

参考 拠点等へのアクセス強化に係る概略試算

- 交通ネットワークの充実・強化に向けては、現計画において、「都市の骨格を形成する総合交通体・強化などに取り組んできたところであるが、改定にあたって募集した市民意見でも、拠点等への
- このため、計画改定の検討にあたり、現計画や市民、議会、有識者からの意見等を踏まえ、拠点等の概略試算を行ったもの。また、過年度に検討を実施した直通運転化と連続立体交差事業について
- 各拠点等へのアクセス強化については、これまで寄せられた意見のほか、今回の概略試算結果や民

<概略試算結果>

試算対象	都心部			
	①ウォーターフロント地区		②博多駅地区	
模式図				
想定利用者	2.1万人/日 (0.9万人/日・km)	1.6万人/日 (0.8万人/日・km)	0.4万人/日 (0.2万人/日・km)	
導入空間	地下	地下	上空	地下
概算事業費(税込)	880億円	1,040億円	250億円～330億円	1,060億円
単年度収支(税込)	4億円/年	1億円/年	5億円/年～6億円/年	▲11億円/年
単年度収入	17億円/年	12億円/年	12億円/年	3億円/年
単年度支出	13億円/年	11億円/年	7億円/年	14億円/年
概算事業費の償還年数	220年	1,040年	42年～66年	(償還不可)
費用対効果B/C	0.2	0.1	0.4～0.6	0.1
総便益(現在価値化後)	124億円	63億円	91億円	106億円
総費用(現在価値化後)	592億円	695億円	222億円	165億円
				711億円

試算対象	魅力・活力創造拠点				
	⑥都心部とアイランドシティ間		⑦九州大学伊都キャンパス		
模式図					
想定利用者	3.3万人/日 (0.3万人/日・km)		0.8万人/日 (0.2万人/日・km)		
導入空間	地下	上空	上空	地上	
概算事業費(税込)	4,430億円	1,350億円～1,810億円	550億円～740億円	240億円	
単年度収支(税込)	▲32億円/年	▲5億円/年～▲1億円/年	▲5億円/年～▲3億円/年	3億円/年	
単年度収入	30億円/年	30億円/年	9億円/年	9億円/年	9億円/年
単年度支出	62億円/年	35億円/年	31億円/年	14億円/年	12億円/年
概算事業費の償還年数	(償還不可)	(償還不可)	(償還不可)	80年	
費用対効果B/C	0.1	0.3～0.5	0.1以下	0.6	
総便益(現在価値化後)	156億円	387億円	425億円	18億円	95億円
総費用(現在価値化後)	2,979億円	1,217億円	906億円	498億円	371億円
				156億円	

※1【想定利用者】最新のパーソントリップ調査で得られた1日の人の動きを用いて予測モデルを構築し、将来の利用者見込みを算出したもの。

※2【導入空間】鉄軌道システムの導入空間として地下、上空、地上に分け、各空間における代表的な鉄軌道システムで試算を行ったもの。

※3【概算事業費】福岡市地下鉄の実績や他都市事例等を参考に、建設年度の違いによる補正を行ったうえで、キロ当たり単価を設定し、想定

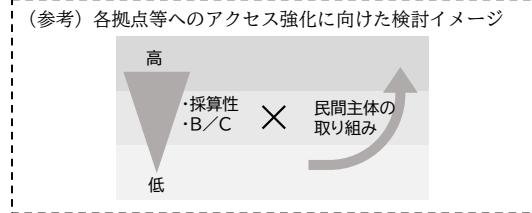
※4【単年度収支】採算性確保の目安として、単年度における運賃収入と運営経費の差額を算出したもの。

※5【概算事業費の償還年数】単年度収支が黒字となるものについて、概算事業費を償還するために何年必要か計算したもの。なお、鉄道事業

※6【費用対効果】「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改定版）」に基づき、費用対効果（B/C）を算出したもの。<対象と

※7【導入空間】導入空間として、道路上での支柱設置や出入口を含む駅建設のための空間確保や、車両基地のための大規模な用地確保が必要。

系の構築」を目標像の1つとして掲げ、公共交通幹線軸の充実アクセス強化に関する様々な意見が寄せられている。へのアクセス強化について、現時点での採算性や費用対効果は、過年度検討内容の再試算を行ったもの。民間主体の取組みなども踏まえながら検討していく。



