

議 事 録

会議名	第3回 福岡市都市交通協議会
日時	令和6年7月12日(金) 15時30分～17時30分
会場	西日本新聞会館 16階 「天神スカイホール メインホールB」
議事	議題1 協議会の進め方 議題2 第1回・第2回協議会の振り返り 議題3 改定に向けた主な視点 議題4 主な視点を踏まえた取組みの方向性
出席者 (敬称略)	稲永委員、黒瀬委員、辰巳会長、中村委員(オンライン参加)、萩島委員(オンライン参加)、馬場委員、神崎委員、清水委員、松崎委員、安川委員(代理:三根氏)、家本委員、荒牧委員、伊藤委員(代理:小柳氏)、鈴木委員(代理:柚井氏)、窪西委員、古城委員(代理:小林氏)
発言者	発言要旨
事務局	<開 会> ※住宅都市局交通計画課長より挨拶
事務局	<委員紹介>
会長	・まず、議題1～3について事務局より説明をお願いします。
事務局	・議題1 協議会の進め方 議題2 第1回・第2回協議会の振り返り 議題3 改定に向けた主な視点 <説明>
会長	・事務局から説明のあった議事1～3について意見や質問等があればお願いします。
委員	・交通を考える上では、生活圏を意識して市町村域に囚われすぎず、福岡市の境を超えて考えていくことが重要だと思う。福岡市に来てもらえれば福岡市にお金が落ち、逆に福岡市民が外に行くことも便利になるという視点も加えてもらいたい。
事務局	・過去の協議会でも、生活交通の確保等を考えるうえでは、生活圏を意識してほしいという意見をいただいております。観光等広い視点も意識し、検討を進めていきたい。
委員	・主な視点の重みの付け方について、福岡市ならではの課題や、これから先の人口等も踏まえたうえで整理されているかと思う。他の自治体の計画でも、事務局から説明のあった視点1から5のような順番で、持続可能な交通ネットワークというキーワードが上位に出てくるケースが良くある。ただ、もう少しその先の未来を見据えるという観点や、福岡市だけに閉じすぎないという観点で見ると、例えば、脱炭素、カーボンニュートラルなどは、全体の課題としてもう一段上のレイヤーで捉えなければいけないこともあると思う。主な視点1～5の重み付けについても、レイヤーを分けて議論することができるのではないかと思う。 ・また、チャリチャリは福岡市と共同事業を実施しているが、すでに志免や糟屋にもポートが設置され始めている。生活圏と市の境界は必ずしも一致しておらず、境界を渡って利用する方が非常に多い。更にポートを増やしてほしいとの要望もあつ

事務局	<p>ている。バス、鉄道、タクシーなどもそうだが、隣接自治体との生活圏を意識した接続性についても重点を置いていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回、主な視点として改定にあたっての大きな方向性を5つ整理しており、レイヤーや重みづけについても意識しながら、検討を進めていきたいと考えている。また、隣接自治体との接続性についても同様に考慮していきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・視点という形で整理をしていただいているが、その前に、どのような取組みを進めていくかを考えるにあたっては、まず、福岡市の交通施策についての大きな柱となる理念を皆で共有する必要があると思う。10年後の目指す姿があり、その実現に向けて現状の課題とのギャップを埋めるため、様々な方向性に基づいた施策を実施していく必要があると思う。当社でも2035年のビジョンとして、居心地の良い幸福感ある社会という理念を掲げている。そうした理念や目指すべき姿を、単なるお題目ではなく、市民の方に理解してもらい、市民、行政、事業者で実現に向けて共創して取り組むその指針となるものがこの計画であり、その理念が必要だと考えている。その理念に基づいて様々な施策が出てくるかと思うが、その理念が絵に描いた餅にならないように理念を実現するための具体的な施策をしっかりと示す必要がある。10年間、成り行きに任せては公共交通が破綻するという危機感を持ってやっていく必要があると思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・今回は、改定にあたっての主な視点をお示したうえで、施策についての意見交換をしたいと考えている。頂いた意見を踏まえ、次回、目標像や方針を含めた次期基本計画の構成案について示したいと考えている。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・現計画の時には理念を掲げているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・現計画では、「人に安心、まちに活力、地球にやさしい」という大きい基本理念のもと目標像を5つ掲げている。目標像については、目標像Ⅰ「都市の骨格を形成する総合交通体系の構築」、目標像Ⅱ「子どもから高齢者まで誰もが安全・安心な交通」、目標像Ⅲ「環境にやさしい交通」、目標像Ⅳ「活力ある都心部を支える交通」、目標像Ⅴ「国内外からの広域的な人流・物流を支える交通」である。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・現計画の目標像や市民意見を見ていると、目標像Ⅱに関連する意見であれば、「使いやすくしてほしい」、目標Ⅴに関連する意見であれば、「分かりやすくしてほしい」といった、ユーザー側の視点の意見が多数ある。現計画では、目標像Ⅱ、Ⅴは使う側の視点で目標を掲げているが、今回示された主な視点では、運転手不足等の問題もある中で、どちらかと言えば計画する側・提供する側に関する部分が強く見える。それが悪いという訳ではないが、ユーザーの目線に立って使いやすいという部分もどこかに強調して入れていただければと思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・5つの主な視点については、交通を取り巻く環境の変化や、ここ10年で生じた新しい課題等を踏まえ、新たに考慮すべきポイントとして整理しているが、ユーザー目線の視点等も含め検討を進めたい。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・特に、持続可能性の面で問題になるところは、提供する側の問題が多いので、このようになりがちだが、ユーザー目線と両方あった方がいい。

