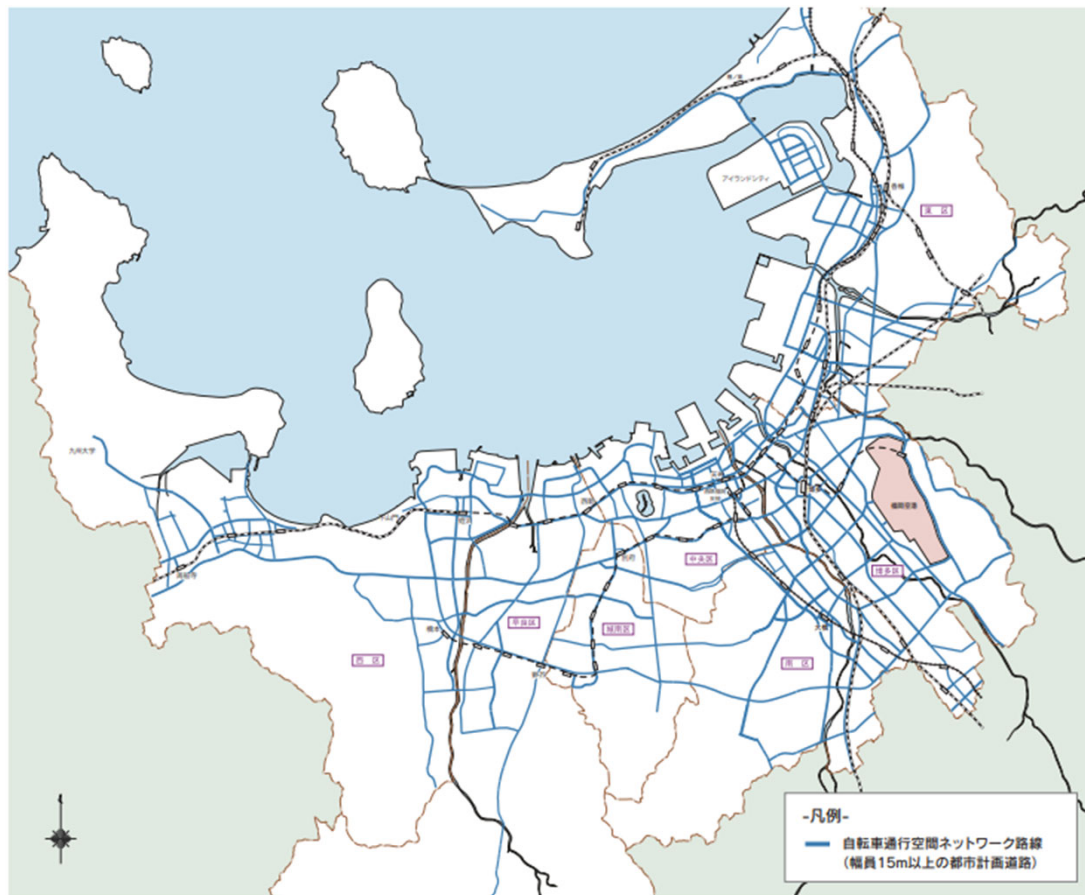


図 自転車通行空間ネットワーク対象路線図
資料：福岡市自転車活用推進計画

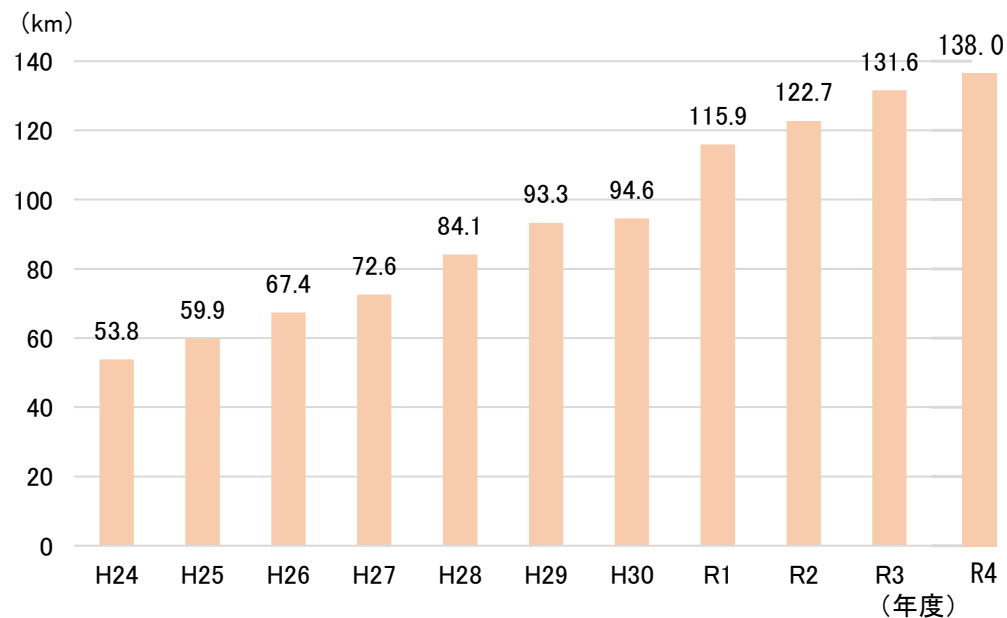
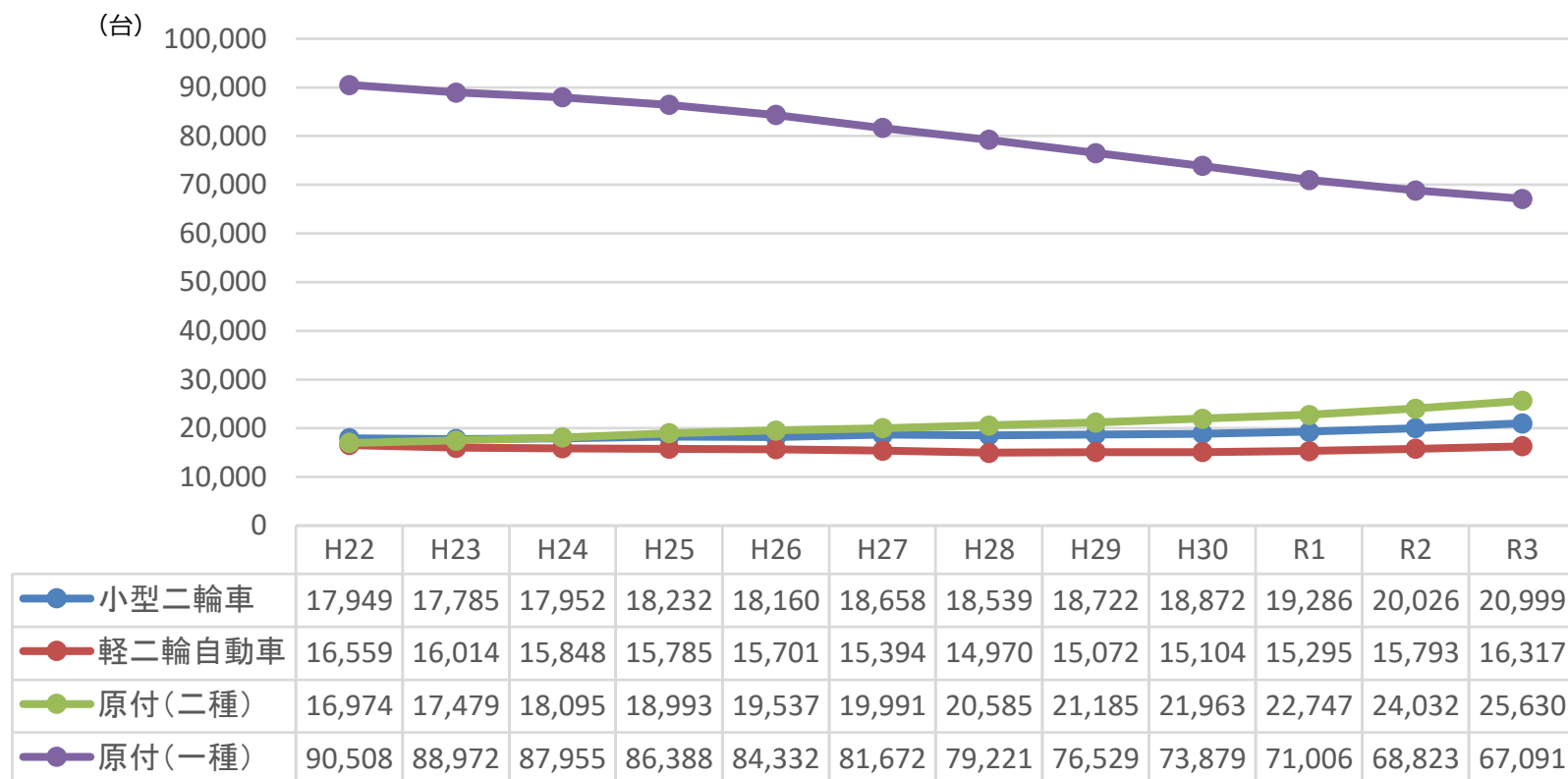


図 自転車通行空間の整備延長
資料：福岡市自転車活用推進計画

(4) 二輪車（自転車含む）

○二輪車保有台数

- 二輪車のうち、最も多いものは原動機付自転車（一種）で、台数は減少傾向にあり、令和3年時点で6.7千台となっている。



※小型二輪車：排気量が250ccを超えるオートバイ
 ※軽二輪自動車：排気量が125ccを超え250cc以下のオートバイ
 ※原付(二種)：原動機付自転車。排気量が50ccを超え125cc以下の原動機を備えた二輪車
 ※原付(一種)：原動機付自転車。排気量が50cc以下の原動機を備えた二輪車

図 福岡市内の二輪車保有台数の推移

資料：福岡市統計書)

○シェアサイクル

- 平成30年6月に福岡スマートシェアサイクル実証実験事業として利用が開始されており、令和4年度の月間平均総ライド数は約49万回となっている。

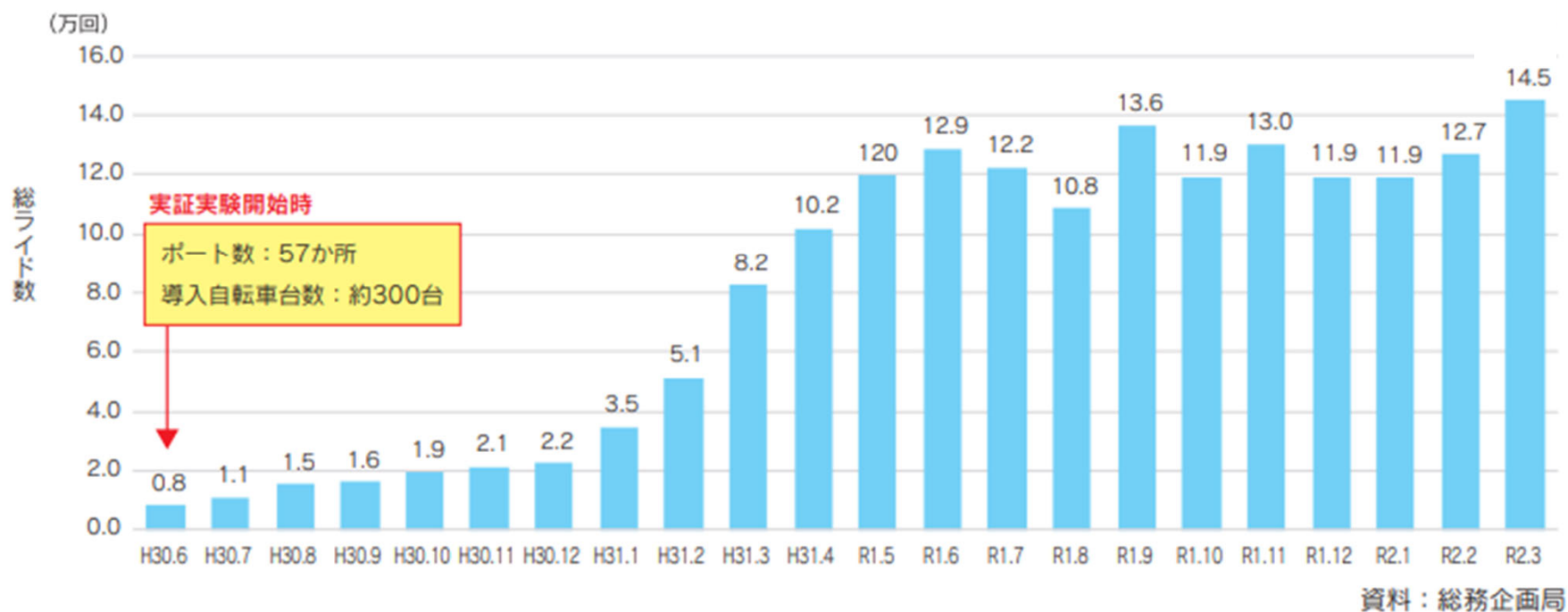


図 シェアサイクルの月間総ライド数の推移
資料：福岡市自転車活用推進計画

(5) 新たなモビリティサービス

○新たなモビリティサービスの導入・利用状況等

- MaaS、パーソナルモビリティ、シェアリングサービス、自動運転など、技術革新等を背景として新たなモビリティサービスの動きが活発化。

■パーソナルモビリティ

- ・電動キックボード
- ・超小型モビリティ



■MaaS

- ・my route



- ・H30.11～
実証実験開始(福岡市)
- ・R1.11～
本格実施(福岡市+北九州市)

■シェアリングサービス



- ・H30.6～R2.3
福岡スマートシェアサイクル実証実験事業
(株)メルカリ)
- ・R2.4～
福岡スマートシェアサイクル事業
(neuet(株))

■自動運転

- ・大型バス (西日本鉄道株)
- ・鉄道 (JR九州株)



