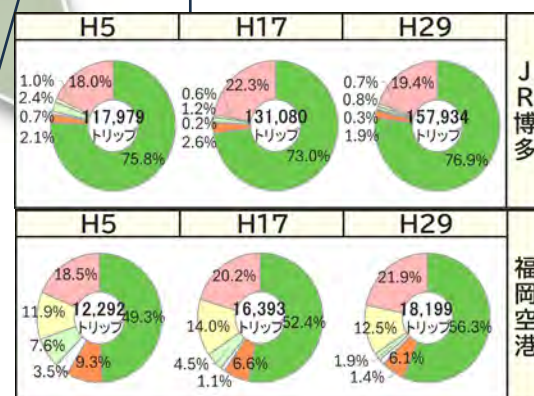
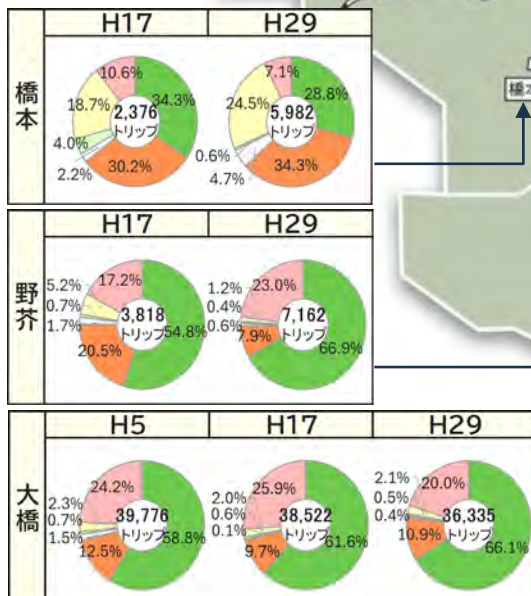
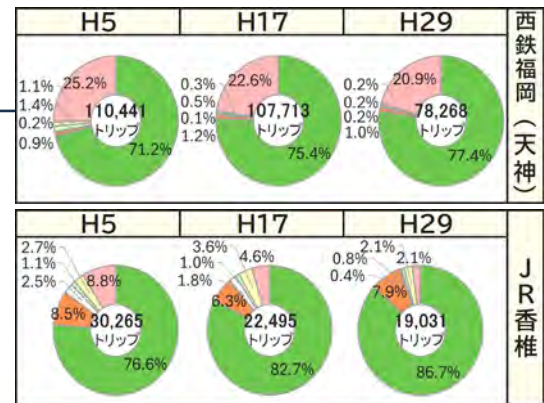
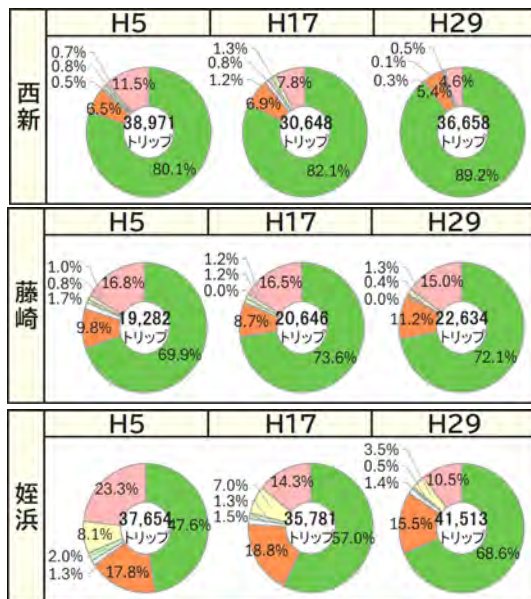


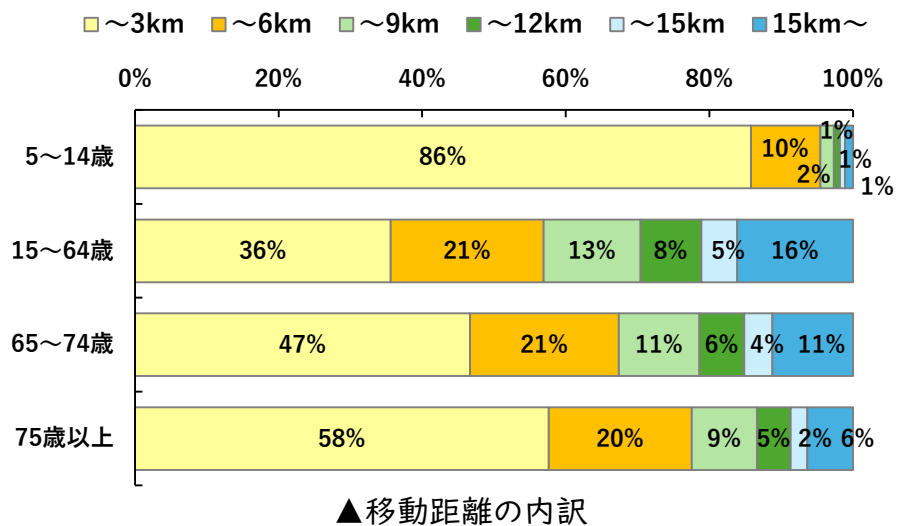
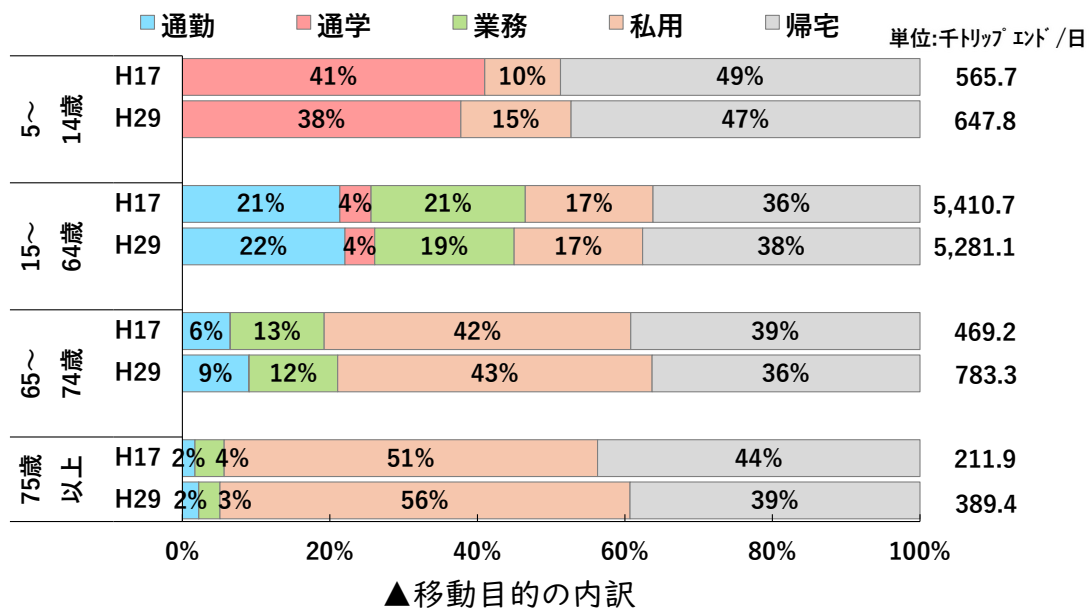
■主な駅端末利用交通手段の割合の変化