委員	<ul style="list-style-type: none"> 先程、別の委員の意見で気づかされたが、10年後、具体的にどうなるのかを想定することと、そのギャップをもう少し考慮すべき。例えば人口の増減はある程度把握できているが、このまま進んだ場合10年後の交通がどうなっているのか。それをユーザー目線で見たとときにその状態が良いのか、提供側として提供できないものなのか。 そのギャップをはっきりさせないと、そもそも出来ない事を並べてしまいかねないのではないか。もしくは10年の中で、変化に追いつけない事が出てくるのではないかと感じた。理念については、全部を取り組むことは出来ないかもしれないし、全部の意見を取り入れようとすると逆の方向に向かってしまうこともあるかもしれない。10年の計画なので途中の変化が大きいのは前提となるが、ギャップの分析ができているかどうかが大変になるかと思う。現状とともに10年後の想定を立てることが大事なかと思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 10年後の想定として、人口の影響は大きいと思う。福岡市の総人口が2040年ごろにピークに達し、その後、高齢者人口が増加していく。また、生産年齢人口は2030年にピークを迎えるという状況である。そういった視点も踏まえ、取り組む施策の方向性について、ご意見をいただきたい。
会長	<ul style="list-style-type: none"> 人口についてはある程度予測はつくが、その他、予測のつかない部分も色々ある。今は円安でインバウンドが来ているが、円高になった時にどうなるか、あるいは自動運転がどのくらい普及するかなど、色々不確定要素があると思う。現状のままいくとこうなる、それをこういう風に変えていきたいという方向性がありつつも、ある程度変化に対応できる柔軟性・弾力性も考慮しながら計画することも重要かと思う。 では、次に進みたいと思う。議題4について事務局より説明をお願いします。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 議題4 主な視点を踏まえた取組みの方向性 <説明>
会長	<ul style="list-style-type: none"> まず、主な視点1について皆様方から意見を頂きたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> 資料15、16ページの記載の表現について尋ねる。面的に広がるバスやデマンド交通、「シェアリングモビリティなどの多様な交通モード」として、タクシー等とあるが、タクシー業界もこれまで公共交通を担ってきている自負がある。ここで表現されているシェアリングモビリティのイメージを聞かせてほしい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> シェアリングモビリティの明確な定義はまだ定めていないが、今回このように表現したのは、シェアサイクルのように、乗り物を所持せずに様々な方がシェアして乗るモビリティという意味で表現させていただいている。
会長	<ul style="list-style-type: none"> おそらく、「シェアリングモビリティ等」に続く括弧の中に「タクシー」という表記があることに違和感を感じられているのか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> そうである。
会長	<ul style="list-style-type: none"> おそらくここは文章として、「鉄道、バス、デマンド交通、シェアリングモビリティなど」があり、その後の「多様な交通モード」のところにタクシーが入っている

	<p>のではないかと思う。見方としてそういう誤解が生じる可能性があるかと思うので、事務局の方でも、表現の検討をお願いしたい。</p>
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・主な視点1では、幹線と支線の役割分担をこの中で取り上げていかなければならないと考えており、15 ページの左下のモデル図については、もう少し書き込んで姿をはっきりとさせ、交通ネットワークの構想図としてしっかり描いていく必要があると思う。成り行き任せではなくて、それぞれの事業者が連携していく姿をある程度ルール化して描く、そのための一つの指針となるものが必要ではないか。それはただ描くだけでなく、実現できるかどうかが大切であり、実現可能性や持続可能性も含めて、この絵を描いていく必要があるかと思う。 ・持続可能性については、以前は収支の問題が非常に大きかったが、今は担い手不足の問題が大きい。それを含めて公共交通をどう維持していくかの仕組みづくりを民間だけでなく、官民共創で取り組む必要があると思う。 ・今後の10年では、これまでなかった新たなテクノロジーを活用して効率化を図ることも持続可能性には大きく寄与するのではないかと思う。オンデマンド交通や自動運転、MaaS の取組みなど色々な可能性に取り組んでいるが、地域の持続可能な公共交通への一助となるよう先行投資として取り組んでいるところもある。民間の一事業者だけではなく、連携や共創で取り組むとコスト面でも有利に働き、より大きな推進力となる。具体的な言葉を使いながら、取り組む意義や背景が伝わるようにして欲しいと思う。 ・幹線、支線など多様なモードが相互連携して一つの交通ネットワークとして機能していくためには、運行情報などについてもテクノロジーを活用した連携が必要だと思っている。乗り継ぎの不便さを少なくし、シームレスな移動情報の提供を一気通貫で行う必要があり、それに資する MaaS の取組みも進んできている。九州 MaaS も8月から広域でスタートするため、スムーズな乗り換えのための情報連携、乗り継ぎ、利便性向上のための取組みを一層進めていくことを記載してもらう必要があると思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・ネットワーク構想図をしっかり描くべきだと話があったが、幹線・支線のイメージ図を即地的に描くということか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・参考資料4の30ページのように乗り継ぎの拠点や鉄道の記載を含め、10年後の目指す姿を描くことで、供給力の問題もある中で実現可能なものなのかということも考慮した上ではあるが、その姿からバックキャストして今何をやらなくてはいけないか、その姿の実現に向けての課題をどのように解決していくかというのが、個別の施策になってくるのではないか。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局から何か意見はあるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・15 ページの図については、今後解像度を高めていくにあたっては、各交通事業者様と意見交換をしていく必要があると考えている。 また、MaaS などの新たなテクノロジーについても、どういう方向性で書き込むことができるかについても検討していきたい。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・担い手不足についての仕組みづくりが必要だとの意見もあったが、こちらについてはどうか。