- ・R4.3～4
大型自動運転バス実証実験
(福岡空港内)
- ・R5.6～7
大型自動運転バス実証実験(第2弾)
(福岡空港内)



- ・R2.12～
実証運転(香椎線)
※西戸崎～香椎
- ・R4.3～
実証運転区間拡大(香椎線)
※西戸崎～宇美

○公共交通空白地等の分布状況

- 高齢化の進展などにより、公共交通が不便な地域における生活交通の確保が課題となっている。

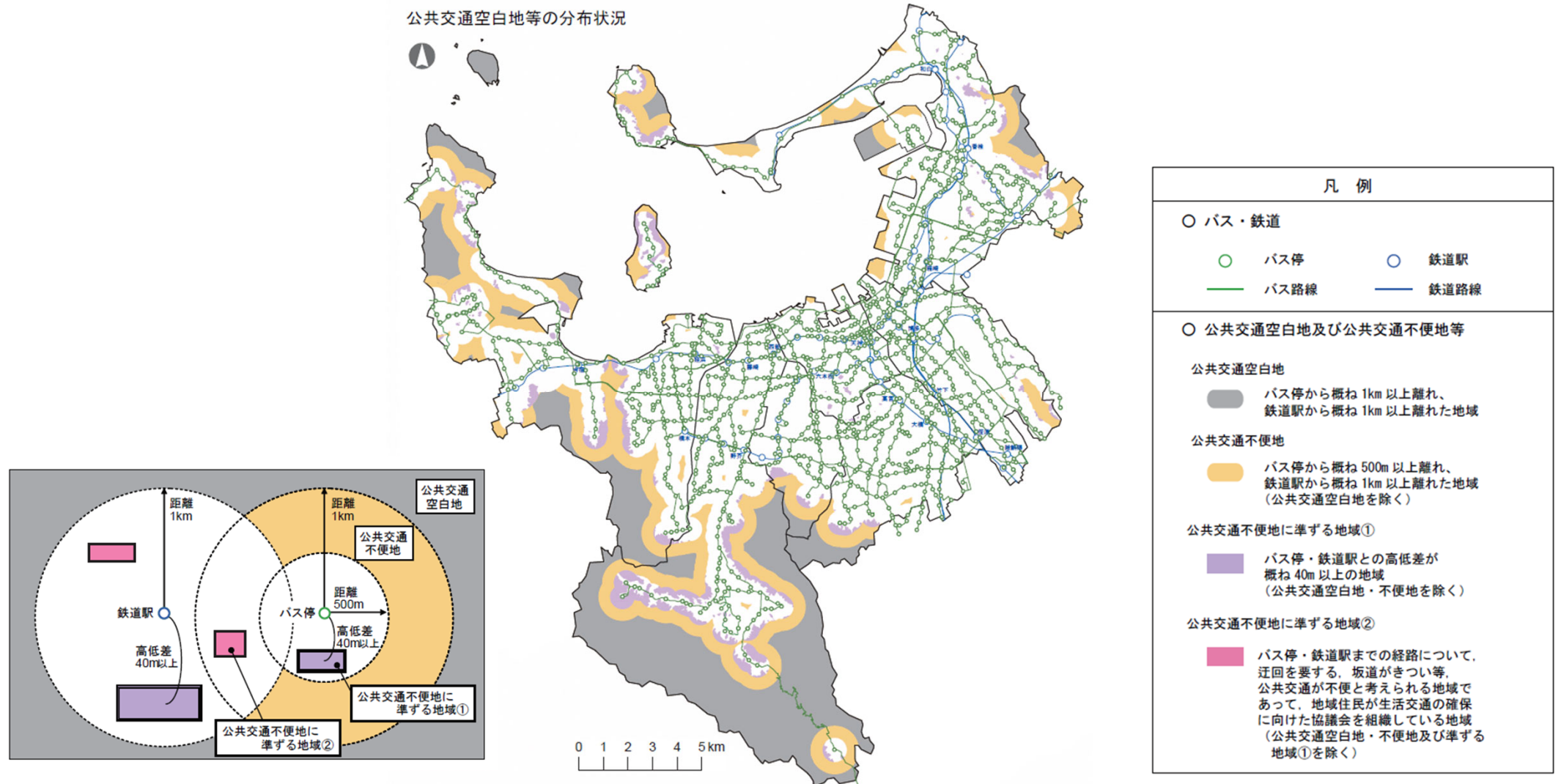


図 公共交通空白地域等の分布状況

(7) 都心部交通

○都心部の人の動き（発生集中量）

- 都心部の人の動き（発生集中量）は横ばいとなっている。
- 代表交通手段で見ると、自動車の利用割合が減少し、鉄道・バス利用が増加している。

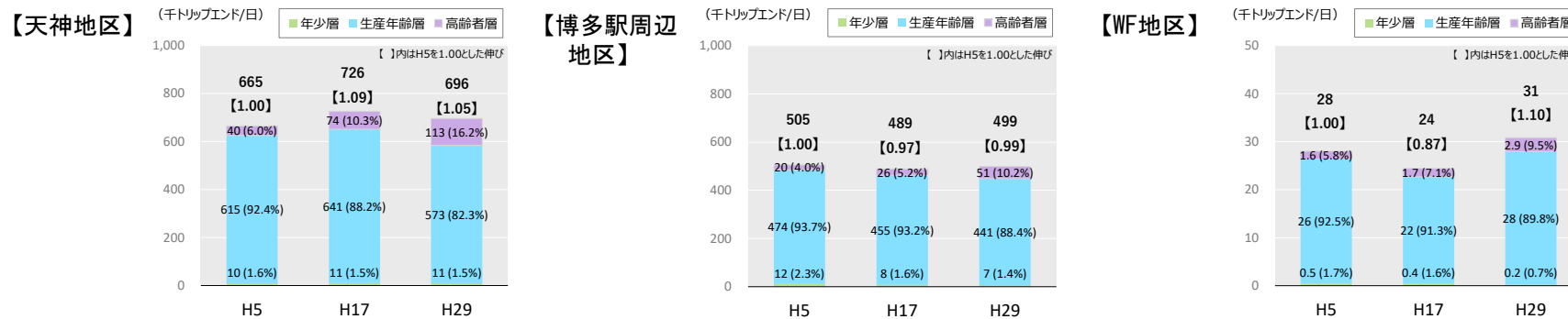


図 都心部の人の動きの推移（発生集中量）
資料：北部九州圏パーソントリップ調査

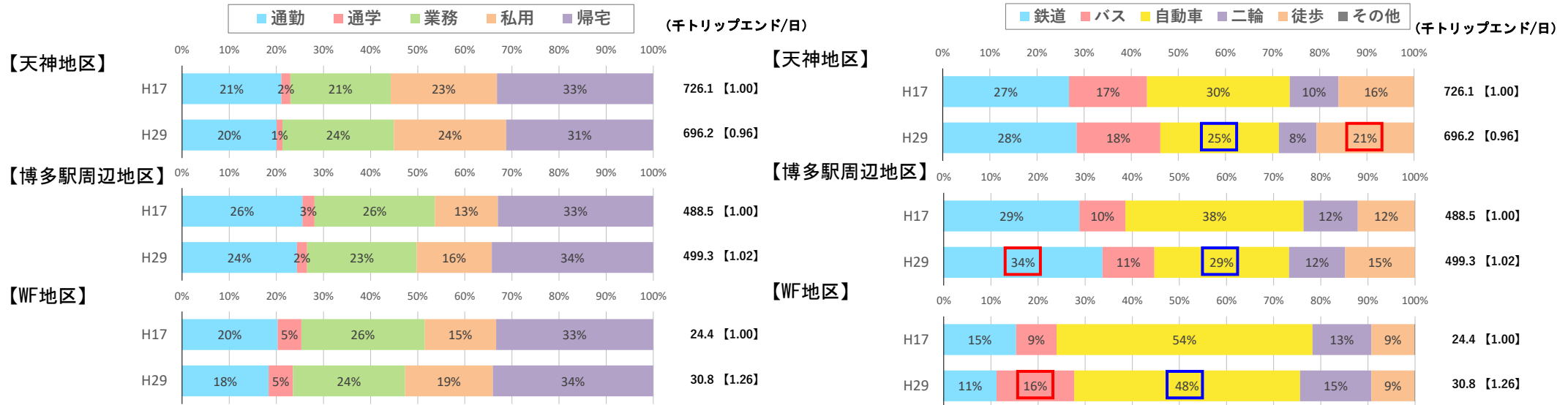


図 目的別の人の動きの推移（発生集中量）
資料：北部九州圏パーソントリップ調査

図 代表交通手段別の人の動きの推移（発生集中量）
資料：北部九州圏パーソントリップ調査

(7) 都心部交通

○都心部の人の動き（集中量）

- 天神・博多駅周辺地区を訪れる目的（集中量）は、「通勤」が最も多い。
- 通勤目的における、鉄道・バス利用が増加し、自動車利用が減少している。

【天神地区】

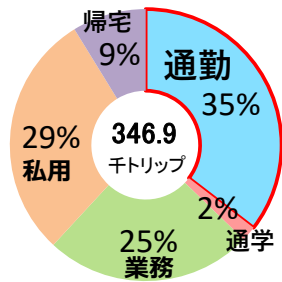


図 目的構成比（集中量）

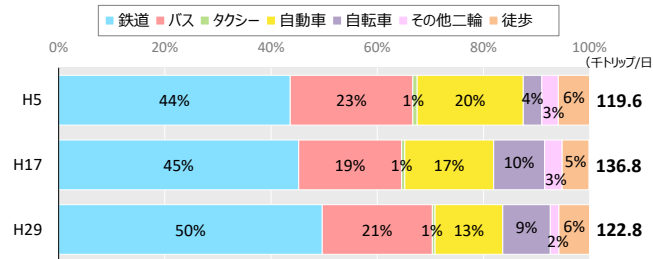


図 代表交通手段構成比の推移（通勤目的、集中量）

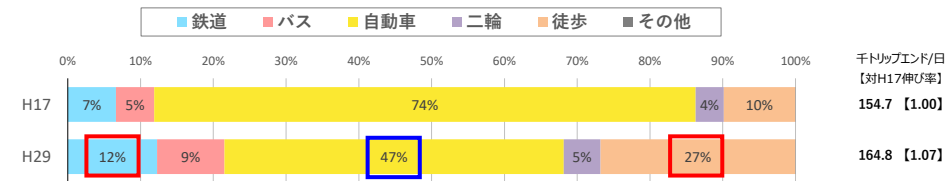
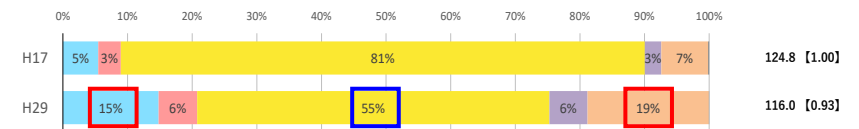
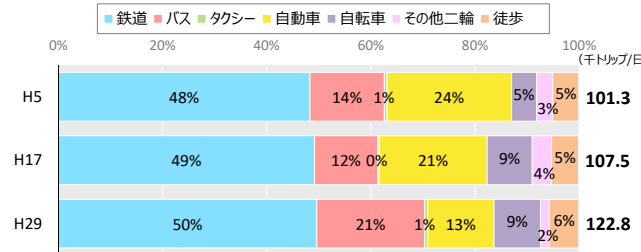
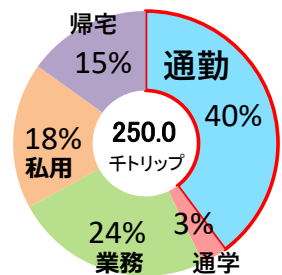


図 代表交通手段構成比の推移（業務目的、発生集中量）

【博多駅周辺地区】

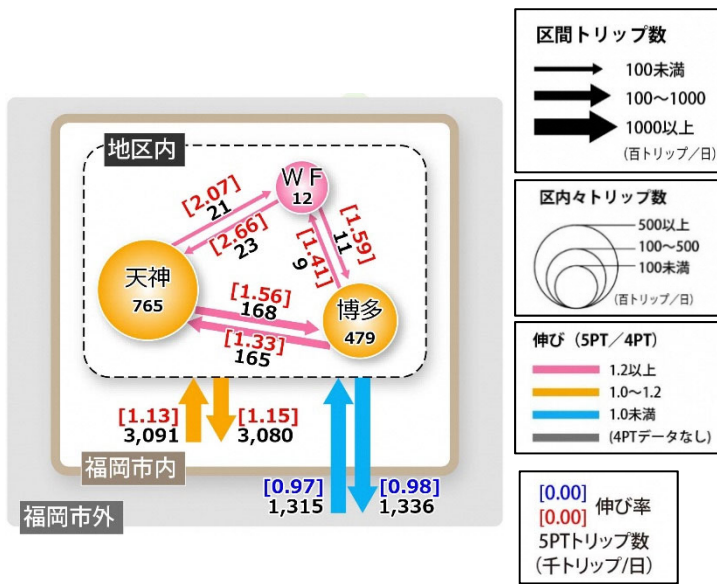


資料：北部九州圏パーソントリップ調査

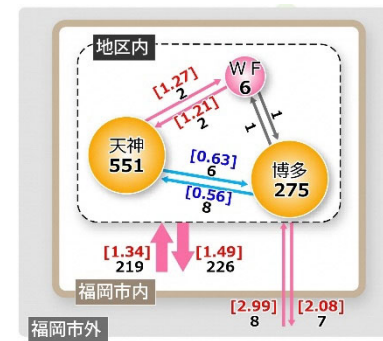
(7) 都心部交通

○都心部の人の動き（都心拠点間の動き）

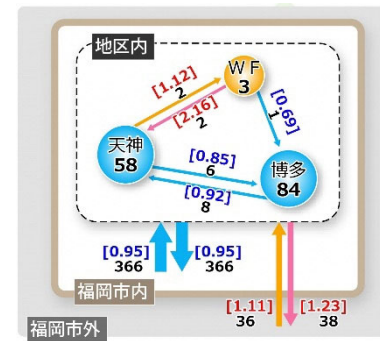
- 都心拠点間の人の動きは増加しており、中でも、天神～博多駅周辺地区間での動きの増加が顕著である。
- 交通手段別にみると、バス利用が大幅に増加している。