[凡例]



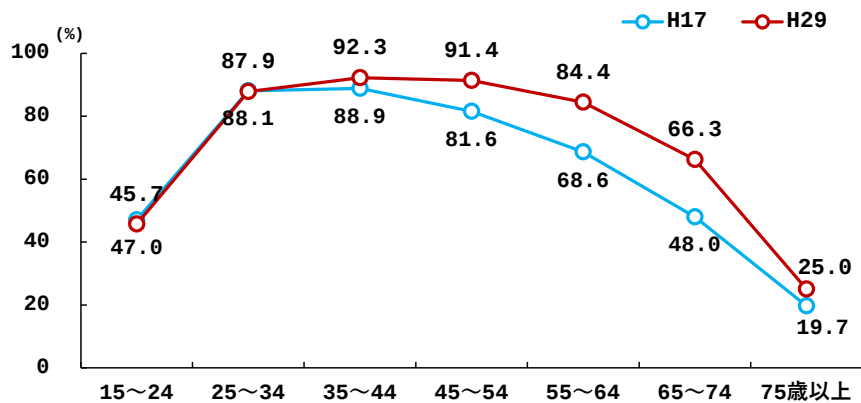
資料：北部九州圏パーソントリップ調査

■高齢者の移動特性



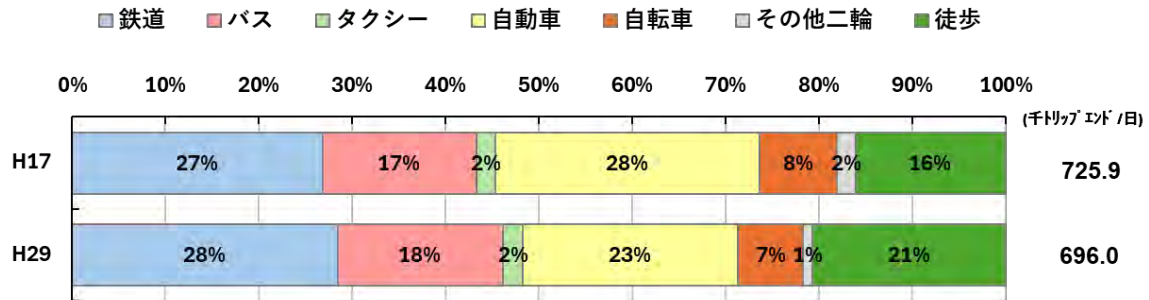
資料:北部九州圏パーソントリップ調査

■年齢別免許保有率の変化

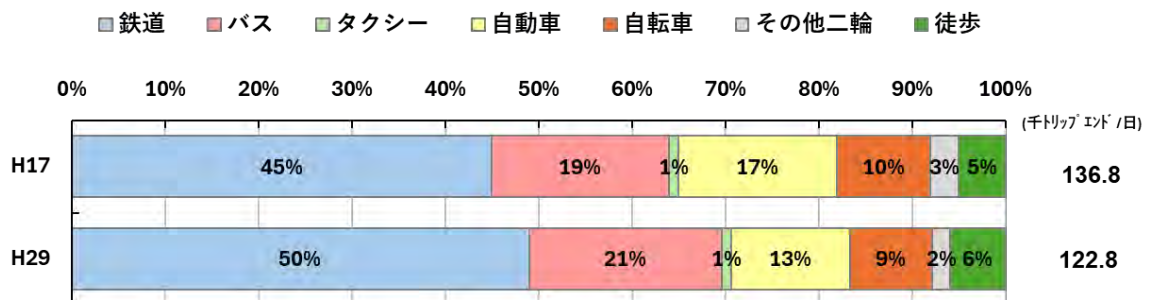


資料:北部九州圏パーソントリップ調査

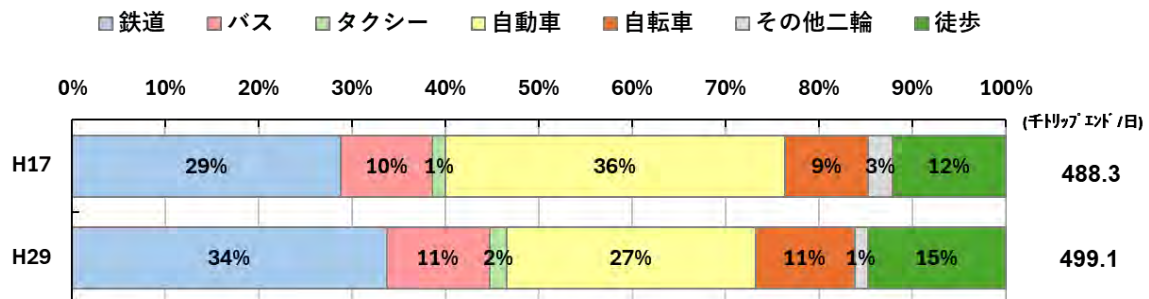
