

# 「福岡市都市交通基本計画」改定原案に対する意見と対応

(意見募集期間：平成25年10月7日～平成25年11月6日)

<意見者数>22人

<意見数> 66件

意見番号	意見要旨	対応方針	対応
<b>第1章 計画の概要</b>			
	ご意見ありませんでした。		
<b>第2章 基本理念と目標像</b>			
1	基本理念について、福岡市が置かれている環境（計画策定の視点）から、また当基本計画が目指すもの（目標や施策方針）を考えても基本理念に「公共交通を優先する思想」を明示すべきだと考える。	原案どおり	11ページに記載しておりますとおり、基本理念は交通体系づくりの基本的な考え方をお示ししております。この基本理念を実現するための方策として「公共交通を主軸とした総合交通体系づくりの推進」を施策の基本的な方針1に掲げております。
2	計画策定の視点に対しての基本理念だと思いますが、どの視点がどの目標像に対応しているのかが示されているとわかりやすいと思う。	原案どおり	それぞれの計画策定の視点が、各目標像に関連し、計画策定の視点全体から目標像を設定していることから、計画策定の視点と目標像の対応関係は記載しておりません。
<b>第3章 各目標像と施策の基本的な方針</b>			
<b>3.1 目標像 I 都市の骨格を形成する総合交通体系の構築</b>			
3	総合交通体系の構築とあるが、現状の交通体系がどのように進化向上すれば「総合交通体系」と言えるのか。	修正	本市の総合交通体系は、公共交通を主軸とし多様な交通手段が相互に連携したものと考えておりますので、目標像 I の説明を分かりやすく修正します。
4	JR九州が進める交通渋滞緩和を目的とする駐車&乗車（パーク・アンド・ライド）が好調だそうだが、駅周辺に駐車場確保すればするほど自家用車を増やす形になる。駐車場よりも、出来るだけ駐輪場を増やし、自転車が通行し易い街づくりにすべきだと考える。公共交通機関を利用するよう、バスとJR、電車、地下鉄の連携も図るべき。	修正	パークアンドライドは、鉄道等の公共交通機関に乗り継いで目的地へ移動するもので、公共交通の利用を促す施策ですが、ご指摘のとおり、場所や方法によっては、自動車を増やすことになる場合もございますので、より効果的な施策となるよう、24ページの主な施策を効果的なパークアンドライドに修正します。 また、37ページに記載しておりますとおり、自転車については、通行空間の確保や駐輪場の整備を推進することとしております。
5	必要な交通基盤の整備について、交通基盤整備状況を考えると大規模な整備は必要ないと考えるが、あくまで自動車での移動を前提としたものであり、公共交通については整備・改善の余地が残っている。 市の財政状況を考えると、効率よく、既存ストックを活かしながらできるだけ費用をかけずに、優先順位をつけながら公共交通の整備・改善に取り組む必要があると考える。	原案どおり	公共交通の整備については、22ページの方針1に記載しておりますとおり、鉄道や基幹的なバスによる公共交通幹線軸の形成、分かりやすく使いやすい公共交通体系づくり、拠点駅等でのバスや鉄道の乗り継ぎ利便性の向上などに取り組むこととしております。 優先順位をつけながら整備・改善に取り組むべきとのご意見については、今後の施策展開の参考にさせていただきます。

# 「福岡市都市交通基本計画」改定原案に対する意見と対応

(意見募集期間：平成25年10月7日～平成25年11月6日)

<意見者数>22人

<意見数> 66件

意見番号	意見要旨	対応方針	対応
6	東・西に膨らんでいる都市なので、公共交通幹線軸が周辺の町へ伸びていくことが求められている。特に西エリアについての施策も取り組んでほしい。	修正	公共交通幹線軸の形成については、まずは市内から取り組んでまいりたいと考えておりますが、周辺市町との連携は今後の施策を実施する上で重要な姿勢であることから、54ページの行政の役割として、周辺市町との連携について記載します。 西エリアについてご意見は、今後の施策展開の参考にさせていただきます。
7	「公共交通を主軸とした総合交通体系づくりの推進」を各論としての箇所づけに先立って、体系の整備を記載した事は画期的と思う。できるところから順次整備を進めてほしい。	原案どおり	ご意見のとおりできるところから順次整備を進めたいと考えております。
8	バスの運行の効率化は重要だと考えるが、一方でサービス水準の維持も重要と考える。幹線一支線ネットワークへの再編ではサービス水準を犠牲にしない形で、実現してほしい。	原案どおり	25ページの下段に記載しておりますとおり、公共交通利用者の属性や目的などは各々多様であるため、都心部に直接向かうバスの需要などに対してもきめ細やかに対応する必要がありますと考えております。 施策実施にあたっては、重要な視点として考慮し、進めてまいります。
9	基本的に大動脈は地下鉄もしくはモノレールによる時刻通りの運行の確立と大量輸送を実現し毛細血管に相当する部分はバス路線に委ねる。	原案どおり	22ページの方針1に記載しておりますとおり、鉄軌道や基幹的なバスによる公共交通幹線軸の形成と、この幹線軸とバス路線網が相互に連携した分かりやすく使いやすい公共交通体系づくりに取り組むこととしております。 一方、地下鉄やモノレールなどの鉄軌道の導入については、定時性や速達性の向上が期待されるものの、多大な事業費や採算性などが課題となることから、長期的な視点を持って検討を進めてまいります。
10	公共交通軸では、福岡のシンボルとなるような存在感のある交通システムの導入を西鉄と連携しながら実現してほしい。	原案どおり	22ページの方針1に記載しておりますとおり、公共交通幹線軸の形成の検討にあたっては、シンボル性も勘案しながら、分かりやすく使いやすい公共交通体系づくりに取り組んでまいります。
11	『地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の直通運転化の検討』とあるが、施策というよりも市民にとっては永年の課題であり、強く実現を望む。	原案どおり	地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線との直通運転化については、鉄道事業者と連携し、国とも協議をしながら検討を進めてまいります。