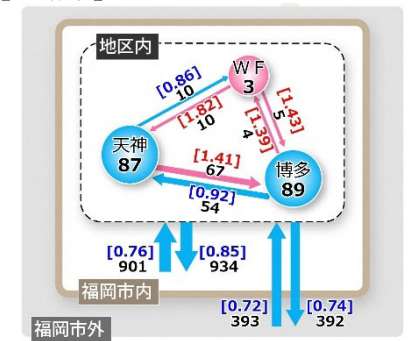
【徒歩】



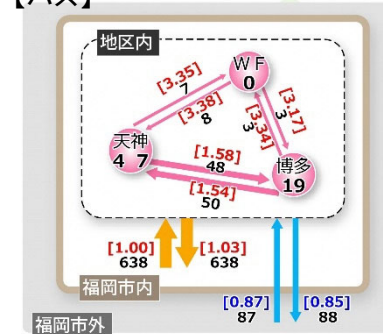
【二輪車】



【自動車】



【バス】



【鉄道】

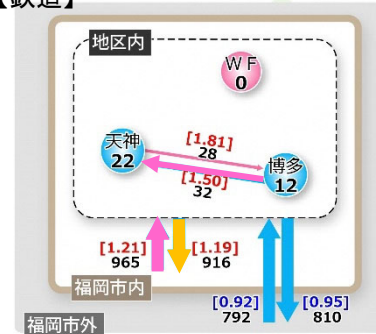


図 都心拠点間の交通手段別の人の動き

資料：北部九州圏パーソントリップ調査

○都心部における鉄道各駅の乗降人員の推移

- 都心部の駅の1日当たりの乗降人数は増加傾向にあり、2019年時点で約96万人となっている。

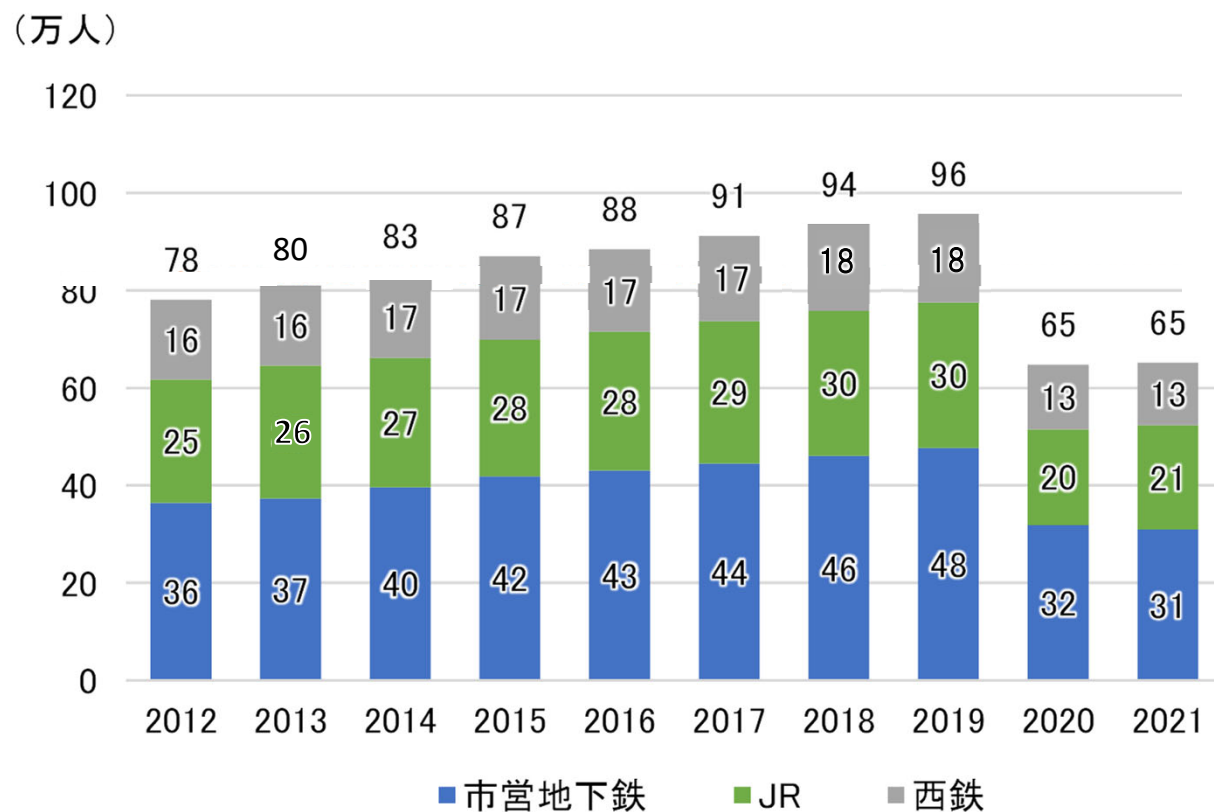


図 都心部の駅の1日あたりの乗降人数

資料：福岡市統計書

(7) 都心部交通

○都心部流入台数の推移

- 都心部の自動車流入交通量は、平成2年と比較すると約23%減少(H2→R4)。
- 都心部における自動車交通量は、新型コロナウイルス感染拡大前である令和元年度から大きな減少は見られず、依然として局所的な渋滞（P58参照）が見受けられる。

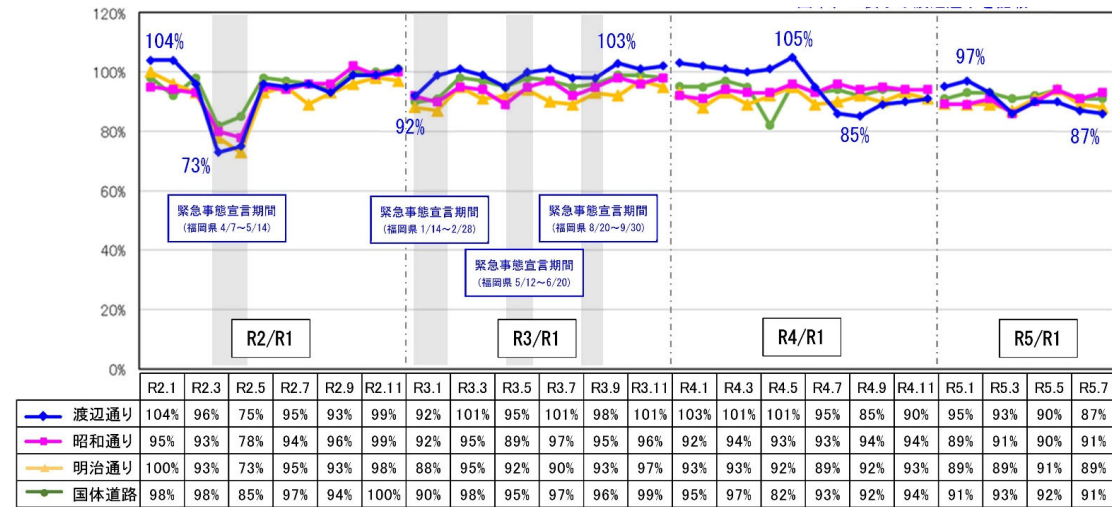
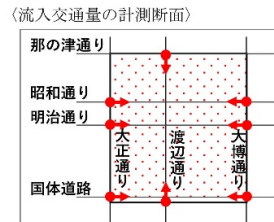
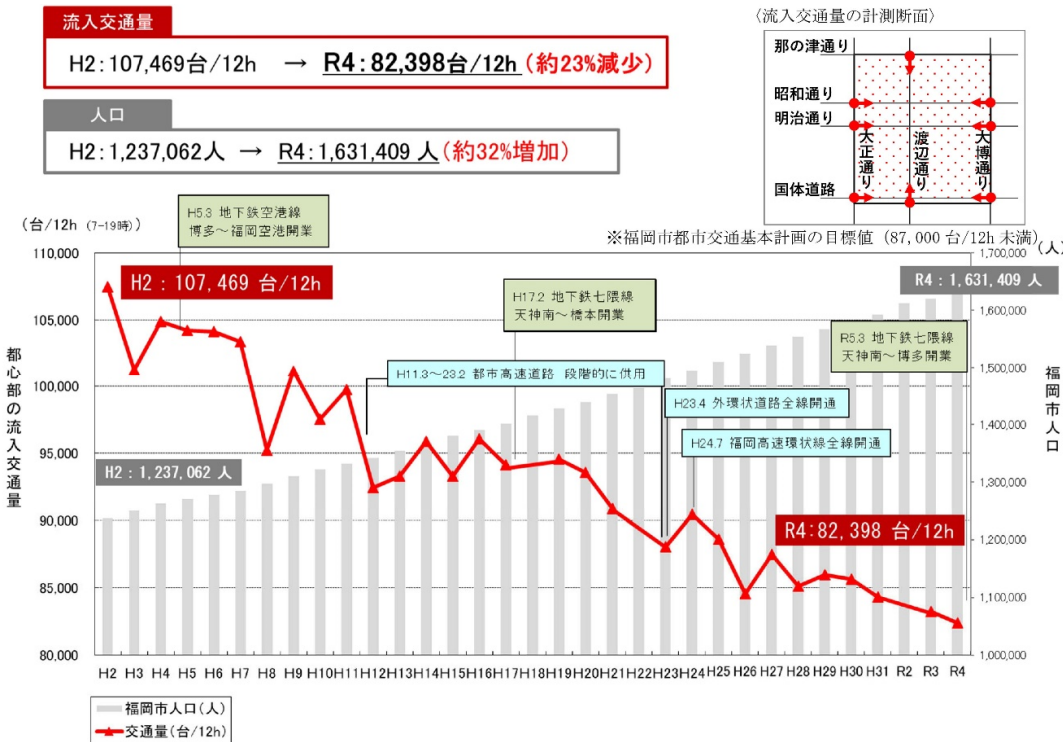
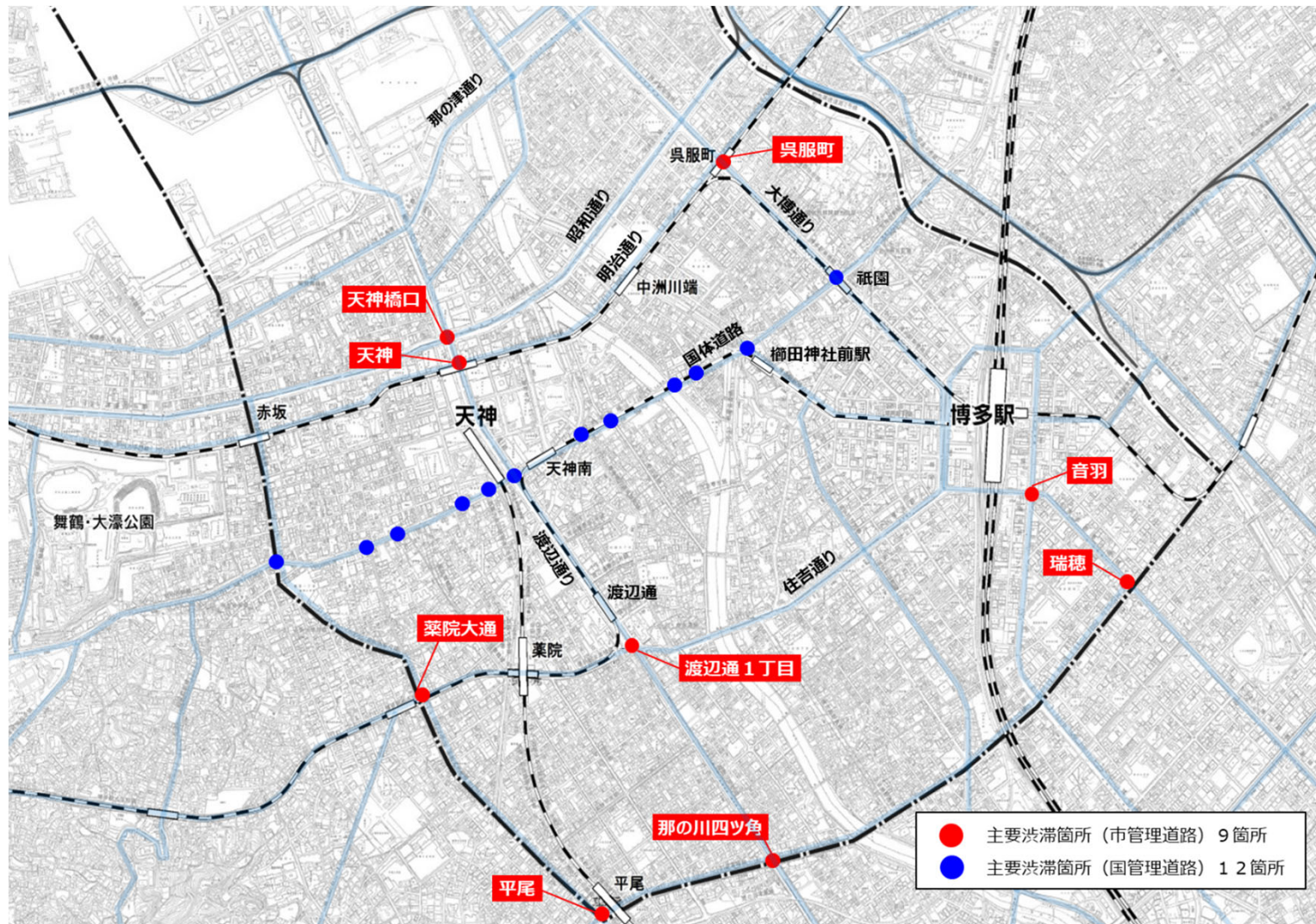