事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・現計画においても、「総合交通体系の構築」という表現をしているが、今回お示ししている視点では、「持続可能な」という言葉を加え、表現している。その背景にある担い手不足の問題は、大きな課題と認識しており、そこを踏まえた検討が必要だと考えている。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・今の段階で具体的なネットワーク構想図というのは、時間的にもなかなか難しい気がする。仕組みづくりについても、仕組みづくりを検討するところまでは書けるとしても、実際の仕組みについては書き込む時間がなかなかないと思う。とはいえ、何もしないと進まないの、少なくとも進むきっかけになる計画にしていきたいと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・確かに、今の時点から正確に10年後の姿を描くのは難しいとは思っているが、このままでは公共交通が破綻してしまうという危機感を私たちは持っている。現状の課題を解決してだけで、本当に正しく前進していくのかという懸念がある。先に将来の姿のイメージを描き、皆で共有した上で、それは実現可能なのかということも考慮して、10年間でそれをどう実現していくかというイメージで計画を書いてほしい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・このままだと今のサービスは継続できないという大きな課題を市民の皆様を示す必要があるのではないかと感じた。今の公共交通サービスを継続できない前提で議論を進めなければ、なかなか主な視点1のところ、例えばバス路線の再編等、思い切った施策はできないと思う。この危機感は、協議会のなかで一事業者だけでなく、交通事業者全体の問題としてかなり議論されてきたが、市民の移動の豊かさを維持し続けるんだというのが、協議会の大きなメッセージとしてあって、その先に主な視点1があるべきと思う。 ・幹線、支線の図をより具体的にすべきという意見には賛同するが、会長の発言のとおり、時間の制約や地域の方々の様々な調整を短時間ですることは非常に難しいのも事実だと思う。今後、人口密度に応じて、幹線でサポートできるエリア、支線でサポートできるエリア、場合によってはオンデマンド交通を導入して、幹線の拠点まで来ていただくエリア、という大きく3つのエリアを考えていかなければ、維持が難しいのではないと思う。このエリアがどこになるかはこれからの議論として、そういう形で交通を支えていくということは、打ち出して、どの辺りまでは幹線で支えられそうなのか、ということ具体的に考えていくことをこれから10年間の課題にしてもいいのかなと思った。少なくとも今回示された機能分担のイメージ図は率直に言うと、あまり厳しいことは描いていなくて、域内補完交通がぼやっと全体にあるだけで、今のサービスは維持されるという風に見える。端的に言うと、支線の一部が減って場合によってはオンデマンドや別のサービスに置き換えなければいけないとか、所要時間は変わらないが乗り換えの数が増える、そういうことをしなければ維持できないという危機感を市民と共有する必要があると思う。その先に機能分担の考え方を整理していくことが大事。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ネットワーク構想図に細かく書くと、いくら10年後の姿とは言え、時間的な制約や、市民の方への影響について心配があるということは、理解した。引き続き、検討していただけたらと思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・即地的に書くのは、今回この短期間では難しいが、先ほど意見いただいたような、「こういうエリアは、こういうサービスになる」というような考え方の整理のもと