■都心部での人の動き



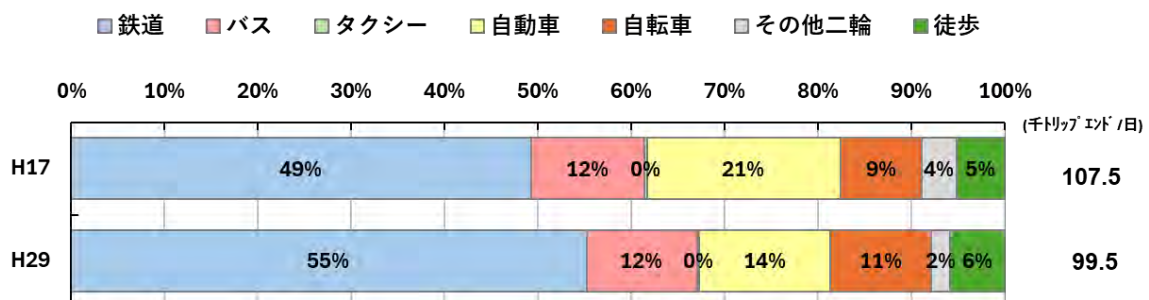
▲天神地区における代表交通手段の内訳(全目的)



▲天神地区への代表交通手段の内訳(通勤)

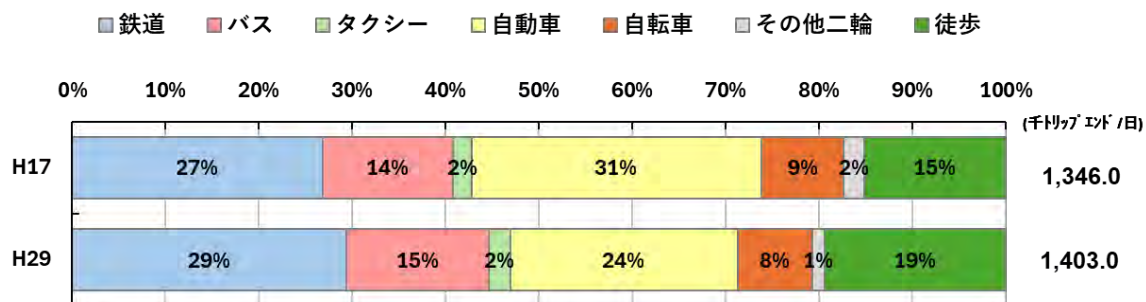


▲博多駅周辺地区における代表交通手段の内訳(全目的)

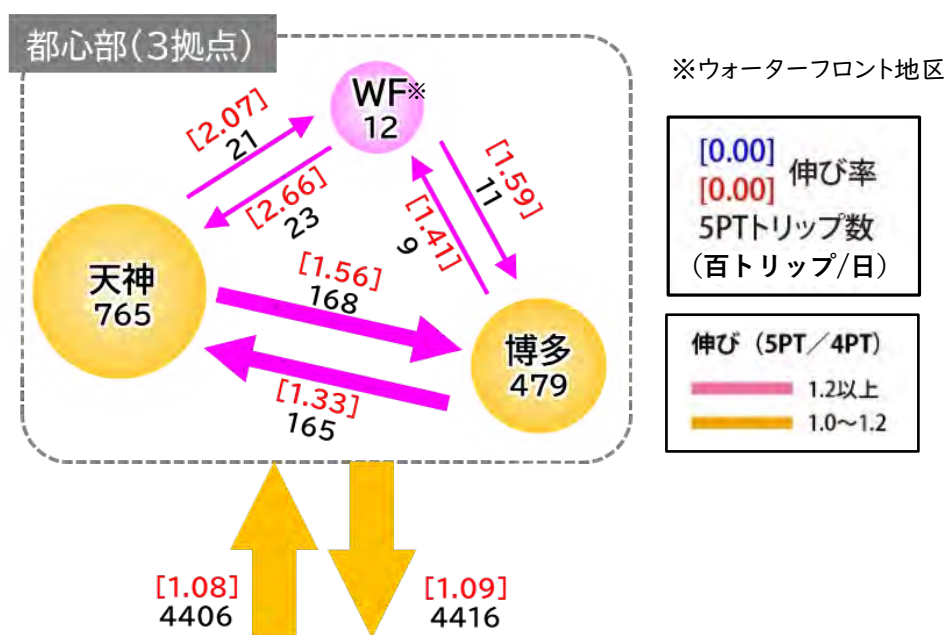


▲博多駅周辺地区への代表交通手段の内訳(通勤)