図 自動車交通量の推移（感染拡大前比〔対R1 同月比〕）
資料：交通対策特別委員会

図 都心部の自動車流入交通量の推移（平日）
資料：交通対策特別委員会

(7) 都心部交通

○都心部の主要渋滞箇所



※福岡国道事務所の公表データを基に作成
※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

資料：交通対策特別委員会

(7) 都心部交通

○歩行者交通量

- 天神地区の歩行者交通量(平日)は、平成28年時点で増加している地点が多くなっているが、令和3年時点では、新型コロナウイルスの影響により減少している。
- 西通り(岩田屋付近)や国体道路(警固神社付近)が交通量が多い。

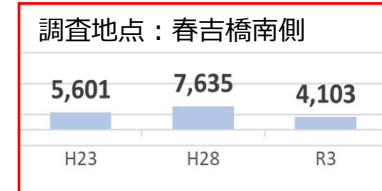
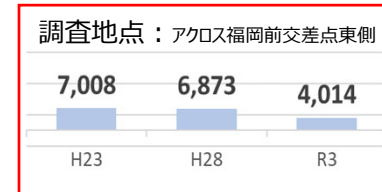
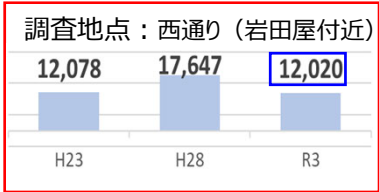
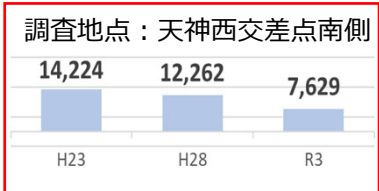
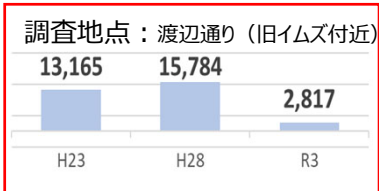
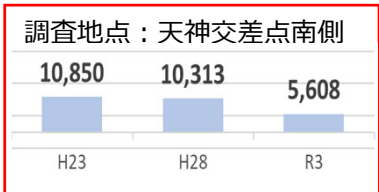


図 天神地区(地上)の歩行者交通量(平日 7:00~20:00)

資料：都心部歩行者交通量等調査

(7) 都心部交通

○歩行者交通量

- 天神地区（地下街）の歩行者交通量（平日）は、平成28年時点で増加している地点が多くなっているが、令和3年時点では、新型コロナウイルスの影響により減少している。
- 天神ビルとパルコ間（調査地点82）の歩行者交通量が特に多い。

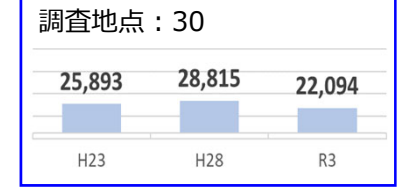
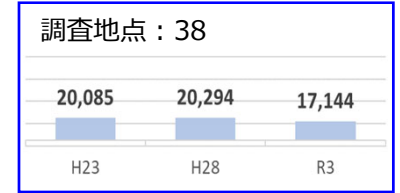
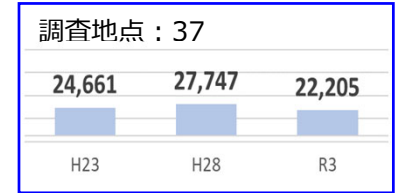
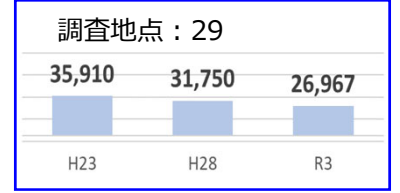
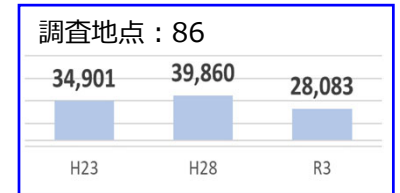
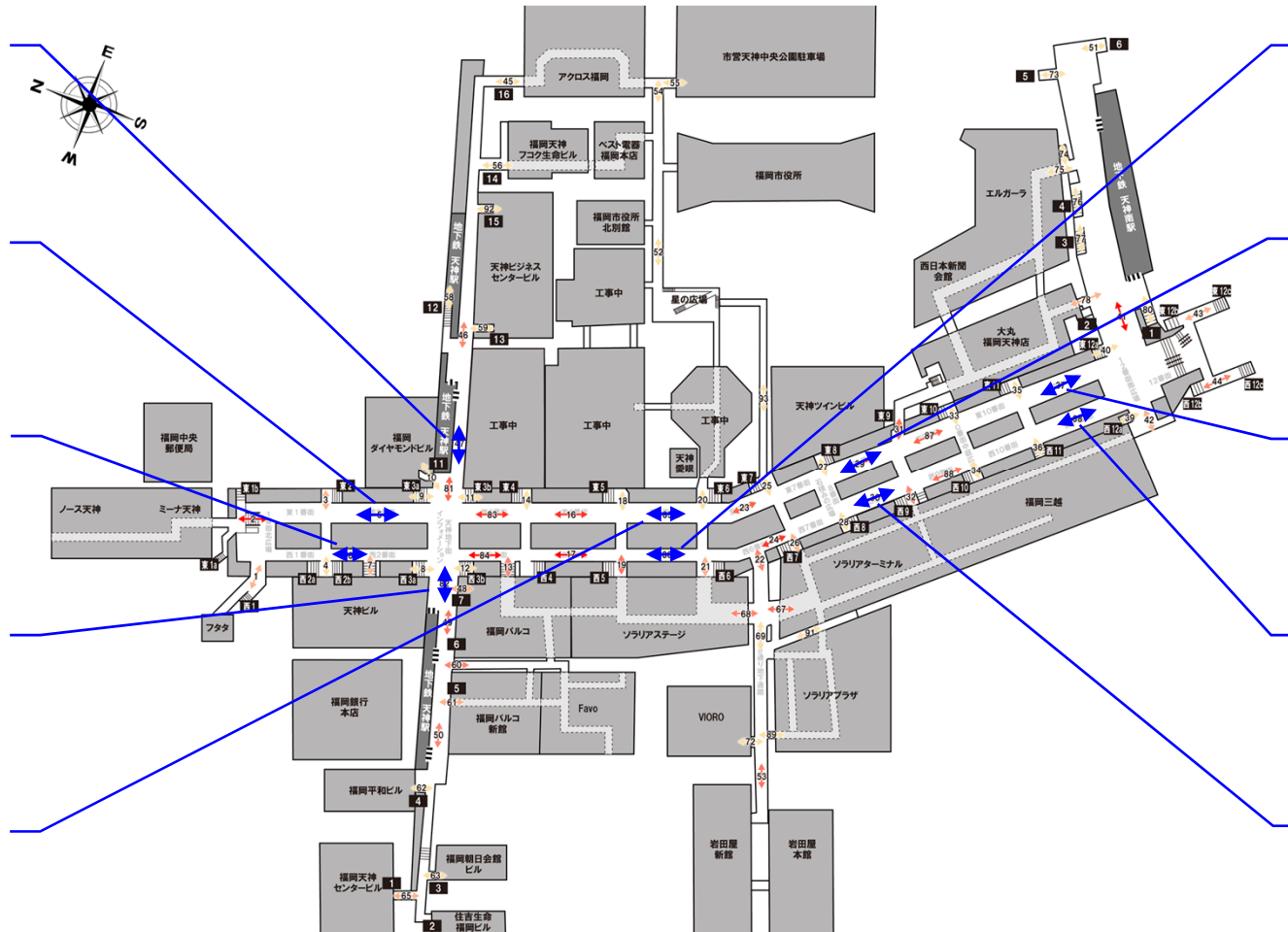
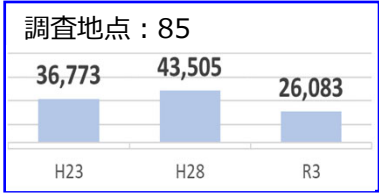
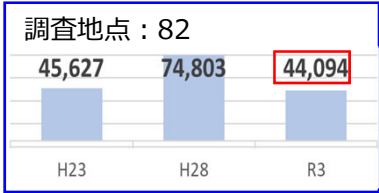
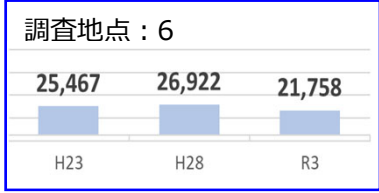
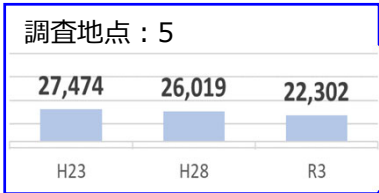
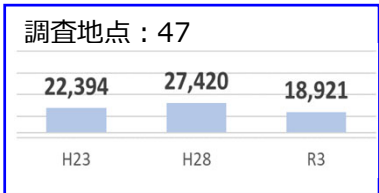


図 天神地区（地下街）の歩行者交通量（平日 7:00~20:00）

資料：都心部歩行者交通量等調査

(7) 都心部交通

○歩行者交通量

- 博多駅地区の歩行者交通量(平日)は、平成28年時点で増加している地点が多くなっているが、令和3年時点では、新型コロナウイルスの影響により減少している。
- 博多郵便局交差点(東側)、博多駅前3丁目交差点(南側)、博多駅前2丁目交差点(西側)、朝日ビル付近が特に多い。

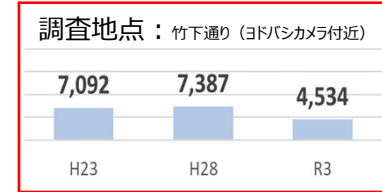
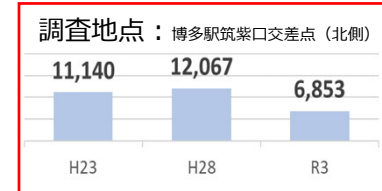
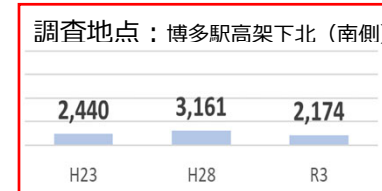
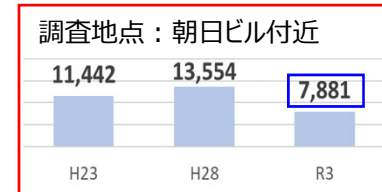
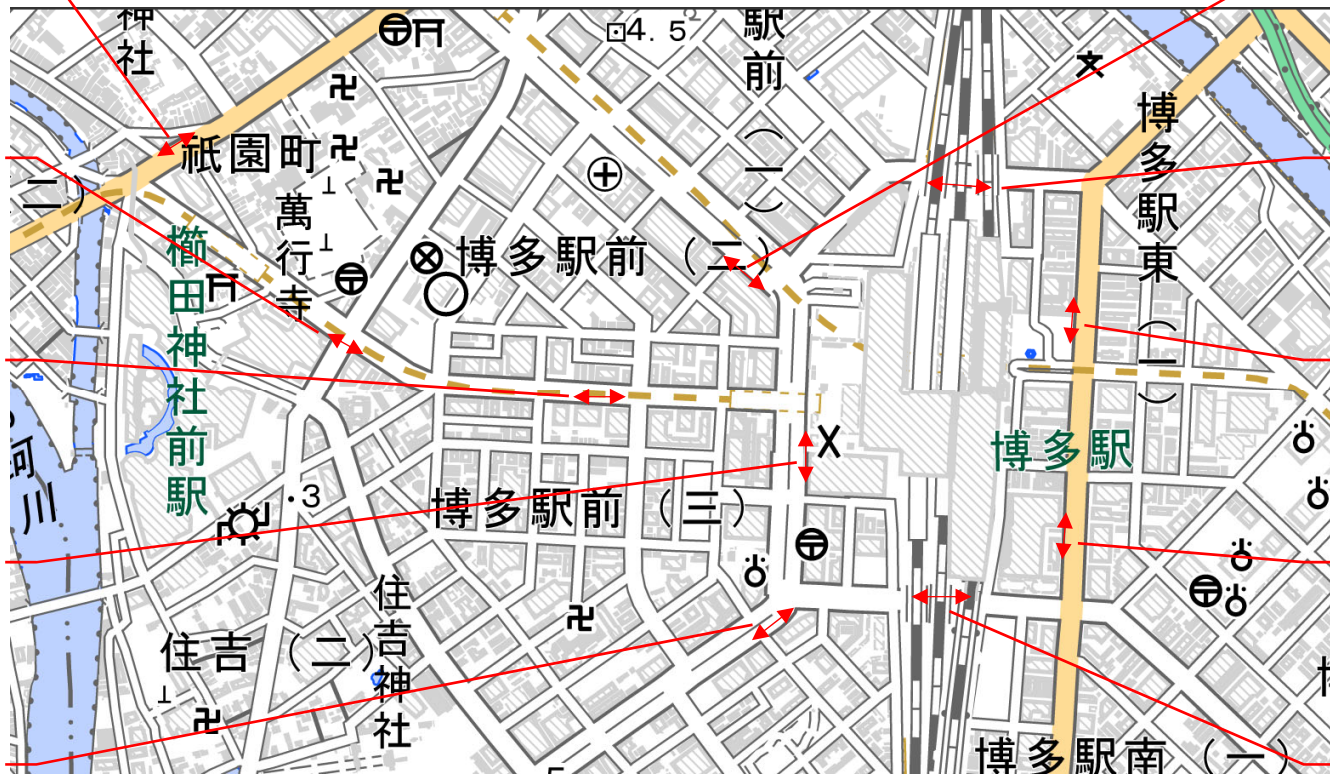
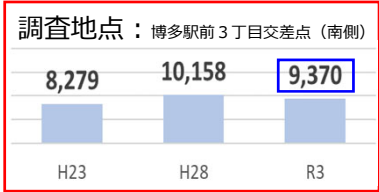
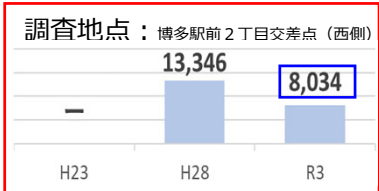
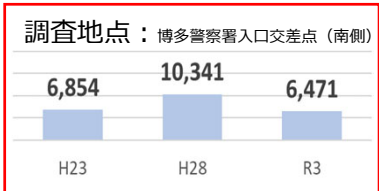
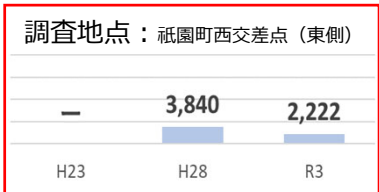