	<p>で、今後議論を行いながら、だんだんと地図に落とし込んでいくというような流れはアイデアとしてあると思う。ぜひ事務局でもご検討をお願いしたい。</p>
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の議論のきっかけになればと思い、発言する。今後、利用者側がどうなっていくのかは人口等のデータがあるが、そこに、交通事業者側が例えば10年後にどのレベルでサービスを提供できるのか等といった供給者側の情報が噛み合わないという将来像が見えないと思う。それぞれの事業戦略を持っていると思うので、全ての情報をオープンにしてほしいというわけではないが、市全体の動きを考えたときに各交通事業者が、10年後、あるいはもっと長いスパンの中で、提供できるサービスレベルがある程度見えてくると、確かな計画となるのではないかと思う。具体的にどのような情報を提供したら良いかは分からないが、ぜひそういった視点も議論してもらえれば良いかと思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局から何か意見はあるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・どこまでの情報が提供が可能であるか、今後、可能であれば、交通事業者の皆様から示してもらえればと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・市内はバスも輸送の多くを占めているが、労働力の不足は今後も続いていき、当社も待遇改善などを行っているが人口減少も踏まえると、今まで通りの輸送力を確保することは難しいと思っている。そのため、バスとしては、幹線、支線という観点から近くの鉄道駅などに繋いでいくことを考えていかざるを得ない。例えば、七隈線と天神大牟田線間の西南部等、鉄道のないエリアは、連節バスを幹線として位置付けてそこまでを繋ぐことで、全体の必要な運転手の数を減らすようなこともできる。そのような計画であれば、維持自体はできていると考えているが、今までのように全ての路線を都心部まで直通で走らせるというのは非常に難しくなるため、鉄道等の幹線にしっかり繋いでいくという考えになっていくかと思う。東区で言えば、地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の直通化が有効な打ち手だと考えている。今回の資料では、試算の結果、採算が全然合わないことになっているが、東区の開発が非常に進んでいる中で、試算の前提として開発の進捗等が含まれていないのではないかと理解しているので、もう一度洗い直した上で一緒に再検討させていただきたいと思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・意見のとおり、需要の基となる人口もある程度予測でき、需要予測もパーソントリップ調査をベースにある程度予測はできるが、10年後にどれくらいの規模のサービスが提供できるのかという点は、今のところ予測できていない状況であると認識している。交通事業者にデータ等を出してもらえるものなのか。あるいは第三者が予測をするものなのか。交通事業者の戦略も含まれていると思うので難しいかと思うが、どう思うか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・専門の先生方がいらっしゃる前で交通事業者の考え方は浅はかなところもあるかと思うが、予測というのはまちの動向とも関わりがあると思う。発展を続けていく福岡市のケースでは、移動需要への供給という意味では全く追いついていない。過去、交通モード同士で競っていた時代には、数字の開示等は行っていなかったが、今は競争しても意味がなく、無駄な投資が出てしまうということは皆気づいており、独占禁止法の特例も設けられた。今後、しっかりと交通事業者で話し合い、最

	<p>適な公共交通サービスを提供するという工夫のためであれば、基礎数値を提供していくつもりである。</p>
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・今までの議論を聞いていると、交通事業者の抱えている危機感と計画策定主体である市役所の危機感に若干の温度差があると感じる。そのあたり、これからきちんとすり合わせをしながら、意識を共有していくことが大事だと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・交通サービスを持続可能なものにするためには、やはり市民の理解と行動変容が重要になってくると思う。危機感を理解してもらうこともすごく重要だと思う。交通事業者において、路線廃止や運賃の値上げとなると、単純にクレームとなる。今回アンケートにより得られた市民意見も、ほとんどがリクエストである。もちろんそうなるのが望ましいけれども、現実には難しいというところを理解してもらい、限られたリソースのなかで、可能であればデマンド側のフレキシビリティを高めてもらうことが重要だと考えている。電力の分野では、コンセントから常時電力が利用できるという常識を変えていくような話があるが、交通も使い慣れた方法で利用したいという思いがあるなかで、市民の理解を深めるために、自治体が市民に現状を伝えていくことは意義があることだと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の立場として一言発言させてもらう。先日、西鉄貝塚線の混雑状況が全国放送で流れていた。10年ほど前は、そこに地下鉄を乗り入れようという検討を、私共も一緒になって検討をしたが、採算が合わないということで途中で断念したという経緯があるが、私は、また地下鉄を乗り入れるというアイデアではなくて、現在は、2両編成で運行されているとも報道されており、当然ホームの長さ等の制約もあるとは思うが、3両での運行等、具体的対策を考えていただきたい。JRを除くと地元が一番大きな交通機関であるため、ぜひ本気になって考えてほしいということ、それだけ、言わせていただければ。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・様々ご意見、いただいているところだが、時間の都合もあるので、主な視点2、3についての意見を頂きたい。まずは、本日欠席の委員より意見を頂戴しているため、事務局にて紹介をお願いします。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・欠席の委員のご意見を代読する。 ・「国際線ターミナルと都心をストレスなく往来できる交通環境づくりが必要であり、鉄軌道に限定せず現実的で有効なアクセス改善を検討してはどうか。さらに、交流人口の増加等に対応するため、長期的には、新たな交通拠点を整備するなど博多駅地区の交通機能を高めることが重要と考える。市民のQOLやウェルビーイング向上のため、また国際的な都市間競争に生き残るため、交通政策のみならず、総合的な都市政策としてウォークアブルに取り組んではどうか。」という意見を頂いた。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・その他、意見はあるか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・まず、主な視点2については、交通ネットワークに必要なものとして乗継拠点の構成や施策案をしっかりと書き込んでほしいと思う。地下鉄七隈は博多駅まで延伸したことや、増便の計画もあると聞いているので、幹線、支線のネットワークを構築し得るポテンシャルが非常に高いと考えている。しかし、現状として、六本松、野芥、次郎丸等といった乗継ポイントに拠点施設がない。乗継時間の有効活用や、雨

