

議 事 録

会議名	第 2 回 福岡市地域公共交通計画協議会
日時	令和 6 年 11 月 29 日（金）15 時 30 分～16 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	福岡市地域公共交通計画の素案について
出席者 （敬称略）	稲永委員、松永委員、高橋委員、砥上委員、末崎委員、壱岐委員、吉岡委員、古城委員（代理：高崎氏） オブザーバー：鈴木氏、辻氏、伊藤氏、木場氏、窪西氏（代理：三重野氏）
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>
事務局	<要綱の説明>
会長	・議事について事務局より説明いただきたい。 <説明>
会長	・事務局から説明のあった素案について、目次に示す「1. 計画の概要」、「2. 基本理念と目標像」、「3. 交通を取り巻く現状と課題」のところで意見を願います。
委員	・2 ページ目に基本理念と目標像に合わせて SDGs のゴールが記載されているが、SDGs は 2030 年が目標年であり、その後は別の目標に変わると思われる。本計画においては、今の SDGs のゴールに沿って、最後まで取り組むという考え方ということで良いか。
事務局	・福岡市基本計画や都市交通基本計画も、SDGs の実現に向けて取り組むという同一の方向性を示している。2030 年以降、SDGs に代わる新たな目標等が示された場合には、状況に応じて適切に対応していきたい。
会長	・成果指標の望ましい方向性の欄で、目標値が「検討中」となっている箇所があるが、この計画が正式に策定される際には、数値を記載する予定か。
事務局	・本計画における成果指標については、都市交通基本計画と連動しながら検討を進めているが、令和 7 年度の都市交通基本計画の改定時には、検討中となっている部分に目標値を記載する予定である。公共交通のバリアフリー化の指標に関しては、国の基本方針を踏まえ目標値を設定しているが、来年度、新たな国の基本指針が示される予定であるため、それに合わせて目標値を定めたい。
オブザーバー	・施策の推進体制について、施策の実施状況や成果指標のフォローアップと記載されているが、3 ページに記載の成果指標は、都市交通基本計画の成果指標だと思う。これらの指標は、都市交通協議会ではなく、公共交通に係る当協議会でフォローアップをしていくのか。

事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・当協議会では、都市計画道路の整備や、無電柱化の整備などの行政による交通基盤整備に係る主な施策は、この計画で位置付けないが、公共交通に関する目標が多くあるので、関連する部分を確認していきたい。 ・都市交通協議会は、都市交通基本計画の改定にあたって意見や助言をいただく場として設置しており、計画を策定した後のフォローアップは、より実務レベルに近いこの場で確認していきたい。
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> ・都市交通基本計画の中から派生した公共交通に関する施策がたくさんあるが、その成果指標としては、バス鉄道の乗車人数とその利便性の満足度の2つだけしかないのはどうなのか。地域公共交通計画で、新たに指標を設けても良いと思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・都市交通基本計画との連動し、同じ成果指標を大きな方向性として掲げ、目標値を設定している。今後、個別の施策を細やかにフォローアップするのであれば、必要に応じてより詳細な数字を見ていくことも必要かと考えている。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・成果指標について、1日当たりの鉄道・バス乗車人員を増加させる方向性が望ましいという記載だが、難しいとは思いますが、輸送効率の観点や公共交通の分担率を上げる等といったニュアンスを考え方の中に入れていただきたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通分担率については、私たちがぜひ追いかけていきたいと考えているが、どうしても10年に1回のパーソントリップ調査でしかフォローアップができない。各成果指標の調査頻度として、毎年もしくは、2年に1回フォローアップできるよう指標を設定している。ビッグデータ等で分担率が取れるようになれば取り入れていきたいが、現在、収集が可能な指標としてご理解いただきたい。
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> ・成果指標に「新たな公共交通空白地の抑制」と書かれているが、施策5-1を見ると、「新たに公共交通空白地となる地域において」と書かれており、一度空白地が発生しているような記載になっている。都市交通基本計画上の目標であれば、新たな公共交通空白地の抑制は最終的なゴールとして理解できるが、地域公共交通計画の場合は抑制するために何をするのかであるため、施策に書かれていることと成果指標は一致しているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・都市交通計画で定められている目標像や指針を、地域公共交通計画でも成果指標としたいと考えている。また、施策5-1の「新たに公共交通空白地となる地域において」という記載については、休廃止の届け出が出された場合、沿線のエリアが空白地となることも想定されるが、市としては空白地になる場合、地域や交通事業者と連携し代替交通を考え、新たな公共交通空白地は発生させないということを目指している。
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> ・「新たに公共交通空白地となる地域において」という表記を、「休廃止に伴う代替交通の確保」などの表現に検討いただきたい。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・続いて「4. 実施施策」、「5. 施策の推進」について意見を願います。