資料: 北部九州圏パーソントリップ調査



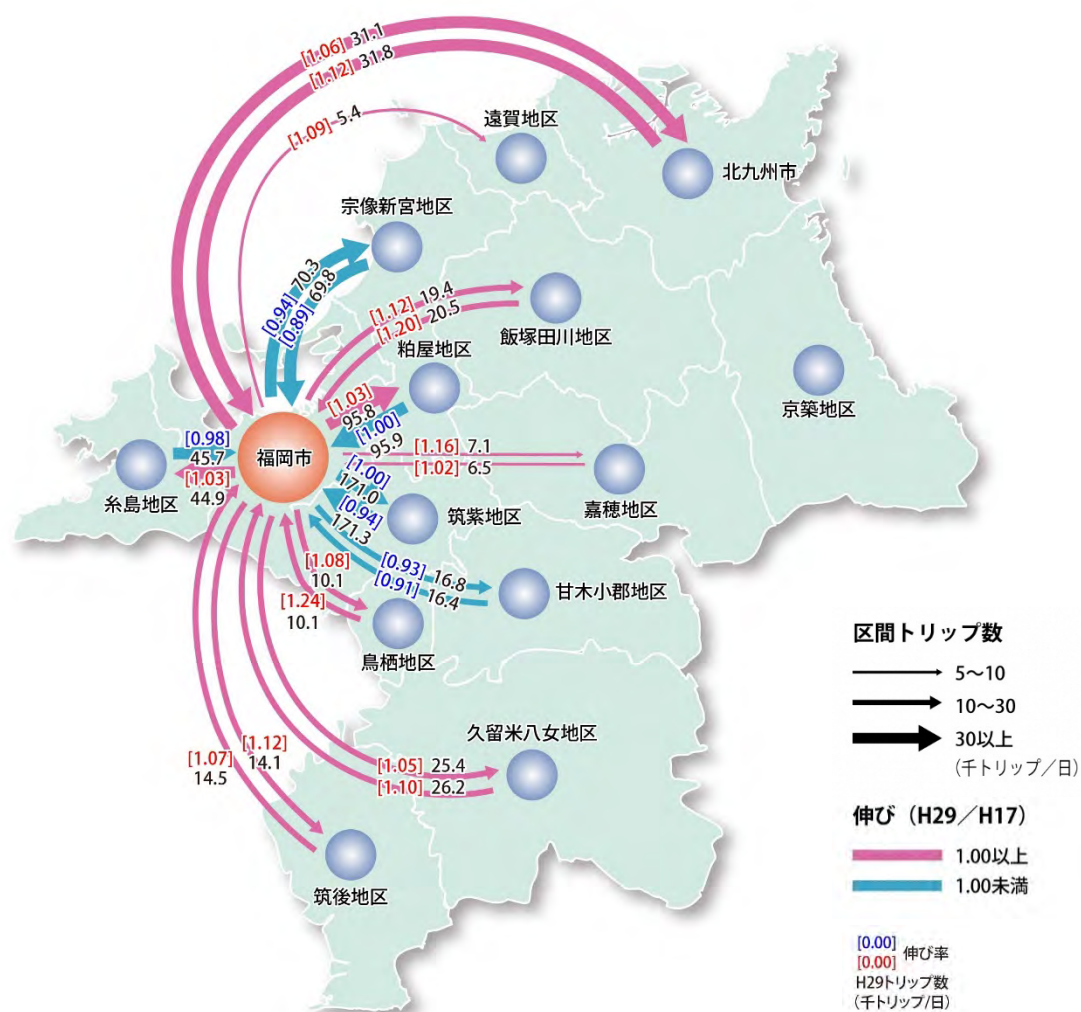
▲都心部における代表交通手段の内訳(全目的)



▲都心拠点間の人の動き(全交通手段)