# 「福岡市都市交通基本計画」改定原案に対する意見と対応

(意見募集期間：平成25年10月7日～平成25年11月6日)

<意見者数>22人

<意見数> 66件

意見番号	意見要旨	対応方針	対応
12	<p>将来地下鉄空港線を博多の森競技場経由しJR長者原、篠栗線、筑豊本線と相互乗り入れを実現すれば、低迷するアビスパの観客動員増も実現し、博多の森競技場の利便性が飛躍的に向上する、更に景気低迷する産炭地と筑豊、福岡、唐津、伊万里、平戸、佐世保に至る西九州の利便性が高まり西九州の活性化に貢献出来る。</p>	原案どおり	<p>地下鉄の延伸については、定時性や速達性の向上などが期待されるものの、多大な事業費や採算性などの課題があるため、空港線の博多の森方面の延伸については、22ページの主な施策に記載しておりますとおり、中・長期的検討課題としております。</p> <p>また、既設路線への相互乗入については、今後の検討の参考にさせていただきます。</p>
13	<p>公共交通としてLRTが各地で話題になっています。今回の基本計画ではLRTの記述はありませんが、導入検討の方針はあるのか。</p>	原案どおり	<p>22ページの方針1に記載しておりますとおり、鉄軌道や基幹的なバスによる公共交通幹線軸の充実・強化の検討を進めていくこととしております。</p> <p>一方、LRTなどの鉄軌道の導入については、定時性や速達性の向上が期待されるものの、多大な事業費や採算性などが課題となることから、長期的な視点を持って検討を進めてまいります。</p>
14	<p>福岡市が持つ歴史、風光明媚な景観、世界一利便性が高い交通ネットワークの資産を積極的に活用し費用対効果を最大限に発揮する。</p> <p>再開発には、優先順位をつけ、多年度にわたり目的を実現する。</p> <p>都市高速道路とモノレールを建設し、交通渋滞の解消とモノレールからの景色を新たな観光資源として活用する。</p>	原案どおり	<p>ご意見のとおり、本市としても既存ストックの活用は重要と考えており、今後の交通施策を展開する際には、費用対効果を最大限に発揮しながら、優先順位をつけ、分かりやすく使いやすい公共交通体系づくりに取り組んでまいります。</p> <p>都市高速道路の整備とモノレールなどの鉄軌道の導入については、多大な事業費や採算性が課題となることから長期的な視点を持って検討を進めてまいります。</p>
15	<p>バスの時刻表があるものの、遅延が常態化しているので、どのバスが来ているのかわからない。暫く(20分くらい)来ないと思えば、続けて2～3台来たりして、到着時刻が読めない。特に乗り継ぎがある場合は困る。</p>	原案どおり	<p>22ページの方針1に記載しておりますとおり、分かりやすく使いやすい公共交通体系づくりに取り組むこととしております。また、主な施策にも記載しておりますとおり、バスの走行環境向上などにより、定時性の確保にも努めてまいります。</p>
16	<p>朝の通勤ラッシュ時に東部青果市場前で長蛇の列ができていて、赤間から特急がすいた状態で通り過ぎて行ってしまう。特急の意義があるのか・・・</p> <p>天神⇄赤間は特別割引切符もあって優遇されているが、天神から近距離の路線が割高な設定になっているように思う。JRなどの競争がないためか・・・</p>	原案どおり	<p>バスの運行については、交通事業者が交通需要などに応じたサービスの提供に努めているところですが、ご指摘のような状況も見受けられるため、交通事業者にお伝えします。</p> <p>今後は交通事業者と連携しながら、分かりやすく使いやすい公共交通体系づくりに取り組んでまいります。</p>

# 「福岡市都市交通基本計画」改定原案に対する意見と対応

(意見募集期間：平成25年10月7日～平成25年11月6日)