広域交通拠点		魅力・活力創造拠点		
③福岡空港国際線ターミナル		④都心部とシーサイドももち間		⑤アイランドシティ
1.6万人/日 (0.6万人/日・km)	2.9万人/日 (0.8万人/日・km)	5.1万人/日 (0.5万人/日・km)		1.2万人/日 (0.6万人/日・km)
地下	地下	地下	上空	地上
1,050億円	1,490億円	3,990億円	1,170億円～1,560億円	370億円
1億円/年	5億円/年	▲11億円/年	12億円/年～16億円/年	▲2億円/年
15億円/年	25億円/年	42億円/年	42億円/年	42億円/年
14億円/年	20億円/年	53億円/年	30億円/年	26億円/年
1,050年	298年	(償還不可)	74年～130年	(償還不可)
0.2	0.3	0.1	0.3～0.5	0.5
173億円	306億円	176億円	348億円	377億円
701億円	1,000億円	2,685億円	1,051億円	782億円
				117億円
				244億円

<過年度検討内容の再試算>

広域拠点、地域拠点		直通運転化			連続立体交差事業	
⑧姪浜-橋本間	⑨南部地域	⑩3両編成案	⑪増結分離案	⑫西鉄井尻駅周辺	⑬JR香椎駅周辺	⑭JR笠原駅周辺
			<p>名島 (貝塚線) 貝塚 (箱崎線) 箱崎九大前</p> <p>地下鉄車両更新済 ⇒別途車両導入費が必要</p>	<p>竹下 (鹿児島本線) 大橋 (天神大牟田線) 井尻 (南福岡) 1.6km</p>	<p>(貝塚線) (鹿児島本線) 香椎 (香椎線) 1.7km</p>	<p>竹下 (鹿児島本線) 大橋 (天神大牟田線) 井尻 (南福岡) 1.7km</p>
2.7万人/日 (0.6万人/日・km)	2.3万人/日 (0.4万人/日・km)	-	-	-	-	-
地下	地下	-	-	-	-	-
1,790億円	1,920億円	350億円	180億円	380億円	380億円	310億円
▲1億円/年	▲8億円/年	0.3億円/年	0.6億円/年	-	-	-
24億円/年	26億円/年	4.2億円/年	2.5億円/年	-	-	-
25億円/年	34億円/年	3.9億円/年	1.9億円/年	-	-	-
(償還不可)	(償還不可)	1,167年	300年	-	-	-
0.6	0.2	0.5	0.4	0.5	0.5	0.6
766億円	252億円	118億円	43億円	116億円	96億円	110億円
1,206億円	1,292億円	259億円	119億円	223億円	200億円	189億円

<代表的な鉄軌道システム>地下：地下鉄、上空：モノレール等、地上：LRT (⑤アイランドシティについては、鉄道高架による試算) される区間延長に乘じて算出したもの。(直通運転化及び連続立体交差事業については、過年度検討時の建設費を時点更新)

許可においては、建設費や支払い利息などを含む40年以内の累積損益の黒字化が採算性確保の目安となる。

なる費用と効果> B(効果)：利用者便益、供給者便益、環境等改善便益、C(費用)：概算事業費（大規模修繕等の更新経費は考慮していない）

- 近年、他都市においてLRTを導入している事例があるが、これを導入する上で専用走行空間の確保が必要となるため、都心部交通対策の今後のあり方を検討するにあたり、整理するもの。
- 専用走行空間を確保する路線上の15箇所を代表交差点として、渋滞長や走行性（通過時間、信号待ち回数）を試算するもの。