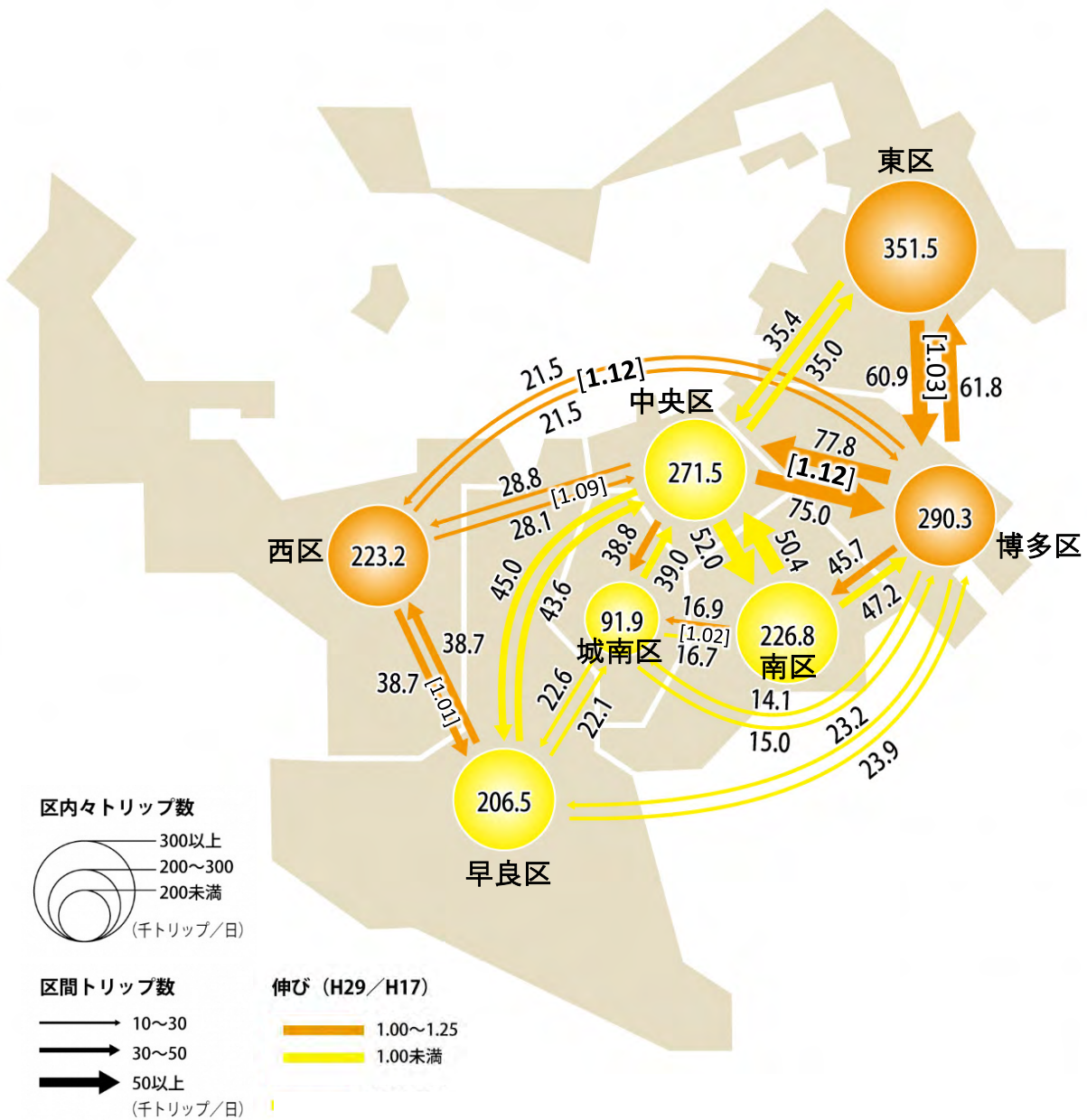
資料: 北部九州圏パーソントリップ調査

■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

■区相互の人の動き



資料：北部九州圏パーソントリップ調査

交通に関する主な市民意見

■市民意見募集の概要

計画の策定に向けた検討を進めるにあたり、次代を担う子どもたちや若者をはじめ、幅広い市民等から意見を募集するもの。

(1) みんなでつくる福岡市の将来計画プロジェクト

(実施期間: 令和5年4月25日～10月31日)

○オンラインアンケート

＜あなたにとっての幸せな未来のために特に大切なこと＞

「健康」「防災・防犯」「思いやり」「家族の介護」「住まい」などの15項目の中から複数選択(回答件数 8,242 件)

▶ 「交通の利便性」については、
選択割合は 60.0%(6番目)、満足度は 65.5%(5番目)

＜福岡市や自分自身の未来＞

自由記述意見(延べ 3,315 件)

▶ 「交通」に関する意見は、計 445 件
※その他の分野にも関連意見あり

(2) 交通に関する市民アンケート

(実施期間: 令和5年9月24日～10月31日)

- ・設問内容: 通勤・通学、買い物、通院、休日のお出かけなど、様々な外出の場面における交通に関して自由記述
- ・回答方法: オンラインもしくはアンケート用紙郵送等
- ・周知方法: 市政だより、ホームページ、7区の公民館連絡会、各区役所・公民館等に配架、生活交通の協議会など
- ・回答件数: 322 件(うちオンライン 310 件、郵送等 12 件)

東区	博多区	中央区	南区	城南区	早良区	西区	無回答
56	37	46	47	35	46	48	7

20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上	無回答
6	23	58	65	70	51	48	1

・自由記述意見(延べ 774 件)

公共交通全般	193
道路整備・渋滞	168
主要拠点等へのアクセス強化	143
バリアフリー化・交通安全	76
生活交通の確保	27
環境・自転車	78
広域交通・交流	35
その他	54

■交通に関する主な意見

都市交通基本計画(H26.5 策定)の「目標像」ごとに分類

(1)みんなでつくる福岡市の将来計画 プロジェクト

(2)交通に関する市民アンケート

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

方針2

都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成

○総論（公共交通全般、道路）

- ・市内隅々、交通の不便さの不平等を少しでもなくしていく福岡市
- ・鉄道のネットワークを、もっと充実させてほしい
- ・バスの本数を増やしてほしい
- ・自宅から最寄りの駅までのアクセスが近い
- ・交通機関のタッチ決済を普及させてほしい
- ・公共交通の混雑緩和が必要
- ・市内中心部への交通流量の減少に向けた対策

- ・バスや鉄道の本数を増やしてほしい
- ・朝夕の通勤時間帯における電車やバスの車内混雑緩和を
- ・バスより定時性のある鉄道をもっと便利にしてほしい
- ・公共交通機関の運賃が高い。お得な切符があれば車からの乗換が増えそう
- ・中心部に向かうバスばかりではなく、地下鉄の駅までのバスが増えれば利用しやすい
- ・バス網の充実度が福岡の良さ、将来的にも維持してほしい
- ・タクシーがなかなか予約できない
- ・都心部の渋滞緩和を
- ・駐車場の確保が大変なので、空き状況を知りたい
- ・交通信号の連携が悪い所は、是正してほしい