<意見者数>22人

<意見数> 66件

意見番号	意見要旨	対応方針	対応
17	「バス接近表示システム」はバスが何処を走っているか、知る手立てとして助かっています。ただ、どのバス停が何処行きなのか、遠くから見て分かるように大きく表示して頂ければ、尚助かります。例えば、大博通りと明治通りには、呉服町バス停が幾つもありますが、どれが何処行きなのか、バス停内に入らなければ分らないのは、不親切である。	原案どおり	24ページの主な施策に記載しておりますとおり、公共交通の乗り場案内の充実強化に取り組むこととしており、頂いたご意見は今後の施策の参考にさせていただきます。
18	バスシェルターを出来る限り設置して頂く事を強く望む。屋根だけでも設置されると、随分、日差しの強い日や雨の日は助かります。バスを待つ人は、高齢者や身障者も増えているので、福岡市と西鉄バスとで検討してほしい。	原案どおり	24ページの主な施策に記載しておりますとおり、バス停上屋の設置などバス利用環境の改善に取り組むこととしており、高齢者や障がい者の方などにも配慮しながら施策を進めてまいります。
19	初めて乗ったバス路線で降りるバス停を運転手さんに尋ねた時、説明がわかりづらかった。初めての路線は特に不安もあるので、あといくつ先のバス停かなど、わかりやすく説明した方が良いと思う。	原案どおり	ご意見のとおり、バス路線については分かりづらい部分もあることから、22ページの方針1に記載しておりますとおり、分かりやすく使いやすい公共交通体系づくりに取り組んでまいります。
20	外環により徳法師橋近辺事故多発。野芥の交番の方々、お忙しいようです。	原案どおり	交通事故については、誰もが使いやすい安全、安心、快適な交通環境づくりに向け、警察及び関係機関などとも連携を図りながら、交通事故防止対策に取り組んでいるところでございます。頂いたご意見については、今後の施策の参考にさせていただきます。
21	母の知人が外環の反対側に住んでおりました。道がつぶされた為、交流が無くなりました。	原案どおり	26ページの方針2に記載しておりますとおり、福岡外環状道路などの幹線道路ネットワークの形成は都市の骨格となる重要な交通基盤と考えております。頂いたご意見については、今後の道路行政の参考にさせていただきます。
22	福大トンネルができるまでは、ウカイせず真っすぐ行きました。人が車より優先すべきではないか。	原案どおり	26ページの方針2に記載しておりますとおり、福岡外環状道路などの幹線道路ネットワークの形成は都市の骨格となる重要な交通基盤と考えております。頂いたご意見については、今後の道路行政の参考にさせていただきます。
23	早良口の南側の道路は広がったが、天神方面に右折したところが混んでいるので、その混雑をもう少し解消した方が良く思う。	原案どおり	交通混雑の緩和については、公共交通の利用促進と幹線道路ネットワークの形成による通過交通の分散化を図ることとしており、24ページの方針1と26ページの方針2に施策の方針を記載しております。具体的な混雑箇所のご意見については、今後の施策の参考にさせていただきます。

# 「福岡市都市交通基本計画」改定原案に対する意見と対応

(意見募集期間：平成25年10月7日～平成25年11月6日)

<意見者数>22人

<意見数> 66件

意見番号	意見要旨	対応方針	対応
3.2 目標像Ⅱ 子どもから高齢者まで誰もが安全・安心な交通			
24	熊本から福岡に来て、西鉄バスの車内がフラットで広く、良いと思う。	原案どおり	32ページの方針3に記載しておりますとおり、バス車両のバリアフリー化を推進することとしており、ノンステップバスの導入促進に取り組んでまいります。
25	歩道、車道の分離をさらに拡大すると同時に人のみの移動に関しては公共交通を利用し極力自家用車の乗り入れを制限する。	原案どおり	32ページの方針3 主な施策に記載しておりますとおり、生活に密着した道路の歩車分離を推進してまいります。 また、37ページの方針6に記載しておりますとおり、過度に自動車に依存しない方向へ促す取組みを推進することとしております。
26	「ノンステップバス」を増やして頂くことは嬉しいが、気軽に自力で乗車出来るバスの改善をしてほしい。車椅子の人も乗車出来るように乗車スペース(席)を設けているバスも見受けるが、運転手がわざわざ降車し、スロープを出さなければ乗車出来ないのなら車椅子の人たちは自ずと乗車を遠慮されてしまう。運転手が降車せずにスロープが出せ、誰でも自由にそのスロープを利用出来る形式のバスを改良してほしい。	原案どおり	32ページの方針3に記載しておりますとおり、バス車両のバリアフリー化を推進することとしており、ノンステップバスの導入促進に取り組むこととしております。 運転手が降車せずにスロープが出せる形式のバスについては、安全の確保や設置費など課題が考えられますので、今後の施策の参考にさせていただきます。
27	以前に比べ市内の歩道は非常に歩き易くなった。また歩道から車道にでる傾斜角度が緩やかになり、自転車も走行し易くなったと思う。これは車椅子・乳母車・キャリアバックを使用する人たちも同様の効果をもたらしていると思う。	原案どおり	32ページの方針3に記載しておりますとおり、段差解消などの道路のバリアフリー化を今後とも推進してまいります。 なお、自転車については、37ページの方針7に記載しておりますとおり、通行空間の確保を推進することとしております。
28	住宅街の街灯は特に暗い所が多いようなので、もう少し明るくしてほしい。	原案どおり	32ページの方針3に記載しておりますとおり、誰もが安全に安心して歩ける歩行空間整備等を進めてまいります。 頂いたご意見については、今後の施策の参考にさせていただきます。
29	歩道、公園にはベンチを設置し、こまめに休憩出来る様環境を整備し楽しくウォーキングする事により健康促し結果的に医療費の削減に繋げる。	原案どおり	32ページの方針3に記載しておりますとおり、誰もが安全に安心して歩ける歩行空間整備等を進めてまいります。 頂いたご意見については、今後の施策の参考にさせていただきます。