図 博多駅地区(地上)の歩行者交通量(平日 7:00~20:00)

資料：都心部歩行者交通量等調査

(7) 都心部交通

○歩行者交通量

- 博多駅地区（地下街）歩行者交通量は、平成28年時点で増加している地点が多くなっているが、令和3年時点では、新型コロナウイルスの影響により減少している。
- 地下鉄博多駅改札口周辺（調査地点25、45）が多い。

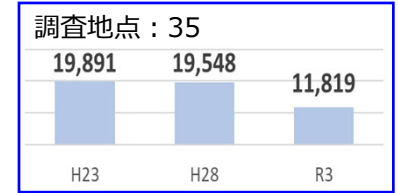
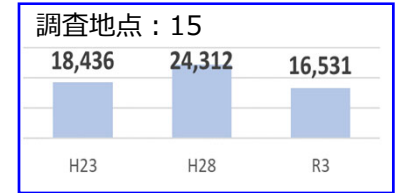
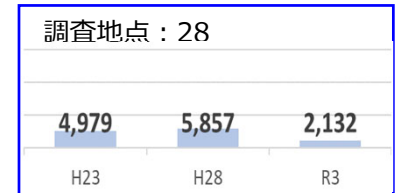
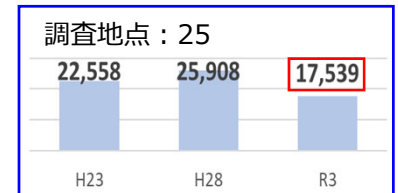
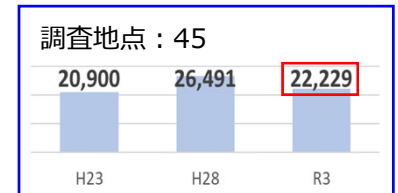
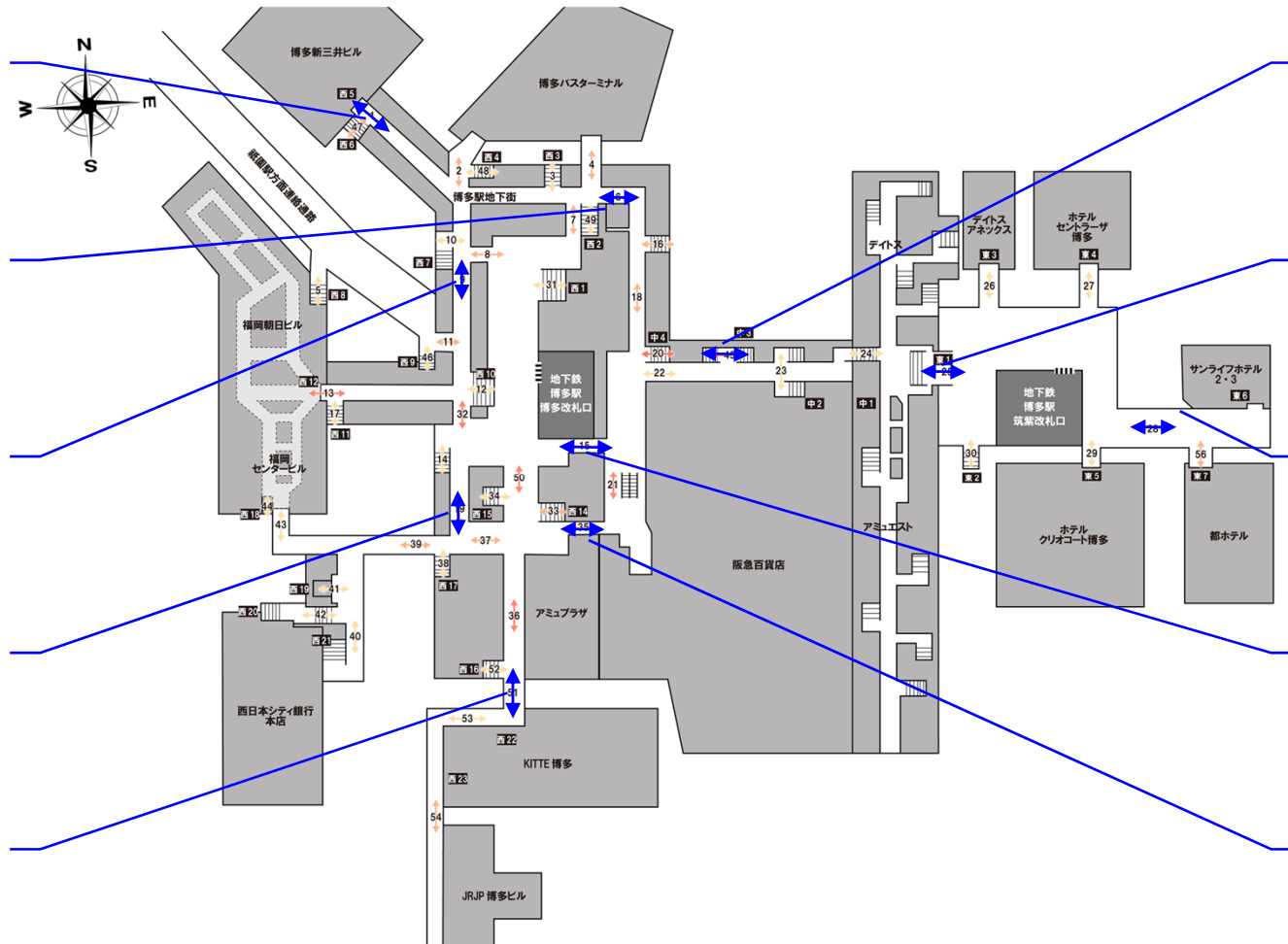
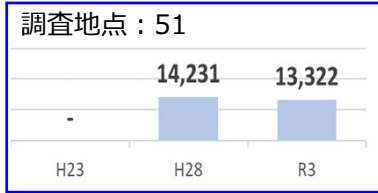
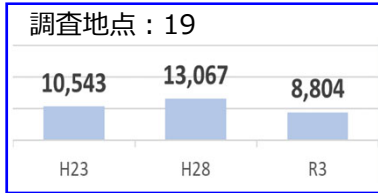
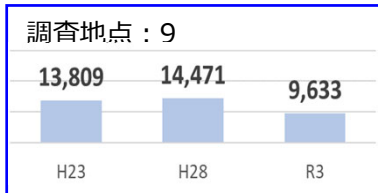
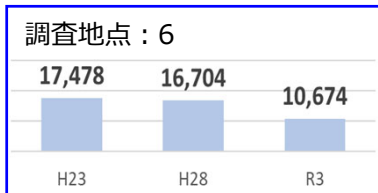
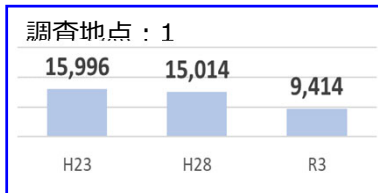


図 博多駅地区（地下街）の歩行者交通量（平日 7:00~20:00）

資料：都心部歩行者交通量等調査

(8) 広域交通

○福岡空港の定期航空路線図、利用者数

- 令和5年9月現在で、路線数は国際線が22路線、国内線が27路線となっており、発着便数は国際線が週748便、国内線が1日380便となっている。
- 新型コロナウイルス感染症対策の移動制限の撤廃等により、国内線が先行して回復してきている。

福岡空港路線図（令和5年9月現在）

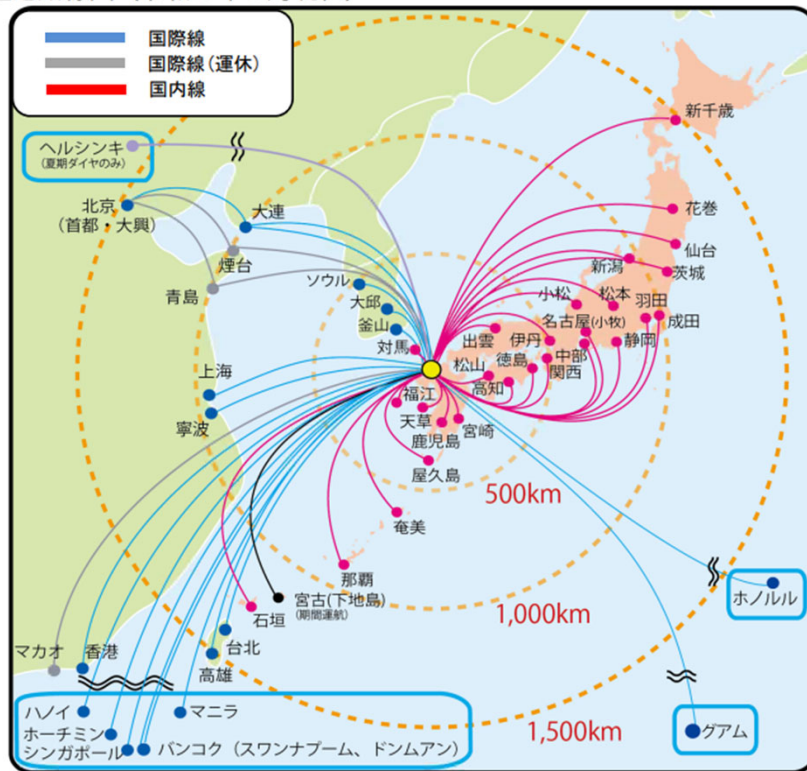


図 福岡空港路線図
出典：博多港・福岡空港の概況（R5.9）

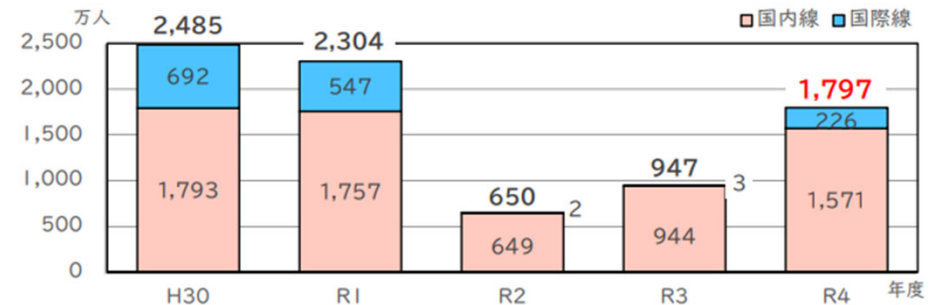


図 福岡空港乗降客数の推移
出典：博多港・福岡空港の概況（R5.9）

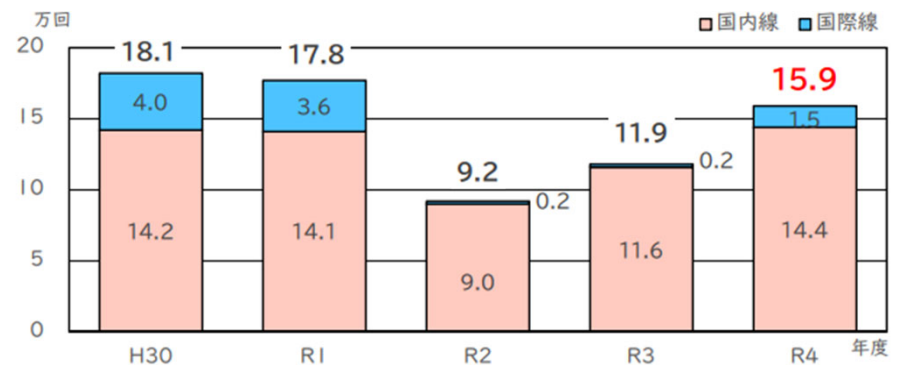


図 福岡空港発着回数の推移
出典：博多港・福岡空港の概況（R5.9）

○博多港の船舶乗降人員数の推移

- 令和4年の博多港の船舶乗降人員は、外国航路・内国航路とも、新型コロナウイルス感染症の影響による人の移動の制限等が緩和されたことにより、前年より増加している。

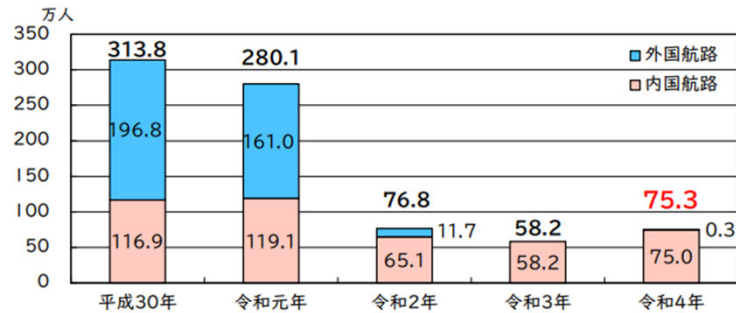


図 船舶乗降人員の推移

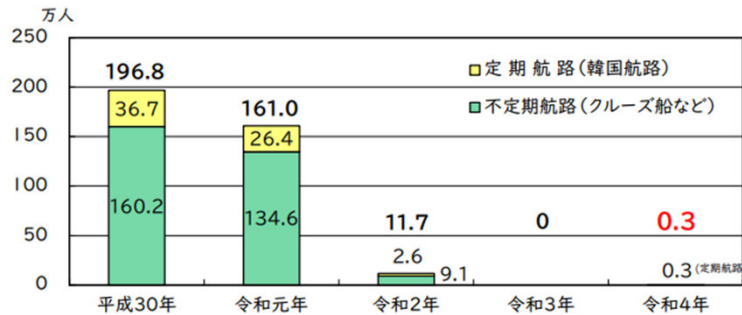


図 外国航路船舶乗降人員の推移

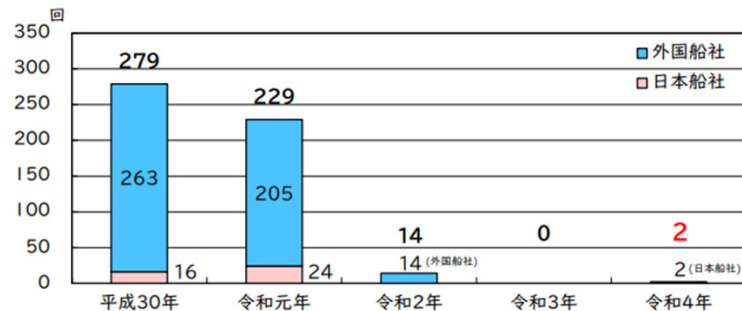


図 クルーズ船の寄港回数の推移

表 博多港発着定期航路の運行状況

国内航路						
航路	船名	ターミナル	着	便数	所要時間	運航者
志岐・対馬航路	フェリーちくし・フェリーさずな 他	博多ふ頭第2ターミナル	郷の浦・厳原 他	日3便	4時間35分	九州郵船
志岐・対馬航路	ヴィーナス 他	バイサイドプレイス	郷の浦・比田勝 他	日4便	2時間15分	九州郵船
対馬航路	うみてらし	博多ふ頭第2ターミナル	比田勝	日1便	4時間55分	九州郵船
五島航路	太古	博多ふ頭第2ターミナル	福江	日1便	8時間30分	野島商船