○各論（アクセス強化）

- ・南区にも地下鉄を通してほしい
- ・地下鉄の姪浜駅と橋本駅を繋げてほしい
- ・ドームや国際会議場へのアクセス
- ・アイランドシティへの交通の便をもっと便利に
- ・空港の国際線に地下鉄で行けるようにしてほしい

- ・南区だけに地下鉄が通っていない
- ・マリンメッセ等へ行く新しい交通手段を（地下鉄、モノレール、ロープウェイなどの鉄軌道）
- ・姪浜-橋本を地下鉄で繋げてほしい
- ・アイランドシティに鉄道を通してほしい
- ・ももち地区やドームへのアクセス向上（地下鉄、モノレールなどの鉄軌道、動く歩道）
- ・空港国際線まで地下鉄を延伸してほしい
- ・空港線を博多の森へ延伸
- ・箱崎線と貝塚線との直通運転を実現してほしい
- ・九州大学伊都キャンパスへの交通の便をよくしてほしい

(1) みんなでつくる福岡市の将来計画
プロジェクト

(2) 交通に関する市民アンケート

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

方針4 地域特性に応じた生活交通の確保

方針5 災害に強い交通体系の実現

- ・歩道の段差をなくし、自転車やベビーカー、車椅子でも安心に
- ・子供でも老人でも安心して安全に歩ける道路整備
- ・電信柱のないまちづくり
- ・高齢者が「運転しなくてもよい」と思えるような環境づくり

- ・段差解消、無電柱化など、安心して歩ける歩道の整備を進めてほしい
- ・歩道がガタガタで補修が必要
- ・駅のホームドアやエレベーターを充実してほしい
- ・将来車を運転しなくなった時、買い物や通院が心配
- 〔病院の巡回バス、コミュニティバス、乗り合いタクシー、乗りたい場所に来てくれるオンデマンド型の交通などがほしい〕
- ・地方のバス路線の選択肢が少なく、本数が少ない

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

方針7 自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり

方針8 環境に配慮した道路交通施策の推進

- ・自転車で移動しやすい道路整備
- ・自転車への交通の取り締まりを強化してほしい
- ・再生可能エネルギーやEVの推進

- ・騒音・排ガスの観点からも、脱車社会をめざしてほしい
- ・自転車で安全に移動しやすい交通環境になってほしい
- ・自転車の交通マナーについて対策を強化してほしい
- ・駐輪場をもっと充実させてほしい
- ・電気自動車の充電スポット拡大を

(1)みんなでつくる福岡市の将来計画
プロジェクト

(2)交通に関する市民アンケート

目標像Ⅳ
活力ある都心部を
支える交通

方針Ⅸ 都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上

方針Ⅹ 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化

- ・ドームや国際会議場へのアクセス<再掲>
- ・市内中心部への交通流量の減少に向けた対策<再掲>

- ・マリンメッセ等へ行く新しい交通手段を<再掲>
- ・歩行者が安全に気楽に歩くことができる歩行空間の確保
- ・都心部の渋滞緩和を<再掲>
- ・バスが便利だが、もう少しわかりやすくしてほしい

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Ⅺ 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

方針Ⅻ 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

方針Ⅼ 交通拠点都市にふさわしい わかりやすく使いやすい交通環境づくり

- ・アイランドシティへの交通の便をもっと便利に<再掲>
- ・空港の国際線に地下鉄で行けるようにしてほしい<再掲>
- ・交通機関のタッチ決済を普及させてほしい<再掲>

- ・アイランドシティに鉄道を通してほしい<再掲>
- ・空港国際線まで地下鉄を延伸してほしい<再掲>
- ・飛行機の発着可能回数を増やしてほしい
- ・都市高速道路の渋滞を解消してほしい
- ・外国人や観光客に分かりやすい案内表示を
- ・観光スポットや空港などにシェアバイク、シェアサイクルのステーションを拡充してほしい

交通事業者や学識経験者等からの主な意見

持続可能な公共交通

- ・これからは、交通事業者間の「競争」は「共創」に
- ・持続可能な交通体系づくりには役割分担が重要
- ・交通の供給のだぶつきをなくし、シームレスな移動を実現するなど、移動手段のモード特性に応じた役割分担が重要
- ・幹線交通、支線交通、ラストワンマイル交通の連携が重要
- ・一部の地域ではバスが幹線を担うエリアもある
- ・シェアサイクルは、幹となる交通機関がある中で、葉脈のように細かな移動を担っていくものになる
- ・乗継ダイヤ調整やバス折り返しスペース、待合環境の整備が重要
- ・交通結節は、今後、郊外部や生活圏でより一層、重要性が高まっていくのではない
- ・フィジカル連携を進めなければ、その先のデジタル連携もないため、物理的なバリアフリー等の整備が第一
- ・乗継抵抗が増すことで自家用車に回帰してしまわないよう、公共交通の利便性向上が重要
- ・交通モードの役割分担は都市部と郊外部で異なってくるので、それぞれ考えなければならない
- ・ターゲットが誰なのかを念頭に置いて利用者の行動変容を促す取組みが重要
- ・通勤での公共交通利用促進など、持続可能な公共交通となるよう利用者に協力してもらう取組みが重要
- ・サービス供給量に需要を合わせる電力分野の考え方を参考にしてもいいのでは
- ・来街者（観光・ビジネス）の移動しやすさの追求が国際競争力や都市の魅力を高めることに繋がる
- ・都市交通と福祉・教育等の他分野との連携も重要
- ・将来起こり得るサービスレベル低下について、データ等を用いながら市民や利用者の理解を得ていくことが重要
- ・新たなテクノロジーの活用による効率化も持続可能性に寄与する

