

福岡市地域公共交通計画 成果指標の状況

| 成果指標 | 過去の推移 | | | | 基準値 (2025.5策定時点) | 現況値 | 望ましい 方向性 | 基準値 との比較 | 調査頻度 | 関連施策 |
|--|---|---|---|---|---|---|-------------|----------------------------|-------------|--|
| 目標像Ⅰ 公共交通を主軸とした持続可能な総合交通体系の構築 | | | | | | | | | | |
| 1日あたりの鉄道・バス乗車人員 | 131万人 2019年 (R元年) | 94万人 2020年 (R2年) | 94万人 2021年 (R3年) | 105万人 2022年 (R4年) | 118万人 2023年 (R5年) | 125万人 2024年 (R6年) | + | (7万人) | 毎年 | <方針1 持続可能な総合交通体系の構築> ・施策1-1:幹線・フィーダー化の推進 ・施策1-2:交通結節機能の充実・強化 ・施策1-3:シェアリングモビリティの利活用 ・施策1-4:新たなサービス・技術の利活用・検討 ・施策1-5:様々な関係者が連携した運転手不足への対応の推進 |
| 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 | 81.7% 2020年度 (R2年度) | 80.5% 2021年度 (R3年度) | 83.7% 2022年度 (R4年度) | 81.8% 2023年度 (R5年度) | 82.4% 2024年度 (R6年度) | 86.5% 2025年度 (R7年度) | + | (4.1%) | 毎年 | <方針2 市民や来街者にとって、分かりやすく使いやすい交通環境づくり> ・施策2-1:公共交通の利便性向上 ・施策2-2:公共交通の利用促進 ・施策2-3:交通案内や受入環境の充実・強化 |
| 目標像Ⅱ 都市の魅力・活力を高める交通 | | | | | | | | | | |
| 都市計画道路の整備率 | 84.7% 2020年度 (R2年度) | 84.8% 2021年度 (R3年度) | 85.0% 2022年度 (R4年度) | 85.1% 2023年度 (R5年度) | 85.3% 2024年度 (R6年度) | 85.7% 2025年度 (R7年度) | + | (0.4%) | 毎年 | <方針3 コンパクトな都市を支える交通ネットワークの充実・強化> ・施策3-1:拠点へのアクセス強化 ・施策3-2:地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の直通運転化の検討 ・施策3-3:鉄道高架化の検討(井尻地区等) ・施策3-4:自然などの地域資源等への観光周遊を促す交通環境づくり |
| 都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数 | 84,332台/12h 2020年度 (R2年度) | 83,255台/12h 2021年度 (R3年度) | 82,398台/12h 2022年度 (R4年度) | 81,390台/12h 2023年度 (R5年度) | 78,400台/12h 2024年度 (R6年度) | 79,810台/12h 2025年度 (R7年度) | - | (1,410台/h) | 毎年 | <方針4 交流を支える都心部の交通環境づくり> ・施策4-1:自動車流入の抑制 ・施策4-2:道路交通の円滑化 ・施策4-3:人を中心とした歩きたくなる回遊空間の創出 ・施策4-4:新たなサービス・技術の利活用(再掲) ・施策4-5:新たなサービス・技術の利活用・検討(再掲) |
| 都心部の1日あたりの歩行者交通量 | - 2020年度 (R2年度) | 11万人 2021年度 (R3年度) | - 2022年度 (R4年度) | - 2023年度 (R5年度) | 18万5千人 2024年度 (R6年度) | 調査なし 2025年度 (R7年度) | + | 調査なし | 概ね 2年に1度 | <方針4 交流を支える都心部の交通環境づくり> ・施策4-1:自動車流入の抑制 ・施策4-2:道路交通の円滑化 ・施策4-3:人を中心とした歩きたくなる回遊空間の創出 ・施策4-4:新たなサービス・技術の利活用(再掲) ・施策4-5:新たなサービス・技術の利活用・検討(再掲) |
| 市内の各拠点が充実し、公共交通でつながっていると感じる市民の割合 | - 2020年度 (R2年度) | - 2021年度 (R3年度) | - 2022年度 (R4年度) | - 2023年度 (R5年度) | 83.2% 2024年度 (R6年度) | 集計中 2025年度 (R7年度) | + | 集計中 | 毎年 | <方針4 交流を支える都心部の交通環境づくり> ・施策4-1:自動車流入の抑制 ・施策4-2:道路交通の円滑化 ・施策4-3:人を中心とした歩きたくなる回遊空間の創出 ・施策4-4:新たなサービス・技術の利活用(再掲) ・施策4-5:新たなサービス・技術の利活用・検討(再掲) |
| 車が安全でスムーズに走ることができると感じる市民の割合 | 47.7% 2020年度 (R2年度) | - 2021年度 (R3年度) | 47.0% 2022年度 (R4年度) | - 2023年度 (R5年度) | 49.8% 2024年度 (R6年度) | 調査なし 2025年度 (R7年度) | + | 調査なし | 概ね 2年に1度 | <方針4 交流を支える都心部の交通環境づくり> ・施策4-1:自動車流入の抑制 ・施策4-2:道路交通の円滑化 ・施策4-3:人を中心とした歩きたくなる回遊空間の創出 ・施策4-4:新たなサービス・技術の利活用(再掲) ・施策4-5:新たなサービス・技術の利活用・検討(再掲) |
