

# 議 事 録

会議名	令和 8 年度 福岡市地域公共交通計画協議会
日時	令和 8 年 5 月 14 日 (金) 10 時 00 分～11 時 00 分
会場	TKP エルガーラホール 7 階 「中ホール1」
議事	(1) 協議会の進め方について (2) 施策の取組み状況について (3) 成果指標の状況について
出席者 (敬称略)	稲永委員、松永(千)委員、高橋委員、井口委員、白津委員、三根委員、末崎委員、 荒瀬委員、内野委員(代理:草場氏)、壺岐委員、中村委員、曾我部委員(代理:村上氏) オブザーバー：小堀氏、野中氏、松永(鉄)氏、長氏、秋田氏(代理:安成氏)
発言者	発言要旨
事務局	<開 会> ※住宅都市みどり局交通計画課長より挨拶  <委員紹介>
会長	<b>【議題(1) 協議会の進め方について】</b> ・今回、新任の委員・オブザーバーの方もいるため、議題 (1) として、協議会の進め方について改めて事務局より説明いただきたい。
事務局	<説明>
会長	・事務局から説明のあった内容について、質問等はあるか。 ・質問がないようなので、次の議題へ移る。
会長	<b>【議題(2)施策の取組み状況について】</b> <b>【議題(3)成果指標の状況について】</b>
事務局	<説明>
オブザーバー	・事務局から説明のあった施策の取組み状況や、成果指標の状況について、質問や補足説明のほか、皆様に共有したい内容などがあれば、ご発言いただきたい。
事務局	・事務局から説明のあった施策の取組み状況や、成果指標の状況について、質問や補足説明のほか、皆様に共有したい内容などがあれば、ご発言いただきたい。
オブザーバー	・成果指標の「1日あたりの鉄道・バス乗車人員」が、着実にコロナ禍前の数値に戻っているということだが、要因が分かるようであれば、教えてほしい。
事務局	・現況値として 125 万人に増加しているが、内訳を見ると、地下鉄を中心に鉄道利用者が増加している。地下鉄利用者は、人口の伸び以上に増加しており、来街者の増加が要因ではないかと推察している。

オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通やバス路線網の維持という側面から、来街者だけでなく、地域の方に使っていただけるように、関係者の皆様で知恵を出し合っていきたいと考えているので、よろしくお願ひしたい。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>今の内容の関連で、資料には2019年以降の数値が示されているが、2019年より少し前からの中期的な傾向として、125万人という数字に対してはどのような評価・認識なのか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>2019年以前は増加傾向にあり、2019年に131万人に達したところ。その後、コロナ禍により2021年には94万人まで減少し、その後徐々に回復傾向にある。基準値である2023年118万人から人口の伸び等を勘案し、目標値として2028年125万人と設定していたが、既に125万人に達している状況。コロナ禍前までの回復は難しいのではとの見通しもあったが、公共交通利用者が更に増え、コロナ禍前の利用者数を越えていくことが望ましいと考えている。</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用が増えることは計画としても望ましいことと思う。一定の目標値までは早期に到達したということではあるが、これから先については、世の中の動向次第というところもある。もう1、2年様子を見て、まだまだ増加が続くようであれば、目標値を見直しても良いかと思う。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>施策2-1関連「地下鉄七隈線の6両編成化の検討」について、ホームの長さが足りないことも考えられるが、ホームの延長等も含めて検討されるのか。また、天神南駅と薬院駅間はかなりの急曲線区間があったかと思うが、6両編成とした場合、走行性や線形に問題はないのか。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>七隈線のホームについては、4両に合わせて仕上げているが、ホームの土台部分は6両に対応できるベースがある。表面的な仕上げとホームドアを2両分増やすといった改修は必要になってくるため、改修内容と費用の検討を行っているところ。線形については、6両編成を想定した線形で設計されているので、線形が変わることはない。6両化に際しては、ホーム等の改修と車両の追加導入が必要となる見込みである。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>施策2-1関連「バス停上屋やベンチの設置等」について、タクシー協会も天神地区を中心にタクシー乗り場を設置しているが、老朽化が目立っているため、今年度から広告付き上屋への建替えを進めていくこととしている。</li> <li>また、「ピーク時における混雑緩和対策」について、MICE関連施設やスポーツ関連施設等でのイベントなどで、ピーク時というよりも、不定期に利用者が非常に多くなることがある。大規模なイベントの際は、大量輸送機関としてのバスや鉄道での対応が期待されるものと思うが、タクシーについても移動需要が高くなっている。そのため、周辺の道路環境や施設内の受け入れ体制、交通事業者の輸送体制など、</li> </ul>