担い手不足

- ・公共交通の利用者減少や乗務員不足への対応を考慮していくべき
- ・バス乗務員の約6割が50歳以上で若年層が極端に少なく、近年は退職者数が新規雇用者数を上回っている状況
- ・運転手は給料が安くて、忙しくて、不規則で、長時間というイメージを払拭しないといけない
- ・乗務員不足は鉄道業界も他人ごとではない
- ・タクシー業界ではコロナ禍で多くの乗務員が去ったが、直近は増加傾向
- ・外国人労働者の雇用を考えていく必要がある

交通ネットワーク

- ・根幹的な交通ネットワークは概成
- ・既存のインフラを活用し尽くしていくことが重要
- ・小規模な改良で最大限の効果を
- ・大きなインフラ整備を要しない BRT などを検討していくことも重要
- ・道路は、幹線道路ネットワークの形成と、交差点改良など既存ストック活用が重要
- ・都市構造や拠点の特性、既存ネットワークを踏まえ、交通基盤整備にやり残しがいないのか議論や検証も必要
- ・都市の魅力を高めるためには、空港やウォーターフロント、ドームなど、拠点へのアクセス強化が重要
- ・空港は、国内線が便利だけに国際線にも力を入れていくべきでは
- ・都心部は、公共交通の利便性や定時性向上を重視すべき
- ・LRT や BRT などて専用走行空間を入れた場合、道路にどのような影響があるか検証すべき
- ・道路は、物流や交通安全、バリアフリーの視点からの検討も重要
- ・都市高速の混雑緩和には、ボトルネックの改良や時間帯による柔軟な価格設定も考えられるのでは

生活交通の確保

- ・買い物や通院など高齢者の身近な移動を担うオンデマンド交通は継続してほしい
- ・郊外部においては、隣接自治体を含む生活圏を意識してほしい
- ・住民同士の共助に若い世代も巻き込んだ仕組みを
- ・AI オンデマンド交通の導入が県内各地で広がっている

都心部交通

- ・世界の潮流は「車中心」から「人中心」
- ・都心部は、車より公共交通を優先する方針を明確にしてはどうか
- ・歩行者を最優先し、二番目に公共交通など、優先すべき交通モードを示す
- ・天神と博多間の回遊性の促進
- ・ウォーターフロントへのアクセスは重要
- ・自動車を抑制するためには、都心部での移動手段がしっかりと確保されてないといけない
- ・自家用車から公共交通への転換を推進するには、出発地での利用啓発も重要
- ・附置義務駐車場の台数減免など、駐車場マネジメントも重要
- ・都心部にいかにして物を運び込むか、より効率的に交通負荷のかからない形でやっていくのかは重要

まちづくり、土地利用との連携

- ・安全かつ利便性の高い交通サービスとあわせた魅力的なまちづくりの進展に取り組むことが、持続可能な社会構築のキーワード
- ・土地利用計画と連携して議論を
- ・施設の建替えに合わせた、交通結節機能の誘導に取り組んではどうか

新たなモビリティサービス

- ・交通結節点では、バス、タクシー等に限らず、新たなモビリティを想定した空間整備が必要になってくる
- ・新たなモビリティの導入の際は安全性を考慮することが必要
- ・MaaSによる人の移動の活性化

安全、安心

- ・歩行空間を中心とした移動環境や、安全安心、防犯の面も考えていけたら
- ・交通の安全と円滑化のバランスを図ることが重要

環境

- ・この 10 年間で自動車からの二酸化炭素の排出削減は重要な取組みになってくる
- ・充電設備などのインフラ整備も重要
- ・脱炭素社会の実現に向け、公共交通への更なる転換や、公共交通機関自体を環境へ配慮したものへ転換していくべき

その他

- ・改定の視点については、交通サービスの提供からの視点だけではなく、利用者にとって使いやすいという視点も重要

■福岡市都市交通協議会 委員名簿(令和6年10月時点)

氏名	役職名等
【会 長】辰巳 浩	福岡大学 理事・工学部長・教授
【副会長】黒瀬 武史	九州大学 大学院人間環境学研究院 教授
稲永 健太郎	九州産業大学 理工学部情報科学科 教授
中村 英夫	日本大学 理工学部土木工学科 教授
萩島 理	九州大学 大学院総合理工学研究院 教授・副学長
松永 千晶	福岡女子大学 学長補佐・国際文理学部環境科学科 准教授
馬場 公司	福岡市自治協議会等7区会長会代表
神崎 諭	九州旅客鉄道株式会社 総合企画本部 経営企画部 担当部長
清水 信彦	西日本鉄道株式会社 専務執行役員 まちづくり・交通・観光推進部担当
松崎 義行	昭和自動車株式会社 自動車事業本部 乗合事業部 部長
安川 哲史	一般社団法人 福岡市タクシー協会 会長
家本 賢太郎	チャリチャリ株式会社 代表取締役
荒牧 正道	We Love天神協議会 事務局長
内野 豊臣	博多まちづくり推進協議会 事務局長
伊藤 康弘	国土交通省 九州地方整備局 企画部 広域計画課長
鈴木 貴大	国土交通省 九州運輸局 交通政策部 交通企画課長
窪西 駿介	福岡県 企画・地域振興部 交通政策課長
古城 彰義	福岡県警察本部 交通部 交通規制課長