<試算結果>

専用走行空間の確保により、次の①～③の影響が確認された。

①確保する路線における交通混雑の悪化

都心部で大規模な渋滞が発生する。（下図参照）

②周辺路線への交通混雑の波及

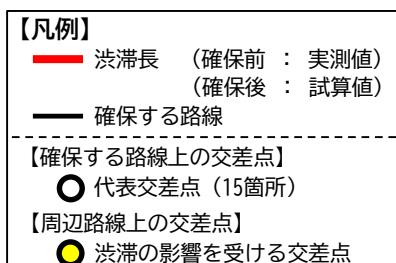
影響を受ける交差点の数が増加する。（下図参照）

③走行性の低下

渋滞を抜けるまでに要する時間が増加する。（右表参照）

【表：走行性に関するケーススタディ】

蔵本交差点 (北東方面)	確保前 (現状)	確保後
渋滞長	140m	⇒ 計1,200m
走行性	通過時間	約2分
	信号待ち回数	約1回
		⇒ 約4回



※1 【確保する路線】専用走行空間を確保する路線は、大博通り、渡辺通り、住吉通り、那の津通りとし、現状の上下各1車線を削減する。

※2 【引用データ】直近の渋滞長・交通量調査及び全国道路・街路交通情勢調査の結果を用いて試算する。

※3 【交通手段の転換】芳賀・宇都宮LRTの事例を参考に自動車から公共交通への転換を3.6%見込む。また、都心循環BRTは、現状の全便数が転換されるものとする。

※4 【試算結果】確保後の渋滞長は、各代表交差点において交通処理できなかった自動車台数を長さに換算したもの。

参考 交通に関する民間企画提案募集

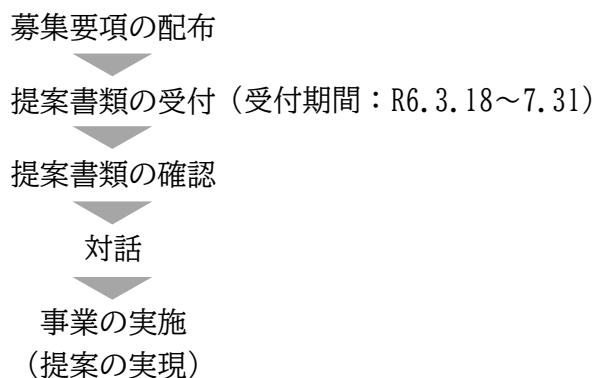
(1) 交通に関する民間企画提案募集とは

都市交通基本計画の改定にあたり、民間事業者の意欲的かつ実現性のある交通の提案を取り入れることにより、本市の交通課題や交通利便性の向上につなげていくため、「交通に関する民間企画提案」を幅広く募集したもの。基本条件を満たした提案について、提案者と実現に向けた対話を進めていく。

■ 基本条件

- ①本市の「交通課題の解決や交通の利便性向上」に資する取組みであること
- ②提案者自らが実施主体となりうる取組みであること
- ③継続的な実施を目指す取組みであること
- ④本市施策の方向性に合致している取組みであること

■ 提案の流れ



(2) 各社の提案概要

昭和自動車株式会社

(1) 九州大学線への連節バス導入

事業概要 九州大学線へ連節バスを導入することで、朝・タラッシュ時における車内や九大学研都市駅および学内の混雑緩和や、運転手不足への対応に繋げる。

市に協力を求める内容 • 関係者（交通管理者、道路管理者等）との協議の支援

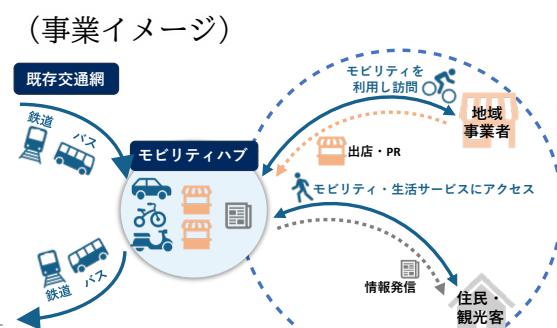


※国土交通省HPより

(2) 九大学研都市駅前におけるモビリティハブの整備 (共同提案者：九州電力株式会社)

事業概要 九大学研都市駅前の提案者の保有する待合い所をモビリティハブとして整備し、ラストワンマイルにおける交通手段の充実（ライトモビリティの活用）を図り、既存交通網との結節機能を強化することで、自家用車利用を低減し、公共交通利用を促進する。
また、地域の方々が集う場として提供し、地域コミュニケーションの活性化を図る。