# 「福岡市都市交通基本計画」改定原案に対する意見と対応

(意見募集期間：平成25年10月7日～平成25年11月6日)

<意見者数>22人

<意見数> 66件

意見番号	意見要旨	対応方針	対応
3.3 目標像Ⅲ 環境にやさしい交通			
30	「環境にやさしい」交通について、人の移動が集中する都心部や公共施設が集中するウォーターフロントや、アイランドシティに都市高速道路と、モノレール併設して建設し交通混雑を解消すると同時に、モノレールから望む風光明媚な博多湾の景色を新たな観光資源として活用する。	原案どおり	37ページの方針6及び38ページの方針8に記載しておりますとおり、公共交通の利便性向上や利用促進及び、放射環状型の幹線道路の整備などによる道路交通の円滑化を進め環境負荷の低減を図ることとしております。 ウォーターフロント、アイランドシティに都市高速道路とモノレールなどの鉄軌道を併設して導入することについては、多大な事業費や採算性が課題となりますので、慎重に考えていく必要がございます。
31	交通事業者と行政のみならず、交通管理者も含み、専用レーンはもちろんのこと、一般車と路線バスの分離信号制御の検討により、バスの定時運行促進強化を行い、バス利用促進を行い、自動車の抑制を。	原案どおり	バスの定時性向上については、22ページの主な施策に記載しておりますとおり、バス専用走行レーン等の走行環境向上に取り組むこととしており、あわせて利用促進についても取り組んでまいります。
32	六本松九大跡地については、周辺の車道の拡張を計画されてあるようだが、これでは福岡市内の車の台数を更に増やす方向性を示しているようで、ただ人や車を市内に呼び込むだけで渋滞はおろか、排ガスの熱気でヒートアイランド現象をより活発化させ、悪影響を及ぼすのみのような気がする。福岡市内は公共交通機関が充実しています。市民に今まで以上に公共交通機関を利用するように呼掛けるべき。	原案どおり	19ページに記載しておりますとおり、地下鉄や道路などの交通基盤の骨格は形成されつつありますが、依然として交通混雑が見受けられるなど、引き続き整備が必要な部分もございます。 今後は、これまでに整備されてきた既存ストックを最大限に活用しながら、公共交通を主軸とした総合交通体系づくりを推進してまいります。
33	駐輪場については徐々に官民の整備が進んで近い将来はかなり改善されると思うが、更に自転車については思い切った大胆な施策を望む。都心の自転車走行空間（基本的に車道側）の完全整備や、ペリブのようなレンタサイクルシステムや、未利用附置義務駐輪場の公共開放策等です。福岡の平坦でコンパクトな市街域を活かすのは自転車だと思ふ。評価目標設定が低すぎる気がする。	原案どおり	自転車通行空間の整備については、「自転車通行空間ネットワーク整備計画」に基づき、天神・博多駅地区5km圏の幹線道路を中心に整備を進めてまいります。 また、駐輪場については、37ページの方針7の主な施策に記載しておりますとおり、使いやすい駐輪場を確保することとしております。 レンタサイクルについてのご意見は、今後の施策の参考にさせていただきます。
34	車道を拡張できるスペースが取れるのであれば、車道より先ず、歩道を出来るだけ広げ、自転車道を歩道と車道の間で設け、単に色分けするのではなく、柵で仕切ってほしい。市内の歩道全てを可能な限り柵で仕切った歩道と自転車道を設け、車道と自転車道の間はガードレールか、垣根または段差を設置してほしい。放置自転車をレンタルして活用することも提案する。	原案どおり	道路交通法では、自転車は車両であり、車道通行が原則であることから、車道部における自転車通行空間の整備を基本として進めてまいります。 放置自転車については、主な施策に記載しておりますとおり、放置自転車の撤去と街頭指導の強化に取り組んでまいります。 また、放置自転車をレンタルして活用のご意見については、今後の施策の参考にさせていただきます。