	<p>に濡れないといった乗り継ぎのストレスを少しでも解消できるよう、拠点整備の方向性を打ち出していただければと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主な視点3については、道路に専用走行空間を導入した場合の影響について説明があったが、これは宇都宮 LRT の例をとって、3.6%が自動車から転換するとの想定である。それだけではなく、パークアンドライドやフリンジパーキング、ロードプライシングなどのマイカーを都心部に入れない施策と合わせて取り組む必要があると思う。この試算結果だけでは、絶対に無理だということにしかならない。逆に、何%自動車から転換すれば、渋滞がどうなるのかといった分析など、更に深掘りして考えていく必要があると思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局から何か意見はあるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・いわゆる幹線フィーダー化を進めていくにあたっては、乗り継ぎ拠点は重要になってくると思う。大きな方向性を示す都市交通基本計画のなかでも、どのように記載していくかは検討していきたい。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の専用走行空間の試算については、単独でやると費用対効果的に難しいので、その他の施策との組み合わせという観点は確かに重要かと思う。ただ、ロードプライシングについては、商業都市にはあまり向かないと思う。逃げることのできない観光施設が都心にあるとお金を出してでも来るが、商業施設はある程度立地に自由度があるので、郊外に逃げってしまう可能性があるため、福岡市での導入は、慎重に考える必要があると思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・主な視点3の都心部交通について少しコメントしたいと思う。公共交通の利便性向上は都心部の賑わい形成等に大きな役割を果たしていると考えている。誰でも使いやすく都心部に来ることができるような移動環境を創出していく必要があると考えており、特に高齢化社会やカーボンニュートラル等への対応を考えると公共交通が柱になるのではないかと思う。WeLove 天神協議会としても公共交通の利用促進に取り組む必要があると思っている。自家用車から公共交通への転換を推進するためにも、ターゲット層に的確にアプローチしていくことが大事であり、郊外の住宅地をはじめとした出発地での利用啓発が望ましいと思っている。都心部だけでキャンペーンをしても効果が得にくいと考えているので、ぜひ出発地と目的地の連携、都心部においては天神と博多との連携も併せて一貫性のある利用啓発の取り組みが必要かと考えている。 ・次に、天神の公共交通の案内についても課題と考えている。鉄道、地下鉄、バスが乗り入れているため、一つの目的地に行く選択肢が複数ある。また、バス停も複数あるので、乗り慣れている人でないと、乗りこなすのは難しい。シームレスな公共交通機関同士の接続のために、特に、地上と地下の接続など迷いやすいポイントの案内を重点に改善していきたいと考えている。 ・最後に、市民意見の中にも、歩行者が安全に気楽に歩くことが出来る歩行空間の確保とあるが、特に都心部では歩行者に対する施策も進めていく必要があると思う。インフラ整備もあるが、気軽に腰掛けることのできるベンチの設置や、緑陰の形成など、公共空間におけるアメニティ機能の強化を図り、歩行環境の質を高める取り組みも大事だと思っている。特に、今後天神ビッグバンの進展で地下のネットワークも広がるとのことなので、地下においても歩行者利便増進道路の指定を行ってベンチを設置したり、新しい歩行支援のモビリティを実験してみるなど、地下歩行空間をさらに活用できる取り組みも必要かと思う。

会長	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局から何か意見はあるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・1つ目の都心部だけではなく、家を出るときから公共交通を利用していただくモビリティマネジメントの取組みについては、今まで以上に取り組んでいきたい。 ・2つ目の乗り場の分かりやすさについては、特に都心部においては、あらゆる方面に行けるという利便性の反面、乗り場が分かりにくいという意見も頂いているので、今後も分かりやすさに気を付けながら取組みを進めていきたいと思う。 ・最後の歩行者が気楽に歩ける歩行空間の確保については、意見のとおり、ベンチや緑陰などを充実させながら、快適に過ごせる都心づくりを目指していきたい。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・案内に関しては今後 MaaS と組み合わせて経路案内までやれるといいかもしれない。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、デジタルの力もフルに使って、カバーできるのかなと思っている。我々としても、市民に理解してもらえよう、地道な啓発活動を続けていきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・「持続可能な交通」の話に戻るかもしれないが、選ばれる交通を作ることが大事かと思っており、利便性を高めることで選ばれる部分もあると思うが、やはり街づくりとの取組みがセットだと思っている。公共交通を軸とした街づくりを進めていくために、駅やターミナルを中心に10分、15分ネイバーフッドのような考え方もあるが、駅やターミナル付近の充足性を高めるといったような立地適正化計画のようなものを進めていくことで、駅を中心に住みやすく用事が済む環境づくりに取り組むことで、公共交通が利用されていく環境が整っていくかと思っている。それにより過度に自動車に頼らない生活が可能になり、行動変容が進むことで公共交通の持続可能な部分への影響もあるかと思う。当然、交通事業者としてフィジカル連携の強化やフィーダー化の取組みも必要かと思うが、街づくりと合わせてやることで沿線価値の向上が図られるといったところから、持続可能な交通体系の構築が可能となることもあると思う。 ・また、高齢化社会の視点といった部分は、現状の課題であるが、健康寿命を延ばしていく視点に置き換えて、外出の頻度を増やすウォークアブルな空間の提供を行うところで、公共交通を軸とした取組みが重要かと考えている。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・福岡市の場合は立地適正計画を作っていないので、おそらくその辺りは都市計画の方で対応することになるかと思う。事務局から何か意見はあるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・頂いた意見を踏まえ、街づくりとの連携という観点も考慮し、検討を進めていきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・まず、福岡市も政令市になってから50年以上経ち、かなり老朽化したストックが増えてきているかと思う。第1回の協議会では、根幹的な整備のやり残しはないのかという点検が必要だと話したが、一方今回の資料では財政的にも採算的にも難しいことが伺える。いずれにしてもそういう施設整備で対応していくことではなく、これからは既存のストック、リソースを活かしてやっていくことになるのだろうと思う。量から質を高めていくスタンスが大事なキーワードだと思う。ハード面だけでなくソフト面、先ほど議論のあったユーザー目線から見たときの利便性、少しの工夫で改善できるのではないかといった点検もあっていいと思う。