市に協力を求める内容 • 関係者（交通管理者、道路管理者等）との協議の支援
• 取組みの認知拡大のための広報支援



タイムズ24株式会社

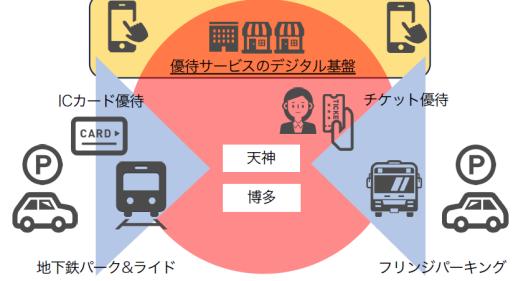
(3) 駐車場優待サービスの共通化・デジタル化による利便性向上

事業概要 福岡市のパーク＆ライド、フリンジパーキングの取り組みについて、優待手段が交通ICカード、また案内所での優待券手渡しとなるなど施策ごとに異なり、利便性向上の余地があることから、優待サービスの共通化、またスマートフォン等を活用した優待サービスとすることで、利用者の利便性向上を図る。

市に協力を求める内容

- 各施策の関係部署、施設所管の関係部署、各交通事業者等との連携体制の構築の支援

(事業イメージ)

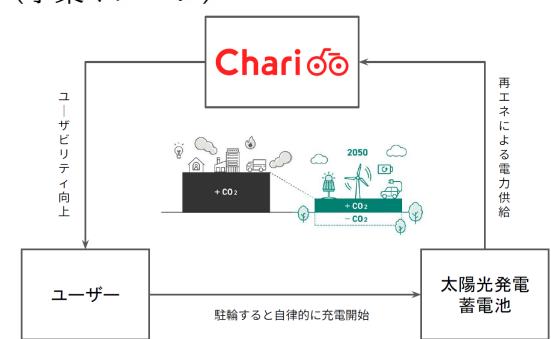


チャリチャリ株式会社

(4) 再生可能エネルギー活用型のシェアサイクルポートの設置

事業概要 「発電・蓄電・サイネージ」を実装した、再生可能エネルギー活用型（太陽光発電等）のシェアサイクルポートを設置し、電動アシスト自転車のバッテリー充電を自立化することで、環境負荷の低減に貢献するとともに、市内の利用可能車体を増やし、市民が選択できる機会を拡大する。

(事業イメージ)



市に協力を求める内容

- 発電設備の設置コストにかかる補助金等による支援
- 関係者（交通管理者、道路管理者等）との協議の支援

西日本鉄道株式会社

(5) 公共交通幹線軸の強化（連節バスの追加導入）

事業概要 人口推計等に基づく当社の予測では、福岡市の公共交通需要は今後も増加が続き、2035年から2040年にかけてピークを迎える可能性があるが、今後は運転士不足等により、現在のバスネットワークを維持することが困難になると考えられる。

こうした環境の中でも、利便性の高い公共交通ネットワークを維持していくため、1台で大量輸送が可能な連節バス車両を追加導入し、新たな走行ルートを主軸としたバス幹線軸の機能強化を図る。

※新走行ルート（案）：幹線道路（渡辺通り・城南線・国体道路・昭和通り・国道3号線等）を想定。



市に協力を求める内容

- 連節バス車両購入支援
- 連節バス走行環境整備の実施
- 他交通事業者や市と協働した、乗継施設整備に関する検討
- 「天神通線」供用のタイミングを見据えた道路活用方策の見直し等の検討

(6) EVバスの導入推進

事業概要

西鉄バスグループにおいては、CO₂排出量削減計画「2030年ロードマップ」を掲げ、アイドリングストップなどの取組みをはじめ、保有するバス台数のうち約1割のバス（約260台）をEVバスへ代替する等、各施策によりCO₂排出量を対2013年度比で32.5%削減することを目指している。

こうした当社の取組みは、現福岡市都市交通基本計画の『目標像Ⅲ環境にやさしい交通』に沿うところであり、福岡市の施策の方向性にも合致している取組みであると考えられるため、福岡市と協調して、より一層のEVバスの導入推進に取り組んでいく。