# 「福岡市都市交通基本計画」改定原案に対する意見と対応

(意見募集期間：平成25年10月7日～平成25年11月6日)

<意見者数>22人

<意見数> 66件

意見番号	意見要旨	対応方針	対応
35	自転車の無灯火をよく見かけるので、厳しく指導してほしい。	原案どおり	37ページの方針7に記載しておりますとおり、交通ルールの遵守や自転車通行マナーの向上など、自転車の適正な利用を促進してまいります。
36	自転車利用数の増加、自転車通行マナー歩道での事故防止のための環境整備、特に罰則強化の検討を。	原案どおり	37ページの方針7に記載しておりますとおり、自転車通行空間の確保を推進し、交通ルールの遵守や自転車通行マナーの向上など、自転車の適正な利用を促進してまいります。
37	自転車と自動車、自転車と歩行者の事故は、数字以上に増えていると思う。また、交通ルールを知らない・守らない自転車が大幅多くなったとも日常的に感じる。方針7について、非常に良いと思います。是非とも日本のトップを取る勢いで進めてほしい。	原案どおり	37ページの方針7に記載しておりますとおり、自転車通行空間の確保を推進し、交通ルールの遵守や自転車通行マナーの向上など、自転車の適正な利用を促進してまいります。
38	天神の渋滞緩和のためにも、自転車利用環境の向上は、とても大事だと思う。一方で、路上の駐輪場は都心の景観を著しく阻害している。 きちんと景観に配慮した駐輪場を整備しないと、観光客のおもてなしもできないし、「ユニバーサルデザイン」ではないと思う。	原案どおり	歩道に設置している路上駐輪場については、歩道上に多くの自転車が放置され、歩行者の通行の妨げにもなったことから、自転車を整然と駐輪させるために暫定施設として整備したものです。 頂いたご意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。
39	「地球温暖化の原因となる二酸化炭素などの排出削減」に対し、電気自動車や燃料電池車をいち早く、福岡市が取入れる方向性を優先的に図るべきと考える。 その為には、自然と人間が共生するまちづくりが必要だという事は、明確なはずである。この原案通りに進行すれば、それは近づくはずですが、福岡市の実際の方向性は、これに反し、最近特に人間中心で自然を無視した自然破壊をしているようにしか思えなくなってきている。	原案どおり	38ページの方針8に記載しておりますとおり、電気自動車などの環境に配慮した次世代自動車の普及促進を図ることとしております。 また、環境問題に対しては、37、38ページの方針6～8に記載しておりますとおり、公共交通の利用促進、自転車・徒歩で移動しやすい交通環境づくり、道路交通の円滑化などにも取り組むこととしております。
3.4 目標像Ⅳ 活力ある都心部を支える交通			
40	都心部施策で、七隈線の住吉ルートと土居通りルートが長期課題で図示されていますが、もう少し説明が必要ではないか。これがむりだからかかた駅前通りルートに決定したと市民は思っている。	原案どおり	地下鉄七隈線の延伸については、市民アンケートやホームページ上での情報発信を行いながら、市議会を中心に総合的な検討を行った結果、採算性や費用対効果の面から、天神南～博多駅ルートについて早期開業へ向けた取り組みを進めております。 残る都心部区間のルートについては、将来のまちづくりの進展などを見据えて、長期的視点に立った検討を進めることとしております。

# 「福岡市都市交通基本計画」改定原案に対する意見と対応

(意見募集期間：平成25年10月7日～平成25年11月6日)