市内航路など						
航路	船名	ターミナル	着	便数	所要時間	運航者
志賀島航路	きんいん 他	博多ふ頭第1ターミナル	志賀島	日15便	30分	福岡市
玄界島航路	みどり丸	博多ふ頭第1ターミナル	志賀島	日7便	35分	福岡市
海中ライン	マリンライナー他	博多ふ頭第1ターミナル	海の中道	日4~12便	20分	安田産業汽船
海中ライン	マリンライナー他	マリゾン	海の中道	日4~12便	20分	安田産業汽船
能古航路	フラワーのこ 他	姪浜渡船場	能古島	日21~23便	10分	福岡市
小呂島航路	ニューおろしま	姪浜渡船場	小呂島	日1~2便	65分	福岡市

トリマラン					
航路	船名	ターミナル	便数	所要時間	運航者
釜山航路	クイーンビートル	博多港国際ターミナル(中央ふ頭)	日1便	3時間40分	JR九州高速船

フェリー					
航路	船名	ターミナル	便数	所要時間	運航者
釜山航路	ニューかめりあ	博多港国際ターミナル(中央ふ頭)	週6便	約5時間30分	カメラリアライン

出典：博多港HP

○国際海上コンテナ取扱個数の推移（博多港）

- 令和4年の国際海上コンテナ取扱個数は、令和3年に引き続き新型コロナウイルス感染症の影響等を受け、全体では令和3年と同程度となっている
- 博多港の取扱いは、日本全体や国内主要港よりも高い増加率で推移している。九州域内で取り扱われている外貿コンテナ貨物の約5割が、博多港を利用している

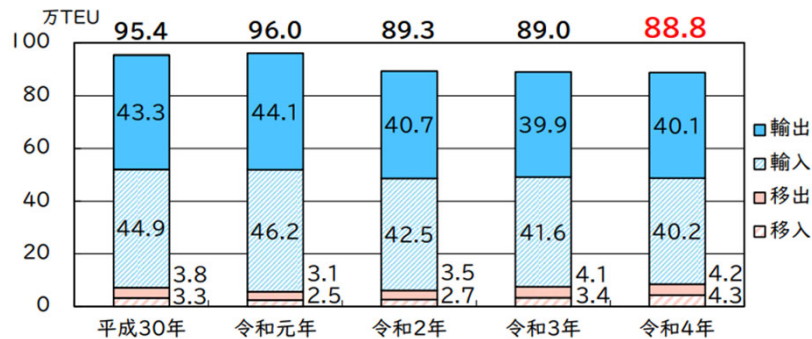


図 国際海上コンテナ取扱個数の推移
出典：博多港・福岡空港の概況 (R5.9)

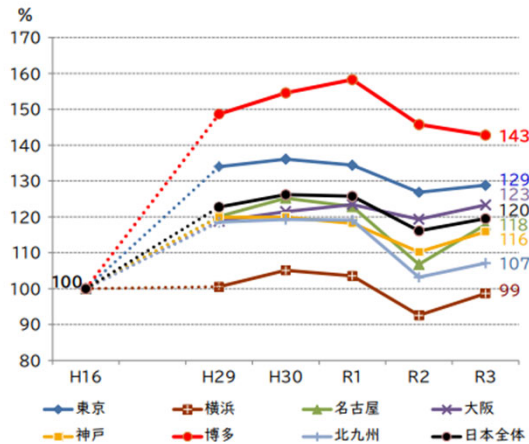


図 国内主要港の外貿コンテナ増加率
出典：博多港・福岡空港の概況 (R5.9)

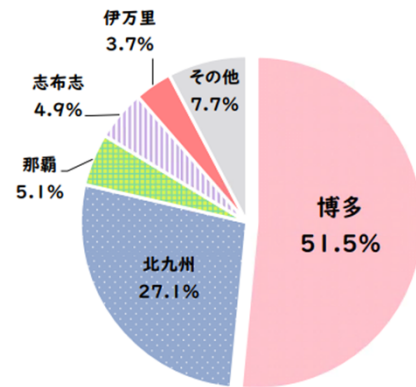


図 九州域内の取扱シェア
出典：博多港・福岡空港の概況 (R5.9)

41 航路・月間 216 便 (9 カ国・地域、46 港とのコンテナ物流網を形成)

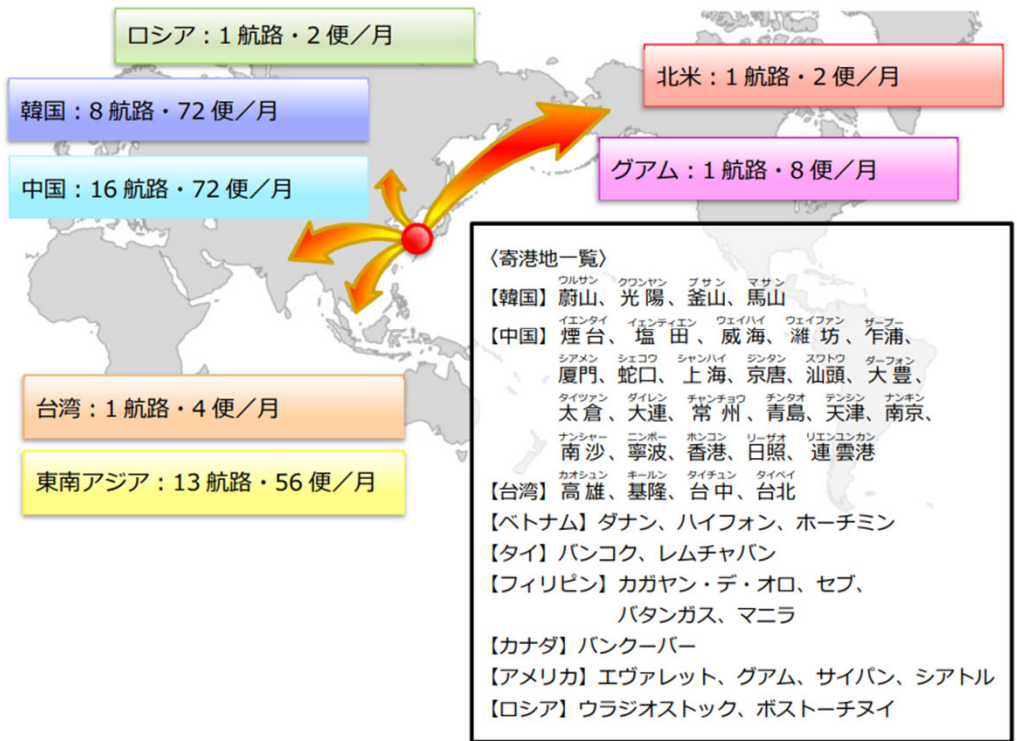


図 国際海上コンテナ定期航路と寄港地
出典：博多港・福岡空港の概況 (R5.9)

○貨物取扱量の推移（福岡空港）

- 福岡空港における貨物取扱量は、R1年まで国内線国際線合わせて25万t前後で推移していたが、R2年以降減少し、R3年度は約14万tとなっている。

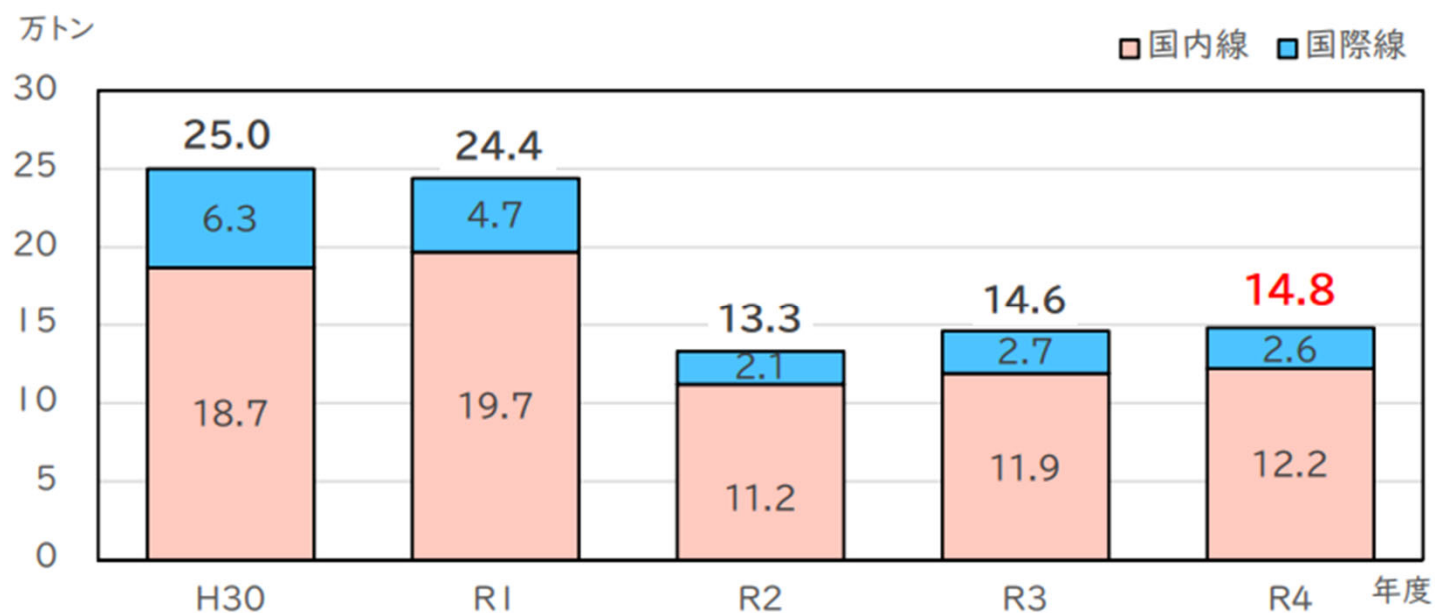


図 福岡空港の貨物取扱量の推移

出典：福岡市統計書

○EC市場の動向

- 国内における電子商取引（EC）市場は、BtoBを中心に、経年的に拡大を続けており、2019年における市場規模は約350兆円となっている。
- 近年の影響として、BtoC分野におけるEC市場も拡大傾向にあり、2019年時点における物販系分野では、市場規模は10兆円を超えている。