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・実施時期の表記の仕方としては、ガントチャート等で示しても良いのではと思うが、前期・中期・後期と4年ごとに3つのフェーズに分けた理由について教えていただきたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・関連する計画である政策推進プランや道路整備アクションプラン等は4年の計画であるため、整合させた期間で分けている。また、計画の記載要件として、実施時期等を記載する必要があるが、継続的に取組んでいく施策が多くあるため、前期から後期にかけて、検討・実施との記載が多くなっているところである。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・10年間継続してやることに関しては、時期によって強弱をつける表現が入ると、メリハリをつけられると良いのではないかと。
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> ・実施主体として、「福岡市」との記載が多いが、公共交通部局なのか、道路管理者なのか、どの立場を指しているのかが分からない。また、関係行政機関と書いてしまうと明確では無いので、誰が主体的に動くかをしっかり記載した方が良いのではないかと。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・福岡市としても、様々な部局が関わるので、どこまで詳細な記載をするかは、整理が難しい。また、関係行政機関についても関係する機関が多々あるため、広く関係行政機関と書いている。どこまで細かく書けるか検討はしていくが、限定し過ぎるのではとの懸念はある。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・どのようなステークホルダーが計画に関わっているか全てを記載することは難しいが、当協議会と都市交通協議会のメンバーが、どのように関わるかがある程度見えると、それぞれ意識を持つことができるので良いと考える。 ・また、施策5-1、5-2では、実施主体に「地域」と記載されているが、これは誰を指しているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・生活交通の確保にあたって、市民・交通事業者・行政が共働して主体的に取り組んでいくため、市民と記載することを考えていたが、公共交通利用者としての市民との違いが分かりにくいので、地域と記載している。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・都心部のバス交通の円滑化という施策について、都心部におけるバス路線や乗り場の見直し等というのは具体的にどのようなイメージか伺いたい。 ・また、実施主体の記載順について、他都市では、関連度の順となっていたり、計画の主体となる行政が1番目に記載されるなど、様々な整理がある。本計画の記載に意図があれば教えていただきたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・バス交通の円滑化については、天神ビックバンや博多コネクティッドのようなまちづくりの進展や、天神通線の延伸に伴うバス路線や系統、乗り場等の変更に対応できるようにこのような記載としている。 ・実施主体の記載順については、関連度の重みで福岡市を1番目に記載していないという訳ではなく、全ての施策に福岡市が関わるということで最後に書いている。
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の休廃止により市で代替交通を確保した際、民間のバスであれば市外に出られたのに、代替交通になった途端に市内にクローズしてしまうことがある。近隣市町村との連携が分かるようなキーワードがどこかに入ってくるとありがたい。

事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・近隣の生活圏を意識することについては、都市交通基本計画の中にも記載している。現在、休廃止対策として取り組んでいる路線でも、乗り合いタクシーで那珂川方面に行けたり、社会実験で実施しているオンデマンド交通も市境を超えて運行している。行政境より生活圏を意識するといった観点は、重要と認識しているので、そのような表現は検討したい。
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> ・施策の推進について、各年度でどのような取り組みを実施していくのか、またどういった取り組みを実施したのかというフォローアップをこの協議会を通じて実施することは、重要かと考える。18 ページには、そうした内容がやや抽象的に書かれているため、具体的な施策推進の部分を計画の中に書いてもよいのではないかと考える。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・フォローアップの仕方については、現時点でどこまで具体的に書けるかを検討していく。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・この計画に基づいて、様々な実施主体が連携して各施策に取り組んでいくことになると思うが、施策内容は具体的に書いた方が良いのか。それとも、今後のことを想定して、幅広く拾えるような抽象的な表現の方が良いのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・全体的な書き方としては、幅広く受け取れるように書きつつ、今後の施策を推進していくなかで、具体的な検討やフォローアップをしていきたいと考えている。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・10 年の計画になるので、詳細な記載をすることで縛りをかけすぎるのも難しいところはあるかと思う。一方で、誰が関わるのかが曖昧なまま、誰も何もせずに終わってしまうことも良くないため、進捗状況のフォローアップをしっかりとやっていくという部分はきちんと書くべきと思う。最終的には、事務局にて取りまとめることとなるが、今決めるべきことはきちんと決めておき、柔軟に捉えておく方が望ましいところは、少し表現が抽象的になっても良いかと考える。
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> ・方針 7 災害に強い交通基盤づくりについて、「橋梁等の耐震補強の推進」と記載されているが、「緊急輸送道路における橋梁等の耐震補強など、交通事業者と連携しながら災害に強い交通基盤に取り組む」というのは、具体的にどう連携して取り組んでいくのか伺いたい。 ・実施主体に福岡市とあるのは、福岡市道において緊急輸送道路の耐震補強も進めていくといった位置付けで書かれてあるのか確認したい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・橋梁の耐震補強について、跨線橋や跨道橋といった鉄道との交差部分については、交通事業者との連携が必要である。また、第 1 回協議会で緊急輸送道路との交差部における鉄道施設等での耐震補強も位置付けていきたいとの意見もあったため、このような記載としている。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画に関しては具体性が期待されるため、当初時点で確定できることと、余裕を持たせておいた方が良いところは、メリハリをつけると良いかと思う。 ・10 年間と長い計画であり、前期・中期・後期という分け方をすることに異論はないが、それぞれの施策の力の入れ具合や、どの時期に何を重点的にやっていくのか、或いはまんべんなく 10 年間通してやっていくのかといったニュアンスが、表現として見えてくると良いかと考える。

事務局	<ul style="list-style-type: none">・また、計画策定後に、どうやって話し合っ、どうやって進めていくのかというところが、まだぼやっとしている。このタイミングなので、やむを得ないと思うが、各施策において、現場レベルの声を拾えるような形や、日頃からコミュニケーションをとれる形が続くことを、あわせて検討いただきたい。・いただいた意見を踏まえ、令和 7 年度中途改定に向けて計画案の検討を進めていく。また、策定後の施策の推進の具体的な方法等についても引き続き検討する。 <p><閉会></p>
-----	---