- 市に協力を
求める内容
- EVバス導入費用の支援



(7) AI活用型オンデマンドバスの導入

事業概要

バス運転手不足による輸送力の減少は今後避けられない深刻な問題であるが、持続可能な公共交通ネットワークを目指していくためにも、オンデマンドバス「のるーと」を更に活用していく。オンデマンドバスは、線ではなく、公共交通空白地・不便地を含めたエリア（面）を網羅することができ、利用者の利便性向上にも大きく寄与することができると考えている。路線バスとの乗り継ぎなど既存公共交通との密な連携を図るために、アイランドシティ等で実績のあるAI 活用型オンデマンドバス「のるーと」を導入し、利便性が高く、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図る。

- 市に協力を
求める内容
- ランニング費用の支援
 - 運営方法等の検討
 - 関係者（交通管理者、道路管理者等）との協議の支援



福岡ソフトバンクホール株式会社

(8) 唐人町駅・ドーム間を結ぶ動く歩道の導入

事業概要

ドーム利用者等の安全性、利便性、快適性を高める施設として公共空間の活用により、高架構造で屋根付きの施設と動く歩道を設置し、地下鉄唐人町駅との連続した動線を確保するもの。「動く歩道」の整備により、地域の交通課題を解決するとともに、地域住民の利便性向上や、商業・観光活性化、環境負荷の軽減、都市・地域イメージ向上などを目指す。

- 市に協力を
求める内容
- 公共空間の占用許可
 - 占用料の減免
 - 動く歩道と唐人町駅の結節
 - 国庫補助の検討

(参考事例)



(9) 事業者向け脱炭素型EVハブ拠点の整備 (共同提案者：自然電力株式会社)

事業概要 環境にやさしい交通システムの導入へ向けて、EV充電インフラ、再生可能エネルギーインフラ、EV・エネルギー運用センターを完備した九州発日本初の事業者向け脱炭素型EVハブ拠点を整備する。充電インフラを複数事業者でシェアすることで初期導入・運用コストを軽減し、商用車のEV化を加速させると共に、再生可能エネルギーを活用したグリーン充電を行うことで脱炭素社会の実現に貢献する。また、貨物・旅客事業者との連携を図り、EV充電・運用を集中受託し、EV輸送モデルを新たに構築することで地域交通と脱炭素化の課題解決を同時に推進することを目指す。



- 市に協力を
求める内容**
- EVハブ拠点の立地確保の支援
 - EV充電インフラ、再生可能エネルギーインフラ等の脱炭素関連資産への投融資支援
 - EVハブ拠点利用業者のEV導入にかかる補助金による支援

(10) 次世代交通システムの導入

事業概要 次世代交通システム(Zippar)を都心部などに導入することで、過度な自動車利用による交通渋滞の緩和や、バスの運転手不足への一助となることを目指す。

- 市に協力を
求める内容**
- 法区分の決定に向けた官公庁との調整
 - 導入可能性調査の実施、官民連携手法による資金拠出や上下分離方式等の検討

(システムイメージ)



参考 フリンジパーキングの利用向上

<概要>

都心中心部への自動車流入の抑制を図ることを目的とし、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。

<現状>

○取組み内容

- ・駐車場事業者：都心部周辺の対象駐車場を最大500円/12hまで割引
 - ・交通事業者（西鉄・交通局）：復路の片道乗車券の無償提供
 - ・エリアマネジメント団体：案内所にて割引処理や片道乗車券の配布
- ⇒都心来訪者は、往路分の片道運賃と駐車料金(最大500円/12h)で利用可能

○位置図



○課題

- ・フリンジパーキングの開始後も、稼働率の大きな向上に繋がっていない。
- ・各方面からの自動車流入を受け止めるには、新たな駐車場の確保が必要。

<今後の方向性>

市の支援策を拡充し、利用料金を下げることで、稼働率の向上や新たな駐車場の確保につなげる社会実験を実施するなど、フリンジパーキングの利用向上に向けた取組みを検討する。

参考 生活交通の支援拡充の方向性

高齢化の進展により、生活圏の移動ニーズの高まりなど、郊外部をはじめ公共交通が不便な地域における生活交通の確保が重要となっており、社会実験での成果等も踏まえ、持続可能性に考慮しながら、生活交通確保に向けた支援拡充を検討するもの。