| 目標像Ⅲ 市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通 | | | | | | | | | | |
| 新たな公共交通空白地の抑制 | 0地域 2020年度 (R2年度) | 0地域 2021年度 (R3年度) | 0地域 2022年度 (R4年度) | 0地域 2023年度 (R5年度) | 0地域 2024年度 (R6年度) | 0地域 2025年度 (R7年度) | 0地域 | 0地域 (維持) | 毎年 | <方針5 地域の実情に応じた生活交通の確保> ・施策5-1:バス路線の休廃止に伴う公共交通空白地における代替交通の確保 ・施策5-2:公共交通が不便な地域における取組みへの支援の強化 |
| 公共交通のバリアフリー化 ・鉄道駅 ・ノンステップバス ・ユニバーサルデザインタクシー | 100.0% 39.1% 10.3% 2019年度 (R元年) | 41.5% ^{※1} 40.1% 12.2% 2020年度 (R2年度) | 49.2% 40.4% 14.5% 2021年度 (R3年度) | 65.2% 41.3% 16.5% 2022年度 (R4年度) | 68.7% 43.9% 20.3% 2023年度 (R5年度) | 73.5% 44.4% 24.3% 2024年度 (R6年度) | + | (4.8%) (0.5%) (4.0%) | 毎年 | <方針5 地域の実情に応じた生活交通の確保> ・施策5-1:バス路線の休廃止に伴う公共交通空白地における代替交通の確保 ・施策5-2:公共交通が不便な地域における取組みへの支援の強化 |
| 無電柱化整備延長 | 150.3km 2020年度 (R2年度) | 154.7km 2021年度 (R3年度) | 155.6km 2022年度 (R4年度) | 160.3km 2023年度 (R5年度) | 163.5km 2024年度 (R6年度) | 168.4km(見込) 2025年度 (R7年度) | + | (4.9%) | 毎年 | <方針6 誰もが安全・安心な交通環境づくり> ・施策6-1:公共交通のバリアフリー化の推進 ・施策6-2:自転車等の適正利用の促進 |
| 歩行者が安全に安心して歩くことができると感じる市民の割合 | 43.6% 2020年度 (R2年度) | - 2021年度 (R3年度) | 41.5% 2022年度 (R4年度) | - 2023年度 (R5年度) | 49.8% 2024年度 (R6年度) | 調査なし 2025年度 (R7年度) | + | 調査なし | 概ね 2年に1度 | <方針7 災害に強い交通基盤づくり> ・施策7-1:橋梁等の耐震補強の推進 |
| 目標像Ⅳ 環境にやさしい交通 | | | | | | | | | | |
| 乗用車新車販売台数に占めるガソリン車の割合 | - 2018年度 (H30年度) | - 2019年度 (R元年) | 67% 2020年度 (R2年度) | 63% 2021年度 (R3年度) | 59% 2022年度 (R4年度) | 52% 2023年度 (R5年度) | - | (7%) | 毎年 | <方針8 環境にやさしい交通環境づくり> ・施策8-1:公共交通や自動車の脱炭素化 ・施策8-2:新たなサービス・技術の利活用(再掲) ・施策8-3:新たなサービス・技術の利活用・検討(再掲) |
| シェアサイクルポート数 | 370ポート 2020年度 (R2年度) | 494ポート 2021年度 (R3年度) | 618ポート 2022年度 (R4年度) | 708ポート 2023年度 (R5年度) | 806ポート 2024年度 (R6年度) | 914ポート 2025年度 (R7年度) | + | (108ポート) | 毎年 | <方針8 環境にやさしい交通環境づくり> ・施策8-1:公共交通や自動車の脱炭素化 ・施策8-2:新たなサービス・技術の利活用(再掲) ・施策8-3:新たなサービス・技術の利活用・検討(再掲) |
| 自転車が安全でスムーズに走ることができると感じる市民の割合 | - 2020年度 (R2年度) | - 2021年度 (R3年度) | 20.5% 2022年度 (R4年度) | - 2023年度 (R5年度) | 24.1% 2024年度 (R6年度) | 調査なし 2025年度 (R7年度) | + | 調査なし | 概ね 2年に1度 | <方針8 環境にやさしい交通環境づくり> ・施策8-1:公共交通や自動車の脱炭素化 ・施策8-2:新たなサービス・技術の利活用(再掲) ・施策8-3:新たなサービス・技術の利活用・検討(再掲) |
| 外出時は徒歩や自転車、公共交通機関を利用するように意識している人の割合 | 73.0% 2020年度 (R2年度) | 72.4% 2021年度 (R3年度) | 72.6% 2022年度 (R4年度) | 73.3% 2023年度 (R5年度) | 77.2% 2024年度 (R6年度) | 73.0% 2025年度 (R7年度) | + | (▲4.2%) | 概ね 2年に1度 | <方針8 環境にやさしい交通環境づくり> ・施策8-1:公共交通や自動車の脱炭素化 ・施策8-2:新たなサービス・技術の利活用(再掲) ・施策8-3:新たなサービス・技術の利活用・検討(再掲) |

※1 バリアフリー化に関する国の基本方針の改正により、対象駅や新たな整備項目が追加となったことからバリアフリー化率が減少。

(参考) 主な成果指標の状況