事務局	<p>福岡市や交通事業者と連携して、臨時の需要への対応を今後検討してみてもどうかと考えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・課題として提案いただいたので、こういった形で検討できるかなど、改めて話をさせていただきたい。</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施策 2-1 関連「バス停上屋やベンチの設置等」について、細型ベンチというものが具体的にどんなものか教えてほしい。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで、約 300 基のベンチをバス停に設置してきたところ。従来のベンチは座面幅が 50cm 程度であり、ベンチを設置したうえで歩道の有効幅員 2m を確保することが設置条件となるため、3m 以上の歩道幅員がないと設置が難しい状況であった。バス停を中心としたベンチ設置に関する要望も強く、座面が 30cm 程度となるコンパクトなベンチを開発しており、更なるベンチ設置を進めていくこととしている。</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢の方など、バスを待つ際には、多少座面が狭くてもベンチがある方が良くと思う。</li> </ul>
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・成果指標の「新たな公共交通空白地の抑制」の 0 地域という数字について、バスの休廃止が進んだ地域に代替交通を確保しているので 0 地域という意味で、元々バスがなく不便な地域は勘定に入っていないという意味なのか。または、福岡市内には公共交通空白地というものがあるのか全く存在しないという意味なのか。</li> <li>・また、公共交通空白地をどのように定義されているのか教えていただきたい。</li> <li>・それから、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」について、成果指標にどのように反映されているのかも教えていただきたい。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・成果指標「新たな公共交通空白地の抑制」の 0 地域については、平成 22 年に生活交通条例が施行されて以降に、新たな公共交通空白地が発生していないということの意味している。バス路線の休廃止に対し、代替交通の確保を行うことで抑制しているが、条例制定前からの公共交通空白地はあると認識している。</li> <li>・公共交通空白地の定義については、条例のなかで、鉄道駅・バス停から概ね 1km 以上離れた地域として位置づけている。</li> <li>・施策 5-2 について、条例では、鉄道駅から概ね 1km 以上、バス停から概ね 500m 以上離れた地域、もしくは高低差が 40m 以上ある地域等を公共交通不便地として定義しており、高齢化の進展により、通院、買い物といった生活圏の移動ニーズが高まるなか、こうした公共交通が不便な地域についても、生活交通の確保が重要となっている。そこで、令和 4 年度からオンデマンド交通を活用した社会実験を行い、その成果を以て、令和 7 年度に支援制度を拡充し、取り組む地域の募集を行っている。その結果、市内 146 の小学校校区のうち 44 校区から生活交通の課題への支援について応募があり、4 エリア 18 校区では今年 4 月から継続的にタ</li> </ul>

	<p>クシー車両を使ったオンデマンド交通の運行を開始している。そのほか、新たに5エリア12校区では、オンデマンド交通、デマンド交通の運行形態により、4月に運行事業者が決定したので、本年秋の運行開始を目指して、地域、交通事業者とともに、詳細な運行計画の協議を行っていくこととしている。特段の成果指標はないが、まずは、応募のあった44校区について、現在30校区で新たな交通モードの運行を開始・予定しており、引き続き、残りの十数校区についても既存の公共交通の活用、改善なども図りながら、取組みを広げていきたい。成果指標としては位置づけていないが、そのような指標で進捗の管理はできるようにしている。</p>
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施策5-2については、応募のあった44校区で何らかの取組みを行うことが目標という理解で良いか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回、生活交通に関し、何らかの課題があるということで44校区の応募があったが、既存のバス路線があるエリアもある。交通事業者の協力も得ながら、例えばバス路線の一部再編やダイヤ改正等で解決できるエリアもあるかと思う。44校区については、新たな交通モードの導入だけではなく、既存の公共交通の活用、改善も図りながら、地域の課題解決に向けた支援をしていきたい。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・成果指標の「都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数」について、事務局から説明のあったとおり、令和7年度の数値が、近年と同様のトレンドという風に見えるが、逆に、令和6年度が急激に減少しているとも見れる。また、成果指標の「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」についても、令和6年度だけ少し傾向が異なる。ここに関連性があるかどうかという点について教えていただきたい。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数」の令和6年度の減少幅が例年に比べて大きいことについては、令和5年に七隈線の延伸区間が開業したことなどの影響もあると考えているが、その因果関係を正確に分析することは難しい。</li> <li>・「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」や「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」については、サンプル調査であるため、変動が生じやすい。「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」については、比較的変動が少ないが、数値を維持または向上するようにしていきたいと考えている。</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・成果指標「新たな公共交通空白地の抑制」について、現在0地域ということで、数値としては良い形で推移しているが、運転手不足等を背景とした減便などにより、郊外部では時間帯によってはバスの本数が少なく、ほとんどないようなエリアもある。公共交通空白地は0地域を維持しているが、時間帯によっては、運行頻度の濃淡があるという状況が広がってきているかと思う。バス事業者の立場から、今後どのような取組みをされていくのか考えや計画があれば教えてほしい。</li> </ul>