<意見者数>22人

<意見数> 66件

意見番号	意見要旨	対応方針	対応
41	<p>全般として、総合交通体系に関する記述を設けたことは画期的と思う。</p> <p>天神、博多、ウォーターフロントの都心部3拠点の連携を強化する方向性は重要だと思う。</p>	原案どおり	<p>42ページの方針9に記載しておりますとおり、都心部の3拠点間の連携強化を図るため、公共交通幹線軸と歩いて楽しい歩行空間等の形成に取り組んでまいります。</p>
42	<p>活力ある都心部を支える交通の実現に向けて、是非、取り組んでほしい。都心部は運転が難しいので、高齢者・子供連れにも分かりやすく、移動しやすい公共交通の環境整備をお願いしたい。</p>	原案どおり	<p>42ページの方針9に記載しておりますとおり、都心部において来街者にも分かりやすく使いやすい公共交通幹線軸の形成に取り組んでまいります。</p> <p>実施にあたっては、高齢者・子供連れにも配慮しながら、取り組んでまいります。</p>
43	<p>地下鉄七隈線のWF地区への延伸について、長期的検討区間として地下鉄七隈線のWF地区への延伸が図示されているが、ルート等を含め地下鉄の延伸検討路線として福岡市として位置付けされているのか。</p>	原案どおり	<p>43ページに記載しておりますとおり、ウォーターフロント地区への地下鉄七隈線延伸については、将来のまちづくりの進展などを見据えて、長期的視点に立った検討を進めるルートとして位置づけております。</p>
44	<p>福岡市も都市高速の環状が実現し、移動しやすくなった。交通は、都市の骨格であり、都市の発展にはかかせない。今後は都市の発展に重要な都心部に力を入れた交通政策をしてほしい。</p> <p>特に地下鉄七隈線延伸、天神通り線延伸、薬院舞鶴線整備は必要である。早期の実現に向けての検討してほしい。</p>	原案どおり	<p>都市の活力を牽引する都心部の機能強化と更なる魅力づくりを推進するため、42ページの方針9、10に記載しておりますとおり、都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上、公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化に取り組むこととしております。</p> <p>なお、地下鉄や道路などの整備については、順次進めてまいります。</p>
45	<p>タクシーの路上待機</p> <p>夜間の国体道路における渋滞がひどい。バスの定時運行の妨げになるので、規制に強化やタクシープールの整備を。</p>	原案どおり	<p>41ページに記載しておりますとおり、タクシーについては、様々な取組みにより改善が見られておりますが、引き続き継続的な取組みが必要と考えており、42ページの方針10の主な施策に記載しておりますとおり、タクシーの適正利用の促進に取り組むこととしております。</p>
46	<p>都心部においては休日の交通混雑の緩和が課題である。他都市からも多くのマイカーが流入していることを考えると、福岡市単独だけでなく、他都市と連携した取り組みを今後強化すべきかと思う。パーク&amp;ライド、パーク&amp;バスライド等々…。</p> <p>流入交通の分散という点では、天神通線の開通に期待する。</p>	修正	<p>41ページに記載しておりますとおり、都心部においては、休日を中心に多くの来街者が集中し、交通混雑が見られます。ご意見のとおり、周辺市町と連携した施策は今後重要であることから、54ページ下段の行政の役割に、周辺市町との連携について記載します。</p> <p>また、流入交通の分散については、都心部における新たな幹線道路の検討・整備などに取り組むこととしております。</p>



# 「福岡市都市交通基本計画」改定原案に対する意見と対応

(意見募集期間：平成25年10月7日～平成25年11月6日)

<意見者数>22人

<意見数> 66件

意見番号	意見要旨	対応方針	対応
47	博多駅周辺と天神地区の再開発が進むにつれて駅周辺の混雑が激しさを増している、これを解決できる最後の手段として、JR博多駅在来線上屋に都市高速道路を引き込み、モノレール、観光バス、長距離バス、都市高速利用の自家用車等のターミナルとして利用すれば飛躍的に利便性が高まり、博多駅周辺の混雑も解消する、	原案どおり	42ページの方針10に記載しておりますとおり、都心部の交通混雑については、必要な幹線道路の整備と公共交通の利用促進取り組むこととしております。 博多駅に都市高速道路やモノレールなどの鉄軌道、ターミナルを整備することについては、多大な事業費や採算性などが課題となることから、慎重に考えていく必要がございます。
48	都心の回遊性を高めることは重要だと考える。都心の拠点を結ぶシステムは福岡のシンボルとなるようなシステムの導入を期待する。外環状線が開通したことを受けて、都心の幹線道路では通過交通を排除し、公共交通に主眼を置いた空間の再配分も時機をみて検討すべき。	原案どおり	42ページの方針9に記載しておりますとおり、都心部の回遊性向上を図るため、歩いて楽しい歩行空間等の形成に取り組んでまいります。 また、公共交通幹線軸の充実・強化の検討にあたっては、シンボル性や道路空間の構成も勘案しながら、分かりやすく使いやすい公共交通体系づくりに取り組んでまいります。
3.5 目標像V 国内外からの広域的な人流・物流を支える交通			
49	天神の混雑がひどく、西鉄電車に乗り継ぐ場合でも、日銀前で降車して、地下街を歩かねばならない。東区から天神へは出掛け易いが、博多駅や福岡空港方面へのアクセスが不便。	原案どおり	46ページの方針12に記載しておりますとおり、博多駅、博多港、福岡空港など、広域交通拠点の結節機能強化を進め、都心部と福岡空港の交通アクセスの強化に取り組むこととしております。
50	佐賀駅から博多駅まで30分台と速く、佐賀から福岡まで通勤している人も相当数いる。福岡市内だけでなく、佐賀市など、もっと広範囲を通勤圏と捉えた計画にすべき。	修正	ご意見のとおり、周辺市町と連携した施策は今後重要であることから、54ページ下段の行政の役割に、周辺市町との連携について記載します。
51	福岡市内はコンパクトな交通体系が整備されていると思う。一方、隣国へのルートは佐賀空港が一步秀でている状況かと思う。福岡空港にて当該役割を担うことは難しいようであれば、佐賀空港からのスムーズなアクセス(道路整備含め)を検討すれば、より韓国企業の誘致が容易になる可能性があるのではないか。福岡市単独では難しい問題も、それぞれの役割において連携を深めることは、メリットもあると思う。	原案どおり	福岡、佐賀両空港の役割分担や佐賀空港からのアクセスについては、福岡市域を超えた広域的なご意見であり、国・県に検討していただく必要があると考えておりますので、本市においては、46ページの方針12に記載しておりますとおり、福岡空港について、広域交通拠点としての結節機能強化や都心部との交通アクセスの強化に取り組んでまいります。

