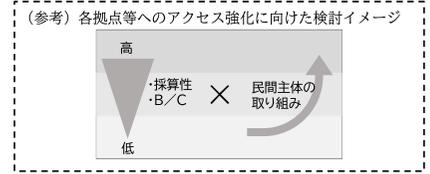


拠点等へのアクセス強化に係る概略試算

- 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			広域交通拠点			魅力・活力創造拠点										
	①ウォーターフロント地区			②博多駅地区		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							
試算対象																	
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)		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)						
導入空間	地下			地下		地下		地下		地上							
概算事業費(税込)	880億円			1,040億円		250~330億円		1,060億円		1,050億円		1,490億円	3,990億円	1,170~1,560億円	370億円		
単年度収支(税込)	4億円/年			1億円/年		5~6億円/年		▲11億円/年		1億円/年		5億円/年		▲11億円/年	12~16億円/年	▲2億円/年	
概算事業費の償還年数	220年			1,040年		42~66年		(償還不可)		1,050年		298年		(償還不可)	74~130年		(償還不可)
費用対効果 B/C	0.2			0.1		0.4~0.6		0.1		0.3		0.1	0.3~0.5		0.5		

<過年度検討内容の再試算>

拠点	魅力・活力創造拠点				広域拠点、地域拠点		直通運転化		連続立体交差事業				
	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		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		
試算対象													
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)		2.7万人/日 (0.6万人/日・km)	2.3万人/日 (0.4万人/日・km)	-	-	-	-	-		
導入空間	地下		上空		上空	地上	地下	地下	地下	地下	地下		
概算事業費(税込)	4,430億円		1,350~1,810億円		550~740億円	240億円	1,790億円	1,920億円	350億円	180億円	380億円	380億円	310億円
単年度収支(税込)	▲32億円/年		▲5~▲1億円/年		▲5~▲3億円/年	3億円/年	▲1億円/年	▲8億円/年	0.3億円/年	0.6億円/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	(償還不可)	(償還不可)	1,167年	300年	-	-	-
費用対効果 B/C	0.1		0.3~0.5		0.1以下	0.6	0.6	0.2	0.5	0.4	0.5	0.5	0.6

※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