	<p>また、15年ほど昔になるが、都市高速経由のバスで郊外から天神に向かうと、バスが数珠つなぎになってなかなか降りれず、10分以上降りれない状況であった。今は、ICカードの普及等で、降車時間はだいぶ短縮されたと思うが、降車渋滞は依然としてあるように思う。ちょっとした工夫で改善できるようなことがないかという、質を高めていく、健全度を維持していくといった視点もあって良いかなと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次に、主な視点3について、都心部交通というタイトルになっているが、内容は都心部間交通の色彩が強いと思う。他の委員からも意見があったが、都心部の中の交通、特に歩行者空間や歩行者の活動の部分を大事にしていくことが福岡の都心の街づくりであり、戦略であると思うので、そこはしっかり位置付けていくことが大事だと思う。都心部への自家用車から公共交通への転換してもらうという啓発もあるが、元々は混雑緩和やゼロカーボンが目的であったかと思うが、今日的な視点でいうと、都心部に歩行者が安心して楽しめる空間を作るためにも自家用車を抑制していくという位置づけもできるのではないかなと思う。ぜひ、都心部の歩行者空間を大事にしてほしいなと思う。 ・その関連で都心部の賑わい、人の流動といったところを即地的に改善していくためには、データをしっかりとって、それを踏まえながらマネジメントしていくことが大事かと思う。
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・データとマネジメントは非常に重要かと思うので、福岡市はデータを結構持っていると思うので、活用しながら進めていただければと思う。その他いかがか。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・一連の議論を伺って非常に大事だと思ったのが、どう移動してほしいのかと、どう移動できるようにしたいのかという軸の部分がはっきりすると、具体的な施策として、ハウの部分の色々と議論できると思うが、軸の部分次第でデザインが全く変わらなうと思う。冒頭、意見のあった理念についても、それ次第でやることが変わるだろうなと思う。先ほど意見のあった歩行者空間についても、広島市の相生通りの事例では、軌道とバスと歩道と自転車だけにしようと、非常に大胆なデザインも国内で出始めてきているが、それをする事が重要なのではなく、そもそもどのように移動してほしいのか、どこに車を入れてどこに入れたくないのかといった話を明確にすることによって、ハウが見えてくるので、理念の話が極めて重要なのだと思う。 ・現在、チャリチャリのポートは福岡で約700箇所程あるが、今年の夏に姪浜駅にポートができて、北口と南口を合算した利用数を見ると福岡で5、6番目になっており、これはバス利用が代替された訳ではなくて、今まで空白になっていた部分が自転車で便利になったという話だと思っている。旧大名小前と比較しても利用が多い。市民意見の中にある、例えば姪浜と橋本駅の間の移動についても、非常にデザインが関わってくると思う。あと、過去から、例えば福大方面等にシェアサイクルを拡大してほしいとの要望をたくさんいただくが、交通結節のデザインによって実現できるかが全然変わってくる。 ・限られた空間の中で、デザインをどうしたいか、例えばこの区間は急いで移動してほしいのか、それとも時間はかかるイメージでいくのかといったところがはっきり見えてこないとなハウが変わってしまう。なので、色々な議論が出てきて大変ではあると思うが、ぜひ軸の部分について皆様と議論ができたらいいなと思っている。
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・姪浜はどのぐらいの距離から駅まで来られている方が多いのか。

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・大体どこも変わらないが、概ね1.0kmから1.2kmの範囲。そんなに遠い距離ではない。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・1kmというとバスを利用する方はあまりいないのか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・姪浜のケースではないが、我々のデータを使い研究していただいたデータがあるが、バス路線が近くを走ってないが人口が増えているという博多駅周辺のエリアを取り上げていて、そのエリアとシェアサイクルの利用の関係がどのようになっているのかというデータを出してもらった。やはり元々バス路線のネットワークとは少し離れているが駅に行くニーズがある所については、シェアサイクルの利用が伸びているという結果が出ている。今後人口が増えていくタイミングが続く中で、空白が起きる事は、駅近においても、まだたくさんあるのではないかと思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・是非、競合ではなく、バス、鉄道と連携してシェアサイクルも発展していくことが望ましいと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・逆にいうと、それもデザインで、ここが幹で、ここがフィーダーで、さらに運転手のリソースを幹線により集中される時に、我々がこの部分のエリアについては頑張っカバーする等といったことが一緒にできればいいと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・主な視点1で担い手不足という大きな前提条件、制約が書かれており、一方で主な視点2、3の取り組み内容を見ると、インフラ整備、ハード整備等に重きが置かれている印象もあるが、拠点等へのアクセス強化や公共交通への充実強化といった取り組みが記載されている。そうすると、主な視点1の制約の部分が、主な視点2、3に影響しないのかは少し気になっている。今後、視点間の関係性をきちんと整理していただければと思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・関係性を事務局で整理していただきたいと思う。時間が十分に残っておりませんので、主な視点4、5についてご意見をいただきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・主な視点4の市民の日常を支える生活交通の確保について、車を運転できる方は車を利用すると思うが、高齢化が進んでおり交通事故の問題も取り上げられている。車を運転できない、運転したくないが公共交通機関が周りにないので運転せざるを得ない、という話も聞く。そういう所に今までのやり方で交通を確保しようとすると、採算が全く合わないという問題がある。特に地方部は、公の役割として福祉や公共インフラのような観点が必要だと考えているので、採算が合わない部分での市と民間の共創については、例えば上下分離みたいなものや公設民営的なもの等、色々な方法があるかと思うので、そのあたりの可能性も少し盛り込んでいただければと思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・先ほどのエリアで分けるお話と関連すると思う。採算は取れないとそこは撤退するのか、そうすると市民の足が損なわれる。じゃあ、そこは需要から見ても、オンデマンド等でカバーしていくといったエリアを今後ぼんやりとでも示していくことが重要になるのではないかと思った次第である。事務局から何か意見はあるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者で採算が難しいところ、公共交通の空白地になるようなところについては福岡市で代替交通の確保に取り組んでいる。それに加えて、先程のお話にもあつ