# 「福岡市都市交通基本計画」改定原案に対する意見と対応

(意見募集期間：平成25年10月7日～平成25年11月6日)

<意見者数>22人

<意見数> 66件

意見番号	意見要旨	対応方針	対応
52	伝統ある博多の街に集中する陸、海、空、の交通インフラをもっと立体的機能的に結節し福岡、博多の古くて新しい街並みが混在する福博の魅了と、現在まで培ってきたアジアマンズの実績と人の交流を十二分に生かし更に、発展する事が出来れば、おのずとアジアのリーダー都市としての道は開かれると考える。	原案どおり	46ページの方針12に記載しておりますとおり、博多駅、博多港、福岡空港など、広域交通拠点の結節機能強化や連携強化に取り組むことで、アジアの交流拠点都市にふさわしい交通をめざすこととしております。 街並みや人の交流等については、その特徴を活かしながら、各施策に取り組んでまいります。
53	交通案内の強化と受け入れ環境の強化については、ターゲット（韓国人など）と対象箇所（博多港）などを絞って、是非世界に誇れるようなインパクトのある施策を実施して欲しい。	原案どおり	頂いたご意見も踏まえ、来街者の属性や目的など考慮し、効果的な施策に取り組んでまいります。
3.6 成果指標			
54	成果指標については、現状維持の項目が多いように思う。基本計画の目標との整合はあるかと思うが、都心の歩行者交通量や公共交通利用者数などは、基本方針の書きぶりからするともう少し野心的な数字を打ち出してもいいように思う。あくまでもPDCAを適切にまわす前提で。	原案どおり	成果指標については、わかりやすく容易に収集が可能と考えられるものを成果指標としており、また、上位計画である福岡市第9次基本計画や関連計画と整合を図るため、できるだけ同じ成果指標を設定しております。 また、施策の推進にあたっては55ページに記載しておりますとおり、戦略的な取り組みを持続的・発展的に展開してまいります。
55	方針7の成果指標に「使いやすい駐輪場の整備率」を入れてほしい。使いやすい駐輪場がないと自転車に乗りにくい。	修正	使いやすい駐輪場を確保することで、放置自転車を減少させることができると考えられますので、自転車放置率の減少を成果指標に追加します。
第4章 施策の推進			
56	交通事業者だけでも複数あり、利害調整等が大変かと思うが、是非、福岡市がイニシアチブをとって、施策を推進してもらいたい。	原案どおり	54ページの下段の行政の役割に記載しておりますとおり、行政がイニシアチブをとって、事業者間の連携の支援を行うこととしております。
57	施策推進体制について、計画は立てることではなく実施することが目的なので、施策推進体制の構築は極めて重要であると考えている。福岡市が中心となって関係者とよく連携して、他都市に誇れる「公共交通を主軸とした総合交通体系」を実現して欲しい。	修正	ご意見のとおり、行政が中心となって、交通事業者などと連携して施策を推進することが重要であることから、54ページの下段の行政の役割に交通体系全体の計画と調整を記載します。

# 「福岡市都市交通基本計画」改定原案に対する意見と対応

(意見募集期間：平成25年10月7日～平成25年11月6日)