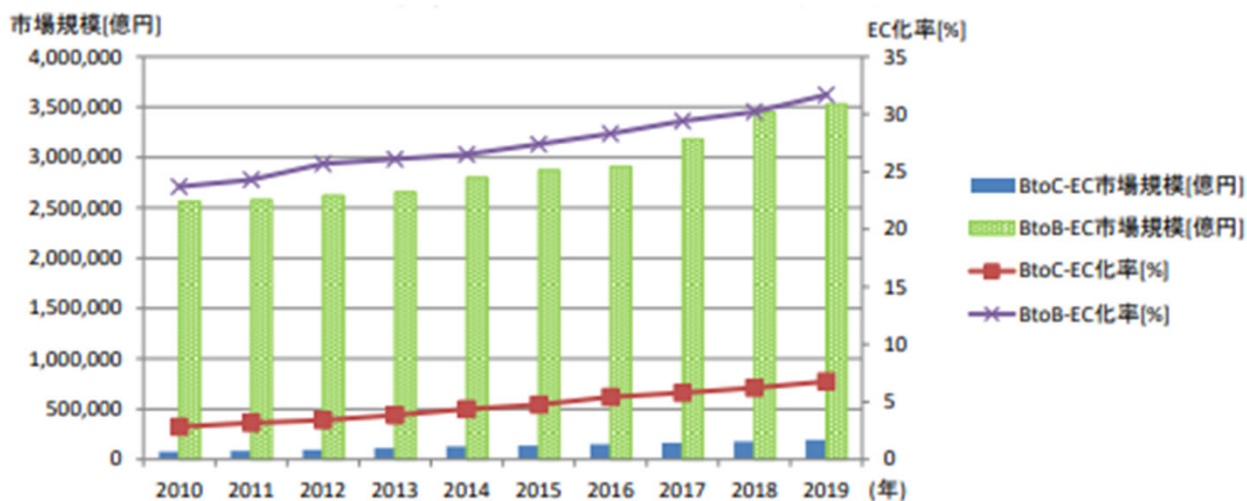


図 電子商取引（EC）の市場規模及び普及率の推移（全国）
出典：福岡県中小企業振興基本計画年次報告

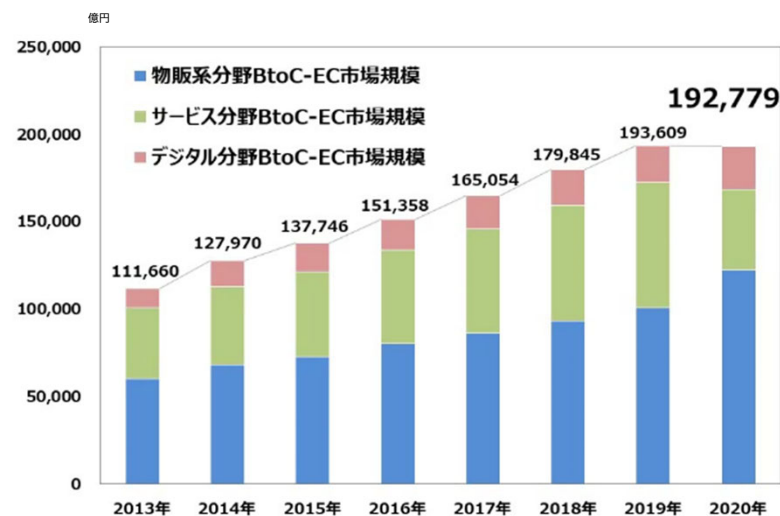


図 電子商取引（EC）の市場規模
出典：R3電子商取引に関する市場調査（経済産業省）

○交通事故の発生件数

- 福岡市で発生した交通事故件数は減少傾向にはあり、R3（2021）時点で約6,000件となっている。

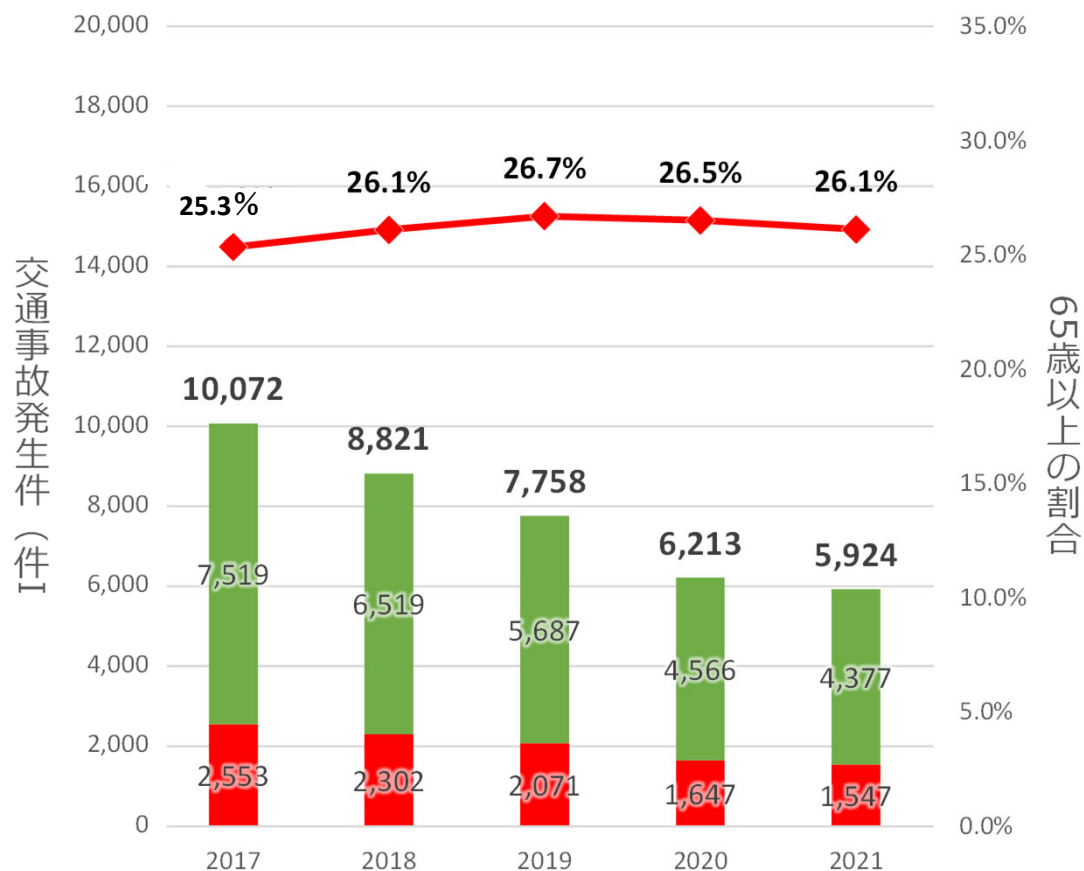


図 福岡市の交通事故発生件数と高齢者の交通事故の割合の推移

資料：福岡市統計書

○高齢者の免許保有率の推移（北部九州圏PT調査）

- 免許保有率は年々高まっており、特に高齢者や女性の保有率が高まっている。

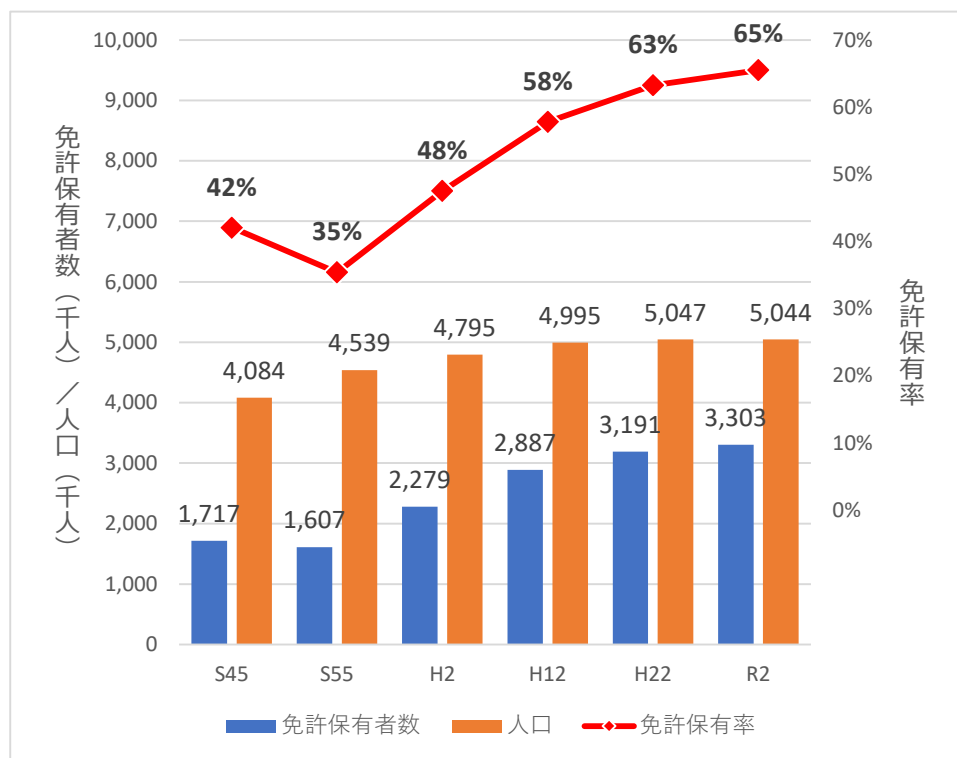
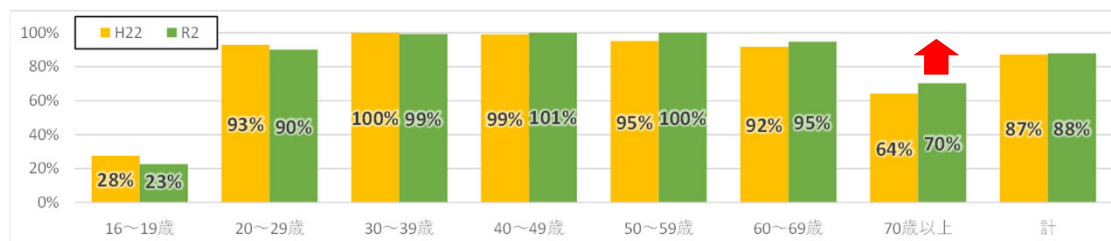
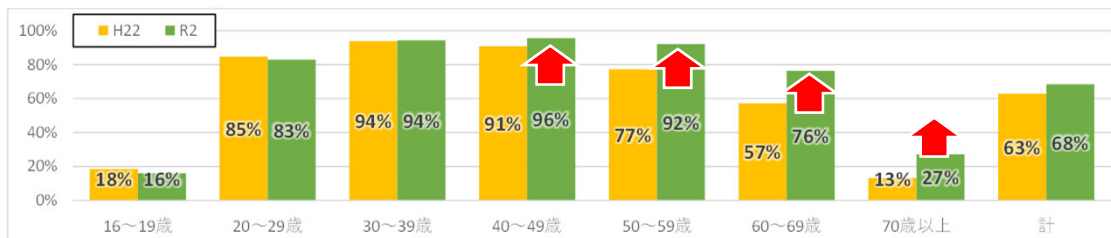