委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・そうしたエリアは主に郊外部になってくるかと思うが、利用者が少ないエリアについては、どうしても便数を減らす対応をせざるを得ず、ご不便をおかけしていることかと思う。バス路線を維持していくことは、大きな使命として持ちながらも、維持していくには、やはりご利用いただく方がある程度確保できないと厳しいところもある。他のモードとうまく連携させるなど、新たに郊外部での人の移動を促すような取組みも合わせて、皆さんと一緒に考えさせていただきたい。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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」について、今年の4月に発表のあった北崎校区のデマンド交通もこの取組みに入るのか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・応募のあった44校区のなかに北崎校区も含まれている。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・要望と提案になるが、北崎校区では、西の浦線という路線バスを運行するなか、今回デマンド交通が運行される。このエリアが公共交通不便地であることは十分認識しており、そこからバスへのアクセスについて連携していきたい。例えば、佐賀県の玄海町では、路線バスとの一とで、道路交通法上の手続きがいるが、バス停にデマンド交通を乗入れするなどの連携もしている。できれば地域の皆さんのために、事業者は異なるが、そういった連携をさせていただきたいと思っている。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西の浦線については、昨今、利用者数は増加傾向であるが、まだまだ目標値に足りていない部分もあるかと思う。今回、バス停から遠い集落が点在しているエリアでのデマンド交通の運行である。エリアの中に昭和バスの営業所等もあるかと思うので、今後、地域の方々とミーティングポイントについて検討を行うにあたり、既存の交通との結節についても連携、協力できる部分は行っていきたい。</li> </ul>
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・成果指標「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」の2025年度の数字は86.5%と高いが、「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」については大体7割ぐらいで推移しており、1割ぐらいの乖離があると感じる。この数字だけを見ると、公共交通を便利だと感じているが、使っていない人が一定いるようにもとれる。サンプルの取り方が異なるなどの理由があるかと思うが、思い当たることがあれば、教えてほしい。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご指摘の成果指標の基となる市民意識調査は、同じタイミングで調査したものではない。同じタイミングで調査ができれば、関連性等の分析も可能になるため、今後の成果指標のフォローアップに向けては、そうした対応も検討していきたい。</li> </ul>
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・成果指標「公共交通のバリアフリー化」で、2019年度の鉄道駅の数字が100%となっているが、実際に100%を達成したということか。</li> </ul>

事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅については、2019 度末の時点では 100%達成していた。その後、2020 年度にバリアフリーに関する国の基本方針が改正され、それまで 1 日の利用者が 3000 人以上の駅のみが対象だったものが、重点整備地区については 2000 人以上の駅も対象となったほか、整備項目も追加となった。そのため、2020 年度の達成状況が 41.5%に減少している。その後、国や市の補助も活用しながら、鉄道事業者による整備が進められ、昨年度末時点で 73.5%となっている。</li> </ul>
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・母数が変わったということか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・母数となる対象駅はそこまで増えてはいない。国の基本方針の改正による目標の上方修正に伴い、整備すべき項目が追加されたことで、バリアフリー化が完了していた駅が、未完了の取り扱いとなったために、バリアフリー化率が減少しているものである。</li> </ul>
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・資料が公表されるのであれば、説明を簡潔に記載した方が良いと思う。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・補足説明の記載について考えたい。</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画が 10 年計画であるなか、基準が変わっていくと、進捗管理として困る部分もあるかと思うが、説明をいれるなど、丁寧に対応いただけると良いと思う。</li> <li>・皆様からの多くのご意見、提案に感謝する。様々な施策に関連する取組みについて、現状や今後の予定を共有していただいたが、関係者間の連携強化、一体的な施策の推進につながるものと考えている。今後、各施策に取り組んでいくにあたり、引き続き、関係者間での検討・調整などを図っていただき、効果的・効率的な施策の推進を行っていただきたい。</li> </ul> <p style="text-align: right;">&lt;閉会&gt;</p>