<意見者数>22人

<意見数> 66件

意見番号	意見要旨	対応方針	対応
58	<p>施策の推進について、交通事業者、行政、市民・企業がテーブルに付くことが最も重要だと思う。記載の案を是非進めてほしい。その際、思い切った公共交通事業の再編まで、踏み込んだ検討をしてほしい。</p>	原案どおり	<p>55ページに記載しておりますとおり、公共交通を主軸とした総合交通体系を進めるため、交通に関わる関係者による新たな協議会を設置し、戦略的な取組みを持続的・発展的に展開していくこととしております。 公共交通事業の再編についてのご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。</p>
59	<p>基本姿勢には大変賛同する。幹線支線ネットワークの実現には事業者との連携が不可欠と思うし、より公共交通計画に行政が関与する必要があると考える。これからは人も財源も限られるので、市域一帯での公共交通の計画と運営が不可決であるとする。役割分担の見直しを都市経営的な観点からぜひ検討してほしい。 また、不採算路線や過疎地の公共交通についても単に維持ではなく、住民の責任を明確にすることが必要だと思う。郊外部への投資と同じくらい、都心部への投資が今後重要だと思う。</p>	原案どおり	<p>公共交通については、22ページの方針1に記載しておりますとおり、分かりやすく使いやすい公共交通体系づくりに市民・企業、交通事業者、行政が連携して取り組むこととしております。 また、具体の施策における市民・企業、交通事業者、行政の役割については、今後、実施する中で明確にしながら施策を推進してまいります。</p>
60	<p>交通マナーの向上について（地下鉄等での座り方を含む）は大きなテーマだと思う。交通マナーの向上が市民・企業の立場の欄で記述されているが、行政としてその啓発活動は重要であり、例えば目標像Ⅱの施策の基本的方針で記述するべきではないか。</p>	修正	<p>様々な施策において、行政の広報・啓発活動は重要であることから、54ページの行政の役割に、広報・啓発活動を記載します。</p>
61	<p>コンパクトな都市形成や公共交通を主軸とした交通体系など、非常に世相を反映した魅力的な基本計画であると思う。計画は計画、要は実行だと思うので、今後、より具体的な実行計画を策定し、自転車を含めた福岡らしい公共交通優先の施策を進めてほしい。一方、道路等、必要なインフラの整備はもちろん重要であるので、バランスをとりながら、民間活力を活用しながらの今後の施策展開に期待している。</p>	原案どおり	<p>55ページに記載しておりますとおり、公共交通を主軸とした総合交通体系を進めるため、交通に関わる関係者による新たな協議会を設置し、戦略的な取組みを持続的・発展的に展開していくこととしております。 また、市民・企業、交通事業者、行政が連携しながら各交通施策を展開してまいります。</p>
その他			
62	<p>課題解決に向けた方策を「施策」として載せるべきであり、「検討」すること自体は施策とはならないと思われる。市民・企業との連携を銘打っている以上、必要な情報の開示を行ったうえで、民間のアイデアを引き出すような形で計画として打ち出すことが望ましいと考える。</p>	原案どおり	<p>現時点で具体の実現方策が見いだせていないものについても、取組みの方向性がより分かりやすくなるよう「検討」とお示ししております。 今後、頂いたご意見を参考にしながら、実現に向け具体の検討を進めてまいります。</p>

# 「福岡市都市交通基本計画」改定原案に対する意見と対応

(意見募集期間：平成25年10月7日～平成25年11月6日)

<意見者数>22人

<意見数> 66件

意見番号	意見要旨	対応方針	対応
63	<p>今回の改定原案は、どの部分が改定されているのかが分かりづらく、市民として意見を出しづらい。</p> <p>本来であれば、策定済の福岡市基本構想および福岡市基本計画の「どの部分」に基づいて、「どのように」改定したのかということ、改定前と改定後の比較検討が可能となるように明示して、パブリックコメントを行うべきと考える。</p>	原案どおり	<p>今回の都市交通基本計画の改定では、6～9ページに記載しております「第9次福岡市基本計画」を踏まえて、基本理念と目標像、施策の基本的な方針等に内容を反映させております。</p>
64	<p>交通をもう少し「エンターテイメント」の視点で捉えることはできないか。オープントップバスなど、魅力的なものにトライしている部分をもっと肯定して、ぜひとも「楽しい公共交通」に取り組んで欲しい。目的地に効率良く到着するためだけではなく、使うことが目的になるようなものも都市の魅力である。例えば、「河川軸」として表現されているが、具体的な活用方策は描けないか。</p>	原案どおり	<p>都心部の更なる魅力づくりを推進するため、42ページの方針9に記載しておりますとおり、来街者にも分かりやすく使いやすい公共交通幹線軸の形成に取り組むこととしております。</p> <p>「楽しい公共交通」の視点や「河川軸」の活用については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
65	<p>技術革新による自動車の自動運転に対する近未来の対策は言及しておけないか。交通弱者への対策等が根本的に変化する可能性があると思う。</p>	修正	<p>技術革新による新たな技術の活用については、既存ストックの活用と同様に重要な視点であることから、18ページに既存ストックと新たな技術の活用について記載します。</p> <p>自動車の自動運転については、実用化の状況を踏まえながら具体の交通施策での活用について検討したいと考えております。</p>
66	<p>車道の道路幅拡張の前に、電気自動車や燃料電池車によるカーシェアリングを導入することを検討してもらえないか。高齢化社会を迎えた現在、交通機関が住宅近くになく、思うように市街地に出て来れない方々を援助するのにも、カーシェアリングは良い手段と考える。例えば、カーシェアリングは、共有の乗り物なので、近所のお年寄りを誘って一緒に街中へ出る機会を増せる。人と人のつながりの輪を広げる事が出来るはず。</p>	原案どおり	<p>カーシェアリングの導入については、高齢者化社会に対応する交通施策として一定の有効性があるものと考えておりますが、本市の交通課題にどの程度有効な施策かは現時点では不透明な部分があると考えております。</p> <p>頂いたご意見については、他都市での取組みの検証などを踏まえながら、今後の施策の参考にさせていただきます。</p>