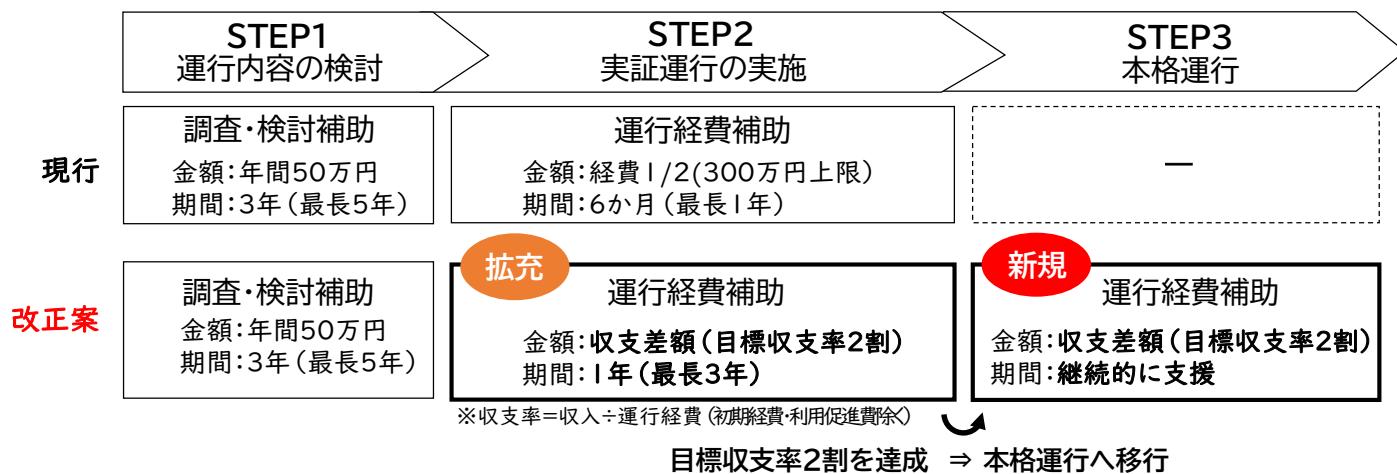
<今後の方針性>

- バス路線の休廃止に伴う公共交通空白地となる地域は、引き続き、代替交通を確保
- 公共交通が不便な地域は、地域の取組みに対し幅広く支援できるよう、令和7年度に補助制度を拡充、生活交通確保に取り組む地域を募集するなど、取組みを強化

【支援拡充の方向性】<地域主体の生活交通確保支援補助金>

- ・公共交通不便地等を含む地域において、地域の主体的な取組みに対し、本格運行まで段階的に支援
- ・社会実験の実績等を踏まえ、目標収支率は2割に設定（※運行経費の最大8割を補助）
- ・オンデマンド交通に限らず、地域の実情に応じた持続可能な生活交通を確保

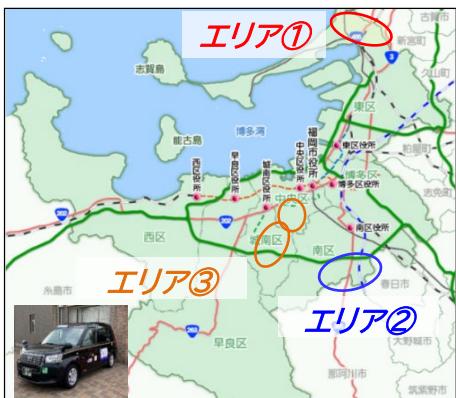
<支援の流れ・主な内容>



<オンデマンド交通社会実験の取組み状況>

- 高齢化の進展等に伴い、公共交通が不便な地域における買い物や通院などの生活交通確保が課題となる中、持続可能な生活交通確保の仕組みづくりに向けて、令和4年度より、市内3エリアで、地域や交通事業者と共に働し、オンデマンド交通を活用した社会実験に取り組んでいる。

(位置図)