交通に関する民間企画提案募集

■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、本市の交通課題の解決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

- ・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
- ・提案者自らが実施主体となりうる取組みであること
- ・継続的な実施を目指す取組みであること
- ・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

募集要項の配布

提案書類の受付(受付期間:R6.3.18~7.31)

提案書類の確認

対話

事業の実施
(提案の実現)

■各社の提案概要

※ 内に関連する施策を記載

昭和自動車株式会社

(1) 九州大学線への連節バス導入

<方針1:持続可能で効率的な公共交通ネットワークの構築>
<方針3:九州大学伊都キャンパスへのアクセス強化(連節バス導入)の検討>

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。

(参考事例)



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

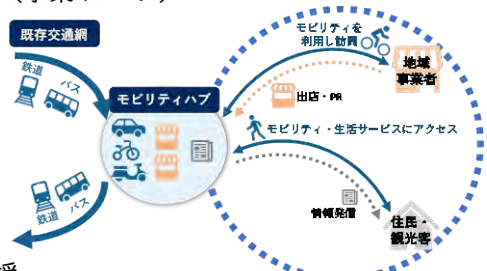
※国土交通省HPより

(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)

<方針1:交通結節機能の充実・強化>
<方針3:交通結節機能強化(箱崎地区、九大学研都市駅)>

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。

(事業イメージ)



市に協力を求める内容

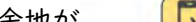
- ・関係者(交通管理者、道路管理者等)との協議の支援
- ・取組みの認知拡大のための広報支援

(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

＜方針2・4：パーク・アンド・ライドの推進＞
＜方針4：フリンジパーキングの利用促進＞

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。

(事業イメージ)



- 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

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

<方針1・4・8:シェアリングモビリティの利活用>

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。



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)

＜方針Ⅰ：持続可能で効率的な公共交通ネットワークの構築＞

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

<方針8:公共交通や自動車の脱炭素化>

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。



(EV車両)

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

<方針5:生活交通の維持・確保>

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、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。



(AIオンデマンドバス)

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クス株式会社

(8) 唐人町駅・ドーム間を結ぶ動く歩道の導入

<方針3:ドームへのアクセス強化の検討>

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認するもの。「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旨とする。

(参考事例)



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

(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)

<方針8: 公共交通や自動車の脱炭素化>

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

Zip Infrastructure株式会社

(10) 次世代交通システムの導入

<方針3・4: 都心拠点間での検討>

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。

(システムイメージ)



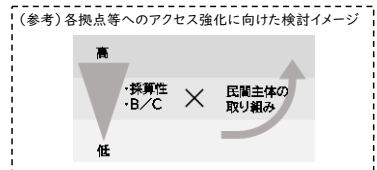
- 市に協力を求める内容
- 法区分の決定に向けた官公庁との調整
 - 導入可能性調査の実施、官民連携手法による資金拠出や上下分離方式等の検討

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・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、拠点等へのアクセス強化に関する様々な意見が寄せられている。

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は、過年度検討内容の再試算を行ったもの。

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間主体の取組みなども踏まえながら検討していく。

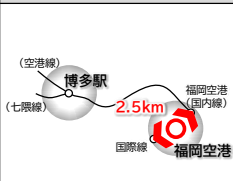
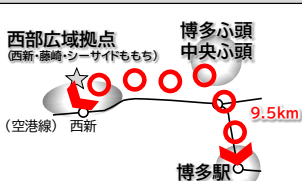


■概略試算結果

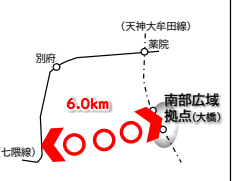
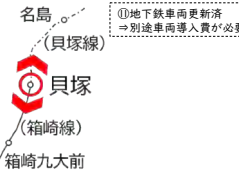
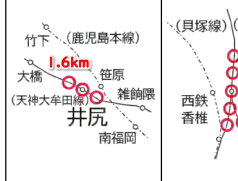
拠点	都心部			
試算対象	①ウォーターフロント地区		②博多駅地区	
模式図				
想定利用者	2.1万人/日 (0.9万人/日・km)		1.6万人/日 (0.8万人/日・km)	
導入空間	地下		地下	上空
概算事業費(税込)	880億円		1,040億円	250億円～330億円
単年度収支(税込)	4億円/年		1億円/年	5億円/年～6億円/年
単年度収入	17億円/年		12億円/年	12億円/年
単年度支出	13億円/年		11億円/年	7億円/年
概算事業費の償還年数	220年		1,040年	42年～66年
費用対効果B/C	0.2		0.1	0.4 ～ 0.6
総便益(現在価値化後)	124億円		63億円	91億円
総費用(現在価値化後)	592億円		695億円	222億円
				101億円
				165億円
				711億円

拠点	魅力・活力創造拠点			
試算対象	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
単年度支出	62億円/年	35億円/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	18億円	37億円
総費用(現在価値化後)	2,979億円	1,217億円	498億円	371億円
		906億円	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。＜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）
- ※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、想定される区間延長に乗じて算出したもの。（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）
- ※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。
- ※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）
- ※7 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。

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	9億円/年
14億円/年	20億円/年	53億円/年	30億円/年	26億円/年	11億円/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	117億円
701億円	1,000億円	2,685億円	1,051億円	782億円	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笹原駅周辺
						
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