図 免許保有率の推移
資料：福岡県統計、福岡県警察交通年鑑

【男性】



【女性】



【合計】

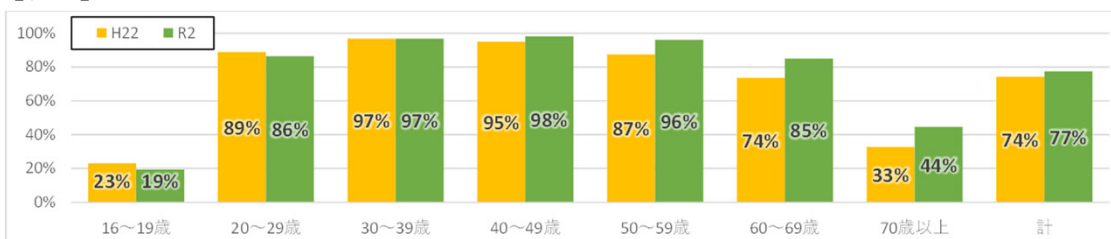


図 年齢層別性別の免許保有率の推移
資料：福岡県警察交通年鑑、国勢調査

○交通インフラの建設時からの経年数

- 福岡市の公共施設の多くは、高度経済成長期や政令市移行期の昭和40年代から50年代に集中的に整備されており、今後、一斉に補修や更新時期を迎える。

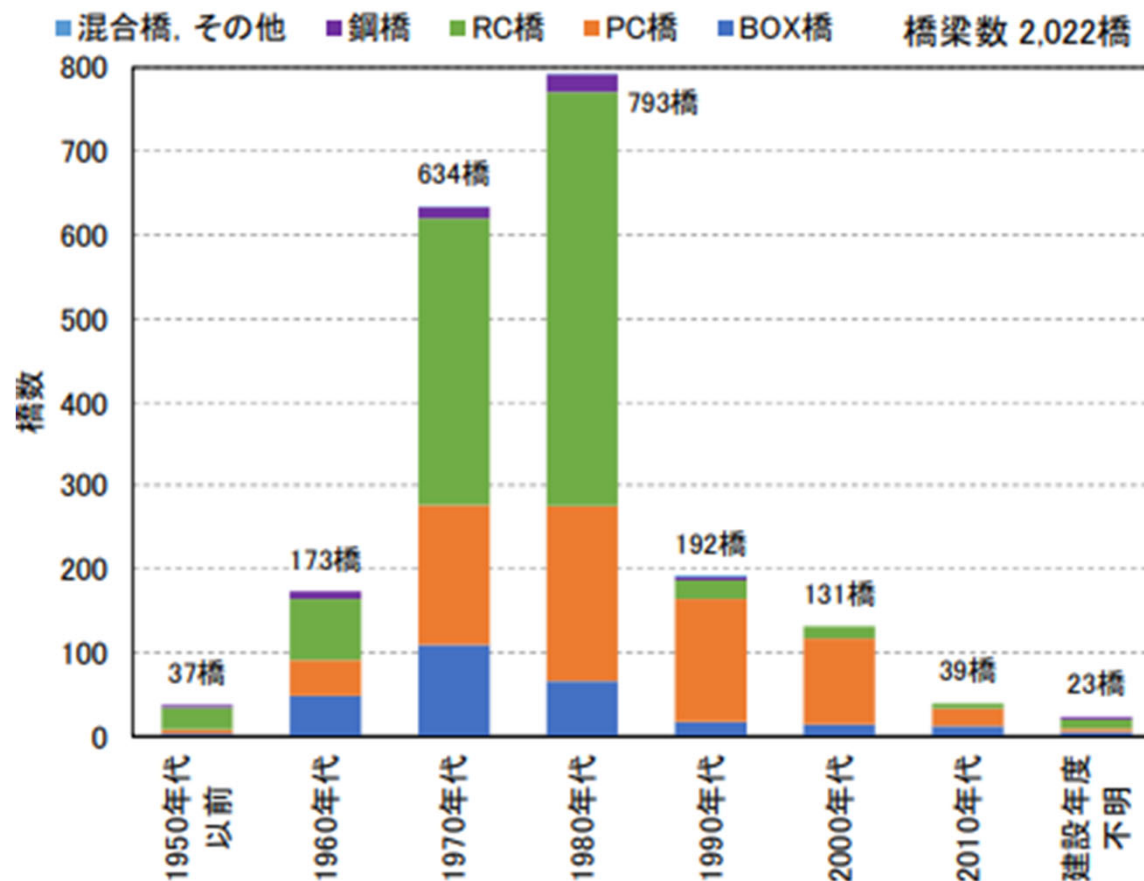


図 建設年代別の橋梁数

資料：福岡市橋梁長寿命化修繕計画

○緊急輸送道路の整備

- 福岡県の緊急輸送道路ネットワークとして、福岡市内の各地域をカバーする形で市内の幹線道路が緊急輸送道路に位置付けられている。

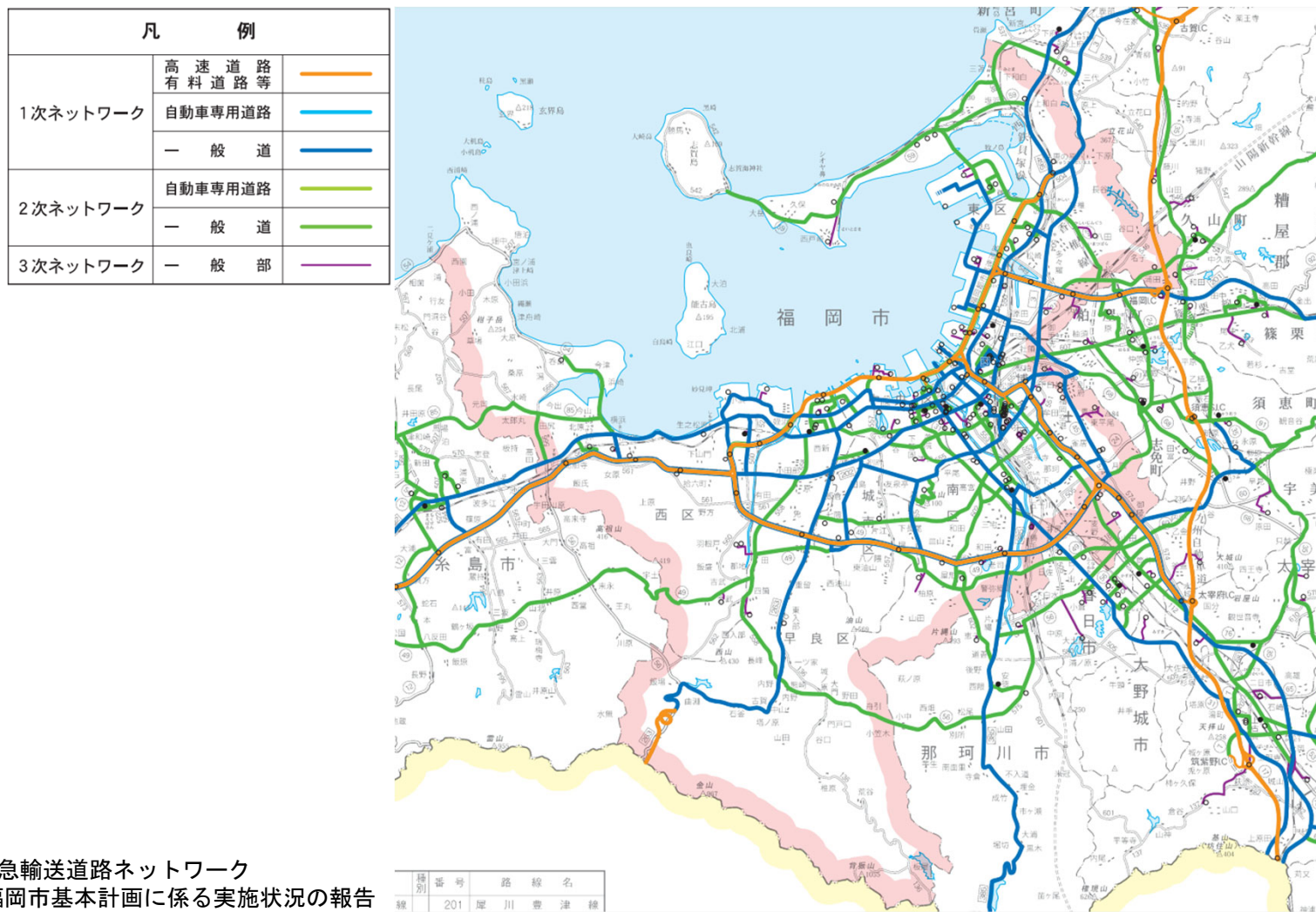


図 緊急輸送道路ネットワーク

資料：福岡市基本計画に係る実施状況の報告

○無電柱化

- 市内道路における無電柱化に取り組んでおり、2020年には対象路線の9割以上の無電柱化を達成している。
- 令和4年度に改訂された福岡市無電柱化推進計画では、残る路線の無電柱化に加え、新たな電柱新設の抑制や、無電柱化整備にあたっての技術向上の模索などが掲げられている。

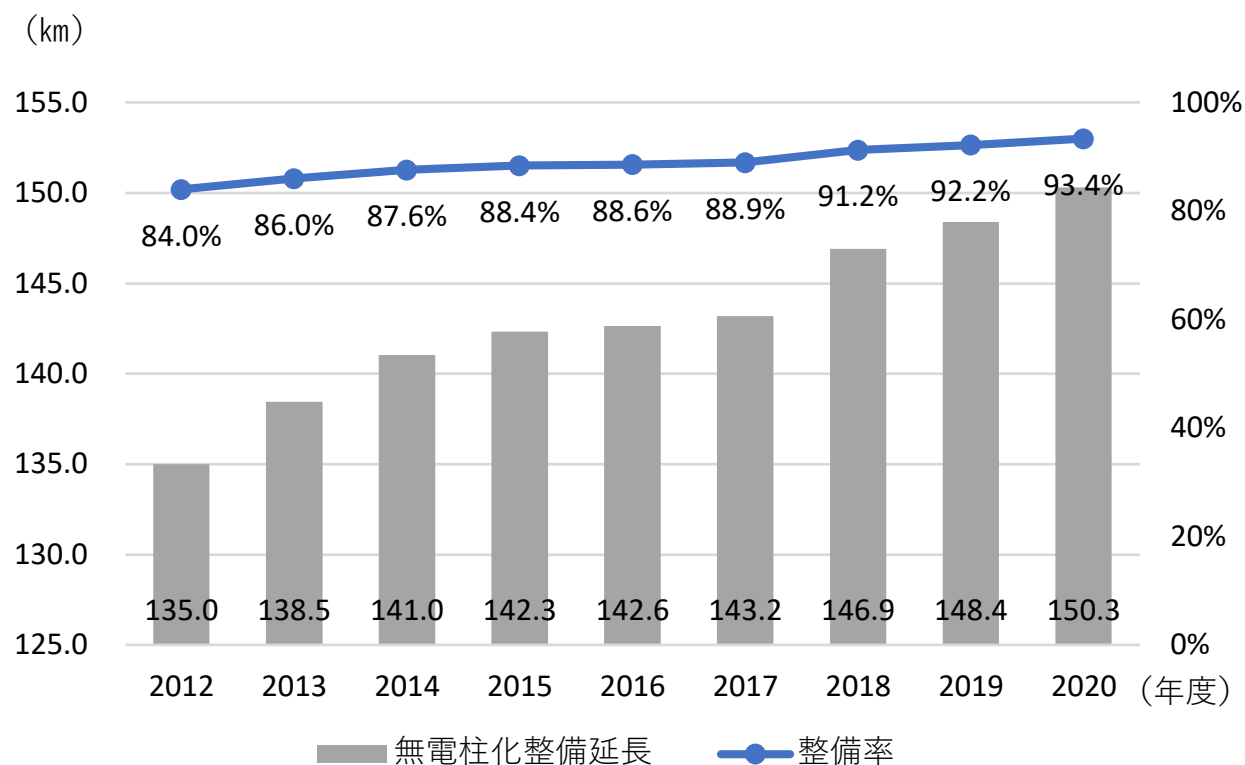


図 無電柱化整備延長

資料：福岡市基本計画に係る実施状況の報告

○近年の主な交通基盤整備（予定含む）

■博多港 岸壁整備 (H30.9)



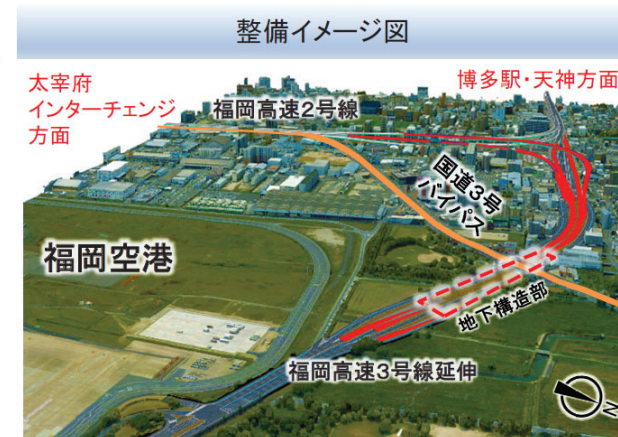
■福岡空港 滑走路増設 (R6年度末予定)



■地下鉄七隈線延伸 (R5.3開通)



■福岡高速3号線延伸



3. 成果指標の達成状況

3. 成果指標の達成状況

○成果指標一覧 ※目標像Ⅰ・Ⅱ

※R5.5時点

成果指標	初期値（年次）	目標値（年次）	最新値	備考
目標像Ⅰ 都市の骨格を形成する総合交通体系の構築				
方針1 公共交通を主軸とした総合交通体系づくりの推進				
○1日あたりの鉄道・バス乗車人員	108.4万人 (2010年)	120万人 (2022年)	94万人 (2021年)	2019年:131万人
○鉄道やバスなどの公共交通が便利だと感じる市民の割合	77.4% (2012年)	現状維持(80%程度を維持) (2022年度)	83.7% (2022年度)	
方針2 都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成				
○都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数	88,600台/12h (2013年)	87,000台/12h (2022年)	82,398台/12h (2022年)	
○主要放射環状道路の整備率	83.7% (2012年度)	85.4% (2016年度)	87.8% (2021年度)	2016年度:85.8%
目標像Ⅱ 子どもから高齢者まで誰もが安全・安心な交通				
方針3 誰もが使いやすい安全、安心、快適な交通環境づくり				
○一日当たりの平均的な利用者数が3000人以上の鉄道駅のバリアフリー化(段差解消)	57駅 (2012年度)	60駅(対象駅全て) (2020年度)	64駅(対象駅全て) (2020年度)	R3.4国基本方針改定 R3.12市バリアフリー基本計画改定
○重点整備地区内の生活関連経路のバリアフリー化	30.9km (2012年度)	41.7km (2020年度)	39.1km (2020年度)	R3.4国基本方針改定 R3.12市バリアフリー基本計画改定
○通学路における安全な歩行空間の確保度(歩車分離率)	56.7% (2011年)	70% (2022年度)	75.3% ※見込み (2022年度)	
方針4 地域特性に応じた生活交通の確保				
○生活交通の確保が必要な地域における新たな公共交通空白地の発生	- (2013年度)	0地域 (2022年度)	0地域 (2022年度)	
方針5 災害に強い交通体系の実現				
○無電柱化の整備率	84% (2012年度)	91% (2016年度)	93.4% (2020年度)	2016年度:88.6%
○主要放射環状道路の整備率【再掲】	83.7% (2012年度)	85.4% (2016年度)	87.8% (2021年度)	2016年度:85.8%
○自動車専用道路の整備延長【再掲】	68.1km (2013年度)	70.6km (2022年度)	70.6km (2022年度)	
○耐震補強が必要な鉄道高架駅	3駅 (2013年度)	0駅 (2022年度)	0駅 (2022年度)	

3. 成果指標の達成状況

○成果指標一覧 ※目標像Ⅲ・Ⅳ・Ⅴ

※R5.5時点

目標像Ⅲ 環境にやさしい交通				
方針6 環境にやさしい公共交通の利用促進				
○1日あたりの鉄道・バス乗車人員【再掲】	108.4万人 (2010年)	120万人 (2022年)	94万人 (2022年)	2019年:131万人
方針7 自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり				
○自転車通行空間の10カ年の整備延長	0km (2012年度)	100km (2022年度)	51.9km ※見込み (2022年度)	
○自転車放置率	10.5% (2012年度)	10.0%以下 (2022年度)	1.3% (2022年度)	
○市民のマナーに対する満足度	29.4% (2011年)	60% (2022年度)	47.4% (2022年度)	
方針8 環境に配慮した道路交通施策の推進				
○市内(自動車部門)からの二酸化炭素排出量	180万t-CO2 (2011年度)	現状より減少 (2022年度)	160万t-CO2 (2020年度)	2019年度:180万t-CO2
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				
○都心部の1日あたりの歩行者交通量	105,961人 (2011年)	113,000人 (2022年度)	83,904人 (2021年度)	2016年度:132,493人
方針10 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化				
○都心部の駅における1日当たりの乗降人員	78万人 (2012年)	83万人 (2022年)	65万人 (2021年)	2019年度:96万人
○都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数【再掲】	88,600台/12h (2013年)	87,000台/12h (2022年)	82,398台/12h (2022年)	
目標像Ⅴ 国内外からの広域的な人流・物流を支える交通				
方針11 広域的な人流・物流を支える広域道路ネットワークの形成				
○自動車専用道路の整備延長	68.1km (2013年度)	70.6km (2022年度)	70.6km (2022年度)	
方針12 陸・海・空の広域交通拠点の交通結節機能の強化や連携強化				
○外国航路船舶乗降人員	87万人 (2010年)	210万人 (2022年)	0.3万人 ※速報値 (2022年)	2019年:161万人
○福岡空港乗降客数	1,634万人 (2010年)	1,800万人 (2022年)	1,482万人 ※速報値 (2022年)	2019年:2,468万人
○博多港国際海上コンテナ取扱個数	85万TEU (2011年)	130万TEU (2022年)	89万TEU ※速報値 (2022年)	2019年:96万TEU
方針13 交流拠点都市にふさわしい分かりやすい使いやすい交通環境づくり				
○入込観光客数の自動車利用者の割合	27.8% (2012年)	26.0% (2022年)	27.8% (2021年)	