<p>会長</p>	<p>た車を運転できない方、公共交通の不便な地域でも移動ニーズは高まっていると認識している。オンデマンド交通社会実験を実施しているが、状況等を踏まえながらどういった支援ができるか検討していきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不採算であっても補助で維持している路線もあるし、それすらも難しくオンデマンド等、色々な段階があると思う。その辺を、いかに組み合わせるのが重要になると思う。他の市町村は、公共交通が全くない空白地をいかに埋めるかというところからスタートしている所も多いと思うが、福岡市の場合は状況が少し違うかもしれないので、現状を踏まえながらどういったサービスが望ましいのかを今後検討していければいいと思う。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドが増えてくるという話があったが、デマンドの際も市域を意識しすぎないでほしいと思っている。隣接する自治体でもデマンドが増えてきて乗り入れをしたいという話も出てくると思っている。やはり利用者目線で、生活圏を意識して、市域に囚われないデマンドエリアの設定を検討いただければと思う。 ・次に、全体に関わる話だが、もう少し計画全体を具体化するべきという今までの議論がある一方で、時間などの色々な制約があるという話もあった。関連する個別計画もあると思うので、もう少し、そういった個別計画との関係性を明記し、今回の都市交通基本計画では、大枠を議論し、個別計画で具体的な議論をするといった落とし方をされると今後議論しやすいのかと感じた。
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・他の計画との関係性は当然のことながら、考えているとは思っている。総合計画があって、そこにぶら下がる形で個別の具体計画をとるという意見かと思う。その辺りの個別計画とのつながりをしっかりと整理していただきたいと思う。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・主な視点4と関係しますが、交通結節点とまちづくりの連携が必要だというご意見はその通りだと思う。具体的には、今までは都心部で結節強化をやってきたが、これからは、実は郊外の結節強化の方が重要性が高いのではないかと強く思った。結節強化の話が、主な視点4の生活交通と支線、もしくは郊外にギリギリ延びている幹線と結節させるような小さい結節拠点についても検討が必要ではないかと思う。それに関して、例えば、那珂川市では、コミュニティバスと西鉄バスの両方が乗り入れているコンビニエンスストアがあったかと思う。このように交通の先の地域の方の日常生活も含めて考えるべきであると思う。つまり生活圏として考えたり、結節点自体に何らかの小さな魅力があったり、そこで用事を済ます事ができれば、生活利便性を低下させずに、なるべく運転手の人手を取らないやり方もできると思う。生活交通の確保イコールオンデマンド交通で終わってしまうことなく、オンデマンドで生まれた移動の先の豊かな暮らしが見えるようにぜひ考えていただきたいと思う。 ・次に、話が戻って恐縮だが、皆様の意見を聞いていると、BRTのようなインフラ整備を伴わない整備ができないかといったご意見もたくさんあったので、ぜひ試算としてLRTだけではなく、より軽く、より早くできる整備でできる部分がないか検討していただきたいと思う。 ・参考資料1-2についても、マリンメッセへの需要を一番皆さんが言われているとすると、なるべく自動車交通への影響が小さい範囲でできるものがないのかをこれから探っていただけるとありがたい。