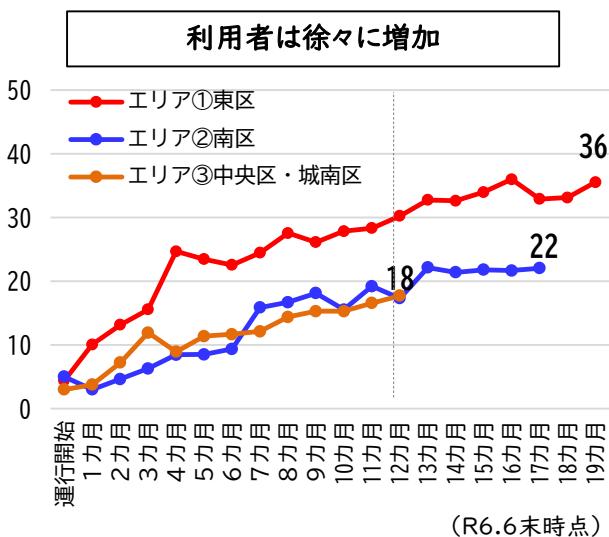


(運行概要)

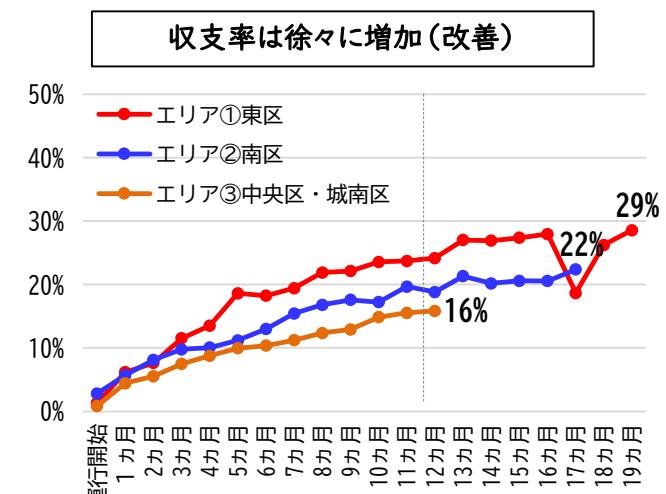
エリア	エリア①東区 美和台・和白東 ・三苦校区	エリア②南区 老司・鶴田・弥永西 ・弥永・日佐校区	エリア③中央区・城南区 小笹・草ヶ江・赤坂・長尾 ・七隈・金山・片江校区
運行内容	広域運行		曜日別運行
運行日	平日(月～金) (土日祝・年末年始は運休)		平日・土曜日※各3曜日 (日祝・年末年始は運休)
運行時間帯	8:00～18:00(ドライバー休憩1時間含む)		
運賃	300円/1乗車・人(障がい者・小学生は半額) ※エリア②南区:井尻駅・博多南駅付近は400円(障がい者等は半額)		
使用車両	ユニバーサルデザインタクシー車両(乗客定員4人) 1台		
運行開始	R4.11.24～	R5.1.31～	R5.6.28～

【取組み状況】

<利用状況(人/日)>



<収支率(%)>

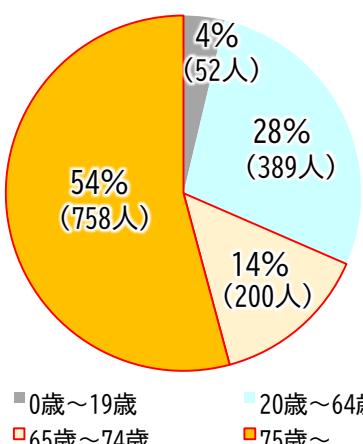


※1年目年間収支率(見込):①16.9%、②13.5%、③10.7%
※収支率=収入÷運行経費(初期経費・利用促進費除く)

(R6.6末時点)

<利用経験者の年齢層>

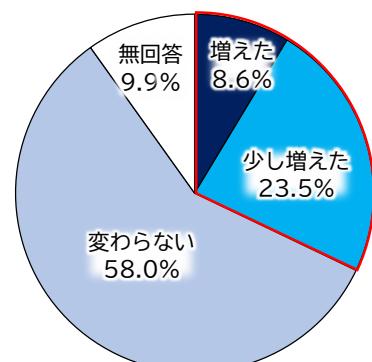
利用の約7割が65歳以上
(75歳以上の方が半数以上)



(R6.6末時点)

<外出機会の変化>

外出機会が増えたと回答した方が約3割



全般(n=243)

(R5 アンケート調査(3エリア計))