会長	<ul style="list-style-type: none"> ・意見のとおり、郊外の結節点は非常に重要になってくるわけだが、市ではどのように考えているか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・様々な貴重なご意見に感謝する。頂いた意見に関連して、取り組みを紹介させてほしい。オンデマンド交通の社会実験において、生活圏での移動ニーズが高まっている点で、地域の拠点、生活圏は意識している。スーパーや病院等については、地域を跨いで停留所を設けている所もある。意見のあった結節点についても、特に南区・東区が市域外と隣接しているため、生活圏として市域外へも運行しているところ。また、鉄道のない南区では、交通結節点に繋いでほしいという意見も多く、井尻駅や市域外であるが博多南駅といった交通結節点に繋いでいる。引き続きそういった視点を持ちながら、取り組んでいきたいと考えている。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・特に郊外部だと待合環境を考慮する必要があるのでは、お店などが結節点になっていればエアコンも効いているので時間もつぶせるし、買い物もできるので非常に重要な視点だろうと思う。交通結節点に新しくお店を作るというよりも、今皆さんが行っている所に結節点を持つことが近道だろうと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・福岡市において、近接の自治体との交流を受けて入れていくような姿勢を打ち出していくことができないかなと思っている。福岡市はエリアが広いので、市域内のことで精一杯の部分はあるかと思うが、近隣の市町村住民においては、福岡市へ移動したい、買い物したい等のニーズが多くあると思う。そのため、近隣の市町村から、福岡市への協力依頼は断続的に出てくると思う。そこは、他の市町村の話だからと優先順位を落とすのではなく、広域連携という形で、柔軟に対応していただく姿勢を計画の文言で少しでも入れていただければと思う。また、現実の対応も検討してほしい。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局から何か意見はあるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・第1回、第2回協議会でも生活圏を意識してほしいというご意見を委員からいただいている。どういった形で計画に書き込めるかについては、検討させていただきたいと思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・他の自治体からの声かけを待つだけでなく、近隣自治体に目を配っていただき踏み込んでいただけるとよろしいかと思う。 ・最後に成果指標について何かご意見があれば頂戴したいと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・今は、乗車人員等の実績値が指標となっているが、計画の中でマイカーから公共交通への転換という趣旨が多く含まれているので、参考資料2にもある交通分担率を指標にすることが良いのではないか。 ・また、担い手不足の観点から輸送の効率を上げていくことが重要と考えているため、現時点で具体的なアイデアは持ち合わせていないが、輸送効率を示す指標があればと思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・交通分担率に関しては、目標に設定するのは良いと思うが、それをどのように継続的に把握するか大きな課題があるように思う。 ・輸送効率についても、非常に重要な指標だと思う。どういう形で表すか、もしかすると交通事業者さんに生々しいデータを出していただかないといけないかもしれ

事務局	<p>ない。今後、検討すべきところかと思うが、事務局よりコメントはあるか。</p> <ul style="list-style-type: none"> 資料に記載しているように、現在の成果指標については、分かりやすく容易に収集可能なものを設定したところである。他都市でも交通分担率を成果指標としているケースは多々あり、ビッグデータも色々収集できるようになってきているが、交通手段まではなかなか取れない。現在、他都市でも多くは、パーソントリップ調査を基に交通分担率を取っているが、10年に1回しか調査ができないところが課題である。交通分担率は大事な指標だと思っているので、どういう指標を設定できるかは検討してまいりたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> パーソントリップ調査は今まで使ってきたデータだと思うが、今後の新たな10年を考えるにあたり、都心部の交通分担率などエリアを絞りながら、画像分析等を活用して車の台数を把握し1台あたりの平均乗車率などが分かれば、輸送量も分かるのではないかと思う。大雑把なアイデアだが、新たなテクノロジーを活用しながら何か手はないかを検討していくことも含めて意見を申し上げた。
委員	<ul style="list-style-type: none"> 都心部の1日あたりの歩行者交通量は非常に大事な調査でこれからも続けてほしいと思っているが、5年に1回しかデータを取れないところに課題があるのと、観光で来ている方の数によって市民の移動と関係なく数が上下してしまう不安定さを補完出来ないのではないかと思っている。例えば、仙台だとGPSの解析で都心部の歩行者交通量を比較的高頻度で計測できている。複雑な処理になると思うが、遠くから来ている方、市民の方の移動の違いは、GPSデータを追えば分かるのではないか。そのような形で、都心部の歩行者交通量を補完するような分析ができると、より精緻になっていくと思う。 コロナの時もそうだったが、外から人が来なくなった途端に、数字が上がらずに、交通施策を全く頑張っていない訳ではないのに、数字が上がらないといったことになるのは少しもったいない。人口減に伴って、福岡都市圏に来る観光客の数もこれから増え続けるとは限らない。そういう意味では、市民の移動の質みたいなものをきちんと追うことができたら良いと思っている。
会長	<ul style="list-style-type: none"> 時間となったので、本日はここで閉会したいと思う。たくさん意見を頂戴した。一つは交通ネットワークをどう構築していくかの道筋をどこまで立てられるかが重要などかと思う。幹線、支線、デマンド型交通といったネットワークをどのように書き込んでいくかについては、より踏み込んだ議論が重要になるかと思う。きちんとしたビジョンを持ってどうデザインしていくのかという視点も重要であるし、近隣の自治体同士の連携や、データの分析などといったところで指摘があった。まちづくりとセットで考えないと交通だけでは難しいという意見もあった。また、市民にきちんと理解してもらうことが重要など、沢山のご意見を頂戴した。乗り継ぎ拠点の話も出てきたが、結局ネットワークがどうなるかと密接にからむ話なので、やはり冒頭のネットワークの部分は一層力を入れて今後議論し、できる限り書き込んでいくことが重要かと思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 最後に、成果指標に関して、欠席の委員のご意見を代読する。 「主観的指標である都心部の居心地の良さや、滞在時間の長さなど、都心部の賑わいに関する指標を設定してはどうか。」という意見をいただいた。 <p><閉 会></p>